

# 写真で見る西武ヒストリー(前編)

## I 西武鉄道黎明期(1892~1969)

### Part 3

### 武蔵野鉄道設立の背景にある 鉄道事業に関する規制緩和

**2012** (平成24)年、西武鉄道は「100年アニバーサリー」と銘打ったイベントやキャンペーンを展開した。100年前の1912(明治45)年は、前述したとおり、現在の池袋線系統を敷設した武蔵野鉄道が設立された年である。ここでは武蔵野鉄道誕生の背景と、発展の経緯を中心にまとめていくが、最初に注目しておきたいのは、当時の鉄道行政を巡る大きな変化である。

1906(明治39)年、鉄道国有法が公布。鉄道インフラの中核となる路線は国営になり、私有資本による事業は局地鉄道に限定されて利幅が薄くなってしまったため、投資先を鉄道事業から他事業に移す資本家があらわれた。また、私設鉄道法は開業条件があまりにも厳しいため、新たな私鉄建設はほとんどなされなくなっていく。

地方の開発に鉄道は必須だが、国の予算を使えない政府は、現在でいう「規制緩和」で状況を打破しようと試みる。そして1910年(明治43)年に、建設条件を大幅に緩和した「軽便鉄道法」が公布された。これをきっかけに鉄道網が全国に広がることになる。

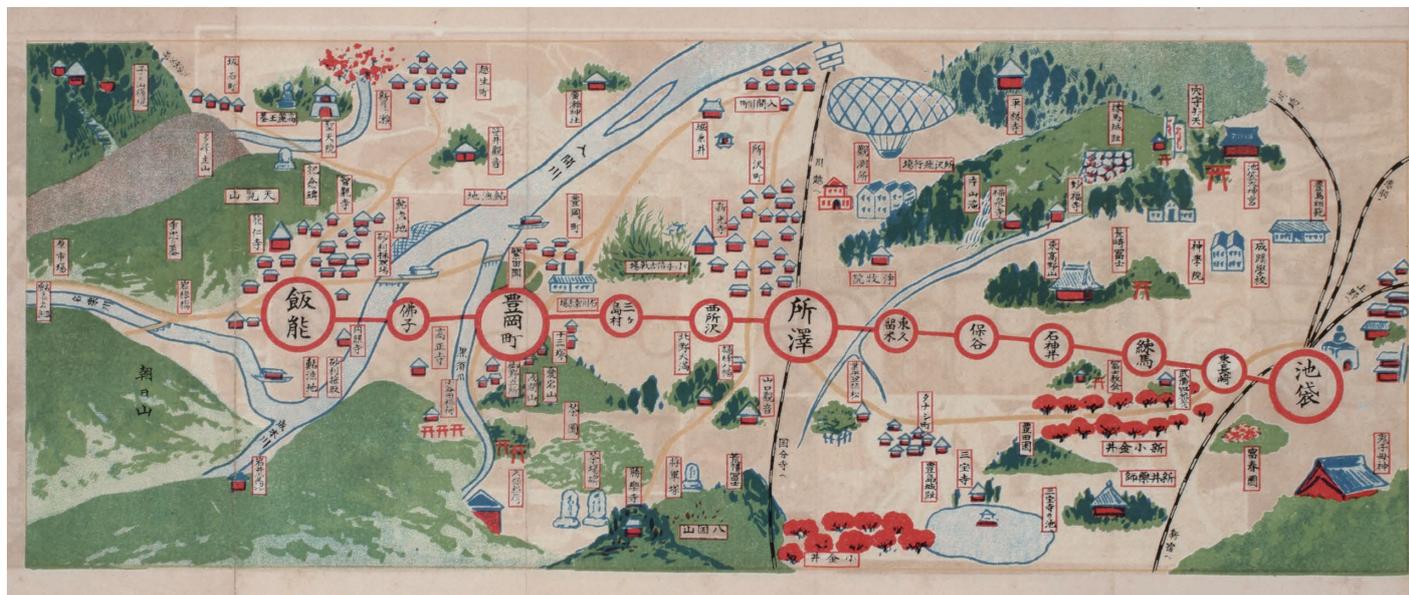
山手線巣鴨駅を起点に、石神井村、清瀬村、所沢町、豊岡町などを経て、飯能町にいたる鉄道免許が申請された

