

基礎データの収集整理

	調査項目	ページ
社会	(1) 人口及び年齢別人口の推移	2
	(2) 高齢者人口の実績と推移	3
	(3) 人口増減分布	3
	(4) 都内における社会増減の推移	4
	(5) 人口密度分布	5
	(6) 世帯・住宅	9
経済	(1) 産業別就業人口	12
	(2) 職業別就業人口	14
	(3) 事業所数・従業者数	18
	(4) 製造業	20
	(5) 商業	25
	(6) 昼夜間人口	27
	(7) 就業率	29
	(8) 国際化	30
	(9) 地域資源・集客施設	31
	(10) 地価	32
都市・環境	(1) 土地・建物利用	35
	(2) 開発動向	41
	(3) 交通・都市基盤	45
	(4) 生活利便性	58
	(5) 都市環境	61
	(6) 歴史文化	66
	(7) 災害リスク	68
	(8) 公共施設	76

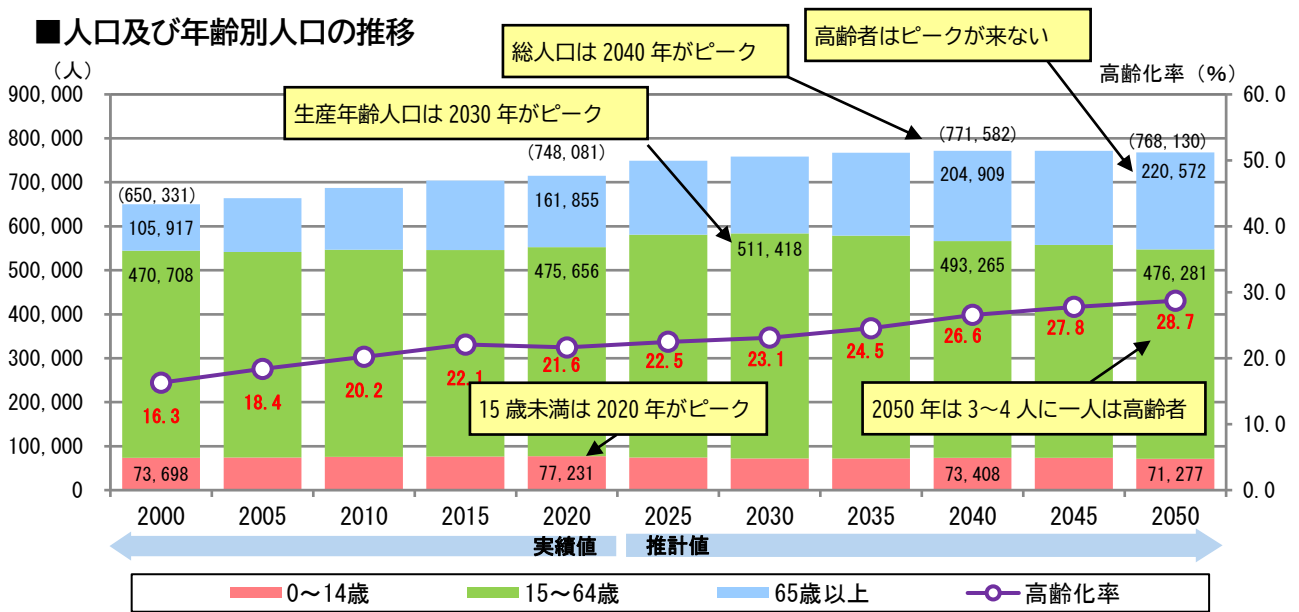
1 社会

(1)人口及び年齢別人口の推移

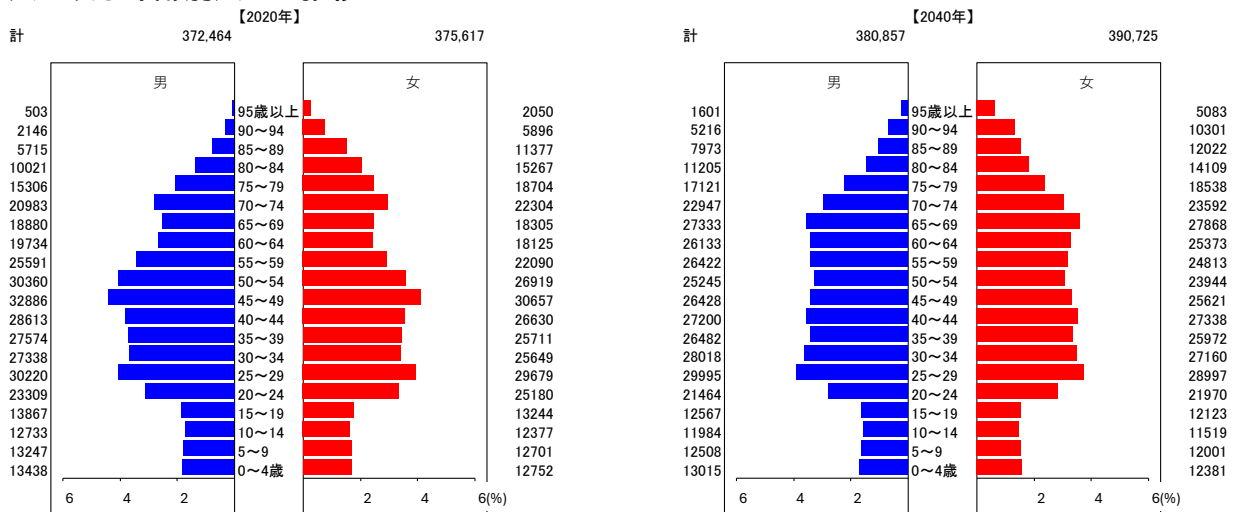
国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）の最新推計によると、大田区の人口は2040年の約77.2万人がピークとなり、2050年でも人口は約76.8万人（2020年現在の人口より多い）となることが見込まれます。

ただし、特に15～64歳人口は2030年の51.1万人がピークとなり、就業人口等は早い段階から減少局面に転換することが見込まれます。15～64歳人口割合は減少し、65歳以上人口割合は増加するなど、年齢別という人口の質の面では大きく変化します。

2020年と2040年の人口ピラミッドを比較すると、2020年時点で45～49歳の団塊ジュニア世代が、2040年には65～69歳とリタイア世代に移行することとなります。

