

平成27年7月31日

御土あらいこい

第27号

発行 あきる野市教育委員会 東京都あきる野市三宮350 電話 042-558-1111 FAX 042-558-1560

五日市鉄道からJR五日市線へ —2路線が廃線に—

池田 昇
(多摩地域史研究会会員)

はじめに

現在のJR五日市線は、浅野セメント（昭和22年5月から日本セメント）株式会社のばく大な資本によって建設されたといっても、過言ではありません。浅野セメントは旧大久野村地内の勝峰山から採掘した石灰石あるいは西多摩工場で生産されたセメント、これらを輸送するのに鉄道を必要としました。そのために、五日市鉄道が建設されたといってもよいのです。

初め、五日市鉄道は石灰石・セメントなどの貨物輸送を「主」とし、旅（乗）客輸送を「従」としていました。しかし、戦後になると西多摩地域の青梅・五日市周辺の開発が進んで宅地が広がっていき、人口流入となります。遠方への通勤・通学者が増加して、五日市線を利用する乗客が増えていくのです。すなわち、五日市線は乗（旅）客輸送を「主」とするようになるのです。

そこで、五日市鉄道が初めは貨物輸送を「主」とし、五日市線となって後に乗客輸送を「主」としていくという過程を述べていきたいと思います。

（1）五日市鉄道の建設

明治22年（1889）、新宿—立川—八王子間に甲武鉄道が開通します。同28年（1895）になると、立川—青梅—日向和田間に青梅鉄道が全通します。青梅鉄道建設の主目的は、宮ノ平（日向和田）における石灰石の採掘とその輸送にありました。

大正11年（1922）5月になり、五日市鉄道株式会社が設立されますが、その前年の10年（1921）

7月に鉄道敷（建）設の免許は、すでに下りていました。

そのルートは北多摩郡拝島村から西多摩郡五日市町までと、および西多摩郡増戸村から大久野村まででありました。

認可された拝島—五日市間のルートには、初め南線と北線の二つの案がありました。そのうちの、人家集合の地を通る南線は曲線が多くなって距離が長くなる。建設費が北線よりも多額を要するということから、ルートは台地上を通る北線と決定しました。

このルートは五日市へ向かって増戸村まで東西がほぼ一直線であります。それというのも、当時の鉄道建設の主目的は貨物輸送にあり、曲折して集落を通るよりも、物産の主産地と消費地（中継地）とを、できるだけ直線で結ぶことが優先されてきました。そのため、五日市鉄道も直線が考えられ、北線になったといってもよいでしょう。

大久野村地内勝峰石灰山に至る支線についても、最初は二つの案がありました。一つは増戸村坂下で分岐して勝峰石灰山に至るものであり、もう一つは増戸村伊奈で分岐して平井川沿いに進むものでありました。伊奈から分岐するルートについては、人家の間を通るため曲線が多くなって距離が長くなり、建設費が多額となる。このような理由によって、伊奈からの分岐は却下され、増戸村坂下で分岐することとなりました。

鉄道の敷設にあたり、五日市鉄道株式会社は浅野セメントから多額の出資を受けていますが、五日市鉄道の株式関係を昭和2年（1927）11月にみていくことにします。

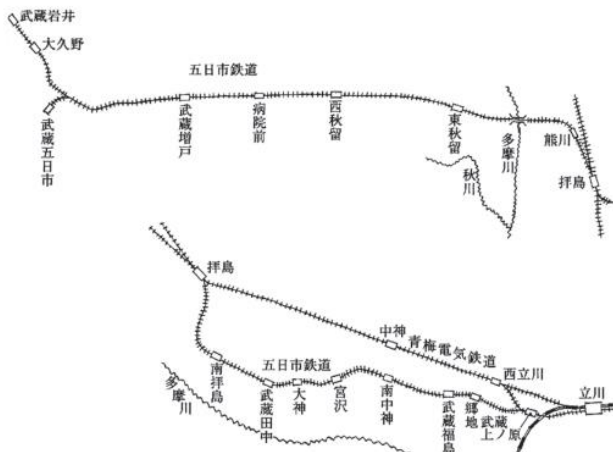


大久野線分岐点跡（平成5年3月、『日の出町史』より転載）

それによりますと、五日市鉄道全体の4万株のうち、浅野セメントの浅野家2名による1万6860株、これに浅野セメント取締役金子喜代太の2000株、浅野セメント関係者と思われる舟塚芳次郎の2000株を加えると合計で2万0860株となり、浅野セメント側の者だけで52.2%もの株を所有しています。いかに、浅野セメントの資本が投入されて、勝峰山からの石灰石輸送と西多摩工場で生産されるであろうセメントの輸送に、力を入れていたかがわかります。

いっぽう、西多摩郡の五日市鉄道役職者の株所有は取締役社長内山安兵衛の1000株を筆頭に、取締役小机武550株、ほかの取締役・監査役は350株以下100株以上と零細でありました。

株主は総勢266名で、うち西多摩郡在住者は213名で80.1%となり、ほとんどが西多摩住民でした。さらに、このうち150株未満の者が197名で92.5%となり、五日市鉄道の株主は西多摩在住で小規模な所有者たちばかりでありました（「第拾壱回報告書」森田欽二家文書）。



