

二〇一四年度に開講した「池袋学」の二〇一六年度秋季講座の第一回は、立教大学名誉教授の老川慶喜先生に、池袋駅の誕生から現在にいたるまでの歴史についてお話しいただきました。

池袋は、新宿駅に次いで日本で二番目に多い乗客数を誇る巨大ターミナル駅であり、多くの人で賑わう場所となっています。しかし一九〇三年に池袋駅が開業したとき、駅周辺は田畑の広がる牧歌的な地帯でした。池袋駅はどのようにして、現在のように多くの人が行き交う場所へと変貌を遂げたのでしょうか。

現在八路線が乗り入れている池袋駅は、品川線と常磐線を連絡するための豊島線が開通した際、品川線の分岐点および豊島線の起点として誕生しました。計画当初、分岐点は池袋ではなく目白が想定されていま

したが、周辺住民の反対があり、池袋が選択されました。その後、豊島線は品川線と合わせて山手線と呼ばれるようになり、山手線が東京市の外側を囲むように発達したことで池袋駅周辺の都市化も進みました。

鉄道が開通しはじめた一八〇〇年代末頃は、主に物流が目的であったため、貨物駅を中心に鉄道が敷設されていきました。ところが、鉄道沿線の住宅開発と商業開発が進むにつれて旅客輸送が増え、鉄道は都市近郊鉄道へとその性格を変えていきます。池袋駅にとっては、東上鉄道（現・東武鉄道東上線）や武蔵野鉄道（現・西武鉄道池袋線）などがこれにあたります。こうした流れの中で、のどかな田園地帯にあった池袋駅は、しだいに現在ののようなターミナル駅へと成長していきました。

現在の池袋駅と池袋周辺地域を語る上で、もっとも重要な出来事のひとつとして、戦後のデパートラッシュがあります。終戦から十年ほどの間に、西武百貨店、東横百貨店、丸物デパート、三越百貨店の計四つの

デパートが次々に池袋駅周辺に進出しました。こうしたデパート進出に対しては、池袋西口商店会による猛反発がありました。そもそも、池袋駅舎用地は、池袋駅周辺住民の協力のもとに行われた区画整理によって確保されたものでした。そこに地元商店を脅かすデパートが進出することに対して、強く抵抗したのです。

しかし、デパートの開業そのものは阻止できないと判断した地元商店会は、デパートとの共存をめざし、反対運動は収束に向かいました。池袋西口商店会が、デパートの進出に危機感を抱きながらも、市場調査や研究を進めることで、商店街を発展させました。

このように池袋駅が現在ののような巨大ターミナル駅に発展した背景にはさまざまな過去がありました。商業開発、住宅開発とともに地元との軋轢もあり、それを乗り越えて現在の池袋駅とその周辺地域があるのです。

かつて産業革命や近代化の象徴であった

「駅」は現在、通学や通勤などを通して、

しょうか。

人々の日常生活の一部に変化し、日常生活を向上させるための実用性や利便性が駅や鉄道に求められるようになりました。また、近年では駅構内の商業施設の充実やイベントの開催などにより、鉄道に乗る以外の目的で駅を利用する人も増え、駅の機能はますます多様化しました。

しばしば池袋という街は、駅に直結した施設に人が停滞してしまうことから、「えきぶくろ」と批判されてきました。しかし同時に、池袋という街が駅とともに発展してきた歴史を有することも事実です。池袋にとって池袋駅は非常に重要な存在であり、その存在を抜き池袋について考えることはできません。こうした中で、われわれに必要とされているのは、駅と周辺地域を相補的な関係でとらえる視点です。池袋駅とその周辺地域が互いに貢献し合えるような関係を築くことを考えていくべきだと思います。そうした関係の先に、「えきぶくろ」ではない「池袋」の姿があるのではないで

(いずみや・さつき 文学研究科日本文学専攻

博士課程後期課程三年次)