

戦前の国有鉄道における 駅等級制度の運用実態

加藤 優平¹・平野 勝也²

¹学生会員 東北大学大学院 工学研究科 博士課程前期2年の課程
(〒980-0845 宮城県仙台市青葉区荒巻字青葉468-1, E-mail:ykato@plan.civil.tohoku.ac.jp)

²正会員 博士(工学) 東北大学 災害科学国際研究所 准教授
(〒980-0845 宮城県仙台市青葉区荒巻字青葉468-1, E-mail:hirano@plan.civil.tohoku.ac.jp)

標準設計は有用な制度である反面、場所性を考慮しない均質な土木施設を多数生み出してきた。豊かな土木景観を発展させるためには、選択と集中を行い、資本投下の偏りを認める体制が必要である。昨年筆者らは一官庁であった国鉄が用いていた駅の等級制度の内容と変遷を辿り、制度の内容は明らかにできなかったものの、各等級の中でも特に一等の駅に対して集中的に費用が配分されていたことを明らかにした。本研究では前回明らかにできなかった制度の内容と、その運用の実態を明らかにすることを目指した。その結果、一等駅に集中的に工費が割り当てられていたこと、一等駅の存在が国有鉄道のみならず一般市民にも知られていたことが明らかになった。

キーワード: 等級制度, 駅等級, 駅舎建築, 国有鉄道

1. はじめに

(1) 背景

土木施設は、その大きさゆえに街の記憶と密接に結びつくことがある。たとえば東京に住んでいる人なら、御茶ノ水橋や聖橋を見れば御茶ノ水駅周辺のことを思い浮かべられるだろう。また大阪の中之島にかかる淀屋橋や難波橋などは、大阪という街を記憶する際になくてはならないものだろう。こうした街の記憶との結びつきが強い土木施設が街から失われることは、都市景観における大いなる損失といえよう。土木施設が様々な災害によって破壊されたり、経年劣化によって供用できなくなったりした時、新たに街の顔たり得る土木施設を造らねばならない。土木施設の建設需要が急増した高度成長期に大いにその威力を發揮した標準設計は、均質なものを迅速に造ることに適しているが、街の顔になるようなものを設計することには適さないのではないか。これからの土木施設には、均質であることではなく、建設場所に見合ったものであることが求められるだろう。そのためには、一部の施設を選択し、その建設に集中的に費用などの資本を投下することもありうる。この選択と集中を実現するために、機能的な区分に加え、景観に関わる質的な区分を含む制度について考える必要がある。

(2) 既存研究

機能的、質的な区分の両方を含む制度について戦前の国有鉄道が定めていた駅等級に着目した。駅は機能的でなければならぬが、戦前に造られた大都市のターミナル駅は街の顔にもなるような偉容を兼ね備えており、こうした駅舎が駅等級による分類のもとで造られたのであれば、駅等級が機能、質の両方を規定する制度であると考えられるからである。駅等級が関連する研究を見ると、等級の低い小規模な駅に適用された標準図によって建てられた駅舎に関する研究が存在する。中森ら¹⁾、長尾・丹羽²⁾はある路線ないし地域内の駅舎全体を、また長尾ら³⁾、磯田⁴⁾は個別の駅舎について調査を行っている。つまり駅等級という制度そのものを扱った研究はない。

そこで昨年筆者ら⁵⁾は、駅等級がどのような制度か、そしてその制度がどのように運用され、その結果どのような駅舎が造られたかを調べることにした。制度に関しては公文書や技術書から全体像を把握することとした。また制度の運用とその結果に関しては、各等級に属する駅本屋の坪単価を比較することとし、駅の建設記録を中心に資料を集め、データを得ることとした。

しかし公文書である鉄道公報や業界誌である鉄道時報など、調査対象期間中に発行、出版された資料で全範囲を確認できていないものがあり、限定的な調査になってしまった。また駅等級の分類基準に関する情報が少ないため、技術書や鉄道についての歴史書をさらに確認する必要があった。さらに駅の主要建物である駅本屋の坪単価は、一等駅のデータが5駅分、二等以下の各駅が3駅分算出できたに過ぎず、データ量が不十分な状態であった。そこで本研究では昨年の調査で発見した資料に新たに発見した資料を加え、駅等級という制度について考察を深めるとともに、駅本屋の坪単価のデータを増やし、異なる等級の駅同士の比較をより詳細に行うこととした。つまり、本研究は昨年の研究の補強と位置づけられる。

(4) 目的

本研究は駅等級という制度の詳細を明らかにすること、また駅本屋の坪単価から駅等級によって選択と集中が行われているか検証することを目的とする。また前回の調査から得られた結論が適切なものであるか検証するために、確認する資料、期間を拡大して調査を行った。

2. 駅等級の体系

(1) 調査の枠組み

戦前の国有鉄道は一官庁が運営を行っていたため、官庁が定めた制度は公文書に記述がある。制度の階層構造は前回同様、上位から法令、通達、内規、標準図のような順番とした。これら各階層を調査することで制度を理解する。

本研究では前回と同様に戦前の駅等級を扱うこととした。これは国の威信をかけた事業でもあった黎明期の鉄道と、終戦後の急速な復興と発展を遂げた鉄道の間隔がありと考えているためである。したがって明治5年の鉄道開業から昭和20年の終戦までを調査範囲とした。

a) 法令

法令は官報に記載があると考えられたが、昨年の調査によって官報には駅等級がどのような制度であるかについての記載がないことが判明したため、今回は調査を行わなかった。

b) 通達

国有鉄道における通達である達は、国有鉄道を所管していた各官庁が発行した鉄道公報に記述がある。鉄道公報は明治30年から発行されていたが、前回はそのうち所蔵場所が判明した明治38年から昭和18年までを確認した。今回は残っていた昭和19、20年発行分を確認するとともに、これまで確認した範囲の再確認を行った。

c) 内規

鉄道公報に掲載されない下位レベルの内規は、JRにおける支社に当たる各鉄道局が発行していた鉄道管理局報に記載があると考えられた。昨年の調査では、鉄道管理局報のうち、明治42年以降のものがまとまって現存する札幌鉄道管理局報を参照したが記載がなかったため、今回は調査を行わなかった。

d) 標準図

標準図は国鉄が発行していた規程集『規程類聚』『鉄道法規類抄』や技術書に記述があるため、前回の調査で確認した。今回規程集は新たに確認していない。

e) 参考図書

上記の資料に加えて国鉄の正史や技術参考図書、報告書の他、当時出版された業界誌や新聞などを必要に応じて参考にし、補足した。

(2) 調査結果

公文書を調べるに当たり、一部欠損している時期があることを考慮しなければならない。特に鉄道公報など国鉄の内部資料は関東大震災や空襲による焼失、また国鉄民営化の際に散逸、あるいは放棄されたためである。そこで欠損分は異なるレベルの資料や参考図書によって補完、類推を行うこととした。

b) 通達(鉄道公報)

