

都市再生の目的と効率的な手段について

——都市再生によって豊かな暮らしの実現を†

山崎 福寿

(上智大学経済学部教授)

1. はじめに

都市にはたくさんの魅力がある。最近、この都市の魅力に気づいた人々たちが、都市に回帰してきている。

人口が集積していることは、大きなマーケットの存在を意味している。そこでの、対面コミュニケーションの重要性は、無視することができない。多くの企業や人口の集積は、少ない移動回数や費用で数多くのコミュニケーションを可能にしてくれる。これが都市の集積が大きな外部経済を生む理由である。

戦後の日本の都市政策は、「全国総合開発計画」(全総)に代表されるように、国土の均衡ある発展を目標としていた。この計画の下では、つねに人口や産業が都市に過度に集中することが問題とされた。都市という資源を有効に利用するという考え方はまったく存在しなかった。都市に人口や産業を積極的に集中させるための方策も採用されなかった。

本稿では、日本の戦後の都市政策が生産要素の供給面に及ぼす影響について批判的に検討したうえで、都市を再生し人々に豊かさを実感させる都市政策について考えてみたい。従来の政策は生産要素の供給を人為的に制限した結果、価格が上昇し、都市にとって重要な資源の流入を阻害し、都市を衰退させてしまった。

都市の過密を制限するために導入された容積率規制等は、都市のオフィスや住宅床面積供給量を制限した結果、家賃の上昇をもたらした。都市の人

口や産業の流出をもたらした。その結果、通勤の長時間化が生じた。こうした規制は、主に1960年代後半から1970年代にかけて課されたものである。

この点に関連して、増田(2002, 2004)は大変興味深い議論を展開している。日本では、1950年代から1970年代の初めまでの高度経済成長期には、大量の人口移動が地方圏から都市圏に向けて起こった。1970年代以降の低成長期になると、人口移動も減少しており、地方圏からの人口の流出もほぼ止まる。増田は、1970年代以降の経済成長率の鈍化は、生産性の低い地方から生産性の高い大都市に向けての人口移動が、何らかの理由で、停滞したために生じたというのである。

これらの規制によって、都市圏への人口流入が停滞した結果、1970年代以降、経済成長率が鈍化したという増田(2002)の仮説は、地方に比較して、都市の生産性が高いことを考えると、十分説得的である。

逆に言うと、こうしたさまざまな規制や税制を改めることによって、都市を再生することが可能になる。都市への資源の流入を抑制する法律や規制を廃止することによって、民間の活力を用いて魅力的な都市をつくることができる。

都市への人口や産業集中に反対する主な論拠は、インフラ不足による混雑減少に求めることができる。しかし、混雑を緩和するためには、人口の流入規制ではなく、市場メカニズムを導入することが有効である。混雑料金制を用いて、混雑時間帯でのインフラ利用に対しては、料金を増額することによって対処することが効率的である。

図表-1 1960年代から1970年代にかけての開発規制

1968	都市計画区域
1969	農業振興地域の整備に関する法律
1970	容積率規制
1971	
1972	工場等制限法の強化
1973	
1974	
1975	長期営農継続農地制度
1976	日影規制

市場メカニズムの導入によって、老人や女性を含めてハンディキャップを負っている人々の通勤や都市居住が一層便利になる結果、こうした都市政策は、多くの人々に豊かな暮らしを保証することになる。こうしたことによって、都市での働き方、暮らしも顕著な影響を受けるであろう。

2. 都市の衰退の原因

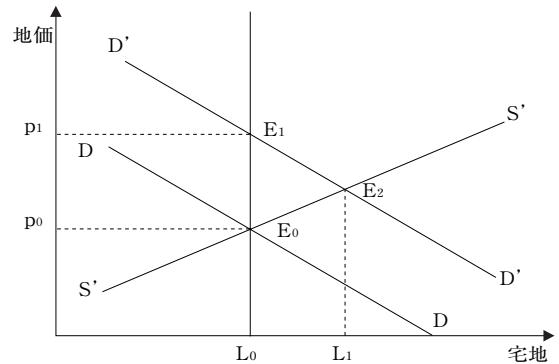
まず、本節では、戦後の都市政策や土地・住宅政策によって、日本の都市がこれまで本来の集積の経済をフルに実現できず、効率性を損ねたまま衰退してしまった原因について、資源やサービスの供給面に着目して検討してみたい。都市衰退の原因が明らかになれば、再生のための手段もおのずと明らかになるはずである。

