

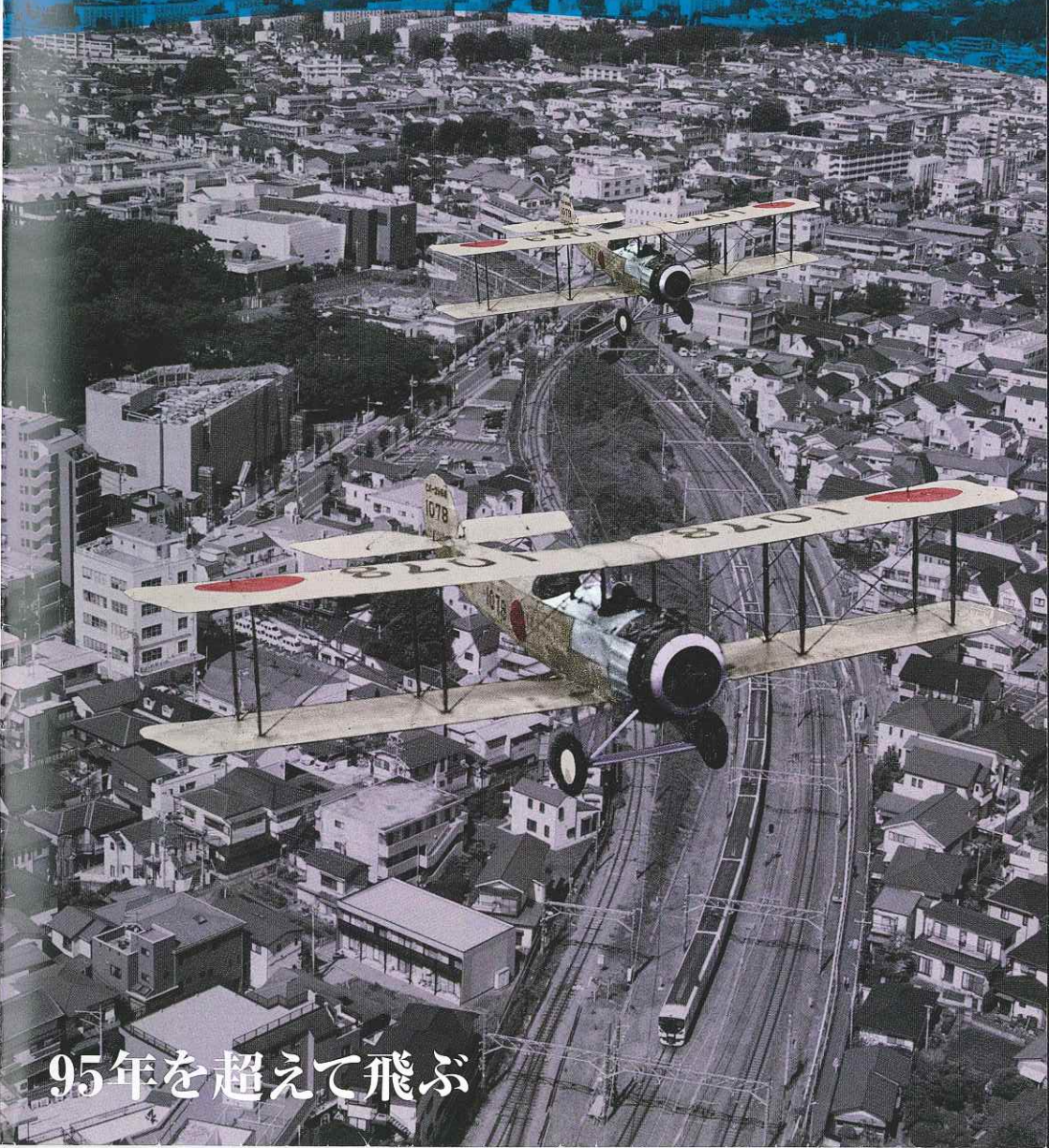
鉄路と水と 飛行機と

空の都よ
立川よ

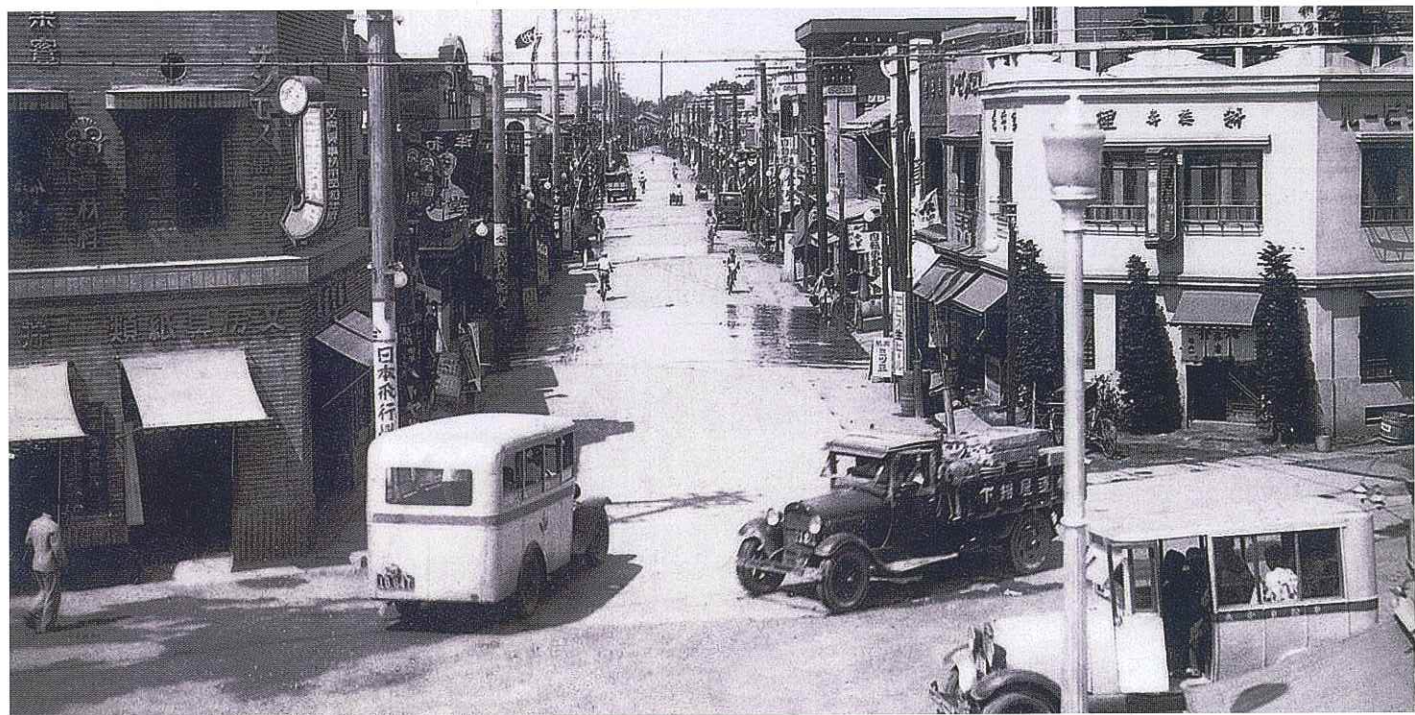
extra

別冊

立川と語ろう 立川に生きよう
Écoutez Bien Extra Issue No.11



95年を超えて飛ぶ



昭和7年ごろの立川駅北口 新井康弘氏撮影

商都立川 ここにあり

甲武鉄道が開通し
府立二中が誘致され
飛行場がやってきた

江戸時代から明治初期まで、多摩地域における産業の中心地といえば、街道の宿場町、八王子・府中・青梅・五日市・田無などで、立川はまったくの貧しい村だった。養蚕以外にこれといった産業はなく、水の少ない武蔵野台地は玉川上水からの分水で、その生活用水をまかっていた。お気づきだろうか、立川には稲穂がそよぐ田園風景は見当たらない。

産業がないといっても、東京という巨大市場を前に物流の重要性を認識しないはずはなく、明治3年、調査を兼ねて玉川上水に通船の許可が下り、西側から砂利、石灰、野菜、茶、織物、薪、炭、甲州や信州のぶどうやたばこが、東京からは米、塩、魚類が運ばれた。東京市中の飲用水水路の利用は「上水不潔ニ至リ」として、結局明治5年には通船停止となる。停止にはなったが、2年間の船による大量輸送を経験した船主たちは諦めきれず、砂川源五右衛門(砂川)、田村半十郎(福生)、指田茂十郎(羽村)は明治16年、通船に最後の望みをかけて通船再興願を提出する。しかし通船が許可されることはなく、時代は馬車鉄道へと進んでいく。

明治19年11月、甲武鉄道は甲武馬車鉄道として仮免許を受ける。指田茂十郎が甲武鉄道創立委員のひとり選ばれて

いる。が、馬車や馬車鉄道よりも鉄道の方が将来的な展望が見込まれるとの見解から、改めて汽車鉄道の敷設に変更する願書を提出し許可され、明治21年1月、飯田橋を起点とし、新宿、立川、八王子を経由、甲府への路線が決定した。

