



2007
平成19年

4

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・ご意見は狛江市市民協働課へ

発行 ● 狛江市市民協働課
〒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

1990年



街の発展と暮らし支え80年 小田急線

● 写真中の数字は撮影された年

1937年



● 戦前の狛江駅。計画にはなかったが、地元が用地などを寄付して開業から2カ月遅れで開設された。

1990年



● 乗降客でにぎわう夕方の狛江駅。駅舎は線路南側にあり、上りホームへは右手奥に見える跨線橋を渡った。

2007年



● 高架化にともなって一新した現在の狛江駅。1階に改札口、2階にホームが設けられ、踏切もなくなった。

2007年



1927年



● 開業した年、小田急線で最も長い多摩川鉄橋を渡る1両編成の「モハ1型」電車。鉄橋も真新しく、川には屋形船で川遊びに興じる人などが見える。

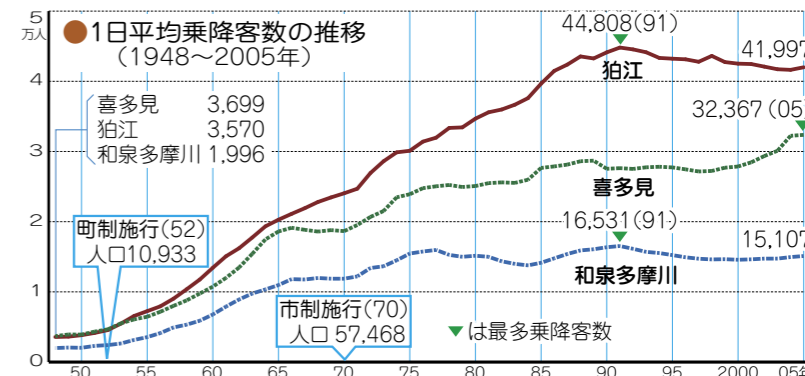
小田急むかし話

木下和信 (85歳) さんの話 昭和初めのころ、新宿から電車に乗ると、成城学園で2両のうち1両を切り離す。夜はお客もみんな成城学園で降りてしまって、ウチの家族だけということが珍しくなかった。開業当時、駅の南側には家があった。小田急が店舗付き住宅を売り出したり、地主から土地を借りて、1年間の無料バスを付けて仲介したりして、少し街らしくなったんです。

石川英夫さん (80歳) の話 戦前は藤沢の中学校へ一番電車で通学していたけど、途中で乗り換える急行が相模原へ向かう土官学校生で満員で乗れず、よく遅刻しそうになった。これにはまいりました。当時は狛江から乗るお客が少なくて、朝の駅では互いにおいさつを交わしたもんです。

井上昭一さん (75歳) の話 戦前は電車がなくて、子どもはなかなか乗れなかったですね。昭和20年の終戦当時は家が少なくて、上り電車が多摩川鉄橋を渡る音を聞いてから、泉龍寺の近くの家から駅まで5分ぐらい歩いていっても間に合いました。駅員さんが私の姿を見て発車を待たせてくれたこともありました。

● 現在工事中の多摩川鉄橋を渡る最新のロマンスカー VSE。工事完成は2008年度中をめざしており、完成すると橋は上り2線、下り2線の複々線となる。奥のアーチは多摩水道橋。



様変わりした狛江駅前



1936



1963



2007

数字で見る小田急今昔

- 1日当たりの電車本数 (狛江平日)
開業時 下り 98
上り 97 (いずれも各停)
現行 下り 154 (区間準急16 各停138)
上り 151 (区間準急23 各停128)
- 新宿までの所要時間 (狛江12時台発)
開業時 30分 (経堂で優等列車に乗り換えた場合)
現行 23分 (途中で優等列車へ乗り換えた場合の平均)
- 新宿・和泉多摩川間のおとな運賃
開業時 27銭
現行 240円

● 狛江駅南口の移り変わり。いずれも奥が駅舎。狛江駅の付近は、駅舎ができるまでは畑が広がり、家がなかった。36年の写真でも家が写っていないが、63年には商店が建ち並び、買い物客の姿が見られる。現在は線路が高架になり、小さなビルが密集した商業地域となっている。

写真提供・取材協力=小田急電鉄株式会社 (開業時の多摩川鉄橋、喜多見駅駅舎)、木村和信さん (1930年代と60年代の狛江駅駅舎と周辺) 取材協力=石川英夫さん、井上昭一さん (順不同)

● 狛江駅の朝のラッシュアワー。写真奥の上りホームは、都心へ向かう通勤、通学客で混雑した。手前の喜多見9号踏切は、午前8時台は1時間に数分しか遮断機が上がらないため「開かずの踏切」と呼ばれた。その対策として、時間を区切って北側に臨時改札口を設けた。



1937年

● 狛江駅から出征する兵士たち。ホームは日の丸の旗を振って見送る人であふれた。



1952年

● 喜多見駅。駅名の看板に「KITAMI STATION」の英語表記がある。

狛江市内を走る小田急電鉄が1927 (昭和2) 年4月1日の開通から、ことしで80年を迎える。新宿と小田原を結ぶ小田原急行鉄道として開業、第二次大戦中は東急と合併、1948年に小田急電鉄として再スタート、沿線の発展に貢献してきた。

狛江でも、開業当時人口約3,200人の農村から約78,000人の都市へと発展する原動力となり、住民にとっては、暮らしの「足」として欠かせない存在となった。人口増加とともに狛江、和泉多摩川、喜多見の駅周辺も街の中心として発展したが、一方で市内を東西に走る線路によって市域が分断される弊害がめだつようになった。このため、高架化と複々線化事業が実施され、1997年に完成、現在の姿になった。