

所沢～東所沢間連絡鉄道

澤所武西

1.はじめに

現在、埼玉県には東京都心部と埼玉県各地を結ぶ鉄道路線として西武新宿線、西武池袋線、東武東上線、埼京線、東北線、東武伊勢崎線などの路線がある。その一方で、埼玉県内の、都心部に向かう鉄道の同じ路線上にない主要都市同士を結ぶ鉄道路線は川越線(川越～大宮間、ただし、実質的に埼京線)、秩父鉄道線(秩父～熊谷～羽生)、東武野田線(大宮～春日部)と、武蔵野線(東所沢～武蔵浦和～南越谷)のみである。もちろん、埼玉県内のあらゆる都市は都心部へと繋がる路線上にあるので、都心部を介することで鉄道による相互間の移動は可能であるが、移動距離が長くなり非効率である上に、本来都心部へ向かう必要のない人まで都心部へと向かわざるを得なくなることで混雑をより深刻化させることになる。川越線は埼京線の一部である上に隣接している2つの市の中心部同士を結ぶのみであり、秩父鉄道線の沿線は都心部から離れているため、各路線との接続駅間の距離が長く、路線間の連絡に用いるには不便になりがちである。東武野田線は埼玉県東部にしか走っていない。武蔵野線は本来貨物線として建設されたものであり、各路線との接続、特に西部池袋線との接続は不便である。よって、埼玉県西部に、東西方向の鉄道を新設することが利便性の向上につながると考えられる。

一方で、鉄道の建設及び運営には莫大な費用がかかり、費用対効果の面において慎重に考えなくてはならない。以上のことを考慮した上で、埼玉県内の東西間連絡鉄道の新設について考慮する。

2.新設に求められる条件

路線新設に求められる条件は、路線新設により、従来よりも主要駅間の所要時間が短縮され、接続する各路線の主要駅と接続し、なおかつそれなりの輸送密度を見込めることである。主要駅間の所要時間が短縮されなければわざわざ建設する意味がなく、停車列車数の少ない不便な駅と接続するのであれば武蔵野線で事足りるし、それなりの輸送密度を見込めなければ建設費の償還が終了しても公営なら赤字補填のための財政支出を強いられ、民営なら倒産が確実であるからである。

これらのことから、東武東上線には川越線と武蔵野線、東武伊勢崎線には東武野田線という利便性の高い路線がすでに存在しており、西武線方面とさいたま市方面を結ぶのが適切であると考えられる。

3.西武線沿線とさいたま市方面の公共交通の現状

西武線沿線にある埼玉県の市町村は、所沢市、狭山市、川越市、入間市、飯能市、秩父市である。そのうち、川越市は川越線が通じているため、今回は考慮しない。西武線には西武池袋線と西武新宿線の2系統があり、それらは所沢駅で接続する。現状、西武線沿線からさいたま市方面へ鉄道で向かうには所沢駅から池袋線で池袋寄りに一駅の秋津駅から武蔵野線の新秋津駅へ徒歩で向かい、武蔵野線の武蔵浦和駅で埼京線に乗り換えるのが最短である。所沢駅からこの経路で大宮駅までかかる時間はおよそ50分であり、そのうち約10分は秋津駅から新秋津駅への乗り換え時間である。この乗り換えは公道を経由するために気候に左右されやすく、決して快適とはいえない。秋津駅と新秋津駅の乗り換への改善が所要時間の短縮に効果的なのは明白であるが、乗り換え客が多いことにより利益を得ている秋津の地元商店街（埼玉県ではなく東京都にある）の反対によりそのようなことはできない（出来るのであれば既に改善されているはずだ）。ちなみに、所沢駅東口から大宮駅西口まで西武バスによりバスが運行されているが、その所要時間は1時間以上であり、本数も1時間に1本あるかないかといったところである。

