

車窓を楽しむ鉄道の旅 その13

京王線は歴史も今もおもしろい

<1> 始発駅は笹塚だった

京王線の前身である京王電気軌道は大正2年(1913年)に笹塚・調布間で開通したのが始まりである。笹塚以東はすでに都市化が始まっていたことから、路線の確定と工事に手間取り変則的な開通となった。

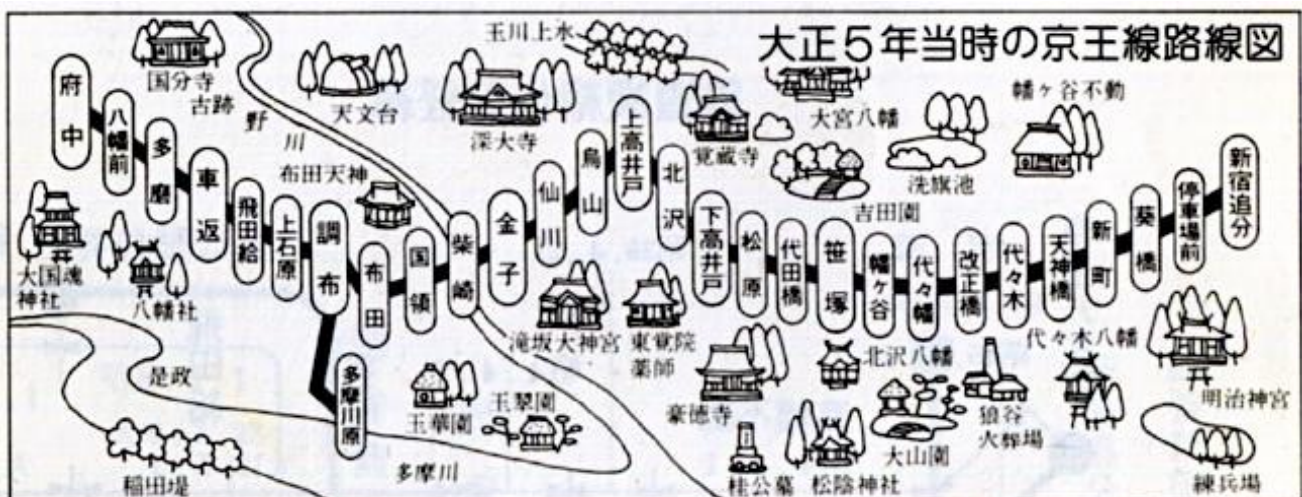
その後段階的に延伸が進み、新宿追分・府中間が全通したのは大正4年(1915年)だった。

江戸時代までは人々の移動手段は「脚」であり、移動する場所は「街道」だった。明治22年(1889年)に一足先に開通した中央線の前身である甲武鉄道は、新宿駅から真西に向かって専用の軌道を走った。

京王電気軌道は、人々に馴染みのある甲州街道の宿場町を結んで、所々で路面を走る電車だったので親近感を持って迎えられたらしい。新宿駅を起点とするのではなく、新宿駅を跨いでその先の甲州街道の分岐点である「新宿追分」付近に起点が設けられたことも興味深い。新宿駅を跨ぐ所には「停車場前」という駅ができた。

<2> 新宿追分から府中へ

大正5年の路線図を見ながら、追分から府中までの停車駅を辿ってみる。



現在の新宿三丁目交差点(伊勢丹前)に**新宿追分駅**(<https://yahoo.jp/T9M25b>)ができて、周辺に京王のターミナルとして様々な商業施設ができた。現在でも京王電鉄が所有するビルが沢山残っている。のちに京王ビル街の東側に起点を移動して、「四谷新宿」を始発駅にした時期もある。

電車は新宿駅を跨ぐ跨線橋に向かう。現在の南口陸橋がその名残である。跨線橋に入る所に**停車場前**(<https://yahoo.jp/Fuwijp>)があった。大正14年(1925年)に新宿駅南口に移転し、昭和12年(1937年)に「省線新宿駅」と改称された。昭和20年5月の東京大空襲で大きな被害を受け、追分から新宿駅を跨ぐ跨線橋を渡ることができなくなり、西口への起点移転を余儀なくされた。すでに西口に起点を持っていた小田急電鉄と肩を並べる現在の形がここに始まった。

