

# 新宿駅西口広場

## 「東京都・新宿区」

取材協力 坂倉建築研究所

東京芸術大学名誉教授 藤木忠善氏

(元)坂倉準三建築研究所 新宿駅西口広場担当

小田急百貨店新宿店

東京都建設局第二建設事務所

参考文献

「新宿駅西口広場建設記録刊行会編著  
新宿駅西口広場坂倉準三の都市デザイン」  
鹿島出版会、2017年

「LIXIL eye no.4 特集2 建築ソリューション」4  
新宿駅西口広場地下駐車場(LIXIL、2014年)

大木晴子+鈴木「誌編著」  
「1969 新宿西口地下広場」新宿書房、2014年

中央の大きな開口部と螺旋状のスロープが印象的な、新宿駅西口広場。地上と地下1・2階の3層構造からなるこの空間が、ル・コルビュジエに学んだ建築家、坂倉準三(1901年〜1969年)による設計であることをご存じだろうか。不特定多数の歩行者と自動車が行き交う土木構造物を建築家が設計するというこの稀有なプロジェクトは、行政と企業それぞれのリーダーの戦災復興への思い、自動車社会到来の予見、そして実行力なくしては実現しえなかった。





竣工時の小田急百貨店側から見た中央開口部。螺旋状のスロープは地下1階のロータリー、さらに地下2階の駐車場へと続く車路になっている。螺旋状のため十分に緩やかな勾配にできるうえ、専有面積も小さくて済む。また、自動車の動線の中央にこのスロープがあることで、地上も地下も自動車の交錯を避けられるしくみになっている(写真:新建築社写真部)



竣工時の新宿駅西口エリアの航空写真。上方に見える複数の四角形が、のちに東村山へ移転する淀橋浄水場。この部分が副都心として開発され、現在の西新宿の高層ビル群となる(写真:新建築社写真部)

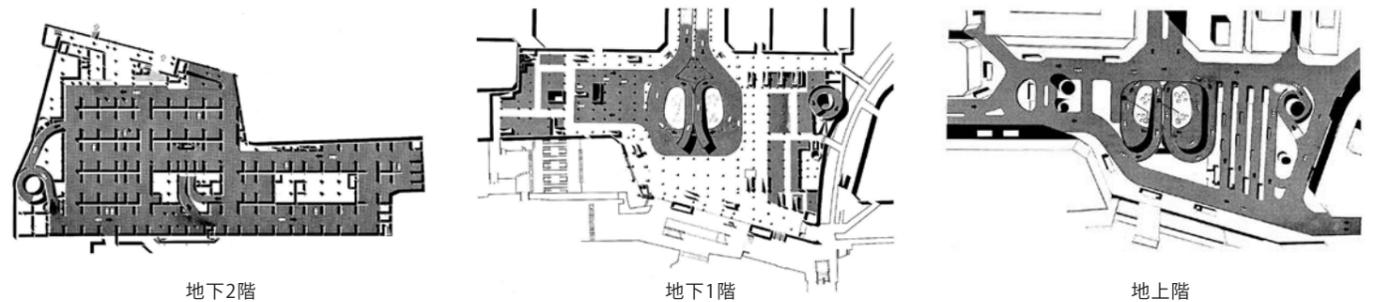


着工直前の西口バスターミナル(1964年)。手前に見えるバス乗り場部分が中央開口部となる。左手奥は京王百貨店、右手奥は現在解体が進む明治安田生命ビル(写真:坂倉建築研究所)



地下1階の広場に面したタクシー乗り場から見た中央開口部。左奥に自動車専用のスロープが見える

平面図(提供:坂倉建築研究所)



地下2階

地下1階

地上階

安藤の構想は16年後、小田急百貨店新宿店本館(小田急ビル)として西口広場完成の翌年に同じく坂倉の設計で実現した。

1958年(昭和33年)、後年首都高の整備を推し進める山田正男が東京都首都整備局長に就任する。山田は当時丸の内に集中していた東京の都市機能を池袋・新宿・渋谷に分散させる副都心計画を立案。東村山への移転が決まっていた西新宿の淀橋浄水場の跡地を副都心として整備することにした。この副都心計画によって新宿駅西口広場構想がにわかに具現化する。想定される通勤者の大幅増に加え、自動車社会の到来に備え十分な交通量をさばくために、人と車を分離した立体的な広場の建設が必要とされた。ここに、小田急電鉄と東京都がめざす新宿駅西口の姿が一致した。

