

明治期における鉄道用ランプ小屋に関する考察—稲荷駅ランプ小屋の建設年代について—

A Study on Railway Lamp Huts of the Meiji Period—The Completion Year of Lamp Hut of the Inari Station—

小野田 滋

by Shigeru ONODA

Abstract

Railway lamp hut is one of the station equipments for storage of oil lamps or oil, and many of them were built in the Meiji Period all over the country. The lamp hut of the Inari Station of Kyoto-Ohtu Railways (now a part of JR-West Nara line) built in 1879 is well known as the oldest existing railway architecture in Japan. So the lamp hut was selected as a quasi-railway memorial by Japanese National Railways in 1970. Recently, some researchers threw doubt on the completion year of the hut, but their doubt was not based on certain evidence. Therefore, the author made an elaborate investigation into the matter referring to old railway official documents, their attached drawings, the list of government properties, and other documents of the Meiji Period. The result of the study has proved that the lamp hut of the Inari Station is not the oldest railway architecture, but built in 1900 accompanied with reconstruction of the Inari Station.

1. 緒言

JR西日本・奈良線の稲荷駅（京都市伏見区深草稲荷）にある煉瓦造のランプ小屋は¹⁾、「国鉄最古の建物」として、1970（昭和45）年10月14日に準鉄道記念物に指定され、現地の案内板には『「ランプ小屋」は旧東海道線の建物として残った只一つのもので、同時に国鉄最古の建物として貴重な遺構の一つとなっております。』と記されている（写真-1、写真-2）。その根拠は、稲荷駅の開業が1879（明治12）年8月18日であり、駅の開業と同時にランプ小屋が完成したとすれば最古の建築である、とするものであった。しかし、このランプ小屋をめぐる最近、駅と同時に完成したものではなく、後年になって建設されたものだとする指摘がなされるようになった。本論文では、当時の鉄道施設に関する財産記録、および公文書に基づき、その建設年を特定するとともに、明治初期におけるランプ小屋の設置状況について考察を試みたい²⁾。

2. ランプ小屋の役割

ランプ小屋は、電灯がまだ普及していなかった時代に、駅や客車内で使用する石油ランプや、その燃料である油類を保管していた停車場施設の一つで、これまで全国で約80箇所の現存例が確認されている³⁾。構造は、耐火性が求められるために煉瓦造によるものが多く、一部の地域では石造もある。

分布は、明治時代初期に建設された路線を中心としているが、これは電灯の普及が明治30年代に開始された



写真-1 稲荷駅ランプ小屋（線路側）

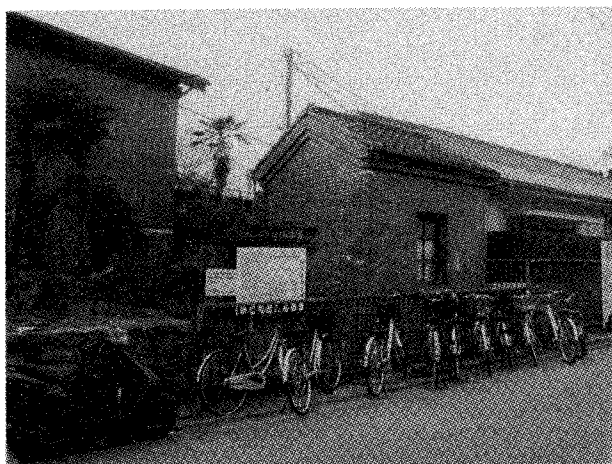


写真-2 「国鉄最古の建物 ランプ小屋」の案内板

Keywords : 鉄道、ランプ小屋、現存最古

*正会員 工博 鉄道総合技術研究所

〒185-8540 東京都国分寺市光町2-8-38



写真－3 道路側の外観

ことと関連があると考えられ、この年代以降に建設された中央本線や山陰本線では、今のところ現存例が確認されていない。しかし、磐越西線など一部の路線では大正時代初期の開業駅にも分布しており、建設年についてはさらに精査が必要と考えられる。

ランプ小屋は、石油ランプから電灯の時代になってからも、分岐器や挺子扱所など、停車場内の機器類に塗布する油の保管や、倉庫として使用され続け、煉瓦造や石造が多かったことから簡単に撤去されることなく生きながらえたものと考えられる。

