

浮体式海洋建築物の建造を促す法制度に関する研究

浮体式レストランに着目して

浮体式海洋建築物 法制度 運河ルネッサンス
水面占用許可

正会員 花野 修平*1
同 横内 憲久*2
同 岡田 智秀*3

1. 研究目的 2005年6月に東京都は、都内の運河を都市観光に資する空間として活用する「運河ルネッサンス」構想を打ち出した。都内運河は、通常「港湾法」がかり、それに基づき物流等の港湾機能に供する用途に限り水面占用が許可されるが、この構想では事業推進地区を指定し、当該地区では運河のにぎわいや水辺の魅力を創出する商業系の施設についても設置が可能になるよう、水面占用許可基準が緩和される¹⁾。この構想を受け、事業推進地区の一つである品川区・天王洲地区において、浮体式海洋建築物(以下「浮体施設」)が建造されることになった。これは、水面に浮かぶ飲食機能を有する施設(以下「浮体式レストラン」)である²⁾。この「浮体式レストラン」をはじめとする「浮体施設」は、土地に定着しない(水面を敷地とする)きわめて特殊な施設となることから、その建造にあたり従来から包括的に対応できる独自の法制度が存在しない。そのため、後述する法律において、条文の拡大解釈を中心として、案件ごとに試行錯誤の繰返しを経て建造が行われてきたのが実状である^{3)~8)}。しかし、「運河ルネッサンス」構想は積極的に水域利用を促すものであり、過去の事例とは「浮体式レストラン」を建造する際の実情が大きく異なることが想定される。

そこで本研究では、「浮体施設」の円滑な建造方法を導くため、「運河ルネッサンス」構想で初めて建造される「浮体式レストラン」に着目し、建造する際に留意すべき法的事項と対応策について明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法 本研究では、「運河ルネッサンス」推進地区に指定された天王洲地区において、民間事業者によって建造される「浮体式レストラン」を対象とし、表-1に示す文献調査^{9)~15)}およびヒアリング調査を行う。

3. 結果および考察

(1) 「浮体式レストラン」の建造に適用される主な法律

図-1は、当事例を建造する際に適用された主な法律を示したものである。これより「浮体式レストラン」が設置される運河の水面には、都市計画法に基づく「市街化調整区域」と港湾法に基づく「港湾区域」が重層的に指定されていることがわかる。また、施設の全体には「建築基準法」と「船舶安全法」の2法が同時に適用される。これは「浮体式レストラン」が船舶のように水面に浮かぶため「船舶安全法」が適用されるとともに、用途が飲食に供する不特定多数を収容する施設であるため、「建築基準法」第2

表-1 調査概要

調査方法	文献調査	ヒアリング調査
調査日	2005年10月14日~2006年1月17日	2005年12月21日, 2006年1月6日
調査対象	都市計画法, 港湾法, 建築基準法, 船舶安全法	日本建築センター構造評定部
調査内容	「浮体式レストラン」に適用される法律とその規制内容の把握	法律の適用経緯の把握 構造評定プロセスと関係機関の把握
調査対象地区	施設名称	WATERLINE
	所在地	東京都品川区東品川2-1-1地先
	用途	飲食店(レストラン)
	設置水域	港湾区域, 市街化調整区域
	適用法規	建築基準法, 船舶安全法, 港湾法, 都市計画法
	事業者	寺田倉庫(株)
	事業種別	民間
	形態	新造
	建築面積	226.84㎡(垂直投影)
	延べ面積	236.51㎡
階数	地上1階地下1階	
開業年	2006年2月14日	

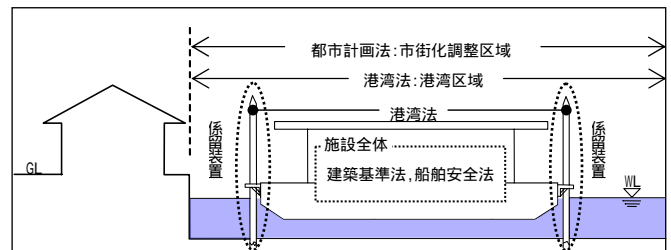


図-1 「浮体式レストラン」(当事例)の建造にあたって適用された主な法律条の「土地に定着する」という建築物の定義を満たさないものの、「建築基準法」も併せて適用された。以降は、これらの法律に従って「浮体式レストラン」を建造する際の留意すべき法的事項と建造方策を述べていく。

