

日本土地建物株式会社 正会員 ○山下 学
立命館大学大学院 学生会員 祥瑞 光地
立命館大学理工学部 フェロー会員 村橋 正武

1. はじめに

大都市圏の都心部では、経済活力の再生や快適な空間創出を目指して都心回帰や再開発の動きが見られる。これに対し、臨海部等では産業構造転換の遅れ、脆弱な交通基盤整備等により、大規模な低未利用地が発生している。しかしこれらの低未利用地は、比較的地権者が少数で、利用の柔軟性に飛んだ敷地規模であり、本来汎用性の高い空間である。また、立地条件からも都心部に近接しており、それらの有効利用は都市の活性化に寄与するはずである。そこで本研究では当該地域での事業の停滞要因を明らかにすることを目的とする。

2. 研究の視点

「上部構造(企業立地)と下部構造(都市基盤整備)の一体的整備」に着目する。今日の課題は、下部の都市基盤施設を先行的に整備したものの上部構造に当たる企業立地が進まないことにある。そこで上下を一体的にタイミング良く推進するあり方に視点を置き分析する。具体的には都市開発事業を成立させる条件として交通条件、土地条件、魅力、事業を推進させる条件として上位計画における位置づけ、参画主体の連携の5項目ある(図1)。本研究では交通条件、土地条件を中心に述べる。また、大阪湾臨海部で実施されている3つの大規模プロジェクトを対象とする。下部先行型として「テクノポート大阪」、「りんくうタウン」を、上下一体型としてUSJ誘致と周辺開発を会わせた「此花西部臨海地区土地区画整理事業(以下：此花事業)」を取り上げる。

3. 交通条件の分析

USJの当地区への進出理由の一つに都心との近接と既存交通ストックが挙げられたこともあり、此花事業では核機能となるUSJの開業までに、交通網整備としてさらに鉄道移設、高速ランプ建設、地元請願駅建設等を積極的に図っている。また、りん

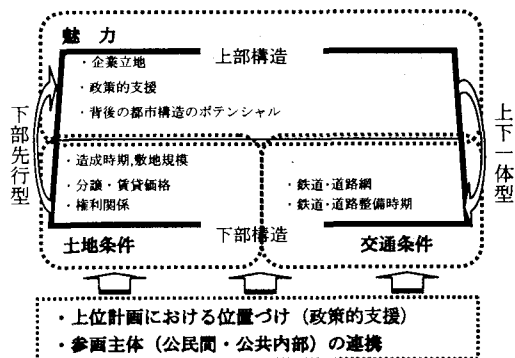


図1 事業の成立・推進条件のイメージ図

くうタウンでは、関西国際空港建設との相乗効果を狙った事業であり、開港までに大阪都心から直結のJR線、南海電鉄、また空港連絡道路(近畿自動車関西空港線、国道481号)や大阪湾岸線を整備している。ここでは鉄道・道路用地を事業期間内に取得する為、土地収用法を適用している。このように交通施設整備を上部構造の施設立地にタイミングを合わせるように工夫している。

これに対しテクノポート大阪では、南側にニュートラム・ポートタウン線を既に整備していたが、地下鉄等を経由して都心部と直結したのはコスモスクエアの街びらきからかなり時間を経た後である。昭和60年の「テクノポート大阪基本構想」では既存ニュートラムを都心部へ延伸する考え方であった。これは大阪市が都心から地下鉄を延伸しようと計画したが、十分な需要が見込めなかったため、国から認可が得られなかったためである。しかし昭和63年の再開発地区計画制度導入による高容積の開発が可能とするフレーム設定により、従業人口の増加が見込めるようになったため、地下鉄の延伸へ計画変更された。また、地下鉄が乗り入れるコスモスクエア2期地区は、交通施設整備と宅地造成を目指して追加的に埋立てられたものである。以上より、昭和40年代初期にはコスモスクエア地区は南北両側から鉄道系の交通ルートが検討されていたにも関わ

