

2013 年度ゼミ論文

巨大ターミナル形成による地域の変遷とゆくえ  
—豊島区池袋駅周辺をめぐる諸相—

主査 浦野正樹 教授

早稲田大学文化構想学部社会構築論系 4 年

学籍番号 1T100398-1

氏名 古田土 紗季

## 【目次】

第一章 研究の動機と論文構成-----	4
1-1 研究動機-----	4
1-2 論文構成-----	5
第二章 データから見た池袋-----	6
2-1 豊島区の基礎データ-----	6
2-2 調査対象地の再設定-----	10
第三章 池袋駅をめぐる歴史とその変遷-----	12
3-1 池袋駅の誕生-----	12
3-2 池袋西口の発展（明治～昭和戦前期）-----	13
3-3 戦後のヤミ市と池袋-----	17
3-4 東口・西口の区画整理（昭和 30 年代）-----	19
3-5 ターミナルデパートの進出-----	23
3-6 池袋西口の再開発-----	24
第四章 池袋駅周辺における中心商店街の変遷メカニズム-----	26
4-1 ターミナル「都市」として池袋を捉える-----	26
4-2 都市型商業集積による商店街形成-----	29
4-3 都市型商業集積の可能性-----	32
第五章 池袋駅周辺の現在-----	34
5-1 池袋駅東口周辺の商店街の諸相-----	34
①東口商店街に共通する問題群-----	34
②集客率が高い東口商店街の特徴-----	36
③集客スポットの存在とその活かし方-----	38
5-2 池袋駅西口周辺の商店街の諸相-----	41
①西口商店街に共通する問題群-----	41
②商業集積地としての限界-----	43
第六章 総括-----	45
6-1 本稿の構造整理-----	45
6-2 池袋駅周辺の展望-----	45
①東口の街並み再形成を目指す-----	45
②興味形成から始める西口再編-----	48

6-3 本論文の意義と到達点-----	50
謝辞-----	51
参考文献-----	52

## 第一章 研究の動機と論文構成

### 1-1 研究動機

池袋は、新宿や渋谷と並び、全国でも乗降客数の非常に多い駅として有名である。かつてこの3駅を結ぶのは、JR線のみであった。たとえば東武東上線の沿線住民が渋谷へ出かけるには、池袋でJR線に乗り換える必要があったのだ。ところがこの従来の様相は、2008年6月14日に副都心線が全通で開通し一変した。すなわち、新宿・渋谷・池袋を乗り換えなしで行き交えるようになり、それは「乗り換え以外の特別な理由もなく」駅を訪れていた人々が、「降りる理由がないから、まちを通り過ぎていく」ようになる可能性を意味している。

池袋はそもそも首都東京の機能集積の一翼を担う副都心として、東京北西部や埼玉方面へ広がる地域に暮らす人々の生活交流を支える拠点であった。その役割を果たすため、昭和53年にはサンシャインシティが完成し、その後も東京芸術劇場を中心とした池袋西口地区の開発、平成19年の東池袋駅に直結する中央図書館や「あうるすぽっと」の整備といった再開発が行われてきた。実際に中央図書館の利用者数は、従来が一日平均約800人でその100%が区民であったが、東池袋駅へ移転後は一日3000人以上の利用者があり、その60%が文京区や江東区など有楽町線沿線などの区外の人々であり、池袋周辺への区外からの集客に一役買っている。しかしこういった取り組みを以ってしても、池袋の乗降客数は新宿・渋谷に次いで3番目であり、副都心線開通で懸念された問題が、再開発などの施策を上回るほどの大きな影響をもたらしていることは明らかである。

また池袋と言えば、そのデバ地下の充実という側面で大きな魅力を持っており、東武に約270店舗、西武にも約200店舗がひしめいている。そうした池袋駅と一体化している百貨店でも、副都心線開通をにらみ、様々な工夫が取り込まれてきた。例えば1992年のグランドオープン当時では日本最大の売り場面積を誇った東武百貨店がある。売り場面積だけで見れば、名古屋の松坂屋本店にその座を譲ったものの、関東圏では未だフロア面積第一位の規模をもつ。その東武は、副都心線開通によるベッドタウンの人々の新宿・渋谷への流出を防ぐべく、2012年のグランドオープンのために、2006年から全館改装をスタートさせ実現させている。そして同じく西武池袋本店も、団塊ジュニアをメイン・ターゲットとして、2010年までに総額約300億円をかけた全館リニューアルを行ってきており、彼らの力の入れようを伺うことができる。

このように池袋が副都心線開通という大きな契機を迎え、行政や大型デパートは大きな危機感を抱くと共に、それを乗り越えるべく様々な対策を講じてきたことは明白である。しかし池袋駅の乗降客数を見る限りでは、それらの対策だけでは「より多くの人を訪れたいと思う池袋の魅力」の獲得には繋がっていないように思われる。ではなぜ池袋には、池袋ならではの魅力を感じにくいのか、そしてそれはどのような試みによって獲得することができるのだろうか。そうした問いを考える上で、まず池袋の歴史的経緯や変遷を辿り、池袋駅が潜在的に抱える特徴について明らかにしたい。さらにそこから繋がる「池袋の今」

を筆者自身のフィールドワークによって分析し明らかにすることで、「池袋はどのように街としての魅力を再獲得できるのか」模索したいと考えた。私が本論文を執筆するに至ったのは、このような背景がある。

## 1-2 論文構成

本論文の研究目的は、

- ①ターミナル形成が街にどのような影響を与えたのかを浮き彫りにするため、一大ターミナルにまで発展してきた池袋駅とその周辺地域も含めた変遷を明らかにする。
- ②商業集積地の一般的な変遷過程と池袋駅周辺地域における商業集積が直面する現状についての整理。
- ③①・②を踏まえ、池袋駅周辺地域における「魅力の再獲得」の方向性を明らかにする。

という三点であり、商業集積に関する先行研究や多様な歴史・文献資料やデータ、ヒアリング調査からこの三点を明らかにする。

本章で本論文執筆にあたる経緯とその目的を述べた後に続く第二章では、調査対象地である豊島区池袋に関する基本データを示す。まず、豊島区の人口動態や区政の財政状況等の現状把握と池袋地域の特徴提示を行い、「豊島区における池袋の存在感」を主に行政データから浮かび上がらせる。また本章では本論文で指す「池袋」が、池袋駅周辺等といった商業的に特化した地域に限定されることを明言するべく、各々の対象地域ごとに年齢別人口・商業地や住宅地の分布等を示し、行政データから「池袋」の現在の姿に迫る。

第三章では、池袋駅がどういった歴史的変遷を以って現在のような巨大ターミナルにまで発展してきたのかを主に豊島区史・西武百貨店・東武百貨店の社史などを参考に追う。同時に東口と西口での発展方向の違いについて、読者に、よりリアルに感じてもらうため、当時の雑誌資料も多用している。そしてその発展過程で、池袋駅がエソラやエチカ・ルミネ等の著名な商業施設が軒を並べる「駅中」を中心として、特異な発展を遂げてきた歴史を明らかにする。

第四章では、池袋駅周辺における商店街形成がいかなる特徴や形成メカニズムをもっているのかを先行研究などを通じて明らかにする。ターミナルデパートの発展変遷や現代における商店街の衰退の諸相についても言及し、池袋駅周辺における商業集積が抱える潜在的な問題とその打開案を論理的に提示する。続く第五章で、第四章で示した都市型商業集積の特性を振り返りつつ、「駅中」が発展する一方で存続してきた池袋駅周辺の商店会や繁華街の現在をフィールドワークやヒアリング調査で得た資料と共に明らかにする。特に東口と西口における商業集積における差異を明確にし、第四章で提示した打開案の必要性も示唆しつつ、双方が目指すべき商業集積の姿について言及する。

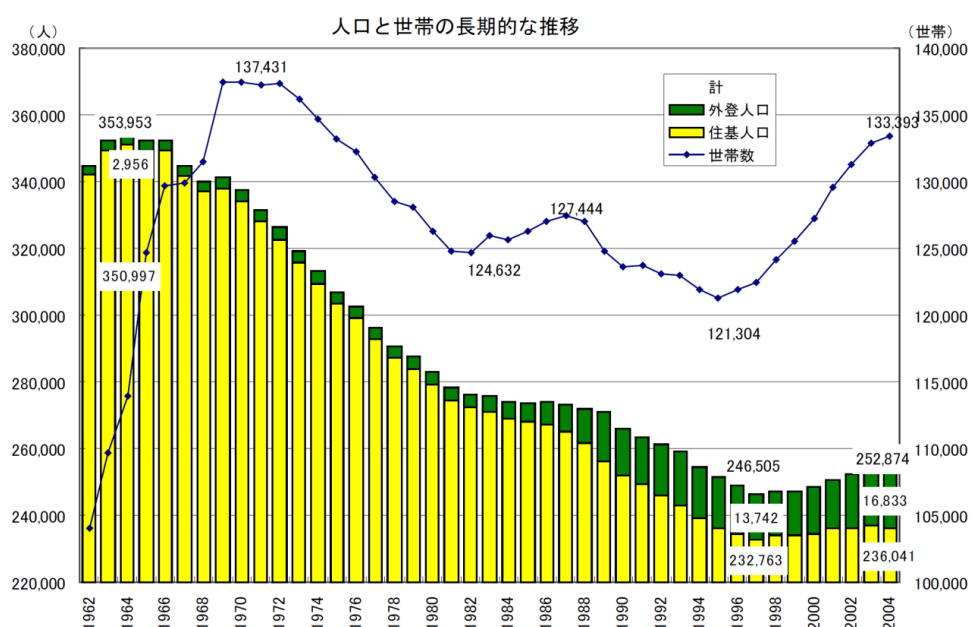
第六章では、終章としてまず本論文の構造を図式化し整理する。その上で、第五章で浮

き彫りとなった池袋駅周辺における商業集積が持つ特性を踏まえた上で、東口と西口が目指すべきそれぞれの「街の魅力」をいかに再掲し、獲得していけるのかについて筆者なりの提言を行い、総括とする。

## 第二章 データから見た池袋

### 2-1 豊島区の基礎データ

豊島区は、東京 23 区の西北部に位置し、東は文京区、西は中野区・練馬区、南は新宿区、北は板橋区・北区に隣接する。面積は 13.01 平方メートルで、23 区中では 18 番目の広さとなっている。その一方で、23 区全体に見られる人口回帰の現象の中でも、豊島区では、平成 24 年度の人口が昭和 60 年時の人口の 97.8%まで回復しており、70～80 年代にかけて長期的な減少傾向を見せていた総人口は、1997 年(平成 9 年)を最後に増加傾向に転じている。



ただ世帯数は 70 年代に急速に減少したものの、80 年代前半には単身世帯の増加によって増加に転じた。その後は、何度か増減はあったものの、総人口を上回るかたちでの増加傾向が続いている。こうした人口回帰に伴って、人口密度にも大きな変容があった。豊島区は 2009 年(平成 21 年)には中野区を抜き、人口密度が最も高い区となった。

1 豊島区政策経営部企画課「としま政策データブック 2013」より抜粋

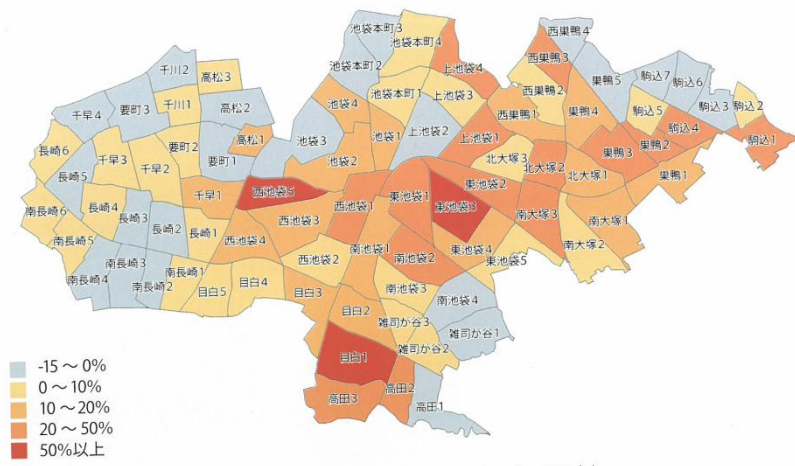
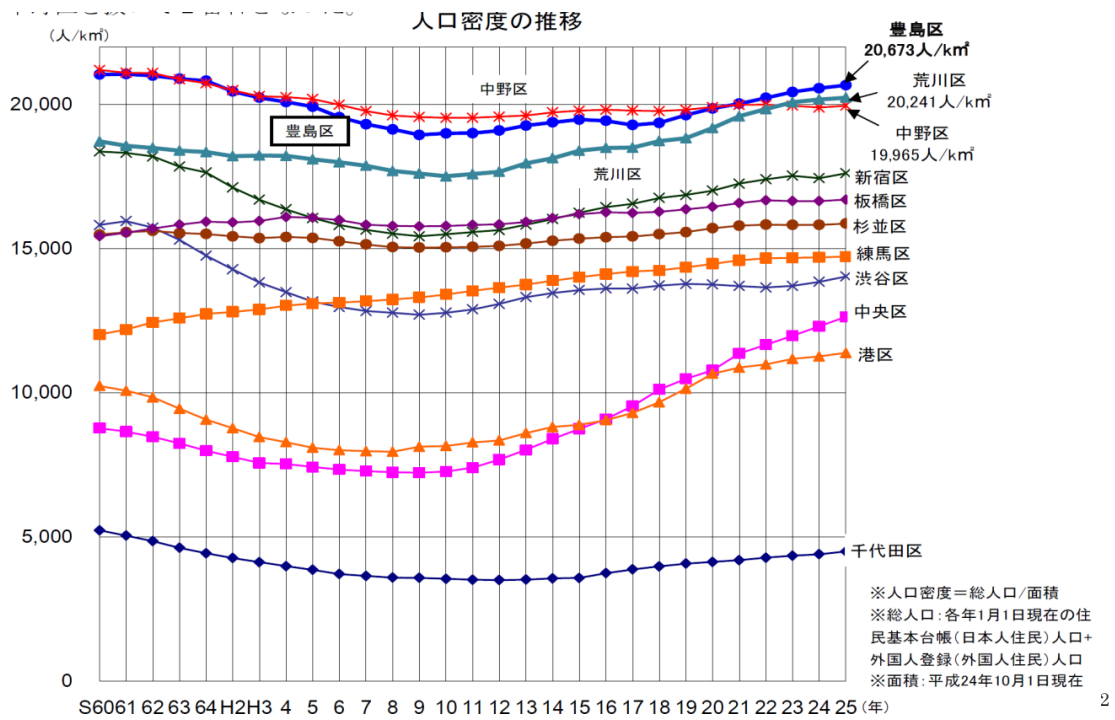


図33 町丁目別人口増減率(国勢調査H2年、H22年)

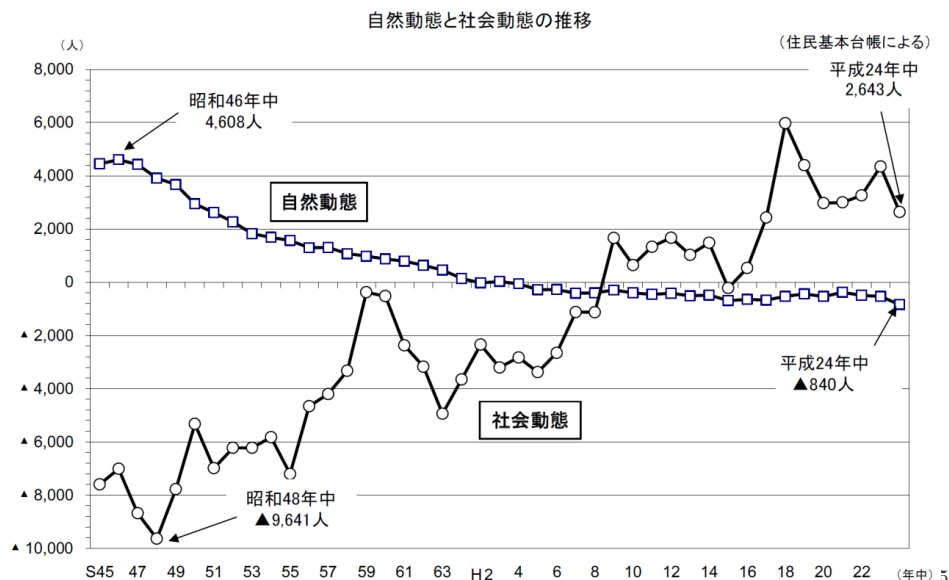
3

また、豊島区の人口動態の変動要因について見てみると、出生と死亡の差を示す「自然増減」は一貫してマイナス傾向にあることがグラフからも明らかである。その一方で、転入と転出の差を示す「社会増減」は、増減を繰り返しつつ長期的に見れば増加傾向にあることが分かる。具体的には、1997年(平成9年)までは一貫してマイナス超過だったが、1998年(平成10年)以降はプラス超過に転じ、総人口も増加基調となっている。さらに1990年(平成2年)前後から自然増減は安定した推移を見せており、このことから豊島区での人口増の傾向は、社会増によるものであることが明らかである。同時に上に掲載したマップでは、豊島区内の町丁目別人口の増減率が示されているが、西池袋や東池袋、目白、巣鴨などと

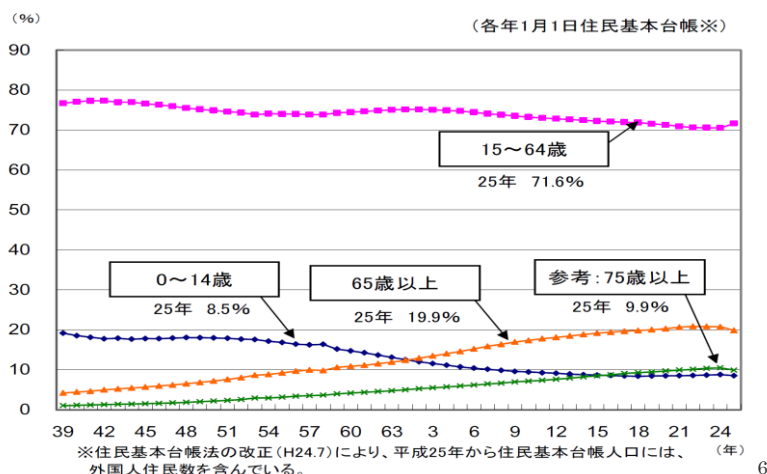
2 豊島区政策経営部企画課「としま政策データブック 2013」p.14 より抜粋

3 『豊島区の街づくり 統計図説 2013』より抜粋

いった地域での増加がみられている。これは大規模な工場用地や社宅、学校などがマンションへと建て替わったためである<sup>4</sup>。



ただ、こうした社会増の一方で、人口構成の内訳を見ると、豊島区も例外なく高齢化が進展している都市であることが明白である。年少人口はこれまで一貫して低下傾向にあり、特別区平均を未だ下回っている。ただし2007年(平成19年)以降は2万人台にまで回復したが、わずかながらも増加傾向を見せている。しかし老年人口は変わらず増加傾向であり、特に後期高齢者の人口は2003年(平成15年)に2万人を超え、2009年(平成21年)には過去最多を更新している。