馬車鉄道のルートも、汽車鉄道に変換した時のルートも、実は玉川上水沿いだった。しかし、明治21年の鉄道局の実測により、現在の新宿から立川までの直線ルートに決定された。いずれにしても、それまで賑わっていた宿場町ではなく、新しい駐車場の街「立川」の出現が、今に繋がっていることはまちがいない。

立川村では板谷元右衛門、鈴木平九郎、中嶋治郎兵衛が、砂川村から砂川源五右衛門らが積極的に鉄道を誘致した。明治22年4月11日、甲武鉄道は開通、立川停車場ができた。停車駅は、新宿、中野、境、国分寺、立川。立川停車場の乗降口は本村のある南側ではなく、一面野原の北側だけに作られた。その理由のひとつが「水」だった。当時、汽車の機関冷却や車体の洗浄のために大量の水が必要とされたそうだが、前述したように柴崎村には水がなかった。江戸時代以来、玉川上水から取水する柴崎分水を命の水として生活している柴崎村の住民にと

って、汽車に大量の水が使われてしまうことは、そのまま自分たちの命を脅かされることになりかねない。そこで積極的に利用を申し入れた砂川から用水を引くことになり、北側だけの乗降口開設となったといわれている。

柴崎村側、南口が開設されるのはそれから40年余の昭和5年。その間に街は変わる。青梅鉄道の開通、「いなげや」の創業(明治27年)、府立二中・現都立立川高校開設(明治34年)、甲武鉄道国有化で中央線に改称(明治39年)、立川村に電気の供給(明治45年)、子安養豚場の開設(大正8年)、立川村に電話の開通(大正10年)、立川飛行場の開設(大正11年)、関東大震災(大正12年)、立川女子高校開校・立川キネマ開館・後の名画座開館(大正14年)、日野橋開通(大正15年)、陸軍航空本部技術部設置(昭和3年)、中央線立川まで電化・立川飛行場内に航空神社遷宮・日本初の民間航空路開設・南武鉄道開通(昭和4年)。そこでようやく立川駅南口が開設されることになる。北口はもはや野原ではなく、交通の要衝としての賑わいを見せ、日本の空の玄関としてその名を広くとどろかせていた。

参考資料:「多摩百年のあゆみ」多摩百年史研究会編著「次郎兵衛から舜司へ」中嶋舜司著

柴崎分水

柴崎町が桑畑ばかりだった頃、集落にそって流れていた小川。玉川上水から引いた水路、柴崎分水。本流はすでに消え、人々は小川があったことすら知らない。

1590年、家康の命を受け、江戸城ならびに市中の用水をまかなうために井の頭池や善福寺池から引かれた神田上水。江戸の人口増加で神田上水だけでは住民の生活に不便が生じた。1652年、幕府は新たな上水計画をたてる。それが多摩川から水を引く玉川上水だった。玉川兄弟がわずか8カ月で羽村から四ツ谷大木戸までの43kmを掘削。当時の水路工事事情を考えれば、驚異的なことだった。以後、玉川上水は清流をたたえ、江戸への給水のみならず、左岸、右岸へと分水し人々の生活を支えていくこととなる。左岸に13分水、右岸に20分水、そのひとつが柴崎分水だ。

砂川分水が作られたのは明暦3(1657)年。柴崎分水は貞享5(1688)年に訴願状が出され、49年後の元文2(1737)年によく開通する。砂川分水開通の80年後のことだった。水路の取り入れ口は、現在の西砂町南側、松中橋にある。分水の最初の目的は飲料水、水車の動力、田圃への灌漑用水だったが、後に生活用水として重宝され、各所に洗い場が作られた。

柴崎分水が通る地形は、北から南に、西から東に下りながら広がっているが、水路は途中、東から西あるいは南から北東に向かって遡るように流れたり、また中央線の線路をまたいだりと、流れが村民の暮らしを守ってきたことがよくわかる。小川の小石を持ちあげると、石の裏にカワニナやカゲロウの幼虫がいる。かつてはフナやウグイもいたそうだ。

市内の都市化が進むと柴崎分水の本流は埋められ消えてしまった。現在は富士見町から柴崎町を通って錦町へ、一部の流れを残すのみ。小川の流れる街は美しい。いつまでもこの姿を望む市民も少なくない。



