

市制60年・東村山駅130年の向こう側の近未来 行政と市民が共有し育てる地域のポテンシャル!!

東村山駅の歩みと共にあった 東村山市の都市化と発展史

武蔵野台地のほぼ中央にあつて、多摩地域北部(旧北多摩郡)に位置する東村山市(面積17・14㎢)は、昭和39(1964)年4月1日、旧東村山町の単独による市制施行で誕生。昨

年(令和6/2024年)4月1日には、市制60周年の節目を迎えた。市制施行時の東村山市の人口は6万6012人で、市制施行から61年目の本年10月1日現在の人口は15万2040人。2・3倍強に達している。

平成23(2011)年7月の15万3558人をピークに、総人口の漸減期を迎えているとはいえ、全国的に進みつつ

ある人口減少の潮流を考慮すれば、ほぼ横ばいの水準を維持しているともいえる。

都心部の西武新宿駅から東村山駅(急行停車)まで30分強で結ばれる交通環境の至便さに加え、市内には宮崎駿監督の長編アニメ作品『となりのトトロ』にも描かれ、武蔵野の里山(トトロの森)のモデルとしても有名な八国山をはじめ、雑木林の間に田園が点在するかつての里山風景の面影が今も残る。

都市農業も健在であり、特に梨やぶどう、サツマイモなどに関しては都内有数の産地として名高い。

東京・多摩地区の中でも、このように都市的空間と自然空間が無理なく共存する東村山市の魅力的な住環境は、民間のメディアなどが選定する各種の「住みたいまちランキング」等でも、同地を常に上位にランク付けさせる源泉の一つとなっている。とりわけ、子どもへの成育環境を重要視する「子育て世代」の支持率が高い。

わたなべ たかし
渡部 尚
東村山市長



市制施行後、東村山市が急速に人口を増やしたハード面の要因としては、1970年代以降の宅地開発の急速な進展、それに付随して大型住宅団地の建設ラッシュが続いたことなどが挙げられる。

その背景には、前述の鉄道交通網の充実ぶりがあるわけだが、17㎢強のコンパクトな東村山市には、なんと西武鉄道7路線(新



子育て世代に人気の住宅地・東村山市を代表する子育て支援施設「ころころの森」



応永14(1407)年に建立された国宝・正福寺地藏堂(写真)。東村山市では多くの場所で歴史と文化を感じることができる



長編アニメ『となりのトトロ』の舞台モデルともなった八国山は東村山市の自然環境の豊かさを示すシンボル



八国山から近い「下宅部遺跡(縄文時代)」から出土の国指定重要文化財「東京都下宅部遺跡出土品」は計392点(写真は丸木舟未製品)にも上る

官民の拠点的施設、大型商業施設などが集中する本町地区と、市の表玄関でもある東村山駅を基点に、東村山市では鉄道網の延伸も宅地開発も推進されてきたのだ。

市制施行以前にさかのほれば、大正5(1916)年から昭和2年まで実施された巨大事業、村山貯水池(多摩湖)建設に伴いもたらされた各種波及効果が注目される。同事業が実施された足かけ11年間というものの、東村山駅は建設資材運搬の拠点として、道路と共にフル活用され、同事業は結果的に、東

さらに、東村山村時代の明治28(1895)年8月6日に開業した西武鉄道の前身、川越鉄道・東村山停車場(現・東村山駅/新宿線、西武園線、国分寺線)をはじめ、秋津駅(大正6/1917年開業、池袋線)、久米川駅(昭和2/1927年開業、新宿線)、萩山駅(昭和3/1928年開業、拝島線、多摩湖線)、武蔵大和駅(昭和5/1930年開業、多摩湖

線)、西武園駅(昭和5年開業、西武園線)多摩湖駅(昭和11/1936年開業、多摩湖線、山口線)が次々に開業。昭和17(1942)年の東村山町誕生(東村山村から単独移行)と同年に開業した八坂駅(多摩湖線)、市制施行後の昭和48(1973)年に開業した新秋津駅(JR武蔵野線)を加えた計9駅が、明治・大正・昭和を通じ開業してきた。

