

## 【 寄 稿 】

# 海外土地・不動産事情（9）

（財）日本道路交通情報センター  
監事 山邊 俊明

## I. 短 信

### 《 1 》シンガポール

#### ・経済情勢

#### オフィスの賃料は引き続き上昇傾向

シンガポールのオフィス市場は、2004年に比較して、追加的なオフィスに対する需要と賃料の上昇傾向を伴って、増加傾向を続けている。賃料は、コンサルタントによれば、引き続き上昇すると見込まれている。アジア・太平洋における主要な商業センターもまた、同様な見方をしている。シンガポールの空室率は、前年に比較して、2.4%低下しており、グレードAのオフィスの賃料は、前年よりも8.6%増加している。

#### CityDevは2、3年間に住宅価格が20-30%上昇すると見込む

City Developments (CityDev) の社長Kwek Leng Bengは、新築住宅に対する需要が回復することから、今後2、3年間にシンガポールの住宅価格が20-30%上昇すると見込んでいることを明らかにした。政府の統計によれば、住宅価格は、4年間の不振の後に、ここ4四半期は、上昇している。しかし、年2%の上昇であって、香港等の他のアジア市場に遅れをとっている。

#### 3月の小売は13.1%増加

店頭販売と乗用車購入の強い立ち直りによって、2005年3月の小売売上高は、前年比で13.1%増加した。小売の他の多くの部門でも高い販売額が記録されている。統計局によれば、3月の小売業販売額の総額は、1,720

億円と推計され、2月に対して30.1%の増となっている。しかし、乗用車購入を除けば、増加率は、8.7%である。概して言えば、3月の売上高は、2004年12月の水準であった。

#### ・不動産市場

#### CityDevはSentosa siteを160億円で取得

CityDevは、2004年には、Sail @ Marina Bayのマンション販売でトップとなり、波乱を起こしたが、Sentosa Coveで新たな水しぶきを上げる模様である。長年にわたるパートナーのTIDと組み、約160億円の付け値で用地を購入した。35万円/㎡である。アナリストは、デザイン、品質によるが、この新しい豪華なマンションが55万円/㎡から61万円/㎡の価格で売りに出されると推測している。

#### Bugis JunctionがREITに組み込み

Bugis Junctionは、CapitaLandと Kappel LandがO CBCとGreat Easternの店舗、オフィスとホテルの複合ビルを105億円で買収した後に、REITに組み込むための一歩を踏み出した。CapitaLandとKeppelは、現在、Bugis Junctionの店舗、オフィス部門を既に取得しており、InterContinentalホテルについても90%を取得している。

#### Mapletreeは、ポートフォリオにロジスティクス資産を追加

Mapletree Investmentは、ロジスティクスに特化

したREITを立ち上げるための準備を行っている。同社は、Boustead社とのジョイント・ベンチャーであるシンガポール空港ロジスティック・センター1と70 Alps Avenueを23億円で買い取る契約を行ったと発表している。これにより、7件、110億円のロジスティック資産が購入されたことになる。

#### **Sentosa Coveは6件のバンガローを競売**

バンガロー開発の用地を売却したSentosa Coveは、現在、新たな試みを志向しているところである。2005年6月に行われるオークションに出し、Serapongの丘のふもとの湖を見渡せるバンガロー用地の価値を評価しようというものである。丘腹の6件の物件を販売した後に、それらの価格をベンチマークとして、残る23件を販売するものと思われる。

#### **Holland Rdのマンションが1棟売り**

Holland Roadの23戸のEvianマンションは、入札方式により、販売された。応札者は、各約99㎡の床面積を持った69戸からなるタワー・マンションを建築するであろう。しかし、これらの資産には、賃借期間がまだ77年残っている。

#### **Mapletreeは7月後半に、ロジスティックREITを上場**

Mapletree investmentは、7月後半か8月前半に、ロジスティック資産からなるREITの上場を順調に進めている。初回には、ライバルのAscendas REIT (A-REIT) の市場における現在の収益率である4.7%よりも少なくとも1%高い収益率を得ることを見込んでいる。さらに、Mapletreeは、上場後にこのREITに組み込まれることになる資産を買い増ししている。これらは、シンガポールの他に、香港、中国とマレーシアの資産が含まれている。

#### **高い収益率を目指すSuntec REIT**

Sunter Cuty Mallと Office Towersを主要物件としているSuntec REITは、19万㎡の資産をより収益性を高めるための道を検討している。既に、2社のコンサルタントが主として、Suntec Cityの店舗部門の分割により賃貸収益を増加させる方法を指摘している。コンサルタントの主たる課題は、収益が低いオフィスを移動し、収益の高い店舗にすることの可能性の検討となるであろう。

#### **Ambervilleは一棟売り**

Katongに位置するAmbervilleは、HUDCの最初の民活化 (privatised) 資産になり、最近の傾向である99年の賃借権付きで、一棟売りされる。この傾向は、本年の前半に行われたEng Cheong Towerの販売によって、引き起こされたものである。Ambervilleは、168戸のアパートメントとメゾネットからなる。