玉川上水にかかる松中橋。右側が柴崎分水の取り入れ口、左は砂川分水。



富士見町を流れる分水。住宅の門と道路を橋が繋いでいる。



小川のほとりをお祭りの神輿がいく(富士見町)。



江戸時代は木製の橋だった。金属製に架け替えられても水の流れはよく見えていた。(2013年4月撮影)



現在の中央線を渡る分水(2017年7月撮影)。



老朽化で漏水したので現在のパイプになり、水の流れは見えなくなった。



諏訪神社表参道近くにある「玉川上水柴崎分水水路」の碑。かつては諏訪神社南側にも分水が流れていた。



柴崎分水の図 昭和37年7月鈴木功氏作成



凡例：青線は現在の分水の流れ 赤線は廃止された流れで、本流だったところ ※参考資料「柴崎分水を歩く」立川市歴史民俗資料館 案内人：鈴木功氏



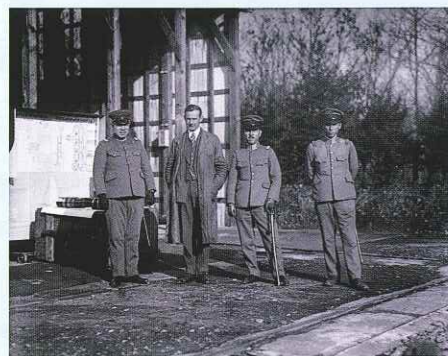
1 柴崎町丁目。現在の真如苑 第一精舎と第二精舎の間にも分水が流れていた。



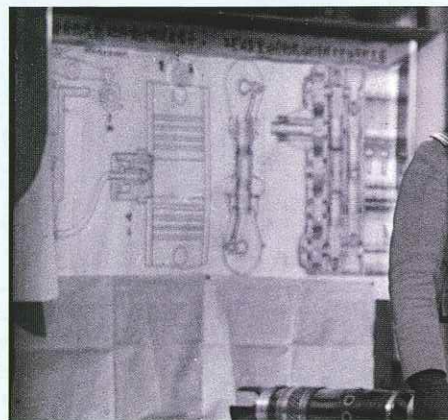
分水は今も住宅の合間を流れている。

飛行第五連隊

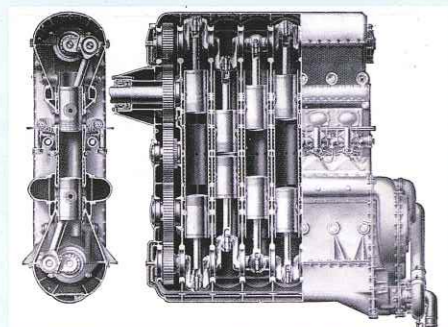
浅海氏所蔵の写真中に、九二式重爆撃機に使われたドイツエンジン社製、Jumo204、航空ディーゼルエンジンにそっくりな図面が写っていた。(写真提供：浅海貢氏)



背後にある設計図のようなものを拡大すると



エンジンのようなものが見えてくる



ドイツ ユンカース社製のエンジン(資料提供：横川裕一氏)

鉄道が敷かれて若山牧水や高浜虚子が立川を訪れた。飛行場には内田百閒はもちろん、小説家や歌人、武人などがやってきた。

斉藤茂田氏の「飛行機と共に」の中に「昭和5年、フォッカー・スーパー・ユニバーサル旅客機に、菊池寛、直木三十五、横光利一、池谷信三郎等の作家連が搭乗した」とある。その作家たちの写真が新聞に載り、日本人大衆は飛行機を身近に感じるようになったそうだ。



当時もお楽しみはお弁当。空弁の走り。(写真提供：横川裕一氏)

地名

昭和初期の立川の地名が地図に記されている。宝来町、栄町、旭町、仲町、吾妻町、線路をまたいで和泉町、南幸町、本町などが賑わいの中心だったことがわかる。

子安農園立川養豚場

飛行場西側に子安農園立川養豚場の全景。西立川駅もある。子安農園立川養豚場は陸軍敷地拡張に伴い退去を余儀なくされ、神奈川県高座郡に広大な土地を得て16年3月に移転。正門には有名な豚神像があった。その一部は現在、真如苑復建接心道場の応接室に安置されている。



子安農園立川養豚場

日本飛行学校

大正5年8月に羽田穴守に創立。大正12年夏、立川飛行場に練習所を開設。昭和8年9月30日、陸軍の民間施設の撤収指示により立川から退去。日本飛行学校の卒業生・練習生は多く、練習生は新聞地方版に顔写真入りで頻繁に取り上げられていた。中でも女性飛行家は注目を浴びた。

