

# 箱根土地の専用駅「国立」駅と命名して開業：新聞記事による資料紹介

## はじめに

JR中央線の国立駅は令和8(2026)年4月1日に開業100周年を迎えます。現在、国立駅南口に建つ「旧国立駅舎」は、約100年前の国立駅開業当時に建築された駅舎を再築したもので、中央線の高架化工事に伴って平成18(2006)年に解体されるまで、ほぼ80年の歳月を駅舎として利用されてきた建物です。再築にあたっては、解体後に大切に保管されていた部材を再利用し<sup>1</sup>、創建当時の姿に復して、ほぼ元あった場所へと戻されました(写真)。

国立駅は、箱根土地株式会社(以下「箱根土地」とします)が開発した分譲地「国立大学町」の玄関口として、大正14(1925)年4月7日に同社の専務取締役であった堤康次郎氏の名で駐車場の設置が請願され、同年10月30日に許可されています<sup>2</sup>。神田一ツ橋の地から、国立大学町に移転する東京商科大学(現一橋大学)にとっても、駐車場の新設は、移転に際しての重要な要件であったようです。堤氏の名で駐車場の設置請願がされた約1週間後の4月15日には同大学の佐野善作学長が、「建築材料ノ運搬学生生徒ノ通学其他ノ便宜」のためとして停

車場新設を鉄道省へ請願しています<sup>3</sup>。

国立駅の新設では、設置の請願から許可されるまでの間が約半年でした。この点について、「数百の停車場設置の請願が十数年前から出てゐる」という状況にあって、短期間で設置が許可されたことを、「こんなに手取り早くラチの明いたことは全く未曾有のことである」と論じ、「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」と痛烈に非難した記事が、国立駅開業前の2月、東京日日新聞へ掲載されました(資料1)<sup>4</sup>。この記事については2019年に資料紹介をしていますが<sup>5</sup>、当時の状況を知るために参考となりそうな記事を新たにみつけましたので、前回の資料紹介の続報として紹介します。

## 箱根土地の専用駅

前に紹介したのは東京日日新聞の大正15(1926)年2月26日付け朝刊記事でしたが、それから約1ヶ月後の同紙3月25日付け夕刊に「金と情実の見本箱根土地の専用駅」と題した記事が掲載されています(資料2)<sup>6</sup>。前回の記事と同様、国立駅の新設に関して批判的な立場で報じていますが、国立駅開業直

