

# 利用者意識からみた地下街のあり方に関する研究

——名古屋駅地区について——

谷本 道子・中山 智草\*・杉山 尚美

## A Study of Underground Shopping Malls from the Viewpoint of its Users

—— Nagoya Station and Surrounding Area Investigated ——

Michiko TANIMOTO, Chigusa NAKAYAMA and Naomi SUGIYAMA

### はじめに

名古屋は地下街の発達した都市として知られている。名古屋市を中心とする都市圏の住民にとって、通勤、通学、買い物といった様々な生活行動を考えると、地下街は極めて身近な空間のひとつであるといえよう。さらに利用者だけでなく、地下街の飲食店や販売店等で働く長時間滞在者にとって、地下街の状態が心身の健康や安全に大きく影響すると考えられる。加えて、名古屋市が東海地震対策強化地域に含まれたことから、地下街滞在時に非常事態が発生した場合にとるべき行動等に対する関心が急速に高まっている。そこで本稿では、名古屋の地下街の現状をみた上で、地下街の勤務者や利用者の意見から、地下街の安全性や快適性について考察する。

### 方 法

名古屋の地下街に関する文献資料と現地調査によって、地下街の現状と問題点を探った。地下街に長時間滞在する勤務者 58人から、働く環境としての地下街に関する意見を聴取した。買い物や通行のために地下街を利用する 20歳代の女性 237人にアンケート調査を実施した。各調査は 2001(平成 13)年 12月に実施した。

### 結果と考察

#### 1. 地下街の現状と問題点

地下街は、1952年(昭和 27年)12月の東京都中央区銀座 5丁目の三原橋地下街開設以降、札幌、名古屋、大阪等の大都市を中心に各地で建設が進められた。地下街の設置に関しては、都市計画法、道路法、建築基準法、消防法等の法令が関係しており、当初は、各所轄官庁で個々に許認可が行われた。基本的には地下街は、防災等の観点から問題が多いのみならず、これを道路、駅前広場等の公共施設の地下に設けることはそれらの管理上、また将来の利用を制約するおそれがある点から好ましくないとされ、設置は抑制されてきた。

しかし各地で新設、増設の要望があとをたたないため、1973(昭和 48)年 7月 31日付けで建

\*名古屋女子大学大学院生活学研究科一年生

設省、消防庁、警察庁、運輸省の4省庁通達「地下街の取扱いについて」が出され、中央と地方に地下街連絡協議会を発足させ、地下街の問題に関してはこの協議会方式で処理することになった。この4省庁通達において、地下街とは「一般公共の用に供される地下工作物内の道(地下道)に面して設けられた店舗、事務所その他これに類するもの(通常の建築物の地階とみなされるものを除く。)の一团(地下道を含む。)をいう。」と定義されている。

その後、1980(昭和55)年8月16日に発生した静岡県ゴールデン街ガス爆発事故を契機に、連絡協議会に通産省が加わりガス保安対策の強化等検討が行われ、1980(昭和55)年10月9日付けで5省庁通達「地下街の取扱いについて」が出され、改正を重ねながらもこの方式が継続されてきた。

しかし、2000(平成12)年4月1日の「地方分権一括法」施行と、それを受けた2001(平成13)年6月1日の「地方分権に伴う地下街関連の通達の廃止について」により、前述の通達が廃止された。

国の関与が小さくなり地方の裁量の範囲が拡大したことから、今後は地下街をより身近な存在としてとらえ、考える姿勢が必要になると思われる。

以下、名古屋駅地区地下街を中心に、資料と現地調査から問題点をみていく。

名古屋の主な地下街の規模を、表1に示す<sup>1)</sup>。名古屋駅地区地下街は82,120.42平方メートル、栄地区地下街は81,625.00平方メートルに及ぶ。東京都の八重洲地下街は68,468.10平方メートル、大阪市の梅田と堂島地下街は合わせて75,664.50平方メートルであることから、名古屋駅地区地下街は日本有数の大規模地下街であるといえる。

しかしその経営主体数をみると、東京八重洲が1社、大阪梅田と堂島が3社、名古屋栄地区が3社であるのに対し、名古屋駅地区は9社にのぼる。さらに、1957(昭和32)年から1976(昭和51)年にわたって開設された、37棟のビルと5本の主要通路で構成される名古屋駅地区地下街は、図1に示すように幅員の異なる通路が複雑に拡がり、図2に示すように床レベルの差が

