

八王子を巡る鉄道の小史 (その2)

～京王線の形成と御陵線～

山田俊明*1・堤 一郎*2

Short History of Railway around Hachioji Station (Second)
'Construction Process of Keio Main Line and Former Goryo Line'

Toshiaki Yamada, Ichiro Tsutsumi

For Hachioji citizens, the most important private railway is the Keio Main Line of Keio Electric Railway. In this report, we will focus on the history of this line, which is also the first electric train to come to Hachioji, and the outlines of the history from its origin to its arrival in Hachioji, the history of the former Goryo Line, which was built as a development measure, and its integration into Tokyu Corporation and its separation from the Corporation.

Keywords are as follows; Tramway, Keio Electric Tramway, Gyokunan Electric Railway, Former Goryo Line, Keio Electric Railway.

1. はじめに

八王子市民にとって、最も重要な足となっている私鉄といえば京王電鉄京王線（以下、京王線）であろう。八王子にやってきた最初の電車でもある京王線の歴史に注目し、その起源から八王子に到達するまでの経緯、発展策として建設された御陵線の顛末、東急への統合と分離、といった事項を取りあげ概説する。

本稿のキーワードは、「軌道・京王電気軌道・玉南電気鉄道・御陵線・京王帝都電鉄」である。

2. 京王電気軌道の起源

2.1 日本電気鉄道の構想からスタート

京王線の発端は、1905年12月12日、渡邊熊之進他17名が日本電気鉄道の名称で出願した電気鉄道（正確には電気軌道）計画にある。その内容は、官鉄蒲田停車場を起点に池上村、調布村、玉川村、砧村、千歳村、狛江村、調布町、多磨村、府中町、西府村、谷保村、立川村を経て官鉄立川停車場に至る21哩と、府中町で分岐し、神代村、高井戸村、代々幡村、淀橋町を経て内藤新宿三丁目に至り市街鉄道に連絡する9哩の電車路線を敷設するというも

のであった。

1906年8月18日、社名を武蔵電気軌道に改称し、出願路線も以下のように変更した。

- ①起点を内藤新宿三丁目とし、淀橋町、代々幡村、和田堀ノ内村、高井戸村、松沢村、高井戸村、千歳村、神代村、調布町、多磨村、府中町、西府村、谷保村、立川村、日野町、小宮町を経て八王子町大字千人小字追分に至る24哩13鎖。
- ②府中町から国分寺停車場に至る2哩20鎖。
- ③立川村から同村中古新田に至る1哩。
- ④調布町大字国領から狛江村、砧村、千歳村、玉川村、調布村、池上村、矢口村を経て蒲田村大字女塚に至る11哩。

このうちの④を除いて、1907年6月25日、特許を得ることができた。

これにより、新宿と八王子を結ぶ電気鉄道の建設が可能となり、1910年4月12日、社名を京王電気軌道と改称。同年9月21日、資本金125万円をもって会社が設立されたのである²⁾。

発起人代表の渡邊熊之進という人物は、玉川電気鉄道の立ち上げにも関わっていた。1893年11月18日、玉川砂利鉄道の商号で、玉川―三宅坂間の電気

*1 元都立第二商業高等学校 *2 サレジオ工業高専専攻科

鉄道敷設を出願。1902年2月8日に特許を得て、その翌年10月10日、玉川電気鉄道が創立されると、代表取締役(専務)に就任している。

しかし、道路拡幅のための用地買収が難航し、1905年8月15日に引責辞任を余儀なくされた³⁾。その4ヶ月後に、新たな電気鉄道を出願しているところをみると、雪辱を果たそうという気持ちが強かったのかもしれない。発想自体は、玉川電気鉄道と同じようなものとみてよいだろう。

京王電気軌道の会社設立は、同氏ほか数名によって企画されたものであったが、創立総会を経て誕生した同社の取締役、監査役に同氏の名はない。起業意欲はあっても、経営手腕や資金調達力には難のある人物だったのかもしれない。同社の専務取締役に就任したのは東京市役所で勸業課主事を務めていた利光丈平であった。

