

戦前の鉄道における駅等級制度とその運用

加藤 優平¹・平野 勝也²

¹正会員 修士（工学） 株式会社 福山コンサルタント 交通マネジメント事業部（西日本帯）
〒812-0013 福岡県福岡市博多区博多駅東3-6-18, E-mail:y.kato@fukuyamaconsul.co.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)

The standard design is suitable for making civil engineering facilities in a short period, but it makes them uniform. To avoid making uniform facilities, choose some important facilities and give more resources than others. Before WWII, the national railways in Japan had a system that classified stations into some grades. As a result of the investigation, it is found that the stations classified into 5 grades. Stations classified the 1st and 2nd grade were designed individually but there were some restrictions on the budget or the lot size for the 2nd grade stations.

Key Words : Railway stations, Classifying system

1. はじめに

(1) 背景

橋や駅のように、土木施設や大規模建築は街の記憶と密接に結びつくことがある。街の記憶との結びつきが強い土木施設が様々な災害や経年劣化によって失われることは、都市景観における大いなる損失といえよう。その時私たちは、新たに街の記憶と強く結びつく土木施設を造らねばならない。我が国で長年用いられている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、標準設計一辺倒では画一的な土木施設であふれ、豊かな土木景観が失われてしまう。人口減少、土木への財源規模縮小に対応するには、一部の施設を選択し、そこに費用などの資本を集中的に投下する必要があると考える。

かつて先人たちは裁量権を認め、帝都復興橋梁に見られるように選択と集中を実現し、限りある資本の配分を行ってきた。裁量権は現在の我が国の土木においては見合わないため、選択と集中を可能にするには制度化する必要がある。これまでの機能的な区分を定める制度を、景観という質的な要素の区分をも定める制度にしていかなければならない。制度化に先立ち、過去我が国で用いられてきた質的区分を含む制度について調査を行うことで、制度づくりの参考にすることができる。そこで戦前の国有鉄道が定めていた駅等級という制度に着目した。駅は機能的でなければならないが、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。

(2) 既存研究

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を試みた。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、坪単価の算出を行った。

しかし鉄道が開業した1872(明治5)年から太平洋戦争が終結する1945(昭和20)年までの鉄道と社会情勢の変化を把握するための資料調査が十分ではなく、駅等級という制度について十分な考察を行うことができなかった。また駅の主要建物である駅本屋の坪単価は、一等駅14駅分、二等以下の各駅12駅分のデータを算出したものの、一等駅になる前の坪単価も一等駅のデータに含めていたため、さらにデータ量を増やすとともにデータの見直しを行う必要があった。

そこで本研究ではこれまでに発見した資料と新たに発見した資料より、駅等級という制度について特にその変化に関する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にした。つまり、本研究は昨年の研究の補強と位置づけられる。

(3) 目的

本研究は駅等級という制度を明らかにするため、次の2点を目的とする。まず、駅がどのような基準にしたがって各等級に分類されたかを明らかにすること、次に、重要だとみなされた高い等級の駅にはそれ以外の駅より資本の集中が行われたか明らかにすることの2点である。前者については公文書と参考資料を調査することで、後者は駅本屋の坪単価を比較することによって検証する。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、確認する資料、期間を拡大して調査を行った。

2. 調査の枠組み

(1) 時代区分

詳細は後述するが、この制度の調査において根幹をなすのは公文書である鉄道公報⁶⁾に記載されている一等駅指定に関する達であることが分かっている。その中で最も古いものが明治40年4月6日達第5号である。大正10年10月28日達第903号では明治40年達第5号を廃止し、改めて一等駅を指定している。同様に昭和12年3月27日達第245号は大正10年達第903号を廃止した上で一等駅を指定している。すなわち、同じ一等駅という名前ではあるが、この3つの達の間での一等駅の性質は異なる可能性があるため、鉄道開業から太平洋戦争終結までを次のように区分する。まず鉄道が開業した明治5年から明治40年達第5号が出されるまでを黎明期とし、明治40年達第5号から大正10年達第903号までの期間を拡大期とする。これは鉄道国有法の施行による17私鉄の買収が明治40年に完了し、国有鉄道の規模が一挙に拡大した時期に当たるためである。次に大正10年達第903号から昭和12年達第245号までの期間を独立期と呼称する。『国鉄建築のあゆみ』⁷⁾によると大正9年、鉄道省の設置とともに建築技術者が増えてきたことを背景に、中央機関において建築課が独立した時期であり、このことが駅舎建築の設計体制にも影響を与えていると考えられるためである。最後に昭和12年達第245号から太平洋戦争が終結した昭和20年までを戦時期とする。昭和12年は盧溝橋事件が勃発し日中戦争へと発展した年であるため、軍部の影響が無視できなくなると考えられるためである。

(2) 資料の内訳

公文書には政府が発行した官報、国有鉄道が組織全体に向けて発行した鉄道公報、JRにおける各支社に当たる、国有鉄道の各地方管理局ごとに発行した鉄道局報がある。また国有鉄道に関わる法規や統計、図面集の他、路線や駅の建設概要などを確認した。官報の調査範囲は後述する鉄道公報の結果を踏まえて1905(明治38)年から1907(明

治40)年としたが、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、結果の項での記述は割愛する。鉄道公報は所蔵場所が判明している1905(明治38)年から1945(昭和20)年までの全範囲を確認した。鉄道局報は明治42年以降のものがまとまって現存する札幌鉄道局報を参照することとし、官報と同様に鉄道公報の結果を踏まえて1919(大正8)年5.6月、1921(大正10)年10月、1935(昭和10)年7月、1937(昭和12)年3月のものを確認したが、駅等級制度に関する記述が見られなかったため、結果は割愛する。国有鉄道に関する法規は所在が確認できた1901(明治34)年、1906(明治39)年、1908(明治41)年、1910(明治43)年、1913(大正2)年、1918(大正7)年、1938(昭和13)年現行のものを確認した。図面集は1901(明治34)年、1906(明治39)年、1909(明治42)年、1938(昭和13)年の法規の別冊として発行された附録の他、1898(明治31)年『鉄道工事設計参考図面 停車場の部』を確認した。また駅や路線の建設概要を確認した。

