第六章 市民生活

第1節 交通・通信・消防

自動車交通

わが国での国産自動車の第1号は、大正五年（1916年）福岡県博多で矢野倉一が、アロー号を製作した。その影響で、自家用車としての所有者としての自転車が、道路交通の主役であったのである。

乗用自動車に乗った最初である。しかし、自家用車としての所有者ではどこが最初か判然としない。これにより、太平洋戦争後は早く期のことがあったであろう。それはとてもかくという、今日でこそ道路交通の主役は自動車となって、太平洋戦争後の早い時期のことだっただろう。それにより、過去のような歩みをふりかえってみると、このような現象は近々二〇年くらいのことであり、それ以前はパ

その後、福生の交通支社より一足早く、大正九月二月より五日市町八王子市本郷間に、乗合自動車営業をおこな

663
昭和四年、青梅街道の起点二俣駅から御岳駅への路線を拡大していこうのである。一方、多摩川流域では、大正一年に東京の木村源兵衛など地元有志が、奥多摩自動車株式会社を設立し、またの青梅街道を運行し、夏には氷川弁天峡まで、さらに昭和一年には延長される。この会社は昭和三年四月、青梅街道が国鉄に買収されると自動車部は切り離されて残り、青梅街道は運行をつづけていたが、前述の五王自動車は、戦後の三六年四月京王電鉄株式会社の傘下に入り、さらに三八年一月一日、奥多摩振興株式会社の五王自動車商会、それに八王子市を中心に路線を運行していた高尾自動車の三社が統合されて、西東京バス路線を運行することになった。
第1節 交通・通信・消防

ス株式会社が発足した。現在この西東京バス株式会社が福生駅を中心として一三路線を運行し、平成五年度、一日約四万八〇〇〇名の乗客を運んでいる。

さらに立川バス株式会社が七系統を運行し、平成二年度一日乗客数三七〇九名を運んでいる。この会社の前身は立川自動車運輸で昭和四年立川市域を営業範囲として設立された。その後二三年、五日市鉄道の子会社となり、戦後二〇二〇年に立川バスと改称して再発足、立川市域のほかに押島と国分寺線と、松島公園と福生駅間など四路線を当時の奥多摩振興株式会社から譲渡を受けて路線を拡張し、二九年小田急電鉄の傘下に入り現在に至っている。

次に貨物自動車をみよう。こちらの方では、前記の交運社が大正二年三月一日四日貨物事業を開始した。これが福生市はると同、西多摩地域における貨物自動車による物資輸送の草分けである。田村孫次郎、並木三男、古谷森吉、並木新蔵、田村一作の五名による創立であった。資金は車庫まで含めて二〇〇〇円を準備したが、やがて資金難となり、三〇〇〇円を追加、合計三〇〇〇円の賃貸会社事務所を福生村福生六五番地に選び、事業が開始された。運転手は並木三男、田村一作の二人であった。当初、出張した荷物としては、西多摩郡内の木造などの建築材料、福生からは食肉、里芋、さつま一の二物であった。後に霞村（青梅市）の土管などを主に府内へ運び、東京から日本橋や京橋の卸売魚、河岸の魚などを西多摩郡内へ運んだ。なお荷物を運ぶにあたっては、荷主が会社へ保証金を出した。輸送時間は東京まで三時間を要した。なお、これがストップし、鉄道輸送が完全にマッシュしたからである。東京都内の罹災者のための救援物資や、復興のための物資を運送した。
開業案内！

