

都市の市場メカニズムと容積率制度

東京都立大学経済学部
福島隆司

1 市場メカニズムは利用するもの

「私は市場メカニズムを信じない・・・」という言い方を良く耳にする。市場メカニズムは信じるものでもなければ、信じないものでもない。市場メカニズムはそこに市場があろうがなかろうか存在するのである。市場メカニズムは、人が限られた範囲内で、自分の欲求を満たそうと行動する結果として現れる。経済学の立場から見たら、それは存在するかしないかという問題ではなく、利用するかしないか、利用するとしたらどう利用するか、という選択なのである。

市場メカニズムには、膨大な情報を整理し、ある種の秩序を作り出す、スーパーコンピュータとしての側面がある。しかもその利用代金は、通常のスーパーコンピュータに比べれば桁外れに安い。例えば、食料を人々の好みに合わせて国民一人一人に配分するという問題を考えてみよう。1億人の国民一人一人に納得できるように配分するにはどうしたら良いだろうか。まず、各人がどれだけ、それぞれの財を必要としているか、何が好きか、きらいか、どれだけの量が必要かなどの膨大な情報を日々刻々知ることができなければ効果的な配分はできない。今日のコンピュータの技術をもってしてもこれは不可能なことである。ところが、市場メカニズムはそんなに難しい問題をいとも簡単に解決してしまう。各人が（あるいは家庭の代表者が）市場に出向き、その日の気分、ふところ具合、商品の価格などを考えて一番良いと思うものを組み合わせて買って食べる、といういとも簡単な行為だけで、スーパーコンピュータも手に負えない問題をいとも簡単に解決してしまうのである。ならば市場メカニズムを利用しない手はない。

市場メカニズムを利用するとはいっても「すべてを自由放任にしておくのが市場メカニズムである」と考えるのは誤りである。自由放任のほうが望ましい場合もあるが、そうでない場合も多い。たとえば外部経済や外部不経済が存在するケースである。また一見自由放任のように見えても、自由な市場取引を引きをするためにはおのずとルールが必要であることは明白であろう。要は、市場メカニズムをうまく働かせるような政策を取ってゆくことである。

2 市場メカニズムが望ましい理由

2.1 厚生経済学の基本定理

ある条件のもとで、市場メカニズムが望ましい結果を出すということとは、経済学では「厚生経済学の基本定理」という有名な命題として知られている。もう少し正確にいうと、それは「ある条件のもと、競争均衡はパレート最適を達成する」という命題である。ある条件とは（細かいことはいろいろあるが）大雑把にいえば、外部経済、外部不経済が存在しない、ということである。そしてパレート最適な状態とは、「ある人の効用を増大させようと思えば、他の人々の効用を下げざるえない状態」と定義される。このとき、社会的余剰（＝消費者の効用の総和+企業利潤-生産コスト）も最大になっている。この定理を、以下非常に単純な例を使って説明しよう。

今ある自動車の市場を考えてみよう。図のように、需要曲線は右下がり、供給曲線は水平としておこう。需要曲線の通常の説明は、ある価格（例えば100万円）で売ることができる自動車の台数（この例では30台）を示している。価格が高ければ売れる台数は少なくなり、価格が安ければ売れる台数は多くなる。したがって右下がりの曲線となる。し

かし需要曲線にはもう一つの顔がある。そしてこちらの方が需要供給の経済厚生的な理解をするためにはより便利である。

図を挿入

自動車欲しい人に集まってもらおう。簡単化のため各個人は一人一台ずつしか車を買わないとしよう。そして集まった人々に、いくらなら車を買いたいかを問いただしてみよう。ある人は300万円出しても買いたいというだろうし、ある人は50万でなければ買わないというであろう。そのような様々な額を縦軸にとり、大きいものから順番に左から右へ並べてみよう。すると図の需要曲線になるのである。したがって、横軸上の一点には一人の消費者が対応している。図ではA氏はこの車について150万円を出しても良いと思っているが、B氏は70万円しか出したいと思っていない。

このとき供給曲線が図のSであれば、均衡価格は一台100万円となり、30台がこの市場で取引引きされる。ここで重要なのは、市場取引がなされると、A氏は車を手に入れ、B氏は車を手に入れないことである。市場メカニズムによる資源配分（ここでは自動車の配分）の結果がこの逆になることはありえない。ところが、市場メカニズムに基づかない配分の仕方、たとえば、「欲しい欲しい、という声の大きな者に配分し、そのコストは全員で等分に負担する」というばかばかしい配分方法を考えると、¹B氏の声が大きければ、B氏が車を手にしA

