

大阪府泉佐野市・泉佐野駅上東地区 ～規模縮小・用途変更・分筆・分棟、賃貸運営型の事例～

株式会社 都市問題経営研究所
代表取締役 大島 憲明

はじめに

泉佐野市の沖合約5kmには関西国際空港（以下「関空」という。）があり、年間約1600万人の利用者と約86万トンの貨物が取り扱われている。泉佐野市の再開発事業はこの関空との関連抜きに論ずることはできない。

関空は、大阪国際空港（伊丹空港）が地理的条件から予測される航空需要の伸びに対応できないことから、神戸沖、明石沖、淡路島、泉州沖等を候補地として検討が行われ、1984年（昭和59年）最終的に泉州沖に決定した。

開港は10年後の1994年（平成6年）9月であるが、国際空港の立地とそれに関連する高速道路、鉄道整備等の事業は、泉州地域の各都市に大きなインパクト、影響を与えることとなった。特に対岸に位置する泉佐野市、田尻町等では大阪府の事業も含め、以下のような大規模なプロジェクトが計画された。

□りんくうタウン：商業・業務・医療・宿泊施設、機内食関連工場、航空貨物取扱施設、空港関連従業員住宅、約320ha 事業費当初1,400億円（昭和60年）、最終5,700億円（平成21年現在）

□泉佐野フィッシャーマンズワーフ：（マリーナ、マーケット、ホテル、スポーツセンター等）約17ha 事業費不詳 中止

□泉佐野コスモポリス（先端技術産業と国際交流施設等）約95ha 事業費 約1,150億円 中止

当時は、一部の意見を除き、世界への西日本の玄関口としての「ポテンシャルの高まり」や開港インパクトは、地域経済や地域開発の前提として何らの疑いがもたれるものではなかった。むしろこの機会をどう捉えるか、そのためにどういう開発を行うか、を周辺都市が競っていたといえる。

開港需要そのものも期待感によって水増し、バブル化していたと考えられる。

これらビッグプロジェクトは、関空が開港する前、1990年3月の「総量規制」（土地関連融資の総量規制）を契機としたいわゆる「バブル崩壊」によって計画や事業の中止、停滞が余儀なくされ、また、周辺都市が期待した「地域ポテンシャル」もビッグプロジェクトがいくつも立ち上がるほど高まるものではなかった。

本稿で取り上げる「泉佐野駅上東地区再開発事業」もこれらの影響をまともに受けることとなった。

1. 泉佐野市の概要

泉佐野市は、大阪市と和歌山市のほぼ中間に位置し、大阪・難波から急行で約35分、大阪湾に面し、背後には一部が金剛生駒和泉国定公園に指定された和泉山脈を擁する自然豊かな環境のなかにある。昔から農業、工業が盛んで、特産品として



図1 泉佐野市の位置

タオル、水なす、タマネギが有名で、「義犬伝説」が伝わる犬鳴山七宝滝寺（しっぽうりゅうじ）も有名な歴史のあるまちでもある。近年、りんくうタウンへの企業進出も徐々に進みつつあり、大きく変貌しつつある。関空やりんくうタウンの影響により人口も増加（開港時の約9.3万人から10年後には9.9万人へ。さらに昨年の国勢調査では10.1万人に）してきており、そのため商業・サービス業が盛んになってきている。

泉佐野市では、当初「関西国際空港の玄関都市、泉佐野市の顔にふさわしい活力と魅力ある街づくり」を目指して、「泉佐野駅前地区」（3.5ha）、「泉佐野駅上西地区」（0.6ha）、「泉佐野駅上東地区」（2.2ha）、「市場地区」（5.0ha）が計画された。

これらの再開発事業のうち「泉佐野駅上西地区」（0.6ha）が1992年（平成4年）に、「泉佐野駅上東地区」（2.2ha）は、後述のとおり紆余曲折のうえ2005年（平成17年）に準備組合設立後20年を要して完成している。

2. 「泉佐野駅上東地区」事業経過

「泉佐野駅上東地区」の準備組合設立以降の事業進捗、紆余曲折の状況は表1に示すとおりである。

キーテナントが決定し、その後撤退という事態に2度見舞われ、そのたびに大幅な計画の変更を余儀なくされた。

再開発区域が更地になり、権利変換計画の認可後10年以上が経過するなかで、借入金の利子負担も重く、理事者の連帯保証も限界となったため、実現可能な事業計画が切実に求められた。そのような背景の中で住宅導入、規模の縮小が図られた。

