

卒論テーマ

「鉄道の新規開業と沿線の動き」

—副都心線開業—

早稲田大学 第二文学部

社会・人間系専修 1D060325-1

柴田竜樹

(INDEX) …… 2

序章 テーマ設定の動機…… 3

第1章 都市計画と駅・鉄道…… 5

第2章 副都心線を知る…… 16

第1節……副都心とは何か

第2節……副都心線の概要

第3節……沿線地域とステーションカラー

第3章 副都心線、開業。…… 30

第1節……百貨店の戦い

第2節……開業前後のアンケートデータから

第3節……開業に伴う周辺地区への影響

第4章 開業1年を迎えて…… 41

第1節……乗車観察レポート

第2節……開業1年を迎えての評価

まとめ 感想

## 序章 テーマ設定の動機

乗り物や街に詳しいことで知られる泉麻人は、著作物の中で次のように語っている。

「東西線が開通して『落合』の駅ができたときはうれしかった。あれは小学五年生の頃だったか、それまで住吉町  
といていたバス停も落合の名に改まり、わが地元が一段と都会に近づいた気分になった。」

(泉,2009年,pp151)

泉のこの文には、駅ができたことによる「喜び」と「まちの変化」が端的に語られている。筆者はこの「駅ができることによるまちの変化」という点に注目した。

1872年5月7日に日本初の営業用鉄道が開業して130年以上が経過した今日、私達の生活に鉄道は欠かせない存在となっている。北海道から本州・四国・九州まで線路は結ばれ、短距離から長距離まで人や物の移動を担う重要な交通網として鉄道は機能している。

日本各地に張り巡らされた鉄道網沿いにはたくさんの駅がある。駅は旅客の乗降の場であり、荷物を積み降ろしする場である。駅では様々なドラマが繰り広げられる。時には出会いの場、時には別れの場になり、新たな人生が駅を起点に始まる人は多い。駅の誕生で輸送力を増すことは、商工業の発展にも貢献する。言い換えれば「駅はまちの玄関口」なのである。

「まちの玄関口である駅」は、まちの発展に欠かせない存在であると筆者は考える。日本国内の各都道府県および各区市町村のホームページには「都市計画のプラン」が掲載されている。それらには「駅前をシンボルにしたまちづくり」や「駅へのアクセス向上」のようなプランが多く掲げられている。これらから街づくりにおいて駅は重要な存在である事が伺える。

今回はまず「駅とまちの関係性」を整理したうえで、新しい鉄道・駅ができることによるまちの変化に注目したい。冒頭に挙げた泉の文にあるような「地元住民の喜び」や「地域の変化」についてみてゆきたい。

そこで、今回本論文における主な対象として東京メトロ副都心線を選んだ。1972年に計画された副都心線が開業したのは36年の年月を経た2008年。新規路線である事と、その名が示すとおり「池袋・新宿・渋谷」という副都心を結ぶ点、さらに埼玉県を走る東武東上線・西武有楽町線に乗り入れ、また数年後には神奈川県を走る東急東横線にも乗り入れる予定があるなど、周辺地域から都心への利便性が高い点に注目したい。そし

てなによりも筆者の身近な路線であるということが、今回対象路線として選んだ所以である。

本論文では4章立てで論じることとした。まず第1章では「都市計画と駅・鉄道」と題して都市計画における駅および鉄道の重要性に着目する。特に今回の対象路線である副都心線沿線、そして乗り入れ路線が走る埼玉県・神奈川県内の各自治体の都市計画プランに着目し、副都心線の開業に伴う期待や計画について見てゆきたい。また合わせて鉄道がまちに及ぼす影響の「明と暗」についても言及し、鉄道・駅とまちの関係を整理する事にした。

続いて第2章では「副都心線を知る」と題して副都心線について解説する。副都心線の計画から開業までの一連の流れを追うと共に、冒頭では「副都心とは何か」についても言及している。また、副都心線の特徴ともいえる「ステーションカラー」等についても触れた。

第3章では副都心線の開業前後について見てゆく。それまで乗換駅であった池袋駅が通過駅になりうる実態、そしてそれに伴う東武百貨店・西武百貨店の動き、さらには伊勢丹や高島屋のような新宿に構える百貨店の動きを論じる。また、鉄道空白地帯であった場所へ駅ができたことの意義や、家賃相場・地価などにも触れ、副都心線がまちに与えた影響を確認した。

第4章では開業1年経った副都心線の現状を確認し、改めて「副都心線の開業」と都市・まち並みの関係性を確認すると共に、街づくりにおける駅・鉄道の重要性について確認した。

それらを終章でまとめ、改めて「鉄道・駅とまち」の関係について整理し、言及する。

以上のように、本論文では副都心線の事例を中心に追いながら、都市計画およびまちづくりにおける鉄道・駅の意義について論じる事とする。

## 第1章 都市計画と駅・鉄道

都道府県や区市町村などの各地方自治体のホームページには「都市マスタープラン」や「まちづくりアメニティ」など様々な名称を用いて都市計画のプランが掲載されている。これらのプランには各自自治体の地域内にある駅を中心としたプランや、また鉄道誘致や駅誘致について言及しているものが見受けられる。

鉄道や駅と街の関係について次のような指摘がある。

「鉄道駅は交通結節点としての機能を有し、かつ人々の集中地域として商業系都市施設の集積を支え、まちの拠点として成立してきた。」(田中,秋山,庄司, 2005 年, pp.163)

「鉄道駅は交通結節点としての機能を有し、商業的集積から都市の中心的役割を有する社会基盤施設である。すなわち鉄道駅活力は都市活力の源泉となる。一方で駅前再開発などの大規模開発が必ずしも成功を与えるとは限らない。これは鉄道駅とまちの活性化の一体的な検討を示すものであり、鉄道事業とまちづくりの協調的展開の重要性が示唆される。」

(秋山,奥嶋, 2008 年, pp.1-2)

指摘の中にある「交通結節点」とは、「複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所（道路用語辞典第3版）」と定義されている。交通手段の接続が行われる場所は「乗り換え」や「積荷の載せ替え」など、人の流れや物流に利用される事は想像できる。そして、そのような場所は地域内の中心的な拠点としての機能も併せ持つといえる。

つまり、駅は人流や物流の拠点になり、地域の中心的な役割を担う場所、田中らの言葉を借りれば「まちの拠点」なのである。

鉄道誘致や駅誘致に関しては、インターネットで検索すると実にたくさんの方の声を見ることが出来る。今後計画されている新幹線新設・増設計画や、リニアのルートを自らのまちへ呼び込もうとする声などがある。それらを見ると、「まちの拠点」になる駅に期待する様子が伺える。(注1) ここ十数年の鉄道誘致や駅誘致の結果を見ると、長野新幹線の佐久平のように、誘致に成功したまちで目覚ましい発展を遂げた場所があることは間違いない。(注2)

一方で新幹線計画の影響を受け、旧信越本線小諸駅のようにこれまで在来線の主要駅であったまちが衰退してゆくケースもある。(注3) JRの経営分離による第三セクターの問題もある。(注4 注5) さらに、駅誘致をはじめとする交通の利便性向上により、

苦境にたつ観光地が登場している。(注 6) また誘致には反対の声も多く、例えば 2006 年の滋賀県知事選では「新幹線駅誘致」が選挙の争点となり、結果的に誘致計画は中止された。(注 7) このような鉄道誘致や駅誘致に伴うマイナス面も鉄道の新規開設や誘致を語る上では知っておく必要がある。

さて、ここからは本論文の主役である地下鉄副都心線に目を移して、「副都心線に期待する沿線自治体の声」を見てゆきたい。

まず、都内の地下鉄とまちの関係をおさらいしたい。筆者が考えるに、地下鉄には様々なメリットが存在する。いくつか挙げると、

- ①天候に影響を受けない
- ②輸送量が大きい
- ③踏切等による街中の渋滞がない
- ④住宅密集地など、地上では不可能な路線計画ができる
- ⑤地上での騒音が少ない

などがあると考えられる。「東京メトロこども大学」によれば、特に②と④が地下鉄の効果として挙げられており、他にも東京に地下鉄が普及した理由として「戦争の被害が少なく、戦後都民の足として活躍した」という旨が記されている。また地下鉄のメリットは「排出ガスをほとんど出さず、エネルギー効率に優れる」ことで、泣き所は「建設費がかさむ事」だという指摘もある（社団法人日本地下鉄協会）

様々なメリットがある地下鉄は都内に欠かせない鉄道であり、2008 年 6 月 13 日までに既に都内には 12 路線の地下鉄があった。そして同 14 日に開業を迎えたのが 13 本目の路線「副都心線」である。(注 8) 副都心線の誕生は、地上に鉄道の敷設が困難であった場所にも鉄道の利便性を与える事ができ、また新たなネットワークを形成する。

それでは、ここで副都心線沿線の各自治体が掲げる「都市計画プラン」や「議事録」等に目を移し、それぞれの自治体が副都心線に寄せる期待などを見てゆきたい。

副都心線の開業をきっかけとした開発計画を大きく掲げているのが渋谷区の渋谷駅周辺整備事業である。これまで高架であった東急東横線渋谷駅を地下に移転するなど大きな駅の工事が行われるのと並行して、渋谷区周辺を大規模整備する計画が実行されている。以下にその計画について記す。

## 《渋谷区》

東京都都市整備局によると、渋谷駅周辺は平成 17 年に指定された「都市再生緊急指定地域 (注 9)」や副都心線の開業を契機に、渋谷駅周辺で民間開発の機運が高まってお

り、都は国や区、民間事業者と協力して「先進的な文化の発信拠点にふさわしいにぎわいと回遊性のある都市空間の形成」を行うとしている。(東京都都市整備局, 2007年)

また、東京都は渋谷駅周辺の開発にあたり、以下の点を渋谷駅周辺の特徴として挙げている。(東京都, 2005年)

**(1)開発の機運の高まり**

渋谷駅周辺地域においては、地下鉄13号線の開業(平成19年度)、13号線・東急東横線の相互直通運転(平成24年度)を契機に、民間事業者等の開発の機運が高まっている。

(例)渋谷駅街区開発、東急文化会館跡地開発、東横線跡地開発、渋谷駅桜丘口地区市街地再開発事業、旧大和田小学校跡地施設(仮称)等

**(2)駅施設の大規模改良**

大正時代から増改築を繰り返し、使いづらくなった渋谷駅及びその周辺を民間の力を活かし改良

**(3)開発の連鎖による総合的なまちづくり**

駅施設の改良とともに、開発の連鎖による総合的なまちづくりを推進

※筆者注……地下鉄13号線は副都心線の事である。

これを踏まえたうえで、都市再生緊急指定地域に指定されるメリットを生かし、東京都と渋谷区は民間企業と一体になり、駅周辺の再開発を始めた。東京都は渋谷駅周辺の開発計画として以下の整備方針を2005年に発表している。(東京都, 2005年)

●整備の目標

- ・先進的な生活文化等の情報発信拠点を形成
- ・にぎわいと回遊性のある、安全・安心で歩いて楽しい都市空間を形成

●増進すべき都市機能

- ・商業・業務・文化・交流機能の充実強化(様々な世代のニーズに対応)
- ・交通結節機能強化(ユニバーサルデザインに配慮、乗換え利便性の向上)
- ・防災機能の強化(老朽建築物の更新、災害時対策の推進)
- ・居住・宿泊機能の強化

●公共施設その他の公益施設の整備

- ・ハチ公広場を含む駅前広場の再編・拡充、駐車・駐輪施設や周辺街路整備
- ・地下鉄13号線の整備及び東急東横線との相互直通化・地下化
- ・銀座線等を含む駅施設の大規模改良を検討
- ・歩行者ネットワークの形成(地下広場、地下通路、デッキの整備等)

●市街地の整備推進に関し必要な事項

- ・個性的な街並みの形成を促進
- ・水とみどりのネットワーク形成
- ・魅力ある繁華街の再生、ヒートアイランド対策等

都市整備局が「副都心線開業」を契機に民間開発の機運が高まっていると挙げていることや、東京都が渋谷駅周辺の特徴として「地下鉄 13 号線（副都心線）開業」に関する開発機運の向上を挙げているように、この渋谷駅を中心とした開発計画は副都心線開業が大きなポイントになっていると考えることが出来る。渋谷区自体も都市計画において副都心線がキーポイントになっていることを次のように挙げており、**副都心線開業が渋谷駅周辺の街づくりにおけるひとつの転換点になった**と筆者は考える。

## 《渋谷区の都市計画より》

平成 17 年

「渋谷駅周辺は、平成 20 年 6 月に開業される地下鉄 13 号線(副都心線)や、平成 24 年度の東急東横線の地下化、および地下鉄 13 号線(副都心線)との相互直通運転化など、大きな変革の時を迎えようとしています。—(中略)—2 か年の検討成果として、委員会より区に対して提案されたものを受け、この度「渋谷駅周辺整備ガイドプラン 21」としてとりまとめました。」(渋谷区「渋谷駅周辺整備ガイドプラン」)

「平成 24 年には東急東横線が地下化され、平成 20 年 6 月に開業した東京メトロ副都心線との相互直通運転が図られることから、交通の利便性はいっそう充実される。—(中略)—公共と民間との協力のもとに、渋谷駅の機能更新と再編、駅前広場や道路などの公共施設の再編・拡充、駅ビルの再開発を一体的に行う事により、限られた空間に多様な機能を集積し、安全で快適な都市空間を創出するものである」  
(渋谷区「渋谷駅街区基盤整備方針」)

同様に、他の沿線各区・各市においても様々な計画がなされ、資料に明記されているので一部を掲載する。

## 《豊島区》

「副都心線「雑司が谷駅」の開業にあわせ、様々なメディアに取り上げられ、一躍脚光を浴びた雑司が谷地区。—(中略)—豊島区では、地区固有の資源を活かしながら、新たなまちづくりを展開することで、雑司が谷が「住みたい、訪れたい価値あるまち」として、大きく飛躍するチャンスを迎えていると考えている。」  
(豊島区報道発表,2008 年 6 月 18 日)

「東京メトロ副都心線の雑司が谷駅に、雑司が谷遺跡を解説した展示解説板を設置した。—(中略)—教育委員会の担当者は、「この辺りは、都市部に残った静かな住宅地であると同時に、鬼子母神、雑司ヶ谷霊園など文化的なスポットが点在する地域でもある。雑司が谷駅は、地元の人のほかには散策に来る人が多いので、地元の歴史、遺跡や文化財を知ったうえで周辺を巡ると一層楽しめると思う。今回のパネルが、街の活性化のお役に立てば良いと思う」と語る。」  
(豊島区報道発表,2008 年 2 月 27 日)



## 《新宿区》

「東西方向に発展してきた交流軸を南北方向に結びます。これまで新宿通り(放射第5号線)を中心に東西方向に形成されてきた賑わいの軸に、地下鉄副都心線の開通を契機として南北方向に伸びる明治通り(環状第5号線)を加え、東西南北の方向に広がりのある多面的なまちづくりを進めていきます。」

(新宿区「基本計画・都市マスタープラン」, 2007年, pp.22)

「地下鉄副都心線の西早稲田駅の開設に伴い、交通利便性の向上とともに、駅周辺のまちづくりが期待される地域です。」(若松地区協議会, 2007年 地域の特性①)

## 《志木市》

「地下鉄副都心線の開通やマンション開発に伴う人口増に対して、人口・交通基盤に関する記述をしていくべきである。」(志木市,「志木市環境基本条例」2003年 pp.42)

