

水辺の公共空間を利用した飲食店の建設経緯および関連法規制に関する調査研究 -東京都港区「THE HARBOUR SHIBAURA」を対象として-

- A Study on the construction process of restaurants and legal regulations using public spaces on the waterside -
- Case study of THE HARBOUR SHIBAURA, Shibaura Minato-ku, Tokyo-

○佐藤緋里¹, 菅原遼², 畔柳昭雄²,
*Akari Sato¹, Ryo Sugahara², Akio Kuroyanagi²

Abstract: In this article, as a result of examining the construction process and maintenance system for "THE HARBOUR SHIBAURA" located in Shibaura Minato-ku, Tokyo, including restaurants built based on existing legislation, as a result of examining the existing law I grasp what I realized as a special measure in regulation.

1. はじめに

近年、日本では少子高齢化による人口や税収の減少などの社会背景から、公的不動産の維持管理費の確保が課題の一つとして挙げられている。こうした課題に対し、地域の価値向上に加え、公的不動産の維持管理費の確保を目的とした公民連携による公共空間を活用した社会実験的取り組みが全国各地で進められている。このような動きは、水辺空間においても同様にみられ、河川では「河川敷地占用許可準則の特例措置(2004)」, 運河では「運河ルネサンス事業(2005)」が制定され、時間と場所を限定することで民間事業者による営利活動が可能となり、オープンカフェや川床の設置へと繋がった。こうした動向を契機に、水辺のもつ空間的価値が再評価されつつあり、規制緩和に基づく取り組みだけでなく、既存の法規制の枠組みの中で水辺に飲食店を構える動きも出てきている。

そこで本稿では、既存の法規制に基づき建設された東京都港区「THE HARBOUR SHIBAURA」の事例を対象に、建設経緯および維持管理体制を捉えることを目的とする。

2. 調査概要

調査概要を Table1 に示す。本稿では、東京都港区芝浦運河に位置する「THE HARBOUR SHIBAURA」を対象に、文献調査に基づき立地特性や店舗概要を確認した上で、民間企業へのヒアリング調査を実施し、対象事例の建設経緯や法規制、維持管理体制を把握した。

3. 調査結果

3-1. 建設経緯

THE HARBOUR SHIBAURA の概要を Table2 に示す。当該事例の建物は 1976 年に建設され、サンフロンティア不動産が 2015 年に購入し、行政との協議を経て、

Table1. Overview

	
調査対象地	東京都港区芝浦
調査方法	文献調査・ヒアリング調査
調査項目	建設経緯・法規制・維持管理
調査期間	2018年8月9日~9月10日

Table2. Overview of THE HARBOUR SHIBAURA

所在地	東京都港区芝浦
建物概要	構造：鉄筋コンクリート造
	階数：地上7階
	築年数：1976年(旧耐震)
建設経緯	建物購入時期：2015年
	竣工時期：2017年
関連事業者	事業主/総合企画：サンフロンティア不動産株式会社
	企画(設計)：株式会社リビタ
	ブランディング：株式会社アンドロップ
	テナント：UNCLE PANINO/APE TOKYO/ABBRACCIO

耐震補強工事とリノベーションを施し、2017年に竣工した。改修の際には、この建物の立地を考慮し、住宅および商業利用を目的に改修された。また、建物は、業務地に位置しているため、空港や鉄道最寄り駅にも近接し、更には敷地付近に JR 山手線新駅開業が計画されていたため、SOHO 利用可能なアパートメントが設けられた。加えて、1階部分には自由道路および飲食店を設け、運河側には遊歩道と敷地内を繋ぐ階段兼ベンチ(運河接続物)が新設された。

1：日本大学・学部・海建

2：日本大学・教員・海建

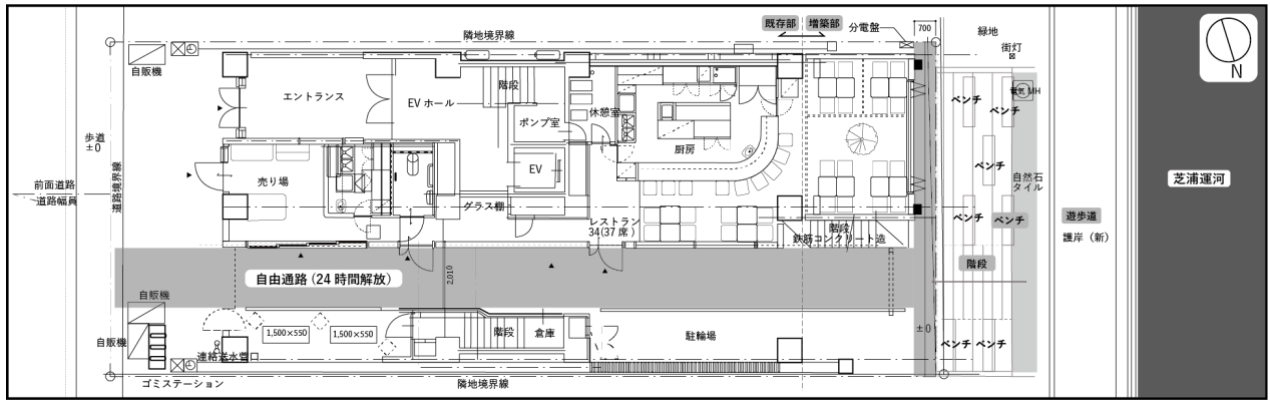


Figure1. Planview of THE HARBOUR SHIBAURA (出典：新建築 2018 年 3 月号)