2.2 京王電気軌道の設立目的

創立趣意書には、同社の目的や前途有望な理由が述べられているが、その骨子をまとめてみると、以下ようになる。

- ① 「眼界開豁気宇雄壯、寔ニ都人士ノ住所トシテ無上ノ仙境ナリ」→郊外の住宅地化を促進する路線である。
- ② 「八王子町ハ古来生糸織物ヲ以テ世間ニ知ラレ、府中調布ヲ始メ、物産殷富ナル都邑村落相接シ、旅客ノ往来貨物ノ聚散頻繁ニシテ、本線路敷設ノ急要ハ以テ見ルヘキナリ」→物産豊富で人の往来も多い甲州街道に沿った必要性の高い路線である。
- ③ 「本社ノ軌道ハ四呎六吋ノ広軌式ヲ採用シ、新宿町字追分ニ於テ東京鉄道ト連絡シ、車両ヲ共通スルノ便アリ」→東京市内と直結する便利な路線である。
- ④ 「(多摩川の)河床ハ東京市ニ於ケル道路用建築用トシテ缺クヘカラサル砂利ヲ無尽蔵ニ供給シ、則チ本会社ハ副業トシテ之カ採掘販売ヲ営ムヘク」→副業として砂利の採掘販売を行うことができる。
- ⑤ 「此支線ニヨリ多摩河邊ニ出テンカ、到ル處天興ノ遊園地ニシテ…花園運動場其他ノ設備ヲ施シ…」→多摩河畔は自然環境に優れ行楽地として開発できる。
- ⑥ 「本線沿道ハ人家櫛比シ、最モ電燈ヲ供給スル

ノ便利アルヲ以テ、之ヲ兼営セントス、此亦利益尠カラサルヘシ」→電灯・電力供給事業を兼営するがその利益は大きい。

- ⑦ 建設にあたっては、まず新宿一府中間14哩と多摩川支線(1912年4月9日特許)1哩の計15哩を第一期工事とし、それ以外は二期工事に譲るとしており、府中以西とその他の支線は後回しとされた²⁾。

2.3 京王の軌間(ゲージ)

京王電気軌道の路線は、その名のとおり、鉄道ではなく軌道として敷設されたのだが、軌道とは基本的に道路上に敷設されるものである。軌道を敷設するには、軌道条例(1890年公布)に則り、内務大臣の特許が必要であった。

鉄道の場合の免許(現在は許可)に相当するものだが、名称は異なる。軌道条例には軌間(ゲージ)に関する定めはなく、その後の軌道法(1921年公布)においても同様であった。

1910年の軽便鉄道法制定まで、鉄道を敷設するには、幹線鉄道級の厳しい条件を課す私設鉄道法(1900年公布)に拠るほかはなく、輸送単位の小きな電気鉄道の場合には、道路上に敷設する区間の長短にかかわらず、鉄道ではなく軌道を選ぶケースが多かった。

京王電気軌道の軌間が4ft. 6in. (1372mm)となったのは、趣意書に記されているように、新宿追分でつながる予定の、東京鉄道の軌間に合わせる必要があったからである。東京鉄道というのは、東京市内で路面電車を営んでいた3社(東京電車鉄道、東京市街鉄道、東京電気鉄道)が、1909年に合併してきた会社である。

3社の中で最も古い東京電車鉄道は、1882年に開業した東京馬車鉄道をルーツとしており、その馬車鉄道が採用した軌間が4ft. 6in.であった。東京鉄道は1911年に東京市に買収され、東京市電(のちの東京都電)となった。

4ft. 6in. は世界的には稀なゲージであるが、市電との接続を考慮して、東京にはこのゲージを採用した路線が多かった。その後の改軌や廃線などにより、現在の東京で、馬車鉄道由来のこのゲージを用いているのは、京王電鉄の各線(井の頭線を除く)と相互乗り入れを行う都営新宿線を除けば、都電荒川線と東急世田谷線(かつての玉川電気鉄道支線)のみ

である⁹⁾。

3. 京王電気軌道の開業とその後

3.1 開業当初の苦境

京王電気軌道は、1912年6月11日に着工し、1913(大正2)年4月15日に、笹塚―調布間を開業した。新宿―笹塚間は、乗合自動車(バス)による連絡となったが、これが東京における乗合自動車営業の第1号とされる。同時に調布―国分寺間でも乗合自動車の運行を開始している。

笹塚から新宿方面への開業が遅れたのは、資金難にあえぎ用地買収が難航したことによる。新宿への延伸は小刻みに進展し、1913年10月11日代々幡仮停留場、1914年4月8日幡代小学校前、同年6月11日代々木、同年12月19日新町、1915年3月31日葵橋、同年5月1日新宿仮停留場、同年5月31日に新宿三丁目の起点(新宿追分)まで開業した。電車が新宿に到達したことで、乗合自動車の運行は2月25日限りで廃止となった。

