

# 写真で見る西武ヒストリー(前編)

## Ⅱ 西武グループ土地開発創始期(1893~1969)

Part 4

### 戦後の混乱期にも積極経営 プリンスホテルの名が歴史に刻まれる

**戦**後、まだ復興の道筋が見えない状況下で、堤康次郎の事業展開は、鉄道の整備と、資本を回転率の高い事業に投入するところから始まる。1947(昭和22)年、軽井沢の千ヶ滝別荘地内にあった朝香宮家の別荘取得は、歴史的に大きな出来事だった。この別荘は再分譲せず、一部に改修を加えて「プリンス・ホテル」として開業。「プリンスホテル」という名が、初めてこの世に登場した。

この時期の不動産事業は、新しい時を刻み始めた歴史を抜きには語れない。1946(昭和21)年、財産税制度が導入され、旧華族、旧皇族は所有地面積に応じた、過大な税負担を強いられることになる。さらに、1947(昭和22)年に日本国憲法が施行されると、華族制度の廃止、11宮家の皇籍離脱などにより、多くの名家が資産の切り売りを余儀なくされた。箱根土地は、1944(昭和19)年に国土計画興業に社名を変更、不動産会社としては業界最大手のひとつとなっていた。また、前述した朝香宮家の別荘取得、そして「プリンス・ホテル」開業という実績を残していたため、皇籍を離脱した宮家等から赤坂、高輪、横浜などの土地売買を持ちかけられている。

### 都内、湘南・三浦半島エリアでも 将来を見据えた土地買収を進める

1951(昭和26)年にサンフランシスコ講和条約が締結されると、外国人観光客を対象にしたホテル事業に資本を投入し、1953(昭和28)年に高輪プリンスホテル(現・グランドプリンスホテル高輪)、1954(昭和29)年に横浜プリンスホテル、1955(昭和30)年に赤坂プリンスホテルを次々に開業。東京オリンピックが開催された1964(昭和39)年の東京プリンスホテルの開業によって、「プリンスホテル」ブランドを確立させた。千ヶ滝別荘地内の「プリンス・ホテル」は「軽井沢プリンスホテル」と改名されているが(その後「千ヶ滝プリンスホテル」に)、後にこのホテルは事実上皇室専用施設となった。

国土計画興業は、西武鉄道沿線で積極的に宅地開発を進めたが、東京都内の旧華族邸宅や、西鎌倉、七里ヶ浜、金沢文庫などの湘南・三浦半島も含めた土地買収は、必ずしも戦前のように計画的なものではなかった。長い射程の視点で宅地開発、リゾート開発の可能性を探りながら

芝・増上寺に隣接して建設中の東京プリンスホテル。  
東京オリンピックの開催に合わせ、1964(昭和39)年に開業している





1906(明治39)年、伊豆箱根鉄道の前身である駿豆電気鉄道は沼津と三島を結ぶ路面電車を開業した。写真は三島広小路駅付近。撮影は1963(昭和38)年



東京プリンスホテル前の日比谷通りを聖火リレーが駆け抜けた



駿豆鉄道が建設した自動車専用道路

ところ。招致の具体的な進展はなかったものの、1961(昭和36)年に開業した苗場国際スキー場(現・苗場スキー場)とともに、国土計画興業の観光・レジャー事業が、その後の国内レジャー施設発展に与えた影響は大きい。

戦前に設立された会社が、戦後は吾野の石炭鉄鋼所を活用し、復興建設と建設材料生産を担う復興社となり、それが西武建設と改称されたのも1961(昭和36)年だった。建築・土木関係はもちろん、ホテル、遊園地、鉄道敷設、観光施設、宅地造成・分譲住宅建築など、関連会社の多くの事業を手掛け、グループの成長を後押しした。

箱根土地から始まった康次郎の事業展開には、「点」としての宅地・別荘地・観光地開発ではなく、いくつもの点を鉄道や道路などのインフラでつなぎ、広域的な地域開発という特徴がある。つまり「面」として開発することで、開発地周辺も含めて価値を高める考え方であり、これは現在にいたるまで受け継がれている。

らの取得であり、後にはプリンスホテル、リゾートホテル、分譲住宅開発を実現させた。このように、戦後積極的に進めた土地買収は、グループ発展の布石となった。

## 世間から注目された「箱根山戦争」を巧みなバランス感覚で収束させる

戦前からの開発拠点だった箱根、軽井沢は、復興が進み、観光立国が叫ばれる1950年代以降に大きな脚光を浴びることになる。箱根では、湯の花ホテル(現・箱根湯の花プリンスホテル)、湯の花ゴルフ場(現・箱根湯の花ゴルフ場)、駒ヶ岳ケーブルカーと山頂のインドア・スケートリンク、芦ノ湖畔の20万坪の開発。さらに仙石原地区でも、仙石原ゴルフ場(現・大箱根カントリークラブ)を経営し、多くの観光客を迎えた。

その頃、マスコミを賑わしたのが「箱根山戦争」である。きっかけは、駿豆鉄道が小田原から小涌谷のバス路線を申請し、さらに他社が、それまで駿豆鉄道単独だった芦ノ湖での観光船の営業を開始し競争が激化。それ以降バスや遊覧船など全ての事業で争うようになった。その様子は獅子文六によって小説『箱根山』としても描かれた。

焦点は「民営一般自動車道が他社のバスの利用を法的に拒否できるか」。康次郎の主張は「早雲山線は専用道路であり、他社のバスを通すことは法律的にも経済的にも許されない。強行するなら国または県でこの専用道路を買い上げ、公道とすべきである」。ここで特筆すべきは、断固対決ではなく公道化を容認する柔軟な考えを康次郎が持っていたこと。1961(昭和36)年、早雲山線が県に買収されることで10年に及ぶ紛争は終結する。主張するところは主張しながら、あくまでも箱根開発の進展、そして利用者の利便性が康次郎のなかでは優先されていた。

## 「点」で終わる土地開発ではなく 「面」として価値を高める開発をおこなった

戦前、別荘地開発から始まった軽井沢の開発は、戦後になるとエリアを広げていった。特に熱心だったのは万座地域。1954(昭和29)年に石津・万座温泉間の自動車専用道路を開通させ、同年9月には万座口・万座温泉間、1956(昭和31)年には長野原・三原・万座間のバス運行を開始し、万座温泉スキー場も開場する。画期的だったのは、「冬季五輪招致」を旗印に、本格的な国際スキー場とするための施設拡充、国際観光ホテルの建設を計画した