#### **Far EastはPacific Plazaを74億円で購入**

Far East Organizationは、Bleau investmentから、Scotts Roadに位置するPacific Plazaを74億円で購入したと発表した。賃貸可能な床の単価は、97万円/㎡であり、資産の賃貸収入のフローによれば、純収益率は、4%を超えられている。Far Eastグループは、Pacific Plazaの既存の店舗とオフィスの利用を存続させることが出来よう。

#### **CityDevは、資産をSuntec REITに売却**

CityDevは、その資産の一部をREITに組み込むべくSuntec REITと協議中である。同社は、Reublic Plaza, City House, No1 Shenton Way、富士ゼロックス・タワー、Arcade, Commerce Pointを含むオフィス・ビルのポートフォリオ670億円をREITに組み込むことを検討してきた。CityDevは、2月に本年の上期中にこの計画について意思決定を行うものと表明している。Suntec Reitは、2004年12月の公開以後、規模の拡張を試みており、2、3年の内に資産規模を倍にするつもりである。

(Singapore Property Market Monitor: June 06, 2005, Jones Lang Lasalleの抄訳)

## **《 2 》香港**

### **・経済情勢**

#### **第1四半期は予期された通りの力強い成長**

経済情勢は、全般的に改善が進んでいる。強い外需と内需を背景にして、2005年の第1四半期の成長率は、前年比で6%となった。これは、2004年の8.1%に続くものである。四半期を通じて、財・サービスの輸出がそれぞれ8.9%、8.6%となった。一方、民間消費は、前年比で4.6%の増加となっている。消費者物価指数も上半期では、前年比で0.4%と緩やかな上昇であった。政府の見通しによれば、2005年の成長率は、4.5-5.5%である。

## 飲食店には良い環境

民間消費と観光客の支出を背景として、本年第1四半期の全レストランの売り上げは、金額では、6.1%、数量では、5.5%の増加となった。中華料理店は、数量で9.1%まで増加し、ファーストフード店の4.4%の増加がこれに続いている。

## 通貨量の縮減により、利率が上昇

香港の金融当局は、通貨交換システムにかんする三つの改善策を公表した。公表後直ちに、総通貨バランスが大きく縮減したが、これは、中国元の切り上げを見込んだ、投機目的で香港の銀行に預けられていた通貨が流出したことを示唆するものである。通貨バランスの減少により、最優遇貸出金利は、0.5%上昇して、5.75-6%となった。

## ・不動産市場

### 販売活動は利率の上昇により軟化

住宅ローン金利の上昇は、市場のセンチメントを冷やし、銀行の利率上げの発表後、直ちに、住宅の販売は軟化した。販売活動が鈍くなり、購入希望者の内には、購入の決定をためらう者もあった。購入者が慎重になってきている一方で、住宅の取得可能性指数で見れば、住宅は、依然として購入可能な状態が続いている。高級な物件への利率の上昇の影響は、あまり強くはなく、こうした物件を購入する者には、取得可能性は、あまり問題となっていない。

### 販売活動の活況による賃貸物件の減少

販売市場が力を増し、投資収益が下がっているため、法人の土地所有者は、住宅投資資産の販売の機会を引き続き、探している。Wharf Holdingsは、1 Plantation Roadの4ブロックの内の2ブロックを売り出した。Mid-levelsでは、GICがRoyal Courtで9件の投資物件を売ろうとしている。ポートフォリオ上の賃貸物件の減少の結果として、テナントは、賃貸の機会を確保しようとする決意が強い。

### SHKPが西友を取得

Sun Hung Kai Propertiesは、西友の株式の100%を確保した。西友は、Shatin New Town Plazaのテナントであり、規模が14,000㎡の百貨店である。この取得により、SHKPは、西友が最大規模のテナントとして留まることから、New Town Plazaのバランスの取

れたテナント層を確保できる。

### Chenung Kongは、用地取得に積極的

Chenung Kongは、最近、土地販売市場でもっとも積極的なデベロッパーのうちの一つである。同社は、16-18 Conduit Roadの住宅用用地を取得した。取得価格は、27億円(92万円/㎡)である。Kwloon Tongでは、Cheung KongがLuso Apartmentsの個人所有の住宅を多数購入しており、また、ATV Headquartersの敷地を88億円で購入する件について、同意が出来ている。

### 倍増のオフィス取引

オフィス市場では、質の高い空間を求める需要が強いことから、センチメントは、積極的である。ビジネスの成長が続いていることを背景として、床の拡大や移転が続いている。新規供給が限られている中で、増加している需要により、新規成約は、4月の倍である4.8万㎡となっている。

(Hong Kong Property Market Monitor: May 2005  
Jones Lang Lasalleの抄訳)

## ◀ 3 ▶ 上海

### HeadQuarters Buildingが公開式を開催

床面積42,800㎡のオフィス・ビルが人民広場で建築中であり、2005年9月に竣工するが、新規のテナント2社への公式の歓迎会を開催した。この資産は、ペプシー・コーラ(8,400㎡)とGSK(4,200㎡)2社を加えて、55%が予約済みである。都心に位置し、オフィス市場の需要が強いことから、先行契約が進んでいる。

