

青梅街道の交通の今昔

(1) 青梅街道と交通の変遷

昭和のはじめまで青梅街道は、その北側には多摩川から引いた水田用水が流れている狭い砂利道にすぎなかつた。

この用水の水質はよく、天沼一帯の水田を潤していたので人々は、この用水を大切に扱い、一年に一回は必ず、総出で川ざらいをおこなつた。夏になれば、川涼みをしながらホタル狩りを楽しんだ。

青梅街道は、慶長十一年(一六〇六年)、江戸城を修築するためには必要な石灰を青梅近在の成木、小木曽など産出する村々から搬出する目的で、大久保長安が中心になって開かれた街道である。当初は、産出の多い成木村の名をとつて成木街道と呼ばれていた。城の修築が終わっても江戸の町の発展とともに、大名屋敷、町屋が、防火のための漆喰壁に石灰を使うため、その需要がますます多くなり、荷駄の往来は変わらずにひんぱんで、道は次第に整備されていった。また、江戸の町

は木造家屋が密集し水利が悪く、出火すると大火になることがたびたびで、その度に、江戸に近い青梅の杉が切り出されこの道で運んだので、いつの間にか、青梅街道と呼ばれるようになつた。記録によると、江戸の大火と言われるのが、寛永十八年（一六四一年）から約十年の間に十回あつたが、小さい火事は相当あつただろう。

新宿の追分からきた青梅街道は、田無で秩父にぬける所沢街道を分けて村山に、そして青梅から多摩川の上流づたいに



戦前の青梅街道 左上から右下方向（松葉裏氏提供）

(2) 青梅街道に馬車が走った

やがて時代が変り、明治二年、乗合い馬車が走るようになつた。

一頭だけの箱馬車で郵便の配達が目的であつたが、頗まれば一般の貨物や客も乗せた。荻窪で初めて、ただ一つの交通機関であった。土地の人からは“ガタ馬車”と呼ばれたが、正式には“郵便通送車”という名がついていた。

走る区間は、日本橋を起点に、新宿、中野、荻窪、田無へ。ここから村山を経て青梅に至る青梅街道から分かれて所沢街道に入り、所沢からさらに扇町屋（埼玉県入間市）に至つて、杉並には停留場ともいえる正規の“立て場”がなく、八丁（桃井二丁目）の居酒屋“中屋”で馬車を止めて乗り降りした。毎日一往復して、そこには下りは朝八時頃、上りは十二時頃が目安の時刻とされていた。

拾貫目までが十五銭でその間こまかく々ごとに料金があり、一個につき十五貫目を限度とした。

この乗合い馬車は、一頭だけ、しかも郵便輸送が主では、そう大勢の人の利用とはいかなかつたかもしれないが、当時の唯一の交通機関として、沿道周辺の人びとには大変便利に利用された。しかし、甲武鉄道が開通すると、荻窪から田無、所沢方面ならともかく、鉄道と並行する主要区間の利用客を

鉄道にとられて利用客は目に見えて減つていった。

そのため営業が成り立たなくなつて、明治二十五年に廃業した。

(3) 都電杉並線

明治十一年（一九〇八年）、青梅街道に西武軌道会社の電車が登場した。

明治四十三年七月に青梅街道を蒸気機関車で試運転をおこなつたのが、その始まりであった。当時の交通機関は、鉄道馬車が全盛を極め、ようやく蒸気機関車が走りはじめた頃で、電気で車が走ることは夢のような話だった。乗ると感電して真っ黒になるなどと真顔で心配するお年寄りもいた。

電車が走ったのは、まず、淀橋（成子坂）と荻窪間の六キロで西武線として開通した。次いで、大正十二年に淀橋と新宿間の一・三キロが開通すると新宿線と呼ばれるようになった。

当時の街道は道幅もせまく、人や荷車の通る部分は道らしくなつていても両側は草におおわれていた。また、赤土の道は霜溶けや雨が降れば泥沼化した。そうした道に、馬車は走ると轍を土にめりこませ、乾けば土ぼこりをあげてガタガタ走つた。“ガタ馬車”とは、よく言つたものである。

