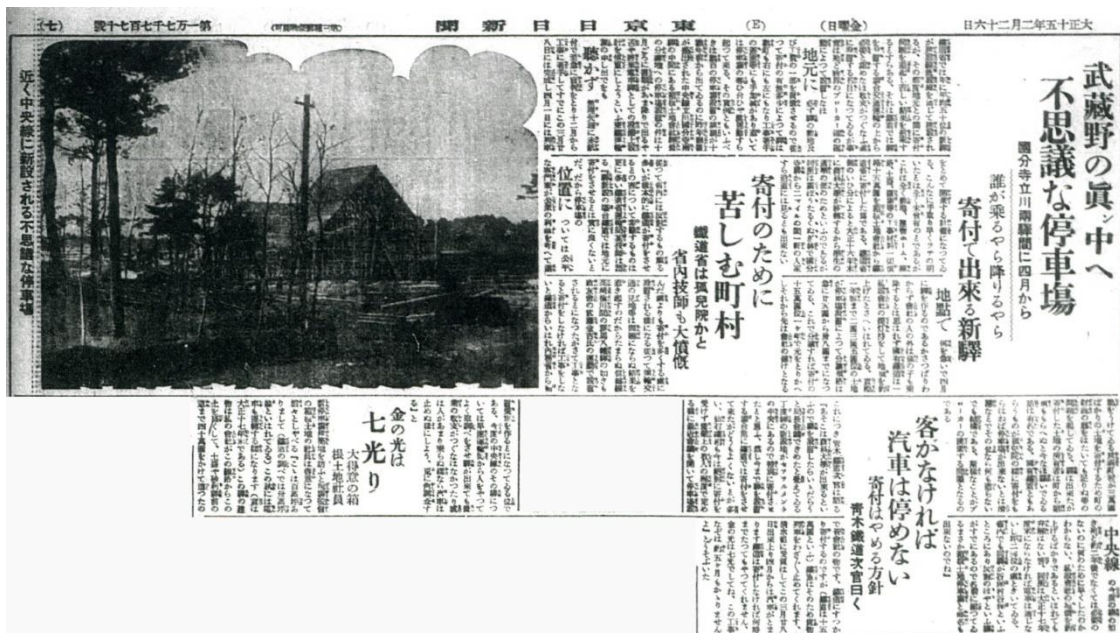


## 国立駅開設工事から開業へ：新聞記事等による資料紹介

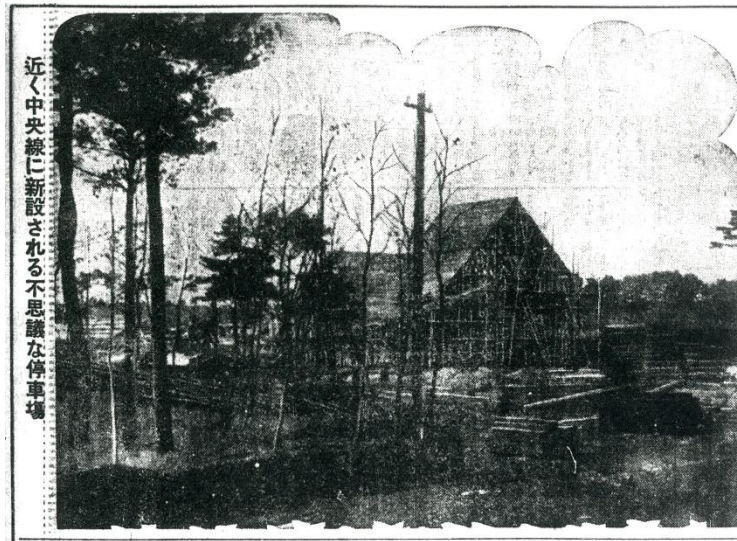
### はじめに

国立会文化部が昭和 25 (1950) 年に発行した『国立文化』第 9 号には、「国立 25 年回顧特輯」<sup>1</sup>が掲載されています。これは国立駅開設当時の関係者や古くからの国立在住者を集め、同年 4 月 2 日午後 2 時より、当時の警察署<sup>2</sup>の 2 階講堂で開催された「国立駅開設二十五周年記念回顧座談会」の内容を主に記したもので、興味深い回顧録が数多く収録されています。その 3 面のはじめの部分に、大正 15 (1926) 年 2 月 26 日の『東日』紙に「武蔵野の真中へ不思議な停車場、誰が乗るやら降りるやら」と駅開設を非難した記事があるとの情報が示されています。先日、新聞資料を調査したところ、同日付の『東京日日新聞』にほぼ同タイトルの記事を含む一連の記事が掲載されていることが分かりました<sup>3</sup>。建設工事中の旧国立駅舎の写真が掲載されており、記事の内容も当時の状況が窺われることから、ここにご紹介させていただきます。



資料 1 『東京日日新聞』 大正 15 年 2 月 26 日 7 面より抜粋・加工  
資料提供: 国立国会図書館

- 1 『国立文化』第 9 号 (昭和 25 (1950) 年 4 月 23 日) 2・3 面。なお、『国立文化』は町内会の会報として昭和 24 (1949) 年 8 月に創刊。「国立文化は発刊以来九年間、町民の協力によつて発行され、一般の営利新聞と異なる『町民の新聞』としての道を歩んできました。」(同第 44 号 昭和 32 (1957) 年 5 月 20 日 2・3 面) との記載から、町内の出来事を報じる地域新聞としての役割を担っていたとみられます。
- 2 現在の国立市公民館の地に所在した国立自治警察署とみられます。この建物を利用して昭和 30 (1955) 年 11 月 3 日には公民館が開館しますが、警察署当時の 2 階は会議室として利用されていたようです。
