

SDGs の視点からの日本の地域政策の歴史

株式会社名古屋不動産鑑定所

松田優一

本日は、日本の地域政策の推移について、私が住んでいる愛知県春日井市の高蔵寺ニュータウンをケーススタディとしながら、SDGs の視点からお話しします。

まず歴史を少し振り返りますと、日本は第二次世界大戦後、焼け野原から奇跡的な経済発展を遂げました。これは、当時の国際環境、豊富な労働力、そして政策的な後押しがうまくかみ合い、高度経済成長の波に乗ることができたためです。いわゆる神武景気から第一次オイルショックまでの期間は「高度経済成長期」と呼ばれ、1970 年の経済白書及び以降の状況から 1955 年から 1973 年までの実質経済成長率は年平均で約 10%であったとされています。

この経済成長に伴い、人口は急増し、住宅需要も急激に高まりました。1955 年の経済白書によれば 1955 年当時、日本全体で約 284 万戸の住宅が不足していると推計され、住宅の供給は政府にとって重要な政治課題でした。これを受けて政府は、1950 年に住宅金融公庫を、1955 年には日本住宅公団（現在の独立行政法人都市再生機構）を設立しました。両者は以来現在まで日本の住宅供給に大きく貢献しています。また、民間事業者も住宅事業に参入し、住宅供給は日本の一大産業となっていきました。

ここで、私が現在住んでおります「高蔵寺ニュータウン」についてご紹介いたします。

このニュータウンは、東京と京都・大阪の間の愛知県春日井市にあります。日本住宅公団が 1965 年から土地区画整理事業方式で開発を開始したもので、総面積は約 700 ヘクタール、現在の人口はピークから約 1 万人以上減少して約 40,000 人です。中心部にはショッピングセンター、銀行などの商業施設、市役所の出張所などの公共施設が配置され、その周囲に医療施設や共同住宅、さらに外縁部に戸建て住宅地が広がっています。公立学校は小学校 8 校、中学校 5 校、高校 1 校があり、このニュータウンの中だけで生活が完結するエリアとなっています。東京の多摩ニュータウン、大阪の千里ニュータウンと並び、経済成長と人口増加に対応するために開発さ



れた大規模住宅団地の象徴的な存在です。

右の写真は、高蔵寺ニュータウンの開発前後の関連写真です。開発後の写真にも残されている緑地部分などから、開発前の自然の姿をある程度想像していただけるかと思います。

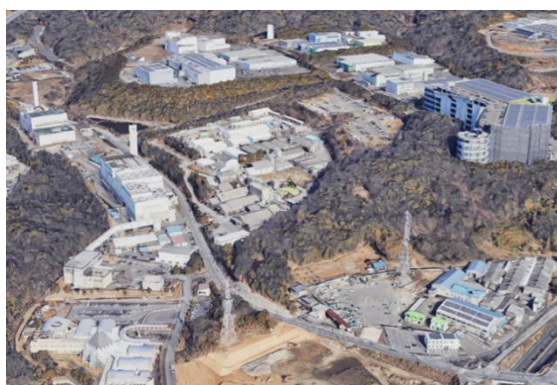
このように、開発以前の自然環境を想像すると、この大規模なニュータウン開発事業は、SDGs 目標 15「陸の豊かさを守ろう」とは相容れない側面があったといえます。しかしながら、第二次世界大戦後の急速な経済発展と人口増加に対応するためには、こうした開発は必要不可欠なものであったこともまた事実です。

現在の高蔵寺ニュータウンは、豊かな緑に囲まれた地域となっており、近隣地域でも四季折々の花々や小鳥のさえずりを楽しむことができます。開発から半世紀以上を経た今、自然環境と都市機能が共存する良好な居住環境が維持されています。

次に、工業地について考えてみたいと思います。工業地も住宅地と同様に、日本経済の驚異的な高度成長による旺盛な需要に応じて拡大していきました。特に、戦後の新しい産業の勃興により立地条件が変化し、新規の工業地域の開発が必要とされました。こうした需要に加え、従来は工業とは無縁だった農山村地域でも、工業化の波に乗って工場誘致による地域振興を目指し、積極的な地域開発政策が展開されました。

私が住んでいる愛知県では、特にこの傾向が顕著であり、工業用地の開発は急務でした。トヨタ自動車を頂点とする自動車産業などの企業が、新しい工業用地を必要としていたからです。こうした企業の需要に対応するため、愛知県では県の部局である「愛知県企業庁」が内陸部および臨海部の両方で工業用地を開発し、企業に分譲していました。この工業地開発は、企業のニーズと企業誘致を望む地域の意向に応じて、現在も継続されています。

