

都市の消費・娯楽レジャーを東京でリードしてきた大ターミナル(新宿)を分析する

この数年で、東京は観光地としての魅力が一気に高まり、東京スカイツリーの開業は、そのダメ押しとなったようだが、今後は、新東京名所同士間の顧客獲得・動員力競争がはじまる。これらの大量動員型大型施設の建設ラッシュは、東京の都心部や副都心部にどのような影響を与えるのか。

21世紀に入ってからというもの、新宿と池袋や渋谷の副都心の街づくり再生のテーマは、丸の内・銀座などの都心部に主導権を奪われたままである。副都心は新都心として、再生をスタートさせた旧来の都心にどう対抗するのか。

副都心の最優等生であった新宿副都心は、高度経済成長の波に乗り自己拡大・増殖を続け、昭和の末期までに隣接する四谷、中野、代々木まで新宿の繁華街として加え、影響下に収めた新宿は、量的な意味において、「副都心」から「新宿・新都心」へという名にふさわしい新・新宿となっている。

経済復興と成長のため、そして、東京のさらなる拡大のため、都心部集中型の都市機能から分散型都市にすべく誕生した副都心。その一つであった新宿は、高成長経済期以降、年を重ねるたびにオフィスや商業ビル投資が行われた。バブル期には投資先は隣接する街へと波及して、新宿の繁華街は四方八方につながり「大新宿」と化した。しかし、バブル崩壊以降、新宿エリアはバブル処理に追われ、投資は一段落している。放漫的に自己拡大してしまった今の新宿副都心は、内部的にエリアのブロック化が進み、現在、大新宿では自己分裂が始まっている。

今回は、副都心に指定されて以来、半世紀もの間、副都心でも最も優等生であった新宿副都心に焦点を当てた。

新宿駅乗り入れ各社の一日あたり乗降客の合計が300万人を優に超える日本の最大の巨大なターミナルともいふべき「新宿副都心」についてその過去と現在、未来をみる。次号は「池袋副都心」を分析する。

目次

新宿副都心大研究

新宿が大新宿となりブロック化が進行、新宿の街イメージも分散・分化

はじめに(p. 2)

I ー新宿は鉄道とともに発展し続けた街・副都心の歴史(p. 5)

II ー新宿駅の「乗降人員」と「商業データ」から見る新宿副都心の現状と実態(p. 6)

III ーブロック化が進む大新宿(p. 10)

<執筆者メモ : (p. 12.)>

自己増殖から自己分裂へ進む新宿副都心

最近街の話題に事欠く感がある「新宿副都心」の過去・現在をみる
都市の消費・娯楽レジャーを東京でリードしてきた大ターミナル(新宿)の今後を探る。

はじめに

高成長経済期以降、乗降客、商業動員パワーは「新宿副都心」に集中したが・・・

1958年(昭和33年)に都心の業務機能の分散の観点から、池袋、新宿、渋谷の3地区は、東京都心の機能分散を目的に『副都心』に指定された。その後、上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎は1982年(昭和57年)に、臨海副都心が1995年(平成7年)に追加され、東京都が策定した副都心が現在7ヶ所となる。

中でも池袋・新宿・渋谷は、副都心の中でも最も重要な地域であるため「3大副都心」と言われた。

日本の高成長経済期を境として新宿と池袋の副都心は、現在でも都心の銀座や日本橋地区の顧客動員力や商業力を大きく上回っている。その結果が示すように、東京の街の話題と人気は山手線の東京の西側ラインにある地域に集まった。

そして、副都心指定から50年を経た2008年(平成20年)に、池袋・新宿・渋谷の三大副都心を縦断する地下鉄路線が「副都心線」の名称で開業(2012年度から渋谷駅で東急東横線との相互直通運転)した。

新宿、池袋及び渋谷の3大副都心のそれぞれの街の今後の発展・成長は、この副都心線の存在が大きな影響をもたらすに違いないが、現在は、開業から5年もたつが、3大副都心の再開発の動きは鈍い。

新宿や池袋では一部の商業施設の入れ替えや改装などがあったものの、目立った動きは見られず、今年になってやっと渋谷副都心で高層複合ビル「ヒカリエ」(副都心線渋谷駅上)が開業した。



この数年間で、山手線の東京東側ラインにある都心部エリアでの逆襲がはじまった

この5年の間に、山手線の東京東側ライン上にあるエリアに、「東京スカイツリー」「東京駅グランドシティー・東京駅復元」「JPタワー・丸の内高層ビル街」「お台場シティー」など東京を驚かすインパクトのあるプロジ

エクトが開業した。山手線の東京東側ラインにある繁華街に関して言えば、90年代初めのバブル経済崩壊後から第二次バブル経済(IT)の崩壊までの約10数年の間、丸の内・日本橋エリアでは失われた日本を象徴するかのよう、ビル開発投資はほとんど見られず、丸の内も日本橋も空白の日々が続いた。

しかし、21世紀に入り、バブル経済崩壊が収束する中、丸の内エリアでは、三菱グループが中心となっており、早くビル建設ラッシュが起きた。また、日本橋地区では先行した丸の内に遅れ10年後の2010年前後から、三井グループが日本橋地区再開発をスタートさせ、日本橋エリアではあちこちで工事が行われており、眠れる獅子がやっと目覚めたというところである。

