

萩窪物語

萩窪について

「萩窪というのは、どの範囲を言うのですか」と、地域を聞かれてもはつきりと答えられる人は、まずいない。「萩窪駅を中心として、その周辺……」とまで言うけれど答えは返ってこない。萩窪という地名はあっても、その境がないからである。

街を考える時、まず頭に浮かぶのは行政区であるが、それもない。あえて言うなら、萩窪警察署、萩窪消防署の管轄区域を思うことはあっても、萩窪を語るには適切ではない。事実、現在は東京都でも昔は神奈川県だったりのだから、歴史を語る時に境がはつきりしなくても、その時の事として流すしかない。

ここに数枚の絵葉書がある。昭和のはじめのもので、見るると「萩窪の名勝」とある。萩窪白山神社があっても当然だが、発で増大した田畑があり、これを耕す農民のいたことこの記録で、堀ノ内、下萩窪、和果などの村名があることを伝えていた。また、その時すでに、萩窪が上(かろ)と、下(しも)とに分かれていたことを示している。

天沼の地名は、さらに古くに記述があつて、現在、萩窪と言われる中で蔽然とあり、地域発展を成し遂げてきた。

萩窪の発展の歴史をふりかえると、その発展に三つのステップが考えられる。

武蔵野の野に通った甲武鉄道に萩窪駅が開設されたこと、若き内田秀五郎井萩村長によって区画整理ができたこと、そして、終戦直後にマーケットができ、その後タウンセブンになってからも周辺に商店街の発展をうながしたことである。

そのなかでも、萩窪駅の開設は、萩窪発展の起点といえる。その萩窪駅について、区立杉並第五小学校同窓会長の渡辺泰次さんは、

「天沼に住む人にとって萩窪はまぎれもなく故郷であり、駅はその象徴として存在感があると思います。そういう視点でとらえたら、萩窪駅は外との接点であり、窓であるわけで、外をのぞくにも外から情報を得るにも大きな意味をもっていると思います。萩窪の人が活躍して大きく世界にはばたきました、世界を見るにも、萩窪駅は、言ってみれば日本にとっ

組写真の中に「三宝寺池」があったのには少なからず驚かされた。この絵葉書は、萩窪駅北口の青梅街道沿いにあるアサヒ堂という文具店の発行で、現在は練馬区になる三宝寺池を、当時は萩窪の名勝として紹介している。

古くは、「萩窪」という名称は、「上杉文書」に見られる。宝徳四年(一四五二年)当時、杉並の村は開

ての成田空港のようでもあるわけですが、確かに、天沼の周囲には少し歩けば阿佐ヶ谷駅もあり、また西武線に鶯の宮、下井草、井萩の各駅もありますが、外に出るには当然のこととして萩窪駅を経由して、日常生活は萩窪を抜きにしては考えられないですね。萩窪の街の発展は、われわれの故郷の発展ですが、それは、われわれの窓を広げることもあるわけですね」と、天沼の住民の感情として言う。

変りゆく萩窪の起点であり、街の発展に影響を与えつつけた萩窪駅に、まず、目を向けてみよう。

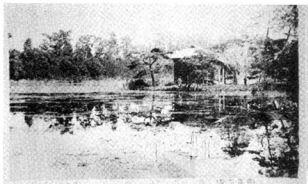
萩窪駅の開設と中央線

(1) 萩窪駅の誕生

雑木林をモクモクと煙をはきながら、コトコト走る汽車。黄昏れる頃には、窓にオレンジ色のランプが揺られて……。

武蔵野の野に、甲武鉄道が新宿・立川間(二十七・二キロ)で開通したのは、明治二十二年(一八九四年四月一日)であった。つづいて八月十一日には八王子まで九・〇キロ延ばして計画区間が全通した。これがJR中央線の前身である。

その当時は、一日に午前、午後の各二回の四往復で、英国ウィルソン社製1B1型タンク機関車がヨーロッパのコンパニオン式客車を引いて、時速三十キロで片道一時間三分かかっ



