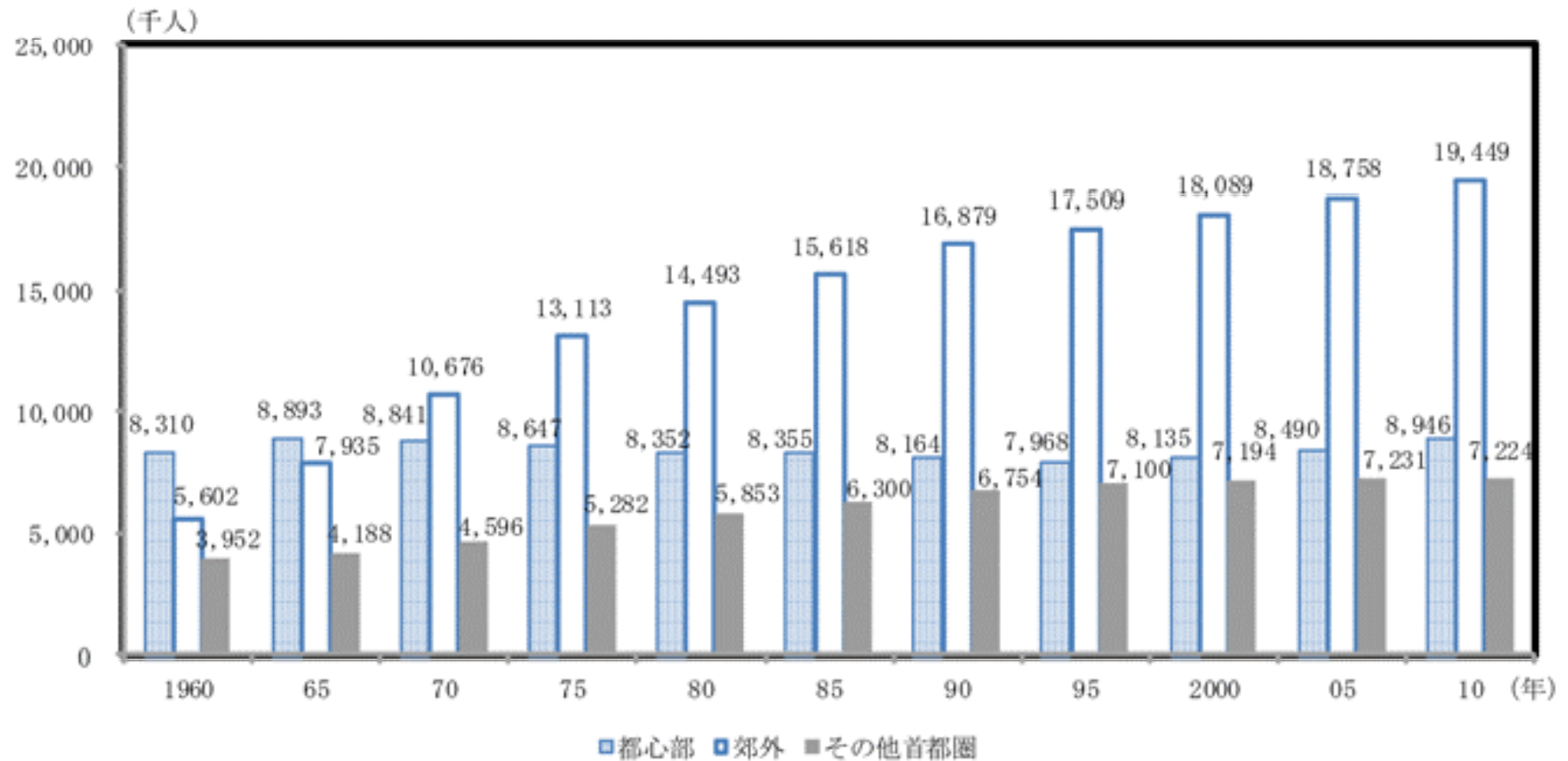


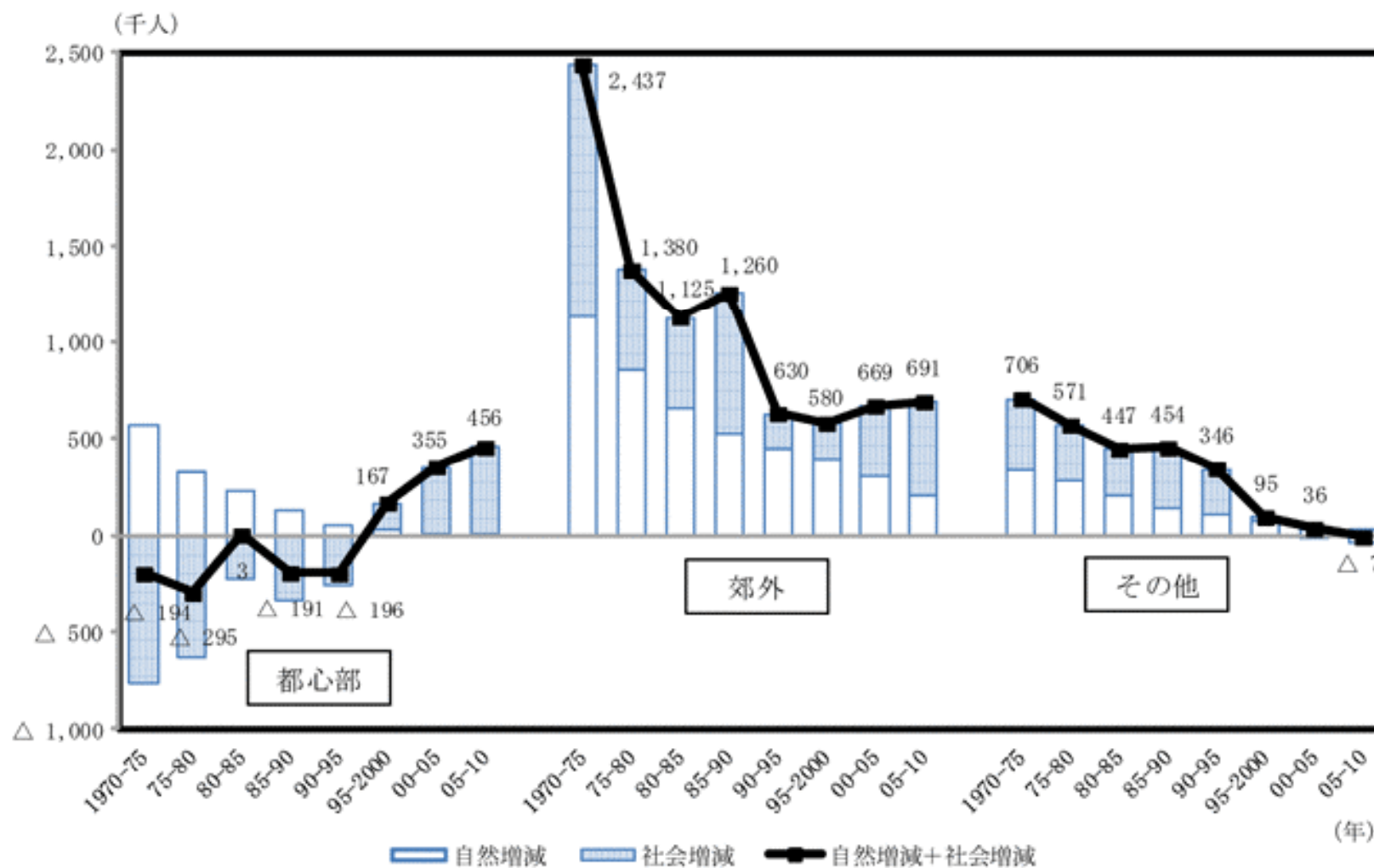
首都圏の郊外化1



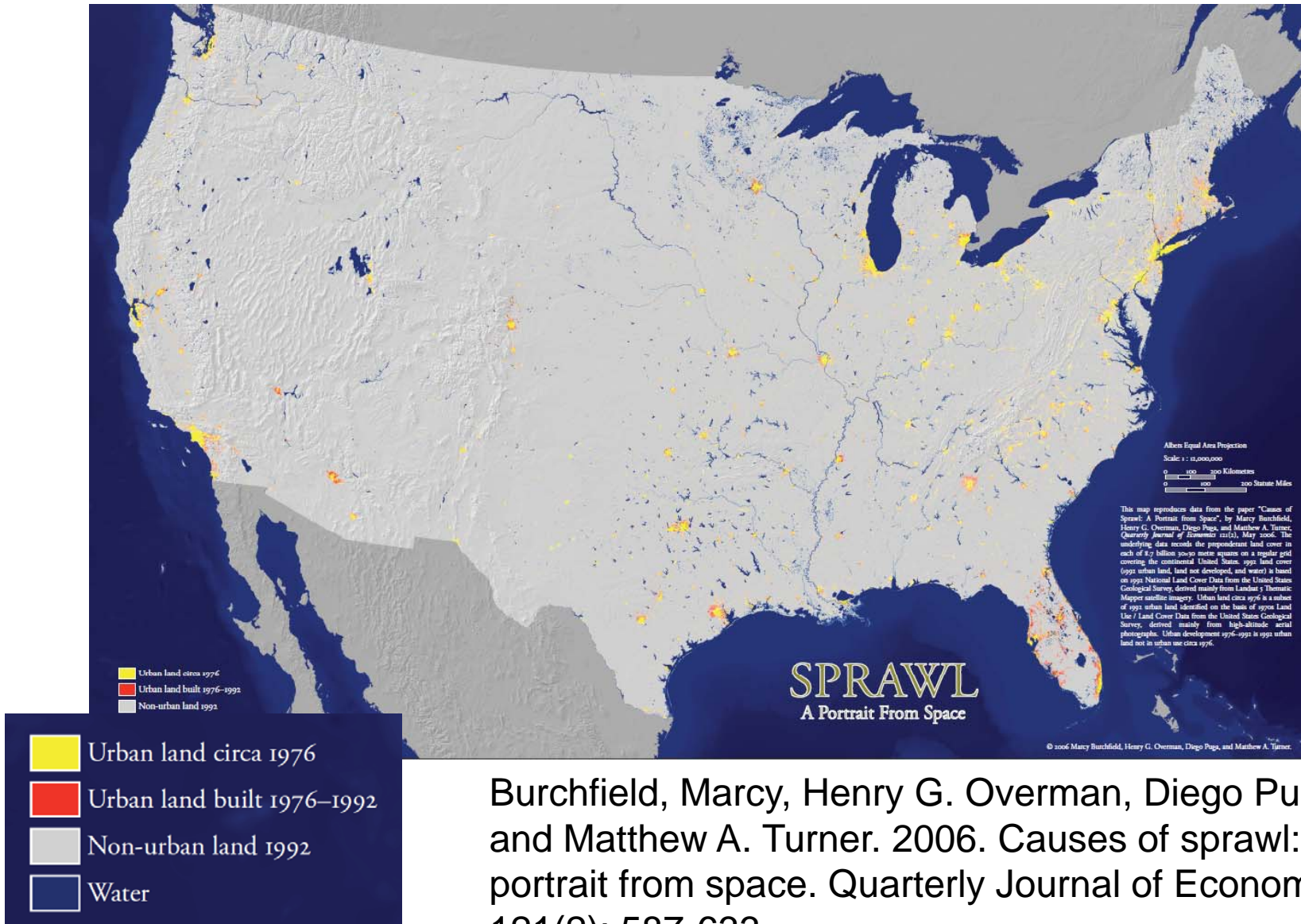
各地域の自然・社会増減の推移

<http://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr11/chr11040201.html>より

