



東久留米の近代史シリーズ5

武蔵野鉄道東久留米駅 (13)

戦時下の東久留米駅・3

海軍大和田通信隊と東久留米駅

東久留米駅は旧海軍大和田通信隊の最寄り駅としての役割もありました。海軍軍令部が1936年(昭和11年)に当時の埼玉県北足立郡大和田町西堀に東京無線電信所の附属機関として外国無線通信傍受を専門とする大和田受信所を開設し、1941年(昭和16年)には独立機関として大和田通信隊が発足しました。大和田町の本

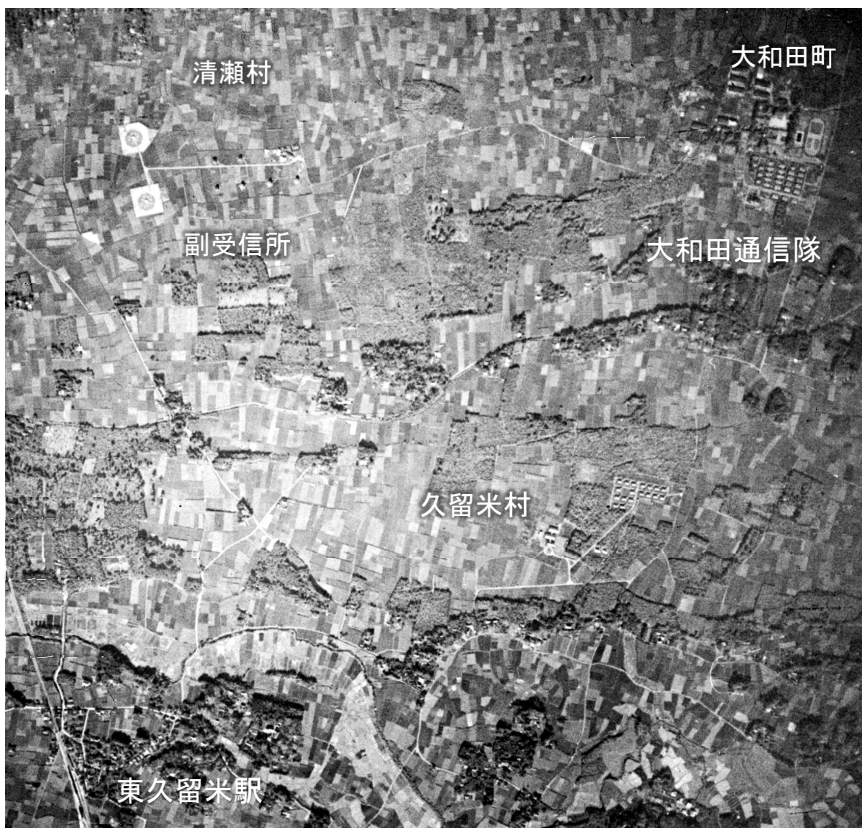


写真1 大和田通信隊と東久留米駅

1944年日本陸軍撮影(8921-C4-72部分)・国土地理院・文字追加。大和田町の本隊を中心に清瀬村の副受信所や久留米村に関連施設があり、武蔵野鉄道東久留米駅が一番近い駅でした。駅から受信所本隊まで直線距離で約2.5km。

隊を中心に、東京都北多摩郡清瀬村下清戸から久留米村神山におよぶ広範囲に関連施設やアンテナが多数造られ、清瀬村中清戸には電波の方位測定を主任務とする副受信所も設置されました。大和田通信隊は軍事や外交の外国無線通信の傍受(盗聴)を専門に行う海軍の中核機関で、終戦時には約2千人を擁する海軍最大の通信隊でした。また、太平洋戦争の末期には米軍通信の解析による空襲の予測も行っていました。通信隊の軍人や職員が東久留米駅を乗り降りする姿が見られたといひます。

