

改定 大田区都市計画マスタープラン 案

都市計画マスタープランの改定にあたって

都市計画マスタープランは、都市の将来像や方向性を示す計画であり、大田区では平成11年に策定し、平成23年に改定しています。

その後、東日本大震災の発生や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、新型コロナウイルス感染症の流行など社会情勢は大きく変化しています。

さらに、国連サミットではSDGs（持続可能な開発目標）が採択され、持続可能な社会に向けた取組が進んでいます。また、区内では新空港線の実現に向けた動きが加速するとともに、中心拠点である蒲田・大森等をはじめ各地域のまちづくりが進展しているところです。また、令和2年には中央防波堤埋立地の一部が大田区に編入され、「令和島」が誕生しています。

こうした背景のもと、新時代を迎え、新たに生じた都市づくりの諸課題やニーズに対応するため、都市計画マスタープランを改定しました。改定にあたっては、改定委員会を設けてご審議いただくとともに、区民アンケート、まちづくり座談会、ワークショップなどにより、区民の皆様から数多くのご意見をいただきながら取りまとめてまいりました。

新たなマスタープランでは、これまで取組んできました都市づくりを着実に進めていくとともに、新しい生活様式への対応や持続可能な社会基盤の構築に向けて戦略的に都市づくりを進めていくため、「にぎわいと交流を生む国際都市の発展」、「地域力を育む暮らしやすい場の提供」、「安全・安心な生活の実現」、「地球に優しい環境の創出」という4つの都市づくりのテーマの設定と進行管理のロードマップを示しました。

引き続き区民の皆様と協働し、大田区が今後とも選ばれる都市であり続けるために、さらなる成長を目指してまいります。

調整中

令和4年〇月

大田区長 松原 忠義

改定大田区都市計画マスタープラン 案目次

第1章 都市計画マスタープランとは

01	役割.....	2
02	目標年次.....	2
03	体系.....	3
04	構成.....	4

第2章 都市づくりの現状と課題

01	大田区の概況.....	10
02	都市づくりの現状.....	13
03	区民参画の実施.....	33
04	都市づくりの課題.....	34

第3章 めざす都市の姿

01	将来都市像.....	38
02	都市づくりのテーマ.....	38
03	将来都市構造.....	48
04	土地利用の方針.....	55

第4章 部門別方針

01	部門構成.....	58
02	6つの部門.....	59
	(1)拠点整備.....	59
	(2)交通.....	66
	(3)水と緑.....	73
	(4)防災・復興.....	78
	(5)住環境.....	84
	(6)産業.....	91

第5章 地域別方針

01	地域区分の設定	107
02	拠点都市づくり方針	109
03	7つの地域の方針	110
	(1)台地部地域	110
	(2)馬込・池上地域	124
	(3)大森地域	133
	(4)蒲田地域	144
	(5)多摩川沿い地域	154
	(6)糀谷・羽田地域	163
	(7)空港臨海部地域	173
04	地域別都市づくり方針全体図	182

第6章 将来都市像の実現に向けて

01	都市づくりの推進に向けた取組み	184
02	協働の都市づくりに向けて	186
03	都市計画マスタープランの進行管理	188

資料編

大田区都市計画マスタープラン改定の経過
用語集

本文中において、特に解説が必要な語句は、末尾に「※」を付していますので、用語解説(P.197～P.206)を参照してください。

1

都市計画マスタープランとは

- 01. 役割
- 02. 目標年次
- 03. 体系
- 04. 構成

第1章 都市計画マスタープランとは

01 役割

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2で定める「市町村（特別区を含む）の都市計画に関する基本的な方針」であり、大田区基本構想[※]に即するとともに、中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けた大きな道筋を示すものです。他の分野別計画などとも連携を図り、環境や産業、防災など、施策を展開するにあたっての、都市づくり分野のガイドラインとしての役割を担うとともに、多様な主体による協働のまちづくりを推進するための指針としての役割を持っています。

大田区を取り巻く社会状況が大きく変化する中、活力ある持続可能な都市づくりを進めるために、都市計画マスタープランの役割は増えています。また、都市の抱える課題がより複雑化する中、従来のハード的な都市整備分野のみならず、社会的課題を含めた福祉や健康、子育てなどのソフト的な分野との連携が重要となります。



図 都市計画マスタープランで扱う内容

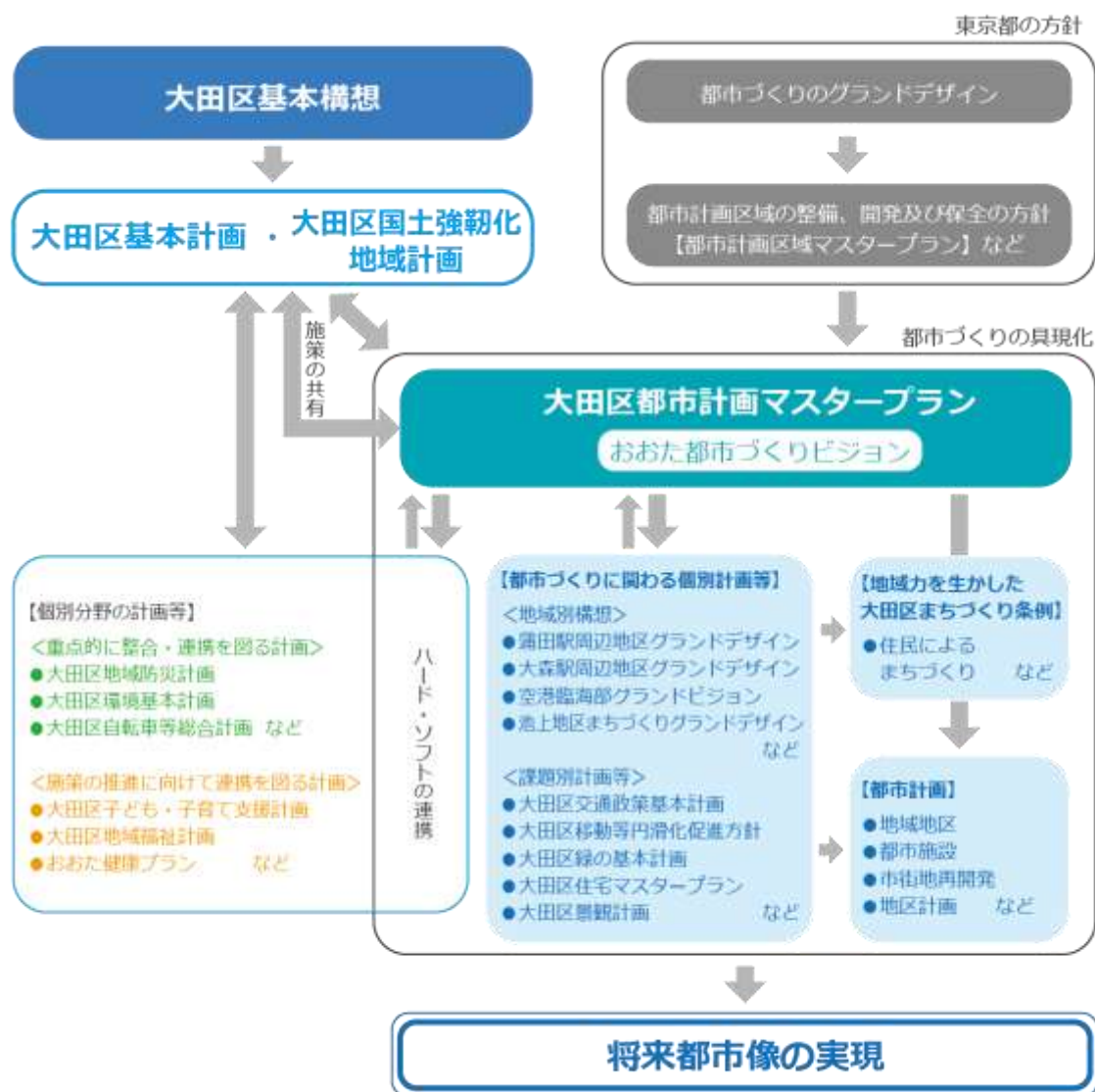
02 目標年次

大田区都市計画マスタープランの目標年次は、2040年代（概ね20年後）とします。都市づくりは、中・長期的な期間をかけて合意形成を図る事業や施策であり、継続して続けていくことが重要です。そのため、この目標年次は、都市づくりを進める目安としての期間とします。

なお、今後の社会経済情勢などの変化に柔軟に対応するため、計画の進行管理を適切に行うとともに必要に応じて適宜見直します。（第6章 都市計画マスタープランの進行管理参照）

03 体系

大田区都市計画マスタープランは、東京都の方針・計画をはじめ、「大田区基本構想」や「大田区基本計画」、地域別構想となる各地域のまちづくり計画など区の計画・方針等と連携していきます。

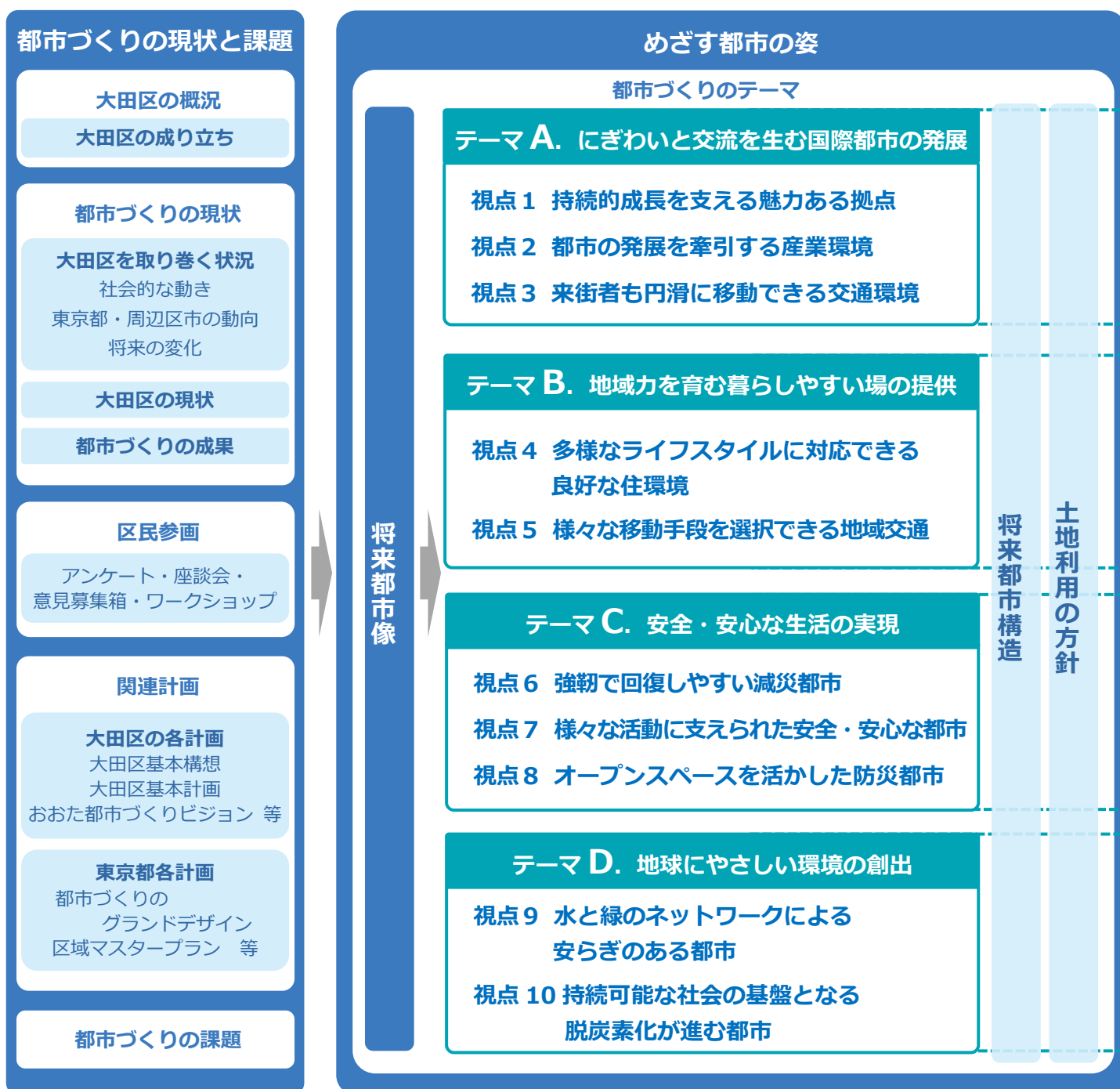


04 構成

大田区都市計画マスタープランでは、都市づくりの課題や大田区基本構想で掲げる将来像などを踏まえ、めざすべき将来都市像を設定します。その実現に向けて設定された都市づくりのテーマを踏まえ、「将来都市構造」、「土地利用の方針」、「部門別方針」、「地域別方針」を示し、大田区の将来像の実現をめざします。また、都市づくりのテーマについては、部門別方針に対して横断的な視点を示すことで、戦略的に都市づくりを推進します。

第2章

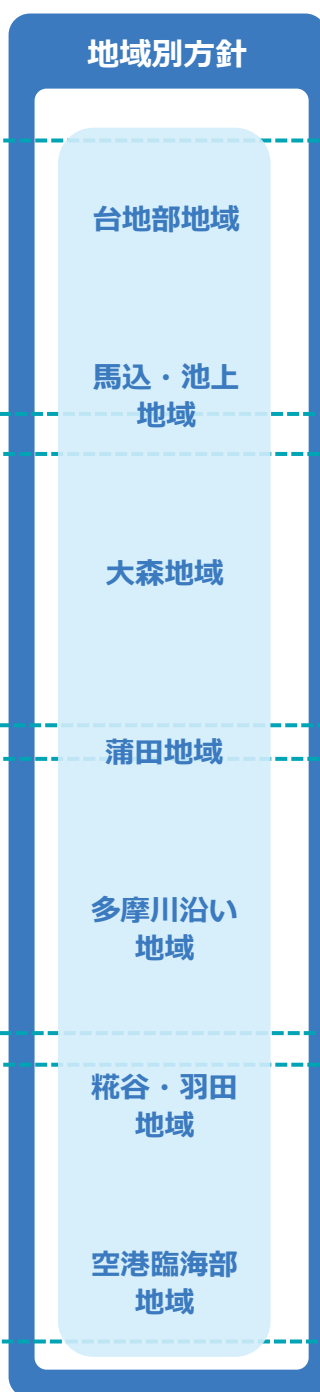
第3章



第4章

第5章

第6章



コラム

新空港線の整備と沿線都市づくり

新空港線の実現は大田区にとって 30 年来続く長年の悲願です。新空港線による鉄道ネットワークの構築と共に沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっています。

事業概要

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約 800m 離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を徒歩で移動することになります。新空港線はこの両駅間の 800m を新たな鉄軌道でつなげる路線です。

この 800m を短絡することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内からの移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光市等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待されます。

整備計画の概要

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間の 2 段階に分けて行います。

■整備延長：全長 4.8 km ※ 1

一期整備：矢口渡～京急蒲田の 1.7 km

二期整備：京急蒲田～大鳥居の 3.1 km ※ 2

※ 1：交通政策審議会答申第 198 号（平成 28 年 4 月）で示された路線

※ 2：乗り入れ方法等については、引き続き検討

一期整備の概要

整備主体 第三セクター

運行主体 東急電鉄株式会社

整備スキーム 都市鉄道等利便増進法を想定

概算事業費 約 1,260 億円 ※平成 28 年度調査

費用便益比 1.5 ※開業後 30 年間の便益等

期待される整備効果

■羽田空港を訪れる多くの人々が都心へスムーズに移動することが可能となります。

■複数路線との相互直通運転によって、東京圏北西部に新たな広域的な鉄道ネットワークが形成されます。

■渋谷、新宿、池袋などから羽田空港への移動利便性が向上し、世界で一番ビジネスのしやすい環境づくりに貢献します。

■複数のルートが確保されることで、通勤や通学における既存路線の混雑緩和につながります。

■災害時の迂回ルートとしての機能を担い、目的地までのルートを複数確保します。



整備に向けた歩み

<区の取組>

■昭和62年度	大田区整備調査：JR 東急蒲田駅から京急蒲田駅間の「東西連絡線」整備可能性の調査を開始
■平成17年度	整備計画素案の策定 「大田区蒲蒲線整備促進区民協議会」発足（区内自治会・町会、商工団体など参画）以降9回開催
■平成19・20年度	新空港線「蒲蒲線」調査に伴う勉強会（2か年9回）の開催
■平成24年度	新空港線整備資金積立基金の積み立てを開始し、令和2年度末で80億円となる。
■平成25年度	東京都に対し新空港線の早期整備着手を求める要望書を提出 （7区長連名：大田、港、新宿、品川、目黒、渋谷、豊島）
■平成26年度	国及び東京都に対し要望書を提出（9区長連名：上記に+世田谷、板橋）
■平成27年度	国に対し要望書を提出（14区+3市長連名：上記に+杉並、北、足立、葛飾、江戸川、川越市、所沢市、和光市）
■平成29年度	東京都に要望書提出（15区+3市長連名：上記に+荒川）
■令和元年度	国に対し国庫補助金の予算確保を求める要望書を提出
■令和2年9月	東京都と区による「新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場」を開始