前回の調査では、一等駅指定に関する達と定規の指定に関する達を発見した。一等駅指定に関する達でもっとも古いものは明治40年4月6日達第5号⁶⁾で、その他大正7年6月3日達第569号⁷⁾、大正10年10月28日達第903号⁸⁾、昭和12年3月27日達第245号⁹⁾、昭和17年6月27日達第354号¹⁰⁾が一等駅指定に関する達であることを確認し、最終的に一等駅90駅、特別一等駅7駅となったことが明らかになった。また駐車場の定規や図面に関する達は、大正7年「三等四等及五等停車場定規」¹¹⁾、大正7年、昭和5年「小停車場本屋標準」¹²⁾¹³⁾を発見した。この達では鉄道公報には定規や標準を指定した旨の文言のみ記載され、図面は別紙に掲載される。この他停車場内外の諸設備の定規や図面に関する達もあったが、駅等級との関連は見られなかった。

今回の調査では、再確認した範囲の中で新たに3回の一等駅指定に関する達を発見した。それぞれ明治44年12月22日達第1017号¹⁴⁾、大正3年12月5日達第1096号¹⁵⁾、大正6年12月27日達第1286号¹⁶⁾である。これにより、前回の調査では大正10年に一等駅に新たに指定された駅のうち、東京を含む14駅が実際は大正10年より前に指定されていたことがわかった。駅の指定時期ごとの一等駅の一覧と駅数を表-1に示す。表-1中の達のうち、明治44年達第1017号、大正3年達第1096号、大正6年達第1286号、大正7

年達第569号は明治40年達第5号に、昭和17年達第354号は昭和12年達第245号にそれぞれ一等駅を追加するものである。また大正10年達第903号の達は明治40年の達を、昭和12年達第245号は大正10年達第903号を廃止する旨がそれぞれ記載されている。したがって明治40年以降一等駅に指定され続けている駅も、実際は大正10年と昭和12年に再指定されていることになる。たとえば大正10年達第903号で一等駅に指定された駅の半分は明治40年達第5号で指定された駅である。同様に昭和12年達第245号でも、大正10年達第903号で既に一等指定されていた多くの駅が再指定されている。この昭和12年達第245号では新たに特別一等駅が指定され、これまで一等駅だった駅の中から東京、京都、大阪など7駅が選ばれている。最後の達である昭和17年達第354号が発信された時点での一等駅の分布を図-1に示す。

なお駅等級が関連する停車場の定規や図面に関する達は、昨年の調査で判明した以外のは見つからなかった。

表-1 一等駅一覧(太字は特別一等駅, 斜字は追加調査分)

指定時期	駅	数
明治40年	上野, 名古屋, 京都, 大阪, 下関, 新橋, 横浜, 神戸, 金沢, 隅田川, 秋葉原, 仙台, 青森, 広島, 手宮	15
明治44年	湊町, 岡山, 門司港, 若松, 博多, 札幌, 函館	+7
大正3年	追加: 東京, 汐留	+2
	削除: 新橋	-1
大正6年	田端, 品川, 梅小路	+3
大正7年 ^⑥	東横浜	+1
大正10年	大正7年までに指定された27駅: 再指定 新宿, 新橋, 沼津, 高島, 大宮, 宇都宮, 水戸, 両国, 静岡, 浜松, 岐阜, 米原, 長野, 直江津, 三ノ宮, 兵庫, 姫路, 奈良, 戸畑, 鹿児島, 長崎, 直方, 郡山, 福島, 岩見沢, 旭川, 室蘭	54
昭和12年	大正10年までに指定された54駅中手宮と特別一等駅に指定された7駅を除いた46駅: 再指定 川崎, 横須賀, 八王子, 小山, 池袋, 高崎, 前橋, 千葉, 笹島, 稲沢, 敦賀, 福井, 高岡, 富山, 甲府, 梅田, 安治川口, 福知山, 鳥取, 米子, 亀山, 天王寺, 山田, 和歌山, 呉, 高松, 徳島, 小倉, 鳥栖, 久留米, 熊本, 佐賀, 佐世保, 大分, 山形, 秋田, 長岡, 新津, 新潟, 盛岡, 弘前, 小樽築港, 小樽	7, 89
昭和17年	門司	+1

d) 標準図

前回の調査で、『規程類聚』や『鐵道法規類抄』の掲載内容は上位レベルの資料である鉄道公報と同じで、図面は基本的に附録や図面集の巻に収録されることが分かっている。駅等級と関連がある標準図には、駅舎に関するもの、駅構内の施設配置や配線に関するものの2つがある。このうち駅舎に関するものは明治31年『鐵道工事設計参考圖面 停車場之部』¹⁷⁾中の「停車場建家規程ノ圖」, 「壹等停車場規程ノ圖」, 「普通停車場及附属建物之圖」の各種図面がもっとも古いものである。「停車場建家規程ノ圖」には貳參等, 四等, 五等の各等級の図面が掲載されており、さらに甲乙丙などに区分されている等級もあった。また等級の低い規模の小さな駅の標準図である「小停車場本屋標準」も発見した。昭和13年『鐵道法規類抄 第十八編工事圖面(下綴)』¹⁸⁾には昭和5年に改定された「小停車場本屋標準」の図面が掲載されており、大正7年と昭和5年のそれぞれで定められた基準の比較がなされていた。なお昭和13年『鐵道法規類抄 第十八編工事圖面(下綴)』の奥付には昭和3年発行とあったが、掲載されている内容の指定時期から昭和13年の誤りであると考えられる。駅舎に関する標準図は、昨年発見したものの以外の新たな記述は得られなかった。駅構内の施設配置や配線に関するものは明治31年『鐵道工事設計参考圖面 停車場之部』中の「停車場設備定規」や明治42年『鐵道法規類抄』¹⁹⁾中の「停車場設備定規」がある。「停車場設備定規」は『明治三十九年九月現行規程類聚』²⁰⁾に掲載されていた「三等四等及五等甲乙停車場定規」, 「北海道線停車場定規」をまとめたもので、『明治三十九年九月現行 規程類聚附録』²¹⁾に図面も掲載されている。

