

なんぶ てつ どう なんぶ せん
南武鉄道と南武線
(その二)

稲城市東長沼2111
☎042-378-2111
発行 2004. 2. 10



矢野口・稲田堤付近を走る南武線電車（昭和25年4月10日、浜田英夫氏撮影）

南武鉄道は、昭和19年4月1日に国に買収され、国有鉄道となります。これは戦時中の状況により、奥多摩方面の石灰石等の輸送や沿線に軍事施設及び重要工場などがあるため、その必要性から、約2740万円余りで買収され、国鉄南武線となりました。戦時中の南武線は、戦時輸送に対応するために、輸送力強化への努力が続けられました。しかし資材不足により車輛や運転本数を増やすこともできず、基盤となる線路の改修工事も思うにまかせず、大変困難な状況が続きました。そして終戦直前の昭和20年4月の空襲では、川崎駅ほか3駅が被災し、車輛の焼失も続き、大きな被害を受けました。こうした戦災による被害から立ち直るのは容易なことではなかったと思われます。



南武線の大丸踏切付近（昭和22年8月、浜田英夫氏撮影）

終戦直後の南武線は、戦災によって5輛が焼失し、在籍車輛41輛に対して、稼働車19輛で、稼働率は46%となり、車輛の面から見ても惨憺たる状態であったことがわかります。しかし戦後も昭和25年（1950）を過ぎると、沿線地域の人口がしだいに増えはじめ、それに対応して輸送力の強化が進められました。

昭和40年代になると、稲城の水田や梨畑の中にも住宅が建ち始め、多摩川周辺の低地には、京浜地区から工場などが移ってきて、ようやく宅地化の波が押し寄せてきます。このような状況のなかで、南武線もようやく近代化していきます。昭和35年に登戸駅から稲城長沼駅までが複線化し、さらに昭和41年10月1日には、全線複線化が達成されます。もうそれまでの地方線ではなくなり、本格的な通勤線の体制が整えられるようになり、車輛の増設、運転本数の増加、貨物列車等の輸送力の増加などがめざましい勢いで進められました。昭和53年7月には、チョコレート色の72系車輛から中央線などと同じ101系の明るい車輛に変わり、南武線のイメージが変わりました。昭和62年4月には、国鉄が分割民営化され、JR南武線として再出発しました。

平成10年（1998）8月に、南武線から奥多摩で採掘された石灰石の輸送列車が消えました。昭和2年の開業以来約70年余り続いた石灰石輸送は終わり、南武線のほとんどが旅客輸送の電車へと変わりました。これは南武線にとって大きな転換の時期を迎えたこととなります。長い伝統の上に立って、時代の流れのなかで、変化し続けてきた南武線は、現在も多くの課題を抱えながら、発展しています。稲城の梨畑のなかを走り続けて約80年の歴史を刻む南武線は、現在着々と高架化こうかかの事業が進行しており、親しまれてきた駅舎も新しい建物へと変わっていきます。高架化が完成すると南武線の様子は一変することでしょう。

参考文献、『南武線いまむかし』（多摩川新聞社）
『稲城市史下巻』（稲城市）



矢野口駅の駅舎（昭和42年頃撮影）



稲城長沼駅の東側（昭和32年頃、山口昭義氏撮影）



南多摩駅の駅舎（昭和33年9月、浜田英夫氏撮影）



南武線チョコレート色電車の引退
（昭和53年7月撮影）



稲城長沼駅西側の引込線プラットホーム
（昭和37年撮影、広瀬智子氏提供）