

地下街の誕生

—三大都市における地下空間の形成と変容—

The Origin of Underground City

—A Study on Formation and Transformation of Underground Space in the Three Major Cities—

建築デザイン分野 藤本絵理

都市の暮らしに身近である地下街について成立要因ごとに分析し、それらが地下空間にどのような影響を与えたのかを当時の新聞や雑誌および社史を用いて考察した。地下空間は①地下道により利用対象とみなされ②地下鉄の開通により実際に体験され③地下鉄と百貨店の接続により具体的なイメージとなり④防空意識の高まりから積極的に活用され⑤戦後は新しい認識を提供し⑥ビル地下型により拡大が進み⑦地下駐車場型により各地で見られるようになることで、地下街の認識が一般化された。

This study analyzes every factor of formation about underground cities familiar to living of cities. It considered using a then newspaper and magazine and history of a company what kind of influence a factor had on the underground. As a result, underground space: ①became an target to be used by underground path, ②gave space experience by subway, ③became a concrete image by connection of subway and department store, ④was used positively by air defense consciousness, ⑤offered new recognition in the postwar period, ⑥was expanded by underground of buildings, ⑦came to be seen in various places by underground car park. Therefore, the underground city was generalized by following these processes.

1. はじめに

1-1 背景と目的

地下利用の歴史は古く、機械力を持たない時代においても、カタコンベやカッパドキア、ヤオトンなど様々な文化に根付いて利用されてきた。これらの地下空間は、地上に比べ高度な技術と莫大な費用が必要なことから、ほとんどが都市の中心部に立地しており、当時から都市に住む人々の暮らしと関わりの深いものであった。

近代に入り、地下鉄や上下水道などのインフラ施設の整備が必要となるにつれ、地下工事の技術は進歩していった。日本では、高温多湿、高い地下水位といった気候や地質条件により地下の開発は遅れていたが、明治維新以降、海外の高度な土木技術が輸入されると急激に地下利用が進行し、多くの人々が利用する近代的な地下空間が誕生した。

では、近代における地下空間は都市に住む人々などどのように関わりを深めていったのだろうか。本研究は、都市に住む人々の暮らしと関わりの深い地下空間である地下街を対象に、地下街がどのように生まれ、人々の認識の中に形成されたのか、その形成と変容の実態

を明らかにするものである。

1-2 研究の位置づけ

地下街の形成については、既に杉村(1983)の『日本の地下街』¹が商業的な観点から全国の地下街に対し空間構成の分析を行っている。また住田(1973)らの地下街の空間形成に関する研究は、都市問題と地下街の関係について論じられている。しかし、これらの研究は、取り扱う事例の範囲において検討が不十分である。地下街がどのように都市に住む人々の認識の中に形成されていったかを明らかにするためには、人々の認識の中に地下街が生まれた時期を考える必要がある。

よって本研究では、地下街となる前の地下空間や、初期の実現されなかった構想についても研究対象とする。

また都市ごとの地下街形成については、各都市における地下街会社の社史によってそれぞれの都市の地下街についてよくまとめられており、多くの研究で参照されている。しかし、これらの社史はその都市の変遷を追うだけであり、地下街が誕生するまでの変遷において都市ごとに大きな偏りが見られる。

本研究では、都市ごとに地下街の形成過程を比較し

考察するものとする。

1-3 研究方法

本研究では、まず地下街の成立要因ごとに地下空間がどのように認識され、空間が形作られていったかを分析し、それらが地下空間にどのような影響を与えたのかを時代ごとに整理して考察する。次に地下街の形成が多くみられる東京・名古屋・大阪の三大都市の地下空間における形成の違いについて比較し、それぞれの都市との関わり方について明らかにする。

その手法として、当時地下空間がどのように認識されていたのかを新聞や雑誌から読み取り、都市を構成する大きな規模での空間の形成については関係する地下鉄や地下街、百貨店の社史を資料として分析を行う。

【新聞資料】

朝日新聞の新聞記事全文データベース「聞蔵」(明治12(1879)年から平成元(1989)年の紙面イメージ)

