

埼群軌道構想と森林都市構想

～埼玉県比企郡地区における鉄道交通輸送構想～

早稲田大学高等学院 通勤特急森林公園

1. 設定

3年になり、とうとう部誌を書くのも最後となりました。1年次・2年次と、西武線の話について扱ってきましたが、今年は地元路線東武線および地元東松山(埼玉県比企郡)周辺に関する話題について扱おうと思います。

昨今、衆議院総選挙が行われ、地元の民主党議員(松崎哲久氏)が選出されました。松崎氏がマニフェストに掲げたものが、『森林都市構想』。その構想にはLRT敷設・横田基地の軍民両用化などの政策がうたわれていましたが、埼玉県比企郡地区を中心とした鉄道に関する話題が特に多かったので、ホットな話題として今回取り上げることにしました。

また、以前から提唱されている『埼群軌道構想』と併せて、今後の埼玉県中部地区の鉄道交通輸送について考えてみることにしました。

2. 埼群軌道構想について

かつて、東武鉄道は埼玉県北部の熊谷駅と妻沼駅の間に気動車の盲腸鉄道路線『東武熊谷(妻沼)線』を所有していました。路線自体は1983年にモータリゼーション進行による旅客数減少を理由に廃止されてしまいましたが、その廃線跡の土地の一部はいまなお東武鉄道が所有しており、熊谷駅付近については線路まで残っています。

一方、東武鉄道は利根川を越えた群馬県側に『東武小泉線』という盲腸鉄道路線をいまなお所有しています。この2路線は『仙石河岸(貨物)線』を介して、もともと利根川を越えて繋がる予定でしたが、小泉や松山(現東松山)に製作所を構えていた中島飛行機に対する(軍事)物資輸送を目的として軍命令で建設されていた歴史的経緯から、第2次大戦で日本軍が敗北すると建設は完全に凍結されてしまいました。

現在、埼玉県中部一帯(東武東上線とJR高崎線など)を南北に結ぶ路線は一切なく、東西に結ぶ路線も川越線と秩父鉄道しかありません。また、埼玉県群馬県間を縦に結ぶ路線は埼玉県東端の東武伊勢崎線から埼玉県西端の高崎線まで一切ありません。道路としても、国道407号を除いて主要な幹線道路がありません。そのため、昔から県中部一帯は鉄道路線沿線ごとの結びつきが非常に薄い状態です。

そこで、小泉から熊谷を経由し東松山まで廃線跡を生かしながら路線を新設することにより、館林・太田方面からの熊谷に対する需要創出による熊谷の活性化、および熊谷地区一帯からの東武東上線(川越・池袋)方面の新規利用を見込んで、新線を建設しようと東武熊谷(妻沼)線の沿線住民が提唱しているもの、これが『埼群軌道構想』です。【図1参照】

今春に東武熊谷線廃線跡を視察してきたところ、廃線跡のほぼ全区間で片側一車線の道路化がされてい

構想のうち鉄道を含むものの主なところは…

- ① 孤立している本川越駅と川越市駅を数 10m 移設のうえ乗換連絡改札でつなぎ、また東上線脇に動く歩道を設置することで川越駅も含めた川越三駅を一体化、川越市駅から西武新宿線脇田(信)に向かう接続線設置で相互直通、所沢・大宮・東上線方面の相互の利便性向上
- ② 東武東上線を東武森林都市線に改称、沿線イメージを一言で表現することによる、地域経済活性化
- ③ 八高線小川町~明覚駅間への新駅(五明または日影)を設置、また横田基地軍民両用(首都圏第3の空港)化による東福生駅の需要創出、それに伴う八高線のスピードアップと幹線化による利便性向上
- ④ LRT 森林公園線(八木橋百貨店前~森林公園駅前)および LRT 吉見線(森林公園駅前~東松山駅前~鴻巣駅前~鴻巣免許センター)、LRT 川島線(吉見町役場前~本川越駅前)の新設による利便性向上

といったところです。鉄道以外を含め共通するのは『エコ志向』です。地域の結びつきも意識しています。

これをマニフェストに掲げ当選したからには、おそらく実行することになるでしょう(というよりそうであるべきものです)から、そうであるものとして考えます。

川越三駅の構想に関しては、「近いんになんであんなに歩かされなきゃならん？面倒だがね」と前々から地元の住民が口々に言っていることであり、非常に的を射た案であると言えます。以前同じことが持ち上がったときに JR と東武は賛同したものの、西武が本川越『ペペ』の利用者減少を見込んで拒んだと言われています。しかし、今は都市鉄道等利便増進法という制度があるようで、実現性は高くなっています。実際のところ西武としても所沢や西武ドームなどへの需要を掘り起こせるのは大きいと思いますが…

