

第8回 政策フォーラムを開催

日本ビルディング協会連合会は、令和元年10月12日に第8回政策フォーラムを東京・丸の内の中の日本工業倶楽部で開催した。

今回は「大都市等における都市再生・まちづくりの動向」をメインテーマに据え、木村恵司・連合会会長、三浦一郎・政策委員長（連合会副会長）の挨拶に続き、内閣府地方創生推進事務局長の海堀安喜氏、(株)アール・アイ・エー会長の宮原義昭氏による講演が行われた。講演の後、地方協会の政策担当者も交え、活発な意見交換がなされた。

以下、講演の骨子を紹介する。



木村会長



三浦副会長

内閣府が進める都市再生について

内閣府地方創生推進事務局長
海堀 安喜氏



1. これまでの都市再生の意義と役割

都市再生本部の発足と都市再生特別措置法

この都市再生の動きは、バブル崩壊の後、平成10～11年頃に金融の破綻が起こり、経済対策として都市再生を推進するという打ち出したことに端を発しました。平成13年の3月のことです。

具体的には、内閣の中に都市再生本部を置き、内閣官房に都市再生本部事務局が設置され、21世紀の都市を目指したさまざまなプロジェクトを立ち上げていき、それに伴う資金をしっかりと手当てするという大きな方針が示されました。

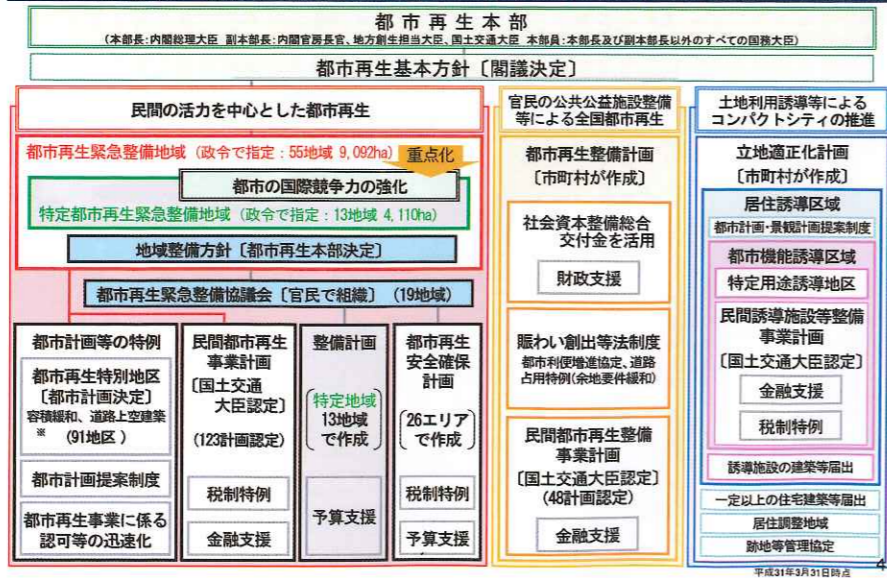
都市再生制度に関する基本的な枠組み（都市再生特別措置法関連）

都市再生基本方針の一番大きな柱は、図1左側の「民間の活力を中心とした都市再生」で、全国に55地域、9,092ヘクタールの広さの土地を都市再生緊急整備地域とし、その中に都市再生の重点整備地域を設け、さまざまな緊急整備地域に特例を設けて精力的な都市再生を行いました。とかく時間のかかる行政サイドの許認可手続きも、こういった仕組みを使うことによって時間を短縮でき、都市再生本部の持つ大きな役割は、ワンストップで事業を実施する

都市再生の理念と目標（図2）

都市再生を考える基本的な考え方として、三つの柱が掲げられています。これは、今もなお変わっていない大きな三つの柱だと思えます。1番目が「構造改革のキーワード」ということで、効率の低い分野から高い分野へしっかりと投資を振り向けていくということです。2番目に、「都市再生は経済社会効率性を高める」ということで、平成14年当時は、「都市に重点投資をしていく」と言っています。3番目は、「都市再生は民間主導で実現する」ということです。

図1 都市再生制度に関する基本的な枠組み（都市再生特別措置法関連）



都市再生緊急整備地域における特例措置（図3）

都市再生の緊急整備地域における特例はいくつかありますが、「法制上の支援措置」が一番大きな柱だと思えます。

都市再生特別地区においては、都市再生に貢献し土地の高度利用を図るために既存の用途地域に基づく規制に捉われず、自由度の高い設計、目的・内容に応じた容積率の緩和などを実現しています。