福生合同運送有限会社

会社名
福生町福生（○字人）

会社所在地
福生町福生（○字人）

经营范围
自動車運送

開業日
昭和二年四月一日

以下、当社の運送の経過について、ご案内申し上げます。

1. 経過

当社は、昭和二年四月一日に福生町に開業した自動車運送業者です。

2. 貨物の運送

当社の貨物の運送は、福生町内の企業や個人を対象にしています。

3. 事業の拡大

将来、昭和四十年代には、福生町の他の地域にも拡大する予定です。

図 VI-43 福生合同運送の開業案内（田村清家）
表 VI-62 市内における自動車の増加
昭和33年2月 平成3年4月

<table>
<thead>
<tr>
<th>種別</th>
<th>台数</th>
<th>種別</th>
<th>台数</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>トラック</td>
<td>159</td>
<td>貨物車</td>
<td>3,560</td>
</tr>
<tr>
<td>自家用</td>
<td>28</td>
<td>普通車</td>
<td>1,520</td>
</tr>
<tr>
<td>営業用</td>
<td>42</td>
<td>小型車</td>
<td>16,888</td>
</tr>
<tr>
<td>三輪車</td>
<td>140</td>
<td>乘合車</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>単車</td>
<td>128</td>
<td>大型車</td>
<td>495</td>
</tr>
<tr>
<td>原動機付自転車</td>
<td>338</td>
<td>小型車 (251cc以上)</td>
<td>744</td>
</tr>
<tr>
<td>自転車</td>
<td>4,087</td>
<td>原動機付自転車</td>
<td>4,219</td>
</tr>
<tr>
<td>リヤカー</td>
<td>575</td>
<td>軽自動車</td>
<td>5,128</td>
</tr>
<tr>
<td>自動車合計</td>
<td>497</td>
<td>小型車 特殊</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>自動車合計</td>
<td>23,327</td>
</tr>
</tbody>
</table>

市内の自動車

次に自家用車であるが、後述する電話と同様、戦前の市内所有台数は少なく、わずかに数台という状況だったようである。

それぞれ、その内乗用車はたったの七台であった。しかも、そのうちの六割が営業用であった。

これに対して、原動機付自転車や自転車が多かった。モータリゼーションがはじまっている状況をよく示している。

すなわち、交通手段は鉄道、バスが中心であり、近距離では自転車が重要となる役割を果たしていたのである。このことは、産業構造の面では、第一次産業が大きな役割を占め、商工業やサービス業などが、未発達の農業中心社会の段階にあったことを示している。

ところで、約三〇年後の平成三年四月では、乗用車の合計は万八四〇台にまでふび、全戸が所有というような時代になってきている。これを周辺市町村くらべると、所有率が高いというよりも、福生は鉄道やバスの便が比較的良いために高くなっている。現在では、交通不便な地域であろうにあるほど所有率は高くなり、一家に一台や二台という状況も、珍しくないようである。
第6編 第6章 市民生活

しくない時代になっている。このことから、交通事故、大気汚染、騒音など、三〇年前には考えられなかったような
さまざまな社会問題が発生し、その対策に悩まされるのが現状である。

青梅線
明治新政府は日本を近代的な資本主義国に変えようとするべく、富国強兵、殖産興業のスローガンを
かげ、全力を注いだ。その内容としては、先進国の工業を建物、設備、生産技術を移植するのが、もっ
tも手っ取り早い方法であったので、その方法がとられた。
こうして各地に造られた模範工場を手本にし、日本人が改良を加え、日本人に合った工場を建設し、日本の工業
化を進めようとしたのである。このような工業化を進めるにあたっては、商工業が発展し、土地の基盤整
備をこころわねばならないのであった。すなわち鉄道の敷設が必要であった。江戸時代の日本は、馬車交通は発
達せず、明治時代になっても陸上の大量輸送システムは発達であった。大量輸送システムの整備が工業化に不可欠だったから
れたのは、当時欧米諸国で建設されつつあった鉄道であった。

五日、東京、神奈川間の路線測量に着手し、五年六月、石川崎間も横浜間が仮営業。九月、横浜までが全線
開通。明治天皇臨御の下に開業式がおこなわれた。

こうしてわが国も格格的な鉄道建設の時代に入り、官民の努力で全国的な鉄道ネットワークがつくられ
てき、わが国における私有鉄道のはじまりとなった。

明治二年八月一日には、甲武鉄道（中央線）新宿〜王子間が開業し、一日四往復、一時間七十分で運転され

668
第1節 交通・通信・消防

によはなった。この甲武鉄道の開通は、武蔵野台地の開発に大きな影響を与えた。すなわち、人口の増加に伴い、交通手段の必要性が高まった。この開通は、地域の経済成長を加速させ、同時に、人々の生活水準の向上にも貢献した。

当時の武蔵野台地は、広大な雑木林や畑作帯で、集落は段丘帯近くの湧水地帯や玉川上用水沿いに散在していた。これらの地帯は、鉄鉱や石灰石などの地質資源が豊富であり、これらの資源の開発は、地域の経済発展に大きな影響を及ぼした。

