

## 【 寄 稿 】

# 海外の土地・不動産事情（15・完）

(財) 日本道路交通情報センター  
監事 山邊 俊明

今回をもちまして、連載を終了することとなりました。  
寄稿させていただいた土地総合研究所の役職員の皆様と

読者の方々に御礼申し上げます。

## I 短信

### ◀ 1 ▶ 香港

#### ① オフィス

- ・ 中心部の需要は依然として強いが、その他の市場では弱い
  - ・ ホワイト・ケース法律事務所がセントラル・タワーに移転 (2, 100㎡)
  - ・ Fubon銀行がセントラル・タワーに入居 (2, 800㎡)
  - ・ OMテクノロジーが100QRCに入居し、1フロア全体を使用。8クイーンズ・ロード・セントラルから移転
  - ・ パン・アジア・モーゲイジが8クイーンズ・ロード・セントラルから100QRCに移転、1フロア全体を使用 (630㎡)
- ・ 明らかに中心部では、需要供給のバランスがとれておらず、市場がタイトであり、銀行、金融部門の依然として強い需要に対応できていない。中心部では、他の市場と比較して、賃料の引き上げを支えている (10月の空室率は3.5%、前年同月は6.2%。香港平均では、10月4.6%)
- ・ 第4四半期では、企業の拡張がオフィス需要を牽引
- ・ ヘッジ・ファンド市場の拡張が中心部の小規模オフィス市場の需要を高めている
- ・ 空室が少ないことから、オフィスの拡張の際に選択肢が少なくなっている。
- ・ チャンピオン・リートがシティバンク・プラザで競

争を激しくしている。

- ・ ウォール・パーク・コマーシャル・ビルディング一棟が16億円で売却 (3, 700㎡)
- ・ アドミラルティのファー・イースト金融センターの46階が19億円で売却 (1, 000㎡)
- ・ ワンチャイのウ・チュング・ハウスの33階が19億円で売却 (2, 300㎡)
- ・ ハン・シュン・ビルディング一棟が38億円で売却 (2, 700㎡)

#### ② 店舗

- ・ 国民の祝日期間中の中国人観光客数の鈍化
- ・ クーロン東部を新たな商業核としてその地位を強化するための新たなプロジェクト
  - ・ Hopewell Holdingがエンターテインメント、ショッピング・モールの建設に、95億円を投資
- ・ 市場は活発とはいえないが、賃料は安定

#### ③ 住宅

- ・ 一次販売市場が落ち着き
- ・ 高級住宅の販売は好調を継続
- ・ 在庫が高水準であることから、住宅価格は安定
- ・ ヘッジ・ファンドが高級賃貸住宅へも進出

(Property Market Monitor Hong Kong Edition, November 2006, Jones Lang LaSalle)

## 〈2〉シンガポール

### ①オフィス

- ・ 中心業務地区の平均空室率は、4.4%（前年同期は10.9%）
- ・ 賃料は過去10年間で最大の上昇。優良グレードAオフィスの賃料は対前四半期で13.0%上昇して、6,600円/㎡
- ・ 引き続き投資
- ・ マリーナ湾金融センターの建設に1,570億円。428戸の住宅の上に15万㎡の床を供給

### ②住宅

- ・ 第3四半期には、民間住宅の価格が上昇
- ・ Sentosa湾の開発にデベロッパーの関心が集まる

### ③店舗

- ・ 力を持ち続ける小売業
- ・ マリーナ市場で新たな供給
- ・ オーチャードのショッピング街沿いで新たな供給  
(Property Market Monitor Singapore Edition, October 2006, Jones Lang LaSalle)

## II 資料

### 空間の節約及び郊外の保全を伴う居住開発のためのシナリオ及びその可能性（3・完）

ドイツ都市研究所

#### 9. 規制及び誘導策

のようになってきていることから、新たな形の協働が顕著に重要なものとなっている。

##### 9. 1 計画上の措置及び地域の再編

#### 地域計画及び地域の強化

空間の拡大及び機能間の相互関係により、雇用者及び住民の多くにとって、日常生活の場は、もはや個々のコミュニティにではなく、地域全体に集中している。従って、今では、多くの共同的な課題—例えば、交通計画、景観計画、自然保護、水質管理等—は、地域を基礎としてのみ遂行され得る。