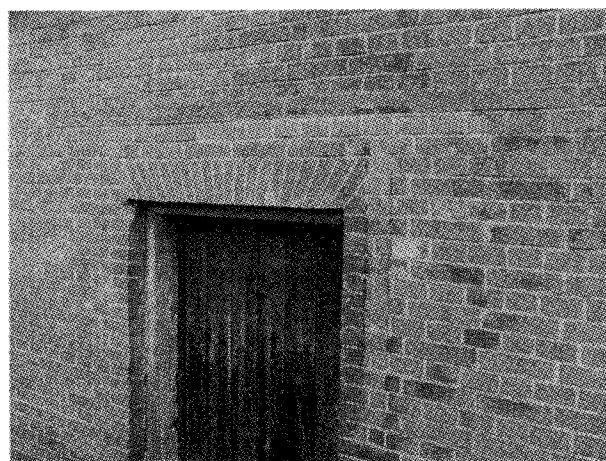
3. 稲荷駅とランプ小屋

3.1 旧東海道本線と稲荷駅の沿革

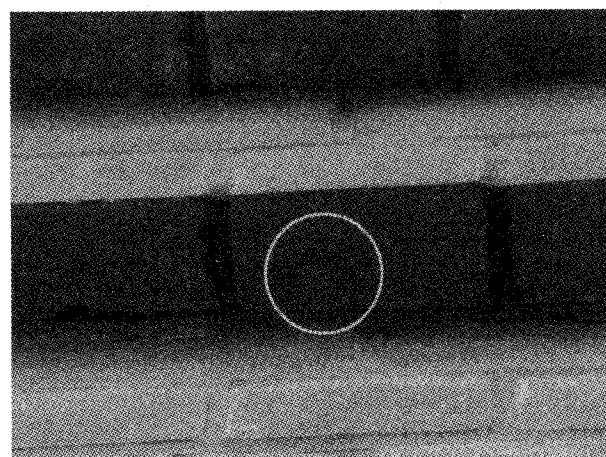
稲荷駅は、東海道本線京都―大津間の開業に際して設置された駅のひとつで、同時に山科、大谷、馬場、石場の各駅も開設された。当時の東海道本線京都―大津間の路線は現在と異なり、京都から南進し、稲荷付近から山科盆地の南縁を迂回して逢坂山に延長 665m のトンネルを穿ち、馬場（膳所）へと抜けていた。工事は、1878（明治 11）年 8 月に着工し、1880（明治 13）年 7 月に開業した。

しかし、この路線は最大 25‰ の急勾配であったため、大正時代になって路線変更による改良工事を行うこととなり、新逢坂山トンネル（2,325m）と東山トンネル（1,865m）を掘削して京都―大津間を短絡し、現在の山科経由のルートが完成した。新ルートは 1921（大正 10）年に開業したが、同時に桃山から伏見を経由して京都へ接続していた奈良線を、桃山から稲荷経由に変更し、旧東海道本線の路線を利用して京都へ接続することとした。その後、旧奈良線の路盤はしばらく廃線として放置されていたが、奈良電鉄に払い下げられ、1928（昭和 3）年に開業した（奈良電鉄はのちに近畿日本鉄道に吸収され、現在の京都線となる）。

1879（明治 12）年に開業した稲荷駅は、伏見稲荷の最寄り駅として賑わい、1935（昭和 10）年に建設された現在の駅本屋は、社寺建築風の意匠で設計され、朱塗りの柱が特徴となっている。



写真－4 出入口付近の煉瓦積みと底の痕跡



写真－5 煉瓦の刻印「×」（円内）

3.2 稲荷駅ランプ小屋の特徴

稲荷駅に現存するランプ小屋は、稲荷駅本屋の南側に線路側に向かって位置し、『危険品庫、明治 12 年 10 月』と書かれたプラスチック製の建物財産標が取付けられている。

平面寸法は、張間 3.3m × 桁行 2.7m、約 8.9m²（2.6 坪）で、煉瓦造による平屋建である。線路側に面した中央の出入口は、幅 1.0m × 高さ 1.9m で、木製の引き戸が備わる。窓は背面（道路側）にあり（写真－3）、幅 0.9m × 高さ 1.3m である。これらの開口部は、いずれも上部を水平に仕上げた陸迫（フラットアーチ）と呼ばれる手法により仕上げられている。注目すべきは、駅本屋側の妻面のみがモルタルで仕上げられている点で、この部分が後天的な改造を受けていたことが推定される。線路側の出入口には、底とこれを支えていた支柱の痕跡がいくつか認められるが、この点については 4.3 章で検討する。

煉瓦の組積法はイギリス積みで、線路側にある扉の片側（奈良方）のコーナーのみを羊羹を挟んだ厳密なイギリス積みによって仕上げられており（写真－4）、他は七五を用いたオランダ積みで仕上げている。寸法は、224.5 × 106.7 × 51.4mm と当時の標準的な寸法である。軒に張り出した一部の煉瓦には刻印が認められ、「×」とあること

から、岸和田煉瓦で製造された煉瓦である可能性が高い（写真－5）。軒には持送り積みによる軒飾りがあり、窓框には花崗岩が使用されている。

ランプ小屋は現在、鉄道史料展示室として利用されており、奈良線や鉄道の歴史を示す展示物が並べられている（見学は予約制）。

3.3 稲荷駅ランプ小屋に関する諸説

稲荷駅のランプ小屋の建設年に対する疑問を最初に指摘したのは、管見による限りおそらく臼井茂信（1989）である。臼井は、全国各地に残るランプ小屋を紹介した記事の中で、稲荷駅ランプ小屋について、文献中に最初に登場する新橋駅のランプ小屋が1880（明治13）年であり、それより小規模な駅に1年も早く建設されたとは考えにくいこと、当時は珍しかった煉瓦造のランプ小屋を稲荷駅に建設したとすれば、何らかの記録があってもおかしくないこと、『明治12年度雇外国人年報』に京都～大津間の路線は、工事費を抑えるため必要最小限の設備にとどめた旨の記述があることから、最初から設置されていたとは考えにくいとし、『私は後年の建造と考える方が妥当ではないかと思う。だからといって、具体的な年代を推定することはむずかしい。ただ、明治22年新橋～神戸間が全通し、京都～大津間鉄道が東海道線として本領を発揮したとき以降、もっと大胆に全盛期の明治42年ごろと考えてもおかしくはない。』⁴⁾とした。

