

第六章 市民生活

第一節 交通・通信・消防

自動車交通

わが国での国産自動車の第一号は、大正五年（一九一六）福岡県博多で矢野倅一が、アロー号を製作したのが最初といわれる。福生では、石川酒造に残る「弥八郎日記」中に自動車の記述がある。それによると、「大正七年十一月 半十郎殿（親類）昨夜東京より自動車にて帰宅」とあるが、おそらくこれが福生において乗用自動車に乗った最初であろう。しかし、自家用車としての所有ではどこが最初か判然としない。いづれにしても、太平洋戦争後の早い時期のことだったであろう。それはともかくとして、今でこそ道路交通の主役は自動車となっているが、前述のような歩みをふりかえてみると、このような現象は近々二〇年くらいのことであり、それ以前はバスや原動機付自転車や自転車、道路交通の主役であったのである。

それでは、福生のバスの歴史をみてみよう。『福生町誌』によると、福生にバスが通り始めたのは大正一四年四月一日のことと記されている。すなわち、この年に福生村福生六五五番地に事務所をおいた交運社が、多西経由で福生と平井間にバスの運行を開始したのである。しかし、営業不振のために間もなく運行が中止されてしまう。

その後、福生の交運社よりひと足早く、大正九年二月より五日市町と八王子市本郷間に、乗合自動車営業をおこな

っていた五日市町の石川虎一郎が、一四年九月五日福生と五日市間にバス路線を開設する。これが現在まで継続しているバス路線第一号である。この石川虎一郎は、大正一三年、五日市の「五」と八王子の「王」をとった五王自動車商會を設立、八王子路線一六・五キロメートルを、同一四年福生路線一キロメートル、檜原路線三キロメートルを、昭和四年青梅路線一〇キロメートルを、というぐあいに五日市町を中心に、バス路線を拡大していくのである。

一方、多摩川流域では、大正一一年氷川の木村源兵衛など地元有志が、奥多摩自動車株式會社を設立し、当時の青梅鐵道の終点二俣尾駅から御岳・鳩の巢まで乗合自動車を運行する。この青梅鐵道は昭和四年御岳まで延長されるが、その翌年青梅鐵道が奥多摩自動車を買収し、同社の自動車部門として御岳駅と氷川間、および御岳駅と御岳滝本間の路線を運行し、夏には氷川弁天峡まで、さらに昭和一〇年には境まで延長される。これとは別に、昭和六年同社自動車部は砂川乗合自動車の、国分寺と拝島路線を買収、青梅乗合自動車の社名でバスを運行する。

昭和一九年四月、青梅鐵道が国鉄に買収されると自動車部は切り離されて残り、青梅鐵道が運行をつづけていたが、二一年奥多摩振興株式會社に譲渡される。この會社は昭和三年一〇月、資本金一〇万円で設立された青梅鐵道の関連會社で、当初は旅館の経営や、鳩の巢溪谷で遊園施設などの開発をおこなっていたが、このときからバス運行を手がけるようになり、本社營業所を二俣尾九六五番地におき、ほかに氷川營業所を有した。同三一年京王帝都電鉄株式會社の系列會社となるが、路線バスのほか、観光バス七両を所有し観光事業もおこなっていた。三八年一〇月現在、車両三五両、観光バス一五両を保有していた。

前述の五王自動車は、戦後の三六年四月京王電鉄株式會社の傘下に入り、さらに三八年一〇月一日、奥多摩振興株式會社、五王自動車商會、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一二路線を運行し、平成五年度、一日に約四九〇〇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三七三九名を運んでいる。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。その後一二年、五日市鉄道の子会社となり、戦後の二二年に立川バスと改称して再発足、立川市域のほかには拝島、国分寺線と、松島公園、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一一年八月一四日貨物事業を開始した。これが福生市はもとより、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、並木三男一、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三〇〇〇円を準備したが、やがて資金難となり、三〇〇円を追加、合計三三〇〇円の合資会社事務所を福生村福生六五五番地におき、事業が開始された。運転手は並木三男一、田村宇一の二人であった。当初、取扱った荷物としては、西多摩郡内の材木などの建築材料、福生からは食肉、里芋、さつまいもなどの農畜産物、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雑貨、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予定したが、予定時間内には行きつかないこともときどきあった。

この自動車輸送が世間に偉力と便利さを認めさせたのが、大正一二年の関東大震災のときであった。このときは鉄道がストップし、鉄道輸送が完全にマヒしてしまったからである。東京区内の罹災者のための救済物資や、復興のた

○開業案内！

福生町 鷺川
全 福生
全 福生
全 福生
全 福生
森田自動車部
交 運 社
⑤ 福生運輸
角屋自動車部
野村組自動車部



謹啓初夏の候と相成各位益々御時勢之賀候
 陳者 此度新體制に賜り企業合致を致し來る 五月十一日より
 出立陣容の致しとに開致致し大政發達産業に邁進從來のトラック運
 輸業務を繼續致し 尚 貴各位の御便宜に計り御期待に添ひ所存
 に候間相不變の御愛顧御利用の程懇願奉候
 敬具
 昭和十六年五月十七日

左記

會社名 福生合同運送有限會社

會社所在地

荷拔所

全

◎ 自動車の御用命は電話福生十二番へ願ひます。

図 VI-43 福生合同運送の開業案内 (田村清家蔵)

