

FORE

Future
of
Real Estate



特集 住み続けられるまちづくり 世界都市とGX・生物多様性

都市における生物多様性の保全を含めた脱炭素、持続可能な経済社会システムの実現
すなわち都市のGXに向けて都市は動き始めている。
官民連携での都市緑地の整備や歩行者空間の拡充は
未来志向の投資を呼び込み、国際競争力の強化に繋がっていく。
脱炭素と経済成長を両立させていく都市を起点とする我が国のGXに焦点を当てる。

イタリア シエナ

巻頭インタビュー.....	世界都市に向けて GX・生物多様性
アドバンスレビュー	土地固定資産税負担の適正化に向けて(応益性と応能性の観点より)
2030年 まちづくりに向けた ストラテジー	徒歩空間の都市 ウォークアブルシティ
政策ウォッチ	住宅のエネルギー性能向上の次に
まちづくりのフォーカス	GX、イノベーションとグリーンな渋谷
不動産協会の活動記録.....	令和6年度税制改正要望

Prologue

都市における生物多様性の保全を含めた
脱炭素、持続可能な経済社会システムの実現
すなわち都市のGXに向けて
都市は動き始めている。
官民連携での都市緑地の整備や
歩行者空間の拡充は
未来志向の投資を呼び込み、
国際競争力の強化に繋がっていく。
脱炭素と経済成長を両立させていく
都市を起点とする我が国のGXに焦点を当てる。



特集 住み続けられるまちづくり 世界都市とGX・生物多様性

Contents

- 巻頭インタビュー ❶ 世界都市に向けて GX・生物多様性
谷口 守・筑波大学システム情報系社会工学域教授
- アドバンスレビュー ❷ 土地固定資産税負担の適正化に向けて(応益性と応能性の観点より)
大久保 岳史・日建設計総合研究所上席研究員
松縄 暢・日建設計総合研究所研究員
- 2030年 ❸ 徒歩空間の都市 ウォークブルシティ
まちづくりに向けた戦略
羽藤 英二・東京大学大学院工学系研究科社会基盤学科教授
都市生活学・ネットワーク行動学研究グループ
- 政策ウォッチ ❹ 住宅のエネルギー性能向上の次に
原 英嗣・国土館大学理工学部理工学科建築学系教授
- まちづくりのフォーカス ❺ GX、イノベーションとグリーンな渋谷
- 不動産協会の活動記録 ❻ 令和6年度税制改正要望

世界都市に向けて GX・生物多様性



谷口 守氏

筑波大学システム情報系社会工学域教授

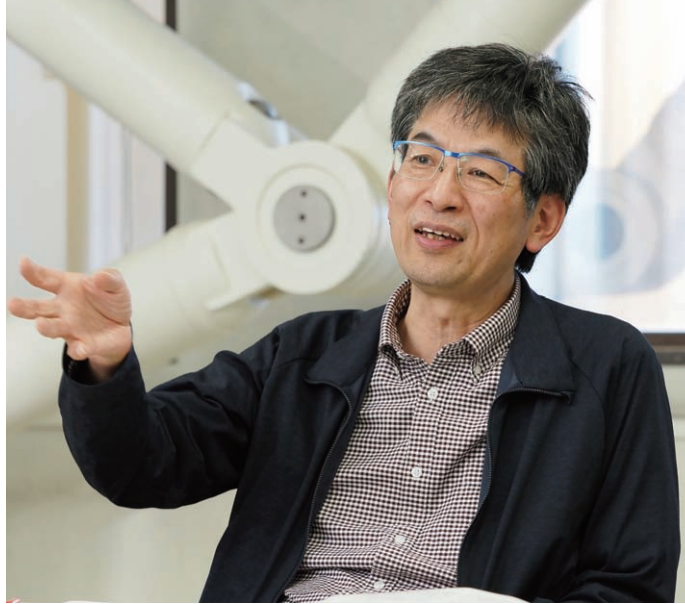
谷口 守(たにぐち・まもる)

工学博士。1989年京都大学大学院工学研究科博士課程交通土木工学専攻単位取得、退学。京都大学工学部助手、カリフォルニア大学バークレイ校地域開発研究所客員研究員、筑波大学社会工学系講師、ノルウェー王立都市地域研究所文部省在外研究員、岡山大学環境理工学部助教授、2002年同教授などを経て2009年より筑波大学システム情報系社会工学域教授(現職)。国際住宅・都市計画連合(IFHP)元日本代表理事、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会会長、日本不動産学会理事、交通計画協会代表理事などを歴任。著書に『入門都市計画』森北出版(日本地域学会著作賞)、『世界のコンパクトシティ』学芸出版社、『生き物から学ぶまちづくり』コロナ社(日本不動産学会著作賞)ほか多数。文部科学大臣賞(科学技術賞)、都市計画学会石川賞受賞。

世界各国は気候変動の抑制と気候の激甚化への対応を進めている。我が国の都市も、2050カーボンニュートラルに向けて、内外の投資を受けつつ、生産性を向上させ、生物多様性の保全を含めた持続可能な経済社会システムの実現に邁進している。我が国が目指すべき都市のGX、生物多様性の保全はどうあるべきか。都市交通と都市計画を専門とし、国土交通省社会資本整備審議会の都市計画部会都市計画基本問題小委員会にて座長を務め、まちづくりGX、都市緑地や生物多様性などについて議論を行ってきた筑波大学システム情報系社会工学域教授の谷口守氏に聞いた。

まちづくりGX 大都市の緑地をどう増やすか

世界各国で、GXと生物多様性が都市政策の重要なテーマになっています。経済産業省の定義では、GXとは「産業革命以来の化石燃料中心の経済社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体を変革すること」と言われています。私が座長を務め、今年4月に中間とりまとめを公表した国土交通省社会資本整備審議会の都市計画基本問題小委員会(以下、小委員会)では、国土交通省が掲げる「まちづくりGX」についての議論を深めてきました。まちづくりGXのイメージは、「気候変動への対応や生物多様性の保全など地



都市環境と地球環境が
繋がっているという世界観は、
特に国際金融の世界において
実際の投資行動の変化を引き起こしつつあります。

2つの観点があると思います。

1つ目は、持続可能性を高めるという観点です。我が国の都市が、地球規模の気候変動に対応していくための緑地整備です。具体的には都市の異常な暑熱や豪雨に対抗していくための緑地整備、生物多様性条約に基づく国際枠組みが求める生物多様性を保全していくための緑地整備、そしてコロナ禍を経て重要性を増したウェルビーイングやヒートアイランドの緩和に資する緑地整備などです。

もう1つは、都市の国際競争力を強化するという観点での緑地整備です。グローバルなヒト、モノ、カネ、情報をめぐる世界の都市間競争において、都市緑地の整備が競争力の源泉の1つになりつつある中で、我が国の都市がいわば世界標準の緑地をどう整備していくかを考える必要があります。

持続可能性の向上 都市環境と地球環境の繋がり

我が国、そして都市の持続可能性を高める観点での緑地整備をどう考えるか。小委員会では、人々が緑地に対して5つのニーズを持っていることと、都市緑地はそれに応える形で23の機能を提供できるこ

とを列記しています。①環境共生社会を構築したいというニーズには、ヒートアイランド現象緩和、温室効果ガス吸収、都市における生物多様性の保全、環境教育や自然とのふれあいの場、再生可能エネルギーの活用などといった機能を都市緑地は提供できます。また、②都市の安全安心を確保するニーズに対しては、土壌が水が浸み込みやすく一時的な湛水を行えることから都市水害や津波被害の軽減、樹木は燃えにくいいため大規模火災発生時の延焼防止、災害時の避難地・復旧活動拠点・帰宅困難者支援の場などの機能を果たします。その他にも、③健康・福祉のニーズに応える緑の景観形成によるストレス軽減、森林セラピーなどの機能。④地域コミュニティの醸成ニーズに応えられるような人々の集える場、地域の活動を行える場などの機能。⑤都市の経済や活力を維持するニーズに応える良好な環境・景観形成による不動産価値の向上、都市の魅力・競争力向上、都市農業の振興、観光振興などです。

なお健康福祉の増進や地域コミュニティの醸成、都市経済の向上は、都市緑地がウェルビーイングの改善に繋がるといふことでもあります。持続可能な開発目標（SDG）は、ゴールの1つに、あらゆる年齢のすべての人々のウェルビーイングを促進することを位置付けています。これに對してWHOヨーロッパ事務局は、「都市緑地や自然に基づいた対策は、都市に住む人々の健康とウェルビーイングを改善することができ。緑地と健康の相関性は

数々の発表にまとめられてきており、大気や水質の改善、騒音の低減、異常気象の影響の緩和を通じて、都市緑地は都市生活における環境に起因する健康リスクを軽減することができます。さらに、都市緑地は、ストレス緩和とリラクゼーション効果、身体活動、住民の相互交流の促進、コミュニティの結束強化を通じて、健康とウェルビーイングを支え促進する。これらの便益には、精神的、身体的な健康の増進、認知・免疫機能の向上、死亡率の低下が含まれる」都市緑地…実践のためのガイドブック」としています。

これらの都市のニーズに対する緑地がもたらしうる機能は、都市の持続可能性を高めていくうえで位置付けが高まっていることを示しています。

持続可能性を高めていくといった場合、その対象は身近な生活環境（都市環境）と、地球環境に大別できます。都市環境と地球環境の改善は進め方が異なります。都市環境を良くする―例えばウェルビーイングの向上のために街路樹を植えることで、地球環境が良くなる―大気中の温室効果ガスを減らすこと（炭素の固定化）ができるのは微々たるものです。ただし、身近な緑の重要性を認識する機会が増えることを通じて、化石燃料を使う人々の活動が温室効果ガスを排出させて気候変動をもたらしていることへの理解が深まれば、人々の活動が変化することで気候変動を抑えていく契機になるかもしれません。欧州では、生活環境と地球環境は繋がっている、という世界観がある

球規模課題の解決や人々のやる気、希望、社会の豊かさといったいわゆる *Well-being*（以下、ウェルビーイング）の向上を図るため、グリーンインフラとして多様な機能を有する都市の緑地の確保や都市におけるエネルギーの有効活用などに取り組む」というものです。

具体的には、都市緑地の確保をどう行うか、都市緑地の確保に向けた民間資金の導入とインセンティブ付けをどうするか。都市におけるクリーンエネルギーとなりうる地域熱供給など面的エネルギーの有効活用などです。

我が国を含めて世界の都市は、戦後復興の頃から半世紀以上、緑地整備や緑化に邁進してきました。それがコロナ禍を経た現在、ロンドン、パリなどではさらなる緑地の整備を推進しようとしている。こうした都市緑地の推進には、以下の

ためか、都市緑地に炭素吸収源（炭素の固定化）の役割があるという考え方も見られます。都市環境を良くするために、景観上も美しく、管理も容易で、在来種など生物多様性に配慮した質の高い緑地を整備すること。その緑地がより多くの二酸化炭素を固定化すること。両者は別の次元ですが、相互関係にあるということです。

都市環境と地球環境は繋がっているという世界観は、特に国際金融の世界において実際の投資行動の変化を引き起こしつつあります。世界の主要な機関投資家は、2006年から国連環境計画金融イニシアティブが推進するPRI（責任投資原則）^{※2}に署名しつつあり、ESG（環境・社会・ガバナンス）を考慮した投資に舵を切っています。PRIには不動産投資のガイドライン（RPI）^{※3}もあります。世界の都市は、機関投資家からの投融資を自らの都市に誘引していくために、都市や不動産が持続可能性に配慮していることと緑地の整備や生物多様性の保全を進めていることを示す必要が生じています。

