

西武安比奈線～幻の休止線は今～

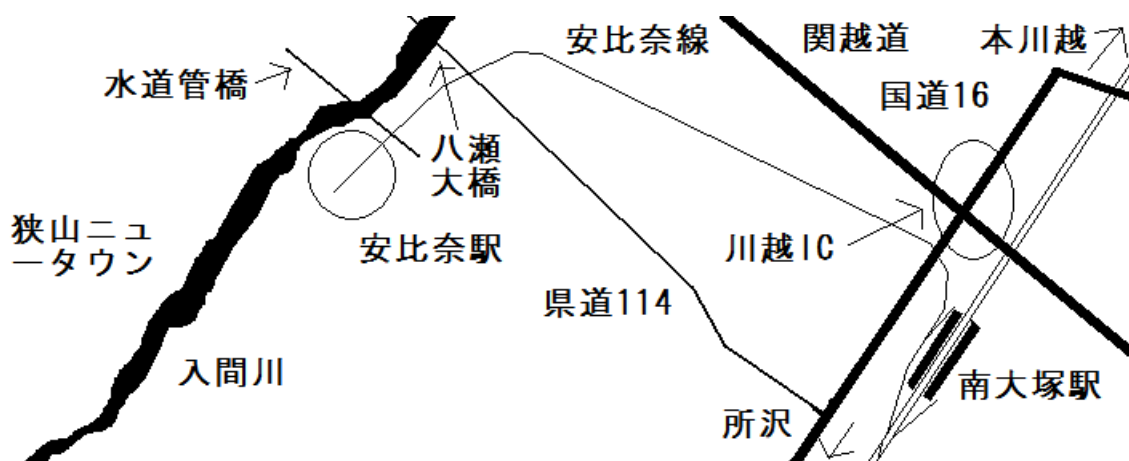
2年 通勤特急森林公園

1. 安比奈線とは…

西武安比奈線とは、1967年まで運行がなされていた、西武鉄道の所有する、砂利運搬などを目的とする貨物線のこと。1967年に運行がストップしてから現在までの間長らく放置されたままで、様相は廃線のようなではあるが、あくまで休止線であるということが、この路線最大の特徴である。

全長は約3km、全線が単線であり、閉塞区間が全く設けられていない。西武新宿線南大塚から入間川河川敷にある安比奈へと至る路線である。

※簡略化した地図を作ってみたので参考にして欲しい



2. 動機…

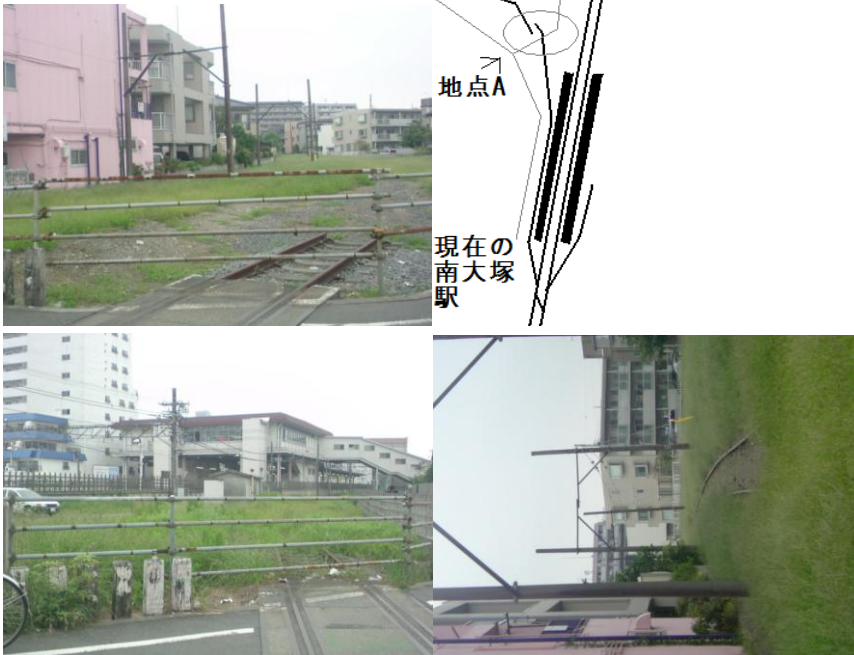
私は、昨年もお来場いただき、去年も部誌をご覧になった方はお分かりになると思うが、以前（2007年末まで）東松山⇄上石神井を本川越から西武線を利用し通学していたので、南大塚のこの異様とも言える急に左にカーブしていく引込み線のようなものには、少なからず興味をもっていた。しかし、カーブの先には大きめのマンションが立っていたので、まさかこの先が続いているとは思わなかった。先日、色々調べてみると、路線が遠くまで繋がっていることを知ったので、今回、これを探訪してみようと思ったのだ。