(2) 「都市計画法」との関係について

東京都区内の運河(都港湾局所管)では、すべての水面に市街化調整区域が指定されているため¹⁰⁾、当該区域内で開発行為を行う場合は「都市計画法」第29条に基づき、都道府県知事の許可を受けなければならない。過去に市街化調整区域内に建造された「浮体施設」は客船ターミナルや駐車場などで、これらは「都市計画法」第29条第1項第3号より、港湾機能を満たす公益上必要な建築物の建設という理由により、開発が許可されている⁷⁾。これに対して、当事例は、民間事業者が水面に商業的な施設を建造するため、公益性という観点からは開発許可を得難い状況にある。この点が当事例の建造を進めるうえで、一つの障害となったが、「運河ルネッサンス」構想が運河を活用して東京都の都市観光を成り立たせようという取り組みであり、当事例はその理念を踏襲したプロジェクトであるとの考え方から、「都市計画法」第34条第1項第2号より、観光資源を有効に利用する場合に必要な建築物の建設という解釈により開発が許可された。

(3) 「港湾法」との関係について

水面占用許可 当事例の対象運河は、「港湾法」第 37 条第 1 項に基づき港湾管理者の水面占有許可を受ける必要がある。その許可基準は、物流等の港湾機能を満たす用途に限られ、原則として当事例のような商業目的は認められない。一般的にはこのことが「浮体式レストラン」を建造する際の障害となるが、当事例では「運河ルネッサンス」構想の中で、水面占用許可基準の緩和が提唱されているため、商業目的であっても占用が認められた。

占用料 当事例は、「東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例」(以下「条例」)に従うことになるが、これまでの「条例」では、桟橋や起重機などの港湾施設の占用料しか定められていなかったため、2005 年 4 月に当条例が一部改正され、飲食機能を有する施設の占用料として「水域占用場所近傍の土地における固定資産税評価額」に平米あたり 0.000625 を乗じた額(月額)が定められた。

占用期間 占用期間は、1990 年の通達¹⁵⁾により、占用案件の性格等に応じ、最長 10 年間(更新可能)までとされており、案件ごとに期間が異なっている。当事例の場合は、「東京都港湾管理条例施行規則」第 8 条第 1 項第 3 号イにより 1 年間(毎年の更新)とされている。

係留装置の設計 係留装置は、「港湾法」第 56 条の 2 で定められた「港湾の施設の技術上の基準・同解説」に基づき設計される。この係留装置は、波や風などの外力により「浮体施設」が動いてしまわないように固定するものである。過去の事例では、この外力を吸収する緩衝材として、固定式の防舷材を用いていた。しかし、当事例では係留装置について、ローラー式という前例に乏しい防舷材を使用したため、地震時の安全性を確かめる必要があると判断された結果、専門家に振動計算を依頼することになり、時間とコストが嵩む結果となった。

(4) 「建築基準法」・「船舶安全法」との関係について

「浮体式レストラン」を建造する際は、「建築基準法」第 37 条に規定されていない特殊な建築材料や建造方法を採用する機会が多いことから、通常は、その技術的基準を示した財団法人日本建築センター発行の「海洋建築物安全評価指針」に基づき設計される。当事例についてもこれを踏襲した。工事着手にあたっては、「建築基準法」第 6 条の建築主事の確認(建築確認)が必要になるが、当事例では所管となる品川区で初の案件となることから、施設の安全性の確度を高めるために、日本建築センターに構造評定を依頼することになった。一方、「船舶安全法」では、通常、船舶を建造する際の技術的基準を示した日本海事協会提供の「N K ルール」に基づき設計される。そして、船舶として認定されるには「船舶安全法」第 5 条の船舶検査を受けなければならない。過去に建造された「浮体施設」では、図 - 1 のように施設の全体に「建築基準法」と「船舶安全法」の 2 法が同時に適用されたため、事業者はそれぞれの審査機関に交互に確認(許可申請)を行わな

