

# 韓国における民間誘導による都市公共施設の整備に関する研究

金 炳珍<sup>1</sup>・外井 哲志<sup>2</sup>・大枝 良直<sup>3</sup>・松永 千晶<sup>4</sup>

<sup>1</sup>学生非会員 九州大学大学院生 工学府 (〒819-0395福岡県福岡市西区元岡774番)

E-mail:bjkim@doc.kyushu-u.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 九州大学準教授 工学研究院 (〒819-0395福岡県福岡市西区元岡774番)

E-mail: toi@doc.kyushu-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 九州大学準教授 工学研究院 (〒819-0395福岡県福岡市西区元岡774番)

E-mail:oeda@civil.doc.kyushu-u.ac.jp

<sup>4</sup>正会員 九州大学助教授 工学研究院 (〒819-0395福岡県福岡市西区元岡774番)

E-mail:matunaga@doc.kyushu-u.ac.jp

本研究では、韓国における民間誘導による都市鉄道駅の出入口の整備に対して現在ソウル市内に設置された出入口の現況や設置基準を調査し、まとめた上で、分析・考察を行った。またソウル市の政策とした出入口の民間敷地内への新設・移転においてその設置の流れや設置に対する官民協議過程についてヒアリング調査を行い、まとめた上で考察した。

本研究の結果とし、現行制度の問題点や民間側への負担の問題、協議過程の運用限界などの民間誘導による民間敷地内への出入口設置にかかっている問題点を明らかにし、今後の行政の在り方について論じることができた。

**Key Words :** *urban public facility, railway station entrance, passageway, consultation*

## 1. はじめに

韓国のソウル市のは、急速な成長に合わせ、都市鉄道1号線から始まった都市基盤施設の設置によって都市活力と市民の生活環境の質は高まってここからも既存都市鉄道の延長計画や新たな都市鉄道路線の計画、建設が行っている。

その際に都市基盤施設に伴う附属施設物までは注意を払うことができなかつた結果、都市鉄道出入口の大部分が狭い歩道上に無計画に設置されており、現在歩行環境悪化や景観悪化などの問題点が指摘され、魅力的な都市空間形成に問題が生じている。

また、都市鉄道1号線が開通してから現在約40年に経ていることにより既存出入口の老朽化や狭い歩道の出入口の整備が大きな課題と認識され、歩道の整備、あるいは出入口移転が必要になっている。

それに対してソウル市は、2009年から便利で安全な都市鉄道出入口造成を目標としての政策を推進しており、民間誘導による歩道上に設置されている出入口や換気装置の位置を隣接する私有地である建築物内部や敷地内へ

の設置を積極勧めている。またそのため、新規都市鉄道駅舎周辺の都市管理計画を策定し、地区単位計画の内容を一般地域にも適用できるように導入したように積極的な取り組みが見られている。

しかし、それらの設置誘導がほとんどできない状況で、制度的運用で多くの問題点が指摘されている。さらに、新設・移転などの設置に対する設置主体・管理・責任や補償体系などの重要なところが行政と建築物所有者と鉄道会社との協議が前提として行われているため、現行制度の運用におけるその課題を明らかにし、協議過程に対する解明が必要であると考えられる。

従って、本研究では民間による建物内部や敷地内に整備される都市鉄道駅出入口と連結通路において、現在における制度的運用や協議過程が抱えている課題を明らかにし、今後の行政の在り方について論じることを目的とする。

## 2. 既存研究の考察と研究方法

鉄道駅出入口と連結通路に関する既存研究として、Choi Won-Joon・Ahn Kun-Hyuk(2013)<sup>1)</sup>は韓国のソウルにおける私有地内に設置された鉄道駅出入口の類型化を通じ、類型別の出入口の長所・欠点と問題点を把握し、歩行環境・維持・管理の側面から出入口の可視的識別性の実効性を分析した。キムチャンジュ・バクキョン(2004)<sup>2)</sup>は複合用途建物の出入口を対象にし、出入口と連結通路の意味や建築構造、地下部の土地利用について分析した。また、ソウル市の自体研究報告書(2009)<sup>3)</sup>では便利で安全な地下鉄出入口造成を目標とし、ソウル市内の地下鉄出入口と連結通路に対する現況調査や地区単位計画を活用した設置方法について研究が行った。

