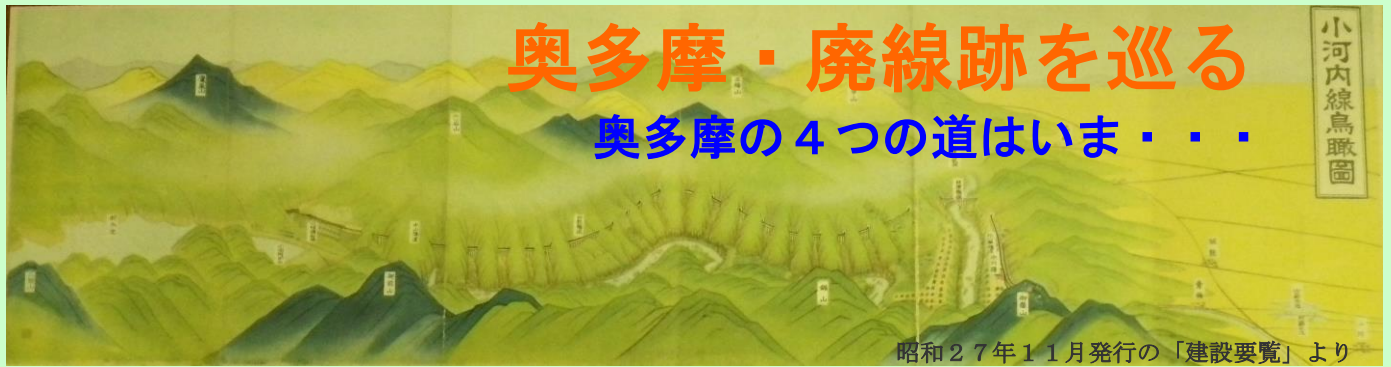




奥多摩・廃線跡を巡る

奥多摩の4つの道はいま・・・

昭和27年11月発行の「建設要覧」より

東京の水がめ、小河内貯水池（奥多摩湖）。昭和32年に完成した小河内ダム築造のために専用鉄道が計画され1952年（昭和27年）に開通した。東京都専用小河内線である。

在来氷川駅（現奥多摩駅）からダム建設地 水根までの約7kmの間の工事資材運搬のための軌道であるが、将来観光用に対応できるような、電化可能な設計であった。

タイトルの「小河内線鳥瞰図」は完成時に配布された「建設要覧」にあるが、裏面にダムの紹介とこの路線の概要が述べられているので、後者の路線の概要部分について、原文のままの記述で紹介しよう。

（資料提供：東京都水道歴史館）

専用側線の概要 建設要覧

起工	昭和二五年五月二三日
竣工	昭和二七年一〇月二四日
区間	氷川駅―水根積卸場間延長六九五九米
線路	単線 軌間一米〇六七
勾配	最急 一〇〇〇分の三〇
曲線	最小半径二〇〇米（但し小部分に一六〇米二ヶ所）

以下省略（資材数量などが記載されている）

本日竣工したこの専用側線は既設青梅線氷川駅を起点として多摩の支流日原川左岸に沿って高度をとりながら北に進み、当線として最も長い陸橋及び日原川の大アーチを架けながら左に急反転して対岸山腹に出て南に向い氷川駅の正面に出てからは、多摩の本流左岸に沿って西に延びる延長約七千の線路であつて、秩父山塊の雲取山を主峰とし鷹巣、六ツ石山を経て日原川に落ちる尾根の裾を多摩川を遡行してダム附近に至るもので、終点氷川町水根に至って水根積卸場を設置したものである。対岸は御嶽山に起り大嶽・鋸山を経て御前山に至る一連の多摩山塊が迫つて居る。

地質は秩父古生層に属し、硬砂岩・砂岩・粘板岩等を主体としたもので部分的に硅質岩石・硬質頁岩等が挟まれ、一般的に岩質は極めて堅硬ではあるが節理が発達し割目多く、地形は峻嶒複雑を極め、路線は之を縫いながら蛇行し、その曲線の総延長は四、五七九米線路延長の六八％に及び、一、〇〇〇分の三〇の連続上り急勾配で前掲の数の隧道区間が線路延長の約五〇％、橋梁が一六％という国鉄建設工事としても稀な難工事であつた。