- 3 『東京日日新聞』(大正 15 (1926) 年 2 月 26 日) 7 面「武蔵野の真中へ不思議な停車場 国分寺立川両駅間に四月から 誰が乗るやら降りるやら 寄付で出来る新駅」ほか。



資料 1-2 資料 1 の写真部分の拡大

## 1. 新駅設置への非難と駅名の決定時期

前掲の資料 1 にある記事<sup>4</sup>では、「鉄道省では年に平均五十位の新駅が建設線既設線を通じて建設されるが、その都度地元との間に寄付問題を惹起し苦しい結果を招来することすらある」として、新駅建設にあたり寄附の有無やその多少によって新駅の位置や着手時期に手加減が加わっている実態などを批判しており、その実例として国立における新駅設置の経緯を取り上げています。

そこでは、「中央線立川国分寺両駅の間」に設ける停車場（後の国立駅）について、大正 14（1925）年に停車場設置の請願書が提出されていたところ、「十月ごろに書類があま降りて出るや否や」、「無理矢理に赤紙付で至急に盲判をとり十二月から工事に着手しすでにこの三月廿八日には完成し四月一日には列車をとめて開業する計画になつてゐる」と報じています。「数百の停車場設置の請願が十数年前から出てゐる」という状況にあつて、この即決ぶりは「全く未曾有のことである」とし、その理由として「敷地、建物ホーム、線路、土盛、広場等の工事材料一切価格十五万円を箱根土地会社から鉄道省に寄付した為である」と述べています。また、後年移転してくることになっている東京商科大学（現一橋大学）の学生が通学する便を考慮しても、現状において人家のまったくない地点に急いで駅を作ることへ強い不信感を示しており、「国有鉄道は一私設会社の提灯持をして地価を釣上げたときへいはれてゐる」と非難しています。

このような非難が、当時どの程度世間で言われていたものなのかはつきりしませんが、国立駅開業を伝えた『鉄道時報』の記事<sup>5</sup>において「国立駅新設に就ては一部に非難の声もあるが鉄道当局は『必要と認めるから停車するので特別の事情がある訳ではない』と語つ

