

## 【 寄 稿 】

# 海外土地・不動産事情（13）

（財）日本道路交通情報センター  
監事 山邊 俊明

## I. 短 信

### 香港の不動産市場

#### ① 経 済

##### ビジネス界の楽観論

企業部門は、将来のビジネスの動向に対して、引き続き楽観論を抱いている。2006年第2四半期のビジネスの動向に関する調査によれば、工業、貿易、通信、不動産、銀行部門の回答者は、業況がよりよくなると回答している。一般的に、雇用者も第3四半期には、雇用機会の拡大に関して積極的である。

##### 貿易は好調

貿易部門は、第1四半期には好調であった。前年同期比で、総輸出額は12.1%増加した。この一部は、大陸側の貿易に対する強い指向によるものである。期間内に、国内輸出は、38.7%増と急増しているが、これは、主として、衣服、事務用機器の輸出が急増したためである。

##### 期待される雇用者数の増加

第3四半期の失業率は、5.2%であった。しかし、民間部門に対する調査によれば、企業活動が拡大しており、今年の後半では、さらに、雇用者数の増加が見込まれている。銀行、専門サービス業の増加が最も大きい。

#### ② 不動産市場

##### 販売交渉に注目

3月の一連に行われた新しい売り出しの後、住宅販売

市場は、引き続き、先に発売したプロジェクトの在庫に焦点を合わせ、相対的に、安定している。4月の新規プロジェクトは、87戸からなるYuen longのNanFung's Fioriだけである。しかし、多くのプロジェクトでは、販売に向けた交渉が行われており、数ヵ月後の販売に備えている。

##### 力強い高級住宅市場

高級住宅の販売市場のセンチメントは、最近のストック価格の上昇を背景として、引き続き、強まっている。ストック市場のキャピタル・ゲインが資産市場へ流れ出すと考えられるから、今後数ヶ月間、高級物件に対する需要は、強まるものと見込まれている。56 Re pulse Bay Roadでは、223-259万円/m<sup>2</sup>の価格帯で、たかさんの住宅が販売された。The Peakの投資物件は、54 Mount Kellet Roadの3.4億円での販売、6-16 Peel Riseの57億円での販売によって裏付けられるように、需要が大きい。

##### 引き続き拡張需要

香港の金融市場の高い成長は、金融制度を担う投資銀行、ファンド、法律事務所のオフィス拡張を支援し続けている。そうしたリース取引が3月に行われた。これには、Three Pacific Place と Edinburgh Towerが含まれる。一方、数多くの調査によれば、企業は、しばらくの間ビジネスが成長するという楽観論を有している。

##### 景観の向上への動き

賃料を引き上げるために、大規模土地所有者は、その資産の周辺環境を向上させることに意欲的である。例え

ば、Hang Lung Groupは、当局の許可を得て、Pater-son Streetの美化工事を行うことを提案した。この企業は、このプロジェクトに3億円の投資を行うべく、その準備にかかっている。

### 売れ残りの政府住宅の販売

住宅省は、住宅取得スキームの内の売れ残り16,600

戸の住宅を放出することとした。販売は、2007年、2009年の2年間で、年2回行われる見込みである。1回の販売量は、2,000戸から3,000戸 (flat) となるであろう。

(Hong Kong Property Market Monitor  
: April 2006 , Jones Lang LaSalle)

## II. 資料

### I 空間の節約及び郊外の保全に配慮した住宅開発のシナリオ及びその可能性 (1)

ドイツ連邦環境省 (Umweltbundesamt) 受託研究の要約

ディーター・アップル、クリスタ・ペーメ、ウルリケ・マイヤー、ルイーゼ・プライスラー・ホル

#### 1. 序論

ドイツの地域開発は、ヨーロッパの他の多くの国々と同様に、①居住及び交通に向けた継続的な土地利用、②従前のコンパクトな都市の構造の解体、③交通量の増大、④これらに基づく大気、土壌及び水質の汚染、動植物の種の絶滅、文化的な景観の損失及び広域的・局地的な気象の変化によって特徴付けられる。

こうした展開が人口及び雇用の増加によっている部分は、少ない。これは、特に、生活様式、生産の方法、小売業の構造及び交通機関の利用の形態の変化によるものである。居住の分散と私的な自動車利用のための広大な土地利用の間には、密接な連関がある。広範囲に広がった居住の構造は、自動的に、自動車交通利用の交通を増加させ、その結果、居住の密度は、低下し、これが更に市街地を郊外部 (countryside) へと拡大させる。郊外における戸建住宅への欲求を満足させることは、それが獲得しようとしている正にそのものを破壊する：即ち、自然への接近である。都市の外延部に沿って戸建住宅が建設されれば、それだけ、自然なままの郊外は、どんどん遠くなって行く。他方、道路交通から発生する多大な環境汚染は、都市からのこうした脱出の直接的な結果なのである。そして、これが更に脱出をもたらす。

