

地下街の地上出入口デザインの 特徴と変遷に関する研究

菊原 綾乃¹・阿部 貴弘²

¹非会員 日本大学大学院 理工学研究科 まちづくり工学専攻

(〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台3-11-2)

E-mail:csay19001@g.nihon-u.ac.jp

²正会員 日本大学 理工学部 まちづくり工学科 (〒101-0062 東京都千代田区神田駿河台3-11-2)

E-mail:abe.takahiro@nihon-u.ac.jp

我が国の地下街は改修・更新の時期を迎え、再整備が行われはじめている。それに伴い、地上地下の接点である出入口についても改修工事が行われている。本研究では、地下街に関する社会背景及び法律の変遷を把握・整理した。さらに現存する地下街の地上出入口の立地条件と形態に着目し、5つに類型した。類型の結果を用い、地下街の変遷と各地下街の開設年代と類型の関係について分析をおこなった。その結果、地下街の役割が変化したこと、地下街の建設理由や社会背景等に合わせ、出入口のデザインがどのような過程を経て変化したのか、さらに各類型の特徴を踏まえその変化に係る要因を明らかにした。

Key Words : *underground space, underground shopping malls, design, ground entrances, transition*

1. はじめに

(1) 背景及び目的

近年、再開発に合わせて地下空間の再生と都市の立体利用が促進されており¹⁾、地上と地下空間の接続に関心が集まっている。こうした中、都市の立体利用の1つである地下街は、全体の8割以上が開設から30年以上経過しており、老朽化対策等の再整備に係る議論が活発化している²⁾。そうした地下街の地上出入口は、地上と地下をつなぐ接点であるとともに、地上の道路景観にも影響を及ぼす要素の1つである。しかし、道路上に設置された地下街出入口について、そのデザイン上の特徴や変遷に係る研究成果が十分に蓄積されているとは言い難い。

そこで本研究では、良好な道路景観、地下街空間形成に資するよう、地下街再整備を念頭に、現存する地下街出入口のデザインの特徴と変遷を明らかにすることを目的とする。

(2) 既存研究のレビュー

地下出入口について、菊地ら³⁾、北川ら⁴⁾の研究では地下出入口の立地条件及び接続するビルの接続形態について着目し、各地下出入口の類型化を行っている。類型化と地下鉄建設年次や当時の社会背景の分析結果より、地

下出入口が利便性・快適性の高いビルへの接続または、再開発敷地への出入口などの民地上の出入口の設置が求められていることが共通して述べられていた。しかし地下出入口個々の形態に注目し分析を行ったものはない。

2. 研究対象

(1) 研究対象地

本研究では、国土交通省「地下街の防災対策状況について(2017)」に基づき、全国で最も地下街の件数が多い東京都の地下街を対象とする。

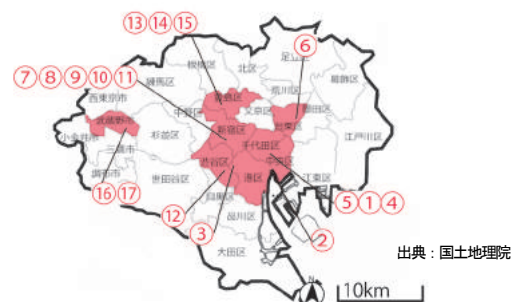


図-1 研究対象地

(2) 研究対象

対象の地下街の管理会社が占有，管理に携わる地下街の地上出入口，全185箇所を対象とする。さらに占有，管理の区分が不明である場合は，各地下街のフロアマップに記載されている出入口を対象とし，地下街開業当時から存在する階段の出入口を対象とした。なお，Echika fit 東京，Echika fit 銀座に関しては，フロアマップに出入口が記載されていないため，Echika fit 東京では，コンコース内のマップ上に記載されている地上出入口であるM1～M14，Echika fit 銀座は地下街の存在する丸ノ内線のコンコースに通ずる出入口であるC1～C9番までの出入口を対象とした。