絵葉書、萩窪名勝「三宝寺池」(松葉義氏提供)

て走った。この間の駅は、明治十八年に開通した日本鉄道品川線後の山手線の内藤新宿を起点として、中野、武蔵境、国分寺、立川、八王子の六駅で、荻窪駅はまだなかった。

荻窪駅が開業したのは、明治二十四年十二月二十一日で、杉並区内の唯一の駅であった。

ちなみに、大正京が開設されて甲武鉄道となつたのは、ずっと後の大正三年で、杉並区内の高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪は、さらに遅れること実に三十一年後の大正十一年七月十五日の同時開設であった。

荻窪駅ができた頃のことを「私は、駅で生まれたものですよ、なにしろ駅の構内には自分の生家があつたんですから！」という、宇田川一さんは懐かしそうに話す。

「その当時の駅は、駅の南側に駅舎があつてね、駅口はそこだけ。その南側、今のバス通り沿いにはカラタチの木が櫛のように植わつてました。まわりは畑で大豆とかギヤ、桑の畑もありましたね。公会堂のころは雑木林で、北口前から青梅街道の並木のあたりは、うっそうとした雑木林で、よく追廻きができました。

ホームは、下り上りで分かれていて、北側には貨物専用車の引き込み線があつて、汽車は貨物と客車の混用でしたが、客車は二輛でね、一輛に八人、片側に四人乗れるといつて、今、思うと小っちゃなもので、木の椅子にカマスのゴザ

れは見事なもので、桜の季節になると農家が縁台を持ち出して、手作りの団子や草もちを売つてましたにぎやました。私は、沿道の土手ぶちに弁当をひろげて楽しんでました。

高井戸や石神井の人が、昔のことですら乗り物はなくて、かなり遠くから歩いて来たものです。そして、二時間に一本位の汽車を持つんですから、暑いときは木陰があるからいいけど、寒いときなどホームに立っていられますんでしょ、駅前の待ち合い茶屋、加藤佐五左衛門さんの経営で、おまんじゅうとか、おせんべいを出して、汽車を待つたんですね。」

「荻窪から新宿まで約二里八キロで、汽車だと二十二分、歩くで一時間十分ぐらいかかりましたけど、当時は、地元の人にはほとんどが農家でしたから、毎日のように作った野菜類を荷車で日本橋、神田の市場に運んでました。ですから、歩くことは当たり前に行っていましたから途中の新宿などは隣の町へ行くくらいにしか考えていませんでした。そんなことで、新宿へ行くのにわざわざお金を払つてまで汽車に乗る人はいませんでしたが、たまたま汽車に乗ると病氣でもしたんじゃないかと近所の人がお見舞いに来られて、これ、ウソのような本当の話なんです。

若い人が乗ると、親からもつた丈夫な足があるのに汽車に乗るなんてコソで無しだ、なんて噂の種になるくらいでしたね。」

「何といつても、汽車の発車時刻を待つる間に新宿まで歩いて行けるというのが、当時の常識でした。汽車に乗るのはお大層、そう、金持ちか、旅の人で、庶民の足というにはは

が敷いがありました。ええ、石炭や煤を包むわらのフレですよ。人より貨物が主で、積み下ろしてましたね。

ウチの祖先がホームでしから、よく駅員が、お弁当をたべに来たり、お茶をのみに来ましたよ。貨物なんかは、いつまでも停っていましたから、機関士の人なんかはウチの機関室まで昼飯をやるわけです。

なにしろ、年に一度の秋祭りが唯一の楽しみというくらいです。一時間半から二時間に一本という汽車の発着を眺めるだけでも楽しくて、よく駅に行つてました。

汽車は、モクモク煙をはいて親父のウチの畑を通るんです。その煙も線路側のケヤキが畑の肌まで黒くなって、当分の汽車はあまり上等な石炭を使わなかったから煙と、薪に火の粉を撒き散らして走つてね、その火の粉がかかった白山神社の前の中田さんの納屋が焼けましたことがありました。それが危ないというんでカシの木に植え換えたものです。