対象期間：大型地下街が誕生した昭和32年まで

検索ワード：「地下街」、「地下鉄」、「地下道」、「防空壕」

【百貨店社史】

三越、大丸、高島屋、白木屋、そごう、阪急百貨店、阪神百貨店、名鉄百貨店、近鉄百貨店、松坂屋

1-4 地下街の成立要因

本研究では杉村(1983)の『日本の地下街』における「地下街建設の動機」を参考に、地下街の成立要因を(1)地下道の建設、(2)地下鉄の開通と周辺の地階、(3)地上施設の収容という3つに分類し、それぞれについて地下街の形成に与える影響を記述する。

2. 地下道の建設

2-1 道路問題とその解決法

都市に人口が集中し、自動車の数も急増したため、大正13(1924)年ごろには都市部において都市計画道路が決定された。自動車量の増加は、道路幅の拡大とともにさらに著しくなり、大正の終わりから昭和初期にかけて道路における混乱は一層激しくなった。

地下道の提案

大正15年9月19日の朝日新聞によると、銀座尾張町や三越前など自動車の交通量の多い道路を安全に横断するため、地下で道路を横断するという地下道の提案がなされた。この地下道は問解決のために有効であると考えられていたが実際に建設されることはなかった。

地下街の計画 東京地下街

地下道は、道路を管轄する市によって計画されていたが、建設費用の問題などから積極的に実現される訳ではなかった。

昭和4年4月24日の朝日新聞によると、銀座尾張町と日本橋において、地下道建設の資金問題を解決する

方法として、地下に貸室の商店をおいてその家賃収入により資金を確保するという計画が、東京地下街株式会社によって示された。この会社は、電力関係の会社を中心とした資本家によって設立された民間会社であり、地下道建設のために商業と地下を関連付け、地下を利用する事を考えた会社である。

商店の導入 順慶町地下道

大阪における最初の地下街をつくった大阪地下街株式会社の社史である『大阪地下街株式会社30年史』によると、戦後すぐの地下道内において商店が営まれるようになった順慶町地下道について次のように説明している。この地下道は元々、学童の通学のために地元の人の寄付により設置された地下道であったが、戦争により治安が悪化したため閉鎖されていた。この状態を改善しようと、地元の文具屋が地下道内に電燈などの設備を整え、管理する代わりにそこでの営業を始めた。その結果、治安の回復がみられたので周辺の他の2つの地下道においても同様の方法で治安改善がはかられた。これ以降、地下道における商売は治安維持という観点から必要と考えられるようになった。大阪の地下街の発想の原点には、この地下道にける商売と治安維持の成功があるとされている。

2-2 戦争と防空意識の高まり

戦争による防空意識の高まりから、昭和12年に「防空法」が制定されると、人々の関心は地下に向けられるようになった。その理由として以下の3点があげられる。

(1) 建築制限

空襲へ対応するため建物の高さは31メートルまでに制限されていた。しかし昭和12年2月27日の朝日新聞によると、地下空間は建設規模の制限がなく、防火・防空施設としての有用性から地下室の設置に対し補助金が出されるなど、利用が推奨されていた。そのため地下室の利用は拡大し、昭和13年には地上7階建てでありながら、地下4階まである「第一生命館」が竣工した。

(2) 燈火管制

防空法による防空練習の一環として照明の使用を制限する燈火管制が実施された。昭和12年9月16日の朝日新聞によると、防空練習における非常警戒時には、地上は闇に包まれたが、燈火管制の規制のない地下では、光を求めた人々により地下鉄のホームにおいて即席の商売が行われていた。明るい地下空間は地上の闇と対比されることで、地下に人を誘導し、多くの人によって賑わっていた。

(3) 防空壕の推奨

防空施設の不足に対応するため、都市防空施設を建設するための参考資料として、陸軍築城部本部長佐竹保治郎によって「防空建築防と土木の参考」が発表された。これは、昭和13年に陸軍の認可を受け、翌年の『建築雑誌』にとりあげられている。この資料によると、空爆から身を守るための公共防護室を設置するための手段として、道路の交差点の地下に横断地下道の機能を兼ねた公共防護室の提案がされている。(図1)

