

# 都市再生と地下空間利用\* 名古屋駅周辺に焦点を当てて \*

Urban Renewal and Utilization of Underground Space –Focused on Nagoya Station District-\*

鈴木達之\*\*・早瀬満晴\*\*・櫻井拓也\*\*

By Tatsuyuki SUZUKI\*\*・Mitsuharu HAYASE・Takuya SAKURAI\*\*

## 1. はじめに

日々約100万人の人々が乗降する名古屋駅は、JR、名鉄、近鉄、地下鉄等の駅が集中する、東海地方最大の結節点である。この名古屋駅地区は平成11年JRセントラルタワーズの開業が契機となり、(仮称)名駅四丁目7番地区共同ビル(通称 豊田・毎日ビル)を始めとする業務ビルの建替えや、牛島再開発ビル(仮称)の建設が計画され、今後、来街者の増加、またより一層の機能集積に対応することが必要となっている。

元々、名古屋駅地区では、名鉄、近鉄及び地下鉄の駅が地下にあり、これらに連絡する形で地下街、ビル地下階等の地下利用が図られているが、建設年度の違い等により、複雑で迷路化された地下空間となっており、より分かりやすく、計画的かつ有効な地下利用が求められている。

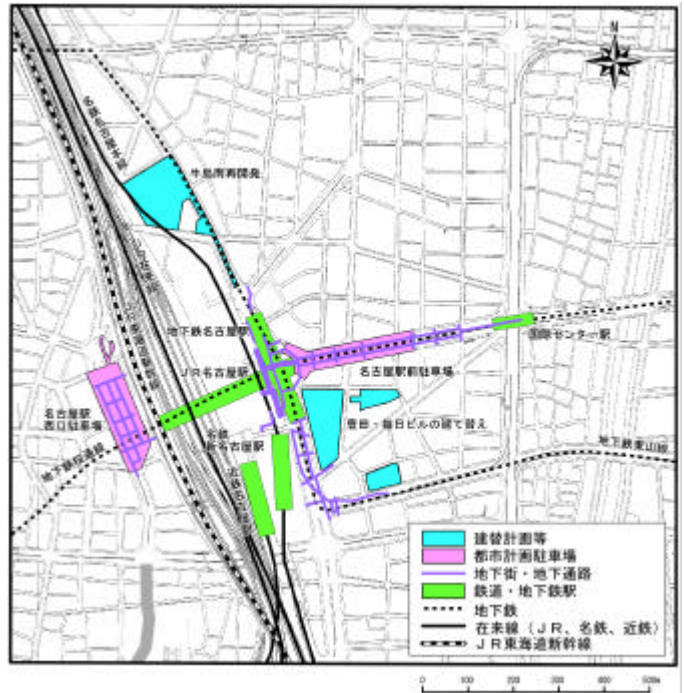


図 1 名古屋駅周辺

## 2. 都市再生における地下空間利用の意義

地下空間利用の目的は、

- ・都市施設やライフラインの収容により、限られた都市空間を有効に利用することによる都市機能の向上
- ・地下通路、共同溝等の整備による安全性や総合的な都市防災機能の向上
- ・電線類地中化や地下広場等の整備による都市のアメニティの向上

などがあげられる。

都心部の既成市街地においては、既に地上部分は高

度に利用されており、また、地下部分は、地下施設の輻輳化が生じている。

都市再生という観点では、地上のみならず、地下空間の計画的かつ有効な利用をすすめることが、都市の立体的な空間活用に繋がる。また、既存ストックの有効活用とリニューアルを行うことで、都市を再生していくことが必要である。

例えば、再開発事業等において、既存の公共地下駐車場とビル地下駐車場を接続することで、出入り口の集約化を行い、地上の歩道における乗入れ口を抑制し、歩行者等の快適性及び安全性の向上を図り、また、更に、地下駐車場をネットワーク化することで、荷捌きによる地上のウロツキ交通の解消等が期待され、都市の再生に繋がると考えられる。

加えて、地上と地下の一体的利用の促進、歩行者の利便性やアメニティ向上のため回遊性を考慮することや、すべての人々が年齢の違いや障害の有無にかかわ

\*キーワード：地下空間利用

\*\*名古屋市役所 住宅都市局街路計画課

(名古屋市中区三の丸3-1-1、

TEL:052-972-2722 FAX:052-972-4160

e-mail : a2722@jutakutoshi.city.nagoya.jp)

らず、使いやすい空間とするためバリアフリー化の促進にも配慮しながら、リニューアルをすすめることが重要である。

### 3. 地下空間利用の実態・動向

#### (1) 名古屋駅地区の実態

##### (a) 地下駅の現況

名古屋駅地区には、JR 名古屋駅を中心として名鉄、近鉄、地下鉄等の駅が配置されているが、JR を除くこれらの駅は、地下駅であり、必然的に地下ネットワークが発達してきた。ただ、これらの連絡は管理主体の違いや整備時期の違いにより、利用者にとって分かりにくく、また、バリアーが多く存在している。

