

## 研究助成実施報告書

助成実施年度	2016 年度（平成 28 年度）
研究課題（タイトル）	登録有形文化財駅舎の保存・活用に関する研究
研究者名※	大内田 史郎
所属組織※	工学院大学 建築学部 建築デザイン学科 准教授
研究種別	研究助成
研究分野	都市建築史、都市と文化
助成金額	100 万円
概要	本研究は、全国の登録有形文化財の駅舎建築を対象として、現在も駅として機能している現役の駅舎と、現在は廃駅となり新たな用途で使われている旧駅舎について、それぞれの建物の建築概要、外観のデザインや内部の空間構成の特徴、開業から現在に至るまでの変遷について調査を行った上で、現在の保存状態や活用状況を明らかにし、今後の我が国の駅舎建築の保存・活用に寄与することを目的とするものである。今回は、登録有形文化財駅舎の現状の全体像を明らかにした上で、路線全体における駅舎の保存・活用について考察した。
発表論文等	

※研究者名、所属組織は申請当時の名称となります。

( ) は、報告書提出時所属先。

## 1. 研究の目的

近年、我が国では2012年10月に保存・復原工事が完成したJR東京駅の丸の内駅舎(1914)(重要文化財)が社会的にも大きな注目を浴び、2017年3月にはJR琴平駅の3代目の駅舎(1923)(登録有形文化財)が復原されたほか、現在はJR門司港駅の2代目の駅舎(1914)(重要文化財)の保存・修理工事が2019年の完成に向けて行われている。また、JR中央線の連続立体交差事業に伴い2006年に解体されたJR国立駅の旧南口駅舎(1926)を復元する計画(2020年完成予定)や、高尾駅南北自由通路整備事業に伴いJR高尾駅の現北口駅舎(1928)を移築する計画(完成時期未定)もあり、駅舎建築の保存・活用に関する社会的要請の高まりをうかがうことが出来る。

さらには今回主として取り上げた、わたらせ渓谷鉄道(群馬県・栃木県)、天竜浜名湖鉄道(静岡県・愛知県)、若桜鉄道(鳥取県)のように、駅舎建築を含めて鉄道に関する施設を「路線全体」(一つの線区における複数の駅舎及び駅舎以外の諸施設のことを一括する意味)で登録有形文化財にし、文化財のネットワークを形成する鉄道ならではの特徴を活かした事例も見受けられる。以上のようなことから、我が国の地方創生のためにも、地域の活性化に資するシンボルや観光資源になりうる駅舎建築のさらなる保存・活用が期待されており、登録有形文化財の駅舎建築(以下、「登録有形文化財駅舎」という)は、それらの一つの契機になると考えられる。

しかしながら、これまで登録有形文化財駅舎を対象とした研究は行われておらず、『総覧 登録有形文化財建造物5000』は既に発刊から10年以上が経過しており、全国の登録有形文化財駅舎の現状や全体像は明らかにされていない。また、駅舎建築に関連する著作は近年でも多数発刊されているが、いずれも「鉄道」分野の視点による内容が主で「建築」分野の視点での考察は殆ど見受けられない状況である。そのような中で本研究は、全国の登録有形文化財駅舎を対象とし、現在も駅として機能している現役の駅舎と、現在は廃駅となり新たな用途で使われている旧駅舎について、建築概要と現在の保存状態や活用状況を明らかにし、我が国の駅舎建築の保存・活用に寄与することを目的とする。さらに、登録有形文化財駅舎の現状の全体像を明らかにした上で、路線全体における駅舎の保存・活用について考察した。

## 2. 研究の経過

我が国の登録有形文化財制度は1996年10月に創設され、ちょうど20年を経過した2016年9月末現在で建造物としては10,884件が登録されており、そのうち登録有形文化財駅舎は1996年に登録された出雲大社前駅(1930)や井波町物産展示館(旧井波駅(1915))を皮切りにして、表1と表2に示した通り、76件(現役の駅舎60件、廃駅となった旧駅舎16件)が登録されている。

