

武蔵野

ヒストリー

武蔵野にまつわる歴史を
楽しみながら学ぶ

幻の鉄道・ 武蔵野競技場線

昭和26年に開業した
国鉄武蔵野競技場線。
わずか8年という短命に
終わったことから、
「幻の鉄道」とも呼ばれる
この線の歴史をたどります。



三鷹〜武蔵野競技場間を走ったクモハ40形電車。昭和57年7月、国府津車両センターのイベントにて撮影されたもの（提供／沼本忠次氏）。

中島飛行機の工場引込線 を利用して鉄道ルートが完成

かつてJ R三鷹駅を基点とした「幻の鉄道」と呼ばれる線がありました。昭和26年に日本国有鉄道（現・東日本旅客鉄道株式会社）の中央線の支線として開業した、通称・武蔵野競技場線です。

この線の歴史は、70余年前までさかのぼります。武蔵野町（現在の武蔵野市）で戦闘機のエンジンを作っていた中島飛行機武蔵製作所は、第二次世界大戦の末期、空襲によって、壊滅的な被害を受けました。工場はその後再開されることなく、広大な敷地はさまざまな姿に変遷していきます。比較的被害の少なかった西側の鉄筋の工場は米軍が接収。爆撃による破壊のひどかった東側の工場跡地は、東海大学創立者としても知られる松前重義が社長を務めた、武蔵野文化都市建設株式会社が払い下げを受け、武蔵野スポーツセンター建設を計画しました。その中心施設として、武蔵野競技場（東京グリーンパーク球場）建設が進められたのです。

一方、この頃、国有鉄道は昭和24年に機構改正によって独立採算性の



武蔵野競技場（東京グリーンパーク球場）を最初に使った、昭和26年4月の法政対明治戦（提供／武蔵野市）。

公共企業体「日本国有鉄道」として発足。企業イメージ向上などのため、プロ野球団を結成することになり、国鉄スワローズが誕生しました。そこで、ホームグラウンドとしてこの野球場を利用することを想定。観戦客の誘致と輸送のために、三鷹駅〜武蔵野競技場前駅（グリーンパーク野球場前）約3・2 kmを所用時間6分間で結ぶ鉄道ルートの開設が決定しました。新駅の名称は「武蔵野競技場前」。仮名で読むと当時日本一長い駅名として話題を集めました。

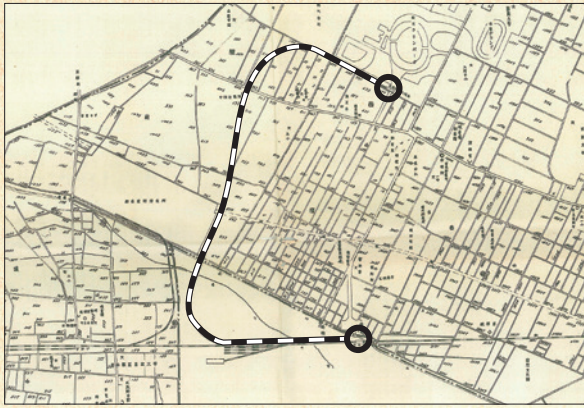
鉄道計画は次のように進められました。中央線の三鷹駅の倉庫脇から

中央線沿いに単線を延ばし、戦前、武蔵境駅と中島飛行機を結んでいた貨物引込線の一部を利用して球場へつなぎます。当時は競技開催のみ8両編成を8分おきに運転。さらに東京駅発の球場行直通電車も運転し、球場の最大収容人数約5万人を1時間半で運べるという算段だったようです。

後樂園スタジアムをものぐ 大規模な野球場の観客5万人を輸送

当初、野球場は昭和25年4月に開場の予定でしたが、空襲の跡地であるため整地が難航。予定より1年間遅れ、26年4月に完成しました。これに伴い、武蔵野競技場線の着工も遅れましたが、同年4月14日の東京六大学野球開幕に合わせ、記念すべき1番列車が運行されました。

完成した野球場は総面積1万5000余坪、グラウンド4400余坪、土盛り方式（グラウンド部分を掘った土で観客席を整備）の観客席は内外野席を合わせて5万1000人の収容能力がありました。夜間照明設備も計画され、総工費1億円ともいわれています。その規模は後樂園スタジアムを上回り、西の甲子園球場にも匹敵する東



昭和26年に撮影された、武蔵野競技場前駅の駅名標 (提供/中村正英氏)。



昭和27年の「武蔵野市全図」(武蔵野市発行)。三鷹駅から武蔵野競技場までの路線が記されている(所蔵/武蔵野市立中央図書館)。

日本一を誇る大きさとも伝えられています。

こうした大規模な野球場建設が行われたのは、首都圏では慢性的な野球場不足が続いていた背景がありました。昭和27年まで神宮球場が進駐軍に接収されており、プロ野球の公式戦のほとんどは後楽園球場で開催されるなど、球場不足が深刻だったのです。武蔵野競技場は、こうした球場不足を解消する目的があったようです。

競技場は、プロ野球に先駆けて4月14日から約2カ月間、春の六大学リーグ戦の会場として利用されました。試合のある日は、東京駅〜武蔵野競技場前駅間を20分間隔で20往復、競技終了前後は競技場前駅発の東京駅行直行電車を連続7本運転したと、当時の新聞は報じています。

そして5月5日、「グリーン・パークスタジアム開場記念セ・リーグ武蔵野シリーズ」が、花火の打ち上げを合図に華々しく開催されました。この日の第1戦は国鉄(現・ヤクルト)対名古屋(現・中日)、続いて名古屋対巨人。都内の小・中学生2万5000人が無料招待され、川上哲治、青田昇、西沢道夫といったスター選手の活躍に熱狂しました。

球場の使用停止に伴い、わずか8年間で廃線が決定

こうして華やかにスタートを切った武蔵野競技場線と競技場。ところが、当時野球場の周囲は人家も少なく、風のある時にはひどい砂ぼこりが球場を覆ったことから、開場間もなく「ホコリ・パーク」という不名誉な名前を付けられたそうです。また、都心部から離れており、交通の便が悪かったこと、国鉄スワローズの成績も芳しくなかったこと、さらには開設の翌年には神宮球場の接収解除といった悪条件が重なり、わずか1年足らずでプロ野球の試合は開催されなくなりました。結局、プロ野球16試合、東京六大学野球19試合、夏

の高校野球31試合のみを開催した後、閉鎖が決定しました。

競技開催日運転とうたった武蔵野競技場線もまた、実質1年で旅客運送を停止。その後は廃線状態のまま放置されていました。そして、昭和34年10月にはレールや架線が外され、ついに一度も定期運転の電車が走ることなく、開業以来わずか8年余りというあまりにも短い歴史に幕を閉じたのです。

運輸営業廃止後、この線の跡地を散歩道として整備する緑道計画を武蔵野市が進め、国鉄との交渉を経て50年度に払い下げの契約が結ばれました。52年から58年にかけて、順次グリーンパーク遊歩道として整備され、市民に開放されました。現在、遊歩道には、当時は忍ばせるものほとんどが残っていません。ほんのひととき、野球観戦の人々にぎわった鉄道跡は、緑の樹々に彩られた憩いの場に役割を変えて、市民の目を和ませています。



昭和52年から約6年間かけて整備されたグリーンパーク遊歩道。現在は、市民の憩いの場に。

INFORMATION

旧新橋停車場 鉄道歴史展示室(東京都港区東新橋1-5-3)にて、武蔵野競技場線に関する展示もある。企画展「野球と鉄道の球団」を開催中(7月20日まで)。お問い合わせは☎03-3572-1872まで。