氏は車を手に入れられないという事態が生ずる。このような配分はそれがパレート最適な配分でないので望ましくない。市場の配分はパレート最適であるので望ましい。この最後のところをもう少し具体的に説明しよう。

初期の配分：今A氏もB氏も初期に100万円持っていたとしよう、車は持っていなかったのでゼロである。このことをA(100, 0), B(100,0)と表現しよう。そして、各人ともx万円の現金からはx万円の効用を得るとしよう。²すると初期には両者とも100万円の効用を現金から得ていたことになる。³

市場の配分：市場メカニズムによる配分ではA氏が車を手に入れ、その対価として100を支払うので、結果としてA(0,1), B(100,0)となるが、このときA氏は車から150の効用を得、B氏の効用は100のまま変わらない。

大声による配分：大声による配分では、B氏の大声によりB氏は車を手に入れるが、その負担をA氏と等分に50払う。A氏は車は手に入らないが負担は50であるので、A(50,0), B(50,1)となる。それぞれの効用はA氏50、B氏120（現金から50、車から70）となる。

この結果、初期の配分に比べ市場での配分がなされると、A氏の効用はB氏のそれを犠牲とすることなく増大する。このような変化をパレート改善という。ところが大声による配分では、B氏の効用は初期配分に比べ改善しているが、A氏の効用は減少してしまっている。しかし、この配分は改善の余地がある。B氏は車の価値を70万と思っているので、80万で売れば効用は増大する。A氏は80万で買えば効用は改善する。この取引引きの結果、A氏とB氏の効用はともに改善し、それぞれ120、130となる。すなわち大声による配分は、パレート最適でなかった（改善の余地があった）ことになる。したがって市場メカニズムによる配分がパレート最適な配分なのである。

2.2 社会的総余剰の最大化

社会をA氏とB氏の間限定して、その二人の間の効用の和を求めてみよう。各配分のもとの総効用は、200、250、170である。この効用

を達成するための総費用は、各配分とも200である。この総効用から総費用を引いたものが社会的な余剰といわれるもので、初期配分のもとではゼロである。(このケースでは、供給曲線が水平であるので、企業利潤はゼロになっている。)市場配分のもとでは総効用が250であり、総費用は200であるので、差し引き50が社会的余剰である。同様に、大声による配分では、社会的余剰はマイナス30となっている。このように市場の配分は社会的総余剰を最大にしているのである。市場メカニズムのもとでの社会的余剰はA氏が車を持てば、150の効用を得られるが、それに対してA氏は市場価格100を払えば良く、差し引き50のネットゲインがあるという事実から生じている。図によればこれはKLの長さを示している。社会をもっと広げて、この車を買いたい人たち全員を対象としてみればそれは30人分の余剰をまとめたもの、すなわち図では、三角形HIJの面積となる。とすれば、その総余剰が最大となる価格と数量は、需要と供給が一致する値しかありえないことがすぐに分かる。これが市場メカニズムによれば社会的総余剰が最大化されるという意味である。

3 市場メカニズムがうまく機能しない場合

上のメカニズムは外部不経済が生ずるときには修正されなくてはならない。図では供給曲線は自動車メーカーの限界コスト曲線であるが、それはメーカーが負担するという意味で私的限界コストである。外部不経済がなければ、私的コストが社会的コストに一致する。ところが、この車のメーカーは塗装処理をするときに塗料の飛沫を大気中に放散させ大気汚染を起こしていたとしよう。とすると、大気汚染は明らかに社会にとってはコストであり、それを加えた社会的限界コストは図のS'となる。このときに社会的に見て望ましいパラート最適点は、Mとなる。J点は市場均衡点であるが、望ましい点Mに比べて、より多くの車が生産されている。しかもパラート最適点Mは、市場に任せておいても、自動的に達成されない。したがって、このようなときには、何らかの方法で、点Mを達成することが望ましい。

