

古市公威と東京停車場

鈴木 正章

by Masanori Suzuki

概 要

〔古市公威・東京駅・丸の内〕

東京停車場本屋は、その設計では、やはり、工学者・テクニクラートとして位人臣を極めた土木界の大御所・古市公威と因縁がある。／ひとつは鉄道当局の意表をついた高架駅の提言であり、もう1件は辰野金吾がいたくなきような設計委嘱のことだ。

停車場予定地内の北側は軍用地だったので、陸軍省が丸の内の所屬地を一括して払下げようときめたとき、当地も含まれてしまう。／この市区改正委員会の審議で鉄道当局が面積の不足に対し、異議をとなえる状況のなか、古市は代案として本屋を高架駅にするよう具体的な事例をあげる。／そのため、鉄道当局の東京停車場構想は一頓挫をきたす。——この構想とは、芳川顕正東京府知事兼内務少輔のもとで原口要工部少技長兼府御用掛が市区取調委員長としてまとめたもの。それは丸の内に皇室駅の性格と中央駅の機能をあわせもった本屋を皇居に向けて建てようという計画だ。

市街高架線の計画が緒についた際、日本鉄道会社の顧問技師・ルムシュッテルらによる本屋構想は、古市が提案したとおりにベルリンのフリードリヒ・ストラッセ停車場をモデルとした高架駅だった。／しかも、その後、野村竜太郎通信技師の欧米視察報告でも高架駅を推している。／けれど、鉄道当局では所期の目的を貫徹するため、膨大な官設既成鉄道改良費という名目で帝国会議の協賛をえて三菱から用地を買戻し、帝都思想を顕現した豪壮な本屋をつくることになる。

通信省工務顧問・バルツェルが帰国した年の歳末、本屋の設計を委嘱されたのが辰野。この時期、鉄道当局のトップ＝通信省鉄道作業局長官は「國家のプランナー」たる古市公威だったのだ。

1. 東京停車場構想

芳川顕正東京府知事兼内務少輔が1884＝明治17年11月14日（以下M17-11/14と略記）に市区改正の端緒となる計画を立案し、「市区改正意見書」として山縣有朋内務卿へ上申したとき、原口要工部少技長兼東京府御用掛¹⁾が、芳川のもとで市区取調委員長（M17-3/）としてまとめたのが、この構想だ。

その骨子は新橋・上野間を鉄道で結び、八重洲橋内に広がる司法省用地を主とする敷地に通過駅を設け、本屋を皇居に向けて建てようとするものだった。

論拠は、欠席しがちだった井上勝工部大輔にかわって原口が活躍した市区改正審査会（M18-3/10、17）で「中央停車場ハ何レニ設クルヤ」の質問に対し、伊藤正信東京府1等属は「原案ニテ既に指定アルモノ」で「永楽町2丁目ニ当ル所ナリ」といい、

また、原口は「双方ニ入口ヲ付クル考ナリ」とのべ、「大名小路ノ方ヨリ入ル工合ナリヤ」に対し、「重モニ裏ノ方ニ入り口ヲ設クルモ荷物ト旅人トヲ區別スルナリ」と答えているからだ²⁾。

しかし、大名小路に対し、裏というのは文脈上おかしい。荷物の搬入は水運を利用し、外濠側からならば旅人の出入口は必然的に皇居側のはず。それに場所は後年、問題となる永楽町2-2だけではない。

また、原口の東京停車場開業時での後日談で「当時は司法省・大審院・地方裁判所・警視庁が…建っていた。是等の諸官庁は何れ日比谷に移転・建設すると言うことは伊藤公・井上侯等の方針であったので、我々は、に向っ此場所³⁾で中央停車場を建設するの考案を立てたのである」と報じられているからだ。

誤植の原因は、記者が「西に向う」と書いたもの

の、下版に際し、さらに配慮して態としたのだろう。元来、原口は「宮城に向う」といったけれど、皇室に対して恐れおおいことだと考えたためか。

これは次の市区改正委員会（M30-8/17, 24）での様子からも窺える。案の定、府区部会選出の委員から「中央停車場ノ位置、即チ其方向」について正面を「東方トナスコトハ頗ル困難ナリヤ」という質疑がでて紛糾した。けれど、その議事録には決して西方とか宮城を引きあいにして書いていない。⁴⁾

