

新宿サブナード地下街の延伸に関する 計画検討について

REGARDING RESEARCH FOR PLANNING RELATING TO EXTENSION OF THE SHINJUKU SUBNADE UNDERGROUND SHOPPING MALL

二口祥二郎^{1*}・谷利 信明²・粕谷 太郎³・白根 哲也⁴

Shojiro FUTAKUCHI^{1*}, Nobuaki TANIKAGA², Taro KASUYA³,
Tetsuya SHIRANE⁴

In considering new and expanded construction of underground shopping malls and other underground spaces, stabilization of operations is a critical element, involving supplemental measures to resolve relaxation of legal systems and other technical issues.

In addition, preparation of underground spaces in already developed areas must be promoted as consistent with restructuring of the “town.” What then is expected of an underground mall? What role must the underground mall serve? This point of view is critical.

Therefore, regarding extension of the Shinjuku Subnade, the necessity of the planning was validated and verified, and a model extension plan was formulated with the potential of achieving profitability in operations. Obstacles to and countermeasures for underground utilization with respect to this model were studied.

This district is in need of urban renewal due to aging of structures and issues with earthquake resistance. Development of a core area should be promoted unifying underground spaces with adjacent surface areas. Therefore, plans to extend the Shinjuku Subnade are definitely positioned in the metropolitan master plan, and at the same time, scenarios for underground space development have been prepared. In order to promote those initiatives, a course involving the necessity of moving forward to remove obstacles has been indicated.

This document summarizes research regarding these issues.

Key Words : *metropolitan master plan, obstacles to underground utilization, development of underground spaces, Shinjuku Subnade underground shopping mall*

1. はじめに

地下街等地下空間の新設・増設の検討にあたって、経営の安定化は重要な判断材料であり、法制度の緩和等のテクニカルな課題の解決は、これを補完する方策の1つである。

また、既成市街地における地下空間の整備は、「まち」の再編の一環として進められるべきものであり、地下街等に何を求めるか？ 地下街等の担うべき役割は何か？という視点が重要である。

そのため、新宿サブナードの延伸について、計画の必要性の検証・確認を行い、経営の採算性等実現可能性のある延伸計画をモデルとして設定し、このモデルを対象に地下利用の阻害要因と対応策の検討を進めた。

この地域は、建築物の老朽化や耐震化の課題等からまちづくりを必要としており、地下空間は沿道と連携した「地域核」としての整備を進めていくべきである。そのためには、新宿サブナード延伸計画を都市マスタープランに明確に位置づけ、併せて、地下空間整備のシナリオを準備しておき、それを促進していくために阻害要因の

キーワード：都市マスタープラン、地下利用の阻害要因、地下空間の整備、新宿サブナード地下街

1 非会員 新宿サブナード㈱ 担当部長 Senior manager, Sabunado Ltd. Shinjuku (E-mail: s.futakuchi@subnade.co.jp)

2 正会員 鹿島建設㈱ 部長 Manager, Kajima Corporation

3 フェロー 都市地下空間活用研究会 主任研究員 Principal Research Engineer, UUSC of Japan

4 非会員 三菱地所㈱ 副室長 Deputy General Manager, Mitsubishi Estate Co., Ltd.

解消を進めていく必要があるとの方向性を示した。
本稿では、これらのことを検討概要にまとめている。

2. 延伸の計画検討の概要

新宿サブナードについては、過去、事業化方策等、延伸の検討を実施してきた。

しかし、近年、「道路上空等の建築等に関する特例」など法制度の改定、道路空間（含：地下空間）の有効利用拡大の施策も講じられるようになってきている。これらの状況を踏まえ、改めて成熟した都市空間での新たな地下利用の可能性の観点で検討を行うこととした。

新宿サブナード延伸計画については、計画の必要性の検証・確認を行った上で、経営の採算性等実現可能性のある延伸計画をモデルとして設定し、このモデルを対象に地下利用の阻害要因と対応策の検討を進めた。

地下利用を阻害する要因については、地下利用施設の経営の安定化と地下利用施設が利用される魅力ある施設であるかの視点で要因を抽出し、法制度等の規制を明らかにするとともにその対応策を示した。

