

ポスト 2020「東京の行方」ー首都東京の変化を見るー

首都東京の都市形成のプロセスを追う

第2回東京の交通インフラ鉄道編

【目次】

はじめに 大都市東京の都市骨格は鉄道網にあり

- 第一部 東京都市圏の「人口集中」と「交通網の拡充」との相関を見る(p. 3)
- 第二部 東京の交通インフラ今昔／東京オリンピックから約半世紀の東京の鉄道網発展プロセス(p. 5)
- 第三部 東京の新たな交通事情／オリンピックからの半世紀。東京で何が起きているのか(p. 10)

東京オリンピック以降、東京一極集中を前提とした経済活動は、人口動向や交通網に大きな影響を与えてきたが、逆もある。東京近郊の鉄道網は次々と東京に乗り入れするなど、東京の鉄道網の路線拡大と輸送の強化で郊外に人口が分散する中、鉄道路線で就業者と都心業務とを結び、その地位を強靱にした。人口の郊外居住化とする分散政策は事実上、東京都心業務機能の集中をもたらした。

1964 年の東京オリンピック開催から約半世紀。2020 年に東京で再びオリンピック・パラリンピックが開催されるが、この半世紀で大都市東京は大きく変化した。その大変化を促したのは東京の鉄道網の拡充に他ならない。交通網の拡充による駅利用者の増減動向は、東京各地の都市機能に大きな変化を生んでいる。駅利用者が増えた多くの駅前には、ほとんど商業ビルが立ち並ぶようになった。都市機能の強化を促した東京の鉄道だが、その鉄道網は東京の郊外に道路と共に伸びる放射状に形成されているため、ラッシュ時などの満員電車や交通渋滞については、以前より緩和されているものの、根本的に解消される見通しは立っていない。また、居住地の選択は交通の利便性が重視され、通勤・通学や買い物を含む日常生活においても交通の利便性が問われるようになっている。現在、東京では一極集中した多くの都市機能をどう再編するのか、組み替えてゆくのかが課題となっているが、その解決策は、各地域の交通機能のダイナミックな再編がカギになる。

本レポートは、大都市東京がどのように移り変わってきたのかを「人口・世帯」「ライフスタイル」「建築物」「地域開発」「交通」「小売業・流通業」の 카테고리ごとに分析・予測してゆく連載レポートである、今回の第2回レポートは『交通』編である。現在の集中し続けた交通という都市機能がどのように発展し、変化してきたのかを確認する。(第1回レポートは『人口』編 5月25日発行)

執筆者 マーケット・プレイス・オフィス代表 立澤芳男(たつざわよしお)

■流通系企業の出店リサーチ・店舗コンセプトの企画立案

／都市・消費・世代に関するマーケティング情報収集と分析

■現ハイライフ研究所主任研究員

■元「アクロス」編集長(パルコ)／著書「百万人の時代」(高木書房)ほか

ポスト 2020「東京の行方」―首都東京の変化を見る―
首都東京の都市形成のプロセスを追う

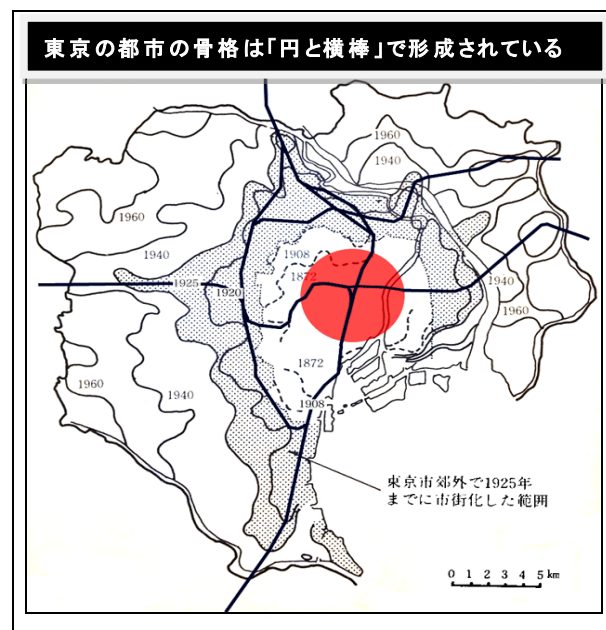
第2回 東京の交通インフラ鉄道編 メルマガマガ 6月号

はじめに 大都市東京の都市骨格は鉄道網にあり

鉄道網	地下鉄・新線	乗り入れ・新駅
幹線道路	交通インフラ	乗降客
大手私鉄	高速道路	環状道路

東京の「街の骨格」は、明治維新以降からの鉄道網が中心となっているようだ。交通技術ライターの小川謙一氏(著:「東京の伸びしろは道路にある」)によると、「封建都市・江戸では、江戸城を中心とした“の”字型の濠(ごう)が骨格となり、西洋の主な近代都市では、道路が骨格となった。」と記しており、また「明治維新後の東京は西洋の近代都市をモデルにしたにもかかわらず、道路ではなく鉄道が事実上の骨格となった。その結果、東京という都市は、山手線を示す円と、中央・総武線を示す横棒を書けば、多くの街の位置関係を簡潔に示すことができるなど、円と横棒が都市の骨格になっている」とも述べている。

確かに東京都の地図上に鉄道路線を入れてみると、東京の街の骨格は鉄道だというのが良くわかる。



▼平成 29 年度企画連載シリーズについて ハイライフ研究所都市研究メールマガジン			
■本企画では、東京の一極集中が、我々都市生活者の生活分野で具体的にどのような変化を見せてきたのかを、右記の分野ごとに周辺環境を読み込みながら約半世紀の動向や変化を追い、変遷を見る	連載(発行月)	テーマ(分野)	項目
	第 1 回【5 月号】	人口編	昼夜間・流入人口、年齢別人口など
	第 2 回【6 月号】	交通編	鉄道、道路、乗り入れなど
	第 3 回以降 順不同	商業流通	百貨店、コンビニ、商店街など
		都市開発	都市改造、業務街、繁華街など
		ライフスタイル	職住分離、マイカー生活、都心回帰など
		建造物	高層マンション、オフィスビルなど