点Mの量を生産するようにするには大別して二つのアプローチがある。一つは、直接的な規制であり、もう一つは市場メカニズムを利用した規制である。直接的には、M点で生産を行うように法律で定め、ということが考えられる。しかしそのためには、規制をする点Mを誰かが探さなくてはならない。また、規制をする側とされる側のなれ合いによる汚職などが起こりやすい。生産を縮小する規制であるから、大気汚染を防ぐ技術の発展も期待できない。一方、市場メカニズムを利用して税金を課すなどして、外部経済を内部化して、自動車供給曲線がSからS'になるようにすることもできる。この場合、上で述べた直接規制が持つ欠陥はなく、より効果的、効率的である。

4 都市の市場メカニズムとは何か

4.1 都市の集積の利益と地価

都市が都市として存在できる理由は、その経済に大きな集積の利益があるからである。大都市には様々な分野の企業や個人が集まり、互いにそのサービスを提供し合うことにより利益を受けている。特に都心では、お互いのコミュニケーションも取りやすく、必要な情報を得ることもたやすくできる。その結果、都市の企業は、労働者により高い賃金を払うことができる。その高い賃金と職場を求めて人々は都市に流入する。人口の流入は都市の地価を増大させる。

4.2 都市内の地価分布

都市の内部では、人々は都心へと通勤する。そのために便利なのは、もちろん都心の近くである。したがって、都心近くでは、土地への需要が大きくなり、地価がより高くなる。都心から離れるにつれ、通勤費がかかる分だけ土地の値段も下がる。したがって、都市の内部では、都心に近いほど地価が高く、都心から離れるに従って、地価が安くなる。

4.3 都市の価格メカニズムと容積率

都心では地価が高い。これは都心での高い生産性の当然の帰結である。生産性が高いから、需要が大きく、従って地価も高い。地価が高ければ、当然、土地をなるべく有効に利用するために比較的安い他の資源(ここでは資本としておこう)をより多く使

うことが合理的である。より多くの資本を単位当たりの土地に投入することは、高いビルを建て、限られた土地資源を効率的に使おうということに他ならない。したがって、容積率や高さについて制限がないならば、当然、都心及び都心に近い地価の高い地域には高層建築が立ち並ぶことになる。そして、都市の経済が外部不経済を発生させないならば、そうすることがパレートの意味で望ましい。しかしながら、都市では外部不経済が発生している。それを次に見てみよう。

5 都市の市場メカニズムを乱す要因とは何か

5.1 混雑による外部不経済

都市の市場メカニズムを乱している要因の一つは交通混雑現象による外部不経済である。⁴交通混雑が、外部不経済を引き起こしているとは、次のような理由による。いま通勤時の自動車や電車の混雑を考えてみよう。混雑した道路へもう一台の車が乗り入れると、その近辺を走る車のスピードを減少させる。混雑している電車にさらに人が乗り込むと乗り合わせた人々はより多くの圧迫を受ける。道路に乗り出す車や満員電車に乗りこむ個人は、これらの外部不経済分の費用を負担してはいない。結果、私的な通勤費は社会的な費用と比べ安くなっている。⁵その結果、通勤費が安い分人々は都心から離れて住もうとする。したがって、社会的費用を負担しているときに比べ、都心から離れた土地の価格は高くなる。すなわち、市場シグナルとなるべき土地価格に歪みが生じてしまうのである。

5.2 土地利用規制

土地利用規制には土地の利用用途を制限する用途規制とその土地に建てられる建物の形態を制限する形態規制がある。⁶ここでは、都市の市場メカニズムを働かなくさせている要因として、形態規制を特に問題とする。

形態規制の代表的なものが、容積率の指定である。このほかに、実質的な容積率に影響を与える規制として、斜線制限（前面道路斜線、隣地斜線、北側斜線）、高さの制限、日照権などがある。そのため、指定容積率はいっぱいには使われておらず、東京区部における実質容積率⁷は、たかだか136%

（ネット）にすぎない。⁸このような状況で、市場メカニズムを働かせるように、地価がシグナルを送ったとしても、これらの規制のために、そのシグナルを生かしきることができない。市場メカニズムは死んでしまっている。

その結果、地価の高い都心部において、オフィスや住宅の床面積が不足し、床面積あたりの賃貸料を大幅に押し上げ、⁹本来、都心に立地できる事業所を都心から締め出している。¹⁰このように、実質的な容積率制限は、集積の利益を減殺している。

5.3 税制

農地の税制上の優遇、相続税、各種土地税制も市場メカニズムに歪みをもたらしている。土地保有が相続上有利であることは、有名な話であるが、現在の税制の問題は、土地に関わる税が土地の需要に中立に働かず、持ちたくもない農地を持ち続け、土地の低度利用を黙認するという結果になってしまっていることにある。その結果、大都市の土地市場には、本来の供給と需要があらわれず、そこで成立する価格も大きく歪められている。

