



武蔵野の鉄道 ～西武鉄道～

プランヴェールせせらぎの丘 田中 純

筆者の勤務先の目の前を西武鉄道が走っています。そういえば、高校生の時は西武鉄道を使って通学していました。今回は多摩の足となっています西武鉄道を取り上げます。

西武鉄道は、現在の新宿線系統の路線を開業した西武鉄道(旧)と池袋線系統の路線を開業した武蔵野鉄道が合併してできた会社です。所沢駅は東京の方から来ると、新宿線は南から北へ向かい、池袋線は北から南へ抜けていきます。同じ東京方面から来ても電車の方向が逆になるので、一瞬、あれっ?と思います。開業当初別々の会社が所沢を経由して線路を敷いたせいかも知れませんが。

西武鉄道(旧)は、当時、物資の集散地として栄えていた川越と都心を結ぶべく、現在の国分寺駅から東村山駅、所沢駅を経由して本川越駅へ至る路線を開業した川越鉄道にその歴史が始まります。川越鉄道は1895(明治28)年3月に国分寺駅から川越(現在の本川越)駅間を全通し営業していましたが、1920(大正9)年6月に武蔵水電に吸収合併されました。武蔵水電は、その後西武軌道を吸収合併しましたが、「西武」の名前はこの会社が起源です。その後紆余曲折がありましたが、1922(大正11)年に鉄道会社として独立し、同年8月に西武鉄道(旧)に社名を変更しました。1927(昭和2)年4月に東村山～高田馬場間を開業、同年中に高田馬場～川越(現在の本川越)駅間の直通運転を開始しました。この頃までに現在の新宿線の路線はほぼ開通しました。ちなみに当時線名は村山線と呼んでいたようです。新宿線になるのは、1952(昭和27)年西武新宿駅が開業してからです。

一方、武蔵野鉄道は1912(大正元)年に設立、1915(大正4)年4月に池袋～飯能間を開業しました。そして、1929(昭和4)年には吾野まで延伸開業させました。武蔵野鉄道が開通したため、それまで西武鉄道(旧)経由だった客貨が武蔵野鉄道に奪われることになり、西武鉄道(旧)は自社で都心への短絡線を建設する必要性を痛感しました。東村山～高田馬場間を開業するに至ったのは、こういう理由があったと思われます。この一件でもわかるように両社は熾烈なライバル関係にありました。しかし、昭和に入り武蔵野鉄道は経営危機に陥ります。1932(昭和7)年箱根土地(後のコクド)社長の堤康次郎が武蔵野鉄道の株式を買い集め再建に乗り出し、1940(昭和15)年10月に堤は武蔵野鉄道の社長に就任します。

さて、時代は戦時体制へと進んでいきます。1944(昭和19)年には、東京都からの委託によって糞尿輸送が開始されました。当時都内の糞尿はトラックで湾岸に運び、東京湾へ捨てていたのですが、ガソリン統制などで処理が追いつかなくなっていました。そこで、東京都長官からの要請で、武蔵野鉄道と西武鉄道(旧)と食糧増産株式会社(1944年設立、大規模食糧供給を目的にした会社)の3社が一体となって、専用貨車と積込所・貯溜施設を作って大規模な糞尿処理にあたることになりました。堤康次郎は都内で排泄される糞尿のすべてを処理できるよう、輸送能力や処理施設の増強を図りましたが、衛生面の問題等が続出したため輸送量は減少し、1951(昭和26)年に輸送が休止した後、再開されないまま廃止されました。この糞尿輸送が行われている最中の1945(昭和20)年に3社が合併し、西武農業鉄道となりました。1年後に農業の文字が取れて西武鉄道となりました。こうして現在の西武鉄道の基盤が出来上がりました。その中心となったのは、武蔵野鉄道でしたが、吸収される西武鉄道(旧)の社員の士気を損ねることのないように西武の名が残されたという逸話もあります。

戦後の西武鉄道の復興は他社に比べて目覚しく、とくに自社の所沢車輛工場で戦災車輛の修繕を行い、輸送力増強を成し遂げました。1986(昭和61)年に田無駅での列車追突事故がありましたが、概ね順調に業績を重ね、最近は東京メトロ有楽町線や副都心線への乗り入れなども開始し、通勤通学の重要な足となって私たちの生活を支えています。しかし、所沢駅で「渋谷行き」という案内を見ると、慣れない筆者には「???」です。高校時代に乗っていた西武線との時代の隔たりを感じます。

参考文献 西武鉄道 Wikipedia
川越鉄道 所沢図書館HP