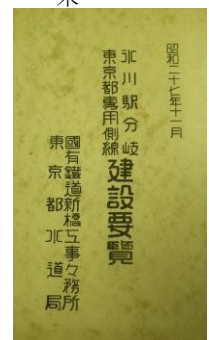
此の区間は随所に懸崖の美観を現わし、秋錦繡の色を添えまことに溪谷美に恵まれて居るが、それだけ工事施工には困難であり、特に工事用資材の輸送には或は対岸道路より搬入し、或は長大なケーブルやインクライン等を特設した。当線中最も長い橋梁は第一氷川橋梁（延長二〇〇米一二）であるが日原川に架したコンクリートアーチ橋は支間が四六米で経済上最も有利である鉄製セメントを使用し、拱環部のコンクリート施工については我が国始めての試みとして、拱頂部に水平方向にジャッキによつて加圧する所謂フレイシネット工法を適用したもので、規模に於いて本邦一、工法に於いても最新式のコンクリート橋梁である。

隧道は中山隧道（延長四六七米三）他二十二ヶ所であるが、各坑口附近の掘さくは前述の様な地形のため相当苦心が払われた。また、断面形式は将来電化が可能な第一号型である。

終端水根積卸場はダム建設箇所から三〇〇米程手前の沢地を埋立てて設けたもので、線路三線を配してあり、輸送資材の主体である砂、セメントの取卸のため線路下に二線跨ぎのラームコンクリートボックス（延長五七米）を特設し、砂はこのボックスからベルトコンベヤーによつて、セメントは空気圧送によつてダム附近の貯蔵所に送られる。氷川駅は本専用側線連絡設備のため構内改良を施した。

氷川駅迄の既設線は電気運転、本専用側線は蒸気運転をするが、之は当分の間の三〇〇屯輸送の経済的運行計画によるもので、本鉄道は電気運転に対応して施行せられて居る。今後より以上の輸送の増加が要請されるにつれ逆に立川御嶽間の軌道強化の問題が残されて居る。

本鉄道の開通に続いて小河内ダムの完成後は、奥多摩国立公園に一景観を添えることになろうし附近御嶽神社、日原鍾乳洞の探索から、秩父・大菩薩・御前・三頭の登山のベースとして今後益々奥多摩の名は顕著となるであらう。

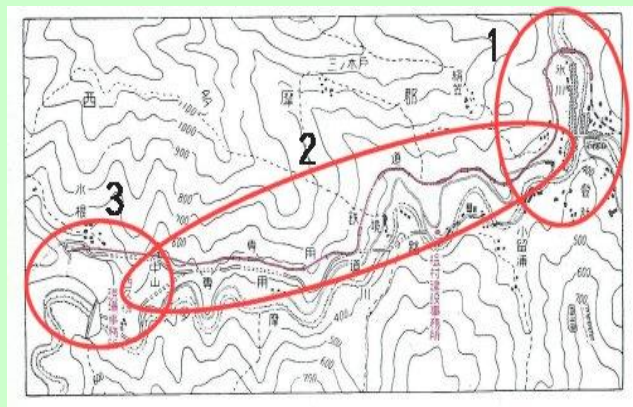


この路線は、ダム完成後東京都水道局から西武鉄道に譲渡され、さらに現在は奥多摩工業株式が所有している。路線は休止中との事だが、実情は廃線同様の状態である。隧道（トンネル）23ヶ所、橋梁23ヶ所 それらを観察するのは、廃線歩きファンのみならず、はじめて訪れる人にとっても、たいへん魅力的なところである。

「奥多摩4つの道」 には、それぞれが互いに関りあいながら、過去から未来への繋がり何かを私たちに伝えてくれているのかも知れない。

いつの日か、再びレールの軋む音が鳴り響くことを夢見て、先人の想いを辿ってみよう。

廃線跡を巡る



廃線跡観察のポイント 次の3タイプ

1 氷川駅周辺の廃線跡を巡る

JR 青梅線終点から気楽に廃線跡を巡るコース

2 奥多摩むかし道を辿りながら巡る

ハイキング気分で、むかし道を辿りながら、同時に廃線跡も

奥多摩むかし道は、旧青梅街道と呼ばれていた道を、奥多摩駅前から奥多摩湖迄の約 9 km のハイキングコースとした道です。奥多摩駅前観光案内所などで案内図が入手出来ます。

