

流域下水道本部界隈の今昔

ここに一冊の本があります。「立川村十二景を描いた父」（馬場啓 著）です。著者の馬場啓氏は立川で生まれ育ったというばかりでなく、明治の末から大正初めの立川の風景を描いた吉蔵を父に持つことから、立川に特別の郷愁をいだいている方です。今回の職場界隈探訪は、この本をガイドとして、流域下水道本部（錦町、立川駅南口から徒歩五分）のある立川界隈の今昔を訪ねてみることにしました。探訪ルートは、「立川村十二景」を追体験すべく、立川駅北口↓昭和記念公園↓山中陸橋↓貝殻坂↓旧日野の渡し↓立川駅南口としました。

若山牧水の歌碑

立川駅北口のバス停の横に、若山牧水の歌碑

『立川の駅のお茶屋さくら樹のもみぢのかげに見送りし子よ』
があります。二メートルを超える大きな歌碑で昭和二十五年に、立川市制施行十周年を迎えるに当たって之を建てた旨が碑の裏に刻されています。この歌は明治三十九年の「新声」誌に掲載されたもので、「湖友と武蔵野を囲りて」との詞書があります。湖友とは土岐善麿のことで、早稲田大学在学中に二人で奥多摩へ三泊の旅をした時に、立川駅で青梅線（明治二十七年開通）に乗りかえる待ち時間に詠んだものとされています。当時の立川駅（北口）には、山桜の大きな木があり、そこに茶屋が建てられていました。この歌にある「見送りし子」とは、この茶屋の娘さんのことです。



▲ 牧水の歌碑

馬場吉蔵が描いた「立川駅前の茶屋」もほぼ同じ頃（明治三十六年）の情景です。この茶屋は、甲武鉄道（現在のJR中央線）が開通（明治二十二年）してまもなく建てられたもので、汽車を待つ人や行き来する人の休憩所としてよく利用されました。お茶代は二銭だったとのこと。牧水も、「立川駅で

の乗り換えは意外な時間を待たねばならなかった。で、二人して近所の多摩川の岸まで出て見た」と言っているように、汽車を待つ客は長い時間を駅前で過ごさなければならませんでした。

桜の木の下には人力車用の屋根付きの駐輪場が見え、車夫がその前の縁台で客を待っています。また、茶店の横の柳の太木の奥に乗合馬車が垣間見えます。炭俵でしょうか、俵物を運ぶ荷馬車、風呂敷包みを背負った通行人、煙管タバコを吸う客など当時の風俗が、克明に点景として描きこまれています。この絵を含む「立川村十二景」（日本画）は、市の重要文化財に指定されています。

駅前の茶屋は、大正から昭和にかけて鉄道の利用客が増えたことから、さらに数軒増え料亭へと発展しました。「立川駅前の桜」には、明治三十五年頃の立川駅と桜の太木が描かれていま



▲ 立川駅前の茶屋



▲ 立川駅前の桜

す。蒸気機関車へ入れる水や車両を洗う水が必要となりましたが、これに砂川用水（玉川上水から分水）の水が使われたため、駅舎は線路の北側に建てられました。満開の桜の向うに、今、駅に到着した蒸気機関車の煙がたなびいています。駅のベンチでは婦人が汽車から降りてくる人を待ち、桜の下縁台では車夫たちがのんびりと将棋を打っています。

このように、自然と風俗とを調和よく表現するのが吉蔵の絵の特徴です。

実は、吉蔵は、駅前通りにあった甲武鉄道開通とともに開業した旅人宿「あづまや」（後の「東雲閣」）の三代目の当主です。大学に通いながら画塾で日本画も学んでいましたが、長兄の急死により家業を継いだのです。

吉蔵の息子・啓は、宿の泊まり客について次ぎのように述べています。

『青梅の御嶽神社の御師さんは、年の暮にはいつもやって来て、……半月近くも泊まっています。御師さんは駅に近い氏子の家を廻って、祈祷をあげていくのです。……信州からみえる繭の仲買人さんは、村の集繭所に行つて買い付けをしていました。富山から出て来る薬売りの親子は、……朝になると螺鈿を散らした黒くて大きな漆塗の薬用箱を、天秤棒で前後に振り分け、引き出しに付けてある取っ手の金具をカタカタ鳴らしながら、仲良き街へ出かけて行ったものでした』

