

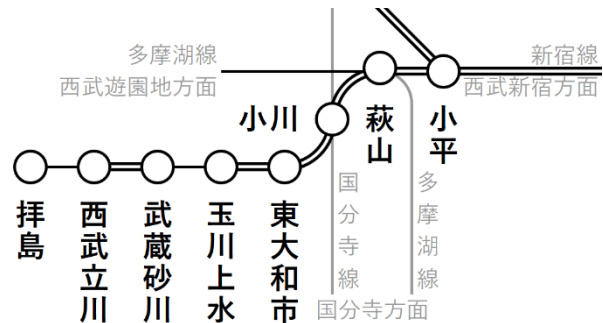
西武拝島線の歴史とこれから

2021F

1 そもそも拝島線ってどこ？

拝島線とは、小平駅と拝島駅を結ぶ、西武鉄道の路線です。玉川上水―武蔵砂川間、西武立川―拝島間を除き、複線化されています。新宿線西武新宿方面との直通運転を行っているほか、平日朝ラッシュ時や臨時ダイヤで多摩湖線西武遊園地方面との直通列車も存在します。（新宿線で学院に通うと、「拝島行き」「玉川上水行き」などを見かけることになると思います）

朝夕は多くの通勤・通学客で賑わいますが、昼間は静かな雰囲気、沿線の風景もきれいな路線です。



2 拝島線の歴史

拝島線の歴史は長く、複雑なものです（上の簡易的な路線図も見ながら読んでいただきたい）。まず 1928 年に本小平―萩山間が開通しますが、当時は現在と路線の形状が大きく異なりました。前述のとおり、現在拝島線は多摩湖線の西武遊園地方面と直通運転を行っていますが、当時は多摩湖線の支線として本小平―国分寺間で運転を行っていました。



1958 年頃までの萩山駅

1958 年頃以降の萩山駅

いずれも地理院地図を加工して作成

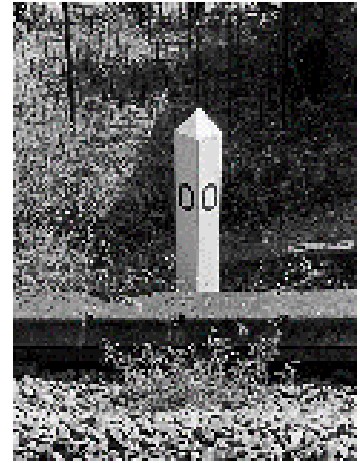
しかし、1958 年に新宿方面から多摩湖駅（現・西武遊園地）へ直通運転を行う目的で配線変更を行い、現在の形になりました。（萩山駅の移設に関しては後述）

一方で、1944 年に小川から日立航空機の軍需工場（現・玉川上水付近）へ、また小川から陸軍兵器補給廠（上記地図：現・ブリヂストン）に鉄道が敷かれます。これらを利用して、1950 年に小川―玉川上水間が、1962 年に小川―萩山間が「上水線」として開業しました。

そして 1968 年、上水線を拝島まで延長し、「拝島線」と改称します。

これは拝島線の長く、複雑な歴史のごく一部です。ただ単に読んで歴史を知るのでも良いのですが、ここに事実をもっと並べて読むよりも、実際に拝島線に乗って歴史を感じる方が楽しいです。というわけで、ここからは、ある日に筆者が拝島線に乗った時の写真とともに、拝島線の歴史の痕跡を紹介したいと思います。

まずは、こちら。すべて拝島線内にある0キロポストです。



左から 小平1番線、 小川1番線、 玉川上水1番線 で撮影

拝島線は比較的短い路線ではありますが、その複雑な歴史の影響でキロポストが4つに分けられています。一つ目は起点の小平から萩山→（多摩湖線）西武遊園地、二つ目は小川から逆方向に萩山、三つ目は同じく小川から玉川上水、四つ目は玉川上水から拝島です。電車からキロポストを眺めていると（なかなかそういうことはしないとは思いますが...）キロポストの数字が増えたり減ったりするのでおもしろいですよ。

さて、拝島線の起点の小平を出ると、萩山に止まります。萩山駅は拝島線の駅の中で、特に特徴的な構造を持っています。先ほども述べた通り、萩山駅は多摩湖線と新宿線の直通運転を行うために、駅が移転しています。当時、西武鉄道が何としてでも都心まで電車を直通運転させたかったのでしょうか……。限られたスペースの中で駅を造ったため、ほかの駅とは変わった点がいくつもあります。



まず、萩山駅は2面3線の駅で、1・2番線が島式ホーム、3番線が単式ホームですが、そこに2つの路線が乗り入れています。その影響で、国分寺行きは1番線から発車したり3番線から発車したりして、西武遊園地行きは1番線から発車したり2番線から発車したり……。発着ホームが変則적입니다。

また、ホームが非常に湾曲していることも特徴の一つです。電車とホームの間は大きな隙間があり、カーブで電車がホームに接触しないようにホームにえぐれがあります。中継信号機がたくさん設置されているのも魅力の一つです。



先ほど、3線に2路線乗り入れていると書きましたが、実際には3つのホームが常にすべて使えるわけではありません。写真が見にくいかもしれませんが、ホーム内で線路が平面交差をしています。3番線から電車が発車するときは、2番線が使えない状態になってしまいます。（それでも都心まで直通運転させたかったようです...）

では、萩山を出ると、前方に線路を跨ぐ橋が見えてきます。小川―萩山間はもともと陸軍の施設内の線路を利用して作られましたが、その跡地が現在は株式会社ブリヂストンの施設になっています。そのため現在でも線路がブリヂストンの敷地内を横断しているため、敷地内の連絡のために橋が設けられています。（橋が敷地内にあるということもあって、敷地に入って近くで橋の全体像が分かる写真というものが撮れない）

