

それでは、何をして勝ち組とするのか、次のように定義づけてみた。

まず①ブランドタウンが多くて、②接続路線が多く、③遅延も少なく、④混雑していない路線。とはいえ、閑散とした路線では沿線に活気も出ないので、⑤乗客が多く、成長具合も加味して、⑥乗客が増えている路線と定義してみた。加えて、当の鉄道会社にとっては⑦運賃収入の多寡が重要なポイントになるだろう。

◆第1章首都圏の主要港線の通信簿

「勝ち組」「負け組」首都圏路線ランキング

総合順位	路線名	ポイント	順位	乗客増加率(%)	順位	遅延回数(日)	順位	接続路線数(本)
勝ち組	1 京急本線	46	4	10.7	1	2	11	19
	2 東海道線	51	5	8.6	15	16	8	23
	3 東急東横線	54	9	6.9	4	7	10	22
	4 小田急線	55	10	5.8	4	7	4	25
	5 総武線	57	12	-0.2	15	16	1	33
	6 中央線	61	15	-2.8	18	17	2	31
	7 京王線	65	17	-5.9	6	8	9	22
	7 京成線	65	8	7.1	1	2	3	28
	9 京葉線	68	1	26	6	8	7	23
	10 東急田園都市線	68	3	11.7	11	11	14	15
	11 都営三田線	69	2	18.6	13	15	14	15
負け組	11 埼京線	69	6	7.7	15	16	5	25
	13 東西線	71	7	7.5	13	15	6	24
	14 東武東上線	75	13	-2.7	9	9	16	14
	15 西武新宿線	77	13	-2.7	6	8	12	19
	16 相鉄本線	83	16	-4.6	3	3	16	14
	16 常磐線	83	18	-10.9	12	13	13	17
	18 西武池袋線	88	11	0.5	9	9	16	14
	— つばエクスプレス	—	—	—	—	—	19	12

順位	ブランドタウン保有率(%)	順位	混雑率(%)	順位	平均通過人員(人/日)	順位	運賃収入
11	22	4	146	9	271,421	6	621億1699万円
6	36	13	182	3	631,204	1	2253億7700万円
4	47	11	168	4	465,720	12	479億9702万円
9	27	16	189	8	278,642	4	1113億2254万円
3	51	18	199	5	423,673	3	1129億2900万円
5	41	17	191	2	667,820	2	1634億500万円
7	31	9	163	10	241,955	7	619億6938万円
18	4	1	133	19	108,576	15	378億3165万円
13	17	12	172	13	167,766	16	351億7800万円
10	25	14	185	6	398,099	10	513億2635万円
1	66	5	150	16	147,534	18	270億7598万円
8	27	15	188	1	730,718	19	144億700万円
2	52	19	200	15	147,534	9	524億9109万円
15	7	2	137	12	190,124	8	561億9977万円
12	20	7	155	14	155,302	13	433億2557万円
17	5	3	143	11	195,054	17	308億9555万円
18	4	10	168	7	356,557	5	959億8300万円
16	6	8	157	17	144,435	11	494億5337万円
14	15	6	154	18	115,462	14	384億5920万円

出所:『鉄道統計年報』(平成24年度版)、JR東日本HP、『都市交通年報』(平成24年度版)、駅地価.comをもとに編集部作成

常磐線は事実上の起点である品川から取手までが直流、取手以北が交流路線ということもあり、品川～取手間は交直両用電車を使用して水戸方面に向かう中距離電車、品川～取手間のみを走行して一部が綾瀬駅から成田線と直通する快速、綾瀬駅から東京メトロ千代田線に乗り入れる各駅停車の3系統に分かれている。北千住～取手間の複々線区間では中距離列車と快速が快速線を、各駅停車が緩行線を走行し、この2つの路線はダイヤグラムが独立している。あえていうなら、中央線快速と総武線各駅停車のような構図といえよう。

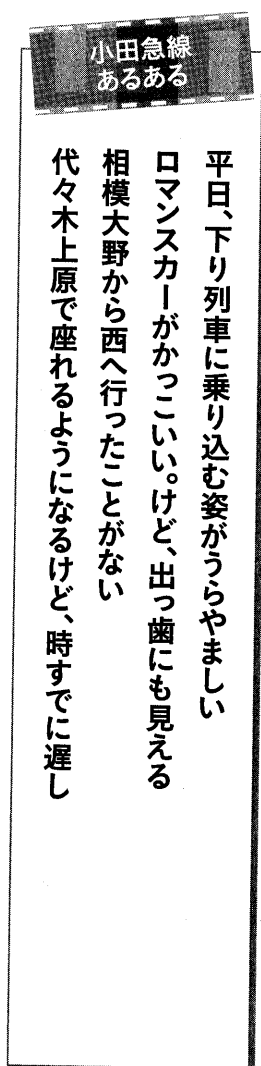
アニメ『サザエさん』の舞台でおなじみの桜新町で下車してみると、低層の住宅街が広がっている。大きな駅前スーパーといったものもない。ちなみに、よくいわれることだが、世田谷の桜

