

日本の地下街の現状

——JR川崎駅前アゼリアをフィールドに——

池田道子

本研究では、神奈川県川崎市JR川崎駅東口に位置する、アゼリア地下街をフィールドに、日本の地下街の抱える問題点、並びにアゼリアが周辺商業地域におよぼした影響を探ってみた。

アゼリアは、JR川崎駅東口の交通渋滞の緩和（地下歩道・地下駐車場の建設）と、川崎市のイメージアップ、そして地域商業の活性化を目的として、昭和61年8月に完成した、日本で最も新しい地下街である（平成5年1月現在）。延べ床面積は5万6,916㎡で、東京の八重洲地下街（6万8,468㎡）に次ぐ大規模地下街である。

地下の利用は、将来ますます大きくなっていくであろう、都市問題や環境問題の一つの解決法である。しかしながら、地下街の建設費は、一般の建設費の2倍以上であり、平均有効比率は50%（一般ビル75%）という日本の地下街において、行政からの建設資金融資はあまり見られない。銀行借入れにおいても、その内容は特別有利な条件であるとは言い難く、公共地下歩道や公共地下駐車場の建設資金の多くは、高額な地下街のテナント料・保証金によって賄われている。また、日本の地下街は鉄道との関連が深いことから、公共通路の割合が高く（延べ床面積に対する店舗部分面積29.5%、同駐車場部分26.6%、同公共通路部分27.4%）この店舗面積比率の低さは、地下街の経営採算を極めて厳しいものとしている。

アゼリアは、昭和47年の千日ビル火災以降、次々に出された一連の通達の規制を受け、その店舗面積部分は、延べ床面積の18%と、大幅に抑え

られている。建設に際し、全国の他地下街からみて、公共団体の助成がかなり得られたほうであり、銀行融資の建設資金全体に占める割合も、30%（全国平均53%）と少なかったにもかかわらず、開所後3年半の支払い金利は29億7,000万円にのぼり、その結果、その間の累積赤字が約19億円になってしまった。昭和50年代に入り、通達の規制と、おそらくはこうした採算性の問題から、我が国の地下街建設数は激減してしまったが、今後、地下利用の動きが鈍化することのないよう、例えばその事業の公共性に配慮して、特別低利融資制度を設けるなど、積極的な改善を望みたいと思う。

アゼリアの開設によって、JR川崎駅東口では、駅ビル→アゼリア→周辺デパートの動線が強まった。従来の商店街では、アゼリア等大型店の進出による客の分散化などもあり、客足や売上げが減少した所も少なくない。しかし、最近では、若者をターゲットにした大型店の品揃えに飽きたらない年配者などに客層を絞りこみ、代わりに、高い品質の商品とサービスで客を掴むという、“専門店化”の動きがみられるようになり、アゼリア等大型店との間で一種の棲みわけ状態が生じてきている。今後、商店街への人出減少を解消するためには、従来の商店街とアゼリア等大型店とが一体となったイベントの実施などで商圏の拡大や訪問回数増加を図り、JR川崎駅東口商業地域全体の集客力を更に高める必要がある。