図表-1は、1960年代から1970年代にかけて、都市圏について導入された開発規制を年表にしたものである。乱開発を防ぐという目的から、1968年に導入された都市計画区域制度によって、市街化を促進すべき地域とそうすべきでない地域を分離して、宅地開発を制限した。1969年の農業振興地域の制定や1975年の長期営農継続農地制度は農地から宅地への転用を阻害した。

1970年の容積率規制は、都市部の混雑緩和と開発抑制を理由に、床面積の供給量を制限した。また、日照権被害を理由に導入されたのが、日影規制である。これらは高度利用を阻害して、都市圏の雇用労働量や人口流入を抑制した。1972年の工場等制限法の強化も製造業や大学の立地を制限して、都市の魅力を奪うことになった。

以下、第2節では都市の衰退は、容積率規制等

図表-2 都市集積と宅地の供給



によって人々の都市への流入を阻害した結果であることを明らかにする。第3節では、こうした規制を緩和するとともに、都市を再生させるためにどのような政策が必要であるかを明らかにする。第4節では、その結果、私たちの暮らしがどのように改善してゆくかについて考えることにしたい。

(1) 都市集積と市場メカニズム

人口や産業が都市に集積することによって、市場ではどのような調整が起こるかについて考えてみよう。ある地理的な場所に人口が集積すると、さまざまな資源の希少性が高くなり、超過需要や混雑現象が発生する。市場メカニズムは、こうした超過需要を解消し混雑を緩和するために有効である。これに対して、政府が人為的に市場に介入すると、かえって混雑が激しくなってしまう、資源配分の効率性が低下する。

いま、図表-2の横軸に宅地の供給量を測ってみよう。縦軸には地価を測るものとする。いま、都市における宅地の供給量は短期的には一定であるから、供給曲線は一定の面積 L_0 の下で垂直線で描くことができる。これに対して、需要曲線DDは右下がりである。ある地域に人口が集積することによって、宅地に対する需要が増加することは、この右下がりの需要曲線DDが $D'D'$ に右へシフトすることを意味している。もし供給量が一定ならば、このような需要曲線のシフトに対して均衡点は E_0 点から E_1 点に上昇し、 p_0 から p_1 へ地価の急激な上昇が生じる。

ところで、土地の供給量は短期的には一定かも

しれないが、長期にわたって一定ではない。地価の上昇に伴って農地から宅地への転用が進んだり、未利用地が宅地に転用されるといった現象が生じる。このとき、宅地の長期供給曲線は垂直線ではなく、右上がりの供給曲線 $S'S'$ として考えることができる。その結果、新しい均衡は、供給曲線と需要曲線の交点 E_2 で決定される。都市の宅地面積は L_0 から L_1 に増加する。

いま述べたことは、オフィスの供給量についてもいえる。横軸にオフィスの床面積をとると、いま述べたことがまったくそのまま妥当する。産業がある都市に集積することによって、その地域のオフィスに対する需要が増加する。その結果、家賃は上昇し始める。しかし、長期的には供給曲線は右上がりなので、家賃の上昇はかなりの程度抑制されることになる。したがって、もし土地の面積が一定であっても、オフィスの家賃が急騰する場合には、新規の建築ラッシュによって、一定の土地面積の上により高層のビルが建築される結果、家賃の上昇はかなりの程度抑制される。つまり、容積率が高くなればなるほど、仮に地価の上昇があっても家賃の上昇をかなりの程度抑制することができるのである¹⁾。