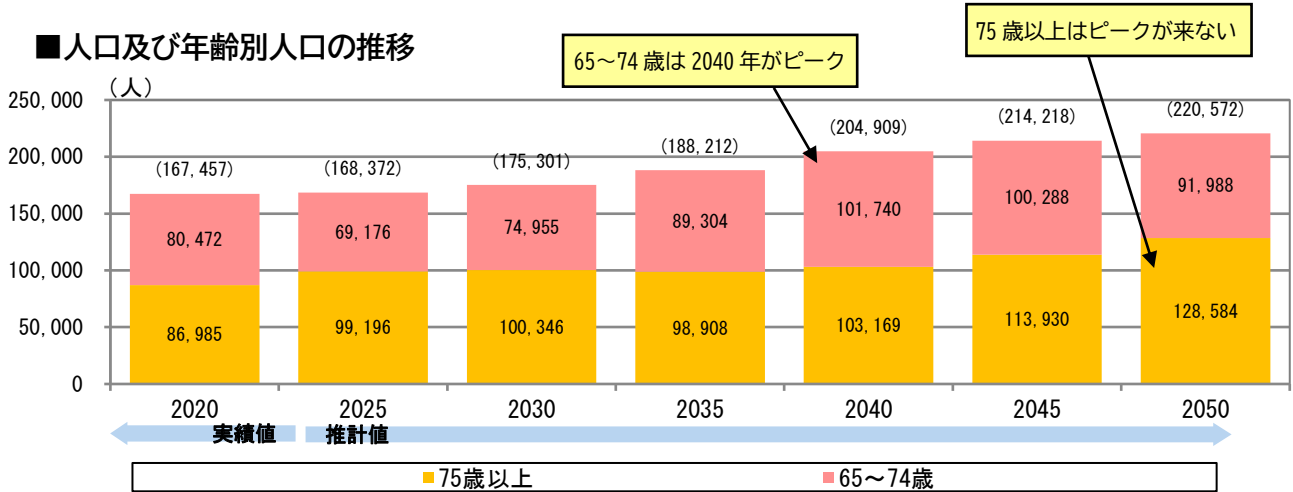


■人口及び年齢別人口の推移



(2) 高齢者人口の実績と推移

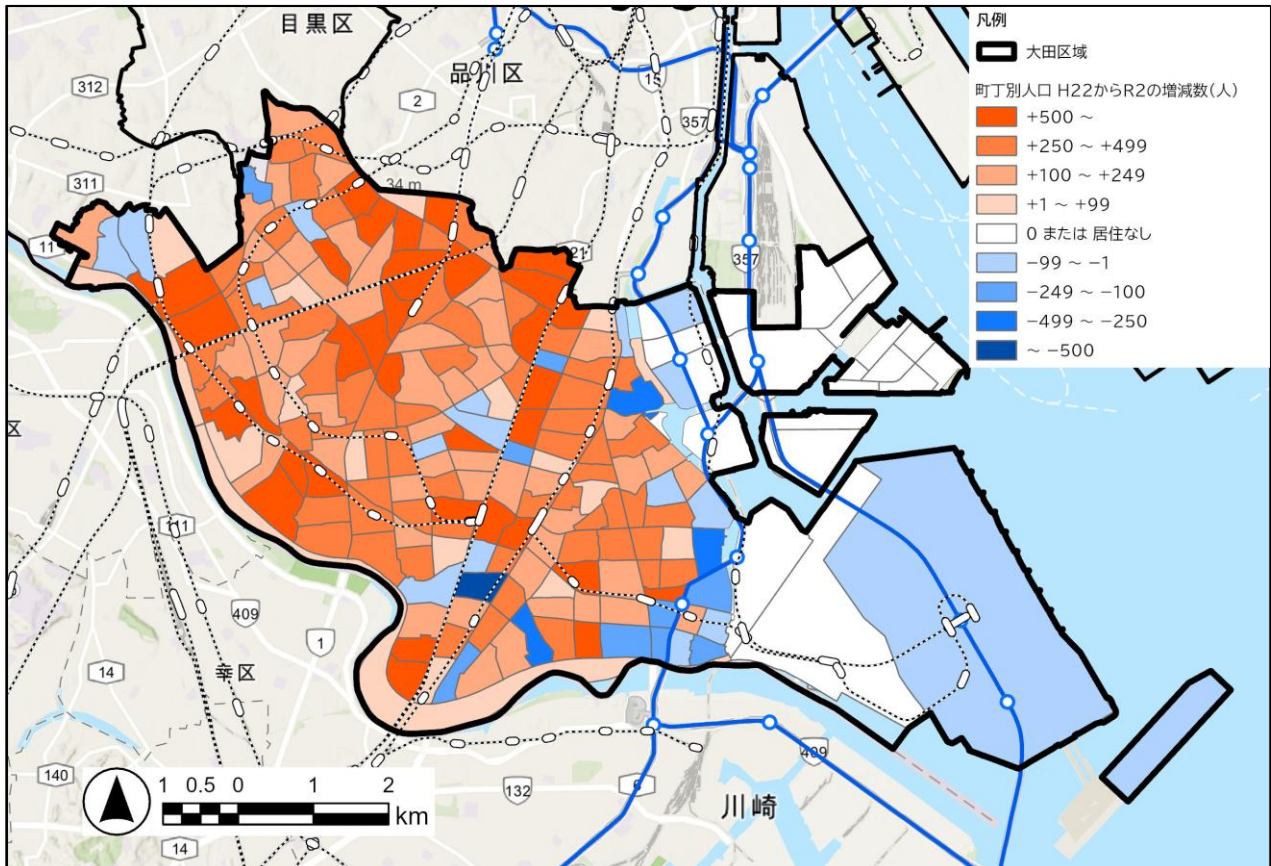
高齢者人口に着目して社人研の推計結果を見ると、2020～2050年で65歳以上は1.3倍、75歳以上は1.5倍になることが見込まれています。



(3) 人口増減分布

2010～2020年の人口増減を見ると、全体的に増えている町丁目が多く、利便性の高い蒲田駅、大森駅周辺、下丸子駅周辺、馬込・西馬込駅周辺のほか、落ち着いた住宅の久が原、東雪谷、田園調布などがあります。一方、大森東部や羽田などの地区で減少が見られます。田園調布3・4丁目も人口が減少しており、高齢化等による成熟市街地であると考えられます。

■人口増減分布

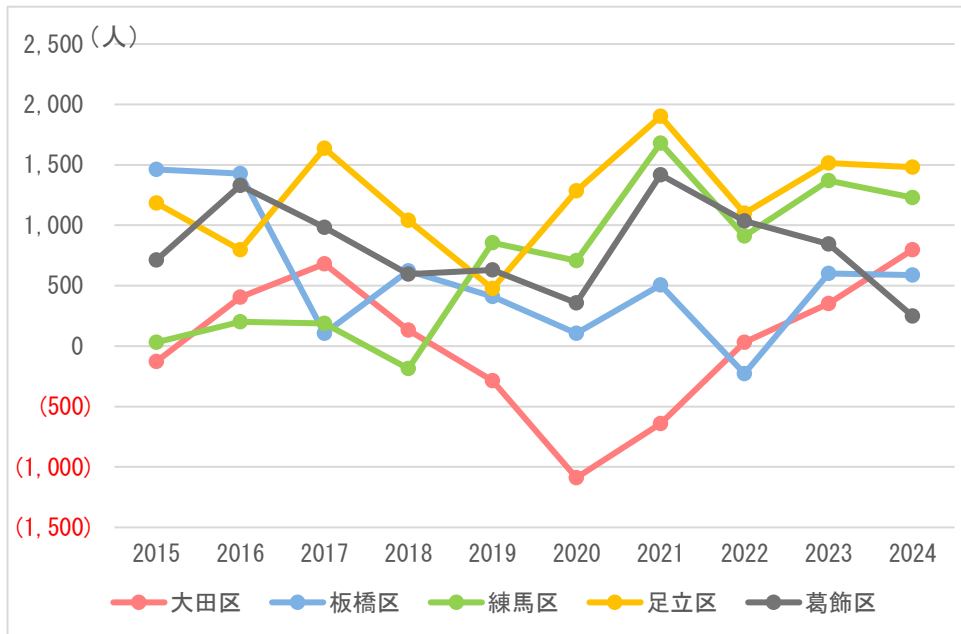


(4) 都内における社会増減の推移

都内の自治体間での人口移動（日本人）における社会増減（転入－転出）の推移を見ると、大田区は、新型コロナウイルス感染症の流行により一時的に大幅に転出超過に落ち込んだものの、2022年以降は転入超過に回復し、以降は変動しつつ2018年以前の水準と概ね同等で推移しています。

一方、住宅的な土地利用が多い周辺区と比較すると、変動しつつ転入超過で推移している足立区や葛飾区、2018年以降増加傾向で推移している練馬区と比べ、大田区の社会増は低い水準となっています。

■社会増減（都内の自治体間での転入・転出）の推移



	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
大田区	-127	405	682	133	-287	-1,089	-640	32	353	798
板橋区	1,462	1,427	106	623	410	107	505	-227	600	589
練馬区	32	201	187	-186	855	706	1,679	911	1,370	1,228
足立区	1,183	798	1,638	1,041	476	1,285	1,902	1,099	1,515	1,481
葛飾区	712	1,330	983	595	631	358	1,418	1,035	846	249