新町で庭付きの声建てというのはかなりぜいたくなくらしである。桜新町の路線価は一坪あたり 217・6 万円。仮に 30 坪としても、土地代だけで 6000 万円を優に超える。

商業施設の充実、都心へのアクセスの便利さ、すぐれた教育環境、それらが一体化して田園都市線の人気を高める。田園都市線は、東急によって世界観がつくられた 32km に及ぶテーマパークだ。だからこそ多くの人の支持を集め、ここに住まいを選ぶ人が多く存在するのである。混雑時間帯にはそっと目をつぶり、下車後に見るきれいな街並みに思いをはせてしのぐしかない。

いまひとつ池袋線の人気が高まらない理由のひとつとして考えられるのが、同路線が抱える「過去」である。実は戦前から終戦直後にかけて、池袋線では都民の糞尿を埼玉の農地に運び、都内へ戻る際は農村で獲れた農作物を乗せて運ぶ列車が運行されていたことがあった。一部では糞尿を意味する「黄金列車」と揶揄され、田舎っぼいというイメージが定着。同時期、新宿線も「黄金列車」を走らせていたが、新宿線が小江戸川越に行くのに対し、池袋線は秩父に向かう。この差がより田舎イメージをもたらした。

小田急線）相模大野から西へ行ったことがない



東武鉄道の池袋駅が開設されたのは、1914 年。当時は、東上鉄道という別会社だった。東上鉄道は東京と上州（群馬県）を結ぶことを設立趣旨にしていたが、上州に到達することなく今に至っている。東上線は「本線」と名乗りつつ東武の他路線と接続していないが、これは経常不

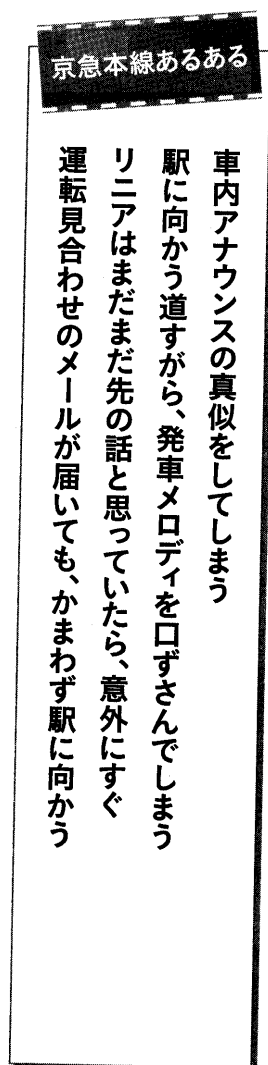
振の東上鉄道に泣きつかれた東武鉄道が 1920 年、合併により救済したからである。

10 年後、京急本線は新たな局面を迎える

今後、京急本線沿線での最大イベントは、2027 年に予定されている JR 東海のリニア中央新幹線の開業だ。リニアの始発駅は品川駅周辺が予定されており、その際、私鉄においては京急の泉岳寺駅が乗り換え駅となることが予想されている。羽田空港（加えて、都営浅草線、京成線との乗り入れにより成田空港も）に加え、リニアへのアクセスも加わるとなると、京急本線の首都圏交通における価値は一気に上がる。

また、品川周辺は、JR 東海のリニア開業だけでなく、JR 東日本による大規模な再開発も進んでいる。空港へのアクセスがよい品川は、世界的都市として生まれ変わろうとしているのだ。全部、他力本願ではあるのだが、もちろん京急電鉄も、それらに併せて泉岳寺駅、品川駅のリニューアルなどを行うだろう。

最大のポテンシャルをもった私鉄路線は、京急本線・空港線といっても過言ではない。高くなる前に、住むなら今ではないだろうか。



相鉄線沿線地価

横浜 108 万円/m²

横浜から数百メートルしか離れていない平沼橋で 34 万 4500 円

東西線

ここまでいくつかの路線を“激混み路線”と紹介してきたが、東京メトロ東西線こそが、日本一混雑する路線である。東西線で通勤している人たちは、それだけで同情されるほどだ。

