

資 料

中島航空金属田無製造所専用側線の実態 —歴史的遺構としての武蔵野鉄道東久留米駅構外側線—

吉川慎平

(自由学園最高学部)

原稿受付 2019年12月25日；原稿受理 2020年1月18日

The Actual Situation of Private Siding of the Nakajima Aircraft Metal Tanashi Foundry: The Musashino Railway Higashi-kurume Station off-Premise Siding as a Historical Heritage

Shinpei YOSHIKAWA

Jiyu Gakuen College

旧・中島航空金属田無製造所専用線（旧・武蔵野鉄道東久留米駅構外側線）は、武蔵野鉄道武蔵野線（現・西武鉄道池袋線）東久留米駅（貨物）側線から分岐し、中島航空金属株式会社田無製造所内に至る全長2.45km（実質）、軌間1,067mm、非電化の単線である。第二次世界大戦末期の1944（昭和19）年に工場への資材輸送等を目的に急造したものの、1945（昭和20）年8月15日の終戦による工場の操業停止で事実上の廃線となった極めて短命な線路である。専用線跡は一部区間が東久留米市の緑地（緑道）として残されている他、所々に当時の痕跡を留めており、地域の土木遺産、戦争遺跡、鉄道廃線跡として後世に残すべき歴史的遺構といえる（一部が東久留米市の旧跡に指定）。一方、専用線供用当時の実態については僅かな資料・証言が残るのみで、列車の写真等も発見されておらず、その実態についてよく分かっていないのが現状である。そこで本研究では、専用線跡の積極的な保存・活用に向けた提言をまとめることを念頭に、まずは当該専用線に関する事実関係をまとめることとした。具体的にはこれまでに専用線について記述された文献・資料の総合的なレビューを通じ既往研究の展開を整理するとともに、収集した資料・証言から読み取れる事柄を基に専用線について通史的にまとめた。またそこから不明点、疑問点等を挙げ、考察を加えるとともに今後の調査・研究課題として列挙した。なお、本稿では専用線の廃止（終戦）までを対象とし、その後の経過については続報としてまとめることとした。

KeyWords: 土木遺産、戦争遺跡、鉄道廃線跡、中島飛行機、中島航空金属、武蔵野鉄道、西武鉄道、東久留米駅、専用線、たての緑地、東京都東久留米市、東京都西東京市、自由学園

1. 研究の背景と目的

1.1 用語の定義

- ・「武蔵野鉄道武蔵野線」は、現在の西武鉄道池袋線を指す。
- ・武蔵野鉄道武蔵野線の「田無町駅」は、現在の西武鉄道池袋線のひばりヶ丘駅を指す。
- ・本稿における略称「専用線」または「当該専用線」は、研究対象である「武蔵野鉄道東久留米駅構外側線、東久留米駅構外側線、中島航空金属専用側線（二つは同義）」を指す。
- ・本稿における略称「製造所」は、「中島航空金属田無製造所」を指す。

- ・便宜上，武蔵野鉄道武蔵野線東久留米駅・中島航空金属田無製造所（含む田無試運転工場）を結んだ軌道を本稿では「東久留米・田無線」と称する．または略称「専用線」または「当該専用線」を用いる．
- ・便宜上，中島航空金属田無製造所・田無試運転工場と中島飛行機武蔵製作所を結んだ簡易軌道を本稿では「田無・武蔵線」と称する．
- ・便宜上，中島飛行機武蔵製作所と中央本線武蔵境駅を結んだ軌道を本稿では「武蔵・境武蔵線」と称する．前の東京都水道局専用線（部分），後の武蔵野競技場線（部分）である．

1.2 研究対象（専用線の概要）

本研究の対象は，武蔵野鉄道武蔵野線（現・西武鉄道池袋線）の東久留米駅から，中島航空金属株式会社田無製造所（以下，製造所）に至る全長2.84km（計画），実質2.45km程度の専用線（跡）である（図1-2, 1-3）．名称は「武蔵野鉄道東久留米駅構外側線」，または「中島航空金属株式会社専用側線」である（以下，専用線）．工場への資材輸送等を目的に第二次世界大戦末期の1944(昭和19)年に敷設したものの，実質1年足らずの供用に留まった．

2019年現在その跡は，大部分が旧・ひばりが丘団地や東久留米駅周辺の開発により失われているが，中間部分に当たる区間（およそ全体の三分の一程度）は東久留米市の緑地（緑道）として供され（市有地部分は市の旧跡に指定），所々に当時の痕跡を留めており，地域に残された歴史的遺構といえる（図1-1）．

なお本稿では中島航空金属田無製造所・田無試運転工場から中島飛行機武蔵製作所に至る田無・武蔵線と，武蔵製作所から中央本線武蔵境駅に至る武蔵・武蔵境線について対象としない．これらの線については文献22, 24が詳しくそちらを参照されたい．



a) 落合川付近に残る土堤区間
上部空間は鉄塔と高圧線に利用

b) 落合川橋梁に残る橋台跡(右)
東久留米方は河川改修時に消失

c) 鉄道敷を示す境界杭が点在し
複数のバリエーションが見られる



d) 勾配が顕著な切り通し区間
(現・たての緑地)

e) 立野川橋梁（暗渠）に残る土堤
(現・たての緑地)

f) 面影を留める旧・中島航空金属
正門（現・住友重機械工業正門）

図1-1 専用線軌道跡の現況
著者撮影

1.3 研究背景

当該専用線については，第一に「戦争遺跡（軍需工場の関連施設として）」であること，第二に「鉄道廃線跡（鉄道趣味の一分野として）」であること，第三に「西武鉄道（取り分け東久留米駅）の歴史の一部」であること等から，当該分野に関心を持つ人々の注目を集めていることが，文献・資料，Web上のブログ等における紹介記事の件数からもうかがえる．また2014年には東久留米市が「武蔵野鉄道引き込み線跡」として旧跡（文化財）に指定²⁵するなど，



図1-2 現在の専用線軌道跡と周辺の状況

専用線軌道は現況・資料^{*4,6,8}を参考に作図
出典：地理院タイル（空中写真）に情報を追記して掲載

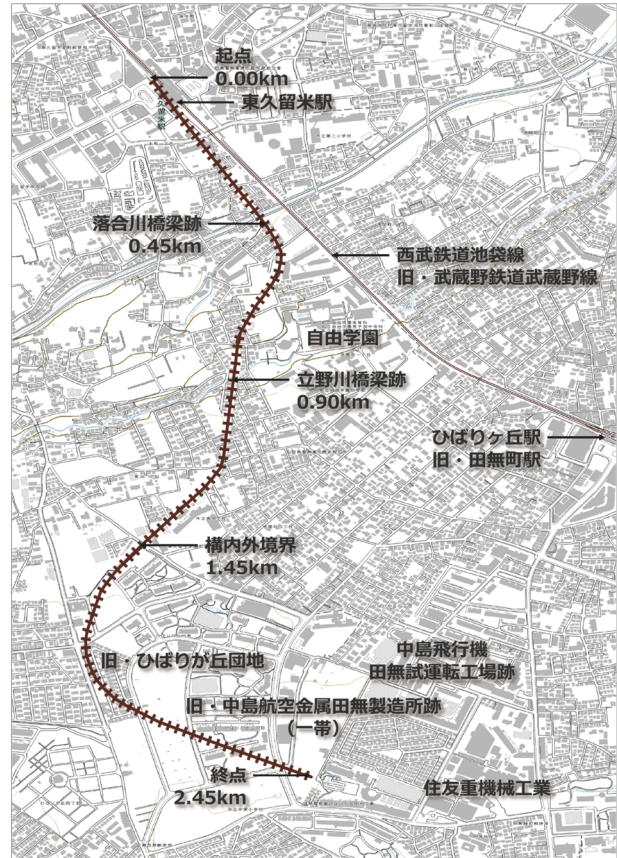


図1-3 現在の専用線軌道跡と周辺の状況

専用線軌道は現況・資料^{*4,6,8}を参考に作図
出典：地理院タイル（淡色地図）に情報を追記して掲載

歴史的遺構としての注目度は高まりつつある。

一方、専用線供用当時の実態に迫る資料は、僅かな資料・証言のみで、特に列車の走行事実を裏付ける直接的な史料（列車の写真に代表される）は発見されていない。なお近年まで軌条（レール）が敷設された状態の写真も発見されていなかったが、本研究の過程で地元出身の方からの写真提供により初めて客観的に確認することができた（図1-4a, b）。こうした一次資料の少なさと供用期間の短さは「幻の鉄道」とも称される所以であり、今日において多くの関心を集める一因になったと考えられる。