手続き的には、事業計画の変更を2回、3回の権利変換計画の変更を行うこととなり、結果的に1990年（平成2年）の権利変換計画認可後、10年以上更地状態が続き、着工までに12年かかるというあまり例を見ない事業経過を辿る。

表1 事業行程

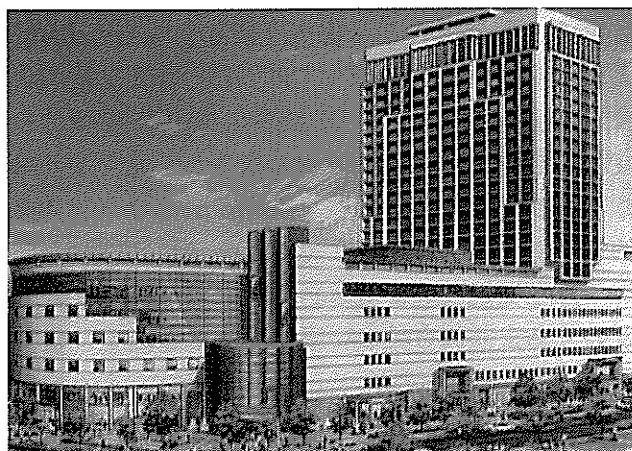
年	泉佐野駅上東地区再開発事業の動き	社会の動き
1984年		関西空港が泉州沖に決定
1985年	3月 準備組合設立	
1986年	10月 キーテナント（ニチイ）決定	
1987年	2月 都市計画決定 12月 事業認可（組合設立）	
1990年	2月 権利変換計画認可（当初） 8月 保留床予約契約締結	3月 「総量規制」発表
1991年	5月 管理会社（地権者法人）設立	
1992年	9月 キーテナント撤退	バブル崩壊 4月 泉佐野駅上西地区完成
1993年	1月 事業計画修正に着手	
1994年		9月 関西国際空港開港
1997年	9月 キーテナント（マイカル）決定	
1999年	3月 事業計画の変更認可	
2001年	2月 キーテナント（マイカル）撤退	9月 マイカル経営破綻
2002年	3月 事業計画の変更認可（住宅導入） 9月 権利変換計画変更認可、住宅棟着工	
2004年	2月 住宅棟完成 6月 都市計画変更 8月 商業棟着工	
2005年	3月 権利変換計画変更認可 5月 商業棟完成 12月 権利変換計画変更認可（最終）	
2006年	12月 再開発組合解散認可	
2007年	3月 地権者法人を組織変更 （株式会社から有限責任事業組合へ）	

3. 「身の丈再開発」へ

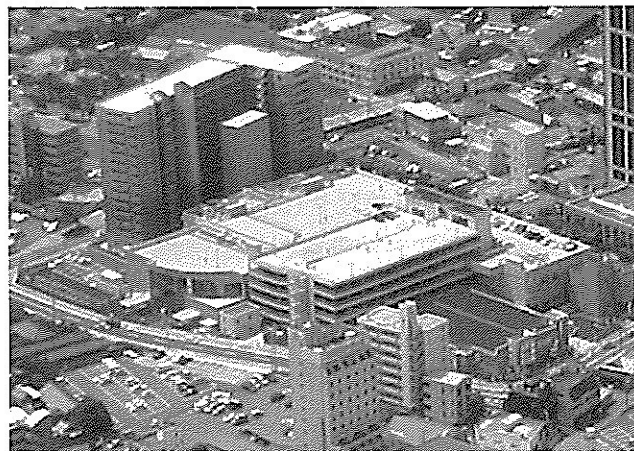
(1) 施設計画の変更

当初は、ホテルと大型ショッピングセンターを中心とした約10万㎡、総事業費310億円に上る大規模計画だったが、経過に見るとおり、商業施設への核テナント導入、保留床の処分の見通しがなくなったため、最終的には、当初考えていなかった住宅導入を図り、約3分の1の規模へと大幅な

変更を行っている。住宅ディベロッパーの要望により住宅棟は分筆・分棟し、商業・業務施設は、周辺に大規模商業施設が多数立地した現状を踏まえ、空き床をつくらない、保留床（共有床の共有持分）を取得する地権者法人が過大な借金を負わないよう、必要最少限の規模としている。その結果、商業部分の容積率は約150%と低容積になっている。



泉佐野駅上東地区
ホテル・大型ショッピングセンター
(1987年当初計画)