##### (b) 地下街の現況

名古屋市内の地下街は約 17 万㎡あり、面積では東京、大阪に次ぎ第三位である。

地区別でみると、名古屋駅地区、栄地区それぞれ約 8 万㎡の地下街である。

開設時期では、昭和 32 年 3 月開設の名古屋地下街(サンロード)が最初で、昭和 53 年 11 月開設のセントラルパークが最後に造られている。開設時期を詳細にみるとそのピークは三期あり、

#### 第一期(昭和 30 年代)

サンロードを始めとし、昭和 32 年 11 月開通の地下鉄東山線と同時期に建設されたもの。

#### 第二期(昭和 40 年代)

都心部の駐車場難が顕著になってきた時期であり、昭和 45 年のユニモール、昭和 46 年のエスカのように地下駐車場と併設し、建設されたもの。

#### 第三期(昭和 50 年代)

昭和 51 年のテルミナ、昭和 53 年のセントラルパークのように、地下街の構造等について定めた国の指針である「地下街の基本方針」をうけて建設されたもの。

に分けられる。全国的に見れば、概して開設時期の古い地下街が多いのが特色である。このように、本市において地下街が発達してきた理由は、諸説あるが、夏暑く、冬寒いという名古屋の気候、加えて道路が広く地下街を造るだけの物理的スペースがあったこと等があげられる。

なお、名古屋駅地区においては、昭和 32 年 3 月の名古屋地下街(サンロード)の開設以来、ユニモール、エスカ、テルミナ等大規模の地下街が次々に建設され、日々多くの利用者があり、魅力的で活気ある街づくりに貢献している。