<sup>4</sup> 『東京日日新聞』（大正 15 年 2 月 26 日）7 面「武蔵野の真ん中へ不思議な停車場 国分寺立川両駅間に四月から 誰が乗るやら降りるやら 寄付で出来る新駅」。

<sup>5</sup> 『鉄道時報』（大正 15 年 4 月 3 日）6 面「二駅新設さる」。

てゐる」との記述が認められます。国立駅新設について何かしらの非難があったことを窺わせますが、『東京日日新聞』で報じられたような非難を踏まえた鉄道当局の弁明だったのかもしれませんが。

この一連の記事で注目されるのは「省内でも同駅が谷保村谷保といふところにあり反対のほやといふ駅がすでにあるので名前に困つてゐるまさか箱根土地停車場と命名も出来ないのね」（鉄道省運輸局某技師の談）<sup>6</sup>との記述です。このような表現から鑑みて、この時点で「国立駅」の駅名はまだ決まっていなかったものと考えられます。

『国立市史』下巻<sup>7</sup>では、開業1ヶ月前（大正15年3月1日）において飯田町助役の本山政人氏が初代駅長に発令された際においてもまだ「谷保仮信号所」と称している点、3月15日付の『一橋新聞』<sup>8</sup>において、初めて「国立駅」の名称が登場する点を挙げて、「駅名は、駅舎完成の直前に決まったのだろう。」としています。

紹介した新聞資料の内容には、2月下旬においても駅名が決定していないことが示されており、市史の記述が首肯されるようです。



資料2 『一橋新聞』第31号 大正15年3月15日 2面より抜粋  
資料提供：一橋大学附属図書館

6 『東京日日新聞』（大正15年2月26日）7面「寄付のために苦しむ町村 鉄道省は孤児院かと 省内技師も大憤慨」。  
7 『国立市史』下巻（国立市、平成2（1990）年5月25日）103頁。  
8 『一橋新聞』第31号（大正15年3月15日）2面「建設中の国立町」。なお、同新聞の第20号（大正14（1925）年7月1日）2面では、新駅名の募集記事の掲載がなされていました（「次はあ……？ハテ何と呼ぼうか新駅名を」）。



## 2. 新駅設置工事

『東京日日新聞』の一連の記事には新駅設置場で、現場監督をしている箱根土地株式会社（以下「箱根土地」とします）の社員に取材したコメントが載せられています<sup>9</sup>。そこでは箱根土地による駅舎等の建設とその寄付を述べた後、「清水組に受負はしてこの三月廿八日出来上り四月からは汽車がとまります」と、駅舎等の完成予定が開業（大正 15 年 4 月 1 日）直前の 3 月 28 日であることが述べられています。

前掲資料 2 の『一橋新聞』では、箱根土地社員の言として、「全く寄付になる国立駅が昼夜兼行で工事を急ぎ四月一日から汽車がとまる」ことが述べられています。また冒頭で紹介した「国立 25 年回顧特輯」にまとめられている座談会では、箱根土地の常務取締役などを歴任された中島陟氏が、「駅をつくり国分寺から国立までのバス道路を作る工事を四月一日までに間に合せようというので昼夜兼行でやつたものです」<sup>10</sup>と当時を回顧されています。駅舎建設は「昼夜兼行」というかなり急ピッチで進められたようですが、このような作業状況では、開業直前になんとか完成にこぎつけたというところだったのでしょうか。

中島陟氏が遺された貴重な資料の中には、国立駅新設の工程に関するものが認められます。その中から、『国立駅設置経過』と『国立駅開業ニ就テ』（「停車場」の項目）<sup>11</sup>の 2 点の資料を用いて、その工程を一覧にしたのが下記の表です。

