

東京における市街地整備の実施方針

～公と民の連携によって実現する質の高いまちづくり～

平成22年5月

東京都都市整備局

東京における市街地整備の実施方針 目次

序 章 本方針の策定	1
序－1 策定の背景・目的	
序－2 本方針の位置付け	
第1章 市街地整備を取り巻く状況	3
1－1 市街地整備の実績	
1－2 市街地が抱える課題	
1－3 市街地整備の推進上の課題	
第2章 今後の市街地整備のあり方	8
2－1 市街地整備の目標	
2－2 戦略の再構築	
第3章 施策・事業の重点化	14
3－1 重点化の視点	
3－2 地区の例示	
第4章 今後都が果たすべき役割	29
4－1 総合調整機能の強化	
4－2 事業の各段階における具体的な都の役割	
第5章 事業を推進する仕組みの構築	31
5－1 効率的な事業の展開	
5－2 事業性を高める支援	
5－3 まちづくり推進体制の強化	
まとめ	37

・別表) 検討地区一覧

資料

- ・データ集
- ・用語解説

序章 本方針の策定

序-1 策定の背景・目的

東京における本格的な市街地整備は震災復興事業に始まる。関東大震災により焼失した市街地は、震災復興計画の下、道路、公園、上下水道など近代的な都市にふさわしい基盤が整った市街地へ造り変えられた。第2次世界大戦で再び大きく被災したが、戦災復興計画とそれに基づく事業によって市街地は著しい復興を遂げ、我が国の高度成長を牽引する基になった。高度成長期には、東京に集中する人口の受け皿として新住宅市街地の開発が国や東京都（以下「都」という。）の主導の下で実施され、既成市街地においても民間主導による再開発が進んだ。

1980年代は、好調な経済状況や豊かさを求めるニーズの高まり、社会経済構造の変化に伴い生じた大規模低未利用地の活用など需要が高まった時代である。この年代では、様々な主体によって、多くの市街地再編プロジェクトが実施された。しかし、バブル崩壊により担保不動産問題が顕在化した。

2000年代に入ると、国際的な都市間競争が始まり、都市に政策の目を向ける必要性が指摘されるようになった。都市開発・土地の有効活用策として、都市再生特別地区などが導入された。こうした取組によって、東京の市街地は、都心を始め大きな効果を挙げた地区がある一方で、防災面などの課題を抱えたままの地区も多く残されている。

こうした中、都は昨年7月に「東京の都市づくりビジョン」（以下「都市づくりビジョン」という。）を改定し、今後の都市づくりの基本理念を「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造」と据え、東京の都市づくりが目指すべき都市像や施策の方向性を示した。少子高齢化、右肩上がりの経済成長が望めないこれからの時代において、より働きやすく暮らしやすい都市を実現するためには、市街地整備の分野において、取り残された都市の基盤整備や防災性の向上に引き続き注力する一方で、地球環境を見据え、環境・緑や景観など新しい要素を重視した都市づくりを進めていくことが必要である。

もとより市街地は、主に公的主体によって管理・運営が行われる道路、公園、上下水道などの基盤と、私的空間として保全・活用が図られる宅地とで構成され密接に関係している。このため、都市づくりにおける「公共」は、都や区市町村などの公的主体だけでなく、事業者や都民などの民間部門も重要な担い手となる。今後は、公と民によって地域が目指すべき将来像を共有し、適切な役割分担と連携によって質の高いまちの実現に取り組む必要がある。とりわけ市街地整備の分野においては、公的主体が民間部門に働きかける視点、基盤と宅地を相互に関連付けて整備する視点、合意形成段階から事業完了後の管理・運営までを一体にとらえる視点が、一層重要になる。

本方針は、こうした基本認識に立ち、都が今後の市街地整備において重視する方向や都が果たす役割等を明らかにし、もって広く都民、地元自治体、民間事業者等に対し都市づくり・まちづくりへの意識の醸成や具体的な行動を促すことを目的とする。

序-2 本方針の位置付け

本方針は、「都市づくりビジョン」を効率的に実現していくための方針として、都市づくりビジョンに示す地域の将来像などの実現に向け、環境、防災等の目標を重視するとともに、国公有地を戦略的に活用するなど、効果的な市街地整備の視点を示していくことを狙いとしている。

本方針で用いる「市街地整備」とは、市街地の再編と基幹的な都市基盤の整備を同時に進めることにより地域のポテンシャルを高める事業や、都営住宅の建替えにより創出される公有地や未利用の国有地などを種地として周辺地域のまちづくりに活用する事業を主たる対象とする。時間軸においては、計画段階から事業完了後の管理運営段階に至るまでの取組を含めて対象とする。

また、事業手法は、土地区画整理事業、市街地再開発事業、沿道一体整備事業等を念頭に置いており、事業の主体は公・民を問わない。

後述の「検討地区」は、都市づくりビジョンの実現に向けて計画・事業を推進すべき地区を、地元自治体の意向等も勘案しながら判断し、例として示したものである。したがって、掲出した以外にも、今後、地元合意の動向等を勘案して対象とし、まちづくりが行われることがある。

なお、各地区における具体の事業にかかるスキームやスケジュールは、それぞれの事業主体によって調査・検討していくこととなる。

第1章 市街地整備を取り巻く状況

1-1 市街地整備の実績

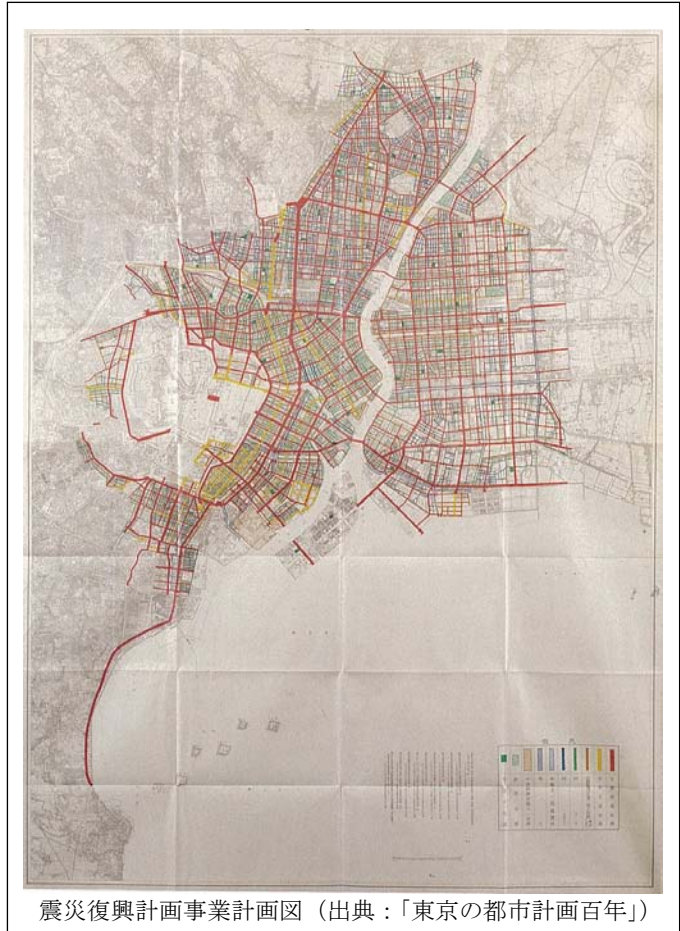
(1) 震災・戦災復興期（おおむね1923年から1955年頃まで）

<時代背景>

- 1923年に発生した関東大震災による被害は東京及び神奈川で特に甚だしく、罹災世帯は東京市(当時)で73.3パーセントに達した。その後、東京は第2次世界大戦により再び大きな被害を受け、焼失面積は16,230ヘクタールに及び、75.9万戸の住宅を焼失した。

<市街地整備の取組>

- 震災の被害に対して、震災復興都市計画事業（1923年）により、昭和通りなどの幹線道路や隅田・浜町・錦糸町などの公園が整備された。
- また、戦災の被害に対しては、戦災復興土地区画整理事業（1947年）により、山手線、京浜東北線、総武線など鉄道の駅前地区の市街地整備が行われ、後世に残る良好なストックとしての市街地が形成された。
- その後、土地区画整理法が制定され（1954年）、既成市街地の改造を目的とする都市改造土地区画整理事業が行われるようになった。



震災復興計画事業計画図（出典：「東京の都市計画百年」）

(2) 高度経済成長期（おおむね1955年から1973年頃まで）

<時代背景>

- 地方部から都心への大規模な人口流入により、市街地周縁部において急速にスプロール市街地が拡大した。モータリゼーション社会の黎明期でもあり、1960年代後半から急速に自動車保有台数が増大していった。
- 東京オリンピックの開催（1964年）は基盤施設の整備推進にも大きなインパクトを与え、都市高速鉄道のほか首都高速道路などの整備が進んだ。

<市街地整備の取組>

- 新住宅市街地開発法の制定（1963年）に伴い、南多摩丘陵一体に多摩ニュータウンの建設が始まった（1964年）。また、土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業等の活用、公営住宅の供給などにより住宅整備が進んだ。

- また、新都市計画法（1968 年）の制定により無秩序な市街地の拡大を抑制するとともに、都市再開発法（1969 年）の制定により、既成市街地における良質な都市空間を形成していくための市街地再開発事業が推進されるようになった。

（3）安定成長期（おおむね 1973 年から 1986 年頃まで）

<時代背景>

- 大都市への急激な人口流入は沈静化したが、団塊世代を中心とした活発な住宅需要や本格的なモータリゼーション社会の到来等を背景に、郊外部における住宅供給は高水準で推移した。

<市街地整備の取組>

- 高度成長期の後半から、主要駅周辺等において市街地再開発事業及び土地区画整理事業等により都市機能の更新と都市基盤の整備が進んだ。郊外部でも引き続き、土地区画整理事業やニュータウン開発が進展していった。
- 江東地区における防災対策として、市街地再開発事業による防災拠点整備が着手された。

（4）バブル景気（おおむね 1986 年から 1991 年頃まで）

<時代背景>

- 産業構造の転換に伴い旧国鉄操車場跡地、工場跡地等の大規模な遊休地が発生した。
- 東京圏への業務機能の集積の加速などにより、都心区などを中心にオフィス需要が拡大した。この推移と前後して地価が急激に高騰し、1987 年には都内の基準地価が平均で 85.7 パーセント上昇した。^{注1}

<市街地整備の取組>

- 大規模遊休地等で拠点形成が進み、後には、土地区画整理事業や市街地再開発事業などを活用した大規模な拠点整備が進展した（汐留地区 1994 年～、秋葉原地区 1997 年～）。



整備前の汐留地区（1987年）



現在の汐留地区（2008年）

注1 出典：国土交通省「今後の市街地整備のあり方に関する検討会」資料 2007年12月

(5) バブル崩壊から今日 (おおむね 1991 年頃から現在まで)

<時代背景>

- バブル崩壊後には、長期的な不況からオフィス等の床需要の冷え込みとともに、地価の下落が進行していった。
- 都市再生特別措置法 (2002 年) の施行を契機とし、民間資金による都市開発が活性化した。
- その後、市況は一時的に好転したものの、100 年に一度と言われる世界的な金融危機を契機として、経済や雇用は厳しい状況下にある。
- 一方、阪神・淡路大震災 (1995 年) の教訓を踏まえ、より効果的・集中的な防災都市づくりを推進するための取組が行われた。
- 京都議定書締結 (1997 年)、景観法制定 (2004 年) などを背景に、環境や景観に対する意識の高まりが見られるようになった。



<市街地整備の取組>

- 既成市街地において、相互に入り込んだ少数の敷地を対象としてこれらの敷地の整序を図る敷地整序型土地区画整理事業 (1997 年建設省通達) など、既存の事業制度を活用した新たな仕組みが整備された。
- 稠密な土地利用が進む市街地における立体道路制度を活用した市街地再開発事業 (環状第二号線新橋・虎ノ門地区 2002 年~) や、道路整備と沿道のまちづくりを一体的に行う沿道一体整備事業 (2005 年) など、新たな取組が始まった。
- 一方、「新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針」の改定 (2008 年東京都) など、環境や景観に配慮した質の高い都市開発を促す環境整備が進められた。

1-2 市街地が抱える課題

市街地整備は東京の都市づくりに大きく貢献してきた。一方、東京が急速に発展する過程において、都市計画道路の未整備や防災上の問題を抱える地区の存在などの課題が取り残されている。

また、近年では地球規模で環境問題が深刻化するなど、喫緊に対応すべき新たな課題も顕在化している。以下に東京の市街地が抱える課題を示す。

(1) 安全・安心な市街地の形成

- 戦災復興事業等の実施により、概ね山手線の内側地区については基盤整備が進み、防災性は確保されたものの、その外側には、高度経済成長期における膨大な宅地需要に基盤整備が追いつかず、約 16,000 ヘクタールもの木造住宅密集地域が形成^{注1}されている。このため、地震時において市街地火災など大きな被害が予想される。
- 高度経済成長期に建設された都市基盤施設は、それ自体の老朽化が進んでいる一方で、施設周辺が高度に土地利用が進んだ状況の中で更新が困難となっている施設もある。このため、災害時における被害の拡大が懸念される。

(2) 国際競争力を強化する拠点形成やインフラ整備

- 復興事業が完了した場所においても、整備した基盤や街区構成の計画水準が時代の変化に対応しきれず適切な都市更新が進まない地区がある。また、都心や副都心及び核都市などで高度利用されるべき立地条件にありながら、街区再編が進まず本来のポテンシャルが生かされていない地区などがあり、東京の国際競争力を低下させる一因となっている。
- 住みなれた地域からの転出が必要となることや地域が分断されることなどが要因となって、地元の合意形成が進まず、都市基盤の整備が遅れている地区もある。このため、東京の最大の弱点である交通渋滞が解消されず、東京の国際競争力を低下させる一因となっている。

(3) 環境や景観等に配慮した市街地の形成

- 活動が活発な市街地では、エネルギー消費による人為起源の CO₂ 排出量が多く、地球規模の気候変動による温暖化を進行させる一因となっている。
- これからの市街地整備では、環境負荷を低減し、建築物単体だけでなくプロジェクト全体としてエネルギー消費が少ない都市を目指すことが必要である。
- 国際都市と呼べる風格ある景観の形成、都市・地域全体と調和のとれた景観に十分配慮することが必要である。
- 少子高齢化の進行や外国人の増加など人口構成の変化に対応し、誰もが安心して快適に暮らし、社会参加ができる都市づくりを進めることが必要である。

注1 出典：東京都「防災都市づくり推進計画」2010年1月

1-3 市街地整備の推進上の課題

市街地整備を進め、地域が目指す将来像を実現していく上で、①制度、仕組みの制約、②事業採算確保の制約、③人材確保の制約がある。

以下に市街地整備の推進上の課題を例示する。

(1) 市街地整備の制度

- 国庫補助金の採択を受けるための整備効果の算定方法が全国一律となっており、稠密な土地利用が進んだ東京で、特質が考慮された事業制度が導入される必要がある。
- 沿道一体整備事業を進める上で、土地を有効活用するための土地譲渡に係る税制の改善や、エリアマネジメントの自発的取組を促すための財源確保策の導入を図る必要がある。

(2) 事業性

- 事業は、通常、国庫補助金や交付金の導入を前提として計画が組まれるものであり、事業採算は補助金等の動向によって大きく左右されてしまう。必要な財源が安定的に確保できない場合は、事業が長期化するだけでなく、事業全体の存在基盤を失うことにつながる恐れがある。
- 事業の立ち上げ期には多額の資金を必要とするため、事業期間の短縮は事業収支を向上する上で重要である。しかし、特に建物が密集した地域などでは、権利者の調整に多くの時間を要することが、民間事業者にとって事業参入の障害になっている。

