



御岳駅を過ぎると、左右の山はますます幅を狭めて、車窓も「山岳鉄道」の雰囲気になってきます。「こんな急峻な地形によく線路を敷いたな～」と思いますが、実はそれには理由があります。



かつての青梅線は旅客列車よりも貨物列車が主流でした。奥多摩地方で産出する「石灰岩」の輸送の為です。途中駅でのすれ違いも、長大な石灰岩列車が多かった記憶があります。カーブの多い急こう配の線区なので貨物列車は鈍足で、旅客列車もそれに付き合っていたわけです。現在は産出量も減りトラック輸送に変わって、青梅線の貨物列車は全廃しています。

さて、正式な停車駅は「日向和田」と「御嶽」だけのはずですが、それ以外にもいくつかの駅に停車しました。車掌さんは「上り電車とのすれ違いの為の停車です。ドアは開きません」と言います。このような「ドア扱い」のない運行都合上の停車を「運転停車」といい、単線線区ではよく見られることです。

さっきから電車のドアの開け閉めに夢中になっていた男の子は、ホームにいる人を見て「せっかく停まったんだから、ドア開けて乗せてあげればいいじゃん」と言っています。もっともな言い分ですが、それはできないのです。地方の単線線区では、特急列車でも運転停車はありますが、決してドア扱いはしません。一度でもドア扱いをすると「停車駅」に格上げになります。次のダイヤ改正で運転停車の必要がなくなり「通過駅」にすると、沿線住民から苦情が来るのです。

この男の子はこんな面白いことも言っていました。「さっきから車掌さん、奥多摩から下ってくる電車を上り電車って言ってるけど、変だよ〜」言われてみればその通りで、なかなか賢い子です。確かに青梅線では下り列車が上り、上り列車が下がってきます。そばにいたパパは、説明に窮してオロオロしていました。

せっかく車掌さんまで乗務させた「貴重なホリデー快速」なのに、奥多摩駅まで乗った乗客は全部の車両合わせても20人足らずでした。ちょっと残念だなあと思いました。



奥多摩駅は終着駅なのに、急カーブにある駅です。こんな場所を駅にしたのは、氷川地区の土地が急峻で狭く、ほかに駅の敷地がなかったからです。



車掌さんも「電車とホームの間が広く開いています。お降りの際には、十分ご注意ください」とは言っていますが、これは明らかに「危険レベル」です。西武線の「萩山駅」といい勝負です。あわてていると、子どもならもちろん、大人でも落っこちるでしょう。