機関投資家がPRIに基づいて「投資分析」と意思決定にESGの課題を組み込む（PRI原則）^{※1}のは、いわば自分たちの利益投資のパフォーマンスを最大化するためです。PRIは「財務パフォーマンスだけに注目する投資家でも追求可能」^{※4}と明記しています。重要なことは、PRIは、機関投資家が財務パフォーマンス、リターン^{※5}の最大化を追求していく投資行動

の「環」にESGを組み込むことで、投資行動が都市や地球の持続可能性を向上させる金融システムをつくらうとしていることです。これは、GXの定義「脱炭素に向けて産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体を変革すること」とほぼ同義です。

機関投資家のESG組み込みGXと都市緑地を後押し

世界の投融資のほとんどを担う機関投資家が投融資にESGの課題を組み込めば、投融資の対象である国家や企業、不動産もESGの課題に対応していくこととなります。機関投資家にとって、政府や企業がESGの課題に取り組んでもらえるかどうかは死活問題です。例えば、ある上場企業が自然環境を無視した開発を行って利益を得ていたとしても、公害が生じた際の損失を被るのは機関投資家であり、その公害が他企業の活動に対する規制強化や資源の喪失に繋がりが、ポートフォリオ全体に連鎖的な損失を及ぼすからです。

一方で、機関投資家にとって、企業や不動産がまっとうにESGに取り組んでいるかどうかを判断することは簡単ではありません。そこで、機関投資家は、企業の財務情報の中で環境関連の情報開示について規定するTCFD提言^{※4}やTNFD提言^{※5}に注目しています。TCFDは、気候変動に関連するリスクを企業が開示する枠組みであり、TNFDは企業活動の自然資本や生物多様性に関連したリスク

を開示する枠組みです。

TCFDは、もとはFSB^{※6}が招請した国際組織を指しています。2017年にTCFDが出した提言に署名した企業は、提言に沿って、気候変動に関連するリスクを財務情報の1つとして開示する必要があります。日本でも東京証券取引所のプライム市場への上場企業はTCFD開示が義務化されています。TNFDは、TCFDに続く国際組織で、企業の自然資本及び生物多様性に関するリスクや機会を適切に評価し、開示するための枠組みを構築する国際組織です。今年9月にTCFDと同様に最終提言を発表しています。

ESG関連の情報開示は、世界の機関投資家が求めています。今後、TNFDがTCFDと同様に企業の開示事項となれば、企業は生物多様性の保全についても何らかのアクションを求められることとなります。近年、都市緑地の整備が求められているのは、機関投資家が企業にESGの考慮やアクションを求めるようになる可能性が高いからです。

なお、TNFDに沿って機関投資家が生

物多様性や緑地を重視するようになるとして、官民がどのような都市緑地を整備していくべきか、緑地をどう評価すべきか、については検討課題です。例えば、炭素吸収の機能を期待して、都市の中に広葉樹よりも二酸化炭素吸収量の多い針葉樹林をつくったとしても、生物多様性の保全に資するか議論のあるところで。小委員会とは別に、国土交通省は「民間投資による良質な都市緑地の確保に向けた評価のあり方検討会」を設けて、都市緑地の評価について議論しています。中間とりまとめでは、①気候変動対策②生物多様性の保全③Well-beingの向上、の3つの視点から評価していくことが示されています。

求められる緑地整備民間への期待とインセンティブ

都市の持続可能性と国際競争力の強化の観点から、都市は緑地面積を伸ばしていく必要があります。そこで、我が国の大都市の緑地を見ると、現在の東京23区の緑被率は18.5%です（植生に覆われた緑のエリア、公園、樹木、小規模森林、草

※1 生物多様性条約：個別の野生生物種や、特定地域の生態系に限らず、地球規模の広がりでの生物多様性を考え、その保全を目指す唯一の国際条約。1993年12月発効

※2 PRI：2006年に国連のサポートにより設立された「責任投資原則（Principles for Responsible Investment）」は組織名であり原則そのものの名称。PRIに署名し、同原則に基づいて投資を行うESG投資が広まった

※3 RPI：不動産に関するESG投資原則「責任不動産投資（Responsible Property Investment）」。「国連環境計画・金融イニシアティブ（UNEP FI）」が2007年に定めたRPIは、省エネ、環境保護、認証、歩行に適した都市整備、安全衛生や福祉への配慮、社会的公正性とコミュニティ開発などの10の要素を満たす不動産（会社、プロジェクトなど）に対して投資を行う原則

※4 TCFD：気候関連財務情報開示タスクフォース（Task Force on Climate-related Financial Disclosures）

※5 TNFD：自然関連財務情報開示タスクフォース（Taskforce on Nature-related Financial Disclosures）

※6 FSB：金融安定理事会（Financial Stability Board）。主要25か国・地域の中央銀行、金融監督当局、財務省、主要な基準策定主体、IMF（国際通貨基金）、世界銀行、BIS（国際決済銀行）、OECD（経済協力開発機構）等の代表が参加する（事務局はBISに設置）

原、庭、墓地などの市域面積に占める割合)。一方、欧州委員会のリードのもとで、さらなる緑化を進めようとしている欧州の主要都市は既に東京の先を行っています。その緑被率はパリが26%、ローマ34%、ウィーン44%、ストックホルム48%、ベルリン51%、マドリッド53%です。我が国の都市の緑地面積を、国際競争力の観点などから欧州の都市並みにするためには、更なる緑化の推進が必要です。しかしながら近年、少なくとも東京は、とりわけ公有地における緑地を増やせていません。都区部のみどり率(東京都が算出する緑が地表を覆う部分に公園区域・水面を加えた面積が地域全体に占める割合)は、2003年は20.0%、2008年19.6%、2013年19.8%と横ばいです。都市の緑地として期待される全国の都市公園の面積も、2010年頃からほぼ横ばいになっています。これは、公有地の緑化に限界が見えているということです。そこで政府は、民有地の中に緑地を確保・整備していくことに期待しています。

民有地に都市緑地の確保を期待する、といっても民間ですべてやってくれない、ということにはなりません。都市緑地、官民であるべき姿を行政側が示すことや、民間資金の導入が図られるよう緑地整備に向けた取り組みを客観的に評価できる仕組みづくり、ひいてはインセンティブ設定が重要になっています。

既に、多くのデベロッパーは、都市再生に伴う公開空地などで、生物多様性にも配慮した緑地整備を進めてきています。

2014年に竣工した千代田区大手町の「大手町タワー」では、その地上部分の空地3600㎡に、千葉県で育成した常緑樹落葉樹混交自然林を林床植物や微生物を含む土壌ごと移植した「大手町の森」を整備しました。生物多様性に配慮した都市緑地の好例といえ、ヒートアイランドの緩和効果も期待されています。こうした緑地整備とその維持には、それなりにお金がかかると聞いています。大手町の森では、一年中、落ち葉が多く、周囲はタイル敷きや石畳、アスファルトのため、毎日の掃除だけでも大変だそうです。公園と同様の質の高い緑地にも関わらず、現状は、デベロッパーがそのコストを負担している現状はあまり知られていません。このような開発に伴う公的貢献と開発インセンティブ付与のバランスをどう取るかといったことは都市計画の積年の課題です。その議論の中で、私は、デベロッパーの緑地整備に対するサポートも検討に値するトピックであると感じています。緑地整備がその周囲に及ぼす波及効果も含め、エリアマネジメントを発展させる形で、上手に周知やコミュニケーションを取ることで、理解が得られる可能性はあると思っています。大手町の森でも、皇居のトンボが飛来し、希少な野鳥もやってくるなど、生物多様性の保全に貢献しているようです。

最近の緑地整備において、生物多様性保全が注目されているのは、各国がそれぞれ独自に進めていた都市における生物多様性の保全に向けた取り組みが、近

年、世界標準として統一化されつつあるからでしょう。これまで、ドイツでは

2015年から生物多様性国家戦略の行動計画に、都市における自然や自然体験の空間を創出していくなどの具体的な目標を定めてきました。我が国の生物多様性国家戦略(2012年〜2020年)も、「生物多様性に配慮した都市づくり」に的確に取り組んでいく必要がある」と明記し、「(都市では)緑地の量だけでなく、質、規模、連続性等を考慮した上で緑地を適正に配置し、生態系ネットワーク(エコロジカルネットワーク)の形成を図るとしてきました。各国の都市における生物多様性の保全に関する要請を受けて、2021年のG7サミットで合意された「30 by 30」(2030年までに国土の30%以上を自然環境エリアとして保全する目標)には、都市における「自然共生サイト」を環境省が認定し、国際データベースに登録することが決まっています。実際、既に「大手町タワー」は認定されています。また、2022年の生物多様性条約締結国会議で採択された「昆明モントリオール生物多様性枠組」には、目標の1つとして「都市部における緑地・親水空間の面積・質・アクセス、便益の増加、及び生物多様性を配慮した都市計画の確保」が盛り込まれています。これらは、生物多様性保全における都市緑地の重要性を強調していると言えます。

おそらく、我が国の都市緑地の整備においては、繋がり、生態系ネットワークを意識していくことが重要になると思います

す。

なお、私はデベロッパーの方々には、「攻める緑」を追求してほしいと考えています。その参考としてシンガポールの建築を挙げたいと思います。シンガポールは1960年代から国際競争力を高める観点から緑化を重視しており、近年の緑化の創意工夫には目を見張ります。とりわけ、「パークローヤルコレクション、ピッカリング」は、高層まで壁面緑化を施した素晴らしい建築物です。数年前にこのホテルで開かれた国際会議に出席し、大変な衝撃を受けました。高層建築を緑で覆うという発想はデベロッパーやデザイン会社でないと創り出せないと思います。私を含め、多くの学識者がこのホテルを撮影していましたから、このホテルの付加価値は相当高いでしょう。

脱炭素に向けて自動車抑制も歩けるまちと緑地整備

世界、とりわけ欧州において都市緑地が注目されるようになったのは、コロナ禍のロックダウンなどの移動制限を経て、身近な緑地への関心が高まったことも背景にあります。フランスのパリ市は、コロナ禍を踏まえ、2020年に「15分都市」という都市構想を提唱しています。徒歩や自転車、公共交通によつて15分圏内で職場や買い物などの生活をまかなえるような都市構想です。この構想には、自動車の利用を控え、脱炭素を実現したいという目論見も含まれています。そして、15分都市構想には、パリ中心部に少ない緑地



官民で連携して都市再生のエリア内などで、
緑化した歩行者空間を整備していくことは
交通行動を変えることを通じて
脱炭素にも貢献しうる
都市戦略だと思っています。

を増やすために、校庭を緑化し、自動車
が少なくなった駐車場には樹木を植える
といったイメージも描かれています。

脱炭素に向けて都市から自動車を排
除し、歩けるまちを整備するという都市
計画は英国でも進んでいます。ロンドン市
は「健康街路」という交通戦略を推進し
ています。自動車の利用が少ない街路は
緑地と歩行者・自転車のための空間に再
配分する戦略です。ロンドン市は、
2050年までに市内の50%を緑化する
目標を立てています。道路空間から自動
車を排除して緑化を進め、脱炭素を実現
しようとしています。さらに、同時並行
で、道路空間に湛水機能を持つ緑地・湿地
の整備も進めています。