「あづま

や」は、木造

二階建てで、

黒塀に囲まれ

玄関先には綺麗

に刈り込んだ五葉の松が

枝を張っています。

枝越し

に見える二階

の手摺には、

湯上がり姿の

客が見えます。



▲ 旅人宿あづまや

家の前の道は、左に行くともう駅前です。白馬の引く馬車が紳士を乗せて走っています。

所沢街道と砂川道との分岐点

立川駅北口から二百メートルほど北へ行つた街道筋に、「八店（はちみせ）」という人や馬の休み処がありました。右の道を辿れば所沢から浦和へ、左に行けば砂川へ通じています。

「所沢街道の

八店」では、咲

き誇っているこ

ぶしの花の下で、

馬子が馬にかい

ばをやっております。

また、釣瓶井戸

から汲んだ水を

姉さん被りの女

の人が天秤で店

に運んでいます。

荷馬車の積み荷

は、一つは丸太ですが、もう一つは丸い形の物です。何でしょうか。多摩川

でとった玉石でしょうか。こぶしは、武蔵野の林に春を告げる花です。

タテバといわれた「八店」は、萱葺き屋根です。画面の左手前の流れは、

昔の残堀川です。砂川へ通じる道の西側（画面左）一帯は、山林原野と畑（主

に桑畑）が広がっていました。先ほどの流れは、この一帯が飛行場となった

時（大正十一年、陸軍航空大隊と民間との共用）に、西側に付替えられました。

そして、飛行場の回りには民間の航空会社もでき、駅前通りには商店が

建ち並び、立川は、空の都・軍都として発展していきました。ここ「八店」

の辺りは、飛行場への入り口となりました。当時の状況を語っているこんな

聞き書きがあります（『立川飛行場史』三田鶴吉 著）。

『北原の山がとられちゃって一番困ったなあ、薪山が無くなったのと、く



▲ 所沢街道の八店

ずはき（落葉掻き）が出来なくなったのが困ったなあ。：落葉は百姓にあ無くちやならねえもんだから。：飛行場の松や木を切ったのや、根っこもらいが、蟻の行列ほども続いたもんだよ。：飛行場の中の一部は、秋の初めは、よく野水が出てどうしよもなかっただよ』

三浦朱門も「武蔵野ものがたり」の中で雑木林について、

『冬になると樹冠は葉が無くなり、林の中は不思議な明るさが広がる。その枯れ葉も十二月の十七日になるまで、とってはいけないことになっていったという。枯れ葉は堆肥にするのである。枯れ葉は秋と共に落ちだすのだが、早く落ちた葉は年末にはもう腐葉土になりかけていて、落葉掻きの対象にはならない。これが雑木林の肥料になった』と、書いています。

やがて、昭和六年に満州事変が起き軍用機の離着陸がはげしくなり、民間の航空会社は羽田飛行場に移転し、ここは軍用の飛行場となり航空機工場も進出してきました。

立川が村から町へ移行したのは大正十二年（人口七千人弱）、そして市制を施行したのは昭和十五年（人口三万人強）のことです。

戦後、アメリカ空軍が進駐してきました。立川は、基地の



▲ 現在の八店の通り

町となったのです。現在、基地は返還され、その跡地に昭和五十八年、国営の昭和記念公園が開園されました。人工のせせらぎ、芝生の広場、サイクリング道路などが設けられており、首都のオアシスに生まれ変わりました。

甲武鉄道と山中陸橋

これは、山中陸橋の下を通り多摩川の鉄橋にかかるうとする汽車を描いた明治三十七年頃の風景です。木製の橋桁や黒く長く尾を引く煙が当時の鉄道の様子を物語っています。橋を渡っているのは、日傘をさした女性二人と荷馬車を引いた馬子です。甲武鉄道が多摩川の鉄橋にまで標高を下げるため、台地を切り通して鉄路をつくったので昔の通い道が陸橋として確保されたのでしよう。この道は「旧奥多摩街道」と思われます。開業当初の明治



▲ 山中陸橋



▲ 玉石護岸の柴崎用水

吉蔵は、鮎漁を描いた二枚の絵を十二景に入れていきます。それほど多摩川の鮎は有名でした。遠く江戸時代には、将軍家の御用鮎として献上され、やたらにとることができま



▲ 貝殻坂立川亭鮎漁場

鮎漁風景

水として使われていたことが、今でもうかがい知ることができます。



▲ 鉄路を越える柴崎用水

二十二年には、一日四往復で、新宿―八王子間の四駅を一時間半かかったのんびりと走っていました。単線でしたが力強い蒸気機関車は、三多摩地方の発展の象徴でした。立川―新宿の運賃は、上等で六十六銭、中等で四十四銭、下等で二十二銭と相当高いものでした。ちなみに、当時の職人の日当は一日六十銭位であったとのこと。電化されたのは昭和五年です。