町営グラウンド

昭和3年、中嶋舜司氏が町長になると、中嶋氏の「運動をする人間には、特に若い者には悪い人はいないし、悪くはない」という言葉から、グラウンドの設置が検討され、日野橋の立川側とともに、野球場とテニスコートが作られた。

御国航空練習所・御国飛行学校

大正14年9月1日、御国航空練習所が開設されるが、昭和3年4月、御国飛行学校として再開。教官だった熊川良太郎は、のちに「青年日本号」で訪欧飛行に臨む。昭和4年7月8日の東京日日新聞府下版によれば、熊川良太郎が主任となって航空写真班を組織し、全国の名所の航空写真を撮影、一大地図を作成。「使用機は三菱七一式で撮影技師は立川町新井写真館主を囑託」と記されている。日本飛行学校同様、昭和8年廃校。

飛行場のある街

「空の都」は文化・芸術・スポーツの都

この地図は昭和5年から8年頃までのもので、まさに立川が「空の都」と呼ばれていた当時を表している。

「軍都」になるにつれ様変わりしていくことになる。

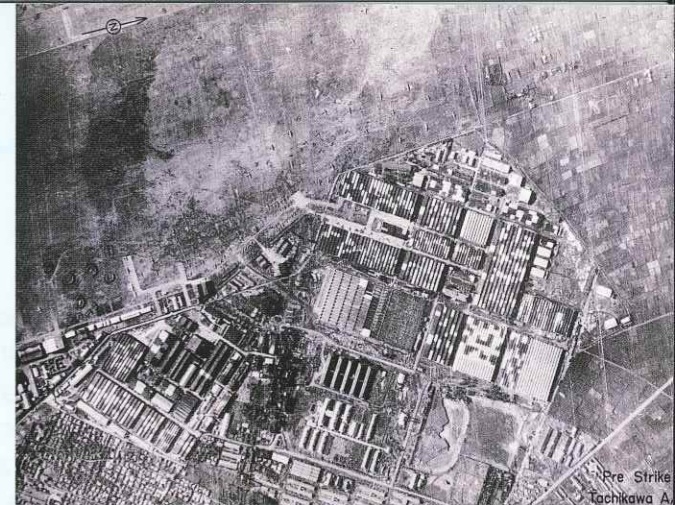
立川発展に尽力した中嶋舜司氏は、今日の立川の発展は甲武鉄道の開通、府立二中の設置そして飛行場の開設によるものだと記している。



石川島飛行機製作所・立川飛行機株式会社

石川島飛行機製作所は大正13年月島に設立された。昭和5年3月に立川へ移転。昭和9年には「九五式一型練習機」通称「赤とんぼ」を製作。累計2398機を作った。昭和11年に立川飛行機株式会社に商号を変更。終戦により事業閉鎖となったが、その時の立飛在籍総人員は42,332人。一貫して能率給だったという。職員や雇員が作業着につけるバッジは赤、工員は青。徹底した階級制で班長、伍長、工長、主任で、主任からが赤バッジ。班長は10人程度しかおらず、伍長が50～60人、工長300人だったとの記録がある。軍隊の小隊、中隊制が使われていた。

写真は昭和19年にB29から撮影されたもの。飛行場に飛行機がたくさん並んでいるが、これらは本物の飛行機だったろうか。立川には昭和20年2月から13回に渡る空襲があり、立川飛行機関係者も155人の犠牲を出している。立飛ホールディングスでは今も155人の犠牲者に、毎朝欠かさず慰霊の祈りが捧げられている。



昭和19年11月米空軍B-29からの空中撮影「立川飛行機の工場全景」(写真提供：立飛HD)

府立第二中学校

府立二中、現在の都立立川高校は畑の真ん中にある。明治34年5月の開校当時はさらに畑だらけだったはず。こうした環境になぜ学校を誘致できたのか。明治32年2月に「中学令」が改定され、従来の尋常中学が中学校となり各府県に1校以上設置されることになった。東京府にはそれまで明治11年に開校した府立一中(現・日比谷高校)だけしかなかったので、最低2～3校の増設が望まれた。誰の頭にも候補地には八王子が想起された。が、すでにこの時甲武鉄道が立川を経由、政治力の強い西多摩地域を結ぶ青梅鉄道も開通していた。立川には板谷元右衛門という教育者がいたこと、郡会議長をしていた中嶋治郎兵衛が猛烈な誘致運動をしたことなどから、立川に設置が決まった。立川市史には「立川は純農村で、西多摩からの通学の便がよい上閑静であるから、勉学には絶好の場所と考えられた」とある。