さらに、立川以西の奥多摩地域の鉱山開発も、この鉄鉱地の開発に対する要因となった。鉄鉱の開発は、地域の経済を活性化させ、これにより、地域の経済成長が加速された。

鉄鉱の開発は、当地域の経済成長を加速させ、同時に、地域の人口増加をもたらした。このように、甲武鉄道の開通は、地域の経済を大幅に推進し、地域の発展を加速させたものである。
者の努力が効を奏し、明治二七年（元服）一月一日甲武鉄道建築課の監督のもとに工事が進められ、同年一月一日
九日西多摩の地に初めて汽車が走ったのである。
この鉄道は、幅員八メートルの軽便鉄道で速度もおそく、輸送力も劣るものであったが、青梅線の開通は西
多摩地域の人々に、物心両面にわたって大きな影響を及ぼした。当時の人が汽車と競争したという笑い話があった
「青梅線石より人が安く見える」などと川柳にまで詠まれたが、その後の交通量の増大ともに、四四年二月、幅員三
呎六吋（約一・七メートル）の現在の線路に改められた。
一方、開通時は青梅駅までであった線路は、二八年二月二八日には日向和田に延び、さらに同年小河内貯水池（奥多摩湖）
建設が計画されることに及んで、九年七月に氷川駅（奥多摩駅）まで延長された。そして開通以前の四月一日には、南武鉄道、五日市鉄道と
ともに国鉄に編入された。
以上、青梅線の路線延長について見てきたのであるが、大正四年一月一日発行の列車時刻表があるので掲げてお
く。これによって、当時一日の列車本数は各八本、立川・青梅間の所要時間は約五〇分であることがわかる。
昭和一六、七年ころの青梅線の様子について、「ふっさっ子」第四集の中で村尾千代子からの聴取調査をもとに「福
生駐かいました」の項に次のような記述がある。「電車は二、三両の連結で、ドアは手で開けてなければならなかった。
自転オッタになったのは昭和十七年か十八年のことだったと思う。彼女は福生から乗り、青梅まで通行したが（第九高

670
表 VI-63 大正4年青梅鉄道時刻表

<table>
<thead>
<tr>
<th>線路</th>
<th>大正4年10月1日改正</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>上り</td>
<td>大正4年10月1日改正</td>
</tr>
<tr>
<td>下り</td>
<td>大正4年10月1日改正</td>
</tr>
</tbody>
</table>

等々は、乗降客が少なかったため、ほとんど乗車していない。なお、発車しないで待っていてくれた、発車しようとしていても、オーナー待っている、とかなんとか大きな声を出すと、ちゃん待っていてくれたりした。ただ、手書きの文字が丁寧に書かれている。なんとも、のどかな光景であった。

太平洋戦争が勃発し、戦況が激しさを加えるにつれて、

671
現在では「青梅特快」なども運行される。終戦とともに立川、横田基地には米軍を中心とした駐留軍が入ってくる。青梅線の影響を受けて、青梅線に四両連絡のうちの一両が中央で区切られ、「駐留軍專用」となり、ほかの車両は日本人で超満員になる。半両の駐留軍専用車は特別仕立てに改装され、ガラ空きという光景が見られたのであった。

戦後都区内の復興がすすみ、三多摩地域の都市化の進展とともに、青梅線が重要な路線となっている。八高線が福生の地を通るようになり、その経糸が線路の southwestern延伸で目立つ。昭和四十三年（元号の一つ）二月のことであった。関東大震災の直後に、村人には多くの労力が必要になった。

国VI-44 熊川下多摩河原の砂利採取場
（田中厚家蔵）（昭和7年7月撮影）
第1節 交通・通信・消防

宮殿間で列車が衝突事故を起こし、死者一〇四名、負傷者六七〇名を出した惨事になっている。さらに、同二二年二月二五日には金子とも東飯能間で満員の旅客列車が転覆し、死者一七四名、負傷者四九七名の大惨事があった。ふたたび発生している。

東京都内で最後まで蒸気機関車が走っていたのもこの八高線であったが、四五年一〇月一日のダイヤ改正で姿を消すことになった。一〇月四日、最後のさよなら列車が八王子～高麗川間を走り、沿線で待ちかまえた大勢のSLファンが見送る中、黒煙をはき出ししながら通過した。こうして、四〇年近く八高線を走った蒸気機関車は、エネルギーや革命の影響を受けて石炭から重油にかわり、現在はジェーゼルカーが走っている。しかしこれが遅かれ早かれ何らかの影響を受けて石炭から重油に切り替わった。
八王子へ行くかしなければならなかった。今までこそ福生・五日市間にバスはあるが、このバスが開通したのは大正、昭和四年五月で、これは五日市線開通以後のところだっただけである。八王子市内の市民への影響も大きいものを、交通の基盤を補強するものである。かつては、八王子市内の内山安兵衛などの尽力により、大正一〇年五月市鉄道株式会社が設立され、宿願の鉄道敷設が実現すことになった。資本金は一〇〇万円、発行株式は二万株であった。八高線の項でもふれているが、この項になると地域住民の鉄道に対する認識は変わり、対応の仕方も変化していった。しかし、それでもなお、それまでの反対運動から積極的な誘致運動へと、一〇度の転換があり、こちらにみられるようになった。明治三二年、甲武鉄道（中央線の前身）が敷かれ、一方、この五日市鉄道の場合は、秋川筋と平井川筋の両方の住民から誘致運動がおこり、最終的には両者の間の秋留合地を通ることで決着がついたのである。工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけで八万七千円。設工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけで八万七千円。建設工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は二万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しかし、工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は三万七〇〇〇円の予算に対して、橋桁代金だけでなく、工事費の上昇に対応するため、工事着手は大正一三年二月五日、この日地鎮祭が挙行された。しか
### 表 VI-64 市内各駅1日の乗降客数の推移