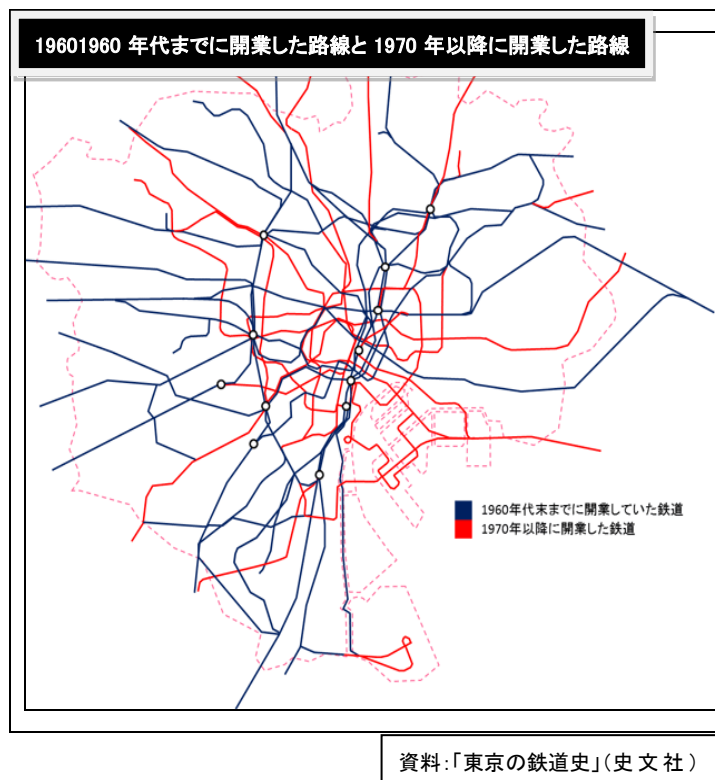
第一部 東京都市圏の「人口集中」と「交通網の拡充」との相関を見る

1) 半径 1 時間のエリアに広がる鉄道路線が人口約 3 千万人強の大都市圏を生んだ

1964(昭和 39)年東京オリンピック開催を前に高度経済成長を迎えた東京都の人口は、1965(昭和 40)年に約 890 万人となった。しかし、オリンピック開催後の東京都の人口は頭打ちの状態が続くが、一方で、東京都区部の先にある多摩地方(市部)や埼玉、千葉、神奈川県といった周辺自治体の人口が急増し東京の都市圏は拡大した。そして 1970(昭和 45)年に約 2,300 万人だった「東京都市圏」(東京都・千葉県・埼玉県・神奈川県の人口集積地域)の人口は 2010(平成 22)年現在、約 3,700 万人にも達している。東京の都市交通に注目すると、2010(平成 22)年に行われた「大都市交通センサス調査」[1960(昭和 35)年から 5 年ごとに都市圏の交通利用状況を把握するための調査]の集計結果をみると、東京都市圏の一日の鉄道輸送人員として、4,070 万人が鉄道を利用(ここで示されている利用者は各路線の往復の利用者を合計した延べ人数である。実際に一日に 4,000 万人が動いているわけではない)しているが、これは東京の都市圏人口に重なる。また、同調査では通勤・通学に要する平均時間も調査(ドア to ドアの時間)しているが、首都圏の通勤者の平均所要時間をみると、ここ 10 年で若干増加傾向にあるものの、ほぼ 60 分台で推移している。

オイルショック等を契機とする列島改造による 1970(昭和 45)年から 1975(昭和 50)年までの急激な都市構造の変化(ニュータウンの建設促進や、大学キャンパスの郊外化)を例外とすれば、その間の平均移動時間はほぼ同水準を保ちながら、都市だけが外縁へと伸び続けたようだ。

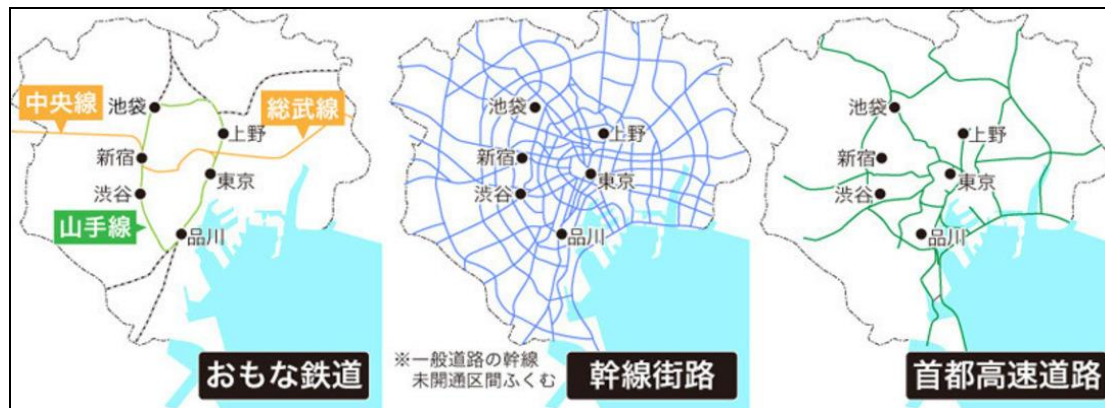
東京の鉄道交通網は県境を超え半径 1 時間のエリアに広がり、都市圏の人口は約 3,500 万人を擁する世界一の大都市に成長した。



2) 東京では鉄道偏重の交通政策が長らく続き道路整備は大幅に遅れた。

世界屈指の巨大都市にまで東京は発展したが、鉄道と自動車交通の状況に大きなギャップがある。東京は電車で移動するのはきわめて便利なのに対し、クルマで移動するにはあまりにも不便でアンバランスな街に出来上がっている。街の道路網は覚えにくく、見通しが悪いＴ字路やクランク、一方通行、右折禁止の交差点のように、まるで自動車交通を拒むかのような構造や規則が多数存在する。東京ほど電車が便利な都市は日本国内はおろか、世界にもない。

東京の道路はすべて日本橋の真ん中にある「日本道路元標」が中心となっている。五街道、つまり東海道、日光街道、中仙道、甲州街道、奥州道がこの日本橋から伸びている。Ｒ246や第一京浜、第二京浜、日光街道、Ｒ254も、日本橋の「日本道路元標」起点として各地に放射状に伸び、山手通り、環7、環8は日本橋を中心に周囲を回っている道である。つまり東京の道路は、すべて日本橋を中心として作られているようだ。Ｒ246は大山街道と呼ばれ、神奈川県の大沢の大山詣でが盛んだった江戸時代に整備された道。この道は、五街道には入っていないが、主要な幹線道として起点はやはり日本橋である。



参考図：川辺 謙一（著）「東京の伸びしろは道路にある」

東京では、鉄道偏重の交通政策が長らく続き、国内輸送では鉄道が動脈で、道路交通は鉄道を補完する毛細血管と考えられていた。戦後に自動車保有台数が急増し、道路の交通需要が高まったにもかかわらず道路整備が大幅に遅れ、それが渋滞による交通の混乱を招いている。また、人口急増で都市化が進んで市街地に建物が密集すると、用地確保が難しくなり、道路整備はますます進まなくなかった。

そのことから、東京では都市空間を立体的に利用して、首都高速道路（首都高）や地下鉄が整備された。既存の道路や水路などを利用して高架橋やトンネルをつくり、そこに新しい道路や鉄道を通し、都市全体で不足した交通処理能力を補おうとしたのだ。ところが、自動車交通は十分に改善されなかった。首都高では、郊外を通る迂回路などの整備が遅れたこともあり、年々交通量が増え、渋滞が頻発した。地平の一般道路では、路面電車の軌道撤去で車線数が増えたものの、増え続ける交通量をさばき切れなかった。

