

東久留米駅の歴史

市の玄関口、東久留米駅は今年、開業87年を迎えました。平成6年に橋上駅舎ができて西口・東口が開けてから、駅とその周辺の様子はめまぐるしく変化してきましたが、改札が北口一つだった頃や駅の西側が一面の畑だった姿を覚えている人はどれくらいいらっしゃるでしょうか。線路が単線だった頃や長い貨物列車が通り過ぎるのを待たなければならなかった頃、踏切を渡ってホームへ上っていた時代もありました。それも今や遠い昔といった感がありますが、この地に駅が開設されたことによって、純農村であった久留米は都市化へと大きな一歩を踏み出して行きます。駅は、人を運び物を運び、新しい風の吹き込む場所として大きな役割を担ってきました。

駅の誕生

東久留米駅が開業したのは、大正4年(1915)4月15日です。明治43年(1910)に設立された武蔵野鉄道(西武池袋線の前身)が、この日池袋～飯能間の営業を開始したのです。開業当初、池袋～所沢間の駅は、東長崎、練馬、石神井、保谷、東久留米の5駅だけでした。

当時の地域開発は鉄道の発達に負うところが大きかったため、明治30年代には私鉄ブームが起こり、多摩地域でも盛んに鉄道が敷かれます。武蔵野鉄道も、飯能町、石神井村、清瀬村、保谷村などの有力者たちが自分の村に鉄道を敷こうという運動を進め、横浜の鉄道資本家平沼専蔵によって設立されました。この鉄道建設に当たっては沿線の地主が土地を無償で提供することが多かったようですが、東久留米駅も神藤庄太郎という人の尽力があって現在の場所に誘致されました。

武蔵野鉄道の敷設に当たって最初に予定されたのは今より北のルートと南よりのルートで、現在の東久留米駅は計画されていませんでした。そこで、村会議員や郡会議員も務めた神藤庄太



貨物倉庫のあった頃の駅

昭和35年(1960)

駅の歴史

- 明治43年 武蔵野鉄道設立
◇ ◇ ◇
- 大正4年 東久留米駅開業（武蔵野鉄道開業）
- 大正11年 池袋～所沢間電化
- 大正13年 田無町(現ひばりヶ丘)駅、清瀬駅開業
- 大正14年 所沢～飯能間（全線）電化
◇ ◇ ◇
- 昭和4年 池袋～保谷間複線化
- 昭和19年 中島航空金属引込線設置
- 昭和20年 武蔵野鉄道が旧西武鉄道他を合併し、西武農業鉄道と改称
- 昭和21年 西武農業鉄道を西武鉄道と改称
- 昭和24年 駅舎新築
- 昭和28年 田無町～東久留米～清瀬間複線化（保谷～田無町間は昭和21年複線化）
ホーム上屋新設
- 昭和34年 ホームを4両から6両に延伸
- 昭和38年 池袋～所沢間で私鉄初の10両運転開始
ホーム上屋を池袋寄りに延伸
- 昭和39年 ホームを6両から8両に延伸
- 昭和40年 ホーム上屋を飯能寄りに延伸
- 昭和43年 駅舎東側の壁を抜き、出入り口を新設
- 昭和44年 ホームを8両から10両に延伸
特急レッドアロー誕生
- 昭和45年 改札前に上屋新設
相対式ホームが完成
- 昭和47年 通勤冷房車が登場
- 昭和53年 一日の乗降客数が昭和35年の約6倍になる（乗降客数調査）
◇ ◇ ◇
- 平成6年 橋上駅舎が完成・西口オープン
- 平成8年 東口オープン
- 平成10年 営団有楽町線乗入れ開始

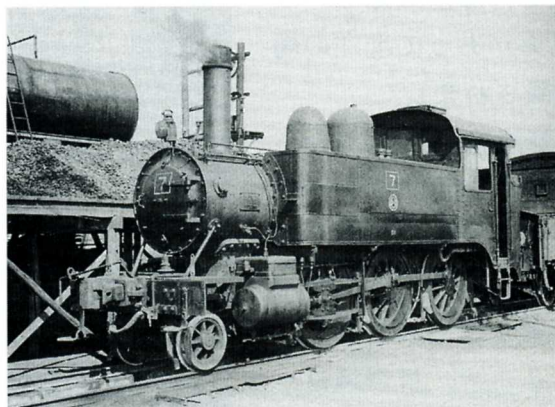
郎氏（明治8年～昭和23年）は、自らの土地と地所交換によって集めた土地3,200坪を無償提供し、現在の地（当時は久留米村大字南沢）に駅をつくろうと東京へ陳情に通います。当時東京へ行くのは、明け方から武蔵境へ出て中央線に乗るといふ一日がかりの仕事でしたが、これを約5年に渡って続け、駅の誘致に成功します。こうして久留米の駅は普通停車場としてスタートすることになりました。駅北口近くの武蔵野稲荷神社には、神藤氏の功績をたたえる碑と銅像が建っています。

