

ぶらりわが街宮沢界限

(25) 青梅線の今 — I — JR 青梅線の現在

市域を東西に走る JR 青梅線は、明治27年(1894)11月19日青梅鉄道として立川・青梅間開業は、この後の昭島を首都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。

近代昭島の発展の要因は、鉄道を抜きに考えられない。特に JR 青梅線が重要な役割を担(にな)っています。開通からすでに120年弱、現在を記述(きじゆつ)します。

* 青梅線の開設、市域の各駅の開業等は、「⑬青梅鉄道—I—昭島における鉄道の草分け」・「⑬青梅鉄道—II—最初の新設駅中神停留場」に記載。

青梅線立川～奥多摩間(開業時は氷川(ひかわ)駅名改称昭和46年(1971)2月1日)37.2kmは、石灰石輸送を目的に、青梅鉄道(後の青梅電気鉄道)・奥多摩電気鉄道(未成線)が開業した。昭和19年(1944)4月1日国有化(戦時買収(ばいしゅう))。全通は同年7月1日。石灰石輸送は平成10年(1998)8月13日奥多摩・浜川崎間廃止。平成11年(1999)3月25日青梅線の貨物営業終了し、現在は全線旅客列車のみ。立川～青梅間・青梅～奥多摩間で運転系統が分離され、青梅までは中央本線からの直通電車・快速開始、昭和24年(1949)6月27日(当初は不定期)・青梅特別快速誕生、昭和62年(1987)12月1日・通勤特快誕生、平成5年(1993)4月1日。

・ 青梅線の旅客車両「E233系」—中央快速線の201系の置き換えを目的に、平成18年(2006)12月26日に青梅・五日市線に27年ぶりに導入した新型一般形電車。車体は、構体の支柱を増加させたほか、台枠、屋根材の構造が強化されるなど、各種の安全対策が施(ほどこ)されている。ドアは半自動構造を採用しており、扉横に自動開閉ボタンが設置されている。行き先表示器は JR 東日本で初めてのフルカラーLED を採用。特急形電車「青梅ライナー」は E257系で、車体断面は小型化され、冷房装置も床下設置、また、側窓の高さを852mmに拡大(眺望性)。床面にはゴム系弾性材(静粛性)などの配慮がなされている。旧国鉄時代の青梅線チョコレート電車は昭和53年(1978)3月29日引退。なお、「日本国有鉄道(国鉄)」昭和24年(1949)6月1日発足。国鉄が分割・民営化により「JR東日本」に、昭和62年(1987)4月1日。

・ 米軍横田基地専用線—現在青梅線は全線旅客列車のみであるが、唯一貨物列車(タンク車)が立川～拝島(Jr貨物駅でもある)間で毎日1往復運行されている。拝島駅から分岐(ぶんき)し、かつて陸軍多摩飛行場で、多摩地区にあった軍用線の中で唯一の現役線で、拝島駅からディーゼル機関車が牽引して約1K先の基地内に燃料輸送の貨物列車が運行されている。

・ 拝島駅電留線—昭和45年(1970)4月20日開設(昭島市美堀町)—拝島駅の南東側に、青梅線と八高線の線路に挟まれた中州のような空間で、ここに昭和59年(1984)まで青梅線の石灰石輸送を担った立川機関区拝島派出所が置かれていた。その後、保線施設となった。今も残る機関庫の背後に電留線が4本あり、拝島止まりの青梅線の電車や、日中に間引かれた車両が回送されて留置される。車両の検修業務は、豊田車両センターで行われています。

記

防犯宮沢支部 西山 禎一