都市再生特別地区

都市再生特別地区は、全国で91地区あります。都道府県、政令指定都市が都市計画の手続きを経て決定しますが、政府全体で支えて推進します。

ここに書いてあるさまざまな措置（「誘導すべき用途（用途規制の特例が必要な場合のみ）、容積率の最高限度（400%以上）及び最低限度、建ぺい率の最高限度、建築面積の最低限度、高さの最高限度、壁面の一の制限」）は、既に皆さんに活用してもらい、規制緩和などを実施しています。

国際競争拠点都市整備事業

次に、国際競争力強化の観点からの取り組みです。こういった分野については、行政のほうから一定の資金支援をしていこうということで、公が出していいようなインフラについては役所も一定の資金を支援して、例えば公共公益設備を整備、物流拠点についての施設整備、防災関係の関係経費を支援することを政府全体で取り組んでいます。

都市再生緊急整備地域（図4）

これが、全国の緊急整備地域です。55地域、9,092ヘクタールのうち、特例措置を講ずる緊急整備地域が13地域、4,110ヘクタールです。緑色の枠で囲っているエリアが法令上の特例措置を講じているエリアで、それ以外のさまざまな措置を講じているエリアが、白色の枠で囲っているエリアということで、現在もこれを鋭意進めています。

図2 都市再生の理念と目標

1. 構造改革のキーワードは

○効率の低い分野から高い分野へ「人」「金」の移動＝「効率性重視」

○「民間」でできることはすべて「民間」へ＝「民間重視」

2. 「都市再生」は、経済社会の効率性を高める

→人、産業、各種の都市活動が集積している都市への投資は当然、効率性が極めて高い。

3. 「都市再生」は民間主導で実現

→都市の8割は民間建築物。都市の再生は民間の力が主導。公共はその下支え。

都市再生基本方針（平成14年7月閣議決定）

図3 都市再生緊急整備地域における特例措置

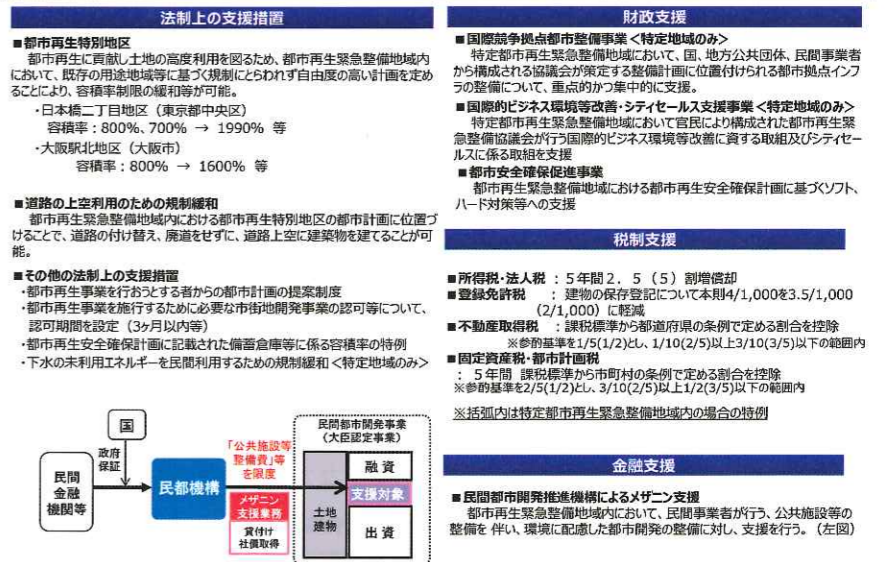
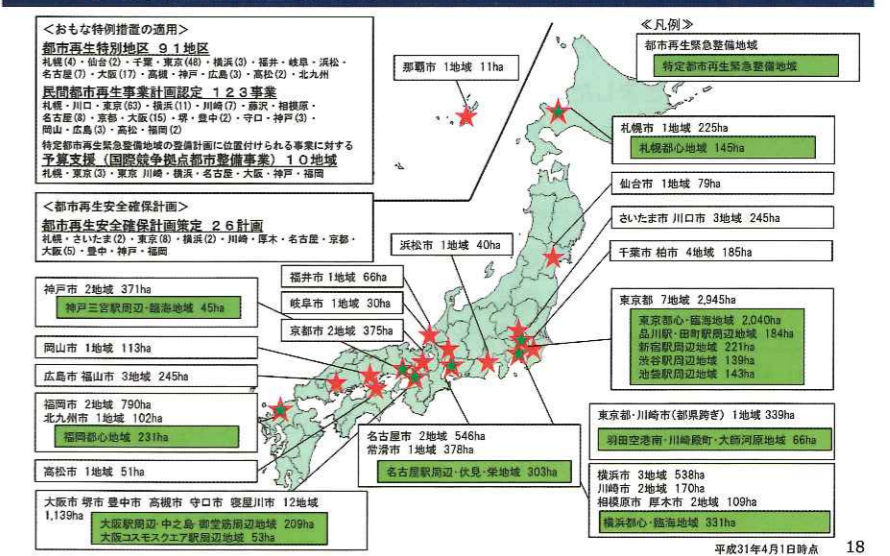


