

旧下河原線沿線探訪

目次

1. 路線概要（歴史概要）
2. 往事の旧下河原線資料館
3. 旧下河原線と沿線の見所例
 - 3－1. 北府中駅から北へ
 - 3－2. 北府中駅から南へ
4. 旧下河原線沿線地図と廃線巡りコース案



写真は、旧下河原線のシンボリック存在であったクモハ40です。

（注）

本しおりに掲示している写真は勉強会メンバーが撮影したものであり、ダイヤグラム・切符・地図はメンバーの所有物を写したものです。

作成：2018年9月28日

東京都立多摩図書館 東京マガジンバンクカレッジ

多摩の廃線に関する勉強会：旧下河原線チーム

井深 成仁、落合 宏、垂 周作、望月 紀、吉井 ちづ子

1. 路線概要（歴史概要）

旧下河原線は1910年に東京砂利鉄道として中央本線の国分寺を起点に下河原との間に開業しました。その後1934年に、国分寺－東京競馬場前間で旅客輸送が開始されたことから東京競馬場線とも呼ばれていました。

国分寺－東京競馬場前間の5.6kmは単線電化の自動閉塞で、北府中－下河原間3.8kmは単線電化、自動閉塞の貨物支線となっていました（旧下河原線開業時は非電化）。

旅客輸送

国分寺－東京競馬場前間は、上り下りとも日中は概ね1～2本／時間の割合で運行され、使用車両は「クモハ40形」で単行運転でした。朝夕には、国分寺～北府中間で通勤輸送列車が運転されていました。休日には競馬観戦用として、東京駅から東京競馬場前駅までの直通電車が走り、中央線の101系車両（6－7両編成）が直通運転されていました。その他に、北府中－東京競馬場前間の区間運転もありました。

貨物輸送

旧下河原線は多摩川で採取した砂利を下河原から国分寺への輸送目的で建設されましたが、昭和30年代前半に砂利輸送が廃止されると、下河原駅はコンクリート製品の積み出しに役割が代わりました。貨物輸送は廃止直前でも1日2往復（1969年10月1日のダイヤ改正以降）の設定がありました。

北府中駅

現在の北府中駅は1934年に「富士見仮信号場」として開設され、東芝府中事業場はじめ府中刑務所や近隣にあった日本製鋼や旧陸軍富士見燃料廠などへ、多くの専用線や軍用側線が分岐していました。それぞれの専用線では原材料や製品の搬入・搬出が行われていました。東芝府中事業場以外の専用線は旧下河原線の廃止を待たずに廃止されました。東芝府中事業場からは、今日でも新製の鉄道車両が出場しています。

旧下河原線は1959年に多摩川での砂利採取を終了、1973年4月1日の武蔵野線府中本町－新松戸間開業に伴い国分寺－北府中－東京競馬場前間が廃止、北府中－下河原間の貨物支線は武蔵野線に編入されましたが、1976年9月20日に武蔵野線貨物支線の北府中－下河原間も廃止されました。

2. 往事の旧下河原線資料館

以下は、往事走行していた車両写真、切符、ダイヤグラムと、往事を窺い知ることができる地図です。

写真1は中央線開通90周年記念の催しが行われた当時の国分寺駅の旧下河原線ホームで撮影したクモハ40061（旧下河原線営業当時に使用されていたクモハ40071.74と同型）です。電車のヘッドマークは駅長の許可を得て取り付けました。

写真2は中央線から南にカーブし、中央鉄道学園（当時）沿いに北府中に向かう（現在の武蔵野線に転用）東京競馬場前行き電車（電車の後追い写真）で、後方踏切は府中街道です。



写真1



写真2

写真3は国分寺駅西側の旧下河原線線路（中央線と並行する最も右側の線路）で、写真4は花沢橋（国分寺駅西側）から見た中央線上り貨物列車で、手前が旧下河原線線路で現在は不自然に空いています。



写真3



写真4

写真5は東京競馬場線との合流地点に差し掛かる下河原貨物駅発の貨物列車、写真6は東京競馬場前発国分寺行き電車、写真7は現在の同地点（下河原緑道分岐点）です。



写真5



写真6



写真7

写真8は東京競馬場前駅入場券・東京競馬場前発の切符、写真9は当時の列車運行ダイヤグラム、写真10は武蔵野線開業当時の国分寺市の地図の一部ですが、旧下河原線は破線で示されており、中央鉄道学園と示されている地点の一部に現在の東京都立多摩図書館が建てられています。



