

施策 29 住みよい住宅・住環境の形成

主管部長(課) 都市整備部長(住宅課)
 関係部長(課) 環境清掃部長(環境保全課、清掃事務所)

1 施策が目指す江東区の姿
 多様な生活様式に応じて住み続けられる、快適で安心な住まいづくりが広がっており、地域と調和の取れた住環境が実現されています。

2 施策を実現するための取り組み	
多様なニーズに対応した住まいづくり	高齢者・障害者・子育て世帯などの多様なニーズに対応した住まいの供給を推進するため、大規模開発における誘導や既存物件のコンバージョン、民間賃貸住宅への入居支援等を実施します。
良質な既存住宅への支援・誘導	区の居住形態の大きなウェイトを占めるマンションをはじめとした、さまざまな既存住宅の良好な維持管理や再生を促進するため、相談事業や啓発を実施するとともに、ユニバーサルデザインの視点に立った計画的な修繕やリフォームを誘導します。
良好な住環境の推進	積極的な緑化整備や歩道状空地の確保など、より良い住環境を促進します。

3 - 1 施策に影響を及ぼす環境変化(法改正・規制緩和・社会状況等)	
5年前から現在まで	今後5年間の予測(このままだとどうなるか)
<ul style="list-style-type: none"> 平成18年、国は住生活基本法を施行、都は住宅基本条例の全面改正を行った。 住宅施策は、豊かな「住生活」の確保のため、量から質へ、住宅から住生活へと転換してきた。URや都営住宅も、既存住宅の維持保全や改善・建替えを主要課題とし、新たな住宅の建設供給は行わないことを基本方針としている。 昭和40年代来の民間マンションの老朽化対策のため、所有者の自主的管理を促進を図る「マンション管理適正化法」などの法整備が進められている。 国は、平成19年「住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律」を施行。民間賃貸住宅への入居支援を打ち出している。 平成20年受入困難地区指定廃止。指導要綱を条例化し、指導基準を強化。民間のマンションや事業所ビルの建設は景気動向もあり「急増」から「漸増」へとその動きは緩やかになっているが、事業者の開発意欲は衰えておらず、地域では、ワンルームマンション建設によるコミュニティ崩壊の懸念が強いことから、平成22年度に条例等を改正した。 平成10年1月「江東区みんなでまちをきれいにする条例」施行 平成21年7月「江東区歩行喫煙等の防止に関する条例」施行 	<ul style="list-style-type: none"> 既存公的住宅の耐震化、バリアフリー化などが求められる。 区内には築30年を越すマンションが約220棟、旧耐震基準のマンションが約450棟あるが、計画修繕を実施していない・予定のないマンションが分譲で25%、賃貸では48%となっている(平成20年マンション実態調査)。 集合住宅において、適正な維持管理や、定期的な計画修繕を怠ったり、耐震性の劣った住宅に適切な処置が講じられないこととなれば、安全面や保安上の危険性及び衛生面に於いて都市全体の居住環境に悪影響を及ぼすことになる。 マンション建設に対する行政指導が引き続き求められる。

3 - 2 施策に関する区民要望・ニーズの変化	
5年前から現在まで	今後5年間の予測(このままだとどうなるか)
<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の居住する住宅は戸建てが多く、また公的住宅居住者の高齢化が進行していることから、住生活への適切な生活支援が必要となっている。 エレベータのない中層住宅に居住する高齢者や段差等バリアのある戸建て住宅に居住する高齢者や家賃負担上の転居が必要となる高齢者などが増加しており、高齢小規模世帯に相応しい住宅が求められている。このような状況の中で、高齢者等の住宅確保要配慮者(住宅困窮者)と民間賃貸住宅ストックの需給の不一致による供給不足となっている。 業務ビルの増加等により駅周辺などにおけるポイ捨てが増加する一方、道路等の公的住環境を地域において自主的に清掃する習慣が相対的に劣化している。 	<ul style="list-style-type: none"> 居住者の高齢化に伴い、バリアフリー化されていない自宅に住み続けることができなくなったり、ライフスタイルに合わない住宅で住みづらさを感じる居住者が発生する。 民間マンションの老朽化が進行する。 高齢者層の住宅困窮者が増加し、公的支援、公的住宅の供給要請が高まる。 歩きたばこ、吸い殻やごみのポイ捨てが増え、まちが汚くなると、「自分たちの手でまちをきれいにする」という意識が更に希薄化し、住環境の悪化を招く。

3 - 3 国・都などの方針・基準等に基づき実施するため区の権限が限定的な事業

4 施策実現に関する指標	単位	現状値 21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	目標値 26年度	指標 担当課
103 住宅に満足している区民の割合	%	66.0	66.2					70	住宅課
104 集合住宅において適切に定期的な改修を実施していると回答した管理組合等の割合	%	39.20 (20年度)						60	住宅課
105 住環境に満足している区民の割合	%	63.5	67.3					70	住宅課
106 歩道状空地の整備（延長・面積）	m・㎡		1,749.80m 7,001.17㎡						住宅課

