



東久留米の近代史シリーズ5

武蔵野鉄道東久留米駅（10）

東久留米駅の発展・4

貨物輸送の発展

武蔵野鉄道は開業当初から貨物輸送の比率が高く、地域経済を輸送の側面から支えていました。1927年（昭和2年）には、電車・客車44両に対して112両の貨車がありました。東久留米駅は、全線の間地点にあり、電化以前は汽車の給水施設もあったことから輸送の中継駅としても機能しました。そのため、島式ホームの待避線の東側には貨車専用側線が作られ、所沢と池袋の両方面で本線から分岐されていました。貨物専用側線には、大正期に築造されたと思われる貨物専用ホームがあり、昭和初期には木造の倉庫もありました（「郷土資料室通信」No.67参照）。

東久留米駅から搬出されるものはほとんどが農産物でした。特に大麦と小麦は久留米村の主要農産物であり、小麦に関しては、明治から昭和にかけて着実に生産量が増加し、表1の東京府総務部地方課刊の『郷土概観』によれば、1938年（昭和13年）の頃は東京府下で一番であったとされています。これらの小麦は、鶴見の日清製粉や川崎の日本製粉へ出荷されていましたが、人力輸送や川越鉄道の東村山駅まで運んでいたものが、直接武蔵野鉄道を利用できるようになり、その利便性は格段に増しました。

さらに注目されるのは、大根の生産量の増加です。統計上で比較できる1905年（明治38年）と1938年（



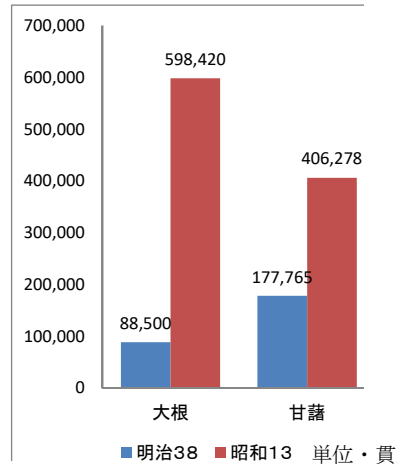
写真1 たくあん漬けの漬け込み作業（林商店）
1939年（昭和14年）撮影・栗原英介氏提供



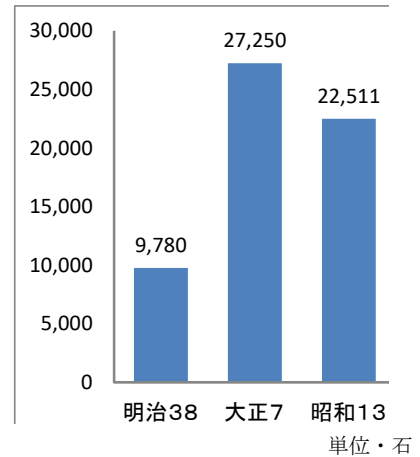
写真2 たくあん漬物業者の3輪トラック
ダイハツHA型（1931年発売）
1939年（昭和14年）撮影・栗原氏提供

種別	作付反別	収穫高
米	1,205	1,025 石
大麦	1,769	4,365 石
小麦	2,677	4,458 石
大根	961	598,420 貫
甘藷	1,625	406,278 貫
馬鈴薯	515	261,635 貫
里芋	320	78,180 貫
西瓜	218	149,760 貫

表1 久留米村の農業生産
(昭和13年)
『郷土概観』東京府総務部地方課・
1938年刊より作成



グラフ1 大根と甘藷の生産量変遷



グラフ2 繭の生産量変遷

昭和13年)を見ると、グラフ1のように甘藷(かんしょ・さつまいも)の生産量が約2.3倍増なのに対し、大根は約6.8倍にも増加しています。久留米村の大根は、江戸時代中期の『新編武蔵風土記稿』にも「小山村平夷ノ地ナリ土性ハ野土ニシテ水田少ナク陸田多シ村民牛蒡・獨活・大根等ヲ江戸へ出シテヒサクヲモテ生産ノ資トセリ」とあるように、重要な農産物のひとつとして江戸へ出荷されていました。大根の用途は、生用と漬物用に分けられますが、近代になると日常食とともに製糸工場の職員用などで消費される漬物用大根の大量の需要が発生し、仲買人の手により鉄道輸送されて各地の工場で漬け込まれました。

