

越谷市内に存在した「軍需工場」への「引き込み線」

秦野 秀明

はじめに

平成二十一年（二〇〇九）に発行されたNPO法人越谷市郷土研究会の会報『古志賀谷』第十五号の記事である「聞き書き 50年前の越谷を語る」⁽¹⁾には、越谷市に生まれ育った野口祐許氏の証言として、次のような記載がある。

「そうですね。そのころ線路が今の税務署の方へ行っていたのです。当時、近所に鉄工所があつてそこへ線路が引かれていたんです」⁽¹⁾

管見の限り、東武鉄道伊勢崎線（東武スカイツリーライン）越谷駅構内より現在の「越谷税務署（関東信越国税局管内）」付近へと延びていた「引き込み線」に関する資料は、いまだ発見されていないか存在しない。

ゆえに筆者は、一九四〇年代撮影の「空中写真」を手掛かりに、その「引き込み線」のルートを復元する試みを平成二十一年（二〇〇九）から行い、その試みはある程度は成功していたが、十年後である令和元年（二〇一九）、後述する坂本誠一郎氏の調査により判明した事実を内容に取り入れた「引き込み線」に関する発表を行う。

一 「引き込み線」とは何か

本稿においては、「題名」を筆頭に「引き込み線」という用語を使用しているが、本来「引き込み線」は俗称であり、正式（法

的）には、以下のようになる。

① 「専用鉄道」

「鉄道事業法 第二条第六項」

（昭和六十一年（一九八六）法律第九十二号）の

「この法律において「専用鉄道」とは、専ら自己の用に供するため設置する鉄道であつて、その鉄道線路が鉄道事業の用に供される鉄道線路に接続するものをいう」

と規定され、単に自己の用に供するためだけでなく、鉄道事業者の営業線に直接つながっていることが条件となる。

このため、「引き込み線」と呼ばれることもある。

「鉄道事業法 第二条第六項」

（昭和六十一年（一九八六）法律第九十二号）の

「専用鉄道を設置する者（以下「専用鉄道設置者」という。）は、国土交通省令で定める技術上の基準に従い、専用鉄道の施設（車両を含む。）を維持し、及び管理しなければならない」

と規定され、規格や仕様は接続する鉄道事業線に準拠することになる。

かつては設置にあたって国から専用鉄道免許を受ける必要があつたが、現在は免許や許可を受けたり、届け出を行ったりする必要はない⁽²⁾。

② 「専用線（専用側線）」

「特定貨主が自己の専用に供するため、その負担において敷設した側線」⁽³⁾

と規定され、側線であるため、専用側線とも呼ばれる。

専用鉄道とは異なり、設置にあたって国から免許を受ける

必要はなく、設置後は無償で接続する駅を管理する鉄道事業者に譲渡され、施設の管理はその鉄道事業者側が行っている(2)。

以上のように、俗称である「引き込み線」には、

① 「専用鉄道」

② 「専用線(専用側線)」

の「2種類」があり、今回対象としている「引き込み線」が、この「2種類」のうちのどちらに属するのかは未だに不明のままであり、そもそも、この「引き込み線」が存在したとされる昭和二十年(一九四五)前後の「専用鉄道」に対しての法律は、「専用鉄道規程(大正八年(一九一九)閣令第十九号)」であり、「引き込み線」の接続する東武鉄道に対しての法律も、「鉄道事業法」ではなく、「地方鉄道法(大正九年(一九一九)四月九日公布、同年八月十五日施行)」であったので、正式(法的)な名称は筆者の知識では不明のために、俗称である「引き込み線」を採用した。

二 一九四〇年代撮影の「空中写真」と

一九四〇年代測量の「2.5万地形図」

国土交通省「国土地理院」の「地図・空中写真閲覧サービス」(4)を使用し、該当地域を検索した結果、

一九四〇年代撮影の「空中写真」は、

① (USA M44-A-SRT 20 なご)

撮影年月日 (昭和二十二年(一九四七)二月十三日)

② (USA M29 53, 54 なご)

撮影年月日 (昭和二十二年(一九四七)二月八日)

③ (USA R393 94, 95, 128, 129 なご)

撮影年月日 (昭和二十二年(一九四七)十月二十三日)

④ (USA R522 6, 7, 8, 134 なご)