こうした一連の人口動態の背景には、豊島区の世帯数そのものは増加しているものの、フ

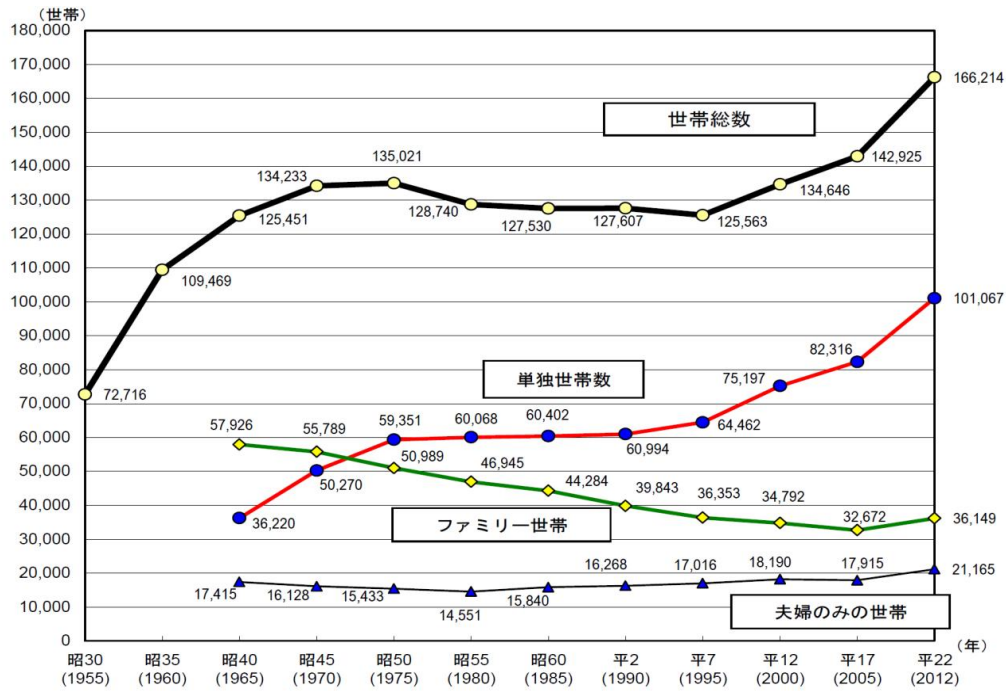
<sup>4</sup> 豊島区の街づくり 統計図説 2013 p.28 参照

<sup>5</sup> 豊島区政策経営部企画課「としまの政策データブック 2013」p.28 より抜粋

<sup>6</sup> 豊島区政策経営部企画課「としま政策データブック 2013」p.18 より抜粋

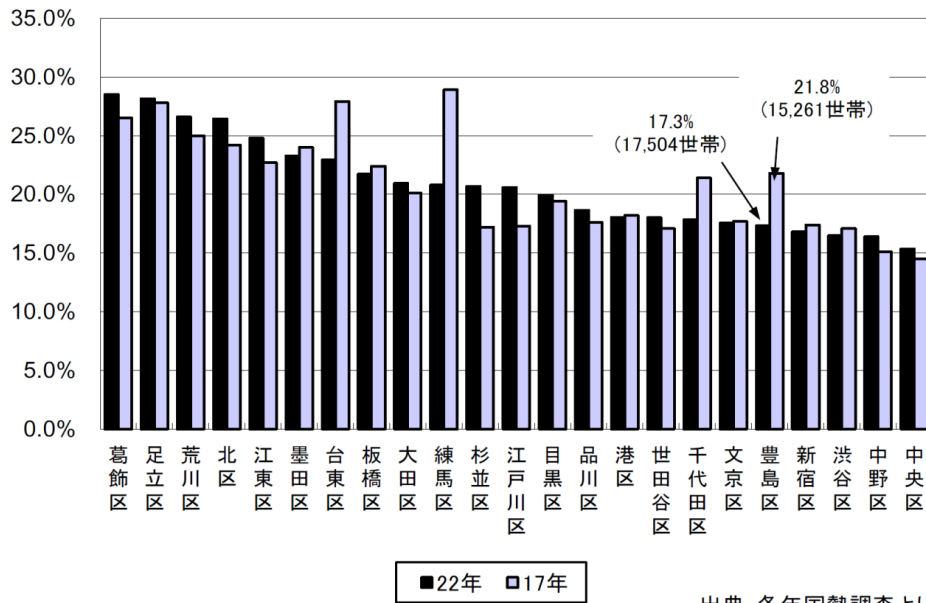


ファミリー世帯が年々減少傾向にあるという実情があり、したがって世帯数の増加＝単独世帯の急激な増加と分かる。



7

単独世帯における世帯主が65歳以上の割合



出典：各年国勢調査より 8

7 同 p.31 より抜粋

8 同 p.33 より抜粋

## 2-2 調査対象地の再設定

本稿の研究目的は、先に示したように池袋駅とその周辺地域における商業的発展の推移におけるメカニズムを明らかにし、さらにそうした変遷を経て至った現在の池袋の姿についてリアリティを以って示すことで、池袋の将来像を模索することである。そのため本稿で指す「池袋」とは、商業集積地としての池袋である。したがって「駅中」と同居する池袋駅を中心に、商業集積に特化した周辺地域を本論の調査対象地とすべく、その範囲を明確化したい。

豊島区の人口密度は2-1で触れたように23区内でもトップレベルである。さらに丁目別の人口増減率マップにより、その一翼を東池袋・西池袋地域が担っていることも明らかである。そこで、丁目別人口密度を見てみると、興味深いことが分かる。

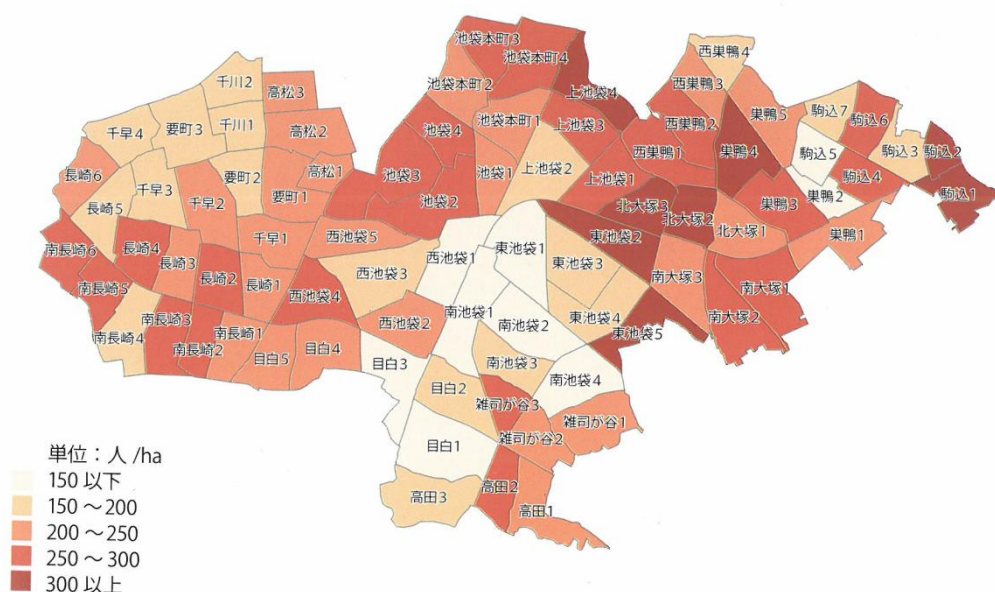


図34 町丁目別人口密度(国勢調査H22年)

9

すなわち、池袋駅を囲む周辺地域の人口密度は非常に低く、それを同心円状に囲むように広がる地域の人口密度が大変高くなっているということだ。確かに、筆者が池袋をフィールドワークした限りでも、池袋駅から15分ほど歩けば、住宅街が広がり始めるといった印象が強い。またたとえば池袋3丁目には現在、2013年11月下旬から販売予定の住友不動産による「ダイレクトタワー池袋要町」という巨大マンションが建設中であり、マンションの増加現象の風潮を実感できよう。すると池袋駅周辺の町丁で人口密度が低いのは、マンションなどの住宅地が相対的に少ないためだと推測できるが、その答えは豊島区の土地利用現況図で明らかにできよう。下記の土地利用現況図によれば、池袋駅周辺には赤色が目立ち、これはデパートや商店、事務所などといった商業系用地を指している。また紫系の色も多く、これが興行施設や娯楽施設、宿泊施設を表している。官公庁施設や学校もやはり池袋駅周辺部に集中しており、したがって池袋駅の特に関東口周辺部は商業・行政・学

9 豊島区の街づくり 統計図説 2013 p.29 より抜粋

校の三機能が隣接し合う機能性に優れた街であると分かる。同時に駅から離れた周縁域には、黄色や緑色が多く、これらが集合住宅や独立住宅を表しているため、先に示した丁目別人口密度との整合性を見出すことができる。

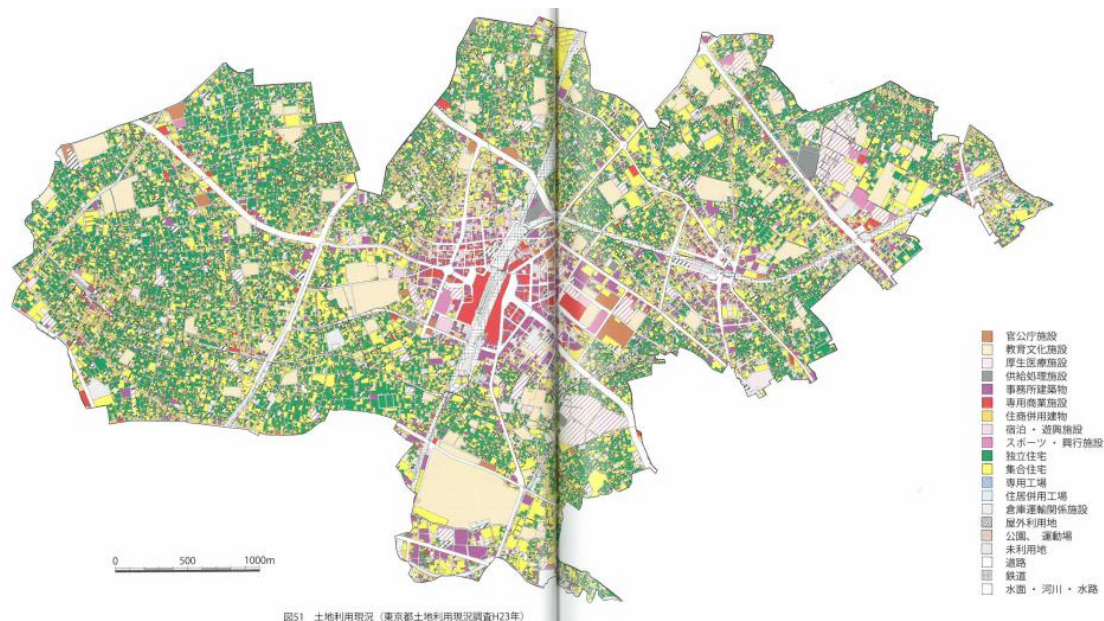


図51 土地利用現況（東京都土地利用現況調査H23年）

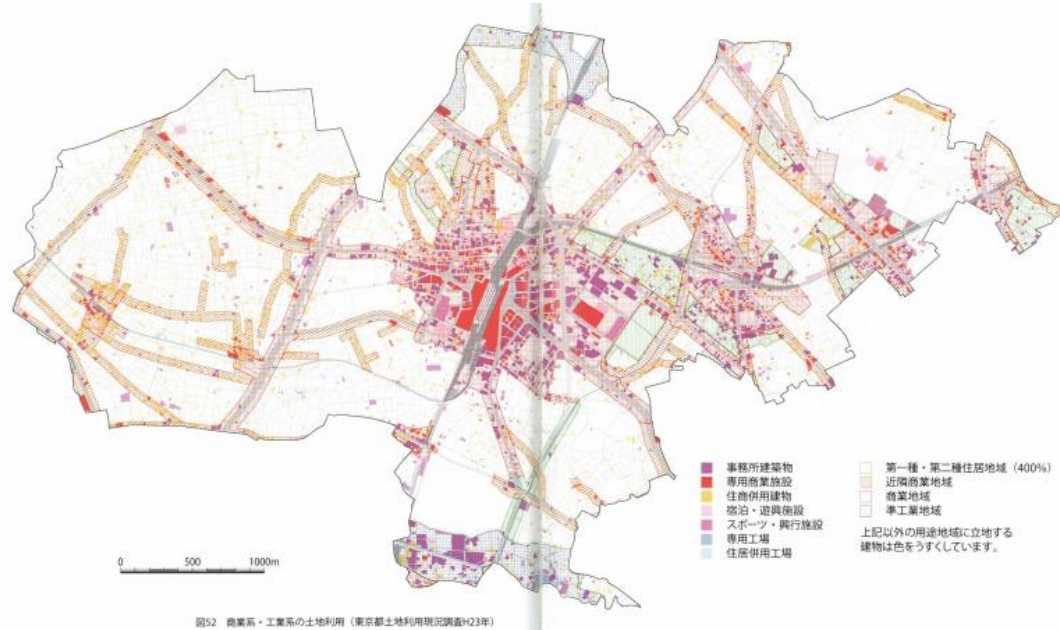
10

さらに土地利用現況図を商業系・工業系の土地利用図と住宅系の土地利用図に分解して比較参照すれば、池袋駅周辺部における商業機能の特異的発達は一目瞭然である。まず下記の図は赤色・紫色の部分がそれぞれ専用商業施設や事務所建築物であり、池袋駅を中心とした周辺部は商業的に特化していると把握できる。同時にその下の図では、住宅系の土地利用が示されているが、駅周辺にはほぼ無い状態を明示しており、池袋駅周辺が商業集積に特化した地域であると認識できよう。

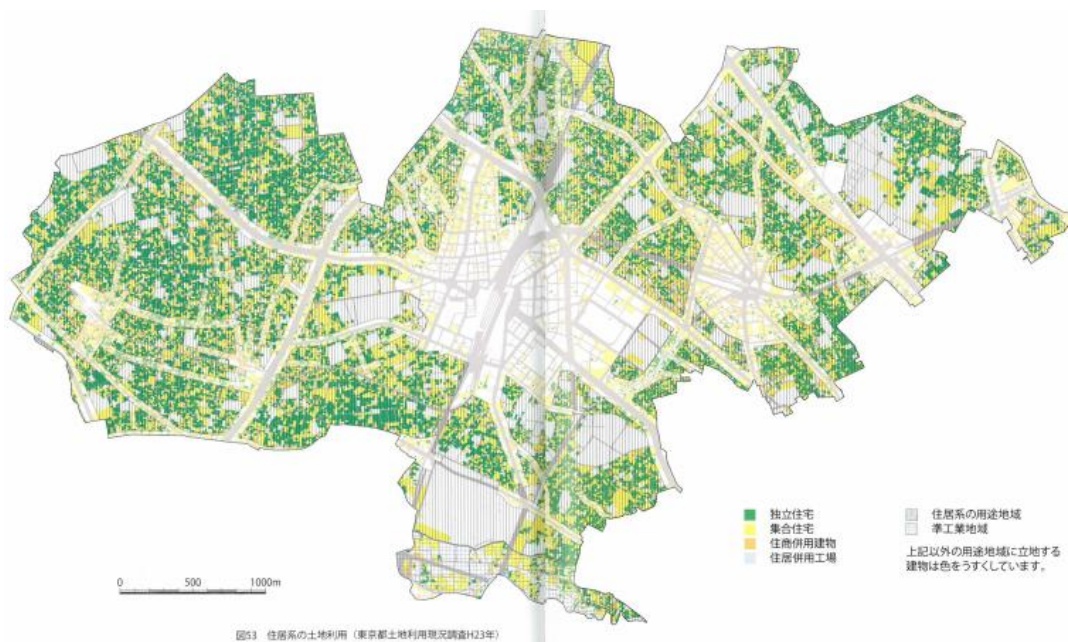
以上で示してきた、これらの土地利用現況図と町丁目別人口密度・世帯数の割合とを重ね鑑みれば、池袋駅周辺・周縁域において特に商業集積の進んでいる地域は、東池袋1丁目、南池袋1・2丁目の一部、西池袋1丁目であると分かる。したがって本稿では、対象の地域に広がる商業集積や商店街の変遷や実態についてメインに扱うこととする。また第五章では適宜、池袋駅近くに古くから佇む立教大学付近の現在の様子や池袋1・2丁目の住商併用建物が点在する地域の在り様を、その商店街の諸相から捉え、商業集積地との比較材料としたいと考えている。

10 豊島区の街づくり統計図説 2013 pp.44~45 より抜粋





11



12

### 第三章 池袋駅をめぐる歴史とその変遷

#### 3-1 池袋駅の誕生

明治5(1872)年、日本で初めて鉄道が開通した。当時政府としては富国強兵をスローガンに掲げ、東京を中心に、西は京都・大阪、そして北海道開拓のためにも北は青森まで鉄道を敷設することは急務であった。また現在の東北本線と東海道本線を線路でつなぎ、横浜

11 豊島区の街づくり統計図説 2013 pp..48~49

12 同 pp..50~51

港での貨物輸送の迅速化を可能にするためにも、重要な国家プロジェクトだった。

ところが新橋以北の現在で言う有楽町・銀座・日本橋・神田などの一帯はすでに住宅地化されており、鉄道敷設に当てられる余剰地はなかった。そこで「日本の鉄道の父」とも呼ばれる井上勝鉄道局長は品川・渋谷・新宿・目白・赤羽を通る路線の建設を提言した。すなわち東海道本線の品川と東北本線の赤羽を直結させようとしたのだ。結局井上は、現在の東北本線を建設した日本鉄道との長きに亘る合議の末、明治 16(1883)年彼らに品川―新宿―赤羽間の着工を約させ、明治 18(1885)年同区間で品川線が開業した。この開業時には豊島区内に駅はなかったが、その後目白駅が開設され、これが豊島区初の駅となった。

開業直後は、品川線は大赤字で新橋発の品川経由赤羽行き列車が一日三往復するだけで、目白駅の一日平均乗降客数もたった 24 人といった悲惨な状況であった。しかし開業十年後の明治 28(1895)年には、平均乗降客数は 154 人にまで伸び、その後も増加の一途を辿った。この背景として明治 24(1891)年に東北本線が早くも青森まで開通したという鉄道ラッシュの潮流があった。そしてこうした東北方面への旅客列車は全て上野駅発着だった。こうした潮流の中で新橋・新宿などから上野へ行くのは不便だという不満が多くなった。

