



東久留米の近代史シリーズ5

武蔵野鉄道東久留米駅（11）

戦時下の東久留米駅・1

東久留米駅構外側線（中島航空金属田無製造所専用側線）の敷設

南沢の竹林公園と自由学園の間を幅2mほどの細い遊歩道が南北に続いています。これが「たての緑地（緑道）」で、地域の人々の散歩や通勤・通学路として親しまれています。この遊歩道が鉄道の軌道跡であり、しかも軍用機の部品を作る軍需工場に続いていた廃線の跡であることを知っている人はあまり多くはありません。これが東久留米駅構外側線（中島航空金属田無製造所専用側線）で、現在、貴重な戦争遺跡としてその一部が市の旧跡（指定名称：武蔵野鉄道引き込み線跡）に指定されています。



写真1 1960年代まで残っていた線路

自由学園西側の立野川付近で撮ったものでしょうか。子供たちの歩いているところは河川で窪んでいるため築堤となっていますが、その先には崖を削った切通しが見えます。かつての戦争のための鉄路は、この撮影時にはわが家へむかう母と子供たちの楽しい団らんの道へと変わっていました。下野明子氏提供

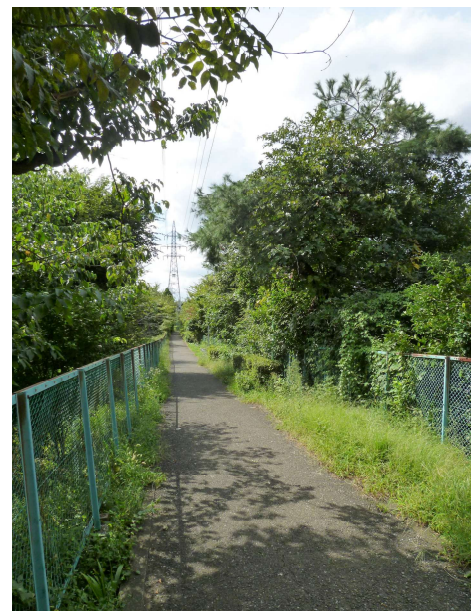


写真2 現在の立野緑地 2020年撮影

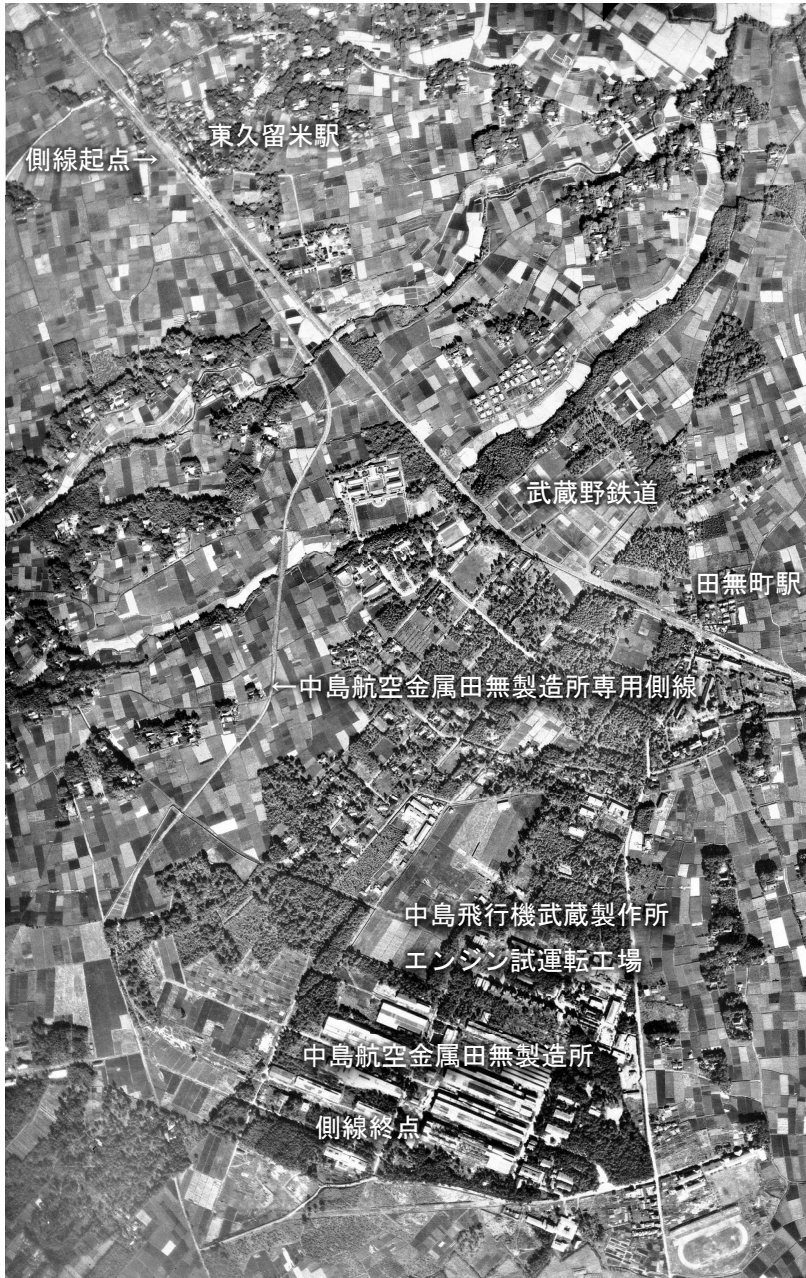


写真3 東久留米駅構外側線（中島航空金属田無製造所専用側線）

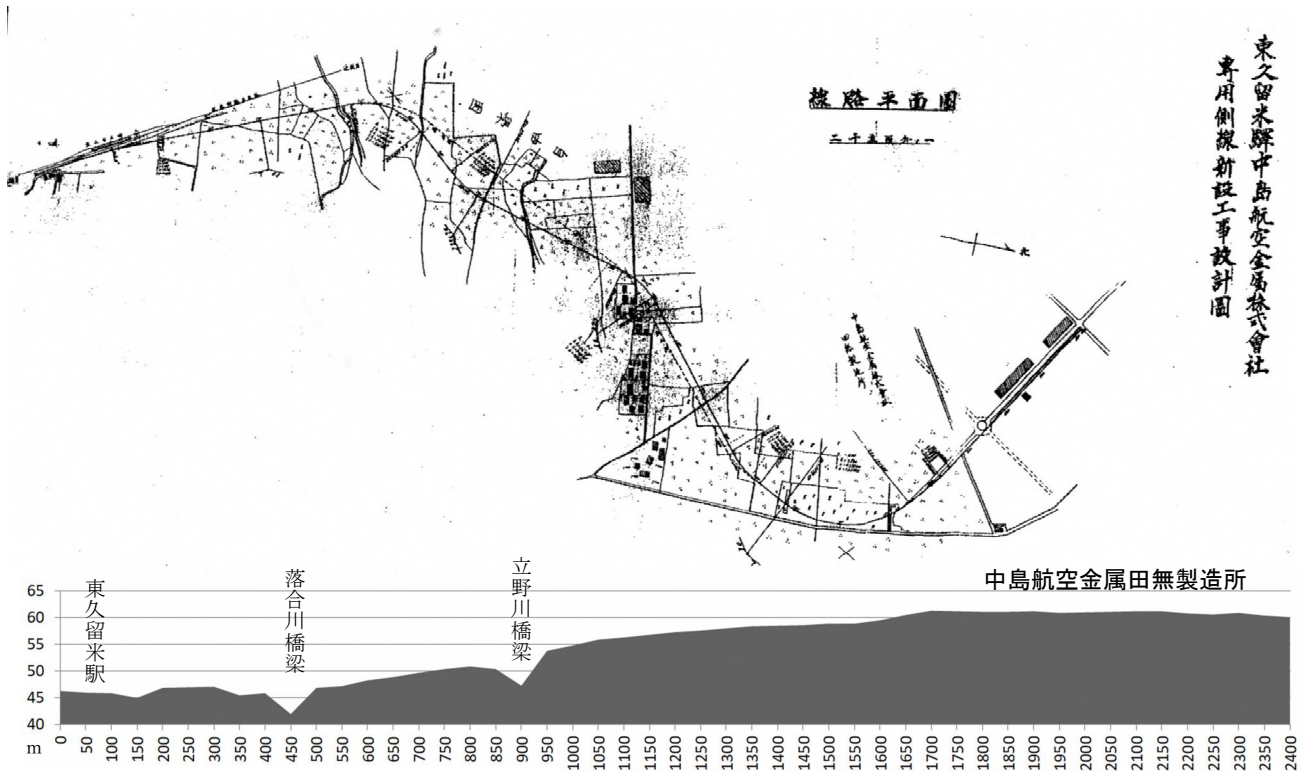
1947年米軍撮影空中写真（USA-M360-77部分）・国土地理院・文字追加。東久留米駅から南へ向かってすぐに落合川橋梁を渡り、自由学園の西側で立野川を越えて曲線を描きながら畑のなかを進み、中島航空金属田無製造所まで続いていました。現東久留米市本町一丁目、学園町一丁目・二丁目。