(1) 経営の安定化

- ・イニシャルコストの削減及び公的支援等の充実
- ・占用料の減額等によるランニングコストの削減及び収入源となる店舗の拡大
- ・これらのための関係法令の規制緩和や制度改正等

(2) 魅力ある地下空間の形成

- ・沿道の隣接ビルとの一体感のある空間を形成
- ・沿道と連携した「地域核」としての整備
- ・そのための関係法制度の規制の緩和等

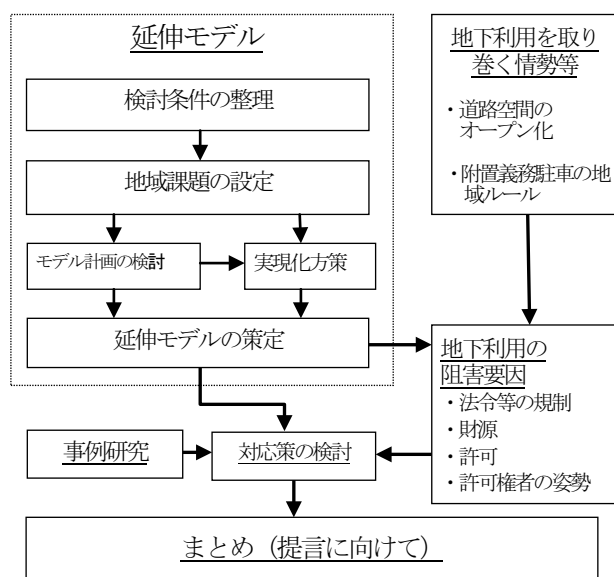


図-1 検討フロー

(3) 視点と背景

新宿サブナード延伸計画について、計画の必要性を検証するとともに、地下空間に係わる法律の枠の拡がりや、新しい地下空間の整備等の状況を踏まえ、成熟した商業、業務地域での新たな地下利用の可能性を探りながら、あらためて計画検討を行なうことにより、「地域との連携による優れた都市環境」実現のため、有効な方策、法制度等についての提言をまとめるための材料とする。

新宿サブナード延伸の計画検討のフローを図-1に示す。

3. 計画モデルの策定

(1) 前提条件の整理

a) 地域の状況

新宿地域は、一日340万人（平均乗降客数）が利用している新宿駅を中心に東京の副都心として交通基盤、商業・業務施設、娯楽施設等が高密度に集積している地域である。

そのうち、東口は、駅前広場とそれに接続する新宿大通りを中心に発展してきた街であり、小規模な店舗から伊勢丹百貨店を代表とする大規模な店舗が軒を連ねており、近年、地下鉄副都心線の新宿三丁目駅開設により、歩行者の回遊性が増している。

その東口の中でも特に、歌舞伎町は、戦後、歌舞伎劇場の誘致等を目的に土地区画整理事業により整備されてきた街で映画、演劇等の大衆文化・娯楽を育んできたが、一方で、飲食店や風俗店等が集積密集した日本有数の繁華街でもある。現在、まちの中心施設であったコマ劇場が解体されホテルとシネマコンプレックス等の新たな複合開発が進められている。

西口は、古くからの百貨店等の商業地に加え、副都心として淀橋浄水場の廃止に伴い建設された超高層ビル等による業務機能が集積している。近年、その周辺において市街地再開発事業等による住居系の集積も多く見られる。

南口は、旧国鉄ヤード跡地や小田急電鉄等の線路上空の開発により、JR東日本本社ビル等の高層業務・商業ビルが立地し発展してきた地域であり、現在、甲州街道の陸橋拡幅架替に併せ新宿駅交通結節点整備事業がすすめられている。

b) 新宿駅周辺の地下空間の利用状況

新宿駅周辺地域の道路や交通広場の公共用地の地下空間については、主に地下鉄、地下歩行者道路、地下街、都市計画駐車場等として利用されており、地下歩行者道路と地下街の地下通路及び地下鉄のコンコースにより歩行者ネットワークが形成されている。

