

迷宮駅を

探索する

渡瀬基樹

また、駅で迷ってしまった。

増築と拡大を繰り返す巨大駅で、

迷う理由を深掘りしてみると、駅には駅の事情があった!

難易度 3

東京

T Ō K Y Ō

渋谷

S H I B U Y A

名古屋

N A G O Y A

大阪

Ō S A K A

など

難易度 2

札幌

S A P P O R O

横浜

Y O K O H A M A

難波

N A M B A

など

難易度 1

京都

K Y Ō T O

天王寺

T E N N Ō J I

博多

H A K A T A

など

迷宮駅を探索する

渡瀬基樹

星海社

197



はじめに

小さい頃に、迷路パズルで遊んだことはないだろうか。1980年代には巨大迷路ゲームが起こった。遊園地のミラーハウスや近年人気の脱出ゲームなども迷路の一種だ。ヨーロッパでは中世頃から修道院などに「迷路園」と呼ばれる庭園が設けられ、日本でも江戸時代には藪で迷路が作られていた。迷路は国境や世代を超えて楽しむことができる、娯楽の一つとなっている。

対して迷宮という言葉には、とかくネガティブなイメージがつきまとう。特に方向音痴の人にとっては敬遠したくなる場所だが、公共交通の要である鉄道駅が迷宮とあつては、避けようにも避けられない。大勢の人が足早に通り過ぎるなか、ゆっくり現在地を確認することもままならない迷宮駅は、悩ましい存在だ。

だが、迷宮駅が全ての人にとって負の存在というわけでもない。迷宮駅の話題が上がる、ナンバーワンは渋谷だ、梅田だ、いやいや名駅だと侃々諤々の議論になりがちだ。親

しみのある駅がいかにも複雑で難解かを語る様は、まるで最頂の駅の魅力を力説しているように見える。馴染みのターミナル駅が迷宮駅であることに誇りを持っている人は、案外多いのではないだろうか。

実際に迷宮駅を歩いてみると、それぞれ異なる個性があって飽きさせない。作られたときは小さかった駅が、時代とともに増改築を繰り返し、横方向だけでなく縦方向にも拡大するなど、駅が進化した歴史の痕跡が随所に発見できる。近年では広い床面積を活かした駅ナカ店舗も拡大中で、グルメやショッピングが楽しめる。

出発間近の列車に乗る時や、最短ルートを探す時には厄介な迷宮駅だが、時間にゆとりのあるときに散策気分で歩くなら、駅の中は安全で楽しい空間だ。雨に濡れる心配はないし、車に轢かれる心配もない。疲れたら駅ナカのカフェで休めばいいし、重い荷物を預かってくれるコインロッカーも完備している。案内表示も充実しているから、遠回りさえ厭わなければ、土地勘のない人も目的地へ確実に向かうことができるはずだ。

地理や建物の構造に興味・関心のある人にも、迷宮駅の散策はおすすめです。東京駅や

大阪駅のように敷地が広大なもの、渋谷駅や北千住駅のように階層が複雑なもの、名古屋駅や難波駅のように路線の運用が雑多なものなど、迷宮駅にもいくつかのパターンがある。上野駅や天王寺駅のように台地に隣接した駅は、ホームが上下二層に分かれた構造になっているし、新宿駅や京都駅は連絡通路が上下に分かれている。

このように、あらかじめ駅の構造を整理し、把握しておく、迷宮駅への苦手意識は少なからず和らぐはずだ。もともと、迷宮駅は一冊の本で仕組みを理解できるほど簡単な構造ではないし、迷宮駅を歩くときに突き当たる悩みを、本書が全て解消することはできない。構造を理解しやすくなるヒントを提供することで、迷宮駅の探索を楽しむためのきっかけになれば幸いだ。

目次

はじめに 3

第1章

なぜ「迷宮駅」は人を混乱させるのか 11

迷宮駅が日本にのみ存在する理由／私鉄駅が集中して複雑化した郊外ターミナル駅／機械化で大規模駅の建設が可能に／技術革新が駅構造の複雑化を後押しした／迷宮駅の構造を分類してみよう／「改札口」と「出入口」は別のもの／改札内の「連絡通路」と誰でも通れる「自由通路」／地下や陸橋でつながっていれば「駅」の中!?

第2章

東京の巨大「迷宮駅」 37

東京駅

大手町から銀座まで地下でつながる日本の代表駅 38

大名屋敷跡の広大な官有地を活用／横断するなら地上でも地下でも「北口」へ／大深度の「新東京駅」が誕生すれば一気に複雑化／無機質な丸の内と地下街で賑わう八重洲

新宿駅

東西自由通路の開通で改札内の構造が劇的に改善 59

宿場町の西側に広がる雑木林に建設／連絡通路は北側二本が地下、南側二本が高架／JRと私鉄駅は南北に、地下鉄駅は東西に延びる／有効なりニユールが行われない東口／歴史ある地名を失った西口は道案内が難しい

渋谷駅

平地の少ない谷底の駅は再開発で激変中 78

開業初日の乗客はゼロ！農村地帯のポツン駅／JRと京王が地上、東急と東京メトロは地下／ホームの移設が完了すれば再開発は最終段階に／階層を把握しにくい複雑な地下スペース／デッキの完成で徒歩移動の主体は空中になる！

池袋駅

上京したての人でも理解しやすい整った形状の駅 90

建設理由はだだっ広いスペースがあったから／基盤目状の駅構内は構造を把握しやすい／複雑なのは駅の中よりも周辺の道路!?

第3章

全国の巨大「迷宮駅」 105

札幌駅

ジャミロクワイの名曲を生んだ魅惑的な地下街 106

街の発展とともに駅の規模も大きくなった／地下鉄東豊線へは売り場の間の通路を突っ切る／札幌

駅からすすきのまで冬でも快適に歩ける／頑ななJR北海道の主張で新幹線駅は「大東案」に

横浜駅

地下街にバスターミナル、駅の東西に迷宮が広がる 118

通過構造にするために駅を二度移転／構造は理想的だが運用が複雑なJR線／上がつて下がつてを繰り返す地下駅の連絡通路／地下街やバスターミナルも対照的な駅の東西／「日本のサグラダ・ファミリア」がついに完成!?

