

地下街整備の効果に関する調査研究

RESEARCH OF THE EFFECTS OF THE DEVELOPMENT OF AN UNDERGROUND SHOPPING MALL

粕谷 太郎^{1*}・西田 幸夫²・白根 哲也³・長谷川 健司⁴

The Underground Space Center of Japan (USJ) has been engaged in activities to create a livable society by effectively utilizing underground spaces. One goal of these activities was revitalization of a commercial district with an underground mall. To achieve this goal, we studied an underground mall SHAREO in Kamiya-cho, Naka-ku, Hiroshima that was opened in 2001.

In the ten years since the research began in 2001, society has significantly changed; moving to an aged society, and the soaring economy has shifted to an efficiency-oriented economy.

Under these circumstances, we surveyed pedestrian flow on the ground floor before opening SHAREO, one month after the opening, then on a yearly basis until 2007.

In 2010, the 10th anniversary of the opening, we surveyed the pedestrian flow in the underground shopping mall, in cooperation with Hiroshima Chikagaikaihatu CO.,LTD. This paper, including these studies, summarizes the effect of the underground shopping mall improvement.

Key Words : underground shopping mall , surveyed pedestrian flow , improvement

1. はじめに

都市地下空間活用研究会(USJ)では，地下空間の活用により生活しやすい社会を造りだすことを目指して活動を行っている．活動の1つとして，地下街による商業地域活性化の効果をテーマに平成 13(2001)年広島市中

に高齢社会、右肩上がりの経済から効率経済へと社会も大きく変化した。このような中で本研究会では、地上部の歩行者流動調査について、開業前、開業後1ヶ月、その後1年ごとに平成 19(2007)年まで調査を行ってきた。

さらに開業から10年を迎える平成22(2010)年には広島地下街開発㈱とともに地下街歩行者流動調査を行った。

本論文は、これら調査を含めて地下街の整備効果についてまとめた。

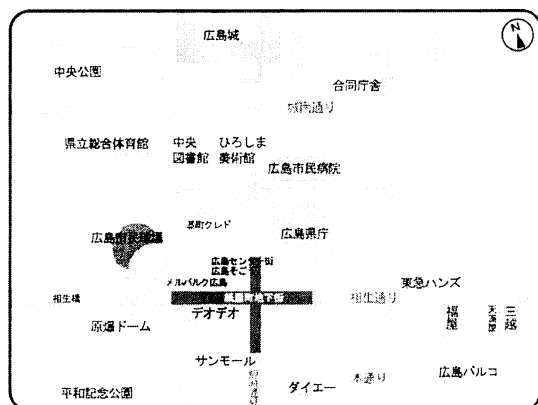


図-1 紙屋町地下街周辺図

区紙屋町に開業した地下街(シャレオ)をケーススタディとして調査・研究を行ってきた。

調査をはじめた平成 13(2001)年から 10 年という期間

2. 広島地下街概要

(1) 計画概要

a) 計画の概要

図-1 に示すように、シャレオは、紙屋町交差点を中心に、南北と東西の通りが交差する構造となっている。南北の通りは新交通システム(アストラムライン)の県庁駅と本通駅を結び、東西の通りは広島市民球状前と紙屋町交差点を結んでいる。この間に、地上との出入口が 46 箇所計画され、隣接するバスターミナル・大型商業店舗等とも地下で接続している。

キーワード：地下街，歩行者流動調査，整備効果

¹フェロー 都市地下空間活用研究会 主任研究員(〒112-0014 文京区関口 1-23-6 プラザ江戸川橋ビル2F),E-mail:usj-mail@mx.mesh.ne.jp

²正会員 東京理科大学 総合研究機構 プロジェクト研究員(〒351-0111 埼玉県和光市下新倉 3-11-17)

³正会員 三菱地所株式会社 都市計画事業室 副室長(〒100-0004 東京都千代田区大手町1-6-1)

⁴正会員 大成建設株式会社 都市開発本部 プロジェクト開発部 課長(〒163-0606 東京都新宿区西新宿 1-25-1)

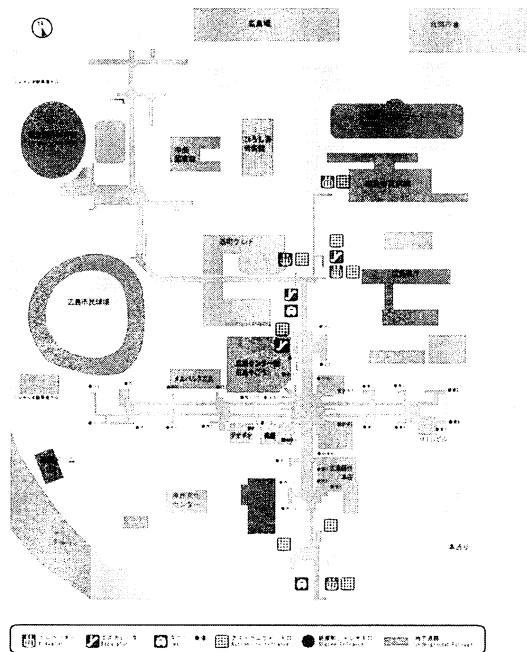


図-2 地下歩行者ネットワーク図

さらに図-2 に示すように、新交通システムの駅や既存の基町地下歩道とも繋がり、市内バス・電車の乗降にも効果的な紙屋町交差点を中心とした地下歩行者ネットワークを形成するものとなっている。

b) 施設の概要

紙屋町地下街は広島では初めての地下街で、建物位置は商業地域・防火地域で駐車場整備地区に指定されており、建築規模は地上1階、地下2階の鉄筋コンクリート構造、一部鉄骨構造の耐火建築物となっている。表-1に地下街の用途別占有面積を示す。