東京府立第二中学校 新井康弘氏撮影(写真提供：横川裕一氏&新井写真館)

立川小学校と第一小学校

「立川小学校」とあるのが、現在の立川市立第一小学校。明治3年郷学校として開校、日本で二番目に長い歴史を持つ。最近では地元の伝統芸能である諏訪神社奉納獅子舞を授業で体験、伝統文化の継承にも力を入れている。「第一小学校」と記されているのは現在の立川市立第二小学校。飛行場開設以来、立川の人口は激増。それに伴い児童の数も増え二部授業を行うくらいだった。そこで下武蔵野の松林を整理し、小学校を建設。昭和4年に立川小学校から分離する形で開校した。その後も増え続ける人口に対応し、昭和11年、現在の第三小学校が建設される。



立川尋常高等小学校 東京府蚕業試験場 新井康弘氏撮影(写真提供：横川裕一氏&新井写真館)



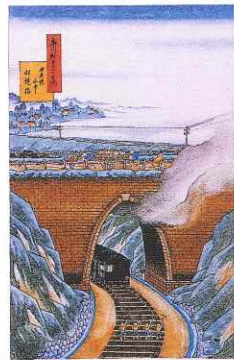
立川町立第一小学校 新井康弘氏撮影(写真提供：新井写真館)

鉄道・飛行機 こぼれ話

「空の都 立川」を発行したら、眠っていた写真や面白ネタが集まってきた。ここではそれらをご紹介します！

日野煉瓦

中央線にかかる通称「めがね橋」は、柴崎町と富士見町をつなぐ橋。二代目めがね橋から三代目めがね橋に架け替える工事中、掘削作業現場から昔の煉瓦が往時の姿そのままに現れた。昔の煉瓦とは初代めがね橋を支えていた橋脚部分で、甲武鉄道の立川一八王子間が



立川村十二景「中央線 山中 眼鏡橋」

脚部分で、甲武鉄道の立川一八王子間が開通した明治22年8月から昭和11年ごろまで使われていた。日野煉瓦は218mm以上の長さがあり、現在のJIS規格より大きいサイズになっている。



初代めがね橋の橋脚部分。イギリス積みといわれる積み方で、長手だけの段と小口だけの段が交互に重なっている。

甲武鉄道が立川から八王子へ向かうには、どうしても多摩川を渡らなければならない。鉄道局が新宿―立川間を開通させたのは明治22年4月11日。工事着手より9カ月。立川―八王子間の開通はそれより4カ月遅れる。難所と言われた多摩川に鉄橋をかけ、水田地帯を東西に走る用水に開渠・暗渠を構築することがどんなに大変だったかがしのばれる。そこで必要とされたのが煉瓦だった。

ほんの20年前まで新選組の勇姿が見られた日野宿。しかし明治になると人々は近代化の流れに敏感だった。日野に鉄道を誘致したいと日野宿の土淵英、高木吉蔵、河野清助が「日野煉瓦」を設立。日野の沼地から煉瓦用の粘土を採取。土質検査を行い、明治20年10月に、かつての日野宿東端、現在の日野警察署北側

辺りに煉瓦製作所の新設許可願いを提出。翌21年1月には本格的に操業を開始した。しかし、操業期間はわずか2年半、土淵氏の急死によって明治23年8月に廃業する。この間に作った煉瓦は約50万個。そのうち20万個が多摩川鉄橋に使われ、現在も中央線の上り路線を支えている。明治22年8月11日、立川―日野間が開通した祝賀会では、豊田ビールがふるまわれたそうだが、先ごろ多摩地域最古のビール〈TOYODA BEER〉として復刻され、話題をよんだ。

日野煉瓦はめがね橋や多摩川鉄橋の橋脚・橋台以外にも使われている。煉瓦のめがね橋がなくなってしまった今、立川に唯一残っている日野煉瓦建造物は、昔の根川にかかる橋の橋台部分だ。大きな鉄橋の残骸がかつての根川の広さを物語っている。



汽車から電車へ、128年前から鉄道を支えている。



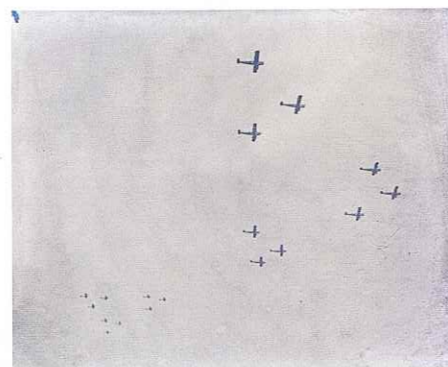
富士見町7丁目にあるガード。昔は根川の鉄橋だった。

秩父宮殿下 立川へ御成り 最近の航空情勢を台覧

昭和10年6月6日、東日府下版に掲載された新聞記事には上記タイトルで、次のようにある。「秩父宮殿下には五日午前九時七分立川町陸軍航空本部技術部に参謀本部員の御資格にて鈴木少将、鈴木大佐、楠中佐、岡本中佐等とご一緒に成らせられ技術部香積大佐のご案内で最近の航空情勢と最新兵器及び飛行演