5 施策コストの状況				
	22年度予算	22年度決算	23年度予算	24年度予算
トータルコスト	672,982千円	712,150千円	560,702千円	
事業費	498,253千円	551,350千円	380,786千円	
人件費	174,729千円	160,800千円	179,916千円	

6 一次評価 主管部長による評価
(1) 施策における現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ・住宅ストックの改善・改良 高齢者をはじめとした住宅困窮者に対する住宅施策の充実を図るため、住宅関連事業者との更なる連携・強化が必要である。 ・民間マンション管理組合等への支援 民間マンション等の長寿命化と円滑・円満なる管理組合の運営が図られるよう、管理組合等に対する支援を着実に推進する必要がある。 ・快適な住環境の推進 マンション条例やみどりの条例などに基づき、みどり豊かで快適なまちづくりを進めるため、事業者・区民を適切に誘導する必要がある。
(2) 今後5年間の施策の取り組みの方向性
<ul style="list-style-type: none"> ・多様な居住ニーズに対応した住まいづくり 区営住宅の耐震化を完了する。 民間賃貸住宅における高齢者・障害者等の安心居住の確保に向けた仕組みづくりに取り組む。 公的賃貸住宅建替え等の際に、居住者ニーズに応じた施設整備を求める。 ・良質な既存住宅への支援・誘導 住宅ストックの長寿命化への取組みを支援・誘導する。 既存住宅の適正な維持管理や建替えを視野に入れた計画策定を支援する。 ・良好な住環境の推進 マンション指導による緑化・公開空地・歩道状空地の整備などを通じて、良好な住環境づくりを推進する。 区民一人ひとりが、江東区に愛着を持ち「自分たちの手でまちをきれいにする」という意識を醸成し、清潔で美しいまちづくりを推進する。

施策 31

便利で快適な道路・交通網の整備

主管部長(課) 土木部長(交通対策課)
 関係部長(課) 地域振興部長(地域振興課)、
 都市整備部長(都市計画課)、
 技術担当部長(都市計画)、
 土木部長(管理課、道路課、水辺と緑の課)

1 施策が目指す江東区の姿

利便性の向上とともに安全性・快適性の視点も取り入れられた交通体系が整備されています。

2 施策を実現するための取り組み

安全で環境に配慮した道路の整備	橋梁の耐震化、既存住宅地区の無電柱化等を視野に入れた総合的見地からの計画的な橋梁の修繕・道路改修を実施します。さらに、生活道路網の充実を図るとともに、環境負荷低減のため、排水や騒音に配慮した道路整備や緑化を一層推進します。
通行の安全性と快適性の確保	放置自転車の撤去や自転車駐車場、自転車道などの整備、道路の不正使用の是正を進めることにより、安全かつ快適な通行空間を確保します。また、交通安全教育を実施することにより、自転車利用者等のルール、マナーの継続的な普及・啓発を図っていきます。
公共交通網の充実	南北交通の利便性を高めるために必要な、地下鉄8・11号線の延伸事業を実施するにあたって、豊洲 - 住吉間の早期事業化など、区が直面する課題について関係機関での協議を推進します。また、区内交通調査等を実施し、区民の移動実態やニーズを把握した上で、鉄道・バス網ほか新交通システムについても検討します。

3 - 1 施策に影響を及ぼす環境変化(法改正・規制緩和・社会状況等)

5年前から現在(平成23年5月末)まで	今後5年間の予測(このままだとどうなるか)
<ul style="list-style-type: none"> 急速に進む橋梁の老朽化と膨大な更新需要が発生 江東区無電柱化重点路線制定(平成21年6月) 都市計画道路「第三事業化計画」の策定(平成16年3月) 優先整備路線(平成27年までに着手する路線) 都施行 環状2号、放射32号、補助144号、補助315号 区施行 補助199号、補助115号 道路交通法の一部改正 臨海部の昼夜人口の増加 ・南部地域の発展 大規模集合住宅の建設による人口の増加 ・高齢化 ゆりかもめの延伸、コミュニティバスしおかぜの運行開始 東日本大震災により新木場地区で道路の液状化被害が発生 	<ul style="list-style-type: none"> 建設後50年以上の橋梁は36%、5年後には40%を超える 歩行環境の悪化や交通渋滞の増加 南部地域の発展に伴う駅周辺放置自転車の発生 通勤通学者の増加による駅利用者の増加 高齢者や障害者の移動範囲が限定される 旧市街地と臨海部の融和が進まない

