

都市における税制グリーン化 のあり方の提案

土地利用の基本理念と土地税制に基づく実現メカニズム ～孫文の平均地権より～

二つの基本理念



- A. 地尽其利(土地の最有効活用と促進)
- B. 地利共享(土地から生じる利益を土地所有者に独占させず、広く社会へ還元し、国民が等しく享受できること)

五つの運用システム



1. 整理地籍(課税の基本となる地籍を整備)
2. 申報地価(地主に地価を申告させる)
3. 照価徵税(上記に基づき、土地保有税”=地価税”を徴収)
4. 照価收買(政府が民有地を買い取る)
5. 涨価帰公(自然の地価上昇に対して、”土地増価税”を徴収し、国民に地価上昇の利益を均霑する)

土地利用分野における税制グリーン化のあり方

基本理念



土地利用関連税制のグリーン化による継承可能な優良街区資本
(クオリティ・ストック)の形成

運用システム



1. 「31年後街区」デザインコンペの実施

(敷地割、建物形状、デザインの統一)

2. 優良街区格付けに基づく課税標準への変更

(例: 地主への固定資産税減免、住民への住民税減税)

3. 評価項目

- － 視覚的アメニティ(隣棟間隔)
- － ヒートアイランド防止性能(緑のボリューム)
- － 床面積創出効果
- － 建物の低炭素性能
- － 日照・通風
- － 災害時避難のオープンスペースなど

土地利用関連税制のグリーン化

	自動車関連税制のグリーン化	土地利用関連税制のグリーン化
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・物品税(贅沢税)の廃止に起因して、乗用車が大型化。 ・自動車起源の排出ガスによる温暖化促進と汚染物質の増大 	筆ごとに周辺との調和無く住宅やオフィスを建設する慣習のために、①建て替える度に居住環境が悪化し、②建て替えの頻度も高く(平均建物寿命:31年)、温室効果ガス排出量も増大。
目的	<p>排出ガス(汚染物質、温暖化ガス)の低減 ※法令を参照</p>	地区(街区)の 低炭素化 と 継承可能な優良街区資本の形成
手法	自動車取得税、自動車税の燃費に比例した軽減税率の適用	地主への 固定資産税 と住民への 住民税 の、低炭素性能および居住環境性能に比例した軽減税率の適用
誘導現象	<ul style="list-style-type: none"> ・消費者:ライフサイクルコストの低い車種の選好を促進 ・生産者:燃費の優れた自動車技術開発を促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の低い住民税を受けられる優良街区選好を促進 ・街区内の地主を低炭素性能および居住環境性能に優れた街区形成へ向かわせる
副次効果	<ul style="list-style-type: none"> ・低燃費車への買替促進効果大 ・大気汚染が軽減 ・温室効果ガスの削減 	<ul style="list-style-type: none"> ・建替えるごとに調和ある街区へと生まれ変わる(全体最適に向かう) ・街区単位での都市の低炭素化 ・将来世代がリノベーションだけで生きていけるシステムへの移行



ご静聴ありがとうございました。

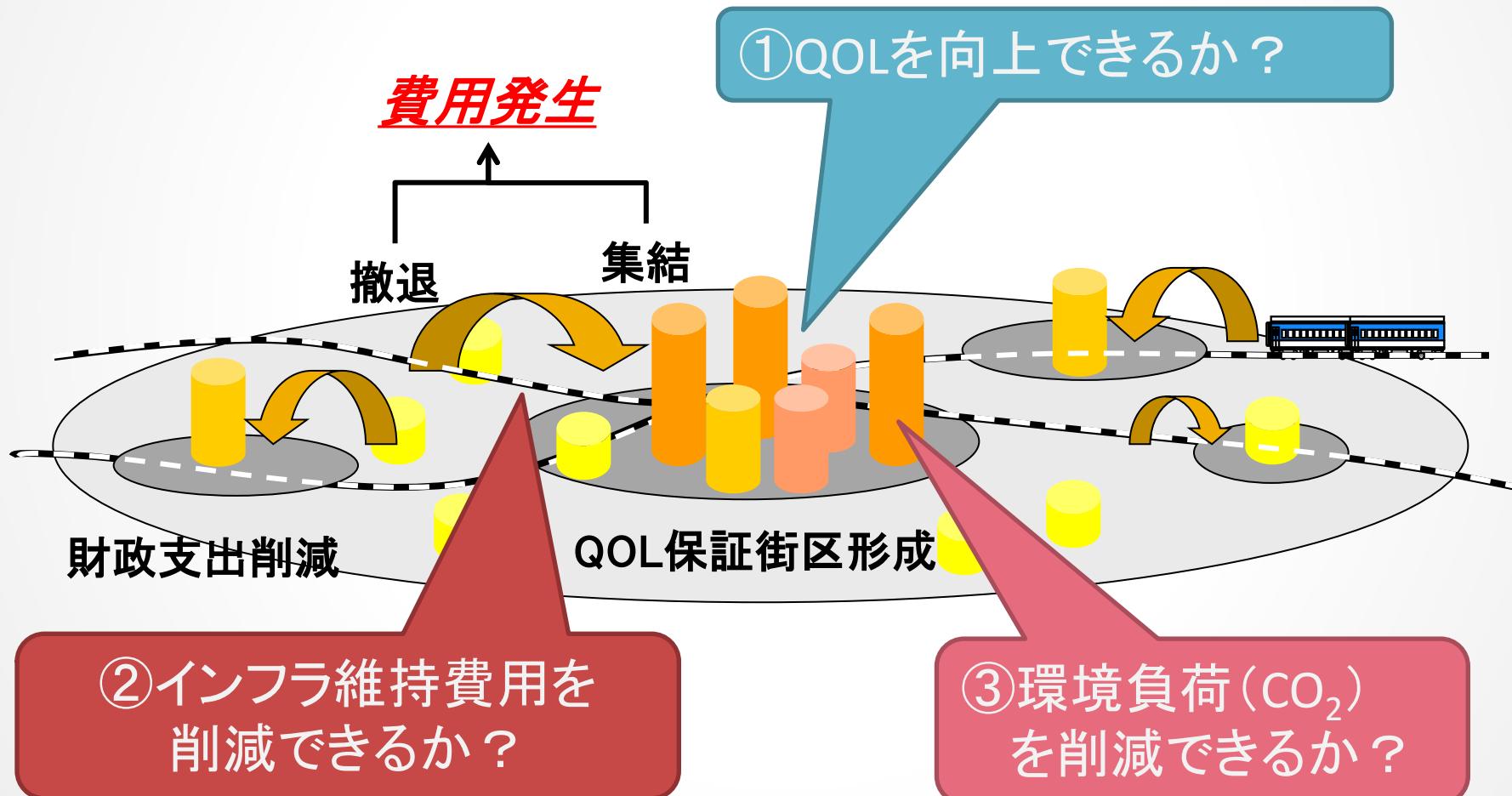
(参考)