また、網谷りょういち（1990）は、明治期の鉄道用煉瓦構造物の発達史を概観した中で、「明治12年とされ、準鉄道記念物の『稲荷駅ランプ小屋（京都）』は、煉瓦の指標からは12年ではない。『工部省記録』には、明治13年に『新橋駅ランプ部屋新築之義伺』があるが、稲荷駅の記載はない。各駅にランプ小屋が造られるようになるのは、明治30年前後からと考えられる。稲荷駅ランプ小屋は、煉瓦の手法からかなり正確に建設年を推定することができる。煉瓦は初期の連続焼成窯のものである。目地は貧配合のモルタルで、内部は漆喰塗である。という二点から、明治25年頃（誤差前後2年）と考えられ、やはりランプ小屋としては初期のものである。』⁵⁾と指摘し、煉瓦の製造上の特徴などからその建設年代を具体的に推定した。

しかし、いずれの指摘も状況証拠による推定の域にとどまり、具体的な建設年は未だに特定されていなかった。

4. 文献に見るランプ小屋

4.1 『財産目録』における官設鉄道のランプ小屋

明治時代における鉄道構造物の一覧表は、いくつか現存しているが、このうち停車場施設を記載した資料としては、1891（明治24）年3月31日に貴族院がまとめた『各省所管官有財産目録』（以下『財産目録』と略す）がある⁶⁾。これは、各省ごとの官有財産を把握するためにまとめられたもので、鉄道はこの時点で内務省鉄道庁が管轄していた。この明治23年度の成果をベースとして、明治24年度～明治26年度の3年間にわたって異動や訂

正が行われたが、明治27年度以降は公刊されなかったようである。ちなみに鉄道庁は、鉄道敷設法の公布にともなって、1895（明治25）年に内務省から通信省へ移管された。

この目録の中に記載された停車場設備としては、「本屋」のほかに「付属家」として、「ランプ室」「待合所」「便所」「物置」「ポイントメン箱番所」「機関車庫」「客車庫」などがあるが、「ランプ室」について整理すると表－1のように示される。このうち、新橋駅構内のランプ小屋は、『工部省記録』にも詳細な記録があるほか、汐留遺跡の発掘調査の過程でその全貌がほぼ明らかにされ、唯一、その具体的な履歴と構造の一部が明らかにされている。これによれば、従来、湯呑所を仕切って併設されていたランプ置場が『何分停車場家屋ト接続候場所ニテハ火災等之懸念モ有之候ニ付』という理由で煉瓦造で新設したいとする上申がなされ、1880（明治13）年にプラットホームの先端（横浜方）に桁行4間×梁間3間（7.3m×5.5m）、建坪13坪（43.0㎡：1間四方の「油部屋」を含む）の「ランプ部屋」が新設された⁷⁾。『財産目録』の新橋駅のランプ小屋は、建設年を「明治23年」と記しているが、これは「明治13」年の誤記と考えられ、また建坪は1坪ほど多い。一方、稲荷駅には、1880（明治13）年5月に竣工したランプ小屋があったが、その構造は煉瓦造ではなく、「木造平屋」と記載されている。

これらの記録から、①ランプ小屋は鉄道開業時から停車場施設の一部として設置されていたこと、②煉瓦造のランプ小屋はごく少数で、ほとんどが木造であったこと、③ランプ小屋はしばしば他の施設（たとえば便所、詰所など）と併設されたこと、④おおむね1～5坪程度の規模であったこと、などを読み取ることができる。

ところで、前章で「耐火性が求められるために煉瓦造または石積造によるものが多い」と述べたが、『財産目録』による限りこれは必ずしも必要条件ではなく、むしろ木造によるランプ小屋が主流であった。しかし、新橋駅におけるランプ小屋の新設理由が防火上の問題によるものであったことからわかるように、火災を懸念する意識は当初から関係者の中にあり、このため木造のランプ小屋は順次煉瓦造に改築されたり、老朽化により撤去されるなどして淘汰され、結果的に煉瓦造や石造のランプ小屋が残ったものと考えられる。

4.2 『通信省公文』における稲荷駅ランプ小屋

『通信省公文』は、通信省の公文書を綴ったもので、通信省移管後の鉄道関係の文書が含まれている。

『稲荷停車場本屋其他模様替工事之件』は、1900（明治33）年に行われた稲荷駅の改良工事の記録を綴ったもので、乗降客の増加に伴い、駅本屋の改築、ランプ小屋と駅長官舎の移築などが詳細な仕方書とともに記されている⁸⁾。改築は、1898（明治31）年5月24日付で鉄道作業局の平井（晴二郎）運輸部長から大屋（權平）工務部長に稲荷停車場平面図と共に改築の命令が下され、1900（明治33）年6月13日付で岡村（初之助）神戸保

