写真で見る西武ヒストリー(前編)

「 西武鉄道黎明期(1892~1969)

Part 5

戦後、高田馬場~西武新宿間の延伸で、 現在まで続く路線名が整備される

日月 治維新に匹敵するほど、国づくりのドラスティック な方向転換がおこなわれた戦後。復興と、その後 の成長を牽引したのは、やはり鉄道だった。西武鉄道の 沿線には田園地帯が多く残り、戦争による被害が都心、 東部に比べれば軽微だったため、発展の余地が大きいと 考えられていた。終戦直後の混乱が落ち着くとともに、西 武鉄道は積極経営に乗りだしていく。

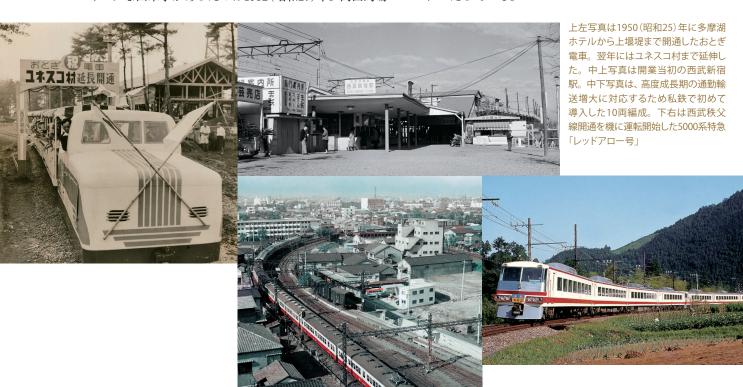
被害が軽微だったとはいえ、ターミナル近くの駅は被 災し、他の多くの鉄道と同様、車両も諸施設も保守が不 十分な状態だった。沿線に宅地化の波が押し寄せ、食糧 買いだし客の輸送も加わるなか、民鉄各社は国鉄からの 戦災・事故列車や木造電車を譲り受け、運転していた時 期がある。なかでも、沿線に都心から移り住む人が増え た西武鉄道は、譲り受け車両が多かったという。

国鉄新宿駅への乗り入れを考え 仮設の予定だった西武新宿駅

現在の西武鉄道を語るうえで欠かせない、エポックメイ キングな出来事があったのは1952(昭和27)年。高田馬場

~西武新宿間の延伸である。高田馬場は当時、山手線の 駅のなかでも乗降客数は中規模であり、駅前商店街の発 達も十分とはいえなかった。ただ、当初からここが永久 的なターミナル駅と考えられていなかったことは、駅の 構造が示している。ホームが山手線の東側に隣り合って いるため、上り電車も下り電車も、大きく迂回して山手線 の線路をくぐる必要がある。ホームを山手線の西側にす れば、もっと楽にアクセスできたのは容易に想像できる。 そうしなかったのは、都心への連絡を想定していたためだ。

当初の目論見は、高田馬場から早稲田方面に延伸し、 都心と結ぶ市営地下鉄との連絡。結果的にそのルートは 実現しなかったため、高田馬場をターミナル駅として利 用した後、高田馬場~西武新宿間を開通させる。1948(昭 和23)年の時点で国鉄新宿駅までの免許を取得していた ため、将来的には国鉄新宿駅東口への乗り入れを考え、 歌舞伎町西側の駅は仮設のつもりだった。諸般の事情に よりそれがかなわなかったが、後にホテル、ショッピン グアーケードを合わせた西武新宿ビルとして改築、現在 にいたっている。





1968 (昭和43) 年、拝島線が全線 開通した。車両は当時の最新鋭 の801系

1969 (昭和44) 年頃までに東京 西部・埼玉南部における鉄道路 線は整備が進み、現在とほぼ変 わらたし

西武新宿駅に延伸されるまで、この路線は「村山線」と称していたが、延長線の開業とともに線名の見直しがおこなわれ、西武新宿~本川越間を「新宿線」、池袋~吾野間を「池袋線」と呼ぶようになった。

戦前から積極的に進めた観光開発は 戦後の復興期でも継続していった

観光開発に対する積極的な姿勢は戦後も引き継がれ、最初に取り組んだのは多摩湖・狭山湖一帯の狭山丘陵開発だった。1947(昭和22)年、西武鉄道はこの一帯約17万坪の土地を取得し、東村山文華園の建設に着手している。結婚式場、温泉、キャンプ場、音楽堂、ダンスホール、植物園、動物園、牧場など、さまざまな施設を有する大規模なもので、これは戦前、箱根土地が掲げた「大遊園地構想」の流れをくむものといえる。同園は1950(昭和25)年に開園し、翌年、ユネスコ村が開業すると西武園と改称された。

この地区の鉄道網の再整備も進め、戦前、旧西武鉄道が建設した貯水池線(東村山〜村山貯水池間)の途中から、西武園にいたる路線を新設した。同時に多摩湖ホテル前〜ユネスコ村間を結ぶ「おとぎ列車」の運転も始まり、これは1952(昭和27)年に「山口線」へと発展していく。高度経済成長期を迎える前に大規模な観光開発をおこなうには、思い切った経営判断が必要だったはずである。堤康次郎の先見性はここでもいかんなく発揮され、高度経済成長期を迎えてからの、飛躍的な成長の礎を築いた。

高度経済成長期に入ると、東京北西郊の宅地整備が急 ピッチで進められる。この時期の宅地化の象徴ともいえる のが、日本住宅公団や東京都、東京都住宅供給公社がつ くった団地だ。西武鉄道沿線でも大規模団地がつくられ、 1959(昭和34)年、ひばりヶ丘団地のオープンに合わせ、 最寄り駅の田無町駅は「ひばりヶ丘駅」と改められている。

路線の拡充、駅の整備、新車両の導入など積極経営で高度経済成長期を駆け抜ける

増加する輸送需要に対応するため、施設面では複線化が、車両に関しては編成の長大化が進められた。池袋線では、1958(昭和33)年に6両編成運転が始まり、1961(昭和36)年に池袋~所沢間で8両編成の急行運転を開始。さらに1963(昭和38)年からは、私鉄初となる10両編成運転を急行でおこなっている。並行して駅施設も大きく進化し、長編成・高頻度運転を支援する設備も整えられていった。

路線の拡充も進め、1950(昭和25)年に小川~玉川上水 間で開業した上水線は、1968(昭和43)年に玉川上水~拝 島間が加わり、「拝島線」と改称。奥多摩だけでなく秩父 でも開発をおこない、戦前は吾野までだった路線を秩父 まで延ばし、1969(昭和44)年に西武秩父線として営業を 開始している。秩父を巡っては、戦後に設立された武州 鉄道も鉄道免許を申請していたが、免許交付を巡り当時 の運輸大臣に賄賂を贈っていたことが判明し、「武州鉄 道汚職事件」として大きなニュースにもなった。武州鉄 道の計画は自然消滅するが、秩父の可能性が注目されて いた証しともいえる。西武秩父線には鉱山開発と同時に 観光開発の狙いがあり、箱根や軽井沢に匹敵する大規模 開発の構想があったという。

西武秩父線の開業に合わせ、西武鉄道では初めてとなる全席指定の有料特急列車の運転を開始。「西武で秩父へ特急83分」のキャッチフレーズで登場した5000系「レッドアロー号」の登場である。「フレッシュ&ヤング」をコンセプトとし、観光とビジネス双方のニーズに応える初の特急列車によって、秩父を都心への通勤圏として、また身近な観光スポットとして変身させた。レッドアロー号は、西武鉄道が新たな歴史の頁をめくったことを象徴する存在である。