こうした開発が長期的な観点から見た環境又は経済的効率性と両立しないことは、明らかである。「将来を見通した持続可能な開発」の観点から見れば、「土地資源の使

用 (use of land resources)」が居住及び交通の構造を評価する上で最も重要な指標であると看做される。土地資源は、現実には奪われてはいないが、ここでは、この用語を居住及び交通を目的とした土地利用として用いることにする。これは、資源 (郊外、土壌、植生) の利用、環境汚染及び高度な基盤施設・輸送のコストを意味する。

主たる目標であり、また同時に、持続的な居住及び交通の開発を制御する主たる要素は、従って、居住及び交通のための土地利用の年々の増加を顕著に削減することである。これは、「人間及び環境の保護」に関する調査委員会によって明確にされた目標の内の一つである。

連邦環境省 (UBA) から調査を受託したドイツ都市研究所 (Difu) は、この目標に達するためには、どのような概念、戦略及び計画手法を用いることができるのか、どのような枠組みが存在するのか、そして、それらをどのように変えればよいのかという問題を包括的に研究した。ここに、その最も重要な成果を要約して述べる。

#### 2. 空間及び環境の節約的な利用を伴う居住開発の指標

空間の利用を節約し、郊外に対して優しい居住開発とは何かという問題は、参照すべき価値 (インデックス) によって、より正確に定義されなければならない。持続可能性に関する広範な既存の文献の評価及び研究所自身の研究により、居住開発に関する科学的且つ「生活に照

らして「真実な」評価を可能とし、また、利用可能なデータを用いるがために実用的な鍵となる指標が発見された。鍵となる指標には、①住民一人当たりの居住及び交通のための土地の面積、②舗装されている土地（住民一人当たり面積）、③空閑地（free space）の居住地域と交通路による細分化及び分断及び④交通及び駐車場に起因する環境に対する負荷の指標としての自動車台数が含まれている。

鍵となる指標の中で、住民一人当たりの居住及び交通のために利用されている面積が主たる要素であると考えられる。指標としての「土地資源の利用」は、指標全体と同じように重要である。なんとなれば、一般的に、住民一人当たりの居住及び交通のために利用されている土地の面積が大きいほど、舗装された土地及び空閑地の細分化・分断が大きくなるからである。さらに、「土地資源の利用」が進めば、一般的に、自動車交通が増加し、また、こうして、エネルギー需要の増加及び環境汚染の進行をもたらす。基本的に、「土地資源の利用」が大きいほど技術的・社会的なインフラストラクチャーに係る費用を高め、社会的費用（例えば、安全、交通事故）を増加させるのである。

### 3. 都市開発における新しい原理の基礎

近年の都市開発プロジェクト及び地域計画に関する議論は、都市の概念についての対立である：一つは、ヨーロッパの都市文化に基づくコンパクトな都市、一つは、ヨーロッパの都市構造を徐々に崩壊させつつある、広大に広がった都市、即ち、「ネットワーク都市」である。

居住密度、土地の多用途利用、居住の集中及び歩行者に合った公共空間がコンパクトな都市の要素であり、これらは、相互に支援、強化するものである。コンパクトな都市のモデルは、広大に広がり、自動車利用を前提とする開発概念を退けるものである。これは、居住による郊外の分断、資源の浪費及び交通量の着実な増加に対する逆のモデルであり、生態的に正当化されるものである。また、これは、都市環境、文化の多様性、地方における社会的ネットワーク、地方公共団体のアイデンティティを鼓舞し、社会的・空間的な分断及びその結果に対して対立するものである。

「ネットワーク都市」即ち自動車に依存した都市は、主

として、都市開発における最近の傾向を反映したものである：即ち、単一の土地利用、低密度、分散した構造、自動車利用の増大である。こうした開発の傾向が計画によって左右されることはあり得ず、「グローバルな潮流」として受け入れなければならないという想定は、こうした居住モデルのための主要な論拠である。計画は、不可避なものの中から、例えば、郊外の「分裂」を「オープン・スペースと居住の密接な相互浸透」として積極的に評価すべきであり、これを新しい「都市景観」へと形成すべきであるとされる。

