

人工地盤の有効活用に関する事例分析

東京理科大学大学院	学生会員	小林	遼平
東京理科大学理工学部	フェロー会員	内山	久雄
東京理科大学理工学部	正会員	山下	良久

1. はじめに

今日、都市環境改善の要望が増加し、高齢化が進んでいるため、それらに対応した都市構造への改善が必要である。また少子化を防ぐために、子育てのしやすい都市構造の創出が必要とされている。一方都市部での水害・地震の被害が相次いでいるが、その対策が進まないのが現状である。

海外ではこのような都市問題に対して、人工地盤を用いて一体的に解決している。しかし日本では、人工地盤を用いて都市開発を行った地区が多数あるが、広すぎて有効活用されていないものや、周辺地区とのつながりが悪い計画、縦割り社会の影響で施設同士が複合化せずに使いづらい施設が存在しており、多々問題が発生している。

そのため、人工地盤のあり方をもう一度見直し、時代にあったあり方を検討すべきであるとの問題意識の下に、研究の目的を以下にあげる。

国内、海外の事例の現状を調査し、各事例の問題点、利点を整理する。海外と日本の事例を比較し、日本の問題点を明確にし、人工地盤建設に阻害となっている法制度に言及する。

2. 日本における人工地盤の事例調査

日本での人工地盤の事例を 8 事例調査する。その調査項目は、事例を選んだ目的、計画の背景、人工地盤の用途、人工地盤の所有関係などである。ここでは上野駅東西自由通路と埼玉県卸売団地について例示する。

上野駅東西自由通路は、線路を跨ぐ形で人工地盤を建設したものである。広いスペースがありながらその空間が利用されてなく、人通りも非常に少なくなっている。一方、人工地盤の下部には大勢の人が通行している。この理由としては周りの建築物や街区と繋がっていないことが挙げられる。また人工地盤上は道路法及び区と JR の管理協定で縛られているため、建築物

の建設や商業行為は禁止されている。この結果、空間の広がりに対して十分その効果を反映していない。現在の所有関係は土地が JR であり、人工地盤は区と JR の共同所有である。

埼玉県南卸売団地は、調節池上に人工地盤を建設し、その上に建築物を建設し企業に分譲している。バブル期における土地取得の困難を解消する新たな開発手法として期待された。人工地盤は法律上、土地では無く建築物の扱いとなるため、建物のみでは担保にならず金融機関から融資を受けられないことが問題点として指摘できる。そのため人工地盤上の建築物を建設できない企業があった。人工地盤下の土地には地上権が設定してあるが調節池は公共性が強いので私権の設定が制限されている。現在の所有関係は、人工地盤とその上部の建築物は民間、土地は公共の所有となっている。

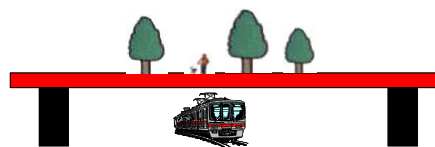


図1 上野駅東西自由通路断面図

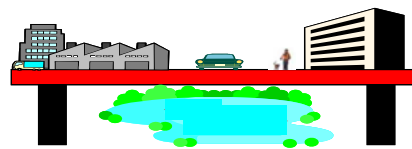


図2 埼玉県南卸売団地断面図

3. 海外における人工地盤の事例

海外の人工地盤の事例を 14 事例調査する。その調査項目としては、日本における事例と同じである。ここではパリのラ・デファンス地区について紹介する。

本事例は、世界最大級の人工地盤であり、交通施設を 5 層の人工地盤で分離している。また緊急車両などの専用道路、通信ネットワークやライフライン専用の空間も人工地盤によって設けている。それにより、各交通機関との乗換の円滑化を可能にしている。人工地盤上部には大規模の複数の建物と広大な歩行者空間・