この20、30年間の東京の街の人気と話題は、山手線の西側ラインに位置する新宿、池袋、渋谷の三大副都心が競いあいつつ獲得し続けてきたが、この数年間で、山手線の東側ラインに位置する都心が人気と話題を奪うようになった。

JR東日本の「乗車人員」のデータからその変化を見てみる。

右の表は、JR東日本の2011年度の「一日当たり乗車人員」のトップ10を示したもののだが、当然のごとく、第一位は新宿駅(734,154人)、第二位には池袋駅(544,762人)、第三位に渋谷駅(402,766人)というように、山手線の西側にある副都心が名を連ねている。東側ラインにある東京駅は380,997人で第5位にランクされる。しかし、この10年間のその乗降客数の伸びをみると、その3大副都心の中核駅である新宿駅、池袋駅、渋谷駅の乗車人員はマイナスとなっている。

それに比べ「東京駅」「品川駅」「新橋駅」など東京の東側ライン上にある駅は軒並み10年前を上回り、中でも「秋葉原駅」の伸びは高く、10年前対比25.9%増となっている。

この10年間で乗車人員が伸びたいずれの駅前では、大型のオフィスビルや大型の商業施設が建設され開業している。

このJR東日本の乗降人員の推移を見る限り、上昇を続けてきた駅を街の中核に持つ副都心の街に何か変化が生まれている、あるいは活性化に陰りが出てきたのではなかろうかと思わざるを得ない。

▼集客パワーダウンする新宿、池袋、渋谷の副都心「乗車人員」の伸び (JR東日本データから)

「乗車人員」ベスト10駅 ; 一日平均(単位:人)

順位	駅名	2011年	2006年	2001年	10年前対比
1	新宿	734,154	757,013	745,153	98.5
2	池袋	544,762	570,650	563,911	96.6
3	渋谷	402,766	430,675	424,600	94.9
4	横浜	394,900	391,185	381,604	103.5
5	東京	380,997	382,242	368,967	103.3
6	品川	323,893	308,681	257,361	125.9
7	新橋	243,890	240,512	225,838	108.0
8	大宮	235,744	233,719	227,835	103.5
9	秋葉原	230,689	200,025	137,045	168.3
10	高田馬場	199,741	203,781	206,999	96.5

▼東京の二大ターミナル新宿副都心と池袋副都心の1日当たりの「乗降客数(乗り入れ各社の合計)」

年度	新宿計	池袋計	新宿計は JR 東日本、東京メトロ、都営地下鉄、小田急電鉄、京王電鉄各社の合計
2000年	323万人	271万人	池袋計は JR 東日本、東武鉄道、西武鉄道、東京メトロ(丸の内線・有楽町線・副都心線)各社の合計
2010年	328万人	251万人	注:J乗降客数は、乗車人員を単純に2倍で計算

次章では、新宿駅乗り入れ各社の一日当たり乗降客合計が300万人を優に超える日本の最大の巨大なターミナルともいべき「新宿副都心」についてその過去と現在、未来をみる。

新宿副都心大研究

新宿が大新宿となりブロック化が進行！新宿の街イメージは分散・分化

新宿は、JR新宿駅を中心とした歓楽街・オフィス街であり、渋谷、池袋と並ぶ3大副都心の一つである。

新宿駅の乗り入れ各社(；JR 東日本、東京都営、京王電鉄、小田急電鉄、東京メトロ各社)を合計した乗降客数は、一日当たり2011年度で約326万人、新宿三丁目駅を含めると約341万人となる。

▼新宿駅乗降く総数早く326万人。日本一を誇る新宿 2011年		
「新宿駅」2011年乗降客数(人)		
JR 東日本	新宿駅	1,468,308
都営新宿線	新宿駅	263,982
都営大江戸線	新宿駅	127,690
京王線	新宿駅	711,892
小田急線	新宿	474,552
東京メトロ	新宿駅	212,024
計		3,258,488
「新宿3丁目」2011年乗降客数(人)		
東京メトロ	新宿三丁目駅	97,688
都営新宿線	新宿三丁目駅	51,304
計		148,992
* 乗降客数はJR東日本新宿駅は乗車人員を2倍、他社は「乗車人員」+「降車人員」の和、で計算している		

新宿が繁華街として本格的な発展を遂げたのは、関東大震災後のこと。震災後に人口が激増した西部郊外にとって当時の中央線が都心に乗換えなしに行ける唯一の鉄道であったことから、私鉄各線からの乗り換え需要で新宿に交通が集中するようになり、昭和初期には、都内有数の一大歓楽街となった。

1885年(明治18年)に日本鉄道品川線(後の山手線)が開通し、甲武鉄道(現JR中央線)、東京市街鉄道が新宿駅に乗り入れ、1915年(大正4年)には京王電気軌道(現、京王線)が乗り入れ、ターミナル駅としての姿を見せ始める。これが新宿副都心の始まりである。