(注) 東京都公文書館文書、『昭島の昔語り』により作成。

五日市鉄道路線略図

表1 五日市鉄道の車両

昭和2年11月

機関車	6両連結タンク式6輪車		2両
"	6両連結タンク式12輪車		1両
客車	3等4輪客車	定員40人	2両
"	手用制動機付3等4輪客車	定員40人	2両
"	3等客車・手荷物車合造4輪車	定員24人・積載高1トン	2両
貨車	有蓋貨車	積載重量15トン	2両
"	有蓋貨物緩急車	積載重量7トン	1両
"	無蓋貨車	積載重量15トン	6両
"	無蓋貨物緩急車	積載重量15トン	3両
"	無蓋貨物緩急車	積載重量10トン	2両
"	材木車	積載重量15トン	2両
"	材木車	積載重量10トン	2両
"	材木車	積載重量25トン	1両
総数			28両

(注) 「第拾壱回報告書」（森田欽二家文書）により作成。

大正14年（1925）4月、五日市鉄道は押島—武蔵五日市間が開通します。そして、増戸村坂下から勝峰石灰山に至る支線は、5か月遅れの同14年9月に武蔵五日市—武蔵岩井間が開通します。このルートについては、五日市鉄道路線略図の上部に示したとおりであります。

表2 五日市鉄道輸出貨物調査

駅名	品名	数量
大久野	石灰石	432,000トン
	貨物計	461,400トン
五日市	木材薪炭	114,600トン
	貨物計	130,155トン
増戸	伊奈石材	218,000トン
	貨物計	291,700トン
西秋留	砂利玉石	36,500トン
	貨物計	42,700トン
東秋留	砂利	73,000トン
	貨物計	74,800トン
貨物合計		1,000,755トン

(注) 東京都公文書館文書により作成。

駅という表現、駅の名称は史料のとおりとした。

鉄道が開通して、昭和2年（1927）11月の時点で、五日市鉄道が所有する車両についてみていくと表1のようになります。

機関車が3両、客車は6両でその全定員は合わせて208人、貨車は有蓋貨車3両・無蓋貨車11両・材木車5両合わせて19両、総計で28両でありました。このように、客車よりも貨車が多く、貨物主体の鉄道であったことがわかります。

五日市鉄道が開通する前の大正11年（1922）と思われる時期に、鉄道によって輸出入される貨物の調査が行われています。この調査によって、五日市方面

から輸送される予定の貨物をみると表2のようになります。ここでは各駅（停車場という表記もある）のトップとなる貨物と各駅の貨物計を掲げました。

大久野・五日市・増戸の貨物量が多いのですが、東秋留・西秋留の砂利玉石、増戸の伊奈石、五日市の木材薪炭。しかし、なんとといっても大久野の石灰石が群を抜いています。やはり、石灰石を中心とした貨物主体の鉄道であったことがわかります。



大久野線を走る蒸気機関車
(武蔵五日市—大久野間、昭和30年ころ)

(2) 五日市鉄道の延伸

武蔵岩井—拝島間が開通する以前の大正11年(1922)11月、拝島—立川間の敷設延長願が出されており、そのときの延長理由をみることにします。青梅鉄道は、すでにその輸送力が、ぼう満状態にあり、五日市鉄道によって輸出入される貨物・乗客のほとんど全部が青梅鉄道を通過することになると、その輸送は不可能になるといっています。そのため、拝島—立川間に独自の延長線が必要であると主張するのです。

この延長願は、大正13年(1924)2月に免許が下り、昭和5年(1930)7月、五日市鉄道は拝島—立川間の延長を完了させ南武鉄道の立川停車場(駅)に接続して営業を開始します。この路線は拝島から分岐し、青梅鉄道の南側を走る独立線であり

ました。武蔵岩井—川崎間が直接に結ばれ、石灰石が南武鉄道を通して浅野セメントの川崎工場へ運ばれるようになったのです。青梅鉄道もまた、南武鉄道と接続したのです。このルートについては、五日市鉄道路線略図の下部に示したとおりであります。

五日市鉄道は石灰石を主体とした貨物を立川方面そして川崎方面へと輸送しましたが、沿線住民への便宜をもはかっており、乗客輸送のために青梅鉄道の南側に並行して迂回しながら走る鉄道を敷設したのであります。そこで、貨物と乗(旅)客輸送の関係をみていくことにします。昭和7年(1932)の場合、貨物は金額にして16万3288円余り、旅客は43万3746人で金額にして6万2616円余りとなり、貨物が旅客の約2.61倍の収入を得ています。12年(1937)の場合をみると、貨物・旅客ともに数量を増し、貨物は21万2464円余り、旅客は51万2258人で金額にして8万1033円余りの収入となります。これを貨物と旅客の比でみると貨物が旅客の2.62倍と収入を増加させております(「第貳拾・貳拾壹、参拾・参拾壹回営業報告書」森田欽二家文書)。