東京都は新宿駅西口広場の設計・建設を特許事業として小田急電鉄に委託。社長の安藤樞六は東急電鉄の社長、五島慶太による渋谷開発に関わった時代から信頼していた坂倉準三を設計者に指名した。1959年(昭和34年)、こうして西口広場の基本計画がスタートする。

## リーダーたちの情熱と先見

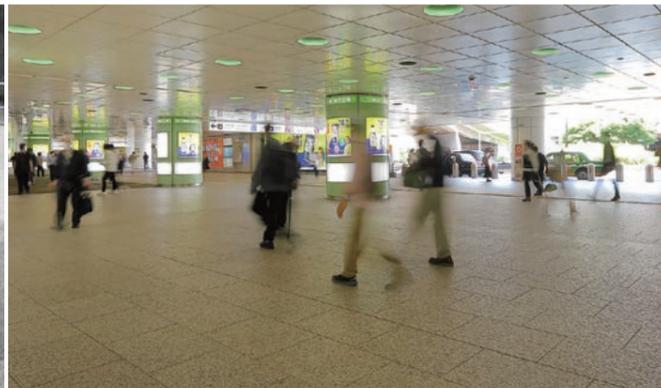
世界有数の乗降客数を誇る新宿駅の地下。乗り換えに、通勤通学に、買い物に、さまざまな方向へと人々が急ぐ。西口をめざすとタクシー乗り場が見え、その上にポッカーリと開いた大きな穴から自然光が注ぐ。地下を進んできたはずが、いつの間にか外気に触れていることに気づく。

「新宿駅西口広場」の名称が使われ始めたのは、終戦から3年後の1948年(昭和23年)。東京都都市計画局長を務めていた石川栄耀が立案した戦災復興計画にその名が見える。石川は新宿の発展を見越し、当時見渡す限りの焼野原だった西口エリアの開発を思い描いていた。

1951年(昭和26年)には、小田急電鉄が西口の地下駐車場と地下道の建設を東京都に申請する。社長の安藤樞六は、東京が西へ向かって発展していくことを予見し百貨店の建設を構想。しかし、小田急所有の土地が幹線道路に面していなかったため、百貨店の業務用駐車スペースや仕入れ口の確保を地下に求めた。この



1969年、ベトナム戦争反対を訴える反戦集会「フォークゲリラ」の空間とした週末の西口広場。自動車専用スロープに殺到する若者たちを規制するため、警察が「地下広場」の標識を「地下通路」に塗り替える事態に発展した(写真:毎日新聞社)



地下広場の竣工当時(写真左:毎日新聞社)と現在(写真右)。柱の形状や天井の照明、床面のデザインに違いが見られる



地下1階の西口広場。左側に進むと各鉄道の改札や百貨店の入り口があり、右側にタクシー乗り場がある。地下でありながら、開口部から入る自然光のため明るみを持った空間となっている



地下2階の公共駐車場。東京都は当初190台収容を計画していたが、1960年に駐車場法が施行。周辺の交通量の増大を誘発するとの理由からビルの床面積に応じた収容台数の駐車場の設置が義務づけられ、最終的に420台となった



開口部の南側に設けられた2基の円筒型換気塔。タイル張りだが、竣工時にはなかったツタが繁茂し、一見芸術作品と見まがうほどの存在感を放っている。吸気塔と排気塔1基ずつのセットで、地上広場の南北に計4基が配置されている

## 安全性と都市美の両立

坂倉準三は率直に自分の意見を述べる人柄から、山田の厚い信用を得ていた。その証左に当時、坂倉は山田の推薦で東京都建築審査会の委員を務めている。また、後述する中央開口部案を実現させるために換気分科会の設置を坂倉が希望すると、山田はすぐ承諾したという。西口広場が計画どおり実現したのは、坂倉に対する山田の強い支持があったからである。

坂倉は私鉄・百貨店業界からの評価も高かった。1950年(昭和25年)、大阪の南海難波駅のプラットフォームの下を高島屋百貨店の売りに改装するニューブロードフロアの設計を依頼され、新たに造る地下売り場と半階上にあつた既存の売り場とを大階段でつなぐ大胆な設計が話題を呼んだ。高島屋の集客が増え、売上が伸びたという評判を聞きつけた東急電鉄の五島慶太は、渋谷の東急会館(1954年完成)の設計者に坂倉を指名。当時、五島のもとで働いていたのがのちに小田急電鉄を率いる安藤樞六だった。

