

5. 市街地整備

(1) 社会経済動向の概要

【近年の社会動向】

①都市再生に関する取組みの状況

- ・平成 14（2002）年、都市再生特別措置法が施行され、都市再生プロジェクトや都市再生緊急整備地域の指定により、都心および臨海部を中心に、都市機能の高度化と都市の居住環境の向上の観点からの民間都市開発が促進されている。

②密集市街地対策

- ・国により、東京都では約 2,000ha の密集市街地（建物が高密度に集積する防災上問題がある市街地）が重点密集市街地として位置づけられているが、東京都は、これらの地域のうち、防災都市づくり推進計画により重点的に整備する地域を別に定め、整備に取り組むこととしている。

③東京圏における市街地整備の動向

- ・東京都は、平成 16（2004）年に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）を策定している。

④ユニバーサルデザインの考え方によるバリアフリーの推進

- ・平成 18（2006）年 12 月にはバリアフリー新法が施行され、一体化・総合的なバリアフリー施策が推進されている。

⑤良好な景観の形成

- ・平成 16（2004）年、わが国で初めての景観についての総合的な法律である景観法が施行されるとともに、緑に関する法制の抜本改正が行われた。



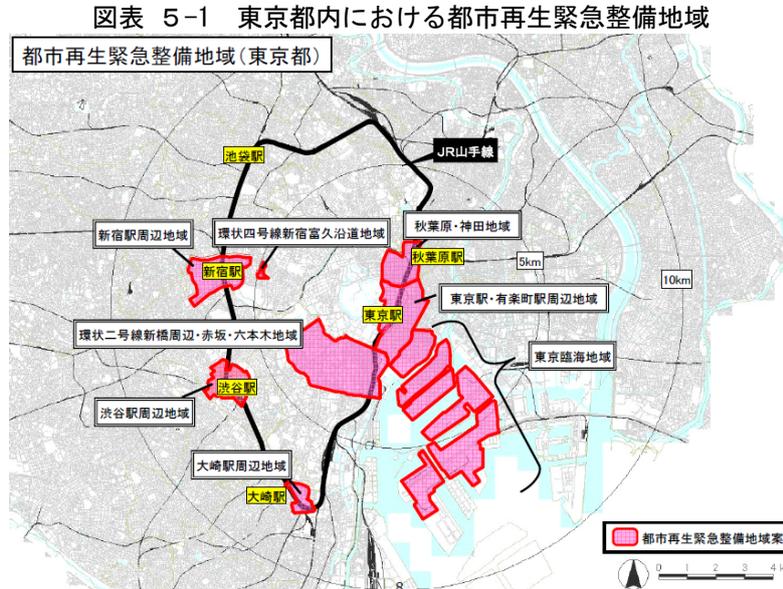
【課題】

- * 今後定められる首都圏広域地方計画の動向をふまえながら、首都東京の国際競争力や国際的な魅力を高める都市づくりが求められている。一方で、大都市特有の課題である大規模に広がる密集市街地の解消に向けた取組みを加速化する必要がある。
- * 身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善することが求められている。
- * 景観法の施行により、基礎的自治体による良好な景観形成や効率的、効果的な緑の保全・創出、公園緑地の整備推進の可能性が広がっており、景観政策、公園緑地政策の積極的な展開が求められる。

(2) 個別分野の内容

① 都市再生に関する取組みの状況

都市再生特別措置法（平成 14（2002）年 6 月）に基づいて、都市の再生の拠点であり、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、都市再生緊急整備地域が指定されている。