日本の都市のとるべき方策
～凝集～
(スマートシティリンク)



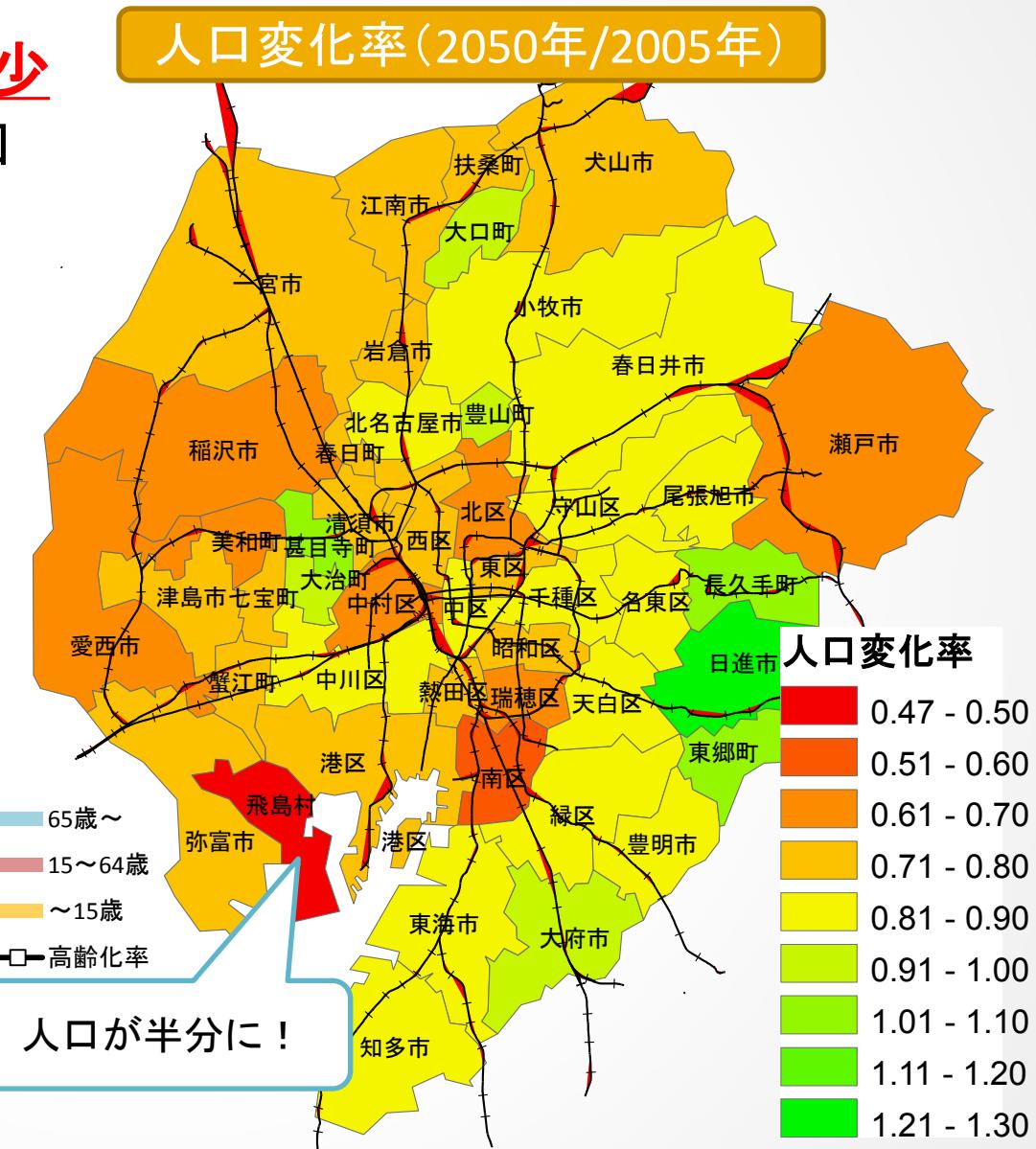
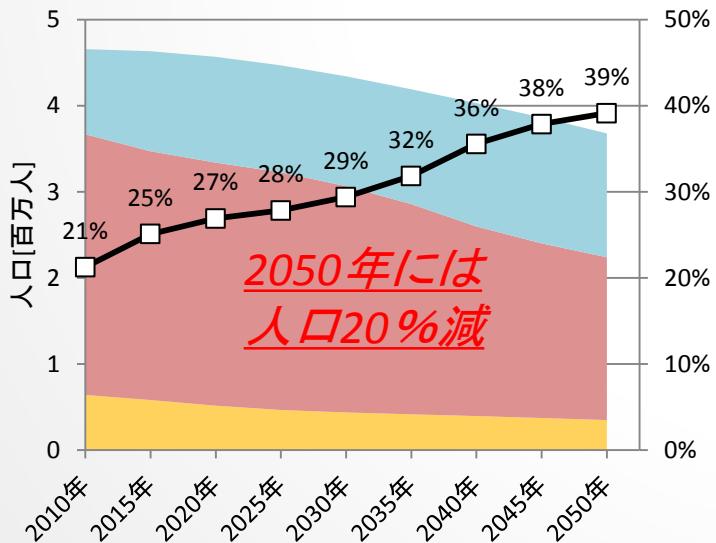
「スマートシユリンク(=かしこい凝集)」は実現可能で持続可能か？

定義： QOL(クオリティオブライフ＝生活の豊かさ)



