



2008 平成20年 12

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・ご意見は狛江市地域活性課へ

発行 ● 狛江市地域活性課 〒201-8585 狛江市和泉本町 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 狛江市中和泉 3-2-16 プランツベルツ 201 ☎ 3430-6617 FAX3430-6743 Email=wacco@k-press.net

都市化で路線拡充 こまバスもスタート



路線バスが狛江を走り始めたのは昭和4年に渋谷から三軒茶屋を経て調布を結ぶルートだったといわれる。その後、この路線は玉川乗合自動車、ついで東横自動車（現・東急バス）に引き継がれた。しかし、戦争による燃料不足で運行中止に追い込まれ、戦後になつて25年に東急バスの東宝撮影所・国領間が復活、狛江通りを再び走り出した。26年には小田急バスも運行を開始、35年には狛江営業所を開設した。36年には京王電鉄バスが運行を始め、30年代半ばから40年代にかけ都市化に従って新しい路線が開設された。しかし、40年代に入って世田谷通り、狛江通りなどの渋滞が深刻になり、運行に支障が出始めたため、路線の廃止も行われ、52年には東急バスが市内から姿を消した。身近な足としてバスへの期待は大きく、11月24日からは市内を循環するコミュニティバス「こまバス」の運行が始まった。



テープカット 2008年 狛江駅北口のこまバス出発式でテープカットする（左から）尾淵裕保小田急バス社長、矢野裕市長、白井明市議会議員、絵手紙作家小池邦夫さん

ノロノロ走った木炭バス

大久保豊一さん（82歳・東和泉）の話 生まれも育ちも銀行町で、父（鉄五郎）が大正元（1912）年に世田谷通りに面したところで玉河屋足袋店を創業、はんでん、腹掛けなど職人が身につける衣装を作っていました。現在のバス停「狛江銀座」あたりです。当時は狭い砂利道で、車は減多に通りませんでした。車が通るとほこりが上がり、雨の日などは水たまり

の水がはねて、店の戸にかかるほどでした。いつごろからバスが通るようになったかはっきり覚えてませんが、子どものころ家の前で降りる人は一日2、3人ぐらいでした。ある時、運転手が来て、うちの前のバス停から乗った客が意識不明になったが、どこの人か知らないか、と尋ねるので、教えたこともあります。それぐらい客が少なかったんです。いまの世田谷区や入間町（調布）、登戸（川崎市多摩区）などから店に来る客も、バスに乗ってくる人はほとんどいなかったと思います。調布の親戚へ行くために子どものころ何度かバス乗ったことがあります。国領駅の手前にバスの折り返し所がありましたが、狭かったので、丸い鉄板の上（こまバスが乗るとくると回転する「ターンテーブル」という装置があり、



珍しくてはっきり覚えています。戦争が激しくなってガソリンがなくなり、すごい煙を出して走る木炭バスを見たことがあります。戦後バスが復活したころ、ヨチヨチ歩きの私の息子が見えなくなり、家族中で探したんです。ちょうど店の前にいたバスが発車すると、そのバスの下のところに息子が無傷で座っていたので、安心すると同時にゾッとしたことを覚えています。うちは戦後、洋品店になり、銀行町もにぎわい、バスに乗る人も多くなりました。



狛江の戦後のバス路線の主な移り変わり

年 月	路 線	区分	バス会社名
25 6	東宝撮影所～国領	復活	東急
26 8	成城学園前～国領	延長*1	東急・小田急
27 2	東宝撮影所～国領	短縮	東急・小田急
29 7	放送研究所～国領	延長	東急・小田急
30 10	渋谷～国領	延長	東急・小田急
34 10	渋谷～向ヶ丘遊園	新設	東急・小田急
35 11	二子玉川園～国領	新設	東急・小田急
36 5	吉祥寺～覚東	延長	小田急
38 11	吉祥寺～和泉	延長	小田急
41 6	渋谷～調布	変更*2	東急・小田急
41 7	成城学園前～神代団地	新設	小田急
41 8	調布～多摩川住宅	新設	小田急・京王
41 11	二子玉川園前～神代団地	新設	東急・小田急
43 6	調布～つつじヶ丘	新設	京王
43 11	狛江営業所～多摩川住宅	新設	小田急
44 2	二子玉川園前～神代団地	廃止	東急・小田急
50 7	二子玉川園～国領	廃止*3	小田急
52 3	渋谷～狛江	廃止*4	小田急
52 3	渋谷～調布	廃止*5	小田急
52 7	二子玉川園～調布駅南口	変更	小田急
53 4	狛江～駒井	新設	小田急
56 4	狛江～喜多見住宅	新設	小田急
20 11	狛江駅北口～狛江駅北口（市内循環）	新設	小田急（こまバス）