b) 参考資料

上記の資料に加えて技術参考図書や鉄道の歴史を扱った書籍の他、駅に関する記述があると考えられる業界誌、また新聞などを必要に応じて参考にし、類推補完を行った。歴史書、業界誌については鉄道業界以外にも鉄道や駅の建設に関わる土木、建築業界のもの、また市史の鉄道に関する記述も適宜参照した。これらの参考資料は、類推補完に用いる他、駅本屋の中でも他の部分と比べて特に費用がかかりそうな貴賓室、一等、二等待合室の存在を確認することと、坪単価算出のためのデータ収集にも用いた。坪単価は特記ない限り駅本屋は『国鉄建築のあゆみ』⁸⁾もしくは『土木建築工事画報』⁹⁾、駅以外の建築は『新建築』¹⁰⁾または『土木建築工事画報』の記述を元に算出している。算出した坪単価は消費者物価指数を用いて2013(平成25)年基準に換算した。指数データは東洋経済新報社『長期経済統計』¹¹⁾と、総務省統計局、日本銀行金融研究所がインターネット上で公開しているデータ^{12),13)}を元にした。

3. 黎明期

(1) 調査結果

a) 公文書

法規において、前回までの調査で『明治三十四年九月現行規程類聚』¹⁴⁾に1900(明治33)年3月24日に制定された「三等四等及五等甲乙停車場定規」の記述を発見した。同書によれば、これまで停車場設備の標準がなかったためにこの定規が定められたとのことで、これが駅等級が制度化されていたことを示す最も古い記述となる。図面は『明治三十四年九月現行規程類聚附録』¹⁵⁾に掲載され

ている。図面を見るとこの定規は駅構内の設備配置や配線を定めたものだが、図面中の各建物の概形と縦横の長さが示されており、駅建物の設計標準の性質も持つことがうかがえる。『明治三十九年九月現行規程類聚』¹⁹⁾には「三等四等及五等甲乙停車場定規」に加えて1906(明治39)年3月29日に制定された「北海道線停車場定規」の記載があり、図面は『明治三十九年九月現行規程類聚附録』¹⁹⁾に掲載されている。「北海道線停車場定規」が適用される等級は「三等四等及五等甲乙停車場定規」と同様である。

図面集は前回の調査で確認できたもの以外に駅等級の記載はなく、1898(明治31)年『鐵道工事設計參考圖面停車場之部』¹⁹⁾に「停車場建家規程ノ圖」、「壹等停車場建物ノ圖」、「普通停車場本屋及附属建物之圖」、「停車場規程ノ圖」の各種図面が収録されている。このうち「停車場規程ノ圖」は駅構内の施設配置や配線に関するもので、「三等四等及五等甲乙停車場定規」と同様の図面である。その他の各図面は駅本屋の標準を定めるもので、「停車場建家規程ノ圖」には貳参等、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。「普通停車場本屋及附属建物之圖」は五等よりさらに小規模な駅本屋に対する図面で、甲乙に2分類されていた。

建設概要における駅等級に関する記述は今回新たに確認した1876(明治9)年にR.V.ボイルがまとめた米原名古屋間の鉄道敷設に先立った調査報告書¹⁹⁾において、停車場を1st, 2nd, 3rdの各等級とTerminalに分類していることが明らかになった。これは最も古い駅等級についての記述といえるが、その分類基準については述べられていない。

この頃の国有鉄道における駅等級の存在は確認できたが、私鉄における駅等級の記述として、1901(明治34)年から1905(明治38)年の『日本鉄道株式会社年報』²⁰⁾には日本鉄道線の路線ごとに、一等から五等までの各等級について、その等級に属する駅の数記されているが、数量表であるためその分類基準については書かれていない。

b) 参考資料

技術書の『実用鐵道建設技術者必携』²¹⁾、『鐵道工師必携』²²⁾、『鐵道工事設計用諸表』²³⁾、『鐵道及其建設』²⁴⁾から1896(明治29)年、1898(明治31)年、1900(明治33)年、1906(明治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-1にその基準を示す。

前回までの調査によって、歴史書『明治工業史 鐵道篇』²⁵⁾に駅等級と定規についての記述が判明している。同書は当初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

表-1 停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

び貨物取扱に関する諸設備を圖示」し、設計を簡便にしたと記している。また「設計標準の如きも主として官設鐵道に倣ひたるものにして、(中略)山陽鐵道會社の定規圖を見るに、一等より五等までに区分し、一等驛は特別設計とせり」と、駅等級が官設鐵道のみならず、私鉄でも採用されていたことが示されている。1900(明治33)年に停車場定規が定められたという記述は『規程類聚』と一致する。私鉄における駅等級について、追加調査によって『新室蘭市史 第3巻』²⁶⁾に北海道炭礦鐵道の室蘭線、夕張線の各駅の等級が記されていることが分かった。一等駅は室蘭、夕張、追分、岩見沢の4駅であった。この他前橋駅の歴史をつづった『両毛を結んで 前橋駅100年のあゆみ』²⁷⁾の中で、前橋駅が日本鐵道の二等駅に指定されていたことが記されている。

業界誌『鐵道時報』には前回までの調査で明らかになった事柄以外の情報は見られなかった。1905(明治38)年4月15日発行の第291号²⁸⁾に読者から寄せられた駅等級の分類基準についての質問に対する回答である。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。一等駅の例として東海道線の大阪、東京、神戸を、二等駅の例として名古屋、静岡を挙げ、三等以下は駅業務の多寡によって分類されるが、三等駅には機関庫があると答えている。なお東京駅の開業は1914(大正3)年であるため、この記事における東京は新橋駅を指していると考えられる。

新聞では、前回までの調査によって、1906(明治39)年9月23日の読売新聞朝刊²⁹⁾に、同年10月以降国有化される北海道炭礦鐵道、日本鐵道、総武鐵道、山陽鐵道などの駅員人事についての記述が見られた。記事によれば「驛員中二等驛長以下は必ず變更せざることに決定せられたるも一二等驛長は運輸其他官鉄線との連絡上作業局側より新任せらる」とあり、私鉄にも駅等級があることが読み取れる。これに加えて追加調査で発見した1897(明治30)年9月27日の東京朝日新聞朝刊³⁰⁾では、山陽鐵道の広島～徳山間の延伸を伝える記事の中で柳井津(現 柳井、徳山が一等駅であると伝えられている。