谷口守はアメリカの鉄道駅とその周辺共同開発方式であるJD開発(Joint development)<sup>4)</sup>を基づいた研究(1992)<sup>6)</sup>・調査報告書(1995)<sup>7)</sup>でJD開発の内容を駅及び周辺開発・駅との接続・費用分担・施設の共同利用・空間利用権のリース・インセンティブアグリーメントのように6類型化し、総合的な観点からJD開発手法の普及度・特徴・投資負担の軽減、交通運営主体側の効果を評価し、施設の共同利用とインセンティブアグリーメントで官民協力と官民協議について分析した。徳岡美穂子・中井検裕・中西正彦(2007)<sup>8)</sup>は日本の一都三県下の28駅の鉄道駅の自由通路設置における事業の現状を把握し、事業費の負担率とその決定要因を明らかにし、自由通路設置の効果を分析した。また、鉄道事業者側のメリットを測り、費用負担割合の決定方法についてあり方を考察した。

原田敬美(2006)<sup>9)</sup>は日本の東京都港区内のJR品川駅と田町駅を事例とし、鉄道駅自由通路整備に関する事業方式を調査、分析し、協議会の特徴や利点、問題点を分析、整備方式の実態を明らかにし、今後の可能性の検討や公共施設整備の進め方を考察した。

しかし、既存研究では鉄道駅出入口と連結通路における設置プロセスや官民協議に着目し、制度の運用や協議過程の実態については明らかにされていない。

本研究では、これらの既存研究を参考としつつ、韓国における民間によって整備される鉄道駅出入口と連結通路に対して、制度的な運用や整備方式、官民協議過程を

検討することで研究の有意義があると考えられる。

研究方法は、大きく次の3段階で行う。まず、現在のソウル市内の都市鉄道駅出入口の設置現状の把握や、出入口と連結通路の設置基準の調査・分析を行う。その次、現行関連制度の調査・分析を通じて、問題点を分析・まとめた上で、最後に制度的な部分と共に、実際の設置過程で重要な役割を担う官民協議過程の調査を行う。

調査方法は、既存研究や文献調査、ソウル市の既存研究報告書のデータを参考・再整理し、さらにソウル市都市計画局などの関連機関の資料を通じて検討する。

また、ソウル市条例や指針、内部関連研究報告書などを通じて調査し、協議過程の調査は民間による都市鉄度駅の出入口と連結通路の設置の場合、個別の事業単位で協議過程が行われているため、一般化するのが難しいことと、協議過程での互いの利害関係や行政側の立場などの分析を実施する必要があるため、ヒアリング調査とする。

研究対象は、韓国のソウル市内の都市鉄道の約1,500ヶ所の出入口と連結通路とする。

### 3. 都市鉄道駅出入口の把握

#### (1) 都市鉄道駅出入口の設置現況

ソウル市内は都市基盤施設とし、1974年に都市鉄道1号線が開通され、現在1号線から9号線まで運営されている。首都圏電鉄である盆唐線と新盆唐線までの全11路線が運営されており、ソウル市内の交通ネットワーク拡充のため、近年9号線の2・3段階区間や都市鉄道6号線から8号線の延長区間の建設が行われており、都市鉄道10号線から12号線の建設が予定されている。

運営主体については公営企業であるソウルメトロ(1号線・2号線・3号線・4号線)とソウル特別市都市鉄道公社(5号線・6号線・7号線・8号線)の2社、民間企業であるメトロ9(9号線の1段階完工区間)の1社の計3社により管理、運営されている。

ソウル市内の鉄道駅に対しては全397ヶ所の鉄道駅舎

表-1 都市鉄道駅舎の形態による現状と路線別出入口位置の現状(9号線は1段階完工区間のみ)<sup>1)</sup>

区分	総計	1号線	2号線	3号線	4号線	5号線	6号線	7号線	8号線	9号線	盆唐線	新盆唐線	
駅舎	292	10	50	30	26	51	38	39	11	25	8	4	
駅舎形態	地上型駅舎	6	0	4	0	0	0	1	0	1	0	0	
	地下型駅舎	269	10	36	29	21	51	37	11	24	8	4	
	高架型駅舎	17	0	10	1	5	0	0	1	0	0	0	
出入口	1,492	65	289	156	152	232	172	207	45	122	37	15	
出入口位置	歩道上	1,395	64	249	143	139	201	167	195	44	107	37	13
	敷地内	14	0	1	3	0	6	0	2	0	2	0	0
	公園及び緑地内	55	0	8	8	1	19	4	6	0	7	0	2
	建築物内	18	1	2	2	2	4	1	1	1	4	0	0
	その他	46	0	29	0	10	2	0	3	0	2	0	0

