

タワマン建設 税金が支える

都内再開発46事業 最大68%依存

再開発事業によって建てられる東京都内のタワマンションを税金が支えている。都内46地区の再開発事業の資金計画を分析したところ、そんな傾向が浮かび上がった。22地区で総事業費の20%以上を税金でまかない、最大の上板橋駅南口駅前東地区(板橋区)では68%になる。

都が6月時点で事業中の46地区の再開発事業の資金計画について情報公開制度を使って入手し分析した。

46地区のほとんどは、地権者が再開発事業組合を作り、超高層のタワマンを建てて新たに生み出される床(保留床)を開発業者に売って、建設工事や既存家屋

の除却、住民補償、調査設計などの事業費をまかなう仕組みをとっている。

しかし、保留床の売却で事業費をまかなえる再開発事業は2地区で、他の44地区には事業費を補助する交付金などが投入されている。46地区を平均すると事業費全体の12%を税金に依存している。

下町交付金頼み

「税金依存率」が高い地区は①上板橋駅南口68%、②JR小岩駅北口(江戸川区)58%、③十条駅西口

(北区)47%、④大山町クロスポイント周辺(板橋区)44%となっている。

投入される税金のうち大きな割合を占めるのが、国土交通省が2010年度に設けた社会資本整備総合交付金だ。住宅や道路などに細分化していた補助金を一括して自治体に交付する。

都心に比べて開発の遅れた下町や周辺区が、駅前の整備や木造密集地の解消、道路拡張などとともに再開発を進めるケースが多い。言い換えれば、交付金なしでは再開発事業を進められない「税金依存」の状態が

うかがえる。

同交付金によって、再開発事業の調査設計、土地整備、共同施設整備、防災機能強化にかかる経費は国と自治体が3分の2を出す。

十条駅西口の場合、日鉄興和不動産と東急不動産が参加する組合が、131億円の交付金を得て146戸のタワマン(578戸)を建てる。使途は、調査設計6億円、土地整備(大半が補償費)29億円、共同施設整備費95億円となっている。

「廊下など皆さんが使うところを補助している」と北区の担当者は言う。

大山町クロスポイントでも交付金69億円のうち46億円が共同施設整備費に振り向けられる。JR小岩駅北口も同様で、江戸川区の担当者は「共用廊下や駐車場、駐輪場、エレベーターなどに充てる」という。

事業者負担軽く

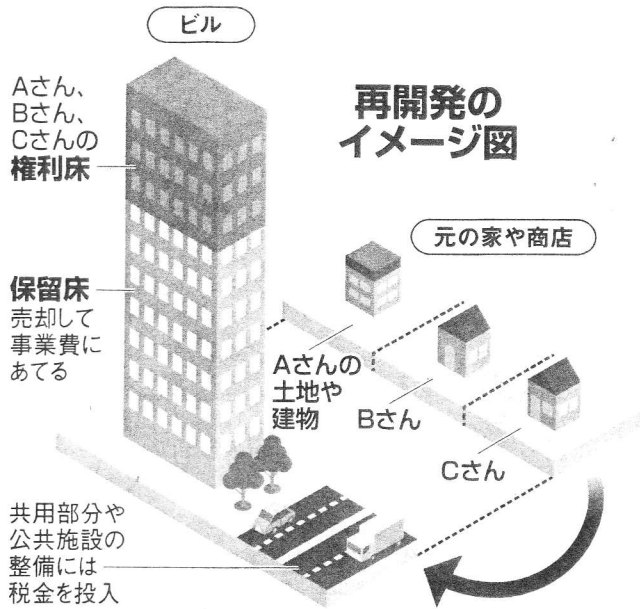
再開発でタワマンを建てる際、既存住宅の撤去や住民補償、設計、さらに建物の共用部分にも交付金が投入されるので、事業者の負担はそのぶん軽くなる。

再開発組合が道路など公施設を造る際に、国や都、区が工事代を負担する公共施設管理者負担金(公管金)という制度もある。

上板橋駅南口の場合は、川越街道と同駅を結ぶ放射8号線などに192億円が投じられる。「道路を造るのは再開発組合ですが、道路は公施設なので区が費用を出します」と区の担当者。住友不動産が加わる再開発組合は、公費で造られるこの道路沿いの駅前の一等地に81億円の交付金を得てタワマン(約440戸)などを建設する。三井不動産レジデンシャルと日鉄興和が加わる小岩駅北口も、幅18メートルの区画街路の拡張などに公管金22.6億円が投じられるうえ、公費から142億円を得てタワマン(730戸)を建てる。

再開発と補助金の関係に詳しい埼玉大の岩見良太郎名誉教授(都市工学)は「交付金によって不動産デベロッパーのコストが軽減されているのではない。あらかじめ交付金を前提に再開発の収支が計画されている」と話している。

(大鹿靖明)



十条駅前で大規模な再開発が進む。昭和の下町の雰囲気は様変わりしそうだ。東京都北区