No.	『国立駅設置経過』	『国立駅開業ニ就テ』: 停車場	年月日	備考
1	停車場設置請願		大正14(1925)年4月7日	請願者: 箱根土地株式会社 事務取締役 堤康次郎
2	設置許可	設置許可	大正14(1925)年10月30日	
3	信号所設置願		大正14(1925)年11月19日	
4	駅新設工事一部本社に於て施行願		大正14(1925)年12月10日	
5	No.3設置及びNo.4施行についての承認	No.3設置及びNo.4施行についての認可	大正14(1925)年12月23日	
6	No.5請書提出・工事着手		大正14(1925)年12月24日	
7		第1期工事契約	大正15(1926)年1月10日	工事請負: 清水組
8		第1期工事開始	大正15(1926)年1月15日	
9	停車場設置工事請負契約		大正15(1926)年1月25日	工事請負: 清水組
10		第2期工事契約	大正15(1926)年2月1日	工事請負: 清水組
11	No.9工事着手		大正15(1926)年2月11日	
12		本屋上様式	大正15(1926)年2月18日	
13		第1期工事完成	大正15(1926)年3月1日	
14		信号所開始及び貨物取卸方認可	大正15(1926)年3月11日	
15	落成開業	営業開始	大正15(1926)年4月1日	

<sup>9</sup> 『東京日日新聞』（大正 15 年 2 月 26 日）7 面「金の光は七光り 大得意の箱根土地社員」。

<sup>10</sup> 大正 15 年 9 月 9 日に東京商科大学と箱根土地との間で結ばれた契約には、第 6 条で一般交通や建築資材の運搬等に支障がないよう、国分寺駅から大学まで道路を開通することが、第 7 条で中央線に停車場を建設し敷地を含めて鉄道省へ寄付することが記されており、いずれも箱根土地の負担によって行われるものでした。

<sup>11</sup> 中島陟氏が遺された資料は、渡辺彰子氏『国立に誕生した大学町一箱根土地(株) 中島陟資料集一』（株式会社サトウ、平成 27 (2015) 年 8 月 2 日）に所載されています（『国立駅設置経過』は 126 頁、『国立駅開業ニ就テ』は 128・129 頁に所載）。

資料間で日付にズレが生じている可能性があり、他の資料等で精査が必要な部分もありますが、国立駅新設工事の工程を概ね捉えることができます。

また、同氏の資料中には『国立駅新設工事工程表』<sup>12</sup>なる資料も含まれており、駅舎のみならず乗降場や待合室、便所や物置等といった国立駅に設けられた諸設備に関して作業開始や完了の予定日が示されています。その中から駅舎部分（本屋と庇）の工程を一覧にしたのが下記の表です。

設置設備	工程	作業期間	設置設備	工程	作業期間
本屋	内部壁及び天井	8日 ~ 18日 PM12:00	庇 車寄及び改集礼上家	鉄骨建方	~ 6日 PM6:00
	床コンクリート打及びブロック敷	6日 ~ 15日 PM12:00		母屋	~ 10日 PM12:00
	雑作取付	~ 15日 PM6:00		裏板	~ 12日 PM6:00
	外部壁	5日 ~ 18日 PM6:00		鉄板及び鋼板張り	~ 18日 PM6:00
	内外タイル張り	~ 18日 PM6:00		ペイント塗り	~ 25日 PM6:00
	建具建込	~ 20日 PM6:00			
	ペイント塗り	~ 25日 PM6:00			

この資料には日付のみしか記載されていないため、何月の工程を示したものなのか明確ではありません。そこで、『国立駅開業ニ就テ』（「停車場」の項目）にある本屋の上棟式が大正15年2月18日であったという記載を踏まえてみると、内部壁及び天井、外部壁の作業が8日および5日から開始となっていることに目が留まります。これらの作業が上棟後に行われる作業であるならば、この工程表は大正15年3月のものという可能性がでてきます。加えて、各設備の工程の完了予定を見渡すと、「二十五日午後六時迄」が最終の日時となっており、その作業が概ね「ペイント塗り」の仕上げ工程であることが分かります。前記新聞記事の現場監督の言にある、駅舎完成が3月28日予定であった点を考え合わせると、その直前の25日に仕上げ工程がくるのは違和感がありません。なお、この工程表には、各設備の作業完了予定時刻を「夜十二時迄」としているものが随所に見られます。将に「昼夜兼行」で工事がなされていたことを窺わしめるところです。