のは1911(明治44)年。申請時は「武蔵野軽便鉄道」だったが、翌年5月の会社設立時には「武蔵野鉄道」となった。

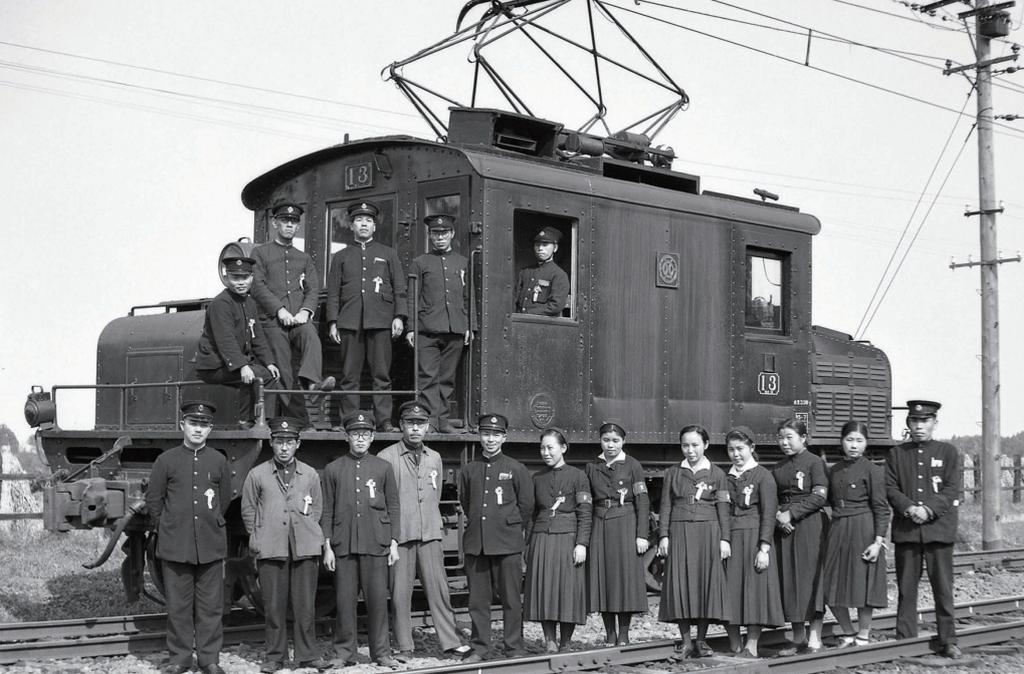
### 川越鉄道誕生後に明確になった 東京へ直結するルートへの期待

計画の中心となったのは、川越鉄道のルートから外れていた飯能町の有力者たちである。それまで、同町の最寄り駅は川越鉄道の入間川(現・狭山市)駅であり、同駅と町をつなぐ交通手段として馬車鉄道が走っていた。全国的な軽便鉄道ブームが起こるなかで、鉄道から離れた場所にある町が建設を要望するのは、ごく自然な成り行きだったと想像できる。また、既に川越鉄道の駅が設けられていた所沢などにも、国分寺を経由する迂回ルートではなく、東京へ直結する武蔵野鉄道に大きな期待を寄せる人たちがいた。計画が具体化されると、現在の東京都練馬区、保谷市、清瀬市、東久留米市の住民も発起人として加わっていく。

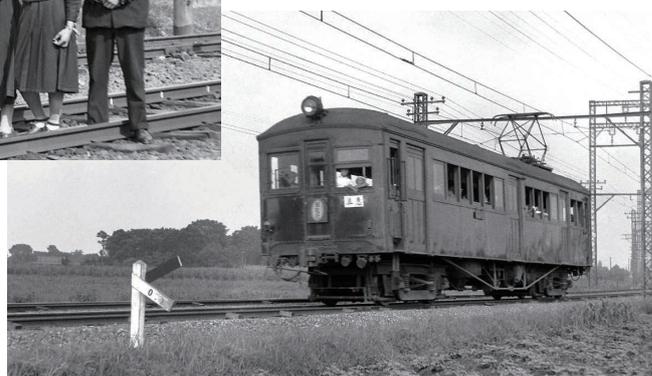
ちなみに、武蔵野鉄道の東京側の起点は、申請段階では巣鴨駅だった。中山道に沿う門前町であり、江戸時代から続く、東京北郊随一の繁華街だった巣鴨。当時、東京