また昭和17年1月29日の朝日新聞夕刊によると、日本を代表する繁華街であった浅草では、道路の横断問題の解決法とともに、空襲時にそこにいる多くの人たちを収容するための防空施設が必要とされていた。そこで、交通量の多い道路の交差点の下に、後に地下街に転用するものとして防空施設としての地下道が計画され、着工されていた。(図2)

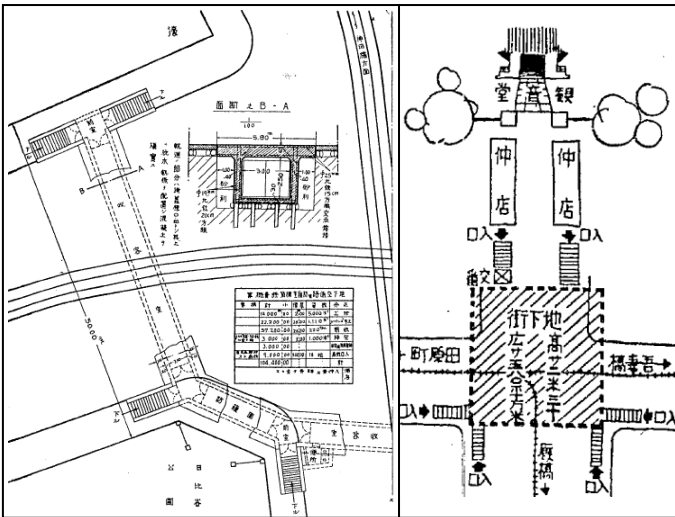


図1 地下道を兼ねた公共防護室 図2 戦中の浅草地下街計画
(佐竹保治郎「防空建築防と土木の参考」『建築雑誌』1939より)

3. 地下鉄の開通と周辺の地階

3-1 地下鉄

東京地下鉄の偉業

都市交通網の改善をはかるため、東京と大阪では全国に先だって地下鉄が建設された。日本で初めて地下

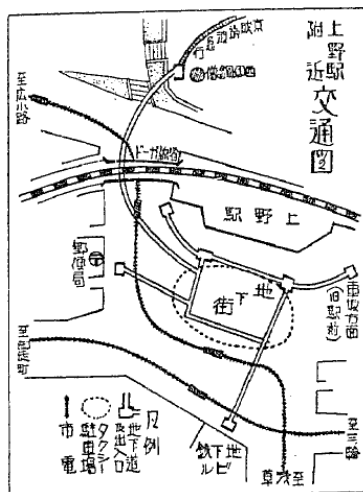


図3 上野地下街の配置図

鉄を走らせた東京地下鉄道株式会社は、地下鉄会社にしては珍しい民間会社であり、その後も地下鉄建設をリードしていた。

副業としての直営店舗

東京地下鉄道の後身である帝都高速度交通営団が昭和52



図4 上野地下鉄ストアビル(上)と地下の新橋ストア(下)

(帝都高速度交通営団『昭和を走った地下鉄』1977より)

年に発行した『昭和を走った地下鉄』という社史によると、東京地下鉄道は、鉄道業の副業として浅草ビルの直営食堂や上野地下街、地下鉄ストアという直営店舗を経営していた。

昭和5年4月1日の朝日新聞によると、交通混雑が激しかった上野駅前の地下に東洋最初の地下街として上野地下街(図3)が一部開通し、同年6月に完全開業した。この地下街に付随する地下道は長く、上野公園にある地下鉄のりばから延長500メートルあり、省線、筑波鉄道(1987廃止)、市電のそれぞれの乗り場入口と繋がっていた。昭和6年10月27日の朝日新聞によると、同年12月の上野駅の完成とともに、地上9階地下2階建ての上野地下鉄ストアが完成すると、上野地下街は地下鉄の乗降客のための大衆食堂となった。ここでは役割を終える上野地下街について「ありのように穴から穴へ出入りする地下時代をつくった」と説明しており、地下の活用が進んだことを示している。

昭和7年10月1日の朝日新聞によると、地下鉄ストアは鉄道会社直営という利点を生かし「どこよりも良い品をどこよりも安く売る」というキャッチフレーズで地下における廉価販売という商業手法を確立させていた。ストアはその後、6店舗まで拡大した。(図4)