表-1 調査対象地下街及び地下街出入口

番号	所在地	地下街名	開業年次	出入口件数
1	千代田区	Echika fit 東京	2012年	14
2	港区	新橋駅東口地下街 (ウイング新橋)	1972年	13
3	港区	Echika 表参道	2005年	10
4	中央区	八重洲地下街	1965年	23
5	中央区	Echika fit 銀座	2012年	11
6	台東区	浅草地下街	1955年	2
7	新宿区	新宿東口地下街 (ルミネエスト)	1976年	10
8	新宿区	新宿西口地下街 (小田急エース)	1966年	17
9	新宿区	新宿歌舞伎町地下街 (新宿サブナード)	1973年	23
10	新宿区	京王新宿名店街 (京王モール)	1976年	7
11	新宿区	京王モールアネックス	2005年	6
12	渋谷区	渋谷地下街	1957年	8
13	豊島区	池袋東口地下街 (池袋ショッピングパーク)	1964年	10
14	豊島区	池袋西口地下街 (池袋東武ホープセンター)	1969年	12
15	豊島区	Echika 池袋	2009年	12
16	武蔵野市	吉祥寺駅地下街 (アトレ)	2010年	3
17	武蔵野市	吉祥寺駅地下街 (キラリナ)	2014年	4

※番号は「地下街の防災対策状況について (2017)」に記載されている順番に附番した

3. 研究方法

(1) 調査方法

調査方法は下記に示す通りである。

表-2 調査項目及び調査方法

調査項目	調査方法	調査内容
地下街が建設された社会背景・法律の変遷を把握	文献調査 ヒアリング調査	・地下街に関する文献を読み、地下街に関する変遷を把握 ・地下街関連法規、道路占用関連法規を読み解く
地下街及び地下街出入口の現状を確認・把握	現地調査	・撮影可能な場所では撮影を行い現在の出入口のデザインを把握
地下街出入口の設計意図の把握・整理	ヒアリング調査	・管理会社に地下街の建設経緯やコンセプトを伺う ・地下街出入口に係る設計資料の収集

文献調査では，表-3に示すものを使用した。ヒアリング調査では，地下街の建設理由などの出入口だけでなく，地下街の基礎的な情報も収集することから，17箇所の地下街の管理会社を中心にヒアリング調査を実施した。さらに，設計会社1社，近年地下街の再整備を行っている東京都以外の地下街の管理会社1社を加え，計15社に調査を実施し，14社から回答を得た。

表-3 文献リスト

番号	タイトル	発行者	発行年
1	東京地下鉄道史 乾・坤	東京地下鉄道株式会社	1934年 6月
2	東京地下鉄道丸ノ内線建設史	帝都高速度交通営団	1960年 3月
3	社史 10年の記録	大池 真	1969年 4月
4	ISP 創立 25年のあゆみ	株式会社池袋ショッピングパーク	1984年 9月
5	地下空間の計画と整備—地下都市計画の実現をめざして—	地下都市計画研究会	1994年 5月
6	新宿サブナード 30年のあゆみ	新宿地下駐車場株式会社	2003年 9月

表-4 ヒアリング調査対象

番号	地下街名	管理/設計会社
1	Echika fit 東京	管理
2	新橋駅東口地下街 (ウイング新橋)	管理
3	Echika 表参道	管理
4	八重洲地下街	管理
5	Echika fit 銀座	管理
6	浅草地下街	管理
7	新宿東口地下街 (ルミネエスト)	管理
8	新宿西口地下街 (小田急エース)	管理
9	新宿歌舞伎町地下街 (新宿サブナード)	管理
10	京王新宿名店街 (京王モール)	管理
11	京王モールアネックス	管理
12	渋谷地下街	管理
13	池袋東口地下街 (池袋ショッピングパーク)	管理
14	池袋西口地下街 (池袋東武ホープセンター)	管理
15	Echika 池袋	管理 設計
16	吉祥寺駅地下街 (アトレ)	管理
17	吉祥寺駅地下街 (キラリナ)	管理
18	サカエチカ	管理

(2) 分析方法

現地調査の結果を用いた地下街出入口の類型化を行う。各調査結果と，類型化に基づき，地下街出入口の特徴と変遷を明らかにする。

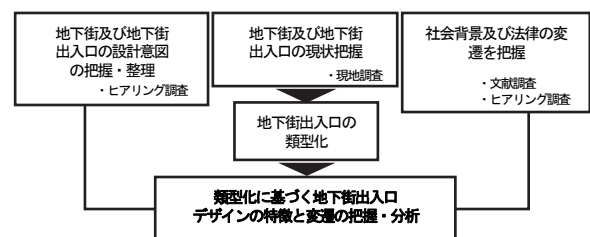


図-2 研究のフロー

4. 調査結果

(1) 地下街に関する社会背景及び法律の変遷

地下街に係る法律の変化に着目し、地下街に関する変遷を4つに分類した。

a) 地下街誕生・発展期 (1930年代～1960年代後期)

