

～昭和30年代の上尾～

昭和33年7月15日に市制施行した上尾市は、ことし市制施行60周年を迎えました。平成30年4月号から平成31年3月号までの上尾歴史散歩は、昭和30年代当時の広報誌『上尾自治だより』から、当時の出来事やその背景などを探ります。

高崎線の電車 開通

鉄道の電化は、速度向上による時間短縮、輸送力向上、蒸気機関車の煤煙問題解消などから、各方面の悲願であった。高崎線の場合、電化までには開業から69年の長い時間を要した。

昭和7（1932）年、大宮まで省線電車の電化が完了。一方、高崎線では同2（1927）年に複線化が完了したものの、電化については、大正期から運動が行われたが停滞していた。

昭和14（1939）年8月には、高崎線へ上越線の電化促進のため、沿線の町村による期成同盟会の結成の動きがあったが、電車の車両不足、ホームの

改良、電化工事、経費など、越えるべき課題が多かった。同16（1941）年1月にも、高崎線電化期成同盟会が具体的運動方法を協議したようであったが、時局は暗雲が立ち込め、実現は困難となった。

戦後の昭和22（1947）年によく高崎線の電化が決定されたが、翌昭和23（1948）年4月、GHQ（連合国軍総司令部）の指令により、東海道本線などが優先されることになり、一転して中止となった。その後も、埼玉県、県議会、沿線市町村が中心となって運動を継続した。

昭和26（1951）年6月、電化工事が着工され、翌昭和27（1952）年4月に電化が完成した。電化による電気機関車牽引の列車は、上野へ上尾間を55分と、それまでより20分程度短縮された。さらに電車化のために、同29（1954）年3月には、高崎線完全電車化促進期成同盟連絡協議会が結成された。

こうした動きの中で、昭和31（1956）年11月19日、大宮へ高崎間に待望の電車が投入された。当初、電車の運転本数は1日上下各4本であったが、時間も42分と電気機関車より13分間

短縮された。

この日、高崎線電車開通祝いの行事が上尾駅前広場で開催されている（写真1）。駅頭には、アーチ行燈・提灯などが飾り付けられ、花火も打ち上げられた。また、国鉄大宮工機部バスバンドを先頭に花自動車（町内を行進（写真2））、多彩な芸能大会や菊花展なども開催され、祝賀ムードに包まれたという。上尾町民にとって念願の電車化であったことを物語っている（写真3）。

明治16（1883）年7月、高崎線の前身・日本鉄道会社の第一区線が開通し、上野へ熊谷間で仮営業を開始して135年。鉄道の町・大宮に先んじて設置された上尾駅。開業当時は午前・午後とも上下各1本のわずか計4本の運転。この時、上野へ上尾間は最速で1時間18分。それが電化により55分、さらに電車化で42分と着々と時間短縮し、現在ではおおむね34分。135年間の歳月で44分も短縮した。

開通から電車開通まで73年。それから現在まで62年。この間の先人たちの努力、そして技術革新を感じずにはいられない。（上尾市文化財保護審議会委員 杉山正司）



写真1 高崎線電車開通祝賀の様子を伝える『上尾自治だより』（第23号）



写真2 電車開通記念の祝賀行進



写真3 上尾駅に停車した電車