ちなみに、同じ頃に営業した甲州街道の乗合い馬車は、青梅街道より区間が短く、新宿新町（新宿駅西口付近）と調布の間を往復した。こちらは街道筋に宿があり人家も多く利用者が多かつたとみえて二頭引き六人乗りの馬車が使われている。虎の門の金比羅さまや水天宮参りの客も多く、声をかければどこでも乗り降りできる便利さから人気があつて、明治四十四年頃まで営業したといふ。

青梅街道を走る乗合い馬車については、明治十八年の命令書で、次のように定められている。

「郵便通送ノ馬車ニ旅客及ヒ他ノ物品ヲ搭載スルトモ苦シカラス。然レトモ郵便物ノ重量ト旅客及ヒ他ノ物品ノ重量併セテ郵便物荷重制限越スヘカラス。

但シ、旅客一人ノ重量ハ十四貫目ト見做シ拾貯以下ノモノ半人トシ四歳未満ノモノハ算入セス」

荷物の運賃は、日本橋から中野まで一貫目（三・七五キロ）までが二銭で、拾貫目までが八銭。田無まで一貫目二銭、

大菩薩峠をこえ、甲州の塩山に通じていた。そのため、江戸と甲州をつなぐ甲州街道を表とし、それに対する青梅街道は甲州街道の裏街道として、江戸と甲州を行き来する人々に利用されにぎわつた。

また、純農村であった荻窪は、青梅街道ができるから、作った農作物を新宿、四谷、神田方面の屋敷町に売りに行くのはたいへん便利になつたといえる。

JR中央線(当時は省線といつた)の新宿駅東口の大ガードの際を起点として青梅街道を成子坂、鍋屋横丁、中野、馬橋(高円寺)、阿佐ヶ谷と各停留場があつて、荻窪が終点であつた。鍋屋横丁までは複線で、後は荻窪までは単線だつた。完成し開通したとはいへ、利用客数は少なく、営業というにはほど遠いものであつた。これが、後の都電・杉並線である。

杉並線の荻窪停車場は、この旧青梅街道の大踏切りの新宿側手前にあつた。ここには停車場の前には荻窪で初めての銀行、三菱銀行荻窪支店の前身の中野銀行があり、郵便局、電報電話局や商店も並んだ荻窪の中心街であつた。

電車が走つても青梅街道は、まだまだ荷馬車などの行き交う街道であった。終点の荻窪停車場前と杉並区役所辺りには十五、六個の桶を並べた馬の水飲み場があつて、せまい青梅

街道では、馬が水を飲みはじめると電車はストップしなければならなかつた。乗客もなれたもので、窓からその様子を見ているという、誠にのんびりしたものだつた。

青梅街道は、その時わずか六間(約十メートル)たらずの砂利道で、風の日には黄塵をまきあげ、雨天には泥水が流れるといふので、雨の日には、電車は泥水をあびて走つていった。

新宿線は、昭和十七年(一九四二年)に東京市に買い取られ

電を必要としなくなりつつあつた。

交通問題は確実に杉並線を窮地に追いやつた。荻窪の停車場は狭い道の中央にあり、さらに、終点であるため折り返し電車が待機するため、交通障害として旧青梅街道はとくに問題にされていた。軌道電車が自動車のじやまとされ、電車とバスを合体させたトローリーバスが一時的に走つたが、それも消えていった。

都電・杉並線は、それでも路線の延長をもつて生き残りにかけた。すなわち、新宿中央線大ガード近くまで築地から來ていた築地線と杉並線をドッキングさせて起死回生を図ろうと計画されたのである。しかし、その計画は流れた。築地線など都電は全て軌道幅が同じだが、後から買上げた杉並線だけは軌道幅が狭く、軌道幅と同じにしてつなげないことが根本的な理由であつた。もちろん、ドッキングしようと工夫が試みられたが、それだけの資金を投入しては採算割れとなつて、あきらめたのだった。杉並線は、西武軌道会社が計画した時、土地買収のこともあるて、採算が取れるようにと、線路は細く軌道幅もせまく敷設したからだった。もちろん、車両も小型で幅の狭いものだった。ちなみに、この路線には、線路をもう一本つけて三本にし、築地線、杉並線の相互乗り入れをしようと考えられたこともあつた。

