

南 亮一

民衆駅と駅ビル型
ショッピングセンターの誕生

2020/12/04 第1版

2026/08/03 改訂版

No. **235**

Ryoichi Minami

The Origin of Shopping Center Development
at the Railroad Station in Japan

December 4, 2020 1st Edition

August 3, 2026 Revised Version

No. **235**

1. 民衆駅と駅ビル型ショッピングセンター

戦後、全国の国鉄の主要な駅に「民衆駅」と呼ばれる商業施設が誕生した。民衆駅とは、鉄道の駅舎内に各種の小売店、飲食店などが入居する民衆施設（商業施設）を併設したもので、国鉄という公共企業が開発を主導しながら、そこに民間の資本が導入され、そこで多数の民間の商店が営業したところに特徴がある。

1950 年開業の豊橋民衆駅を端緒として、池袋駅西口、秋葉原駅、札幌駅、東京駅八重洲口、金沢駅、池袋駅東口、川崎駅、天王寺駅、千葉駅など、50、60 年代にかけて多くの民衆駅が開発された。1954 年には東京駅八重洲口に、その後の民衆駅開発のみならず 70 年代以降の駅ビル開発にも多大な影響を与えた施設が開業した。民衆駅として開発されたもののなかには、国鉄が民営化され 1987 年に JR 各社が誕生したのちも、駅ビル型のショッピングセンターとして存続しているものが少なくない。

民衆駅の開発経緯等については、石樽督和「池袋西口民衆駅の計画と建設：国鉄駅舎の戦災復興とターミナル開発としての民衆駅方式」（注 1 参照）などの先行研究がある。

以下では、わが国のショッピングセンターの主要な形態のひとつである駅ビル型ショッピングセンターの祖とも言える「民衆駅」について、その開発の経緯を辿りつつ、なぜ国鉄駅が商業施設として開発されることになったのか、わが国のショッピングセンターを代表する形態にまで成長し得たのか、について考察する⁽¹⁾。

2. 鉄道駅と商業の関係

民衆駅開発の話に入る前に、その前史として、戦前の鉄道駅と商業施設の関係について触れておきたい。

わが国で初めて鉄道が旅客営業を開始したのは、江戸から明治に時代が変わってすぐの 1872（明治 5）年のことであった。新橋（東京府）～横浜駅間で官営鉄道が営業を始めた。するとすぐに、駅の利用客を対象にして構内で新聞の販売や売店の出店、食堂の営業をしたいという者が現れ、認められた。多くの人が集まる鉄道駅と商業は当初から相性がよかった。

明治政府が国策として鉄道建設を進めるなかで、東京周辺では 1883（明治 16）年に、国の意向を受けて形としては民間会社である日本鉄道(株)が上野～熊谷駅間の路線を開通させた（現在の JR 高崎線・東北本線）。このとき上野を起点に北に延びる日本鉄道の路線と、新橋を起点として南に向かう官営鉄道は接続していなかった。新橋・上野駅間にはすでに市街地が広がっていたため、当時の鉄道技術では線路網を延ばすことは容易ではなく、1882 年に東京馬車鉄道(株)が営業を開始した馬車鉄道（新橋～上野・浅草間）が二つの駅の間を埋めた。馬車鉄道は公道に敷かれた線路上を馬に曳かれた客車が走るもので、この馬車鉄道が銀座の大通りを行き来し、多くの市民を銀座のまちに送り込んだ。銀座は東京を代表する大繁華街へと変貌を遂げ、銀座をはじめ浅草、上野などの繁華街には勧工場や百貨店が次々と店を出し、多くの客を集めた。

* 本稿は、2020 年 12 月 4 日に公開した同名のワーキングペーパーの改訂版である。

新橋・上野間は馬車鉄道で辛うじて結ばれていたものの、東北・北関東から横浜方面への一貫した物流を実現するためには日本鉄道線と官営鉄道を接続することがどうしても必要であった。そこで、1885（明治 18）年に日本鉄道(株)は上野方面へと向かう既存の路線とは別に、赤羽駅から西に分岐して東京の市街地を避け、当時まだ開発が進んでいなかった池袋、新宿、渋谷など山の手側を走り品川駅へと至る品川線を開通させた（現在の JR 山手線の西側半分）。これにより北関東の生糸などの製品を横浜まで輸送する際の効率が格段に向上した。

1906（明治 39）年、鉄道国有法が制定され、同法にもとづき日本鉄道をはじめ北海道炭礦鉄道、甲武鉄道（現 JR 中央線）、総武鉄道、関西鉄道、山陽鉄道、九州鉄道など 17 社の私鉄が国によって買収され、北海道から九州に至るまでの国による都市間の国有鉄道（国鉄）網が出来上がった。以後、私鉄は主に都市内の路線や都市圏内で中心部から郊外へと向かう路線を中心に開発を進めていくことになる。

こうした鉄道網の拡大は、貨物物流だけでなく人の流れや、まちの姿も大きく変えた。東京でも大阪などでも、都心部から郊外へと鉄道の路線が延びるにしたがって、郊外の住宅地開発が進み、郊外人口が急増した。東京では特に、1923（大正 12）年の関東大震災でそれまでの市街地が大きな被害を受けたことで、郊外の渋谷などへ、あるいはさらにその西の鉄道沿線へと転居する人が多くいて、郊外化が一気に進んだ。郊外の新興住宅地に住む人々は鉄道を利用して都心に通勤したり買い物に出かけたりするようになり、駅は多くの人が行き交うまちの中心地となり、駅の周りには商店が集まり商店街を形成した。特に、郊外から都心へと向かう路線のターミナル駅には、巨大な人の流れが生まれた。この鉄道ターミナルでの商業の可能性をいち早く見抜き事業化したのが阪急グループの創始者小林一三である。小林が大阪の阪急梅田駅において、阪急百貨店が入った鉄道ビルを建て成功させたことはよく知られている。

1910（明治 43）年 3 月、小林一三が主導する箕面有馬電気軌道(株)は官営鉄道の大阪駅のほど近くに梅田駅を設け、梅田駅から郊外の宝塚駅に至る路線で営業を開始した。沿線の住民らは梅田駅という窓口を通じて大阪の中心部とつながることになった。

小林は 1920（大正 9）年 11 月、その梅田駅に 5 階建ての阪急ビルを竣工させ、1 階を大手百貨店の白木屋に貸し、2 階は直営の食堂、上階は事務所として使用した。白木屋を入居させたのは、駅ビルでの百貨店の可能性を探るためである。白木屋の集客力の高さを見た小林は、1925 年 6 月に白木屋との賃貸契約が満了すると、白木屋が入っていた一階を店舗の入り口とし、4、5 階を食堂に、そして 2、3 階には直営の「阪急マーケット」を出店した。阪急マーケットは、2 階で食料品を 3 階で洋品雑貨等を低価格で販売し、これが成功を収めた。

自信を得た小林は、1929（昭和 4）年 4 月に、隣接地に鉄道会社直営のターミナルデパートとしては世界初の阪急百貨店（梅田店）をオープンさせた。阪急百貨店は郊外からやって来る通勤客や沿線居住者を顧客とし、「どこよりもよい品物を、どこよりも安く売りたい」との大方針を立てた。小林は呉服店から転じた老舗の百貨店各社が広告・宣伝に力を入れているのを見て、宣伝の力で集客しなければならないこれらの百貨店に対し、はじめから多くの人が集まる駅に店をつくれば宣伝に多額の投資をする必要がなく、その分安く売れるはずだと考えたのである。小林の

狙いは見事に当たり、梅田の阪急百貨店は成功を収めた。

阪急百貨店が成功したことで、その後大都市のターミナル駅に続々と百貨店が出店するようになり、それらは呉服店系の老舗百貨店に対しターミナル型百貨店などと称され、百貨店業界の新興勢力となったのは周知のとおりである。

阪急百貨店の成功は別の面でも波及効果をもたらした。鉄道駅と商業を組み合わせる収益力を高めるというその経営手法が、東京の地下鉄に伝播している。その頃東京では、下町の市街地を走っていた馬車鉄道が明治末期に電化され、公道上を路面電車が縦横に走るようになっていた。そして道の下には地下鉄が走り出した。

地下鉄の父とも称される早川徳治が設立した東京地下鉄道(株)は1927(昭和2)年、わが国初の地下鉄路線である上野～浅草駅間(現在の地下鉄銀座線の一部)を開業した。物珍しさもあって開業直後は盛況だったものの数年で乗客は激減し、早くも新たな収入獲得策を考え出さねばならなくなった。そこで、早川らは大阪での阪急の例に学び、鉄道利用者と周辺住民を対象とする日用品の店舗を、地下鉄駅までの地下通路沿いに設けることを考えた。そして1930年、日本初の地下街ともいえる上野地下鉄ストアがオープンし、多く客を集めた。

東京地下鉄(株)の路線は当初は浅草から上野までだったが、1934(昭和9)年には新橋まで延伸され、それに伴い上野同様の地下街が、須田町(神田)(1932年)、室町(1933年)、日本橋(1933年)、銀座(1934年)、新橋(1934年)にもできて、そこでの商業売上が地下鉄の収益を支えた。

1939(昭和14)年、東京地下鉄道(株)の浅草～新橋駅間の路線と、五島慶太率いる東京高速鉄道(株)が開発を進めていた渋谷～新橋駅間の路線がつながり、直通運転が開始された。銀座線は、浅草、上野、神田、銀座、新橋、渋谷といった当時の東京を代表する商業地を結び、路面電車とともに、郊外住民が都心へと買い物に向かう足となった。こうして、人々にとって駅は通勤のためだけでなく、買い物のためにも重要な拠点、まちの中心的な場所となっていった。

ここまで、戦前の鉄道建設と鉄道と商業との関係についてみてきた。それを踏まえたうえで、敗戦後の混乱した時代になぜ民衆駅開発という考えが生まれ、そしてそれがいかに今日の駅ビル型ショッピングセンターへとつながったのか、以下でまとめたい。

3. 民衆駅構想

(1) 戦災駅の復旧

太平洋戦争末期、大都市の多くが米軍機による空爆の標的となり、市街地の大部分が焼き尽くされた。戦後の都市の復興は、まずそうした壊滅状態の市街地を立て直すことから始めなければならなかった。1945年12月、政府は被災都市を復興すべく「戦災地復興計画基本方針」を閣議決定し、1946年9月に特別都市計画法を公布した。同法に基づき、戦災都市に指定された115都市は戦災復興都市計画を策定し、市街地の復興に取り組み始めた。

市街地内を走る線路や駅舎などの鉄道施設も空襲で甚大な被害を受けていた。国鉄によると、被災した国鉄駅は全国で132に上り、全駅本屋総面積の約20%に相当する166,850㎡を失っていた⁽²⁾。また、被災した駅には東京駅丸の内本屋をはじめ仙台、釜石、郡山、宇都宮、水戸、日立、

赤羽、池袋、蒲田、川崎、八王子、沼津、浜松、豊橋、熱田、尾張一ノ宮、岐阜、四日市、福井、富山、姫路、徳島、松山、広島、呉、久留米、長崎、大牟田、宮崎など、大都市の中核となっていた駅が多く、駅が被災したことによる地域の人々の生活や地域経済に対する影響が大きかった。空襲で直接被害を受けた駅のほかにも、戦時中の保守の不備や改築が延期されていたことなどによって傷みが激しくなり建て替えや改修が必要となっている駅も少なくなかった。

こうした戦後間もない頃の国鉄の状況を物語る、当時運輸省がまとめた報告書（『国有鉄道の現状：国有鉄道実相報告書』（1947年8月）の文章を引用しておきたい。

思えば、戦争中は随分無理をした。車両の検査期限を延長して修理能力の不足を補ない、又貨車には無理な増積をして、これを酷使した。比較的閑散な線のレールをはがして、幹線の線路を増強した。しかも国力の衰退に應じ基礎資材の生産は落調を示し、国鉄に対する配当も次第に少くなり、線路も車両もその状態は急速に悪化した。

国鉄は、全くヘトヘトになつて終戦を迎えたのである。しかし終戦によつて国鉄の使命は終つたのではなかつた。一般産業界は仮死状態に入り、すべての生産は、敗戦を境として一時殆んど停止してしまつたのであるが、国民の足といわれ国民の動脈といわれる国鉄は、一瞬たりとも体止することを許されない。敗戦という未曾有の事態に逢着して国民均しく呆然たる中に、国鉄従事員は、一時の休息をも与えられず疲れ切つた車両や施設にむちうち、新しい使命を以つて再出発しなければならなかつたのである。

敗戦後、貨物の輸送は産業生産の停止により戦争中の3分の1に激減したが、戦に疲れた国民は、食を求め、家を求めて駅に殺到した。陸海軍の解体による膨大な復員輸送は、ほとんど無計画裡に行われた。しかも敗戦後1ヶ月を出でずして進駐軍の軍隊輸送が開始された。かくして国鉄は、次から次へと息つく暇もなく押し寄せる輸送の大波と戦つて、どうにかこうにかその責務を果たしてきたのである。

終戦直後「汽車が動いている。」とは安堵の吐息と共に到る処で聞かれた言葉であつた。たとえ旅客輸送の極度の混乱はあつたにしても、あの混沌とした世情の中にあつて、とにもかくにも輸送が止らなかつたことは如何に国民に安心を与たえ、治安の維持にひいては占領軍の無血進駐に大きな役割を果たしたことか⁽³⁾。

※なるべく原文をそのまま掲載しているが、一部、旧字体の漢字を新字体に変えるなどの変更を行っている。以下のその他の引用も同様。

報告書の文章からは、終戦直後の国鉄の疲弊ぶりと共に、復員兵や引上者の輸送に、買い出しに行く人の輸送、それに進駐軍の輸送と、鉄道が当時の人々にとってなくてはならないものであり、被災したまちの復興にとって鉄道が果たす役割がいかに重要であつたかが窺える。国も、経済の復興のためにそして国民の生活のためにも鉄道駅の復旧が急がれると考え、1945年9月に運輸省は『鉄道復興五箇年計画』等を作成した⁽⁴⁾。駅舎の復旧方針を示した「停車場復興基本方針」

