

国家戦略特区ワーキンググループ有識者等からの「集中ヒアリング」 (議事概要)

(開催要領)

日時 平成 25 年 7 月 5 日 (金) 10:00~10:50

場所 永田町合同庁舎 7 階 特別会議室

出席

<有識者>

座長 八田 達夫 大阪大学社会経済研究所 招聘教授

委員 工藤 和美 シーラカンスK&H株式会社 代表取締役
東洋大学理工学部建築学科 教授

委員 原 英史 株式会社政策工房 代表取締役社長

<ヒアリング対象者>

伊藤 滋 早稲田大学特命教授 東京大学名誉教授

<事務局>

加藤 利男 内閣官房地域活性化統合事務局 局長

富屋 誠一郎 内閣官房地域活性化統合事務局 局長代理 ほか

(配付資料)

- 有識者等からの提出資料
-

(議事概要)

○藤原参事官 早稲田大学特命教授、東京大学名誉教授でいらっしゃいます伊藤滋先生からお話を伺いたい。

本ヒアリングは、全体として50分間とし、最初30分くらいを目途にお話をいただき、その後、質疑応答と意見交換を行う。

資料と議事は原則公開とさせていただきます。

○伊藤氏

外国の方を東京に来て頂くために一番大事な点は、東京が安全で安心な街だということ
を彼らに知ってもらうことである。

有名なミュンヘン再保険会社の話が10年程前にあった。その会社の損害危険度指数では、
東京の危険度が710で、ニューヨークが24という、すごい格差のある数値を出していた。依
然として、ニューヨークのミュンヘン再保険会社指標では東京は710で、ニューヨークは24、

ロサンゼルスは100、サンフランシスコは134という数値が世界中に通用している。

きっと外国の大企業の庶務課や総務課や不動産課がこの指標を頭に入れて社長に、東京はこんな危ないといっているかもしれない。おまけに3.11の大震災があった。

従って、前提として、安全で安心な街でない限りは、次の都市計画的提言をしても意味がない。

その都市計画的提案は簡単で、住みやすく、仕事がしやすい。これは、国土交通省住宅局と、都市局の仕事。次に人が集まり、そこで情報交換ができる街。これは経済産業省と国土交通省道路局とJR、日本航空。3番目の感動し、楽しみ、尊敬される街。これは経済産業省と文部科学省。大体そんな仕切りになると思う。

以下の都市計画に関する7つ提言の前に、大事なことを二つ三つ言いたい。

まず一番目は、結論を早くすることである。かつて、小泉・石原の約束事があった。再開発の大きいプロジェクトが、都庁へ上がってきたら半年でイエスかノーかの判断をする。判断したら、それからアセスを1年、合計で1年半で行政的事務をまとめるという方針がきめられていた。それが今実態としては、受け付ける前の予備審査みたいなのがあり、それを区役所で行くと3から5年かかる。全くこれは、役人の責任回避である。これは止める。予備審査は無くす。また、区役所は外す。都庁と事業者と専門家の三者で議論をし最後は都庁がきめるというやり方をしてもらいたい。

○工藤委員 専門家ということか。

○伊藤氏 その際、専門家をブラックボックス化にしてはいけない。まず専門家ではない人でも再開発の大筋の手順がわかるようにする。専門家は、その大きい枠が決まったのちに、あと何か問題があったところをチェックする。大きい枠組みはみんながわかるようにすることが大事である。

2番目、附置義務駐車場は不要。民間に任せればいい。デベロッパーが大きな事務所ビルを作れば、に、駐車場を設置する。その反面、新宿の東口の専門店がビルを建て替える際には、附置義務駐車場は絶対に作れない。その附置義務駐車場を新宿の東口から西口に持っていけという専門家の提案があるがそれは役人のフィクションである。したがって、設置義務は不要。自分の責任で駐車場を設置する。

最近では時間貸駐車場がたくさん出てきているから、附置義務はやめても不便はない。これで建築費は1割は下がると思う。それから、消防法と建築基準法に関する基準の違いはぜひ統一してもらいたい。それによっても建築費用は安くなる。これなどは地域活性化統合事務局できちんと差配してくれれば良い。命や安全に関する警察と消防の取り締まりは、古色蒼然としている。生命にかかわるからやむをえないかもしれないが、もう少しわかりやすく現代的になおしてほしい。

