

新橋駅西口広場における 歩行者空間成立の経緯と要因に関する研究

鈴木 直樹¹・中井 祐²

¹非会員 東京大学工学部社会基盤学科（〒113-8656東京都文京区本郷7-3-1）

E-mail: suzuki@keikan.t.u-tokyo.ac.jp

²正会員 工博 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻（〒113-8656東京都文京区本郷7-3-1）

E-mail: yu@keikan.t.u-tokyo.ac.jp

駅前広場は、都市における重要なパブリックスペースであり、歩行者空間として考えられるべきだが、都心部においては交通のための広場となってしまっているのが現状である。本論文では、今後の駅前広場計画の参考となるべく、東京23区内にありながら、完全に歩行者中心の場所としての駅前広場である、新橋駅の西口広場を対象にし、形状と機能の変化、その要因を明らかにすることを目的とした。調査の結果、現在の西口広場は市街地改造事業がおこなわれた後、港区が主体となって駅前広場を整備したことにより、その概形がつけられたことが明らかになった。

キーワード: 新橋駅, 駅前広場, 歩行者空間

1. 研究の背景と目的

戦後日本の都市は、駅を中心として発達してきた。首都東京の駅前広場をはじめとして、多くの駅前広場がバス停やタクシー乗り場が大半を占める交通のための広場であった。このような駅前広場のあり方は、交通処理を目的とする機能空間としては妥当性をもったものと言えるだろう。

また、近年改修される駅ではその集客性に着目し、駅の中にコンビニエンスストア・飲食店・書店などの商業施設や、図書館などの公共施設を設置した、いわゆる“駅ナカ”や“駅チカ”などの多様な機能を集約したものが誕生している。駅空間の利便性は向上するが、一方で周辺地域とのかかわりは乏しいものになりがちである。

しかし、都市そのもののあり方が問われているいま、駅前広場についても、実際にその駅前広場がどのように利用され、変化していったかを調べることで、日本における「広場」というものの意味を再考する必要があると思う。

新橋駅の西口広場は、東京23区内にありながら、完全に歩行者中心の場所としての駅前広場である、極めてまれな事例である。そこで本研究では、その駅前広場の変遷を整理することを第一の目的とし、その上で、歩行者中心の広場が形成された経緯、要因について考察した。

2. 研究の対象地域・方法・既往研究

(1) 対象地域

今回対象とするJR新橋駅は東京都港区に立地し、東口と西口にそれぞれひとつの広場を持つ。

西側には霞が関・中央官庁があり、飲み屋街が広がっている。また東側は汐留再開発地域につながっている。

西口広場は通称SL広場として知られ、歩行者中心の場所として、都内の駅前広場のなかではきわめてまれな事例であり、渋谷のハチ公広場と並び、テレビニュースで大衆へのインタビューで決まって使われる代表的な駅前広場である。

一方、東口広場はタクシープールのある一般的な交通広場である。

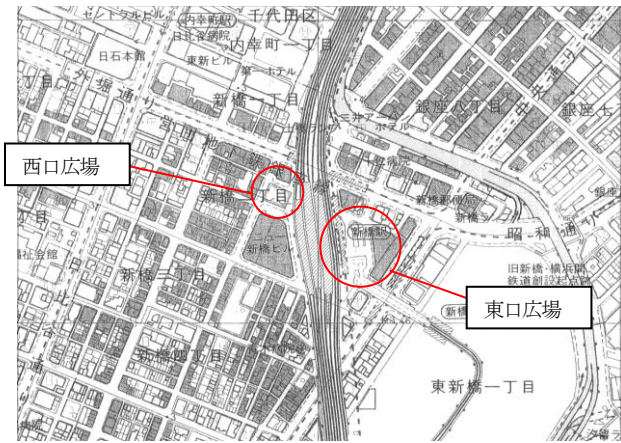


図-1 新橋駅の周辺地図 (1) に筆者加筆)