名古屋駅

巨大な地下街とトリッキーな私鉄駅 133

鉄道建設のために作られた貨物線の副産物／名鉄はあらゆる種別の列車を2線で賄う／「出口」すら色を変えない不親切なJRの案内表示／地下街攻略のカギは遠回りを恐れないこと／コロナ禍で再開発の計画が不透明に

大阪駅

広大な地下空間の「西の横綱」を待ち受ける再開発 151

軟弱地盤による地盤沈下との戦いの歴史／上下に分かれる連絡通路と中途半端な中2階／どこに行くかわからない大阪環状線1番ホーム／四つ橋線と谷町線の乗換は要注意!／小店舗が密集している地下街と通行を阻む地下駅／地下新駅となにわ筋線の開通で迷宮度がアップする

「二」にもユニークな「迷宮駅」

175

上野駅

増築の繰り返して生まれた地表と高架の二層構造

176

彰義隊の戦いで荒廃した寛永寺の子院跡地に建設／頭端式ホームの西側に後から高架の島式ホームを増設／天井の低い中2階と遠回りの3階連絡通路／不便な点が多いのは戦前に竣工した古い駅ならではの

北千住駅

垂直方向に迷宮が広がる独特な形状の乗換駅

184

乗降客より乗換客の混雑が激しい駅／東武伊勢崎線・日比谷線の発着パターンは独特／JR・東京メトロ・東武の改札内乗換通路は複雑怪奇！

京都駅

整合性の取れた構内と散策向きの空中回廊

191

トンネル掘削技術がなかったことで市の南端に作られた／JRは島式＋南北の頭端式ホームという構造／連絡通路と自由通路は駅西側が高架、東側は地下／トラップの多い八条口、散策が楽しい烏丸口

難波駅

繁華街の大通り直下に駅と地下街が広がる

198

急速に繁華街となったことで駅の多くは地下に建設／御堂筋と千日前通の下を「丁」字に延びる地

下道／運用が複雑な南海と近鉄、行き先が複雑な御堂筋線

天王寺駅

私鉄の戦時合併で生まれた変則的な二層構造

206

紆余曲折あって国鉄の路線となった阪和線／二段構造のホームを連絡通路が結んでいる／環状線への直通運転で天王寺駅の利用者は割を食った

博多駅

ホーム形状はシンプルだが連絡通路はトリッキー

213

戦後しばらくしてようやく現在地へと移転／シンプルなホーム形状と便利な中央自由通路／地下街は細かく分かれていて全体像が掴みづらい／武家地と町人地が現在も福岡市の二大繁華街になっている

おわりに

220

参考文献

222

本書に掲載された情報は2021年現在のものです。

地図制作／ジェオ 作図／五十嵐ユミ

第 2 章

東京の巨大
「迷宮駅」

東京駅

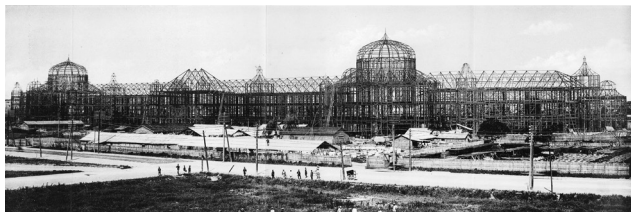
大手町から銀座まで地下でつながる日本の代表駅

大名屋敷跡の広大な官有地を活用

迷宮駅の中で、東京駅は最も遅く作られた駅だ。日本の鉄道は1872年（明治5年）6月12日に品川〜横浜間で仮開業、10月14日に新橋〜横浜間で正式開業した。以来、東海方面への起点駅は新橋駅だったが、当時の新橋駅は現駅から東南東へ約300mの場所にあった。現在は汐留の高層ビル群に囲まれた場所に「旧新橋停車場 鉄道歴史展示室」として、当時の姿が再現されている。

1889年（明治22年）7月に、後に東海道本線となる新橋〜神戸間が全通。1891年（明治24年）9月には、同じく東北本線となる上野〜青森間が全通した。既に開通していた高崎線に加え、中央本線や常磐線、総武本線の前身も続々と開通していくと、これらの鉄道を接続する必要性が生じていく。当時の鉄道は貨物輸送が主体で、関東各地や甲信越、東北などで作られた生糸や絹織物は、日本の最も重要な輸出品だった。貨物を鉄道で上野駅へ送り、荷車や船に積み替えて新橋駅へ運び、また鉄道に乗せて国内最大級の貿易

建築中の東京駅（上）と、完成後の東京駅。



（所蔵：土木学会附属土木図書館）

港のあった横浜へと向かうのはあまりに効率が悪かった。

上野から新橋の間は、当時の東京で最も賑わっていた地域で、鉄道を建設するための土地を確保することが難しかった。それでも1890年（明治23年）11月に上野～秋葉原間の貨物線が開業するが、繁華街だった神田方面への延伸はできず、いったん郊外へ迂回する路線が計画された。

時代が前後するが、こうして東海道方面と関東内陸部を直結する路線として、1885年（明治18年）3月に赤羽～品川間を結ぶ貨物線が開業した。現在の山手線の西側区間と、埼京線の一部にあたる。さらに1903年（明治36年）4月には田端～池袋間が開通し、

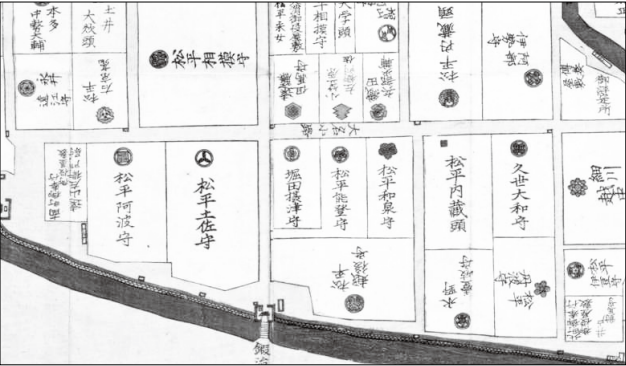
貨物輸送のボトルネックはほぼ解消される。

一方で、今度は都心部の旅客輸送の需要が増大し、線路容量は限界に近づいていた。北は上野駅、東は両国橋駅（現在の両国駅）、西は御茶ノ水駅、南は新橋駅に囲まれた繁華街に、東西南北からの通過交通が重なり、キャパシティを圧迫。従来の馬車鉄道に代わり、1903年（明治36年）には路面電車が登場したものの、抜本的な解決には至らなかった。こうして新橋―上野間を結ぶ鉄道路線の計画が浮上する。同時に宮城（現在の皇居）に近い位置に中央停車場を建設することが計画された。

中央停車場を作るためには、広大な敷地が必要だ。現在の東京駅の立地を考えると、皇居に近い一等地にあれだけのスペースが確保できたことを、不思議に感じるだろう。

現在、丸の内と呼ばれる地域は、もともと日比谷入江と呼ばれる海の一部だった場所で、徳川家康の江戸開府後の天下普請時に埋め立てられた。「丸」は本丸や二の丸など、城を構成する区画のことで、「丸の内」とは城内の一部という意味となる。江戸時代は主に親藩や譜代大名の大名屋敷が並ぶ「大名小路」と呼ばれており、現在の東京駅にあたる部分には、岡山藩（池田家）や松本藩（戸田松平家）、鶴牧藩（水野家）などの屋敷のほか、「遠山の金さん」の遠山景元でおなじみの北町奉行所が置かれていた。

