

池袋は鉄道から始まった

池袋の鉄道史と未来

老川 慶喜

池袋駅は、現在八本の鉄道線路が乗り入れ、一日の平均乗客数は五万六七八〇人（二〇一五年）に達し、新宿駅に次ぐ全国第二位の巨大ターミナル駅となっています。その池袋駅も、一八九五年（明治十八）に赤羽く品川間に品川線（のちの山手線）が開業した際には設けられず、一九〇三年（明治三十六）に豊島線（のちの山手線）の駅舎として開設されました。それも、目白の住民らが目白駅の拡張に反対したため、急きょ開設されることになったのです。それまで、池袋周辺は武蔵野の面影を残すのどかな農村でした。大正、昭和を経て今日に至る池袋の発展を鉄道の歴史とともにふり返り、その未来を展望してみたいと思います。

■はじめに

老川と申します。昨年の三月まで、立教大学で教鞭をとってお

りました。今日は久しぶりに池袋に出てきて、立教大学で話をすることになりました。私は経済学部で日本経済史の講義を担当しておりまして、これまで日本の鉄道の歴史を中心に研究をしてきました。

そんなわけで、本日は「池袋の鉄道史と未来」というテーマでお話しさせていただきます。「池袋学」のことは知ってはいたものの、池袋のことを本気で考えたことは正直ありませんでした。ですが、本日は私なりの視点から、三つほどお話ししたいと思います。まず、池袋駅ができるまでの経緯です。それは「山手線」とはいったい何なのかということにもつながります。必ずしも山の手だけではなく下町も走っているのに、どうして「山手線」というのか、そんな話をしたいと思います。次に、池袋駅が埼玉県を後背地として東武東上線や西武池袋線などが乗り入れるター

ミナル駅になっていく過程についてお話ししていきたいと思ひます。

そして最後に、戦後の池袋に起きたデパートの進出ラッシュと地元の商店街の関係について触れながら、戦後、池袋がどのようにして復興・発展をとげてきたのかについてお話しし、池袋の未来を展望してみたいと思います。

■駅の役割の多様化

そもそも駅とは何なのでしょう。現在の池袋駅は、JR東日本の山手線、埼京線、湘南新宿ライン、西武池袋線、東武東上線、東京メトロの丸の内線、有楽町線、副都心線が乗り入れています。また池袋駅は、新宿に次いで全国で二番目に乗降客数の多い駅です。地下鉄や私鉄各社の乗降客数をどこまで含めるのかという問題もありますが、およそ新宿駅よりは少なく、東京駅や大阪駅よりは少し多いということになります。

そもそも鉄道は、日本では一八七二（明治五）年に、新橋〜横浜間に官設鉄道が開業し、文明開化の象徴として注目されましたが、世界で最初の鉄道は一八三〇年にイギリスのロンドン〜リバプール間に開業しました。一八二五年開業のストックトン〜ダーリントン間の鉄道が最初の鉄道であるとする見解もありますが、私は一八三〇年説をとっています。このことを長々と説明する時間はありませんが、イギリスでは十九世紀の前半に鉄道が誕生し

て産業革命が完了したといえます。

ところで、鉄道のプラットホームには、通過式と頭端式というのがあるのはご存じでしょうか。頭端式というのは、列車が頭から入ってきて頭から出ていく、日本では私鉄のターミナル駅で多く見られます。JRでは、上野東京ラインが開通してからはだいぶ様相が変わりましたが、東北線や常磐線の列車が発着する上野駅のホームが頭端式です。日本の駅のプラットホームはほとんどが通過式ですが、イギリスなど西欧諸国では頭端式のホームを持ち、屋根の高いまるで宮殿のように絢爛豪華な駅舎が出現し、産業革命と工業化の象徴となりました。

駅は、このように近代国家の象徴と言えますが、一方で不特定多数の人々が集まる公共空間としての側面も持っています。皇居に向かって聳える日本の東京駅は国家権力の象徴としての意味を強く持ち、西欧諸国の主要駅とは多少性格が異なっていますが、不特定多数の人々が集まる公共空間という点では共通しているといえます。つまり駅は、それぞれの都市の表玄関であり、その都市の出入り口となっています。言い換えるならば、旅行者がその都市（地域）に第一歩をしるす場であると同時に、その都市（地域）に住む人びとの旅立ちの場でもあり、その都市（地域）と外部をつなぐ窓口（接点）でもあります。要するに、人、モノ、情報、文化の出入り口に相当するわけです。かつて河川舟運が盛んだった時代には、河岸場がそうした役割を果たしていました。が、