出典：東京都「人口の動き 区市町村、月別都内間移動増減（日本人）」を基に作成

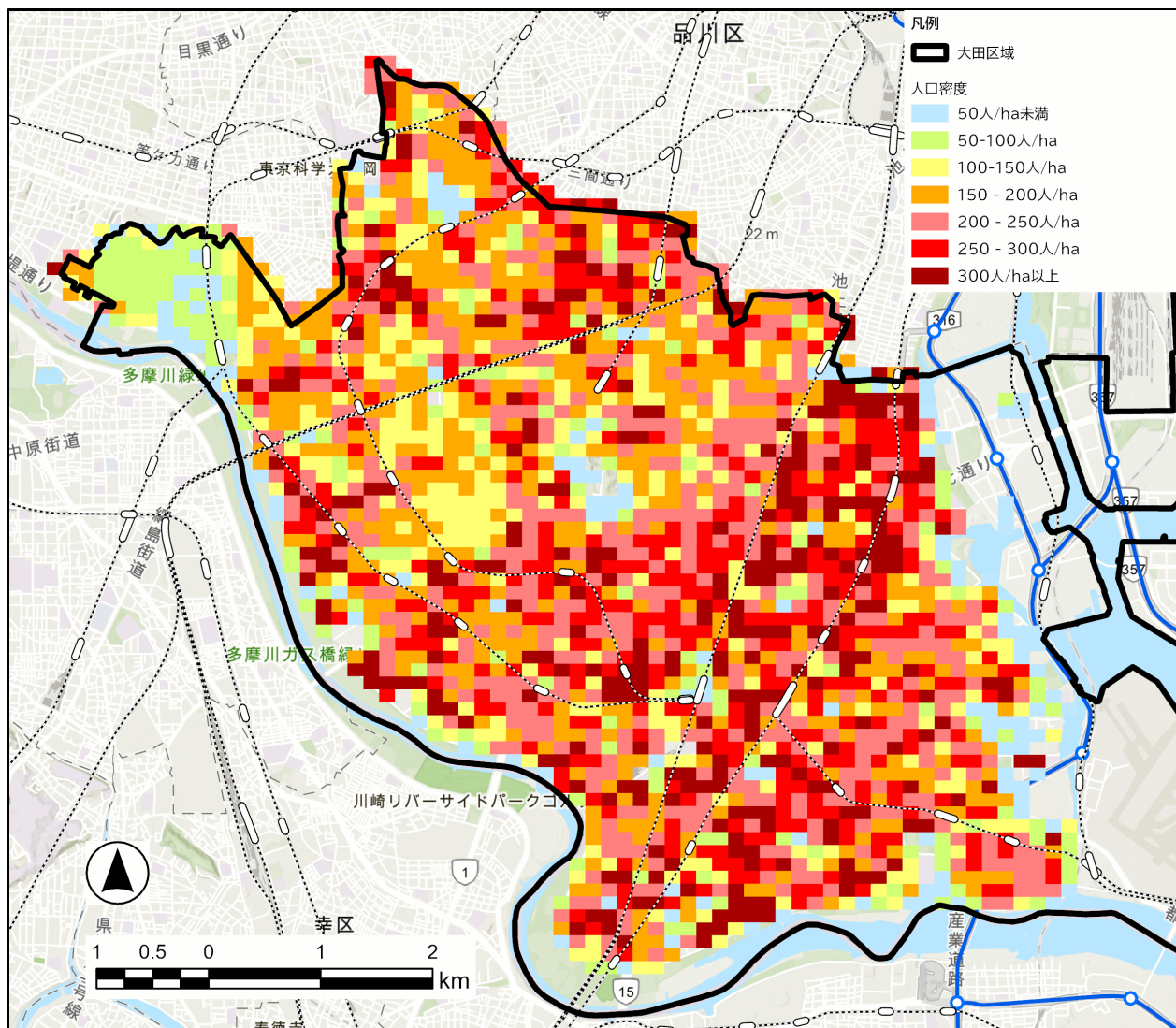
(5)人口密度分布

1)総人口

①現状の人口分布

2020年の人口密度分布を見ると、鉄道駅を中心としたエリアにおいて、200人/ha以上のメッシュが見られます。特に京浜東北線、京急本線、東急池上線、東急多摩川線を中心としたエリアは200人/ha以上のメッシュが連続しています。区の西部は鉄道駅から離れると人口密度が150人/ha未満のメッシュが見られます。

■125mメッシュ単位の人口密度分布（2020年）

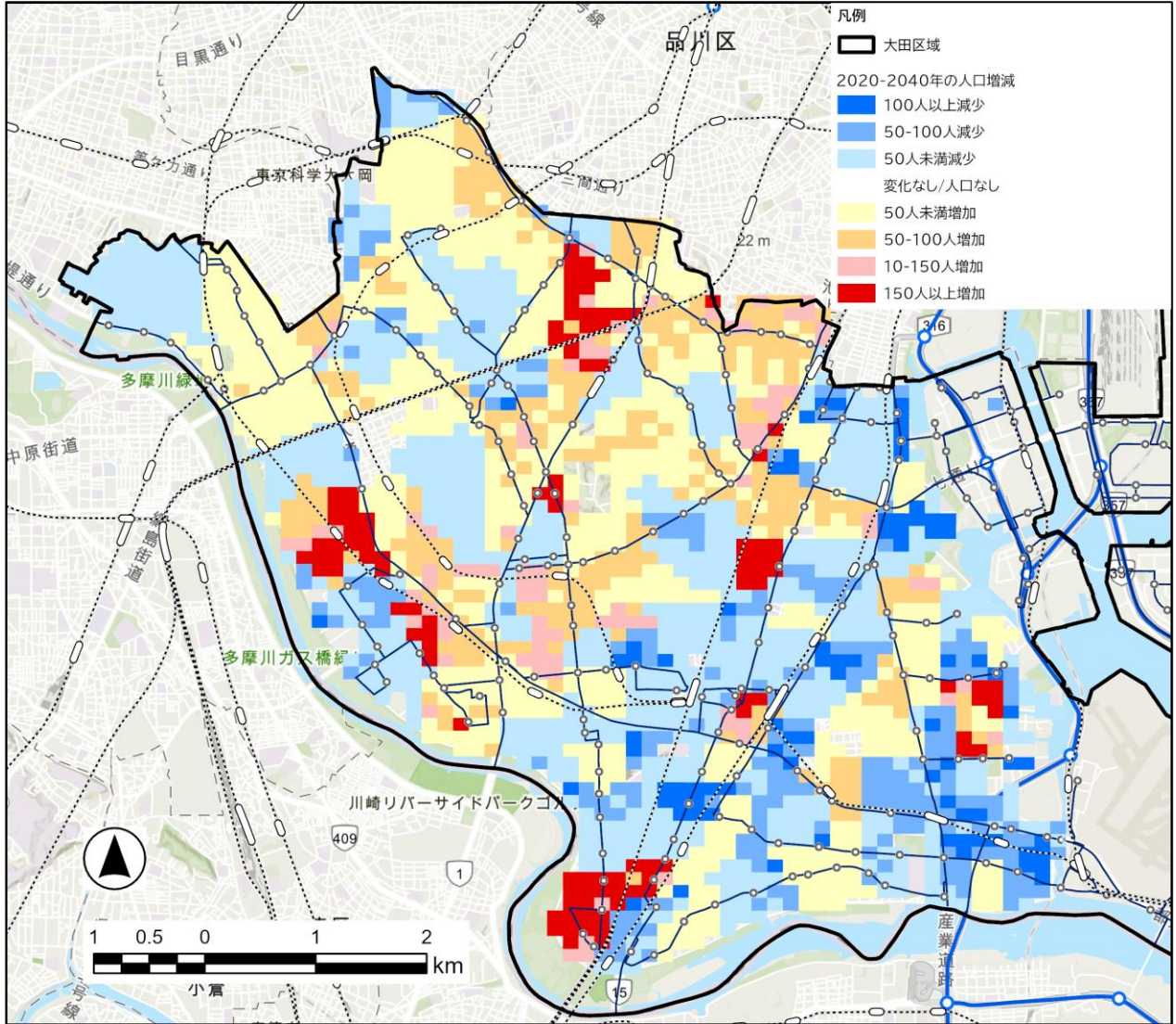


出典：国勢調査の125mメッシュデータを基に作成

②2020～2040年の人口増減分布

区全体の人口のピークは2040年と見込まれており、今後20年間は増加で推移しますが、2020から2040年の人口増減分布を見ると、人口が増加する地域と減少する地域の二極化が生じています。六郷、下丸子、上池台周辺では人口が150人以上増加するメッシュが連続しており、現在の傾向で推移すると仮定すれば、人口が大幅に増加することが見込まれます。一方、区東部の臨海部から京急本線沿線にかけて、人口が50から100人以上減少するメッシュが多くなっています。

■125mメッシュ単位の人口増減（2020～2040年）



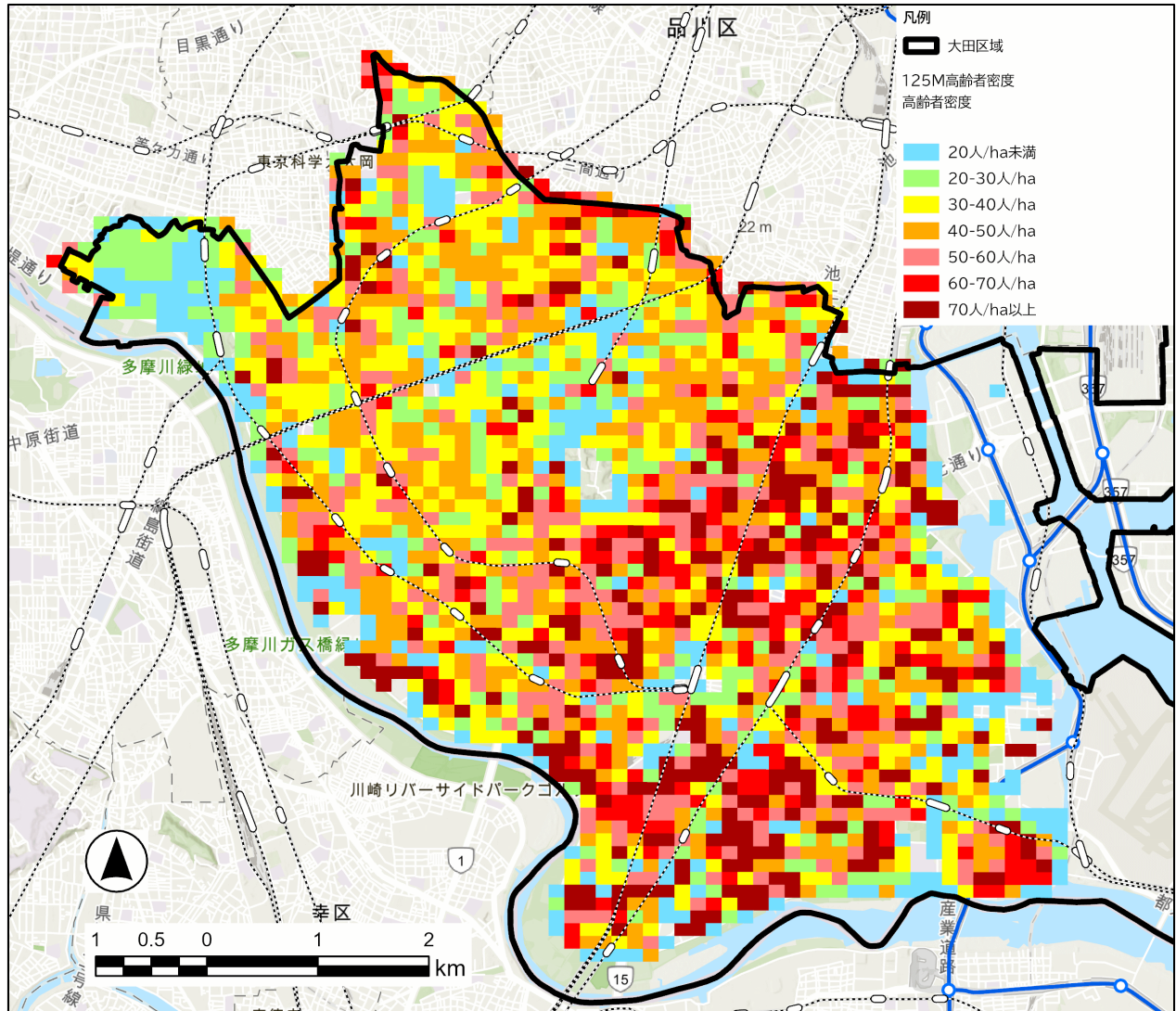
※125mメッシュ単位の人口推計は、ごとの人口推計を国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールVer.3」を用いて町丁目単位の人口推計を実施したのち、125メッシュ単位の住宅の延床面積（東京都「土地利用現況調査」（令和3年））に応じて、町丁目単位の人口を配分