表1 名古屋の主な地下街 (1994年11月1日現在)

地区	地下街名	地下街の規模 (㎡)					地下街 開設年月
		延面積	公共通路	店舗	駐車場	その他	
名古屋 駅地区	ユニモール	27,363.90	8,384.60	6,161.90	9,339.10	3,478.30	1970.11
	サンロード	11,347.20	3,679.10	4,869.50	—	2,798.60	1957.03
	テルミナ地下街	6,985.90	2,653.40	2,013.00	—	2,319.50	1976.11
	メイチカ	1,966.90	—	1,348.90	—	618.00	1957.11
	メルサストリート	68.40	9.10	59.30	—	—	1966.11
	新名フー下地下街	711.90	345.70	318.40	—	47.80	1957.07
	ミヤコ地下街	3,599.80	968.50	1,089.70	927.80	613.80	1963.09
	大名古屋ビル連絡地下街	896.82	323.22	548.78	—	24.82	1963.03
	エスカ地下商店街	29,179.60	7,347.10	6,490.10	9,852.20	5,490.20	1971.12
	小計 (名古屋駅地区)	82,120.42	23,710.72	22,899.58	20,119.10	15,391.02	
栄 地区	セントラルパーク	56,369.50	14,960.00	10,706.10	25,521.80	5,181.60	1978.11
	サカエチカ	14,250.70	5,947.40	6,081.90	—	2,221.40	1969.11
	栄北地下街	4,115.50	2,348.70	840.30	—	926.50	1978.11
	栄東地下街	3,410.10	1,279.00	1,600.50	—	530.60	1969.11
	栄地下街	836.70	—	759.40	—	77.30	1957.11
	栄中南地下街	2,642.50	—	1,642.20	—	1,000.30	1965.09
	小計 (栄地区)	81,625.00	24,535.10	21,630.40	25,521.80	9,937.70	

大きい。

この地下街はJR名古屋駅、地下鉄名古屋駅、名鉄新名古屋駅、近鉄名古屋駅の4駅を結んでいる。それらの乗り換えのために通行する利用者が多いが、各駅のホームは地上2階から地下3階にわたっていて高低差が大きいうえに、随所にある上下移動の必要な箇所にエレベーターやエスカレーターの設置が充分でない。