<table>
<thead>
<tr>
<th>年度</th>
<th>福生駅</th>
<th>牛浜駅</th>
<th>東福生駅</th>
<th>福生駅手荷物</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>昭和33</td>
<td>6,026</td>
<td>2,753</td>
<td>546</td>
<td>7,452</td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td>6,093</td>
<td>2,543</td>
<td>562</td>
<td>6,994</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>9,467</td>
<td>3,108</td>
<td>145</td>
<td>10,262</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>11,120</td>
<td>3,178</td>
<td>597</td>
<td>11,703</td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td>11,872</td>
<td>2,913</td>
<td>594</td>
<td>13,271</td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>14,040</td>
<td>3,553</td>
<td>794</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>14,028</td>
<td>3,622</td>
<td>794</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>13,643</td>
<td>3,574</td>
<td>794</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td>13,862</td>
<td>3,959</td>
<td>591</td>
<td>59.2.1廃止</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>14,088</td>
<td>4,110</td>
<td>624</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>63</td>
<td>15,452</td>
<td>4,096</td>
<td>374</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### 乘降客の移りかわり

福生市内を通っている青梅、五日市、八高の三線とも、すでに述べてきたように、開設の目的は沿線の物産の開発や輸送を担ったものであった。しかし、時代の経過とともに各種の商工業が発達し、生産力が高まっている。それにともない、農業を離れ、サラリーマン化する農民が続出し、通行者数の増加となってくる。

『福生町誌』によると、大正三年ころの福生駅の一日乗降客はわずかに一石三名であったという。戦前の乘降客に関する資料がないので、詳細は論じられないが、前記尾尾千代子からの聴取をもとにした『福生駅きわい』によつて、そのに多くはなかったのではないかと考えられる。

企業の本社や官公庁、大学など、高校などが集中していることにより、通勤・通学する者が増え、三多く地域に都市化が及んでくるにつけ、それぞれの人々の遠隔地化現象が顕著となった。

昭和三年（九鬼）以降の福生駅、牛浜駅、東福生駅の乗降客数
第6章 市民生活

推移は表6-64のとおりである。この表から概観してわかった。戦後の一貫して乗降客増加していることがわかる。これを

五八年度に若干減少傾向がみられるが、翌年にはふたたび増勢に転じ、六三年度には一万五〇〇〇人の大台を突破、五二年度

の二分の一の数である。なお六六年には一五人と極端な減少がみられるがその理由は不明である。東福生駅は、八高線の発着本

軌の二分の一の数である。なお東福生駅では昭和五年一月までつづいた手荷物の発着送扱いを廃止している。このことは、荷物輸送を主目

的に敷設された青梅線の役割が、曲り角にきていることを表している。確かに在地で石炭石の輸送はつづいてい

が、人の輸送には及びられない。ときどきにお出し屋が在地に住み、宅配便業者の成長期にあたり、戸口から戸口へと、手小荷物の輸

送は大きく変化した。開通当時、「石原人が安く見え」と詠まれた青梅線の機能ができ、ふたたび昔のようになること

があるのであろうか。青梅線一〇年の歴史は、わが国社会の歴史の縮図である。

郵便

新式郵便を開始した明治四年から数えて四〇年後である。これを近接の青梅市とくらべると、青梅で

明治四年（元々）六月一日、永田に木造平屋建ての郵便局が開局した。明治政府が東京から大阪間

は早くも明治五年、政府が開設した翌年という異常な速さで開設されているのである。これは青梅が江戸時代より経
第1節 交通・通信・消防

交 通

済的文化的に、西多摩地域における拠点になっていたという歴史的背景によるものであり、福生が突出して遅れていたわけではなく、農村的色彩の強かった武蔵野台地一帯の、他市町村と大差はなかったのである。福生における文明开阔は別項の如く、青梅街道の開通にはじまるといえる。

ところで、このときに開局した郵便局は、「郵便および為替貯金の事務取扱いをする無集配三等局であった。局舎は、永田にあり局長は田村幸三、局員は一名であった。なお、このころの福生村・熊川村の郵便は、羽村郵便局が集配を