表-1 地下歩行者施設・地下街の状況

	分類	名 称	延長	代表幅員	備 考
東口	地 下 歩 道	新宿歩行者専用道第4号線(新宿サブナード)	100	6	都計道
		地下道新宿第1号線(新宿サブナード)	150	6	都計道
		地下道新宿第2号線(新宿サブナード)	30	6	都計道
		新宿副都心地下道第1号線(ルミネエスト新宿)	40	6	都計道
		新宿副都心地下道第2号線(ルミネエスト新宿)	40	6	都計道
		新宿東南口地下歩道	200	6	
	コンコース	新宿駅～新宿三丁目駅コンコース(メトロプロムナード)	720	－	
		新宿三丁目駅(都営)コンコース	250	－	
新宿三丁目駅(東京メトロ)コンコース		810	－		
西口	地 下 歩 道	新宿副都心街路第4号線歩道部	310	4×2	都計道
		新宿副都心街路第1号線地下道1(京王モール)	120	6	都計道
		新宿歩行者専用道第1号線の一部(ワンデーストリート)	430	8	都計道
		新宿歩行者専用道第2号線の一部(タイムズアベニュー)	810	8	都計道
		シーズンロードの一部	300	－	
	コンコース	新宿駅コンコース(京王モールアネックス)	270	－	
		新宿西口駅コンコース	190	－	
		都庁前駅コンコース	270	－	

日テレゴルフガーデン跡地

- ・業務棟: 延床 17.0 ha
- ・住宅棟: 約 780 戸
- ・H 24 完成予定

新宿コマ跡地再開発

- ・本庁舎、シネコン: 延床 5.5 ha
- ・H 27 完成予定

東西自由通路

- ・延長: 約 100 m
- ・幅員: 25 m
- ・H 20 完成予定

新宿駅前交通結節点整備

- ・駅施設歩行者広場
- ・外周歩道
- ・新道路: 24 時間道路施設
- ・人工地盤: 約 1.47 ha
- ・H 27 完成予定

凡例

- JR 駅と他 (構想)
- ・業務棟: 延床 13.7 ha
- ・H 27 完成予定
- 地下歩行者通路 (構想)
- 地下歩行者通路 (計画)
- 地下歩行者通路 (事業中)
- 地下歩行者通路 (構想)

- 55 -

新宿区では、新宿駅周辺地域について、都市マスタープランで「歩きたくなるまち新宿」、新宿駅周辺地区整備ガイドラインでは「歩いて楽しい、にぎわいと交流の地区」等とうたっており、歩行者系を強く意識した将来像を定めている。

この将来像に向け、新宿地域のまちづくりは次のように展開させていく必要がある。

新宿地域の中心となる新宿駅が東西自由通路の整備等により、鉄道機能に商業機能を併せ持つ複合的な駅として高度・高密度化し、それに併せ新宿駅周辺地域のうち、東口は新宿通り、西口は中央通りを軸として国際的な業務商業地として発展し、また、その発展は、連鎖的に老朽化したビル等の建替をすすめる、古い街が新しい時代の業務商業地や繁華街として生まれ変わらるとともに、その影響が周辺駅に向け広域的に広がっていく。

基盤系をみると道路整備の進捗、駐車場の整備改善や駐車場ネットワークが図られるとともに、附置義務の地域ルール策定等により駐車場の利便性が向上し、地上交通の円滑化が図られ、さらに地上の緑や歩行者空間の充実とともに、快適な地下歩行者空間のネットワークの充実・強化により、東西方向の流動が円滑になり地域の回遊性・利便性が向上し、にぎわいと活力あふれるまちが形成される。

(3) 地域課題の設定

a) まちの活性化

新宿駅周辺の商業圏は、年間小売販売額の減少、昼間人口の減少といった傾向が見受けられ、活力の低下が懸念されている。また、新宿駅周辺では西口や南口に大規模な都市更新のすすむ中で、歌舞伎町を含む東口では建築物の老朽化や雑居ビルの林立等都市更新の視点では立ち遅れが目立ってきている。