(単位：ヶ所)

表-2 路線別外部出入口設置による歩道幅の現状(9号線は1段階完工区間のみ)<sup>①</sup>

区分	総計	1号線	2号線	3号線	4号線	5号線	6号線	7号線	8号線	9号線	盆唐線	新盆唐線	
都市鉄道出入口	1,488	22	289	156	151	232	172	208	45	122	37	15	
残余歩道幅	2.0m以上	302	8	35	38	25	43	57	53	5	24	14	0
	2.0m以下	265	10	43	20	26	53	41	50	5	15	5	2
	2.5m超過	921	47	211	98	101	136	74	105	35	83	18	13

(単位：ヶ所)

が管理されており、表-1のように約292ヶ所の都市鉄道駅舎で約1,500ヶ所の出入口が設置されている。

また、ソウル市内の約1,500ヶ所の出入口の中で換気装置と一緒に約90%の既成市街地の歩道上に設置された出入口の中で、表-2のように設置された周辺の残余歩道幅が2m以下のところが302ヶ所(全体の約20%)であり、2.5m以下まで含めると、572ヶ所(全体の約38%)に達する。実際の歩道幅が1m以下のところも多数存在している。

### (2) 都市鉄道出入口の設置基準

韓国では鉄道駅に設置される出入口と連結通路は、鉄道駅の拡張施設であり、「地下道」と「地下鉄出入口施設」<sup>②</sup>に区分ができ、その詳細は「地下公共歩道施設の決定・構造及び設置基準に関する規則」の第2条に規定されている。また、都市公共施設とし、都市計画の中では「都市計画施設」と規定されている。

設置基準は、鉄道駅出入口と連結通路は都市鉄道出入口施設及び地下階連結路施設として「国土の計画及び利用に関する法律」第43条の規定によって、その施設の種類・名称・位置・規模などをあらかじめ都市管理計画で決めなければならないと定められている。また、地下道出入施設は「都市鉄道停車場及び乗り換え、便宜施設補完設計指針」の上、出入口幅は最小3m以上(やむを得ない場合には2m)にしなければならないと定められている。また、歩道上に設置する場合は残余歩道幅が2m以上になければならないとも定められている。

### (3) 都市鉄道出入口の現況における原因分析

現在に設置されたほとんどの都市鉄道出入口は、鉄道駅舎設計の当初段階に出入口の設計・指定が行われたが、設置場所の状況や民願<sup>③</sup>によって変わる場合が多く、再設計を通じなくて無計画に設置されてきた。さらに、設置位置についても一回の一括審議により決定し、今まで8ヶ所の出入口が通例されてきた。

また、設置された出入口に対して設置幅について関連指針があるにも関わらず守られていない状況であり、最近開通した地下鉄9号線の場合も指針が守られていない状況である。

## 4. 都市鉄道出入口の新設・移転に対する協議過程のプロセスの把握

### (1) 出入口の新設・移転の設置プロセス

出入口と連結通路が建築物内部・敷地内部に新設や移転される場合は、建築物所有者・土地所有者による住民提案<sup>④</sup>の形式をとっており、設置の流れは図-1の通りである。

出入口の移転や新設などのために行う協議は、図都市鉄道会社と建物所有者が協議をした上、ソウル市が協議の内容や協約などを見て判断したのち、建築許可を認める形になっている。

新築や増築などについての手続きが必要な場合、ソウル市、あるいは該当区の区役所が許可権者になり、各都市鉄道運営機関との業務協議をし、その際に、関連分野別に駅舎機能及び構造物の安全性、利用市民の動線の不便事項、施設物などを総合に検討し、異常がない場合は、条件付きで建築許可を承認する形をとっている。建築物によって異なるが、出入口が設置される建築物の場合はほとんどソウル市が建築許可を持つ。