(3) 人材の育成・組織間の連携

- まちづくりを進めていくためには、地域の実情に適切に対応できるコーディネーターや地域のまとめ役となるリーダーが重要な役割を担うことになるが、専門家の育成や経験豊かな人材の活用を図る必要がある。
- 市街地整備を着実に進め、整備効果を高めていくためには、道路など都市基盤の整備とまちづくりの連携が重要であるが、これらを担う公的主体と民間部門とが一層連携していく必要がある。

第2章 今後の市街地整備のあり方

土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市街地整備は、一般に初期段階の合意形成に一定時間を必要とするものの、道路や公園などの都市基盤と、まちづくりを別個のものとして整備する場合と比べて、以下のような強みを有している。

- ① 都市基盤だけでなく周辺の宅地も事業区域とすることで、計画的・効率的なまちづくりが可能となるほか、権利者の居住継続意向にも対応したまちづくりができる。
- ② 稠密な土地利用が進む既成市街地において、立体道路制度などを活用して都市基盤整備をまちづくりと一体となって重層的に進めることにより、限られた土地の有効活用を図ることができる。
- ③ 道路整備に合わせて沿道のまちづくりを一体的に行うことで、地元の意向を生かした沿道に相応しい土地利用や景観形成を計画的に進めるとともに、効果的に延焼遮断帯を形成することができる。

これまでも市街地整備はこれらの強みを生かし、都市基盤の整備や安全でにぎわいのあるまちづくりに貢献してきた。今後も、市街地整備の強みを生かしながら、戦略的に施策や事業を展開していくことが必要である。

2-1 市街地整備の目標

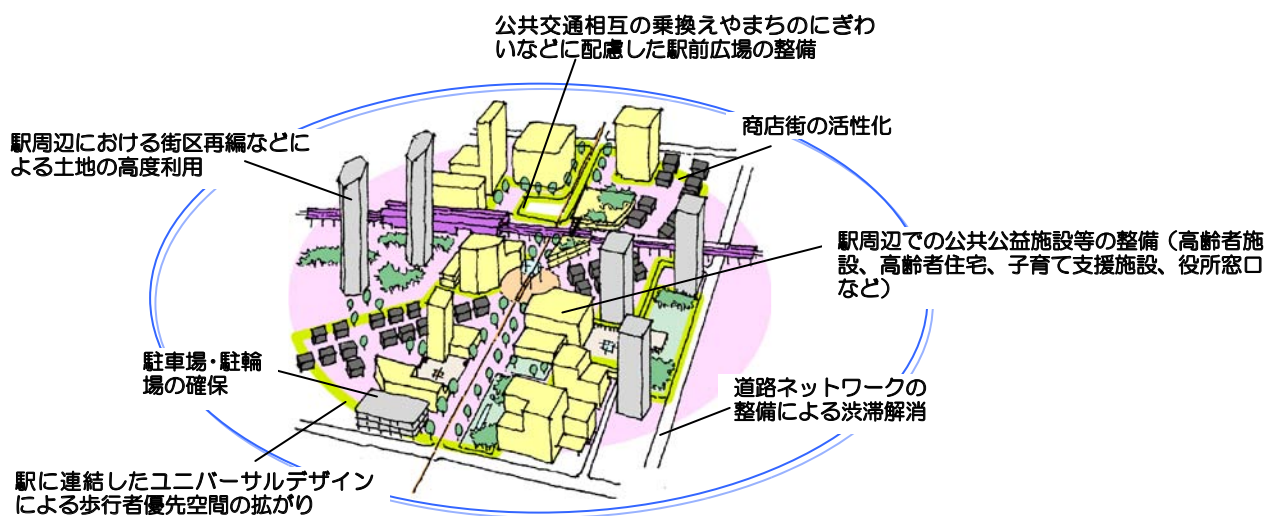
「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造」の実現に向けて、これからは、経済活力の向上や安全・安心の確保はもとより、都市全体の環境負荷の低減を図り、豊かな緑や美しい景観の創出にも重点を置いて、東京を再生することが必要である。

今後、市街地整備の分野においては、これまでの「活力・利便」や「防災」に新たに、「環境（緑・低炭素）」や「景観」を加えた4点を目標と定める。

① 活力・利便 : 活力のある利便性の高い都市づくり

- 東京においては市街地の急速な拡大に新たな道路整備が追い付かず、とりわけ放射方向に比べ環状方向の整備が遅れている。また、外環道等の三環状道路については、その整備により都心を通過する交通を迂回させることが期待されるが、整備率は 47 パーセントにとどまっている。都市政策上必要な道路の整備を促進し、ネットワークを強化することが必要である。
- 都心部では、都市機能の集積を生かしたグローバルな経済活動が展開される国際的な拠点を形成し、多摩では、地域特性やポテンシャルを生かし、自立した都市圏を形成するなど、国際競争力を高める拠点整備を進める必要がある。また、生活拠点では、公共交通の結節点などを中心に居住施設と一体的に公共公益施設等の整備を進め、あわせて周辺のバリアフリー化を進めるなど、暮らしやすい市街地を形成していくことが重要である。
- こうした都市づくりの課題を踏まえ、都市基盤の整備や駅周辺における拠点の整備など、“活力ある利便性の高い都市づくり” に視点を置いた市街地整備に取り組んでいく。

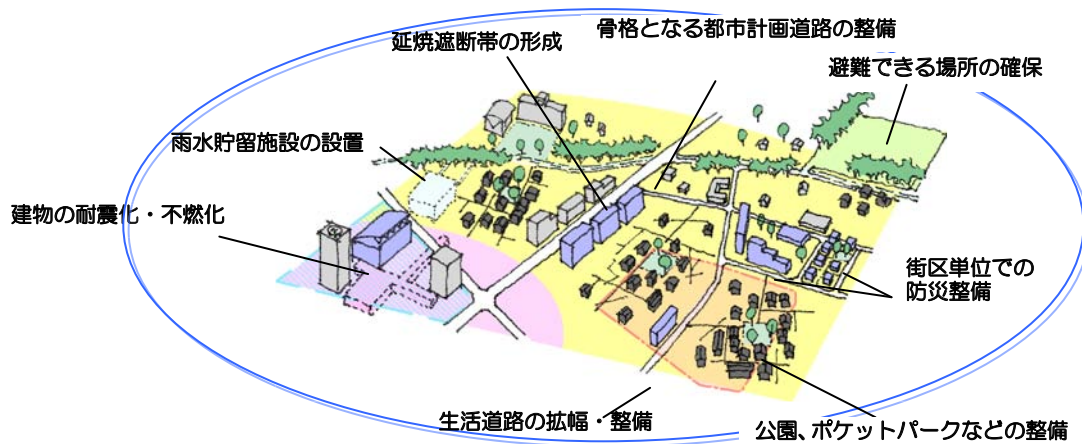
〔市街地整備の目標：活力・利便〕



② 防災 : 災害に強い安全な都市づくり

- わが国は世界有数の地震国であり、南関東におけるマグニチュード7程度の地震の発生確率は、今後30年以内に70パーセントとされている注1。都では、災害に強い都市づくりを進めるため「防災都市づくり推進計画」に基づき、沿道一体整備事業や木造住宅密集地域整備事業などにより市街地の防災性向上に取り組んできたが、延焼遮断帯の形成や市街地の不燃化の状況はいまだ十分とはいえない。
- 都市部での局所的な集中豪雨の増加等に対する総合的な治水対策の強化を図る必要がある。今後も、引続き“災害に強い安全な都市づくり”に視点を置いた市街地整備に取り組んでいく。

〔市街地整備の目標：防災〕

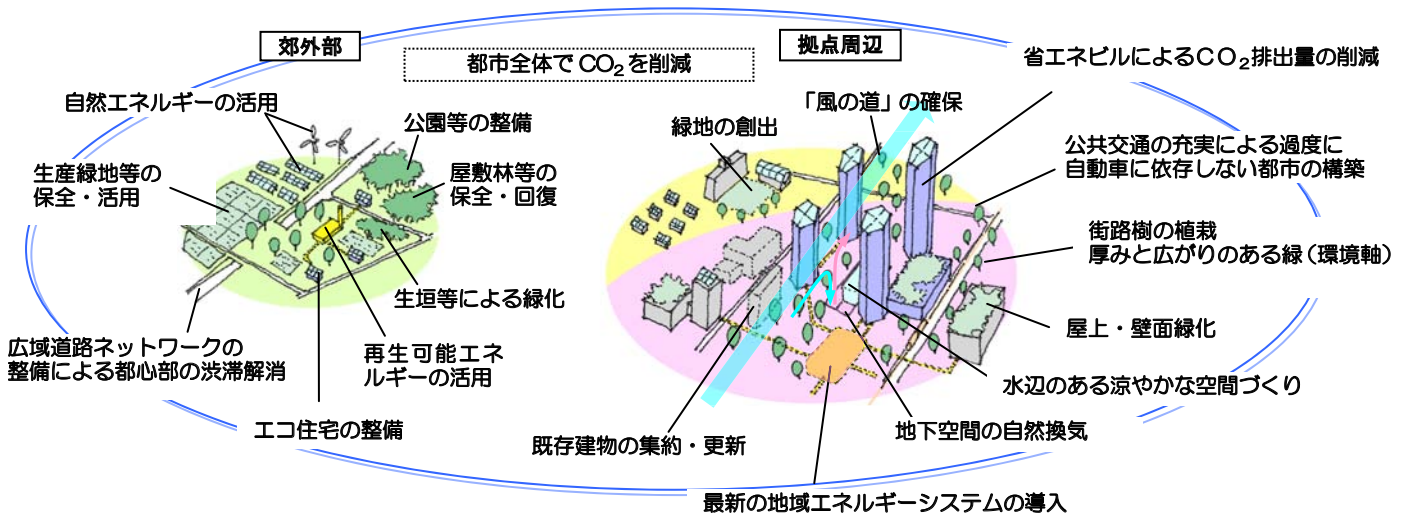


注1 出典：文部科学省「地震調査研究推進本部」資料 2010年1月

③ 環境（緑・低炭素）：緑豊かで環境負荷の少ない都市づくり

- 低炭素型都市への転換は喫緊の課題である。都は2020年までに東京の温室効果ガス排出量を2000年比で25パーセント削減する目標を掲げているものの、CO₂排出量は2000年から2006年にかけて全体で5パーセントの減少にとどまっております。今後は、環境負荷の低減や都市活動に伴うエネルギー消費の効率化が必要である。
- 高井戸東一丁目南地区（杉並区）や南山東部地区（稲城市）では、公園や緑地の適切な配置により既存の緑地等を生かしたまちづくりが行われており、緑の保全・創出の観点から、これらの有効な取組を他地区にも展開していく必要がある。
- 今後は、これらの取組などを効果的に組み合わせることにより、厚みと広がりのある緑を積極的に確保し、“緑豊かで環境負荷の少ない都市づくり”に視点を置いた市街地整備に取り組んでいく。

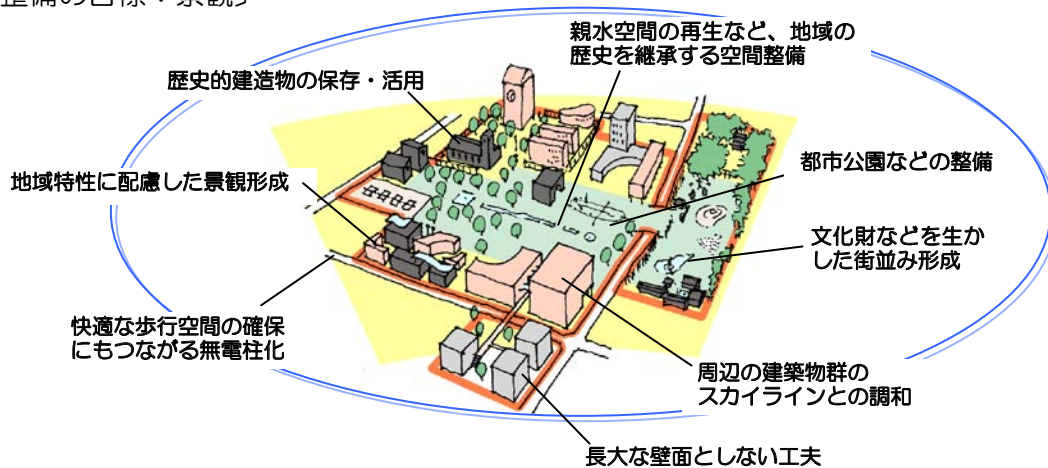
〔市街地整備の目標：環境（緑・低炭素）〕



④ 景観 : “美しく風格のある街” の実現など東京の価値を高める都市づくり

- 景観法の制定等を背景に、都民にとっても景観への関心は高い。しかし、多くの市街地では建築物の形態や色彩に街並みとしての統一感がないほか、縦横に張り巡らされた電線類がその景観を損ねている。
- 瑞江駅西部地区（江戸川区）では土地区画整理事業を活用して面的に電線を地中化するモデル事業を実施することとしており、美しい景観の形成などにより、魅力的な地域のまちづくりを進めていく上で大きな効果が期待できる。今後、他地区への展開も検討していく。
- 景観計画等に基づく、首都にふさわしい風格や活力ある東京の発展につながる新たな魅力ある景観の形成、地域の特色ある自然、歴史、文化等を反映した景観の保全等により、観光資源としての魅力を視野に入れながら、“東京の価値を高める”市街地整備に取り組んでいく。

〔市街地整備の目標：景観〕



2-2 戦略の再構築

前項2-1で、今後の市街地整備における4つの目標を示した。しかし、現下の厳しい経済情勢などを踏まえると、これまでの発想や進め方だけでは、質の高いまちづくりを実現していくことはできない。

今後、「都市づくりビジョン」に示した将来像を実現していくためには、これまでの発想や進め方を大きく転換していくことが必要である。

① 地区の重点化と時間管理の重視

- これまでの市街地整備は、ポテンシャルの高い地区や権利者の合意形成が整った地区から、順次実施されてきた。今後は、これらの地区における市街地の更新を行いつつも、限られた財源を効率的に活用し、着実に市街地整備を進めていくため、都市政策上重要な地区に重点化して集中的に取り組んでいく。
- 大規模な市街地整備は、様々な都市基盤をスケールメリットを生かして効率的に整備できる一方で、権利者の増加などにより合意形成が難しくなり、結果として事業が長期化し地域活力の低下を招くなどの恐れがある。このため、事業区域・事業規模の設定に際しては地区特性を勘案して適切に行うとともに、事業採算確保の視点に立った計画・事業の進行管理に取り組んでいく。

② 公民の一層の連携と民間の活用

- これまで民間事業者が行う市街地整備は、環境や緑、景観といった視点到配慮しつつも事業の採算性の確保を前提条件として実施されてきた。しかし、民間事業者も「公共」の重要な担い手であり、今後は公民のパートナーシップが一層重要になることから、民間事業者の参画を支援し事業を展開しやすい環境を整備していく。

③ エリアマネジメントの普及・促進

- これまでの市街地整備は、事業完了までに重点が置かれていたため、完了後における地区の魅力の維持・増進を図る視点が十分でなかった。このため、今後は質の高い市街地の形成とその持続に向け、計画段階から事業完了後の管理・運営までを見据えてまちづくりを進めることが重要との認識に立って、事業を担う主体に対して、あらゆる機会を通じてエリアマネジメントの導入を働きかけていく。