1849 年（嘉永 2 年）の丸の内。主に親藩・譜代大名の上屋敷が並ぶ。



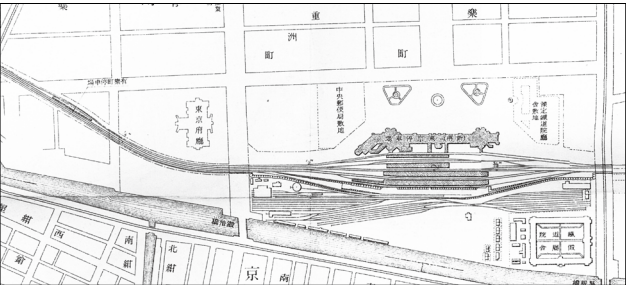
「大名小路神田橋内桜田之図」（所蔵：国立国会図書館）

1883 年（明治 16 年）の丸の内。陸軍施設や官公庁のほかは空き地が目立つ。



（出典：国土地理院ウェブサイト）

1914 年（大正 3 年）の丸の内。皇居側の一帯は三菱に払い下げられた。



（所蔵：土木学会附属土木図書館）

江戸の大名屋敷は1855年（安政2年）の安政江戸地震で甚大な被害を受ける。さらに1863年（文久3年）には江戸城で火災が発生し、本丸と二の丸の御殿が焼失するほどの大火となった。幕末の混乱期だったため、幕府は本丸や二の丸を再建することなく、拠点を京都の二条城に移してしまった。

こうなると諸大名も江戸屋敷の扱いが疎かになっていく。そのまま明治維新を迎え、版籍奉還によって知藩事に任命された旧藩主と藩士たちは国許へと帰った。武士階級が一気に減ったことで、江戸時代のピーク時に120万人ほどだった東京の人口は、約50万人まで減少したという。空き家となった屋敷跡は荒廃し、さらに1872年（明治5年）に発生した銀座大火で、丸の内から銀座、築地一帯は焼失する。

政府主導で赤レンガ造りの街並み作りと、道路の拡幅・舗装が行われて発展した銀座に対し、放置された丸の内は荒廃した原野となった。広大なスペースを利用して、西側一帯に陸軍の練兵所が置かれたものの、西南戦争の終結で軍の目的が内乱鎮圧から対外戦争へと変わったことで、都心部に拠点を置く必要性がなくなったことから、麻布の新兵舎など郊外へ移転。跡地は1890年（明治23年）に三菱社の岩崎彌之助に128万円で売却されている。

丸の内の東側は裁判所や司法省、大審院、警視庁などの司法・警察の施設が置かれていた。監獄本署など一般人が避ける施設が多く、空き地も目立っていた。大名屋敷跡に生える草を馬草（馬の飼料）とするために刈りにくる人さえいたという、場末の地域だった。

地理的には天皇が暮らす宮城と繁華街の日本橋や銀座の間に位置する一等地だったにもかかわらず、荒涼とした官有地だった丸の内は、こうして東京駅へと姿を変えることとなる。敷地面積のゆとりは現代までその恩恵をもたらしており、建設当時は島式4面8線だったホームは、中央本線の乗り入れや発着列車の増加に伴い、八重洲側に拡張。戦後入ると山手線と京浜東北線の系統分離や、東北本線・高崎線・常磐線の乗り入れによって、再拡張された。さらに戦災の瓦礫で埋められた外堀の跡地が活用され、東海道新幹線のホームと八重洲駅舎が作られている。

横断するなら地上でも地下でも「北口」へ

東京駅は構造がシンプルだから迷宮駅ではない、という声は多い。確かに、東京駅の主要部分は碁盤目状になっており、構造を理解しやすいつくりだ。駅の西側は「丸の内」、東側は「八重洲」で、それを「北」「中央」「南」の三本の連絡通路が結んでいる。主要な出

入口の名前も、丸の内北口・丸の内中央口・丸の内南口と、八重洲北口・八重洲中央口・八重洲南口で、とてもわかりやすい。地下の出入口も丸の内地下北口・丸の内地下中央口・丸の内地下南口と、八重洲地下中央口という、位置を把握しやすいネーミングだ。

ただし、イレギュラーな要素はいくつかある。まず1995年（平成7年）に新設された中央線（1・2番線ホーム）だ。ホーム不足を解消するために高架に作られたため、平行する地上ホームの中で唯一、不揃いになっている。だが東京駅が優秀なのは、連絡通路からのアプローチを他と変えていないことだ。1・2番線へは他のホームと同様に、北・中央・南のいずれの連絡通路からも向かうことができるため、迷う要素とはなりにくい。

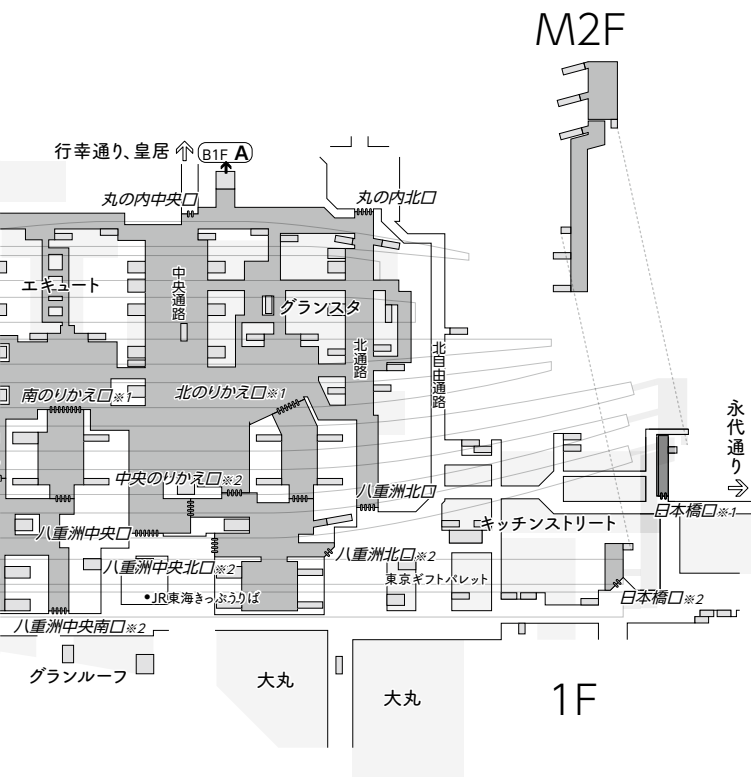
新幹線ホームも、それほど難易度は高くない。新幹線と在来線の間には乗換改札があることや、JR東日本管轄の新幹線（東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸）とJR東海管轄の新幹線（東海道・山陽）の区分は、もともと社会的に認知されているから、障害となりにくい。さらに新幹線の方面については、これでもかというほど構内に表示や看板が掲げられているほか、JR東日本は緑、JR東海は青と、色分けによる区別で、乗り間違いを減らす工夫がなされている。JR東海のコーポレートカラーは青ではなく橙（オレンジ）なのだが、新幹線に限っては東海道新幹線開業時からのラインカラーを案内したほうが、違

