

エコーする〈知〉

京王沿線の近現代史

永江雅和

小田急に続く鉄道沿線史第2弾!! アメージングな
京王線の旅―。鉄道敷設は地域に何をもたらしたのか。
京王線の魅力をたっぷりと分りやすく解説。

クロスカルチャー出版

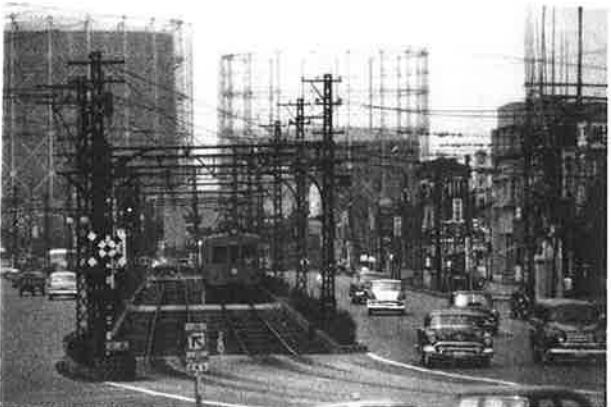
京王沿線の近現代史

永江雅和

目次

第一章	京王沿線の歴史を知るためのキーワード	1
第二章	副都心新宿の形成と京王線	11
第三章	玉川上水沿いを走る京王線―渋谷区旧代々幡村地域の事例	23
第四章	近郊農村から高級住宅地へ―京王線と世田谷の風景	39
第五章	環状鉄道の夢の跡―帝都電鉄から井の頭線へ	53
第六章	「東洋のハリウッド」―京王線と調布市	71
第七章	南下する玉南電鉄―府中市と京王線	91
第八章	聖蹟とニュータウン―京王線と多摩市	105
第九章	稲田堤の桜と多摩丘陵の開発―相模原線と川崎市・稲城市	119
第一〇章	動物園がやってきた―日野市と京王線	131
第一一章	御陵線から高尾線へ―京王線と八王子市	145
あとがき		161
関連年表・参考文献		164

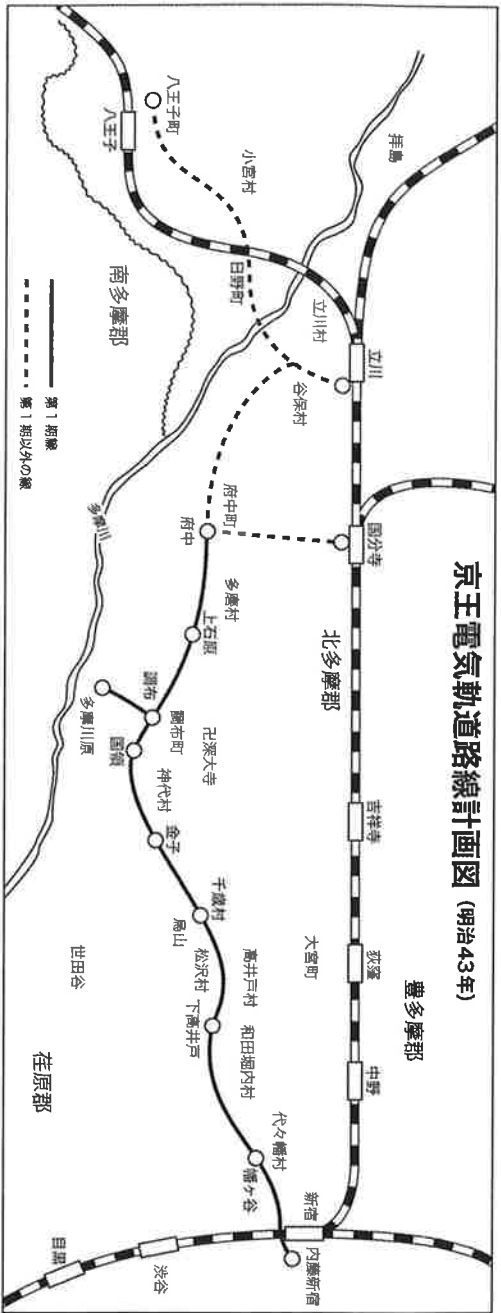
第一章 京王沿線の歴史を知るためのキーワード



甲州街道京王線線路とガスタンク (写真提供：新宿歴史博物館)