め、の資材の運搬などに大いに活躍したのである。当時の物資の運搬の主力は荷車で、人が車をひいて運ぶ時代であった。それによると、福生から新宿まで一〇時間かかったというから、貨物自動車による荷物の運送は大変なスピードアップだったわけである。

このようにして発足した交運社は、その後昭和一二年の日中戦争がおこるに及び、一六年福生町にあったほかの自動車輸送業者の丸栄福生運輸、並木角屋自動車部、野村組自動車部、熊川の森田自動車部と合併し福生合同運送有限会社となった。

一方、砂利輸送を主とした会社として丸喜、村尾、森杉、根岸などの業者が合併し、興栄合同有限会社となった。すなわち、このころの福生には貨物を主とするものと、砂利運搬をおこなうものとの二つの運送会社があったのである。

その後戦争の激化とともに自動車が発達され、程度のよい自動車が持っていていかれ、あとの補充は不可能であった。さらに燃料のガソリンの規制もあって、薪炭車に大部分が切り換えられていく。加えて貨物輸送の方は、一九四年四月一日、西多摩郡内の自動車輸送会社一〇社が合併し、西多摩運送となった。すなわち、瑞穂の瑞穂運送、青梅の青梅貨物、青梅合同、青梅相互、氷川の西交運送、五日市の五王自動車、五日市運送、五日市小型運送、福生の福生合同運送、興栄合同の各有限会社の一〇社である。

第1節 交通・通信・消防

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

種 別		台 数	種 別		台 数
ト ラ ッ ク		159	貨 物 車		3,560
乗用車	自家用	28	乗用車	普 通	1,520
	営業用	42		小 型	16,888
三 輪 車		140	乗 合		120
			大 型 特 殊		495
単 車		128	小 型 2 輪 (251cc 以上)		744
原動機付自転車		338	原動機付自転車		4,219
自 転 車		4,087	軽 自 動 車		5,128
リ ヤ カ ー		575	小 型 特 殊		69
自 動 車 合 計		497	自 動 車 合 計		23,327

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。

『福生町誌』によると、昭和三三年二月現在、トラック、乗用車、三輪車、単車のいわゆる自動車は、合計四九七

台で、その内乗用車はたったの七〇台であった。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く、モータリゼーションがはじまっていない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必要な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、未発達な農業中心社会の段階にあったことを示している。

ところが、約三〇年後の平成三年四月では、乗用車の合計は一万八四〇八台にもおよび、全戸が所有というような時代になってきている。これを周辺市町村とくらべると、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ということもあって、かえって、やや低いのではないかと思われるくらいである。現在では、交通不便な地域であればあるほど所有率は高くなり、一家に二台や三台という状況も、珍

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、その対策に悩ませられている状態である。

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べく、富国強兵、殖産興業のスローガンをかかげ、全力を注いだ。その内容として、先進国の工業を建物、設備、生産技術を移植するのが、もっと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て、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、工業が発展しうるよう、国土の基盤整備をおこなわなけれ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未発達であった。日本の工業化をすすめるにあたって導入されたのは、当時欧米諸国で建設されつつあった鉄道であった。大量輸送システムの整備が工業化に不可欠だったからである。すなわち、わが国でこの方針が決定されたのが明治二年（一八六九）十一月一日、東京と京都を結ぶ鉄道を幹線と定め、東京と横浜間と、琵琶湖から敦賀港に至る線を支線として建設することになった。そして明治三年三月二十五日、東京と神奈川間の路線測量に着手し、五年六月一二日品川と横浜間が仮営業、九月一二日新橋と横浜間が全線開通、明治天皇臨御の下に開業式がおこなわれた。

こうしてわが国も本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づくりが進められることとなる。明治一四年一月には日本鉄道会社が設置され、わが国における私有鉄道のはじまりとなった。

明治二二年八月一日には、甲武鉄道（中央線）新宿と八王子間が開業し、一日四往復、一時間一七分で運転され

るようになった。この甲武鉄道の開通は、武蔵野台地の開発に多大の影響を与えた。すなわち、人口の項で述べたが、当時の武蔵野台地は、広大な雑木林や畑作地帯で、集落は段丘崖近くの湧水地帯や玉川上水、青梅街道沿いなどに散見される程度であったが、この鉄道開通により大きく変貌することとなる。

さらに、立川以西の奥多摩地域の開発も考慮の対象となってくるのである。その一つが青梅や五日市・奥多摩方面に埋蔵されている石灰石の採掘である。当時わが国で、緊急の課題であった工業化のために不可欠なセメントや、製鉄用の原材料となる資源だからである。

この青梅鉄道の敷設が具体化したのは明治二四年、青梅鉄道創立願が、ときの内務大臣品川弥二郎あてに提出された。その發起人は福生村田村半十郎、西多摩村指田茂十郎、沢井村小沢太平、青梅町山崎喜右衛門、平岡久左衛門、滝上悦蔵、根岸善太郎、小作村下田伊左衛門、大神村中村半左衛門、郷地村紅林徳五郎、埼玉県平沼専蔵、浅野総一郎（浅野セメント）、奈良原繁（甲武鉄道）であった。資本金は一〇万円、一日の乗客見込数約三〇〇人（立川、青梅間一二銭）と見積られていた。