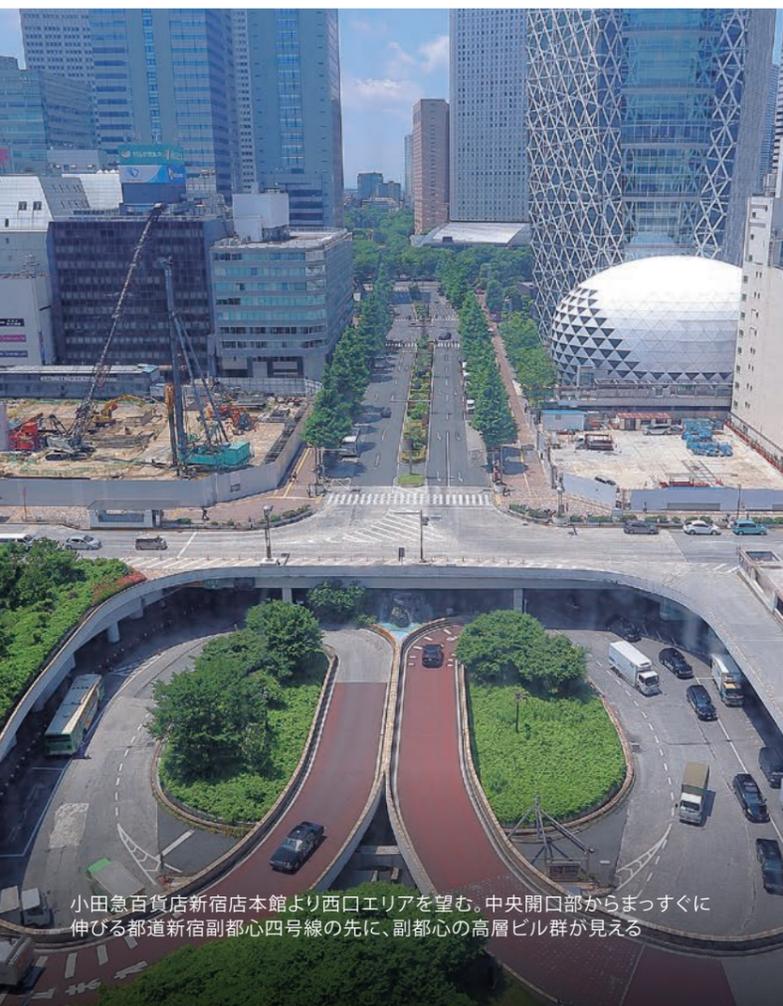
50年以上を経た今、歩行者も自動車もそれぞれ錯綜することなく広場を行き交う光景には、「谷川の水の流るる如く<sup>おひた</sup>彫り」顧客の流れがよどむところなく流れてゆかなかればならない」という坂倉の設計思想が色濃く表れている。さらに新宿駅側から西口エリアを望むと、かつて淀橋浄水場があつた新宿副都心の高層ビル群へと伸びる都道新宿副都心四号線をaxis(軸線)として、左右対称に西口広場の中央開口

新宿駅西口広場の基本設計は1959年に始まったが、最終図面がまとまるまでに約5年を要した。最大の要因は換気問題。土地を有効に活用したい東京都は、地上から地下駐車場へのスロープ以外を密閉し、地上広場の中央に換気塔を設置する案を推した。しかし、吸気と排気ファンを備えた6〜7階建ての換気塔ビルが必要とわかり、景観が損なわれるとして坂倉は反対した。

そこで浮上したのが、広場の中央に開口部を設ける案だった。坂倉は前述の換気分科会に、当時空気力学の権威と言われていた東大航空研究所の河村竜馬ら各界の第一人者を招集。密閉案と開口案の交通量、必要換気量などの比較検討を重ねた。最終的には、開口案のほうが換気にかかる電気代を抑えられる点が決め手となった。また、開口案のほうが素早く排煙できるため災害時の避難に有効という東京消防庁の後押しも大きかった。こうして1964年(昭和39年)12月に着工し、1966年(昭和41年)11月竣工。東京都は総工事費約46億円を投じた。

部がデザインされており、坂倉が描いた街全体のaxis(眺望)、すなわち「都市美」をそこに見ることが出来る。

現在、西口の再開発が予定され、小田急百貨店新宿本店本館の建て替えがすでに決まっている。また、西口広場の竣工時からあつた近隣のビルの解体工事も進められ、西口の景色は変わりつつある。近い将来、更新された都市美を新しい新宿が見せてくれることに期待したい。



小田急百貨店新宿本店本館より西口エリアを望む。中央開口部からまっすぐに伸びる都道新宿副都心四号線の先に、副都心の高層ビル群が見える