

「東京近郊日帰り旅行 (6)」

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

青梅線の奥多摩駅は終着駅なので、現在はその先に線路はありません。



実際にホーム終端の先は線路が途切れ、「車止め」がポツンと立っています。「現在は・・・」の書いたのは、実は過去にはこの先にも線路が存在したからです。1952年から1957年の5年間だけです・・・。



これは、当時の奥多摩駅（奥多摩町氷川）付近の地形図です。国鉄青梅線は奥多摩駅で終点なのは、現在と同じです。しかしよく見ると、奥多摩駅の駅記号の先に、大きく左にループした++++という記号列が見えます。これは「東京都水道局小河内線」という

鉄道（軌道）を示すものです。小河内ダム（奥多摩湖）の建設のための資材（コンクリートや砂利）の運搬の為に、東京都が国鉄に依頼して建設した「専用線」でした。従って、旅客輸送はありませんでした。

氷川駅（現在の奥多摩駅）～水根駅（小河内ダムの貨物専用駅）間のわずか6.7kmですが、急勾配、急カーブ、トンネルの連続だったそうです。国鉄職員ではなく水道局職員が運行管理していたこともあって、事故が頻繁に起き、転覆事故で殉職者も出しています。現在は「軌道跡」のみですが、もし今も残っていて、「トロッコ列車」でも運行されていれば、大人気の観光資源になっていたでしょう。



それにしても、この車止めは猛烈にすごいです。草が伸び放題で、設置されてから一回も草刈りをしてないような風情です。旅客本線の車止めの中では、「わびさび車止め百選」に必ず入るでしょう。



奥多摩駅構内には、こんな鉄道標識もあります。これは「勾配標」といって、線路の勾配が変化する地点に設置されています。「4.3」は「4.3%（パーミル）」のことで、1000m進むと4.3m上がることを意味します。鉄道車両は勾配に弱いので、わずかな勾配率の変化でも、運転士はマスコン（主制御器）やブレーキ操

作が必要です。しかし自動車道とちがって、見た目にはわずかな勾配率の変化はわからないので、このような標識が必要なのです。下る場合は標識が斜め下になるように設置されます。構内で勾配率が変化する駅は、非常に稀です。

13	14	46
14	19	48
15	25	56
16	32	
17	10	44
18	18	54
19	27	59
20	33	
21	5	40
22	26	
23	0	
0		

  



奥多摩駅は「坂を下る上り列車」しかありません。現在はすべての列車が「青梅行き」です。休日でも1時間に2本程度運行されているのは、有難いことです。



(画 ; C.Tanaka)

奥多摩駅の駅舎は、登山やハイキングの拠点駅にふさわしく「山小屋風」のデザインです。



駅舎の内部も、木造の雰囲気です（実際に木造です

が・・・）何となく山小屋の中っぽい感じです。



駅舎の2階はカフェになっているようですが、開店は11時！残念ながら早すぎて、「山のコーヒー」にはありつけませんでした。次回は是非！



奥多摩駅は終着駅なので、経路図でも「一番すみっこ」です。経路図だけ見ても、新宿駅や東京駅がものすごく遠く感じます。



同じ東京都の中で、しかもいずれも東京近郊区間の駅なのに、新宿駅までは片道 1,110 円、東京駅は 1,280 円です。奥多摩駅から山手線内まで往復するだけで 2,000 円を超えてしまいます。これじゃ「ちょっと都内まで行ってくるね～」とは言えませんね。