“新宿は鉄道とともに”がキーワードとなる。

以下、新宿副都心の街の歴史と現状及び課題についてレポートする。

I 新宿は鉄道とともに発展し続けた街・副都心の歴史

ステップ1 新宿は鉄道の施設・延伸毎に消費・レジャーマーケットが膨らんだ

新宿のターミナル化の流れを決定的にしたのが、1923年(大正12年)に起きた関東大震災である。武蔵野台地(山の手台地)の東端に位置する新宿は地盤が強くほとんど被害を受けなかったために、渋谷、池袋といった他のターミナル駅とともに、郊外の人口の急増にともない、駅周辺が新たな繁華街として発展することになった。なかでも、当時の中央線は西郊から都心に乗換えなしに行ける唯一の鉄道であったことから、新宿に交通が集中するようになり、昭和の初めには小田急線、西武鉄道も乗り入れ、新宿は都内有数の繁華街となった。伊勢丹デパートや中村屋のカリー、高野商店の果物(フルーツパーラー)といった名物をはじめ、武蔵野館、新歌舞伎座、帝都座、ムーランルージュなどの映画館、劇場、カフェーなどが集中し人々で賑わうようになる。

ステップ2 経済復興では、いち早く商業の発展と娯楽・演劇の拠点化が進んだ

戦後新宿の商業の先駆けとなった闇市が、1950年頃までには新宿から姿を消し、小売店も次々と再開または新規開店し、東口を中心に新宿駅を中心とした商店街は戦前にも増して活気で満ちあふれた。

1952年には新宿駅が日本一乗換駅が多い駅となり、さらに、昭和30年代にかけて、丸井、小田急、京王などの百貨店が続々と進出し、現在見られるような新宿の商業地の風景が作られた。

昭和30年代に入ると人びともゆとりが生まれ、新宿は商業の急激な発展とともに、娯楽・演劇の拠点としても戦前以上の賑わいをみせ、その中心となったのが、歌舞伎町である。歌舞伎町を中心に数々の映画館が建ち並び、1956年には新宿コマ劇場がオープンし大衆の人気を集め、1964年には紀伊國屋ホールが開場し若手演劇人の登竜門となった。そしてこの頃から、アングラ演劇も盛んになり、新宿は独自のサブカルチャーの発信地としての地位を確立し、ジャズ喫茶、歌声喫茶などの喫茶店には多くの若者が交流の場を求めた。

ステップ3 地下鉄網がはりめぐらされ、新宿は各地で再開発の時代に突入

新宿副都心の開発の始まりは、1965年に淀橋浄水場が閉鎖されてから始まった。

1971年の京王プラザホテル本館を皮切りに、新宿住友ビル、KDDビル、新宿三井ビルなど、超高層ビルが林立するようになる。また新宿駅西口地下広場、東口の地下街新宿サブナードの発展が始まったが、新宿の再開発の成功裏には、地下鉄網の拡充がベースとなっていることを忘れてはならない。

1980年代以降、1991年の東京都庁移転などを経て、今日見られるようなオフィス街を形成し、再開発が進行した。1996年に東京地下鉄丸ノ内線の「西新宿駅」が誕生。また、同年には、JR新宿駅南口の新宿貨物駅跡地に高島屋新宿店を核とする複合商業施設タカシマヤタイムズスクエアがオープンし、京王新線初台駅近くには東京オペラシティが開設されるなど、新たな人の流れが作り出された。

さらに2000年には都営地下鉄大江戸線が開通し、新宿内では都庁前駅、新宿西口駅、東新宿駅が設置され、都庁前駅を起点に都内をほぼ環状に走る地下鉄網が完成した。

1990年代以降は、新たな鉄道駅(1996年の「西新宿駅」や2000年の「東新宿駅」)の設置により、複合型の超高層ビルや超高層マンションを中心とした再開発が進んでいる。そして、2006年には東京地下鉄副都心線が開通し、新宿内では新宿三丁目駅、東新宿駅と接続されている。

II - 新宿駅の「乗降人員」と「商業データ」から見る新宿副都心の現状と実態

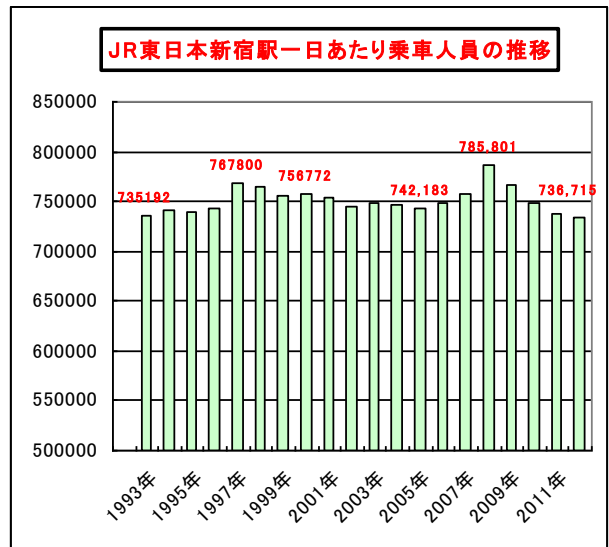
データ1 ターミナルを象徴する駅の乗降客数の動向から新宿という街の現状を見る

新宿駅周辺は日本有数の繁華街である。

新宿駅の乗降人員数は約326万人(乗り入れ各社合計、2011年)だが、平日でも昼夜にわたり人波が途絶えることはない。繁華街の集客人員は、ある調査では、1日の利用者数が通勤・通学が少ない土日でもやはり300万人を超えるという。