明治二四年六月二一日免許が下り、二五年七月三日青梅町坂上旅館で創業総会を開き、営業所を青梅二九六番地におき、資本金一〇万円、株式総数二〇〇〇株、委員長に指田茂十郎、委員に小沢太平、平岡久左衛門、紅林徳五郎、田村半十郎、検査役に石川弥八郎、岩田作兵衛（甲武鉄道）が選出され、有限責任青梅鉄道株式会社が発足した。以来土地収用法による鉄道路線敷地の土地買収も順調に進められていたのであるが、西多摩村（羽村市）の一部土地所有者の反対に遭遇し、着工が遅れるという事態もおこった。これに対して青梅町では、西多摩村へ交渉し、青梅鉄道開通のために尽力してほしい旨の議決をすべく、臨時町議会の開会請求書が出されたこともあった。しかし、当事

者の努力が効を奏し、明治二十七年（一八九四）一月一八日甲武鉄道建築課の監督のもとに工事が進められ、同年十一月一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、幅員〇・七六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り、「青梅線石より人が安く見え」などと川柳にまで詠まれたが、その後の交通量の増大とともに、四一年二月、幅員三呎六吋^{イッチ}（約一・〇七メートル）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、二八年一月二八日には日向和田に延び、さらに大正九年（一九二〇）には二俣尾へ、昭和四年（一九二九）九月には御岳駅、さらに同七年、小河内貯水池（奥多摩湖）建設が計画されるに及んで、一九年七月、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、大正四年一〇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、当時一日の上下列車本数は各八本、立川と青梅間の所要時間は約五〇分であることがわかる。この青梅線が電化されたのは、大正一二年四月二五日であった。この間汽車の走ったのは約三〇年間であった。そしてこのとき社名も青梅電気鉄道株式会社と改められた。

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「福生駅かいわい」の項に次のような記述がある。「電車は二、三両の連結で、ドアは手で開けなければならなかった。自動ドア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、青梅まで通学したが（第九高

表 VI-63 大正 4 年青梅鐵道時刻表

大正四年十月一日改正

下 列 車												日 期			
中央線						青梅線						日 期			
立	新	飯	八	入	立	立	千	千	千	千	立				
川	宿	田	田	田	川	川	生	生	生	生	川	箱	岩	生	川
發	發	發	發	發	發	發	發	發	發	發	發	發	發	發	發
11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10	11:10
11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20	11:20
11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30
11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40
11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50	11:50
12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00
12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10	12:10
12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20	12:20
12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30	12:30
12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40	12:40
12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50
13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00
13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10	13:10
13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20	13:20
13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30
13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40
13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50	13:50
14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00
14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10
14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20
14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30
14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40
14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50	14:50
15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00
15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10	15:10
15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20	15:20
15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30
15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40	15:40
15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50
16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00
16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10	16:10
16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20	16:20
16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30
16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40	16:40
16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50	16:50
17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00
17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10
17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20
17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30
17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40
17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50	17:50
18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10
18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20	18:20
18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30
18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40	18:40
18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50	18:50
19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00
19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10	19:10
19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20	19:20
19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30	19:30
19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40	19:40
19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50	19:50
20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00
20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10
20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20	20:20
20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30	20:30
20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40	20:40
20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50	20:50
21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00	21:00
21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10
21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20	21:20
21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30	21:30
21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40	21:40
21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50	21:50
22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00	22:00
22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10	22:10
22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20	22:20
22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30	22:30
22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40	22:40
22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50	22:50
23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00	23:00

等女学校Ⅱ都立多摩高等学校）、四年間の学生割引定期券の運賃は同じで、一年定期で十八円七十二銭であった。大人はたしか青梅まで片道十五銭だった。乗客のスタイルは、ほとんどが洋服。昭和十五年ころは、乗降客が少なかったため、ほとんど駅員と顔なじみで（略）誰々さんがまだ乗っていない、というので発車しないで待っていてくれたり、発車しようとしていても、オーイ待っている、とかなんとか大声を出すと、ちゃんと待っていてくれたりしたものだ」と書かれている。なんとも、のどかな光景ではあった。

ところで、昭和二年二月には多摩川の砂利採掘のための鉄道が、福生〜羽村境までの一・八キロメートル敷設された。この通称砂利線から村山、山口貯水池、奥多摩摩湖などの建設資材用の砂利が運ばれていった。

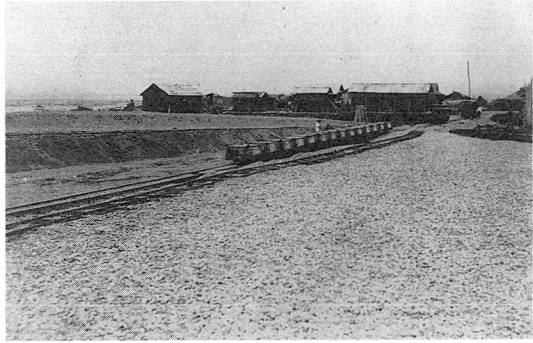


図 VI-44 熊川下多摩河原の砂利採取場

(田中厚家蔵) (昭和7年7月撮影)