次の写真は私の自宅から車で約 20 分の丘陵地に位置している愛知県企業庁が開発した工



業団地です。この工業団地の近くに春日井市の老人福祉施設があり、私は今年1月にそこで開催された老人会の新年パーティに参加しました。パーティの後、送迎バスの時間までの間、工業団地内を散策しました。休日だったため稼働していない工場が多かったものの、平日の活気ある様子が容易に想像できました。散策中、開発道路沿いに植樹された人工林に気づきました。当時はSDGsという概念が存在しなかったにもかかわらず、愛知県企業庁は自然環境の修復に努めていたことを改めて認識しました。工業団地の開発は、かつて自然環境を破壊した側面があり、SDGs 目標 15 とは相反する部分もありますが、この工業団地は、地域経済の発展と雇用創出に貢献し、現在もすべての進出企業が操業していることから、総合的に見て無駄な開発ではなかったと確信しています。

この時期に行われた事業を振り返ると、公的事業は概して計画的に行われ、環境負荷の低減に配慮したものが多かったと言えます。一方で、民間事業には調整や計画が十分でない例もありました。また、住宅用地と工業用地に対する強い需要は地価の上昇と都市の拡大を招いていました。

この状況を受け、1968年に都市計画法が制定され、将来的な都市の発展を図る「市街化区域」と、都市化を抑制する「市街化調整区域」の二つの区域を区分する制度が導入されました。同時に、計画的な土地利用を推進するための制度として「開発許可制度」が創設されました。市街化調整区域では原則として建物の建築は認められていませんが、開発許可制度の中で多くの例外規定が設けられており、現実には一定の自由度があります。この区域区分制度は、都市の無秩序な拡大を防ぎ、持続可能な街づくりを目指すという意味で、SDGs 目標 11「住み続けられるまちづくり」の先駆けとも言える制度です。

しかしながら、当時は市街化区域内にも未利用地が多く残っており、経済成長と人口増加が続く中で市街地は拡大していきました。また、市街化調整区域内での例外規定により区域指定の効果は限定的でした。

更に、1968年の都市計画法制定以降の約30年間の都市・地域政策は、都市への人口集中による過密化、住宅問題の深刻化、生活環境の悪化などに対応する施策が中心でした。この時期に制定された主な法律としては、都市の総合的な再開発手法を規定した「都市再開発法」、既存の良好な自然環境を保全し、市街地の緑化を推進することを目的とした「都市緑地保全法」などが挙げられます。

1990年代初頭、日本はバブル景気と呼ばれた好景気の終焉を迎え、以降「失われた30年」と呼ばれる低成長の時代に入りました。地価についても、春日井市では1991年頃がピークであり、その後は下落傾向が続きました。また、人口増加も鈍化し、2008年には減少に転じています。商店街では営業不振により閉店が相次ぎ、「シャッター通り」という言葉が生まれました。それでも都市の拡大は止まらず、地方では人口減少と中心部の衰退等が進行し、様々な課題が顕在化する状況となっていました。

こうした状況を受けて、政府は 1997 年に都市政策の方針転換を打ち出しました。従来の「拡大する都市への対応」から、「都市の再構築」へと政策の軸を移し、地方都市に対してコンパクトシティの推進を奨励しはじめました。

翌 1998 年には、いわゆる「まちづくり三法」が施行されました。これは、改正都市計画法、大規模小売店舗立地法（大店立地法）、中心市街地活性化法の 3 法律です。

改正都市計画法では、従来の用途地域の枠内で、自治体が特定用途地区を自由に設定できる制度が導入されました。例えば、商業地域内に「中小小売店舗地区」を設定することが可能となりました。

大店立地法は、従来の「大店法」がアメリカから日本の規制の象徴として批判されていたことを受け、地元商業団体による出店審査制度（商調協審査）から、都道府県が交通渋滞、騒音、廃棄物処理などの環境負荷を審査する制度へと変更されました。

中心市街地活性化法では、全国の市町村に対して中心市街地の整備改善と商業活性化を一体的に推進する基本計画の策定を求め、政府が補助金を支出する制度が整備されました。しかしながら、これらの街づくり三法は、結果として十分な効果を発揮できなかったとされています。特定用途地区の制度はインパクトが小さく、大店立地法は中心市街地での大規模店舗の立地を抑制する一方で、郊外への大型商業施設の立地を促進する結果となりました。中心市街地活性化法についても、事後評価制度がなかったため、効果の薄い計画が散見されました。