2010系 京王れーるランド



徳富蘆花の描いた京王線建設の植音

「東京が大分攻め寄せて来た。東京を西に距る唯三里、東京に依って生活する村だ。(中略)東京で瓦斯を使う様になって、薪の需用が減った結果か、村の雑木山が大分拓かれて麦畑になった。(中略)筍が儲かるので、麦畑を潰して孟宗藪にしたり、養蚕の割が好いと云って桑畑が殖えたり、大麦小麦より直接東京向きの甘藍白菜や園芸物に力を入れる様になったり、要するに曩時の純農村は追々都会附属の菜園になりつゝある。京王電鉄が出来るので其等を気構え地価も騰貴した。儂が最初買った地所は坪四十銭位であったが、此頃は壹円以上二円も其上もする様になった。地所買ひも追々入り込む。(中略)要するに東京が日々攻め寄せる。」^{三〇}

この文章は文学者徳富健次郎(蘆花)の『みみずのたはこと』の冒頭近くにある一節です。第四章でも述べますが、蘆花は一九〇七年(明治四〇)土に親しむ生活に憧れ、東京市内の青山から北多摩郡千歳村粕谷(現世田谷区粕谷)の地に移り住みます。現在こそ高級住宅地である粕谷の地ですが、当時は水道すらない近郊農村でした。しかしこの地に鉄道が敷設されるようになる、のどかな農村の風景と生活は徐々に変貌し、雑木林は切り開かれ、農家の生産物は都会向けの蔬菜類へと変化し、また土地は坪単位で取引され、価格は高騰してゆくのです。都会を逃れてこの地に来た蘆花にとって、鉄道工事の植音は自らに追いつがる「都会の足音」と捉えられたのでしょうか。

本書は関東の大手鉄道会社のひとつである京王電鉄沿線の歴史を繙いてゆくことを目的としています。蘆花のエピソードで紹介しましたように、日本の鉄道、なかでも民間の鉄道会社(以下「私鉄」と呼びます)は沿線地域の開発を通じて近郊地域の発展に影響を与えていったことが知られています。以下本書では鉄道敷設を通じた沿線地域変貌の歴史を描きたいと考えていますが、そのためには京王電鉄が、どのような成り立ちを持つ鉄道であったのかを、お話しする必要があります。と思います。

甲州街道に沿って走る線路

京王電軌のルーツは一九〇五年(明治三八)一二月に蒲田↗玉川↗狛江↗調布↗府中↗立川間と新宿↗神代↗府中間に二本の電気鉄道敷設を出願した日本電気鉄道株式会社に求められます。同社は翌年八月に武蔵電気軌道株式会社と改称し出願中の路線を変更し、一九〇七年六月に新宿↗府中↗立川↗八王子間、府中↗国分寺間、立川↗立川停車場間の免許を得ました。一九一〇年には資本金一二五万円をもって正式に京王電気軌道株式会社(以下京王電軌)が設立されます。^{三二}「京王」という社名は東京の「京」と、八王子の「王」の二文字から来ているのです。

新宿↗八王子間の鉄道といえますと、現在のJR中央線が存在します。同線は一八八九年(明治二二)に新宿↗立川間(同年八王子まで延伸)で開業した甲武鉄道をルーツとしていますが、

同線は建設にあたり東京西郊の主要街道である甲州街道（や青梅街道）沿いを通ることを避け、武蔵野台地の上を中野から立川まで、ほぼ直線で接続する新線を建設しました。旧街道筋を避けた理由については、地元住民の反対があったことが原因であるという説と、同鉄道が馬車鉄道から蒸気鉄道に変更されたことにより、平坦地を選択することの重要性が高まったことによる技術的問題であるとする説が存在しますが、いずれにせよ、開業後の甲武鉄道沿線の発展をみた調布や府中など、甲州街道沿線地域の住民が鉄道誘致に積極的になったことは間違いありません。京王電気軌道が甲武鉄道の南方を甲州街道（現国道二〇号線）と併走するように走っていることはこのような事情によるものです。