また、JR 八高線に関しては地元でも「そそらっぺえ、高麗川より北の本数増やしてくらせ！」との声が強く(1 時間に 1 本もない時間帯すらあります)、JR 小海線などに導入中のキハ E200 系 HB 気動車を量産導入すれば、『エコ志向』のイメージとしても良いのではないのでしょうか？横田基地の軍民両用は石原都知事も提唱していることだそうで、それを契機にローカル線のイメージから脱却してもらいたいですね。

さて、この LRT ですが、地元でも比較的需要の大きいバス路線の近くを通るよう予定されています。実際そこまで需要があるのかどうかは不明です(というよりないでしょう)が、今夏に富山のライトレールに乗った際、需要がないということで廃止された富山港線の後継なのに随分人が乗っていましたし、万葉線はそれほど需要がないもののまさに『高岡・射水市民の足』として運行されていましたから、税金投入の多少、需要の多少に関わらず、あっていけないものではないな、そう感じました。少子高齢化が進行している地元では、特に重要な交通機関になりますし。

4. 埼群軌道構想+森林都市構想(即ち私の提案)

やっとのことで本題です。そう、結果的にこの 2 つの構想に共通するのは結びつきの薄い路線間を結び、地域の活性化に繋がらないか？ということです。利便性云々もまた然りですが、大事なのはやはりリージョナリズムであるとも考えられます。特に埼玉県は「ださいたま！」と揶揄される通り、都心に近い割にイメージの良くない県だと非常によく言われますしね。

私が考えたのは、実現が難しいと考えられている『埼群軌道構想』も松崎氏の『森林都市構想』の提唱に乗かって、一体的に建設できないだろうか？ということです。勿論、全区間を LRT での建設にすると、ものすごい距離になりますし、速達性(自家用車および JR 線との競合)の観点から問題が残ります。一方、

全区間を鉄道での建設にすると、地域輸送の観点から問題があります。

そこで、全区間 1067mm は変えずに、西小泉～森林公園は松崎氏の構想とは異なりますが鉄道で、それ以外の区間は軌道で建設し、実際には LRT 車両も熊谷まで乗り入れる形で作ったらどうでしょうか？東武森林都市線は森林公園～熊谷に限った路線名称、熊谷～西小泉は東武熊谷線にしたらいいのではないのでしょうか？東武東上線は川越市以西に乗り入れる本数を最低 6 本/時とし、そのうち昼間は 2 本(10 両)を小川町行き、1 本(10 両)を森林都市線直通の熊谷行き(熊谷にて熊谷市始発の館林行き 4 両編成に接続)、2 本を森林公園行き(10 両)とし、残りの 1 本は森林公園にて分割併合を行う小川町(6 両)と森林都市線・熊谷線・小泉線直通の館林行き(4 両)とし、LRT は日中、全線(森林都市線直通列車含む)で 15 分/本運行し、東武森林都市線～LRT 吉見線系統、LRT 川島線系統は相互に、吉見町役場前(信)付近で対面接続とし、森林公園～熊谷間は急行列車(東武線直通・急行運転)が 30 分に 1 本、普通列車(LRT 吉見線直通)が 15 分に 1 本運行される形で、速達性、地域密着性を両立したらどうでしょうか？東武森林都市線場合によっては東武を第 1 種鉄道事業者、LRT 運営社を第 2 種鉄道事業者とすればよいでしょう。

東武森林都市線:森林公園駅から分岐し、鉄塔(275KV 只見幹線)に沿うように北上、養鶏場をすぎて右にカーブし、滑川町役場付近に、その後県道 173 号に沿うように北上、森林公園西口付近から左にカーブ、立正大学と県農林畜産研究所の間を北上し、県道 385 号熊谷大橋付近で荒川を渡り、右にカーブ、ひろせ野鳥の森駅付近からは秩父鉄道の横を走ることとすれば、住宅地を突っ切ることもなく、住宅地から遠すぎず、大きな山を突っ切ることもなく、道路とのクロスも無理なく敷設できます。熊谷駅は現在の秩父鉄道の留置線となっている部分を利用し、その留置線だった分を貨物輸送減少により不要となった留置・貨物待避線に振り分けます。上熊谷駅付近の秩父鉄道は元々熊谷線が使っていたほうに 1 本分移設。森林都市線は、熊谷大橋南岸から熊谷駅まで単線、石原駅に交換設備を設け、熊谷大橋南岸以南は複線にします。朝夕は池袋方面に直通する本数を増やします。