このようにまちづくり三法の問題点は分析されていますが、それ以上に大きな要因はモータリゼーションの急速な進展といわれています。自家用車の普及により郊外生活の利便性が高まり、人々の生活圏が拡大していました。この結果、既存市街地の衰退、市街地の希薄化による公共インフラ維持負担の増加、自動車を持たない高齢者など交通弱者の増加及び法規制の外で進む無秩序な郊外開発等の課題への対応が急務となっていました。

このようなモータリゼーションの急速な進展のもとで、住宅地域での大規模ショッピングセンターの開発や、市街地調整区域における開発制限の例外（検査を経ない公共施設の建設や 20 ヘクタールを超える土地造成など）といった要因が都市のスプロール化を進めていました。



まず、大型商業施設についてですが、自動車中心の生活が進む中で、地価が安く、環境基準をクリアしやすい郊外は理想的な立地とされました。郊外にショッピングセンターが立地すると、その周辺の幹線道路沿いに郊外型店舗が集積し、さらにその周囲に住宅地が形成される傾向が見られました。その結果、中心市街地の商店街は衰退し、都市のスプロール化が進行していました。

右の写真は、春日井市におけるかつて栄えた商店街と、現在集客力を持つ郊外の国道沿いの商業施設です。なお、大型商業施設の登場により、特に主婦層の生活利便性が大きく向上したことも事実です。

次に、公共施設の郊外立地についてですが、病院や大学などの公共施設は市街化調整区域内でも、例外的に行政の開発許可を必要としなかったため、広く安価な敷地を求めて郊外に立地する傾向がありました。

最後に、市街化調整区域内での大規模住宅団地の開発についてです。経済の低成長と人口増加の鈍化が進む中でも、こうした開発が行われる可能性は依然として存在していました。



こうした課題への対応として、政府は 2006 年に都市計画法等の改正を行いました。この改正により、大規模集客施設の立地制限の強化、公共公益施設への開発許可の適用及び市街化調整区域における大規模住宅団地の開発制限等の重要な制度変更がなされました。

大規模集客施設の立地制限の強化については、従来大規模集客施設は一部の住居系や工業系用途地域等でも立地が可能でしたが、改正後は「商業地域」「近隣商業地域」「準工業地域」の 3 つの用途地域に限定されました。なお、名古屋市では市条例により、準工業地域での立地もさらに制限されています。

公共公益施設への開発許可の適用については、従来、病院や学校、介護施設などの公共公益施設は開発許可が不要でしたが、改正によりこれらの施設にも開発許可が必要となりました。これにより、安易な郊外立地を抑制する制度的枠組みが整備されました。

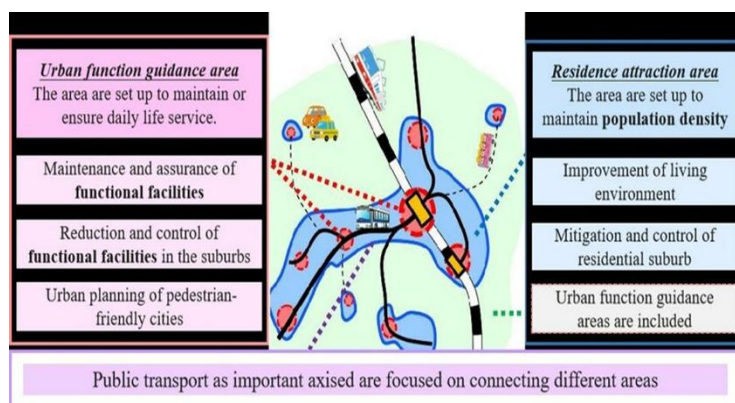
市街化調整区域における大規模住宅団地の開発制限については、都道府県の開発許可基準から「20 ヘクタール以上の住宅開発」を削除することで、事実上、大規模住宅団地の新規開発を禁止する措置が講じられました。

これらの法改正は、それまでの拡大成長を前提とした都市づくりから、既存ストックの有効活用と都市機能の集約を目指す「コンパクトシティ」への転換を象徴するものであり、人口減少・高齢化社会にふさわしい都市構造への移行を促す大きなターニングポイントとなりました。

コンパクトシティについて、政府は 1990 年代半ば以降、全国の自治体に対してコンパクトシティ構想を奨励していました。その結果、2013 年頃からいくつかの地方都市が事業計画を策定・事業化し、2018 年には全国 32 市町村が「地方再生コンパクトシティ」のモデル事業都市として指定されました。私の住む春日井市もその一つです。

