

## 新しい都市空間

塚 田 正 弘\*

### 1. はじめに

最近のモータリゼーションの著しい発達とともに、歩行者のための専用空間のあり方が改めて見直されてきている。現代は各種の交通機関が発達し、非常に便利な世の中になっているが、たとえば自動車という乗物を考えたとき、その発達の歴史は一見矛盾しているが、人間軽視の歴史でもあったのである。われわれは、みずからがつくったこの乗物を制御できず、それにふり回され、いたずらに交通公害と交通事故に悩まされている現状である。アーケード・専用歩道等の歩行者のための専用の交通空間について、内外の事例を概観してみる。

たとえば、ミラノのドーオモ広場からスカラ座広場へ通じるピットリオ・エマヌエル 2 世アーケードは 1877 年に建築されたものであるが、今日もおミラノ市民のショッピング・憩い・待合せ等の中心となっている。またベルンの街角に立つと、中世の面影をとどめる町並みの中に、ラウベンと呼ばれる美しい石のアーケードが目につく。これはきびしい冬の風雪をさけるためにつくられたもので、軒先を利用した専用歩道であるが、わが国にも東北・北陸地方の都市に同趣旨の歩道が見られる。

比較的最近のものであるが、限られた都市空間の立体的な効率化利用ということで、駅前広場・広幅員街路・公園等の地下が利用されるようになってきている。地下広場・地下横断歩道・地下街そして地下駐車場等である。たとえば、ウィーンのリング（昔の城壁に沿ってつくられた環状道路で主要な幹線道路となっている）に沿って地下広場・地下横断歩道が建設されており、とくにショッピングテンバスタト付近の地下広場は立派なものである。またストックホルムの中心部ヘートリエット地区には再開発によって地下広場が建設されており、セーゲルストリーの広場に至るセーゲルガータンの遊歩道は、人造大理石を張った美しいショッピングと憩いの専用歩道となっている。わが国でも後述するように、東京をはじめ大阪・名古屋・神戸等に、いろいろな規模の地下街が出現して市民に親しまれている。

また、最近の地下鉄駅の計画においては、中 2 階のコ

\* 正会員 東京都首都整備局施設計画部交通企画課

ンコースを十分にとるようになっており、単に一つの駅だけでなく数駅にわたってコンコースで結び地下歩道を形成するところがみられる。このコンコースに沿う主要なビルとの接続ははかられ、出入口階段が取り込まれているので、周辺のビルは互いに地下で連絡されることになる。

さらに、アメリカならびにヨーロッパの諸都市およびわが国でも東京・名古屋・神戸・旭川等の各地では、近年、歩行者天国・買物広場等の名で、特定日に一定区間の街路または駅前広場から自動車をシャットアウトして歩行者に開放する企画が実施されており、市民の好評をよんでいる。また、コペンハーゲンの市庁舎前広場からコンゲンスニトルフ広場へ至る道路を持ち出すまでもなく、各都市に歩行者専用道路が出現しており、ショッピングに散策にと、市民に憩いの場を提供しているのである。

### 2. 地下街および地下鉄コンコースについて

わが国の各主要都市における地下街は表一1,2にみるとおりで、大阪の旧梅田地下街を除けばすべて戦後、それも昭和 32 年以降に完成されたものである。

これらの地下街は、都市計画的にみてどのような位置を占め、どう評価されているだろうか。ここでは主として東京の場合についてみてゆくが、まず法律上はどうなっているかということ、地下街そのものは都市計画法による都市施設とはされていない。しかも、広場および街路等の公共用地の地下占用が認められているのは以下に述べる理由による。一般的にみて、地下 2 階部分に地下駐車場を、そして地下 1 階部分に地下道を都市施設として計画決定し、その地下 1 階部分のうち駐車場の投影面積上で地下道以外の部分に、その駐車場事業の付帯施設として地下街を認めようというものである（渋谷地下街は当時の露店対策として、この方式によらず単に地下街だけの占用が認められている）。この方式は、駐車場を都市計画事業として整備拡充する一つの手法として、民間資本の導入を促進するためにとられているものである。