撮影年月日 (昭和二十四年(一九四九)一月十日)

⑤ (USA R2808 3, 4, 5 なご)

撮影年月日 (昭和二十四年(一九四九)五月十日)

の「約14種類」。

一九四〇年代測量の「2.5万地形図」は、

① (76-1-4-3 越ガ谷 (こしがや))

測量年 (昭和二十四年(一九四九))

② (76-1-4-19 越ガ谷 (こしがや))

測量年 (昭和二十四年(一九四九))

発行年月日 (昭和三十一年(一九五六)十一月三十日)

の「2種類」。

存在し、昭和二十四年(一九四九)測量の「2.5万地形図」には「引き込み線」が描かれていない。

ゆえに、「地形図」から「引き込み線」のルートを復元することは断念し、当初の調査方針通りに「約14種類」の「空中写真」を手掛かりに、「引き込み線」のルートを復元した。

三 「引き込み線」の「ルートの復元」

「約14種類」の「空中写真」を手掛かりに、「引き込み線」のルートを復元すれば、以下のようになる。

当時の東武鉄道伊勢崎線「越ヶ谷駅」⁽⁵⁾ 構内より分岐した後、大正十年（一九二一）十月二十日より「複線化」⁽⁶⁾ されていた「下り線」に沿って、「北北西」より「南南東」に向かつて敷かれた単線の線路（側線）は、平成九年（一九九七）三月二十五日の「高架複々線化」⁽⁶⁾ の完成以前まで存在した「踏切（第1種甲）」の位置（A地点（現越谷市東柳田町））で、東武鉄道伊勢崎線の線路（本線）より離れた「引き込み線」の線路は「北東」より「南西」に向かつて敷かれ、やがてこの「引き込み線」を設置したと推定される「設置者」の敷地内に至り、敷地内の「ヤード（操車場）を兼ねた？貨物駅」入口の位置（B地点（現越谷市元柳田町と赤山町五丁目の境界））で、「2線」または「3線」に分岐した線路は、「ヤード（操車場）を兼ねた？貨物駅」内で終わった（C地点（現越谷市元柳田町と赤山町五丁目と四丁目の境界））。

「ヤード（操車場）を兼ねた？貨物駅」内には、線路（本線）から走行してきた機関車や貨車が、そのまま進入可能と推定出来る大きな建造物（D（現越谷市赤山町五丁目））があった。

三 「引き込み線」の「設置者」

令和元年（二〇一九）、坂本誠一郎氏は調査により判明した事実を論文⁽⁷⁾ にまとめられた。以下は坂本氏の論文における「熊澤機械㈱の会社概要」⁽⁸⁾ からの引用である。

- ① 設立年月日 昭和10年9月30日⁽¹³⁾ ⁽²³⁾
- ② 本社所在地 当初の本公司は東京都新富町・工場は東京都南砂町⁽¹³⁾

- ③ 昭和18年当時の資本金 90万円（24年時点 200万円）
【参考】（昭和18年当時、東武電鉄の資本金は4千530万円）株主総数 57名⁽¹¹⁾ ⁽¹³⁾ ⁽²³⁾
- ④ 越ヶ谷への移転は昭和16年頃（本社・工場ともに）⁽¹³⁾ ⁽¹⁶⁾
- ⑤ 旧越ヶ谷町での所在地は越ヶ谷町上大作一六四五⁽¹⁴⁾（時の変遷で 一六三二へも）⁽²³⁾
- ⑥ 代表者・熊澤政一・越ヶ谷工場長・近藤正巳⁽¹¹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹³⁾
- ⑦ 電話番号（越ヶ谷 164・177）⁽¹⁴⁾
- ⑧ 生産品目（事業目的） 機械・車両・土木鉦山機械の製造
砕石機・セメントガン・道路輾壓機・小型蒸気機関車の生産⁽¹⁵⁾ ⁽¹⁶⁾ ⁽¹⁷⁾ ⁽²³⁾
- ⑨ ラバウルのココボ博物館展示には、「熊澤機械㈱製造・海軍納め・圧石車の画像がある」⁽¹⁸⁾。
- ⑩ 「越ヶ谷工場」の『工場建物・敷地の変遷』
（ア）昭和7、8年頃、14、15年迄は、篠原鉄工であったことを確認した。
- （イ）昭和16年頃、26年頃までが、熊澤機械㈱であったと判断した。
- ※ノコギリ合掌型屋根・高さ20m×4棟・社宅3カ所。
- ※蒸気機関車製造工場の建設【高さ20m・長さ25mの真つ黒で、凄い建物の由・東武電鉄越ヶ谷駅構内からの線路の引き込み線あり】
- （ウ）昭和24年頃一部と判断したが、「日本畜産興業㈱」へ詳細不明ながら、その後「越ヶ谷税務署」や「付近の住宅地」へ変遷したものと判断した。⁽¹⁹⁾ ⁽²⁰⁾
- ⑪ 社員数（昭和23年当時）219名⁽¹¹⁾
- ⑫ 戦後は昭和22年頃より24年末までの労働争議の発生事実⁽²¹⁾ ⁽²²⁾を確認した。