確かに新宿駅は乗降客数が世界で一番多い駅ではあるが、2008年の副都心線開業の影響で、一部の旅客が新宿三丁目駅に分散されたため、2007年度をピークにJR東日本及び東京メトロを中心として減少傾向にある。

2011年度の新宿駅に乗り入れしている鉄道会社の新宿駅の乗降人員数(各社HPで発表)を見ると

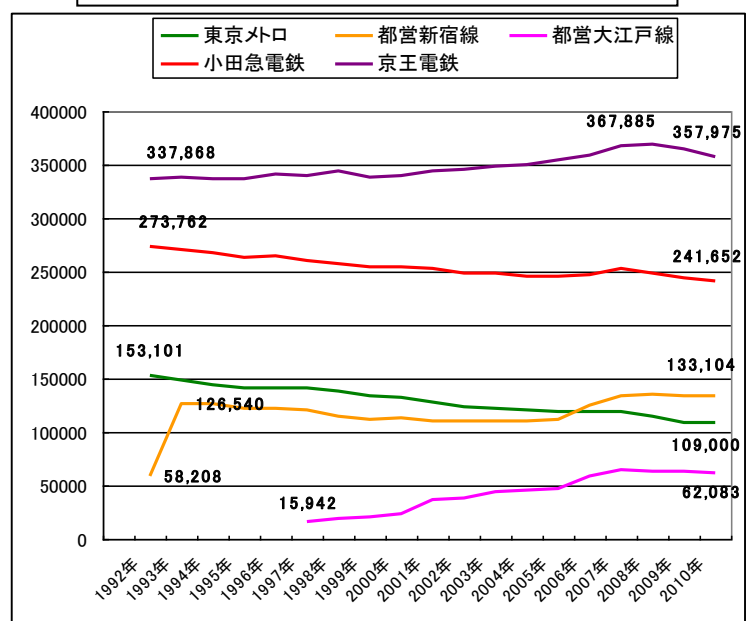


- ・JR東日本・新宿駅／一日平均乗降人員 1,468,308人(乗車人員×2)。JR東日本の駅の中で第1位。これは世界一でもある
- ・小田急電鉄・新宿駅／一日平均乗降人員 474,552人で、小田急電鉄の駅の中で第1位
- ・京王電鉄・新宿駅／一日平均乗降人員 711,892人で、京王電鉄の駅の中で第1位。但し京王新線新宿駅の利用者数も含む
- ・都営新宿線新宿駅／一日平均乗降人員 263,982人は全21駅中1位
- ・都営大江戸線新宿駅／一日平均乗降人員 127,690人は全38駅中1位
- ・東京メトロ丸の内線新宿駅／一日平均乗降人員 212,024人で、東京メトロの駅の中で第7位

以上のように、東京メトロを除く各社の新宿駅は、各社の路線駅の中でも断然トップにあり、新宿駅の乗降人員は膨大である。

しかし、この10年間の各社の新宿駅の乗車人員(次ページ表)の推移をみると、JR東日本新宿駅の乗車人員は埼京線の乗り入れなどで揺り戻したが、現在(2011年)は10年前(745,153人)より約1万人減の734,154人となっている。

▼新宿乗り入れ各社の乗車人員推移(JR除く)



▼各社新宿駅の一日平均乗車人員推移

「新宿駅」各社一日平均乗車人員推移								
囲み内数字はピークの乗車人員数								
年度	JR 東日本	東京メトロ	都営地下鉄		小田急電鉄	京王電鉄	「新宿駅」乗り入れ 各社ノ計	
			新宿線	大江戸線				前年比
1992年	735192	153,101	58,208		273,762	336,800	1,557,063	前年比
1993年	741342	148,608	126,540		270,726	337,868	1,625,084	4.4
1994年	740063	144,507	126,068		267,526	337,438	1,615,602	-0.6
1995年	743710	141,552	121,970		262,689	336,511	1,606,432	-0.6
1996年	767800	141,263	122,715		264,627	340,553	1,636,958	1.9
1997年	765518	140,819	119,901	15,942	260,058	339,471	1,641,709	0.3
1998年	756551	137,786	115,063	19,364	257,866	344,490	1,631,120	-0.6
1999年	756772	134,030	112,486	20,740	254,842	338,904	1,617,774	-0.8
2000年	753791	131,953	113,178	23,345	254,638	340,216	1,617,121	0.0
2001年	745153	127,529	109,737	36,293	252,781	344,718	1,616,211	-0.1
2002年	748,515	124,145	110,375	38,822	249,036	345,173	1,616,066	0.0
2003年	746,293	121,773	110,577	43,809	248,082	347,833	1,618,367	0.1
2004年	742,183	119,904	110,296	45,227	246,134	350,340	1,614,084	-0.3
2005年	747,930	118,458	111,896	47,285	246,126	355,000	1,626,695	0.8
2006年	757,013	118,400	124,940	58,830	247,605	358,274	1,665,062	2.4
2007年	785,801	119,287	133,508	64,034	252,787	367,885	1,723,302	3.5
2008年	766,020	114,148	135,366	63,682	249,186	369,778	1,698,180	-1.5
2009年	748,522	108,101	134,357	62,633	244,693	365,084	1,663,390	-2.0
2010年	736,715	106,213	133,104	62,083	241,652	357,975	1,637,742	-1.5
2011年	734,154	106,012	131,991	63,845	237,276	355,946	1,629,224	-0.5