明治から大正にかけて、大根の一大産地は東京の練馬地域で、いわゆる「練馬大根」として有名でした。しかし、昭和の初期になると、連作による地質の疲弊や東京市の膨張に伴う都市化のなかで耕地面積が減少し、主産地が練馬の周辺に移っていきました。そのため久留米村の大根生産量は飛躍的に増加したのです。単に耕地面積が増えるだけではなく、久留米村の品種の主流であった長種(ながだね)から、より生産性の高い練馬長太(ねりまなかぶと)などへの技術改良も進みました。

この頃になると久留米村内にも「たくあん漬け」の業者が次々にでき、昭和10年代には10軒ほどになりました。最盛期には、一番多い業者で年に3万樽を漬け、久留米村全体では6万樽に及んだといわれています。1935年(昭和10年)には「漬物加工組合」が設置されるまでになりました。これらの「たくあん漬け」は東京や京阪神に出荷され、その輸送を担ったのが武蔵野鉄道の東久留米駅でした。

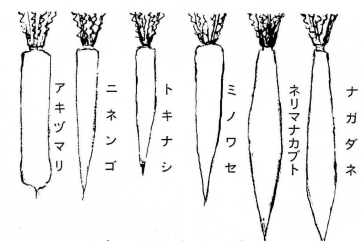


図1 大根の主な品種
「だいこん物語」より

久留米村の物産として忘れてはならないのが「繭」「生糸」の生産です。繭の生産は江戸時代から行われていましたが、本格的な産業として成立したのは近代の明治時代以降です。養蚕は、農家の兼業として普及し、久留米村でも秋蚕(あきご)が普及する明治30年代には村内600戸のうち500戸が生産に従事し、生産量も明治末から大正期にかけて急激に増加しました。副業として始まった養蚕は、農家の大きな収入源となり、群馬県などの大規模な製糸工場にも供給されました。それらの輸送を担ったのも鉄道です。しかし、グラフ2のように、養蚕は大正期を頂点として次第に減少し、昭和10年代には徐々に衰退します。それは、1930年(昭和5年)に起こった「昭和大恐慌」によって日本経済が危機的な状況となり、繭の価格も3分の1へと大幅に下落し、全国的に養蚕農家が減少していったのです。1931年(昭和6年)には「北多摩郡養蚕組合」も設立されましたが、その後の戦争の長期化もあり養蚕業は衰退していきました。

貨物専用ホームの変遷

貨物専用ホームの築造年代は明確ではありませんが、家屋税台帳や構造から判断して大正期と考えられます。1955年（昭和30年）の「東久留米停車場配線図」によれば、貨物専用ホームは、長さ80m・高さ76cmの雑石コンクリート造りと記載されています。島式ホームは、長さ80m・高さ1.05mのコンクリート造りとあることから、貨物専用ホームの方がやや低くなっています。また、写真では島式ホームより池袋方向の貨物専用ホームの長さが短く見えますが、数値は「貨物積卸場」全体を示しているのかもしれません。

1945年（昭和20年）に武蔵野鉄道は西武鉄道と合併し、西武農業鉄道となりますが、翌年11月15日に西武鉄道と改称し新出発をします。1949年（昭和24年）に東久留米駅舎が新築され、駅舎の改札を通過して島式の旅客ホームへと向かう形となりましたが、本線・待避線・貨物専用側線・貨物専用ホームの姿は変わりませんでした。1953年（昭和28年）に遅れていた東久留米駅の複線化が実現し、3月に田無町駅～東久留米駅間、9月に東久留米駅～清瀬駅間が複線化されました。その後、旅客輸送量の増加に伴い、島式ホームを1959年（昭和34年）に池袋方向に32m、1964年（昭和39年）に所沢方向に32m延伸しました。所沢方向の延伸頃に貨物専用側線の所沢方向側の分岐が切断されて、車止めが設置されました。そして、昭和40年代には貨物専用ホームとしての役割を終え、1967年（昭和42年）にバスやタクシーの乗降広場として整備されます。

