

1. 開 会

事務局 本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会第4回都市計画分科会を開催させていただきます。

本日御出席いただきました委員及び臨時委員は24名中9名でございまして、審議会令に定める定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

次に資料でございますが、お手元に一覧表とともに資料1から資料7までの資料をお配りいたしております。御確認いただきまして、過不足がございましたら、お申し出いただきたく存じます。なお、御発言していただく際には、マイクのスイッチをオンにいただきまして、御発言終了後はスイッチをオフということで、お願い申し上げます。

それでは、以下の進行につきまして、会長、よろしくお願い申し上げます。

2. 議 事

会長 それでは開会いたします。

本日は、皆様、大変お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。

議事に入らせていただきますが、資料2をごらんください。

前回の第3回都市計画分科会では、諮問の趣旨、民間の都市活動を促す都市計画の枠組みにつきまして御議論いただいたところでございます。本日は、木造密集市街地解消のための方策について御議論をちょうだいいたしまして、一定の方向をお示しいただきたいと考えております。どうぞよろしくお願ひします。業界用語で木密と言うらしいのですが、本分科会でも一番難しく、また悩ましいところではないかと思っておりますので、ぜひ皆さんから積極的な御発言をちょうだいしたいと思います。

それでは事務局から資料の御説明をお願いいたします。

事務局 資料に基づき説明させていただきます。資料4を中心にしながら、資料3、そして資料4の後ろにカラーの別紙がございますので、それを使いながら説明させていただきます。

資料4の1ページ、まず現状と課題でございます。これは前回にお配りした資料3とほぼ同じですが、こちらも見ながら説明させていただきます。

密集市街地とは、幅4m未満の細街路や行き止まり路が多いなど公共施設が未整備であること、接道要件を満たしていなかったり全く接道していない敷地が多い、そして小規模な敷地が多い、また耐震性や耐火性の低い老朽木造建築物が多い、こういう特徴がございます。これは資料3の7ページ、8ページに書いてございます。

さらに、資料3の5ページ、6ページにありますように、この辺の地域は関東大震災で焼失した部分の外にありまして、関東大震災以降に市街化し、さらに高度成長期を通じて形成されたものでございます。6ページにありますように、そういう地域の中で特に面整備が行われていない地域がございます。

さらに、資料3の2ページ、3ページは東京都が出した被害想定ですが、下にあ

りますように大被害区域がほぼ密集市街地に位置してしまっていて、この部分については火災で人的被害が生ずるなど、大きな被害が予想されるということでございます。全国でこういう地域が 25,000ha あると推計されておりまして、東京、大阪では、こういう整備すべき密集市街地が 6,000ha ずつあると推計されております。

このようなところに住んでいる方のアンケートをとりますと、資料 3 の 9 ページを見ていただきたいのですが、こういう地域は世帯規模が全体に比べてやや小さく、安全性に対する意識が比較的低い、しかしながら総合評価としての「暮らしやすさ」についてはやや高く、建て替え希望があまりなく、建て替え希望があっても戸建て志向が多いという状況になっております。下にありますように、高齢者世帯も全体に比べてやや多い地域でございます。ただ、全般としては、建て替え意向が小さく、現状の変化を望まないという傾向が強いところでございます。

こういう地域でございますので、権利が錯綜している、建て替えが困難な敷地が多い等々、困難な問題がございます。一方では、経済状況等から空き家や空地が発生するといった状況も見られております。

実際にこれまでどんなことをやってきたかということですが、資料 3 の 12 ページ、13 ページ、14 ページ、15 ページあたりに書いておりますように、一つのパターンとしては、市や区が住民による協議会を設立し、そこをベースにしながら避難路や小公園をつくったり、細街路の拡幅や隅切り等を時間をかけてやってきているということでございます。資料 3 の 12 ページには京島地区や東池袋などで長年にわたっていろいろ努力をしてきた例が載せてあります。こういう地域が東京では約 2,700ha の部分で行われているということでございます。

14 ページには再開発地区の白髭西を出しておりますけれども、ここは江東防災再開発基本構想で防災拠点をつくらうということで、東京都施行の第 2 種市街地再開発事業が行われております。この地区以外にも、白髭東地区や亀戸・大島・小松川地区といった大規模な再開発が行われておりますけれども、これらは昭和 40 年～ 50 年代に都市計画決定され、ほぼ終息傾向になっているということで、さらに今後こういったものが出てくるかどうかは、いろいろな財政状況から困難な状況になっているということでございます。

一方、民間地権者の発意で共同建て替えをして、短い工期、少ない事業費で改善する例が見られております。15 ページの例は門真市の末広南地区ですが、門真市の違う地区、江戸川区あたりでもこういったものが行われまして、区画整理と密集住宅市街地整備促進事業等が組み合わされながら、こういったものが一部行われてきているということでございます。

16 ページは荒川区の町屋の例ですけれども、ここでは補助 306 号線（区道）を密集の真ん中を通して、そして道路の沿道を不燃化していくようなことをやっています。これは残地などが発生してしまっていて、こういうものをうまく活用しながら整備していくと、さらに延焼遮断帯形成が期待できるものでございます。

このような例を見ながら、2 の今後の方向として三つ挙げております。一つはこれら密集市街地の存在が都市全体へ大きな影響を与えるということございまして、こういうところについては防災性能に着目した明確な目標設定をし、それを踏まえながら重点的に施策を行っていくということです。例えば、不燃領域率 不燃領域率というのは、下の*

印にございますように、空地と耐火建築物の一定の面積ですが、こういったものを例えば10年間に40%以上にするといったような目標を決めながら、その目標を達成するために重点化する。この目標の明確化が一つ目でございます。

二つ目は、6,000haについて全面改造型の土地区画整理事業を行うとして試算すれば、約18兆円という膨大な数字になりますので、こういうところについては、全部やるのではなくて、できるだけ少ない投資で最大の効果をもたらすようにメリハリをつけた公共投資を行い、公共投資にあわせて民間投資を誘発できるような施策を用いるべきではないかということでございます。下に書いていますように都計道路の整備や工場跡地等の活用等々のことが考えられるのではないかとということでございます。

3ページにまいりまして、三つ目の柱は住民主体の防災まちづくりの推進でございます。先ほど紹介しましたように、23区内でまちづくり協議会が129も活動するようになっておりますし、また、まちづくり公社やNPOの動きが見られております。こういう地区におきましても、単なる公共だけが施策をするのではなくて、住民が主体となってまちづくりを進め、こういったものをうまく組み合わせることが有効であろうということで、その体制を整備することと同時に、住民のニーズに対応した多様な支援ツールを用意していくことが重要ではないかと考えております。先ほど言いましたような地権者のいろいろな活動に対する施策を用意するというところでございます。

こういったものを踏まえての3の検討の方向ですが、密集市街地全体を早急に全面改造するのではなく、都市構造の視点から必要な延焼遮断機能や避難機能を確保すべき区域は重点化を行い、あわせて「自らのまちは自ら守る」という意識のもとに、住民主体のまちづくりを促進することを中心にして考えるべきではないかとということでございます。

この最初の柱は、公共投資であるところを重点化し、なおかつ民間活力を活用しながら、一つの概念として、「防災環境軸」という概念で防災性の向上が図れないかということでございます。先ほど荒川で見ましたけれども、密集市街地の中で道路が整備され、それによって沿線が不燃化され、建築活動が誘発されるといった効果が相当見られるところでございます。現在、密集市街地の中でも都市計画済みであるけれども未整備の道路が存在しております。東京の場合でも50%強の整備率で、残ったものが整備されていないという状況がございます。こういったものを、単に交通ネットワークではなくて、市街地の防災性を向上する観点から整備を促進し、不燃化した市街地形成を行う、こういった概念として「防災環境軸」という概念が必要だということでございます。4ページにまいりますが、こういった密集市街地に存する防災環境軸の緊急整備に投資の重点化を図るべきではないかということでございます。

そのための方法として、一つ目はまだ整備すべきところがたくさんございますけれども、整備すべきところは、目標、区域、手法等を明らかにし、災害対策基本法に基づく地域防災計画や密集法に基づく防災再開発方針の中で位置づけをするようなことで計画のプログラムを策定する。

二つ目に、こういう事業は当然のことながら都市計画道路を集中的に整備することに加えまして、例えば街路と沿線とを一体的に整備する区画整理、再開発、公園、不燃化促進、密集事業、またその受け皿をつくる従前居住者用住宅制度、こういったものを有機的に組み合わせることが必要でございます。

あわせて、民間の活動を促進するために、公共施設が整備されると容積率を上乘せするということを明示する制度であります誘導容積型地区計画や総合設計制度を使うとともに、助成の支援を事前明示する、こういう形で進めることが必要だと思っております。

別紙1のイメージをごらんいただきたいと思えます。上の「現状」にありますように、避難路が未整備、火災時の延焼危険が大きく、緑がなく、高度利用が図れていないような地区が、下の都市計画道路を中心としながら、その両側を市街地整備して、避難路、延焼遮断帯、緑、高度利用、生活軸、こういう形のものに重点的にできないかということでございます。

別紙1の次のページに「防災環境軸の整備手法体系」を載せていますけれども、今申しました公的な取り組みと民間の取り組みをうまく組み合わせながらやる。公的な取り組みでは、用地の先行取得、区画整理、公園、従前居住者用住宅の建設、街路事業、民間の取り組みでは、組合による区画整理事業、誘導容積率地区計画の活用、再開発、共同化するための地区再開発等々、こういったものを組み合わせながらやっていくということでございます。