しかしながら、今後の時間経過に伴い、戦後の経緯等についての証言や資料を得ることも困難になることが予想されることから、情報収集が急がれる状態にある。また近年、中島飛行機の武蔵製作所や田無製作所、田無試運転工場関係の遺構（建築等）が所有者による土地の売却や公園の拡張等を理由に次々に姿を消すという事態が続いており、専用線（跡）についても調査・研究の上に積極的な保存・活用の検討が必要な時期を迎えている。

時を同じくして2019年12月現在、専用線跡においても当該区間の一部及び上部空間を東京電力が送電線設置のために利用しているが、大規模な鉄塔改修工事を実施しており少なからず現況が改変されつつある。また、公共事業（道路建設・河川改修）等の影響も危惧されている。

1.4 研究目的

本研究では1.3における状況に鑑み、まずは既往研究の展開について整理するとともに、残された資料・証言から現時点において判明している当該専用線の実態について通史的にまとめると同時に、専用線に関する不明点を抽出し、今後の調査・研究課題を挙げることにした。



a) 立野川橋梁（土堤）付近（中島航空金属方向）



b) 立野川～落合川間，奥は西武線（東久留米駅方向）

図1-4 1960年前後の専用線軌道跡の様子

a, b) 下野明子氏提供

2. 文献・資料調査と既往研究の展開

2.1 文献調査方法と結果

1.3の研究背景でも述べた通り，当該専用線については「戦争遺跡」，「鉄道廃線跡」といったジャンルにカテゴライズできる他，「西武鉄道の歴史」としても位置づけられること等から，多数の文献にその存在が記述されている．本研究ではまず専用線についての記述が見られる文献を可能な限り収集し総合的なレビューをすることとした．

調査方法は，書店等での新規購入書を含む著者書架閲覧に加え，自由学園図書館，東久留米市，西東京市，練馬区立図書館，東京都立図書館のWeb OPACによるキーワード検索，書架閲覧により収集した．キーワード検索では西武鉄道，武蔵野鉄道，中島飛行機，中島航空金属，東久留米駅，多摩戦争，多摩戦争遺跡，等々を用いた．その他記述が見込まれる地域資料を参照した．

結果的に全51件^{1～51}で専用線に関する記述を確認した．この他に著者文献が2件ある．取り分け中島航空金属田無製作所が所在した田無市・保谷市（現・西東京市）の図書館・公民館により独自の調査が進められていることが確認された．

2.2 専用線に関する調査・研究の展開（既往研究）

文献調査から古いものでは、『京王帝都電鉄三十年史（1978）』¹や、『中島航空金属株式会社と田無―座談会の記録1981.5.10―（1981）』²，『田無の戦災誌（1982）』³における記述が確認された．

初期の調査・研究は，中島航空金属田無製造所の地元の一つである，保谷市（現・西東京市）の3公民館（住吉・柳沢・ひばりが丘）が編集・発行する広報誌『ほうや公民館だより』^{4～8,11}の誌上企画として展開している．1986年に「幻の鉄道」として，当該専用線（東久留米・田無線）をはじめ，田無・武蔵線，武蔵・武蔵境線の3線が存在について初めて特集している（ほうや公民館だより編集室1986）^{4,5}．その後，特に実態が分かっていない田無・武蔵線についての証言者が現れたことで気運が再燃し，証言の聞き取りや現地調査が実施され1992年に再びまとめられている^{6～8}．時を同じくして，『月刊レイルマガジン』の連載企画「トワイライトゾーン（1990～2016年）」（鉄道廃線跡等に関する読者投稿コーナー）において，読者の便りをきっかけに「中島飛行機・秘められた過去」と題し特集されている（早川・名取1992）⁹．同紙面において編集部の名取紀之氏（元・月刊レイルマガジン編集長）は，専用線に加え田無・武蔵線についても文献^{2,10}を引用しながら紹介し情報提供を呼びかけている．また同氏が専用線跡のたての緑道（現・たての緑地）整備前の1975（昭和50）年に実施した現地踏査についても写真付きで報告している．

その後，ほうや公民館だより編集室ほかと名取氏は田無・武蔵線について共同での現地調査を実施したとあり¹³，

公民館側は紙面で成果のまとめと情報提供を呼びかけている。更には「幻の鉄道」について1992年以降新聞各紙でも報じられ、市民から多くの情報が寄せられたことを記している¹¹。また調査・研究の中心とされる保谷市立住吉公民館館長（当時）の井藤鐵男氏の名で、たましん地域文化財団の『多摩のあゆみ(79)』に名取氏からの資料・情報提供も受けつつ「幻の鉄道が見えてきた—中島飛行機武蔵製作所の簡易鉄道—」と題しまとめているが、こちらは専用線についての直接の記述はない（井藤 1995）¹²。『月刊レイルマガジン』側も「トワイライトゾーン」の中で「中島飛行機専用線その後」と題し、概要をまとめている（名取 1995）¹³。

このように初期の調査・研究では、鉄道廃線跡と地元の戦争遺跡という2つの視点が合わさり、一部区間では遺構が明瞭に残されている専用線跡に比べて、遺構の少なさからもその実態がほとんど分かっていない「幻の鉄道」（田無・武蔵線）を中心に展開されてきたことがうかがえる。

更にはこれらの調査・研究により認知が深まったことに加え、1995年の「戦後50年」という大きな節目以降、様々な記事がまとめられている。（井藤 1995）¹²と（名取 1995）¹³もそれぞれ戦後50年を記念した特集の一部として掲載されている。また井藤氏の記事が掲載された『多摩のあゆみ(79)』には元・自由学園教員の関島久雄氏が専用線について回顧した記事も掲載されている（関島 1995）¹⁴。その他にも戦争遺跡をまとめた文献¹⁵にも取り上げられている。

一方、専用線の地元東久留米では、市史¹⁶への掲載もなく、郷土史研究会における記述¹⁷以外は見当たらない。2000年以降、市教育委員会が発刊した冊子^{18,20}、郷土資料室の広報誌¹⁹と相次いで紹介されるようになる。

名取氏による調査・研究の進展は、（名取 1995）¹³の16年後の2011年に『多摩の鉄道史Ⅱ—私鉄と沿線開発—多摩地域史研究会第20回大会発表要旨』の中で「オーラルヒストリーから見えてくるもう一つの鉄道史（2:中島飛行機専用鉄道の調査から）」と題しまとめられている（名取 2011）²²。出所（所蔵）関係は明記されていないが、設計図等の貴重な一次資料についても入手し公開している。関連で2012年に西武鉄道は創立100周年を迎えており（前身の武蔵野鉄道設立から100年）、これを機に文献としての社史が存在しない西武鉄道の事実上の「正史」と位置付けられる『（西武鉄道全面協力）写真で見る西武鉄道100年』²³が2013年に発刊されている。この編集は名取氏が手がけており、東久留米駅の紹介の中に専用線の存在が記述されている。また直後には（名取 2011）²²を補筆する形で『月刊鉄道ピクトリアル』に「東久留米駅構外線と中島航空金属」と題しこれまでの調査・研究成果が詳細にまとめられている（名取 2013）²⁴。以後の文献は、この（名取 2013）²⁴を参考或いは引用したものが大半と見られる。