3-2. 法規制および維持管理の仕組み

平面図を Figure1, 運河接続物の設置フローを Figure2 構成団体を Figure3, 維持管理体制を Table3 に示す. 事業実施に際しては, はじめに, 運河沿いへの構造物設置に関して, 事業者側が港区土木課と東京都港湾局に対するイメージプランを提示した. その後, 計画進行において課題が 2 点挙げられた. 1 点目は, 計画地が港湾法に基づき指定された港湾隣接地域および海岸保全区域に位置しており, 護岸構造物は東京都港湾局の所有であったのに対し, その上部は港区の占用部であったため, 新築・増築には東京都の許可が必要とされたことだ. そこで, 東京都港湾局が推進している「水の都・東京」に則することで, 東京都港湾局と港区の両者の協力を得ることが可能となった. 2 点目は, 「港湾法」に基づき「近隣の既存階段 (接続構造物) より原則 100m 以内には階段の新規設置ができない」と定められているため, 港湾局と協議し, ①運河側の敷地境界線から建物を 70cm セットバック, ②自由道路の幅員を 2m 以上設ける, などのルールを設けることで, 特例的に設置が可能となった. また, デッキ部分の維持管理に関しては, 行政との取り決めにより, 原則として事業者であるサンフロンティア不動産が担っている.

4. おわりに

本稿では, THE HARBOUR SHIBAURA について法規制及び建設経緯, 維持管理状況を把握した. その結果, THE HARBOUR SHIBAURA は, 運河接続物を含む建築物として計画され, 事業者と東京都および港区が協議を重ねることで, 現状の法規制の中で実現に至っていた. また, 維持管理は事業者側が担っていた. こうした経緯を踏まえ, 複雑な権利関係の中で建築物を積極的に水辺と連携利用する際には行政と事業者間の綿密な協議が要されることが分かる. 対象事例は規制緩和措置を適用せず, 現行制度の中で実現した事例

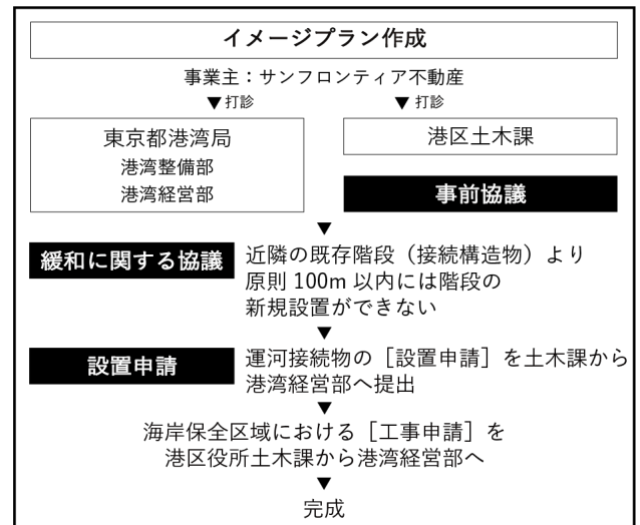


Figure2. Flow of THE HARBOUR SHIBAURA

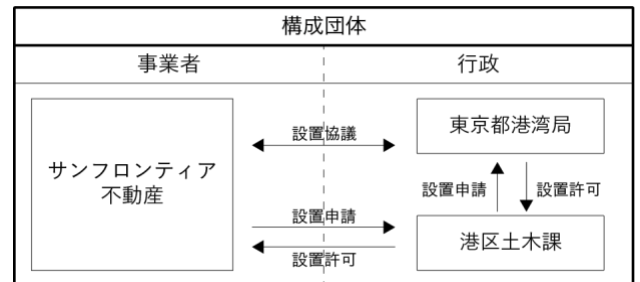


Figure3. Organization group

Table3. Maintenance control system of the deck

維持管理内容	維持管理者
劣化補修	サンフロンティア不動産
清掃	サンフロンティア不動産 (テナント)
歩行者による破損	サンフロンティア不動産
歩行者による迷惑行為	港区とサンフロンティア不動産が協力
照明の電気料	サンフロンティア不動産

であり, 水辺に隣接する公的不動産を有効的に活用していくための一つのモデルと言える.

参考文献

- 1) 「パブリックな水辺のつくり方」, 新建築, 第 93 巻 3 号, pp.182-186, 2018.03.