このストアは、地下鉄を利用する人の流れに着目し、阪急百貨店が駅直結の百貨店を経営していたことを参考に確立させた商業体系である。東京地下鉄道は地下鉄と連携したストアを開店するにあたり、阪急百貨店の小林に地下鉄ストアの構想を打ち明け、従業員の養成を頼んだとされている²⁾。

3-2 地下鉄と百貨店の接続

『昭和を走った地下鉄』によると、東京地下鉄道の新駅が建設される際、百貨店は新駅工事にかかる費用を負担することで、地下鉄から直接地階へ通じる連絡通路が設けられた。その効果として、以下の4つの効果があげられる。

(1) しつらえの変化

昭和5年に上野広路駅で地下鉄と連絡した松坂屋の社史³によると、「地下1階から特設の地下道で直通路をひらき ショウウィンドーや売店も新設しました。」とあり、地下鉄と繋がる事を機に地下空間のしつらえを1階の正面入り口のように改装した事がわかる。

昭和7年に三越前駅によって地下鉄と連絡した三越の社史⁴によると、「地下鉄の駅と三越地下売場を結ぶ通路は、フランス装飾界の権威ルネ・プルーの設計で、大理石の壁面、ショーウィンドー、ショーケースなど、清新な感覚を見せている。」(図5)とあり、百貨店と地下鉄をつなぐ通路にまで百貨店の店内と同じような、高級感のあるしつらえをしている事がわかる。



図5 三越前駅と三越の連絡通路のしつらえ

(「株式会社三越 100年の記録：1904-2004」三越本社編、2005より)

(2) 売上げの増加

『昭和を走った地下鉄』によると東京地下鉄道では、百貨店5社との連絡したのを記念して「デパート巡り乗車券」を発売するなど、地下鉄と百貨店を結び付け、地下鉄の利用を推進させた。一方、阪急百貨店の社史⁵によると、百貨店も地下鉄を利用する乗客をそのまま地階へ誘導することで、売上げを大幅に伸ばした。

年月	連絡した区間	客数
1933.5	梅田仮駅—心斎橋 開通	15500人
1934.12	梅田仮駅—心斎橋 大丸と連絡	19800人
1935.10.1	梅田仮駅—心斎橋 そごうと連絡	24800人
1935.10.6	梅田本駅—心斎橋 阪急百貨店と連絡	32000人

表1 百貨店の接続による乗客数の変化

この表は大阪都市協会が昭和10年12月に発行した『大大阪』の記事を参考に、御堂筋線と百貨店の連絡

による乗客数の変化を示したものである。これによると、地下鉄と百貨店の連絡が増えるにつれ乗客数が増加した事がわかる。

(3) 地階利用の変化

昭和10年10月に地下鉄と接続した阪急百貨店の社史⁶によると、地下鉄と連絡するのに伴い、それまでは1階ホームで販売されていた春秋の行楽弁当の早朝売出しが、地下鉄連絡口で行われるようになった。また昭和6年5月28日の大阪毎日新聞によると、阪急百貨店は、地下鉄と連絡する4年前の増築工事の際に、地下鉄の効果による地階の利用者が増えることを見越して、地下と地上をつなぐ階段を5本増設し、集客の期待できるマーケットや食料品の販売を行うために地下1階に尠大な冷蔵庫と貯蔵室を設置した。

(4) 地下通路利用の拡大

昭和4年1月の『大大阪』の記事によると、地下鉄の建設が決まっていた心斎橋と難波では、地下鉄駅から大丸やそごう、高島屋などの各百貨店の地階に直結する地下通路を設け、それぞれの地下通路に費用の大半は各百貨店持ちとされる地下商店街の計画がされていた。そして実際に、昭和10年10月の難波駅が完成したころの『大大阪』の記事によると、将来的に地下商店街に利用する予定として、駅のプラットホームの上に長い地下中二階の空間が建設されていた。