れて、青梅線の車両の片側窓が板張りされ、沿線の工場や飛行場が見えないようにされたのは、一六一年ころからであった。一九九年七月には牛浜駅が開設される。

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。その影響を受けて、青梅線にも四両連結のうちの二両が中央で区切られ、「駐留軍専用」となり、ほかの車両は日本人で超満員なのに、車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みられたものであった。

戦後都内区の復興がすすみ、三多摩地域の都市化の進展とともに、青梅線や中央線は通勤線としての重要性が高まってくる。その結果、輸送力の向上が図られるのである。三六年四月、福生駅まで複線化され、東京直通電車が一日六本運行され、さらに翌年五月には東青梅駅まで複線化が延長された。

現在では「青梅特快」なども運行され、都区内とを結ぶ重要な路線となっている。

八 高 線

八王子と群馬県高崎市を結ぶ八高線が敷設されたのは、昭和六年（一九三一）一二月のことであった。関東山麓一帯は養蚕がさかんで、その絹糸や絹織物の輸送の必要上、さらに北関東と横浜とを結ぶ軍事的な考慮から敷設されたのが八高線である。八高線が福生の地を通過するようになった背景には、多くの先人の努力があったのであるが、ほとんど乗客もないという状況であった。そこで、村民に呼びかけたり、毎日何人かの村の有

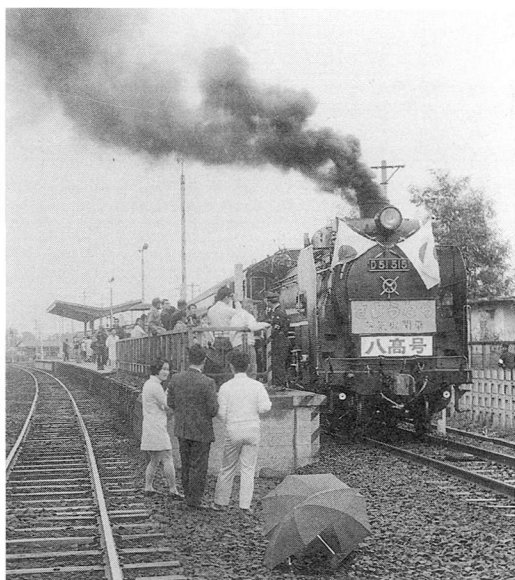


図 VI-45 さよなら蒸気機関車

(昭和45年9月、八高線東福生駅)

志が東福生駅から乗り降りしたり、涙ぐましい努力がつづけられたようである。終戦間もない二〇年八月二四日、小宮と拝島間で列車が衝突事故をおこし、死者一〇四名、負傷者六七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、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

八王子と高麗川間を走り、沿線で待ちかまえた大勢のSLファンが見送る中、黒煙をはき出しながら通過して行った。こうして、四〇年近く八高線を走った蒸気機関車は、エネルギー革命の影響を受けて石炭から重油にかわり、現在はディーゼルカーが走っている。しかし、これが電化される日もそう遠いことではあるまい。

五日市線

この鉄道も青梅鉄道と同じように、沿線の石灰石採掘、搬出を主目的に、大正一四年(一九二五)四月二一日に開通し、拝島と五日市間にドイツ製の汽車が走ることとなった。五日市線開通以前の日五日市筋では、東京へ出るためには、福生へ出る

か八王子へ行くかしなければならなかった。今でこそ福生と五日市間にバスはあるが、このバスが開通したのは大正一四年九月五日であり、これは五日市線開通以後のことだったのである。このため、秋川の谷にも鉄道をといて世論が高まり、五日市の内山安兵衛などの尽力により、大正一〇年五日市鉄道株式会社が設立され、宿願の鉄道敷設が軌道に乗ることになった。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、この頃になると地域住民の鉄道に対する認識も変わり、対応の仕方も変化してきた。すなわち、それまでの反対運動から積極的な誘致運動へと、一八〇度の転換があちこちにみられるようになった。明治二二年、甲武鉄道（中央線の前身）が敷かれたころは、危険であるとか、騒音が住民や家畜に悪影響を与えるという理由で反対運動がおこり、人家や街道から離れた台地の畑作地帯を通過したのである。

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、最終的には両者の中間の秋留台地を通ることと決着がついたのである。工事着工は大正一三年二月一日、この日地鎮祭が挙行された。しかし着工はしたものの、用地買収費が当初の見積り九万七四〇〇円に対し、三四万三〇〇〇円と三倍以上に膨張したり、建設工事上の最大の難所であった多摩川の架橋は二三万七六〇〇円の予算に対し、橋桁代金だけで一八万七五〇〇円、総額ではなんと三八万円になるなど資金難に陥り、浅野セメント会社から融資を受け、ようやく大正一四年四月二一日に開通した。なお、開通後しばらくの間青梅鉄道拝島駅に直結できず、二〇〇メートル熊川寄りの雑木林の中に駅が設けられた。これは青梅鉄道側との話し合いがうまく捗らなかったことによるものである。

その後、昭和一六年、四月二〇日、南武鉄道と合併し、同一九年四月一日、国鉄に買収され、現在に至っている。市内にある五日市線の熊川駅は昭和六年（一九三二）に開設されたものである。