5.4 借地借家法

現在の借地借家法のもとでは、都心に広い土地を持ち、そこに高層のマンションを建てられるとしても、そうはしない。将来の家賃の改定も市場価格ではできず、誰かが住み続けている限り、土地所有者には、半永久的に土地・建物が返ってこない可能性があるからである。したがって、都心の地価が上昇し高度利用を促すシグナルを送っているにもかかわらず、その地は低度利用の木造賃貸住宅ぐらいにしか、利用されないことになる。

6 市場メカニズムを生かすための政策

上で見たように、市場メカニズムを最大限利用するためには、地価がその土地をどの程度、高度利用するかというシグナルとして、正しく働かなくては行けない。このためには、上で述べた、歪みを与える要因をすべて取り除かなくては行けない。

6.1 ファースト・ベスト政策

地価が歪みのない適正な価格シグナルとなるようにし、市場メカニズムにより資源配分をする政策がファースト・ベストである。経済問題の解決をす

るには、どれか一つをいじれば良いということにはまれにしかない。都市の土地市場の歪みを正し、市場メカニズムを働かせるためには、以下に列挙する互いに関連しあった政策すべてを行うことが必要である。

- 1) 混雑料金を課す。
- 2) 税制が地価に中立であるように、税制改正を行う。
- 3) 借地借家法は撤廃する。新規契約のみを対象とするだけでなく、既存の契約についても、それを何らかの方法で終了させ、必要ならば新規契約を結ぶ。
- 4) 容積率規制は廃止する。この場合、実質的に容積率を制限している斜線制限や日影規制、高さ制限なども廃止する。
- 5) その後は地価をシグナルとして、市場メカニズムに任す。
- 6) 混雑料金収入と土地税収により、インフラへの投資を行う。

すると、1) 2) 3) により地価の歪みを取り除かれ、4) 5) により市場メカニズムが正しく働くようになる。中心部ほど土地の希少性を反映して高密度になり、都心は高層化され、床面積当たりの賃貸料は下がり、インフラの投資効率が増し、集積の利益も増大する。6) により、長期的均衡が達成される。

市場メカニズムをうまく働かせるには、その都度、工夫が必要であろう。たとえば、街区またはそれ以上の単位をディベロッパーに買い取らせ、ディベロッパーに自由に開発させ、売り出させる。そこに住んでいた人は優先的に買わせても良いかもしれない。そうして、市場のテストをさせる。そうすることにより、コストをおさえ、地価に見合った開発をする。ディベロッパーは高く売るためには街区内の環境や混雑などを考えるため、それらも自然と内部化される。¹¹⁾旧住民は、市場価格を払うことを前提に、開発後優先的に買い戻せるとするならば、土地の権利も動かしやすい。もちろん買い戻さないで、どこかほかに移ることも自由である。

6.2 セカンド・ベスト政策

混雑料金を完璧にとることはあまり実現性がない。とすると、セカンド・ベスト政策をとらざるうえない。このためには、

- 1) 混雑料金をとれるところからはとる。
- 2) 街区単位で交通容量を測定し、それにあった容積率を定める。都心部での容積率は大幅に緩和する。¹²⁾
- 3) 街区内での空中権の売買を認める。
- 4) 日影規制は大都市中心部では廃止するべきである。認めるとすれば、売買可能にするべきである。
- 5) 税制は地価に中立であるよう改正する。特に容積率をアップした地域では地価が上昇するので、その利益を確実に税収として回収することが必要である。
- 6) 借地借家法の廃止が難しければ定期借家権を創設をする。

上の2) は混雑に対するセカンドベスト政策であり、3) 4) は容積率規制の短所を少しでも改善する効果がある。容積率規制を現状に近い形で残すと、混雑緩和という望ましい効果だけでなく、画一的に都心の経済活動を抑制するため、副作用として、集積の利益も減少させてしまう。のみならず、床面積の供給が減っているために都心の賃貸料が高い。そのため、人々は必要以上に郊外に住むインセンティブが働くため、かえって朝晩の通勤混雑を増すといったように、混雑緩和策としても効率的でない。