杉並線は、バス路線も多く広域から人を集め駅北口へ、

て市電杉並線となつてゐたが、戦後、自動車、バス、電車で通勤にまたは通学にと利用され、これらのことと重なつて、都電・杉並線は東京都の収入源のドル箱になつた。杉並線の全盛を極めたのはその頃で、昭和二十四年の乗客数をみると一日四万人の利用があり、六十万円もの収入を上げている。他の系統の三倍という都電で群を抜いての第一位であった。

世の中が落ち着き、生活水準が上がると乗用車が道にあふれ、経済発展による貨物車も増え、特に青梅街道は混雑を極めた。都電では、新宿一荻窪間では今までの三倍もの時間がかかった。

もともと本数が少ないうえにくく、ますます増える車にダイヤ通りの運行ができなくなつた都バスは、利用者は減つた。そして消えた。競合する都バスがなくなつて、都電杉並線の一人舞台となつたが、時代の流れは、徐々にではあつたが都

陸橋で中央線を越えて広い青梅街道を下り、東光ストアー前に停車場を移すなど孤軍奮闘してきたが、刀折れ矢尽きて、やがて消えていく運命をたどることとなる。

決定的な要因は、昭和三十七年一月、営団地下鉄丸の内線が荻窪まで延長し営業を始めたことにある。青梅街道を都電と平行し、しかもスピードの早い地下鉄ができるば都電の利用客は急速に減り、それまで四万人あつたものが一万七、八千人になつてしまい、ついに赤字路線に転落してしまつた。

荻窪の発展をそれなりに支えてきた都電杉並線は、その使命を終わり、昭和三十八年十二月、都電廃線第一号として五十二年間の歴史を閉じた。

最後は花電車で飾られ、惜しまれてのお別れであつたのは言うまでもない。

(4) 青梅街道を走つたバス

青梅街道の幅が広げられたのは昭和七年で、バスが登場した。

青梅街道は、昭和八年十二月に、新宿から高円寺の蚕糸試験場(現・蚕糸の森公園)までが舗装され、九年頃から、東京府により現在の二十五メートル道路へと拡幅工事がはじめられた。工事は、旧高円寺一丁目から四面道の旧清水町一番地までを範囲とし、中央線の跨線橋(天沼橋)前後を残して、昭和

十九年に完了した。これにより、片側一車線のせまい青梅街道が現状のように拡幅されて倍以上になったが、どういうわけか一方的にすべて道路は北側に拡張され、既に改修済みになっていた四面道以西と接続したのだった。しかし、駅北口前あたりは拡幅されず、南側も整備される以前の細い道幅で、依然、国電中央線と地上交差のままに交通の流れはスムーズには運ばなかつた。

荻窪駅周辺で青梅

街道というと、幅広い跨線橋を越えた今この道を思うのは当然だが、当時は、天沼橋(陸橋)の新宿寄りの二股交差点を左に入り、大踏切り(現在、地下道のあるところ)で線路を渡り、そのまま線路沿いか