第3章 施策・事業の重点化

3-1 重点化の視点

市街地整備は都市づくりを進める上で効果が大いものの、多くの時間と費用を要するものであり、限られた財源をもって、効果的に市街地整備を進めていくためには“選択と集中”が不可欠である。このため、2-1で示した市街地整備の4つの目標を踏まえ、重点的に取り組む視点を下記に示す。

【重点①】 重要な基盤整備を 促進させる	三環状道路や骨格幹線道路等の整備と一体となって市街地整備を行うことで、利便性の向上や環境負荷の低減、都市活力の維持・発展。災害時に避難道路や支援物資の輸送路として機能する道路を沿道のまちと一体的に整備し、防災性の向上を図る。
【重点②】 拠点等の形成を先導する	核となる地域の市街地整備を促進し、国際的な魅力ある拠点や身近な生活拠点の形成を促進。市街地を面的に整備することで、防災性の向上を図るだけでなく、環境負荷の低減や良好な景観を形成する。
【重点③】 国公有地等の活用により都市機能の更新を図る	低未利用地や遊休地となっている国公有地を活用した市街地整備や、老朽化した都市施設の更新と合わせて行う市街地整備を行うことによって、地域の利便性や安全性を向上。
【重点④】 道路整備と沿道まちづくりを一体的に進め、防災性の向上を図る	都市計画道路を骨格とする延焼遮断帯の形成と地区計画の策定等によって、利便性の向上を図るとともに、災害に強く地域にふさわしい街並みを形成する。

※個別プロジェクトを進めていく際には、当該地区内のみならず地区周辺にも十分配慮し、環境負荷が少なく魅力とにぎわいを備えたまちづくりを進める。

3-2 地区の例示

前項3-1の視点を踏まえた具体的な取組とその主な効果として重点①から④までを以下に示す。

重点① 重要な基盤整備を促進させる

- 移動時間の短縮、緊急輸送道路の機能確保、渋滞解消によるCO₂排出量の削減などに寄与する三環状道路や骨格幹線道路等の整備につながる都市づくりを展開する。
- 市街地整備手法を活用し道路整備とともに沿道のまちづくりに一体的に取り組むことで、土地の高度利用による更なる活力の創出を図るとともに、厚みと広がりのあるみどりの確保や一体感のある景観形成を誘導する。
- また、従前地権者が住み続けられる市街地整備を展開し、その合意形成を得ることで、道路整備を着実に実現していく。

事業中地区) 環状第二号線新橋・虎ノ門地区(港区)、大橋地区(目黒区)、豊田南地区(日野市)など

検討地区) 外環道のJCTなどの周辺地区(三鷹市、調布市、世田谷区)、京成高砂駅周辺地区(葛飾区)など

※検討地区：事業実施に向けて、合意形成、調査等が進められている地区(以下同じ)

事業中地区① 環状第二号線新橋・虎ノ門地区(港区)

地区面積：8.0ヘクタール 事業者：都 手法：市街地再開発事業

道路計画区域内の権利者が引き続き地域内に残れるよう、立体道路制度を活用した市街地再開発事業により周辺の区域も含めて権利を集約し、都市の骨格を形成する幹線道路である環状第二号線(新橋から虎ノ門まで)と魅力的な複合市街地を早期に整備し、都心部の交通渋滞を緩和するとともに沿道周辺の開発を誘発するなど都心再生に資するもの。

整備効果【環境】【景観】

- ・ 地上部での広幅員道路の整備によるグリーンロードネットワークの形成
- ・ 区域内の緑化を積極的に行うと共に、景観や環境に配慮した施設建築物の整備

整備効果【防災】

- ・ 防災上有効な広場(オープンスペース)の確保
- ・ 市街地大火を防止する延焼遮断帯の整備

整備効果【活力・利便】

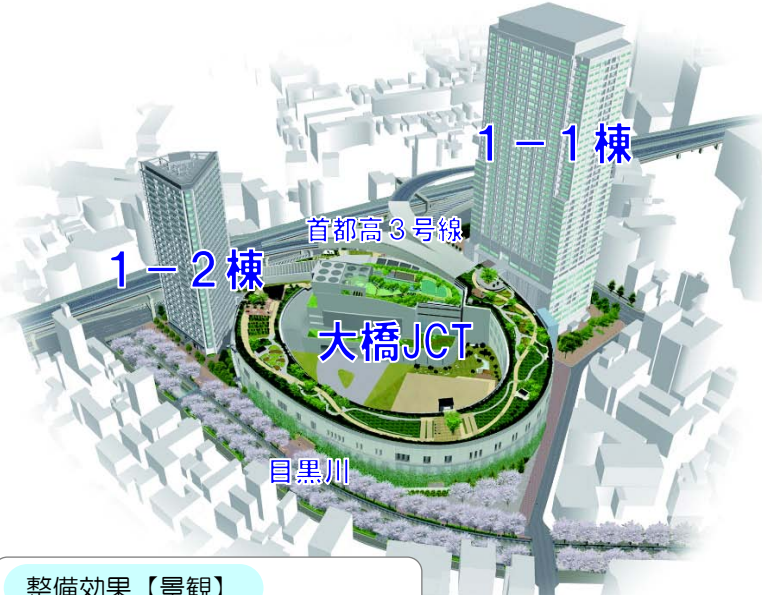
- ・ 環状第二号線の整備により、都心部の交通混雑が緩和
- ・ 沿道地区での民間開発が誘発され、にぎわいが創出



事業中地区② 大橋地区(目黒区)

地区面積：3.8ヘクタール 事業者：都 手法：市街地再開発事業

首都圏の活力創出を図る上で、重要な三環状道路のひとつである首都高速中央環状新宿線大橋ジャンクションを稠密な既成市街地において、権利者の生活再建を図りながら早期整備を実現し、あわせて周辺環境整備と機能更新を行うもの。



整備効果【景観】

- ・ 周辺の街並みや目黒川の自然と調和した景観を創出

整備効果【防災】

- ・ 建築物の共同化や不燃化による市街地の防災性の向上

整備効果【活力・利便】

- ・ 地域に開かれた広場の整備等によるにぎわいの創出
- ・ 店舗・事務所・住宅・公益施設などの様々な機能の提供
- ・ 商店街との連携による商業活性化への寄与
- ・ 地区全体のバリアフリー化及び周辺への波及

整備効果【環境】

- ・ 大橋JCTの形状を生かした大規模なオープンスペースや緑地、歩行者空間の創出

検討地区① 外環道のJCTなどの周辺地区(三鷹市、調布市、世田谷区)

外環道や圏央道のジャンクションやインターチェンジ等の整備に伴い土地利用が大きく転換することが見込まれる地区に対して、地区の将来像の作成やその実現に向けた面整備手法等の方策に関して、地元自治体への技術的な支援を行っていく。

<外環道 中央JCT周辺地区のまちづくりのイメージ>

整備効果【環境】

- ・ 農地や屋敷林の保全を図るなど、緑あふれるまちを形成
- ・ 仙川やその崖線緑地を生かした歩道機能の確保など、水と緑が調和したまちを形成

整備効果【活力・利便】

- ・ 生活道路への通過車両の流入抑制など、安心・安全に暮らせるまちを形成
- ・ 北野中央通りや吉祥寺通りなど、外環により分断される道路の代替機能を確保
- ・ 外環や都市計画道路等の整備に合わせ、沿道に相応しい土地活用を促進



整備効果【景観】

- ・ 北野庚申堂など地域の歴史的な資源を生かしたまちづくりを展開
- ・ 農地を生かした景観形成

※出典：「東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）対応の方針（2009年4月）」

検討地区② 京成高砂駅周辺地区

本地区では、成田空港へのアクセス強化に伴い、地域住民等や地元区が主体となり、まちづくり計画の策定に向けた検討を進めており、都はこれらの取組に対し、都営地などを含めた面的整備などによる事業方策について技術的な支援を行っていく。

整備効果【防災】

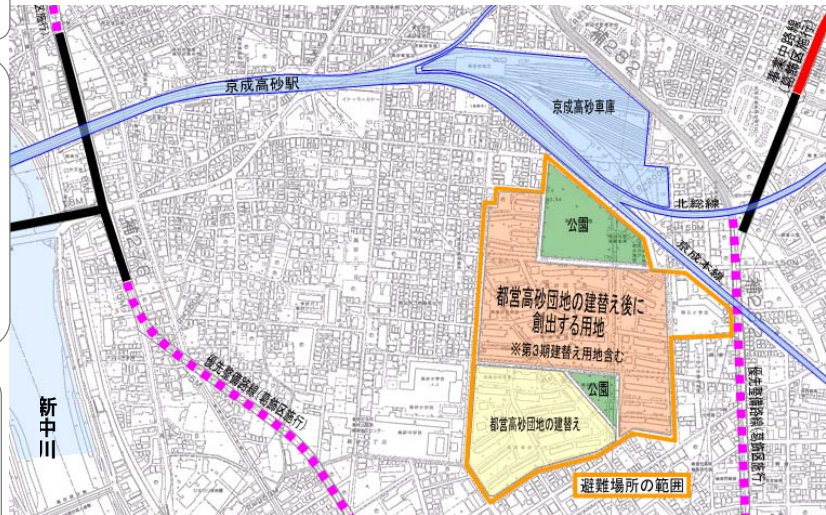
- ・ 避難路の整備、建築物の不燃化など、防災機能を強化

整備効果【活力・利便】

- ・ 都営住宅建替えと併せて、駅を中心としたコンパクトなまちづくりを推進
- ・ 回遊性と利便性の高い複合市街地の形成
- ・ 道路と鉄道の立体化による地域分断と踏切の解消

整備効果【環境】【景観】

- ・ 公園整備などによる緑の確保
- ・ 低炭素など建築物における環境配慮
- ・ 水辺を生かした景観形成



コラム① 大橋地区の整備効果～再開発と高速道路の協働まちづくり～

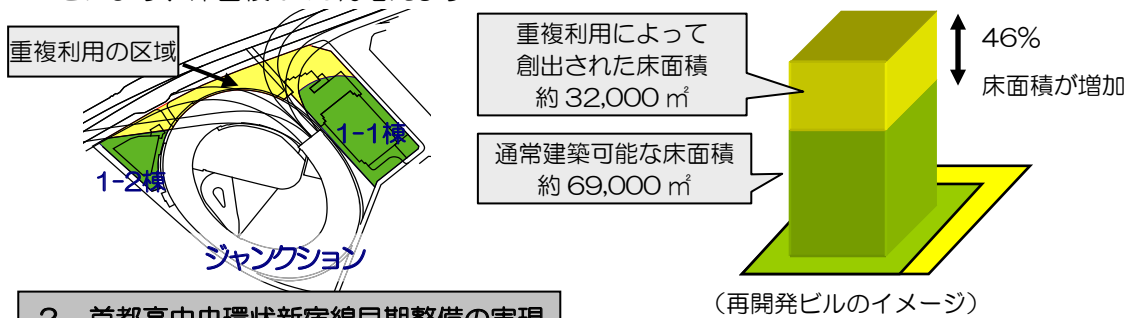
大橋地区では高速道路事業と再開発事業が連携し、ジャンクション整備とまちづくりを一体的に行う「道路事業協働型再開発事業」として事業を実施しています。

このことにより、ジャンクションの早期整備と関係権利者の生活再建を同時に実現できるなど、道路事業と再開発事業がそれぞれにおいて多くのメリットを生み出しており、今後の都市部における基盤整備のモデル事業として注目されています。

協働による相乗効果

1. 敷地の有効利用

- 立体道路制度を活用し、道路区域の一部を再開発ビルの建築敷地として重複利用することにより、床面積が46%増えます

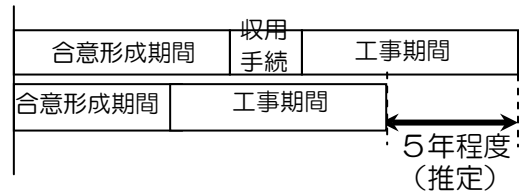


2. 首都高中央環状新宿線早期整備の実現

- 地区内での生活再建（再開発ビルへの入居）が可能となることにより合意形成が促進され、道路の早期整備が実現されました

協働しなかった場合（推定）※
 ※東京都建設局土地収用制度適用基準より推定

道路事業協働型再開発事業の場合（実際）

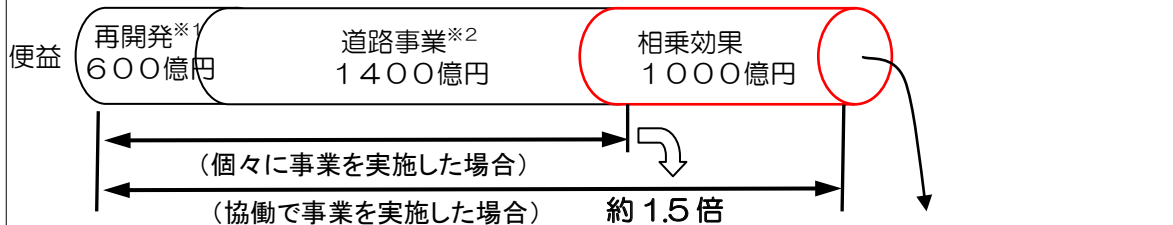


3. その他まちづくり効果

- 防災性の向上 不燃化率(棟数ベース)が 33% から 100% に向上します
- 環境への貢献 約13,600m²の緑を創出し、みどり率が 約36% に向上します

一定条件の下、相乗効果を試算

- 協働事業により、個々に事業を実施した場合に比べて約 1.5 倍の相乗効果が期待できます



(相乗効果の内訳)

- 敷地の重複利用による効果 (500億円)
- 首都高の早期整備による効果 (300億円)
- 様々なまちづくりによる効果 (200億円)

(参考)

※1 周辺地価向上効果+再開発ビルの収益等便益

※2 中央環状新宿線整備による走行時間短縮等に関わる便益 (延長比で簡易的に試算)

重点② 拠点等の形成を先導する

- にぎわいと魅力ある拠点の形成や国際競争力の向上を目指し、業務機能等の集積や緑豊かで快適なオープンスペースの確保、CO₂排出削減に配慮した建築物の整備、首都東京にふさわしい景観形成など、重要な拠点の形成を促進する都市づくりを展開する。
- 都心、副都心、新拠点、核都市では、市街地整備手法を活用して既成市街地の街区再編を進めること等により、業務、商業、文化、交流など多様な都市機能の一層の集積を誘導し、個性と魅力ある拠点を形成する。
- 生活拠点では、交通結節点などにおける商業、福祉、文化、教育などの生活機能などが集積した暮らしやすい生活圏を形成する。

事業中地区) 秋葉原地区(千代田区、台東区)、大手町一丁目地区(千代田区)、大崎駅周辺地区(品川区)、八王子駅南口地区(八王子市)、保谷駅南口地区(西東京市)、有明北地区(江東区)、御徒町駅南口西地区(台東区)、北千住駅東口周辺地区(足立区)、武蔵小金井駅南口第1地区(小金井市)など

検討地区) 羽田空港跡地(大田区)、渋谷駅周辺地区(渋谷区)など

事業中地区① 秋葉原地区(千代田区、台東区)

地区面積：8.76ヘクタール 事業者：都 手法：土地区画整理事業

秋葉原駅周辺の神田市場跡地や国鉄清算事業団用地などを中心に一体的な土地利用転換を図ることにより、つくばエクスプレス線の導入空間を確保するなどターミナル機能の強化を図るとともに、ITセンターなど民間開発を誘導することで、活力にあふれた新拠点を形成するもの。