では、「復興は近代施設を十分に行って将来の運営の能率化と経費の節約を計る。施設は総て能率主義に徹するが、一脈の優雅と寛大さを備えこの国土美化と共に実益獲得の両方針を矛盾なく確保する様に努力する。」とし、また、「旅客駅としては平面的に建物の大きさを十二分広くとり待合室、旅行案内所、関連輸送、警察関係詰所、食堂、売店、郵便局、理髪、浴場、ホテル等は勿論、華やかな位置に相当のデパート式売店を設ける余地を残す」と記し、駅施設以外に商店そのほかの利便施設を併設した駅本屋を建設する方向性を示した。1950年代に開発が相次いだ民衆駅はこの方針に始まったとも言える。

1946年9月には民衆駅基準平面作成要領が作成された。ここで「民衆駅」という言葉が登場してくるのだが、この文書では「在来の駅として整備せられたものの外諸売店、特産品陳列所、有料便所、洗面所、理髪室、浴場、食堂、簡易ホテル、喫茶、旅行案内所、観光案内所、旅館案内所、郵便局、赤帽詰所、派出警官詰所、公衆電話を駅の性格によって選択することとし、又喫茶店、食堂、各案内所、郵便局等はなるべく乗車広間周辺に設置し、喫茶等は出来れば待合室と融合せしめ待合室の快適化を計り、一般無料便所は本屋外駅前広場の一角に設置する」こととした⁽⁵⁾。この時点では、国鉄が自からこうした売店や各種利便施設を駅に併設することを想定していた。

当初から民衆駅開発に携わった一人で、国鉄の建築課技官であった山崎兌は、まだ民衆駅がひとつも開業していない1947年に、専門誌上で民衆駅の考え方について、「民衆驛といふ言葉であるが、(中略)民衆化された、言ひかえれば旅客本位に考えられた驛といふか考え方といふか大げさにいへば思想を重んずべきで、従つて(中略)復興される諸驛に対しその駅の性格に応じ、その都市にふさはしい内容を盛って民衆化されたもので民衆驛であると考へるべきである。」と記し、また、民衆駅開発の狙いについて次のように述べている⁽⁶⁾。

民衆驛の狙ひとするところは、まづ第一に、元来驛の施設といふものがすべて鉄道側の業務遂行を能率的ならしめるといふことのみに主眼を置いて設けられたのであるが、今後は考え方を變えて駅を利用する旅客の利便を主眼としその為には鉄道業務側の施設は忍び得るまでは利便や能率を犠牲にする、そして旅客は驛で汽車に乗ったり降りたりする際、待合室で待つばかりでなく、食堂で食事もできるし、旅行の為の買物や通信も出来る、要すれば簡易な宿泊も出来る、汽車を待つ間に散髪も出来る、夏の暑い時分にはシャワーを浴びて旅塵を落すことも出来る、有料便所で邪魔になる荷物を受付に預けて悠々と快適な用便も足せるし、髭を剃つてさっぱりすることも出来る、特産品の陳列場に行けば土産物も買へるし、その附近の観光資料も見られるといった按配である。言ふまでもなく旅客に取って最も肝心な乗車券の購入や手荷物の受託などは最も円滑に出来る様にカウンター式の感じのよいものとする。

そうして驛といふところが、旅をする人にとって快適で気持のよいところであるばかりでなく、町の人々にとつても楽しい親みやすいところで、例へば何かのときには一寸立寄つて、お茶の一杯も吞まうといふ気でも起させる様なところにしようといふのである。

二番目の狙ひは戦災復興驛の魁としての意義を倍加させようといふにある。驛本屋に簡易ホテル、食堂、売店その他の施設を設置すれば戦災都市に於ては最効果的に利用されるであらう。

山崎兌が記しているような民衆駅の開発を無理なく進めることができれば、国鉄にとっても鉄道利用客にとっても、そしてまちにとってもよかったのだが、当時国鉄では戦災で荒廃した線路網や車輛設備の復旧・整備を優先したため、駅舎再建には十分な資金を回すことができなかった。改築等の必要がある国鉄駅は全国に 1,200 駅近くもあり、その工事費は 100 億円を超えるといわれていたが⁽⁷⁾、国鉄にはそれだけの資金がなかった⁽⁸⁾。駅本屋は不燃造として再建する方針がたてられていたが、戦後の資材不足もあり、駅は応急的に木造で再建するのがやっとであった。

政府は 1947 年から、石炭・鉄鋼等の基礎生産部門に集中的に投資を行い、それら部門の生産回復をテコとして産業全体の生産を回復させようとする経済政策、いわゆる「傾斜生産方式」を採用したが、輸送力や電力の不足がネックとなって経済の復興を妨げているとの判断から、1948 年に国鉄の輸送業務も重点産業扱いとする閣議決定を行い、これにより補修用の資材が国鉄に重点的に割り当てられるようになった⁽⁹⁾。駅本屋に関しても、1949 年から 50 年になってようやく不燃造（コンクリートブロック造、鉄筋コンクリート造）による再建が進められるようになった⁽¹⁰⁾。こうした有様であったから、駅に旅客のための各種利便施設を設ける余裕などなかった。

1948 年 12 月には日本国有鉄道法（以下、国鉄法と記す）が公布され、監督する立場の運輸省から現業部門を分離する必要があるとの判断などから、資金不足で駅舎の改築も儘ならないまま、国鉄は独立採算制をとることが決定した。従来国鉄は、運輸省が国の特別会計によって行う事業であって、人々は省線などと呼んでいたが、1949 年 6 月、新法の施行とともに政府が 100%出資する独立採算制の公社（特殊法人）として日本国有鉄道が発足し、国有鉄道事業を承継した。

ちょうどその頃、終戦後に日本経済を苦しめていた激しいインフレを抑えるために、ジョゼフ・ドッジが来日し、均衡予算主義にもとづくデフレ経済政策いわゆるドッジ・ラインを実施し始めていた（1949 年 2 月）。このデフレ策によりインフレは改善に向かったものの、一方では多くの大企業が合理化を強いられ人員削減を進めたことで失業者が急増し、ドッジ不況と呼ばれた。新しい組織として誕生したての国鉄も、戦中に女子や年少労働者の雇用を増やしていたのに加え、戦地から戻ってきた人々を雇用して人員が膨れ上がっていたため、大幅な合理化が求められた。国鉄の初代総裁となった下山定則は就任後すぐに約 10 万人の人員削減計画をたて、そのうち約 3 万人の削減計画を公表したところ、労働組合が激しく反発した。下山総裁は翌日に常磐線線路上で遺体となって発見された。いわゆる下山事件である。

こうした混沌とした状況下で、国鉄に全国の被災した駅舎を新しい時代にマッチした施設へと建て替える資金的な余裕などあるはずもなかった。一方では、市街地の再建を進める多くの都市から、まちの中核に位置する駅の改築を早く進めて欲しいとの国鉄に対する声はますます強くなっていた。戦争で荒廃した市街地の復興を進めるうえで、まちの中心に位置する鉄道駅を復旧させることの意義は大きく、まちの顔となる施設として、そして交通・物流の要として駅の再建が

望まれていた。

国鉄に資金がないならば、寄付をしてでも駅の改築をしてもらいたいという申し出も自治体側から相次いだ⁽¹¹⁾。長崎、大牟田、三原、宇和島、釜石、上田、徳島などの駅では、全工事費の 2 分の 1 から 3 分の 1 程度を市が負担することによって、駅舎が改築された。自治体からの寄付による駅の改築は、それほど乗降客数が多い地方の駅では有効だったが、規模が大きい駅では自治体の資金負担力の点から限界があった。国鉄は駅舎再建の資金を生み出すため、新たな策を生み出す必要に迫られた。

（２）民衆駅の構想

そこで、自治体からの無条件の寄付に代わる方法として国鉄が考え出したのが、地域の有力な商業者や資産家などに駅の改築工事費の一部を分担してもらい、その代わりに竣工後は駅本屋の一部に設ける商業施設に優先的に出店してもらうという案である。これがいわゆる民衆駅構想である。このアイデアは当時国鉄の停車場課長だった立花次郎の発案によるものらしい⁽¹²⁾。

当時、国鉄は独立事業体になったとはいえ引き続き国の一機関ではあったので、国鉄法により鉄道事業およびそれに関連する事業に事業が厳しく限定され、現在のように自ら小売事業を展開することや、自ら出資して商業ビルを開発することは、民間事業者の営業を妨害するものとして禁じられていた。その国鉄の駅ビル建設に民間の資金を導入するというのは、画期的なアイデアであった。この構想によれば、国鉄は民間の出資によって得られた資金を使って鉄道駅施設を改築するとともに、駅舎内に飲食店、売店、その他の利便施設を含む「民衆施設」を併設することができ、自治体としても市街地の復興を進めるなかでまちの顔となる駅を生まれ変わらせることができるという利点があった。

すなわち民衆駅とは、その機能に着目するならば、先に引用した山崎兌の文章でも語られていたように、それまでの駅舎が駅としての機能しか有していなかったのに対し、利便性の高い売店や飲食店、理髪店などを集めた「民衆施設」を併設した駅舎であるということができる。また、その開発資金の出所に着目すれば、終戦後の混乱のなかで国鉄が資金難で苦しんでいた時代に、建設費の一部又は全部を国鉄以外の事業者負担してもらい、その見返りとして民衆施設内にその事業者優先的に出店させた国鉄の駅舎開発手法であると説明することができる。

1947 年、鉄道政策の最高諮問機関であった鉄道会議に民衆駅開発の方針が示され、可決された。

4. 民衆駅の誕生

（１）豊橋民衆駅

最初の民衆駅開発案件として検討されたのは東京の池袋駅西口であったが、交渉が難航している間に、愛知県豊橋市から国鉄に駅の建築依頼があり、豊橋駅が民衆駅第 1 号として 1950 年に完成した⁽¹³⁾。

豊橋では終戦の 2 か月前（6 月）の豊橋空襲で市街地の約 90%を焼失し、豊橋駅の駅舎も全焼した。戦後、駅はバラックで営業していたが、1947 年 12 月、豊橋市長は国鉄に対して改築を出願し、1948 年 7 月に承認された。国鉄法施行前の 1949 年 2 月に、国鉄から豊橋市長あてに以下

の文書が届けられた⁽¹⁴⁾。

豊橋市長 大竹 藤知殿

記

昭和 22 年 12 月 16 日出願になつた豊橋駅の復興に伴う民衆施設に関しては左の条件によつて承認するから請負書を提出されたい。

- 1 豊橋駅の設計は別紙図面（著者注：図表 1 参照）及び予算の通りとする
- 2 右の内朱線部分（著者注：図表 1 の鉄道施設部分）工事は省の負担をもって、黄線部分（著者注：図表 1 の民衆施設部分）工事は出願者の負担を以て、緑線部分（著者注：図表 1 の公衆施設部分）工事は省と出願者との折半出資を以て省に於いて施行する
- 3 前号出願者の負担部分に要する費用は省の指示に従って予納すること
- 4 本工事のうち市負担部分に要する資材は陸運部門の枠の中から割当てする
- 5 第 2 号によって出願者の負担した施設物は竣工と同時に省の所有とする
- 6 前号の施設による構内営業は、総て構内営業規程によつて処理する 但しその一部について構内営業規程適用の例外を認めることがある
- 7 構内営業種目の決定及営業者の承認は総て名古屋鉄道局長において行う 但し駅舎開業当初の営業者の選定においては、名古屋鉄道局長は市の推薦するものを考慮の上、省の構内営業方針に基いて処理する
- 8 構内営業に関する詳細については、別途名古屋鉄道局長より指示する

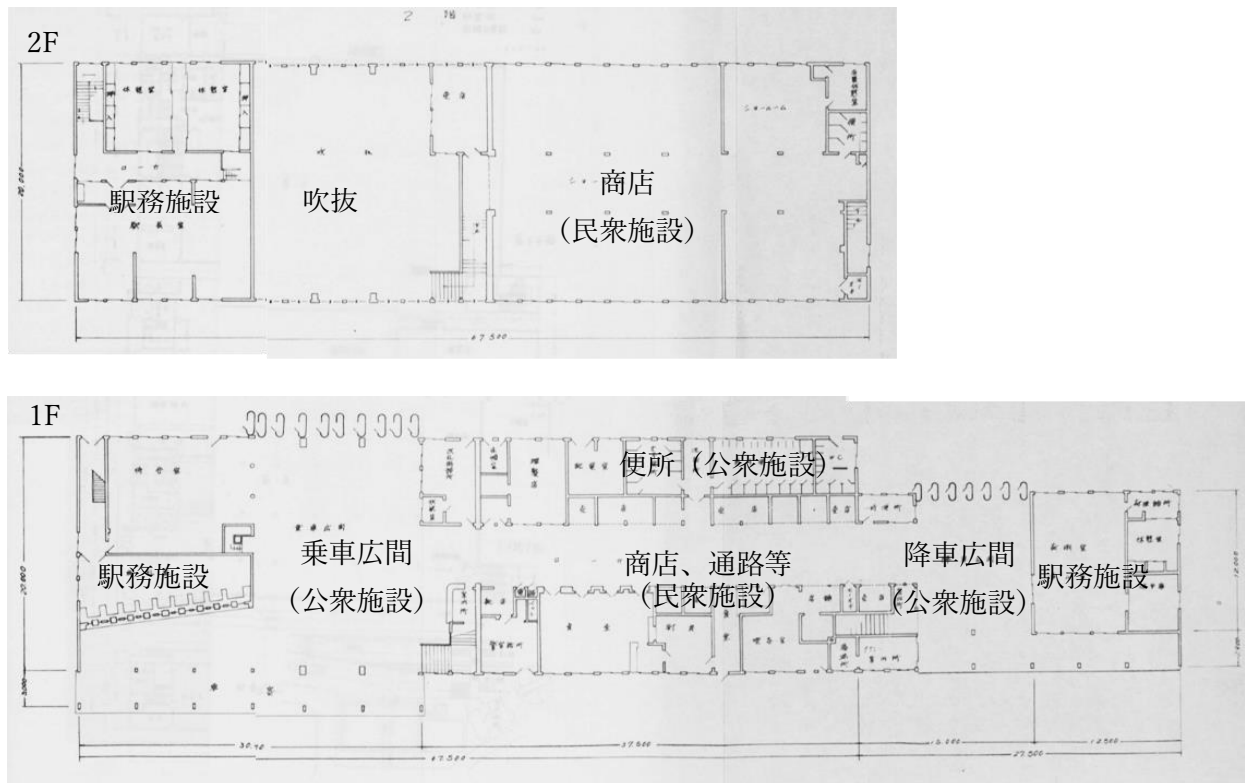
この文書には、図表 1 のような、駅舎内を駅の出札室、駅務室などの「駅務施設」部分と、鉄道旅客が使用する乗車広間、降車広間、便所などの「公衆施設」部分、そして商店、喫茶店等に店舗間通路などを含めた「民衆施設」部分に 3 分割して色分けした図面（図表 1 では色分けの代わりに文字で 3 つの分けを示した）が添付され、民衆駅の姿が図面として提示された。

