

武蔵野

ヒストリー

武蔵野にまつわる歴史を
楽しみながら学ぶ

甲武鉄道 会社線の歴史

武蔵野市民にとって身近な
武蔵境と吉祥寺の駅は
明治時代、甲武鉄道会社によって
開設されました。



昭和36年、武蔵境駅南口開設当時の光景。全国に「境」という名称の駅がいくつか開設されたため、大正8年に武蔵境駅に改称されました。

玉川上水の堤の活用案が 鉄道ルートの原型に

現在、JR中央本線と西武鉄道の多摩川線が乗り入れる武蔵境駅は、今年の4月で開通125周年を迎えます。武蔵境駅は明治22年、新宿―立川間を結ぶ甲武鉄道が開通した際、境停車場として開設され、大正8年に武蔵境駅に改称されました。

甲武鉄道の前史を見ると、その始まりは17世紀中頃、江戸時代にまでさかのぼります。当時、江戸の人口が増え、市街地が拡大したことで、飲料水や防火用水が不足。その対策として引かれた玉川上水は、江戸市民の飲料水だけでなく、武蔵野の農業用水としても活用されていました。

この用水に目を付けたのが、多摩地区の豪農たち。当時、多摩地区では石灰石のほか、木材、薪、野菜、生糸などの特産品がありました。これらの荷を江戸へ運ぶために、玉川上水を活用した船運の開業を提案。上水の利用を願い出しましたが、市民の飲料水が汚れることを懸念した江戸幕府によって却下されました。

明治に入ってようやく船運業が解禁されたものの、上水の汚濁を理由に、わずか2年で中止に。しかし、



甲武鉄道開設当時に描かれた開業広告の錦絵(復写) (提供/沼本忠次)。

した者が設立したライバル会社「武甲鉄道」が登場。この武甲鉄道が蒸気鉄道を出願していたことを受け、甲武馬車鉄道も急ぎよ蒸気鉄道に切り替えて出願を直しました。

紆余曲折を経た 鉄道敷設までの道のり

政界の重鎮であり、鉄道を推進していた大隈重信氏らの支援を得て、武甲鉄道と合同した「甲武鉄道」が新たに誕生。新宿―八王子間の路線計画も認められ、甲武鉄道に免許が下付されたのが、明治21年です。同時期に、八王子―川崎間に鉄道計画を申請していた「武蔵鉄道」という会社も登場しましたが、旅客の多さや沿線の豊富な観光地などから、甲武鉄道に軍配が上がりました。

新宿―八王子間を結ぶ甲武鉄道はローカル路線にすぎず、十分な建設技術も持たないと見なされ、日本で最初の私鉄である日本鉄道の一支線という位置付けで誕生します。開設当時の社長も、日本鉄道の社長、奈良原繁氏が就任。日本鉄道の施工力を得て、甲武鉄道の開設工事が本格的に始まりました。

しかし、ここで新たな問題が浮上。農作物や家畜への悪影響を憂慮

今度は玉川上水の土堤を利用して、馬車鉄道の創業を出願する者が現れました。その1人が、当時呉服商を営んでいた岩田作兵衛氏であり、後に「私鉄王」と呼ばれた人物です。

当時の計画では、新宿―羽村、砂川―八王子路線を皮切りに、青梅、甲府まで延長する予定でした。社名は甲府のある「甲斐国」(現・山梨県)と羽村のある「武蔵国」(現・東京都)から頭文字をとり、「甲武馬車鉄道」に決まります。

明治19年、甲武馬車鉄道会社に免許が下付されたものの、社内で分裂



甲武鉄道を走った 汽車と電車

開業当時、最先端の蒸気機関車が走っていた甲武鉄道。当初は荷貨物が中心でしたが、多くの人々が利用する生活用の鉄道となりました。

右／明治後期、市ヶ谷付近を走る甲武鉄道の汽車と電車(提供/鉄道博物館)