もう一つ。今までの再開発の経験では、全員合意が一般則であった。これが条件によって、5分の4の賛成で再開発が可能になるようになった。しかしこれからは、地権者が高齢化し、社会の変化に反応しなくなる事例も多くなる。物事の是非を判断できない休眠型

地権者が増えてくるとみられる。この場合は地権者全員の3分の2か過半数で再開発が決められる手法を考えて良いと思う。さらに、マンション再開発でも、例えば50人の地権者がいて、とにかく建て替えようという積極的地権者が20人ぐらいいる場合その20人が中核体になる。残り30人はふらふらしているが、その中の7～8人が建替えに賛成してマンション建替えが決定される。このような過半数の賛成の強さを考えてみたい。つまり中核的合意をどこかで特定し、ほぼ準中核的なのも5～6人を加えて過半数とすれば建替えは是認されるという考え方である。高齢化社会の都市更新の進め方として検討してもらいたい。こういう3つのマネジメントの実現を前置きとしてとして、次の7つの提案をとりあえず20年ぐらいでやってもらいたい。

1 番目は、東京を安全で安心な街にすること。山手線内の安全市街地化である。

東京は燃えやすい、壊れやすいと海外の人達は思っているが、山手線のなかは燃えない。壊れない街にしようということである。

外国の人達は東京のことは分からないから、ロンドンを例にすれば、サークルラインの内側は絶対に地震に安全であると宣伝するようなことである。

そこに家を持って仕事をすれば絶対安全ですという市街地を特定することである。そうすれば、彼等も安心するのだ。東京23区のどこが危ないとか安心かが、分からないと、外国の人達は東京へ来る気にならない。これは大事な話である。山手線の中は安全であると宣言できるはず。それを、どのように行うかというと、山手線内側を防火地域にしてしまうということである。

全部防火地域にしても、山手線の内側の8割以上はすでに耐震耐火建築物になっている。市街地の容積率も大部分が300%以上であり、200%とか150%というのは5%程度に過ぎない。だから、山手線内市街地の容積率をすべて300%以上にして防火地域にする。そうすれば燃えなくなる。

木造建築の建て替えは、年間で大体3%ぐらいである。20年間で60%になる。が、木造建物のうち3分の2が、建て替わると大火にならないという専門家の想定がある。山手線の内部を防火地域にして建て替えていくと、全ての建物が、燃えなくなる。そして倒れにくくなる。

このようにして、安全市街地化を宣言する。

2 番目に容積率の大幅な緩和を提言する。これからの容積率の算定は、敷地規模と建築性能の両方に基づいて決定する。

さらに容積率2,000%以上の象徴的再開発プロジェクトも考える。

用途混在地域は商業地域500%に統一し、日影規制を解消する。港区内にこの用途混在地域が数か所点在している。この地域の日影規制問題を解消できれば、そこは高層なマンション地域になる。

○八田座長 ついていけないところもあるので確認したい。山手線の中を安全市街地にする主な手段は、防火地域にすることだと考えて良いか。

今の話にあった、用途混在地区を商業地区500%にすべきというのは、山手線の中の話と
いうことで良いか。

○伊藤氏 それも山手線の中の話である。

○八田座長 現在でも用途混在地区が相当に残っているのか。

○伊藤氏 港区の市街地面積の5%程度であろう。

○八田座長 それを商業地区に変えると言う話か。

○伊藤氏 そうである。それによって日影がなくなり、再開発しやすくなる。したがって
容積率を500%に変える。

○八田座長 ということは、現在、400%未満のところは山手線の中にたくさんあるのか。

○伊藤氏 住居系で容積率が300%の場所がたくさんある。

○八田座長 それは用途混在地区なのか。

○伊藤氏 用途混在地域とは、住居系の200~300%と商業系の300~400%の小区画が多数
混在しているところである。

○八田座長 住宅地区か。用途混在地区だけを商業地区にして500%にしても、全部が500%
になるわけではないから、先ほど話があったのは、むしろ、それに加えて住宅地も500%に
しようということか。

○伊藤氏 そうである。200%とか300%の容積の住居地域指定は日影規制がかかる。そこ
に400%の商業地域が混入している。400%の日影規制が200%や300%の区域にかかると、
400%の商業地域の再開発ができなくなる。だから、300%、400%を500%に上げてしま
うとともに、商業地域にして、全部ベタ赤すべきという趣旨である。