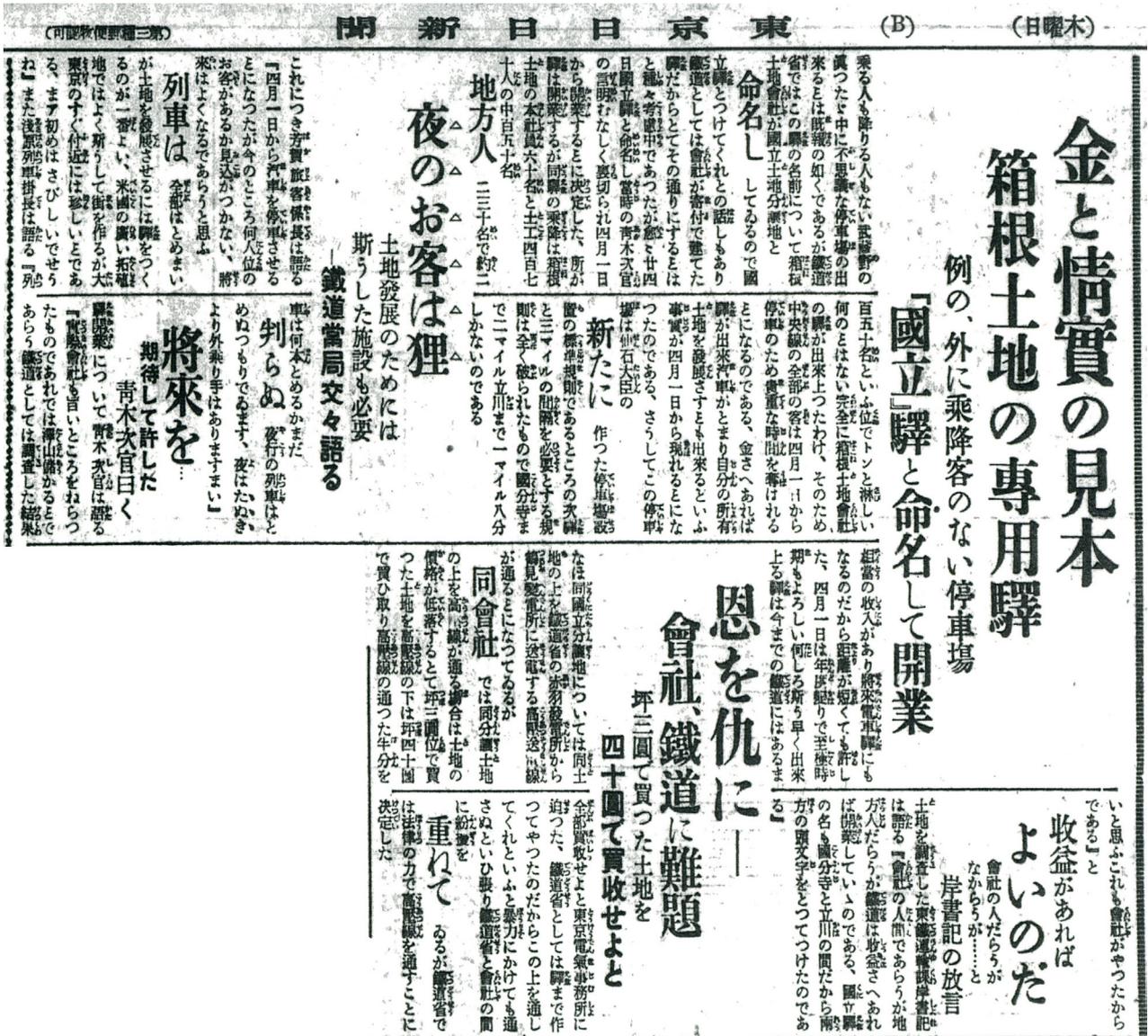


写真 オープン2年目間近の旧国立駅舎  
令和4(2022)年4月1日撮影



資料1 『東京日日新聞』朝刊(大正15・1926年2月26日)7面掲載写真 国立国会図書館所蔵

- 1 国立新書第2号『旧国立駅舎』(国立市役所政策経営部、2022年)142頁で、再築にあたり再利用可能と判断された部材への補修等により「創建当初の部材のうち本数基準で68.2%、材積基準で74.8%を再利用することが可能となりました」と述べています。
- 2 箱根土地株式会社の専務取締役などを歴任した中島陟氏の遺された資料群にある「国立駅設置経過」(渡辺彰子『国立に誕生した大学町—箱根土地(株)中島陟資料集—』126頁掲載)に、「停車場設置請願 大正十四年四月七日」「請願者 箱根土地株式会社 専務取締役 堤康次郎」「設置許可 大正十四年十月三十日」と記されています。
- 3 依光良馨『大学昇格と籠城事件』(如水会、1989年)273頁
- 4 『東京日日新聞』(大正15・1926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」
- 5 「国立駅開設工事から開業へ：新聞記事等による資料紹介」(当館HP「郷土文化館 机上のメモから」)  
<https://kuzaidan.or.jp/province/curator-info/%e5%9b%bd%e7%ab%8b%e9%a7%85%e9%96%8b%e8%a8%ad%e5%b7%a5%e4%ba%8b%e3%81%8b%e3%82%89%e9%96%8b%e6%a5%ad%e3%81%b8%ef%bc%9a%e6%96%b0%e8%81%9e%e8%a8%98%e4%ba%8b%e7%ad%89%e3%81%ab%e3%82%88%e3%82%8b%e8%b3%87/>
- 6 今回紹介する東京日日新聞の記事は、『新聞にみる社会資本整備の歴史の変遷(昭和期)』(総合研究開発機構、1987年)231頁の「うさん臭い学園都市」の中で、前回紹介した同紙2月26日付け朝刊記事と共に取り上げられていました。



資料2 『東京日日新聞』夕刊(大正15・1926年3月25日)2面 国立国会図書館所蔵

前の事情が分かる記述が散見されます。

記事冒頭で「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」と述べ、2月26日付け朝刊記事の続報であることを示してから、以下のような興味深い内容を報じています。

「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〔ママ〕であるので国立駅とつけてくれとの話もあり、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