次のページに地名を落としておりますが、実際に都市計画道路等が計画されたところをベースにしなが、その両側は民間活力を活用しながら不燃市街地をつくるということで、こういうふう地域に特性に応じて対応していくということでございます。

また資料4の4ページに戻りまして、「このために」以下ですが、単にこういう組み合わせをするだけではなくて、実際には密集市街地は敷地が狭いため、単に面整備をしてもそのままではうまくいかないことから、土地の整序や集約化、共同化が必要ですし、また、すべてを公共がやるのではなくて、民間や地権者の方々にやっていただくためには、いろいろな制度改善が必要でございます。一つは、土地区画整理事業などで土地を共同化し、高度利用を図るような新しい換地手法の制度が創設できないか。次に、組合等の民間が施行する土地区画整理事業について、既成市街地における事業がしやすいような無利子融資が拡大できないか。また、第二種の再開発事業についても、一定の要件を満たす民間主体を新たに追加する等の措置が検討できないか。さらに、民間の建築物に不燃化助成をする不燃化促進事業を拡充できないか。こういったことをあわせて行い、そういった手段をもって集中的に投入することが考えられないかということでございます。

さらに、今後の課題としては、「防災環境軸」だけではなく、外側の部分、あんこの部分の権利者をうまく移転するような新しい事業手法等についてさらに検討する必要があるだろうと考えております。

5ページでは、最初に示しましたように、経済構造や人口構造の変化等から、密集市街地にある工場が遊休化し、小・中学校が統合化するなど、跡地の発生が予想されております。こういったところについては、単に住宅開発をするのではなくて、例えば防災拠点機能を有する公園・広場の整備や周辺の密集市街地で整備すべき道路等に係る地権者の代替地・代替住宅の提供等、周辺の密集市街地整備活用に誘導できるよう、支援措置の実施や都市計画制度等をうまく利用することができないか。この場合、土地を整形するための敷地整序型土地区画整理事業を活用できないかということでございます。

先ほどのカラーの資料の3ページ目に、別紙2として「工場跡地等を活用した周辺密集市街地整備に資する住宅開発の例」が載っております。これは北区の神谷1丁目、京浜東

北線の東十条駅の東側1 km ぐらいのところですが、住宅・都市整備公団が住宅供給するという目的があった時代ですので、そういう制度の中で、工場跡地を買って、周辺の密集市街地の整備をした例として挙げております。この絵にありますように、コミュニティ住宅の建設を行うことによって、密集市街地にある借家に住んでいる方をこちらに入れる。土地についても、11番にありますように代替地を確保して、細街路に当たる人たちに代替地を供給する。それから、8番のところは工場だったのですが、その工場を4番の既存工場に移転させて、その跡を子供の遊び場に整備する等々、工場跡地を使いながら周辺の密集市街地に整備した例でございます。これは公団の賃貸住宅をつくるという供給の観点での限界性があったわけですが、こういったものをさらに密集市街地の目的として活用できないかということが求められているということでございます。

資料4の5ページに戻りまして、 ですが、こういった地域でのオープンスペースとしての緑地ということで、防災公園街区整備事業 これは公共団体の要請に応じて、工場跡地を活用して市街地と公園をうまく整備する事業です。それから、昔はアーバンオアシスと言われた事業ですけれども、防災の必要な密集地域については小さい公園をネットワークとして整備していくという緑化重点地区整備事業、こういったものをうまく活用できないかということでございます。

は、こういったことをやっていく一方で、敷地の比較的大きいものが細分化されてしまったり、密集市街地周辺でもいわゆるミニ戸建てという形で細分化が行われている実態がございます。こういったことに対応して、建築物の敷地面積の最低限を、現在は低層住居専用地域に決められますけれども、密集市街地等でも適用できないかということでございます。東京都からも要望がございます。

ですが、密集市街地整備は、区の執行体制がございます。密集市街地は、土地の交換や整形、建物の共同化、それから民間活力を引き出す条件整備等々、こういうものを利用しながら整備していく必要がありますが、こういう面においては技術力やノウハウを有する組織を活用すべきではないかということでございます。公団については現在、いろいろ議論がございまして、今の段階ではこのようにしていますが、政府全体の方針が出た段階で対応したいと考えております。

6ページは民間主体の防災まちづくりの推進でございます。

は、住民がその地域は危ないということを客観的かつわかりやすく把握することが出発点でございます。そのためには、GISを活用してビジュアルに地区の防災性能を評価すること、また実際に効果的な改善策については、公共団体と住民がGISの図上において対話型のまちづくりを計画するような手法ができないかということでございます。

カラーの資料の別紙3をごらんいただきたいと思います。これでは先ほどの町屋の地域を例に出しておりますが、ある地域がどう焼失するかという想定面積をあらわしております。右のように、主要区画道路が整備されると、例えば200分たてば大体こういう形になって、さらにその後焼けていくわけですけれども、こういった延焼遮断性能が付与される。これも、道路や、不燃化するところがどこかということを入れたり、建て替えがどうなるかということを入れたりすることによって、延焼遮断だけではなくて、避難の容易さや消防活動の容易さなど、こういった計画条件に変えながら評価する手法が開発されつつありますので、こういったものをやるべきではないかということでございます。

6ページに戻りまして、のまちづくり推進体制の整備でございます。現在、住民によるまちづくり協議会がつくられていますけれども、行政の受け皿としての役割が多くございます。協議会自体が自立的にいろいろなことを調整するところまで行っているところが多いとは言えませんので、これを補完するため、NPOの活用やコーディネーターの派遣等、技術的支援を強化すべきではないかということでございます。

さらに、具体的にまちづくりを推進するものとして防災街区整備地区計画がございますが、これがあまり利用されていませんので、いろいろな工夫をする。例えば二段階方式にするとか、また、この中では建物の構造の防火上の制限が設けられることになっておりますので、例えば準耐火建築物の誘導等に使うとか、さらには現在の防災街区整備地区計画制度についてはあまり緩和がないので、街並み誘導型地区計画等をうまく使えるような制度改正も行うべきではないかということでございます。

は前回議論されました住民等による都市計画の提案制度の導入でございまして、こういったものを密集等でも積極的に活用するべきではないかということでございます。

は、こういったいろいろなまちづくりを地権者が単独または複数でやっていくわけですが、こういったことを積み重ねて連携することが大事ですので、これに対応するいろいろなツールを地権者にわかりやすく周知するなどの条件整備が必要ではないかということでございます。特に事業の組み合わせを行いつつあるということで、上物整備事業（密集住宅市街地整備促進事業等）と基盤整備事業（区画整理事業）の一体施行や、建て替え事業にあわせた柔軟な敷地整序手法、連担建築物設計制度の活用を図るための運用指針の策定・普及が求められているということでございます。

7ページにまいりますが、阪神・淡路大震災では環境だけではなくて単体の問題もあったわけです。単に建物が倒壊するだけではなくて、道路閉塞によって救助活動がおくれた実態もありましたので、建物の耐震改修促進のための支援強化や、建物が建ちにくいところについて、環境を保ちながら建て替えを可能とする運用も求められているのではないかとということでございます。

最後に（3）の推進体制でございます。密集市街地の中では、単に住宅や環境だけではなく、高齢者の福祉や中小企業者・商店街の振興とあわせて対策を講ずることが大事であります。都市計画、街路、市街地整備、住宅、福祉、商業振興等々が連携して、公共団体、国の中で協議会をつくる、または窓口を一本化するようなことが必要ではないかということであります。さらに、NPOや専門家をうまく活用するための派遣システム、これを支援する体制づくりについては、今後検討する必要があるのではないかとということでございます。

資料5にその考え方を簡単に書いてありますが、先ほど説明しました「防災環境軸」では、東京都の場合、計算しますと、6,000haの中に現在道路整備済みが130km、これに新規を40km足して170kmぐらいの整備を行えば、概ね500kmの間隔で整備できるだろうということでございます。

説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

会長 ありがとうございます。

かなり細かく、また専門的なお話でありまして、なおかつ、かなり急いで御説明いただいたことでもございまして、あるいはわかりにくかった点もあるかなという感じがいたしま

すので、御質問を含めて御議論をちょうだいしたいと思います。どなたからでも結構でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

臨時委員 今、詳細にわたっての内容を拝見いたしました。大きな意味でのつかまえ方が検討されないといけないのではないかという気がいたしております。

といいますのは、ここでは「防災環境軸」ということも触れられているのですが、全国の密集市街地の状況はそれぞれ非常に違いますので、国の審議会ですういった極めて具体的なモデルを一つ検討することが果たして適切なかどうか。これはむしろ東京都国土省みたいな感じになってしまうのではないかと、そういう気がややするわけです。

中を拝見いたしましても、さまざまな事業手法を組み合わせるとこの状況に対応すると書かれております。ただ、この数十年そういうことやってきて、木造密集市街地の整備がなかなか進まないことも事実としてわかっている。この際考えるべきは、国が制度・仕組みを全部考えた上で自治体の方に頑張ってもら、あるいは住民に参加して頑張ってもら、ということ、ある種、地球は動かず天は動くという天動説的発想ではないかと思うのです。ただ、今は地球も動くし、さまざまな星も動くということで、地動説の時代ではないかと思うのです。

そうしますと、ここに提案されているような環境軸が自治体によっては非常に重要であるということもあると思いますから、自治体がそういった仕組み・制度を自分自身で考え、自分自身の手で条例なり、しかるべく仕組みとして定着させることができる。そういうことに対して資金的にはどうかというと、これまた今まで国のレベルで非常に細かく補助の基準が決まり予算が決まってくるわけですが、これが現場のニーズとどれだけ合っているものかということからすると、現場では極めていろいろな問題が発生してきたわけで、そのことが事業を非常に進めにくくしてきたということも山のように報告されてきているわけです。

