

JR東日本・小田急電鉄との連携による 新宿駅フィールドワークの開催

ロマンスカーミュージアム 学芸員 知野美佑子

1. はじめに

本稿はロマンスカーミュージアムが主催し、2023年（令和5年）2月25日（土）に開催されたフィールドワーク『JR東日本×小田急電鉄×ロマンスカーミュージアム「鉄道開業150年記念企画新宿駅フィールドワーク～進化を続ける世界一の駅 新宿～」』（以下、「新宿駅フィールドワーク」）について報告するものである。

ロマンスカーミュージアムは2021年（令和3年）に神奈川県海老名市に開館した小田急電鉄初の企業ミュージアムである。小田急電鉄海老名駅と海老名検車区（車両の検査や整備を行う施設）に隣接する立地を活かし、駅や運転部門、車両部門と連携した体験プログラムを実施している。本稿にて取り上げる新宿駅フィールドワークは開館2年目の締めくくりとして、開館以降初めて当館以外の場所で行う企画として開催したものである。

まず初めに以下に参加者募集時に告知した開催概要を示す（表1）。

2. 経緯

新宿駅フィールドワークは鉄道開業150年を記

念して開催された企画であり、東日本旅客鉄道株式会社（以下、「JR東日本」）より鉄道開業150年事業について、小田急電鉄株式会社（以下、「小田急電鉄」。）へ共同企画の打診があったことに始まる。

2022年は、1872年（明治5年）10月14日に新橋～横浜間で、日本で最初の鉄道が開業されてから150周年にあたった。JR各社はもちろん、私鉄各社でも記念事業が実施され、特別なツアーやイベントの開催、記念グッズの販売などが行われた。特にJR東日本は、2022年度中、私鉄各社とともに共同企画を多く行っており、鉄道会社の枠を超えた取り組みが多く見られた。小田急電鉄にも声かけがあり、協議の末、ロマンスカーミュージアムを主体としての企画開催が決まった。

3. 制作について

ロマンスカーミュージアム主体での開催が決まった時点では、実施内容については何も決まっておらず、ロマンスカーミュージアム館内での特別展示や、特急列車でのツアーなどの案が検討された。しかし、鉄道開業から150年という節目の

表1 「新宿駅フィールドワーク」開催概要

催事名	JR 東日本×小田急電鉄×ロマンスカーミュージアム 「鉄道開業 150 年記念企画 新宿駅フィールドワーク～進化を続ける世界一の駅 新宿～」
開催日	2023 年 2 月 25 日（土）
開催時間	10 時 30 分～ 16 時 30 分予定
開催場所	新宿駅周辺
料金	5,000 円（税込）／ 1 名
定員	20 名
対象年齢	中学生以上
申し込み	ウェブサイトより事前申し込み
主催	ロマンスカーミュージアム
共催	JR 新宿駅・小田急新宿駅
資料協力	新宿歴史博物館

年にふさわしく、鉄道発展の歴史を学んでいただける内容が良いとの意見をもとに、JR東日本と小田急電鉄の両社にとって起点となるターミナル駅である新宿駅を舞台としたフィールドワークに決定した。

実施にあたっては、JR東日本新宿駅（以下、「JR新宿駅」と）、小田急電鉄新宿駅（以下、「小田急新宿駅」）に協力を仰いだ。全体のとりまとめをロマンスカーミュージアムが担当し、JR新宿駅と小田急新宿駅の駅係員、ロマンスカーミュージアムの三者間の協議によって制作が進められた。フィールドワークの当日は、全体の進行をロマンスカーミュージアムが担当し、要所にてJR新宿駅と小田急新宿駅の駅係員に解説や案内を依頼するかたちとなった。