東久留米においては、戦後70年を目前にした2014年に専用線の一部区間の旧跡指定がされており、この前後で2000年代の資料編纂にも関わった東久留米市郷土資料室の山崎丈氏（東久留米市文化財審議委員）によってまとめられている（山崎 2014a）²⁵、（山崎 2014b）²⁶。山崎氏はその前段として待避壕を中心とした東久留米の戦争遺跡について1996年にも紹介している（山崎 1996）¹⁸。その後、2016、2017年には戦後70年を記念した市中央図書館発刊の冊子^{27,29}でも紹介されている。また2016年に山崎氏は文化財保存全国協議会の『明日への文化財』の中で「東久留米市における戦争遺跡の旧跡指定」と題し一連の経緯をまとめている（山崎 2016）²⁸。

また（名取 2013）²⁴を含め、これらを含む形で『東久留米市歴史ライブラリー 1 東久留米の戦争遺跡』の中で「武蔵野鉄道引き込み線跡（中島航空金属専用側線）」と題し集大成的にまとめられた（山崎 2019）³⁰。同氏は東久留米市郷土資料室所蔵資料やこれまでに提供のあった資料を紹介している他、図面や航空写真を読み解き、当時の東久留米駅構内図や中島航空金属田無製造所の配置図等、独自の図版を作成している。

2000年以降現在に至るまでに発刊されたその他の文献^{31~51}については、専用線の概要（紹介）と現地（遺構）レポートが中心であり、専用線の実態に迫る新規性は見られない。また旧版地図を用いて日本地図センター客員研究員の今尾恵介氏が複数の文献^{35,37,40,43,48}で繰り返し紹介している。2019年出版（最新）の文献（書籍・雑誌）^{48~51}においても専用線とその遺構が紹介されていることは特筆しておきたい。なお著者においては、1999年から現地の遺構に注目し、2012、2017年に自由学園の周辺の土木遺産の紹介の中で概要^{52,53}をまとめている他、市民の方を対象とした講演会等でも度々紹介している。

2.3 資料調査方法と結果

文献調査に平行し、地図・航空写真等を含む資料調査を実施することとした。調査方法は次のとおりである。地

図・航空写真検索については、国土地理院Webから地図・空中写真閲覧サービスを利用した他、テキサス大学図書館デジタルアーカイブの“Army Map Service—Perry-Castañeda Map Collection—University of Texas Libraries Online”を利用した。資料検索については、Web上から国立国会図書館サーチ、国立公文書館デジタルアーカイブ、東京都公文書館情報検索システムを利用した。キーワード検索では西武鉄道、武蔵野鉄道、中島飛行機、中島航空金属、東久留米駅等々を用いた。また自由学園資料室所蔵資料（非公開資料を含む）についても検索した。

結果的に地図2件、航空写真4件、その他1件で専用線に関する資料を確認した。またWeb上では個人ブログ等が確認された。

以上の文献・資料調査結果を基に、専用線の敷設経緯から廃止に至るまでの通説と資料・証言から読み取れる事柄・不明点についてまとめる。

3. 専用線の敷設経緯から廃止まで

3.1 専用線の概要と名称（呼称）

専用線は、武蔵野鉄道（現・西武鉄道）東久留米駅（貨物）側線から南方へ分岐し、落合川を土堤（盛土）と橋梁で超え、更に土堤と暗渠で立野川を超え崖線部の切り通しを抜けて台地面へと上がる。その先から中島航空金属株式会社田無製造所敷地内に入り大きくカーブしながら工場内の荷役線¹（駅ではない）へと至る全長2.84km（計画）、実質2.4km程度、軌間1,067mm、非電化の単線である。信号システム等は有無も含めて不明。1944（昭和19）年（時期不明）に供用を開始し、1945（昭和20）年8月15日の終戦による工場の操業停止²で事実上の廃線となった短命の線路である。

専用線の正式名称について（名取 2013）²⁴では「東久留米駅構外線」、（山崎 2019）³⁰では「武蔵野鉄道東久留米駅構外側線」とある。一次資料においては（名取 2011）²²初出の「運輸通信大臣から武蔵野鉄道への東久留米駅構外側線敷設・工事方法変更認可（図版2-3, 出所不明, 1944/8/3）^{*1}」での「東久留米駅構外側線」という記述があり、これが正式名称としての出典とみられる。また同文献の「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（図版2-4, 出所不明, 年代不明）^{*2}」では「東久留米駅中島航空金属株式会社専用側線」という記述が確認できる。このような専用線の名称は、敷設者（鉄道）側の立場と、出資者（荷主）側の立場、双方どちらの視点で捉えるからによってその呼称も変化するものと考えられる。一般には荷主側の名を冠することでその線の用途・目的が明確になる。本稿では当該専用線の背景に鑑み表題に示した通り併記することとした。

東久留米駅構外線、武蔵野鉄道東久留米駅構外側線、東久留米機中島航空金属株式会社専用側線の他にも近刊（1995～）の文献・資料、インタビュー、その他を整理すると様々な名称（呼称・略称）が付けられていることがわかる。例えば中島飛行機専用線^{34,39}、中島航空金属専用線²¹、中島飛行機・田無工場線⁴⁶、武蔵野鉄道引き込み線^{25,47}、または単に（東久留米駅からの）引き込み線（引込線）などと称されている。なお、東久留米市の旧跡指定名としては「武蔵野鉄道引き込み線」とされている²⁵。これらは全て当該専用線を指すが、1.1と2.2で示した通り東久留米・武蔵境間の3線における他2線も、同様に「中島飛行機専用線」などと称されることがあるため、特に証言関係では注意深く読み取る必要がある。

3.2 専用線の扱い

（名取 2011）²²において当該専用線の扱いは（許認可関係が簡便な）「側線」とある。『鉄道技術用語辞典⁵⁴』において側線とは、「（前略）列車の運転に常用しない線路であり、主に車両の入れ替えや留置などを目的として設置される。使用目的に応じて様々な名称が付けられている（後略）」とある。更に名称として「構外」、「専用」が付くため、定義するならば通常駅構内に設置される側線を駅構外に延伸して専ら特定荷主の貨物（貨車）を取り扱うために供される線路といったところである。監督官庁からの免許等を必要とする正式な鉄道路線ではない、いわゆる「引込線」の類である。

本稿では略称として「専用線」を用いているが、『鉄道技術用語辞典⁵⁴』において専用線とは、「（前略）日々大量

¹ 積荷の荷役を実施した場所を便宜上、荷役線と称する。

の貨物が出荷される工場などでは、駅から内部まで線路を敷設し、貨車を内部の荷役線まで取り込み、そこで荷役作業を行えるようにしている。このような目的で敷設された線路設備を専用線という」とあり、現在の言葉の定義としてはこちらが近い。「側線」という分類からすると「専用側線」が適当と考える。

3.3 中島飛行機と田無

当該専用線は、当時の保谷町・田無町（現・西東京市）と後年の敷地拡張で久留米村（現・東久留米市）に跨る中島航空金属株式会社田無製造所の資材輸送線である。中島航空金属は当時一大航空機メーカーであった中島飛行機株式会社の子会社であり、元々田無製造所（以下、製造所）は1938(昭和13)年10月²に荻窪工場から鑄鍛部門が分離し田無鑄鍛工場として開設されたが、翌1939(昭和14)年に分社し改称された。改称については、荻窪工場からの分離時に「鑄鍛工場では鍛冶屋みたいだ」という社員の反発があったという証言²がある。製造所では航空機のエンジン部品を製造し、主力工場であった武蔵野町（現・武蔵野市）の中島飛行機武蔵製作所（元は武蔵野製作所と多摩製作所）や、戦局の悪化に伴い開設された疎開工場等に供給していた。また製造所よりも早く昭和初期から当地で製造したエンジンのテストが行われており、後に中島飛行機田無試運転工場が開設されている。こちらは武蔵製作所の直属で、隣接しているものの直接の関係はなかったという証言²がある。