そのとき、鉄道当局では「下町ノ方ヨリ道入り得ル」対策として地下道か跨線橋をつくることを計画したが、6年後、工費がかさむわりには利用者は少いだろうという理由で反故にされてしまう。

2. 市区改正委員会

陸軍省が丸の内軍用地の払下げを正式にきめたのは市区改正条例公布（M21-8/16）の4ヵ月後で年末。大山巖陸相が黒田清隆首相に対し、閣議を請い（12/）、御用収めの日に開かれた衆議にかけ、翌年正月に認許（M22-1/18）となったのだ。

理由は「該地ハ府下中央ノ場所ニシテ、今般、市区改正施行ニ付イテモ依然、屯営等ノ為メ此場所ヲ充塞スルハ右改正上ニ於テ不利益ナルベシ。依テ該官衛・屯営ヲ他に移セバ双方目的ヲ満足シ両全ノ議ト認ム」というもの。¹⁾

そこで、芳川市区改正委員長兼内務次官は「市区改正設計中、最モ肝要にして其關係重大」なる建築条例の公布を検討する。とくに丸の内は「皇居ニモ接近スル場所ユヘ余リ見苦シキ建築ヲセヌ様ナル方法ヲ設ケテ払下ヲ為サントスル」ためだ。²⁾

内相が高崎五六府知事に「家屋建築制限ヲ付シ、近ク公売スベキハズニ付、市区改正設計ニ関スル区域並建築制限ヲ取調、至急申出スベシ」と訓令した（8/8）ので府知事は内相に対し、さっそく「建築制限及び入札心得」を上申する（8/20）。³⁾

山縣内相が10ヵ月（M21-12/3～22-10/2）にわたる地方制度などの調査のため、欧州各国での周遊から帰国したのを機に、いよいよ払下げ問題は具体化のはこびとなる。留守中、松方正義蔵相が兼任していた内相の職務は解かれる。

1889＝明治22年10月9日の市区改正委員会での件が審議される。まず、芳川委員長は建築条例が脱

稿されたことを報告すると同時に、それを審議するため、調査委員を選出する。けれど、建築条例は検討を要するので、とりあえず、かわりに当地へ建築制限を施行することがきまる。その全域に市区改正設計がなされ、道路がきまり、街区を示した図面には払下げ地の第1～16号地が明示されている。

この審議のさなか、周遊の首席随員をつとめるとともに、同委員会から東京築港に関し、欧州で技術者の意見聴取を囑託され、調査をして帰国した（9/18）。⁴⁾ 古市内務3等技師は次のような発言をする。

「元来、本地ヲ中央停車場トシテ旅客ト荷物トノ揚卸ヲ為サントスレバ予定ノ敷地ニテハ狭隘ナルノミナラズ、皇居ニ接近セル地ニシテ荷物ノ取扱ヲナスハ甚ダ見苦シカルベシ。故ニ此停車場ニテハ旅客ノ上下ノミトナシ荷物ハ新橋又ハ神田ニ於テ揚卸ヲ為スモノト定ムルニ如カズ。彼ノ伯林ノフリドリヒストラッセノ如クセント欲スルナリ。而シテ其階上ハ停車場ト為シ、階下ハ手荷物取扱場及新聞屋・両替店等ト為スベシ。已ニ旅客ノ上下ノミニ充ツル停車場タル以上ハ甚ダ広キ面積ヲ要セザルベシ」。⁵⁾

これに対し、銀林綱男府書記は「至極尤ナリ。然レドモ鉄道局ノ委員ハ敷地ノ狭隘ヲ脱クラ以テ…其辺ヲ確メテ議定シテハ如何」とのべたところ、芳川委員長は「其心配ニハ及ブマジ」といって決審する。

委員長は井上長官との間で事前に了解をとりつけていたか、それとも説得に自信があったためだろう。原口鉄道2等技師は、井上長官がこれを承認したうえに専門外から異見を插まれただけに無念に思うと同時に面目を失うことになったわけだ。