とくに東京の場合、従来から主要国鉄駅の駅前広場の地下を利用してこの種の開発が進められているが、駅前

表-1 地下街一覽表(既設)

番号	名 称	所 在 地	地下街面積 (m <sup>2</sup> )	店舗数	地下駐車場の有無	完成年月(昭和年月)
1	渋谷地下街	東京都渋谷区道玄坂 22-1	4 590	52	無	32.12
2	新宿東口地下街	東京都新宿区角筈 1	5 406	74	有	39. 5
3	池袋ショッピングパーク	東京都豊島区南池袋 1-29	7 274	112	有	39. 8
4	東京都八重洲地下街	東京都中央区八重洲 4-3	35 177	300	有	40. 3 (第1期)
5	新宿西口地下街	東京都新宿区西新宿 1	3 842	80	有	43.12 (第2期)
6	東武ホープセンター	東京都豊島区西池袋 1-1	5 733	92	有	44. 9
7	横浜西口地下街	横浜市西区南幸町 1-4	17 629	154	有	39.12
8	名古屋駅地下街	名古屋市中村区笹島町 1-18	33 439	248	有	32. 3・39.10 44.10・45.11 32.11・44. 9
9	栄地区地下街	名古屋市中区栄 3-4	18 959	196	無	44.11
10	旧梅田地下街	大阪市北区梅田町 1	9 699	77	無	17.12
11	ナンバ地下街	大阪市南区難波新地 5	4 534	50	無	32.12
12	ウメダ地下センター	大阪市北区梅田町 1	17 024	184	無	38.11
13	中之島地下街	大阪市北区中之島 2-22	3 279	10	無	40.10
14	堂島地下街	大阪市北区堂島上 3-1	6 403	71	無	41. 2
15	アベノ地下センター	大阪市天王寺区茶臼山町 115	7 220	75	無	43.11
16	梅田地下街(第2期)	大阪市北区梅田町 1	6 868	43	無	45. 3
17	ミナミ地下センター	大阪市南区難波新地	12 123	90	無	45. 3
18	さんちかタウン	神戸市生田区三宮町 1-1	13 500	111	無	40. 9 42.10 34.11 39. 9
19	姫路観光交通会館地下商店街	姫路市駅前町 210	5 298	78	無	34.11 39. 9
20	博多ステーションビル地下センター	福岡市博多駅中央街 1-1	5 543	55	無	38. 9

表-2 工事中の地下街一覽表

名 称	所 在 地	地下街面積 (m <sup>2</sup> )	店舗数	地下駐車場の有無	完成予定年月(昭和年月)
新橋駅東口地下街	東京都港区新橋2丁目	4 317	未定	有	47. 3
新宿歌舞伎町地下街	東京都新宿区歌舞伎町	13 395	110	有	47.12
名古屋駅西口駐車場「エスカ」地下街	名古屋市中村区椿町	15 293	90	有	46.11
札幌駅前通り地下街	札幌市南1条~南4条西4丁目	10 884	98	無	46.11
札幌大通り地下街	札幌市大通り西 1~3 丁目	14 905	55	有	46.11
札幌駅西口地下街	札幌市北五条西4丁目	9 039	未定	有	47. 4

(既設ステーションデパートを含む)

広場において地下駐車場・地下街等の施設を設置するにあたっては、昭和 31 年および昭和 44 年に建設省と日本国有鉄道との間で覚書ならびに申合せがとりかわされており、駅前広場という公共的機能増進のために、将来にわたる総合的な都市計画に基づいて開発されるべきであるとされている。

地下街の形態について分類すると、次の 3 種類に分けられる。

- ① 建築物と直接連絡しない単独の地下街。
- ② 鉄道の駅舎に直接連絡した地下街。
- ③ 百貨店およびビルの地下店舗に直接連絡し、一体の地下街となっているもの。