そして、上記文書の第 2 号にもあるように、「駅務施設」の工事は省の負担とし、「民衆施設」は出願者である市の負担とすること、「公衆施設」は省と市との折半とし、省が工事を行うことが明示された。民衆施設だけでなく公衆施設部分も資金の半分は市側が出すことになり、国鉄の負担が軽減されている。

そして、第 5 号で市負担の民衆施設部分も含めて竣工と同時に省の所有とすることを確認している。したがって、民衆施設に出店する小売店や喫茶店などは、運輸省・国鉄所有の建物の床を借りて営業することになるが、それらは構内営業規程に則り処理されることになり（第 6 号）、従来の構内営業同様に営業者は国鉄に対して構内営業料を納めることになった。

第 7 号も民衆駅では大事な部分であり、テナントの選定においては、市内の民間事業者から出資を募り公衆施設の建築費の半分を出資する豊橋市の推薦を考慮すると記されている。

図表 1 豊橋民衆駅フロアレイアウト



(注) 1949 年に国鉄が豊橋市長宛に送った文書に添付された図とほぼ同一のもの。日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇第 3』掲載の図を用い、駅務施設、公衆施設、民衆施設の分けを文字で書き加えた。

(出所) 日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇第 3』

1950 年 4 月、木造 2 階建ての豊橋民衆駅が開業した。駅務施設が 712.5 m²、公衆施設が 778.5 m²、民衆施設が 1383.75 m²で、全体で 2,887.25 m² (地下室 12.5 m²を含む) となる⁽¹⁵⁾。南北 100m 横幅 20m ほどの長細い建物の南端 1 階には、出札室のほか列車を待つ人のための乗車広間が広くとられ、北端の 1 階には降車広間が設置された (図表 1 参照)。そして乗車広間と降車広間の間には建物を南北に貫く通路が設けられていて、通路脇には便所のほか、理髪店、果実店、雑貨店、化粧品店、菓子店、薬店、玩具店、飲食店、ちくわ店、喫茶店、食堂、靴磨店といった商店 (民衆施設) が出店した。食品店などは、勧工場を思わせる小さな区画で営業した。駅舎 2 階は吹抜があるせいで 1 階に比べると床面積が小さいが、ここには地元の豊栄百貨店が店を出した⁽¹⁶⁾。

豊橋民衆駅はわが国初のショッピングセンターとして名前が挙げられることもあるが、図面を見ると 2 階に出店している豊橋百貨店は百貨店と名乗ってはいるが 400 m²ほどの店で、そのほかのテナントも 1 階に約 100 m²の食堂があるのと、さらに小さな店がいくつかあるのみであった。民衆施設部分の面積は約 1,384 m²であったが、通路などの面積を含んでいるので、売場面積とし

ては1千㎡ほどであったと思われる。

図表2 開業当時の豊橋民衆駅の様子を示す絵葉書



(出所) 豊橋市美術博物館蔵

なお、豊橋駅は、1970年に駅舎が改築され、地下1階地上3階建てのビルに100余りのテナントが入居するショッピングセンター「豊橋ステーションビル」としてリニューアルオープンした。そのとき豊橋市も出資する運営会社として豊橋ステーションビル株式会社が設立されている。

(2) 池袋駅西口民衆駅

豊橋駅と同じ1950年に、企画段階では民衆駅第一号となるはずだった池袋駅西口民衆駅ビルが開業した。本館は1949年に着工、1950年12月に竣工し、開業。別館も1951年3月に竣工した。

開発にあたって民間からの資金とテナントからの賃料収入を期待しているのは豊橋と同じであるが、民衆駅構想の仕掛人の一人である国鉄の伊藤滋は、民衆駅を設置する会社を設立してそこに民間からの出資を募り開発のための資金を集めることを考えた。伊藤らは国鉄出身の実業家矢下治蔵を発起人として日本停車場(株)を設立し、同社は国鉄の駅本屋を建設・保有する会社となるため、国鉄との関係が深い事業家らの出資を募った。

日本停車場(株)は国鉄から土地を賃借し、また建物所有者として逆に国鉄から駅施設部分の使用料の支払いを受けた。また民衆施設部分については、テナント各店から賃料を得た。現在の駅ビル商業施設では、鉄道会社が建物を所有し、関連する運営会社はその建物を小売店等に賃借するパターンが多く見られるが、当時の国鉄は、運営会社に直接出資することも、建物の床を運営会

社にまとめて賃貸することも原則認められていなかったため、民間の所有会社を設立し、国鉄が同社の建物の一部を利用料を払って駅施設として使用するというかたちにとられた⁽¹⁷⁾。

日本停車場(株)は国鉄色の強い会社とはなったが、少なくとも形としては一民間会社が鉄道の駅に民衆施設を併設した建物を自ら開発したことになる。国鉄施設局建築課の技師であった田中重雄は池袋駅西口民衆駅について、「国鉄の驛としてははじめての純然たる民間資本による民衆駅として花々しく発足した。」と記している⁽¹⁸⁾。

ビルの建設用地は、戦災復興土地区画整理事業により、駅から 300 メートルほどのところに保有していた土地を西口の駅前に換地することで確保した⁽¹⁹⁾。民衆駅の建設には、日本停車場(株)が事業主として工事費約 1 億円を投じたが、そのおよそ半分の 5000 万円は、建物内に入居予定だった東横百貨店（現 東急百貨店）からの前渡金で賄なわれた。

池袋駅西口民衆駅は 3 層からなり店舗面積が 3,000 m²ほどあったが、東横百貨店が 1 階から 3 階までの多くの床を占めていて、百貨店以外では銀行や食堂などが小規模な店を出しているだけであった。百貨店が多くの面積を占めているのは、後でも触れるが、おそらく当時、資金力のあつた有力な小売業という何と言っても百貨店であり、国鉄としては、多くの中小のテナントを入居させるよりも、百貨店を導入したほうが現実性が高いという認識があつたためであろう。

（３）相次ぐ民衆駅開発

豊橋駅、池袋駅西口民衆駅の竣工後、全国の都市から民衆駅開発の依頼が国鉄に寄せられた。多くの都市では都市計画を策定・実行する上で、まちの中心に位置する鉄道用地の立体的な有効利用を図ることが課題となっていた。

資金不足が解消したわけではない国鉄は、殺到する民衆駅の開発依頼に対し以下のような点を考慮して優先すべき駅を決め、順次建設承認を行った⁽²⁰⁾。

1. 早急に改築する必要がある駅舎であること
2. 国鉄の経費が節約できること
3. 旅客公衆の利便を増進しうるものであること
4. 申請者の資力・信用が十分で、国鉄が指示する条件を遵守すること

国鉄は、これらの条件により各駅の開発依頼を精査し、豊橋、池袋駅西口に続き、秋葉原、尾張一宮、門司、高円寺、札幌、西鹿兒島、福井、富山、東京駅八重洲口、金沢、沼津、松江、八幡、水戸、池袋駅東口を相次いで建設承認した。1950 年代に開業したものだけでも民衆駅の数 は 20 を超えた（図表 3 参照）。

このうち秋葉原民衆駅は、豊橋駅、池袋駅西口民衆駅から 1 年遅れて開業した。戦後、秋葉原駅の周りには闇市ができていたが、国鉄は駅舎を建て直すために、駅周辺で営業していた闇市に立ち退いてもらい、彼らの代替の営業場所として駅高架下の民衆駅を用意した。(株)秋葉原会館（後に(株)秋葉原）が設立され、同社が闇市をまとめたマーケットを開店した。

なお、(株)秋葉原は 2002 年に東日本旅客鉄道(株)（以下、JR 東日本と記す）が経営権を取得し、2005 年 4 月には、JR 東日本傘下の東京圏駅ビル開発(株)（現 (株)アトレ）が(株)秋葉原を合併し、以後、アトレ秋葉原として運営されている。

図表 3 民衆駅一覧

駅名	承認	開業年月	営業者名	総延面積
豊橋	1948.7	1950.4	豊橋ステーションビル(株)	11,620
池袋（西口）	1948.12	1950.12	日本停車場(株)	37,853
秋葉原	1950.9	1952..2	(株)秋葉原デパート	5,622
尾張一宮	1950.10	1952.1	(株)山一証券ほか 52 人	5,389
門司	1951.3	1952.3	(財)鉄道弘済会	3,394
高円寺	1951.3	1953.12	高円寺復興協力会	－（注 2）
札幌	1951.8	1952.12	ステーションデパート協同組合	24,418
西鹿児島	1951.9	1952.4	下原清市ほか 9 人	897
福井	1951.10	1952.6	(株)福井ステーションビル	5,854
富山	1951.11	1953.11	(株)富山ステーションデパート	4,624
東京（八重洲口）	1952.9	1954.10	(株)鉄道会館	77,926
金沢	1952.9	1953.3	金沢駅地下ビル(株)	11,552
沼津	1952.10	1953.3	沼津ステーションビル(株)	4,680
松江	1952.10	1953.3	(財)鉄道弘済会	1,760
八幡	1954.10	1955.7	北九州市	2,299
水戸	1955.9	1956.12	(株)水戸観光デパート	2,209
池袋（東口）	1955.11	1958.9	(株)パルコ	31,560
新潟	1956.11	1958.4	(株)新潟ステーションデパート	9,586
小倉	1956.11	1958.3	(株)小倉ステーションビル	10,025
宇都宮	1957.3	1958.2	(株)宇都宮駅デパート	2,251
川崎	1957.9	1959.3	(株)川崎ステーションビル	27,366
岐阜	1958.5	1959.10	(株)岐阜ステーションデパートメ ントストア	5,799
姫路	1958.8	1959.11	(株)姫路交通観光会館	15,089
盛岡	1958.10	1959.11	盛岡ステーションビル(株)	6,572
四日市	1959.1	1960.5	三重交通(株)、三岐鉄道(株)	2,218
旭川	1956.9	1960.6	旭川ステーションデパート(株)	5,073
天王寺	1960.2	1962.9	(株)天王寺ステーションビルディ ング	41,785
秋田	1960.6	1961.9	秋田ステーションデパート(株)	6,587
錦糸町	1960.9	1962.4	(株)錦糸町ステーションビル	22,642
釧路	1960.9	1961.9	釧路ステーションビル(株)	8,201
横浜（西口）	1961.5	1962.11	(株)横浜ステーションビル	23,288
新宿（東口）	1961.7	1964.5	(株)新宿スーションビルディング	43,046
福島	1961.9	1962.12	福島ステーションビル(株)	4,392
蒲田（東口）	1961.10	1963.3	蒲田振興(株)	15,566
千葉	1961.12	1963.4	(株)千葉ステーションビル	28,900
博多	1962.2	1964.5	(株)博多ステーションビル	51,128
明石	1962.3	1964.11	(株)明石ステーションセンター	11,619
戸畑	1963.3	1964.9	戸畑ステーションビル(株)	8,124
広島	1963.12	1965.11	広島ステーションビル(株)	30,015
鶴見（東口）	1964.2	1965.7	鶴見振興(株)	18,182
別府	1964.4	1966.7	(株)別府ステーションセンター	15,829

帯広	1965.6	1966.11	帯広ステーションビル(株)	10,906
高岡	1965.6	1966.12	(株)高岡ステーションビル	8,714
山形	1966.3	1967.8	(株)山形ステーションビル	9,873
大宮	1966.6	1967.10	(株)大宮ステーションビル	21,814
目黒	1965.10	1967.11	(株)目黒ステーションビル	12,468
和歌山	1966.9	1968.3	(株)和歌山ステーションビルディング	15,121
徳山	1968.5	1969.10	徳山ステーションビル(株)	6,783
蒲田(西口)	1968.5	1970.4	蒲田振興(株)	30,322
吉祥寺	1968.9	1969.12	(株)吉祥寺ステーションセンター	29,021
小岩	1970.12	1972.7	東京高架(株)	15,760
市川	1970.12	1972.9	千葉高架(株)	24,940
本八幡	1970.12	1972.10	同上	11,360
船橋	1970.12	1972.11	同上	17,980
津	1971.11	1973.3	津ステーションビル(株)	8,050
平塚(注3)	1971.12	1973.6	平塚ステーションビル(株)	22,069

(注1) 本表は 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第13巻』(1974年) 319～322頁の表をベースに、若干のデータを追加したものである。そのため、営業者などは開業時のものではなく、この資料の発刊時点のものであることに注意。

(注2) 高円寺は面積不詳。

(注3) 平塚は民衆駅として企画されたが、1971年の国鉄法施行令の改正により、国鉄が出資する駅ビルとして開発された。

(4) 民衆駅開発の諸類型

資金難の国鉄が戦後、駅舎を再建する際の資金調達の方策はいくつかあったのだが、ここで次の5つに分けて整理しておきたい。a 鉄道債券により資金を得る方法、b 駅のあるまちからの無条件寄付、c 構内営業を許可することを条件とした営業者及び自治体からの寄付、d 出願者に駅本屋を建設してもらい国鉄がそこを賃借する方法、それにe 合築駅である⁽²¹⁾。

a 鉄道債券による方法は、駅舎の財産の帰属等が、国鉄が自己資金で駅本屋を完成させた場合と変わらないという点では好ましい選択肢ではあったが、民間企業が債権を引き受けても何ら発言権は得られず低利の利息しか期待できないため、民間から得られる資金には限界があると思われた。輸送力の増強が強く求められ鉄道網の復旧が急がれているなかで、鉄道債券で得られた資金を駅本屋に投じることについては異論もあった⁽²²⁾。

b 無条件の寄付による再建は、地方公共団体に全工事費の1/3～2/3を負担してもらいながら国鉄が駅を建設し、竣工後の財産は国鉄に帰属させる方法である。各地方都市で都市の整備が進められるなかで、寄付してでも駅の改築を進めたいというまちは少なくなく、大牟田、三原、徳島などでは地元の寄付で駅が建設された。ただし、無条件の寄付はその額に限界があるため、地方の小規模な都市では可能であっても大都市の駅では難しかった。