○八田座長 住宅指定地区に関してはどのような改革をするのか。

○伊藤氏 後でご説明する。

○八田座長 用途混在地区を商業地区にすべきであり、山手線の中の住宅指定地区は残し
た上で、すべて防火地域にすべきという御主張は、よくわかった。

○伊藤氏 15ページをご覧いただきたい。ここに200%、300%、400%、500%とあるが、
ここを真っ赤に500%にしたいということ。

16ページ。敷地規模の大規模化を促進するための措置として、敷地規模と建築性能を評
価して容積率の割り増しを行うということを考える。要するに大規模敷地奨励主義である。
だから、同じ容積500%に指定してあるところであっても、300m²や1,000m²の敷地で建て
るよりも、3,000m²の敷地に建てるほうが良いということ。つまり、敷地面積が1,000m²
未満は1.0、3,000m²は1.2、1万m²以上は1.5。それに、建築性能評価、棒材評定、省エ
ネルギー評定でそれぞれ1.1を掛けて、1.5×1.1×1.1×1.1で、約1.966程度になる。2倍
ぐらい。容積率2,000%の再開発で最近大阪市役所は、大阪駅南口の旧阪神百貨店再開発で
決定したと聞いている。

阪神・淡路大震災の際には、神戸で800%を1,600%に変更する再開発をしている。また大
手町・丸の内・有楽町地区において私が仕掛けたものは1,600%いつている。だから、2,000%

は、そうおかしい数字ではない。

13ページ。2,000%がどういうものかということ、Empire State 3,300%、Madison Avenue 2,700%、ニューヨークのワールドトレードセンターの再開発で、新しくできた建築物は3,800%、現在建築中の建築物は4,600%。

商業地域で容積を増やしても道路が日影になるぐらいで、決定的に不都合は生じない。東京はそういうものと割り切れれば、2,000%を超えるものがあるのもいい。

中央区の例だが、2010年までに、法定容積率の88%まで建物が埋めてしまった。2030年になると115%になるから、法定容積率を見直す必要が生じる。この資料は、3年ぐらい前に一生懸命策定した。

要するに、2030年には、中央区と港区においては、法定容積率を超えるだけの建物の需要があるということ。

12ページで、容積率700%は赤い部分で示している。700%以上のところは容積率を幾ら増やしてもよいと当初考えた。しかし、そうしてしまうと容積移転ができなくなる。具体的に、容積移転をどこで考えたかということ、首都高速道路の築地川区間である。そこで築地堀に道路公団がふたをして、上を宅地にする。その容積を道路の両側の土地所有者等に振り分け、1,500%ぐらいの建物を建てるという考え方が成立する。しかし容積移転の儲けはせいぜい1,000億円である。しかし容積率700%以上は上限しらずにすると、そういう容積移転ができない。

14ページ。これは労作である。建物一軒一軒の敷地面積を全部円にしてコンピュータで立ち上げたもの。一軒一軒の敷地を特定して、円形グラフにした。例えば、5階建は5の高さ。この中に赤い部分、東京駅周辺で4つ、環状二号で1つ、新宿で2つがあると思う。これは、2,000%以上の象徴的再開発プロジェクトを行うべきということ。もう少し言うと、例えば東京駅周辺では、日本ビルの跡地は空き地になる。線路を越して向こう側にあるJPとNTTの土地が空く。

もう一つ、日本橋については、私の要望でデベロッパーに日本橋近傍で何かやってほしいという趣旨。もうひとつ八重洲の真ん前、東京建物のあたりで2,000%建ててもらいたい。環二方面での再開発はきっと進むのではないか。新宿は今、ものすごく大変で、新宿駅前広場の再開発をやるのに容積移転で2,000%ぐらいのものを2つぐらい作るとなると、新宿の西口のオフィス街が動く。モチベーションを持たせるためには、大手私鉄の土地に2,000%のものを二つつくるという提案をしてみた。

17ページ。駐車場をなくすという趣旨。駐車場に自由に設置してもらおう。

18ページ。今までの開発許可という許可制度をやめて、ここに書いてあるように、専門家、都庁の行政担当者、事業者の3人をお願いして裁定をするという趣旨。

例えば、敷地面積3,000m²以上の大規模再開発では、東京都、開発業者、専門家の協議によって容積を設定する。これは率直に言うとイギリス型で、最後は役人が決める。ネゴシエーションプランニング、日本語で適当な言葉がないので、都市計画決定の計画と新