しかしながらコンパクトシティの推進にあたって、当初は具体的な法律上の規定が存在しませんでした。これを補うため、2014 年に「都市再生特別措置法」が改正され、「立地適正化計画」制度が創設されました。

この制度では、市町村が住宅、医療、福祉、商業など居住に関連する施設の立地を一定の区域に誘導するための計画を策定することができます。言い換えれば、コンパクトシティを実現するための土地利用誘導の枠組みです。具体的な規定としては、市街化区域の中で市



町村が居住誘導区域、都市機能誘導区域、居住調整区域などを定めることができます。このなかで一定規模の建築事業については、用途地域で建築が禁止されていなくても、立地適正化計画で推奨されていない施設を建築する場合には事前の届出が必要となり、市町村長が、強制力はありませんが、是正や中止の勧告を行うことができます。逆に推奨区域に施設を立地させる場合には、補助金や税制優遇などのインセンティブが与えられることになっています。なお、市街化区域内に市街化調整区域的な建築規制を設けることで、都市の縮小効果を狙う居住調整区域も用意されています。ただしこれは地価への影響が大きいため、慎重な運用が求められています。

政府はこの立地適正化計画の策定を全国の市町村に強く推奨しており、計画を国に提出することでこれからお話しします「都市再生整備計画」の提出があったものとみなし、交付金の対象としています。現在大部分の市町村がこの立地適正化計画を策定して、実質コンパクトシティ政策を推進しています。

なお、立地適正化計画と類似の制度が「地域再生法」にも規定されています。この法律では、農村・山村地域において教育、医療、福祉、農林水産業施設などの立地を適正化する計画を市町村が策定できるとされています。土地利用規制の仕組みも立地適正化計画と類似しています。

地域再生法は、地域経済の活性化や雇用機会の創出など、地域の活力再生を総合的・効果的に推進するために 2005 年に制定されました。地方公共団体が「地域再生計画」を策定し、政府が認定した場合には「地域創成推進交付金」が交付される仕組みです。

この制度も、地方のニーズと国の補助金がうまくマッチし、多くの自治体で活用されています。制定以来、対象事業の拡充を目的とした改正が繰り返され、現在に至っています。

コンパクトシティ構想は、SDGs 目標 11「住み続けられるまちづくり」の理念そのものであり、今後も政府および地方自治体による制度推進が期待されます。

補足ですが、日本ではコンパクトシティ政策は主に地方都市に適用され、主要な施設を集約して利便性と持続性を高めることを目的としています。対称的にシンガポールでは、都市圏全体で都市機能の高度化とアクセスの最適化を目指すアプローチが採られているようです。シンガポールの成功は単に都市機能の高度化だけでなく、スタートアップ支援、雇用、教育、医療などの機会や公共空間、基本的サービスへの公平で切れ目のないアクセスを可能にしていることにありとされています。

先ほど申しあげた立地適正化計画の法的枠組みを規定した都市再生特別措置法は、2004 年に創設されたまちづくり交付金制度を 2006 年に「都市再生整備計画」制度に移行しています。この制度は、市町村が都市の再生に必要な公共公益施設の整備を重点的に行うための計画を策定し、国がこれを認定すると、旧まちづくり交付金（現社会資本整備総合交付金）が交付される仕組みです。この交付金は、事業内での資金の自由な使途や年度をまたぐ支出が可能であり、自治体にとって柔軟性の高い制度となっています。多くの地域で活用されており、都市再生の推進に大きく貢献しています。

私の住む春日井市も、地方再生コンパクトシティ事業のモデル都市として国の認定を受けており、その中に「高蔵寺ニュータウンの地域再生事業」が含まれています。

この事業では、小学校の統廃合に伴う地域コミュニティ施設および商業施設の整備と JR 高蔵寺駅周辺の再整備が計画され、このうち地域コミュニティ施設および商業施設の整備はすでに成功裡に完了し、駅周辺の再整備事業は現在も進行中です。これらの事業費のほぼ半額が、地域再生法および都市再生整備計画に基づく交付金として国から支出されています。

地域コミュニティ施設事業については、事後評価が公表されており、詳細かつ客観的な評価が実施されています。これを見る限り、制度の透明性と実効性は高く、SDGs 目標 11「住み続けられるまちづくり」の達成に向けた有効なツールであると感じています。