跨線橋を西へ下ると火除地が広がり、その先に**葵橋**(<https://yahoo.jp/Tt-Bnm>)があった。甲州街道の北側(現在の西新宿一丁目)は新町、南側(現在の代々木一丁目)は千駄ヶ谷町と言った。代々木一丁目の南端にあたる場所に徳川家の下屋敷があったことから、玉川上水に架かる橋に葵橋と名が付いた。昭和の初期になって、徳川家の下屋敷の跡地に鉄道病院ができ、JR 東京総合病院と名を変えて現在も存続している。この駅は大正14年(1925年)に廃止になった。

大正5年の国土地理院の地形図を見ると、徳川邸のほかには秋田邸・壬生邸・大崎邸・井伊邸などが甲州街道に沿って記されている。甲州街道の北側には巨大な淀橋浄水場があり、その西側には田園地帯が広がっていた。何処の地においても新しく開拓された町に「新町」と名がつくことが多いが、ここでも淀橋浄水場の東側及び南側一帯は新町という町名が付された。**新町**駅は、淀橋浄水場への入口の交差点近くにできた。現在の地図で見ると、西新宿二丁目交差点(KDDIビルの前)あたりだと思われる。<https://yahoo.jp/wRt+73J>)

現在の文化学園大学(旧文化服装学院)の西側の角に**天神橋**駅があった。元和元年創建の「箒銀杏(ほうきいちょう)天満宮」の脇を流れる玉川上水に架かる橋の名前が駅名になった。境内の銀杏の木が、箒を逆にしたような形をしていたので神社の名前になったらしいが、創建にまつわる詳細は不明。明治33年に代々木八幡宮の末社になり、都市化が急速に進んだ時代に生き残った。(<https://yahoo.jp/xer43zu>)

文化学園は、大正8年(1919年)にできた青山の子供服裁縫店が始まりで、裁縫教授所・裁縫女学校を経て現在の形になった。大正15年(1926年)に旧秋田邸跡の敷地を取得し、この地に根を下ろした。

代々木駅は明治神宮の北西側から入る西参道入口で、参拝客を意識して作られた駅だった。現在は参道の上を首都高速道路が走っていてわかりにくいですが、甲州街道からの入口の交差点に「西参道口」の名が残っている。当初の駅名は代々木だったが大正8年(1919年)に「神宮裏」に改称、さらに昭和14年(1939年)に「西参道」と改称された。昭和20年(1945年)に廃止になった。(<https://yahoo.jp/nGCVjfs>)

改正橋駅もこれまでに出てきた橋と同様に玉川上水に架かっている橋だった。橋の名前が駅名となったのだが、大正8年(1919年)に「初臺(初台)」と改称された。(<https://yahoo.jp/5xovdv>)

徳川秀忠の乳母初台局が知行の地に菩提寺の建立を願い、その娘である梅園局(徳川家光の乳母)が、柴山九右衛門吉次の子正入が住む湯島の天台宗専西寺をこの地に持ってきて湯島山専西寺として元和6年(1620年)に創建した。初台局は元和8年(1622年)に他界。寛永4年(1627年)浄土真宗に改宗して湯島山安養院専西寺と改称。その後関係者の他界、火災による焼失などを経て、元禄5年(1692年)に柴山安養院正春寺となった。寺は西参道口交差点の角にあり、これが「初台」という地名の由来となった。

駅の北を東西に走る甲州街道の北側には、開通当初は「野津邸」があったが、昭和5年の地図では工業試験所に変っている。そして時を経て今この場所では、東京オペラシティ・新国立劇場なる新たな目玉が辺りを睥睨している。玉川上水に架かっていた橋の名「改正橋」の由来も気になって調べて見たが、わからなかった。

初台を出てしばらく走り甲州街道に接近したところに**幡代小学校前**駅があった。幡代(はたしろ)小学校は、幡ヶ谷村・代々木村の連合小学校として明治5年に開校した。路面電車ならではの駅間距離で下駄ばき電車のような生活感がある鉄道だったのだろうが、幡代小学校前駅は開業後すぐに廃止になった。次の駅とあまりにも近すぎたのが廃止の理由と考えられる。(<https://yahoo.jp/L4mv2N>)

幡代小学校を見送るとすぐに、**代々幡**駅に停まる。「代々幡(よよはた)」と言う地名は、明治22年(1889年)代々木村と幡ヶ谷村の合併によって誕生した。地名として「代々幡」が誕生したので、平等感を意識して小学校は「幡代」としたという逸話が残っていた。(<https://yahoo.jp/h8bN9H>)