問題は10号地（永楽町2-2）が既定方針どおりに払下げがきまったことであり、線路用地は設計ができたなら買戻せばよいという意向だったことだ。

もちろん、鉄道当局では敷地が狭くなるといって反対した。当地はあくまでも予定地だったとはいえ、陸軍省代表が出席した同委員会でも承認されていたのだから。他方、当日には臨時委員の松本荘一郎と原口は出席を求められていなかったのだ。

このような経緯を経て「陸軍省所轄麹町区永楽町外2ヶ町土地建物及図面之通公売ニ付スベシ…」という訓令がで（M22-10/19）、府知事は入札の告示を「公報」（11/15）に掲載する。⁶⁾

入札は3回にわけて举行される（11/21, 22, 25）

が経済恐慌と條約改正の中止にともなう地価の暴落で入札者は少い。三菱は第11号地（坪17.5円）を除き全区画に対し、低価格（3.15～8.38円）で応札し、10区画で高札となる。それは払下げ面積の85%にもおよぶ。三菱以外の3名は6区画に高い価格を投じたため、高札（坪6.50～21.71円）となりえたのだ。⁹⁾

山縣内閣成立の2ヵ月後、大山陸相は首相に対し、第16号地を除き、払下げ中止の請願を求める（M23-2/25）。3日後に定例の閣議が開かれ（2/28）認許となる（3/2日曜日）。理由は次のとおりだ。

「…入札価格低下ナルヲ以テ売却ヲ見合セタリ。然ルニ22年度モ1ヵ月ヲ余スノミ。此上遷延スルニ於テハ当初ノ計畫終二期シ難カルベシ。因テ…同省ニ於テ直接ニ払下ニ付スル外ナカラン」¹⁰⁾

三菱では入札の成果をふまえて随意契約にもちこむ。新聞用達会社の配信による＜三菱への払下げ内決＞の特報に次ぐ群報（3/2.3）と基本財産にしようという市会での動きのなかで急速、地種組換等の訓令（3/5）がでた三菱への払下げがきまる（3/6）。価格は三崎町練兵場を含めて10.7万余坪（道路敷を除く）で128万円。¹¹⁾坪当り買収価格11円95銭は三菱による平均高札価格6円27銭と他者による、それ＝15円75銭の中間価格にすぎなかったのだ。

3. 日本鉄道の本屋計画

丸の内陸軍用地の払下げ半年後、内閣直属だった鉄道局が内務省所轄に変更となった（M23-9/6）のを機に西郷従道内相から井上鉄道庁長官へ次のような訓令（9/17）がだされ、いよいよ高架線の建設計画は確定する。／「東京市ノ中央ニ一大停車場ヲ設ケ、其以南新橋ニ至る間ノ線路ヲ官設トシ、其以北秋葉原ヲ経テ上野ニ至る間ヲ日本鉄道会社ニ委スルモノトシ、若シ同会社ニ於テ其負担ニ堪フル能ハザルトキハ秋葉原以南ヲ官設トスルノ見込ミヲ以テ工事計画ニ着手スベシ」¹²⁾

鉄道庁では調査を開始する。他方、上野から秋葉原まで単線で貨物線の延長を果たした（M23-11/1）日本鉄道では顧問技師ルムシュッテルを迎えて調査にあたらせる。臨時株主總會（M26-7/）の議を経て沿線住民による建設反対の声にも応え、上野・秋葉原間を高架に改めるとともに東京停車場を経て新橋に至る高架線の敷設免許を申請する（8/5）。

しかし、三菱との癒着にからむ小岩井農場問題などが原因で退陣（M26-3/16）した井上にかわって鉄道庁長官に就任した松本は、新橋・上野間の高架線について次のような意見を上申する（9/22）。