今回のレポートでは、2008年9月15日（月・祝）に沿線を自転車で訪ね、実際に撮った写真を中心に、安比奈線の紹介をしていくつもりである。

※自転車で訪れたのは、路線長から考えて、歩くのには適さないと考えたからだ

3. 南大塚駅周辺は…

安比奈線は南大塚を出ると急にカーブしていく…



㊦㊧手前の新しくひかれた線については後述する

㊦㊨地点 A を逆に、南大塚駅を見る

㊦㊩架線はないが架線柱と線路は奥まで続いていることが分かる

南大塚駅は、昔は駅の上り線側にも側線があった。これは、脇田信号所までの複線化以前はこの駅を終着とする列車も存在したからだ。また、脇田付近は比較的低い土地にあるため、大雨などがあると冠水しやすい。そのため、今もなお、折り返し設備が残っている。

4. 国道と交差…

今となっては…



㊦南大塚方には 100mほどボロボロの架線が残っている

㊦線路は完全にアスファルトに覆われてしまっているが、架線柱の存在感はとても大きい
数年前までは、この付近の架線も、踏み切りの跡も、残っていたようだ。

5. 住宅地の間をまっすぐに…



- ㊤㊤吊架線がここから当分続いている、トロリー線は南大塚付近に僅かにあるだけである
- ㊤㊤八瀬大橋の手前までの殆どの敷地に立ち入り禁止の看板がたてられている
- ㊤㊤住宅地の中にはこのように完全に庭になってしまっているところも存在している
- ㊤㊤歳月を感じさせられる木製架線柱、朽ちながらもほぼ全線で残っている

6. 田畑を突っ切る…



- ㊦㊦急に住宅がなくなり、ひたすら田畑を直線で突っ切る
- ㊦㊦このように殆どの区間において、枕木が残っていない浮いている箇所もある
- ㊦㊦途中で吊架線すらなくなっている場所も存在する、冬ならレールも確認しやすい
- ㊦㊦森の中を突っ切る区間も有る、冬であれば、架線柱も確認できるそうだ

7. 八瀬大橋周辺…



- ㊦㊦錆びた橋脚、安比奈線には比較的小さな橋脚が多い
- ㊦㊦八瀬大橋の上から、ここで後からできた橋のコンクリートにより完全に分断されている
この周辺からまともな道がなくなり、特にこの時期、草木で遺構を確認するのも難しい。

8. 入間川河川敷…



- ㊦㊦レールがとんでもない曲がり方をしているところ
- ㊦㊦長年伸縮を繰り返し、このような隙間があいてしまったのだろうか…
- ㊦㊦安比奈駅の手前でこの時期最後に確認できる架線柱である
- ㊦㊦この水道管橋のあたりが安比奈駅構内のはじまりだと思われる