⑫ 越ヶ谷工場の閉鎖時期は詳細不明である。

私見ながら、収集資料の分析では、昭和26年頃迄は会社運営を行っていたものと判断した。

⑬ 昭和50年の会社閉鎖謄本⁽²³⁾も入手した。清算人の登記があり、昭和29年頃には清算手続きに入ったものと判断した。

以上の坂本氏の論文⁽⁷⁾から、本稿の主題である「引き込み線」を設置したと推定される「設置者」は、昭和七(一九三二)、八年(一九三三)頃より十四(一九三九)、十五年(一九四〇)迄まで存在した「篠原鉄工」の可能性を残すものの「小型蒸気機関車」等の生産を行っていた「熊澤機械^(株)」であったと推定した。

また、「引き込み線」の「設置者」として推定した「熊澤機械^(株)」は、坂本氏の調査により「越ヶ谷町立越ヶ谷国民学校(現越ヶ谷市立越ヶ谷小学校)」、「大澤町立大澤国民学校(現越ヶ谷市立大沢小学校)」の「勤労働員」先の「軍需工場」であった⁽⁹⁾ことも判明し、坂本氏の論文⁽⁷⁾にまとめられた。

結びにかえて

①一九四〇年代撮影の「約14種類」の「空中写真」を手掛かりに、「引き込み線」の「ルートを復元」した。

そのルートは、当時の東武鉄道伊勢崎線「越ヶ谷駅」(○)構内より分岐した後、(A地点(現越ヶ谷市東柳田町))、(B地点(現越ヶ谷市元柳田町と赤山町五丁目目の境界))を経て、「2線」または「3線」に分岐した線路は、「ヤード(操車場)を兼ねた?貨物駅」内で終わった(C地点(現越ヶ谷市元柳田町と赤山町五丁目と四丁目目の境界))。

「ヤード(操車場)を兼ねた?貨物駅」内には、線路(本線)

から走行してきた機関車や貨車が、そのまま進入可能と推定出来る大きな建造物(D(現越ヶ谷市赤山町五丁目))があった。

②「引き込み線」の「設置者」は、令和元年(二〇一九)の坂本誠一郎氏の調査により判明した、「小型蒸気機関車」等の生産を行っていた「熊澤機械^(株)」であったと推定した。

また、「熊澤機械^(株)」は、同じく坂本氏の調査により「熊澤機械^(株)」に近い「越ヶ谷町立越ヶ谷国民学校(現越ヶ谷市立越ヶ谷小学校)」、「大澤町立大澤国民学校(現越ヶ谷市立大沢小学校)」の「勤労働員」先の「軍需工場」であったことも判明した。

③昭和二十四年(一九四九)測量の「2.5万地形図」には「引き込み線」が描かれていないので、少なくとも昭和二十四年(一九四九)以前には、「引き込み線」は「廃止」されていたと推定したが、「引き込み線」の「レールの撤去」の時期に関しては、今後の聞き取り調査に委ねることとした。

本稿の完成には、坂本誠一郎氏の調査及びその調査に関わった方々の成果による所が多かった。この場を借りて御礼申し上げる。

注

(1) 越ヶ谷市郷土研究会編(二〇〇九)

『会報古志賀谷 第十五号』、一頁

(2) フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』
「専用鉄道」

<https://ja.wikipedia.org/wiki/>

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%B0%82%E7%94%A8%E9%89%84%E9%81%93>