新宿追分停留場は、青梅街道と甲州街道が分岐する追分交差点手前の路上で、開業時の電車は、路面電車タイプの小型の二軸車(四輪単車)であった。軌間を同じくしたにも関わらず、市電との直通運転が実現することはなかった。原則道路上というのが軌道であるが、代々幡付近と新宿周辺、金子(現、つつじヶ丘)駅の北側(約600m)以外は専用軌道(正式には新設軌道)で、国鉄新宿駅の南側で国鉄線を跨ぐ箇所は甲州街道が狭隘であることから、専用橋が設けられた。新宿周辺の3.5kmが複線、それ以外は単線での開業となった。

新宿への延伸工事に何とか取り組むことができたとはいえ資金難は続いていた。不況の影響もあり、株金の払い込みは不調で、失権処分となったものが総株数の約半数に達し、全重役が引責辞任する事態となった²⁾。

1914年5月11日、小田切忠四郎を専務とする新体制に移行し、森村銀行(陶業;現、ノリタケ、と商事を中核とした森村財閥の銀行で、1929年に三菱銀行に合併)が支援を約束したことで、危機を乗り越えたかにみえた。しかし、株の払込徴収は不調のまま推移したため、またも重役陣の一新が求められ、1915年6月、玉川電気鉄道の取締役兼支配人であった井上篤太郎を専務にむかえたのである。井上専務の尽力により森村銀行の一層の支援が得られた

ことや第一次大戦による景気好転もあり、なんとか苦境を脱して、当初の計画推進へとむかって行くことになった。

3.2 路線の延伸と輸送力増強

1916年6月1日、調布―多摩川原(現、京王多摩川)間が開通。同年9月1日調布―飛田給間、10月31日飛田給―府中間が開業し、第1期工事として予定していた全線を開業した。

同年より、貨物輸送を開始したが、その主体は砂利で、多摩川原支線はほぼ砂利輸送のための路線であった。道路や建築物用の砂利需要は旺盛で、多摩河畔で採取された砂利は、新宿の少し手前の天神橋のホッパーまで運ばれ、東京市内へ販売された⁴⁾。多摩川原への行楽客輸送が本格化するのには、京王閣などの行楽施設が整備される後年になってからである。

路線が伸びたことで利用者が増加し、開業時以来の、車体長8m、定員44人の木造二軸車(四輪単車)では輸送力が不足することから、1919年に京王初のボギー車19形(定員64人)が導入された。翌年以降、その改良形である23形が大量に増備されて、車両両面でも輸送力の強化がはかられた⁸⁾。

笹塚―調布間の複線化にも取り組み、1920年6月25日に烏山―金子間の複線化が成ったことにより、新宿から調布まですべて複線となった。さらに、1924年4月には調布―府中間および多摩川原支線も複線化された。

3.3 電灯・電力の供給

創業趣意書において、大きな利益が期待できる兼業と位置づけられていたのが電灯・電力供給業であり、軌道の開業に先だって供給を開始している。府中町に設けた火力発電所は電灯・電力供給専用であり、軌道の動力源となる電力は、東京電灯から受電していた。1913年上半年には調布町、多磨村、府中町、西府村の4ヶ町村に供給しただけであったが、1920年上半年には28ヶ町村にも及ぶ広域に供給網を広げていた。運輸収入と電灯・電力収入の比率は、およそ2:1となっており、すでに経営の大きな柱になったことがわかる⁷⁾。

大規模な水力発電により安価な電力を供給する東京電灯から買電し、変圧して配電した方が、自前の発電所で発電するよりも利益が大きく、また玉川電

気鉄道からも電灯用電力の供給を受けるようになったことから、1915年に府中町の発電所を廃止し、すべて買電により配電する方式となった。1931年には買電先を東京電灯から日本電力に変えている。電灯・電力収入は伸び続け、1931年下半期以降は常に運輸収入を上回り、1940年上半期には、運輸収入の1.3倍に達しており、兼業というよりも、むしろ主業といってもよい存在になっていったのである。

4. 八王子への延伸

4.1 玉南電気鉄道

新宿―府中間が全通した後、直ちに八王子への延伸工事に着手できたわけではない。手をこまねいているうちに、特許が取り消されてしまった。沿線住民からは復活敷設の懇請があり、創業時からの目的であり社名にも掲げている八王子延伸は大きな課題となった。