こうした不便を解消すべく、明治 36(1903)年 4 月には日本鉄道豊島線田端―池袋間が複線で開通し、こうして池袋駅が誕生した。

### 3-2 池袋西口の発展（明治～昭和戦前期）

明治 39(1906)年に山手線が国有化され、42 年に複線電化された頃から、池袋駅も名実ともに駅らしくなっていく。当時は鉄道の開通に加え、豊島地域と都心とを結ぶバスの開通も進み、交通網・道路網の整備が進んでいった時期でもあった。そうした都市化の動きに伴う人口増加により、市街地では徐々に街並みが整えられていき、大いににぎわいを見せるようになった。一方で、その周辺に位置する農村地域には、変わらぬ田園風景が広がっていたという。

またそうした状況と時を同じくした明治 40 年当時、築地外国人居留地の明石町にあった立教学院が、池袋・長崎にかけての土地 1 万 7000 坪を購入、同地へ移転し、大正 7(1918)年には講義を開始し、これが後の立教大学へと発展する。そして明治 42 年 4 月には豊島師範学校が現在の西池袋 1 丁目に開校した。校舎は池袋 1 丁目の、1 万 5000 坪の土地に建設中だったが、同年 9 月に落成し仮校舎からの移転を果たした。

さらに明治 45 年には豊島師範の南側一帯の地に、現在の成蹊大学の前身である成蹊実務学校が開設され、次々に中学校や小学校、女学校を併設した。同校は、勤労作業などを取り入れた鍛練主義教育を施し有名になったが、のちの大正 13 年にはこれが吉祥寺に移転し、跡地は鉄道教習所となった。その南方に、大正 2 年教育家の羽仁吉一・もと子夫妻が移転してきた。彼らは明治 36 年に『家庭の友』を創刊し、さらに 39 年には『家庭女学講義』を発刊していたが、この地に移り『婦人之友』を新たに創刊し、大正 10 年 4 月にはキリスト教に基づく自由主義教育を掲げた自由学園を雑司ヶ谷（現西池袋 2 丁目）に創立した。

こうした諸有名学校が池袋西口に集中した背景には、この土地がまだ未開発であり、余剰地が多かったことが考えられる。ただ、学生やその父兄ら等といった池袋駅利用者が増加するにつれ、池袋西口界隈には移住住民が増加し、また小規模ながら商店街も形成され始めたのであった。実際に豊島線各駅の営業状況を見てみると、明治36・37年の水準～大正元年までの間に、池袋駅は当時の中心駅であった目白駅・大塚駅にほぼ並んでおり、大正3年には営業収入において両駅を抜いて5万9348円をあげた。

西口付近はこのように、静かな学生街としての色を強く帯び始め、もともと盛り場として栄えてきた東口とは対照的であったと言える。「当時にぎやかだったのは常盤通りで、この道筋に商店が最も多かった。このころ西口付近の商家といえば、酒屋、八百屋のほか、学生相手の靴屋、模型屋、菓子屋、そば屋、仕出屋、果物屋、写真屋などがパラパラとあったにすぎない。」という描写もある<sup>13</sup>。ただ、さらにそうした西口の情景に、住宅地・商店街としての性格が加わっていく。大正10年4月13日の『鉄道時報』の記事によれば、「近頃東京の、借家払底の激しい事は今更呶々までもない事だが一度足を郊外に踏み出すと東西北の各方面畑庭の嫌いなく、地ならしして新しい家が後から後からと立って行く。」とあり、当時の風潮を知ることができよう。ただ、その圧倒的な追い風となったのが、大正12年の関東大震災である。東京都心部で地震の大きな被害を受けた人々は、当時学生の街として隆盛しつつあった池袋へ流入し、結果西口やその周辺域は徐々に宅地化が進んでいったのである。さらに人が集まることで増加した商店群が、繁華街的な色を帯び始めていったのだ。ただ、こうした現象が東口において見られなかった背景としては、東口から護国寺に延びる六郷社の森が宅地開発の手を阻んでいた為であろう。実際にこの土地が開発されるに至ったのは、昭和8年になってからであり、したがって当時は西口こそが学生街・住宅街・商店街等と言った様々な構成要素を内包する「池袋の顔」であったと言っても過言ではあるまい。<sup>14</sup>

当時の様相について区史では、昭和10(1935)年頃の情景として、「西口には撞球場が1軒、裏通りにカフェ、ひなびた小さい小料理屋、酒提灯の飲み屋が灯を点し、立教通りに喫茶店が点在していた」とある。さらに『わたしの豊島紀行』に浅川茂雄氏が寄せた文章には、「当時の池袋西口一帯は静かな学校町だった。商店や多少の飲食店もあることはあったがそれも通りに面した一側だけで、一步通りから入ると、しもたやといった具合で、今とはとても比較にならない。」ともある。

また立教大学名誉教授の林英夫氏は『豊島学』に「立教の学生であった私は目白に住み、池袋周辺は当時の私の居住空間でもあった。あのころから住みやすく暮しやすい気取りのない、私のような田舎出の者にとっては良い街であった。」と寄稿している。またアンリ菅野氏も、自身が育った池袋について回想し「昔から変わらない立教大学、それは子供達にとっては絶好の遊び場でもあった。(中略)また、一步、目白方面に足を踏み入れると閑静

<sup>13</sup> 『東武百貨店30年の歩み;グッドデパートメント』p.8より抜粋

<sup>14</sup> 『豊島学』p.20参照

な住宅街が静かなたたずまいを見せてくれた。」とある。こうした人々の手記からも、当時の池袋西口が居住空間や生活の場としての意味合いを強く持っていたことを窺い知ることができよう<sup>15</sup>。さらにその頃の池袋西口周辺の様子が『豊島区立郷土資料館常設展図録』の林英夫「長崎アトリエ村」にも、以下のように表現されている。「そのころの池袋は自由で、モダニズムの溢れた新開の町でした。立教ボーイとよばれた学生たち、大泉にあった新興キネマの俳優たち、そしてアトリエ村の住人たちがおりなす新鮮でハイカラなモダニズムの街、それが池袋であったのです」。

また昭和 11 年には、池袋駅からは少し離れるが、長崎町に初見六蔵が独身者用のアトリエを作り、貧しい画家たちに貸すという事業を始めた。いわゆるアトリエ村である。1 戸分約 90 平方メートルで家屋は 33 平方メートルの家を約 70 軒作り、それを当時の相場の半分となる 15 円の家賃で提供したのである。この地域は、上野の東京美術学校へ通うためにも好立地であり、次第にアトリエ付きの賃貸住宅を求めた芸術家の卵たちが集まり始め、結局延べ 1000 人もの人々が群がった。その結果、つつじヶ丘アトリエ村・桜ヶ丘パルテノン・すずめが丘アトリエ村等と称した小さなアトリエ付きの貸家が連なり、その総称として長崎アトリエ村と呼称されるようになったのである。さらに小熊秀雄は、この地域に住む若者達が入居する飲み屋・喫茶店やビリヤードなどが軒を連ねていた当時の池袋を、「池袋モンパルナス」と名付け、以下のように記している。

「池袋から長崎町にかけては、芸術家と称される種族が住んでゐる。それと並行的にダンサー、キネマ俳優など消費的な生活者に、無頼漢、カトリック僧侶など異色の人物を配し、サラリーマン、学生等が氾濫してゐる、地方人の寄り集まりであるこの植民地東京の中でも最も人種別においてバラエティーに富む池袋附近は、従って東京人の精神的機構を語る材料がタップリある。なかでも神経質をもって売物とする芸術家の生活において、脳の働きと心臓のチクタクの状態が醸し出す不思議な雰囲気は恰も巴里の芸術村モンパルナスを彷彿とさせるものがある」（「サンデー毎日」昭和 13 年 7 月 31 日号 宇佐見承『池袋モンパルナス』より）

---

<sup>15</sup>同 pp..98~100 参照



図 3-1 当時のアトリエ村の様子<sup>16</sup>

この「池袋モンパルナス」は、熊谷守一や麻生三郎、鳥居敏文、古澤岩美等といった戦後の昭和画壇を彩る多くの逸材を輩出した。他にも林武や長沢節、丸木位里、丸木俊子、海老原喜之助等が、この土地で、多種多様な才能を開花させていったのである。こうした芸術家たちは、戦後の混乱などで散り散りになり、「池袋モンパルナス」があった地域も宅地化が進んでしまったものの、その文化的伝統は「トキワ荘」へと受け継がれていったのである。昭和 28 年春に手塚治虫が入居して以来、藤子不二雄や石ノ森章太郎、赤塚不二夫などの漫画家が続々と集まってきたのであった。「区政施行 70 周年記念誌『TOSHIMA2002 / としま街博物館』－若手漫画家の梁山泊、トキワ荘」には、「彼らの生活の大半は漫画を描くことに費やされ、食事や衣服は質素そのものだった。トキワ荘名物は『キャベツいため』と焼酎をサイダーで割った『チューダー』だった。しかし彼らは文化的教養費には糸目をつけなかった。映画をよく見、自分たちで 8 ミリ映画も作った。テレビを早々と購入し、ステレオも聴く。それらを仕事の糧にしたのである。野球・テニス・将棋などの遊びにも凝り、肉親のいない東京でひとつ屋根の下、同じ志の仲間同志が、刺激しあって青春を過ごした」と、当時の彼らの様子を窺い知ることができよう。藤子不二雄 A の以下の文章は、彼らのそうした刺激的な日々を鮮烈に想起させる。

「東京へでてきて、なにが嬉しかったかというと、映画がいっぱい見れるということだった。(中略) 椎名町のトキワ荘へ移ってからはモチロン池袋へ。それも西口のシネマ・ロサとか、シネマ・セレサとかへよくいった。チャップリンの「キッド」を見たのも、このどちらかの映画館だった。チャップリンはガラス屋だ。キッドはチャップリンのために先廻りして石を投げて、ガラスを割る。そこへチャップリンがやってきてガラスを修理するのだ。ジャッキー・クーガンのキッドがナマイキでカワユくて、チャップリンとのコンビが絶妙だった。あまり感激して、映画を見終わったあと、トキワ荘まで歩いて帰ったほどだった。(中略) トキワ荘の先輩、テラさんこと寺田ヒロオに飲みにつれていってもらった。

<sup>16</sup> 『写真でみる豊島区 50 年のあゆみ』 p.62 より抜粋



飲みに行くといっても、カワイイものだ。西口の沖縄料理の店「おもろ」で泡盛を一杯（50円）飲むだけだった。それまでお酒を飲んだことがほとんどなかったのに、いきなり泡盛というのはキョーレツだったのだ。ブタのシッポをツマミに、一杯コップで飲むともうフラフラでテラさんと二人ゴキゲンになってトキワ荘へ帰るんだった。ギョーザというものをはじめて食べたのも、やはり西口の餃子会館でだった。（中略）僕にとっての池袋の西口の思い出は、シネマ・セレサ、シネマ・ロサ etc の映画館とおもろ、餃子会館といった二軒のお店に終始する。」（『わたしの豊島紀行 46 藤子不二雄 A ④』より）

さらにアトリエ村に始まる「池袋モンパルナス」の文化的素養は現在の池袋にも色濃く残っている。東京芸術劇場がその最たるものであろうが、他にも熊谷氏の旧邸宅を改築した熊谷守一美術館やすいどーばた美術学院、舞台芸術学院などといった施設の存在がそれを証明している。また、昭和44年に創立され、東京芸術劇場を本拠地として活動している新星日本交響楽団にも興味深い縁がある。この楽団の運営委員長をしていたこともある榎松三郎さんの父は、画家の榎松正利氏であり、その彼こそが桜ヶ丘パルテノンの入居者第一号であったのだった。その縁で、新星日本交響楽団の事務所は創立が椎名町であり、現在は西池袋3丁目だそうである。このように、池袋西口のもつ独特な文化性は、現在に至るまで確かにその存在感を育み続けているのだ。

### 3-3 戦後のヤミ市と池袋

昭和20(1943)年23時～翌日午前2時半までの約3時間半の空襲で、池袋はおろか豊島区も長崎、千早、要町、高松などを除く広い地域で、焼け野原となった。このとき投下された爆弾は82トン、焼夷弾は2038トンと言われ、罹災都民は約90万人を超えた。池袋も例外なく大きな被害を受け、駅周辺を中心にその7割近くが廃墟と化した。これが、池袋駅の西口・東口ともに広大なヤミ市が発生する一因となった。同時に池袋駅は国鉄・東武・西武などの電車や、都電、バスといった「足」の便が非常によかったこと、池袋駅西方1000メートル以遠には千川町・要町・千早町・長崎・高松などの非罹災住宅地があったこと、さらに関東ロー層層を利用した野菜類、甘藷といった食料品の生産地を鉄道の後背地に控えていたことなどが相まって、巨大ヤミ市の隆盛が促進された。

池袋駅東口には、現在では駅前広場となった場所に広大な焼け跡があり、戦後すぐに青空市場が形成された。その範囲は、現在の明治通りの一部と、池袋一数奇屋端間を通る旧都電の通りに囲まれた区画の現東池袋一丁目地内1万9380平方メートルであり、それを森田組と区役所が連携して管理していた。

また西口の今では東京芸術劇場や駅前ビル街が広がる三角地帯もすべて露店市場となっており、仁栄・森田組・上原組・池袋戦災復興マーケットという数種類のマーケットで構成されていた。ここで新たに注目すべきは、池袋東口のヤミ市マーケットが1946年3月という戦後の東京で最も早く建設されたものであるということだ。その正式名称を「池袋連鎖商店街」といい、後に詳述する東京都露店商組合の方針のもと設立されたマーケットの

第一号であった。木造長屋式の店舗で埋め尽くされたマーケットは、それまでの組立移動式を中心とした青空市場とは一線を画すものとなったようだ。

さて、ここでなぜこれほど秩序的なマーケットが戦後直後に存在できたのか、ヤミ市を支えていたものは何だったのか明らかにしたい。その答えは、「組」組織によるマーケット管理を推進した東京都露店商同業組合の存在であったと言えよう。この組合は、1945年10月16日に設立されたものであり、既述した尾津喜之助ら関東尾津組が中心となって運営が進められた。それまでは随時出没する出自も分からない人々によって不法占拠された出店等が青空市場に並んだり、政府の定めた公定価格を何百倍も上回る価格での売買が横行していた。露店商組合形成以降は、そうした素人による素朴かつ乱暴な商売は次第に通用しなくなり、市場価格が形成され始めたのである。言い換えれば、初期の軍需工場からの転身者や復員者、未亡人などであふれていた状況は、ついに一定の秩序を見出したのである。

しかし1946年(昭和21年)の露店商に対する課税決定、主食物販売取締規則公布、臨時露店取締規則施行などといった経済・金融政策により、露店商は大きな影響を受けてしまう。さらに同年には、戦災復興都市計画の決定に基づき、土地区画整理事業を実施することが決定され、1948年(昭和23年)以降池袋駅周辺では区画整理事業が展開されていった。またこうした行政の動きに合わせ、警察組織による露店商の抜き打ち調査や取締りも厳しくなっていた。

こうした潮流と同時期に、露店商組合内部でも新しい方向性としてマーケット化計画が生まれていた。こうした露店のマーケット化の動きは、政府の帝都復興というスローガンにも連動し、大きな追い風を以って推進したのである。この過程で最初にマーケット化を実現したのが、池袋露店商組合支部による木造長屋式店舗250戸の完成であり、こうしてヤミ市は非常に強力な商売体勢の基盤を形成していったのである。

このように池袋ヤミ市は、現代の飽食文化とは対照的に敗戦直後の暗く惨めかつ退廃的なイメージの象徴として長く通用してきた。しかし池袋に代表されるようなヤミ市の形成発展経緯を見るにつけ、ヤミ市マーケットには人があふれ、そのヤミ市をより良く運営すべく地縁的結合あるいはその範囲を超えた人々の経済活動がそこにはあったのだ。



図3-2 当時の西口マーケットの様子<sup>17</sup>

17 『写真でみる豊島区50年のあゆみ』p.54より抜粋



図 3-3 戦後でも力強く生活する人々が、そこにはいた。<sup>18</sup> 図 3-4 笑顔を見せる女性たちの姿<sup>19</sup>

こうしたヤミ市は、当時盛り場であった新宿・渋谷・銀座などにも同様に発生した。池袋東口では、東京のマーケットの中でも最も早い昭和 21 年 3～6 月に開設されたものの、区画整理による取り壊しも昭和 24 年 3 月という早い段階で行われた。一方で西口は昭和 30 年代まで一部が存続し続け、区画整理で大きな遅れをとった。そのため、西口の発展は相対的に遅れ、昏い盛り場のイメージが現在に至るまで定着していった。浅川茂雄氏の寄稿文によれば、「暴力の街、という甚だありがたくないレッテルを貼られ悪名のみとみに高くなったのは、昭和二十三、四年頃からではなかったかと思う。酔ったあげくについふらふらと飲屋に連れ込まれ法外な勘定を請求されたり、文句をいうと袋叩きにあったといった話は枚挙にいとまがなかった。」(『わたしの豊島紀行 90 浅川茂雄③』より)とあり、当時の様子が慮れる。ただ氏は、同記事で、水上勉の『飢餓海峡』に登場する池袋西口マーケットの様相について以下のように述べており、「(中略) このように小説なりドラマなり、あるいは映画なりに池袋が取り上げられるようになったのはいいが、若い恋人たちのデートの場所としてではなく、いつも暴力の街としてでは全く泣くに泣けない気持ちだった。暴力の街といえは戦後の東京で新宿と池袋は双璧であったろう。東京で初めての試みであるマンモス交番ができたのが新宿花園町と池袋西口マーケットだったなどは全く自慢にもならない話である。」と西口に対する悪評を嘆いている。

#### 3-4 東口・西口の区画整理 (昭和 30 年代)

池袋駅とその周辺の街の特徴には、東口・西口ともに一つの共通点がある。駅の東西両方に「民衆駅」というビルが建てられていることだ。民衆駅とは駅舎と付帯施設の建設費の一部又は全部を国鉄以外の資本・団体が負担し、その見返りとして建物の一部を出資者が使用するというものであった。<sup>20</sup>そもそもこの民衆駅構想は、戦災復興の中、国鉄の予算

<sup>18</sup> 『写真でみる豊島区 50 年のあゆみ』 p.55 より抜粋

<sup>19</sup> 同 p.55 より抜粋

<sup>20</sup> 豊島区教育委員会『2004 年度第一回企画展えきぶくろ～池袋駅の誕生と街の形成～』 p.19

が鉄道運行の安全面に大幅に割かれたために遅々として進まなかった駅舎復興を少しでも進展させようと 1947 年(昭和 22 年)に提示され実行に移されていった構想であった。そしてこの民衆駅構想の第二号が池袋駅西口、第十七号が池袋駅東口であったのである。