当時の施設等は残っていませんが、戦争の記憶を後世に伝えるために東久留米市の範囲は市の旧跡に指定されています。



図1 東久留米駅と大和田通信隊

地図は2.5万地形図「志木」1945年測量・地理調査所・国土地理院・文字追加



写真2 大和田通信隊中央施設
1948年米軍撮影空中写真
(USA-M379-No2 部分)・国土地理院



写真3 久留米村内の施設とアンテナ
戦後は一時米軍の通信施設となりました。
1951年・Jim Carpenter氏撮影(許諾済)

小説のなかの東久留米駅

暗い波濤 上・下 阿川弘之 新潮社刊 一九七四年

海軍予備学生の情報士官であった阿川氏が、一〇〇人に及ぶ関係者に取材して、一九六八年から七三年に「新潮」に連載した長編小説。亡き戦友への鎮魂歌であり、小説という枠を超えて、記録作品としても高い評価を受けている。大和田通信隊が随所に描かれ、最寄り駅であった東久留米駅が登場する。



飛行科の連中が「鬼の土浦霞空地獄」と言うように、通信科の兵隊の間には「鬼の東通大和田地獄」という言葉があった。東通は海軍省構内の東京通信隊、大和田は埼玉県の大和田通信隊である。通信科のうち特信班に編入された予備学生や下士官兵は、一人前になる前、必ず一度大和田通信隊で実習をやらされる。それは、此处が海軍の外信傍受と電波方位測定の中核になっているからであった。

埼玉県といっても、池袋から出ている武蔵野線の東久留米駅より北へ、それほど遠くない。あたりは武蔵野の雑木林と芋畑で、其の畑の一角に、無線アンテナの柱がたくさんそびえている。海軍の大和田通信隊のものもあったし、隣の外務省電信傍受所のものもあった。他国の無線通信を盗聴するのに、東京周辺で電波状況のもっとも安定しているのが此のあたりだと言われている。

特信班の、頭脳は東京霞ヶ関の軍令部特務班の中に、耳目は埼玉県の大和田通信隊に在って、特務班と此の傍受専門の通信隊とは専用ケーブルの電話と、一日三回の定期自動車便で結ばれている。

※新潮文庫『暗い波濤』上・201ページより一部引用(著作権者の許諾済)

軍需物資輸送と屎尿列車

戦時中の武蔵野鉄道も他の鉄道と同様に軍需輸送が盛んに行われました。郷土資料室通信No.70・71に掲載した東久留米駅の中島航空金属田無製造所専用側線の敷設もその一環でした。1943年（昭和18年）11月に中島航空金属田無製造所所長より武蔵野鉄道に宛てた要請文には「弊社に於いても既に総員戦闘配置を了し、着々増産を計り居候得共尚且つ急速なる資材の入手と人員の充当を絶対必要とし、之がためには円滑なる輸送促進が焦眉の急に有之は申すに不及ところに御座候」（今尾恵介『地図と鉄道省文書で読む私鉄の歩み』p161）と、輸送促進と早期の複線化の督促を行っています。

また、武蔵野鉄道は1945年（昭和20年）4月1日より東京都の委託により大規模な屎尿（糞尿）輸送を始めました（旧西武鉄道は1944年9月）。大正末から昭和初期にかけて武蔵野鉄道は肥桶による屎尿輸送を行い、東久留米駅が引取り駅となったことがありましたが、1928年（昭和3年）には廃止されていました。今回の屎尿輸送は、従来行われていたトラックや大八車による屎尿処理が戦争激化のために停滞して、都民にとって旅客輸送以上に切実な問題となりました。さらに、食料生産地における科学肥料不足もあり、農作物増産に役立てるのも目的のひとつでした。この屎尿輸送が通称「おわい列車」と呼ばれたものです。

車両には無蓋車を改造した専用貨車を用い、木製タンクの上に積込用の蓋、下に排出用のコックが付けられていました。地上施設としては、東長崎－江古田間の下り線に側線を設けて積込所を設け、清瀬駅の北側、狭山ヶ丘駅の北側、高麗駅の西側に貯留槽を設置しました。久留米村の農家でも、大八車を引いて清瀬駅の糞尿貯留槽まで取りに行ったそうです。