て田無製造所まで続いていました。その終着点が現在のひばりが丘団地付近です。東久留米駅の標高は約46m、田無製造所の敷地は約61mなので、高低差は約15mもありました。

1943年（昭和18年）末に用地買収を開始し、44年1月に運輸通信大臣に申請、同年8月に許可という過程を考えると、落合川と立野川を渡り、崖を切り崩し、窪地を埋めるなど、変化に富んだ地形のなかを短期間で行わなければならない難工事であったと推測されます。構外側線は、結果的には運用開始からわずか1年後の終戦とともに廃線になりました。1960年代まではレールも残っており、貨車も放置されていましたが、現在は、落合川の南の学園町一丁目踏切付近から市立南中学校裏までのほとんどが公有地化され、全長約850mに

1930年代から、平坦で広大な面積を持つ武蔵野地域には、数多くの軍事施設や軍需工場が存在しました。なかでもゼロ戦などの軍用機エンジンを作る国内最大の中島飛行機武蔵製作所が当時の久留米村の南東約4kmの武蔵野町にありました。さらに久留米村の東に接する保谷町・田無町（現西東京市保谷）には武蔵製作所の関連工場である中島航空金属田無製造所という大きな工場や武蔵製作所のエンジン試運転工場もあったのです。1944年（昭和19年）にこの中島航空金属田無製造所へ東久留米駅から鉄道の引き込み線（構外側線）が敷設されました。この引き込み線は、軍用機エンジンの部品を作るための材料や鑄造用の砂などを運搬するのが目的で、小型蒸気機関車が5両前後の無蓋貨車を引いて走っていました。

引き込み線敷設は、武蔵野鉄道の「東久留米停車場構外側線」として許可され、用途は「中島航空金属田無製造所構外側線」でした。全長2.41kmの単線で、東久留米駅から南へ向かってすぐに落合川橋梁を渡って畑地を進み、自由学園の西側の窪地を埋め立てて造成した築堤で立野川を超えてゆきます。その先は、逆に立野川南側の段丘を切り崩して軌道を造っており、両側には高い崖が続いています。その後平坦地を進み、現在の市立南中学校付近で東に方向を転じ



東久留米駅中島航空金属株式会社専用側線新設工事設計図

図1 「東久留米駅中島航空金属株式会社専用側線新設工事設計図」・鉄道技術社 原図は名取紀之氏提供
 名取紀之「東久留米駅構外線と中島航空金属」『鉄道ピクトリアル臨時増刊号』2013年No.884・電気車研究会
 ※地形断面模式図は国土地理院標高地図データを参考に筆者作成

