

「東京近郊日帰り旅行 (4)」

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所

田中 千尋 Chihiro Tanaka

さて、線路の終端にある「車止めマニア」・・・通称「止め鉄」とっては、終着駅での「車止め探し」はワクワクする一瞬です。もちろん、大月駅でも探しました。まさに「止め鉄一人旅」ですね。



大月駅は JR 線 (中央本線) にとっては中間駅の一つですが、富士急行にとっては終端駅です。当然ありました！車止めの写真を撮る場合、「どんな種類か」だけでなく「どこの鉄道会社の」「どこの駅か」までわかるように撮ることが重要で (あると思います)。このように、特徴のある車両や駅舎の一部も構図に入れておくと、ちょっと鉄道に詳しい者なら、「あ、富士急行の大月駅 1 番線だ！」とわかるのです。

この車止めは恐らく古いレールを利用して組んだ、最もよく見かけるタイプのものです。「2」「3」「特」の表示は「2 両編成」「3 両編成」「特急」の停車位置を示しています。



「車止め観察」が終わったので、早々に JR ホームに

戻りました。4 番線と 5 番線のどちらにも東京行の快速が停まっていた。これは大月駅でもちょっと珍しいことです。



右側 4 番線の東京行のほうが早く発車するのですが、あとから発車する左側 5 番線の特別快速のほうが、早く東京駅に到着します。しかし、そういう「親切なアナウンス」はありませんでした。



また景色を楽しみながら、立川駅まで戻ってきました。今度は「松屋」には寄りませんでした。立川で青梅行き電車に乗り換え「青梅線の人」になります。鉄道旅行 (界) では「青梅線に乗り換える」ことを「青梅線の人になる」と表現します。この電車にも 2 両のグリーン車が連結されていますが、もちろんこの時期は「普通車扱い」なので、乗車券だけで乗れました。

途中拝島駅 (はいじまえき) を通ります。拝島駅は「青梅線 (立川方面・青梅方面)」「五日市線 (武蔵五日市方面)」「八高線 (八王子方面・高麗川方面)」それに「西武拝島線」が乗り入れる、大きな駅です。「4 線 6 方面」は、多摩地区の中でも他に類がありません。

当然構内は広大で、線路も複雑に絡み合っています。かつては、東京から青梅線を経由し八高線の箱根ヶ崎駅まで直通の電車もありましたが、今はありません。



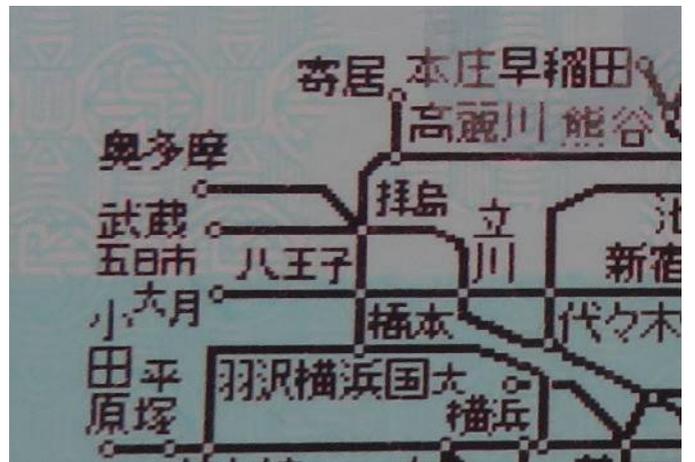
(広大な拜島駅構内)



この日は青梅駅でこのまま折り返して東京に戻る計画だったのですが、どうやらこのあたりで「放浪癖悪玉菌」が発動したようです。天気も良かったし、せっかくここまで来たのだから、青梅線の終点の奥多摩駅まで行きたくなかったのです。



30分ほど走って、青梅駅に到着しました。12両編成の電車はここまでです。小学生の時、青梅駅のすぐそばに教生の先生が住んでいて、友達と一緒に泊まらせてもらった思い出があります。



「不幸にも」私の持っているきっぷでは、余裕で奥多摩駅まで行けます。まったく悪いきっぷです。



青梅駅でもすぐに「車止めモード」に入りました。もちろんありました。しかもホームのすぐ脇の側線つきあたりなので、被写体としては完璧です。「Xマーク」は「点灯式」と「単純立札式」がありますが、これは後者です。また、富士急行のものどちがって頑丈なコンクリートでできています。万が一電車が暴走して突っ込んだら、車両はコッパミジンでしょうね。



更に、この電車の方向幕表示が「悪さ」をしました。「ホリデー快速」というのは、かつては休日に新宿駅から奥多摩駅まで直通でしたが、今はすべて青梅駅で乗り換えです。しかし一日3本しかない「貴重な快速」を捨てるわけにはいきませんでした。