### 土地の公開入札

6月17日に、上海不動産・土地資源局は、本年三回目の公開土地入札を行うことを発表した。計220万㎡の37区画が売りに出される。ほとんどが商業地である(90%)。これらの区画は、Jiang、Fengxian、Jinshan、Minhang、Songjiangのような郊外に位置している。この開発によって、これらの地域での店舗、ホテル需要が充足されるであろう。

### 優良開発物件の引渡し

上海の中心部で多くの優良海外投資・開発プロジェクトが竣工し、6月には、土地所有者に引き渡される。以

下のプロジェクトである。Keppel Land (約1,200戸)が開発したJinganc地区のOne Park Avenue。Capita Landが開発したChagning地区のOasis Riveria第1期(約700戸)。Morgan Stanleyの投資によって開発されたXintiandi地区のJinglin Tiandi (約90戸)。

## ◀ 4 ▶ 北京

### Finance Streetビルに214百万円のオプション

Finance Street Holding社のウェブサイトによれば、Excel Partners Ltdは、グレードAの17階建て、面積4万㎡のオフィス・ビルのオプションを取得した。同意書によれば、今後の資産と駐車場のオプションは、2005年12月31日までに執行され、この時までにはビルは竣工する見込みである。Excel社がオプションを実行する意思を固めた場合には、ビルに111億円、駐車場に920百万円を支払わなければならない。このビルは、Finance Street Areaに位置し、Four season's Shopping Centerに隣接している。

### China Life Group社らがFinance Streetビルを購入

第2四半期に、China Life Group社、北京Zhong-baoxin不動産開発会社、China生命保険資産運用会社の3社が国際金融センター・タワーAを購入した。総投資額は、158億円である。国際金融センターは、2005年第3四半期に竣工する見込みであり、総床面積は、7.7万㎡である。中国生命保険は、19階から24階(22階は一部)を購入し、別のオフィスと交換する；中国生命保険資産運用会社は、14階から18階までを購入した；Zhong-baoxinは、2階から13階までと1階の一部を取得している。これらの企業がビルを賃貸するのか、自社で保有するのかは、明らかになっていない。

## ◀ 5 ▶ 広東

### Hyundai自動車がHuaduに設立

ホンダ、トヨタ、イスズに続いて、韓国Hyundai自動車が広東自動車グループとのジョイント・ベンチャーの一員となり、広東に製造工場を設立した。このプロジェクトは、総投資額が1,400億円で、2007年にトラック、バスの製造を始める。年生産量は、初年度が2万台で、2011年には20万台に達するものと見込まれている。このベンチャーにより、広東市は、中国における3大自動

車製造業基地の一員としての地位を高めることとなる。

### Baiyun新都市の計画策定

広東都市計画局は、前Baiyun空港跡地のBaiyun(白云)新都市の計画を空港移転後1年後に定めることを明らかにした。この地域は、基盤施設の整った近代的で環境に恵まれた住宅地となるであろう。現在の計画では、面積が約11.4km<sup>2</sup>で、15万人が居住出来るようになっており、高級住宅市場の的になると見込まれている。これは、市の長期的な開発にとっては、土地供給を作り出す積極的なものである。

### R&Fは高級住宅を発売

広東を本拠とするR&F Propertiesは、20万㎡に及ぶ一連の高級住宅を発売する。これらの販売は、広東、北京で行われ、価格は、それぞれ、13.8万円/㎡、12.4-22万円/㎡である。

(3、4、5は、China Property Market Monitor:June 2005, Jones Lang LaSalleの抄訳である。)

## ◀ 6 ▶ ソウル

### ・経済情勢

### 韓国銀行(BOK)は、コール・レイトを維持

BOKは、不安定な不動産市場が経済の安定を混乱させかねないという状況の中で、翌日物のコール・レイト(3.25%)を7ヶ月連続して変更しないと表明した。また、BOKは、経済に対してマイナスの影響はあるものの、立ち直ろうとしている国内消費を支えるための低金利政策を維持すると言っている。しかし、経済成長に弾みをつけるためには、利率の引き下げが必要であろう。

### 4月の失業率は3.6%に上昇

2005年4月の失業率は、ここ4年間で最高の3.6%を記録した。求職者の増大に見合った雇用機会が確保されなかったのである。国立統計局によれば、失業者数は、85.7万人となっている。労働市場を活発にするために、政府は、2005年中に40万人の雇用を生み出すために、11兆円の支出を行うことを計画している。

### 経済の回復に疑問を持つ経済界

民間企業の多くは、韓国ウォンが強く、弱い国内消費が経済を押し下げるために、経済の回復が遅れるであろう

うと思っている。韓国産業連合会が韓国の600社の大企業に対して行った調査によれば、企業の47.5%は、2005年の下期には経済の回復を見込んでいる。しかし、52.3%の企業は、まったく回復を期待していない。

