

ふらりわが街宮沢界隈

⑬ 青梅鉄道 — | — 昭島における鉄道の草分け

昭島を東西に走る「青梅鉄道(現JR青梅線)」明治27年(1894)11月19日立川・青梅間開業は、この後の昭島を東京の近郊都市として、発展させる大きな契機になりました。

「甲武鉄道(現JR中央線)」明治22年(1889)4月11日新宿・立川間開業は、多摩地方と東京を鉄道によって直結する交通機関を得て、文化的・産業的に多摩地方発展の土台が築かれることになったことにより、その路線からはずされた他の多摩地方の人々に強い刺激を与え、自分たちの地元で鉄道への要望が特に西多摩郡では青梅町、北多摩郡では昭島の村民を中心に急速に高まり、明治21年(1888)11月、線路建設中の甲武鉄道に石灰岩産出の輸送を主に、青梅近在の物産(青梅縞(じま)、青梅材等)集散地としての位置を理由等で、立川から日向和田まで延長する要望書を提出。総代人6名には、昭島の紅林徳五郎(郷地村)、中村半左衛門(大神村)が、依頼書の署名40人には、指田忠左衛門(上川原村)、岩崎清八(郷地村)岩崎良右衛門(福島村)、田村金十郎・伊藤治兵衛(宮沢村)、志茂半蔵・石川国太郎(大神村)の名が連ね、自由民権運動でも名を連ねた人物が多く、進んで文明を取り入れようとした人々でした。だが、甲武鉄道から拒否されてしまいました。しかし、鉄道建設の協力は得られることになり、明治24年(1891)5月5日青梅鉄道会社創立願いを内務大臣に提出。その内容は、甲武鉄道の延長ではなく、独立会社による鉄道建設の新しい計画で、青梅町より立川村に至る十二里(18.4km)軌道幅二尺六寸(762mm)の単線軽便鉄道で、資本金十万円であった。明治25年(1892)6月会社設立と鉄道建設の本免許が下付されて、同年7月3日青梅鉄道株式会社を設立。明治27年(1894)1月工事が着工され、路線の計画では、立川―拝島間は直線ではなく、当時の集落地帯である多摩川寄りにカーブした奥多摩街道沿いであったが、各村落の猛烈な反対にあい、集落のはるかに離れた畑と山林の真中に鉄路が一直線に敷かれようになったのです。なぜなのかは、当時の家の多くは藁葺(わらぶき)屋根で、石炭を炊いて走る蒸気機関車の煙突から出る火の粉による火事を恐れて、人家近くの鉄道建設に反対したためであり、全国では実際に火事があったようで、開通後、昭島でも山林が燃え、損害を求めた記録が残されています。また、煤煙(ばいえん)による桑(くわ)の葉への被害を心配し、反対する動きもあったようです。

駅の設置は、一村一駅とする規定により、当時九つの村で組合村をなしていた昭島では、拝島に「拝島停車場」が造られました。(開業時には、青梅・小作・羽村・福生・拝島の5駅で立川まで乗入れ)開設当初は、貨車が客車の2倍強の陣容で「人より貨物」という性格で、客車は軽便鉄道なので車中で両手を広げれば、両方の窓にとどいてしまう小型車両で、スピードも子供が汽車を追い抜いたと伝えるほどゆっくりであった。それに一日わずか六往復にすぎなかった。現在の感覚からみれば、すべての点においてのんびりした鉄道であった。

記

防犯宮沢支部会計 西山 禎一

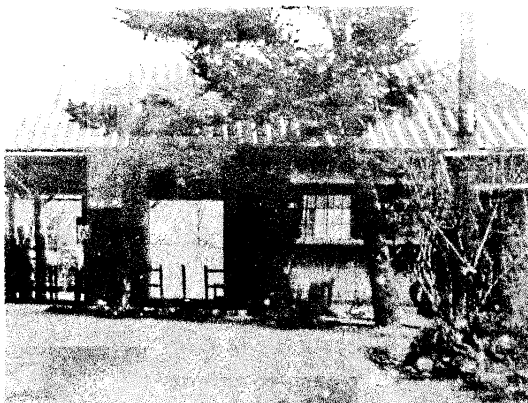
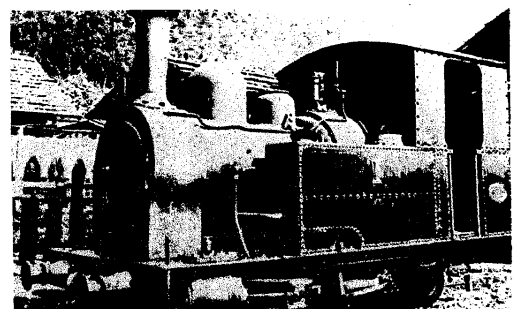


写真1 初代拝島駅(大正年間、拝島駅所蔵)



青梅鉄道1号機関車 立川・昭島の100年/郷土出版社より