(2) 方法

各年代の地図および新聞記事、写真からその時代の広場の様子を読み取り、それを年代毎の変化に注意して時系列順に整理した。

変化の原因については都市計画審議会の委員会資料から都市計画上の位置づけや、港区のまちづくりの方針などから判断した。また、事業が古いこともあり、資料の不足のあるところは当時の状況を知る、港区役所の関係者や地元の方にインタビューを行い、補足した。

(3) 既往研究

駅前広場に関する研究は数多くあるが、大きく歴史的研究、計画論・設計論的研究に分けられる。

歴史的研究には駅前広場の事例を包括的に分類した、古田崇・天野光一による「駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的 연구」²⁾、為国孝敏・榛澤芳雄らによる「東京の駅前広場計画の変遷—明治時代から戦後復興期まで」³⁾などがある。

また、特定の駅前広場形成史として、渡辺史・中井祐による「渋谷駅の駅前広場の形成に関する研究～ハチ公広場に注目して～」⁴⁾があげられる。これは新橋駅と同様に歩行者中心の駅前広場である渋谷駅のハチ公広場に注目したものである。

計画論・設計論的研究には心理的評価に関するもの⁵⁾や、周辺との関係性に関するもの⁶⁾などが多数ある。

また、新橋駅についてはヤミ市に関するもの⁷⁾、市街地改造事業に関する研究⁸⁾が数多くあるが、新橋駅の駅前広場に注目したものはない。

3. 新橋駅駅前広場の形状と機能の変遷

本論文では表1のように、1949年、1961～71年、1982年、2006年の新橋駅西口の広場事業に対して着目し、

それぞれ第一次～第四次広場事業と名づけた、

表-1 新橋駅周辺に影響を与えた出来事

西暦	和暦	新橋駅周辺の出来事
1909	M42	烏森駅開業
1914	T3	烏森駅を新橋駅に改称
1932	S7	新橋周辺震災復興
1934	S9	東京地下鉄道開業
1946	S21	「新橋駅前広場計画」(戦災復興院告示第253号)
1947	S22	西口において火災
1949	S24	広場の一部事業(第一次広場事業)
1961	S36	新橋駅前市街地改造事業計画
1963	S38	都営浅草線開業
1964	S39	東口工事着工
1966	S41	東口地区完成 西口地区事業着手
1971	S46	西口地区完成(第二次広場事業)
1972	S47	SL設置
1975	S48	噴水設置
1982	S57	広場改修(第三次広場事業)
1995	H7	ゆりかもめ開業 汐留地域の再開発
2006	H18	広場改修(第四次広場事業)

(1) 第一次広場事業：1949年⁹⁾

a) 駅周辺の変化

新橋駅周辺では戦前から建物が密集しており、駅東口において空地が見られる程度だった。

このような中、戦時中には鉄道への空襲被害に備えて建物の強制疎開がおこなわれた。また、この地域は1945年5月24日に空襲があり、西口は強制疎開区域以外の大半が焼失している。したがって終戦直後の駅前は一面焼け野原という空白状況に陥っていたと思われる。そしてその混乱状況の中、この空地に露店が自然発生的に集まってくるようになった。

新橋駅周辺は、1946年12月7日戦災復興院告示第253号により駅前広場及び同付属街路の都市計画決定がされていたが、翌年11月26日の特別都市計画事業区域からは外されていた。

そうこうしているうちに広場内はバラックが出来上がり、ヤミ市として栄えていた。しかしすぐに火事があいついで起こり、その処理として、1949年5月10日建設省告示第426号により、新橋西口において初めて駅前広場が整備された。1946年の計画時の5680平方メートルの4割ほどの大きさである、面積2190平方メートルの広場であった。

b) 広場の役割

こうして出来上がった駅前広場は、物価高騰により足

りなくなった広場造成の予算を補充するため、区域に広告塔、有料便所、さらに新橋ステージを設置した。後に場外馬券場やカラーテレビなどが置かれ、庶民の憩いの場として親しまれた。



図-2 1950年の新橋駅西口



写真-1 1965年頃の新橋西口広場の状況 (新橋商事提供)