3 - 2 施策に関する区民要望・ニーズの変化

5年前から現在まで	今後5年間の予測(このままだとどうなるか)
<ul style="list-style-type: none"> 未整備の都市計画道路の早期整備、生活道路網や地域間ネットワーク化の充実 環境問題意識の高まりによる自転車利用者の増加 自動二輪車に対する規制強化による駐車場の設置要望 城東地区の南北交通の充実 旧市街地と臨海部を結ぶ交通手段の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 整備が進まなければ、計画の見直しの要望が多くなる 商店街や大型店舗周辺の環境悪化 自動二輪車の路上駐車や駐車場の整備要望が多くなる 旧市街地と臨海部の一体感が失われる

3 - 3 国・都などの方針・基準等に基づき実施するため区の権限が限定的な事業

--

4 施策実現に関する指標	単位	現状値 21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	目標値 26年度	指標 担当課
110 無電柱化道路延長（区道）	m	14,900 (20年度)	15,830					16,620	道路課
111 都市計画道路の整備率	%	87.0 (20年度)	87.0						都市 計画課
112 交通事故発生件数	件	1,785 (20年度)	1,631						交通 対策課
113 駅周辺の放置自転車数	台	3,434 (20年度)	2,672					2,510	交通 対策課
114 区内自転車駐車場の駐車可能台数	台	19,740 (20年度)	20,103					21,240	交通 対策課
115 電車やバスで便利に移動できると思う 区民の割合	%	53.9	58.8					66	交通 対策課

5 施策コストの状況	22年度予算	22年度決算	23年度予算	24年度予算
トータルコスト	5,024,646千円	4,668,474千円	4,957,549千円	
事業費	4,268,003千円	3,971,449千円	4,239,462千円	
人件費	756,643千円	697,025千円	718,087千円	

6 一次評価 主管部長による評価
(1) 施策における現状と課題
<p>区内の橋梁・道路の老朽化により膨大な更新需要が見込まれるとともに、無電柱化や区施工の都市計画道路の早期整備が求められている。いずれの場合にも、バリアフリー化や耐震化、また遮熱舗装や緑化、ライフサイクルコスト縮減等、環境負荷低減を視野に入れた計画的実施が重要となってくる。放置自転車や道路の不正使用、交通ルールやマナーを守らない自転車利用者があとを絶たない。放置自転車の撤去や自転車駐車場、自転車道の整備等物理的な対策のみでは限界がある。あらゆる世代への継続的な交通安全教育の実施により、人の意識から変えていく必要がある。地下鉄8号線については、第1段階とされた豊洲 - 住吉間の整備を促進するため、平成22年度に国・都・営業主体と想定される東京メトロがオブザーバーとして参加する東京8号線(豊洲～住吉間)事業化検討会を開催した他、江東区地下鉄8号線建設基金を創設し、5億円の積立てを行った。早期事業化に向けては、引続き事業主体間での調整や、国・都等関係機関の理解と協力が不可欠である。その他バス網や新交通システムについても区民の移動実態やニーズを把握した上で、検討していく必要がある。</p>
(2) 今後5年間の施策の取り組みの方向性
<p>老朽橋梁の増大に対し、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、ライフサイクルコストを縮減した修繕を行う。無電柱化を推進し、災害に強い快適な歩行空間の確保を図る。老朽道路の改修時には、バリアフリー化を推進し、遮熱舗装や緑化の充実により環境対策を図っていく。成果指標111については、区施行の未整備の都市計画道路について、早期整備に努める。成果指標112については、交通安全啓発事業の強化を交通管理者である警察署及び地域、学校等と連携し、引き続き交通事故の減少に努めていく。成果指標113については、効果的な撤去体制により、引き続き放置自転車の減少を目指していく。成果指標114については、南部地域の開発等にあわせ、駅周辺の自転車駐車場を整備し、放置自転車が発生しないように努める。また、新たな自転車駐車場の整備は、民設民営を含む多様な主体・手法を検討していく。成果指標115については、鉄道、バス等の交通事業者と粘り強く協議を重ね、利便性の向上を図っていく。特に、地下鉄8号線（豊洲～住吉間）については、営業主体と想定される東京メトロと継続協議を行うほか、国や東京都の交通政策を踏まえ、より広域的な視点での議論を深め、早期事業化への取り組みを進める。</p>

外部評価シート

施策番号	29	施策名	住みよい住宅・住環境の形成
担当班	1	委員名	

施策の目標に対して、成果は上がっているか

区民ニーズ・社会状況に対応した取り組みを展開しているか

区民との協働、国・都・民間団体等との役割分担は適切か

施策の総合評価(今後の方向性)

その他 (改善点等)	
---------------	--

外部評価シート

施策番号	31	施策名	便利で快適な道路・交通網の整備
担当班	1	委員名	

施策の目標に対して、成果は上がっているか

--

区民ニーズ・社会状況に対応した取り組みを展開しているか

--

区民との協働、国・都・民間団体等との役割分担は適切か

--

施策の総合評価(今後の方向性)

--

その他 (改善点等)	
---------------	--