#### ・不動産市場

#### 地価公示価格（GALP）の上昇

課税のために使用される標準価格であるGovernment Assessed Land Price (GALP)は、2005年6月には、上昇に転じた。国土の総価格は、220兆円となって、前年比では19%の上昇である。ソウル、Incheon(仁川)、Gyeonggi(京畿道)が総価格の60%を占めている。南Chungcheong(忠清南道)は、前年比で最高の35.7%の上昇となっている。政府は、GALPの上昇を市場価格が反映したものであると説明している。

#### Incheon空港で国際ビジネスセンターが拡大

政府は、Incheon空港の近くに、33万㎡の商業地区を開発して、経済の活性化を図るとともに、Incheon空港を北アジアのハブとすることを計画している。建設工事は、今年度下期に着工して、2008年に竣工する見込みである。新しい地区は、既にある国際ビジネス・センターに加えられ、「オフィスホテル」、会議場、ショッピングセンター、展示会場となる。

#### 小規模ビルの取引が盛ん

企業が財務構造を改善することに努めたことから、5月には、小規模で家主が利用している小規模なビルの取引が活発に行われた。KTB Asset Managementは、Cheil産業ビル(5,845坪)をCheil産業から58億円で買い取った。Daeyoo(1,348坪)ビル、JHビル(1,270坪)は、それぞれ、13億円、7億円で他の国内企業に売却された。

#### Regusはソウルに第2ビジネス・センターを開く

韓国での営業を始める外国企業が増加するにつれて、韓国では、オフィスのためのアウトソーシングに対する需要が急増している。これを満たすために、オフィス・サービスの提供企業として世界最大であるRegusは、ソウルの中心業務地区の韓国第1銀行本部内に第2のビジネス・センターを開設した。

#### 政府は対投機政策を導入

政府は、再び、住宅市場で対投機政策を導入すべく、

計画中である。Gangnamのアパートメント価格が急騰したことによって、政府は、住宅市場に関する法令の改正を計画している。この計画は、税率の調整、住宅ローンの規制、アパートメントの供給増を焦点とするであろう。

(Seoul property Market Monitor, June 20, 2005; Jones Lang LaSalleの抄訳)

#### ◀7▶ヨーロッパのオフィス市場

##### ドイツで取引活動が回復

- ・ヨーロッパの本年の第1四半期の賃貸量は、前四半期よりも低下した。しかし、成約は、2004年の第1四半期とほぼ同じである。
- ・ドイツの主要5都市では、第1四半期には、昨年の第1四半期を30%も超える床面積の成約があった。フランクフルトでは、2003年以来の最高の成約があった。ベルリンでは、2001年来の最高であった。しかし、これらの都市でも、市場のファンダメンタルズは、なお弱い。
- ・ロンドンでは、昨年の第4四半期の非常に高い水準から、50%も減少した。

##### ブリュッセル、ロンドンのウエスト・エンド<sup>®</sup>、ハーグでは賃料が低下

- ・西ヨーロッパの優良オフィス・インデックスは、第1四半期には、0.4%下落した。三期連続の下落である。都市別の下落率は、ブリュッセル(-3.4%)、ロンドンのウエストエンド(-3.4%)、ハーグ(-3.4%)である。
- ・対照的に、リオンでは4.7%、マドリードでは1.0%の上昇を記録した。

##### ヨーロッパの全域に見られる経済の先行きについての悲観論

- ・ヨーロッパの経済成長は、今年は弱いであろうと見込まれている。EU全体では、経済成長率は、昨年の2.3%から2005年は1.9%と低下するという予測が同意されている。ヨーロッパ市場の内の主要な国で成長率の低下が著しいのは、イギリス、フランス、ドイツである。ヨーロッパでは、利率が本年中は変化がないと見込まれており、インフレーションは、弱まるであろう。

## 中欧では、需要が緩む兆候

・中欧、東欧の優良ビルの賃料は、ブダペスト、モスクワ、プラハで第1四半期には、落ち着いていたが、ワルシャワでは、同期に4.8%低下した。賃料の年間での上昇率は、3.7%から1.1%に低下した。

・中欧、東欧では、テナントの強い需要を引き付けているが、第1四半期には、減速の兆候が見受けられ、賃料量は、昨年第1四半期より9%減少している。

(European Occupier Office Clock, Q1 2005, Jones Lang LaSalleの抄訳)

## II. 資料

本稿は、1998年にフランスのラ・ロシェルで開催された、「21世紀における都市」をテーマとした国際会

議で報告されたものの抄訳である。

## ドイツにおける郊外化と都市開発

ドイツ都市研究所 ハイน์リッヒ・メーディング

### 1. 傾向

ドイツ連邦共和国は、再統一以降、82百万の人口を有し、国民は、約14,600の自治体に居住している。小規模なコミュニティと都市は、合体して、コミュニティ連合(districts)を形成している。大規模な都市は、独立している。これらの113都市は、国土面積の5%を占めるに過ぎないが、全国人口の約33%を擁している。83の都市が10万人を超える人口を有している。このように、ドイツは、都市化した国家であり、これらの都市は、地理的に、偏りなく分布している。こうした空間構造は、国際間の競争において、有利であるとみなされる。地域のレベルでの空間構造については、居住、買い物及び就業における郊外化が1960年以降に見られ、今後もドイツの都市圏において、支配的かつ一般的な空間構造の傾向として続くものと思われる。

