

みなとまちづくりにおける港湾開発手法の有用性に関する研究 —港湾開発手法が土地価格に与える影響に着目して—

A study on the usefulness of the port development technique in community development from port
—A focus on the port development technique which affects land prices—

○清水裕章¹, 横内憲久², 岡田智秀³, 川名部弘揮⁴

*Hiroaki Shimizu¹, Norihisa Yokouchi², Tomohide Okada³, Hiroki Kawanabe⁴

Abstract: The purpose of this study is to grasp the change of land prices considered as one of the usefulness of the port development for promotion of Community Development from Port. As a result, it was caught that the development technique which is change to a town redemarcation project, a harbour district release, and a non subdistrict is pulling out the possibility of land.

1. はじめに—近年, 我が国の港湾はアジア諸外国のハブ港の台頭による衰退化が著しいため, 物流施設の集約・縮小に伴う港湾機能の再編が実施される状況にある^[1]. そこで, 国土交通省は 2003(平成 15)年に「みなとオアシス制度」を策定し, 再編により現出した遊休地などを地域資源として活用する, みなとまちづくりによって地域活性化を図っている^[2]. ここで, 港湾空間(臨港地区)は港湾管理者および港湾法により管理されているものの, 倉庫などの港湾施設に関しては多くが民間事業者(以下, 民間)によって整備されている. そのため, みなとまちづくりにおける開発行為において民間が担う役割は大きく, その推進に関しても民間の合意が必要不可欠となる^[3]. しかし, 合意形成における民間からみた開発の利点・有用性は明確に捉えられていないのが現状である.

そこで, みなとまちづくり推進のためには, 民間からみた港湾空間の開発(以下, 港湾開発)の利点・有用性を明確にする必要性があり, 本稿では, 港湾開発に伴う土地価格の変容について把握する.

2. 港湾開発の手法について—港湾空間の多くは, 都市計画法および港湾法で臨港地区と定められ, 港湾法の分区指定により港湾の管理運用のための施設以外規制されている. しかし, 近年の土地の有効活用といった社会的要請から規制緩和が図られるようになってきた^[4]. これにより土地区画整理事業(以下, 区画整理)や, 臨港地区解除および分区の無指定化(以下, 無分区化)による開発といった3つの手法で都市的な利用が可能となった.

3. 研究方法—港湾開発による土地価格の変容を把握するにあたっては, 上記の手法のいずれかによる港湾開発事業である3地区^{*1}を対象に, 土地評価の1つである路線価に着目し, 開発の範囲内における平均路線価を算出する. また, 開発の有無による価格変化を捉えるため, 各地区の開発範囲外で地域属性に近い1区画の平均路線価(以下, 比較対象)および地価公示価格(以下, 公示価格)

を算出する. この分析では, 各地区の事業着手の2年前を基準として, 2年おきに現在までの路線価および公示価格を捉えたいことから, 当該年発行の「財産評価基準書」^[5]と地価公示^[6]を分析資料とする. また, 各地区における港湾開発の概要および留意点をヒアリング調査, 文献調査^{[7]~[12]}により把握する(Table 1).

4. 結果および考察—Table 2は, 調査対象地区の事業概要や土地価格の変容, 土地価格算出範囲の地域属性をまとめたものである.