ここで余談をひとつ。このように急ピッチで建設工事が進められた国立の駅舎ですが、「国立25年回顧特輯」にまとめられた座談会では、中島陟氏が駅舎の建設計画に関して面白い発言をされています。国立駅等が短期間で建設された事情を述べる中で、「駅の最初の設計は二階建てで食堂まであったのですが縮小されて現在のようになりました」と言われているのです。

この駅舎2階に食堂があるという話から、個人的に想起するのは田園調布駅です。

国立駅開業から遡ること約3年。大正12（1923）年3月に開業した田園調布駅（開業当時は「調布駅」）の2階は、斉藤房吉氏が経営するレストラン「ジグス堂」に貸し出され

<sup>12</sup> 前掲註11の117頁～125頁に掲載。

ていました<sup>13</sup>。昭和 2 (1927) 年から店を任された夫と共にその食堂で働いた (同 7 (1932) 年まで) 佐野フサ氏の回顧談<sup>14</sup>によれば、「おもなメニューはビフテキ、とり料理、メンチボールなどで、A ランチは八十銭。後に中華そばも出すようになった食堂で、当時における「ハイカラなレストラン」だったようです。また、多摩川の流れや遠く富士山等も望める眺望から、「旦那さん方は店で四方の景色を眺めながら、ビールを飲むのを楽しみにしておられたようです。」と語られています。

この食堂では、大正 13 (1924) 年 12 月 26 日に田園調布の最初の住民協議会が開催され、その後も住民協議会の開催場所のひとつとして<sup>15</sup>、住民自治における会合の場に利用され、住民が集う空間として存在していたようです。

もし新設された国立駅の駅舎が 2 階建てで食堂が設けられていたならば…。そのような想像を膨らせてみるのも楽しくはないでしょうか。そんなことから付け足しながら紹介した次第です。

### 3. 線路勾配緩和の盛り土

前記 2 の新聞記事で箱根土地の現場監督は、「この駅の建物は私の会社がこの線路からこの土を高くして、土盛や砂利駅前の道まで四十万円をかけて造つたので皆会社の物です」と箱根土地による駅舎等の建設を述べています。「この線路からこの土を高くして」「土盛」の点に着目してみましょう。

先にも用いました『国立駅開業ニ就テ』では、国立駅新設地点が両隣の国分寺と立川から急勾配の地勢であるため汽車の運転には不利益な地点であることを示し、「開駅ノ必要上線路ノ扛上ヲナシ勾配ヲ緩和シタル」と述べています。現場監督が言う「土を高くして」「土盛」とは、線路の勾配を緩和するための盛り土のこととみられます。中島陟氏の資料中にはその工事を写し撮った写真が遺されており、当時の状況を視覚的に確認することができます。



資料 3 線路の盛り土工事 (国立駅付近)

『国立に誕生した大学町—箱根土地 (株) 中島陟資料集—』12 頁掲載写真より

<sup>13</sup> 社団法人 田園調布会編『郷土誌 田園調布』(社団法人 田園調布会、2000 年 12 月 20 日) 60 頁。

<sup>14</sup> 前掲註 13 の 62 頁「思い出のジグス堂 佐野フサ (談)」

<sup>15</sup> 前掲註 13 の 69 頁～70 頁。

この線路の勾配緩和による効果を『国立駅開業ニ就テ』では、「運転モ亦頗ル円滑トナリ従来ニ比シ一二分速度ヲ早ムル事ヲ得ルニ至レリ」と述べています。そして汽車の速度が速まることによる時間調節で、国立駅の開業は「他ノ地点ニハ全然影響ヲ与ヘサル」ものであるとしています。これは、新駅開設によって停車回数が増え、汽車の運行時間が遅くなるといった懸念に対抗するため、線路の勾配緩和による運行状況の改善を箱根土地が主張したものとみられます。『国立駅開業ニ就テ』では、他の地点に影響がない旨を述べたのに続けて、「調節上両駅〔国分寺と立川の両駅：引用者〕ノ到着時間ヲ早メラレタルモノアリテ同地方トシテハ利便少ナカラサル可シ」としており、その主張するところが明らかです。