地域計画は、このようにして、重要性を増している。しかし、地域開発が示しているように、その実際の有効性は、非常に低い。地域計画における弱点は、詳細性が十分ではないこと、特に政治的な正当化がなされていないこと及びゾーニングの不備に現れている。

1990年代の初めから、地方のコミュニティの間で、非公式な計画及び自発的な共同作業が地域開発の効力を有効なものとするために用いられてきた。これには、個々の話題、限定された技術的な領域のための特別の目的を持った共同作業、都市間のネットワーク、地域開発にかかわる問題、地域会議、聴取等が含まれる。持続的な地域開発の実現がますます必要になっており、伝統的な領域（例えば、給水、ごみ、道路、公共交通）を超えたも

しかし、地域の協働は、承諾された目標を置き換えるものではなく、重大な利害に関する意見の衝突がある場合には、うまく機能しない。従って、持続可能な居住開発は、通常地域の協働を越えた地域の水準の強化を必要とする。我々が地域を一種の「第2水準の共同社会」（規模の意味で）と看做すことに同意するならば、それに対応した民主的な合法性を備えた構造を作り出すことが必要である。この面でのモデルは、デンマークの地域において見出すことが出来る。この地域は、直接選挙による議会及び地域の規模に比例的な税率を持つ。デンマークの「公的な共同社会」は、農村及び都市地域に取って代わっており、地域計画、郊外、自然、道路、公共交通機関等に関して責任を果たしている。同様のモデルがハノーバー地域において議論されており、このための法律が低地ザクセン議会に提出されることになる。

このような地域の政治的・計画的な力の強化がより厳密な地域計画上の措置を採用するための基礎を作り出すであろう。「地域ゾーニング計画」は、地域計画法の改正から始まっており、力を付けた地域においては利用することが可能である。

## ゾーニング計画

ゾーニング計画は、将来の共同社会における土地利用及びコミュニティにとって決定的な基礎であることによって、自然資源、「土壌」の保護に対して、基礎となる。これは、既に、建築法（BauGB）において、土壌保護に係るところで述べられている。

多くの都市及び地方のコミュニティのゾーニング計画は、1980年、1970年代に始まったものであるが、土壌保護に関する要請を満たすことなく、残されている。多くのゾーニング計画は、更新されなければならない。このため、我々は、ゾーニング計画がそのための期限を有していなければならないと考える。期限は、一般に、分かりやすいものでなければならない。何故ならば、新しいゾーニング計画の準備が都市開発の目標に関する議論へと繋がるものであり、根本的に方向付けを変更するための機会を提供するからである。更新のプロセスは、今日に至るまでの開発を評価し、変化が必要となることを明らかにするゾーニング計画についての報告から始められなければならない。我々は、ゾーニング計画の有効期間が最大限で8から10年までとすることを推奨する（これと比較すると、デンマークの計画法は、ドイツのゾーニング計画に対応する地方のコミュニティ計画が4年ごとに更新されなければならないとしている）。

新たなゾーニング計画が策定された時には、建築用地の利用のための時間的な優先性について定めることを推奨する。これは、居住開発が限定された地区に行われ、また、需要予測の不確定性に備えることが可能であることを意味する。

さらに、空間を節約するための都市開発は、現在よりもはるかに進んで、ゾーニング計画に従わなければならない。これは、計画に定められる利用の形態及び規模が現在よりもはるかに特定化され、詳細なものとなることを意味している。これには、例えば、利用の特定形態（建築用地）の提示、居住地域における商業用建築物の割合及び混合利用されている地域における住宅用地の割合が含まれる。

