



## 鐵道設站與住宅區開發－台灣建設史之規劃思想研究

陳正哲\*

### 摘要

交通為市街成長之命脈，許多街區的開發往往同時搭配交通網之規劃。日本近代之交通建設，是以鐵道為主所發展出來的規劃技術，其於統治台灣期間，亦同步將此「鐵道與街區」之成套發展構想，運用於台灣的市街之中。

伴隨此「鐵道與街區」之成套規劃，另一方面所需要的是土地開發公司之配合，特別是與政界關係良好、掌握都市發展走向、配合官方交通建設之土地開發公司。而台灣於二十世紀初，亦首度開始有土地開發公司的設立，其中「台灣土地建物株式會社」於台北的開發事業，正是印證上述規劃思想之最佳範例。

本文即以日治時期台北市內淡水線鐵道上之「大正街」車站設站，與該站站前之日本人住宅區「大正街」之開發為主要內容。藉由解析其形成之歷史過程，彰顯「鐵道設站與住宅區開發」之鐵道建設相關面向，並論及此類土木建設所造成之文化影響。

**關鍵字：**都市史、規劃思想、鐵道史、住宅區開發、大正街

---

\* 南華大學建築與景觀學系暨環境藝術研究所助理教授



## The Construction of Railway Station Area and Development in Residential Areas --A Study on the Planning concept of Construction History in Taiwan

Chengche Chen\*

### Abstract

Transportation is the lifeline in urban development. That is to say, the developments of many districts tie in the network of communication lines. The conception of transportation construction in modern Japan mainly comes from the planning technology of railway. Therefore, Japanese authority also applied the complete conception of “railway and district” to the districts in Taiwan during the Japanese occupation era.

Along with the complete conception of “railway and district”, it also needs cooperation with land development companies which are well connected in political circles, control the tendency of urban development, and concordant with authoritative transportation construction. In the Early 20th Century, it first comes to the establishment of land development companies. Among these companies, “Taiwan Land and Building Corporation” which founded in Taipei was indeed the best example to prove the planning concept above-mentioned.

This article intends to discuss the “Da-Zheng District” station situated at Danshui railway line and the development of the Japanese residential areas-“Da-Zheng District” in Taipei City in the Japanese occupation era. Through analyzing the forming process, this article attempts to manifest the aspect of railway construction-“the construction of railway station area & development in residential areas”, and discuss the cultural effect that civil engineering construction has caused.

**Keywords: the History of Urban Development, Planning Concept, the History of Railway, the Development in Residential Areas, Da-Zheng District**

---

\* Assistant Professor, Department of Architecture and Landscape Design, Nanhua University.



## 一、淡水線之建設及設站

鐵路「淡水支線」，之後亦被稱為「淡水線」、「北淡線」，也就是現今台北市內捷運淡水線的路線。該線動工於1900（明治33）年5月，完工於1901（明治34）年8月，長約21.6公里，工程分為台北－北投以及北投－淡水兩段同時進行<sup>1</sup>。前段由鐵道部技手陶山直次郎擔任工地主任，久米組負責營造；後段由新見喜三技手為主任，大倉組和澤井組分工區營造，整體規劃監督由鐵道技師稻垣兵太郎負責<sup>2</sup>。

構想倡議興建此路線者，為日治初期台灣鐵道建設之核心人物－長谷川謹介。其歷任日本岩越鐵道會社技師長，1899（明治32）年4月以台灣總督府臨時台灣鐵道敷設部技師長之職赴任台灣，直至1908（明治41）年4月台灣縱貫鐵路全線通車後，才於該年12月返回日本本國，轉任鐵道院東部鐵道管理局局長<sup>3</sup>。當初，淡水線的部份並沒有在縱貫鐵路的整體規劃內，而長谷川謹介以此線之經濟上的重要性，向上級建議興建此線；當時設定此線之重要功能為鐵道用材之搬運，特別是搬運淡水港上岸的資材，以及士林地區附近之石材<sup>4</sup>。