これらの地域においては、積極的に土地の集約化や共同化を図り地区の核となるような高層かつ複合的な土地利用を進めていく必要がある。

b) 歩行者交通基盤

新宿駅周辺地域では、2008年6月に副都心線が開通し、新たに新宿三丁目駅が開設され、2013年3月には東急電鉄との相互直通運転が開始されている。また、新宿駅では、東西の交通広場を連絡するとともに、駅ラッチとも接続する東西自由通路の整備に着手した。一方、新宿駅南口では、駅施設歩行者広場、高速バスやタクシー乗降場等の総合的な交通結節点の整備がすすめられている。

これらのことから、新宿駅周辺地域においては、歩行者交通が増大や輻輳化が予想される。しかし、現在の新宿駅周辺における歩行者系の交通基盤では、これらの歩行者交通を円滑に処理するのは質、量ともに不足してお

り、早急な整備促進が望まれる。

(4) 靖国通り沿道地区（延伸部）の現況

a) 沿道地区の概況

「靖国通り地下空間整備検討調査」（平成13（2001）年）：新宿地下駐車場株式会社（以下、「新宿地下駐車場株式会社調査」という。）に基づき、靖国通りと新宿区役所通りの地表標高をみると約33.4m、靖国通りと明治通りとの交差点部の標高は約34.6mと東側方面に緩やかに上っている。一方、地下においては靖国通りのガード側に新宿サブナード、明治通りに地下鉄副都心線とコンコースが占用しており、新宿サブナードの東端部の地下街の標高が約25.1mで、コンコースの標高は約24.5mであり、コンコースが0.6m低くなっている。

また、この間の靖国通りの地下利用の状況は、靖国通りについては、一般的な電気、水道等の供給管のほか東京電力やNTT等の大規模な洞道等も埋設されている。なお、地下鉄副都心線のコンコースのうち、新宿サブナードの延伸部の接続を想定した部分については、構造的に接続できる壁構造となっている。

沿道の土地利用については、大部分が7～10階建の中層ビルで沿道北側は業務系の複合ビル、沿道南側は商業系ビルとして利用されている。これらのビルのうち新しく建替えられたビルは極めて限られている。

このうち、住宅地図等で靖国通り南側沿道の建築物をみると、その多くが伊勢丹関係の所有となっていることがうかがえる。

b) 沿道地区等の歩行者交通の現状

・表-2、図-3に示す各断面の交通量調査結果のとおり地

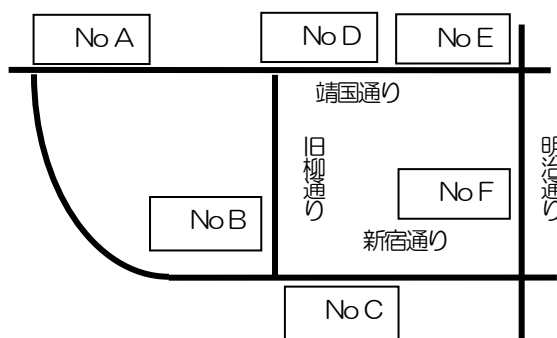


図-3 調査地点図

表-2 交通量調査結果

調査地点	調査日：2007年2月17日（土）			
	地上	地下	合計	通路負担率
No A	78,751	32,873	111,624	29%
No B	44,704	43,452	88,156	49%
No C	99,116	85,480	186,596	46%
No D	54,088	9,656	63,744	15%
No E	31,535	-	-	-
No F	25,984	-	-	-

上部断面A及びCの交通量が多く10万人/12時間を超える歩行者交通が見られる。

- ・地下部断面の交通量は、新宿サブナードの地下通路が約3～4万人/12時間、メトロプロムナードが約6万人/12時間の歩行者の利用があり、地下通路の幅員を勘案するとメトロプロムナードの歩行者交通は新宿サブナードより混雑率は高い。
- ・地上部の東西方向の交通量をみると、靖国通りでは西武新宿駅（大ガード）側から明治通りに向けて、交通量が減少する傾向が見られる。
- ・地上及び地下の歩行者交通量のうち、地下通路が負担する割合は、15%～49%であり、地下部の断面によりばらつきがみられる。