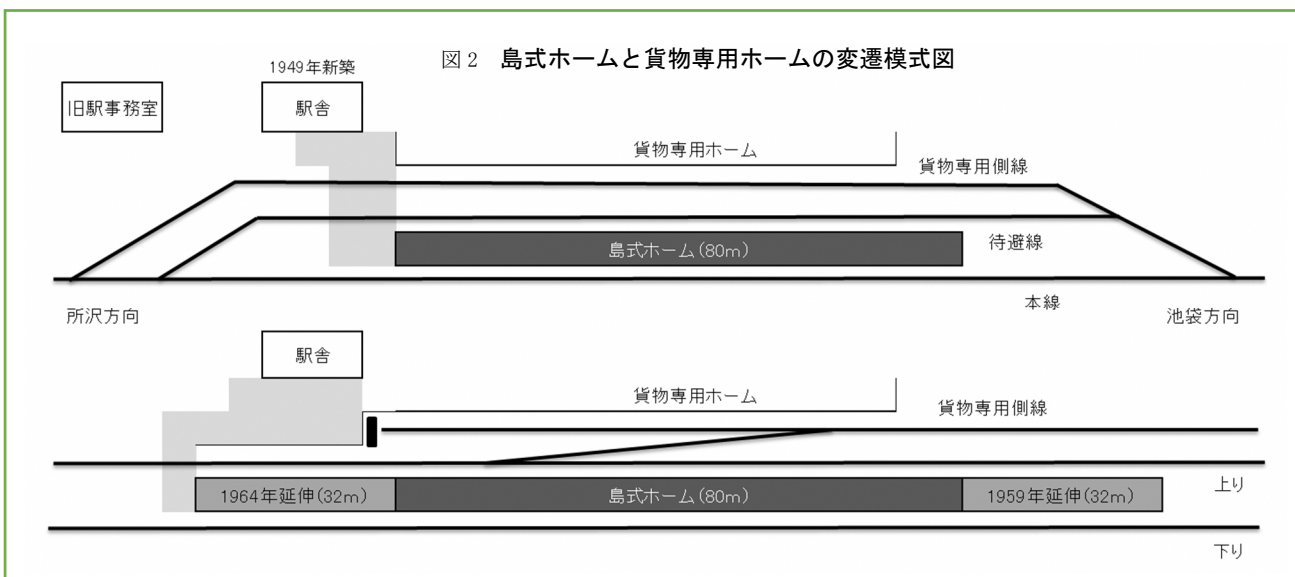


写真3 島式旅客ホームと貨物専用ホーム
右側が貨物専用ホーム。1966年（昭和41年）撮影



写真4 駅前広場から見た貨物専用ホーム
木造屋根があり、積まれた物資が見える。1963年（昭和38年）撮影

※大根については、西川竹三「だいこん物語」『地誌ふるさと東久留米』東久留米郷土研究会刊・1995年を参照しました。

文責・山崎 丈（東久留米市文化財保護審議会委員）

郷土資料室 topics

夏の昆虫展

2024(R6)年7月27日(土)から8月31日(土)まで、郷土資料室特別展示室にて「夏の昆虫展～多摩の昆虫のむかしと今～」を開催しました。市文化財保護審議会委員の北原俊幸氏より市に寄贈された昆虫標本のうち、身近なものから今では見るのができない貴重なものまで約1500種(標本箱約60箱)を展示し、延べ400名の方にお越しいただきました。また、今年度は新たに SNS 投稿キャンペーンを実施し、参加してくれた方には記念カードや北原先生の本のプレゼントを行いました。



「夏の昆虫展」記念カード



北原先生の展示解説



展示の様子



平和資料展にて展示協力を行いました

2024(R6)年8月1日(木)、8月2日(金)に東久留米市役所内の市民プラザホールで行われた総務課主催の平和資料展にて、市内の戦争の痕跡をテーマとしたパネル約50点の展示や、書籍コーナーへの『東久留米の戦争遺跡』の配架、「くるめの文化財」関連号などの資料の配布を行いました。

東京文化財ウィーク 2024

10月26日(土)～
11月4日(月・祝)

都内各地の文化財の公開が行われる「東京文化財ウィーク 2024」に参加します。各事業の詳細は右下のQRコードより文化財ウィーク公式ホームページでご確認いただけます。この機会にぜひ足を運んでみてください。また、ガイドステーションとなっている市郷土資料室では、通年公開事業の都指定史跡の解説カードを無料で配布しています。

企画事業：「村野家住宅（顧想園）」特別見学会
11月27日(水)、12月7日(土) ※事前申込必要

通年公開事業：都指定史跡
◎新山遺跡 ◎下里本邑遺跡
◎久喜藩主・長瀬藩主米津家墓所



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