●狩江市民活動・生活情報誌●　毎月1日に発行します　第51号　狩江市発行　Monthly わっこ　No.51　2007年11月1日発行

Monthly Wacco わっこ　2007 平成19年 11

発　行 ●狩江市市民協働課
〒201-8585 狩江市和泉本町 1-1-5
☎3430-1111 FAX3430-6870
Email=wacco@city.komae.lg.jp

編集・制作 ●特定非営利活動法人 k-press
〒201-0012 狩江市中和泉 3-2-16 プランツベルツ 201
☎3430-6617 FAX3430-6743
Email=wacco@k-press.net

誌面に掲載した記事・写真等の無断複製・転載等はお断りします。お問い合わせ・ご意見は狩江市市民協働課へ

開かずの踏切消え街が一体化

小田急線高架化

世田谷通りの陸橋　1995年
世田谷通りの陸橋（上）の下をくぐる小田急線。奥が高架化工事が進む和泉多摩川駅

一番電車　1995年
立体化一期工事が終了、和泉多摩川駅から始発電車をバンザイで見送る

80年前の昭和2年に開通した小田原急行鉄道（現・小田急電鉄）は、狩江が農村地帯から市街地へと発展する原動力となった。しかし、戦後になって電車の運行本数が増加し、30年代後半から踏切付近の道路が渋滞、市内に11カ所ある踏切の多くが「開かずの踏切」と呼ばれるようになり、街の南北の分断が問題となった。こうした課題を解消するため、47年には市議会に委員会を設置するなど、国や東京都へ熱心に働きかけを続けた結果、都による成城学園前駅・登戸駅間約2.4kmの高架複々線化事業が実現。平成元年から9年にかけ約854億円を投じ、沿線の他の地域に先がけて工事が行われた。その結果、4半世紀に及ぶ大きな課題が解決、踏切が消え日常化していた渋滞が解消されただけでなく、駅舎も一新、駅周辺の整備も進み街の姿が一変した。

踏切番の小屋で遊ぶ

三角光正さん（53歳・東和泉）の話　実家が小田急の踏切と狩江通りに面していて、線路の反対側に踏切番（警手）の小屋があり、小学校低学年のころまでよくその辺で遊びました。その場所に代々住んでいますが、父の若いころにはなかったそうです。バス通りで交通量も多いので必要になったようです。小屋には警手さんが2、3人いて1日交代で勤めていました。小屋は畳2枚ほどの広さで、一方に畳が敷いてあり仮眠できるようになっていました。踏切を動かす機械など珍しいものがいっぱいあるので、始終遊びに行って母親に「仕事のじゃまになるから」と叱られました。私が小さいころ、踏切は手動式で、遮断機を降ろすと警手が白い旗を振って電車に合図していました。ここの踏切は、水平に張ったロープが降りてくる形式でした。狩江駅北口の新宿寄りの踏切にも電話ボックスのような狭い番小屋がありました。ここはサオが上から弧を描くように降りてくる方式でした。当時はバスに車掌さんが乗っていて、踏切の前で降りて安全を確認してから笛を吹いて誘導していましたね。その後、踏切は自動で遮断機が下りて警報機が鳴るようになりました。警手がいたかはわかりませんが、番小屋は昭和52、53年ごろまでありました。

喜多見9号踏切　1985年

喜多見7号踏切
狩江通りは踏切が開くのを待つ車で渋滞が日常化していた

狩江から踏切が消えた日

1995/3/26

みぞれの降る厳しい寒さの中での作業。現場には緊張感が漂う

高架複々線化事業のうち難工事だったのが、東和泉4丁目付近の世田谷通りとの立体交差部分。

工事の手順は①線路の上をまたいでいた世田谷通りの陸橋を撤去②小田急線の高架部分を電車が走れるようにレールと架線を付け替え③地上部分の線路の撤去④世田谷通りが地上を走れるように道路を敷設⑤同時に高架化された新しい和泉多摩川駅下りホームが使えるようにするというもので、これらを午前0時55分の終電から5時9分の始発まで4時間余りの間に終えなければならない。

みぞれを突いて900人が突貫工事
4時間で陸橋を撤去し高架線路開通

平成7年3月25日から26日にかけて、この陸橋と世田谷区喜多見の2カ所で作業員約900人、300tと160tの大型クレーンなどを使って、高架線路への切り替え工事が行われた。当日は、みぞれまじりの雨が降りしきるという最悪のコンディション。大型の投光器で照らされた現場では、カッパに身を包んだ作業員が、寒さと難工事に挑む緊張感で顔をこわばらせながらも黙々と作業に取り組んだ。

作業は順調に進み、下りの始発電車が和泉多摩川駅のホームに無事すべり込むと、ホームに待ちかまえていた人々の間からバンザイや拍手、歓声が上がった。

この瞬間から、狩江市内の踏切はゼロとなった。

陸橋の橋げたをクレーンでつり上げて撤去

狩江駅　1995年
建設中の狩江駅。エコルマ1（右）も工事が進む

陸橋　1995年
世田谷通りの陸橋東側

狩江3号踏切　1985年
奥は和泉多摩川駅

祝 第一期複々線完成
完成記念式典　1997年
▲工事の完成を祝い喜多見駅でテープカット

喜多見7号踏切
高架化の工事が着々と進む

ひどい渋滞にお客もイライラ

田口俊雄さん（63歳・東野川）の話

昭和58年から狩江市内のタクシー会社に勤めています。そのころ、狩江駅のタクシー乗り場は線路南側の駅前にあり、狭いため3台が客待ち。あとの車は世田谷通りに近い空き地で待機していました。その間、近くの商店に排気ガスがいかないようエンジンを止めて冷房が入らないため、夏は制服が開襟（かいきん）シャツで、ノーネクタイでした。それでも暑くてまいりました。当時も、電車の本数が多く、踏切を越えるのがたいへんでした。お客さんに迷惑をかけないよう、メーターは踏切を渡ってから「賃走」に切り替えました。切り替えを忘れて客から苦情を言われた同僚もいました。狩江通りの踏切の方が渋滞がひどくて迂（う）回路としては使えず、線路の北側へ向かうお客さんはイライラするし、運転手も苦労しました。高架の事業が決まってからですが、当時の市長が「見習い」という腕章をつけてタクシーの助手席に乗り、お客さんを乗せて3回実地調査をしました。その結果、北口ロータリーが完成する前に駅北側にバス乗り場とタクシー乗り場を移してくれたことが印象に残っています。とにかく、踏切がなくなってすごく走りやすくなりました。

狩江駅前で客待ちをするタクシー　1985年

写真提供・取材協力＝三角光正さん、田口俊雄さん、小田急電鉄株式会社（順不同）**資料**＝『小田急75年史』（小田急電鉄株式会社）、『萌動』（狩江市）