

不動産の放置対策と都市景観の構成

正会員 三 浦 行 政

1. はじめに

生活様式が進展する過程において、不動産を放置する傾向が増加する状況下、生活機能が集約可能なコンパクト都市の形成を目標にすることも一方策と考える。都市での不動産を放置する主な原因としては、狭義なものには、建物耐用年数での陳腐化による内的なもの、近隣の環境低下に伴う外的なもの、相続による権利の承継に係わる人的なもので、広義なものとしては、土地利用上の対策に関するものがある。不動産は経済価値によって評価されることから貨幣に変えて商品化することで、より付加価値を高めることが求められ、市場価値と期待価値との間に乖離が生じると不動産の流動化は減少して、時の流れに委ねることになる図-1において、不動産の需給は経年と共に変化することで、放置原因と深い関係をもつことから、その時点での市場価値より期待価値の方が高くても、また、市場価値より期待価値の方が低くても、ともに、円滑性は減少するもので、一般の売り惜しみ、買い控えの場合と類似する。市場価値と期待価値とが合致した点で不動産の流動化は最大値となる。ここでの価値は収益、利用の両方を意味する。

凡 例

不動産流動化
の最大値

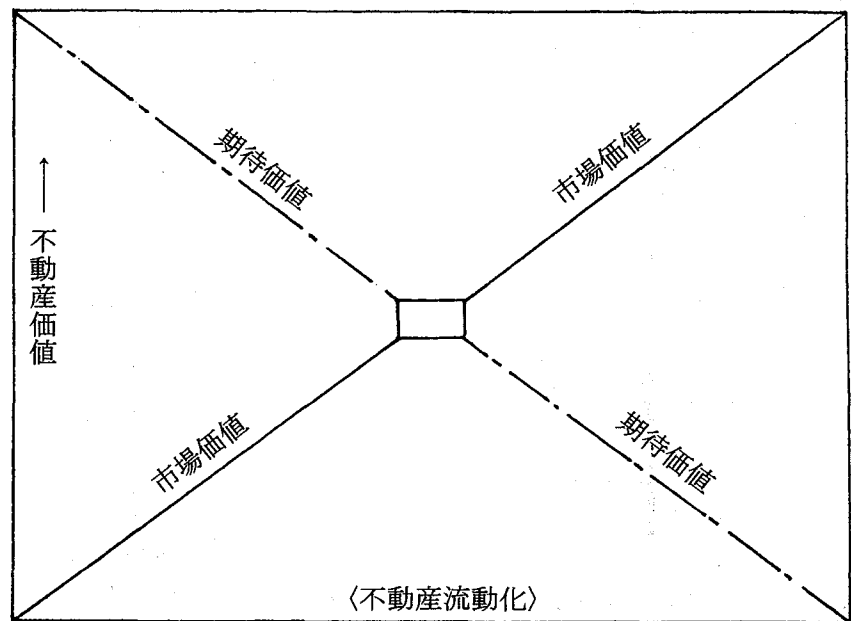


図-1 不動産の価値と流動化との関連

2. 不動産の放置対策

不動産放置の対策としては、例えば、租税で調整して再生を促したとしても、基となるべき基本計画をもたないこと、完全な解消法にはならないので、恒久策としては、不動産需要の多い人口が密集する都市の機能強化が発揮できれば、これを主軸として周辺の郊外に向けて、順次に活用方法を伝達させるためにも、その先行部分となるべき都市をコンパクト化させて、都市生活を快適なものにすることを提唱する。放置不動産に準ずるものとして不適合不動産の対処についても同様に取り扱うものとする。

3. 都市コンパクト化

都市景観の構成要素としては、建物相互間の距離と高さ制限が主要を占めることから、本構想では敷地面積1km²の範囲内に2万人を生活圏とした性能をもち、交通手段としては中央の地下鉄駅までの平均距離を500mとした単一構造の都市を想定して、中庭に面した建物の配置を図-2に、ここでの建物高さ20mに限定した連結建物の断面を図-3に示す。また、分割して対応する場合には、中央部分の幹線街区を先に、必要に応じて支線街区を継ぎ足す、耐震上の問題として補強は、水平筋違としての地中フレームの設置を要する。