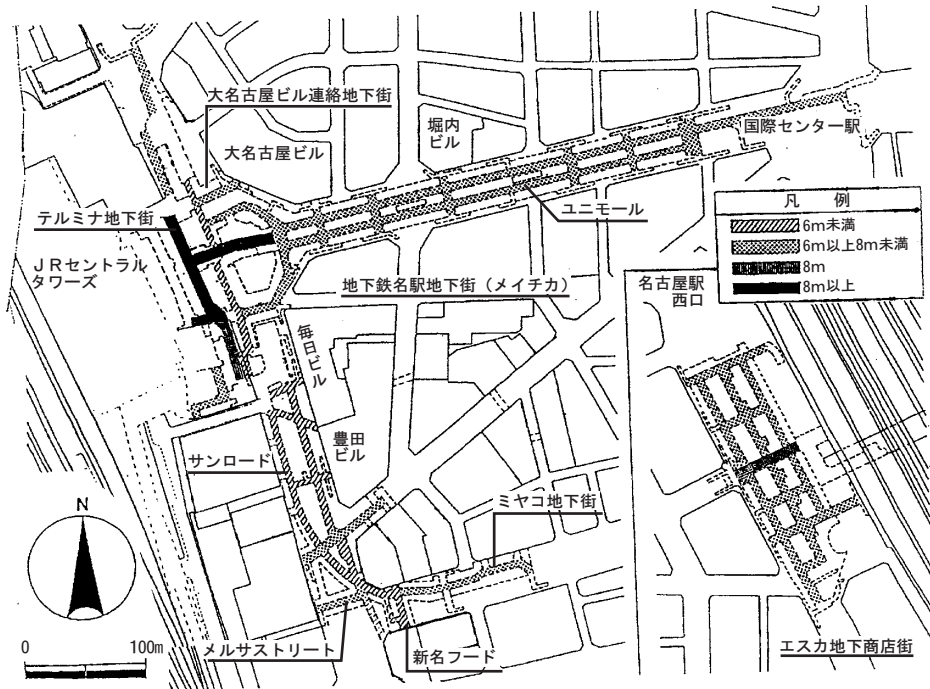


図1 名古屋地区駅地下街の通路

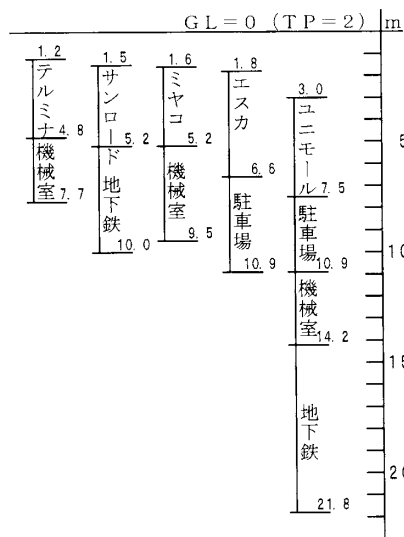


図2 名古屋駅地区地下街の床レベル S.1 : 30

店舗のない場所、店舗が閉店している時や人通りの少ない時間帯は人目が少なく、通路が複雑で死角になる場所も多い。

ユニモールについてみると両側のビルの多くが地下1階の用途を店舗としているが、ユニモールから直接入れるのは名古屋ビルヂング、堀内ビル、国際センタービルだけである。地下街からその他のビルの地下店舗に入るためには、たとえ至近の位置にいたとしてもまず地上への出口まで行って階段を上り、目的の店舗があるビルまで歩道に戻ってその中でもう一度下らなければならないので、回り道をしている感じが強い。

## 2. 地下街勤務者の意識と意見

ここでは、協力を得られた地下街勤務者 58名に対して行った聞き取り調査結果をみる。

表2に性別、勤務形態別、避難訓練の有無別、非常口と避難経路の把握状況を示す。まず性別では、女性の8割、男性の全数が把握していると回答した。勤務形態別には常勤の9割が把握しているのに対し、パート・アルバイトでは6割程度に留まっており、男性に常勤が多いことを考えると、把握状況は勤務形態によるところが大きいとみられる。

さらに、非常口と避難経路を把握している人の割合は、避難訓練があると答えた人では8割以上であるのに対し、ないと答えた人では6割程度である。

表3に非常口と避難経路の把握状況別、消火器位置の認識の有無を示す。把握している人のほぼ全数が消火器位置も知っているが、把握していない人の中で位置を知っている人は6割にすぎない。

表2 性別、勤務形態別、避難訓練の有無別、非常口と避難経路の把握状況

(単位：人)

		非常口・避難経路				計
		把握している	%	把握していない	%	
性別	女	37	78.7	10	21.3	47
	男	11	100.0	0	0.0	11
	計	48	82.8	10	17.2	58
勤務形態	常勤	30	88.2	4	11.8	34
	パート・アルバイト	10	62.5	6	37.5	16
	その他	1	100.0	0	0.0	1
	無回答	7	100.0	0	0.0	7
	計	48	82.8	10	17.2	58
避難訓練	あり	42	85.7	7	14.2	49
	なし	5	62.5	3	37.5	8
	無回答	1	100.0	0	0.0	1
	計	48	82.8	10	17.2	58

表3 非常口と避難経路の把握状況別、消火器位置の認識の有無

(単位：人)

非常口・避難経路	消火器位置の認識の有無						計
	あり	%	なし	%	無回答	%	
把握している	46	95.8	1	2.1	1	2.1	48
把握していない	6	60.0	4	40.0	0	0.0	10
計	52	89.7	5	8.6	1	1.7	58

パート・アルバイトの多い店舗では、勤務者本人の避難のみならず客の誘導が不十分になるおそれがあるといえよう。常勤だけでなくパート・アルバイトも含め、地下街で働く人すべてが初期消火の方法や非常口と避難経路を理解している状態にすることが必要と考えられる。

また、勤務者は長時間滞在者でもあることから、快適に勤務するための勤務者専用施設への要望や、勤務者利用者共用施設への提案が聞かれたので表4に示す。提案された施設名は44件である。勤務者専用施設としての要望をみると、休憩室（休憩コーナーを含む）が15件で最も多く要望が強い。食堂が6件、便所が4件で、シャワー室1件と合わせ、勤務者の休憩や回復のための施設が多くあげられた。物品搬出入を容易にするエレベーターの増設が1件である。つぎに、勤務者も利用者も共用する地下街にあればいいと思う施設としては、コンビニエンスストアが9件で多いが、長時間営業店舗への要望とみられる。マッサージ室やスポーツジム等の業種への提案もみられる。さらに、キャッシュコーナーと郵便局を合わせて3件、他に、埃っぽさや地下街出入口付近の気温の急激な変化を改善する施設、地上との繋がりを感じさせる場所等があげられた。