したがって、細かい縦割りの事業の枠をむしろ取り払って、最近、次第に総合補助の仕組みができてきておりますが、それをもっと思い切って……。せつかく都市再生ということで非常に力を入れて、いろいろな問題を考えるということになっておりますので、単に国土交通省という枠でないぐらいに、福祉等のソフトの問題も含め、雇用の促進等も含めて、自治体が地域の実情に応じて対応できるような、総合的・財政的なバックアップできちんと対応できるような、そういう本当の意味でのコペルニクス的転換をしないと、いろいろな形で星の動きを説明しようと苦心惨憺した、かつての天文学者のように、非常におかしなことを繰り返してしまうのではないかと、これを拝見していてしみじみ思うのであります。

こういう言い方をすると余りに大まか過ぎて申しわけないのですが、ここで申し上げたいのは、できるだけ自治体が自分たちで現場に合った制度・仕組みをつくる、そのためにはどういうことをやったらよいか、あるいは今進めておられるまちづくり総合整備事業みたいな総合補助金の仕組みを、住宅や福祉などもあわせて自治体が現場で決定できるような形でやるにはどうしたらよいか、そういうことに本腰を入れてやっていただけると本当は一番いいのではないかと。そういうことがあって初めて住民が地域をどうしたらよいかということを実際に取り組んだ上で、かえって速いスピードで物事が解決していくのではないかと。物事というのは10年ぐらいのスパンで動くものでありまして、それは現場に即し

たやり方をするのが非常に重要なので、現場に決定の権限あるいは財源をどうやっておろすかということが非常に重要ではないかというのが最初に申し上げたかったところで

す。
会長 委員。

委員 今の点とも重なりますが、地区防災性能の公表という話、私はこれは非常に重要であろうと思います。住民に今自分が住んでいるところは、どのような問題・課題があるかということを確認に知らせる重要性は非常に高いと思うのです。ただ、防災というとき、今の木密の話なら火災あるいは大地震、そういう話になるのだと思いますが、防災と言う場合はもうちょっと広くいろいろなことが考えられますね。例えば洪水だってあるということ、いろいろあるわけですが、ここでお考えになっているイメージが、一つ一つについて、そして地区についても、どのぐらいの区分けでやるのが適当か。そこは、それぞれの地域に応じてということになるのでしょうかけれども、これは恐らく自治体がやるということですね。ですから、それは任せるということになるのかもしれませんが、そういうイメージがもうちょっとつかめればと思います。基準がある程度しっかりしていないと、公表されることによって、またバラツキがあつたりしますと、自分の所有地に関することでございますので、逆の効果、例えば地価にはね返ってきたりということも考えられなくもない。したがって、そのあたりは、何をもとに、どういうふうに算定して公表するのだということを確認にする必要があるのではないかと思います。

もう一点は、「防災環境軸」ということが出てきておりまして、それはなるほど思っただのですが、都市計画道路などの場合、今まさに道路公害や騒音、大気汚染等々、いろいろ大変な状況でございますから、沿道の地区計画のようなものと一緒にして、ある程度高層の建築物を道路際に立地させるという話かなと思っていたのですが、そうだとすると、総合行政の観点から道路に関することもここで一緒にできるのかなと。そういう意味ではまさに環境軸なのかもしれませんが、そんなことも考えられますかということで、質問といえますか、意見という感じです。

事務局 2点の御指摘ですが、1点目は、資料3の1ページにありますように、地区のどこが危ないかということは、町丁名単位で木造の建物の棟数率がどうなのか、老朽したものはどうなのかという手法でまずマクロに評価する。そして、実際に街をつくる時には、別紙1というカラーの資料の3ページに例がありますが、これは二つの町、例えば1丁目、2丁目と一緒にしているというレベルです。

会長 どれですか。

事務局 カラーの別紙1、「防災環境軸のイメージ」と書いた資料の3ページ目、「市街地の安全性を高める都市づくり」と書いたものです。これは、3丁目、4丁目という形で二つの町名が一つぐらいのレベルになっている。例えば、幹線道路に囲まれた部分を一つのベースにしながら考えて、それを小さく、また町内会で使ってやっていくような感じになるのかなと、そういうスケール感で考えております。

二つ目の防災環境軸の話ですけれども、整備ができていないところは交通量があまり多いところではないのではないかと。沿道地区計画というのは沿道環境ということで、例えば音を防ぐようなことが中心ですが、これも具体的な地区を見ますと、そういう地区よりはむしろ生活道的な地区が多い。例えば、歩行者道路を広げたいとか、そういう形で、つく

り方も交通を円滑に通すだけではなくて、そこに生活の中心があるような、そういう形になるのではないかと。ですから、それにふさわしい地区計画などをうまく使っていくのかなという感じがしております。

委員 そうすると、新たに道路を通すという感じですか。広げるとか。

事務局 そうですね。場所によって違いますし、当然現道がある場合もございませけれども、そんなに広い道路ではなくて、例えば 15 mとか 16 mぐらい道路を通すということでございます。

会長 よろしいですか。

委員 はい。

会長 では、委員、お願いします。

臨時委員 言ってみれば、戦後から今まで都市の拡大を放置してきたことと木造住宅を主体にまちづくりを進めてきた、つまり、部分的な計画性はともかく、全体としての計画性がなくて進めてきた結果、こういう街になった。客観的に見ると、危険で、住みにくくて、環境条件も悪く、しかも通勤・物流を含めて移動距離が非常に長いという街になってしまっているのですが、都市の拡大も終わり、絶対的な人口も減少傾向にあるわけで、日本にしか見ないような都市構造を根本的に作り変えていこうではないかという時期に私は来ていると思うのです。ですから、ここでまた部分的にいじるよりも、全体計画をつくってやるべきだと思います。

先ほどの 18 兆円ぐらいかかりますというお話は、どの範囲で、どのくらいという意味が、よくわからなかったのですが、23 区の都市計画道路を全部つくっても、道路部分だけだと 6 兆か 7 兆だと思いますが、この 18 兆の中に都市計画道路部分がどのくらいあるのか。1 兆か 2 兆ぐらいはあるのでしょうか。そして仮に建て替えということになったとしても、ちょうど建て替え期に来ている建築物も多いんです。平均寿命は大体 25 年と言われていますから、これから 25 年のうちに恐らく 3 分の 2 は建て替えられてしまうようなものだと思うのです。これを放置したまま建て替えていくと、もと同じか、あるいは容積率が増えただけ悪い環境のものが再生してしまうことになりまので、この際、ここにありますような集合住宅を中心とした建築物に住んでもいいという人には、そっちの方に移っていただくことを前提とした計画をつくり直してやるべきではないかと思ます。

23 区全体の民有建築物を全部建て直したとしても 70 兆とか 80 兆です。いずれ皆さんがやるわけですが、それをどのようにつくっていくかということがこれからの問題だと思っています。18 兆というのはそのうちの一部だと思いますが、緊急性を要する部分だと。要するに、防災的に見ても地震対策問題から見ても緊急性を要する地域だということが一つありますね。それから、インフラの状況が非常に悪いという意味でも緊急性を要するところだと思いますので、この際、この地域全体に震災があったとして、次につくり直すときにどうすればいいのだというようなプランをつくっておいて、震災が起ころなくても今からつくり始めるようなことをするべきではないか。部分的にやらないで、全体の見取り図をつくった上でやるべきだと。

地方自治体でも今やろうとしているようですけれども、地方自治体だと議会なんかがあって、現住民の意見が先に来ますと、どうしてもこのまま住んでいたいという保守派が多

いので、なかなか革新的な案が作りづらいということがありますから、どこか別の機関でそういうガイドプランをつくった方がいいのではないかと私は思うのです。住んでいる人は、仮に危険であっても自分が生きている間はここで大丈夫だと思いたいわけですし、現状を変える面倒はなるべく勘弁してくれということになるわけですが、何も全部一緒に動くことはないので、10年、15年、20年の計画をつくって、部分的にやっているうちに全部できるということだと思います。

また、この絵は、容積率でいうと70%くらいのところを再開発して、地域としての容積率は100%くらいの絵を描かれているのだと思いますが、これを例えば400%、500%の絵を描いて、先につくって、この周辺の方々で入りたい方は優先的に交換してあげるとか、周辺をあけて、たくさんあいたところから次をまたやっていくとか、そういう手法をとりながらやっていけば……。結局、先ほどおっしゃった18兆円も、最初の初動資金は要りませんが、ころがして使っていくので、総体的には国または都道府県側の負担はそんなにない。特に1倍しか建っていないところを1倍で建てれば、そっくりそのまま建築費用が要りませんが、4倍建てて、2倍は差し上げ、2倍は売る、そうすると建設費は元が取れるわけです。建設費以上のものが返ってきて、次の事業費に充てられることとなりますので、そういう事業性も考えながら全体のプログラムをつくっておやりになれば、この程度のことはそう難しいことはないと思うのです。

