

## 【 寄 稿 】

# 海外の土地・不動産事情（14）

（財）日本道路交通情報センター  
監事 山邊 俊明

## I. 短 信

### シンガポールの不動産市場

・シンガポールTelecomがMCLに土地を77億円で売却  
シンガポールTelecommunications Ltdは、MCL Land Ltdに優良地を77億円で売却した。面積2.4ヘクタールの土地は、シンガポールの優良地区11にあり、Hillcrest RoadとDunearnのジャンクションに位置している。

・Duchess Courtが78億円で一棟売り  
Duchess Walk沿いのDuchess Courtの優良住宅資産が売却された。デベロッパーであるUOLグループがDistrict 10に所在する用地を78億円で購入した。一棟売りの価格は、住宅一軒当たりで平均2億1,000万円と高額である。

・Wing TaiがNewton Meadowsを獲得  
Wing Taiは、5億円と見込まれる開発負担金を含め、約55億円、53万円/㎡に上るNewton Meadowsの床の売却を決定したと伝えられる。4,000㎡から成る高級のサイトは、36階建ての約95戸（戸当り120㎡）のマンションとして再開発が可能である。

・Wing TaiはDraycott Eightブロックを売却  
Wing Taiは、マンションDraycott Eightを約130万円/㎡の価格で購入する相手を見つけたと伝えられている。この額に基づいて、市場関係者は、一括払い金が150億円を越すと見込んでいる。

・F&Nは690億円の資産を内容とするリートを立ち上

げ

Fraser Centrepoint Trustは、資産690億円のポートフォリオを有するリート（これは、シンガポールの10番目のリートとなる）を立ち上げようとしている。同社は、Fraser and Neave (F&N)の子会社であり、F&Nが所有株主となると見込まれている。Causeway Point、Northwaypoint、Anchorpointビルがリートの主たる核を形成するであろう。

・シンガポールの優良買い物地区が競売

シンガポールは、5月17日に、優良なオーチャード通りの買い物・観光地域を支援するため、敷地を競売する。0.7ヘクタールのこの敷地は、MRTの真上にあり、最低応札価格は、300億円である。競売は、2006年8月16日で終了する。

・Far East と Frasersの Centerpointが Waterfront Viewを売却

Far East OrganizationとFrasers Centrepointは、ジョイント・ベンチャーを組んで、Bedok Reservoirに面するWater Viewを290億円で売却した。1区画当たりの土地価格は、195,000円/㎡となる。

・Sandsはシンガポール・カジノを落札

シンガポールは、世界1の3,800億円以上の費用をかけて、カジノを建て、運営する主体としてLas Vegas Sands Corpを選んだ。Las Vegas Sandsは、2,900億円の投資を行うことを約束して、他の3社の入札者に競り勝った。これに加えて、900億円の値札がシンガポールの商業地にある土地に付けられた。カジノは、リゾ

ート地として知られる20.6ヘクタールの臨海再開発の一部である。このリゾート地は、会議場、ホテル等と呼ばれ物とするであろう。

**・CDLグループは640億円のリートに4棟のホテルを組み込む**

City Developments Ltd (CDL) は、資産規模が600億円に上る4件のホテルとショッピング・モールを

リートに組み込もうとしている。このリートは、SGXに上場される業務用資産と一緒に上場されて、立ち上がるであろう。CDLは、その一部を所有しているMillennium and Copthorne Hotels (M&C) が初期の資産額647億円のポートフォリオを持ったCDL Hospitalityリートと呼ばれるグループを設立すると言明している。

(Singapore Property Market Monitor: June 12, 2006, Jones Lang Lasalle)

## II. 資料

### I 空間の節約及び郊外の保全に配慮した住宅開発のシナリオ及びその可能性 (2)

ドイツ都市研究所

#### 7. 既存市街地内部での都市開発にとっての好機

コットブス及びハノーバーの両都市圏がシナリオ設定のために選ばれた。開発の動態及び都市構造から見て、東西ドイツを代表すると看做し得るからである。この点では、その結果は、一定の一般的な妥当性 (勿論、個々の事例をカバーするものではない) を持つと考えられる。これは、空間利用のための条件が改善されれば、郊外における自動車利用よりも移動における生態系的に望ましい措置 (歩道及び自転車による交通、公共交通) を優先することによって、東ドイツでは、新たな居住地の開発は、必要がなく、また、西ドイツでは、平均して、都市開発の2/3は、既存市街地の内部で行うことができることを意味している。さらに、居住、交通及び管理政策 (構造変化シナリオ) が完全に行われれば、西ドイツにおける都市開発のほぼ全体が既存の居住地域の内部で行われ得るのである。

