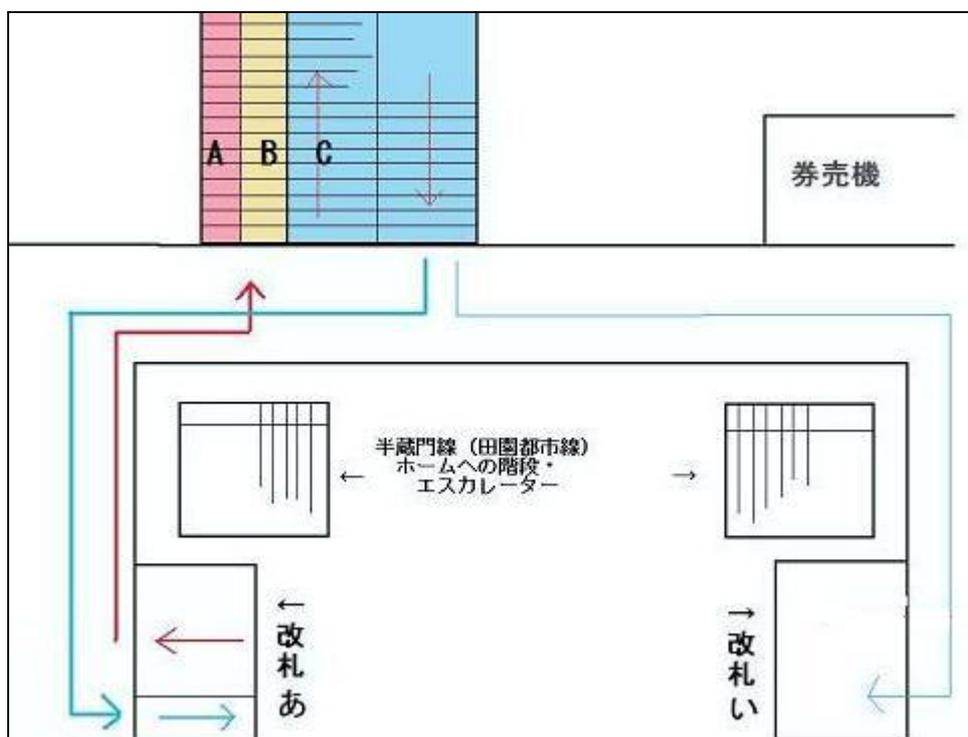


ハチ公改札最寄り階段における利用客の流れ

東急半蔵門線（田園都市線）は、複数の路線¹が乗り入れている渋谷駅において、最下層に位置する線路である。よって各線、及び地上に通じるルートが多数存在し、改札も複数ある。その中で、もっとも利用人数が多いと思われるのが、東横線、山手線、銀座線、及びハチ公口に直近のハチ公改札である。

このハチ公改札最寄りの階段における利用客の流れについて考察する。

改札周辺の構図



改札周辺の人の流れは、おおむね上図のように示される。図上部の三色に分けられた部分がエスカレーター及び階段で、Aがエスカレーター左側の通常部分、Bがエスカレーター右側の利用者が歩く部分、cが階段である。階段では、図右側が下り、図左側が上りと指定されていて、人の流れもほぼそれに従っている。

赤い矢印が、半蔵門線（田園都市線）から降りて他線ないし地上へ向かう人の流れ、青

¹ 井の頭線、銀座線、山手線、東横線、副都心線

ハチ公改札最寄り階段における利用客の流れ

い矢印が同線に乗りこむ人の流れを表している。以下、これらの流れを降ライン、乗ラインと称する。

図左側に券売機があり、階段は改札あに近くなっていることから、建設当初は乗ラインを改札いに、降ラインを改札あに誘導することで、流れを分担しスムーズにしようという意図があったものと思われる。

しかし、現在は pasmo が普及していること、通勤・通学利用者は定期券をもっていることから、いずれの流れにおいても改札あがメインに利用されている。

改札あと階段との間をつなぐ太い二つの矢印が、この改札付近におけるメインの流れである。

エスカレーター利用客の割合

図上部の階段は、30段である。地下鉄の階段としては中程度の長さであるが、実は利用客はこの階段を上ったあと、更に階段を上らなくてはならない。

(山手線、東横線、銀座線、東急デパート)を利用する場合は22段、ハチ公方面に出る場合には33段の階段を上らなくてはならず、これらにはエスカレーターは付属していない。よって、ここで階段ルートを選択した場合、その後待ちかまえている階段と合わせ、52段または63段の階段を上ることになる。

日常的にこのルートを利用している客は、当然そのことを知っている。よって「どうせこの後階段を上らなくてはならないのだから、ここはエスカレーターを使っておこう」

となりそうなものだ。しかし、この階段においては、利用客がごく少ない場合をのぞき、およそ1/3の利用者がエスカレーターではなく階段を使用する。

基本的に、「A:B:C=1:1:1」の比率で利用者が分かれ、利用客がピークに達する通勤ラッシュ時には、半数近くが階段を選択する。

とかくエスカレーターを使用しがちな現代において、これはかなり高い比率といえるのではないだろうか。事実、同渋谷駅の東急東横線、銀座線、山の手線に乗車する客²で、エスカレーターではなく階段を用いる客は数人しか見られない。筆者が日常的に利用している半蔵門線九段下駅でも同様である。