3-3 地下鉄と駅前ビルの接続

昭和25年復興都市計画高速鉄道法が決定されると、名古屋における地下鉄の計画は急激に進んだ。名古屋において地下鉄駅に地下街を建設、経営している名古屋地下鉄振興株式会社が発行した『名古屋地下鉄振興株式会社30年史』によると、名古屋駅では地下鉄とともに、地下街と駅前ビルにおける商業が一体となって計画され、昭和32年に開業した。(図6) 一体計画であった事から、地下街と地階の接続は、順調に進み、その後もビル地下の連絡による地下空間の拡大は急激に進んだ。

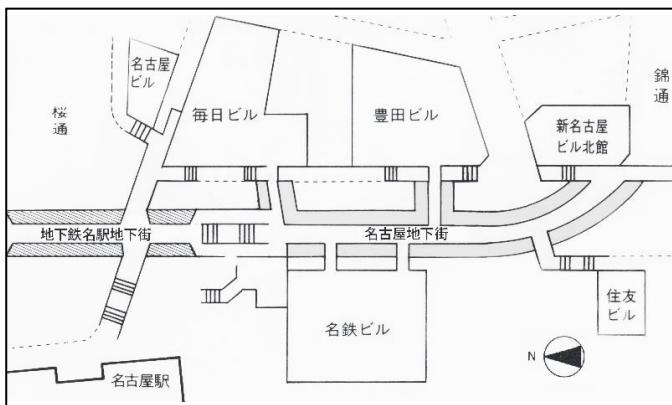


図6 地下鉄開通時の名古屋駅周辺の地下平面略図

(名古屋防災会議「名古屋地下街防災対策調査報告書」1986より)

4. 地上施設の収容

4-1 露天収容による地下街

戦後、銀座4丁目では露店商廃止の政策として、露天収容のために三原橋地下街がつくられた。この地下街は、日本で初めて道路占有許可を持つ地下街である。昭和28年9月22日の朝日新聞によると、この地下街のある場所は元々、三十間掘という川が流れていた場所であり、そこを埋め立てて道路および地下街がつくられた。この地下街の構造は両端の橋台のところに2階建の建物を道路に向かい合うように建て、それを道路（元々は橋）の地下で結ぶというものであった。そのため三原橋地下街は、地上のような、地下のような、独特な空間として認識されるようになった。

この地下街がつくられたのは、戦後混乱期であり、その所有関係や構造は特殊なものであるため、この地下街の形式がそのまま他の地下街に応用されるわけではない。しかし、この地下街は戦後すぐに建設され、銀座という一等地で「地下街」と呼ばれたことにより、地下街としての認識には深く関わっているものと考えられる。

4-2 地下駐車場併設型の地下街

戦後の激増する駐車場需要に対応するため、都市部において地下駐車場の設置が求められた。このとき地下街の建設も同時に行われ、地下駐車場併設型の地下街が誕生した。この最初の地下駐車場併設型の地下街が池袋東口地下街である。昭和38年10月の『建築と社会』によると、池袋駅前東口広場に駐車場を併設した地下街が計画される前は、別の地下街の計画があった。そこに東京都の駐車場需要への対応政策として、地下駐車場の計画が付け加えられ今の形となった。この地下街の規模は、駐車場の大きさにあわせて当初の予定よりも拡張されたものとなった。

地上施設を地下に収容して出来た地下街は、他の発生要因の地下街とは異なり、仕方なくできたものであった。しかし、無理やり地下に空間を持ち込んだことで、それまでの地下街の枠を超え、独特のイメージや空間をつくったといえる。

5. 地下街の誕生

5-1 地下街を通してみる地下空間史

地下街の形成過程を7段階に分け、それぞれの特徴と地下に与えた影響について考察する。

I 地下道の提案と地下街の計画(大正～昭和0年代)

道路交通問題に対応した地下道の建設費の問題を解決するため、地下街の計画が誕生した。この時点での地下道の提案の発展として、地下街の建設がなされることはなく、目に見える形態としての地下街への影響はなかった。しかし地下道の提案は、「地下を利用する」

という意識をつくったものであり、ここで提案された地下道や地下街は、現在の地下街の概念の原点になっているといえる。

II 地下鉄の開通(昭和戦前期)