3 水根(小河内ダム)周辺を巡る

奥多摩湖散策ついでに、ダム建設の歴史を学ぼう

3コース併せた廃線めぐりもお勧めです！

1 氷川駅周辺の廃線跡を巡る

奥多摩駅ホームすぐ東側の広場。P-1 これは小河内線での資材輸送の起点となる引込み線が撤去された跡であり、その先には奥多摩工業(株)の増設に増設を重ねたいかめしい設備建造物が立ち並ぶのが望める。

小河内線跡には駅から徒歩数分の奥多摩ビジターセンターがある青梅街道交差点を左折し、坂を登る。踏切を渡った地点に青梅線に沿って駅と反対方向の細長い空地が、青梅線から分岐した箇所と思われる。

古い写真には幾つもの分岐線がみられるが、どれが小河内線なのかは判読できない。地点①

いったん駅に戻りそのまま日原川沿い上流に向かう。北氷川橋を渡り氷川国際釣場に向かう。女夫橋の先の釣り場の駐車場の奥に第一氷川トンネル口が確認できる

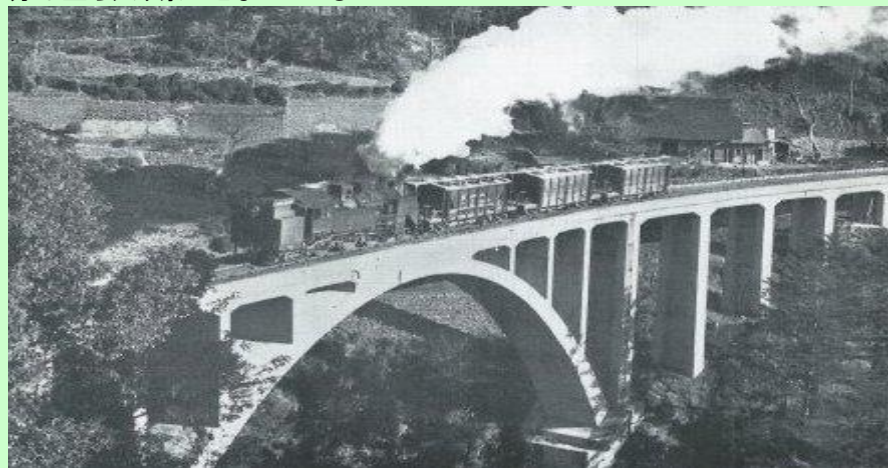
さらに進むと巨大なアーチ橋が迫ってくる。これが小河内線最大の見所ともなっている日原川橋梁である。前述の建設要覧鳥瞰図裏面の概要にも記されているが、全長 100.1m、主径間 46m という当時最大級のコンクリートアーチ橋である。氷川側の民家脇から橋端部に登ってみる P-2、はっきりレールが確認できるが、橋梁部分は立ち入り禁止となっている



P-1 奥多摩駅(氷川駅)東側



P-2 日原川橋梁の氷川側橋脚

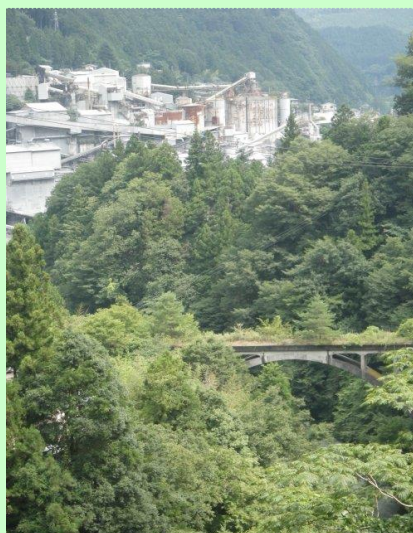


P-4 往時の日原川橋梁(S26頃) 提供(東京都水道歴史館)