おそらく、我が国の都市、とりわけ東
京のような大都市ではロンドンと同様の
都市計画が可能だと思えます。大丸有の
丸の内仲通りでは、歩行者空間化が行わ

れています。官民で連携して都市再生の
エリア内などで、緑化した歩行者空間を
整備していくことは交通行動を変えるこ
とを通じて脱炭素にも貢献しうる都市
戦略だと思えます。私は、都市計画はそ
の時代のニーズに合わせて一定程度は柔軟
に変化するものが理想だと思っています。

まちづくりGX 面的エネルギーの見える化を

まちづくりGXの議論では、都市にお
けるエネルギーの面的利用、いわゆる熱供
給についても議論しています。エネルギー
の面的利用とは、重油やガス、水素などを
燃焼させて熱と電気を発生させるコー
ジネーションシステム（熱電併給設備）
などの自立分散型のエネルギー施設から
地区や街区内の複数の建物に電線と熱
導管でエネルギー（電気・熱）を供給する
システムを指します。熱電併給設備はエ

ネルギー効率が高く、送電ロスも少ないこ
とから、脱炭素に資する可能性が高まっ
ています。また、災害に強靱な中圧ガスを
利用し、備蓄重油も使える熱電併給設
備は地区や街区の防災性を向上します。

地区や街区内に立地するオフィス、住
宅、商業施設は、それぞれエネルギーの
ピークが異なります。それぞれの需要に
合わせて電気・熱を組み合わせて供給す
ることで、エネルギー効率をさらに高め
ることもできます。資源エネルギー庁の
試算によると、個別冷暖房を熱供給の
熱を利用した冷暖房に変換するとエネ
ルギー効率は9・9%向上するといいま
す。さらに、廃棄物焼却熱や上下水道・
河川熱などの未利用エネルギーを活用
すればエネルギー効率は2割も改善す
る試算です。

熱供給は、現在は天然ガスなど化石エ
ネルギーを燃焼させていますが、将来的
には再生可能エネルギー由来の水素や、
炭素を排出せずに生成した水素を燃焼
させることで、カーボンゼロエネルギーを
供給できる可能性があります。

なお、熱供給は、既存の市街地で熱導
管を整備する場合、既存の共同溝（電話、
電気、ガス、上下水道などの管を収容す
る施設）を利用できるかわからないため、
改めて掘削をしなければならずコストが
高くなってしまう。したがって、まち
づくりGXで求められることは、都市の地
区や街区に、熱電併給設備を設置するス
ペースや、熱導管やガス管、電線などが入
るような共同管を事前に整備しておく

ことが大事になります。これは、都市再
生、まちづくりと共に進む方が効率的で
す。

都市には、いわゆる再々開発と呼ばれ
る高度成長期の建築物の再開発が控え
ています。こうした再々開発に伴って地域
熱供給を整備できる可能性がありま
す。

なお、世界に目を転じると、欧州の熱
供給は2000年代に急速に整備が進ん
できました。現在は、既存の熱供給の脱
炭素化に向けてエネルギー源を廃棄物焼
却熱やバイオマス燃料に変えつつあるよう
です。依然として、熱供給の重要性は高い
ままです。

私は、熱供給の整備を推進していくに
は、既存の熱電併給設備や熱導管の「見
える化」が大事だと考えています。筑波
研究学園都市も中心部の建物の冷暖房
は熱供給（高温水）を利用しています。ほ
とんどのつくば市民に熱を利用している
ことは知られていません。熱電併給設備
や熱導管はできるだけ邪魔にならないよ
うにすることが前提のため、地中に埋設
されています。しかし、可視化していくこ
とが多くの人に賛同を得る方策になると
思います。例えば、熱供給が整備されてい
る六本木ヒルズは、熱供給によって東日本
大震災の際にも停電が起きなかったこと
をPRできます。大手町・丸の内・有楽町
エリアにも熱導管が整備されています。
見学会は行われていますが、身近に感じ
てもらえるような仕掛けがあっても良い
かもしれません。

土地固定資産税負担の 適正化に向けて (応益性と応能性の観点より)

日建設計総合研究所

大久保 岳史 上席研究員

松縄 暢 研究員

固定資産税は、固定資産の処分によって支払われるものではなく、その保有の継続を前提として、資産の使用収益しうる価値に応じて課される税である。他方、現行の土地固定資産税は、最有効利用を前提とした地価公示の7割評価により、実効税率が大きく上昇し、高止まりする中、継続的な使用収益からの乖離が生じること等により、企業収益を大きく圧迫する等の問題が生じている。また、応益原則に立脚する税であるにもかかわらず、行政サービスとの関係が必ずしも明確でない中、税額が上昇するといった問題も生じるなど、様々な問題が顕在化する中、不動産協会からの委託に基づき、中長期的な観点より、日建設計総合研究所が分析を行った。



大久保岳史(おおくぼ たけふみ)

日建設計総合研究所 上席研究員

神戸大学大学院自然科学研究科建設学専攻修士課程修了。専門分野：CRE戦略検討、PRE戦略検討、官民協働支援、事業化支援、事業評価。技術士(総合技術監理部門、建設部門：都市及び地方計画)、認定都市プランナー(都市・地域経営)、不動産証券化協会認定マスター。



松縄 暢(まつなわ みつる)

日建設計総合研究所 研究員

早稲田大学創造理工学部建築学科卒。東京大学公共政策大学院経済政策コース修了。専門分野：都市計画・まちづくり、都市地域政策の経済評価、都市・不動産データ分析。技術士(建設部門：都市及び地方計画)。日本都市計画学会所属。

固定資産税の経緯と現状

固定資産税は、固定資産(土地、家屋及び償却資産)の価値に着目して課される財産税であり、固定資産の保有と市町村が提供する行政サービスとの間に存在する受益関係に着目していることから、応益原則に基づいたものとされる。土地・家屋の評価額については3年ごとに見直し(評価替え)が行われており、1994年度の評価替えから、宅地については地価公示価格等の7割を目途に行うこととされた(いわゆる「7割評価」)。

固定資産税は市町村税収の4割超を占める基幹的な税目であり、特に土地に係る固定資産税は、平成に入ってから以降、特に商業地税収が大きく増加し、近年は2兆円規模になっている。また、地価が長期的には下落する一方、実効税率は特に7割評価導入後は増加傾向が続く、商業地等では1990年度の0・20%に対し、2022年度は0・57%と、3倍近

くにまで増加した。

受益と負担の関係性の変化

「応益原則」という性質に鑑みれば、固定資産はある行政区に存在している以上、何らかの公共サービスの提供を受けており、その便益の大きさに応じて固定資産税の負担が求められるものと解釈できる。

そのため、公共サービスによる便益が誰にどの程度帰着しているかを正確に把握できれば、固定資産税の適切な負担水準のあり方が明確になるとも考えられる。地方財政白書をもとに、歳出に占める民生費と土木費の割合をみると、民生費は1990年度以降、右肩上がりに増加している一方、土木費は1994年度をピークに減少を続けている。人口減少、少子高齢化に伴う社会保障費の増大と、土地や家屋に直接的に関わってくると考えられる土木分野への公共投資の減少が同時に進んでいる状況と解釈できる。また、歳

応益性の観点からの課題

出に占める社会保障関係費と公共事業関係費の割合も同様に、社会保障関係費は年々増加する一方で、公共事業関係費は1994年度をピークに減少を続けている。

土地の固定資産税の評価額は地価に連動して決まるため、行政サービスの提供が結果として地価を上昇させる効果を持っていれば、提供される行政サービスと固定資産の保有との間には受益関係が認められると言える。そこで、行政サービスと地価の関係性について全国の地方公共団体(以降「自治体」)単位での分析を試みた。

行政サービスについては、インフラ関連の投資額に着目した。具体的には、市町村別決算状況調(総務省)から、各自自治体における普通建設事業費の新規整備費と土木費のデータを用いた。また、行政のインフラ関連投資額は年度単位で大きく変動することか

図1 普通建設事業の新規整備費の変化率と商業地地価の変化率の関係性(自治体単位)

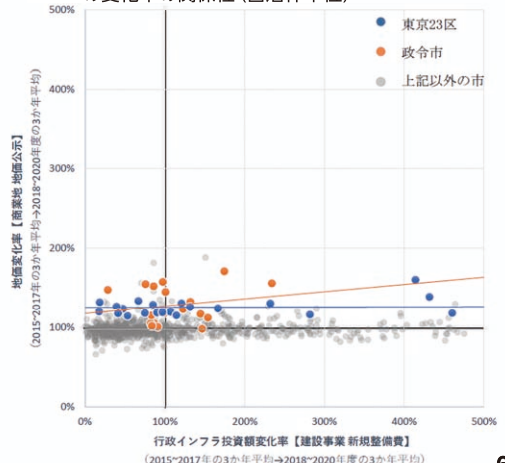
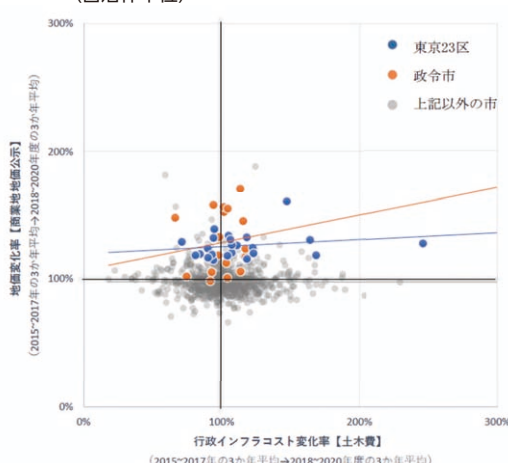


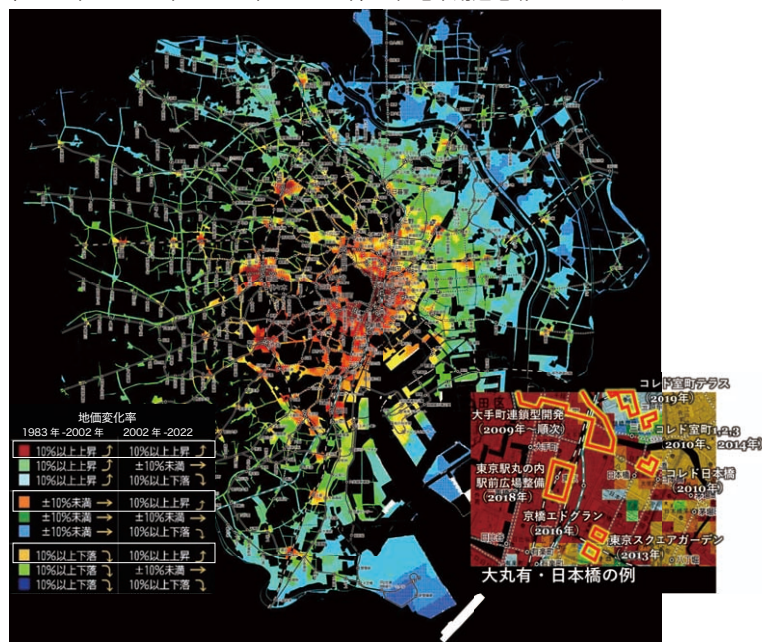
図2 土木費の変化率と商業地地価の変化率の関係性(自治体単位)



ら、2015(2017年度と2018)2020年度の2区間の3か年度平均値を比較し、その変化率を見た。

新規整備費の変化率と地価の変化率とは、政令市については近似曲線が右上がりであるものの、全体として強い相関が見られるとは言い難い。言い換えれば、新規の行政インフラ投資額(新規整備費)が増加したからと言って、地価には大きな影響が見られないという結果と考えられる(図1)。土木費の変化率