(2) 政府の反応と供給制限

このとき、政策当局は、都市への一極集中や都市の過密を深刻な問題と考える傾向にある。地価の急騰や労働者不足は無視できない問題であり、こうした過密状態はさまざまなインフラ不足をもたらすことを心配して、政府は土地の高度利用を制限したり、容積率を規制したりする²⁾。あるいは、人口流入を制限するために、土地の転用規制を導入するといった事態が考えられる。農地から宅地への転用を禁止し、他方、市街化区域を限定して開発を抑制するといったことが、1960年代から日本では行われてきた。都心部のオフィスの床面積を制限するために、容積率を規制したり、日照権を守るという名目のために建物の高さを制限したりすれば、どのような事態になるだろうか。

これは一見混雑を解決するような手段に思われるかもしれない。しかし、事態はまったく逆であ

る。すでに図表-2で明らかなように、供給曲線が右上がりなために、価格の上昇を抑えることができる。自由な資源の流入が価格の上昇を抑制する。

しかし当局が供給量を抑制すれば、地価や賃金はかえって上昇する。農地から宅地への転用をコントロールすれば、宅地の供給量は垂直線のままである。地価や地代は上昇したままで、新しい土地の開発が制限されたために、地価や地代は下がることはない。また、容積率の規制によって建物の床面積の供給量が制限されると、かえってオフィスの家賃は上昇する結果となる。このように供給量を人為的に制限することによって生じた地代や家賃の上昇は、産業や人口の集積を抑制する。

また労働者の流入を抑制する結果、賃金も高止まりする。こうした容積率規制や転用規制ひいては流入規制は、賃金や地価の上昇という形で既得権者を保護する結果になる。これは、土地の所有者や、以前からその土地に住んでいる人々、あるいはそこで働く人々の利益を守るが、新しく参入する人々の利益を奪うことになる。このような分配状態はきわめて不公平であると同時に、資源配分上の大きな損失をもたらしている³⁾。

(3) 容積率規制と日影規制

ここで、東京都の容積率の水準をみておこう。東京都(『東京の土地』各年版より筆者作成)によると、驚くべきことに、1970年に導入された容積率規制の下で、それ以降東京都区部に指定された平均容積率はほとんど変わっていない。多くの人々が東京に流入しようと考えているときに、建物の床面積の量はコントロールされていたのである。

図表-3は、各区の指定容積率とその充足率である。千代田区は、充足率がボーナス制度等を利用して、100%を超えているが、都心3区を除くと、他のほとんどの区の充足率は、50%程度である。これは、日影規制や道路斜線制限といった建築基準法の形態規制によって、容積量が低く制限されていることを示している。小規模な敷地が集中する密集地域では、道路の幅が狭いために規制容積率がさらに低くなっている。区部の概算容積率が136%というのはいかにも低い値であるように思

図表-3 概算容積率と指定平均容積率 2002年 (単位:千m²、%)

区市町村名	宅地面積A	建物延べ床面積B	概算容積率 C=B/A×100	指定平均容積率D	E=C/D×100
千代田区	3,521	19,855	563.9	537.7	104.9
中央区	3,903	18,742	480.2	569.4	84.3
港区	9,149	27,658	302.3	406.8	74.3
新宿区	9,719	22,432	230.8	386.4	59.7
文京区	5,900	11,052	187.3	337.7	55.5
台東区	4,527	12,387	273.6	484.8	56.4
墨田区	6,846	11,616	169.7	324.6	52.3
江東区	14,680	22,171	151.0	289.2	52.2
品川区	12,386	19,136	154.5	276.1	56.0
目黒区	8,997	11,778	130.9	206.7	63.3
大田区	25,073	30,698	122.4	216.5	56.6
世田谷区	34,120	31,417	92.1	168.2	54.7
渋谷区	8,065	17,528	217.3	327.4	66.4
中野区	9,924	11,756	118.5	214.9	55.1
杉並区	21,489	20,154	93.8	155.0	60.5
豊島区	7,908	14,110	178.4	351.8	50.7
北区	9,495	12,450	131.1	250.6	52.3
荒川区	5,435	7,744	142.5	325.9	43.7
板橋区	17,885	19,980	111.7	234.9	47.6
練馬区	27,655	23,170	83.8	160.8	52.1
足立区	27,103	22,812	84.2	234.0	36.0
葛飾区	16,730	15,510	92.7	211.9	43.7
江戸川区	23,276	22,761	97.8	226.8	43.1
区部計	313,786	426,916	136.1	254.4	53.5

