

京王の誕生

当社は、1910年9月に「京王電気軌道株式会社」として発足し、1913年4月15日に笹塚～調布間が開通しました。この「京王」の名称は、東京の“京”と八王子の“王”から名付けられました。その後、順次路線を延伸、1916年10月には、新宿～府中間が開通、1926年12月には府中～東八王子間(1925年3月開通)の営業をしていた「玉南電気鉄道株式会社」を合併し、新宿～東八王子間の統一営業を開始しました。

井の頭線の開業

井の頭線は、1933年8月に「帝都電鉄株式会社」により渋谷～井の頭公園間が開通し、翌1934年4月には吉祥寺までの全線が開通しました。

路線バスの営業開始

路線バスも電車の開通と同じ1913年に、京王線未開通区間の新宿～笹塚間および調布～府中～国分寺間で営業を開始しました。これは、東京で最初のバス営業でした。

東急との合併と分離

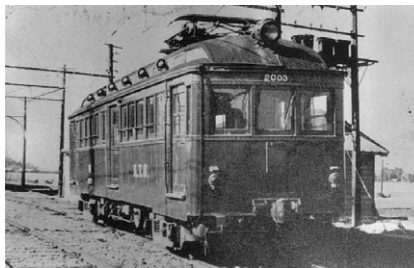
戦時下にあった1944年、京王電気軌道は戦時立法により、東京急行電鉄株式会社と合併しました。その後、旧京王電気軌道は、同様に合併していた旧帝都電鉄(現井の頭線)とともに、1948年6月1日に東京急行電鉄から分離し、「京王帝都電鉄株式会社」として発足しました。



1914年頃の調布駅と電車



1940年頃のバスの新宿追分折返場



京王帝都電鉄(現京王電鉄)発足当時の電車

鉄道部門の発展

東急からの分離当時は小型車ばかりであった京王線に、1950年に大型化した2600系車両が登場、翌年3両編成運転を開始して以来、施設の整備を進めました。1963年に新宿駅を地下化し、昇圧(600V→1500V)と同時に画期的な5000系車両が登場、さらに新宿～東八王子間に特急運転を開始して大幅なスピードアップを図りました。

一方、井の頭線も1955年に全列車を3両編成化し、1962年に、こちらも画期的な3000系オールステンレス車両が登場させ、両線は大幅なイメージアップを果たしました。

また、1955年の競馬場線の開通に続き、1964年には動物園線、1967年には高尾線が開通しました。

さらに、多摩ニュータウンの足として計画された相模原線は、1971年に京王よみうりランド、その後1974年には京王多摩センターまで延伸、その機能を発揮し始めました。

バス部門の効率化

バス部門では東急からの分離後、路線の拡張と車両の充実を図ってきました。1960年には東京で初のワンマンカーを八王子市内に登場させました。その後、経済の高度成長を迎え、マイカーの普及、交通渋滞の発生など、バス事業を取り巻く環境の変化に対応するため、営業

所の統廃合や路線の再編成などを図りました。その後も、後方要員の削減、貸切バス事業の大幅な縮小など、徹底した効率化を進めました。

沿線のまちづくり

1955年以降は沿線の住宅地の開発を本格化し、特に1962年に分譲開始した京王桜ヶ丘住宅地を皮切りに、1967年の京王めじろ台住宅地、1973年の京王平山住宅地と、当社ならではの信頼性の高さを背景に沿線開発に努めました。この他、マンション販売やリゾート開発、そして、賃貸業に重点を移し、安定収入源のひとつとなっています。

首都圏の大動脈へ

1978年、京王新線が開通、新宿～笹塚間が複々線となり、さらに1980年、都営新宿線との相互直通運転を開始し首都圏西部の大動脈の一翼を担うまでになりました。

一方、京王多摩センターまで開通していた相模原線は、1988年に南大沢、1990年に橋本まで開通し、神奈川県北西部と都心を結び足として成長を遂げました。

社名の変更

1998年6月1日に会社設立50周年を迎えました。これを機に同年7月1日から社名を「京王帝都電鉄株式会社」から「京王電鉄株式会社」に変更しました。

バス部門の分社

バス事業の収支改善に向け、1997年4月に「京王バス株式会社」を設立し、都区内地区の路線を段階的に移管しまし

た。また、2001年12月には「南大沢京王バス株式会社」(現 京王バス(株))、2003年5月には「京王バス中央株式会社」(現 京王バス(株))を設立し、南大沢地区、府中地区の路線をそれぞれ移管しました。

一方、厳しい事業環境下でバスが地域のお客様の足としての役割を引き続き果たすため、当社のバス部門を一括分社(営業譲渡)することとし、2002年2月に「京王電鉄バス株式会社」を設立し、同年8月から営業を開始しました。

■ 沿革図