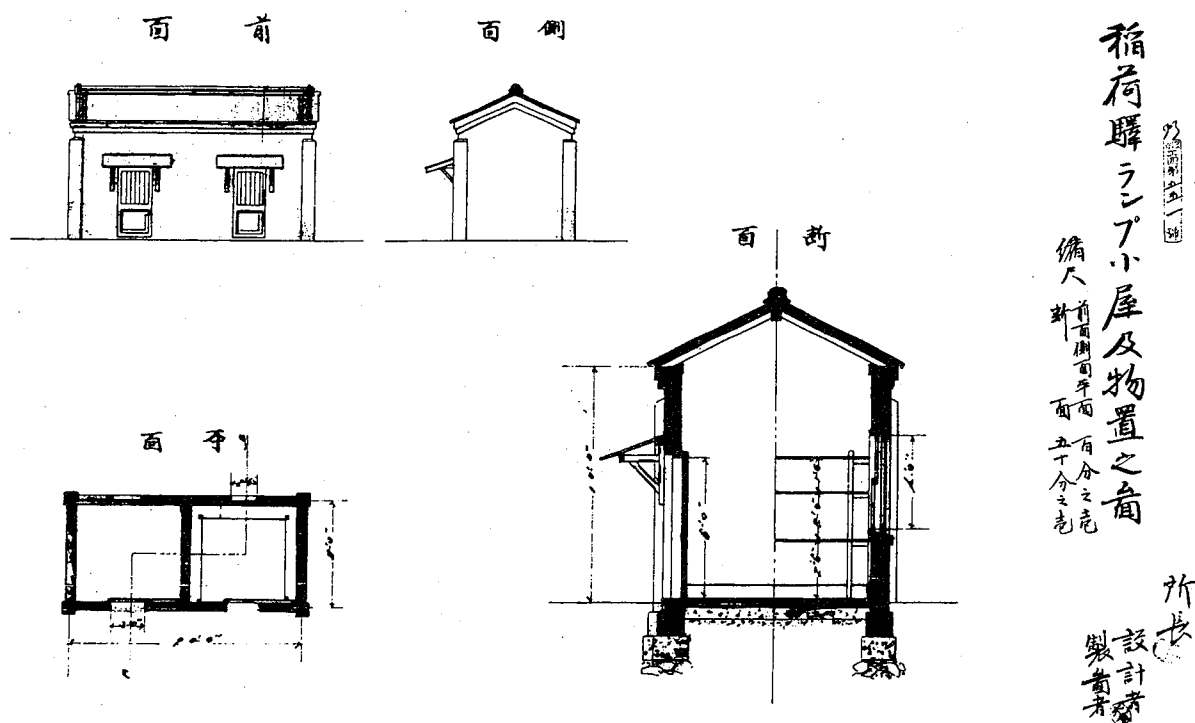
表-1 官設鉄道におけるランプ小屋の設置状況(その1)