一日当たり約25万人といった大量の乗車人員を有した小田急線も、沿線住宅地の人口も減りはじめるなどの影響もあり、減少傾向にある。

新宿駅全体を見ると、都営大江戸線と新宿線の新駅開設の影響もあり、乗降客の鉄道利用の選択肢が広がり、結果として新宿全体の動員パワーは現状維持となっている。

データ2 繁華街の象徴の中核である百貨店の動向から新宿という街の現状を見る

新宿の地域イメージは「伊勢丹新宿本店」が象徴的な存在

新宿には「伊勢丹」のほかに「京王百貨店」「小田急百貨店」「高島屋」が現在営業中で、同一地区内に大型の百貨店が4つもあることは日本ではここだけである。

この4百貨店での年間の売上高の合計は4573億円であるが、膨大な乗降人員数でわかる様に、新宿の顧客動員数の膨大さを裏付けている。

しかも、伊勢丹新宿本店の年間売上高は2000億円を優に超え、日本の百貨店の中ではナンバーワンとなっている。

新宿には百貨店のほかに、丸井が3店舗、女性の人気を独り占めにしているルミネが系列を含め3店舗営業している。

また、家電量販店のヤマダ電機、ヨドバシカメラ、ビックカメラの家電御三家が熾烈な安売り競争を繰り広げている。これら百貨店、ファッション専門店、家電量販店などの新宿の店舗の売上高を合計すると推計だが約1兆円を超える。ちなみに、日本の小売販売額は約130兆円(2009年商業統計)であり、駅周辺だけで1兆円の売り上げが集中するのは驚愕ものだ。

新宿の消費パワーのすごさを感じないわけにはいかない。しかし、新宿の商業販売額の大きさは、新たな企業間・店舗間の競争を生む。

▼全国百貨店売上高ランキング 25【2010年度】 <日経MJ調べ>				
10年度売上高順位	店舗名	10年度売上高(百万円)	10年度売場面積(坪)	月&坪あたりの売上高(円)
001	伊勢丹新宿本店	219,472	19,450	940,348
002	三越日本橋本店	205,565	37,318	459,040
003	西武池袋本店	167,268	22,329	624,263
004	横浜高島屋	134,029	16,962	658,474
005	阪急うめだ本店	131,087	15,159	720,599
006	東京高島屋	127,092	15,279	693,189
007	大阪高島屋	114,907	22,043	434,407
008	松坂屋名古屋	109,860	26,244	348,838
009	池袋本店	109,259	25,096	362,799
010	そごう横浜	101,711	25,305	334,946
011	JR名古屋タカシマヤ	99,687	17,458	475,837
012	本店東急百貨店	99,187	19,600	421,709
013	阪神梅田本店	96,045	16,152	495,527
014	新宿小田急百貨店	89,992	15,414	486,540
015	大丸大阪・心斎橋	88,344	23,441	314,069
016	阿倍野本店	87,210	18,755	387,497
017	京都高島屋	85,370	20,565	345,928
018	新宿京王百貨店	81,716	13,181	516,610
019	大丸神戸	80,381	15,323	437,135
020	名古屋栄三越	74,716	14,999	415,104
021	岩田屋本店	72,735	14,990	404,351
022	大丸京都	69,259	15,376	375,361
023	そごう千葉	68,001	21,069	268,968
024	新宿高島屋	66,088	16,299	337,888
025	JR京都伊勢丹	64,078	13,380	399,094

大激戦区の新宿。新宿に80年以上店舗を構えていた「三越」が姿を消すことになった。

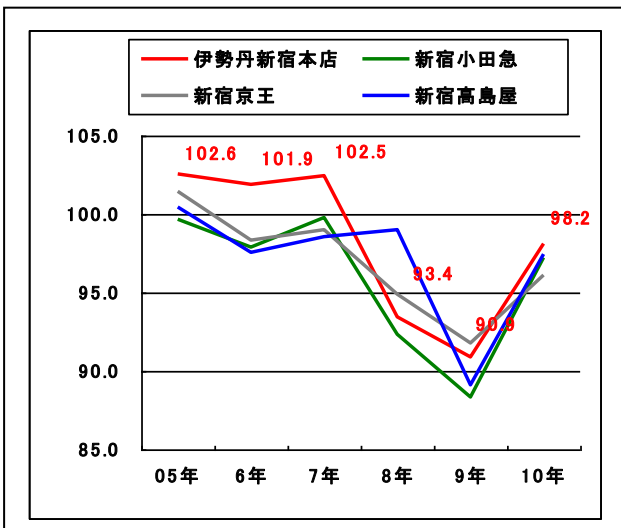
1996(平成8)年、満を持して高島屋が新宿駅新南口にタイムズスクエアというショッピングセンター(高島屋を中核として、東急ハンズ、紀伊國屋書店などのテナントが入居)を開業したが、数年のうちに、開業時にあった「新宿ジョイポリス」や「IMAX シアター」は撤退し、それぞれ「ベスト電器新宿高島屋店」、映画館「テアトルタイムズスクエア」に衣替えた。しかしそれも2009年(平成21年)夏に閉館・閉店している。そして11階のベスト電器跡に「ユザワヤ新宿店」が開店した。また2010年(平成22年)1月6日には、開業時から12階にあったHMVも閉店するなどテナントの入れ替えは激しい。