まず現役の登録有形文化財駅舎に着目すると、所在地の地域別としては北海道1駅・東北2駅・関東8駅・中部18駅・関西9駅・中国14駅・四国2駅・九州6駅で、建設年代としては網田駅(1899)が最も古い一方、大間々駅(1941)が最も近年に建設されたものであり、未だ第二次世界大戦後に建設された駅舎の登録は行われていないことが分かった。また、構造/階数と建築面積については、木造で300㎡以下の駅舎が60駅中51駅である中で、RC造で1,000㎡以上の宇治山田駅(1931)と小樽駅(1934)は特筆すべき存在であるといえよう。登録基準については60駅中54駅が「国土の歴史的景観に寄与しているもの」であるが、小樽駅(1934)・神戸駅(1912)・勝山駅(1914)・宇治山田駅(1931)・美作滝尾駅(1928)の5駅が「造形の規範となっているもの」で、唯

一、水間観音駅(1926)だけが「再現するのが容易ではないもの」であることが分かった。

次に廃駅となった登録有形文化財駅舎に着目してみると、所在地の地域別としては北海道 2 駅・東北 3 駅・関東 3 駅・中部 5 駅・関西 2 駅・中国 1 駅で四国地方と九州地方には存在せず、このことから、現役の駅舎が中部から西の地域に多いのに対して、廃駅となった旧駅舎は中部から東の地域に多いことが窺えた。現在の用途については、資料館もしくは飲食店に転用されている旧駅舎が 3 棟ずつあるが、未使用の旧駅舎が 5 棟存在しており、今後の積極的な活用が望まれる。建設年代としては旧浜寺公園駅(1907)が最も古い一方、旧高島駅(1934)が最も近年に建設されたもので、旧駅舎についても未だ第二次世界大戦後に建設された駅舎の登録は行われていないことが分かった。また、構造/階数と建築面積については、木造で 300 m<sup>2</sup>以下の駅舎が 16 駅中 14 駅である中で、木造でありながら 686 m<sup>2</sup>と大規模な旧室蘭駅(1912)と、134 m<sup>2</sup>と小規模だが石造+RC 造の旧高島駅(1934)は特筆すべき存在であるといえよう。登録基準については 16 駅中 11 駅が「国土の歴史的景観に寄与しているもの」であるが、旧下小代駅(1929)・旧秩父駅(1914)・旧井波駅(1915)・旧浜寺公園駅(1907)・旧諏訪ノ森駅(1919)の 5 駅が「造形の規範となっているもの」で、その割合は現役の駅舎に比べると高く、廃駅になっても保存・活用されている要因にもつながっているものと考えられる。

### 3. 研究の成果

本研究では、前述した全国の登録有形文化財駅舎の中から、複数の駅舎や駅舎以外の諸施設が路線全体で登録されている、わたらせ渓谷鉄道・わたらせ渓谷線、天竜浜名湖鉄道・天竜浜名湖線、若桜鉄道・若桜鉄道線の 3 路線に存在する登録有形文化財駅舎（計 20 駅）について現地調査を実施し、それらの比較検証を行った。

#### ① わたらせ渓谷鉄道

わたらせ渓谷鉄道は、足尾銅山(1610-1973)で産出された鉱石を輸送するために足尾鉄道として敷設された鉄道で、1911 年 4 月に下新田駅から大間々駅間が開通し、その後 1914 年 11 月に桐生駅から足尾本山駅までの全線が開通した。1973 年 2 月の足尾銅山の閉山によって一時は廃線の対象となるが、群馬県等が中心となって第三セクターのわたらせ渓谷鐵道(株)を設立し、1989 年 3 月に東日本旅客鉄道(株)から分離され現在に至る。

駅舎は桐生駅側から順番に、大間々駅(1941)、上神梅駅(1912)、神戸駅(1912)、通洞駅(1912)、足尾駅(1912)の全 17 駅中の 5 駅（約 29%）が登録有形文化財となっているほか、プラットホームや橋梁等を含めて合計 38 件が 2009 年 11 月 2 日に登録有形文化財（上神梅駅のみ 2008 年 7 月 8 日に登録）となっており、1 路線における登録有形文化財の件数が最多である。