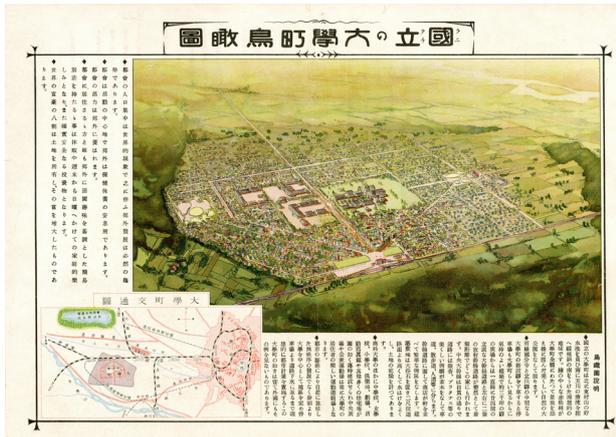
なく裏切られ、四月一日から開業することに決定した」<sup>7</sup>

ここでは箱根土地が名付けた分譲地名を駅名に用いて欲しいという要望がされていたことが述べられています。この要望の主体は明記されていませんが、箱根土地によるものであった可能性は十分に考えられます。これに対して鉄道省側が「種々考慮中であつた」とも述べています<sup>8</sup>。

箱根土地は、谷保村北部の山林約100万坪を開発・整備した分譲地を「国立大学町」と名づけて販売しています。この分譲地の名称は、大正14(1925)

7 本紹介中の引用文では、引用文の旧字体を新字体に改め、句読点を補い、ルビや傍点を省略する等の変更を引用者が加えています。

8 国立駅開業時の駅舎建築を担った清水組の工事請負台帳(現 清水建設株式会社 台帳は同社所蔵)では、大正15(1926)年1月25日契約の請負工事が「国立大学町駅新設工事」と記してあることを、一橋大学名誉教授の田崎宣義先生からご教示いただきました。工事依頼者が東京鉄道局であることに着目すると、鉄道省側が「種々検討」していたひとつには「国立大学町駅」という名があつたのかもしれませんが。なお、『如水会々報』令和7年3月号(通巻1120号)の「学園史ごぼれ話〜一橋大学150周年記念リレー連載〜」で、田崎先生が「国立(くにたち)の成り立ち」を記されています。駅名決定までの流れが分かり易く提示されています。



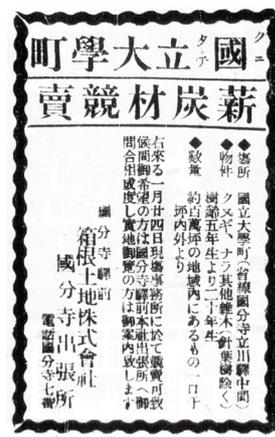
年10月前後に同社が作成したと考えられる案内(資料3)で「国立の大学町」として表現し、大正15(1926)年になると新聞広告等で盛んに告知しています(資料4)。

前に紹介した2月26日付け朝刊の記事では、新設の駐車場についてまだ名称が決まっていないう旨を述べた鉄道省運輸局技師が、「まさか箱根土地停車場と命名も出来ないのですね」と語っていました。

この記事と同じ日に「印刷納本」された雑誌では、「中央線国分寺駅と立川駅との中間、国立駅(近く開設 両駅の頭字をとって駅名とす)」との記述があります<sup>9</sup>。この記述からすると、駅名の目途が全くついていなかったとも言えなさそうですが、鉄道省では「種々考慮中」であったことが、はぐらかすような技師の談話に表われていたのかもしれない。

「国立」の駅名は鉄道省側で検討・考慮して決定したのだという回顧談<sup>10</sup>がありますが、今回の記事では東京鉄道局運輸課の岸書記が、「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ってつけたのである」と語っており、駅名決定当時から既に鉄道省側で言っていたことが確認できました。

「会社〔箱根土地:引用者〕が寄付で建てた駅だから」とはいえ、箱根土地が経営している分譲地の名前を駅名にして欲しいという要望を、そのまま鶴のみにした訳ではないという鉄道省の立場を反映した発言であったのでしょう。結果的に分譲地の名前である「国立」という駅名になりましたが、鉄道省として



【左】資料3  
国立の大学町鳥瞰図  
大正14(1925)年頃

【右】資料4  
『東京朝日新聞』朝刊(大正15-1926年1月9日)4面  
国立国会図書館所蔵  
「国立大学町」の分譲地名を箱根土地が宣伝した新聞広告としては最初期のもの。現在確認できている中では、大正14(1925)年に「国立」の分譲地名を表現した新聞広告はみつかっていません。