これをみても、五日市鉄道は乗客輸送のことを考慮してきているとはいえ、やはり貨物主体の鉄道であったことは明白であります。

こうして、五日市鉄道は展開していくのでありますが、昭和12年(1937)7月、日本は中国との間で、日中戦争となり、同16年(1941)12月には太平洋戦争へと突入します。

このようななか、五日市鉄道は昭和15年(1940)9月、輸送の円滑化をはかるため、同じ資本系列である浅野セメント系の南武鉄道に買収・合併されて、南武鉄道になります。そして、太平洋戦争の激化とともに、同系列の青梅鉄道(昭和4年青梅電気鉄道)・南武鉄道は、石灰石・セメント輸送の重要性から、同19年(1944)4月、国鉄に編入され南武鉄道の五日市鉄道分は五日市線となります(『多摩川誌』)。

このとき、五日市線の拝島—立川間は青梅線と並行して走り青梅線が複線化進行中のため不要な路線ということになり、19年10月に廃線となりました。

(3) JR五日市線へ

国鉄五日市線は昭和46年(1971)2月、大久野線(支線)の武蔵岩井駅が廃止となり、大久野駅は旅(乗)客営業が廃止され貨物営業のみとなりまし

た。大久野線には乗客輸送の役割がなくなり、その輸送はバス輸送に委ねられていくといえます。これには自家用車の普及も考えてよいでしょう。

さらに昭和57年（1982）11月、大久野駅の貨物営業も廃止されて廃線となります。これは日本セメント（昭和22年4月まで浅野セメント）西多摩工場の製品輸送がトラック輸送に転換していくからであります。



西多摩工場と勝峰山

（解体が始まった煙突、平成5年3月、『日の出町史』より転載）

それでは、大久野駅の貨物発着量をみていきますと、発送数量は昭和31年（1956）が24万トン余りでありましたが、55年（1980）は1万トン余りと激減しています。貨物の到着数量も、31年が23万5000トン余りで、55年は1万6000トン余りに減少していきます（『多摩川誌』別巻／統計・資料）。こうして、大久野線および五日市線は貨物輸送の役割を失っていったといえます。

さて、昭和40年代も後半になると、北多摩地域の開発はほぼ一段落し、50年代にかけて、南多摩地域の町田・八王子と西多摩地域の青梅・五日市周辺の開発が急速に進み、宅地が広がっていきます。

青梅・五日市方面は人口流入となり、都心へ向けての通勤・通学者が増加していきます。そこで、五日市線周辺住民が利用すると考えられる各駅の乗車人員をみていきたいと思えます。これが表3であります。乗車人員は確実に増加してきているといえます。昭和30年(1955)を55年(1980)と比べた場合、武蔵五日市駅が約2.5倍、武蔵増戸駅が約3.8倍、武蔵引田（旧病院前）駅が約2.3倍、西秋留（現秋川）駅が約5.9倍、東秋留駅が約5.7倍と増えてくるのであります。乗客輸送に変わったといつてよいのです。

表3 五日市線乗車人員（旅客）数

年代 (昭和)	駅名				
	武蔵五日市	武蔵増戸	武蔵引田	西秋留	東秋留
30年(1955)	685千人	218千人	244千人	187千人	297千人
35年(1960)	1,051千人	321千人	314千人	252千人	383千人
45年(1970)	1,630千人	544千人	387千人	686千人	969千人
55年(1980)	1,707千人	837千人	556千人	1,107千人	1,696千人

（注）多摩川誌編集委員会編『多摩川誌』別巻／統計・資料により作成。

さらに、昭和60年(1985)から63年(1988)の武蔵五日市駅と武蔵増戸駅の乗車人員をみていくと、表4のようになります。人員は、やはり増加しています。これを表3の55年(1980)と表4の63年(1988)とで比べてみると、武蔵五日市駅が約1.1倍、武蔵増戸駅が約1.4倍と増加は小さまっています。

表4 五日市駅・増戸駅乗車人員数

年代	武蔵五日市	武蔵増戸
昭和60年(1985)	1,761千人	—
61年(1986)	1,817千人	1,041千人
62年(1987)	1,821千人	1,077千人
63年(1988)	1,868千人	1,156千人

（注）武蔵五日市駅『駅勢概要』により作成。

1日平均乗車人員数×365日として1年間を計算し、千人未満は四捨五入した。昭和60年の武蔵増戸駅の記載はない。

このように、五日市線は乗車人員を増加させてはいましたが、国鉄は全体をとおしてみた場合、経営合理化を迫られておりました。昭和62年（1987）4月、日本国有鉄道の分割・民営化があって、五日市線はJR東日本五日市線となって現在にいたっています。

おわりに

以上のように五日市鉄道がJR五日市線（拝島—武蔵五日市間）になっていくという経過を述べてきましたが、今後の西多摩はどのように変貌し、それともないJR五日市線はどのような変容を示していくのでありましようか。

.....

付記

本小論の出典は省略した。なお、詳しくは池田昇「五日市鉄道と西多摩—貨物から旅客へ—」（多摩地域史研究会編『多摩の鉄道史Ⅲ』第24回大会、2015年6月）を参照されたい。