## 開発計画

ゾーニング計画と同様に、開発計画も土地利用を節約されたものとする法令に従わなければならない。土地の有効利用を行うためには、地方公共団体による最低建築密度の義務付けが考慮されなければならない。加えて、

開発計画の有効期限を導入することが考慮されなければならない。ゾーニング計画について述べたのと同様に、地方公共団体は、法令によって、5年ごとに開発計画の有効性について意思決定しなければならないこととすべきである。そうでなければ、計画の変更が必要になるか、開発計画が無効となってしまうのである。

## 地方景観計画

地方景観計画に関しては、居住地域の開発に対して、土地の節約的な利用を図るための法的効力を持った直接的な介入権は存在しない。しかしながら、空間・土地の価値は、景観の保全及び生態系的な基準に応じて評価されるが、この評価は、一種の「ネガティブ・コントロール」の役割を果たし、郊外での土地利用の保全をもたらす。これは、景観計画部門と建築計画部門が共同することを必要とする。ゾーニング計画における最も重要な領域である。

## 居住が環境に及ぼす影響の管理

ドイツ建築法の改正は、1998年1月1日に施行されたが、建築法と合体し、都市計画及び農村計画における自然及び郊外への影響を考慮する義務の範囲が拡張された。これは、かつてドイツ自然保護法に定められていたものである。法改正は、環境に与える影響の空間的・時間的分離及び補償を指向している。

## 9. 2 居住開発の管理のための経済的手段

### 資産課税の改正

既成市街地及び未開発の土地に対する現在の資産税制度は、全く時代遅れである。課税標準（評価額）は、現実の市場価格の10%から20%であるに過ぎない。これは、資産課税が生態系に係る規制機能を全く果たしていないことを意味している。財政当局は、1998年以降根本的な改正を行ってきた。1999年5月に提出された委員会報告は、資産課税が土地の価値に対するものとなるべきことを推奨している。

一般的に言えば、これは、持続的な居住開発にとって有効な施策である。デンマークでは、土地の価値に対する課税が成功している。土地価値税においては、税は、現在の市場価値に近い、推定された土地の価値と面積のみによって決められる。建物は、非課税である。これは、

開発に適した未開発地が既成市街地と同様の土地の評価付けによって同率で課税されることを意味している。これは、都市における広大な再開発用地が市場においてより有用なものとなり、都市内部の開発が促進されるという重要な影響を有している。土地の価値に対する課税の更なる効用は、都市における利用可能な建築用地の拡大が地価を引き下げ、都市における住宅建設の主たる障害を減少させることである。

しかし、土地価値税の持つ都市開発及び生態系への根本的な影響は、税の改正が当初は「所得に関して中立」でなければならないとする委員会の提案が受け入れられるならば、効力を持たないであろう。これは、個々の地方公共団体において、資産課税の総額が増加しないであろうということの意味する。数十年にわたって資産課税の調整が行われていなかったことにより、資産課税の税収の絶対額が非常に低く、これでは、何の規制機能を持たないであろう。そして、土地価値税による空間の経済的利用に対する規制は、地価が低い地域—この規制の効果が最も差し迫って必要な人口集積地の縁—では、十分に強い効果を持たない。

これらの障害は、土地価値税と土地面積税の組み合わせによって、克服され得る。この税体系は、1995年にドイツ都市研究所により提案がなされている。今日の研究においては、より改良されたものとなっている。この税体系は、「所得に関して中立」であることを課しておらず、土地の面積に係る税（利用形態により区別される）によって、土地価値税を補っている。例えば、新しい資産に対する税は、都市地域内の共同住宅が既存の共同住宅よりも高くなるように設定されている。その一方で、大きな敷地に立地し、地域の土地の多くを占める戸建住宅、ショッピング・センターに対しては、顕著に高い税が必要であろう。こうした土地価値税と土地面積税の組み合わせは、特に、土地価値税と建築中の用地の経済的利用という二つの目標を達成するために用いられることが可能である。