2) 高齢者

① 現状の高齢者分布

2020年の高齢者密度分布を見ると、京浜東北線、京急本線を中心とした区の南側のエリアにおいて、50人/ha以上のメッシュが連続しています。区の西部は鉄道駅から離れると高齢者密度が40人/ha未満のメッシュが見られます。

■ 125mメッシュ単位の高齢者密度分布（2020年）

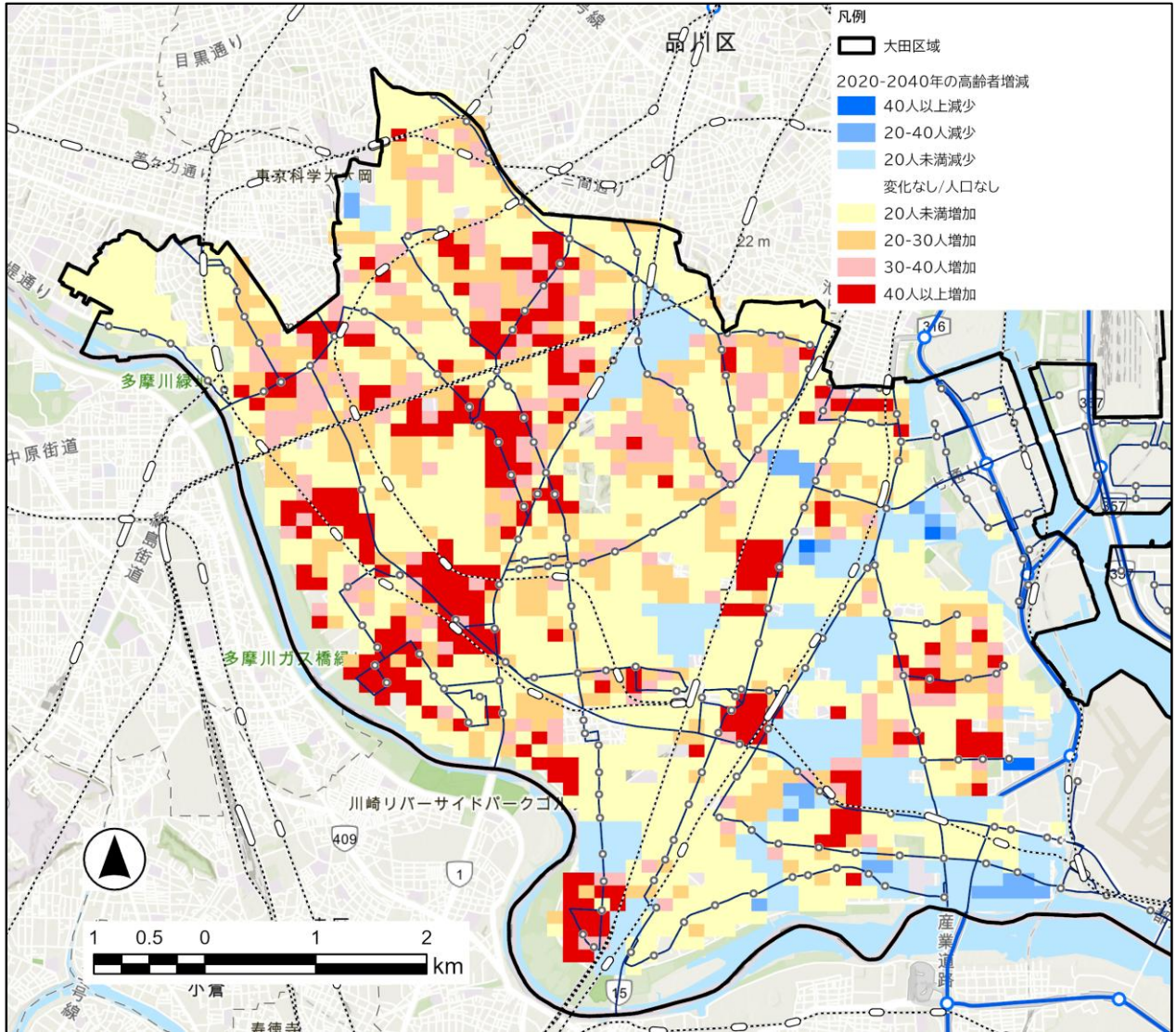


出典：国勢調査の125mメッシュデータを基に作成

②2020～2040年の高齢者増減分布

2020から2040年の高齢者増減分布を見ると、増加する地域が多くなっており、特に区西部で増加が顕著です。下丸子や六郷周辺では、総人口の増加と同時に高齢者も増加する見込みです。仲池上～南久が原周辺等は、人口の増減は比較的緩やかですが、高齢者人口は増加する見込みです。また、田園調布や久が原等の住宅地においても、緩やかに高齢者が増加する見込みとなっています。一方、京急本線東側をはじめとする区東部では、高齢者が減少する見込みとなっています。これは現状でも高齢者の密度が高いことから死亡数の増加によるものと考えられます。

■125mメッシュ単位の高齢者増減（2020～2040年）



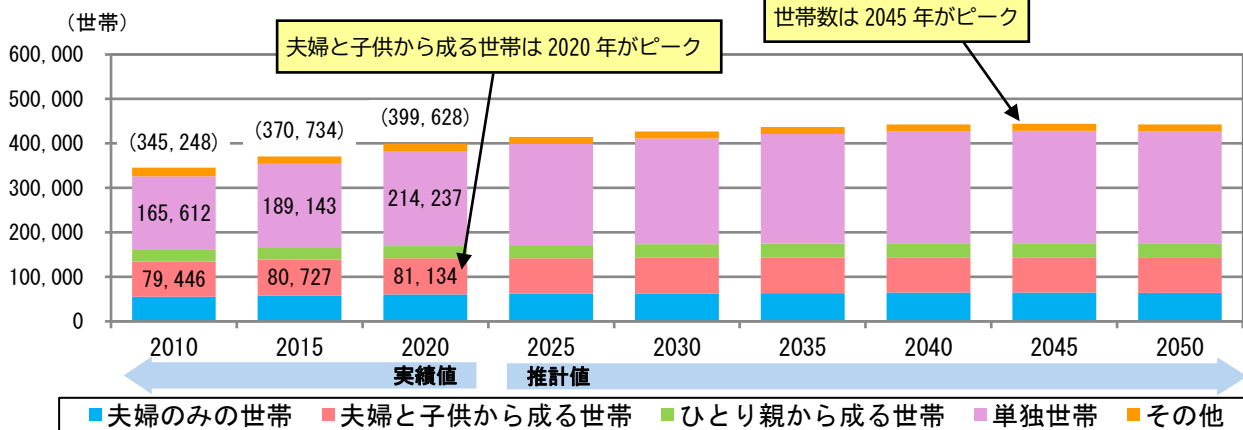
※125mメッシュ単位の人口推計は、ごとの人口推計を国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールVer.3」を用いて町丁目単位の人口推計を実施したのち、125mメッシュ単位の住宅の延床面積（東京都「土地利用現況調査」（令和3年））に応じて、町丁目単位の人口を配分

