

## 東京へ一直線

これまでに開通した二つの路線で東京都心へ行くには、川越鉄道の場合は国分寺で甲武鉄道に、川越電気鉄道の場合は大宮で日本鉄道と、乗り換えが必要でした。

川越に鉄道が開設されると、次は東京に直結する路線が目向けられました。

大正三年（一九一四）五月一日、東上鉄道の池袋―田面沢（現在の川越市駅と霞ヶ関駅の間）間が開通し、すでに山手線の駅があった池袋に直結しました。このときに開業した市内の駅は、川越町駅（現在の川越市駅）と田面沢駅です。開業当時は、一日に上り九本、下り八本の列車が走り、池袋から川越町までおよそ一

時間十分で結んでいました。

開通から一か月後には新河岸駅が開業、翌年の四月には川越西町駅（現在の川越駅）が開業しました。

この東上鉄道の名称は、「東京と上州（群馬県）を結ぶ」という目的から名付けられました。計画では、現在の東武東上線のルートで、寄居駅の先は、現在のJR八高線のルートをたどって、渋川市まで建設される予定でした。なお、新潟県の長岡市まで延ばす計画もありました。

東上鉄道は、同九年（一九二〇）に東武鉄道に合併されました。そして、同十四年（一九二五）に寄居駅まで開通しました。その先は、認可の際の完成期限の都合があり、実現には至りませんでした。

合併・分割などを繰り返した川越鉄道は、同十一年（一九二二）に西

武鉄道（現在の西武鉄道とは別の会社）となっていました。同十四年（一九二五）に南大塚駅から入間川の砂利採取のための貨物線、安比奈線が開通。昭和四十年代まで貨物列車が走っていましたが、現在は休止扱いとなっています。

昭和二年、東村山駅から高田馬場駅までの村山線が電化開通。それに合わせ、東村山駅―川越駅間が電化され、川越から東京都心への直通運転が始まりました。西武鉄道も都心乗り入れを果たすことになりました。

東上線もそれから二年後には、寄居までの全線が電化されました。

## 国鉄を川越に

川越に最後にやって来たのは、現在のJR川越線です。

川越線敷設は明治三十年代に計画がありました。大正時代に入り、当時の国鉄が八王子と高崎を結ぶ八高線の建設を決めると、大宮から川越を経由して八高線の駅を結ぶ、国鉄線の敷設計画が川越市内の政財界を中心に高まりました。

昭和二年に国有鉄道敷設期成同盟会が結成され、市と民間が協力し、国鉄線敷設のための運動を行いました。

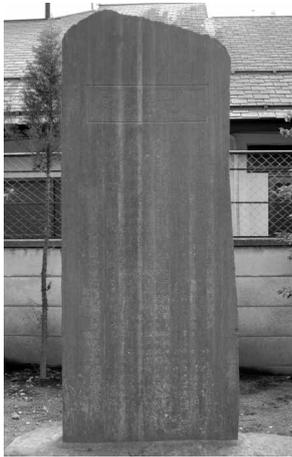
た。

その努力が実り、同八年に政府は国会に建設案を上程し可決、川越線の建設が始まりました。当時の政府は、八高線や横浜線を含め、東京の戦時の防衛線として川越線も位置付けていました。

川越線は、同十二年に開通する予定でしたが、建設の遅れや川越線の川越駅をどこにするか決まらなかったため、大宮駅―高麗川駅間の開通は同十五年になりました。

このとき川越駅は、国鉄・東武鉄道・西武鉄道の三線合同駅案もありましたが、東上線川越西町駅に川越線が入り、それに伴って駅名を川越に変更。西武線の川越駅を本川越に名称変更して、川越線開通を迎えたのでした。