表-1 地下街の用途別占有面積 (単位: m²)

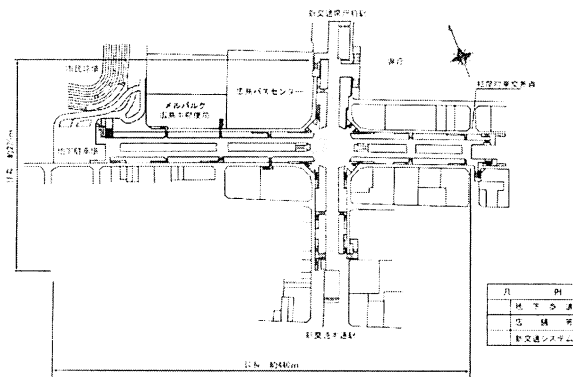
施設	全占有面積	1階占有面積(地上)	地下1階面積	地下2階面積
地下歩道・広場	12,480	850	11,630	0
店舗	7,120	0	7,120	0
機械室等	5,330	0	2,710	2,620
合 計	24,930	850	21,460	2,620

(2) 地下街建設の経緯

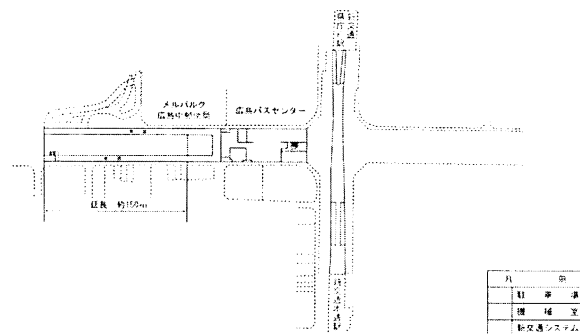
a) 紙屋町周辺の状況(建設以前)

紙屋町地区は広島市都心部の中心に位置し、国の合同庁舎・県庁を始めとする行政ゾーン、銀行・事務所等が集積した業務ゾーン、デパート・本通り商店街を中心とする商業ゾーン、広島城・広島市民球場等の文化・娯楽・観光ゾーンがあり、都市機能の集積度が最も高いエリアである。

当該地区は、バスセンター・路面電車などの基幹的な交通施設が集中する交通結節点であり、さらに、昭和61年度に地区内を通る新交通システム(アストラムライン)が事業化され、交通結節点としての機能の更なる充実が図られることになった。それにより、大規模複合施設等の都市機能の集積はますます高まり、紙屋町交差点を中心とした人の流れは、これまで以上に増大し、歩



シャレオ地下街・地下駐車場平面図(地下1階)



シャレオ地下街・地下駐車場平面図(地下2階)



紙屋町周辺図 地下街 地下駐車場

写真-1 広島市民球場および紙屋町地下街周辺

行者の混雑に拍車がかかると予想された。

自動車交通についても、紙屋町交差点への流入交通量が約 80,000 台/日と非常に多く、さらに路面電車が走行していることなどから交通処理能力は限界を超えている上に、当地区における駐車施設の不足等による路上駐車が蔓延し、慢性的な交通渋滞や交通事故の原因となっていた。

b) 地下街構想

昭和 61 年度に事業化された広島新交通システム(アストラムライン)は、紙屋町地区を含む広島市中心部については、新交通システムでは全国初となる地下式とされた。起点となる本通駅と県庁前駅は、地下2階レベルにプラットフォーム、地下1階にコンコース及び改札口が設置される2層構造の地下駅で、両駅間を結ぶ軌道敷は、地下2階レベルに計画された。このため、地下1階レベ

ルを中心とした道路地下空間の有効利用について、昭和62年度から道路管理者である建設省(現国土交通省)を中心に検討が進められ、『都心部道路地下空間整備モデル事業』として位置づけられ、平成元年度に『紙屋町地下歩道事業』として工事着手された。

こうした流れの中で、地元経済界における地下街設置要望や地下街検討委員会の設置など、広島初の地下街建設に向けて機運が大きく盛り上がり、これを受け広島市は紙屋町地下街建設準備担当室を設置した。