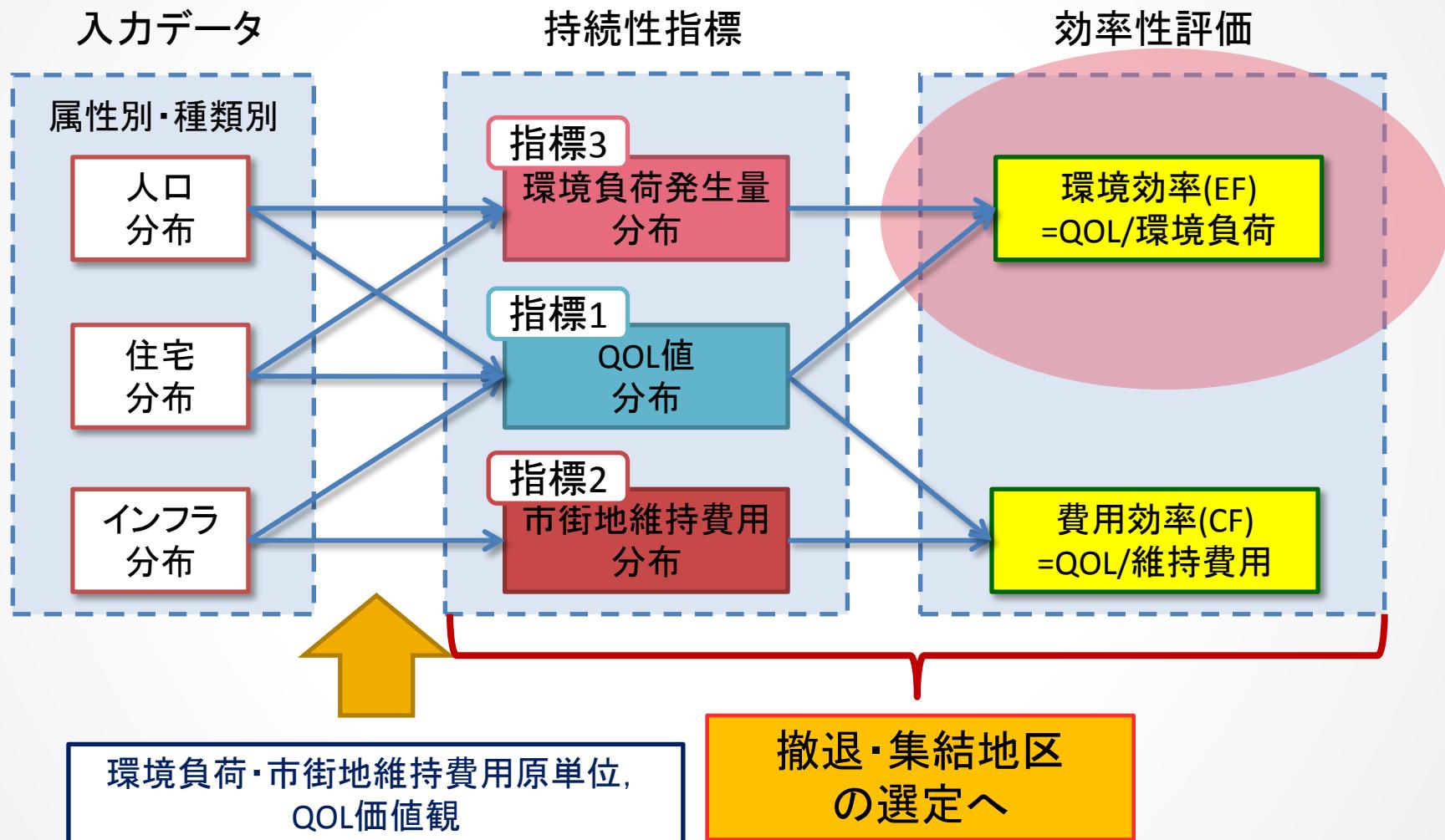
名古屋20km圏でのケーススタディ

- ほとんどの地域で人口減少
- 名古屋市の東方では増加する地区も存在
- 全体では2050年までに100万人(20%)減
- 高齢化率は20%→40%



スマートシュリンクの地区選定システム

500mメッシュ単位



QOLの推計方法(指標1)

$$\text{生活環境質 QOL} = \sum \text{LPs} \times \text{居住者の価値観を表す重み } w$$

(アンケート調査をもとにコンジョイント分析で推定)

QOL向上要素 (Life Prospects)

経済・生活機会 OP (Opportunity)	経済	就業機会	就業場所へのアクセシビリティ
		教育・文化機会	高校へのアクセシビリティ
	文化	健康・医療機会	病院へのアクセシビリティ
		買い物・サービス機会	大型小売店舗へのアクセシビリティ
		居住空間質	夜間人口あたり居住延床面積
居住環境 LE (Living Environment)	快適性	伝統的生活・景観	建物高さのばらつき
		周辺自然環境性	周辺の自然環境
	公害	局地環境負荷性	交通騒音レベル
安全安心性 SS (Safety & Security)		地震リスク	地震による死亡リスク
	安全	洪水リスク	洪水による期待浸水深
		交通事故リスク	年間人身事故発生件数
	安心	犯罪リスク	年間街頭・侵入犯罪件数

経済・生活機会 (OP:Opportunity)

居住地



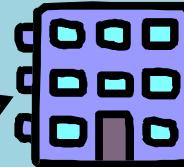
移動手段

距離・費用など

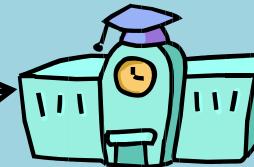


目的地

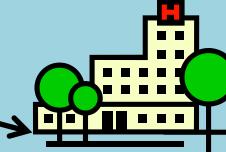
OP1 就業



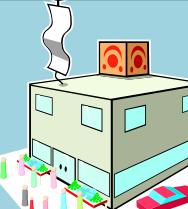
OP2 教育・文化



OP3 健康・福祉



OP4 買物・サービス



Opportunity



居住環境 (LE:Living Environment)

E1 居住空間質

(1人当たり延床面積)



E2 伝統的生活・景観

(建物階数の標準偏差)



E3 周辺自然環境性

(徒歩圏の自然環境で評価)