わたらせ渓谷鉄道の 5 つの登録有形文化財駅舎は全て木造平屋建てで、1941 年に建替えられた大間々駅以外は、1912 年の創建当初の状態が基本となって現存していた。しかし、それらの 4 つの駅舎を比較してみると、平面構成は共通する部分も多いが、駅舎の外観については同年に建設されながらも、外壁の仕上げや屋根の形状には差異が見受けられた。現状では大間々駅と通洞駅が有人駅で、それ以外の 3 駅は無人駅であったが、無人駅の旧事務室のスペースを店舗等に転用しているような事例は見られず、神戸駅だけ一部を無料のギャラリーとして開放している状況であった。また、登録有形文化財を示すプレートは各駅に設置されておらず、上神梅駅だけ登録証が設置されている状況であった。他の施設に着目すると 5 駅ともプラットホームが併せて登録

有形文化財となっており、さらには2つの県（群馬県と栃木県）にまたがる鉄道施設の登録は全国で初めてのケースであるとともに、近年では2016年に「わたらせ渓谷鐵道関連施設群」として土木学会選奨土木遺産にも選定されている。

## ② 天竜浜名湖鐵道

天竜浜名湖鐵道は鉄道省の二俣線として1935年4月から段階的に営業が開始され1940年6月に全線が開業し、その後1987年3月に国鉄から第三セクターの天竜浜名湖鐵道(株)に轉換され現在に至っており、轉換時に路線名を「天竜浜名湖線」に改称している。天竜浜名湖鐵道(株)への出資者は、静岡県・浜松市・掛川市等の沿線自治体が大部分を占め、各駅には地域を代表する公共施設や企業の名称を付ける等して利用促進が図られているほか、轉換後は新駅の設置も積極的に進められており、最近では2015年3月に森町病院前駅が開業している。

天竜浜名湖鐵道では、掛川駅側から順番に、桜木駅(1935)、原谷駅(1935)、遠州森駅(1935)、遠江一宮駅(1940)、天竜二俣駅(1940)、宮口駅(1940)、気賀駅(1938)、西気賀駅(1938)、三ケ日駅(1936)の全39駅中の9駅(約23%)が登録有形文化財となっているほか、プラットホームや橋梁等を含めて合計36件が登録有形文化財となっている。なお、天竜二俣駅の東南側にある運転区休憩所・運転区事務室・運転区浴場・機関車扇形車庫・機関車転車台の5件が先行して1998年12月11日に登録され、駅舎等その他の31件は2011年1月26日に登録されている。

9つの登録有形文化財駅舎が存在する天竜浜名湖鐵道は、駅舎のみを対象とすると1路線における最多の数が存在するため、そのバリエーションも豊富であった。9駅とも全て木造平屋建ての駅舎で、1935年に開業した桜木駅・原谷駅・遠州森駅の3駅と、1940年に開業した遠江一宮駅・宮口駅の2駅は、それぞれ規模や平面構成が類似しており、天竜浜名湖鐵道(株)の本社を併設する天竜二俣駅は最も規模の大きい駅舎であったほか、三ケ日駅はホーム側と駅前広場側とのレベル差を活用した構成が特徴的であるといえよう。現状では天竜二俣駅・気賀駅・三ケ日駅の3駅が有人駅で、それ以外の6駅は無人駅であり、遠江一宮駅・天竜二俣駅・気賀駅・西気賀駅・三ケ日駅では旧事務室のスペースを飲食店に転用して活用されていた。また、各駅には登録有形文化財を示すプレートだけでなく建物の特徴に関する解説が掲示されており、文化財のより積極的な活用事例であった。さらに他の施設に着目すると、桜木駅・遠州森駅・天竜二俣駅・宮口駅・気賀駅ではプラットホームが、天竜二俣駅と気賀駅では上屋が、宮口駅と西気賀駅では待合室がそれぞれ登録有形文化財となっており、路線全体の登録のためには、駅舎以外の施設の保存も重要であることが窺える。

## ③ 若桜鐵道

若桜鐵道は旅客や木材等の貨物の輸送を目的に鉄道省の若桜線として1930年12月に全線が開通し、その後に国鉄の若桜線を第三セクターの若桜鐵道(株)に轉換して1987年10月14日に開業した。若桜鐵道(株)への出資は鳥取県と八頭町や若桜町等の沿線自治体を中心であるが、2009年4月には上下分離が行われ、現在は沿線自治体が第三種鐵道事業者として車両や鐵道施設を保有し、若桜鐵道(株)が第二種鐵道事業者として列車の運行と営業を行っている。