一方、都市における諸機能の集積度の急速な上昇、高度化は、道路地下空間利用に対する要求を急速に増大させることになり、道路本来の交通空間である地上に加えて、その地下部分の効果的な活用を図る必要に迫られてきた。このような背景から、平成元年に「道路地下空間利用計画の策定について」の通達が発令された。これを受け、広島市は平成2年に広島市中心部の道路地下空間利用計画を策定するための連絡調整協議会を発足させ、平成3年に『紙屋町地下街』を十字型とし、地下空間利用計画に位置づけるとともに、相生通り西側地下2階に地下駐車場を位置づけた。これに前後して、広島市長に地下街建設の意思表示が行われ、紙屋町地下歩道・地下街・地下駐車場の一体事業化へと進展した。(写真-1)

c) 地下街整備事業

設計は地下駐車場を建設省(現国土交通省)が、地下街を広島地下街開発㈱行った。工事の施工は、地下駐車場全体と地下街の南北・西工区の躯体工事〔広島地下街開発㈱から建設省(現国土交通省)が施工を受託〕については、建設省(現国土交通省)、地下街の東工区の躯体と地下街全体の内装設備工事については、広島地下街開発㈱が行い、費用は、建設省(現国土交通省)と広島地下街開発㈱で応分の負担をした。また、路上施設的美装化と合わせ、紙屋町交差点の東西にある電車停留所についても、上屋の設置やホームの延長などの整備を広島電鉄㈱と協力して行った。

平成7年10月に起工式を行い、平成13(2001)年春に完成。開業を迎えた。紙屋町地下街(シャレオ)は、商業・業務・行政・文化機能の集積した都心の拠点地区であり、また、バスターミナルが立地し、新交通システム(アストラムライン)、路面電車が乗り入れるなど、交通結節点として重要な役割を担う地区に、都市機能の充実強化と交通機能の改善強化を目的として整備が行われた。

- ・都市機能の強化
- ・交通機能の強化

d) 街の魅力づくり

地下街を回遊性の高い空間とするため、東西南北の十字型で計画されている紙屋町地下街を構成する地下歩道の利用度を平均化するために、各通りや広場で仕切られる区間の性格づけを行い、誰もが一度は行ってみたい

なる魅力ある店舗構成を目指した。

また、「表情のある地下街」の環境の創造を目指すために、広島の特徴(水の都・歴史・文化・平和・先進技術の街)を生かし、広島らしさを表現することを目指した。具体的には、広場と広場で仕切られる区間の表情を変化させ、地下街全体に活気がある他の地下街にない特色づくりを追求し、快適で心地よい環境計画を目指した。「中央広場」においては、案内カウンターや大型の映像機、サテライトスタジオを整備し、地下街情報のみならず、歩行者支援のための道路情報・公共交通情報・気象情報、観光・地域情報などを提供した。

e) 開業後の管理および事業の効果

開業後の地下街の公共地下歩道の維持管理は、広島地下街開発㈱が、地下駐車場の管理運営は、財団法人駐車場整備推進機構が行っている。

紙屋町地下街・地下駐車場が開業し、紙屋町交差点の交通渋滞の調査結果〔平成13(2001)年5月中旬〕では、開業前と比べ、渋滞する時間が最大5分の1に緩和され、交差点を通過する平均時間も約3分短縮され、バス営業所、タクシー乗務員を対象に行ったアンケート調査結果〔平成13年5～6月〕においても、同様な意見となっている。交差点における人身事故件数は、交差点改良前に11件/8ヶ月であつたものが、改良後は1件/8ヶ月と大幅な減少をみた。

地下街の利用者数はおおむね170,000人/日〔平成4(2002)年1～2月〕となっており、地下街の中心にある中央広場や店舗は賑わっている。また、地下駐車場においても、11,000～14,000台/月の利用者がある。周辺商店街からも「人通りが増えた」などと相乗効果を指摘する声もあり、回遊性も高まっている。

3. 交通調査

「シャレオ」は、紙屋町交差点の渋滞緩和を目的の1つとして計画された。地下空間利用して渋滞緩和を図る検討は、昭和39(1964)年2月広島県で調査された「紙屋町交差点の交通実態とその問題点」からも都心の国道等の幹線道路とそこに位置するバスセンターや路面電車による交通混雑が大きな問題であり解決の必要性が課題としてまとめられている。さらに昭和45年紙屋町交差点地下道予備調査設計報告書(昭和45(1970)年11月)では、バスセンターの乗降者5万人/日を越え、地上交通の緩和を図る地下街構想の検討が行われている。このような経緯から地上交通の緩和が地下街の建設目的の1つとして建設された。

交通緩和について自動車交通に関しては平成14年に国土交通省広島国道事務所が調査が行われその効果を明

らかにしている。

U S J では、地域の活性化もあわせて人の流れに着目してきた。本項では平成 13(2001)年の地下街開設前後から平成 18(2006)年度までの調査と平成 14(2002)年紙屋町地区地下歩道歩行者通行量調査およびアストラム乗降客数より、渋滞の緩和や地上部の人の動きについてどのような変化があったのか整理した。

(1) 歩行者流動調査(地下研定点調査)

平成 13(2001)年開業前から数は少ないが定点(3ヶ所)で歩行者流動調査を行ってきた。また、平成 22(2010)年度の地下街の歩行者流動調査に際し、地上部の調査を行った地点のうち前記の調査地点に近い個所で行った。

各地点の歩行者総数の年推移を図-3に示す。これをみる広島市の商業の中心地である本通り地点では、平成16(2004)年のピークを除けばほぼ横ばい傾向にある。残りの2地点で、開設当初増加が予想された「紙屋町1」現在のみずほ銀行南側は、開業前とかわらない人の

