

平成30年度マンション再生協議会総会 講演会

『高経年マンション再生における課題』

旭化成不動産レジデンス株式会社

マンション建替え研究所

林 善史

平成30年6月29日

皆様、こんにちは。ただいま紹介をいただきました旭化成不動産レジデンスのマンション建替え研究所の林と申します。「高経年マンションの再生における課題」というテーマで、私のほうからは、マンション建替えの事例を中心にご説明させていただければと思っております。

最初に、私の在籍しておりますマンション建替え研究所について、簡単にご説明させていただきます。

こちらにありますように、建替えに関する情報発信と初動期のサポートを目標に設立しまして、大きな活動としては3つがございます。管理組合の皆様の建替え活動の初動期のご支援ですとか、2番目、高齢者のサポートということで、マンション建替えにおいては非常に高齢者の方が多いので、合意形成の中でも高齢者の方を中心に我々は活動をしているというところでございます。

また、経験した建替え事例をもとに、そのノウハウ、知見等を広く皆様にご発信して、建替えに役立てていただくというような活動を行っております。

ホームページもございます。私ども独自のパンフレットもつくっておりますし、それからイベント、管理組合や管理会社の皆様との情報交換含めたイベントを開催させていただいておりますし、今日もご案内させていただきますけれども、事例の紹介なども、このホームページを通じてご確認できますので、ぜひご活用いただければと考えております。

本日は、建替えの事例の中で、ご相談を含めて多くなっている特定緊急輸送道路のマンションの建替えについてご紹介をさせていただきたいと思っております。

こちらにありますように、特定緊急輸送道路、それから耐震診断、助成金、共同化というのがキーワードになっております。

特定緊急輸送道路のよりどころは、2013年11月25日に耐震改修促進法が改正されまして、その中で特定緊急輸送道路の沿道建築物に関しては、耐震診断の実施と報告が義務づけられております。今年の4月か5月ぐらいに東京都が商業ビルですとかマンションも含めて、この耐震診断の結果の公表がなされているところが記憶に新しいところかと思えます。

続きまして、具体的な事例ということで、ビレッタ朝日のご紹介をさせていただきます。

こちら、写真にありますように、水戸街道が手前にありまして、こちらにあるのがビレッタ朝日。当時10階建てのマンションですけれども、そのころにはあまり高いものがなくて、非常に目立っていたということです。水戸街道がありまして、手前にこのように住宅が建ち並んでおりまして、このような配置になっており、水戸街道のところの一部計画道路がありまして、手前は2階までしか建たない、こういう条件のところでもございました。

現地写真です。階段などが、かなり錆びていたというような状況でございます。

こちらが従前の1階のピロティー部分でございまして、ごらんいただいて、耐震性が不足しているのではないかと感じていただけるのではないかと思います。

現地位置図として、水戸街道に面しておりまして、西側には隅田川、それから東側のほうには東京スカイツリーということで、上階からですと、非常に眺めのいい立地です。この特定緊急輸送道路沿いのマンションでございます。

従前、従後のマンションの概要でございます。こちらのマンション1棟と隣接地5棟との共同建替えということになっておりますので、敷地面積が2倍弱となっております。延べ床面積も、こちらでごらんいただいておりますように、倍近くにはなっておりますけれども、当然のことながら、隣接地の5件との経済的な条件のやりとりがありますので、倍以上になっているからといって、決して経済的に恵まれた建替えではないというところでもございました。

続きまして、検討の経緯でございます。2012年1月ということで、この前にご存じのように2011年の3月に東日本の震災がございまして、再生検討委員会というのが発足され、活動をスタートしました。特定緊急輸送道路沿いだったということもございまして、墨田区の助成制度を利用して、耐震診断を行い、その結果として、I s値が0.6未満ということで、下にありますように、地震の震動及び衝撃に対して非常に危険性が高いという結果が出ました。

こちらが墨田区の制度のパンフレットでございますけれども、耐震改修に対して助成は

出るのですが、建替えた場合にも、耐震改修相当額の額を補助しますというような内容がございました。

右が耐震補強案です。赤い部分がブレースで耐震補強を必要とする箇所ですけれども、主要開口部にこのような形で耐震補強をしていくのは、なかなか区分所有者の方にとって受け入れられるものではないということをご理解いただけたと思います。