なぜ半蔵門線(田園都市線)渋谷駅のハチ公改札階段においては、階段を利用する客が多いのか。まず、階段周辺の人流れについて考えてみる。

² 両線のホームは2階にあるため、地下にある半蔵門線とは反対に、乗車客が階段を上る

改札あ付近における人の流れ

上図のように、改札あから階段までのルートは、降ラインが内側、乗ラインが外側（大回り）となっている。

これは、改札が下の写真のように機能しているためである。



この写真は改札の外側から撮影したものである。内側よりの大半が降車客（降ライン）用、外側の数個のみが乗車客（乗ライン）用となっているのが分かるだろう。

これは、半蔵門線（田園都市線）がコンスタントに数分おきで運行しており、渋谷駅における降車客の数も多いためだと考えられる。

そのため、数分おきに大量の人間が通過する降ラインを内側の壁沿いに誘導しし、一気に人が押し寄せることがなく、人数も比較的少ない降ラインを、降ラインを避ける形で外側に配置しているのであろう。

実際、朝の通勤ラッシュ時をピークとし、日中は基本的に降ラインが圧倒的に優勢である。よって、乗車客（乗ライン）は押し寄せる人波を避けるように大回りするのが、利用者の不文律となっている。これを知らない乗車客が、壁沿いに移動しようとした場合、曲がり角（階段を下りてすぐ、図左上の角）の地点で降ラインの押し寄せる人波に遭遇し、彼らが通り過ぎるまで角を曲がれない、ということが、ままある。

なお、帰宅ラッシュ時（18時～20時あたり）には乗ラインのほうが優勢になるが、改札の配置は変わらないようである。（当該時間帯に複数回利用してみたが、変化なし）簡単に切り替えができるものではないようである。

なぜ階段利用者が多いのか

前述の通り、半蔵門線（田園都市線）の渋谷駅利用者は大変多く、その中でもこの改札の利用者が最も多い。（乗換に簡便だからである。）体感だが、通勤ラッシュには降車客の8割が当該改札に向かう。

そのため2列のエスカレーターではさばききれず、Bエリア（利用客が歩く部分）も詰まるため、エスカレーターの下部に行列ができる。図から分かるように、この部分に行列ができると、通路をふさぐかたちになり、大変邪魔になる。よって、5、6人並んだ時点で図左方向に行列が流れだす。

すると、降ラインに乗ってエスカレーター（階段）下まで来たにもかかわらず、左方向へ移動しなければならず、やや流れに逆らって後戻りする形となる。ラッシュ時の人の流れというのは抗いがたい威力があり、それに逆らうのは心理的にも物理的にも負担となる。単純に立ち止まる（行列に並ぶ）だけでも、やはり流れを遮る形となって、後続の圧力を受ける。これはややおおげさな記述であるが、そうした心理的圧迫が働いていることは間違いないだろう。

こうなってくると、「わざわざ立ち止まって行列に並ぶより、このまま流れにのって階段を上ってしまえ」という心理が働くのである。また、「立ち止まって待つより、このまま階段を上ったほうが早い」という考えにもなる。実際、そのほうがおそらく早い。

よって行列は、多くとも10人以上になることはなく、以降の人間は階段側に進む。また、迷いなく階段に向かう客も一定数いる。エスカレーター側が決まって渋滞することから、階段を使うと決めているのであろう。筆者もそのひとりである。

この結果、「その後更に階段を登らなければならない」という悪条件にもかかわらず、一定数の客が階段を利用することとなる。降ラインの勢いがピークとなる朝8時台から、利用客の人数が落ち着く正午過ぎまで、この傾向は続く。

また、夕方以降は、前述の通り18時～20時頃をピークとして、乗ラインが優勢になる。主に東横線、山手線から降りた客が、そのままどっと田園都市線に流れ込むのである。

このとき、降ラインの人数はさほど多くないのだが、乗ラインの勢いが増し、通路を占領するために、より行列が作りにくくなる。よってこの場合も、やはり一定数が階段を選択するのである。

まとめ

ハチ公改札最寄り階段における利用客の流れ

最初にこの記事を書こうとしたときは、階段を使う客が多い理由について、「渋谷の客は若者が多くエネルギーがある」とか、「ビジネスマンは立ち止まることを嫌う」とか、精神的なことを想定していた。

しかし、図を書いて整理してみると、どうも階段の位置と利用客の数及びその流れという、構造的な理由が大きいのではないかと思えてきた。10代から20代前半とおぼしき若者に階段選択者が多いことは事実であるし、ビジネスマンは行列に見切りをつけるのが早いというもおそらく事実だと思われるが、それらは本質的な理由ではないのではないだろうか。階段をのぼるのがつらい老人や、キャリーバッグをもった客などは、行列があろうと流れに逆らおうとエスカレーターを選択するので、そういった障害のない若者やビジネスマンが結果階段に流れる、というだけではないか、とも思われる。

むしろ、精神的要素では、「流れにさからって」「流れを遮って」動くということに抵抗がある、ということがポイントなのではないだろうか。他の駅で健常な若者が階段を利用せず、列に並んでまでエスカレーターを選択するのは、「面倒くさい」「疲れる」という無気力さもあるが、

「わざわざ列から外れて階段を登るのは、なんだか張り切っているようで恥ずかしい」という理由もあるかもしれない。筆者は、そのようなことをすこし思う。「颯爽と階段を登れるわけでもなく、健康を意識しているといった風体でもないのに、わざわざ階段を上げるのはなんだかちょっと恥ずかしい」というような。その点渋谷駅は、一定数が階段を選択するので、手すりをつかみながらのろのろ階段を上っても別に恥ずかしくはないし、目立たない。よってほとんど抵抗がない。これはあくまで筆者の感情であるが、きわめて特殊な例、というわけでもないと思われる。

あまりまとまらなかったが、以上で考察を終わりとする。

(以上)