第二部 東京の交通インフラ今昔（いまむかし）

東京オリンピックから約半世紀の東京の鉄道網発展プロセス

東京の鉄道網の発展プロセスを見ると、明治維新以降、道路よりも鉄道の整備が優先されている。そこには明治政府の都市づくりは政治的な意図から鉄道を先に発達させた歴史があるようだ。日本では、江戸幕府が街道での車両の使用を禁じたこともあり、車両交通が長らく発達できず、石畳を含む舗装道路もほとんど整備されなかった。このため、陸上移動を主に徒歩に頼らざるを得なかった。その代わりに水運が発達して物流を支えた。馬車が発達できない状況が長らく続いた。しかし、明治維新となって文明開化・富国強兵策の中で交通の近代化が最優先されるようになった。明治政府は、主要な輸送ルートで大量輸送を得意とする鉄道を先に整備したほうが、交通を短期間で効率よく近代化できると考え、道路よりも鉄道の整備を優先した。

それが功を奏したのか、東京は鉄道をきっかけにして、郊外に住む人が増えた。これは、電車の導入による高頻度輸送の実現で市街地の移動が容易になり、郊外の住宅から都心の職場に通勤する職住分離のライフスタイルが定着したと関係している。

戦前から東京は鉄道とともに市街地が広がったが、人口集中が続いた戦後の東京においては、それ以上に鉄道と共に発展している。東京の都市づくりは鉄道網の発展の歴史でもある。東京の戦後、特に1964年東京オリンピック以降の鉄道網の発展プロセスと都市への影響についてみてみよう。

ステップⅠ 東京オリンピック(新幹線登場)までの東京の交通事情

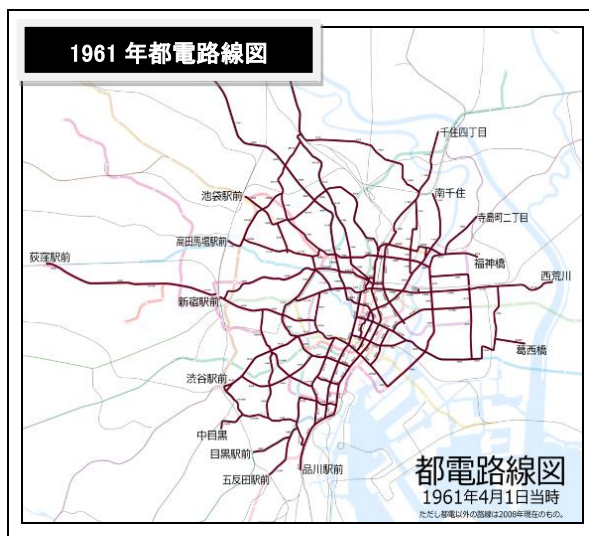
戦前の東京の交通事情を見ると、都心に直通する都市高速鉄道は、「省線電車」の他には現在の「地下鉄銀座線」しかなく、それ以外は「路面電車」と「バス」に頼るしかなかった。域内交通において、路面電車の役割は東京都市生活者にとっては移動手段として大いに貢献した。



1961年都電路線図

千代田区

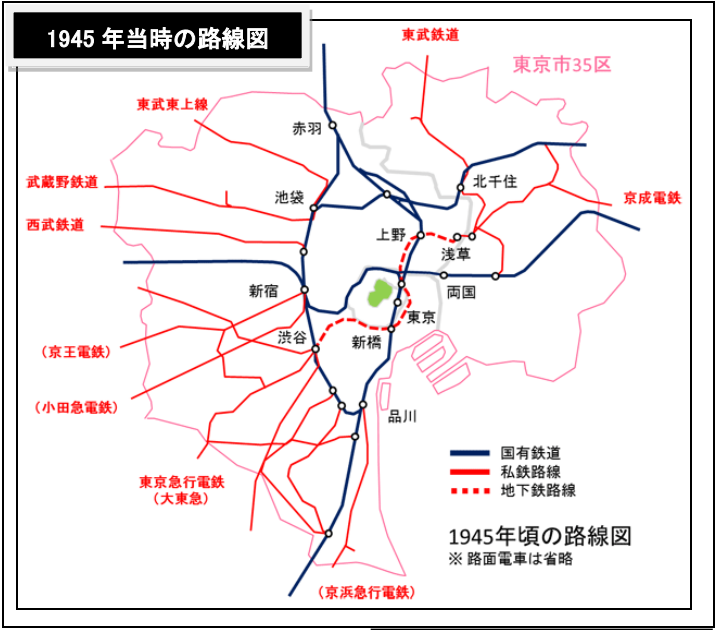
東京の都電は、最盛期(1955 年頃)には営業キロ数が約 213km で、40 の運転系統を擁し、一日約 175 万人が利用する日本最大の路面電車であったが、モータリゼーションの進展や営団地下鉄、都営地下鉄の発達によって採算性が悪化していった。1967 年に東京都交通局が財政再建団体に指定されると再建策の一環として 1972 年までに廃止されることになったが、1974 年に都電荒川線の恒久的な存続が決定し、今日に至っている。



■一方拡大する東京都市圏を担う東京の郊外居住地を牽引していたのは、巨大な輸送力を持った鉄道省(＝国鉄)の電車、通称「省電」だった。都心まで直通し、運賃も安かったため、省線電車の沿線から開発が進むのはいわば必然だった。

戦後、東京への人口一極集中は進み、国鉄(JR)や各社私鉄、地下鉄など様々な鉄道事業者が輸送力増強工事をすすめ、さらに高速に、さらに大量輸送できるように発展を遂げ東京の都市圏は拡大を続けた。

■東京にある大手私鉄の路線のほとんどは1920～30年代に整備され、郊外から都心に通うことができるようになり、また日本の商工業の発展によって都市部では職住分離の生活(サラリーマンの誕生)が一般的になった。関東大震災で東京の街は壊滅的な打撃を受けたが、東京の交通網を重点的に再整備することによって震災を乗り越えて巨大都市へと変貌を遂げていった。



資料:「東京の鉄道史」(史文社)

■東京において世界一の前代未聞な巨大都市圏の成立が可能となったのは、都心から次第に郊外に、あるいは県外に伸びていった大量高速輸送機関である電気鉄道の成立と発展があったからだ。鉄道網が郊外に拡大すると、その沿線が住宅地となった。一方、新宿駅などのターミナル駅の付近は商業地になり、オフィスや商店が集まった。その結果、東京都市圏は、鉄道を事実上の骨格とする珍しい都市ができあがった。鉄道は東京に新しい街を次々と創っていった。

1965年当時の駅別【国鉄】年間乗車人員ランキング					
交通の大拠点となる都心・副都心ターミナル駅					
ダントツの乗車人員 東京・新宿・池袋・渋谷駅					
東京都統計年報 1965年度 単位:千人					
1位	池袋	144,996	11位	赤羽	41,951
2位	東京	144,660	12位	水道橋	37,895
3位	新宿	142,241	13位	秋葉原	37,004
4位	渋谷	104,186	14位	飯田橋	36,821
5位	新橋	93,095	15位	大森	34,635
6位	有楽町	70,266	16位	田町	34,633
7位	上野	60,665	17位	御徒町	33,087
8位	神田	55,698	18位	吉祥寺	31,946
9位	御茶ノ水	54,491	19位	中野	29,688
10位	蒲田	43,317	20位	高田馬場	29,454