は独自に駅名を決定したのだと主張しています。

新駅開設にあたって「国有鉄道は一私設会社の提灯持をして地価を釣上げた」と批判され、「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』と語つて」<sup>11</sup>いた開業当時、箱根土地の分譲地名に倣って駅名を決めたなどとは、鉄道省側としては決して認め得ないことだったと考えられます。

「国立」という町名(現在は市名)が「国立駅の駅名から決まった」とされることに違和感があり、以前長々と検討しました<sup>12</sup>。今回の記事に示されている駅名決定の経緯で、箱根土地の分譲地名を用いて欲しいという要望があった点からすると、「国立」の分譲地名が駅名に影響を与えた可能性が考えられてきます。駅名が町名になったというのとは逆の話になってくるのです。

なお、「愈々廿四日国立駅と命名し」と紹介の記事にあるのは、同日の『官報』(第4072号)に掲載された鉄道省による告示(第55号)のことを言っているようです(資料5)。この告示により、「国立」の停車場名が正式に決定されています。

### 青木鉄道次官の言明

2頁で引用した記事の最後に、「当時の青木次官の言明むなしく裏切られ、四月一日から開業することに決定した」とあります。この「青木次官の言明」

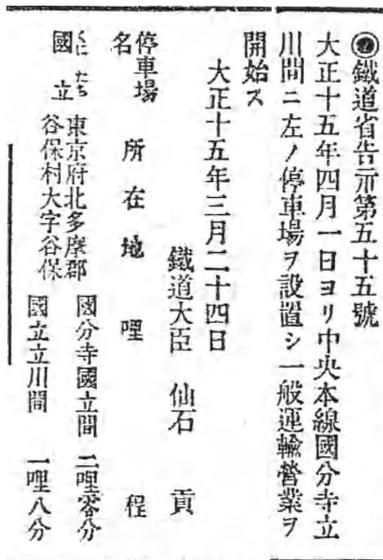
9 『実業』第8巻第3号(実業社、1926年)78頁「武蔵野の勝地を占めて近代的大都市の出現」

10 当時、運輸局事務官であった井上萬寿蔵氏が、「国分寺と立川との中間の駅というので国と立とを採ろうという意見が出され、『立国』とするかという意見もあったが、下り方向に国分寺・立川を並べたほうがよいという理由から『国立』とした」と語っていたことを原田勝正氏が紹介されています(『東京・関東大震災前後』(日本経済評論社、1997年)38頁掲載の注(85))。この回顧談は、前掲註9の雑誌の記述と共に、「館蔵資料紹介:『文化の華咲く国立へ』」で以前にも紹介しています。

<https://kuzaidan.or.jp/province/curator-info/bunkanohanasaku-kunitachihe/>

11 『鉄道時報』(大正15・1926年4月3日)6頁「二駅新設さる」

12 前掲註10の館蔵資料紹介中の「3-b. 駅名決定」(10~13頁)



資料5 『官報』第4072号(大正15・1926年3月24日)  
 国立国会図書館ウェブサイト (<https://dl.ndl.go.jp/pid/2956223/1/3>)

とは、既報の2月26日付け朝刊記事にあった「客がなければ汽車は停めない 寄付はやめる方針 青木鉄道次官曰く」のことを指しているようです。その記事では青木鉄道次官が、「今度の中央線のその駅〔国立駅：引用者〕については早速運輸局から人をやつてよく取調べをさせ、駅が出来ても営業の収支がつぐなはなかつたり、或は人があまり乗らぬ様なら汽車は止めぬ様にしよう。兎に角調査する」と語ったと報じていました。

それが国立駅の「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」のであり、「人があまり乗らぬ様なら汽車は止めぬ様にしよう」と述べていた青木鉄道次官の言葉に裏切られたと批判しているのです。

さらに、乗降客の少ない国立駅が開業することで、「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」とすら報じています。

国立駅開業により汽車の運行時間が遅延するという批判が当時あったようで、箱根土地側は、国立駅周辺の線路の勾配を盛り土で緩和し、汽車の運行状況を改善したため、国立駅開設によって汽車の停車回数が増えたとしても、他の地点の運行時間に影響はないと反論しています<sup>13</sup>。

## 停車場設置の標準規則

3月25日付け夕刊記事にある次の記述にも注目してみましょう。

「さうしてこの停車場〔国立駅：引用者〕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」

仙石鉄道大臣による新たな「停車場設置の標準規則」に関しては、既報記事（同紙2月26日付け朝刊記事）で青木鉄道次官が次のように述べています。

「今まで駅を設置する場合、常に鉄道では寄付をさせて来たがどうもよくないことが多い。仙石鉄相も、今は絶対に寄付を受けず、営業上の収入の程度で定める様に最近会議を開いて停車場設置規定を作ることになつてゐる位である」

