

西武秩父線開通40周年記念企画

# 西武秩父線 いまむかし

鉄道研究部 関名急行(株)



2009年8月13日13時46分、富山地方鉄道本線宇奈月温泉駅にてかつての西武のスターランナー。現在は富山で働く者もいる。

## ．はじめに

学院祭鉄道研究部の展示へようこそいらっしゃいました。多くの方はここへ到達するまでに黄色い電車(最近減ってきていますが)でお馴染みの西武鉄道上石神井駅を利用されたことと思います。その西武鉄道の誇る(?)山岳線が西武秩父線です。

この西武秩父線は、今年2009年の10月14日(つまり本年度学院祭の3・4日後)に開通40周年を迎えます。当時は都心から秩父への観光需要に併せ、セメント貨物輸送も行われていました。貨物輸送を

行っていた大手私鉄も徐々に撤退していき、西武は貨物輸送を行う唯一の大手私鉄となっていました。1995年を最後に貨物輸送から撤退しました。

今回はこのような経歴を持つ西武秩父線を、紹介だけでなく貨物輸送を中心とした研究もからませながら書き綴ってみたいと思います。では、しばらくの間お付き合いくださいませ。

## 基本データ

名称：西武鉄道西武秩父線

西武鉄道の西武秩父線であり、秩父線ではない。ちなみに西武有楽町線も同様。

途中駅：吾野・西吾野・正丸・芦ヶ久保・横瀬・西武秩父

(下二重線は特急停車駅、下線は季節によって特急の臨時停車駅)

池袋線飯能駅から西武秩父線とする資料もみられるが、正確には吾野が境界駅となっている。

全長：19.0 km

走行車両：通常運用 新101・301系・3000系・4000系・10000系

臨時運用 新2000系・20000系・30000系

臨時運用とは主として秩父夜祭に関する増発運転の際。ほかに、毎年10月に行われる西武トレインフェスタin横瀬への臨時列車も該当する。

直通運転：同社線内 池袋～所沢～飯能～吾野

秩父鉄道 西武秩父駅構内連絡線～御花畑～長瀬・西武秩父駅構内連絡線～影森～三峰口

以上

## 開通から貨物輸送撤退まで

1969年、西武秩父線は吾野まで到達していた池袋線を延長する形で開通。

西武秩父線の建設に伴って、競合路線となるはずの武州鉄道も建設される予定だったが、免許発行に際して政府への賄賂が送られたらしきことが発覚し、18人の役員が逮捕されて汚職事件に発展。有罪判決を受けたのは2名だけだったが、政権関係者が検挙されたこともあり資金調達がうまくいかず、免許失効した。よって武州鉄道は事業撤退し、西武秩父線の競合路線はなくなった。

武州鉄道はさておき、西武秩父線の開通と同時に、山岳線を走行するための大出力モーターや抑速ブレーキを搭載した車両が必要となり、101系と特急運転用車両の5000系が導入された。101系は、最初の黄色い電車であり、ここから「西武＝黄色い電車」というイメージが定着していった。

貨物輸送面でも武甲山から産出される石灰石を原料としたセメント輸送を行うこととなり、私鉄最大級の電気機関車と言われるE851形電気機関車を開発するに到った。これは、当時西武鉄道には海外から輸入した小型機関車しか在籍しておらず、小型車では急勾配に耐えられないからである。このE851形は、それぞれ性能をEF60形、車体をEF65形、台車はEF81形を参考に開発されている。なんか国鉄電機の結集車みたいな。しかし重連運転を想定したため、EF60とは異なり、重連総括制御が可能な構造になっている。

運転体制としては池袋線と完全に一体であり(特に飯能～吾野間)に1989年までは準急・急行列車が池袋から終日直通していた。また、秩父鉄道との連絡線が開設されたのも1989年であり、急行列車が秩父鉄道に乗り入れた時期も少しがあった。現在は池袋からの快速急行列車と飯能からの普通列車のみが直通する。西武秩父線内の普通列車も池袋線飯能から運行されている。

そして西武初の有料特急として、5000系レッドアローを使用した特急「ちちぶ・おくちちぶ」が運行されている。5000系車両には西武初の裾絞車体が採用された。因みに特急形車両ではこの時点で裾絞車

体が採用されたが、通勤形車両では2008年製造開始の3000系まで採用されなかった。メンテナンス・検査の合理化を目的に、主要機器は101系と共通化されている。運用開始の1年後1970年に西武鉄道としては初めて、鉄道友の会のブルーリボン賞を受賞した。現在に至るまで、西武鉄道が鉄道友の会から受賞したのはこれのみである。