表-2 黎明期の貴賓室，一，二等待合室の有無

竣工年	駅	一等指定	貴賓室	一，二等待合室
明治32年	大阪 ³¹⁾	一等	特別上等待合室	上，中等待合室
明治33年	高崎 ³²⁾	二等以下	不明	あり
明治35年	前橋 ²⁷⁾	二等以下	不明	あり

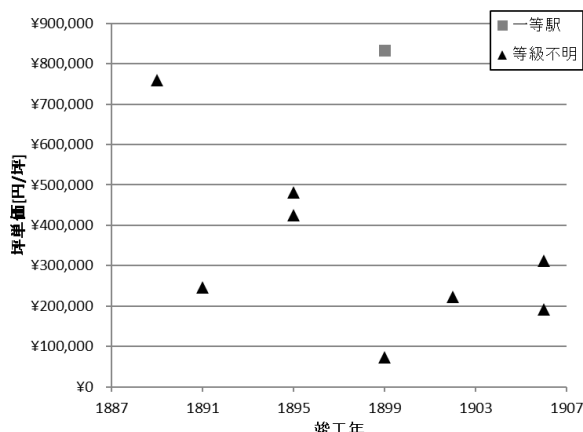


図-1 黎明期の坪単価データ ^{33),34)}

最後に、貴賓室と一等，二等待合室の有無を表-2に、黎明期に建てられた駅本屋の坪単価を図-1に示す。坪単価のデータ数は既に一等駅であったと考えられる大阪駅と二等以下の駅が8駅の計9駅分である。

(2) 考察

a) 駅等級の体系

法規，図面集，建設概要に見られた記述から、駅に等級を付して分類するという考え方は既にこの頃からあったことが分かる。『規程類聚』や『明治工業史 鐵道篇』では駅等級を用いた駅の設計標準が制度化されたのは1900(明治33)年としているが、1898(明治31)年に発行された『鐵道工事設計参考圖面 停車場之部』に「規定」の図面が収録されていることから、法規として整備する前から既に標準図面が用いられていた可能性がある。この他技術書の記述から、各等級に対して建設費と用地面積の上限が設けられ、等級ごとに差を付けていたことが読み取れる。特に一等駅は1898(明治31)年の時点でこの上限が撤廃されていることから、一等駅は標準設計の枠に入れられていないことが読み取れる。しかし『明治工業史 鐵道篇』では二等以上の駅に特別設計が認められていたと記している。これらの記述より、一等駅には建設費，用地面積ともに上限がなく，完全な特別設計が認められていたのに対し，二等駅にはその上限があるものの，上限までの範囲で特別設計が認められていたと推測できる。どのような基準によってその駅の等級を定めていたかは判然としないが、『鐵道時報』の記事に見られたように貨客の取扱量が一つの判断基準となっていたことは確かである。実際，記事内で一等駅として例示され

ていた新橋，大阪，神戸の各駅に旅客，貨物の数量ともに匹敵する駅は非常に少ないことが分かる。

また歴史書や新聞の記述から，駅等級という概念は国有鐵道内部のみならず，大規模私鉄にも影響を与えていたことが分かるが，各私鉄が定めた駅の分類基準については資料がなく定かではない。

b) 駅等級の運用

黎明期の坪単価のデータ数は9駅分と十分とはいえないが，大阪駅は他の駅と比べて坪単価が高いことが読み取れる。大阪駅には一，二等待合室に当たる上，中等待合室，貴賓室としても使われたと考えられる特別上等待合室があり，これらの待合室の存在が坪単価を押し上げている可能性はあるものの，十分なデータが集まっておらず断言することはできない。

4. 拡大期

(1) 調査結果

a) 公文書

鐵道公報ではこれまでの調査で一等駅指定に関する達がいくつか存在することが明らかになっている。まず明治40年達第5号によって15駅が一等駅に指定され，1911(明治44)年12月22日達第1017号によって明治40年達第5号に一等駅が7駅追加指定された。その後1914(大正3)年12月5日達第1096号，1917(大正6)年12月27日達第1286号，1918(大正7)年6月3日達第569号で一等駅の追加指定が通達され，一等駅は27駅に増加した。拡大期の一等駅指定の様子を表-3に示す。またこの他に停車場の定規や図面を定める達も既に発見しており，大正7年「三等四等及五等停車場定規」，「小停車場本屋標準」を確認した。これらの達では定規・標準を定めたことのみ通達し，図面は別紙を関係部署に配布する形を採っていた。

法規においては駅構内の施設配置や配線に関する記述が見られた。既に存在が明らかになっているものでは1909(明治42)年『鐵道法規類抄』³⁵⁾中の「停車場設備定規」があり，これは既存の「三等四等及五等甲乙停車場定規」，「北海道線停車場定規」をまとめたものである。新たに明らかになったものでは『現業員必携 鐵道法規類典』³⁶⁾に一等駅指定の件と題して一等駅が23駅記されているが，この本の出版時点での一等駅は26駅である。

今回新たに調査した国有鐵道による統計では，1910(明治43)年から1912(大正1)年の『鐵道院統計圖表』³⁷⁾に全国各等級駅数という項目があり，各路線ごとに一等から五等ないし六等までの駅数が示されていた。一等駅の数を示すと1910(明治43)年は31駅，1911(明治44)年は35駅，1912(大正1)年は31駅となっており，表-3との間にずれが生じているが，その理由は定かではない。

b) 参考資料

技術書に見られた記述は前回までの調査で明らかになっているものがほとんどである。まず『鐵道停車場上巻』³⁹⁾には駅等級に関する記述と、1912(大正1)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。1908(明治41)年『土木工学鐵道編』³⁹⁾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場所によって簡便に済ませるべきと記している。1914(大正4)年『鐵道』⁴⁰⁾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。新たに得られた記述として『鐵道規程問答集』⁴⁰⁾には出版時点の一等駅が21駅列記されている。達の上では22駅だが、これは手宮駅と湊町駅を「手宮港町(北管)」と一続きに書いてしまった誤植のためだと考えられ、これを考慮すると22駅となる。

