

別添資料

この別添資料の新聞記事については、旧漢字の現代漢字への変更、ルビや文字上の飾りの省略、句読点の追加など引用者が原文に変更を加えているところがあります。

※文中の〔 〕内は引用者による注記を、□は文字が判読できない部分を、四角囲みの文字は判読にやや難がある文字を示しています。

資料1：『東京日日新聞』夕刊 大正15（1926）年3月25日（木） 2面

「金と情実の見本 箱根土地の専用駅 例の、他に乗降客のない停車場 『国立』駅と命名して開業」

「乗る人も降りる人もない武蔵野の真つたゞ中に不思議な停車場の出来ることは既報の如くであるが、鉄道省ではこの駅の名前について箱根土地会社が国立土地分譲地と命名しし〔マ〕てあるので国立駅とつけてくれとの話しもあり、鉄道としては会社が寄付で建てた駅だからとてその通りにすることはと種々考慮中であつたが、愈々廿四日国立駅と命名し、当時の青木次官の言明むなく裏切られ、四月一日から開業することに決定した。所が駅は開業するが、同駅の乗降は箱根土地の本社員六十名と土工四百七十人の中の百五十名、地方人二三十名で約二百五十名といふ位でトンと淋しい。何のことはない完全に箱根土地会社の駅が出来上つたわけ。そのため中央線の全部の客は四月一日から停車のため貴重な時間を奪はれることになるのである。金さへあれば駅が出来、汽車がとまり、自分の所有土地を發展さすことも出来るといふ事実が、四月一日から現れることになつたのである。さうしてこの停車場は、仙石大臣の新たに作つた停車場設置の標準規則であるところの次駅と三マイルの間隔を必要とする規則は全く破られたもので、国分寺まで二マイル、立川まで一マイル八分しかないのである」

「夜のお客は狸 土地發展のためには斯うした施設も必要 鉄道当局交々語る」

「これにつき芳賀旅客係長は語る。

『四月一日から汽車を停車させることになつたが、今のところ何人位のお客があるか見込がつかない。将来はよくなるであらうと思ふ。

列車は全部はとめまいが土地を發展させるには駅をつくるのが一番よい。米国の広い拓殖地ではよく斯うして街を作るが、大東京のすぐ付近には珍しいことである。まア初めはさびしいでせうね』

また浅原列車掛長は語る。

『列車は何本とめるかまだ判らぬ。夜行の列車はとめぬつもりであります。夜はたぬきより外、乗り手はあるますまい』」

「将来を… 期待して許した 青木次官曰く」

「駅開業について青木次官は語る。

『実際会社も旨いところをねらったもので、あれでは沢山儲かることであらう。鉄道としては調査した結果、相当の収入があり、将来電車駅にもなるのだから距離が短くても許した。四月一日は年度変りで至極時期もよろしい。何しろ斯う早く出来上る駅は今までの鉄道にはあるまいと思ふ。これも会社がやつたからである』と」

「収益があればよいのだ 会社の人だらうがなからうが…と 岸書記の放言」

「土地を調査した東鉄運輸課岸書記は語る。

『会社の人間であらうが、地方人だらうが、鉄道は収益さへあれば開業していいのである。国立駅の名も国分寺と立川の間だから、両方の頭文字をとつてつけたのである』」

「恩を仇に 会社、鉄道に難題 坪三円で買った土地を四十円で買収せよと」

「なほ同国立分譲地については、同土地の上を鉄道省の赤羽発電所から鶴見変電所に送電する高圧送電線が通ることになってゐるが、同会社では同分譲土地の上を高圧線が通る場合は土地の価格が低下するとて、坪三円位で買った土地を、高圧線の下は坪四十円で買ひ取り、高圧線の通つた半分を全部買収せよと東京電気事務所に迫つた。鉄道省としては駅まで作つてやつたのだからこの上を通してくれといふと、暴力にかけても通さぬといひ張り、鉄道省と会社の間紛擾を重ねてゐるが、鉄道省では法律の力で高圧線を通すことに決定した」