日原への車道をたどるとアーチ橋と奥多摩駅方向が見渡せる展望の良い場所がある。③P-3

一端駅方向に戻り、青梅街道を奥多摩湖方面に進み、郵便局手前を右折、「奥多摩むかし道」があるが、その前に直進して元巣の森の杉のある第二氷川橋梁から周慶院の墓地上に出る。このあたりの線路は外されているが、ここからの氷川駅方向の眺めは抜群だ。

「奥多摩むかし道」④入口から奥多摩工業の工場群も手に取るように眺められる。⑤道に沿って突き当たりは第二氷川トンネルの入口だが、その前にかつてきのこ栽培を試みた建物とその残骸がそのまま放置されている。



P-3 現在の日原川橋梁と氷川駅方向



P-5 第三氷川トンネル水根口

2 奥多摩むかし道を辿りながら巡る

「奥多摩むかし道入口」まで戻り、むかし道沿いに進めば、水根駅跡までトンネルと橋梁が繰り返されており、道からの観察となる。

このルートは逆に奥多摩湖または水根バス停から奥多摩駅方向に歩いてもよい。

まずはむかし道入口から羽黒坂へ。古社羽黒三田神社の神門前の坂で、第三氷川トンネル水根口がすぐ上に。P-5

そのまま進むと、廃線跡と交差する⑥ 右手側には第三氷川トンネルの水根側入口。トンネルの反対側へ出てみると、先ほどの第二氷川橋梁へ続く廃線跡である。

左手側には第一弁天橋梁、レールこそ残されているが枕木がかなり朽ち果てた状態である。廃線跡と交差し、むかし道は石畳となり、廃線跡は上から見下ろす形になる。⑦

更に進めば、第三氷川橋梁、その先の第四氷川トンネルの上を通り、やや広い林道がむかし道となる。槐(サイカチギ)の巨樹がある休憩所(トイレあり)で一休み。

樹々の間から幾つかの橋梁を確認しながら桧村、橋詰の集落を過ぎ、小中沢を渡った所が不動の上滝休憩所⑧。滝の先に

第三境橋梁がわずかに望める。やがて境集落では不意に高く見上げる位置に巨大なガーター橋の第四境橋梁⑨P-7 部品が朽ちかけている様子が見られ、崩落の懸念は拭いきれない。白髭神社前を過ぎた青梅街道に出たところが白髭橋梁 P-8 の下だ。⑩

ここからむかし道は廃線跡と離れてしまうので、廃線跡が目的ならば青梅街道を進み、梅久保バス停を経て、トンネルをくぐれば2箇所の橋梁が望める

更に進み桃ケ澤バス停附近で、桃ケ澤橋梁と第一桃ケ澤トンネルが望める⑪

中山バス停から、沢沿いに登り廃線築堤をくぐった右の石段を上がると第二桃ケ澤トンネルと中山トンネルの間に出る⑫。中山トンネルは、小河内線で最長 467.3mのトンネルであるが、以前(2005 年頃)一時的に奥多摩むかし道のコースに組み込まれており、その際の照明設備のなごりが見受けられる。

滝のり沢バス停⑬からは、小河内ダム脇水路とコンクリート製の第一水根橋梁が見られる

さらにバス停の横から登れば中山トンネル水根口と第一水根橋梁を通って最後の水根トンネルにたどり着ける。水根トンネルは約 40mほどと短く、トンネル水根口から青梅街道を下に見

る第二水根橋梁 P-9 が眼前に現れ、終点水根駅とダム脇の水路が見下ろせる。そのまま橋梁を渡り水根駅跡の広場 P-11 に向かうことは避け、いったん滝のり沢バス停に戻る。

