

新宿から路面電車で荻窪へ  
(都電 14 番の旅を思い出して)

牛込北町から都電に乗って新宿へよく出かけたものだ。お金があるときには映画館、お金がないときには本屋で物色と立ち読みが多かった。

映画館と言ってもロードショーや封切りの映画館ではなく、武蔵野館、日活名画座、京王名画座などへ行くことばかりだった。映画を見た後は、伊勢丹・三越の前を歩いて紀伊國屋へ立ち寄る。

高野や中村屋などで、自分とはあまり関係のない世界の食べ物やその値段などを見る、ただそれだけのことだった。そして大ガードの手前を回って、歌舞伎町入口がある都電の新宿駅停留所から 13 番の万世橋行に乗って帰宅する。

大ガードの向こう（新宿駅西口）は今や大変な大都会になっているが、私が初めて新宿の町に足を踏み入れた頃には「この先に何があるのだろうか？」と思うような町だった。電飾の煌めきはないし、繁華な東口に比べると明るさでも劣っていた。

大ガードの向こうを走る都電は 14 番の荻窪行。東口側にある都電新宿駅停留所とは線路がつながっていなかったような気がする。都心から離れて青梅街道をどんどん暗がりに向かって行く電車には独特の風情が感じられ、一度この都電に乗ってみたいと思うようになった。

経緯が思い出せないが、この電車に乗る機会が巡ってきた。緊張して車窓の景色の変化に目を凝らした記憶がある。当時新宿から荻窪まで都電が走っていることなど知らない人もいたぐらいの存在だった。周囲の景色はすっかり変わってしまったが、点としての記憶や印象だけが残っている。記憶をたどりながら現在の地図で確認してみることにした。



新宿を出ると、最初の停留所は**柏木一丁目**。1030年（長元3年）にこの地を賜わり館を構えた柏木右衛門佐瀬季に因み地名となったと言い伝えられている。今では柏木氏の館がどこに建っていたのかは分らないばかりか、柏木という地名はもう消えてしまい、西新宿という味のない地名に変わってしまった。六代目三遊亭圓生は、この地に居を構えたことから「柏木の師匠」と言われた。ラジオで落語を聴いていた時代に「黒門町の師匠」とか「柏木の師匠」という呼び方をしているのを耳にして、上品で粋な街なのだろうと勝手に想像した。都電の車窓からは、じっくり落ち着いた佇まいの家波がうかがえた。柏木一丁目の南方には明治時代にできた巨大な淀橋浄水場が構えていた。明治31年に通水を開始し、東京の上水道の心臓部になっていたが、昭和40年にその役割を終えた。跡地には東京都庁や新宿NS

ビル等が建ち、高層ビル街に生まれ変わった。

停留所があったのは、現在の大江戸線西新宿駅のあたりだろうと思うが、激変したこの一帯に残っている柏木という名は柏木小学校だけかもしれない。

次の停留所は**成子坂下**。柏木は（現代の地形図で）海拔 36mほどある。海拔 20mの神田川の谷へ向かってゆっくりと下っていく成子坂。その途中にある成子天神が坂の名の由来。日没後にはすぐに真っ暗になってしまうような物静かな街だった。

成子天神は青梅街道から少しばかり北に入った所にあり、再開発された「西新宿」の街のビル街の隙間に残っていた。

成子天神の名は、柏木村鳴子という地名から来ている。903年（延喜三年）、菅原道真逝去の報を受けた家臣の佐伯と齊宮がその徳を偲んで、道真の手による像を祀ったのが始まりと言われている。

神田川を渡ると中野区に入り上り坂になるが、この坂の名は地下鉄丸ノ内線の駅名として受け継がれている中野坂。

坂を海拔 30m余まで一気に上がり、あとは海拔 47mの荻窪まで時間をかけて高度を上げて行く。

成子坂下を出た都電が次に停まるのは**本町通二丁目**。

青梅街道と神田川に挟まれた高台一帯を本町通（今は本町と改称）、青梅街道の北側が中央通（今は中央）となっていて、それぞれ東から西へ丁目番号がふられていたので、わかりやすい。

山手通を南へ進むと曹洞宗の成願寺という寺がある。紀州出身で室町時代にこの地に来た鈴木九郎が、開拓し放牧などを行って財を成して「中野長者」と呼ばれた。18才の娘を亡くしたことを契機に仏門に入り大雄山最乗寺で教えを受けて僧となり、1438年自宅に正観寺を建てた。江戸時代になって寺の名は成願寺と改称した。中野の歴史を語るにあたり外すことの出来ない人物らしい。