この駅は、昭和9年(1934年)に「幡ヶ谷本町」と改称、さらに昭和12年(1937年)に「幡代」と改称したが、昭和20年(1945年)に廃止になった。

幡ヶ谷駅は、笹塚・調布間開通の6ヶ月後に開業した。前述の様にこのあたり一帯は幡ヶ谷村と代々木村だった。幡ヶ谷という地名は、源義家(八幡太郎)が後三年の役を治めた凱旋の途中でこの地の小笠原窪で白旗を洗って傍らの木に掛けて祝宴を行なったことに由来すると言われている。

小笠原窪があった場所は窪地で天然の湧き水が出ている池で、旗洗池と名が付いていた。後の世の地図(大正時代)を見ると初台駅前の甲州街道沿いに肥前唐津藩小笠原氏の屋敷があり、東隣には薩摩藩野津氏の邸宅が記されており、野津邸の一角には大きな池も記されている。野津邸は東京オペラシティという近代的な建築物の中に消えてしまい、小笠原邸跡地はカシオ計算機本社ビルのほかは駅前の住宅地となっている。

旧幡ヶ谷村にはこの他にも牛ヶ窪・地蔵窪など天然の湧水があり、湯水時に人々を助けていたそうだ。

笹塚駅は屈曲して流れる玉川上水と甲州街道の間に挟まるような所にある。甲州街道の一里塚があり、こんもりした笹の生えた塚だったことから笹塚という地名が誕生した。幡ヶ谷村の中の字地名の一つだった。

東北東から西南西へほぼ一直線に走る甲州街道、うねうねと屈曲しながら水を運ぶ玉川上水。これに加えて明治31年(1898年)に淀橋浄水場が完成して、和泉村(現在の明大前駅の北側)の玉川上水水路から淀橋浄水場への直線的水路が開削されて通水を開始し、新しい東京の「命の水」が動き始めた。

ところが、大正12年の関東大震災で何力所かて堤の崩落や決壊が発生して洪水被害を発生させてしまった。震災後の復興事業の中で新玉川上水は甲州街道の下に水道管を埋設し、旧水路跡は埋め立てて道路になり「水道道路」と名が付けられた。また、村山貯水池から井の頭公園・和田堀浄水場を経て都心に向かう和田堀

水道路も作られ、この水路の上にてきた道路も水道道路と呼ばれたが、別名井の頭通りと呼ばれた。

幡ヶ谷から明大前までは、江戸（東京）の給水の歴史が満載の土地で、現在の地図の上に旧水路を描き込んでいくと水の町の古い地図が浮かび上がってきて面白い。

笹塚駅の前で玉川上水が「への字」型に屈曲していたが、京王線の高架化工事などの再開発事業で暗渠化され、駅周辺では水の流れを見られる場所は少なくなってしまった。

代田橋駅も玉川上水に架かる橋の名前に由来する駅名である。駅の南西に和田堀浄水場があり、明治時代から東京の上水の要のひとつとなっていた。

代田という地名の起源は、ダイダラボッチ（大太法師）伝説から来ているとのこと。人の足形を大きくしたような窪地があり、「ダイダラボッチの足跡」として言い伝えられて、「ダイダ」が転じて「ダイタ（代田）」となった。

井の頭線の新代田駅の北にある守山という所（現在は代田6丁目の一部）にその窪地があったと言われているが、現在の地図では全く想像もできない。

貞治5年（1366年）吉良治家が世田谷郷を与えられ、応永年間（1394年～1426年頃）に世田谷豪徳寺に世田谷城を構えた。吉良氏朝の代になって、豊臣秀吉が小田原北条氏を滅ぼす時に豊臣家に接收されたが、事後廃城となった。天正18年（1590年）、吉良氏が没落したあと、その家臣七氏がこの地に土着して村を開いたと言われている。

松原駅は、笹塚・調布間で京王線が営業を開始した時の駅名は「火薬庫前」だった。宝暦年間（1750年代）に江戸幕府の政策として「和泉新田御塩硝蔵（ごえんしょうぐら）」が設置され武器弾薬の貯蔵をしていた。明治に入ってもこれが受け継がれて「陸軍省和泉新田弾薬庫」となった。