<国・東京都の位置付け>

■平成11・12年度	都市鉄道調査（運輸省・国土交通省）
■平成12年1月	運輸政策審議会答申第18号 「平成27年度までに整備着手することが適当である路線」
■平成17年度	都市鉄道等利便増進法の施行
■平成28年4月	交通政策審議会答申第198号（都内で「すべき」と示された6路線の1つ） 「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」として「矢口渡から京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき。 大鳥居までの整備については、軌間が異なる路線間の接続方法等の課題があり、さらなる検討が行われることを期待」
■令和3年3月	東京都が策定した『未来の東京』戦略において「事業化に向けた関係者の取組を更に加速」と記載

沿線都市づくり

新空港線の整備を契機とし、沿線の都市づくりを推進します。

<蒲田のイメージ>



<下丸子のイメージ>

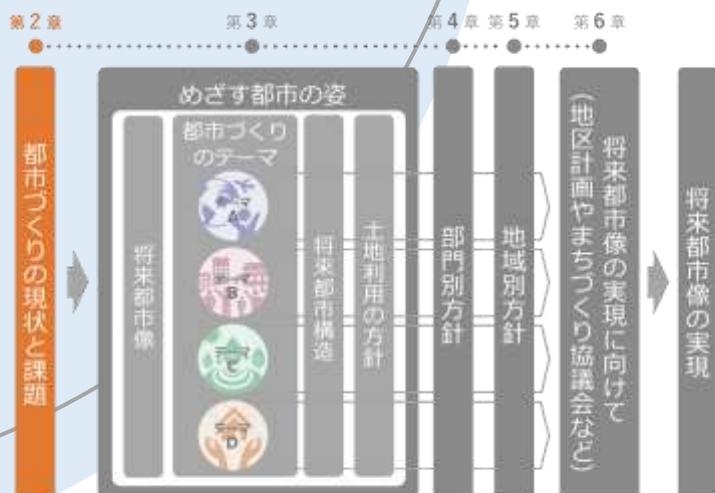


出典：おおた都市づくりビジョン



都市づくりの現状と課題

- 01. 大田区の概況
- 02. 都市づくりの現状
- 03. 区民参画の実施
- 04. 都市づくりの課題



第2章 都市づくりの現状と課題

都市の将来像や方向性を検討するにあたって、大田区の現状や取り巻く状況を把握し、将来の変化等を予測した上で、大田区が解決していかなければならない都市づくりの課題を整理します。

01 大田区の概況

(1) 位置・面積・人口

大田区は、東京都の東南部にあり、東は東京湾に面し、北は品川・目黒区に、北西は世田谷区に、さらに西と南は多摩川をはさんで神奈川県川崎市とそれぞれ隣接しています。

面積は61.86k㎡であり、23区内で第1位の大きさです。

人口は約73万3千人であり、23区内で3番目の人口を有しています。

大田区の位置図

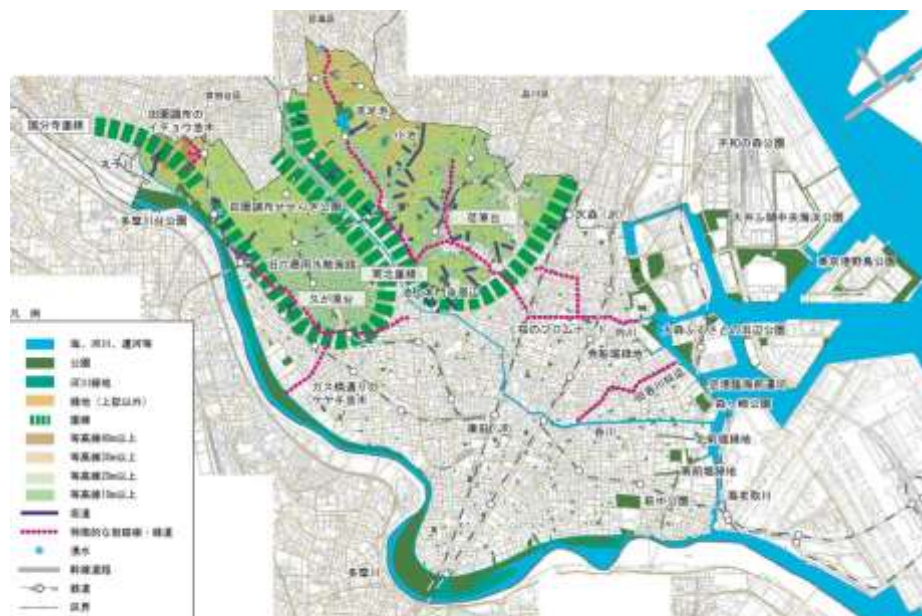


(2) 地形

1) 台地部・低地部・空港臨海部からなる地形

大田区は、武蔵野台地東端にあたる、国分寺崖線[※]及び南北崖線を境に、久が原台、荏原台と呼ばれる北西部の台地部と多摩川、丸子川、呑川、内川等が運んできた土砂が堆積した中央部の低地部、また戦後の埋め立てによって形成された東部の空港臨海部（空港や産業の場として造成された臨海部埋立地）と、大きく3つの地域に分かれています（第3章 全体将来都市構造参照）

地形に関する特性図



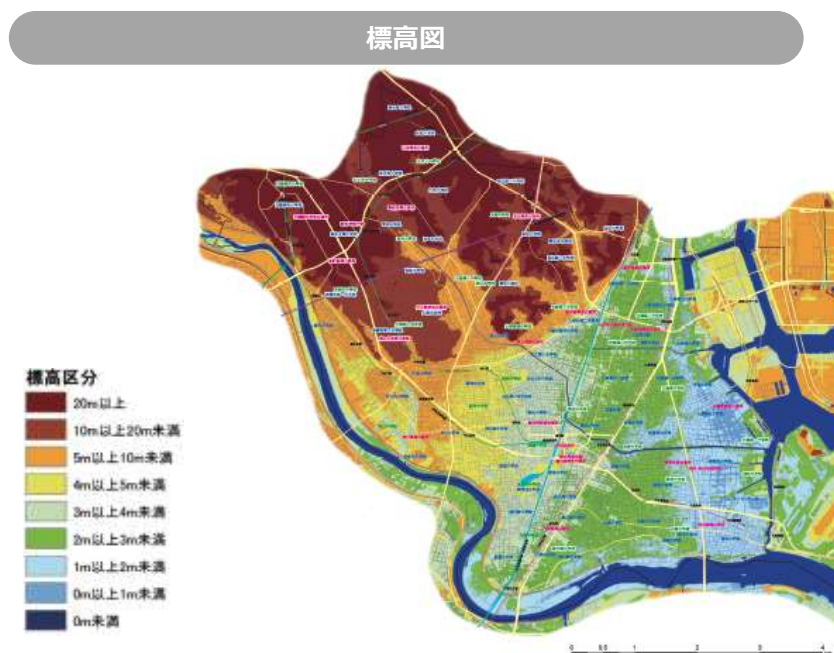
出典 大田区景観計画

2) まとまりのある緑を創出する崖線

大田区の国分寺崖線は、国分寺市から続く崖線の南端に位置し、多摩川台公園や田園調布の住宅地の緑とともにまとまりのある緑をつくり出しています。一方、南北崖線は国分寺崖線とつながる崖線であり、山王の住宅地から池上本門寺周辺へと続く緑の帯を形成しています。

3) 海拔

大田区の海拔は、台地部の田園調布付近が最高で42.5m、南東に向かって次第に低くなり、低地部の高いところで約5m、海岸線では約1mです。



出典 大田区津波ハザードマップをもとに作成

(3) 大田区の成り立ち

海と川に臨み、武蔵野台地の先端に位置していることから、昔から人が住みやすく、交通の要路でもあったため、区内には多摩川台古墳群、池上本門寺五重塔など多くの史跡が点在しています。江戸時代から明治にかけて、台地部は畑、低地部は水田が多く占め、主に農地として利用されていました。一方、海沿いの地域では漁業が盛んで、特に江戸中期からは大森や糎谷などで海苔の養殖が行なわれ、浅草海苔の産地として栄えました。

大正から昭和にかけて大田区は東京近郊の農村地域から、住宅及び工業地を抱える近代都市へと変貌を遂げます。

大田区は比較的早くから市街化が進み、都市の基盤は耕地整理[※]と戦災復興の土地区画整理事業[※]により整備されてきました。戦後は、戦災復興と高度経済成長に伴う公害対策、東京オリンピック開催を契機とした高速道路等のインフラ整備や臨海部での埋立事業、空港の沖合展開・拡張が進みました。さらに、様々な都市計画を実行していく中で、徐々に市街地の改善が行われ、約100年かけて現在の都市基盤[※]が整備されてきました。

現在、内陸の台地部や低地部では、住宅と商店街が広がっています。また、大田区は工場が集積する都市として知られています。

<p>先土器時代 武蔵野台地の東端に人々が暮らしていた</p> <p>慶長 13年 (1608年) 関東では最古の五重塔である本門寺五重塔が造立される</p> <p>慶長 16年 (1611年) 六郷用水開削事業完了</p> <p>貞享 5年 (1688年) 渡し船の利用が始まる(六郷の渡し(明治まで))</p>	<p>1868</p> <p>9年 (1876年) 大森駅開業</p> <p>10年 (1877年) 大森貝塚が発見される</p> <p>34年 (1901年) 京浜電気鉄道株式会社区内開業</p> <p>37年 (1904年) 蒲田駅開業</p>	<p>明治</p> <p>1912</p> <p>6年 (1917年) 日本飛行学校が開設される</p> <p>11年 (1922年) 東急池上線 蒲田~池上間開通</p> <p>12年 (1923年) 関東大震災</p>	<p>大正</p> <p>1926</p> <p>6年 (1931年) 財団法人同潤会が大田区で分譲住宅を売り出す</p> <p>16年 (1941年) 東京港開港</p> <p>20年 (1945年) 東京大空襲</p> <p>22年 (1947年) 大森区と蒲田区が合併し大田区が誕生</p> <p>37年 (1962年) 蒲田陸橋開通^①</p> <p>39年 (1964年) 東京オリンピック</p> <p>54年 (1979年) 郷土博物館開館</p> <p>59年 (1984年) 現六郷橋開通^②</p> <p>61年~ (1986年) バブル景気</p>	<p>昭和</p> <p>1989</p> <p>10年 (1998年) 大田区役所新庁舎開庁^③</p> <p>10年 (1998年) 京浜急行羽田空港駅開業^④</p> <p>12年 (2000年) 丸子橋架け替え完了^⑤</p> <p>23年 (2011年) 東日本大震災^⑥</p> <p>24年 (2012年) 大田区総合体育館開館</p> <p>24年 (2012年) 京浜急行電鉄本線及び同空港線(京急蒲田駅付近)連続立体交差事業全線高架化、全踏切除却</p>	<p>平成</p> <p>2019</p> <p>元年 (2019年) 勝海舟記念館オープン 中央防波堤埋立地(令和島)の帰属が決定</p> <p>2年 (2020年) 羽田イノベーションシティまち開き</p> <p>3年 (2021年) 田園調布せせらぎ館オープン</p>	<p>明治時代に荏原郡の一部だった頃の古地図</p> <p>玉井清太郎の初飛行(大正5年)</p> <p>大森駅東口</p> <p>田園調布のまちなみ(昭和9年)</p> <p>海苔干しの様子(昭和10~30年代)</p> <p>蒲田駅東口駅前通り(昭和24年)</p> <p>大田区内の工場街(昭和31年頃)</p> <p>①蒲田陸橋開通(昭和37年)</p> <p>池上通り(昭和37年)</p> <p>池上本門寺五重塔(昭和49年頃)</p> <p>②現六郷橋開通(昭和59年)</p> <p>③大田区役所 新庁舎開庁式(平成10年)</p> <p>④羽田空港駅出発式(平成10年)</p> <p>⑤現丸子橋開通式(平成12年)</p> <p>大森ふるさとの浜辺公園オープン(平成19年)</p> <p>⑥東日本大震災直後の蒲田(平成23年)</p>
---	--	---	---	---	---	--

02 都市づくりの現状

(1) 大田区を取り巻く状況

将来の変化を含む社会的な動きや東京都及び周辺区市の動向など、大田区の都市づくりを取り巻く状況を整理します。

1) 社会的な動き（将来の変化を含む）

【人口動態（活力 / 地域力（協働））】

大田区の人口・世帯数は約73万人・39万世帯（2021年1月時点）で増加傾向が続いてきました。高齢化率の上昇に加えて、単身世帯数（特に高齢単身）や核家族世帯数が増加傾向にあります。

また、区の総人口は2045年頃まで増加基調と予測されています。高齢化率は上昇が続き、2040年推計人口に占める老年人口の割合は約26%に達すると予測されています。

区の生産年齢人口は2030年頃まで増加を続け、その後、減少傾向が長期的に続き、再び増加傾向となると予測されています。

ライフステージに沿って地域全体で子育てや介護を支える仕組みが整い、高齢者も含め誰もが役割を持ち、人々がそれぞれの能力を発揮し活躍できる地域共生社会の実現によって、ワークスタイルがさらに多様化していくと考えられます。

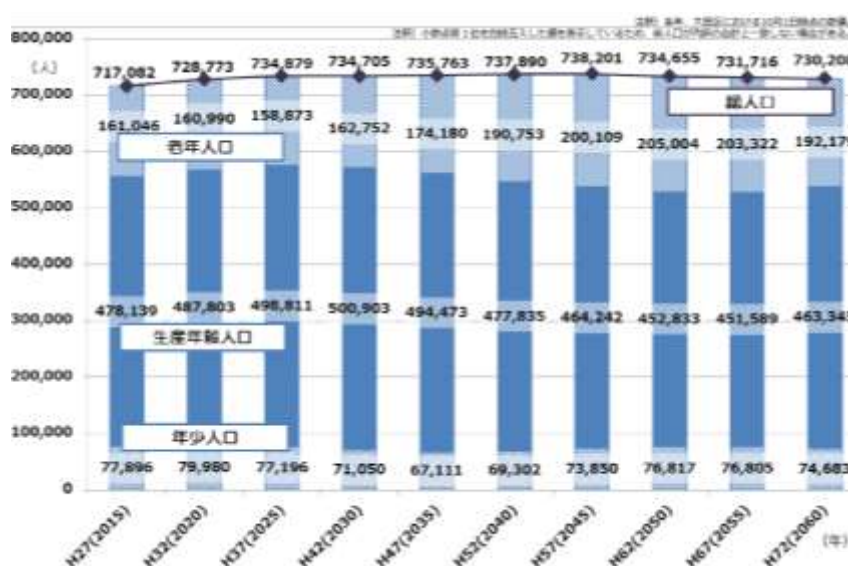


図 大田区の年齢別将来人口

出典 大田区人口推計

※年少人口は15歳未満、生産年齢人口は15歳以上65歳未満、老年人口は65歳以上の人口

【地域（拠点） / 国際化】

訪日外国人などとの交流により国際化が進展し、多様な文化が共存する都市が形成されています。また、テレワーク[※]などの働き方やワークライフバランスに関する価値観などの変化によるニーズも多様化しており、職住近接の環境づくりなど、新たなニーズへの対応が求められます。

【生活 / 活力】

国の動きを踏まえて、住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編による「コンパクト・プラス・ネットワーク[※]」の推進、健康・医療・福祉の視点から必要な施策を行う「健康・医療・福祉のまちづくりの推進」、「居心地が良く歩きたくなる」ウォークブルなまちなかの形成、都市インフラ・まちづくりへの「DX[※]（デジタル・トランスフォーメーション）の推進」などの取組が求められています。

【交通】

交通分野においては、利用者のニーズに合わせて多様なモビリティをきめ細かに提供し、公共交通を補完する次世代モビリティの導入、複数のモビリティが共通プラットフォームで便利に利用できる MaaS[※]の実装などが想定されます。



図 MaaSの概要

出典 国土交通省 日本版 MaaSの推進

【安全・安心】

平成 23 年東日本大震災、令和元年東日本台風における浸水被害など、大規模災害時における既存インフラの脆弱性が明らかとなりました。また、近い将来、首都直下地震が起きる可能性が大きいことも指摘されています。巨大地震や気候変動による異常気象などに起因する未曾有の自然災害には、ハード・ソフトの両面からの的確な対策が求められています。