## 《横浜市》

「平成24年度に予定されている東急東横線と東京メトロ副都心線との相互直通運転にあわせ、みなとみらい線の駅のうち、10両編成の優等列車(特急・通勤特急・急行)が停まれるように、ホームの延長などの改良工事を始めています。」(横浜市,「横濱都市交通通信第5号」2009年)

このように、副都心線の沿線自治体の声を見ると、副都心線の開業を契機に「まちの整備」に着手する旨がそれぞれ書かれている。これは副都心線の開業がまちづくりをするうえでのチャンスと捉えているからであると筆者は考える。

横浜市は既に副都心線の車両に合わせたホーム延長工事に着手していると「横濱都市交通通信」に明記されているが、今後東急東横線との直通運転が開始されることにより、渋谷区が駅周辺の整備を掲げているように新たな再開発の動きが各地で起こるものと考えられる。ただし「今後歩行者の増大が予測される都市部の開発地域ではなるべく徒歩移動負荷の少ない都市を形成する必要性」があるという主張(扇谷 2004 P4)があるように、鉄道新設が利便性の向上など、まちづくりをするうえでのチャンスと捉えるだけでなく、より多くの方が利用する事を念頭において、利用者に優しい環境整備をすることも今後求められるといえるだろう。

## 注

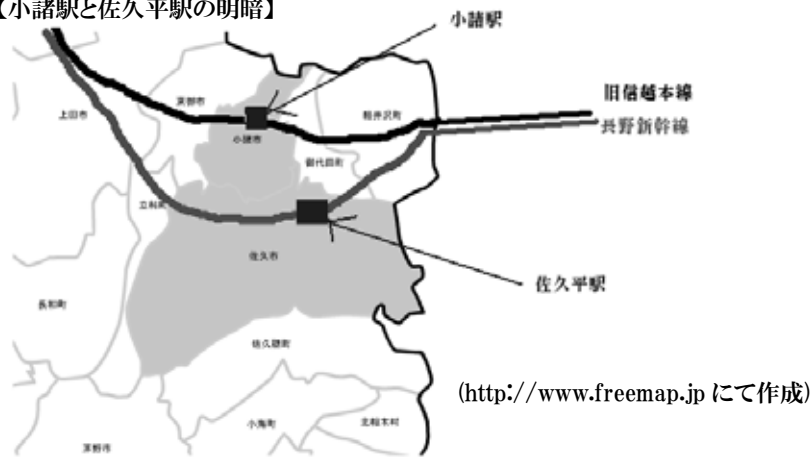
### 1 誘致の例

(新幹線駅誘致が成功した一例)

- ・新富士駅、三河安城駅、厚狭駅(以上、東海道山陽新幹線)、本庄早稲田駅(上越・北陸新幹線)など(駅誘致を計画中の一例)
- ・神奈川県寒川周辺(東海道新幹線)、神奈川県相模原市、長野県諏訪周辺(リニア中央新幹線)など

### 2・3 佐久平と小諸の明暗

【小諸駅と佐久平駅の明暗】



新幹線の速度等の関係から路線ルートを選定した結果、それまで在来線の特急停車駅であった「小諸駅」から約4Km離れた「佐久平駅」が新幹線停車駅に選ばれた。その結果、以下のような変化が起きた。

#### 【小諸駅】

- ・各駅列車しか停車しなくなった。
- ・かつて東京から佐久地域への玄関口だった。
- ・駅前商店街がシャッター街になった。
- ・駅隣接のホテルが廃業した。

#### 【佐久平駅】

- ・新幹線の停車駅になった。
- ・東京から佐久地域への玄関口になった。
- ・駅前は長野県有数の商業地区になった。
- ・駅周辺にホテルやマンションが相次いで建設された。

[年間駅利用者数 ※1997年10月に新幹線開業]

小諸駅 約180万人(1997年) ⇒ 約107万人(2008年) 約41%減

佐久平駅 約160万人(1997年) ⇒ 約206万人(2008年) 約28%増

このように、鉄道や駅の変化がまちの明暗を分けることもある。

## 4 JRの経営分離による第三セクターの問題

### ●JRからの経営分離

全国新幹線鉄道整備法には以下の5路線について新幹線を開業させる計画が記されている。

- ①北海道新幹線 青森市—札幌市
- ②東北新幹線 盛岡市—青森市

- ③北陸新幹線 東京都—大阪市(長野県・富山県経由)
- ④九州新幹線 福岡市—鹿児島市
- ⑤九州新幹線 福岡市—長崎市

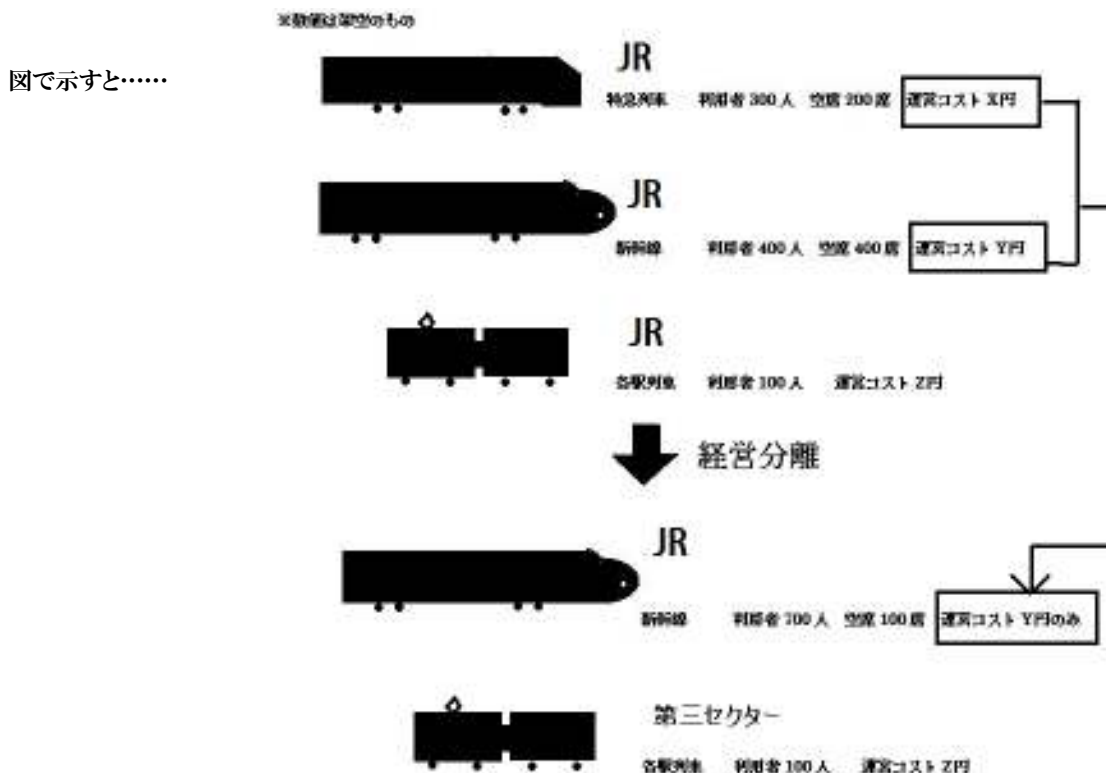
上記5計画のうち、既に②は全面開業を来年 2010 年に控え、③④についても部分開業がなされているが、この計画推進とともにある問題が発生している。それが「並行在来線の経営分離問題」である。

角(2001)は次のように指摘する。

「整備新幹線建設においては、新幹線と並行する在来線の経営分離が着工への前提条件となっている。多くの分離区間においては、県を主体とする第三セクター鉄道への移行という方向で問題の決着を図ろうとしているが、これら一連の政治過程においては、県による巨額の財政負担・第三セクター会社の経営不安・JR 貨物問題など、さまざまな問題が生じている。」 (角 2001 P1)

新幹線を開業させる際は、既存の JR 線(在来線)とほぼ同ルートを走ることになっている。(※)その際に既存の特急列車と営業上のライバルになるため、新幹線へ乗客の一本化をはかり、かつ各駅列車等の権利を周辺自治体が出資し運営する民間企業(第三セクター)に経営分離して“住民の生活の足である”各駅列車等は存続させている。

(※)……東海道山陽新幹線沿線では JR の在来線が並行して運行しているが、これは新幹線計画よりも東海道山陽新幹線の開業のほうが早かったからである。



このように経営分離された箇所がいくつかあるが、それぞれ経営はかなり苦しい。

5 経営分離に伴う課題

- 青森県を走る「青い森鉄道」の場合 (JR 時代は東北本線 平成 13 年経営分離)

【青い森鉄道の利用者推移】

各駅乗客数比較(特急除く)

	H10	H18	増減
浅虫温泉	406	334	-18%
野内	43	42	-2%
矢田前	665	612	-8%
小柳	452	497	10%
東青森	259	532	105%
青森	2,291	1,942	-15%
市内計	4,116	3,959	-4%
八戸ー青森間計	9,757	8,642	-11%

単位は人/日

(出典 青い森鉄道線の活性化に向けた施策提案書)

(備考)

- ・平成 10 年の開業時から平成 18 年までに運賃は JR 時代と比較して以下のように値上げされた。

普通運賃……1.37 倍

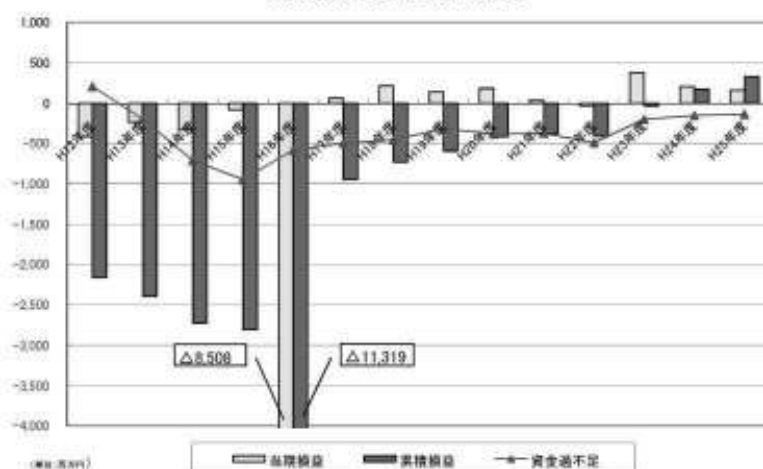
定期運賃……1.65 倍

・「開業時の運賃値上げによって利用者離れや(定期券を購入する)高校生の減少が響いた」と青い森鉄道の小枝社長は述べている。(東奥日報 2006 年 3 月 25 日)

- ・ JR の寝台特急が路線を使用する事による「路線使用料」が大きな収入源になっているが、利用客は上記の表のように減少しており、年間 1700 万円の赤字ペースが続いている。(公共交通をよくする富山の会 2006 P4)

- 長野県を走る「しなの鉄道」の場合 (JR 時代は信越本線 平成 9 年経営分離)

しなの鉄道 損益と資金の推移



(出典 しなの鉄道中期経営計画)

(備考)

- ・開業時から赤字が続いた。
- ・平成 13 年に 10%、平成 19 年に 12.5%の運賃値上げが行われた。
- ・平成 17 年に産業活力再生特別措置法に基づく事業再構築計画が認定された。
- ・ファンクラブ(線路の枕木のネーミングライツ販売と車内に個人名の掲示、車両・路線補修費用の個人支援)、ビール電車等の企画列車運行など様々な企画で黒字転換を図っている。

利用者が減少しても通勤や通学の足になるなど、生活するうえで鉄道の存在は欠かせない。

⇒存続させる必要があるのは明らか

(課題)経営面での地方自治体への財政圧迫や運賃値上げなどに伴う利用者の負担

## 6 鉄道誘致による観光地の苦境

立教大学の安島博幸教授は、2009 年後期金曜1限に開講している講義「現代社会とツーリズム」の中で「熱海などの温泉地が低迷する理由は首都圏からのアクセスの利便性であり、泊まる必要がなくなった。泊まるほどの魅力がある観光地でない限り生き残りは難しい」と述べた。他にも例として長野新幹線上田駅と戸倉上山田温泉、上越新幹線越後湯沢駅と越後湯沢温泉、東武線と鬼怒川温泉などを事例に上げ、「日常から離れる目的がある温泉が駅誘致を行う事が本末転倒」と述べた。熱海温泉に関しては、熱海市でシンポジウムも開催しているのでその議事録を参照されたい。また鉄道誘致と温泉地の衰退についての安島の主張は民主党馬淵澄夫議員のスタッフ日記に掲載されているので合わせて参照されたい。

## 7 誘致に対する反対意見

- ・慶応義塾大学教授の上山は次のように語る。

「自治体の誘致活動は、本来、地域の存在と魅力を訴えるためにある。ところが昨今は、首長が社長を直接訪問し巨額の補助金を積んで口説き落とすのが正道とされる。—(中略)—誘致フィーバーは、自治体や首長、そしてマスコミが勝手に作り上げた“虚業”だ。」(上山、2006 年)

8 副都心線は東京都内の地下鉄計画に記された最後の建設路線である。地下鉄博物館で平成 20 年 11 月 26 日から行われた「東京メトロ副都心線開業記念展」では、展示趣旨に「東京メトロ最後の建設路線であった第 13 号線(副都心線)」と記されているが、都営地下鉄は 12 号線(大江戸線)が最後の計画路線であったため、東京都内の地下鉄計画における最後の建設路線が副都心線であるというのは正しい。

9 2002年に小泉政権下で誕生した都市再生特別措置法の該当地域。民間事業主が持つノウハウを利用するため特別な措置を講じ、駅周辺の整備など指定された地区の大規模開発整備を、内閣総理大臣を本部長とする「都市再生本部」と自治体、民間ディベロッパーが一体となって進める事業である。

## (参考)

- ・泉麻人『泉麻人の権名町四丁目の黄昏 第40回思い出の地下鉄風景』講談社ベストカー2009年6月26日号
- ・上山信一『上山信一の「続・自治体改革の突破口」』日経BP ガバメントテクノロジー第53回、2006年11月3日
- ・日本道路協会編『道路用語辞典』2005年
- ・田中尚人,秋山孝正,庄司健一『まちとの関連を考慮した鉄道駅の考察』土木計画学研究講演集 Vol. 31巻,2005年
- ・秋山孝正,奥嶋政嗣「鉄道駅とまちに関する基本調査」,関西大学都市交通計画研究室・社会資本計画研究室『鉄道駅とまちの実証的研究』,2008年
- ・秋山孝正,北村隆一,奥嶋政嗣「鉄道駅とまちの交通行動分析」,関西大学都市交通計画研究室・社会資本計画研究室『鉄道駅とまちの実証的研究』,2008年
- ・関西鉄道都市交通研究所『鉄道駅とまちの実証的研究』2008年
- ・インターシティ研究会「駅とまちづくり一ひと・まち・暮らしをつなぐ」学芸出版社 1997年
- ・国土交通省『全国新幹線鉄道整備法』(昭和45年5月18日法律第71号 平成14年12月18日改定)
- ・社団法人日本地下鉄協会 <http://www.jametro.or.jp/about/menu.html>
- ・東京商工会議所豊島支部『豊島会議。』  
<http://www.tokyo-cci.or.jp/toshima/report/2006chikatetu.html>
- ・しなの鉄道株式会社『しなの鉄道中期経営計画』  
[http://www.shinanorailway.co.jp/new/pdf/keiei\\_21-25\\_2.pdf](http://www.shinanorailway.co.jp/new/pdf/keiei_21-25_2.pdf)
- ・青森市青い森鉄道活用会議『青い森鉄道線の活用化に向けた施策提案書 2006』  
平成18年11月15日  
<http://www.city.aomori.aomori.jp/shinkansen/pdf/shinf005.pdf>
- ・一橋大学鉄道研究会ホームページ「第三セクター鉄道と地域の未来」  
<http://www.ikkyo-tekken.org/studies/2005/index.html>
- ・角一典『並行在来線経営分離問題をめぐる政治過程』(第49回関東社会学学会報告) 2001年  
<http://www.asa.hokkyodai.ac.jp/research/staff/kado/kss49.pdf>
- ・東京都都市整備局「東京の都市整備2007」,2007年
- ・東京都「渋谷駅周辺地域の都市再生緊急整備地域の指定について」,2005年11月
- ・豊島区報道発表「雑司が谷 歴史と文化のまちづくり懇談会開催される」豊島区政策調整担当副参事,2009年6月18日
- ・豊島区報道発表「地域の歴史を知って、散策も楽しく」豊島区教育総務課文化財係,2009年2月27日
- ・新宿区「基本計画・都市マスタープラン」2007年2月
- ・若松地区協議会「新宿区基本構想等 素案 2-4 若松地域のまちづくり方針に対する意見書」新宿区,2007年9月20日  
<http://www.city.shinjuku.tokyo.jp/division/261600wakamatsu/kyougikai/ikensho.htm>