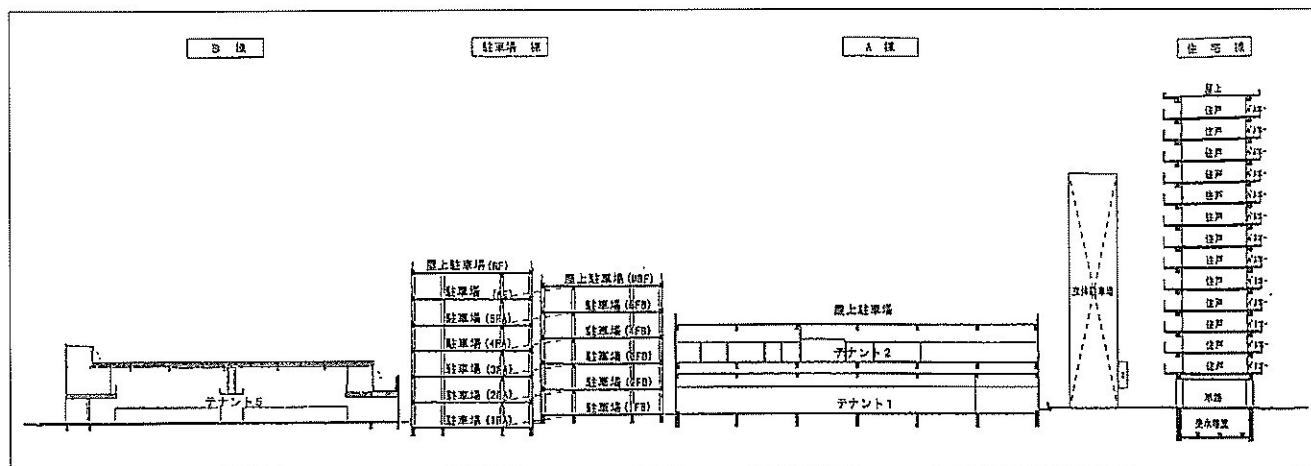


泉佐野駅上東地区
住宅・駐車場・ショッピングセンター
(2005年工事完成)

商業・業務施設も分棟構成とし、それぞれ構造上区分された4つの建物に食品スーパー、フィットネス・スポーツセンター、医療・クリニック、メモリアル施設、アミューズメント・アメニティ施設などが導入され、バラエティに富んだ施設構

成になっている。

駐車場もこれら施設に囲まれる形で別棟配置し、全体としてそれぞれが建替えやリニューアル等、将来の社会の変化やテナントの要望に対応しやすい特色のある施設とした。(断面図参照)



[断面図]

表2 施設計画の変遷

	当初計画概要	完成概要
地区面積	22,262㎡	
敷地面積	14,386㎡	
		商業棟 12,112㎡ 住宅棟 2,274㎡ (2筆に分筆)
建物概要	商業棟 地下2階／地上7階 駐車場棟 地下1階／地上7階 ホテル棟 地下2階／地上24階	商業棟 地上3階 駐車場棟 地上6階 住宅棟 地上14階(130戸)
建築面積	10,064㎡	9,755㎡ 〔商業棟 8,367㎡ 住宅棟 1,388㎡〕
延床面積	98,878㎡	36,152㎡ 〔商業棟 22,382㎡ 住宅棟 13,770㎡〕
容積率	550%	197% 〔商業棟 149% 住宅棟 450%〕
事業費	約310億円 (平成2年権利変換計画書より)	約102億円



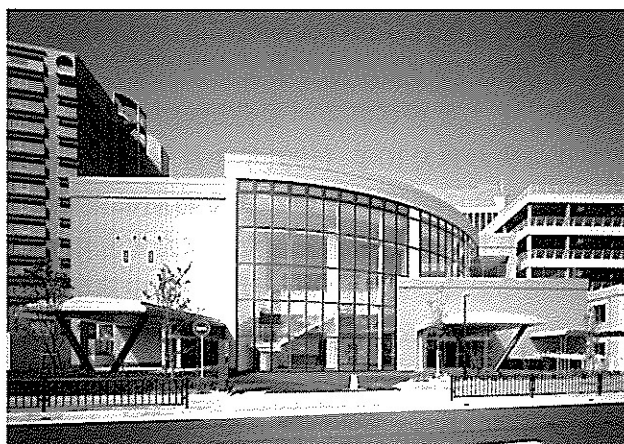
住宅棟



商業棟 (スーパー・スポーツセンター)



