

明海大学不動産学部

不動産の不思議

第196回

学生たちの視点と発見

【学生の目】

不動産学部で不動産学を学び、移動中の車窓や生活で建物や工作物を注意して見るようになった。ある日、お気に入りの住宅街がある横浜市を訪れた。小型の共同住宅と高級感を漂わせる戸建て、程よい緑が味を出していて落ち着く場所である。



池羽 七海
不動産学部 4年

しかし、歩いていて風景に違和感を覚えた。以前も近くのことを書いた(池羽七海「不動産の不思議第137回」16年6月7日号)が、ここでは急勾配の違和感ではなく、時折

歩道の中央にある電柱

視界が悪くなるように感じることに ついてである。
原因は歩道の真ん中にある電柱だ。擁壁は道路境界線から少し後退して立ち上がっている。圧迫感が緩和され、後退部分にプランターが置かれて美化にも努めている。住む人の配慮とは逆に、電柱の位置は配慮に欠けている。

学生目線から推測する原因はまず、敷地のセットバックだ。前面道

横浜市役建築局都市計画課や青葉土木事務所に話を聞いた結果、道路の曲線が理由とわかった。曲線道路の内側に民有地が存在するが、「道路際に電柱を設けると電線が民有地上を通過する。それを



歩道の真ん中にある電柱。その理由を探ってみると...

民有地上を回避した苦肉策

避けるため」とお答えいただいた。大規模住宅地開発では電柱を敷地内に立て、電線も敷地の上部を通過させることもある(井部周斗「不動産の不思議第67回」15年1月20日)。を優先した苦肉の策である。一方で、

歩行者の不便や事故の危険が高まることは防ぎたい。青葉区は地形が複雑で工事が進まないが、無電柱化を推進するべきと強く感じた。

【教員のコメント】

道路も電力も不可欠の都市インフラである。道路に電柱を立て道路上に電線を張る方法が一般だが、道路の屈曲部分では電柱の位置が制約を受けて、交通の利便性や安全性が犠牲となる。超高齢者の安寧秩序のために無電柱化は喫緊の課題である。

路幅員が4.5未満の場合、道路の中心線から2.5までは道路とみなされる(建築基準法42条2項)。元の境界線から約1.5後退して造成し、その後歩道を設けたため、電柱が飛び出した可能性がある。しかし、道路幅員からみて二項道路に該当する可能性は低い。次に、歩道が電柱付近までしかなく狭いために、車道側に拡張した結果とも考えられる。

しかし、土地の所有権は法令の制限内において、その土地の上下に及ぶ(民法207条)から、電線も民有地上を避けることが基本だ。通常には地役権や区分地上権など、安定的な権利が必要で、登記には費用もかかる。

東京駅は容積率を売却して建築費を捻出した(岡部将史「不動産の不思議第127回」16年3月29日号)。