6.3 容積率制限の意義

容積率規制をする意義は、¹³⁾都心での交通混雑対策にある、とする意見が有力である。¹⁴⁾ 交通混雑は典型的な外部不経済効果である。したがって、容積率規制は価格メカニズムを利用した交通混雑対策の代替措置だと見なすことができる。

しかし、容積率規制は交通混雑を抑制するだけでなく、そのほかの経済活動をも抑制してしまう。その結果、都心のオフィス賃貸料のみならず、住宅家賃までも大幅に上昇させ、本来ならば都心に立地できる企業や、都心の潜在的居住者を結果的に排除している。

6.4 なぜ市場メカニズムによる混雑対策のほうが優れているか

混雑対策として価格メカニズムを利用した方法がとられていたら、都心の企業にとってビルの賃貸料以外の混雑料金コストが大きく膨らむ。その反面で都心のビル賃料は大幅に下がる。その結果、

- 1) 都心で人を雇うコストが大幅に上昇し、人員を効率的に利用できる企業だけが都心に残るといった選別を自動的に行う。
- 2) 都心の居住を促進し、通勤時の混雑を更に緩和する。
- 3) 混雑料金収入を使って、交通サービスの供給を増やすための投資を行うこともできる。

容積率制限は、上のことを何もなし得ない。これが、容積率制限はたかだかセカンド・ベストであるといわれるゆえんである。

6.5 都市計画・建築学への期待

実質的容積率の制限が廃止されたときには、超高層から中層の混在した建築をより自由に設計・提案できるようになる。そこでは、どのような町、街区の建設が可能となるか。敷地をまとめ、計画を立てれば、どのようなスペースが生まれるのかをミニチュアモデルなどを使って、具体的に示してゆくことが期待される。ほとんどの個人にとって建築後の姿を思い浮かべることがたいへん難しい。そのため、計画が採用されるという前提がなくても、積極的にその具体像を提案してゆかないと、開発計画自体の良否を判定できず、開発が先に進まないであろう。この場合、案を示すときには、一つの案だけでなく、いくつかの代替的な案を、そのコストと便益を示しつつ提示されなくてはならない。

6.6 政策の漸進的な進め方

まず中心（東京駅）から5km位をめどに、容積率、日照権制限の大幅な緩和または全廃をし、容積率や空中圏の売買の自由化し、混雑料金を設定をする。その後、しだいに範囲を増やす。10km圏ぐらいを目標にすれば良いと考える。10km圏というと、ほぼ環7の内側に相当する。

中心を東京駅だけに限定することもない。たとえば、新宿副都心を中心に半径5km位の範囲を最初

からそのような区域に含めても、何ら問題はないだろう。またこのような政策を限定的な地域に当てはめ、その地域の成長を促進管理することも必要であろう。¹⁵

容積率の自由化を進めると確実に地価は上昇する。この地価の上昇の利益を国民全体に分配する上でも、また開発に伴う弱者の救済のためにも、土地保有税を確実に取る必要がある。現行の固定資産税のような激変緩和措置による割引等は行われるべきでない。

7 結語

市場メカニズムを正しく理解すれば、その短所を知りつつ、長所を利用できる。そして、都市の市場メカニズムを正しく理解することにより、それをうまく利用する政策を考えることができる。土地市場については、地価を市場シグナルとして正しく利用するためにそこに発生している歪みを取り除くことが必要である。そのためには、混雑料金の徴収、土地税制の改革、借地借家法の廃止が必要である。そうなれば、容積率制限をする積極的な理由はなく、廃止すべきであろう。

混雑料金の徴収が、完全でないとするならば、セカンドベスト政策として、容積率規制を残す意義はある。その場合においても、都心部では、それを大幅に緩和し、空中権や日照権は容積率規制の副作用を緩めるために売買可能とするべきである。

上の議論は、土地を含めた空間の取り引きをすべて自由な土地市場に委ねれば良いというのではない。都市には、道路、公園、橋、緑地帯といったように、公共財と考えられるものが多くあり、これらは自由な市場では最適な供給はできない。また、混雑外部性だけでなく、より直接的に働く外部不経済（例えば、静かな住宅街に騒々しい商業施設）等により市場は最適に働かない場合が多い。そのためには、それらを効果的に規制することが必要であろう。そのためには、市場メカニズムを利用した規制が正しい選択である。

