

コラム 1 歌舞伎町地域の発展につながる交通インフラが、どのように整備されてきたかを教えて。

【東口が発展するきっかけを作った新宿駅の開業（明治 18 年）】

- 日本鉄道（現山手線）の開通に伴い、明治 18 年（1885 年）に新宿駅が開業しました。当時の新宿の中心は内藤新宿の宿場町だった追分方面でしたが、汽車から出る煤煙等を嫌い地元から反対が出たため、中心地から大きく離れた現在の東口（角筈村字渡邊土手際）に設置されました。周囲は雑木林で、駅前には掛茶屋が 2 軒しかなく、当初は 1 日 3 往復・50 人程度の利用だったといします。

青梅街道踏切から見た新宿停車場（明治 20 年代）



（出典）「新宿駅 100 年のあゆみ」（国鉄）

明治 18 年の新宿駅の時刻表 （出典）「新宿駅 100 年のあゆみ」（国鉄）											
赤羽着	板橋同	目黒同	新宿同	渋谷同	目黒同	品川同	新橋発				
10:11	11:14	11:16	10:18	10:20	10:22	10:24	10:18	午前	下 り 列 車	午後	午後
11:38	12:41	12:43	11:45	11:47	11:49	11:51	11:45	午後		午後	午後
12:41	13:44	13:46	12:48	12:50	12:52	12:54	12:48	午後	上 り 列 車	午後	午後
13:44	14:47	14:49	13:46	13:48	13:50	13:52	13:46	午後		午後	午後
14:47	15:50	15:52	14:49	14:51	14:53	14:55	14:49	午後	下 り 列 車	午後	午後
15:50	16:53	16:55	15:52	15:54	15:56	15:58	15:52	午後		午後	午後
16:53	17:56	17:58	16:55	16:57	16:59	17:01	16:55	午後	上 り 列 車	午後	午後
17:56	18:59	19:01	17:58	18:00	18:02	18:04	17:58	午後		午後	午後

【新宿駅の駅舎の推移】

《初代の新宿駅舎の模型》（所蔵）新宿歴史博物館	《3 代目の新宿駅舎》（所蔵）新宿歴史博物館
新宿のはすれで、現在の東口（ルミネエストの中央口付近）のさびれた場所にありました。駅舎は木造で、ホームは 2 本、改札口は一つだけという小さな駅でした。	関東大震災を機に、まちの中心が東口方面に移りつつある状況を踏まえ、駅舎を再び東口に移転させました。鉄筋 2 階建てのモダンな駅舎で、2 階に精養軒の食堂があるなど風格のある駅でした。

初代駅舎 明治 18 年（1885 年）	2 代目駅舎 明治 39 年（1906 年）	3 代目駅舎 大正 14 年（1925 年）	昭和 39 年（1964 年）4 代目駅舎 [ステーションビル]⇒[マイシティ]⇒[ルミネエスト]
-------------------------	---------------------------	---------------------------	--

【東口の交通が急速に充実（大正～昭和初期）】

- 甲武鉄道（現中央線）が明治 22 年（1889 年）に開通し、明治 37 年（1904 年）に飯田町（飯田橋と水道橋の中間）まで延伸されたことなどに伴い、明治 39 年（1906 年）に甲州口に、木造の 2 代目の駅舎が開設されました。
- その後、大正 12 年（1923 年）の関東大震災により、被災した下町地域から東京西部への人口移動が起こり、新宿駅の利用者も急増しました。震災復興もあり、大正 14 年（1925 年）に鉄筋コンクリート造 2 階建ての 3 代目駅舎が東口に完成しました。

- これに前後し、私鉄の乗り入れも相次ぎ、京王線（大正 4 年（1915 年）。当時は追分始発で甲州街道を走る路面電車）や小田急線（昭和 2 年・1927 年）が開業しました。また、大正 12 年（1923 年）に西武軌道線（後の都電 14 系統。杉並線）が荻窪まで開通しました。この結果、昭和の始めには、一日あたりの乗降客数が日本一になりました。
- 一方、新宿通りに市電が 3 路線、また市バス・青バス（東京乗合自動車）も乗り入れるなど、東口の交通網が充実しました。《11 系統》追分～月島。《12 系統》追分～両国。《13 系統》追分～水天宮前 ⇒ 開通（明治 36 年）。新宿駅まで延伸（大正 11 年）