表 VI-64 市内各駅1日の乗降客数の推移

年 度	福 生 駅	牛 浜 駅	東福生駅	福生駅手荷物
昭和33	6,026	2,753		
34	6,093	2,543		
40	9,467	3,108	546	7,452
43	11,120	3,178	562	6,994
46	11,872	2,913	145	10,262
49	14,040	3,553	597	11,703
51	14,028	3,622	594	13,271
52	13,643	3,574	594	61
55	14,079	3,739	594	25
58	13,862	3,959	591	8
60	14,088	4,110	624	59.2.1 廃止
63	15,452	4,096	374	

乗降客の移
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。このことは、当時のわが国が、工業の未発達な農業国の段階であったことを考えると、きわめて当然のことであった。しかし、時代の経過とともに各種の商工業が発達し、生産力が高まってくる。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、通勤者の増加となってくる。青梅線などの輸送は貨物中心から人の輸送へと比重が変わってくるのである。

『福生町誌』によると、大正二年ころの福生駅の一日乗降客はわずかに一六三名であったという。戦前の乗降客に関する資料がないので詳細に論じられないが、前記村尾千代子からの聴取をもとにした「福生駅かいわい」によっても、そんなに多くはなかったのではないかと推察されるのである。

戦後になって、経済の復興とともに、鉄道による人や物の大量輸送時代が到来し、しかもスピードアップが図られる。特に東京都区内に企業の本社や官公庁、大学、高校などが集中してきたことにより、通勤、通学する者が増え、三多摩地域に都市化が及んでくるにつれて、それらの人々の遠隔地化現象が顕著となった。

昭和三十三年（一九五八）以降の福生駅、牛浜駅、東福生駅の乗降客数の

推移は表VI¹64のとおりである。この表から概観して、戦後は一貫して乗降客が増加していることがわかる。これをもうすこし詳細にみると、福生駅では三三年には六〇二六人であったが、四〇年代に入り一万人を突破、五二年度、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している。牛浜駅では、福生駅、拝島駅の間にあることもあり、加えて近くに基地以外に大きな私企業もないことや、周辺から乗り入れているバス路線もないことも加わって、福生駅の約三分の一である。東福生駅は、八高線の発着本数が少ないこと、福生駅に近接していることなど、便利さの点で不利な位置にあることを反映し、五〇〇人台で福生の二〇分の一の数である。なお四六年には一四五人と極端な減少がみられるがその理由は不明である。さらに、六三年度にふたたび減少しているが、駅がおかれている場所の不便さと、近年のモータリゼーションの影響を、まともに受けているのではないかと思われる。

なお福生駅では、昭和五九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わしている。確かに現在でも石灰石の輸送はつづいているが、人の輸送には及ばないであろう。ときまさに、宅配便業者の成長期にあり、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、「石より人が安く見え」と詠まれた青梅線の機能が、ふたたび昔のようになることがあるのであろうか。青梅線一〇〇年の歴史は、わが国社会の歴史の縮図である。

郵便

明治四四年（一九二）六月一日、永田に木造平屋建ての郵便局が開局した。明治政府が東京と大阪間に新式郵便を開設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

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。福生における文明開化は別項の如く、青梅鉄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おこなっていた。それから四十余年後、局舎は現在地に移転するが建物は現在も残っている。往年の福生村の中心地に、戦後の三〇年代まで活躍していた建物として記録しておく。そしてこのときから逋信省（郵政省の前身）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。集配区域は西多摩村・福生村・熊川村・箱根ヶ崎村・石畑村・東秋留村・西秋留村・草花村・菅生村・瀬戸岡村・原小宮村・平井村・長岡村・殿ヶ谷村の一四か村であったが、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になった。その後、大正七年三月三十一日に電報、電話の事務を開始し、同一〇年一月六日より電話交換事務を開始しているが、電話については別項で取りあげるので以後省略する。そして終戦後の二四年九月、瑞穂局が開設されたため瑞穂町が集配区域から分離したので、その後の集配区域は現在と同じ福生市・秋川市および日の出町の平井地区となった。二五年四月から放送委託業務が開始された。この頃の局員は三一名であった。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。

戦後の混乱期が過ぎ、町の都市化がはじまる三〇年ころ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、現在地である本町七七番地に国営による局舎を新築、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

交換業務などを分離し、NTT福生の前身である日本電信電話公社の直営局として、福生電報電話局が独立し発足した。分離直前の郵便局員は七六名であった。

昭和三年一月二月、福生牛浜郵便局が開局、同三年九月、福生郵便局が普通局に昇格し、さらに三八年九月には加美郵便局が開設され、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、六三年四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。なおこの間の四三年七月には郵便番号制度が全国的に開始された。これは集配業務を機械化、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た。

電 話

わが国で電話交換業務が開始されたのは明治二十三年一月二三日、東京と横浜市間のことであった。福生市内に電報電話の事務が開始されたのが大正七年三月であり、電話交換事務は大正一〇年から始まっている。このときの加入番号は四六番までであった(『福生町誌』)とされている。この頃は福生郵便局内で業務が取扱われており、この当時の福生郵便局の集配区域は現福生、秋川両市の全域と瑞穂町、日の出町の一部であったことから推察し、四六番の加入数はこれら全地域の合計と考えてよいようである。