【産業】

ビッグデータ等の先端技術を活用したサイバー（仮想）空間とフィジカル（現実）空間を高度に融合させたシステム Society5.0[※]が提唱され、IoT[※]、人工知能（AI[※]）など、先端技術を活用して社会的課題を解決する動きが広がると予想されます。



図 Society5.0 の考え方

出典 内閣府

【環境】

政府は 2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする 2050 年カーボンニュートラルの目標を掲げるとともに、2030 年の排出削減目標（温室効果ガスを 2013 年度から 46%削減）が示され、脱炭素社会の実現をめざすとしています。都市づくりと合わせた脱炭素化の取組が求められます。

カーボンニュートラル社会に向けては、再生可能エネルギー[※]由来の電力供給や、水素による発電など、新技術を活かした都市づくりが期待されます。

2) 新型コロナウイルスによる大田区の都市づくりへの影響（将来の変化を含む）

新型コロナウイルス感染拡大を契機として、デジタル化の進展も相まって「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化し、人々の生活様式に大きな変化をもたらしました。

都市の構造は短期間に急速に変化するものではないことから、これまでの課題を踏まえた方向性を基本とした都市づくりを着実に進めるのに加えて、コロナ禍においてあらためて表面化した「ゆとりある空間づくり」や「多様化するライフスタイルへの対応」、「脱炭素社会の実現」など、ポストコロナを見据えた経済復興の視点を持って加速させていく必要があります。

今後の都市づくりは、新型コロナウイルス感染拡大による生活様式の変化が都市づくりに与える影響を長期にわたって注視していくとともに、国や東京都の方針とも連携しつつ柔軟に対応していきます。

1. 働き方・ライフスタイルの変化による市街地整備や生活圏への影響

【活力/地域（拠点）/交通】

- ・増加基調だった人口は、新型コロナウイルス感染症の拡大以降、減少に転じている
- ・鉄道駅周辺などにおいて、様々な機能がコンパクトに集まる複合型の土地利用の進展が予想される
- ・「リアルな場」の価値が見直され、オフィスは交流・知識創造の場として重宝されるなど、区内の地域個性や都市空間の付加価値が求められる
- ・テレワークの常態化により、住まいは「食べる・寝る」中心から、「働く・育てる・遊ぶ」等の多様なニーズを叶える場所となるなどの動きが加速する
- ・人流抑制による在宅勤務の定着と相まって、公共交通の利用者が減ることで、自家用車・自転車等の利用が見直される
- ・自宅で過ごす時間が増える中で、運動不足の解消やストレス緩和のため、スポーツ・健康まちづくりの推進が求められる
- ・電子決裁やインターネット購入の増加により、BtoCの物流ニーズが高まる

2. 社会経済活動の縮小による産業・観光への影響

【産業/文化・観光】

- ・デジタル（オンライン会議、キャッシュレス、EC等）を積極的に取り入れる企業が増加する
- ・工場がまとまって立地するエリアで、研究・技術開発等による高付加価値と企業同士の連携への意識が高まる
- ・マイクロツーリズム[※]（近距離旅行等）が注目され、コンテンツの充実が望まれる

3. 「密」を避ける災害対策、水と緑・環境施策への影響

【安全・安心/水と緑/環境】

- ・感染症や自然災害も含めた複合的なリスクへの意識が高まる
- ・身近な自然資源や、運動不足の解消・ストレス緩和の効果が得られる場として活用される緑やオープンスペース※について、自然環境が有する多様な機能を活かすグリーンインフラ※としての重要性が再認識される
- ・大規模・集中型の電源から、小規模・分散型のエネルギー供給システムへの移行が加速し、エネルギー消費に関する意識向上により住宅の省エネ化も期待される
- ・コロナ禍で石油などの化石燃料の消費が減少するなど、一時的な環境負荷の改善を受け、環境の回復を一過性のものにせず、経済と環境の両立が求められる

コラム

SDGs※（持続可能な開発目標）

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）とは、2015年9月開催の国連サミットにおいて全会一致で採択された、2030年までに達成すべき国際目標です。先進国を含む国際社会共通の目標として、持続可能な世界を実現するための包括的な17のゴールと169のターゲットで構成されています。

都市づくりにおいてもめざす姿をよりわかりやすく共有し、その実現に向け、目標を持って取り組むことが求められており、SDGsの考え方と親和性があります。

都市計画マスタープランとSDGsとの関連を意識しながら、都市づくりを進めていくことが重要です。



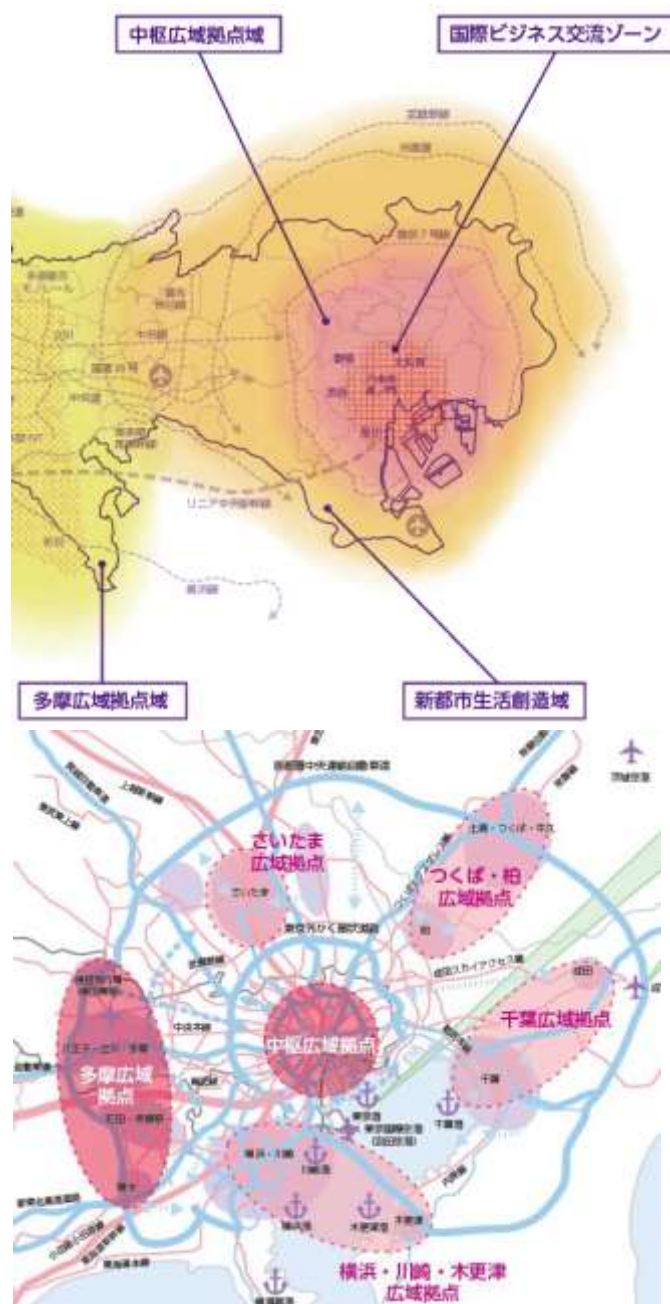
図 SDGs 17のゴール

出典：外務省 国際協力局 地球規模課題総括課

3) 東京都の動向

東京都は、「都市づくりのグランドデザイン[※]」（平成29年9月）において、地域特性等を踏まえた新たな地域区分を設定し、広域的な一定の圏域ごとの将来イメージを示しています。また、「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、「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）[※]」（令和3年3月）の改定を行いました。

加えて、『未来の東京』戦略の主要プロジェクトの一つとして、ベイエリアを舞台に50年・100年先までを見据えたまちづくりを構想する「東京ベイ eSG プロジェクト」（Version1.0）（令和3年4月）の策定を行いました。令和島を含む中央防波堤における先行プロジェクトが示されています。



出典 東京都 都市づくりのグランドデザイン（平成29年）

4) 周辺区市の動向、比較

東京都心では、日本橋、八重洲、京橋、大手町、虎ノ門、渋谷などで大規模開発が進展しています。

品川・田町周辺では、高輪ゲートウェイ駅直結の大規模開発をはじめ、令和9年のリニア中央新幹線の品川ターミナル駅開業（予定）を契機として、品川駅周辺における広域拠点性の更なる向上が進むと考えられます。また、令和3年には、羽田空港アクセス線のうち、東京貨物ターミナルと羽田空港新駅（仮称）間を結ぶ「アクセス新線」の鉄道事業申請が、国土交通大臣より許可されました。

川崎市では、新産業創出をめざす「殿町国際戦略拠点」が形成されるとともに、多摩川スカイブリッジの開通により、羽田空港周辺地域及び京浜臨海部の連携が強化され、多摩川兩岸の国際競争力の強化及び成長戦略拠点の形成が期待されます。

大田区は、これらの広域的な都市機能立地や広域交通ネットワーク形成の要の位置にあることから、周辺区市とともにさらなる活力向上が期待されます。

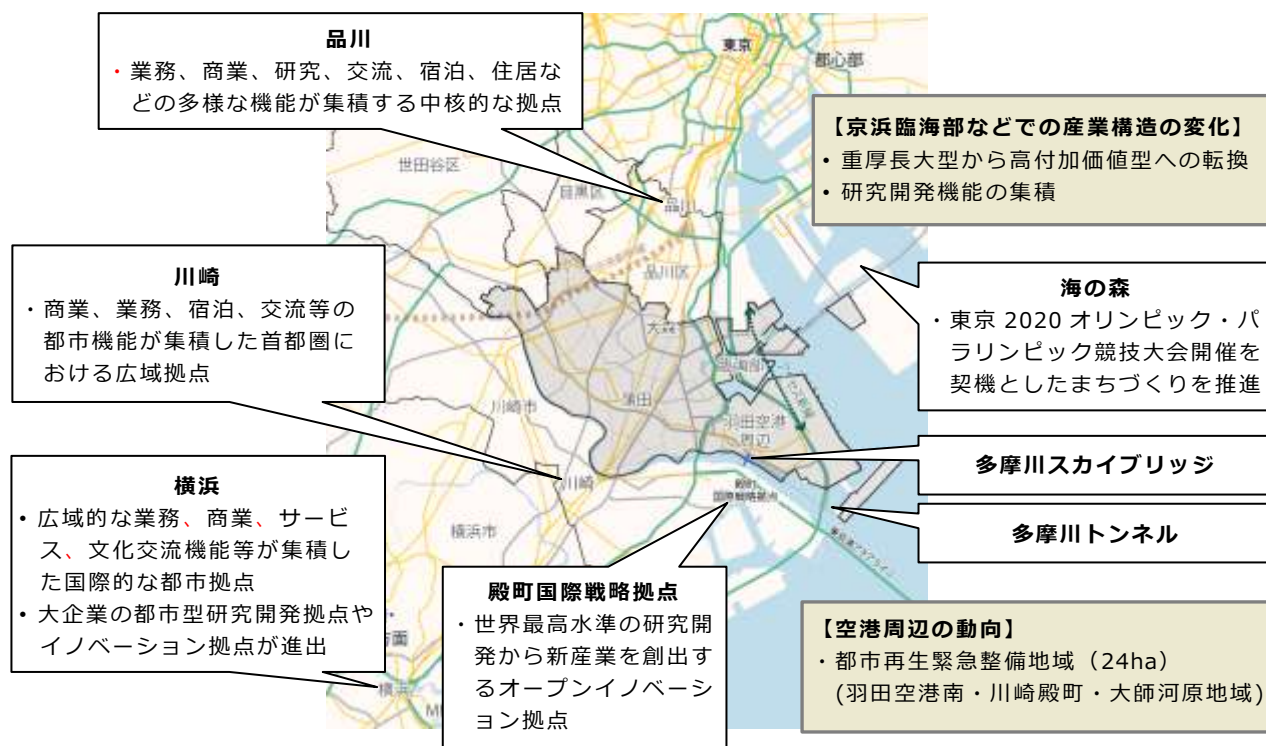


図 周辺区市の動向

大田区は、周辺区市と比較すると人口・世帯数の増加幅は小さくなっており、都心3区（千代田区・中央区・港区）、品川区、横浜市中心部、川崎市は大田区よりも増加幅が大きくなっています。一方で、高齢化率においては周辺区市よりも相対的に高い割合を示しています。

従業者数の増減率は、ほとんどの区市で増加傾向にあり、隣接する世田谷、品川、川崎市（幸区）は大田区よりも増加幅が大きくなっています。

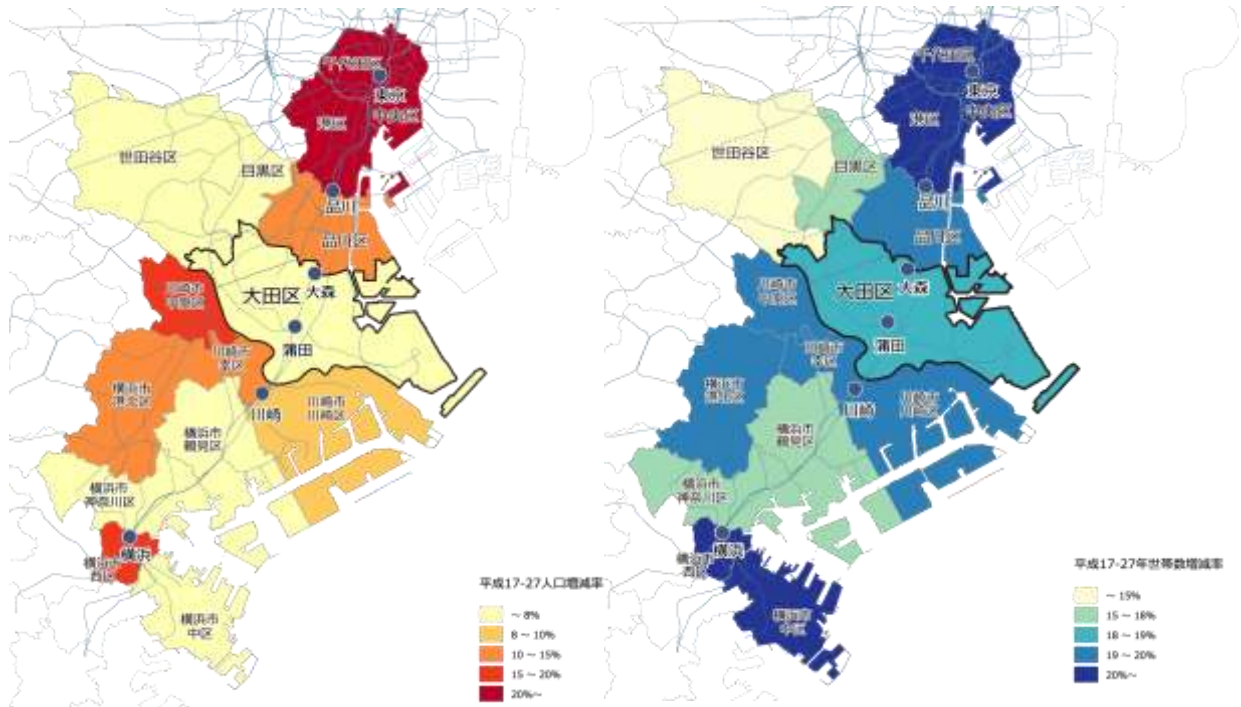


図 総人口の増減（H17-H27）
出典 平成17年、27年国勢調査

図 世帯数の増減（H17-H27）
出典 平成17年、27年国勢調査

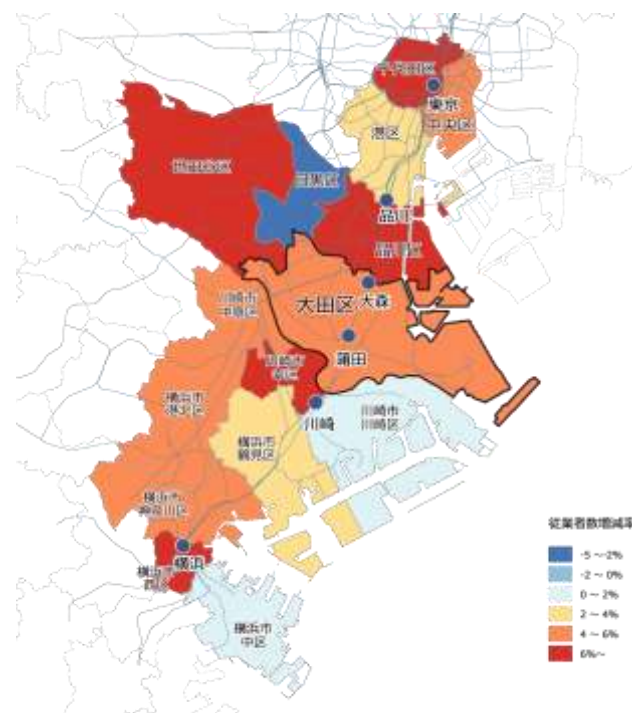


図 従業者数の増減（H24-H28）
出典 平成24、28年経済センサス活動調査

5) 大田区の立ち位置

大田区の東京圏における立ち位置を上位計画等から整理しました。

交通	羽田空港や東京港を有すると共に、都心部と横浜・川崎の間に位置し、重要な鉄道、幹線道路が多数貫いており、国内外における人・モノ・情報が集積・交流する東京圏の交通結節点としての役割を担います。
産業	ものづくり産業や流通機能が立地する特色を活かし、産業の広域連携の一翼を担います。
水と緑	東京湾や河川に面し大きな公園・緑地を有しており、臨海部には観光・スポーツ・レクリエーション施設が広域的に立地しています。区民のレクリエーション、健康増進などを支えるとともに、緊急時の避難経路としても活用できる水と緑のネットワークの形成を担います。
住環境	緑豊かで良質な住宅地や産業などの機能と融合した住宅地など特色を活かし、多様なライフスタイルを生み出す住環境の創出を担います。