E4 局地環境負荷性

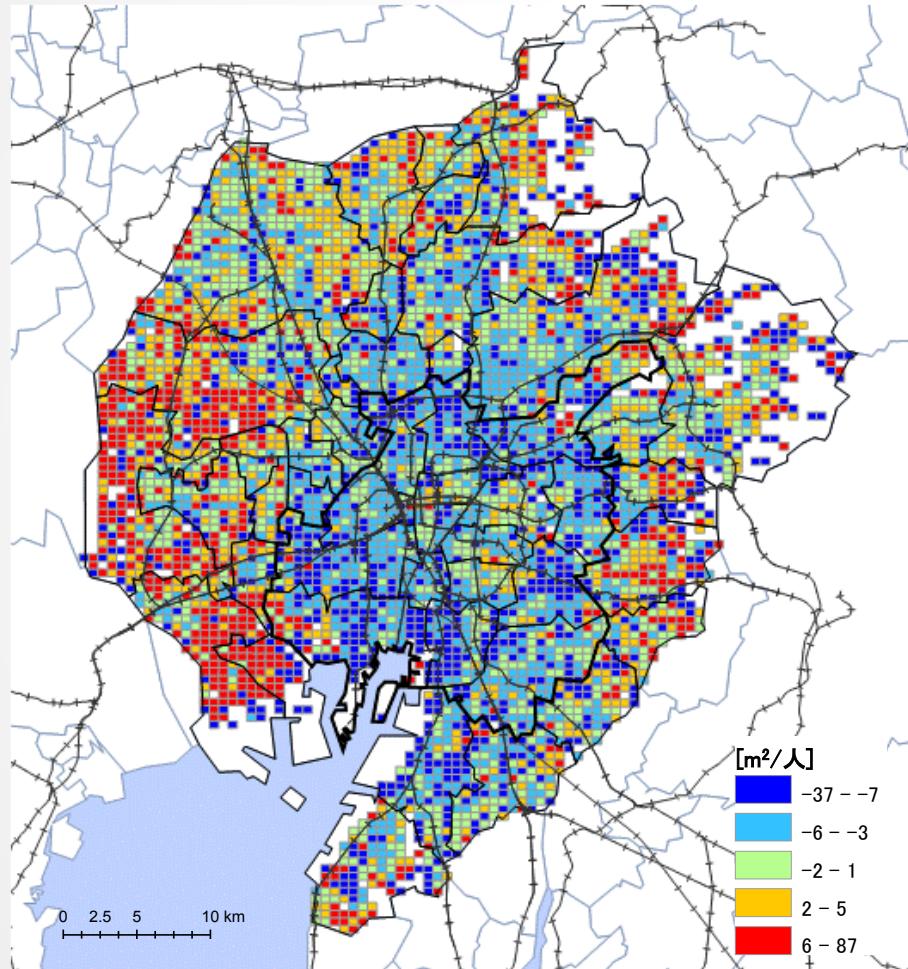
(騒音レベル)



居住環境(LE)の分布

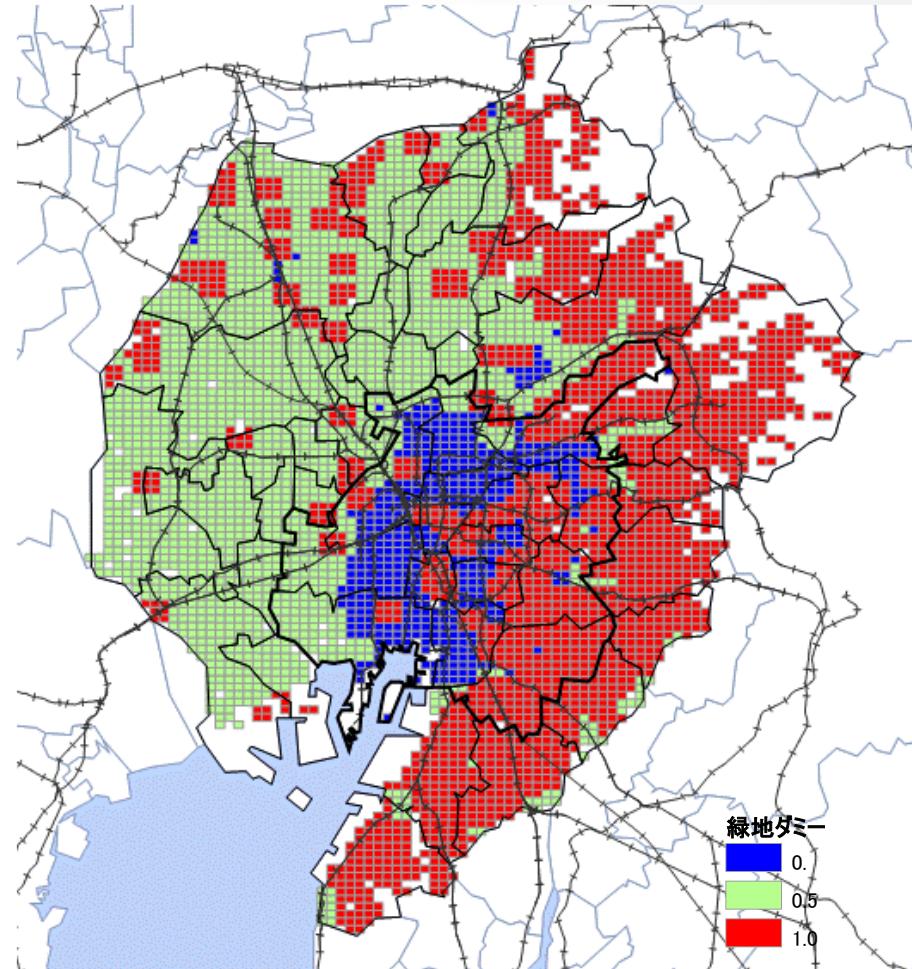
LE1 居住空間質

(1人当たり延床面積)



LE3 周辺自然環境性

(徒歩圏の自然環境で評価)



安心安全性 (SS:Safety & Security)

SS1 地震リスク

(地震による損失余命 × 発生確率)



SS2 洪水リスク

(洪水による浸水深 × 発生確率)



SS3 交通事故リスク

(交通事故(人身)発生件数)



SS4 犯罪リスク

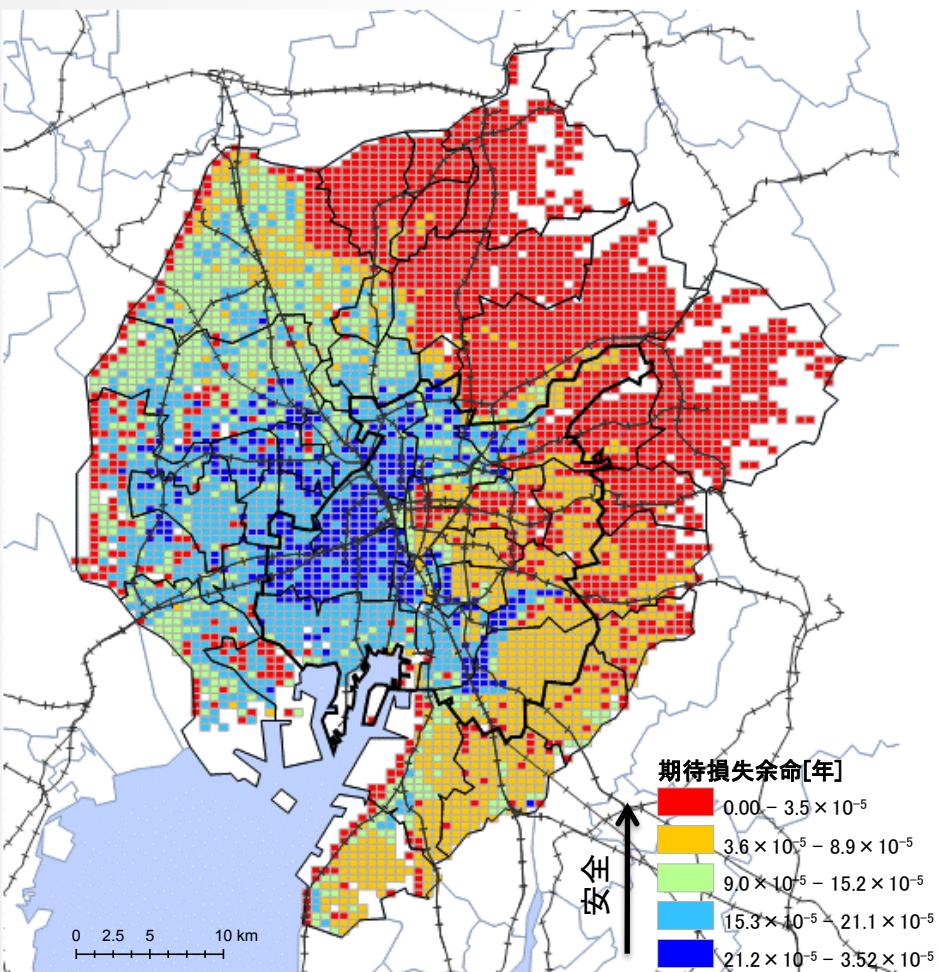
(犯罪発生件数)