しい用語“裁定”を組み合わせて、計画裁定という言葉をつくった。これは、予備的な事前調整をせず、時間を短縮するという趣旨。できれば、アセスを同時並行で行わせたいと思っている。アセスメントを同意平行で行えば、1年半が1年3カ月と短くなる。事業者にとっては、時間が非常に重要。だから、これが1番目。

都心周辺市街地で“良質な住宅地”を13個集めてみた。ただし、門前仲町は墓地の扱いを考える必要がある。深川は何とか下町の雰囲気のある住宅地にできそうである。そういう場所に、あまり金持ちではない外国人が、仕事で、学校の教師を務めるとか、1年間事務所の社長に就く等のときに、賃貸で借りる中級であるが外国人仕様の集合住宅を建てることを提案してみた。そういう場所は中層のマンションを供給する。今の町中にそれらを入れると、街全体が恰好よくなる。中低層集合住宅の高質化が、良好な街並みを形成し、社会ストックの長寿命化に資する。そういううたい文句を付けた。

これらの国際居住区でこのような良質な集合住宅をつくるためには、その動機づけとして、壁面積を下げることを条件にして、容積率をあげるといった措置が必要になる。これは地区計画で行うことになる。例えば行政が何か支援しようという場合、都や区の手助けで地区計画が成立し、容積率を緩和されたとする。それに応じて、その地区における電柱の無電柱化事業を入れる。また、防犯灯も区役所が設置するであろう。安倍さんが総理になって、アベノミクスで地域社会を良くするかといった際、電線地中化が出てきた。電線地中化は少額ではあるが、多数の地元の企業を呼び寄せる効果がある。

電線地中化は、実は10年前の小泉政権の際に行った。当時、メールマガジンに書いたところ、町中の奥様方からはそれは一番重要だという話になり、ヒットした。

安倍首相は、当時、電線地中化に対する思い入れがあったのではないか。この仕事は、私が言っている感動し、楽しみ、尊敬するという合言葉に合致する。

○工藤委員 世界と比較すると見劣りするところ。どんなに頑張っても、電線が目前にある。

○伊藤氏 私は、うまくいったと思っていたら、東京電力が実質国有化された。電線地中化は公共事業だから、電力会社と都市局との両方の金を出してやるのだが、電力会社が今こういう状況だからできない。行政が自分でやって100年リースにして電力会社に貸せばいいとも言っているのだが、現実はこの状態である。

○工藤委員 高齢化社会で電柱があると、大変だ。

○八田座長 範囲は東京23区ぐらいでいいのか。

○伊藤氏 私が言っているのは、国際居住区として指定するところに限定した話である。前述の13カ所の街に地区計画をかけて、しかるのちに電線地中化をするという段取りである。

22ページの説明をする。早稲田大学の隣に鶴巻町という印刷屋がたくさんある町がある。ここは、第二次大戦の前、芥川賞に落ちた早稲田の文学青年が住んでいた。彼等は印刷屋の横に下宿していた。小説家になろう、詩人になろう、あるいは映画監督になろうという

連中は、この辺に下宿していた。それが今、下宿屋はなくなり、印刷屋だけになって閑散としている。私は鶴巻町の夢をもう一度と思って、ここにいろいろな留学生が集まる、低層長屋型集合住宅、つまり身の丈に合った再開発をしたいと思っている。

ここは細い路地が沢山入り込んだ街である。道路幅員が4 m、6 m。として、4 m巾は160%の容積率、6 mは240%、建蔽率は80%だとわかりやすい。幅4 mだと建蔽率80ならば2階。幅6 mだと建蔽率80ならば3階。しかしこの容積率を10%位増やして古い建物の建替えの動機づけにしたい。1割ぐらい増やすというのは、建蔽率70%ぐらいにして、斜線が2階のところへ行ったら、そこから目立たないところに3階をつくってもいい。2.5階位になる。なぜなら、天空光は斜線に関係があるからである。そうすると、少し容積が増やせる。

○工藤委員 斜線も、こういうところは何とかしたい。斜線はなくてもいいと思う。

○伊藤氏 私はこれからの都市計画では、容積率とか建蔽率はやめろといっている。斜線なしの、壁面後退と階数だけで単純に決めろと主張している。建蔽率や、容積率は隣近所の人達は誰も正確にははかれないからである。