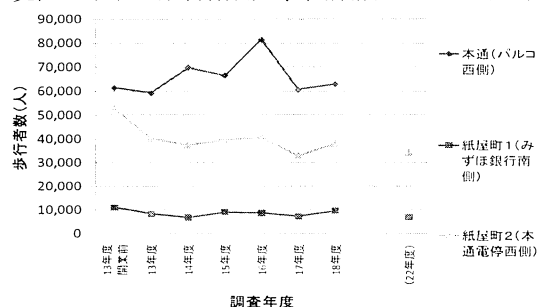


図-3 地点別地上歩行者数推移

流れであった。「紙屋町2」の本通電停西側はやや減少傾向が見られる。

(2) アストラムラインの乗降客の変化

公共交通であるアストラムラインのシャレオに接続する2駅の乗降客数の年推移を図-4に示す。

図-4 よりこの変化を見ると、本通の乗降者数は開業後一時低下していたがやや増加傾向を示している。特に、

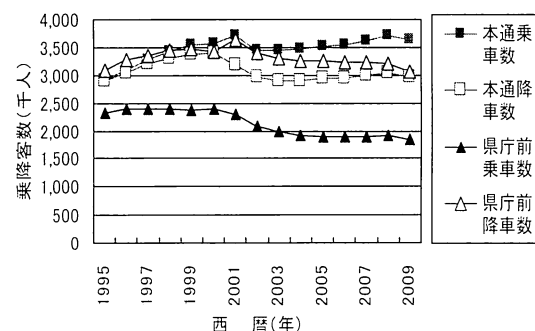


図-4 本通・県庁前駅の乗降者数年推移

乗車数については、平成 20(2008)年に開業時の 3,714 千人と同程度まで回復した。

県庁前での乗降車数については、降車に比べ乗車が

少なく県庁前で降車するが帰りは本通で乗車するパターン、本通り駅では種々の交通機関や駅を利用して広島市中心街本通商店街へ来街しているが帰りの足としてアストラムラインを利用していることが推測される。

(3) 「シャレオ」利用実態調査

「シャレオ」周辺における種々の項目について整理してきたが、シャレオそのものにおける変化について平成 22(2010)年 5 月に行ったシャレオ地下街とU S Jで行った「シャレオ」利用実態調査について開業直後に行われた平成 14(2002)年紙屋町地区地下歩道歩行者通行量調査と比較しながら本項をまとめる。なお、平成 14 年調査は 24 時間調査であったが今回は 7 時～22 時までの 15 時間調査であり、平成 14 年調査の 7 時～22 時で比較を行った。

a) 調査地点

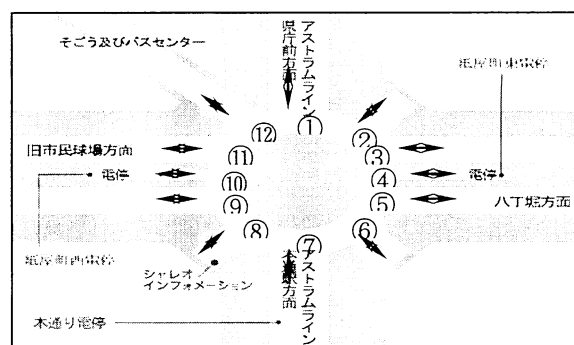


図-5 中央広場地点番号(上)及び出入口地点番号(下)

b) 「シャレオ」出入総通行量

表-2に示すように、出入総交通量は22年度平日140千人、休日119千人と平成14年度と比較すると平日で86%、休日72%となっている。休日の減少が大きい。時間変動をみると平日は、8時と17時～18時にピークがあり、休日は、12時～16時に多く、前者は通勤・通学者、後者は買い物等を目的とした人が多いことが推測される。

表-2 シャレオ出入総通行量 単位：人

	平成 22 年度	平成 14 年度	対平成 14 年度比
平日	139,967	163,337	85.7%
休日	118,704	164,131	72.3%

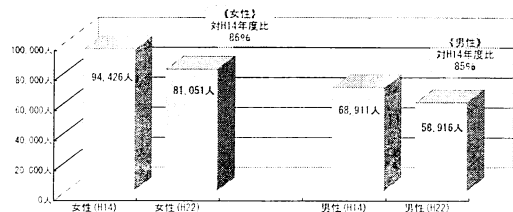
c) ブロック別出入通行量(平日)

出入総交通量の減少と同様の傾向にある。北側プロ

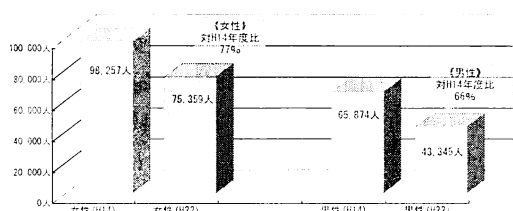
ックは前回とほぼ同様の交通量となっているが、東側、西側ブロックは減少が大きい。東側ブロックでは、東 1

▼出入総通行量～対H14年度比較グラフ

◇平日調査結果



◇休日調査結果



▼出入総通行量～時間変動図

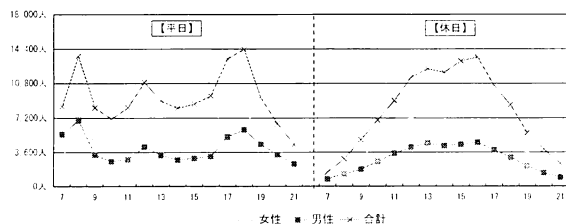


図-6 シャレオ出入総通行量

～4 出入口で大きく減少している。表-3 に平成 22 年度と平成 14 年度調査との出入口別総数の比較を示す。これをみると出入総交通量は減少しているが、アストラムラインの駅に通ずる県庁前駅出入口、AL本通出入口は増加していることがわかる。アストラムラインの利用者がそれぞれの駅から地下通路を利用する割合が増加していることが考えられる。