業界誌の記述はすべて前回までに確認したもののみで、まず1912(明治45)年3月9日の鐵道時報⁴⁰⁾に九州鐵道管理局が管内各駅の等級を定めたことが記されている。この記事に対応する達はないため、この等級指定は本省ではなく、九州鐵道管理局が独自に決めた可能性がある。また1913(大正2)年の鐵道時報⁴⁰⁾では一等駅の駅長を高等官とすべきだという論説が見られる。これは規模の大きな駅の駅長の業務内容に見合った待遇をすべきという主張で、この論説は1917(大正6)年に出版された『鐵道』⁴⁰⁾という業界誌にも若干加筆修正したものが掲載されている。

新聞に見られる情報では、既に明らかになっているものとして、東京朝日と読売の両紙が明治40年達第5号の一等駅指定に対応する記事⁴⁵⁾⁴⁶⁾を掲載している。この記事では一等駅の駅長が高等官であると伝えている。追加調査によるものとしては1912(大正1)年8月19日の東京朝日新聞朝刊⁴⁷⁾において、大正天皇の御大葬に際して靈柩列車の発着する桃山、青山の両駅を一時的に二等駅とし、通常であれば小駅で駅員も少数数であるところ、靈柩列車の運転日には駅員を増員することを伝えている。桃山、青山の両駅は同年8月10日の鐵道時報⁴⁸⁾によれば「從來五等駅にして極く小規模の停車場」である。

最後に、貴賓室、一、二等待合室の有無が把握できた駅の一覧を表4に、拡大期に建てられた駅本屋の坪単価

を図-2に示す。坪単価データは一等駅4駅、二等以下の駅が22駅の計26駅分である。

(2) 考察

a) 駅等級の体系

駅等級の中でも一等駅の指定について、通達がなされるようになったのが黎明期からの大きな変化である。明治40年達第5号が出された1907(明治40)年4月というのは鐵道国有法による国有化の対象となった17私鉄の買収を進めている途中で、東北本線を建設した日本鐵道、山陽本線を敷設した山陽鐵道など一部の私鉄の買収が終わり、国有鐵道の組織規模が一挙に拡大する時期である。また帝國鐵道庁が組織された直後でもあり、これまで通達を出していなかった事柄についても、組織全体に通達する必要性が出てきたものと考えられる。しかし次の各駅を一等駅に指定するという旨の記述のみで、どのような駅

表-3 拡大期に一等指定された駅

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 削除：新橋	+2 -1
大正6年	田端、品川、梅小路	+3
大正7年	東横浜	+1

表-4 拡大期の貴賓室、一、二等待合室の有無

竣工年	駅	一等指定	貴賓室	一、二等待合室
大正3年	京都 ⁴⁹⁾	一等	あり	あり
大正3年	東京 ⁵⁰⁾	一等	帝室用 御休憩室	一等待合室と 二等待合室
明治42年	博多 ⁵¹⁾	二等以下	不明	あり
大正3年	新橋 (烏森) ⁵²⁾	二等以下	あり	あり
大正6年	高崎 ⁵³⁾	二等以下	特別待合室	二等待合室
大正9年	小田原 ⁵⁴⁾	二等以下	あり	不明

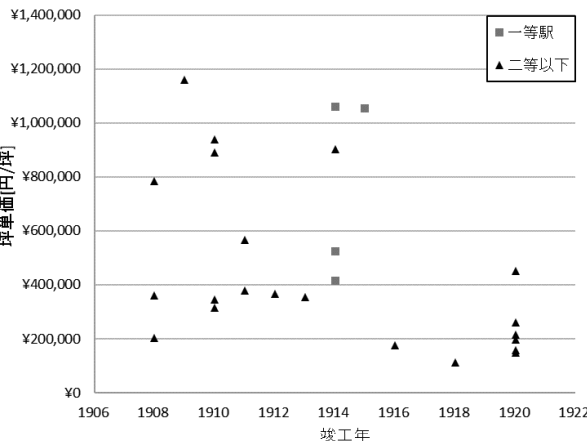


図-2 拡大期の坪単価データ 52), 53), 54), 55), 56), 57), 58), 59)

が一等駅になるのかを示す基準についての通達は出されていない。この基準については技術書から、規模の大きな停車場は標準設計の適用外であると分かる。規模の大きな停車場について『鐵道停車場上巻』は一等、二等が大停車場、『鐵道』は一等が大停車場で二等以下は等級に応じて変わるとしており、二等駅の扱いは文献によって違いがある。とはいえ、『鐵道』には、二等駅に標準設計が適用されるか否かについては記述がない。したがって二等駅に標準設計が適用されるとは言い切れない。ここで黎明期の技術書、歴史書の内容を踏まえると、拡大期においても一等駅は特別設計が全面的に認められていたのに対し、二等駅は予算、用地の上限内で特別設計が認められていたと推測可能である。

b) 駅等級の運用

拡大期に一等指定された駅を見ると、新橋、名古屋、大阪、仙台など、東海道・山陽本線や東北本線のような幹線上に位置する駅で主要都市に立地する駅や、下関、函館のような港湾を抱えた駅が多いことが分かる。また旅客駅のみならず隅田川、秋葉原、梅小路など大都市に立地する貨物駅も指定されており、特別設計は駅舎のみならず駅全体に適用されていると推察される。また大正3年達第1096号は東京駅開業直前に通達され、東海道本線の東京側のターミナルである新橋が汐留に改称されることも反映しており、一等駅指定に関する達には即時性もあったことが分かる。