うん、ポッポって、ちっちゃな石炭車で、ランプの掃除を手伝つたものです。上り下りの一番列車は、荻窪あたりで夜が明けてね。夕方になると、駅員が汽車より登り屋根を這つて行ってランプを取り出すんです。屋根のフタを開けてね、それから石油を入れておまんじゅうぶら下げるわけね。家庭のランプ芯は三分だけって、汽車のは太くてね、五分だけでしたよ。ランプ掃除は奉仕かたつて、遊ばせてもらつたことかな。

土地の人は汽車に乗るの、専用で新宿に行くくらいかな。そう、いば小金井の板を見に車で、毎年、行きましたよ。あど遠いものでした、そんなですから、一日の乗降客は、せいぜい二十人ぐらいいたらい方でした。立川の人が市内(東武)へ出かけるだけで、それも日帰りでも餘別が出た聞いてますが、とにかく、汽車を利用するのは、よっぽどの事だったんです。」

少しでも利用客の多い甲武鉄道側の事情と、列車が目の前に走りながら乗れない地元の要望で、意外に早く開設できた荻窪駅だったのが、鉄道は、とても、庶民の足とは言えなかった。

荻窪駅の記録では、大正元年(一九一二年)の一日の乗降客は三三四人、売上金が十八円七十一銭(米一俵二円)のころで、むしろ、駅北側の貨物引き込み線では、貨物の積み降ろしや貨車の入れ替えで活気があった。その頃は、杉並、練馬のたくあん漬、干し大根他の農産物を市内に送り、米麦、肥料、農業資材、建築資材、日用雑貨を受ける貨物輸送の拠点で、後には日本通運が扱うようになったのが、鉄道輸送の重要であった。利用客の方は、乗降数で、関東大震災後の大正十三年には十倍以上の四一九二人となり、十五年には七二四四人と利用者は急激に増えていった。

甲武鉄道は、その用地のすべてを地主の寄付にたよった。荻窪駅用地もそうだった。鉄道を熱心に誘致し線路用地に自分の土地を献納し、荻窪の発展を導いた宇田川治郎吉さんが

線路の北側を、そして南側は、杉並の代表的な寺小屋、稲葉の墓頭をしていた加藤佐五左衛門米芝さんが提供した。他に、加藤益五郎さん、光明院の土地の献納があつて駅はできた。

駅が開設された当初は、駅舎は南側だけにあり、ただ一つの改札口があつた。改札口があるかないかは町の発展に大きな影響を及ぼすが、まず最初改札口は加藤佐五左衛門さん、宇田川治郎吉さんの土地の提供で開設された。次に開設されたのは北口で、昭和二年に矢島さんの提供で戦後できた西口は、宇田川庄右衛門さんと横田地さんという方々の「地元」の発展のために提供」という協力があつてできたものである。

ところが、荻窪駅には、駅前広場がまったくなかった。現在も、北口からうじてそ言えるものがつくられつゝあるが、それすらなかったのは驚かされる。

駅前広場、つくれるチャンスは、戦後おぼろげに。戦争中、強制疎開によってできた駅前空き地ができていたからである。当然、駅前広場としての計画線は引かれたし、そうなることが望まれたが、現実にはそうはいかなかつた。戦後、早く露店が並びにぎわつと、やがて、そこは肩を寄せあつたに密集して建つた簡易マーケットになつてしまつたからである。ぎつしり建てられた建物には、荻窪の生

さらに青梅まで延ばして鉄道を引こうと考えたのである。当時の多摩地方、とくに西多摩、帯は絹織物業の多八王子をはじめ、石匠石採取や林業の青梅など特産物の産出地があり、いわゆる地場産業が栄え、その集積地でもあつたので、その輸送に着目したのだ。この計画については、地元の有力な有志と相談し、その結果、内藤新宿から八王子へのコースに変更された。