熊谷駅:2 面 3 線(上石神井駅の構造と同じ)とし、南側から 10 両、4 両、4 両の対応とします。

東武熊谷線:現在、遊歩道および開業準備中の道路となっているかつての土地をそのまま利用し、妻沼からは直進して利根川を渡り、元々仙石河岸線だった今は緑道となっている土地を使い、西小泉に至ります。熊谷付近の国道 17 号との交差は JR 高崎線・秩父鉄道とあわせて上熊谷駅～熊谷農業高校付近にかけての高架で立体交差、小泉付近の国道 354 号も高架で立体交差とします。現在の西小泉駅は緩やかに坂をあがる構造にします。熊谷駅から全線単線で、途中の大幡駅と妻沼駅に交換設備を設けます。

詳しいことや分かりやすい図、作成したダイアグラムについては、サイトのほうに載せてあります。(詳しくは <http://arc.tabigeinin.com/> を参照のこと)

5. 考察とまとめ

こうなれば…東上線という大きな路線を孤立して持っていることから、本線と東上線が全く別の会社のようだと揶揄される東武鉄道も一体的になるのではないのでしょうか？

また、原案でいけば熊谷～森林公園間はおよそ 14.5km、森林公園～池袋間は 52.6km であることから、東武鉄道の運賃体系でいえば熊谷～池袋間はおよそ 67.1km で 780 円と、仮に加算運賃が設定されたとしても JR 高崎線経由の 57km950 円よりも安く、時間は 20 分弱多くかかるものの競合できる可能性は大い

にあります。また、熊谷～池袋の通勤定期は6ヶ月で東武線経由では98010円～、JR線経由では136080円となり、同区間の通学定期では6ヶ月29920円～の東武線経由に対し、JR線では高校生63520円、大学生70590円であり、大きく差がつくため、池袋までの需要がシフトする可能性も否めません。

この案により、熊谷市としても、特に熊谷市中北部の大幡・奈良などの未開拓地区、市南部の吉岡などの未開拓地区に住民を呼び込めるのではないのでしょうか？また、館林地区・熊谷地区・東上線沿線相互間の通勤・通学を促進し、車通勤・バス通学もシフトし、『エコ志向』であるともいえます。特に川越以西の東上線沿線は元々大学のキャンパスが1駅に1つ以上あるような(朝の逆ラッシュで有名な)状況なので、JR高崎線沿線からの通学需要は大きく見込むことができるでしょう。

また松崎氏の提唱するLRTは鉄道が全くなかった吉見町・川島町から各方面への利便性を大きく向上させ、特に川島町に関しては昨今開業した川島ICとあわせ、南部(中山地区など)の都市化を一気に狙えるようになるかもしれません。城西川越中高や県川越高などといったレベルは高いが、駅から離れており通るのが不便といった学校にも行きやすくなります。

そもそも東武鉄道が簡単にこの構想自体を承諾するとは思えないわけですが、いずれにせよLRTとあわせて、地域輸送の足となることは確かです。これを掲げて当選した松崎氏には、当選したからには必ず頑張ってLRT建設を進めてもらいたいものですね。もう一度いいます、当選したからには！

そして、比企郡に「この町よかねえけえ?」、「一番だっぺえ」なんていうようなリージョナリズムが生まれたいかなって思います。今現在は沿線住民としても、大きな天災が一切ないこと以外は誇れるところ・良いと思うところはあまり?一切?ないですからね…内容は以上です、ありがとうございました。

6. オマケ(という名の地元宣伝)

こういう内容の話だったってことで、そんな比企郡についての紹介です。おらがまち東松山は焼き鳥(というより焼きトン)店が全国で最も多いことで有名です←ふ～ん。最近の日疋(表記は『ひびき』)およびその系列店『ぼたん』というお店が県内各地に展開していますが、これが一番お勧めのできる焼き鳥屋です。何より、味噌が特徴なのですが、まあ一度食べてもらえば、そのへんのお店で売っている焼き鳥はなかなか食べなくなりますよ(笑)オンライン(<http://www.hibiki-shopping.jp/>)でも販売してますんで、一度食べてみてください。因みに、ここ上石神井駅の南口階段降りてすぐにも『ぼたん』がテナントで入っています。お酒のつまみには本当にうまいもんだと思いますよ！学院祭のお帰りにまずはどうぞ！

また、11月の1～3日は比企郡全体で『日本スリーデーマーチ』を開催しています。あまり有名ではないかもしれませんが、れっきとした国際大会で日本最大・世界第3位の規模である歩け歩け大会、3日で100000人以上もの人が歩きます。外人さん(特にこのマーチから姉妹都市関係に発展したナイメーヘン：オランダ人)も沢山きますし！私は中学時代までは毎年30kmか50kmを3日間歩いていましたが…今じゃ30kmが限界かな？各々のペース・距離で、文化の日はどうぞご家族でいらして「参加してくらせな！」

*. 参考文献・資料

Wikipedia(東武熊谷線・東武小泉線・埼群軌道構想の項)

松崎哲久氏の選挙時のマニフェストの書かれたパンフレット