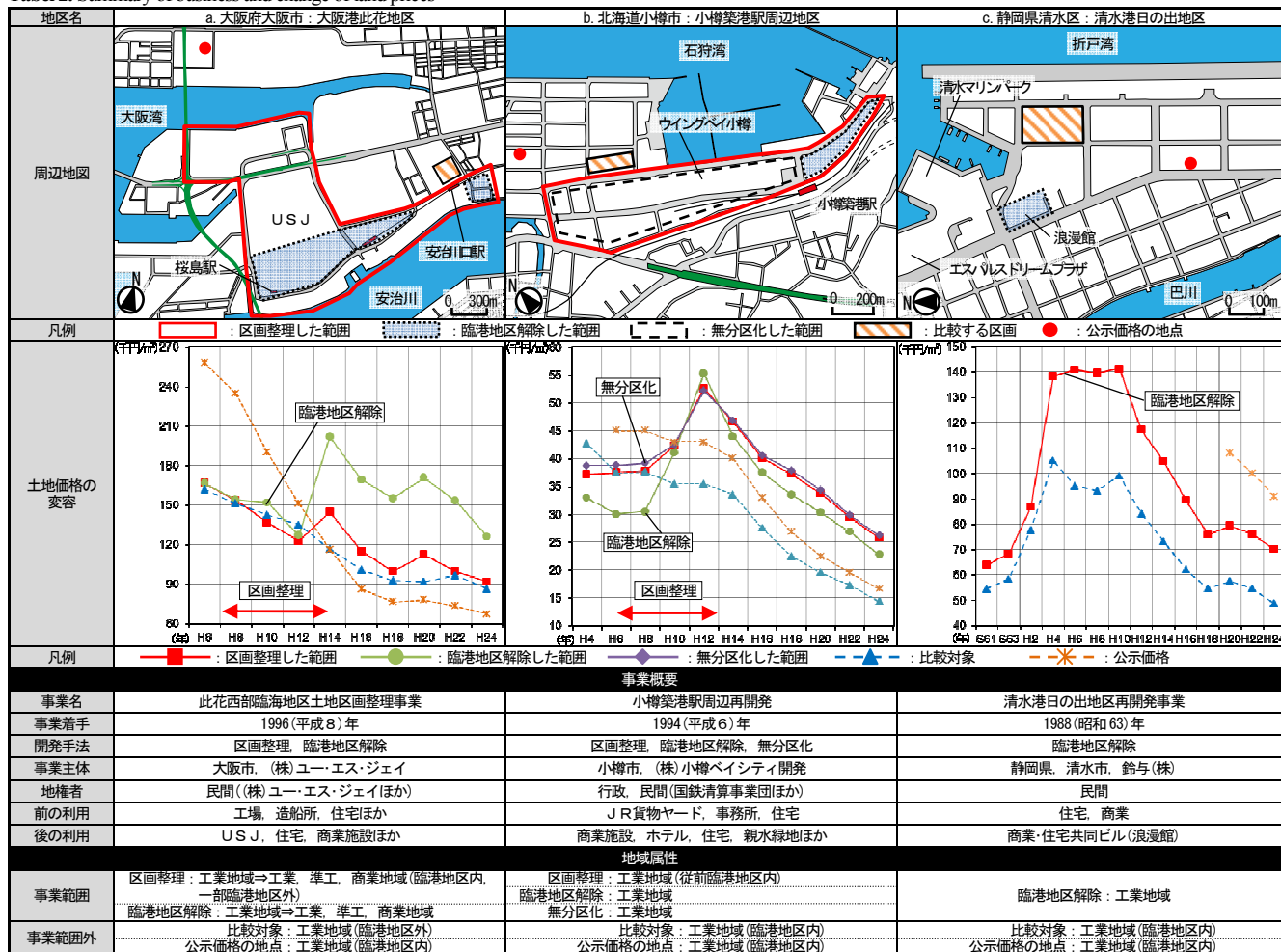
4-1. 大阪市・大阪港—「此花」は, 工場地帯だったが近年の産業構造の転換により遊休地化が進み, 地権者(民間)による土地の有効活用が模索されていた. そこで, 1994(平成6)年のユニバーサル・スタジオ・ジャパン(以下, U S J)進出を機に, 港湾緑地などを整備する港湾整備事業と区画整理による業務や商業, 居住機能の付加といった複合的な再整備が計画された. この区画整理にあたっては, U S Jが立地する区画の一部と広域圏型の都市型商業施設や住宅が集積する地区において臨港地区解除が実施された(Table 2, a)^{[7][8]}. 土地価格の変容をみると, 臨港地区解除および区画整理の範囲において事業完了を境に下落しているものの, 臨港地区解除に関しては比較対象より高い値となっていた. それに対し, 区画整理は比較対象とほぼ同じ値となっていた. これは, 臨港地区解除が都市的に高度利用されているのに対し, 区画整理沿岸部が未だに分区に指定されていると共に, 計画されていた港湾緑地が整備されずにU S Jの駐車場や未利用地となっているためと考えられる.