そこで考え出されたのが、cの条件付きの寄付による駅の開発である。駅を再建したい地方自治体が駅構内で営業しようとする業者を募り資金を集める。駅務施設の開発費用については国鉄が負担するが、営業用施設(民衆施設)の開発費用全額と、広間や待合室などの旅客利用部分(公

衆施設)の開発に要する額の半分程度を寄付で賄う方法である。財産は原則として国鉄のものとなる。条件付きであるため、無条件寄付に比べてはるかに大きな額の寄付金が期待でき、各種の売店や飲食店など利便施設が軒を連ねた新しい時代に望まれる駅施設を開発することが可能となる。このパターンで開発されたのは、民衆駅第1号の豊橋駅をはじめ、尾張一の宮、門司、金沢、札幌等である。国鉄にとってもまちにとってもメリットのある開発パターンだが、懸念もあって、それは構内営業者が国鉄所有の駅本屋内で、いつまでも営業権を主張して安い家賃で居座る恐れがあることであった。

d 出願者が駅本屋を建設するパターンでは、国鉄ではなく民間事業者が駅施設と民衆施設を併設した民衆駅を開発する。財産は国鉄ではなく出願者側に帰属する。出願者は、国鉄所有の土地を利用する場合は土地の使用料を国鉄に払い、国鉄は建物所有者である出願者に設備使用料を支払って駅施設を利用する。そして将来建物が償却された後は、国鉄はその寄付を受けるという契約によって駅の開発が進められた。このパターンでは国鉄の負担は少ないが、一方、開発後の収益は主に出願者側が得ることになり、国鉄としては中長期的な収益を考えるとメリットが少ないとも考えられた。この方法によって開発されたのは、既述の池袋(西口)、秋葉原のほか、池袋(東口)、川崎、錦糸町などの駅である。

e 合築駅は、民衆施設を合築により駅本屋と一体開発するもので、営業者は自分たちが使う民衆施設部分の費用のみを負担し、その部分を所有する。駅施設部分の費用負担は行わない。したがって、国鉄としては鉄道駅再建のための資金を民間から得ることはできないものの、民間の事業として駅舎に付帯する民衆施設を開発してもらうことができた。

以上のa～eのうち、c～eは民衆施設が併設された駅であり、さらにそのうちのcとdは、国鉄駅の再建のために民間資本が導入されたという意味での民衆駅である。

5. 東京駅八重洲口民衆駅と鉄道会館問題

(1) 東京駅八重洲口民衆駅と名店街の開業

1954年10月(一部は1953年7月)、東京駅八重洲口に「東京駅八重洲口民衆駅」が開業した。この民衆駅はいろいろな意味で画期的な施設であったが、特筆すべき事項としては、まず東京駅というわが国を代表する駅を舞台にした大規模な開発計画であったこと、そして名店街と称して当時の老舗の有名店を複数出店させたことが挙げられる。また、開発に当たっては多くの批判を受け国会でも取り上げられるに至ったことで、国鉄関係者が当初懐いていた民衆駅構想の転換を余儀なくされたという点においても、その影響は大きかった。

東京駅八重洲口には、戦後暫定的に木造の本屋が建設された(1948年)が1949年に焼失。東京駅の日本橋・銀座方面への出入口として、その再整備が求められていた。伊藤滋らは、池袋西口民衆駅で日本停車場(株)を設立した経験をもとに、国鉄関係者から優先的に資本金を集めて新会社を設立し駅の開発主体とする手法を選択し、新会社を東京駅のみならずその後各地で建設予定の民衆駅の開発主体とすることを考えた⁽²³⁾。

国鉄は1952年5月、「東京駅八重洲口本屋設計建設計画委員会」設置した。委員会は駅舎の開

発方針として、以下の要綱を作成した⁽²⁴⁾。

1. 鉄道開通 80 周年記念事業の一環として東京駅八重洲口本屋を整備し、首都の玄関たるにふさわしい駅舎を建設し、旅客、公衆の利便の向上を目的とする。
2. 駅固有の施設の外に駅舎用地の立体的な活用を主眼とし、地下 2 階、地上 8 階程度の高層建築とする。用地については国鉄が賃貸する。
3. 国有鉄道の財政事情よりして民間資本を導入した会社組織とする。その場合、資本金は約 3 億円程度とし国鉄関係より優先募集する。
4. 駅舎の高架下から連絡上家及び本屋内において駅の業務上支障のない場所に店舗、デパート、事務室等を設置する。
5. 駅舎内の営業施設は駅に美観を与え、その営業は旅客、公衆に便宜を供与し、品位のあるものとする。

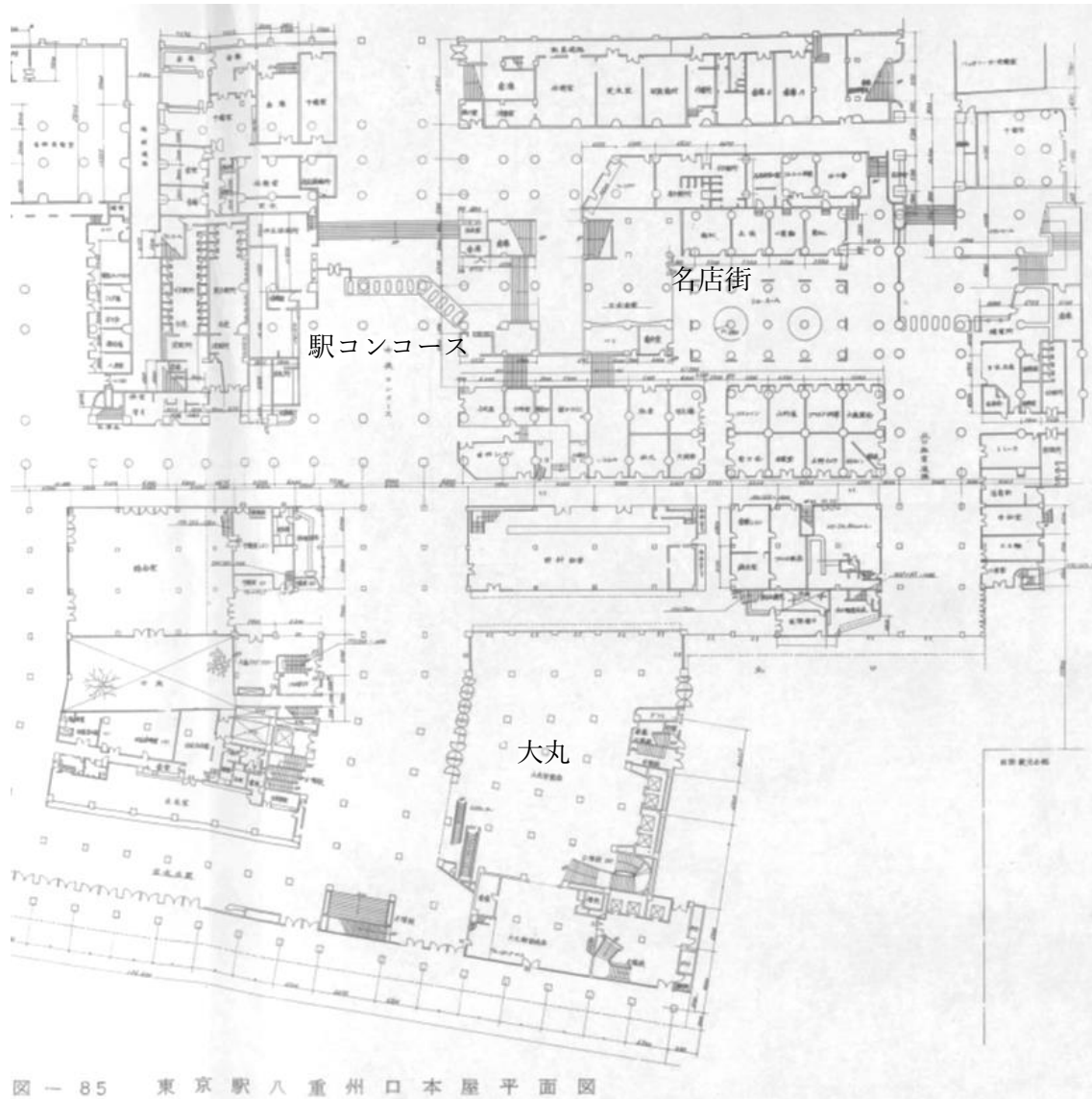
この要綱により、民間資本を導入した会社を設立し、東京駅八重洲口を民衆駅として開発することが決まった（第 3 号）。また、旅客及びその他公衆を対象とし、デパートのほか専門店なども入居する首都の玄関としてふさわしい施設とする方針も明らかになった（第 1、4、5 号）。

この方針に基づき、民衆駅の運営会社の設立準備が進められた。駅施設であるため国鉄の影響力を保持することが重要であったので、池袋駅西口民衆駅の日本停車場(株)と同様に、国鉄共済組合、鉄道弘済会、国鉄関連の財界人など 10 名が新会社の発起人となった。会長には澁澤栄一の孫で元大蔵大臣の澁澤敬三が就任。社長には前国鉄総裁加賀山由之雄、専務には民衆駅発案者である国鉄の立花次郎、伊藤滋の両名が就き、国鉄 OB、関係者が主導権を握る体制が構築された。こうして 1952 年 9 月 1 日、株式会社鉄道会館が設立された⁽²⁵⁾。

民衆駅の建設計画は、地下 2 階地上 12 階の本館部分 56,700 m²と、東京駅 6、7 番線の高架下部分 (13,000 m²)、及び両者の間の将来 8 番、9 番ホームが建設予定の土地に仮設される一部 2 階建ての連絡上家部分 (10,600 m²) の三部分からなり、合計 80,270 m²というそれまでの民衆駅とは比べ物にならない極めて大きなプロジェクトとなった⁽²⁶⁾。そのうち本屋には百貨店大丸が入居予定で、そのほか多くのテナントの導入が予定された。

開発費用は、駅務施設については国鉄、民衆施設は鉄道会館が負担し、共用の公衆施設部分は両者が折半することとし、建物は 2 階以上を鉄道会館の所有、それ以外を国鉄の所有とすることになった。前述した資金調達方法の a～e のうち、駅施設は国鉄、民衆施設は鉄道会館が負担、公衆施設は折半としている点は c のパターンに相当する。ただし、豊橋民衆駅のように地方自治体が出願するのではなく鉄道会館という国鉄が関係の深い一民間会社が出願者となっている。

図表4 東京駅八重洲口レイアウト図（1階）



図一 85 東京駅八重洲口本屋平面図

（注）図の下側が八重洲側。図の右上の小さい区画が多く並んでいるところが名店街で、図右下の売場が大丸の1階のフロア。

（出所）日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第2篇第3』p1907）

八重洲口民衆駅は、着工後に資金不足が問題となったほか、地域商業者などからの開発反対運動が巻き起こり、後述するように国会でも民衆駅のあり方について批判が相次いだことで、12階ビルを建設する予定が6階までで中断するなどその開発の道のは多難であった。ようやく1953年7月に、民衆駅内の専門店街エリアとして、6、7番線の高架下に38店舗、本館との間に仮設

された二層の建物に 13 店舗の計 51 店舗が開業した。テナント各社は国鉄との契約ではなく、鉄道会館が所有する床を賃借する契約を結んだ⁽²⁷⁾。1953 年 3 月に、テナントが集まり商店会「東京駅名店会」が結成され⁽²⁸⁾、商店街の名称を「東京駅名店街」と決定した。

（２）テナントの誘致

鉄道会館が最も苦勞したのはテナントの誘致だったという。朝鮮戦争後で景気が下向いていたこともあったが、当時は鉄道の駅という立地に対する小売店側の期待は大きくなく、鉄道利用客を相手にしても物は売れないだろうと考える店主が多かった。鉄道会館は多くの有名店に声をかけたが反応は悪く、テナントの誘致は思うように進まなかった。当時、有名店が専門店ビル等に出店することはほとんどなく、丸の内ビルディングや渋谷の東横百貨店の食品店街「東横のれん街」などの例があった程度であり、名店の多くは八重洲口の民衆駅への出店に前向きではなかった。

やっと文明堂が出店を決め、これがきっかけとなって銀座の有力店数店が一団となって出店を申し込み、最終的には入居希望者は約 200 店に達した。鉄道会館はそのなかから、資力・信用、経営能力等を重視し、また同業種の重複を極力避けて選定した⁽²⁹⁾。結局、テナントには、榮太樓、文明堂、コロバン、中村屋、福砂屋、立田野、京橋千疋屋などの老舗の食品・菓子店が名を連ねたほか、日本食堂などの飲食店、そのほか雑貨店や野村証券などの金融機関もあった。

1954 年 10 月には、駅ビル本館の地下 1 階から地上 5 階まで（地上 1 階は駅コンコースなどがあるため一部のみ）を占める大丸東京店が商業施設の核として開業し、民衆駅はフルオープンした⁽³⁰⁾。

この民衆駅は開業後人気を博し、商業における駅立地の有望さを強く印象づけることとなった。またテナントとして出店した各店にとっても、ここに出店したことが、知名度の向上に貢献し、その後の発展に貢献した。

テナントとして真っ先に出店を決断した文明堂は、宮崎甚左衛門が長崎から東京に出て創立した東京文明堂である。東京文明堂は当初三越と取引していたが、三越に不信感を抱いた甚左衛門は同社との取引を停止すると、1951 年に東横百貨店の誘いで他の老舗食品店などとともに「東横のれん街」に出店し、成功を収めた。「よしと思ったら、一か八か度胸よく進む」という宮崎甚左衛門は、その 2 年後、懐疑的な声が強かった東京駅八重洲口民衆駅の名店街への出店へ決断した。開業当時のことを彼は以下のように振り返っている⁽³¹⁾。

