

## 熊谷の私鉄について

1年 あかぎ

### 1. はじめに

私の住む熊谷市には、2015年に新しく開通した北陸新幹線をはじめとして高崎線・上野東京ライン・湘南新宿ライン・上越新幹線・秩父鉄道が走っている。今回はこの熊谷に走る唯一の私鉄である秩父鉄道の新駅設置について、さらに今は廃線となってしまった東武鉄道熊谷線について詳しく見ていきたい。

### 2. 秩父鉄道について

秩父本線は埼玉県北部を東西に横断し、東は羽生、西は長瀨、秩父を通り三峰口駅まで35駅71.7kmの広大な自然の中を走る鉄道である。現在は通勤・通学のために利用する人が多数を占めている。そしてもう一つ、あまり知られてはいないが、三ヶ尻線という路線が存在する。これは熊谷貨物ターミナル駅への貨物線として武川駅から分岐していて、総延長は7.6kmである。

現在、車両は他社からの譲渡車両のみとなり、その譲渡元は複数の鉄道会社に及んでいる。また、廃車後も三峰口駅構内に車両が保存してあるなど、車両の保存にも積極的である。現在走行している譲渡車両については次のとおりである。

車両名称	譲渡元	運行内容
5000系	都営地下鉄 旧6000系	3両編成で運行
7000系	東京急行電鉄 旧8500系	3両編成で運行
7500系	東京急行電鉄 旧8090系	3両編成で運行
7800系		2両編成で運行
C58系	JR東日本が管理	パレオエクスプレスとして運行 12系客車を牽引
6000系	西武鉄道 新101系	急行秩父路として運行、3両編成



ここからは秩父線新駅設置について考えていきたい。

現在、新駅設置については二つの計画が存在する。一つ目は、熊谷市内で行田市との境界付近に駅を作るという計画である。これは新駅予定地が熊谷物流センターに近いので通勤がしやすくなったり、新駅予定地付近の住民は通勤通学が便利になったりすると期待されているようである。また、熊谷市は企業誘致や宅地開発を後押しすることで日本の人口の減少を食い止めたいという考えもあるようだ。

しかし、これはあくまでも筆者の意見ではあるのだが、この新駅付近、行田市側には市街化区域として住宅街が少しあり自動車教習所も近くにある。一方で熊谷市側には田園地域が広がっており、現在のままでは利用者が多くなるとは考えられない状況である。また、隣の持田駅の一日の平均乗降者数をみても1028人と、決して多いとは言えない。この新駅に関しては熊谷市側の田園地帯の土地利用によって利用者が変わってくるのではないかと考えられる。

二つ目は花園インターチェンジ付近の永田駅～小前田駅間に新駅を設置するという計画である。これは、深谷市が進める花園インターチェンジの拠点プロジェクトの一環として進められている大型アウトレットモールが永田駅～小前田駅間の線路沿いに開業を予定されていることから、線路沿いの立地ということでアウトレットモールの開業に合わせて新駅を設置するということである。このアウトレットモールは2018年開業予定である。

この計画に関しては良い計画だと感じた。本来、花園インターチェンジがある関越自動車道などの高速道路の利用者をメインに集客していくようだが、敷地面積は17～18haと日本最大規模のアウトレットモールということもあり、車利用者以外でも集客が見込まれる。そこで隣接する秩父線に新駅を設置することで熊谷方面からの鉄道利用者もある程度見込まれるのではないかと考えられている。また、深谷市では秩父鉄道の新駅設置に伴って駅前ロータリーの設計などを行うということで駅前についても期待できるのではないだろうか。



### 3. 東武鉄道熊谷線について

東武鉄道熊谷線は国鉄時代の熊谷駅を起点とし、熊谷市北部の妻沼町までの10.1kmを結ぶ路線で通称妻沼線と呼ばれて運行していた。この熊谷線は、東武鉄道の中で最後に残された非電化路線である。熊谷線の建設目的は、当時群馬県太田市と小泉地区にある旧中嶋飛行機(現富士重工業)への人員・資材輸送を目的としていた。昭和18(1943)年12月5日に熊谷～妻沼駅間が完成し運行された。