文献2～5に基づき筆者作成

線	番号	駅名 (現駅名)	棟数	面積 (坪)	構造	ランプ小屋の建設期間		駅開業年月	備考
						着工年月	竣工年月		
東 海 道 線	1	新橋[→廃止]	1	14.000	煉瓦造	明治23年9月	明治23年10月	明治5年10月	
	2	品川	1	4.000	西洋形木造	明治4年1月	明治4年4月	明治5年6月	
	3	大森	1	1.500	日本形木造瓦葺	明治11年1月	明治11年4月	明治9年6月	
	4	川崎	1	1.500	西洋形煉瓦	明治4年9月	明治4年11月	明治5年7月	
	5	鶴見	1	3.000	西洋形木造瓦葺	明治4年2月	明治4年3月	明治5年10月	
	6	神奈川[→廃止]	1	1.500	西洋形煉瓦	明治5年2月	明治5年4月	明治5年6月	
	7	横浜(桜木町)	1	13.000	西洋形煉瓦造	明治14年9月	明治14年11月	明治5年6月	
	8	程ヶ谷(保土ヶ谷)	なし	—	—	—	—	明治20年7月	
	9	戸塚	1	3.750	木造	明治21年1月	明治21年1月	明治20年7月	
	10	藤沢	なし	—	—	—	—	明治20年7月	
	11	平塚	なし	—	—	—	—	明治20年7月	
	12	大磯	1	2.250	木造	明治20年6月	明治20年7月	明治20年7月	
	13	国府津	1	9.000	木造瓦葺	明治20年6月	明治20年6月	明治20年7月	
	14	松田	なし	—	—	—	—	明治22年2月	
	15	山北	1	7.000	板葺平屋	明治23年8月	明治23年9月	明治22年2月	
	16	小山(駿河小山)	なし	—	—	—	—	明治22年2月	
	17	御殿場	1	6.000	木造板葺	明治21年6月	明治21年6月	明治22年2月	
	18	佐野(裾野)	1	2.250	木造板葺	明治21年1月	明治21年1月	明治22年2月	
	19	沼津	1	7.500	日本形木造板葺	明治24年2月	明治24年3月	明治22年2月	
	20	鈴川(吉原)	なし	—	—	—	—	明治22年2月	
	21	岩淵(富士川)	1	4.000	木造板葺	明治22年1月	明治22年1月	明治22年2月	明治24年度瓦葺に改良
	22	蒲原	1	2.000	木造柿板葺平屋	明治23年1月	明治23年3月	明治23年5月	兼物置
	23	興津	1	3.000	木造平屋	明治23年1月	明治23年1月	明治22年2月	兼物置
	24	江尻(清水)	1	3.000	柿板葺平屋	明治22年1月	明治22年1月	明治22年2月	兼物置
	25	静岡	1	7.500	煉瓦造平屋	明治21年12月	明治22年1月	明治22年2月	
	26	焼津	1	5.250	板葺平屋	明治21年12月	明治22年4月	明治22年4月	兼物置
	27	藤枝	1	5.250	板葺木造	明治22年3月	明治22年4月	明治22年4月	兼物置
	28	島田	1	5.250	板葺木造平屋	明治22年3月	明治22年4月	明治22年4月	兼物置
	29	金谷	なし	—	—	—	—	明治23年5月	
	30	堀之内(菊川)	1	5.000	板葺木造平屋	明治23年3月	明治23年4月	明治22年4月	明治24年10月建増2.25坪 明治25年度に待合所に改築
	31	掛川	1	2.000	板葺木造平屋	明治22年3月	明治22年4月	明治22年4月	兼物置
	32	袋井	1	3.000	板葺木造平屋	明治22年2月	明治22年4月	明治22年4月	
	33	中泉(磐田)	1	2.000	板葺木造平屋	明治22年2月	明治22年4月	明治22年4月	
	34	浜松	1	5.000	煉瓦造平屋	明治21年5月	明治21年7月	明治21年9月	明治24年10月建増2坪
	35	舞阪	1	3.000	木造平屋	明治26年2月	明治26年2月	明治21年9月	
	36	鷺津	1	3.000	木造平屋	明治26年12月	—	明治21年9月	兼便所、明治26年度模様替
	37	豊橋	1	6.000	煉瓦造平屋	明治26年1月	明治26年1月	明治21年9月	
	38	御油(愛知御津)	1	4.383	木造平屋	明治21年5月	明治21年7月	明治21年9月	兼便所
	39	蒲郡	1	3.888	木造平屋	明治21年5月	明治21年7月	明治21年9月	兼物置
	40	岡崎	1	3.888	木造平屋	明治21年5月	明治21年7月	明治21年9月	兼物置
	41	安城	なし	—	—	—	—	明治24年6月	
	42	刈谷	1	3.404	木造平屋	明治21年5月	明治21年7月	明治21年9月	兼便所
	43	大府	1	1.333	木造平屋	明治18年8月	明治19年2月	明治20年9月	
	44	大高	なし	—	—	—	—	明治19年3月	
	45	熱田	1	7.500	木造平屋	明治18年8月	明治19年2月	明治19年3月	
	46	名古屋	1	9.250	木造平屋	明治18年9月	明治19年6月	明治19年5月	明治26年1月建増3.75坪
	47	清洲	1	1.224	木造平屋	—	—	明治19年4月	兼便所
	48	一ノ宮(尾張一宮)	1 1	1.000 3.000	木造平屋 木造平屋	明治18年9月 —	明治19年6月 —	明治19年5月	明治24年度減 兼物置、明治26年度増加
	49	木曽川	1	4.000	木造平屋	—	明治25年11月	明治19年6月	明治25年度に名古屋駅便所を 移築し、便所と棟続き
	50	岐阜	1 1	1.500 4.500	木造平屋 煉瓦造	明治19年9月 —	明治21年3月 明治25年9月	明治20年1月	明治25年度に煉瓦造に改築 明治24年度震災復旧建増
	51	大垣	1 1	1.667 4.000	木造平屋 木造平屋	明治16年6月 明治22年6月	明治17年3月 明治23年12月	明治17年5月	
	52	垂井	1	1.528	木造平屋	明治16年6月	明治17年3月	明治17年5月	
	53	関ヶ原	1	0.667	木造平屋	明治16年6月	明治17年3月	明治17年5月	
	54	深谷[→廃止]	1	1.500	木造平屋	明治24年11月	明治24年11月	明治24年1月	明治24年度新設
	55	長岡(近江長岡)	1	1.500	木造平屋	明治22年3月	明治22年5月	明治22年7月	
	56	米原	1	8.813	煉瓦造平屋	明治23年1月	明治23年7月	明治22年7月	明治25年1月建増4坪
	57	彦根	1	3.500	木造平屋	明治22年1月	明治22年5月	明治22年7月	
	58	能登川	1	1.500	木造平屋	明治23年5月	明治23年9月	明治22年7月	明治24年度建増2.5坪
	59	八幡(近江八幡)	なし	—	—	—	—	明治22年7月	
	60	野洲	1	4.000	木造平屋	明治24年4月	明治24年5月	明治24年6月	明治24年度新設
	61	草津	1	6.000	木造平屋	明治22年1月	明治22年5月	明治22年7月	
	62	馬場[→廃止]	1	8.750	煉瓦造平屋	明治23年1月	明治24年3月	明治13年7月	
	63	石場[→廃止]	なし	—	—	—	—	明治13年7月	
	64	大津[→廃止]	なし	—	—	—	—	明治13年7月	
	65	大谷[→廃止]	1	3.780	木造平屋	明治13年2月	明治13年5月	明治12年8月	
	66	山科[→廃止]	1	1.500	木造平屋	明治13年2月	明治13年5月	明治12年8月	
	67	稲荷	1	3.000	木造平屋	明治13年2月	明治13年5月	明治12年8月	
	68	京都	1 1	9.900 9.681	煉瓦造平屋 煉瓦造平屋	明治5年6月 明治24年7月	明治10年1月 明治24年8月	明治10年2月	兼便所→明治24年度便所化 明治24年度新設
	69	向日町	1	1.500	木造平屋	明治9年3月	明治9年6月	明治9年7月	
	70	山崎	1 1	1.500 4.296	木造平屋 木造平屋	明治9年3月 明治25年7月	明治9年6月 明治25年7月	明治9年8月	明治25年度に湯呑所を合築 明治25年度に在来のランプ小屋 と湯呑所を合築し建増
	71	高槻	1	1.500	木造平屋	明治9年3月	明治9年6月	明治9年7月	
	72	茨木	1	7.500	木造平屋	明治9年3月	明治9年6月	明治9年8月	
	73	吹田	1	10.500	木造平屋	明治9年3月	明治9年6月	明治9年8月	
	74	大阪	1	8.330	煉瓦造平屋	明治4年3月	明治7年4月	明治7年5月	