(2) 大田区の現状と都市づくりの成果

1) 大田区の現状

統計資料をはじめとした基礎データ等から大田区の現状を整理します。

① 【土地利用／活力】

- 大きく3つに分類される地形を活かし、良好な住宅地から業務商業が集積する中心市街地、埋立島部の産業系土地利用に至るまで様々な土地利用が存在し、田園住居地域を除くすべての用途地域※が指定されています。
- 区全体でみると、工業用地は倉庫運輸関係施設が増加している一方で専用工場及び住居併用工場は減少、商業用地も減少しています。
- 独立住宅と集合住宅が混在する住宅地も多く、住宅と工場の共存する市街地において住宅への土地利用転換が見られます。
- 昼夜間人口比率は、区全体において減少傾向（夜間人口が増加傾向）にあります。
- 羽田空港に隣接しているため、航空法による建築物等の設置制限（高さ）があります。

令和3年4月1日現在		指定面積	区総面積割合
住居系	小計	1,987.8 ha	32.13 (%)
内訳	第一種低層住居専用地域（一低）	714.1 ha	11.54 (%)
	第二種低層住居専用地域（二低）	3.5 ha	0.06 (%)
	第一種中高層住居専用地域（一中）	374.5 ha	6.05 (%)
	第二種中高層住居専用地域（二中）	18.6 ha	0.30 (%)
	第一種住居地域（一住）	773.4 ha	12.50 (%)
	第二種住居地域（二住）	18.4 ha	0.30 (%)
	準住居地域（準住）	85.3 ha	1.38 (%)
商業系	小計	576.7 ha	9.32 (%)
内訳	近隣商業地域（近商）	375.5 ha	6.07 (%)
	商業地域（商業）	201.2 ha	3.25 (%)
工業系	小計	2,985.5 ha	48.26 (%)
内訳	準工業地域（準工）	2,446.3 ha	39.55 (%)
	工業地域（工業）	178.2 ha	2.88 (%)
	工業専用地域（工専）	361.0 ha	5.84 (%)
	小計	5,550.0 ha	89.72 (%)
	指定なし	636.0 ha	10.28 (%)
	合計	6,186.0 ha	100.00 (%)

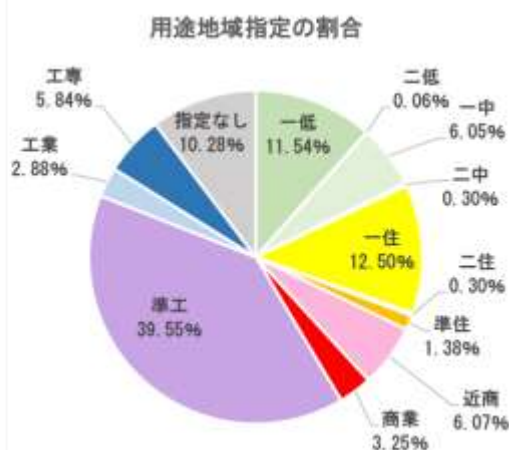


図 用途地域の指定状況

出典：大田区まちづくり推進部事業概要（R3）

		現行計画策定前後の参考値	最新値
土地利用面積 細分類別工業系	専用工場	1,944,302 m ² （平成18年）	1,601,250 m ² （平成28年） （増加率-17.6%）
	住居併用工場	948,786 m ² （平成18年）	796,359 m ² （平成28年） （増加率-16.1%）
	倉庫運輸関係施設	3,355,484 m ² （平成18年）	4,462,900 m ² （平成28年） （増加率33.0%）
昼夜間人口比率		99（平成17年）	97（平成25年）

出典 土地利用現況調査（H18、H28）

国勢調査（H17、H25）

昼夜間人口比率：常住人口100人当たりの昼間人口の割合

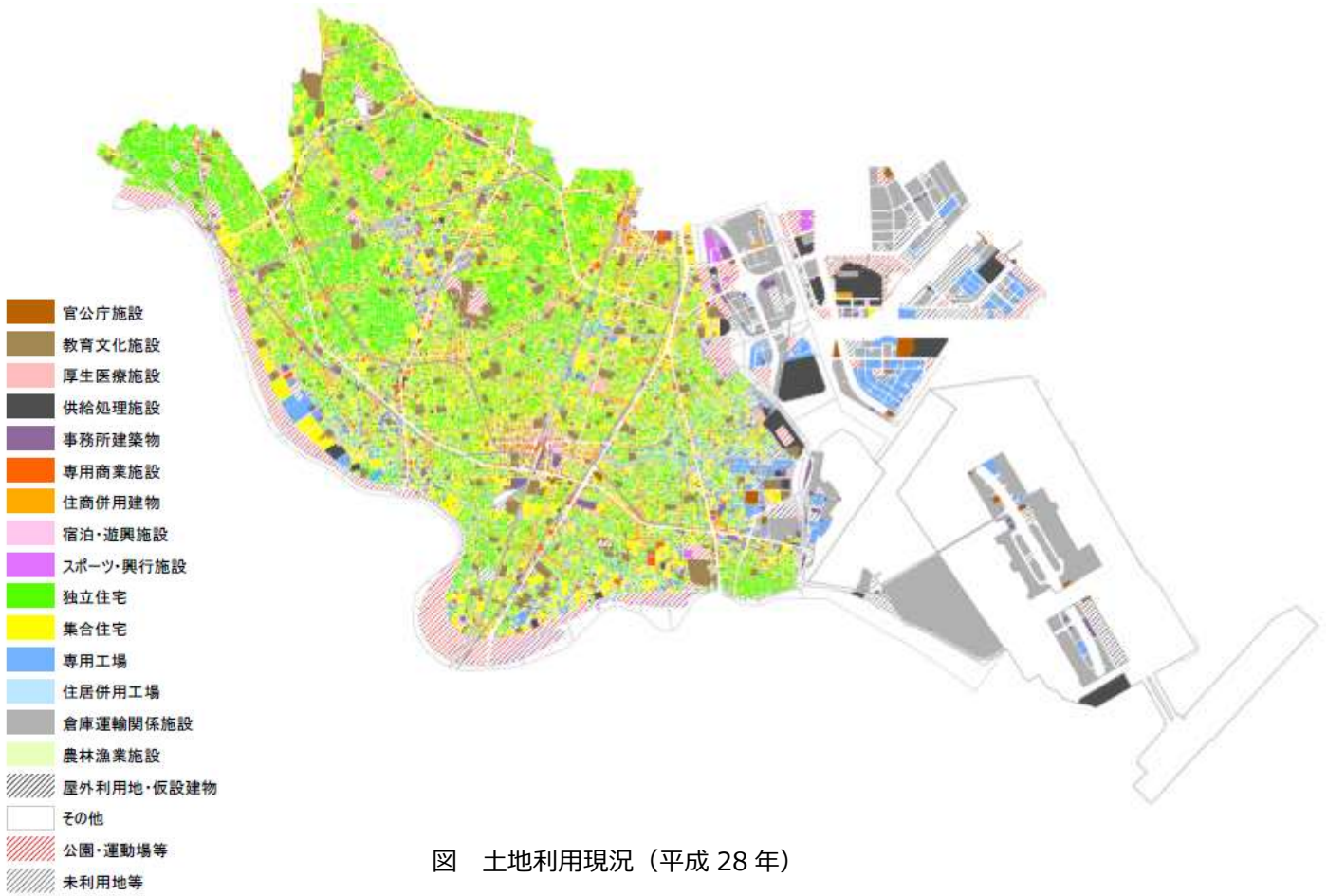


図 土地利用現況 (平成 28 年)

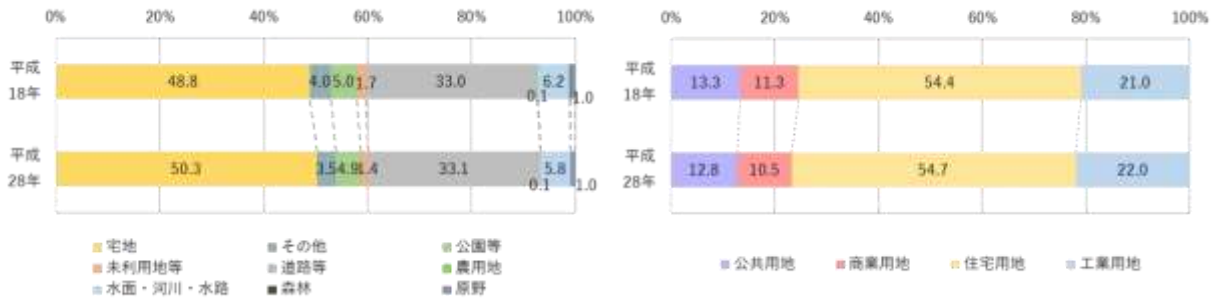


図 土地利用比率

図 宅地利用比率

出典 平成 18 年、28 年土地利用現況調査

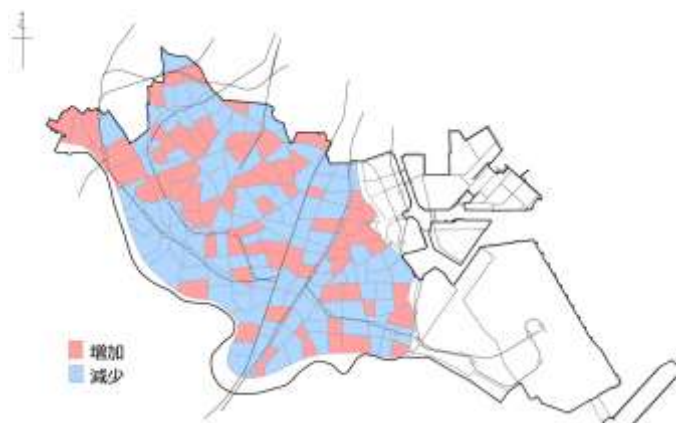


図 地域別昼夜間人口比率の増減 (H17 年→H27 年)

出典：国勢調査

2 【国際化/ 文化・観光】

- 訪日外国人の増加などによる航空需要が増加し、羽田空港の乗降客数は増加してきました。
(感染症などのパンデミックにより、観光需要が大きく影響を受けることが浮き彫りとなりました)
- まいせん（馬込・池上・洗足池）の連携により観光振興を推進しました。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
羽田空港の乗降客数	国内線 6,435 万人（平成 20 年） 国際線 235 万人（平成 20 年）	国内線 6,838 万人（令和元年） 国際線 1,834 万人（令和元年）

国土交通省 空港管理状況調書（各年）

3 【産業】

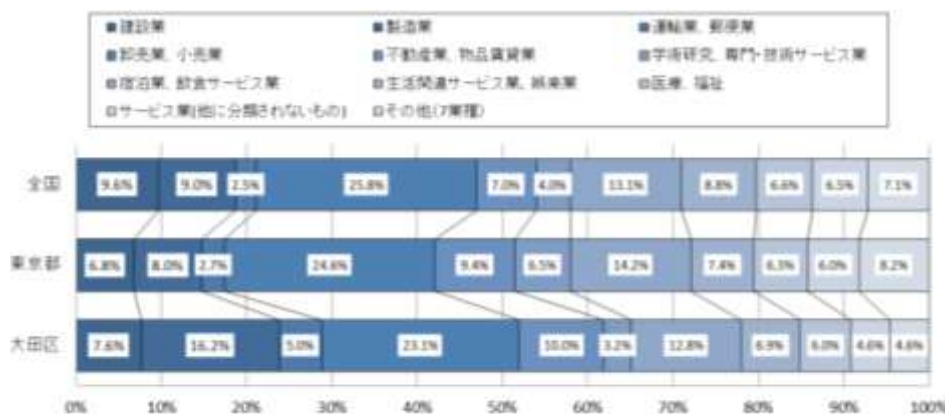
- 全産業の従業者数は、横ばい傾向にあるものの、製造業の従業者数の全産業に占める割合は減少傾向となっています。
- 産業大分類別の製造業事業所数構成比率について、大田区は全国や東京都と比較して高い割合となっています。
- 「大田区企業立地促進基本計画（第2次）」に基づき企業誘致や区内企業の持続的操業支援を行い、産業振興を推進しました。
- 商店街活性化については、コミュニティ強化、ソフト事業や PR 活動により、商店街のにぎわいを創出しました。
- 大田区と川崎市との産業連携に関する基本協定を締結しました（平成 25 年 4 月）。

	現行計画策定前後の参考値			最新値
大田区内の全産業従業者数	362,290 人 (平成 21 年)	334,046 人 (平成 24 年)	368,019 人 (平成 26 年)	349,551 人 (平成 28 年)
大田区内の製造業従業者数 〔〕は全産業に占める割合	65,022 人 〔17.9%〕 (平成 21 年)	44,268 人 〔13.3%〕 (平成 24 年)	45,839 人 〔12.5%〕 (平成 26 年)	37,376 人 〔10.7%〕 (平成 28 年)

出典 経済センサス

(全産業の従業員数に「公務（他に分類されるものを除く）」は含まない。)

産業大分類別事業所構成(全国、東京都、大田区)



資料：H24 経済センサス

図 産業大分類別事業所数

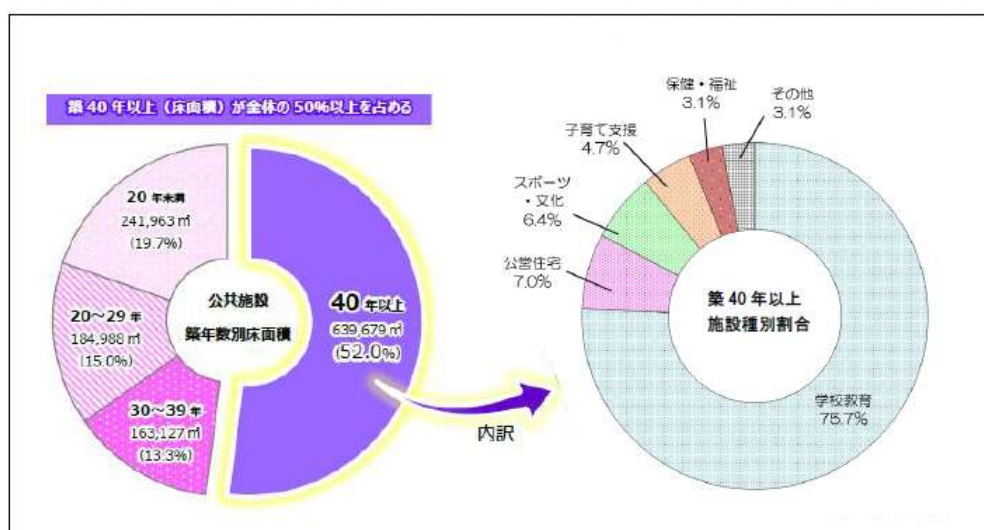
出典 大田区企業立地促進基本計画（第2次）（平成 27 年）

4 【地域（拠点）】

- 住環境に関して、住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合は向上しました。
- 現在住んでいるまちが「暮らしやすい」と感じている区民の割合は向上しました。
- 公共施設の老朽化が進んでいることから、「大田区公共施設等総合管理計画」に基づく効果的な公共施設の更新を進めています。
- 「蒲田駅周辺地区グランドデザイン[※]」「大森駅周辺地区グランドデザイン[※]」「空港臨海部グランドビジョン 2030[※]」「おおた都市づくりビジョン」等を策定し、拠点等のまちづくりが進捗しました。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合	58.5%（平成 25 年度）	66.6%（平成 30 年度）
現在住んでいるまちが「暮らしやすい」と感じている区民の割合	71.2%（平成 22 年度）	76.4%（平成 29 年度）

出典 「大田区政に関する世論調査」（H22）
「おおた未来プラン 10 年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」