3.4 専用線の敷設経緯と目的

専用線の敷設経緯についての通説は次の通りである。エンジン部品の特に鑄造過程では、原料をはじめ、燃料や砂型のための鑄造砂を必要とした。これらの資材は最寄りの武蔵野鉄道により田無町駅（現・ひばりヶ丘駅）まで輸送していた。田無町駅からは牛車で陸送していた。この裏付けとして元・自由学園教員の関島久雄氏の回顧では「(前略) 砂を西武池袋線ⁱⁱの田無町駅まで鉄道で運んできて、そこで牛車に積みかえて工場まで運ぶのである。夏の日など牛は口からよだれをたらしながら、駅前で砂の積み終わるまで車につながれて立っていた」とある¹⁴。

陸送から専用線敷設の経緯としては製造所の生産増大³⁰、輸送手段の不足・限界^{22,29,36}、燃料の不足³⁰など諸説あり、これらを理由に専用線の敷設が計画されたといわれている。しかし実際の生産量や資材の輸送量等のデータは発見されておらず明確な理由は不明である。

3.5で後述するが専用線の敷設には多大な資源が必要であるが、戦時下において監督官庁からの認可、資機材・人手の手配などが優先的に進められるだけの説得材料があったことが推察される。これに照らすと資材輸送の逼迫、或いは製造所の中・長期的計画（戦局の長期化など）を見込んだ先行投資とも解釈できるが想像の域を出ない。

3.5 専用線のルートと用地買収・認可

専用線のルートは、陸送時に用いていた最寄りの田無町駅（距離や勾配的には優位）ではなく、結果として隣の東久留米駅から引かれているがこの明確な理由は不明である。実際に専用線ルートは2つの川(谷)を横断し崖線を切り通すという大規模な土木工事を実施していることから、田無町駅から引くことは用地買収等、これ以上に困難な理由があったものと推察される。戦中の1944(昭和19)年10月22日に陸軍が撮影（戦中最後）した航空写真^{*3}（図3-1）を見ると、住宅や自由学園を避けて通されているように読み取れる。また工場（構内）への引き込み方（線形）にも影響されたと考える（線形では東久留米からのルートが合理的か）。専用線のルートが記された地図で最も古いものは、戦後すぐに旧米国陸軍地図局（Army Map Service）が作成した“Tanashi, Japan City Plans, University of Texas Libraries Online, 1945～1946”^{*4}である（図3-2）。ルートだけでなく軌道が土堤（盛土）になっていることなどもよく分かる。また田無・武蔵線、武蔵・武蔵境線についても描かれており、田無・武蔵線については地図で唯一記されているものになる。

また（山崎 2019）³⁰では東久留米駅構内に側線等の条件が整っていたこと、専用線敷設（予定）ルート周辺が農地で買収が容易であったことなどが理由として挙げられている。（山崎 2019）³⁰に掲載された土地所有地の証言では「(用地買収は) とても急いでいる様子だった」とあることから、用地買収の都合が優先された可能性が高い。

専用線の用地買収については中島航空金属（中島飛行機）が実施し1943(昭和18)年末に始まったとある²。それを示すように専用線の用地境界には中島飛行機の社紋が入った境界杭が残存していた³⁰。中島航空金属社員の証言では「あのドサクサ時に強制的に地主から買収した」とある²。

ⁱⁱ 当時は「武蔵野鉄道武蔵野線」。



図3-1 専用線供用当時の航空写真，著者加筆
8912-C20-186, 日本陸軍撮影, 1944.10.22*3
出典：国土地理院撮影の空中写真（1944年撮影）

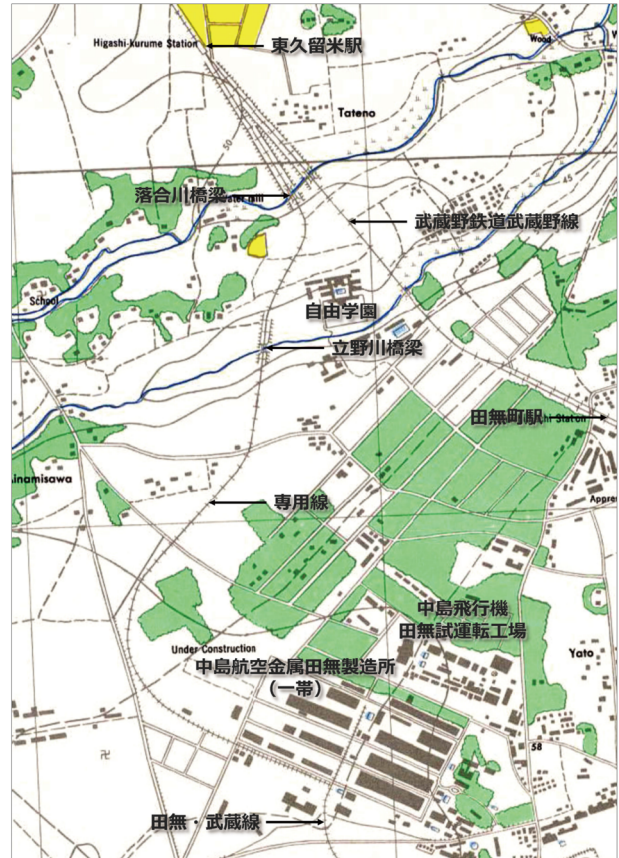


図3-2 終戦直後の米軍作成地図，著者加筆
Tanashi, Japan City Plans,
U.S. Army Map Service, 1945~1946*4
出典：Army Map Service - Perry-Castañeda Map Collection,
University of Texas Libraries Online

認可申請については武蔵野鉄道が実施し、(名取 2011)²² 初出の「運輸通信大臣から武蔵野鉄道への東久留米駅構外側線敷設・工事方法変更認可 (図版2-3, 出所不明, 1944/8/3)*¹」によると、1944(昭和19)年1月11日に申請、運輸通信大臣より1944(昭和19)年8月3日に「鐵道業監第五五六號」で認可とある。仮に軌道が完成していたとしても、正式な運行期間はこれ以降となる。

3.6 専用線の建設資材

建設資材(数量)については、(名取 2011)²² 初出の「瑞穂産業が東京地裁民事第十五部に提出した準備書面冒頭と物件目録 (図版2-17, 出所不明, 1955/2/11)*⁵」によると、次の通りである。軌条：480本(30キロ・10m)、枕木：1,300本、継目板：960枚、犬釘：12,500本、ボルト：960本、橋梁：2組、分岐器：2組、その他砂利等。なお当該資料*⁵は本稿では触れないが、戦後の中島航空金属と西武鉄道間における専用線用地の所有権抗争時に作成されたものとされる。これらの数量について個別に検討するとそれぞれ疑問点が生ずる。

軌条(レール)は2対のため、480本ということは、単純計算で240本×10m(軌条)=2,400m分であり、全長2,840mとされる数字と比較すると440m分も不足する。加えて荷役線は2線になっていることからこの分もカウントすると更に短くなる。東久留米駅から資料*⁶において終点とされる製造所中央付近までの距離をGIS(地理情報システム)及び地理院地図の距離計測ツールで簡易測定した結果、2.45km程度であることが確認された。この数字は軌条の数ともほぼ一致することから、残りの0.39kmは「幻」の区間である可能性が浮上した。簡易測定から、仮に2.84kmあったとするならば、工場正門付近(現在の住友重機械工業敷地)まで達する距離である(図1-2,1-3)。製造所の中央付近で途切れているが、資材不足等で結果的にこのような形になった可能性もあり、このことは分岐器と荷役線の構造にも関連する。

継目板とボルトは軌条の数と対応している。継ぎ目板はレールとレールの締結に用いるもので、単純計算でレール1本につき2枚(片方の両側面)×480本(軌条)分=960枚ということで整合する。またボルトは継ぎ目板とレールの固定に用いるもので、レール1本・継ぎ目板2枚に付き2本×480本(軌条)分=960本ということで整合する。なお、(図1-4a,b)の写真によって軌道の状態を確認することができる(締結部分も鮮明に写っている)。その点でも大変貴重な写真である。