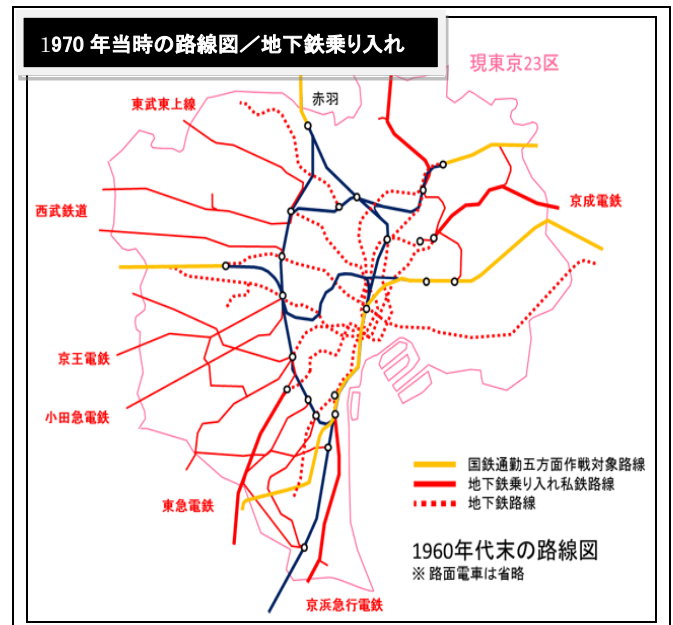
ステップⅡ 1970年代までに東京の大都市圏内交通網がほぼ完成

私鉄・地下鉄の都心乗り入れで東京の業務地化はさらに進行

1960年、70年代に東京都区部の先にある多摩地方（市部）や埼玉、千葉、神奈川県といった周辺自治体の人口が急増し東京の都市圏は拡大した。

急増する東京都市圏の人口に対し、政府・行政は、東北・高崎線、常磐線、総武線、東海道・横須賀線、中央線といった放射5路線の輸送力増強計画「通勤五方面作戦」が遂行され、各路線の複々線化、三複線化、別線建設など莫大な設備投資がなされた。

同時に帝都高速度交通営団、東京都による地下鉄建設も急ピッチで進められ、日比谷線以降の各路線は私鉄との相互直通運転を基本とし、郊外私鉄の都心直通運転が実現することとなる。1960年代末までに丸ノ内線、日比谷線、浅草線、東西線、千代田線、三田線の6路線が建設され、東西線と千代田線は国鉄の五方面作戦とも連携して都心へのバイパスルートを形成した。



資料:「東京の鉄道史」(史文社)

地下鉄開業が続き東京はメトロ王国に。東京大都市圏は地下鉄網で持つ

▼第一期 都心路線が開業

- 1954年(昭和29年)営団地下鉄丸ノ内線開業
- 1959年(昭和34年)東京モノレール開業
- 1960年(昭和35年)都営地下鉄浅草線開業
- 1961年(昭和36年)営団地下鉄日比谷線開業

▼第二期 東京郊外との相互乗り入れ路線の開業へ

- 1966年(昭和41年)営団地下鉄東西線開業
- 1968年(昭和43年)都営地下鉄三田線開業
- 1969年(昭和44年)営団地下鉄千代田線開業
- 1974年(昭和49年)営団地下鉄有楽町線開業
- 1978年(昭和53年)営団地下鉄半蔵門線
- 1978年(昭和53年)都営地下鉄新宿線開業

▼第三期 東京再生路線の地下鉄開業

- 1991年(平成3年)営団地下鉄南北線
- 1991年(平成3年)都営地下鉄12号線
(現、都営地下鉄大江戸線)開業
- 1994年(平成6年)営団地下鉄有楽町線新線開業
- 1996年(平成8年)東臨海副都心線開業
- 1998年(平成10年)多摩都市モノレール開業

▼第四期 東京都心再活性化

- 2003年(平成15年)東海道新幹線の品川駅開業
- 2008年(平成20年)東京メトロ副都心線開業

東京メトロ
1941年に設立された特殊法人(営団)である帝都高速度交通営団を国の行政改革の一環として民営化するにあたり、同営団の事業を承継する法人として、2004年(平成16年)4月1日に東京地下鉄株式会社法に基づいて設立された特殊会社である。9路線11系統・195.1km(営業キロ)の地下鉄路線を運営するほか、関連事業を営む



▼東京の私鉄(2015年度現況:総)輸送人員／東京メトロはトップに							
	会社名	駅数	(千人)		会社名	駅数	(千人)
1位	東京地下鉄(東京メトロ)	179	2,586,478	5位	京王電鉄(京王)	69	652,340
2位	東京急行電鉄(東急)	97	1,148,569	6位	西武鉄道(西武)	92	642,694
3位	東武鉄道(東武)	203	903,760	7位	京浜急行電鉄(京急)	73	459,687
4位	小田急電鉄(小田急)	70	744,374	8位	京成電鉄(京成)	69	274,569
『大手民鉄データブック』(2016年3月31日現在)							

ステップⅢ 相互乗り入れと直通運転で東京都市圏は一体化

鉄道会社の相互乗り入れで東京の交通の新拠点が続々誕生

郊外と都心との直通運転は生活者のメリットとして、異なる路線へ乗り換えなしで往来可能な事や乗り換えによる停車時間の減少などだが、それは都市においては鉄道網の利便性向上による郊外の発展に他ならない。都市圏の拡大に大きな影響を与える鉄道会社の相互直通運転は、今に始まったことではない。

首都圏における最初の相互乗り入れは、1960(昭和35)年の京成線と都営浅草線(当時の名称は都営1号線)だった。

その後、1962(昭和37)年には、東京メトロ(当時は営団地下鉄)日比谷線と東武伊勢崎線との相互直通運転が始まったが、かつて、首都圏の私鉄各社には、山手線の内側には乗り入れられないという「掟」(京成上野駅や西武新宿駅止まり)があった。

相互乗り入れ直通運転
* 地下鉄と郊外の民鉄事業者による初の直通運転(1960年)
都営地下鉄浅草線押上駅を介して京成線・京成本線との直通運転
* 地下鉄と郊外の民鉄事業者による初の直通運転終了(2013年)
東急東横線 - 東京メトロ日比谷線の直通運転を終了

しかし、住宅地は郊外へ郊外へと広がる一方で、都心で働く人々を満載した電車が、渋谷、新宿、池袋といったターミナル駅に到着すると大勢の通勤客は、そのまま都心へ向かう電車やバスに乗り換えた。そのためターミナル終着駅での大混雑で大事故がいつ起きてもおかしくない危機的な状況が続いた。

これを打開するために、日比谷線以降の地下鉄新路線は、大江戸線をのぞいて、他社との直通運転を前提に設計され、私鉄同様の架線集電方式（銀座線や丸ノ内線は第三軌条による集電方式）となり直通運転が急速に増えていった。