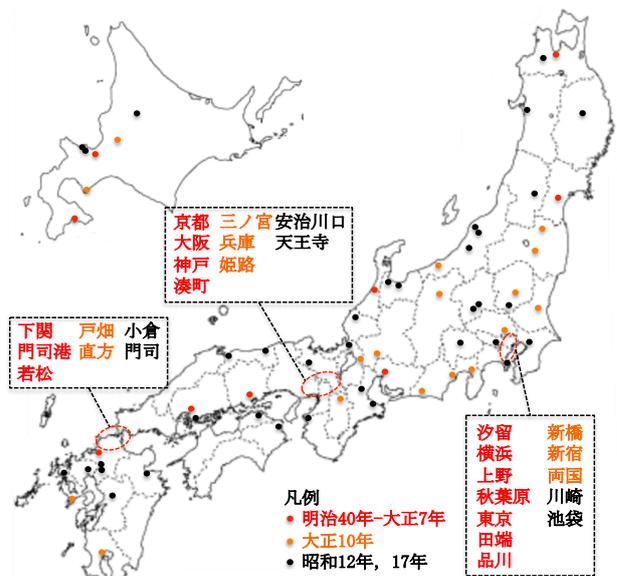


図-1 一等駅の分布(地図は「白地図専門店」

<http://www.freemap.jp/>の日本地図を元に作成)

表-2 駐車場の工費と用地の基準

等級	上段：停車場費，下段：用地			
	明治29年	明治31年	明治33年	明治39年
一等	27,500円 10,000坪	なし	なし	なし
二等	15,000円 8,000坪	15,000円 8,000坪	15,000円 12,000坪	45,000円 20,000坪
三等	12,500円 5,000坪	12,500円 5,000坪	12,500円 10,000坪	35,000円 15,000坪
四等	5,500円 3,000坪	5,500円 3,000坪	3,500円 3,000坪	15,000円 8,000坪
五等	2,000円 2,000坪	2,000円 2,000坪	2,000円 2,000坪	10,000円 5,000坪

今回は規程集の調査は行わなかったが、昭和8年『鐵道工學特論』²²⁾には「小停車場本屋標準」中の本屋の各室面積の基準と同じものが掲載されていた。

e) 参考図書

前回の調査では、その他参考図書として技術書や業界誌、歴史書、鉄道当局の統計年報や報告書を確認した。

技術書の『實用鐵道建設技術者必携』²³⁾、『鐵道工師必携』²⁴⁾、『鐵道工事設計用諸表』²⁵⁾、『鐵道及其建設』²⁶⁾から明治29年、31年、33年、39年における各等級の総工費と用地の基準の記述を発見した。表-2にその基準を示す。また『鐵道停車場上巻』²⁷⁾には駅等級に関する記述と、大正元年における各等級の駅数が記されていた。駅等級については「從來設計上の便宜から停車場を一等乃至五等の五種に分けていたこと、「一、二等停車場は其の位置、地形、運輸等の状況等に應じ各特別に計畫すべきものとし」ていたことが示されている。各等級の駅数のうち一等駅の駅数は33駅であった。この時点での一等駅は達によれば22駅であるはずだが、11駅のずれがある理由は不明である。昭和10年『鐵道用語事典』²⁸⁾には1928年時点での一等駅の定義と、一等駅の一覧が掲載されていた。一覧は大正10年10月達第903号で指定されたものと同一で、一等駅の定義は「停車場中職員数、乗降人員数、發着礎數、取扱収入及構内總延長料等、停車場構成要素多量にして鐵道業務遂行上重要な地點に存在する特に指定せられたる驛」であった。

業界誌『鐵道時報』は明治32年に創刊され昭和18年まで発行されたが、前回は明治32年から明治40年までを調べた。そのうち明治38年4月15日発行の第291号²⁹⁾に駅等級の指定基準に関する記述があった。読者から寄せられた駅等級の分類基準についての質問への回答で、その内容は「確たる標準なきも旅客荷物の多少に依て區別す」というものであった。特に規模が大きな駅が一等、それに準じる規模の駅を二等とし、三等は機関庫の有無によって、四等五等は駅業務の多寡によって分類されているようだが、具体的な基準ではない。

歴史書『明治工業史 鐵道篇 第二編』³⁰⁾には、駅等級と定規についての記述があった。当初は規定がなかった停車場に対して「終に明治三十三年三月停車場定規を一定」し、各駅を一等から四等と五等甲乙に分類した上で「二等以上は特別に設計することとし、三等以下には夫々線路の配置、其の他旅客及び貨物取扱に関する諸設備を圖示」し、設計を簡便にしたことが示された。

今回の調査では、技術書や業界誌、歴史書、鉄道当局の統計年報や報告書に加え、朝日、読売、毎日の各新聞を確認し、参考とした。

今回新たにいくつかの技術書に駅等級に関する記述を発見した。明治41年『土木工学鐵道編』³¹⁾には等級によって駅本屋内の各室の配置に差があることや、プラットホームの材質も等級や駅の種類によって簡便に済ませるべきと記している。大正4年『鐵道』³²⁾には停車場は大中小に三分類できること、鐵道院では当時停車場を一等から五等までに分類していることが示されている。さらに大停車場は一等停車場を指し、各駅の事情に合わせた特別設計とすること、二等駅以下は等級に応じたものとするなどが書かれている。

業界誌は『鐵道時報』、『帝國鐵道協會會報』を確認した。『帝國鐵道協會會報』は創刊された明治32年から『汎交通』と名称変更した後の昭和18年までを確認したが、駅等級の制度に関する記述は見られなかった。

今回『鐵道時報』は明治41年から昭和14年までを調べ、前回調査した範囲と合わせて明治32年から昭和14年までを確認した。一等駅指定を報じる記事は大正10年、昭和12年の達に対応するものを発見した。大正10年10月29日の記事³³⁾には「省線各驛に於ける驛等級格の内一等驛に屬するもの僅か二十ヶ驛であつたが十一月一日から左の各驛を一等驛と為し驛長に高等官を配置すべく」とあり、大正10年達第903号で指定された各駅が記されていた。達第903号が発信された時点での一等駅は達を見る限り27駅であるはずだが、7駅のずれが何故生じたのか定かではない。昭和12年4月10日の記事³⁴⁾には昭和12年達第245号の指定について「蓋し最近數年間に於ける鐵道の飛躍的進展に伴ふ業務、定員、設備の増加を顧みるとき、(中略)寔に當然のことと言はねばならぬ」とあった。同記事には特別一等駅、一等駅の一覧が管轄保線区ごとに示されている。また明治45年3月9日³⁵⁾には九州鐵道管理局が、大正13年9月27日³⁶⁾には門司鐵道局が管内各駅の等級を定めたことが記されている。それぞれの記事に対応する達はなく、この等級指定は本省ではなく、九州鐵道管理局、門司鐵道局が独自に決めた可能性がある。さらに昭和14年9月30日³⁷⁾には四日市駅を一等に昇格させるよう地元からの陳情があったことを伝える記事が見られた。この他大正、昭和年間に、一等駅の駅長は高等官