その後、太平洋戦争後の三三年まで電話に関するデータはまったくないが、この年の九月、福生電報電話局が現在地である志茂二一〇番地に開設され、福生郵便局から独立した。このときの加入数が『福生町誌』に載っており、八四五番と記されている。この数字はおそらく現在の福生市域内のものと考えてよさそうであるが、それにしても約四〇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、町民に生活のゆとりがなかったことと、何よりも今ほど住民の生活圏が広域的でなかったために、その必要性が少な

ったことに起因していると思われる。

しかし、その後とくに戦後昭和三〇年代に入り、福生の都市化が急速に進み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、電話架設の需要が増加してくる。四〇年五月号の「広報ふっさ」に「ニセ職員に注意」という福生電報電話局からのお知らせが掲載されている。この中で「電々公社の職員といつわってすぐに電話が架設できるからといって、工事代金を先取りし姿をくまます悪質な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く。このときから今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四二〇円であった。

参考までに昭和三五年ころの新架設費用を掲げておく。（昭和三五年六月二〇日号「福生町広報」による）

△単独電話 設備料 一万円 債券 八万円

加入料 三〇〇円 計 九万三〇〇円

△共同電話 設備料 一万円 債券 三万円

加入料 三〇〇円 計 四万三〇〇円

であり、債券は加入希望者が多く、建設資金が不足するため、加入者より借金して電話を多く増やそうというもので、債券の利率は年率約七分三厘であった。

表 VI-65 福生管内加入電話数の推移

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

(NTT 福生調べ)

ちなみに昭和三八年以降の福生電報電話局（NTT福生営業所）管内の、加入電話数の推移を示すと表VI-65のとおりである。すなわち、三八年度では総計三四五〇台で営業用が六〇パーセントを占め、一般住宅への普及率はきわめて低率であった。しかるに、四〇年代に入ると一般住宅への普及は目ざましくなり、四〇年代後半には年間五〇〇〇台を越す勢いとなった。なお、この頃の管内の世帯数は判然としないが、六〇年には約四万五〇〇〇世帯であることから推察すると、おそらく五八年頃には全世帯に普及という状態に達したのではないかと思われる。そうして平成五年一二月現在、管内の台数は世帯数よりはるかに多い八万五〇〇〇台にもなっているのである。

消 防

昭和二〇年以前の消防組織は、熊川が第一分団、志茂・原ヶ谷戸・牛浜・本町が第二分団、長沢・永田・加美が第三分団と三つに分かれ、一七歳以上の男子が各戸一名出て団が編成されていた。手押車



図 VI-46 購入した消防車と熊川村消防団

(昭和9年 斎藤伊左夫家蔵)

のポンプの時代であった。太平洋戦争中名称が警防団と変わった。戦後の二三年、消防組織法が施行され、福生消防団が結成された。このときに本部および五分団編成となり、現在に至っている。

消防団についてのその後の動きをみると、昭和二十七年一二月、夜間の火災発生時に迅速な出動ができ、被害を最少限度に防止するため、三月末日までの約四か月間にかぎり常備消防部をスタートさせた。この編成は指揮者一、機関員一、団員三、消防自動車一台で、夜間八時三〇分より翌朝六時まで、町役場を詰所として待機させるというもので、

米軍の基地の町として一変し、火災の頻発が予想されるようになったための対策であった。このころの消防団の勢力をみると、団員は二〇五名で、五分団編成、消防自動車四台、自動三輪車一台、手輦ガソリンポンプ三台という機材の状況であったが、性能は良いとはいえなかった。

昭和三〇年代に入り、町の都市化が加速されてきた三十七年一二月、第一分団に最新型消防車が配属され、このころから設備の更新、近代化が図られるようになる。これより先の同年六月、福生町は首都圏整備法による市街地開発地域に指定された。このような社会状況を反映し、これまでの消防団にのみ依存する消防体制を改め、専門機関である消防署開設の要求が高まってくる。

こうして昭和四三年七月に福生町消防本部が設置された。そして翌年三月来るべき消防署開設に備え、福生町・羽村町・瑞穂町の三町で消防

組合を設立、翌月本部を福生町本町一八番地において活動を開始した。この経費は三町で負担した。このときの職員総数は消防長以下三名で、これにより昼夜にわたる消火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効を奏し、四五年二月に福生消防署が開設され、新鋭救急車が導入されて救急業務も開始された。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、この間の五一年四月にははしご車も配属されている。最後に福生消防署の現有設備をあげると、消防ポンプ車二台、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、査察広報車三台で、受持区域は福生・羽村両市と瑞穂町の二市一町である。

なお、昭和五二年一二月、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各分団三四名の計一七〇名、ほかに本部一五名で合計一八五名が市内の消防活動に努めている。

第二節 横田基地

この節では平成三年三月、市役所総務部秘書課発行の「福生市と横田基地」を資料にし概要を記してみる。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、これだけまとめ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。