鉄道が開通すると、鉄道の駅がそうした役割を担うようになったのです。

駅はまた、現在では通勤や通学など、人びとの日常的な移動にも利用されています。とくに日本では、そうした駅の機能が重要になっているかもしれません。かつて駅は近代化を象徴する建造物であったのですが、次第に日常生活に即した実用性が求められるようになったのです。近年、移動の大衆化が進むにつれて、そうした傾向はますます強くなってきました。小池百合子東京都知事の公約「満員電車ゼロ」からも、日々の生活における利便性や快適性が、駅や鉄道に求められていることがわかります。

また最近では上野駅や仙台駅にみられるように、駅でコンサートなどが行われたりして賑わいを生み出す場となっています。また駅構内の商業施設を充実させて、鉄道利用者だけでなく買い物目的に人びとが集まる場となったりしています。このように駅の機能は、近年、単なる鉄道利用者の乗降の場というだけでなく、さまざまなに多様化してきているように思います。

■池袋駅の誕生

では、池袋駅はどのように誕生したのでしょうか。日本鉄道会社という私設鉄道が一八八一（明治十四）年に設立されました。池袋駅は日本鉄道豊島線（池袋～田端間）の一駅として誕生するのですが、それには一九〇三（明治三十六）年まで待たなければ

なりませんでした。

日本鉄道会社は東京～高崎間、東京～青森間の鉄道建設をめざしてつくられた日本でもっとも古い私設鉄道です。岩倉具視らの華士族層が中心となって出資し、明治政府から手厚い保護助成を受けてできた「特権的」な鉄道です。政府の保護助成にはさまざまなものがありますが、もつとも象徴的なのは出資者に対する年八パーセントの利子・配当保証です。たとえば、日本鉄道が五パーセントの配当しか出せない場合には、あとの三パーセントを政府が保証してくれるわけです。この鉄道は、路線を延ばしたり、他の小さな私鉄を買収したりして、一九〇六年（明治三十九）に国有化されるまで、日本最大の私設鉄道でした。

日本鉄道は、一八八二年（明治十五）四月に東京～高崎間の線路建設に着工します。東京～高崎間を、①上野～川口間、②川口～熊谷間、③熊谷～高崎間の三つの工区に分け、そのうち埼玉県側の川口～熊谷間から着工しました。ここで注意したいのは、当初の計画では起点が上野ではなく品川だったということです。日本で最初にできた鉄道は新橋～横浜間鉄道で、品川を途中駅としていました。そのため品川を起点にすれば、そのまま日本鉄道の路線が横浜と結ばれるので、品川を起点に高崎まで鉄道を建設しようとしたのです。結果的に、用地の買収などの面で品川から着工するのが難しく、上野が起点になったのです。

その後、一八八三年（明治十六）七月に上野～熊谷間が、一八

八四年（明治十七）五月には上野―高崎間（現・高崎線）が開業しました。先ほど、当初は品川を起点にすると考えていたと申し上げましたが、上野―高崎間鉄道が開通すると、この鉄道をどのようにして品川につなげるかという問題が生じ、品川線の建設が計画されました。品川線の建設を中心となつて計画したのは井上勝という鉄道専門官僚でした。井上は長州藩の出身で、幕末に英国のロンドン大学に留学し、五年間、鉱山や鉄道に関する技術を学びました。明治維新後に帰国し、木戸孝允に見出されて明治政府に出仕し、鉄道建設に手腕を発揮しました。