写真8

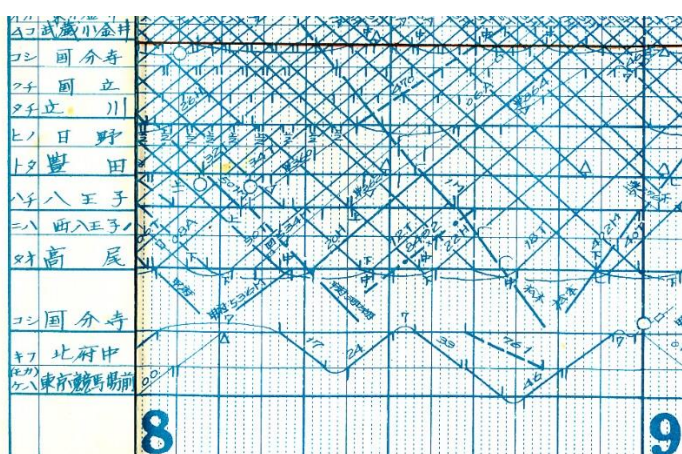


写真9

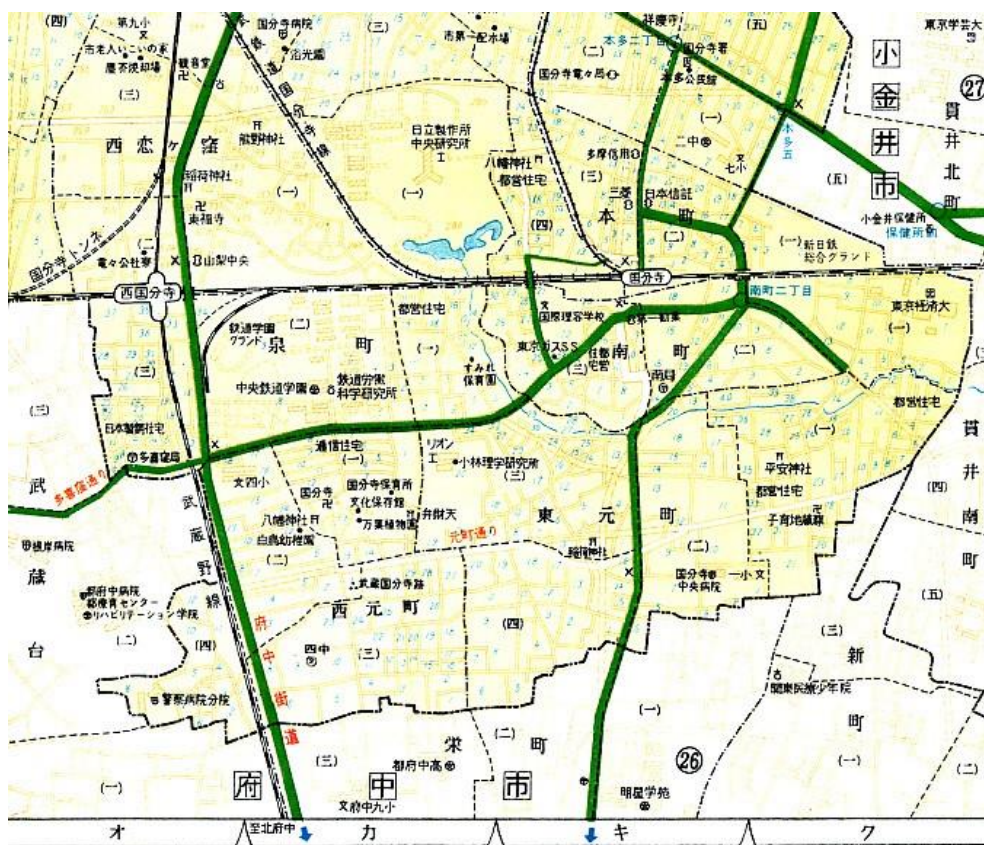


写真10

出典：日地出版（株）
『区分都市図集成版
ハイパワーワイド
東京首都圏5』
32ページ国分寺
（1981年4月）

3. 旧下河原線と沿線の見所例

3-1. 北府中駅から北へ

武蔵野線横街道立体交差（旧下河原線当時は踏切）

1961年11月10日付け読売新聞は、同年11月9日午後6時4分に横街道踏切（北府中駅から北に府中街道を徒歩約6分）で、小型トラックが電車と衝突し、同乗の母子が死亡したことを報じています。