首都圏の郊外化2



米国の郊外化

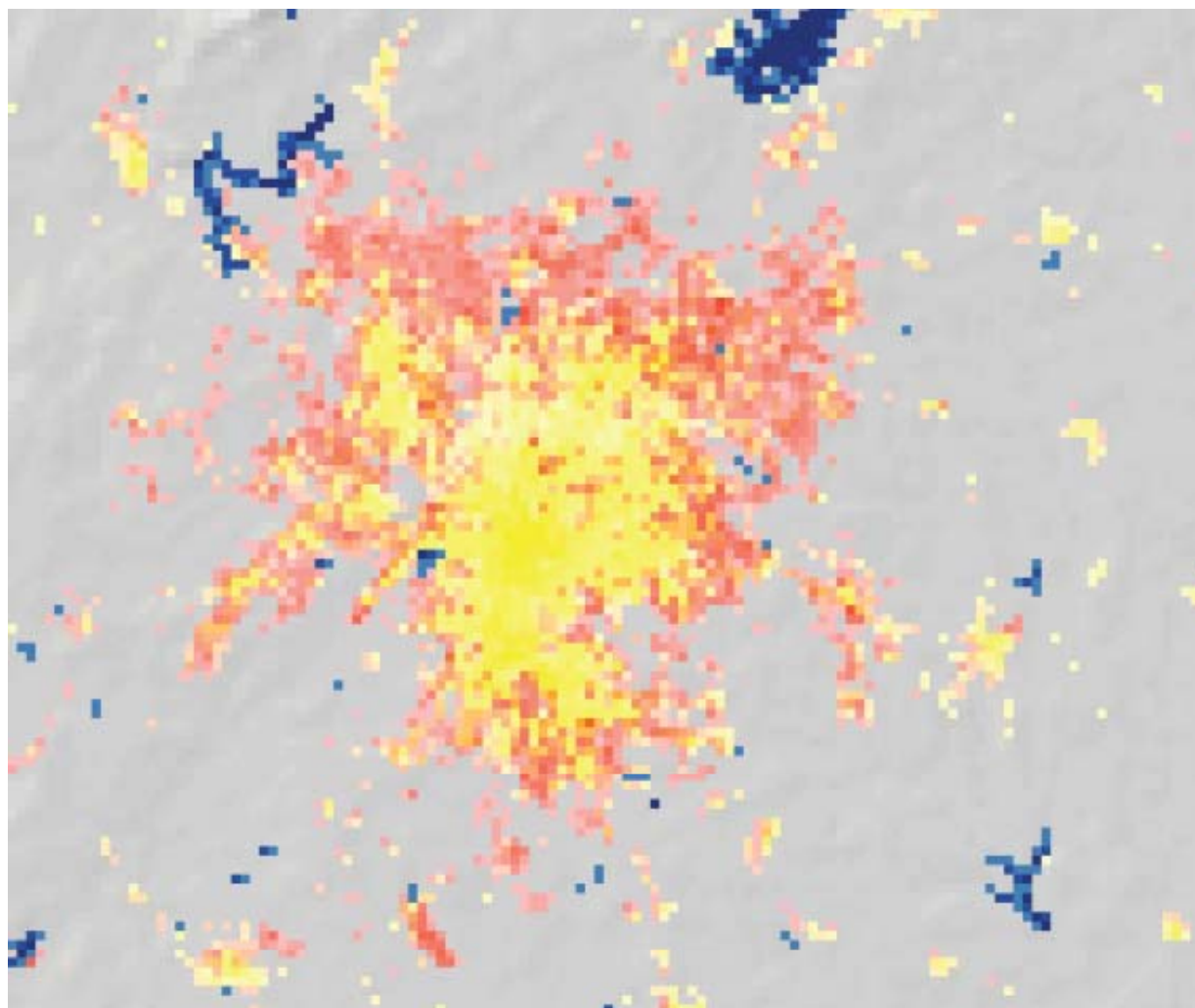


Burchfield, Marcy, Henry G. Overman, Diego Puga, and Matthew A. Turner. 2006. Causes of sprawl: A portrait from space. *Quarterly