



ユニ総合計画の グリーンレポート

1級建築士 不動産コンサルタント 秋山英樹

8月号

発行日2013年8月

「アメリカの空中権移転」

アメリカでの空中権開発の最初の例は、1908年（1913年完成）のニューヨーク・グランドセントラル駅の上空利用といわれています。実際に立法化されたのは1927年イリノイ州において、鉄道の上部空間を売却又は賃貸することを許す法律が作られたときです。

その後はニューヨークを中心に始まり、学校の空中権をデベロッパーに賃貸または譲渡し、デベロッパーは上部空間に住宅等を建設し、空中権を賃貸又は譲渡した対価を学校建設の基金に当てる事例が多くでました。

これらの空中権の考え方は、アメリカでは Air Right（エアライト）と呼ばれ、空中権を他の土地に移すのとは別の考え方であり、日本では土地の区分地上権または建物の区分所有権として実現されているものと同じと考えてよいでしょう。

アメリカでは空中権に対して次の3つの方式があるのでここで整理してみます。

- ①その土地の空中権をその土地で実現する場合
→Air Right（日本では区分地上権）
- ②その土地の空中権を隣接する他の土地で実現する場合
→敷地統合制度（Zoning lot merger）
- ③その土地の空中権を離れている他の土地で実現する場合
→TDR（Transferable Development Rights）

①の方式が土地の上空そのものを利用する Air Right と呼ばれるものです。

②に関しては、1961年にニューヨークで条例化され、10フィート（3m）以上敷地同志が隣接していれば、ひとつの敷地として容積を考えて良いというもので、有名なニューヨークのティファニーと隣接するトランプ・タワーもこの制度を利用した例です。

③に関しては、いわゆる空中権のとばしであり、②の考え方をさらに発展させたものであり、当初TDRの導入は歴史的建造物の保全を目的として導入されました。歴史的建造物を保全するために、余剰容積を移転し、その対価を建物の補修や保全の費用に当てる仕組みです。

また、TDRの送り地・受け地はどこでも良いというわけではなく、ニューヨークの場合はマンハッタンの一定のエリア内であり、ロサンゼルス

では1500フィート（約450m）以内の地域、低層地区から高層地区、住居地区から商業地区などの制約もあるようです。

ニューヨークでは複数地から余剰容積を集めてプールするTDR Bank もありいわば地上げでなく空上げも可能といえます。

TDR自体は手続きに環境アセスメントや住民参加を必要とする非常に透明性のある開発手法であり、住民に対する評判は良いということです。

空中権を獲得するには、余剰容積が余っている敷地を探さなければなりません。ロサンゼルスでは、そのような台帳が整備されており公開されています。しかし、そこで送り地と受け地の両者が合意できたとしても、都市計画委員会やランドマーク保存委員会などを交えて検討され承認が得られなければ移転はできません。

そもそもアメリカの空中権移転の発想が、日本のように容積消化による促進というよりも前述したように開発抑制による公共の利益、福祉、安全、健康や歴史的建造物の保存、オープンスペース、環境の保存といった送り地の保護を目的としたものなのです。

都市計画の専門家の間では、TDRはパントラの箱を開けてしまったといわれ、保存と開発という相反する要素が同時進行するのです。

TDRの承認には条件が付加され、送り地に対しては建物保存計画の作成やTDRの価格の5%を建物維持に充てるなどの義務が生じたりする他、受け地に対しても環境インパクト調査や地元の承認も必要となり、道路の寄付や公共施設の提供などの条件も出されるようです。

TDRは目に見えないため、余剰容積があるのかわからないため登記が必要です。ただし、登記といってもアメリカでは権原証書登録制度といって、物権の変動の原因となった取引を証する書面（Deedと呼ばれる譲渡証書等）を届けることにより行われ、その書面が時間的順序につづられるためそれを見れば過去の権利の移動関係も分かります。役所に対しても移転証書等を提出し、役所でどの敷地からどの敷地に容積が移転されたか記述されます。今回は、アメリカでの空中権移転の実例についてお話しします。