横街道と武蔵野線（旧下河原線）は、現在は立体交差になっています（右写真）。



黒鐘公園付近

旧下河原線沿線で起こった事件として3億円強奪事件^{(*)1}があり、旧下河原線（現武蔵野線）の西側に接する黒鐘公園付近で現金輸送車のセドリックが発見^{(*)2}されました。公園北側の雑木林（右写真）で3億円が入っていたジュラルミンケースが発見されたという情報^{(*)3}もあります。

黒鐘公園は横街道の立体交差から徒歩約12分です。黒鐘公園北側の線路沿いの西側道路から史跡通りを経て約13分で西国分寺駅です。



(*)1 現在の貨幣価値で約10億円の強奪事件、1968年12月10日に府中刑務所北側の学園通りで発生し、未解決のままに1975年12月10日に公訴時効となりました。

(*)2 <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%89%E5%84%84%E5%86%86%E4%BA%8B%E4%BB%B6#第一現場>

(*)3 <http://komachi.yomiuri.co.jp/t/2004/0927/016755.htm>

緩いカーブのついた建物

黒鐘公園北の多喜窪通りを右折し府中街道を左折して北に進むと、緩いカーブがついた建物があります（右写真）。

中央線から分岐した旧下河原線のカーブの名残と考えられます。



旧下河原線跡地の有効利用：中央線開業110周年記念植樹箇所

国分寺駅から中央線の下りに乗車すると進行方向左側に看板が見えます。かつての中央鉄道学園の付近です。

『中央線開業110周年記念植樹箇所』と書かれています（右写真）。



コラム①

西国分寺駅ホーム上にかかる陸橋から見て：中央線と並行して走ってきた旧下河原線は、ここから弧を描くように南下して行きました。その線路のカーブの始まりと思われる微妙な違いが法面にあるのが見えますか？

3-2. 北府中駅から南へ

北府中駅

今日でも旧下河原線の一部は北府中駅構内で生きています。北府中駅から西国分寺駅方に1km程の区間は武蔵野線の西側に沿って1本の線路があり、路盤は旧下河原線です。線路には架線が張られ、武蔵野線との間には両渡り(Wクロス)のポイントが設置され、武蔵野線(の上下線)から構内側線に入るための「場内信号機」も設置されています(右写真)。



武蔵野線は府中本町側の府中市街地をトンネルで抜けるために、旧下河原線の時代と比べると路盤が掘り下げられていて、当時との高低差があります(同様に、右写真)。現在の北府中駅自体も、旧下河原線の時代と比べると路盤が掘り下げられており、北府中駅ホームからも高低差を確認できます。

旧下河原線は、北府中駅の構内側線として駅の西側にある東芝府中事業所から出場する車両の受け渡し用に、現在も使用されています。

線路とホーム跡

北府中駅南側の跨線橋からは、旧下河原線の線路とホーム跡を見ることができます(右写真)。



背の高い電柱と雑草の中の枕木

北府中駅南側の晴見町二丁目交差点のループ状道路に沿った階段上にある跨線橋から、現在は武蔵野線に使用され、旧下河原線にも使用されていたと思われる背の高い電柱が見えます(左下写真)。

更に南に下り市民球場前交差点を渡った先のスロープの上から右手下を覗き見ると、線路のない旧下河原線跡が目前に迫って見えます。雑草の中に交じって見えるあれは、枕木でしょうか(右下写真)。



コラム②

- ◆ 下河原緑道を歩いて、「旧下河原線に所縁の遺構・遺物」が幾つあるか、探してみましょう。
- ◆ 下河原線の線路(路盤)跡は殆どが「下河原緑道」になっていますが、線路跡地の上に、幾つかの建物が建っています。その建物は何でしょうか？
- ◆ 下河原線と南武線とは立体交差していましたが、それでは京王線と下河原線は、どこでどのように交差していたのでしょうか？