実は後ほど皆さんに差し上げたいと思うのですけれども、外郭環状道路のやり残したところの15.9kmを、地下道でやった場合と高架道でやった場合、それから高架道でやりながら、さらにその両側を50mずつ再開発をした場合で、それぞれ事業費がどのように違うかということを経験的に計算してみました。そうしますと、地下で道路を通した場合、用地費の方は約2,500億円ですが、築造費で約1兆4,000億円かかるのです。ところが、高架にすると、用地費は同じで建築費は合わせて四千何十億しかかからない。正確を欠いて申しわけないのですが、地下だけシールドで通って用地費をゼロだとしても、1兆6,000億円かかる。それに対して、土地を買って道路だけつくったとしても、掘割式では5,000億円くらいしかかからない。3分の1以下ですね。それから、掘割式にしないで高架式にした場合は2,000億円程度しかかからないこととなります。それにさらに、両側を買い、広げて建て、その建物を売った差引をやりますと、地下道を通しただけなら1兆6,600億円かかるのに、建物を8,000haくらいつくっても、事業費は差引で1兆3,000億円しかかからない。皆さんにお配りしますので、後で詳しくごらんいただきたいのですが、しかも、公園部分は築造費も入っております。それから、1階や2階の駐車場建設費も含めております。こういうことができるのだということです。

そういう計算もできますので、今、地下方式で通すことが検討されておりますけれども、一番つまらないのはシールドで下を通り抜けてしまうこと、その次は掘割式で道路だけをつくることで、3番目は高架式道路をつくるのですけれども、一番よいのは周りを含めて再開発しながら道路をつくることだということが明らかになると思います。また、そういう事例がベルリン等にございまして、再度調査させましたら、非常に評判のよい高級住宅地域になっているという事例もございしますので、ぜひその辺を御研究いただいて、進めていただけたらと思います。

長くなりましたが、以上です。

会長 ありがとうございます。 委員、お願いします。

臨時委員 今の 委員の御意見に賛成するのですけれども、きょう提示していただいたプランを見せていただいて一つ感じたことは、ここでできているビジョンは、すごく魅力的で、こういうものができたらいいなと思うのです。ただ、今のようやり方で実施すると、 委員も御指摘なされたことですが、目的別予算をプラン上で組み合わせ、実施の段階ですれてしまうと、例えば防災のためにつくっている公園は別のところにできてしまう。私は郊外に住んでいますので、よくそういう公園があるのですが、緑地目的のみの公園が分散的に点在していて、子供は一人も遊んでいなくて、ただ悲しげにブランコが揺れているような公園がいっぱいあるんです。それだと、予算をばらばらに分散的に使っても、その公園は、アメニティといいますか、住んでいる人が公共資本としてエンジョイできるような公園にはなっていないと思うのです。この場合は防災の意味だけに予算が投下されて公園ができた例だと思います。そういう意味で、予算の単位と計画の単位と一緒に連動できるような仕組みをうまくつくっていただきたいなということがあります。ですから、防災や緑化や道路の問題をセットでできる仕組みとしては、 委員が説明いただいたように、トータルで考えることが一番いいのではないかと考えました。

木賃の密集地域を見ると、緊急な対策が求められている中で非常に不謹慎ですけれども、私は学者なものですから、何と経済学はきれいにできているのだろうと。ちょうどバンド状に、こんなにきれいに山手線の外に環状線にできているのが、すばらしくきれいだなと思って、うっとりしてしまいました。

私は専門ではないですが、都市経済学の観点からは、土地が細切れになっていることで、潜在的にはランドバリューが高いはずのところを実勢としては安くなっている、そのために大型の開発ができない状態になっている、そのことのためにこれが起こっていると思うのですが、建て替えをしたらいいところが山手線のそばに環状にあることは、すばらしい東京につくり変えるためのすごいチャンスではないかと思っているわけです。これが例えば非常に魅力的な並木道みたいなものをつくって、そこに高層住宅をつくって、そこにワークシェアリングが必要なこれからの社会を担う人々が住むことができたらいいのではないかと思います。

ワークシェアリングというのは、子供を育てて働くカップルになると、通勤時間がすごく大変で、今後はそれが子育てだけではなくて、介護の問題とか、いろいろなところに出てくると思うのですが、山手線に近いところにそんなに優良な住宅地が大量にできる可能性があることは、すばらしいのではないかと思います。そこで、できるならば、こんなに分散的に小さな緑地の公園をつくらなくて、大きな東京の緑のサークルといいますか、環状道路みたいなものをつくっていただいて、魅力ある投資をしていただきたいというのがお願いです。

会長 では、 委員、お願いします。

委員 私が申し上げたいことも前の何人かの委員がおっしゃった点とかなり重なるのですが、4年前ぐらい前だったでしょうか、アメリカからお客様が来まして、そのとき、その方に同行される都立大学の日本人の先生が、東京都にお話をしてくださって、東京都の中の都市計画的な事業を見たいということで、視察と言うほど大げさなものではなかったのですが、お出かけになるのに、私も便乗させていただいて見学に行かせて頂きました。

そのときに見たところが密集市街地の事業のところでありまして、中野区で1カ所、東池袋で1カ所、墨田区で1カ所、実際にそれに携わっていらっしゃる現場の方が御案内してくださって、いろいろ見せていただきました。そのときに、災害用に道路を拡幅する予定ですので建て替えがあるときには拡幅の予定のところは下がっていただいておりますとか、事業地については、先ほど御紹介がありました概念図のような大規模なことはなされておられませんでしたが、密集市街地の木賃住宅に借家人として入っていらっしゃる方たちに、同じコミュニティの中で住宅を建てて、特に高齢の方にはそちらに移っていただき、そこをつぶして新しく建て替えていますということで、新しくできた住宅等々を見せていただいたり、いろいろ見る機会がありました。そのときに一緒に来ておられたニューヨーク大学の先生がおっしゃったのは、その方は、もともとはフリーマーケットといいますが、あまり公的な介入をしない方がいいというふうに考えて、そういう主張でアメリカではやってきたけれども、日本に来てみて随分考えさせられたということでした。つまり、先ほど計画がなかったのではないかというのは、そういうことなんです。

そのときに私がつくづく感じたのは、例えば道路を下がっていただけて拡幅するのだということ、一軒一軒建て替わるたびに広げていくわけですがけれども、いつになったら道路が貫通するのか、全然予定が立っていないんです。さっきのポケットパークではないけれども、一応全体についてプランはつくるけれども、できるところからやっていくわけですから、いつになったらそのプランが実現するのかは、伺っても、わからない。結局はお金の使い方の問題になってくると思うのです。そこで、ここは質問ですが、どうしてそういうことを自治体がやっているのか。

これは私がただ邪推するのでありますが、こういう事業がありますというメニューが国レベルでできていると、建て替えのときに下がってもらう分だけ補償を払って買っているわけですね。そのお金は多分出るのだろうと思うのです。自治体だけではなくて、きっとどこか補助金が出ている。つまり、お金の使い方として、何年たったら実現するかわからない目的のためにお金を細々使っていくのは、恐らく自分のふところはそんなに痛んでいないと思うのです。もし自治体にちゃんとアカウントビリティがあった場合には、お金を使ったら使ったなりの行政効果が出なければいけない。30年、40年、50年先に実現しますと言ってお金を使っているのでは、納税者は許してくれないと思いますので。ですから、やっていることはわかるけれども、遠大過ぎて、どうもキツネにばかされたような気が、私だけではなくてアメリカ人のお二人の先生も残ったということですのでございます。

それは結局、先ほど委員がおっしゃったことに関係すると思うのですが、こういう事業をやるとお金が出ますよということにスポット的にお金を使っているだけでありまして、トータルとしていつまでにこれをやりますということに対して自治体は責任を持っていないんです。ですからポケットパークがあっちこちにできる。私も東京都内で暮らしていて誰も使っていない公園をいっぱい知っていますけれども、今後はますますお金もなくなって高齢化社会になっていくわけですから、ちゃんとしたお金の使い方ができる仕組みをつくっていただきたい。つまり、私が見たことはどういうふうに説明していただけるのかなと、それが一つの質問です。

それから、震災が起こったらどうするかということから考えるべきではないかというお話は、私も基本的にはそのとおりだと思います。これはある建築家の方がおっしゃって

たのですけれども、自分がもし都市計画の担当者であれば、広い跡地があった場合、そこで新しい街をつくって、隣の町から移転を希望する方にどんどん移ってきてもらって、そこをきれいにして、そして次というふうに建て替えていけば、面的な……。つまり、ここでは線的な環境軸という御提案で、あんこの部分を少なくしましょうという話ですが、あんこの部分をそっくり変えましょうという構想も可能ではないかと思います。ただ、そのためには、かなり大きなレベルの調整、あるいはプランをつくるが必要になってくる。

先ほど 委員が指摘された点、あるいはまちづくり等々で民を巻き込んでやっていくということは、ある意味では分権化をして、それぞれのレベルで完結的な計画を立てて実行できるような体制にした方がいいという話であるのですけれども、他方で大々的にやりましょうという話になると、分権化するわけにもいかないという話になるかと思っておりますので、その辺はどうやって折り合いをつけたらいいのかなという問題があるかと思っております。その辺のところについては、こういう問題なのかなということで私なりの受けとめ方で、意見にならなくて申しわけないのですが、そういうふうに思いました。

それから、もう一つ、すごく細かいことですが、先ほど御説明になった中でわからないところがあったのです。資料4の7ページ、(3)に入る前の文章の最後、「このため」から始まるアンダーラインの文章ですが、「建物の耐震改修促進のための支援の強化を行うとともに、敷地の接道義務の例外措置に係る特定行政庁の許可制度の活用等地域の環境を保ちながら建替えを可能とする運用を工夫すべきではないか」というのは、具体的にどうということなのか、御説明いただければと思います。

事務局 いろいろ御質問いただきました。まず最後の方からまいりますと、7ページの上から4行目ですが、これは平成10年の建築基準法の改正によりまして、通常建物というのは4mの道路に2m敷設するのが原則になっておりまして、それについて例外措置は許可になって特認事項となっています。例えば、道路以外の公園が周辺にあるとか、川があって少し狭くなっているとか、または、4m+2mではないけれども、同等のものが確保できればいいということについて、許可をする制度がつくられています。