（平成 28 年 4 月 1 日現在）

図 築 40 年以上の施設種別割合

出典 大田区公共施設等マネジメント 今後の取り組み（平成 29 年 3 月）

5 【交通】

- 都市の骨格を形成する主要幹線道路が一定程度整備されています。
- 都市計画道路[※]の整備状況は令和 3 年度で 107,700m に進捗しました。
- 自転車走行環境整備の距離は令和 2 年度で 95,800m に進捗しました。
- 区内の通勤・通学の便に満足している区民の割合は向上しました。
- 公共交通不便地域（鉄道駅から 500m 以上かつバス停から 300m 以上離れている地域）が存在します。
- 東西方向の利便性を高めるため、新空港線の整備を推進しています。

- 自転車シェアリング※広域連携に関する協定を締結しました（締結者：広域連携 11 区、(株)ドコモ・バイクシェア 令和2年10月1日）。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
道路の総延長	834,451m（うち区道 773,613m） （平成 23 年 4 月時点）	838,392m（うち区道 777,744m） （令和 3 年 4 月時点）
都市計画道路の整備状況	105,990m （平成 23 年 4 月時点）	107,700m （令和 3 年 4 月時点）
自転車走行環境整備の距離	650m（平成 25 年度）	95,800m（令和 2 年度末）
区内の通勤・通学の便に満足している区民の割合	68.9%（平成 22 年度）	72.8%（平成 30 年度）

出典 道路の総延長：「大田区政ファイル」（H23、R3）

その他：「大田区政に関する世論調査」（H22）

「おおた未来プラン 10 年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

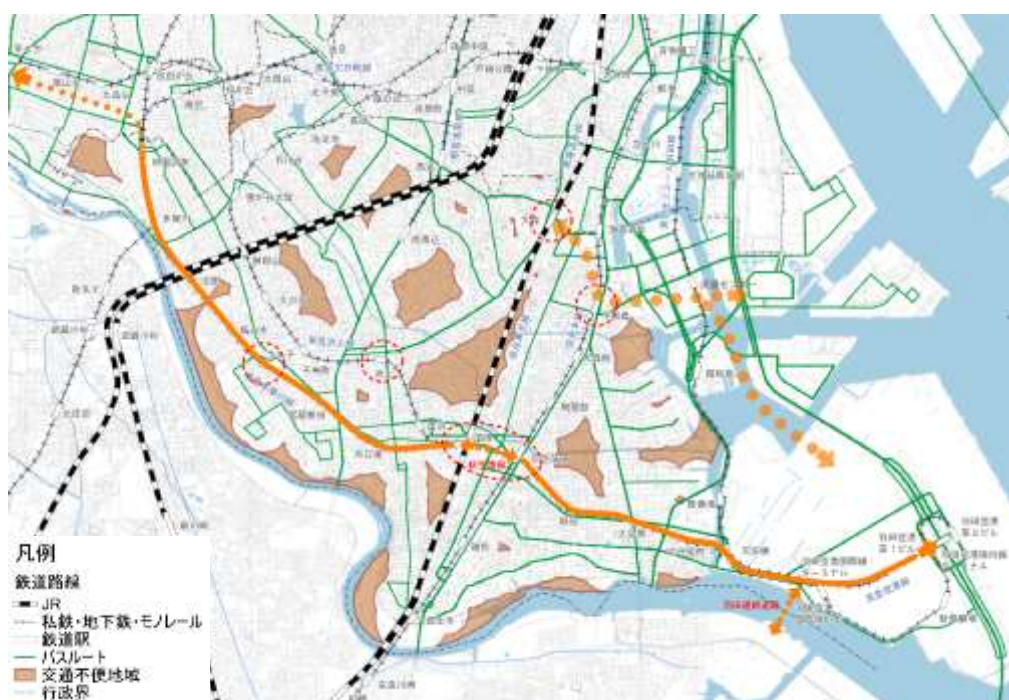


図 交通不便地域

出典：「大田区交通政策基本計画」（H30）

6 【生活（住環境・福祉等）】

- 空家率は減少していますが、周辺区市と比較して高い傾向にあります。
- 「バリアフリー※に満足している区民の割合」や「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」は向上しました。
- 住宅戸数は世帯数の伸びを上回る勢いで増加しており、住宅ストックの「量」は既に充足している状況にあります。
- 住宅数に占める戸建住宅の割合は 24.1%、集合住宅は 62.7%（公営住宅等を除く）となっています。

- 「大田区住宅マスタープラン」「大田区空家等対策計画[※]」などに基づき、住環境整備が進捗しました。
- 大田区スポーツ推進計画等に基づき、スポーツ・健康まちづくりが進められています。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
大田区の空家の状況	空家数 61,790 戸 空家率 14.8% (平成 25 年度)	空家数 48,450 戸 空家率 11.3% (平成 30 年度)
バリアフリーに満足している区民の割合	28.5% (平成 22 年度)	33.7% (平成 30 年度)
駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合	32.3% (平成 25 年度)	46.4% (平成 30 年度)

出典 平成 25 年、30 年総務省「住宅・土地統計調査」「大田区政に関する世論調査」(H22)
「おおた未来プラン 10 年 (後期)「めざす姿」の達成度評価報告」

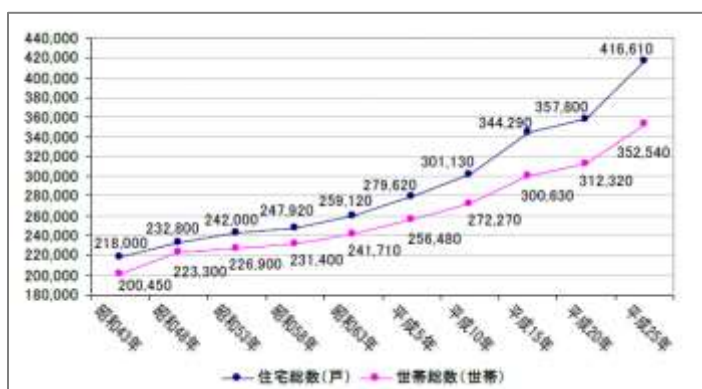


図 住宅数と世帯数の推移



図 所有・建て方別住宅数の比率

資料：平成 25 年住宅・土地統計調査

出典：大田区住宅マスタープラン（平成 29 年 11 月）修正版

7 【景観】

- 家並み、町並みに満足している区民の割合は向上しました。
- 平成 25 年に「大田区景観計画[※]」を策定し、多彩な地域の特性を活かした景観づくりに取り組んでいます。
- 景観形成重点地区について、「空港臨海部」「国分寺崖線」「多摩川」「呑川」に加え、平成 30 年に「洗足池」を追加指定し、地区の特色に応じた一体的な景観づくりに取り組んでいます。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
家並み、町並みに満足している区民の割合	59.6% (平成 22 年度)	61.1% (平成 30 年度)

出典 「おおた未来プラン 10 年 (後期)「めざす姿」の達成度評価報告」
「大田区政に関する世論調査」(H22)

8 【安全・安心】

- 東京都防災都市づくり推進計画[※]における整備地域の不燃領域率[※]、延焼遮断帯[※]形成率は全地域ともに向上しました。
- 大田区全体の不燃化率、耐震化率は向上しました。なお、既成市街地[※]の多くは建物が密集しているため災害に対して脆弱であり、不燃化率の低い地域も多いです。
- 浸水が想定される区域や土砂災害警戒区域など、震災や風水害等の被害が予想される地域があります。
- 「大田区国土強靱化地域計画」を策定しました。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
不燃領域率	大森中地域 64% (平成 18 年度) 西蒲田地域 54% (平成 18 年度) 羽田地域 45% (平成 18 年度)	大森中地域 65.7% (令和元年度) 西蒲田地域 67.3% (令和元年度) 羽田地域 52.9% (令和元年度) 以上、参考値
延焼遮断帯形成率	大森中地域 70% (平成 18 年度) 西蒲田地域 17% (平成 18 年度) 羽田地域 100% (平成 18 年度)	大森中地域 74% (平成 29 年度) 西蒲田地域 38% (平成 29 年度) 羽田地域 100% (平成 29 年度)
不燃化率	大田区全体 60.3% (平成 18 年度) 23 区平均 60.7% (平成 18 年度)	大田区全体 64.1% (平成 28 年度) 23 区平均 65.6% (平成 28 年度)
耐震化率	大田区全体 75.6% (平成 18 年度)	大田区全体 91.0% (令和 2 年度)

出典 「東京の土地利用」(H18)、東京都都市整備局 HP
「おおた未来プラン 10 年(後期)「めざす姿」の達成度評価報告」
「大田区耐震改修促進計画」

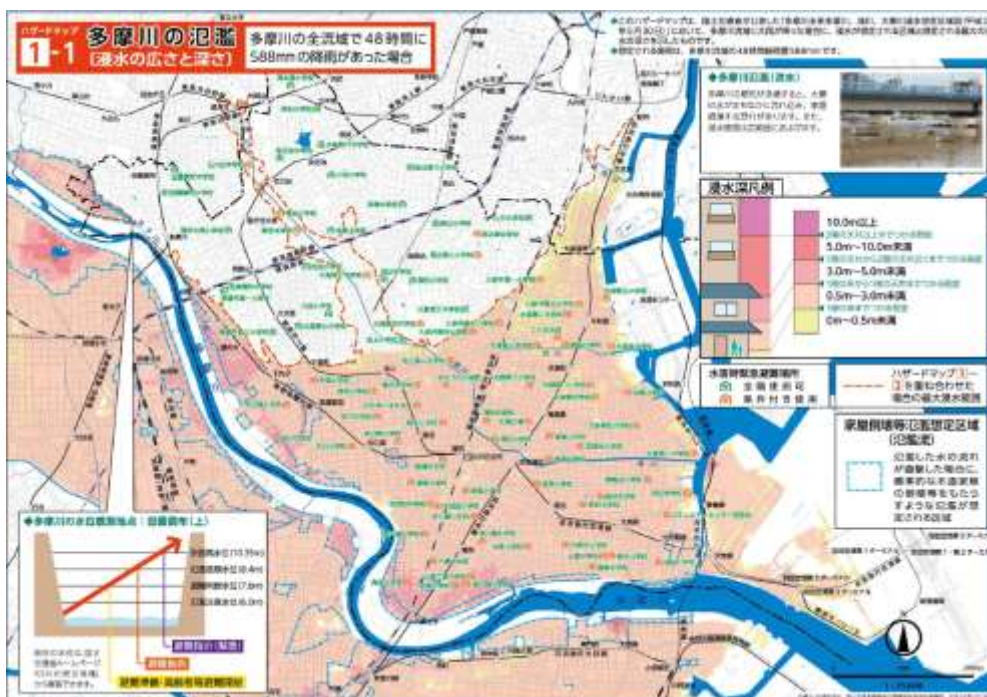


図 洪水ハザードマップ 多摩川の氾濫 (浸水の深さと広さ)

出典 大田区ハザードマップ風水害編 (令和 2 年 4 月)

9 【水と緑】

- 公園の新設、拡張整備面積は12年間で累計17.19haでした。
- 区民1人当たりの公園面積は増加しました。
- 緑被率※は減少しています。
- 緑の多さに満足している区民の割合は増加していますが、身近な場所で水や緑に親しめると思う区民の割合は減少しています。
- 「大田区環境基本計画（後期）」「大田区緑の基本計画 グリーンプランおおた」を策定し、水と緑のまちづくりが進捗しました。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
公園の新設、 拡張整備面積累計	0ha（平成20年度）	17.19ha（令和2年度）
区民1人当たりの公園面積	3.79㎡（平成18年）	4.16㎡（令和3年）
緑被率	20.47%（平成21年度）	18.32%（平成30年度）
緑の多さに満足している区 民の割合	53.2%（平成22年度）	58.6%（平成30年度）
身近な場所で水や緑に親し めると思う区民の割合	53.8%（平成25年度）	50.0%（平成30年度）

出典 区民1人当たりの公園面積：大田区都市基盤整備部事業概要「土木の現況」（H18、R3）

緑被率：平成30年度 大田区みどりの実態調査 概要版

その他：「大田区政に関する世論調査」（H22）

「おおた未来プラン10年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

10 【環境】

- 地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの大田区内の排出量は減少傾向にあります。
- 温室効果ガス排出の原因となるエネルギー消費量は減少傾向にあります。
- 「大田区環境基本計画（後期）」を策定し、環境保全、地球温暖化対策に取り組んでいます。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
大田区の温室効果ガ ス排出量	3,261千t/年（平成20年度）	3,137千t/年（平成30年度）
大田区のエネルギー 消費量	37,506TJ/年（平成20年度）	31,217TJ/年（平成30年度）

出典 （財）特別区協議会「特別区の温室効果ガス排出量（1990～2018年度）」（2021年3月）

2) 大田区の都市づくりの成果

これまでの都市づくりの成果を地区別に整理します。

① 蒲田駅周辺

- ・蒲田駅周辺地区グランドデザイン・アクションプランの進捗
- ・京浜急行線連続立体交差事業[※]の事業区間全線高架化（平成24年10月）
- ・蒲田立体（南蒲田交差点）の供用開始（平成24年12月）
- ・蒲田駅周辺再編プロジェクト（平成25年12月）の進捗
- ・京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業[※]の完了（平成27年12月）
- ・大田区総合体育館の整備（平成24年3月）
- ・新空港線の整備を契機とした駅周辺都市基盤整備の必要性の高まり
- ・蒲田東口地区まちづくり協議会の活動支援 など



京浜急行電鉄連続立体交差事業

出典：事業パンフレット
京急蒲田駅付近連続立体交差事業について



京急蒲田駅西口

② 大森駅周辺

- ・大森駅周辺地区グランドデザイン・アクションプランの進捗
- ・補助第28号線（池上通り）が第四次事業化計画 優先整備路線として選定
- ・大森駅東口駅前広場の暫定整備の完了（令和2年3月）
- ・大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針の取りまとめ（平成30年12月）
- ・障がい者総合サポートセンター（さぼーとぴあ）整備（平成31年3月）
- ・大森駅東地区近代化協議会及び大森駅山王口地区まちづくり協議会の活動支援
- ・大森八景坂地区まちづくり協議会の活動支援 など



さぼーとぴあ

出典：さぼーとぴあ パンフレット

③ 羽田空港周辺

- ・羽田空港跡地第1ゾーン整備方針の策定（平成27年7月）
- ・羽田空港跡地かわまちづくり計画の登録（平成29年3月）
- ・「ソラムナード羽田緑地」が開園（平成31年4月1日）
- ・都市再生整備計画（羽田空港跡地周辺地区）の策定（令和元年6月）
- ・天空橋駅交通広場や一部区道の供用開始（令和2年7月）
- ・羽田イノベーションシティ（羽田空港跡地第1ゾーン 第一期事業）のまち開き（令和2年7月） など



HANEDA INNOVATION CITY

出典：HANEDA GLOBAL WINGS
ホームページ

④ 臨海部

- ・空港臨海部グランドビジョン 2030 の進捗
- ・空港臨海部の重点プロジェクト（羽田旭町周辺地区、流通センター駅周辺地区、大森ふるさとの浜辺公園周辺地区）の位置づけ（平成 26 年 3 月）
- ・大田区臨海部 3 島全体連絡協議会の開催・運営（平成 26 年 3 月）
- ・舟運社会実験の実施（平成 28～30 年）
- ・中央防波堤埋立地の帰属決定（令和元年 10 月）
- ・大田臨海部まちづくり協議会の活動支援 など

⑤ 下丸子駅周辺

- ・新空港線の整備に合わせた、駅周辺基盤整備の必要性の高まり（駅舎の改良、道路・駅前広場の整備、鉄道の立体化、駅周辺のまちづくり）
- ・補助第 28 号線（池上通り）が第四次事業化計画 優先整備路線として選定
- ・コミュニティバス「たまちゃんバス」の本格運行（令和元年 7 月） など

⑥ 田園調布・多摩川

- ・多摩川台公園の整備拡充（園内バリアフリー整備）
- ・田園調布せせらぎ公園の整備拡充（田園調布せせらぎ館の整備）
- ・田園調布・多摩川地区まちづくり協議会の活動支援（令和元年度） など

⑦ 糀谷・羽田周辺

- ・京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化（平成 24 年 10 月）
- ・不燃化特区※の指定：
大森中地区（西糀谷・東蒲田・大森中）（平成 25 年 4 月）
羽田二・三・六丁目地区（平成 27 年 4 月）
- ・糀谷駅前地区第一種市街地再開発事業の完了（平成 29 年 3 月）

など



糀谷駅前地区再開発事業
出典：糀谷駅前地区第一種市街地再開発事業 パンフレット

⑧ 池上駅周辺

- ・池上地区まちづくりグランドデザイン※の策定（平成 31 年 3 月）
- ・池上地区まちづくり協議会の活動支援
- ・池上駅駅舎・駅ビル完成（令和 3 年 3 月）