駅名の「東久留米」は福岡県久留米市との混同を避けるため村名の頭に「東」を付けたもので、昭和45年に久留米町が市に変わる時、この同じ名が市名となります。

武蔵野鉄道の他に、東村山村、久留米村、田無村などを中央線に結び付ける鉄道も計画されましたが、経済事情によって幻の鉄道に終わりました。当時は、このように計画だけで実現に至らない鉄道も多かったといわれています。

蒸気機関車の時代

大正4年、初めて東久留米駅に到着した列車は、4両編成の小型蒸気機関車です。車両は特等1両と並等3両となっており、ダイヤは上下各7本で2時間に1本程度の運行でした。池袋までの運賃は特等33銭、並等22銭と高額であり、農業中心の村々を走り抜ける鉄道は利用客も少なく、全線の乗車人数が1日平均1,022人（大正4年）と営業不振にあえいだようです。開業当時の駅の様子が見られる資料や写真はほとんど残されていないのですが、全線のほぼ中間にあった東久



蒸気機関車 撮影年代・場所不明 武蔵野鉄道を走っていたアメリカ製蒸気機関車。

留米駅では、列車の交換を行ない、電化されるまでの間は水の補給も行なっていました。この給水作業は、線路わきに建てられた櫓のタンクに手押しポンプで水を汲み上げ、ホースを下ろして列車に給水するというもので、毎日定刻どおりの仕事を一人で休みなく続けた人の話が伝えられています。

開業当時は通勤などで鉄道を利用する人は少なかったものの、武蔵野鉄道は地域経済の推進者として貨物を運ぶ役割を担っていました。大正5年（鉄道開通1年後）、村には荷積用馬車14台、自転車116台、荷車564台しかなかったもので、貨物輸送を担う鉄道の開通は、久留米村に自給自足経済から商品経済への転換という大きな変化をもたらしました。村からは小麦や野菜など農産物が搬出され、特に漬物の原料となる干大根は一冬に100車ほど出荷されたこともありました。かわって村に入ってきたのは、日用雑貨や農機具、化学肥料などです。昭和初期には、客車44両に対して貨車が112両あったということですから、武蔵野鉄道が貨物輸送に重点を置いていた様子がうかがえます。

東久留米駅は、隣の田無町駅（現ひばりヶ丘駅）・清瀬駅の開設が大正13年と遅かったこともあり、新座や清瀬方面からの利用客も集めて、駅前には運送屋・肥料屋・お茶屋・料理屋・下駄屋などの商店が建ち始めます。明治22年に久留米村が成立してからは、学校や役場など村のいろいろな施設は前沢宿に、商店は前沢宿や古くからの南沢、門前地域に集中していましたが、駅の開業により駅前商店街が形成されるようになりました。

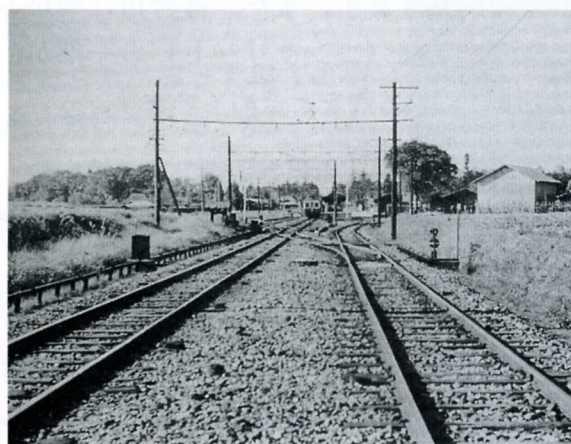


昭和初期の駅ホーム 昭和7年(1932)