地下鉄の開通によって、公共的な地下利用が始まった。この段階で地下は、人が利用するための空間として体感できるようになった。東京地下鉄道は地下に商売をする空間を持ち込み、廉価販売という方法で地下での商売を確立させ、「ノスタルジック」といったイメージとともに人を地下に誘導した。そのことにより、地下における商業のイメージが形成され、地下は独特な雰囲気を持つようになった。

III 地下鉄と百貨店の接続(昭和戦前期)

地下鉄と百貨店が接続することで、地下に大勢の人の流れがうまれた。商売との結びつきから地下空間は装飾され、拡張され、売り上げのよい商品の販売も地下で行われるようになった。また多くの会社が協力し、競い合う事により、地下商店街の発想が生まれ、大きい規模での変化が起こされた。これは、都市のインフラ整備が進められた時期だからできたと考えられる。

IV 戦争と防空意識の高まり(戦中)

戦中、地上では建物制限や灯火管制により、人々の行動は制限されていた。その反動として、規制の範囲から外れていた地下空間に目が向けられ、その活用が進んだ。また政策としての公共防空室の計画は、道路や公園などの公共空間の地下に有用性を見出した。これらのことから、戦争における防空意識は、地下空間の活用の可能性を認識させ、地下空間が公共のものであるという認識を強くしたといえる。

V 復興の象徴(戦後復興期)

戦後の地下道の治安問題に対して「地下に商店を置く」という発想と成功は、その後の地下街建設を積極的に推進していくきっかけになった。また、戦後の復興が進められている中で、都市の一等地につくられた地下街は、人々の意識に強く残り、地下街としてイメージを強く与えることとなった。

これら2つの事例は、地下に対しこれまでのものとは違った新しい認識を与えた。これは、戦後の街が復興していく段階において、地下空間が都市にとって「新しいものである」という認識がされていた事を意味する。

VI ビル地下との連絡(昭和30年代)

名古屋の例により、ビル地下型の「地下街」の型が誕生した。この型はビル地下に存在する商業施設として地下街と同じような機能を持っているが、道路の下につくられる地下街に比べ工事が簡単であり、一般化されるようになった。現在では原則として地下街とビル地下の接続は禁止されているが、この事例は、ビル

地下型の原点であり、その後の地下街の発展に大きく影響したといえる。

Ⅶ 地下駐車場併設型の地下街（昭和40年代）

地下駐車場型の地下街の誕生は、大規模な地下街を生み出した。自動車に依存したこの型は自動車中心の社会である地方都市の中心部における地下街の原型となり、広く一般化されていった。

戦後、地下街が各地で見られるようになると、地下街に対する認識は一般化されるようになった。この段階で生まれた地下街は、現在の認識に置ける「地下街」とほぼ同じ意味を持っているといえる。よってここに「地下街の誕生」の段階は終わったとみなされる。

5-2 三大都市の地下街

(1) 東京の地下

東京の地下空間をつくったのは、戦前の民間会社である。そのひとつが「東京地下鉄道株式会社」である。この会社は日本で最初の地下鉄の開通をはじめ、副業として地下で商売を始めるなど、地下に人の流れをつくる働きをした。もうひとつが「東京地下街株式会社」である。この会社は地下道に商店を置くことで、地下工事の費用を稼ぐといった手法を考案したことにより、地下に活用される可能性を与えた。

これらの二つの会社の共通点は、市では対応しきれない公共の仕事を民間会社の発想力や行動力によって解決しようとした点である。戦前の地下空間の変遷をみると、東京では大きな力を持つ民間会社の手によって、実際の街づくりが行われていたことがわかる。

また露天収容型の地下街が存在するのは東京だけである。これは東京に露天商が多く、首都にふさわしいよう早期の収容が求められたことが原因と考えられる。これにより、東京では強制的に地下利用が行われた事を示している。

(2) 名古屋の地下

名古屋の地下空間の拡大は、駅前ビルの発達と大きく関わっている。これは戦後のビルラッシュの時期と地下鉄開通がほぼ同時に起こったためである。また名古屋駅は東京と大阪をつなぐ中間地点であり、JR 東海、近鉄、名鉄の3つが乗り入れる大型駅として地下鉄が乗り入れる前から地下ターミナルが発達していたことも影響している。名古屋では、地下利用に対する肯定的な考え方がしっかりしているところに、地下鉄と周辺ビルなどが同時に計画された結果、一気に地下利用が進んだといえる。