他の税即ち、土地利用税も生態的な規制を行うための新しく、適切な方法である。この純粋な土地に関連する税は、土地の舗装を減少させるものである。この税は、「自然状態のままに残されている土地」から既成市街地に至るまでの利用形態に応じて、面積当たりの税率を変えて課される。地方公共団体は、これに係数を乗じて税額を確定する。特に高い収益が得られる地域に対して、

特別に高い税率を課すことが認められるべきであろう。

土地価値税と比較すると、土地利用税は、すべての土地利用を対象とする総合的な税であり、土地の評価の更新とは関係がない。短所は、既成市街地に適用される課税標準にあまり差がないことである。

### 土地資源の利用に課す税

土地利用に関する法制は、既存の土地取引税を居住及び交通のための新たな未開発の利用に対する税へと改正することによって、さらに生態系に対する統制を強化することが出来るであろう。この税は、新たな郊外地の居住用としての利用によって引き起こされる相当な外部費用を考慮すれば、正当化される。土地取引税が一回限りのものであると同様に、土地資源の利用に関する税は、計画許可・建築届けの際に支払われる一回限りのものでなければならないであろう。

税額は、状況（既成市街地内の土地か、郊外の土地を利用した居住地域の拡大であるか）及び舗装の程度に応じて決められなければならない。

この種の規制措置は、従って、土地を節約した計画策定及び建築を支援する。また、都市開発を既に舗装されている土地、言い換えれば「再開発用地」へと指向することにもなるのである。

そのような一回限りの課税は、都市内の「再開発用地」のポテンシャルが大きい時に、現在野放しの郊外地の開発を減少させるために必要な、緊急を要する規制手段である。

### 都市開発及び都市再開発に対する補助

都市開発及び都市再開発に対する補助は、連邦及び各州による投資のための補助のうちで最も成功しているものとみなされている。住宅建設補助及び企業への補助と比較して、これは、都市内の開発、混合した土地利用、密度の増大を進める上で適切な手段であることが証明されている。さらに、都市開発に対する重要性に加えて、都市開発に対する補助は、経済政策及び雇用政策にとっても有効な手段であることも証明された。従って、都市開発及び再開発に対する補助のために資金を振り向けることにより補助を増加させることが緊急に推奨される。

さらに、都市開発に対する補助は、連邦及び州政府に

よって後援された「特に開発が必要な地区—社会的に統合された都市」という計画によって補完された。この計画は、不利な都市地域に便益を与えるために、投資及び非投資措置を組み合わせることによって、資金を有効に利用することを目的としている。そのためには、資金を補助金増額に振り向けること、及び政府（特に、地域の経済振興機関）の他の部門の資金を統合利用することが必要である。

都市再開発において、修復、「再開発用地」の統合が新たな課題となっている。連邦政府によって整えられてきた補助制度は、土地を経済的に利用する都市開発の振興を目標として、こうした課題に向けられていなければならない。以下の事項を考慮する必要がある：

- 土地の経済的利用、居住開発における密度のミニマムの確保、土地の混合した利用の維持及び促進、公共交通機関の整備、道路空間の縮小

### 住宅建設政策

住宅建設政策は、現在、再編成を要する段階にある。将来において、土地の経済的利用及び郊外の保全を伴う居住開発に寄与することができるように、政策を早急に再編しなければならない。以下に、再編の必要がある事項を示す：

- 持家に対する補助は、差別化されていなければならない。例えば、空間を経済的に利用するものに対しては、補助を厚く、また、既成都市域内の物件購入は、少なくとも新設住宅と同様に扱わなければならない。
- 都心の近傍あるいは再開発用地における住宅資産の建設（一般に、地価が高いために進んでいないが）は、他に比較して、補助を手厚くしなければならない。
- 公共交通機関へのアクセス条件が平均以下であるところに立地する戸建住宅の建設は、補助の対象から除外されなければならない。
- 土地の混合利用を計画している新規の高密度住宅の建設に対しては、補助は、特別のものでなければならない。
- 住宅の所有者と賃借人が共同して行う既存の住宅及び周辺環境の維持・更新は、補助政策において、新規の住宅建設よりも優先されなければならない。