(6)世帯・住宅

①家族類型別の世帯数

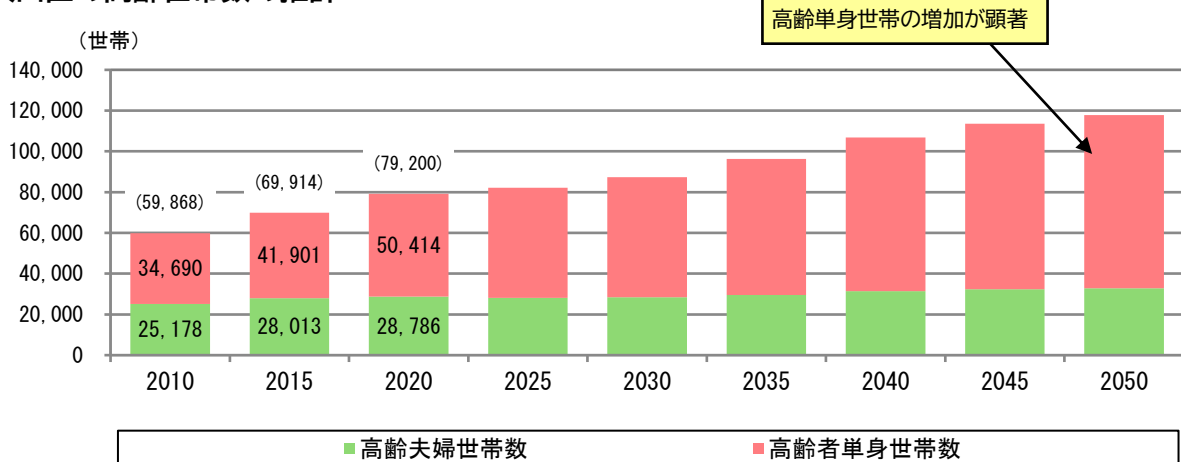
社人研の男女別・5歳階級別の人口推計結果を活用して、独自に家族類型別の世帯数を推計したところ、世帯数のピークは2045年となることを見込まれます。また、夫婦と子供から成る世帯は、2020年がピークとなり、以降は微減含みの横ばいで推移することが見込まれます。一方、単独世帯が主流となり、特に高齢単身世帯は一貫して増加することが見込まれます。

■大田区の家族類型別世帯数の推計



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計」の結果を基に独自推計

■大田区の高齢世帯数の推計



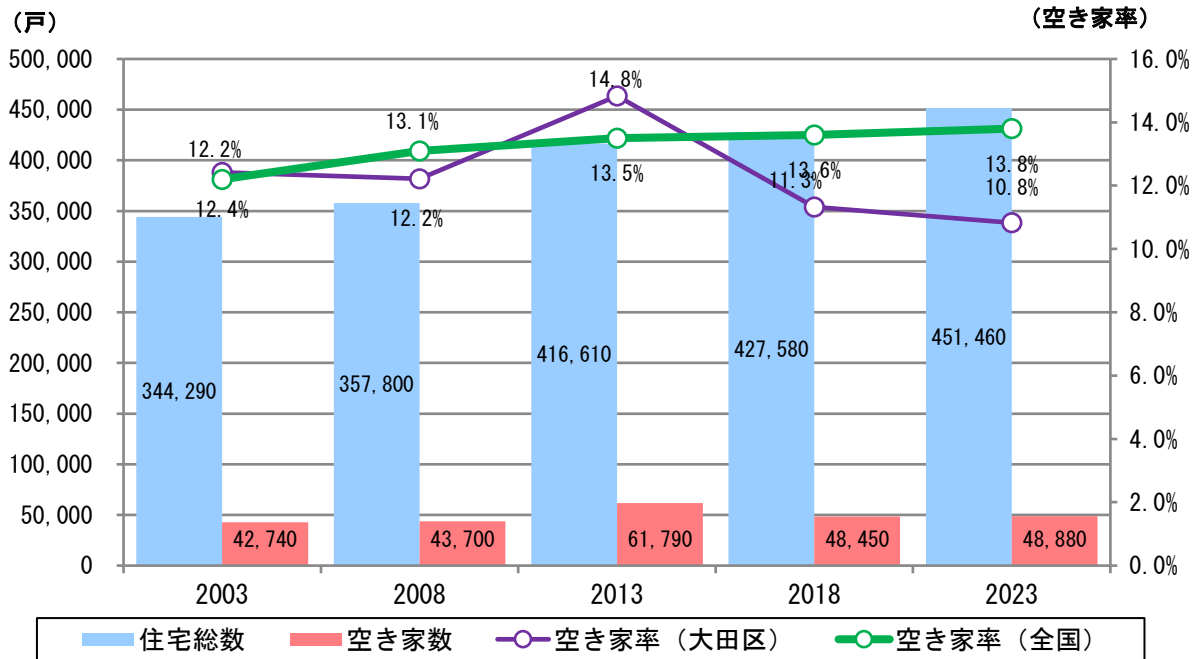
出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計」の結果を基に独自推計

②住宅ストックの推移

住宅数は2003年の344,290戸から2023年の451,460戸へかけて、20年間で約10万戸増加する一方、空き家率は2013年に14.8%となり、以降2023年の10.8%と減少傾向にあります。

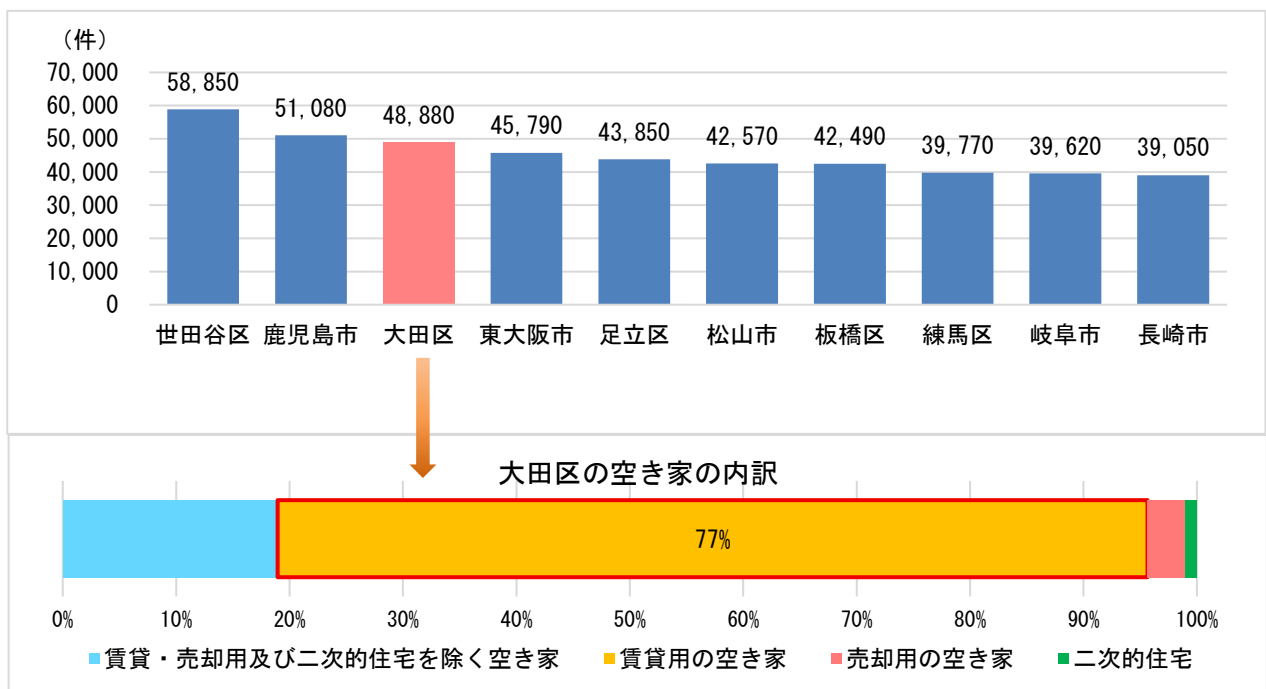
なお、本区は住宅が多いため、空き家率が低くなっていますが、空き家の絶対数は増加しています。2023年の空き家数（絶対数）で見ると全国3位となっています。空き家の内訳は、賃貸用の空き家が77%となっています。