(東京都)

われる。

東京都『東京の土地』によれば実際の都心3区と都区部の平均容積率を見ると、都心3区では容積率が1980年代に260%程度だったものが、2000年には400%に上昇している。この20年間に140%しか増加していない⁴⁾。これに対して、都区部の容積率はこの20年間ほとんど変わっていない。都心の3区でさえもこの20年間で平均してみれば、平均上昇率は微々たるものである。

もうひとつは日影規制である。日影規制は、日照権を保護するために1976年に作られた法律である。この法律の下では、どのような建物も一定時間の日照が確保される。したがって、南側に高層な建物を建てることは認められない。

日本では、用途地域規制が必ずしも厳格なものではなく、商業地と住宅地が混在するような地域が無数にある。そこで日影規制が導入されたために、商業地として純化すべき地域での土地利用が実現せず、商業地と住宅地が混在するという意味

で、環境上決して好ましくない土地利用が維持されてきている。これらは、床面積の供給量の増加を著しく阻害している。これらの原因によって、東京都および都心の高度利用が抑制されてしまった。

図表-4は東京都とニューヨークの人口密度を比較したものである。東京都(2002)によると、1960年代の後半から1990年代央まで東京の人口は隣接3県に向けて流出している。都心4区と比較すると、周辺の方が人口密度が高くなっている。ニューヨークと比べればわかるように、ニューヨークのマン

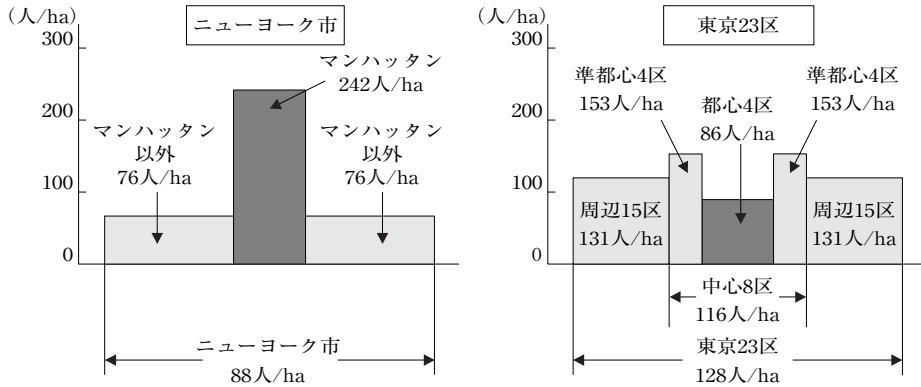
ハッタンに1ヘクタール当たり242人の人間が住んでいる。これに対して、日本の都心8区では1ヘクタール当たり116人とその人口密度は約半分に過ぎない。したがって、都心の開発や東京の開発を抑制したために、郊外に人口が押し出される形で流出したということがわかる。

この点を明らかにするために、通勤時間のデータ(図表-5)を調べてみよう。1970年代以降の平均通勤時間を調べると、一貫して通勤時間が長くなっていることがわかる。最近では通勤に往復3時間以上かかる人たちの割合が20%を超えるまでになっている(国土庁1995)。

(4) 容積率上昇の効果

八田・唐渡(2001)は、東京における集積の経済性を推定した重要な研究である。それによれば、丸の内地区の容積率を50%引き上げると、東京全体の生産性が12.4%上昇するという。また、寺崎(2002)によれば、丸の内・大手町地区で容

図表-4 東京都とニューヨークの人口密度



出典：国土交通省(2002a)