図3 東京23区における地価変化率
(1983年→2002年、2002年→2022年) ※住宅系用途地域をマスキング



(出所) 国土交通省国土政策局国土情報課国土数値情報「地価公示データ」、
「都道府県地価調査データ」より作成

と地価の変化率は、新規整備費の変化率と地価の変化率と同様に、政令市については、近似曲線が右上がりであるものの、全体として強い相関が見られるとは言い難い結果となった。(図2)。

民間投資と地価の関係

一方、インフラ投資の主体としてはいわゆる大手デベロッパー等の民間企業も存在している。その民間によるインフラ投資と地価の関係性についても見てみる。

地図上に地価と民間再開発エリアを重ね合わせ、各エリアについて複数時点間での地価上昇率を算出することで、その関係性の把握を試みた。具体的には、東京23区における民間による主要都市開発プロジェクトを対象に、1983年、2002年、2022年の3時点(概ね20年間隔の2区間)の地価上昇率を分析した(図3)。

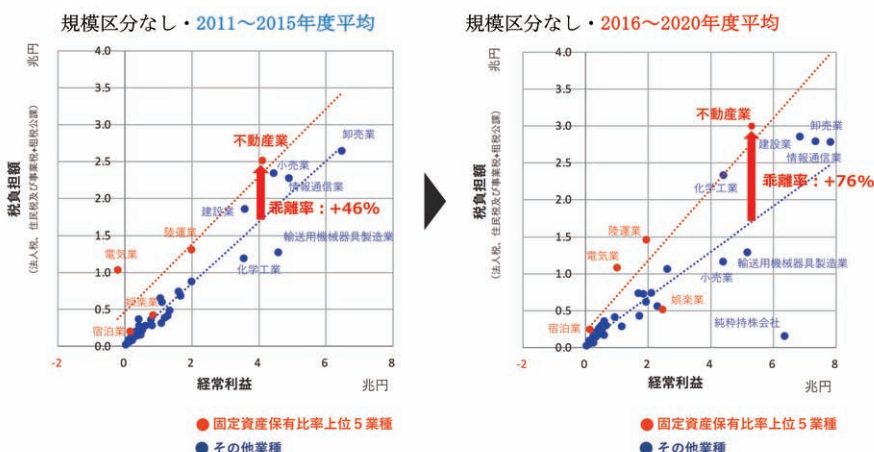
東京駅丸の内駅前広場や大手町や霞が関など、都心とその周辺に位置する開発エリアは「赤」が多く見られ、1983(2002、2002→2022年の2区間)にも10%以上地価が上昇したことがわかる。一方、新宿、渋谷、虎ノ門、六本木、飯田橋、押上などの開発エリアでは「黄」が多く見られる。これらのエリアは、2002年以前は顕著な地価上昇が見られなかった(変化率が±10%未満)、または、10%以上の地価下落が見られていたが、2002年以降に10%以上の顕著な地価上昇が見られた。総じて、いずれの民間都市開発エリアにおいても、2002年から2022年にかけて10%以上の顕著な地価上昇があり、民間によるインフラ投資は一定の地価押し上げ効果を持つと言えるだろう(かかる観点からの分析については、引き続き東京大学不動産イノベーション研究センター(CREI)とまとめる予定)。

このように民間によるインフラ投資と地価とは一定の相関関係があると考えられる一方で、行政によるインフラ投資と地価との相関は政令市において確認された程度であった。仮に、提供される行政サービスを行政インフラ投資額で置き換えた場合には、その地価押し上げ効果は限定的であると考えられ、行政サービスと固定資産の保有との間には受益関係が認められるとは必ずしも言い難い面もあるのではないかと。

応能性の観点からの課題

財産税の一種である固定資産税とは、固定資産の所有という事実と課税力とを認めて課せられる税である。

図4 業種別の税負担額と経常利益の推移(資本金区分なし)



いえる。これは、例えば、企業を例にとると、「固定資産を多く保有する企業ほど、税を負擔できる能力がある」という仮定にもとづいたものであるとも考えられ、固定資産税は応益原則に基づく税という位置づけだが、土地の収益力にかかわるといいう特性から、応能性の観点からも関連するデータをみてみる。

図4は、法人企業統計調査に基づき、縦軸に企業としてのトータルの税負担額(法人税・住民税・事業税、租税公課)、横軸に経常利益(住民税・事業税、租税公課)をとり、業種ごとにプロットした上で、5年平均値としたものである。それぞれ近似曲線として、総資産に占める有形固定資産比率の高い5業種(宿泊、陸運、電気、娯楽、不動産、以降、「固定資産保有比率上位5業種」)と、他の業種を比較する。

- ※1 総務省 固定資産税の概要
https://www.soumu.go.jp/main_sosiki/jichi_zeisei/czaisei/czaisei_seido/149767_08.html
- ※2 自治省税務局(現総務省自治税務局)(1981)『地方税制の現状とその運営の実態』は、「固定資産税は、応益負担の原則に立脚した税である。市町村の区域内に土地、家屋及び償却資産が所在する事実と市町村の行政サービスとの間には深い関連性があるので固定資産税は応益原則を最も強く具現している」と記している。
- ※3 民生費(社会福祉費、老人福祉費、児童福祉費、生活保護費、災害救助費)と土木費(都市計画費、道路橋りょう費、河川海岸費、住宅費、港湾費、その他)
- ※4 1983年は国土数値情報ウェブサイトダウンロード可能な最も古い年次、2002年は特に都心部の民間再開発を促進する契機となった都市再生特別措置法の施行年
- ※5 法人企業統計調査のデータでは、固定資産税のみの数値を抽出できないため、本分析では「法人税、住民税及び事業税」と「租税公課」を合計した税負担額のデータを用いることとした。

種」の近似曲線と、その他全業種の近似曲線を加えている。いずれの区間ともに、固定資産保有比率上位5業種の近似曲線が、その他全業種の近似曲線を上回っており、固定資産保有比率上位5業種は、経常利益に比して税負担額が大きい傾向が見て取れる。特に不動産業について、2016→2020年度平均では+76%となり、近年、乖離がより大きくなっている状況と考えられる。この乖離率について、特に資本金10億円以上(いわゆる大企業)でその増加が顕著である。結果として、有形固定資産を多く保有する業種ほどその負担が大きく、またその傾向が近年さらに拡大している可能性があることが分かった。

このように、近年の固定資産税の実態は応益原則という本来の位置づけからは乖離が生じている可能性があるとも考えられ、応能の観点からも、企業に対するトータルの税負担が、同じような利益水準の企業と比して固定資産を多く保有する企業に偏っている可能性がある。こうした状況も踏まえながら、現行の固定資産税制のあり方や、負担の適正な水準、あり方等についてさらに議論を深める必要があるのではないだろうか。

徒歩空間の都市 ウォーカブルシティ

羽藤英二 氏

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学科 教授
都市生活学・ネットワーク行動学研究グループ

流動に沿って盛衰してきた都市
より多くの効用の実現に向けて

都市は「新・黒曜市」を始原とする、と作家ジェイン・ジェイコブズは書いた。ジェイコブズは、都市は狩猟採集社会の交易から誕生したという異説を唱えた。交通工学の視点から都市形成史を通観すると、人と物資の「流動」に沿って都市が盛衰してきたことは明らかだ。「流動」とは、ある地点から地点までの人や物資の流動（交通流動）を指す。流動に沿って集積するまちは発展し、流動から外れた都市は衰退する。流動によって都市が盛衰するのは、人間にとって移動すること、とりわけ歩くことが不効用だからだ。人間は、移動コストが最小になる流動沿いの特

SDGsの達成期限の2030年に向けて、都市の持続可能な成長をどう実現していくか。ハード・ソフト両面から識者の意見を聞き、持続可能な都市を創っていくための課題や戦略を探る。コロナ禍を経て、世界では緑地整備と、居心地が良く歩きたくなるまちづくりが急速に進みつつある。都市空間の変化がなぜ起きているのか、そして今後の都市空間のありようについて、交通工学と都市空間のデザインを専門とする東京大学大学院の羽藤英二教授に聞いた。



羽藤英二(はとう えいじ)

1967年、愛媛県生まれ。愛媛大学助手、MIT客員研究員、Leeds大客員研究員、UCサンタバーバラ客員教授を経て2007年に東京大学都市工学科准教授、2012年に同社会基盤学科教授(東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻教授)就任(現職)。2015年から経済・財政一体推進委員会委員。世界交通学会賞、米谷佐佐木賞、グッドデザイン賞など数々の賞を受賞。長崎駅、道後地区などの空間計画・設計と各地の事前復興を手がけている。「未来都市東京2050」として都市戦略を提示するなど、世界的に注目を集める都市工学研究者の一人。著書に「東日本大震災 復興まちづくり最前線(東大まちづくり大学院シリーズ)」(学芸出版社:共著、2013年)。

定地点で交易を行い、人とモノの交流を呼び込み、やがて都市に発展する。歩くことは人間にとって不効用だ。一方で歩くことが人間の本源的欲求だからこそ、世界都市は歩ける都市空間を拡大しようとしている。また、効率性に対する人々の要求水準が高くなっていることも歩行者空間の創出を促す。人々は、より近く的生活動線の中に、安全に歩きつつ緑や他人の姿を見たい、交流したいという本源的な欲求を満たすために、歩ける都市空間に集まる。人々の無言の要求を受けて、都市をつくる主体(行政やデベロッパー)は歩行者空間の創出を競っている。ニューヨークはブロードウェイの歩行者専用化が実現し、貨物線の高架跡地(ハイライン)を歩道化した。ロンドンでも

オックスフォードストリートの歩行者空間化が模索されている。パリではシャンゼリゼの歩道が拡幅され、月に一度は、歩行者天国になる。

モビリティの進化は 都市空間の変革を迫る

歩行者空間の増加は、モビリティ(交通手段)の革命が惹起しているともいえる。より速く、より多く、よりきめ細やかに人や物資を輸送できるようなモビリティの進化が、都市空間に変容を促している。歴史上、モビリティの進化は、流動の経路と速度を進化させ、ひいては都市そのものの栄枯盛衰を掌った。そして、現在進行形のモビリティ革命は、私が提唱している「超高速・超自動・超分散」という3つの移動革

命だ。超高速はリニア新幹線、超自動は自動運転自動車、超分散はドローンだ。加えて、この3つの移動革命をC h a t G P T など A I が牽引していく。最適な交通・輸送ネットワークは、A I が定式(離散選択モデルなど)を使って解くことができるからだ。3つのモビリティをシームレスに繋ぐ交通ネットワークが、大容量・高速・きめ細かな移動と輸送を担うようになる。例えば、自動車や配達人に代わってロボットやドローンが都市内の移動・輸送を担う。

世界ではモビリティ革命を見越した都市計画が進んでいる。象徴的な計画がサウジアラビアの第一皇子が同国で推進する未来都市NEOMの1つ「THE LINE」だろう。高さ500mの高層建築ビルを170kmにわたって幅200mの平行線状に建築するプロジェクトだ。全長170kmを自動運転の超高速リニアで結び、両端を20分で移動できるようにする。輸送は自動運転車やドローン、ロボットが担う。THE LINEの興味深い点は、超高速・超自動・超分散のモビリティと都市を接続させることによって、ビルの谷間空間から自動車を排除し、緑の歩行者空間を実現させようとしている点だろう。

歴史と生態系、交流とダイナミズム 緑の歩行者空間が本源的価値

今後、都市空間における活動は一層



バルセロナのスーパーブロック「サンアントニ地区」の歩行者広場花壇は在来植生が復活し、子供が遊ぶ空間になっている(同市HPより)