また、その他でも北 3 出入口、西 8 出入口では増加しており地上施設との関係を調べる必要がある。

4. 商業調査

(1) 地域商業動向

a) 広島市の商業の推移

広島市の商業全体の推移を考察すると、事業所数は昭和 54(1979)年から平成 6(1994)年までは、18,000～19,000 事業所台でほぼ横ばいで推移しているが、それ以後は徐々に減少し、平成 19(2007)年には、ピークであった昭和 57(1982)年の 7 割程度まで、落ち込んでいる。

従業員数は平成 6(1994)年、平成 11(1999)年に 15 万人を超えたものの、その後は徐々に減少し、平成

表-3 出入口別総数の比較

調査地点	シャレオ出入口別総数	
	平成22年	平成14年
県庁前駅出入口	14,638	13,921
AL本通出入口	13,699	12,778
東6・7出入口	6,691	8,920
東5出入口	6,497	8,128
北1出入口	6,405	7,624
南3出入口	4,870	7,287
西4出入口	3,762	5,055
北3出入口	3,748	3,310
西7出入口	2,469	3,305
南2出入口	2,273	3,132
南4・5出入口	2,067	3,277
北2出入口	2,008	2,963
南1出入口	1,582	2,259
西1出入口	1,527	2,341
西8出入口	1,498	1,200
シャレオ駐車場出入口	1,316	1,450
東4出入口	923	1,497
西6出入口	801	1,216
東3出入口	661	1,256
西2出入口	562	773
西3出入口	550	870
西5出入口	546	864
東1出入口	361	623
東2出入口	205	633

19(2007)年にはピーク時の 8 割程度の 12 万まで減少している。

年間商品販売額については、昭和51(1976)年から平成 3(1991)年にかけて急激に伸びて約2.8倍になったが、その後は、急激に減少し、平成19(2007)年には、ピーク時の2/3まで減ってきている。

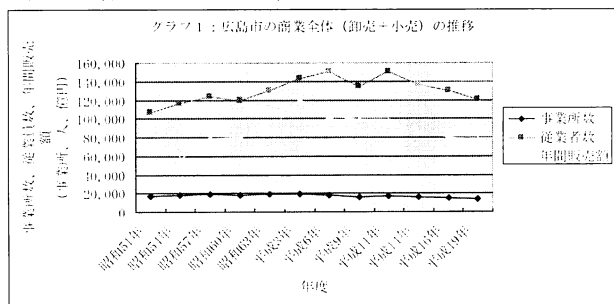


図-7 広島市の商業全体（卸売＋小売）の推移

b) 広島市の小売業の推移

広島市の商業のうち、小売業の推移を考察すると、事業所数は昭和 54(1979)年から平成 6(1994)年までは、

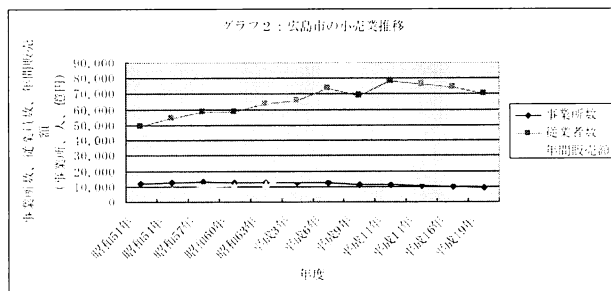


図-8 広島市の小売業の推移

12,000～13,000 事業所台でほぼ横ばいで推移しているが、それ以後は徐々に減少し、平成 19(2007)年には、商業全体と同様にピークであった昭和 57(1982)年の 7 割程度まで、落ち込んでいる。

従業員数は平成 11(1999)年をピークに、その後は徐々に減少し、平成 19 年にはピーク時の 9 割程度の 7 万人まで減少している。

年間商品販売額については、昭和 51(1976)年から平成 6(1994)年にかけて急激に伸びで約 2.8 倍になったが、その後は、右肩下がり減少し、平成 19 年には、商業全体の傾向までは顕著でないが、ピーク時の 8 割程度まで減ってきている。

c) 広島市の区別の商業動向、区別シェア

広島市内の区別の事業所数、従業員数、年間商品販売額を平成 16(2004)年と平成 19(2007)年度のデータを比較すると、事業所数に関しては、8 区すべてが 3～14%の範囲で減少しており、広島市全体では平均 7.9%の減