熊谷線では、開業当時蒸気機関車を使用して運行していた。熊谷～妻沼間10.1kmを24分で走行するほど遅かったこともあり、1954年に東急車輛製の気動車キハ2000形が導入され、17分で走破するようになった。また、列車の姿から「特急カメ号」などと呼ばれていた。駅は熊谷駅、上熊谷駅、大幡駅、妻沼駅の4つであった。このうち熊谷駅～上熊谷駅間は秩父鉄道と線路を共有していた。当時は秩父鉄道と線路を共有していたため自由にダイヤを組めず、ほぼ1時間に一本の本数で運行していた。

ここからは、なぜ利根川に橋をかけなかったのかについて考えていきたい。もともとの構想では利根川の向こう側にある東武小泉線の西小泉駅とつなぐ予定であった。当時反対側の西小泉側は海岸まで砂利採取用の仙石河岸貨物線が開業しており、川を挟んだ約2kmを残すのみだった。しかし、橋を架ける前に終戦を迎えたため利根川を渡る部分の橋脚だけが完成したところで中断された。その後何度も建設の再開が検討されていた。当時、熊谷線を開通させる前、大田地区の住民は両毛線で高崎に行き高崎線を使うか東武伊勢崎線を使うか東京に行くことはできなかった。しかし、熊谷線を開通させてしまうと熊谷で高崎線に乗り換えることで伊勢崎線よりも便利になってしまい当時の国鉄に旅客を奪われてしまうことが考えられた。このようなことから橋をかけなかったのではないかと考えられる。



廃線跡の写真



上熊谷駅の手前側は、妻沼線のホームでフェンスがある



高崎線との立体交差跡で築堤は当時の半分程度の高さ



行き止まり標識が置かれ、  
車止めがある  
手前は秩父線の線路



手前の線路が妻沼線  
踏切では線路の上からアス  
ファルトがひかれている

一方、利根川の向こう側の東武小泉線は東小泉駅から分岐され、小泉町駅、西小泉駅と仙石河岸線。当時は西小泉駅から先に新小泉駅、仙石河岸駅があった。しかし、この路線は貨物線で戦時中に作られたもので終戦を迎えると必要がなくなってしまった。

この熊谷線はその後、モータリゼーション\*の影響により旅客の減少を受け1983年5月31日に廃止された。その一足先に仙石河岸駅、新小泉駅が相次いで閉駅され1976年10月1日に仙石河岸貨物線は廃止された。この熊谷線であるが今でも東武鉄道が廃線跡の土地を所有しており、熊谷市等に貸し付けて遊歩道などとして活用されている。また西小泉駅より南も東武運輸の物流センターや遊歩道として使用されている。

\*モータリゼーション…自動車が普及し、人々の生活の中で広範に利用されるようになる現象。

#### 4. 最後に

今回は、2015年3月15日に開業した上野東京ラインや北陸新幹線が通る熊谷、そのなかであまり知られていない秩父鉄道と過去に走っていた東武鉄道熊谷線について紹介してきた。この部誌を機会にさまざまなことに関して興味を持っていただけたらありがたい。

#### 5. 参考文献・脚注

- ・日本経済新聞 2015年4月15日掲載  
「秩父鉄道に新駅 17年春、持田駅—熊谷駅間に」
- ・熊谷市立図書館編集 1983年5月25日刊 「東武・熊谷線」
- ・熊谷市立図書館編集 1992年3月刊  
「写真に見る東武熊谷線—なつかしの妻沼線 40年の歩み—」
- ・埼玉建設新聞 2014年10月31日掲載  
「深谷市がアウトレットモール事業者募集へ」

写真は筆者撮影