地下利用の1つである地下鉄や地下歩道などの地下空間の公共的な利用の高まりを受け、地下鉄の収益を補う役割として地下街が誕生し、それらに伴い地下空間や地下街の新設にあたってのルールが定められていった。

この時期の地下街は、戦後の区画整理に伴う闇市の収容のため、また、地下鉄や都市計画駐車場の付帯施設として地下街が建設され、それらの都市施設の経営を補う役割を担っていた。

b) 地下街規制強化期 (1970年代～1980年代中期)

1970 (昭和45) 年に発生した大阪天六地下鉄工事現場におけるガス爆発事故を契機に、東京都建築安全条例内の地下建築物の項目に関して規制が強化された。さらに1972 (昭和47) 年に発生した、千日前デパート火災をうけ、国会においても地下街の防災問題、規制について議論がなされ、1973 (昭和48) 年には4省庁より「地下街の取扱いについて」通達が出され、地下街連絡協議会の設置をするものとした。1974 (昭和49) 年には建設省3局長・消防庁・地下街中央連絡協議会より、「地下街に関する基本方針」が定められた。さらに、1980 (昭和55) 年に発生した静岡ゴールデン街のガス爆発災害により、資源エネルギー庁より地下街総点検の通達、5省庁より「地下街の取扱いについて」通達が出された。これらの通達内容では地下街の新増設は厳に抑制する方針がとられていた。一方で、通達が出される以前に都市計画決定された地下街は特例として建設が認められた⁹⁾。

c) 地下街規制緩和期 (1980年代後期～2000年代後期)

1985 (昭和60) 年建設省道路局路政課長通知「地下通

路の道路占用について」にて、占用許可事務に係る手続きの簡素化を図るため、地下街の新設・増設を規制する通達内での地下通路占用については事前協議が廃止となった。これは、昭和60年代に入り特に自然的、地理的諸条件等から土地利用に対する制約の大きな地域において、都市全体の健全な発展を図る上で地下街の重要性が再認識され、その整備に民間活力を一層活用することが求められるようになった⁹⁾ことが要因の1つと考えられる。さらに1986 (昭和61) 年に閣議決定された「総合経済対策」でも地下空間の有効利用について触れるなど地下街が再要請された。その後も1990年代後期までに地下街の新増設を厳に抑制していた法令が地下街の運用方法や地下街の設置などの内容について改正が行われた。

2000年に施行された「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」を受け、翌年に地下街の規制は廃止された。現在は建築基準法、消防法、道路法等の各法の規制下に地下街は置かれている。

d) 地下街整備・活用期 (2000年代後期～現在)

駅の商業活性化による地下街の新設や、地下街が改修・更新の時期を迎えたことを受け、地下街再整備が行われはじめている。また、平成に入りバリアフリーや景観の面で法律が整備されたことや、浸水対策等の防災の取り組みが行われ始めており、地下街の再整備に合わせて出入口に関しても整備が行われ始めている。

一方で、「地域における公共的な取り組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占用の取扱いについて」(国土交通省、2008) など、道路占用物件のまちづくりへの活用も進められており、地下街出入口についてもまちづくりへの多面的な活用が想定できる。