坪単価データより、一等駅だから必ずしも高いというわけではなく、一等指定前の駅や二等以下の駅でも坪単価の高い駅があることが分かる。これは技術書などから推測した、二等駅にも特別設計が適用されたという可能性を裏付ける結果といえる。すなわち一等駅ではなくても輸送上重要な位置に立地し、標準設計では扱いきれないような駅があったことを示している。ただし、特に等級が書かれていない二等以下の駅のデータについては、建設費が駅本屋のみのものではなく駅全体のものであることが多く、駅本屋の床面積以外も含んでいる場合があり、誤差が出てしまう可能性がある。図-2、表-6より宇野線各駅の平均値や泊駅の坪単価が高いのは、正確な坪単価が算出できていないためであると思われる。

5. 独立期

(1) 調査結果

a) 公文書

公文書における記述は鉄道公報にのみ見られ、すべてこれまでに確認したものである。一等駅指定に関する達は大正10年達第903号のみ発信され、この達によって54駅が一等駅指定されたことが分かった。しかし54駅中27

駅は拡大期に一等駅指定された駅である。独立期に一等指定された駅の一覧を表-5に示す。この他、停車場の定規や図面を定める達である1930(昭和5)年「小停車場本屋標準」を発見した。

b) 参考資料

独立期の参考資料から得られた結果はすべて過去の調査で明らかになったものである。

技術書『鐵道工學特論』⁶⁾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。1935(昭和10)年『鐵道用語事典』⁶⁾には1928(昭和3)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、發着吨數、取扱收入及構内總延長軒等、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。

歴史書『大正工業史 上巻』⁶⁾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。

1921(大正10)年10月29日の鐵道時報⁶⁾では、一等駅指定を報じる記事が見られた。「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。大正10年達第903号が発信される直前の一等駅は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。この他1914(大正13)年9月27日⁶⁾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。この記事によれば一等駅は「鐵道省自ら指定して居る」とのことで、門司鐵道局管内では「廣島下關門司若松直方博多長崎鹿兒島戸畑の九驛」が一等駅であるという。また門司鐵道局が「二等甲驛以下五等乙驛迄九階級に資格を區別し驛長の任命驛員定員等の査定標準とす」ること、「二等驛以下の資格を定めてゐるのは門鐵だけである」ことなどが報じられている。

新聞では大正10年達第903号に対応する記事⁶⁾が読売新聞に見られたほか、1923(大正11)年には読売新聞に「二等驛」という題の投書⁶⁾が寄せられている。投書によればある人が台湾へ鐵道で荷物を送ろうとしたところ、一等駅からでないと送れないと断られてしまった。近くに一等駅がないので不便であるという内容であった。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。

最後に、貴賓室、一、二等待合室の有無が分かっている駅を表-6に、独立期に建てられた駅本屋の坪単価を図-3に示す。坪単価データは一等駅9駅、二等以下35駅の計44駅分と、駅以外の建築19件である。

(2) 考察

a) 駅等級の体系

初代鉄道省建築課長である久野節氏が『大正工業史』の中で一等、二等の各駅と大都市に立地する駅の本屋に対して「特殊の設計を要する」と述べていることから、二等以上の駅に特別設計が認められていたことは間違いない。一等は特別設計、二等は一部特別設計という黎明期、拡大期で立てた推測の裏付けがなされたといえよう。その判断基準は『鉄道用語辞典』の記述を見る限りははっきりしたものではなかったが、貨客数量が基準の一つであることは黎明期の鉄道時報に見られた記述と一致する。また「特に指定せられたる驛」とあることから、指定し

表-5 独立期に一等指定された駅

	駅	数
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

表-6 独立期の貴賓室、一、二等待合室の有無

竣工年	駅	一等指定	貴賓室	一、二等待合室
大正11年	広島 ⁷⁰	一等	あり	あり
大正12年	呉 ⁶⁸	指定前	あり	不明
大正14年	宇都宮 ³⁹	一等	あり	不明
大正15年	新橋	一等	不明	一～三等待合室
昭和3年	横浜 ⁶⁹	一等	応接室	あり
昭和5年	両国	一等	あり	あり
昭和6年	神戸 ⁷⁰	一等	特別待合室	あり
昭和6年	三ノ宮 ⁷⁰	一等	特別待合室	あり
昭和7年	上野 ⁷¹	一等	あり 特別室あり	あり
昭和7年	下関	一等	あり	不明

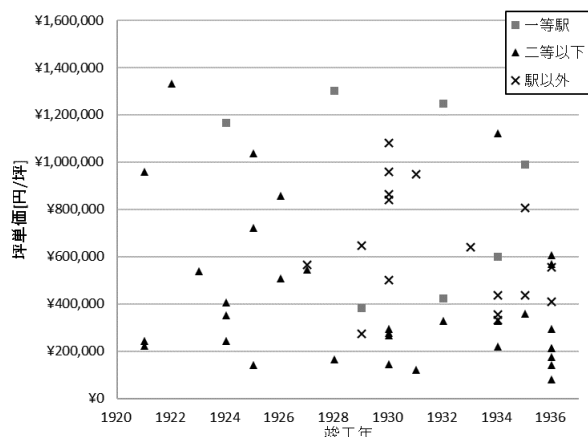


図-3 独立期の坪単価データ 72), 73), 74), 75), 76), 77)

なければ判断基準を満たしていても一等駅にならないものと考えられる。これまで鉄道公報の中で駅に等級を指定したことを示す達は一等駅に対するもののみであったが、これは門司鉄道局の駅等級指定に関する鉄道時報の記事から、一等駅を指定するのは鉄道省本省であること、また二等以下の等級を指定する鉄道局はほとんどないことの2点から裏付けられる。しかし二等以下の等級がほとんど指定ないということは、二等駅にも一部特別設計が適用されたという黎明期、拡大期で立ててきた推測と噛みあわない。

b) 駅等級の運用

独立期に一等指定された駅のうち、半数に当たる27駅は拡大期に一等指定された駅であり、大都市にあるなどの理由で旅客や貨物の取扱が多い駅が引き続き重視されていることが読み取れる。独立期で新たに指定された駅は大都市にある駅の他、三ノ宮や長崎のように対外連絡航路が発着する港湾の最寄り駅であり、やはり貨客数量の大きな駅であると考えられる。この他大宮や米原などの分岐駅、また直方、岩見沢は炭田地帯からの支線によって石炭が集積する駅が指定されている。当時の貨物輸送の手続き上、このような駅では、発着する貨客数量が少なくてもそこで処理する貨車の両数が多いことがある。したがって相応の用地を確保するには標準設計の枠に収まらなかったものと考えられる。