前記の表-1,2の地下街をこの分類によって分けると、② および③の形態をなしているものが圧倒的に多く、両者を併用した地下街が多いことがわかる。

以下、東京駅および新宿駅付近を例に地下歩道網の実際をながめてみたい。

(1) 東京駅付近について

東京駅の八重洲口駅前広場および駅前通りの地下には八重洲地下駐車場および地下街が建設されている。地下駐車場は収容台数 520 台で地下 2 階に設置され、高速道

路 4 号線と直接連絡されるように計画されている。地下 1 階の地下街は東京駅名店街・大丸百貨店をはじめ、周辺ビルの地下階と接続されると同時に、駅ビルの地下通

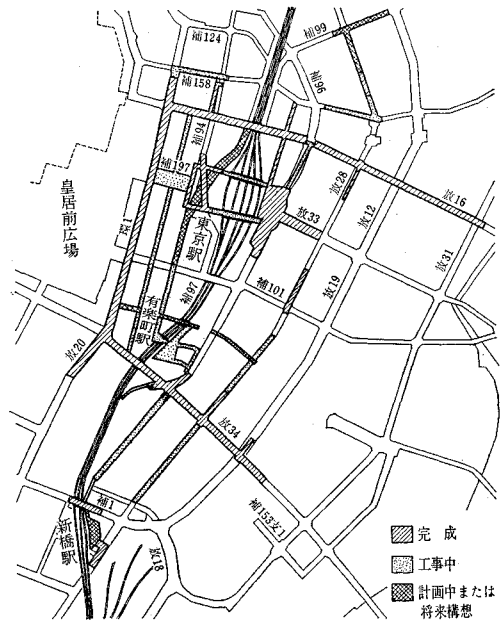


図-1 東京駅付近地下歩道網図

路を經由して地下鉄大手町駅コンコースへと連絡されている。大手町駅は、東西線・丸ノ内線・千代田線さらに現在工事中の都営6号線、計画中の都営11号線の各駅がそれぞれコンコースで結ばれ、一大地下総合駅をなしている。この地下鉄コンコースの周辺には、常盤橋地区防災建築街区として再開発された日本ビル・新日鉄ビル・朝日東海ビル・大和証券ビル等をはじめ、富士銀行本店・大手町ビル等大規模なビルがあり、それらが互いに連絡され、東京駅および大手町地区一帯の利用者の利便は、はかり知れないものがある。

東京駅の丸ノ内側では、現在国鉄東海道線および総武線の線増工事が行なわれているが、駅前広場下に新しい地下駅が完成すると、地下鉄大手町駅と地下コンコースで接続されることになり、丸ノ内線の東京駅とも一体となり、ますます便利になる。

さらに将来構想としては、丸ノ内のビル街を地下道で接続し一体化する計画、有楽町駅の駅前広場の地下開発計画、数寄屋橋交差点から新橋駅へ至る地下道計画等が考えられているが、これらが完成した暁には国鉄東京駅・有楽町駅・新橋駅を中心として、各地下鉄駅のコンコース・地下歩道・地下街等により都心地区一帯に一大地下歩道網が形成されることになる。

## (2) 新宿駅付近について

新宿駅の東西駅前広場には、すでに地下駐車場および地下街が建設されている。とくに西口駅前広場の整備は、新宿副都心計画の一環として、東京都および民間会社（主として小田急電鉄）の手で推進された。駅前広場は歩行者および自動車双方の立体的な利用をはかっている。すなわち、地上中央部には地下1階への自動車の出入ランプを配置し、その横にはバスターミナルを設置、地下1階は国鉄・地下鉄・小田急線・京王線等の駅施設およびバスターミナルへの連絡、タクシー乗降場、周辺ビルさらに新宿副都心の開発区域へ至る連絡通路、そして地下街のフロアとし、地下2階には地下駐車場を設置するという多目的な整備がなされている。