整備効果【活力・利便】

- ・ 駅周辺の幹線道路や交通広場の整備により交通利便性が向上
- ・ 新築された民間ビル内の店舗充実により買物利便性が向上
- ・ ソフト系IT関連事業所が増加
- ・ アニメなど地区独自の文化発信の拠点として更なる発展が期待
- ・ 投入した事業費(346億円)に対して約10倍の経済波及効果が見込まれる。

整備効果【環境】

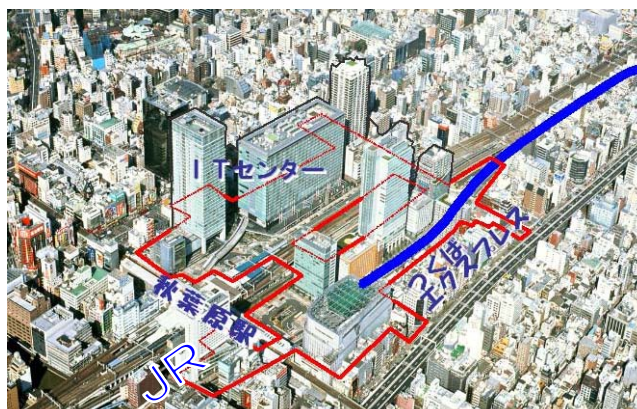
- ・ 幅広い歩道を整備し、あわせて緑化を推進することで、快適な歩行空間を創出
- ・ CO₂排出削減に配慮した建築物の整備

整備効果【景観】

- ・ 電線類地中化や緑化による良好な景観形成



施行地区内の歩道及び民有地内の緑化



事業中地区② 大手町一丁目地区(千代田区)

地区面積：13.1ヘクタール 事業者：都市再生機構 手法：土地区画整理事業

地区面積：1.3ヘクタール/1.4ヘクタール 事業者：個人 手法：市街地再開発事業

土地区画整理事業と市街地再開発事業を活用し、国際金融機能の強化に向けた業務支援施設の整備や緑あふれる都心空間の創出等を目指すもの。国の合同庁舎跡地を種地として段階的かつ連続的に建替えを進めていく連鎖型都市再生プロジェクトの第一弾の事業。

整備効果【環境】

- ・ 日本橋川沿いの緑のオープンスペースの形成
- ・ 地域冷暖房の導入
- ・ 低炭素型設備の導入

整備効果【活力・利便】

- ・ 業務、国際交流、カンファレンス施設の整備
- ・ 地上地下の公共空間、歩行者ネットワークの形成
- ・ 国際医療サービス施設の整備

整備効果【景観】

- ・ 日本橋川護岸の修景
- ・ 皇居の緑を中心としたすり鉢状のスカイラインとの整合

整備効果【防災】

- ・ 従前建築物の建替え
- ・ 国際医療サービス施設の整備
- ・ 日本橋川沿いにオープンスペースを確保



事業中地区③ 八王子駅南口地区(八王子市)

地区面積：2.0ヘクタール 事業者：組合 手法：市街地再開発事業

駅前広場の拡幅整備により交通結節点の機能強化及び歩行者空間の形成を図るとともに、土地の一体的な高度利用により市の中心拠点にふさわしい商業・業務・文化・住宅等の複合核を創出し、質の高い多機能空間の編成及び周辺地区の活性化を図り、都市機能の更新及びJR八王子駅の南の玄関口にふさわしい街並みを形成する。

整備効果【環境】

- ・ 建築物の屋上緑化
- ・ 低炭素型設備の導入

整備効果【景観】

- ・ 中・低層部における周囲の建築物等との調和

整備効果【活力・利便】

- ・ 新たな文化の拠点となる市民会館（ホール）の確保
- ・ 駅に直結するペDESTリアンデッキの確保
- ・ 住宅や商業・業務施設の集積
- ・ 駅前広場の拡張整備や関連する道路の拡幅

整備効果【防災】

- ・ 従前建築物の建替えや広場空間の拡張など防災性を向上



(出典：八王子市ホームページ)

事業中地区④ 保谷駅南口地区(西東京市)

地区面積：0.7ヘクタール 事業者：西東京市 手法：市街地再開発事業

土地の高度利用によるオープンスペースの創出、老朽建築物の更新及び不燃化を図るとともに、駅前広場整備と合わせた快適で安全な買物環境・良好な住宅環境を整備するもの。

整備効果【活力・利便】

- ・ 交通広場の整備による交通結節機能の強化
- ・ ペDESTリアンデッキによる歩行空間の確保
- ・ 公民館、図書館、スーパーマーケットなどの生活利便施設の導入

整備効果【防災】

- ・ 老朽建築物の更新による不燃化
- ・ 狭あい道路の解消
- ・ 防火水槽の設置



整備効果【環境】

- ・ オープンスペースの緑化
- ・ 建築物の屋上及び壁面緑化
- ・ 低炭素型設備の導入

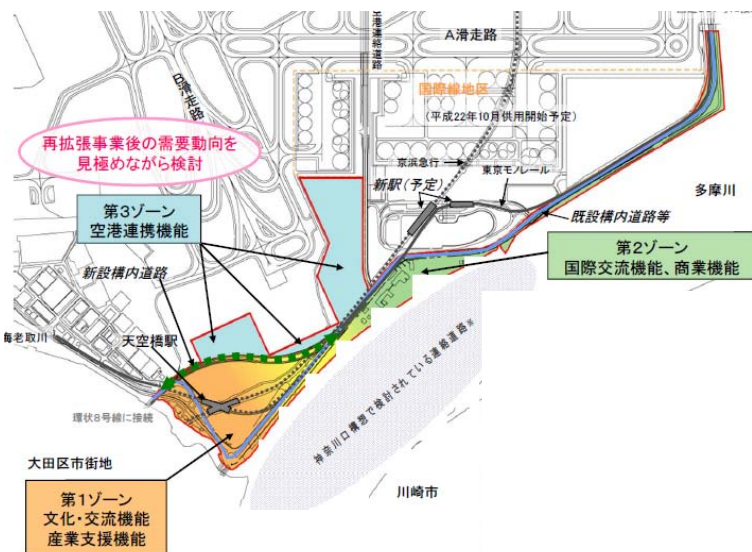
整備効果【景観】

- ・ 市の東の玄関口としてふさわしい景観の創出

(出典：西東京市ホームページ)

検討地区① 羽田空港跡地(大田区)

空港跡地の計画的な土地利用転換などにより、産業支援機能や国際交流機能など、本地区に相応しい機能の集積を図り、空港とともに新拠点を形成することが必要。国、都及び地元区で構成する羽田空港移転問題協議会が中心となって、計画の具体化やまちづくり手法の検討などを進める。



整備効果【防災】

- ・ 同空間が防災機能も担うことで安全・安心な拠点を形成

整備効果【環境】【景観】

- ・ 市街地に隣接した環境と共生する親水空間を形成
- ・ 多摩川の水際線などを生かした良好な景観形成

整備効果【活力・利便】

- ・ にぎわいを創出する文化・交流ゾーンを形成
- ・ 旅客サービスの提供を促進する国際交流ゾーンや商業ゾーンを形成
- ・ 産業面における拠点性が高まる産業支援ゾーンを形成

(出典：「羽田空港跡地利用基本計画」2008年3月)

検討地区② 渋谷駅周辺地区(渋谷区)

渋谷駅周辺地区では、民間を主体とした複数の土地区画整理事業及び市街地再開発事業等により都市基盤整備、駅施設の機能更新、ビル開発を一体的に実施し、交通結節機能を強化するとともに、駅を中心とした生活文化の創造・発信拠点の形成を図る。

整備効果【防災】

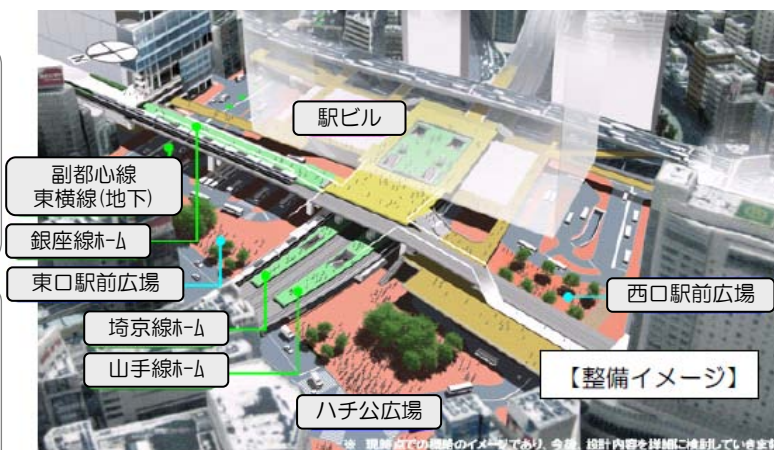
- ・ 駅や建築物の更新、雨水貯留施設の整備により、防災性が向上

整備効果【環境】

- ・ 渋谷川沿いの親水空間や敷地内の緑化により、緑・水を活用した街並みを創出
- ・ 地下駅の自然換気により、省エネルギー化を実現

整備効果【活力・利便】

- ・ 渋谷駅の機能更新により交通便利性が向上
- ・ 交通広場の整備により交通結節機能や安全性が向上
- ・ アーバンコア及びデッキの整備により立体的な歩行者空間を創出



整備効果【景観】

- ・ まちの玄関口にふさわしい顔となる景観の形成

コラム② 秋葉原地区の整備効果 ～大規模跡地の有効活用による新たな拠点形成～

秋葉原駅付近では神田市場や国鉄貨物駅の大規模跡地の有効活用を図ることを目的として土地区画整理事業を実施しています。

施行地区内では道路や公園の整備と併せてビルの建築工事も進められ、つくばエクスプレスの開通など関連事業も行なわれた結果、利便性の向上や、歩道などの緑化により快適な街並みの創出、活力・にぎわいの増加など多くの効果が見られました。

主な整備効果

1. 利便性の向上

- 駅の東西に整備した交通広場（東側4,000㎡、西側4,300㎡）にタクシープールやバスの停留所が設置され、ターミナル機能が向上しました。
- 新築されたビル内には、物販店や飲食店（約70店舗）が出店し街の魅力が向上しました。
- 施行地区内に合計約1,580台の駐車場が確保され、自動車でのアクセス性が向上しました。



（秋葉原駅 東側交通広場）

2. 快適な空間・街並みの創出

- 施行地区内の歩道は、施行前の約6倍の面積（約14,400㎡）に増やし、民地内には約1,700㎡の歩道状空地を確保しました。
- 歩道の街路樹（約200本）と民地内の緑化（屋上等を含む）により、合わせてサッカーコート1面分（約7,000㎡）に相当する緑を創出しています。



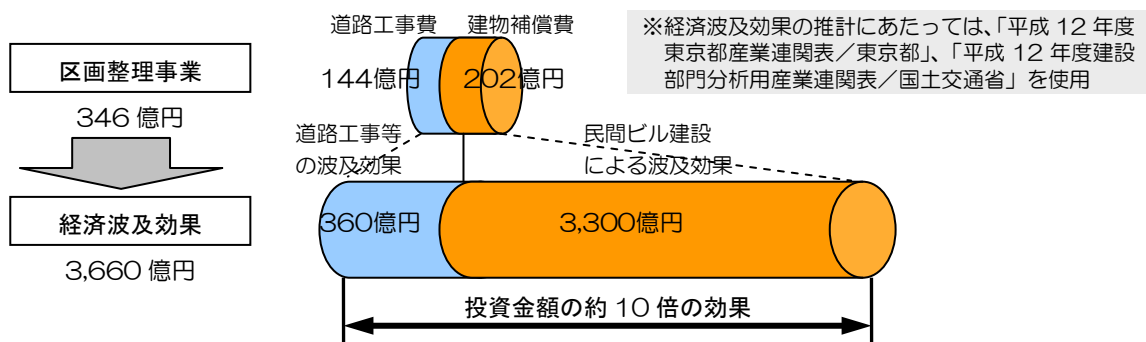
（歩道及び民地内の緑化）

3. 活力・にぎわいの増加

- 秋葉原駅周辺のソフト系IT関連事業所は約3割増加しています。（H12年度比18年度値）
- つくばエクスプレスが開通し、街並みが整った平成17年度の秋葉原駅の降車人員（定期券利用者を除く）が前年度に対して約2割増加しています。

経済波及効果を試算

- 土地区画整理事業で投じた事業費(346億円)に対し、道路工事などの建設投資による波及効果(360億円)と民間ビル建設等による波及効果(3,300億円)を合わせると、投資金額に対して約10倍(3,660億円)の効果が期待されます。



重点③ 国公有地等の活用により都市機能の更新を図る

- 低未利用地や遊休地となっている国公有地、施設の建替え・更新時期を迎えている都有施設の土地等について、業務商業等の拠点の形成、生活拠点の形成、地域の防災性の向上等の観点に立った都市づくり事業を推進する。
- この場合、当該事業を契機として、区域周辺の民有地等にまちづくりが展開されるよう、地区周辺にまちづくりガイドラインを作成し、誘導していくものとする。
- 高速道路施設など、今後更新時期を迎える都市施設について、その更新を促進するため、施設周辺のまちづくりと一体となった更新のあり方について調査・検討を進める。

事業中地区) 池尻二丁目地区(世田谷区)、警察大学校等跡地(中野区)など
 検討地区) 竹芝地区(港区)、立川基地跡地昭島地区(昭島市、立川市)など

事業中地区① 池尻二丁目地区(池尻二丁目都有地活用プロジェクト)(世田谷区)

都営住宅の跡地を有効に活用し、補助26号線に係る地権者の転居に配慮した共同住宅の分譲枠の設定等を条件として民間事業者に土地売却を行うことで、民間のノウハウを活用して、避難路の整備促進や木造密集地域の防災性の向上を図るもの。

整備効果【防災】

- ・ 民間事業者によって、転居が必要となる権利者に移転先となる住戸を先行して分譲する等、補助26号線の整備促進にも寄与

整備効果【活力・利便】

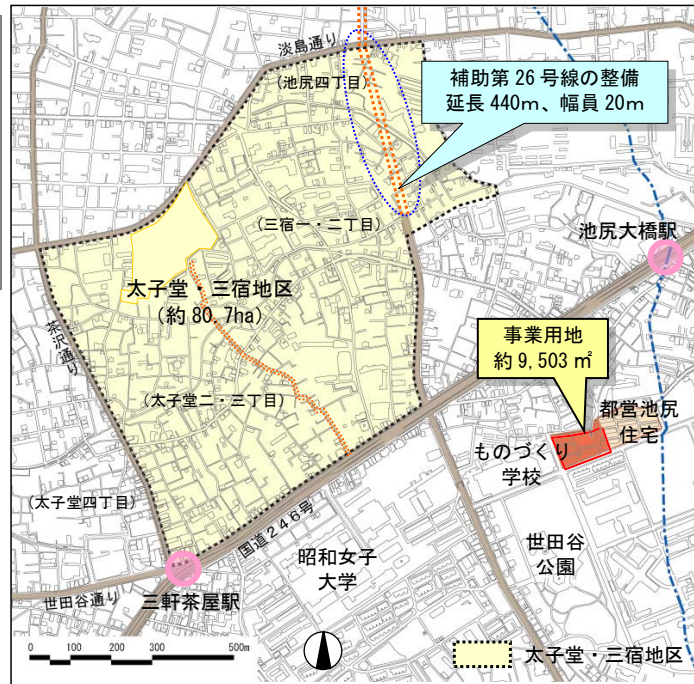
- ・ 区の公益施設(保育園、児童館、地区会館等)の更新が図られ、地域のまちづくりに貢献