井上は、品川を起点とし、東京の西の郊外を迂回して板橋から北上し、荒川を渡つて川口に達するルート（距離十四マイル、工費九十四万三千円）を選択しました。このルートでは、池袋村が經由地のひとつとされていました。品川を起点とすることにこだわったのは、上州の生糸の生産地と開港場の横浜を鉄道でつなぐという考えがあつたからです。当時の日本では、生糸は最大の輸出品で、その輸出で得た外貨を富国強兵の資金とするというのが、明治政府の基本的な姿勢でした。そのため、品川を起点とすることにこだわったのだと思います。こうして、一八八五年（明治十八）三月に品川線（品川―赤羽間）が開通し、品川と赤羽を経由して高崎までつながる路線が完成しました。

日本鉄道は、品川線の次に豊島線（池袋―田端間）の建設に取りかかりました。一八九五年（明治二十八）十一月に土浦線北部

区間（土浦―友部間）、一八九六年（明治二十九）十二月には同南部区間（田端―土浦間）、隅田川線（田端―隅田川間）が開業しました。隅田川駅はもともと貨物駅で、ここに降ろされた荷物が、隅田川の舟運で東京市内に運ばれるという仕組みでした。当時、東京市内の輸送は河川舟運に依存しており、貨物駅は鉄道と河川の交わる場所に開設される傾向にありました。

こうした中で、常磐線と品川線を連絡する豊島線を建設しようという計画が浮上します。要するに、品川線から豊島線を分岐させて田端までつなげようという計画です。一八九六年八月に目白―田端間建設の仮免許を出願し、一八九七年（明治三十）五月に下付されました。その後、一八九九年（明治三十二）に敷設免許状も下付されましたが、目白駅付近の住民の反対のために目白駅の拡張が困難となり、目白駅と板橋駅の中間に位置していた池袋に駅を設置することになりました。そこで一九〇〇年（明治三十三）十二月に出願し、翌年に免許を受けました。

このように豊島線が開業し、品川線からの分岐駅として誕生したのが池袋駅だったのです。その後、大塚駅、巣鴨駅なども開設されますが、これらの駅と比較すると、池袋駅の乗客数はまだまだ少ない状況でした。

やがて、豊島線は品川―赤羽間の線路と合わせて山手線と呼ばれるようになります。一九〇六年（明治三十九）十一月の日本鉄道国有化や、その後の新橋―品川―池袋―上野間、池袋―赤羽

間の電車運転を経て、東京市の外側を囲むようにして山手線が走るようになったのです。この頃から、現在の豊島区地域の都市化が徐々に始まっていきます。

■下町も走る「山手線」

冒頭でも少し触れましたが、東京の環状線は田端から品川という東京の下町も通るのに、なぜ「山手線」と呼ばれるのでしょうか。厳密に言えば、山手線とは品川を起点として、渋谷、新宿、池袋を経由して田端に至る線、つまり環状線の西半分が山手線であり、東京と品川間は東海道本線の一部、東京と田端間は東北本線の一部と言わなければなりません。つまり、山手線と呼ばれる環状線は、山手線と東海道本線、東北本線から成り立っているということになります。

そこで、山手線の開通に至るまでの経緯を時系列で整理してみたいと思います。まず一八七二（明治五）年六月に新橋と品川間が官設鉄道として開業します。これが、のちの東海道本線の一部になります。ただ、官設鉄道として開業した当時から東海道本線の一部だったわけではありません。このとき、東海道本線を建設するという計画はまだありませんでした。一八八六年（明治十九）に東京と京都を結ぶ東西両京間鉄道が、中山道經由から東海道經由に変更されたときに、新橋と横浜間の官設鉄道も東海道本線の一部となったのです。

次に、一八八三年（明治十六）七月、上野と田端間に日本鉄道第一区線（高崎線）が開業します。そして、一八八五年（明治十八）三月に日本鉄道品川線（品川と池袋間）が、一九〇三年（明治三十六）四月には同じく豊島線（池袋と田端間）が開業します。豊島線は、当時建設が進められていた田端と平間を結ぶ日本鉄道土浦線（のちの国鉄常磐線）が開業すると、その一部となりました。豊島線は池袋と田端を結ぶわけですが、田端から常磐線につながっていくことを考えると、常磐線という幹線鉄道の一部だと言えることもできます。