長谷川謹介當時建造淡水線是用所謂「實用主義」，亦即路線建設以外之設施，都儘可能簡約。例如除淡水車站以外，其他各站皆利用施工時之監督工作站或是臨時宿舍來轉用為車站，甚至連廁所的部分都考慮省略不建。而其實連軌道的部份也是實用主義之發揮，該路線所用軌條為基隆至新竹間的舊線所拆除不用之36磅軌條，橋樑桁架亦多有將清代舊橋用材加以修理補強而利用的<sup>5</sup>。

1901（明治34）年8月25日淡水線開始營運時，由台北至淡水間，僅有圓山、士林、北投、江頭（即後來之關渡）4個站，兩年後，於1903（明治36）年增設大稻埕站<sup>6</sup>。此時的淡水線，由大稻埕到淡水，除了原先設定之貨物資材運送功能外，也串連了位於大台北北部地區之數個台灣人的傳統聚落；鐵路，成為台北與淡水間之主要交通工具。

淡水線通車後十數年，時值台灣進入日本統治之大正期後，於1915（大正4）年8月，淡水線一舉增設了北門、大正街、雙連、「宮ノ下」、石牌等5個站。其中大正街、雙連、「宮ノ下」，位於台北站與士林站之間，意即位於台北市區北部新興發展核心區，其設站之緣由為何？與市街之發展又是否有何對應關係？

<sup>1</sup> 鐵道建設業協會（1967），日本鐵道請負業史 明治篇，頁349。

<sup>2</sup> 台灣總督府鐵道部（1910），台灣鐵道史 中卷，頁157-159。

<sup>3</sup> 長谷川博士傳編纂會（1937），工學博士長谷川謹介傳，頁348-349。

<sup>4</sup> 長谷川博士傳編纂會（1937），工學博士長谷川謹介傳，頁79。

<sup>5</sup> 鐵道建設業協會（1967），日本鐵道請負業史 明治篇，頁349。

<sup>6</sup> 李東明（2000），永遠的北淡線，頁201。



上述 1915（大正 4）年所增設之大正街、雙連、「宮ノ下」3 個車站，其中「宮ノ下」站位於現今圓山大飯店旁之劍潭青年活動中心處，即當時台灣神社下、敕使街道旁的一個小站，此站可以說是因應民眾參拜神社之便而設置的。至於雙連站，其設站的同時，原有的大稻埕站便廢站，可以說雙連站取代舊有位於大稻埕地區南邊的大稻埕站，成為當時大稻埕地區東側的新吞吐口。雙連站之設置，不但帶動了大稻埕東區之商業發展，同時也兼顧了民眾前往於 1912（大正元）年 12 月落成之馬偕醫院的便利性。而關於大正街站之設站及其與市街發展之關係，為接下來之討論重點。

## 二、大正街車站與住宅區

### 2.1 大竹圍到大正街

大正街住宅區於《台灣鐵道旅行案内》一書中如下介紹：「大正街驛附近にある臺北有數の住宅地で、一條より十條まで街區整然としてゆる。」<sup>7</sup>此台北首屈一指、規劃井然之住宅區，即老台北人口中的「五條通」附近地區，位於林森北路的市民大道至南京東路段之東西兩側的街區。

此地區現今仍遺留濃厚之日本味，日式住宅及庭園雖已不多見，但日語招牌、日本料理店、日式酒店、日語地名等仍隨處可見。在日本政府進入台北之前，此處為稱為大竹圍之田地，之所以會於短短十數年間開發為住宅區，與日本人進入首都台北後，缺乏理想之居住環境有關。

關於台灣總督府對於台北之日人居住，早期之相關措施簡要來說為於 1900（明治 33）年發佈「台北城內市區計畫」確保公共建築、官舍、公園等用地後<sup>8</sup>，1901（明治 34）年發佈「台北城外南方市區計畫」，於城外之南方地區計畫庶民所用之新市街地<sup>9</sup>。之後，於此城南地區，逐漸形成日人之店舖及住宅。