駅名としては軍事施設名よりも地名の方が相応しいのではないかとこの考えから、大正6年に「松原」と改称した。昭和9年（1934年）に弾薬庫の跡地に明治大学の和泉キャンパスと築地本願寺和泉堀廟所ができ、駅名は昭和10年（1935年）に「明大前」と改称した。駅の位置は弾薬庫の前だったが、少し新宿寄りに移されて現在の位置になった。井の頭線は昭和8年（1933年）に渋谷・井の頭公園間が開通し、昭和9年に渋谷・吉祥寺間が全線開通し、明大前駅は交通に要となった。

下高井戸駅は、街道沿いに栄えた宿場町にも関わらず街道から南に離れた場所に作られた。下高井戸は杉並区の地名だが、下高井戸駅は世田谷区にある。京王線開通時に、杉並区の農民が「電気が農作物に悪い影響を与えるのではないかと反対したことから、極力杉並区を通らないように配慮したルートが選ばれた。

昭和13年（1938年）日本大学のキャンパスができたことにより、最寄り駅として「日大前」と改称したが、昭和19年（1944年）に再び下高井戸駅に戻った。

現在の下高井戸駅と上北沢駅の間、大正15年（1926年）に「北沢車庫前」駅が開業した。

昭和8年（1933年）に「京王車庫前」と改称。つまり京王線の車両基地だった。駅の北側に甲州街道が走り、さらにその北側に玉川上水が流れ、堤に桜並木があったことから、昭和12年（1937年）に桜上水と改称した。余談になるが、世田谷区に桜上水という町名があるが、玉川上水が流れている場所は杉並区である。駅名が誕生した後に地名ができると、こんなおかしなことも起きることになる。

桜上水駅の南側に広々とした三井牧場があった。大正時代の初頭に、食品衛生行政の未熟さから夏場に牛乳を飲む子らの下痢が続き問題になった。「安全な牛乳の確保」が叫ばれて財閥が動きを始めて、駒込に三菱の乳牛牧場ができ、三井財閥もこの地に三井牧場を作った。今では牧場の跡地に桜上水団地（桜上水ガーデンズ）が建っており、東隣には都立松原高校、南側には日大桜ヶ丘キャンパスがある。現在の地図を見てもわからないが、当時の地形図を見ると、北沢の谷を前にした台地の先端になる場所だった。

開通当初は下高井戸の次は**上北沢**だった。大正6年（1917年）に「北沢」と改称したが、小田急線に下北沢駅ができたこともあり、昭和7年（1932年）に上北沢に戻った。元は北沢の谷に沿って上流に上北沢村、下流に下北沢村があった。

上北沢を出るとすぐに線路の南側に海拔45mほどの舌状の台地が広がる。大正7年（1918年）、ここに松澤駅ができた。大正8年（1919年）に当時巣鴨にあった府立の精神科専門病院が駅の南側に移転してきて、敷地面積6万坪の府立松澤病院として開業した。この辺りは松澤村だったので開業時の駅名は松澤駅だったが、昭和12年（1937年）に「八幡山」に改称された。台地の先の烏山用水の縁に八幡山という集落があり、古く

は、このあたり一帯を八幡山村と言った。徳川二代秀忠の時代には天領だったが、三代家光の時代に彦根藩領となり、南部の林は藩の御林となり領民は炭焼きをしていた。四代綱吉の時代に「町人請負新田」として開拓されて八幡山村の誕生につながった。谷を挟んで西側の台地に八幡神社があり、村の鎮守様になっていた。神社の創建時期等については不明らしいが、正応元年(1288年)に創建された東覚院薬王寺の別当寺だったことがわかっているので、ほぼ同時期の創建と考えられる。

開通当初からあった**上高井戸**駅は、その昔は上高井戸村だった。街道沿いに長く連なる高井戸宿は、玉川上水の流れの上流側が上高井戸村、下流が下高井戸村だった。二つの村が高井戸村というひとつの村にまとまった時代もあったが、地域名としては上高井戸・下高井戸と呼ばれていた。

この地に住んでいた徳富蘆花の没後10年、未亡人の願いにより、起居した家と遺品はすべて東京市に寄付されて、市営の蘆花恒春園ができた。これに伴い駅名は昭和12年(1937年)に「芦花公園」と改称した。