4.新路線の経路

なるべく少ない投資で最大の効果を得るには、西武線と武蔵野線の連絡の改善が適切であると考えられる。しかし、前述の通り、この不便な乗り換への解消には秋津の商店街の反対が伴うために、秋津駅・新秋津駅の改善についてはまず期待できないであろう。よって、所沢市内にある西武線の所沢駅と武蔵野線の東所沢駅を結ぶ鉄道が新設されるべきであると考えられる。具体的には、所沢駅5番線と所沢駅東口ロータリーの間には空き地があり、そこかその地下にホームを新設し、西部池袋線の地下を潜ってその北側にある東所沢方面に向かって埼玉県道6号線と埼玉県道24号線の地下を通り、武蔵野線の東所沢駅新秋津方の上下本線の間から地上に出て東所沢駅に乗り入れるのはどうかと考えた。所沢駅と東所沢駅の直線距離は約4キロで、建設費は1キロあたり100億円と仮定するとおよそ400億円かかることになる。

5.予想される効果

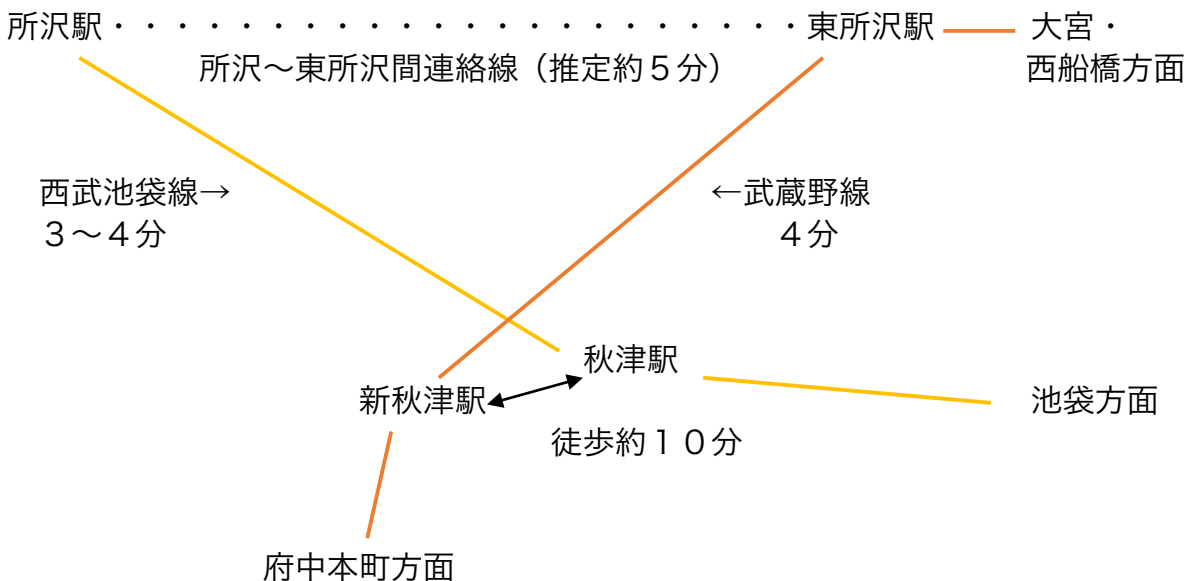
所要時間は所沢秋津間が3キロで3～4分なので、直線距離4キロであればおよそ5分程と見込まれる。新秋津東所沢間の所要時間は現状で4分かかると秋津～新秋津間の徒歩を考慮すれば、西武線所沢方面と武蔵野線西船橋方面の間で10分強の時間短縮を達成できるだろう。さらに、東所沢駅からむさしの号の経路

のように大宮駅まで直通することができれば、東所沢駅から約20分、所沢駅から25分となり所要時間が半分となる。

一方で、むさしの号の本数が少ないことから、大宮方面への直通はダイヤの関係上不可能であるかもしれない。その点についての検討が必要である。

6.まとめ

所沢～東所沢間に連絡鉄道を通すことは大幅な時間短縮が期待できる。だが、建設費が高額であるほか、その機能を大きく発揮するためにはJRの協力が得られる必要があり、実現には程遠いと思われる。



7.参考文献

・交通新聞社「東京時刻表 2015年4月号」(交通新聞社, 2015)