など



池上駅

⑨ 洗足池・大岡山

- ・まいせん（馬込・池上・洗足池）の連携による観光振興
- ・洗足池公園の整備拡充（東京都指定名勝（平成 31 年 3 月））
- ・勝海舟記念館の整備（令和元年 9 月）
- ・大岡山・千束地区まちづくり協議会の活動支援
- ・洗足池駅周辺地区まちづくり方針の策定（令和 2 年 3 月） など

03 区民参画の実施

都市計画マスタープランの改定にあたって、行政、企業、学生、住民などの大田区に関わる多様な主体の意見を取り入れた計画とするため、区民参画を実施しました。区民参画では、多様な手法を通じて、大田区の未来や地域のまちづくりの方向性などを、大田区に暮らす人、働く人、学ぶ人などとともに考え、意見を伺いました。区民から頂いた意見やアイデアについては、将来都市像や都市づくりのテーマ、部門方針、地域別方針などに反映しています。

〔区民参画のプロセス〕

令和元年度区民参画

現在の大田区のまちづくりの「課題」や「魅力」は？

令和元年度 9月実施
アンケート

令和元年度 11~12月実施
意見募集箱・座談会

令和元年度 1月実施
ワークショップ

反映

20年後の「未来の大田区」は？

令和3年度区民参画

まちづくりの「重要度」や現在の「満足度」は？

令和3年度 4月実施
アンケート

反映

第1章 都市計画マスタープランとは

第2章 都市づくりの現状と課題

第3章 めざす都市の姿

将来都市像

都市づくりのテーマ



第4章 部門別方針

第5章 地域別方針

都市づくり方針

特性図



第6章 実現に向けて

都市計画マスタープランの進行管理

04 都市づくりの課題

(1) 都市づくりの課題

大田区を取り巻く状況や東京都・周辺区市の動向、大田区の現状などを踏まえ、都市づくりの課題を以下のとおり整理します。

土地利用

土地利用の多様性が大田区の魅力である反面、工場と住宅が混在した市街地や、商業業務の発展を図る地域と閑静な住宅地が隣接した市街地などにおいて、お互いが調和した市街地の形成が求められます。また、工場等の一定規模の敷地の土地利用転換の際の敷地の細分化による建て詰まりや戸建て住宅から共同住宅等への建替えに伴うみどりの減少などを抑制し、良好な住環境の維持向上が求められます。

活力

周辺区市における都市づくりが進む中、大田区の有するポテンシャルを活かし、東京圏の成長に寄与する広域拠点性の向上が求められます。また、バランスの良い昼夜間人口比率を持つ大田区の特徴を維持しながら、持続的な成長に資する活力あふれる中心的な拠点の形成、質の高い都市空間による魅力向上が必要です。

国際化

羽田空港や東京港を有するとともに、重要な鉄道、幹線道路が貫く立地特性を活かし、国内外の人・モノ・情報が集積・交流する都市づくりが必要です。また、外国人も地域の中で安心して活動できる、多様なニーズに対応した国際交流都市としての都市づくりの推進が求められます。

産業

都市の発展を支える産業が活動しやすい環境を維持するため、羽田空港や東京港の近接性など地域特徴を踏まえ、先端技術の発信や国内外企業との交流・協業の推進など、創造性豊かな産業都市づくりが求められます。また、魅力ある商店街づくりや、ものづくり産業の維持・発展のため、地域特性を活かし、住環境と調和した、多様な働き方に対応する環境の整備が必要です。

文化・観光

大田区の特徴を活かした観光資源になりうる地域の魅力創出と回遊性の向上や、多様な文化との共生を促す都市づくりが必要です。また、区民や周辺区市からの来街者に向けた近距離旅行の受け入れも踏まえ、観光資源の創出が必要です。

交通

これまで整備を進めてきた交通網や交通結節点機能のポテンシャルを活かしつつ、超高齢社会や大規模化する災害、インターネット購入の増加による物流増等新たな課題を抱える都市を支える道路・交通体系の検討が必要となるとともに、新空港線をはじめとする公共交通ネットワークの充実が必要です。また、ウォークブル[※]（居心地が良く歩きたくなる）な都市空間づくりをめざして、歩行者や自転車を主体とした交通環境づくりや、エネルギーの最適化に対応した交通利便性の向上が求められます。

地域（拠点）

少子高齢化が進展し、人々の価値観がさらに多様化する中、中心的な拠点における都市づくりの推進と相互の連携を図るとともに、職住が近接し、居住の場、働く場、憩いの場など様々な機能を備えるなど、多様なライフスタイルに対応した生活を支える拠点の魅力向上や市街地の整備が求められます。また、老朽化が進行する公共施設の計画的な更新に向け、将来を見据えた効果的・効率的な公共施設等のマネジメントが必要です。

生活（住環境・福祉等）

暮らしやすさをさらに磨き上げる良質な住宅ストックの形成をはじめ、公園ストックの活用、スポーツ・健康まちづくりの推進、生活関連施設の集積等、子育て世代や高齢者などの視点も踏まえ、多様化する生活ニーズを捉えた生活利便性・快適性の向上が必要です。また、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」という視点から、幅広い人々を想定したユニバーサルデザイン[※]の都市づくりが求められます。

景観

大田区の特徴ある地形、水辺、緑などの自然や歴史、文化、産業などを活かした景観づくりを通じて個性ある都市づくりが求められます。また、羽田空港を有する都市として、日本の玄関口にふさわしい景観づくりが求められます。

地域力（協働）

地域が抱える課題が複雑化する中、年齢や性別、国籍、職業などの枠を超え、課題解決に向けた地域力を育む区民活動を支えるとともに、あらゆる人々が活躍できる都市づくりが求められます。

安全・安心

巨大地震や大規模風水害などの自然災害や感染症等の新たなリスクへ対応するため、強靱かつ迅速に復興できる都市環境の整備、地域力を活かした防災性・防犯性の向上、災害時でも活用できる都市インフラやオープンスペースの整備などが必要です。

水と緑

自然豊かな都市をめざして、地域のニーズに応じた公園や水辺などの拠点やそれらをつなぐネットワークなどを通じ、貴重な都市の自然環境の更新・活用を進める「質」に対する取組みが求められています。また、公園・緑地、池等の自然環境が有する多様な機能を活用するグリーンインフラの整備の推進が必要です。

環境

国や東京都の動きを捉え、脱炭素社会の構築に向け、都市づくりと合わせた脱炭素化の取組が必要です。また、最新技術を活用し、産業と環境の両立など持続可能な都市の実現が求められます。

(2) 課題を踏まえた都市づくりの視点

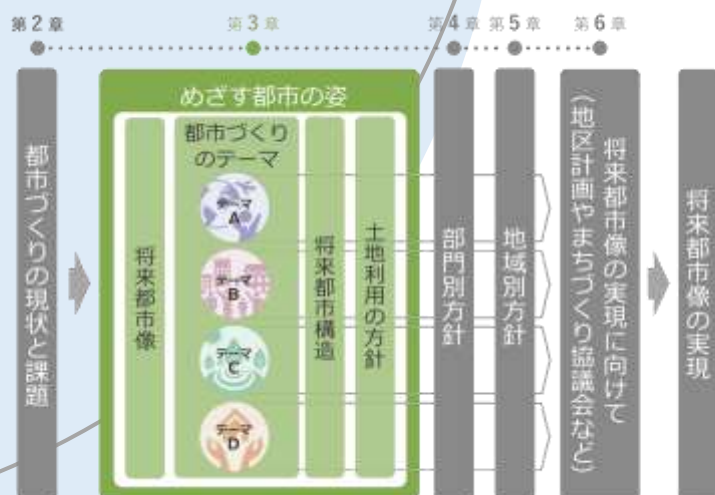
都市づくりの課題を解決するための重点項目を視点として整理します。この視点の活用については次章で示します。

<都市づくりの視点>	<視点と課題の対応>
視点1 持続的成長を支える魅力ある拠点	…【土地利用】【活力】【国際化】【文化・観光】 【地域（拠点）】
視点2 都市の発展を牽引する産業環境	…【産業】
視点3 来街者も円滑に移動できる交通環境	…【交通】
視点4 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境	…【地域（拠点）】【生活（住環境・福祉等）】 【景観】【地域力（協働）】
視点5 様々な移動手段を選択できる地域交通	…【交通】
視点6 強靱で回復しやすい減災都市	…【安全・安心】
視点7 様々な活動に支えられた安全・安心な都市	…【安全・安心】【地域力（協働）】
視点8 オープンスペースを活かした防災都市	…【安全・安心】【水と緑】
視点9 水と緑のネットワークによる安らぎのある都市	…【水と緑】
視点10 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市	…【環境】

3

めざす都市の姿

- 01. 将来都市像
- 02. 都市づくりのテーマ
- 03. 将来都市構造
- 04. 土地利用の方針



第3章 めざす都市の姿

第2章では、社会状況、将来の変化、大田区の現状と都市づくりの成果等を踏まえ、都市づくりの課題を整理しました。それらを踏まえながら長期的な視点を持って都市づくりを進めていくため、大田区の将来都市像を示すとともに、その実現に向けた都市づくりのテーマを設定します。また、テーマを意識した将来の都市の姿・骨格となる「将来都市構造」や「土地利用の方針」を示し、今後の都市づくり方針の前提とします。

01 将来都市像

大田区基本構想で掲げる将来像や区民参画の成果、将来の変化、現行都市計画マスタープランの理念、東京圏における大田区の役割などを踏まえ、将来都市像を設定します。

将来都市像

**「暮らす・働く・訪れる」
大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける**

大田区らしい景色とは、豊かな水と緑、住・商・工などさまざまな表情を見せるまちなみ、国内外とつながる空港や港湾、長く育まれてきた歴史や文化など、多様性を持つ都市において、人々の「暮らす、働く、訪れる」という活動が、地域力を源として生き生きと展開されている様子をいいます。

グローバル化の進展、少子高齢化の進行、自然災害の激甚化、技術革新の進展など、都市を取り巻く環境は日々変化しています。このような状況に柔軟に対応しながら、多様性を育み、住環境向上を図りつつ職住近接や観光振興など活力ある都市活動を与え、大田区らしい多彩な景色がより多くの人を惹きつける都市を実現していきます。

02 都市づくりのテーマ

将来都市像を実現するためには、生活の中の人々の活動（ソフト施策）とそれを支える都市基盤整備などの都市計画と深く関わる取組（ハード施策）が一体となった展開が必要です。そこで、ソフト施策とハード施策を織り交ぜた4つのテーマを設定し、実現に向けた取組を部門別方針で示します。また、テーマごとに目標となるめざす姿を将来イメージとともに示し、区民をはじめとした様々な主体とめざす姿を共有しながら、実現に向けて取り組んでいきます。

なお、第2章にて「都市づくりの課題」を解決するための重点項目を視点として整理しました（P.36 参照）が、テーマはその視点を取りまとめて設定しました。テーマと視点は、第4章で示す部門別方針の各取組に対して横断的な関りを示すことで、戦略的に都市づくりを推進していきます。（P.101 参照）

都市づくりのテーマと視点



テーマ **A**
にぎわいと交流を生む
国際都市の発展

視点

- 1 持続的成長を支える魅力ある拠点
- 2 都市の発展を牽引する産業環境
- 3 来街者も円滑に移動できる交通環境



テーマ **B**
地域力を育む
暮らしやすい場の提供

視点

- 4 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境
- 5 様々な移動手段を選択できる地域交通



テーマ **C**
安全・安心な生活
の実現

視点

- 6 強靱で回復しやすい減災都市
- 7 様々な活動に支えられた安全・安心な都市
- 8 オープンスペースを活かした防災都市



テーマ **D**
地球に優しい環境
の創出

視点

- 9 水と緑のネットワークによる安らぎのある都市
- 10 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市



都市づくりのテーマ

A にぎわいと交流を生む 国際都市の発展

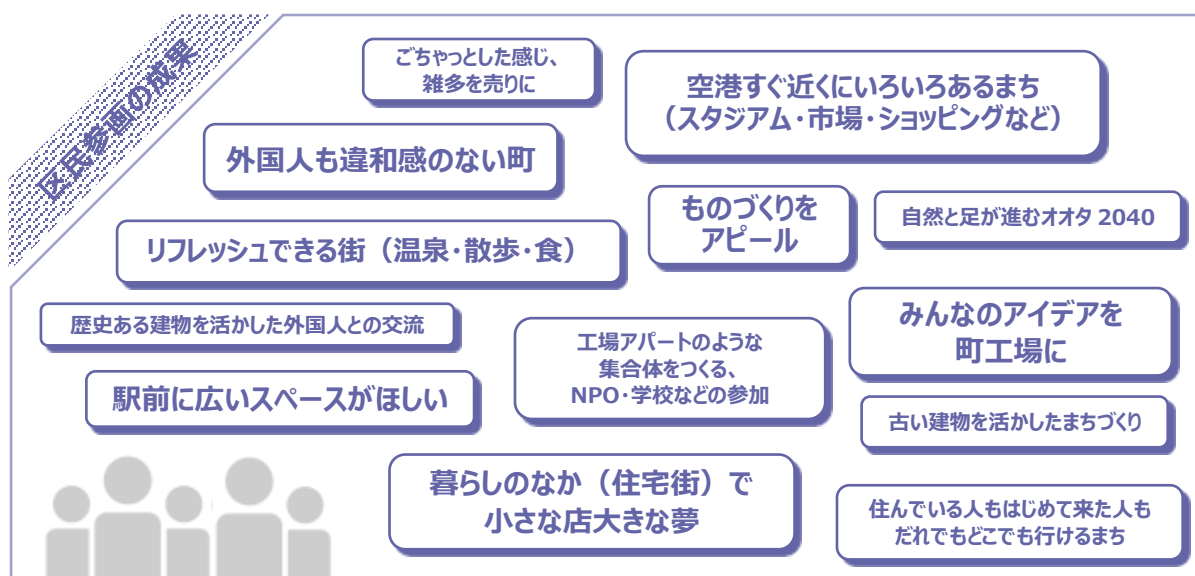
視点

- 1 持続的成長を支える魅力ある拠点
- 2 都市の発展を牽引する産業環境
- 3 来街者も円滑に移動できる交通環境

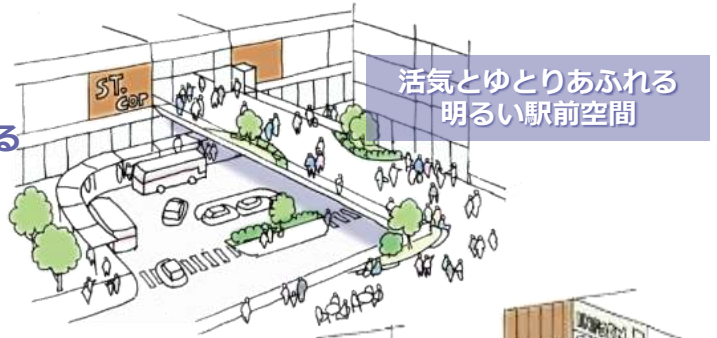
めざす姿

大田区らしい「暮らす、働く、訪れる」などさまざまな活動が展開され、人々の自由自在な移動と交流が確保されるなど、国際都市としてふさわしいにぎわいや機能を備えた拠点づくり、大田区の産業を世界に発信する拠点づくりが進んでいます。業務・商業機能等に加え、居住環境や教育・文化機能、居心地の良い交流・滞在空間が提供され、地域の魅力が高まり、人材を呼び込んでいます。加えて、多様な文化との共生が進んでいるとともに、海外や区外から多くの来街者が訪れ、ユニバーサルデザインに配慮された多彩な地域資源を回遊することで大田区の魅力を楽しんでいます。また、高付加価値を産み出すものづくり産業の集積地として、活力ある事業者等が産業を牽引し、国内外と活発にビジネス交流しています。

新空港線や都市計画道路などの交通ネットワークが整備され、蒲田、大森、羽田空港及び周辺地区、臨海部の4つの拠点が一体となり、連携してつながりを活かすことで、東京圏の広域的な連携の一翼を担っています。