に、戦後の30年代まで活躍していた建物として記録しておこう。そしてこのときから通信省（逓信省の前身）の方針で羽村局にかわり、福生郵便局が郵便集配事務および簡易生命保険の集金等取扱いを開始した。集配区域は西多摩

長岡村・殿ケ谷村の4か村であったが、数年を経ずして羽村局が集配局に復活し、西多摩村と長岡村を担当することとなった。二五年四月から放送委託業務が開始された。この頃の局員は三名であった。なお、この年に福生熊川簡易郵便局が開局し、平成四年三月特定郵便局に昇格する。

戦後の混乱期は過ぎ、町の都市化がはじまる30年代には関東地方でも有数の特定局であった。三三年九月一日、現在地である本町七番地に国営による局舎を新築し、移転した。このとき、これまで福生郵便局で取扱ってきた電話

677
昭和二三年三月、福生郵便局が開局し、同三年九月、福生郵便局が開設され、加美平地区住民へのサービスの向上が図られた。その後熊川南郵便局が四六年一月、熊川南地区に開局する。また、四六年一月一日には福生武蔵野台郵便局が開局し、市内における郵便サービスの均一化が一応完了し、現在に至っている。なおこの間の四年七月には郵便番号制度が全国的に開始された。これが集配業務を機械化、省力化するためのもので、福生、秋川両市域は一九七を使用するようになっている。

電話
福生市内に電話交換業務が開始されたのは明治二三年二月二三日、東京（横浜市間の）ことであった。ここから推察し、六番の加入数はこれから全域の合計と考えてよいであろう。その後、太平洋戦争後の三年まで電話に関するデータはほとんどないとされている。ここでは福生郵便局から独立した。このときの加入数は『福生町誌』に載っており、八〇年間でこの程度の増加でしかなかったのである。この理由としては、当時の町は農村的色彩の濃い時代であり、それによっても約四五番と記されている。この数字はおそらく現在の福生市域内のものを考えてよいようである。この年の九月、福生電報電話局が現在地である熊谷に開設された。
第 1 節 交通・通信・消防

したことに起因していると思うわれている。
しかし、その後すぐに戦後昭和三〇年代に入り、福生の都市化が急速に進め住民の生活が複雑化し、広範囲の地域
と交流がおこなわれるようになるにつれ、電話を架設の需要が増加しておく。四〇年五月号の『広報ふっさ』に『িনে
職員に注意』という福生電報電話局からののお知らせが掲載されている。この中で『電々公社の職員についてすぐに
電話が架設できるかからという、工事代金を先取りし姿をくらます悪質詐欺行為を働く者が出没している』こと
に対して注意を促しているが、このころ加入希望者が急増したが、なかなか電話が架設されない社会状況を反映した
ものとして面白い。
昭和三八年九月に新局舎が完成し、さらに同三九年二月にダイヤル化がおこなわれ、便利になって一層普及してい
ことを示すものである。このときから今迄の局番である〇四二五がはじまったが、まだ市内局番はつけられなかった。電話料金は一通話七
円、基本料金は住宅用単独で月額四〇円であった。
参考までに昭和五年ころの新架設費用を掲げておく。（昭和五年六月二〇日号『福生町広報』による）
表 VI-65 福生管内加入電話数の推移