翌二十八年には、東京駅の『名店街』の話が持込まれた。このときも病後だった。フラフラする足を踏みしめながら、現場を見に行ったが、まだ基礎工事の最中で、何十尺も掘り下げた穴の底で、ズシンズシンと杭が打ち込まれている—そんなところを見て、見当がつくはずがない。しかし、そこはカンである。建物の格好がついてからならば、だれだって一応の見当がつく。それでは先見の明とはいえないのである。

（中略）

『名店街』の開店は二十八年七月二十一日だったが、その日に間に会ったのは、私のとこ

ろと、他に二三軒きりであった。そのとき、コロンバンの主人門倉君に、私はこうきいてみた。

「これは東横の『のれん街』ぐらいになるかね」

ところが門倉君は、

「『のれん街』以上になるよ」

と、言い切るのだった。私はそうかなぁーと半信半疑でいたが、結局はそのとおりだった。

（３）鉄道会館問題

東京駅八重洲口の民衆駅開発に関しては、地域商業者などから国鉄財産の部外使用に関して多くの批判があり、国会でも議論されたことで広く注目された。

衆議院では、1953年に運輸委員会においてこの問題が取り上げられた。常勤役員等を国鉄関係者で固めた鉄道会館が、全国で開発を進めようとする民衆駅の開発主体となろうとの目論みに対して、国の財産を不当に利用しているとの批判がなされた。衆議院運輸委員会は議論の末に「鉄道会館等に関する中間結論」を出した。その内容は以下のとおりである。

（イ）鉄道会館との契約内容を再検討してその適正を期し、徴収未済の用地使用料、構内営業料を直ちに徴収すること。

（ロ）財産管理に留意し、固定財産管理規程及び構内営業規則を現状に即するように改正し、料金決定の適正を期するため査定委員会のようなものを設けること。

（ハ）いわゆる民衆駅の在り方については根本的に再検討を加え、その公益性を保持させるためこれが監督につき特別の措置を講じると共に、これら会社との関係を明朗化するため、民衆駅運営委員会のごとき制度を設けて広く関係官庁の職員・地方公共団体の代表者及び学識経験者等の意見を徴して民衆駅に関する重要事項を決定すること。

衆議院決算委員会でも、1953年11月「株式会社鉄道会館に対する用地貸付等の問題に関する決議」を行ったが、その骨子は、

1. 国鉄当局の責任の所在の明確化と人事の刷新
2. 外郭団体、関係団体の監督強化
3. 関係規程類の整備と収入の確保
4. 民衆駅の建設、運営についての基本方針の確立

などであった⁽³²⁾。

すなわち、国会としては民衆駅の開発を否定はしないが、鉄道用地は国鉄すなわち国の財産であるから、その利用に際しては出店する商店等には適切な額の負担を求めるべきであり、駅周辺のそのほかの商業者と比べて不当に優遇された条件で出店させるべきではないこと、あくまで公共の施設であるから出店者らに対しても公共性を維持するために十分な監督を行うこと、民衆駅の開発に関してルールを確立すること、などを求めたのである。

国鉄はこうした国会からの要請に対して、民衆駅の建設方法や方針の明確化、ルール化を進めた。1953年の10月、国鉄総裁の諮問に応じ民衆駅の建設及び運営に関する基本事項と構内営業

料の基準などについて審議するために、国鉄内部に「民衆駅等運営委員会」が設置された。

1954年4月、第11回委員会において答申（「民衆駅の建設及び運営に関する基本事項についての答申」）が行われた。答申では、意見として、次のように記載している⁽³³⁾。

民衆駅は、国鉄の財政状態が、戦災をうけた駅舎の復旧を意のごとく進めることを許さず復興途上各方面からの要望に応えることができないでいる事情の下で、生まれたものである。この構想は、国鉄財産の有効利用をはかりつつ交通利便を増進し、また大都市における土地の経済的有効利用という点で新生面を拓くものであり、加えて都市計画との関連において、近代的都市の形成に寄与するもので国民経済的に見て是認することができる。

しかしながら、民衆駅が十分に理解されないで、単に利権的なものと見られることは遺憾であるから、国鉄は民衆駅の公共的使命がそこなわれることのないように、その建設及び運営を公明に処理し、いやしくも独善のそしりをうけることのないようにしなければならない。

そして、答申は、民衆駅建設のあり方に関しては以下のように記している。

民衆駅の建設

民衆駅の建設は、国鉄の駅舎の整備を促進し、併せて経済的価値の高い鉄道用地をその価値にふさわしく立体的に活用できること、及び都市計画の要請にこたえ都市美の形成に貢献すること等の利益がある。併し、反面において営業施設における営業者の企業性は、駅の公共性と必ずしも相容れぬ場合もあり、又将来の輸送事情の変化に伴う駅施設の改良等を制約するおそれもあるので、民衆駅の建設に当っては、国鉄はこれらの弊害を生ずることのないように、一定の基準を設けて承認をすべきである⁽³⁴⁾。

1954年7月、この答申にもとづき、国鉄は「日本国有鉄道構内営業規則」を改正するとともに、「民衆駅に関する請願の取扱処理方」を制定した。以後、民衆駅の処理については、この基本方針に基づき民衆駅等運営委員会が公正な審議を行い、民衆駅の建設条件に合致するものについては、運輸大臣の承認を得て総裁が建設承認することとした。八幡駅を第一号として1954年以降の民衆駅は、総て委員会の審議を受けている。

（４）構内営業規則の改正

国鉄の構内営業は既述のように歴史が長く、官営鉄道が開業して間もない頃に構内での新聞の販売や駅構内での売店などの営業が認められた。その後、立売の弁当の販売、列車内貸座布団営業、人力車営業（現在の構内タクシー営業に当たる）などへと営業種目は拡大し、鉄道駅や列車本数の拡大とともに営業者数も急拡大した。それらの構内営業は駅本来の業務や列車の運行に影響がない範囲で認められたのは当然であるが、構内営業の承認基準等については駅の判断に任されていた部分もあったので、統一した規定を設ける必要から1940年になって内部規定として「構内営業規定」が制定された⁽³⁵⁾。

戦後になって、営業を申請する者に対しても統一した規程を提示する必要があるとの判断から、1949 年 7 月に国鉄は「日本国有鉄道構内営業規則」を制定した。営業料金についても定め、「売上総収入額に 100 分の 1 の料率を乗じて算定する営業料を主とし、それに財産使用料を加算した料金を徴収」とした。誕生したころの民衆駅はこの構内営業規則に基づいてテナントに出店させていた。

その頃の構内営業規則は旅行者を対象とした小規模な売店などを想定していたが、民衆駅の商業施設は施設規模が大きく、出店者のなかには百貨店も含まれていた。駅のあり方が変容しているのに営業規則や営業料金の考え方が旧来のままであったため、国会で民衆駅について議論された際にその見直しが求められた。

国会からの要請に応じ、東京駅八重洲口の民衆駅開業が迫った 1954 年 7 月、構内営業規則が改正された。改正された規則では、まず「構内」を、駅に出入りする旅客・公衆が利用する場所で鉄道管理局長が指定した場所と規定したうえで、構内営業を、構内旅客営業、構内公衆営業、構内旅客運送営業、列車食堂営業の 4 つに分類した⁽³⁶⁾。駅における小売営業としては、「構内旅客営業」とは別に「構内公衆営業」という分野が新たに設けられた。構内旅客営業が主として鉄道旅客を対象とする営業で、国鉄の監督の必要性が高い営業であるのに対し、構内公衆営業は旅客だけではなく、広く公衆を対象として行う営業とされた。後者は旅客のための利便施設ではないので、駅長が出店者らに対して顧客との接遇について常時指導監督する必要がないとされ、国鉄による監督は国鉄の財産の管理と有効な活用という面に重点が置かれることになった。民衆駅内の民衆施設のうち国鉄が所有しない部分や、国鉄が所有するものについても国鉄が定めるものは、この構内公衆営業に該当するとされた。こうして国鉄駅長による管理から外れた「構内公衆施設」という分野が制度化された。現在、鉄道駅に付随する商業施設のうちエキナカ施設と呼ばれているのは先の 4 分類でいえば構内旅客営業に当たり、現在のルミネ各店などは構内公衆営業が発展したものと見ることができる。

構内営業規則の改正では、従来は禁止されていた営業者による施設の賃貸（転貸）も、国鉄が承認した場合に限って認められることになった。すなわち、従来は国鉄自身が個々の営業者に営業承認を出していたが、商業施設の運営会社と包括的な契約をすることで、運営会社に各小売店への施設の賃貸、商業施設全体としての運営を委託することが可能になった。国鉄は施設のオーナーとして管理運営会社から賃料を得るという道が開けたのである。現在の駅ビル型ショッピングセンターに照らして言えば、JR 東日本が自社の所有する駅ビルの床を商業デベロッパーである傘下の(株)ルミネなどに賃貸し、同社が各小売店などに転貸するという手法を採用できるようになったということである。

6. 民衆駅運営会社の資本構成とテナントとの契約関係

(1) 国鉄法と投資条項

商業施設としての民衆駅の特殊性のひとつは、それが国の機関である国鉄の土地に開発されるものであり、国鉄法という法律の制約を受けることであった。

民衆駅という手法を採用することになったのは、既述のように、資金不足を補うために民間資本を活用しようとしたことがきっかけであったが、国鉄法により国鉄が投資できる分野が鉄道関連事業に限られていたため、駅に相当規模の商業施設を設置するためには、民間企業が商業施設を設置するという形をとらざるを得なかった。

この国鉄法の規定に関しては、1948年に政府が立法に向けて立案した段階では、国鉄が業務の運営上必要がある場合には他の事業に投資できる旨の規定が設けられていた。しかし、この規定は一般経済社会に与える影響が大きいとGHQの反対を受け、削除された⁽³⁷⁾。国鉄のような巨大企業が関連事業を拡大することは、GHQの経済力集中排除の方針に反すると判断されたのである。結局、1948年に成立した国鉄法では、第3条で日本国有鉄道の業務は「鉄道事業及びその附帯事業の経営」と限定された。

民衆駅の開発が各地で進められるなかで、国鉄法を改正して部外投資を可能にすることは国鉄にとって悲願となり、1953年には第16回国会にて投資条項を含む国鉄法の改正案が提出されたが、鉄道会館問題が国会でも取り上げられた後だったこともあり、議論の末「時期尚早で適当でない」という理由で却下された⁽³⁸⁾。

1959年に国鉄法がふたたび改正され、ようやく国鉄法第6条に投資条項が盛り込まれた。しかし、「その業務の運営に必要な場合には、運輸大臣の認可を受けて、予算で定めるところにより、日本国有鉄道及び他の運送事業者がともに使用する輸送施設の運営を行う事業に投資することができる」と規定され、結局、独自出資による駅への商業ビルの開発は認められなかった⁽³⁹⁾。国鉄による駅ビル会社への出資が認められ、国鉄による駅ビル開発の自由度が高くなるのは1971年まで待たなければならなかった。

（2）民衆駅会社の資本構成

鉄道会社は、列車の安定的な運行と旅客に対する利便を確保するための施設整備が最優先であるから、民衆施設の整備、運用に当たってはそれらの業務に差し支えがないよう配慮しなければならないのは現在でも同じだが、民衆駅においても、鉄道の運行等に悪影響がないように国鉄は民衆施設の運用等に関して強い影響力を保持し管理しようとした。

国鉄法により、自ら出資して民衆駅会社を設立するという選択肢を禁じられていたため、国鉄は地域の有力企業などに投資してもらい会社を設立したが、民衆駅の運営会社が国鉄の管理の手の届かないところへ行ってしまうと国鉄の利益に反するし、公共性の維持が求められる国鉄の駅でそれに反する行いがあれば当然批判が高まることが予想されたから、国鉄としては影響力を保持するために民衆駅会社をどのような資本構成にするかに気を遣った。

立花次郎は、この点に関して次のように記している⁽⁴⁰⁾。

民衆駅会社の公益的な性格からして、成るべく公的な資本を集めることが望ましい。過半数の株式を一手に握れば、経営も独占し得る。又30%前後の株式を持つものは、1人でも臨時株主総会の開催を要求し得るし、又累積投票を要求して自己の推す役員を会社に送り込むことが出来る。こんな関係からして、成るべく地元の多くの有力会社に株式を分散して

持つて貰い、1 社で 10%以上の株式を独占しないように分割する。又政治的圧力を会社経営に持込ませないために地方公共団体等には株主となつてもらわず、賛成人である市長・市会議長或は議員さんには若し必要があれば個人として株主になつて貰うというやり方が理想の姿である。川崎民衆駅はこの理想通りの資本構成にしたが、この場合は所謂親会社として親見になつて金融等の保証人になつてもらうものがないから、余程金融機関と密接な関係を保たないと万一の場合不安である。(中略) 最近財団法人鉄道弘済会が民衆駅の意義を理解されて、払込資本金の 30%程度の出資を快く引受けて居られることは、民衆駅の将来発展のために誠に結構なことであると筆者は喜んで居る。

この文章からも、国鉄が民衆駅運営会社の資本構成に細心の注意を払っていたことが窺える。

地元の多くの企業に株式を分散して所有してもらうことによって、特定の企業や地元の政治家などに会社の主導権を握られてしまうリスクを避けることはできた。一方、株主を分散させたことで、駅ビル会社には多様な出資者がいることになった。そのため、1970 年代以降に国鉄による駅ビル会社への出資が認められ、さらに民営化された JR 各社が事業の効率化のために駅ビル会社を子会社化しようとした際には、出資比率を上げるために多大な負担を強いられた。

(3) 民衆駅におけるテナントとの契約関係

民衆駅なかでも東京駅八重洲口以降の民衆駅には、地元の有力小売店や全国的な有名店など多くの小売店や飲食店などがテナントとして出店した。それらテナントと民衆駅の運営会社との間にはどのような契約関係があったのだろうか。ここでは、新宿駅東口民衆駅（1964 年開業）を例に見てみたい。