具体的に言いますと、密集市街地の場合、4m道路に接していないような敷地がたくさんある。通常の4m+2mでは原則では建て替えができないけれども、将来そこが4m道路になるような確実性があるとか、その場合に建物を火に強い耐火建築物にするとか、そういう条件で建て替えを促進する制度として使われているものがございます。つまり、従来は道路がない本当のあんこの部分については既存不適格で建て替えができないわけですが、平成10年の建築基準法の改正によって、将来は周辺に道路ができるという確約があれば、多少いろいろな条件を付して許可するという制度ができています。

これができるかどうかということがあるかといいますと、例えば、あんこの部分はずっと建て替えができないで、古い木造住宅が残っているところが建て替わって、ある耐火性を有するような建物に変わるようなことがございます。そうしますと、阪神・淡路大震災のように古い建物が壊れるのではなくて、新しい建物に変わってくる、こういう効果があるのではないかと書いています。

委員 その御説明を踏まえての質問です。

これは聞いているだけなのですが、接道義務を果たしていない建物であっても、現在2階建ての床面積はこのぐらいのものが建っている場合、それと同程度のものを建て替える

ときには、実際には文句を言われなくてやってきたという行政の運用がずっとなされてきたと。それを3階にするなり面積を増やすとできないけれども、実際にそういうことで建て替えをやってきているのだという話を聞いております。そうすると、10年の建築基準法改正の御趣旨は、その辺を厳しくやる一方で、他方においてということであったのでしょうか。

事務局 おっしゃるとおりです。建築基準法の改正で、一定の中間検査を義務づけるという改正がされました。従来は建物が完成するだけ見ますけれども、建築基準法の改正の中で、民間に検査を開放しながら中間検査をする。つまり、その段階で違反建築ができなくなっているという現状になっています。それとタイアップして、こういう制度がつくられている。過去はあったかもしれませんが、そこは現在の建築基準法の改正によって、中間検査で見て、それで仮にだめなときには取り壊しをすとかストップという措置が強化されております。そういうものとタイアップしている。

委員 それは実際にどの程度きちんと行われているのか。つまり、地域の住民も、このまま朽ち果てていくところに住んでいればいいと思っている人は別ですが、建て替えたいと思っている人は、建て替えられなくなると、必然的にどうにかしようということにコミットしていかざるを得なくなりますね。そういう意味では無知の部分ですが、インセンティブを与えることになろうかと思うのです。その辺、改正のお心はわかったんですけども、実際にはどうなっているのでしょうか。

事務局 建築基準法の改正自体は、たしかこの改正の後に中間検査を強化するという改正がされていまして、スタートしてまだ1～2年ですので、まだわかりません。ただ、確認が出て実際に現場では違っていたというケースの場合は、かなりチェックされることになるわけです。従来は、出すけれども現場では違っていたというケースもあったのかもしれませんが、そこは、確認上合法だけれども実際には違っているというケースがなくなるわけです。

委員 中間検査をして違っていたときには、是正命令か何かを出すんですか。

事務局 出します。

委員 今までは建てた方が勝ちだったわけですね。

事務局 そこはどうとも言えません。

委員 わかりました。

事務局 もう一つは、先ほど申しましたように、確認は、大規模な建物はできなくて、小規模な建物に制限されている。それから、耐火建築物や準耐火建築物等、耐火性の要件が課されて、そのかわりに許可するなど、実際の条例で決められているケースが多いです。

委員 今の御説明で道路が閉塞したというのは、違法な建物がつぶれて閉塞したのなら今の特例でいいのかもしれないけれども、もともと適法なものならば、例外許可も何もないでしょう。だから、道路の閉塞によって犠牲が出ることを予防することになるのだろうか。

事務局 道路閉塞のものは、阪神・淡路の現場に行けばわかるのですけれども、耐震性の弱い老朽化した建物が倒れて、4m道路でもいいんですけれども、道路を埋めてしまう。そうすると、そこに救急車や消防車が入れない。

委員 それはわかるけれども、4m、2mのものは現在でも建つのでしょうか。

事務局 はい。

委員 4 m、2 mがないから例外許可をもらおうとする。その場合には倒れない建物にしるという条件をつけるのでしょうか。

事務局 そうです。

委員 だから、4 m、2 mがある人は、今後とも例外許可を申請するはずがない。だから、どうしてこれが活用になって防げるのだろうか。もともと違法で、4 m、2 mないものがあって、それがどうにも是正できなかったから犠牲が出たというのなら別だけれども、4 m、2 mあって、合法的な建物が倒れて閉塞したからといって、例外許可で活用できるのですか。

事務局 ただ、実際に閉塞した状態は4 mで2 mもありますけれども、実際にはもう少し道路が狭いところでも同じ状況が起こっているわけです。つまり、合法の部分と非合法といいますか、道路が狭い部分でも同じことが起こっているわけです。それについて、ここで言っているのは、ある面では改修をし……。

委員 非合法的なものはもともとがおかしかったのであって、適正な運用をするようにやればいいことなんです。いかにも合法的な建物についてもこれが主導できるかのごとくの印象を与えている。

委員 資料3の8ページに写真がありますけれども、明らかに4 mどころではないわけですが、こういうところが至る所にたくさんあるわけです。

委員 それはわかるんです。わかるのだけれども、違法なものを、これを使ってやりなさい、このままでは強制除却しますよということまで言うのなら、それはできるかもしれないけれども、そうではなくて、適法なものについては例外許可の申請が出てくるはずがないのだから。

委員 おっしゃるとおりです。ただ、よくわかりませんが、例えば東京都の方が前におっしゃったのは、例えば私は練馬区に住んでおりますが、建築基準法の建物は、練馬区でも8割がそうでしょうとおっしゃっていました。それが現実なので。

事務局 今の委員のお話、わかりますので、誤解がないようにいたします。ただ、違法なものはやるということを書いてはいただけません。

それから、耐震改修ということが前段にございます。それについては、今の建物は強くするという事です。

委員 そこをはっきりしておいた方がいいと思いますよ。最初の道路を閉塞したのが違法な建築物だという前提があるのなら、これでわかるんですよ。

事務局 わかりました。そこは文章をさらに修正いたします。

委員 私がちょっと議論を矮小化させてしまったのですけれども、先ほどの私の大きい質問の方、要するにお金の使い方の問題なんです。先ほどこういう事業で何兆円という話がありましたけれども、お金の使われ方の大枠を御説明いただけませんか。

事務局 先生がお話しになった件は、通常の場合はどうしているかという、建て替えをするときには、道路が狭ければ2 mをセットバックしなければいけないことになっています。その部分はセットバックをして建て替えをして、後は、通常、その部分は公共団体が土地を買わない。

委員 私が見た事例は4 mではないんです。もう少し広いんです。

事務局 広いんですか。

委員 そうです。だって、防災道路と言うためには、4 mでは十分でないでしょう。

事務局 この絵を出すのが適当かどうかはわかりませんが、資料3の13ページの上は京島という東京では建物が非常に悪い地域ですが、こういう絵があって、どういう部分を避難道路として整備するのかということを決めて、とりあえずいつまでがいいということを決めていますけれども、実際には、先生がおっしゃるように、そこは道路の土地が買えるとかセットバックをするということで整備されている実態になっています。この部分についても、もう少し広い道路ですと、そこに対して国が密集事業等で補助金を出したりしているようなことになっております。ですから、全体像はあるのですが、それについて、いつまでにできているという現実ではない。こういうことで、そういうふうに見えるということだと思います。

事務局 ちょっと追加的な説明をさせていただきます。

恐らく先生がおっしゃっている道路は、都市計画道路みたいな幹線道路の整備についてのお話かと思いますが。

委員 全然違います。密集市街地のこういう事業です。

事務局 小さい道路ですか。わかりました。

会長 少し意見がかみ合わないところもあるようですけれども、時間も大分経過しておりますので、前へ進ませていただこうと思います。

さん、どうぞ。

臨時委員 ポケットパークが使われていないようで、造園家としては困るのですが、今のお金がらみで言えば、さんが最初におっしゃったように、自治体でそれなりの工夫と能力があってやっている例では、防災がらみでよい街にしている例もたくさんあるんです。わかりやすく言うと、例えば彦根のお城の前は、昔の城下町で追手門の前ですから、もともとは狭くしてあるんです。それを非常に大きく広げた。そのときに歴史的街並みの再現もして、地域の商店街の活性化もやっているんです。ですから、防災まちづくりということで防災課長だけが防災の責任をとるのは、ちょっときついということですね。だから、私がこれから申し上げたい意見は、防災まちづくりの手法は一律でないという理解をまず持っておいた方がいいだろうと思います。それから、密集市街地すべてを網羅的にこういうふうに変えることは、實際上無理だということもありますし、その必要はないかもしれないと思うべきだと思うのです。

随分昔、太子堂のときに さんたちとしましたが、こういう密集市街地でどうしようもないというふうに防災の方は指定をしているんですが、そこは火事が一番少ないんです。それは火の用心でちゃんと夜回りが歩いて、コミュニティがしっかりしていたからです。つまり、ハードなコンクリートの耐火構造にして防災まちづくりをするのではなくて、住民の意識で防災化する手法があるということだと思うのです。それはそれでいいはずですね。

先ほどの例も、ずっと住みたいという永住意識が高いですね。それは単に年寄りだから動きたくないということもあるでしょうが、と同時に、密集市街地は、ごちゃごちゃしていますが、ある種の界限性として、都市空間論からいうとおもしろい。こういう例はたくさんありますね。歴史的に大変時間がかかってできた街ということもありますから。そう

