06 ターミナル駅周辺の整備

昭和初期には、市電、地下鉄、乗合自動車、省線(国鉄)、私鉄などが競合し、ターミナル駅が大変な混雑に見舞われていました。そのため、駅前広場やそれにつながる道路の計画が必要と認識されました。

昭和7(1932)年に、上野駅駅前広場が竣工、昭和9(1934)年に新宿、昭和11(1936)年に渋谷、池袋、大塚で、駅前広場等の計画が都市計画決定されました。昭和14(1939)年には駒込、巣鴨、目白、目黒、五反田、大井町、蒲田の駅前広場が都市計画決定されました。

しかし、終戦の昭和20(1945)年までに着手されたのは新宿のみで、その他は戦災復興による主要駅前の区画整理を待つことになりました。

上野駅　都立中央図書館蔵
昭和7(1932)年に、二代目となる上野駅舎が営業を開始しました。地盤の高低を活用して、乗車口と降車口を上下2段に立体化させ、架道橋下から地下鉄に通じる入口や駅の地下に通じる連絡道も設けられました。

上野駅前　昭和22(1947)年頃
地下鉄が開通し、20年経った頃の上野駅前広場です。
提供:地下鉄博物館

昭和初期の新宿駅　提供:生田誠氏

昭和前期の新宿駅周辺　提供:生田誠氏

新宿駅の発展
震災で大きな被害を受けた東京の東部の下町から、宅地開発が進められた西部へと移り住む人が増加しました。新宿駅は、そういった人の流れの変化を受けて利用者が増加しました。大正14(1925)年、現在の東口側に3代目駅舎が完成した頃から、駅前の市街地化が進みました。昭和に入ると、新宿駅周辺は更に発展しました。一日当たりの乗降客数が日本一となり、東口には一大繁華街が形成されました。

開通当時の渋谷駅　昭和2(1927)年　提供:東京急行電鉄株式会社

道玄坂　昭和5(1930)年　提供:鳴瀬潤氏

新興の副都心として成長する渋谷
渋谷駅は、昭和に入ると東京横浜電鉄(現・東急東横線)、東京高速鉄道(現・東京メトロ銀座線)が乗入れを始め、多方面から人が集まりました。また、昭和9(1934)年には、関東初の私鉄直営ターミナルデパートとなる東横百貨店が誕生しました。また、東西方向に放射22号線(六本木通り)が新設され、環状5号線(明治通り)を南に延伸しました。戦後は、戦前の駅前広場計画を継承、発展させ、さらなる進化を遂げました。

武蔵野鉄道の池袋駅改札口の様子 昭和戦前期
提供:生田誠氏

池袋駅東口から南北に延びる明治通り　昭和6(1931)年
提供:鳴瀬潤氏

池袋駅前広場
昭和11(1936)年の池袋駅前広場の都市計画決定では、今日とほぼ変わらない形で東口、西口にそれぞれ新設広場が計画されていました。私鉄のターミナル駅やデパート、明治通りなどの整備も進められ、新宿、渋谷と並ぶ一大ターミナルとして発展する基礎が徐々に形成されました。