▼激戦区新宿駅周辺のファッション専門店ビル		
開業年	名称	営業面積(m ²)
1964	紀伊国屋ビル	6,913
1964	ルミネエスト(旧新宿駅ビル)	16,618
1973	サブナード地下街	1,973
1976	ルミネ新宿1	9,893
1977	西新宿ペペ	4,989
1980	スタジオアルタ	5,402
1987	ルミネ新宿2	8,094
1994	フラッグス	9,799
1996	タカシマヤタイムズスクエア(高島屋、ハンズ)	

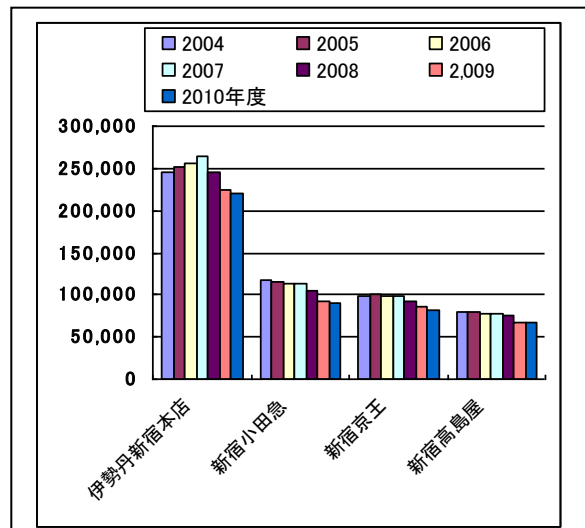
新宿はヨドバシカメラとビックカメラが複数の店舗を展開する家電量販店にとってもまた大激戦区である。昨年4月には、家電量販店売り上げ1位のヤマダ電機が「LABI 新宿東口館」を出店。また、今年、三越の店舗廃業跡にビックカメラがビックカメラでは最大となる店舗を開店させている。これにより、新宿は大手家電量販店ががっぷり四つで巴線の戦いをする場となった。「家電量販店戦争勃発か」とメディアを賑わせたことは、記憶に新しい。

一方、目を百貨店に転じると、家電量販の熾烈な競争以上の事態が起こっている。例えば、タイムズスクエアの新宿高島屋は、初年度の目標であった年商800億はほぼ達成したものの、その後売り上げが伸び悩み、東口の伊勢丹や西口の小田急百貨店・京王百貨店など、新宿区に所在する百貨店に押され大幅な赤字が続いている(※当初の年商見込みは年商200億円弱であった)という。また、1929(昭和4)年に「新宿三越」が、2005年より「新宿三越アルコット」としてリニューアルしたものの業績が悪く、「三越伊勢丹」発足の際、事業見直しの一環として営業終了を決定した。繁華街の消費の中核となる百貨店だが、新宿の百貨店の売上高は全国の百貨店同様低迷を続けている。日本一の売り上げを誇る伊勢丹新宿本店の売上高もこの数年前年割れしており、伊勢丹新宿本店は10数年ぶりに大改装に踏み切る事を決定。新宿商業のサバイバルゲームにエースも参戦するといった状況となっている。

新宿の百貨店の前年比推移(%)



新宿の百貨店の年間売上高推移(百万円)



Ⅲーブロック化が進む大新宿

新宿は、前書きで述べたように、高度経済成長の波に乗り自己拡大・増殖をし続け、昭和の末期までに隣接する四谷、中野、代々木まで新宿の繁華街として加えた。

高成長経済期以降、年を重ねるたびにオフィスや商業ビル投資が行われ、バブル期には投資先は隣接する街へと波及して、新宿の繁華街は四方八方につながり「大新宿」と化した。

しかし、バブル崩壊以降、新宿エリアはバブル処理に追われ、投資は一段落している。そして、開発の停滞は、放漫的に自己拡大し大新宿となってしまった新宿に於いて、内部的にエリアのブロック化を推し進め、現在、新宿の自己分裂が始まっている。

新宿のイメージが繁華街の地域増殖により分散化し、もはやまとめきれない状況になった

新宿は、多種多様な人と文化が集まり、新たな経済と文化を創り出す日本有数の巨大繁華街として全国的、世界的にも認知され、日本政府観光局の訪日外客実態調査では、2004年度調査以来、都市・観光地別訪問率のトップを占め(2010年は34.8%)、2009年に東京都が実施した観光客数等実態調査では、最も満足したまちの第1位(16.8%)となるなど(第2位は銀座の7.6%)、東京における観光スポットの顔となっている。

しかし、一方で、2001年に起きた歌舞伎町ビル火災を契機として、街のイメージダウンをカバーするために、2005年に歌舞伎町を誰もが安全に楽しめるまちにすることを掲げた歌舞伎町ルネッサンス協議会が設立されたが、なかなかイメージはアップしないのが現状である。新宿のイメージアップとはいっても、大新宿といわれるように、すなわち繁華街化が放漫的に広域に広がったという事実が、それを困難にしている。その放漫的であったと思われる各エリアブロックは、それぞれ独自のエリアブロックイメージが出来上がりつつある。