また、地下街の建設目的に着目すると、地下街は、都市施設を補完する役割から、都市施設を強化する役割へと変化したことをとらえることができた。

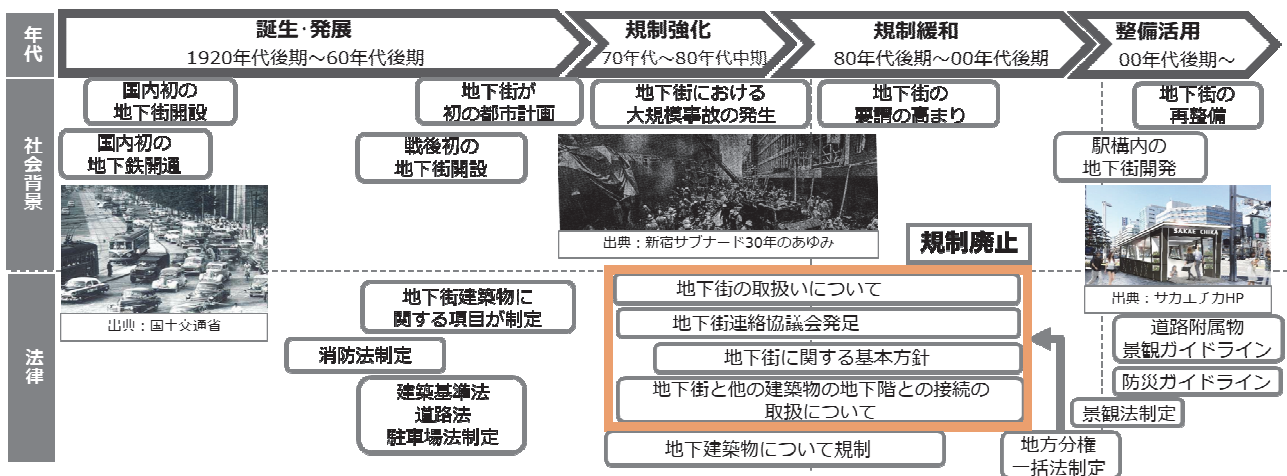


図-3 地下街に関する社会背景・法律の変遷

(2) 地下街出入口に関する法律の整理

地下街及びの地上出入口に係る法律を示す。

表-5 地下街及び地上出入口に係る法律

地下街関連法規	占用	幅員	階段 位置	上屋 (※)	側壁 (※)
建築基準法		●			
建築基準法施行令	●	●	●		
道路法	●	●		●	●

※上屋及び側壁に関しては、東京都の道路占用許可基準及び道路占用物件配置標準により、上屋の占用は地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者の団体、町会又は商店会等が設けるものに限るものとしている。

法規内で、地下街の地上出入口のデザインについても共通する項目として、上屋と側壁が挙げられる。上屋に関しては、「平屋建てとし、雨水の処理を考慮した構造とすること。」側壁に関しては、「原則として壁等の囲いを設けないこと。」が設計の条件に挙げられると考える。

5. 分析結果及び考察

(1) 地下街出入口の類型化

地下街の地上出入口のデザインの特徴を把握するため、現地調査から得られた結果をもとに地上出入口の立地条件と、法規内でも規定が存在し、出入口の構成要素であると考えられる、上屋と側壁について項目をたて、類型化を行った。その結果5つの類型に分類することができた。

さらに、各地下街の類型の件数を地下街の開業年代ごとに比較し、分析を行った。

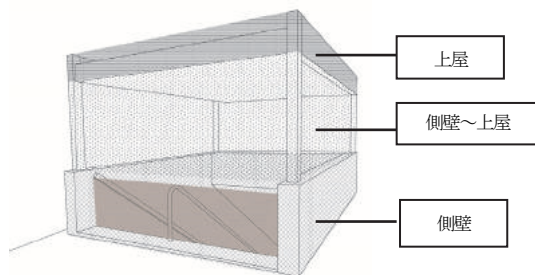


図4 地下街出入口の構成要素

表-6 類型化に用いた地下街出入口の分類要素

分類要素	
立地条件	ビル接続
	歩道上
側壁～上屋	無し
	柱のみ
	柱+壁 (1面)
	柱+壁 (2面以上)
	柱+壁 (透明2面)
上屋	柱+壁 (透明3面)
	無し
	平屋建て
	透明
	その他

なお、本研究では調査対象地下街に1番から17番まで付番し、さらに調査対象地下街の出入口番号を、番号が付与されているものについてはその番号を、番号が付与されていないものについては本研究において新たに付番した。