表－１ 官設鉄道におけるランプ小屋の設置状況（その２）

線名	番号	駅名 (現駅名)	棟数	面積 (坪)	構造	ランプ小屋の建設期間		駅開業年月	備考
						着工年月	竣工年月		
東海道線	75	神崎	1	4.000	木造平屋	明治4年3月	明治7年4月	明治7年6月	
	76	西ノ宮	なし	—	—	—	—	明治7年5月	
	77	住吉	なし	—	—	—	—	明治7年6月	
	78	三ノ宮	なし	—	—	—	—	明治7年5月	
	79	神戸	なし	—	—	—	—	明治7年5月	
武豊線	1	亀崎	1	0.627	木造平屋	明治18年8月	明治19年1月	明治19年3月	
	2	半田	1	0.444	木造平屋	明治18年8月	明治19年1月	明治19年3月	
	3	武豊	1	2.333	木造平屋	明治18年8月	明治19年1月	明治19年3月	明治25年度0.333坪建増 兼物置
			1	4.334	木造平屋	—	—	—	
北陸線	1	長浜	1	3.299	—	明治14年4月	明治15年11月	明治15年3月	
	2	高月	なし	—	—	—	—	明治15年3月	
	3	井ノ口 [→廃止]	なし	—	—	—	—	明治18年3月	
	4	木ノ本 [→廃止]	1	1.750	木造平屋	明治14年4月	明治15年11月	明治15年3月	
	5	中ノ郷 [→廃止]	1	1.833	木造平屋	明治14年4月	明治15年11月	明治15年3月	
	6	柳ヶ瀬 [→廃止]	1	1.833	木造平屋	明治14年4月	明治15年11月	明治15年3月	
	7	疋田 [→廃止]	なし	—	—	—	—	明治15年3月	
	8	敦賀	1	2.000	木造平屋	明治14年4月	明治15年11月	明治15年3月	
	9	金ヶ崎 (敦賀港)	1	8.719	煉瓦造平屋	明治14年4月	明治15年11月	明治15年3月	
横須賀線	1	大船	1	3.750	木造桟板葺平屋	明治22年4月	明治22年5月	明治21年11月	
	2	鎌倉	なし	—	—	—	—	明治22年6月	
	3	逗子	なし	—	—	—	—	明治22年6月	
	4	横須賀	1	3.750	木造瓦葺	明治22年6月	明治22年6月	明治22年6月	
信越線(南)	1	飯塚 (北高崎)	1	3.000	木造平屋	明治21年10月	明治21年10月	明治18年10月	
	2	安中	1	2.300	木造平屋	明治20年11月	明治20年12月	明治18年10月	
	3	磯部	1	—	—	—	—	明治18年10月	
	4	松井田	なし	—	—	—	—	明治18年10月	明治24年度増築
	5	横川	1	1.500	木造平屋	明治20年11月	明治20年11月	明治18年10月	
信越線(北)	1	直江津	1	3.700	煉瓦造平屋	明治22年5月	明治22年5月	明治19年8月	
	2	高田	なし	—	—	—	—	明治19年8月	
	3	新井	1	3.000	木造平屋	明治22年11月	明治22年11月	明治19年8月	
	4	関山	1	2.000	木造平屋	明治19年7月	明治19年8月	明治19年8月	
	5	田口 (妙高高原)	1	9.000	木造平屋	明治21年4月	明治21年5月	明治21年5月	
	6	柏原 (黒姫)	1	1.500	木造平屋	明治19年8月	明治19年11月	明治21年5月	
	7	幸礼	なし	—	—	—	—	明治21年5月	
	8	豊野	1	1.500	木造平屋	明治21年2月	明治21年4月	明治21年5月	
	9	長野	1	8.000	煉瓦造平屋	明治21年12月	明治22年1月	明治21年5月	
	10	篠ノ井	1	5.000	木造平屋	明治22年1月	明治22年2月	明治21年8月	兼物置
	11	屋代	1	4.500	木造平屋	明治22年1月	明治22年2月	明治21年8月	兼湯呑所
	12	坂城	1	1.000	木造平屋	明治21年1月	明治21年2月	明治21年8月	
	13	上田	1	2.200	木造平屋	明治23年7月	明治23年8月	明治21年8月	
	14	田中	1	1.500	木造平屋	明治21年10月	明治21年10月	明治21年12月	
	15	小諸	1	1.000	木造平屋	明治21年7月	明治21年8月	明治21年12月	
	16	御代田	なし	—	—	—	—	明治21年12月	
	17	軽井沢	1	3.000	木造平屋	明治21年11月	明治21年12月	明治21年12月	



図－１ 稲荷駅ランプ小屋及物置之図（文献６）

線事務所長から大屋工務部長に具体的な改築計画と共に本年度の予算で支弁するよう要求がなされた。工事方法を記した『稲荷停車場本家其他模様替工事示方書』は、鉄道作業局工務部により 1900（明治 33）年 7 月 4 日付で作成されたが、この中には『ランプ小屋及物置之部』として新設されるランプ小屋兼物置の施工法が示された。

これによれば、ランプ小屋は駅長官舎を移転した跡地の盛土を一部削り、ここにランプ小屋兼物置を新設するというものであった。建物は、図-1 に示すように桁行 20 尺×梁間 9 尺（6.1m×2.7m）、建坪 5 坪（16.5 m²）の煉瓦造平屋建で、室内の中央に中仕切を設けて大津方の一室に棚を取付けてランプ小屋として使用し、京都方の一室を物置とした。このため、出入口と窓が各室にあり、棚の有無を除けば左右対称の設計であった。仕方書では、地中に積む煉瓦は「焼過上等」を用いることとし、モルタル目地は、セメント 1：川砂 3 と指定された。また、図面には、『設計者・製図者』として『木倉』の印が押されているが、具体的な人物像はわからない。