災害安全性(SS)の分布

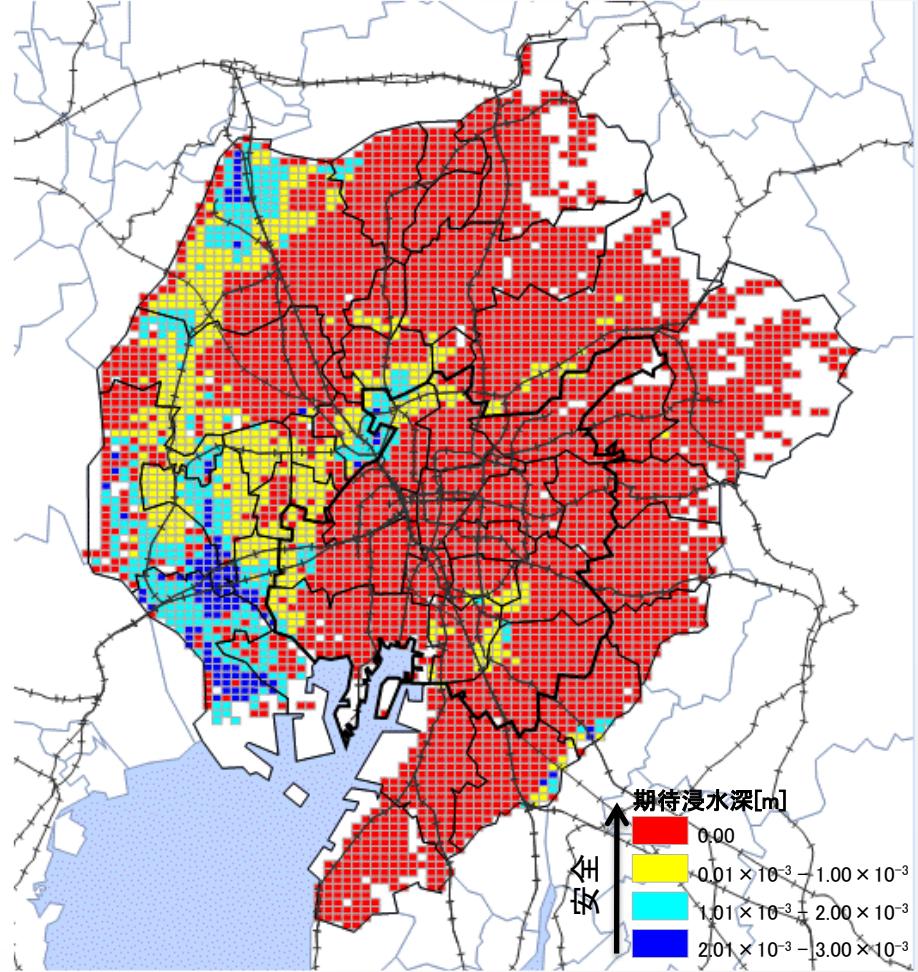
SS1 地震リスク

(地震による損失余命 × 発生確率)



