

CS-139 地下街整備における事業制度と利用計画の変遷に関する研究

日本データーサービス(株) 正 会 員 金田一淳司
 日本データーサービス(株) 渡辺奈央子
 東京大学大学院工学研究科 正 会 員 高橋 清
 北海道大学大学院工学研究科 フェロー 佐藤 馨一

1. はじめに

現在、我が国の主要な都市では地下鉄や地下駐車場など、地下空間が有効に利用されている。その中でも地下街（商店街）は多くの人々が利用し、都市の中心部や駅前などの交通結節点において必要不可欠な都市施設（空間）の一つとして位置付けられ、今後も地下街の整備を推進していくことが重要である。

しかしながら近年は地下街の新設が防災面での規制強化によって制限されるとともに、施設の防災対策や地下利用の輻輳化にともない建設費用が増大しているため、地下街の建設事業が困難になりつつある。

このような状況の中でも川崎市や神戸市においては中心市街地の活性化策として公共的役割を果たすべく地下街の建設を行ってきた。その後、最近では建設費が高騰する地下街事業の一部に公的補助も導入し、地下空間の利用が推進され大阪市や京都市においても地下街の新設が行われてきた。

そこで本研究では、近年の地下街に見る施設計画と事業計画の変遷に着目し、公的補助制度の現状と今後の地下空間利用推進のための事業制度について述べる。

2. 地下街建設の歴史と事業制度の変遷

我が国における地下街の建設は1932年の東京須田町ストアが最初であり、1956年の東京八重洲地下街が最初の都市計画決定を受け建設された地下街である。その後、全国で地下街の新・増設が続いたが、1973年、前年に起きた大阪千日前デパートビル火災を受けて地下街の建設が抑制され、1980年、静岡ゴールデン街のガス爆発事故を契機に地下街の新・増設に対して「原則禁止」の方針となる「5省庁通達」が発せられた。その後開設された地下街は表-1に示す5箇所の地下街で、川崎地下街が1986年、神戸ハーバーランドが1992年に開設された。この川崎地下街が開設された1986年には、地下街中央連絡協議会が「地下街の取扱についての改正」（立地要件、事業主体の規制緩和）を行い、これまで原則禁止であった地下街の新・増設に対する規制が緩和された。

さらに1989年（平成元年）に「地下空間の公共的利用の基本計画の策定等の推進について」が通達されるとともに、地下空間の整備を目的とした初めての公的補助制度として「複合空間基盤施設整備事業」が創設され、現在の「都心交通改善事業」となり、大阪の2つと京都がこの補助を受けて建設された。

表-1 1980年以降に開設された地下街の事業概要

地下街名称	開設年	総事業費	事業主体	補助名
川崎地下街アゼリア	1986年	約445億円	川崎地下街株式会社	—
神戸ハーバーランド地下街	1992年	約170億円	神戸市	—
大阪駅前ダイヤモンド地下街	1995年	約500億円	大阪市街地開発株式会社 大阪市、大阪市道路公社	都心交通改善事業 街路事業
大阪長堀地下街	1997年	約827億円	大阪長堀開発株式会社 大阪市（大阪市道路公社）	都心交通改善事業 共同駐車場整備促進事業
京都御池地下街	1997年	約260億円	京都御池地下街株式会社	都心交通改善事業

キーワード：地下街，事業制度，複合空間利用

連絡先：〒065-0016 札幌市東区北16条東19丁目1-14 TEL:011-780-1121 FAX:011-780-1130

3. 地下街の施設利用計画の変遷

地下街は法規制によって施設利用面積に制限があり、一般的には店舗が25%以下、公共地下歩道が25%以上、駐車場・その他が50%以上となっている。また、地下街は地下街事業によって採算を取らなければならないため、一般的には収益性の高い店舗部分を最大限に取れるように施設を計画している。駐車場は収益は上がるが建設コストが高いため収支が合うことがまれである。

その特徴は図-1に示すように1980年以前の施設においては明らかに見受けられるが、1980年以降の施設においては防災面や快適性、駐車対策の面から、公共地下歩道や駐車場の占める割合が高くなっている（図-2）。特に公的補助の導入が行われた大阪の2つは地下街が整備する駐車場を公共で建設し、また、京都では地下街の駐車場に連結して公共が駐車場を建設することによって、地下街事業採算性の向上に対して公的支援を行っている。

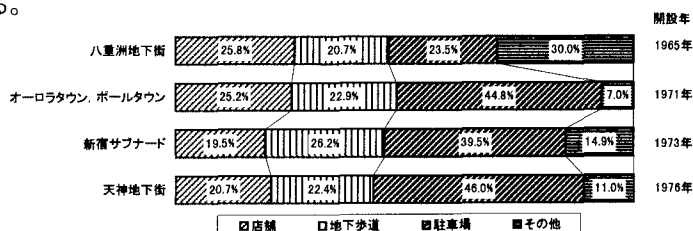


図-1 各地下街における施設利用面積の現況（1980年以前）

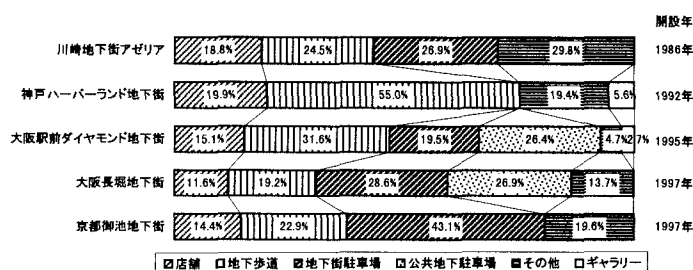


図-2 各地下街における施設利用面積の現況（1980年以降）

4. 公的補助制度の現状と今後の課題

現在、地下街事業に対する公的補助制度は前述した「都心交通改善事業」が主なものであるが、平成9年度の予算では事業費で12億円（国費4億円）であり、総事業費が数百億となる地下街事業にとってはさらなる公的補助としての事業費の拡大が望まれる。なお、平成9年度の補助は京都御池地下街が全事業費を補助されたため、同年開設した大阪長堀地下街は補助を受けられなかった。

また、駐車場部分に対する補助制度としては地下街の駐車場に限定された制度ではなく、地下駐車場単体の施設でも受けられる補助であることから地下街に併設される駐車場に対する専用の補助制度の創設が望まれる。

地下街の公共地下歩道に対しては公的融資にのみとどまっていることから、補助制度の対象施設としての位置付けが必要と考えられる。

5. まとめ

本研究では最近の地下街の事業計画と施設計画の関係について把握し、公的補助制度の導入による地下街の施設計画の変遷について述べてきた。今後は、地下街が中心市街地の活性化に果たす役割を踏まえ、公的補助制度の拡充を図ることが重要である。