



消えた街角 富岡畦草・記録の目シリーズ 昭和34年 思い出の中の新宿変貌

私が新宿を知ったのは、戦争末期昭和十六年（一九四三）三月、慌しく就職のため上京したときである。東京駅で東海道線の汽車を降り、中央線のこげ茶色電車に乗り継いで荻窪へ向う途中だった。東京駅の西側丸の内にはビルが見えても、沿線は木造家屋が埋め尽くす。だだっ広い町というのが、東京の第一印象である。それは戦時色というのだろうか、色彩の乏しい草木も萌えず沈うつな風景だった。柳行李つを担ぎ、目指す飛行機会社は、荻窪駅から遠い青梅街道沿いにあった。

なにぶん、飛行機増産は至上命令、入社早々に目の丸鉢巻を締めて連日連夜製図板にかじりつく中、垣間見た風洞実験の未来機には心が燃えた。休日は、一週間に一度、嬉しかったがすぐに世の中は遊興禁止、食べ物も自由にならない時代で、新宿も荻窪も思い出すのは本屋ぐらいいしかない。もちろん身辺の東京人に新宿は憧れの町で、大人たちは楽しそうに話していた。その会話になぜか「内藤新宿」と呼んでいるのが気になっていた。

改めて新宿の歴史を知ったのは、戦後、新聞カメラマンになってからである。それによると、江戸時代初期幕府は江戸城防備の目的から、街道出入口の土地を大名屋敷に与え、監視させた。その際、青梅街道から分岐する甲州街道接点一体が、信州高遠藩内藤氏に与えられた。そして元禄時

代、新たに宿場も設けられて「内藤新宿」の名が起ったという。

明治十八年（一八八五）、西側に敷設された日本鉄道品川線（山手線の前身の駅名も、当初は内藤新宿駅となっていた。そして四年後、敷設された甲武鉄道（中央線の前身）が、接続駅を設けて、新宿発展に拍車をかけた。この活況にひかれた京王帝都電鉄も、大正二年（一九一三）、既設鉄道を甲州街道の路面電車と越え、内藤新宿追分まで乗り入れた。続く昭和二年（一九二七）には、小田急電鉄が西側に起点駅を設けて、新宿への人集めに加勢した。当時流行歌にも歌われて、新宿の名を全国に広めた。しかし、この繁栄も戦争で途切れ、戦後も十年ほどは荒地にビルが二つまたつと建つ程度であった。

ところで西口発展には、皮肉な歴史もある。戦争末期東京大空襲の際、京王電鉄の変電所が被災して、電圧が維持できなくなり、電車は甲州街道の跨線橋を上がれなかった。急遽起点駅を現在のように、小田急西側に移すことで、新宿駅西口への関心を高める結果となった。

そこで東京とも、昭和三十年代に入ると、新宿駅西口再開発を積極的に進め、広大な地域を占めていた大蔵省専売局淀橋工場と水道局淀橋浄水場を撤廃して、新都心建設に向け、全力を注いだわけである。



(平成18年7月7日 富岡畦草撮影)

今回紹介する定点撮影は、新宿駅西口である。昔の写真では、写真左上にシズン時計の文字が見えているビルがあるが、このビルは当時の東富士ビル。現在はスバルビルに建替えられている。スバルビルの竣工は、1971年のことで、同年には同じく西口に京王プラザホテルが地上47階建の高さで完成。この段階では日本一高いビルであった。そして、この年以降、徐々に新宿副都心が形成されていくことになる。それは大規模な都市再開発の先駆けとなった。

(文:渡辺邦博)



文 富岡畦草（とみおか けいそつ）
大正15年8月、三重県生まれ 日本写真真協会、日本写真家協会、自然科学写真協会などの会員