以下、大新宿に今形成されつつあるブロックエリアを見てみよう。

1. 新宿駅東側ブロック 新宿三丁目駅が核となり伊勢丹新宿と一体化が進む

1950年代に新宿でいち早く繁華街化したブロックエリアで、伊勢丹、紀伊国屋書店、中村屋、新宿高野などの老舗が今も残り、新宿駅の東側は老舗デパートや専門店・飲食店などが密集し、昼夜を問わず人の波が途絶えることはない。駅東口近くにあるスタジオアルタや中央東口の交番は、新宿でも屈指の待ち合わせ場所となっているが、特に夕方の終業時間になると著しく混雑する。三丁目の明治通り東方には新宿末廣亭という戦前から著名な寄席がある。また、既存の新宿武蔵野館、そして松竹、東映が映画館の再編成による改築で誕生させた新宿ピカデリーや新宿バルト9などシネコン・映画館もある。なお、新宿の繁華街の東端には、新宿御苑があり、四季折々の草木を通し楽しむことが出来る庭園として親しまれている。

2. 新宿駅西側ブロック 日本の高層ビル街として名をはせたが、今や都庁に頼る新宿西口

新宿駅の西側は、1950年代までは西口には十二社池といった大きな池もあり、戦前までは東京近郊の行楽地であったようだ。そうしたことも関連し、1960年代までは東側に比べ閑で寂しい地域であったが、そのころ新宿西口が副都心として位置づけられた。

1965年(昭和40年)には西口にあった淀橋浄水場が東村山市に移転し、その跡地に1971年(昭和46年)の京王プラザホテルを皮切りに超高層ビルが挙って建設され、後に新宿副都心と呼ばれるようになった。また東京都庁が1991年(平成3年)に有楽町からこの地に移転し、都心部に次ぐ商業集積地となった(この都庁移

転以降、新都心と呼称される場合もある)。高層ビル近辺では1968年(昭和43年)に開園した新宿中央公園が都会のオアシスとして著名である。駅に隣接する大型カメラ店や京王百貨店、小田急百貨店などのデパートなどの存在も欠かすことも出来ない。

3. 新宿駅北側ブロック 中国、韓国パワーに圧倒される街。再び問われる『歌舞伎町』

新宿駅の北側、歌舞伎町方面は飲食店やホテルが軒を連ねて巨大な歓楽街を形成している。いわゆる新宿ゴールデン街も歌舞伎町の中にある。西武新宿駅が至近である。一方、線路の西側である小滝橋通り周辺には、輸入、中古レコード店やライブハウスなどが目立ち、新宿駅の他の地域に比べれば人の往来は少なめである。また、歌舞伎町の北方には、コリアンや中国人を主とする外国人が多く居住しているが、一方で怒羅権などチャイニーズマフィアの活動拠点の一つにもなっているとされる。その歌舞伎町で、いま再開発が始まっている。コマ劇場の後には、地下1階、地上31階、高さ130メートルの高層ビルが2015年開業予定。9階～31階は「新宿東宝ビル ワシントンホテル(仮称)」に、3階～6階のシネマコンプレックスは「TOHO シネマズ新宿」になり、低層階には飲食店が入るといえるが、歌舞伎町の姿かたちは見えてこない。

4. 新宿駅南側ブロック 代々木と一体化が進み、古い新宿イメージからの脱却を試みる

入り組んだ路地に民家や旅館、個人商店などが都市開発のあおりを受けビルに阻まれる様に取り残されている雑多な地域であったが、1998(平成10)年前後の再開発により、周辺には超高層ビルや大型デパートなどが次々と建設された。新宿タカシマヤから駅構内に直結するペDESTリアンデッキ(歩道橋)が整備され、新たな人の流れを生み出している。

戦後、満州からの引き揚げ者が餃子屋を多く営んでいた。アルタと同様目印となる巨大ビジョン(FLAGSビジョン)がある駅南口、東南口は階段と周囲が一新され FLAGS のオープン以降は待ち合わせの人などで大変混雑するようになった。

夕方から夜にかけてはアマチュア音楽家による演奏が行われ、家路を急ぐ人々などの注意を惹いている。吉本興業の芸人らが出演する劇場「ルミネ the よしもと」もある。

5. 東新宿駅周辺ブロック 都営大江戸線と東京メトロ副都心線の新駅誕生で何が変わるか

新宿三丁目の北、歌舞伎町の東に位置する新宿六・七丁目は低層の住宅地域が広がっていたが、2000年12月、都営大江戸線の東新宿駅が七丁目(六丁目との境)に開設されると七丁目を中心に中高層マンションの造成が進み、2008年6月の東京地下鉄副都心線開通を経て、今日まで駅の利用者の増加が続いている。さらに、2007年、東新宿駅の東南部約3.7万㎡の日本テレビゴルフガーデン跡地を三菱地所が落札し再開発に着手。敷地一帯を「新宿イーストサイド」と命名し、敷地北側のビジネスエリアには、広場や遊歩道とともに、1万人以上が就業可能な延床面積約17万㎡の商業&ビジネス複合型オフィスビル「新宿イーストサイドスクエア」を建設(2012年5月竣工、9月グランドオープン予定)。