表-7 地下街出入口の類型化と模式図

型名	模式図	対象の出入口	件数
①被覆型 階段+側壁+ 上屋		1-M4, 1-M7, 1-M10, 1-M13, 1-M14, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5, 2-7, 2-8, 4-6, 4-16b, 4-17, 4-18b, 4-19, 4-20, 4-21a, 4-21b, 4-22a, 4-22b, 4-23a, 4-24b, 4-26a, 4-26b, 4-27, 5-C2, 7-1, 7-2, 7-5, 7-6, 7-7, 7-8, 7-9, 7-10, 8-3, 8-4, 8-5, 8-6, 8-7, 8-8, 8-9, 8-13, 8-14, 8-17, 8-18, 9-2, 9-3, 9-4, 9-5, 9-6, 9-7, 9-8, 9-9, 9-10, 9-12, 9-13, 9-14, 9-15, 9-16, 10-B, 10-C, 10-D, 10-E, 10-F, 10-G, 13-23, 13-24, 13-25, 13-26, 13-28, 13-29, 13-31, 13-32, 13-44, 14-7, 14-8, 14-9, 14-10, 14-11, 14-12, 14-13, 14-14, 14-15, 14-16, 14-17, 15-C1, 15-C10	88件/ 185件
②ビル一体型		1-M3, 2-11, 2-11a, 2-12, 2-12a, 3-B3, 3-A5, 3-B5, 4-23b, 5-C3, 5-C3a, 5-C3b, 5-C6, 5-C7a, 5-C7b, 5-C8, 5-C9, 6-6, 7-3, 7-4, 9-1, 9-23, 11-1, 11-2, 11-4, 11-5, 11-6, 14-5, 15-1a, 15-1b, 15-1b, 15-3, 15-C2, 15-C3, 15-C4, 16-2, 16-3, 16-4	38件/ 185件
③囲壁型 階段+側壁+ 囲壁+上屋		2-4, 3-A4, 4-1, 4-2a, 4-2b, 4-5, 4-16a, 4-24a, 4-18a, 5-C1, 5-C4, 8-1, 8-2, 8-11, 8-12, 8-15, 8-16, 10-A, 11-7, 12-1, 12-2, 12-3, 12-4, 12-6, 12-7, 12-8, 12-9, 13-33, 17-1, 17-2, 17-3, 17-4	32件/ 185件
④開放型 階段+側壁		1-M2, 2-6, 2-9, 3-B2, 6-8, 9-11, 9-17, 9-18, 9-19, 9-20, 9-21, 9-22	12件/ 185件
⑤景観配慮型 階段+側壁+ 囲壁+上屋		1-M1, 1-M5, 1-M6, 1-M8, 1-M9, 1-M11, 1-M12, 3-A1, 3-A2, 3-A3, 3-B1, 3-B4, 15-1c, 15-C7, 15-C8	15件/ 185件

表-8 地下街建設経緯と各類型

開業年	建設理由	地下街名	開放型	被覆型	囲壁型	景観配慮型	ビル一体型
1955 (昭和 30) 年	—	浅草地下街	1	0	0	0	1
1957 (昭和 32) 年	闇市の収容	渋谷地下街	0	0	8	0	0
1964 (昭和 39) 年	都市計画駐車場の収益補完	池袋東口地下街 (池袋ショッピングパーク)	0	9	1	0	0
1965 (昭和 40) 年		八重洲地下街	0	15	7	0	1
1966 (昭和 41) 年		新宿西口地下街 (小田急エース)	0	11	6	0	0
1969 (昭和 44) 年	—	池袋西口地下街 (池袋東武ホープセンター)	0	11	0	0	1
1972 (昭和 47) 年	都市計画駐車場の収益補完	新橋駅東口地下街 (ウィング新橋)	2	6	1	0	4
1973 (昭和 48) 年		新宿歌舞伎町地下街 (新宿サブナード)	7	14	0	0	2
1976 (昭和 51) 年	—	新宿東口地下街 (ルミネエスト)	0	8	0	0	2
1976 (昭和 51) 年	—	京王新宿名店街 (京王モール)	0	6	1	0	0
2005 (平成 17) 年	—	京王モールアネックス	0	0	1	0	5
2005 (平成 17) 年	駅の一部/全体の商業化 沿線の魅力向上	Echika 表参道	1	0	1	5	2
2009 (平成 21) 年		Echika 池袋	0	2	0	3	8
2010 (平成 22) 年		吉祥寺駅地下街 (アトレ)	0	0	0	0	3
2012 (平成 24) 年		Echika fit 銀座	0	1	2	0	8
2012 (平成 24) 年		Echika fit 東京	1	5	0	7	1
2014 (平成 26) 年		吉祥寺駅地下街 (キラリナ)	0	0	4	0	0

※- : 不明

a) 被覆型

被覆型は側壁，上屋で構成されたものである．設置件数は88件（48％）確認することができた．5つの類型の中でも最も多くみられる型である．

この型は1927年の地下鉄誕生時，地下鉄の出入口にみられる型である．この時代の地下鉄の地上出入口の設計上の留意点として，「地下鉄駅出入口の上屋は都市の美観上と，周辺店舗の見通しとの関係が問題となっており，諸外国の事例もあったが，我が国の降雨量，出入口の幅員，乗客の服装等の関係より，上屋は必要であり，かつ地下鉄出入口だと示すためにも上屋の設置が必要とされた．上屋だけからみると側面全部をガラス張りとしたいが，見通しの観点より，上屋のみの設置を行った。」⁷⁾という記載があることから，被覆型の出入口の設計は，周囲との関係性や，利用者との関係を模索しながら行っていたことを把握できた．