坪単価のデータを見ると二等以下の駅は概ね坪単価が低い傾向にあることが読み取れる。しかし二等以下の駅でも坪単価が高いものがいくつかあり、これらの駅は一部制約付きで特別設計が認められている二等駅である可能性がある。また駅と駅以外の建築の間に坪単価の分布の差異は見られず、駅であるために坪単価が高い、あるいは低いということはないと考えられる。

6. 戦時期

(1) 調査結果

a) 公文書

戦時期の公文書における記述はこれまでの調査で発見されており、鉄道公報と法規のそれぞれで確認された。

鉄道公報では一等駅指定に関する達が2件あった。まず昭和12年達第245号によって特別一等駅7駅、一等駅89駅が指定された後、1942(昭和17)年6月27日達第354号では門司駅が一等駅に追加された。昭和12年達第245号で指定された駅のうち、46駅が独立期までに一等駅指定された駅で、特別一等駅に指定された7駅はいずれも独立期の時点で既に一等駅であった。戦時期に一等指定された駅の一覧を表-7に示す。

法規では「小停車場本屋標準」の記述を発見した。

『鐵道法規類抄 第十八編工事圖面(下綴)』⁷⁸⁾には1930(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、1918(大正7)年と1930(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。なお同書の奥付には昭和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。

b) 参考資料

戦時期の技術書から得られた情報はいずれも初出のものである。『鐵道一般』⁷⁹⁾には昭和12年達第245号で指定された一等駅の一覧が掲載されていた。その他『最新建築計画』⁸⁰⁾には一、二等待合室の設置基準が記されていた。同書は一、二等旅客の乗車人員が1日平均150人を超える駅、主な頭端駅、水陸連絡駅、著名な遊覧地で一、二等旅客の乗車人員が1日平均50人を超える駅には一、二等待合室を設けるべきであると述べている。このようにある程度具体的な数字を用いた基準は『最新鐵道工学』⁸¹⁾にも見られるが、こちらは駅の規模に関するものである。同書によれば大駅は旅客の乗降は1日平均1,500人、貨物は年額30万トンを超える駅で、しばしば機関区などの設備を有する。また人口4万人以上の都会にあるか、連絡駅であることが多いと記している。また「大駅の本屋は待合室も事務室も広い面積で外観も立派である。大なる旅客駅となれば(中略)一等待合室あり、場合によっては貴賓室がある」と記されている。

業界誌に見られる記述はいずれも既に発見されたもので、まず1937(昭和12)年4月10日の鐵道時報⁸²⁾に昭和12年達第245号に関する記事があり、「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)寔に當然のことゝ言はねばならぬ」と述べている。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。さらに1939(昭和14)年9月30日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⁸³⁾が見られた。

歴史書では、追加調査の結果『大阪駅の歴史』⁸⁴⁾の中で、戦時期に建て替えられた大阪駅舎について「大阪改良事務所が基本案を作成し、これにもとづいて鐵道省工務局建築課が設計し、大阪改良事務所が工事を監督した」と記している。現地事務所の大阪改良事務所と中央の組織である鐵道省工務局建築課の分業の様子が読み取れる。

新聞では追加調査を行った結果、1937(昭和12)年3月28日の大阪朝日新聞の福井版⁸⁵⁾に福井、敦賀の両駅が一等

指定されることを報じる記事を発見した。その中では「一等驛となれば驛舎改築の機運をはやめるほか待合所その他の設備にも最善の考慮が拂われ驛員の定員は高等官驛の定員によって増員されるなど各方面に利する點が多い」と説明されている他、福井駅長は「一等驛に昇格は喜びに堪へない、現在一日平均約四千人の乗降者がある」と、敦賀駅長が「本省指定の一等驛になるとすれば敦賀としての特異性と重要性が認められ喜びに堪へません」とそれぞれ取材に対してコメントしている。

最後に、貴賓室、一、二等待合室の有無が分かっている駅を表-8に、戦時期に建てられた駅本屋の坪単価を図-4に示す。坪単価データは一等駅3駅、二等以下の駅11駅の計14駅分と、駅以外の建築13件である。

(2) 考察

a) 駅等級の体系

歴史書の記述から考えると、一等駅である大阪駅は中央である鐵道省工務局建築課が設計を行い、地方組織の大阪改良事務所が工事監督を行ったことになる。この時既に各地に設計を行う技術者が配置されていたことから、中央が設計に介入するということはそれだけ重要な駅であることの証左である。したがって、一等駅は特別設計、二等駅は一部特別設計という黎明期から鐵道省の時代ま

表-8 戦時期の貴賓室、一、二等待合室の有無

竣工年	駅	一等指定	貴賓室	一、二等待合室
昭和12年	名古屋	特別一等	あり 特別待合室 もあり	あり
昭和15年	大阪 ⁸⁶⁾	特別一等	あり	あり

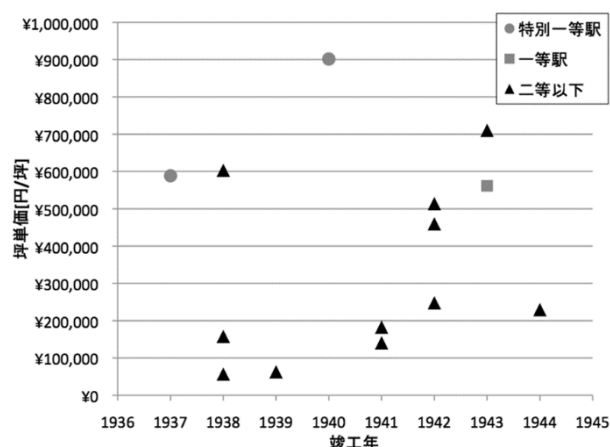


図-4 戦時期の坪単価データ⁸⁷⁾

表-7 戦時期に一等指定された駅

指定時期	駅	数
昭和12年	特別一等駅：上野、名古屋、京都、大阪、下関、東京、新宿 一等駅：拡大期で指定された54駅中、特別一等駅7駅と手宮の計8駅を除いた46駅は再指定 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