整備効果【景観】

- ・ 周辺の景観との調和に配慮した色彩計画

整備効果【環境】

- ・ 既存樹の保存やビオトープの設置、屋上・壁面緑化、透水性舗装、雨水利用など、環境への配慮



(右図 事業者が作成したイメージパース)

検討地区① 竹芝地区(港区)

豊かな緑、海、文化を実感できる、活気ある商業・業務の拠点の形成など、近接した複数の都営地を活用して東京の魅力を高めるまちづくりを推進。



整備効果【環境】

- ・ 浜松町駅からふ頭への軸線を中心に、歩行者動線の強化や緑の創出により回遊性を向上
- ・ 地域冷暖房の計画地域に設定されており、環境に配慮した熱供給が可能

整備効果【活力・利便】

- ・ 新しい産業集積の動向に着目し、ビジネス拠点を形成
- ・ 地域資源を生かし、集客・にぎわいを向上

整備効果【景観】

- ・ 芝離宮庭園や竹芝ふ頭などの水と緑を生かした街並み形成

検討地区② 立川基地跡地昭島地区(昭島市、立川市)

核都市「立川」の整備エリアに含まれる貴重な未利用空間であり、国の利用による核都市にふさわしい広域的な機能や、業務・商業機能の導入を図り、にぎわいと活気を創出。

整備効果【環境】【景観】

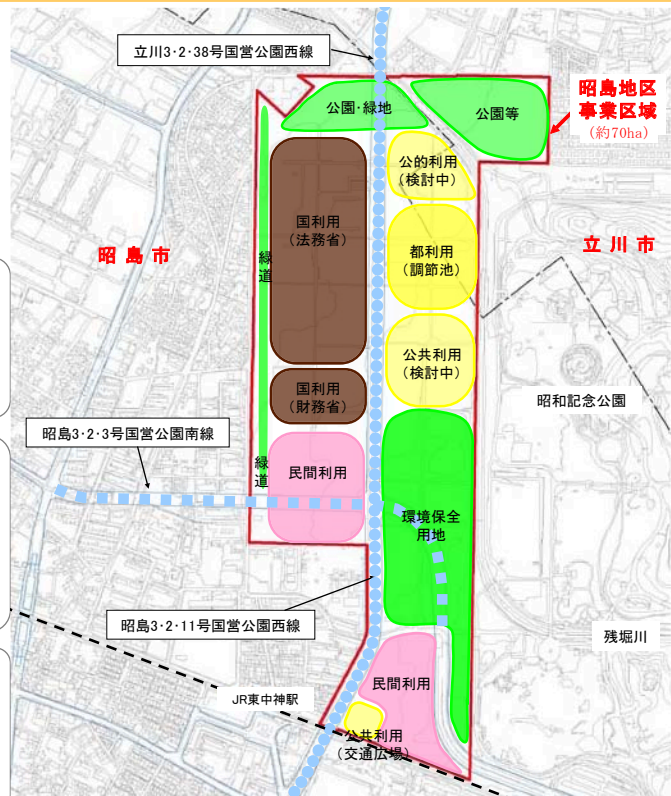
- ・ 昭和記念公園の特徴を活かしながら連携した緑に囲まれたまちを形成
- ・ 建築物における環境配慮

整備効果【防災】

- ・ 公園・緑地などオープンスペースの整備を行い、防災機能を強化
- ・ 水害から市街地を守る調節池の設置など、安全なまちを形成

整備効果【活力・利便】

- ・ 都市計画道路の整備、駅施設の改良及び交通広場の整備などにより、利便性の高いまちを形成



出典：「立川基地跡地昭島地区利用計画 2010年3月」

重点④ 道路整備と沿道まちづくりを一体的に進め、防災性の向上を図る

- 沿道における適切な土地利用や不燃化等の促進に向け、道路整備を契機として地元の意向を取り入れながら民間開発を計画的に誘発するなど効果的な沿道まちづくりを展開する。
- 特に、木造住宅密集地域では、道路を中心に延焼遮断帯を効率的に形成するとともに、後背地において地元自治体が木造住宅密集地域整備事業や規制誘導策などを重層的に促進するなど防災都市づくりを推進する。
- また、建物の共同化や敷地の交換など、沿道でのまちづくりを進め、住み慣れた地域での居住継続を図ることで権利者の合意形成を促進し、街路事業を円滑に推進する。

事業中地区) 東池袋地区(豊島区)、目黒本町地区(目黒区)、土支田・高松地区(練馬区)など
検討地区) 大山中央地区(板橋区)など

〔道路整備と一体的に進めるまちづくりのイメージ〕

【整備前】



都市計画道路計画線



【整備後】

沿道の不燃化による
延焼遮断帯の形成

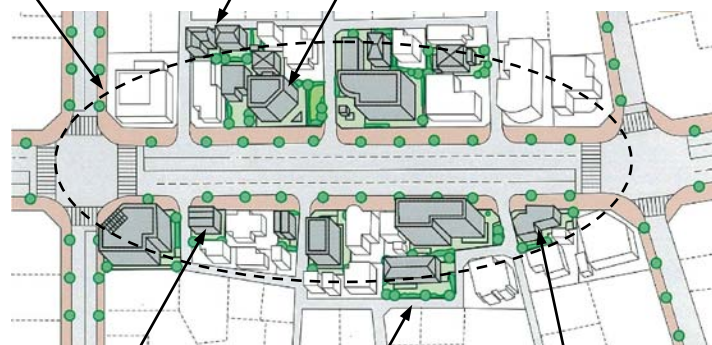
希望する人同士での土地の入替え

土地を集約し建物を共同化

残った土地で再建

生活道路の整備

隣地の残地を購入して建替え



事業中地区① 東池袋地区（補助第81号線）（豊島区）

木造住宅密集地域の中でも震災時に大きな被害が想定される地域において、都市計画道路の整備に合わせて、沿道の共同建替え等のまちづくりを民間のノウハウを活用しながら一体的に進め、地域の防災性や活力の向上を図る。昨年7月には補助81号線沿道での共同建替え第一号となる施設建設工事に着手した。

整備効果【防災】

- ・ 延焼遮断帯の骨格となる都市計画道路（補助第81号線）の整備
- ・ 都市計画道路の整備に合わせた沿道建築物の共同化・不燃化の促進

整備効果【活力・利便】

- ・ 沿道での共同化など土地の高度利用を誘導

整備効果【環境】

- ・ 街路樹の植栽
- ・ 共同建替え事業における環境配慮を誘導（屋上緑化・壁面緑化・太陽光発電等）
- ・ 軌道緑化等、都電敷の特徴を生かしたまちづくりを検討

整備効果【景観】

- ・ 地区計画による地域特性に配慮した景観形成



事業中地区② 目黒本町地区（補助第46号線）（目黒区）

本地区の周辺では、東急目黒線の地下化や武蔵小山駅、西小山駅の駅前広場が整備されるなど環境が大きく変わりつつあり、都市計画道路の整備に合わせて、隣接する公共施設の整備など沿道のまちづくりを一体的に進めることにより、地域の防災性の向上を図るとともに、利便性の高い良好な市街地を形成する。

整備効果【防災】

- ・ 延焼遮断帯の骨格となる都市計画道路（補助第46号線）の整備
- ・ 都市計画道路の整備に合わせた沿道建築物の共同化・不燃化の促進

整備効果【環境】

- ・ 街路樹の植栽
- ・ 建築物建替時における緑化誘導（目黒区みどりの条例による緑化）

整備効果【景観】

- ・ 地区計画による地域特性に配慮した景観形成



整備効果【活力・利便】

- ・ 先行整備基盤（道路、駅前広場等）とのネットワーク化での効果
- ・ 道路整備と連携した公共施設の整備と周辺まちづくり

検討地区① 大山中央地区（補助第26号線）（板橋区）

補助26号線の整備や鉄道による地域分断、商店街活性化など、まちづくりにおける課題が輻輳しており、地元区と都が連携を強化していくことが必要。都は、都市計画道路の整備に向けた取組を進めるほか、都区連絡会やまちづくり部会などを通して、地元区などへの技術的な支援を行っていく。

整備効果【防災】

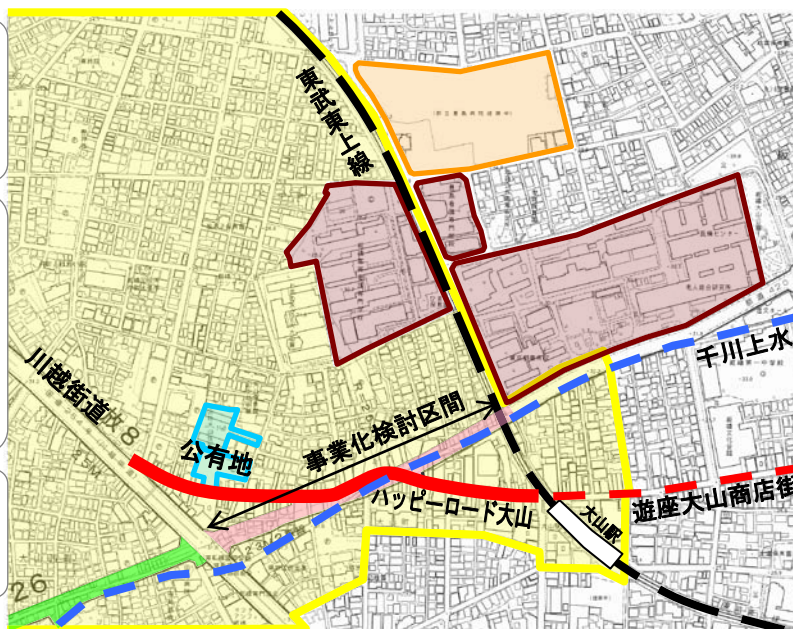
- ・ 都市計画道路の整備と合わせて沿道建物の不燃化を促進し、延焼遮断帯を形成

整備効果【活力・利便】

- ・ 駅を中心としたコンパクトなまちを形成
- ・ 道路と鉄道の立体化による地域分断や踏切の解消
- ・ にぎわいと個性のある商店街の活性化

整備効果【環境・景観】

- ・ 街路事業に合わせた街路樹の整備や公園緑地を確保



第4章 今後都が果たすべき役割

4-1 総合調整機能の強化

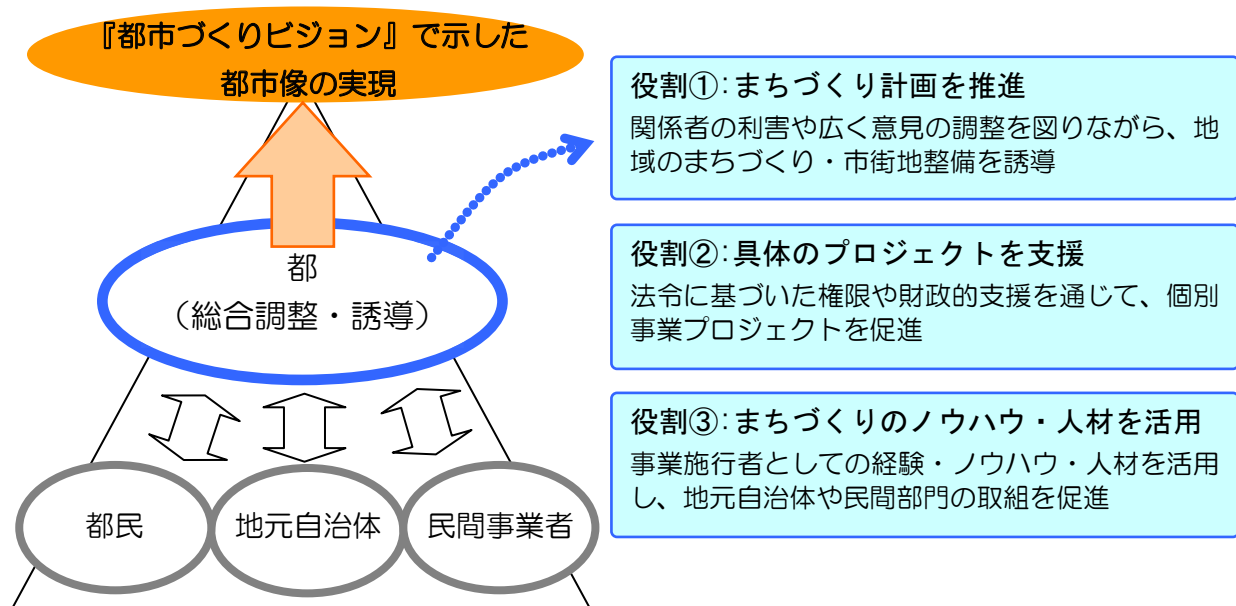
そもそも市街地は、道路や公園などの公的主体が管理・運営する都市基盤と主に民間部門が利用・保全する宅地とで構成されている。したがって、より質の高い街を実現していくうえでは、公と民が適切に役割分担し、相互に十分連携を図ることが必要である。その際には、公的主体が民間部門に働きかける視点、基盤と宅地を相互に関連付けて整備する視点、合意形成から事業完了後の管理・運営までを一体的にとらえる視点が一層重要になる。

都は昨年7月に改定した「東京の都市づくりビジョン」において、「世界の範となる魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造」を基本理念として掲げた。その実現には、都のみならず、都民、地元自治体、民間事業者が地域の将来像を共有し、それぞれが行動することが重要である。

こうした認識に基づき、都は、「①都市計画決定権者として、関係者の利害を調整し、広く意見を聴きながら計画をとりまとめる機能」、「②法令などに基づく許認可権や補助金等を通じて個別事業プロジェクトの実施を支援する機能」、「③自ら施行者として事業を実施してきたことによって蓄積した経験やノウハウ及び技術力を備えた人材の活用」の3つを駆使して、都民、地元自治体、民間事業者らに対して、地域のまちづくり・市街地整備の取組を促進する。また、東京の実情に即して、事業を推進するうえで必要となる制度の制定や隘路あひとなっている事項の改善、整備財源の確保等を、国に対し求める。

今後、都は、このような「総合調整機能」を一層強化し、都民、地元自治体、民間事業者が主体となって進めるまちづくり・市街地整備を支援していくことを基本とする。

〔都の基本的な役割のイメージ〕



4-2 事業の各段階における具体的な都の役割

質の高い市街地を形成し、将来にわたって適切に維持管理していくためには、まちづくりの初期段階から管理・運営段階までを一体のプロセスとしてとらえた取組を展開していくことが重要である。以下に都が果たす具体の役割を示す。

(初期段階から合意形成段階)

- 事業の初期段階では、地元自治体が地域住民に働きかけ、地域の将来像に対する意識を共有化し、まちづくりへの機運を醸成することが、その後の円滑な事業化に不可欠である。
- このため、都は、地元自治体に対し、地元住民が参加したまちづくり協議会の立ち上げをはじめ合意形成の取り組みを支援する。併せて、まちづくりに関する各種資料・データの提供、民間コーディネーターなど専門家の紹介を行うなど、地元自治体の取り組みを支援する。
- また、一定の合意が形成された段階で、事業手法の選定や事業計画の策定に向けて、専門的助言や利害関係者の調整などの技術的支援を行うとともに、広域的な視点に立った関連分野の政策との整合を図るなど、事業プロジェクトの具体化に向けた支援を行う。