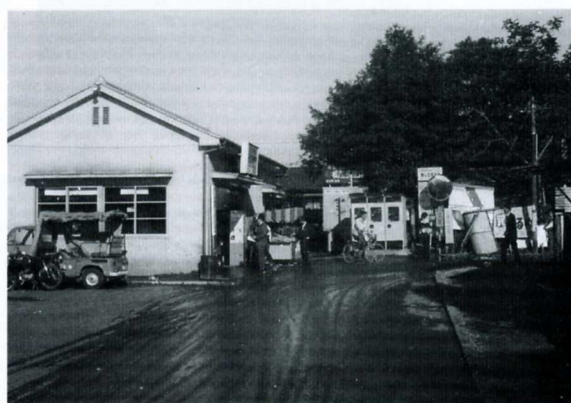
電化と複線化

大正11年(1922)、武蔵野鉄道は他社に先駆けて池袋～所沢間の電化を行ない、同14年には飯能までの全線を電化させます。大正12年に起こった関東大震災による大災害が契機となって沿線の都市化が進み、さらに昭和の初めになると拓殖大学総合運動場や自由学園、豊島師範学校成美荘などの教育施設ができて、駅の利用者も徐々に増えていきます。

しかし、池袋～保谷間は昭和4年に複線化されたものの、それ以西は単線で本数も少ないという状態が長く続きます。また、夜8時を過ぎると電車は保谷止まりとなり、そこから先は歩かなければならなかったようです。田無町～東久留米間が複線化されたのは、ようやく



待望の複線化 昭和28年(1953)



駅舎東側 昭和41年(1966)

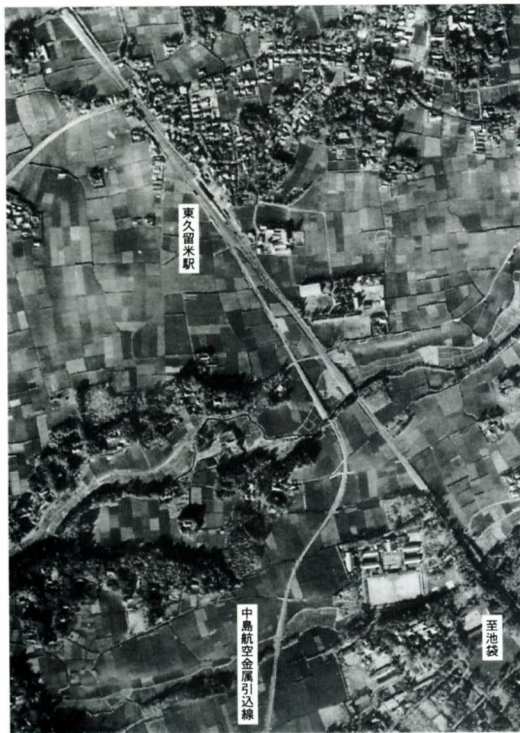
昭和28年になってからのことでした。昭和30年代以降、ひばりが丘団地や東久留米団地などの大型団地が次々と建つようになると、乗降客の増加に合わせてホームを延伸し、駅舎の出入り口を広げ、ホームを相対式にするなど駅も急ピッチでその姿を変えて行きます。



島式ホーム 昭和44年(1969)
改札を入り、線路を渡ってホームへ上る。

戦争と武蔵野鉄道

戦中から戦後にかけて、武蔵野鉄道が“汚い列車”と呼ばれた時期がありました。農家の肥料に役立てるため、都内の人糞をタンク車に乗せて運んでいたからです。昭和19年、戦争の激化により、それまでトラックや船で東京湾に捨てていた糞尿の処理に困った東京都が武蔵野鉄道に相談を持ちかけたこと、外国から化学肥料が入らなくなったこともきっかけになったようです。昭和20年に武蔵野鉄道は旧西武鉄道（現在の新宿線、国分寺線、多摩川線）と食糧増産株式会社を合併し、社名を西武農業鉄道とします。翌年には西武鉄道と改称し日本でも有数の大鉄道会社となりますが、食糧増産の機運に乗り115両の専用タンク車を走らせます。沿線の多くの駅前には貯溜槽が設けられ、深夜の輸送力を利用して昭和28年



駅上空 昭和31年(1956)
中島航空金属への引込線跡が見える。

までこの列車は走り続けます。東久留米駅の西側にも、貯溜槽があったと伝えられています。

駅にはさらに戦争とかかわりの深い思い出があります。現在「たての緑道」として整備されている遊歩道に、東久留米駅からひばりが丘団地方向に鉄道が走っていたことをご存知の方もおられるでしょう。昭和19年に敷設された中島航空金属（現住友重機械工業：西東京市）への引込線で、約2.1km、の単線軌道上を小型蒸気機関車が飛行機のエンジンを作るための原材料、特に鋳物用の砂や燃料などを運搬していました。昭和30年代までレールが残っていたため、トロッコを走らせて遊んだという話を耳にすることがあります。また、落合川に架かっていた鉄橋の橋脚（コンクリート）の一部が、現在も河岸にその名残をとどめています。