Journal of Economics* 121(2): 587-633.

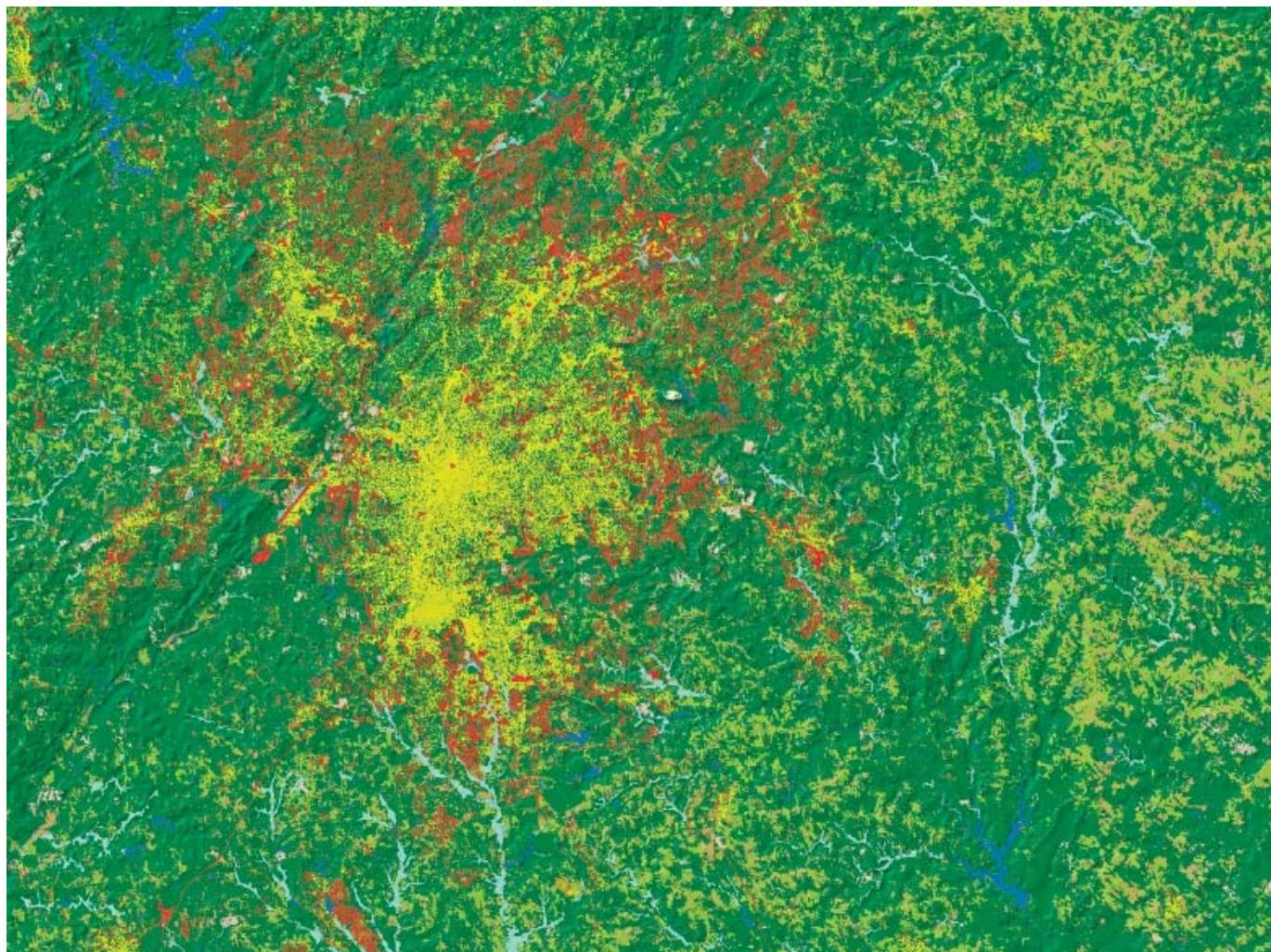
米国の郊外化

- 1976年時点で米国の国土の1.3%が市街地
- 16年後の1992年には1.9%
16年間で48%増(年平均2.5%)
- 同時期の全米人口成長率は16%(年平均0.9%)
- 低密度な市街地拡大