(事業実施段階)

- 事業段階では、地元自治体や民間事業者など事業実施者が、適切な期間とコストをもって事業目標を達成するよう、権利者の生活再建にも配慮しながら事業進捗を図ることが重要である。
- このため、都は、事業に対する許認可や補助金等による財政支援を通じて、適正な資金計画やスケジュールについて指導・助言を行う。
- また、公共施設や建築物等の工事実施にあたり、必要により設計内容の指導や関係企業者との調整に助言を行うなど、適正かつ円滑な事業執行を支援する。
- さらに、地域のまちづくりに対する様々な住民意見が適切に反映・処理されるよう、例えば、土地区画整理審議会に対して助言するなど、調整機能を果たしていく。

(事業完了から管理・運営段階)

- まちづくり・市街地整備の事業の効果を長く維持・向上し、環境や価値を高めていくためには、将来にわたって、関係住民の手によって、適切に管理・運営していくことが大切である。
- このため、都は、エリアマネジメントの普及啓発を図ることを目標に、例えば白鬚西地区(荒川区)や汐留地区(港区)における取組事例をはじめ内外の先駆的事例を紹介していく。
- また、エリアマネジメント推進のための制度づくりに取り組むとともに、研修会等を開催するなどして、推進リーダーを担う人材育成などを促進する。
- さらに、地域の特色を生かしたまちづくりを実現した優良プロジェクトを顕彰し、広く紹介するなどして、地域のまちづくりを一層喚起していく。

第5章 事業を推進する仕組みの構築

「都市づくりビジョン」に示した将来像の実現に向けて、市街地整備を加速させるための推進方策を以下に示す。

5-1 効率的な事業の展開

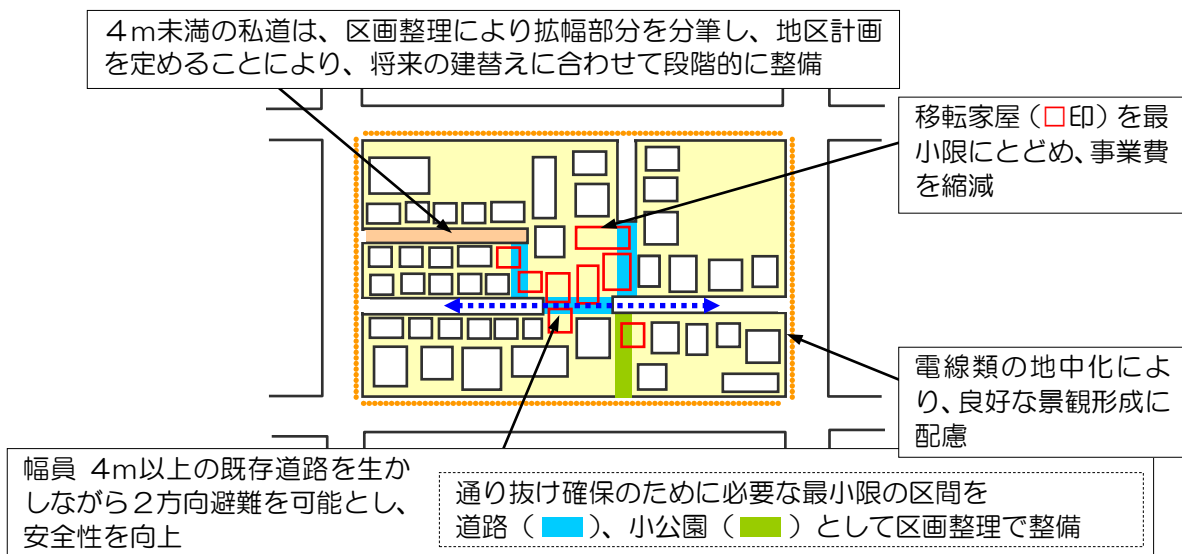
(事業効果の測定・評価手法の検討)

- 当該事業プロジェクトの実施による事業効果を、市街地整備の4つの目標に照らして、測定・評価する手法について検討を行う。客観的かつ簡素で分かりやすい評価項目の選定や評価の基準づくりに努めるものとする。
- 「環境」や「防災」面への貢献度が高まるように誘導していくとともに、4つの目標への貢献度の高い事業について、東京都ホームページなどを活用して都民等に対して情報発信を行うなど、良好なまちづくりの促進を図る。

(既存制度の積極的な活用等)

- 土地区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行や防災街区整備事業など、権利者が権利変換への参加の有無を選択できる柔軟な事業手法の活用を更に促進する。
- 「大街区方式区画整理」や受益者負担の考え方を取り入れた「開発者負担」の活用により、整備のスピード化や整備効果を早期に発現する。
- 沿道整備街路事業の活用により、転出困難者に対する選択肢を増やすことなど道路整備と一体的に進める沿道まちづくりを促進する。
- 過去の土地改良事業等により一定の都市基盤が整備された地区には、その街区内では建物の老朽化や行き止まり道路にしか接道しないなど、安全性に課題を抱える地区もある。こうした地区では、土地区画整理事業により既存道路を活用した必要最低限の道路を確保するとともに、地区計画により計画的な基盤整備を行っていくなど、既存制度の柔軟な運用により防災性の向上を図っていく。

〔地区計画と連動した修復型土地区画整理事業のイメージ〕



(都施行事業の効果を早期に発現するための仕組みの構築)

- 都が行っている土地区画整理事業の区域内では、地権者の合意を得ながら着実に事業を推進し、その効果を早期に発現させる必要がある。そのため、事業区域内の転出意向者の用地の買収や直接施行による除却など、新たな仕組みについて検討を行っていく。

(立体道路制度の更なる活用の検討)

- 環状第二号線新橋・虎ノ門地区(港区)や大橋地区(目黒区)では、権利者の居住継続や道路の早期整備のために、立体道路制度を活用し一体的にまちづくりを進めてきた。今後、新たに整備する道路はもとより、更新時期を迎える施設についても、立体道路制度を活用して更新することが効果的な場合も想定されることから、制度の拡充について国など関係機関とともに検討を行っていく。

(土地区画整理事業を施行すべき区域におけるまちづくりの検討)

- 周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域は、緑地地域の指定解除に替わるものなどにより昭和40年代の前半に都市計画決定(約8,993.7ヘクタール)された。その後、急速な市街化の進行により事業が思うように進捗しなかったため、平成14年にガイドラインを定め、都市基盤が一定程度整備された地区は、地区計画など他の手法に変更するなどして対応してきた。しかし、未だに約6,000ヘクタールが未着手の状況であることから、良好な市街地を形成する観点から、今後の取扱いについて関係区と検討を行っていく。

(国に対する新たな制度構築や税制優遇の要望)

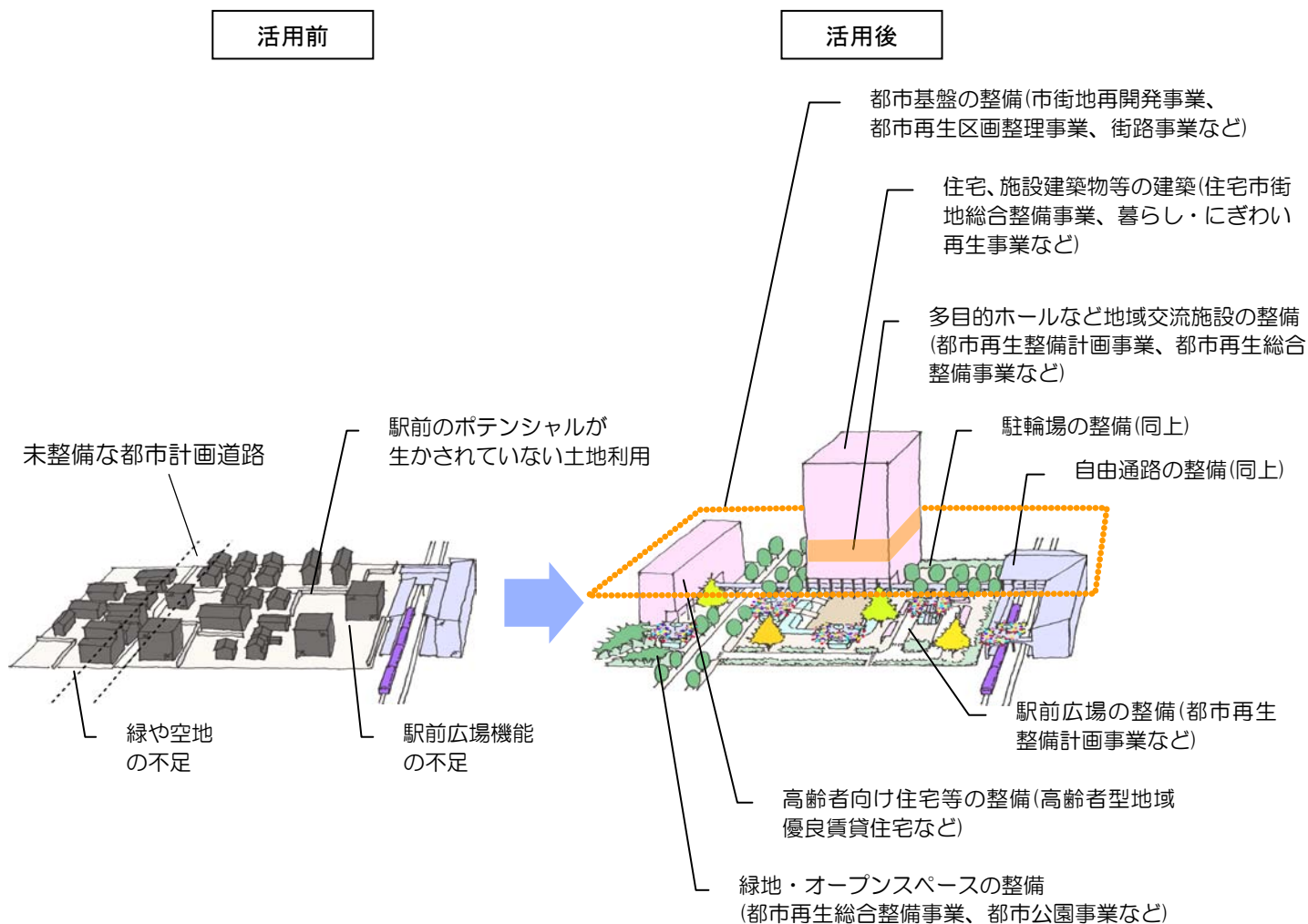
- 土地区画整理事業における換地や市街地再開発事業における権利変換に伴う従前の地下鉄等の区分地上権の適切な担保など、事業推進上の課題解決に向けた法制度の整備について国に対して働きかけを行っていく。
- 第一種市街地再開発事業における転出希望者への税制優遇や、相続税の納税猶予の適用を受けている生産緑地の買収に係る利子税の免除など、公共事業に協力する権利者に対する税制優遇について国に対して働きかけを行っていく。
- 防災街区整備事業の活用促進に向けて、木造住宅密集地域における敷地規模の実状を踏まえ、個別利用区の敷地の最低限度の要件緩和について国に対して働きかけを行っていく。

5-2 事業性を高める支援

(安定的な財源の確保に向けた国への要請など)

- 東京の実状に応じた市街地整備を着実に推進していくため、必要な財源の安定的な確保に向けて、今後とも国に対して働きかけを行っていく。
- 新たに創設された社会資本整備総合交付金を有効に活用し、地域の実状に応じたまちづくりを効率的に促進していく。

〔社会資本整備総合交付金の活用イメージ〕



(都有地を活用したまちづくりの推進)

- 市街地の中にある都有地などの種地は、当該区域におけるまちづくりを円滑に進めるための有効な資源である。今後、沿道権利者の生活再建の場として沿道にある都有地などを活用した沿道一体整備事業や都有地を活用した市街地再開発事業など、都有地を効果的に活用したまちづくりを推進していく。

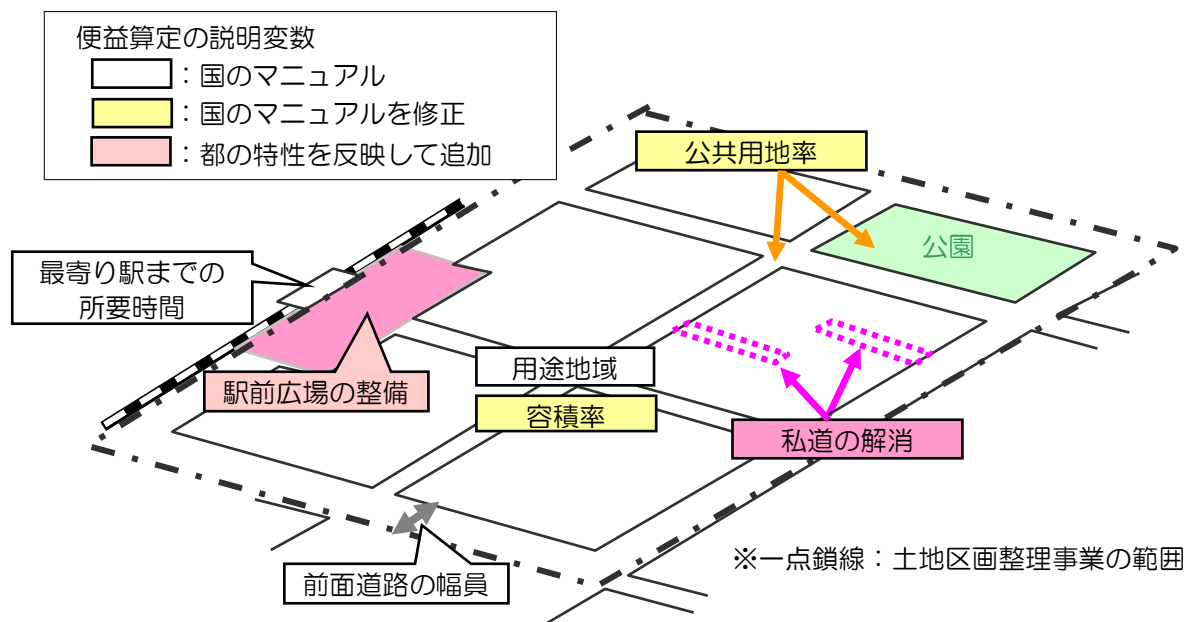
(市街地再開発事業への特定目的会社の参画)

- 組合施行の市街地再開発事業では、これまで自らの資産及び信用をもとに資金調達を行うことが多かったが、より多様な資金調達を可能とするため、資金計画の妥当性や安全性などを審査した上で、特定目的会社を参加組合員として参画させるなど、民間資金の活用を促進していく。
- 都市再生特別措置法により、民間都市開発機構が支援することができるプロジェクトは、都市再生緊急整備地域内で行われる民間都市再生事業に限られているが、都の政策目的に即して対象地区を拡大するよう求めていく。

(都の実態に合った事業評価の実施)

- 昨年7月、国は土地区画整理事業の費用便益分析マニュアルを改訂したが、国のマニュアルが対象としている一般的な三大都市圏と、東京における既成市街地の密集度は大きくかけ離れている。このため、都内（桧原村、奥多摩町、都心3区および臨海部などを除く）においては、東京都版費用便益分析マニュアルを活用して事業効果を東京の地域特性を反映して適切に評価し、国に対して財源の確保を求めていく。

〔東京都版費用便益分析マニュアルによる便益算定のイメージ〕



5-3 まちづくり推進体制の強化

(地元自治体等との連携体制の強化)