八王子延伸に踏み出せなかったのは、資金不足に加えて、府中以西の沿線人口は少なく、多摩川の架橋費用も大きいことから、当分の間採算の見込みが立たないとみていたからである。創業時の苦境を脱して、それなりの利益を上げるようになってはいたものの、「会社自身が府中八王子間の延長線を敷設せんか、三、四年間は思うようにならず折角の利益をこの方に分かつたねばならぬ」(1921年12月16日の株主総会における井上専務の発言)というわけで、一計を案じたのが、別会社を立ち上げることであった²⁾。

地方鉄道として敷設すれば、地方鉄道補助法による政府の補助金を得ることができるので、当分の間はそれでしのぎ、乗客が増加し利益が見込めるようになってから合併するという方策である。延伸を待望する沿線住民の出資も期待でき、初期投資を少なくできるという計算も働いたであろう。1921年10月21日、府中町―八王子市間11.06哩の地方鉄道敷設免許を得て、翌1922年7月27日、玉南電気鉄道(資本金150万円)が設立された。京王電気軌道が引き受けたのは株式総数3万株の4割、1万2千株であった。

設立委員には沿線地域の有力者が選ばれており、取締役には八王子織物同業組合初代会長の渋谷定七の名もある。地域の協力によって設立された形をとってはいたが、社長は京王の井上篤太郎が務めており、京王が主導する会社であったことは間違いない。

難点は軌間にあった。地方鉄道法第三条には「地方鉄道ノ軌間ハ三呎六吋トス特別ノ場合ニ在リテハ四呎八吋半又ハ二呎六吋ト為スコトヲ得」とあり、京王電気軌道が採用していた4ft. 6in. 軌間は認められていなかった。そこでやむなく、玉南電気鉄道は3ft. 6in. (1067mm) 軌間とし、1925年3月24日、府中―東八王子間を開業した。軌間が異なるため、電車が直通することはできず、府中での乗り換えを余儀なくされたのであるが、何はともあれ八王子まで鉄道はつながった。

4.2 合併と改軌、直通運転

高幡不動尊の境内に立つ「玉南電気鉄道記念之碑」には、同鉄道の顛末が記されているが、そこには「不幸補助法ニ據ル補助ヲ得ス」の文言がある。補助金の獲得を目論み、地方鉄道として開業した玉南電気鉄道であったが、補助金申請は却下されてしまったのだ。国鉄線(中央線)と競合する路線となることから、補助金の対象外とされたのであろう。

補助金が得られなければ、別会社とした意味は無く、乗り換えの不便さだけが残ることになる。そこで、京王電気軌道は、同社の合併へと動き、1926年12月1日に合併が成立した。玉南電気鉄道の株式5株に対して京王電気軌道の株式3株を割り当てる形をとっており、京王としては同線を安く手に入れることができたと言えよう³⁾。

直通運転を行うためには、府中以東の京王電気軌道と同じ、4ft. 6in. 軌間へ改軌する必要がある。地方鉄道から軌道への変更も必要で、改めて、軌道線としての特許を取得(1926年12月16日付)している。1927年6月1日に改軌工事が完了し、一部区間で直通運転が始まった。新宿―東八王子間の本格的直通運転開始は1928年5月22日からで、これにより、名実ともに京王線となった。

新宿側のターミナルも大きく変化した。1927年10月28日、新宿三丁目に新宿ビルディング(後に本社として使用)が完成。その下に新たなターミナルが設けられ、それまでの追分交差点近くの路上に発着していたスタイルを一新した。当初は「追分新宿」と称したが、1930年に「四谷新宿」、1937年に「京王新宿」と改称している。新宿のターミナル移設から間もない1927年12月17日には、仙川―調布間を現在と同じルートに移設し、同区間に存在した併用軌道を解消した。

玉南電気鉄道の開業時に新造された1形電車は、鉄骨木造車体で、車体長13.25m、車体幅2.59mの電車であった。地方鉄道の規定に準拠して設計されたため、従来の京王電気軌道の主力であった23形と比べて車体がひとまわり大きいだけでなく、電動機の出力も大きく、高速性能に優れ、総括制御も可能であった。こうしたことから、合併後の京王では、この車両を基準にした車両(図1)が増備されていくことになった⁸⁾。



図1 京王電気軌道時代に製造されたデハ2410形(2013年)