参考文献

浅見泰司 「土地利用規制」 八田達夫編『東京一極集中の経済分析』日本経済新聞社 1994年
岩田規久男 「都市の土地利用、高密度に」日本経

済新聞経済教室 1996年11月6日

岩田規久男、小林重敬、福井秀夫 『都市と土地の理論』ぎょうせい、1992年

経済審議会行動計画委員会、土地・住宅ワーキング・グループ報告書 1996 (岩田規久男、西村清彦、福井秀夫、山崎福寿)

八田達夫「どのような都心居住促進政策ならば正当化できるのか」都市住宅学 1994年

原田 泰、井上裕行 『土地・住宅の経済学』日本評論社 1991

東京都都市計画局編「東京の土地利用、平成3年東京区部」平成5年4月

¹ これは現実にはかなり頻繁に起こっている。「欲しい欲しい」とは利益誘導型の政治家が叫び税金でそれを国民に負担させるという図式である。

² ここでは効用の単位を万円とし、現金から得られる限界効用は一定と仮定している。この仮定は説明を簡略化するためである。補償需要曲線という少々高級な概念を使えば、この仮定は必要でなく、本質的な仮定ではない。

³ 単位は万円であるので、以下では全て省略する。

⁴ 都市の公園や緑地の問題は、経済学では公共財の問題として考え、外部性の議論とは別に扱う。本稿では容積率の問題に主点を置くため公共財の問題は考えないことにする。

⁵ 日本では、この上通勤定期の企業負担により、個人が実感する費用はもっと安くなっている。

⁶ 日本では、用途規制が甘く、形態規制が厳しい。都市計画サイドの人々は用途規制の甘さをさして、日本の土地利用規制は緩すぎるといい、経済学サイドの人は形態規制を見て厳しすぎるといふ。

⁷ 「指定容積率は一杯に使われていないので、容積率の規制が制約になっていない」という意見があるが、2つの意味で誤りである。第1に、東京都区内の平均的な容積率が制約となっているかどうかは問題でなく、限界的な容積率(つまり、これから、ある土地に建物を建てようという時に制約となる容積率)が問題であること。第2に、これが制約となっていることは、マンション用地が容積率のパーセントに応じた価格となっており、容積率が上昇すれば、必ず地価が上昇するという事実の中に、なによりも雄弁に物語られている。

⁸ 「東京の土地利用、平成3年区部」東京都 p.23 参照

⁹ またこれに輪をかけて、すでにオフィスを借りている事業所や個人は、借地借家法により、安い賃貸料で利用できるため、大きな不公平をもたらしている。

¹⁰ 1997年2月3日の日本経済新聞(夕刊)に、オフィスビルマーケット速報がのっている。それによれば、都心のオフィスを移動する理由は「スペースが足りないため」がトップを占めている。

¹¹ 「超高層住宅がびっしりと立ち並んだ街は、きわめて劣悪な居住環境となる」ゆえに、容積率規制は残すべきだという意見がある。これは2つの点で誤りである。まず、容積率規制をはずしたら、必ずびっしりと超高層住宅が建ち並び、劣悪な住環境になるというのは誤りである。これは市場メカニズムを理解していないためである。消費者は無理にそこに住まなくてよいのである。作る方にしても、人が住めぬような住居を作ろうなどするはずがない。そんなことをしたら、投資した資金の回収はできない。第2点は、こういう論者が何が劣悪で、何が良好な住宅であるかを独善的に決めている誤りである。市場においては、それは消費者(住人)が決めるのであり、かなりの人が都心の超高層に住みたいというかもしれない。市場メカニズムは、そういう人々の好みも排除しない。

¹² 東京都心では最大指定容積率が一部商業地区で100%であるが、ニューヨークでは1800%である。またニューヨークでは空中権の売買もできるから、底地に対する容積はそれ以上にすることも可能である。東京都心でも最低ニューヨーク程度まで緩和することが必要であろう。

¹³ 浅見(1994)は容積率規制の意義を、交通需要の制限、公共施設需要の制限、立地用途の規模制限、道路幅員のインセンティブ確保、市街景観のコントロール、近隣紛争の事前回避、居住環境の確保などをあげている。しかし、交通需要の制限という以外はあまり説得的でない。公共財は必要に応じてつくっていくべきものであり、道路を広げるためには、容積率のボーナスで対処したほうが効果的である。

¹⁴ 八田(1994) 参照

¹⁵ このような成長管理策はニューヨークマンハッタンの西側で例がある。