

都営地下鉄大江戸線各駅の感覚深さと実際深さ

名古屋大学大学院工学研究科教授 フェロー ○西淳二
 名古屋大学大学院工学研究科学生 学生会員 砂川裕
 (株)熊谷組 正会員 西田幸夫

1 研究の背景

都心部における地上の余剰土地の割合は減少の一途をたどり、それに伴い大深度地下利用の有用性が認識されている。しかしながら、利用者にとって地下深い空間は、心理的な圧迫感を与える空間という認識が根強くある。本研究においては、地下空間の心理的圧迫感を探る基礎的研究として、大深度地下から浅深度まで利用して作られた都営地下鉄大江戸線のアンケート調査をもとにして、利用者が感覚的に感じた駅ホームの深さと、実際の駅ホームの深さを比較考察する。

2 東京の地下鉄整備の歴史と大江戸線建設に至る経緯

東京の地下鉄は、昭和2年に銀座線の上野～浅草間が開通したのが始まりで、戦前にはこの1路線のみであり、建設が本格化したのは戦後になってからである。

戦後は、営団丸ノ内線が昭和26年に、浅草線が昭和33年にそれぞれ着工され、以来、路線網の拡張は続き、現在では、営団8路線 162.2 km、都営4線 68.1 kmが営業中である。

大江戸線建設の契機としては、東京の一極集中と通勤事情の深刻化がさらに進行するなかで、運輸大臣(当時)の諮問機関である運輸政策審議会は、昭和60年に「東京圏における高速鉄道網を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(答申第7号)を答申した。この中で、今後の都市交通政策は、都市圏の無秩序な拡大に歯止めをかけるとともに、東京都心部への一極構造に代わって、都市機能の分散化により多核分散型都市構造への誘導を図っていくことが肝要であるとした。この目的のために、また、放射状路線相互の連絡等に資することも兼ねて、東京都は環状路線を早期に整備することとし、平成12年までに大江戸線を建設することにした。

そして、平成12年12月12日に、環状部分 29 km (27 駅：汐留駅は平成14年秋開業)、放射部分 14 km (10 駅) からなる大江戸線の全 43 km の路線が全線開通した。

一方、大江戸線は既設地下鉄網を縫うように走っており必然的に駅舎は地下深くに設置されている。一般的に地下深度が増すにつれて、人間は閉塞感や圧迫感を強く感じるようになる。こうした難点を緩和し、精神的な潤いやゆとり等のアメニティー性を付加している。

3 調査の概要

表-1 アンケート配布詳細

調査日時は、平成12年12月17日(日)・18日(月)の両日で、対象とした駅は環状部分の25駅である。配布・回収方法は、アンケート用紙入りの封筒を配布し、郵送での回収とした。アンケート配布枚数および回収数・回収率、各駅における

アンケート配布総数	11026 通
返却数(返却率) (平成13年1月31日現在)	1880 通(約17%)
配布日時	平成12年12月17日 10時～16時 平成12年12月18日 8時～10時/11時～16時
配布場所	原則として改札付近(改札内)

キーワード：感覚深さ、実際深さ

連絡先：名古屋市千種区不老町 名古屋大学大学院工学研究科地圏環境工学専攻 Tel 052-789-3831

配布場所、配布時間等の詳細を（表-1）に示す。これをもとに利用者が感覚的に感じたホーム部の深さの平均値と、各駅の実際の深さを比較する。

4 調査結果

各駅ホーム部の実際の深さとアンケート項目による利用者が感じた各駅での深さを図-1 に示す。この図より、実際のホーム部の深さよりも感覚的に感じる深さのほうが軒並み深い値を示しており、その差は実際の

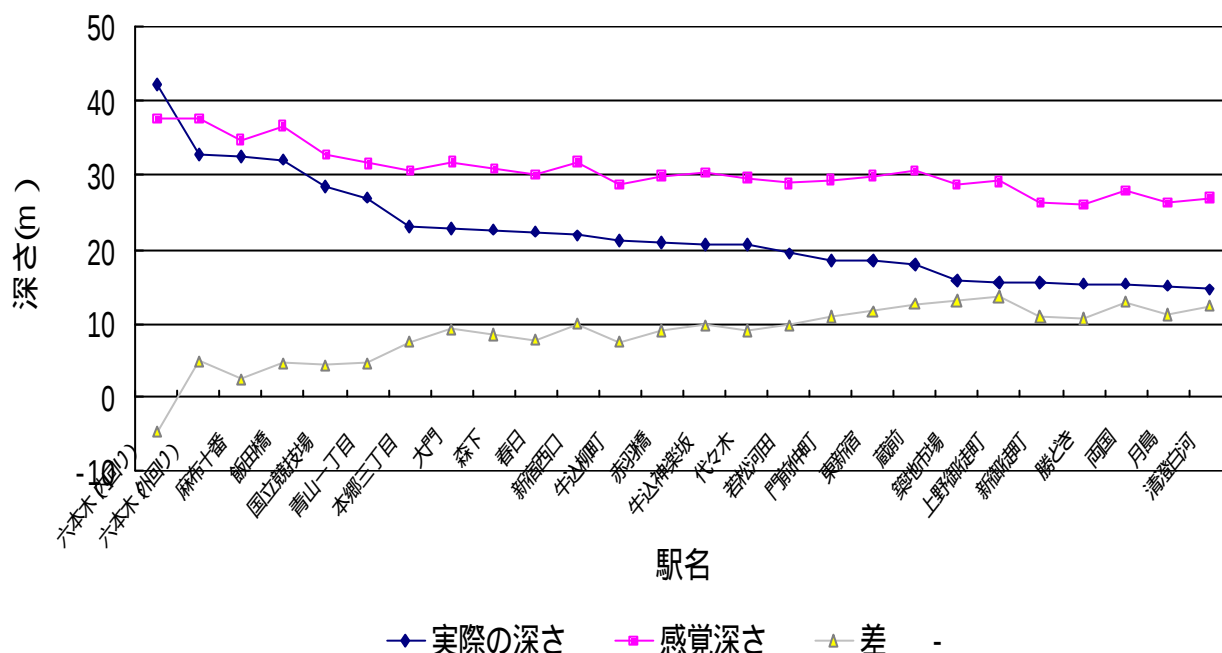


図-1 深さグラフ

深さが深い駅においては小さく、比較的浅い位置にある駅のほうが実際の深さとの開きは大きくなっていることがわかる。

地下 15m 付近に位置する築地市場駅、上野御徒町駅、新御徒町駅、勝どき駅、両国駅、月島駅、清澄白河駅（図-2 参照）では、実際の深さと感覚的な深さが 10m 以上の開きが見られ、利用者は感覚的に駅の深さを過剰に感じている。これらの駅に共通していえることは、下町、臨海地区の大江戸線開通以前は地下鉄がカバーしておらず、地下鉄経験が少ない（地下鉄に慣れていない）中高年の利用者が多い駅であるということである。

また、六本木駅、麻布十番駅といった地下 30～40m の深さに位置する駅においては、実際の深さと利用者が感じた深さの差は小さく、深さ相当の感じ方をしていることがわかる。



図-2 深さによる駅の特徴