左上／甲武鉄道のタンク車(提供/鉄道博物館)

左下／甲武鉄道13号機関車(国鉄形式1550)(提供/鉄道博物館)

甲武鉄道開通をめぐる経過

明治16年	「東京近辺ノ有志」玉川上水築堤を利用の新宿～羽村間馬車鉄道を東京府に出願。不許可。
明治17年	甲武馬車鉄道出願。当初計画は東京～羽村間のところ青梅で石灰の産出を知り、青梅に延長。第1期：新宿・和田・堀之内・福生・羽村 第2期：砂川・八王子に変更。
明治18年	甲武馬車鉄道、路線を変更して申請。第1期：新宿・上保谷新田・福島 第2期：福島・八王子
明治19年	甲武馬車鉄道免許。武甲鉄道出願。第1期：新宿・和田・堀之内・西窪・関前・小金井・砂川・青梅 第2期：砂川・八王子。「馬車鉄道汽関車鉄道ニ変換願」提出。武蔵鉄道会社出願。
明治20年	甲武馬車鉄道と武甲鉄道が合同し、甲武鉄道に。
明治21年	甲武鉄道を日本鉄道の支線とみなし、工事を鉄道局が担当する。甲武鉄道免許申請後、下付される。
明治22年	新宿～立川間開通。境停車場開業(大正8年武蔵境駅に改称)。日本鉄道に営業を委託。甲武市街線出願。仮免状が下付される。立川～八王子間開通。
明治32年	吉祥寺停車場開業。
明治37年	飯田町～中野間を電化し、日本の普通鉄道で初めて電車運転を行う。
明治39年	鉄道国有法が公布され、国有化。中央本線の一部となる。
大正11年	吉祥寺～国分寺間複線の電化工事完成。
昭和5年	三鷹駅開業。
昭和24年	日本国有鉄道(国鉄)発足。
昭和26年	三鷹～武蔵野競技場前間に電車による旅客運輸営業を開始。
昭和62年	国鉄が分割・民営化されJR東日本発足。
平成11年	三鷹～立川間の連続立体交差化事業着工。
平成22年	三鷹～立川間の連続立体交差化事業完了。

参考資料：鉄道省[1921]・菅原[1897]・東京都(編)[1981]所収資料



武蔵境駅が125周年!

明治22年に開設された武蔵境駅は、今年開通125周年を迎えます(写真は100周年時の記念グッズの複製切符。提供/沼本忠次)。

年に一度の花見客でにぎわった境停車場

新宿―八王子間に開設された停車場は、中野、境、国分寺、立川の4つ。

した農民や、宿泊者の減少を懸念する甲州街道沿いの宿場町の人々が、激しい反対の声を上げました。甲州街道や青梅街道の敷設案が反対運動によって頓挫したため、当時は山や畑が多く、人家がほとんど見られなかった柏木(東中野)―立川間がほぼ一直線に伸びる現在の中央線のコースに決定されました。

当時の武蔵野村は、人口3000人を超える大きな村であり、井の頭の弁天池や小金井桜の景勝地でも知られていました。停車場の開設地としては現在の三鷹市上連雀にあたる大橋地区が想定されていましたが、境地区に住む秋本喜七氏らの強い誘致によって、境地区に決定しました。秋本氏らは境停車場の設置のために必要な土地を寄附したと言われています。

え、境停車場は大変なにぎわいを見せました。境停車場前の茶店は、桜の時期だけ商売すれば、1年間暮らせると言われたそうです。その後、明治32年に吉祥寺停車場を開設。飯田町―中野間では日本の普通鉄道で初めて、電車運転が行われました。多くの人の情熱によって誕生した甲武鉄道は、御茶ノ水や市ヶ谷、四ツ谷を含む計20駅を有する鉄道に発展しましたが、日清・日露戦争の勃発に起因する鉄道の国有化にあつて撤退します。明治39年、開業からは17年6カ月後のことでした。