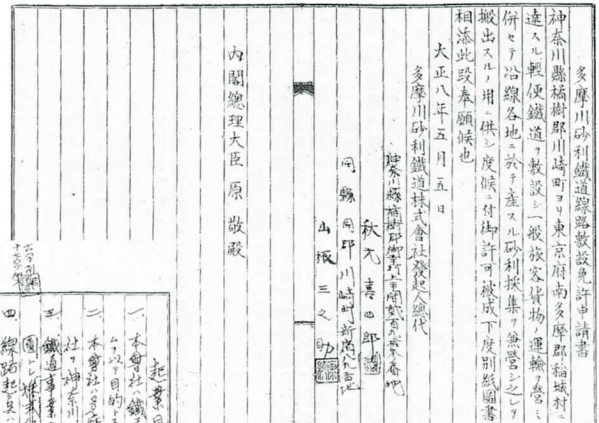


丸停留所の3駅が建設されました。矢野口停留所、稲城長沼停車場は現在の駅と同じ位置ですが、大丸停留所は現在の南多摩駅の東側約300mのところがありました。大丸停留所から多摩川を渡って立川まで完成したのは、昭和4年(1929)12月11日のことで、これで川崎・立川間の全線が開通しました。

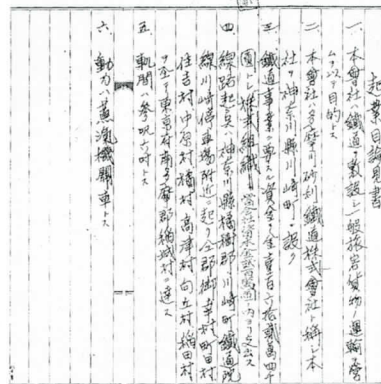
大丸停留所まで開通した昭和2年当時の電車は、大体1時間に1本程度で、大丸から川崎間までは53分を要し、運賃は48銭でした。全線開通後の昭和5年5月頃には、大体30分間隔となり、立川から川崎まで1時間10分を要し、運賃は78銭でした。大丸停留所は、昭和6年に駅名を多摩聖蹟口停留所と変更していますが、これは、前年秋に多摩村連光寺に聖蹟記念館が完成し、乗降客が増えたためと考えられます。昭和14年(1939)になると、多摩聖蹟口停留所が廃止され、現在の南多摩駅の位置に南多摩停車場が建設されることとなります。この付近では、昭和5年から府中の東京競馬場建設のために砂利の採掘・運搬の作業を行っており、現在の南多摩駅のやや西側に南多摩川仮停車場が設置され、その後多摩川の砂利運搬の貨物専用駅として営業を続け、これがやや川崎寄りに場所を移して貨物と旅客の両方を扱う南多摩停車場となったものです。また昭和13年から操業を開始した火工廠多摩火薬製造所の存在も、南多摩停車場の建設に関係が深いと思われます。

次に稲城村に設置された三駅の営業状況と利用状況について見てみましょう。昭和2年開業当時の南武鉄道は、営業成績がふるいませんでした。しかし昭和8年ごろから川崎方面の工業地帯が活況を呈するに伴い輸送量が増加し営業成績も好転してきました。昭和15年(1940)には、五日市鉄道を買収し、青梅電気鉄道・奥多摩電気鉄道・鶴見臨港鉄道の四線を結ぶと、氷川(現奥多摩駅)から浜川崎まで約76kmが一直線に結ばれることになり、奥多摩地方の石灰石・砂利・木材などの輸送に南武鉄道が利用されました。さらにこの4社が合併する動きもありましたが、石灰石等重要物資の輸送や沿線に軍事施設及び重要工場などがあるために、昭和19年(1944)4月1日に国に買収され、国鉄南武線となりました。

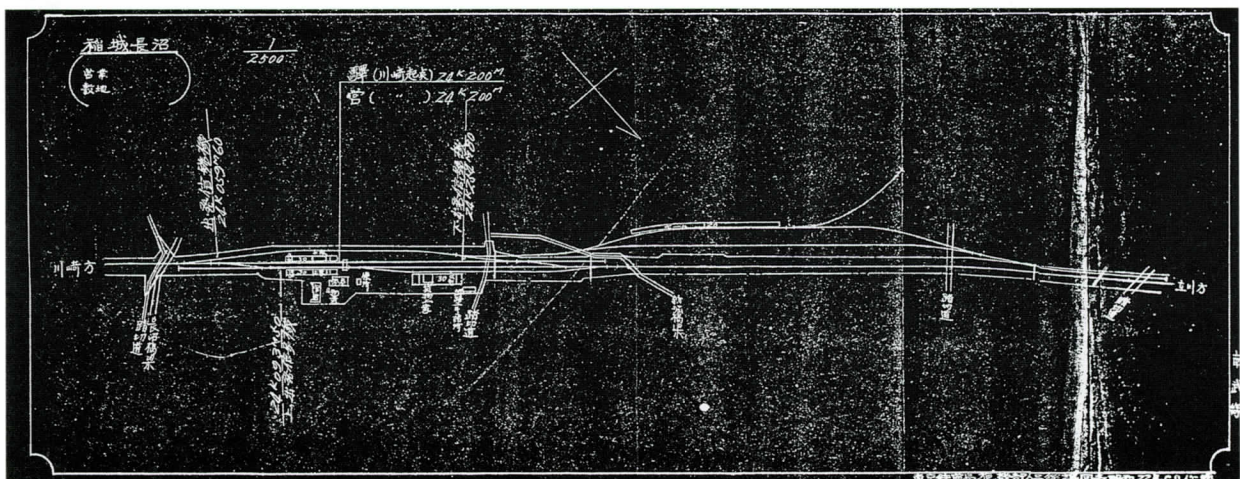
参考文献、『稲城市史下巻』(稲城市)、
『稲城市文化財研究紀要第5号』
(稲城市教育委員会)



多摩川砂利鉄道の線路敷設免許申請書



多摩川砂利鉄道の起業目論見書



稲城長沼駅の平面図(昭和22年、東京鉄道局作成)