図4 都市再生緊急整備地域（55地域 9,092ha；うち特定都市再生緊急整備地域 13地域 4,110ha）





フォーラムの様子

2. 社会経済情勢の激変を踏まえた今後の都市再生の方向性

■社会経済状況の比較

今後の都市再生の方向性についてですが、現在抱える課題を踏まえ、内容を決めていかなければならないと思っています。「経済・財政」においては、デフレギャップの解消、「国土・都市」においては、東京の一極集中是正・地方創生、「技術・イノベーション」においては、インターネットの普及・近未来技術の出現、「社会・生活」においては、人口減少・Society5.0、「世界・情勢」においては、新たなグローバルの波にどう対応していくか、「構造改革手法」においては、国家戦略の重視や岩盤規制の突破、と言ったことを念頭に我々は都市再生の方向を決めています。

■都市再生に取り組む基本的な考え方 (都市再生本部決定 2018.4.26)

昨年4月に都市再生本部が開催されました。このときも関係企業の社長、政令指定都市の首長などのトップの方々にご参加いただきました。これまでの取組みの再確認とともに、東京一極集中の是正のため、各地域のエンジンである中枢・中核都市の活性化が極めて重要だ、各ブロックが自立できることを目指して、そこから世界に直結していくことが重要であるとの考え方が示されました。

ここでの取りまとめを踏まえ、一極集中是正と地方創生を進めるため、いかに中枢・中核都市に集約的・戦略的に投資していくかが重要です。そのた

めには、未来の発展基盤ということで、新しい技術、SDGs(持続可能な開発目標)といった新しい考え方の都市開発への反映、急増しているインバウンドへの対応など新たな取り組みをまとめているところです。

■都市再生緊急整備地域の候補となる地域の設定

具体的な取り組みとして、これまでは「都市再生緊急整備地域」と言って、既存の集積を念頭に置きながら地域設定をしていました。今後はさらに早い段階からの取組を呼び込む意味で、候補地域を設けて、特に地方で中枢・中核の核となるような動きがあれば、幅広く前出しで私どもも手伝いながら拠点化し、準備協議会など案作りにも積極的に参加していこうとしているところです。

■近未来技術等社会実装事業について

もう一つは、近未来技術等社会実装事業です。具体的には、自動運転、ドローンの実験、高齢者の増えている地方都市における通院需要をウーバー(Uber)のような市民が車を運転して提供するサービスで解消することなどは、それぞれの分野で検討すると、なかなかうまく調整できません。これらを一括的に一つのエリアで実験的に実証して検討を進めるスーパーシティの取組を進めていきます。

■スーパー・メガリージョン関連都市再生調査事業

最後に、スーパー・メガリージョンを紹介します。東京から名古屋、将来は大阪までリアモーターカーがつながるといって、これらを核にしたスーパー・メガリージョン、2時間圏内であるという状況が変わるといって、「人が移動しなくても、テレビ会議などの措置が取られることによって、住まいの関係が大きく変わるのではないかと」言われています。スーパー・メガリー

ジョンを念頭に置いた町づくりを新たな地域で実施するという点について、私どもが支援をしているということです。

都市再生、再開発の現場から / 地方都市等の動向

株式会社アール・アイ・イー 会長 宮原 義昭氏



全国の再開発をいろいろお手伝いしてきて、海堀さんに作ってもらったものを現場の中でどのように実践するかという立場から、再開発事業の状況について、そして地方の都市再生緊急整備地域でどのようなことが起きているかについて紹介します。