然由於此處商業與住居之用途混雜，對於住宅區而言乃招致混亂而難謂日人理想的棲身之處。再加上 1910 年代開始，不斷移入台北居住的日人，呈現年平均 9.51% 的增加率<sup>10</sup>。因而開發日人居住專屬之田園式住宅區，在當時為一大需求。

於此背景之下，成立於 1908（明治 41）年的「台灣建物株式會社」（後稱「台灣土地建物株式會社」），於 1911（明治 44）年至 1914（大正 3）年連續四年間，以年平均一萬五千坪的速率購入土地<sup>11</sup>，一邊購入土地的同時，也一面進行住宅區之開發

<sup>7</sup> 台灣總督府交通局鐵道部（1930），台灣鐵道旅行案内，頁 77。

<sup>8</sup> 台北縣（1900），「台北縣告示第六十四號」，台北縣報 188 號，頁 113。

<sup>9</sup> 台北縣（1901），「台北縣告示第九十號」，台北縣報 276 號，頁 95。

<sup>10</sup> 台灣建物株式會社（1913），第五回營業報告書。

<sup>11</sup> 台灣建物株式會社（1912），第四回營業報告書。台灣建物株式會社（1913），第五回營



事業。

1913（大正2）年，該會社之住宅經營地命名為「大正街」（之後隨著町名改制改稱為「大正町」，本文統一使用「大正街」），初期面積約六萬坪，住戶近百戶。兩年後（1915年）住戶數達256戶，至1919（大正8）年則又增購兩萬三千坪之土地；大正街整體住宅區規劃面積達八萬五千坪<sup>12</sup>，事業推展搭配台北市街之日人居住需求，成長極為順利。

於大正年間所發展起來之「大正街」，提供了在台北居住之日人所期望之日式居住環境。於田園景致之自然環境中，整然有序之日式木造住宅與庭院，成了當時的高級住宅區，甚至成了觀光旅遊之著名勝地<sup>13</sup>。居住其中者，除了許多銀行、會社之領導階級以及重要幹部之外，更不乏如台北工業學校及第三高等女學校校長、總督府圖書館館長、台北醫院眼科長、北警察署署長、高等警察課課長、稅關檢查及營林所庶務課課長、遞信部無線掛掛長、台北州之衛生技師及秘書係係長、台北市之衛生、教育、社會課之課長等<sup>14</sup>，這些公務人員皆以大正街之住宅做為公家宿舍使用。

經營大正街之台灣土地建物株式會社社長木村泰治更提及：「台灣總督府也特意不再積極興建官舍，而用給予新來之官吏住宿津貼的方式在外招租。而我所經營之大正街，便也針對此民間官舍為建設對象而發達起來<sup>15</sup>。（筆者中譯）」

除了由此窺見該會社與政府施策之結合外，其所規劃之大正街，更擇址於縱貫鐵道與淡水線鐵道所挾之有利區域，並於1913（大正2）年提出設置「輕鐵停車場」（輕軌車站）；之後又與淡水線重整同步，於1915（大正4）年調整規劃新設「汽動車停留場」（汽動車站），淡水線也配合設置「大正街」車站<sup>16</sup>。

而欲了解上述一連串民間土地開發計畫與官方交通建設事業之整體連動，有必要先剖析該會社之成立背景與政府關係。

## 2.2 大正街住宅區之開發業者

1907（明治40）年8月5日，基隆市區改正計畫發佈<sup>17</sup>，之後於12月6日的《台

---

業報告書。台灣建物株式會社（1914），第六回營業報告書。台灣建物株式會社（1915），第七回營業報告書。

<sup>12</sup> 台灣建物株式會社（1916），第八回營業報告書。台灣建物株式會社（1919），第十五回營業報告書。台灣建物株式會社（1923），第二十四回營業報告書。