- 現在の歌舞伎町地域を取り囲む道路 3 路線（明治・靖国・職安通り）も、概ね昭和初期に拡幅・延伸などが行われています。また、新宿駅大ガードも昭和 11 年（1936 年）に拡幅されました。

【歌舞伎町地域の交通網のさらなる充実（戦後～現在）】

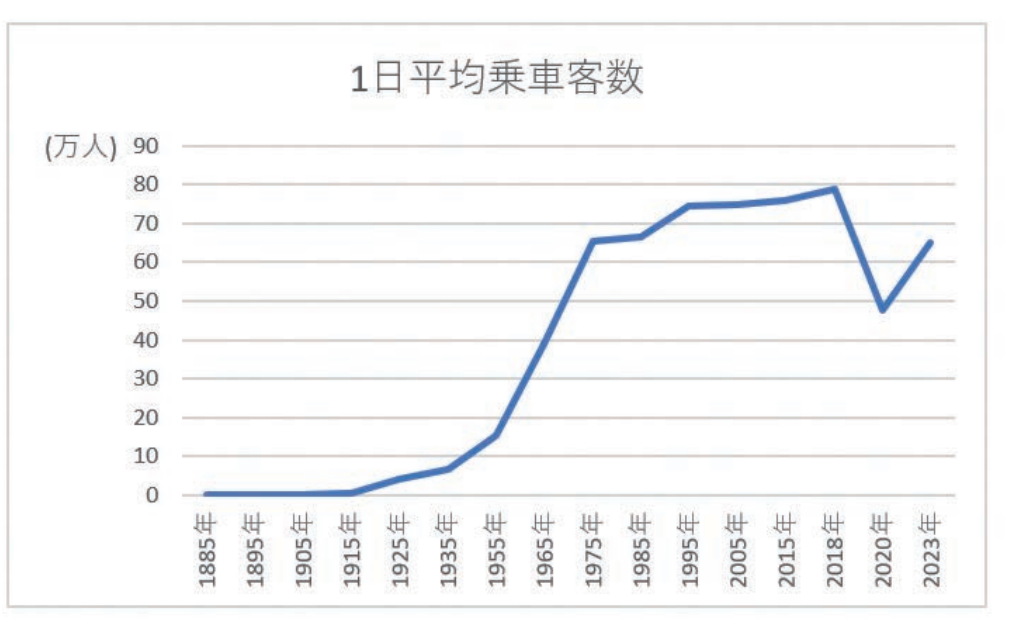
- 戦後復興、高度経済成長により、新宿駅の利用者が急増するとともに、新宿地区や歌舞伎町地域の交通もさらに整備されました。
- 昭和 27 年（1952 年）に、西武線が高田馬場から西武新宿まで延伸になりました。もともとは新宿駅までつながる計画で、仮駅としてのスタートでしたが、計画は中止となり、現在の駅が恒久的な駅となりました。北口も、昭和 55 年（1980 年）に開設されました。
- また、昭和 24 年（1949 年）に、都電が新宿通りから靖国通りに移設されました。

- 昭和 39 年（1964 年）には民衆駅（地元が費用の一部負担を行い、その代わりに商業施設を設けた駅）として、東口に「新宿ステーションビル」が開業しました。これが 4 代目の駅舎になります。
- 昭和 34 年（1959 年）の丸ノ内線の開業に合わせ「メトロブロムナード」が、昭和 48 年（1973 年）には、靖国通りの下に「サブナード」が開業するなど、地下街の整備も行われました。

- この間、都営新宿線（昭和 55 年）、埼京線（昭和 61 年）、都営大江戸線（平成 12 年）、東京メトロ副都心線（平成 20 年）など新線の建設・延伸が相次ぎました。また、新宿駅東西通路も令和 2 年に完成するなど、交通網がさらに充実しました。



3 系統の都電が勢ぞろいした靖国通りの終点停車場（出典）「ステーション新宿」（新宿歴史博物館）



国鉄・JR 新宿駅の 1 日乗車数の推移（出典）国鉄・JR 等の資料から作成

【西武鉄道による新宿駅乗り入れ計画の歴史】

西武鉄道にとって、新宿駅乗り入れは悲願ともいうべきものであり、これまで何度か計画化されましたが、いずれも実現されませんでした。

① 新宿西口広場地下への乗り入れ計画（1932 年）

西口駅前にあった専売局淀橋工場の移転跡地に広場を整備し、その地下に西武高速鉄道（現・西武鉄道）・東京高速鉄道（現・東京メトロ）・東横電鉄（現・東急電鉄）のターミナルを建設するもので、西武線は青梅街道から立川方面をめざす鉄道線が計画されていましたが、戦争により中止となりました。