資料2：『東京日日新聞』朝刊 大正15（1926）年3月4日（木） 7面

「停車場を新設するには 規則が出来た」

「従来、鉄道省が停車場設置の場合、地方の運動に動かされる傾向のあつたのに鑑み、仙石鉄相は一定の規則を作りつゝあることは既報したが、その規則が出来上り、本年新設される十二の駅は全部その規則によることになつた。規則の内容は、

停車場と停車場の距離は三マイル。止むを得ぬ土地の事情であれば二マイル以上。懐勘定からは停車場建設費の七分の利益を一年間に挙げ得る個所。これは五年後迄を見越すことが出来る

事等を定め、なほ新設の順序は鉄道の利益の多いもの及び公衆の利益の多い場所等による筈である

資料3：『時事新報』夕刊 大正15（1926）年3月4日（木） 2面

「二哩以内では停車場新設が出来ない 鉄道省で標準をきめて うるさい請願を抑へる」

「鉄道省の運輸課では是れまで新しく停車場を設けるのに標準といふものがなかつたので、新設の請願に対しても何時も其抛る所がなく困つて居たが、今回愈々停車場は約二哩へ隔つる事といふ距離の条件、建設後の維持費の条件、其他数字的の新設標準規定を製作することになつて、近くこれが出来上り次第発表して、夥しい請願を一掃することになる筈である」

資料4：『時事新報』夕刊 大正15（1926）年4月15日（木） 2面

「停車場新設の空手形は出さぬ 請願に悩む鉄道省 新駅設置の標準をきめた」

「鉄道省へ新停車場設置を請願する者が□時を嫌はず押寄せて居るが、鉄道省では既に七、八十近い請願を受付けて居り、年々約百万円の設置費を投じ十駅内外を新設して居るが、請願員に悩まされるの結果、従来、空手形を出して予算の都合つき次第と云ふ事にして置き、それが五年も六年も放任されてある始末に、此間、地主や借地人、又は土地の売買等に悪用されるので、既報の通り、仙石鉄相は新駅設置標準を定め、本年度から実施する事になつてみたが、今後は予算の範囲内で一箇年間に設置の見込みないものは新設の空手形は出さぬ事にする方針で、昨日の局長会議で、略次の通り新駅設置標準が決定した。

一、駅間の距離 既設二駅間は四哩以□〔上〕なること。而かも新駅と既□〔設〕駅との間は一哩五分以上を距つこと。但し、除外例を次の通り設く。

大都市附近、信号所、電車区間、温泉遊覧地

二、運転技術上の制限、即ち線路のカーブや勾配等の関係及び之が改良費用□の制限

三、鉄道営業上の見積り純益□金が、一年間建設改良費の六分乃至六分五厘以上の事

四、公衆の受ける利益の標準」

資料5：『東京朝日新聞』夕刊 大正15（1926）年4月2日（木） 2面

「原っぱの国立駅」

「中央線国分寺立川の中間、北多摩郡谷保村字谷保新田地先に箱根土地会社の請願によつて新設された国立駅は、一日より開始された上下十四回の旅客各列車は夜間を除き全部停車するが、同所は目下広々とした山林野続きで寂ばくたる奇観を呈して居る」

資料6：『都新聞』朝刊 大正15（1926）年4月1日（水） 10面

「国立駅はけふから開通 開業式をあげて」

「工事中の中央線国立駅が出来上つたので、いよいよ一日から開業して各列車を停車させる事にした。同駅附近はこれまで駅がなかつたため人家も少く、新駅を建築する事に対し非難の声もあつたが、商科大学や土地の小学校が建築されて、その最寄りに多数の住宅が出来つゝあるから、本駅開通に依り非常な便利をうるわけだ。本日午前十時から同駅前で盛大なる開業式を挙行し、鉄道省の青木次官その他鉄道関係者等臨席する由」