

校長室だより～和光高校今昔 第44号 H27.3.6

埼玉県立和光高等学校 校長 村田 進

有楽町線と東武バス

前回、「交通都市和光」で主に自動車交通に言及したが、ご存じのとおり鉄道交通においても和光市は日本を代表する街の一つである。それは「和光市」駅への営団地下鉄有楽町線乗り入れが開始された昭和62年にその端を発する。厳密に述べれば「和光市」駅は、



昭和50年代の和光市駅（南口しかなかった）

東武東上線と有楽町線が同居しておりそれぞれの主要な「駅」である。特に有楽町線については始発（終着）駅であり、下り方面の「朝霞」駅とは一線を画されるのだ。有楽町線に限らず埼玉県にある唯一の東京メトロの駅が「和光市」なのだ（西船橋が終点となる東西線を除き東京都以外に東京メトロ駅が存在するのは極めて異例である）。その理由は駅西側に広がる地下鉄車両基地の開発が大きい。

しかし和光市史によればそれ以上の大きな事業がかつて2つも計画されていた。一つは「8号線」と言われる計画である。地下鉄都営三田線の終着駅「西高島平」から和光までの延伸計画である。西に向かい線路を伸ばし東上線に乗り入れる構想であった。具体的に「ホンダ自動車教習所（レインボーモータースクール）」から水道道路を辿り「和光高校」あたりで南に曲がり東上線に向かうという計画であった。もう一つは「12号線」と呼ばれ、現在の都営大江戸線の端「光が丘」から



昭和50年代の和光市駅ホーム・急行は通過

北に向かう路線である。ここでも和光市で東上線に乗り入れる構想であった。残念ながらともに様々な懸案により実現しなかったわけだが、現在、和光市から東横線を経由し「馬

車道」や「横浜中華街」まで直通運転されていることは、三田線が東横線に乗り入れ「日吉」に向かうことを思えば誠に感慨深い。

さて、有楽町線の乗り入れはもう一つの変化を与えた。和光市駅の西側を無理やり高架化した（道路を掘り下げた）ために、従来運行されていた東武バス路線「西大和団地科～吹上観音」が廃止されたのだ。結果として新たに作られた駅北口から「和光高校循環」が新設・頻発され、学校への「足」は大きく改善された。最初に赴任した昭和55年に遡り当時を思い出すと、まず駅には南口しかなかつ



昭和50年ころの和光市駅踏切

た。バス停はホンダに向かう道のそば、朝のラッシュ時にも1時間に3本程度、しかもなかなか来ない。やっと到着し出発するものの踏切が開かず進まない。外環のできる前なので現在とやや異なるものの「漆台」「新倉小学校」「下井戸」を通り「新倉坂下」が最寄りのバス停。牛舎を見ながら学校までさらに歩いて数分かかった。所要時間30分以上、歩いたほうが確実に早い。なので生徒はほとんどバスは使わない。ただし雨の日は混む。まだぬかるんだ場所も多かったので仕方のない話だ。当然遅延し遅刻者も出る。今のルートに変わった年はみんな喜んで記憶がある。



昭和50年代に使われていた東武バスと和光市駅バス停

現代日本の交通の要諦として価値がさらに高まりそうな和光市と和光高校の話。