図表-5 長時間化する片道通勤時間 (都心3区従業者数と通勤時間)

年	従業者数 (千人)	平均通勤時間 (分)	1時間未満の割合 (%)
1970年	1,726	56	62.8
1975年	1,903	65	40.9
1980年	1,959	66	40.2
1985年	2,202	67	38.5
1990年	2,381	69	34.6
1995年	2,242	70	33.1
2000年	2,185*	69	34.9

出典：総務省『国勢調査』、国土交通省『大都市交通センサス』

図注：2000年従業者数は東京都推計値。

入される労働力と定義して、アメリカにおけるカウンティ・レベルのデータから、各州の生産関数を推計したという意味で大変興味深い。

その結果によれば、土地一単位当たりの労働集約度には規模の経済性があることが認められている。その推計値によれば、雇用密度を各カウンティで2倍にすると、労働生産性は6%上昇することが示される。実際に彼らの推計したデータを用いて、ニューヨークの労働生産性を計算すると、もし、ニューヨーク州において労働者が地域に均一に分散して働くことになると、各労働者の平均生産性は驚くべきことに19%も低下することが示される。

積率を1000%から2000%に増大すると、2.5兆円～4.4兆円の効果があるという。これらの研究は、容積率の上昇がきわめて大きな経済的な効果を有することを示唆している。

しかし、これらの効果には、容積率上昇が都市をコンパクトにする結果、通勤時間を短縮するという正の効果が含まれていない。これらの通勤時間節約効果を含めると、容積率上昇の効果は日本経済にとって、きわめて大きな効果を及ぼすと結論することができる。逆に言えば、日本のこれまでの都市政策によって制限された容積率のために、莫大な金額の経済的利益が失われたことになる。

アメリカについても容積率の効果を実証した研究がある。Ciccone and Hall (1996) は、土地一単位に対する労働の集約度をより狭い地域で定義して、生産関数を推計した先駆的な論文である。この論文は、集積性を土地一単位当たり

に投入する労働者を集約的に雇用することが、重要であることを示している。これらの点は寺崎あるいは八田・唐渡の推計結果と比較するととても興味深い。

いままで述べてきたことを、ここで一度整理しておこう。戦後から1990年代末まで地方圏から大都市圏に向けて膨大な規模の人口移動が発生し、そして現在でも潜在的には、都市への人口流入圧力は依然として高いものがあると思われる。

他方では、東京都心の開発を抑制するために容積率は低くコントロールされ、またそれを維持す

るような規制がかけられている。そのために都心部での人口密度は徐々に低下し、また東京都の人口も隣接3県へ流出するようになってしまった。この30年間容積率の規制水準には変化がなく、また実効容積率も顕著な上昇を示していないという点がこのことを示している。

さらに、工場等制限法によって都市圏の制限区域から、製造業を中心とした工場や大学を郊外に流出させてしまった。その結果、人々の通勤時間は顕著に増加し、多くの人々が混雑した電車の中で長い時間を過ごすという事態が生じている。

3. 望ましい都市再生手段の提案

この節では望ましい都市を実現するためのいくつかの手段を提案しよう。まず、日本の都市を再生するためには、土地住宅問題を解決する必要がある。日本の土地住宅問題として、通勤可能圏内で住宅や土地を求める際のコストが高いことが指摘されている。安くして適当な住宅を探すには、通勤時間が長くならざるを得ない。人々は、通勤のために混雑した電車で長い時間すごさなければならない。これはすでに明らかのように、都市において床面積や宅地の供給を制限したからである。結論から言えば、都市再生のカギは土地の高度利用である。

まず、通勤時間を短縮するためには、何が必要であろうか。これまでは都市の土地を高度に利用することを過度に規制してきた。その結果、東京の便利さを求めて地方から流入してきた人々は、郊外に住まざるを得ない。そのために日本の都市は外延的な拡張を続けてきた。より郊外へと開発の手が伸びていったのである。都心の高度利用が実現できれば、郊外に住む人々の土地需要が減少する結果、よりコンパクトな街が形成されるだろう。郊外の自然も破壊しなくてすむ。これによって通勤時間の短縮化が可能になる。人々は混雑した電車の中で多くの時間を費やさなくてすむのである。