■住宅ストックの推移



出典：住宅・土地統計調査を基に作成

■空き家数の上位10位の自治体と大田区の空き家の内訳（2023年）



出典：住宅・土地統計調査を基に作成

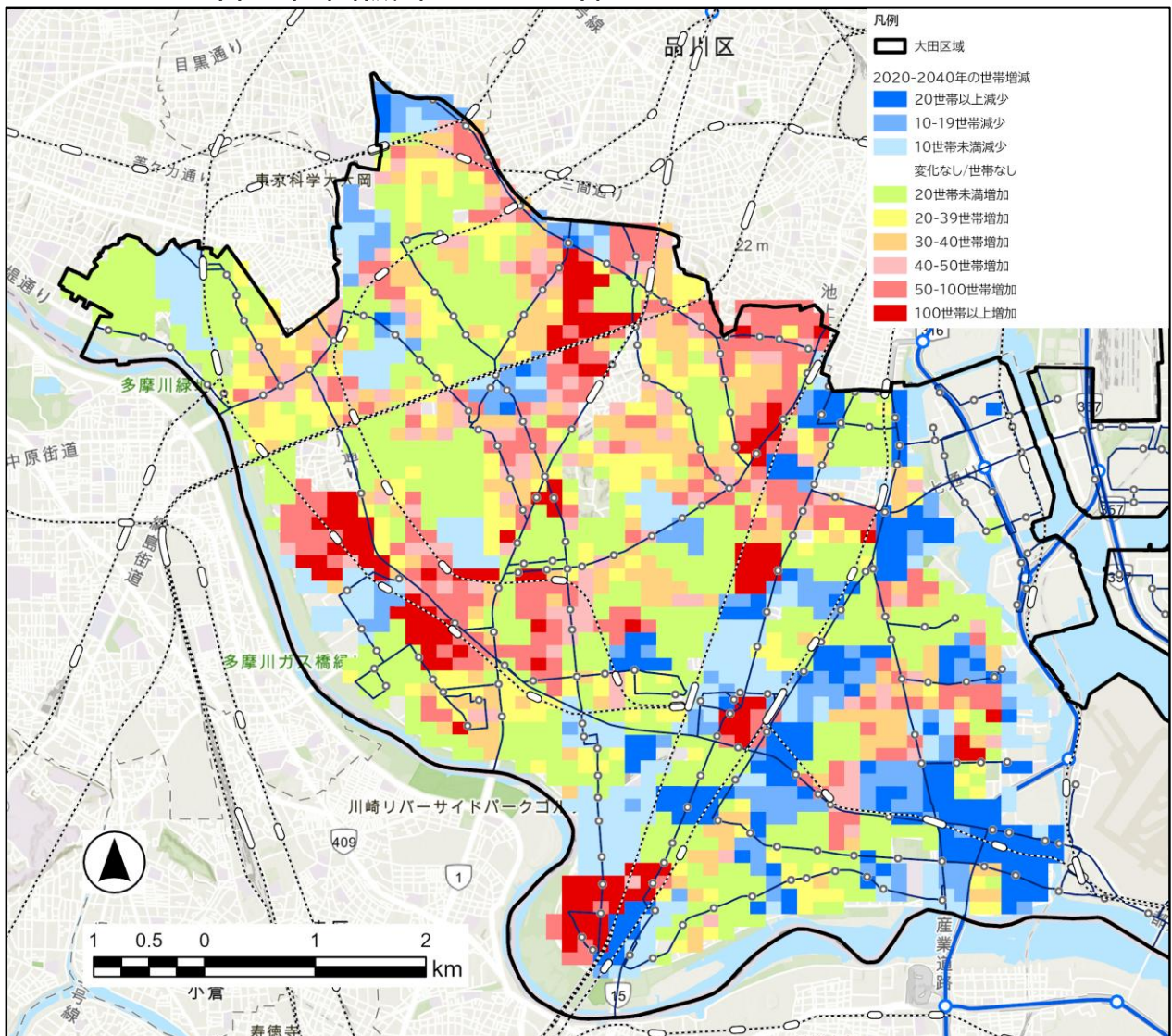
③今後の世帯増減(2020~2040年)

区全体の世帯数のピークは2045年と見込まれており、今後20年間は増加で推移しますが、2020から2040年の世帯増減を見ると、人口と同様、世帯が増加する地域と減少する地域の二極化が生じています。

六郷、下丸子、上池台周辺では、人口増加と同時に世帯も増加する見込みとなっています。田園調布、上池台、久が原周辺等は、人口は減少するが世帯は概ね横ばいから増加する見込みとなっており、高齢者夫婦世帯から高齢者単身世帯への移行等により、平均世帯人員が減少することが見込まれます。

区東部の臨海部から京急本線沿線にかけては、人口の減少と同時に世帯の減少が進行するため、空き家が増加する可能性があります。

■125mメッシュ単位の世帯増減(2020~2040年)



※125mメッシュ単位の人口推計は、ごとの人口推計を国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールVer.3」を用いて町丁目単位の世帯推計を実施したのち、125mメッシュ単位の住宅の延床面積（東京都「土地利用現況調査」（令和3年））に応じて、町丁目単位の人口を配分

2 経済

(1) 産業別就業人口

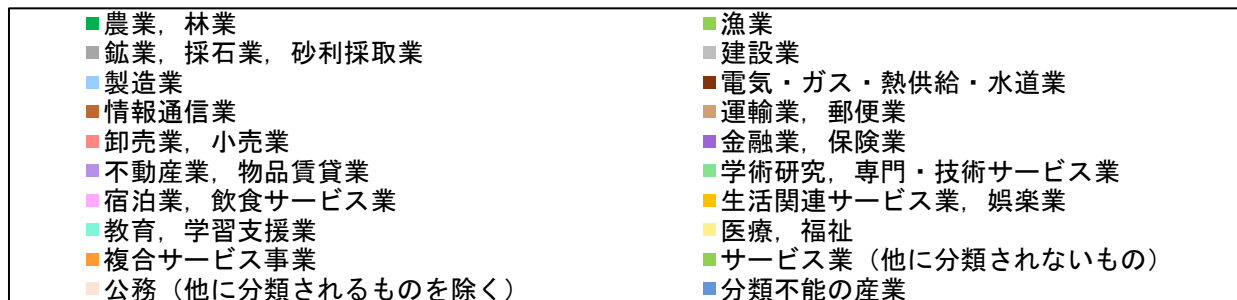
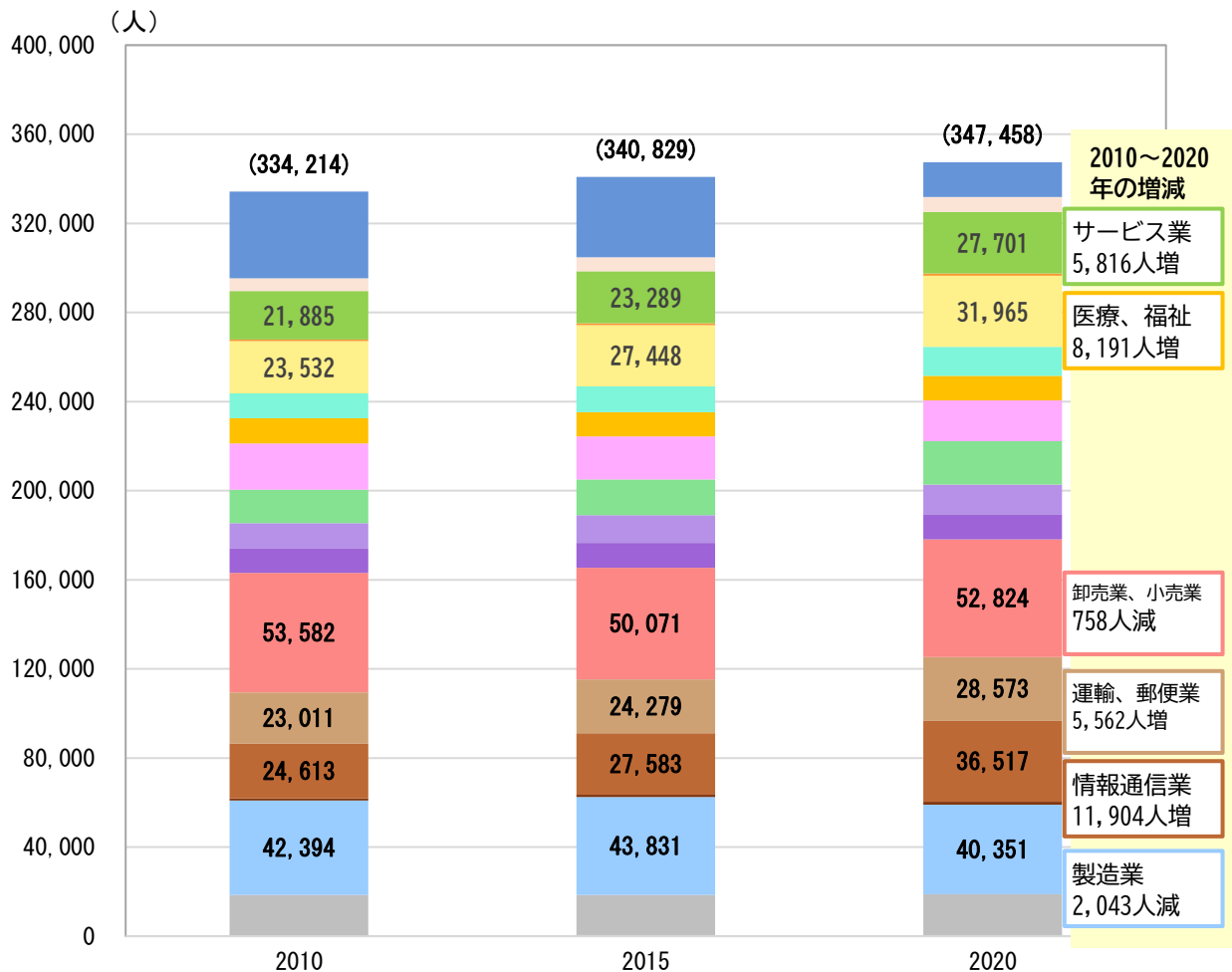
1) 常住地ベースの推移

2020年の区内で居住する就業人口は、約35万人であり、人口とともに増加傾向で推移しています。

2020年の産業別就業人口は、「卸売業、小売業」が最も多く、次いで「製造業」、「情報通信業」、「医療、福祉」、「運輸、郵便業」、「サービス業」等の順となっています。区内で居住する就業人口の6割以上が、これら6つの産業に就業しています。

2010年～2020年の変化は、「情報通信業」の増加が最も多く、次いで「医療、福祉」、「サービス業」、「運輸、郵便業」となっている一方、「製造業」、「卸売業、小売業」等は減少となっています。

