

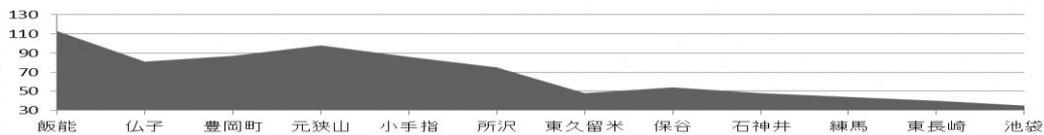
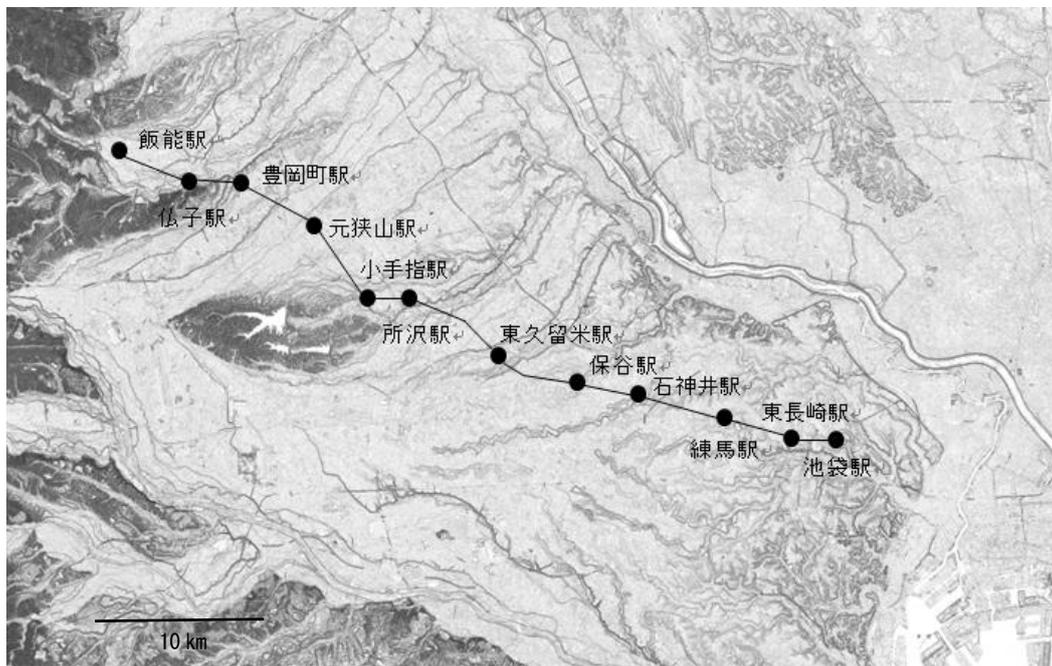


東久留米の近代史シリーズ5

## 武蔵野鉄道東久留米駅（2）

### 武蔵野鉄道の開通

現在の西武鉄道池袋線の東久留米駅は、武蔵野鉄道の開業時に設置された12駅のなかのひとつで、当初から九州の久留米駅との混同をさけるため東久留米駅と名づけられました。駅の誕生にいたるまでには多くの困難がありましたが、鉄道の開業と駅の開設は、その後の久留米村の生活や文化に大きな影響を及ぼし、村は次第に変化を遂げていきます。その意味から、武蔵野鉄道の開業と東久留米駅の誕生は、東久留米の歴史の大きな転換点となりました。



#### 武蔵野台地と武蔵野鉄道開業時の12駅

武蔵野鉄道の路線は武蔵野台地を横断するように敷設されました。開業当初は、小手指（現西所沢駅）・元狭山駅（現狭山ヶ丘駅）・豊岡町駅（現入間駅）という駅名でした。地図は国土地理院デジタル標高地形図傾斜量図・文字追加・作図上は各駅間を実線で結んでいます。（筆者作成）