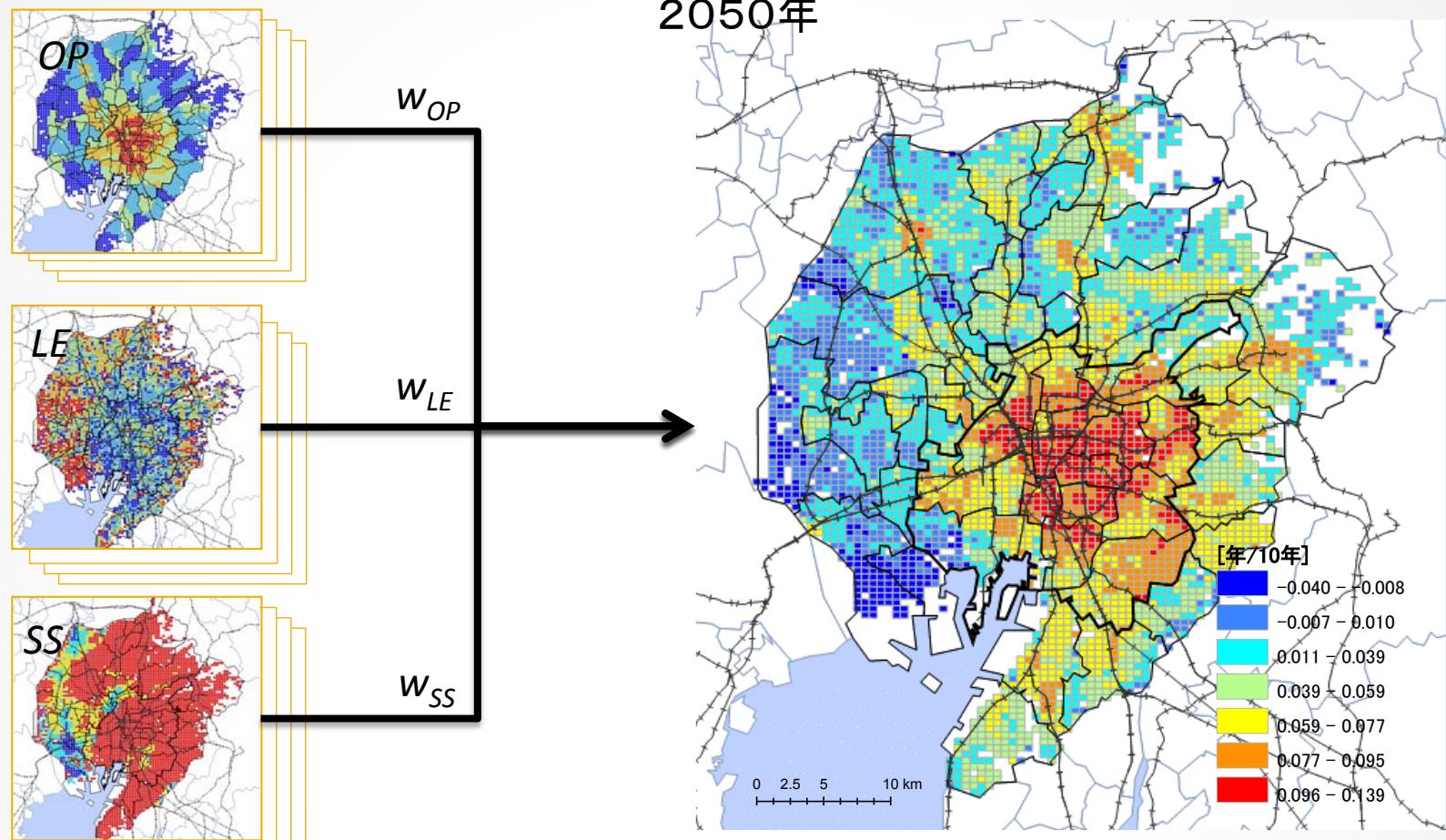
SS2 洪水リスク

(洪水による浸水深 × 発生確率)



QOLの分布

(個人により異なる: ここでは全市民の平均を表示)



- 名古屋市内や周辺都市の中心部で高い
→ 交通利便性が影響
- 都市圏西部で低く、東部で高い
→ 地震・水害危険性が影響

将来世代1人あたりCO₂排出量

人口コーホートによる人口予測
(500mメッシュ)

↓
交通発生量

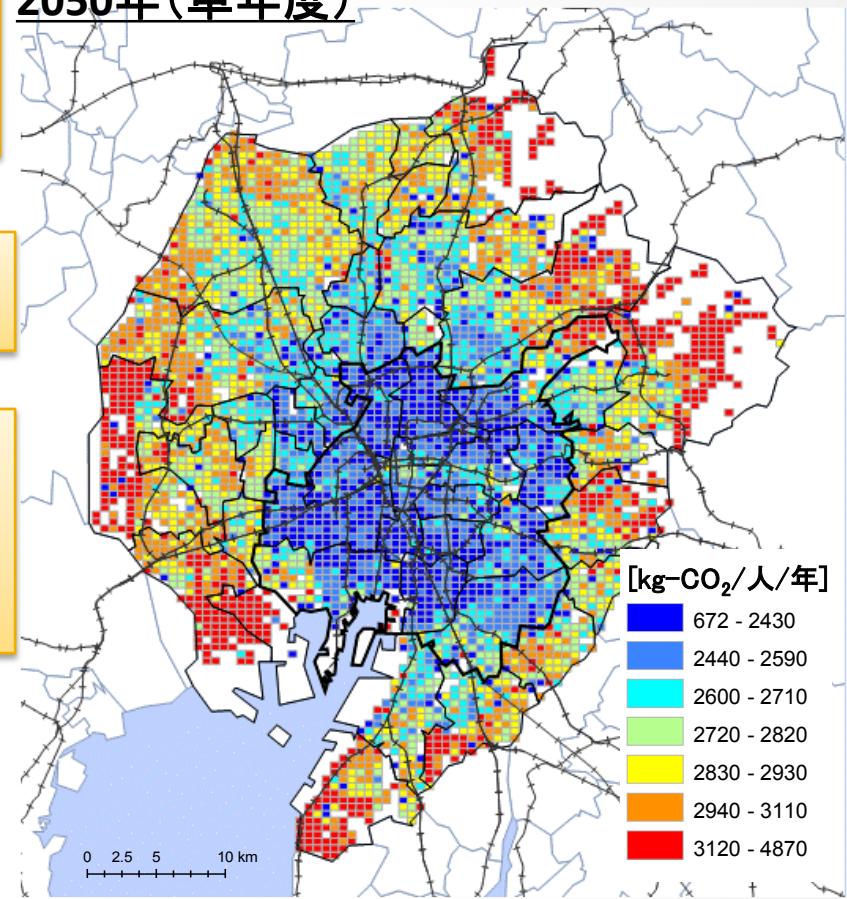
↓
住宅ストック

↓
交通起源CO₂
・発生地ベース

↓
住宅起源CO₂
・戸建or集合の区別
・ライフサイクルを考慮

↓
将来CO₂排出量

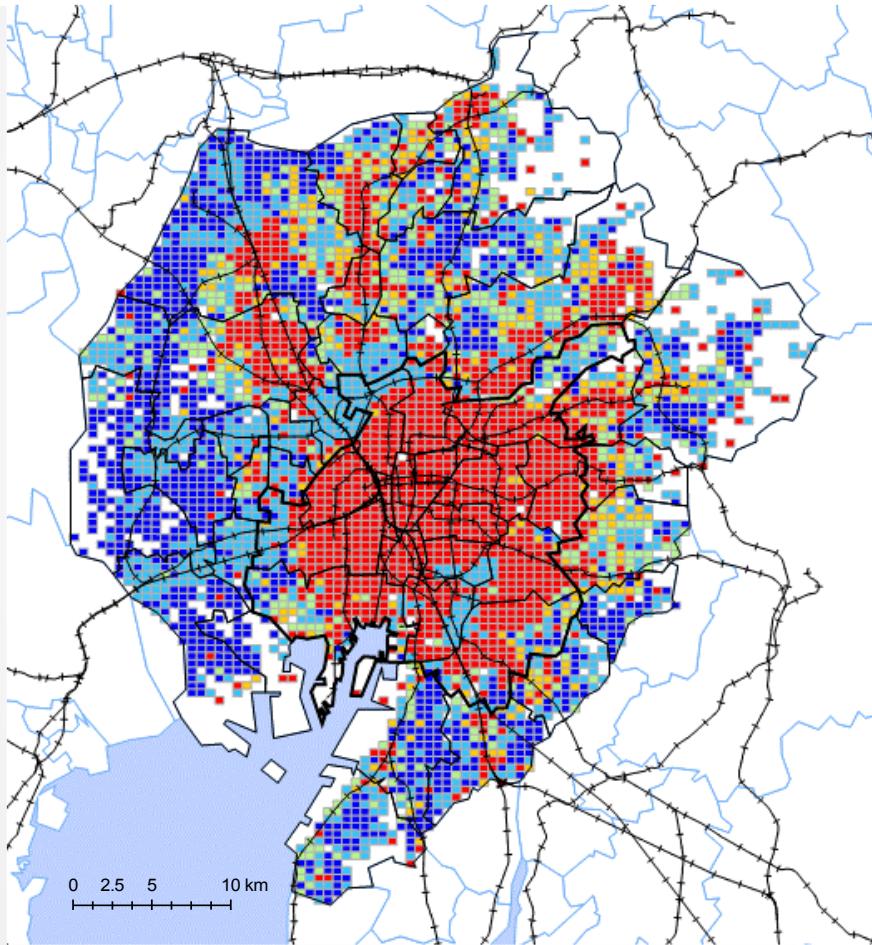
2050年(単年度)