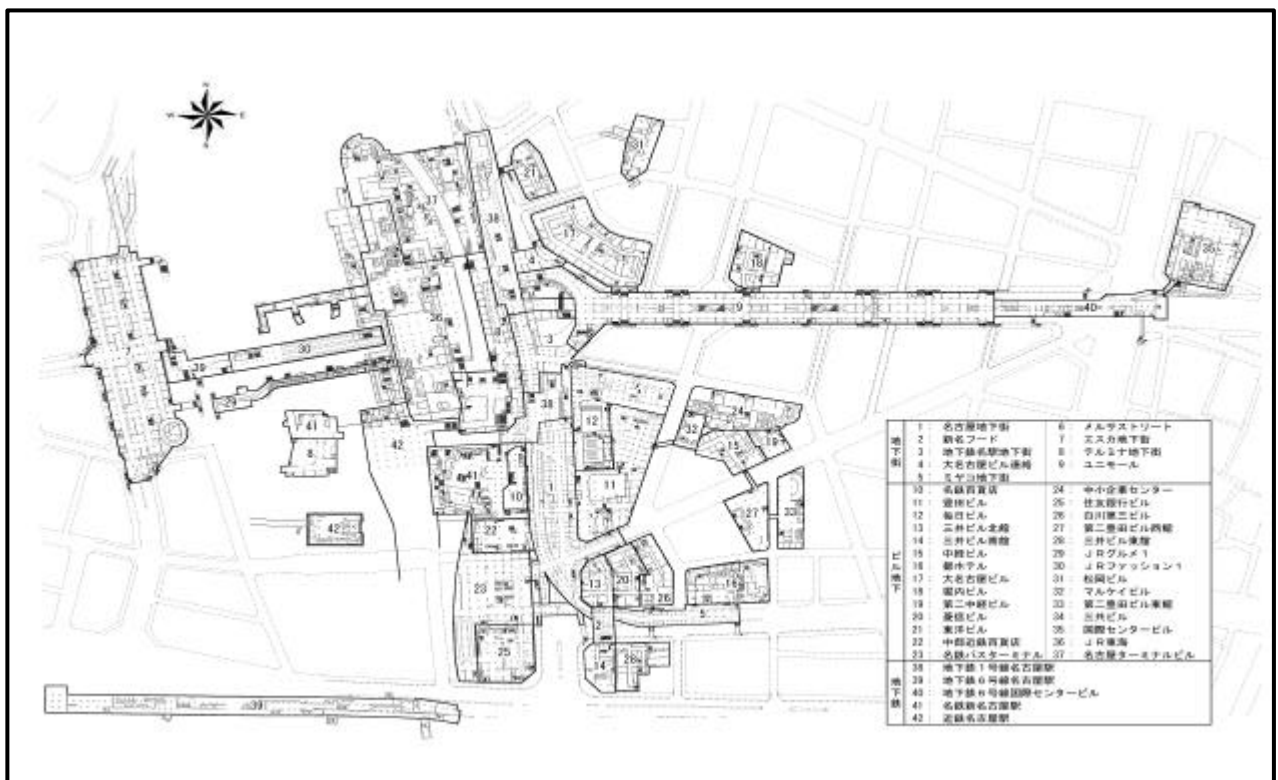


図 2 名古屋駅地区の地下歩行者ネットワーク

### (c) 地下階利用の現況

昭和32年開通・開業の地下鉄・地下街と同時期にその隣接ビルの建設が進められ、それらのビルの地下階が地下鉄・地下街に接続する形で店舗等として利用されてきた。しかし、形態が迷路状となって利用しにくい形状となっている。地下街、地下通路等の地下歩行者ネットワークを図2に示す。

### (2) 法制度の動き

昭和48年以来、地下街のあり方について定められてきた「地下街の取り扱いについて」「地下街に関する基本方針」等の国の通達が、地方分権、法定主義の流れの中で、平成13年6月に廃止された。

本市においては、この通達廃止を受け、今後、地下街の管理等について、どのような方針が必要か議論をすすめている。地下街の通路部分は極めて公共性が高く、安全性確保のため引続き、何らかの指針が必要と考えている。

### (3) 地下空間を巡る今後の動向

地下街周辺では業務ビルの建替え計画等が進み、安全性の面から地下街とビル地下階の接続形態の改善や「人にやさしいまち名古屋」を目指すためのバリアフリー化に配慮することが必要である。

また、道路内においては、「名古屋道路地下空間利用計画「道路占用許可基準」などの計画・基準があるが、民地内においては、地下利用の指針となるべきものがない状態である。元々、道路交通の円滑化や機能的な都市活動の確保の観点から、都市の中心市街においては、計画的に地下利用を進めるため、各都市は、地下空間（道路地下、民地地下）の総合的な利用に関する基本計画(ガイドプラン)を策定するべきとされているが、地下利用の関係者は民間事業者を含み多数に及ぶことや、民地側の計画の不透明さ、計画熟度の違いにより議論は進められる状況になく、本市においては「ガイドプラン」の策定を見合わせてきた。

しかし、前述のとおり、豊田・毎日ビル、牛島再開発ビル(仮称)等の建設計画により、地下空間利用のあり方を示す必要が生じてきた。

## 4. 地下空間利用の方向性

これらの動きを受け、本市においては、平成13年度に、名古屋大学 西教授を始めとする学識経験者の方々のご意見をいただき、「名古屋駅地区地下利用ガイドプラン」と「名古屋市地下街基本方針」等の素案策定を行ってきた。今後、この案をもとに関係者との調整を図り、これらをオーソライズし、正式な計画、方針として運用していく予定である。以下にその概要を述べる。

### (1) 「名古屋駅地区地下利用ガイドプラン」(案)

#### (a) 役割

概ね20年後をめどに道路及び民有地における地下空間(大深度を除く。)の計画的かつ有効な地下利用を図るための誘導指針とする。

#### (b) 地下利用の方向性

地下利用の方向性としては

- ・望ましい地下交通ネットワークの構築
- ・都市基盤施設の計画的な収容
- ・地下空間の安全性・快適性の向上

を念頭に地下利用をすすめていく。具体的に事例を挙げると地下空間のバリアフリー化の促進、地上と地下の連続性の確保、地下施設の階層の整合(道路下の地下街、通路や地下駐車場と民地下のビル地下とのレベルを整合させる。)などである。

また、名古屋駅地区は、地下街沿道建物の建替計画が多くあるため、地下空間の安全性の向上等に寄与するサンクンガーデンの設置などを、沿道建物更新とあわせ進める予定である。

### (2) 「名古屋市地下街基本方針」(案)

地下街利用者の安全確保を図るため、現行の法令等の基準を満足していない地下街の管理会社は、改善計画書を提出し、それに従い改善を進める。

また、バリアフリー化など定められていなかった事項について、年齢の違いや障害の有無にかかわらず、すべての市民がお互いの理解を深め合い、共に手を携える「人にやさしいまち名古屋」を実現するための具体的な方策及び公共的建築物を整備する上での技術的基準を示している「名古屋市福祉都市環境整備指針」に即した整備を行うよう、新たに方針を定める。