であるべきという記述が、駅長の待遇改善について書かれた記事の中にいくつか見られた。

歴史書は『大正工業史 上巻』、『日本鐵道史 上篇』を新たに確認した。『大正工業史 上巻』³⁹⁾では鉄道省工務局建築課長の久野節が停車場建物という項の中で、日本の国有鐵道において停車場は一等から五等までに分類されていること、停車場内の諸建物は等級によってその有無が決まること、一等、二等と大都市にある停車場の本屋は「特殊の設計を要する」もので、三等以下の本屋には小停車場本屋標準を適用していることが述べられている。『日本鐵道史 上篇』⁴⁰⁾には明治9年にR.V. ボイルがまとめた名古屋近辺の鐵道敷設に関する報告書の日本語訳が掲載されている。この報告書では停車場を一等から三等と結尾(Terminal)に分類していたことが判明しているが、分類基準については述べられていない。

新聞における駅等級に関する記事は、一等駅の指定についての記事の他、一等駅の業務内容に関するものが見られた。まず一等駅指定について、東京朝日と読売の両紙が明治40年達第5号に対応する記事を掲載⁴¹⁾している。また読売新聞には大正10年達第903号に対応する記事⁴²⁾も見られた。これらの記事では一等駅の駅長が高等官であることについて触れられている。一等駅の業務内容に関する記事として、大正11年には読売新聞に台湾への荷物は一等駅からでないと送れないのは不便ではないかという投書⁴³⁾が寄せられている。一等駅は国有鐵道の内部だけでなく、広く一般にその存在が周知され、認知されていたことが窺える。

日本国内ではないが、昭和10年『南満州鐵道建設要覽』⁴⁴⁾には停車場を一等から六等まで分類することと、各等級の停車場がどのようなものであるかの解説が記されている。解説によれば一等、二等の停車場は特別設計で、三等以下は標準図を用いることとされている。加えて一等停車場の例として寧北駅本家の図面と、二等、三等停車場本家の標準図が掲載されている。国外の文献ではあるが、大日本帝国の影響を多分に受けている満州国内の制度であるため、この標準図も日本の国有鐵道の影響を受けていると考えられる。

(3) 駅等級についての考察

前回の調査において、鐵道公報や法規集の記述から、駅等級が存在すること、また各等級のうち一等駅については明治40年から指定の達を発信し、国有鐵道全体に周知していたことが明らかになった。しかし駅等級に対応した初めての標準図のうち、駅本屋に関するものが明治31年「停車場建家規程ノ圖」、駅構内に関するものが明治33年「停車場規程ノ圖」と、明治40年より前に駅等級が存在していたことが規程集や図面から読み取れる。さ

らに表-2から、駅の等級に応じて工費や用地に基準があり、このうち一等の基準は明治31年の時点で既に廃止されていたことが分かる。大正15年『明治工業史 鐵道篇 第二編』では二等駅以上が特別設計とされているが、表-2では二等駅の基準が撤廃されていない。したがって、一等駅は特別設計、二等駅は一部特別設計であったと推測した。このように駅等級という制度と一等駅の存在は明らかだが、駅等級の分類基準を周知する達が存在しない。『鐵道時報』の明治38年の記事や昭和10年『鐵道用語辞典』などから、分類基準は概ね駅の規模や取り扱う業務の内容によるとのことだが、明確な数値基準はなかったと考えられる。とはいえ分類の結果、一等駅が早い段階から特別設計を認められていたこと、三等以下の駅は基本的に標準図に従って設計されることは間違いない。

今回の調査では、鐵道公報の再確認により一等駅追加の達が新たに見つかり、明治40年から大正10年までの間に小刻みに一等駅を追加指定したことが明らかになった。一方で駅等級の分類基準についての達は今回も確認できなかった。しかし前回の結果と今回新たに確認した明治41年『土木工学鐵道編』、大正14年『大正工業史 上巻』の記述を総合すると、鐵道の営業上重要である駅は高い等級に分類されること、等級によって駅内部の建物や施設の構成や材質が異なること、一等駅は特別設計が認められているということが推測できる。時期により立ち位置が変わるのは二等駅である。大正3年『鐵道停車場上巻』、大正14年『大正工業史 上巻』には二等以上が特別設計と記されているが、一方で大正4年『鐵道』では「一等ハ大停車場ニシテ(中略)二等以下ハ其規模ノ大小ニヨリテ區別セリ」とあり、食い違いが見られる。また前回確認した技術書に記されている工費と用地の基準を見ると、明治39年まで二等駅の工費と用地の基準は撤廃されていない。しかし小停車場本屋標準が適用されるのは三等駅以下であることと、大正以降の技術書が見つからないことから、大正に入ってから二等駅の基準が撤廃された可能性がある。おそらく明治39年から『鐵道停車場上編』が書かれた大正3年までの間に二等駅の基準も撤廃ないし緩和された可能性が高いが、今回の調査において資料を発見できなかった。駅等級に関する達は明治後期まで存在しないものの、大正10年『日本鐵道史 上篇』によれば、駅に等級を付したもっとも古い記述は明治9年のボイルの報告書のものである。お雇い外国人によるものだが、駅をいくつかの等級に区分することは古くから考えられていたことが示唆される。

前回の調査で発見した資料はいずれも国有鐵道や鐵道業界の内部に向けたものばかりであったが、今回は朝日、読売の両紙に一等駅について言及している記事が見られたことや、時刻表の路線図に一等駅が示されているもの

があったこと、国有鉄道が四日市駅を一等駅に昇格させるよう陳情を受けていたことが明らかになった。ここから駅等級という制度すべてではないにせよ、どの駅が一等駅であるかは一般市民にも知られていたと考えられる。路線計画や駅本屋の建築計画を立てるためだけに駅等級が定められていたわけではなく、駅の業務そのものにも駅等級が影響していたことが示唆される。

以上のように、駅等級という制度はそのすべてが明らかになったとはいえない。しかし駅ごとの事情を考慮して設計されると考えられる一等駅、二等駅のうち、一等駅については比較的情報があり、少なくとも各等級の駅の中で一等駅が特別視され、費用の集中が行われていたと推測される。したがって一等駅に着目し、考察することとした。