- 渋谷区「渋谷駅周辺整備ガイドプラン」  
[https://www.city.shibuya.tokyo.jp/kurashi/machi/machi\\_21.html](https://www.city.shibuya.tokyo.jp/kurashi/machi/machi_21.html)
- 渋谷区「渋谷駅街区基盤整備方針」平成 20 年 6 月,渋谷駅街区基盤整備検討委員会  
[http://www.city.shibuya.tokyo.jp/kurashi/machi/pdf/shibuya\\_houshin.pdf](http://www.city.shibuya.tokyo.jp/kurashi/machi/pdf/shibuya_houshin.pdf)
- 横浜市「横濱都市交通通信第 5 号」2009 年 9 月  
[http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/toshiko/tsushin/pdf\\_files/20090925.pdf](http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/toshiko/tsushin/pdf_files/20090925.pdf)
- 横浜市「分科会からの報告」(資料)  
<http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/tosai/daikaizou/kaigi/iinkai05/pdf/shiryu03.pdf>
- 扇谷公輔「鉄道駅周辺地域における歩行者の移動負荷に関する研究:渋谷駅を事例として」  
 (筑波大学環境科学研究科修士論文 2004 年)  
[http://www.risk.tsukuba.ac.jp/~ussrl/public\\_html/dissertations/04ogiya.pdf](http://www.risk.tsukuba.ac.jp/~ussrl/public_html/dissertations/04ogiya.pdf)
- 公共交通をよくする富山の会『青い森鉄道・IGR いわて銀河鉄道視察・調査レポート』2006 年 8 月 1 日  
<http://www5e.biglobe.ne.jp/~thlt/hokuriku/0606aoiigr/aoi.igr0605.pdf>
- 熱海市『第 2 回 熱海市観光戦略会議議事録』平成 21 年 3 月 26 日  
<http://www.city.atami.shizuoka.jp/www/contents/1219735837733/activesqr/common/other/49f5360c002.pdf>
- 『衆議院議員まぶちすみおスタッフ日記』2006 年 6 月 14 日  
<http://www.mabuti.net/blog/?p=100&cpage=1>

**【参考論文検索】**

- 国立情報学研究所 NII 論文情報ナビゲーター[サイニイ] <http://ci.nii.ac.jp/>
- Google Scholar <http://scholar.google.co.jp/>
- Web Of Science <http://www.thomsonscientific.jp/products/wos/index.shtml>

## 第2章 副都心線を知る

この章では副都心線の概要について紹介する。

### 第1節 副都心とは何か

副都心線について見てゆく前に、まずは「副都心」という言葉について考えてみたい。「副」という文字が冠されている背景から「都心ではない」ことが伺える。果たして「都心」はどこで「副都心」はどこを指す用語なのだろうか。

広辞苑と日本大百科全書には以下のように記されている。

#### 【副都心】

「大都市の中心部にある在来の都心に対して、その周辺に発生した副次的中心。東京における新宿・池袋・渋谷など。」（岩波書店 広辞苑第五版）

「大都市において、市街地の周辺に成立し、都心の機能を代替する副次的な中心をいう。大衆大量輸送機関に支えられた大都市では、郊外住宅地の発展により、通勤距離が拡大し、通勤交通の接続点などに、鉄道沿線の地域を後背地とした繁華街が成立する。これが副都心とよばれる。東京の新宿、渋谷、池袋、大阪の梅田、天王寺などは代表的なものである。—(中略)—東京の都市圏が拡大するに伴い、さらに上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎、臨海副都心が副都心として整備されるようになった。」  
(小学館 日本大百科全書)

また、1997年4月に東京都が発表した「区部中心部整備指針」によれば「中央区と千代田区の皇居南東部」を都心と定義している。そして新宿・渋谷・池袋・上野浅草・錦糸町亀戸・大崎・臨海地区を副都心と定義している。

これらから今回副都心線が結ぶ「池袋・新宿・渋谷」は副都心であり、副都心線という名称は理に適っている。(注1)



## 第2節 副都心線の概要

副都心である池袋・新宿・渋谷を結ぶ副都心線が開業したのは2008年の事であるが、路線の計画がなされたのは1972年にさかのぼる。埼玉県志木方面から東京副都心部への鉄道路線として計画された。正式名称は『13号副都心線』であり、東京を走る13番目の地下鉄として作られた。計画段階では以下のような構想がなされた。

**埼玉県の志木から和光市、成増、向原、池袋、東池袋、目白東、諏訪町、西大久保を経由して新宿へ至る路線  
(都市交通審議会答申第15号 1972年)**

これ以前の1968年9月5日に西武鉄道と、またこの後の1975年8月27日に東武鉄道と営団8号線(現・東京メトロ有楽町線)が相互乗り入れする覚書が交わされている。そして後に8号線と13号線が小竹向原を共有することにより、西武・東武と有楽町線・副都心線が乗り入れるネットワークが計画されるようになる。

また、13号線は当初「新宿へ至る」計画であったが、これと並行して渋谷。品川を経由し、羽田まで結ぶ計画などがあったという記録がある。

⇒現在は、渋谷より先は東急東横線に繋ぐことが決定されているが、東急東横線⇒東急多摩川線⇒(蒲田)⇒京浜急行⇒羽田ルートを目指す声もある(注8)

その後、2000年を目途に示された1985年の計画では次のように述べられている。

**東京13号線は池袋以南の南下について渋谷を終点とする。  
(運輸政策審議会第7答申 1985年)**

⇒もともと渋谷まで繋ぐ計画はなかったのであるが、ここで池袋—新宿—渋谷を繋ぐこととした背景には、並行するJR線の混雑を緩和する目的がある。

この後の進捗状況は次の通りである。

**【1994年12月7日】**

**新線池袋駅先行開業**

⇒現在の副都心線池袋駅は副都心線開業前日の2008年6月13日まで「新線池袋駅」として使用されていた。埼玉方面からきた西武有楽町線・東武東上線は小竹向原から有楽町線に入るが、一部の急行列車は副都心線用に着工されていた線路を使い小竹向原から新線池袋駅までを結んでいた。有楽町線の場合、小竹向原を出ると千川・要町と結び池袋に着いたが、新線は小竹向原と池袋を直結させ、途中の千川・要町のホームは使用しなかった。

2008年6月14日以降、新線池袋駅は「副都心線池袋駅」と名を改め、千川・要町ホームも共に副都心線用として使用されている。

【1999年5月20日】

**営団が「新千駄ヶ谷駅」の建設計画を関東運輸局長に申請**

⇒営団13号線（副都心線）の建設計画に入っていなかった中で、地元の声などを反映して申請した唯一の駅である。

【1999年12月14日】

**地下鉄13号線の建設調査費可決（臨時国会第三次補正予算）**

⇒都市活性化プロジェクトの一環として建設予算が国の第3次補正予算から下りることが決定した。

【1999年12月17日】

・都・・・交通営団(・東京・・・)が13号線・・・を運輸・(・国・交通・)に申請

【2000年1月15日】

・都・・・交通営団が13号線・・・を・・・。

・時の・業計画は以下の通・。

1・池袋から渋谷・の・9・

・・・建設費・2400・・・

・輸・・・・2・4000・・・日

・路線 池袋(17・・・)から・・・が谷・15・・・から西・・・09・・・

・・・から新宿・目・11・・・から新宿三・目から(14・・・)

から新千駄ヶ谷・12・・・から・・・11・・・から渋谷

5・駅・駅設・(・・・町線・・・は・・・)

・開業 2007年・目・

【2000年1月27日】

**地下鉄13号線を・・・るかの答申**

(運輸政策・議会答申第1・号)

⇒ここで東急東横線と乗り入れるかどうかについて大きく取り上げられることになる。

【2001年5月15日】

**地下鉄13号線が東京都に・都市計画決・**

【2002年2月6日】

東急東横線と相互乗り入れ決定(注2)

【2007年1月24日】

路線名を「副都心線」と決定(注1)

【2008年6月14日】

開業

副都心線開業時に配布された資料には以下のように記されている。

### 東京の三大副都心（池袋・新宿・渋谷）を結びます。

「明治通り沿いに走る副都心線はビジネス、ショッピング、エンターテインメントの主要エリアを結び、南北の移動をさらにスムーズにする地下鉄です。」（東京地下鉄株式会社 広報部宣伝課 2008年）

この三大副都心を結ぶということは、副都心線の最大の魅力であると筆者は感じる。これまでも JR 山手線や埼京線がこれらを結んでいたが、一概に同じ三大副都心を結んでいるだけと結論付けるのは早計である。その理由の一つに駅の立地が挙げられる。

例えば池袋駅は JR の場合「東口と西口の中央」に設置されていたが、池袋の商圈上、人々の流れは多くの大型店やサンシャインなどが立地する東口に向いていた。また丸の内線や有楽町線・西武池袋線の改札も中央から東口がメインであり、東武東上線の駅がある中央から西口にかけては地上に出るといささか寂しさが感じられた。

しかし、副都心線の改札が駅中央から西に設置されたことにより、池袋の東口中心の商業エリアが西口にも広がることになった。東武鉄道の改札から立教大学方面に向けてある地下通路は「Echika 池袋（エチカ池袋 注6）」という商業施設に、また西口中央公園横には「Esola 池袋（エソラ池袋 注7）」が開業し、西口エリアはますます注目されるスポットになっている。

副都心線開業に伴う Echika 池袋の設置等による効果として、日経 MJ が『地価、下げ幅縮小傾向、7月国交省調査、池袋に「エチカ」効果。』という見出しで次のような記事を掲載している。

下落幅が縮小したのは57地区で、前回の26地区から倍増した。具体的には、3月下旬に東京メトロが池袋駅地下に商業施設「エチカ池袋」を開業した池袋(東京)は東口、西口ともに下落幅が縮まった。(日経 MJ)

池袋と同様に新宿三丁目駅も J R 新宿駅とは少し離れた地域に立地し、近隣の新宿ピカデリーやマルイが店舗をリニューアルするなど新たな動きを見せている。このように、J R 駅と若干商圈を外した場所に駅があることで、副都心線はこれまでにない人に流れを町に呼んでいるといえる。この点については第 4 章第 2 節でも後述する事にする。

また、J R との関係を見ると、副都心線は「急行」があるのが特徴であり、池袋～渋谷間を並行する J R 線と同じ 11 分で両駅を結んでいる。

**⇒これにより J R 東日本は集客力を失い、大幅な収益減になるのではという懸念がある。**

(注 3)

東京メトロによると、平成 21 年 3 月末時点のデータは以下のようになっている。

- 駅数 16 駅
- 営業キロ 11.9Km (小竹向原～渋谷間)
- 平均駅間距離 1.2Km
- 輸送人員 78569000/年
- 輸送人員 59000 人/日
- 1 人平均乗車キロ 5.9Km

#### 《1 日の各駅平均乗降客数》

• 和光市	(有楽町線利用者含む)	137047 人
• 地下鉄成増	(有楽町線利用者含む)	40480 人
• 地下鉄赤塚	(有楽町線利用者含む)	29786 人
• 平和台	(有楽町線利用者含む)	37062 人
• 氷川台	(有楽町線利用者含む)	34942 人
• 小竹向原	(有楽町線利用者含む)	117266 人
• 千川	(有楽町線利用者含む)	34549 人
• 要町	(有楽町線利用者含む)	34915 人
• 池袋	(有楽町線・丸の内線利用者含む)	505540 人
• 雑司が谷		10205 人
• 西早稲田		19180 人
• 東新宿		13481 人
• 新宿三丁目	(丸の内線利用者含む)	92492 人
• 北参道		10606 人
• 明治神宮前	(千代田線利用者含む)	73456 人
• 渋谷	(銀座線・半蔵門線利用者含む)	557432 人

このデータで特に注目すべき箇所は雑司ヶ谷駅・西早稲田駅・北参道駅の利用者数である。それまで駅がなかったこの地で 1 日にこれだけの利用者がいるということは、この地を利用する人々の流れが変化したことを示す 1 つのデータとなる。(注 4)

また、開業 1 年後の定期券利用率を見ると、東京メトロ全体の 56%に対して副都心線は 45%にとどまるというデータがある。

### 第3節 沿線地域とステーションカラー

副都心線は新しい試みとして千川～明治神宮前駅間の各駅に、「ステーションカラー」と呼ばれる駅周辺の街のイメージに合わせたコンセプトデザインを設定した。主にコンセプトを反映したデザインになっているのは各駅の以下の点である。

- ・ホームの駅名看板周辺のデザイン
- ・ベンチのデザイン
- ・改札とホームの間にあるパブリックアート
- ・改札周辺のデザイン（雑司ヶ谷駅の石畳風の床）

副都心線の開業時に配布されたパンフレットと開業直前まで公開されていた副都心線開業PRのホームページ「東京メトロ 副都心、縦断。」には千川駅から渋谷駅までの「各駅周辺のキャッチコピー」と「各駅のコンセプト」について記されており、各駅周辺の様子を知る上で大変興味深い。それらについて一部引用して紹介する。

※引用部は太字（参考 東京地下鉄株式会社 広報部宣伝課 2008年）

#### 【千川駅】

千川は豊島区にある地名であり、もともと玉川上水の支流であった千川が名前の由来になっている住宅地である。千川駅が存在するのはその隣町である要町3丁目であり、駅周辺には豊島図書館や中型スーパーが多く存在する。千川駅は副都心線と有楽町線が共用する東京メトロの駅である。駅周辺には都立千早高校・都立豊島高校・都立板橋高校・私立豊南高校があるため、通学需要も高いといえる。

副都心線が開業した2008年の利用者数は34549人であり、前年比で11%以上アップした。

東京メトロはこの駅に《公園が点在する緑豊かな高台の住宅地》というキャッチコピーをつけ、パンフレットでは『木立のある風景』と『やすらぎ』をデザインコンセプトに設定した」と述べている。それゆえホーム壁面には「木立の風景」を描き、ベンチやホームにはステーションカラーである「マロングラッセ（幹色）」を配色したデザインを採用している。

#### 【要町駅】

要町は豊島区にある地名であり、先述のようにその一部には要町駅だけでなく千川駅も存在している。要町駅は首都高中央環状線と交差する形で存在している。立教大学などがある立教学院や、城西大学高校などが付近にあることから通学の需要は高い。