- 名古屋市内では低く、郊外では高い
- 郊外の、特に鉄道非沿線地区では顕著に高い
- 郊外では、名古屋市内の約1.5倍のCO₂を排出

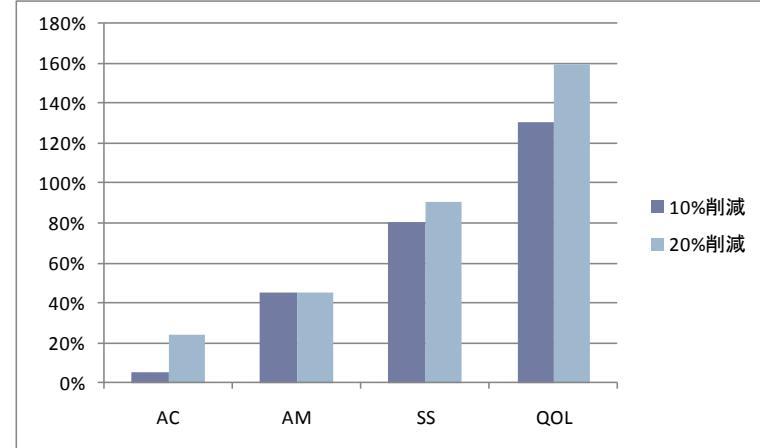
撤退→凝集地区の選定(QOL/CO₂)