(4) 一等駅についての考察

昨年の調査では、複数の技術書から明治30年前後までは一等を含む各等級に対して図面と工費、用地の基準があったことから、当初は標準設計を設けて鉄道の整備を急いでいたと考えた。その中で一等駅は明治31年に基準が撤廃されており、図面も明治31年のもの以外見つかっていない。反面、二等以下の駅には図面や基準があり、等級指定の達も発信されていない。以上のことから、一等駅は標準設計による制限を回避するために指定された特別な駅と推測した。実際、一等に指定された駅は利用者が多く大きな駅舎を必要とする大都市のターミナル駅や国内外への主要な航路への乗り継ぎ駅、また広大な敷地や特別な荷扱用の施設を要する貨物輸送拠点のような駅であった。一等駅指定の達が複数存在するのは、鉄道に対する予算と各駅の利用状況、また鉄道を取り巻く社会の状況とを考慮しながら、必要に応じて順次一等駅に指定していったものと推察した。たとえば明治40年の日本は明治38年に終戦した日露戦争で財政が疲弊した影響下で重要な駅に必要な資本を投下するため、15駅を対象を絞って指定したのだろう。大正10年の一等駅指定は、明治40年と比べて旅客、貨物ともに輸送量が3倍以上⁴⁹になった急速な鉄道輸送需要の高まりを受けてのものだろう。昭和12年の達第245号による一等駅指定の背景には、挙国一致の体制づくりが窺える。この時一等指定された駅には、陸海軍の施設がある横須賀や熊本など軍事拠点に近い駅が多い他、国家神道の頂点にあった伊勢神宮の最寄りである山田(現伊勢市)が一等駅指定されたことから戦時体制を志向していることが読み取れる。なお達第245号が発信された4ヶ月後の7月には盧溝橋事件が勃発している。

いまあらためて一等駅指定に関する達の文面を見ると、明治40年達第5号に対する一等駅追加の達は複数あるに

も関わらず、大正10年達第903号への一等駅追加はなく、昭和12年達第245号に対する追加は昭和17年達第354号のみである。また大正10年達第903号と昭和12年達第245号では一度既存の達を廃止し、新たに達を発信し直している。これらのことから、一等駅指定の達が持つ性格や一等駅指定の基準が時期により変化していた可能性がある。まず明治40年は鉄道国有化により日本鉄道などの大規模私鉄が買収され始めた時期であり、国有鉄道の規模が急に拡大したこの時期に、一等駅存在をあらためて全体に周知するために達第5号が発信されたと推測する。その後財政状況を見ながら、明治44年、大正3年、6年、7年に随時一等駅を追加していったと考えられる。必要に応じて一等駅を追加していくのは国有鉄道が一貫して持っていた考え方だと思われるが、明治40年から大正7年までの達を見る限り、この時期はそれが特に顕著であった。大正10年達第903号の発信された背景は先述の通りだが、一年前の大正9年には国有鉄道が鉄道省に移管されており、鉄道省の体制下で重視する地点を明示する意味があったとも考えられる。昭和12年達第245号と昭和17年達第354号も先述の通り戦時体制づくりの意味合いが強かったと推測する。こうした性格の違いにともなって、当初は幹線上の主要駅や物流拠点に絞られていた一等駅指定の基準も緩和され、あるいは軍事拠点が新たに追加されていったのではないだろうか。

今回明らかになったことで特筆すべき点は、一等駅が一般にも広く知られていた可能性があることだろう。朝日、読売の各紙が一等駅指定に関する達についての記事を掲載しているということは、一等駅についての記事に対する需要があると判断したといえる。また一等駅からでない台湾に荷物が送れないのは不便だという投書が寄せられたということは、駅等級が駅での業務内容をも左右し、当然利用者もこれを理解していなければならなかったことが示唆される。また鉄道時報に四日市駅を一等駅に昇格させるよう陳情が寄せられたことを伝える記事があったが、これは地元財界が一等駅が重要な駅であることを理解し、その恩恵に与りたいと考えていたからではないか。現状、どのような基準で各等級に分類するか詳らかではないが、駅等級、少なくとも一等駅というものの存在は国有鉄道内部のみならず、財界から一般市民まで広く国民に周知されていたといえよう。

以上のことから、国鉄は時勢や重要性に応じて、標準設計の範囲内では費用、用地が不足する駅を一等駅に指定していたと推測される。つまり一等駅指定は、標準設計の制限を解除する意味合いが強かったと解釈できる。そこで、一等駅の特別性を判断するため、坪単価という観点から比較検討を行う。

3. 駅等級の運用

(1) 調査の枠組み

等級制度によって選択と集中がなされた結果は、駅にかけられた費用の多寡に表れる。駅の規模の違いなどにより、総工費での比較はできないため、坪単価を用いる。坪単価の算出には駅の工費と駅本屋の延べ床面積の2つの数値を用いた。

a) 坪単価の算出

坪単価の算出に必要な数値が掲載されている資料は駅の規模によって異なる。昨年の調査では、小規模な駅は各路線の建設概要を参照した。駅本屋の床面積や工費に関する情報が路線建設時にまとめられる建設概要の中の一項目として扱われ、駅単体でのデータが乏しいためである。大規模な駅は各路線の建設概要のみならず、駅によっては駅単体の建設概要がある。また土木学会誌や土木建築工事画報、建築雑誌のような学会誌、業界誌にも記述があるため、これらを参照した。調査範囲は駅等級と同様鉄道開業から終戦までである。

今回の調査では、小規模な駅に関する資料は新たに探索しなかった。大規模な駅は戦前の建設概要や学会誌、業界誌の他、鉄道や駅の歴史を扱った書籍に加えて朝日、読売、毎日各紙を調べ、それらのデータを元に坪単価を算出することとした。また、駅以外のデータを土木建築工事画報から集め、参考として掲載した。なお、物価の変動を考慮し、算出した坪単価の価値換算を行った。

b) 貨幣価値の換算

前回、貨幣価値の換算は平成24年を基準として行い、企業物価指数(総合卸売物価)を指標として用いることとした。しかし換算結果が現在の坪単価の相場とくらべて大幅に安かったため、今回は消費者物価指数を指標として用いることとした。基準は平成25年とし、数値は東洋経済新報社『長期経済統計』⁴⁾と、インターネット上で公開されている次のデータを元にした。

総務省統計局『第六十四回 日本統計年鑑』より「戦前基準の物価指数」

<http://www.stat.go.jp/data/nenkan/zuhyou/y1705000.xls> (入手 2015.9.13)

ただし昭和14年から20年の間は消費者物価指数のデータが欠損しているため、この期間のみ企業物価指数(総合卸売物価)を使用し、参考値を算出している。使用したデータはインターネット上で公開されている次のものである。

日本銀行金融研究所「昭和8(1933)年基準東京卸売物価指数」

<http://www.imes.boj.or.jp/hstat/data/prices/WPI1900.csv> (入手 2014.1.1)