図-2にみるように、地下鉄コンコースを仲介して、西口地下街および東口地下街をはじめ東西両地区の主要な建築物が相互に連絡されている。今後、都営地下鉄10号線の建設によって新宿駅南口の甲州街道下および新宿三丁目付近に新駅が計画されており、西口靖国通り下には、歌舞伎町地下駐車場および同地下街が建設中でありさらには南口京王百貨店前から甲州街道に至る区間には新しい地下駐車場および地下街が現在の西口駅前広場下の駐車場および地下街に接続して建設される計画等を考慮するとき、新宿駅周辺一帯もまた完全に二重構造となり、歩行者のための新しい専用空間の網でおおわれるこ

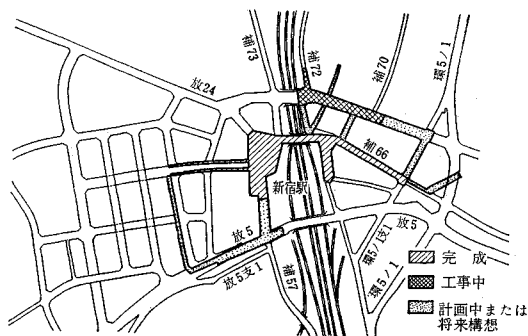


図-2 新宿駅付近地下歩道網図

とになる。

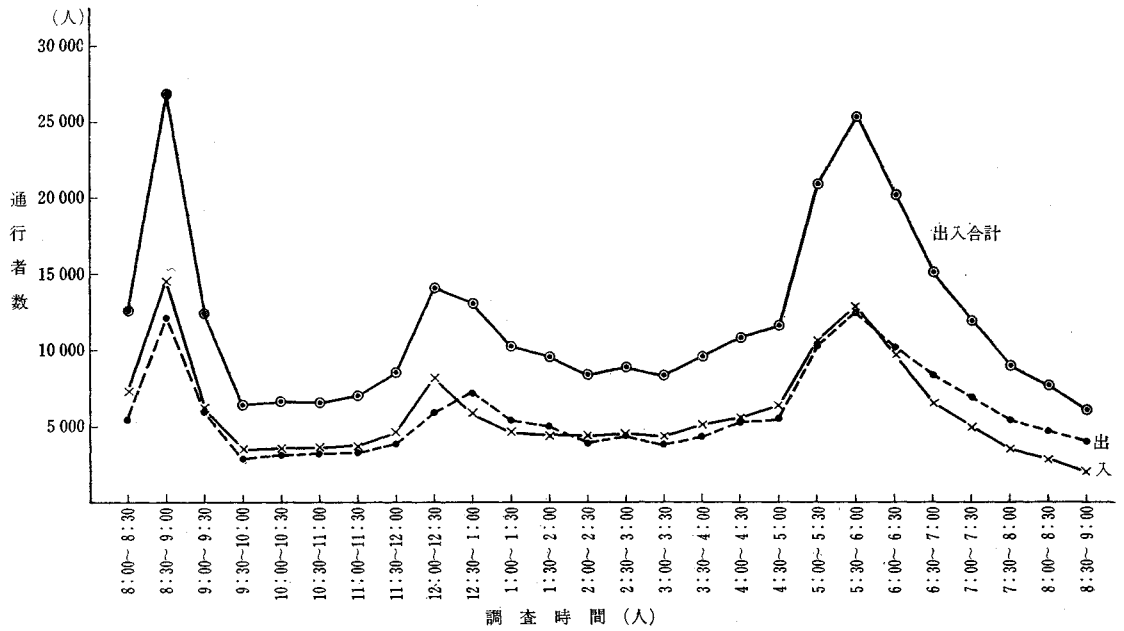
このように、地下広場・地下街等は、東京の都心部・副都心部を中心に各地で発達しているが、最近とくに問題になっているのはその防災対策である。地下広場・地下街等は不特定多数の群衆が集まる場所であり、普通時においても歩行者は方向を見失いがちの場所である。八重洲地下街および新宿西口地下街等では毎日40~60万人の人々が入出していると推定されているが、たまたま八重洲地下街の通行者数については、同地下街の出入口14か所で昭和46年6月に実施した調査データがあるので参考に供したい(図-3)。