武蔵野鉄道開業間もない頃の路線図



左は武蔵野鉄道の電化にともない導入された最初の電気機関車。アメリカのウェスティングハウス社製で、3両製作・輸入された。写真の13号機はその後青森県の弘南鉄道に譲渡され、現在も現役で活躍中である。下は武蔵野鉄道の準急・飯能行き電車



の北西郊方面に延びる鉄道計画は巣鴨を起点とするものが多かったが、武蔵野鉄道は1912(大正元)年12月に、起点を池袋に変更すると申請し、同月に認可されている。1903(明治36)年に山手線の駅が設けられて以降、駅前集落が徐々に発達していた池袋だが、なぜ起点を変更したのか、詳しい経緯を記した資料は残されていない。

### 首都圏で初の電化を導入するなど 積極的な攻めの経営を進めていった

会社設立から3年目の1915(大正4)年、武蔵野鉄道は池袋～飯能間の43.7kmを開通させた。この時点で開業した駅は池袋、東長崎、練馬、石神井、保谷、東久留米、小手指(現・西所沢)、元狭山(三ヶ島村→現・狭山ヶ丘)、豊岡町(現・入間市)、仏子、飯能。駅の数には現在の半分以下しかないが、開業した年の9月1日の時刻表によると、1日8往復の全線直通運転のみで、区間列車はない。所要時間は池袋から所沢までは54～56分、飯能には96～129分。当時、川越鉄道の所沢～国分寺～新宿の列車は、接続状態でかなりの差があったが、68～106分かかったとされる。武蔵野鉄道は、開業初年度から貨物において川越鉄道を凌駕し、3年目には旅客数でも上回っていた。

開業当時、沿線には典型的な農村風景が広がっていたが、国の近代化と鉄道の利便性の波に洗われたことで、都市化が進んでいく。1920(大正9)年に行われた日本初の国勢調査で、長崎村(現在の豊島区西部)の人口は約3500人だったが、5年後には約4倍に急増している。関東大震災を機に、都心から郊外への移住が進んだことも大きい。さらに5年後の1930(昭和5)年には、人口は3万人弱にまで増えている。

その頃、郊外化したのは練馬あたりまでだったが、武蔵野鉄道には先見の明があり、1922(大正11)年には、首都圏の蒸気運転の鉄道としては初めての電化を実施(池

袋～所沢間)。電車と汽車の混合運転を開始し、1925(大正14)年には飯能までの電化を成し遂げている。列車本数は汽車時代の倍以上に増え、現在まで続く近郊電車としての立ち位置が、ここで明確になった。

### 所沢駅を舞台に展開された 武蔵野・川越、両鉄道の競争

武蔵野鉄道と川越鉄道(後に旧西武鉄道)のライバル関係にまつわるエピソードを1つ。両線がクロスして乗り入れていた所沢駅では、旧西武鉄道が駅の運営をおこない、武蔵野鉄道は業務委託していた。乗客のなかには、東京方面に向かうものの、経路を特定しない人もいる。そういう人に対して、旧西武鉄道は無条件に旧西武の切符を販売していたが、その切符で武蔵野鉄道の車両に乗る人もいたため、武蔵野鉄道は旧西武鉄道に抗議。ついに従業員が所沢駅に押しかけ、自ら駅業務をおこなったという。

両社の競争が、東京北西郊の都市化に与えた影響は大きい。都市化はまた、余暇の誕生という新たな現象を生みだしていった。豊島園が開業したのは1926(大正15)年だが、武蔵野鉄道は通勤や物資の搬送だけでなく、余暇で鉄道を利用する人が増えると考え、1927(昭和2)年に練馬～豊島(現・豊島園)間の支線を開通させている。

その他、観光開発がおこなわれたのが多摩湖、狭山湖と呼ばれる貯水池の一角である。ここでも武蔵野鉄道、旧西武鉄道の競争が生まれるが、1928(昭和3)年に多摩湖鉄道を開業させ、2社よりも早く、鉄道による観光資源化に注目した人物がいる。それが堤康次郎だった。