- CO₂削減目標を達成するためには必要な撤退地区の選定
- 環境効率(QOL/ CO₂)の低い地区から撤退



CO ₂ 削減目標	撤退地区
5%削減	■
10%削減	■ ■
15%削減	■ ■ ■
20%削減	■ ■ ■ ■

QOLへの影響

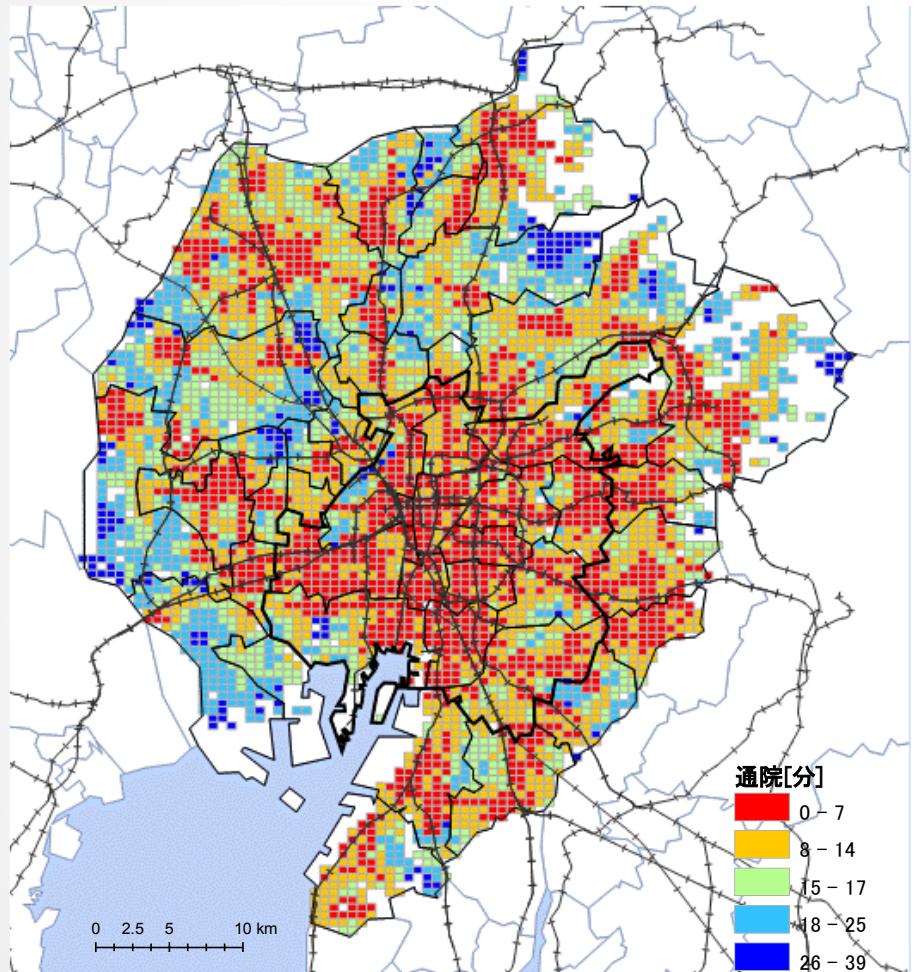


※現況を1とした場合の改善率で表示

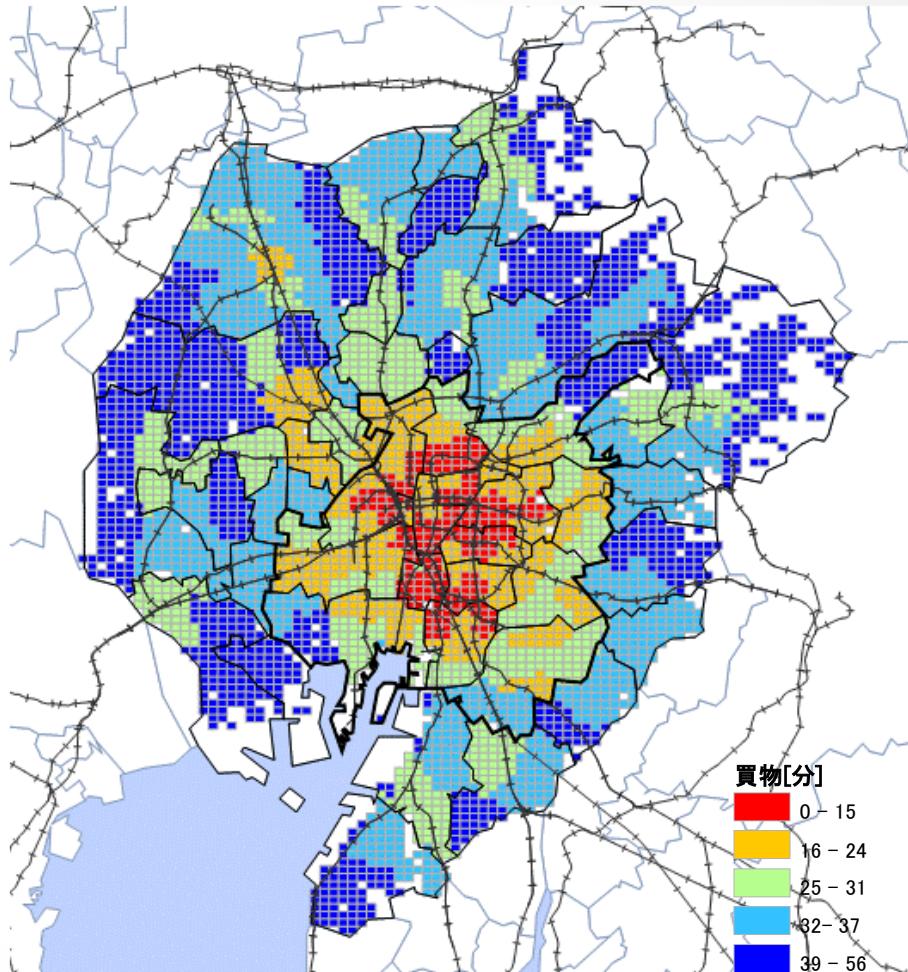
→ QOLが低く、CO₂排出が高い西部から撤退地区に指定される

経済・生活機会(OP)の分布

OP3 健康・医療機会
(病院へのAC)

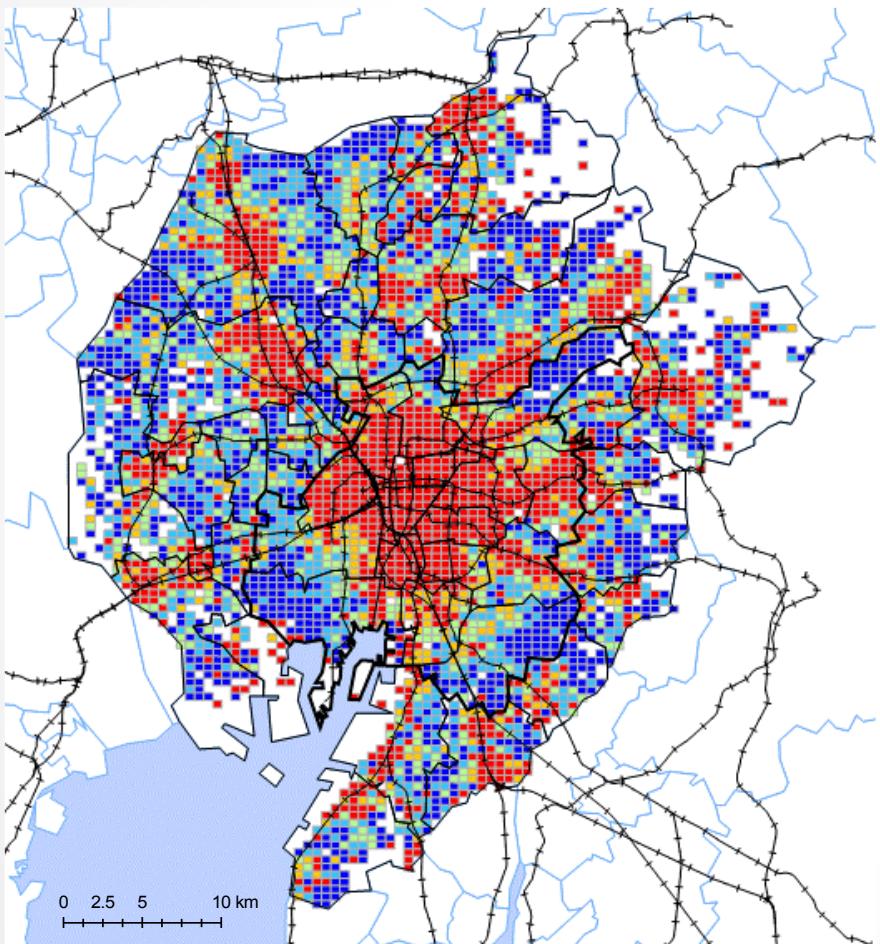


OP4 買物・サービス機会
(商業施設へのAC)



撤退→凝集地区の選定(QOL/ CO_2)

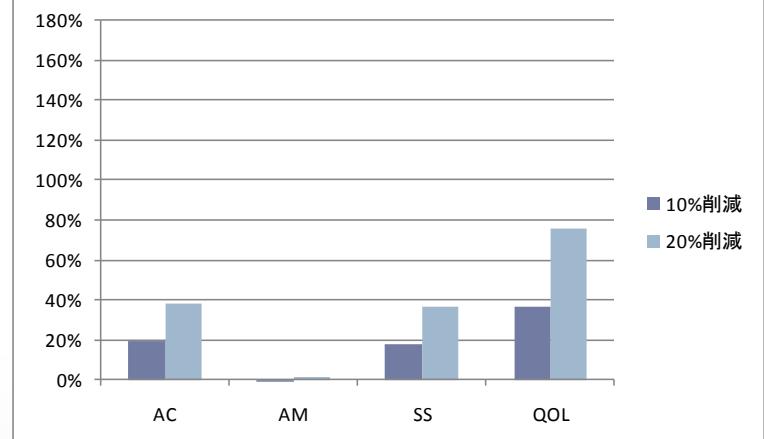
- CO_2 削減目標を達成するためには必要な撤退地区の選定
- 環境効率(QOL/ CO_2)の低い地区から撤退
- 市区町村間の人口移転は起こらないとして計算



名古屋大学

CO_2 削減目標	撤退地区
5%削減	■
10%削減	■ ■
15%削減	■ ■ ■
20%削減	■ ■ ■ ■

QOLへの影響



林良嗣

※現況を1とした場合の改善率で表示