1 持続的成長を支える 魅力ある拠点



活気とゆとりあふれる
明るい駅前空間



国際的な雰囲気やにぎわいで
楽しく歩ける街



日本らしい文化を体感し
リフレッシュできる



まちなか拠点で生まれる
国際文化交流



空港近くの皆が楽しめる
商業地

2 都市の発展を牽引する 産業環境

2



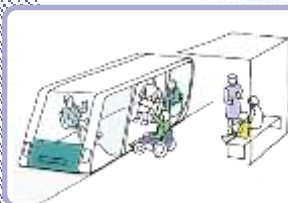
町工場の技術を生かし
アイデアを形にできる

企業が集まり交流し
マッチング



多様で柔軟な働き方
ができる

3 来街者も 円滑に移動できる交通環境



バリアフリーで
誰もが使いやすい
公共交通



水上交通で
気持ちよく移動



乗換えやルートが
分かりやすく案内される



都市づくりのテーマ

B 地域力を育む 暮らしやすい場の提供

視点

4 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境

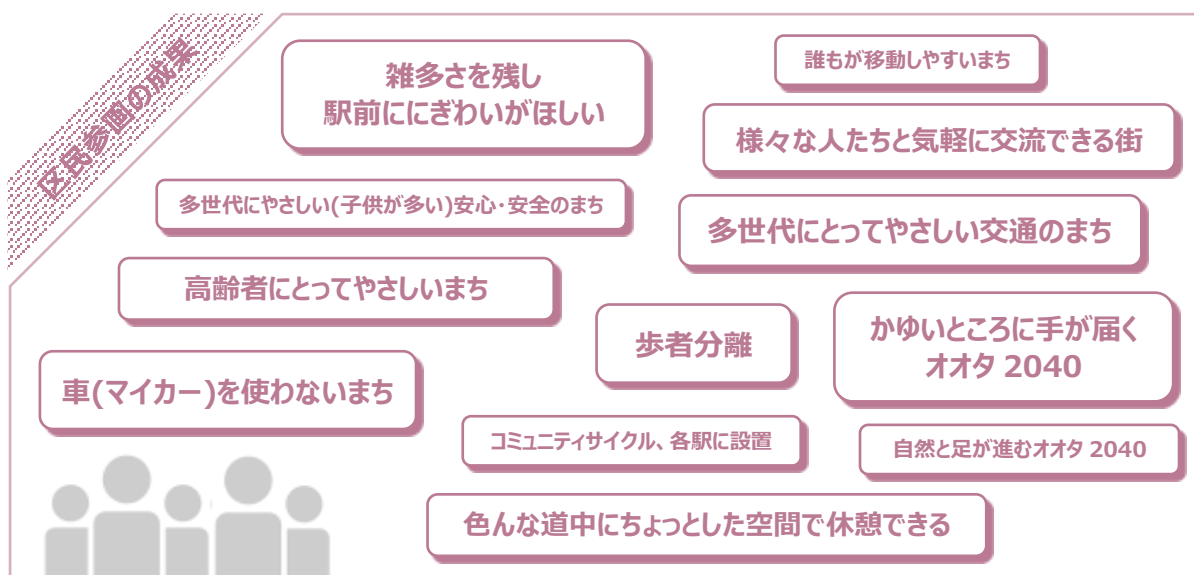
5 様々な移動手段を選択できる地域交通

めざす姿

暮らしに必要な様々な機能を備え、職住が近接した、ウォークラブルな地域づくりが進んでいます。暮らしやすさや都市の景観をさらに磨き上げることにより、高齢者や子ども、障がい者、外国人など、すべての人々がライフスタイルや価値観の多様化に応じて、住み、働き、憩う場を選択できる都市となっています。また、商店街がにぎわいの場、人々のつながりの場として区民の暮らしを支えるとともに、新たなビジネスの創出、相互交流が活発に行われています。

少子高齢化が進展する中、多世代の交流、スポーツ・健康まちづくりなどにより、高齢者などが自立した生活を営み、かつ、幅広い年齢層の人々が地域力を育む担い手として活躍しています。また、ユニバーサルデザインに配慮した都市機能やユニバーサルデザインの考え方が浸透し、だれもが利用しやすい公共施設等が効果的・効率的に配置され、快適に過ごすことのできるまちが形成されています。

移動については既存の公共交通の充実に加え、グリーンスローモビリティなどの新たな技術を取り入れ、超高齢社会等への対応がなされているとともに、快適な歩行空間が創出され誰もが歩きたくなる都市が実現されています。



4

多様なライフスタイル に対応できる良好な住環境



多世代で多様な暮らし方が
できる



安心して通れる路地空間



誰もが気軽に
出店できる

歴史的な建物が
まちの拠点として
活用される



ベビーカーや車いすでも
入りやすい店舗

新旧が共存する商店街



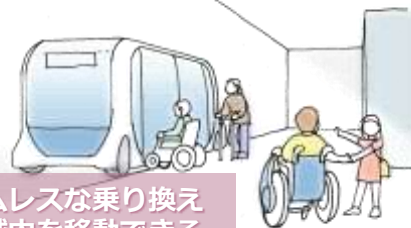
住民主体でアクティブな
まちづくり

様々な移動手段を 選択できる地域交通

5



自転車やスローモビリティで
行きたい場所に気軽に行ける



シームレスな乗り換え
で地域内を移動できる



安心して歩ける
歩行者専用道路



様々な交通手段の
専用道がある



都市づくりのテーマ

C 安全・安心な生活 の実現

視点

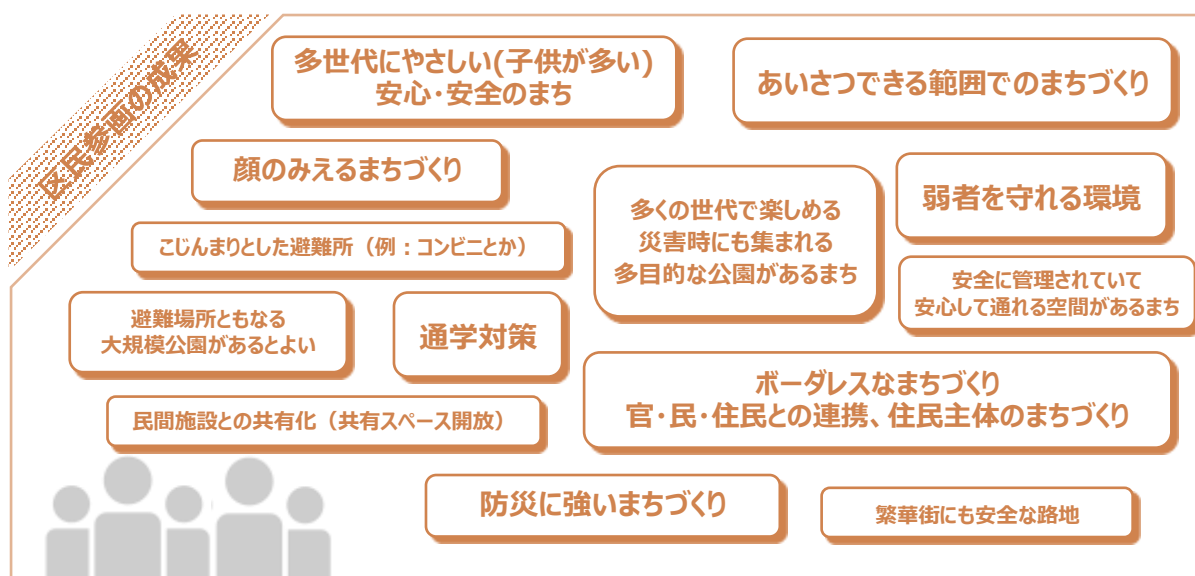
- 6 強靱で回復しやすい減災都市
- 7 様々な活動に支えられた安全・安心な都市
- 8 オープンスペースを活かした防災都市

めざす姿

首都直下地震や気候変動の影響により激甚化する風水害に加え、感染症等の新たなリスクへの対応や、快適で安心な日常生活を送ることができる都市環境整備により、安全・安心な都市として多くの人を惹きつけています。また、木造住宅密集地域の改善や治水対策、発災時における都市インフラ・空港の機能継続、多様な避難所[※]の確保など、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組が計画的に実施され、強靱で回復しやすい都市づくりが進んでいます。

加えて、地域の防災・防犯まちづくり活動のさらなる充実や区民・行政・事業者の連携が進むことで地域力が向上し、人々の生活を支えています。

オープンスペースの整備は、非常時に利用できる土地の選択肢を広げるという点からも重要です。公園や緑地、河川などの資源や公共空間[※]が最大限活用され、複合災害にも柔軟に対応できる都市が形成されています。



6

強靱で回復しやすい 減災都市

災害時にいつもの場所が
頼れる場所になる



電柱のない安全なまち



水害でも安心な市街地



顔が見える
安心感のある通勤・通学路

様々な活動に支えられた 安全・安心な都市

7

平時から高い意識をもつ
事前復興まちづくり



8

オープンスペース を活かした防災都市

多くの人を受け入れて
避難場所になる公園



まちのオープンスペースの
防災広場



都市づくりのテーマ

D
地球に優しい
環境の創出

視点

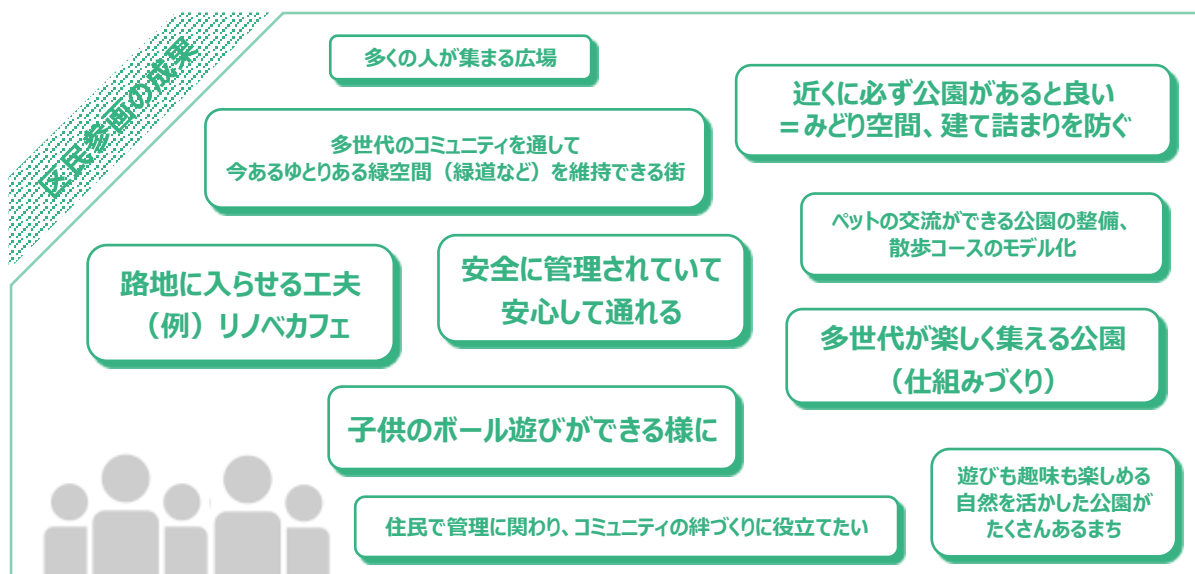
9 水と緑のネットワークによる安らぎのある都市

10 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市

めざす姿

豊かな水と緑などさまざまな表情を見せる大田区らしい景色が持続可能となるよう、環境に配慮した都市づくりが進んでいます。公園・緑地や農地、民間空地等の広場、街路等の公共空間などの緑やオープンスペースは、多機能性を持つグリーンインフラとしてその価値が再認識されています。また、公園や河川などの環境資源が最大限活用され、誰もが身近な場所で水や緑にふれあい、心地よく親しむことができる都市になっています。

脱炭素化に向けて、環境性能の高い住宅などや木材を利用した建築物が立ち並び、環境負荷の少ない交通手段の導入等が図られるとともに、再生可能エネルギーの利活用が推進された都市が形成されています。さらに、区民・行政・事業者が連携・協働し、環境にやさしい省エネルギー型のライフスタイルを実践することで、まち全体の環境保全意識が向上し、経済活動や日々の生活に伴う温室効果ガスの排出量が削減されています。加えて、建物や道路の排熱抑制や緑の活用などによるヒートアイランド対策が進められ、地球環境に優しい都市が実現しています。



9 水と緑のネットワーク による安らぎのある都市



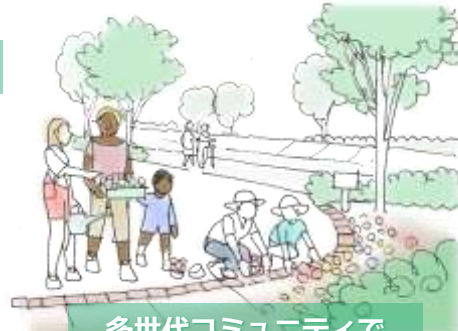
思い思いに楽しめる水辺空間

自然豊かな散策路



地域の活動が盛んな魅力的な公園

緑あふれる憩いの場所



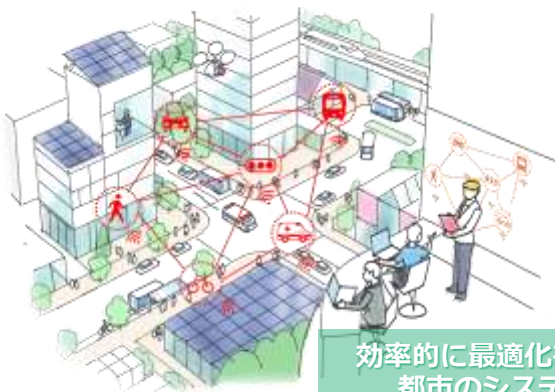
多世代コミュニティで
緑空間が管理されている

持続可能な社会の基盤となる 脱炭素化が進む都市

10



新しいエネルギーを使った
環境負荷の少ない車が普及



効率的に最適化を図る
都市のシステム



環境と共生し生活の質を高める
脱炭素な都市の実現

03 将来都市構造

拠点と都市軸を主な構成要素とし、今後の都市づくり方針の前提となる都市空間の骨格となる都市構造を示します。

(1) 将来都市構造の考え方

1) 広域視点と大田区視点の都市構造

都市は、日常生活の核となる身近な地域を土台とし、生活を支える多様な生活関連施設が集まる地域、商業・業務・公共など主要な都市機能が集積する地域など、性格の異なる地域が重なり合っています。さらに、道路や鉄道が多様な地域間を結びつけることで都市が成り立ち、活力を生み出しています。

このような都市の中で、将来都市像の実現に向けためざすべき都市空間の骨格を示すため、地形特性や拠点域（面）、拠点（点）、連携軸（線）、交流網（線）を主な構成要素として、今後の都市づくり方針の前提となる、区のあるべき姿を示します。

将来都市構造は、東京圏における大田区の役割を整理した「広域でみた都市構造」と、区内の機能集積や拠点間交流などを整理した「大田区でみた都市構造」により構成されます。

2) 大田区の地形特性

エリア	地形特性
区の北西部 (台地部)	区の北西部（台地部）は、国分寺崖線及び南北崖線を境とした、武蔵野台地の東端にあたり、谷と丘が入り組んだ起伏のある地形です。関東大震災後住宅化が進み、田園調布、雪谷、久が原、馬込など、緑の多い住宅地となっています。
区の中央部 (低地部)	区の中央部（低地部）は、多摩川、呑川、内川が運んできた土砂が堆積した、比較的平坦な地形です。東海道の街道筋だった地域では、交通の要所となり、古くから人の往来が多く、大正期以降、中小工場が進出し、住宅や工場が密集する住工混在地域や商業地を形成しています。
区の東部 (空港・臨海部)	区の東部（空港・臨海部）は、昭和の中頃から開始された埋立地からなる、平坦な地形です。空港をはじめトラックターミナルやコンテナふ頭、市場など物流施設のほか、工場団地、野鳥公園など都市機能施設が整備されています。

(2) 広域でみた都市構造

1) 広域拠点域

- ・広域的な交通結節機能を有し、多様な都市機能の集積や広域的に機能が連なる地域を概念的に捉えた概ねの範囲を「広域拠点域」として設定します。
- ・広域拠点域は、東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上をめざします。

【蒲田、大森】



蒲田 (蒲田駅周辺)

<将来の展望>

区の中心的な商業業務地として発展しつつ、世界の最先端技術を有するものづくりのまちとしての役割も担います。今後は、羽田空港の機能強化や、新空港線整備とあわせた地区の再整備等により、さらなるまちの発展が期待されます。

大森 (大森駅周辺)

<将来の展望>

蒲田とともに中心的な商業業務地として発展。地形・歴史・文化などの特色を活かしたまちづくりや、都市基盤施設整備を始めとする市街地の機能更新、臨海部への交通機能の強化などにより、さらなるまちの発展が期待されます。

【臨海部、羽田空港及び周辺地区】



臨海部

<将来の展望>

広域的な交通や、製造業・物流・文化・レクリエーションなどの都市機能の集積により、多様な都市活動が展開されています。今後は産業・観光振興、交通ネットワークの強化、水と緑のネットワークの形成などにより、さらなる発展が期待されます。

羽田空港及び 周辺地区

<将来の展望>

さらなる機能強化や、多様なアクセスの充実が図られる羽田空港のポテンシャルを活かし、HANE DA GLOBAL WINGS(羽田グローバルウィングズ)の開発などにより、区内や国内外の産業交流・観光振興が期待されます。