枕木は(山崎 2019)³⁰に掲載された自由学園卒業生(近隣在住)の証言では「枕木は中古らしく、かなり焼け焦げた跡が目立った」とある。また軌道の強度に係る要素の一つである枕木間隔はレールの延長が決まっているため、等間隔と仮定した場合自ずとが決定される。単純計算で1,300本÷2,400m(軌条)≒0.54本/m程度であることから、現在標準となっている25m定尺レール換算で13.5本/25m程度となる。これは枕木間隔が2,000mm近くになる極めて少ない本数であり、現在の標準的な間隔360mm~690mm⁵⁴からすると脆弱極まりない軌道ということになる。(図1-4a)の直線区間はその傾向が顕著であるが、(図1-4b)の曲線区間では密に配置されていることが分かる。このことから枕木間隔は区間に応じて調整されていたことが伺える。同証言³⁰では「線路はひどい作りで、カーブの部分は曲げをそこそこにして、あとはレールの接続部分で折り曲げただけの工事であった」とある。軌道については総じて仮設の工事用軌道(トロッコ)の類ともいえるようなレベルであったと推察される。

犬釘は枕木1本につき4本程度と推定される(図1-4b)。単純計算で4本×1,300本(枕木)=5,200本となり12,500本に対して大幅に余りが出る。仮に倍の8本にしても余りが出る。この数字については判然としない。

分岐器(ポイント)は2組とあり、(山崎 2019)³⁰では「東久留米駅と工場内」とあるが、同文献掲載の「終点付近の図(側線新設工事設計図・部分)、図2-6、原図は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、年代不明*6)を見ると荷役線は2線(1線は機回し又は留置線の可能性も)あり、なおかつ終点方のエンド付近に機回し用と思われる渡り線があることからこの2組と考えられる(ポイントとしては2組3器となる)。一方で『鉄道技術用語辞典』⁵⁴においては、渡り線は「2組の分岐器を接続して構成」とあり、2器のポイントを1組と数えたかは不明である。実際にこの渡り線が存在したのか確認できないが、仮に単なる機回し目的であれば、終点側で再び1線に戻し、機関車1両分の引き上げ線のみ確保すれば最小の資材で完結する。そのため終点方のエンドを2線のままにしてわざわざ渡り線を設ける理由としては、終点エンドぎりぎりまで荷役線(貨物ホーム)として利用していた以外に考えにくい。また可能性として全長2.84kmの計画に対して実質2.4km程度しかないことから、専用線から見ると工場の奥(正門方面)まで2線で敷設する計画であったが、資材不足等で中断し将来計画とした痕跡とも考えられるが想像の域を出ない。なお、東久留米駅構内の分岐器は武蔵野鉄道から専用線への分岐と見るのが普通であり、武蔵野鉄道の資産と考えるのが筋である。つまりは東久留米駅も含めると4器のポイントが存在したことになる。

橋梁は2組とあり落合川橋梁と立野川橋梁のことであるが、立野川橋梁は橋梁構造ではなく土堤(切土部分から発生した土砂を用いた盛土)と暗渠(カルバート)方式によるものである。その他砂利等は数量が記述されていないため不明であるが、持ち込まれた量によって道床の程度(枕木の状況からして極めて脆弱と考えられるが)を推定することができる。但し(図1-4a,b)の写真を見る限りバラストの類はほとんどないことがわかる。

今回の検討により専用線の延長は全長2.84kmが通説であったが、あくまで「計画上」並びに計画に基づく「認可上」の数字である可能性が高い。基本的な問題であるがこれまでに指摘されていない事柄である。しかしながら資料に示された数字は一定の価値があることから本稿では「2.84km(計画)」と表現する。資材は総じて別の現場から転用された物(掻き集められた中古品)と考えられるが、調達元等の詳細は不明である。

3.7 専用線の建設工事

建設工事については設計図とされる3.1で示した(名取 2011)²²初出の「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(図版2-4, 出所不明, 年代不明)*2)がある。キャプションでは「鉄道技術社作成」とある。また工事は武蔵野鉄道が実施したとされる²²。

元・自由学園教員の関島久雄氏の回顧では「学園の南^Ⅲの方の畑に土がもられ、それがだんだんとのびていった。

^Ⅲ 正確には西方。

そしてそこにいつの間にレールが敷かれたのか知らなかったが、ある日一台の汽車が走るのを遠くから見た」とある¹⁴。実際、学園敷地の端から50～100mの近さでの工事であったが、その印象は強くなかったように読み取れる。

中島航空金属社員の証言では「昭和18年末に土地の買収が始まり、19年になってからレールを引いた」とある²。その他、施工時期や工期、工費、施工者（施工従事者）等は不明である。しかし（図3-1）に示した航空写真を見ると、この時点で少なくとも軌道敷は完成したことが分かるが軌条等までは確認できない。認可の2ヶ月半後であることから、申請と同時に並行的に建設工事が進められていたと推察される。現在のような土木機械がほとんど皆無な時代にあつて、相当な人手を要したことが土木構造物の規模から推定される。人手の確保については文献³⁸に記述があるが出典は不明である。

3.8 専用線の供用

1.3でも述べた通り、専用線供用当時の実態に迫る資料は、僅かな資料・証言のみで、特に列車の走行事実を裏付ける直接的な史料（列車の写真に代表される）は発見されていない。（図3-1）に示した航空写真^{*3}の撮影時は供用中であった可能性もあることから、現時点で唯一供用当時の写真が存在するとすればこの1枚のみである。

証言を基にした専用線の供用についての通説は次の通りである。

1944年（昭和19）年に敷設された（輸送開始時期の記述はない）。小型蒸気機関車が数両の無蓋貨車を引いていた。鑄造用の砂を運んでいた。これの裏付けとして（名取 2011）²²に掲載された元・西武鉄道職員の証言で「東久留米駅の側線起点でC型タンク機関車が無蓋貨車数両を引いて待機しているのを見た」とある。元・自由学園教員の関島久雄氏の回顧でも「ある日一台の汽車が走るのを遠くから見た」とある¹⁴。また（山崎 2019）³⁰に掲載された自由学園卒業生の証言では「線路近くの校地で作業中に貨物列車が通過したので見に行った」とある。

専用線の供用開始時期は不明である。上述の通り多くの文献では1944（昭和19）年とあるが詳細な時期は不明である。自由学園卒業生（近隣在住）の証言では「1945（昭和20）年2月末、自由学園男子部普通科への入学が決まった。その頃には学園敷地南側に土手が築かれ、貨車がゆっくり動いているのが目撃された」とある。このことから、この時期には供用中であったことが確認できる。建設時期も含め、近隣での「出来事」として自由学園資料（日誌等）に記録がないかを調査したが、今回は確認することができなかった。

3.9 車両形式・運行形態

（名取 2011）²²が車両形式について、（山崎 2019）³⁰掲載の証言が運行形態についてそれぞれ詳しく記述している。

車両形式はC型の小型タンク式蒸気機関車（雨宮製作所製の18トン機）とされる。元々は熊本県の旧・熊延鉄道（1964年廃止）の3号機で名古屋鉄道に転属した後、車軸の故障により用途廃止。その後当該専用線に流れてきたが所有者は中島航空金属か武蔵野鉄道か不明とある²²。熊延鉄道3号機は、1923（大正12）年新造され、1941年（昭和16）年に名古屋鉄道に売却とある⁵⁶。その後専用線に流れてきたとすれば時系列的には整合する。3号機の写真は文献^{56,57}には掲載がないが、同型と思われる4号機の写真が掲載⁵⁷されており、大きなサイドタンクが特徴的な機関車である。3号機の写真はないが名古屋鉄道譲渡後の竣工図が掲載⁵⁷されている。これによると全長は6.4m、軸重は6トンである。同機関車であるという直接の資料等はないため現時点では確認ができないが、これにより専用線を行く列車の姿が浮かび上がってきた。