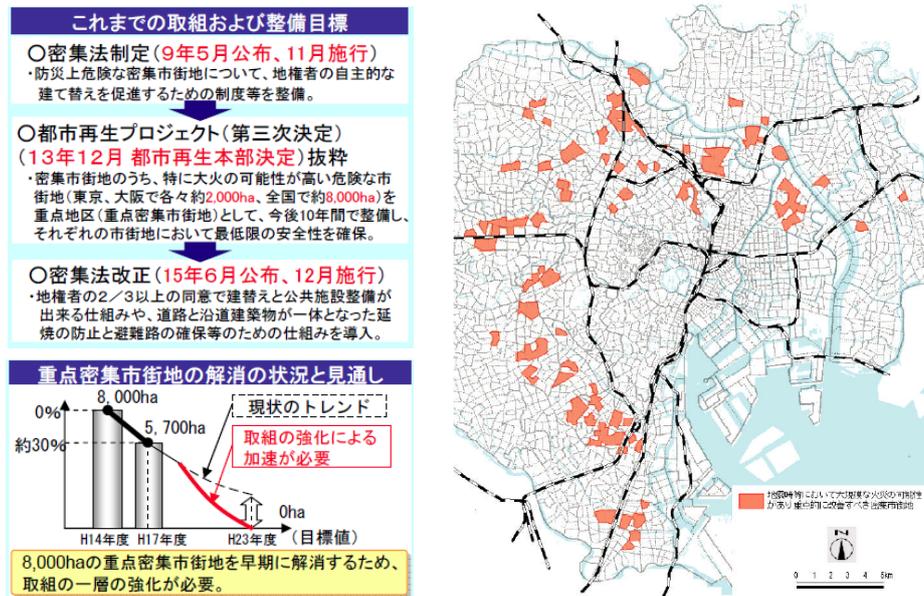


出典) 都市再生本部「都市再生の現状と課題」（平成 19 年 9 月）

② 密集市街地対策

密集市街地対策では都市再生プロジェクトの第 12 次決定（平成 13（2001）年 12 月）において、平成 23（2011）年度までに全国の重点密集市街地約 8,000ha（うち東京 2,000ha）において、最低限の安全性を確保することが目標とされている。

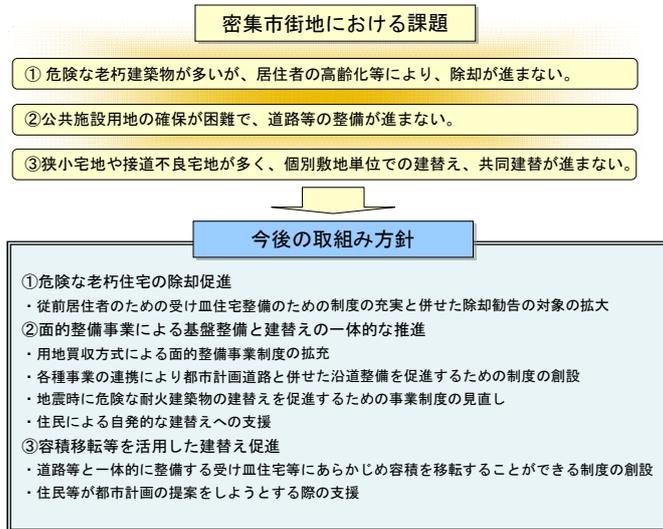
図表 5-2 都市再生プロジェクト（第12次決定）の概要（左側）と東京都の重点密集市街地（右側）



出典) 都市再生本部資料（平成 19 年 1 月）、国土交通省資料（平成 15 年 7 月）

密集市街地の具体的な取組方針として、除却の促進や面的整備事業の推進、容積移転等の活用による建替促進などが掲げられている。

図表 5-3 密集市街地における取組みの方向性



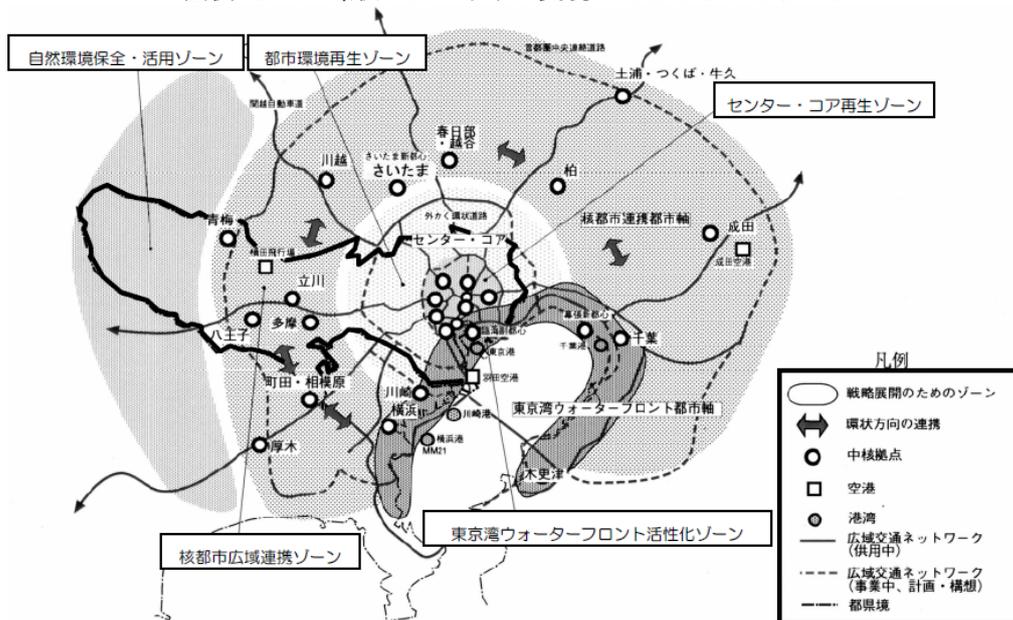
資料) 国土審議会第 19 回計画部会資料 (2007 年 1 月) より三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング作成

③ 東京圏における市街地整備に関する動向

a) 東京都における都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

東京都では、平成 16 (2004) 年 4 月に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(都市計画区域マスタープラン) を策定している。この中で、東京都市計画区域 (23 区) では、集積のメリットを活かす多機能集約型の環状メガロポリス構造の構築をめざしている。