荻窪銀座街（松葉襄氏提供）

その間を旧青梅街道と言つて説明する。

青梅街道を現在のように通そうと考えられたのは、昭和十五年であった。

旧青梅街道は道幅が狭く、何といつても電車の通過ごとに踏切で交通がストップされてしまう問題をかかえ、その対策として青梅街道を陸橋で中央線を跨ぎ北側に移そうと計画さ



駅前交番 左側が新街道、右側が旧街道



天沼橋 左側が旧街道、右側が新街道

れたのである。荻窪駅北口前の一帯は、原っぱのままだつたので道を通し、青梅街道の道幅を拡げようということである。立体交差の跨線橋工事は、昭和十七年に着工された。そして、太平洋戦争が始まり激化してくると、桃井二丁目の中島飛行機製作所(現・日産自動車荻窪工場)をはじめとする三鷹、立川方面の軍需工場の青梅街道は輸送の動脈としてますます重要であるとして工事は急がれた。しかし、その頃になると、第二次世界大戦は逼迫して、工事をしようにも橋をつくるための資材はなくなつて、もう土木事業どころではなくなつていた。そのうえ、完成を目前にした昭和十九年十月の空襲で、爆弾が橋の中央部を直撃し破壊してしまった。荷物電車を狙つた艦載機が、陸橋の下に逃げ込んだところを爆弾を落としたのであった。その時、陸橋には、牛に引かれたおワイ車(人糞運搬車)がたまたま通りかかっていて、爆撃ののおりで横転し、道いっぱいに人糞を撒き散らしたという、おまけまでついて、中央線は一時途絶した。

陸橋を架けるために土盛りしたところがそのまま残つていたが、ここを地元では、「桜山」と言つた。この小高い丘から見る夕日は美しかつた。その麓になる八幡通りの角にアンチベルベリンというビタミン剤を製造している工場があつて、敷地いっぱいの桜の林だつた。春には見事な花を見ることが

ら駅北口交番の脇を抜けて四面道に行く道であつた。その頃の道路幅は駅前あたりはことに狭く、荻窪駅北口交番脇に、その名残りを残している。

終戦をむかえ

て都市再建とと
も、青梅街道

の中央線の跨線
橋工事が国鉄管

理のもとにはじ
まつた。長さ四

二・四メートル、
幅が青梅街道と

同じ二五メート
ルの陸橋が、昭

和三十年二月に
完成された。そ

して、「天沼橋」
と命名された。

この橋の完成
によって、青梅

街道は全てが拡
幅されて名実ともに幹線道路になつた。そして、「開かずの
踏切」とよばれた大踏切は閉鎖され地下道となり、元來の青

梅街道の使命を陸橋側にゆづった南側街道は、旧街道的存在
として現在に、その名残りをとどめている。



大踏切の混雑（松葉襄氏提供）

戦後しばらく

して、青梅街道

に新しい名称が

ついた。一般の

日本人のなかに
は気がつかない
ぐらいのもので
あつたが、進駐

してきたアメリカ
軍が自分たち
の道案内のために
付けたもので
あつた。当時、

駐留軍は日本の
道路をサイン化
し、東京のは皇
居を中心の放射

状道路にはアル
ファベットを、環状道路にはナンバーで標記した。

青梅街道は「K」であらわしていた。荻窪には四面道のと

ころに「K・AVE」の道路標識板があつた。進駐軍が引

き揚げ世の中が落ち着いたころ、その標識板は取り除かれ



立体交差前の環八と青梅街道（松葉襄氏提供）

“K・AVENUE”的名は人々の記憶から薄れ、やがて消えていった。しかし、環状道路のナンバーは生かされ、四面道で青梅街道と交差する環状八号線でわかるように、今に残されている。

青梅街道の陸橋復旧工事は、昭和二十三年にはじまり二十四年に竣工したが、まだ人や牛に引かれた荷車、せいぜい自動車のみの通行であった。陸橋が完全に修復されて都電が陸橋を渡つたのは、それより遅く、昭和三十一年で、停車場は東光スター（現・バイハinz荻窪店）の前にできた。

都電の利用客の多さから見込んで、都交通局は、青梅街道に都バスを走らせた。まず走つたのは、荻窪駅前から東京駅までで、その後、築地・月島まで行つた。運転車に客車を引かせたトレーラーバスで、今まで見たことのなかつた大型車に人々は目を見張つたものだつた。しかし、あまりにも図体の大きいトレーラーバスは、交通量が増えるに従い邪魔な存在となり、また、日本の道路事情に合わないことで新しいボネット型バスに変つていった。他の理由に、駐留軍の払い下げ車だったので後が続かないことがあったのかもしれない。

この路線は、その後三系統に増えた。一系統は、四面道で環状八号線を西武線井荻駅に向い、早稲田通りの少し手前の清水町（現・清水二丁目）が終点で、そこには操車場があつた。