新宿、渋谷といったターミナル駅での乗り換えがなくなったことで、都心へ直行する通勤客にとっては、通勤時間が短縮された。一方で、利便性が向上すれば、沿線の居住者が増え、電車の混雑はかえって解消とはほど遠くなっている。また、直通乗り入れによる車両運用で、事故の回復までの手順が複雑になりすぎて、結果、復旧が遅れることにもなる。長距離を走る電車の遅延は雪だるま式に増えた。

▼直通相互運転路線乗り入れ駅と開始年		
拠点駅	直通相互運転路線	年
北千住駅	地下鉄日比谷線&東武伊勢崎線	1962
中目黒駅	地下鉄日比谷線&東急東横線	1964
中野駅	JR中央・総武緩行線&地下鉄東西線	1966
泉岳寺駅	京急本線&地下鉄浅草線	1968
西船橋駅	JR総武本線&地下鉄東西線	1968
綾瀬駅	地下鉄千代田線&JR常磐緩行線	1971
代々木上原駅	地下鉄千代田線&小田急小田原線	1978
渋谷駅	地下鉄半蔵門線&東急田園都市線	1978
新宿駅	地下鉄都営新宿線&京王新線	1980
小竹向原駅	西武有楽町線&地下鉄有楽町線	1983
和光市駅	地下鉄有楽町線&東武東上本線	1987
京成高砂駅	北総鉄道北総線&京成本線	1991
西船橋駅	東葉高速線&地下鉄東西線	1996
目黒駅	地下鉄南北線&東急目黒線	2000
赤羽岩淵駅	埼玉高速鉄道線&地下鉄南北線	2001
大崎駅	りんかい線&JR埼京線	2002
押上駅	地下鉄半蔵門線&東武伊勢崎線	2003

2015 年度JR線各駅年間乗車人員ランキング							
年間乗車人員と指数(1965 年=100)				単位:千人			
伸びない都心・副都心ターミナル							
1 位	新宿	278,176	196	11 位	有楽町	61,277	87
2 位	池袋	203,782	141	12 位	立川	59,989	206
3 位	東京	159,076	110	13 位	浜松町	56,852	333
4 位	渋谷	136,238	131	14 位	大崎	56,563	520
5 位	品川	132,297	467	15 位	田町	54,473	157
6 位	新橋	97,340	105	16 位	中野	53,040	179
7 位	秋葉原	89,275	241	17 位	蒲田	52,438	121
8 位	北千住	76,858	297	18 位	吉祥寺	51,718	162
9 位	高田馬場	74,135	252	19 位	恵比寿	51,197	305
10 位	上野	66,461	110	20 位	五反田	48,976	230
黄色囲み駅名は 1965 年対比 200 以上の駅				東京都統計年鑑			

第三部 東京の新交通事情

東京オリンピックからの半世紀。東京で何が起こっているのか

現在、東京都内の大量の乗降客数がある駅、例えば副都心ターミナルである新宿駅、渋谷駅、池袋駅はもとより、品川駅、北千住駅、中野駅、錦糸町駅、蒲田駅などの駅前や駅舎は、東京オリンピック以降、東京の鉄道網が郊外に拡大する中、商業施設やオフィス・ホテルが林立し、大きく変貌した。

変わりゆく都市の姿をもっとも如実に示すのは、大量輸送機関である鉄道の都市の駅利用者数の動向である。特に都市の骨格が鉄道によって形成されている東京都市圏では、なおさらである。この仮説のもとに東京都内にあるJR路線、私鉄・地下鉄路線各駅の利用者数の長期的な変化を通して東京の都市の変化を追ってみる。

都内の鉄道路線各駅の利用者数の長期的な変化を見ることになるが、ここでの駅利用動向についてはデータとしては、1964年開催の東京オリンピック以降、1965年から10年ごとに利用者数の変化を各駅ごとに見ている。利用者動向に関しては、駅利用者数のデータは、大手私鉄などが「乗降人員」を公表しているのに対し、JRは「乗車人員」のデータのみを公表している。ここでは、JR、私鉄共に『年間乗車人員』が長期データ(50年間以上)として掲載されている『東京都統計年鑑』を利用した。以下、東京オリンピック後の鉄道路線各駅の利用者数の長期的な変化(1965年から2015年までの40年間)を見てみる。

東京オリンピックからの半世紀、東京に何が起こり、何が変わったのか。

1. 東京の交通拠点(大ターミナル)に異変が(JR東日本鉄道路線)

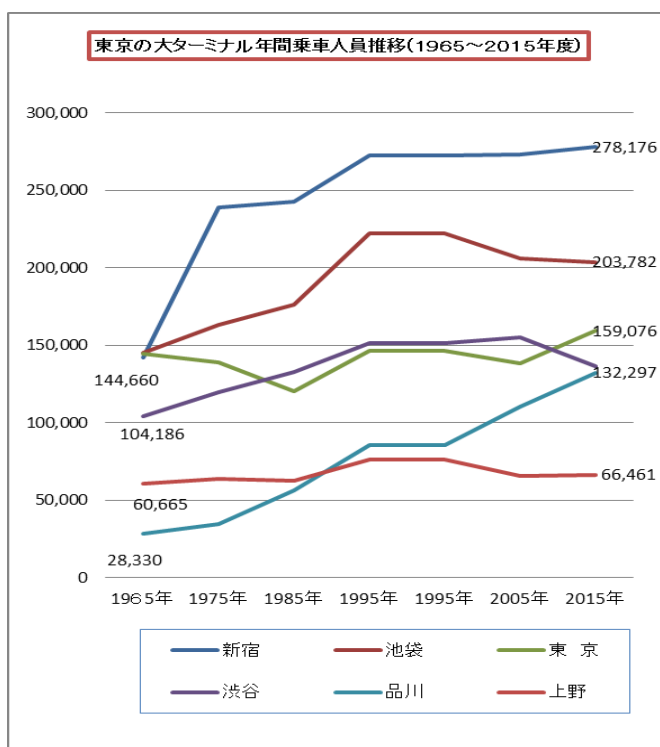
まず、東京の街づくりの骨格となった鉄道で古くから基軸となっていた国鉄(現JR東日本)の山手線と中央線などの駅別乗車人員の推移を見る。そこには東京の立地のダイナミックな変貌を読み取ることができる。

1) 山手線／都心・副都心大ターミナル駅動向

相互乗り入れで都心へのバイパスルートの効果。副都心ターミナルに大異変

都市は、行政機能、務機能(企業の本社が置かれる)、商業機能(卸売・小売)、飲食機能(外食)、宿泊機能、交通拠点機能などいくつかの機能を持ち合わせているが、中でも、東京の「都心」(大手町、霞が関、銀座など)には業務機能や高級デパートやブランド店、ホテルなどが集中する。一方、東京では新宿、渋谷、池袋の3地区は、都市内域と郊外の交通接点を中心として発達し、1958年(昭和33年)に東京都心の機能分散を目的に指定され、副都心の中でも最も重要な地域であるため「3大副都心」と言われてきた。