計画は、さらに甲府、青梅へと延長する計画で請願をしながら、明治十九年十一月十日に東京、神奈川、埼玉の各県知事より、まず、新宿と八王子区間に馬車鉄道の線路を敷設することの免許がおりた。

しかし、馬車鉄道の建設に熱中しているうちに世の中は大きく変わってきた。すでに汽車が普及してきており、街道を馬車でトコトコ走っているのかにも時代遅れだし、第一に利益が少ないとし、ここで井関らは鉄道馬車から鉄道の転向を考えた。そして、同年十二月十四日、鉄道で請願したのだった。

いろいろな世の中の情報をすばやくキャッチし、間髪を入れず鉄道馬車から鉄道へ計画を切りかえたことは、企画者たちが賢明で先を見通せたからで、見事という他はない。これが現在の中央線へと展開され、荻窪の発展に導いたといえる。甲武鉄道株式会社が、鉄道として路線計画をたてたのは、

活があつた。そうした状況のなかに昭和二十六年四月二十二日、駅北口前のマーケットの一部、三十六世帯の入居していた四棟が焼失してしまつたのである。焼け出された人たちは大変に申し訳ないが、駅前広場をつくるには千載一遇のたつた一度のチャンスだった。

焼け跡は駅前広場計画地域だったので、たちちにロープが張られ、建築禁止の立札が立てられた。そして、警察官と消防員が昼夜にわたつて、再度、建物を建てないように監視したのであつた。こうして狭いながら北口に広場らしきものができたのである。それとても荻窪駅の広場と言うにはお粗末で、現在、駅前広場計画線まで拡張と整備が急がれている。

(2) 中央線の歴史

甲武鉄道は、最初から鉄道として計画されたかのように言われるが、実は、鉄道ではなく馬車鉄道の計画であつた。明治十六年（八八三）世、府内本所区に住む元神奈川県知事の井関盛良、岩田弥兵衛、服部九の三人は、内藤新宿から福生までの「馬車鉄道敷設計画」をたて、その線路敷地として玉川上水の築堤を使いたいと、東京府に請願した。不許可になつたが、これが甲武鉄道の計画の始まりであつた。

井関らは、請願の失敗にもかかわらず、この計画の区間を当初、人口の集中した利用客を期待できる甲州街道沿いだった。しかし、汽車は、まだ一般には理解されず、いろいろな理由があつて反対され、計画は二転三転した。その揚げ句ようやく収まった計画が、武蔵野の原に「エイ」つと引い



戦前の荻窪駅北口（松葉裏氏提供）

た線で、新宿から大久保で急カーブをとり、人家から極力離れて両街道に關係のない田圃、畑、林野を一直線にぬける現在の線であった。

鉄道史から見る大きな節目は、明治三十九年（一九〇六年）の甲武鉄道国有化がある。当時、日露戦争の開戦は避けられぬとし、その有化で、また、その後の対応のため必要箇所に迫られて鉄道は国有化するめられた。そのため国策として甲武鉄道は国有鉄道の中央線となった。しかし、また、のどかな農村風景のひろがりの中に住宅が点在する荻窪の発展には、むしろ、大正八年（一九一九年）それまで東京―中間を走っていた電車の運転区間が吉祥寺にまで延びたことの方が大きな影響を残したといえる。やがて昭和八年、東京―浅川（高尾）間まで電化開通したのが、鉄道の発展が沿線の発展を促していった。

荻窪駅は、こうした時代と共にその様子を変えていった。第二次世界大戦では、ここから出征兵士を送り出し、終戦となって引揚げ者、復員者を迎えた。終戦後は、極度の食糧難にも日々の糧を供給する窓口として、荻窪の人々の生活を支えてきた。世の中も落ち着いて、生活環境が整ってくるにつれて、人口が飛躍的に伸び、荻窪駅を利用する人々の増大は目を見張るものであった。荻窪駅は、荻窪地域の玄関として人々の暮らしを見てきた。