オンラインへと移行するだろう。私は、都市には、歴史や生態系、人と人が物理的に交流するダイナミズムを感じられる「緑の歩行者空間」が求められていると考えている。例えば観光都市のバルセロナは、都市内の半分以上を占める自動車空間を縮減するため、「スーパーストリック」と呼ばれる400m四方のブロック内では自動車の低速化と通行規制、ソーシャルな広場―おしゃべりができる空間を整備している。併行して生態系を意識した緑地整備も進めている。2013年からバルセロナ市は蝶などが行き来できる緑のネットワーク(回廊)を整備してきた。いまやコロナ禍の移動制限を経て、人やペットの路圧が減少したことで、人工的な街路樹の周りにも在来の植生や昆虫が復活しているという。

私が住む京都では、夏の間、自動車を規制して祇園祭が開かれる。歩行者

空間となる四条通りと烏丸通りには御飯屋や露店が立ち並び、光と祇園囃子が織りなす都市の原風景を見ることが出来る。京都は千年を超えて、躍動する歩行者空間のまちだった。より速く、大容量、直接的に人や物資を輸送するモビリティ革命は、逆説的に都市空間をより遅い交通空間へと変貌させ、むしろ千年にわたって都市が提供してきた本源的価値を再臨させるのかもしれない。

国際競争力の強化に向けて 世界の人々を惹きつける 本源的価値を

世界と東京の流動―航空ネットワークにおける東京の地位は盤石ではない。アジアのハブ空港はクアラルンプールや仁川に移りつつあり、成長センターのインド、東南アジアへのアクセスもシンガポールなどが優る。ただし、空港から鉄道、そして都心の主要駅における速い交通から遅い交通への接続の滑らかさは驚異的だ。動物である人間は、最後は五感を使って人や物事に接触する。つまり、東京がグローバル企業に提供できるのは、航空利便性ではなく、速い交通から遅い交通へのスムーズさを生かした本源的な需要をより多く叶えられる利便性だ。東京は、面白い人に会える、美味しい食事ができる、歴史文化を感じられる、居るだけで楽しい、といった「緑の歩行者空間」を増やしていくことが重要になる。



岐阜県中津川市付知地区の「付知デザインミュージアム」(奥の旧旅館)、手前が昼間は子供たちが遊ぶ芝生と緑の水盤(同ミュージアムHPより)

都市の魅力は、人と人の有機的かつ知的な交流、その交流が産み出す付加価値にある。例えば、代々木公園の緑の遊歩道で行われているダンスやダブルダッチ(二本縄跳び)、丸の内仲通りで行われるストリートパフォーマンスは、観る人々の創造性を刺激する。

また、人々は緑に引き寄せられる。おそらく人間は緑の空間と対峙すると、空間を通じて歴史や文化と繋がる感覚を持てるのだろう。私が地域デザインで関わる岐阜県中津川市の付知地区は、かつての御料林(皇室に編入された優良林)のある山間のまちだ。私は、中山道と飛騨路を結ぶ旧街道沿いの旧旅館を地元の建具店と共に地元の建材で改築し、デザインミュージアムにした。ミュージアムの前には、樹のある芝生や付知川をイメージした水盤を整備した。付知地区にはいま、全国から若い

人が集まってきている。地域の歴史的資源を使って新しいものを創る、そうした知的交流の魅力がデザインを通じて伝わり、人々を引き寄せているのかもしれない。

なお、私は品川駅西口・国道15号の上空に整備される約2haの広場の設計にも携わっている。リニア新幹線の駅にも近い同広場は、歩行者空間だけでなく次世代交通(自動運転自動車など)のターミナルも設ける、新世代の速い交通と遅い交通の結節点だ。一方で、品川の自然や歴史との繋がりも感じられる空間になる。地上よりも10数m高いレベルとなる同広場からは、高輪台、島津山、八ツ山エリアの緑を望めるようになる。私は、この広場でストリートアーティストやパフォーマンスが活躍できるような空間を設けたいと考えている。

私は、日本のデベロッパーが創り出す歩行者空間のデザイン、人々の移動をプロデュースするような建築設計は世界でも傑出していると考えている。例えば、地下鉄やバスターミナルという速い交通と直結する虎ノ門ヒルズ・虎ノ門ステーションタワーの空中デッキ空間は、ビルとビルを繋ぐだけでなく、公道にもスムーズに繋がっている。通路には人々の語らえるカフェもある。海外から来た人々が国内の人々とスムーズに接触する空間づくりにおいては、東京は圧倒的だ。これからの緑の歩行者空間づくりに期待したい。(談)

※フランスのサルコジ元大統領が再選を目指す大統領選挙のなかで打ち出したグランパリ計画で打ち出した交通手段の概念。
遅い交通は歩行者や徒歩に準じたスピードのモビリティを指し、速い交通は徒歩よりも高速・大容量の舟運や鉄道、自動車などを指す

住宅のエネルギー性能向上の次に

原 英嗣 氏

国士舘大学理工学部理工学科建築学系 教授

我が国は、2050年カーボンニュートラルに向けて、温室効果ガスのさらなる削減、再生可能エネルギーの活用などが求められている。日本の住宅は伝統的に気密性や断熱性（建物外皮性能）に改良の余地を残してきたものの、近年、急速に性能の向上が進んでおり、新築に関しては高い水準を目指している。今後の住宅の課題は、省エネから創エネ、蓄エネ、エネルギーマネジメント（需給調整）になっている。既存建物の建物外皮性能の実地研究を行い、住宅のエネルギー性能、エネルギーと建築に詳しい原英嗣・国士舘大学教授に、カーボンニュートラルに向けた住宅のエネルギー性能向上について聞いた。



原 英嗣（はら えいじ）

国士舘大学理工学部理工学科建築学系主任 教授
1975年東京都生まれ。1997年早稲田大学理工学部建築学科卒業。2004年早稲田大学大学院理工学研究科博士課程後期修了（建築環境・設備）。同大学理工学部建築学科助手。国士舘大学工学部建築デザイン工学科専任講師、同大学理工学部准教授を経て、同大学理工学部理工学科建築学系教授。博士（工学）。主な著書に「BEMSビル管理システムの計画・設計と運用の知識」（共著、空調調和・衛生工学会、2016年）、「都市の環境設備計画」（共著、2020年、森北出版）など多数。

新築住宅の省エネ性能は飛躍改善の余地残る既存住宅

我が国の住宅のエネルギー性能は、近年、大幅に向上してきた。それに伴い、2050年カーボンニュートラルに向けてさらなる施策が必要になりつつある。

住宅のエネルギー性能は、①建物外皮性能と②設備性能から構成するものだ。建物外皮性能は、外壁やガラスの日射遮蔽性、断熱性能（断熱仕様）、気密性能などを指す。設備性能はエアコンやストーブ、セントラルヒーティングなどの性能と言っている。気密性能の指標として、延床面積1㎡当たりの隙間面積cmを表す「C値」がある。戸建住宅、集合住宅のC値の実測値について、私が公表論文などから抽出し、年代ごとにプロットしたと

ころ、C値の改善が見て取れた。C値の推移を見ると、1970年代はおおよそ10cm/㎡前後に改善し、2000年代には10cm/㎡前後に改善し、2010年代以降は1cm/㎡以下にまで気密性能が高まっている。日射遮蔽性や断熱性能についても、国土交通省の建築物省エネ基準が強化されていく中でも、適合割合が6割弱となっていることから、日本全体で新築住宅の建物外皮性能は飛躍的に向上してきたといえる。空調設備についても、とりわけエアコンについては環境省の資料などからエネルギー性能は大幅に向上していることがわかる。

新築住宅のエネルギー性能は、追加投資をしてもその効果が見合わない限界性能に達しつつある可能性が高い。一方で、既存住宅については、エネルギー性能に

改善の余地がある。

改善余地のある旧耐震建物むしろ省エネ改修効果が高い

既存住宅のうち、いわゆる旧耐震建物と呼ばれる1981年以前に建築確認を行った建物については、現在の新築物件とエネルギー性能における差異が大きいと考えられる。例えば、C値を実際の住宅の大きさと比較すると、差は歴然だ。仮に、延床面積100㎡の住宅を想定すると、1970年代の既存住宅の隙間面積は画用紙サイズになるが、現在の新築住宅ではハガキサイズ以下の隙間しかない。画用紙サイズの穴から外気が入り込むことを考えると、冷暖房の効きが悪い、つまりエネルギー性能に改善余地があることが容易に想像できる。もちろん、既存住宅は、改善余地があるからこそ、むしろ改修による改善の度合いに優れる。とりわけ開口部は、一般的に暖房エネルギーの半分程度が逸失するとされるため、改修による効果に期待が持てる。政府（国土交通省、経済産業省、環境省）は、既存住宅のエネルギー性能の改善に向けて、省エネ改修等に対して支援を行っているが、開口部を対象とする「先進的窓リノベ事業」^{※1}を設けているのは、改修による改善効果（QOLに資する）が大きいことが明らかになった。

住宅にとって最重要は安全

改修か建替えかは合理的に判断

エネルギー性能に改善余地の大きい既存住宅は、改修によって大きな改善効果が見込める。しかし、住宅にとって、居住

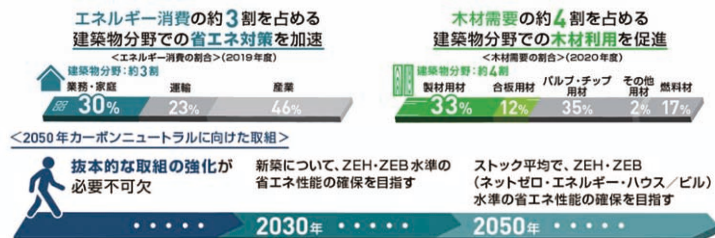
の安全（防災）こそが最優先かつ必須の機能であることを再確認する必要がある。旧耐震建物の場合、耐震診断、耐震補強を行い、その上で省エネ改修を行うことが生命の安全を追求するという点において理に適っている。

私は、住宅のエネルギー性能は、居住者にとってはあくまで付加的な性能だと考えている。したがって、耐震不足の物件においては、耐震補強こそ喫緊に求められる施策だ。耐震性の確保とエネルギー消費量の削減、どちらも実現することを考えた場合、ライフサイクルを考慮し、改修か建替えは合理的に判断する必要がある。建替えは、解体と新築に要するエネルギーが大きく、改修と比較すると建設時の炭素排出量では改修よりも利点が小さい。一方で、長期的視点（数十年単位）でみれば、既存住宅よりも新築住宅の運用にかかる消費エネルギーが小さく、炭素削減効果に優れる。

住宅に求められるエネルギーの調整役創エネに不可欠な蓄エネが鍵を握る

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、住宅に期待される役割は省エネルギー性能の改善に加えて、創エネ、需給調整（蓄電、蓄熱、エネルギーマネジメント）^{※1}になっている。一般的に省エネの多くは、消費エネルギーなどの削減・抑制を主眼とするゼロ目標の分野であり、限界に達しつつある。これに対して創エネ、エネルギーマネジメントは、質・量においてプラス成長を目指す取り組みであり、イノベーションが期待される分野だ。

※1 環境省（共同住宅）、経済産業省（戸建住宅）が推進する、既存住宅の断熱窓への改修工事の内容に応じて定額（一戸当たり、5万円から最大200万円まで補助）を補助する事業