で立ててきた推測に加えて、戦時期においては一等駅は本省が設計を行い、二等駅は地方で設計を行うという差異があった可能性が示唆される。

また新聞の記述より、一等駅になると特別設計が認められるのみならず、駅員が増員され、駅の業務面においても整備が行き届くことが分かる。この他敦賀駅長のコメントから、一等駅が本省指定であることが分かる。これは独立期の門司鉄道局の駅等級指定に関する記述と一致する。他の等級を指定しているのがどこかという記述はないが、拡大期、独立期に九州で独自に駅等級を設定したという記事が鉄道時報に見られたことを考えれば、まず地方が一等駅の候補を本省に提示し、その中から一等駅として認める駅を本省が選抜するという仕組みであった可能性がある。

b) 駅等級の運用

この時期に新たに指定された一等駅を見ていくと、鎮守府のある横須賀、呉、佐世保、また陸軍師団のある弘前、熊本などが指定されており、軍事輸送に対応すべく、重要な駅を追加指定したことが読み取れる。国家神道の頂点に位置する伊勢神宮の最寄りである山田駅がこの時新たに一等指定されていることも特徴といえる。しかしこれらの駅が旅客ないし貨物の取扱量が多く、標準設計では対処できないか、一等駅にしないと職員が増員できないなどの事情があったことはこれまでと変わらないと思われる。一等駅の指定基準の根幹をなす観点はあくまでも貨客数量の多さだが、どれだけの駅が該当する数値基準を設定するかという点が時期によって異なっていた可能性が示唆される。

坪単価データを見ると、一等駅のデータは少ないが、一等と二等以下に分かれていることが読み取れる。しかしその中でも一等駅より坪単価の高い二等以下の駅があるため、独立期ほどははっきりしないが、二等以下の駅でも一部特別設計が認められた駅の存在が示唆される。

7. 結論

調査の結果、駅等級によって特別設計が認められる一等、二等、すなわち大駅と標準設計に則って建てられる三等以下の駅、すなわち小駅に大別できることが明らかになった。さらに特別設計が認められる一等、二等の間でも、予算などの制約がまったくない一等駅と、一部制約が残る二等駅というように区分されていることが分かった。また一等駅は本省が設計を行い、二等駅は設計も地方に委ねられていた可能性も示唆された。これは現在の国道の管理体制に通ずるところがあるといえる。

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。また貨客取扱量の多い駅が優先的に一等指定される傾向があった他、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。

どのような駅に対して特別設計が認められるかという判断基準は、旅客の乗降数、貨物の取扱量という2点が最も重要な要素であり、大都市の旅客駅、貨物駅や重要港湾に隣接する駅、また周辺に軍事施設が立地する駅が該当する。これに加えて乗り継ぎ拠点であるか、駅周辺に著名な遊覧地はあるかといった点も考慮されていたと推察される。その駅の重要性を示す何らかの数字を判断基準にしているが、ボーダーラインの設定を変更することで情勢に見合った駅が一等指定されるようにしていたと考えられる。

また国有鉄道内部にのみ周知されていたと考えられていた駅等級だが、大規模私鉄にも影響を与えていた。特に一等駅については、地元財界が一等駅に昇格させることを希望して陳情するほど、その重要性が知られており、広く一般に伝わっていたことが分かった。

以上のことから、駅等級という制度とその運用について、より詳細を明らかにすることができたと考えられる。

謝辞：これまでの調査において、鉄道総合技術研究所の小野田滋氏、中央復権コンサルタンツ株式会社の末祐介氏よりご助言とご協力をいただいた。ここに篤く謝意を表する。

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，pp.383-386，1993
- 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，pp.577-580，2004
- 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，pp.593-596，2003
- 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，pp.497-500
- 5) 加藤優平，平野勝也：戦前の国有鉄道における駅等級制度の運用実態，景観・デザイン研究講演集No.11，pp.95-104，2015
- 6) 帝國鐵道廳，鐵道院，鐵道省：鐵道公報，1906-1945
- 7) 国鉄の建築 図書編集委員会：国鉄建築のあゆみ，pp.16-17，鐵道建築協会，1970
- 8) 国鉄の建築 図書編集委員会：国鉄建築のあゆみ，pp.70-113，鐵道建築協会，1970
- 9) 工事畫報社：土木建築工事畫報，1925-1940
- 10) 新建築社：新建築，1925-1945
- 11) 大川一司：長期經濟統計 8物価，pp.135-137，東洋經濟新報社，1973
- 12) 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)