地下であるために、ただでさえ方向がわかりにくくされ、圧迫感を受けているうえに、このように多数の群衆が毎日通行しているわけである。これらの地下構造物は地震に対しては一応安全であるように設計・施工されているはずで、先日建設省が中心になって実施した構造物の点検でも構造物自体の安全性は確認されているが、地震・火災等、非常事態発生時のパニックが心配されているところである。火そのものの危険性はもちろんであるが、煙や有害ガス、熱気のためにパニック状態に陥った群衆が、混乱の渦の中に投げ込まれる危険性が非常に高い。その対策として、防火区画・排煙区画の確立、スプリンクラー等の防火設備とともに、排煙設備の拡充が望まれている次第である。

## 3. 都市再開発計画のなかで

最近内外で大規模な都市再開発事業が進められているが、いずれの地区でも歩行者と自動車の完全分離がはかられており、歩行者専用の空間として、あるいは人工地盤上に、地平に、または地下に、歩道ならびに広場を計画している。

たとえば、前述の新宿副都心地区では、縦横に走る立体交差道路によって建築敷地が区画されており、各敷地間の歩行者の連絡はそれらの道路の下または上を通ることによって立体化がはかられている。この地区の主要道



(昭和 46 年 6 月 3 日<木曜日>調査)  
 図-3 八重洲地下街の通行者数調べ

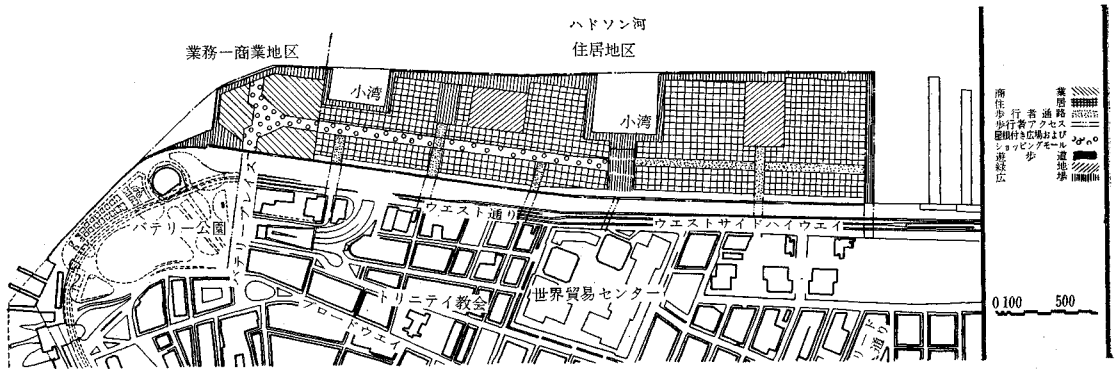


図-4 バテリーパークシティ平面図

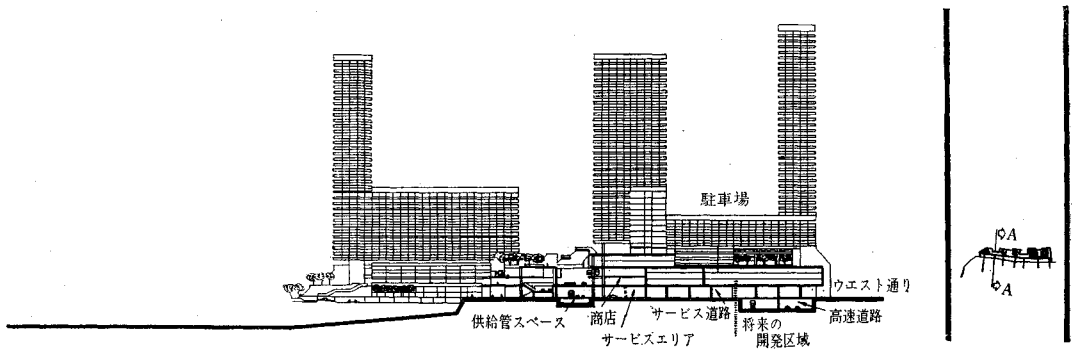


図-5 バテリーパークシティ断面図

路である 4 号街路は、一端は地下道となって新宿駅西口地下広場へ接続され、他端は副都心公園に至っているもので、両側には十分な幅員の歩道がとられている。

大規模な都市再開発計画の中で、新しい歩行者空間の

創造という意味で非常によくまとまっていると思われる計画を一つ紹介したい。これはニューヨークのバッテリーパークシティ計画と呼ばれるもので、マンハッタン島の最南端バッテリー公園からリード通りの延長線のさん橋に