路面電車であつた京王線

京王電軌は軌道法という法律に準拠して敷設されました。軌道法とは路面電車設置のために用いられることの多かつた法律であり、京王電軌も構想として甲州街道の道路上を走る路面電車として計画されました。少し細かいことをいいますと、軌間も東京市街鉄道（後の東京市電の一部）と同じ一三七二ミリゲージを採用しています。これは市電との相互乗り入れを念頭に置いたものであつたかもしれません。路面電車のメリットは公道を走ることにより、用地買収費を抑制できる点にあつたと思われませんが、現実には沿線住民の反対によって甲州街道上を走行した区間は新宿等の一部区間に限られました。さらに路面電車としての開業は、その後の京王の経営に大きな困難をもたらしたように思われます。その主な点は交通渋滞問題と高速化対応です。東京西郊の発展は京王沿線の発展でもありましたが、それは交通渋滞問題の深刻化を意味していました。また路面電車は専用軌道を持つ他の競合路線（国鉄JRや小田急線等）に比べ、どうしても走行速度 \parallel 輸送効率で劣っています。個別の事例につきましては、後の章でくわしくお話ししますが、道路上を走行し、また頻繁に道路と交差する形で設置された京王線はその後、道路との交差を回避する形で路線変更や地下化・高架化を強いられてゆきます。これらの工事は京王の経営に大きな負担を生じさせましたし、沿線住民にとっても路線や駅の変更が頻発することは様々な影響を与えたものと考えられます。

副業としての電灯・電力事業と貨物輸送

日本の私鉄は、鉄道事業だけでなく、副業として沿線開発事業を展開することによって総合的収支の改善を図ることが多かつたことが知られています¹⁴⁾。京王の副業展開については三つの特徴を述べることになると思います。ひとつは戦前の京王の経営において電灯・電力事業と貨物事業の重要性が大きかつたということです。電鉄会社が余剰電力を販売することは当時珍しいことではありませんでしたが、京王の場合、配電用の電力・電灯事業を電車の開業に先行して、電

車用電力とは別個に発電して供給した点に特徴がありました（後に発電からは撤退）。この電灯・電力事業は戦前京王の副業として最も重要な収益をもたらす部門として経営上大きな利益をもたらしたとともに、沿線地域に交通の利便性に加え、電灯・電力の供給というインフラを並行して整備する役割を果たしました。後の章でも沿線地域に対する交通上の影響のみならず、電灯・電力事業が与えた影響についても述べてゆきたいと思います。

ふたつ目は貨物事業です。鉄道事業の一環ですから厳密には副業とは言えませんが、京王をはじめとする東京西郊の私鉄の多くに共通する点として言及しておきたいと思います。京王の貨物輸送は事実上多摩川の川砂利の輸送を目的としたものであり、そのことは会社設立の趣意書にも記されています。明治期から昭和の高度成長期にかけて、多摩川の川砂利は貴重な建設資材でした。その傾向は関東大震災の復興や、高度経済成長期の首都圏の都市化のなかで促進されてゆきました。京王は調布から府中間にかけて川砂利の採掘・輸送事業を行い、電灯・電力事業程ではありませんが、重要な収益の一角となりました。ただ多摩川河畔については、観光資源としても重視されていきましたので、開発と観光のバランスの調整が求められることとなりましたし、こうした鉄道会社をはじめとする砂利採掘事業は、多摩川沿岸の地域経済や景観にも大きな影響を与えていることとなります。

三点目は沿線の住宅開発です。日本の私鉄産業は、沿線の宅地開発による不動産事業収入や沿線住民の増加による運賃収入の増加に取り組んできた点に歴史的特徴があります。京王の場合、戦前期には甲州街道沿いという比較的市街地化の進んだ地域に路線を敷いたことや、その後の資金不足により、同業他社に比べ沿線開発が消極的であった印象を受けますが、戦後になると調布や多摩、八王子といった地域で積極的かつ大規模な宅地開発を展開します。