国土交通省は、2050年カーボンニュートラルをに向けて建築物への木材利用の促進をうたう (国土交通省「建築物省エネ法について」サイトより)

私の試算では、住宅の脱炭素の実現、つまり1戸当たりの年間エネルギー消費量を太陽光発電で全て供給するには、住宅1戸当たりに対して4・0 kW程度の太陽光発電設備を設置すれば賄える。ただし、戸当たり4・0 kWの太陽光発電設備を設置するには、太陽光が当たる20㎡の面積を必要とする(1㎡パネル出力を約200Wと仮定)が、都心部では戸建住宅、マンションとも難しいだろう。とりわけマンションは、戸当たり屋根面積が小さく、発電による削減効果はそれほど期待できない。私は、比較的に太陽光発電設備を設置しやすい戸建住宅と、設置が困難なマンションでは、その役割を区別するべきだと思ふ。住宅の太陽光発電設備を義務化したカリフォルニア州では、蓄電池の併設も推進している。将

来的に、我が国で太陽光発電設備が飽和化した場合、系統電力(電力会社)は昼間、個人住宅の発電した電力を受け入れなくなる可能性がある。その解決策の一例として、地域に余剰電力が発生することを見越して、マンションが余剰電力の需給調整機能を担うといったことも考えられる。地域

で発生した余剰電力をマンションに設置された蓄電池等に貯蔵し、そこから夜間にマンションと地域向けに電力を提供できるようにになれば、再生可能エネルギーの高効率利用を実現できる。

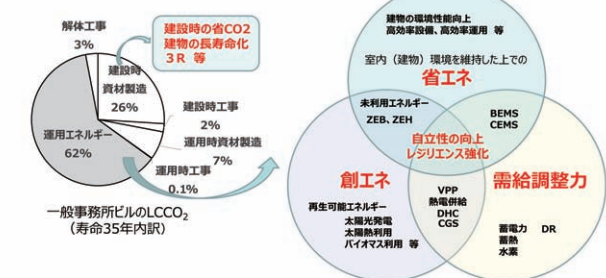
なお、余剰電力の貯蔵は、リチウムイオン電池のような蓄電池だけでなく、水素燃料電池や給湯でも実現できる。水素燃料電池の場合、昼間、太陽光発電によって水素を創り出して貯蔵、夜間はこの水素から発電を行う仕組みだ。既に森ビルがオフィスビルで採用している。

また、太陽熱温水器のように、太陽光で単にお湯をつくるだけの仕組みもドイツなどでは盛んに行われている。日本企業もマンション向けに商品を開発している。家庭での用途別エネルギー消費のうち給湯は3割弱を占める。近年は冷暖房よりも大きくなっており、再生可能エネルギーを給湯に利用することは脱炭素にも効果的だ。ただし、設置スペースや導入コスト、維持管理・更新等の課題があるため、促進に向けては更なる高効率化、省スペース化、汎用化等が期待される。

住宅の安全・防災性を高める上でも、創エネ、エネルギーマネジメントは重要度が高い。近年、熊本地震などの災害時に、ハイブリッド車や電気自動車を非常用電源として利用するケースが見られる。これを応用して、マンション管理組合が、組合で保有する電気自動車やカーシェアリング会社からリースされた電気自動車のバッテリー(リチウムイオン電池など)を余剰電力の貯蔵機能として利用することも考えられる。電気自動車のバッテリーは高電圧かつ電池容量が大きいので、数十戸程度のマンションであれば、平常時・非常時とも共用部の照明やエレベーターの電力源として利用できる。この場合、電気自動車の利用と電力利用を両立するための充電システムと、電気を調整するMEMS(マンション向けエネルギー管理システム)が必要になるだろう。

需要側の対策(建物側)

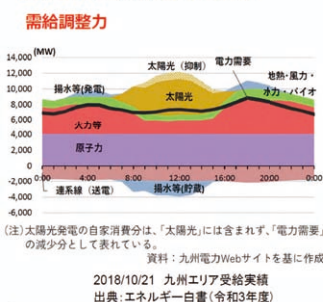
CN化のための建物側に必要な対策



建物(住宅)に求められる省エネ、創エネ、需給調整力(エネルギーマネジメント、蓄電)

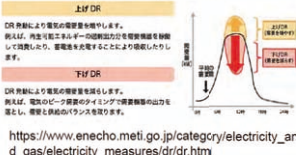
需要側の対策(建物側)

CN化のための建物側に必要な対策



需給調整力を実現する蓄電力・蓄熱・水素

DR (Demand Response)



蓄電力・蓄熱、水素
 蓄電力→NAS電池、蓄電池、EV(電気自動車)との連携 など
 蓄熱→蓄熱槽(水蓄熱、氷蓄熱)、
 躯体蓄熱、地層蓄熱など
 水素→水の電気分解、水素吸蔵合金

池など)を余剰電力の貯蔵機能として利用することも考えられる。電気自動車のバッテリーは高電圧かつ電池容量が大きいので、数十戸程度のマンションであれば、平常時・非常時とも共用部の照明やエレベーターの電力源として利用できる。この場合、電気自動車の利用と電力利用を両立するための充電システムと、電気を調整するMEMS(マンション向けエネルギー管理システム)が必要になるだろう。

2050年カーボンニュートラルは、原理的にはエネルギー源をすべて再生可能エネルギーやカーボンニュートラルメタンなどに置き換えれば達成できる。しかし、太陽光発電や風力発電には時間や気候に左右され、安定した電源としては不十分だ。加えて、国土における太陽光発電設備の設置は限界に近づいている。系統電力の負担を

減らし、太陽光発電を拡充するにはオフィスや住宅といった都市部の屋根を使い、かつ蓄電池の併設が必須だ。

再生可能エネルギーの比率を上昇させることは、エネルギーの安全保障にも資する。天然ガスを産出しない我が国では、天然ガス発電を増やせばその分国富が流出することとなり、エネルギーの自立に対するリスクも増していくことになる。これを克服するためにも、都市部では創エネと需給調整を実現していくべきだ。先進国では、再生可能エネルギーはニアバイ(近所)で需給を行うことが前提になっている。蓄電池を設置したマンションと、太陽光発電を行う周辺の戸建住宅20〜30戸がエネルギー需給を賄うようなインフラ整備も考え得る。これにより、系統電力の負担を下げつつ脱炭素を達成し得る。(談)

※2 2021年度世帯当たりエネルギー消費量(二次エネルギー換算) 30.9GJ/世帯を前提に、南向き、傾斜角31度に設置した太陽光発電、東京の気象条件で計算した場合



文化の発信地、そして世界の観光客を集める渋谷駅周辺はGXのまち、イノベーションと緑のまちになりつつある。100年に1度の再開発とも言われる渋谷駅周辺でのまちづくりは、次の100年に向けた新たなステージに立とうとしている。GX、イノベーションと緑化をさらなる国際競争力の強化に繋げていく渋谷のまちづくりにフォーカスする。

GX、イノベーションとグリーンな渋谷

緑の田園地帯

渋谷は交通要衝から文化発信地へ

かつて、と言っても約半世紀前の話になるが、渋谷駅周辺、いわゆる渋谷は自然豊かなまちだった。平成期の渋谷は若者のまちとしてカルチャーの発信地になり、その後も絶えず新陳代謝を繰り返してきた。渋谷が文化・流行の発信地になったのは、交通面によるところが大きい。鉄道だけでもJRの山手線・埼京線、東急電鉄の東横線・田園都市線、京王電鉄の井の頭線、東京メトロの銀座線・半蔵門線・副都心線が乗り入れる巨大なターミナル駅だ。そして自動車交通の要衝でもある。南北を明治通りが縦貫し、東西には都心と神奈川県を結ぶ国道246号と首都高速が走る。鉄道と自動車交通の要衝地になったことで、渋谷は人とモノが集積するまちになった。人とモノに付随する形で新しい情報も集まるようになり、情報が新しい文化を生み出していった。

人々が行き交う様子に世界からの観光客がスマホを向けるスクランブル交差点は、文化の発信地・渋谷を代表する光景だ。東京を代表する都市景観を目の当たりにして、自然豊かな渋谷は想像しにくいかもしれない。しかし、かつての渋谷はむしろ小川がさらさら流れる田園地帯だった。1912年に発表された文部省唱歌「春の小川」を作詞した高野辰之は、渋谷区に在住し、そのモデルは河骨川だとする説は根強い。高野

が公言したわけではないから、あくまでもモデルとされているという推定だが、渋谷区教育委員会は渋谷区代々木5丁目に「春の小川」記念碑を建立している。そうしたこともあり、現在は「春の小川」は渋谷区発祥と言われるようになった。

歌のモデルになった河骨川は広く名前を知られることはないが、渋谷のセンター街の周辺を流れる宇田川に流れ込む支流で、宇田川は渋谷川に合流する支流にあたる。その渋谷川は、宮益坂から上流はそれまでの渋谷川と区別して穏田川と呼ぶこともある。

今ではそのほとんどが暗渠となっている渋谷川（穏田川）は、渋谷の北側にある新宿御苑の池を水源とし、外苑西通りや旧渋谷川遊歩道路（通称・キャットストリート）、そして山手線沿いのMIYASHITA PARKに沿って南へと流れ、渋谷駅前で宇田川と合流する。つまり、谷底の渋谷駅周辺は河川が四方八方から流れている。これらの河川が渋谷の地上から姿を消すのは1964年の東京五輪開催前後による都市改造が endpoint。当時の東京は戦災復興を成し遂げ、そのまま高度経済成長へと突入。高度経済成長は右肩上がりを続ける日本が、先進国と肩を並べるべくインフラ整備を急ピッチで進めた時期でもある。

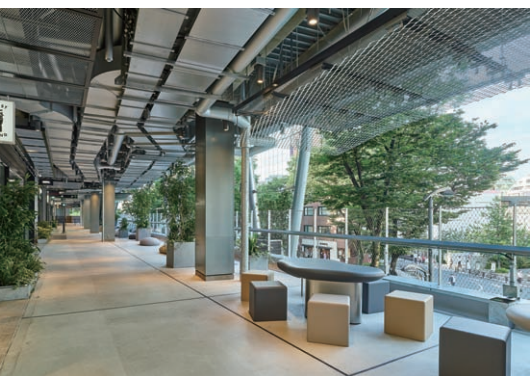
経済成長によって豊かになっていく社会で、自家用車は急増。他方で、都市のインフラ改良は追い付いていなかった。東京は狭い道路があちこちに広がり、それが都市改造によって拡張・新增



MIYASHITA PARKのメインエントランス。
右側遊歩道は渋谷川沿いに原宿方面に繋がる



MIYASHITA PARKの屋上部分に立地する渋谷区立宮下公園



緑の多いRAYARD MIYASHITA PARKのオープンエアの
通路からは明治通りを見渡せる

緑化と渋谷の課題解決 先進MIYASHITA PARK

設が断行されていった。都市改造に伴って、渋谷の地上河川は暗渠化されていく。暗渠化された河川は廃川を免れたものの、穏田川のように水をほぼ失って実質的に機能しなくなった河川もある。都市化が著しかった渋谷は、河川や緑といった自然が見えにくくなっていった。

戦災復興が終わりとつづつあった1953年、山手線の線路と渋谷川に挟まれた細長い敷地に、「渋谷区立宮下公園」が開園した。開園から半世紀以上が経過する旧・宮下公園は、渋谷の変化を象徴する公園だ。その後、1966年に1階部分に都市計画駐車場を持つ屋上公園へと生まれ変わった。都市課題となっていた路上駐車を解決するための最初の変化だった。それから半世紀が経過した2009年。渋谷区は人工地盤の老朽化を受けて、旧・宮下公園の再整備計画を策定した。同年にはナイキ・

