

村山貯水池と西武鉄道的话题

JJ1SXA/池

村山貯水池にまつわる話ですが、貯水池の完成後あるいは工事中から、周辺の鉄道会社はこの貯水池が一大観光地になると目論見、観光客の誘致を目的に鉄道を計画・敷設しました、駅名は、「多摩湖鉄道」が「村山貯水池駅」、「武蔵野鉄道」が「村山貯水池際駅」、そして「旧・西武鉄道」は「村山貯水池前駅」と、3社それぞれの駅名が、「ずばり」のもの、「際(ぎわ)」をつけたもの、「前(まえ)」をつけたもの、いずれも「村山貯水池」をアピールしています。

旧・西武鉄道(村山軽便鉄道から譲受した免許)は、当然、現「西武鉄道」です、メインの路線は、西部池袋線と西武新宿線で、「池袋線」は、「池袋駅」から「飯能駅」を経由して「吾野駅」を結び、「新宿線」は、「西武新宿駅」と「本川越駅」を結んでいる。

また、多摩湖鉄道は現「西武鉄道」となり、路線は現「多摩湖線」で「国分寺駅」から「西武遊園地駅」を結び、「武蔵野鉄道」も現「西武鉄道」となり、路線は現「狭山線」で、「西所沢駅」から「西武球場前駅間」を結んでいる。

西武鉄道は、何度も別会社と合併しているが、そのせいで、変わった話題がある、国分寺線と多摩湖線が発着する「国分寺駅」は、それぞれのホームが別のところにあり線路がつながっていない、国分寺線のホームはJR中央線のホームと並んで設けられているのに対し、多摩湖線の国分寺駅は、やや高い場所にある、同じ西武鉄道の駅なのに変だ。

西武鉄道多摩川線は、路線距離は8km、駅数は6駅と路線は短い、西武鉄道の本体と離れた「孤立路線」で、「武蔵境駅」と「是政駅」を結んでいる。

西武多摩川線の元となる路線が開業したのは、境(現・武蔵境)駅～北多磨駅間が1917年(大正6年)のこと、1922年(大正11年)には是政駅まで線路が延ばされた、路線を造ったのは多摩鉄道という鉄道会社だった。

その後、1927年(昭和2年)に旧・西武鉄道が多摩鉄道を合併し、1945年(昭和20年)の、武蔵野鉄道と、旧・西武鉄道の合併後は、西武鉄道の路線となり、今に至っている、要は西武鉄道が計画してこの路線を開業させたわけではなく、鉄道会社同士が合併を進めた中に、この路線が含まれていたというわけだ。

この路線は多摩川の砂利の採取が主な目的として造られたが、すでに西武多摩川線での貨物輸送はなくなり旅客輸送のみ、沿線に競艇場や複数の公園が点在することもあり、レジャー目的で利用する人も多い。

そして、白糸台に車両基地があるが、この基地では本格的な整備を行っていない、そのため、西武鉄道の路線内にある車両検修場まで運び、検査や整備をしなければいけない、そのあたりが孤立路線のために厄介だ。

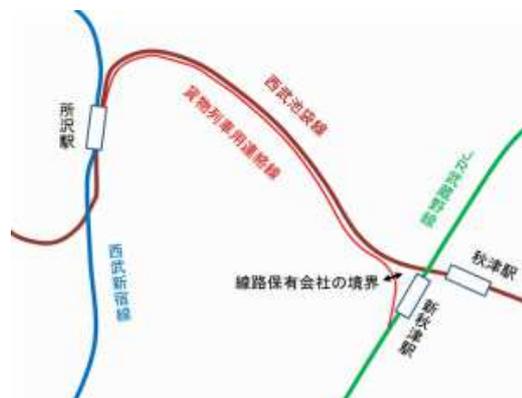
武蔵境駅には、JR中央線との連絡線がある、車両は通ることはできるが、西武鉄道の電車がJRの路線を自走することはできないので「甲種輸送」という方法で、輸送が行われる、

JR貨物に輸送を委託、JR貨物の電気機関車が西武鉄道の電車を牽引して運ぶのだ。

そのルートは、武蔵境駅→(中央線を走行)→八王子駅(進行方向を変える)→(中央線・武蔵野線を走行)→新秋津駅付近→(西武池袋線への連絡線を走行)→所沢駅(西武鉄道の牽引車に交代)→武蔵丘車両検修場(日高市にある車両工場)という行程になる、約3か月に1回の頻度で行われるこの「甲種輸送」、JR貨物の電気機関車が西武鉄道の電車を牽くシーンが見られるとあって、鉄道ファンには隠れた人気イベントになっているようだ。(日時は事前に発表される)



武蔵境駅付近の西武鉄道・JR中央線への連絡線



貨物列車専用連絡線の様子
新秋津駅寄りの1.6kmがJR東日本、
残りの区間は西武鉄道が保有



「甲種輸送」の様子、JR路線内では西武鉄道の電車は自走できないため、JR貨物の機関車に牽かれて運ばれる。