東口では、昭和 24 年からの区画整理の甲斐もあって、昭和 27 年には駅前広場が完成し、ターミナルとしての存在感を示しつつあった。また地元商店街の動きも当時は活発であり、埼玉県方面からの顧客を池袋に誘致するよう、池袋と東北本線（京浜東北線）を直通で結ぼうという活動が展開されていた。



図 3-5 昭和 28 年当時のバス停風景<sup>21</sup>



図 3-6 東口の様子<sup>22</sup>

そうした中、「池袋デパート戦争」が勃発する。昭和 24 年には池袋東口で営業していた武蔵野デパートが西武デパートへと改称し、1950 年(昭和 25 年)には西口で東横百貨店が営業を開始したのである。一方で三越は、昭和 30 年に百貨店の建築を区から認可され、西武

<sup>21</sup> 『写真でみる豊島区 50 年のあゆみ』 p.72 より抜粋「昭和 28 年当時のバス停風景」

<sup>22</sup> 同 pp.72~73 より抜粋「東口のロータリー 建設中の三越がみえる」



デパートも同年、西武池袋駅の駅舎上までデパートを拡大する計画に着手していた。また先述した東口の民衆駅構想は、1950年に池袋東口駅舎改築期成同盟からの出願を受け、1952年に承認されており、この民衆駅には1957年(昭和32年)に丸物百貨店が入った。ただ西口とは異なり、東口では既に西武百貨店が広大な売場面積を確保していたため、東口の民衆駅は駅ビル群では後発に含まれる。余談だが、この丸物百貨店は1969年(昭和44年)に閉店し、西武パルコとしてまた開店した経緯がある。

同時期に、西口にも発展の兆しが見え始める。西口における民衆駅構想は、1948年(昭和23年)に行われた日本停車場KKの申請にもとづき、1953年(昭和28年)に竣工するに至った。昭和31年には東武東上線の池袋駅乗車人員数が一日5万6000人を超えるようになり、また丸ノ内線が昭和29年1月に池袋～御茶ノ水間を部分開通させたことに続き、昭和34年には新宿まで開通した。こうした動きを背景に、西口は地下鉄を結ぶ一大ターミナル駅として変貌しつつあった。そうした西口のニーズの高まりに、池袋西口区画整理の機運が高まったのである。昭和30年3月西口の東横百貨店前14戸の立ち退き強制執行を皮切りに、西口の区画整理が始まった。昭和32年には同じく東横百貨店前の「コッペパンマーケット」が取り壊され、36年には都有地である旧豊島師範学校敷地内を占拠していた509戸に対し、2億円の補償を以って取り壊しが敢行された。最後まで残ったのが、森田組マーケット200戸であったが、昭和37年の強制執行で取り壊され、マーケットはここに全て消失した。実際に1961年(昭和36年)当時の写真を見てみると、手前側には徐々に撤去されつつあった西口マーケットがあり、その正面に東横百貨店の姿を拝むことができる。



図3-7 昭和36年撮影。西口のマーケットの様子や百貨店の進出が伺える<sup>23</sup>

<sup>23</sup> 『2004年度第一回企画展えきぶくろ～池袋駅の誕生と街の形成～』p.20より抜粋



図 3-8 西口の区画整理開始<sup>24</sup>



図 3-9 ヤミ市の消滅が徐々に進んでいった<sup>25</sup>

しかし「現在までの東と西の街の発展の差は、そのまま区画整理が実施された時期のずれと考えていいと思うが、西口の発展をこれだけ遅らせたマーケットも戦後二十年間を通じて良かれ悪しかれ、池袋の名物であったことは間違いない。そして数々の悪評をこうむりながらも、このマーケット街が、戦後の池袋を発展させた一つの大きな原動力であったこともまた事実であったろう。（『私の豊島紀行 91 浅川茂雄④』より抜粋）」とあるように、池袋西口マーケットは長きに亘りその存在感を発揮し続けたのであった。同年、池袋駅の乗降客数は1日145万人5000人となり、新宿駅に次いで全国第2位の乗降客数を誇るようになっていた。

こうして徐々に巨大ターミナルとしての色彩を強めていった池袋駅ではあったが、同時にその周辺では様々な問題が顕在化していた。すなわち、池袋駅を囲むように民衆駅を立地させていったがために、池袋駅の東西が分断されてしまったのである。駅付近の踏切や通行ガードの弊害がとくに顕著であり、第二鎌倉踏切は山手線や赤羽線・東武東上線、貨物線や池袋車庫からの出庫車両などがあるために、「あかずの踏切」となっていた。この踏切は通称池袋大踏切とも呼ばれ、全長が約70mにも亘る長大なものであった。そのため1966年(昭和41年)に池袋大橋が完成し、この交通問題が解決されるまで「池袋発展上最大のガン」とまで言われた。1957年に撮影された写真を見ると、道幅の異常な狭さに比して、交通量が非常に多いことが分かる。1955年に行われた調査では、午前8時から12時間で、踏切の遮断時間は約7時間30分にも及んでいたという。<sup>26</sup>また駅南側で問題視されたのは、旧雑司ヶ谷ガード(通称ビックリガード)である。道幅の狭さも然ることながら、曲がりくねった道路は、東西交通の阻害要因に他ならなかった。この工事は1959年(昭和34年)に着手されたものの、工事に伴う通行止めをめぐる国鉄と警察が対立したこともあり工事が大幅に遅れ、都道池袋架道橋としてようやく全面開通したのは1963年であった。

<sup>24</sup> 『写真でみる豊島区50年のあゆみ』p.80より抜粋

<sup>25</sup> 同p.80より抜粋

<sup>26</sup> 『2004年度第一回企画展えきぶくろ～池袋駅の誕生と街の形成～』p.22参照



図 3-10 昭和 37 年の大踏切の様子<sup>27</sup>



図 3-11 1950 年代頃の危険なビックリガード<sup>28</sup>

### 3-5 ターミナルデパートの進出

経済活動が活発化し、東京一極集中が進む中で、池袋も後背地における人口増加を背景に、副都心としての存在感を高め始める。そういった人口増加・人口流動に応えるべく、帝都高速度交通営団では地下鉄丸ノ内線の建設に踏みきる。同線は、御茶ノ水―東京―銀座―新宿を U 字状に結んでおり、極めて効率の高い路線であったと言える。丸ノ内線は 29 年 1 月に池袋―御茶ノ水間、31 年 7 月に御茶ノ水―東京間が既に開通営業しており、それに伴い東口止まりで不便だった点を東武東上線下の西口まで延ばす計画も見通された。こうした気運の中で、池袋西口を、山手線・赤羽線・東武東上線・西武池袋線・地下鉄丸ノ内線といった沿線の居住者に対する玄関口として繁栄させるべく、ターミナルビル構想が動き始めたのである。

こうした動きに素早く呼応したのが、東武グループであった。当時ターミナルデパートの開設には、昭和 31 年 5 月に制定された百貨店法の規制をクリアする必要があった。同法によれば、百貨店業とは物品販売業であり、店舗のうち同一店舗で床面積の合計が 1500 平方メートル（都の特別区・指定都市では 3000 平方メートル）以上とされ、また百貨店の新設や増設には通産大臣の許諾が必要であった。さらにその際、通産大臣は百貨店審議会や商工会議所、利害関係者に至るまでの意見を視野に入れねばならず、池袋の地元商店街の強い反発もあり、当初、百貨店の新設は難航した。そこで東武グループは、東武会館を今すぐに百貨店として新設するのではなく、後の時機に応じて百貨店へと転化するよう計画を変更し、東武会館の工事に着手した。

長きにわたる合議の末、最終的にはスケートリンクや映画館、結婚式場などを内包する施設として東武会館の建設が進む運びとなった。この背景には、池袋西口が未だに未整備で発展途中であったことを利用し、近代的ビル内にアミューズメント設備を整えることで、路線沿線居住者だけでなく、地元商店街からも親しみやすいようにするという東武側の戦

<sup>27</sup> 『2004 年度第一回企画展えきぶくろ～池袋駅の誕生と街の形成～』 p.22 より抜粋

<sup>28</sup> 同 p.23 より抜粋

略があった。そして昭和 37 年 5 月 29 日、池袋東武百貨店の開業に至る。またその 2 年後には、昭和 25 年に池袋地区百貨店のパイオニアとしてオープンしていた東横百貨店池袋店が東武グループによって買収され、これにより東武百貨店は都内 9 番目の営業面積を誇るデパートとなり、池袋西口の発展に寄与していくこととなった。

### 3-6 池袋西口の再開発

1978 年(昭和 53 年)に巢鴨拘置所跡地にサンシャインシティが開業され、東口地区一帯が一大ショッピングセンターとしての機能を有するに至った。このサンシャインの開業は、周辺地域にとっては変化という程の生易しいものではなかったようで、拘置所付近に住んでいた住民たちの間では、長く高く黒い壁が続き、昼でも人通りの少ない拘置所周辺に、公園や都営住宅地ができるだとか某デパートが買収してしまったなどの様々な憶測が乱れ飛んでいたという<sup>29</sup>。



図 3-12 東京拘置所があった頃<sup>30</sup>

また当時の池袋駅は JR 線、東武東上線、西武池袋線、地下鉄丸ノ内線・有楽町線を合わせ一日平均の乗降客数が約 300 万人となっていた。こうした背景の中、東口と西口とではオフィス数や文化施設の集積度などにおいて大きな差が生まれてしまっていた。それを受け、池袋西口再開発は急務とされたのである。

池袋西口再開発は、地元商店街や町内会などで構成された池袋西口開発委員会による昭

<sup>29</sup> 『わたしの豊島紀行』 p.89 参照

<sup>30</sup> 『写真でみる豊島区 50 年のあゆみ』 p.101 より抜粋



和 53 年の要望から端を発する。その後、昭和 57 年には、豊島区行政・学識経験者・地元商店街・交通事業関係者などを含めた池袋西口地区開発整備推進協議会が発足し、昭和 60 年に一つの提言を行った。それは「当該地区の開発にあたっては、調和のとれた総合的な開発をめざし、商業、業務、文化施設および公共・公益施設を整備した街区にする」という提言であった。これを受け、昭和 60 年 6 月にはホテルメトロポリタンが開業する。同時期には、池袋ターミナルビルや東武グループなどの共同事業としてメトロポリタンプラザビルの建設も進んでおり、池袋西口再開発に向けた動きが活発化しつつあった。そして同時期、西口における集合住宅の増加も顕著である。豊島区では 1964 年頃から分譲マンションの増加が始まっていたが、その後 1978 年以降には年間に 1000 戸前後が竣工される程の怒涛の勢いでマンション建設が進み、そのピークが 1981 年(昭和 56 年)であった。興味深い点は、1981~1990 年代には、マンションの区分所有者の自住率が相対的に低くなっていることである。これは恐らく過剰な人口流入に応じた、池袋地域での賃貸マンションの増加現象を示していると考えられる。したがって西口再開発は、1992 年(平成 4 年)にその完成を見るメトロポリタンプラザビルを中心施設とした計画であったものの、その周辺域における急激な宅地化も合わせて進んでいたという特徴を内包していると指摘できよう。その中核的存在であるメトロポリタンプラザビルには、共同事業者である東武百貨店も進出しており、既存館と合わせ 8 万 2963 平方メートルという売場面積を誇る新生東武百貨店が池袋西口にオープンしたのである。また池袋西口再開発においては、戦後出現したヤミ市のあとを引きずった歓楽街のイメージを払拭する狙いもあった。そこで、本章-2 で扱ったような池袋西口が本来有していた芸術的・文化的機能を再興させるべく、平成 2 年の東京学芸大学附属豊島小学校跡地に東京芸術劇場を建設する東京都の計画や平成 4 年の東武美術館の誕生などといった動きもみられた。

こうした時代を、西口に居住して過ごした詩人の井坂洋子さんは、少し長いが以下のように語っている。「大体、池袋の駅のわかりにくさ、複雑さは天下一品である。おまけに私はひどい方向音痴。学校の帰りにしばしば違った出口の階段をのぼってしまい、東口に出ることも多かった。そういう時は仕方ないから、これだけはよく知っている両口を結ぶガードをくぐった。ガードには負傷兵がいた。アコーディオンを弾く人と二人づれのこともあったが、たいてい一人で座っている。お金入れの皿が前に置いてある。両腕を地面に垂直に立て、頭をたれてびくともしない。白づくめのその姿は、今風の感覚でいうと何のパフォーマンス?といった感じで、滑稽でもあったし異様でもあった。ガード内は、じめついでいて暗く、出入口付近にはほこりがキラキラ舞っている。私は細菌が蔓延しているのではないかと思い、いつもトンネルの前で大きく息を吸って、一気に通りぬけた。そのガードも今はすっかり改装され、と同時にあの人たちもいなくなった。池袋の開発が進めば、戦後のにおいがする小暗いところ、うらぶれたところ、ちょっと怖い場所ももっと徹底して排除されていくだろう。感じがよくなっていいと思うけれど、あの暗い怖いトンネルは、よく迷子になっていた私のアドベンチャーゾーンのように懐かしくないこともないのだ。」

<sup>31</sup>彼女の文からは、当時の池袋の昏いイメージの名残を感じることができると同時に、そうした空間や雰囲気は区画整理によって排除されていく様もありありと思ひ浮かべることができよう。

このように、経済成長を背景に急増した人口に応えるべく相次いで路線を追加したり、池袋駅周辺の発展を目指そうと行ってきた区画整理・宅地化に伴うマンション増加といった複合要因により、池袋は副都心として大きな発展を遂げてきた。その一方で、池袋駅と直結する形のターミナルビル構想を主眼として行ってきたことで、池袋ならぬ「駅袋」などと呼ばれてしまうような、一歩も駅の外に出ることなく食事や買い物が済ませられる一大ターミナルが形成されたのである。同時にこうした「駅袋」を助長してしまう構造こそが、池袋駅周辺の特徴でもあろう。例えば池袋駅から地上に出ても、東口駅前には主力環状線である明治通りが広がり自動車が行き交うため、歩行者にとっては非常に回遊しにくい構造が出来上がってしまっている。また池袋駅周辺には、入り組むように非常に多くの商店街が存在し、それが複雑な土地利権等といった利害問題を生む一因にもなり得ているようだ。サンシャインシティや東京芸術劇場が出来たときなどの節目には、こうした「駅袋」問題にも終止符が打たれるかと期待されたが現状では思うようには進んでおらず、より多くの人々を「駅外」へと解き放つ画期的な構想の模索が急務であると言えよう。

## 第四章 池袋駅周辺における中心商店街の変遷メカニズム

### 4-1 ターミナル都市としての池袋

「駅中」の特異的な発展が目立つ池袋ではあるが、その一方で駅周辺を中心とした商店街形成が進んでいたのもまた事実である。では池袋駅周辺における商店街・繁華街はいかに形成され現在に至るのか、商業集積による中心市街地形成の大局を踏まえつつ論じたい。

第三章で概観したように、池袋は駅とその周辺を中心として発展してきたターミナル都市である。だが、都市とはなんだろうか。もちろん人口や人口密度、交通整備状況等といったデータで数値的に都市と定義することはできる。ただ、人によってはどの都市を指すかで都会と「まち」を微妙に使い分け(田村 1997 p.38)たり、東京に生まれ育った人のなかには人口数十万の市を都市と呼ぶことに異論を唱える人もいる(同書 p.38)という指摘もあることから、データ上の都市と我々がイメージする都市像との間にはギャップがあるようである。このように明確な定義づけのない「都市」は同時に、多くの人々の間で多種多様な都市像を浮かび上がらせるが、これは都市のどの側面に注目するかで構成員の顔ぶれは変わってくるし、誰が主体かという話になると、観念的には特定できても、実態的な特定は不可能(同書 p.42)であるためだろう。田村はさらに「経済が優先されやすい現状においては、『誰が都市を選択するか』の議論でまず注目されるのは企業であることが多く、都市の産業振興、経済集積面だけに限定した主体論が展開されてしまう。主体の特定が難しいということは、都市が組織の体をなしていないからにほかならない。実際、都市を構成す

---

<sup>31</sup> 『わたしの豊島紀行』 p.78 より一部抜粋

る主体や要素間に明確な関係を特定することはできない。企業組織では、それが少なくとも組織図というかたちで把握されるのに対して、都市の場合はその『組織図』にあたるものがない。」(同書 p.43)と述べている。こうした「組織図」がないのは、都市に蠢く人々を構造的にコントロールする仕組みがないからに他ならず、それこそが都市の特徴でもあるのだ。池袋に置換して鑑みれば、巨大ターミナル機能により、日に約 250 万人もの人々が乗降するような劇的な流動性があるため、そういった人々の動向やニーズ把握は非常に困難であることは想像に難くない。「ターミナル繁華街には、郊外からどっと繰り出してくる通勤・通学者が、朝夕のラッシュという現象をみせる。ラッシュが静まってくると、こんどは遊びにくる人々と買物にくる人々が、どっと押し寄せる。電車ばかりではない。バスも集中している。周囲の街からたくさん路線バスが入っている。通勤ラッシュがすんでから訪れる人々の多くが女性である。」という松澤の指摘からも、この池袋の様子を察することができよう<sup>32</sup>。そしてこうした彼らを主体として捉えるならば、駅に直結しつつ多様なニーズに応えられる規模を持った大型店が犇めく「駅中」の形成は、そうした絶え間ない人的流動という状況に最適なシステムであったのだ。また池袋駅に特徴的なのが、「駅袋」という揶揄通りの袋小路的構造だ。池袋駅で下車した多くの人々は、縦横無尽に走る地下道によって、地上へ出ることなくその用事を済ませられるのである。同時に、新宿駅や東京駅が基本的に駅の改札口を超えない限りは向こう側に通り返ることはできない構造になっているのに対し、池袋はだれでも入って好きに通り返られる構造となっている。こうした構造的特性も手伝って、池袋駅は商業・経済的にターミナル都市として着実に地位を高めてきたと指摘できる。

だが池袋に留まらず、こうした多店舗を内包する大型店の立地は、一般的に駅周辺を囲む商店街との競争を激化させる要因にもなった。それを少しでも緩和し調整するために制定されたのが、1973年の大規模小売店舗法(大店法)である。1980年代以降には更に規制が強化されたこともあり、大型店は郊外へとその出店場所を変えていったという。しかしながらその風潮は、商店街に大型店との競合を回避しようとする動きを生み、結果的には商店街の集客力の低下や市街地の衰退を招くことにもつながってしまったのである。この帰結は全国各地に及び、1998年には大店法が廃止決定され代わりに都市機能の整備と商店街の活性化をめざした「中心市街地活性化法」(加藤・石原 2009 p.2)が制定され、2000年には都市に居住する周辺住民にまで配慮した大店立地法が施行されるに至った。この過程を、加藤司らが東京都市圏にクローズアップし中心性指数<sup>33</sup>を用いて明快に説明している(同 p.61~78 参照)。彼らは1960年代~2000年代までの東京・埼玉・千葉・神奈川における中心性指数の推移をつぶさに追っており、本論では中でも豊島区に注目し、その動向を