旧下河原線踏切事故供養塔

旧下河原線踏切事故供養塔が、広場公園が起点の下河原緑道（旧下河原線跡に敷設）と旧甲州街道の交差点北東側角にあります（右写真）。

長い鉄道の歴史上に起こった悲しい事故を事実として記録して留めておくことが、安全性向上に向けて重要な教訓です。



南武線との交差：多摩丘陵を見渡す絶景ポイント

下河原緑道が南武線を跨ぐ地点（甲州街道交差点の約200m南）は見晴らしポイントの一つです（右写真）。

旧下河原線は北府中から南下し南武線を越える直前まで武蔵野台地上を走り、その後は多摩川まで続く低地上を走っていました。台地と低地の境目となる崖（立川崖線）を越えるために急勾配の築堤を上り下りしていました。

緑道となった現在、南武線を跨ぐ直前の坂の上は、正面に多摩丘陵が見渡せるミニ絶景ポイントとなっています。



旧東京競馬場線と旧下河原貨物線との分岐

更に下河原緑道を南下すると、東京競馬場前に向かう旅客線と下河原に向かう貨物線との分岐点を確認することができます（右写真）。



旧東京競馬場前駅付近

分岐を左折すると、緑道は旧東京競馬場前駅まで続いていて、右の写真は旧東京競馬場前駅付近です。

緑道の先（東側、右写真は西向き）には、武蔵野線を潜る通路が設置され（下写真左側）、階段とスロープで下りるようになっています（下写真右側）。

現在は武蔵野線に平行に階段を下りますが、当時は駅から真っ直ぐの地下道の幅のままの階段でした。

廃線後は多くの旅客を捌く必要がなくなったからと思われます。



分岐を直進すると、緑道は府中郷土の森公園付近まで続いています。

4. 旧下河原線周辺地図と廃線巡りコース案



(北ルート)

北府中駅～武蔵野線横街道立体交差(旧下河原線踏切地点)まで: ≒500m、6分 [徒歩 80m/分]
(北府中駅から府中街道を北へ、横街道(西側への通り名)/学園通り(東側への通り名)交差点に至ると交差点から武蔵野線立体交差が見えます。)



横街道/学園通り交差点～黒鐘公園(北側に雑木林): ≒1000m、12～13分
(横街道/学園通り交差点から府中街道を北へ、東八道路交差点を西に、武蔵野線西側沿いを北進します。)



黒鐘公園～国分寺駅: ≒1000m、12～13分
(黒鐘公園からは線路沿い西側を北に歩き史跡通りを経て西国分寺駅に至ります。)
(多喜窪通りで右折し府中街道を左折して北に進むと、旧下河原線のカーブ跡に沿う建物が在ります。)

(南ルート)

北府中駅～府中街道の「市民球場前」交差点まで: ≒800m、10分 [徒歩 80m/分]
[「下河原緑道」へのアプローチ]



下河原線は、武蔵野線がトンネルに入る辺りから次第に離れていき、線路(路盤)跡は「下河原緑道」と言う名前の遊歩道になっています。「市民球場前」交差点からK's デンキ手前の細道に入ると、遊歩道が始まるころには、「下河原線広場公園」と言う小さな公園があり、公園から南側は下河原緑道と呼ばれています。



「下河原線広場公園」から南武線の「オーバークロス部」まで、下河原緑道を ≒800m 徒歩10分
旧甲州街道との交差点北東側に、下河原線踏切事故供養塔が在ります。



南武線の「オーバークロス部」から東京競馬場前への分岐部まで: ≒500m 徒歩6分



分岐部から「郷土の森博物館」の北端まで: ≒950m 徒歩12分



「郷土の森博物館」から下河原駅跡地まで: ≒700m 徒歩9分



ここから<線路跡に特有のカーブ>が始まります。
「下河原駅・ヤード跡地」: 都立多摩職業能力開発センター府中校(旧・府中技術専門学校)、府中市立心身障害者福祉センターになっています。