多摩地域における砂利採取と鉄道網の変遷に関する研究

- 国鉄下河原線を対象として -

(財)東京都新都市建設公社 正会員 大越 正之

1. 研究の背景及び目的

東京都の西側、神奈川県との境界に位置する多摩川は、流域面積が約 1,240km²、流路延長が 138km の規模をもち、全国の一級河川の注意に位置する河川である。この多摩川は、江戸時代においては江戸城及びその周辺に水を導いていた玉川上水の源であるなど、その存在は江戸庶民に深く印象づけ、かけがえのない存在であったと考えられる。この多摩川には、古来より大量の土砂が堆積しており、江戸時代から砂利採取が生業として成立していたが、明治以降、この砂利を用いた近代化が進むなど、わが国の発展に大きな影響を与えた。

こうした状況をふまえ、多摩川で採取された砂利を都心に輸送するため、東京都の多摩地域には多くの鉄道が敷設されており、現在でも旅客輸送に目的を転換して重要な鉄道網を形成している。しかし、一部の路線については、都心のベッドタウンであり、利用客が見込めるといふ地域特性があるにもかかわらず廃止された路線もあるなど、歴史上方向性が大きく分かれているのが現状である。そこで本研究では多摩地域における鉄道網の変遷や成立過程を明らかにすることを目的とし、本稿では、旧国鉄が運営していた中央線支線である通称下河原線に着目して、路線の成立から廃止に至るまでの過程を整理し、鉄道網構築に果たした役割を考察する。

2. 研究方法

本稿では、多摩川における砂利採取と鉄道網の関

表 - 1 調査概要

調査方法	文献調査
調査期間	平成20年1月～3月
調査対象	『多摩川誌』 企画:建設省関東地方建設局 編集:多摩川誌編集委員会 発行:財団法人 河川環境管理財団
調査項目	多摩川の砂利採取に関する記述の調査・分析

連を明らかにするため、表 - 1 に示すとおり、多摩川に関する専門的な文献調査を行い、砂利採取と鉄道網の変遷の調査・分析を行う。

3. 結果及び考察

表 - 2 は、下河原線と多摩川の砂利採取、その他の関連する鉄道、社会情勢を時系列でまとめたものである。これをみると、鉄道網に関していくつかのポイントがあり、それぞれに特徴があることがわかる。

(1) 創設期(明治元年～昭和2年頃)

明治時代に入り、新橋 - 横濱間に開通した鉄道の道床バラスに多摩川の砂利が用いられるなど、砂利の需要が増加していることがわかる。これにより、砂利輸送を目的として中央線国分寺 - 下河原間に東京砂利鉄道(下河原線)が開通し砂利運搬を開始している。この後、約 20 年間で他の砂利輸送鉄道も開通していることから、下河原線をはじめとした砂利運搬鉄道の「創設期」であったといえる。

(2) 拡張期(昭和3年～昭和11年頃)

明治時代後半から大正、昭和初期において、砂利の需要が増加したことにより複数の砂利運搬鉄道が開通したことに加え、大正 12 年に発生した関東大震災の復興が本格化したことや近代化が促進されてきたため、コンクリートやアスファルトといった土木資材における砂利の需要が著しく増加した。こうした流れのなかでは、砂利採取業は拡張しているといえ、これを運搬する鉄道に関しても同様に拡張している。また、下河原線の沿線には昭和 8 年に「東京競馬場」が開設されており、砂利輸送だけでなく旅客運輸を新たに行うなど、多機能路線へ拡張していることから、「拡張期」であるといえる。

(3) 転換期(昭和27年～昭和51年頃)

明治時代から昭和にかけて砂利採取は増加の一途を辿っていたが、採取量が増大したことによる河床の低下など、自然環境に大きな影響を与えたことが

キーワード 国鉄下河原線, 多摩川砂利採取, 鉄道廃線跡地

連絡先 〒192-0033 東京都八王子市高倉町 49-3 (財)東京都新都市建設公社 TEL 090-9307-9356

ら、昭和27年には建設省関東地方整備局長、東京都知事、神奈川県知事の三者は協定を締結し、徐々に採取を制限した。この制限は、昭和43年に多摩川における砂利採取が全面禁止となるまで続いたことからわかるように、砂利採取に関しては収束期であり、砂利運搬鉄道は転換期を迎えたといえ、多摩鉄