*** 主な参考文献 ***

- 「東久留米市史」 東久留米市教育委員会発行 S54刊
- 「光の交響詩—写真でつづるふるさと東久留米」 同 H12刊
- 「東久留米市郷土研究会会誌」
- 「西武鉄道会社要覧」 H10刊
- 「西武池袋線各駅停車」 椿書院発行 S51刊

【編集・発行】

東久留米市教育委員会社会教育課

〒203-8555 東京都東久留米市本町3-3-1

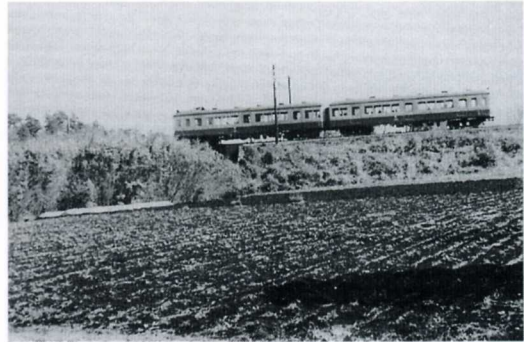
電話 0424(70)7777

内線 3213~4

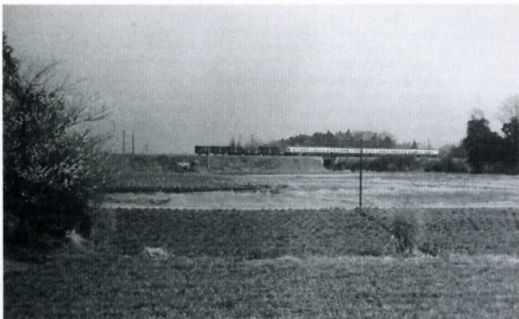
駅の思い出 1



ホームから西を望む 昭和28年(1953)
かつてはホームから富士や秩父連山を一望できた。



清瀬方向(左)へ進む2両編成電車
昭和28年(1953) 本町二丁目・黒目川鉄橋
小山台遺跡の東端を横切る鉄道の敷設は難工事だった。



黒目川鉄橋ですれ違う電車と貨車
昭和35年(1960) 小山一丁目



駅前の倉庫 昭和41年(1966) 東本町
運送業「丸通」の倉庫があり桜がきれいだったという。



駅前のバス停 昭和39年(1964) 東本町
田無駅・武蔵小金井駅行きバスも発着していた。



駅前商店街 昭和45年(1970) 東本町
踏切から駅へ向かう商店街。商店会看板の右が駅。



バスのターンテーブル 昭和41年(1966)
駅前発着のバスは駅東側のターンテーブルで向きを変えた。

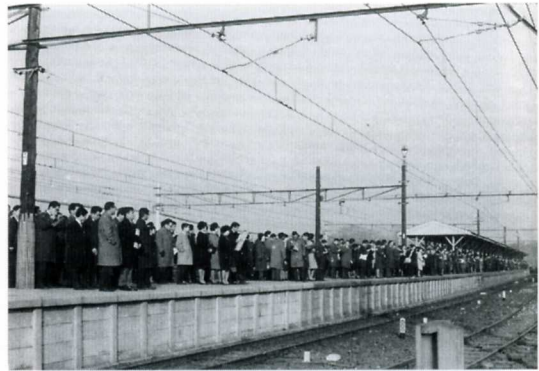


踏切 昭和42年(1967) 東本町
片側だけの遮断機が設置された。右手が駅。

駅の思い出 2



駅舎 昭和44年(1969)
現在の北口が唯一の改札口だった。



通勤通学風景 昭和42年(1967)
上屋はホームの途中まで。雨の日はカサをさして電車を待った。



駅舎の出入り口を新設 昭和43年(1968)
滝山団地ができるなど乗降客が増え、東側の壁を抜いた。



駅へ向かう道 昭和41年(1966) 本町一丁目
中島航空金属への引込線跡。



自動券売機 昭和44年(1969)
昭和40年代になって大人20円区間の乗車券自動発売機が設置される。



空から見た駅 昭和45年(1970)
相対式ホームが完成し、構内の踏切を渡らずにホームへ行かれるようになった。



最後の木造電車 昭和18年(1943) 田無町駅
大正11年に池袋～所沢間が電化され、木造電車が走っていた。