○八田座長 伊藤先生、時間が限られているので、先に質疑を始めて、それに答えるなかで補っていただきたい。

○伊藤氏 では、あと2つ。25ページ、羽田空港第6滑走路。

次は34~35ページ、提案⑦、カジノ+臨海部の国際的利用、を見ておいてもらいたい。

説明は以上。

○八田座長 まず、ここまでの御説明について御質問はないか。そして、時間の余裕があれば、リニア新幹線などのこともお話しただけと思う。

○工藤委員 私がこのワーキンググループに入ったときに最初に言ったのは、安全が担保されないと誰も来ないということ。くしくも伊藤先生と同じ。ところで、先ほど山手線を防火指定にするという話があったが、これを評価するのは、先ほど言った外国の再保険会社が評価するのか。

○伊藤氏 どこが評価しても構わない。

○工藤委員 その評価してくれる人たちは、それだけでいいのか、もっとほかが必要なのか。山手線の中。

○伊藤氏 中は、誰に評価させても構わない。特に国際的な評価機構によって行われたらよいと思う。

○工藤委員 誰でもいいのか。そこが重要かと思ったのですが。

○伊藤氏 ミュンヘンの再保険会社に評価させるというのが一番いい。

○工藤委員 火災の問題だけでいいのか。

○伊藤氏 地震である程度は壊れます。しかし啓開道路に面しているところは、積極的に耐震補強をしたり、新耐震基準の建物に建て替えられることがすすめられている。

○工藤委員 それは促進している。

○伊藤氏 世界のどこの保険会社にも、或いは海外の地震学者に評価させても、山手線の内部の耐震対策は世界で1位だと思う。

○工藤委員 そのときに、例えば地震と津波とで話をするということか。

○伊藤氏 津波は、東京は60cmしか上がらない。

○工藤委員 そうなのだが、例えば評価のときに、いろいろ不安定になる。そういう評価は、建物だけの話でいいのか、ソフト面との評価と合わせないと、日本は不利だと思っている。

○八田座長 先ほど、計画の裁定を行政と専門家を中心に行い、その一方で予備審査を廃止しようという話があったが、これは非常に大きな改革だと思う。

○伊藤氏 予備審査は、法令には何も書いていない。それを役人の都合でやっている。

○八田座長 例えば容積率緩和を、この三者（行政、専門家、事業者）が協議する際に、あるいは附置義務を廃止して許すときに、緩和の基準はどうすべきか。

○伊藤氏 その基準は、先ほど言った16ページの表である。

○八田座長 これならば、ほとんど自動的だ。

○伊藤氏 ただ、問題はプランニングやデザインである。また近隣同志隣棟間隔については、ネゴシエーションが必要かもしれない。

○八田座長 それについては客観的な基準はあるのか。

○伊藤氏 そのところは専門家に任せる。

○八田座長 そうならば、例えば、役所のOBが専門家として委員になれば、景観のためだと言って階数制限をし続けることができる。誰が委員になるかでまるっきり変わるのではないか。

○伊藤氏 それは都庁の見識次第。率直に言ってこの調整は専門家(複数)の所見によって左右される。共通でひとつの答えしかないのであれば、専門家は必要ではない。

○八田座長 そこが難しいところ。それを少なくとも今よりはオープンにするということか。

○伊藤氏 そういうこと。これをチェックする専門家は学識経験者や民間の実務経験者である。その結論はひとつの答えにはならない。

○八田座長 それは1人でいいか。

○伊藤氏 3人ぐらい必要。

○工藤委員 イギリスもそうやっている。

○八田座長 景観の専門家は他人の趣味で物を言う場合がありうる。そのような専門家に対してやめてほしいと市民が言える仕組みをつくるということか。

○伊藤氏 今、区役所中心の評価では、誰でも気ままに発言でき、その発言を審査会や審議会では重視しなければならないとされている。この動向が続けば、何も決まらず、長々と時間がたってゆくばかりである。この悪循環は断ち切らなければならない。一寸した再開発事業でまわりの地権者は何でも発言する。住民参加で意見を言って、区会議員を動か

