

Q 1 : 中央鉄道学園の線路と現在の道路との関係について。投影された図では日本芸術高等学園の横が下河原線の線路跡と紹介されていましたが、これは中央鉄道学園線の跡で、下河原線の跡地は中央本線沿いの現在は花壇となっている場所です。また、同様に府中街道を渡っていた位置も、多摩図書館へのT字路よりも少し北側でした。

A 1 : 当時の土地開発に関わられた方の証言で、謹んで訂正させていただきます。

Q 2 : 「営業線」「専用線」「側線」の違いは何ですか？

A 2 : たしかに解説がわかりにくかったかも知れませんが、ここで言う「営業線」とは一般のお客さんが運賃を払って乗車できる「旅客営業線」のことです。「専用線」は基本的に「一般交通の用に供せざる」鉄道で、「特定貨主が自己の専用に供するため（中略）その負担において敷設した日本国有鉄道の側線」（日本国有鉄道専用線規則第2条）を指します。さらに「専用鉄道」という名称もあります。これは特定の法人または個人の鉄道で、線路延長が3kmを超えることが可能（「専用線」は3km以内）。また他の鉄道と直通接続する必要はなく、なおかつ陸運局長の免許・監督のもと、特定人（従業員等）の輸送もできるものです。ですから、一般的に「専用線」と通称されるものは正確には「専用線」と「専用鉄道」に分割され、前者を通称として「側線」もしくは「専用側線」などと言っていることとなります。

Q 3 : 南武線・小田急連絡線や、小田急・京王（現井の頭線）連絡線の敷設目的は軍需的なものだったのでしょうか？

A 3 : 南武線と小田急線は登戸連絡線、小田急線と井の頭線は代田連絡線でつながっていましたが、これは第二次世界大戦末期、空襲によって多くの車両が被災してしまい、車両を融通するために軍（工兵隊）が急造したものです。戦略的な意図ではなく、輸送を確保するための窮余の策だったと言えます。

Q 4 : 西多摩、北多摩の話題が多いですが、南多摩関連の面白いエピソードはありますか？

A 4 : 今回は多摩図書館を中心とした地域のお話を中心となりましたが、もちろん南多摩方面にも興味深い廃線跡は少なくありません。ただ、多摩の廃線跡の特性として「砂利鉄道」と「軍用鉄道」がまず挙げられると申し上げた傾向は変わらず、前者は相模線（相模川流域）、後者は横浜線（相模原周辺）、相模鉄道線（厚木周辺）に数多く見られました。ひとつだけ例として、長津田とこどもの国を結ぶ東急こどもの国線をご紹介します。昭和天皇のご成婚を記念して作られた「こどもの国」はもともと旧陸軍の多摩弾薬庫で、戦後は米軍が接收して田奈弾薬庫として利用していたものでした。現在の東急長津田工場の少し北側より第二駐車場へと分岐する線があり、現在のこどもの国駅より先にも弾薬庫時代の線がのびていました。園内には山の斜面を利用した弾薬庫の跡や小さなホーム状の遺構などもあり（ここ十年ほどは未確認）、その秘められた歴史を感じるこ

ができます。

Q5：配布資料で廃線の分類は「旅客営業線」「貨物専用線」「軍需専用線」と分けておられますが、複合的なものもあるのではないのでしょうか？

A5：たしかにその通りです。配布資料は“属性”をおおまかにご理解いただくために分類を試みたもので、例えば東京競馬場線（中央本線支線）は「旅客営業線」の表記になっていますが、もともとは砂利運搬用の「貨物専用線」下河原線（中央本線支線）であり、戦中は富士見燃料廠など「軍需専用線」としての役割も担っていました。同様の例は数多くあります。

Q6：羽村山口軽便鉄道が敷設される前に、導水管専用鉄道（トロッコ）があったと思うのですが、その鉄道について教えてください。

A6：村山貯水池の建設にあたって羽村取水口から村山貯水池まで導水管を埋設せねばならず、その工事のために使用されたのがご質問の鉄道です。1918（大正7）年から用いられ、米国製の極めて初期のガソリン機関車が導入されています。講演でご紹介した羽村山口軽便鉄道（実働期間1928年～1931年？）は、この導水管埋設工事が終了後、まったく同じ経路に敷設されたもので、機関車や資材も一部が再利用されています。

Q7：営業用でない場合、廃線後の線路使用は可能なのでしょうか？踏切などの安全対策を行わないと利用できないのではと思いますが？

A7：廃線となった鉄道を地域の歴史的資産として再利用しようという試みは各地で行われています。宮城県のくりはら田園鉄道の廃線跡には「くりでんミュージアム」という立派な施設ができ、廃線跡を利用して当時の車輛の公開運転をしています。もちろん農道踏切などは地元自治体の方が立って安全確保をしています。ただ、公道踏切は通過することはできないため、線路はあってもその先へ走ることはできません。これは鉄則で、全国の動態保存鉄道でも公道に突き当たってその先に延伸できない例が数多くあります。