9. 終点、安比奈駅…



㊤㊤架線柱は葛などがぐるぐる絡まっているので表面的なところでは逆に発見しやすい

㊤㊤結構横にも広いので5・6番線あったのではないかと思われる

㊤㊤安比奈線内で通信線の支持や碍子などが残っている中では最後の架線柱

㊤㊤45度傾いた架線柱、おそらく安比奈駅で一番奥、安比奈線最後の架線柱である

因みに、八瀬大橋を越えた辺りから道はダートになる。私が行った日もバイクが沢山走っていたので、道を進むときは周囲に注意が必要である。水道管橋の手前の辺りではバーベキューをやっている家族もちらほら見えた。しかし、安比奈駅構内、特に奥のほうは、色々とよからぬ物もごろごろ落ちているので、子供を連れて行かれる場合には特に気をつけたほうが良いだろう。

10. 安比奈線の今後…

こうして安比奈線をまとめてきたのには、もう一つ理由がある。実は現在、安比奈線の復活が議論されている。車両収容限界が近づいてきた西武新宿線系統の基地を、ここ安比奈に建設しようという計画である。

西武新宿線系統の基地は、上石神井・玉川上水・南入曽のみにしかなく、それで新宿線・拝島線・国分寺線・多摩湖線の全ての車輛を収容しているため、空き容量が非常に少なくなってきたのだ。特に、仮に計画されている東京メトロ東西線との直通を実際に行おうとしたり、列車の増発を行おうとしたりする場合、非常に困るのだ。

ということで、比較的土地が広く、休止線として安比奈線が残っているこの地に、大規模な基地を作ることが議論されている。前述の南大塚の新しく引かれた線とは、この安比

奈線に対して、南大塚駅の下り側線を復活させ、上手く南大塚駅下りホームに入れるようにするものである。この計画が可能か否かも、今回確かめたかったのだ。

結論から言うと、現状ではムリ、こういうことになる。ネックを書くとすると…

- α. 殆どの区間の枕木がないこと
- β. 南大塚駅から曲がってすぐの国道 16 号との交差
- γ. 沿線住民による侵入
- δ. トロリー線がほぼ全ての区間で設置されていないこと
- ε. 朽ちた架線柱がところどころあること
- ζ. 特に、畑の中の区間の線路状態が酷いこと
- η. 建築限界を越えて迫ってきた森林
- θ. 八瀬大橋との交差問題（完全にコンクリートで分断）
- ι. 特に、安比奈駅付近のダートの荒れ様が酷く、線路すら出てこないこと
- κ. ウィキペディアによると、安比奈駅付近の地主が反対していること
- λ. 何より、保安装置などが全く設置されていないこと

結局は、路線の全てを作り直せ、こういうことになる。莫大な費用がかかることが予想されるが、西武が安比奈線内に駅を設置し、川越市が隣接する狭山市とともにニュータウンの開発をすることで、より実現へ向けた動きは高まっている。

国道との交差は高架化で対応、八瀬大橋との交差は多少潜ることで対応、このようなことも必要になってくると予測されるが、距離を見る限り不可能ではないように思われる。

安比奈線復活が実現すれば、200~300 両、収容量が増える（現在は 500 両ほどが在籍）。収容の意味でも運用の意味でも随分と余裕が増えるのだ。

この安比奈線復活計画は、高田馬場付近の改造などとあわせて、今後の学院生の生活にも少なからず関わってくるのではないかと思う。

とはいえ、今回の探訪はかなり楽しいものだった。祝日ということもあり、南大塚から安比奈に向かう間には同業者を 10 人も見つけた。それだけ、安比奈線の注目度もあがっているのではないかと思う。

この路線周辺を歩く時、特に奥の方は道がたがただから、靴などの服装には十分に注意すべきである。また、立ち入り禁止と書かれたところには常識的なマナーとして、入らないようご注意願いたい。

*参考文献

<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E8%A5%BF%E6%AD%A6%E5%AE%89%E6%AF%94%E5%A5%88%E7%B7%9A>

<http://www.tawatawa.com/ahina/>