徳富蘆花が住んでいた場所は、前述の八幡神社の南隣だった。

下高井戸から西北西に進路をとっていた京王線が、上高井戸から西南西に向きを変えて最初に停まる駅が**烏山**駅。正安年間(1300年頃)の文献に「烏山」という地名が残されているので、この時期にはすでに存在していたようである。明治22年(1889年)に烏山・八幡山・粕谷・廻沢・船橋・上祖師谷・下祖師谷・給田の八ヶ村が合併して千歳村ができたことで、「千歳村字烏山(千歳の烏山)」となったことを意識したのだろうか、昭和4年(1929年)に駅名を千歳烏山と改称。関東大震災の時に被災した26のお寺が、都心からこの地に移転してきて烏山寺町が形成された。

烏山駅を出た電車は西南西へ一直線に走り、仙川(せんがわ)を渡ると調布市に入り、**仙川**駅に停まる。開通時の駅名は「下仙川」だった。駅の北側の甲州街道沿いに「下仙川」の集落があり、甲州街道には一里塚があった。大正6年(1917年)に仙川(せんがわ)と改称。

仙川という川は三鷹の連雀辺りから流れてきて、世田谷の砧で野川と合した後二子玉川付近で多摩川に合流する。「釜が沢山ある川→千釜」が転じて仙川になったという説があるようだが、この地形の中で千の釜があったというのも若干信じがたいところがある。昔はそういう地形だったということなのだろうか。

仙川駅を出た京王線は、上金子の集落では甲州街道上を走り、街道上に**金子**駅ができた。昭和2年のルート変更により街道の南側を走るようになり、駅も移転した。昭和32年(1957年)に京王線が大規模宅地開発を行い、分譲地の名前「つつじヶ丘」が駅名になった。八高線に金子駅があり、混乱を避ける目的もあったらしい。開通当初、柴崎駅・国領駅は甲州街道の北側にあったが、前述の様にルート変更が行なわれた結果、現在の甲州街道の南側に移転になった。

柴崎駅は甲州街道の賑わいから離れた裏通りにあった。駅名の起源になった柴崎の集落はさらに奥に入った所にあった。付近に柴を刈る山があったことからできた地名と言われているが、今となってはどの起伏が柴山だったのかはわからない。大正時代の地形図を見ると、柴崎集落の北側に海拔50mほどの山並みを感じられる。

国領駅は甲州街道から更に奥に引っ込んだところにあった。街道沿いの北浦の集落の住民からの強い要望があり「北浦」に改称したが、後に再び「国領」に戻った。府中に武蔵国の国府があり、国衙(こくが:政務を執った役所)があった所を国領と言った。国領駅を出ると、これまで南西に走っていた電車も甲州街道も西北西に向きを変える。多摩川の流れに近づき、流れに合わせて進路を変えている。進路を変えると間もなく**布田**駅に停まる。多摩川の水を利用した布の生産が行なわれていたことから「布多」の地名が付けられた。大正時代までは調布・神代あたりでは泥深い田圃で稲作に適さなかったことから養蚕が長く広く続けられてきた。大正末期から昭和初頭にかけて生糸の大暴落があり、これを機に蔬菜作りを主にした都市近郊農業への変革が始まった。また、京王線の延伸により近隣への給電も進み、大正時代にランプ生活から電気の生活へのシフトも進み始めた。甲州街道に沿って国領から飛田給あたりまでが「布田五宿」と言われていた。国領村・下布田村・上布田村・下石原村・上石原村の五村にまたがる長い宿場町だったが、街道を離れれば農地や山林が広がる所だった。冒頭で記したように、大正2年(1913年)の京王線開通時には、笹塚駅が起点で**調布**駅は終着駅だった。開通前は新宿から調布まで乗合馬車が一日四便走っていた。大正末期になると新宿と多磨霊園を結ぶ乗合自動車も登場し、これが京王バスの始まりになった。

古代の日本では朝廷に租税として納める布を「調(たつくり)」「つきぬの」と言った。「たつくり」は手作りを意

味する。「調」として納める「布」が多摩川の清流に晒して作られていたことが調布という地名の起源のようだ。府中に武蔵国府があった時代に始まる長い歴史の里であることがわかる。江戸時代には天領と旗本領だったが、町並みが形成されていたのは甲州街道沿いに限られており、養蚕農家が多かった。甲州街道の北側の旧神代村には天平5年(733年)創建の天台宗浮岳山深大寺がある。徳川吉宗の時代に、稲作に適さない土地での作物として麦・粟・蕎麦などが作られるようになり、これが深大寺蕎麦として名を成すことになった。