なお、『財産目録』に記載された既設のランプ小屋は、『在来停車場本屋及附属ランプ小屋物置并駅長官舎板塀共建物破損無之様取毀チ』とあることから⁹⁾、改良工事に合わせて撤去されたようである。工事期間は不明であるが、おそらく予算要求が行われた明治 33 年度中に実施されたものと考えられる。

4.3 現状との比較

『通信省公文』の記述の妥当性を検証するため、現存する稲荷駅ランプ小屋との比較検討を行った。ランプ小屋は、先述のように京都方の妻面のみがモルタルで仕上げられており、建設時のランプ小屋はこの部分からさらに京都方へ棟続きで伸びていたと考えられる。現状のランプ小屋の桁行は 3.3m（約 10 尺）で、これは当初の設計のちょうど間仕切部分までの長さに相当する。また、梁間は 2.7m で一致し、図面に描かれた隅部の柱や、軒飾りの形状、出入口の庇（現存するのはその痕跡のみ）なども合致することから、この図面の建物のランプ小屋部分が現存していると判断される。

なお、軒に持送りで迫出させた煉瓦の「平」の面には、先述のように岸和田煉瓦と思われる刻印が見られるが、同社は 1893（明治 26）年 7 月に第一煉瓦製造として設立され、同年 11 月に社名を岸和田煉瓦に改めているので、1900（明治 33）という建設年は矛盾しない。

5. ランプ小屋の発祥に関する考察

稲荷駅のランプ小屋が現存最古のものではないとすれば、最も古いランプ小屋はどこにあるのだろうか。表-1 によれば、新橋-横浜間が開業した 1872（明治 5）年の時点で、すでにいくつかの駅にランプ小屋が存在し、このうち川崎駅と神奈川駅は煉瓦造であったとしている。しかし、開業時の停車場施設を記した『鉄道諸建築箇所分費用綱目』¹⁰⁾ には記載が見られないことから、いささか疑問が残る。京浜間の鉄道工事では、良質な煉瓦が求

められなかったため石材を用いて建設したとされており¹¹⁾、また新橋駅と横浜駅を除く中間駅にランプ小屋を設ける理由も明確ではなく、開業当初から油類を保管する専用の倉庫を設ける必要性も乏しかったと考えられる。これらは、他の用途の建築をのちにランプ小屋に転用したか、建設年を他の駅施設とそろえて整理したかのどちらかではないかと考えられるが、いずれにしても現物が現存しないため、今のところ真偽のほどは判断できない。なお、新橋駅でランプ小屋を併設していたとされる湯呑所は、1874（明治 7）年 6 月に竣工しており、桁行 8 間半×梁間 2 間（14.5m×3.6m）という規模であった（井戸 1 基を含む）¹²⁾。

一方、関西地方でも、阪神間、京阪間の開業時にいくつかの駅でランプ小屋が設置されていたようであるが、このうち大阪駅と京都駅が煉瓦造であった。中でも大阪駅は、1877（明治 10）年頃とする構内平面図のうち、上りホームの神戸方に「ランプ室」が図示されているので¹³⁾、今のところこれが具体的な記録として残る最古のランプ小屋と考えられる。

その後の煉瓦造によるランプ小屋は、ほとんどが明治 20 年代以降に建設されているが、明治 10 年代にも北陸本線・金ヶ崎駅（現・敦賀港駅）と、信越本線・直江津駅で煉瓦造のランプ小屋が完成している。このうち、敦賀港駅には『財産目録』に記載されているランプ小屋と思われるものが存在しており（写真-6）、おそらくこれが現存最古の鉄道用の煉瓦建築と考えられる（ランプ小屋の財産標は、『大正 7 年 7 月』となっているが、案内板には『完成 明治十五年頃』とあり、両者に食い違いが見られる）。構造は、イギリス積みによる煉瓦造平屋建で、桁行 7.1m×梁間 4.1m（4 間×2.3 間）、建坪 8.8 坪（29.15 m²）で、出入口が 2 箇所にある。

このランプ小屋が、『財産目録』の記述通り 1882（明治 15）年のものと考えられる理由は、①電灯が普及した 1918（大正 7）年の時点でランプ小屋を新設する必要性は乏しいこと、②1918（大正 7）年とすれば年代的にすでにコンクリートが主流の時代であり、煉瓦造で建設する可能性は低いこと（全く可能性が無いわけではない）、