<sup>32</sup> 松澤光雄『繁華街を歩く 東京編—繁華街の構造分析と特性研究—』p22 1.9~1.14

<sup>33</sup> 当該都市の販売額シェア(当該都市の販売額/当該都市の立地する都道府県の販売額)を当該都市の人口シェア(当該都市の人口/当該都市の立地する都道府県の人口)で除する算出方法を用いる。(加藤・石原 2009 p.62)

示したいと思う。1960年には銀座を擁する中央区には圧倒的に劣るものの、豊島区の中心性指数は1.983と比較的集客力が高かったようだ。この時期はまだショッピングセンターも初期段階であり、広域・地域型商店街と百貨店が消費者の買回り行動に応じていた時期で、戦前・戦後復興期からの商業集積が商圈構造を決定していたといつてよい(同 p.75~76 参照)。1970年代には2.121へと数値が伸び、順調に購買力を拡大させている様子が分かるとともに、東武デパート・西武デパートも脂が乗ってきた時期でもあったため、商業施設を順次拡大・充実させていった時期でもあったようだ。その後1980年代には2.762となり、同時期に既述した大店法の規制が強まっていることから、バブル景気を背景とした既存商業集積地の安定した好調ぶりを窺うことができる。だが1990年に3.564という数値を出した後、豊島区の中心性指数は2000年の3.339にまで低下の一途を辿る。この時期同様の低下傾向を見せたのは、東京都中央区・港区・新宿区・台東区・目黒区・豊島区・武蔵野市・保谷市となっており、大規模な商業集積地として成長し続けていた地域が多く含まれている。この時期は、郊外新興住宅地での大規模小売開発が進行するにつれて、それに反比例する形で都心部の既存商業地が地盤沈下を起こしたということ(同 p.68)であろう。こうした数値的推移は、明らかに中央区にとっての日本橋や銀座のように、豊島区にとっては「池袋という商業集積地」を抱えていたための帰結であると言える。以上からも、池袋というターミナル都市の形成において、駅直結型百貨店の存在と魅力がいかに重要であったかが分かる。

では、多くの人を惹きつけてきた池袋の商業的魅力とは何だったのだろうか。ターミナル都市・池袋にとっての商業的中心と言える大型百貨店の機能と特性から考えてみよう。

19世紀半ばにパリで誕生したとされる百貨店が、産業革命によって成立した大量生産とブルジョワジーとよばれた都市における新興市民の誕生を背景としていたことは広く知られている(パスダーマジャン 1949、鹿島 1991、加藤・石原 2009)。百貨店は当時の大量生産体制に見合う新たな大量販売機関であると同時に、それらの商品を伝統的な貴族とは異なる新たな市民階層を対象に販売することによって、新しい消費文化を創出していった。新興市民は百貨店が提供する新しい商品の中に時代を感じ取り、それを受け入れ、そして消費した。その点は日本でも同じであった(吉見 1993、加藤・石原 2009)。大型百貨店が流行った背景には、当時の景気なども大きな後ろ風となっていたであろうが、同時に例えば駅に直結する形で大型百貨店が構えていれば、一日中多くの人が消費行動へと駆られ、そしてそれを多くの人が肌で感じていたはずである。言い換えれば、他人の消費を観察することは、自らのうちに新たな欲望を生成させる重要な契機となり、一般的に考えて、そうした新たな消費の刺激は多数の人々が集まれば集まるほど強くなるであろうし、しかも時代の先端を切り拓くような先端的な感度をもつ消費者からより強い刺激を受けるであろうことは間違いない(加藤・石原 2009 参照)。したがって巨大ターミナルと百貨店が隣接する池袋の構造はまさしく、より多くの人々の消費欲求や商業的ニーズに応えられる最良の環境であったのだ。華やかな商品が並ぶ華やかなデパートには、それに興味関心を持つ無数の

人々が集まり、そうした人々が互いに消費し合うことで、新たな消費活動が生み出されていったのである。消費活動が日常的に、そして絶え間なく連鎖的に行われる環境は、消費欲求に駆られた多くの来街者にとって、大変に魅力的であったに違いない。ここに、池袋の商業的魅力の一端を見出すことができる。また、そしてこのように人々を集客できた要因として、百貨店の陳列販売戦略がある。陳列販売は商品をあらかじめ店内に展示し、消費者は自由に店内に入出入りするとともに、陳列された商品を見て回る。そこでは、江戸時代から明治初期における小売業ではよく知られた「座売り」で一世を風靡した呉服屋で取り扱っていたような反物ではなく、既に縫製された洋服を販売したのである。これは販売方法の変化が製品形態の変化を求めたためであったが、同時に類似店舗が続々と出店したことに伴う「買回り」(shopping)スタイルが確立したためでもあった(高柳 1994、加藤・石原 2009 参照)。そうして商品情報を提示し、それを消費者が選択するという現代の我々にとっては実に当たり前となったシステムが一般化していったのである。そしてこうした陳列販売は、座売り時代のように店側に圧倒的な商品知識があり、それを消費者が信頼して購入するといった店舗－消費者間の信頼関係は必要としなかった。ゆえに百貨店は固定客だけでなくより広範囲からの来街者も喜んで受け入れることが出来、池袋における東武・西武デパートのような盛況ぶりを実現し得たのである。しかしその弊害として、取扱商品を圧倒的に拡大しながらも店としての専門性と信頼は以前の比ではなくなり、百貨店は外部に他の店舗を必要とせざるを得なくなった。そのため都市の百貨店は、それを核とするように周辺に多くの専門店から構成される商店街を必然的に作り出していった。

#### 4-2 都市型商業集積による商店街形成

百貨店を中心として形成される商業集積は、言わずもがな非常に華やかな商業空間として構築され、したがって街路やそれを囲む建築物などといった都市景観が商業空間の形成において重要な演出家となる。加藤・石原(2009)によれば、「百貨店が大理石をふんだんに用いた豪華な建築物として建設されたのは決して偶然ではない。実際、百貨店の建物設計にはしばしばその時代を代表するような建築家が関わっているのは、高級な素材を用いたハレの商品はそれにふさわしい空間と、それにふさわしい店舗を求めるからである。いや、店舗だけではない。調度品や店員にしても同じである。これらすべてが商品にまさに『商品』として意味をもたせる舞台装置なのであり、商品はそれらにふさわしい環境の中におかれてはじめてその輝きを発揮する。」とある。この論理から鑑みれば、百貨店周辺に並ぶ小売業やサービス業者や既存商店街も、その舞台装置的な役割を担うことになる。したがって大型百貨店周辺地域の商店街には、一貫したテーマや空間性が求められてきた。そしてそのような意図をもって中心部に作られた建造物は、良質かつ人々の心を長くとらえられる、いわばシンボリックな存在として商店街と一緒に存続してきたはずだった。しかし現代において、多くの中心商店街が存亡の危機に瀕していると聞く。池袋駅東口に広大な規模で存在する池袋東口美観商店会を概観しても、雑居ビルが軒を連ねると同時に、多くの

飲食チェーンや娯楽施設が共存する雑然さと空きテナントばかりが際立ち、向かいにそびえる西武デパートとは趣を異にしている。シンボルとなるような建造物などは特に見当たらないように思われるのだ。そしてこの現況をうみだした背景には、1970年(昭和45年)に始まった「商業近代化地域計画」にそのルーツがあると言えよう。高度経済成長期における自動車普及の拡大に伴い、道路網の整備が急務となる一方、中心都市部の道路を全面的に再建することは甚だ不可能であった。そのため、自動車道路は従来の中心部の外側にバイパスの形で建設され、その結果都市が拡大化したために存在感を増した都市周辺部や副都心ターミナルにおいて、商業近代化地域計画に基づいての駅前へ続く自動車道路の整備や駅前ロータリーの設置、総合量販店を核とした商店街配置などの整備が進んだのである(加藤・石原 2009)。こうした商業集積が進んだ一方で、郊外化に伴いショッピングセンターが登場し大規模化を続けた。そうした郊外の動きにより、都市中心市街地やその周辺商店街は少なからぬダメージを被り、池袋駅周辺の商店街を見る限りでは、現在に至ってもその爪痕が未だに強く残っているようだ。

ただ、このような様々なかたちの商業集積には注目すべき一つの現象がある。それは、都市型商業集積の自然発生的な形成である。都市では、それまで商業の活動が不活発であった地域が、自然に商業集積へと変化するという事例が観察されているのである(同 p.153)。一般的に商業集積は、例えばショッピングセンターのように、行政の区画整理やディベロッパー等による土地開発などによって綿密かつ計画的に行われるものである。ただ都市が空間的に多様な地域要素を内包しているために、その商業集積には階層性が存在することが指摘できる。その中心地体系における商業集積は、階層が上がるにつれて①商業集積の業種構成に占める買回り品、専門品の業種比率が上昇し、②商圈の地理的範囲が拡大し、③上位階層の商業集積の商圈は、下位の商業集積の商圈を数個束ねて統合した形を取る、という特徴をもつという。この階層性を超広域型商業集積・広域型商業集積・地域型商業集積・近隣型商業集積などといった名称で大別することができる(同 pp.154~155)。池袋駅周辺に立地する商店街の多くが、この超広域・広域型商業集積であると言えよう。たとえば加藤・石原(2009)では、「大村[2004]や三田[2006]は東京の渋谷や原宿といった地域の裏路地において、1980年代後半以降、ファッションブティックや雑貨店、CDショップといった店舗が増加したことを報告している。これらの地域はいわゆる『裏原宿』や『キャットストリート』と呼ばれる地域を中心としている。三田[2006]によれば、この地域の一部である穏田商店街では1980年代後半から1990年代前半までに近隣型の多くの店舗が閉鎖し、空き店舗や空き屋が多く、寂れた雰囲気であったという。しかし、1980年代後半から徐々に上記業種の店舗の増加が始まり、1994年ごろにはファッション専門店が40店舗、2002年ごろには200店舗以上に増加した」とある。このような事例に注目すると、都市型商業集積にはある時点から店舗の集積が始まっていることが分かり、この形成要因としては2つの理由が挙げられる。その一つが、店舗の出店が容易となる地域的な条件の存在である(同 p.156)。実際に先ほど挙げた事例の地域では、1990年代には地価が下落しており、小規模

の店舗でも出店は比較的容易だったようである。そして二つ目は、出店者や地域に関わる人たちの組織的活動である(同 p.156)。具体的には、池袋西口から徒歩一分程の立地には現在 3 つの商店街があるが、過去にこれらの商店会が共同し、街並み等のコンセプトで足並みを揃え協調しようとしていた時期があった。しかし街路などにその協調の名残はあるものの、現在では風俗店と飲食店の明るすぎるネオンばかりが目につき、客引き防止活動など以外ではあまり商店会組織を意識した活動は見られないように思う。したがって西口の当該地域における商業集積は、空きテナントも多く、店舗の傾向にも大きな偏りがみられるような現状に留まっていると推測できよう。

田村(2001)によれば、たとえば、ファッション関連商品や技術革新の激しい品種では、情報不足によって消費者は買い物の不確実性を抱えるため、同業種の集積が存在していれば、消費者の探索費用は削減される。出店者の立場から鑑みれば、商業集積内に立地することで、同業種店舗との競争に伴う消費者の減少を相殺し、逆に多くの消費者を吸引できる可能性がある。つまり消費者の比較購買への欲求が強い商品に関しては、同業種集積に立地することこそが出店者にとってのメリットにつながるのである。またたとえ異業種の集積の場合であっても、消費者に多目的な購買意欲が強く見られれば、同じようにより多くの消費者を吸引できる可能性があるのだ。そして集積内に存在することによって、駐車場や広告・販売促進などの店舗運営費用についても節約できる可能性が生まれる。すなわち各店舗は、一つの商業集積地域に出店するにあたり、その経済的なメリットについて考慮し、周辺の他店舗と共存することで、より多くの集客を見込めるという判断を下しているのである。そしてこれこそが商業集積のプロセスであり、商店街の個性や方向性の獲得とも言い換えられよう。ただ石原(2000)が謳っているような『集団価値』とは、時間的に個人の寿命を超越し、世代にわたって受け継がれていく価値である。個人がその価値を受け入れれば、個人はその価値に帰依し、自身の短期的な価値を犠牲にしてよいと考えることになる。」という考えの下、商店街がただ統一的な価値意識をもって活動すべきかと言えば、一概に肯定はできまい。それは、商店街が一様に競争意識を失い、ただ価値観を共有し同居するだけでは、商業集積内で起こるべき店舗同士の魅力競合といったダイナミズムが生まれにくいからである。同時に、商業集積地でこの集団価値の形成が一度、成立すればするほど、それはいわゆる「閉ざされたシステム」となり、閉鎖系の性質をもつこと(田中 1995)と同義であろう。池袋駅周辺の商店街を筆者が探索した限りではそうした統一性は影を潜めている印象を受け、むしろ都市型商業集積地において各々の商店街が共通意識をもたずに活動していると思われる現在においては、なぜ集団価値が形成されていないのかという点に問題の所在があると筆者は考える。新(2012)によれば『商店街』という理念は、専門店を一つひとつの地域につくるという目的があった。しかし、行政官庁による免許付与は、専門性とはまったく関係なく行われた。免許付与や出店許可は、当該地域で営業していたかどうか、また地元業者が許可を出すかどうかにかかっていた。こうしたことから、外部から規制産業に入ることは実質的に不可能だった。また、小売店は家族経営が前提であっ

たため、免許などの権益は親族のあいだで移譲された。それはあきらかに権益の私物化であったし、親族間での経営移譲は小売店のイノベーションを妨げた。」とある。氏は商店街の専門性や統一感の重要性を示唆しながらも、一つ一つの商店における閉鎖性こそが、商業集積地内で不可欠なダイナミズムを極小化させていった側面を指摘している。では商業集積内部で競争や競合といった動きが見られにくくなった果てに、商店街再興の兆しはあるのだろうか。

#### 4-3 都市型商業集積の可能性

商店街の衰退という現状を突破する一つの可能性として、都市型商業集積における「街並み」の再形成があるのではないかと筆者は考えている。先述した集合価値の理論は、確かに商店街内部のダイナミズムを縮小化させる弊害を併せ持つが、一方で一貫したテーマを共有して商店街形成を行おうと考えた時、それは商店街の方向性そのものに直結するため、そこに新たな街並みが生まれる可能性があると考えられるためだ。例えば加藤・石原(2009)で言及されている事例に、北海道札幌市中央区の円山裏参道がある<sup>34</sup>。この参道は、地下鉄東西線の西18丁目駅と円山公園駅間の地域一帯を指し、札幌市の中心商業集積地である「すすきの」からは地下鉄の駅で3駅分、約3kmの距離がある。この商業集積と池袋駅周辺における商業集積には、ある共通点がみられる。

その一つが、駅の開通により周辺地域が区画整理されたという点である。池袋駅は言わずもがなJR線の開通に伴い、そのターミナル都市としての存在感を高めてきた。そしてこの円山裏参道も、地下鉄東西線の開通によりこの周辺地域に二つの駅ができ、人の流れが生まれたのである。もともと昭和初期から札幌市内でも2番目に古い商店街があったが、さらに駅の発達に際し、周辺地域の古い建造物の建て替えと新規店舗の出店を積極的に行う若者が増加し、結果として既存の近隣型商店街が徐々に変革を見せたのである。そうした変化が起こったのが1970年代であった。この当時出店した店に「アトリエ583」や「トマトムーン」といった個人店舗があり、詳しくは加藤・石原(2009)にあるが、すなわち若い経営者が周辺地域に還元するタイプの店舗の出店を続々と行っていた活気あふれる時期であった。したがって当時はまだ舗装されていなかった円山裏参道の道路整備の旗振りを行ったり、「裏参道商店振興会」(1979)という組織結成が行われるなどしたのである。1976年9月6日の北海道新聞夕刊によれば、「新旧街並みしっくり調和 北海道の『原宿』めざす北海道神宮裏参道—札幌にも、東京の原宿や吉祥寺のように、若者が寄り集まるファッション・タウンを。こんな夢が、北海道神宮の裏参道で実現されようとしている。すでにシャレた造りの喫茶店やブティック、工芸品の店などが昨年あたりから登場して、若い経営者たちは『この分なら、いけそう』と張り切る。札幌でも屈指の古さをもつ裏参道商店街に、いま新しい波が寄せてきたようだ。(同 p.163 より抜粋)」とある。こうした活発な商店街活動の様子が伝播したのか、1980年代に突入すると円山裏参道には新たな機運が生まれる。

<sup>34</sup> 以降の円山裏参道に関する記述は加藤・石原(2009)pp.159~180 参照による。



大型のファッションビルが続々と建設され、有名ブランドから飲食店など多数のテナントが入店し栄えたのである。こうした建設ラッシュの背景には、バブル景気もあったのだろうが、その大型ビルの登場の裏では古い建物は再建・立ち退きを余儀なくされるケースも少なくはなかったようだ。そして次第に裏通りには、目新しいビルが目立ち、円山裏参道独特の持ち味であったはずの新旧混在という雰囲気はその面影を失っていった。1990年代以降には、円山裏参道の最盛期も過ぎ、したがって空きテナントが一気に増加し始める。調査によれば、1980年代からその商店会の会員数は半減したという。現在では、円山周辺の都心部への立地の良さが功を奏し、マンション建設が進む住宅街となりつつあり、商業集積の影はなくなっている。こうした変遷は、ターミナル機能が一極集中しがちな札幌市の状況を鑑みれば、円山にとっては当然の帰結と言えるかもしれない。だが逆に1970年代以降に見られた雑然としながらもまとまりのある商店街形成から、きらびやかな街への昇華を経験しながらも高層マンションの集積地帯へと変貌を遂げた円山裏参道の事例は大変興味深いものである。

また大型百貨店とまではいかないものの、大型のファッションビルが立地したことで、既存の専門的小売業者らは独自性を失い、あるいはその「街並み」形成の中で淘汰されていったであろうと推測できる点も共通すると言えよう。すなわち、「街並み」こそが人を呼び、あるいはその「街並み」形成が地域からその独自性を奪うのである。初期の円山裏参道には、先述したように独特な街並みがあり、それが円山裏参道の全盛期へ至る道標となった。これは、円山裏参道の「街並み」が人々にとって大きな魅力であったことの証明であり、さらに言えば、「都市型商業集積においては、そこに訪れる人たちが必ずしも商品やサービスの購買自体を目的とするだけではなく、それらを探索するプロセス自体やその行動を含みながら街を散策する行為にも目的をもって訪れる人々が存在することと関連していると考えられる（同 p.171）」のだ。実際に、一時代前に「銀ブラ」という「ブラジルのコーヒーを飲むために銀座を訪れ散策する」等といった流行語が生まれた背景も、単に買い物をするだけでなく銀座という街をカフェやらショッピングやら様々な角度から楽しもうという来街者の心意気の顕れであったとも言えるだろう。そしてこれらを踏まえれば、消費者や来街者を惹きつけようとする小売店は、必ずしもその品揃え等だけに特化していたわけではないはずである。すなわち「店舗の構造とともに、街並みやそれらが全体としてつくりだす雰囲気もまた、消費者を引きつける重要な要素となる。消費者の買い物が具体的に特定された財の入手という限定されたものではなく、商品自身を探索し、欲望までも探索するようなものであるときは、こうした要素の吸引効果は強くなる。（石原 2006）」ということである。