1959 年に設立された(株)新宿ステーションビルディングが、新宿駅東口民衆駅を開発する際に策定したテナント募集のための事業案内を以下に抜粋して掲載する。

新宿ステーションビル出店のご案内 (抜粋)

②営業の仕方

1. 出店者は日本国有鉄道構内営業規則ならびに東京都条例に従って頂きます。
2. 出店者は販売品の品質、性能、価格及びサービスなど百貨店、専門店等の長所をとり入れ、豊富な経験を生かし、他に比較して遜色のないようにして頂きます。
3. 出店者は創意をもって、斬新な企画と、その特性、持味を十分に発揮し、全体と個々の繁栄の相互依存、関連性をよく認識して誠実と、秩序と、協調の精神を堅持して頂きます。

⑦レヂスターと売上金の管理

レヂスターは会社の指定する規格のものを使用し、その経費は出店者の負担とし、その管理も出店者の責任において行って頂きます。又レヂの取扱者は出店者の直接雇用として頂きます。

売上金については毎日会社で収納し、一定期間（15 日以内）当社で保管後返還いたします。

⑧営業種目と賃貸条件

営業種目と賃貸条件は、下記のとおりであります。営業種目は（中略）別段の制限はいたしません。国鉄構内営業に相応しいものについて当社が決定いたします。

又賃貸料については、原則として、店舗及び飲食店は売上歩合制とし、その他のものは特殊のものを除いて固定家賃といたします。

なお歩合制の場合は、当社の定める売上一定額を超えるものについては歩合率の逡減を行う考えであります。

1. 入居保証金と敷金

入居保証金は、ご契約と同時に全額の 40%、中間に 30%、入居時 30%に区分し、会社の指定する期日に振込んで頂きます。この保証金は、入居後 5 カ年間据置き、この間日歩 5 厘の利子を付し、6 年目から以後 15 カ年間に均等償還をいたします。

なお、この保証金は契約違反等の事態が発生したときは違約金として、この保証金を充当することがあります。

2. 営業種目の変更とその他の条件

出店者は総て最初に営業種目及び品目を定め、将来とも自由に業種、品目の変更追加は原則として出来ませんが、万一変更追加の必要を生じた場合は文書により会社の承認を得て頂きます。なお社会状勢及び経済状勢の変化により、これらの変更追加を当社よりお願いすることもあります。

又賃貸物件を転貸したり、賃借権、営業権等の権利を第三者に譲渡したり、あるいは担保に供することはできません。

3. 管理費

出店者の占有面積に対する管理費（空気調和装置、電気、瓦斯、上下水道、清掃）等の費用は当社の計算に基いて、その実費（月／坪 1500 円前後の予定）を毎月家賃の外に申受けます。

この文書を見ると、「②営業の仕方」に関して、「全体と個々の繁栄の相互依存、関連性をよく認識して誠実と、秩序と、協調の精神を堅持して頂きます」としており、それぞれ独立した事業者であるテナント各店が協調してひとつのまとまった商業施設を構築しようという理念が示されており、ショッピングセンターとしての性格が強いことを示している。

「⑦レジスターと売上金の管理」では、テナントは(株)新宿ステーションビルディングが指定する規格のレジを使用し、売上金については毎日収納することとしており、レジがオンライン化されるのはまだ後の時代だが、デベロッパーが指定レジによりテナントの売上金管理を行っていたことが分かる。

「⑧営業種目と賃貸条件」の項目では、賃料は原則として売り上げが一定額を超える部分について歩合であると記しており、現在のショッピングセンターでも多くが採用している最低保証付きの（逡減）歩合賃料制が採用されていたことがわかる。固定家賃のテナントビルとは異なり、

歩合賃料とすることで、テナントの売上増がデベロッパーの収入増につながるという意味において、テナントとデベロッパーが売上の拡大という目標を共有する体制が構築されている。

ちなみに新宿駅東口よりも約 10 年前の東京駅八重洲口民衆駅では、その収支予算書の記載によると、名店街内の小規模なテナントは固定家賃で、売場の場所に応じて月坪 1 万円～5 千円。一方大丸に対しては、家賃は売上げの 4%とし最低賃貸料を別に定める、としていた⁽⁴¹⁾。

7. 百貨店法の制定と百貨店、民衆駅

(1) 百貨店に対する出店反対運動

豊橋民衆駅などでは、地方公共団体が地元の営業者から権利金を集めて国鉄に寄付し、資金を抛出した人などが民衆駅に店を出したが、初期の民衆駅は百貨店に頼るところも大きかった。国鉄としては、駅の開発にあたって民間の資金に期待するにしても、地元の中小的小売店からの資金にあまりに頼ってしまうと、なかには資金を出せなくなる店が出るのが予想され、その場合に駅施設の開発に支障が生じることが懸念された。その点、資金力のある百貨店に出資してもらえば安心だという思惑が働いたようだ⁽⁴²⁾。初期の民衆駅施設は、販売力も資金力もある百貨店を主テナントとして導入し、それに加えて若干の喫茶、飲食店、理髪店、それにおみやげ物屋のような小さな小売店で民衆施設が構成される例がみられた。池袋駅西口民衆駅も売場の多くを東横百貨店が占めていた。

東京駅八重洲口の民衆駅も、大丸が大きな店を出したが、一方で高架下には多くの老舗の菓子店などを集めた名店街が構成された。民衆駅がオープンすると、有名店が一堂に会したこの名店街は百貨店とは異なる独自の存在感を放ち人々を惹き付けた。出店した各店にとっても、自社のブランド価値をさらに高める効果をもたらした。そして、その後の民衆駅には地域の有名店が挙って出店するようになった。

東京駅八重洲口以降の民衆駅で、百貨店ではなく小規模な店から構成される専門店街のウエイトが高くなった背景には、百貨店が新たに店出にくくなった時代背景もあった。百貨店は 1950 年代の代表的な大型小売店であり、当時店舗網を拡大するなどその存在感を増していたが、それに対して、中小小売店の商店主らは百貨店の店出は自分たちの存続にかかわるとして、百貨店の店出・営業を制限するよう求める声を強めていた。

百貨店の店出に対する反対運動は、民衆駅開発にも影響を及ぼした。池袋駅東口の民衆駅開発に際しては、1953 年 2 月に運営会社として(株)池袋ステーションビルが設立されたが、1954 年 10 月の同社の株主総会で丸物百貨店が同社に出資し民衆駅内に店出する方針が示されると、地域の中小小売店主らが激しい反対運動を展開した⁽⁴³⁾。結局、池袋には 1957 年に百貨店「東京丸物」がオープンを果たした(東京丸物は 1969 年に池袋パルコとなり、(株)東京丸物は(株)パルコに商号を変更した)が、丸物百貨店に対する出店反対運動は全国的に知られるところとなり、百貨店店出に対する反対運動が全国的に広まる一因ともなった。

地域商業者の百貨店の店出に対する反発が強くなると、民衆駅としても百貨店を出店させにくくなる。民衆駅は国鉄の駅に付帯してできる商業施設であるから、地域の商業者に対して悪影響

を及ぼすことを避けようとする配慮が国にも各地の自治体にもあった。国鉄の駅ビルは、地域の合意、協力のもと開発を進めることが重要であり、だからこそ地域の有力企業などが出資し、自治体が申請して国鉄が許可して開発するというかたちが取られた。

民衆駅への百貨店出店計画をめぐる大きな混乱を巻き起こした例として、新宿駅東口の民衆駅がある。1952年に、高島屋が新宿駅東口への出店を国鉄に申請すると、新宿を地盤とする伊勢丹や、東口側に自社の駅を新設予定だった西武鉄道は激しく反対。地元の商店街も出店に反対したことで、高島屋は百貨店出店を断念することになった。最終的に、共同出資で専門店ビルを開発することで決着し、1959年に民衆駅の営業者として、高島屋のほか伊勢丹、西武鉄道、それに鉄道弘済会なども出資して(株)新宿ステーションビルディングが設立された。1964年5月になって約250の専門店が出店する民衆駅「新宿ステーションビル」がようやく完成した。

(2) 百貨店法の制定と民衆駅

百貨店の店舗網の拡大による中小小売店への影響は国会でも議論され、その結果、1956年に中小小売店の保護などを目的とした百貨店法が制定された（戦前にも同様の法律があったため、戦後の法律は第二次百貨店法ともよばれる。）後の大規模小売店舗法（1973年）、大規模小売店舗立地法（2000年）の前身である同法の制定によって百貨店の新設が規制されることになった。さらに百貨店法制定の際に衆議院および参議院で以下のような附帯決議がなされたことで、民衆駅を新たに開発する際にそれまでのように百貨店をテナントとして誘致することは難しくなった。

附帯決議（衆議院商工委員会 1956年4月17日）（抜粋）⁽⁴⁴⁾

二、政府は、国、地方公共団体及び公共企業体の所有する土地又は施設を利用して、百貨店業を営むことを、原則として許可しないこと。但し、地方都市等において、中小小売業者に与える影響の少ない場合は、この限りでない。

附帯決議（参議院 1956年6月3日）（抜粋）⁽⁴⁵⁾

政府は、本法の実施に当り、衆議院における附帯決議を尊重すると共に特に左の点について留意すること。

一、百貨店業者が顧客誘引のため自ら若しくは他と提携してターミナル施設を設けないよう本法の運用に万全を期すること。

上の衆議院の附帯決議では、公共企業体の所有する土地・施設での百貨店業を原則許可しないとしており、これによると国鉄所有地・所有施設に百貨店は出店できないことになる。池袋駅東口民衆駅への丸物百貨店進出に対する中小小売店の反発が強かったひとつの要因として、国の財産である駅舎に一民間企業である百貨店の店舗を導入することに対する反感があったようで⁽⁴⁶⁾、この附帯決議はそうした反感に応じ、国鉄所有地への百貨店進出に対しては特に厳しく規制する姿勢を示している。

参議院の附帯決議も表現は違うが、百貨店を民衆駅などのターミナル商業施設の核として入居

させないことを求めている。

百貨店法およびその附帯決議により、民衆駅が核テナントとして百貨店の出店を期待することは難しくなったが、民衆駅にとって幸いであったのは、百貨店法は百貨店の出店を規制するものであり、多くの専門店を集めたショッピングセンター形式の大型店の出店を規制するものではなかったことである。その点、1973年に百貨店法に代わり制定された大規模小売店舗法（大店法）が建物単位で大型店を規制し、ショッピングセンターもひとつの大型店として規制対象となったのとは異なる。

各地で百貨店の出店や営業に対する規制を求める中小商業者らの運動が活発化するなかで、通産省も百貨店法の制定により規制に乗り出さざるを得なくなったが、一方、当時の日本経済は物価高が問題となっていて、その要因の一つとして前近代的な流通があることが指摘されていたので、通産省としては流通の近代化を促進しなければという思いが強かった。

当時、百貨店以外の大型店といえば、東京駅八重洲口の民衆駅に見られるような駅ビルや、中小店が一つの建物の中に集まって構成する寄合百貨店とよばれた商業施設がある程度であり、1950年代に米国から導入された食品スーパーという新しい小売業態の店が萌芽的に誕生し始めていた。通産省としては、スーパーの成長などの流通近代化の動きを阻害したくないとの考えがあった。また駅ビルや寄合百貨店は、百貨店の攻勢に苦しむ中小小売店の生き残り策として期待されていた面もあった。戦前の百貨店法は大型店を百貨店として規制していたが、百貨店法を同じようなかたちで復活させると寄合百貨店も駅ビルも百貨店とみなされ、規制対象となってしまう。そこで、通産省では、百貨店法を復活させるものの、建物単位で百貨店か否かを判断し規制する「建物主義」をとるのではなく、小売企業単位で判断し規制する「企業主義」を採用することにした。すなわち、駅ビルや寄合百貨店のような施設は、建物全体をみれば大型店かもしれないが、そこに入っている個々の店を見れば小さな店であるので、これは百貨店とは見ずに敢えて規制対象外としたのである。これは駅ビルにとっては幸運なことであった。百貨店法が成立した1956年以降、百貨店は新規出店がますますしにくくなったが、駅ビル自体は百貨店法の網にかからずに出店を続けることができたのである。

百貨店法施行後、民衆駅はそのテナントとして百貨店を頼ることはできなくなったが、老舗の名店や、地域の有名店、そのほかの中小店など、多くの店を集めた商業施設として開発される傾向を強めていった。

（3）専門店街として

幸いにも全国的な有名店、地元の中小店を含め、民衆駅に出店を希望する店は多数あった。東京駅八重洲口民衆駅の開発当時は、駅に店を出して十分な売上が確保できるか確信が持てなかった商業者らは出店に二の足を踏み、国鉄はテナントの誘致に苦労したが、東京駅の名店街など成功例が出ると、たちまち出店の応募が殺到するようになった。駅は、中小小売店の出店場所として一気に注目されるようになり、民衆駅は百貨店に頼らずとも、名店や地元の商店を集めて専門店街を構成することができるようになった。

一方、民衆駅ができるとまちの中心部に突如大きな商業施設が誕生するのであるから、以前か

ら駅の周辺で商売していた人たちにとって、特に出店を希望したにもかかわらず叶わなかった商店にとっては面白くなく、民衆駅に批判的な姿勢を強めた。民衆駅への出店を巡っては数多の思惑やら、妬みなどが絡み合うこととなり、民衆駅での権利をめぐる争いは各地で起き、その面でも、民衆駅開発には苦労が多かったようだ。

苦労といえば、国鉄や民衆駅運営会社が駅の公共性の維持などのためにテナントの監督・指導を行うに際しては、個々のテナントは権利金を公共団体に納めて出店しているということもあり、その協力を得るのに困難があったようだ。

問題のあるテナントもなかにはあったが、出店を果たした店の多くは民衆駅の一テナントとして運営会社と協力しつつ利益を享受した。民衆駅への出店がその後の成長につながった専門店もある。

