



光多 長温

都市化研究公室理事長

# 容積率をどう考える

体積率を加味することも必要となってくる。確かに、容積率移転を受けた建物は周辺のビルに比べると違和感があるが、徐々に慣れてくる。

新都市計画法導入時の東京都都市計画のリーダであった山田正男元東京都建設局長・首都整備局長に（亡くなられる2年ほど前に）この間の経緯をお伺いしたが、「道

けるかも知れないが、国家戦略特区による容積率緩和を機に、「社会インフラレベルから規定されている容積率」から「容積率を緩和した具体的な開発により、インフラ等にいかなる影響が出るのか」という面からアプローチしてみることも考えてよいのではないかと。

現在の都市開発の内容も単純に事務所スペース中心ということよりもホテル、商業施設、更には住宅等複合的な計画のものが多くなっており、インフラ負荷への様も複雑である。

イギリスの開発許可制を参考に都市計画担当者や開発デベロッパーが実質的な議論を行い、一定の地域マスタープランを前提に、個々の建築物について開発許可の段階で都市インフラへの影響や税収増等の経済効果等を議論し、結果的に容積率の計算をすればよいのではないかと考える。

現在、政府が進めている国家戦略特区に東京都が認定され、「容積率などに関する規制緩和が受けられる」政策が推進されることとなる。特に、大都市における都市開発事業において、容積率は常に議論的となる。容積率は規制緩和の対象となる規制なのか、都市計画上いかなる意義があるのかについて私見を述べてみたい。

容積率にはどのような意味があるのだろうか。新都市計画法への移行時に、東京都がその先鞭として環六内、環六外に分けて容積率指定の作業を行ったが、この時、容積率総量との関係でネックになるとされたインフラの主なもの、「下水道処理能力」「自動車渋滞

時間」及び「鉄道のラッシュ時混雑率」であった。当時、都心で下水の能力超過でトラブルが頻発した経緯があるが、下水道の整備が進展した現在では、これは、容積率総

係は単純ではない。例えば、都心でホテルや住宅を包含する開発の場合には単純に開発、即、都市交通の混雑とはならない。また、現在でも鉄道混雑率の高い区間は、都市交

量を超えない。例えば、都心への自動車交通渋滞は、混雑時には自動車交通は自然調整されるため、これも決定的要因とはならない。問題は鉄道の混雑率である。当時、混雑率200%を超える区間は数多くあったが、現在では165%程度に低下している（勿論、まだ十分とは言えない）。しかし、容積率と鉄道混雑率の関

通体型上中々難しいものが多い。

都市の容積率総量はいかなる水準が望ましいのであろうか。また、最大容積率ほどの程度であるべきであろうか。これは、都市景観及び航空法等による高さ制限の問題であるとするれば、地域別都市景観マスタープランが必要となり、また、（ドイツにあるような）

路や線路上等の容積率はカウントしていなかったが、白で抜くのもみっともないので適当に塗っておいだ。」と仰っておられた。

用途容積率制により、用途地域に応じて容積率が定められ、それが良好な都市を形成していると議論もあるが、わが国の用途地域は欧米諸国に比べて大まかである。アメリカは都市によって異なるが、例えば、ニューヨーク市のゾーニングはかなり細かい。以前、ニューヨーク市都市計画局に行つて都市計画マップをいただいたが、8000坪にわたる膨大なものであった。

来たるべき直下型大地震等への対応で容積率が抑えられているとすれば、耐震、免震、制振等の建築技術が発達して

現在、その制約もある程度クリアされる。確かに、現行容積率は、都市インフラとのバランスにより定められているし、一つの社会制度となっているが、建築主からは建築不自由の声が聞かれることも多い。現行容積率水準が必ずしも時代に適しているかも再検証する必要があるのでないかと思われる。

経済優先との諷りを受