<table>
<thead>
<tr>
<th>年度</th>
<th>総数</th>
<th>営業用</th>
<th>住宅用</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>昭和38</td>
<td>3,450</td>
<td>2,090</td>
<td>1,360</td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td>4,740</td>
<td>2,820</td>
<td>1,920</td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td>5,680</td>
<td>3,210</td>
<td>2,470</td>
</tr>
<tr>
<td>41</td>
<td>6,920</td>
<td>3,700</td>
<td>3,220</td>
</tr>
<tr>
<td>42</td>
<td>9,320</td>
<td>4,700</td>
<td>4,620</td>
</tr>
<tr>
<td>43</td>
<td>10,970</td>
<td>5,080</td>
<td>5,890</td>
</tr>
<tr>
<td>44</td>
<td>12,500</td>
<td>5,380</td>
<td>7,120</td>
</tr>
<tr>
<td>45</td>
<td>15,900</td>
<td>6,100</td>
<td>9,800</td>
</tr>
<tr>
<td>46</td>
<td>20,094</td>
<td>6,985</td>
<td>13,109</td>
</tr>
<tr>
<td>47</td>
<td>24,793</td>
<td>7,656</td>
<td>17,137</td>
</tr>
<tr>
<td>48</td>
<td>32,407</td>
<td>8,527</td>
<td>23,880</td>
</tr>
<tr>
<td>49</td>
<td>37,346</td>
<td>9,118</td>
<td>28,228</td>
</tr>
<tr>
<td>50</td>
<td>39,882</td>
<td>9,518</td>
<td>30,364</td>
</tr>
<tr>
<td>51</td>
<td>42,749</td>
<td>9,935</td>
<td>32,814</td>
</tr>
<tr>
<td>52</td>
<td>44,626</td>
<td>10,220</td>
<td>34,406</td>
</tr>
<tr>
<td>53</td>
<td>46,450</td>
<td>10,620</td>
<td>35,830</td>
</tr>
<tr>
<td>54</td>
<td>48,660</td>
<td>11,181</td>
<td>37,479</td>
</tr>
<tr>
<td>55</td>
<td>50,444</td>
<td>11,726</td>
<td>38,718</td>
</tr>
<tr>
<td>56</td>
<td>52,358</td>
<td>12,196</td>
<td>40,162</td>
</tr>
<tr>
<td>57</td>
<td>54,604</td>
<td>12,973</td>
<td>41,631</td>
</tr>
<tr>
<td>58</td>
<td>56,871</td>
<td>13,628</td>
<td>43,243</td>
</tr>
<tr>
<td>59</td>
<td>59,428</td>
<td>14,314</td>
<td>45,114</td>
</tr>
<tr>
<td>60</td>
<td>62,427</td>
<td>15,489</td>
<td>46,938</td>
</tr>
<tr>
<td>61</td>
<td>65,477</td>
<td>16,762</td>
<td>48,715</td>
</tr>
<tr>
<td>62</td>
<td>70,162</td>
<td>18,207</td>
<td>51,955</td>
</tr>
<tr>
<td>63</td>
<td>74,521</td>
<td>19,509</td>
<td>55,012</td>
</tr>
<tr>
<td>平成 3</td>
<td>84,342</td>
<td>21,906</td>
<td>62,436</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（NTT 福生調査）
図 VI-46 購入した消防車と熊川村消防団
（昭和9年 斋藤伊左夫大蔵）

図文に説明が記載されているため、本文への影響はありません。
総数は消防長以下三名で、これにより昼夜にわたる消防活動ができる体制が、ようやくできたのである。このような町の積極的な働きかけが功を奏し、五年二月に福生消防署が開設され、新鋭救急車が導入され、救急業務が開始された。さらに翌四六年四月、消防署庁舎が福生一〇六五番地に完成、四八年四月に東京消防庁へ編入され現在に至っている。なお、この間に五年四月にはしご車も配備されている。ポンプ車二台、はしご車、救急車、指揮車、指揮隊車、予備ポンプ車、人員輸送車各一台。現在は福生、羽村両市と瑞穂町の二市一町である。

なお、昭和五年二月、福生消防少年団が誕生し、二市一町より三七名の児童（男一二名、女二五名）が加入、消防知識の普及や広報活動などに活躍している。一方、消防団は五分団編成で、八四名で合計一〇五名が市内の消防活動に努めている。

この節では平成三年三月、市役所総務部秘书課発行の「福生市と横田基地」を資料にして概要を記してみる。横田基地に関する資料については入手すべく努めてみたものの、これだけまともだったものは他に見出し得なかったためである。昭和一四年から一五年にかけて設置され、現在市域面積の約三分の一を占める米軍横田基地について、その変遷を年表にして掲げてみる。
昭和二十三年
四〇年
七月
旧日本陸軍が民有地の山林、農地の買収開始。
測量を開始、つづいて施設の建設が始まる。

昭和二四年
四〇年
四月
陸軍立川飛行場の付属施設「多摩飛行場」として発足。陸軍飛行実験部は陸軍航空審査部と改称、新鋭機のテストが多くなされた。終戦まで日本本土防衛の基地であった。