住宅地としての東村山市の特徴の一つは、これらの鉄道沿線および九つの駅を軸とする各地区(東村山市は市制施行以後、13の町で構成)の宅地開発が、同時多発的かつ満遍なく進んだことにある。

人口が現在最も多い地区は秋津駅・新秋津駅の立地する秋津町だが、中心市街地は市内最古の鉄道駅・東村山駅の立地する本町地区に展開している。



村山村が東村山町へと発展していく原動力となったほか、後の市制施行にまで至る地域の都市化(近代化)に向けた基盤を構築する要因の一つとなる。

さらに東村山市には現在、国内13カ所の国立ハンセン病療養所の一つ「国立療養所・多磨全生園」が立地する。その前身である「第一区府県立全生病院」は、明治42(1909)年、同地に建設されたが、長きにわたり不治の感染症と誤解されていたハンセン病の患者たちは、患者専用のいわゆる「お召列車」に乗せられ、東村山駅に到着したという歴史も伝わっている(多磨全生園の現在の最寄り駅は秋津駅および新秋津駅)。

宿線・拝島線・西武園線・国分寺線・多摩湖線・池袋線・山口線)にJR武蔵野線を合わせた、計8路線の鉄道が市内を縦横に走っている。



多磨全生園の自然や史跡建造物を残すべく推進中の「人権の森構想」の代表的な史跡建物「山吹舎」(軽症者のための男性独身寮・復元)



国立療養所多磨全生園に隣接する国立ハンセン病資料館はハンセン病の正しい知識の普及・社会啓発の拠点ともなっている

また、東村山市の自然環境の豊かさを象徴する八国山からも程近い東村山駅（現・東村山駅）の存在は、設立当時（昭和17年）に東洋一の規模を誇る結核療養所といわれた「保生園（現・新山手病院）」が、昭和14（1939）年に八国山の麓に建設される要因の一つともなった。八国山の麓には、昭和17年にやはり結核治療を目的とする「村山療養園（現・東京白十字病院）」も設置された。

東村山市の清浄な空気と静穏な住環境が手伝っていることは、言うまでもない。同時に長期療養のできる医療施設の存在が、地域のその後の都市開発に影響を与える事例は、全国各地で見られた。東村山市においても、村山貯水池の建設と共に、大型の医療・療養施設の立地推進が、明治・大正・昭和初期の地域開発（まちづくり）には少なからず貢献したものである。



村山貯水池（多摩湖）の建設事業は東村山市と周辺エリアにおける昭和初期の開発を強力に推進



長編アニメ『となりのトトロ』に登場する「七国山病院」のモデルとなった新山手病院

東村山駅付近の連続立体交差事業 その経緯・現況と近未来

このような前史を経て、昨年4月1日に市制施行60周年を迎え、60年間の発展で人口を2・3倍強まで急増させた東村山市のまちづくりのヘソ（中心点）＝東村山駅は、本年8月6日に、開業130周年の節目を迎えることになった。

そして今回、東村山市ルポの取材の過程では、本年10月18日に東村山市立中央公民館で開催された「東村山駅開業130周年記念式典」についても、運良く取材することが

できた。

東村山駅開業130周年記念式典は、東村山駅が現在地に開業して130年の節目を記念する式典であると同時に、これからの20年、30年、あるいは50年（東村山市の市制100周年に向けた歩みとも重なる）をプロセスとする東村山市の「持続可能なまちづくり」に向けた「基点」ともなるイベントといえる。記念式典の詳細は後に述べるが、その序章ともなったのが、式典に先駆け本年6月29日に実現した、東村山駅付近の西武新宿線下り線の高架化だ。

「東村山駅周辺の連続立体交差事業と合わせて行うまちづくりは、平成22（2010）年策定の『東村山駅周辺まちづくり基本構想』を基点としており、平成24（2012）年



連続立体交差事業（総延長約4.5km）の完了後には5カ所の踏切が除却。交通渋滞解消のほか、多様な効果が期待される

きた、東村山市の持続可能なまちづくりを実現するための、まさに根幹の事業の一つなのです。

それだけに、東村山駅の連続立体交差化が一部とはいえ成った本年6月29日の朝、その初電車に乗り、東村山駅に降り立ったときの感動

「今でこそ東村山駅は地域に最初に来た鉄道駅ということで発信されていますが、その前身となったのは、現在の東村山駅の北側に、明治27（1894）年に設置された『久米川仮停車場』でした。