新宿ターミナルの一新と相俟って、京王が路面電車タイプの中速電車から高速電車へと脱皮していく上で、玉南電気鉄道の電車が果たした役割は大きいと言えよう。

1927年6月1日には、多摩川原の行楽地づくりの目玉として取り組んでいた京王閣が開業しており、当時の京王が行楽客誘致を重視していたことがうかがえる。

5. 御陵線

懸案であった八王子への延伸が成った後の発展策の1つとして取り組まれたのが、御陵線の建設であった。1927年に関東地方初となる天皇陵(多摩御陵)が横山村(現、八王子市内)に設けられたことから、参拝客を取り込もうと、はやくも同年12月12日付けで、八王子市明神町-南多摩郡横山村間6.18kmの特許を取得している。並行する国鉄線や、新規開業予定の八王子市内電車(武蔵中央電気鉄道)への対抗策(防御策)という意味も大きかったであろう。

新宿-東八王子間の直通運転が始まったころの京王線と国鉄線を比較すると、京王は新宿-東八王子間を68分で結び、運賃は58銭、1日56往復、15~30分間隔での運転であった。一方の国鉄は、電化区

間は立川までで、八王子へは汽車に乗り継ぐ必要があった。運賃は60銭とそれほど変わらないものの、運転間隔は40~50分と大差があり、京王が優位に立っていた。しかし、国鉄電車区間の浅川(現、高尾)への延伸(1930年12月20日に実現)が迫っており、安閑としているわけにはいかなかった。

当初予定した御陵線のルートは、東八王子からそのまま延伸する形をとり、八王子市街地の北側を浅川の堤防沿いに西進し、元本郷町の多賀神社付近で南浅川を渡り、横川を経て御陵前へという「北まわりルート」であった。途中には元横山町、大横町、本郷横町、元本郷町の4駅の設置を予定し、八王子市北部の利用者も取り込むはずであった。しかし、この計画に対して、市街地が分断され東部地域が発展から取り残されるという理由で八王子市議会が反対。京王は、やむなくルートを変更し、東八王子のひとつ手前の北野で分岐する「南まわりルート」で建設することになった⁴⁾。

着工から僅か10ヶ月後の1931年3月20日に北野-御陵前間6.4kmを開業。途中駅は、片倉、山田、横山の3駅で、終点の御陵前駅舎は社殿風の堂々たるものであった。皇族の利用も想定し、貴賓車(500形)も新造したが、国鉄に皇室専用の東浅川仮停車場が設けられていたことから、実際に利用されることはなかった。

「南まわりルート」の沿線は人口が希薄で、日常的に利用する人は少なかったようだ。戦況が悪化した1945年1月21日、「不要不急線」とみなされて、運転休止となる。同年8月の八王子大空襲で、多摩御陵前(1937年に御陵前から改称)駅舎も灰燼に帰してしまった。



図2 現存する御陵線の橋脚(1)(2019年)



図3 現存する御陵線の橋脚(2)(2019年)

休止線として放置されていた御陵線が、再び日の目を見たのは、戦後の高度成長期になってからである。東京の住宅難、行楽ブームを背景に、高尾線が建設されたが、北野―山田間は旧御陵線を利用(山田―多摩御陵間は廃止)したものであった。



図4 山田―めじろ台間を走る5000系(1988年)
(左側台地の下が旧御陵線の跡地)

1967年10月1日に高尾線北野―高尾山口間が開通。新たな住宅開発や高尾山への行楽客輸送に、大きな役割を果たすことになった⁹⁾。

6. 「大東急」から京王帝都電鉄へ

戦時体制が強まる中で、電力の国家管理が実施され、京王電気軌道は、運輸収入を上回る利益を得ていた電灯・電力供給業を失ない、苦境に立たされた。交通統制の流れも強まり、1944年5月31日、東京急行電鉄への合併を余儀なくされたのである。

戦争末期には、空襲で変電所が被災し、電圧低下により、新宿駅南口で国鉄線を跨いでいる陸橋の勾配を電車が登れなくなる事態となった。そのため、1945年7月24日、新宿起点を国鉄駅の西側に移設する措置がとられ、それ以降、そこが京王線のターミナルとなった⁴⁾。

新宿付近に若干の併用軌道区間は残るものの、実態としては軌道ではなく高速電車へと進化していた京王線であったが、地方鉄道法に軌間の制限があるため、地方鉄道への転換は難しかった。ところが、戦時中の行政簡素化の一環として、地方鉄道法施行規則の一部が改正され、軌道から変更した地方鉄道には軌間の制限を設けないことになったことから、敗戦の日の1945年8月15日に、全線が地方鉄道へと転換できたのである⁴⁾。

戦後の集中排除の流れの中で、東急に統合されていた各社において独立への機運が高まり、1948年6月1日、京王帝都電鉄が発足した。その際に、京王線1本だけでは経営が困難という見立てから、本来は小田急系の路線であった井の頭線を得ることができた。京王帝都の「帝都」は、井の頭線の開業時の名称である帝都電鉄がその由来である。