「貝殻坂立川亭鮎漁場」は、山中陸橋のすぐ先の段丘を下る貝殻坂にあった立川亭という料亭とその前を流れる根川を描いています。この川は残堀川の下流で、上流が季節によつては流れが涸れてしまつても、この段丘の下から湧き出す地下水によつて年間を通して豊かな水量を維持していました。立川の人たちは、この川の恩恵を受けて多摩川と根川との間に広がる水田を耕していました。この絵の根川に注いでいる滝のような急流も、湧水を水源としているのでしょうか。根川に架かっている橋を渡つて少し歩けばもう多摩川に出ます。立川亭は多摩川でとつた鮎料理が自慢の料亭で、明治三十年頃建てられました。



▲ 段丘の下を流れる根川



▲ 立川柴崎村風景（倉田三郎 画）

なって鉄道が通つてからは、東京方面から大勢の人がやって来て、漁を楽しむようになりました。

ます。

もう一枚は、明治三十六年頃の「多摩川河畔丸芝鮎漁場」です。多摩川が増水すると流されてしまうため、仮小屋造りの休み処になっています。この奥に本格建築の母屋がありました。

川に屋形船を浮かべ、鵜飼による漁を楽しみながら取りたての鮎を食べたそうです。明治から大正にかけての数少ない娯楽の一つでした。遠くに見えるのは甲武鉄道の鉄橋です。調理した鮎料理をかまちに入れて屋形船に運んでいる人も見えます。休み処の前では鮎が入っている魚籠（びく）が置かれ、まな板の上で魚をさばっています。その横には鵜をかごから出そうとしている鵜使いがいます。後を振り返っているこの店の女の人は、酒の徳利をお盆にのせていますが、なにかこの二人の会話が気になる風情です。



▲ 多摩川河畔丸芝鮎漁場



▲ 根川の親水公園

こうした多摩川の鵜飼は、昭和十年頃まで続いたそうです。

甲州街道日野の渡し

古くから、立川から日野へ多摩川を渡るには、渡し船が簡単な橋によつていました。渡し船は大雨が降り、流れが速くなると使えませんが、何日も足止めされました。甲州街道の難所の一つに数えられていました。

「甲州街道多摩川渡し雪景色」では、真冬の雪道に足をとられながらも、天秤に商いの品物とおぼしいものをさげた人たちが、日野に向かって歩いていきます。右手前の橋は根川のもので、左上の橋が多摩川のものでしょうか。しかし、このような橋は台風などで増水すると流されてしまうため、夏の間は渡し船によるのが常でした。



▲ 日野の渡しの雪景色

吉蔵は夏の渡し船の風景も描いています。船が下流に流されないようにするためのものなのでしょうか。川にはロープが張ってあります。荷馬車の乗った船は、このロープに船を引つけて、船頭が棹で船を操っています。もう



▲ 日野の渡し船

一隻の船は、二人の船頭が船のともとへさきに立ち、棹を使っています。船頭が蓑をまとっていることからすると、小雨が降っているのでしょうか。番傘をさした丸髷の着物姿の女性や菅笠の旅人などが、船着き場で待っています。

このやや下流に、近代的なコンクリート製の橋が架かったのは大正十五年になってからのことです。

日野の渡し of 辺りに近年、立日（たつひ）橋が架かり、立川駅南口から真っ直ぐに延びる道が日野に続いています。さらにモノレールも走っており、たいへんな様変わりです。

多摩川の昔

これは、青梅に生まれ立川で花屋さんを営んでいた郷土史家の三田鶴吉氏が語った多摩川にまつわる話です（『多摩川中流域の漁労具』）。

『近くの川原では、砂利の採掘が行われていました。当時は手掘りで、木箱に入れ荷馬車で駅まで運んでいました。多摩川の砂利は、関東大震災後の東京の復興に大いに貢献しました。この頃は不景気で、農家の人たちは手間賃稼ぎに、砂利ふるいやトロコ押しに出ていました。砂利穴といわれる掘り跡がたくさんありました。そこは天然のプールでした。泳いでいて背がとどくかなと思って立つてみると、底が深くて足がたたず溺れた子供もいました。』

川遊びに行っても、川の水はいつもきれいでした。それに魚もたくさんいましたし、川に入ると、川底の砂利や足の先が透き通ってはつきり見えしました。……魚が体中とこまわす突つつかの、とてもくすぐったくて入っていらなかったことがあります。現在の流れからは想像もできませんが、昔の川はそれほど豊かでした。：