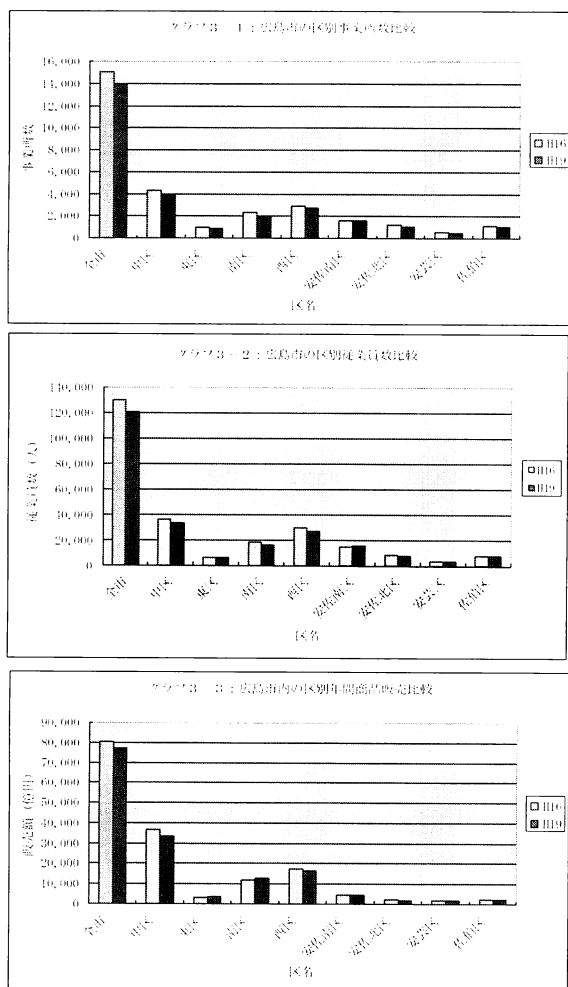


図-9 広島市の区別事業所・従業員・販売額比較
少となっている。

従業員数に関しては、安佐南区を除く 7 区において、2～13%の範囲で減少しており、広島市全体では、事業所数とほぼ同程度の平均 7.3%の減少となっている。

年間商品販売額に関しては、区毎にばらつきがあり、

半数の区(東区・南区・安佐南区・佐伯区)では増加しているが、残りの区(中区・西区・安佐北区・安芸区)の減少率が増加した区の数値を上回っており、全体平均としては、4.2%の減少となっている。

区別のシェアについては、事業所数・従業員数において平成16年と平成19年度との差はあまり出ていないが、年間商品販売額においては、中区が2.4ポイント下げ、逆に南区が2.1ポイント上げている。

d) 広島市中心部の商業推移

地下街「シャレオ」に面するエリア及び周辺のエリアにおいて平成 14(2002)年、16(2004)年、19(2007)年の小売業事業所数、小売業就業者数、小売業年間商品販売額、小売業売場面積の調査結果を基に考察を行った。

小売業事業所数に関しての平成 14(2002)年から平成 19(2007)年の 5 年間の動向としては、ほぼ横ばいのエリ

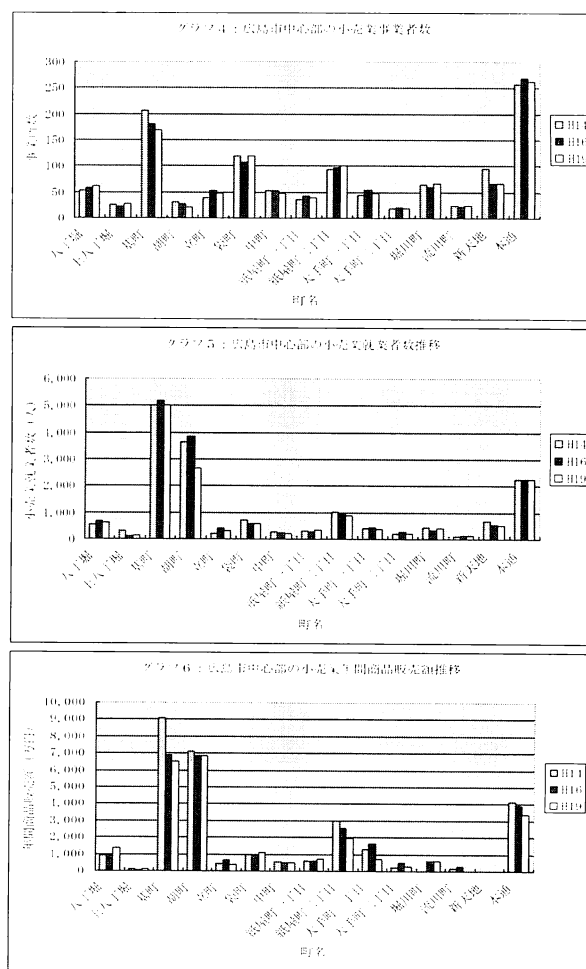


図-10 広島市中心部の区別事業所・従業員・販売額比較
アが大部分であるが、基町で 37 事業所、新天地で 30 事業所が減少しており、減少率が最も高いエリアは新天地で、その減少率は 30%を超えている。

小売業就業者数に関しての平成 14(2002)年から平成 19(2007)年の 5 年間の動向としては、減少しているエリアが大部分であるが、立町で約 100 人増加し、その増加率は 47%。流川町で 35 人が増加し、その増加率は、