順調に旅客・貨物ともに利用者は増え、特に大きな変遷もなく時は流れたが、転機が訪れたのは1979年、現在も使われている、所沢～新秋津間の武蔵野線への連絡線開通である。これにより、貨物輸送は新秋津経由に変更された。このころまでの西武秩父線を介した貨物輸送は、東横瀬貨物駅～池袋・国分寺・高麗間で行われていた。ルート変更ののち、需要も増加したことから1列車の輸送量も増え、東横瀬貨物駅～芦ヶ久保駅間の最大25‰(1000m進むと1m上るのが1パーミル(=‰))勾配では、E851の重連運転が行われていた。また、この年には101系のモデルチェンジ車である新101・301系も登場し、秩父鉄道への乗り入れも行っていった。



2008年10月13日15時46分  
西武鉄道多摩川線武蔵境駅にて  
元西武秩父線の主力車両101系。いまは孤立路線の多摩川線でローカル輸送に徹する。

## ．貨物輸送の終焉

1988年、貨物廃止に先駆けて西武秩父線の101系から4000系への置換えが始まった。1989年から始まる秩父鉄道線との直通運転、及び西武秩父線内のサービス改善が主な目的である。台車などの機器は101系の機器を再利用するため、代替として101系が8編成廃車された。これを皮切りに、後継となる6000系・20000系の登場や4000系と同じく101系の機器流用車9000系・10000系の登場により、続々と廃車されていった。101系は2004年12月に秩父夜祭増発運用をこなしてから西武秩父線での運転を終了(新宿線系統・池袋線系統での運用を終了)した。

1990年代に入り、西武秩父線に大きな転機が訪れる。まずは特急形車両の置換えである。1993年に新宿線に10000系ニューレッドアローが導入され、その翌年に池袋線系統にも10000系が導入されて1995年には5000系は全て10000系に置き換えられた。そして5000系は翌年の1996年に行われた臨時特急イベントを最後に引退・廃車された。引退に際し、台車・電装機器等一部の部品は10000系に再利用されている。10000系は新しいようで、足回りは結構古いのである。また、中には富山地方鉄道に売却された車両もある。この車両は今日も運用されている。乗車記を後半に記す。

そして最大の変化があった。周辺の道路整備により、セメント貨物輸送の需要は年々減っていった。輸送量減少に伴い、狭山ヶ丘駅へのセメント輸送が廃止され、重連運転も1990年11月末日の運行を以て廃止となった。そして1996年、貨物輸送の廃止に伴いE851形も引退する運びとなった。これは機関車自体の老朽化も関係している。すでに1986年から後継機となるE31形電気機関車も新造されており、E3



2008年10月5日10時36分  
西武鉄道横瀬車両基地にて  
E854号機は横瀬車両基地に静態保存され、10月の一般開放される際に展示される。

1重連により代走することもあった。E31は貨物牽引を目的とした後継機ではないため、これが新造されるころにはすでに貨物輸送廃止の見通しが立っていたということになる。

西武のセメント貨物列車運行は1996年3月7日をもって運用終了、貨物営業も同31日に廃止となり、西武の貨物輸送は終焉を迎えた。E851電気機関車も今後の牽引運用をE31と交代し、時を同じくして廃車されることとなった。E851は、私鉄最大級の電気機関車ということで鉄道ファンから大きな注目を集めていた車両であった。そんな背景を鑑みてか、西武鉄道は驚きのイベントを計画していた。

貨物輸送廃止後の1996年5月の25・26日に、JR東日本から12系客車6両を借り入れ、E851牽引によるさよなら列車を運行した。単機牽引、プッシュプル牽引（編成前後に機関車を連結）、重連牽引と、さまざまなバリエーションの運転が行われ、最後の花道を飾った。

## . 2000年代から現在まで

貨物線という役割がなくなり、ほぼ旅客専用線となった後、現在まではあまり大きな変化はない。

1つ挙げるとすれば、日中の池袋線飯能からの区間列車ワンマン化である。それまでは新101・301系・4000系（2000年頃までは101系も）が混在していたが、ワンマン化に伴って4000系に統一され、新101・301系は不定期の増発運用、および池袋からの直通快速急行でしか入線しなくなった。なお、Wikipedia曰く4000系導入前は「完全に新101・101系の天下であった」そうです。