表4 勤務者の施設要望と提案

施設名		件数
勤務者専用	休憩室	15
	食堂	6
	便所	4
	シャワー室	1
	エレベーター増設	1
勤務者・利用者	コンビニエンスストア	9
	マッサージ室・ジム	2
	キャッシュコーナー	2
	郵便局	1
	地上を感じる場所	1
	空気清浄装置	1
	風除室	1

### 3. 地下街利用者の意識と意見

ここでは利用者の中から20歳代女性の意識と意見をみる。本学は地下鉄桜通線瑞穂区役所駅を最寄り駅としており、名古屋駅地区地下街利用者が多い。そこで調査対象は生活環境学科の4年生全員98名、3年生と2年生の生活空間デザインコース履修者68名と83名、計249名とし、本人の183票（回収率73.5%）と、協力を得られた他学科の友人等54票、計237票を回収した。ここでは、栄地区についての結果を合わせて示す。

まず図3に各地下街の印象を示す。「安全」、「通路幅や段差等の面で通行上の危険を感じる（以下、通行危険）」、「犯罪に巻き込まれるかもしれないという治安上の危険を感じる（以下、治安危険）」の別にみる。地下街全体では、安全が49.5%、通行危険が26.1%、治安危険が24.4%であった。地下街別に安全の割合をみると、ユニモールとセントラルパークで8割前後と高く、テルミナ、メイチカ、大名古屋ビル連絡地下街、エスカで5割強、サンロードとメルサストリートは3割強で、新名フードとミヤコ地下街、栄地下街等はさらに低い。また、治安危険の印象が強かったのは、新名フードとミヤコ地下街、栄地下街等、大名古屋ビル連絡地下街である。

地下街にいるとき、非常口や避難経路を意識しているかという問いについては、意識しているが2.1%、意識していないが93.2%、無回答が4.6%で、ほとんどが意識していないということがわかる。

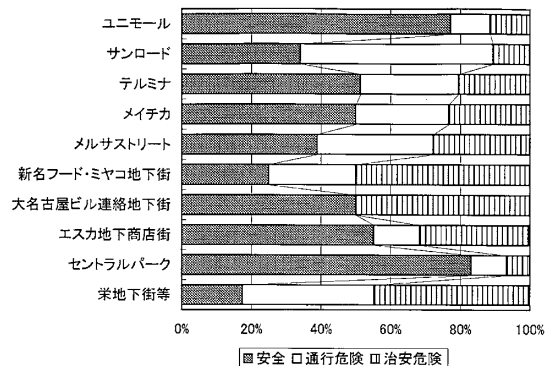


図3 各地下街の印象



表5に非常事態に遭遇した場合に自分がとろうとする避難行動を複数回答で示す。誘導灯に従うより、人の流れについて行く、知っている近くの出口を目指すという回答が多い。避難方法については、エレベーターやエスカレーターを使う人は2.1%と少なく、全数に近い96.5%が階段を使うと回答している。

つぎに、今後相次いで予定されている名古屋駅前各

ビルの建て替え計画で重要な課題となるであろう、ビルと地下街の連結方法について検討する。最も望ましいと考える方法の選択肢としてあげたのは、「ビル地階から直接地下街へ（以下、直結）」、「ビル1階から歩道に出て地下街へ（以下、歩道）」、「ビル地階から青空吹き抜けを通過して地下街へ（以下、青空。アネックスからセントラルパークへ入るようなサンクンガーデンを設ける方法）」の3つである。表6にその結果を示す。青空希望が46.8%で約半数、直結希望が40.5%と続き、歩道希望は

12.2%と低い。表7に連結方法の選択理由を示す。ビル地階と地下街を直接結ぶ方法（直結）を選ぶ理由としては、寒暖や降雨などの天候に左右されないことがほぼ半数を占める。外に出なくてよいため、空調があるから等も同理由で

