

写真に写っているコンクリート製の橋脚は、関越自動車道下り線・東松山 IC 手前に現在も残る、一見すると用途不明の構造物です。しかし、1985 年の航空写真と照合すると、その正体ははっきりします。これは、東上線高坂駅から分岐していた東武鉄道高坂構外側線が、関越自動車道をオーバークロスしていた際の鉄道橋橋脚跡です。



この側線の起源は、単なる駅構内の付属施設ではありません。もともとは、東松山市神戸地区で採掘される粘土の運搬を主目的としたセメント原料輸送専用鉄道として計画・建設された路線でした。1955 年(昭和 30 年) 10 月、採掘場の所有者である日本セメント(現・太平洋セメント)によって、「日本セメント(株)東松山専用鉄道」として開通しています。神戸地区の粘土はセメント原料として重要であり、この専用鉄道によって原料を効率よく東上線へ接続し、各地の工場へと送り出していました。

その後、この専用鉄道は運営形態の変更を経て、東武鉄道が管理する高坂構外側線として位置づけられます。旅客輸送を担う路線ではなく、あくまで工業原料輸送を支える裏方の路線でしたが、地域の産業と鉄道を直接結びつける重要な役割を果たしていました。高度経済成長期には、こうした専用線・構外側線が全国各地で整備され、鉄道貨物輸送の一翼を担っていました。

1980 年代に関越自動車道が建設される際、この側線は道路を跨ぐ形で存続が図られ、立体交差として鉄道橋が設けられました。航空写真からも、高速道路完成後もしばらくは線路が連続していたことが読み取れます。しかし、原料輸送の合理化やトラック輸送への転換、採掘・操業形態の変化により、この専用線は役割を終え、やがて廃止されました。廃止後もしばらくの間は線路や架線柱が残され、使われなくなった鉄道施設が静かに風景の中に佇んでいたといいます。

現在、橋桁や線路は撤去され、コンクリートの橋脚だけが高速道路脇に残されています。この橋脚は、東松山の工業と鉄道、そして高度成長期の物流を支えた記憶を今に伝える存在です。何気ない道路沿いの構造物の背後には、地域産業と鉄道史が重なり合った、確かな物語が刻まれています。



(国土地理院航空写真)