このような、自動車を多用しないコンパクトな都市の奨励への政治的な転換の条件下では、調査委員会の目標さえもが非現実的なものとは見えなくなる。それは、ドイツにおける現在の居住及び交通のために追加されている空間である120ヘクタール (一日当たり) を2010年までに、10% (即ち、12ヘクタール) 減少させようとしている。この目標は、しばしば批判されてきたが、確かに実現可能なものと思われる。これに加えて、そうした目標は、生態系、経済及び社会的な理由により、緊急に達成されなければならない。

#### 8. 空間の節約及び郊外の保全と調和した居住空間のためのポテンシャルを開発する戦略

これは、主として、地方自治体が行うことであり、地方のレベルである。(但し、個別的に考慮される法制度の枠組みの改善は、別である)。以下の施策からなる：

- ・居住建設に係る文化の連続
- ・都市圏における再開発用地の再活性化
- ・既存の建物の内装替え及び用途の変更による利用
- ・既存の居住地域における密度の引き上げ及び新しい業務地区における混合利用
- ・都市圏におけるオープン・スペースの充実
- ・都市圏におけるオープン・スペースの保護及び開発
- ・生態系に影響を及ぼさず、社会的に両立可能なモビリティの奨励
- ・公共交通機関の結節及び居住密度の引き上げ
- ・諸施設の多様な利用及びそのための、より効率的な時間配分
- ・地方の意思の強化

上のリストに掲げた戦略の多くは、以下のように、詳しく述べることができる。

##### ・居住建設に係る文化の連続

さらなる住宅向けの空間の利用及び郊外の「分裂」に対抗するために、既成市街地の内部にある住宅資産への補助の拡大、都市におけるより高密度な居住を目指すデザイン及び庭を志向した住宅建設が「郊外居住」に対する代替案として確立されなければならない。歴史的なま

た今日的な実例によれば、庭及びオープン・スペースを備えた住宅は、駐車用の空間が狭められるならば、高「密度」を排斥するものではない。例えば、ブレーメンの伝統的な住宅またはアムステルダム、ハンブルクにおいて最近実施された住宅建設がそうである。

しかし、コンパクトで庭を指向する住宅形態が確立されるためには、住宅所有に対する補助の変化が必要である。土地節約型の住宅建設は、補助を必要とし、また、都市圏の外部における開発よりも圏内における開発に対する補助が強化されなければならない。このためには、政治家は、「郊外住宅」の夢が歴史的な郊外を破壊するに過ぎないことを市民に向けて述べる勇気が必要であろう。

#### ・都市圏における再開発用地の再活性化

既成市街地内で建築の可能性を持った土地のかなりの部分は、工場・軍事・鉄道用地として使われていた再開発用地（brown field）から成る。これらの土地を居住開発のために再活性化することは、土地を節約し、郊外を保全する開発にとって最も重要な戦略の一つである。再開発用地は、しばしば都市圏の中心に近接しており、鉄道またはバス輸送に便利が良いように位置している。既存のインフラストラクチャーが利用可能であり、重要な建築物ではあるものの、老朽化した建物は、しばしば、次の再利用に組み込むことが可能である。以下の要素もまた、再活性化において、重要である：

- ・ 周辺地域への分散居住の進行の削減。都市圏内での1ヘクタールの居住用地の再利用は、一般的には、境界地域における分散居住の場合に比べ、少なくとも、3ヘクタールの居住・交通用地を節約できる（低密度及び交通に必要とされる土地の量の過大さによる）
- ・ 既存の都市インフラストラクチャー、公共交通機関、店舗等のより効率的な利用
- ・ 職住関係の改善、都市圏の中心部における植生に対する障害の減少
- ・ 創意が込められた居住・住宅モデルの開発及び実施。特に、住宅、職場、物流、余暇施設が混合していながら、互いにその利用が両立可能なモデル