して、いくらでも言える。そのために仕事が官僚的になり、色々の意見をとり入れるため動かなくなってしまうのである。

○八田座長 ほかのところはいいけれど、最後、デザインのところが実にあいまいだ。その点はどうすべきか。

○伊藤氏 最後はデザインと書いたのは、経済学のように全部は数字では上手くいかないからである。建物の配置計画は経済学では絶対とけない。

○八田座長 そうだと思うが、それをやる人をどうやって選ぶかという問題がある。

○伊藤氏 その選び方も試行錯誤を通して決まってくるであろう。但し、選び方が形式化すると、計画裁定の意味はうすくなる。専門家の自由な意見が許される土俵をつくるべきであろう。八田座長の危惧される点は確かにあるけれども、人の目にふれる大きな再開発はそんなに数多くありません。

○八田座長 先ほどの基本的な御説明に戻ると、用途混在地域を山手線の内側では商業地区にしようという御主張は分かる。500%にすれば日影規制もなくなるから、これも分かった。さて、住宅の防火にすることであったが、要するに鉄筋にすることか。

○伊藤氏 ここに書いてあるように、最近、新防火と分類ができた。木造でも防火性能が保証されている。

○八田座長 分かった。しかし、住宅のところは、別に容積率には関係ないのか。容積率を上げなくてもいいのか。

○伊藤氏 先ほど説明したように、地区計画を定めれば、そこで容積率を1割ぐらい上げられるということである。

○八田座長 そうすると、商業地区で非常に高いビルが建っているそばに住宅があって、もし300%とか200%とかの容積率だとした場合、そこには、日影の問題が残る。

○伊藤氏 その問題は残る。どこまでも起き得る。

○八田座長 そこはしようがないのだろう。先生がおっしゃるのは、混在地区に対しては策を講じるのだから大前進だ、ということか。

○伊藤氏 そういうこと。

○八田座長 分かった。

他に委員から御意見、御質問がなければ、続きをお願いする。

○伊藤氏 25ページ。今、羽田空港は第5滑走路が計画されてる。この図面では、E滑走路。私はもう一つ、F滑走路を造りたい。Fはビジネスジェットを対象とする。ビジネスジェットは世界の大きな流れである。国際的企業活動には欠かせない。ビジネスジェット機が沢山駐機できるスペースを造る。滑走路はそう長くなくても良い。これで、ようやく羽田空港も国際常識の飛行場になれる。

その場所はどこかというのと、第1案は、当たり前だがD滑走路の東側の横側で、埋め立てか鋼構造でつくる。第2案は、東燃石油の石油精製所がいっぱいあるところ。多摩川対岸の石油コンビナート地域の油まみれのところの再開発である。この場所は今のままでは

完璧なブラウンエリアであり、何もできない。そこでここに5mぐらい土盛りをする。滑走路を現在の地盤より5m高い所につくるということである。これを川崎市営の空港にする。羽田ではない。ただ、航空管制だけは一体。つまり、第6滑走路は川崎市営で、プライベートジェット用のものを作る。ここへ作ると何が起きるかという、大金持ちはここから自動車ですぐ町中へ行くのではなくて、浮上型の高速船で東京湾をずっとさかのぼり自分の屋敷に行って、そこで仕事をして同じ経路で帰国する。

○伊藤氏 東京湾の埋め立て地に、そういう独特の屋敷をつくっておけば、丸の内や日本橋ではなくて、羽田の飛行場からその屋敷に行き、そこに日本の企業の社長が来て、アラビア語や中国語で話をして、話が終わったらここから直接空港にもどって帰ってしまう。そういう場所を作ってみたい。そういう特別な屋敷街が作れるのか。私は一応これをどこにつくるか考えてみた。その場所は有明である。超高級住宅地として書いてみた。有明は御存知のように、埋め立てた地である。

しかし、埋め立てた前に水路があって、その真ん中に松が埋まっている島がある。あの後ろの埋め立て地に、ロサンゼルスやベニス型の住宅地をつくれればいい。あるいはアムステルダムやボルネオ型でもいい。

○工藤委員 船で入って、そのまま自分でステイするタイプですね。

○伊藤氏 貧相なものではシカゴのマリーナ・シティであるが、このスタイルは似合わない。やはりボルネオかベニスのような水際住宅地をつくりたい。敷地が大体500坪、坪1,000万円、50億円区の屋敷を100区画ぐらいつくる。全体で5,000億円の土地売却費用をかせげる。要するにこの地域は違うのだということであって、このような屋敷街はカンヌやニースにはある。

日本のセンチメントというのはみんな中産階級。中産階級を外れると、ジェラシーがわっと出てきていじめにかかる。それでは、東京はどんなことをやってもだめだというのが結論。