38%となっている。逆に減少数、減少率が最も高いエリアは、上八丁堀で就業者数は5年間で200人以上減少し、減少率は約63%にも上っている。

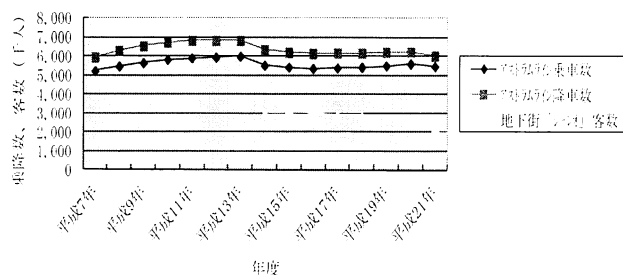
小売業年間商品販売数に關しての平成14(2002)年から平成19(2007)年の5年間の動向としては、減少しているエリアが大部分であり、その現象が顕著であるのが、紙屋町一丁目の減少率34%と大手町一丁目の減少率44%である。逆に増加率が高いのが、八丁堀の増加率45%、大手町二丁目の増加率30%である。

小売業売場面積に關しての平成14(2002)年から平成19(2007)年の5年間の動向としては、中区全体では、ほぼ横ばいであるが、多くのエリアで減少の傾向である。減少率が顕著なのは、大手町二丁目でその減少率は36%、逆に増加率が最も高いエリアは、就業者増加率も最も高かった立町で、その増加率82%に上っている。

(2) 地下街の集客動向

平成13(2001)年に開業した「シャレオ」は、開業の年に年間客数366万人を記録するも、その後は徐々に減少し、広島市民球場が移転した平成21(2009)年には約231万人まで減少し、開業時の2/3まで落ち込んでいる。

「シャレオ」の集客数の推移は、広島新交通1号線(愛称: アストラムライン)の本通駅及び県庁前駅の乗



降者の推移と相関していることが読み取ることができる。

現在、平成26(2014)年の完成予定を目指して建設中のアストラムライン新駅「白島新駅」でJR山陽本線と接続することで、アストラムラインの利用者及び本通駅及び県庁前駅での乗降者が増えることが予想され、その結果、「シャレオ」の集客数が増加することが期待されている。

(3) 地下街周辺域の大型SCの動向

図-12に示すように、地下街の位置する紙屋町交差点を中心として、10km圏域、20km圏域、30km圏域を示す。

この各圏域に点在するショッピングセンター(SC)として、広島空港が位置する40km圏域には約70個所のSCが存在し、広域道路整備が進められており、30km圏域では65個所、20km圏域では54個所、さらに10km圏域でみると40個所となり、この圏域がこの地域の

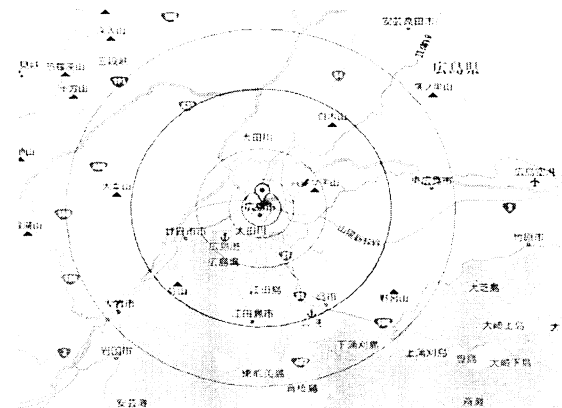


図-12 紙屋町交差点から30km圏域(赤線)20km圏域(青線)

SCの約6割が立地されていることになる。郊外型大型SCの大きな特徴は、売場、店舗面積が大きいことに対応可能な大型駐車場(1000台以上)が整備されており、かつ多くの駐車場は駐車料金が終日無料であることで、集客を図っていると考えられる。

歩行者流動調査のなかで歩行者流動量が減少した時には、これら圏域に大型SCが立地され、一時的に減少傾向を示している。具体的には、平成16年度の調査での通行量の減少は、イオンモール広島府中ソレイユの立地が、22年度の調査での通行量の減少は、ゆめタウン広島、イオンモール広島祇園の立地が影響していると考えられるが、平成16年度の調査では通行量の減少が見られたが、18年度の調査では平成15年度の調査時の通行量を上回っており、今後通行量は上昇傾向を示すものと考えられる。

イオンモール広島府中ソレイユは、1998年に閉鎖になった旧キンビール広島工場の跡地を再開発し、キンビアパーク広島内に2004年3月24日(プレオープン)は3月18日)にオープンした。開設当初の施設名は、ダイヤモンドシティ・ソレイユ(DIAMOND CITY SOLEIL)だったが、2007年9月22日に、運営会社のダイヤモンドシティがイオンモールと合併した事に伴い、現在の名称に変更されたものである。商圏人口は約66万人であり、建物は店舗棟が一部4階建て、駐車場棟が5階建てで、敷地面積約114,000㎡、延床面積約218,000㎡、店舗面積約81,000㎡(店舗数約200)、駐車台数約4300台の駐車場を備えている。

イオンモール広島祇園は、三菱重工業広島工場の跡地を利用して立地されたもので、商圏人口は約48万人であり、建物は3階建てで、敷地面積約35,000㎡、延床面積約78,000㎡、商業施設面積約57,000㎡(店舗数約130)、駐車台数約2800台の駐車場を備えている。

ゆめタウン広島は、日本たばこ産業(JT)の広島工場の跡地に立地されたもので、商圏人口は約65万人であり、建物は地下1階、地上4階建(5階屋上駐車場)で、店舗面積約38,700㎡(店舗数207)、駐車台数約2300台の駐車場を備えている。