道（現西武多摩川線）などの例にみられるように、旅客輸送を目的とした都市鉄道に転換した事例が一般的であるが、下河原線については、並行した新線（武蔵野線）の影響や貨物輸送の消滅により、昭和51年に廃止されるに至っている。

【参考文献】1) 多摩川誌 (財)河川環境管理財団発行 PP783 - 809
2) JR 東日本八王子支社ホームページ
http://www.jreast.co.jp/hachioji/chuosen/history_chu/index.html

表 - 2 多摩川の砂利採取と鉄道の変遷¹⁾²⁾

西暦	和暦	国鉄中央線(下河原線)	多摩川の砂利採取	その他の鉄道及び社会情勢
1868	明治元年		砂利採取が神奈川県管轄となる	
1871	明治4年		新橋-横浜間に開通した鉄道の道床パラスに多摩川の砂利を使用	
1882	明治15年		矢口村と嶺村地先の多摩川敷の一部を官有第三種のまま修路用砂利採取場とする	
1910	明治43年	東京砂利鉄道 国分寺-下河原間開通。多摩川の砂利輸送開始		
1914	大正3年	多摩川出水により東京砂利鉄道線が損害を受け一時閉鎖		
1916	大正5年			京王電気鉄道(現京王線) 調布-多摩川原間開通
1917	大正6年		東京市、多摩川での砂利採取直営事業を廃止	多摩鉄道(現西武多摩川線) 武蔵境-是政間開通。砂利の輸送及び採取を開始
1920	大正9年	5/25鉄道省により東京砂利鉄道買収。5/26中央線 国分寺-下河原間貨物線開業	河川内の砂利採取禁止	
1921	大正10年	中央線 国分寺-下河原間貨物線廃止。国分寺駅構内側線扱いとなる。		
1923	大正12年			9/1関東大震災発生
1924	大正13年			京王砂利株式会社、多摩川での砂利輸送及び採取を開始
1925	大正14年			東京横浜鉄道(株)が多摩川の砂利輸送を開始
1926	大正15年		宿河原を中心に砂利採取20ha実施	
1927	昭和2年			多摩川砂利鉄道(現JR南武線) 川崎-大丸間開通
1931	昭和6年		内務省東京土木事務所が下流部の洪水敷の砂利採取絶対不許可の方針を示し、府県知事、警察署長に取り締まりを依頼	
1933	昭和8年			東京競馬場開設
1934	昭和9年	中央線 国分寺-東京競馬場前間開業。必要な時期に限り旅客営業開始	2/12多摩川の砂利乱盗掘の取締を実施。日野橋より下流における新規採取量の漸減。高水敷の採取機械船の新規設置禁止。2/13河川保護のため川崎市宿河原付近の砂利採取禁止	
1936	昭和11年		2/1砂利採取取締方法が発表され、この日以降、二子橋下流での砂利採取が一切禁止	
1944	昭和19年	中央線 国分寺-東京競馬場前間の旅客営業休止		
1952	昭和27年	中央線 国分寺-下河原間貨物運輸営業開始	「多摩川砂利採取取締りに関する協定」が建設省関東地方建設局長と東京都、神奈川県知事との間で締結	
1956	昭和31年			砂利採取法制定
1964	昭和39年		万年橋より下流での砂利採取禁止。多摩川における商業的砂利採取全面禁止	
1965	昭和40年		3/31万年橋より上流部における機械による砂利採取禁止 4/30手掘りによる砂利採取禁止	
1968	昭和43年		3/31多摩川の砂利採取全面禁止	
1973	昭和48年	中央線 国分寺-東京競馬場間廃止。北府中-下河原間武蔵野線に編入		武蔵野線開業
1976	昭和51年	武蔵野線貨物支線北府中-下河原間廃止		
1988	平成元年	鉄道跡地を府中市が買収。緑道として整備		
1994	平成6年	国分寺市内の跡地で再開発事業実施		