余談ながら、このようないわゆる“遊園地鉄道”の場合、A点からB点への移動はできず、必ずA点に戻らねばなりません。これは簡単に言うと、移動によって金銭を収受すると「運賃」になってしまい鉄道事業法に抵触するからで、廃線を利活用した動態保存鉄道の多くは、アトラクションとして乗って楽しむことに「料金」を払ってもらう遊戯物という捉え方となります。

Q8：昭島駅より南に1キロほどに八高線の踏切があります。そこから少し先に五日市鉄道の「大神駅」があったと聞きますが、その大神駅の駅舎の写真は現存しているのでしょうか？

A8：五日市鉄道立川延長線と通称される路線は、青梅電気鉄道の立川～拝島間（現在の

JR青梅線)より南側を走っていました。青梅線が区間距離 6.9 kmだったのに対し、五鉄の方は 8.1 kmとかなり大回りでした。途中には 8 駅があり、そのひとつが大神駅です。「駅舎の写真」とのご質問ですが、昨年秋に発行された昭島市教育委員会『昭島近代史調査報告Ⅴ 昭島消えた五つの鉄道』(東京都立中央図書館請求記号:T/61・686/5002/2017 資料コード:7109713470)に、この大神駅に停車する五日市鉄道の気動車の写真(昭和 18 年頃撮影)が表紙にもなっています。気動車そのものも、もと東横のキハ 1 形という興味深い写真です。この本は 50 ページ近くを割いて五日市鉄道立川延長線を解説していますので、ぜひご覧になってみて下さい。なお、ご質問の「駅舎」が「駅本屋建物」という意味でしたら、残念ながら現在まで目にしたことがありません。ただし、五日市鉄道の資料によると大神駅は「停車場」ではなく「停留場」(簡単に言うとポイントも信号機もない駅)に区分されており、待合室程度はあったにしても、果たして「駅舎」自体があったかどうかはわかりません。

Q 9 : 青梅線の二俣尾からも専用線があったと思いますが、規模(延長距離)の点で扱われなかったのでしょうか?

A 9 : 二俣尾から北側に分岐する専用線は、第一セメントの石灰石積出用で所有は戦後も青梅電気鉄道、終点には大きな木造ホッパービンがあり、索道がのびていました。今回の配布資料では基本的に延長 1 km 以下のものは割愛しており、この専用線は「専用線一覧表」によると作業距離 0.5 km のため省略させていただきました。

Q 10 : 京王御陵線は不要不急を理由として廃線とお話にありましたが、昭和 20 年といえは皇室を敬うため御陵参りを行った方が理に適うと思いますが、なぜ不要不急を理由として廃止したのでしょうか?

A 10 : たしかにそう言われてみると不思議ですね。不要不急路線は観光路線等で軍事輸送上支障をきたさない路線が主ですが、京王(正確には 1945 年時点では東急)御陵線の場合はあまりに事情が異なります。どのような経緯で廃止(休止)となったのか、公文書等を調べてみるのも興味深いのではないのでしょうか。

Q 11 : 小河内ダムに至る線路は再利用の計画はないのでしょうか?

A 11 : 講演の際にお話したように、氷川(奥多摩)~水根(小河内ダム)間は、1963(昭和 38)年 9 月 21 日付で東京都から西武鉄道が購入しており、この時点では何らかの再利用計画があったものと思われます。ただ、1978(昭和 53)年 3 月 31 日付で地元の奥多摩工業に再売却されており、この段階で観光利用等の路は絶たれてしまったものと考えられます。現状は隧道・橋梁等の劣化が進み、復活させることは困難と思われるのですが、とにかく風光明媚な屈指の山岳鉄道ただだけに、ちょっと残念ではあります。

Q12：廃線跡に魅了されたきっかけは何ですか？ そのきっかけとなった路線も教えてください。

A12：正確には廃線ではなく当時は「休線」でしたが西武鉄道の安比奈線です。もう40年以上前のことですが、西武鉄道の路線図にもない支線があると知って西武新宿線の南大塚駅を訪ねました。どんよりと曇った蒸し暑い6月のことです。使われなくなった線路は、住宅街の中の生活道路として続いており、やがて水田の中、雑木林の中をって入間川の河原まで続いていました。誰もいない河原に線路だけが取り残されており、空にはひばりが鳴いている…その光景を見た時に、この線がどんな歴史を秘めているのかを強く知りたくなったのです。ちなみに安比奈線は昨年5月31日付で正式に廃止されたものの、現在でも線路が残されており、廃線跡ビギナーの方にもお薦めのスポットです。