### 地域産業構造政策

住宅政策と同様に、地域構造政策も単に経済政策を進めるだけでなく、居住及び交通政策を志向しなければならない。

らない。優先的居住地域に補助を集中することに加え、空間を節約するもの（例えば、一階建ての建物よりも中高層ビルを優先、「未開発用地」における建築よりも既成市街地における建築の優先、道路建設よりも鉄道等の公共交通機関の優先）に対しても特別に平均以上の補助を行うことが必要である。

## 9. 3 インフラストラクチャー及び交通政策

私的な自動車交通は、居住地域を拡大し、居住を拡散させている主要な要因の一つである。従って、交通のインフラストラクチャー及び規制政策のための手段も我々のテーマにとって重要な要素である。

### 交通投資政策

戦後の50年間において、特に、道路のネットワークが顕著に拡張された。概して、鉄道のネットワークに関しては、投資が遅れ、1990年以後になって始めて、全国的なプロジェクトとして、投資が始まったのである。鉄道における投資の遅れは、数十年も続き、未だに遅れを取り戻せないでいる。緊急に道路から鉄道へと投資の優先順位を変更することが必要である。これは、居住及び交通上の環境政策上の配慮によるだけでなく、経済的な理由にもよるのである。過重を負った道路のネットワークを救済するためには、より多くの道路を建設するのではなく、交通量を減らすとともに、交通手段を鉄道、バス、自転車及び船舶へと変換することによって行われなければならない。

### 自動車交通の規制

居住構造の開発に交通システムが与える影響は、ある程度、私的交通及び公共交通の両者における補助の結果である。しかし、自動車による道路交通のための表に現れたか、あるいは隠れた補助が撤廃され、自動車交通の外部コストが内部化されない限り、公共交通に対する公的補助を減らしてはならず、鉄道システムは、ハンディキャップを負い続けるであろう。

自動車交通の外部コストは、特に、環境への負荷、土地資源の消費及び都市の住居地域の土地の評価減から生ずる。ドイツの自動車交通における外部効果の推計によれば、年間で最低4兆円から10兆円に達する。ガソリン税は、今では、原因者に、外部コストのごく一部と道路のコストを負担させている。そうした規制のためのコス

トをさらに増加させることが必要である。適切な価格統御政策は、主として、自動車の走行距離、燃料消費量等の指標に基づく。この両指標は、一連の個別指標（例えば、エネルギー消費量、汚染物質及び騒音の発生量等）を代表するものである。補助の減少または廃止に加えて、価格政策による統御が焦点とならなければならない：

- ・ ガソリン税の段階的な引き上げ
- ・ トラックに対する走行距離に応じた課税への変更
- ・ 地域レベルにおける手段として、駐車場のさらなるコントロール

### 都市における駐車場及び自動車保有台数の統御策

自動車交通に必要な巨大な量の空間（特に駐車用のもの）は、土地利用が混在し、植生が豊かでコンパクトな都市を造る上で大きな障害となっている。特に、高密度な既成市街地においては、重要な公共空間である街路及び広場が自動車によって占拠されている。少なくとも自由な空間及び植生のためにこれらの空間を取り戻すことが持続可能な都市開発における重要な戦略の一つである。このためには、以下の様々な措置の組み合わせが必要である：

- ・ 調和した目標（エコロジカルな都市であり、同時に自動車交通にも適した都市）に関する情報の蓄積
- ・ 都市におけるカー・フリーな生活様式の振興
- ・ 自動車の共用の振興
- ・ 街路上の駐車に対する駐車料金の負荷

資源を経済的に使用する居住開発へと政策を転換する機会が、かつてよりも今日の方が大きい。これは、都市的な生活の復興を強化する社会的変化及び市街地内における開発の有するポテンシャルの大きさによって、示されている。これらの機会が真に実現されるためには、本研究において述べたような、様々な領域にわたる数多くの小さな刺激が必要なのである。

以上