<sup>13</sup> 台灣總督府交通局鐵道部（1927），台灣鐵道旅行案内，頁70。

<sup>14</sup> 荒川久（1928），台北市內六十餘町案内，頁145-147。

<sup>15</sup> 遠藤正雄（1960），地天老人一代記，頁130。

<sup>16</sup> 台灣建物株式會社（1914），第六回營業報告書。台灣建物株式會社（1916），第八回營業報告書。

<sup>17</sup> 基隆廳（1907），告示第70號，基隆廳報244號。



灣日日新報》上，出現了以〈基隆市區改正與家屋之缺乏〉為題之報導，文中並提到了計畫成立中的土地建物開發公司：

哨船頭街訂於明年 1 月 20 日前拆除一部份之家屋，下年度初期亦有一部份或是全部皆不得不拆除（中略）。而將此次應該能賣予民間的海埔新生地全部整個買下，成立一家大公司來興建理想式家屋以利出租，目前有這樣的計畫。雖然此計畫需七八十萬至一百三四十萬，是否能成尚不可輕言斷定。但由於若能實現將對於該地之美觀甚有助益，因而總督府當局亦表贊同之意（中略）。若不幸無法成立，則將成為直接賣予個人，任其隨意興建。<sup>18</sup>（筆者譯註）

意即，伴隨基隆築港計畫所進行的基隆市區改正以及土地埋立工程，使得許多現有建物將陸續被拆除，住戶也將被迫搬遷，因而必須尋求家屋補充的方法。目前正有成立大型公司來興建理想家屋以供租借的計畫，但由於所要資金龐大，能否成立尚為未知。雖然政府當局也可以對住戶進行個別補助，但若如此則將造成各自任意興建的行為，而嚴重影響市街美觀。對於由大型公司統一進行建築的方式，由於可以顧及市街整體景觀，又可兼顧家屋衛生上的改良，因而成為政府當局所期望採取的方式。

由於該事業型態獲得官方認同，該公司之創立者開始針對官有土地建物之借貸，以及補助款之事，向基隆廳提出請願，並由基隆廳向總督府申達此請願案<sup>19</sup>。

之後，該公司順利得到總督府的補助，並於 1908 年 2 月以「台灣總督府亦認為本社事業關係公益甚鉅，特別詮議相對於公司資本金之繳納額，台灣總督府連續五年間給予每年百分之六的補助，並且許可官有地的讓售」<sup>20</sup>。為號召，開始募集股份，以成立資本金 100 萬日圓的公司。

綜合該公司提出之設設計畫書，以及新聞上陸續刊載的公司之事業進展狀況<sup>21</sup>，可歸納出公司成立當時之事業內容如下所述。

由營業種類看來，該社似乎是結合了不動產金融與建築營造，即類似於當時日本內地新興的「建物株式會社」之公司型態。施業方法中，明顯地說明了公司事業進行與政府政策間的關係。總督府對於基隆街之建設起於築港計畫，待基隆築港計畫第一期完成後即進行基隆市區改正計畫。而該公司成立當初之首要事業即為，配合基隆築

<sup>18</sup> 台灣日日新報社（1907），基隆市區改正と家屋の缺乏，台灣日日新報 2 版。

<sup>19</sup> 台灣總督府（1908），基隆街庄民市外へ移住調査復命書，台灣總督府公文類纂 永久保存追加第 1416 冊第 2 號。

<sup>20</sup> 台灣日日新報社（1908），台灣建物株式會社株式募集，台灣日日新報 4 版。

<sup>21</sup> 台灣日日新報社（1907），臺灣建物會社の事業大要、（1908），建物會社總會，台灣日日新報。



港計畫及基隆市區改正計畫進行家屋建設。同時其家屋建築之設計是以官廳所訂定之標準為根據，並且在工事施行之時還請求總督府技師進行監督。意即該公司之家屋建設，從區位選定到建築設計都盡可能依循官方之施政，而使得該公司具有總督府編制外之官方營繕單位的特質。