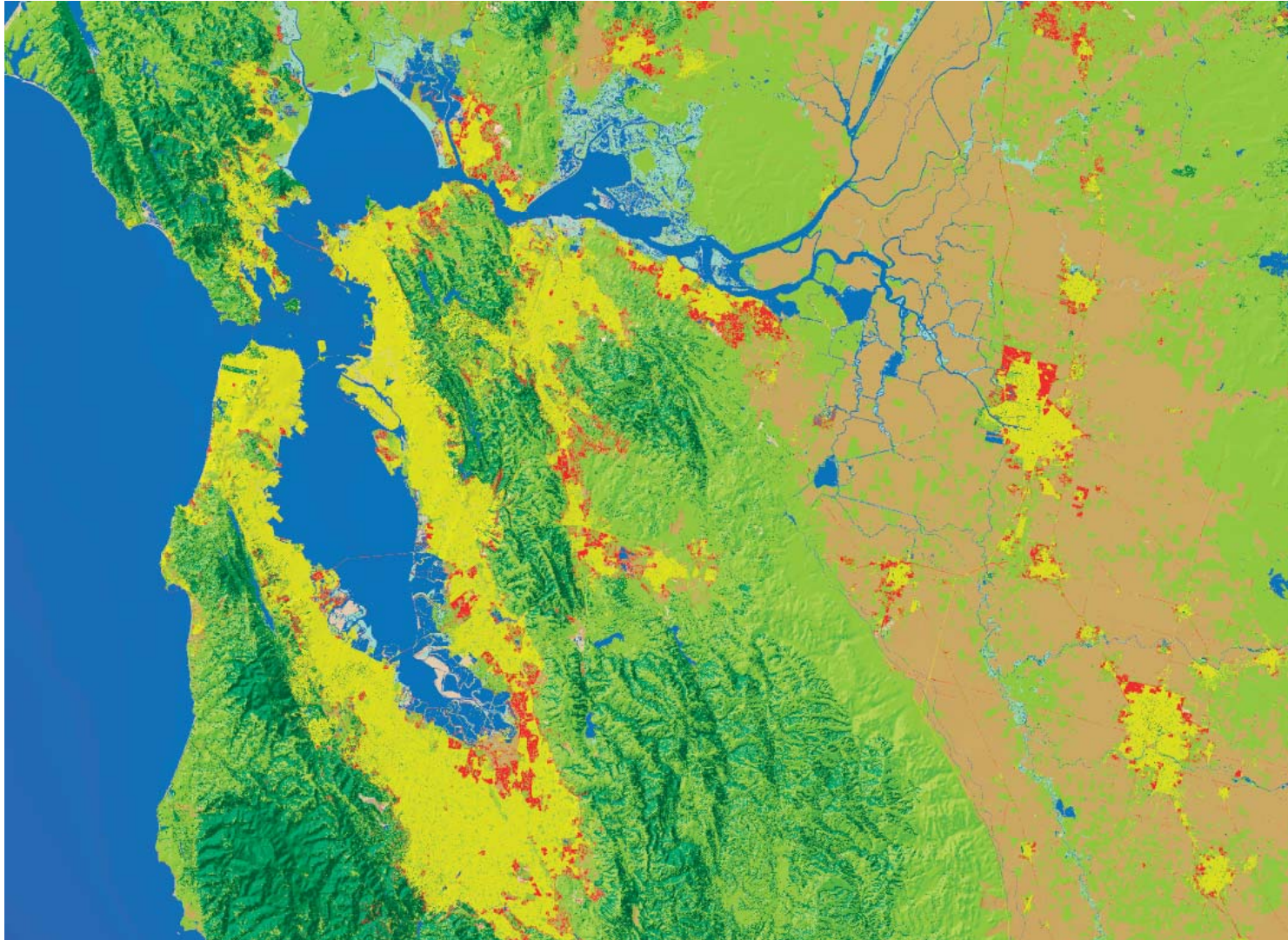
アトランタ



アトランタ



サンフランシスコ



郊外化の要因

- 住宅立地

自動車利用による通勤費用の低下

金銭的には高いが時間費用は大きく減少

- 商業立地

人口(消費者)の郊外化に追随

- 工業立地

高速道路の整備とトラック輸送の増加

郊外化の要因(つづき)