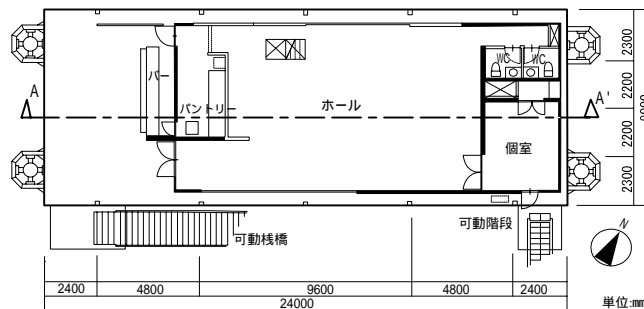


図 - 2 「浮体式レストラン」(当事例)平面図



図 - 3 「浮体式レストラン」(当事例)A-A' 断面図

ればならず、手続きが煩雑化していた。また、これに付随して「消火」や「避難」といった基準について、2 法が異なる概念を有していたため、消火設備の 2 重設置や避難階段の追加工事など、過剰な設備投資が余儀なくされた。これらの課題について当事例では、「レストラン部分」(図 - 2、図 - 3)は、内部空間を一般の人が利用するため「建築基準法」が適用され、また「台船部分」(図 - 3)は、施設を浮遊させるための機能しか有していないため「船舶安全法」が適用されることになった。これより、「建築基準法」第 6 条の建築確認は、建築主事を通じて建築構造を専門とする日本建築センターが「レストラン部分」(図 - 2、図 - 3)を評定し、「船舶安全法」第 5 条の船舶検査では、船舶構造を専門とする運輸局が「台船部分」(図 - 3)を担当した。この運輸局の船舶検査にあたっては、造船会社の所在地にある運輸支局が対応にあたることになる。

以上より当事例では、「レストラン部分」と「台船部分」で明確に用途(機能)を分離させたことから、法律の適用箇所が明確になり、事業者は重複した審査・基準を受ける必要がなくなったため、円滑に申請の手続きが行えた。

【謝辞】本研究を進めるにあたり、ヒアリング調査にご協力いただいた、工学博士・西條修教授(日本大学理工学部海洋建築工学科)に深謝いたします。

【引用・参考文献】

- 1) 日本経済新聞, 2005. 7. 8
- 2) 日経 BP 社: 「日経アーキテクチャ」, 大日本印刷, PP. 8 ~ 13, 2006. 3. 27
- 3) 平沢靖雄他 6 名: 「浮体施設の建造に伴う建築基準法と船舶安全法の適用状況について海洋建築物の開発に伴う法規制に関する研究(その 6)」, 日本建築学会学術講演梗概集(近畿), pp. 219 ~ 220, 1996. 9
- 4) 中江正人他 6 名: 「海洋建築物の開発に伴う法制に関する研究(その 1) 水域の占有許可に関する法制」, 日本建築学会学術講演梗概集(東海), pp. 1639 ~ 1640, 1994. 9
- 5) 平沢靖雄他 6 名: 「海洋建築物の開発に伴う法制に関する研究(その 2) 水域の占有許可に関する課題点」, 日本建築学会学術講演梗概集(東海), pp. 1641 ~ 1642, 1994. 9
- 6) 中江正人他 7 名: 「水域における都市計画法の運用について海洋建築物の開発に伴う法制に関する研究(その 4)」, 日本建築学会学術講演梗概集(北海道), pp. 325 ~ 326, 1995. 8
- 7) 高木宗房他 7 名: 「水域における建築基準法(集団規定)等の適用について海洋建築物の開発に伴う法制に関する研究(その 5)」, 日本建築学会学術講演梗概集(北海道), pp. 325 ~ 326, 1995. 8
- 8) 鈴木雅他 3 名: 「浮体式海洋建築物の建造を促す法制度に関する研究 1996 年以降における法規制と建造事例を対象として」, 日本大学理工学部学術講演論文集, pp. 870 ~ 871, 2005. 1
- 9) オーム社編: 「2005 年版建築基準法令集」, p. 1, pp. 8 ~ 9, p37, p491, pp. 497 ~ 499, 2004. 11. 25
- 10) 国際地学協会: 「東京都都市計画図: 用途地域・日影規制編」, 2003
- 11) 有馬光孝, 上村幸, 工藤博正共編: 「船舶安全法の解説」, 成山堂書店, p25, 1996. 5. 28
- 12) 運輸省: 「船舶安全法施行規則等を一部改正する省令」, 1988. 2. 12
- 13) 運輸省: 「港湾区域内の水域の占用について」, 港管第 2441 号, 1990. 7. 20
- 14) 運輸省: 「港湾法第 37 条の規則に関する参考規則について」, 港管第 2442 号, 1990. 7. 20
- 15) 運輸省: 「港湾区域内の占用許可の運用について」, 事務連絡, 1990. 7. 20

*1 日本大学大学院

*2 日本大学理工学部・教授・工博

*3 同・専任講師・工博