先に述べた立地適正化計画向けの補助金もこの都市再生整備計画の枠組みを通じて交付されています。興味深いことに、2020 年から立地適正化計画で策定された都市再生整備事業は「都市構造再編集中支援事業」として一般の都市再生整備事業とは区別され、一般の交付金の補助率が事業費の 40%である場合、立地適正化計画については 50%とされました。これは政府の立地適正化計画、コンパクトシティ政策ひいては SDGs を強力に推進するという意思を表しているものです。

コンパクトシティと SDGs に関連して、重要な法律、政府の施策がありますので少し触れておきたいと思います。ひとつは、都市緑地法という法律です。この法律は、都市における緑地の保全や緑化の推進を規定し、良好な都市環境の形成を図ることを目的としています。この法律では、緑が不足している市街地などでは、市町村が敷地面積の一定割合以上の緑化を義務づける地域を都市計画で定めることができるとしています。従来、地域の建蔽率によ

っては 10%が緑化率の最低限度となっていました、2018 年の改正により、緑化地域を都市計画で定める場合、緑化率は敷地面積の 25%にするとされました。なお、名古屋市は都市計画で市域の相当部分を緑化地区に指定しています。

次に、2012 年制定の、都市の低炭素化の促進に関する法律（低炭素都市づくり法）です。

この法律では、都市の低炭素化を促進するための街づくりの奨励と個々の低炭素建築物新築に際しての容積率緩和を規定しています。

低炭素まちづくりに関しては、コンパクトなまちづくりにより、

過度に自動車に頼らないことになり、低炭素社会を実現できるという発想です。この低炭素まちづくり計画を策定し政府から認定されている市町村では、計画に合致する施設の建設に際して、資金援助や建築手続き上の便宜措置が受けられることになっています。春日井市では、この法律に基づいた低炭素まちづくり計画を政府に申請していませんが、2050 年の二酸化炭素排出量実質ゼロを目指して「ゼロカーボンシティ」を宣言し、「環境基本計画」を定めて SDGs 達成に向けて活動しています。

もう一つの政府の施策は、2011 年の「環境未来都市」および 2018 年の「SDGs 未来都市」とよばれているものです。前者は低炭素を前面に掲げ、後者は SDGs を前面に掲げて、経済活動や地域活動で SDGs の理念に合致する街づくりをするというものです。政府はモデルとなる地方公共団体を選定して、事業への補助金交付で支援しています。選定に際しては、経済と社会、環境という項目のバランスが必要とされており、選定されるのは容易ではないといわれています。私の春日井市はモデル団体にはなっていませんが、愛知県では、愛知県自体や名古屋市等の複数の市が SDGs 未来都市の指定を受けています。愛知県の SDGs 未来都市に関する取り組みの概要は、①愛知県基幹的広域防災拠点整備事業-これは来るべき南海トラフ大地震等の大規模災害時に全国からのお応援人員等を受け入れ、被災現場に供給する拠点の整備です。②民間住宅・建築物の耐震化・耐風対策の促進-耐震診断費や改修費用等の補助、③スタートアップ企業と行政の連携によるまちづくり支援となっています。

これまで、主に地方都市の地域政策やコンパクトシティについて述べてきましたが、これから主要都市での都市施策に視点を移し、再度、都市再生特別措置法についてお話しします。

この法律は、2002 年に制定され、以降度重なる改正を経ています。立地適正化計画を通じてのコンパクトシティの推進なども含め、地方都市を中心とした地域再生政策を推進し

The Act on Promotion of Low Carbon Cities

Background

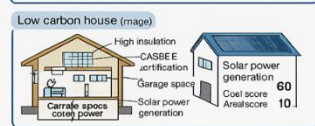
In response to growing public awareness after the Great East Japan Earthquake of changes in the energy situation and global warming prevention, the Act establishes a policy framework that will promote low carbon societies. It aims to raise energy conservation standards and make energy use low-carbon in urban sectors, and promote low carbon housing, buildings and transportation, etc.

Legal System Overview

- Establishment of fundamental policies (MLIT, METI, and MOE)

Creation of the certification system for low carbon type development (private sectors)

Low carbon housing	Low carbon buildings
H24 standards Energy performance 10% improvement • Other measures	H2b standards Energy performance 10% improvement • Other measures



Formulation of low certification system for low carbon type (private sectors)



ていますが、これからお話しします制定の経緯からすると、本来の軸足は主要都市を対象とした都市政策にあります。その制定の経緯としては、1990年代後半から2000年台初頭にかけて、日本経済の再生への戦略が議論されたなかで、日本の持続可能な発展のためには、世界の諸外国の都市に対して日本の都市の競争力を強化する必要がある、そのためには政府の強いリーダーシップの下、土地利用の大胆な規制緩和や政府の支援強化が必要であるということになり、2002年に制定されたものです。