4. 新宿サブナードの現況

(1) 位置

新宿サブナードは、図-4のとおり、一部民地との賃貸を除いて、都道である靖国通りや区道である旧柳通り、西武新宿駅前通り等の公共施設の地下に位置している。

(2) 経緯等

新宿サブナードは、新宿駅東口地区において氾濫する路上駐車を収容し、地域交通の円滑化に資することを目的に、1973年に建設された都市計画駐車場及び付帯設備としての地下街等である。

- ・都市計画当初決定:1968年2月23日
- ・都市計画事業認可:1968年10月17日(建設大臣特許)
- ・地下街、駐車場開設:1973年9月15日(都道 靖国通り)
- 1975年10月22日(区道 柳通り)

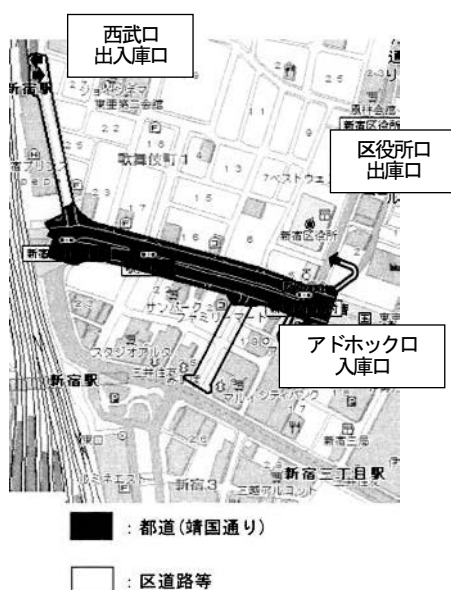


図-4 位置図

(3) 用途

新宿サブナードは、図-5に示す通り、地下1階の地下街及び地下2階の駐車場の2層構造となっている。

(4) 平面図等

新宿サブナードの平面的な利用形態は、図-5のとおり店舗については、物販店や飲食店等約100店舗、駐車場は普通車等373台の車室及び自動二輪用40台の車室を有している。

(5) 横断構成

新宿サブナードの地下街の横断構成は、図-6のとおり靖国通りは2本の地下通路（幅員6m）が設置されており、店舗－[通路]－店舗－[通路]－店舗のサンドイッチ構造となっている。また旧柳通は、1本の地下通路で両側に店舗が接する店舗－[通路]－店舗の配置となっている。

駐車場の横断構成は、地下街と同様に靖国通りでは2本の車路、旧柳通では1本の車路の両側に接して、車室を配置している。

(6) 地下街の利用状況

新宿サブナード地下街の年間客数及び年間売上高の経年推移は、売上高は漸減傾向であるが、年間客数は2001年に比べ約3/4に減っている。

しかし、新宿サブナード地下通路は、西武新宿線の新宿駅とJR線の新宿駅、東京メトロ丸の内線の新宿駅・新宿三丁目駅等との連絡通路として多くの通勤客に利用



図-5 新宿サブナードフロアの案内図
出典：「新宿サブナード館内ご案内」（2013年）：新宿サブナード(株)

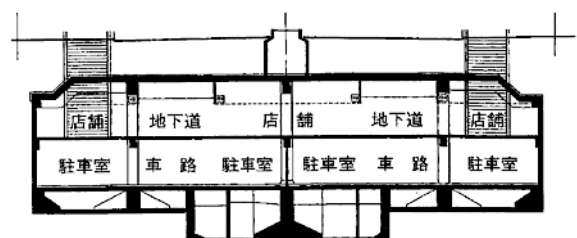


図-6 横断面図

されており、平日で約30千人/日、休日で39千人/日に利用されている。

(7) 駐車場の利用状況

新宿サブナード駐車場の利用状況については、バブル崩壊以降減少が続いており、2011年の年間利用台数を1991年に比べると6割まで減少している。

新宿サブナード駐車場の入口及び出口は、図-4のとおり4ヶ所あり、大半の車は靖国通りにアクセスするアドホック口から入庫しているが、この入庫口は交差点内にあり、右折入庫等が地上の交通に影響を与えている。また、アドホック口以外の3ヶ所の入口及び出口は、すべて区道にアクセスしているが、このうち、西武口がアクセスしている西武新宿駅前通りは、靖国通り方向への一方通行となっている。