一方では「極めて小さな機関車」との記述³⁰もあり、（雨宮製作所の数トンレベルの機関車と比べると）この18トン機が極めて小さいといえるか、そもそも前述の機関車と同一の機関車か、という疑念を生じさせるが、国鉄の本線用蒸気機関車に比べれば極めて小型とも言える。複数の機関車が投入された、或いは時期によって機関車が異なる可能性も考えられるが確認できない。

貨車形式については「無蓋貨車」という情報のみである。東久留米駅構内において積み替え施設等も見当たらないことから、本線と往来可能な貨車と推定され、武蔵野鉄道所有の車両が利用された可能性が考えられる。

なお（山崎 2019）³⁰に掲載された土地所有地の証言では「引き込み線を作る時に、線路の一番北側のわが家の前に蒸気機関車が使う水の井戸を掘った。とても深かった」とある。このことは1922（大正11）年には既に電化を完了⁵⁸していた東久留米駅構内において、再び蒸気機関車を運用するために新たに加えられた地上設備があったことを示している。

運行形態は「6～7両の無蓋貨車をタンク付きの極めて小さな機関車が、貨車を後押しする形で通過した。工場に向かってわずかな傾斜があり、小型蒸気機関車は精一杯の出力で時速15～20km程度で走行していた。(中略)機関車は常に工場向きで運転されていた。運行は一日に数回のようなものであった」という証言³⁰がある。(山崎 2019)³⁰では貨車は5両前後とまとめている。「貨車を後押しする形で通過した」との同証言³⁰から推進運転であったことが伺えるが、往復とも推進運転であったとするならば、東久留米駅と製造所で機回しを実施していたことになる。(山崎 2019)³⁰の「終点付近の図(側線新設工事設計図・部分)。(図2-6, 原図は資料*², 年代不明)*⁶」と「東久留米駅概略図, 図2-5, 山崎作成, 2019*⁷」を見ると、機回し可能な構造になっていることが分かるが都度機回しを実施していたのかは確認できない。

別に中島航空金属社員の証言として、「材料や、でき上がった製品を運搬する貨物専用の鉄道で、弁慶号みたいな10両編成の汽車が2, 3台行ったり来たりしてたと思った」とある²。貨車の編成数は情勢に応じて変化した可能性があるが、2, 3台^{iv}というのは唯一の証言である。

3.10 専用線の輸送資材

専用線における輸送資材については鑄造用の材料、砂、燃料というのが通説である。鑄造が行われていたという「状況証拠」と、元々田無町駅から牛車で砂を運んでいた¹⁴という事実関係、(名取 2011)²²に掲載された元・西武鉄道職員の話として「無蓋車にはアルミ合金用の砂が積まれていた」とあり、これらが基になっていると見られる。3.8でも示した自由学園卒業生の証言では積荷に関する記述はない。

一方、3.9で示した中島航空金属社員の証言では、「材料や、でき上がった製品を運搬」とある²。これは田無・武蔵線(簡易軌道)の記憶と混在している可能性もあるが、砂や燃料は挙がっていない。

砂については武蔵野鉄道沿線でも川砂利が生産されていたが、アルミニウム合金やジュラルミン合金に用いる鑄造砂であり、どのような「砂」であったかは不明である。単なる川砂ではなく山砂(珪砂等)であった可能性もあるが確認できない。発駅・発送元等に関する資料の発見が期待される。

燃料については鑄造用ということでは疑念が生じる。一般論として鑄造には熱源としての燃料が必要であるが、中島航空金属社員の証言²を要約すると「工場建設に際して電気とガス管の引き込みに苦勞した。中島航空金属に1日のガス使用量は東京都民の1日の使用量に匹敵すると言われるぐらい大きなガスバーナーを引き込んだ」とあることから、製造所の主たる燃料はガスであったことがわかる。燃料という記述³⁰については出典がないため確認できない。

このように専用線がその目的である何をどれくらい輸送したのかという情報については僅かな証言のみで詳細は不明である。また原料ばかりでなく、上述した証言²にある通り、製品・半製品の出荷に利用された可能性も考えられる。当初の供給先であった武蔵製作所は空襲による被害を受け、中島飛行機は疎開工場を各地に建設していた時期である。田無製造所の関係でも、埼玉県川越、飯能、仏子、福島県棚倉の疎開工場を作ったとある²。

3.11 専用線の廃止と供用期間

田無製造所がエンジン部品を供給していた主力工場の武蔵製作所は、1944(昭和19)年11月24日の初空襲以来、度重なる空襲を受け壊滅している⁴⁵。3.10で触れたとおり空襲の激化を受け田無製造所も各地の疎開工場の他、近隣では自由学園等の学校や寺院、農家の納屋²などに工場機能の一部を疎開させるなどの措置を講じている³⁰。度々の空襲を受け爆弾、焼夷弾等が投下されるが、結果的に寮や食堂が被弾した程度で、工場本体に直接の被害はなかったとされる²。

製造所は1945(昭和20)年8月15日の終戦をもって操業停止となったとされる²。これに伴い専用線も事実上廃止となりその後長らく放置されることになる。専用線は運輸通信大臣の認可から僅か1年後に終戦を迎えたことから、供用(運行)期間は長くても1年、実質半年程度であった可能性もあり、非常に短命であったといえる。

3.12 専用線軌道上の不明な痕跡

今回の資料調査過程で、戦後まもない1947(昭和22)年10月24日に米軍が撮影した航空写真*⁸(図3-3)から、専

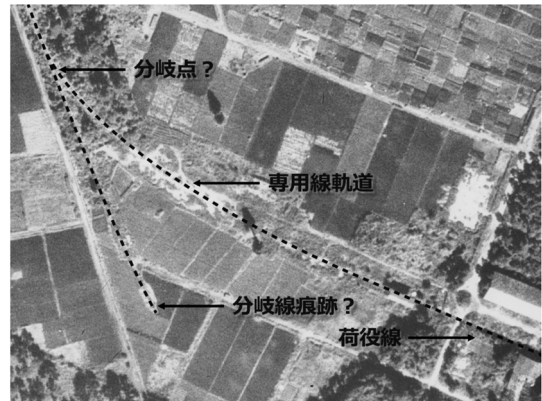
^{iv} 2～3編成のことと思われる。



図3-3 専用線廃止直後の航空写真，著者加筆
USA-R360-78, 米軍撮影，1947.10.24^{*8}
出典：国土地理院撮影の空中写真（1947年撮影）



a) 分岐線部拡大（図3-3 枠線内）^{*8}



b) 分岐線部拡大（図3-3 枠線内），著者加筆^{*8}

図3-4 不明・分岐線部拡大
（図3-3の部分）

用線軌道上に不可思議な痕跡が認められた。製造所の構内（敷地）に入り工場群に向かってカーブする途上，南南東方向に軌道が分岐していたとも捉えられる痕跡がある。この痕跡は専用線から分岐後100～150m程で途切れている。（図3-4a）は航空写真（図3-3）の一部拡大である。（図3-4b）上に解説を加えた。戦中の1944（昭和19）年10月22日に陸軍が撮影した航空写真^{*3}（図3-1）にそうした形跡は認められないことから，これ以降に何らかの造成工事が実施されたとみられる。

これについて資料を詳細に見返したところ（山崎 2019）³⁰初出の「中島航空金属の工場配置図（図版2-8, 出所不明，年代不明）^{*9}」には，分岐部分は描かれていないものの当該分岐線とみられる線が描かれ，航空写真同様に途切れている様子が見て取れる。更にこの線は図面上の専用線と同じく鉄道を示す破線が用いられており，同種の軌道であったと推察される（実際に分岐器や軌条が存在したかは不明）。同図面について東久留米市郷土資料室に提供を求めたが所蔵資料ではなく提供できない旨の回答を得た。当該図面については（山崎 2019）³⁰を参照されたい。