(3) 注(2)からの引用であるが、「出典」が明記されていない。

(4) 国土交通省「国土地理院」

「地図・空中写真閲覧サービス」

<http://maps.gsi.go.jp/maplibsearch.do#1>

(5) フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

「東武伊勢崎線」

[https://ja.wikipedia.org/wiki/](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%AD%A6%E4%BC%8A%E5%8B%A2%E5%B4%8E%E7%B7%9A)

<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%AD%A6%E4%BC%8A%E5%8B%A2%E5%B4%8E%E7%B7%9A>

昭和三十一年（一九五六）十二月一日、

「越ヶ谷駅」を「越谷駅」に改称した。

(6) 注（5）

(7) 坂本 誠一郎（二〇一九）

「第二次世界大戦時 越谷に存在した「軍需工場」」

http://koshigayahistory.org/191004_kumazawa.pdf

(8) 注（7） 2頁

(9) 注（7） 1頁

※ 注（7）の注の番号

(11) 埼玉県工業倶楽部編（一九四八）『埼玉県工場便覧』

(12) 埼玉労働基準局編（一九五〇）『埼玉県事業場総覧』

(13) 帝國銀行編（一九四二）『帝國銀行会社要録』

（国立国会図書館デジタルコレクション）

<http://dl.ndl.go.jp/info:ndl.jp/pid/1070941>

(14) 埼玉県電気通信部編（一九五〇）

『埼玉県電話番号簿 昭和24年12月1日現在』

(15) 「最新機器綜合型録（一九四七～四八年）」

（国立国会図書館デジタルコレクション）

<http://dl.ndl.go.jp/info:ndl.jp/pid/1124464/1>

(16) 臼井茂信（一九七六）『機関車の系譜図3』交友社

四三六頁

(17) 「鉄道車両メーカー一覧」

[https://ja.wikipedia.org/wiki/](https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%9D%B1%E6%AD%A6%E4%BC%8A%E5%8B%A2%E5%B4%8E%E7%B7%9A)

