

都市計画の規制緩和と武蔵小杉

写真は昨日も紹介した小杉・丸子まちづくりの会発行のパンフレットから。日石社宅跡地（青色2棟）、手前が南武線武蔵小杉駅。駅北側の一般住宅地に高さ180mの超高層マンション5棟が計画されている。

（青色は都市計画決定し工事が始まっている。赤色は計画中のもの）

岩見良太郎・埼玉大学名誉教授が、第2の補助金「都市計画の規制緩和」でまちが壊されると題して寄稿している。参考になる指摘も多いので、抜粋して紹介したい。



大規模開発の支援に持ち込まれたのが、都市計画の規制緩和だ。これによれば、行政は財政負担ゼロで、補助金以上の「助成金」を開発企業に与えることができるからだ。

いま、都市計画によって容積率が300%に制限されている1万㎡、地価100万円/㎡、価額100億円の敷地があるとしよう。これが、都市計画の規制緩和によって、容積率が倍の600%に引き上げられれば、どうなるか。緩和された部分の建物は土地代ゼロで建てられる。開発企業には、まるまる100億円の利益が転がり込んでくる計算だ。都市計画の規制緩和はまさに、行政負担ゼロの、補助金以上の開発支援策になりうるわけだ。もちろん、それは住民に地域環境破壊、地域経済破壊等の社会的費用を押し付けることになる。トータルにみれば、けっして、コストゼロの開発支援策ではない。

1989年に制度化された再開発地区計画（現在、再開発等促進区という名称になっている）が、武蔵小杉周辺開発でもっとも多く使われている手法だ。これによれば、既存の都市計画をご破算にして、思いきった規制緩和を持ち込むことができる。たとえば、この地域には低い容積率の準工業地域に指定されている土地が多いが、再開発等促進区を適用すれば面倒な用途地域の変更手続きなしで、事実上、高容積率が可能な商業地域に用途替えできる。この点では、2002年に制定された都市再生特別措置法にもとづく都市再生特区も同じだ。しかし特区の場合、「都市再生への貢献」の程度を評価し行政裁量で大胆な容積率緩和がおこなわれるのに対し、再開発等促進区の場合は、一般に、容積率の緩和は客観的指標にもとづいて算定される。

小杉2丁目地区の容積率緩和の仕組み—当地区では、用途地域は商業地域（400%）と第一種住居地域（200%）が指定されていた。面積割合を勘案すれば、従前容積率は267%となる。そこに、再開発等促進区をかければどうなるか。まず、第一種住居地域

は事実上、商業地域に変更され、容積率はそれに対応して、400%とみなされることになる。さらに、公開空地面積に応じて加算される容積率は 200%と計算される。合計 333%容積率が上積みされるのだ。こうした都市計画規制を緩和する制度が、武蔵小杉駅周辺開発で次々と適用された結果、超高層マンションが林立する現在の街並みが生みだされた。住民は日照問題、風害、交通混雑、教室不足、コミュニティ破壊等の問題に苦しめられることになったわけだ。

都市計画の規制緩和の最大の問題の一つは、地域の環境容量が完全に無視されている点だ。環境アセスメントは、開発プロジェクトごとに、一件審査でなされている。それが積み重ねられていったとき、全体として、地域環境はどのような影響を被るかという視点からの判断は、一切なされない。これでは、地域の環境破壊に歯止めをかけることはできない。住民合意にもとづく、望ましい地域環境容量を設定し、開発をチェックしていくしくみを早急につくりだすことが必要だ。

(2019年4月27日)