

地下鉄駅の出入口の設置特性に関する研究

名古屋大学工学研究科

○池田征史

名古屋大学工学研究科 フェロー 西 淳二

名古屋大学工学研究科 正会員 清木隆文

1. はじめにー研究の背景と目的ー

地下鉄駅は地下鉄の利用客の乗換えを扱う施設であり、次のような位置に設けられている。

1. 郊外線のターミナル
2. 他路線（将来の計画線を含む）と交差する所
3. 政治、商業、事務所、娯楽、文教、住宅団地等の中心地もしくは、これに近接した場所

また、遮閉された空間であるため、地上部と地下部を接続する出入口が必ず、地上のどこかに設置され、出入口の設置位置は駅の位置、立地条件によって決まる。しかし、地下鉄駅は既成市街地に立地されることが多く、他の地下埋設物や地上の制約から、用地取得が困難となっている。そのため、見つけにくい、幅員が狭い等の利用者のニーズに対処できない出入口が設置されることもある。今後、地下鉄駅だけでなく地下空間の高度利用が進められる中で、一つの施設としての出入口が重要となってくることが十分に考えられる。

本文では、このような現状を踏まえ、出入口の類型化を行い、設置に至るまでのプロセスを明らかにし、分析をすることを目的とする。



写真-1 瑞穂区役所②番出口

2. 出入口に関する規定

2.1 最小設置数

地下の鉄道としては、最低2ヶ所必要である。

2.2 最小幅員

人間が2人並んで通過できる最小幅員は、1.2～1.4mであり、地下鉄道構造基準では最小有効幅員を1.50mとしている。

2.3 歩道上の出入口

出入口を歩道上に設ければ利用者の目に付きやすく出入りにも便利である。一方、こうした出入口は、歩行者が集中する点であり、動線が交錯しやすく、しかも出入口によって歩行空間が狭められるため、煩雑な印象を生じやすい。

名古屋市では出入口と建築線の間、残存歩道幅員3.50mを残すことを規定している。そこで、出入口設置可能なためには、原則的に歩道の最小幅員が $5.25 + \alpha$ m以上必要となる（図-1 参照）。

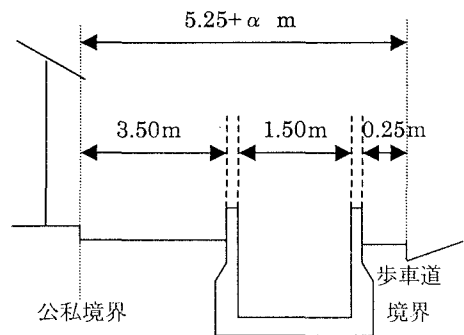


図-1 歩道上の出入口に対する規定

3. 出入口の設置類型化

まず、研究対象としていくつかの出入口を選定し、文献資料の収集と関係者のヒアリング、現地調査を行い、以下の項目により分析を行った。

3.1 各出入口の設置関係

各出入口の特性を位置、形態、利用者、周辺部、事業者の各観点から分類をした。

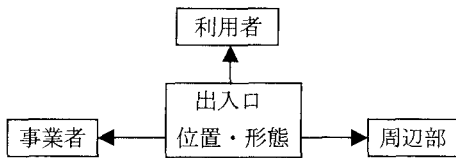


図-2 出入口の設置関係図

3.2 各出入口における用地取得の合意形成プロセス

各出入口の用地取得がどのように合意されたかを明らかにし、その合意形成プロセスによる類型化を行った。

時期	開業前	開業後
場所	桜山③番出口	矢場町⑤⑥番
模	市立病院	商業施設
式	要請 ↓ 用地提供	建設 ↑ 要請(建設費)
図	事業者	事業者

図-3 合意形成の模式図の一例

3.3 整備事業による出入口

整備事業による出入口の形態を調査した。

3.4 設置プロセスのフローチャート

以上の項目により、出入口設置プロセスを明らかにした。

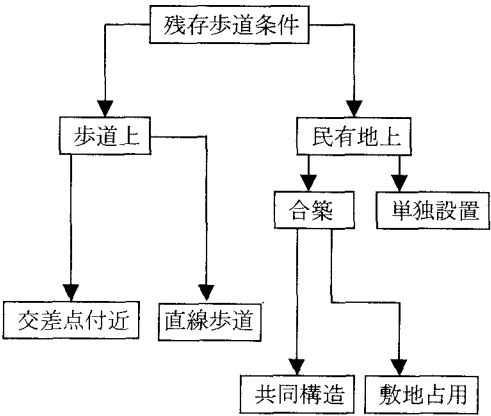


図-4 設置プロセスの一部

なお、具体的な類型化・プロセスは講演の際に発表する。

4. まとめと今後の展開

本研究は、いくつかの地下駅出入口を対象として、周辺環境との関係と設置プロセスを明らかにし、出入口設置において、特性を表現することを行った。

本研究で得られた知見を以下に示す。

- 1. 出入口は、周辺状況・形態によって類型化することができる。
- 2. 事業者や周辺部の動機や目的により、さまざまな合意形成の仕方がある。

今後は、機能、デザインからの評価や出入口設置による周辺の影響を分析していく。

謝辞 本研究の実施にあたりご協力いただいた名古屋市の交通局の皆様に感謝の意を表します。

【参考文献】

1) 植下協・加藤晃：道路工学、朝倉書店、pp.58-61、1972
2) 渡辺健・渡辺時男・市川秀：地下鉄道の設計、山海堂、pp.110-111、1963