至るハドソン河岸約 37 ha の土地を埋立て、この地域に新しい一つの町をつくり出そうという計画である。

ここでは、街路、上下水道その他供給施設、水路、学校、警察署、消防署、保健所、公共のオープンスペース等の公共施設を設け、コミュニティショッピング、コミュニティサービス施設および市の施設を含み、住宅区地面積約 32 ha、住宅個数約 15 000 戸のアパート群と有効賃貸事務所スペース約 45 ha の業務・商業地区と小売商業地区ならびに駐車場施設等を総合的に配置した計画であり、まさに“City in the City”計画といわれるものである。

図-3 の平面図および図-4 の断面図で周辺街区との接続および、この開発地区内の主要な歩行者動線がわかる。ここで特徴あることは、ショッピングモールおよび広場の一部が屋根つきでエアコンディショニングされるよう計画されていることであろう。歩行者の専用空間の条件としては、一方では太陽と緑の下でのびのびとできることであり、他方では外界の天候に左右されずに一年中快適な空間であることがあげられる。同一空間でこの両条件を兼ねることはできないから、このバッテリーパー

クシティ計画のように、屋根つきのショッピングモール、普通の歩行者専用道路さらに緑地と遊歩道等を地区内でうまく組み合わせて設置することが、今後とも大切であると考えられる。

#### 4. ま と め

以上のように、歩行者専用空間形成のためにいろいろな努力がされているし、今後人間尊重の面からますますその必要性は高まるであろう。いままでの民間を中心とした地下の歩行者空間の開発は、事業採算上から、地下街形式をとらざるを得なかった。しかし、防災上・環境上・管理上等からみて、将来ともこの方式が最善であるとは思われない。やはり、公共用地はその上も下も純粋に公共的利用を目的とした都市空間として、将来にわたって保存されるべきである。この大前提にたつて、ある場合には面的に、またある場合には線的にと、それぞれの土地利用・地域特性を考慮のうえ、総合的計画を樹立し、その一環として事業を進めることが必要であろう。

### 出版 案内

土木工学書の出版を意欲的に続け、関係図書を多数とりそろえております。総合図書目録を無料で送ります。ご希望の方は、読者Q2-11係までご請求ください。



## 森北出版

東京神田小川町3の10  
Tel 03-292-2601(代)  
振替東京34757

### ● 新刊書より

## 吊橋の振動解析

工博 猪瀬寧雄/工博 高田孝信 訳  
B5/ ¥3000

## 構造力学

● 森北土木工学全書3 工博 伊藤 学 著  
A5/ ¥1400

## 特殊構造物

● 土木工学大成2・3 編/工博 神谷貞吉 編  
A5/ ¥1800(II) ¥2000

## フローリンの土質力学

工博 赤井浩一 監修/理博 大草重康 訳編  
A5/ (I) ¥2000 (II) ¥1800 (III) ¥1800

## 埋設管設計法

工博 原田千三 編  
A5/ ¥1400

## 電磁波測距儀

須田教明 著  
A5/ ¥1700

## 応用弾性学

C. T. Wang 原著/工博 猪瀬寧雄 訳  
A5/ ¥2500

### ● 定評ある森北のデータブック群!

## 新土木設計データブック 全2巻

工博 成瀬勝武他 編  
B5/ (上) ¥6000 (下) ¥6500

## 土木施工データブック

工博 成瀬勝武他 監修  
B5/ ¥8000

## 水工学便覧

工博 沼知福三郎/工博 本間 仁 監修  
B5/ ¥10000