というように建替えとの比較検討を行った上で、建替え推進決議がまず成立し、約1年半近くで、建替え委員会の方が、私どももお手伝いさせていただきながら、非常に熱心に活動されまして、1年半程度で、隣地との共同化のご参加の同意をいただいて、最終的には建替え決議が成立しました。非常に委員会の皆様の活動が活発に行われた結果として、早期に建替え決議まで行ったという流れでございました。

これが敷地の概念図です。こちらが特定緊急輸送道路になっております。このマンション自体も、この広い道路に接している面が少ないということで、やはり共同で建て替えるメリットというのが非常に大きいということがご理解いただけるのではないかと思います。

権利関係が複雑ではありましたが、時間の制約上、それは割愛させていただきまして、マンション建替法は使わずに、等価交換の手法で進めたということでございます。耐震改修促進法上の施策がきっかけとなって、診断が進み、実際に建替えまで進んだ、効果を発揮した事例ではないかと思います。

続きまして、本郷ハイツ、文京区の事例でございます。

こちらのマンションは、1階はエントランス等ですけれども、2階が事務所で3、4階が独身寮で、4階から上が社宅というようなつくりで建築をしており、建築後2年か3年後に、区分所有マンションとして分譲していったというような経緯がございまして、下のほうの階に20平米弱の独身寮的なものもありましたので、狭いので、事務所として使われていたようなものもございました。

こちらは細い道路から、東から見た写真でございます。

これが位置図です。本郷三丁目から非常に至近なところがございます。本郷通りが特定緊急輸送道路でございます。

従前、従後のマンションの概要については、単独建替えでございますので、敷地面積は変わりませんが、延べ床面積は、14階まで伸びて、約25%アップで建て替えられ、建物床面積が増えたと実例です。ただし1.25倍程度ですと、やはり経済状況はかなり厳しいということが言えると思います。

検討の経緯です。

これは1回、建替え決議が否決されております。私どもが事業協力者として2006年に入った時点から建替え検討を進めまして、耐震診断、一次診断をやった上、基準値が低いということで、建替えに向けてお手伝いを進め、最終的には建物の老朽化というのが顕著ではあったのですが、大事故になるようなものもなく、それから駅からも近いので、賃貸物件として利回りというのも確保されていまして、なかなか賛同を得ることができず、建替え決議を実施しましたが、否決されてしまったということでございます。

その後、しばらく建替え活動は頓挫しておりましたが、先ほどの話と同じく、東日本大震災が発生しまして建物が傷んでしまったことや、特定緊急輸送道路に指定され、耐震診断を再度受けたという流れでございます。二次診断を行った結果、基準値の0.6を下回るというような結果で、壁が崩落し、それから配管が相当傷みが進みまして、水漏れも起きており、それらを復旧させるためには多額の費用がかかるということで、再度、建替えに向けて進んでいったということでございます。

それでも、やはりいろいろな意見や抵抗等がございまして、建替え決議は成立しましたけれども、ごらんのように8割ぎりぎりという、何とか成立したというような事例でございます。こちらはマンション建替法を活用して進めました。

エピソードとして申し上げますと、この2014年の12月にマンション建替法が改正されまして、マンション建替法の容積許可というのが2014年の12月に発表されて、それがどうなるのかということを見てから進めようじゃないかということがありまして、最終的には要綱等を確認したのですが、なかなか、敷地の条件も狭いということもありまして、有効な活用ができないということで断念いたしまして、そのままの計画で進んだというようなエピソードもございました。都心の好立地ですと好条件に恵まれないと、建て替えを進めるのが非常に難しいのですが、大震災をきっかけにして、何とか進んだというような事例でございます。

このほかにも、特定緊急輸送道路沿いの事例というのが2件ほどございます。簡単にご紹介しますと、メゾーネ東高円寺(青梅街道)、それからロイヤルコーポ浅善(蔵前橋通り)、これが特定緊急輸送道路沿いにございまして、その耐震診断を行った上で、先に進んでいるかという事例でございます。