ジャパンとのネーミングライツ契約を締結して、公園の改修費用を調達。ネーミングライツ導入時、同公園内には、最先端のアーバンスポーツであるスケートボード場・クライミング施設などが整備された。

開園以来の最大の変化が、渋谷区と三井不動産が官民連携で実現した都市公園と商業施設・ホテル・駐車場などからなる低層複合施設「MIYASHITA PARK」の開業だ。渋谷区は2014年に、事業者からの事業実施提案を審査する公募型プロポーザル方式で事業者を募集。三井不動産を実施者として選定した経緯がある。三井不動産は、宮下公園の土地を区から定期借地として借り入れ、賑わい創出と公園、駐車場の整備を進めてきた。それが2020年に開業したMIYASHITA PARKだ。MIYASHITA PARKは、2004年の改正都市公園法で制度化された立体都市公園でもある。立体都市公園制度は、都心部の緑を残す術として発案され、制度

を活用することで土地を高度利用できる。宮下公園は公園というオープンスペースを残しつつ、商業施設として賑わいを生み出すことに成功した。

敷地面積約1万740㎡、延床面積約4万6000㎡、屋上部に南北300m弱の区立公園約1.3haを有するMIYASHITA PARKは、流行の先端を行うファッションテナントやラグジュアリーブランドが同居する商業施設「RAYARD MIYASHITA PARK」や、240室のホテル「sequence MIYASHITA PARK」が入居する賑わい拠点であり、同時に渋谷の課題解決に資する施設でもある。MIYASHITA PARKの運営に携わる三井不動産商業施設本部アーバン事業部の統括を務める関原直也氏は、「かつての宮下公園は、美竹通りによって敷地が南北に分断されており、一体性を欠いていました。そうしたことから、再整備にあたっては公園に一体性を持たせることを意識しました」と話す。現在のMIYASHITA PARKは敷地を南北に分断していた美竹通りを跨ぐようにフルフラットの人工地盤を架けており、屋上で両街区を一体化。これにより、南北エリアの移動を容易にしている。公園利用者は南北エリア



宮下公園と商業施設「RAYARD MIYASHITA PARK」を自然に繋げる大階段

断していた美竹通りを跨ぐようにフルフラットの人工地盤を架けており、屋上で両街区を一体化。これにより、南北エリアの移動を容易にしている。公園利用者は南北エリア

の移動間で2つのエリアを意識することなく移動できる。何より、暗渠となっていた渋谷川の上を遊歩道化したことで、渋谷駅周辺の人の流れをスムーズにしたことも大きい。「かつて渋谷川の上部はバイク置き場になっており、渋谷駅から表参道・原宿への導線は明治通りの歩道しかなく、スムーズではありませんでした。そのため、それぞれのまちがバラバラになっていたようなイメージが強かったのです。渋谷・表参道・原宿を結ぶことは、渋谷区の活性化に繋がります。そうした思いから、宮下公園の再整備では渋谷・表参道・原宿の結節点にすることを意識しました」（関原氏）。RAYARD MIYASHITA PARK内を歩くと、商業施設でありながら公園を感じることができる。観葉植物やベンチのある明治通り側のオープンエアの通路や、屋上の宮下公園に繋がる大階段に開放感があるからだろう。もちろん、

渋谷ならではのイノベーションも感じられる。EC基幹システムを展開するSUPER STUDIO社と三井不動産が展開する店舗「THE [] STORE」は象徴的だ。

同店舗には、リアル店舗を持たないECブランドが週単位で出店する。ECブランドにとつては、リアル店舗でありながら、EC上の顧客情報やマーケティングを活用できるリアルとバーチャルを融合した商空間であり、斬新な内装には驚きがある。

そして、MIYASHITA PARKの緑を象徴するのが、屋上にアーチ状に架かるキャノピー（庇）だ。遠くからでも異彩を放つキャノピーは、MIYASHITA PARKのシンボルのような存在だ。このキャノピーは緑化面積が段階的に広がっていくことを想定し、クライミング用のワイヤメッシュで繋ぎ、緑のアーチをつくり出す工夫が凝らされている。屋上空間を緑で覆うという、いまままでに緑化のあり方を提示している。また、パラペット（屋根の胸壁）も緑化に取り組みと同時に、水が屋上から漏れて階下を濡らしたり、側道を歩く来街者に水がかかったりして不快な思いをさせたりしないよう水返しを設置。屋上に整備された芝生ひろばや、壁面緑化、オープンエアの通路には多様な植栽を配置するなど、細かい部分に緑への配慮が見てとれる。近年、SDGsやGXといった環境に配慮した持続可能な社会を目指す動きが強くなっている中、こうした緑化への取り組みが進められてい

るMIYASHITA PARKは、時代の最先端に対応した官民連携のショーケースと言えるだろう。

駅から離れた駅南側の再開発 住機能で国際競争力強化

渋谷の緑、そしてGXを語る上では、渋谷駅南側にも注目すべきまちづくりがある。渋谷駅南側に広がる桜丘町では、東急不動産が事業協力者として参画する大規模再開発が進行している。

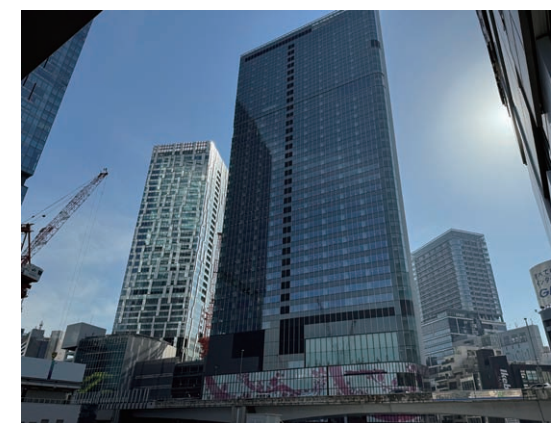
「100年に1度の再開発」と呼ばれる渋谷駅周辺の一連の再開発に合わせて、代官山駅や原宿駅周辺でも新たなまちづくりを始める東急不動産は、東急グループが定義する渋谷駅から半径2.5km圏内の「広域渋谷圏」にて様々な事業を展開し、広域渋谷圏の持続的な成長を掲げる。広域渋谷圏の開発計画においては、東急不動産が最も力を入れているのは、当然ながら本拠地の渋谷だ。渋谷駅周辺では、2019年に東急不動産が開発に参画した渋谷ソラスタと渋谷フクラスが誕生し、今年11月には「Shibuya Sakura Stage」が誕生した。Shibuya Sakura Stageは東急不動産を含む地権者約120名からなる組合が施行する「渋谷駅桜丘口地区第一種市街地再開発事業」だ。渋谷駅近く、山手線・埼京線沿いの約2.6haという広大な敷地「桜丘口地区」に、ABCの3街区（建物）を建設する。建物の規模は、事務所、店舗、駐車場等が入るA街区が地下4階・地上39階建て、延床面積約18万4700㎡の規



Shibuya Sakura Stageの全体竣工イメージ

模。住宅、事務所、店舗、サービスアパートメント、駐車場などからなるB街区が地下1階・地上30階建て、延床面積約6万9100㎡の規模となる。教会建築となるC街区は地上4階建て、延床面積約820㎡の規模だ。

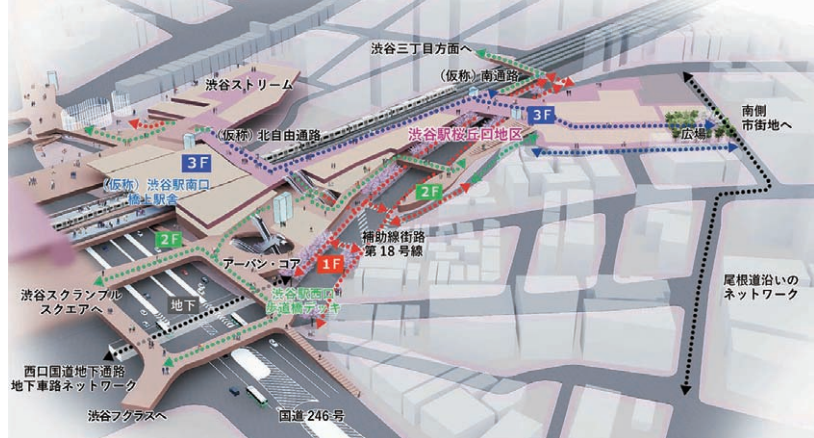
Shibuya Sakura Stageは、桜丘町の地域課題解決に貢献するまちづくりだ。もともと、渋谷駅から距離的には近い桜丘町は、桜並木があり、学校やミニシアター、個性的な飲食店のある文化的なまちなみが醸成されてきた。他方で、戦前からの細街路が残り、緊急車両は通りにくく、木造住宅や店舗ビルの老朽化が目立つようになってきた。そうした中で、1998年に地権者が再開発準備組合を設立することになる。同組合が話し合いを進める中で、事業協力者として参画し始めたのが、桜丘口地区にほど近い旧東急プラザ渋谷の再開発の検討を進めていた東急不動産であった。東急不動産は話し合いに加わる中で、桜丘口地区内でも土地を取得して正式な組合員



Shibuya Sakura Stage

となり、地権者とひざを交えて再開発の構想に携わることになった。

「桜丘口地区」のまちづくりを支えてきた東急不動産都市事業ユニット渋谷開発本部桜丘地区事業部統括部長の長幡篤史氏は、「もともと桜丘町は、明治時代に渋谷駅が現在より南側（恵比寿側）にあったことから、高度成長期まではターミナルに接した賑わいのあるまちだったと聞きます。それが1964年に桜丘町と駅を分断するように8車線の国道246号線とその上空に首都高速が開通。歩行者は横断できず、桜丘町は取り残された印象になってしまいました。桜丘口地区（Shibuya Sakura Stage）の再開発は、これらの平面的、立体的バリアを解消することが目的の1つになっています。再開発によってJR渋谷駅に新たな改札口がShibuya Sakura Stageへ接して設けられます。駅からはフラットな自由通路で桜丘町の中腹まで繋がります。Shibuya Sakura Stageは、渋谷駅と桜丘町を半世紀ぶり



Shibuya Sakura Stageが
つくる歩行者ネットワーク



Shibuya Sakura Stageに
繋がる渋谷駅新改札口

に結び付ける役割を果たすことになり
ます」と説明する。
そして、再開発を構想する段階で、東
急不動産と地権者らが気を配ったのは、
渋谷駅周辺における桜丘口地区再開発
の立ち位置だ。というのも、国際競争力
の強化に向けて都市再生を進めている
渋谷駅周辺の一連のまちづくりにおい
て、桜丘口地区は後発組に属するため
だ。渋谷の国際競争力強化にあたって
は、桜丘口地区ならではの役割を模索
する必要があった。長幡氏は「渋谷の
都市再生、国際競争力強化に向けて、渋
谷区は2006年に政策研究大学院大
学の森地茂教授が座長を務めるまちづ
くり調整会議を立ち上げています。こ

は、施行区域内に住宅が多く、五街区の
なかで唯一、住宅が整備される。長幡氏
は「Shibuya Sakura Stageは、住宅だけで
なく、渋谷の国際競争力を高める観点か
らも住機能を重視しており、外国人居住
者・ビジネスパーソンの利用を見込んだ
サービスアパートメントを整備します。
多言語対応のクリニックやインターナ
ショナルスクールの子育て支援施設の
整備もあわせて行うので、生活面でもグ
ローバルなサポートが可能です」と話す。
また東急不動産は、ビジネス面でも
イノベーション創発を見込んだ施設を
展開する。オフィスエリアには、マサ
チューセッツ工科大学の有名な教授を
アドバイザーとするスタートアップ