当時の地域開発は鉄道の発達に負うところが大きく、明治30年代には私鉄建設が盛んになり、多摩地域でもいくつかの鉄道が敷設されました。武蔵野鉄道も所沢町・飯能町・石神井村・清瀬村・保谷村などの有力者達が鉄道建設運動を進め、飯能出身の鉄道資本家平沼専蔵らによって1912年（明治45年）5月7日に設立されました。当初は、北豊島郡巢鴨村官線停車場を起点として入間郡飯能町に至る路線が計画されていましたが、予定していた巢鴨周辺の用地取得が難航したために起点を池袋に変更して、1913年（大正2年）10月から池袋～飯能間の工事に着手しました。約2ヵ年を費やして27哩（マイル）39鎖（チェーン）[44.2km＝当時]の敷設工事が完了し、1915年（大正4年）4月15日に営業を開始したのです。開業当時の駅（停車場）は、池袋＝東長崎＝練馬＝石神井＝保谷＝東久留米＝所沢＝小手指（現西所沢）＝元狭山（現狭山ヶ丘）＝豊岡町（現入間市）＝仏子＝飯能の12駅でした。蒸気機関車5両、客車14両、貨車61両で、一日平均走行距離666km、輸送人員1200人、貨物輸送102トン、運輸収入255円、社員185名であったといわれています。蒸気機関車はドイツのヘンシェル（HENSCHEL）製で、1067ミリ軌道の23トン型3台、21トン型2台でした。

史料 工事計画説明書 大正二年

一 工事ハ東京府北豊島郡巢鴨村官線池袋停車場ヲ起点トシテ、同郡高田村・長崎村・上板橋村・下練馬村・中新井村・上練馬村・石神井村・大泉村・北多摩郡保谷村・久留米村・埼玉県北足立郡大和田町・東京府北多摩郡清瀬村・東村山村ヲ経テ埼玉県入間郡所沢町ニ於テ川越鉄道ト接続シ、豊岡町ヲ過キ飯能町ニ至ル蒸気鉄道線路ニシテ其延長二十七哩四十鎖トス

一 東京府管内線路經過地名

東京府北豊島郡  
巢鴨村 高田村 長崎村 上板橋村  
村 下練馬村 中新井村 上練馬村  
村 石神井村 大泉村  
同府北多摩郡  
保谷村 久留米村 清瀬村 東村山村

一 線路ハ停車場信号場ヲ除クノ外総テ単線トシ、軌条重量老碼四十三磅、軌間ハ參呎六吋ニシテ、最小半径十鎖、最急勾配ヲハ八十分ノ一トス

一 線路ノ幅員ハ有効幅十四呎ニシテ切取ニ於テハ左右ニ排水渠ヲ設ケ其兩側法ヲ一割トシ、又築堤ニアリテハ同一割五分トス、湿地ノ場合ハ法尻ニ排水溝ヲ設置ス

一 線路ノ河溝ヲ横断スル箇所ハ橋梁溝橋ヲ架シ、道路ヲ横断スル箇所ハ必要ニ応シ踏切道ヲ設ケ、其付替ヲ要スル場合ハ現形ニ準シ付替工事ヲ施シ、其他排水設備ヲ完全ニ施スモノトス

一 停車場ハ起点中間・終点共十四ヶ所ニシテ、各其等級ニ応シ側線貨物線乗降場其他貨客ノ集散ニ必要ナル諸設備ヲ為スモノトス

（東京府行政文書 三〇一・B七・一〇）



図1 蒸気機関車カタログ



図1 蒸気機関車・武蔵野2号機ネームプレート

### ヘンシェル（HENSCHEL）蒸気機関車

池袋～飯能駅間開業 80 周年記念レオカードケース 西武鉄道、表：E 1 形蒸気機関車カタログ、裏：E 1 形蒸気機関車武蔵野 2 号ネームプレート



雑誌『武蔵野』より

（東久留米市文化財保護審議会委員 山崎 丈）

### 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