こうした郊外化の過程については、標準となるものはない。差異の多くは、その規模及び過程において生ずる顕著な違いを伴った明らかな都市の形態である。これは、時間の経過及び地域間の両面において真である：

- ・旧東西ドイツ間
- ・多極的な中心を持った都市圏と一極集中的な都市圏の間
- ・反映する都市と沈滞した都市の間

都市の中心地域(inner urban area)、周辺地域及び都市全域の境界設定—適切な指標及び統計手法—に関しては、長く論争が行われてきた。ここでは、触れない。

統一前の連邦共和国(西ドイツ)においては、以下の傾向が見られた：

1. 郊外化を郊外化係数(周辺地域の人口・雇用地域全体の人口・雇用に対するシェア)で見ると、この係数は、いずれの都市においてもゆっくりと連続して増加している。
2. 人口の郊外化の方が雇用の郊外化よりも高い。郊外化は、雇用の面から見ると、3次産業よりも2次産業の方が高い。
3. 郊外化の結果として、従来見られた都市中心地域と周辺地域との人口・雇用の密度の差が減少している。統計で見ると、「農村」も「都市」的になってきており、都市的なライフスタイルが支配的になっている。
4. 1960年代及び1970年代においては、郊外化は、都市中心部から周辺地域への遠心的な人口移動として現れた。地域全体の成長は、都市の成長によるものであった。都市は、水が一杯の洗面器のように、「溢れ出た」のである。こうして、通勤距離が増加した。
5. 1980年代及び1990年代においては、地域全体の発展は、中心部に対する従属から解放された。地域内部間の人口移動及び企業の立地が周辺地域の地位をますます強化した。
6. 居住地の軸線と軸線間に位置する地域における分散した居住形態は、地価及び賃料の差、モータリゼーションの進展並びに道路インフラストラクチャ

一の拡大をによって生じた。この地域においては、郊外鉄道に近接するだけではなく、アパートメントが広がってきた。

7. 雇用の郊外化は分散の度合いが低く、交通条件に恵まれた所に集中している。これにより、初期の都心集中型の通勤から郊外間の通勤へと移り変わっている。通勤距離は、ある程度減少している。
8. 大規模なショッピングセンター及び余暇施設（プール、スポーツ・センター、音楽ホール、映画館等）が周辺地域において出現しており、これらは、車によって容易に利用が可能である。これらの第3のセンターは、その地域の質を向上させている。同時に、都市中心部においては、こうした機能の低下が発生している。
9. 地域の住民は、もはや、就業、買い物及び文化サービスの地として都市に焦点を合わせてはいない。地域全体が、提供されているものの中から自由に選択する人々のための活動の場となっている
10. 他方では、驚くべき「空間的な」繋がりがあがる。都市中心部の南部に居住している者が郊外の南部へと移動する。都市の西部に立地していた企業が周辺地域の西部に移転する。

旧東ドイツにおいては、地域構造の多くが今日においても西ドイツと明らかに異なっている。40年にわたる「社会主義」都市を目標とした都市政策の後に、かつての都心は1990年には崩壊の状態であった。再開発が行われず、住宅に対する需要は、プレハブのアパートメントによって満たされた。これらのアパートメントは、旧都市のはずれに建てられることが多かった（Halle-Neustadt, Leipzig-Grünau, Berlin-Hellersdorf）。市場（地価、賃料）が成立しておらず、都市計画、公共交通における政治的な特別の優先権により、郊外化の広がりは、一般的に、顕著な発展を見ることがなかった。

再統一の後、初めに、小売取引の急速な郊外化が進行した。旧東ドイツにおいては、旧西ドイツよりも「緑地」の利用転換によるもののシェアが高い。私的所有への転換、土地利用計画の策定及び所得の低下がもたらした難点によって、今日においても、住宅の郊外化は、旧西ドイツに比較して、大きく遅れている。1990年から後には、東から西への地域間の人口移動が激しかった一方、今日では、同じような程度で地域内部での移動（都市中心部から周辺地域）が生じている。旧西ドイツよりも移動率が高いのは、ギャップを埋めるためのものである。

郊外化の結果は、様々である。以下の観点がしばしば

言及される：

- ・社会階層の分化（特定化）
- ・土地の消耗（using up of land）及び交通量の増大
- ・社会的基盤施設に対する需要の追加
- ・自治体の財政問題
- ・都市計画を進める際の問題
- ・都市中心部の衰退
- ・都市のアイデンティティの喪失

家計及び企業の意味決定が個々の目的の達成を目指している一方で、負の外部経済効果が公共的な資産に影響を及ぼし、社会全体の目的が失われる危険が存在する。初めの二つの点に関して、簡単に説明しよう：