■ 産業別就業人口（常住地ベース）の推移



出典：国勢調査を基に作成

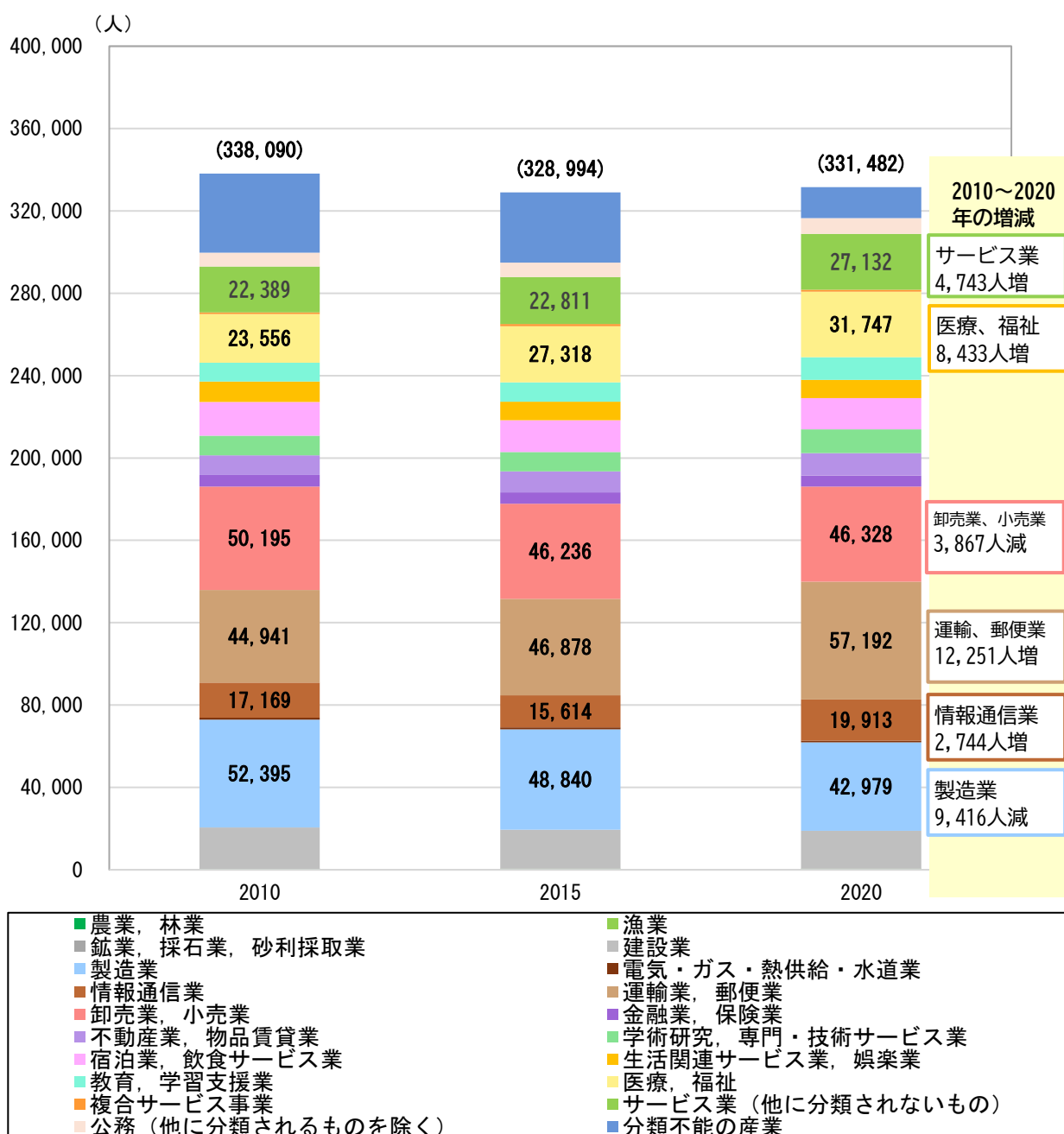
2) 従業地ベースの推移

2020年の区内に従業する就業人口は、約33万人であり、2015～2020年は増加ですが、2010年と比べると減少となっています。区内で居住する就業人口が増えているにもかかわらず、区内で従業する就業人口が増減していることから、区内で居住しながら区外で従業する人口が増えているか、区外で居住して通勤する人口が減少していると考えられます。

2020年の産業別就業人口は、「運輸、郵便業」が最も多く、次いで「卸売業、小売業」、「製造業」、「医療、福祉」、「サービス業」、「情報通信業」等の順となっています。区内で従業する就業人口の6割以上が、これら6つの産業に就業しています。

2010年～2020年の変化は、「運輸、郵便業」の増加が最も多く、次いで「医療、福祉」、「サービス業」、「情報通信業」となっている一方、「製造業」、「卸売業、小売業」等は減少となっています。

■産業別就業人口（従業地ベース）の推移



出典：国勢調査を基に作成

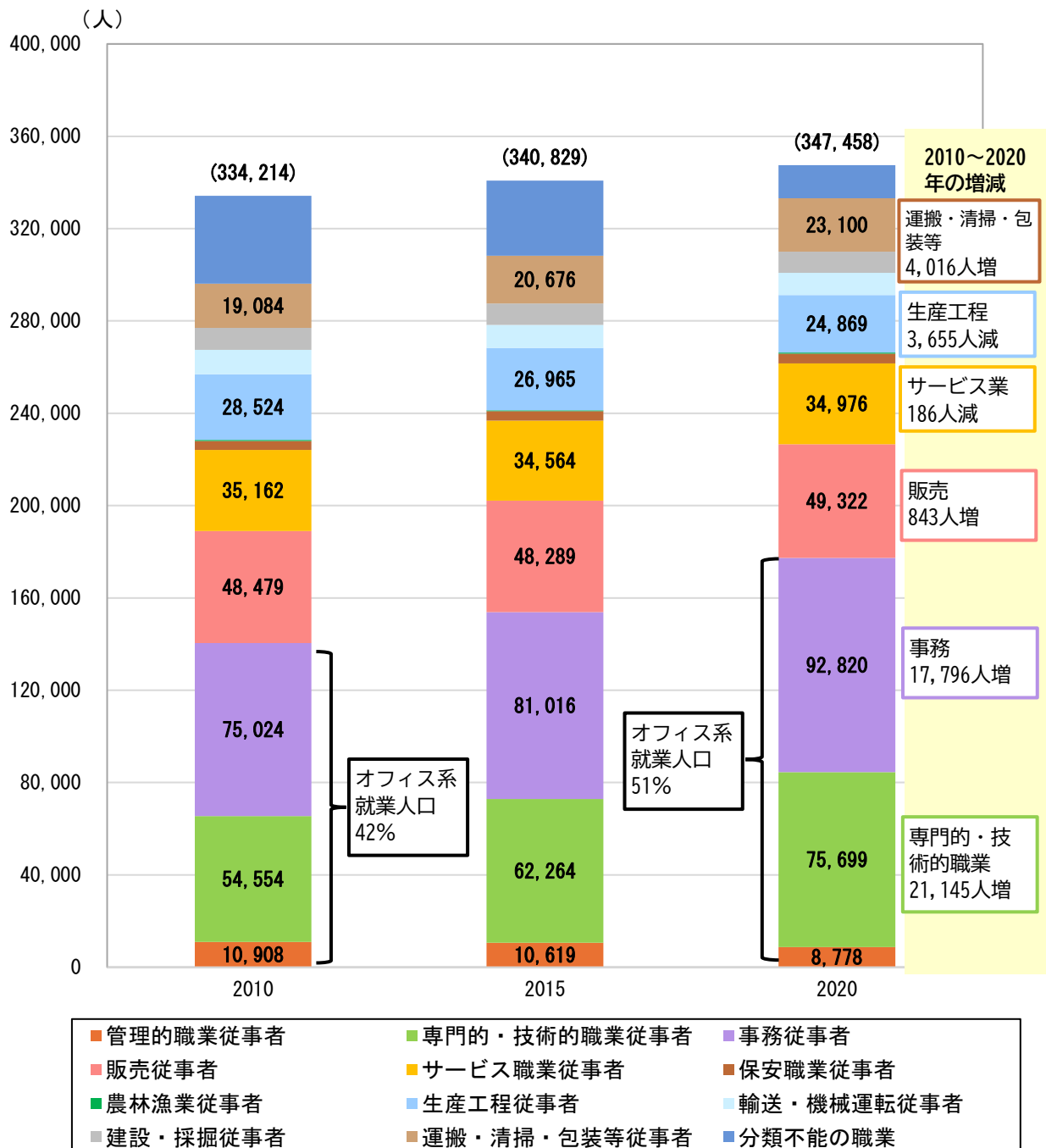
(2) 職業別就業人口

1) 常住地ベースの推移

2020年の区内で居住する職業別就業人口は、「専門的・技術的職業」が最も多く、次いで「事務」、「販売」、「サービス業」、「生産工程」、「運搬・清掃・包装等」等の順となっています。「管理的職業」、「専門的・技術的職業」、「事務」といったオフィス系の就業人口が51%となっており、2010年の42%から増加しています。