わたって都市計画公園「たての緑地」となっています。残りの部分は道路や河川を除いて私有地です。

西東京市谷戸にあった中島航空金属田無製造所は、中島飛行機株式会社の鋳鍛部門の関連工場で、1938年（昭和13年）の開設時は田無鋳鍛工場と呼ばれていました。航空機エンジン（発動機）の鋳鍛による金属部品を製造する工場で、シリンダーなどアルミニウム合金の鋳造品やクランクなどジュラルミン合金の鍛造品のように、精巧で強度のある合金部品を多く製造していました。そのため田無製造所では、合金材料や溶かした金属を流し込んで成型する鋳型の砂が大量に必要であり、それらの材料は最も近い武蔵野鉄道田無町駅（現ひばりヶ丘駅）から陸送していました。しかし、戦争が激化するなかで、燃料不足などにより運搬手段に限界が生じ、対応策として東久留米駅から工場までの引き込み線敷設案が浮上したのです。当時の田無製造所所長より武蔵野鉄道に送付した1943年（昭和18年）11月の要請文には「御承知の如く、当所生産拡充用物資は急速を絶対必要とする関係上、全面的に貴社線利用を目的とし、東久留米駅より当所構内迄の引込線を計画し、既に諸般準備完了し、愈近日中工事に着手のことゝ相成候」（今尾恵介『地図と鉄道省文書で読む私鉄の歩み』P161）と東久留米駅構外側線について記述されています。

鐵業監第八五六号
 武蔵野鉄道株式会社
 昭和十九年一月十一日附武鐵発申第二号申請
 東久留米停車場構外側線敷設並に之に伴う工事方法変更の件許可す。
 昭和十九年八月三日
 運輸通信大臣 八田嘉明

東久留米駅をなぜ側線の分岐点にしたのか、明確な資料は残されていませんが、東久留米駅は武蔵野鉄道全線の間において、貨物専用側線や貨物用ホームがあり、さらに本線西側にも貨物用側線が存在したことから比較的工場へ分岐しやすい条件が整っていたためと考えられます。さらに、市街地が無く、短期間に入手して工事ができる農地などが多かったのもその要因と考えられます。詳細は山崎丈著『東久留米の戦争遺跡』（市教育委員会・2019年刊）参照。

史料1 東久留米停車場構外側線敷設許可
 上記名取氏文献

文責・山崎 丈（東久留米市文化財保護審議会委員）

市指定文化財紹介

市指定有形民俗文化財第6号 庚申塔

市指定有形民俗文化財第21号 石橋廻国供養塔



▲石橋供養塔 ▲庚申塔

この庚申塔は、八代将軍吉宗が「享保の改革」を進めていたころ、江戸で最初に打ちこわし起きた年でもある享保18年(1733)の造立で、正面に青面金剛の姿が彫られています。また、石橋廻国供養塔は、市内で最も古い石橋供養塔であり、宝暦10年(1760)、落合川に架けた石橋の安全を願って建てられたと思われます。いずれも、江戸時代から現在まで大切に受け継がれてきたもので、平成17年(2005)に落合川の改修工事が行われた際、現在の場所(中央町3-11、神明橋付近)に移設されました。



▲向かって右手側を落合川が流れている。車が通っているのは神明橋。



▲移設される前の様子。

落合川の河川改修工事



改修工事前



改修工事後

落合川の共立橋付近から上流の西武線鉄橋側に向かって、ほぼ同じ位置で撮影した写真です。河川改修により、川がまっすぐになっているのがわかります。

参考資料:市教育委員会「文化財資料集(七)石仏編」P.50-51、P54-55、「光の交響詩」P.27

編集・発行

東久留米市郷土資料室 (東久留米市教育委員会生涯学習課文化財係)

203-0033 東京都東久留米市滝山4-3-14 東久留米市わくわく健康プラザ内

電話 042-472-0051 無断転載はしないでください