次に、防災上の観点から都市問題を考えてみよ

う。地震に強い街をつくるにはどうしたらよいであろうか。東京をはじめとして、大都市では、今後予想される大震災によって甚大な被害が発生すると予想されている。地震や災害に強い街をつくり、安全な暮らしを人々に約束するためには、何が必要であろうか。

結論から言えば、都心の土地を高度利用することによって、オープンスペースをつくり、そして延焼や被害の拡大を防ぐ必要がある。容積率規制や日影規制を大幅に緩和して、高度利用を実現すれば、これは可能となる。阪神・淡路大震災で大きな被害を出したのは、古い木造住宅であることを思い起こす必要がある。

都市に人口や企業が集積するとき問題となるのが、混雑現象とインフラ不足である。鉄道の混雑や道路の混雑はどのように解消したらよいのだろうか。これには市場メカニズムを使うことが望ましい。道路の通行料や鉄道料金に混雑料金制を導入して、混雑時間帯では通常よりも高い料金を設定すればよい。これによって、容積率規制によらなくても都市の混雑を解消することができる。

さて、都市の集積によって不足することが予想される都市のインフラを整備するには、どのように財源を調達すればよいのであろうか。道路の整備や鉄道の整備には、いま述べた混雑料金によって、多大な財源を確保することができる。都市ガスや電力・上下水道等も市場メカニズムを活用して、需要の増加には料金の上昇で対応し、その料金収入を用いてこれらの公共資本を調達すればよい。

都市の過密によって心配されるのは、環境の悪化である。それでは、ごみ問題も含めて、都市環境を維持するためには何が必要であろうか。料金徴収が可能ではない財・サービスを供給するための公共資本については、どのように資金を調達すべきであろうか。これについては固定資産税等による地方財源に求めるべきである。土地を高度に利用すれば、それは可能となる。

これまで以上に高度利用が実現できれば、土地の潜在的な生産性は高いのであるから、土地に対する課税によって、より多くの財源を確保することができる。これに対して、建築物に対する固定

資産税は廃止すべきである。住宅やオフィスに対する固定資産税は高度利用を阻害するので望ましくない。

その他には、固定資産税だけでなく土地譲渡所得税の一部を都市財源として用いることが適当であろう。土地譲渡所得税は凍結効果をもつので望ましくないと言われるが、岩田規久男氏の提案した延納利子税を導入することによって、凍結効果は防ぐことができる(岩田 1988)。これらの財源を用いれば、学校の整備や病院の充実、あるいは介護施設等の拡張も実現することができる。若い人からお年寄りまで便利で豊かな都市的な生活が実感できるように、都市を再生することができる。

都市を高度に利用することによって、都心の地価が上昇するのに対して、郊外や地方の地価が下落する。その結果、分配上の不平等が発生するかもしれない。これに対処するには、固定資産税や譲渡所得税の税制を用いて、地価の上昇による開発利益を吸収する必要がある。これは真の弱者を保護するための財源となる。また、都市のインフラ整備のために土地や家屋を収用された人々に対する補償を充実させるとともに、ゴネ得を許さずに民主的な解決を実現できるように収用ルールを確立すべきである。このためには、公正な分配ルールと情報開示や住民参加が不可欠である。

4. おわりに

都市の高度利用が実現できたならば、われわれの生活はどのように変化するだろうか。都心部に高層ビルが建設されて、いまよりもかなり高い容積率が実現した場合には、当然のことながら、家賃やマンション価格は大きく低下することになるだろう。もし現在の企業の集積を前提にすると、いまよりもっとコンパクトな街が形成されることになる。その結果、通勤時間が短くなり、いまよりもずっと快適に通勤や通学ができるようになる。

それにとまって、都心部に多くの人たちが集積すると同時に、多くの雇用需要が生み出されることになる。これによって、多くの人々がさらに都市部に集積することになる。通勤時間帯や通学時