ということで、私は一律でなくていいと思っています。

そこで公的な役割ですが、一つは、私は500 mぐらいのピッチで環境軸を入れることは大賛成です。緑地が使われるかどうかはわかりませんが、つくっておけば、いずれ使われますので、ちょっと勘弁していただいて。つまり、都市の環境上は、余りにもオープンスペースが足りないのが現実ですから、防災がらみで大きなマスタープランは絶対必要だと思っています。ただ、それを明日からやれというのはちょっときついので、場所によってプライオリティが違うと思います。地域によって、これを一刻も早くやらなければいけないところもあれば、ゆっくり時間をかけてやっていいところもある。ただ、少なくともマスタープランは絶対必要だと思っています。

もう一つは、建築確認行政は、これまで建築の安全性とか、強いて言えば防火でも建物内部の問題で建築基準法ができていまして、周りのオープンスペースについてはほとんど考えていなかった。つまり、単体のことで建築指導行政をやってきて、環境行政をやっていなかったと言っているのだと思います。ですから、これは建築指導行政ももうちょっと拡大していただかないと困るなと感じています。

それから、今まで公開緑地とか、最近は屋上緑化にある程度の免税措置を講じるとか、いろいろと国土交通省はおやりになっているわけですが、マスタープランがあって国なり都がガンガンやるところと、それから少しそういう計画をつくっておいて、先ほど委員がおっしゃったような形で再開発を民間主導でやるようなところとか、段階をとった政策があってよいのではないかと。一つしかないのではなくて、幾つかのスタンダードがあって、場所によってそれを選ぶということもあっていいのではないかと。再整備計画があって、特定のところに線が引かれていて、そこに動いていったら何らかのインセンティブを与える、それを加速する仕掛けは要るだろうと思います。

ですから、そういうふうにして、少なくとも骨格になる環境軸の整備というものはできるだけ早く出して、そしてマスタープランで示していく。その枠も、今の500 mぐらいの大きいものを全都的にやるようなものもあっていいし、その次の段階で、20年かけるけれども、やるというものもあっていいだろう。そういうふうにして、できるだけ現実的なプランをやってほしい。

最後にもう一回繰り返しますと、これも皆さんがおっしゃっていましたが、私は白髭の防災拠点ができるときに、すぐ見に行きました。私はたまたま東京の下町育ちなものですから、向島から本所はよく知っているのですが、白髭のあれができるときには、あれが防災拠点かと思って、がっかりしました。あれは防災だけの建物、街ですね。軍艦の戦艦大和みたいなものをつくった。だから、防災上はいいのしょうけれども、あんなところに住みたいとは思えない。どなたかもおっしゃったけれども、これからはそういう時代ではないと思いますから、防災だけが前面に出るまちづくりメニューではなくて、まさにアメニティとしてトータルなまちづくりを目指すものであってほしいと思います。

それから、向島で言うと、今、水がらみで、雨水の活用とか、地元の市民たちがいろいろと工夫していますね。あれで路地尊というものをつくって防火対策もやっているわけです。かなりの密集地です。しかし、あれはあれで非常におもしろい。東京の都市計画を勉強する人はまずあそこへ行ってほしいと思っているぐらいです。すると、住民と空間と路地のようなものがいかにうまく使われているかというソフトがよく見えます。

そういう街も私はぜひなければならないと思うのです。つまり、彼らは通過交通などから身を守っているんです。生物の中にはこういう例がたくさんあります。経済から見たりすると不都合だけれども、そのコミュニティにとって非常に快適で居心地がいいという街もあるんです。それを全部だめだと言うことは、おかしいと思う。そういう地域はそういう地域でうまく自立していけるように、それこそシェアを分けてやらなければいけないと思っています。

以上です。

会長 ありがとうございます。

それでは、委員、お願いします。

委員 今の委員のお話にもつながると思いますが、基本的に木造密集地域の整備のときに、それぞれの地域の特性、歴史的・地理的その他の特性によって一つの手法ではないということは、これまで皆様が御指摘のとおりだと思いますし、それに対する施策も、緊急を要するものから中・長期的なものまで段階的に考えるべきだということは、全くそのとおりだろうと思います。

ただ私は、この資料を拝見して、特に今御説明があった別紙1を見ると、これだけ密集地があって大変だなと。それを防災環境軸というものを考えて、なるほど、こういう形で延焼遮断帯もできるし、避難路もできる、大変魅力的だというふうに考えたんです。ただ問題は、こういうものを考えて、それを実際に実現していく手法はさまざまだと思いますが、それが実際の住民の生活とどうかかわり合ってくるかということ、当然こういう計画のときに考える必要があるだろうと思います。

そうすると当然のことながら、都市計画なり国土交通省の管轄を越えた問題が出てくるかもしれないのですが、例えばこのような防災環境軸の周囲に延焼遮断帯のような高層の建物がずらっと並ぶ。これは大変結構だと思うのですが、さらにその間に緑地が入る。その場合、こういう建物は、これは多分集合住宅として考えておられるのだと思いますが、そこにどういう人が入るのか。つまり、密集地の人がそこに移って、密集地のところは空間ができるのであればいいのですが、現状では、たびたび御指摘のように、移りたい人が少ないとか、高齢化・少子化になっていて現状維持の考えが強いとか、建物が古くなって戸建てを望む。それがよいか悪いかは別として、圧倒的にそういう方々が多い地域で、これだけ大きな集合住宅をつくって、どれだけの人が移り得るのかという見通しは十分必要だろうと思います。

そして、もし土地の人ではなくて外からの人が入ってくるようなことになると、また別の問題が起こってきまして、そこ地域住民との問題とか、先ほど委員がおっしゃったコミュニティの喪失みたいなことが徐々に起こってくるおそれがある。住宅ではなくて事務なり他の用途に使うとなれば、これまた当然別の問題が起こってまいりますので、延焼遮断帯の周囲は、あまり人が住まなくて、特に夜になればゴーストタウン化してくるおそれがないだろうかということを感じました。

緑地が出てくるのは大変ありがたいのですが、オープンスペースとかパーク、あるいは広い道路ができてきて、十分な住民との接触なり利用がなくて、緑地の使われ方がうまくいっていないようなことになれば、これは防災だけの問題ではなくて、都市問題を引き起こすだろうと思います。委員から緑はなるべくうまく使ってほしいというお話があっ

て、私もそう思うのですが、使い方もいろいろある。例えばニューヨークのセントラルパークは大変見事な地域ですが、同時にその一部分は大変危険な地域になっていて、必ずしもよい人ばかりが使わない。そこでジョギングをしていて襲われたりということがしょっちゅう出てまいります。ですから、防災を考えた新しいまちづくりというときには、自然災害だけではなくて、セキュリティをどうするか。コミュニティがあるところは、火災予防と同時にそういうセキュリティへの配慮がそれなりにあったと思います。そういうところに、新しい人が入ってくるのか、あるいは住宅だけがが増えて人が少なくて過疎化していくのか、そこに空間が増えた場合にどうなるかということは、見通しとして考えておく必要があるでしょう。とすると、その整備体制を推進する場合に、さまざまな関連部局と御相談することは必要ですが、やはりセキュリティ関係のところとも十分対策を講じる必要があるのではなかろうかということが一点です。

もう一つは、道路をつくったり、確かにこういうものが必要なわけですが、高層化した空き地をつくったりするときの経済的な問題と実際の使われ方の問題が出てくると思います。経済的には当然安い方がいいに決まっているのですが、使われ方も、単純に市街地整備や街路ということだけではなくて、いわゆる都市計画だけではない範囲の問題も含めて考えることが必要であろう。これも今までの御指摘のとおりで、例えば道路だけをつくったら、もちろん大変不経済かもしれません。しかし、例えば地下にさまざまな利用方法を考えて、もちろん地域によりますが、使えるところであれば、それを利用していく。特に木造密集地域の場合、阪神・淡路の大災害のときもそうでしたが、災害が起こった場合はライフラインがすぐに絶たれてしまう。燃えるがままで、消防がやってきても水がないということがあって、例えば防水の貯水をどう考えるか、あるいは備蓄をどう考えるかといったことは地域ごとに考えなければいけないだろうと思います。

上野の山は、別に住宅地区ではなくて、あれだけ広い緑があるのですが、あの真ん中の噴水の下には防火用の貯水池があります。あるいは自家発電装置をどこかに備えるとか、さらには防災シェルターみたいなものを考えてもいいんです。そういうこともあるいは必要になってくるかもしれない。そういう複合的な防災拠点として考えるのであれば、地下のことをどういうふうにするか。特に、これだけ密集地域で、ひとたび火事になって、消防車が来ても水がないということは、我々は阪神・淡路大震災のときに実際に目にしたわけでありまして。したがって、どういう形でやるのか。それも、委員がおっしゃったようにコミュニティがあったときには、それぞれの家に天水桶などを置いていたのですが、全体計画をするときには、それを頭に入れた上で、つまり見通しを立てた上で、十分に経済的かつ効率的な手法を考えていくべきだろうと思います。

以上です。

会長 ありがとうございます。

それでは、委員。

臨時委員 先ほど委員からお話があった内容とかなり重複してしまっていますが、木造密集地域というのは、確かに防災的には問題が多いけれども、住んでいる人にとっては意外と住みやすいということがある。本当に住み心地が悪くて問題があるのでしたら、空室になって、どんどん空き地が増えていったりとか、そういう状況が発生するはずですが、ところが、向島のようなところはそういう状況はあまり発生していない。もちろん人口密度