り効果が大きかったことは、まちづくり
調整会議で話し合いを重ねたことで、互
いの街区、渋谷に携わる多くの人たちが
まちづくりに積極的に参加するようにな
ったことです」と話す。

の調整会議と連携する
他の会議体を含めて、再
開発事業者や商店街・町
内会・鉄道事業者などが
参加しており、渋谷駅
中心の五街区で機能分担
することを話し合っ
ています。桜丘口地区も
まちづくり調整会議に
参加し、各街区間で調整
が進んでいました。何よ

支援拠点（「仮称」Shibuya Deep-tech
Accelerator）の開設を決めている。「東
急不動産は、これまでも渋谷駅近くに
シリコンバレーでスタートアップ支援
を手掛けるPlug and Play Japan社と共
創したPlug and Play Shibuya powered
by 東急不動産を設けたり、東急と連携
してグローバル日本人を渋谷ストリー
ムに誘致したりするなど、イノベーシ
ョン創発を目指した取り組みを進めてき
ました。Shibuya Sakura Stageも世界に
向けた渋谷のイノベーション創発を担
い、国際競争力の強化に貢献すること
を目指します」（長幡氏）。

GXを推進する

Shibuya Sakura Stage 緑の中をめぐり歩けるまちづくり

Shibuya Sakura Stageは、五街区の中
でもとりわけ緑、GXを意識したまち
づくりでもある。長幡氏は「ここ数



地元と共に緑を育てる「はぐくみSTAGE」と桜



Shibuya Sakura StageのにぎわいSTAGE

※ 渋谷駅中心の五街区とは、渋谷駅を取り囲む形で進められて
きた渋谷ヒカリエ（東急文化会館を建替えた渋谷新文化街区プ
ロジェクト）、渋谷ストリーム（東急東横線旧渋谷駅や高架線路上
を開発した渋谷駅南街区）、渋谷スクランブルスクエア（東急百
貨店東横店、渋谷駅舎などを建替えた渋谷駅街区）、渋谷フラス
（旧東急プラザ渋谷を建替えた道玄坂一丁目駅前地区）、Shibu
ya Sakura Stage（渋谷駅桜丘口地区）を総称したものの

年、東急不動産はソラスタやフクラス、
代官山や原宿などの「広域渋谷圏」お
いて、大規模再開発を手がけてしまし
た。その中でもShibuya Sakura Stage
は、緑の多いまちづくりとなります。緑
化面積はテニスコート約23面分にあた
る約6000㎡に上ります。この緑地
の中には、にぎわいSTAGE・はぐくみ
STAGEという広場があります。この広
場はイベントスペースとして活用され
るほか、日常的には地域住民やShibuya
Sakura Stageで働く人、遊びに来た人が
憩える、これまでの渋谷にないスペース
になることを想定しています」と話す。
広場には多くの木々が植栽され、菜園も
設置される。大都会の真ん中に緑豊かな
空間が生まれることになるが、緑化は
地上部のみならず屋上や壁面なども活
用。立体的に緑化を進める。「Shibuya
Sakura Stageは、緑の中を、来街者として
住まう人がめぐり歩けるまちづくりを



Shibuya Sakura Stage（中央上の桜色建物）と共に整備された歩道橋（首都高の下）の下のと渋谷区道（右斜めの道）は桜丘地区の回遊性と防災性向上に資する

テーマとしています。地元の方々が愛する桜などの樹木は人々を誘うはずです」（長幡氏）。

また、東急不動産はShibuya Sakura Stage外でも緑化に力を入れる。桜丘町には、桜坂という桜並木の名所がある。再開発にあたり、東急不動産はShibuya Sakura Stageの側道にあたる区道18号線にも桜を植樹。これにより、桜丘町には2つ桜並木が生まれる。再開発によって桜丘とSakura Stageの名に相応しい新しい桜の名所づくりが始められる。これらの桜並木もさることながら、桜並木から少し離れた場所にはNHK連続テレビドラマ小説「らんまん」のモデルになった植物学者・牧野富太郎の一時住まいがあったことから、ゆかりの宇宙桜が植えられている。その宇宙桜が2022年に初めて開花するなど、桜丘の再開発事業に花を添えるこ

ととなった。

そして、東急不動産は都市緑地の整備だけでなく、GXにも取り組む。「都市緑地の整備のほかに、GXに対する取り組みをしています。Shibuya Sakura Stageには渋谷発のベンチャー企業を育てる起業支援施設を整備します。近年は、グローバルな金融機関や機関投資家からの資金調達を必要とするスタートアップ企業こそ、GXに対して高い意識を持っています。そうしたベンチャー企業を誘致・支援するためにも、Shibuya Sakura Stageは当社が発電した太陽光発電等の自然エネルギーの導入を積極的に行い、環境負荷の低減を実現します」（長幡氏）。近年、東急不動産は自ら全国各地に太陽光発電所や風力発電所などを開発・運営している。これにより、2022年に保有する全244施設で使用する電力の（非化石証書を付与した）再生可能エネルギーへの切換えが完了している。Shibuya Sakura Stageにおいても、東急不動産が保有する部分の電力は100%再生可能エネルギーにする予定だ。加えて、Shibuya Sakura Stageの屋上部分には太陽光パネルを設置し、B街区に整備するマンション「プランズ渋谷桜丘」（155戸）の共用部分の電力の一部に充当する。これにより、Shibuya Sakura Stage全体の再生可能エネルギー利用率をさらに高める予定だ。

東急不動産が緑化とGXに力を入れるのは、その沿革ゆえだ。東急不動産は

東京急行電鉄（現・東急）から独立する形で1953年に誕生し、今年で創立70周年を迎える。独立後も東京急行電鉄とは手を携え、渋谷を本拠地に成長を遂げてきたが、その原点は渋谷栄一が1918年に設立した田園都市株式会社。社に求められる。原点ともいえる田園都市株式会社は、渋谷が生涯最後の事業として田園都市づくり目指して立ち上げた会社だ。渋谷が目指した田園都市とは、イギリスの社会改良家であるエベネザー・ハワードが提唱した理想郷「ガーデンシティ」を意味する言葉で、ハワードはロンドン郊外のレッチワースに実現させていた。当時のロンドンは産業革命により都市化を果たす一方で、人口集中により住環境は悪化。そうした影響から、多くの人々が住環境のよい郊外に住処を求めた。ガーデンシティは、その名称からも窺えるように、レッチワースは自然豊かな都市でありながらも農村の面影を強く残していた。東急不動産は田園都市株式会社を原点とする会社だけに、その思想とも共通するGXを強く意識しており、2021年に持ち株会社である東急不動産ホールディングスが発表した長期ビジョンでは「環境経営」を全社方針に据え、WELL ARE GREENをスローガンに掲げている。

このスローガンには、再開発で生まれ変わる施設に再生可能エネルギーの導入や緑化などにより積極的にGXを推進するという意志が込められている。

まちづくりとGXに積極姿勢 東急不動産と三井不動産

まちづくりにGXがより一層意識されるようになったのは、2020年9月に発足した菅義偉内閣が発端だ。菅内閣は発足直後に国内の温暖化ガスの排出を2050年までに実質ゼロにする方針を表明。菅内閣が掲げたカーボンニュートラルの目標は、2021年10月に発足した岸田文雄内閣にも受け継がれる。2022年2月には、経済産業省が「GXリーグ基本構想」を発表。経産省はカーボンニュートラルにいち早く移行するための挑戦をし、国際ビジネスで勝てる企業群が経済社会システム全体の変革を牽引していくことを重要と捉え、企業に基本構想への参加を呼びかけた。

GXリーグには製造業・サービス業・情報通信業など多分野の企業が参加を表明。東急不動産、三井不動産など440社を超える企業が名を連ねるまでになった。

環境に対する意識は、それまで綺麗事と見られることも少なくなかった。しかし、エコは決して口先だけの綺麗事ではなく、消費を我慢することでも、経済を抑制させたりすることでもない。そうした二項対立で語られる時代は、とうに過ぎ去った。これからのGXは、自分に対する幸福度の問題であり、世界への貢献でもある。社会の最先端をいく渋谷は、GXを推進し、再び緑のまちになるだろう。

令和6年度税制改正要望

不動産協会は、9月28日に開催した理事会において
「令和6年度税制改正要望」を決定しました。主な要望は次の通りです。

(要望の全文は協会HP「https://www.fdk.or.jp/f_suggestion/zeisei.html」で
ご覧いただくことができます。)

1 経済社会の活力を支え 持続的成長に不可欠な重要税制

1. 住宅ローン減税の借入限度額の維持等
2. 土地固定資産税の負担調整措置の延長等
土地固定資産税負担の適正化に向けた中長期的な対応
3. 国家戦略特区に係る特例の延長・拡充

2 都市の国際競争力強化と 交流・創造まちづくり促進税制

1. 国家戦略特区に係る特例の延長・拡充(再掲)
2. ウォーカブル推進税制の延長等
3. 都市のスポンジ化対策のための特例の延長
4. 都市の防災性機能向上や物流効率化の実現に向けた支援措置の延長・創設
5. CNやDXの技術進展も踏まえたまちづくりに対する支援措置の延長・創設

3 未来志向の豊かな住生活を実現するための税制

1. 住宅ローン減税の借入限度額の維持等(再掲)
2. 新築住宅に係る固定資産税の軽減特例の延長
3. 居住用財産の買換え・売却に伴う特例の延長
4. 住宅取得資金の贈与特例の延長
5. 住宅の登録免許税の特例の延長
6. 住宅及び住宅用土地の取得に係る不動産取得税の特例の延長
7. 認定住宅等に係る特例の延長
8. リフォーム促進税制の延長・拡充
9. 住宅の買取再販に係る特例の延長
10. 老朽化マンションの建替え等の促進に係る特例の延長・創設
11. 多様化する住宅ニーズ等に対応するための税制の延長・創設等
12. 住宅取得に対する安定的な負担軽減

4 不動産事業の推進等に 不可欠な税制

1. 土地固定資産税の負担軽減措置の延長等
土地固定資産税負担の適正化に向けた中長期的な対応(再掲)
2. 不動産売買契約書の印紙税の特例の延長
3. 土地・住宅用建物に係る不動産取得税の特例の延長
4. 芸術文化・スポーツ等の施設整備に対する支援措置の創設
5. 国際課税の諸課題への対応
6. 償却資産課税や事業所税等について立地競争力の観点から総合的に負担軽減
7. 不動産に係る多重課税の排除



一般社団法人 不動産協会
2023年11月<通巻129号>

発行人 一般社団法人 不動産協会
〒100-6017 東京都千代田区霞が関3-2-5
霞が関ビル17階
Tel.03-3581-9421 Fax. 03-3581-7530
<https://www.fdk.or.jp>

編集人 不動産協会広報委員会
企画・編集協力 株式会社不動産経済研究所
株式会社シマ・コーポレーション
レイアウト・デザイン 株式会社タクトデザイン事務所
印刷 三美印刷株式会社



羽田空港にほど近い

東京湾の中央防波堤埋立地に立地する東京臨海風力発電所。

都心が生み出す自然エネルギーのシンボルとして、

「東京風ぐるま」の愛称で親しまれている。