実際、朝ラッシュのピーク時は悲惨である。座れない人たちにも陣取りがあり、座ることを期待するわけではないが、まずは座席前の吊り革を狙う。

しかも、なるべくドアから離れた場所でなければならない。車内の混雑が激しくなると、横や後ろからの圧力も激しくなり、体は流され、吊り革も手放さざるを得なくなる。それでも圧力は容赦なく続き、立っていることすら困難になるのだ。いよいよ倒れそうになったときには、座っている人に覆いかぶさり、窓に手をついて体を支える。座っている人も、寝ている場合ではない。

ここまで見てきたように、葛西あたりから西船橋方面にかけては、新しく整備された街が広がり、若いファミリーが多いことがわかる。それを象徴するように、スターバックスがある駅は少ない。東陽町から西船橋までの区間で、駅近くにスタバがあるのは浦安と西船橋だけだ。平日の昼間人口が少なく、要も少ないのだろう。スタバはオフィス街の大手町には至る所にあり、鳥取県にも進出しているが、いまだに江戸川区には1軒もないのだ。

小林一三（いちぞう）

また東急はイメージ戦略にも力を入れており、「住みたい街」「沿線ブランド」といったランキングでも、駅や路線が軒並み上位にランクインしている。沿線の各論については第4章で述べるが、特に東横線と田園都市線はイメージ戦略が大当たりした路線として広く知られている。

五島慶太は「ゆりかごから墓場まで」という考えの持ち主だったので、教育機関や図書館、専門学校を沿線につくり、若い学生がやってくる仕掛けをつくった。その学生たちが卒業後に沿線の関連会社に勤め、東急に乗って通勤し、東急ストアで買い物し、東急が建てたマンションや戸建てに住む。五島はすべて東急で事が済ませられるようなライフスタイルモデルを展開し、大成功を収めたのである。

こうしてイメージ戦略が大当たりした東急沿線には、高額所得者層が住むようになった。すると東急のブランドはさらに磨かれ、各種ランキングでも上位にランクインしてくる。この好循環が他の沿線との格差となっていった。

ただし、**田園都市線は混雑が激しく**、私鉄では日本一混雑率が高いとされている。そのため、昼間に二子玉川で買い物をする程度の奥様にとっては“最高の沿線、かもしれないが、働くお父さんにとっては“地獄の沿線”でしかない。また「中流階級なのに見栄を張り、セレブリティを派出する主婦が多い」ともいわれている。

例えば、江戸城から徒歩

圏内にある御徒町は、下級武士（御徒）の長屋がたくさんあったことが町名の由来となっている。

高層マンションの建設で治安が悪いイメージを払拭しつつある京急

京急本線は沿線の営業距離が長くて駅数が多いのが特徴で、元々は京浜工業地帯の工場労働者を運ぶ路線だった。JRや他の私鉄と違って災害に強く、安定して運行することが多いので、人気も高い。

住宅街として人気が高いのが金沢八景・金沢文庫エリアで、名所・旧跡も多い。昔は美しい風景が見られる景勝地だったが、高度経済成長期に埋め立てが行われて宅地化が進み、現在はその多くが見られなくなっている。

また上大岡駅は、横浜市営地下鉄との乗換駅という利便性から、周辺エリアと比べても賃料相場が若干高い。駅周辺はバス路線が充実しているので、バスで上大岡駅まで向かい、京急に乗って通勤・通学するという人が多い。京急百貨店やショッピングモールなど商業施設も充実しているが、急な坂が多いという難点もある。

品川駅に近いエリアだと、大森海岸駅周辺でマンションの開発が相次いでいる。競馬場や競艇場が近いことから治安の悪さを憂慮する人もいるが、利便性が高いので発展し続けている。大森海岸駅は品川区と大田区の境目にある駅だが、品川区側のマンションの方が人気がある。「大田区在住です」というよりも、「品川区に住んでいます」といったほうが、格好がつくのかもしれない。これまで京急沿線というと「治安が悪い」という印象があったが、高層マンションが建ったこともあり、そういったイメージも払拭されつつある。

京浜急行本線・京急久里浜線のおもな駅の平均賃料

駅名	60m換算(円)	駅名	60m換算(円)
泉岳寺	220,000	金沢八景	98,000
★大森海岸	157,000	横須賀中央	107,000
★京急蒲田	176,000	堀ノ内	81,000
京急川崎	168,000	浦賀	84,000
横浜	171,000	京急久里浜	105,000
★上大岡	138,000	YRP野比	79,000
金沢文庫	108,000	三崎口	75,000

(HOME'S総研駅別賃料データによる)※駅徒歩10分以内、築年数20年以上