

⑩ 「五鉄」 五日市鉄道 — | — 短命な鉄道

その昔、昭島市域南部の奥多摩街道沿いに、立川―拝島間を結ぶ青梅鉄道とは別の鉄道が走っていた。国鉄(現JR)五日市線の前身、五日市鉄道「通称・五鉄」がそれである。既に廃線から久しく65年を越えてしまった。

五日市鉄道は、大株主の浅野セメントを主に、大正10年(1921)創設され、大正14年(1925)4月21日に拝島―武蔵五日市間で営業を開始した民営鉄道で、昭和5年(1930)7月13日に路線を延ばし、拝島―立川間を開業した。その後、連絡運輸の合理化が目的で、昭和15年(1940)9月1日南部鉄道(現JR南武線)が吸収合併し、南部鉄道五日市線となった。昭和19年(1944)4月1日国による買収され国有化。(※国による買収は、戦時下の輸送力確保という軍事上の必要から、全国で行われた私鉄買収の一つであった。)路線の開業の理由の一つは、勝峯山(かっぱうやま・大久野村、現日の出町)の石灰石を、大正6年(1917)操業開始の浅野セメント川崎工場への納入を容易する目的で、南部鉄道との貨物輸送の便をはかるため、立川飛行場建設などによる青梅鉄道の輸送力が限界も理由に、立川駅への独自の路線を必要としたこと。もう一つは、反対運動により明治27年(1894)11月19日、立川・青梅間開業の青梅鉄道を北方へ追いやってしまった、奥多摩街道沿いの人々が、後年になって不便を感じ、本村に近いところに鉄道が欲しいと強い思いを持っていて、鉄道省へ請願をしていた。

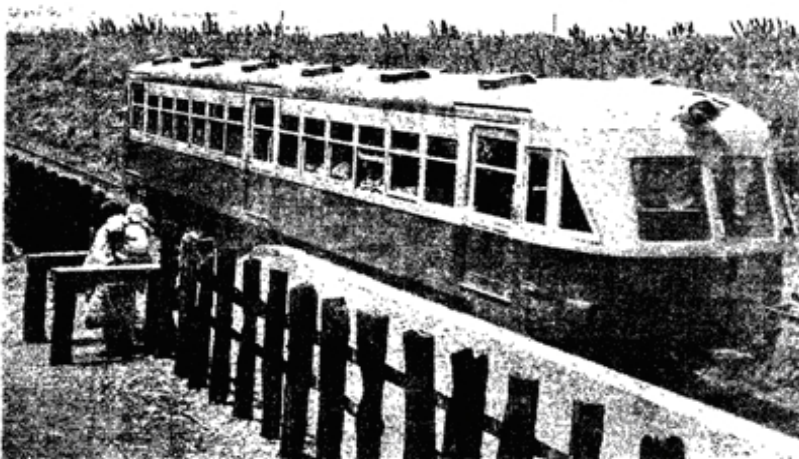
「五鉄」は、立川～拝島間は、青梅鉄道と異なり、昭島の本村のすぐ北側を通るルートで、駅は10駅、立川→(0.9km)武蔵上ノ原→(2.1km)郷地→(2.8km)武蔵福島→(3.5km)南中神→(4.5km)宮沢→(5.1km)大神→(5.5km)武蔵田中→(6.6km)南拝島→(8.1km)拝島。支線として、拝島支線(砂利線)昭和6年(1931)12月8日開業、武蔵田中→拝島多摩川(1.9km)

「五鉄」の特徴の一つに、音は小さく煙もほとんど出ない「ガソリンカー」を客車に導入、一両編成のまるでマッチ箱のようでした、貨物は蒸気機関車であった。立川と拝島間は、「五鉄」は8.1km、「青梅鉄道」は6.9kmだが、国鉄線との連絡乗車券の場合は、共通乗車扱いで同額だった。「五鉄」の開通は村々の住民の足として利用されました。

ところが、「五鉄」は、第二次大戦下の昭和19年(1944)10月11日付、国より突然営業停止命令が出されました。物資不足の時代の無駄な路線として、青梅線と平行する立川・拝島間は、不要不急線とされ、当初は必要に応じて復活を予定して、一時的な措置でしたが、まもなくレールも撤去され、二度と列車の姿を見ることはありませんでした。廃止の大きな理由は、鉄道のレールで兵器を作ることで、戦争のための金属が不足し、レールが目をつけられたため「五鉄」も戦争の犠牲であり、開通からわずか14年、きわめて短命な鉄道であった。

記

防犯宮沢支部会計 西山 禎一



ありし日の五鉄の大神駅とガソリンカー (大神町 竹村氏提供)



五日市鉄道 (昭和5年7月)