概 観

昭和一三年

旧日本陸軍が民有地の山林、農地の買収開始。

一四年 七月

測量を開始、つづいて施設の建設始まる。

一五年 四月

旧陸軍立川飛行場の付属施設「多摩飛行場」として発足。陸軍飛行実験部が立川から移転（面積約三一四ヘクタール、滑走路約一二六〇メートル）。

一七年一〇月

陸軍飛行実験部は陸軍航空審査部と改称、新鋭機のテストがおこなわれた。終戦まで日本東部防衛の基地であった。

二〇年 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移駐。滑走路は約一三〇〇メートルであった。

二一年 八月

第三爆撃飛行大隊が進駐、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。

二五年 六月

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。滑走路約二四〇〇メートルに延長。

三一年

滑走路三〇五〇メートルとなり大型ジェット機などの離発着が可能となる。

三三年 三月

国道十六号線および八高線の移設完了。

三五年

滑走路が三三五〇メートルに延長される。

四五年 七月

超大型輸送機C-5Aギャラクシーが初飛来する。

四六年 五月

第三四七戦術戦闘機連隊が沖繩嘉手納基地に編入され、極東空輸中継基地へと機能が変わる。

昭和五八年 一月 米空母ミッドウェーの艦載機E-2B（現在はE-2C）による離着陸訓練が開始され、現在に至っている。

平成 元年一二月 在比米空軍クラーク基地からC-130四機、C-19三機をともなった部隊が移駐完了し、これとともに第三七四戦術空輸航空団が配属され、C-130関係部隊は第三四五戦術空輸飛行隊と第二一戦術空輸飛行隊となった。

現 況

ア 規模 総面積 約七・一三六平方キロメートル（東西約二・九キロメートル、南北約四・五キロメートル、周囲約一四キロメートル）

内 訳 国有地 九九・一パーセント

都有地 ○・五パーセント

民有地 ○・四パーセント

イ 管理部隊

米空軍第四七五航空団

ウ 使用部隊

在日米軍司令部

第五空軍司令部

第四七五航空団および隷下の施設、憲兵、補給、輸送、通信、病院、会計、サービスなどの各部隊

第三七四戦術空輸航空団

第二〇航空医療空輸飛行隊（C-19 三機）

第二一戦術空輸中隊（C-130 一〇機）

第2節 横田基地

表 VI-66 横田基地歷代司令官

氏 名	任 期
ニコラス アラビンコ大佐	※(S46. 5.15 ~ 47. 1.25)
ジョン N グロウJR.大佐	(S47. 1.25 ~ 47.12. 1)
ジョン C リード大佐	(S47.12. 1 ~ 50.11.11)
シャーマン R スティーブンソン大佐	(S50.11.11 ~ 53. 6. 9)
ジョン T エーベル大佐	(S53. 6. 9 ~ 54. 5.25)
アンソニー J ブルスニック大佐	(S54. 5.25 ~ 55. 6.27)
ドゥエイン C オーベルグ大佐	(S55. 6.27 ~ 57. 6.27)
ベリー J ハワード大佐	(S57. 6.27 ~ 58.10.17)
ゴードン L ウォールフィール大佐	(S58.10.17 ~ 61. 4.22)
エドワード P フライ大佐	(S61. 4.22 ~ 63. 1. 8)
リチャード T スウォープ大佐	(S63. 1. 8 ~ 元. 6.30)
チャールス W シャクソン大佐	(H元. 6.30 ~ 2. 6.20)
チャールス L フォックス大佐	(H 2. 6.20 ~)

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）

	第三四五戰術空輸中隊（C-130 一〇機）
	第一四〇三空輸中隊（C-21A 二機）
	空軍特別調查部第四六地区司令部
	第二〇氣象中隊一七分遣隊
	沿岸警備隊極東支部
	第四一救難氣象偵察團A作戰所
	太平洋通信師団作戰施設A
	第六〇〇空軍音樂隊 など
エ	歴代基地司令官
オ	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 合計 九九七五名
	日本人従業員 一八四七名
カ	常駐機
C-130	（ハーキュリーズ）輸送機 二〇機
C-9	（ナイチンゲール）医療空輸機 三機
C-21	（リアジェット）輸送・連絡機 二機

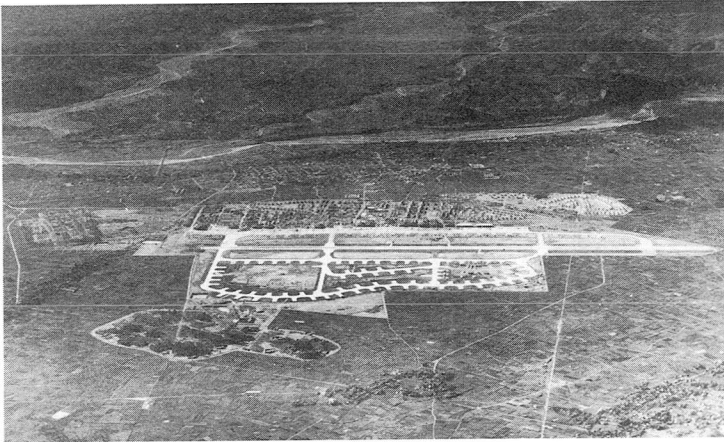


図 VI-47 昭和 30 年代の横田基地全景（田村清家蔵）

U H-1N ヘリコプター
三機
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。

ジャンボジェット機よりさらに一回り大きい。

C-141A（スターリフター） 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。

KC-135 ジェット四発の空中給油機。

基地と市民
生活 基地が市民生活に及ぼしているさまざまな問題と、それへの対応策などについて記してみる。

1 騒音問題

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かのぼる。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、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。そして航空機の大形化、ジェット化が進むにつれて、騒音問題は深刻になってくる。加えて昭和三八年一二月にはF-105Dが福岡県板付基地から移駐するようになり反対運動がおこってきた。このように横田飛行場における騒音問題は、米ソ対立からくる軍拡競争が地域に投影された現