都市圏における再開発用地の再活性化を成功させるためには、都市開発政策をコントロールし、このコントロールを実行するシステムを形成するための政治的意思決定がなされなければならない。都市計画・開発は、拡張計画から都市再開へと多少とも急進的に、変更されな

ければならない。さらに、予備コストが高い（例えば、土壌汚染）ために、国の補助が不可欠である。例えば、連邦政府及び州政府による都市建築補助の形である。再開発用地の再活性化を進めるためには、連邦政府及び州政府が開発のための補助金の全額を都市圏内部における再開発用地の開発に振り向ければ、明確な方針の宣言となる。加えて、新規の用地での開発に対し賦課金を課すことが推奨できる。賦課金収入は、土壌汚染の除去のための基金とすることができよう。

#### ・都市地域内の転換及び既存の建物の利用の変化

既存の建物における建築投資は、既に、新規建築への投資よりも大きくなっている。建設業の将来は、既存の建物の保全、維持管理及び用途変更の分野において、その役割が高まるであろう。拡張及び用途変換のポテンシャルは、共同住宅、商業ビル及び公共施設の中に顕著に見出される。

高層建築物においては、住宅用空間への用途変換のための階の継ぎ足しまたは階の転用が多くの場合において可能である。こうした例は、数多くの事例がある。いくつかの1家族向け住宅においては、小さなフラットまたは高齢者向けのフラットの追加が拡大または用途変換の際に行われてきた。これにより、コミュニティにおいて、単身の高齢者が移転入居する空間が作り出されたのである。こうして、子供のいる家族のためのより広い生活空間を備えた1家族向け住宅が移転により生み出された。高齢者にとって、住宅があまりにも大きくなってしまった時に、その年齢に向いた住宅に移転することが可能であるように、そのようなフラットが建物の所有者の選好と調和を持って、始めから作られることは、賢明である。現時点まで、高齢者向けのフラットは、小さなフラットとして、賃借することが可能である。スイスの事例は、大きなポテンシャルを持っていることを予知する。

未利用の建物の再利用の観点から見ると、東ドイツの核となっている都市のポテンシャルが最も重要である。例えば、ドレスデン、ライプツィヒ、ハレにおいて見られるように、新規に居住用建築物の開発が行われている一方で、最初のブーム期に建てられた多くのフラットが未利用または低利用であることは、理解できない。ここでは、都市の質の近代化及び向上のために投資する民間の意向が公的補助によってより強く支援されなければならない。財政の観点からも、新規の土地での開発よりもより経済的である。顕著な生態的・社会的優位性は、

更なる便益である。

商業及び工業部門においては、よく見られる大規模な駐車用施設を備えた1階建ての建物を利用することが拡張への最大のポテンシャルである。企業補助のシステムにより、1階建ての建物よりも2階建て以上の建物の建設及び新規の土地での開発よりも既存の建物の改造に対して補助し、支援することができる。

公共建築物（学校、スポーツ施設等）の拡大及び改造も、現在以上に利用の度合いが高まることを考慮すれば、同様である。

#### ・都市における「隙間」の流動化

「隙間（gap）」とは、建物の間にある空閑地であり、建物の連続性を妨げる土地である。これらの土地は、通常は、新たに用途規制を行わずに建築、特に住宅建設を行うことが可能である。「隙間」は、居住開発のための空間の10%までをカバーできるポテンシャルを有している。多年にわたって、自治体は、「隙間の登録簿」、「建築用地登録簿」、「パンフレット」を介して、情報及び助言を提供することによって、このポテンシャルを流動化することに努力してきた。ここでは、明らかに、「隙間」とし続ける代わりに、市場へ建築用地として再投入させるための経済的なインセンティブ（例えば、地価または面積に対して課される土地税制の改正等）が欠けている。

#### ・既存の住宅地の高密度化及び新たに建築が行われる地域における混合利用

戦後の住宅地域、特に中高層アパートにおいては、密度を引き上げるためのポテンシャルがかなりあった。敷地の中で建物がゆったりと作られ、十分なオープン・スペース、駐車のための空間が設けられ、全体として粗放的な構造であったからである。しかし、密度の増大は、空間を保護するための戦略ではなく、都市開発における欠陥を正し、新たな機能の付加によって住宅地域を豊かにするための機会を与えるものでもある。これは、密度の増大が住宅地域のためだけではなく、社会・文化的なインフラストラクチャーの整備、小規模企業・事務所への空間の提供を引き受けるものであることを想定している。このようにして、密度の増大は、「居住」から混合用途が行われる都市地域への転換への着手を援助することができるのである。広大な住宅地域における通常の1階建ての広い駐車場を備えたショッピング・センターは、郊外部における「都市の結晶化核」の開発に適したものである。