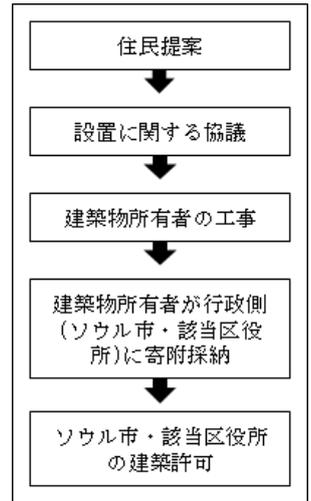


図-1 地下鉄駅出入口と連結通路の新設・移転などの設置の流れ

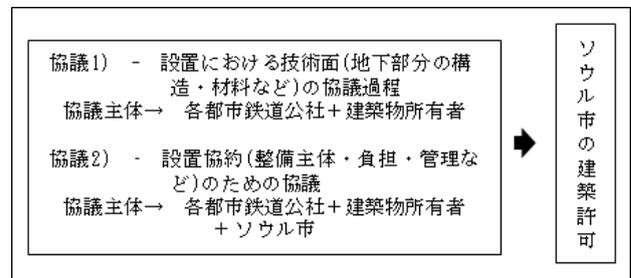


図-2 協議過程の把握

協議過程については、図-2のように協議1)では工事に関する技術的な協議で、単純な過程で行われており、建設基準を満たしていることと手続きに反しない場合、採用される。

協議2)が設置の協約のために行われるメイン協議であり、実際の整備主体や施設設置負担、施設管理、事故の責任などの詳細を決定する。協議期間は上限基準日を60日に限定し、工事期間は構造物の撤去から埋める時点までを、竣工期間は7日に算定する。協議の流れは図-3のようになっている。

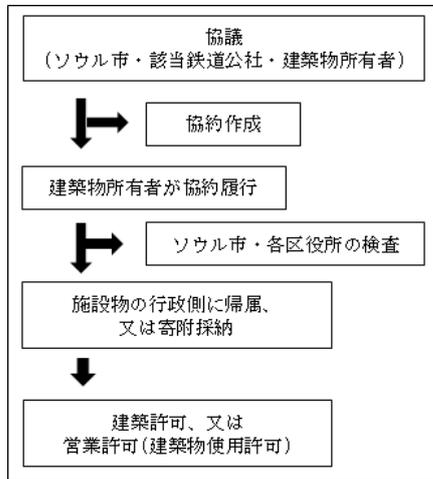


図-3 出入口と連結通路の設置における協議プロセスの流れ

## (2) 設置される出入口と連結通路の設置主体と負担、管理主体、施設所有権の関係

民間による出入口と連結通路の設置は、原則として、建築物所有者・土地所有者が関連する全ての工事を施行し、工事費まで負担することとなっている。施設管理は、出入口と連結通路に区別し、建築物内部や敷地内に設置される出入口は、基本的に建築物所有者あるいは敷地所有者によって管理が行う。

連結通路の場合は、区分地上権<sup>6)</sup>で行政と民間の区域を決め、各区域が管理される。従って管理区域の連結通路で事故が発生したら、法的責任のもとで、行政側、または民間側が責任をもって補償しなければならないと取り決められている。また、それぞれの都市鉄道運営主体は別途の管理基準や負担金があり、図-4のようになっている。

ソウル特別市都市鉄道公社(5-8号線)は、担当している都市鉄道路線に対して、出入口と連結通路が私有地(建築物内部など)に設置される場合、24時間開放可能な構造が必要であり、駅舎出入口と連結する場合には財産損失金<sup>6)</sup>や広告損失負担金<sup>7)</sup>などが算出される。財産損失価格や広告単価は号線別、駅舎別に違うことができる。

駅舎待合室と連結する場合には、広告損失と賃貸空間損失<sup>8)</sup>などを算出して申請者に負担させる。行政事項では、出入口・連結通路設置協約締結(財産損失金・技術業務支援費<sup>9)</sup>・工事規模・維持管理など)と財産損失金及び技術業務支援費を現金で納付完了後、着工する。

また、協約当時の広告単価の適用も技術業務サポート費が賦課され、これは工事期間の間、該当の工事職員が技術業務を支援することの費用名目で、協議期間・工事期間及び竣工期間で区分して計算する。

ソウルメトロ(1-4号線担当)は、都市鉄道公社と同じく、出入口と連結通路の設置による工事費などは建物所有者が全額負担しなければならないという条件で、ソウル市とは別に、工事期間・設置規模・新築建築物規模によって設置賦課金を賦課している。

メトロ9(9号線担当)は、現在建設中であるため、新設に対して建設前にソウル市との協議過程で決められることとしている。移転に対する事項はない。

施設物の所有権については、ソウル市が設置後の財産権を持つことになる。公共用地に設置される場合は竣工と同時に施設物一体をソウル市、または各区役所に帰属し、あるいは、建築物所有者が寄附採納<sup>10)</sup>する。

私有地の場合は、地下土地使用は無償で他の事項は都市鉄道公社と同じく適用する。また、ソウル特別市都市鉄道公社とソウルメトロは、設置される出入口が行政側の歩道内に掛かる場合、道路占用料や使用料<sup>11)</sup>などが発生し、建物所有者が負担しなければならない。