以上より「街並み形成」こそが、都市型商業集積にとってはより多くの人を惹きつける要因になり得ることを示し、同時にそれが都市型商業集積の可能性であると筆者は考える。では、池袋駅誕生から大戦を経て大規模な区画整理やターミナルデパート構想の着手によりその姿を変容させてきた「池袋」は現在、どういった街並みを描いているのだろうか。

まずはその諸相を明らかにせねばならないであろう。

## 第五章 池袋駅周辺の現在

### 5-1 池袋駅東口周辺の商店街の諸相

#### ①東口商店街に共通する問題群

池袋駅東口周辺には、池袋駅に直結した西武百貨店や PARCO を中心として多くの商店街が集積している。しかしあくまでも池袋駅の周辺域に広がるそれらの商店会には、各々の活動方針に差異はあるものの、第四章で概観してきた都市型商業集積の抱える問題群を類似して見出すことができる。例えば、明治通り沿いに伸びる西武百貨店と対峙する、最も規模の大きい商店会として「池袋東口美観商店会」がある。「池袋東口美観商店会」は、池袋東口駅前に広がる広域型の商店街である。本商店会は 1950 年(昭和 25 年)に東京都が都内 60 か所を美観商店会と設定して以来、現存する唯一の美観商店会で、都内では最も古い商店会である<sup>35</sup>。道路の片側には西武池袋本店が構える好立地であり、人通りは昼夜問わず非常に多い一方で、数多くの全国型チェーン店が、その類別なく濫立している。JR 口の真正面には、マツモトキヨシやドンキホーテが構えている。更に向かって右手に行くにつれ、大手銀行などのビル、居酒屋チェーン、そしてパチンコ屋が並んでいるのである。また大型チェーン店に挟まれるように立地するビルの随所に空きテナントが目立つことも大きな特徴である。本商店会は『産業振興計画改定に向けた区内産業及び商店街実態調査―区内商店街編―報告書』にて、今後の業況の見通しに関する調査で「池袋以外の地域に楽しいエリアがどんどんオープンしていることで、池袋の集客力が下がっていると思う。」と回答しており、大型テナントや金融ビルの濫立による没個性化への懸念を示している。



図 5-1 西武池袋本店前に広がるビル群(筆者撮影)



図 5-2 東口最大規模の商店会にも厳しい現実がある(筆者撮影)

そしてこうした現象は、ジュンク堂書店池袋本店が所属する「南池袋パーク商店街」にも同様に見られる。この商店街では、そのメインとも言える通りに、チェーン店なども含め、多くの安価なレストランやラーメン屋・飲み屋が並び、飲食街・飲み屋街としての機能を果たしている。こうしたチェーン店の進出は、近隣のオフィスビルなどに勤める人々と

<sup>35</sup> 豊島区商店街連合会『豊島区商店街連合会創設 60 周年記念誌』p.49 より一部抜粋

っては、簡便なものであることは間違いない。しかし池袋駅に滞留している人々を惹きつけるだけの魅力があるかと問われれば、否である。実際に、「南池袋パーク商店街」の活動特徴として、商店街のはずれにある南池袋公園の再整備事業に積極的に取り組み、「金曜こいのコンサート」や「植木市」などのイベントを開催し、地元根付いた堅実な活動を続けている点が挙げられる。この事業は、豊島区役所新庁舎移転に伴い、来街者の増加が見込まれるとの見通しの下、本商店街が進めているものである<sup>36</sup>。しかしサイゼリヤやガスト等といった全国規模の飲食チェーンが無秩序に並ぶ商店街において、果たしてそのチェーン店の裏通りにひっそりと佇む公園を整備することに注力する必然性があるのか甚だ疑問である。この商店街の奥には、確かに住宅地が広がるものの、商店街のメイン通りの雑然さを鑑みれば、商店街の動向と入居するテナントの系統には大きな乖離があることは紛れもない事実であろう。



図 5-3 南池袋パーク商店街に並ぶ飲み屋の一つ(筆者撮影) 図 5-4 ホテル眼前には南池袋公園がある(筆者撮影)

それは、ヤマダ電機 LABI1 日本総本店と東京都道 435 号音羽池袋線との間を東西に結ぶ「サンシャイン通り商店会」にも垣間見ることができる。この商店会では、毎年緑の日には、この商店会を中心に「花とみどり&人の調和」をテーマに、「フラワーフェスティバル」を開催しており、豊島区が平成 17 年に行った「豊島区文化創造都市宣言」を体現しようと積極的な活動を行っている。実際には、商店会では独自に早朝道路清掃や美化活動・違法駐車防止活動などに取り組み、平成 22 年度には「さわやかな街づくり推進団体等」感謝状を贈呈されている。さらにこの商店会の中腹には、ト音記号型のモニュメントが建っている。このモニュメントには、豊島区政施行 70 周年を記念し、さだまさしさんに協力を仰いで制作された区民の歌「としま 未来へ・希望の花」の楽譜と歌詞が彫刻されている<sup>37</sup>。こうした取組は、確かに「サンシャイン通り商店会」特有の街並みを創出しているものの、結局そのメイン通りに並ぶのは飲み屋チェーンであるために、その緑化コンセプトがむしろそぐわない様な印象を受けてしまうのである。

<sup>36</sup> 『産業振興計画改定に向けた区内産業及び商店街実態調査—区内商店街編—報告書』p.31

<sup>37</sup> <http://www.city.toshima.lg.jp/kusei/profile/003716.html> (2013 年 11 月 16 日閲覧)



図 5-5 特徴的な外観のサンシャイン通り(筆者撮影)



図 5-6 飲み屋はこの通りにも数多く犇めく(筆者撮影)

このように、雑居ビルや大型飲食チェーン店が、無秩序に犇めく池袋駅東口周辺の諸商店街は、その商店街それぞれが本来持っていたはずの活動目的から大きく乖離している現状を抱えている。そして全国チェーンが多く入ることで、戦後復興後の地縁的なつながりは雲散霧消し、大地主の利権問題を含め、個々の店が営利のみを追求するシステムに陥っていると推し量れる。そしてこのシステムこそが、「一つ一つの商店における閉鎖性によって商業集積地内で不可欠なダイナミズムを極小化させていった」背景であり、駅周辺という好立地ながらも、統一性や特別な個性の見え辛い諸商店街の現状を創り出したと考えられる。

## ②集客率が高い商店街の特徴

だがその一方で、池袋駅からは少し離れて立地するにも関わらず、昼夜問わず多くの人で溢れている商店街がある。「サンシャイン 60 通り商店会」だ。この商店会の特徴として、非常に娯楽施設が多いことが挙げられる。この商店会はもともと、サンシャインシティの建設計画・竣工の時機に合わせ、サンシャインシティへと多くの人々を導くべく、昭和 55 年に設立された商店会である。東口五差路に面する立地のため、昼夜共に非常に人通りが多く、その需要に応えるように飲食チェーンや商業系のテナントが並ぶ。そして、アドアーズ池袋東口店やセガ池袋 GiGO・AM サントロペ池袋店等といったゲームセンターが集中し、さらにシネマサンシャイン・池袋 HUMAX 等の映画館が近距離に立地し、最近では 2012 年 12 月 20 日にラウンドワン池袋店がオープンしており、娯楽施設に溢れている。





図 5-7 大型のゲームセンターは常に人で賑わう(筆者撮影) 図 5-8 華やかな音楽とネオンが彩る娯楽施設(筆者撮影)



図 5-9 大きな存在感を放つラウンドワン(筆者撮影)

特に、このラウンドワンは、「池袋ひかり町ラーメン名作座」の跡地であり、長く駐車場として活用されてきた土地であった。この「ひかり町ラーメン名作座」とは、2004年に建設されたラーメン店の集合施設であり、昭和30年代を彷彿とさせるようなレトロな雰囲気と全国から集まった有名ラーメン店の競合により、2006年2月28日に閉店するまで一時的ではあるが賑わいを見せた施設であった<sup>38</sup>。この施設はヴィジュアルジャパンという、全国にラーメンテーマパークを展開している企業によって推進されたものであったが、新横浜の「ラーメン博物館」を彷彿と類似のコンセプトだった点や、もともと池袋がラーメン激戦区であったことなどが原因となり、当初の期待ほど客足は伸びなかったようだ<sup>39</sup>。そうした跡地に三井不動産の着手によって開業した「池袋スクエア」には、23区内の繁華街では初出店となるラウンドワン・国内では最大規模のアメリカンイーグルアウトフィッターズ池袋店が登場している。また池袋スクエアのすぐ東側にあった映画館「テアトルダイヤ」(2011年閉館)の跡地にも、同様に三井不動産が商業ビルを建設中で、2014年春には国内最大級のユニクロが開業する予定である<sup>40</sup>。

<sup>38</sup> <http://www.meisakuza.com/> (2013年11月16日閲覧)

<sup>39</sup> <http://geso.exblog.jp/3233682> (2013年11月16日閲覧)

<sup>40</sup> <http://www.nikkei.com/article/DGXNZO50079450X21C12A2L72000/> (2013年11月17日閲覧)

このように「サンシャイン 60 通り商店会」では、飲食チェーンは確かに存在するものの、それよりもゲームセンターや映画館などの娯楽施設の盛況ぶりが目立ち、その理由として他商店街との差別化が挙げられよう。すなわち、この商店会は飲食チェーン店をあくまで休憩スポットのような意味合いで立地させ、「池袋で遊べる」コンセプトを持った施設を統一的に導入したのである。これは前項で概観した商店街群には殆ど見られなかった特徴である。この点において「サンシャイン 60 通り商店会」は、そこに軒を連ねる店舗が大きなテーマを共有していると指摘できる。娯楽施設という類似業種が同居することで商店会にとってのテーマを共有し、同時に各々の店舗が競合しようとするため、大きな活気が生まれているのである。これは「店舗の構造とともに、街並みやそれらが全体として作り出す雰囲気もまた、消費者を引きつける重要な要素となる」という石原(2006)の理論に合致すると言える。

### ③集客スポットの存在とその活かし方

そして先述した「サンシャイン通り商店会」にもその商店街全体は統一感がないものの、多くの集客を獲得するスポットがある。アニメイト池袋本店の存在である。元々はサンシャインシティの向かいに立地していたものが、2012年11月17日にリニューアルオープンしたもので、リニューアルに際してのオープニングセレモニーには区長の高野之夫氏も駆けつけ、「ぜひ、日本の文化をもっともっと世界に広げてほしい。そのために、行政もしっかり支えていくつもりです」と語り<sup>41</sup>、区長自身は西口の池袋モンパルナスと合わせ、文化推進を図る池袋の名所の一つとして意識しているようだ。



図 5-10 平日でも大いに賑わうアニメイト(筆者撮影)

この店が立地するのは、現豊島区庁舎付近の裏通りに他ならないが、それでも昼夜・週末問わず常に多くの人々で賑わっているのは、来街者が「アニメイト池袋本店に行きたい」という欲望を抱いているはずだからだ。現時点では、この新参者を中心とした商店会活動などは行われていないが、いかに大きな人の流れを創出していくか考えた時に、その第一歩として、こうした「地域に何らかのテーマを付与できる存在」には大きな価値があるはずだ。

<sup>41</sup> <http://www.famitsu.com/news/201211/17024573.html> (2013年11月16日閲覧)

すなわち池袋駅とその「駅中」に圧倒的な集客力がある以上、その周辺に位置する商店街・商店会群には、それを上回るかたちでより多くの人々を魅了する装置が必要になる。そしてそうした欲望創出を促す装置として著しく機能しているのは「サンシャイン 60 通り商店会」における娯楽施設群であり、「サンシャイン通り商店会」におけるアニメイトであろう。あるいは、現在のような雑居ビルが池袋を占拠するはるか昔、1948 年(昭和 23 年)に開館した人世坐という映画館も、当時の池袋にとって人を呼び込む仕掛けであったのだ。

この人世坐は、純和風かつ木造の外観を持つ風情ある映画館であった。当時の様子を泡坂妻夫は『わたしの豊島紀行 59』で「ターミナルデパートなど建てられなかったころには、映画が最大の娯楽だったから、休日ともなると足は自然に映画街へ向いている。(中略) そのころ開館した池袋の人世坐は、ちょっとユニークな映画館だった。場所も映画街より外れて、都電通り(今のグリーン大通り)の左側にあって丸い屋根の上に人世坐の旗がひらめいていた。それが、遠くの駅の方からでもよく見えたのだ。オーナーは作家の三角寛で、開館した時には文士たちが出資して建てた映画館ということで話題になった。文士の映画館にふさわしく、廊下には作家の生原稿や画家の画が飾られている。喫茶店のテーブルは白木に、漫画家が直接に筆をおろし、その上に透明ニスを塗ったもので、横山隆一のフクチョンや清水崑のカップなど、それが印刷物でなく原画なのだから、とても贅沢だ。その喫茶店ではお茶をサービスしてくれて、売店には文士の著作も売られ、「人世」という機関誌も発行されている。人世坐の中はちょっとした文化国といった感じだった。」と振り返っている。人世坐はこうした創意工夫とセンスのおかげで順調にその経営を続け、昭和 27 年に弁天坐、昭和 31 年に文芸坐という姉妹館を建設したが、1968 年(昭和 43 年)に惜しまれつつも閉館し、現在では、東口五差路に構える東京信用金庫本店に様変わりしている。



昭和35年ごろの人世坐 (現在の東池袋一丁目付近)

図 5-11 当時の人世坐の様子<sup>42</sup>



図 5-12 週末にはレジに行列のできるジュンク堂書店(筆者撮影)

また池袋駅から徒歩 5 分程の場所に立地するジュンク堂書店池袋本店にも同様の機能がある。平成 9 年に出店して以降、平成 13 年には店舗増床を行い約 2000 坪という日本最大級の売り場面積を誇り、現在でも大きな存在感を放っている。この大型書店が、「駅中」内にある LIBRO や旭屋書店・三省堂書店などに引けを取らずに多くの集客があるのは、紛れ

<sup>42</sup> 『写真でみる豊島区 50 年のあゆみ』 p.63 より抜粋

もなく消費者の「ジュンク堂書店に行きたい」という強い購買意欲が広く浸透しているためであろう。それを証明するような、ある逸話がある。

「ふるさと豊島を想う会」第8回会合における当時ジュンク堂の社長だった工藤恭孝氏の講演から、少し見てみよう。ここで工藤氏は、「人が究極の状態においても文化を渴望する<sup>43</sup>」という興味深い内容を語っている。実はジュンク堂書店が現在のように超大型店舗を全国に構えるようになったのは、平成7年1月17日に発生した阪神淡路大震災がきっかけであったのだ。この地震で、ジュンク堂も例外なく1号店・2号店が共に大きな被害を受けてしまったのだが、2号店だけ、震災から2週間という早さで再開するに至った。その当時に工藤氏は次のように語っている。「(中略) なんとか形を整えて店を開けてみると、本当にたくさんの人が再開を待ってたんだと来てくれたんです。それに、売り場でも、レジでも、来る客、来る客に『ありがとう』『ありがとう』と感謝されるのです。店員もほっぺたを真っ赤にしながらレジを打ってるんです。(中略) その再開することができた時に、お客様に非常に喜んでいただいた経験から、ああいう非常時にあっても、本みたいなものは、やはりパンと一緒に不可欠なもので、この店がなくて困ってたんだという声をその時にさんざん伺いました。<sup>44</sup>」震災のような非常事態にも関わらず多くの人々が書籍を切望するという姿は俄かに信じ難いが、実際に2011年に発生した東日本大震災直後でもその精神は引き継がれている。ジュンク堂書店池袋本店はその8・9階では地震の揺れによる大きな被害を受けたものの、その整理が済み次第、翌日の午後から店を開けたのである。開店直後から店内には通常よりは少ないが確かに多くの人々が行き交い、書籍を買い求めていたのである。こうした事実からも、池袋駅東口周辺が直面する問題を超越できる可能性の第一歩として、「多くの人々の高い購買意欲・来街意欲を促せる存在」が挙げられるのである。

実際にこうした機運は池袋でも高まりを見せており、目下進行中のプロジェクトとして、こうした形での集客率の上昇を見越した施設建設計画がある。現豊島区役所庁舎付近に建設中で2014年秋にオープン予定の「賑わい交流施設 WACCA」である。もともとこの土地は、昭和31年以降駐車場(栄真パーキング)だったが、オーナーの栄真株式会社が新たに複合商業施設の開業を目指し現在工事中である。この栄真株式会社はかつて1937年(昭和12年)に池袋日勝館を開館させた事業者でもあり<sup>45</sup>、池袋とは縁の深い企業による事業計画と言えよう。

このように、池袋駅東口周辺の商店街は、商店街ごとを彩るべきテーマの不在とそれによる集客力の喪失を大きな問題として抱えている。だがその一方で、「サンシャイン 60 通り商店街」のように、統一的なテーマの下で互いが競合するダイナミズムが生まれている地域では高い集客率が実現されている。そして商店街という枠組みを超えて池袋駅周辺を

---

<sup>43</sup>溝口禎三著『文化によるまちづくりで財政赤字が消えた 都市再生豊島区篇』p.43 抜粋

<sup>44</sup>同 pp.45-46 平成14年7月27日「本の街、本の夢」講演録より一部抜粋

<sup>45</sup> <http://ikebukuro.areablog.jp/blog/1000002163/p10798771c.html>(2013年11月17日閲覧)



概観すれば、駅から少し離れた立地でも多くの人々を魅了する店舗やスポットが確かに存在しているのもまた事実であった。ただ筆者のヒアリング調査において、豊島区商店街連合会のW氏は「アミューズメントパークや人気チェーン店の進出や増加は、池袋全体の知名度を上昇させ、より多くの観光客や顧客を呼び込むことはできるかもしれないが、逆に人々の池袋来訪の目的が明確化してしまい、周辺の地域商店街には赴きにくくなるのではと危惧している。」と語った。チェーン店が続々と進出する池袋においては、以前のように地域住民の生活必需品を提供する場としての商店街機能は失われつつあると言っても過言ではなく、だからこそチェーン店ばかりが出店する現状に不安の念を抱かざるを得ないのであろう。だからこそ、こうした集客スポットを象徴的に孤立させてしまうのではなく、そうしたスポットを中心としつつも、「共通の目的意識を掲げた街並み形成」を目指すことで、池袋東口に広がる商店街は、商業集積地としてのテーマを再獲得できるのではないだろうか。