玉南電鉄と帝都電鉄

ここまで主に、京王電気軌道の話をしてきましたが、現在の京王電鉄は京王電軌に加えて幾つかの企業の合併・統合を経て今日に至っています。なかでも玉南電気鉄道と帝都電鉄の二社は重要です。玉南電気鉄道は現在の京王線の府中～東八王子（現京王八王子）までで開業した鉄道会社です⁵⁾。経営陣は京王電気軌道との関わりが強く、主として資金調達や政府からの補助金獲得上の目的で別会社として設立された路線ではありますが、そのために京王電軌の当初計画とは異なり、甲州街道とは大幅に異なるルートを辿る専用軌道として建設されました。ですから府中以西の京王線には「甲州街道沿いの路面電車」という前述の表現は当てはまらなくなります。

さらに性格が異なるのは井の頭線です。今日では京王線の重要な一部をなす井の頭線が創業したのは一九三三年（昭和八）から四年のことです。同線は元々小田原急行鉄道の創業者でもある利光鶴松が社長を務めていた帝都電鉄を母体としており、どちらかと言えば小田急系列に属する

会社でした。⁶⁾しかしその後戦時期に京王、小田急が東京急行電鉄に合併され、戦後再独立する過程で京王線と井の頭線は期せずして同一社内の路線となったのです。⁷⁾井の頭線という名称は東急時代に付けられた名称ですが、戦後の京王が「京王帝都電鉄」を名乗っていた（一九四八～一九八年）のは井の頭線のルーツとなる帝都電鉄の名称を残したことに由来しています。その他にも京王は八王子の武蔵中央電気軌道や、複数のバス会社を統合して今日に至っています。

相模原線と多摩の開発

別会社ではありませんが、調布から分岐して橋本へつながる相模原線も、他とはかなり性格を異にする路線です。第八章でも詳しく述べますが、同線は戦後の首都圏への人口集中と、それに伴う住宅難に対応するため制定された首都圏整備法と、東京都の多摩ニュータウン計画に対応するために計画されたものでした。⁸⁾開発の中心は東京都や日本住宅公団（現都市再生機構）を中心とする公的セクターであったため、路線工事にあたって公的補助が供給された反面、沿線開発には強い制約がかかることになりました。従って相模原線沿線では京王自らによる大規模な宅地開発や観光施設は建設されていません。しかし戦後の京王は多摩ニュータウン地区が含まれる多摩市や八王子市の開発には非常に意欲的であり、本線沿いの桜ヶ丘住宅地（多摩市）、めじろ台住宅地（八王子市）など大規模な宅地開発を行っています。一九八八年に本社を聖蹟桜ヶ丘に移

転したことも京王が多摩地域の開発を重視していることの一証左と言えるでしょう。

都内の通勤電車

今日の京王電鉄の特徴を端的に述べますと、「都内の通勤電車」となるのではないかと思えます。相模原線の一部を除き、路線の殆どが東京都内を走り、営業距離の観点から見ても、同社の営業キロ数は八四・七キロメートルと関東大手私鉄のなかでも最短です。これは全ての路線が都心への通勤圏内であることを意味しています。日本の私鉄会社は阪急電鉄に代表されるように、沿線の住宅地開発、ターミナルデパート、観光地開発などを組み合わせて発展してきた歴史がありますが、京王電鉄に関して言えば、戦後沿線住宅地開発に力を入れる一方で、レジャー施設、観光地開発には、相対的にですが深入りしてこなかった印象があります。これは同じ関東私鉄の小田急電鉄や西武鉄道などのように、特急専用車両を導入してこなかった姿勢にも表れているように思います。コンパクトな路線のなかで、あくまでも通勤電車としての事業活動に集中してきた、というのが京王電鉄のカラーと言えるのではないのでしょうか。

第二章 副都心新宿の形成と京王線



中央公園から見た建設中の京王プラザホテル
(写真提供：新宿歴史博物館)