図-5 銀座停留場出入口上屋⁷⁾ (1934年頃)

表-8より，昭和30年代後半から昭和50年代初頭にかけては，被覆型の出入口が特徴的である．建設理由に着目すると，都市計画駐車場の収益補完が多くみられる．この時代は，モータリゼーションの到来により都市計画駐車場が計画されるが，都市計画駐

車場が公共施設であるために，充分な利潤を得ることができないことから，収益を補うことを目的に各地で地下街が数多く建設された．全国的にも地下街建設が最盛期であったことから，比較的工期の短い被覆型の出入口が設計されたと考える．



図-6 被覆型の例 (新宿歌舞伎町地下街出入口)

現地調査の結果より，駅の再整備において建設された被覆型の出入口には，既存の地下鉄駅の出入口が，新たに地下街の出入口としての役割が加わったものであり，地下街の新設に伴い改修工事を行っていない出入口と，行った出入口とで分けることができる．新設された被覆型の事例では，側壁～上屋間の空間を広く確保し，利用者に開放感を与えている事例が確認できた．



図-7 被覆型の例 2 (Echika fit 東京出入口)

b) ビル一体型

この型は地下街と民間ビルが接続されたもので、デザインは接続しているビルの意匠に合わせられている。設置件数は38件（21%）確認することができた。

地下街建設当初より、接続ビルの集客等を目的として、ビル側の請願により地下街との接続を行っている。ビル側が工事費を負担し、接続を行っているため、地下街の管理会社への費用負担が軽いことが特徴である。また、出入口の改修工事は接続ビルが行っているため、地下街の再整備等に合わせて行われていない。

表-8より、1970年代から1980年代では、地下街の新設・増設に関する規制とともに、地下街と民間ビルの接続も抑制されていた。しかし、平成に入るとビル一体型の設置件数は増加している。地下街に関する規制が緩和された影響と、ヒアリング調査で得られた、「一部の区が再開発の条件として既存の地下街出入口を再開発ビルに取り込むことを誘導している」ことが要因として考えられる。



図-8 ビル一体型の例（Echika 表参道出入口）

c) 開放型

この型は、側壁のみで構成されているため、周囲の見通しを確保しやすい。設置件数は12件（6%）確認することができた。全体の類型の中でも最も設置件数が少ない型である。理由として、上屋が設置されていない出入口は気候条件には弱い特性を持つため、降水量の比較的多い我が国では適していない⁷⁾ことが考えられる。また、地下街名や他の広告等を設置する場所が限られるため、歩道上の人々へ地下街出入口であることを認識させることが他の類型に比べ難しい。

この型が最も多く確認された新宿歌舞伎町地下街のヒアリング調査では、上屋の設置が周辺の店舗の見通しに影響を与えるとして、周辺店舗の反対により上屋を設置しなかったという結果を得ることができた。文献調査では、上屋の設置は周囲の景観や周辺店舗の見通しを妨げる要因の一つであることが述べられていた⁷⁾。これらの結果より、この型は出入口周辺の店舗の見通し配慮のために誕生したと考える。

表-8より、年代ごとに設置件数にばらつきがあるため、出入口周辺の地域によって開放型が形成されると考える。



図-9 開放型の例（新宿歌舞伎町地下街出入口）

d) 囲壁型

この型は、側壁、側壁～上屋、上屋で構成されている。設置件数は32件（17%）確認することができた。

壁が含まれることによる利用者へ圧迫感を与えられる⁸⁾可能性がある一方で、雨等の吹き込みへの対応という面では、利用者へのサービス向上に寄与している。

文献調査では、「上屋は、原則として壁等の囲いを設けないこと。ただし、風雨等のため特に壁等の囲いを設ける必要があり、かつ、道路管理上支障のない場合においてはこの限りでない。」という記述が見受けられたことから、特に風雨等を防ぐことで、利用者へのサービスを図ることを目的として形成されたと考えられる。加えて現地調査より、新宿西口地下街の事例では、この型はバス停に多く分布していることが把握できた。以上のことから、バス停利用者への風雨等の吹き込みを防ぐ意図があったと推察する。