である。建物の質の貧さと広大に広がった地域からみれば、これらの用地は、将来の中高層化し、用途が混合した都市地域への転換の必要性に叶うものである。

#### ・都市地域における植生及びオープン・スペースの増大

コンパクトな都市を求める戦略のうちで最も必要且つ重要な要素は、都市地域における植生の生態学的な特性及びオープン・スペースの設計を向上することである。建築物が高密度に建てられているところでは、植生・オープン・スペースの設計及び質に関する高度な概念が要求される。どのようにして、オープン・スペースを生態的に向上させ、居住者の欲求をより満たすことが出来るかという問題と比較すれば、量の問題は、さほどない。

特に、古い建築物が高密度に建てられているところでは、街路が公共空間の多くを占めている。今日では、もっぱら走行中あるいは駐車している自動車のために使われているこうした空間の本の一部でも、散歩、待ち合わせ、街路樹等のための空間として取り戻すことが出来るならば、生態系に対して効果的であり、社会的利用が可能であるオープン・スペースの割合をかなり高めることになる。

#### ・都市地域におけるオープン・スペースの保護・開発

開発と郊外部の保全との両立に役立つコンパクトな都市の戦略は、地域のオープン・スペースに関する概念によって補わなければならない。地域のオープン・スペース概念は、レクリエーション、小生活圏（bio-tope）の保護、種の保護、景観の保護等の様々に異なった要請を調整するのである。

オープン・スペースの開発のための新しい指針のモデルを様々な都市地域において、その地域の公園で見出すことができる。地域の公園は、公共空間の生態的な保護とその社会的・経済的な利用を結合することを狙っている。防御的な保護策から事前の対策となる開発計画に進化することが革新的アプローチとなる。この計画は、都市に近接した文化的景観の保護と開発を同時に行うものである。

#### ・環境を損なわず、社会的に両立可能なモビリティの振興

自動車による私的交通のために必要な空間は、公共交通機関及び自動車によらない交通に比較して、平均で12倍に達する。これに、駐車場の空間が加えられなければ

ならない。交通のために必要な空間は、こうして、交通体系全体に占める自動車による私的交通の比率に左右されることになる。例えば、アムステルダムにおいては、交通のために使われる土地の面積は、自転車交通及び公共交通の比率が比較的高いために、全居住面積の17%であるが、ドイツの大都市では、20から27%となっており、さらに、自動車に依存した北アメリカの都市においては、40から50%に及んでいる。自動車の量が少なく、公共交通を優先している都市に採用されている交通体系は、こうして、土地を節約し、郊外を保全する都市及び地域の開発に関して、主要なものである。

#### ・多用途利用及び施設の効率的な時間配分

教育、文化、スポーツ、交通施設等の公共施設が現在もそれぞれ固有の目的を持って、計画、建設、運営されている。しかし、恐らく、こうした施設の異なった目的及び異なった時間での多用途利用によって、かなりの空間を節約できる可能性がある。これについては、今日までのところ、踏み込んだ研究がなされていない。良く知られ、多くの所で実施されたものの一例は、校庭の一般的な運動用地・緑地への転換及び授業終了後の一般開放である。スイスでは、スポーツ用地が季節に応じて様々な利用されている。サッカー・フィールド、インライン・スケート場及び駐車場が冬季には、スケート・リンクとして使われる。1970年代には、日本の道路の一部（大都市における幹線道路を含む）が午後の数時間に限って、自動車の交通をストップさせて、運動・レジャー用地として利用された。孤立的な事例ではあるが、その他の例がこうした活用法の幅広い可能性があるとの印象を与えている。