特徴としては、非常に小規模のマンションですね。土地自身も100坪切るような、非常に狭小敷地の小振りのマンションです。単独でやると非常に難しいですが、何とか共同

化して進んでいったというような事例でございます。

この4件は何とか建替えを進めるということができたのですが、特定緊急輸送道路沿いのことがきっかけで、ご相談も増えているところでございますけれども、現実的にはなかなか進んでないものが事例として多くあります。進まない理由としては、やっぱり費用面が非常に大きいですね。それから基準を満たすような改修方法が見出せないですとか、あとは賃貸人問題、それから所有者ですね。区分所有者間合意形成、これがなかなか図れないとか、それから、この後、ご説明いたしますが、高さ制限とか容積率の法規制が障害となってしまって、建て替えても大きな建物にならないとか、そういうものがございます。それから、耐震性確保の必要性というのが、理解していただけない。その必要性をどんどん広げて啓蒙していかなくちゃいけないのですが、それが非常に困難だということです。耐震性の必要性というのが、やはりマンションのようにたくさん区分所有者の方がいらっしゃいますと意見が二分されて、「早目に手を打っておこうよ」というお考えになる方もいらっしゃいますし、特に東日本地震など経験されて、それが大丈夫だったりすると、「東日本大震災でも大丈夫だったのだから」というようなことで、なかなか積極的になれないような方がいらっしゃいますし、こうした意見をまとめるのに、我々、それから区分所有者の皆さんでご苦労されているのではないかと考えております。

皮肉にも、大地震をきっかけにして、再生せざるを得ないような状況になって動き出しているというようなものが多いというのも事実でございます。

続きまして、日影規制による建物計画への影響ということで、従前マンションより建替えると規模が小さくなるマンション、共同化、総合設計の活用でも日影規制の影響が大きく従前を上回る規模のマンションを建てるのが厳しい事例をご説明させていただきます。

こちらはシンテンビルという新宿区の事例でございます。

従前は、ごらんのように事務所と住宅が併設されていた不燃公社の分譲による借地権のマンションでございました。借地権がそろそろ切れるタイミングになってきておりまして、老朽化したまま借地権の更新を行うかどうかという話もありましたし、マンション自体もかなり傷んできたので、そろそろ建替えに向けて考えなくちゃいけないかということで、比較検討を行った時点で、建替え推進決議を予定していたのが、3月の末ですけれども、実は3月11日に東日本大震災が来まして、非常に怖い思い、それからご震災直後非常に苦労された上で、この推進決議というのが成立したわけですが、これらの思いが原動力となって進んでいった事例でございます。

今回、このケースで申し上げたいのは、この建物をごらんいただきたいのですが、この赤い部分というのが住宅部分で、手前のこれが事務所部分になります。従前というのは、こちらにありますように、ここはこちらが南面ですけれども、東西に長い土地に、南に向けて、開口部が広がって、従前は住戸がとれていたということです。こちらと同じような写真ですけれども、平面的に見るとこういう形で、ご存じだと思いますけれども、道路から30メートルが、こちらのケースでいうと近隣商業で日影の影響がない、それから東側のほうは日影の影響があるということで、この日影の影響のあるところに影を落とす建物計画はできないということで、実際はこちらにございますように、マンション自体がもとの大きさより小さくなってしまいうようなケースでございました。

それでも、結果的には、東日本大震災ですとか借地権の問題がありまして、進んだのは進んだのですけれども、ごらんいただきたいのは、従後のマンションの平面図でございます。これは1階ですけれども、敷地目いっぱい建っている様子ですけれども、2階、3階は事務所で目いっぱい建っているのですが、4階からは、このように半分になってしまうというような状況です。ということで、従前のものは南向きに住戸がとれていたのが、今度は日影規制の影響で、3階まではいいけれど、ここから上は間口が広くとれない、容積も減っちゃう、こんな事例でございます。

それでも、これは建替えが進んだわけですが、ご相談を受けている例で、日影規制により、さまざまな影響を受ける例ということで、これ、同じようなケースですね。用途境がございまして、実際の土地自体には日影規制がかかってない事案ですね。すぐ東側から一中高になって、日影規制があります。この土地自体、マンション自体は、北側の一角ですけど、単独でやればあまり建たないので、一体化したらどうなるかということでご相談受けました。しかし、このような形で、容積率600%のところに、最終的には336%ということで、1階、2階までは何とか敷地いっぱいに平面はとれるが、4階以上は、これだけ広い敷地の中で、この部分しか建てられないというようなことでございまして、ご相談を受けた後に、以上のような日影規制の影響をご報告させていただいて、それから建替えの検討等も止まってしまいました。以上のようなご相談も多々受けているところでございます。

日影規制に関しては、総合設計制度を活用としても制限を受けるというところがありますので、このあたり、もう少し何とかならないのかなというふうに我々としては考えております。

以上、特定緊急輸送道路、それから日影規制の事例を、進んだ事例と進まない事例・課題をご紹介させていただきまして、私のご説明にかえさせていただきます。ありがとうございました。(拍手)