

東が西武で西は東武(池袋駅物語と巣鴨監獄物語)

JJ1SXA/池

東京屈指のターミナル、池袋駅、東口に西武池袋線と西武百貨店、西口に東武東上線と東武百貨店がある不思議な駅だ、東と西はなぜ、ねじれたのか。

池袋駅にはJRの他、東武鉄道の東上線と西武鉄道の池袋線が走っている、東武も西武もいずれも1日の乗降客数が50万人程度と両社最大のターミナルだ。

西武池袋線がJR池袋駅の東側に、東武東上線が西側に接続していることがねじれを生んだわけだが、ではなぜ名前とは違う側に駅を設けたのか。

池袋駅東口に建つ西部百貨店



池袋駅西口に建つ東部百貨店



西武と東武のうち、先に駅を造ったのは東武だ、正確に言うと東武東上線の前身の東上鉄道で、1914(大正3)年のことだ。「東上」なのになぜ西側？

実は、東上鉄道の「東」は東京で、「上」は上州＝群馬県なのだ、東の上、つまり北東方面に向かうのではなく、群馬のある北西方面に向かうわけで、おのずと駅は西側にできた、

東上線は「東京と上州を結ぶ」の意味があるのだ。

では西武はなぜ東側にできたのか、こちらも東武同様、前身となる会社があった、その名も武蔵野鉄道で、東上鉄道に遅れること1年、空いていた東側に駅を設けた、最初は「東は西武」では無く、「東は武蔵野」だったのだ。

池袋が東京屈指のターミナルになったのは、偶然が重なった結果だった、「東武鉄道百年史」によると、1903(明治36)年に逓信大臣に提出した「東上鉄道株式会社」仮免許申請書には、「東京府北豊島郡巢鴨町字氷川」を起点とする、と書いてある、今は無い地名だ、「氷川」とはどこか？国立公文書館で鉄道院の文書の一つ一つ見ていくと、参考資料として付けられた地図の中に「氷川駅」の文字があり、場所は大塚駅と巢鴨駅、護国寺に囲まれたあたりで、今の文京区千石付近だ。

明治時代の地図によると、「氷川神社」(現在は「簸川神社」に変更)の記載もあり、駅名の由来はこの神社にありそうだ。

鉄道省が作成した「東上鉄道線路予測説明書」は、氷川周辺についてこう記している、「旅客ノ往来ハ市内ノ繁栄ニ異ナラズシテ、商工ノ旺盛、頻繁ニ至テハ亦贅言ヲ要セザルナリ」(市内に負けず劣らずにぎやかで、商業や工業が盛んなことはいうまでもない)

ターミナルにと期待された氷川だったが、1911(明治44)年には早くも幻となる、東上鉄道の起点が「東京市小石川区小石川大塚辻町」に変更されたのだ、現在、丸ノ内線新大塚駅があるあたりだ。

変更の理由は市電のせいだ、氷川を起点とすると、東京市電の線路を越えなければならない、「人家が密集している場所に堤を設け、電車線路と交差させるのは、技術上からも困難」と「百年史」は指摘する。

だが起点は再び変更となる、池袋の登場だ、「百年史」はその理由として、この間の池袋の急速な発展を挙げる、立教大学や豊島師範学校(現・東京学芸大学)などが次々と池袋に開校し、住民も増加し西口方面から地域に変貌の兆しが表れた、と指摘する。

曲折を経て1914年、東上鉄道池袋駅はようやく開業にこぎ着ける、その6年後には東武鉄道と合併し、池袋駅は東武東上線の駅となった。

起点であることを示すゼロキロポストは、下板橋駅近くの留置線内に設置されている、池袋～下板橋間は軽便鉄道法、下板橋～川越町間は私設鉄道法という異なる法律の下で敷設されたためだという。

豊島区内なのに「下板橋」という駅名なのは、北豊島郡板橋町下板橋に隣接していたためといわれている、留置線の施設内には記念碑も建っている。

鉄道省の文書には以下のような記述がある、「東京と、本邦5港の一つである新潟との距離を短縮し、平時は旅客や貨物の往来を便利にして、戦時は陸軍動員の輸送を自由にする」という内容だ。

だが、この構想は実現しなかった、それどころか、最初に目指した群馬までの延伸も幻に終わった、同じころ、八王子と高崎を結ぶ八高線の計画が持ち上がり、東上線とルートが重複したからだ。東上線は結局、埼玉県の寄居までにとどまった。