#### ・交通用地の利用転換及びその上での建設

交通用の空間は、居住及び交通目的のために利用されている土地全体の多くを占めている。ドイツ全体では、

40%である。都心部に関する統計によれば、この比率は、20から30%の間にあり、私的な駐車場を加えれば、比率は、30から40%となる。

交通による空間の利用を減らすための主たる方法は、空間をより節約的に利用する交通形態を優先して、自動車を使用する交通の比率を低下させることである。通常交通戦略に加えて、これは、戦争による損害または戦後の都市開発により過大な街路が作られたところでも、新しい沿道開発を行う都市再開発による都市開発の措置を含んでいる。これらの中で最大のプロジェクトは、恐らく、「Inner City Zoning Plan Berlin」であろう。

考慮すべき都市開発の機会は、駐車場として使われている土地の上に建物を再建築する時にある。これは、駐車のための空間を都市のデザインと両立する自動車交通量に適合した水準に適合させることが必要なインナー・シティ及び地方のセンターにおいて特に顕著である。さらに、多層階または地下式の駐車場を新開発のうちに組み込むことが可能である。

特別な場合においては、交通用地の上に建物を建てることも可能性を持っている。自動車専用道路のような道路は、都市の地区を切断し、大きな空間を使い、騒音を発生している。道路上の建築またはスポーツ施設・緑のオープン・スペースによるその遮蔽は、マイナスの影響を減少させることができる。こうした空間の節約は、土地の二重利用の直接的効果よりもはるかに大きい。

以下次号

## II. 都市における緑の価値（2）

スウェーデン地域計画・都市交通省

### （4）方法の開発

この手続きは、公園の様々な特性及びこれらの地域を

利用、享受する人々へのインパクトに関するスウェーデン農業科学大学の研究に基づいている。これは、ストックホルム市による開発プロジェクトからも影響を受けて

いる。綿密な聞き取り調査、様々な集団との協議及び大ストックホルム南部における「ハンバーデン楔」の事例研究によって、手続きは、大規模なレクリエーション地域に応用できるように改善が行われた。個人のより心理的な態様に基づいたこの手続きは、社会的価値の概念における個人による様々な変異を認めるものである。

## (5) 方法の要約

社会的価値の内容を以下に示す。ここでは、どのようにして、手続きが形成されるのかを述べる：考察される主要な活動及びパラメーター；基礎となる情報。

手続きをより透明なものとし、これによって、モデルを利用することを容易にする。自治体の計画策定のような他の用途にも当てはめることが可能である。

## 七つの社会的価値

### ①触れられていない神秘性

- ・ 100年以上の歴史を持ち、周辺の自然が損なわれていない熟成した森林。道路から少なくとも250m、送電線から同じく50m以上の距離を置く。
- ・ 遠足、散歩、レクリエーション、自然観察、教育。

### ②調和した森林

- ・ 連続した森林。樹齢60年以上の森林。低騒音。道路から少なくとも250m以上、送電線から少なくとも50m以上離れている。
- ・ 遠足、散歩、レクリエーション、オリエンテーリング、きのこ取り、ハイキング、乗馬。

### ③空間と自由

- ・ 湖、開けた景観、低騒音。
- ・ レクリエーション、遠足、ピクニック、乗馬、登山、水中競技、スキー、スケート、サイクリング。

### ④多様な生物と自然からの教訓

- ・ 我々に自然の大切さを教えてくれる、広範囲にわたる生物種、森の縁、沿岸域、湿地。
- ・ 自然観察、教育、自然教育、自然の道、子供たちへの教育活動、ピクニック。

### ⑤文化史と天然のままの田園

- ・ 文化的・歴史的な建築物（農地、農場など）。牧草地、耕作地。太古からの、また文化的な遺産。
- ・ 現に耕作されている農場を伴った天然のままの景観を観察して、文化史を体験する。散歩、乗馬、サイクリング、ピクニック、スキー。

### ⑥行動と挑戦

- ・ スポーツ・レクリエーション施設、スキー用斜面、乗馬学校、ゴルフ・コース、ハイキング・コース
- ・ ジョギング、散歩、乗馬、ゴルフ。登山、スキー、そり競技、水上競技、スケート、サイクリング。

### ⑦施設と集会場

- ・ トイレの付いたサービス施設、着替え室、喫茶店、用具の貸し出し等。休息所、駐車場。鉄道の駅。情報掲示板。
- ・ 集会場、休憩。着替え室、シャワー施設。情報の入手。備品の貸し出し、自然の道。子供たちの活動。

完