大正5年に砂利採取を目的として敷設した多摩川支線は、昭和に入り京王遊園地・レジャーランド「京王閣」につながり、さらに京王相模原線につながった。

上石原駅は大正5年の府中への延伸によって開業した。その昔は布田五宿のひとつだった。「石原」という地名は多摩川の河原の「石の原」が起源と言われている。昭和34年(1959年)に「西調布」と改称した。

飛田給(とびたきゅう)駅は今では難読駅名のひとつに数えられている。荘園の領主が荘官・地頭などの配下の者に田地を給与したことを「給田」と言った。世田谷区に給田という地名があるのが一例である。「飛田氏が給田した土地」という説が有力らしい。ここまで来ると荘園の時代に遡ることになる、味わい深い路線である。

昭和13年(1938年)陸軍省からの要請により調布飛行場建設が決まり、昭和15年(1941年)に竣工した。飛田給駅の北側で、国内便のコミューター便の拠点にという計画だったが、結果的には主に陸軍が使用し、やがて終戦。戦後は米軍に接收されて、隣接地には「米軍関東村」も造られた。米軍からの返還後、島嶼部への便を中心に都営のコミューター空港として使われている。当時陸軍省から新設の要請があったのは調布・砂町(東京江東区)・浦和の三カ所で、砂町沖合理め立ての途中で頓挫し終戦になった。砂町空港計画の後を引き継いで完成したのが、新木場の「夢の島」だとは知らなかった。

車返駅 源頼朝が奥州藤原氏との戦いの後、藤原氏所有の薬師如来像を車に積んで鎌倉に持ち帰るべく畠山重忠に託したが、この地まで来て夢のお告げで仏像はこの地に安置して、車は返したことからこの地名が生まれた。仏像が安置されたのは浄土宗廣徳院八幡山本願寺であると言い伝えがある。その後本堂を焼失したが、永正13年(1516年)に鎌倉光明寺の良懐上人により中興、天正2年(1574年)に徳川家康の家臣宮崎久兵衛が造営した。本願寺は駅の南口を出て東側にある。駅名は昭和34年(1959年)に「武蔵野台」と改称。

多磨駅は大正5年の開通時にはこの駅名だったが、大正12年に東京市多磨霊園が開園したことにより昭和7年(1932年)に「市公園墓地前」と改称。後に昭和12年(1937年)に「多磨霊園」と再び改称。

多磨霊園は、小平霊園・八柱霊園とともに東京市民を支える新しい墓地としての任務を担った。

昭和10年(1935年)に多磨駅の先に「臨時競馬場前」という駅ができたが、昭和15年(1940年)に八幡前駅を移設統合して現在の「東府中」駅になった。

開通当初は**八幡前**という駅があったが(<https://yahoo.jp/Vh8AwP>)、前述の様に昭和15年に移転・統合して東府中駅となった。東京競馬場の北東にある「武蔵国国府八幡宮」の最寄り駅としてこの駅名になった。また、東府中駅から支線の競馬場線が昭和30年(1955年)に敷かれ、東京競馬場への利便性が向上した。

府中駅は、大正4年の京王線全線開通時には終着駅だったが、これ以降も西への延伸が進み、大正14年に京王八王子まで、昭和42年に高尾山口まで延伸した。さらに、平成2年には相模原線が横浜線の橋本駅まで進み、都営地下鉄との相互乗入れにより東京近郊の主要路線のひとつに躍り出た。

景行天皇41年(111年)、大国魂大神のご託宣により大国魂神社が造られたとの言い伝えが残っている。神社は現在の府中駅の南方、旧甲州街道沿いにある。孝徳天皇の御代(596-654年)になり、武蔵国の国府がこの地に置かれるようになった。国府跡は大国魂神社の東隣にある。また、ここから北3Km余の所には武蔵国分寺があり、これらも合わせて見ると、府中という町の古さと大きさと重みがよくわかる。

<3> しめくり

昭和40年代に国立に住んだので、国鉄スト等の時にはバスで府中に出て京王線を使って通勤した。また現在も姉弟や友人が沿線に住んでいることで利用することが多い。馴染みのある路線ではあるが、改めてじっくり乗って見ると、新しい発見が沢山あった。玉川上水を中心とした江戸時代からの水路を巡る旅に始まり、甲州街道を下った末、古代の歴史に辿り着く。京王線の旅には思いもよらぬ面白さがあった。

以上

◆参照資料 東京の地名由来辞典(竹内誠編)・京王線井の頭線古地図さんぽ(坂上正一著) ほか