新宿駅前のチンチン電車

靖国通りに出る都電と消防庁音楽隊 昭和 33 年（1958）

チンチン電車は大通りの主役

「出発進行」チンチン、ゴゥー・・・。東京の街を網の目のよう走っていた“チンチン電車”こと東京市電（ 都電 ）は、現在のように自動車が道にあふれ混雑をきわめる以前には、大通りの主役であり、東京市民の気軽な足として活躍していました。

新宿のりもの調査

大正の末頃から、新宿駅は山手線西側の鉄道沿線に新しくできた郊外住宅地から通勤する人々の乗り換えで利用者が増え、昭和 2 年（1927）には、乗降客数が東京駅を抜いて日本一になりました。昭和 8 年（1933）に新宿に集まる乗物の乗降客数を比較した「新宿駅を中心とする交通調査報告書」によると、一番利用客が多いのは省線（ 現・ＪＲ）新宿駅で、午前 6 時から午後 10 時までの乗降客約 14 万 8,500 人と、全体の 47.1% を占め圧倒的に多く、その 7 割が本屋口（現在の東口 ）を利用しています。（ この数字には昭和 2 年に開通したばかりの小田急線が省線新宿駅に乗入れているため、その数字推定約 3 万 3,000 人も含まれています ）。そして、次に多かったのは東京市電で、全体の 21.2%（ 約 6 万 6,900 人 ）を占めています。当時新宿にひかれていた市電は、駅前から日比谷を通って築地へ行く 11 系統と、やはり駅前から九段を通って両国駅に行く 12 系統、そして紀伊國屋書店の脇の角筈発車場から若松町・飯田橋を通って万世橋及び錦町河岸へ行く 13 系統の 3 路線がありました。以下乗降客の多い順に、12.7%（ 約 4 万人 ）の京王電車、6.9% の青バス、6.7% の西武鉄道と続きます。青バスとは東京乗合自動車という民営のバスで、車掌が女性で人気がありました。また、西武鉄道というのは、今の西武新宿線ではなく、東口玄関前から大ガードをくぐって鍋屋横町を通り荻窪まで行った電車で、昭和 17 年（1942）には交通統制のため東京市電の 14 番系統となりました。

新宿駅前を走る市電は？

ところで、昭和 10 年（1935）に新宿駅前から新宿大通りを四谷へ向けて走っていた市電の形には二種類ありました。昭和 2 年（1927）に 80 台製造された木造 4200 形と、昭和 5 年（1930）製造の半鋼製の 5000 形です。木造 4200 形は、昭和初期に銀座・日本橋方面を走っていた木造 4000 形の変形です。この木造車の方が昔らしいなつかしさを感じるかもしれません。しかし、新宿は郊外から乗り換える通勤者などの利用客がどんどん増えていったため、この木造の 4200 形では輸送力が追いつかなくなり、昭和 5 年に初めて半鋼製で大形の 5000 形が 12 輛製造されました。ここに 復元された電車が、その 5000 形です。この電車は東京市電・都電としては最大幅で、244cm も幅があり（4200 形は 213.4cm）、そのため大きな通りを走る 11・12 系統でしか利用できませんでした。当時、他の私鉄やバス・円 タクなどの交通機関の発達により次第にふるわなくなってきていた東京市電のなかで、初めての半鋼製の巨体に多くの人々を乗せて走る 5000 形の雄姿は、市電の中の新星であり花形の存在でした。そして、5000 形は戦後路線が廃止された昭和 45 年（1970）まで走り続けました。