その後の変化と言え、2007年の変電所施設改良による回生ブレーキ装備車入線可能化と、秩父鉄道直通快速急行長瀨・寄居編成の長瀨短縮化くらいである。回生ブレーキ装備車入線可能化により、新101・301系・4000系以外にも本格運用が可能となった。そのためか、最近では301系と同じく3ドア8両編成の3000系が池袋からの直通快速急行運用に入ることも比較的増えてきている。また、多客期の平日のみに運行される通勤準急西武秩父行きは原則的に2000系で運用されている。小手指までは10両で運行し、前2両を小手指で切り離してそこからは8両で運行という、池袋線では珍しい途中解結運用である。原理的には3000系も運用可能なはずであるが、編成数の関係上3000系は切り離された2両編成が他の編成に連結して運用に入れず、いわゆる遊休車両になってしまうためではないかと思われる。

なぜ通勤時間帯に西武秩父までの列車を走らせるのか。もちろん、ファン受けがいいからではない。（まあ実際はファンから“ネタ列車”的な扱いを受けていたりするが。）おそらく、小学校などの教育機関のいわゆる遠足列車としての利用を見込んだものではないかと思われる。ちなみに通勤準急は大泉学園から各駅停車となるため、大泉学園以西の駅の発車案内では「各停 西武秩父」と表示されるため、非常に遅そうな印象を受ける。

大手私鉄では最後まで貨物輸送を行っていたということもあり、各方面から注目を集めていた西武秩父線だが、最近はずっかり地味なローカル線というイメージが定着してしまい（というか実際そうだし。）、脚光を浴びる機会も少ない。構想当初は西武グループが開発した観光地軽井沢への延伸という壮大な計画もあ



ったらしく、西武秩父駅の構造はその名残と言われている。もし実現していたらと思うと、なんか面白い。地元から軽井沢まで電車一本で行けるというのは、なかなか魅力的（ってわけでもないか）な気もする。

貨物輸送としては、大手私鉄が最後に新製した電気機関車としてE31形が在籍しているが最近では専ら甲種輸送及び展示への使用のみであり、業務用列車への使用は見受けられなくなった。バラスト輸送等に使用していた貨車のホキ81形もトム301形も2008

年10月末日付で廃車されており、もう西武で甲種以外の貨物列車を見ることはないだろう。これから先、新101・301系の引退、4000系の置換え、E



こんな表示もあり得た？

31の引退など、西武秩父線も大きく様変わりすると思われる。何とも残念だ。

## ・レッドアロー乗車記

2009年度夏合宿で我々は東北方面へ行ったのだが、東能代での解散後、私は富山方面へと赴いた。これの主な目的が元西武5000系への乗車である。8月13日に乗車した。その時の記録である。

富山に着き、富山ライトレールの乗車体験を済ませてから、私は急ぎ足で電鉄富山駅へと向かった。ライトレールの電停である富山駅北電停はJR駅の北側なのだが、電鉄富山駅はJR駅の南側にある。そして乗車予定の特急まであまり時間がない。もっとも、その特急に元西武5000系である16010形が運用されていなければ元も子もないのだが……。つまり、当日になってみないと運用は分からないわけだ。

特急発車5分前くらいに改札を抜けると、そこにいたのはまぎれもなくレッドアローそのものであった。幸運にも乗車予定の宇奈月温泉行きの特急運用に入っていたのだ。ありがたや。素直に乗車してみる。

乗ってみると、デッキ部は結構改造が施されていてあまり当時の面影はない。というのも、ワンマン対応化のために運賃箱が設置されているわけで。そして運転台後ろ上部にはなんとLCDが。これには驚いた。なかなかやりおるな、富山地铁。客席部に入ってみると、ここはあまり手が加えられていないようで特徴的な背もたれの低いシートも健在であった。西武時代に乘ったことがあるかどうか、記憶が不明瞭だが何となく懐かしい気がする。どこかに地元の電車と同じ空気が流れているのだろうか。2両編成で、指定席車両と自由席車両が1両ずつ。始発駅からならば自由席で座れるので、素直に自由席に座る。

座ってみた第一印象。背もたれ低い……。ま、まあ座り心地は決して悪くない。ちゃんと回転もするし、(ちょっとだけ)リクライニングもする。窓下には小さなテーブルもあるし、その下には栓抜きも付いている。このへんは西武時代から変わっていないはずだ。今日、栓抜きを使う人がいるかどうかは怪しいが……。ここまでまともな設備ならやはり、なぜに背もたれがこんなに低い!?とってしまう。特に展望車両というわけでもないし……。