こうして幹線鉄道の一部がそれぞれつながり合って、山手線という環状線がつけられました。東海道本線は神戸まで、東北本線は青森までつながっています。山手線と呼ばれる環状線は、その半分は東海道本線と東北本線という、日本の太平洋側を貫く一大幹線鉄道の一部から成り立っているのです。つまり、東京では、東京市という都市を形成していくために環状線の敷設が計画されたのではなく、先に計画されていた幹線鉄道を結び合わせながらできあがったと考えられます。

大阪の環状線も最初は「環状」ではありませんでした。城東線や西成線などの線をつなげて環状線ができたのですが、城東線、西成線という線路名はなくなりました。一方、東京の環状線では山手線と呼ばれてはいるものの、東海道本線や東北本線という線路名称がしつかりと残っています。城東線や西成線は大阪市内の

局部的な鉄道だったので、線路名称をなくすこともできたのですが、幹線鉄道である東海道本線や東北本線という線路名称をなくすことは、さすがにできなかったのではないでしょうか。また山手線を単に「環状線」と呼ぶと、東海道本線や東北本線の起点がわからなくなるという問題もあります。そのため、正式な線路名称として、東海道本線や東北本線という名称を残し、環状線を便宜的に山手線と呼ぶようになったものと思われまふ。

東北本線は、もともとは東京から青森に延びる路線のことですから、東京↪上野間も東北本線の一部といえます。現在の東北新幹線は東京始発ですが、東北本線の列車は上野始発でした。そうした意味で、上野↪東京間に関しては、環状線の一部としてつくられたのではないかという捉え方もできるかもしれません。しかしながら、構想としては、東北、奥羽、上信越、常磐方面行きの列車を東京始発にしようという計画が当初からあったようです。このことは、東北・上越新幹線が開業した際に走った新幹線リレー号の意味を考えてみるとよくわかります。

当時、新幹線リレー号は上野↪大宮間を走っていました。東北新幹線の始発駅は大宮になったのですが、国鉄はあえて「大宮暫定始発」と呼んでいました。国鉄関係者によれば、東北新幹線の始発駅はあくまでも東京なので、新幹線の乗客を大宮↪東京間の通常の電車に乗せるわけにはいかないというのです。大宮駅で発着していたのですが、東北新幹線の始発駅はあくまでも東京である

と考えられていたのです。リレー号は諸般の事情から上野始発となりましたが、東京始発が望ましかったことに相違ありません。

一九〇〇年代に入ると、東京の市街地が拡大していきます。一九〇三年四月、池袋↪田端間が開通したことで、品川線と上野起点の本線が短絡します。一九〇六年十一月の日本鉄道の国有化を経て、一九〇八年九月に品川↪赤羽間、池袋↪田端間が山手線となります。一九〇四年に甲武鉄道御茶ノ水↪中野間、一九〇九年に烏森（現・新橋）↪新宿↪上野間が電化され、頻繁運転による大量輸送が実現しました。電車運転区間は小刻みに有楽町、呉服橋、東京へと延び、一九一九年（大正八）三月に中央本線が東京まで延長されたことで、中野、東京、品川、新宿、池袋、田端、上野間の、いわゆる「の」の字運転が始まります。その後、第一次世界大戦を経て一九二五（大正十四）年十一月、東京↪上野間が開業し環状線の一部となりました。こうして、環状線としての山手線が成立したのです。そして、東京の西の郊外を南北に縦断し、東京の市街地と農村の境界を走る山手線（旧品川線）の品川、池袋、新宿、渋谷といった駅は、東京市内の交通機関と東京近郊の私鉄を結びつける結節点として機能するようになりました。

■都市近郊鉄道——東上鉄道と武蔵野鉄道

明治末期から大正期にかけて、東京から近郊に延びる都市近郊鉄道が敷設されました。鉄道の敷設とともに、沿線を住宅地、行

楽地として開発し、ターミナル駅では、百貨店などを経営しました。このような都市近郊鉄道としては関西の阪急電鉄が有名ですが、東京でもそうした鉄道が開業し始めます。池袋駅をターミナルとする東上鉄道（現・東武鉄道東上線）も都市近郊鉄道の一例といえます。