重要なことは、これからは、日本人だけの中産階級の東京ではなく、富裕層かどうかに関わらずよりたくさん外国人を入れざるを得ない。それを受け入れる東京に変えていかないと「Invest Tokyo」は成功しない。そのために土建屋は、そういう場所をつくる。つくれる場所はそんなにないけれども、1つ有明でありそうということ。

もう一つ、晴海と豊洲の間の水面は大きい。その水面の幅が200mぐらいある。晴海と月島間の運河の幅は30m。この晴海と豊洲の間の幅広の海面であるならば、そこにボートを係留できる低層の集合住宅をつくれる。そして、この広い水面はレジャー用の水面に変身する。

世界中の都市で、海岸線を使って美しい街づくりをした都市は数少ない。ロンドンやテムズ川だけで海がない。ニューヨークも単純すぎてハドソン川沿岸はおおざっぱな土地利用で魅力がない。イーストリバーも反対側が地味なブルックリンの街で、あとは汚い工場地帯。ソウルや上海の川岸の眺めは単調である。海岸線の楽しい変化がつくれるのはシド

ニーである。シドニーの海岸線は豊かである。シドニーは一番住みやすい都市という評価で、世界で2番目ぐらい。1番目がメルボルン。ここもいい町。東京も、その海岸線の変化を利用して美しく楽しい街をつくれる。この海岸線をもっと利用して、芸術家、建築家の人たちが頑張っって世界に冠たるいろんな施設をそこにつくる。東京湾の橋の上から見ると、なるほど東京はすごく変わったというマニフェステーションをつくる。そうすると、カジノもつukらないといけない。

2030年以降、東京は人口減少に転じ、急速に老年人口が増加し、大規模な投資をする余力がなくなってくる。これは2030年～2040年の10年間と、2010年～2030年の20年間の老人増加率を見るとはっきり分かる。したがって、2030年までに基幹的な公的プロジェクトは完了しておくことが望ましい。これは土木的事業を優先させろということである。2030年以降は、市民生活に立脚したコミュニティー的な小規模都市改修を継続すること。

例えば、コミュニティー型の小規模電源、無電柱化、緑道の増強、空き家の修復による居住空間の拡大など。東京は2030年以降、建築的な仕事を数多く着手する。熟成の段階に入っていく。これを今から頭に入れて東京のあり方を考えなければいけないということ。

それでInvest TokyoとVisit Tokyoは両立すべきなのだけれども、どちらかというとな日本人に向いているのはVisit Tokyoではないか、これならできそうだと。

以上です。

○八田座長 1つだけ質問がある。先ほどの川崎の空港だが、あれはいかにも採算に乗りそうな話である。そうすると、その主体はどこがやればいいのか。

○伊藤氏 PPPか何かでやればいいのかではないか。

○八田座長 そうすると、それをやる場合に、特に規制上の障害というのは、今はないのか。

○伊藤氏 ある。1つは、あそこから飛行機が離陸するが、南から北へ行くと多摩川の上流を上がっていかなければいけない。下に部分的に航空騒音でノイズを受ける住宅地があるから、そこをどうするのだという話など。

A、B、C、D、Eまでの5滑走路の飛行機が飛ぶ。そこにFが入って、これがちゃんと整理できるかというのをチェックした。できるということになっているが、かなり難しい。上がったパイロットがすぐ舵を切ってぐっと曲がるとか、そういうことでの弾力性がちょっと弱い。

今日は私の案を出したけれども、土木屋は安全が一番を考えている。私は建築屋だから、安全は土木屋ほどではない。土木屋はあれはやめてくれと私のところに行ってきた。だけれども、今日は八田座長だから、出した。

○八田座長 ほかに御質問はないか。

今日は本当に大局的な観点から、素晴らしいプレゼンテーションをありがとうございました。

○伊藤氏 八田達夫、竹中平蔵の最近の発言・記事等から都市計画に関する提言をまとめてこの私の報告書にのせてある。世界一ビジネスのしやすい事業環境にということで、ここに16項目ある。都市計画のプロから見て、これは悪くない。これから行うのは、この16項目でどれができるか、どれができないか。できないのはどこにネックがあるか。全部潰してみたら面白いと思って、これはやってみる。これは私にとってとても良い参考資料になった。

○八田座長 全てのことを考えるベースをつくっていただき、ありがとうございました。