

空中権

昨年暮れ、北海道新聞（12月28日付）に「空中権で首都高速改修費」という記事が掲載され、興味深く読みました。

記事の内容は、高速道路の半地下部分等の「空中権」を民間企業に売却し、老朽化対策に使う資金を調達出来るようにしようという国土交通省の構想を紹介したもので、その為に道路法等の改正案を本年の通常国会に提出する方針を固めたとしています。

「空中権」というのは、一口でいえば「土地の上空の空間を使用する権利」と理解すれば良いでしょう。

この「空中権」には、

- 電線の架設や地下トンネルの建設等の際設定される「地上権」や「地役権」
- 建っている建物について容積率に余裕がある場合、その利用されていない容積率分を譲渡する権利

という2つの意味があるとされています。

特に、2番目の容積率の譲渡という考え方は、米国では、未利用容積率を移転する権利が移転可能な開発権として法制化されており、日本でも、2000年に特例制度が新設され隣接地等に容積率を譲渡する事が可能になっています。

東京駅が平成24年に改修され、往年の姿を取り戻しましたが、この赤レンガ駅舎の復元工事に要した約500億円の内大半は駅舎上空の空中権を売却したお金で賄ったというのは有名な話です。

国土交通省は、道路等インフラの維持管理、立て替えに必要な費用は、20年後には今の1.5倍、年間5兆円を超えると試算しています。国・地方を通じて財政が厳しい中で、施設の老朽化に維持管理が追いつかないという危険な状況が想定されていますが、「空中権」は、必要な財源を捻り出す為の有効な手段の一つとなりそうです。

図書館や美術館などの公共施設は、容積率で見ると比較的余裕を持って建てられていますし、道路の上は、殆ど使用されていないので、国も自治体も「空中権」の有効な活用法を積極的に検討すべきでしょう。

ニューヨークの教会は、維持費が重荷となって身売りしてしまうケースもある様

ですが、最近「空中権」の販売で生き残りを模索しているという記事（平成25年12月1日付日経新聞）があり、古い施設を維持する事の困難さはいずこも同じという事でしょうか。

私が、現役の道職員として仕事をしていた頃、市町村等からの補助金の要請に対して、「支援したいけれども、無い袖は振れない」といった事を思い出します。

「空中権」という何やら実体のないものが大きなお金を生み出すという現実、人間の考える事は凄いなと思うのと同時に、「袖はなくても知恵はある」位のかっこ良いところを見せたかったものだと、今頃になって悔しく思っています。

（塾頭：吉田 洋一）