昭和二五年
四〇年
九月
米軍第一騎兵師団一個中隊が進駐、つづいて米軍第二航空輸送団が進駐、公式に基地が開設された。また米軍により「横田飛行場」と命名された。

昭和二七年
四〇年
三月
第三爆撃飛行大隊が進駐。滑走路は約三〇〇メートルに延長。

昭和二八年
四〇年
九月
朝鮮戦争勃発によりB-29・F-82などが離発着し、朝鮮戦争の主要基地となる。滑走路は約三〇〇メートルに延長された。

昭和二九年
四〇年
五月
超大型輸送機C-15Aギャラクシーや初飛来する。
国道十六号線および八高線の移設完了。

昭和三十年
四〇年
三月
滑走路が三三五〇メートルに延長される。
第2節 横田基地

表VI-66 横田基地歴代司令官

<table>
<thead>
<tr>
<th>氏名</th>
<th>任</th>
<th>期</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ニコラス アラビンコ大佐</td>
<td>※</td>
<td>(S 46. 5.15 ～ 47. 1.25)</td>
</tr>
<tr>
<td>ジョン N グロウ JR.大佐</td>
<td>(S 47. 1.25 ～ 47. 12. 1)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ジョン C リード大佐</td>
<td>(S 47. 12. 1 ～ 50. 11.11)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>シャーマン R スティーブンソン大佐</td>
<td>(S 50. 11.11 ～ 53. 6. 9)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ジョン T エーベル大佐</td>
<td>(S 53. 6. 9 ～ 54. 5.25)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>アンソニー J ブルスニック大佐</td>
<td>(S 54. 5.25 ～ 55. 6.27)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ドゥエン C オーベルグ大佐</td>
<td>(S 55. 6.27 ～ 57. 6.27)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ベリー J ハワード大佐</td>
<td>(H 57. 6.27 ～ 58. 10.17)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ゴードン L ウォールフィール大佐</td>
<td>(S 58. 10.17 ～ 61. 4.22)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>エドワード P フライ大佐</td>
<td>(S 61. 4.22 ～ 63. 1. 8)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>リチャード T スウォープ大佐</td>
<td>(S 63. 1. 8 ～ 元. 6.30)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>チャールズ W シャクソン大佐</td>
<td>(H元. 6.30 ～ 6.20)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>チャールズ L フォックス大佐</td>
<td>(H 2. 6.20 ～ )</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

S46.11.1基地管理部隊である第6.100基地管理連隊が第475基地管理連隊と名称を改め発足（現在の第475航空団）『福生市と横田基地』より転載）

第三四五戦略空輸連隊（C 21A 二機）

第一四〇三空輸連隊（C 21 二機）

空軍特別調査部第四六地区司令部

第四一〇基地気象偵察団A作戦所

第四一〇基地気象偵察団A作戦施設

第六〇〇空軍音楽隊

第六〇〇基地人口　平成三年三月一日現在

軍人・軍属　五二〇七名

家族　四七六八名

四八四七名

合計　九九七五名

日本人従業員　二〇〇七名

日本軍　二〇〇七名

空輸・連絡機　二〇機

（リアジェット）

現場航空機　二〇機

（ベーカリー）

輸送・連絡機　二〇機

（ナイチンゲール）

医療空輸機　二〇機

（ベーカリー）

C 130

C 9
第6編 第6章 市民生活

図 VI-47 昭和30年代の横田基地全景（田村清家稿）

キ主な飛来機
C-5A（ギャラクシー）
ジェット四発の世界最大級の輸送機。
C-141A（スター・リップター）ジェット四発の大型長距離輸送機で
米空輸軍団の主力機。

基地と市民

KC-135
ジェット四発の空中給油機。

生
横田飛行場における騒音問題の発生は戦後の朝鮮戦争の勃発時にさ

１騒音問題

基地が市民生活に及ぼしているさまざまな問題と、そ

かのほる。それは米軍が使用するようになってから基地が拡大され、

横田飛行場における騒音問題の発生は戦後の朝鮮

B-29などの爆撃機が離着陸するようになったからである。そして航

空機の大型化、ジェット化が進むにつれて、騒音問題は深刻になって

駐するようになった反対運動がおこってきた。このように横田飛行場に

米哨対立からくる軍拡競争が地域に投影された現

686
象とらえることができ、戦後の世界史の一断面を現わしているとみることができる。以下この問題に対して取られ

昭和四年二月、公害対策基本法第九条の規定に基づく騒音にかかる環境上の条件のうち、航空機騒音にかかる

が望ましい航空機騒音にかかわる基準についての公示がされた。これによって、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で、維持すること

になったており、横田飛行場は五三年三月三一日に該当地域に指定された。この中で横田飛行場は、公共用飛行場のうち第

一障音工事の助成対象となる適帯数は、横田飛行場関係では三

七九○世帯である。

2 騒音測定

福生市では航空機騒音の実態を把握するため、四五年一月より不定期的ではあったが騒音測定をはじめた。四九年から

はそれを定期測定に強化し、現在に至っている。現在の体制は

市民部経済課公害係が担当し、係長以下一名で市内二か所で常

時おこなっている。
第6編 第6章 市民生活

<table>
<thead>
<tr>
<th>(N)</th>
<th>63年調査 (776)</th>
<th>60年調査 (812)</th>
<th>57年調査 (797)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>あって当然である</td>
<td>4</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>あってもやむを得ない</td>
<td>16</td>
<td>20</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>あってもやむを得ないと騒音対策に力を入れるべき</td>
<td>56</td>
<td>47</td>
<td>45</td>
</tr>
<tr>
<td>福生市にあっている</td>
<td>13</td>
<td>12</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>困る</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>わからない</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

