

旧下河原線と沿線の見所例－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（左下写真）。



黒鐘公園北側付近

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（右上写真）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。黒鐘公園北側の西側の線路沿い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）。



旧下河原線と沿線の見所例－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方に1 km程の区間は武蔵野線の西側沿って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武蔵野台地(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、右上写真)。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(下写真)。



背の高い電柱

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(右写真)。



雑草の中の枕木

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(右写真)。



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（右下写真）。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、そこから先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ます。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。