は昔に比べれば徐々に下がっておりますが、それは居住環境を改善する過程の中で1世帯当たりの人員が少なくなっていった下がっているのであって、空室が大量に発生しているような状況ではないと思います。つまり、木造密集地域というのは、日本的な暮らしやすい空間がそこにあって、それを愛している人たちがそれなりにいる、そのことが問題を難しくしているのだと思います。あれは社会的にも地域の人にとっても不必要だということになってしまえば、再開発するのは非常にたやすい。

そういうことで、委員からも話があったように、いろいろなオルタナティブを用意することが、今までの都市計画やまちづくり系のいろいろな技術者がトライアルしてきたことだと思います。再開発も、白髭のようなものもあったし、向島のような小さいものをつなげていって、どのくらい防災性能を向上させることができるのかということをやったりしてきたわけです。そういう小さなものをつなげていくような改善型まちづくりみたいなものは、始めた当時は技術的な試みであったにすぎなくて、なかなかお金がつかなかったこともあり、進捗も遅かったと思います。それは計画の進め方や考え方の問題というよりは、それに対する社会的なコンセンサスの問題であって、そういうやり方で一定期間内にある成果を達成すべきだということになれば、やはり防災性能を向上させることに一定程度寄与することだった。ですから、委員のおっしゃっているような、何年かかって、いつできるのかという話は確かにあるのですが、それは資料4の中に入っているような技術的な支援や人的な支援、金銭的な支援をそちらの方にうまく振り向けることによって、これから15年とか20年の間にこういう成果を達成するということを前提にさらに推し進めることもあり得るのではないかと考えています。

要は、ここにある防災環境軸は、重要なコンセプトとしてぜひ進めていただければいいと私は思います。道路に環境的な側面を認めることは、パラダイムのチェンジといいますか、今までは大量の交通をさばくことだけに道路の意味があったのですが、それに環境的な側面を認めたことは非常に評価したいですし、それはぜひこれから進めていっていただきたいと思うのです。ただ一方で、こういう選択肢が活用できる場所は、単にオープンスペースをとるだけならいろいろな自治体でもできるかなと思うのですが、高層のビル群でそれを取り囲むことになると大都市にかなり限定的になってしまうという話が多分あるでしょうし、地方都市では別のやり方が必要なのだという気もいたします。そういう意味で、オルタナティブをたくさん用意するといいますか、それを開発することを進める。

改善型まちづくりは確かに一つのオルタナティブになったと思いますが、それだけではないオルタナティブも多分あるでしょうということです。例えば、今、都市公園の方が言っているのは、プロジェクトを連鎖させましょうと。ある肝の部分を押さえることによって民間の投資が呼び込まれるような、点的な小さいものだけでも、そこを押さえると他の民間投資がどんどん進むような、そういうものがあるのではないかと検討していたりなど、選択肢を多く、技術的にも開発していって、それを実際にトライアルして、つくっていくことが、金銭的な制約が非常にある中では、防災まちづくりを効率的かつ早く進める上で有効ではないかと思うわけです。

したがって、資料4の全体的な基調は私はすごく支持していますし、大きな問題があるというふうには思わないのですが、特に先ほど言った技術的な支援、人的支援、そして金銭的な支援体制のところをより強調していただいて、先ほど委員がおっしゃったよう

に、自治体がある程度裁量を持って、自由なトライアル、試みができるような支援の体制をつくっていく。具体的には、お金の使い方もかなり裁量の幅があって、そこでいろいろなモデルを開拓できるような支援の仕方を考えていただけたらいいのではないかと。

もう一つ、先ほど 委員から話があった建物の個別的な再建への支援は、これまでやってこなかったわけですね。共同住宅の共用部分への支援や共同住宅の建て替えへの支援はやってきたけれども、戸建て住宅の改修や補修についてはなかなかお金が出なかった。防災というのは人の命にかかわる部分なので、極めて危険なところは国や自治体がある程度介入をして、改修をかなり積極的に進めるようなことがあってもいいと僕は思っているのです。ですから、その部分は、もし私のとらえているように、個別の建物に対する改修もこれから補助するということでしたら、非常に評価できるのではないかと思います。

以上、感想と意見ということになるでしょうか。

会長 ありがとうございます。さん、どうぞ。

委員 私は、きょうのペーパーが「防災環境軸」という言葉で表現されていて、その防災環境軸がどのレベルの公共性を実現しているのかということが、恐らく明確に皆さんに伝わっていないのではないかとこの感じがいたします。

私の感じでは、国家レベルの公共性を確保するというだけでも当然ないですし、幹線道路をゴリゴリと地域に入れて、国家レベルではないけれども行政が担うべき公共性をこの中へゴリゴリ押し入れる、そういう公共性でもない。むしろ近隣、要するにそこに住んでいる方々の環境なり防災性を一定程度確保するための公共性をこういう仕組みを使うことによって実現していくのだらうと、そういう公共性のレベルの議論ではないかと思えます。

具体的には、先ほどから見ている別紙 1 の一番下の立面図を見ていただくとおわかりのとおり、道路が真ん中に 20 m ございますけれども、ここで本当の道路部分はその真ん中にある 7 m とその背後にある 6 m の道路でございます。こういうものをこういう地域に入れていくことによって環境と防災を確保するという、そのレベルの公共性をこの事業でやっていこうと。従来は都市計画がこのレベルの公共性にあまり積極的に乗り出していなかったのではないかとこの感じがしないでもないわけです。そこに都市計画が乗り出していくとすると、今までの手法をいろいろ苦心惨憺して組み合わせれば、こういうことができますよというのが今日のペーパーのような気がするのです。それに対して さんの方から、そういう苦心惨憺をしなくても、こういう公共性を実現することで公共性があるのだったら、むしろ地域に根づいた N P O なり住民団体をベースにしながら、こういう新しい公共性を実現する事業をもう少し柔軟につくり上げたらいいのではないかとこの御主張であるというふうに承りました。まさにそのとおりだと思います。

ですから、現段階で都市計画のサイドでこのレベルの公共性に乗り出すと、こういういろいろなメニューが使えるという説明はよくわかったのですが、そのことによって、本当に住民・地域の方々が納得して、なるほどこういう事業があるのだということを理解いただいて、具体的に動き出すかということ、難し過ぎてなかなか動き出しそうもないという感想を持つ。と同時に、このことによって環境なり防災性が上がるのですけれども、非常に多様な事業制度を用意しているものですから、一方で資産を持っている方はこれによってどういうメリットがあるのかということがもうひとつわからない。こういう事業制度を使うとこういうメリットがあって、こういう事業制度を使うと資産的にはほとんどメ

リットがないということが横並びで出ているものですから、そんなことをトータルに調整できるのでしょうかという心配もあるのです。そういうことを考えると、 さんのおっしゃるような総合的な仕組みに昇華していかなければいけないという感じを強く持ちました。

あわせて、逆に言いますと、国家的なレベル、あるいは大きな行政的なレベルで公共性を実現する、そのレベルの議論は別途あるし、民間が市場活性で動けるというレベルがもう一つあって、そのことを排除しているわけではなくて、その両側の真ん中あたりに、我が国の市街地の中ではなかなか動けないところがどうもありそうだから、そこをこういうレベルの公共性で実現していく、そのことをペーパーとして御説明いただいたのだというふうに私は理解しました。

会長 さん。

臨時委員 私が申し上げたいことは、確かにこういう都市改造をすることは非常にいいことだと思っているのですが、高齢者の扱い方でちょっと誤解があると思うのです。

私の住んでおります佐賀は、8年前にはマンションが一つしかなかったんです。ところが、この8年間に無数にマンションが建ちまして、そこにお年寄りがどんどんと移られているわけです。そういうことを考えますと、年寄りだから移らないということではないということが一つあるわけです。ところが、調査の結果を見ますと、建て替えのニーズがない。ここを専門の先生方にもう少ししっかりと分析をしていただきたいと思うのです。こういう密集地に住んでいながら建て替え意向がないのはどうしてか、その辺のところを一度しっかり見ていただきたいと思います。

私は東京に住んでおりませんので、防災地区と言われても大崎のところしか知らないのですが、本当に軍艦が並んでいるような姿しか見えておりませんで、私どもが地方でやっている取り組みとは全く違うと言えます。お年寄りや庶民の皆さんがどうやってその街をかわいがっていくのか、そして防災を軸にして街を改造していくことにどのように参加していくのか、その辺の調査研究も含めて、もう少しきっちりとやっていただきたいと思っております。私の方としてはそういうことを考えます。

これですと、また道路がつくられて、確かに幅は狭いけれども、自動車がどんどん走る街が生まれていくような気がいたしますし、ヨーロッパのまちづくりとはどうも違うような気がして仕方がありません。個人住宅がなぜこのように密集になってきたのかという反省も含めて、先ほどから先生方が言われておりますように個人住宅を建て替えたり防災に強い建物にすることも含めて、きっちとした総合プランがつくられていく必要があるのではないのでしょうか。東京都においてこういう防災地帯をつくりながら効率よく土地を使うことは絶対に不可欠であろうと思うのですけれども、密集地に住んでいる方々が何を考えているのか、どうしたいのかということを含めて、もう少し深めて論議をしていかなければいけないのではないかと感じております。

以上です。

会長 ありがとうございます。この建設方式別概算事業費というのは、 委員が用意されたペーパーですね。

臨時委員 密集住宅地、木密地域ができたのは、戦後焼けてしまって周辺に出ていかざるを得なかったこともあるし、また何十年間に3倍にも4倍にもなったという急激な人口

増加があったときに、周辺のグリーンベルトとして予定されたところを食いつぶしてしまうよりなかった、そういうことでできたわけですが、今でも世帯数を戸数で割ってみますと木密地帯の単位が平均的な単位ということになってしまうので、合理的な土地の配分であったということが言えると思うのです。