(2) 市街地改造事業(第二次広場事業) : 1966~71年¹⁰⁾¹¹⁾

a) 駅周辺の変化

第一次広場事業はあくまでも暫定的な事業だったため、昭和30年代に入っても、新橋駅周辺は木造2階建ての建物が密集し、小さな飲食店を中心に雑然とした街並みが広がっていた。

東京の中でも重要地点である新橋が放置されているのは防災の点からも問題であり、どのように整備すべきか都においても苦慮していたが、立ち退き問題などさまざまな問題が絡みあい、話は進まなかった。

このとき1964年の東京オリンピックのため、当時の東海道線の東側に新幹線を新設し、7mほど道路をつぶす必要が出てきた。このことにより、新橋駅前広場に関する計画を再検討することになり、またその事業化の必要が出てきた。

こうして、事業実施について関係方面と種々交渉の結果、1961年2月17日第110回都市計画審議会に都市計画を

提出、西口広場は1966年に着工し、2931平方メートルの広場が1971年に完成した。

b) 整備主体

この事業は「公共施設の整備に関連する市街地の改造に関する法律」(通称:市街地改造法)に基づいて行われた。この法律は1961年6月に制定されたばかりであり、土地の高度利用・建築物の集約化・不燃化を目的としている。西口広場については東京都が主体となって行われた。

その後1971年11月11日、港区は東京都から西口広場の管理引継ぎを受け、翌年9月27日、国鉄との協議の上、以下のことが決定した。

1. 国鉄が東京都から国鉄所有となる広場施設の引き渡しを受けたときに、国鉄と協議の上、広場の管理運営に関する協定を締結する。
2. 協定締結まで、港区が区の費用で広場全域を維持管理する。

以降、2003年まで港区が暫定的に西口広場を一体的に管理していく。

c) 広場の役割

出来上がった広場は駅前の歩行者空間を大きくとっているが、形式は他で見られる一般的な交通広場と同様であった。



写真-2 1971年の新橋西口広場の状況 (新橋商事提供)



図-3 1972年の新橋駅西口

(3) 第三次広場事業：1982年

a) 駅周辺の変化

市街地改造事業後、広場の管理が港区に引き渡された結果、西口広場は1972年のSL設置、73年の時間帯を限定しての広場に接する柳通りの歩行者天国化、75年の噴水の設置、というように次々と変化していく。

そして、82年には第三次広場事業が行われた。車道の一部を廃止して、噴水広場とSL広場を1つにまとめたほか、他の車道もカラスベリ止め舗装にするなど、広場全体がレンガカラーで統一された。

b) 整備主体

SL設置、噴水設置、第三次広場事業は港区により行われた。

なお、SLは鉄道発祥の地である新橋に、鉄道100周年の記念に機関車が欲しいという地元住民の働きかけにより、児童のための教材用として、国鉄から港区への無償貸与の結果、設置された。また、噴水はライオンズクラブからの寄付により設置された。

c) 整備の方針¹²⁾

第三次広場事業以前は、広場内の車道を歩く人が多く危険だったため、また違法駐車溜まり場となっていたため、その車道の廃止が目的であった。

整備後、港区は駅前広場の整備方針に、新橋西口周辺に対して、「周辺地区との歩行者空間の連絡を考慮」しつつ、「歩行者動線等のコミュニティモール化等の整備」をすること、また東口に対して、「汐留地区内に計画されている広域交通ターミナルと、新橋駅との一体化による首都圏総合交通ターミナル拠点形成を形成する」ことを挙げている。この時点で両広場の役割分担がはっきりと示されている。

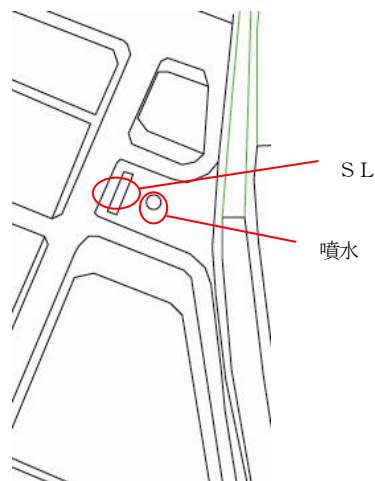


図-4 1989年の新橋駅西口

(4) 第四次広場事業：2006年

a) 整備の目的

1990年代後半から汐留地域の再開発がはじまり、超高層ビル化が原因とされるヒートアイランド現象が、新橋地域で問題になっていた。そこでその対策として広場内に保水性ブロックを用いること、及び広場内の段差を解消するバリアフリー化などを目的とした第四次広場事業が2006年に行われ、現在のものになった。

