

明海大学 不動産学部

不動産の不思議

第109回

学生たちの視点と発見

【学生の日】

東京都千代田区の神田神保町は古本と学生で有名な街である。散策する街として魅力的だが、興味深い不動産事情も存在する。

それは地図を見るまで気が付かないもので、

東京メトロ半蔵門線の神保町駅から大手町方面に向かう線路が民有地の地下でカーブしていることである。

地下に設ける地上権

民有地内に地下鉄を敷設するためには、土地所有者と鉄道会社の間で区分地上権を設定することが一般的である。区分地上権は民法269条の二に定められ、設定すると、地上

権のために土地の使用に制限を加えることができる。

具体的には、トンネルが潰れないように建物の重量を制限し、運行を妨げる物の設置を禁止する。1筆の土地の一部に区分地上権を設定した場合は、区分地上権を設定する筆と設定しない筆に分筆する。このよ

都市を支える「見えない」手法

物を建築することになる。神保町駅付近の建物の高さが不思議なほど不ぞろいなのは、建物の重量制限が敷地ごとに与える影響が異なる結果とも考えられる。

使用制限は、土地の市場性の低下や価格の減価要因となって資産価値に影響を与える。資産価値の減少は適切に補償されるべきで、「地下を利用する権利の価格」を評価する。区分地上権は地下鉄や高架道路で

利用されてきたが、頻繁に見聞するものではない。最近の例では虎ノ門

ヒルズと立体道路で話題の環状2号線がある。1946年に戦災復興都市計画として決定された環状2号線のうち、「外堀通り」といわれる神田佐久間町から虎ノ門までは開通していたが、

虎ノ門と新橋間は長く未開通状態だった。背景には、膨大な用地取得費

に加え、都心に住み続けたい住民の希望があった。89年創設の立体道路制度で道路と建物を一体開発できるようにしたことを受けて、98年に

平面街路から地下トンネル方式に都市計画変更し、「幻のマッカーサー道路」と呼ばれた環状2号線の開通(14年3月)につながった。費用が高い土地所有権取得方式ではなく、地下の一部を借り受ける区分地上権設定方式で、道路を迅速か



神保町のビル街の一角

つ安価に開設できた。土地所有者は土地を売却することなく、引き続き建物を建てて使用収益でき、街にぎわいを得た。目に見える都市再生を「見えない」

手法が支えていることに驚きと不動産の学びがいを感じた。【教員のコメント】

空中権や立体道路など、所有権の及ぶ地下および上空の一部を独立の権利利益として切り出し、都市再生の触媒とする例が見られる。公法としての都市計画法等に物的側面を規定するに留まる現況を進め、対価の算定など、私法との一体化が不可避だ。



小野 史奈

不動産学部4年