あろう。地下鉄駅や他のビルから行きやすいから、地上に出るのが面倒だから等、便利さも多くあげられた。ビルのエレベーターを使えるからという理由もあげられた。ビル1階から外に出て歩道の階段等で地下街に下りる方法（歩道）を選ぶ理由としては、地上の街路から地下街に入りやすいことが多いが、ビルと地下街の区別が付けやすいこと、地下ばかりを移動していると方向や位置がわかりにくいこと、地下にいる実感がわくことなどもあげられた。地下街の床が外気に広がる吹き抜け部分に出てそこから他のビルに入る方法（青空）を選ぶ理由としては、気持ちがいい、外気にふれられる、明るい、開放感がある、空気がいい、自然光等が約半数を占める。出入りの便利さも多い。外の様子がわかる、ビルと地下街の区別が付きやすい、地下街の方向がわかりやすい、避難しやすい、火災時にビル内に煙が入らない等、避難や安全を考慮した理由も多くみられた。アネックスの感じがいいからという理由もあげられた。

図4には非常事態に遭遇した場合に自分がとろうとする避難行動別、望ましいと考える連結方法を示す。来た経路を戻るとする人では、他に比べ歩道を経由する方法の割合が大きい。歩道から入った人は戻れば必ず歩道から出られるという安心感からであろう。誘導灯に従うとする人では、地下で直結させる方法が、

青空吹き抜けを経由する方法よりわずかに多い。人の流れについて行くとする人と、知っている近くの出口を目指すとする人では、直結より青空吹き抜け経路がわずかに多い。特に、知っている出口を目指すとき、青空吹き抜けはわかりやすい出口であるといえる。

表5 非常事態の避難行動

避難行動	件数
来た経路を戻る	16
誘導灯に従う	75
人の流れについて行く	116
知っている近くの出口を目指す	140
計	347

表6 ビルと地下街の連結方法

連結方法	人数	%
直結（ビル地階から地下街へ）	96	40.5
歩道（歩道に出てから地下街へ）	29	12.2
青空（ビル地階から青空吹き抜けを通過し地下街へ）	111	46.8
無回答	1	0.4
計	237	99.9

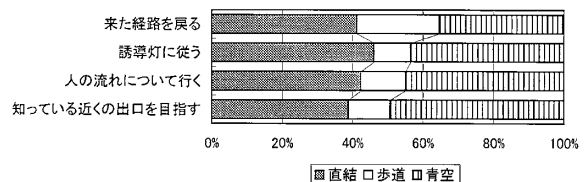


図4 避難行動別、連結方法

つぎに、備えて欲しいまたは増やして欲しいとする非常用の設備等については、128件の回答があり、案内板、誘導灯、非常口、階段、非常時の放送、防犯カメラ、消火器、懐中電灯、電話、梯子、避難場所、警備員や派出所、等があげられた。また、欲しい案内板としては、74件の回答があり、方位、地下街全体図、各電車の駅、店舗、トイレ、地上との出入口、階段、エレベーター、エスカレーター、各電車の時刻表、天気、地上の案内図、警備室、キャッシュコーナー、目的地探索用PC端末等があげられた。さらに、誘導装置が欲しい目的の施設としては、59件の回答があり、トイレ、非常口、キャッシュコーナー、休憩所、地上との位置関係、各社の駅の方角とそこまでの距離等があげられた。

また、今後地下街をどういう目的でさらに利用したいかという問いの複数回答として、全237票中あげられた割合は、買い物物が87.3%、通行が74.3%、待ち合わせが38.8%、娯楽が21.9%であった。

さらに、自由記入で112人が、今後充実させて欲しい店舗、施設、空間等として151件をあげたので、主なものを記す。休憩所50件、ベンチ27件、待ち合わせ場所や目印になる場所17件で、滞留する場所の要望が多い。その他には、植栽11件、銀行・郵便局・キャッシュコーナー9件、オープンなカフェ6件、清潔なトイレ4件、24時間または夜遅くまで入れる飲食店3件、以下少数であるが、派出所増設、随所に時計増設、噴水、コインロッカー等があげられている。

#### 4. まとめ

本稿では主に地下街での安心や非常時の避難について、勤務者や利用者の意識をみてきた。その中でパート・アルバイト勤務者や利用者のお大半が地下街滞在・通行時に避難経路等を意識していないことなどが示された。

また、非常事態が発生した場合、上記に加え高齢・障害者や名古屋駅地下街は初めての旅行者等も多く地下に滞在していると考えられる。したがって、非常事態が発生した場合、何も知らない人も安全に避難できる方策がとられなければならないだろう。地下街からの避難につい