#### 社会階層の分化（特定化）

質的な検証によれば、概して、ドイツの人口の郊外化は、重大な社会的分離を伴いながら、進行している。高所得層及び「中流家計」は、都市中心部もしくは開発後年を経た地区を去り、周辺地域に戸建住宅のための土地を求めている。一方で、周知の都市問題を生じさせる社会層は、都市中心部等の地区に集中している。ここでは、老人、貧困者及び片親だけの家族が大きな比率を有している。あるドイツの都市においては、その中心部における一人世帯のシェアが50%前後となっている。ヤッピー、ディンクスの中には、「都市のライフ・スタイル」を享受している層もあるが、これらは、少数である。

ドイツ人の間のこうした分離については、特別の問題が加わっている。外国人が都市中心部に集中しているのである。

ベルリン及び旧東ドイツの都市においては、特有な現象として、大規模・高層のプレハブ住宅の建設に際して、分化が進んでいる。再統一までは、これらの地区には、色々な社会階層が居住していたのである。1996年には、ベルリンの東部においては、約13,000戸のアパートメントが空室であった。このうちの一部が廃墟となって、建替えもしくは修復すべきものであるとしても、都市住宅協会は、高密度で住環境が劣悪な地域（これは、都市中心部及びプレハブの高層住宅に見られる典型である）においては、最早、フラットへの入居者を見出すことは出来ないと訴えている。

#### 土地の消耗及び交通量の増大

人口の増加（移民による）、家計の構造変化、所得の上昇及びこれに伴う住宅需要の高度化は、居住地域への需

要を増加させる。旧西ドイツにおいては、1965年から1991年の間に、居住者一人当たりの住宅面積が22㎡から37㎡へと増加している。この傾向は、今後も続き、2010年には、42㎡に達し、50年間で、倍増することとなる。旧東ドイツにおいては、この傾向の進展は、まだ低い、今後、こうした傾向に向かうであろう。

増大する居住需要の圧力及び居住地の周辺地域への空間的拡大（都市のスプロール）は、経常的に、空間に対する需要を増加させ、さらには、自然状態に近い地域の減少を加速させ、重大な生態学的な結果をもたらすことになる。

輸送コストが所得に対して、相対的に低下していることによって、諸機能が空間的に分散し、また、余暇時間のシェアが高まることによって、交通部門が成長する。今日、輸送人員の約50%は、余暇及び休日のためのものである。

乗用車による個々人の移動の増加及びスプロール化は、トラックによる輸送と相まって、交通部門において、排気ガス、騒音及び空間の酷使の増加をもたらしている。

土地利用及び輸送の増加は、生態系を危うくしている。都市の構造及び輸送システムと必要な土地面積との間の相互関係は、以下に記す都市の比較によって明らかとなる。

構造の異なる都市を比較する：

- ・「デルフト型」（オランダ）は、高層建築物、土地の混合した利用、公共輸送機関、自転車及び徒歩交通の重視によって類型化される。
- ・「オルデンプルク型」（ドイツ）は、中密度であり、土地の混合利用の程度が前者に対して低い；交通体系においては、乗用車及び自転車が大きな役割を果たしている。
- ・「デンバー型」（アメリカ）は、低密度居住であり、交通は、乗用車利用に特化している。

これらの三都市のデータに基づいて、人口10万人の都市を想定すれば、必要とされる居住面積（交通のための空間を含む）は、極端に異なる。低密度居住であり、広大な交通空間が必要となることにより、デンバー型の都市は、デルフト型の都市の居住人口当たりの居住地面積の4倍の面積を必要とすることになる。

こうした比較により、以下の点が明らかとなる：乗用車への依存度が低く、住宅が高層建築物である都市は、規模がコンパクトであり、交通の多くは、徒歩もしくは自転車によることが可能である。移動距離が大きくなると、公共交通機関の利用が適しており、乗用車への依存

度は、低い。乗用車への依存度が高くなると、環境問題が生ずる。これは、乗用車への依存度が低い、コンパクトな都市においては生じないものである：スプロール、交通による環境汚染、乗用車への高い依存度、乗用車によらない住民のモビリティの低下、街路の公共空間としての機能喪失、公共空間の安全性の欠如などが生じることになる。

## 2. モデル

都市の空間構造及び都市開発の規範的なモデルに関するドイツでの議論においては、二つの競争的かつ背反的なモデルが今日、中心となっている：

- ・コンパクト、混合利用、「ヨーロッパ型」的な都市のモデル
- ・ネットワーク型で、中心軸と結節点、機能によって混合利用と非混合利用がある都市

ドイツ連邦共和国においては、支配的な規範的モデルは、今日までは、都市の再生及び都市の部分的な改造であった。これは、ドイツ人にとっては、最近の都市開発のコンセプトのほとんどが、機能の混合及び都市の密度をガイドラインとしているからである。このモデルは、「ヨーロッパ型」都市の都市計画の構造が安定的であると同時に柔軟性に富むことを示してきたことに対する確信に基づくものである。概して、このような都市計画の構造は、それが利用される時には、十分に中立的であり、ニーズの変化に対応して、統合が可能である。このモデルは、生態学的な目標を考慮することも可能である。社会的な統合、都市のライフスタイル及び経済的な革新に対して、貢献をなしていると思われる。こうして、都市の文化のヨーロッパ的な根源とのつながりを確立し、さらに、都市を歴史があると同時に未来へも適合するものとするのが、正しく且つ重要であることが明らかになる。