若桜鐵道では、郡家駅側から順番に、因幡船岡駅(1929)、隼駅(1929)、安倍駅(1932)、八東駅(1930)、丹比駅(1930)、若桜駅(1930)の全9駅中の6駅(約67%)が登録有形文化財となっており、その他にもプラットホームや橋梁等を含めて合計23件が登録有形文化財となっている。路線全体が登録有形文化財となった全国で初めての事例であり、全ての施設が2008年7月8日に

登録されている。

若桜鉄道の 6 つの登録有形文化財駅舎も全て木造平屋建てで、1930 年の全線が開通した当時の状態が基本となって現存していた。それらの駅舎を比較してみると、安倍駅を除く 5 駅は駅前広場に平行する配置や平面構成など共通する部分が多かったが、安倍駅だけは出入口が 2 箇所設置されており、旅客動線の処理に特徴が見受けられた。このことは安倍駅だけが若桜線の全線開通から 2 年遅れて完成している影響も考えられるのではないであろうか。現状では若桜駅のみが有人駅で、それ以外の 5 駅は無人駅であったが、旧事務室のスペースを転用し、安倍駅と丹比駅では理髪店として、八東駅では飲食店としてそれぞれ活用されていた。また、全ての駅で登録有形文化財を示すプレートが設置されていた。さらに他の施設に着目してみると、6 駅とも駅舎だけでなくプラットホームも登録有形文化財となっていることも特徴として挙げられよう。そして前述したように、路線全体としての登録としては全国で最も早い事例であり、その後に登録が行われた、わたらせ渓谷鉄道や天竜浜名湖鉄道に与えた影響も大きかったと考えられる。

#### まとめ

以上のように、本研究では全国の登録有形文化財駅舎を対象として、現在も駅として機能している現役の駅舎と、現在は廃駅となり新たな用途で使われている旧駅舎について、現状の全体像を明らかにした上で、鉄道に関する施設が路線全体で登録されている、わたらせ渓谷鉄道・わたらせ渓谷線（38 件）、天竜浜名湖鉄道・天竜浜名湖線（36 件）、若桜鉄道・若桜鉄道線（23 件）の 3 路線に関して、それぞれの登録有形文化財駅舎について調査を行った。

それらの 3 路線を比較検証してみると、共通点としては、本社が併設され周辺に鉄道の営業に必要な施設がある拠点駅（わたらせ渓谷鉄道・大間々駅、天竜浜名湖鉄道・天竜二俣駅、若桜鉄道・若桜駅）が存在すること、全ての駅舎が第二次世界大戦以前に建設された木造平屋建てで、大間々駅（わたらせ渓谷鉄道）以外の駅舎は開業当時の状態を基本として現存していること、わたらせ渓谷鉄道と若桜鉄道では全駅がプラットホームも登録有形文化財となっており、駅舎以外の施設の保存についても重要であることが分かった。

現在における駅舎以外の用途での活用という点においては、わたらせ渓谷鉄道に比べて、天竜浜名湖鉄道と若桜鉄道では店舗として積極的に活用されていることが分かった。また、ソフト面では登録有形文化財を示すプレートが設置されていることは駅舎の保存・活用にとって効果的であると思われ、特に天竜浜名湖鉄道のように各建物の特徴に関する説明が掲示されているのは非常に分かり易い好例であった。3 路線とも第三セクター鉄道として営業されている鉄道であるが、登録有形文化財駅舎は経営的側面において少なからずとも効果をもたらしていると考えられるのではないであろうか。

#### 4. 今後の課題

本研究で取り上げた 3 路線以外にも、福井県のえちぜん鉄道、小湊鉄道のように路線全体で駅舎だけが登録有形文化財になっているような事例もあり、今後、現存している駅舎建築を登録有形文化財にして保存・活用しようとして検討する場面において、本研究が一つの指標になれば幸いである。次稿以降では、廃駅となった旧駅舎の保存・活用手法や、登録有形文化財駅舎と当時の標準設計との関係等について明らかにしていきたい。