(2) 調査結果

3. (1) a) で挙げた資料を元に坪単価を算出し、平成25年時点での価値に換算した。資料によって、駅本屋の工費の記述がなく、総工費のみ表記されているもの、建坪と表記されているが実際は延べ床面積を指しているものなどがある。特に小規模な駅は駅全体の工費に駅本屋の工費が含まれている場合が多く、実際より坪単価の換算結果が高くなっているものと思われる。また大規模な駅においても資料によって工費や延べ床面積の数値に違いが見られた。このため複数の資料からもっとも適切と思われるデータを用いた。算出したデータを表-3に示すとともに、図-2にその散布図を示す。昨年の換算結果は、近年の建築の坪単価相場と比較して総じて安かったが、今回の換算結果ではその問題が一部改善されたと考えられる。また駅舎のデータは3倍程度になった。

(3) 考察

表-3、図-2より、駅本屋の坪単価を比較すると、一等駅(特別一等駅を含む)はそれ以外の駅と比べて坪単価が高い傾向にあることが読み取れる。また一等駅でも坪単価が高いグループと低いグループの2つに別れることが分かる。これは建物の材質や工法などの違いに起因すると考えられる。1914年竣工の東京駅と1915年竣工の京都駅(2代目)を比較してみると、東京駅がレンガやコンクリートを用いた強固な構造であるのに対し、二代目の京都駅は木造である。『京都停車場改良工事紀要』¹⁾によれば、京都駅は元々耐久性の強い材質を使用する予定であったが、大正天皇御即位の大典を京都で執り行うため、「本工事ヲ急速ニ施行」するために急遽木造に変更した経緯がある。仮に京都駅が「永久的構造」となっていたならば、坪単価はより高い数値になったと考えられる。また二等以下の駅でも坪単価に開きがあるが、小田原、福山のようなある程度大きな規模の駅からローカル線の小駅までを扱っているのやむを得ないものだろう。二等以下の駅に関しては達などで明示されていないため、これ以上の細分化の手立てがない。以上のことから、一等駅は通常の駅との差別化されていたこと、つまり資本が集中的に配分されていたことが読み取れる。

4. 結論

追加調査の結果、駅等級という考え方は古くから存在していたが、国有鉄道全体に周知されるようになったのは明治40年からであること、またその等級に基づいて選択と集中が行われていたことが明らかになった。特に一等駅は重要な駅で、必要な設備を作るために工費や用地

の制限が撤廃されている。ただし、大正の初め頃には二等駅も同様に特別設計が認められていたようだが、一等駅との差異が記されている資料は発見できなかった。また各等級の分類基準は詳細なものではなく、時期によって変化しうるようなものだったと考えられる。

等級制度によって一等駅に資本の集中的な投下が行われていたことは、一等駅の坪単価がその他の駅よりも高い傾向にあることから示唆される。また一等駅の一覧から、貨客取扱量の多い駅が優先される傾向が見られた他、太平洋戦争直前には軍事輸送を考慮していたことも明らかになった。

また前回の研究では駅等級についての資料は鉄道業界

内部向けのものしか見られなかったが、今回の調査では、一等駅指定についての新聞記事が存在し、一般市民も一等駅について知っていたこと、また一等駅指定を希望する陳情が行われるほど一等駅の重要性が知られていることが明らかになった。

以上のことから、前回の調査と比較して、駅等級という制度の実態と運用結果はある程度詳細になったと考えられる。

謝辞：本研究の文献調査において、鉄道総合技術研究所の小野田滋氏には多大なるご協力をいただいた。篤く謝意を表す。

表-3 坪単価の一覧

駅/路線名, 建築物名	竣工年	建坪	延床面積[坪]	工費	坪単価	坪単価(換算後)	等級
横浜(2代目) ⁴⁶⁾	1915	510	940	¥328,000	¥349	¥1,053,063	一等/特一
横浜(3代目) ⁴⁶⁾	1928	850	1300	¥1,150,000	¥885	¥1,302,086	一等/特一
名古屋(3代目) ⁴⁷⁾	1937	2200	21300	¥6,200,000	¥291	¥461,877	一等/特一
京都(2代目) ⁴⁸⁾	1915	1000	1500	¥143,000	¥95	¥287,709	一等/特一
大阪(2代目) ⁴⁹⁾⁵⁰⁾	1902	-	780	¥120,000	¥154	¥546,974	一等/特一
大阪(3代目) ⁵¹⁾	1940	11200	15300	¥4,200,000	¥275	¥292,459	一等/特一
上野(2代目) ⁵²⁾	1932	740	2900	¥1,930,000	¥666	¥1,247,400	一等/特一
下関(2代目) ⁵³⁾	1932	-	4000	¥900,000	¥225	¥421,724	一等/特一
門司港(2代目) ⁵⁴⁾	1914	-	610	¥89,800	¥147	¥415,825	一等/特一
東京 ⁵⁵⁾	1914	2300	7200	¥2,700,000	¥375	¥1,059,243	一等/特一
新橋(2代目) ⁵⁶⁾	1914	440	760	¥243,000	¥320	¥903,144	一等/特一
新宿(3代目) ⁵⁷⁾	1925	-	490	¥420,000	¥857	¥1,140,902	一等/特一
両国(3代目) ⁵⁸⁾	1929	450	1200	¥305,000	¥254	¥382,868	一等/特一
長野(3代目) ⁵⁹⁾	1936	-	360	¥136,000	¥378	¥646,238	一等/特一
神田 ⁶⁰⁾	1920	-	36	¥4,400	¥122	¥148,578	二等以下
小田原 ⁶¹⁾	1920	-	380	¥141,000	¥371	¥451,064	二等以下
鴨宮 ⁶¹⁾	1920	-	47	¥6,100	¥130	¥157,774	二等以下
早川 ⁶¹⁾	1920	-	47	¥7,600	¥162	¥196,571	二等以下
陸羽東線 ⁶²⁾	1918	-	99	¥6,500	¥66	¥111,641	二等以下
下富良野線 ⁶³⁾	1913	-	44	¥6,000	¥136	¥354,841	二等以下
羽越線 ⁶⁴⁾	1924	-	44	¥13,300	¥302	¥407,201	二等以下
久慈線 ⁶⁵⁾	1930	-	86	¥7,400	¥86	¥144,276	二等以下
羽越北線 ⁶⁶⁾	1924	-	82	¥14,800	¥180	¥243,141	二等以下
伯備線 ⁶⁷⁾	1928	-	39	¥10,300	¥264	¥388,739	二等以下
王子 ⁶⁸⁾	1911	-	42	¥5,600	¥133	¥377,289	二等以下
福山 ⁶⁹⁾	1930	-	130	¥22,800	¥175	¥294,071	二等以下
東京同愛記念病院 ⁷⁰⁾	1929	-	5400	¥2,320,000	¥430	¥647,180	駅以外
山梨県平等小学校 ⁷¹⁾	1929	-	1357	¥245,000	¥181	¥271,967	駅以外
東京海上火災新館 ⁷²⁾	1930	1200	9700	¥5,000,000	¥515	¥864,289	駅以外
三信ビル ⁷³⁾	1930	-	6700	¥2,000,000	¥299	¥500,514	駅以外
大阪桃山病院 ⁷⁴⁾	1932	-	2500	¥600,000	¥240	¥449,839	駅以外
常盤生命ビル ⁷⁵⁾	1930	360	3100	¥2,000,000	¥645	¥1,081,756	駅以外
貯金局 ⁷⁶⁾	1931	-	10000	¥4,000,000	¥400	¥758,091	駅以外
名古屋市庁舎 ⁷⁷⁾	1933	1400	7400	¥2,600,000	¥351	¥639,053	駅以外