青梅街道を進めば、最後のガーター橋である第二水根橋梁をくぐる地点で、水根トンネル口 P-10 をよく観察しよう⑭



P-6 第二桃ケ澤トンネル



P-7 第四境橋梁



P-8 白髭橋梁



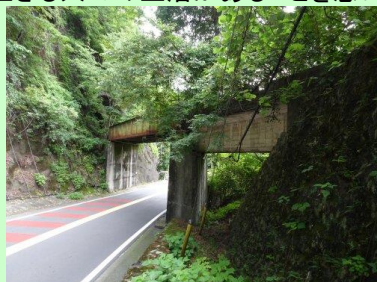
P-9 水根トンネル出口

3 水根(小河内ダム)周辺を巡る

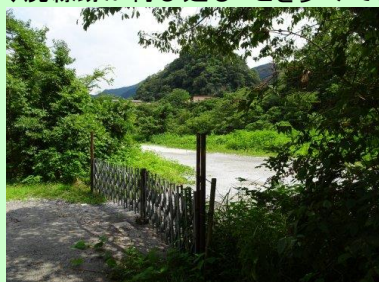
水根駅跡は、広場になっているが、レールの跡も、駅の痕跡も全く無い。P-11 -12

ダム周辺には、水と緑のふれあい館などの施設があり、賑わいをみせている。水と緑のふれあい館では、奥多摩の郷土品コーナーや湖水を眺めながら料理を味わえるレストランがあり小河内ダムカレーを食したり、小河内ダムカードの入手も一興である。時間があれば散策路からのダム展望、名物のドラム缶橋を渡ってみるのもしみではないだろうか。

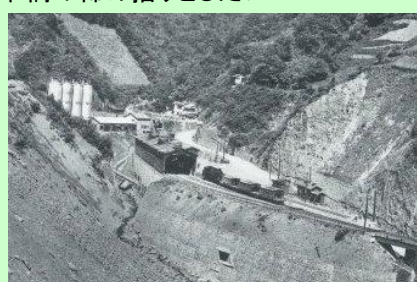
一方廃線跡がらみでは前述の⑫、⑬、⑭を観察したあと、ダムサイトの展望塔に上って見よう。⑮ ダムを見下ろしつつ、水根駅の往時の景観を展示パネルなどとあわせながら想像してみるのも廃線跡を辿ってきた心の整理に一役買うものだ。帰りのバス時間に注意しながら、満々と水をたたえる小河内貯水池(奥多摩湖)のダムに沈んだ人々の生活の上に、今に生きる人々の生活があることを想いつつ、廃線跡が再び甦ることを夢みて、本稿の締め括りとした



P-10 第二水根橋梁と水根トンネル出口

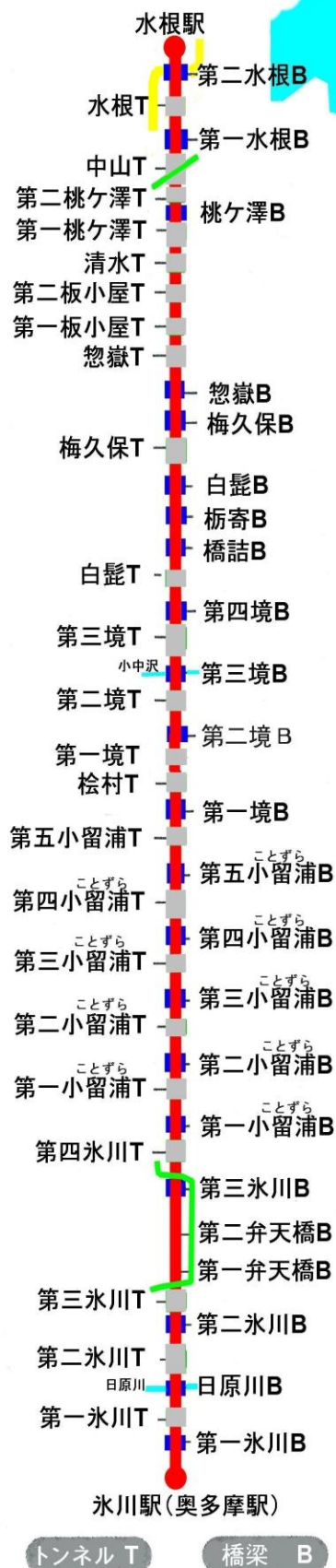


P-11 水根駅跡



P-12 水根駅全景 提供(東京都水道歴史館)

東京都水道局小河内線
 廃線跡を巡る



奥多摩の4つの道

鉄のみち 小河内線
 歩のみち 奥多摩むかし道
 車のみち 青梅街道
 水のみち 多摩川