和感が少ないと考えてのものだろう。

やや複雑なのが地下ホームだ。丸の内側に1972年（昭和47年）に建設された総武（快速）線と横須賀線用のホームは、他の在来線や新幹線ホームとほぼ平行に作られているものの、階層が大きく異なる。中央線1・2番線ホームのように、北・中央・南の連絡通路から直接下りていく構造ではなく、いったん丸の内中央口付近から地下1階コンコースへと下りる。そのまま改札を出れば丸ノ内線の東京駅だし、さらに地下4階へ下りれば、総武・横須賀線のホームは目の前だ。ただこちらも動線はシンプルで、北・南の連絡通路は丸の内側で中央連絡通路に収^{しゅうれん}斂され、あとはほぼ一本道だ。

問題は、南端に飛び地のように存在する京葉線ホームだ。もともと成田空港へと向かう成田新幹線のホームとして活用される予定だったが、沿線の反対運動などの影響で工事が中断し、京葉線のホームに転用された。東京駅の中心部からは、八重洲南口改札内付近からひたすら南へ向かう連絡通路で接続している。これは、八重洲側にホームが集中している各新幹線と成田新幹線との乗換を考慮して、設計されたからだ。

そのため同じ地下にあるのに、総武・横須賀線と京葉線を乗り継ぐためには、大きく迂回しなければならなくなった。改札内移動するには、総武・横須賀線のホームからいった



凡例



通路



改札内



改札



階段・エスカレーター



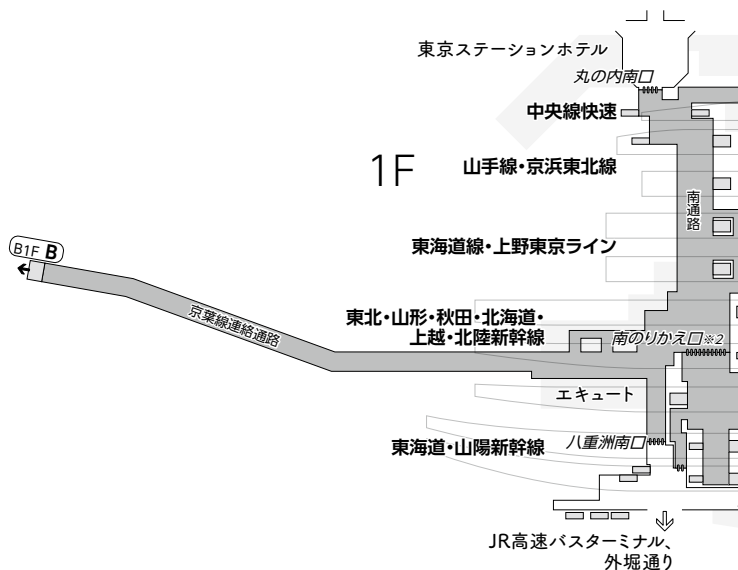
主な施設

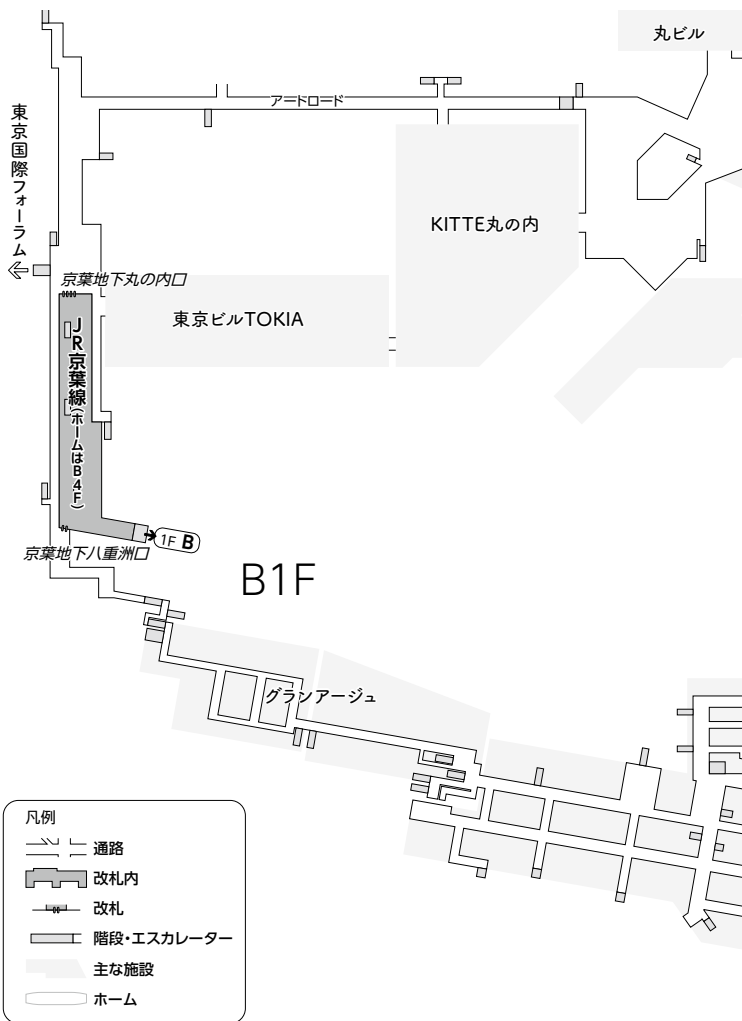


ホーム

※1 東北・山形・秋田・北海道・上越・北陸新幹線改札

※2 東海道・山陽新幹線改札





大阪駅

広大な地下空間の「西の横綱」を待ち受ける再開発

軟弱地盤による地盤沈下との戦いの歴史

迷宮駅の中で「西の横綱」と呼ぶにふさわしいのが大阪駅だ。大阪の二大繁華街の一つ「キタ」の中心である梅田地区に立地しており、接続する私鉄線や地下鉄線にも「梅田」の名が付けられている。