ず、その後暫くの間交通条件への配慮が軽視されていたといえる。

このように臨海部開発は、上部と下部のタイムラグが大きく、土地利用(土地処分)と交通施設整備の時期が不一致となり易い。特に元々交通基盤が脆弱であることから、今後は早期から長期的視点に立ち鉄道・道路のルートや輸送力に計画性を持たせた整備を図る必要がある。

4. 土地条件の分析

①常に割高な分譲価格

上下一体型の此花事業では、土地区画整理事業により大規模な集約換地を行い、当該土地を USJ に賃貸している。これは USJ 側が土地購入ではなく借地利用を希望したためであった。即ち、上部の企業立地を可能とするため、都市開発事業自体を市場原理に相応しく整えたものといえる。

これに対し、下部先行型の2事例では分譲や借地により企業立地を図っているものの、市場原理に対応しているとは言い難い。図2は大阪都市圏の時間圏別地価とコスモスクエア地区の分譲価格を示している。なお本町からコスモスクエア地区のトレードセンター前駅までの所要時間は、平成9年地下鉄開通以降は22分であるが、それ以前は南側の地下鉄住之江駅経由ポートタウン線で45分を要した。

＜平成9年以前(41～50分圏に該当)＞

・バブル期を中心に企業進出がみられたが、それ以降は少ない。

・バブル期は他の時間圏同様に市場価格に合っていたが、平成3年以降は公示地価の下落ほど値下げせず、41～50分圏よりも高額となっている。

＜平成10年以降(21～30分圏に該当)＞

・バブル崩壊後、値下げに踏み切るまで大きなタイムラグが生じている。

・21～30分圏と比較すると、平成12年の容積率400%地区の平均価格についてのみ下回り、それ以外は全て上回っている。

以上より都心からの時間圏別地価を考えた場合、相対的に割高であると言える。同様の傾向はりんくうタウンでも見られた。

②価格設定の硬直性

後者2事例の傾向は、会計制度に原因があると考

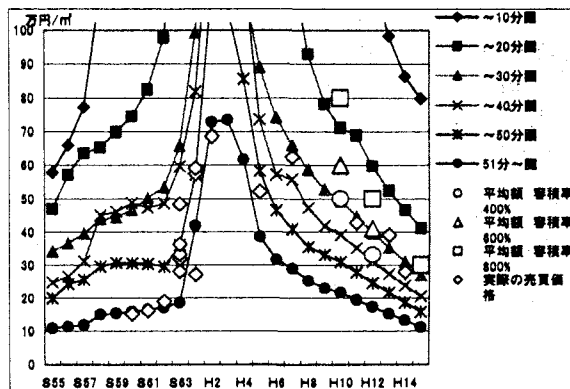


図2 大阪都市圏の時間圏別地価とコスモスクエア分譲価格
(注) 大阪都心(本町と梅田)からの時間圏

える。テクノポート大阪では、本事業独自の会計制度ではなく、港湾会計制度の一環で対応している。そして、地方公営企業法による「原価主義」と地方自治法による「適正な対価」の“時価”との矛盾が生れている。即ち、「適正な対価」を“時価”と解釈しながらも、母体の港湾局会計の収支を図る(埋立て造成原価と金利に見合う分譲価格を確保する)ために値下げし難く、市場原理に対応していないことである。

また、りんくうタウンでは、臨海土地造成事業が地方公営企業法に基づく「原価主義」のため、同様の課題を有する。ただしバブル崩壊後、比較的早期に値下げ・借地導入の対応を採用している。これは土地を遊ばすより、分譲又は賃貸利用を図り、少しでも収入を得ることと街の稼働を目指した対応であって、不足分を一般会計から補填したものである。

以上より、現在の会計制度では、収支を図る為に分譲価格を下げ難く、さらに借地利用が一般化しつつある今日では、分譲自体が市場性を反映しにくい仕組みである。従って今後は市場原理に柔軟に対応し得る会計制度や、事業手法との組合せの検討が必要である。

5. おわりに

此花事業は上部のニーズに積極的に応えるように下部を整備することで成立性を高めたといえる。即ち、長期的視点に立った上下一体型の整備が望ましく、その為には早期からの公民連携を図った段階的整備が事業の成立性を高めるといえる。

【参考文献】

依田和夫編著：「都心改創の構図」(1999年)