「日本鉄道ニハ上野ヨリ中央停車場マデノ敷設ヲ認許シ…新橋ヨリ中央停車場ニ至ル間及中央停車場ハ之ヲ官設トスルヲ適当ノ処分ナリト思考スル」¹³⁾

ところが、1894年＝明治27年5月9、10日の「時事新報」は日本鉄道による上野・新橋間の高架鉄道計画を公表する。実は、すでに小報告が攻玉社土木科の「同窓会誌」41号の2月号に掲載されていた。¹⁴⁾

新聞の図版によると東京停車場本屋は円形アーチの屋根でおおわれた高架駅。図の説明には「中央停車場及高架アーチの図」とあるが、本文では「伯林に於ける中央停車場の図」だという。この本屋は伯林のそれをモデルにしたことを示す。伯林には中央停車場と称する駅はない。けれど、旧市街の大路ウンター・デン・リンデンや宮殿に近いフリードリヒ・ストラッセ駅が相当する。古市の市区改正委員会での提言を受けとめた東京停車場本屋案だといえる。

記事は「高架鉄道建設に経験のある独逸人ロングショツルド氏に囑託して同社の技師とともに試みに立案したる、その設計を聞くまに記さん」という前言ではじまり、次のように報じる。

「八重洲橋内に於ける中央停車場の長さ80間、市18間位とし停車場の事務は総べてアーチの下にて取扱ひ待合室もアーチ下とし玉座をも設くる筈」「東京は彼の伯林に大いに趣を同ふするのみならず、幹線と幹線との連絡を為さんには伯林の高架鉄道を倣ふとすればとて遂に独逸流の高架鉄道を採用し土地を買収して市中を横断する線路を通すこととせり」

フリードリヒ・ストラッセ停車場の特色は、2面4線の高架駅として単に立体的に構成されているだけではなく、乗客と降りる客の動線が分離され、プラットホームへの階段が一方通行で乗降客の流れが別々であり、しかも、中央に皇帝専用の部屋と出入口が設けられていたことだ。次の報告からわかる。

「プラットホームは2つありまして降る客の出口と乗る客の入口と全然別にしてあります。乗る御客は下を通して階段を上ってホームに出て来る。此の下の処には待合室・出札所・荷扱所・飲食店などがあります。又、降る御客は此の方に出て来…ます」

(池田正彦「伯林の交通機関に就いて」：「帝国鉄道協会会報」12巻1号＝M44-1刊、講演記録)

「建物中央に玄関口をもつ王室用の部屋が設けられていた」(堀内正昭「幻の東京駅計画Fバルツァーの第1案」：「建築文化」S63-4刊)⁴⁾

他方、東京停車場本屋のモデルについては中山隆吉が執筆を担当した鉄道省運輸局「鉄道運送施設概要」(S3-4刊)で「遠距離列車の終端駅として之をベルリンのフリードリヒ・ストラッセ停車場の例に習はんとしたものなり」と書いていることから窺える。同書で彼は東京停車場本屋に対し、「世界かくの如くなる停車場にして、かくの如く不便なる施設あらざるべし」、「世界における代表的拙劣なもの」と、その立場から厳しい評価を下す。

当時、野村竜太郎通信技師が末松謙澄通相に提出した「欧米鉄道事業視察の報告書」(M31-5/20)でも高架駅を推している。これは後年、「野村竜太郎伝」(S13-12刊)の付録としてはじめて公開された文書だ。以下は、その要約(＜型括弧＞)。

＜中央停車場は、特に宏大な停車場を置き、客車庫・機関車庫等の設備をそなえ、各列車を発着させるというのは得策ではない。幸橋〔東京停車場開業後の新橋〕と同様にやや規模をおおきくすればたりる＞、＜どの停車場も事務所・出札所・待合室など拱橋の下に適当に区分して配置すべし。乗降客の上家は線路を覆うようにすべきだ＞

4. 帝国議会の協賛

東京停車場を含む高架線の建設は第9回帝国議会で芝区新銭座町から麹町区永楽町に至る官設既成鉄道改良費による事業として協賛をえる。

この改良費とは2655.3万円、明治29年度から33年度にわたる継続事業で、毎年450万円、最終年度は405.3万円の支出が計画される。内訳は東海道線複線工事1302.9万円余、車輛増備818.5万円、停車場拡張1168.6万円、工場拡張費15.2万円という膨大なもの。そのうち「新橋ヨリ中央停車場ニ至る線路・車輛其他、諸費350万円ヲ要ス」とされた。¹⁾