再檢視其營業方針可以發現，該公司之營業可以說是限定在家屋建設的相關工事上，且由於該公司非以營利為主要目的，而能以較為低廉的價格來提供一般民眾對於居住空間的需要，而為一具有社會事業精神之專責的家屋建設團體。

同時為了使該公司能順利地持續經營，總督府對於該公司進行了補助金之給予、官有地之讓售與免費租借、公有建物之讓售或繼承經營權、台灣總督府之建築技術者的支援<sup>22</sup>，等保護措施。

這一連串的官方限制命令，由攸關公司營業目的與方針之章程，一直到財務、會計及經營者方面，甚至再細膩到對於家屋租金及建物設計形式上的控制<sup>23</sup>，使得該公司幾乎成為官民共同經營的型態。

台灣在邁入 20 世紀後，開始出現了此種模式的土地開發建設公司，日治時期的 50 年間，台灣約出現了 20 間同時進行土地開發以及建築物建設的公司，然而卻沒有任何一家公司能如同台灣土地建物株式會社般，深刻地影響了當時台灣幾個新興都市的實質形成與發展<sup>24</sup>。其最為關鍵之處，即為文前所解析驗證出的一台灣近代首度採取之官方與民間運用各種合作方式，來共同進行都市建設的實質做法與事業模式。

綜言之，此日治時期台灣第一家土地建物開發公司，雖然在資金面上呈現的是民間主導，但是在經營面與技術面上卻是官方力量的延伸。正因為如此，該公司才得以洞悉甚至影響政府之土木建設的方向，進而相乎配合，而產生本文所探討之鐵道設站與住宅區開發之公私整合型成套建設事業。

### 2.3 鐵道車站與住宅區

台灣土地建物株式會社對於開發地大正街之區位選取，著眼於鐵道所挾區域。其最初乃計畫於縱貫線路段旁加設輕軌線路，而於基地之入口處設置輕軌車站。之後伴隨淡水線之重整，淡水線為此區加設大正街站，而改為由住宅區西側形成車站前商店街之規劃。【圖 1】

<sup>22</sup> 台灣日日新報社（1908），建物會社命令，台灣日日新報。

<sup>23</sup> 詳見 陳正哲（2006），官民合作之土地建物開發公司的產生－台灣建設史之都市經營主體研究，規劃學報，頁 77-90。

<sup>24</sup> 詳見 陳正哲（2004），殖民地都市景觀之生成與日式生活文化之定著。





【圖 1】大正街配置概況圖；西側沿主要道路可見商店街屋之狹長用地區劃  
(台灣土地建物株式會社，1916)

意即此處為住宅區開發先行，鐵道設站在後之實例；國營鐵道事業會配合民間不動產開發事業，除了因此日人高級住宅區兼官舍區之特殊性外，也與該民間公司之良好的政府關係有關。

相反過來，鐵道設站先行，尾隨著進行住宅區開發的方式，才是當時的常態。這類的例子，亦可見到於該公司人士之手進行，只是當時之投資建設地點，乃轉換至日本東京郊區，為民間京王鐵道株式會社之「上北澤」車站的南側地區。此案例雖非發生於台灣，但代表著當時鐵道設站與住宅區開發之基本模式，亦可與上述台灣之案例相較。



1923（大正 12）年 9 月，日本發生關東大震災，當年度之台灣土地建物株式會社營業報告書提及：

東京郊外に所有せる土地を大震災が生み出したる、此の絶好の機会に於て最も有利に活用せざる可からず、依て木村専務取締役東京に出張して調査立案し出張所を設けて専ら是れが開拓に当らんとし、且建築部員の大部を移し、台灣に於て長年月の経験を積みたる住宅地経営、家屋建設事業を帝都に延長せんと欲し確實なる打算の下に計画を進めつつあり、而も東京に於て台灣土地建物株式會社名を於てしては充分に活躍に便せざるを於て、当社は東京における所有財産の全部を出資し第一土地建物株式會社なる姉妹會社を新設せんとす、此東京に於ける計画は別に株主總會に提出して株主各位の賛成を得んとす<sup>25</sup>。