陸運より海運が中心だった江戸時代、日本の経済の中心地は江戸ではなく大阪だった。輸送の主体は木造帆船で、波が荒く難所が多かった太平洋岸を通る江戸は、海運に不向きな立地だった。比較的穏やかな瀬戸内海や日本海を経由して、北前船が中四国から九州、北陸や東北、果ては蝦夷地まで進出した結果、大阪が「天下の台所」として発展していった。明治維新直後は蔵屋敷の廃止と、廃藩置県による大名貸（大名の借金）の貸し倒れによって打撃を受けるものの、貨幣や大砲、繊維工業を中心とした工業都市として再生していった。

当時の市街地の中心部は船場や堂島で、日本で二番目となる大阪と神戸間の鉄道建設が

計画されたときも、大阪駅は堂島に置かれる予定だった。鉄道の建設資材を船で運び込めるという利点もあり、蔵屋敷の跡地で、堂島川の水運と接続できる田^た蓑^{みの}橋^{はし}北詰^{きたじまつ}（現在の大阪市北区堂島三丁目）が候補地となり、頭端式ホームの建設が計画されていた。

場所が約500m北東の梅田に変更されたのは、まず用地の問題だった。大阪市街地の北限よりも外側にあった梅田は、もともと「埋田」という名前だったように、湿地帯を埋め立てた場所だった。田んぼと墓地が広がっているだけの荒涼とした土地で、堂島よりも用地買収のハードルが低かった。

将来的に京都方面へ延伸した際に直通運転できるよう、行き止まりとなる頭端式ではなく、通過式の構造が望まれたのも要因だった。日本最初の駅の一つで、当初は頭端式の構造だった横浜駅が、二度の移転を繰り返したことは既に述べた通りだ。

1870年（明治3年）に英国人技師の指導のもと、建設の始まった大阪駅は、1874年（明治7年）に開業した。「梅田すてんしょ」と呼ばれた赤レンガ作り2階建ての駅舎は、近世フランス式ゴシック風建築様式という当時としてはあまりにモダンなつくりで、弁当を持参して見物に訪れる人が後を絶たなかったという。

1877年（明治10年）に大阪―京都間が開業し、1889年（明治22年）に東海道本線

が全線開通すると、旅客需要は次第に増加していく。当時は大阪駅に発着する貨物を船に
乗せ替えて運ぶための梅田入堀が、現在の大阪中央病院付近にあり、堂島川まで開削され
ていた。これを避け、路面電車の乗り入れ場所や人力車（当時のタクシー代わりだった）の
待機スペースを確保するため、大阪駅は1901年（明治34年）に東側へ移転。二代目駅
舎が完成した。

大阪駅には当初、私鉄線も発着しており、最盛期には山陽鉄道（現在の山陽本線）、阪鶴
鉄道（同福知山線）、西成鉄道（同桜島線）、関西鉄道（同関西本線）、南海鉄道（同南海電気
鉄道南海本線）の五社が乗り入れていた。しかし、1906年（明治39年）の鉄道国有法に
よって、主要な私鉄は国有化される。

同時期に、新たな鉄道会社^が梅田に進出した。1905年（明治38年）に阪神電気鉄道
本線が出入橋く神戸間で開業。1910年（明治43年）には箕面有馬電気軌道が梅田く宝
塚間と、石橋く箕面間（現在の阪急宝塚本線と箕面線）を開業した。鉄道を管轄する逓信省
は、官鉄の対抗路線となる私鉄の建設に消極的だったため、両社とも軌道（路面電車など）
として内務省の認可を受けるといふ、法の網の目をかいくぐる形で建設された。

昭和に入ると、大阪駅を取り巻く環境が大きく変化していく。まず旅客需要の急増に伴

い、1928年（昭和3年）に駅の北側に大阪貨物駅を建設し、客貨を分離。1934年（昭和9年）には高架化が実施された。1914年（大正3年）の東京駅、1930年（昭和5年）の神戸駅に次ぐ大規模高架駅の建設だったが、これがとんでもない難事業だった。

高架化の背景には踏切による交通渋滞と、1910年（明治43年）の淀川の改良工事がある。もともと淀川は旧淀川（大川、堂島川、安治川）が本流だったが、1885年（明治18年）の明治大洪水で、大阪に甚大な被害が生じた。水害を防ぐべく、淀川放水路（現在の淀川）が作られたことで、東海道本線は大阪駅の前線で、500mを超える川幅を二度またぐ必要が生じた。

橋を上るためには、駅を発車してすぐにスピードを上げなければならないが、当時の蒸気機関車の出力では急激な加速は難しい。京都側・神戸側ともカーブとなっているため、なおさら急発進はしにくかった。交通渋滞解消のため、城東線（現在の大阪環状線東側）の一部を高架化する必要性も生じたため、それならば大阪駅全体を高架化したほうがスムーズだということになった。

しかし、障害物があつた。同じく淀川をまたぐ阪神急行電鉄（現在の阪急）が、既に1926年（大正15年）に梅田と十三間^{じゅうそう}を高架化しており、東海道本線をまたいだ南側（現在

の阪急うめだ本店の位置」に梅田駅を設置していた。そのため東海道本線を高架に切り換えると同時に、阪急線を再び地平に戻す工事が行われることとなった。

東海道本線は東西の大動脈であり、阪急線も多数の乗客がいたため、切り換え工事はなんと一夜で敢行されることとなった。こうして1934年（昭和9年）5月31日から翌未明にかけての6時間で、総員1260人の手によって東海道本線は高架に、阪急線は地上に切り換えられた。

難工事となったのは、梅田という土地が持つ致命的な欠陥にも要因があった。もともと淀川の土砂が堆積した湿地帯だった大阪駅周辺は、地盤が極めて脆く、地下20m前後までが粘土層という軟弱地盤だった。東京駅では基礎杭として、松の丸太が1万本以上打ち込まれたが、それでも長さは5〜7mだった。梅田では鉄筋コンクリート製の杭を打ったものの、一部が砂礫層に達しておらず、建設と同時に圧密による不等沈下が始まった。その後も大阪駅は1960年代まで、地盤沈下に悩まされ続けることとなる。

高架化とともに建設された三代目大阪駅には、地上5階地下1階建ての駅舎が作られることとなった。3階以上は鉄道ホテルとして供用される予定だったが、5階の一部まで鉄骨が組み上がった段階で、日中戦争による資材不足により工事がストップ。3階以上が鉄

骨むき出しの異常な姿のまま、1940年（昭和15年）に仮設の状態で駅舎として供用開始された。戦況の悪化した1943年（昭和18年）には、むき出しだった鉄骨が軍へと供出され、戦後も未完のまま1980年（昭和55年）まで使用されることとなる。