1896＝明治29年2月4日の衆議院では松本鉄道局長が政府委員として対応した。審議は開会に先だって原案に賛成し、発言の通告をした議員は3名、事前に開かれた予算委員会での決定を可として通告し

たのは草刈親明ただひとりだった。

原案は必要だという少数意見を表明した和田彦次郎は「坪20円位の見積で此地所が買えるというのは、実に今こそ実施すべきである」といって賛成する。

最後に登壇した草刈は「時期尚早」だとして原案に反対する。＜政府から聞くところによると……広さは5万余坪だ＞といい、＜今日、着手しておかないと……損害を被ることになる＞と。「ステーションを置きます場所の幾部分に三菱かの所有地」がある。＜いまは空地だが、建物ができてしまったら買収に多額の費用を要することになる＞とのべる。²⁾

結局、楠本正隆議長による採決の結果、査定案の同意は少数であるのに対し、原案の賛成が多数なので本件は成立したのだ。

議員の発言で注目されるのは、草刈の停車場用地が5万余坪だというのは買戻す予定の三菱の所有地は含まれていないし、その幾部分が、なんと1.4万余坪だとは、それこそ当局から聞いていないだろう。また、当時、土地の買収は坪20円と見積っていたことだ。すなわち、このような経緯のもとで三菱からの用地買戻しの件を含めて東京停車場の建設は帝国議会で承認されたわけだ。

5. 用地の買戻し

逓信省鉄道局は府下の土地を管轄する府知事あてに当地の収用と既設建物の移転を願いでる(M29-11/5)。市参事会あての2人の鑑定人による評価は坪16.5円と17円だった(M30-1/13,15)³⁾。鉄道局はこれを容れ、至急買収の取計いを求める(4/6)。そこにはすでに三菱から借地した東京郵便電信局厩舎及び附属舎と福原有信別邸があったのだ。

当地の土地収用は伊藤博文首相による公告(「官報」M31-2/11、新銭座・永楽町間)について府知事による同様の告示(M32-7/22、内山下町・永楽町間)で具体化する。

三菱の所有地では当地と有楽町2-1の土地買戻しの折衝がからめておこなわれたが、後者は省略する。

鉄道当局では補償＝買収価格は坪30円を要請した。ところが、告示3ヵ月後に三菱では一時、坪48円で売買の成約をとげ、代金を受領している(「三菱社誌」M32-10/12)⁴⁾。経緯は史料を欠いて不詳だが、事情に精通している西郷内相・芳川遇相と三菱との

個人折衝＝随意契約でできたものの手続上の異議がでたため、解約となったものと思われる。

1年経っても協議が調わないので鉄道作業局では府収用審査会に裁決を求める（M33-7/5）⁹¹。新しい土地収用法が公布（3/6）され、施行令がでて法的に整備されたから、順調にことが運ぶ。松本長官が決意を固めたのは構想を実現しようとしたためだ。

三菱は意見書（7/23）では最低坪55.2円を要求する。収用審査会の裁定は予定を6日延期して開かれ（8/8）、補償価額は47円52銭ときまる。

3人の鑑定人による評価額は坪48.0、49.5、56.4円という高額だったが、「起業者及土地所有者ノ申立価格共不当ト認ム」という。けれど、買価30円と売価55.2円の中間価格より増額したものであり、先に棄却した契約を追認するような結果だった。

三菱では一時、代金を供託しようとしたけれど、「元来本所ノ収用ハ公共事業ニ係ルヲ以テ当会社ニ於テモ充分ノ考慮ヲ費シ自己ニ取り積極的ノ損害ヲ蒙ラザルヲ限度トシ事業当局ノ便益ヲ計ル⁹²」という配慮からか、2ヵ月後、当初に要請した坪48円の9%弱引きである44円で協定の成立をみる（登記了10/9）⁹³。収用面積は当初の計画より13坪余り減少して14,411.88坪。