その3大副都心ターミナル駅の乗車人員は1965年には東京駅と共にベスト4の位置にあり、他の駅からぬきんでた乗車人員を誇り、経済や人口の東京一極集中の受け皿として成立していた。しかし、東京オリンピック以降40年の間に私鉄や地下鉄の鉄道の乗り入れもあり、特に都心と副都心のターミナル駅の乗車人員に大きな変化が見られた。業務街・商業繁華街のトップグループにあった副都心は競争力を失いかけている。



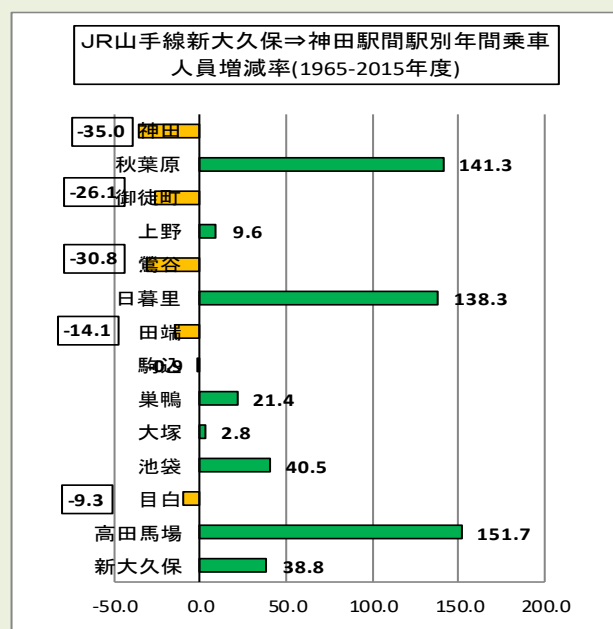
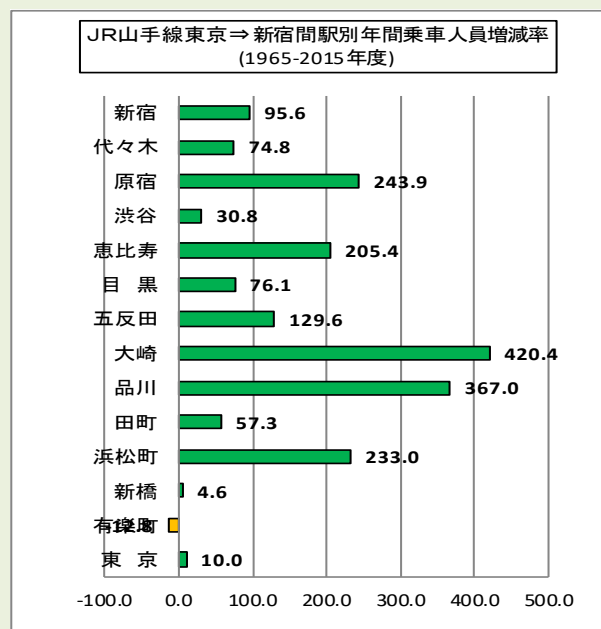
▼JR駅別／ステーションビル・デパート	
東京駅	東京ステーションホテル、グラントウキョウ、大丸東京店(Dpt)
新宿駅	小田急電鉄 - 小田急百貨店(Dpt)、 京王電鉄駅 - 京王百貨店(Dpt)、 JR東日本 - 新宿ルミネ(SC)
池袋駅	東武鉄道 - 東武百貨店 JR東日本 - ルミネ、 西武鉄道駅東口 - 西武百貨店、 池袋パルコ(Dpt)
渋谷駅	京王電 - 渋谷マークシティ(SC)(渋谷エクセルホテル東急・東横のれん街他)、 東急 - 東急百貨店(Dpt)

2)山手線(内回り外回り)沿線の各駅動向

▼成長著しい街⇒ 大崎、品川、恵比寿、浜松町、秋葉原⇒新業務。大型ビル街が立ち並ぶ。

▼衰退する街⇒ 神田、御徒町、鶯谷、田端、目白、有楽町⇒古い明治・大正・昭和の街。

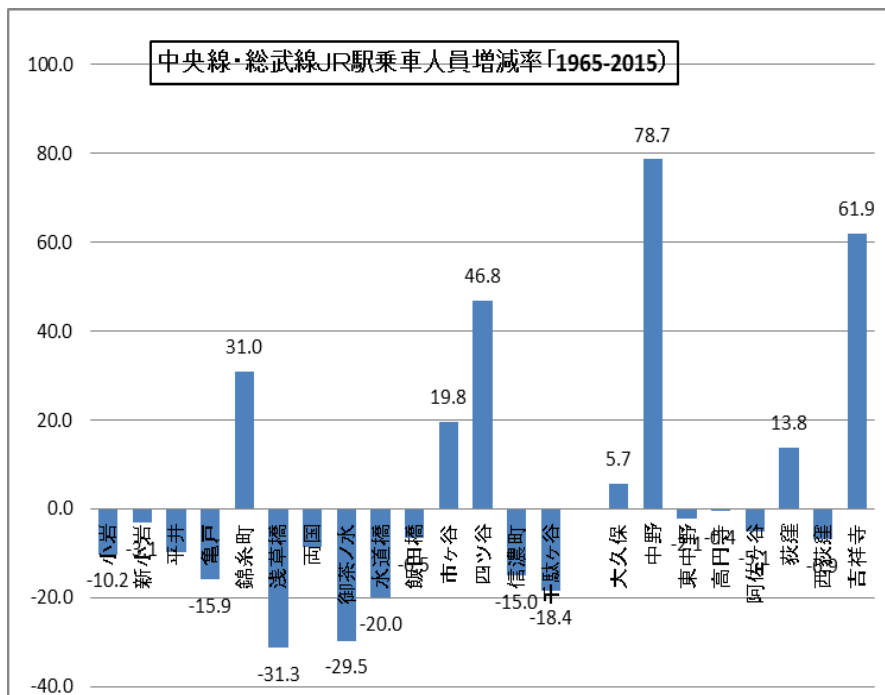
▼伸び悩む街⇒渋谷、上野、新橋⇒高度経済成長時代・昭和時代の東京のターミナル駅。