東京駅八重洲口の名店街に食品の名店などに混じって当時あまり知られていなかった靴屋が出店した。アメリカ屋靴店である。アメリカ屋靴店の創業者である宮崎伊助は、1947年6月に戦地から帰国し、2店舗あった店が焼失したことを知った。再起をかけて以前店を出していた新宿の伊勢丹前に再出店した伊助が、支店の第一号として出店したのが東京駅の名店街だった。当時資本金が200万円ではなかったにもかかわらずその5倍の1000万円の資金をつぎ込んで出店した。多くの人が行き交う場所だから売れないわけがないと考えたが、周囲は「東京駅などに出店しても旅客が靴を買うはずがない」と冷やかかだったという。本人もかなり不安で決断する前に取引先を回って意見を聞いたというが、オープン後間もなく名店街は連日顧客で賑わうようになり、アメリカ屋靴店の店も成功した。その後、アメリカ屋靴店は毎年のように支店を出店した。名店街は東京駅という全国から人が集まる場所にあったため、知名度が一気に高まり、その後全国の駅ビルの多くに出店するなど、民衆駅への出店が1960年代の同店の本格的なチェーン化の原動力となった⁽⁴⁷⁾。

このように、民衆駅は専門店チェーンが十分発達していなかった時代において、専門店を育み、そのチェーン化を後押しする機能も果たした。

8. 民衆駅のその後

(1) 1970年代以降の国鉄の駅ビル開発と駅ビル会社への出資

1960年代になると国鉄の資金力も増してきて、1971年には「日本国有鉄道法施行令」第一条の改正により、国鉄の悲願であった民衆駅方式によらず直接駅ビル会社に出資することが認められた。改正の背景には、各地に開発されてきた駅ビルが地域の核としての機能を果たしているという認識が広がっていたことがあった。

この改正により、国鉄が主導権を保持しながら民間との共同出資により会社を設立し、駅ビルを開発できるようになった。従来は民衆駅開発の「申請」を「承認」という受け身の姿勢にならざるを得なかった国鉄だったが、以後、主導的に開発する姿勢へと変化していった⁽⁴⁸⁾。

1970年代は、大型店開発に対する中小小売店による反対運動が活発だったこともあり、大型店の開発には従来に増して地域の理解が重要になっていた。そこで、国鉄は駅ビル開発に当たって、

地元の企業や商工会議所などの出資を受けながら、1つの駅ビルに対し1つの会社を設立した。国鉄出資会社による駅ビル第一号は、国鉄が30%出資して設立した平塚ステーションビル(株)が開発し1973年にオープンした「平塚ラスカ」であり、その後、名古屋ターミナルビル(株)(1971年設立 国鉄出資比率は40%)による名古屋ターミナルビル(1974年開業)、新宿ターミナルビル(株)(1972年設立 同48%)による新宿ターミナルビル(1976年開業、愛称：ルミネ新宿)、博多ターミナルビル(株)(1973年設立 同60%)による博多ターミナルビル(1975年開業、博多デイトス)など、国鉄は自ら出資して数多くの駅ビルを開発した⁽⁴⁹⁾。

1970年代に国鉄の鉄道事業の収益悪化が深刻になると、駅ビル事業は大きな利益を生み出す事業として国鉄にとっての重要度を増すが、一方、駅ビル会社に対する国鉄の統治力が十分働かないという問題も浮き彫りになった。1960年代までに民衆駅開発のために設立された会社は国鉄とは資本関係がなく、土地の賃貸借関係だけであった。(株)吉祥寺ステーションセンター、(株)錦糸町ステーションビル、それに(株)鉄道会館も国鉄との出資関係がない会社であった。それらの非出資会社の駅ビルに関して、国鉄の土地に建てられた施設であるにもかかわらず、国鉄は経営上の重要な方針決定に直接かかわることができなかった。そこで国鉄はそれらの駅ビルについても資本参加を進めた。

(2) 国鉄の民営化と JR による駅ビル会社の集約

1987年に国鉄が民営化されて発足した JR 各社にとっては、駅ビル事業を活発化させることとともに経営の合理化を進めることが課題となった。多くの駅ビルを抱えていた JR 東日本は、駅ビル会社、高架下管理会社への出資比率の向上とそれらの会社の集約に取り組んだ⁽⁵⁰⁾。

1971年以前の国鉄の駅ビル会社への直接投資が禁じられていた時代は、鉄道弘済会がその代わりとして一部を出資することが多く、青森ステーション開発(株)、(株)目黒ステーションビル、蒲田ステーションビル(株)、(株)錦糸町ステーションビルもそうだったが、1991年12月に JR 東日本は鉄道弘済会が保有するこれらの株式を買い取り、それにより駅ビル会社への出資比率を高めた⁽⁵¹⁾。

JR 東日本が苦難の末に出資を実現した民衆駅の一つに新宿東口民衆駅(新宿ステーションビル)がある。新宿ステーションビルは、1978年には「マイシティ」と改称され、東京を代表する駅ビルのひとつとなっていたが、1980年代に至っても、同社は駅ビルを運営する(株)新宿ステーションビルディングに出資できていなかった。(株)新宿ステーションビルディングは既述のように、民衆駅開発のために設立された会社で、鉄道弘済会が一部出資していたものの、伊勢丹、高島屋、西武グループなど大手百貨店各社らが出資する会社であった。マイシティを商業ビル事業の核となるべきものであると考えた JR 東日本は、(株)新宿ステーションビルディングへの資本参加を模索し始める。しかし、既存の株主らが JR 側に主導権を握られるのを嫌い、(株)新宿ステーションビルディングの株式を買い集める動きに出た。JR 東日本は、新宿地区の一層の整備を進めるためには各社の協力が必要だと株主らの理解を求めた。そして1991年3月によりやく第三者割当増資により資本参加を実現し、株式の過半を握った⁽⁵²⁾。JR 東日本はその後も出資比率を高め、2006年4月には子会社の(株)ルミネにより(株)新宿ステーションビルディングを合併し、駅ビルの名称も「ルミネ・エスト」に変更した。

1990年代には、JR東日本は、民衆駅の時代、あるいは民営化前の国鉄時代に設立された駅ビル会社を、子会社の㈱ルミネ、㈱アトレなどを核として企業合併、集約化を進めた。

JR東日本は、自ら百貨店を出店し小売事業を展開する道も探った。海浜幕張、上野への百貨店出店を構想し、それらは実現しなかったが、大阪でいち早くターミナルデパートを成功させた㈱阪急百貨店と提携し、同社からノウハウの提供を受けて1999年4月に立川駅（東京都立川市）に「GRANDUO（グランデュオ）」ブランドで百貨店のショッピングセンターの中間的な形態の店を出店した。グランデュオは蒲田にも出店したが、その2店にとどまり、百貨店業界全体が売上縮小に向かう中でJR東日本グループの駅商業ビル事業としても百貨店に重心を移すことはなく、現在に至るまでわが国を代表するショッピングセンターのオーナー企業のひとつとなっている。

9. 民衆駅、そして駅ビル型ショッピングセンター ～まとめに代えて

明治時代以来の鉄道網の整備とそれにもなう郊外住宅地開発の進展により、郊外から鉄道を利用して都心に通勤や買い物に行くことは一般的となり、駅は日々多くの人が行き交う場となった。駅の周辺には商店が立ち並ぶようになり、駅はまちの中心的な存在となった。

戦後、空襲で被災した全国の大都市では、まちの復興を進めるうえで、まちの中心に位置し、まちの物流の拠点であり経済の要でもある国鉄の駅のいち早い復興を求めた。しかし、輸送力を至急回復、向上させるように要請されていた国鉄は、戦中に傷んだ線路網の修復を進めるのに手一杯で駅舎の改修に回すことのできる資金は限定的であったため、苦肉の策として考案されたのが民衆駅であった。駅舎に民衆施設を併設した民衆駅は各地の中核的な国鉄駅の駅舎の再建に貢献するとともに、駅に、交通の拠点としてだけではなく、新たにショッピングの場という側面を与えた。

民衆駅は1950年の豊橋駅、同年の池袋駅西口を皮切りに、その後1950年代、60年代に全国の約50の駅で開発された。豊橋駅民衆駅など草創期の民衆駅は、商業施設としての規模が小さかったり、百貨店が売場の多くを占めていたりしたが、1954年にフルオープンした東京駅八重洲口民衆駅では、核テナントである大丸百貨店のほかに、有名店などを多く集めた名店街が構成され、ショッピングセンターと言ってもいいかたちが整えられ、駅ビル型ショッピングセンターのプロトタイプが出来上がった。

その後、百貨店の出店を規制する百貨店法が制定、施行されたことと、百貨店の新規出店に対する風当たりが各地で強くなったことにより、民衆駅は百貨店に頼らずに、有名店やそのほかの多くの専門店などを多く取り込んで商業集積を構築するという道を選ばざるを得なくなったが、そのことが民衆駅から発展した駅ビルがショッピングセンターとしての性格と魅力を強めることにつながった。

1973年制定の大店法で駅ビルの新規出店も規制されることとなったが、1970年代、80年代に都市人口が増加するなかで、都市の主要駅は強い拠点性と集客力を持ち、モータリゼーションの進展や人口の郊外化によってまちが拡散し始めていたなかで、駅ビルはまちの核としての機能を地域に期待された。

駅ビルは、小売店だけでなく、飲食店、サービス店も含む各種テナントも取り入れて、利便性が高くかつ複合的な機能を併せ持った、百貨店とはまた異なる魅力を持った施設として進化していった。出店したのは地元の専門店や老舗の名店だけではなく、多店舗化を進めつつあった新興の専門店チェーンも積極的に駅ビルに店を出した。こうして、民衆駅は専門店の成長と相まって、多くのテナントを有し、人々を惹き付ける買物の場、駅ビル型ショッピングセンターへと成長していった。

(1) 本稿執筆にあたり、東日本旅客鉄道(株)の清野智顧問（元社長）ほか各位には 2015 年前後に資料の提供などでご協力いただき、大変お世話になった。記して感謝申し上げる。

なお、本稿の執筆にあたり、民衆駅の開発経緯等に関しては、提供いただいた旧国鉄の資料も含め主に以下の資料、先行研究を参照した。

- ・日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史 第 10 巻』 1973 年
- ・日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇第 3 施設』日本国有鉄道 1959 年
- ・日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』日本国有鉄道事業局 1981 年
- ・運輸省 50 年史編纂室編『運輸省 50 年史』運輸省 1999 年
- ・中小企業庁編『商店の集団経営指針』中小企業診断協会 1959 年
- ・石樽督和「池袋西口民衆駅の計画と建設：国鉄駅舎の戦災復興とターミナル開発としての民衆駅方式」『日本建築学会計画系論文集』第 82 巻第 737 号 2017 年 7 月
- ・石樽督和「民衆駅の誕生」井川充雄・石川巧・中村秀之編『〈ヤミ市〉文化論』ひつじ書房 2017 年 2 月
- ・山崎兌「民衆驛」『交通技術』（交通協力会）第 2 巻 2 号 1947 年 2 月
- ・福岡博次「豊橋民衆駅の設計計画」『日本建築學會研究報告』第 6 号 1950 年 5 月
- ・田中重雄「民衆駅についての諸問題」『鉄道建築ニュース』（日本国有鉄道施設局建築課）第 15 号 1951 年 3 月
- ・藤島 茂「民衆駅について」『鉄道建築ニュース』（鉄道建築協会）第 82 号 1956 年 10 月
- ・斎藤隆雄「民衆駅」『建築ニュース』第 125 号 1960 年 5 月
- ・立花次郎「民衆駅の歴史と意義」『鉄道建築ニュース』第 142 号 1961 年 10 月
- ・太田和夫「民衆駅について」『鉄道建築ニュース』第 177 号 1964 年 9 月
- ・鉄道会館『鉄道会館 50 年のあゆみ』鉄道会館 2003 年 3 月

このうち、石樽督和「池袋西口民衆駅の計画と建設：国鉄駅舎の戦災復興とターミナル開発としての民衆駅方式」は、民衆民間資本導入に至った経緯など駅構想の成立過程について詳述するとともに、池袋駅西口民衆駅の計画過程について明らかにしている。また、全国に開発された民衆駅について建設費の負担、財産の貴族、事業主体等による類型化を行っている。

このほか、個々の民衆駅のあゆみについては、その運営会社などがまとめた資料が複数あり、可能な限りこれらの資料にも目を通した。

「鉄道と商業の関係」に関する大阪・梅田での阪急グループの取り組みや、東京地下鉄道(株)、国鉄などの取り組みについては主に以下の資料、先行研究を参考にした。

- ・日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第 1 巻』 1969 年
- ・日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第 13 巻』 1997 年
- ・帝都高速度交通営団編『昭和を走った地下鉄：東京地下鉄開通五〇周年記念』 1977 年 12 月
- ・君ヶ袋眞一「構内営業規則の改正」『国鉄線』9 巻 2 号 1954 年 7 月
- ・谷内正往『戦前大阪の鉄道駅小売事業』 五絃舎 2017 年 9 月

-
- ・初田 亨『百貨店の誕生』筑摩書房 1999 年 9 月
 - ・末田智樹著『日本百貨店業成立史：企業家の革新と経営組織の確立』ミネルヴァ書房 2010 年 4 月
- 以上の参考文献、先行研究のほか、文中で参照した資料については別途注記した。

(2) 日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇第 3』日本国有鉄道 1959 年 p1868

(3) 運輸省の報告書では、ここに引用した文書に続けて国鉄事業の財政状態の悪化について記している。

「その後平和産業の復活に伴ない、貨物輸送は、20 年 9 月を最低として順次増加の傾向を示した。旅客輸送量は、い然として落調を示さず、食糧事情の窮迫、インフレの昂進は却って輸送量を急激に増大せしめ、遂に 21 年度の実績は戦争中の最高記録を突破するに至った。言い換えれば食糧や住宅の窮迫、都市交通機関の弱体、自動車船舶輸送力の低下等経済的悪条件は、全部国鉄の負担となり、輸送量を異常に増大せしめ、現在は戦前に比し実に 250%に及んでいる。かかる輸送の現状に対応し、車両や線路はどうなっているか。

戦争中の酷使や空襲被害、敗戦後の負担過重と保修用資の極端な不足等に原因して、その状態は著しく低下した。進駐軍専用車や極く少数の新車を除いては、戦前のような安全な車は皆無に近く、又レールは摩耗し、枕木は腐って線路は所々に欠陥を生じ、戦災した施設はほとんど未復旧のままになっている。