<p>(1)「広告物」- 都市鉄道公社・ソウルメトロ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 連結通路を設置する部分に既存広告物があったら、残余契約期間に対する広告権利補償が必要である。</li> <li>→ 連結通路設置の時、財産損失金が発生する。(財産損失金は、壁面が消えたことで生じる仕組み)</li> <li>→ 財産損失金(都市鉄道公社)、広告損失負担金(ソウルメトロ)は、消えた壁面面積(m<sup>2</sup>)×広告単価(W)/韓国銀行基準金利(例えば、09年の時点で2%)で計算</li> </ul> <p>広告単価は連結通路協約当時の広告単価を適用(2百万円W≒20万円)、各地下鉄号線別、駅舎別で広告単価が異なる。例えば、2号線の教大駅の場合、消失壁面面積が約20m<sup>2</sup>になると、15億W≒1億5千万円が必要であり、協約締結と同時に納付とする。</p>
<p>(2)「技術業務サポート費」</p> <p>技術業務支援費の計算は協議期間・工事期間・竣工期間に分けて計算し、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 協議期間は、高級技術者(W/日)×期間(日)×1/2、中級技術者(W/日)×期間(日)×1/2</li> <li>→ 工事期間は、中級技術者(W/日)×期間(日)×1人</li> <li>→ 竣工期間は、高級技術者(W/日)×期間(日)×1/2、中級技術者(W/日)×期間(日)×1/2</li> </ul> <p>協議期間は現場条件などによって異なるが上限基準日を60日に限定して、工事期間は構造物撤去から埋め戻しの時点まで、竣工期間は7日に算定する。例えば、工事期間が、約6ヶ月が必要なら、4千5百万～6千百万W(≒450万円～6百万円)が必要となる。</p> <p>(Wと円の単位は簡単に1,000W≒100円で計算する)</p>

図-4 広告物及び技術業務サポートに対する建築物所有者の負担金

## (3) 設置における協議過程の考察

民間による整備される出入口と連結通路において、制度的に民間側に多くの負担金が発生し、事業性の面で誘導しにくい状況と考えられる。また、ソウル市で行った民間側からのアンケート調査やソウル市の自体の調査でも、民間側の負担金が設置誘導ができない一番大きな要因となっている。民間側でも実際に建物床面積が1万km<sup>2</sup>以上にならないと事業性がないと判断している。

従って、ソウル市と各鉄道公社と建築物所有者の間の

協議過程で設置に関する具体的な項目や設置による補償などが決められるため、協議が設置に重要な役割を担っていると考えられる。

## 5. 設置におけるヒアリング調査

### (1) ヒアリング調査の概要

出入口と連結通路の整備に対するヒアリング調査の概要を表-3に表し、設置に対する全般的な項目や設置ルール、制度の運用に関係する事項や問題点、各関係者の立場などについて聞き取り調査を行った。

調査対象者は都市鉄道出入口と連結通路の新設・移転などに関係するソウル市役所の都市管理局の担当職員や各区役所の都市管理部の関係職員、各地下鉄公社の新設・移転などに関係する担当職員とした。特に、協議過程については、ソウル市役所の都市管理局の都市管理方法に関する研究や協議過程に参加した経験がある職員を対象とし、補償体系や行政側の立場などについてのヒアリング調査を行った。

調査方法は自治体への訪問面接で行い、追加的に電話ヒアリング調査も並行する。また自治体の訪問の際、内部資料閲覧・メモを行った。

表-3 ヒアリング調査の概要

区分	内容
調査機関と調査対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソウル市役所の都市管理局の担当職員</li> <li>設置・移転などを行った該当区役所の都市管理部の担当職員(廣津区役所・江南区役所)</li> <li>各地下鉄公社の設置関連担当職員</li> </ul>
調査期間	2013. 10. 05～2013. 10. 15
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソウル市役所・各区役所・各地下鉄公社の訪問ヒアリング調査や、内部会議資料や内部関連資料などの参照・メモなど</li> <li>電話ヒアリング調査</li> </ul>
主な調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソウル市役所 <ul style="list-style-type: none"> <li>設置に対する背景や目的、ソウル市の目標、誘導活動など</li> <li>協議過程に関する協約事項など</li> <li>設置が困難な理由や制度的に問題点など</li> <li>補償体系についてのソウル市の立場など</li> <li>設置に際する各鉄道公社との協力関係事項など</li> </ul> </li> <li>各区役所(廣津区役所・江南区役所) <ul style="list-style-type: none"> <li>設置の誘導活動など</li> <li>設置における各区役所の役割など</li> <li>設置に際するソウル市との協力関係事項など</li> </ul> </li> <li>各鉄道公社(ソウル特別市都市鉄道公社・ソウルメトロ・メトロ9) <ul style="list-style-type: none"> <li>設置の誘導活動など</li> <li>協議過程に関する協約事項など</li> <li>設置が困難な理由や制度的に問題点など</li> <li>補償体系についての各公社の立場など</li> <li>設置に際するソウル市との協力関係事項など</li> </ul> </li> </ul>