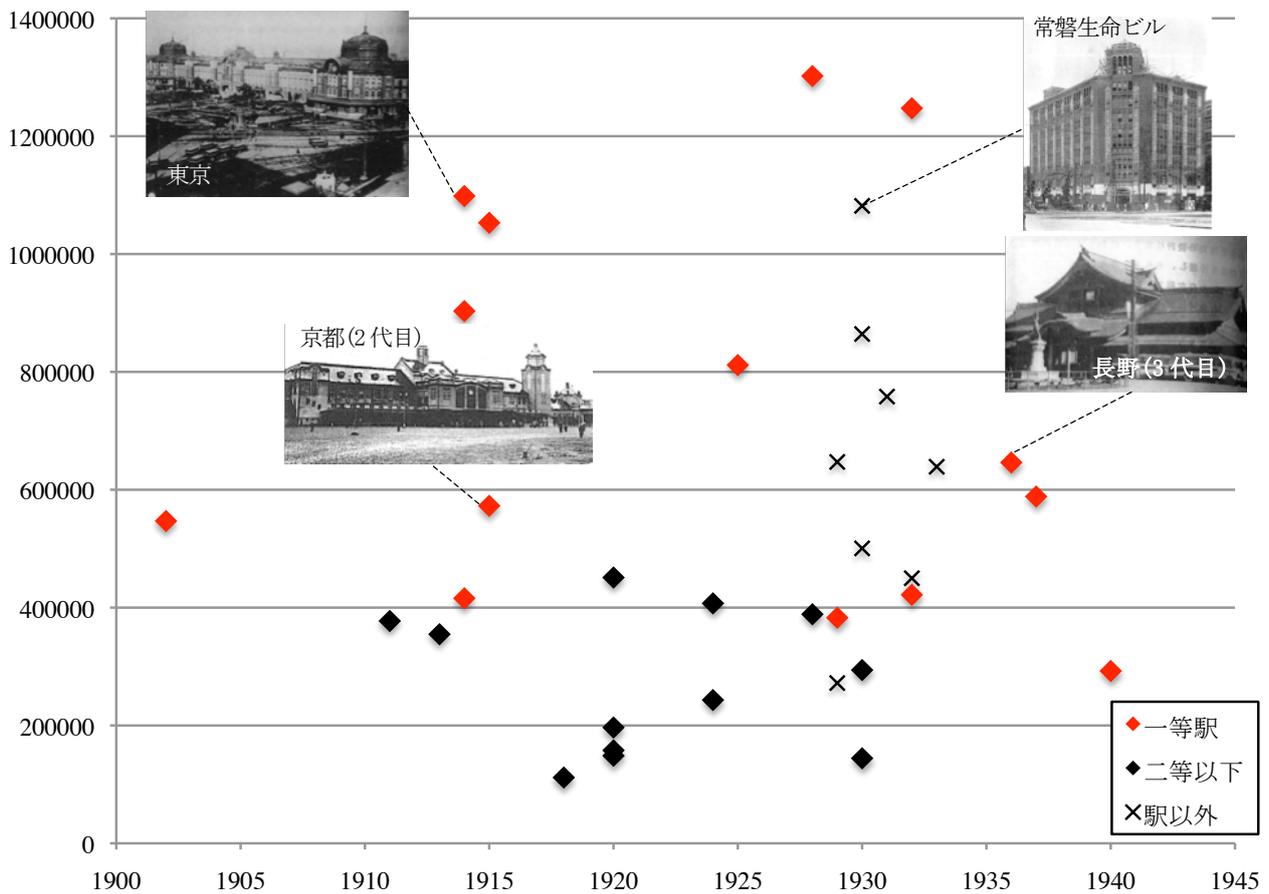


図-2 各駅の坪単価(駅本屋の写真は『鉄道技術発達史 第二編 3』⁷⁹⁾, 常磐生命ビルの写真は『土木建築工事画報』⁷⁸⁾より)

参考文献

- 1) 中森勉, 米山篤史, 竺覚暁: 戦前期における官営鉄道営繕組織による駅舎建築の標準化について, 日本建築学会北陸支部研究報告集No. 36, pp383-386, 1993
- 2) 長尾篤, 丹羽和彦: わが国近代における中・小規模駅舎の標準設計について, 日本建築学会九州支部研究報告No. 43, pp577-580, 2004
- 3) 長尾篤, 丹羽和彦, 後藤隆太郎: 佐賀県内に現存する中小の駅舎建築, 日本建築学会九州支部研究報告No. 43, pp593-596, 2003
- 4) 磯田桂史: JR九州肥薩線における駅舎の平面に関する研究, 日本建築学会九州支部研究報告No. 49, pp497-500
- 5) 加藤優平, 平野勝也: 戦前の鉄道駅における等級制度, 景観・デザイン研究講演集No. 10, pp96-102, 2014
- 6) 帝國鐵道廳: 鐵道公報, 明治40年4月, p22, 1907
- 7) 鐵道省: 鐵道公報, 大正10年10月, 號外, 1921
- 8) 鐵道院: 鐵道公報, 大正7年6月, p733, 1918
- 9) 鐵道省: 鐵道公報, 昭和12年3月, 號外p2, 1937
- 10) 鐵道省: 鐵道公報, 昭和17年6月, p729, 1942
- 11) 鐵道院: 鐵道公報, 大正7年7月12日, 1918
- 12) 鐵道院: 鐵道公報, 大正7年6月, p793, 1918
- 13) 鐵道院: 鐵道公報, 昭和5年10月, p1173, 1930
- 14) 鐵道院: 鐵道公報, 明治44年12月, p997, 1911
- 15) 鐵道院: 鐵道公報, 大正3年12月, p1198, 1914
- 16) 鐵道院: 鐵道公報, 大正6年12月, p1270, 1917
- 17) 内田録雄編: 鐵道工事設計參考圖面 停車場之部, 第一圖-第二圖, 第六圖-第二十二圖, 共益商社, 1898
- 18) 日本国有鐵道: 鐵道法規類抄 第十八編工事圖面(下綴), pp618-619の7, 日本国有鐵道總裁室文書課, 1928
- 19) 鐵道院建設部: 鐵道法規類抄, pp. 143-144, 付図, 鐵道院建設部, 1909
- 20) 鐵道作業局工務部: 明治三十九年九月現行 規程類聚, pp332-333, 鐵道作業局工務部, 1906
- 21) 鐵道作業局工務部: 明治三十九年九月現行 規程類聚附録, 圖第壹五號, 圖第壹六號, 鐵道作業局工務部, 1907
- 22) 池原英治: 鐵道工學特論, p446, 常磐書房, 1933
- 23) 大塚梅三郎, 内田録雄: 實用鐵道建設技術者必携, pp156-157, 建築書院, 1896
- 24) 大西正信: 鐵道工師必携, p24, 建築書院, 1898
- 25) 大塚樫三郎, 内田録雄: 鐵道工事設計用諸表, p192, 共益商社, 1900
- 26) 岡崎平三郎: 鐵道及其建設, pp. 62-63, 博文館, 1906
- 27) 竹内季一: 鐵道停車場上巻, pp. 7-13, 鐵道時報局, 1914
- 28) 大阪鐵道局: 鐵道用語辭典, p17, 博文館, 1935
- 29) 「鐵道時報」刊行会: 鐵道時報(復刻版)第7巻, p4285, 八朔社, 1998