我々は、「ネットワーク都市」が論拠としているこれら二つの想定を受け入れることは、出来ない。まず、第1に、こうした支配的な傾向の主たる要因は、「反都市」的な計画原理及びその結果としての1930年代以降の都市開発及び多くの政治的に課された条件（主として国レベル、多くの省庁）によって強く影響付けられたものである。これらの条件は、改定・改正されるべきものである。第2に、「都市景観」という語は、正の結びつきを有しているが、現実には、連続した拡散及び居住形態の縁辺部における分裂の増加が郊外の生態系、居住の経済性及び都市構造に負の影響を与えている。都市と郊外の間で明確な違いを持ったよりコンパクトで非分散的な居住の開発が優先されるべきであろう。

第3に、今日における居住の分散傾向に加えて、中期的な社会の変化が明らかになってきている。この変化は、都市及び地域の構造の開発と多様な住民（一人世帯、母家庭、高齢者、パート就業者等）を擁する高密度な都市の再生のための開発という二つの対照的な開発を助長するか必要とさえしている。これらの予期された変化は、自動車に依存した分散的な居住の形態における単一機能的な構造に比較して、混合的に利用され、各種の施設へのアクセシビリティが良好なコンパクトな都市圏又は居住単位の形成によって促進されるのである。

### 4. 地域における持続可能な都市開発の原理

高密度で混合的な土地利用及び周辺地域における拡張の制限という構造を持ったコンパクトな都市の純粋形は、現在では、ヨーロッパには存在しない。1990年代の初頭までは、コンパクトな都市のモデルがまだ損なわれてはいなかった（例えば、東ドイツ）。ヨーロッパの現在の状況においては、「ネットワーク都市」及び居住の分散へ

の過渡期の状態にあるものとして、コンパクトな都市について語らなければならない。こうした開発の持続は、生態的・経済的な観点から見れば持続可能ではないと確認できる。

確立されたコンパクトな都市の要素をとどめ、「ネットワーク都市」の有益且つ不可避な要素を統合するようにモデルが指向していれば、持続可能な都市開発への機会はある。成功しているコンパクトな都市の確立した要素は、土地利用の密度、居住の集中、歩行者に適した公共空間及び生態的・社会的に両立する移動の自由である。

「ネットワーク都市」の有益であり、多少なりとも不可避な要素は、分散及びネットワーク構造である。これらの要素は、居住開発の集中にとって基礎的な枠組みとして、都市圏の鉄道輸送ネットワークの形態の中で考慮することができる。こうして修正された都市のモデルは、1993年に「2000年の都市」委員会によって形成された「多中心的地域におけるコンパクト都市」の原理に近づく。しかし、一つの重要な相違がある：今日必要とされているものは、居住用として指定された余分の地区ではなく、工業、軍事及び輸送部門に存在している「再開発用地 (brownfield)」を集中した居住のために活用することである。

我々が主張するコンパクトな都市の修正版である「公共交通機関に基礎を置いた、多中心的な地域におけるコンパクトな都市及び都市域」は、次のような洞察に基づいている：コンパクトな都市及び都市域は、土地、エネルギー、物質及び時間のような資源を節約して利用するのに適している。また、同時に、広大な郊外を建物の建設から守ることが出来る。コンパクトな都市自身は、都市域における舗装された土地の割合が高いために、自然保護に果たす役割は、小さい。しかし、地域全体における生態系に対する負担を限定し、また、公共空間を保全するための重要且つ不可欠なものである。なぜならば、人間の行動を狭い地域に集約し、多様な土地利用を可能とするために必要な条件を創造するからである。通信及び行動が短距離で済むことによって、コンパクトな都市は、時間、エネルギー及び土地の理想的な節約した利用を行うことが出来る。こうした人間活動の空間的な集中が保護されるべき都市周辺の郊外を整然と保つために必要である。

## 5. 空間の節約及び郊外の保全と調和した居住開発の構造的な要素

以下の点がヨーロッパの都市で成功した要素及び「ネットワーク都市」の有益な、あるいは、不可避的な要素に基づいた新たな都市開発である。

- 人口密度及び利用の密度
- 多様な土地利用
- 公共空間の生態系及び社会的な質
- 居住の集中
- 多中心的構造
- 環境及び都市と両立できる交通体系

### 人口密度及び利用の密度

過去数10年にわたって、核となる都市においては、人口密度が低下してきた。これは、主として、個人当たりの生活空間の増加及び世帯の規模の縮小によるものである。現在の技術的・社会的なインフラストラクチャー及び他の縮施設は、ますます減少してきた住民によって負担されなければならない。同時に、新たなインフラストラクチャーが都市の周辺部に整備されなければならない。こうして、核となる都市において高い人口密度を維持し、もしくは回復することが重要な経済的・生態系的な目標である。さらに、居住されている土地当たりの最小限必要な人口、雇用者、観光客等の密度が必要であり、社会的に両立可能であると共に、出来るだけ高い密度が望ましい：