- まちづくりの早い段階から地元自治体と都の情報連絡会を設置するなど、まちづくりの推進体制を強化する。
- 地元自治体との連携により、まちづくり協議会の設置など、地域住民がまちづくりに参画できる機会を享受できるような環境整備を促進する。

(都が有する技術力の提供)

- 都がこれまで、市街地整備事業の施行者として培ってきた経験やノウハウ及び技術力を備えた人材を、地元自治体等が進める地域のまちづくりに生かしていく。
- このため、自治体職員に対する講習会・研修会の開催や、ホームページ上での技術情報提供などの技術支援を行う。
- また、まちづくりの実務経験のある退職職員の活用を図るほか、都において地元自治体の職員の業務研修を実施するなどの人的支援・人材交流を行う。

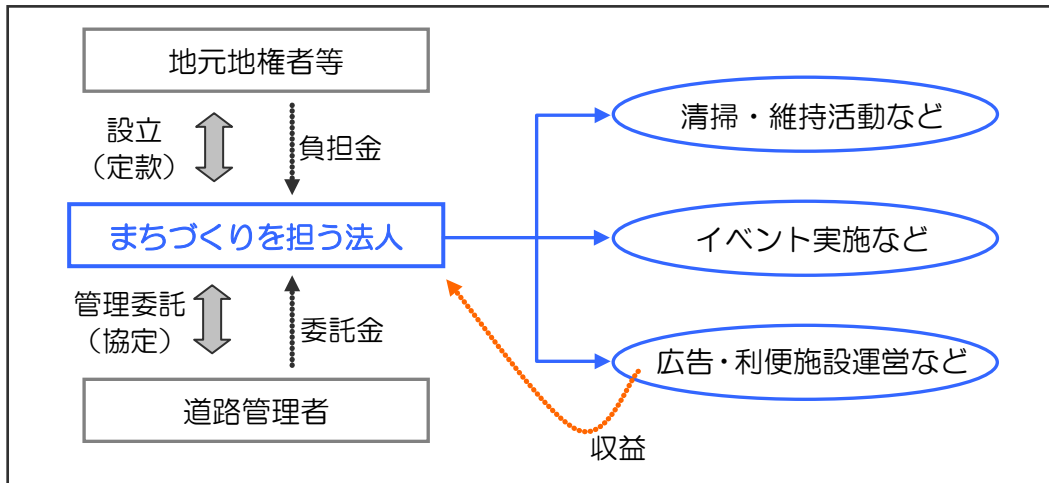
(東京都新都市建設公社や都市再生機構との連携)

- 東京都新都市建設公社との連携による沿道一体整備事業等の推進や、都市再生機構との連携による主要生活道路の整備や従前居住者用賃貸住宅の建設・管理など、様々なまちづくりの主体との連携を強化する。

(地域が主体となったエリアマネジメントの促進)

- 昨年度末に再開発事業が完了した白鬚西地区（荒川区）では、町会を中心とした良好なコミュニティにより防災訓練や清掃などの地域活動が盛んに行われている。地域の賑わいや活気を将来にわたって継続していくためには、こうした取組は重要である。
- 今後、他地区においてもエリアマネジメント等により市街地整備の完了後もその良質な市街地が維持され続けるよう、まちづくりの初動期から先行事例を情報提供していくなど、地域のまちづくりリーダーを担う人材を育成していく。
- 良質な市街地の維持や地域の活性化などに大きな役割を果たすエリアマネジメント活動は、地域の企業や住民等が主体となって取り組むことが必要不可欠である。そのため、地域が自主的・積極的に活動に取り組むことができるよう、隘路となっている規制の緩和や活動に必要な財源を確保するための仕組みの検討を行い、エリアマネジメント活動の促進を図っていく。

〔汐留地区におけるB I D・街の管理運営のスキーム〕



<期待されるメリット>



- グレードアップされた美しく快適なまちの実現
- 自警組織による防犯・防災など、より安全なまちの実現
- 活力とにぎわいのある、個性的なまちの演出

まとめ

今後、東京の市街地は、都市構造上重要な拠点形成や都市基盤の整備によって国際競争力を強化するとともに、環境や景観についても一層重視して取り組んでいかねばならない。そのためには、これまで以上に公と民の連携によって進めていくことが不可欠である。

本方針は、地元自治体や民間事業者等に都市づくりの機運醸成や具体的な行動を促すため、施策・事業の重点化や今後都が果たすべき役割などを取りまとめたものであり、本方針に基づき市街地整備を着実に実施することによって、東京を更なる活力と魅力に満ちた都市へと再生していく。

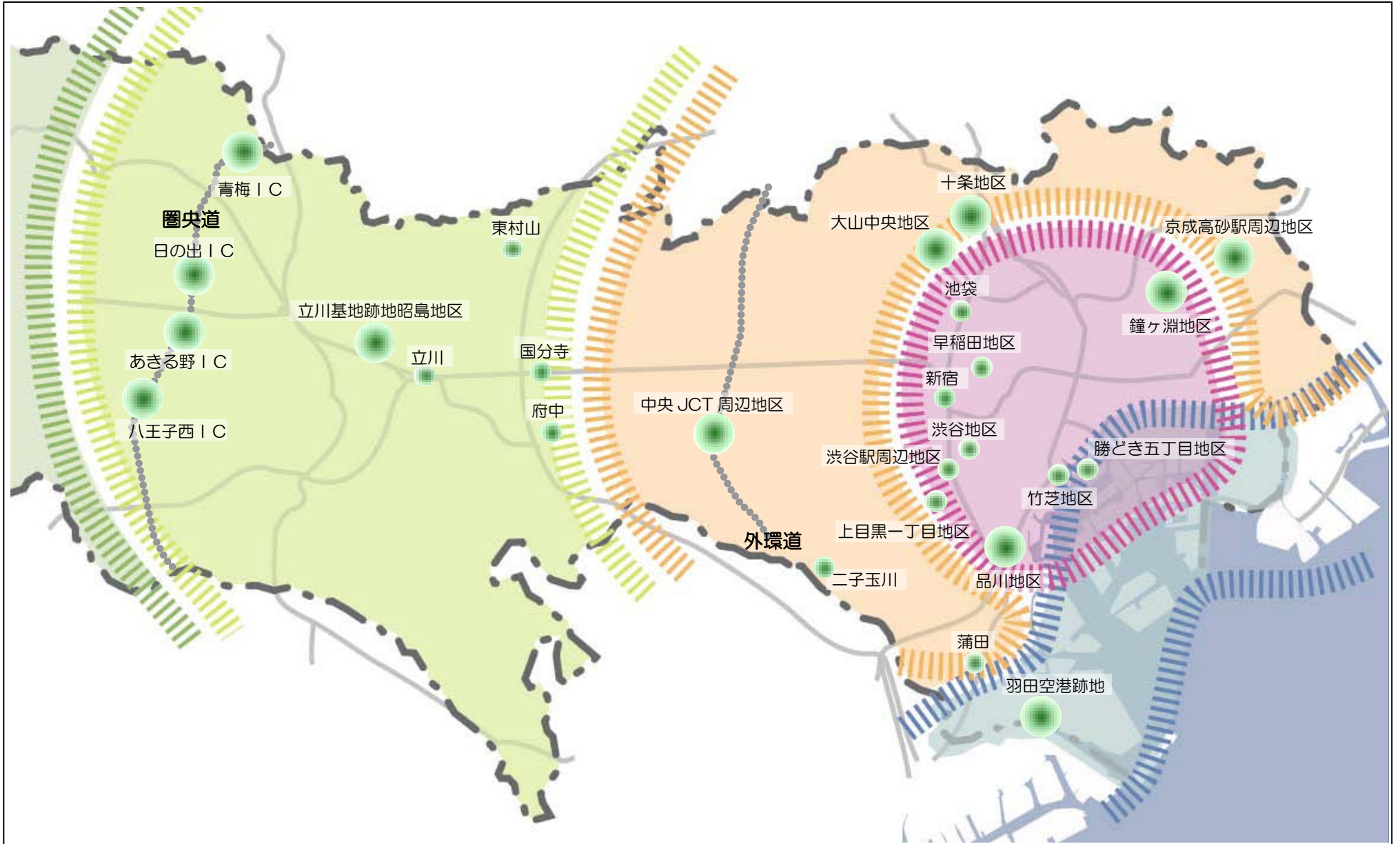
別表) 検討地区一覧

検討地区のうち、本文「3-2 地区の例示」で紹介していない地区を以下に示す。

	地区名	概要	重要な基盤	拠点等	国公有地等	沿道一体
1	勝どき五丁目地区	都営住宅や国家公務員宿舎の跡地を活用して、周辺を含めた個性ある魅力的な複合市街地を形成するとともに、都市の骨格を形成する幹線道路である環状第2号線の導入空間を確保するもの	○		○	
2	品川地区	多様な取組による環境に配慮した市街地の整備と国内外との玄関口に相応しい基盤整備の適切な誘導など、公民協力の下で先進的な都市づくりを進めるもの（なお、本地区は、広域的な拠点の整備に資する道路でもある環状第4号線の整備を含むため、「重要な基盤整備を促進させる市街地整備」にも該当する。）	○	○		
3	中核拠点地区（都心、新宿、池袋、立川など）	東京の国際競争力の向上に向け、都心、新宿や池袋などの副都心、立川などの核都市において、そのポテンシャルに相応しい機能集積や土地の高度利用などを図るもの		○		
4	生活拠点地区（二子玉川、蒲田、府中など）	二子玉川※や蒲田、府中※、国分寺、東村山などの生活拠点等において、居住機能とともに、商業、福祉、文化などの生活機能の集積により、幅広いサービスを提供できる中心性を備えた拠点を形成するもの ※一部事業中		○		
5	圏央道IC周辺地区（八王子西IC、青梅ICなど）	圏央道の八王子西IC、青梅ICの周辺において、優れた交通アクセス機能を生かした物流拠点の育成を図るもの。さらに、日の出IC、あきる野ICについては、地域特性を生かした拠点の形成を検討していく。		○		
6	渋谷地区	青山病院や児童会館などの都有施設跡地について、都市再生を推進し、東京の活力と魅力を高めていくためのプロジェクトに効果的に活用していくもの			○	
7	早稲田地区	移転する予定である児童相談センターなどの都有施設が立地しており、これらについて、都市再生を推進し、東京の活力と魅力を高めていくためのプロジェクトに効果的に活用していくもの			○	
8	上目黒一丁目地区	目黒区と共同し、都有地と隣接する区有地を一体的に活用して、民間活力を導入し、中目黒と代官山を結ぶ美しいまちづくりを進めるもの			○	

9	十条地区※	<p>「防災都市づくり推進計画」の重点整備地区に位置づけられている地区において、補助第 83 号線の整備に合わせて沿道での建物の不燃化や共同化を促進することで、安全な避難路の確保など防災性の向上を図るもの</p> <p>※一部事業中</p>			○
10	鐘ヶ淵地区※	<p>当地区は、「防災都市づくり推進計画」の重点整備地区に位置付けられており、補助第 120 号線の沿道一体整備事業による整備により、防災拠点である白鬚東地区への避難路の整備と沿道の不燃化促進による延焼遮断帯の形成を行うもの</p> <p>※一部事業中</p>			○

■ 検討地区位置図



データ集

1. 土地区画整理事業

- (1) 土地区画整理事業の実施状況
- (2) 土地区画整理事業の施行地区数及び面積
- (3) 都施行土地区画整理事業の概要

2. 市街地再開発事業

- (1) 市街地再開発事業の実施状況
- (2) 市街地再開発事業の施行地区数及び面積
- (3) 都施行市街地再開発事業の概要

3. 沿道一体整備事業

沿道一体整備事業の実施状況

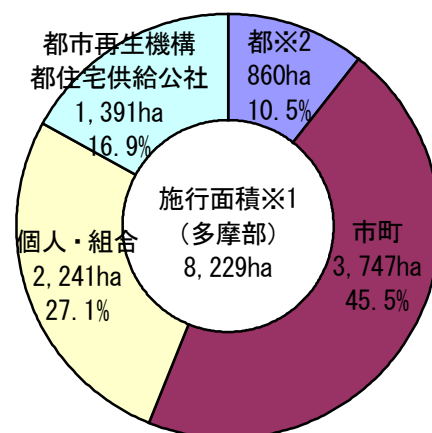
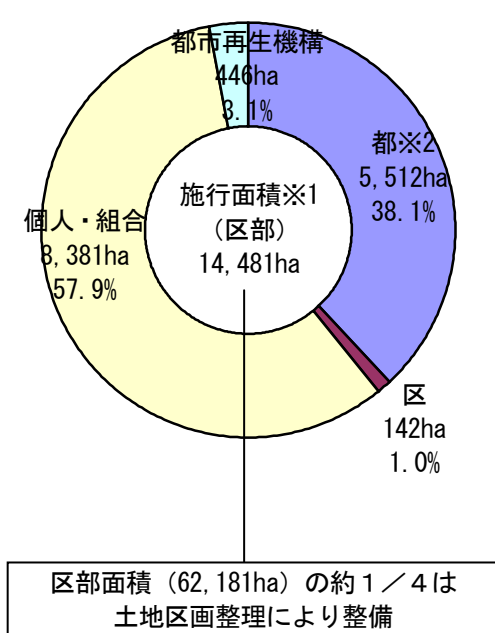
1. 土地区画整理事業

都における土地区画整理事業は関東大震災の復興を契機として本格的に始まり、第二次世界大戦の戦災復興を経て、昭和29年には土地区画整理法が制定され既成市街地の改造を目的とする都市改造区画整理事業が行われるようになり、その後多くの地区で土地区画整理事業が実施され現在に至っている。

これまで土地区画整理事業で整備された区域は、施行中も含めて区部では全体面積の約4分の1に相当する約1万4,000ヘクタール、多摩部を加えると全体で約2万3,000ヘクタールにも及び、個人や組合、区画整理会社、都市再生機構、区市、都など様々な事業主体によって実施されている。

現在、組合施行では東京スカイツリーの土地を生み出し地元区の広域総合拠点形成する押上・業平橋駅周辺地区など、市施行では防災上危険な密集市街地を整備する上野第二地区など、また都施行では大規模跡地を活用して土地利用の転換を図る汐留地区や秋葉原地区など、都内62地区で事業中であり、都市機能更新や防災性・住環境の向上を図るまちづくりを推進している。

(1) 土地区画整理事業の実施状況（平成22年3月31日現在）



注) 端数処理により合計数が合致しない。

※1 完了地区及び施行中地区の面積
 ※2 行政庁施行を含む。

(2) 土地区画整理事業の施行地区数及び面積

(単位:ヘクタール)(平成22年3月31日現在)