(3) 大阪の地下

近年に書かれた大阪地下街の起源に対する資料には、「大阪の地下街の起源は、順慶町地下道の治安維持のために始められた店舗である」⁷と書かれているものが

多い。しかし、大阪には昭和4年から、梅田、難波、心斎橋を敷地とした地下商店街計画があった。この矛盾の理由は、順慶町地下道の形成過程にあると考えられる。この地下道は地元の人の寄付金によって建設され、地元の人が地下道内で商店を経営することで管理され治安が守られてきた。この地元根付いた地下利用の形が、大阪で地下街の計画をたてる時に思想として参考にされていたため、この地下道が起源とされていると考えられる。

6. おわりに

地下街の成立過程を見ることで、地下空間に対する認識が以下のように変化したことを明らかにした。

①地下道の提案により、地下空間は利用できるものとして認識されるようになった。②地下鉄の開通により地下空間が実際に商売を行う空間として体験されるようになった。③地下鉄と百貨店の地階の接続により地下空間は多くの人に利用されるようになり、地下空間を活用するという認識はより具体的なイメージを伴うものとなった。④戦争による防空意識の高まりから、地下に意識が向けられるようになり、地下空間の活用が積極的に行われるようになった。⑤戦後すぐの都市計画や自治による地下利用により、新しい地下空間のイメージが提供された。⑥ビル地下型の誕生により地下空間の拡大は容易に進むようになった。⑦地下駐車場型の誕生により地下街は各地で見られるようになった。①～⑦の過程をたどることで地下空間における地下街という認識は一般化されるようになった。

¹ 杉村暢二『日本の地下街』大明堂 1983

² 東京朝日新聞 1976.1.13

³ 『松坂屋百年史』松坂屋百年史編集委員会 2010

⁴ 『株式会社三越 100年の記録：1904-2004』三越本社 2005

⁵ 『株式会社阪急百貨店 25年史』株式会社阪急百貨店社史編集委員会 1976

⁶ 前掲書 6

⁷ 『大阪地下街株式会社 30年史』、『北区史』、『近代大阪 50年』、『街づくりのこころ』など

図3 朝日新聞朝刊 1931. 10. 27

討議

それらのことも検討していきたいと思う。

討議 [三谷]

地下街が嫌いな要因は何か。地下街の形成と変容については、周辺の建物との接続の仕方が劇的に変わった時期がある。これからどうなっていくのかという展望についてどう考えているか。

回答

これからの地下街は防災面に対する規制が増えているので、数はあまり増えないと思う。現在、存在する地下街の評価や展望についてはこれから考えていきたい。

討議 [内田]

- 1、新しくどのようなことがわかったのか。
- 2、厩大となる新聞の情報をどのように整理していったのか。

回答

- 1、戦前の提案で終わった地下街や地下道の提案、戦争による防空意識が地下に与えた影響については、この論文で始めて取り扱ったと思う。
- 2、朝日新聞のデータベースで、対象期間を大型の地下街が三大都市で一斉に開業した 1957 年までの範囲に限定して「地下」に関するキーワードを検索し、すべての紙面に目を通して必要な情報を抽出した。

討議 [宮本]

ラテン系の都市では暗い地下街をつくりたがる。そういう地域ごとの思想の違いについて考える事が大事になってくるのではないか。

回答

海外の地下街については興味がある。国や地域ごとに地下空間やそれに対する認識は違っていると思うので、その違いがなぜ起きたのか、三大都市以外についても考察していきたい。

討議 [横山]

新聞により取り上げる事例の背景にある事柄や関係性について詳しく調べる必要がある。また、これらの事例の蓄積が現在の地下街に至るまで、どのように変遷していったのかを見ていく必要があるのではないか。

回答

今回の研究では、地下街というものを通して地下にある空間が私たちの意識に誕生したきっかけについて明らかにするものであった。これからの課題として、