1. 市街地再開発事業の状況

平成10年頃までは順調に再開発事業は伸びていました。再開発事業の場合、「民」とともに補助支援ということも含めて地方では公共団体の果たす役割が大きい。バブルがはじけても地方都市では財政がそれなりに堅調であったことから、再開発はある程度伸びていましたが、平成10年前後より息切れが出てきました。東京都、特に都心部は地方に比べて基盤整備がかなりできていたこともあり、再開発事業が進みだしたのはバブルとつながっていて、昭和50年代の後半から事業数が増えてきています。バブルで東京都も事業がストップしましたが、経済の発展を含め早い立ち上がりを示し、結果、事業累積は増えています。ここ10年間の状況は、特にそれが顕著だと言っているのかと

思っています。その点では、再開発事業の東京都一極集中はこれからも強く動いていくと思います。一方、地方全体としても、規模そのものはかなり違いますが、再開発事業は動いています。

再開発事業を役割から見る時、国土交通省の中では住宅局と都市局の事業があります。インフラ整備、街路整備等々を含めたものが都市局、それ以外のもので住宅局です。再開発事業は昭和44年からスタートして昭和55年あるいは昭和60年ぐらいまでの間、地方都市での住宅型再開発は大変少ないです。地方では、集合住宅、マンション化した所に住むことは多くありませんでした。しかし、昭和60年前後から、住宅整備を伴う再開発事業が大変多くなり、東京都でも同じですが、「今、全国の中で再開発、供給される用途の中の約7割近くは住宅ではないか」と言われるほどになっています。これは、地方都市でも、やはり場所が大変重要で、再開発事業をやる場所は駅近、あるいは市街地の真ん中で、住宅にとっての立地が大変いいということがあります。コンパクトシティ、あるいは高齢者が住むという状況も加わり、ここ10年ぐらいは地方都市でも住宅デベロッパーの引き合いが多くなってきています。

当社は比較的、複数の再開発が行われている都市においてはその複数を長年に亘ってお手伝いすることが多いのですが、その中で地方の都市再生緊急整備地域における再開発事業事例についてのお話をいたします。

2. 地方の都市再生緊急整備地域内における都市再開発事業事例

右図は、都市再生緊急整備地域と再開発事業の分布図です。黒色の数字が、その県内において市街地再開発事業を完了した地区(全国938地区、平成31年3月31日現在)です。赤色の数字が、都市再生緊急整備地域55地域(平成

31年3月31日現在)で、比較的大規模な都市を抱えている都道府県においてこの赤色の数字が出ています。

この両方が重なる地域での事業として、まず、広島駅の南口の市街地再開発事業について紹介します。広島駅は、今、駅周辺で開発が大変な勢いで進んでいます。猿猴川との間を三つのブロックに分け、昭和50年代後半に市が中心となって構想を作りましたが、バブル崩壊を受け、同じ駅前の中においても、性格も違うし、内容、流れ、進み方も違う三つのブロックとなりました。私どもは、全国の再開発を手伝っていて、大きな都市、中核都市の全般的な傾向として、力関係が駅のほうに寄っていると感じています。広島にこれだけのものがよく完成したとの思いとこれからはやっていくのに大変だと思いつつも、基盤整備が駅に集中するという意味では、広島という都市の身の丈、ポテンシャルはまだまだ付いてくるだろうと思ってお手伝いしてきました。

多くの権利関係者を抱えていたB、Cブロックでは、キーテナントの契約解消や政策変更で再開発事業が停滞する中、平成15年に都市再生緊急整備地域

(広島駅周辺地域)の指定を受けて容積の緩和をもらうことで、実体として床を担保頂くゼネコン、不動産デベロッパーが加わり、再スタートを切ることができました。

もう一つの事例は、地元としているような動きをしてきた中で都市再生緊急整備地域をもらうことで大きく前に動いた、沖縄・モノレール旭橋駅周辺地区市街地再開発事業です。9割以上の土地が県の所有地でしたが、モノレールができることでバスターミナルという機能を考えなければいけない時代でもあり、沖縄ではバス会社の再編成が大きな課題として出ていました。沖縄県の再開発事業は、ほとんどが地元建設業の方々で建物を建てているという状況があり東京のゼネコンの事業協力が望みにくく、県内業者と県の後押しを受けて動き出しました。バス会社の再編を進めながら事業環境を整え、バスターミナルを中心に県の施設や住宅を造り、事業を進めてきました。那覇空港からのモノレールが入ってきて、都心部としての立地、施設が整う中、会社施行という再開発事業、まちづくりは今も継続しています。

図 地方の都市再生緊急整備地域内における都市再開発事業事例