この「停車場設置規定」は、東京日日新聞の3月4日付け朝刊記事で「停車場を新設するには規則が出来た」と題して報じられており、それに拠れば3月には作られていたようです。

記事では、鉄道省が停車場を設置する場合、地元による設置運動に影響される傾向があることを鑑みて仙石鉄道大臣が一定の規則を作成したとし、規則の内容を次のように記しています。

「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」<sup>14</sup>

「本年〔大正15・1926年：引用者〕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」とありますので、国立駅も同規則が適用される駅のひとつであったのでしょう。

それが「国分寺まで二マイル、立川まで一マイル八分しかない」ため、鉄道大臣の定めた規則に国立駅は適っておらず、「停車場設置の標準規則」が「全く破られたもの」ではないかと指摘しています。

同紙が報じた規則に拠れば、停車場間の距離が「止

13 この点については、前掲註5の資料紹介で、「3. 線路勾配緩和の盛り土」（6～7頁）として取り上げています。

14 『東京日日新聞』朝刊（大正15・1926年3月4日）7面「停車場を新設するには規則が出来た」

むを得ぬ土地の事情であれば二マイル以上」ならば新設も可能とありますが、国立駅・立川駅間が「一マイル八分」しかないのであれば、その例外規定すら満たしていません。鉄道省が3月に定めたばかりの規則を満たさない停車場が、翌月には新設されることになるのです。

これに対して青木鉄道次官は、「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」と反論。東京鉄道局運輸課の岸書記も「鉄道は収入さえあれば開業していいのである」と強気の発言をしています。

報道側が論詰めで追求・批判しているのに対して、鉄道省側の反論が物足りない印象を受けるのは、批判している新聞に掲載されたコメントだからかもしれませんが、その点を割り引いて考える必要はありますが、鉄道省側としては将来性を考慮して国立駅新設を認めたという点を主張していたようです。

それにしても青木鉄道次官が「実際会社〔箱根土地：引用者〕も旨いところをねらつたもので、あれでは沢山儲かることであらう」と述べているのにはちょっと驚きます。

「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」と非難していた新聞に対して、この様な発言は火に油を注ぐ事態になりかねないと感じるのですが如何でしょうか。それとも思わず本音を吐露してしまったコメントだったのでしょうか。国立駅開業にかかる青木鉄道次官の率直な意見が垣間見えた気がします。

なお、「停車場設置の標準規則」については、停車場新設の「標準規定」として時事新報でも報じています。

3月4日付け夕刊記事で「二哩以内では停車場新設が出来ない」と題し、「停車場は約二哩を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作製することになつて、近くこれが出来上り次第発表」するとしています<sup>15</sup>。

「停車場は約二哩を隔つる事」というのは、東京日日新聞で「止むを得ぬ土地の事情であれば二マイル以上」としていた例外規定を述べているのでし

う。時事新報では東京日日新聞の同日付け朝刊記事よりも簡略に報じていますが、さらに4月15日付け夕刊記事で続報を掲載しています<sup>16</sup>。

続報には、「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ゐた」とあります。3月に「出来上がり次第発表する」としていた新駅設置の「標準規定」は、国立駅が開業した後に報じられ、大正15（1926）年度から実施する「標準」として紹介されています。

東京日日新聞では、3月には規則ができ、その年に新設される全ての駅へ適用されるとありました。規則（規定・標準）の適用範囲に相違があり、いずれが正しい内容を報じていたのかは今のところ分かっていません。いずれにしても、続報となる4月15日付け夕刊の時事新報の記事では、新設駅と既設駅の駅間の距離が次のように変更されているのが引っかけります。

「駅間の距離 既設二駅間は四哩以□〔上：引用者〕なること。而かも新駅と既□〔設：引用者〕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」

3月4日付け夕刊記事では「停車場は約二哩を隔つる事」とありましたが、国立駅開業後に発表された「標準」では、駅間の距離が「一哩五分以上を距つこと」と短くされています。

こうなると、国立駅における立川駅との距離は新駅設置の「標準」に適用することになります。国立駅の新設が、鉄道省の規則に変更を及ぼす要因となったのか明らかではありませんが、既成事実上添うように「標準」の方が変更されて発表されているとも感じられてしまうのです。