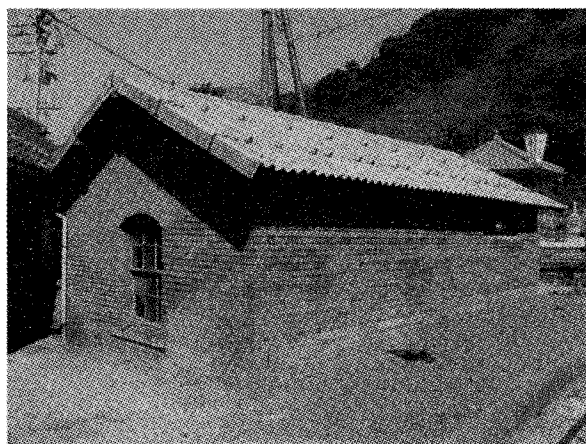


写真-6 敦賀港駅ランプ小屋

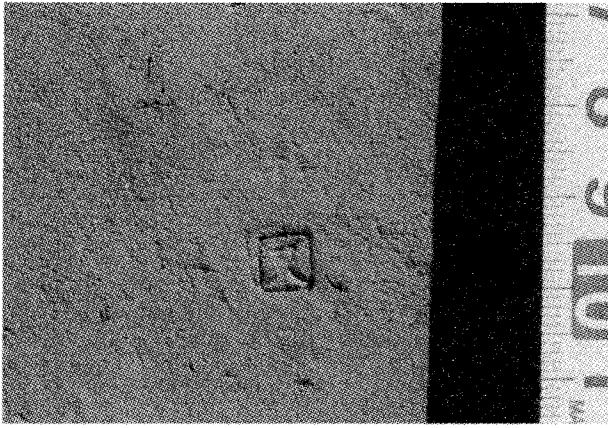


写真-7 小口の刻印「又」

③煉瓦の「小口」に刻印が見られるが(写真-7)、「平」以外の面に刻印を記す慣習は明治初期に多く見られること、④建坪が『財産目録』とほぼ一致すること、⑤煉瓦の寸法にやや厚みがあり、規格化が進む以前の煉瓦であったと考えられること、⑥山目地や羊羹をはさんだイギリス積み(出入口の片側のコーナーのみ)など、古い時代の煉瓦構造物の特徴を示していること、などによるものである。また、1882(明治15)年の時点では、まだ私設鉄道は建設されていないため¹⁴⁾、これが現存する最古のランプ小屋と判断される。

なお、『財産目録』によれば、現在、鉄道記念物として保存されている長浜駅本屋の建物も、竣工日は1882(明治15)年11月となっているので、これが事実とすれば長浜駅と並んで、これこそが「現存最古の鉄道建築」である可能性が高い。

6. 結論

以上の調査結果から、現存する稲荷駅ランプ小屋は、駅の開業時からしばらく後の1880(明治13)年に建設された木造平屋建のランプ小屋を撤去し、駅の改良工事に併せて1900(明治33)年に新設したもので、その後、1935(昭和10)年の駅本屋の改築にともなって京都方の半分(物置部分)を撤去して現在に至っているものと判断される。これにより、現存最古と推定できるランプ小屋は、『財産目録』にある敦賀港駅のランプ小屋と考えられ、現存最古の鉄道駅と推定される長浜駅本屋と同時期に完成した可能性が高い。

稲荷駅のランプ小屋は、現存最古ではなかったが、建設年が公文書により特定できること、建設時の図面、仕様書が残っており、現物と比較することによって当時の施工技術を把握できるという意味で、貴重な建造物であり、今後も適切な形で保存されることを願いたい。

謝辞

本稿の作成にあたり、鬼頭日出雄氏、西日本旅客鉄道広報室の各位にご協力いただいた。ここに謝して結びとする。

本文註

- 1) 油庫、危険品庫、ランプ室、ランプ小屋などの名称で呼ばれるが、本論文では公文書の記述に従い、「ランプ小屋」を用いた。
- 2) 筆者はかつて、文献10で『逓信省公文』に基づき稲荷駅のランプ小屋が1900(明治33)年の建設であることを指摘したが、初代のランプ小屋の具体的な構造や建設年についてはこの時点で不明のままであった。本論文はその後存在が明らかとなった『官有財産目録』などの新知見を加えてこれを補訂したものである。
- 3) 文献8などに具体的な調査事例がある。
- 4) 文献8, pp. 134~135
- 5) 文献9, pp. 8~9
- 6) 文献2~5
- 7) 文献1
- 8) 文献6
- 9) 文献6
- 10) 文献7
- 11) 文献13, pp. 22~24
- 12) 文献12, p. 66
- 13) 文献11, p. 14
- 14) 官設鉄道のほか、1880(明治13)年に開業した開拓史の幌内鉄道、同年開業の釜石鉱山分局釜石鉄道などがあったが、これらの路線では今のところランプ小屋は確認されていない。

参考文献

- 1) 「新橋停車場構内ランプ部屋壱棟新築之義伺」(『工部省記録』巻18ノ1所載)
- 2) 『各省所管官有財産目録(明治二十四年三月三十一日調)』貴族院(1892)
- 3) 『各省所管官有財産異動目録(自明治二十四年四月一日至明治二十五年三月三十一日)』貴族院(1893)
- 4) 『各省所管官有財産異動目録(自明治二十五年四月一日至明治二十六年三月三十一日)』貴族院(1894)
- 5) 『各省所管官有財産異動目録(自明治二十六年四月一日至明治二十七年三月三十一日)』貴族院(1895)
- 6) 「稲荷停車場本家其他模様替」(『逓信省公文・鉄道部』建築二十七所載)
- 7) 大島盈株「從東京新橋至横浜野毛浦鉄道諸建築箇所分費用綱目」『建築雑誌』第230号(1906)
- 8) 臼井茂信「アラディン建築」『鉄道ファン』第339号(1989)
- 9) 網谷りょういち「煉瓦の歴史と発達—鉄道の煉瓦を題材として—」『民族建築』第98号(1990)
- 10) 小野田滋「最古鉄道建築の疑問」『鉄道建築ニュース』第579号(1998)
- 11) 『大阪駅の歴史』大阪ターミナルビル(2003)
- 12) 福田敏一『新橋駅の考古学』雄山閣(2004)
- 13) 小野田滋『鉄道と煉瓦』鹿島出版会(2004)