図 VI-48 現在の横田基地

象と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た方策を記してみる。

昭和四八年一二月、公害対策基本法第九条の規定に基づく騒音にかかわる環境上の条件のうち、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、維持することが望ましい航空機騒音にかかわる基準および達成期間が示された。そしてこの基準に該当する地域は知事が指定することになっており、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種空港に相当するものとされた。この法律の適用を受け、住宅防音工事の助成対象となる世帯数は、横田飛行場関係では三七七九〇世帯である。

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、四五年一二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。

ア 離着陸付近

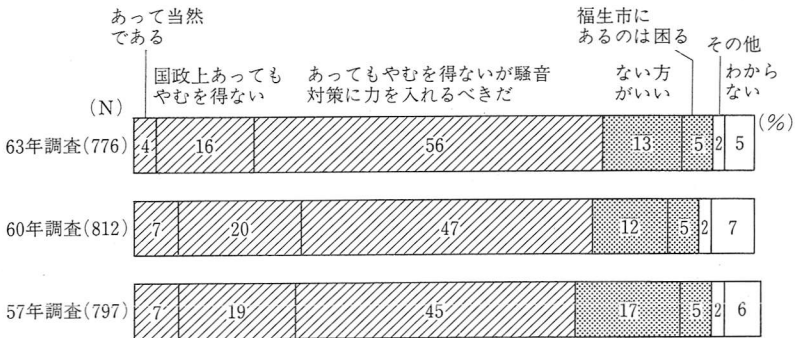


図 VI-49 市政世論調査による横田基地の賛否(『福生市と横田基地』より)

測定場所 福生市大字熊川字武蔵野一五六―四 (福生市リサイクルセ

ンター内)

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。

現在地での測定は五四年九月からである。

イ市街地内

測定場所 福生市本町五番地 (福生市役所屋上)

測定条件 70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。

平成二年九月から測定開始である。

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。

3 騒音公害訴訟

横田飛行場の周辺住民が、午後九時から翌朝七時までの夜間の飛行の差し止めと、過去および将来の騒音被害に対する損害賠償を求めて、昭和五一年四月、五二年一月、五七年七月の三次にわたり、国に対して周辺住民から訴訟が提起された。そうして、第一次、第二次については最高裁判所で判決が下され決着していたが、第三次訴訟については最高裁判所により東京高等裁判所に差し戻され審理がつづけられていた。



図 VI-50 日米友好祭の C5A ギャラクシー

(昭和 57 年 7 月)

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は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は認める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、第三次訴訟もようやく決着した。

4 電波障害

昭和四八年一月、関東空軍施設整理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、このために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の負担でおこなわれ、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。

5 基地に対する市民の意識

市では三年ごとに、市内在住の満二〇歳以上の一〇〇〇人に個別面接をおこない、市政全般に対する調査をおこなっている。その中から基地に対する市民の意識を載せてみる。これによると、「あってもやむを得ないが騒音対策や生活環境整備に力を入れるべきだ」という意見が五六パーセントで五割を超え、四人に三人が基地の存在を肯定ないし容認していることがわかる。

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

などさまざまな交流がおこなわれている。その主なものをあげると、日米親善友好祭（市民への基地開放）や、ふっさ七夕まつりへの参加、日米婦人交流（フレンドシップサークル）などがあり、日米相互親善に大きな成果をあげている。

基地周辺の生活

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。そのはじめは、昭和二年八月、米軍の行為により住民が被る損失の補償を目的として、「日本国に駐留するアメリカ合衆国軍隊等の行為による損失補償に関する法律」が制定されたことである。しかしその内容はきわめて不十分なものであったため、その後改善の努力が払われ四年七月「防衛施設周辺の整備等に関する法律」が制定され現行法のベースができた。けれどもその後の社会の進展や住民の要望の多様化もあり、抜本的な見直しが必要されている状況である。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説してみる。

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、生じる障害を防止あるいは軽減するために、市がおこなう道路や河川改修、ダム建設、砂防施設の整備、学校、病院などの防音工事などに要する費用を、国が全額補助するもの。

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や、テレビ共同受信施設設置工事などがおこなわれている。

2 住宅防音工事

航空機騒音を防止、軽減するため、区域指定内の住宅所有者又は居住者が防音工事を希望する場合、国の仕様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たったもの
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きている。

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でき
るというもの。福生市ではリサイクルセンターの敷地の一部、福東公園、福東グラウン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

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、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

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、福生市・瑞穂町などが特定防衛施設関連市町村として
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。この交付金は前述の1・2・
3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。

6 その他の助成

ア 防音事業関連維持費補助金

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一三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余円である。

イ 施設提供事務費委託金

基地対策事務経費として旅費、会議費、通信運搬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。

ウ 流域下水道負担金

昭和四七年度から多摩川流域下水道整備が開始されたことにより、同四八年度より交付されている。

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折半している。福生市は横田基地分も負担していることに對して、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。