今日、総合的な都市開発計画の策定における新しい局面においては、都市空間の混交利用（住宅、就業の場、警察、行政、教育及び芸術）もしくは、都市開発政策の誘因としての機能の混交原理が再び前面へと躍り出ている。いくつかのドイツの都市は、今日の都市の拡大、また放棄されたままの工場、軍事施設及び運輸施設の再生を都市開発の狙いとしている。こうした例は、ミュンヘン、ハンブルク、フランクフルト、ベルリン、ハイデルベルク及びルール地域の北部の都市—これらの都市は、エムシャーパルクで開催される国際建築博覧会のプロジ

ェクトを担っている一において見られる。

しかし、都市地域における機能の分離は、現実存在しており、これは、コンパクトで、機能が混合した都市のモデルとは相反する。「ヨーロッパ型」都市の支持者は、新しい考えが欠けているという叱責に直面し、後進性を非難される。他方で、ネットワーク型都市の主張者は、支配的な都市の傾向に盲従し、過去の政策の過ち、文化に関する無理解及び都市の構造の低下を招いたとして批判される。

「ヨーロッパ型」の都市が今日の主たる目標であると仮定すれば、これは、司法、財政及び民主的に行われるべき行政が現在では、経済及び社会の力にまさるところまでいたっていないことを示すものであろう。

### 3. 戦略

さて、これらの力を認め、自己の法的、財政的及び行政的な権力の限界を重んじながらも、その規範的なモデルのために何かをなそうとする都市政策の戦略は、どのようなもので在り得るか。今は、総合的な戦略を詳細に述べる時ではない。いくつかの重要な側面を多くの取り得る戦略の内から引き出してみよう。

#### 3. 1 都市のマーケティング

都市中心部は、「都市的な」センターに留まらなくてはならない。都市中心部の「衰退」に対しては、行政政策、地域における共同及びマーケティング戦略によって対抗しなければならない。再生政策は、小売業における多様性以上のものを必要としているが、これは、大きな役割を果たすであろう：

- ・いわゆる「小売取引」もしくは「中心」の考え方は、都市中心部の小売業と外延部の小売業との間の労働の分業に影響を与えるものとなろう。大企業の郊外立地のこれ以上の増加は、阻止しなければならない。
- ・ドイツは、都市の再開発、交通量の削減及び歩行者用の地区の設置に関して、良い経験を積んできた。
- ・鉄道駅及び都市中心部の鉄道用地の利用転換は、小売取引等の価値を高める機会を提供する。

「都市のマーケティング」は、統合されたコンセプト及び公共と民間の共同によって、魅力を高めるための新たな努力を意味するものとして使われている。

- ・「統合されたコンセプト」は、小売取引の支援措置と

以下の諸措置を結合させることを目的としている：

- ・都市計画（モニュメント、緑地、水の保全）
- ・都市における滞在時間の質の向上（清潔さ、照明、安全）
- ・道路利用の質的な改善（市場、フェスティバル）

#### 3. 2 住宅政策

これ以上の住宅の郊外化を止めるためには、都市の中に魅力があり、購入しやすい住宅が供給されなければならない。戦後の住宅不足が終了した後に、地域の状況及び必要性に従って、住宅建設が進められてきた。1956年に制定され、とりわけ戦後の状況に適合されていた住宅建設法の根本的な改正の必要性は、明白であった。ここでの論争が住宅政策のための公的資金に関するものであったということを知っても誰も驚かないであろう。自治体にとっては、財政上の問題の明確化が異常なほどの重要性を持った。1980年代の初頭以後、住宅政策は、ますます自治体の受け持つ割合が高くなってきた。

例えば、ベルリン州においては、再統一以来、都市開発政策に関連して、補助政策に関する見直しが行われてきた。これは、単にベルリンの特殊な状況によるものだけでなく、以下に述べるが、変化の典型を示している：

1. 都市計画の目標の変化：住宅開発の分散した構造から、「郊外」の混合的な利用；
2. 伝統的な公共住宅建設への単一的指向の廃止；
3. 中所得層の住宅需要に対する所得制限付きの補助金の導入
4. 戸建住宅と同様に、アパートメント開発における持家比率の引き上げ

こうした住宅政策における視点の変化は、現在、住宅市場を緩やかにさせている。過去何年かにおける活況した住宅建設（1991年以降、260万戸の住宅が建設され、約350万戸が修復されている）は、賃料の低下及びアパートメントの空室をもたらした。安上がりな住宅を求める低所得層を別として、中高所得層向けの市場における軟化の傾向は、役を果たしていない。低所得層に対する供給に対しては、利用可能な住宅の規模が減少するという新たな困難が加わっている。1980年には、旧西ドイツの公共アパートメント（social housing apartment）は、400万戸であったが、今日では、240万戸に過ぎない。2005年においては、百万戸の公共アパートメントがやっと利用可能であると推計されている。