3) 東京の東西を結ぶ中央線・総武線緩行線の沿線各駅動向

▼東京の新たなターミナル駅化する⇒錦糸町、市谷、四谷、中野、吉祥寺。

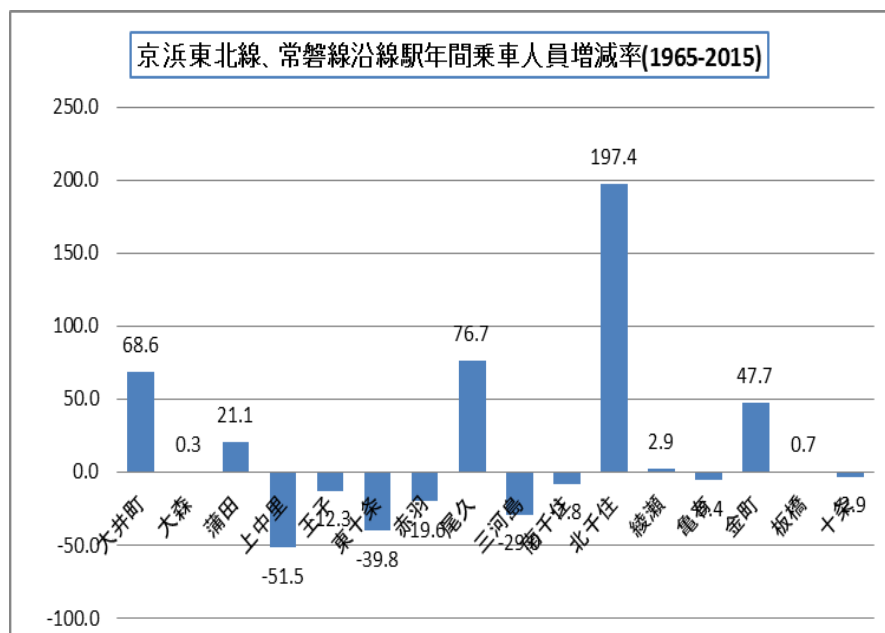
▼乗り換え便利な駅では乗降客はプラス。乗り換え不便な駅はマイナスに。



4) 東京の南北を跨いで走る京浜東北線、常磐線沿線の各駅動向

▼常磐線・京浜東北線の沿線では『北千住駅』が二重丸。

▼埼京線・つくばエクスプレスに客足は流れた。



2. 東京の私鉄及び地下鉄線の沿線各駅動向

JR東日本の鉄道路線や私鉄が東京都市圏を拡大させる中、東京メトロは圏内の鉄道網を張り巡らせるだけでなく、郊外と都心の乗り入れを実施した。このことにより東京の各地の街立地条件は大きく変貌している。ここでは、私鉄沿線と東京メトロの各駅の乗車人員動向の長期推移を見てみる。

1) 都心乗り入れ相互運転が東京の各駅だけでなく街ぐるみに大きな変化を生んでいる

数十年間にわたって実施されてきた鉄道会社同士の乗り入れによる運転系統の多様化や沿線の開発などに伴う発展で、混雑の度合いや駅の様子も変わったが、街も大きく変わった。

例えば、東急東横線渋谷駅の地下化による東京メトロ副都心線との相互直通運転開始があったが、東京メトロ副都心線の各駅では新たな相互直通運転の開始による利便性の向上で利用者が急増している。渋谷駅はもちろんのこと、都営大江戸線との乗り換え駅である「東新宿駅」も利用者の伸びが著しい。また、東急東横線・東京メトロ副都心線の直通運転開始後、横浜高速鉄道みなとみらい線・東武東上線・西武有楽町線・西武池袋線の各線が結ばれたが、東武東上線沿線の川越市を訪れた観光客は630万人を超え、過去最高（川越市観光センター）となった。

一方、横浜高速鉄道によると、2013年4月から2014年2月までのみなとみらい線内の6駅の利用者数は前年比で約9.4%増加の約6,370万人。みなとみらい駅は約20%、元町・中華街駅も約7.6%増加したという。沿線の私立学校の受験者の増加や、不動産価格の上昇も伴い、埼玉や神奈川で沿線の商業面にプラスの効果を生み出しているようだ。

一方、「若者の街」として知られると同時に小田急線と京王井の頭線の乗り換え駅である「下北沢駅」の利用者数は、両線ともに5年間で約15%減少した。各年度の数値を見ると、大幅な減少は2013年度に起きているが、大きな変化の原因は、小田急線の地下化といわれているが、なかなか進まない駅前の再開発の遅れもその大きな原因のようだ。最近の動きだけでも鉄道の変化は駅の乗降客数や街に大きな影響を与えるが、オリンピック後の40年間の交通網の変化による駅の利用者や駅舎そのもの変化はそれどころではない。

▼東京私鉄駅別 1日当たり乗降客数				
ベスト15((2016年度)				単位:人
私鉄駅名	乗降客数		社名	
	2016年度	2005年比		
1位 東急渋谷	*1,150,334	14.8	東急	
2位 京王新宿	*770,072	11.2	京王	
3位 小田急新宿	499,919	-4.7	小田急	
4位 西武池袋	484,951	-20.6	西武	
5位 東武池袋	477,834	-23.8	東武	
6位 北千住	*443,950	-8.7	東武	
7位 京王渋谷	357,444	1.7	京王	
8位 高田馬場	301,197	-2.7	西武	
9位 町田	291,802	-0.9	小田急	
10位 京急品川	272,500	17.0	京急	
11位 目黒	*267,662	121.0	東急	
12位 代々木上原	*255,378	61.6	小田急	
13位 京成押上	*209,531	20.3	京成	
14位 中目黒	*193,943	12.4	東急	
15位 泉岳寺	*182,372	-5.1	京急	
*印は他社と相互乗り入れによる通過客数も含まれる。東武線は2015年度私鉄各社発表				

2) 都心乗り入で新たな大交通拠点が生まれた。北千住駅、西船橋駅、中目黒駅・・・。

2015年度の私鉄や東京メトロの利用動向を見ると、私鉄では相変わらずターミナル駅である渋谷駅、新宿駅、池袋駅が1日100万人前後となっている。渋谷駅(東急線、京王線)は約150万人、新宿駅(京王線、小田急線)は127万人、池袋駅(西武線、東武線)は96万人である。しかし、東京の高度経済成長時代からのターミナル駅は伸びが停滞する中、東武伊勢崎線・東京メトロ千代田線・JR常磐線が交わる「北千住駅」の1日当たりの乗降客数は約44万人となり副都心並みの利用客数になってきた。乗降客数20万人を超える私鉄駅は、西武新宿線高田馬場駅、小田急線町田駅、京浜急行品川駅と続く。私鉄乗降客数ベスト15を見ると、副都心ターミナル駅を除くが、いずれの駅もJR路線や地下鉄との相互乗り入れの駅となっている。私鉄の乗降客数ベスト10位までに入る駅を見ると駅前に大型の商業施設があり、また、駅舎がステーションビル化されているのが特徴だ。

一方、東京メトロの2015年度駅別乗降客数(1日当たり)を見ると、「北千住駅」が、都心の「大手町駅」や「銀座駅」、副都心ターミナル駅の「渋谷駅」「新宿駅」を上回り第3位となっている。以下、東京の山手線の外側に立地する「西船橋駅」、「代々木上原駅」、「中目黒駅」、「豊洲駅」が続くが、1日当たり20万人以上の乗降客数があるということに注目しておきたい。ここでも駅前周辺及び駅舎のビル化が進んでおり、地域のセンター的なポジションになっている。

▼「東京メトロ」駅別1日当たり乗降客数 ベスト15(2015年度)

メトロ駅名		乗降人員	前年比	メトロ駅名		乗降人員	前年比
1位	池袋	548,839	3.6	9位	豊洲	200,533	10.0
2位	大手町	313,620	4.0	10位	東京	196,687	5.5
3位	北千住	289,001	1.1	11位	高田馬場	196,613	3.7
4位	銀座	245,208	1.6	12位	飯田橋	186,299	4.7
5位	新橋	241,041	4.5	13位	日本橋	174,752	4.4
6位	新宿	231,340	2.0	14位	表参道	174,394	3.4
7位	渋谷	216,687	2.0	15位	有楽町	167,929	4.9
8位	上野	207,240	△1.5	資料:東京メトロ			