(18) 「ラバウルのココボ博物館展示物」

<http://ki43.on.coocan.jp/oversea/rabaul/rabaul.html>

(19) 『越ヶ谷町作成 昭和24年6月・越谷屠場移設関係』

(20) 埼玉県立久喜図書館（二〇〇六・二〇〇九）

「レファレンス共同データベース」

「昭和20年代の埼玉県内（特に越谷市周辺）の

と畜場、進駐軍がと畜場に対して行った衛生面の

指導について」

http://crd.ndl.go.jp/reference/detail?page=ref_view&id=1000031823

(21) 労働争議資料『越谷市史2通史下』

(22) （一九四九）『労働埼玉 No. 22』

（埼玉県労働部労政福祉課編（一九八九）

『労働埼玉 復刻版1』

（一九五〇）『労働埼玉 No. 27』

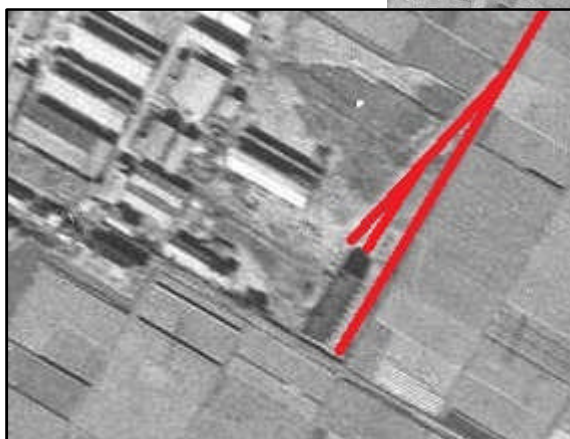
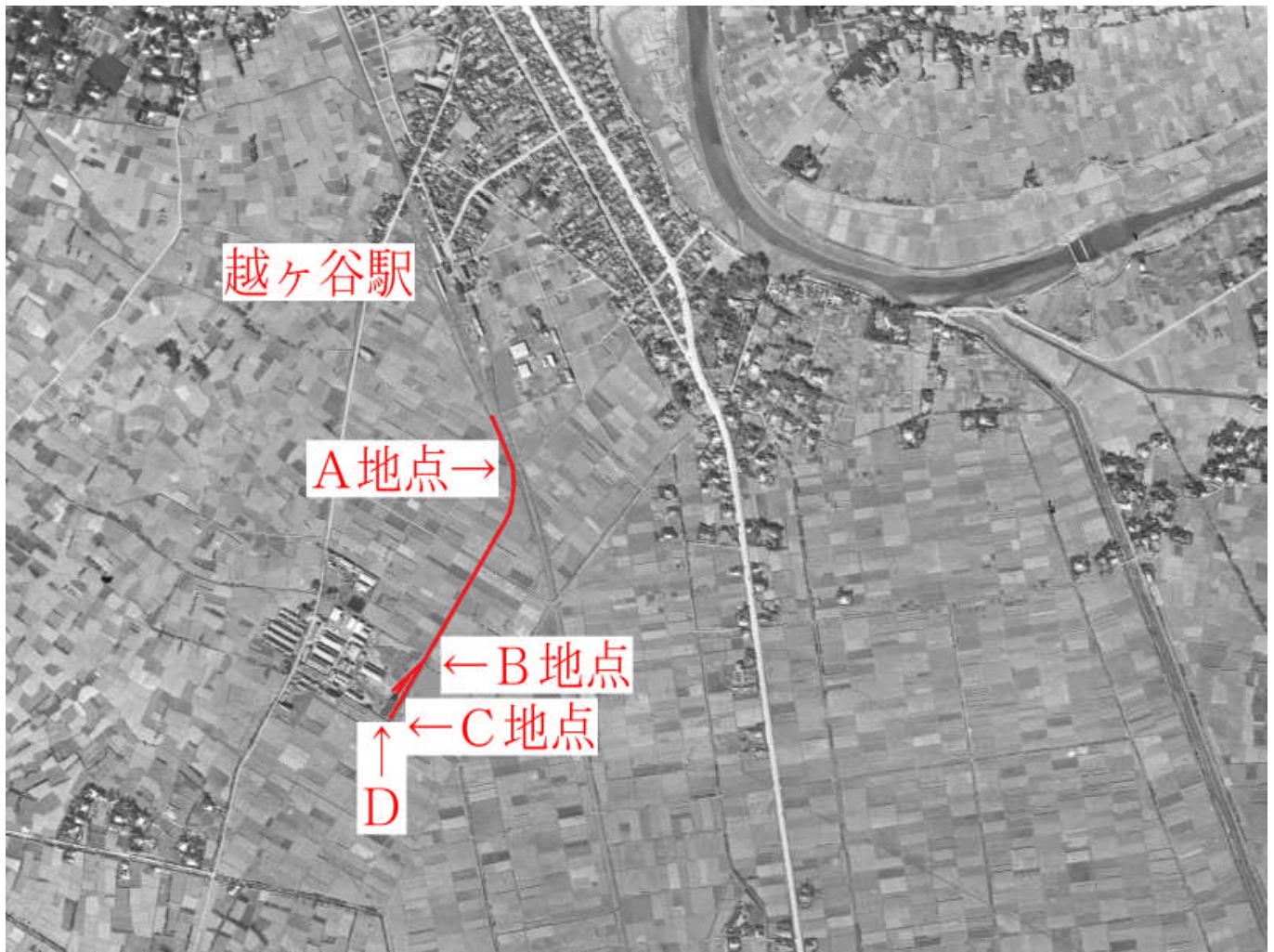
（埼玉県労働部労政福祉課編（一九八九）

『労働埼玉 復刻版1』

(23) 「会社登記簿 謄本（昭和50年10月の閉鎖謄本）」

(24) 「法務局 旧公図」

「越ヶ谷町字上大作一六四五」、「大澤町字町並三八一八」



国土地理院「空中写真」
「USA R393 94」
撮影：昭和22年（1947）10月23日
を引用して加工



↑ 「**A地点**（現越谷市東柳田町）」
東武鉄道伊勢崎線越ヶ谷駅構内から「引き込み線」が分岐した場所。
北東より望む。撮影：2019年10月4日（金）



↑ 「**B地点**（現越谷市元柳田町と赤山町五丁目の境界）」
「引き込み線」の「ヤード（操車場）を兼ねた？貨物駅」入口であった場所。
北北東より望む。撮影：2019年10月4日（金）