- 都市内の供給サービス、余暇施設及び職場への距離の最小化
- 十分に利用される魅力的な公共交通システムの提供
- 土地を多様に利用することによってのみ、ある密度を維持あるいは高めることが可能である
- 建築物の密度が高いことがエネルギーの使用の上でより経済的である

社会的・生態系的・経済的に見て妥当な都市開発の密度は、住宅用高層ビルの建設を必要とするものではない。高密度の居住密度（グロスの建築物敷地ヘクタール当たり60から100戸）が質の高い居住環境と結び合っているような多くの事例がある。高密度な建築物の集積は、公共空間を備えていなければならない。最も深刻な都市開発上の問題は、ドイツの都市における自動車による交通が高水準にあることである。

### 多様且つ混合的な土地利用

混合的な土地利用及び利用の多様性が各レベルにおいて重要である。都市域全体としての都市のレベルでは、居住、職場、供給及び余暇施設への配分が今日よりも交通量を減少させるような都市構造をもたらすこともあるであろう。住宅街区のレベルにおける混合的な土地利用は、また、歩行者及び共有空間としての街路の条件を創造することが出来る。既存の居住地区において土地の混合的な利用及び高密度な構造を守る事が即ち、優先事項である。また、古い工業用地と将来の住居、文化、サービス及び余暇のための利用は、新しい都市生活の形態にとって重要な実験の場を与えるものである。

### 生態的・社会的な公共空間の質

伝統的なヨーロッパの都市における重要であり、且つ成功を収めている要素は、街路沿いの建築物である。これは、普通、土地利用の幅広い多様性を持っている。こうした都市の環境は、市民の多様な移動、時間の利用及び集会のための条件を作り出す。生き生きとした街路及び広場歩行者が少なく、そこで市民が時を過ごす場は、統合、安全性、親しみやすさ及び理想的な場合には、アイデンティティを作り出すことが可能である。コンパクトな都市を目指す重要な要素は、従って、街路及び広場の持つこうした機能を取り戻すことである。

### 居住の集中及び多中心性

地域における居住の開発は、種類の制限された居住地区（都市、郊外）及び居住携帯のコンパクト性を必要とする：

- ・ 十分に利用される魅力的な公共交通システムの提供
- ・ 十分な供給施設（店舗、サービス、学校、社会施設等）の確保
- ・ 分散構造の場合よりも居住及び交通のための空間を節約する
- ・ より集中した構造の方が技術的・社会的なインフラストラクチャーに係る費用、自動車を利用する交通及び環境への負荷を減少できる
- ・ より集中した居住構造においては、開発されていない郊外部を分断から、より容易に守ることができる
- ・ そうした集中が行われていれば、少なくとも大都市においては、都市における公共的な生活の中庸な水準を守り、あるいは引き上げる機会がある

数多くの居住地区及び道路を設置し、郊外の緑地及び

分断によって都市を過剰に分散した状態にすることは、都市及び郊外の両方を損なうことになる：即ち、資源の節約、生態系の効率性及び郊外の生態系から見た開発の可能性を備えた持続可能な都市開発である。

地域開発の目標は、従って、居住の拡散を止め、都市開発を都市及びコミュニティの中心に集中し、必要最小限の注意深く選定された地区においてのみ居住地域の拡大を認めることになる。

## 6. 既存の居住地域における都市開発のポテンシャル

東西ドイツの都市における居住及び交通のために利用される土地の面積は、過去10年間に、年率で1.2-1.6%増加した。同時に、既存の居住地区における建築のポテンシャルがかなりある。これは、東ドイツのコットブス（人口約27,500人）及び西ドイツのハノーバー（人口110万人）におけるケース・スタディによって示された。「効率的なシナリオ」においては、工業、軍事及び輸送部門における再開発用地の再利用、ほとんど使われていない空地の開発及び新規ビルの出来る限りの高い利用密度を基礎として、計算が行われた。ハノーバー市及びその都市圏内の都市及びコミュニティは、このようにして計算が行われたときには、2010年までに生ずる住宅建設需要の2/3を満たすことが出来たのである。コットブスにおいては、効率的なシナリオの条件の下では、居住地区の縁辺の土地の利用を増加することなく、2010年までの住宅建物に対する推計需要量を超えてしまうほどであった。