改札口にロープをはって入場制限をしたが、そんな状態に電車が遅れることが何度となくあり、事態は深刻になった。

幸いに、荻窪駅には貨物駅を併設していたのでそのため引込み線が側線であり、そのため予備電車を待機させていた。ダイヤが遅れると、この電車を臨時便として増発させて対応した。ホームに入ってきた電車の向こうに見える無人の電車が予備車で、当時、荻窪駅だけに見られた光景であった。

時と共に荻窪は発展し、年々駅の乗降客は増えていった。それまでの駅では処理しきれず、昭和三十六年（一九六一）一月に駅改築工事を着工、三年後に当時



朝の荻窪駅混雑による改札止め（松葉義氏提供）

荻窪駅のうつり変わり

(1) 昭和三十年代の荻窪駅

朝七時三十分、東京行き荻窪始発電車が発車する。当時、荻窪発の電車は、毎朝十本、十分間隔で発車したが、このころが朝の乗降客の一番多く混雑する時であった。ここに一枚の写真がある。昭和四十年ごろに撮影したもので、駅の混雑による危険防止のため、乗客の入場を止められている情景である。

寒い季節になると、駅は大変である。通勤客が朝の限られた時間帯に集中するからである。このころ生まれた言葉に「ラッシュアワー」とか「尻押し部隊」がある。会社に遅れまいと集中する時間帯に、何とか乗り込もうとするお客さんの積み残しがないように駅員が懸命に押し込むのである。夏場はともかく、冬になりオーバーコートを着るようになると着ぶくれで入らず、冬なのに駅員は汗だくの大変な作業であった。一人でも多くを送り出したいと奮闘努力するが、むなししいとわかると引き抜きにかかる。駅員の手際よさは目を見張るものがあつた。

各駅一斉のこの作業、ちよとした不手際で発車が遅れると、次の駅に影響する。荻窪駅では、特に混雑が集中すると

として最も近代的な駅として竣工した。

一方では、通勤時間帯を緩和するため、その対策として考えられたのが、「時差出勤」であった。出勤時間を同じにする都心の各企業に協力を呼びかけ時差出勤がおこなわれ、それなりの効果があつて、その年の流行語にさえなった。

昭和三十三年の国鉄荻窪駅の利用について調べてみると、定期券使用が日に十一万人、普通乗車券使用が四万人で、その内訳は通勤が五十二％、通学は二十二％、その他の普通定期使用が二十七％となっている。

その前年の昭和三十一年一月に開通した、地下鉄荻窪線（丸の内線）ではどうであつたであろうか。

三十八年度にみると、定期券使用が六十％、普通乗車券の使用が四十％で、約六万六千人近い利用者があつた。杉並区内の四駅で、以上の数字を比べてみると、荻窪駅の利用は群を抜いて多いのである。

一方、昭和三十三年に貨車扱いは中止になったが、当時の貨物扱いの状況をみると昭和三十八年度の扱いは一日平均五百五十個で金額では二十二万五千円、小荷物は一日平均二百三十個で四万八、九千円の収入をあげていた。

ところで、前述のように国鉄の輸送力は飽和状態になりつつあつた。そこで国鉄は複線では限度があるとして、利用度の高い中野―三鷹間の輸送力の増強のため複々線化をはかっ

たのである。工事は、昭和三十七年二月に着工し、四十三年三月に完成するという計画であった。この計画は、工事を二期に分け、荻窪までを四十二年三月に完工するということであった。



中央線複々線工事 昭和40年9月(松原義氏提供)

を通過する電車があるんだそうだ」という噂が広がった。しかし今度は、地元では「そんな筈はない。国鉄は、あれほど急行は止めると約束したし、念を押したのだから」ということだった。が、それでも念のため国鉄に聞いてみると、そういう電車運行を計画していることが分かった。当然、地元は反対し抗議したが、一方的に、昭和四十二年七月三日、東京―高尾間に「特別快速電車」の運転が開始された。