図表 5-4 環状メガロポリス実現のための 5 つのゾーン



出典) 東京都「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成 16 年 4 月)

図表 5-5 都市環境再生ゾーンの将来像

都市環境再生ゾーン(練馬区が包含されるゾーン)

- ・街区再編まちづくり制度などによる狭小宅地の集約化や細街路の拡幅整備などによる木造建築物が集積する地域の改善、都市型水害を引き起こしていた中小河川の改修が行われ、安全な市街地として再生されている。
- ・河川や道路なども活かした緑の回復、通過交通の流入を防ぐ幹線道路等の地域交通体系の整序、地区計画等による利便性に優れた生活拠点等における魅力的な都市型住宅地の形成などにより、コミュニティの充実した健康で質の高い住環境が創造されている。
- ・水辺を活かしたまちづくりや清流の復活や、都市内農地の積極的な保全や活用が行われ、水と緑の調和した魅力的な住環境が形成されている。

資料) 東京都「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成16年4月)

④ ユニバーサルデザインの考え方によるバリアフリーの推進

平成17(2005)年に、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた国土交通行政を推進するため、バリアフリー施策の指針となる「ユニバーサルデザイン政策大綱」を策定した。平成18(2006)年12月には「一体化・総合的なバリアフリー施策の推進」のためにハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」が施行された。

図表 5-6 公共交通機関のバリアフリー化の現状(平成19年3月末現在)

○旅客施設(1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上のもの)

	総施設数	移動等円滑化基準(段差の解消)に適合している旅客施設数 ^{(注)1}	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,801	1,758	62.8%
バスターミナル	42	32	76.2%
旅客船ターミナル	9	8	88.9%
航空旅客ターミナル	23	15	65.2%(100%) ^{(注)2}

注) 1 「段差の解消」については、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条、(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)への適合をもって算定

2 航空旅客ターミナルについては、障害者等が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置は既に平成13年3月末までに100%達成されている。

○車両等

	車両等の総数	移動等円滑化基準に適合している車両等 ^(注) の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	51,618	10,309	20.0%
バス	58,735		
		低床バス 19,434	33.1%
		うちノンステップバス 10,389	17.7%
福祉タクシー		9,651	-
旅客船	939	108	11.5%
航空機	496	270	54.4%

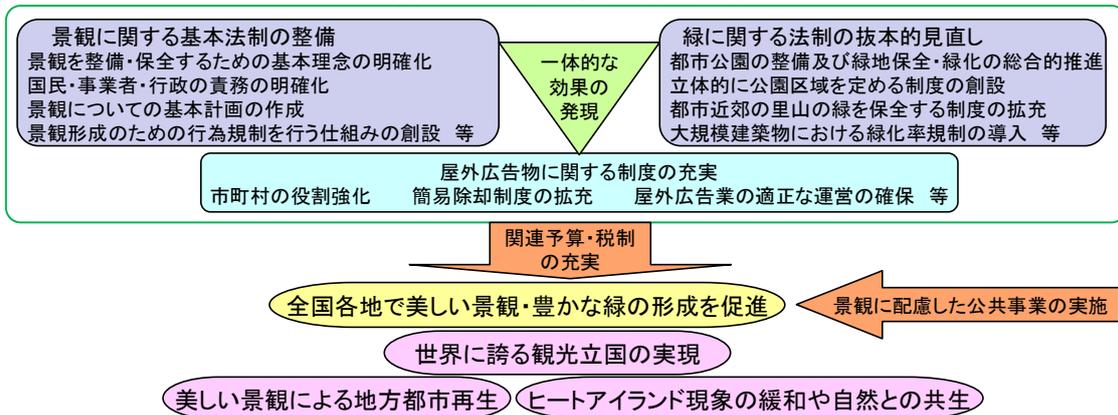
注) 「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定

出典) 国土交通省「平成19年度 国土交通白書」

⑤ 良好な景観の形成

景観緑三法（景観法、都市緑地法、屋外広告物法）が平成17（2005）年6月全面施行され、良好な景観形成への取り組みや、効果的・効率的な屋外広告物管理、緑豊かで暮らしやすいまちづくり等の活動が推進されており、平成20（2008）年4月1日現在で、景観行政団体（図表5-8の注参照）は342団体、景観計画の策定団体は104団体である。

図表 5-7 景観緑三法の概要



出典）国土交通省「平成19年度 国土交通白書」

図表 5-8 景観法の施行状況（平成20年4月現在）

景観行政団体数	342
都道府県	47
指定都市	17
中核市	39
その他市町村	239
景観計画策定団体数	104

注）景観行政団体とは、景観行政を担う主体で、都道府県、政令指定都市、中核市は自動的に景観行政団体となる。その他の区市町村は、都道府県知事との協議、その同意により、景観行政団体となることができる。

資料）国土交通省都市・地域整備局都市計画課景観室ウェブサイトより
三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成