



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



9月号

発行日2013年9月

「アメリカの空中権移転の実例」

アメリカに空中権を視察に行ったときの、ヒアリングと写真で実例についてお話しします。15年前と古くて恐縮しますが、日本ではこれから本格的に始まろうとしており参考になれば幸いです。

まず、ロサンゼルスのパーキング公園の容積をガスピルに移転した例（1980年）があります。容積を売却した資金を公園の整備と中央図書館の改修費に充て、中央図書館の余剰容積も図書館の向かい側にあるライブラリービルに売却して、さらに図書館を充実させたというTDRの例です。

TDRを実行するには市当局や公聴会で承認されなければならない他、採算ベースにのるかという収支の検討もデベロッパー側では重要です。

1980年代後半のバブル時には、容積1種（容積100%）当たり650ドル/m²（地価の60%位）でしたが、オフィスビルの入居率の低下に伴い、空中権を買ってまでビル開発を進めるデベロッパーは少なく当時では430ドル/m²の取引でも成立しないということでした。土地を買って開発するより中古の建物を買った方が利回りが良いという経済原則からきているようです。

次にニューヨークの実例について紹介します。

ニューヨークは、空中権については他州に比べて積極的に行われてきた歴史をもつ州で、特にマンハッタンでは歴史的建造物の保存と開発といったコンセプトで積極的に活用してきました。

8月号で解説した空中権の3つ形態について実例をもとに説明します

まず、Air Right（エア・ライト=空中権）については、グランドセントラル駅の地下にある



ホームの上部敷地に建てられたメッツライフビル（元のパンナムビル）が代表例です（左下写真）

この建物はさらに、グランドセントラル駅の駅舎の余剰容積も同時に移転されています。鉄道はパークアベニュー通りの地下を通っているため、メッツライフビルはあたかも道路の上にそそり立っているようにも見え、道路からの視線の障壁となっており、ニューヨークでは大変評判の悪いビルだそうです。グランドセントラル駅の余剰容積はTDRとして、近くの他の2ヶ所のビルへも容積移転がなされ、容積の売却費用で駅舎自体は歴史的建造物として保存されています。

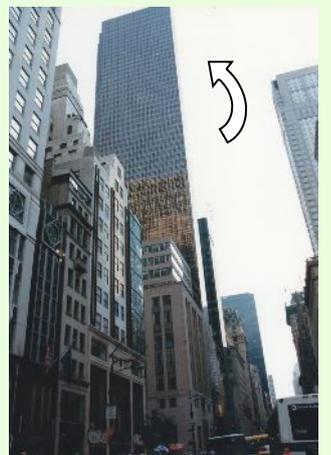
マンハッタンでは東側の海岸沿いに、道路の上空のAir Right を利用したマンションがいくつも建設されており、そこでは道路を建物の中を貫通するように建築されていました（残念ながら写真が撮れませんでした）。

右の写真はシティコープセンターの例で、教会の上部空間の一部を利用して建設されており、一種の Air Rightの例と思われる。



ニューヨークでは、Zoning lot merger（ゾーニング・ロットマージャー/敷地統合制度：日本ですでに利用されている連担建築物設計制度と同じ）を利用した実例が多く、街のいたるところに見られます

その代表例がティファニービルの余剰容積を利用したトランプタワーの例です（右の写真）。5番街にある有名なティファニービルですが、建物自体がそれほど大きくないため、隣接のトランプタワーに余剰容積を移転しトランプタワーでは実際の建物容積を2,158%まで高めています。



次は隣地の余剰容積を移転して分譲マンションを計画した例で、分譲価格が安くすぐに完売したということです。この例は1985年のプロジェクトで、容積の価格が1種（100%）当たり、100ドル/saft（3550ドル/坪）であったのをその半値の50ドルで購入したということでした。

余剰容積の価格は、一般に取引される土地時価の20%引き程度がニューヨークでは一般的だということで、この例ではかなり格安だという話です。写真からも付近のマンションより突出して高層なのが分かります。

これまでの例は、全て容積の隣地移転の例で写真でも分かるように建物がくっついて建っているように見えます。しかし、近寄ってみると分かりますが、建物は明確に分かれています。

建物と建物の間は15mm程度の空きがあり、そこはコーキングやモルタルで埋められています。

実はほとんどのマンハッタンの建物は、建物と建物の間は同じ方法が取られており、古い建物と新しい高層ビルの間も同じでした。

余談になります、日本やロサンゼルスのように地震のある地域ではこはいきません。建物同士がぶつかり合って壊れてしまうからです。しかしマンハッタンは半島であるため風が強いはずですが、強風によって建物が揺れる場合風当たりの強い高層ビルと低層ビルでは揺れの度合いが違います。15mmの隙間で本当に大丈夫なのか今でも疑問に残っています。

このように、建物と建物の間がほとんど無いため敷地境界を示す標石がないのも、マンハッタンの特徴でした。

次に、学校の校庭の上空の余剰容積を隣接の高層マンションに移転した例です（ロバート・F・ケネディ・スクール：右上部写真）

学校は校庭があるため、余剰容積をたくさん持っています。その容積をデベロッパーに賃貸してその地代を学校の建設費にまわす手法でニューヨークでは1970年代にかなり行われた手法だそうです。しかしこの例では学校とマンションの建物は一体化しており、空中権を賃貸するという、空中権を借地のように貸すという特殊な手法



で、わが国でも公共用地のように権利の売却が難しい時には使用できるかもしれないと思いました。

最後に TDR Bank（TDR銀行）の話をしてしまおう。マンハッタンの南東部にある魚市場の倉庫街の街並みを保存する目的で、サウス・ストリート・シーポート特別地区を設け、それぞれの倉庫の余剰容積を融資団が買い取り、TDRを貯めておき、

いくつかの建設プロジェクトに容積を売却していく方法でTDR Bankと呼ばれます。

このTDR Bankを利用して建設されたのがシティバンクビルで、他にも2件あるそうです。

サウス・ストリート・シーポートは現在では観光名所ともなっており、多くの観光客が訪れており、倉庫街とは思えないほどの活気が、滞っていました。

この街の活性化の手法は、北海道の小樽の倉庫街を活性化した例によく似ていますが、容積を売却して得た金で開発している点が税金で投入して開発するわが国とは異なり、今後の開発手法の一つの参考例にもなるでしょう。

ちなみに、TDRは、歴史的建造物保存委員会や都市計画委員会などによる許可制になっており、ニューヨークでも当時で20例位しかなく、わが国の連担建築物設計制度の基本となっているゾーニングロットマジャー（敷地統合制度）は、申告制であり、制限が非常に緩やかだということでした。

また、ニューヨーク州では当時ロングアイランドの松林を保存する目的で松林の容積をプールして開発業者に入札することも行われており、文化を環境の保存と開発をいかに両立させるかという考え方は、今後のわが国の都市づくりにも大いに参考になるとおもわれます。