京王線の本格的都市高速電車への脱皮は続いた。1963年4月1日、新宿駅の地下化と地下線の開業により、甲州街道上を走行していた区間を解消し、同年8月4日には、架線電圧を従来の600Vから1500Vに昇圧。斬新なスタイルの5000系電車が登場し、同年10月1日には新宿―東八王子間を40分で結ぶ特急の運転が始まった。八王子側では、同年12月11日、東八王子駅を、市の都市計画により新たに開設された放射線道路に面した場所(北野寄り)に移設し、京王八王子と改称している⁵⁾。なお、京王八王子駅が地下化され、現在の姿となったのは1989年4月2日である。



図5 地下化される前の京王八王子駅舎(1976年)



図6 地上線時代の京王八王子駅ホームと5000系
(1983年)

7. 結びにかえて

本稿では、創業時には路面電車のような中速電車にすぎなかった京王線が、紆余曲折を経ながらも本格的都市高速電車へと脱皮を続けてきた歩みを概観した。今日の八王子と京王線との関係を理解する上でも、歴史を振り返り、過ぎ去った景色を眺めて見る必要があるのではないだろうか。

<参考図>

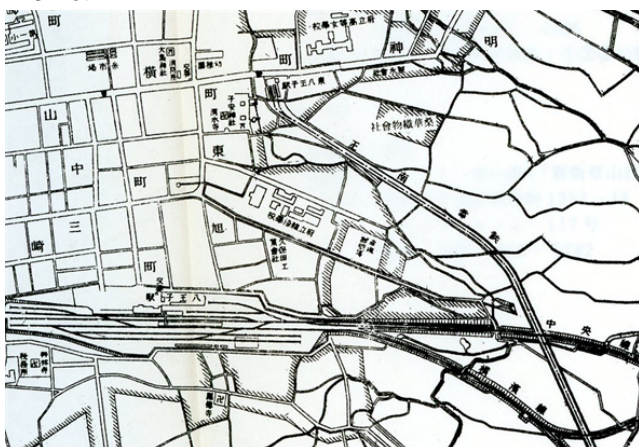


図7 玉南電気鉄道が開業したころの東八王子駅と
その周辺

(出典: 1925年作成の8620分の1「八王子全図」)

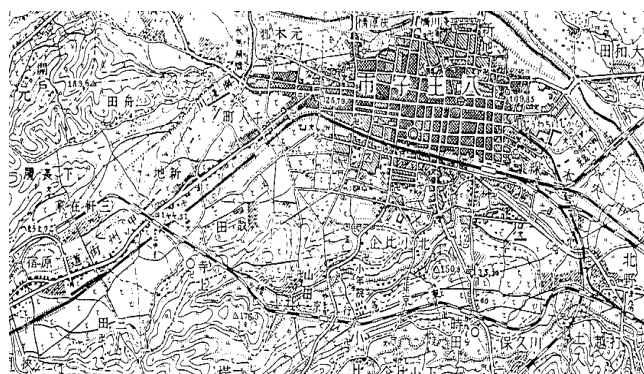


図8 御陵線が記載された地形図

(出典: 5万分の1地形図「八王子」 1947年発行)

謝辞

本講座の開催を企画しご支援頂いた福原信広事務局長、本紀要への投稿機会をくださった島川陽一教授、ご理解とご支援を頂いた小島知博学校長を始め本学関係各位に対し改めてお礼を申し上げます。

参考文献(発行年順に記載)

- 1) 『京王電車回顧十五年』(京王電気軌道株式会社, 1926年)
- 2) 『京王電気軌道株式会社三十年史』(京王電気軌道株式会社, 1941年)
- 3) 『東京急行電鉄50年史』(東京急行電鉄, 1972年)
- 4) 『京王帝都電鉄三十年史』(京王帝都電鉄, 1978年)
- 5) 清水正之著『八王子明神町わが街』(個人出版, 1980年)
- 6) 和久田康雄著『新版 資料・日本の私鉄』(鉄道図書刊行会 1987年)
- 7) 青木栄一ほか編著『民鉄経営の歴史と文化・東日本編』(古今書院, 1992年)
- 8) 『鉄道ピクトリアル』№578, 臨時増刊<京王帝都電鉄>(鉄道図書刊行会, 1993年)
- 9) 『京王電鉄五十年史』(京王電鉄, 1998年)