川越線の開通により市内にできた駅は川越駅のほか、南古谷駅・西川越駅・的場駅・笠幡駅で、現在と同じです。



六塚稲荷神社境内（六軒町1丁目）にある川越町駅碑。大正7年に六軒町さんによって建てられました



東上線が大正5年に坂戸まで延伸されたときに作られた、霞ヶ関東5丁目にある入間川鉄橋の橋台。対岸の小ヶ谷にも残されています



川越線開通時がかかると荒川鉄橋。川越景観100選の1つにもなっています



## 現在に至るまで

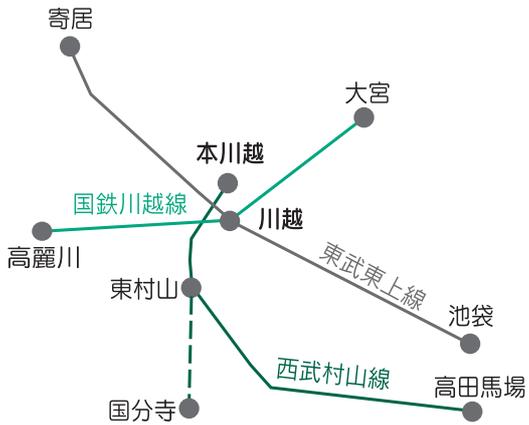
昭和十五年の川越線開通で、川越久保町駅—大宮駅間のチンチン電車は廃止されました。市内の鉄道地図は、現在と同じになりました。

戦後は、旧西武鉄道が現在の西武鉄道と合併し、西武村山線が昭和二十七年に高田馬場駅から西武新宿駅まで延長され、西武新宿線と名称変更したあとはしばらく、路線に目立った変化は見られませんでした。

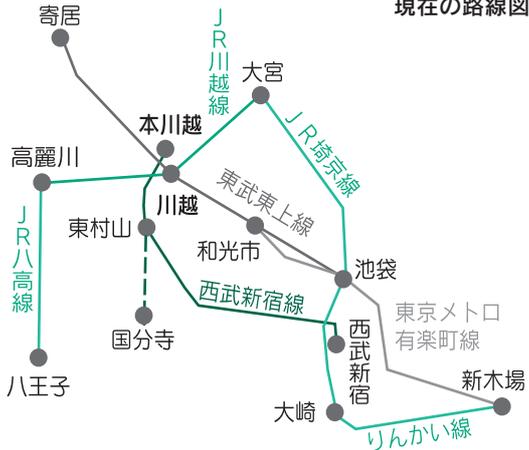
東武東上線は昭和二十年代後半から、西武新宿線は昭和四十年代から複線化を進め、利用者増加に対応してきました。

利用者が増加していた川越線は、昭和六十年九月三十日に大きな変化

昭和15年、チンチン電車廃止後の川越を中心とした路線図



現在の路線図



写真上・昨年電化20年を迎えた川越線  
写真中・昭和62年、有楽町線との乗り入れを祝う飾り付けをした川越駅  
写真下・昭和60年、電化前の川越線南古谷駅。タブレットという通票を運転士に手渡しています

を迎えました。これまで走っていたディーゼルカーから電車に変わり、新しく開通する埼京線と大宮駅までつながり、池袋駅（翌年には新宿駅まで直通運転されることになりました。こ

れにより、市内に入るすべての路線が都心へ直結することになりました。同六十二年四月一日に、国鉄はJRに変わりました。平成十四年には、大崎駅—新木場駅間の全線が開通した、東京臨海高速鉄道りんかい線への乗り入れを始め、お台場方面とつながりました。

また、同八年に八高線の八王子駅—高麗川駅間が電化され、川越線との直通運転が始まり、八王子まで直通で行けるようになりました。

東武東上線は、昭和六十二年八月二十五日に営団地下鉄（現在の東京メトロ）有楽町線との乗り入れを開始。永田町・有楽町・銀座と都心を抜け、新富町駅（現在は新木場駅まで延長）まで行けるようになりました。

## 消えた地下鉄乗り入れ計画

昭和40年代、東上線と地下鉄6号線（現在の都営三田線）乗り入れ計画がありました。和光市から高島平につながる路線を建設し、都心へ乗り入れる予定でした。

しかし、都心へは遠回りになること、当時の運輸省の諮問機関である都市交通審議会から地下鉄6号線の路線延長を浦和・大宮方面に変更する答申が出たため、この計画は白紙に。その後、地下鉄乗り入れは有楽町線で実現しました。