表1 登録有形文化財の現役の駅舎一覧

駅名	鉄道会社名	線区名	所在地	建設年	登録年	構造/階数	建築面積	登録基準	登録番号
小樽駅	JR北海道	函館本線	北海道	1934	2006	RC造/2F	1,329	B	01-0067
羽前成田駅	山形鉄道	フラワー長井線	山形県	1922	2015	木造/1F	99	A	06-0159
西大塚駅	山形鉄道	フラワー長井線	山形県	1913	2015	木造/1F	78	A	06-0160
通洞駅	わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷線	栃木県	1912	2009	木造/1F	159	A	09-0185
足尾駅	わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷線	栃木県	1912	2009	木造/1F	209	A	09-0179
大間々駅	わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷線	群馬県	1941	2009	木造/1F	166	A	10-0301
上神梅駅	わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷線	群馬県	1912	2008	木造/1F	56	A	10-0264
神戸駅	わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷線	群馬県	1912	2009	木造/1F	81	B	10-0282
西桐生駅	上毛電氣鐵道	上毛線	群馬県	1928	2005	木造/1F	189	A	10-0148
大胡駅	上毛電氣鐵道	上毛線	群馬県	1928	2007	木造/1F	53	A	10-0233
御花畑駅	秩父鐵道	秩父本線	埼玉県	1917	2004	木造/1F	182	A	11-0056
鷲塚針原駅	えちぜん鐵道	三国芦原線	福井県	1928	2011	木造/1F	70	A	18-0094
本荘駅	えちぜん鐵道	三国芦原線	福井県	1928	2011	木造/1F	61	A	18-0095
勝山駅	えちぜん鐵道	勝山永平寺線	福井県	1914	2004	木造/2F	163	B	18-0024
松岡駅	えちぜん鐵道	勝山永平寺線	福井県	1933	2011	木造/1F	84	A	18-0096
志比塚駅	えちぜん鐵道	勝山永平寺線	福井県	1937	2011	木造/1F	52	A	18-0097
永平寺口駅	えちぜん鐵道	勝山永平寺線	福井県	1914	2011	木造/1F	122	A	18-0098
北府駅	福井鐵道	福武線	福井県	1924	2013	木造/1F	101	A	18-0119
美濃市駅	長良川鐵道	越美南線	岐阜県	1923	2013	木造/1F	189	A	21-0216
郡上八幡駅	長良川鐵道	越美南線	岐阜県	1929	2015	木造/1F	195	A	21-0239
桜木駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1935	2011	木造/1F	93	A	22-0174
原谷駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1935	2011	木造/1F	71	A	22-0173
遠州森駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1935	2011	木造/1F	146	A	22-0170
遠江一宮駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1940	2011	木造/1F	139	A	22-0169
天竜二俣駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1940	2011	木造/1F	460	A	22-0162
宮口駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1940	2011	木造/1F	139	A	22-0157
気賀駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1938	2011	木造/1F	183	A	22-0149
西氣賀駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	静岡県	1938	2011	木造/1F	106	A	22-0147
三ヶ日駅	天竜浜名湖鐵道	天竜浜名湖線	愛知県	1936	2011	木造/1F	194	A	22-0146
宇治山田駅	近畿日本鐵道	鳥羽線	三重県	1931	2001	RC造/3F	3,201	B	24-0040
坂本駅	比叡山鐵道	比叡山鐵道線	滋賀県	1927	1997	木造/2F	188	A	25-0004
延暦寺駅	比叡山鐵道	比叡山鐵道線	滋賀県	1927	1997	RC造/2F+B1F	267	A	25-0005
鳥居本駅	近江鐵道	近江鐵道本線	滋賀県	1931	2013	木造/1F	81	A	25-0328
水間観音駅	水間鐵道	水間線	大阪府	1926	1999	RC造/1F	149	C	27-0058
法華口駅	北条鐵道	北条線	兵庫県	1915	2014	木造/1F	85	A	28-0589
播磨下里駅	北条鐵道	北条線	兵庫県	1918	2014	木造/1F	49	A	28-0591
長駅	北条鐵道	北条線	兵庫県	1915	2014	木造/1F	60	A	28-0592
高野山駅	南海電氣鐵道	高野山ケーブル線	和歌山県	1928	2005	木造/2F	267	A	30-0081
御来屋駅	JR西日本	山陰本線	鳥取県	1902	2016	木造/1F	227	A	31-0216
若桜駅	若桜鐵道	若桜鐵道線	鳥取県	1930	2008	木造/1F	107	A	31-0117
丹比駅	若桜鐵道	若桜鐵道線	鳥取県	1930	2008	木造/1F	57	A	31-0130
八東駅	若桜鐵道	若桜鐵道線	鳥取県	1930	2008	木造/1F	79	A	31-0133
安部駅	若桜鐵道	若桜鐵道線	鳥取県	1932	2008	木造/1F	61	A	31-0135
隼駅	若桜鐵道	若桜鐵道線	鳥取県	1929	2008	木造/1F	56	A	31-0137
因幡船岡駅	若桜鐵道	若桜鐵道線	鳥取県	1929	2008	木造/1F	93	A	31-0138
出雲大社前駅	一畑電鉄	大社線	島根県	1930	1996	RC造/1F	174	A	32-0003
建部駅	JR西日本	津山線	岡山県	1900	2006	木造/1F	84	A	33-0103
美作滝尾駅	JR西日本	因美線	岡山県	1928	2008	木造/1F	60	B	33-0169
美袋駅	JR西日本	伯備線	岡山県	1925	2008	木造/1F	79	A	33-0168
方谷駅	JR西日本	伯備線	岡山県	1928	2011	木造/1F	109	A	33-0239
萩駅	JR西日本	山陰本線	山口県	1925	1996	木造/1F	403	A	35-0002
西岩国駅	JR西日本	岩徳線	山口県	1929	2006	木造/1F	273	A	35-0047
琴平駅	JR四国	土讃線	香川県	1922	2012	木造/1F	584	A	37-0378
善通寺駅	JR四国	土讃線	香川県	1922	2002	木造/1F	301	A	37-0083
小城駅	JR九州	唐津線	佐賀県	1912	2016	木造/1F	192	A	41-0097
網田駅	JR九州	三角線	熊本県	1899	2014	木造/1F	174	A	43-0126
湯前駅	くま川鐵道	湯前線	熊本県	1924	2014	木造/1F	127	A	43-0148
えびの駅	JR九州	吉都線	宮崎県	1912	2014	木造/1F	224	A	45-0080
嘉例川駅	JR九州	肥薩線	鹿児島県	1903	2006	木造/1F	91	A	46-0023
大隅横川駅	JR九州	肥薩線	鹿児島県	1903	2006	木造/1F	134	A	46-0034