多くのドイツの都市においては、財政が厳しく、収入

を増加させるための新たな方法を検討している。これにより、公共アパートメントの入居者への売却及び自治体所有の土地の売却等の現象が生じている。専門家の多くは、これらの施策が都市の住宅政策及び都市における社会的な統合を損なうものであると考えている。彼らは、機能の混合を保ち、将来を見据えた土地政策を進めることが必要であるとしている。予算の拡大・強化が都市行政の最も重要な目標となってはならない。

### 3. 3 郊外 (outskirts) のデザイン

機能の混合及び密度が都市の郊外部の開発に当たっての目標でなければならない。多様で密度が低い都市景観は、都市に近接したレクリエーションの場を与えてくれる。都市の郊外部は、もはや「計画無き」開発の場、都市の縁辺部における大規模かつ単一構造の居住地域であってはならない。これらの地域の開発のポテンシャル及びチャンスを確認するとともに、持続的な居住地開発にふさわしいものとしなければならない。

許容できる開発の道筋は、都市の縁辺部に対してアイデンティティを与え、機能が混合し、相対的に高密度であって、その規模が「理解可能」である等の構造を持った居住地である。1980年代の末以降、自治体の居住地の形態は、いくつかの都市の縁辺部において開発され、もしくは、計画されたものであり、1,500戸から5,000戸のアパートメントを備え、「都市縁辺部の強化」を目的としたものであった。こうした新たな郊外部の開発の例として、ベルリン、フランクフルト、フライブルク及びハンブルクを挙げることが出来る。

これらの都市の新しい郊外は、新たな都市開発や、都市拡大、さらには過去の誤りに関する要請に 대응するものである。人口、所得水準、土地の商業的な利用と公共の基盤施設の利用、建築物・住宅の形態（賃貸住宅もしくは持家）の混合及び公共交通機関の便の良さが「生き残り得る可能性」に対する中心的な要請として考慮されなければならない。しかしながら、こうしたコンセプトを経済的及び持続的なものとするためには、都市計画における最低密度の設定により、一方では、民間投資家、交通の結節及び社会的・文化的な基盤施設にとっての経済的な可能性を確保し、他方では、受け入れられ得る限度内での土地利用とすることが必要である。

これらの原則に従うことによって、個人の生活及び人口の大部分の居住観の経済的・生態学的なバランスをとることが可能となる：

- ・郊外において、都市もしくは地域のサービス及び雇

用の機会に恵まれたいという願望の実現；

- ・居住の高度な質的水準を作り出す、質が高い公共・民間空間のデザインによる魅力的な生活環境の形成；
- ・自然環境及びレクリエーション施設へのアクセシビリティに恵まれていること。

### 3. 4 交通政策

交通政策は、都市中心部及び郊外における居住構造に対して影響を与える重要な手段である。土地の混合利用及び質の高い生態系、都市計画を備え、コンパクトな都市構造を重視する新たな都市政策は、都市の受容力に対応した、モビリティの供給を必要とする。このためには、少なくとも以下の古典的な戦略が必要である。

- ・長距離輸送の排除：よりコンパクトであり、土地の混合利用が行われている都市構造による長距離輸送の排除及び鉄道の結節点である地域の中心への集中化。
- ・輸送手段の変化：自動車輸送の大部分は、公共交通機関、自転車及び歩行によって代替することが可能である。
- ・交通速度の低下及び道路空間に係る計画の策定：輸送手段の速度を抑制することによって、危険性、事故及び騒音は、顕著に減少させることができる。

公共交通機関、自転車及び歩行に重点を置くことによって、都心は、特にその経済的・文化的な機能が支援される。市街電車、郊外鉄道、バス及び自転車のような効率的で、少ない土地の利用で済む交通機関によってのみ、都心の雇用及び観光を維持することが可能である。都心に向かう交通において、鉄道及び自転車の占める比率が高い都市は、高い魅力度を享受している。例えば、ミュンヘン、ウィーン、アムステルダム、ストックホルム、チューリッヒ、ベルンにおいては、都市中心部への交通の内の少なくとも約80%は、鉄道、バス、自転車もしくは徒歩によっており、乗用車の利用は、最大でも20%である。

都市の中心地区は、交通政策によって強化される。これは、第1に、公共交通機関のネットワークにおいて重要な結節点であること、第2に、交通量の削減及び歩行空間の計画策定によって、歩行者、自転車のための条件を改善するためである。都市計画及び生態学的な質の向上は、これらの地区における都市の質を高めることが出来る。

地域計画の改良及び効率化に加えて、国から課される条件が持続的な居住及び交通投資に対して逆効果を持つものではなく、これらの目的を推進するものとなるように組み立てられなければならない。投資政策と共に料金設定が交通部門の開発に対して、非常に重要である。トラック、自動車及び航空機は、外部費用が非常に高い。市場の不完全性が税制によって相殺されなければならない。これは、第1に、料金の適正化という意味で必要であり、第2には、環境にやさしい交通手段の使用を進めるための誘導策として必要である。

(Suburbanisation and Urban Development in Germany  
Trends—Models—Strategies)