表7 連結方法の選択理由

方法	理由	人数
直結 96 人	天候に左右されない	46
	便利	14
	外に出なくてよい	10
	ビルのエレベーター等を使える	6
	地下からビルに出入りできる	3
	地下が利用しやすい	2
	わかりやすい	2
	ビルとビルの行き来が便利	1
	地上に出るのが面倒	1
	地下鉄からすぐに行ける	1
	空調がある	1
	何となく・理由無回答	9
歩道 29 人	外から直接地下街に入りやすい	9
	歩道の入り口には屋根がある	3
	地下は方向や位置がわかりにくい	3
	外のほうが気分がいい	1
	換気できそう	1
	ビル内はごみごみしている	1
	地下にいる実感がわく	1
	ビルと地下街の区別がつけやすい	1
	入る場所が増える	1
	歩道と青空と両方欲しい	1
歩道と直結と両方欲しい	1	
何となく・理由無回答	6	
青空 111 人	気持ちがいい	16
	外の空気にふれられる	12
	明るい感じ	11
	開放感がある	9
	ビルと地上の両方から出入りできる	7
	地上と地下のつながりがある	6
	出入りに便利	5
	雰囲気がいい、おしゃれ	5
	空気がいい	4
	避難しやすい	4
	外の様子がわかる	3
	ビルと地下街の区別がつけやすい	3
	地下街の方向がわかりやすい	3
	アネックスの感じがいい	3
	地下なのに自然光が得られる	2
青空と歩道と両方欲しい	2	
火災時にビル内に煙が入らない	1	
何となく・理由無回答	15	
無回答		1

ては、初めての人でも出口がわかって安全に地上に出られることが求められる。

日本の地下街は道路や駅前広場など公共用地の地下に建設されたもので、そのため地下鉄、水・電気・ガスの供給処理施設、通信系施設等との共存や、両側の民地とのつながりが課題になる。ここでは、民地に建つビルとのつながりとしてビル地階から地下街へ直結する方法と、サンクンガーデンを経由する方法がともに評価が高かった。しかし理由をみると、前者は雨に濡れないことや最短距離であることなど利便性を評価したものであったのに対し、後者は開放感の他、方向の認識や排煙能力など安全性を評価したものであった。今後の方向としては、安全性重視の方策を検討する必要があるだろう。

また北米では、民地に建つ多数の民間ビルの地階を、道路地下の通路で結ぶ型の地下街が古くから発達している<sup>2)</sup>。夏は30℃、冬は-30℃という大きい寒暖の差や、長い冬の積雪など名古屋とは異なる気候条件の地域ではあるが、その手法も視野に入れ、地上の賑わいと一体の豊かで安全な地下空間の創出が求められる。

## 要 約

名古屋駅地区地下街は日本有数の大規模地下街である。しかし多数の経営主体によって、長期にわたって次第に拡大されたものであり、平面的にも断面的にも複雑な様相を呈している。そのため方向感覚の喪失や、階段による随所の上下移動等、問題は多い。こうした現状の中で2001年12月に地下街勤務者58人と利用者237人の、地下街についての意識を調査した。まず勤務者については、特にパート・アルバイト勤務者で避難経路等についての把握が不十分である。また、勤務者用の休憩室や食堂への要望が強い。利用者については、ほとんど避難経路等を意識していない。地下街と沿道の民間ビルとの連結方法としては、直結する方法とサンクンガーデンを経由する方法の評価がほぼ同程度ある。直結は利便性が、サンクンガーデン経由は安全性が重視されたことによるものである。その他、今後の地下街利用目的としては、買物や通行の他、待ち合わせや娯楽も多く、そのため要望する施設等としては休憩所、ベンチ、待ち合わせ場所等が多かった。キャッシュコーナー、郵便局、長時間営業店舗などは勤務者からも利用者からもあげられた。

## 謝 辞

本調査研究にあたり、本学生活環境学科平成14年卒業生竹内裕美子さん、西出悦子さん、萩村絵美さん、原亜矢子さんと、多くの回答者の方にご協力いただきました。記して謝意を表します。

## 文 献

- 1) 名古屋市：全国地下街一覧表，地下街連絡協議会関係資料集，p.149-158(1994)
- 2) 西淳二他：「モントリオール”Indoor City”とトロント”Path System”，第7回地下空間国際会議報告書，p.3-9(1998)