他には、青梅街道をそのまま東伏見まで行くのと、日に何便かは更に青梅まで行つた系統であつた。

都バスの荻窪駅前停留所は、当初、青梅街道にあつたが、交通量の増加とともに交通の邪魔にならないよう駅前広場に移された。駅前広場は狭く、とてもバスターミナルとは言えなかつたが、荻窪からの路線系統は他の駅より多く、関東バスや西武バスが発着した。そこに無理に加わつたような青梅行き都バスは、その青梅街道側の一番手前隅に肩身がせまいように留つていたが、やがて廃線になり消えた。井荻系統は、一日の走る本数が少なく、バスが走らないのが当たり前で歩いてた人たちはバスが通つても直ぐには利用しなかつた。利用客が少ないために手で合図を送るとバスはどこで止まつて乗せた。ようやく利用客が増えてきて大きい車体のものが導入された。それは見慣れた可愛いボンネット型ではなかつた。全面フラットの型で、「鼻ペチャバス」と親しみをこめたペットネームで呼ばれた。初めのうちはエンジンが前部運転席床下にあるアンダーフロア型であったが、その後に改良された現在使われているリアエンジン型に代わり定着した。

年々、路線周囲に住宅が増え利用客は増えていったが、同じ路線を走る関東バス、西武バスと比べると都バスは走る回数が少なく、各バス間の競争で利用者の取合いになつていく

と都バスが負け姿を消した。井荻系統がなくなつてから、同じ運命として青梅系統、そして東伏見系統もなくなつた。

杉並区の交通網を見ると、JR中央線、宮園丸ノ内線、西武新宿線、井の頭線と鉄道があるが、いずれも都心から外に東西に走り、南北を通す鉄道はない。このことは、だれもが不便に思つてゐる。その不便さを補つてゐるのが、現在、関東バスと西武バスである。ただ不思議なのは、関東バスが駅前広場を独占して停留所を設置し、西武バスは青梅街道沿いに追いやられてることである。これは企業現存の法則で、戦前にできた法律、陸上交通調整法によつて先に営業したバス路線ネットワークの既得権が認められて保護され、優先権を主張できる商業ルールなのである。つまり、バス路線で井荻駅に付けたのは関東バスが早かつたという理由である。

関東バスの前身は、昭和六年十二月二十五日に設立された関東乗合自動車株である。当時、車両四台社員十八名という規模で新宿・小滝橋間を運行していた。その頃の主な運行をみると、昭和二年三月十五日設立の進運乗合自動車株が車両一台で吉祥寺・柳橋と吉祥寺・馬橋間を運行し、昭和四年七月一日設立の中野乗合自動車株が十一台で沼袋南・下石神井間を運行した。井荻の主な路線は、井荻駅から都民農園セニク前経由で長久保行と、西武車庫行の二系統の計七系統がある。いずれも三井信託銀行前が停留所になつてゐる。

川南に営業所をもつ昭和二年十一月五日設立の昭和自動車

現在、西武バスの井荻駅系統で運行されている路線は、井荻駅から上井草駅と井荻駅それぞれの経由で石神井公園駅へ行く二系統。清水二丁目経由の井荻駅行。阿佐ヶ谷駅から上井草駅経由の長久保行。阿佐ヶ谷駅から都民農園セニク前経由で長久保行と、西武車庫行の二系統の計七系統がある。

青梅街道と交通事故

井荻駅を東西に走る青梅街道。ふだんは気にならないほど私たちのモノになつてゐる。と言うより、生活に無くてはならない存在である。

井荻駅の発展に役立つたこの街道の交通量が急速に増え、その役割を仔細に發揮する反面、交通事故が続発し、連日、新聞紙上にぎわしたのは、昭和四十年頃であった。井荻警察署の調べでは、管内の事故の二十三パーセントが青梅街道で起きていて、なかでも天沼橋(陸橋)阿佐ヶ谷側の旧青梅街道との合流点が事故件数の第一位であった。二位は四面道の交差点、第三位は、なんと警察署の前であった。