小川を過ぎると、直線的な線路が多くなります。小川以西の地域は、小川以东と比べて新しく開発されたので、歴史的な痕跡は少ないですが、特に玉川上水以西は単線の高架上を速度を出して走行するため、乗っていて爽快な気分になります。

なんだか萩山駅に関する比重が大きくなってしまいましたが、拝島線に乗るときは、こうした特徴に目を向けてみてください。

ここまで拝島線の歴史について取り上げましたが、ここからは拝島線の現状や課題について取り上げたいと思います。

3 拝島線の現状

小平駅に到着する上り電車の本数		
時台	新宿線内始発	拝島線内始発
5	5	4
6	9	6
7	14	6
8	9	5
9	7	5
10	5	7
11	6	6
12	6	6
13	6	6
14	6	6
15	6	6
16	8	5
17	9	6
18	11	6
19	9	6
20	8	6
21	9	5
22	7	5
23	4	3
24	1	2

2019年3月16日改正

平日通常ダイヤに基づく

※特急列車は除く

まず、左の表をご覧ください。これは、新宿線と拝島線が合流する小平駅で、双方から何本の電車が来るかを示した表です。日中を見ると、どちらも1時間あたり約6本の電車が走っていることがわかります。しかし、朝夕のラッシュ時を見ると、拝島線は日中と本数が変わらないにもかかわらず、新宿線は多いときで1時間あたり14本もの電車が走っています。このような状況だと何が起こるかは当然ですが、ラッシュ時も電車を増発していない拝島線の電車が圧倒的に混雑するわけです（拝島線内での混雑は押しつぶされるほど深刻ではありませんが、新宿線内で多くの人が乗車する前からある程度混んでいる電車が偏って存在すると、電車の遅れ等にはつながりやすくなります）。しかし、なぜ拝島線はラッシュ時の電車の本数を増やせないのでしょうか。

そのカギに、平面交差の影響があるのではないかと思います。拝島線は、起点の小平から、萩山、小川と、3駅連続で他線との平面交差があるのです。

小平では拝島線の上り電車と新宿線の下り電車が、萩山では拝島線と多摩湖線が、小川では拝島線と国分寺線が平面交差をします。その本数は、7時台で見ると、小平では20本、萩山では24本、小川では28本の電車が1時間あたり平面交差をしています。頻度としては2分に1本程度ですから、もう少し無茶すれば本数を増やせるように感じるかもしれませんが、拝島線が交差している多摩湖線と国分寺線はいずれも単線です。どちらもラッシュ時には交換駅や信号場をすべて使って運行しています。拝島線の本数を増やそうと思うと、多摩湖線と国分寺線の電車の時刻も調整する必要性が出てきてしまいますが、そうすると交換待ちの時間が増え、輸送効率の低下につながってしまうのです。

では、どうすれば拝島線の混雑を軽減できるでしょうか。すでに実践されている取り組みも含め、解決策を提案したいと思います。

すでに実践されている取り組み

右の電車は、「拝島ライナー」と呼ばれる、帰宅時間帯に運行されている全席指定の列車です。拝島線内は指定席券が無くても乗車できますが、指定席券があると確実に座って帰れるため、人気の列車です。拝島線の混雑の根本的な解決にはなりませんが、混んでいる電車が苦手な方でもこちらに乗れば大丈夫、というものです。



解決策①朝ラッシュ時の「西武遊園地発 各駅停車 西武新宿行き」を増発

朝ラッシュ時に拝島線内で多くの客が乗る駅の一つが多摩湖線との乗換駅である萩山駅です。萩山駅から需要が大きく増えるため、多摩湖線からの直通電車が平日の朝に設置されています。しかし、3本しか直通電車がいないため、拝島線に乗っている分には特に違いを感じません。多摩湖線との直通電車は萩山駅で平面交差によって受ける影響が小さいため、増発の余地があります。

解決策②国分寺線の8両編成化

拝島線内で多くの客が乗る駅の一つで、国分寺線との乗換駅の小川駅もあります。国分寺線はJR国分寺駅と新宿線東村山駅を結ぶ大きな役割を持っています。一般的に、国分寺方面から新宿線で都心へ向かう場合、国分寺線が多摩湖線を利用して、小川や萩山で新宿線直通の拝島線に乗り換えます。しかし、国分寺線の輸送力を増強することで、1駅先の東村山まで行って、拝島線を経由せず、新宿線に乗り換えるという手段も一つの手として生まれます。国分寺線は現在6両編成で運行されていますが、昔貨物輸送を行っていた名残で、鷹の台駅や恋ヶ窪駅などはホームが6両分しか設置されていませんが、信号、ポイントなどの交換設備は8両まで対応できるようになっています。

ここで注意が必要なのが、この解決策の場合、目的は国分寺→東村山の輸送を拡大することですが、おそらく東村山→国分寺の逆方向の輸送の方が拡大してしまうことです。これはJR中央線へのアクセスが便利になるからで、西武鉄道側としては国分寺線や拝島線の輸送の効率化につながっても、多くの客が新宿線からJR中央線へと流れてしまっ、全体的には損になってしまいます。

4 まとめ

拝島線やその周辺の地域は多くの西武鉄道の路線が複雑に交差していて、1つの大きな交通網を形成しています。そのため各路線がこれまで歴史上複雑な関わりを持っていて、これからもお互い影響を及ぼし合っていくのだと思います。1つの路線を便利にすると、他の路線が不便になるように、西武鉄道側もどこに重点を置くのかをはっきりさせて、全体として快適な鉄道網を作っていく必要があると思います。

〈参考文献〉「西武拝島線」, <hkuma.com/rail/haiji01.html>2019-08-08 アクセス。

画像等は明記がない限り筆者撮影。