意即，該公司於關東大震災發生前，曾於東京郊外投資購入土地。以此為基礎，藉著震災發生後引發郊外住宅建設之契機，而將之前於台灣所進行之住宅經營與住宅建設事業，延伸擴展至東京，將於殖民地台灣之經驗，應用於日本本土。同時鑒於帶有「台灣」名稱之社名於日本本土活動不甚恰當，因而新設立姐妹公司－「第一」土地建物株式會社。

接著便於 1924（大正 13）年 5 月 21 日，於東京市京橋區銀座三丁目十七番地設置第一土地建物株式會社。台灣土地建物株式會社之社長木村泰治，同時擔任第一土地建物株式會社之社長。公司開始時，資本金 150 萬日圓，股份 3 萬股<sup>26</sup>。

台灣土地建物株式會社於關東大震災前在東京所購入之土地，位於現今東京都世田谷區上北澤車站南側，舊名「左内町」（現在為上北澤 3 丁目附近）一帶之田地。最初為台灣土地建物株式會社透過當地之村長，集合了許多位具土地發展利害關係之地主，一起將此緊鄰鐵道車站之土地購入<sup>27</sup>。台灣土地建物株式會社所出資設立的第一土地建物株式會社，於關東大震災後快速進行住宅區之土地規劃施工，於 1924（大正 13）年 10 月 16 日起，便開始第一波之住宅地出售<sup>28</sup>。

該公司於此上北澤之經營地，為達 29,633.96 坪之大面積且完整之住宅區。【圖 2】道路與住宅用地之配比，各為道路 4,028.71 坪、住宅 25,605.25 坪，道路率 13.6%。住宅地劃分為 132 戶，每戶平均約 194 坪<sup>29</sup>。經營地內以路幅寬度 3.6 公尺至 14.5 公