5. 延伸計画モデル

(1) 延伸計画の基本的考え方

延伸計画にあたって、新宿駅周辺の回遊性の向上、靖国通りの交通混雑やメトロプロムナードの混雑緩和等のため地下通路のネットワーク化は絶対必要条件である。ただし、通行機能だけでは利用されない懸念もあり、また、地域の活性化を図るためにも、地下通路単独の整備ではなく地下空間の安全・安心を確保し、賑わいを創出していく必要がある。

また、地下空間は、防災や回遊性等の拠点として、また、靖国通りを挟んだ南北地域の連携のジョイント機能として、さらには、この地域が花園神社、追分、新宿御苑、旧電車道等新宿の歴史を感じさせる施設等があることから、情報・文化の発信基地として多目的な空間整備も図って行くことが望ましい。

なお、地下駐車場車室は、東口では駐車場台数が需要を上回っていることから、増設しないが、地上交通の円滑化を図るため、延伸に合わせ新たに靖国通り道路センター側から既設駐車場への進入路を整備する。



図-7 延伸計画平面図

(2) 延伸計画の比較

延伸計画について、地下通路の単独整備とすることは、安全・安心、賑わいの観点で課題が残っている。そのため、延伸計画については、次の五つの整備形態を想定し比較評価を行う。

- ①地下街
- ②準地下街
- ③沿道連携型地下道(準地下街以外)
- ④個別店舗の併設
- ⑤賑わい空間付加地下道

その結果は、地下街として整備することが優位であるが、経営採算的に成り立つか検証を行う必要がある。

(3) 延伸計画(図-7)

これまでの検討から、延伸計画のモデルについては、以下のとおり設定する。

延伸計画は、想定される整備の形態から、安心・安全の確保及び賑わいの創出の観点から優位と考えられる地下街を基本とする。ただし、B1レベルは地下駐車場への進入路により地下空間の利用が制限されるため、この区間については、地下通路単独の整備とするが、安心・安全の確保及び賑わいの創出のため沿道連携型地下道あるいは賑わい空間付加地下道をとって整備を図る。

具体的な地下街の区間は、利用者のニーズを踏まえ、さらに、事業費や地上への影響から地上から地下道への出入口を1ヶ所に限定し、また、地下街利用者等の利便性に配慮し伊勢丹会館までの70mの区間とする。

地下街の断面形態は、既存地下街との連続性を考量し新宿サブナードの断面形態で延伸する。

地下通路の幅員構成は、地下街においては既存サブナード地下街と同様に6mの通路を2本配置し、地下通路(単独部)については、通行機能6mの幅員に側方余裕や賑わいの創出等を考慮し2m付加するとともに、沿道と連携を図る区間については、通行機能6mに接続空間8mを確保し14mの幅員とする。また、震災時には、一時的な収容施設として利用されることが十分予想されるため、地下鉄コンコース接続部に防災機能を有する多目的の広場を配置する。

6. 実現化方策の検討

(1) 事業化計画

a) 事業化に向けての基本的考え方

設定した地下街、地下通路(単独部)及び地下駐車場進入路の3施設の延伸計画について、事業化に向けての基本的考え方は次のとおりとする。

地下街区間を含め地下通路は、歩行者ネットワークの充実、周辺交通混雑の緩和等観点からの公共性の高い施設であるが、一方で、歩行者ネットワークが充実することは、地域の活性化や利便性の向上等地域の経済活動等にも大きな便益を与える施設でもある。

また、地下駐車場進入路については、新宿サブナード駐車場の改良（利便性向上）、伊勢丹駐車場利用車対策等民間にとっても有益な事業であるとともに、交差点交通の整序化、駐車場ネットワークの形成等による交通混雑の緩和を図るという公共的役割もある。