現在の西武鉄道のルーツの一つである川越鉄道は当初、現在の東村山エリアに停車場を設置する予定はなかったのです。しかし、市域を流れる柳瀬川に架橋する際、工事が難航して橋梁建設が遅れたため、川の手前にいったん仮停車場を造り、川越鉄道は明治27年に暫定的に開業します。そして、そ

には、市から強く要望したこともあり、事業主体となる東京都が連続立体交差事業にかかわる都市計画決定をしました。

これを受けて、連続立体交差事業に合わせて解決すべきまちづくりの課題を整理し、その方向性についてまとめたのが、平成26（2014）年に策定した『東村山駅周辺まちづくり基本計画』です。

さらに、令和4（2022）年に策定した『東村山駅周辺まちづくり実行プラン』は、連続立体交差事業と合わせて行う、具体的なまちづくりについて示すものでした。

並行して、東村山駅付近の連続立体交差事業（事業名は『西武新宿線、国分寺線及び

西武園線（東村山駅付近）連続立体交差事業』で、総延長約4.5kmの高架化に伴い、交通渋滞の要因になっていた五つの踏切を除去

は、国土交通省の都市計画事業認可も平成25（2013）年に得て、平成27（2015）年によりやく着工にこぎ着けることができました。

つまり、準備期間も含めて、約15年越しとなる本年の6月に、東村山駅の高架化が一部完成し、供用開始となったわけです。

私が東村山市議会議員から市長に転じたのは平成19（2007）年5月のことで、東村山駅付近連続立体交差事業は、私が市長就任以来、さまざまな角度から追求して

は、とても一言では言い尽くせないほどに大きなものでした」

東村山駅開業130周年記念式典からさかのぼること、約2カ月前。本年8月25日にインタビューさせていただいた際に、渡部尚市長（5期18年目）は開口一番、高架化された東村山駅のホームに降り立った瞬間の感慨について、そう語った。

さらに「高架ホームや車内から初めて見る駅周辺の俯瞰した景色を目の当たりにした際には、長年にわたり慣れ親しんできた東村山駅周辺の景色が、地上で見えていたのはまったく違う視点から見えたことに新鮮な驚き」を感じると共に、渡部市長の胸には「東村山駅が明治28年に開業する際に発揮された、地域の人々による強い地元愛に対する改めでの感謝の念が、自然に湧いてきた」という。



本年6月29日に運行された東村山駅高架化後の初電車。多くの関係者、市民、鉄道ファンに迎えられ、東村山駅に到着した

の翌年、橋梁工事が完成したため、久米川仮停車場は廃止されます。

本来ならそれで話は終わりですが、鉄道の停車場があることの重要性を認識し、地域の発展、まちづくりには鉄道の駅が欠かせないと気づいた地域住民の皆さんが、川越鉄道に対し停車場設置の陳情を改めて行います。その際には自らの土地を川越鉄道に無償提供した人もいれば、資金を提供したという人もいました。

かくして、久米川仮停車場廃止から約5カ月後、明治28年に誕生したのが東村山停車場、現在の東村山駅だったのです」（渡部市長）

住民の地元愛によって誕生することになった東村山駅は今、東村山市の持続可能なまちづくりに不可欠な地域のランドマークとして、行政と市民の関係をより深める媒介的役割をも果たしている。

その機運は、まちづくり活動を日常的に実施する市民と渡部市長が、活発な意見交換を行った「東村山駅開業130周年記念式典」のシンポジウムにおいても、明らかに示されていた。

行政と市民の関係性の深さが示す 東村山市のポテンシャル

「東村山駅開業130周年記念式典」で実施されたシンポジウムのタイトルは「東村山のポテンシャル―未来のまちとのかかわり方―」だった。市民が行政と共に、いかに「自分事」として持続可能なまちの未来構築に参加していけるのか。行政はいかにして、市民との関係性を無理なく広げるとともに深め、地域のポテンシャルを市民と一緒に見いだし、その芽を一緒に育てていくためのサポート役を果たしていけるのか。壇上で展開されるこうしたやり取りを通し、改めて気付いたのは、地域でまちづくり活動を実施している登壇者の皆さんが、渡部市長を「まちづくりの仲間」と捉えていることだった。渡部市長の発言にも、市長である以前に一人の市民でもあるというスタンス、視点からのものが多かった。