この法律が制定された際、都市の再生を緊急かつ重点的に推進すべきエリアとして、競争力強化、アクセス改善そして民間投資の誘導を推進するために、国が政令で指定する「都市再生緊急整備地域」制度が規定されました。この枠組みの中で、規定されている「都市再生特別地区」制度に注目してお話しします。

この制度は都市再生緊急整備地域の指定エリアのなかでも特に都市機能の高度化を目指す地区の制度で、民間不動産事業者が都市再生特別地区の指定を申請し、認められると、都市計画上の容積率や高さ制限などの規制が大幅に緩和され、これにより、従来以上のボリュームの高層ビルの建築を可能とする制度です。

認可審査に際しては、具体的な数値基準は設けられていませんが、周辺環境への配慮や都市再生への効果などについて、自治体において詳細な運用指針が定められています。

名古屋駅前地区はこの都市再生緊急整備地域に指定されており、下の写真は名古屋駅前



のランドマーク的なビルである「大名古屋ビルディング」が都市再生特別地区の指定を受けて建て替えられた前後の写真です。建て替えに際しては、名古屋市の公表資料によれば容積率1000%と600%にまたがる敷地に対して、1400%の容積率が認められています。名古屋駅前および栄地区の高層ビル群は、ほとんどがこの制度を活用しており、名古屋市での都市機能の高度化が大きく進展しています。

都市再生緊急整備地域および都市再生特別地区の制度は、シンガポール型の「コンパクトな街づくり」と類似しています。また、都市再生緊急整備地域の指定エリア内での政府、自治体及び事業者間のコミュニティ形成、大規模災害時の帰宅困難者支援体制、エネルギー効率の高い建物の推奨なども規定されており、の理念と整合する側面が多く含まれています。

名古屋駅前地区や栄地区の都市再生は、日本の持続的な発展に貢献するものと考えられ

ますが、これらと比較にならない規模と密度を持つのが東京都心部です。

東京の一極集中は、経済・人口・情報・行政機能のすべてが集積しており、都市機能の高度化という点では世界有数の都市ですが、その集中度の高さは、将来発生が予測される大地震などの災害時に、日本全体の持続性に深刻な影響を及ぼす可能性があります。私はこの点について、官民を挙げて危機感を持つべきだと強く感じています。

さて、都市再生特別地区の制度は、地域の建築基準の規制を大幅に緩和する制度ですが、この規制緩和の視点から別途実施されている地域・都市政策がありますので、その制度について言及したいと思います。それは特区と呼ばれる制度で、特定の地域について規制緩和を認め地域振興を図るというものです。三種類ありまして、構造改革特区、総合特区、国家戦略特区です。

構造改革特区は、2002年に制定されています。地方都市を含めた狭い地域のなかで、既存の法律の規制を全国的に緩和することはできないが、地域の事情を考慮してそこだけで規制緩和を認める制度です。そして、いわば地域限定の規制緩和が全国展開しても有効であると判断される場合、法律の改正を行うというものです。日本には様々な分野で規制がかけられており、この制度を利用して地域限定で規制を緩和したいという希望が多く、幅広い分野での申請が出され、多くの特区が始まりました。現在でも年一回申請が受け付けられています。教育分野での実例をご紹介しますと、日本では、幼稚園で提供する昼食はその幼稚園内での調理が義務付けられていましたが、複数の幼稚園のための給食センターを整備したいという市町村の申請が認められ、全国の市町村でこの特区が存在する状況が数年続いたあと、関連の法律が改正され、幼稚園内での調理義務が解除されたことから、この特区指定がなくても全国の幼稚園はセントラルキッチンを利用できることになりました。

次に総合特別区域制度です。2011年に制定されています。この法律も全国的な展開には踏み切れない規制緩和を区域限定で実施することが特色ですが、構造特区よりはずっと広い区域を想定しています。区域の指定は内閣総理大臣が行うとなっています。国際戦略総合特別区域と地域活性化総合特別区域の2種類がありますが、いずれも区域の中で行う事業の内容及び実施主体を定めた特別区域計画が内閣総理大臣から認定されると、建物建築時に地域の都市計画で決められている用途規制が適用除外となることや工場緑地の割合を緩和するなどの規制緩和があり、さらに借入金の利子補給や建物の特別償却や税額控除などの課税の特例の特典が与えられることになります。ピーク時には全国では33の区域がこの総合特別区域の指定を受けていました。