表2 登録有形文化財の旧駅舎一覧

旧駅名	現在の用途	所在地	建設年	廃止年	登録年	構造/階数	建築面積	登録基準	登録番号
旧室蘭駅	観光案内所	北海道	1912	1997	1999	木造/2F	686	A	01-0009
旧富内駅	資料館	北海道	1923	1986	2001	木造/1F	91	A	01-0035
旧芦野公園駅	飲食店	青森県	1930	1975	2014	木造/1F	85	A	02-0098
旧小坂駅	資料館	秋田県	1909	2009	2014	木造/1F	263	A	05-0205
旧高島駅	未使用	山形県	1934	1974	2016	S造+RC造/2F	134	A	06-0172
旧下小代駅	未使用	栃木県	1929	2007	2009	木造/1F	139	B	09-0177
旧北軽井沢駅	未使用	群馬県	1930	1960	2006	木造/1F	68	A	10-0210
旧秩父駅	未使用	埼玉県	1914	1984	2001	木造/1F	231	B	11-0035
旧井波駅	物産展示館	富山県	1915	1972	1996	木造/1F	253	B	16-0004
旧湯田中駅	集会所	長野県	1927	1955	2005	木造/2F	211	A	20-0187
旧美濃駅	資料館	岐阜県	1923	1999	2005	木造/1F	136	A	21-0054
旧三河広瀬駅	飲食店	愛知県	1927	2004	2007	木造/1F	50	A	23-0257
旧西中金駅	飲食店	愛知県	1930	2004	2007	木造/1F	50	A	23-0255
旧浜寺公園駅	未定	大阪府	1907	2016	1998	木造/1F	249	B	27-0045
旧諏訪ノ森駅	未定	大阪府	1919	2016	1998	木造/1F	48	B	27-0046
旧吉ヶ原駅	未使用	岡山県	1931	1991	2006	木造/1F	114	A	33-0105

※ 「登録基準」欄のAは「国土の歴史的景観に寄与しているもの」、Bは「造形の規範となっているもの」、Cは「再現することが容易でないもの」を示す。