アミューズメント



セレモニーホール

(2) 共有権利変換と賃貸運営

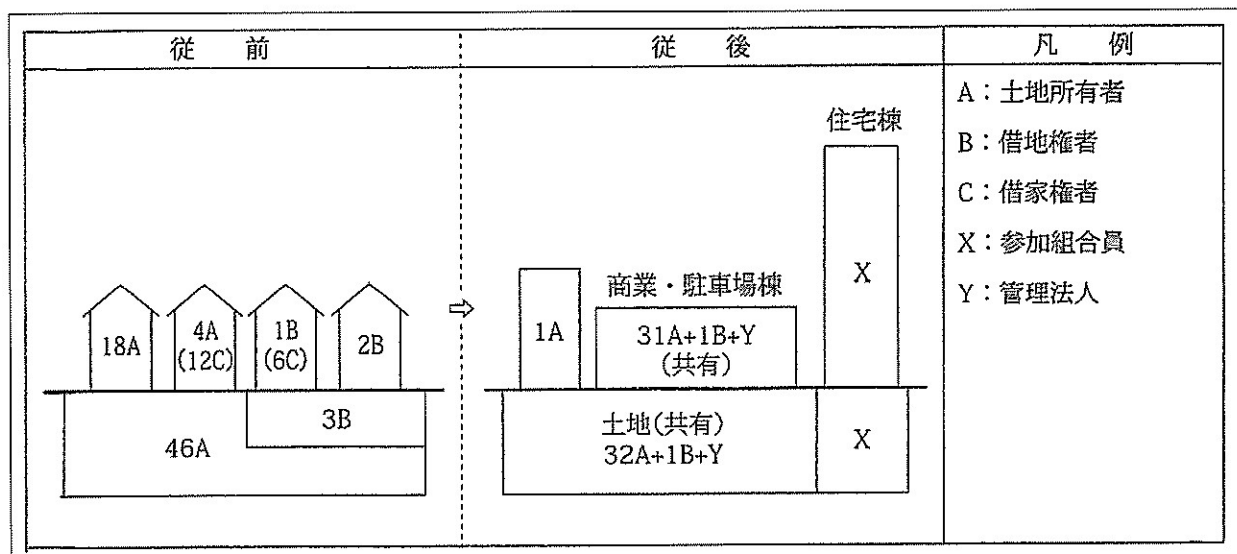
権利変換については、「共有権利変換」が行われているが、従前権利者の自己営業、居住がほとんどなく、資産のほとんどが賃貸運営に充てられていたため、従後においても不動産経営がしやすいという理由から、当初の権利変換計画段階（1990年（平成2年））ですでに共有権利変換についての合意が行われていた。

権利床（共有床の共有持分）は、駐車場棟も含めすべて地権者法人（泉佐野都市開発㈱）が一括借り上げ、地権者法人が自ら取得した保留床（共有持分）と合わせ、食品スーパー、フィットネス、医療やアミューズメント等のテナントや営業権利者へ賃貸している。

地権者法人の泉佐野都市開発㈱は、1991年（平

成3年）に権利床（共有）のサブリースと施設管理を目的として設立されたが、竣工し、業務開始後、有限責任事業組合（LLP）へ組織変更されている。これは、出資者と権利床の共有者が同一であるため、①共有床の運営を透明化し、②課税問題をクリアし（中間組織であるLLPが課税されない）、③共有者の責任を明確化するために、行われた。

事業計画の変更によって導入した住宅は、先述のとおりすべて保留床として住宅敷地を分筆、住宅を分棟化し、参加組合員（住宅ディベロッパー）が分譲し易いように権利変換計画の変更が行われた。設計も参加組合員の要望を最大限取り入れ、あたかも特定建築者制度を導入した場合と変わらない状況となっている。



権利変換モデル（「日本の都市再開発」より）

おわりに

泉佐野駅上東地区再開発事業は、準備組合設立から完成まで20年の年月を要して完成した。

「身の丈」と評される「泉佐野パレード」は、まさに「失われた10年（1991年3月から2002年1月までの約11年間）」といわれる時期に直面し、事業の有様を模索し苦闘した末にたどりついた結果である。今から振り返れば途中で中途半端に完成しなかったことが幸運であったかもしれない。

「関空開港」は、地域にとっては飛躍する「千載一遇のチャンス」と思われたが、完成した施設

は、地域に密着した、地権者の力量の範囲のものであり、地権者が自ら選び取ったものである。この間、泉佐野市当局もねばり強く事業と地権者を支えてこられた。

遠回りしたかに見えるこの20年にわたる事業過程と得られた結果は、「泉佐野パレード」が将来にわたって地域の社会資産として永続するための貴重な経験であった、と思われる。

地権者の皆さんはその経験を踏まえて施設運営にあたられており、駅前周辺地区の核として重要な役割を果たし、市民に親しまれる施設として永続するものと確信している。