一九〇三年十二月、上野伝五右衛門らが「東上鉄道仮免許申請書」を提出しました。上野は東京府練馬村の富農で、村会議員や村長を務めたこともある地方名望家です。彼らの計画した鉄道は、北豊島郡巢鴨町から上板橋村、埼玉県北足立郡白子村、大和田町、入間郡川越町、比企郡松山町、大里郡花園村、児玉郡児玉町、群馬県多野郡藤岡町、八幡村、高崎市、群馬郡金古町などを経て渋川町に至る一一九・一キロメートルに及ぶものでした。このうち、巢鴨町で日本鉄道、川越町で川越鉄道、花園村で上武鉄道（現・秩父鉄道）にそれぞれ連絡し、八幡村で上武鉄道を横断し高崎市で官設鉄道に連絡します。最終的には、渋川町から沼田を経て、新潟県の長岡で北越線に連絡し、武州・上州・越州の三州の中心部を貫く東京北越連絡線にするという構想もあったようですが、当面は東京と渋川間の敷設を計画しました。資本金は六百万円で、一九〇八年十月に仮免許状が下付されました。

一九一一年（明治四十四）十一月に開かれた創立総会で、東武鉄道の根津嘉一郎が社長となり、根津の部下であった吉野伝治が専務取締役就任しました。また起点が巢鴨から大塚に移され、

大和田町経由の路線が志木町経由に変更されました。起点に池袋ではなく、巢鴨や大塚が選ばれたのは、当時、池袋駅の乗降客数は巢鴨や大塚に比べてまだ少なく、大塚や巢鴨には東京市電も乗り入れていたので、乗り換えや東京市内への連絡が便利だったからだと思います。それでは、どのようにして池袋が起点となっていくのでしょうか。

一九一二年（明治四十五）八月、根津嘉一郎は下板橋を池袋につなげる「軽便鉄道敷設申請書」を提出し、同年十一月に免許を受け、一九一四年五月に池袋と田母沢（現在の川越市駅付近）間が開業しました。その後、小石川大塚辻町から板橋に至る本線が敷設されなかったため、池袋支線が本線となり、池袋駅が東上鉄道の起点となったのです。

東上鉄道の開業にともなうて、池袋、下板橋、成増、膝折（現・朝霞）、志木、鶴瀬、上福岡、川越、田母沢の各駅が開設されました。これによって、川越から東京へのアクセスが格段に向上しました。川越と池袋間の所要時間は一時間余となり、下谷や浅草方面へは池袋駅で乗り換えれば容易に行くことができるようになりました。また、神田、本郷、日本橋、麹町、小石川、芝、四谷、赤坂、麻布、本所、深川などへは、池袋駅から省線大塚駅、または巢鴨駅に出て東京市電に乗り換えて行けるようになりました。新宿や渋谷方面へは、池袋駅で山手線電車に乗り換えればアクセスできます。このことは、東上鉄道の開業当時に発行され

た『東上鉄道御案内』に詳しく述べられています。

その後、一九二〇年（大正九）九月六日に東武鉄道によって東上鉄道が合併されました。同年四月二十八日に提出された申請書によれば、合併の理由は以下のようです（根津嘉一郎「東武東上鉄道合併認可申請書」）。

東武鉄道及東上鉄道ハ共ニ相近接したる地方鉄道にして、且つ其経営者も同一ニテ之レヲ合併スルニ於テハ營業上諸般ノ經費モ節約シ得ラル、ノミナラズ機關車、諸車輛使用上ニモ多大ノ便宜アリ、從ツテ諸般ノ改良ヲ図ルニ利スル処多キニヨル

当時は、東武鉄道も東上鉄道も根津が社長でしたので合併が容易でしたし、経費の節約というねらいもありました。ただ、この申請書にあるように車輛を共有するため、東上鉄道と東武伊勢崎線を連絡する計画があったのですが、それは実現されませんでした。その後、一九二五年七月、東武東上線が池袋―寄居間を開業しました。先ほどお話しした、東京と上州を結ぶという当初の計画は寄居で八高線と接続したことで、間接的に実現されました。そして一九二九（昭和四）年十月に池袋―川越間、十二月に川越市―寄居間が電化され、一九三五年（昭和十）三月に池袋―上板橋間、十二月に上板橋―成増間、一九三七年（昭和十二）五月に