にぎわいある地下街の役割を再認識し、地上と地下が共存できるよう配慮する。

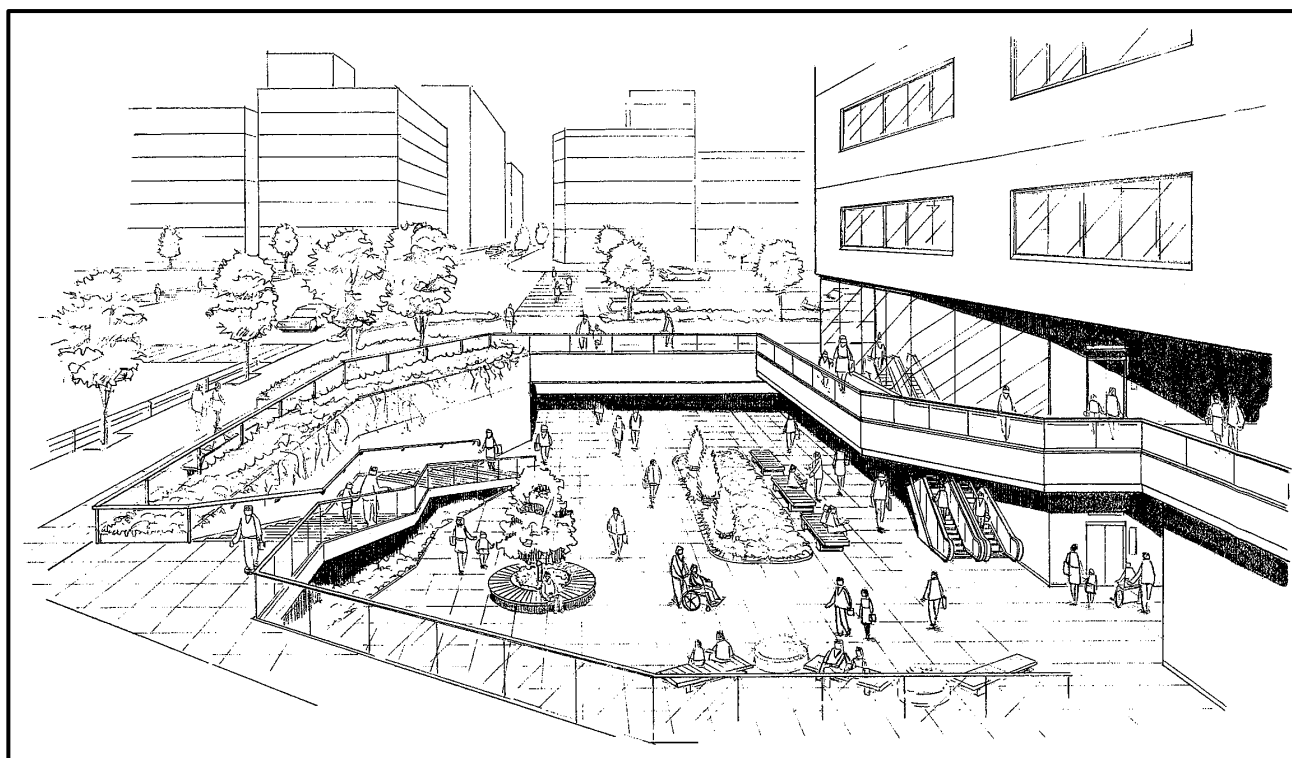


図 3 サンクンガーデンイメージ

(3) 「地下街と隣接ビルとの接続基準」(案)

既設地下街と隣接ビルの接続については、ビル側の地下階部分にある程度の面積の広場(サンクンガーデン)を設け、延焼防止機能、排煙機能を高めるとともに、地上への避難路を確保し、安全性の向上を図る。

広場内には、幅広階段、植栽等を設けるなどして、地上と地下との連続性を視覚的にも、物理的にも確保し、地上の賑わいにも配慮する。広場を、地下を歩く人を地上へ導き出し、また、地上を歩く人を地下へ呼び込む仕掛けとして機能させようという考え方である。このイメージを図 3 に示す。

また、地下街と広場は段差をなくすよう務め、建物側のエレベータ等には公共交通機関等の運行時間に合わせた供用をお願いしていく予定である。

5. おわりに

地下空間利用について、以上の考え方を実現するため、今後、以下の方策等を検討していきたい。

(1) 「地下利用ガイドプラン」の位置づけ

「地下利用ガイドプラン」については、その上位計画である「名古屋新世紀2010」や「都心部将来構想」

と整合をとり、名古屋駅地区における地下利用の方向性を示すものとして、将来的には名古屋市都市計画マスタープランに位置づける予定である。

(2) 実効性の担保

建物更新時にガイドプランの方向に沿ったインセンティブが働くよう制度の検討を進める。

(3) 「名古屋市地下利用連絡協議会」(仮称)の設置

ガイドプランと各種プロジェクトとの整合を図るため、地下利用全般にかかわる連絡調整・指導・提案を行う「名古屋市地下利用連絡協議会」(仮称)の設置を検討する。

なお、本市としては、引続き栄地区においても「地下利用ガイドプラン」を策定し、計画的かつ有効な地下利用をすすめ、都市再生をすすめていく予定である。