Table 1. Outline of the survey

調査対象	大阪市大阪港: 此花地区(略称, 「此花」) 小樽市小樽港: 小樽築港駅周辺地区(略称, 「小樽築港」) 静岡市清水港: 日の出地区(略称, 「日の出」)	
	開発概要および留意点	
調査方法	ヒアリング調査	文献調査 ^{[7]~[12]}
調査対象	大阪市港湾局・小樽市産業港湾部 ・静岡県交通基盤部	各地区の開発概要
調査期間	2012年9月7日	2012年8月1日~9月28日
	土地価格の変容	
調査資料	財産評価基準書 ^[5]	地価公示 ^[6]
調査項目	開発範囲と比較対象区画の事業着手 2年前から2年ごとの平均路線価	比較対象地点の事業着手2年前から 2年ごとの地価公示価格
調査期間	2012年9月1日~9月28日	

1: 日大理工・院・不動産 2: 日大理工・教員・建築 3: 日大理工・教員・交通 4: 日大理工・学部・建築

Table 2. Summary of business and change of land prices



4-2. 小樽市・小樽港—「小樽築港」は、旧国鉄小樽築港駅の貨物ヤードだったが、1980(昭和 55)年に貨物ヤード機能が廃止されると共に1987(昭和 62)年に国鉄の分割民営化により未利用地となった。そこで小樽市は、この地区を含めた区画整理により商業や住宅、ホテル、娯楽施設といった複合的な都市空間の創出を計画した。この事業にあたっては区画整理の範囲内において、住宅の集積地区は臨港地区を解除し、それ以外を無分区化することで都市的な利用を可能とさせた(Table 2, b)^{[9][10]}。土地価格をみると、いずれの手法も事業完了を境に下落しているものの、下落割合が低く比較対象の価格を逆転しているため開発手法による影響が考えられる。

4-3. 静岡市・清水港—清水港の発祥地である「日の出」は、港湾施設の老朽化に伴う港湾活動の沈滞化により後背市街地が衰退したため、1988(昭和 63)年に活性化への起爆剤としての「清水港日の出地区再開発事業」が実施された。そして、この事業の一環として計画された商業・住宅共同ビルである「浪漫館」建設のため、当該地区において臨港地区が解除された(Table 2, c)^{[11][12]}。土地価格の変容をみると、臨港地区解除の範囲は1998(平成 10)を境に下落に転じているものの、比較対象の現在の価格が分

析開始年より下回っているのに対し、分析開始年より価格が上回っていた。これは、開発手法により土地のポテンシャルが引き出されたと考えられる。

5. まとめ—港湾開発に伴う土地価格の変容を捉えた結果、バブル崩壊による長年の不況の影響からか、いずれの地区も土地価格は事業により一時期上昇しているものの下落傾向にあった。しかし、比較対象に対してはいずれも上回り、下落割合が低いことが捉えられた。また、開発範囲外の公示価格をみると、データ数が乏しい「日の出」以外の2地区において大幅に下落していることから、臨港地区での土地取引はあまり行われていないことが推察される。以上より、3つの港湾開発手法は土地のポテンシャルが引き出されていると共に、土地の流動化が考えられるため、一定の有用性があることが捉えられた。

6. 補注・参考文献

※1 港湾関係民生活業制度に記載されている臨海部再編事例の事業データより把握した事例の内、ヒアリングにより有効回答が得られ、路線価のデータを収集できた3事例とする[文献3]。
 [1] 社団法人日本港湾協会:「港湾」, pp. 6~7, 2010. 9 [2] 国土交通省:「国土交通白書」, p. 137, 2011. 8 [3] 社団法人ウォーターフロント開発協会:「みなと振興支援制度 Handbook 2010」, p. 1, データ編, pp. 13~14, 2010. 3 [4] 安在真子(ほか)2名:「臨港地区の土地利用転換に伴う新たな都市計画制度の必要性について」, 日本都市計画学会学術研究論文集, pp. 289~294, 1998 [5]「財産評価基準書, 北海道」, 1992, 1994, 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 年度版「財産評価基準書, 静岡県」, 1986, 1988, 1990, 1992, 1994, 1996, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006, 2008, 2010, 2012 年度版 [6] 国土交通省:「土地総合情報システム」HP <http://www.land.mlit.go.jp/webland/> [7] 勇山倫夫(ほか)2名:「臨海部における土地区画整理事業」, 大阪市建設曲業論文報告集第3巻第1分冊, pp. 51~56 [8] 大阪市港湾局:「大阪臨港地区区分図」, 2010. 4 [9] 運輸政策研究機構:「運輸政策研究」, pp. 26~27, 2002. 8 [10] 小樽市産業港湾部港湾室:「小樽港の臨港地区内の区分指定図」, 2004. 9 [11] 静岡県:「清水港開港 100 年史」, 清水港開港 100 周年の会, p. 218, 1999. 8 [12] 静岡県清水港管理局:「清水港平面図」, 2010. 4