西武鉄道の前身、武蔵野鉄道も当初は池袋起点ではなかった、1911(明治44)年、武蔵野軽便鉄道(後の武蔵野鉄道)は巢鴨から飯能までの鉄道免許を申請する、この時は

山手線と接続する巣鴨駅がターミナルになる予定だったようだ。

なぜ巣鴨なのか、西武鉄道によると「中山道の門前町で、江戸時代から続く東京北郊随一の繁華街だった」ことが理由という、お婆ちゃんの原因たる由縁だ。

だが、計画はすんなりとは進まなかった、翌年には池袋への起点変更を申請する、変えた理由は、はっきりとは分からなかったが、東京府が変更を求めたとも言われている、池袋で山手線、東上鉄道、武蔵野鉄道を接続させる意図があったのかも知れない。

ところで、西武鉄道には「東」がつく駅名が多い。東長崎、東久留米、東伏見、東村山、東大和市、東飯能、…と、東京西部を走る路線なのに何故なのかと思ったら、それぞれの駅で事情が異なるが、多くは別の駅と混同しないため、という理由だ、代表格が東長崎や東久留米、それぞれ長崎村、久留米川という地元の名前からきているが、九州にも同名の駅があるため、「東」を付けて区別したという。

東上鉄道が西側に駅を設置したのも、武蔵野鉄道が東に接続したのも、当初からの予定ではなく、偶然が重なった結果だった。

池袋にはそもそも、駅はできない予定だった、山手線の前身、日本鉄道品川線が品川一赤羽間で開業した1885年当時、池袋に駅は設置されなかった、その後、品川線を分岐させた豊島線が田端に向けて敷設されることで現在の山手線が形作られていくわけだが、当初は池袋より南側にある目白駅から分岐する計画だったという、地図を見るとよく分かる、目白から東へ分かれた方が自然なカーブを描いて巣鴨方面に合流する、池袋駅の位置はやや不自然だ、別稿(まーるい緑の山手線…)でも触れたが、目白から分岐した場合、ルート上に巣鴨監獄があることが問題視され、ここを避けるため、わざわざ池袋に駅を造ったのだという。

山手線、東上線、西武(武蔵野)線、それぞれの路線でいくつもの偶然が重なり、今の池袋駅ができあがったのだ、それぞれの歴史、事情が重なり合うことで不思議な結果が出来るのだ、「東が西武で西は東武」と言う永年の疑問も結構調べ甲斐がありました、ご存じの方もいらっしゃるかも知れませんが、私には大発見でした。

池袋に駅ができる原因となった巣鴨監獄跡地には、現在「池袋サンシャインシティ60」が建っているが、隣接する処刑場跡地はサンシャイン60の敷地には含まれておらず、「東池袋中央公園」として公園整備がされ、平和の願いが込められた石碑が立てられている。

池袋サンシャインシティは良く知られているが、ここが巣鴨プリズンの跡地であることを知る人は少ないようだ。

巣鴨プリズンでは、極東国際軍事裁判により死刑判決を受けた東條英機ら7名の死刑が執行された他、戦争犯罪容疑者が多数収容され、処刑場入口の13号鉄扉を通過してBC級戦犯53名が絞首刑で処刑された。

サンシャイン60の「60」は処刑された60人の60にかけたものと言います、つまり、サンシャイン60自体が処刑された者たちへの慰霊碑というわけです。

サンシャイン 60 展望台・スカイデッキは高層ビルの展望台の高さとしては、都内一である、また、サンシャイン 60 ビルは武蔵野台地に位置するため、海拔の高さでは、東京スカイツリーの天望デッキ (350m)より低い、東京タワーの特別展望台 (250m)よりも高い。

巣鴨プリズン跡地に建つサンシャイン60ビルと処刑場跡地を整備した東池袋中央公園



処刑場跡にある平和の願いを込めた石碑(右は碑文の記された石碑裏面)



絞首台跡地ということで、マニアの間では、心霊スポットとして有名

明治時代にできた巣鴨監獄は、1922年巣鴨刑務所に改称、1923年の関東大震災で被害を受け、1935年に東京府府中に移転、その跡地に庁舎が新築され、1937年、未決囚を主に収容する市谷刑務所が移転し、普通刑務所と区別するため「東京拘置所」と改称された、なお、敷地は巣鴨刑務所時代の約3分の1に縮小された。

第二次大戦後にはGHQによって接收されて、「スガモプリズン」と呼ばれ、戦争犯罪容疑者が多数収容された、極東国際軍事裁判は諸々意見があり問題を孕んでいますが、多数の軍人達が判決に従い、13号鉄扉を通過して処刑場に入り、刑場の露と消えた、そんな歴史にも思いをはせていただきたい、池袋にあるのに、何故巣鴨監獄という名前なのかというと、1962年に住居表示制度が実施されたが、地名整理がされる以前は、この地域の地名が豊島区巣鴨だったからだ。

平成18年5月24日の「刑事収容施設及び被収容者等の処遇に関する法律」施行に伴い明治41年施行の「監獄法」は廃止され、その日をもって「監獄」と呼ばれる施設はなくなり、「刑事収容施設」となりました。