施行者	都全体(区部+多摩部)				区 部				多摩部				
	施行中		完了		施行中		完了		施行中		完了		
	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	
個人	土地区画整理法	6	13.1	39	213.5	4	11.4	27	98.6	2	1.7	12	114.9
	旧都市計画法	0	0.0	27	196.0	0	0.0	17	132.5	0	0.0	10	63.5
	計	6	13.1	66	409.5	4	11.4	44	231.1	2	1.7	22	178.4
組合	土地区画整理法	16	332.1	175	3,941.3	7	130.0	77	2,528.1	9	202.1	98	1,413.2
	旧都市計画法	0	0.0	131	5,767.2	0	0.0	121	5,321.8	0	0.0	10	445.4
	戦災復興	0	0.0	6	158.5	0	0.0	6	158.5	0	0.0	0	0.0
	計	16	332.1	312	9,867.0	7	130.0	204	8,008.4	9	202.1	108	1,858.6
公団 共 体	都	10	419.4	18	1,426.5	10	419.4	10	776.2	0	0.0	8	650.3
	区市町	29	921.4	51	2,967.3	7	107.5	6	34.8	22	813.9	45	2,932.5
	計	39	1,340.8	69	4,393.8	17	526.9	16	811.0	22	813.9	53	3,582.8
行政 庁	土地区画整理法	0	0.0	13	176.0	0	0.0	11	125.4	0	0.0	2	50.6
	戦災復興	0	0.0	32	1,233.2	0	0.0	29	1,074.6	0	0.0	3	158.6
	震災復興	0	0.0	65	3,116.6	0	0.0	65	3,116.6	0	0.0	0	0.0
	計	0	0.0	110	4,525.8	0	0.0	105	4,316.6	0	0.0	5	209.2
機 構 公 社 ・	都市再生機構	1	13.1	13	1,804.0	1	13.1	21	432.4	0	0.0	11	1,371.6
	都住宅供給公社	0	0.0	1	19.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	19.8
	計	1	13.1	14	1,823.8	1	13.1	21	432.4	0	0.0	12	1,391.4
合計	62	1,699.1	571	21,019.9	29	681.4	371	13,799.5	33	1,017.7	200	7,220.4	

- 注)① この表は土地区画整理法による事業のほか、旧都市計画法による事業(耕地整理法の準用による事業)、震災復興事業、戦災復興事業を記載した。
 ② 施行中と完了の区分は換地処分の公告による。
 ③ 行政庁施行の土地区画整理事業(多摩部完了)には大島災害復興事業(15.9ヘクタール)を含む。
 ④ 都施行の完了7地区には、組合施行から引き継がれた戦災復興事業(田端)1地区41.2ヘクタールを含む。

(3) 都施行土地区画整理事業の概要(平成22年3月31日現在)

事業区分	地区名	所在地	面積 (ヘクタール)	事業期間 (年度)	事業費 (億円)
大規模 跡地開発	秋葉原	千代田区 台東区	8.8	平9~23	346
	汐留	港区	30.7	平6~23	1,463
既成市街地 再整備	田端	北区	7.5	平9~25	208
	花畑北部	足立区	54.4	平3~24	514
	六町	足立区	69.0	平9~28	667
	瑞江駅西部	江戸川区	30.4	平6~25	346
	篠崎駅東部	江戸川区	19.4	平7~29	289
臨海部開発	晴海四・五丁目	中央区	23.0	平17~26	110
	豊洲	江東区	91.1	平9~23	598
	有明北	江東区	85.2	平10~25	426

(施行中地区)

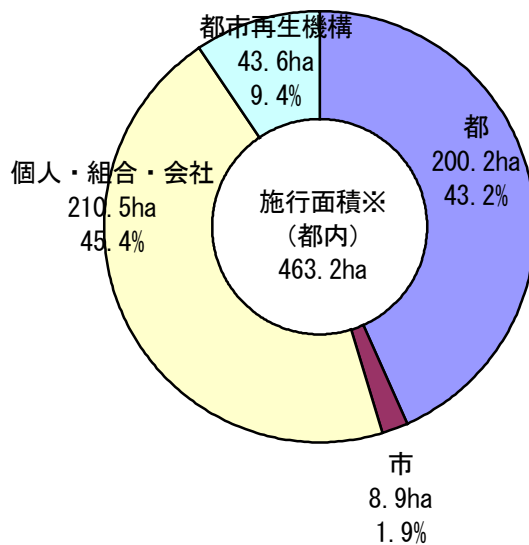
2. 市街地再開発事業

市街地再開発事業は、昭和 44 年に制定された都市再開発法に基づき実施されている事業であり、建築物と公共施設とを一体的に整備することにより土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的として行われている。

これまで市街地再開発事業で整備された区域は、施行中及び都市計画が決定済みで事業が予定されている施行準備中地区も含めて約 463 ヘクタールであり、個人や組合、再開発会社、都市再生機構、市、都など様々な事業主体によって実施されている。

現在、組合施行では豊かな自然環境と調和した居住環境を含む複合市街地を創出する二子玉川東地区など、市施行では駅前広場整備と合わせて快適で安全な都市環境を整備する保谷駅南口地区など、また都施行では都市の骨格を形成する幹線道路の整備とその周辺を合わせて一体的なまちづくりを行う環状第二号線新橋・虎ノ門地区など、都内 30 地区で事業中であり、防災機能の強化や都市施設の整備などを行いながら既成市街地の機能更新を図るまちづくりを推進している。

(1) 市街地再開発事業の実施状況（平成22年3月31日現在）



注) 端数処理により合計数が合致しない。

※ 完了地区、施行中地区及び予定地区の面積

(2) 市街地再開発事業の施行地区数及び面積

(面積の単位：ヘクタール) (平成22年3月31日現在)

施行者	合計		施行中		予定		完了		
	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	地区数	面積	
	個人	区部	16	20.3	2	1.6	0	0	13
	多摩部	1	0.3	0	0	0	0	1	0.3
	計	17	20.6	2	1.6	0	0	14	18.7
会社	区部	1	4.3	0	0	0	0	1	4.3
	多摩部	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	1	4.3	0	0	0	0	1	4.3
組合	区部	112	166.4	15	28.5	16	21.2	81	116.7
	多摩部	21	19.2	1	2	3	2.5	17	14.7
	計	133	185.6	16	30.5	19	23.7	98	131.4
都	区部	9	200.2	5	163.9	0	0	4	36.3
	多摩部	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	9	200.2	5	163.9	0	0	4	36.3
市	計	5	8.9	2	2.8	0	0	3	6.1
都市再生 機構	区部	12	30.4	4	9.8	0	0	8	20.6
	多摩部	6	13.2	1	3.4	0	0	5	9.8
	計	18	43.6	5	13.2	0	0	13	30.4
合計	区部	150	421.6	26	203.8	16	21.2	107	196.3
	多摩部	33	41.6	4	8.2	3	2.5	26	30.9
	計	183	463.2	30	212	19	23.7	133	227.2

注) 事業完了地区とは、都市再開発法第100条又は第118条の17に規定する建設工事完了のあった地区をいう。

(3) 都施行市街地再開発事業の概要 (平成22年3月31日現在)

事業区分	地区名	所在地	面積 (ヘクタール)	事業期間 (年度)	事業費 (億円)
都市施設	北新宿	新宿区	4.7	平10～23	771
	環状第二号線新橋・虎ノ門	港区	8.0	平14～26	2,340
	大橋	目黒区	3.8	平16～24	234
防災関連	亀戸・大島・小松川	江東区 江戸川区	98.6	昭54～平25	4,723
	白鬚西	荒川区	48.8	昭62～平21 (平22年3月31日 完了公告)	1,984

(施行中地区)

3. 沿道一体整備事業

沿道一体整備事業の実施状況（平成 22 年 3 月 31 日現在）

地区名	路線名	施行箇所	延長 (メートル)	事業期間 (年度)	事業費
鐘ヶ淵地区 (I 期区間)	補助 第 120 号線	墨田区墨田三丁目、四丁目、東向島五丁目	370	平 17～22	約 39 億円
東池袋地区	補助 第 81 号線	豊島区東池袋四丁目～五丁目	610	平 17～23	約 93 億円
土支田・高松地区	補助 第 230 号線	練馬区土支田一丁目、二丁目、三丁目、高松六丁目	560	平 18～24	約 58 億円
十条地区 (I 期区間)	補助 第 83 号線	北区中十条一丁目～三丁目	640	平 21～27	約 68 億円
目黒本町地区	補助 第 46 号線	目黒区目黒本町五丁目	510	平 21～27	約 73 億円

※事業中地区（いずれも事業主体は都）

用語解説

ア行

新しい都市づくりのための都市開発諸制度活用方針	都市づくりビジョンで示す地域ごとの将来像などの実現に向け、都市開発諸制度（特定街区、再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区、総合設計の4制度）の戦略的な活用を図るための方針
エリアマネジメント	街における文化活動、広報活動、交流活動等のソフト面の活動を継続的・面的に実施することにより、街の活性化、都市の持続的発展を推進する活動
延焼遮断帯	市街地の延焼を阻止するため、道路、河川、公園、鉄道等と、それらの沿線に建つ不燃化された建築物により形成される帯状の不燃空間
沿道一体整備事業	骨格となる都市計画道路の整備を行い、これに合わせて、都と地元自治体が連携して、民間活力を誘導しつつ地域住民の意向を反映した沿道でのまちづくりを同時に進め、沿道の効率的な土地利用を促進する手法
沿道整備街路事業	地権者の現地残留希望や代替地希望に柔軟に対応して、幹線道路と沿道地域の一体的整備を推進するため、土地区画整理手法を活用した都市計画街路事業を推進するもの

カ行

外環道	東京外かく環状道路。都心から約 15 キロメートルに位置する、計画延長約 85 キロメートルの環状方向の自動車専用道路。このうち、関越道から東名高速までの区間（16.2 キロメートル）は、平成 19 年 4 月に地下方式へと都市計画が変更され、平成 21 年 4 月、第四回国土開発幹線自動車道建設会議において整備計画案について審議が行われ原案どおり了承された。
街区再編	街区ごとに、その一体性を保ちながら細分化された敷地の統合若しくは狭あいな道路の付替え等を行うこと又は街区に存する未利用地若しくは低利用地とその周辺との一体的な開発を行うこと。
開発者負担	都市基盤整備等によって生じる開発利益について、受益者負担の考え方からその応分に見合った負担を求めるもの。開発者負担で開発利益の還元を行うことにより、都市基盤整備等を促進することが可能となる。
環境軸	都で策定した「緑の東京10年プロジェクト」基本方針において、公園・緑地、道路や河川の緑とこれら沿線のまちづくりとで生まれる緑等を組み合わせ、都市施設のみでは成しえない厚みと広がりを持った緑空間の創造を目指すもの
拠点等	「東京の都市づくりビジョン（改定）」（平成 21 年 7 月 東京都）において示した中核拠点及び生活拠点をいう。
緊急輸送道路	震災時の緊急輸送や応急活動を担う防災拠点等を結ぶ輸送ネットワークとして、道路管理者が指定する道路

景観行政団体	景観法では、法に基づく景観行政を一元的に担う行政団体として「景観行政団体」を位置付けている。政令指定都市・中核市は自動的に、その他の市町村の区域については、都道府県が法施行と同時に景観行政団体となっている。一方で、景観法に基づいた景観行政を行うことを都道府県と協議し、同意を得た市町村については、その市町村の区域について、都道府県に代わり景観行政団体となることができる。
圏央道	首都圏中央連絡自動車道。都心から半径およそ 40 キロメートルから 60 キロメートルまでに位置する、延長約 300 キロメートルの高規格幹線道路
公開空地	広義にはオープンスペースと同様であるが、狭義には都市開発諸制度等を活用して事業者が計画する建築物の敷地内の空地のうち、日常一般に開放され、歩行者が自由に通行又は利用することができる部分

サ行

再生可能エネルギー	風力、太陽エネルギー、水力、バイオマス、波力等の再生が可能なエネルギー
三環状道路	首都圏三環状道路。「首都圏中央連絡自動車道」、「東京外かく環状道路」、「首都高速道路中央環状線」の3つの環状道路の総称
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、細分化された土地を統合し、建築物と公共施設とを一体的に整備することにより、木造住宅密集地域や住宅、店舗及び工場等が混在して環境の悪化した市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とする事業
修復型土地区画整理事業	道路・公園等の都市基盤が未整備で、老朽建物が密集している防災上危険な市街地について、生活再建を目標とする公民協同のまちづくりのスキームのもと都市基盤整備と建物の更新を促進する土地区画整理事業
首都高速中央環状線	都心から約8キロメートルに位置する計画延長約 47 キロメートルの環状方向の自動車専用道路で、副都心（新宿、渋谷、池袋等）などを連絡
スカイライン	一般的には、山・建物など地上部分が空を画する輪郭線をいうが、都市景観を構成する要素としては、都市の建築物群がシルエット的に形成する線が目目される。
スプロール	市街地が無計画に郊外に拡大し、無秩序な市街地を形成すること。
生産緑地	生産緑地地区。市街化区域内の農地について、その緑地機能を評価し、将来にわたる計画的なまちづくりを推進する観点から都市計画に定める地域地区

タ行

大街区方式区画整理	土地区画整理事業において、施行者は広幅員の道路など施行区域の骨格となる広域的根幹的施設のみを整備し、大きな街区を単位とした区画に整理し、個々の街区内の開発整備は地権者に委ねる方式
地域冷暖房	通常、ビルごとに設置される空調や給湯の熱源機等を、一定の地域において地域冷暖房プラントに集約し、冷暖房や給湯用の蒸気、温水又は冷水等を、配管により供給するシステム
地区計画	都市計画法に基づき、地区レベルの視点から、道路、公園等の配置・規模や建築物の用途・形態等について地区の特性に応じたきめ細かな規制を行う制度
特定建築者制度	施行者が自ら建築しなければならないとされている施設建築物のうち、すべてが保留床のみからなる施設建築物の建築を施行者に代わって他の者に建築させることができる特例制度として、昭和 55 年に創設。その後、平成 11 年度には権利床を含む施設建築物についても、特定建築者を活用することができるようになった。
特定目的会社	資産の流動化に関する法律に基づき設立される法人。(TMK または Specific Purpose Company を略してSPCともいう)
都市開発諸制度	公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率や斜線制限などの建築規制を緩和することにより、市街地環境の向上に資する都市開発の誘導を図る制度で、再開発等促進区を定める地区計画、特定街区、高度利用地区及び総合設計がある。
都市再生緊急整備地域	都市再生特別措置法に基づき、都市の再生の拠点として、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国が定める地域
土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るために行われる事業。道路、公園など公共施設用地を生み出すために土地の所有者から土地の一部を提供してもらい、宅地の形を整えて交付する。

ハ行

バリアフリー	障害者や高齢者などが社会生活をしていく上で、バリア（障壁）となるものを除去すること。
防災街区整備事業	防災性と居住環境の向上を目指し、権利変換による土地・建物の共同化を基本としつつ、例外的に個別の土地への権利変換を認める柔軟かつ強力な事業手法を用いながら、老朽化した建築物を除却し、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を行う事業
保留床	都市再開発法に基づく市街地再開発事業によって建築される施設建築物の一部で、権利者が権利変換又は管理処分によって取得する床（権利床）を除く、施行者が取得した床

保留地	土地区画整理法に基づく土地区画整理事業の施行の費用に充てるため、換地計画において換地として定められないことができる土地
-----	---

マ行

木造住宅密集地域	老朽化した木造住宅が密集し、公園などのオープンスペースが少なく、道路が狭いため、防災上、住環境上課題を抱えている地域
----------	--

ヤ行

屋敷林	家の建っている敷地内の林。防風や防雪の目的で設置
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、国籍、個人の能力等にかかわらず、初めからできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者本位、人間本位の考え方に立って、快適な環境とするようデザインすること。

ラ行

立体道路制度	平成元年度に道路法、都市計画法、都市再開発法及び建築基準法の4法を一部改正し、道路と建築物等の一体的整備を可能とした整備手法
--------	--

B I D	Business Improvement Districts の略。非営利のタウンマネジメント組織による、市街地を活性化させるための環境改善の取組
-------	---

東京における市街地整備の実施方針

平成22年5月

編集 東京都都市整備局市街地整備部企画課
〒163-8001 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 03(5321)1111