- オフィス立地

都市の成長とサブセンターの形成
中枢機能とバックオフィスの分離

エッジシティ

- 大都市の郊外（連続しない場合も多い）に大規模デベロッパーが建設
- 住宅だけでなく、オフィスや商業なども含む一つの独立都市

エッジシティの例 : Irvine, CA

- 1971年にIrvine社により開発(もとは広大な農地)
- 現在は人口約20万人
- UC Irvine
- ハイテク企業が集積

Irvine, CA



COURTESY: DESTINATION IRVINE

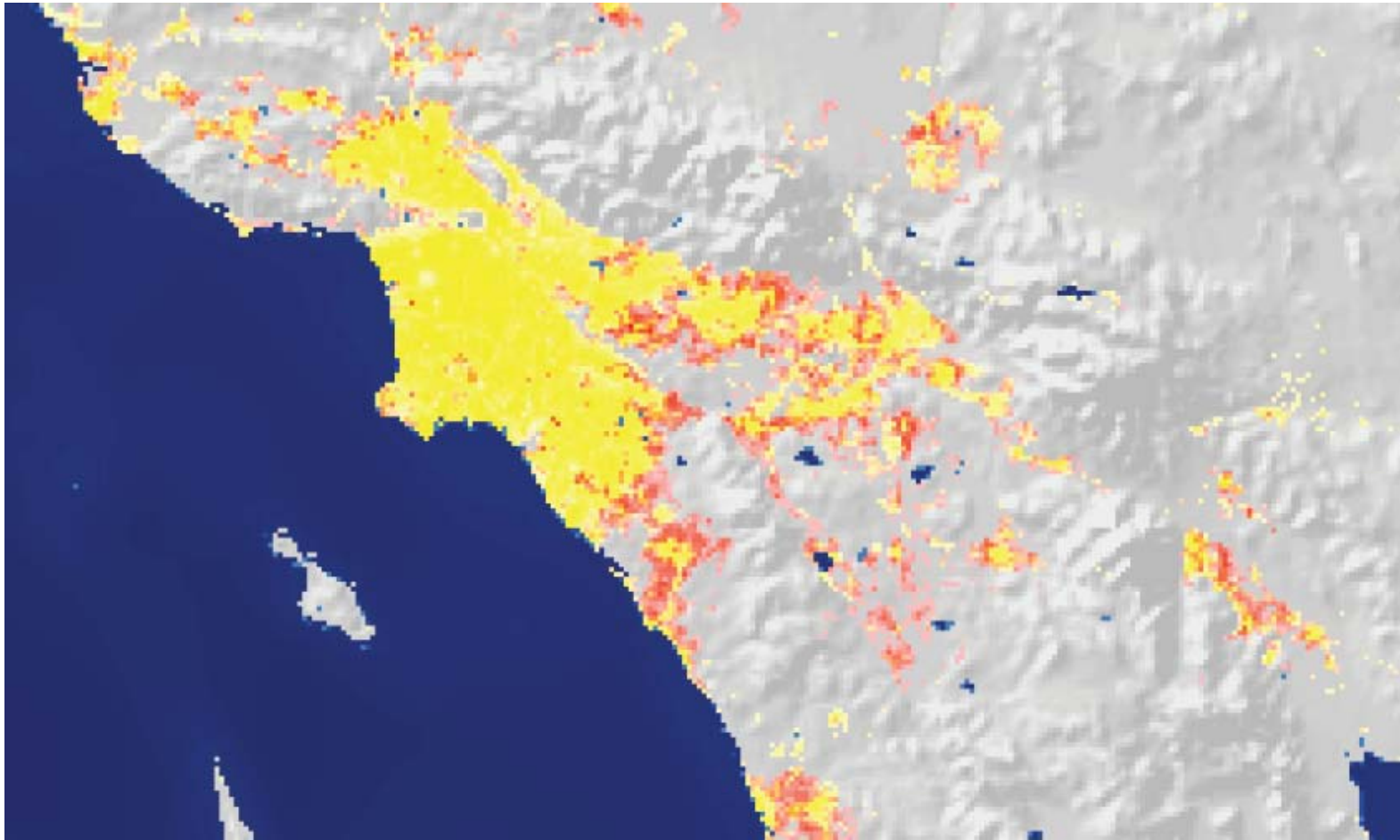
Irvine, CA



Irvine, CA



Irvine, CA



スプロール

- 低密度な都市拡大の意味
（好ましい意味ではなく）
- 郊外化は市場メカニズムが働いた結果
- 郊外化そのものは市場の失敗を意味しない
- 市場の失敗があり、その結果、過度の郊外化が生じることがあれば、それは解決する必要