副都心線が開業した2008年の利用者数は34915人であり、前年比13.5%増を記録した。この界隈は山手通りや首都高高松入口など、道路交通上も利便性が高い。

東京メトロは要町駅に《山手通りから1本奥に入れば閑静な住宅街》というキャッチコピーをつけ、パンフレットでは「都会」と「将来への期待」をデザインコンセプトに掲げた。ホーム壁面にはステーションカラーである「卵色」を用いた円を描き、大小の円を配置する事で利用者の期待の表れを表現したとしている。

## 【池袋駅】

池袋駅はJR東日本・西武鉄道・東武鉄道・東京メトロの4社8路線が使用するターミナル駅で、埼玉方面から都心への玄関口としての役割を持つ。2008年の全社合計利用者数は1日平均271万人であり、日本で2番目の利用者数を誇る一大ターミナル駅である。ふくろうが街のシンボルである。

「東口に西武百貨店・西口に東武百貨店」があり、その紛らわしきはビックカメラのテーマソングで歌われるほど有名であるが、駅を挟み東と西で違う顔を見せることが池袋の特徴である。東口は旧東京拘置所跡に建設されたサンシャイン付近までが大歓楽街となっており、西武百貨店だけでなく西武系の大型販売店やビックカメラ本店、ヤマダ電機日本総本店などの販売店などが存在し、とても賑わいを見せている。また、予備校も多い。

西口も賑わいはあるが、駅前に東京芸術劇場を有する池袋西口公園が広がり、東口に比べると静かな印象を筆者は受ける。公園の先は立教大学が立地し、その周辺を取り囲むように一戸建ての住宅が密集し、閑静な住宅街という様相である。

池袋の昔の様子は泉麻人のコラムなどによく登場するが、昭和40年代に池袋で人気であった「原宿ドッグ」と呼ばれるチーズドッグが有名である。原宿の若者人気を池袋でも起こしたいとしてこの名がついたと泉は時折コラム上で述べるが、現在では若者も多く訪れる街になっている。また、副都心線開業後に東京メトロが開業した商業施設「Echika 池袋」において、かつて若者に人気を巻き起こした「原宿ドッグ」が「BUKURO-DOG」と名を変えて再登場している。いまとなっては「原宿」の名を借りる必要がなくなったといえるだろう。

東京メトロが今回副都心線の池袋駅を開業するに当たり意識している事に「芸術の自由さ」がある。現在も東京芸術劇場がある池袋であるが、かつて「池袋モンパルナス」というアトリエ地域が駅周辺にあった(注6)池袋。この池袋モンパルナスにあったアーティストの様子から東京メトロが池袋駅に掲げたデザインコンセプトが「エネルギー」と「芸術の自由さ」であり、ホーム壁面も自由なアート性を表現するため「ブラン・ネージュ(白色)」のキャンバス上に奔放に延びるジャンシャージュ(群青色)等の線や長方形を用いて表現している」という。キャッチコピーは《緑と文化を育みながら今も進化を続ける副都心》である。

### 【雑司ヶ谷駅】

雑司が谷は豊島区にある地名であり、人口 8088 人（2008 年 豊島区）の閑静な住宅街である。雑司が谷霊園や法明寺鬼子母神堂等が有名であり、それらの寺院施設があることから周辺は緑が豊かである。**地下鉄工事前の事前調査実施時に江戸時代の生活用品が出土する遺跡が見つかった。**

この地には都電荒川線の駅はあったが、新宿や渋谷と繋ぐ路線駅ができたのは副都心線が初めてである。キャッチコピーは《路地を曲がれば歴史と文化に出会える街》であり、東京メトロは「けやき並木など緑豊かで閑静な住宅街と商店街にまたがって位置し、周辺には鬼子母神や雑司が谷霊園といった歴史と文化のある施設が点在しています。このような地域性から選ばれたデザインコンセプトは『木漏れ日』と『過去への思い出』としている。木漏れ日溢れる閑静な場所である。

### 【西早稲田駅】

西早稲田は新宿区にある地名であり早稲田大学の本部キャンパス（早稲田キャンパス）がある学生街としても知られる。学生街・古書店街・飲食店街・住宅街といった様々な顔を持つ地である。

もともとは徳川家に関係する地でもあり、流鏝馬で知られる穴八幡や堀部安兵衛の「高田馬場の決闘」、さらには清水家の下屋敷であった甘泉園公園など歴史の面影ある地でもある。他にも神田川や戸山公園など緑溢れる環境が多く存在する。

しかしながら西早稲田駅は「西早稲田」と関するものの、この地より徒歩 15 分前後離れた新宿区戸山地区にある。こちらも早稲田大学理工学部や学習院女子大学、都立戸山高校など多くの学生が集う地であり、周辺は多くの住宅がある住宅街である。副都心線開業頃には多くのマンションが建設された。

東京メトロはこの駅に《水と緑と学生たちのさわやかな街》というキャッチコピーをつけた。デザインコンセプトには「文教」と「水流」を掲げ、床やホームに水色と白色の配色を施す事で『水流』や『文教』地区の澄んだ空気感やそよ風を表現しているとしている。



## 【東新宿駅】

東新宿という地区は新宿区には存在せず、2000年の都営大江戸線開業時に「東新宿駅」と名づけられるまで存在しなかった呼称である。この地は正しくは新宿区新宿七丁目である。もともとは鉄道に縁のない街であり、都営バスを利用して新宿駅まで行くか、または20分ほど歩いて山手線新大久保駅もしくは新宿駅・西武新宿駅を利用していた地であった。都営戸山ハイツや戸山公園を北東に有する閑静な地でありながら、南西は歌舞伎町に隣接する地でもある。一戸建ての家も多い住宅地である。

副都心線の駅建設が開始された頃から明治通り沿いに高層マンションが多く建設され、またサンルートやE-HOTELなどのシティホテルも建設された。この地を古くから知る筆者から見て、特にこの5年は変化が大きく、副都心線工事の為に一部通行止めだった明治通りが復元されて以後、明治通り沿いの立ち退きになった商店跡地にファミリーレストランやコーヒーチェーンなどのチェーン店が多く進出してきた。大江戸線の時には見られなかったこのような変化が副都心線開業時には多く見られた。

歌舞伎町に隣接する事から夕方すぎにはホストなどが駅周辺に多く見られるのも特徴である。

もともと韓国朝鮮系の人々が多く居住するエリアでもあったが、近年は韓流ブームにより多くの日本人観光客が訪れるため、それまで様々な業態であった小規模店舗が韓国グッズや韓国料理を扱う店舗に鞍替えする様が目立つ。また、周囲の看板にハングル文字をはじめ、多くの外国語が並ぶのもこの街の特徴である。

東京メトロはこの駅に《新しいビルと懐かしい商店街が同居するエリア》とキャッチコピーをつけた。また、昔この地で鉄砲百人組の武士がつつじ栽培をしていたことなどから「現在は商業地域であると同時に、住宅地でもあり、多種多様な地域性が融合し、活気に満ちている（アクティブ）地域性から、『つつじ』と『アクティブ』がこの駅のデザインコンセプトとなり、ステーションカラーにはつつじの『薄紅』が選ばれた」としている。

## 【新宿三丁目駅】

新宿三丁目は伊勢丹新宿店がある地区の名称である。伊勢丹や三越などの老舗百貨店から丸井のような若者に人気の大型店をエリアに持ち、また新宿三丁目駅は渋谷よりの改札を高島屋新宿店直結にした事で多くの大型百貨店を有するエリアとなった。映画館や海外のブランドショップ、飲食店など様々な店舗を抱える一大商業エリアである。

これまでも東京メトロ丸の内線と都営新宿線が同駅を使用しているが、埼玉や神奈川方面から新宿三丁目にアクセスするには「新宿駅から徒歩」通例であったため、それらの地から新宿三丁目ダイレクトアクセスできる「新宿三丁目駅」の存在意義は大きい。

東京メトロはこの地に《百貨店や映画館などが建ち並ぶ賑わいのあるエリア》という

キャッチコピーをつけた。デザインコンセプトは「駅周辺に広がる現代的な街の夜景を象徴した『光の街』と、かつての宿場町『内藤新宿』。主な通路では壁面上部の照明で『光の帯』を表現し、地下3階のホームに設置された階段の壁面には、内藤新宿ゆかりの下り藤、そして江戸紫から選ばれたステーションカラー『藤色』の和紙をガラスに挟み込んだデザインを取り入れました。」としている。

平日休日問わず、常に賑わいを見せる街である。

### 【北参道駅】

北参道駅は渋谷区千駄ヶ谷に構える副都心線の駅である。北参道という地名は存在しないが、表参道と同じく明治神宮への参道を表す地名として広く知られている。これゆえ、千駄ヶ谷周辺は明治神宮や国立能楽堂、神社本庁など古くからの文化を今に伝える施設が点在し、また緑豊かなエリアでもある。明治通り沿いは渋谷や新宿の中間にあたり、多くのオフィスビルが立地するが、道を1本入れば閑静な住宅街が広がっている。

東京メトロはこの地に《神宮外苑にも近い緑豊かで静かな街》というキャッチコピーをつけた。そしてデザインコンセプトに『能楽』と『喧騒からの開放』を掲げ、「“和”を意識したデザインが用いられ、落ち着いた大人の空間を演出しています。ホーム壁面に使用しているステーションカラーは、黄金色に輝く能舞台を思わせる『ジョーヌ・サフラン（黄金色）』です。」としている。

### 【明治神宮前駅】

明治神宮前駅も北参道駅と同様に明治神宮に近いが、両駅の様相は異なる。北参道駅周辺が閑静であるのに対し、明治神宮前駅周辺は常に人ごみが絶えない賑わいを見せる。

明治神宮前駅は原宿駅と接続しているが、周辺には有名ブランドショップが多く建ち並び、多くの若者が足を運ぶ。原宿と表参道の両方にアクセスが良い。しかし表向きはこのような賑わい見せる街であるが、裏通りに足を踏み入れれば静かな住宅街になっている。副都心線全駅中で、周辺家賃相場が最も高い駅である。

東京メトロはこの地に《ブランドショップと杜の緑に彩られ賑やかさと優雅さのある街並み》というキャッチコピーをつけた。そしてデザインコンセプトには「ファッション」と「杜」を掲げた。ホーム壁面には「ステーションカラーの『スモークブルー』を用いて、ブランドショップのガラスに反射する神宮の杜の光を表現した」としている。

## 【渋谷駅】

渋谷駅は渋谷区にある JR 東日本・東京メトロ・東急鉄道・京王鉄道の駅であり、4社9路線が使用している。東急線利用者には都心へのターミナル的存在である。渋谷駅で最も利用者が多いのは東京メトロ線であるが、東京メトロの各路線でホームや改札の場所が離れているため利便性は悪いと筆者は感じる。

渋谷駅は渋谷川の上に建設されているため、その構造が複雑な面もある。また、隣接する東急百貨店東横店は川の上に店舗を設けたため、同じ店舗内の1階でも段差がある箇所がある。

駅周辺は池袋や新宿と同様に多くの商店や飲食店・風俗店などが軒を連ねており、現在は原宿と並び「若者の街」といわれる事が多い。池袋が東武と西武の町であり、新宿は複数の百貨店がある中で、渋谷は西武と東急の街といえる。特に渋谷の争いは面白く、百貨店だけでなく大型雑貨店として西武の LOFT と東急の東急ハンズのように、似た業態で競争をしている。

この渋谷に東京メトロは《若者を魅了し続ける東京南西エリア・横浜エリアへのターミナル》というキャッチコピーをつけた。渋谷駅は他の副都心線駅と異なり、駅のデザインや表示などは東急東横線に準じている。現在、今後予定されている副都心線と東急東横線の直通化に向けて地上・地下双方で再開発が行われており、今後が楽しみな街である。

このように副都心線は東京メトロが各駅にキャッチコピーやデザインコンセプトを掲げた点が斬新である。しかしながらデザインコンセプトについて、雑司が谷・西早稲田・北参道を利用していた方々に意見を聞いたところ、「駅ごとにデザインがあったとは知らなかった」という回答が9割を占めた。このことからこれらのデザインコンセプトが利用者にはあまり浸透していないと考えられる。ただしインターネットで検索すると、副都心線のデザインコンセプトを評価する声も多数ある(注5)ことから、一部での評価は高いのかもしれない。

## 【ホーム壁面のデザインコンセプトの例】



## 注

- 1 「副都心線」という名称は公募で決まった。また同時に駅名も確定した。  
(参考) ニュースリリース <http://www.tokyometro.jp/news/2007/2007-01.html>
- 2 東急東横線は 2019 年を目途に相模鉄道との直通運転も予定している。副都心線から相模鉄道への乗り入れは現時点では予定されていないが、これにより埼玉県南部から海老名までのネットワークが形成される見込みである。
- 3 副都心線開業による JR 東日本の集客減については第 4 章第 2 節を参照されたい。
- 4 雑司が谷・西早稲田・北参道の各駅については第 4 章第 1 節を参照されたい。
- 5 デザインコンセプトを評価している一例
  - ・城北会 (都立戸山高校 OB 会) ホームページ  
<http://www.t3.rim.or.jp/~toyamaob/bokou/2008/bokou08-07-03.html>
  - ・All About 「アートな地下鉄? 副都心線」  
[http://allabout.co.jp/contents/sp\\_fukutoshinsen\\_c/art/CU20080618A/index/](http://allabout.co.jp/contents/sp_fukutoshinsen_c/art/CU20080618A/index/)
- 6 Echika 池袋 (エチカ池袋)  
東京メトロによる駅を含んだ商業施設プロジェクトの 2 例目。副都心線の池袋駅改札付近を中心に整備され、2009 年 3 月に整備された。開発コンセプトは「池袋モンパルナス」である。池袋モンパルナスは、副都心線池袋駅が立地する池袋駅西口地区に昭和初期存在した芸術アトリエ村の愛称である。Echika (エチカ) という名の由来については以下の通りである。  
  
「駅」と「地下」がひとつになって「エチカ」。みんなにとって「E(いい)」「chika(地下)」。そして「エチカ(Echika)」には、「Excellent(エクセレント)」で「Exciting(エキサイティング)」な地下という意味も込められています。「駅」と「地下」というごく普通の言葉二つを合わせることでとても華やかな言葉になりました。優雅でワクワクするような空間を地下に作っていきたいという意味を込めています。  
(引用 東京メトロ ニュースリリース <http://www.tokyometro.jp/news/2008/2008-63.html>)
- 7 Esola 池袋 (エソラ池袋)  
東京メトロが運営する商業施設「Esola(エソラ)」の第 1 号店。池袋駅西口に 2009 年 11 月末オープンした。Echika 池袋と合わせて、池袋駅西口を地下と地上の両面で盛り上げ、東京メトロの駅への玄関口とする商業施設である。コンセプトは「I-FRONT 池袋の上質な玄関口」である。Esora(エソラ)という名の由来については以下の通りである。  
  
「駅」から「地上(空)」への上質な玄関口として名付けました。  
「池袋」駅を利用するお客様にとって「E(いい)」「sola(空)」でありたいという意味を込めました。  
(引用 東京メトロ ニュースリリース <http://www.tokyometro.jp/news/2009/2009-50.html>)
- 8 インターネットで「副都心線 羽田直結」と検索すると、この件に関する記事が多く登場する。東京メトロ公式のものはない。