7年後、東京停車場本屋の着工（M41-3/25）の直前（3/14）と直後（4/16）に帝國鉄道庁では本屋北口まえに庁舎用地を確保するため、三菱との間で土地の買増し（905坪、坪98円）と交換（1425坪）をおこなう⁹⁴。その結果、用地面積（開業時）は23.5%が三菱から買戻されたことになる。

6. 辰野への設計委嘱

辰野金吾が東京停車場本屋の設計を委嘱されたのは1903＝明治36年12月であることは開業時の「東京日日新聞」（T3-1/18）の辰野の談話にある。しかも、先年、竹内行雄氏によって辰野の「中央停車場の建築」（「学生」T2-1、富山房刊）が発見された。しかし、文脈に関する限り、辰野談にそっくり。新聞の談話はこの文章に基いたものだろう。

雑誌記事には「平井作業局長官から……注文がだされた」とあるけれど、当時、作業局長官は古市公威だ。古市が長官に就任した（M36-3/31）のは松本が在職中に死去した（3/19）ため。古市は以前

に逓信次官や鉄道局長と作業局長官の心得を少時、つとめているが、もとは内務省土木局の人脈。原因は有能な仙石貢の退官（M29-10/24）について原口が非職（12/2）となり、人事に空白が生じたことも原因だったといえよう。

しかし、まもなく日露の関係が緊迫したので、政府は発足したばかりの京釜鉄道会社に関し「官報」号外で緊急勅令を公布し、改組して古市を総裁にする（M36-12/28）。そのため、彼は休職（2年後、休職満期）し、韓国に渡り、京釜鉄道の速成に従事することになる。だからプロパーとして古市を補佐していた平井が再び、長官心得をつとめ、長官となったのは1年後（M37-10/10）だ。以降、鉄道現業のトップは実質的には一貫して平井晴二郎であり、辰野は平井との折衝のなかで設計をすすめてゆく。

だから、前述の雑誌記事は辰野の記憶違いというよりも簡略したいいまわしかもしれない。しかも、文章は執筆されたものではなく、談話のはずなので、正確は期しがたい。もともと、古市の長官への就任は暫定人事であって事務的なことは平井がとりしきり、辰野に委嘱の交渉をしたのは、気心の知れた多忙な古市ではなく、平井だったのだろう。

平井は北海道に赴任していたとき、道庁の設計をされていて建築に造詣がある。また、辰野と一緒に博士号をうけ（M21-6/7）同年齢なので親近感があったのかもしれない。

しかし、穿った見方をすれば、辰野は工科大学学長の席を古市から譲られている（M31-7/19）。また、市区改正委員会で日比谷の練兵場跡に公園を開設計画することを提案したのは芳野世経と古市（M21-11/17）。辰野は市参事会から、その設計を委嘱されたとき、あまりにも建築家らしい建物の前庭のような計画案をつくったので、採用とならず、古市の負託に応えられなかったことがある（M32-8/）⁹⁵。そのため、高い地位にある古市の名前をあえて、あげなかったということもありえよう。

7. 結び

辰野は設計を委嘱された（M36-12/）ものの翌春、日露戦争が起ったため、計画は中止となる。しかし、戦後に鉄道国有法が成立し（M39-3/31）、計画は再開される（4/）。「国際的な威信という

観点¹⁾から停車場をつくるため、予定されていた2階建+平家建案の着工は中止(10/)して鉄骨と一部にコンクリートを用い、ホテルの設置を予定した3階建案に規模を拡大することがきまる(12/)。その概略設計が完成し(M40-5/)、宮内省の認可がおりて(9/)はじめて着工することになる。

東京停車場は高架線の停車場であるにもかかわらず、築堤にプラットホームを置き、本屋を線路に沿って建てるという特異な形式のものとなる。

事由は、高架下、とくにアーチ橋の下の空間は使にくいし、まして玉座を設けるなど許されるはずがない。また、停車場らしい、しかも豪壮な建築ができにくかった。本屋を片側に配置することにより、プラットホームの増設を可能にしたのだらう。