この分岐線が途切れた地点周辺に施設等が見当たらないことから，何らかの目的を持って着工したものの工事が中断した可能性が考えられる。現時点で考えられる目的（計画）として，当該図面に描かれた線形から既存の荷役線の南側に同様の荷役線を増設しようとした形跡，或いは線形が「幻の鉄道」と称される簡易軌道の田無・武蔵線を方面に向かっていていることから，専用線を武蔵製作所へと延伸し，簡易軌道を軌間1,067mmの軌道に置き換えようとした形跡とも考えられるが，これらは想像の域を出ない。田無・武蔵線との位置関係は（図3-2）を参照されたい。今後新たな資料等が発見されることを期待したい。

3.13 専用線跡のその後

専用線跡のその後の変遷や遺構の現状については，各種文献・資料，自由学園関係者の証言等を交えながら今後

続報としてまとめたい。専用線の所有権抗争、軌条・橋梁の撤去、ひばりが丘団地の建設、「たての緑道」としての再生、東久留米市の旧跡指定などのトピックが存在する。

4. 今後の調査研究課題とまとめ

4.1 今後の調査・研究課題の整理

以上、専用線の敷設経緯から廃止に至るまでの通説と資料・証言から読み取れる事柄・不明点について挙げた。今後の更なる調査・研究課題を以下にまとめる。

- ①当該専用線の法的な位置付けや戦時下での特例措置等に関する情報。専用鉄道規定の解釈⁵⁴における「専用線の場合は原則として全長3kmを超えられない」という記述と、専用線が2.84km（計画）という近接した数字であることの因果関係。但しこれは規定が制定されたと時期とも関係する。
- ②敷設目的についての客観的裏付けとして、輸送量、生産量等に関する情報。
- ③ルート選定に関する情報。田無町駅ではなく東久留米駅から分岐した理由。
- ④建設資材に関する情報。物件目録にある大量の資材の調達先等。
- ⑤専用線の実質の延長に関する情報。全長2.84kmが通説であったが、計画或いは認可上の数字である可能性（実質2.45km）。その他資材リストから軌道についての土木的検討。
- ⑥建設工事に関する情報。設計図の詳細、施工時期、工期、工費、施工者（施工従事者）等。
- ⑦供用（運行）開始時期に関する情報。
- ⑧専用線で運行された車両（機関車・貨車）に関する情報。特に雨宮製作所製18トン機の来歴に関する情報。
- ⑨専用線によって輸送した積荷に関する情報。資材の詳細、発駅・発送元等。
- ⑩専用線軌道上の不明な痕跡に関する情報。

4.2 本稿における成果

本稿における成果として6つの点を挙げる。

- ①当該専用線に関する記述が掲載された文献リストをまとめた（巻末参考文献^{1~51}が該当）。2019年12月時点で51件程度であった。
- ②①で収集した文献の総合的なレビューから当該専用線に関する既往研究の展開についてまとめ、更には出典・出所関係についても検討した。その結果、1981年～1995年頃に田無市立中央図書館や保谷公民館が作成した関連資料における調査報告や証言と、2011年までに名取紀之氏が示した一次資料や証言、その他の文献^{14,30}における証言は、専用線の実態にアプローチする上での基礎的資料になっていることが分かった。また近刊の文献のほとんどはその引用及び、現存する遺構に関する紹介記事であることが確認された。
- ③②を基に文献、その他資料等から読み取れる事柄を基に当該専用線について通史的にまとめた。
- ④専用線軌道に関する新説として、資料*1から専用線軌道延長は2.84kmとされてきたが、GIS（地理情報システム）、並びにWeb地図を利用した簡易計測から実質2.45km程度しか敷設されなかった可能性について提起した。
- ⑤専用線軌道に関する新説として、中島航空金属敷地内の分岐線（計画）の可能性について提起した。
- ⑥④、⑤も含め、不明点及び今後の調査・研究課題を整理し列挙した。

4.3 まとめと今後の展望

今回、専用線の実態について、3.1の専用線の概要と名称（呼称）から、3.11の専用線の廃止と供用期間まで、基本的な項目（見出し）を立て、関係する資料・証言を引用しながらその実態についてそれぞれまとめることを試みた。そこから情報が不足している点を挙げ、考察を加えるとともに、4.1の今後の調査・研究課題の整理という形でまとめた。

今後の展望として、一つは3.13で述べた通り本稿に引き続き、戦後の専用線跡の変遷について本稿と同様の手法でまとめる予定である。更には、土木的観点から専用線軌道の特徴等についてアプローチすることも検討している。また研究背景でも挙げたとおり、専用線跡は戦争遺跡、鉄道廃線跡、西武鉄道の歴史の一部、はたまた土木遺産としても位置付けられる歴史的遺構であり、今後の保存・活用に向けた提言についてもまとめたい。

謝 辞

文献調査補助で吉川昭二氏の協力を得た。自由学園関係資料並びに地図資料、インタビュー補助で大塚ちか子氏の協力を得た。下野明子氏には大変貴重な写真資料を提供いただいた。この場を借りて感謝申し上げる。

参考資料

- *¹ (名取 2011)²² 掲載図版 2-3, 運輸通信大臣から武蔵野鉄道への東久留米構外側線敷設・工事方法変更認可, 出所不明, 1944/8/3.
- *² (名取 2011)²² 掲載図版 2-4, 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, 出所不明, 年代不明.
- *³ 図 3-1, 航空写真 (陸軍撮影), 8912-C2-186, 国土地理院, 1944/10/22 (撮影).
- *⁴ 図 3-2, Tanashi, Japan City Plans (U.S. Army Map Service,) University of Texas Libraries Online, 1945~1946.
- *⁵ (名取 2011)²² 掲載図版 2-17, 瑞穂産業が東京地裁民事第十五部に提出した準備書面冒頭と物件目録, 出所不明, 1955/2/11.
- *⁶ (山崎 2019)³⁰ 掲載図版 2-6, 終点付近の図 (側線新設工事設計図・部分), 原図は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 *², 年代不明.
- *⁷ (山崎 2019)³⁰ 掲載図版 2-5, 東久留米駅略図, 山崎作成, 2019.
- *⁸ 図 3-3, 航空写真 (米軍撮影), USA-R360-78, 国土地理院, 1947/10/24 (撮影).
- *⁹ (山崎 2019)³⁰ 掲載図版 2-8, 中島航空金属の工場配置図, 出所不明, 年代不明.

参考文献

- 1) 京王帝都電鉄株式会社総務部：京王帝都電鉄三十年史，京王帝都電鉄株式会社，1978.
- 2) 田無市立中央図書館：中島航空金属株式会社と田無一座談会の記録 1981.5.10—, 田無市立図書館，1981.
- 3) 田無市立中央図書館：田無の戦災誌，田無市立図書館，1982.
- 4) ほうや公民館だより編集室：ローカルスポット幻の鉄道その(1) ひばりが丘団地をSLが走っていた，ほうや公民館だより 1986/6, 東京都保谷市立公民館，1986.
- 5) ほうや公民館だより編集室：ローカルスポット幻の鉄道その(2) 地図から消えた3本の鉄路，ほうや公民館だより 1986/7, 東京都保谷市立公民館，1986.
- 6) ほうや公民館だより編集室：街かどから幻の鉄道ベールを脱ぐ(1) あのガードはなんだ!?, ほうや公民館だより 1992/7, 東京都保谷市立公民館，1992.
- 7) ほうや公民館だより編集室：街かどから幻の鉄道ベールを脱ぐ(2) 地図上で線路はつながった，ほうや公民館だより 1992/8, 東京都保谷市立公民館，1992.
- 8) ほうや公民館だより編集室：街かどから幻の鉄道ベールを脱ぐ(3) 運命の二月三日夜，ほうや公民館だより 1992/9, 東京都保谷市立公民館，1992.
- 9) 早川丈令，名取紀之：中島飛行機秘められた過去，トワイライトゾーン・マニュアルRM POCKET 3 p106~112, ネコ・パブリッシング，1992.
- 10) 田無市立中央図書館：中島飛行機武蔵製作所と田無一座談会の記録 1979.11.18—, 田無市立図書館，1979.
- 11) ほうや公民館だより編集室：続・保谷の空襲幻の鉄道歴史を掘り起こそう，ほうや公民館だより 1993/7, 東京都保谷市立公民館，1993.
- 12) 井藤鐵男：幻の鉄道が見えてきた—中島飛行機武蔵製作所の簡易鉄道—, 多摩のあゆみ 1995/5 第79号, たましん地域文化財団，1995.
- 13) 名取紀之：中島飛行機専用線その後，トワイライトゾーン・マニュアルIV RM POCKET 11 p80~81, ネコ・パブリッシング，1995.
- 14) 関島久雄：中島飛行機の大きな工場と小さな鉄道，そしてその後，多摩のあゆみ 1995/5 第79号, たましん地域文化財団，1995.
- 15) 東京都歴史教育者協議会：幻の鉄道と大学に跡をとどめる軍需工場—中島飛行機武蔵製作所と三鷹研究所，フォトガイド東京の戦争と平和を歩く，平和文化，1995.