### 高圧線下の土地買収要求

紹介している3月25日付け夕刊では、「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」と題した記事も掲載しています。

記事では、「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、箱根土地の新たな分譲地である国立大学町の上を通過することになってお

15 『時事新報』夕刊（大正15・1926年3月4日）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」

16 『時事新報』夕刊（大正15・1926年4月15日）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」。

り、そのために分譲地の地価が低下するので、「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氣事務所に迫つた」と報じています。鉄道省と箱根土地の間で紛擾を重ねた結果、「鉄道省では法律の力で高圧線を通すことに決定した」とあります。

高圧線に関しては、この報道より前の段階で当時の国分寺村において問題視された経緯があり、『国分寺市史』で詳細に紹介されています<sup>17</sup>。

それに拠れば、東京電灯会社が、武蔵野鉄道や川越鉄道などの付近の鉄道の電化促進のため国分寺・所沢間に新たな高圧線電線用の鉄塔建設を予定し、大正13(1924)年7月24日に逓信省から設置の許可を得ています。これに対し「国分寺村民の東電鉄塔反対陳述委員」が、同年10月14日に東京府や逓信省を訪れており<sup>18</sup>、ここから反対運動が開始されたようです。

これが同年末における鉄塔建設反対の陳情になると、箱根土地との関係で運動が展開されていることが報じられます。すなわち「東電が先ごろ建設敷地として測量した電柱経由地域は、箱根土地会社の所有する地所を横断することになつてみたが、この程同会社の運動によつてかにはかにこれを変更し、箱根土地所有地域を回避して建設すべく新たに測量を開始したので、これは甚しく横暴である」ということで鉄塔建設が反対されます<sup>19</sup>。高圧線施設が「箱根土地所有地域を回避して建設」するよう変更されたことに対して、国分寺村が反対している点が示されてくるのです。

翌年7月には「昨秋から係争してゐる国分寺村民の東電高圧線架設反対」について、箱根土地側の苦情によって高圧線の路線経由地が変更され、変更に伴う新たな測量に端を発して「村民は激昂」という事態に及んでいると報じています<sup>20</sup>

大正14(1925)年7月15日に東京逓信局に出頭して国分寺村が提出した反対陳情書(「高圧線施

設路線変更反対陳情」<sup>21</sup>)では、高圧線施設の路線変更が建設反対の運動に繋がっていることが明らかに語られています。

陳情書では、既に決定し、許可まで得ていた高圧線施設の路線が変更されていることを取り上げ、変更されようとしている路線が「将来本村内唯一ノ発展地」であるため、施設の路線が変更された場合には「村ノ発展ヲ阻害スルコト甚大」であると述べています。さらに「既定ノ許可路線ニ施設スルハ不已得モ、村内他方面へ変更スルコトハ挙村一致反対スルコトニ決議」したとして、路線変更願が提出されても絶対に許可しないように局長宛に陳情しています。既定路線の設置は止むを得ないとしていることから、高圧線施設の設置自体が反対なのではなく、村の発展を阻害する路線変更が反対なのだというのが国分寺村の主張でした。

この問題がその後どのような経緯をたどったのかは残念ながら詳らかではありません。東京電灯会社から補償金が支払われることで、結果的には鉄塔建設が行われたようで、箱根土地の言い分に沿った高圧線施設の路線変更がなされたのかとも考えられます。『国分寺市史』に掲載の高圧線の路線図(資料6)でも国立大学町内を通過しているものではなく、分譲地南端の外周を添うように高圧線が配されています。

箱根土地による分譲地の区画図をみても、分譲地内を高圧線設備が通過していたような描写は確認できません(資料7・8)。ただ、国分寺市史の掲載図で示されている分譲地南端付近には実際に高圧線が通っていたようで、その高圧線の存在により、大学通りへ飛行機が離着陸することができなかつたとの証言が遺されています<sup>22</sup>。

