

経済教室

が、周囲の環境に同じ影響を与えることはあり得ない。都心の高密度の住宅は通勤鉄道への負荷を軽減するが、郊外の同じ容積の住宅は鉄道の混雑を助長する。これらを同一に扱う規制は合理性はない。工場と途規制にも難がある。工場と住宅は分離すべきものとされしてきたが、近年は騒音、光害も交通渋滞も発生させないハイテク工場が増えている。

2つ目は、計画や規制が順守されないことだ。インフラや土地利用に関する未達成の都市計画は膨大だ。また2010年度に全国で建築基準法違反が556件あったが、違反は正命令は40件で、行政が本人に代わり実力行使して是正する代執行は全くない。結果として違法が是正された件数は2250件にとどまつ

福井 秀夫 政
日本の都市は、危険で乱雑、景観を損ねる建築群、過密な通勤列車、渋滞、依然として狭く高額な住宅など、多くの問題を抱える。
要因の1つ目は、計画や規制の根柢の厳格な検証がなされていないことだ。例えば容積率規制の目的は、周辺都市環境の確保とインフラへの負荷の統制にあるとされる。しかし前者なら、形態を統制するのが筋であろう。吹き抜けの大きい高い建物と吹き抜けのない同じ容積率の低い建物

柳文
卷之二

卷之三

○数個の仕様より性能水準による規制目標を定め、
○安全施設整備は地域の固定資産税を財源に
○住宅購入時の消費税一括課税の見直し急務

新・都市モデルを考える(下)

安全・環境確保へ税見直し

互に都市を中心部と周辺部では積極的に居住者の属性では積極的に居住者部では、マンション建設に関連する負担金に象徴されるように、住宅立地に対する多くの負担を求めがちだ。

税見直せ

The diagram shows a central circle divided into four quadrants:

- Top Left:** 個別性能要素の統制 (結果として「良いまち」へ) (Control of individual performance factors (resulting in a good city))
 - Left side: 安全施設・インフラ整備 (Safety facilities, infrastructure improvement)
 - Right side: 地域価値向上 (Improvement of regional value)
- Top Right:** 権利調整費用低減 (安全と環境確保) (Reduction of rights adjustment costs (ensuring safety and environment))
 - Left side: 投資 = 受益者負担 (Investment = Beneficiary burden)
 - Right side: 固定資産税収増 (Increase in fixed asset tax revenue)
- Bottom Left:** 住宅消費税見直しなど権利移転の専門除去 (Review of residential consumption tax, etc., specialized removal of rights transfer)
 - Left side: 自治体規模・立法権・課税権の拡大 (Expansion of local government scale, legislative power, and taxation power)
- Bottom Right:** 都市外縁の移転 (都市の集約化・安全・全地域への集住) (Shift to the outskirts of the city (concentration, safety, residence in all regions))

住宅密集市街地の借家人が有利とされる
防衛基金で有利とされる
御基準(④)区分の所有者全員が
合意しても、人の借家人が
建て替え拒み権を持たつる
こと——など、関係者の
ニーズとかけ離れ、実利がない硬直的な
拘束が多い。
また、本造

とに、耐火・耐震性能や騒音・汚染・臭気レベルなど、**的に構造と対応する「性能」**を想定できる。規制や計画は機械的な仕様でなく、こうした個別の性能を統制するものに移行すべきだ。それらの結果たる果樹解が「良いまち」をもたらすにすぎない。

リスクに応じた料率の保険制度で備えなければならない。老朽化し、耐震性に劣るマンションの更新を阻むのは区画所有法であり、抜本改正が必要だ。(1)建て替えに5分の4の合意が必要(2)建て替えがみ許し、米国のような区分所有権の解消措置がないため地利負担が膨大(3)建て替え不能なる売り渡し価格基準(4)区分所有者全員が

固定資産税収基準に 権利移転の障害除去

権利移転の障害除去を

受益者負担の仕組みに転換すべきだ。そうすれば、膨大なインフラ管理費用のかかる低密度の地域から、インフラ費用効率の高い都市中心部への集住、産業の集積が進む。

集積の利益と負担を自治体間の調整コストなく均衡させるためにも、課税とインフラ整備機能に関して細分化させ自治体を生活経済圏に合わせて再編成し、通勤圈の周辺部と都市内部は同一自治体で運営することが望ましい。地域的事情に応じた法と税財政制度の設計を尽可能とすべく、国・自治体間財政調整を縮小し、特区の活用などにて連邦制の州並みの包括的な条例制定権、課税自主権も付与すべきだ。

また、諸外国で導入が進む鉄道や高速道路一般道路での時間賃料金制導入は、中心部居住を有利にするだけでなく、混雑の需要を分散し、

また、法人売買で中古住宅に課税していることも同じ消費に対する重課税にはならない。原論的に消費税は、あくまでも消費の効用が持続する期間だけの、消費の効用に対してのみの課税にとどめるべきだ。住宅への課税を軽減するか、所有者が自分に貢献していると想定した場合の市場相当の帰属家賃課税による転換することが不可欠だ。

不動産取得税・登録許税・印紙税についても取り妨害税制にはからず、撤廃すべきだ。耐震性や環境に優れるほど高額となる建物保有税も完全・優良資産への投資妨害税制であり、外部性統制への対応を除き非課税すべきだ。

第三に、都市の集約化のために、計画で都市化促進、抑制という線引きをするよりも、安全施設同様、集積の小さい地域ではその地域の固定資産税収の限度で各種インフ

つ後も、購入時一括課税が
超長期耐久消費財の住宅にな
されば、ローンの借り入れ
制約により確実に住宅需要は
冷え込み、取引は縮小する。
消費の効用が短期に消滅する
一般の消費財と住宅では、消

で、懶れた計画で大きな開発利益を創出できる者を民間事業者などから入札で選定して、迅速かつ大規模な土地利用更生を図る手法を原則とすべきだ。

第四に、都市構造を静止画のようになると、住民の二、三次に柔軟に応えて臨機応変に改善でき、土地の有効利用が図られるよう、権利移転の障害を除去すべきだ。

環境水準が劣る場合も、再開発の権利調整コストは膨大で、これまで例外的な成功事例があるだけだ。高度のノウハウや大きな資金力を持つ事業者が、膨大な労力と時間を負担してようやく成績ができるという現状こそ問題だ。都市再生機構などが収用権を背景に問題のある地域の土地を

る。環境汚染も軽減できるし、インフラ負荷統制という看板率規制の根柢も完全に代替される。土地利用の足かせたる規制撤廃の環境が整う。一方、不採算に悩む地方の整備済み有料道路は、混雑、環境いすれの外部不経済もなく、原則として無料開放し利用効率を高めなければならない。

ふくい・ひでお
れ。東京大法卒、旧建設省へ。
京都大工学博士。専門は行政
法、法と経済学