そうしたやり取りは、先に触れた、東村山停車場の設置を嘆願する際に、自らの土地や資金を提供した地域住民の地元愛が、時代の変遷を経て、まさに今のカタチとなつて現れ、目の前で展開されているかのようだった。

地元愛の発露の仕方は時代と共に変遷するのが当然だ。しかし、そうした意味合いにおいて、東村山市における現代の地元愛



東村山駅開業130周年記念式典で開催されたシンポジウムでは、東村山市の多彩な近未来のカタチが語られた

の発露は、まちの発展をごく自然に自分事として捉えようとする人々と、行政との垣根のない関係性にあるのだということも、改めて感じさせられた。

それは「持続可能な開発目標（指標）を皆で実現すること」に主眼を置いた「SDGsの理念」とも、まさに重なってくるカタチだろう。ちなみに東村山市は、令和5（2023）年5月、内閣府の「SDGs未来都市」に選定されるとともに、その事業計画「ワンランク上のベッドタウン東村山―SDGsビジョン『笑顔つながる東村山』を目指して―」



東村山駅開業130周年記念式典に合わせ開催されたマーケットイベントも大にぎわい

が「自治体SDGsモデル事業」としても選定されている（未来都市と事業計画のダブル選定は多摩地区で初）。シンポジウムのやり取りから垣間見えた「地域愛で結ばれた行政と市民との関係性の深さ」は、東村山流のSDGsを進めていく上においても「肝」になる要素であるはずだ。

「東村山駅付近の連続立体交差事業は、単に駅の高架化や開かずの踏切の解消だけが目的なのではありません。当然、高架化で生まれる高架下の利用計画を進めなければなりませんし、鉄道に沿って造られる付属街路の整備や、東口駅前広場の再整備も重要です。」

そうした基本的なハード面の整備は駅周

辺に集中するとしても、そこを基点にさらなるハード整備の広がり、そのハードを活用するソフト面の拡充というふうには、市民や事業者との綿密な連携関係がなければ成り立たない事業が、芽づる式に出てきます。その一つ一つに対処していく作業は大変といえ大変ですが、市民や事業者との連携を進める新たなまちづくりは、楽しみの方が多

い。首長としてこんなにやりがいのある仕事も他にないと思っています（渡部市長）

東村山市では連続立体交差事業の進捗に伴い、東村山駅周辺のにぎわい創造に向けた社会実験マーケット「そらいち東村山」を官民協働で実施するなど、新たなにぎわいのカタチを精力的に模索し続けている。同時に東村山駅に隣接する久米川駅の南口駅前広場の再整備や、市内各所での都市計画道路の整備なども、着々と進められようとしている。

市制施行以前からさみだれ式に敷設されてきた計8路線の鉄道沿線および、市内各所に分散する九つの駅を軸に、ある意味バラバラに進めざるを得なかった東村山市のまちづくり。しかし、今後は「連続立体交差事業の進展と共に、東村山駅周辺を核に、面的な都市デザインに基づくまちづくりの時代へと移行（渡部市長）していくことになる。

その原動力の第一は新旧市民の地域愛であり、市民と行政との垣根のない関係性が醸し出す「市民にとっても行政にとっても自

分事のまちづくり」（渡部市長）への強い機運であるに違いない。

例えば、現行の「第2期東村山市創生総合戦略」（令和3年度～7年度）のキャッチフレーズは「住んでよし・働いてよし・たのしんでよしな東村山」というものだ。

その最終年度に一部供用開始した東村山駅付近連続立体交差事業を踏まえた「第3期東村山市創生総合戦略」は、今まさに策定作業の佳境に入っているそうだが、一体どのような未来志向のキャッチフレーズが冠されるのだろうか。それを楽しみに待ちたい。

（取材・文＝遠藤隆／取材日＝令和7年8月25日、同10月18日）



コロナ禍で急逝した地元出身の天才コメディアン・志村けんさんの像（東村山駅東口前）。今も全国から熱心なファンが訪れる