## 5-2 池袋駅西口周辺の商店街の諸相

### ①西口商店街に共通する問題群

池袋駅西口には、LUMINE や esola・東武百貨店等といった大型施設が軒を連ねており、駅に直結していることもあり、この周辺は賑わいを見せている。その周辺域には東口と同様に多くの商店街が広がっているものの、西口商店街ならではの特徴も垣間見ることができる。

池袋西口の玄関口とも言える駅前には、「池袋西口駅前名店街」が広がるが、東口周辺同様、非常に多くの飲食チェーンを抱え、統一感のない雑居ビルが目立つ。これは西口における他の商店街にも共通して言えることだが、同時に看過できない特徴も内包している。すなわち、「池袋西一番街商店会」「西池袋エビス通り商店会」「池袋ロマンス通り商店会」などの小規模商店街が飲み屋街として機能するその更に周縁域に、ソープやホテルなどといった休息施設とオフィスビルやマンションの増加する住宅地が並存している点である。



図 5-13 駅前の雑居ビル群(筆者撮影)



図 5-14 露骨なネーミングや看板の風俗店が目につく(筆者撮影)

戦後直後、池袋西口には戦後直後池袋西口には「池袋西口美観商店会」がバス通りを挟んで広がっていたが、西口の区画整理が進むにつれ商店会が細分化していったこともあり、現在ではその各々の商店街規模は非常に小さい。これは東口商店街との大きな差異であり、したがって東口商店街の展望のように「集客率の高いスポットを利用した街並み形成」をはかる術がないと言える。

さらにその現状を実証しているのが、約 560m に亘って続く「池袋平和通り商店街振興組合」の存在である。西口界限において、異色の色彩を放つこの商店街では、他商店街と比較し商業ビルよりも商住一体型のビルやオフィスビルの割合が高く、したがって歓楽街としては機能していない。実際、整骨院やパン屋等といった地元民向けの店舗や施設が入っており、その上に居住スペースがあるようなスタイルの空間が確立している。この商店街の変遷は長く、戦前の大正時代から終戦まで存在していた栄通り・西原通りが合併して「平和通り商店街」として新しく発足して以降、昭和 43 年 5 月には振興組合を設立し、さらに昭和 55 年 5 月に池袋北地区区画整理事業の開始に伴い、商店街の活性化をはかり商店街のモール化を推進してきた。こうした活動が評価され、昭和 61 年には「豊島区モデル商店街」の指定を受けている<sup>46</sup>。また当該商店街のある販売者が今後の売上見込みについて語ったところによれば、「魚食の減少が止まらず、家庭の主婦の来客も減少している。また家庭数も減少しており、近所には飲食店などよりも事務所などが増えてきている。<sup>47</sup>」とあり、西口に広がる商店街には、飲み屋街・歓楽街・近隣型商店街という諸要素が混在していることが明らかである。



図 5-15 地元の魚屋の様子(筆者撮影)



図 5-16 整骨院の上にはマンションビル(筆者撮影)

しかし池袋駅西口周辺には、もともとそうした住宅街的な要素が強かったこともまた事実である。「池袋トキワ通り商店街振興組合」の変遷がそれを如実に示しており、大正 7 年頃に形成されたとされるこの商店街は、戦前では池袋で最も栄え賑わっていた。特に当時は、現在の姿とは異なり道幅が大変せまく、いつも地元の人々で溢れ活気に満ち、然るに商店も地元民向けの品揃えが中心であった。この時点で、池袋西口界限が住宅街機能に特

<sup>46</sup>豊島区商店街連合会編纂・発行『豊島区商店街連合会創設 60 周年記念誌』p.78 参照

<sup>47</sup>『産業振興計画改定に向けた区内産業及び商店街実態調査—区内商店街編—報告書』p.33

化していたことは想像に難くない。だが戦後以降の区画整理によって、車道 6m・歩道 4～5m までにトキワ通りは拡張されるに至った。こうした区画整理は、商店街の内部構造にも大きな変革をもたらし、商店と消費者の距離を遠ざけ、雑居ビルに大型飲食チェーン店・風俗店が多数浸食する現在に至ったのである<sup>48</sup>。すなわち、そもそも住宅地としての色彩を持っていた池袋駅西口が、戦後のヤミ市といった負のイメージを払拭すべく行われた区画整理によって逆に、繁華街・風俗街的機能を中途半端に強めてしまったと指摘できるのだ。この背景には、もちろん池袋駅東口における商業集積の興隆に対する対抗意識があったであろう。しかし本来、学校施設や住宅街が軒を連ね、その機能を維持するために存在していたはずの諸近隣型商店街は、そのテーマを失ってしまったのではないだろうか。

こうした状況を踏まえると、西口商店街の多くは、加藤・石原(2009)で指摘されている都市型商業集積の 2 つの形成要因のうち、「出店者や地域に関わる人たちの組織的活動」が活発化することで隆盛してきた部分が多いと考えられよう。分かりやすい例として、「池袋ロマンス通り商店会」が挙げられよう。現在では繁華街的な趣ばかりが目につく商店会であるが、この商店会は西口の区画整理が終盤に差し掛かった昭和 36 年頃に地元の人々の熱意によって結成されたものであった。ロマンス通りの入り口には大アーチを設置したり、平成 6 年には「池袋西口ロマンス通り商店街振興組合」を発足し、近隣商店街と協調してカラー舗装などを整備し、商店街に統一感を生み出すべく活動していた。ただ徐々にその活動支持者も高齢化などによって減少し、その活動自体が縮小化していったようである。そして同時に、西口の長きにわたる区画整理によって、多くの地元商店が取り壊しや移転・縮小化を迫られていったことで「店舗の出店が容易となる地域的な条件」というもう一つの形成要因がクリアされ、結果的に西口が本来持っていた住宅街機能や学生街としての垢抜けなさを残しつつ、商業集積が後から進んでいったと考えられる。

以上より、西口商店街は飲食街や風俗店の猥雑な様相と住宅街の様相が並存し、その西口特有の空気感を払拭しないままに商業集積が進み、そのため、東口のように街の共有テーマとしての「消費活動を主眼とした商業集積」を目標として掲げられないのである。

## ②商業集積地としての限界

池袋駅西口周辺には、東口のように「駅中」を補填するかたちでの特徴的な商業施設は見られず、代わりに東京芸術劇場のような文化施設や池袋西口公園などの人が滞留しやすいスポットが広がっている。ホテルメトロポリタンの存在も手伝ってか、これらが密集している地域は、整備も進んでいる印象が強い。つまり東口周辺が消費活動を中心とした商業集積地であるのに対し、西口には劇場や公園といった人的交流の場が創出されているのである。

例えば、西口駅前広場には、そのシンボルとして「えんちゃん」というモザイカルチャーが設置されている。モザイカルチャーとは、「モザイク」と「カルチャー」から造られた

---

<sup>48</sup>豊島区商店街連合会編纂・発行『豊島区商店街連合会創設 60 周年記念誌』p.84-85 参照



造語であり、金属フレームで象った人・動物・風景などに土や草花を植えこんだものである<sup>49</sup>。元々はフランスの技法であり、未だに日本では新しい緑化手法として捉えられ、西口を中心として活動する NPO 法人ゼファーまちづくりと区が協働して維持管理している。そしてこのモザイカルチャーを彩るように、花壇が設けてあり、池袋駅西口は非常に落ち着いた雰囲気を醸し出している。また、西口公園の広場的機能を活かし、池袋西口駅前商店会は、平成 9 年 4 月～平成 16 年 3 月の毎週日曜日に亘って「メトロポリタン通り朝市」を開催していたことがある。この定期イベントが功を奏したのか、現在でもこの広場を利用した様々な集客イベントが行われており、その例として、ふくろ祭り・東京よさこい・フォーク&カントリー・池袋ジャズフェスティバル・東京フラフェスタ IN 池袋などがある。こうした広場は確かに来街者を増加させ得る有効な手段であるはずだが、同時にイベントが単発的なので恒常的な客足の増加には繋がりにくいと考えられる。また駅前に人的交流の空間があるのは良いが、結果的に西口バスロータリーが続き人の流れを分断してしまうために、この広場機能を西口商店街にまで足を運ばせる装置としては利用しにくい立地的な問題もある。



図 5-17 西口駅前、鼻を象ったモザイカルチャー(筆者撮影) 図 5-18 人通りを分断する西口バスロータリー(筆者撮影)

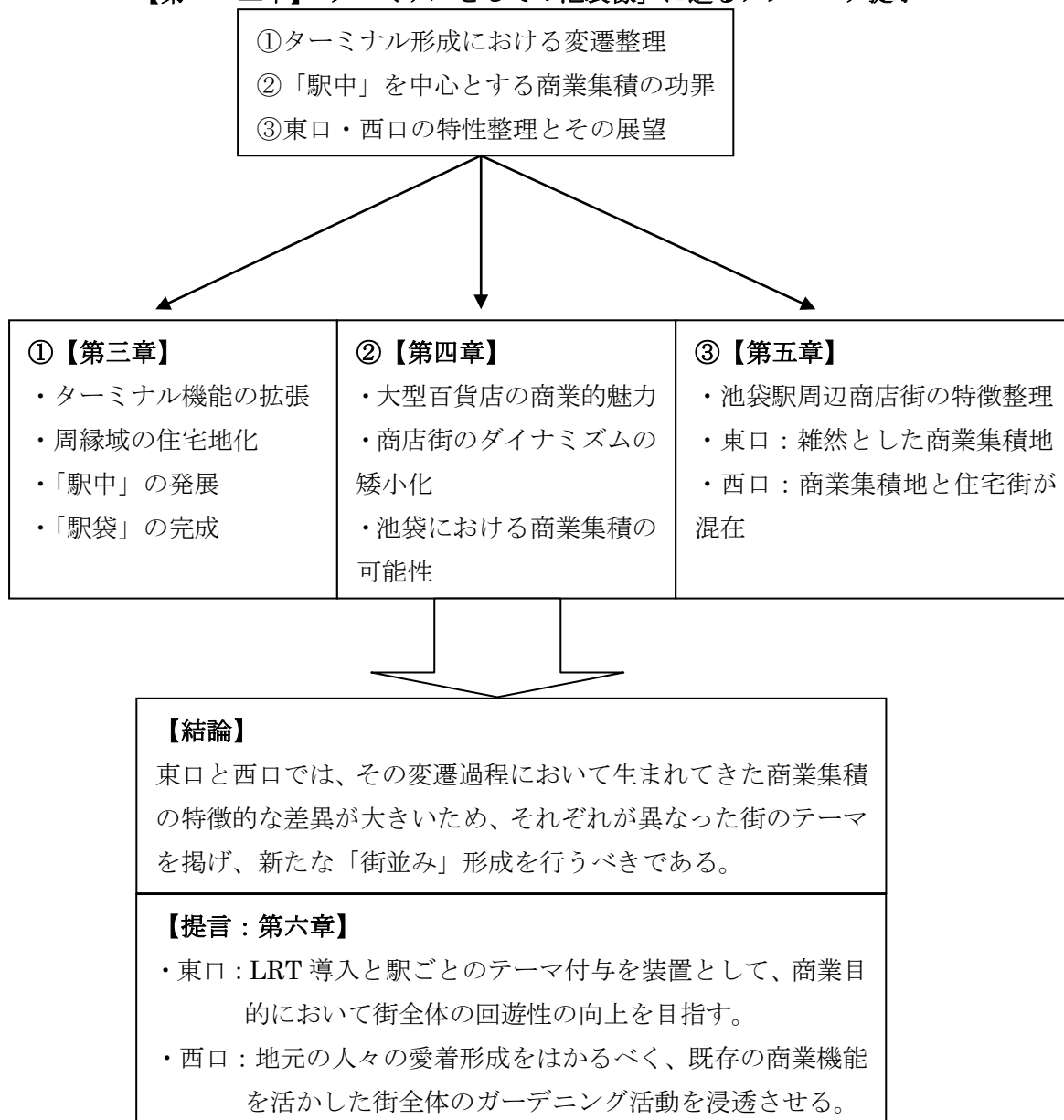
そうした人の流れの現状を示唆するデータが『産業振興計画改定に向けた区内産業及び商店街実態調査―区内商店街編―報告書』にある。東京芸術劇場とは反対側に位置する「西池袋エビス通り商店会」のアンケート回答結果では、自商店街に対する顧客の来店理由として「店に信用がある」が最も比率が高い。外食離れや和食離れといった風潮の中でも訪れる人々は、長年この商店会に愛着を持って通ってきた固定客の割合が多く、したがってイベント開催などによる新規顧客の獲得や消費増大には繋がりにくい現状を窺い知ることができる。さらには、駅近隣からオフィスビルや住宅地が出現するために、池袋東口のような巨大な集客スポットは存在できず、多くの人々を西口へと消費目的で惹きつけるための装置はないと言っても過言ではあるまい。そしてその点から言えば、池袋駅西口に広がる商店街が「東口商店街のような都市型商業集積」を目指すには潜在的な限界があり、したがって消費活動に重きを置いた商業集積の方針から離脱するべきだと指摘できる。

<sup>49</sup> <http://www.city.toshima.lg.jp/machi/douro/023276.html> 参照

## 第六章 総括

### 6-1 本稿の構造整理

#### 【第一・二章】「ターミナルとしての池袋像」に迫るアプローチ提示



### 6-2 池袋駅周辺の展望

#### ①東口の街並み再形成を目指す

東口商店街の特徴とも言える、統一感のなさを乗り越えた「街並み」形成を目指すためには、どのような仕掛けが必要だろうか。もちろん既存商店街を一新するような強硬手段では固定客・地元客離れに繋がるため意味がないだろう。むしろ潜在的な新規顧客は、「駅

中」に滞留する来街者である。人々が「駅中」に滞留するのは、無論その立地的な利便性もあるが、大型百貨店というブランドと同時に商品の多様性やリーズナブルな価格・良質なサービスが揃っているためでもあると言える。こうなると、本来周辺商店街が百貨店を補完するはずだったきめ細やかな専門性をも、既存の百貨店は内包しており、ゆえに商店街はその存在本義を見失ってしまった。それを鑑み、百貨店に負けないようなチェーン店やテナントの誘致を繰り返したものの、結果、池袋からは「街のテーマ」が消えていってしまったのである。こうした現状を抱えた池袋東口に、新たに人を呼び込むことはできるのだろうか。筆者はその仕掛けとして、「池袋における LRT 構想」にその可能性を見出している。

LRT とは、ライト・レール・トランジット(Light Rail Transit)の略で「ハイテク路面電車」「次世代路面電車」「スーパー路面電車」などと訳されており、従来の路面電車よりも高性能の電気軌道車両(LRV=Light Rail Vehicle)を用いていることがその大きな特徴である。すなわち、お年寄りや車椅子利用者・幼児など幅広い年代の人々が簡単かつ安全に乗降ができるようなバリアフリー構造が施されているのである。現在世界的にもその認知度は高く、自動車社会のアメリカでも大都会ヒューストンやダラスなどで LRT が新規に導入され、景観の美しさが際立つヨーロッパを中心に、欧米では「LRT ルネッサンス」といわれ LRT の新規導入が相次いでいるという<sup>50</sup>。

この LRT 構想がなぜ池袋東口にとって、新たな街並み形成の装置となり得るのかと言えば、まず西武池袋本店前を貫く明治通りの存在があるためだ。現在池袋東口周辺では、補助 81 号線の事業が進展し、さらに 2019 年(平成 31 年)には環状 5 の 1 号線地下通路が開通する予定である。こうした状況を鑑みると、池袋副都心をめぐる交通事情は大きく変容する可能性があり、特に池袋東口駅前の明治通りにおける交通量は激減すると見込まれる。そうなると、池袋駅東口周辺で人通りを遮断していた大道路の存在意義が問われ、したがって自動車が占有しがちであった道路空間を、歩行者主体へと創り変えることで、池袋の街により多くの人の流れを創出し得る可能性が生まれているのだ。また、池袋東口は商業集積地として特筆しているのは勿論のこと、徒歩圏内に行政機能があり、またサンシャインシティや「サンシャイン 60 通り商店会」における娯楽施設の存在など、より多くの来街者を望める要因とスポットが実は点在している。だが第四章でも示したように、「人々は回遊することでその購買欲を高める」という現象がある以上、スポット間を人々が回遊できるための装置が必要であり、その手段として LRT を利用すべきなのだ。

また LRT を導入するということは、従来の路面電車のように街中に駅が出現するということである。しかし従来と異なるのは、LRT は私達が普段利用する歩道と変わらぬ高さでの走行が可能であるため、迷路のような「駅中」を通ったり自動車が走る中を掻い潜って路面電車まで辿りつく等の煩雑さを排除できる。そして同時に駅周辺の商店街を歩行者と似たような距離感で回遊できるため、東口商店街の存在感が大きく増すはずであろう。た

---

<sup>50</sup> <http://www.i-tram.com/> (「池袋の路面電車とまちづくりの会」公式 HP 参照 2013.12.17)



だそうしたニーズの高まりが見込めるからこそ、街並み形成の重要性も高まる。現在構想段階にある LRT のコースとして、サンシャインシティや豊島区役所を含むような規模では、採算結果なども踏まえるとそのコース間に 6 つ程の駅が必要になるという<sup>51</sup>。その 6 つの駅ごとに、テーマを付与し、各々の商店街規模を越えた「街並み形成」を目指してはどうか。一例として、豊島区役所新庁舎とサンシャインシティの眼前に LRT の駅を設置するとしよう。サンシャインシティには親子連れが利用しやすいレストランやファーストフードが多く、また若者向けのリーズナブルな価格の洋服ブランドも多く、若年層から家族世帯まで幅広い人々のニーズを実現している集客スポットである。また豊島区役所新庁舎は、行政機能だけでなく居住機能も併設するために、30 代のサラリーマンや公務員、そして高齢者夫婦世帯などの増加を見込まれると推測できる。これらを勘案すれば、駅間にはゆったりとしたオープンカフェが必要とされるのではないだろうか。そして例えそこにチェーン店を誘致するとしても、例えばサンシャインシティやその他の商業スポットで利用できるクーポン券を配布したり、あるいは LRT 利用者だけの店舗特別サービスを展開する。こうすることで、チェーン店も、ただの有名ブランドという価値付けだけでなく「池袋ならでは」という新たな差異化をはかることができると考えられる。

