

F-7

地下街の開発過程からみる成立要因に関する研究

Research on the formation factor seen from the development process of an underground center.

○森山賢一¹Kenichi Moriyama¹

Underground center development was controlled by Showa 49 "the basic policy about an underground center", and the number of underground center construction decreased rapidly. However, the request to deregulation was strong and the demand of underground centers existed. Regulation was canceled with enactment of Decentralization Promotion Law as if it replied to this, but there are very few numbers of the underground center newly established after deregulation. Then, I try grasp from the present management situation in an underground center and circumference environment about the factor materialized as an enterprise.

1. 地下街の概要と背景

日本は少ない可住地に 1 億 2 千万人以上が居住し、世界的にも稀な過密状態にある。

特に東京・大阪・愛知・福岡・神奈川などの大都市部を中心に地価高騰や交通混雑、住環境の悪化などの都市の過密化による問題が生じている。このような問題の解決策として、大都市への集中を避けるようにすることが挙げられるが、総人口が減少していく日本での都市の拡散は、都市機能の維持の面から考えても非現実的であり、大都市への人口集中や過密化は止まらない。このような環境条件のもとで、日本各地の主要都市中心部において、限られた空間を有効利用すべく、地下空間利用として地下街の建設が行われてきた。

2. 研究目的

先に述べたように、我が国では限られた空間を有効利用する必要がある。その中で、表 1 に示されるように、いまだ地下街新設の構想はあり、求められているといえる。しかし、規制緩和後に新設された地下街は、1960、1970 年代と比較すると極めて少ないといえる。そこで、本研究では、地下街の運営状況及び周辺環境から、事例を比較、検討することで、地下街が事業として成立する要因を明らかにすることで地下街新設への一助となることを目的とする。

表 1 地下街新設構想の有無 参考文献6) より引用

		有り			無し	計
		構想段階の地下街	計画中の地下街	事業中の地下街		
都道府県	8 (17)	8 (17)	0(0)	0(0)	39 (83)	47 (100)
政令市	8 (67)	4 (33)	3 (25)	2 (17)	4 (33)	12 (100)
計	16 (27)	12 (20)	3(5)	2(3)	39 (66)	59 (100)

*「有り」については重複回答があるため横計は一致しない。

() 内は構成比。

3. 研究方法

3-1 研究対象

調査対象とする地下街は、全国に 62 ある地下街のうち、収益面における平均当期損益が得られた 10 事例とする。うち 9 事例が 10000 m²以上の延床面積の事例であったため、限定的な条件下での分析となる。

3-2 研究方法

(1) 各地下街の管理運営を行っている地下街株式会社へのヒアリング調査及び、文献調査を行う。調査内容及び結果を表 2 に示す。ヒアリング調査は文献での当期損益が得られなかった事例に対して電話によって行い、財務状況から当期損益を抽出する。

(2) 収益性と各要素の関係性を把握するため、当期損益に対する各要素の関係をグラフで示す。ここで、店舗面積割合は延床面積に対する店舗面積の割合であり、最寄り駅乗車数は各地下街に隣接する鉄道駅の 1 日当たりの乗車人数の合計とする。

4. 研究結果のまとめ

4-1 店舗面積割合と損益の関係について

まず、店舗面積割合と損益の関係について考察する。表 2 の結果より、店舗面積割合の大きさと収支には大きな関係はないと考えられる。これは、店舗面積割合が大きくなることで収支は上がるが、同時に快適性が下がるために集客の面で不利となっているためと考えられる。集客の面での定量的な調査が必要である。

4-2 延床面積と損益の関係について

延床面積と損益の関係については、4-1 と同様に面積が大きいほど収支の向上が見られる傾向がみられた。一定の延床面積があれば、快適性を実現するための店舗面積割合がとれるため、収益にもつながっているも