3月25日付け夕刊記事で、鉄道省が「法律の力」で通すことに決定したと報じられた高圧線が、実際にどこを通過していたのかは定かではありません。

記事ではこの高圧線を、「鉄道省の赤羽発電所か

17 『国分寺市史』下巻(国分寺市、1991年)234頁～239頁で「東京電灯会社高圧線問題」として紹介されています。

18 『東京日日新聞』府下版(大正13・1924年10月16日)12面「高圧線に反対の国分寺村民 東電の外大同電も膨大な鉄塔を建設」

19 『東京日日新聞』府下版(大正13・1924年12月11日)12面「東電鉄塔に国分寺また反対す 昨日郡へ今日監督庁へ」

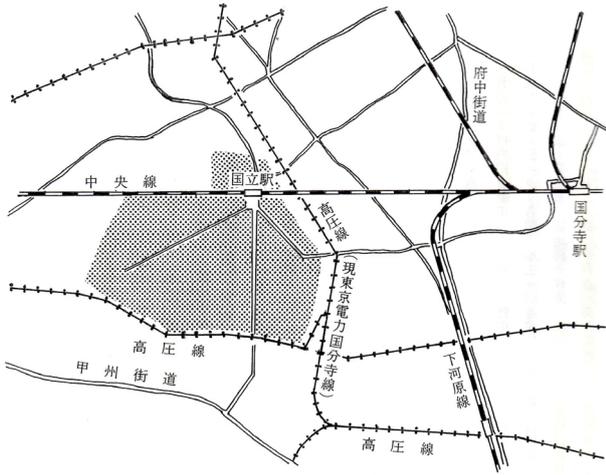
20 『東京日日新聞』府下版(大正14・1925年7月12日)6面「高圧線で一村怒る 愈々手も出ぬ東電の電路」

21 前掲誌17の237・238頁に陳情書の全文が掲載されています。

22 以前の資料紹介(「大学通りと飛行機」11頁)で、大学通りへの飛行機離着陸に関する関保壽氏の証言として紹介しています。

<https://kuzaidan.or.jp/province/curator-info/20180423/>

なお、保壽氏の兄である関栄一氏も「[大学通りへ：引用者]1度だけ飛行機が降りようとしたことがありました。これは私も見ていましたが、南の方面から着陸姿勢をとっていた飛行機は、現在の立体歩道橋の付近に高圧線が1本通っていたために着陸出来ませんでした」(『創立四十周年記念誌』(東京国立ロータリークラブ、2010年)P30「大学通り」)と、保壽氏の証言と似た話を語られています。

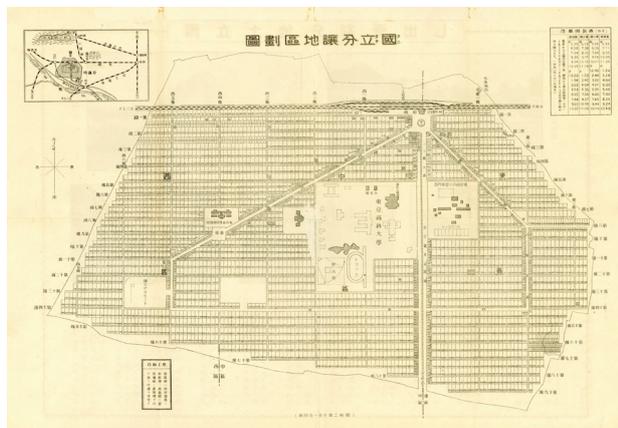
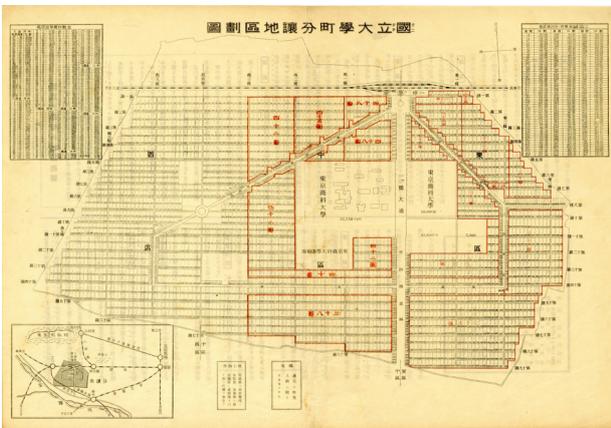


資料6 「高圧線の路線」図

『国分寺市史』下巻(国分寺市、1991年) 236頁「図14」を転載

ら鶴見変電所に送電する高圧送電線」と述べています。これに対して、国分寺村が反対した高圧線は、東京電灯会社が「新たに国分寺・所沢間に高圧線電線用の鉄塔を建設」するものでした。これらが同じものなのか、あるいは別の高圧線施設なのかは断定できません。

ただ、国立大学町の近くを通過していた高圧線施設は、資料6の図で示されている分譲地南端付近を通るものしか確認できません。鉄道省が「法律の力」で通すことにした高圧線施設も、分譲地南端付近を通過するものであった可能性もあります。



上：資料7「国立大学町分譲地区画図」(大正15・1926年)