なおも抗議する地元は、国鉄から、

「急行は、確かに止めると約束はしたが、特別快速電車を止めるとは約束はしませんでしたわ」と、つれない返事が返ってきた。

名称も、ずっと使われてきた「急行」はなくなり、「快速」に変わっていた。

(2) 複々線化と高架計画

乗客定員数が何倍という信じられない詰め込み乗車と、これ以上増やせない過密ダイヤの現状の解決策として、国鉄は、乗換え駅の混雑緩和を第一とする計画を考えていた。そのためには、多摩地区から都心に向かう線の増設もさることながら、できるだけ乗換え無しに目的地へ行けることを良策とした。地下鉄東西線の中央線乗り入れの直通運転がそうであっ

時刻ダイヤで見ると、ラッシュアワーは二分間隔。かなり過密である。

工事が完成すれば輸送力は倍になり、ラッシュ時の混雑が緩和されるだろうと、荻窪の人たちは期待した。だが、話の方向は意外なところに進んでいった。

「国鉄は、中央線が複々線化されると、『急行電車』は荻窪を通過させる」という噂がたつたのである。そんなことになったら大変と、地元は、その真偽を確かめようと必死になった。噂は、本当の話であった。杉並区の発展におおきな影響を及ぼす一大事である。そこで区をあげて国鉄に当たり懸念な交渉となった。区民の署名をもつての請願などたび重ねての交渉であった。

その熱意、その努力の甲斐あってか、国鉄側の回答は「急行を止めましょう」という明るいものであった。しかし、よく聞くと、「荻窪駅以外は日曜日には通過です」という要協案であった。

昭和三十九年九月二十二日、中野―荻窪間の複々線化の高架工事が完成した。荻窪には「急行」をはじめ全ての電車が止まるので、とにかく、みんなは胸をなでおろしたのだった。ちなみに同年十月一日に東海道新幹線が開業している。

その後、昭和四十四年四月二十九日には、地下鉄東西線が荻窪まで乗り入れてよかったと思うのも東の間。また「荻窪」都内で行われた相互直通運転は、昭和三十五年十二月に押上で接続した都営地下鉄一号线と京成電鉄、同三十七年五月に北千住で接続した地下鉄日比谷線と東武鉄道伊勢佐木線、そして三十九年八月に中目黒で接続の同じ日比谷線と東急東横線とが既にあり、東西線の中央線乗り入れは第四番目の計画の路線であった。



天沼橋上から見た複々線

地下鉄東西線は、昭和四十一年三月十六日、中野駅を起点として高田馬場、飯田橋を通じて竹橋まで開通したが、前述のように、中野・荻窪間の複々線化が既に完成していたため、翌月には荻窪までの乗り入れが可能となり、十一月には竹橋・大手町が開通して、荻窪から大手町まで乗換え無しで一直線が結ばれたのである。さらに昭和四十四年三月には、西船橋までが開通し、翌月に三鷹までの乗り入れとなった。

ことに、この路線は、国鉄も地下鉄も新設された線路での乗り入れで、すでに相互乗り入れのおかれた路線とは違い、便利さのみでなく輸送力の増大に大きな役割があった。

荻窪駅の改修工事が終わって、旧ホームの一番線と二番線には、各駅停車の車体が黄色の中央緩行電車と、シルバードの地下鉄東西線の直通電車が入り、新ホームの三番線、四番線には、オレンジ色の中央快速電車の上下線が入った。緩行電車と地下鉄東西線は、平日のラッシュの時には二分三十秒の間隔で、それ以外の昼の時間は五分間隔で交互に発車をした。また、中野までは緩行でも地下鉄直通電車でも利用でき、荻窪から地下鉄直通だけでは五分間隔で運転され、竹橋まで三十五分で行けるので大変便利になった。