内容の制作にあたって、まずロマンスカーミュージアムからは、以下の3つの方向性を示した。

その1「日本の近代史とみる新宿駅の歴史」

新宿駅舎の遺構をめぐり、各年代の変遷を追う

その2「世界一の乗降客数、新宿駅ができるまで」

駅の発展に関する遺構をめぐりながら、当時の鉄道事情と輸送需要増加の歴史に迫る

その3「新宿開発の歴史、新宿駅のダンジョンができるまで」

駅の構造に着目し、世界一のダンジョンが生まれた開発の経緯とこれからの発展について

これを受け、JR新宿駅および小田急新宿駅からは以下のような意見が出た。

- ・ 新宿駅は発展し続けるゆえに古い遺構はあまり残っていない。古すぎる時代よりも、今も遺構や痕跡が残る箇所を見学して、目で見て納得してもらえるような内容が良いのではないか。
- ・ 新宿駅は日常的に利用する方が多く、駅の変化も風景としてすぐに馴染んでしまうため、ほんの20～30年前の変化であっても忘れられているかもしれない。参加者が直接目にしてきた新宿駅の変化を、その当時の経緯や背景を解説しながら振り返るだけでも面白いと思う。

- ・ 当初は輸送の機能しかなかった新宿駅が複合的な巨大ターミナル駅となったのは、社会や時代のニーズに応じていったからである。輸送需要も貨物中心から、通勤・通学、旅行・長距離輸送へと移り変わり、新宿のまちも宿場町の外れから、歓楽街、ビジネス街へと進化を続けてきた。新宿駅がなぜこのような構造になったのかを、その理由と併せて紐解いていくのが面白いのではないかと。
- ・ 現在でも遺構が残る箇所は、主にJRでは廃止された貨物ヤード跡地、拡張・延伸された1～6番ホーム、小田急ではホームの二層化とその作り直しではないかと思う。利用者の記憶にも新しいのは甲州街道の南側のバスタ新宿や新宿ミライナタワーの開発、東西自由通路の開通であろう。さらにこれから工事の始まる小田急百貨店の取り壊しや、新宿西口エリアの再開発にも焦点を当てたい。
- ・ 新宿駅は限られたスペースに様々な施設をつくる必要があったので特殊な構造になっている。ダンジョンとも評されるが、表側以上に裏側は複雑化している。働いていても不自然な柱の位置や、使われていない階段や通路など、不自然な構造が気になる箇所がある。

議論の末、重視するポイントとして以下の3点が決定した。

- ・ 駅の大きな構造の変化を軸として、輸送需要や新宿というまちの変化など新宿駅を変化させてきた社会的背景と、鉄道発展の歴史を伝える。
- ・ 現在も残る遺構や、駅の利用者が疑問に感じているような特殊な構造の箇所を見せる。
- ・ これからの発展にも着目し、新宿駅の未来を伝えるようなまとめ方とする。

先に示した方向性のその2とその3を融合させた内容で制作され、新宿駅を南、東、西と反時計回りに周りながら駅の構造変化がわかる箇所を巡る構成となった。

新宿駅南側では、まずかつて存在した貨物ヤードの遺構の見学を行う。その後JR新宿駅構内へ移り、貨物の取り扱い終了による駅の拡張と、それに伴い新設された1～6番線ホームに埼京線や湘南新宿ライン、成田エクスプレスなどの特急列車

が乗り入れることで通勤・通学や旅行の輸送需要に応じていった経緯を、実際の列車発着を見送りながら解説する。

次に新宿駅東側では、新宿歴史博物館よりお借りした写真資料とともに宿場町として始まり歓楽街として早くから発展してきたまちの歴史と、国鉄新宿駅時代の改札位置の影響により妨げられてきた新宿駅東西の通行が、東西自由通路の開通により解消した経緯を東西自由通路にて解説する。最後に新宿駅西側では、急激な輸送需要増大に応

えるために二度にわたって改良工事が行われた小田急新宿駅の構造について、現在は使われていないホーム上で解説を行う。高度経済成長期の新宿副都心化計画と小田急電鉄も参画した西口の開発の歴史について触れ、解体工事の進む小田急百貨店の工事現場を見学しながら、今後の新宿西口の開発予定と新宿駅の将来像について伝える。