私の愛知県では、岐阜県なども含んで、「アジアNo1 航空宇宙産業クラスター形成特区」という特別区域が指定されています。この特区は日本初のジェット旅客機の開発を目指した中核の大企業から中小の部品メーカーが存する区域が指定の対象となっています。このジェット機は試作機まで製造されましたが、アメリカでの型式証明の取得に失敗したため、このプロジェクトは終了しました。そしてこの特区も若干意気消沈した感がありますが、ボーイング787の分担生産には変わりなく、捲土重来を期待しています。

最後に、2013年に制定された「国家戦略特別区域法」です。この国家戦略特別区域は、

日本経済社会の風景を変える大胆な規制・制度改革を実行していくための突破口として、「居住環境を含め、世界と戦える国際都市の形成」、医療等の国際的イノベーション拠点整備」といった観点から、大胆な規制緩和を組み合わせ、世界で一番ビジネスがしやすい環境を創出することを目的としています。この区域の指定は、政令で決定され、内閣総理大臣が産業の競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点形成に関する区域方針を決定するとしています。さらに、区域ごとに担当大臣がメンバーとなる国家戦略特別区域会議が組織され、ここで具体的なプロジェクトを決定することになっています。そして、区域方針に基づき計画ができた事業毎に、内閣総理大臣の認定を受けて、実際に事業がスタートすることになります。この認定された計画の下で行われる特定の事業に際しては、その地域でもともと定められている建築基準法の規制よりこの事業で緩和された容積率が優先することや、事業の局面で必要とされる都市計画法関連の許可が下りたものとみなすこと、さらにはホテル事業では、ホテル事業の許可が容易に得られること等々の特例措置があります。また、政府からの利子補給金も受けることができます。

このように見てきますと、国家戦略特別区域制度には、低迷する経済のなかで、日本を再興するという国の並々ならぬ決意がうかがわれます。この国家戦略特別区域は全国で 16 区域指定され、認定事業は延べで 500 以上に上っています。愛知県も、教育や農業分野での規制改革を進める「産業の担い手育成のための教育・雇用・農業等の総合改革拠点」として 2015 年に国家戦略特別区域に指定されています。



これらの特区制度は、都市再生特別措置法とは異なる枠組みですが、いずれも規制緩和を通じて地域の活性化を図るという点で共通しており、日本の都市政策の多様化と柔軟化を象徴する制度群です。

私の話も終盤になりました。これまで見てきました日本の地域、都市政策の推移を振り返ると、政府と地方自治体の理念に合う政策を遂行してきたことが分かります。

一方で、民間部門では、戦後の経済発展の過程で深刻な環境破壊、公害を引き起こしてきたことは事実ですが、近年では責任ある多くの企業が、サステナビリティ推進での企業の役割を認識するようになっていきます。先ほど愛知県企業庁は今でも工業地の開発を続けているとお話ししましたが、昨年、愛知県企業庁がトヨタ自動車のために愛知県の豊田市郊外の 650ha の山林を開発した区域で、テストコースを含む大規模な研修開発施設が完成したニュースが話題となりました。ここでは事業地の約 60%を森林として残し、環境の保全

に留意したとしています。注目すべきは、トヨタは敷地内の緑地・山林について、地元住民の意見を尊重しながら、住民と一緒にの管理・保全の活動を推進することです。これは、トヨタが地域住民との意思疎通を通じて、企業活動・地域経済と環境保護のバランスをとる方針であることがうかがえます。



私はこのプロジェクトを肯定的に紹介しましたが、一部には SDG 目標 15「陸の豊かさを守る」と矛盾するとの指摘もあります。現実的に考えると、価値観や優先順位の異なる人々の間では SDGs の推進は容易ではありません。特に不動産開発の分野では、SDGs 目標 15 と、SDGs 目標 7「エネルギー」や SDGs 目標 11「住み続けられるまちづくり」との間で目標が対立する場合があります。例えば、先月報道された北海道で建設中の太陽光発電プロジェクトは、環境保護と再生可能エネルギーの推進という観点から注目を集め、多くの議論を呼びました。結局のところ、トヨタのように地域住民との開かれた対話を重ねながら、必要な開発と環境保護のバランスを取る努力が不可欠であると考えます。

最後に私が住んでいる地域、高蔵寺ニュータウンに再度注目してみたいと思います。高蔵寺は素晴らしい緑豊かな住環境にありながらも、人口減少、高齢化、空き家・空き地の増加といった課題に直面しています。次の表は、春日井市内 3 か所の公示地価の推移を示しています。