- 30) 工学会：明治工業史 鐵道篇 第二編, p261, 工学会明治工業史発行所, 1931
- 31) 渡邊六蔵：土木工學鐵道編, pp. 265-270, 攻玉社工学校土木講義録発行部, 1911
- 32) 高木太郎：鐵道, pp. 267-269, 共益商社書店, 1915
- 33) 鐵道時報局：鐵道時報, 第1154号, p13, 1921
- 34) 鐵道時報局：鐵道時報, 第1957号, p11, 1937
- 35) 鐵道時報局：鐵道時報, 第651号, p14, 1912
- 36) 鐵道時報局：鐵道時報, 第1303号, p11, 1924
- 37) 鐵道時報局：鐵道時報, 第2078号, p14, 1939
- 38) 工学会：大正工業史 上卷, pp. 435-438, 原書房, 1993
- 39) 鐵道省：日本鐵道史 上篇, pp. 240-241, 鐵道省, 1921
- 40) 東京朝日新聞：明治40年3月30日朝刊, p2, 1907
- 41) 読売新聞：明治40年3月30日朝刊, p2, 1907
- 42) 読売新聞：大正10年10月29日朝刊, p3, 1921
- 43) 読売新聞：大正11年1月24日朝刊, p3, 1922
- 44) 南滿洲鐵道株式會社鐵道建設局：建設要覽：Pocket Book, pp16-17, pp668-679, 大正商工社大連支社, 1935
- 45) 日本国有鐵道：写真で見る国鉄90年, 日本国有鐵道, 出版年不明
- 46) 日本鐵道建設業協會：日本鐵道請負業史 大正・昭和(前期)篇, pp182-187, 日本鐵道建設業協會, 1978
- 47) 日本鐵道建設業協會：日本鐵道請負業史 大正・昭和(前期)篇, pp337-339, 日本鐵道建設業協會, 1978
- 48) 西部鐵道管理局：京都停車場改良工事紀要, 西部鐵道管理局, p83, pp131-137, 1917
- 49) 馬場知己：駅のうつりかわり—鐵道旅客駅変遷史—, p192, 日本製版, 1988
- 50) 東京朝日新聞：明治30年8月2日朝刊, p3, 1897
- 51) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和15年8月号, 土木學會, pp42-46, 1940
- 52) 日本鐵道建設業協會：日本鐵道請負業史 大正・昭和(前期)篇, pp286-290, 日本鐵道建設業協會, 1978
- 53) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和7年8月号, 土木學會, p50, 1932
- 54) 交建設計・駅研グループ：駅のはなし—明治から平成まで—, pp84-85, 成山堂書店, 1997
- 55) 鐵道時報局：鐵道時報, 第796号, p22-23, 1914
- 56) 日本国有鐵道：鐵道技術發達史 第二編II, pp923-926, 日本国有鐵道, 1959
- 57) 読売新聞：大正14年4月26日朝刊, p3, 1925
- 58) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和5年1月号, 土木學會, pp12-15, 1930
- 59) 東京朝日新聞：昭和11年3月12日朝刊, p11, 1936
- 60) 鐵道省東京改良事務所：市街高架線東京萬世橋間建設紀要, p139, p170, 1920
- 61) 鐵道省熱海建設事務所：熱海線建設概要, pp47-49, 1934
- 62) 帝国鐵道協會：帝国鐵道協會會報, 第19卷第1号, pp47-48, 1918
- 63) 鐵道院北海道建設事務所：下富良野線建設概要, pp18-19, 東京印刷, 1913
- 64) 鐵道省秋田建設事務所：羽越線建設概要, pp54-57, 鐵道省秋田建設事務所, 1924
- 65) 鐵道省：久慈線建設概要, pp25-27, 鐵道省, 1930
- 66) 鐵道省秋田建設事務所：羽越北線建設概要, pp31-33, 鐵道省秋田建設事務所, 1924
- 67) 鐵道省岡山建設事務所, 鐵道省米子建設事務所編：伯備線建設概要, pp41-42, 鐵道省, 1928
- 68) 東京朝日新聞：明治44年9月26日朝刊, p5, 1911
- 69) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和5年3月号, 土木學會, p46, 1930
- 70) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和4年7月号, 土木學會, p44, 1929
- 71) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和4年11月号, 土木學會, pp10-14, 1929
- 72) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和5年4月号, 土木學會, pp10-16, 1930
- 73) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和5年7月号, 土木學會, p48, 1930
- 74) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和5年8月号, 土木學會, p50, 1930
- 75) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和5年10月号, 土木學會, pp10-15, 1930
- 76) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和6年4月号, 土木學會, p47, 1931
- 77) 土木學會：土木建築工事画報, 昭和8年12月号, 土木學會, pp35-42, 1933
- 78) 大川一司：長期經濟統計 8物価, pp135-137, 東洋經濟新報社, 1973
- 79) 日本国有鐵道：鐵道技術發達史 第二編 3, p1826, p1828, p1866, 日本国有鐵道, 1959