習を台覧、午後一時半技術部御発石川島飛行機製作所を御視察の後帰京遊ばされた」

その新聞記事に付随していた写真と同じもの、しかも乾板を浅海貢氏(柴崎町)がえてびあんにお持ちになった。写真を撮影したのは浅海氏のお父上だということで、その時に一緒に撮ったものであろうと思われる写真をここにご紹介する。(4ページにも一部写真掲載あり)



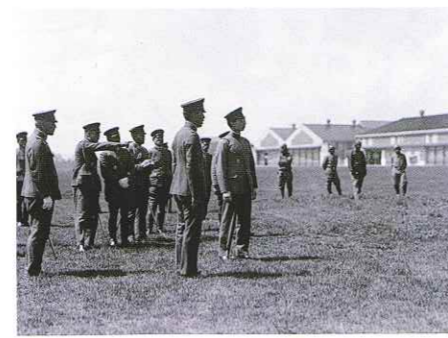
飛行中の飛行機は八八式偵察機



八八式偵察機は石川島飛行機が陸軍御用達になったきっかけでもある



乙式一型偵察機 サルムソン



背景にあるのは航空支廠の建物 中央が秩父宮殿下と思われる



八八式偵察機 307号機

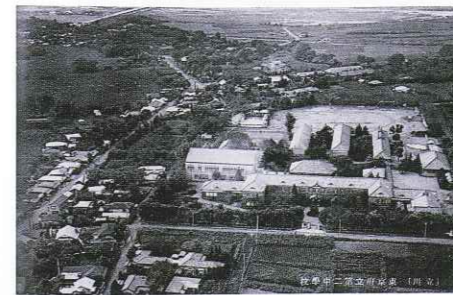
新井写真館と内田百閒

「立川の新井」と言えば、戦前陸軍の航空写真師だった新井康弘氏—今のアライ写真館初代・新井清雄氏のこと。ワーキングネームを康弘にしていた。当時立川飛行場は軍用だけではなく、「民間航空」のための飛行場でもあった。「民間航空」には、日本飛行学校、御国航空練習所(後の御国飛行学校)、朝日新聞社、毎日新聞社、東西定期航空会、日本航空輸送株式会社、諸外国からの訪日機、学生航空など、あらゆるものを含んでいる。そのひとつ学生航空の法政大学航空研究会会長に小説家の内田百閒がいた。航空研究会を発足するにあたり教授のひとり会長にしなければならなかったのだが、誰もがそれを断っていた。「なんでも最近立川町あたりじゃ、あたらしく飛行石鹸というのが売られてよく売れているらしい。よく落ちるからだっさ」という話もあったくらい、皆近寄らなかつた。それを引き受けたのが内田百閒だった。内田百閒のエッセイ集の中に新井康弘氏に触れている部分がある。またフォッカーによる大阪への定期便搭乗の恐怖体験や「立川小唄」についても記述がある。

前回の特集号でもお世話になった横川裕一氏所有の資料によれば、新井写真館では絵葉書も発行しており、それらは新井康弘氏の撮影によるものようだ。その一部をお借りして紹介する。



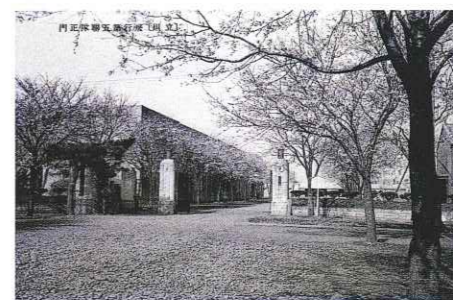
新井康弘氏 内田百閒は「色が黒く口ひげを生やしている」と記している。



東京府立第二中学校



東京府農事試験場



飛行第五連隊正門



立川飛行場民間格納庫付近



石川島飛行機製作所

近藤洋服店

岩村和子さん(栄町)がお父様の日記帳を見せて下さった。四ツ谷にあった近藤洋服店は戦火を逃れて立川へ移転。錦町で昭和52年頃まで洋服店を営業していた。和子さんのお父様はこの近藤洋服店の店主、近藤勲さん。まだ勲さんがお若い頃、昭和4年の日記帳で、中には何