宇奈月温泉へ走る間、立山連峰等の景色を眺めていると、何となく西武秩父線を彷彿させる。かつて5000系として秩父路を走っていたところにタイムスリップしたような気分になった。

宇奈月温泉に到着して写真を撮っていると、改札外に追い出された。不正乗車防止のためだろう。地方私鉄はどこも経営苦しいだろうし、なんといっても電鉄富山～宇奈月温泉は1790円。儲けどころである。因みに私は事前に仕入れておいた株主優待乗車券を使用。

黒部峡谷鉄道の宇奈月駅付近で暇をつぶし、再びレッドアローで富山へとんぼ返り。またいずれ、ゆっくり来てみたい観光地である。行きも帰りも思ったことだが、どうやら新魚津駅の利用者は意外と多いらしい。JR魚津駅に隣接するからであろうが、特急利用客はここで入れ替わることも多い。つまり、上下方向共にこの駅を境とした区間需要があるということだ。JR東日本側から来て、宇奈月温泉方面へ向かう場合は新魚津経由のほうが安いだろうし、逆にJR西日本側から宇奈月温泉へ向かう場合は電鉄富山から乗るのだろう。新魚津は途中駅で、着席できないかもと思うかもしれないが、おそらくそれは杞憂。素直に新魚津を使えばいいのだ。まあ鉄道ファンの視点から見ると、完乗したいから始発駅から乗りがちなのだが。

そういえば、（座り心地ではなく）乗り心地はなかなか悪くない。富山地鉄に来てから、16010形の足回りはJR九州の485系廃車発生品を使っている。つまりは西武時代よりいいものを使っているわけだ。予備知識があり、それを意識しているからそう感じるだけなのであろうが。因みに運転台のマスコンハンドルは京急旧1000形の発生品を使用しているが、これらの改造はすべて自社の稲荷町テクニカルセンターで行っているという。これもまた驚きである。

そんなことを考えているうちに、列車は電鉄富山に到着した。カメラを構えつつ、富山地鉄に来てからつけられた行先表示器の幕回しや、愛称板の交換を眺める。残念ながら西武と富山地鉄は資本関係があるわけではないので、前面の社紋は外されている。本拠地で引退した車両が、住まいを移して活躍を続けるのは、大事なことのように思う。さすがに日本全国にSLを走らせるというのは無理であろうが、電車なら多少の融通は利くであろう。広い構内の電鉄富山駅に鎮座する16010形。その姿を池袋に鎮座する、在りし日の姿とダブラせながら、元京阪特急専用車3000系の10030形へと足を進めた。

## ．あとかきのよなもの

開通から40周年。長いようで、短いようで。私は本書の執筆時点で未だに16歳なので、貨物輸送を行っていたころの西武秩父線は記憶にない。どころか、E851も見たことはないであろうし、5000系でさえも正確に記憶しているかはわからない。だが、10歳くらいの時から毎年西武秩父線を利用している私としては、とりあえず「お疲れさま」と言いたい。貨物輸送の変遷、車両開発の流れを40年間見続けてきた西武秩父線。これからも、都心から秩父へと直通する手段として、鉄道ファンを魅了する路線として、東武東上線と（ちょっと）競合しつつ、協力しつつ、秩父・長瀬を大いに盛り上げていていただきたい。

## ．参考文献

西武 5000 系電車 – Wikipedia

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A5%BF%E6%AD%A65000%E7%B3%BB%E9%9B%BB%E8%BB%8A>

西武秩父線 – Wikipedia

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A5%BF%E6%AD%A6%E7%A7%A9%E7%88%B6%E7%B7%9A>

西武 E851 形電気機関車 - Wikipedia

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A5%BF%E6%AD%A6E851%E5%BD%A2%E9%9B%BB%E6%B0%97%E6%A9%9F%E9%96%A2%E8%BB%8A>

遠い日の雑感（西武鉄道貨物輸送） 在りし日/ウェブリブログ

[http://41-31.at.webry.info/200807/article\\_7.html](http://41-31.at.webry.info/200807/article_7.html)

「西武秩父線開通40周年記念キャンペーン第一弾」を開催

<http://www.seibu-group.co.jp/railways/kouhou/news/2008/0120.pdf>

ご協力、ありがとうございました。  
また、写真や図などに関しては特記したものを除き全て筆者が用意したものです。筆者の知識不足により、内容に一部内容に間違いなどがあるかもしれません。ご了承ください。

2008年10月5日9時49分  
西武秩父線芦ヶ久保駅にて