成増―志木間の複線化が実現しました。このように、徐々に電化、複線化が進み、現在の東武東上線ができていくわけです。

次に、武蔵野鉄道（現・西武鉄道池袋線）についてお話しします。武蔵野鉄道とは、飯能出身の実業家である平沼専蔵を中心に設立されました。一九一一年（明治四十四）二月十七日に提出された「武蔵野軽便鉄道株式会社設立認可申請書」によれば、起点の巣鴨から埼玉県の飯能までを結ぶ鉄道でした。

当時、飯能町は木材や木炭などの産地として、埼玉県では川越や所沢に次ぐ経済的な地位を誇っていました。飯能町では吾野側と名栗側で派閥が分かれていて、当時秩父大宮町までの県道をどちら側に通すかということで対立していました。そこで、平沼専蔵は鉄道を通すことによってこの問題を解決しようと考え、武蔵野鉄道を設立したのです。

武蔵野鉄道の由来を講談調で説いた、大変ユニークな『武蔵野鉄道開設由来記』（若松国土太夫自作・自演、一九二七年）という小冊子があります。それを見ると、平沼専蔵は「マア汽車を引て見ろ―吾野も名栗も皆仲よくなる、あれだけある木材木炭の運搬が自由自在になる、兎に角町内の有志に咄なせ、平沼専蔵が半分背負ってやる」と言って武蔵野鉄道を設立したことになっています。武蔵野鉄道の発起人株主の総株式数は七千六百二十株でしたが、そのうちの四十三パーセントにあたる七千六百二十株は飯能町にかかわる株主に所有されていました（浅見徳男『飯能の住

民が燃えた時』(俳文化新聞社、二〇〇九年)。

このように武蔵野鉄道は、飯能という一地域の地方的な利害にもとづいた鉄道として誕生しました。一九一三年(大正二)四月、池袋―飯能間の敷設工事は始まり、一九一五年(大正四)四月十五日に武蔵野鉄道全線(四四・二キロメートル)が開業しました。当初起点は巢鴨でしたが、池袋に変更され、東長崎、練馬、石神井、保谷、東久留米、所沢、西所沢、三ヶ島村、豊岡町の各駅が開設されました。その後、所沢以南で住宅地の開発が進んで旅客輸送が増え、都市近郊鉄道へと、その性格を変えていきました。

■戦後の池袋駅と周辺地域

戦後、一九五〇年(昭和二十五)頃から、国鉄による電化工事の進展と連動して、池袋―大宮間に直通電車を走らせようとする動きが出てきました。その目的は、①当時、池袋から大宮に行くには、赤羽駅で赤羽線から京浜東北線、高崎線、東北本線に乗り換えなければならなかったのですが、直通運転によりその不便を解消する、②交通網の整備、区画整理による池袋駅周辺地域の整備によって、池袋を、埼玉県を後背地とする一大商業都市にする、などがあげられていました。

こうした中、一九五一年(昭和二十六)二月九日に池袋熊谷間直通運転期成同盟によって「陳情書」が提出されました。大宮―

熊谷間の電化を機会に、池袋―熊谷間に直通電車を走らせ、将来的には池袋を起点とする上信越線の運行を求めるというものでした。しかし、一九五四年(昭和二十九)以降、直通区間は池袋―大宮間とされ、京浜東北線の沿線各都市と池袋を直結することを求めるようになります。川口、浦和、大宮といった、ある程度以上の規模を持った都市と池袋を結んでいこうとしたわけです。また、将来的には、池袋駅からさらに新宿駅に延長し、中央線に接続するという構想を描いていました。いわば、現在の埼京線のようなものを想定していたのではないかと思います。

この運動の中心的課題は、池袋―大宮間の直通運転に徐々に絞られていきました。そうした中で一九五四年一月、地下鉄丸の内線(池袋―御茶ノ水間)が開業しました。丸の内線がその後、丸の内や銀座方面へ延長されることが期待されていきましたので、それにともない、ターミナルとしての池袋駅の重要性がますます向上していきました。同時に、国電直通問題が浮上し、一九五四年七月に「池袋大宮間国電直通促進委員会」が設置され、同年十一月に「池袋、大宮間国電直通嘆願書」が提出されました。その要点を抜粋すると次のようです。

