

ウォーターフロントにおける土地区画整理事業のあり方に関する研究

— (その7) 土地評価からみた留意事項の把握 —

A Study on Ideal Way of Land Readjustment Project in Waterfront

—(Part7) Grasp of Consideration Matter Seen from Land Evaluation—

○大越正之¹, 横内憲久², 岡田智秀²

1. はじめに—本稿は、2004年度の本講演会で発表した「ウォーターフロントにおける土地区画整理事業のあり方に関する研究」¹⁾に続くものである。これまで本研究では、WFならではの土地区画整理事業（以下、区画整理）*¹を行う必要があるという考え方のもと、区画整理の留意事項として「2方向以上が海に接する場合は環状型で道路網を設計」「空間的分断を最小に抑えた道路断面による整備」「水際に公園を配置」など8事項*²を明らかにした。

そこで本稿では、これまでに捉えたWFならではの整備要件に加え、区画整理の基本であり、事業計画を具体化する「換地計画」に着目して、WFにおける区画整理の考え方を明らかにし、計画時における区画整理の留意事項を把握することを目的とする。

2. 研究方法—本稿では、WFにおける区画整理のなかでも、今後施行が増加すると考えられる港湾に着目し、表-1に示す7地区を対象として文献調査、ヒアリング調査を行う。その結果を通じて換地計画を行ううえで事業に影響を及ぼす、減歩および土地評価について考察を行う。

3. 結果及び考察

(1) 減歩—表-2は、「区画整理年報」²⁾に記載さ

表-1 調査概要

調査対象地区	WFにおいて施行された区画整理7地区 ①北海道小樽市:小樽築港駅周辺地区(『小樽築港』), ②北海道函館市:函館駅前地区(『函館駅前』), ③神奈川県横浜市:みなとみらい21中央地区(『MM21』), ④大阪府大阪市:此花西部臨海地区(『此花西部』), ⑤兵庫県神戸市:東部新都心地区(『神戸東部』), ⑥兵庫県神戸市:神戸ハーバーランド地区(『神戸HL』), ⑦香川県高松市:高松港頭地区(『高松港頭』)	
	調査方法	文献調査 ヒアリング調査
調査期間	2004年10月1日 ~2005年1月10日	2004年12月15,16,21日 2005年1月7日
調査対象	・区画整理年報 ・土地評価基準 ・換地設計基準 ・保留地位置図 ・法令解説書 ・竣工誌	都市機構, 各事業地区の施行担当者
調査項目	WFの区画整理各事業地区の土地評価の考え方の把握	

れた施行地区情報を用いて、内陸平均減歩率、公共用地面積率*³を求め、調査対象地区と内陸平均*⁴を比較したものである。

表-2の「公共減歩率」をみると、ほとんどの地区において内陸平均を上回っている。これは、従前の公共用地が少なかった施行地区において道路などの公共空間を創設したためである。一方、公共減歩率の平均値より下回っている地区として『此花西部』(図-1)があるが、この要因として、従前の宅地利用が大規模工場であったのに対して、事業後の利用形態として大規模テーマパーク(ユニバーサルスタジオ・ジャパン)建設が計画されていたことが挙げられる。つまり、従前の大街区をほぼ現状の形で利用する計画であるため、公共施設である道路整備が当該街区周辺の道路のみとなり、この結果、他地区と同様な広幅員道路などの公共施設用地が不要となったためと考えられる。このような低い減歩率は、地権者の同意が得やすくなることや道路築造費が低減することから、施行者からの視点では、プラス要因として捉えることができる。しかし、来訪者など市民からの視点では、大街区整備が行われたことによる道路の減少は、鉄道駅や公園など地区内の主要

表-2 施行地区別減歩率・公共用地面積率比較表

比較項目 地区	減歩率			公共用地面積率		
	公共 (%)	保留地 (%)	合算 (%)	施行前 (%)	創設分 (%)	施行後 (%)
内陸平均	20.8	5.4	26.2	10.3	19.2	29.5
小樽築港	26.7	6.7	33.4	7.5	24.6	32.1
函館駅前	21.5	0.6	22.1	22.4	16.3	38.7
MM21	29.4	7.2	36.6	4.3	28.1	32.4
此花西部	14.1	15.9	30.0	8.9	12.9	21.8
神戸東部	28.0	8.2	36.2	5.9	22.1	28.0
神戸HL	32.6	7.9	40.5	9.5	29.2	38.7
高松港頭	29.6	10.4	40.0	9.4	26.6	36.0

1: 日大理工・院・不動産 2: 日大理工・教員・海建

施設などへの徒歩等によるアクセス性が低下するなどマイナスの要因となる。よって、小規模区画道路や自由通路など、歩行者などに配慮した道路整備が必要となるが、『MM21』の事例では、大街区内の民有地に建設された「クイーンズ・スクエア」において、区画整理事業費を投入した建物内の公開通路「クイーンモール」「ステーションコア」が設置されている(図-2)。このような通路を設置することは、街区内外のアクセス性を向上させるとともに、内陸側の道路から海が眺められる空間を創出するなど、日常的にWFの魅力である水域を享受することができる利点を持つと考える。このことから、事業後の土地利用計画と街区構成を考慮して民有地の活用も視野に入れた道路網計画を策定し、適切な公共減歩率を設定することが重要であるといえよう。