- 16) 東久留米市史編さん委員会：東久留米市史，東久留米市，1979.
- 17) 野崎市郎：武蔵野鉄道の開通，地誌ふるさと東久留米，東久留米市郷土研究会，1995.
- 18) 山崎丈：東久留米市における待避壕の調査—武蔵野の雑木林に眠る戦争遺跡—，明日への文化財 1996/3 No. 38 p70～80, 文化財保護全国協議会，1996.
- 19) 東久留米市教育委員会：駅，光の交響詩写真でつづるふるさと東久留米，東久留米市教育委員会，2000.
- 20) 東久留米市教育委員会：東久留米駅の歴史，くるめの文化財 No. 28, 東久留米市教育委員会，2002.
- 21) 東久留米市教育委員会：東久留米駅の誕生と村の変化，東久留米の近代史明治・大正・昭和前期，東久留米市教育委員会，2002.
- 22) 名取紀之：オーラルヒストリーから見えてくるもう一つの鉄道史 (2: 中島飛行機専用鉄道の調査から)，多摩の鉄道史Ⅱ—私鉄と沿線開発—，多摩地域史研究会第20回大会発表要旨，2011.
- 23) ネコ・パブリッシング編集部：各駅のあの頃東久留米駅，写真でみる西武鉄道100年，ネコ・パブリッシング，2013.
- 24) 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（西武鉄道特集）2013/12 No. 884 p144～153, 電気車研究会，2013.
- 25) 山崎丈：東久留米の戦跡(6) 軍事施設2中島航空金属田無製造所と武蔵野鉄道引き込み線，東久留米市郷土資料室通信 No. 29 2014/7, 東久留米市郷土資料室，2014.
- 26) 山崎丈：東久留米の戦争遺跡，くるめの文化財 No. 28, 東久留米市教育委員会，2014.
- 27) 東久留米市立中央図書館：武蔵野鉄道引き込み線，語ろう！東久留米2 東久留米と戦争～戦後70年を迎えて～，東久留米市教育委員会，2016.
- 28) 山崎丈：東久留米市における戦争遺跡の旧跡指定，明日への文化財 74号 2016/1, 文化財保存全国協議会，2016.
- 29) 東久留米市立中央図書館：武蔵野鉄道引き込み線，語ろう！東久留米3 東久留米と戦争～村の生活～，東久留米市教育委員会，2017.
- 30) 山崎丈：武蔵野鉄道引き込み線跡（中島航空金属専用側線），東久留米市歴史ライブラリー 1 東久留米の戦争遺跡，東久留米市教育部生涯学習課，2019.
- 31) 小松丘：西武鉄道の「廃」をさぐる，鉄道ピクトリアル臨時増刊号（西武鉄道特集）2002/4 No. 716 p147～159, 電気車研究会，2002.
- 32) 飯田則夫：THE 軍事遺跡2003 旧発動機試運転工場，散歩の達人2003/2 p92～93, 交通新聞社，2003.
- 33) 宇井眞紀子：中島飛行機専用線，眠る線路，ワイズ出版，2003.
- 34) 宇井眞紀子：軌憶～多摩の廃線跡中島飛行機専用線，多摩ら・び No. 26 2003/12, けやき出版，2003.
- 35) 今尾恵介：田無町，消えた駅名駅名改称の裏に隠された謎と秘密，東京堂出版，2004.
- 36) 洋泉社編集部：写真と地図で読む！知られざる軍都多摩・武蔵野，洋泉社，2005.
- 37) 今尾恵介：中島飛行機専用線，日本鉄道旅行地図帳—全線・全駅・全廃線，4号関東2, 新潮社，2008.
- 38) 東京都歴史教育者協議会：中島飛行機関連の疎開工場—自由学園の校舎と慰霊碑，新版東京の戦争と平和を歩く，平和文化，2008.
- 39) 内田宗治：東京鉄道遺産100全解説89中島飛行機専用線跡，東京人 No. 306 2012/3, 都市出版，2012.
- 40) 今尾恵介：地図と鉄道省文書で読む私鉄の歩み関東(2)京王・西武・東武，白水社，2015.
- 41) 牛田守彦，高柳昌久：戦争の記憶を武蔵野にたずねて増補版，ぶんしん出版，2015.
- 42) 矢嶋秀一：西武鉄道1950～1980年代の記録，アルファベータブックス，2015.
- 43) 今尾恵介：地図で解明！東京の鉄道発達史，JTBパブリッシング，2016.
- 44) 高嶋修一：東久留米と武蔵境を結んでいた軍用線路の謎に迫る，西武沿線の不思議と謎，実業之日本社，2016.
- 45) 武蔵野市立武蔵野ふるさと歴史館：TARGET No. 357～攻撃目標となった町，武蔵野～，武蔵野市立武蔵野ふるさと歴史館企画展示図録，2017.
- 46) 中村建治：中島飛行機・田無工場線，消えた！東京の鉄道310路線（歩鉄「現地を訪ねる探す見る」）でひもとく

首都廃線跡), イカロス出版, 2018.

- 47) 坂上正一: 西武全線古地図さんぽ, フォト・パブリッシング, 2018.
- 48) 今尾恵介: 武蔵野の廃線をたどる砂利と軍事, 武蔵野樹林Vol. 2 2019 春, 2019.
- 49) 旅と鉄道編集部: 廃線の歩きかた多様な出自を秘めた6路線制覇, 旅と鉄道2019/7, 天夢人, 2019.
- 50) 旅と鉄道編集部: 廃線探訪入門—鉄道の面影を探しに廃線スポットをめぐる旅へ—, 天夢人, 2019.
- 51) 池口映司: 全駅ガイド「駅しるべ」, 新しい西武鉄道の世界トラベルMOOK, 交通新聞社, 2019.
- 52) 吉川慎平: 立野川に残る「近代化遺産」, NPO法人東久留米の水と景観を守る会会報No. 26, 2012.
- 53) 吉川慎平: レンガ積み橋台を有する西武鉄道池袋線立野川橋梁—旧・武蔵野鉄道遺構としての歴史的価値—, 生活大学研究, 2017 Vol. 3 No. 1 p69~80, 2017.
- 54) 鉄道総合技術研究所: 第2版鉄道技術用語辞典, 丸善, 2006.
- 55) 名取紀之: 「専用線」とは?, トワイライトゾーン・マニュアルRM POCKET 3 p130, ネコ・パブリッシング, 1992.
- 56) 田尻弘行: 熊延鉄道, RM LIBRARY(42), ネコ・パブリッシング, 2003.
- 57) 高井薫平: 熊延鉄道, 小型蒸気機関車全記録西日本編—貴重な初出写真を満載した永久保存版, 講談社, 2012.
- 58) ネコ・パブリッシング編集部: 年表, 写真でみる西武鉄道100年, ネコ・パブリッシング, 2013.