▲ 日野の渡し of 碑

昔は多摩川が増水すると、上流からたくさんの流木が流れてきて、川の水が引いた後、川岸にごろごろしていました。流木は誰が拾っても良いことになっていて、当時は燃料や生活用材として重要なものでした。流木拾いは一番先に見つけた人が、流木の上に石を一つのせておくだけで、他の人は誰も手をつけません。何日たってもその流木が川岸にあったものです。：

立川あたりの農家では、わらぶき屋根を押さえる「押しぶち」に、筏乗りの使った筏棹が多く使われていたとのこと。筏乗りが、手にした棹が流された時のために何本かスベアを用意し、下流で用済みになったものをこの辺りの人に売り払い、それが彼らの小遣いになったものと思われます』

（文責 地田）

参考資料

- 「立川村十二景を描いた父」 馬場啓 けやき出版
- 「武蔵野ものがたり」 三浦朱門 集英社新社
- 「今昔写真集 たちかわ」 立川市教育委員会
- 「立川飛行場史」 三田鶴吉 自費出版
- 「多摩川中流域の漁労具」 安斉忠雄 立川市教育委員会
- 「立川市のあゆみ」 立川市教育委員会
- 「江戸・東京の下水道のはなし」 東京下水道史探訪会 技報堂出版

探訪余話

立川で少青年時代を過ごした方のトイレや下水道に関する思い出の記を「江戸・東京の下水道のはなし」（技報堂出版）から引用し、昭和二十年代後半から四十年代前半における状況を再現してみることになります。

『家のトイレは廊下の突当りにあり、小便器と大便器とに分かれている汲取り便所であった。一ヶ月に一度ぐらいの頻度で汲取りのおじさんが来て、ひしゃくで肥桶に汲取って持って行ってくれたように記憶している。バキュームカーに代わったのは昭和三十年代に入ってからであるうか。昭和二十五年頃、家の庭は今でいう家庭菜園として使われていたが、私の母が農家の出身であったためか、野菜の肥料として自分でも時々尿尿を汲取って与えてい

た。：

その頃、まだ水道は引かれておらず、近所の家二軒が共同で使う井戸が家の台所寄りの空地にあった。台所からの雑排水は、庭の隅に掘った穴に流れ込むようになっていた。いわゆる吸い込み式排水溜めである。長い間使っていると吸込みが悪くなり、父を手伝って下に貯まったヘドロを掻き掘りしなければならなかった。家の屋根に降った雨や井戸端からの水は、地面に溝を掘り生活道路を経由して表の道の側溝へ流していた。：

立川の町に、陸軍の飛行場が武蔵野の雑木林を切り拓いてつくられたのは大正十一年のことである。飛行場ができるまでは、雨水は地面に吸われており、雨の多い頃には湧き水がそこに湧いていたということである。しかし、飛行場ができてからは、格納庫をはじめとする大きな屋根やコンクリートで舗装された道路や滑走路に降った雨は、行き場がなくなり町の中に流れ出てしまい、大雨のたびに市街地が水浸しになったそうである。このため、飛行場からの排水をどうするかということが大きな懸案事項となり、昭和十九年になってようやく素掘りの排水路が開削され、三キロメートルほど離れた多摩川までつながれた。これは緑川と呼ばれていた。その後、護岸はコンクリート製の垂直のものに改修され、やがて覆蓋化され、下水道管として使われた。：

水道が引かれたのは、昭和二十八年のことである。昭和三十年頃から下水道の工事が大通りを中心に行われるようになり、町のそこにヒューム管の置き場があった。ただ、私の家の吸いこみ式排水溜めがその後も長くあったことからすると、この下水管は雨水を排除するためのものであったのである。家の台所の排水が表の車道の下に埋められている下水管にパイプでつながったのは、私が中学校を卒業する頃（昭和三十四年）ではなかっただろうか。その当時はまだ終末処理場が建設されておらず、トイレは相変わらず汲取り式のままであった。この頃、デパートなどの大型店舗が進出してきた。それらの店にある客用のトイレは水洗化されていた。駅前にあった公衆トイレとは雲泥の差のきれいさであったので、よく利用させてもらった。これらの店の水洗トイレからの排水は、それぞれ個別につくられた浄化槽でそれなりに汚水処理を受けた後に、その処理水のみが下水管に排水されていたのである

う。：

多摩川の日野橋の側に終末処理場ができたのは、確か昭和四十三年になってからである、と記憶している。その後しばらく経ち、家を増改築した時にトイレを水洗化した。この時、大と小を兼ねる便器に変わった』