①此の情勢下における血脈たる大宮―池袋間直通運転となれば、小田原急行線と中央線を結ぶ「新宿駅」と、玉川線と帝都線の「渋谷駅」、西武新宿線の「高田馬場駅」、西武池袋線

と東上線を結ぶ「池袋駅」と直結され、誠に重要且つ喫緊の路線となるのである。最近の調査によると、池袋駅から赤羽線を利用する者は、一日約十八万人を数えるというから、直通が実現した場合の増加数は、想像に余るのである。

②直通運転が実現した暁は、現在の京浜本線の混雑を緩和し、更に「新宿」「渋谷」「高田馬場」駅を結ぶ山手線並びに「大宮」以南池袋にいたる沿線利用者は、赤羽駅での乗換の煩わしさが除かれるばかりでなく、時間も短縮される等、関係都県住民福祉のために計り知れぬものがある。

③川口、浦和、大宮の三市は、事実上東京都と一体有機的な市民生活圏を形成している現在、先ず最も要請度の高い高速電車の整備が優先されるべきであることを痛感する。

これに対する国鉄の回答は、池袋駅の現状から見て、これ以上に路線を拡張するのは困難であるというものでした。駅としての駐車場の足りず、列車の留置所も必要となる。また赤羽・川口間には新たに鉄橋をつくらなければならないので、相当多額の費用が必要というのでした。

池袋駅をめぐるもうひとつの大きな問題は、デパートの進出ラッシュです。まず一九四九年に東口の武蔵野デパートが西武百貨店と改称します。その後、一九五〇年（昭和二十五）に西口に東横百貨店が開業しました。一九五五年（昭和三十）には東口民衆

駅に丸物デパートが進出し、東口駅前には三越百貨店が開店しました。民衆駅というのは、民間からの出資によって修復した国鉄の駅のことです。出資者はその駅に自由に出店する権利を与えられました。丸物デパートもそうした出資者だったわけですが、池袋駅周辺に計四つのデパートがせめぎ合うようになったのです。

当時、後背地も含めた池袋駅の人口は約百八十万人でした。新宿の百八十九万人、渋谷駅の百九十三万人に匹敵する人口だったわけですが、池袋の百貨店面積は、新宿の二倍強、渋谷の三倍弱もありました。つまり、新宿や渋谷に比べ、後背地の人口に対する百貨店の売場面積がかなり広かったのです。そして、このことが地元商店にも負担をかけていくことになります。

一九五五年に丸物デパートが進出した際には、地元商店による反対運動が起きました。駅前に百貨店ができると、駅前の商店街の振興には役立ちますが、それとは対照的に、駅から離れた商店街は衰退します。そのため、丸物デパートの進出に関して地元商店街の中で意見が分かれ、駅から離れた零細商店街が猛反発をしたのです。これによって、区画整理事業は遅延し、西口商店会会長高野録郎を中心に「池袋駅舎百貨店進出反対期成同盟」が結成されました。

彼らは、丸物デパートの進出が中小商業者にとって死活問題であると訴えました。また、国鉄という公共的建造物を一民間資本が独占的に利用すること、地元民の協力と犠牲により施行された

区画整理事業でできた駅舎用地に、地元商店を脅かすデパートが進出することを問題視していました。

一九五七年（昭和三十二）六月、池袋西口商店会は大池袋建設期成同盟を結成し、デパートの進出に反対しました。しかし、三越・丸物ともに、計画当初より売り場面積を縮小させることはできず、その開業を阻止することはできないと判断し、共存・共栄の方向をめざすことになり、この運動は収束へと向かいました。

一九五七年十月に三越、十二月に丸物が開業しますが、大池袋建設期成同盟は都市工学者の高山英華や建築家の丹下健三を招いて研究会を開催していきます。ここでは池袋西口の区画整理、巢鴨刑務所の移転運動、池袋西口と東口の交流が議題となりました。そして、「二十年先の計画のもとに大池袋の構想を描く」ということで、①池袋駅舎を地下に移すこと、②西口商店街をまとめて大ショッピングセンターをつくること、③娯楽センターとしてロードショー劇場を加えること、④美術館等の文化施設を置くこと、④官庁関係の建物を「池袋圏」から外すこと、などが決められました。区画整理の枠をこえた池袋の総合的な街づくりをめざして、池袋の将来を構想していこうとしたわけです。