複々線での運行が開始されてすぐに、快速電車は、平日は今までの通りであるが、日曜、祝日は高円寺駅、阿佐ヶ谷駅を通過してしまふことになった。この決定は、その後、

複々線が三鷹まで延長開通した時も西荻窪駅は通過し、杉並区内の快速電車の停車駅は荻窪駅だけということになり、その後の展開でもこの複々線の開通は、杉並区に大きな問題を残した。

当時のラッシュ時における中央線快速電車は十両編成で三分間隔、緩行電車は十両編成で二分三十秒間隔で最大の輸送力で運行されていたが、荻窪・中野間の開通によって輸送力は、荻窪―中野間で六八パーセント、中野から都心へは東西線が加わったので一六パーセントがさらに増強された。

この完成は中央線だけにとどまらず、今後、総武線―地下鉄五号線、常磐線―地下鉄九号線、さらに郊外地下鉄と既設線地下鉄を直通で結ぶなど、鉄道網が次々と構成され通勤輸送の緩和と利便性が図られていくこととなる。

中央線の高架化の立消えと、その後の展開

J R中央線の下りを阿佐ヶ谷駅を出て数分、高架を走って来た電車は、ゆるい勾配でくだりはじめる。単調な走る響き、かすかなゴォーという音が混じると、そこは「荻窪」である。

線路と交差している青柳街道の陸橋をくぐった時の音で、地上線になったのだ。それは蔭に着的いたと「肌で感じる」。一瞬である。

荻窪、い、え、何時でも、だけれども。住みよい、すきな街」と言われ、住む人はだれも自認してしまわうだろう。井伏鱒

うとすると、駅の構内を階段で地下に降りて渡ると、または、離れた新宿側の地下道を使うしかなく、それも階段である。車を使うおとすと、更に大きく五百メートル以上を迂回して、陸橋が環状八号線を使うほか無いのが現状である。この不便さは大変なもので、それだけに街の発展に大きな障害となっていた。

しかし、この問題を解決できるチャンスが、たった一回だけあった事は、どういふ訳か世間知られてない。

昭和三十七年ごろ、国鉄は、利用度の急激な上昇に対処するため、それまでの複線複々線化するための計画を進めていた。それは高架化であった。ところが荻窪で大きな問題にぶつかっていたのである。青柳街道が荻窪で線路を跨ぐが、陸橋をどう処理するかである。国鉄は、現状のままの地上線にしておくことを決めた。変更は膨大な費用がかかるという理由によるものであった。

計画を知った商店街を軸とした地元は、他の駅が高架で荻窪だけが地上線であることが街にどういふ影響を及ぼすかわからず、それぞれ思惑、情報、利害関係で議論百出した。やがて、なんとか高架化の方向で、一般住民も参加し聴くまでの運動になった。

そして、国鉄と荻窪地元との最終交渉の土壇場をむかえた。地元としては、とにかく荻窪の特長のためにと意見を一つに集めて、最後の交渉に臨んだ。

国鉄側は、この計画を担当実行する東京鉄道管理局の最高責任者の局長の出席があり、地元は、国会議員団をはじめ地元代



複々線完成直後の大陰切（松葉義氏提供）

二さんの著書「荻窪風土記」で、さらに荻窪の名が日本全国に広まった。

だが、その荻窪にも泣きどころがある。生活するに何ともしえない不便さがある。線路が地上線なので、荻窪の交通を南北に分断してしまっているからである。荻窪を南北に行き来しよ