駅の周辺も大きく変化した。大阪の目抜き通りは堺筋と四つ橋筋だったが、交通量の圧迫により、大阪駅と中心街の船場、歓楽街の難波を結ぶメインストリートが計画される。こうして1937年（昭和12年）に完成したのが御堂筋で、地下に電線と電車を埋設し、43・6mもの道幅をイチヨウの街路樹が彩る、当時としては画期的な構造の道路だった。

直下を走る地下鉄1号線（現在の御堂筋線）は、先行して1933年（昭和8年）5月に梅田（仮駅）と心斎橋間で開業。1935年（昭和10年）10月には現在の位置で梅田駅が本開業した。1906年（明治39年）に出入橋駅（廃駅）に代わって始発駅となっていた阪神線の梅田駅（現在の大阪梅田駅）も、1939年（昭和14年）に現在の位置へ移転するなど、地下空間の活用も本格化していった。

上下に分かれる連絡通路と中途半端な中2階

梅田の構造を考察する前に、まず構成している駅について整理してみよう。自由通路で

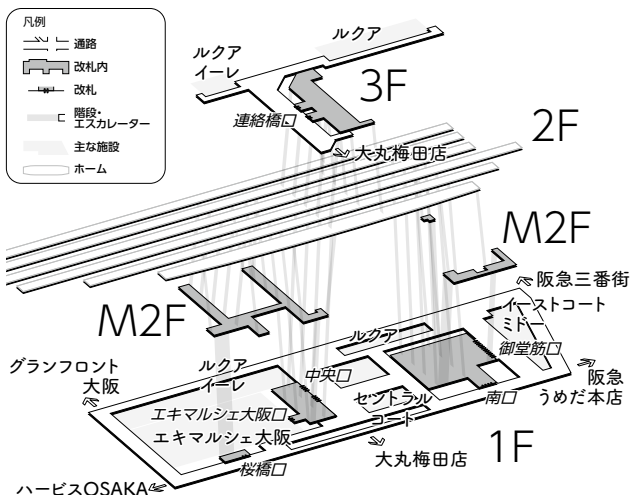
つながっている範囲にあるのは、JR大阪駅、阪急大阪梅田駅、阪神大阪梅田駅、Osaka Metro梅田駅・東梅田駅・西梅田駅と、JR北新地駅で、まず駅名からしてバラバラだ。このうちJR大阪駅と阪急はホームが高架に、阪神と地下鉄、JR北新地駅は地下にある。

まず難物なのがJR大阪駅だ。6面11線とホームの数は多いものの、すべて平行に並んでおり、ホーム長もほぼ同じという理想的な形状をしているのだが、接続する連絡通路が実に複雑怪奇なつくりなのだ。計四本の連絡通路のうち、ホームから地表階へと下りる方面のものが三本ある。東から御堂筋口、中央口、桜橋口へと向かう通路だが、1・2番線の大阪環状線のみ、中2階を経由する必要がある。

これはホームが後付けされたことが原因だ。東京で山手線の環状運転が始まったのが1925年（大正14年）だったのに対し、大阪環状線が環状となったのは1961年（昭和36年）と遅かった。もともと大阪く天王寺間は城東線、天王寺く今宮間は関西本線、西九条く大阪間は西成線として営業していたが、これらを一体化し、さらに今宮く大正間の貨物線の編入と、大正く西九条間の新設を行って、環状化された。

大阪駅では当時の1番線を外回り、新設した0番線を内回りに使用していたが、2番線

大阪駅マップ



が長距離列車の発着ホームだったため、混雑が同じ島の1番線に波及していた。大阪万博を控えてさらなる混雑が予想されたため、駅舎の一部を取り壊し、1970年（昭和45年）にマイナス1番線が、0番線と同じ島に設置された。ただし、マイナス1番線という表示では具合が悪いため、0番線ともども環状1・2番線という名称に変更された。2011年まで行われた改良工事を受けて、現在では番線が振り直されている。

後付けされた大阪環状線ホームの下には、自由通路や駅施設があったため、連絡通路を地表レベルまで延ばすことができなかった。こうして1・2番線のみ、中2階を経

由しなくてはならない、不思議な構造となった。

これだけならまだいいのだが、中央口と桜橋口方面にも中2階通路が存在する。3〜10番線ホームから中央口通路に直接行き来ができるエスカレーターもあるが、階段を使う場合は中2階を通らなければならない。西側の桜橋口通路も同様で、この二つの中2階は改札内でつながっている。特殊なのは11番ホームで、こちらは御堂筋口通路への行き来にも、中2階を経由する必要がある。

さらに改良工事によって、新たな連絡通路が作られた。南北連絡橋という、大阪駅の南北を縦断する自由通路に平行する形で作られた、高架の連絡橋口通路だ。こちらは下階へ向かう通路とは明らかに動線が異なるが、駅の周辺へと向かう場合、目的地によっては上か下か、どちらから行ったらよいか迷うケースが新たに生まれた。

どこに行くかわからない大阪環状線1番ホーム

大阪駅のトラップはこれだけではない。まず細かい段差や階段・スロープが異様に多い。特に中央コンコースや、南口から桜橋口へかけての自由通路には、三〜七段程度の中途半端な階段が目立つ。これは高架化以降、悩まされ続けた地盤沈下の影響によるものだ。軟

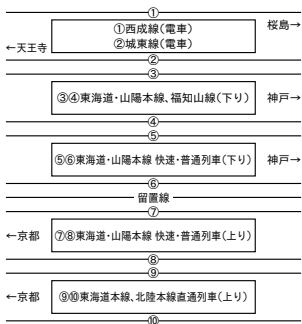
弱な地盤と地下水の汲み上げによって、場所によっては最大で1m以上沈下したことで、ホームやコンコースだけでなく、路面にも大きな影響が出た。東海道本線の全線中、大阪駅構内の線路がもっとも急勾配になってしまい、レールに砂を撒かないと発車できない時期さえあった。

不等沈下を解消するため、アンダーピニング工法による大工事が、1962年（昭和37年）までの10年間にわたって施された。既設の基礎杭の間に人力で穴を掘ってコンクリート管を下ろし、約25m下の固い地盤に達したら管内にコンクリートをつめるというもので、日本で初めて採用された工法だった。さらに地下水の取水制限が行われたことで、ようやく地盤沈下は食い止められたが、段差はそのまま残ってしまった。