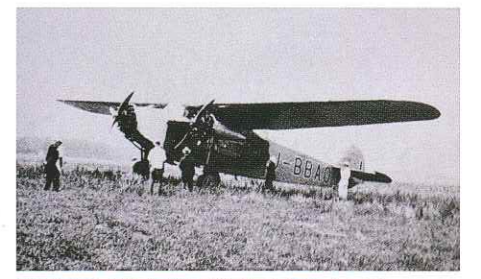
枚もの写真が貼ってある。四ツ谷に住んでいた方らしく、丸ビルや東京駅、銀座松屋屋上からの風景など、戦前の東京がよくわかる写真。昭和4年8月19日、当時世界最大の飛行船「ツェッペリン伯号」が北半球周遊の途上、日本に立ち寄った。その日の様子を写した写真もあった。日記帳には立川飛行場で写したと思われる写真も3枚あり、その1枚に写る飛行機でお兄さんが平塚まで飛んでいったと説明がある。ご兄弟で写真を撮り、自分たちで現像焼付していたとの記述があるが、この時代にそうできた人は多くはなかっただろう。(写真提供:岩村和子氏)



「昭和四年八月拾九日、丸ビル、東京駅を正に通過せんとする空の勇士ツェッペリン伯号、之の写真は大きな写真の複写したものであって家で複写した中でも一番出来のよい方である」



「この飛行機にて兄は平塚まで乗っていったそうなの。この飛行機はフォッカー f.7/3mという旅客機で、胴体に記された登録番号はJ-BBAO。この機体は昭和4年7月に登録、昭和5年1月に事故を起こし抹消されている。短い実働期間だったので、この機体の写真は珍しい。



「昭和四年七月拾六日写真」(お兄さんが写したもの)



「昭和四年七月拾五日兄写 日本航空輸送会社機 離陸せる機」機体はフォッカー・スーパーユニバーサル。機体の登録記号はJ-BAWO。



南口空撮写真(資料提供：横川裕一氏)

かたこと

この写真は昭和5年以前のもので、よく見ると、乙式一型偵察機が5機飛んでいます。人家の多い本村はここには写ってません。駅舎の北側には駅前ロータリー。北に延びる仲町通り沿いにあずまや旅館、三十六銀行など。線路伝いに西へ延びる本町通り。角から料亭塚善、伏見屋、中村亭と続き、その先に岩崎邸が見えてきます。まさに「空の都」前夜の立川がここに 있습니다。八王子や日野、府中といった宿場町に比べると歴史が浅いと言われる立川。なんのなんの、密度の濃い歴史です。一寒村だった立川は、鉄道が走ったその日から、飛行場を誘致したその日から、どんどん多摩の中心へと育っていきます。えくてびあん本誌の表紙テーマは「立川で三代」。本年9月号までに85組のご家族がモデルになってくださいました。「立川の成り立ちから言って、三代というテーマは難しい」と言われます。でも鉄道が敷かれて128年、飛行場ができて95年。当時はよそ者でも、今では立派な立川人。歴史は積み重ねられています。

立川にはモノレールが通りました。「立飛」駅周辺の変化もめざましい。「商都・立川」は商都では終わらない。立川は常に動いています！ えくてびあんスタッフ一同

参考資料：

●『次郎兵衛から舜司へ—中嶋家伝—』中嶋舜司著 ●『小説家内田百閒と航空学生たち』平木國夫著 ●『立川飛行場物語』三田鶴吉著 ●『タンタルス』内田百閒著 ●『多摩百年の歩み』多摩百年史研究会編著 ●『近藤勲日記』近藤勲著 ●『航空史の片隅』横川裕一著 ●『立川の建物疎開の記録』立川市教育委員会 ●『真乗 心に仏を刻む』真乗 刊行会
この度も横川裕一氏には資料提供など多大なるご協力を賜りました。心より御礼申し上げます。

えくてびあん ©

別冊えくてびあん 鉄道と水と飛行機と

平成29年8月25日発行

発行 有限会社 えくてびあん

〒190-0023

東京都立川市柴崎町2-1-10 高島ビル4F

TEL 042-528-0082 FAX 042-528-0065

URL www.tamatebakonet.jp

発行人 黒須 環

企画・編集 えくてびあん編集スタッフ

デザイン (株)デックC.C

印刷 三浦印刷株式会社

無断転載を禁じます。