## (参考文献)

- ・岩波書店『広辞苑第五版』
- ・小学館『日本大百科全書』
- ・豊島区ホームページ <http://www.city.toshima.lg.jp/>
- ・新宿区『新宿区史－区成立 50 周年記念』1998年
- ・新宿歴史博物館『新宿区の民族(3)新宿地区編』1993 年
- ・東京都『区部中心部整備指針』1997 年 4 月
- ・東京地下鉄株式会社『東京地下鉄道 副都心線建設史』2009 年
- ・東京地下鉄株式会社 広報部宣伝課『INFORMATION 副都心線のご案内 副都心線開業記念』(副都心線開業時配布物)2008 年
- ・東京地下鉄株式会社 鉄道本部 営業部営業企画課『GO!TOWN 副都心線沿線情報 GUIDEBOOK 副都心線開業記念』(副都心線開業時配布物)2008 年
- ・東京メトロ『地下鉄がおもしろくなる 東京メトロこども大学』  
<http://kids.tokyometro.jp/>
- ・日経 MJ「地価、下げ幅縮小傾向、7月国交省調査、池袋に「エチカ」効果。」2009 年 8 月 28 日
- ・泉麻人『泉麻人の権名町四丁目の黄昏 第 40 回思い出の地下鉄風景』講談社ベストカーコラム
- ・Let's ENJOY TOKYO <http://www.enjoytokyo.jp/OD001Top.html>
- ・えきペディア <http://www.ekipedia.jp/>
- ・Virtual Trip 「TOKYO 渋谷 Under ground to ground」ポニーキャニオン

## 第3章 副都心線、開業。

### 第1節 百貨店の戦い

副都心線開業時にはメディアで様々な特集が組まれ世間の注目を集めたが、その中でも特に注目されたのが「百貨店の動向」である。ロイター通信が以下のような記事を当時伝えていた。

「都心部の新たな足となる東京メトロ・副都心線が14日に開業する。鉄道会社間の競争が激化すると想定される一方、従来路線を延伸して副都心線に乗り入れる形になるため、これまで池袋を利用していた買い物客が新宿や渋谷に流れる可能性があり、商圈の攻防戦が激しくなりそうだ。」

(2008年6月12日 ロイター)

逆に新宿に店舗を構える高島屋の社長は次のような発言をしている。

「和光市、池袋方面から新宿3丁目への人の移動が必ず起きると予測。できるだけ早く新宿店の売り上げ増に結び付けたい。」 (ブルームバーグ・ニュースインタビュー 2008年4月)

埼玉県南部から都心部へ移動する場合、東武東上線も西武池袋線も池袋駅が終点であり、他路線へ乗り換えるために1度改札を出る必要があった。池袋駅周辺に店舗を構える「東武百貨店」と「西武百貨店」は共にこれら「乗り換え客」が買い物客として大きな存在であったが、新宿・渋谷方面に直通する副都心線が開業する事により、池袋駅が通過駅となり買い物客が他地区へ流れる可能性が懸念されていた。

この懸念を食い止めるために、本来ライバル関係にある池袋の東武百貨店と西武百貨店は共同キャンペーンを展開した。

「西武百貨店と東武百貨店が6月14・15日、両池袋店共同のキャンペーン「LOVE IKEBUKURO」を実施する。池袋地区の2大百貨店が手を組み両店をアピールするという初の試みとなる。6月14日の東京メトロ副都心線の開通に合わせて行われるもので、両百貨店の池袋店の地下通路に面した入り口それぞれに合同運営の「西武・東武 池袋総合ご案内所」を設置。両店の案内係が常駐し、店内マップやギフトカタログ、観光マップ等を揃え、池袋の魅力を伝える。(中略) 池袋～新宿～渋谷を結ぶ東京メトロ副都心線の開業により、沿線の各百貨店において地域間の顧客争奪戦の激化が予想されている。各社、開通に合わせた改装やキャンペーンを行い、他の地域への顧客流出を食い止めると共に新規顧客の取り込みを図る。」

(ファッションニュース 2008年6月1日)

この百貨店の戦いを振り返り、開業後に FujiSankei Business i が次のような見出しを掲載した。

副都心線サバイバル緒戦 新宿・高島屋が制す/池袋・西武も大健闘

(2008年6月25日 FujiSankei Business i)

ここで興味深いのは当初の予測とは異なり、新宿・池袋ともに客足を伸ばした事だ。この点について以下のような指摘がある。

#### 【高島屋新宿店】

14～20日の来店客数は前年同期比約20%増、売り上げは客数の伸びを上回る25%増を記録。5月の9%減から急回復を果たした。

開通前の11日に豊島、練馬の両区や埼玉県内でチラシを配布したほか、開通日に大相撲の琴欧洲関らを招いたイベントを開くなどの盛り上げが奏功。さらに約120億円を投じた昨年の改装で、新宿三丁目駅と通路で結ばれる地下食品売り場に、「伊勢丹に入っていない有名店を誘致した」(幹部)という、徹底したライバルへの対抗策が実を結んだ。

(2008年6月25日 Fuji Sankei Business i)

#### 【池袋西武百貨店】

健闘をみせたのが、西武百貨店池袋本店だ。地盤の埼玉方面からのお客が副都心線一本で行ける新宿、渋谷に流れるとの懸念から、事前の予想は前年並み。ところが、ふたを開けると、14～18日の来店客数は比10%増、売り上げはそれを上回る13%増に達し、22日まででも売り上げは7%増をキープしている。

これまでバスや車しか交通の便がなかった西早稲田や東新宿、雑司が谷の各駅周辺でチラシを重点配布し、近隣の客層を掘り起こしたことなどが貢献。「来店していただいたお客さまをつないでいきたい」(同社)と、オリジナル商品の充実など対策を練る。

(2008年6月25日 Fuji Sankei Business i)

注目すべき点は、新宿高島屋が「豊島、練馬の両区や埼玉県内でチラシを配布した事」、そして池袋西武百貨店の「交通の便が不便だった西早稲田や東新宿、雑司が谷の各駅周辺でチラシを重点配布し、近隣の客層を掘り起こした事」である。

百貨店にとってはマーケティング戦略であることに違いはないが、副都心線の開業が沿線住民の行動範囲を広げた点は興味深い。(注1)

また、百貨店以外にも沿線の商店街を中心としたイベントが各駅周辺で開催された。この盛り上がりは副都心線の開業を歓迎する気持ちの現れであり、副都心線の開業を契機にまちを盛り上げていこうという今後への期待であると筆者は考える。(注2)

(参考) 副都心線開業前後の百貨店について

この時期の百貨店は小売業界の中でもかなり苦境に立たされ、伊勢丹と三越の統合をはじめ、全国で大手百貨店の統合や淘汰、さらには既存店舗の閉鎖などが相次いでいる。世の中のデフレ傾向をはじめ、「若者の百貨店離れが加速している」という指摘もあり、百貨店経営は苦しさを増している。(参考 2009年1月14日 Fuji Sankei Business i)

日本百貨店協会が毎月の「全国百貨店売上高」と「東京地区百貨店売上高」を公開しているが、月によっては前年比2桁マイナスを記録するなど大幅な売り上げ減に悩む中で、副都心線沿線に構える百貨店によっては開業1年後も前年比プラスを記録している(注3) ことなどからも、沿線百貨店にとって副都心線効果があったことが伺える。ただし、百貨店の売り上げの推移は様々な要因が絡むものであり、前述の日本百貨店協会の資料によれば「エコポイント効果で家電売り上げが好調」な月があれば、「サブプライムローン問題の余波で消費が冷え込んでいる」と分析される月があるなど何らかの外因的要因が絡んでおり、一概に「世の中の消費者が百貨店離れをしているが、副都心線沿線は副都心線開業効果で売り上げが伸びているので安泰」と結論付けることは早計であると筆者は考えている。副都心線効果があるとはいえ、沿線百貨店もデフレと百貨店離れが進む中、コストの見直しなど経営面の最適化が望まれることだろう。

・日本百貨店協会 <http://www.depart.or.jp/>



## 第2節 開業前後のアンケートデータから

野村総合研究所が副都心線開業1週間後後に副都心線の影響があると考えられる5路線の沿線居住者にアンケートを実施し、データを公表している。

### ●野村総合研究所の調査概要

- ・2008年6月14日に開業した地下鉄副都心線の開業効果を把握するため、開業1週間後に、  
インターネットによるアンケート調査を実施
- ・東武東上線、西武池袋・有楽町線などJR・私鉄・地下鉄の5路線の沿線居住者で、過去3カ月以内の  
買い物・レジャー目的による新宿来訪者 1,160人を対象

### (参考 データ出典)

・野村総合研究所

「地下鉄副都心線開業が新宿エリアにおける回遊型の消費行動を促進

～ 地下鉄副都心線開業後にアンケート調査を実施 ～」2008年7月11日

<http://www.nri.co.jp/news/2008/080711.html>

これによると、副都心線の開業後に新宿を訪れた沿線居住者に「副都心線を利用したか」と訪ねたところ、

- ・東武東上線沿線(和光市以遠)では36.4%
- ・西武池袋線・西武有楽町線沿線(小竹向原以遠)では19.5%
- ・JR線(池袋以遠)では6.0%
- ・JR線(渋谷以遠)では12.9%
- ・東急東横線沿線では15.0%

が開業1週間以内に副都心線を利用しているという結果が得られた。また、これから副都心線を利用したいという意向も聞いたところ、

- ・東武東上線沿線(和光市以遠)では49.6%
- ・西武池袋線・西武有楽町線沿線(小竹向原以遠)では37.4%
- ・JR線(池袋以遠)では10.7%
- ・JR線(渋谷以遠)では18.0%
- ・東急東横線沿線では23.0%

という結果になった。これは開業1週間後のデータであることから、「沿線住民の新たな生活の足として早くも受け入れられている様子が伝わってくる。」(Business Media 誠a)という指摘もある。(注3)

また、野村総合研究所はアンケート結果の分析から「2つの駅を使いこなす回遊型の来訪者の現出」と題した考察をしており、その中で「東武東上線沿線居住者のうち、副都心線利用者と JR 線利用者では新宿来訪の目的地に異なる傾向が見られる」としている。副都心線利用者は伊勢丹がある新宿三丁目から高島屋がある新宿駅南口にかけての利用目的が多く、JR 線利用者の新宿における行動範囲より広いエリアで行動すると分析されている（注4）これらから、野村総合研究所は以下のような予想をしている。

「副都心線の開業は、複数の店舗・施設を回遊する消費行動を促進するものと考えられます。副都心線の開業により、商業地としての新宿エリア全体のポテンシャルが高まる可能性があります。」（野村総合研究所）

さらにこのアンケート結果から野村総合研究所は次のように考察し、調査を締めくくっている。

「池袋エリアでは、池袋を通過して新宿・渋谷方面に利用者が吸引される『ストロー効果』による地盤沈下を防ぐため、新宿・渋谷を意識した商業エリアとしての魅力づくりが課題」

「池袋－新宿－原宿・表参道－渋谷が、それぞれ数分で接続されたことから、今後は、複数の商業エリアを地下鉄で移動し、お目当ての店舗や施設を“はしご”しながら買い物やレジャーを楽しむ生活者も顕在化する」（野村総合研究所）

これらのデータから、副都心線の開業が人の流れを変えたと考えられる。特に「東武東上線沿線居住者のうち、副都心線利用者と JR 線利用者では新宿来訪の目的地に異なる傾向が見られる」という調査結果は興味深いものであり、新宿エリア内における行動パターンに大きな影響があると思われる。

また、同時期に Yahoo! JAPAN のマーケティングデータサービス C-NEWS が 2008 年に行った調査でも興味深い結果が得られた。C-NEWS がインターネットで 1 都 3 県（東京・神奈川・埼玉・千葉）在住の 15～64 歳に「ファッションに関するアンケート」を行ったところ、購入地は 3 年連続で新宿がトップ、以下、2 から 4 位も 3 年連続で池袋・渋谷・横浜が順位争いをしているという結果が得られた（参考:Business Media 誠 b）

C-NEWS 編集部はこの結果を「この 6 月に開通する東京メトロ副都心線の沿線エリアが 4 位までを占め（横浜は 2012 年から直通運転開始予定）、今後の順位への影響も考えられそうだ」（C-NEWS 編集部）としている。

### 第3節 開業に伴う周辺地区への影響

新しい鉄道や駅の開業は、生活するうえでの利便性を向上させる。副都心線の場合もこれまで取り上げたとおり「それまで駅のなかった地域へ新駅が誕生したこと」や、埼玉や神奈川から渋谷・新宿・池袋へのアクセス向上など、様々な効果が期待される。それに伴い沿線の住環境は変化しつつある。利便性の向上や住環境の向上が沿線およびそれ以外の地域にどのような変化をもたらすのか、今回は住宅事情に焦点をあててみてゆきたい。

#### ●副都心線沿線への効果

副都心線の東新宿・西早稲田という両駅が生活圏にある筆者にとって、ここ数年で大きく街が変化したと思えることの一つに「マンションの増加」が挙げられる。副都心線建設中は明治通りの道路幅が狭まり、道路沿いの商店が立ち退きや移動をしていたが、開業後に再び道路が整備され、沿道の旧店舗跡地には多くのビルやマンションなどが建設された。ここでは沿線の物件に副都心線が与えた影響を確認したい。

沿線の不動産屋に電話調査をしたところ、開業前と家賃は大きな変化は無いという回答を得られた。これに関してはインターネットで家賃価格の推移を掲載している大手不動産情報サイト「HOME「S」」の家賃推移表を見ても、時期による家賃の上下はあるものの、ほぼ横ばいで推移していることがわかる。これらから既存の物件に関してあまり価格変化はないものと思われる。また、開業に合わせてアパートなどが建築されたという例も特に見られなかったという。ただし、大型マンションは多く建築されたという意見があった。

マンションの増加に関してはインターネット検索が役立った。大手不動産サイトを中心に各駅周辺の物件を検索したところ、2007年以降に建築された物件がたくさんあった。一例として挙げると

#### 【和光市】

- ・アデニウム和光（ジョイントグループ）

#### 【成増】

- ・パークホームズ成増マークレジデンシャル（三井不動産レジデンシャル）

#### 【氷川台】

- ・BELISTA 城北中央公園（藤和不動産）

#### 【雑司が谷】

- ・セントラルレジデンスシティテラス目白（住友不動産）
- ・アトラス雑司が谷（住友不動産）

### 【西早稲田】

- ・BELISTA 西早稲田（藤和不動産）
- ・パークハウス西早稲田アーバンス（三菱地所）
- ・パークハウス西早稲田（三菱地所）
- ・コンフォリア西早稲田（東急不動産）
- ・フォレスト早稲田レジデンス（住友不動産）

### 【東新宿】

- ・プルス東新宿（三井不動産）
- ・シティハウス新宿戸山（住友不動産）
- ・アスティナタワー東新宿

### 【北参道】

- ・パークコート神宮前（三井不動産レジデンシャル）

このように、大手不動産会社（住宅分譲会社）が副都心線沿線に新築物件を多数用意している。

また、筆者の周辺に起きた変化として、町内部の呼称が変わりつつあることが挙げられる。例えば私が住む新宿区戸山とその隣町である新宿区大久保ではこれまで戸山や大久保と冠した建物が多かった。なぜなら地図上の住所表記は戸山〇〇丁目や大久保〇〇丁目であり、これが正式な呼称だからである。

大江戸線の東新宿駅開業後もこの呼称は変わりなかったが、副都心線の東新宿駅開業でその様は一変した。新築マンションや新築ビルの呼称に「ガリレア東新宿」や「スペース東新宿」のように、「東新宿」を冠したものが相次いで見られるようになった。また、店舗名でも「すしざんまい東新宿店」「ペッパーランチ東新宿店」「タリーズ東新宿店」「サンルート東新宿」のように「東新宿」を冠したものが多数あらわれた。