図-10 囲壁型の例（新宿西口地下街出入口）

表-8より、昭和30年代初期では、渋谷地下街で囲壁型の類型が最も確認できる。地下鉄建設当初では、周囲の見通しの確保のため、側壁～上屋間に壁を設けていなかったが、この時期になると、壁を設けていることから、周囲の見通しの確保ではなく、風雨等の吹き込みを防ぐことが設計上優先された、もしくは、技術の発展により、地下鉄建設当時よりも、ガラス等の壁を使用しても、見通しの確保が行えるようになったと推察できる。

囲壁型の中でも、コンクリートの壁を使用しているものは、地下街建設の最盛期の時期である、昭和

30年代後半から昭和50年代初頭にかけて建設された地下街出入口に多くみられる。ガラスなどの透明な壁の出入口は、地下街建設の最盛期以外の時期建設された地下街出入口にみられることを現地調査より確認できた。

渋谷地下街は、1977年に新玉川線（現：東急田園都市線）の開通に合わせ、出入口の改修工事を行っている。地下街の出入口だけではなく、公共交通機関の出入口としての役割を担うため囲壁型の出入口が設けられたと推察する。

また、近年建設された囲壁型の事例では、側壁を透明な素材を使用することによって、開放感を与えている事例も確認できた。



図-11 囲壁型の例2（吉祥寺駅地下街出入口）

e) 景観配慮型

この型は側壁、側壁～上屋、上屋で構成されている。それらの構成要素は透明感のある素材を使用しているため、周囲が見通せ、周囲の景観に調和しやすい⁸⁾。雨などの吹き込みが防止され、利用者へのサービス向上にもつながっている。設置件数は15件（8%）確認することができた。

ガラス同士をポイントで抑える支持の仕方が普及したことにより、柱と柱にガラスをはめ込むのではなく、ガラス同士をつなぎ合わせた工法が用いられている。この支持の仕方を採用することにより、4点支持のものより、コストがかかるが、意匠性は担保される。しかし、上屋をガラス張りにすることにより、工事費がかかるだけでなく、清掃等の維持管理に係るの負担が増すため、表参道や池袋のような、駅と商業施設が一体になった収益の確保が行いやすい場所で比較的多く分布していることが現地調査の結果より把握できた。

さらに工法だけでなく、出入口の設計時に地下街のコンセプトを取り入れた、設計を行っていることがヒアリング調査の結果より、把握できた。

表-8より、平成に入り地下鉄の再整備に合わせて駅の魅力向上のため地下街が建設される。かつては都市施設の補助的な役割をもって誕生した地下街が、都市施設を強化する理由で建設されるようになる。さらに、改修・更新の時期を迎えた地下街の再整備が行われている。この時期の類型として、景観配慮型が特徴的である。国土交通省作成「景観に配慮した道路付属物等ガイドライン（2017）」の内容では、地下出入口などの道路付属物の周辺の景観との調和

や、開放感のあるデザインを促している。



図-12 景観配慮型の例（Echika 表参道出入口）

(2) 類型化に基づいた地下街出入口デザインの特徴と変遷の考察

地下街出入口のデザインは、地下街建設初期では、周辺との関係や使い勝手の配慮などの模索をしながら、被覆型の出入口や一部の出入口は周辺の都市に合わせたデザインを設計していた。

地下街の建設が最盛期を迎えると、被覆型の出入口が増え、各地下街の出入口が画一的なデザインとなる。また一部地域では、住民の意向に合わせ、上屋を設置しない開放型の出入口や風雨等の吹き込みを防ぐ、コンクリートの壁を使用した囲壁型の出入口が設計された。

一部の出入口が改修工事されると、被覆型の出入口に側壁～上屋間に壁を設け、囲壁型の出入口として、風雨等の吹き込みを防ぐ利用者のサービス向上を図った出入口の設計が行われた。

地上の再開発とともに地下街整備が再び行われるようになると、ビルへの誘引のため、再開発ビルに出入口を取り込むようになる。

改修・更新の時期を迎えた地下街の地上出入口が改修されるようになると、地下街への誘引のため、また道路附属物や道路占用物件をはじめとしたの景観に関するガイドライン等の策定や、視認性の向上を狙いとした、デザイン性の高い出入口が設置されるようになった。

以上の変遷より、社会背景・法制度の変化を踏まえ、都市施設としての地下街の役割も変化し、それに応じて、出入口の役割も変化していることを捉えた。

今後の地下街再整備に伴った出入口の再整備においては、周辺との関係や使い勝手の配慮を行いながらも、地下街の老朽化等にもなった防災対策が必要である。特に道路上の設置する出入口に関しては、周辺都市の景観に配慮しつつも、各地下街や、周辺都市と一体となったコンセプトを取り入れた、デザイン性のある出入口が地上と地下の接点である出入口では、有効であると考えられる。