新宿の都市問題は複雑で多様だ。副都心というテーマではもはや解決できない

新宿の街並みは、新宿駅南口及び新南口至近の渋谷区代々木、千駄ヶ谷辺りにも波及し、また、近隣の中野坂上、初台などの開発は新宿の地続き的な発展として捉えられそのエリアは徒歩での回遊不可能な大きさとなっており、そのことが新宿の都市問題の大きさと深さを物語る。

同時に、新宿には新築のビルの横に風俗店やパチンコ店が密集し、雑多な景観が新宿の特徴でもあるが、治安悪化の温床ということが目下の問題となっている。公園や地下道の一部などホームレスが比較的多く集まっている場所もある。近年では、繁華街の商店主や警察らによって治安の向上が図られるが、必ずしも成果は上がっていない。大新宿の中のどこかに隠れてしまうからである。

また、バブル期に次々と高層ビルが増えたが、築20年以上の中小ビルも多く、どのような企業が、そして、どのような人が入居しているのかわからない街になっている。

地域イメージという視点で見た場合、広域化する新宿の中で、新大久保がコリアンタウンとして、新宿では最もにぎわうようなブロックになっている。かつての新宿の街のイメージであった高層ビルも各地で建設され、オフィス・商業・文化施設を組み込んだ高層ビル街が誕生し、新宿は新しさをアピールできない街になっている。

大新宿と化した新宿は、1990年頃からエリアのブロック化が進み、すでにそれぞれの個性あるイメージが出来上がっている。新宿は大新宿になるにつれ街イメージは拡散しており、そのイメージの集約は困難なものになっている。

執筆者メモ

このレポートを手にして“何をいまさら副都心”と思われた方も多いと思う。

新宿・池袋・渋谷の東京「三大副都心」(指定は1958年)という言葉がもてはやされたのは半世紀前。産業や居住、交通などの都市機能を都心以外の地域に分散させ、この半世紀の間で、東京を大きな都市圏として形成させながら、日本のGDPを自由経済国世界ナンバー2にまで押し上げた。そして、そこでの経済成長の成果は、新宿など3大副都心それぞれの後背地にある企業と住民が享受している。中でも「新宿」は副都心あるいは新都心としてどの地域よりも成長し、発展を続け日本一のターミナルとなった。

ここまでの話は良しとして、問題は20年前から経済が停滞しているのに、新宿は繁華街として地域を広げ大新宿へと増殖していった。高成長の波に乗った新宿は突っ走ったのである。都心あつての副都心などという枠を超えてしまうほど新宿は育ってしまったのである。その結果、いまや、暴力・薬物・セックスが蔓延するようになり、バブル処理がまだ終わらぬ土地・住宅が散らばり、治安も悪化して行くばかりだ。現在の新宿は、雑多な景観、変幻自在、無秩序が特徴となってしまったのである。

そしてそのことは自然の成り行きといってよい。何故なら、都心・副都心構想には都市計画の街づくりといった考えは基本的には排除されたものであったからである。新宿の自己増殖は新たな東京の都市計画がなければもう止められないだろう。

もうひとつの問題は、ここ10数年間の東京の大きな地域再開発プロジェクトは、いまや懐かしさを覚える小泉内閣の揚げた都市再生による経済活性化という目的で大手町・丸の内・日本橋など東京都心部で展開されていることである。今まで新宿や池袋や渋谷の三大副都心が中心だった「人・モノ・金」が東京都心部に流れ込み、都心が蘇っているのである。

都心が蘇ったら副都心はどうなるのかということである。言ってみれば、東京は経済成長が停滞することを見越して、半世紀前のつまり経済復興時代の東京に戻ったということになる。その意味において、“何をいまさら副都心”という指摘は正しい。東京からは都心・副都心という都市の構図が消えているということになるのだろう。

経済成長なしに都市の発展なし、都市の発展なしに経済成長なしということを証明したのは新宿という副都心であった。しかし、そこには計画的にという概念がなく、ただひたすら高経済成長が生活を豊かにするということを信じざるを得なかった明治・大正・昭和の世代の賜物だ。

日本のこの半世紀は平等・平和・民主ボケで動いたのだろう。

新宿はもはや歩き回ることができなくなった街のひとつである。

新宿が無秩序的に拡大したからだけではない。街に出かける場合、携帯やスマホが家(点)から行きたい場所(点)を最短距離・最小時間でナビゲートしてしまうのである。

街に出かける人は多いが、街を歩き回る人は少ない。東京の都心・副都心の街から楽しく歩ける街・歩く街は消えつつある。

かつて副都心として指定される前の時代に新宿で遊んだことのある筆者にとって「金を集めて出来上がった高層ビル街」となった新宿には、ほとんどいかなかった。

日本の経済成長が停滞する中で、新宿の街も高成長経済時代の負荷をまだまだ引きずって存在していく。できれば、コンクリートの建物が少なかった、そして自由気ままに演劇や音楽をライブで楽しませてくれた新宿の姿が見られればとも思う。でも、もう無理かなと思っている。

(記;20012・7・25 立澤)