続いての難敵は、ソフト面の問題だ。大阪駅のホームは1・2番線が大阪環状線、それ以外は東海道本線（神戸線・京都線）が使用しており、3～6番線が神戸方面の下り、7～11番線が京都方面の上りだ。基本的に、向かい合う6番線と7番線が、上下それぞれの普通列車、その外側の5番線と8番線に快速・新快速列車が発着する。さらに外側の3・4番線からは、途中から分岐する福知山線（宝塚線）への当駅始発列車が発車し、9・10番線には当駅止まりの列車が到着する。11番線は京都以東へ向かう特急列車の専用ホームだ。

大阪駅のホーム配置

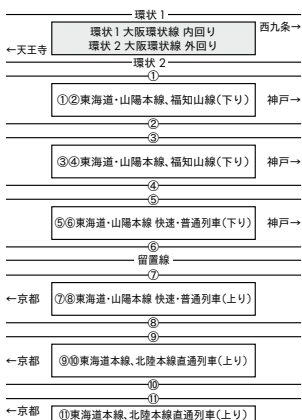
1958年(昭和33年)まで



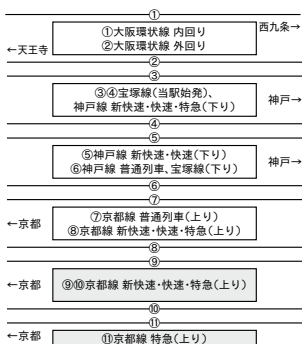
1959年(昭和34年)12月～



1970年(昭和45年)3月～



2009年(平成21年)12月～



難題は1番線ホームだ。大阪環状線は実に複雑な路線で、環状周回する列車以外にも、西九条駅で分岐する桜島線（ゆめ咲線）と、天王寺駅で分岐する関西本線（大和路線）・阪和線が乗り入れている。2番線に発着する外回りは、全列車が周回運転か天王寺駅止まりなので問題ないのだが、内回りの1番線にはさまざまな行き先の列車が発着する。

東京地区でも、湘南新宿ラインと上野東京ラインという名称で相互直通運転が始まって以来、同一のホームに複数の方面へ向かう列車が発着するようになった。池袋・渋谷・新宿では、北が埼京線、東北本線（宇都宮線）と高崎線、南がりんかい線、東海道線、横須賀線、相鉄直通線へと向かっている。上野・東京・品川では、北が埼京線、東北本線、高崎線と常磐線、南は東海道線へ向かう。

大阪駅では、一つのホームに四つの路線が発着している。しかも大和路快速・紀州路快速・関空快速・快速は途中の野田駅・芦原橋駅・今宮駅を通過する。大和路線は区間快速のみ、この3駅を通過しないから、なおさらややこしい。初めて大阪駅へ行く人は、1番線は魔境だということを覚えておきたい。

四つ橋線と谷町線の乗換は要注意！

JR大阪駅以外は、駅構内の構造はそれほど複雑ではない。規模が大きいのは阪急大阪梅田駅で、神戸線・京都線・宝塚線の主要三路線すべてが発着する。平行に並ぶ10面9線のホームは、頭端式としては日本最大の規模で、欧米の巨大駅のような風格さえ感じさせる。阪急ターミナルビルの3階にホームがあり、櫛の背の部分一面に巨大な改札が設置されている。また、ホームの中腹から下りる階段やエスカレーターがあり、2階にも改札が設けられている。頭端式ホームの欠点である、櫛の背に乗客が集中するリスクを減らす構造だ。

阪神大阪梅田駅は、5面4線の頭端式ホームだ。地下2階にホームがあり、こちらも櫛の背の部分に改札がある。上下は入れ替わるものの、ホーム中腹から地下1階の改札へ向かうことができるのも、阪急と同様だ。

地下鉄は御堂筋線の梅田駅、四つ橋線の西梅田駅、谷町線の東梅田駅の三駅（梅田三駅）があり、改札外乗継を行っている。東京の地下鉄では珍しくない改札外乗換だが、大阪ではここが唯一だ。

もともと谷町線は、御堂筋線の梅田駅に乗り入れる予定だったが、工事が難航し、ル―

トが変更された。梅田駅には供用済みの1面2線のホームの他に、平行する1面2線ホームが用意されており、対面乗換が可能な設計となっていた。しかし谷町線の乗り入れがなくなったため、混雑緩和のために転用。内側2線分のスペースをホームに組み込んだことで、現在の幅24・5mという広々とした梅田駅が誕生している。

梅田三駅の接続は良くない。特に西梅田駅は遠いうえに、間に阪神大阪梅田駅を挟むため通路の混雑が激しく、ルートも複雑だ。できれば他の駅で乗り換えたいところだが、谷町線と四つ橋線の乗換駅はここしかないため、避けようがない。御堂筋線と四つ橋線は対面乗換が可能な大国町駅を活用するのが便利だ。

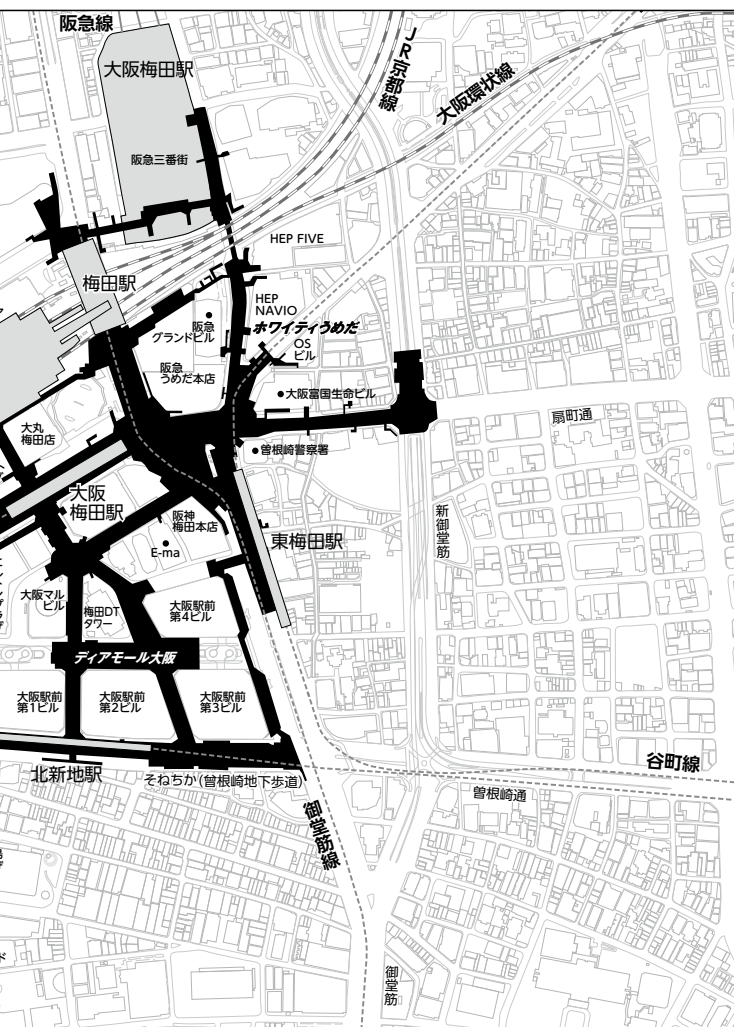
JR東西線の北新地駅はシンプルな構造だが、運賃計算の特例が多い。例えば、大阪～尼崎間もしくは大阪～京橋間を含む定期券や回数券を持っている場合、北新地駅での乗降ができる。反対に北新地～尼崎・京橋間を含む定期券や回数券があれば、大阪駅でも乗降可能だ。ただし、あくまで定期券・回数券に限るルールで、普通のきっぷでは適用されない。大阪駅と北新地駅は同一駅という扱いではないが、さまざまな特例が存在する駅だと覚えておきたい。