② 新駅ビルへの乗り入れ計画（1950 年代中ごろ）

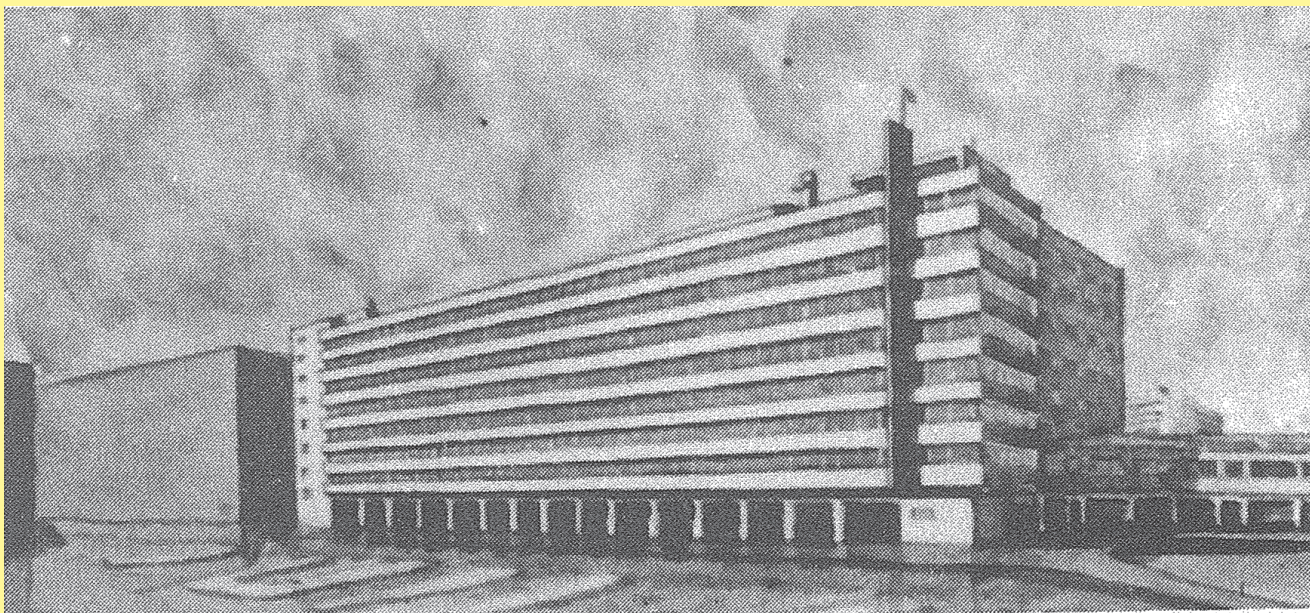
新駅ビル（現ルミネエスト）の 2 階に高架で乗り入れるプランでしたが、6 両編成 1 面 2 線しかホームが取れず、増え続ける乗客ニーズに対応できないことから、断念されました。計画案の写真には、ビル右手に西武線の高架橋が描かれています。

③ 西武新宿線の複々線化・急行線の地下化による地下駅設置計画（1980 年代）

西武新宿線（新宿～上石神井間）を複々線化、急行線を地下化し、駅ビルの地下 2 階に乗り入れるプランでしたが、建設費高騰や沿線人口増加の頭打ちなどで、立ち消えになってしまいました。ちなみに、地下のホームは、メトロブロムナードとサブナードの間に作る計画でした。

④ 新宿駅南口再開発・西武デパート進出による地下駅設置計画（1980 年代末）

貨物駅跡地に西武百貨店を建設し、その地下に新駅を設けるプランでしたが、高島屋の出店決定により、実現しませんでした。ちなみに、上越新幹線の起点を新宿駅にする計画があり、タカシマヤタイムズスクエアの地下には新幹線駅のスペースが確保されているということです。



幻となった新宿駅計画案（出典）「ステーション新宿」（新宿歴史博物館）