### (2) ヒアリング調査の結果

ヒアリング調査の結果とし、行政側への設置誘導が困難な原因や協議過程の問題、ソウル市の立場の3つで整理ができた。

#### a) 設置誘導が困難な原因

各自治体や各鉄道公社に対して設置が困難な原因としては、民間側への多くの設置負担金や管理区域の法的責任が一番大きな原因となっていることが分かった。実際連結通路で事故が発生するとソウル市と各区役所の間も問題になっていた。従って各区役所では設置誘導活動が行われてなく、各鉄道公社も現在設置誘導活動が行われていなかった。

#### b) 協議過程の問題

協議過程について協議自体が単純に行われており、設置協約もソウル市が作成したリストが使われていることが分かった。また、ほとんどの地下鉄駅出入口の所有権がソウル市になっているため、各区役所はソウル市に協約を任せており、各鉄道公社の場合も独立な法人会社であるが、所有権はソウル市になっていることや毎年都市鉄道公社の赤字をソウル市が負担しているため、ソウル市に協約を任せている状況が分かった。さらに、協議過程後に建築許可の段階があるため、実際の協議過程よりソウル市の建築許可が設置にもっと影響があると判断できた。

#### c) ソウル市の立場

ソウル市の立場については設置における補償体系に関して民間側に多くの負担金が発生するが、それによって民間側にも少しも利益が発生するため、既存に決まった補償の以外の建築物に対する税金免除などの税制減免などのインセンティブはできない立場であった。さらに、ソウル市では出入口と連結通路を設置する建築物に対してのソウル市の建築許可の緩和や承認が一つのインセンティブと認識され、活用されている立場であった。

### (3) ヒアリング調査の考察と今後の課題

鉄道駅出入口とその連結通路の設置における現行制度や協議過程の問題点について以下のように3つの観点でまとめることができる。

#### a) 現行制度の課題

地下鉄出入口の新設や移転などにおいて、現行制度では鉄道駅と周辺地域ごとに特性や開発圧力などが異なるにもかかわらず、同じ設置基準で設置が行われている。また、インセンティブ制度が導入されていたが、地域や建物の特性を考えず適用されることから問題になる可能性が高く、鉄道駅ごとの分類や出入口の有形化に対する設置基準の多様化、誘導ガイドラインの類型化が必要であると考えられる。

また、出入口と連結通路の整備は単純に歩行環境や美観改善などの目的のみではなく、単一建築物レベルの整備より、出入口と連結通路の空間的な特性を考慮した都市計画整備の観点が必要である。最近開通した都市鉄道9号線の場合も駅周辺に新築される建築物があるにもかかわらず、鉄道駅とはほとんど連携されていない状況で

ある。このことから開発圧力が高い駅周辺の様々な開発・整備事業と連携した整備ができるように制度的支援の検討が必要であると考えられる。

さらに、設置後には都市管理計画方法の樹立から都市計画的な整備方法などの活用が必要であり、地下空間の開発・整備として行政が設置しようという目的意識の明確化が必要であると考えられる。

#### b) 民間側への負担の課題

地下鉄出入口と連結通路が新設や移転によって、建築物の利用や建築物地下の土地利用、建築物の地価などに広範な影響があると思われる。しかしながら単一建築物において民間の設置負担が大きいと考えられる。

そのために設置に対するインセンティブはあるが、今までインセンティブが適用された事例はないことから設置誘導ができるように現行の設置に対するインセンティブ制度の全般的な改善が必要である。さらに明確なインセンティブ項目の明示や、一括で払っている設置負担金に対して地域ごとに対する設置前後の場合による差等のインセンティブ運用方式の導入が必要であると考えられる。