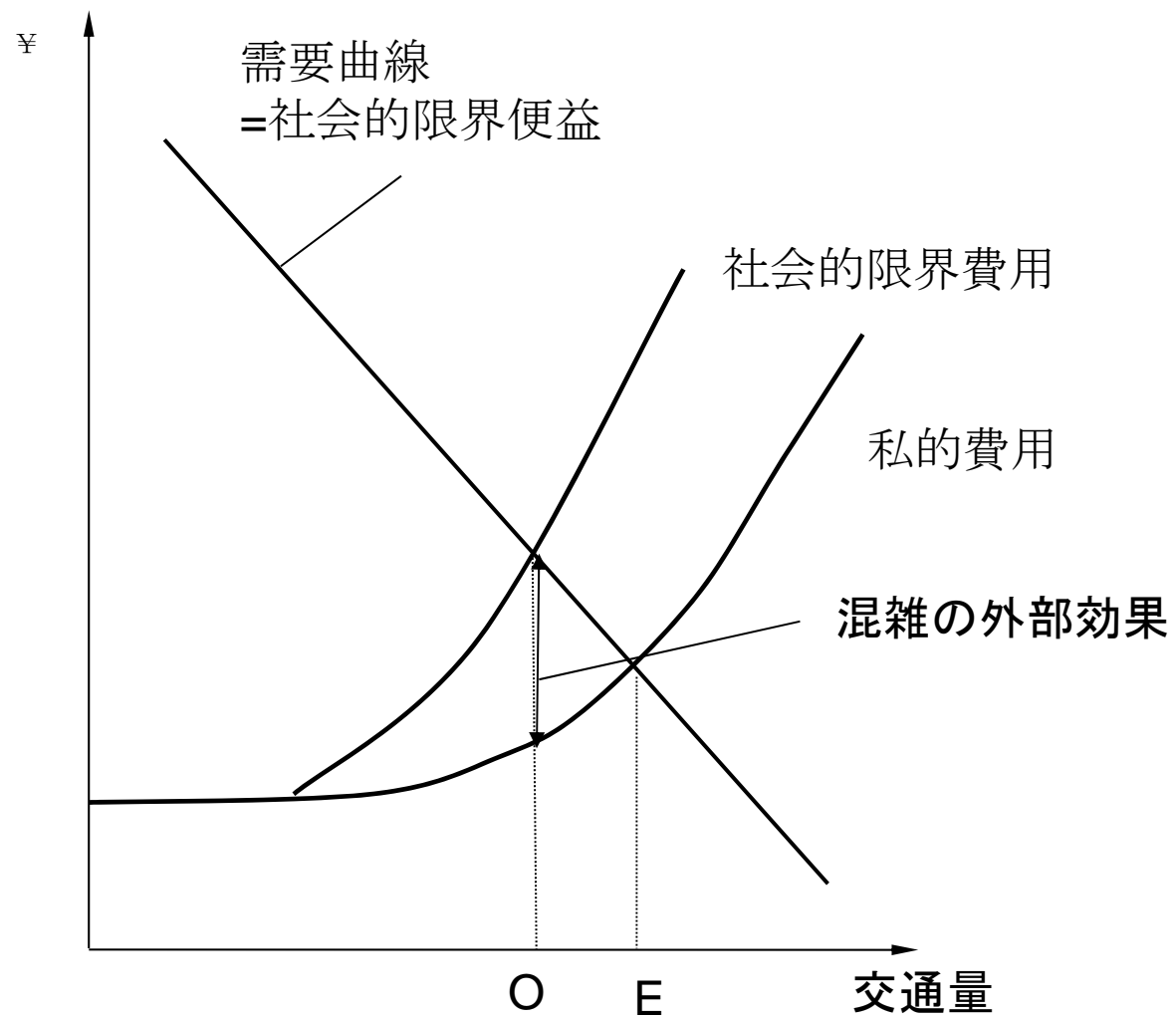
スプロールの問題

- 長距離通勤 — 混雑、環境汚染
- 外縁部の開発により、中心部の再開発(更新投資)が減退 — 中心部衰退
- インフラストラクチャの低効率 — コスト増
- その他