社会のあらゆる分野で、持続可能な開発に向けたダイナミックな開発が行われることを想定した構造的なシナリオにおいては、開発の更なるポテンシャルが見出された。これには、例えば、低利用の商業地区、駐車場等であって、ビルの高層化、街路沿いの再開発、再生及び一家族向け住宅の拡張・変更が含まれる。構造的な変化のシナリオにおいては、2010年までのハノーバー地域で必要とされる住宅建設需要の推計値は、新たに居住用の土地を必要としないのである。

こうした結論は、同様に、商・工業用地、店舗の開発及び学校、スポーツ・社会施設にも当てはまる。しかし、革新的な商業・余暇施設の複合体の開発を評価することは、困難である。

## II 都市における緑の価値

スウェーデン地域計画・都市交通賞

### (1) スtockホルム 緑の大都市圏

自然との交流により、我々は、気分が良くなる。緑の空間及び公園に近づくことにより、物理的・精神的な不快感が減少し、ストレスが軽減し、不健康な状態からの回復が早まる。こうした事柄は、今日の研究によって明らかになっている。我々の自然との触合いを求める心情は、大都市圏において顕著である。大都市圏においては、生活のペースが大変速く、また、物理的な環境がストレスに満ちているからである。

ストックホルム地域は、緑が豊かな大都市圏である。星型の開発形態及び「緑の楔 (green wedge)」が自然との良好なコミュニケーションを求めている市民の要求に応じており、本地域の中心に近い緑地へのアクセスを提供している。

本地域の緑の構造は、自然的・文化的なアメニティをすべての市民に提供する10個の楔形をした緑の空間から成る。緑地空間が大規模であり、さらにまた、良好に機能している緑地全体の一部であるならば、それに応じて、そのアメニティは、より優れ、積極的な利用がなされる。そうした空間は、われわれの健康にとってプラスであるだけではない。大規模且つ連続した緑地は、多様な生物の生存にとって、本質的なものであり、また、生態系を維持する働きを成す。ストックホルムの緑の楔は、農村コミュニティ及び既成市街地の環境と相まって、文化史の観点から見て重要な社会的価値を提供しているのである。

### (2) スtockホルムの「緑の構造」

しかし、本地域は、人口及び経済の面で急速に拡大している。本地域が持続可能な生活環境を提供することが可能であるためには、新たな開発プロジェクト及び開発行為に先立って、様々な利害及び価値のバランスが保たれることが優先されなければならない。ストックホルム

が自然環境に近いところに位置していることによる便益を保持・発展するために、緑のアメニティに関する知識をより高める必要がある。生物多様性の重要性に関する知識は、1990年代に発達したものである。自然保護の利益及び生物多様性への視野は、様々な文書の中で記述されている。他方では、緑の楔がもたらす公共的便益の認識及びこれらの保存のための視野は、同じようには向上してきていない。これが、多様なアメニティの本性に関して不確実性を作り出し、異なった利害関係者間に議論の場を設けることを困難とさせている。また、このような利害関係間の均衡を保つことは、文書が利用可能であり、その詳細の程度が利害関係者間で非常に異なる場合には、難しい。詳細な知識及び記述モデルの高度化が地域の緑の構造を保護し、発展させる力を与えるのである。

### (3) 社会的価値の測定 計画策定手続き

社会的価値の測定は、都市の樹生地及び緑地によって与えられる公共的便益に関する知識及びその評価を深めるところの計画策定手続きである。緑地の余暇利用及び公共的利用の際に得られるアメニティは、従前は、小道によるアクセシビリティあるいは観光客数によって評価されていた。これに対して、アメニティの価値の測定手続きは、より、バランスを取った見方であり、従来、価値の低いものとされた、あるいは、不適切に記述がなされていたアメニティの価値を強調するものである。測定された社会的価値は、個人ごとに異なる期待感、時間・場所及び個人の心情の枠組みに依存している。そうした期待感、稀にしか現れることがない。むしろ、潜在意識としてあるのである。期待、視覚及び心の動揺という密接に関連している概念が手続きのための基礎としての役割を果たす。

(Social Values Assessing the public appeal in urban green areas)

以下次号