キーワード：人工地盤、複合化、法規制

連絡先：〒278-8510 千葉県野田市山崎 2641 TEL 04-7124-1501(内線 4058) FAX 04-7123-9766

広場が設けられている。本事例の最大の特徴は、所有権の問題を、新しい法律を成立させることで解決したことである。その法律とは、「人工地盤上の不動産権は、地表の所有権とは独立したものである。」というものである。これにより、土地の所有者である開発公社はビルの開発権を売ることや、建設したビルの権利を売却できるようになっている。この法律により、公共側と民間側が複合化をすることが可能となっている。

この計画では採算性が一つの大きな問題となっていた。しかし国が利子の一部を負担、債務保証を行うことで事業リスクの軽減を図っている。現在開発公社は債務返済が完了し、黒字である。計上される利益は地区の利便性を向上させるために使用している。

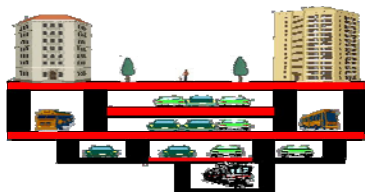


図3 デファンス地区断面図

4. 事例の分析と問題

現在日本で建設されている人工地盤は、人工地盤を駅前広場の混雑する道路交通を処理する施設として建設されているものが多い。そのため人工地盤が建設される範囲としては、駅前広場の上部のみに限られており、そこから広がる人工地盤はほとんど無く、街のつながりが無くなっている。また計画地区には様々な阻害要因があり、人工地盤を有効的に用いれば一体的に解決できるにもかかわらず、縦割り行政や法制度などの弊害でその中の一部の問題のみにしか対応できない形態を取っているものが多い。

それに対し、海外で現在建設されている人工地盤は、人工地盤をインフラの一部と捉えており、通常の土地のように考え、様々な形態で利用し、複合化をしている。またその地区で問題となっている様々な事柄を人工地盤を用いて一体的に解決している。

海外でも人工地盤が出現した当初は、制約などによりあまり複合化していないが、時代と共に高度に複合化をしてきている。それに対し、日本における複合化は時代と共に後退してきている部分がある。初期は高度に複合化をしようと試みていたが、法による規制が厳しく、行政側も柔軟な対応をあまりしないために、

実現できる形態は限られ、複合化を断念している。

現在日本で複合化が難しい理由は大きく2つある。道路上の建築制限、そして人工地盤の所有が建物と分離できないということである。そのため道路との複合化は難しく、人工地盤を通常の土地と同じように利用できなくなっている。

その中で、最近規制の緩和により、立体道路制度と河川立体区域制度の2つが成立した。2つの制度は道路施設と河川施設の区域を従来は上下空間まで定めていたのを立体的に限定し、それ以外の空間を自由に利用することを可能とした。この制度により、今までよりは複合化した人工地盤の建設が可能となる。この制度の問題点は、道路に関しては自動車専用道路のみしか適用できないことである。また2つの制度とも河川・道路建設者の立場からの緩和である。その点から現状では複合化が促進されるほどの緩和とはなっていない。

5. おわりに

本研究では、人工地盤の日本と海外における現状と問題を示した。人工地盤は様々な問題を解決する可能性を秘めている。日本において駅前などの交通が混雑している場所や水害や地震に悩まされている地区に人工地盤を用いた開発が導入されればその効果は非常に大きい。しかし現状では、海外と日本を比較して、日本がいかにも遅れているか、法制度などに柔軟性がないかを見出した。

海外で見られるような高度に複合化した人工地盤をスムーズに実現させるためには、法的な問題、費用の問題など解決しなくてはならないことが残されている。日本では道路などのインフラ施設と建築物との複合化については緩和されてきているものの、法的に大きな問題がある。また公共と民間の複合に関しても消極的であり、実現はなかなか難しい。

このように、今後人工地盤を用いた開発をスムーズにするために、現状で可能な形態や法制度で緩和すべき点、さらなる人工地盤の有効性を明示していくことが必要であると考えます。

参考文献

- 1) 鋼材倶楽部：都市開発と人工地盤 人工地盤研究，鋼材倶楽部，1980