そのため、新宿サブナードの延伸部の地下街及び地下通路（単独部）は、官民連携により整備を進めていくべきである。

b) 都市計画の考え方

地下通路の都市計画上の位置づけは、地下通路が新宿駅周辺の歩行者ネットワークを構成する都市基盤であるため、基本的には都市施設の歩行者専用道路として都市計画決定されるべきである。

地下駐車場進入路は、既存の都市計画駐車場を補完する施設であるため、既都市計画の変更を行う。

なお、地下街エリアについて、どのように都市計画に位置づけていくかは、課題である。

c) 事業主体と事業手法

延伸部における地下街、地下通路（単独部）及び地下駐車場の事業主体と事業手法は、基本的に地下街及び地下駐車場進入路については民間、地下通路（単独部）については公共と役割を分担する。

民間事業は、都市計画事業として行う場合は、都市計画法第 59 条第 4 項既定のに基づき、東京都知事の認可（以下、「特許」という。）を受ける必要があり、また、この認可とは別に道路を利用するため、道路管理者から占用許可を受ける必要がある。

なお、地下街の整備事業については、公共が躯体等を整備し地下街経営は民間が行っている事例もある。また、地下通路の整備についても、民間の再開発事業等の公共貢献として、地下通路等の整備を行った事例があり、地下通路や地下駐車場進入路を公共貢献として、再開発事業等の事業の一環として整備することも十分考えられるが、これからの検討を進める延伸計画のモデルとはしない。

d) 各施設別概算事業費

各施設別概算事業費は、「新宿地下駐車場株式会社調査」及び「靖国通り地下通路延伸事業化検討業務委託報告書」

（平成 24（2012）年）新宿区の資料に基づき、地下街、地下通路（単独部）及び地下駐車場進入路をそれぞれ 50 億円と算定した。

(2) 管理主体と管理手法等

延伸計画モデルで設定した各施設の管理主体は、地下街及び地下駐車場進入路については民間が、地下通路（単独部）については公共（地方公共団体）が管理することが一般的といえるが、例外的に公共が地下街躯体を整備し地下通路部分も管理している事例はある。

また、管理手法についても、公共（地方公共団体）が管理する場合は道路法あるいは管理条例に基づく管理で、民間が管理する場合は都市計画法の特許や道路法の占用許可を得てそれぞれの条件に従い管理する。

(3) 地下街の経営採算性

a) 地下街の計画

これまでに延伸計画モデルで設定した各施設の事業計画を示してきたが、経営採算性については、検証を必要とする地下街についてのみ検証する。

地下街の計画は、次のとおり設定する。

- ・地下街は、民間が建設し地下通路を含め民間が管理。
 - ・計画の考え方は、地下通路と店舗面積は同面積。
 - ・地上への出入口は両側対で 1 ヶ所、既存のサブナードを含め各店舗から 30m 確保できる距離の範囲に配置。
- 以上の条件で、計画を設定する。

b) 地下街の概算事業費

地下街の概算事業費は、「新宿地下駐車場株式会社調査」に基づき算定した。

財源の考え方は、公共通路部分の事業費に対して、2/3 の公的資金（補助金）が導入できるものとして算定した。店舗敷金については、現在の相場的にはほとんど期待できる額とはならないため、事業費には充当しないこととする。

c) 地下街の経営

○収支

地下街の営業収入及び営業支出は、「新宿地下駐車場株式会社調査」に基づき、算定した。

営業収入については、歩合賃料及び店舗の共益費等を計上しており、営業支出については、人件費、水道光熱費及び設備管理費等を計上している。

○経営採算性の評価

地下街の収益は、年間約 40 百万円の収益が上がると試算されるが、地下街事業費のうち、公的資金（補助金）以外の事業費を借入れる場合は、最大で 31 億円の借り入れが必要であり、約 40 百万円の収益では年間 1.3% 以下の低金利でないと利子も返せないこととなる。

そのため、地下街建設に無利子や利子据置等の政策的な資金の借入が必要であるとともに、経営にあたっても相当な経営努力を必要とする。

これまでの検討から、延伸部における計画にはいくつ

かの課題はあるが、実現性があることが確認できた。そのため、次項以降は、この計画を前提に地下利用における阻害要因を明らかにするとともに、その対応策を検討する。

7. 地下利用の阻害要因と対応策

(1) 地下利用を阻害する要因

地下街等地下利用を阻害する要因については、地下利用施設の経営の安定化の視点と地下利用施設が利用される魅力ある施設であるかの視点の二つがあり、この二つの視点で地下街と地下通路(単独部)について検討する。