表の有力者をすべて揃え、そうそうたる顔ぶれで、まさに背水の陣をしいての強力な申し入れである。

話は進み、その熱意に押され、さすがの国鉄側も高乗化しなければならぬ雰囲気変わった。

「呼吸おいて、

」では、お尋ねしますが、高乗化することは、地元の総意ですな」と、国鉄が地元を念おした。

その時、陳情団の中の一人が、つぎやうに言った。

「いえ、私は、本当は反対なんです」と。

一瞬、皆は、あ然として声がなかった。

それで、全てが終った。

たった一人の、己の利害のみを考えた反対の声で。

そう言った人も、その時の状況を話してくれた人も、今はじくなって居ない。

だが、その問題は残って消えない。

昭和四十七年七月十五日、中央線快速に冷房電車が走る。

意外だったのは、戦後すぐ用意された婦人・供食用車が昭和四十八年八月三十一日に廃止されたことである。代わって四十八年九月十五日、シルバーストが誕生した。

昭和六十一年四月一日、日本国有鉄道が廃止され民営分割化されて、東日本旅客鉄道株式会社が発足、荻窪駅は、同社の駅となった。

すなわち、それまでの国鉄時代の「親方日の丸」から脱皮

昭和六十三年十二月一日、中央線の大幡ダイヤ改正があり夕五時から六時台に通勤快速電車が荻窪駅に停車するようになった。

平成七年（一九九五年）八月、杉並区内で快速電車騒動が、また、持ちあがった。

JR東日本が十二月のダイヤ改正で、中央線快速電車の土曜日の停車駅を荻窪だけにして、高円寺、阿佐ヶ谷、西荻窪の三駅は通過させるというのだ。

いきなりの話に地元は騒然となり、すぐには区は計画の撤回を求めた。しかし、話は物別れで、その後は平行線をたどった。これに対し地元は、商店街、町会、商工会議所が中心になって反対協議会を結成し、区議会も全会派一致して同調、反対運動を展開した。署名を、わずか期間に約二十五万人を集め、「JRが『覚書』を無視するのは信義違反」とJRに迫った。覚書とは、昭和四十三年、杉並区長、武蔵野市市長、両自治体の議長が国鉄旅客局長との間で結んだ「覚書」と「確認事項」を指している。中野・三鷹間の高乗化された時、日祝日以外は、その区間に快速電車を停車させるというものであった。

JR東日本は、この点について、「覚書については、認識しているが制約されない。現実には、週休二日制の定着など社会情勢の変化やスピードアップの要請が多い」ことを理由に

して、経営努力が求められることとなった。

気の遠くなるような大きな赤字債務の返済が新聞紙上ににざわしながら、人員削減、施設とサービスの改善が進んでいった。後に登場した自動改札は、その最たるものであった。こういう改善は、都心からまわりへ広がって行くのだが、荻窪は、山手線内の主要駅の次に新宿以西ではじめて導入された。

エスカレーターは、この頃から各駅に付きはじめたが、高円寺、阿佐ヶ谷があっても荻窪駅に付く話は聞えなくなかった。大踏切の閉鎖で中央線を挟んで街が南北に分断されてしまったこともあり、せめてエスカレーターを、地元商店会、町会を中心に荻窪駅エスカレーター設置推進委員会が結成された。区議会でも期克派でそれを決めた。署名運動では五万数千人の署名を集めJRへ陳情した結果、ようやく荻窪駅の南北地下道内にエスカレーターがそれぞれ付くことになった。

エスカレーターは、南口を営団地下鉄が工事とその後維持管理をおこない、北口は、JRが工事とその後維持管理をおこなうこととなった。JR主体の工事であったが、南北の通路を整備するとの名目で、区から八千五百万円、都から九千三百万円の補助が出た。ちなみに、JRは一億一千万円、営団は二千五百万円の負担だった。

こうして昭和六十二年十二月にエスカレーター工事は完成した。

「総合的な利便性を考慮して」と、十二月のダイヤ改正で三駅通過を決めました。

この中央線の「土曜日の休日ダイヤ化」で、荻窪駅は杉並区内でますます大きな位置づけになってしまった。

本稿は杉並第五小学校創立七十周年記念誌「新 天沼・杉五物がたり」から
著作権者杉五同窓会の許可を受け転載しています。執筆者は 松葉 襄 氏です。