<sup>25</sup> 台灣土地建物株式會社（1924），第二十四回營業報告書。

<sup>26</sup> 台灣土地建物株式會社（1924），第二十四回營業報告書。

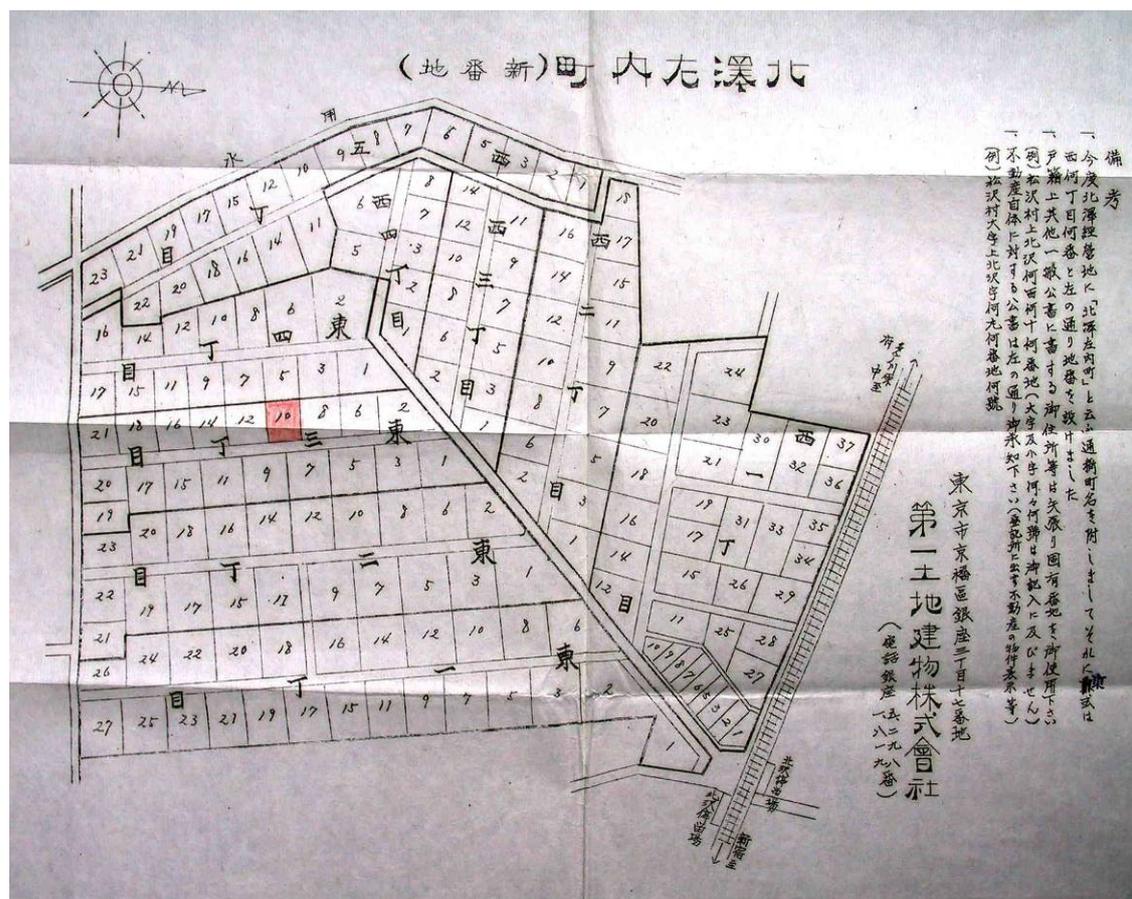
<sup>27</sup> 鈴木喜左門（1977），わたしたちの郷土，上北沢・櫻上水郷土史編さん会，頁 159。

<sup>28</sup> 第一土地建物株式會社（1925），第壹回營業報告書。

<sup>29</sup> 依據第一土地建物株式會社（1925），第壹回營業報告書所計算。



尺之肋骨狀道路貫通，道路兩側施做混凝土之下水道，主要道路種植櫻花作為路樹<sup>30</sup>。



【圖 2】第一土地建物株式會社之北澤站前左內町住宅地計畫圖（大島芳男，1920 年代後期）

仔細分析圖面可以發現，各區之宅地縱深深度規劃，由車站前廣場起至經營地之末段逐漸越來越淺，因而區劃出之各個出售地之面積也隨之遞減。也就是說，越靠近車站前廣場處之住宅地，所擁有之條件越好，因而被規劃提供出更大坪數之上等出售地。

此外，亦可看出於鄰接車站前廣場側，產生出一排較小面積之規劃，個別之基地形狀比例為面寬狹小、進深較深。此處為，當初因應車站前廣場，所規劃設置之商店街計畫，但後來並無實現<sup>31</sup>。相較於台灣土地建物株式會社於大正街之商店街規劃，

<sup>30</sup> 第一土地建物株式會社（1925），第壹回營業報告書。

<sup>31</sup> 根據現地舊有住民大島芳男之口述。此外，世田谷區教育委員會文化財係（1987），世田



大正街住宅地於臨車站前道路(今長安西路)之主要道路側一帶,則逐漸有商家進駐。此除了與大正街住宅區所臨街之主要道路,為當時之「救使街道」(今中山北路)有關外;也與當時大正街車站前商店街之成形,帶動了該區活絡有關。

### 三、作為文化載體之土木建設

鐵道車站與住宅區之關係,無論如大正街是住宅地造成先發,鐵道設站後至;還是如上北澤為車站建設在前,接著尾隨住宅區開發,都說明了近代都市生活中,住環境與鐵道之關係。而藉此近代交通技術之發達,使得都市擴張之阻礙減低、大都市內各據點間之串聯與相互移動更為可能、都市休閒娛樂的多元性益加增添、也使得生活於都市之民眾,得以方便地對於居住環境有不同之選擇。