しかし、フリードリヒ・ストラッセ停車場の動線計画は、ルムシュッテル案を経て逓信省工務顧問・バルツェルによる設計案に受け継がれる。すなわち、辰野が意匠設計を担当した本屋建築案の平面計画では古市の意図が生かされたわけだ。

こうして皇室駅の性格と中央駅の機能をあわせもち、天皇制と中央集権の国家形態を象徴した屏風を立てたような東京停車場本屋が、市街地を背にしてかつての三菱²⁾原案に開業することになる。

東京停車場は広い敷地を確保し、巨大な本屋を建てたし、また、鉄道当局の努力のおかげで永年にわたり使用にたえてきた。可能性は少ないけれど、古市が提言したように東京停車場を純然たる高架駅にしていたら、東京は現在のように一極集中の都市構造をもつようなことにはならなかったかもしれない。

謝辞 古市については金岡義則氏「日本科学技術史大系」土木等、村松貞次郎氏ら「明治大正の学者たち」、市区改正では藤森照信氏「明治の東京計画」、御厨貴氏「首都計画の政治」、鉄道史では原田勝正氏らの著作からいろいろ教示をいただきました。

註

1-1) チェンバースの後任として工部省に移ってから(M16-4/)も東京府の仕事を兼務した。

1-2) 「東京市区改正並……審査議事筆記」3、4号

1-3) 「鉄道時報」T3-12/18「停車場の由来」

1-4) 「東京市区改正委員会議事録」138、139号

2-1) 「公文類纂」13編 M22 13巻 兵制門

(国立公文書館蔵)

2-2) 「東京市区改正委員会議事録」37号

2-3) 「閩省訓令録」M23 (東京都公文書館蔵)

2-4) 「古市公威」(記念事業会 S12-7刊)

2-5) 2-2と同じ

2-6) 2-3と同じ 2ヵ町は4ヵ町の誤認

2-7) 「東京府・警視庁 公報」183号 「官報」

付録として発行。新聞にも連載の大広告をだす。

2-8) 2-3と同じ

2-9) 「公文類纂」14編 M23 66巻 土地門

2-10) 報知社社長・矢野竜溪が創設(M23-1/20)した、わが国での最初期の通信社

2-11) 「東京市会史」1巻(S7-8刊)

2-12) 「三菱社誌」(復刊 東大出版会 S55刊)

3-1) 鉄道省「日本鉄道史」(T10刊)中巻161P

3-2) 同上 中巻162P

3-3) 東大法学部明治新聞雑誌文庫蔵

3-4) その他に「ベルリンの中央に在る高架駅で、1926年に改装……。出入口は表裏両側に在り、中央部は荷物取扱室に当てられ……」(遠藤金之助「旅客駅」:「高等建築学」S8刊)とある。

4-1) 鉄道省「日本鉄道史」中巻106P

4-2) 「帝国議会誌」(S2刊)国会図書館蔵

5-1) 「文書類纂」M31 土木 鉄道

5-2) 「麹町区永楽町3丁目2番地1号ノ内
14,411.88坪…ヲ鉄道用地トシテ収用セラレ、
1坪48円ノ割ヲ以テ補償金……ヲ受ク」

5-3) 「文書類纂」M33 地理(東京都公文書館)。
目次には13類鉄道敷地第2巻と記す。大型の地図なども含まれており、状況が明らかとなる。

5-4) 三菱の府知事あての審査申請に対する意見書

5-5) 「三菱社誌」M33-10/9

5-6) 「三菱社誌」の東京所在土地異動年末現在表に3/20永楽町地所鉄道庁へ売却 905坪、8/19鉄道庁と交換永楽町地所1425坪とある。他方、逓信省から府知事あての地種組換調書が保存され、日付はこれ。「文書類纂」M41 官有地

6-1) 「東京駅の世界」(かのう書房)の編集発行人

6-2) 田中正大「日本の公園」(鹿島出版会 \$49刊)

7-1) 「日本国有鉄道百年史」通史 172P

7-2) 前掲の遠藤「旅客駅」に原宿駅と東浅川駅を皇室駅と称しているの、それに準じた。