西武鉄道の堤康次郎氏は、この屎尿輸送に積極的で、全体として専用貨車115両、容量約48万ℓの貯留槽を造ったといいます（『東久留米市史』p848）。屎尿輸送は1953年（昭和28年）3月まで継続され、戦後の都市機能の維持と食糧増産に貢献しました。



写真4 貨物輸送の貨車

東久留米駅貨物側線に停車している無蓋貨車。撮影は昭和30年代と思われますが、手前の3両は奥の3両との形状の比較から昭和初期に製造された貨車と思われます。田舎巖氏撮影

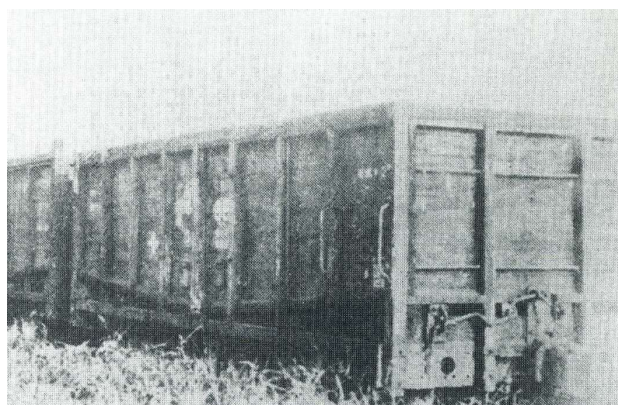


写真5 武蔵野鉄道の屎尿輸送列車

武蔵野鉄道の屎尿輸送用貨車。『東久留米市史』より

参考文献：名取紀之編『写真で見る西武鉄道100年』ネコ・パブリッシング・2013年、山崎丈『東久留米の戦争遺跡』東久留米市教育委員会・2019年、老川慶喜『堤康次郎』中公新書・2024年

文責・山崎丈（東久留米市文化財保護審議会委員）

新指定文化財―北原俊幸昆虫標本コレクション―

東久留米市の文化財保護審議会委員を歴任する北原俊幸氏から市へ寄贈された昆虫標本コレクションが 6 月 6 日付けで市の指定文化財に新指定されました。この標本コレクションは 1953 年(昭和 28 年)から 2019 年(平成 31 年)の 60 年以上の歳月をかけて採集されたもので、標本箱 625 箱、個体数にして 46,000 個体の昆虫を採集したものです。

「文化財」としての昆虫

寄贈された標本の特色として、棲息している地域の昆虫を選別することなく、長期間にわたって採集されたことが挙げられます。そのうち半数が多摩地域で採集されたものです。



写真8 水田(氷川台一丁目) 昭和 44(1969)年撮影。

そんな昆虫標本の一例として、ホンサナエというトンボの仲間がいます。このトンボは現在の東久留米市にはいません。

その原因として、昭和30年代から水田の減少が進んだことが挙げられます。しかし、自然環境の変化だけではこのトンボが姿を消した理由にはなりません。農作物の収穫量増産のため、農薬や肥料を機材や航空機を使用して散布する手法が普及したことがさらに影響したと考えられます。

昆虫標本から、地域の自然環境や社会の変化を知ることができます。

写真出典:東久留米市教育委員編『光の交響詩』・2000

参考文献:東久留米市教委委員会文化課編『多摩の昆虫』・1980



写真6 昆虫標本の企画展示

東久留米市では毎年 7 月から 8 月に寄贈された昆虫標本を展示しています。令和 6 年度の展示では 1500 個体の標本を展示しました。



写真7 ホンサナエ(写真のトンボ全て)

主に水田地帯に生息するトンボです。
東久留米市内では現在棲息していません。



写真9 市内における空中防除の様子
昭和40(1965)年撮影。

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