*1～*2 小田急が運行開始
*3～*5 東急が運行廃止
元号は平成20年のこまバスを除き昭和



○運賃 東京都区内の小田急バスの運賃は、昭和26年の初乗りが15円で、14年間続いたが、40年に20円に値上げされたのをきっかけに比較的短期間で値上げが行われ、54年に100円になった。

満員だった通勤時のバス

松岡信夫さん（57歳・和泉本町）の話 狛江通りに面した、以前小田急線の踏切の北側にあった元和泉の実家で生まれ育ちました。小学校に上がる前のころだったと思いますが、狛江通りを走るバスが踏切を渡るときは、遮断機はあったと思うのですが、車掌さんが踏切手前でバスから降り、安全を確認してから笛を吹いて誘導しているのを見た覚えがあります。いまの六郷さくら通りには六郷用水も流れていて、交差点「狛江市役所前」のあたりに橋がありました。当時は、車の通行は少なく、たまに通るのはバスと中古の外車くらいでした。国際電気、東京重機、ミツミ電機、東京電線などに勤める大勢の工員や事務員が、小

○ワンマンカー バスにはかつて運転手と車掌が乗っていたが、小田急バスの場合、36年からワンマンカーへ順次切り替えが行われ、現在ではすべてのバスがワンマンカーになっている。京王バスも多摩川住宅・調布間の路線は最初からワンマンカーだった。
○冷房車 サービス向上のため、冷房化も行われ、小田急バスでは51年に狛江営業所に初めて冷房車が配備された。一方、ワンマンと冷房化につれてボンネットバスは49年に姿を消した。

田急線から乗り継いでバス通勤しており、通勤時間帯のバスはいつも満員でした。その後、狛江通りは自動車の通行量と電車の本数が増え、「開かずの踏切」と言われるくらい渡るのが難しくなってしまう、長い車の列がいつもできていました。そのため、バスの停留所の場所も変わったと思います。



入居間もない多摩川住宅イ号棟の前を走る京王バス。下は現在の同じ場所



渋滞対策に降車専用バス停

井上孝さん（76歳・東野川）の話 昭和35年ごろ、東京農大近くに親類がいたので国領行きのバスによく乗りました。



つつじヶ丘・調布間の路線ができたころのバス停。覚東、和泉の行き先が見える

バス道路に沿って流れる六郷用水や狛江銀座、そして美しい田園風景がいまも懐かしいですね。42年ごろ日野の中学に勤務していて、つつじヶ丘行きの京王バスをよく利用しましたが、現在の狛江郵便局東と松原の交差点の間の道路ができたばかりで、スーパーのところまで終点の和泉（現・和泉狛江消防署）で折返し場になっていました。44年に狛江二中に転任しましたが、ある同僚は小田急線の踏切の渋滞が激しくてバスが動かないから、松原から学校まで歩くと言っていました。そのころに、渋滞の対策として、現在の東京航空計器の正門付近に渋滞時の降車専用のバス停ができました。



二の橋付近を走る東急バス。左は狛江・渋谷間を走った25系統のバスの側面に付けられた行先板

写真提供・取材協力=大久保豊一、松岡信夫、井上孝、高橋恭一、真辺真、小田急バス株式会社、京王電鉄バス株式会社、京王電鉄株式会社、東急バス株式会社（順不同・敬称略）
資料=『狛江市史』『狛江の民俗Ⅳ』（狛江市）、『小田急バス40年史』（小田急バス株式会社）、小田急バス私設ファンクラブ（WEBサイト）