- 凡 例
- A 幹線街区
 - B 支線街区
 - S 地下鉄駅
 - C 中 庭

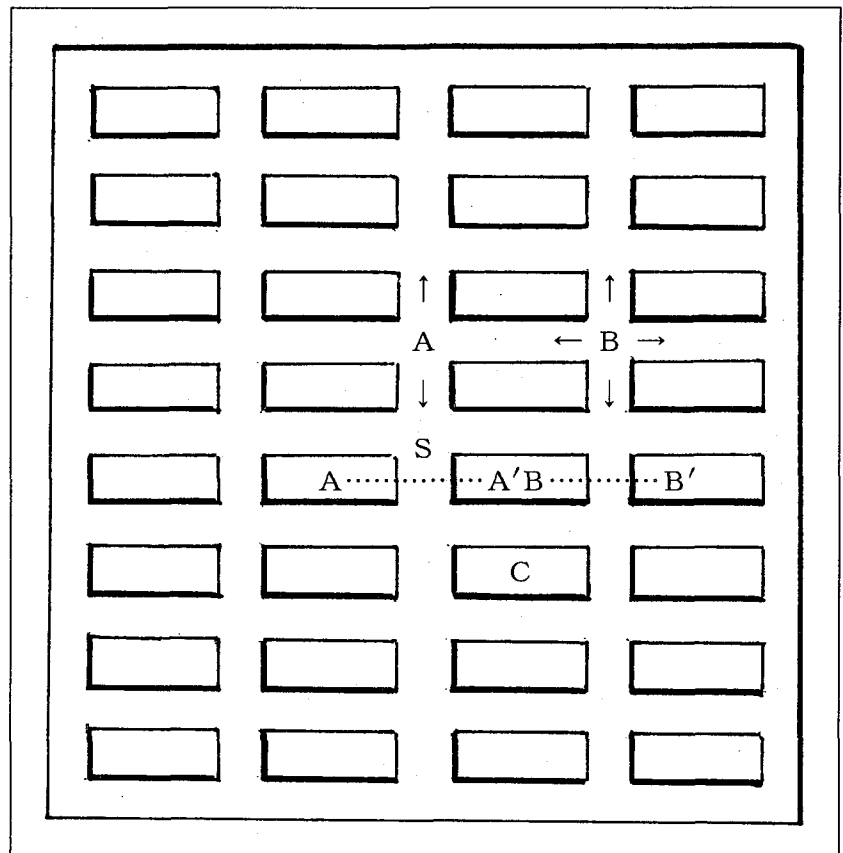


図-2 配 置

- 凡 例
- 1 中通路
 - 2 片廊下
 - 3 居 室
 - 4 店 舗
 - 5 地下街
 - 6 地下鉄

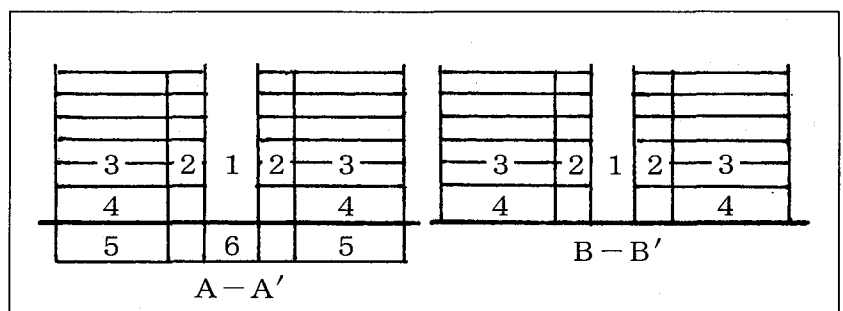


図-3 断 面

4. 考 察

都市のコンパクト化によって、都市全体像を限定した高さと統一した空間で構成することで、都市景観の良好な構築と利便性の向上にもつながる。

5. 結 論

不動産を最適な状態で運用して、常に安定した規模の供給ができれば、不動産放置の防止に、ひいては社会経済の負荷軽減とゆとりのある生活空間の創造に役立つものと思われる。