図 VI-49 市政世論調査による横田基地の賛否（『福生市と横田基地』より）

測定場所
福生市大字熊川字武蔵野一五六四
（福生市役所屋上）

測定条件
75デシベル以上の音が三秒間持続したものを記録している。

測定場所
福生市本町五番地
（福生市役所屋上）

現在地での測定は平成二年九月から開始である。

このほか東京都でも、固定測定地点二か所（昭島市・瑞穂町）と、移動分布
調査を周辺二、三か所に設置、騒音の状況を監視している。

騒音公害訴訟
平成二年九月から騒音公害訴訟が起こされた。そうして、最初の訴訟では最高裁判所においてはこの公害訴訟が不利益に決まることが判明した。
第2節 横田基地

この結果平成六年三月三〇日、夜間飛行の差し止めについての原告の訴えが棄却され、過去および将来の騒音被害に対しての損害賠償を認めという判決があった。これに対して原告（住民）および被告（国）とも上告を断念、第

昭和四八年二月、関東空軍施設整備統合計画が決定され、四月より基地内の各種施設の整備がはじまった。この計

画に基づき、米軍人とその家族用高層住宅などの建設がおこなわれたが、こ

のため基地外周辺の住宅にテレビ電波障害が発生した。この対応策として、

五〇年度から横田飛行場周辺テレビ共同受信施設設置事業が国が負担でおこ

なわれ、共同受信アンテナを設置し、障害の除去が図られることになった。

6基地との交流

平成元年三月に発足した福生・横田交流クラブをはじめ現在、団体や個人

図 VI-50 日米友好祭の C5A ギャラクシー（昭和57年7月）
などさまざまな交流がおこなわれている。その主なものとあげると、日米親善友好祭（市民への基地開放）や、ふっ

生

基地周辺

生

基地周辺に対しては、国はいろいろな観点からさまざまな対策をとっている。その中から昭和

二八年八月、米軍の行為により住民が被る損失のため、米国が対応する方法を定められていたことである。

しかし、その内容はきわめて大変なもので、住民の要望の多様化もあって、大変困難な問題であった。

つぎに、この法律が根拠となり、おこなわれている事業を概略してみる。

1 障害防止工事の助成事業

自衛隊や在日米軍の行為により、生じる障害を防止するためには、その対策をとる必要がある。

これに基づき市内では障害防止排水路工事、小・中学校の騒音防止工事、テレビ共同受信施設設置工事などがあ

2 住宅防音工事

航続騒音を防ぐため、区域内指定の住宅所有者又は居住者が防音工事を希望する場合、国の助成によ

り必要な工事について助成を受けられるものである。この工事は昭和五〇年度からはじまり、平成元年度末までに合
計一八六九戸が新規および追加工事を実施している。なお平成元年一月より、この工事により取り付けた冷暖房機の電気料金の一部について、一定限度額が生活保護世帯にかぎり助成されている。また設置後一〇年以上だったもの
を交換する場合、国の助成が受けられるように改善されている。

3 周辺財産の利用

基地周辺にある国の財産を、国から借用して公園や広場、運動場などの運動施設として活用させてもらうことが可能である。

基地周辺地域の住民が、生活上または事業活動上被る障害に対して、地方公共団体が民生安定の見地から障害の緩和に役立つ施設の整備について、国が費用の一部を補助するというもので、福生市ではリサイクルセンターの敷地の一部、福東公園、福東グランドラードなどの用地はそれに該当するものである。

4 民生安定施設の助成事業

昭和五〇年三月、横田基地が特定防衛施設として指定されたため、公共施設の整備をおこなう場合に交付金が交付されるようになった。市民会館、図書館、健康センター、消防施設などの設置や市道、公園、緑地の整備などに対しても福生市では助成を受けている。

5 特定防衛施設周辺整備調整交付金事業

とは異なり、市町村の街づくりに着目した点が特色で、市町村自体が任意に整備すべき施設や、その割合を決めることができる。同五〇年度の市民会館用地の整地をはじめ、五三、四年度にわたる第二学校給食センターの新築や、平成元年度に
完成した多摩川中央公園などはこの事業によって完成したものである。

昭和四八年度より防音工事が施行された。保育園など市内にある一施設の使用した電気料金が補助されている。

平成元年度その総額は二六〇〇万円である。

基地対策事務経費として旅費、議費、通信従来費などの経費が委託費として交付されている。

平成元年度の額は一〇〇万円である。

流域下水道負担金

昭和四七年度から多摩川流域下水道事業は国と都および関係市町で事業費の九〇パーセントを負担していることに対して、その救済措置として支給されているものである。

平成元年度は一〇二四万余円が交付されている。