2) 広域連携軸

- ・都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道等を骨格とした「広域連携軸」を設定します。
- ・広域連携軸は、大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上をめざします。

【 広域連携軸を構成する道路網 】

- 都市高速道路1号線 ○首都高速湾岸線 ○放射第17号線（産業道路）
- 放射第19号線（第一京浜） ○環状第8号線（環八通り） ○環状第7号線（環七通り）
- 東京湾環状線 ○東京港臨海道路 ○補助第333号線（多摩川スカイブリッジ）

【 広域連携軸を構成する鉄道網 】

- JR 京浜東北線 ○東急多摩川線 ○京急本線 ○京急空港線 ○東京モノレール羽田線
- 新空港線 ○羽田空港アクセス線 ○区部周辺部環状公共交通（エイトライナー※）
- 東海道貨物支線貨客併用化

3) 広域でみた将来都市構造

- ・広域拠点域が、地域特性を活かし個性ある拠点域を形成するとともに、拠点域同士をつなぐネットワークの強化により有機的な連携を高めます。さらに、周辺区市と連携し東京圏全体の成長に寄与することで、大田区の更なる発展をめざします。
- ・4拠点域の連携については、広域連携軸を構成する道路・鉄道等の強化に加え、その他の道路や公共交通、さらに新技術などを活用し、最適な手段を検討します。

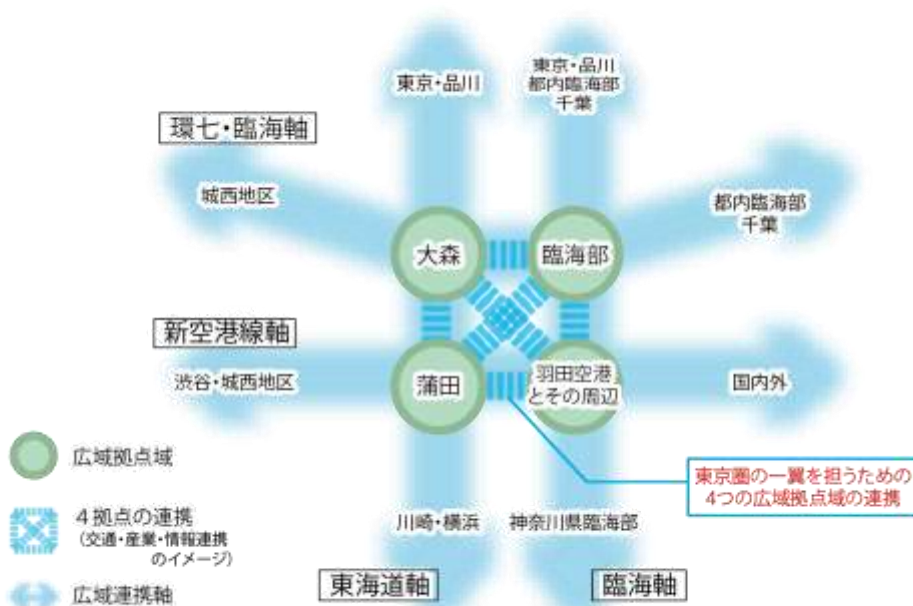




図 広域でみた将来都市構造

(3) 大田区でみた都市構造

1) 中心拠点・生活拠点

- ・ 主要な都市機能や多様な生活関連施設が集まり、地域特性を活かした都市づくりの強化・活性化を図る地域の概ねの範囲を、大田区の主要な拠点となる「中心拠点」「生活拠点」として設定します。
- ・ 各拠点は、都市機能の集積や都市づくりの動向、関連計画における位置づけ、将来の変化などを考慮した上で設定します。また、各拠点の具体的な都市づくり方針は、日常生活の核となる身近な地域との関わりとあわせて第5章の地域別方針に示します。

分類	考え方	拠点
中心拠点 	商業・業務・公共など主要な都市機能、鉄道・バスなど主要交通の重要な結節機能などが集中して立地する地区。区内全域及び周辺区市との連携・交流の拠点となる。都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく。	大森駅周辺、蒲田・京急蒲田駅周辺、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングス）
生活拠点 	暮らす・働くなどの生活を支える多様な機能を有する、若しくは今後機能向上を図る地区。身近な地域同士など区内交流の拠点となる。	多摩川駅周辺、池上駅周辺、下丸子駅周辺、平和島駅周辺、雑色駅周辺、田園調布駅周辺、大岡山駅周辺、西馬込駅周辺、雪が谷大塚駅周辺、洗足池駅周辺、糀谷駅周辺、大鳥居駅周辺、穴守稻荷駅周辺
	臨海部の玄関口としての立地特性を活かしながら、働く人の生活を支える拠点として、交通結節機能などを強化していく。	

2) 拠点交流網

- ・区内における人やモノの交流促進に資する地域交通ネットワークとして、鉄道及び主要道路等を骨格とした「拠点交流網」を設定します。
- ・拠点交流網は、中心拠点や生活拠点を相互に交流させ、域内移動の円滑化や地域連携の活性化に資する機能を有します。また、広域連携軸及び周辺区市の拠点とも接続する、都市づくりを支える重要な交通網です。

【拠点交流網となる道路】



【拠点交流網となる鉄道】



放射第2号線（中原街道）、放射第1号線（第二京浜）、放射第17号線（産業道路）、放射第19号線（第一京浜）、環状第8号線（環八通り）、環状第7号線（環七通り）、補助第27号線（東邦医大通り）、補助第28号線（池上通り）、東京湾環状線、東京港臨海道路、補助第333号線（多摩川スカイブリッジ）

JR 京浜東北線、東急多摩川線、東急池上線、東急東横線、東急目黒線、京急本線、京急空港線、東京モノレール羽田線、都営浅草線、新空港線

【拠点交流網となる散策路】



呑川緑道、海辺の散策路

3) 大田区でみた将来都市構造

- ・各拠点の分類や地域特性に応じ、主要な都市機能や多様な生活関連施設などの集積を活かした、機能的でにぎわいのある拠点を形成していきます。また、拠点交流網を使って拠点間を相互に交流させることで、身近な地域で誰もが活動しやすく快適に暮らすことのできる都市づくりをめざします。
- ・生活拠点は、都市計画マスタープランの定期的な振り返りの際に、都市づくりの進捗や機運の高まりなどを鑑み、位置づけの有無について検討するものとします。

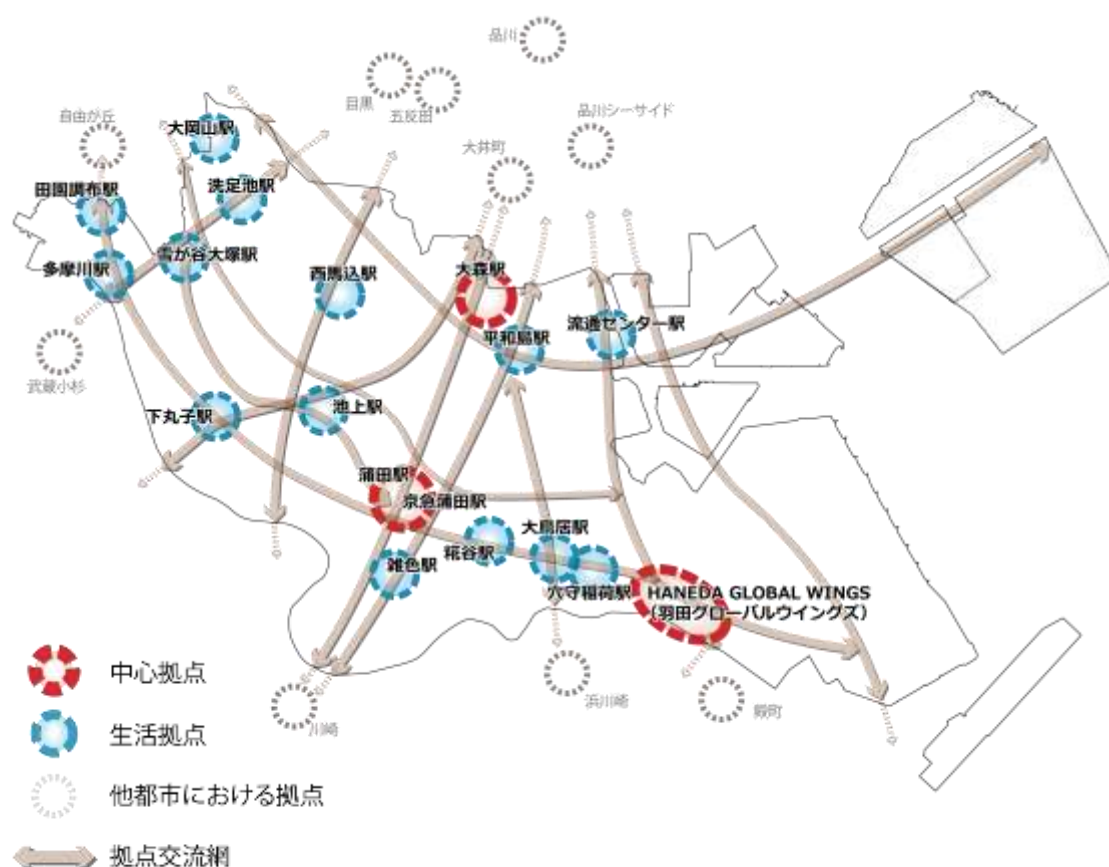


図 大田区でみた将来都市構造

4) 全体将来都市構造

大田区の地形特性、広域でみた将来都市構造、大田区でみた将来都市構造を重ね、全体将来都市構造として示します。

4拠点域の連携については、広域連携軸を構成する道路・鉄道等の強化に加え、産業の連携や新技術を活用した往來の活発化、情報連携など、有機的なネットワーク形成を目指します。

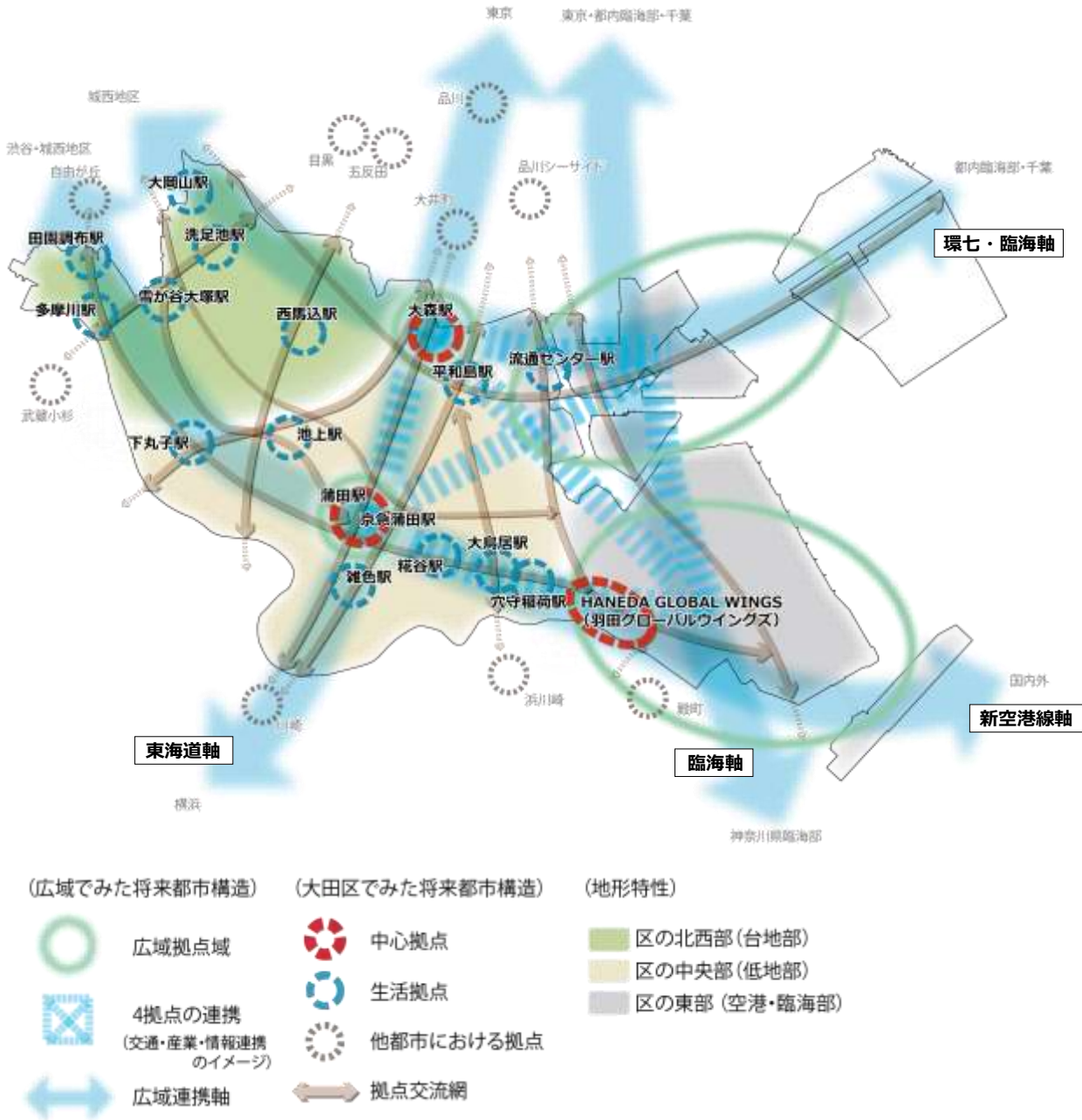


図 全体将来都市構造

04 土地利用の方針

大田区の地域特性に合わせ、現在の土地利用状況を維持しつつ、都市基盤とのバランスにも配慮しながら、多様なライフスタイルに対応する都市機能の集積やみどりの確保、都市づくりへの区民参画などに対応した土地利用を進め、住環境や産業環境の維持・向上を図ります。

①住環境保全型市街地

緑豊かで比較的ゆったりとした良好な住宅市街地については、現在の住環境の保全を図ります。



住環境保全型市街地

②環境維持向上型市街地

耕地整理事業から戦後復興、高度経済成長とともに都市基盤の利便性を活かし発展した中層[※]や低層[※]の建物が立ち並ぶ住宅地については、現在の環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備などによる住環境の向上を図ります。

③住工調和型市街地

大田区の特徴であるものづくり工場と住宅が混在する市街地については、各地区の実情に応じた建築物の整備の誘導を図るとともに、新たな産業を取り込みながら、多様なライフスタイルに対応する、住宅とものづくり工場などの産業拠点が調和した市街地の形成をめざします。



住工調和型市街地

④都市型産業市街地

都市基盤の整備とともに歴史的な変遷を経て、商店や工場が集積している市街地については、区内や隣接する緑豊かな住宅市街地との調和を図りながら、商業やものづくりなどの産業を活性化するため、さらなる都市機能の集積をめざします。



都市型産業市街地

⑤幹線道路沿い市街地

幹線道路沿いの市街地については、交通の利便性を活かした産業系施設の立地、幹線道路の騒音や振動に配慮した環境づくり、災害時の避難路の確保や延焼遮断帯の形成などの観点から、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

⑥中心商業業務市街地

中心拠点として業務・商業系の土地利用が集中している蒲田駅及び大森駅周辺は、さらなる都市機能の強化を図りながら、ゆとりとにぎわいのある市街地形成を図るとともに、広域拠点域の活性化に寄与する都市づくりをめざします。

⑦工業維持促進型市街地

比較的まとまった規模の工場や物流施設が集積する市街地については、隣接する住宅との調和を図りながら、引き続き、工場の立地や操業を継続できる環境の維持、促進をめざします。

⑧物流・流通ターミナル市街地

東京圏の一翼を担う港湾機能や物流機能が集積する市街地については、保有する機能の維持強化を図るとともに、広域拠点域の活性化に寄与する都市づくりをめざします。

⑨産業活力展開型市街地

工業系施設が集積する市街地については、ものづくり産業等の操業環境の維持・向上を図るとともに、北側の港湾・物流機能が集積する市街地と連携しながら、広域拠点域の活性化に寄与する都市づくりをめざします。

⑩中心商業業務市街地（HANEDA GLOBAL WINGS）

中心拠点である HANEDA GLOBAL WINGS(羽田グローバルウイングズ)周辺は、さらなる都市機能の強化を図りながら、羽田空港とともに広域拠点域の活性化に寄与する都市づくりをめざします。

⑪港湾・先端テクノロジー実装エリア

広域拠点域の一角をなす令和島は、先端テクノロジーを取入れながら、港湾・物流施設の機能強化や就業者の環境改善を図るとともに、中央防波堤埋立地としての一体性確保の観点から、東京都や周辺地域と連携・協調し、「東京ベイ eSG プロジェクト」などの実現に向けた都市づくりをめざします。



出典：東京都港湾局 HP

【土地利用方針図】