都電の停留所があった位置が思い出せないが、宝泉寺と中野警察署の間辺りにあったような気がする。

**本町通三丁目**は、今の中野新橋駅入口交差点あたりだったのだろうか。もうここは海拔 36.3mになる。

**鍋屋横丁**という名の停留所が気になったのが都電 14 番への興味の始まりだったような気がする。東京都交通局の都電路線図から見つけたが、「何かがある町」のような気がしてひとりでワクワクした。

現在も、丸ノ内線の新中野駅の東側に鍋屋横丁交差点が残っている。「鍋屋がいっぱい並んでいる横町」ではないかと勝手に想像していたのだが、そんなことではなかった。江戸時代には、堀の内の妙法寺への参道に入る道として人通りが多かったらしい。参道に入る門口あたりに「鍋屋」という茶店があったのが地名の由来という。あわて者の熊さんが、そそっかしい性格を信心で直そうと決意して堀の内のお祖師様へお参りに行くという落語「堀の内」のシーンを思い浮かべながらぶらついてみると、かすかにビルの名前などに「鍋屋横町」「鍋横」などの呼び名が残っているのがわかる。ここは海拔 37.5m。

**本町通五丁目**は、中野通との交差点（杉山公園交差点）あたりだったのかもしれない。

**本町通六丁目**の停留所は、今の中央五丁目交番前交差点あたりだったのだろうか。右手に北野神社西町天神を見ると、中野区から杉並区に入る。創建時期などは不詳とされているが、江戸時代（1800 年代）には各種祭事が行われていた事を示す記録が残っているそうである。境内に弁天池があり、北側（中野区桃園方面）の農地の水源になっていたそうだが、今は残っていない。

杉並区に入って最初の停留所である**高円寺一丁目**は、現在は和田三丁目交差点となっている所だと思う。

高円寺村は、江戸時代初頭には桃園川の流域を開墾してできた村で、葦やススキが生える小さな沢沿いで小沢村と言った。徳川家光が鷹狩りの休憩場所としてこの村にあった高円寺という寺にしばしば訪れたことから、この地の呼び名が高円寺となったと言い伝えられている。寺の正式名称は曹洞宗宿鳳山高円寺で、高円寺駅の南東 300mほどのところにある。

**高円寺二丁目**は、現在の丸ノ内線東高円寺駅のあたりだったと思う。このあたりで海拔 39mを越えて 40mはもう目前。

**蚕糸試験場前**という停留所の名前も気になる存在だった。都電の路線図を初めて目にした時、「こんな所にこんなものがあるのは何故だろう」と不思議に思った。

環七と青梅街道が交差する高円寺陸橋手前の青梅街道の南側にある蚕糸の森公園は、蚕糸試験場跡地に

出来た。国土地理院の地形図で確認すると海拔 41m になる。

1911 年（明治 43 年）に製糸の国際競争力を高めるべく、品種改良・品種管理などを目的として国立の原蚕種製造所がここに設立された。杉並高円寺を本所として、全国各地に支所が設置された。後に蚕糸試験場に改称されたが、1980 年に筑波研究学園都市に移転することになり、跡地が公園として利用されることになった。日本の養蚕・製糸産業の総元締めが高円寺にあったということは、長い歴史の中で、この地で「養蚕」をしていた時代があったことを意味している。

**杉並車庫前**は、東京都交通局の都電の車庫としてできた。新宿には角筈と大久保に車庫があったが、都電 14 番は杉並車庫を拠点としていた。

都電の線路の軌間はすべて同じだと思っていたが、14 番（杉並線）だけ異なるということは後年になってから知った。それは、この路線の誕生の経緯に関係していることもわかり納得できた。

1897 年（明治 30 年）に堀之内軌道という会社が、角筈・荻窪・田無・所沢を結ぶ路線の申請をしたことがこの線の始まり。1921 年（大正 10 年）に社名が西武軌道になり、淀橋・荻窪間が開通した。同年に西武軌道は、電力を業とする武蔵水電に買収されたが、翌年（1922 年）武蔵水電が電力業として帝国電灯と合併したため、鉄道部門は武蔵鉄道（のちに西武鉄道と改称）に譲渡。