以下に、当日のタイムスケジュールを示す（表2）。



図1 「貨物ヤード跡地と拡張・延伸されたホームを上から見下ろす」



図2 「小田急百貨店解体工事現場見学の様子」

表2 「新宿駅フィールドワーク」のタイムスケジュール

時刻	場所	内容
10:45 ~	小田急ホテルセンチュリーサザンタワー パーティールーム	新宿駅概要および新宿駅の歴史について
11:40 ~	タカシマヤタイムズスクエア 南館2階通路	貨物ヤードの廃止と新宿駅南側エリアの発展について 貨物ヤード跡地見学 貨物列車見送り
12:15 ~	JR 新宿駅 5・6 番ホーム	JR 新宿駅の概要について 駅の拡張とホームの延伸について サフィール踊り子号見送り
13:00 ~		昼休憩
13:50 ~	新宿駅東西自由通路 大型デジタルサイネージ横	新宿駅東側エリアの発展について 東西自由通路の開通について
14:20 ~	小田急新宿駅構内	小田急新宿駅の概要と小田急電鉄の成り立ちについて ロマンスカー見送り 1 番線ホーム見学 小田急新宿駅の改良工事の歴史について
15:30 ~	小田急百貨店荷卸し場跡地	新宿駅西側エリアの発展について 小田急百貨店解体工事現場見学 新宿駅の工事予定と将来像について

4. 所感

事前申し込みはすぐに埋まったものの直前でのキャンセルがあり、19名の参加者で開催された。大人の方お一人での参加がほとんどで、参加目的は普段入れない場所に入りたい、新宿駅の開発や将来像に興味がある、新宿地区の歴史について学んでいるなど、多種多様であった。ロマンスカーミュージアムのイベントは鉄道ファンの参加が多いが、普段とは異なる参加者層にリーチし、新宿駅の発展と構造の変化を通じて、社会とともに発展してきた鉄道の歴史の一端を伝えることができたと考えている。

ロマンスカーミュージアムは小田急電鉄の企業ミュージアムとして、小田急社員へ向けたインナーブランディングも使命としている。今回のフィールドワークで印象的であった点は、参加した小田急駅係員が、「自社の歴史について改めて知る貴重な機会になった」と話していたことである。鉄道会社の社員は勤続年数の長い生き字引のような社員もいる一方で、日々の業務には誇りを持ってあたっていても自社の歴史については詳しくない社員も多い。今回の新宿駅フィールドワークは、小田急電鉄の歴史や創業当時の理念を社員に伝え浸透させるという意味でも有意義であった。

さらに、今回のフィールドワークを通して、鉄道会社との連携における要点が見えてきた。社会インフラの一翼を担う鉄道は地域社会との関係性構築が必須であり、各鉄道会社では地域のイベントへの出店や各駅での季節行事など、沿線住民や利用者とのつながりが重視されている。地域の博物館との連携は、鉄道会社にとっても沿線地域とのつながりを創出する機会となる。また、鉄道会社では、駅の改良工事中に通路幅が狭くなり混雑



図3 「ホーム上で解説を行う小田急電鉄社員」

すること、深夜の保線作業で騒音を立てざるを得ないことなど、安全かつ快適に電車を走らせるために沿線住民や利用者の理解と協力が必要な場面が多い。鉄道会社が沿線住民に伝えたいメッセージを企画に盛り込むことで、地域の博物館と鉄道会社との連携も幅広く柔軟に実施できると考えられる。

5. おわりに

今後、ロマンスカーミュージアムでは、小田急線主要駅でのフィールドワークを順次計画している。2024年2月には藤沢駅でのフィールドワークを実施予定であり、スイッチバックという駅の特殊な構造と藤沢駅と小田急江ノ島線の成り立ちに焦点を当てた内容とする予定である。

コロナ禍という移動が制限された時期を乗り越え、改めて人々の移動に携わる鉄道の可能性や未来を示していくために、当館では企業ミュージアムかつ鉄道ミュージアムとして、全国の鉄道会社と連携した活動を続けていきたい。