『京王帝都電鉄30年史』より

【註】

- (1) 徳富健次郎『みみずのたはこと(上)』(岩波書店、一九三八年)一八〇一九頁。
- (2) 京王電鉄株式会社広報部編『京王電鉄五十年史』(京王電鉄株式会社、一九九八年)四四頁。
- (3) 青木栄一『鉄道忌避伝説の謎』(吉川弘文館、二〇〇六年)七〇〜七七頁。
- (4) たとえば拙著『小田急沿線の近現代史』(クロスカルチャー出版、二〇一六年)第一章。しかしこの議論は筆者に限らず、鉄道史では広く知られていることである。
- (5) 前掲『京王電鉄五十年史』四五頁。
- (6) 京王帝都電鉄株式会社総務部編『京王帝都電鉄30年史』(一九七八年)四一頁。
- (7) 前掲『京王帝都電鉄30年史』四五頁。
- (8) 前掲『京王電鉄五十年史』一四二頁。

永江 雅和 (ながえ まさかず)

1970年生まれ。専修大学教授。
一橋大学経済学部卒、同大経済学研究科後期
博士課程単位取得退学。博士(経済学)。



論文・編著書

〈著書〉

『食糧供出制度の研究』日本経済評論社、2013年

『小田急沿線の近現代史』クロスカルチャー出版、2016年

〈論文〉

「世田谷区の農地転用と農業委員会1960～1975」

(東京大学社会科学研究所『社会科学研究』58/3・4号)2007年

「向ヶ丘遊園の経営史-電鉄会社付帯事業としての遊園地業-」

(専修大学社会科学研究所『社会科学年報』第42号)2008年

「私鉄会社による路線・駅舎用地買収と地域社会-小田原急行鉄道(株)の事例」

(専修大学経済学会『専修経済学論集』48/2号)2013年

共著「よみうりランドと川崎市戦災復興事業-戦後レジャー会社と地方競馬」

(専修大学社会科学研究所『社会科学年報』48)2014年など。

京王沿線の近現代史

CPC リブレ No.6

2017年4月15日 第1刷発行

著者 永江雅和

発行者 川角功成

発行所 有限会社 クロスカルチャー出版

〒101-0064 東京都千代田区猿樂町2-7-6

電話 03-5577-6707 FAX 03-5577-6708

<http://crosscul.com>

装幀 永江智明

印刷・製本 石川特殊特急製本株式会社

© Masakazu Nagae 2017

ISBN 978-4-908823-15-2 C0021 Printed in Japan

倉持順一「多摩ニュータウン開発にともなう京王相模原敷設問題」(『多摩ニュータウン研究 No.9』
二〇〇七年所収)

清水正之「八王子長沼町・北野町わが街」(一九八七年)

清水正之「八王子明神町わが街」(一九八〇年)

清水正之「八王子山田町わが街」(一九八五年)

立川秋雄「古里をたずねて」(二〇一三年)

町会誌編集委員会「明神町いま昔 明神町三丁目町会町会誌」(一九九八年)

都市整備公団南多摩開発局「多摩ニュータウン事業概要」(一九九〇年)

八王子市教育委員会編「ふるさとを語る―明治・大正・昭和の千人町」(一九八一年)

八王子市史編集委員会「新八王子市史資料編6 近現代2」(八王子市、二〇一四年)

八王子市市史編集委員会「新八王子市史通史編5 近現代(上)」(八王子市、二〇一六年)

八王子市立散田小学校PTA「地域誌散田とその周辺」(散田小学校記念誌出版会、一九八五年)

山口悠「高尾山ケーブルカーの建設」(『八王子市史研究 第2号』二〇一二年所収)



エコーする〈知〉 **CPCリブレシリーズ**
A5判・各巻本体1,200円
No.1～No.4

No.1 福島原発を考える最適の書!!