間帯の混雑率が高くなるようであれば、混雑料金制を導入することによって、混雑を緩和し、鉄道や自動車の交通施設の利用を時間的に分散化することができるようになる。通勤通学時間帯では通勤時間のピーク時ではいまよりも料金が数倍に跳ね上がるかもしれない。また逆に、オフピーク時の料金はいまより一層下げる必要がある。こうしたことを通じて、通勤時間の分散化と混雑の解消が図れるようになる。

こうした混雑料金制によって、巨額の資金が鉄道会社や道路公団に還元される。この資金を用いて、道路の拡幅や鉄道の複々線化を図ることが可能になる。山手線の地中化といった壮大な構想も夢ではなくなるかもしれない。道路や鉄道といった交通インフラの整備に資金を投下することによって、より多くの人々を快適なサービスで都心まで運ぶことが可能となる。

さらには、こうした改革を通じてハンディキャップを負っている人たちの通勤も容易になる。妊娠している女性たちや、ベビーカーに子供を乗せて電車に乗ることは、現在の通勤時間帯ではほとんど不可能である。しかし、混雑料金制や通勤時間の短縮化によって、こうした人々の都心までの移動は容易になるだろう。

現在では、子供が小さいために職場まで通勤できない女性たちや、ハンディキャップを負っている人たちが、通勤時間帯に移動することも容易になるだろう。親が子供を連れて通勤し、職場近くの保育所に子供を預かってもらい、それからオフィスに出勤して、仕事の合間に子供の様子を見に保育所を訪ねることもできるようになる。仕事が終わって保育所に立ち寄って、子供を連れて自宅に帰るといったこともそれほど夢物語ではないように思われる。

お昼休みには、父親や母親たちが保育所に行って子供たちと食事を取ることができるかもしれない。こうしたことによって、子供を産む共働きの親たちが抱えている不安が解消される。その結果、親たちは子供たちとのスキンシップやコミュニケーションを維持しながら、働く意欲を阻害せずに、自分たちの豊かな生活を続けていくことが

可能になる。

現在でも、女性専用車を導入しているJRや私鉄があるように、ベビーカーをかかえた親たち専用の車両が生まれてくることも考えられる。現状では、ベビーカーの子供を連れて通勤時間帯の電車に乗ることは、他の人たちの迷惑になるので、自重している人たちがたくさんいる。しかし、混雑が緩和されれば、ベビーカー専用の車両をつけるサービスが生まれたり、車椅子での乗降が容易になる特別車両もつくられるだろう。

高齢者たちの地元での雇用だけでなく、電車に乗って高齢者たちが無理なく移動できるようになれば、高齢者の雇用も増えることが期待される。

もしかすると、この結果出生率にも影響が及ぶかもしれない。子供を抱いて通勤することが容易になれば、女性たちは会社をやめずに、少しの間会社を休んでもその後すぐ会社に復帰することができる。そうなれば女性たちは、子供を産むことをいまのように思いとどまる必要はなくなるだろう。

しかし、いま述べたようなことを実現するためには、さらなる改革が必要である。現在都市部では圧倒的に託児施設が不足している。実際に多くの待機児童が首都圏には存在していると言われている。これは保育園の設置認可の制約がきついため、保育園の供給が制限されていることに原因がある。こうした認可基準のなかには、ほとんど意義のないものも多い。これらの規制を大幅に緩和する必要がある。

増田（2004）が指摘するように、地方では相対的に多くの保育園が存在しており、子供一人当たりの保育園の数は地方の方が圧倒的に高い。また、地方の方が共働きの世帯が多いことも事実である。その結果、地方の方が都市部よりも出生率が高くなっている。これは、地方交付税等の再分配制度によって、地方の方が子供を産みやすい環境が整備されているからである。

したがって、高層化したビルの中に、託児所が容易につくられるようになり、またそこに託児所や幼稚園、病院・学校等が建設されるようになれば、職をやめずに女性たちは安心して子供を産むことができるようになる。そのためには、都市へ