箱根土地を創業した堤康次郎氏は後年、「国立駅の所が従来一番低かつたから、会社は多額な費用を掛けて線路を上げそして線路を平にして勾配をなくした、其の為に汽車が下つてから上ると言うことがなくなり、平を走るから以前より時間が掛らない、従つて駅〔国立駅：引用者〕で停車しても結局は時間は以前と変わらないことになる」と述べたことを回顧しており<sup>16</sup>、ここには箱根土地の主張が端的に示されています。

前記 2 の新聞記事では、現場監督が線路に関する盛り土のことをコメントしていたことから、建設当時から新駅開設における評価ポイントのひとつとして、箱根土地では線路の勾配緩和を取り上げていたことが知られるものです。

#### 4. 国立駅開業を報じる新聞記事

大正 15 年 4 月 19 日付の『一橋新聞』で国立駅の開業が次のように報じられています。「停車場が出来上つて、去る四月一日から中央線上下十六回の列車が原ツばのまん中に止まることになった。開拓者の鼻息荒い箱根土地会社では同日から四日間近郷の老若群る中に盛んな開通祝ひを催し同時に土地分譲を開始した。」<sup>17</sup>

国立駅開業を報じた新聞記事としては、他に大正 15 年 4 月 2 日『東京日日新聞』府下版の記事があります<sup>18</sup>。

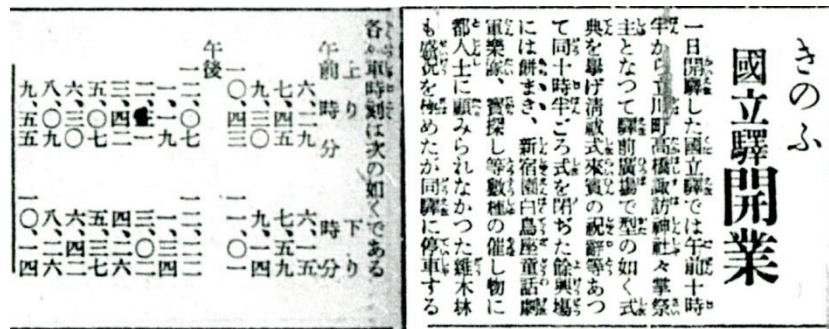
この記事では、1 日の国立駅開業に関する式典を報じ、その閉式後に「余興場には餅まき、新宿園白鳥座童話劇軍楽隊、宝探し等数種の催し物」が行われ盛況であったことが記されています。前記の『一橋新聞』で「箱根土地会社では同日〔4 月 1 日：引用者〕から四日間近郷の老若群る中に盛んな開通祝ひを催し」と述べていることからすると、これらの催し物は国立駅開業の 4 月 1 日から 4 日まで開催されたようです。

---

<sup>16</sup> 前掲註 11 の 244 頁～245 頁。引用部分は「分譲地の売価算定に付て」（昭和 15 年 10 月 19 日付）と題する資料に含まれており、当該資料は堤康次郎氏の談話をまとめたもの（あるいは談話の原稿）ではないかとみられます。

<sup>17</sup> 『一橋新聞』第 32 号（大正 15 年 4 月 19 日）2 面「さくらと共に国立駅開通す 次第に目鼻のついて来る本学移転地の都市計画」。