その後角筈・淀橋間が開通して、1926 年（大正 15 年）に新宿駅前（東口）まで延伸。

1930 年代に入ると、西武鉄道はこの路線の経営を他社（バス会社など）に委託。1942 年に東京市電気局の運営管理下に入ったが、1944 年（昭和 19 年）戦況悪化に伴い角筈 1 丁目・新宿駅前間が運転休止になった。戦後、昭和 26 年になって都電の一路線となったが、地下鉄丸ノ内線・荻窪線の全通により、1963 年（昭和 38 年）に廃線となった。

杉並車庫は都電の廃線後はバスの車庫として活躍し続けている。

**馬橋一丁目**は、現在の地図で見ると丸ノ内線の新高円寺駅のあたりだったと思われる。その昔は馬橋村という村があったのだが、高円寺南・高円寺北・梅里という町の名前になってしまい、馬橋という町名はもう存在しない。馬橋という地名の由来は諸説あって定かでないらしいが、高台に切り込まれた梅里川の谷間が入り組んでいた地形と関係があることは間違いない。杉並学院高校の東側に「馬橋」という交差点があり、その南西に馬橋稻荷神社があるので、これらがかすかに残った「馬橋」のようだ。

**馬橋二丁目**は、現在の梅里二丁目バス停のあたりだったかもしれない。ここまで西に向いて走っていた青梅街道は、この辺りから少しずつ右にカーブして北西に向かうようになる。

現在の成田東 4 丁目交差点に**阿佐ヶ谷**停留所があった。ここから北西に分岐している道を 800m ほど歩くと中央線の阿佐ヶ谷駅に出られるので、当時は「阿佐ヶ谷駅入口」のつもりで停留所ができたのかもしれない。

**杉並区役所前**は、現在は丸ノ内線の南阿佐ヶ谷駅になっている。不思議なことに、中央線の阿佐ヶ谷駅の南 700m ほどの所にある南阿佐ヶ谷駅の住所は「杉並区阿佐谷南」。前述の阿佐ヶ谷停留所とともに話の種になる町である。

**成宗**という停留所があり、成宗という町があったが、いまはもう存在しない。鎌倉時代に中野左衛門尉成宗という御家人が鎌倉街道の監視のための砦を持っていたのが地名の由来だったらしいが、町の名前が消えてしまえば、歴史の話にも面白味が湧いてこない。成宗村は隣の田端村と合併して成田という合成地名が誕生し、今は成田東・成田西という町名として残っている。

**天沼**は古くから開けていた所で、天沼村は現在の天沼・本天沼。下井草一丁目あたりに及ぶ広さだった。桃園川の水源になっていた弁天池が普段は小さな池だったのが、雨が降り続けると大きな沼になってしまうことから雨沼と呼ばれるようになったという説が有力のようだが、他説もあり定かではないらしい。台地のなかの窪みで、水はけの良くない土地だったのかもしれない。

天沼という停留所があった所は中央線の線路を跨ぐ天沼陸橋の南側で、現在の天沼の町には含まれない。昔の天沼村は、現在の中央線の線路よりも南にも広がっていたのだろうか。

都電 14 番の終点は、当初は荻窪駅南口にあったが、1956 年に天沼陸橋を渡って北口が終点になった。私の記憶の中には北口が終点だった風景が残っているので、乗ったのは 1956 年以降だったのだろう。

荻窪駅前

のロータリー兼バスターミナルになっている空間に、都電終点の線路が敷かれていたのだろう。荻窪の地名の起源は文字通り「荻の繁茂する窪地」だった。708年（和銅3年）に行基作の仏像を背負った行者がこの地に着いたとき急に荷の重さを感じ、有縁の地と信じて近くに生い茂る荻で堂宇を造って安置した。通称「荻寺」と言われる光明院がここに始まったと言われている。真言宗豊山派慈雲山荻寺光明院は、駅の西側の中央線線路と環状八号線の角にある。

いつも賑わっている「山の手の下町」のような荻窪の町は、都電が走っている頃にはもっと色々な音がするさらに活気のある町だったことだろう。

新宿駅から青梅街道を路面電車が走っていた、その路面電車は西武鉄道だった。

もし、当初の目論見通りに西武鉄道が所沢まで電車を走らせていたら・・・。

西武新宿線は青梅街道沿いに走り、荻窪駅が大拠点駅となったかもしれない。そして、青梅街道沿いに賑わいが北西に向かって広がって行き、東京の郊外の街作りはどんな風になっていただろう？

想像してみると面白い。

以上