そもそも、新宿区に「東新宿」という住所は存在せず、駅の立地場所も新宿七丁目であるが、この駅の誕生が周辺の建物の呼び名や店舗名に影響を与えたことがわかる。

同様の動きは他の駅でも見られ、例えば西早稲田駅では早稲田大学がキャンパス名を変更する動きを見せた（注5）西早稲田駅が立地する場所は新宿区戸山三丁目であり、この駅が名乗る西早稲田地区とは離れた場所にあるのだが、おそらく早稲田大学理工学部<sup>5</sup>に直結しており、また早稲田駅が東西線に既存することから「西早稲田」という駅名をつけたものと思われる。

ただ一点問題があり、西早稲田駅が直結する早稲田大学のキャンパスは「大久保キャンパス」であり、西早稲田キャンパスは西早稲田駅から徒歩 20 分ほど離れた場所にあった。これでは受験生をはじめとする来校者に混乱が生じる可能性があることから、早

稲田大学は2009年4月1日付でキャンパス名変更を行い、西早稲田駅と直結するキャンパスを大久保キャンパスから「西早稲田キャンパス」に、長年親しまれた「西早稲田キャンパス」という呼称があったキャンパスを「早稲田キャンパス」に変更した。

このように、新駅開業により、その駅名称が周辺に影響を与えることがある。

## ●副都心線開業エリア以外への効果

様々な分野に精通するプロが、自らの得意分野を開発することで人気のインターネットサイト「All About」の副都心線開業特集内で、開業1ヶ月前の2008年5月15日付で「副都心線開通で城南スタイルはどう変わる!？」と題された記事が掲載されている。

高級マンションに詳しいライターである坂根康裕は、この記事中で次のように言及する。

「マイホーム事情は「西高東低」と言われて久しい。城南、城西エリアの人气が相対的に高く、結果西側の地価が高い。しかしながら、近年のマンション大量供給もあり、城南エリアの住み心地は急激な変化を見せている。

—(中略)— 住宅環境の開発と交通インフラの改善は並行に実施されてこそ、長期的な住み心地が約束されるわけだが、そんな城南エリアにとって、期待の新線が誕生する。来月14日に開通予定、渋谷～和光市間を走る『東京メトロ 副都心線』だ。」(坂根, 2008年)

城南エリアについて正式な定義はないが、筆者が多数の住宅パンフレットやインターネットサイト等を調べたところ、主に港区・品川区・目黒区・大田区・世田谷区南部・渋谷区南部を城南エリアと呼ぶようである。坂根が言及する城南エリアはこのうち世田谷区南部と渋谷区南部を指していると思われる。

このエリアを指すと推測できる根拠として、坂根の次の言及があることをあらかじめ断っておく。

「いまでは人気沿線ランキングの常連ともなった「東急田園都市線」。イメージが良く、大型ショッピング施設も沿線に点在。住宅街としても評価が高いが、近年の開発ラッシュにより車内の混雑率もまた上昇の一途をたどっているようだ。」(坂根, 2008年)

つまり坂根は、城南エリアにある人気の住宅街である「東急田園都市線」沿線が、副都心線の開業により住み心地の向上を期待できるとここで説明している。既知のように副都心線は渋谷を起点に埼玉県和光市まで結ぶ路線であり、東急田園都市線の営業エリアとはさほど関係ないように思えるが、副都心線の開業がその城南エリアにどのように影響するのかを、ここで確認したい。

記事の中で坂根は城南エリアが副都心線の開業により期待できるエリアであるとして、3つの期待を掲げている。坂根の言葉を借りれば、一つ目は「休日の足」としての期待、二つめは「将来性」の期待、そして三つ目が「交通渋滞の緩和」という期待である。

それぞれを細かく見てゆくと、休日の足について坂根は明治通りのアパレル店や新宿三丁目のデパートは行くまでの利便性や混雑がネックであったが、副都心線開業により「渋谷～池袋間における休日の機動性は大幅に高まるのではないか」と指摘している。(坂根, 2008) 新宿三丁目にある伊勢丹駐車場に入るため、休日は明治通りや靖国通りに渋滞が発生しているのは毎週末の出来事である。また、JR 新宿駅から新宿三丁目や、JR 原宿駅から明治通り沿いのアパレルショップまでもそれぞれ10分ほどの徒歩移動が必要であった。たかが10分ではあるが、副都心線の開業によりそれぞれの商業地直下に新駅が開業するため、その利便性は計り知れない。特に坂根が今回取り上げている「東急田園都市線」沿線に住む城南エリア住民にとって、渋谷駅で乗り換えて利用できる副都心線はかなり便利な路線なのである。

二つめに挙げられた「将来性」は、「副都心線が東京圏の大動脈になる点」であると坂根はいう(坂根, 2008) これに関しては本論文でこれまで取り上げたことの繰り返しになるが、埼玉県南部と東京都の池袋・新宿・渋谷を結ぶ副都心線が今後東急東横線と接続することで、横浜も含めた大動脈として機能する可能性は十分ある。これまでもJRの湘南新宿ラインが埼玉・池袋・新宿・渋谷・横浜を結んでいるが、副都心線は若干異なるルートを通るので、新たな大動脈として注目されるといえよう。

三つめは「交通渋滞の緩和」である。これに関しては筆者が考える地下鉄のメリットとして第1章で書いたとおりであるが、坂根は地下鉄利用が生む効果として次のような点も指摘している。

「ガソリン価格の高騰、環境問題の高まり、ストレスフリーな社会……『副都心線』は様々な問題を和らげてくれる、いろんな意味で期待の集まる沿線になりそうだ。」(坂根, 2008)

道路の混雑解消だけでなく、それに伴う諸問題にも副都心線は期待されていると坂根はいう。

このように、副都心線の開業は和光市～渋谷間という営業エリアだけでなく、接続する路線や今後乗り入れが予定されている路線沿線の住環境にも影響している。

## 注

- 1 開業1年が経過した後の百貨店の様子は第4章第2節を参照されたい。
- 2 副都心線開業に伴うイベントの例
  - ・池袋駅西口 立教学院によるコンサート、豊島区長によるくすだま割り
  - ・雑司が谷 地元4商店街によるイベント（パレード・餅つき等）
  - ・西早稲田 テレビ東京「アド街ック天国」による西早稲田特集
  - ・東新宿 地元商店街による開業割引イベント
  - ・新宿三丁目 ジャズコンサート
- 3 開業1年後の利用動向は第4章第2節を参照されたい。
- 4 野村総合研究所の調査の中で、新宿駅周辺を<東口・歌舞伎町エリア><西口エリア><南口エリア><新宿三丁目エリア>と4つに分けた場合、東武東上線沿線利用者のうち、新宿三丁目（副都心線）利用者は1人平均2.6エリア、新宿駅（JR線）利用者は1人平均1.8エリアで行動するというデータが得られた。
- 5 早稲田大学「大久保キャンパス名称変更について」  
<http://www.waseda.jp/jp/news08/090301.html>

## （参考・引用）

- ・ロイター <http://jp.reuters.com/>
- ・ファッションニュース <http://www.fashionsnap.com>
- ・ブルームバーグニュース『副都心線14日開業一人の流れの変化で思惑様々』  
[http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=90003017&refer=jp\\_japan&sid=agHEHkN9Dr3E](http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=90003017&refer=jp_japan&sid=agHEHkN9Dr3E)
- ・Fuji Sankei Business i 『副都心線サバイバル緒戦』(2008年6月14日)  
<http://www.business-i.jp/news/top-page/topic/200806250008o.nwc>
- ・ストアーズ社『月刊ストアーズレポート』
- ・ストアーズ社『百貨店調査年鑑2008年度版』
- ・ストアーズ社『百貨店調査年鑑2009年度版』
- ・日本百貨店協会 <http://www.depart.or.jp/>
- ・野村総合研究所「地下鉄副都心線開業が新宿エリアにおける回遊型の消費行動を促進～地下鉄副都心線開業後にアンケート調査を実施～」株式会社野村総合研究所 2008年7月11日  
<http://www.nri.co.jp/news/2008/080711.html>
- ・Business Media 誠 a 「副都心線開業1ヶ月、人の流れはどうなった？」2008年7月15日  
<http://bizmakoto.jp/makoto/articles/0807/15/news018.html>
- ・Business Media 誠 b 「ファッションの買い物スポット、首都圏の上位は副都心線」2008年6月10日  
<http://bizmakoto.jp/makoto/articles/0806/10/news009.html>
- ・Yahoo!不動産 <http://realestate.yahoo.co.jp/>
- ・アットホーム <http://www.athome.co.jp/>

- Catch UPマンション 副都心線特集 <http://catchup-j.com/campaign/area/fukutoshin/index.html>
- ホームズ家賃相場情報 <http://yachin.homes.co.jp/>
- 坂根康裕「副都心線開通で城南スタイルはどう変わる!?(All About 副都心線開業特集)2008年5月15日  
[http://allabout.co.jp/contents/sp\\_fukutoshinsen\\_c/hgmansion/CU20080516A/index/](http://allabout.co.jp/contents/sp_fukutoshinsen_c/hgmansion/CU20080516A/index/)



## 第4章 開業1年を迎えて

ここでは副都心線が開業した事による各所の変化を見てゆきたい。合わせてまちの声や1年後の評価も紹介する。

### 第1節 乗車観察レポート

実際に副都心線に乗車し、時間帯ごとの乗客層を観察してみた。

#### (目的)

副都心線を利用している人々を観察する事により、各駅の主な利用者や副都心線の活用のされ方を理解する。特に副都心線は商業地や住宅地など多彩なルートを走るため、駅ごとのユーザーの違いを見ることができる。本調査はあくまでも調査日に乗車した電車でのことであり、必ずしも副都心線の全てを物語ることは出来ないが、副都心線をどのような客層がどの時間帯に利用するのかを見てゆく上で、一つの資料として提示した。開業から約1年半後の車内観察のデータが、今後数年・数十年に同観察したさいのデータと比較する際などに比較データとして生かされれば幸いである。

#### (方法)

次の日程で以下にあげた各駅列車に乗車し、渋谷駅～和光市駅間の車内を観察した。ルートは渋谷⇒和光市⇒渋谷のように毎回往復した。この調査の目的は、時間帯による客層の変化や乗車率等を見てゆくことにより、開業1年が経過した副都心線の需要や利用のされ方をおおまかに捉える事を目的としている。8両編成・10両編成共に全て乗車は車両中腹の5号車を利用した。5号車は小竹向原・雑司が谷・西早稲田以外は出口階段へのアクセスがよい。また、渋谷行きに関しては、なるべく調査開始地点の和光市駅において既に乗客がいる川越始発もしくは志木始発の電車を選ぶように留意した。なお、本調査報告内では制服を着ている利用者を「通学客」、スーツ着用者を「サラリーマン」、その他を「一般客」とみなすことにする。

(観察調査の参考 一橋大学鉄道研究会)

## 《各駅停車 朝編》

### 乗車した電車

【平日朝】2009年10月19日（月）、10月23日（金）に実施

行き●7：17 渋谷発和光市行（普通）

帰り●8：06 和光市発渋谷行（普通 ※川越市始発）

【休日朝】2009年10月18日（日）、10月25日（日）に実施

行き●7：27 渋谷発和光市行（普通）

帰り●8：24 和光市発渋谷行（普通 ※志木始発）

### （行き）

**始発・渋谷駅（和光市方面行き）** 東京でも有数の活気をみせる渋谷。東急線や銀座線、半蔵門線、京王井の頭線、そしてJR線からの乗り換え客が見込まれる。渋谷駅出発時点では、平日7：18分発は両日とも人が疎らである。立っている乗客もいない。休日7：27分発では18日が4名、25日は筆者以外に乗客がいない。

**明治神宮前駅** 千代田線からの乗換えが見込まれる。やや距離があるが、JR原宿駅とも接続しているため乗換えが見込まれる。調査日は全日程5号車から降りた客は0人。平日の列車では多くの通勤・通学客が乗車するが、それでも席は埋まらない。休日は両日ともこの駅から乗車した人はいなかった。

**北参道駅** 副都心線が開業した事で交通の利便性が高まった地に立地する駅である。平日は一般客の乗車と通勤客の降車が多い。特に降車する通勤客は乗客の3割ほどを占めている。休日は乗降客共に0人。

**新宿三丁目駅** 新宿駅からやや離れた、伊勢丹と高島屋を両端に明治通り下に立地する。丸の内線と都営新宿線の乗換駅であり、新宿という立地から乗降客共に多いかと予想していたが、全日程において5号車ではそれほど動きがなかった。ただし後日、平日の同時間帯を観察したところ、丸の内線との接続がよい先頭車両（池袋寄り）は乗降客共に混み合っていた。

**東新宿駅** 大江戸線との乗換駅であり、駅の開業に合わせシティホテルが2つ開業した。平日の乗客は多いが、降車は少ない。休日は乗降客ともに疎ら。平日は両列車共に東新宿駅で立つ乗客が現れた。

**西早稲田駅** 北参道駅同様に、それまで鉄道の空白地帯だった場所に立地した駅。開業前後から沿線にマンション建設が相次ぎ、また早稲田大学西早稲田キャンパスと直に接続している。これらのことから多くの利用者が見込まれたが、時間が早いためか降りた客は全日程疎ら。平日の列車は両日ともに多くの通勤客が乗車した。

**雑司ヶ谷駅** 北参道・西早稲田と共に鉄道空白地帯に誕生した駅。周辺は住宅街や雑

司が谷霊園などがあり、閑静な場所である。東京音楽大学や学習院大学・日本女子大学などが近い学生の利用も見込まれる。また都電荒川線とも接続し、荒川線利用者が副都心線を利用する際の乗換駅である。これらのことから多くの利用者が見込まれたが、調査日の5号車は全日程降車した客は0名。乗客は23日に2名のみ。

**池袋駅** 都内有数のターミナル駅であり、丸の内線・有楽町線・西武・東武・JR線との接続がある。降車する客が多く、平日休日共に車内に残ったのはほぼ0名である。しかし平日は席の半分近い客が両日とも乗車した。主に通学の利用が多そうである。休日に池袋から乗車した客は疎らであった。

**要町～和光市間** 有楽町線と並行して走るこの区間は、小竹向原以降は東武東上線とも並行して走る。地下鉄赤塚・地下鉄成増の両駅では多くの通学客が乗車した。朝であるが、通勤客はあまりいない。休日は、25に日は乗降客共に疎らであったが18日には家族連れがこの区間から数組乗車してきた。祭りのお話をしているようだったので、おそらく沿線でイベントがあったのだと思われる。

## (帰り)

**和光市(渋谷行き)** 平日8:06発は両日とも多くの乗客がおり、立っている人が多い。主に通勤客が多いように見える。休日にも乗客は多いが、座れないほどではない。休日であるが、一般客だけでなく通勤客も見られる。

**地下鉄成増～要町** この区間では小竹向原以外で降車する人は少ないが、平日は全ての駅で乗客が多い。特に地下鉄赤塚・地下鉄成増では通学利用の乗車が目立つ。ただし混雑はするものの、巷で「殺人的ラッシュ」などと称されるような混雑ではなく、周囲の客との間にそれなりのスペースがある。休日は乗降客共にあまりいない。

**池袋** 降車する客は全日程で多い。これは池袋駅で急行への乗り換え客がいることも影響していると思われる。平日は乗客も多いが、車内はそれほど混雑しなかった。10月23日の観察では、池袋で車内の全員が座る事ができ、なおかつ空席もできた。休日は両日共に乗車する客は全くいなかった。