しかし無論、既存商店街の反発は大きいはずだ。現存する商店街の多くは、戦後復興期以降から店を構えてきた地主が多く、故に現在はその土地に居住せずテナント誘致によって生計を立てる人も少なくない。そういった人々にとって、LRT 構想は未知の戦略に他ならないだろう。そこで彼らの興味を LRT へ向けるために、LRT 構想の実現に積極的である豊島区から協力を募り、その貢献度によって助成金の付与や税金優遇などの特例的な制度を設けるといった仕組みを活用するなど、ハード面からのアプローチも重要である。「サンシャイン通り商店会」のように緑化を掲げて活動する団体に対しては、褒章だけでなく区報などでも積極的に取り上げ、その商店街内におけるチェーン店の方向性も含めた活動方針の模索を行うべきであろう。アニメイトという集客スポットが存在するからこそ、飲み屋チェーンではなくメイドカフェや執事喫茶等といった専門店を誘致し、同時に緑化によって庭園のような落ち着いた趣を醸し出せば、その近隣に中池袋公園も立地することから、商業集積地として以上の斬新さを持った景観が生まれるのではないだろうか。この商店会に限らず、東口商店街の多くは、とにかくビルを建て、その中に様々なテナントを雑多に誘致している姿が多く見受けられるが、そのスタイルを一新すべきであろう。なぜなら、歩行者や LRT 利用者の目線に合ったかたちで店舗を並べることで、隣接する店舗同士に積極的なサービス展開や呼び込みの工夫を行わせることができ、来街者に「より多くの店を選んでもらう」可能性が生まれると考えるためだ。この実現のためには、ただ闇雲にテナント誘致を推進するのではなく、「来街者がいかに楽しく回遊できる空間を創れるか」という点に重きを置いた街並み形成こそが必要であろう。

すなわち、東口における商業集積では、その既存部分を活かせる点もあるものの、「駅中」

---

<sup>51</sup> 「池袋の路面電車とまちづくりの会」の M さんへのヒアリング調査より

に滞留する人々を呼び込むためには「街のテーマの再獲得」が必要である。そのテーマを創る手段として LRT を導入し、より多くの人々が歩行者とほぼ同じ視点で街を回遊できる基盤的装置を設置することが有効であると考えられる。来街者の増加とそれによる回遊幅の広範化は、商店街内で失われつつあった競合というダイナミズムの再興につながり、同時に来街者視点の街並み形成がより一層浸透することで、「楽しく回遊できる街、池袋」という新たなテーマを、池袋が獲得する可能性をも秘めているのだ。

## ②興味形成から始める西口再編

池袋東口では商業集積が発達しているため、その既存の商店街を活かしつつも、雑然とした現状を打破すべく、新たな街並み形成に向けて LRT をその仕掛けとする可能性について提言した。だが、第五章でも比較実証したように、西口商店街は、東口商店街とは異質の機能を有している。したがって住宅街が隣接する繁華街としての西口には、商業的回遊行動を促す目的とは異なる「街並み形成」が求められるであろう。その際に注目すべき点は、西口の地縁的結合である。現在では商業集積内の多くに飲み屋チェーンやホテル街などが目立つものの、結局それらの繁華街が東口商店街ほどの集客を実現できないのは、第三章でも触れたように、池袋という土地に根付いてきた近隣住民らのニーズと異なるためであろう。繁華街を回遊しても、彼らの購買欲や生活ニーズに応えられるような専門性を持った店舗が少なく、故に西口商店街へと足を運ぶ人々は必然的に限定されてしまう。そうした状況を少しでも改善するために必要なのは、飲み屋街・風俗街としての街並みではなく、「地元の人々が日常的に利用したいと思えるような街並み形成」ではないだろうか。筆者はその一手段として、西口商店街におけるガーデニング活動の導入を提言したい。

西口では現在、NPO 法人ゼファーまちづくりが積極的な緑化活動を展開している。池袋西口駅 前に広がるモザイカルチャーの設置にも、この団体が大きく貢献している。この NPO は池袋西口商店街連合会（西商連）を母体の一部として発足しているため、任意団体だった西商連時代とは異なり、補助金などの助成も受けやすく積極手にイベント等を開催し、年々その活動の幅を広げている。例えばその一つに「新池袋モンパルナス西口まちかど回遊美術館」がある。この実行委員会には、本 NPO 法人に加え、立教大学や東武百貨店・豊島区行政も参画しており、その会場は東武百貨店や郷土資料館、池袋西口のギャラリーやメトロの街路など 40 か所以上にものぼる一大文化イベントであると言っても過言ではない<sup>52</sup>。これは第三章で触れた「池袋モンパルナス」などから続く西口の自由な芸術性文化を現代にも再興させようという狙いをもった活動であり、散歩コースとしても十分に機能するものであろう。

さらに筆者はこうした活動に加え、西口周辺における近隣住民や出店テナントによるガーデニング活動の実施を提案したい。久繁(2013)によれば、「ガーデニング（植栽）に取り組む商店街は非常に多くあります。ガーデニングは人の心を和ませてくれますが、取組の

<sup>52</sup> [http://www.kanko-toshima.jp/Event/event\\_06.html](http://www.kanko-toshima.jp/Event/event_06.html) 参照

結果として売上増加など経済効果に繋がったという話は、ほとんど聞いたことがありません。」とある。その端的な理由として、「取組内容が商店街側だけの閉鎖的な活動になっていて、顧客に『参加する余地、自己裁量の余地』がないから（中略）『自分のコトではない』ガーデニングやイベントに、顧客は無関心だから、商店街に来る『きっかけにさえならない』<sup>53</sup>」のだと説明している。この論理に従うとするなら、商店街側は「地元民や新規顧客の獲得に向けて、彼ら自身が当事者性を持って参加できることは何か」をテーマとして掲げ活動すべきであろう。その点において、ガーデニングは街中に自分の庭が創られるような愉しみを感じられると同時に、定期的な手入れが必要なので長期にわたる商店街への来訪も約束されるのである。「福岡県久留米市ほとめき通り商店街」の事例を挙げれば、開発事業によってできた店舗の片面の殺風景な壁を、集客上の大きな弊害として放置するのではなく、ガーデニングとベンチを設置し、人が集まりやすい場所へと変化させたのである。このガーデニング活動はどのような花を育てるかに至るまで市民に一任されており、商店街はそのガーデニングを「作品」として育てた市民の名前を掲げたり、ベンチ整備などを行うといった補助活動に徹しているようだ。この活動の結果、商店街には地元の人々が多く訪れるようになり、同時に植栽交流による「セット消費」も生まれているようだ。すなわち、作品のお手入れ・鑑賞のために訪れた商店街で、ガーデニング仲間と出逢い、少し話をするべく周辺のカフェへと赴く等の消費行動が誘発されているという。（久繁 2013p..225~227 参照）

このように集客に成功している地域では、もちろん池袋西口のような風俗店街は軒を連ねていないなどの「地域性の差異」は少なからずあるだろう。しかし西口商店街において、住宅地が多く隣接しながらもその住民たちが西口商店街に足を向けないのは、箱物やチェーン店進出による商業集積化を目指すあまりに、長く池袋に居住する人々の求める池袋西口の地域性を無視してきたために他ならないのではないだろうか。故に、そうした人々の地域に対する興味関心を再燃させるべく、「地元民が自らの街を彩ることのできるチャンス」を設けていく必要があるはずだ。そしてそれこそが、池袋西口における街のテーマの再獲得であろう。特に、近年その役割が目される「サードプレイス」的な効果を狙えば、高齢者だけでなくより多くの学生や若者たちの参加も促せるのではないだろうかと筆者は考える。

「サードプレイス」とは、第一の居場所「家」や、第二の居場所「職場、学校」とは違う居心地の良い第三の居場所のことを指す（久繁 2013 p.232 参照）。普段は曝け出せない自分自身を出せる場所であったり、類似の趣味を共有できる場であっても良いだろうし、その点で「植物を育て、より多くの人に鑑賞してもらおう」という目的意識を共有したガーデニング活動はその適性が高いと言えよう。具体的に言えば、西口駅前の緑化に限らず、チェーン店との交渉は必要になるが、店舗外装や殺風景な空きビルに、季節に応じたガーデニングを施す。あるいは特に空きビルなどに有効と思われるが、立教通りの外観を真似て、

---

<sup>53</sup> 久繁(2013)p.223 より一部抜粋

薦などで覆ったりすれば、一つのビルに過ぎなかった場所は、その存在感によってまた異なる「街並み」形成の契機となるのではないだろうか。無論これらの活動は、一朝一夕では進まぬものである。だが、池袋西口が醸す「どこか垢抜けない侘しさ」という地域性も、第三章で追ってきたような長い変遷を経ているのだと考えれば、池袋西口が「新たなテーマを模索し獲得していく」ためには、同様に長期的な視野を持って活動を試みる覚悟が必要であるはずだ。以上より、池袋西口における地元民主体のガーデニング活動の実施こそが、地元西口商店街と住民を繋ぐ目的で有効であり、さらに西口商店街に「東口に追従する商業集積としてではない街のテーマ」を定着させ得る手段であると筆者は提言したい。

### 6-3 本論文の意義と到達点

本論文では、「商業集積地としての池袋像」を浮き彫りにしてきた。中でもその到達点として以下の三点がある。

- ①池袋駅の誕生によって彩られてきた池袋特有の地域性と、「駅袋」が完成し現在に至るまでの変遷を明らかにする。
- ②都市型商業集積の構造とその変遷論理から、池袋駅周辺地域の商業集積地が抱える潜在的な問題を浮き彫りにする。
- ③①・②を踏まえ、池袋駅周辺地域における「魅力の再獲得」の方向性を明らかにする。

池袋が現在のような巨大ターミナルとして存在するためには、必ずその原点とも言うべき契機があったはずであった。そして、それ以降の変遷や変化を詳細に語ることによって、池袋駅の誕生こそ偶発的であったかもしれないが、その後の「駅袋」に至るまでの発展とその周辺地域の諸相には、巨大百貨店の方針や池袋にゆっくりと根付いていった地域性が確実にあったことを、当時の雑誌資料などを多数用い、第三章で明らかにした。これが①の意義である。特に、池袋駅がどのように発展してきたのかを語る上では、百貨店の方針や社史、そして戦後の区画整理に携わった行政など様々な角度からのアプローチが必須であるため、それを多角的に取り入れ、池袋駅やその周辺地域に亘って立体的に描き出すことができたと考えられる。

次に②では、ターミナル機能によって不可視化しがちであった池袋駅周辺の商店街が抱える問題について指摘できたと考えている。地方のシャッター通り商店街ではその閑散ぶりが明らかであるため、問題が顕在化しやすいが、池袋は一見して常に人で溢れている印象を受けるために、商店街が抱えている問題群を看過する恐れがあった。しかし、都市型商業集積がそもそも内包している課題を明らかにすることで、池袋駅周辺の商業集積も同様の課題に直面している点を論理的に明示したことは、池袋駅とその周辺の「2013年の現在の姿」を浮き彫りにできたという点で大きな価値があるだろう。

その上で、最後に③における「池袋」の商業集積が失いつつあった「街並み」・「街とし

でのテーマ」を再形成・再獲得することこそが、その課題解決の糸口になるはずだと第五章で筆者なりの回答を示せたことは大きな意義を持つと言えよう。そして全国規模のチェーン店やどこでも見かけるようなビル群が立ち並ぶターミナルにおいて、それでも「そのターミナル都市だからこそが持つ魅力は、どのように再獲得できるのか」という果てしない模索に対して示せた一つの「希望」が第六章であると考えている。

## 謝辞

池袋駅周辺地域は、豊島区に長く在住してきた筆者にとっては元々、大変身近かつ親しみやすい存在でした。しかし 2008 年には副都心線開通という大きな節目を迎えながらも、新宿や渋谷等とは異なり予想を上回るような好影響は得られていないように感じ、また同時にそれが疑問でした。そうして生じた自身の疑問に一定の答えを見出すべく、本稿の執筆に至ったことは第一章の研究動機でも述べた通りです。ただ実際に調査する中で感じたのは、池袋という街は、一大ターミナルとして成長する一方でその周辺の商店会の歴史はまだまだ若く浅く、だからこそどんなに巨大デパートや複合施設が開業し栄えていこうとも、その百貨店やテナント誘致、人口の流入・増加速度が急すぎて、池袋の街としてのテーマを失っているのではないかという危惧でした。そしてそうしたテーマ性の喪失はそのまま、池袋という街への魅力の薄れでもあるように感じました。そこで、一体何が池袋に新たな人の流れを生み、新たな街としての息吹を与えうるのだろうかと考えようになりました。街をどんなに華やかに彩っても、そこに来街者が魅力を感じなければ街そのものの活気は生まれません。しかし池袋には、歩行者こそが主体となれるような道路事情があり、テナントを誘致できるだけの立地もあります。だからこそ、これまで池袋が辿ってきた歴史を掘り起こすことが、池袋の内包する潜在的な魅力を再発見し獲得できるチャンスになるのではないかと考え、本論文でその実現を図る取り組みを肯定的に捉え、論じました。実現可能性の問題や本論文では省略した視点もあるため、反省点はありますが、池袋がこれまで以上の存在感を持ち、愛されるべき街として存続するための可能性の一端について、筆者なりに模索できたと考えております。

本稿執筆にあたり、池袋の歴史的資料が意外にも少なく、資料収集には当初かなり骨が折れました。その際、調査中に知り合った方々からご自身のお話を伺ったり、また貴重な資料などを多数提供して頂くなどのご協力を賜りました。とある講演会以降、親身に「LRT 構想」実現に向けたご自身の考察や諸問題を惜しげもなくお話くださった「池袋の路面電車とまちづくりの会」の M さん、商店街の歴史的変遷についてご指南くださった「豊島区商店街連合会」の W さん、そして池袋西口の将来的な展望についてご自身のライフストーリーと共に熱く語ってくださった NPO 法人ゼファー池袋まちづくりの I さんに心からお礼申し上げます。池袋の将来像を自分なりに考察する際の大きな手掛かりとなっただけでなく、池袋のゆくえを本気で考え活動を繰り広げる方々に巡り合えたことが、筆者にとってはとても嬉しいことでした。

最後に、本稿を書き上げるにあたり、常に筆者自身の想いやスタンスを大切にすることを大切にたくさんのご指導をくださった浦野正樹教授に厚くお礼申し上げます。同時に、高い意識と知識欲を持った多くの同期にも恵まれ、充実したゼミ環境の中で過ごせたことを心から誇りに思います。本稿が読者の方々にとって、今後変容し大きなダイナミズムを生むであろう池袋に対し、少しでも多くの興味や愛着心を抱いて頂けるきっかけになれば、筆者としても、地元民としても、大変嬉しく思います。

## 参考文献

### 【文献】

- 豊島区史編纂委員会編纂『豊島区史 通史編 2』(1983)東京都豊島区  
豊島区史編纂委員会編纂『豊島区史 通史編 3』(1992)東京都豊島区  
豊島区史編纂委員会編纂『豊島区史 通史編 4』(1992)東京都豊島区  
松平誠『ヤミ市 幻のハンドブック』(1995)筑摩書房  
松平誠『ヤミ市 東京池袋』(1985)ドメス出版  
『東京人／11月増刊号—豊島区を楽しむ本—』(2012)都市出版  
『東京人 256号／地下鉄、副都心線開通!』(2008.7)都市出版  
東武百貨店社史編纂室『東武百貨店 30年の歩み;グッドデパートメント』(1993)東武百貨店  
東武鉄道社史編纂室『東武鉄道百年史』(1998)東武鉄道  
松澤光雄「池袋繁華街の構造」『地理学評論』日本地理学会 編 (1965.11) p.698~707  
松澤光雄『繁華街を歩く 東京編—繁華街の構造分析と特性研究—』(1968)綜合ユニコム  
豊島区商店街連合会編纂・発行『豊島区商店街連合会創設 60周年記念誌』(2012.1.11)  
豊島区企画部広報課『わたしの豊島紀行』(1993.3.1)  
溝口禎三『文化によるまちづくりで財政赤字が消えた 都市再生豊島区篇』(2011)めるくまーる  
豊島区政策経営部企画課『としま政策データブック 2013』  
豊島区都市整備部都市計画課『池袋副都心交通戦略』(2011.9)  
豊島区都市整備部マンション担当課『豊島区分譲マンション実態調査報告書』(2011.1)  
池袋の路面電車とまちづくりの会『i とらむ 第9号』(2012.7 発行)  
豊島区教育委員会『2004年度第一回企画展えきぶくろ~池袋駅の誕生と街の形成~』  
豊島区政策経営部広報課『区政施行 70周年記念誌 TOSHIMA2002/としま街博物館』  
豊島区文化商工部生活産業課『産業振興計画改定に向けた区内産業及び商店街実態調査—区内商店街編—報告書』(2013年3月発行)  
田村馨『都市のマーケティング』(1997)有斐閣  
加藤司・石原武政編著『シリーズ流通体系〈4〉地域商業の競争構造』(2009)中央経済社  
田中道雄『商店街経営の研究—潮流・変革・展望—』(1995)中央経済社  
新雅史『商店街はなぜ減びるのか 社会・政治・経済史から探る再生の道』(2012)光文社



小川雅人・毒島龍一・福田敦著『現代の商店街活性化戦略』(2004)創風社  
豊島区文化商工部生活産業課発行『豊島区商店街分布図(大型店含む)平成25年3月現在』  
豊島区企画部広報課『写真でみる豊島区50年のあゆみ』(1982.10.1)  
石原武政『小売業の外部性とまちづくり』(2006)有斐閣  
田村正紀『流通原理』(2001)千倉書房  
久繁哲之介『商店街再生の畏一売りたいモノから、顧客がしたいことへ』(2013)筑摩書房  
久繁哲之介『地域再生の畏一なぜ市民と地方は豊かになれないのか?』(2010)筑摩書房  
豊島区企画部広報課『豊島学』(1988)

#### 【HP】

[http://www.city.toshima.lg.jp/shisetsu/kouen\\_guide/001112.html](http://www.city.toshima.lg.jp/shisetsu/kouen_guide/001112.html) (2013.11.07 閲覧)  
<http://ikebukuro.areablog.jp/blog/1000002163/p10798771c.html> (2013年11月17日閲覧)  
<http://www.city.toshima.lg.jp/kusei/profile/003716.html> (2013年11月16日閲覧)  
<http://www.famitsu.com/news/201211/17024573.html> (2013年11月16日閲覧)  
<http://www.meisakuza.com/> (2013年11月16日 閲覧)  
<http://geso.exblog.jp/3233682> (2013年11月16日閲覧)  
<http://www.nikkei.com/article/DGXNZO50079450X21C12A2L72000/> (2013/年11月17日閲覧)  
池袋の路面電車とまちづくりの会公式 HP <http://www.i-tram.com/purposeful.html>  
(2013年11月18日閲覧)  
豊島区公式 HP モザイカルチャー <http://www.city.toshima.lg.jp/machi/douro/023276.html>  
(2013年11月18日閲覧)  
東京都商店街ホームページ [http://www.toshinren.or.jp/jirei/jirei\\_260.html](http://www.toshinren.or.jp/jirei/jirei_260.html) (2013年11月23日閲覧)  
池袋演芸場公式 HP <http://www.ike-en.com/info/index.html> (2013年11月23日閲覧)  
回遊美術館公式 HP <http://www.kaiyu-art.net/> (2013年11月23日閲覧)  
豊島新聞公式 HP <http://www.toshima.ne.jp/~shinbun/index.html> (2013年11月23日閲覧)  
豊島区観光協会公式 HP [http://www.kanko-toshima.jp/Event/event\\_06.html](http://www.kanko-toshima.jp/Event/event_06.html) (2013年11月23日閲覧)