而此「鐵道設站與住宅區開發」之配套土木技術,對於文化層面之影響甚鉅。於30年代,大正街站之年度上下車人數已高達十萬人;自大正元年一直發展起來之大正街日人居住區,正如同於台灣之日本文化的受容器,日人於氣候、習慣相異之殖民地上,不單僅將物品攜入,更帶進了日式居住文化。同時以此為據點,日式的生活樣態,漸次繁衍不絕地展開。

事實上,大正街住宅區離台北車站的距離並不遠,當時加設大正街站,可視為特別嘉惠日人高級住宅區的動作,當然也跟此區經營者之良好政府關係有關。而於戰後不久之50年代,淡水線隨即廢除的就是大正街站及台灣神社下的「宮ノ下」站;此代表著日本人物質生活與精神信仰的兩個站之終止,也象徵著日式文化於台灣之中斷。

然而,如同文前所提,該區至今仍飄散著濃郁之日本氣息。鐵道及其設站、抑或宅地造成,作為萬般事業基礎之土木建設,所成就的並非僅是工程上的貢獻,同時也成為人類生活之乘載體;於其上所不斷積累出之根深蒂固的文化結晶,實難簡單地剔除消散。土木建設之歷史研究,除了展現其工程技術面、規劃思想面之時代意義,亦可擦亮其生活文化面之歷史價值。

---

谷の近代建築 第1輯・住宅系調査リスト,一書中亦提及:由於附近沒有商店,因而鄰近的大街—甲州街道沿線上之民生用品店家,皆至此供應所需。



## 參考文獻

1. 世田谷區教育委員會文化財係（1987），世田谷の近代建築 第1輯・住宅系調査リスト。
2. 台北縣（1900），「台北縣告示第六十四号」，台北縣報 188 号。
3. 台北縣（1901），「台北縣告示第九十号」，台北縣報 276 号。
4. 台灣日日新報社（1907），基隆市區改正と家屋の缺乏，台灣日日新報 2 版。
5. 台灣總督府（1908）基隆街庄民市外へ移住調査復命書 台灣總督府公文類纂 永久保存追加第 1416 冊第 2 號。
6. 台灣日日新報社（1908），台灣建物株式會社株式募集，台灣日日新報 4 版。
7. 台灣日日新報社（1907），臺灣建物會社の事業大要、（1908），建物會社總會，台灣日日新報。
8. 台灣日日新報社（1908），建物會社命令，台灣日日新報。
9. 台灣建物株式會社（1912-1916），第四回-第八回營業報告書。
10. 台灣建物株式會社（1919），第十五回營業報告書。
11. 台灣建物株式會社（1923），第二十四回營業報告書。
12. 台灣總督府交通局鐵道部（1927），台灣鐵道旅行案内。
13. 台灣總督府鐵道部（1910），台灣鐵道史 中卷。
14. 台灣總督府交通局鐵道部（1930），台灣鐵道旅行案内。
15. 李東明（2000），永遠的北淡線。
16. 長谷川博士傳編纂會（1937），工學博士長谷川謹介傳。
17. 荒川久（1928），台北市内六十余町案内。
18. 第一土地建物株式會社（1925），第壹回營業報告書。
19. 陳正哲（2006），官民合作之土地建物開發公司的產生－台灣建設史之都市經營主體研究，規劃學報。
20. 陳正哲（2004），殖民地都市景觀之生成與日式生活文化之定著，東京大學。
21. 基隆廳（1907），告示第 70 號，基隆廳報 244 號。
22. 鈴木喜左エ門（1977），わたしたちの郷土，上北沢・櫻上水郷土史編さん会。
23. 遠藤正雄（1960），地天老人一代記。
24. 鐵道建設業協會（1967），日本鐵道請負業史 明治篇。