国鉄の財政、また国家の財政、国民の家計とその軌を一にし、創始以来 60%台を上下して、どうやら黒字を示していた営業収入に対する営業費の割合は、昭和 16 年度以降次第に悪化し、遂に 20 年度は 127%、21 年度は 166%に達し、22 年度では、今回の 2 倍半の運賃値上げを見込んでも、猶且つ 120 億円の欠損が予想され、まさに国鉄財政は破局的赤字を現出するに至った。

国鉄は、まさに危機に直面している。疲弊し切った車両と荒廃した施設にむちうち、破たんの赤字財政に苦しみながら膨大な輸送量を背おってあえいているというのが、国鉄の偽らざる現状である。」（運輸省『国有鉄道の現状：国有鉄道実相報告書』1947 年 8 月 p2～3）

(4) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第 10 巻』日本国有鉄道 1973 年 p125

(5) 福岡博次「豊橋民衆駅的设计計画」『日本建築學會研究報告』第 6 号 1950 年 5 月

(6) 山崎兌「民衆驛」『交通技術』（交通協力会）第 2 巻 2 号 1947 年 2 月

(7) 田中重雄「民衆駅についての諸問題」『鉄道建築ニュース』（日本国有鉄道施設局建築課）第 15 号 1951 年 3 月

(8) 1954 年の参議院運輸委員会で、国鉄の唐沢営業局長は次のように答弁している。「駅等につきましては、できるだけ、少くとも旅客公衆の便益になるようなものを作って行きたいということは思っておりますけれども、現在の国鉄の財政状況におきましては、車両なりレールなりその他の施設なり、とにかく輸送自体を増強するという事に迫われまして、非常にこういういわゆるサービスといいますか、とても……、何とか我慢できるというようなところは辛抱願わなければならないという実情でございますので、こういう駅、こういう民衆駅というようなものに任せて放つて置くというわけではございませんが、どちらにしましてもなかなか駅というようなものに国鉄自体の工事費を廻すということが困難なのでございます」（第 19 回国会 参議院運輸委員会議録 第 25 号 昭和 29 年 4 月 23 日）。

(9) 運輸省 50 年史編纂室編『運輸省 50 年史』運輸省 1999 年 p123

(10) 日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇第 3 施設』日本国有鉄道 1959 年 p1867～1869

(11) 藤島 茂「民衆駅について」『鉄道建築ニュース』（鉄道建築協会）第 82 号 1956 年 10 月

(12) 民衆駅開発に携わった国鉄の太田和夫は、民衆駅の構想が生まれたときのことを以下のように回想している。「終戦後間もない昭和 21 年頃のことであるが、当時の停車場課長立花次郎さんが早くも鉄道の財政ではとても戦災駅の復旧は出来ないから、民間の資本を導入して駅をつくることを考えられて、当時の建築課長伊藤滋さんのところへ相談に来た。丁度私は伊藤さんの部屋に居合せていたが、立花さんは「どうです民衆駅という名前にしては・・・」言っていた。伊藤さんも賛意を表しているようであつたが、何となくその後民衆駅という言葉が出来上がつて了うことになった。」（太田和夫「民衆駅について」『鉄道建築ニュース』第 177 号 1964 年 9 月）

-
- (13) 太田和夫談 鉄道会館『鉄道会館 50 年のあゆみ』鉄道会館 2003 年 p18
- (14) 豊橋市戦災復興誌編纂委員会編『豊橋戦災復興誌』豊橋市 1958 年 p274～276
- (15) 豊橋市戦災復興誌編纂委員会編『豊橋戦災復興誌』 p277～778
- (16) 日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇第 3』日本国有鉄道 1959 年 p1877
- (17) 池袋駅西口民衆駅の開発に当たり、国鉄と日本停車場㈱は、
- 1) 工事施行に要する費用の一切を会社の負担とすること、建物は会社の所有とすること
 - 2) 60 年の減価償却年限を経過したときは無償で国鉄の所有とし、またその以前でも国鉄の必要あるときは買取することを拒否できないこと
 - 3) 国鉄はその使用部分の建物及び設備の使用料を支払い会社から用地使用料、構内営業料を徴収すること
 - 4) 各使用区分によって、建物保守を担当すること
- 等を取り決めた。(田中重雄「民衆駅の建設について」『交通技術』第 7 巻 2 号 1952 年 2 月 より)
- (18) 田中重雄「民衆駅の建設について」『交通技術』(交通協力会) 第 7 巻 2 号 1952 年 2 月
- (19) 石樽督和「池袋西口民衆駅の計画と建設：国鉄駅舎の戦災復興とターミナル開発としての民衆駅方式」『日本建築学会計画系論文集』第 82 巻 第 737 号 2017 年 7 月
- (20) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』日本国有鉄道事業局 1981 年 p63
- (21) 田中重雄「民衆駅についての諸問題」『鉄道建築ニュース 15』1951 年 3 月、藤島 茂「民衆駅について」『鉄道建築』No82 1956 年 10 月
- (22) 鉄道債券の資金を活用して再建した例としては、黒井、北山形、石見江津、石見川本、虻田、熊本、大分などの駅がある(藤島 茂「民衆駅について」『鉄道建築』No82 1956 年 10 月 による)。
- (23) 鉄道会館を設立する際の「起業目論見書(案)」には、目論見要旨として以下のように記載されている。「授権資本金 4.4 億円の株式会社鉄道会館を創立し、国鉄に協力して東京駅八重洲本屋を建設し、ここに貸店舗、貸デパート、貸事務室、鉄道クラブ、その他を開設して之を経営する。将来は順次各地の国鉄施設の建設整備を行う。」(竹内谷雄編『鉄道会館社史拾遺』1996 年 p47 による)
- (24) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』日本国有鉄道事業局 1981 年 p64
- (25) 鉄道会館『鉄道会館 50 年のあゆみ』鉄道会館 2003 年 p4～5
- (26) 日本国有鉄道『鉄道技術発達史 第 2 篇 第 3』日本国有鉄道 1959 年 p1906
- (27) 東京商工会議所『東京商工会議所調査資料 第 144 号』東京商工会議所 1957 年
- (28) 東京商工会議所の資料によると、1957 年時点の名店会会員は 68 店、賛助会員と臨時会員をあわせて 17 店で、その業種別構成は以下のとおりであった。
- 喫茶・飲食店 22、衣料品雑貨 13、和洋菓子 9、食料品 5、土産品 3、薬品類 2、写真機・同材料 2、果物 1、陶磁器 1、書籍 1、ラジオ・電機 1、証券 1、銀行 1、プレイガイド 1、理髪 1、美容 1、植木生花 1、鉄道弘済会売店 7、ショールーム外店 10、国際電報局 1、郵便局 1
- (東京商工会議所『東京商工会議所調査資料 第 144 号』東京商工会議所 1957 年 による)
- (29) 鉄道会館『鉄道会館 50 年のあゆみ』鉄道会館 2003 年 p8
- (30) 東海道新幹線の開業に備えて 8 番 9 番ホームの予定地だったところが新幹線の高架線の建設地となり、一階はほとんどが駅施設として利用されるようになり、名店街は地下街として生まれ変わるようになった。
- (31) 宮崎甚左衛門『商道五十年』実業之日本社 1960 年 p169～171
- (32) 君ヶ袋眞一「構内営業規則の改正」『国鉄線』交通協力会 第 9 巻 2 号 1954 年 7 月
- (33) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第 13 巻』日本国有鉄道 1974 年 p316～318
- (34) 「民衆駅の建設及び運営に関する基本事項についての答申」には、続けて次のように記載されている。
- 2 建設の対象となる駅
- 民衆駅として建設する駅は、次のような条件の一に該当するもので、国鉄が早急に建設を必要とするものであること。

-
- (1) 災害を被った仮駅
 - (2) 老朽で取替工事を施行しなければならない駅。
 - (3) 都市計画との関連上、改築、移転を費用とする駅。
 - (4) 輸送需要の増加に伴い、改善を必要とする駅。

3 建設承認の相手方

建設の承認は、駅舎の建設を完遂する上から資力信用十分なる地方公共団体、法人、若しくは団体が鉄道の業務に十分協力するもので、原則として爾後の民衆駅の営業の運営についても適確且つ、継続的に処理する能力のあるものに対して行うものとする。

建設承認の相手方が地方公共団体で、建設完了後の営業の運営を行わない場合はあらかじめ適格な事業主体を確定して建設の承認をする。

建設の承認をする場合は、公平なる第三者の意見を徴することとする。

4 工事の設計及び施行

駅の公共性を確保するために、設計については国鉄が自ら行うことを原則とするが、出願者に設計を行わせる部分についても、国鉄がその内容を審査のうえ決定するものとする。(中略)

5 工事費の負担

国鉄が工事費の一部を負担する場合においても、工事費の国鉄負担額の限度は、国鉄が専用する部分は国鉄の負担とし、駅に出入する旅客及び公衆の利用する待合室、広間等の共用部分については、折半負担として計算される額とするも、国鉄が必要とする駅舎の建設工事費額をこえないことは勿論である。

6 財産の帰属

財産は工事の負担にかかわらず国鉄の所有にすることを原則とするが、全部を国鉄の所有とする必要がない場合には1階及び地階は国鉄の財産とし、2階以上については国鉄専用部分及び将来業務上必要となる可能性のある部分の財産を国鉄の財産とすることを建前とする。

7 営業承認の相手方

営業の承認は、原則として建設の承認をしたものに対し、営業の種類を指定して行うものとする。但し、地方公共団体があらかじめ営業についての事業主体を定めて施設の承認を受けた場合は、その事業主体に対して営業の承認を行うものとする。

8 営業承認の方式及び時期

営業の承認方式として現行の日本国有鉄道構内営業規則による直営者に対する個別承認は、民衆駅営業の実態に即さない場合が多いので、あらかじめ一定の制限をつけて、経営委任は又は営業施設の賃貸を認める包括的な承認の形式をとることができることとする。

営業承認の時期は、営業開始の具体的な見とおしの確定した時とする。

9 営業の監督

国鉄は、民衆駅の営業について、駅の公共性を維持するうえから旅客及び公衆に対するサービスの確保、品位の保持、衛生保全、防火及び危険防止等について必要な限度の監督を行うこととする。

この場合の監督は、必要に応じ営業の受託者その他実際にその業務に従事する者に及ぶものとする。営業の承認を受けた者の経営内容についてする国鉄の監査は、国鉄固定財産の適正な管理運用を期する限度で行われることが必要である。

10 料金の算定方法

(1) 民衆駅の営業については、その営業規模が大きく営業内容も複雑なものがあるので、現行の日本国有鉄道構内営業規則による売上総収入額に100分の1の料率を乗じて算定する営業料を主とし、それに財産の使用料を加算した料金を一律に徴することを原則とすることが適当である。

(2) 民衆駅で2階以上及び地階を使用する場合の土地の使用料は、1階を使用する場合の土地使用料を限度として、土地の利用度によって評定するのが適当である。

(3) 営業開始前の土地の使用料は、営業開始後の場合同様の算定方法によって評定するが、率を定めて料金の減額をすることが適当である。

11 料金の徴収始期

料金の徴収初期は、営業開始の時からとする。

営業開始前の土地使用料金は、工事に着手し得る時期から徴収すること。

(日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』日本国有鉄道事業局 1981年 p265~268)

(35) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第10巻』日本国有鉄道 1973年 P778~779

(36) 君ヶ袋眞一「構内営業規則の改正」『国鉄線』交通協力会 第9巻2号 1954年7月、
日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第13巻』日本国有鉄道 1974年 p304-305

(37) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』日本国有鉄道事業局 1981年 p165

(38) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』 p165

(39) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』 p167~168

(40) 立花次郎「民衆駅の歴史と意義」『鉄道建築ニュース』第142号 1961年10月

(41) 竹内谷雄編『鉄道会館社史拾遺』竹内谷雄 1996年 p56

(42) 天坊裕彦国鉄副総裁は、参議院決算委員会で、「民間の資本で工事に着手いたしましたところが、なかなか途中で資金が続かない。物価の値上りというふうなもので、あとの資金が思うようにならない。こういうようなときに、一つの鉄道自身で面倒を見るというわけにはいかないものですから、結局大きな資本家の助力を仰がなければならない。そうしたところが、結局その資本家が、と申しますか、大きいデパートが中へ入ってしまうというようなこともあつたわけでありまして、それでいろいろ反省、若しくはその後の問題には少しずつ考へて参つたわけでありまして。」と説明している。(第17回国会 参議院決算委員会会議録 第一号 1953年10月30日)

(43) 豊島区史編纂委員会編『豊島区史 通史編3』東京都豊島区 1992年 p565~570

(44) 第24回国会衆議院商工委員会議録第34号 昭和31年4月17日 p2

(45) 第24回国会参議院会議録追録(その1) 昭和31年6月3日 p31

(46) 豊島区史編纂委員会編『豊島区史 通史編3』東京都豊島区 1992年 p569

(47) アメリカ屋靴店五十年史編集委員会編『アメリカ屋靴店五十年史』アメリカ屋靴店 1977年 p112~114

(48) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』日本国有鉄道事業局 1981年 p182~183

(49) 日本国有鉄道事業局『関連事業の歩み』 p185~193

(50) 東日本旅客鉄道(株)では、1989年にジェイアール東日本高架開発(株)(現(株)ジェイアール東日本都市開発)を設立し、既存の高架下管理会社の株式を買い取って吸収合併を進めたほか、1990年4月には商業デベロッパーとして東京圏駅ビル開発(株)(現(株)アトレ)を設立、JR東日本が進める駅ビル再編において、中核的な存在となった。また店ごとに別法人となっていたルミネ各店やその他のJR東日本関連のファッションビルの(株)ルミネへの統合を進めた。

(51) 東日本旅客鉄道株式会社『東日本旅客鉄道株式会社二十年史：1987.4-2007.3』東日本旅客鉄道株式会社 2007年 p434~p435

(52) 東日本旅客鉄道株式会社『東日本旅客鉄道株式会社二十年史：1987.4-2007.3』 p434