

# 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 4

### 余暇を楽しむゆとりが生まれた時代、 観光客輸送でも競争が生まれた

**多**摩湖と狭山湖は、東京への安定給水を目的としてつくられた人造湖であり、それぞれ「村山貯水池」「山口貯水池」が正式名称である。人造湖という存在そのものが珍しかった頃、狭山丘陵の谷につくられた2つのそれは、入江に富む雑木林に囲まれた景観もあって、観光地として注目された。そこに向けて鉄道会社が路線を延ばす。マイカーの時代はまだ先の話であり、鉄道が最も重要な交通機関だった証しともいえる。

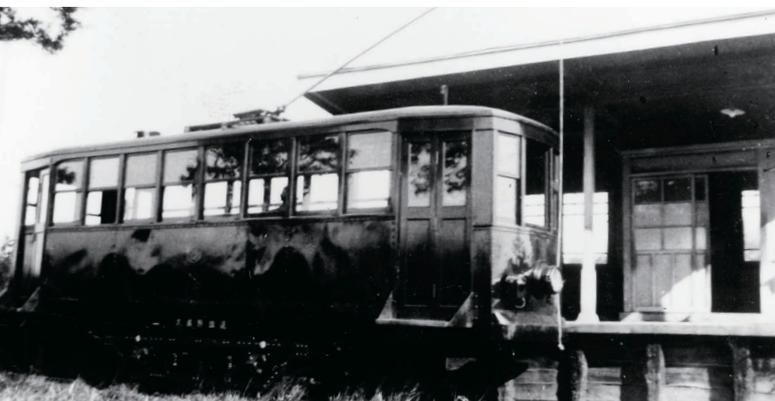
1929(昭和4)年に武蔵野鉄道が西所沢~村山公園(現・西武球場前)間で開業したのに続き、1928(昭和3)年に設立した多摩湖鉄道は1930(昭和5)年に村山貯水池(現・武蔵大和)駅を開業。旧西武鉄道も同年、東村山から分岐して村山貯水池前(現・西武園)駅までの路線を開業させた。さらに武蔵野鉄道は、村山公園を「村山貯水池際」と改め、湖により近いことをアピールした。行楽に出かける人の数はそれほど多くない時代だが、3つの鉄道会社が観光客誘致を競う格好となった。

そのなかで一人、別の視点を持っていたのが堤康次郎である。土地開発事業を担う箱根土地を設立し、リゾートや宅地開発を成功させていた康次郎は、「土地開発と交通機関とは不可分の関係にある」が持論だった。鉄道を中核インフラの1つとして新しい街づくりをおこなう——。康次郎はそんな構想から多摩湖鉄道を起こした。

### 不動産開発事業とともに 鉄道に乗りだした康次郎の先見性

リゾート開発に続き、康次郎が掲げたのは学園都市構想だ。1925(大正14)年から小平村で「国分寺大学構想」に着手すると、同年10月、箱根土地は国分寺村~東村山村間の電気鉄道免許を得ている。大学を誘致すれば学生の利用者を基盤にできると考えたが、構想が進歩的すぎたのか、当初、中核となる大学の移転がなかなか実現しなかった。1933(昭和8)年に東京商科大学(現在の一橋大学)予科が開校したが、それでは十分ではなく、宅地分譲も思うように進まない。そこで目を付けたのが多摩湖。今後、大学の移転が進めば宅地の分譲も軌道に乗る。それまで、鉄道として存在させるための経営判断である。

武蔵野鉄道は会社設立以来、積極的な経営戦略を展開してきたが、1920年代後半から時代の波に少しずつのみ込まれていく。決定的だったのは、1929(昭和4)年に起こった世界大恐慌。武蔵野鉄道の積極経営の背後には巨額な借入金があり、世界的な大不況によって赤字に転落してしまう。当時、経営の実権を握っていたのはセメント会社系の人々だったが、堤康次郎の箱根土地も株主に名を連ねていた。そして、1932(昭和7)年から康次郎が経営の実権を握り、再建に努力することになる。



1928(昭和3)年に設立した多摩湖鉄道は同年、国分寺~萩山、萩山~本小平間を開通させ、さらに2年後には萩山~村山貯水池(仮駅)を開業した。上の写真は本小平駅に停車中の多摩湖鉄道の電車。右写真の電車後方に見えるのは小平学園駅で現在の一橋学園駅開業にともない廃止された