今原発を考える—フクシマからの発言

●安田純治(弁護士・元福島原発訴訟弁護団長) 3.11直後の福島原発の事故の状況を、約40年前すでに警告していた。原発問題を考えるための必携の書。書き下ろし「原発事故後の福島」の現在」を新たに収録した〈改訂新装版〉
●澤 正宏(福島大学名誉教授)
ISBN978-4-905388-74-6



No.2 今問題の教育委員会がよくわかる、新聞・雑誌等で話題の書。学生にも最適!

危機に立つ教育委員会 教育の本質と公安委員会との比較から教育委員会を考える

●高橋寛人(横浜市立大学教授) 教育行政学の専門家が、教育の本質と関わり、公安委員会との比較を通じてやさしく解説。この1冊を読めば、教育委員会の仕組み・歴史、そして意義と役割がよくわかる。年表、参考文献付。
ISBN978-4-905388-71-5



No.3

21世紀の西脇順三郎 今語り継ぐ詩的冒険

●澤 正宏(福島大学名誉教授) ノーベル文学賞の候補に6度も学がった詩人西脇順三郎。西脇研究の第一人者が明解にせまる、講演と論考。
ISBN978-4-905388-81-4



No.4 国立大学の再編の中、警鐘を鳴らす1冊!

危機に立つ国立大学

●光本 滋(北海道大学准教授) 国立大学の組織運営と財政の問題を歴史的に検証し、国立大学の現状分析と危機打開の方向を探る。法人化以後の国立大学の変質がよくわかる、いま必読の書。
ISBN978-4-905388-99-9



No.5 いま小田急沿線史がおもしろい!!

小田急沿線の近現代史

●永江雅和(専修大学教授) 鉄道からみた明治、大正、昭和地域開発史。鉄道開きの醍醐味が<人>と<土地>を通じて味わえる。今注目の一冊。
●A5判・本体1,800円+税 ISBN978-4-905388-83-8



Cross-cultural Studies Series

クロス文化学叢書

第1巻 互惠と国際交流

●編集責任 矢嶋道文(関東学院大学教授)
●A5判・上製・総430頁 ●本体4,500円+税 ISBN978-4-905388-80-7

キーワードで読み解く〈社会・経済・文化史〉15人の研究者による珠玉の論考。用語解説を付して分かり易く、かつ読み易く書かれた国際交流史。グローバル化が進む中、新たな視点で歴史を書き、21世紀における「レシプロシティと国際交流」のあるべき姿を探る。いま注目の書。



第2巻 メディア—移民をつなぐ、移民がつなぐ

●編集 河原典史(立命館大学教授)・日比嘉高(名古屋大学准教授)
●A5判・上製・総420頁 ●本体3,700円+税 ISBN978-4-905388-82-1

移民メディアを構造的に考察した新機軸の論集。新進鋭の研究者を中心にした移民研究の最前線。メディアは何を伝えたか。新聞・雑誌以外の多岐にわたるメディアも取り上げた画期的なアプローチ。広い意味での文化論の領域においての考察、移動する人と人をつなぐ視点に注目した16人の研究者による珠玉の論考。



ISBN978-4-908823-15-2

C0021 ¥1800E

定価(本体 1,800円+税)



9784908823152



1920021018008



新宿大通り絵葉書



高尾山登り口ケーブルカー停車場

京王線 —

モダンなボーダーが、つないでゆく、郊外へ、
すてきな旅はワクワク感たっぷり。

(第1章) 京王沿線の歴史を知るためのキーワード (第2章) 副都心新宿の形成と京王線
(第3章) 玉川上水沿いを走る京王線—渋谷区旧代々幡村地域の事例 (第4章) 近郊農村から
高級住宅地へ—京王線と世田谷の風景 (第5章) 環状鉄道の夢の跡—帝都電鉄から井の頭線へ
(第6章) 「東洋のハリウッド」—京王線と調布市 (第7章) 南下する玉南電鉄—府中市と京王
線 (第8章) 聖蹟とニュータウン—京王線と多摩市 (第9章) 稲田堤の桜と多摩丘陵の開発
—相模原線と川崎市・稲城市 (第10章) 動物園がやってきた—日野市と京王線 (第11章)
御陵線から高尾線へ—京王線と八王子市 あとがき 関連年表、参考文献付。

