

もっと知りたい 福生の歴史（2）

福生市のことをより知ってもらえるように、いくつかテーマをしぼって取り上げています。

福生を走る鉄道（2）

JR五日市線（旧五日市鉄道）

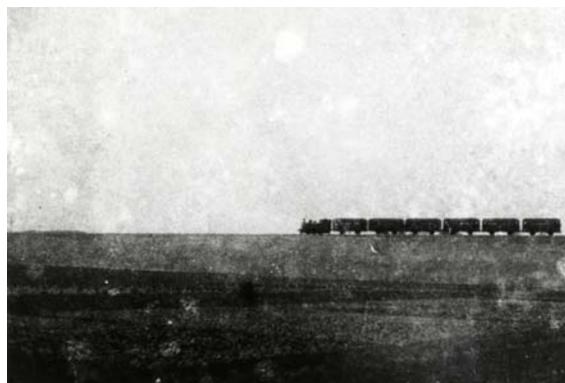
現在のJR五日市線の前身は私鉄の五日市鉄道で、大正14年（1925）拝島―武蔵五日市間が開通しました。直後に武蔵五日市からさらに先の日の出町（現在のつつる温泉の方）へ延伸され、大久野駅と武蔵岩井駅が作られました。

昭和5年（1930）には、拝島―立川間には現在の青梅線とは別の線路が敷かれ、現在のJR南武線、当時の南武鉄道に直結しました。

その後五日市鉄道は、昭和15年（1940）に南武鉄道に買収され、昭和19年（1944）に青梅鉄道とともに国有化されました。青梅線と重複する立川―拝島間は不要路線とされ休止となりましたが、中央線から青梅線に直通する電車が走る、立川―西立川間の線路の一部として残されています。

五日市線が電化されたのは昭和36年（1961）です。その後武蔵五日市から先の大久野―武蔵岩井間が昭和46年（1971）に旅客営業を廃止、武蔵五日市―大久野間は貨物線として存続しましたが、昭和57年（1982）に廃止され、現在のような形となりました。

五日市鉄道の計画にあたり、秋留台地に鉄道を通すには、地理的に熊川村を通過しなければなりません。そこで当時の熊川村では、村内に駅を作ることなどを条件に通過を許可し、熊川駅が作られることになりました。



五日市鉄道開通当日
（大正14年4月 現在の福生第三中学校付近）



熊川駅の完成は五日市鉄道開通から6年後の昭和6年。当初の熊川駅は現在よりも五日市側にあった。現在地に駅が移るのは昭和35年。現在でも奥多摩街道と新奥多摩街道の間に、当初の熊川駅ホームの名残である土の高まりが見られる。

（平成24年 熊川駅）



五日市鉄道が熊川村を通過する際の条件の一つに、田園地区の用水路を確保するため、田園地区に築かれる五日市鉄道の堤防に、用水のための口を開けるといったものがあった。現在では田圃も用水路もなくなってしまったが、用水のための口の跡がいくつか堤防に残っている。

（平成24年 福祉センター付近）

もっと知りたい 福生の歴史（2）

福生市のことをより知ってもらえるように、いくつかテーマをしぼって取り上げています。

JR八高線

八高線は、大正11年（1922）に国策として計画された鉄道で、上信越地方と横浜との物資輸送の強化を目的に作られました。そのため、青梅線、五日市線とは違い、私鉄の期間はありません。当初の計画では、福生市内を通らず、立川市の砂川地区を通る計画でしたが、再三にわたる誘致運動が実ったのか、最終的には福生市内を通ることになりました。

昭和6年（1931）、八王子―東飯能間が開通し、東福生駅も完成しました。高崎側からも工事が行われ、全線が開通したのは昭和9年（1934）です。

昭和33年（1958）には、横田基地滑走路拡張のため、国道16号線に沿って走っていた東福生―箱根ヶ崎間は線路が迂回することになりました。

都内では一番最後までディーゼルカーで営業していましたが、平成8年（1996）に八王子―高麗川間が電化され、川越線との直通運転が始まりました。ディーゼルカーから電車への車両変更に合わせ、駅のホームが高くなり、車内の段差がなくなったりしました。

西武拝島線

拝島駅は福生市と昭島市にまたがる駅で、西武線側の北口は福生市に面しています。現在の拝島駅は平成19年（2007）に運用を開始したもので、それまで入場券を買って駅構内を通るか、立川寄りにあった日本一長い踏切を渡るしかなかった駅南北間の通行の不便が解消されました。

その拝島駅に西武拝島線が延伸されたのは昭和43年（1968）です。延伸に合わせ、昭和40年代には、西武線の福生駅までの延長運動もありましたが、実現されませんでした。



蒸気機関車による最後の運行。駅にはまだ自由通路となる歩道橋が架かっていない。
（昭和45年 東福生駅）



東福生駅には、かつて使われていた駅舎が現在でも残されている（ホーム左奥）。ホームがかさ上げされた様子もわかる。自由通路に屋根が架けられたのは平成19年。
（平成24年 東福生駅）



福生市と昭島市にまたがる拝島駅には、利用者に末永く愛され、両市の文化をつなぐ自由通路となるよう、それぞれの市を表すスタンドグラスが設置されている。福生市の題材は七夕まつり。また、JRの改札前には両市の掲示板も設置されている。
（平成24年 拝島駅自由通路）