ただ、アジアの小都市でも巨大都市でも、今はどんどん高層化して街をつくっていったるわけですね。日本だけがこのように低層で、しかも地震に危険だ、寿命も短く、客観的に見れば環境も悪い、ヒートアイランド現象がだんだんひどくなるような、こういう街のまま住んでいてよいのかということは考え直すべきだと、私は根本的に思っているわけです。要するに、これを10階にし20階にし30階にすれば、必要な宅地面積は10分の1、20分の1になっていくわけですね。そうすれば、諸外国の都市並みに、大規模公園も20%から30%つくるのは、わけがないのです。今、都心区だけが17%の公園を持っていますけれども、これを石川栄耀さんが書かれたころのグリーンベルトに戻しながら、かつ住宅も現在の2倍なら2倍の容積を持つ建物を建てることは可能なんですよ。ですから、そういう別の選択もあるということも考えに入れて、どうすればよいかということ議論すべきだということをもっと申し上げたい。

したがって、都市計画道路だから、ただ家をどけてつくってしまうのではなくて、都市計画道路をつくる時には、せめて周辺100mとか200mは一体にまちづくりをし直すのだ、そのときにできるだけ高層化して大規模公園等も生み出していくのだということを考えたらどうですかということを行っているわけです。ましてや高速道路を通そうというときには、本来地域の人にとっては迷惑物にすぎないのだけれども、それを奇貨として、そこに使う金を地下道をつくるかわりにまちづくりに投資すれば、どういう選択ができますよと。今住んでいる人たちの4倍も5倍もの人たちが住める、あるいは4倍も5倍も大きな家に住める、そして道路をつくる費用は半分で済む、そういう計算を皆さんのお手元にお渡ししたつもりです。

こういうふうにしてやると、高速道路の上を蛇のようにずっと高層化するのかもしれないかもしれませんが、先ほども申し上げましたように、道路予定地のうち10分の1か5分の1ぐらいを高層化すればよくて、後はカバーしたトンネルだけを通しておいて、その下を普通の街路にしてもいいわけですね。また、地下を通したといっても、どっちみちインターチェンジのところは地上に出ますから、2割から3割は地上に出てくるわけです。また、そういうところは便利な地域ですから、そういうところに集中してつくる、しかも駐車場等もたっぷりつくることによって、あふれ出すことがない。そういう選択をすることによってヒートアイランド現象等も解消することができる、そういう選択があるのですよと。そういう総合的な計画をつくっておいた上で、現状のまま対応していくのがよいか、作り直すのがよいか、議論するべき場ではないのですかと、こう言いたかったのです。今のままの平面的な利用にこだわっている限り、今の方が倍の広さに住みたくなれば、もっと街は閉塞するわけですね。もっと環境が悪くなって、もっとヒートアイランド現象はひどくなるでしょう。そういう選択しかないよりも、別の道もありますよ、せめて道路予定地あたりからやっていたらどうですかということも言いたかったのです。資料をよくごらんいただきたいと思います。

会長 ありがとうございます。お二人の手が挙がっておりますが、時間の関係もあり

ますので、手短かにお願いしたいと思います。

委員 簡単に申し上げます。

先ほどの 委員、委員のお話ですが、私もアメリカが再開発、スラム・クリアランスでやったようなことをすればいいというふうに申し上げるつもりはなかったのです。ただ、資料3の1ページに出ている図、先ほど見事な図だとおっしゃった図ですが、これはなぜ真ん中は色がついていないかといいますと、関東大震災のときに大災害が起こって、特に火事等によって亡くなられた方がたくさんいらっしゃったので、この部分については区画整理事業をやった。だから、この部分はこういう色塗りになっていないんです。こちらの色がついている部分は戦後開発された部分でありまして、東京都についてのこの図は、先ほど火の用心をしておられるという話がありましたが、阪神・淡路のような大地震になったときは、この赤いところが全部つぶれて、圧死する人が出、火事によって焼け死ぬ人が出る地域だということで、この部分の問題がやはり残るのではないかと思います。

会長 ありがとうございます。それでは、さん、お願いします。

臨時委員 区画整理で下町全体が構造化されたのは、そのとおりです。今の路地のものは震災以後に出たところですから、問題はあるんです。問題はあるのですが、私は一律ではないはずだということだけを申し上げたかった。

それから、今までの防災計画は「とりあえず防災計画」だと思うのです。私どもの大学でもそうですが、避難地に指定されて、避難経路が書いてあるけれども、実際にはとても逃げられない。そういうところでも、人口との割合で、やるしかないんです。今のお話で、問題はあるのですけれども、そういう「とりあえず防災プラン」みたいなものを行っている。私が今回の提案に賛成していますのは、そういう「とりあえず防災プラン」は市民は誰も信用していないわけです。今の防災計画で、ここは危ないという危険度の予測は信用していると思いますよ。しかし、現実には今ある防災計画で安心できるとは思っていない。

だから、大事なことは、ちょうどこういうタイミングのときに、まさに防災も入れた骨太の防災計画、そして 委員がおっしゃった環境という新しい観点も入れる。それから先ほどヒートアイランドも話もされましたが、そういう意味での都市のインフラをもう少しきちんとやろう、従来の「とりあえず防災プラン」ではないということ、その切りかえをぜひお願いしたい。確かに500 mで、しかもこのくらいの幅の道路なら、だめじゃないかと。今、丁寧に見たら、私もそう思いました。それは本当は500 mではなくて1 km くらいの間隔かもしれない。国のレベルではそういうことを考えなければいけないかもしれないと思いました。

もう一つは、先ほど 先生がニューヨークの話をされましたので、私、ちょっと言い訳をしておきます。きょうは緑地に対しては非常に冷たい発言が多かったので、ちょっと頑張っておきますが、セントラルパークは、確かに一時期、バンダリズムで非常に破壊的なことがあったり犯罪的になりましたが、これは本気で取り組んで、15年くらい前からセントラルパーク・リビルディング・プランをやって、一大ムーブメントを起こしました。木を切り払って明るくしたり、整備も全部し直したり、ソフトも全部変えました。ですから、そういうことも知っておいていただかないといけないので、オープンスペースの方をみんなで省かないように、お願いしたいと思います。

とにかく私としては、「とりあえず防災プラン」ではなくて、中途半端に防災の名目だ

けを出すのではなくて、本格的な環境と防災、さらに都市の新しい行き方を示すようなプランとして出すことをぜひやっていただきたいということです。

たまたま阪神大震災の後、私、幾つかの区の総合計画に出ましたら、あのとき、区議会議員の皆さんがみんな「防災計画はどうか」と言ったんですよ。しかし、お金もかけないし、制度的な枠組みもほとんど変えないで、「防災は大丈夫か」ということだけを言う機運があって、それで終わってしまったんです。だから、今やるなら、やった方がいい。きょうは 委員と一致しましたけれども。

ただ、先ほどの 委員の御発言で一つだけ申し上げたいのは、これまでは高層化したらオープンスペースがとれると言われたのですが、実際はそうではないのです。高層化すると、他人が入ってくるんです。全国から入ってくる。そして、オープンなところには、これを単位に、またここでビルドアップしてきたんです。そしてこうなってきたんです。ですから、高層化するとオープンスペースが増えて、人口密度がほどほどでよい状態になるというのは、みんな神話だったんです。そこが問題なんです。全部敷地単位で計算していきますから、所有を変えてしまえば、またそこを単位に建蔽率が計算できるということ、これは大問題です。つまり、建物の行政とオープンスペースのようなものをワンセットで制度化しておいていただかないと、実際にはみんなオープンスペースだったものがつぶれて、またビルの建物になっていきました。

会長 ありがとうございます。委員は御異論があるかもしれませんが、時間の関係もありますので、一言をお願いします。

臨時委員 大賛成だということをお願いしたい。要するに、計画がなくて高くすればいいということではなくて、計画があって高くしなければいけないと思います。

会長 ありがとうございます。それでは、 委員。

臨時委員 2点ほど申し上げます。私の言いたかったことは、民間の力も活用すべきですが、総合的にやる必要がある。総合的というのは、環境などの観点から総合的ということだけではなくて、担う主体で総合的でないといけないので、改善型まちづくりみたいなものがあまり評価されないのはおかしいのではないかということが言いたかったんです。

もう一つは、ちょっと気になった点が一点あります。防災性能を確保するための目標として、不燃領域率という指標が最近一般的になってきていますが、これで一律的に評価するのは非常に危険だと思っています。例えば、成城学園周辺の街路が 5.5 m ぐらいしかなくて、比較的敷地は広いけれども木造しかないようなところが危険な地域になってしまうんです。実際に危険なのかどうか、指標を用いる際には、かなり慎重にさせていただかないとまずいのではないかと思います。

以上です。

会長 ありがとうございます。

ちょうどいておりますお時間も過ぎておりますので、ただいま御議論いただきました内容を踏まえて、大変御苦労さまですが、事務局で整理をしていただきたいと思います。

会長 何か事務局の方から御連絡はございますか。

事務局 次回のスケジュールですが、第5回分科会は、12月11日の15時より開催を予定いたしております。いずれにしましても別途調整させていただきたいと思いますので、よろしく願い申し上げます。

以上でございます。

会長 それでは、以上をもちまして本日の会議を終了いたします。大変長時間、ありがとうございました。

閉 会