まとめ

駅舎はステーションビル化で変貌し、駅はエリアの新たなシンボルに

日本の鉄道は世界一といわれるが、特に日本においては「駅」が発達している。

利用者が多い大規模な駅は、駅舎をテナントとして百貨店をはじめとする各種の店舗、企業のオフィス、ホテルなどを入れ『駅ビル』に建て替えているケースが多い。

都市人口 3 千万人を背景として誕生したいくつかの大規模な鉄道駅のすぐ前は、決まったように駅からその周辺の各地へ向かうバスが発着するバスターミナルや、タクシーのりば、駐輪場などがある。送迎車用の駐車スペースも用意されている。そして近年は駅前に駅前広場という広場を整備して、公園のように利用されたり、バスターミナルとして利用されている。また、駅前には、銅像などのオブジェがおかれていることがあり、待ち合わせ場所として利用されている駅は、大小問わずその都市・地域のシンボルの一つとなっている。

駅の利用客数が多い駅の周辺の建物の外壁や屋上には、企業名や商品名を記載した巨大な広告看板が設置されていることが多く、街頭ビジョンが設置され映像による各種の広報や宣伝も行われている場所もあり、情報発信の地となっている。

日本の鉄道駅を見ると1日当たりの乗降者数が 20 万人を超える駅は、交通利便性が高いことから、駅の周辺にデパートや商店街（「駅前商店街」と呼ばれる）があり、駅前の雑居ビルには居酒屋やファーストフード店などの飲食店や、消費者金融業者の店も多く見られる。このような駅前の商店街は鉄道の発展とともに盛んになった。

▼東京都の鉄道計画～都市圏内交通の時代からリニア・外国との交通時代へ～		
開業予定日	事業者路線名	備考
2027 年	東海旅客鉄道 中央新幹線 品川～名古屋	東海道新幹線のバイパス路線としてリニアモーターカーを使用した超高速運転。東京から山梨・長野など内陸を通り、45 年には大阪まで開業予定。ルートの 8 割超はトンネルとなる。東名間は最速 40 分を想定
2020 年代半ば	東日本旅客鉄道 羽田空港アクセス線田町～ 羽田空港	高まる羽田空港アクセス需要への対応。休止中の東海道貨物線を整備。空港付近はトンネルを建設する。東京貨物ターミナル付近から2方向にりんかい線への連絡線を設け、新宿・新木場方面への直通も行う
未定	都心直結線（都心～空港鉄道）	羽田・成田間を鉄道で 1 時間で結ぶため、ネックとなっている都営浅草線にバイパス線を建設する。京急と京成成田スカイアクセスへ直通。途中駅は東京地下新駅のみ。大深度地下利用し高速走行を可能とする
	東京モノレール モノレール浜松町～東京駅	新幹線への接続などで利便性向上を狙うため構想。浜松町の複線化改良行くと共に、京浜東北線を通り JR 東京駅南側まで延伸。途中駅は設けず、工期は 10 年を想定
今後開業予定の LRT 路線（計画・構想段階を含む）LRT 導入計画		
LRT（Light Rail Transit、ライトレール・中量交通機関）は、「次世代型路面電車システム」とも呼ばれる。近年は人や環境に優しい乗り物としてその役割が見直されている。2006 年には国内初となる富山ライトレール（富山県）が開業し、脚光を浴びている。東京都江東区、中央区、豊島区の3区で計画検討中。		

駅や街の立地条件を大きく変えた『駅』の利用者パワー

都市機能の充実が東京都の地域の都市問題として重視されてきたが、都市機能の中で最も重視されるのが交通機能であり、都市生活を支える商業・サービス提供機能である。

この二つの機能を可能とするのが『駅ビル』の存在だ。1976年に国鉄・新宿駅南口の駅ビルとして開業したのが「新宿ルミネ(現ルミネ1)」で、その一号店である。当初は国鉄時代の暗いイメージもあったが、いまや日本最大の都心型ファッションビルになりつつある。また、JR東日本のグループでもある「アトレ」は、1990年に四ツ谷駅の駅ビルとして開業し、新浦安、大井町、恵比寿駅と新規オープンを続け、新規のみならず秋葉原、目黒、亀戸、大森、吉祥寺駅など既存駅ビルをリニューアルしている。今日では駅ビルの総合プロデュース化をはかり、生活密着型で家族層まで取り込んでいる。JR東日本グループは、乗降客数が増え続ける駅はほとんどの駅を事業化してしまったようだ。

東京の私鉄郊外路線の都心相互乗り入れが続いた2000年代に入ってから、各鉄道各社ともに駅ナカ事業に力を入れ始めた。開発事業は、主な店舗としては、コンビニエンスストア・飲食店・書店・衣料品店から理容室・保育所など多岐に渡る。特に駅売店(キヨスク)においては大手のコンビニ(例として、東京地下鉄や東京急行電鉄系がローソン、西日本旅客鉄道系はセブンイレブンなど)との事実上のエリアフランチャイザーとしての業務提携を結ぶ事例が多くあり、それらのブランドの駅ナカ・駅売店などを展開している。

変わりゆく都市の姿をもっとも如実に示すのは大量輸送機関である鉄道の都市の駅利用者数の動向である。特に都市の骨格が鉄道によって形成されている東京都市圏ではなおさらである。そして、都市の変化を最も具体的に目の前で確認することが出来るのは「駅」の存在とその駅舎を含み駅前の変貌である。

社会の変化や地域の変化は、駅の毎日の乗降客数の量と乗降客の質【属性】の短・長期的な変化を認識することが出来る。1964年開催の東京オリンピック以降の東京のすべての駅の変貌はすさまじいものがあるが、そこには駅の存在が問われる駅も出てきたようだ。

<以上／第2回レポート>

▼鉄道会社別／ステーションビル・ショッピングセンター	
会社名	駅ビル
JR東日本系	ルミネ(SC) 荻窪駅・北千住駅・立川駅・町田駅
	アトレ(SC) 恵比寿駅・目黒駅・四ツ谷駅・吉祥寺駅・品川駅・大井町駅・大森駅・上野駅・秋葉原駅・亀戸駅・新浦安駅・信濃町駅・五反田駅・大塚駅・巣鴨駅・田端駅・東中野駅
	テルミナ(SC) 錦糸町ステーションビル
	東急五反田駅 - レミィ(東急ストア/SM) 東急二子玉川駅 - ライズ(SC) 東急目黒駅 - JR東急目黒ビル 東急蒲田駅 - 東急プラザ(SC)
東武鉄道系	浅草駅 - 東武ビルエキミセ(松屋/Dpt)
西武鉄道系	西武新宿駅 - ペペ(SC)、 西武高田馬場駅 - ビッグボックス(SC)
東京メトロ	後樂園駅 - メトロ・エム後樂園(SC)
京浜急行系	京急品川駅 - 京急ウイング(SC)