いずれも駐車台数が 2300 台を超えるものであり、公共交通を中心であるシャレオ地下街としては、これらの施設の立地が影響して、一時的に集客が減少したものと思われる。

5. 「シャレオ」の整備効果とまとめ

(1) 「シャレオ」の整備効果

- a) 「自動車交通」の分析からもわかるように、「シャレオ」の整備により、紙屋町交差点を中心とした地上部における歩行者の混雑及びそれに伴う自動車交通渋滞が解消され、市街地中心部のスムーズな自動車交通を実現している。また、地上部の自動車交通のみならず、地上部の歩道の混雑緩和にも寄与しており、「シャレオ」に隣接するビルへの地下での接続により、利用者の利便性も向上している。
- b) 「シャレオ」を整備したことにより、天候に左右されない快適な歩行者空間が確保でき、歩行者にとって利便性の高い歩行者ネットワーク形成に大いに寄与している。「シャレオ」の通行者は、歩行者流動調査の結果（平日約 17 万人/日、休日約 19 万人）を年間に類推すると約 6,500 万人にも昇り、歩行者空間としての利用としては、大いに利用されている。年間約 9,100 万人（平均約 25 万人/日）である川崎地下街「アゼリア」と比べても、規模当りの年間通行者数は、「シャレオ」約 2,600 人/年・㎡（延床面積 24,930 ㎡）、「アゼリア」約 1,600 人/年・㎡（延床面積 56,704 ㎡）で「アゼリア」を大きく上回っている。
- c) 商業調査からもわかるように郊外店の立地が促進され買い回り購買力が分散した結果、「シャレオ」だけでなく、広島市中心市街地全体が商業売上を年々減少させる傾向にある。また、商業調査の分析からの推測ではあるが、地上部の歩道利用者の減少に伴い、紙屋町 2 丁目、大手町 1 丁目の地上部の店舗の売上の減少に繋がっている可能性は否定できないと考える。

(2) まとめ

- a) 商業調査の分析結果では、「シャレオ」だけでなく、広島市中心市街地全体が商業売上を年々減少傾向にある。従って、「シャレオ」単独ではなく、隣接する「基町クレド」・「広島センタービル」・半年後の 2011.10 竣工予定の「広電ビル」のみならず、本通りや金座街のアーケード街をはじめとする地元商店街、福屋・天満屋・三越をはじめとする百貨店、パルコ等の大型専門店とも連携し、広島市中心部全体の求心力を高める必要があると考える。そのためには、中心市街地活性化に向けたエリアマネジメントを検討するべきである。

- b) 商業・飲食店舗は、時代や利用者のニーズの変化に柔軟に対応していくことが必要であり、必ずしも、当初の構想・計画にこだわることは、得策でない場合もある。

「シャレオ」のオープン当初より貫かれてきた若い女性をターゲットとした施設全体コンセプトの再検討や、通行量の多い「シャレオ中央広場」の有効利用のための規制緩和の働きかけや集客できるイベント誘致と実行していくことも重要である。

- c) 3 月 11 日に起きた「東日本大震災」を契機に、日本国中で都市の防災機能を見直す動きが活発になってきている。地震発生当日、東京では、公共交通機関が完全にストップし、都心で働く人たちや自宅を離れ外出していた人たちが自宅に帰ることができない、いわゆる「帰宅困難者」が続出し、大きな都市問題となった。その際に緊急時の避難所となっている公共施設と並んで帰宅困難者の受け入れ先となったのが、都心にある地下街であった。東京駅前「八重洲地下街」や新宿駅に隣接する地下街「新宿サブナード」では、自宅に帰るすべを失い、職場にも戻ることもできなくなった人たちに地下街の通路を解放した。このことにより、多くの帰宅困難者が寒さをしのぎ、一晩を過ごすことができた。すなわち、地震災害においては、地上の建物より地震動による影響の少ない地下街は、「防災機能施設」としての都市施設の機能を果たした。今後、「シャレオ」においても、災害時の「防災機能施設」としての役割を市民や利用者の示していくことも必要と考える。

- d) 「シャレオ」は広島市にとっても、広島市民にとっても貴重な財産である。広島市民の皆さんや「シャレオ」利用者に方々には、「シャレオ」には男性や年配の人が利用できないお店がないから利用しないなど消極的な意見ばかりでなく、どういう施設なら利用したいという積極的な意見を広島市の担当者や運営会社に対して出していきたい。静岡の準地下街で起きた地下火災以後、規制が一段と厳しくなり、新規の地下街整備がなかなか進まない中で整備された広島紙屋町地下街「シャレオ」は、日本の他の地域で検討されている地下街にとって、希望の光であることを忘れないでいただきたいと考える。

謝辞：研究にあたり、資料のご提供をいただいた広島市のご担当者、現地調査にご協力いただいた広島地下街開発(株)の方々に感謝いたします。この研究が広島市及び「シャレオ」の今後の発展に参考になれば、幸いです。

参考文献

- 1) 都市地下空間活用研究会：地下利活用検討分科会平成 22 年度報告書、第Ⅲ編 pp.1-33、2011.3
- 2) 国土交通省中国地方整備局広島国道工事事務所：紙屋町地下街・地下歩道・地下駐車場事業誌、H14.9