池袋西口商店会は、一九五七年十二月、池袋西口駅前から祥雲寺坂までの十商店会（三百十商店）を連合した池袋西口美観商店街連合会となりました。千野時計店の千野保久が会長となり、総合企画研究所が設置されました。ここでは、市場調査や流行貿易

問題などを調査・研究し、その成果を一般商店に知らせるということを行いました。西口商店街はデパートの進出に危機感を抱きつつも、それを阻止するのではなく、三越・丸物の進出を前提に商店街発展の方策を模索しました。そして商店街強化のため、より近代的な経営戦略を取り入れることが必要であると考え、さまざまな調査・研究を進めたわけです。

■池袋再開発に向けて

さて、駅とは人々が集まる公共的な空間で、商業施設が集中し大きな賑わいのある場所です。戦後の池袋駅も、まさにこうした場所となって発展してきました。そうした中で、地域と駅がどのような関係を結ぶかということは、非常に重要な問題です。駅がその地域の顔になっているという場合もあれば、多くの人が集まるために地域と反目し合うこともあります。池袋の場合、戦後もないデパートの進出ラッシュがその一例で、当時の商店会はいろいろな反対運動を展開しました。しかし、最終的には協同しながら、市場調査や経営戦略を研究することによって新たな地域をつくりだすことをめざし、今日に至っているように思います。

ところで、現在計画されている池袋西口の再開発計画は、三菱地所が入った非常に大きなプロジェクトになることと思います。ですが、その基本は戦後と同様のもので、駅だけでなく、地元地域全体が潤うような方法が求められなければならないと思います。

す。駅周辺だけでなく、地域全体がどのように賑わうかを考える視点が重要です。また周辺地域全体に貢献していくことが、それが、本来の駅のあり方だと思えます。駅と周辺地域の乖離は避けなければならぬでしょう。立教大学も池袋駅周辺の大学として、駅と地域の活性化に貢献していかなければならないと思います。

本日は、池袋駅が誕生し、都市近郊鉄道のターミナルとして発展していく過程、商業施設を集積しながら地元との軋轢を乗り越えてきた戦後の池袋駅の歴史などについてお話をさせていただきました。このようなさまざまなことを経て、池袋駅という玄関を持つ池袋という街の現在があるのだと思います。それを、どのように未来に引き継ぎ発展させていくかは、今後に課された大きな課題であります。

■質疑応答

質問① 東武東上線も西武池袋線も、当初の計画では起点が巣鴨だったということでしたが、巣鴨までは市電が走っていました。やはり巣鴨のほうが便利だったと思うのですが、池袋までしか沿線を延ばせなかった理由はあったのでしょうか。

老川 現在もそうですが、賑やかな土地は地価が高いので、それだけ買収が難しくなります。運転免許下付の段階では大塚までの運転が免許されていたわけですが、実際には建設できなかった。やはり、用地の買収などの面で巣鴨や大塚はうまくいかな

かったのではないのでしょうか。そのため、結果的に池袋がターミナルになってしまったということでしょう。国の規制というよりは、こうした実際的な要因のほうが強かったのではないかと思います。

質問② 東武東上線の池袋駅の乗降客数は、日本の中でも多いほうだと思えますが、線路数は三本しかありません。ただ、東武東上線の場合、乗降客数に対して線路数が少ないことが、混雑を招いているのではないかと思うのですが、これについてはどのようにお考えでしょうか。

老川 私の個人的な偏見も含めて申しますと、東武東上線の池袋駅の用地自体が狭いと言えるかどうかについてはよくわかりませんが、東武鉄道にとつては伊勢崎線が本線ですから、東武鉄道の経営戦略の上で東上線がどのくらいの比重をもっているかが重要なのだと思います。用地が狭いといえば、新宿の小田急線の用地も狭いですが、ホームを立体化して線路数を増やしていますね。ですから、用地の狭さという課題は現代の技術をもってすればある程度は解決できることだと思います。やはり会社の経営方針が大きいのかなと思います。

(おいかわ・よしのぶ 跡見学園女子大学教授、立教大学名誉教授)