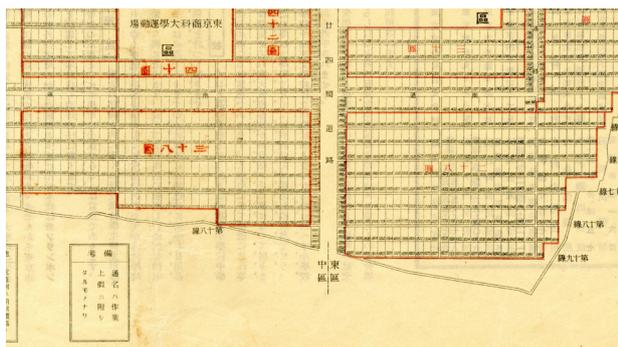
下：資料8「国立分譲地区画図」(昭和2・1927年)

高圧線施設に対して箱根土地は、「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」と報じられています。大正15(1926)年初め頃に箱根土地が作成したとみられる資料7の区画図には坪単価が記されており、分譲地南端の大学通り東側が坪28円、西側が坪38円とされています。高圧線施設が分譲地南端付近を通るものであったならば、坪40円で買収を迫ったというのは、分譲地の単価からみて結構強気な態度といえそうです。あるいは、高圧線施設が分譲地に与える悪影響(分譲地価格の下落)を考慮して、買収価格を高め設定していたのかもしれない。

おわりに

東京日日新聞では、2月26日付け朝刊につづいて、1ヶ月後の3月25日付け夕刊でも国立駅の新設に対して痛烈な批判記事を掲載していました。

「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」という記事タイトルを大きく掲げていることからみても報道のスタンスがよく分かります。現在からみれば「ひどい言われようだ」と感じますが、雑木林を切り拓いて開設された新たな分譲地で、未だ住宅もほぼなく、頼みの東京商科大学もまだ移転してきていない状況だった駅開業当時、同紙の批判は一定程度の共感をもって読者に響いていた可能性があります。国立駅の開業は、順風満帆、お祝いムード一色に包まれていた訳ではなかったようです。



資料7の分譲地南端部分の拡大

国立駅開業を知らせる新聞報道は、管見の限りでは殆ど遺されていません。多摩地域の地方版(当時の「府下版」)で各紙が報じていたのかもしれない

んが、遺存する府下版の紙面が極少であるため、確認できているのは2紙（1紙は後の引用記事）だけです<sup>23</sup>。府下版以外では東京朝日新聞の記事がありました。最近、都新聞でもみつけました<sup>24</sup>。

都新聞の記事では4月1日から国立駅が開業することを述べて、「同駅附近はこれまで駅がなかったため人家も少なく、新駅を建築する事に対し非難の声もあつた」としています。東京日日新聞で展開された非難の内容と同じような声があったことが報じられています。やはり、開業を非難する向きがある中で、国立駅はスタートを切っていたのです<sup>25</sup>。

国立駅は来年4月1日に開業100周年となります。現在の利用状況をみれば、当時浴びせられた非難の声は、今や全くの的外れになったと言って良いでしょう。将来の発展を期待した鉄道省の見立てが勝ったとも言えます。ただ、鉄道省側でも「夜はたぬきより外、乗り手はありますまい」<sup>26</sup>と当時の状況を語っていたぐらいですから、今日のように大きく駅が発展することまで見通していたとは言えそうにはないのですが。

(2025.06.15：中村記)

---

23 前掲註5の資料紹介で「4. 国立駅開業を報じる新聞記事」(7～9頁)として、東京商科大学の大学新聞である『一橋新聞』に掲載された記事も含めて紹介しています。

24 『東京朝日新聞』夕刊(大正15・1926年4月2日)2面「原っぱの国立駅」(『新聞収録大正史』(大正出版株式会社、1978年)P122・123に掲載あり)。『都新聞』朝刊(大正15・1926年4月1日)10面「国立駅はけふから開通 開業式をあげて」

25 前掲註11の『鉄道時報』で、「国立駅新設に就ては一部に非難の声もあるが」とされていたことは前記の通りです。なお、前掲註24の東京朝日新聞で、「同所〔国立駅：引用者〕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」と報じていますが、この「奇観」の表現には批判的なニュアンスが含まれているように感じます。

26 今回紹介した『東京日日新聞』夕刊(大正15・1926年3月25日)2面の記事で、浅原列車掛長が夜行の列車を停めないとした理由として語っています。