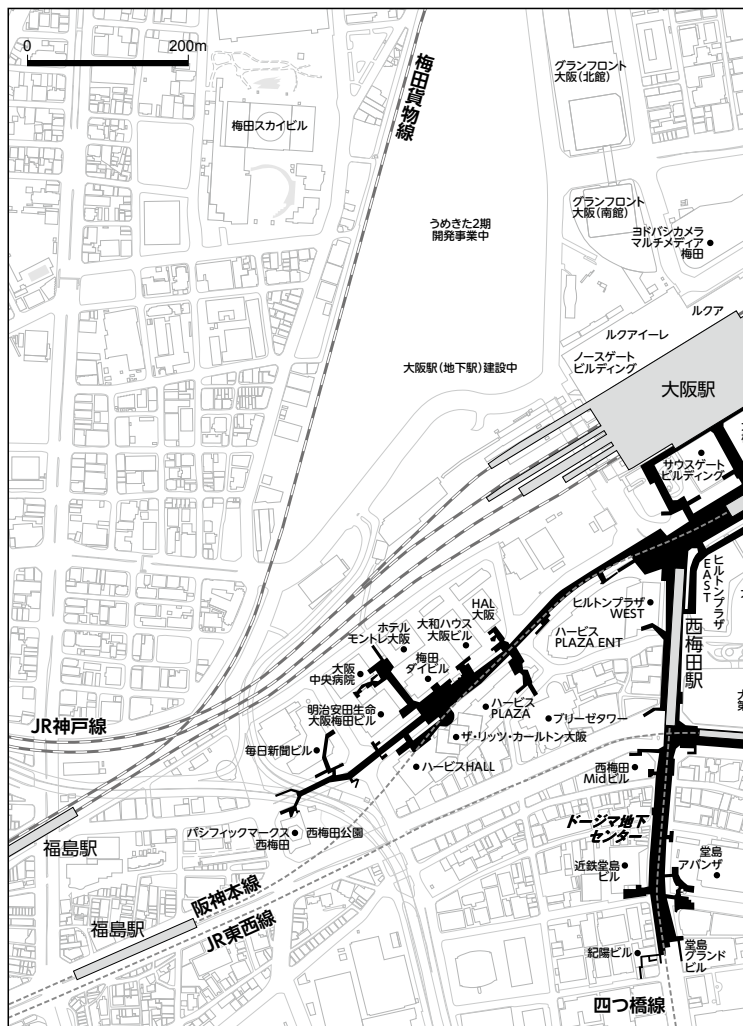
小店舗が密集している地下街と通行を阻む地下駅

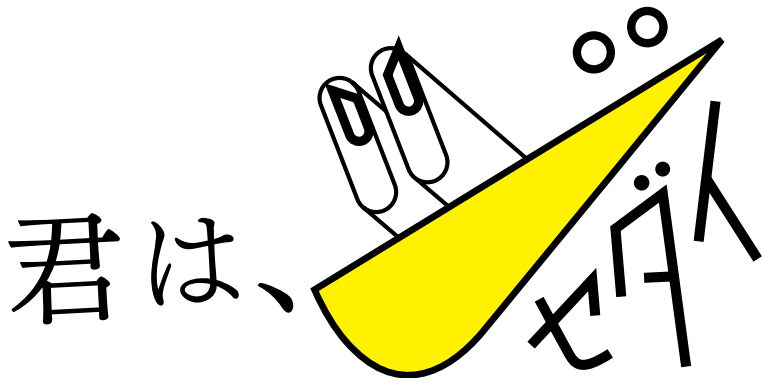
梅田が恐ろしいのは、駅の外にも地下迷宮が広がっているところだ。周辺には御堂筋や新御堂筋、扇町通や曽根崎通といった幅の広い幹線道路が通っているため、地上は基本的に車が優先の構造だ。JR線が高架なので、空中をデッキで接続するのも限界がある。必然的に、歩行者の主要ルートは地下となる。

梅田の地下道が迷宮である理由の第一は、とにかく範囲が広いことだ。東は新御堂筋の曽根崎東交差点、西は西梅田公園付近、南は渡辺橋付近、北は阪急大阪梅田駅の地下まで広がっている。「ホワイティうめだ」と「ディアモール大阪」の二大地下街をはじめ、「ドリージマ地下センター」や「ekimo梅田」など多様な地下街があり、阪急うめだ本店や阪神梅田本店、大丸梅田店のデパ地下や、阪急三番街やルクア大阪、グランフロント大阪などの商業施設や複合施設の地下部分ともつながっている。

実は、地下通路がつながっている範囲は、東京駅や新宿駅のほうが広い。梅田は東西方向、南北方向とも、端から端までの直線距離は1・3kmほどで、隣の駅までつながっているわけでもない。地下街のトータルの店舗面積も、東京や名古屋の地下街に比べれば広くない。だが、これは大阪の地下街は店舗の奥行きがなく、小規模な店舗が密集しているこ







何と闘うか？
<https://ji-sedai.jp>

「ジセダイ」は、20代以下の若者に向けた、
行動機会提案サイトです。読む→考える→行
動する。このサイクルを、困難な時代にあっ
ても前向きに自分の人生を切り開いていこう
とする次世代の人間に向けて提供し続けます。

メインコンテンツ

ジセダイイベント

著者に会える、同世代と話せるイベントを毎月
開催中！ 行動機会提案サイトの真骨頂です！

ジセダイ総研

若手専門家による、事実に基いた、論点の明確な読み物を。
「議論の始点」を供給するシンクタンク設立！

星海社新書試し読み

既刊・新刊を含む、
すべての星海社新書が試し読み可能！

マーカー部分をクリックして、「ジセダイ」をチェック!!!

行動せよ!!!