**雑司が谷** 平日は両日程共に小学生か幼稚園児と思われる客が数名降りた。他に通勤客が数名乗車する以外は特に車内に変化はない。

**西早稲田** 平日は10名近い降車があった。また乗車する客が多く、10月19日の観察では立っている客が目立った。休日は特に変化がない。休日は乗降客ともに0名

**東新宿駅** 平日は両日とも特に乗降が見られない。一方休日は乗車する客が両日共に多かった。しかし座席が埋まるほどではない。

**新宿三丁目駅** 平日は両日程共に乗客がとても多い。特に通勤客が目立つ。降車する客も多かったが、それ以上に乗車する客が目立った。休日は特に乗降客に変化がない。

**北参道駅** 平日は降車する客が多かった。両日とも20名近くいたように思う。一方

乗車した客は0名。休日は乗降客共に両日0名だった。

**明治神宮前駅** 調査日は全日程において平日・休日共に乗降客は疎らだった。

**渋谷駅（終点）** 渋谷駅のホームで折り返し列車を待っていた乗客が平日は両日程共に各ドア5名ほど見られた。これから察するに、7時台前半に渋谷駅から乗車する利用者よりも8時台後半に乗車する人のほうが多いことが予想できるが、しかしながら都内の他路線に比べると利用率は低そうである。

## 《各駅停車 昼編》

### 乗車した電車

【平日昼】2009年10月21日（水）、10月28日（水）に実施

- 12：05 渋谷発和光市行（普通）
- 12：55 和光市初渋谷行（普通 ※志木始発）

【休日昼】2009年11月3日のみ実施

- 12：05 渋谷発和光市行（普通）
- 12：55 和光市発渋谷行（普通 ※志木始発）

### （行き）

**始発・渋谷駅（和光市方面行き）** 今回は昼の様子を観察してみた。12：05 渋谷発の列車であるが、平日は両日とも8割がた席が埋まっている。主な利用者はサラリーマンと一般客である。休日は1日のみの観察なのであるが、この日は渋谷始発の時点で車内は満席、立っている乗客もいた。家族連れの利用者も目立つ。

**明治神宮前駅** 平日は両日共に乗車する客が目立つ。ここで満席になった。降車する客はいない。休日は乗降共に変化なし。

**北参道駅** 平日休日共に乗車する客が多い。平日はほぼ全員がサラリーマンであるが、休日は一般客がほとんどである。全日程において車内はかなり混みあっている。平日は降車するサラリーマンも多いが、休日に降りた人はいなかった。

**新宿三丁目駅** 平日休日ともに降車する客が多い。ただし平日は降車した人数並みか、それ以上の乗車があり相変わらず車内は混んでいる。乗客はサラリーマンと一般客が半々である。休日は乗車する客は少なく、車内は5割ほど席が空いている。

**東新宿駅** 平日はサラリーマンの乗車がとても多いが、降車する客は両日共に0名だった。対照的に休日は乗車する客は0名であったが、降車する客は多かった。

**西早稲田駅** 全日程において乗降客は疎らだった。

**雑司ヶ谷駅** 全日程において乗降客は疎らだった。

**池袋駅** 平日は多くの乗客が降車した。特にサラリーマンの降車が多く、その後、和光市までの間は車内に空席が見られた。休日は乗降客共に疎ら。車内は相変わらず5割ほどの空席がある。

**要町駅～和光市駅間** 平日休日共に、乗降客はあるが、乗車人数と降車人数がほぼ同一な為、車内には空席がある。

## (帰り)

**和光市駅（渋谷行き）** 平日 12:55 分発は和光市の時点で座席が 8 割がた埋まっている。休日は満席で立っている客も多い。この状況は新宿三丁目まで続く。平日はサラリーマンを除くと高齢者の利用者が多い様子が両日とも伺えた。休日は家族連れも見られ、様々な層が乗車している事がわかる。

**地下鉄成増駅～要町駅** この区間では降車する人は少ない。逆に乗車する客は多い。平日はサラリーマンだけでなく若者が多く乗車してくる。和光市乗車時は先述の通り高齢者の乗客が多かったが、この区間では若者の乗車が多かった。ただしこの点についてはホームのエレベーター配置などが影響すると思うので、必ずしも客層を示すデータにはならない。休日はあまり乗車する客がいなかった。

**池袋駅** 降車する客はいるが、朝ほどではない。おそらく急行との接続がなかったことも影響していると思われる。平日は乗車する一般客とサラリーマンが多いが、休日は数名しか乗ってこない。ターミナル駅の平日にしては実におだやかな乗降である。車内は平日がわずかに空席がある程度、休日は相変わらず立っている客が多い。

**雑司が谷駅** 平日休日共に降車する客が 10 名前後いた。乗車する客は、平日は両日とも一般客が数名ただけでサラリーマンの姿はなかった。休日は 20 名ほど乗車した。ただし休日は家族連れがほとんどなので、時間によっては全く別の結果になった可能性もある。

**西早稲田駅** 平日は降車する客が多い。両日共に早稲田大学や学習院女子大学などに隣接するせいか、若者の利用者が多いが、同様にサラリーマンの降車も多かった。乗車する客は少ない。休日は降車する客はいなかったが、乗車する家族連れが多かった。

**東新宿駅** 平日は乗降客共に多い。特にサラリーマンが多いことから、都営大江戸線への乗り換え客が多いように推測される。休日は降車する客が多かったが、乗車した人はいなかった。

**新宿三丁目駅** 平日は両日乗降客共にほぼ同数で、車内の人数に大きな変化はなかった。平日は主にサラリーマンの利用が目立つ。休日は車内の約 8 割が降りたことで満席だった車内が一気に空いた。逆に新宿三丁目から乗車する人は少なく、この後渋谷駅まで車内が混雑する事はなかった。

**北参道駅** 平日はサラリーマンを中心に降車する客が多かった。降車した人数ほどではないが、乗車するサラリーマンも多かった。休日は一般客で降車する人が 4 名いた以外に人の動きは見られなかった。

**明治神宮前駅** 平日・休日共に降車する人が多く、乗車する人はいなかった。明治神宮駅出発時点で車内に残っている人数は、筆者を含めて 10 月 21 日（水）2 名、28 日（水）7 名、11 月 3 日（日）7 名である。

**渋谷駅（終点）** 渋谷駅のホームで折り返し列車を待っていた乗客は、平日は疎らだっ

た。折り返し電車の出発まで見ていたが、平日は両日共に乗客は少ない。休日は各車両3割程度が埋まっていたが、混んでいるとは言いがたかった。

## 《各駅停車 夕～夜編》

### 乗車した電車

【平日夕】2009年10月19日（月）に実施

- 18：05 渋谷発志木行（普通）
- 19：00 和光市発渋谷行（普通 ※川越市始発）

【平日夜】2009年10月28日（水）に実施

- 20：20 渋谷発志木行（普通）
- 21：00 和光市発渋谷行（普通 ※志木始発）

【休日夕】2009年10月25日（日）に実施

- 16：44 渋谷発志木行（普通）
- 17：41 和光市発渋谷行（普通 ※志木始発）

【休日夜】11月1日（日）に実施

- 19：34 渋谷発志木行（普通）
- 20：31 和光市発渋谷行（普通 和光市始発）

## （行き）

**始発・渋谷駅（和光市方面行き）** 昼間の人ごみが夜遅くまで続く渋谷であるが、JRや東急の渋谷駅に比べると、副都心線のホームは夕刻から夜になってもそれほど混雑している様子は見られない。平日18:05発はサラリーマンや高校生の利用が見られるが、車内は空席がある。平日20:20発はサラリーマンと高校生に加えて一般利用と思われる私服の客も多い。車内は混んでいるが、立っている客はいない。休日16:44発は渋谷発車時点での乗客は3名。対照的に19:34発の電車はとても混んでいた。

**明治神宮前駅** 平日夕は降車する客はいなかったが、乗車する客は多く、この駅発車時点で既に車内には立っている客がいる。平日夜も降車する客は疎らだが、乗車する客はとても多く、車両端のドア付近から観察していた筆者から、車両全体が見渡せなくなった。休日夕は乗車する客はいたものの降車する客は0。休日夜は乗降共に多かったが、車内の人数はそれほど変化していない。

**北参道駅** 平日夕・平日夜共に乗車するサラリーマンがとても多い。逆に降車する人は疎らである。休日は乗降客共にあまりいない。

**新宿三丁目駅** 平日夕は降車する客が多かったが乗車する客は少なかったため、車内

は半分以上が空席となった。平日夜も降車する客は多かったが、乗車する客も同じくらいいたために相変わらず車内はとても混雑している。休日は夕方の利用者はそれほどいなかったが、夜は乗客が多かった。夕・夜共に休日の降車客は日中の同駅を考えると比較的少なく感じる。

**東新宿駅** 全日程において降車する人が多い。逆に乗車する人は少ない。

**西早稲田駅** 平日夕・休日夕は乗車する人がとても多い。特に平日夕は高校生の乗客が多く見られ、この駅で立つ乗客が現れ始めた。平日休日共に夜は乗車する客が少ない。降りる人は平日も休日もこの時間帯は少なかった。

**雑司ヶ谷駅** 平日夕と平日夜は降車するサラリーマンが多い。逆に乗車する客は疎らである。休日は乗降共に疎らであった。

**池袋駅** 夕・夜間で観察した下り方面全日程において乗車する客がとても多い。乗車する人は平日夕に一般利用が目立つのに対し、夜はサラリーマンが多いように感じる。休日は夕・夜共に様々な客層が見られる。

**要町駅～和光市駅間** 平日夕・平日夜は乗車する客は少ないが、降車する客は多い。特に平日夜の列車は地下鉄赤塚でようやく空席ができた。休日は乗降客共に少ない。

## (帰り)

**和光市駅 (渋谷行き)** 平日 19:00 発は一般客と制服姿の客が目立つ。サラリーマンは少ない。平日夜は一般客が多い。平日に関しては夕も夜も空いている。休日は夕も夜も空席がわずかにある程度で乗客は多い。

**地下鉄成増駅～要町駅** 小竹向原で降車する客が平日休日問わず多い。それを除くと乗降客は平日休日共に少ない。

**池袋駅** 平日夕は乗車する客が多かった。制服を着ている乗客が多く、サラリーマンは少ない。夜は乗降客共に少ない。休日夕方は降車する客が車内の8割ほど多く、乗車する客は少なかったため車内はかなり空いた。休日夕方は乗降客共に疎ら。

**雑司ヶ谷駅** 平日夕方は乗降客共に0名。平日夜は降車した客がわずかにいたが、乗車した客はいなかった。休日は夕夜共に降車した客がいたが、乗車した客はいない。

**西早稲田駅** 平日夕は乗降客共に多い。乗客は制服姿が多い。平日夜は乗降客共にあまりいない。休日夕・夜ともに降車する人が多いが乗車する人は少ない。下車した人には家族連れが多い。

**東新宿駅** 平日休日問わず、この時間は乗降者が疎らであった。

**新宿三丁目駅** 平日は夕・夜ともに車内のほとんどの客が降車した。乗車する人はとても少なく、車内は閑散としている。休日は夕・夜共に降車する人は疎らであったが乗車する人がいなかった。

**北参道駅** 平日は夕・夜ともにこの駅で乗車する人が多い。閑散としている車内が半



分ほど埋まった。逆に降りる人はほとんどいない。休日は上降客ともにいなかった。

**明治神宮前駅** 調査日は全日程において平日・休日共に乗降客は疎らだった。

**渋谷駅（終点）** 折り返し列車に乗る人が休日夜には大勢見られたが、その他は混雑が見られなかった。

このように朝・昼・夕～夜の車内を観察すると、朝の埼玉方面からの利用者が多く、夜は埼玉方面に向かう利用者が多いことがわかる。これは都心へ通勤通学する人が多いことによるものだと推測され、これまでの鉄道にも見られた現象である。ただし副都心線が都内の路線のなかで異質な部分があり、利用客は多いものの、他路線と比較すると空いていることが多い。夕～夜編（行き）の渋谷駅に示したように、帰宅ラッシュの最中でも、渋谷駅出発時点では空席がある。これだけでは断言できないが、**副都心線は他路線に比べて通勤通学の需要が低いと推測される。**

今回の調査で注目したいのは、まず明治神宮前駅の利用者である。先に示した「1日の各駅平均乗降客数」では73456人/日と副都心線各駅の中でも特別目立った数字ではなかったが、副都心線に乗るとこの駅での乗降者が目立つことから千代田線との乗り換えに活用されていることがよくわかる。これまで千代田線利用者が新宿や池袋へ向かう際は、原宿でJRに乗り換えるなど不便であったが、副都心線の利用という手段が増えた。乗降人員の数字ではわからない乗換えという部分で大きな利便性を発揮しているといえる。

また、先に「注目したい駅」として書いた雑司が谷・西早稲田・北参道についても車内観察から次のような考察ができる。

**【雑司ヶ谷駅】 観察した列車の 5 号車の場合**

	乗客 渋谷方面	乗客 和光市方面	降客 渋谷方面	降客 和光市方面	備考
平日朝	若干名	若干名	若干名	なし	小学生などが利用
平日昼	若干名	若干名	10 名前後	若干名	一般客が多い
平日夕	なし	若干名	なし	多い	サラリーマンが多い
平日夜	なし	若干名	若干名	多い	サラリーマンが多い
休日朝	なし	なし	なし	なし	
休日昼	20 名前後	若干名	10 名前後	若干名	家族連れが多い
休日夕	なし	若干名	若干名	若干名	
休日夜	なし	若干名	若干名	若干名	

雑司ヶ谷駅は利用客の全くいない時間帯が目立つ。この駅はホーム両端に改札があるため、中央部 5 号車の利便性が悪いことは否めないが、しかしホームをみても他の車両を利用している人も少ない。比較的賑わうのが平日も休日も昼であることが特徴であり、まとまった人数が乗降する。夕方の乗客が少ないことも特徴であり、利用者は[乗客] 朝 > 夕 [降客] 朝 < 夕 のような傾向がある。

2009 年 11 月 4 日の朝に雑司が谷駅 1 番口から出てきた方に簡単な聞き取り調査を行ったところ、「東京音楽大学付属幼稚園に通うには都合がいい」（子連れのお母さん）や「駅周辺の道路が綺麗になった」（地元の方 男性 62 歳）などの声があった。また、商店街の布団屋や精肉店の方と少し言葉を交わす中では「駅ができて特に客層の変化はない」という旨の回答をいただいた。

【西早稲田】 観察した列車の 5 号車の場合

	乗客 渋谷方面	乗客 和光市方面	降客 渋谷方面	降客 和光市方面	備考
平日朝	多い	多い	10 名ほど	若干名	
平日昼	若干名	若干名	多い	若干名	降客は学生とサラリーマンが多い
平日夕	多い	多い	多い	若干名	通学需要が高い
平日夜	若干名	若干名	若干名	若干名	
休日朝	なし	若干名	若干名	なし	
休日昼	多い	若干名	なし	若干名	渋谷行きに乗車する家族連れが多い
休日夕	若干名	多い	多い	若干名	
休日夜	若干名	若干名	多い	若干名	

西早稲田駅は

平日 [乗客]朝≡夕>昼 [降客]朝<昼≡夕

休日 [乗客]朝<夕<昼 [降客]朝≡昼<夕

のような傾向が見られた。

この駅は、平日朝はサラリーマンの利用が多いが、日中は学生の利用が多い。早稲田大学や学習院女子大学・戸山高校などを周辺に有するため、主に学生の利用する時間帯に混雑する事がわかる。特に平日夕方はこれらの学校から帰宅する時間が重なるために混雑する。休日の日中は家族連れが多く見られ、調査内では休日の夕方と夜にこの駅で下車した家族連れが多かった。

西早稲田駅を利用して大学に通う友人（早稲田大学政治経済学部 2 年 男）に聞いたところ、昨年春は住んでいる地下鉄赤塚から飯田橋経由で早稲田まで通っていたが、副都心線で西早稲田に通うルートに変えたという。西早稲田キャンパスから早稲田大学が運行する学内バスを使うことで、副都心線沿線から早稲田キャンパス・戸山キャンパスに通う学生の通学アクセスが良好になったといえる。