人身事故をみると、事故件数の六番目の日産自動車井荻工場(当時はプリンス井荻工場)がトップというありがたくない記録であった。青梅街道の交通量調査は、高井戸、杉並、井荻駅北口の三ヵ所でおこなつてゐる。

昭和三十九年十月の調査で駅北口前の交通量をみると、午前

商会が運行した。関東バスが駅前に付ける権利はここに始まっている。ただし、駅前広場をバスターミナルとして使えば舗装その他が傷むので、独占すれば交通保安上、関東バス株が使用している義務として修理をしなければならないという。第二次世界大戦が始まつて、やがて戦時体制に入ると、全ての各企業は整理統合されていった。バス会社も例外ではなく、終戦も間近い昭和二十年一月一日、関東乗合自動車株は他三社を吸収合併した。この頃、既に石油の輸入ができなくなつて、日本は手持ちを軍用に回し、民間で使えるガソリンが無く、バスは燃料に薪を使つた。木炭車の出現である。このバスは、終戦後もしばらく走つた。戦争が終わり、目覚ましい社会復興がはじまつた。バス路線は順調な広がりをみせた。関東乗合自動車株は、そうした流れにそつて会社の体制を整えるため、昭和三十九年十一月三十日に関東バス株と社名変更した。同社は現在、百二十四系統を運行し、そのうち井荻駅につく路線は二十二系統となつてゐる。

一方、西武バス株が井荻駅乗り入れ系統の営業を始めたのは昭和二十四年四月一日で、井荻駅から石神井公園を経由し東大泉までの運行が最初だつた。その後は、昭和二十五年十月十五日から井荻駅から井荻駅経由で練馬駅までを、そして昭和三十三年一月十日には、武藏関駅から井荻駅経由の阿佐ヶ谷駅行の運行へと路線を増やした。

七時から午後七時までに通つた自動車総数が約四万台、軽車両が二千五百台とある。この中の二十分の一が午前八時から九時、午後四時から五時の通勤退社時間帯であつた。幹線道路の青梅街道として今では考えられないが、当時の制限速度は東京公安委員会指定では時速四十キロという低速であつて無理もないと思うが、とにかく、スピード違反がたえないと警察署は嘆いていた。

この街道の交通量の多いのは、周辺の幹線道路の未整備で両側に四メートルの歩道をもち、全幅二十五メートルの幹線として、水源から水を集めめた大河のように、たくさんの枝道で車が集まつたからである。

その後、環状七号線が整備され、環状八号線が道幅が広げられるが、その立体交差は、まだ先であった。

そんな状態で、騎道、ウラ道もフルに使われ、車どうしの出合いの衝突はもとより、人身事故が増えていた。

井荻警察署管内の交通事故は、ウラ通りの出合いがしらの衝突が多い。そこで同署で考えだされたのは、交差点に白ペンキで停止線を引いてドライバーに注意を喚起する方法だ。ペイント作戦と称し、昭和四十三年から実施し良い成果をあげた。しかし夜や雨の日には見えにくいという問題点があつた。

ところが、交通安全に強い井荻警察署のこと、次の新手が考えだされた。

菅原寛蔵巡査部長の考えた提案は、高速道路や主要国道の中央分離帯や区分にあるチャッターバーからヒントを得て工夫し

たもので、それにネコの目を入れて交差点の中央に設置し、運転者に注意をひかせ自然にブレーキを踏ませるアイデアだった。

同署では、さっそく試作してウラ通りに設置したところ、交差点がよくわかりドライバーからも好評。事故は減少した。なんと事故件数が、設置二カ月前では三十件あつたところが、設置二カ月では三件という結果で、大変な好成績であった。

荻窪署では、荻窪交通安全協会の協力を得て、管内の交差点すべてに設置し交通事故を無くそうと、この計画をすすめた。

菅原巡查は、そのアイデアで警視庁総監賞を受け、荻窪警察署は交通優良警察署として総監賞を受賞した。

荻窪署は、ペイント作戦につづいてネコの目ブロック作戦で、交通安全の署として全国にその名をあげたのだった。

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 裕 氏です。