b) 整備主体

市街地改造事業後、西口広場ではその用地帰属がはっきりしていなかったが、都とJRが交渉をし、2003年に境界が確定した。2006年2月10日、道路拡幅部分および広場の所有地を港区に譲与し、同区はその直後3月3日、広場を「道路」として告示した。

この結果、駅前露天商の営業が問題となっていたが、取り締まりすることが可能になった。



図-5 2008年の新橋駅西口

4. まとめ

以上から、東京都が主体となって整備した市街地改造事業までは、東口・西口においてともに一般的な交通広場であったが、管理が港区に委譲されてから、広場事業の方針が大きく変換されたことが読み取れた。

また、西口広場が歩行者優先の広場になった要因として、東口広場が交通広場としての役割を担っていたこと、西口広場が大きな道路とは接しておらず、柳通りも含めて広場が交通処理を行うほどの用地を確保できなかったこと、新橋西口が繁華街になっていて広場内の車道を横断する動線が出来ていたこと、区が管理することにより地域の実情にそくした事業が可能になったこと、などが考察できる。

(1) 結論

本論文の成果として以下のことが明らかとなった。

1. 新橋駅西口広場の変遷、およびそれぞれの事業の目的・要因
2. 新橋駅西口広場において、歩行者優先の広場ができた経緯・要因

(2) 今後の課題

本研究では歩行者空間の成立要因について、新橋西口広場に限って話を進めている。そのため、他の地域での歩行者優先の駅前広場に関して、引き続き同様の研究、及び新橋駅との比較（渋谷ハチ公広場など）が必要である。

また、歩行者空間をつくる際、その整備・管理主体が大きく関係するため、駅前広場に限らず歩行者空間において、整備・管理主体と広場の形態の変遷の関係を追っていくことが必要だと思われる。

謝辞：本研究の資料調査において非常に多くのかたにご協力を頂いたこと、厚くお礼申し上げます。

参考文献

- 1) 国土地理院：1万分の1地形図 新橋，1996
- 2) 古田崇，天野光一：駅前広場空間の設計思想及び手法に関する史的的研究，土木史研究，NO. 10，pp. 277-287，1990
- 3) 為国孝敏，榛澤芳雄：東京の駅前広場計画の変遷—明治時代から戦後復興期まで，土木史研究，NO. 9，pp. 201-208，1989
- 4) 渡辺史，中井祐：渋谷駅の駅前広場の形成に関する研究～ハチ公広場に注目して～，景観デザイン講演集2007
- 5) 志水英樹，鈴木信弘，山口満：駅前広場における景観の多様性と好ましさに関する研究，日本建築学会計画系論文報告集，NO. 445，pp. 63-71，1993
- 6) 安森亮雄，坂本一成，寺内美紀子：東京都23区JR駅における駅前広場の集合形式—現代日本の都市空間における空

地の構成形式に関する研究(3)，日本建築学会計画系論文集，NO. 632，pp. 2099-2105，2008

- 7) 初田香成：戦後東京におけるバラック飲み屋街の形成と変容，学術講演梗概集，F-2，建築歴史・意匠，pp. 467-468，2003
- 8) 初田香成：戦後における揺籃期の都市再開発について，年報都市史研究，(14)，pp. 43-56，2006/11
- 9) 東京都建設局：新橋駅周辺地区疎開者の記録と答弁書，出版年不明（東京都公文書館所蔵）
- 10) 松浦義二：新橋駅前市街地改造について，新都市，NO. 3，pp. 24-29，1962
- 11) 武田宏，家田富郷：新橋駅西口市街地改造事業の完成，新都市，NO. 5，pp. 6-12，1971
- 12) 港区役所：港区における駅前広場の整備に関する調査報告書，1985