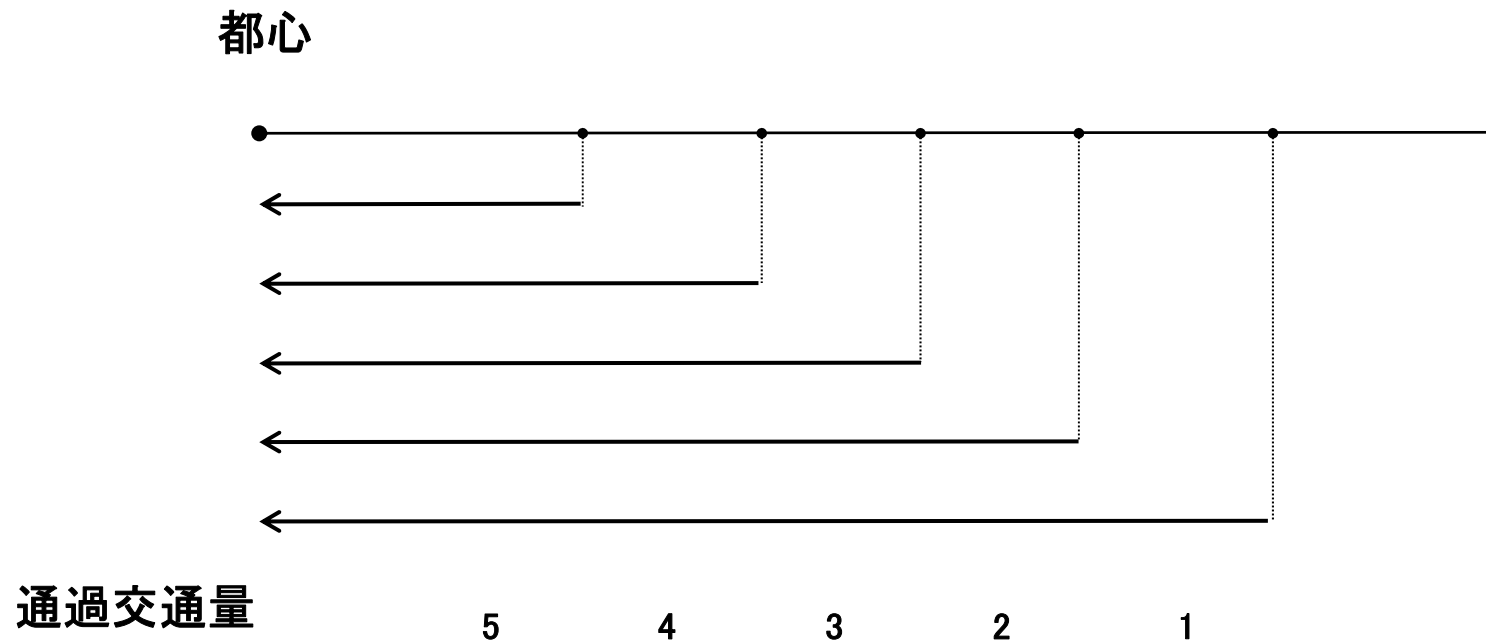
低密度居住により人的交流が減退

車中心のライフスタイルにより肥満の増加

交通混雑の外部不経済



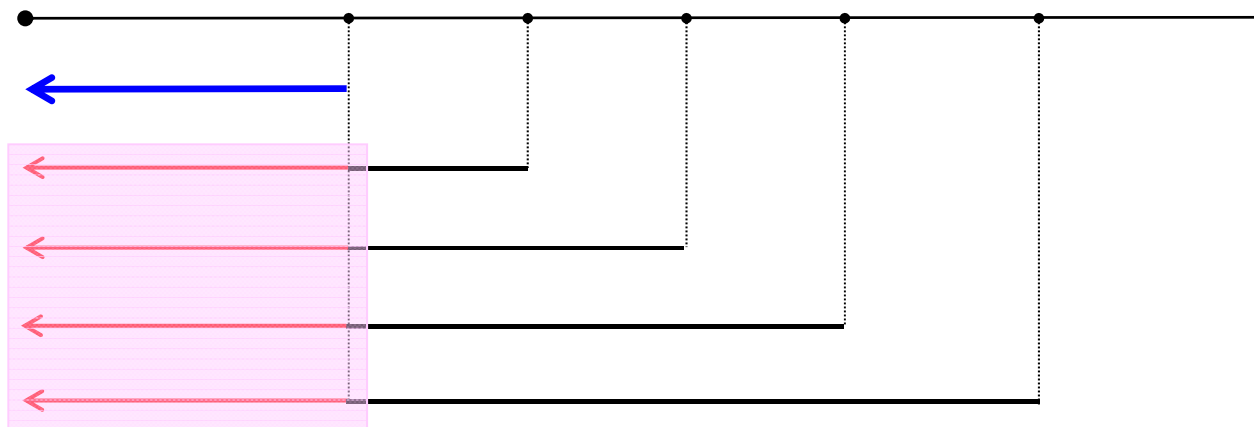
都市空間における交通混雑



さまざまな長さのトリップが混在
都心ほど混んでる

短いトリップの影響

都心



通過交通量

5

4

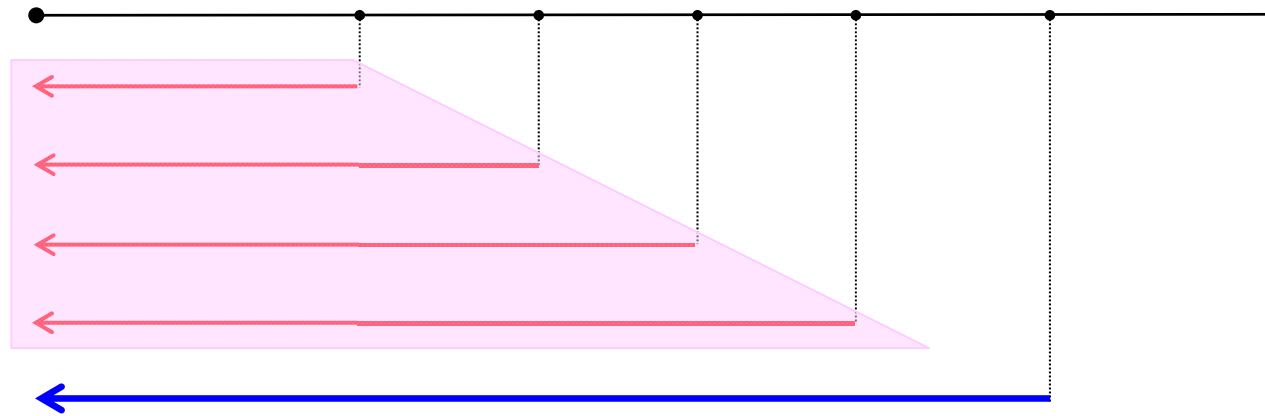
3

2

1

長いトリップの影響

都心



通過交通量

5 4 3 2 1

長いトリップほど混雑外部性が大きい

交通混雑と立地選択の歪み

- 人々は、通勤の私的費用にもとづいて立地選択
- 社会的限界費用と私的費用の差(=混雑の外部効果)は、都心から離れるほど大きい
- 家計は郊外立地の費用を過小評価
 - 過度の郊外化