Location Code	Area	Distance to Station	Aging Rate	Published Land Price			Rate of Growth	
				① 1983	② 1994	③ 2025	③/②	③/①
Kasugai-10	209㎡	4,200m	33.7%	¥73,000/㎡	¥117,000/㎡	¥61,000/㎡	△47.9%	△16.4%
Kasugai-25	165㎡	1,300m	20.4%	¥90,000/㎡	¥133,000/㎡	¥119,000/㎡	△10.5%	+32.2%
Kasugai-42	163㎡	550m	21.5%	¥101,000/㎡ (assumption)	¥146,000/㎡	¥194,000/㎡	+32.9%	+92.1%

このうち、春日井-10 は私の近隣に位置する高蔵寺ニュータウンの土地であり、春日井-25 は JR 高蔵寺駅から徒歩圏内の土地、春日井-42 は春日井市内では名古屋市ダウンタウンに事実上最も近く、JR 勝川駅にも相当近い土地です。



この表から読み取れるのは、春日井-10、すなわち高蔵寺ニュータウンの地価が長期にわたり低迷しているという事実です。これは、当該地域の土地需要が最も少ないことを意味しています。高蔵寺ニュータウンは自然環境に恵まれているものの、駅までの交通手段がバスに限られている点が大きな要因となっています。

名古屋市近郊の都市においては、住環境よりも駅へのアクセスや名古屋市への交通利便性が市場で重視される傾向があります。加えて、高蔵寺ニュータウンの地域では他の地域に比べて高齢化が進んでいることも確認できます。

このまま推移すれば、空き家の増加により、まるでスカスカのスポンジのような巨大な住宅地、すなわち広大な限界集落へと変貌する可能性があります。そうなれば、高蔵寺ニュータウンは、かつて時代の要請に応じて開発された地域でありながら、結果的に持続可能性を欠いたまちづくりであったと評価されかねません。

私自身、終の棲家としてこの地を選びました。だからこそ、この地域が未来永劫にわたり存続し、活力あるまちとして再生されることを心から願っています。

行政も当然ながらこの状況に危機感を抱いており、先ほどご紹介したように、コンパクトシティ構想の一環として都市再生整備計画（立地適正化計画）を策定し、ニュータウンの再生事業に取り組んでいます。さらに、ニュータウン再生を担う株式会社を設立し、再生事業に対するきめ細かな支援体制を整えています。

また、地域住民も積極的に行動しています。私の町内会では、名古屋大学と連携して小型電気自動車による地域内自動運転の実証実験を実施し、現在ではレベル2の自動運転による町内運行事業を展開しています。これにより、運転免許を返納した高齢者などの移動手段として機能し、地域の交通課題の解決にチャレンジしています。なお、この写真を撮影した日には、国土交通省の皆様が視察に見えておられました。



このような取り組みを通じて、50年、100年という長期的な視点で「持続可能なまちづくり」であったと後世に評価されるためには、私たち住民自身も行政と連携し、主体的に努力を重ねていくことが不可欠だと考えています。



私のお話の最後になりました。日本の都市・地域政策は、社会経済の変化に応じて着実に進化を遂げてきました。地方都市におけるコンパクトシティの推進と、大都市における都市機能の強化という二本柱のアプローチは、持続可能な社会の実現に向けた重要な取り組みです。

中でも、都市再生特別措置法は、これら両面の施策を支える基盤として、中心的な役割を果たしています。制度的な支援と柔軟な運用を通じて、地域の課題に応じた都市再生が進められています。

そして何より、持続可能性の達成には、政府、企業、地域社会、そして私たち一人ひとりが、立場を越えて継続的に協力し合うことが不可欠です。多様な主体が連携し、未来志向でまちづくりに取り組むことで、次世代に誇れる都市を引き継げると考えます。

写真・図表の出展一覧

- ・高蔵寺ニュータウンの図表、写真；春日井市役所及び筆者撮影
- ・工業団地の写真；Google Earthより取得(Image @ Google)及び筆者撮影
- ・モータリゼーションのイメージ写真；筆者撮影
- ・衰退商店街及び大規模集客施設の写真；筆者撮影
- ・立地適正化計画説明資料；国土交通省
- ・都市の低炭素化の促進に関する法律説明資料；国土交通省
- ・大名古屋ビルジングの写真；名古屋市オープンデータ
- ・国家戦略特区制度資料；内閣府
- ・トヨタテストコース航空写真；Google Earthより取得(Image @ Google)
- ・春日井内の地価推移表；地価公示等に基づき筆者作成
- ・自動運転自動車サービス写真；筆者撮影