また、西早稲田駅 3 番出口で 2009 年 11 月 4 日の昼頃に簡単な聞き取り調査をしたところ、「バスを使わないで高島屋に行くようになった」（50 代女性）「既存の都営バスに比べて渋谷へのアクセスが良好になった」（理工学部生 男）「自宅（雑司が谷）から高校に通うのに便利」（海城高校生 男）のような声があった。一方で「東西線の高田馬場と乗換駅にしてほしかった」（30 代 会社員 男）のような声も聞かれた。

【北参道】 観察した列車の5号車の場合

	乗客 渋谷方面	乗客 和光市方面	降客 渋谷方面	降客 和光市方面	備考
平日朝	なし	多い	20名ほど	多い	一般客の乗車と通勤客の降車が多い
平日昼	多い	多い	多い	多い	サラリーマンの乗降が多い
平日夕	多い	多い	若干名	若干名	サラリーマンの利用者が多い
平日夜	多い	多い	若干名	若干名	サラリーマンの利用者が多い
休日朝	なし	なし	なし	なし	
休日昼	なし	多い	若干名	なし	一般客の乗車が多い
休日夕	なし	若干名	なし	若干名	
休日夜	なし	若干名	なし	若干名	

北参道駅は

[乗客] 昼>夜>朝 [降客] 昼>朝>夜

のような傾向が見られた。

北参道駅は2008年の平均乗降客数を見る限りでは副都心線で下から2番目の利用者数になっているが、実際に観察して見るとサラリーマンを中心とした利用者が多く見られた。調べてみるとこの界隈はマンションが多い住宅地である一方、大手アパレルメーカーや大手IT系企業、さらに中小の出版社や広告会社が多数あることがわかった。

出口調査をする中で「今までは外苑前駅か国立競技場・千駄ヶ谷駅を使っていた社員の中に北参道という選択肢が増えた」(広告代理店勤務 30代 男)や「ヤクルト戦を見てから保谷(自宅)に1本で帰れて便利」(60代 男)という声があった。

この駅は当初設置計画がなかったが、渋谷区からの要望で設置された経緯がある。開業時には地元国立能楽堂があることなどから「祝の能が披露された」という(シブヤ経済新聞 2008年6月13日)

以上の3駅については、それぞれ性格が異なるものの利用者にとっては副都心線の開業以外にはなかった利便性が得られるなど大きなメリットができたといえる。北参道駅で得られた「(利用駅の) 選択肢が増えた」というコメントはまさに新駅が誕生した効果が語られており、本論文の冒頭で紹介した泉麻人の記事にあるように駅ができることの「喜び」を感じることができる。

## 第2節 開業1年を迎えての評価

これまで述べたように、利用客の利便性を高めた副都心線。開業当初はダイヤの乱れが頻発し、利用客もなかなか根付かなかったが、1年経った今では第1節で述べたように多くの方に利用されている。以上のことから副都心線自体はこの1年の間に広く定着したといえるが、では沿線の商店や自治体はこの1年でどのような変化があったのだろうか。

開業時には池袋と新宿を中心とした百貨店が盛り上がりを見せ、また沿線自治体でイベントなども行われたが、この様子に対して新宿大通り商店街振興組合理事長の竹之内勉は次のように語っていた。

「今回の副都心線開通記念事業は、ゴールではなくスタート。」

(東京都商店街振興組合連合会ホームページより)

まさにこの言葉が示すように、開業時の盛り上がりに関しては各地で不安の声も聞かれた。第3章第1節で触れた「百貨店の戦い」に関する新聞記事にも不安を危惧する記述が見られる。不振に喘ぐ百貨店業界に巻き起こった副都心線特需を<干天の慈雨><一過性に警戒感>と題してFuji Sankei Business i が伝えている。

### <干天の慈雨>

「消費の冷え込みで不振が続く百貨店にとって、副都心線は“干天の慈雨”ともいえる効果をもたらしている。ただ、『思った以上に盛り上がっているが、観光地に来るような感覚があるのでは』(大手百貨店)と、固定客やリピーターになってくれるのか不安視する声も多いのが実情だ。」(Fuji Sankei Business i 2008年6月25日)

### <一過性に警戒感>

「ただ、評判が高い店だけに、“見物客”も多かったようだ。「残念ながら客数ほどに売り上げは伸びていない。7月のセールの際にどうなるか見ていかないと」、一過性の集客増に終わることへの警戒感を隠さない。」(同)

このように、開業後の行く末が不安視されていた副都心線効果であったが、開業1年を迎えた2009年6月にその結果を含め、開業1年を迎えた副都心線の様子が日本経済新

聞で報じられた。

2009年6月13日の日本経済新聞（以下、日経）には以下のような見出しが躍った。

## 《副都心線快走》

—開業1年 利用客予想の1.5倍—

—埼玉から流れ強まる—

記事では見出しが示すように副都心線の好調ぶりを伝えている。記事によると「渋谷—小竹向原間の1日の平均利用者数は、事前の予想（168000人/日）を5割以上上回る259000人/日になった」（日経）と報じている。利用者の予想と実情のデータも日経が伝えているので、再構成して以下に掲載する。

【1日の平均利用者数の予想と実情】(データ 日本経済新聞 2009年6月13日より筆者作成)

	池袋	雑司が谷	西早稲田	東新宿	新宿三丁目	北参道	明治神宮前	渋谷
予想(千人)	47	17	16	16	49	11	20	60
実情(千人)	95	10	19	13	87	11	31	99

雑司が谷と東新宿は予想を下回り、北参道は予想通りであったが、それ以外は利用者が予想を大きく上回っている。

日経のこの記事が「開業1年を迎えた副都心線」をわかりやすく伝えているので以下に一部引用しながら解説する。

### 【乗客について】

東京メトロによると、先述のように当初の予想を5割以上上回る利用者がある。それに伴い、池袋～渋谷間を並行するJR東日本の顧客減が懸念されたが、記事では次のように伝えている。

「東日本旅客鉄道(JR東日本)の利用客は予想より減少幅が少なかった。—(中略)—副都心線開業が渋谷池袋間の利用客全体の底上げをしている」(同)

つまり、例えばこれまでJRが担っていた池袋—渋谷間の輸送が、埼玉県南部からの利便性が高い副都心線により奪われると懸念されていたところ、副都心線は予想の倍以上の輸送を行い、JRは予想以下の利用者減少で済んだというわけだ。ここで言えることは、副都心線の開業により、いままでこの区間を利用しなかった人が新たな利用客になったということである。もちろん利便性の向上で埼玉県南部からのアクセスが増えたこ

とも考えられるが、本論文でこれまで触れたように、これまで交通面で利便性が悪かった雑司が谷・西早稲田・北参道近辺の利用者が副都心線を利用して池袋や渋谷へアクセスしたと考えられる。

⇒副都心線の開業は、池袋—渋谷間に新たな利用客を開拓した。

#### 【利用者について】

第4章第1節の乗車観察レポートにおいて、混雑の様子や利用客の様子を伝えてきたが、その最後にまとめたようにラッシュの時間でも比較的空いており、始発駅の渋谷では空席も目立つ事があるのが副都心線である。この点を筆者は観察で得られた乗客の嗜好データから「通勤通学の需要が比較的低い」と推測したが、この点に関しても日経の記事が伝えている。記事は次のように伝えている。

「定期券の利用率で見ると、東京メロの他の路線が07年度で平均56%であるのに対し、副都心線は約45%。半数以上が通勤、通学以外の利用のようだ。東京メロは『商業施設を利用する人が多いのではないか』と分析する。」(同)

つまり、他路線に比べ通勤定期や通学定期の利用者が少ないことから副都心線は他の地下鉄に比べて一般客の利用があるといえるのではないだろうか。東京メロの言葉を借りれば「商業施設を利用する人が多い」ということであるが、多くの駅で当初の予想を上回る利用客を獲得している現状から見て、予想していなかった層、すなわち記事の見出しにもあった「埼玉からの流れ」や、繰り返し述べている「鉄道空白地帯であった場所から行動範囲の拡大」に成功し、買い物目的の一般客の利用が多いと見ることもできると筆者は考える。

⇒副都心線は新たな人々の流れを生み出した。

また、2008年7月31日付の交通新聞によれば「東京メロの新線としては初めて休日利用者が平日利用者を上回る出だしを見せている」と指摘されている。

#### 【商店について】

本節の冒頭で「副都心線開業時の盛り上がりに対する懸念」を紹介したが、その懸念は杞憂に終わったと日経の記事は伝えている。

「商業施設を抱える主要駅の利用状況を事前予測と比べると—(中略)—軒並み予想を大幅に上回っている。」(日本経済新聞 2009年6月13日)

「通過駅になるとの懸念もあった池袋で人の流れを引きとめた要因の一つが『エチカ池袋』—(中略)—ファッション雑貨店の販売員は『平日の昼間は主婦や学生、休日は遠方からも客が訪れる』と話す。—(中略)—ゼファ—池袋まちづくりの斉木勝好理事長は『通過駅になるとの懸念があったが思いすごしだった』と旨をなで下ろす。」  
(同)

「池袋や新宿で増えているのは副都心線が直通運転している埼玉方面からの客と見られる。—(中略)—高島屋新宿店(東京・渋谷)は副都心線開業後、埼玉県和光市や志木市の顧客が2けた増えた。都内でも清瀬市や板橋区など『副都心線が乗り入れている東武沿線や西武沿線に住む顧客の伸びが目立つ』という。」  
(同)

これらをまとめると、開業時に懸念された事項は懸念に終わり、実際は開業1年後も沿線商店は好調である様子が伺える。その理由としては繰り返し述べている「副都心線により埼玉県南部からの顧客が都心に流れた」という事があげられ、この点については記事に書かれているように高島屋の顧客データが証明している。

また、川越市の観光アンケートにも次のような記載があった。

「平成20年6月14日に東京メトロ副都心線が開通し、川越駅から渋谷駅まで乗り換えなしで行けるようになった。平成19年の渋谷区を出発地とした人の割合は1.1%であり、平成20年度は1.7%であることから、若干の上昇ではあるが副都心線開通の影響があると考えられる。」(川越市, 2009, PP7)

つまり、副都心線の開業が沿線の人々の行動範囲を広げ、人の流れを変えたといえる。これは鉄道新設や駅新設の大きな効果である。本章第1節の雑司が谷駅の件で述べたように、地元商店からはそれほど副都心線の効果がないという声があったが、日経が伝えるように駅利用者の大幅増加が沿線商店の好調ぶりに繋がるのであれば、雑司が谷周辺の商店にさほど活気が見られない原因の1つとして「駅利用者が予想以下であることも影響している」といえるだろう。

**⇒副都心線開業から1年が経過しても沿線の商業は順調である**

**⇒副都心線の開業は顧客の居住地拡大に貢献した。**



しかし、第1章で述べたように鉄道新設や駅新設は良い面だけでなくマイナス面も存在する。副都心線効果により沸き立つ新宿三丁目を横目に、歌舞伎町が嘆く。

「歌舞伎町の街づくり組織『歌舞伎町タウンマネジメント』の霜田宣久事務局長は『娯楽は歌舞伎町、買い物は新宿三丁目という住み分けが崩れつつある』と危惧する。」（日本経済新聞 2009年6月13日）

確かに泉麻人らによる過去の新宿記録を見たり、筆者自身のイメージでも「新宿三丁目は伊勢丹に代表される買い物の町」であり、歌舞伎町は「新宿コマ劇場から映画館・飲食店・ボーリング・バッティングセンター・風俗」のように娯楽の中心地というイメージがある。しかし、新宿三丁目に直結したマルイには9つの映画スクリーンが備わる「新宿バルト9」が、また同じく直結してやはり複数のスクリーンを持つ「新宿ピカデリー」があり、新宿で映画を見る場所が歌舞伎町から新宿三丁目に変わっているのは事実である。さらに複合施設には話題の飲食店も多数入居し、歌舞伎町でなくとも飲食を済ますことは可能である。

ここで最も重要なのはソフト面の話ではなく、駅というハードの力かもしれない。新宿三丁目に立地する店舗の魅力は駅直結により地下で移動できる。これまでも新宿の地下は各駅と店舗を繋いでいたが、副都心線の建設工事に伴い「伊勢丹—高島屋」を地下で結んだ事でより気軽に移動ができるようになった。歌舞伎町は靖国通りを挟んで新宿三丁目の向かいであるが、仮に雨が降った場合、雨にぬれず移動できる新宿三丁目と傘を差す必要がある歌舞伎町では新宿三丁目に分があるだろう。

もともと歌舞伎町という街には唯一無二の大きなパワーがあるから、第1章で述べた佐久平と小諸のような明暗が起こるとは考えにくい。新宿三丁目の発展は歌舞伎町にとって大きな脅威である事は否めない。これは副都心線の開業が引き起こした問題の1つといってもよいだろう。

(参考)

- 日本経済新聞 2009年6月13日朝刊 地方経済面 15ページ
- 交通新聞 2008年7月31日付
- 川越市「川越市観光アンケート調査報告書 平成20年度」2009年5月発行
- 東京都商店街振興組合連合会『駅周辺・沿線で連携へ～池袋・新宿・渋谷地区～』  
<http://www.toshinren.or.jp/topics/month/2008-07/topic003.htm>
- 泉麻人「泉麻人の東京今昔アルバム 新宿編～定点撮影～」,ジェネオンエンタテインメント,2008年

## まとめ

今回の論文では、冒頭で鉄道駅誘致や新設に伴う都市整備、沿線自治体の期待、開業後の自治体の明と暗などを紹介し、「鉄道・駅の新設」にまつわる様々な動きを紹介した。その上で副都心線に目を向け、副都心線の果たす役割を考えながら開業前後の各地の動きを紹介し、さらに開業1年後の副都心線の状況を紹介する事で副都心線が開業した事の意義を改めて確認する事を目的とした。

開業当初、メディアで予想された「新宿優位・池袋不利」は開業時も開業後も外れた。しかしながら誰も予想していなかった歌舞伎町が「集客力の低下」を不安視しているなど、開業したからこそわかる現実がある。また、ほとんどの駅で開業前の予想を大きく上回る利用があるが、雑司が谷については予想を大きく下回る利用率となっている。

今回の論文全体を見て筆者が抱いた最大の感想は「**新しい鉄道の登場は人々の行動パターンに影響する**」という点である。そしてそれこそが本論文で最も伝えたい内容であるのご理解いただきたい。繰り返し紹介しているように「雑司が谷・西早稲田・北参道」のような鉄道空白地帯に駅ができたことの意義は大きく、また埼玉県南部や東京都清瀬市などと直通運転する事により、沿線の住民や利用者には移動する上での選択肢が増えた。この選択肢の増加が副都心線については特に大きな意味をもち、池袋・新宿・渋谷という一大ターミナルに直結するためかなり広範囲に移動できるようになった。今後副都心線は東急東横線への乗り入れが予定され、また東横線が相模鉄道と乗り入れ予定である事からさらに利用者にとっての利便性は高まるだろう。利便性だけでなく、もちろん新たな人の流れが創出される可能性もあり、今後の楽しみである。

ただし、副都心線はまだ新しい路線であることを忘れてはならない。本論文では開業1ヵ月後と1年後の様子を取り上げているが、日本の鉄道史の中で1年というのは極めて短い期間である。今後長期的な視点で見たときも、利用者の利便性が高く、沿線の発展が見込めるような路線で居続けるために、東京メトロをはじめ、沿線自治体の努力が望まれる事はいうまでもない。