また、鉄道駅周辺の開発・整備事業との関係による設置に対する容積率緩和や土地利用規制緩和などの都市計画的な補償体系の確立の検討が必要であると考えられる。

#### c) 協議過程の運用限界の課題

現在行われている協議過程では、協約事項が決まっているために単に行われており、ソウル市の建築許可が実際の協議過程よりもっと重要になっている。また、各自治体や各都市鉄道各公社の二元化政策によって設置に対して多くの混乱が起きているため、協議過程についての全般的なプロセスの検討が必要である。

また、一般地域の建築物までは設置誘導ができるような円滑な協議過程のため、協議の仲裁のための協議専門家の導入可能性についての検討が必要であると考えられる。

## 6. まとめ

都市整備のため、様々な法制度が運営されており、近年民間資本による都市公共施設の整備事業の役割が都市計画の中で益々高まっている。

一方で、法制度で規定ができないところについては行政と民間の協議過程がよく行われており、民間誘導のための行政と民間の協議過程は事業全体で重要な役割を担っている。

都市鉄道駅出入口とその連結通路の設置の場合は、ソウル市の都市計画整備事業の一環として行われ、民間による都市公共施設の整備という点で期待が大きい。また、

民間による都市公共施設の整備の比重が高まっている状況から、その中でも鉄道駅出入口と連結通路の場合は設置における多くの負担金が使われており、施設の特性によって一回に設置されるとその寿命が長く、再設置するので難しい特徴がある。

本研究では鉄道駅出入口とその連結通路の設置を中心に制度的な運用や協議過程を調査し、それに対して現在における制度的な部分や協議過程を検討した上で、抱えている課題を明らかにし、行政の在り方について提案した。

本研究の課題としては設置に関しての行政と民間側へのヒアリング調査を行ったが、十分に多くの情報を得ることができず、実際の数値的な分析がうまくできなかった。

今後の課題で実際のデータを用いて分析する必要があり、駅と駅周辺において駅附属施設物のみではなく、関連する制度や開発・整備手段を含む研究が必要であると考えられる。

## 付録

- (1)表-1と2は、ソウル市の自体研究のデータや基盤施設本部都市計画局の資料を再整理したものである。
- (2)地下道出入口施設物とは、地上の道路などから地下公共歩道施設に入るため、また、地下公共歩道施設から地上道路に出るために設置された施設である。そこで出入口とは地下道出入施設の中で、地上の道路などに接する部分である。地下階の連結路は地下歩行路と地下鉄駅など、地下建築物を含んだ隣近建築物の地下階の間を通行するように設置された「階段」、または「通路」と定義されている。
- (3)民願は国民(住民)が行政機関に対して行政処理を要求することを言い、行政機関に特定の行為を要求する民願人(個人・法人・団体など)の意思表示に対応してこれを処理する行政プロセスを言う。民願人によって要求される民願では各種許可などの申請や登録申請、特定の事実の証明、または確認、行政機関の処分行為に対する異議申請・陳情・建議・質疑、行政関連不便事項の申告及び解消要請などがある。民願行政は、民願事務の公正な処理と民願行政制度の合理的な改善を図ることで国民の権益を保護するため、1997年制定された「民願事務処理に関する法律」で民願事務処理に関する基本的な事項を規定している。
- (4)利害理解関係人を含んだ土地所有者が行政機関に法的要件を具備して都市管理計画などの行政計画の立案を提案することである。行政計画立案に対する住民提案制度は「国土の計画及び利用に関する法律(第