1 : 日大理工・院 (前)・不動産

表 2 対象事例一覧⁽³⁾

所在地	市区町村	名称	延床面積 (㎡)	店舗面積 (㎡)	店舗面積 割合	駐車台数 (台)	平均当期損益 (百万)	人口(人)	人口密度 (人/㎢)	都市面 積(㎢)	駅利用者 数(人/日)
大阪	大阪市	クリスタ長堀	81765	9500	11.6%	1030	-302	2676023	11980	223	177995
東京	中央区	八重洲地下街	73253	13787	18.8%	577	253	127907	12560	10	380997
神奈川	川崎市	川崎アゼリア	56704	10706	18.9%	380	396	1436368	10070	142	300336
北海道	札幌市	さっぽろ地下街オーロ ラタウン・ポールタウン	47875	13488	28.2%	371	60	1906141	1700	1121	177540
東京	新宿区	新宿サブナード	38363	5796	15.1%	400	70	325752	17870	18	734154
福岡	福岡市	天神地下街	35250	11400	32.3%	421	219	1489753	4340	341	201760
京都	京都市	ゼスト御池	32120	4500	14.0%	980	-4	1470587	1780	827	11032
広島	広島市	紙屋町シャレオ	25210	7120	28.2%	206	20	1175275	1300	905	15000
京都	京都市	京都駅前地下街ポルタ	24339	10310	42.4%	0	166	1470587	1780	827	405375
新潟	新潟市	西堀ローサ	17359	3457	19.9%	300	-77	809384	1110	726	0
大阪	大阪市	ドーチカ	7963	3861	48%	0	50	2676023	11980	223	151142

のと考えられる。

一定の傾向が見られる数値を近似していくと、約 10000 ㎡の時点で損益がマイナスに入ることから、地下街運営において、ハード面の要因として延床面積は 10000 ㎡が必要であるといえる。

4-3 人口密度と損益の関係について

表 2 より、人口密度が大きいほど、収支は向上するという結果が得られた。

人口密度 5000 人/k ㎡までの間では損益はプラスとマイナスに分かれているが、5000 人/k ㎡を超えてからはほぼプラスの値を示している。以上のことから、環境面の要因として人口密度 5000 人/k ㎡が地下街運営に必要な値であるといえる。

4-4 駅利用者数と損益の関係について

ここでは最寄り駅利用者数と損益の関係について示す。鉄道駅に隣接していない、もしくは利用者がごく少数である事例に関しては収支が悪く、200000 人/日を超えたあたりから収支の向上が見られる。このことから、環境面の要因として最寄り駅の利用者数は 200000 人/日が必要であるといえる。

4-5 駐車場台数と損益及び人口密度の関係について

ここでは駐車場台数と損益の関係について示す。駐車場台数に比例して、損益の最大値も大きくなる傾向がみられた。これは、店舗売上(テナント料)だけでは収益に限界があり、駐車場経営を同時に行うことで収益性の増加が望めることを示している。

また、適正な駐車場台数の目安として、人口密度に対する駐車場台数の平均値として、15 人/k ㎡/台を提言する。

5. 結論

本研究では地下街の成立要因を明らかにした。以下にまとめる。

- (1) 10000 ㎡以上の延床面積
- (2) 5000 人/k ㎡以上の人口密度
- (3) 200000 人/日以上の最寄り駅利用者数
- (4) 330 台以上の駐車場施設

現行の地下街の運営状況において、収益上の問題点として行政からの補助が必要であると考えられる。地下街の性質上、非常に公共性の高い事業であるといえる。対して収益はごくわずかな事例が多く、地下街の促進がうまくいかない理由のひとつであると考えられる。しかし、制度の分野で、占有料や占有期間等の問題が残っている。今後の課題として、これらの制度面における問題点を検証する必要がある。

【注釈】

(1) ここで述べる地下街とは、「地下街に関する基本方針」に定義される「公共の用に供される地下歩道と当該地下歩道に面して設けられる店舗、事務所その他これに類する施設とが一体となった地下施設(併設される地下駐車場を含む)であって、公共の用に供される道路又は駅前広場の区域に係るもの」として捉える。

(2) 出典：総務省統計局 平成 17 年度国勢調査

(3) 著差作成

【参考文献】

- 1) 並木雄也 地下街の利用形態とその変遷 トンネル工学報告集第 17 巻 pp.379-382 2007.11
- 2) 村上友美 日本建築学会学術講演梗概集 1993.9
- 3) 大阪市建設局 クリスタ長堀株式会社調査報告書 2007.5
- 4) 渡辺浩司 日本における地下街開発と防災対策の経緯と今後の取組み 地下空間シンポジウム論文・報告集 第 15 巻 土木学会
- 5) 照沼博志 地下街にみる通達の改正と今後の動向 ショッピングセンター pp.45-47 1999.2
- 6) 菅原進一 地下街の現状と検討課題 地震災害予測研究会・研究報告