ただし、地下通路(単独部)については、事業及び管理・運営を公共と設定しているため、経営の安定化の視点での検討は行わない。

a) 懸念される経営

ライバル店が増加等地下街としての集客に不安や道路占用料が増嵩傾向にある等地下街を経営していくには大きな不安がある。

b) 必要とする魅力ある地下空間

地下通路や地下街施設の造り様によっては、不便、さびしい、不安等の印象を持たれる恐れがある。

(2) 地下利用に係わる法制度

地下街等の地下利用に関しては、建築基準法、消防法、道路法等の法律や条例で多くの規制がかけられている。

(3) 阻害要因に対する対応の方向

a) 経営の安定化

○地下街の建設時においては、施設のスリム化による建設コストの圧縮や公的支援制度の充実

○地下街の管理・運営にあたっては、道路占用料の減額等によるランニングコストの削減や店舗の増加による収入増

b) 魅力ある地下空間の形成

○質の高い公共通路の整備や格調の高い店舗あるいは親しみのある店舗経営

○隣接ビルとの一体感のある空間形成や連携とそれを促進するための接続ビルへのインセンティブの付与

c) 法制度の緩和

○法制度が制約となる対応策は、防災上の安全性を十分に考慮し、規制緩和の取組

8. まとめ

新宿サブナード延伸部については、新宿駅周辺地域の回遊性や利便性向上の観点から歩行者ネットワークを形

成する必要があることは検証できた。

この歩行者ネットワークを地下通路単独で整備しても、ほとんど利用されずに安全・安心、賑わいやゆとりの創出の観点から課題が残ってしまう恐れがあるが、地下街として整備することや地下通路単独部でも店舗を併設すること等で課題を解消することができる。

しかし、だれがどのように何時までにやるのかとなると、なかなか答えが出ていないのが現状であり、これは、法制度の緩和等のテクニカル(阻害要因)なことが決定的な問題となっているのではない。

一般的に、地下街の新設・増設の検討にあたっては、地下街の経営の安定化(いかに収益が上がるか)が重要な判断材料であり、法制度の緩和等のテクニカルな課題の解決は、これを補完する方策の1つである。

既成市街地における地下街等地下空間の整備は、「まち」の再編の一環として進められるべきものであり、地下街等に何を求めるか?地下街等の担うべき役割は何か?という視点が重要である。

そして、このことについて、地域の合意を得たうえで、地域の将来像の中に明確に位置づけ、具体的計画を都市計画で定め、街づくりの一環として事業を進めていくべきであり、阻害要因の解消はそれを促進する役割を担っていくものである。

新宿サブナード延伸部の地下空間の整備についても、新宿3丁目地域は建築物の耐震性に課題を抱えている建築物が多くあることから、地域の再編を含めた街づくりが求められており、また、地域の発展には「まちの核」が必要であり、伊勢丹エリアと花園神社、ゴールデン街エリアとを結ぶジョイントの役割を新宿サブナード延伸部の地下街等が担っていくべきである。

そのため、地下街等の計画を都市計画や行政計画に位置づけ、具体的な実施計画を策定し、延伸部の沿道の再編に合わせ一体的に整備するためのシナリオを準備しておき、併せて阻害要因に対する対応も進めるべきである。

謝辞: 本検討にあたり協力していただきました都市地下空間活用研究会地下利活用検討分科会の委員の皆様には、この場をお借りしましてお礼を申し上げます。

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23年度報告書、2012。
- 2) 白根哲也、谷利信明、二口祥二郎、増田進弘：地上・地下空間の連携による優れた都市環境の成立のための課題整理、地下空間シンポジウム、論文・報告集、第18巻、pp73～80、2012。
- 3) 都市地下空間活用研究会：地下利活用検討分科会平成24年度報告書、2013.3。