26条)」による「都市管理計画立案提案」や、「都市開発法(第11条)」による「都市開発区域指定提案」などがある。

- (5) 区分地上権は、法律3723号(84.4.10)で民法が改定された際に新設された制度で、建築物、またはその他の工作物を所有するために、他の人が所有している土地の地下、または地上の空間を上下の範囲を決めて使う一種の地上権を意味する。区分地上権者は設定行為によって決まった範囲でのみで土地を使う権利を持ち、それは当事者の間の合意と登記によって成り立って、その効力が及ぶ土地の一程部分を必ず登記(面積・高さ・期間・資料など)しなければならない。
- (6) 連結通路を設置する時、壁面積がなくなると見なすことからの損失金
- (7) 連結通路を設置する部分に既存広告物がある場合、残余契約期間に対する広告権補償の金額
- (8) 工事期間の間、賃貸空間がなくなると見なすことからの損失金
- (9) 工事期間の間、技術業務を支援するため、都市鉄道公社の該当の工事職員に対する経費
- (10) 寄附採納とは、国家または地方自治体が無償で私有財産を受け入れることで、「国有財産法」では私有財産を国家に寄附する法的行為である。ここでの採納というのは選り分けて受け入れるという意味を持っている。従って「国有財産法」による総括庁及び管理庁は国家に寄附しようとする財産に対して、国家は管理が困難や必要ではない場合、寄附に条件が隣伴された場合にはこれを採納できないと明示している。また、寄附採納は「国有財産法」以外にも「国土の計画及び利用に関する法律」と同法施行令や、「都市及び住居環境整備法」、「ソウル特別市都市計画条例」、「ソウル市共有財産及び品物管理条例」、「建築法」の施行令などによって施行される。例えば国有地・共有地を買い入れないで、その敷地に建築などを建て、その所有権は国家に無償帰属し、使用・受益権はその建築物の価額と算定使用料が相殺される年限まで寄附者が持つ条件で、建築許可を受ける建築許可条件としての寄附採納、住宅建設事業などの都市計画事業を施行する時、都市計画事業区域内の国有地・共有地である道路を用途廃止して譲与を受ける条件で、代替道路を設置し、国有地・共有地に無償帰属するなどの寄附採納が可能である。
- (11) 道路の区域で、工作物や品物、その外の施設を新設・改築・変更、またはとり除くことやその外の目的で道路を占有しようとする人は「道路法」第38条の規定に基づいて管理庁の許可を受けなければなら

ない。また、管理庁は同法第42条の規定によって占有料を算定して取り立てなければならない。占有料の算定基準は「道路施行令」別表2の範囲の中で、地方自治体団体の条例で別に決める。地下に設置する通路の場合、土地価格(個別公示地価)に0.0075を掛けた金額に算定し、ただ公共出入口兼用通路は賦課しない。

#### 参考文献

- 1) Choi Won-Joon, Ahn Kun-Hyuk:私有地内の地下鉄出入口の実効性分析に関する研究, 韓国都市設計学会春季学術大会論文集, pp235-242, 2013.
- 2) キムチャンジュ, バクキョン:複合用途建物の出入部に関する研究-ソウルセントロルシティーを中心に-, 大韓建築学会論文集, Vol. 20, No. 9, pp. 83-90, 2004.
- 3) ソウル市:地区単位計画を通じる便利で安全な地下鉄出入口造成方案研究, 2009.
- 4) Cervero, R., Hall, P. and Landis, J.:Transit Joint Development in the UNITED STATES; A review and Evaluation of Recent Experiences and an Assessment of Future Potential, Prepared for the Urban Mass Transit Administration, U.S. Department of Transportation, 1986.
- 5) Washington Metropolitan Area Transit Authority:Development-Related Ridership Survey II, Washington Metropolitan, 1989.
- 6) 谷口守:鉄道ターミナルにおけるジョイントディベロプメントに関する基礎研究, 第27回日本都市計画学会学術論文集, pp. 301-306, 1992.
- 7) 東日本旅客鉄道株式会社・東京工事事務所:鉄道駅とその周辺地域の一体的整備に関する調査, 1995.
- 8) 徳岡美穂子, 中井検裕, 中西正彦:鉄道駅自由通路設置の費用負担と効果に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, No42-1, pp112-117, 2007.
- 9) 原田敬美:鉄道駅自由通路整備における協議会方式による官民協働事業の研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 41-3, pp. 571-576, 2006.
- 10) 秋本福雄:公共と民間の協議による都市開発に関する考察, 28回日本都市計画学会学術研究論文集, pp. 289-294, 1993.
- 11) Kim Hyong-Bok, Hong Chul-Jin:開発による基盤施設負担費用の適正配分に関する研究, 大韓

**THE STUDY ON METHOD OF PUBLIC URBAN FACILITIES MAINTENANCE  
BY THE PRIVATE SECTOR IN SEOUL, KOREA**

**ByoungJin KIM, Satoshi TOI, Yoshinao OEDA and Chiaki MATSUNAGA**

Maintenance of subway entrance project in the pavement has been recognized as a significant challenge in terms of urban space maintenance by urban public tends to the acceptance to inside on urban architecture. The case of Seoul in Korea, subway entrance has been pointed out several problems caused by set up without regulation. Administration has been changed through progressing urban maintenance and improvement project by private sector recently. However, maintenance projects have been having trouble by institutional problem and consultation process problem. Therefore this study aims to clear problems and lead to suggestions. The results of the study were to clarify the cause in institutional problems and consultation process problems and to suggest making up for the weak points in the current system.