また、表-2の「保留地減歩率」についても、ほとんどの地区で内陸平均を上回っているが、『函館駅前』(図-3)では保留地減歩率が内陸平均を下回っている。これは、内陸の区画整理と同様に公共用地の多い駅前広場を対象としており、公共施設である駅前広場を確保するために、少ない宅地から減歩により得た土地を公共減歩に割り当てる必要があったと考える。しかし、駅前広場は内陸でも整備されており、保留地設定を行わない地区もあることから、WFの特性が影響した事項ではないと考える。

(2) 土地評価—WFは、内陸とは異なる特性を有した空間であるため、一般的な土地評価基準(路線価式評価法)では評価が難しいと考えるが、現状ではそれと同様の手法が用いられている場合が多い。しかし、『MM21』では「土地評価基準」に埋立地や埠頭などに対する修正係数が設定されていた(表

ー3)。これは、埋立地の安全性に影響する「地盤」に関わるものと、大規模かつ不整形であり、路線からのアクセス性に影響する「利便性」に関わるものに分けられる。また、修正係数の値をみると「整理前」の評価を下げ、「整理後」は高く評価していることがわかる。一般的には、駅などの主要施設から遠くなると土地の価格が低下する傾向にあることから、駅から遠い埋立地や埠頭といった土地は低い評価になり減歩率が低く設定される。しかし、投資費用の回収や、土地評価の上昇からみた適正な減歩率を設定するうえでは、このような「整理前」の修正係数を低く設定することは、保留地売却による資金回収や公共用地を確保するために必要なことであるといえよう。ただし、整理前後で著しく異なった修正係数を設定すると、土地面積の減少による民有地の利用制限や、金銭による減歩緩和が生じるなど、地権者との信頼関係を損なうことにもつながるため、修正係数の設定は慎重に行う必要があると考える。

【補注】

- * 1 WFの区画整理とは、事業開始時において施行区域が海岸線に接しているものを指す。これ以外を内陸部とする。
 - * 2 本文中の整備要件のほか、「海へのヴィスタを意識した道路整備」「行き止まりを発生させない道路整備」「広幅員な道路整備」「大街区整備が望ましい」「水上ターミナル周辺も交通の結節点として整備」の留意事項を抽出した
 - * 3 施行前公共用地面積率は、施行前公共用地面積を事業面積で除したものであり、創設公共用地面積率は、事業により創設した公共用地面積を事業面積で除したものを指す。
 - * 4 区画整理年報に記載されている地区のうち、内陸の公共施行区画整理1311地区の平均
- 【参考文献】
- 1) 加瀬靖子他4名:「ウォーターフロントにおける土地区画整理事業のあり方に関する研究—(その6)区画整理設計から見る留意事項の把握—」日本大学理工学部学術講演会論文集
 - 2) 国土交通省都市・地域整備局市街地整備課:「平成14年度区画整理年報」,区画整理促進機構,2003

表-3 『MM21』の土地評価基準で設定している修正係数

係数項目	対象地	係 数		備 考
		整理前	整理後	
軟弱地修正	埋立地および 帷子川護岸沿の土地	0.75	0.95	未改良地は整理後 0.75
	鉄道用地跡地	0.86~0.94	1.00	路線からの距離に より5段階に分類
大規模画地	埋立地	0.89~0.97	1.00	同上
	三菱重工跡地	0.91~0.99	1.00	同上
奥行修正	埠頭部	0.95~1.00	1.00	奥行により5段階に 分類

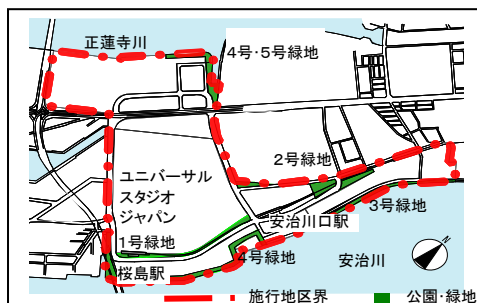


図-1 此花西部地区全体計画図

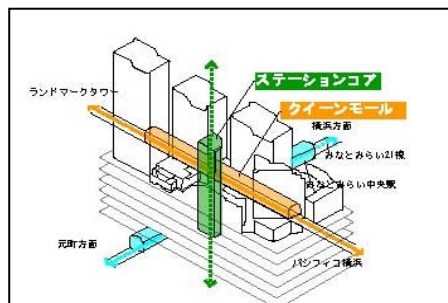


図-2 クイーンモール・ステーションコア詳細図

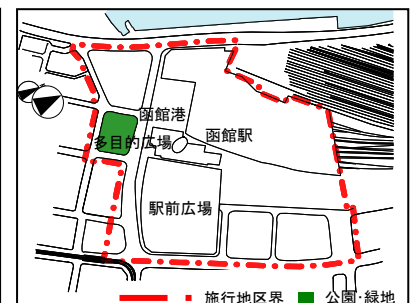


図-3 函館駅前地区全体計画図