の集積を促進する以外にも多くの規制を緩和する必要がある。

託児所だけでなく、学校やさまざまな都市的なサービス、病院あるいは介護施設といったものが同じビルの中にもし存在するとしたら、親たちの介護や病院通いも困難なことではなくなるだろう。年老いた親たちや病気の親たちを見舞うことも容易にできるはずである。こうしたことを通じて、より豊かな生活が実現できる。またこれによって、少子化を抑制することも可能になるだろう⁵⁾。

† 本稿は山崎（2003）を基礎にしている。

注

- 1) いま述べたことは、都市の労働市場についても成立する。縦軸に賃金をとって横軸に労働量をとれば、集積の経済によって生み出された労働生産性の上昇は、需要曲線を右へシフトさせる結果、賃金の上昇を短期的には引き起こすかもしれない。しかし、長期的には労働者が都市に流入する結果、賃金上昇は抑制される。
- 2) 容積率とは建築物の延べ床面積の敷地に対する比率である。建築基準法によって都市計画で決められた各地域ごとに容積率の上限値が求められている。
- 3) いま述べたように、都市衰退の結果は効率性の低下と不公平な分配となって出現する。戦後の都市政策および国土計画は、「国土の均衡ある発展」を標榜してきた。首都圏や関西圏に人口や産業が集中することを必ずしも望ましいこととは考えてこなかった。すべての地域があまねく成長することが望ましいという価値判断が前提とされていた。
- 4) 建蔽率を100%とすると、これはわずかに1.4階分である。20年間にこれだけしか建物の高さは高くならなかったのである。
- 5) もちろん、少子化自体がなぜ問題なのかといった点については、十分な考慮が必要である。現在の年金制度を積立方式に改革すれば、少子化自体は何の問題もないといった議論もありうる。したがって、年金制度の改革が進まないという点を前提にすると、少子化の問題がクローズアップされることになる。

文献

- 岩田規久男, 1988, 『土地改革の基本戦略』日本経済新聞社。
 岩田規久男・八田達夫編, 1997, 『住宅の経済学』日本経済新聞社。
 国土交通省, 2001, 「工業等制限制度をとりまく現状と課題」『国土審議会第二回首都圏整備分科会資料』。
 ———, 2002a, 『平成13年度版国土交通白書』。
 ———, 2002b, 『平成14年版首都圏白書』。
 ———, 2002c, 『平成14年版土地白書』。
 ———, 2003, 『平成14年度版国土交通白書』。
 国土庁, 1995, 『平成7年版土地白書』。

財団法人運輸経済研究センター，各年，『都市交通年報』。
寺崎友芳，2002，「東京CBDにおける容積率緩和効果に
関する考察」東京大学大学院経済学研究科修士論文。
東京都，各年版，『東京の土地』。
———，2002，『東京都市白書2002』。
八田達夫，1997，「住宅市場と公共政策」（岩田ほか編
1997: 1-52）。
八田達夫・唐渡広志，2001，「都心における容積率緩和の
労働生産性上昇効果」『住宅土地経済』41: 20-27。
増田悦佐，2002，「都市再生こそ日本経済活性化の王道」
『エコノミクス』7: 144-151。
———，2004，『高度経済成長は復活できる』文藝春秋。
山崎福寿，1999，『土地と住宅市場の経済分析』東京大学
出版会。

———，2001，『経済学で読み解く土地住宅問題』東洋
経済新報社。
———，2003，「都市の衰退と再生」（山崎ほか編 2003:
1-25）。
山崎福寿・浅田義久編，2003，『都市再生の経済分析』東
洋経済新報社。
Ciccone, A. and R. E. Hall, 1996, "Productivity and
Density of Economic Activity," *American Economic
Review*, 86 (1): 54-70.

やまざき・ふくじゅ 上智大学経済学部教授。主な著 書に『土地と住宅市場の経済分析』（東京大学出版会， 1999）。都市経済学専攻。(f-yamaza@sophia.ac.jp)
--