- なお1939(昭和14)年から1945(昭和20)年の間は消費者物価指数のデータが欠損しており、下記のデータで代用した。
- 13) 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)
 - 14) 鐵道作業局工務部：明治三十四年九月現行 規程類聚，p247，鐵道作業局工務部，1901
 - 15) 鐵道作業局工務部：明治三十四年九月現行 規程類聚附録，圖第壹四號，鐵道作業局工務部，1907
 - 16) 鐵道作業局工務部：明治三十九年九月現行 規程類聚，pp.332-333，鐵道作業局工務部，1906
 - 17) 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
 - 18) 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
 - 19) R.V.Boyle：Imperial Government Railways of Japan：descriptive report (with map) of lines laid out from Kioto, via Otsu and Maibara, to Tsuruga, and from Maibara to Kano, Miya, and Doda, in all, about 144 miles, p41, 出版社不明，1876
 - 20) 日本鐵道株式會社：日本鐵道株式會社 年報，東京印刷株式會社，1902-1906
 - 21) 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
 - 22) 大西正信：鐵道工師必携，p24，建築書院，1898
 - 23) 大塚梅三郎，内田録雄：鐵道工事設計用諸表，p192，共益商社，1900
 - 24) 岡崎平三郎：鐵道及其建設，pp.62-63，博文館，1906
 - 25) 工学会：明治工業史 鐵道篇，p261，工学会明治工業史發行所，1931
 - 26) 室蘭市史編さん委員会：新室蘭市史 第3巻，pp.140-141，室蘭市，1985
 - 27) 前橋駅100年の歩み編さん委員会：両毛を結んで 前橋駅100年の歩み，pp.80-81，上毛新聞社，1989
 - 28) 「鐵道時報」刊行会：鐵道時報(復刻版)第7巻，p4285，八朔社，1998
 - 29) 読売新聞：明治39年9月23日朝刊，p1，1906
 - 30) 東京朝日新聞：明治30年9月27日朝刊，p3，1897
 - 31) 東京朝日新聞：明治30年8月2日朝刊，p3，1897
 - 32) 朝雲久兒臣：十億人の足跡：高崎駅百年史，p19，風土記出版委員会，1984
 - 33) 日本国有鐵道宇都宮駅：宇都宮駅100年史，pp.82-83，弘済出版社，1985
 - 34) 東京朝日新聞：明治35年5月18日朝刊，p2，1902
 - 35) 鐵道院建設部：鐵道法規類抄，pp.143-144，付図，鐵道院建設部，1909
 - 36) 洪範社：現業員必携 鐵道法規類典，p774，洪範社，1918
 - 37) 鐵道院：鐵道院統計圖表，pp.386-429，鐵道院，1910-1912
 - 38) 竹内季一：鐵道停車場上巻，pp.7-13，鐵道時報局，1914
 - 39) 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發行部，1911
 - 40) 高木太郎：鐵道，pp.267-269，共益商社書店，1915
 - 41) 東洋書籍出版協會鐵道部：鐵道規程問答集，p44，東洋書籍出版協會，1914
 - 42) 鐵道時報局：鐵道時報，第651号，p14，1912
 - 43) 鐵道時報局：鐵道時報，第732号，pp.19-20，1923
 - 44) 鐵道共攻會：鐵道，第138号，pp.24-30，1917
 - 45) 東京朝日新聞：明治40年3月30日朝刊，p2，1907
 - 46) 読売新聞：明治40年3月30日朝刊，p2，1907
 - 47) 読売新聞：大正元年8月19日朝刊，p3，1912
 - 48) 鐵道時報局：鐵道時報，第673号，p8，1912
 - 49) 帝國鐵道協會：帝國鐵道協會會報，第18巻 第3号，pp.236-237，1917
 - 50) 帝國鐵道協會：帝國鐵道協會會報，第13巻 第1号，pp.134-136，1912
 - 51) 建築學會：建築雜誌，第276号，p610，1909
 - 52) 鐵道時報局：鐵道時報，第669号，p10，1912
 - 53) 鐵道省熱海建設事務所：熱海線建設概要，鐵道省熱海建設事務所，1920
 - 54) 交建設計・駅研グループ：駅のはなし—明治から平成まで—，pp.84-85，成山堂書店，1997
 - 55) 社団法人日本鐵道建設業協會：日本鐵道請負業史，pp.182-185，社団法人日本鐵道建設業協會，1978
 - 56) 札幌市教育委員会：新札幌市史 第3巻，pp.376-377，北海道新聞社，1994
 - 57) 鐵道院：宇野線建設概要，鐵道院岡山建設事務所，1910
 - 58) 鐵道院北海道建設事務所：下富良野線建設概要，pp.18-19，鐵道院北海道建設事務所，1913
 - 59) 帝國鐵道協會：帝國鐵道協會會報，第19巻 第1号，pp.46-48，1917
 - 60) 池原英治：鐵道工學特論，p446，常磐書房，1933
 - 61) 大阪鐵道局：鐵道用語辭典，p17，博文館，1935
 - 62) 工学会：大正工業史 上巻，pp.435-438，原書房，1993
 - 63) 鐵道時報局：鐵道時報，第1154号，p13，1921
 - 64) 鐵道時報局：鐵道時報，第1303号，p11，1924
 - 65) 読売新聞：大正10年10月29日朝刊，p3，1921
 - 66) 読売新聞：大正11年1月24日朝刊，p3，1922
 - 67) 鐵道時報局：鐵道時報，第1166号，p7，1922
 - 68) 鐵道時報局：鐵道時報，第1544号，p47，1929
 - 69) 建築學會：建築雜誌，第516号，pp.1403-1405，1928
 - 70) 鐵道時報局：鐵道時報，第1580号，p7，1930
 - 71) 鐵道時報局：鐵道時報，第1585号，p13，1930
 - 72) 東京朝日新聞：大正14年4月27日朝刊，p7，1925
 - 73) 吳駅開設五十周年記念誌出版後援会：吳と鐵道—吳駅からみた史的現状分析とその対策—，p363，吳駅開設五十周年記念誌出版後援会，1955
 - 74) 鐵道省秋田建設事務所：羽越線建設概要，鐵道省秋田建設事務所，1924
 - 75) 鐵道省秋田建設事務所：羽越北線建設概要，p32，付表，鐵道省秋田建設事務所，1924
 - 76) 鐵道省岡山建設事務所，鐵道省米子建設事務所：伯備線建設概要，鐵道省，1928
 - 77) 鐵道省：久慈線建設概要，p26，付表，鐵道省，1930
 - 78) 日本国有鐵道：鐵道法規類抄 第十八編工事圖面(下綴)，pp.618-619の7，日本国有鐵道總裁室文書課，1928
 - 79) 武井教通：鐵道一般，p341，大教社，1928
 - 80) 淺野三郎：最新建築計画，p92，鐵道圖書局，1938
 - 81) 小林廣二：最新鐵道工学，pp.100-101，鐵道圖書局，1939
 - 82) 鐵道時報局：鐵道時報，第1957号，p11，1937
 - 83) 鐵道時報局：鐵道時報，第2078号，p14，1939
 - 84) 大阪ターミナルビル株式会社 駅史編集委員会：大阪駅の歴史，p56，大阪ターミナルビル株式会社，2003
 - 85) 大阪朝日新聞：昭和12年3月28日朝刊，p17，1937
 - 86) 社団法人日本鐵道建設業協會：日本鐵道請負業史，pp.182-185，社団法人日本鐵道建設業協會，1978
 - 87) 新建築社：新建築，第13巻 第3号，pp.94-104，1937

(2016. 4. 11 受付)