<sup>18</sup> 『東京日日新聞』府下版（大正 15 年 4 月 2 日）6 面「きのふ国立駅開業」



資料4 『東京日日新聞』府下版 大正15年4月2日 6面より抜粋・加工  
資料提供：国立国会図書館

何度も紹介しています『国立文化』第9号の「国立25年回顧特輯」。この特輯冒頭では、大正15年4月2日付の『朝日新聞』府下版の国立駅開業を報じた記事を紹介しています。管見の限り、この記事の現存資料は確認できていません。長くなりますが、当時の様子をよく伝えていますので『国立文化』に掲載された内容から引用します。

「一日午前六時十五分着下り列車を最初として開駅された国立駅は——中央線稀に見る一大駅で駅長には老練の本山政人氏が任命された箱根土地では同日午前十一時から駅前大広場に式場を設け府社谷保天満宮の津戸宮司祭主となり荘厳なる開通式典を挙行谷保坂からは三百の児童が校長の引率で参列し、もちまき、少女歌劇、軍楽隊、宝探し等で二三年前は人も通らなかつた山中が思はぬ人出で数日賑つた」

この紹介した『東京日日新聞』府下版と『朝日新聞』府下版の記事。いずれも4月2日付で掲載された内容ですが、国立駅開業に係る式典について次のような相違があります。

#### 『東京日日新聞』府下版

「午前十時半〔ママ〕から立川町高橋諏訪神社々掌祭主となつて駅前広場で型の如く式典を挙げ清祓式来賓の祝辞等あつて同十時半ごろ式を閉ぢた」

#### 『朝日新聞』府下版

「箱根土地では同日午前十一から駅前大広場に式場を設け府社谷保天満宮の津戸宮司祭主となり荘厳なる開通式典を挙行」

『東京日日新聞』府下版で、式典の開式と閉式が同時刻（午前10:30）となっているのは誤記とみられますが、それにしても『朝日新聞』府下版の開式時刻（午前11:00）とは相違があります。

さらに、『東京日日新聞』府下版では式典の祭主を「立川町高橋諏訪神社々掌」としているのに対して、『朝日新聞』府下版では「府社谷保天満宮の津戸宮司」と報じています。





資料5 国立駅開業の式典（来賓祝辞）  
『国立に誕生した大学町—箱根土地（株） 中島陟資料集—』53頁掲載写真より

この式典については調査不足であるため、報道の相違に関して何かを提示できるだけのものを持ち合わせていません。その祭主等について、今後の調査対象として指摘するにとどまるものです。新たな情報が入手できましたら紹介させていただきます。

## おわりに

この度は、国立会文化部発行の『国立文化』第9号の「国立25年回顧特輯」の記述や、そこから検出した新聞記事等によって資料紹介をいたしました。この特輯にはまだまだ興味深い情報が含まれているのですが、その点は稿を改めて紹介させていただきます。

資料を紹介するにあたり、国立駅に関する事項を整理しつつまとめようと当初は考えていたのですが、調査不足もあって意図した内容を提示するに至りませんでした。

国立駅が開業したのが大正15（1926）年4月1日。令和元（2019）年の今年から遡ってまだ100年も経過していません。しかし、国立駅について調査をしてみると、たかだか100年も経っていないはずの事柄が、あまりにも分からないことが多いのに愕然とします。資料的制約や資料間の整合といった点に加え、調査者の能力不足も手伝って、調べれば調べるほど分からないことだらけになるというのが率直な感想です。

現在、国立駅南口駅前では旧国立駅舎再築工事が、令和2（2020）年4月上旬のオープンを目指して進行しています。当館でも旧国立駅舎に関する展示を、来年の春季企画展として開催予定で、現在その企画展示の準備作業を進めています。

旧国立駅舎再築を契機として、国立駅を含めた国立の歴史にスポットを当てられるよう調査を進めていく所存ですが、皆さまからの情報提供によって明らかとなる事柄が多々あるものと考えます。皆さまからの情報のご提供をお願いして結びとさせていただきます。何卒よろしく願いいたします。

【2019.09.24：中村記】