年代	1920年代	1930年代	1940年代	1950年代	1960年代	1970年代	1980年代	1990年代	2000年代	2010年代	現在
	地下街誕生・発展期					地下街規制強化期		地下街規制緩和期		地下街整備・活用期	
社会背景及び法の変遷	1932年 国内初の地下街開設		1957年 大規模地下街の誕生 1960年代 モータリゼーションの到来			1980年 準地下街事故発生 1986年 地下空間の有効利用 関心高まる		1996年 地下建築物規制緩和		2010年 地下街の改修工事 2008年 広告料の道路占用通達 2017年 道路附属物景観ガイドライン 2008年 地下空間浸水対策 ガイドライン	
地下街の役割	都市施設の補完									都市施設の強化	
各類型の変遷	地下街建設当初		地下街建設最盛期			地下街規制		地下街再整備			
						地下街の新設・増設が厳しく規制					
	設計を模索		画一的な設計					地下街や周辺の再開発に合わせた設計			

図-13 地下街及び各類型の変遷

6. まとめ

地下街に係る社会背景・法制度の変遷を法律の変化に着目して4期に分け、地下街の建設理由に着目すると、地下街の役割が、都市施設の補完から都市施設の強化へと役割が変化していることを把握した。

現地調査の結果を踏まえ、地下街の地上出入口を立地条件と形態に着目し類型化を行った結果、地下街出入口を5つに分類することができた。類型化の結果と、地下街に係る変遷や各地下街開設年次と比較して分析を行った結果、地下街建設当初は、設計を模索しながら、被覆型の出入口が設計され、その後地下街の建設が最盛期になると、被覆型の出入口が増加し、画一的な設計となるが、その中でも、コンクリートの壁を使用した囲壁型や、上屋の設置を行わない開放型などの出入口が設計された。その後地下街の規制緩和を受け、近年では、地下街のコンセプトを取り入れた景観配慮型や、再開発に合わせ、ビル一体型が増加しており、地下街の役割の変化に応じ、地下街出入口の役割が変化していることが、地下街出入口が地下街の誕生から、現在の形に至るまでの変遷として捉えられた。

さらに以上の変遷を踏まえ、今後の再整備にあたり、地下街や出入口周辺地域と連動したデザインが地下街出入口の設計上必要な要素であることを述べた。

7. 今後の課題

本研究では、仮説的に現地調査にもとづいて、地下街の地上出入口を分類・整理した。今後は分類の妥当性を定量データを用いて検証する。検証にあたっては、調査対象拡大し、東京都だけではなく他の地下街が多く分布している地域である、愛知県や大阪府を対象とし、分析をより精緻なものとする。

加えて事例調査として、積極的に地下街の出入口のデザインを行っている事例や、地下街リニューアルを行っている事例を把握し、どのように出入口のデザインを行っているのか調査を進める。

また出入口の設計意図を詳細に把握するために、ヒアリング調査を各地下街の管理会社だけではなく、設計会社を実施し、各地下街出入口の設計意図や設計者の思想、設計の体制等のプロセスをより詳細に把握し、分析を深める必要がある。

謝辞: 本研究にご協力をしてくださった、各地下街の管理会社様、設計会社様に誠に感謝申し上げます。

参考文献

- 1) 国土交通省：道路空間の利活用について，2016
- 2) 国土交通省都市局街路交通施設課：地下街の安心避難対策ガイドライン，2014
- 3) 菊池良範・西淳二・池田征史・清木隆文：地下鉄出入口の設置特性に関する基礎的研究，地下空間シンポジウム論文・報告集4，1999-01
- 4) 北川貴巳・黒瀬武史・窪田亜矢・西村幸夫：東京都心部における地下鉄出入口の変遷と実態に関する研究，日本建築学会計画系論文集第 80 巻第 709 号，2015
- 5) 地下都市計画研究会：地下空間の計画と整備—地下都市計画の実現をめざして—，1994
- 6) 新宿地下駐車場株式会社：新宿サブナード 30 年のあゆみ，2003
- 7) 東京地下鉄道株式会社：東京地下鉄道史 坤，1934
- 8) 道路のデザインに関する検討委員会：景観に配慮した道路付属物等ガイドライン，2017

(?)