2010年～2020年の変化は、「専門的・技術的職業」の増加が最も多く、次いで「事務」、「運搬・清掃・包装等」、「販売」等となっている一方、「生産工程」、「サービス業」等は減少となっています。

■ 職業別就業人口（常住地ベース）の推移



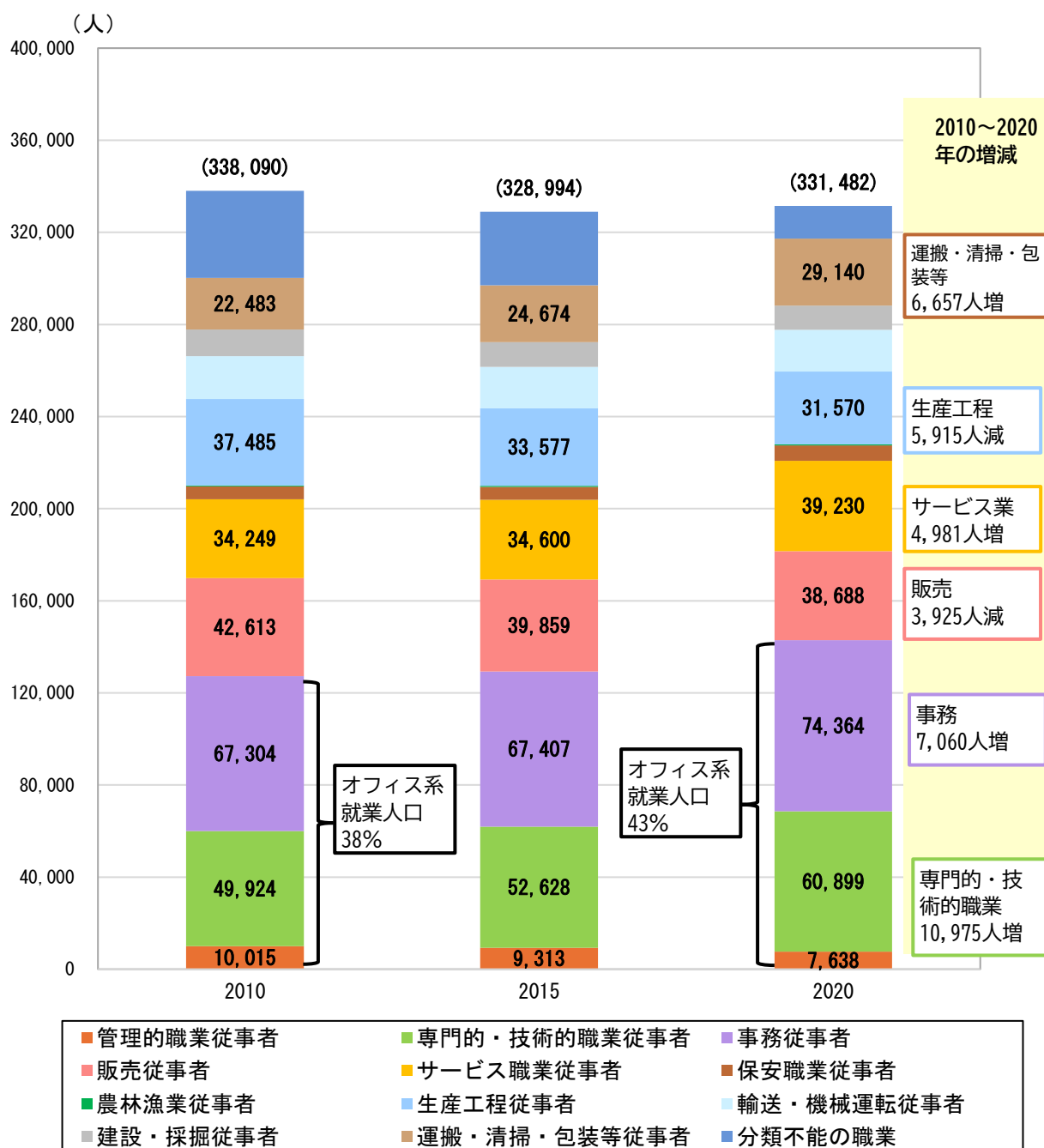
出典：国勢調査を基に作成

2) 従業地ベースの推移

2020年の区内で従業する職業別就業人口は、「事務」が最も多く、次いで、「専門的・技術的職業」、「サービス業」、「販売」、「生産工程」、「運搬・清掃・包装等」等の順となっています。「管理的職業」、「専門的・技術的職業」、「事務」といったオフィス系の就業人口が43%となっており、2010年の38%から増加していますが、区内で居住するオフィス系の就業人口割合に比べると、区内で従業する割合は低い状況にあります。

2010年～2020年の変化は、「専門的・技術的職業」の増加が最も多く、次いで「事務」、「運搬・清掃・包装等」、「サービス業」等となっている一方、「生産工程」、「販売」等は減少となっています。「専門的・技術的職業」や「事務」は区内で居住する就業人口の増加量に比べると、区内で従業する機会の増加量は少なくなっています。

■職業別就業人口（従業地ベース）の推移

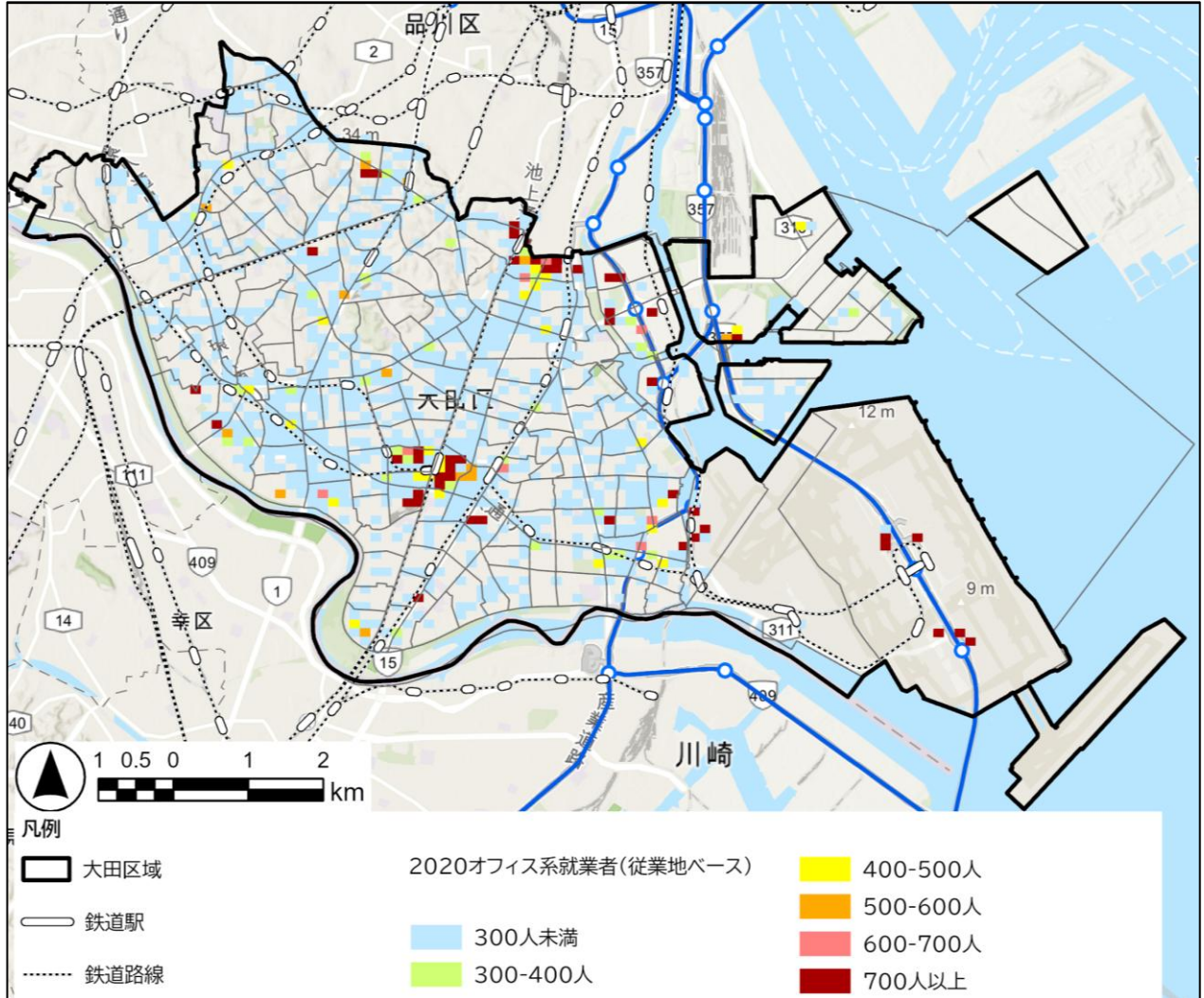


出典：国勢調査を基に作成

3) 従業地ベースのオフィス系就業人口

従業地ベースのオフィス系就業人口の分布を見ると、300人未満のメッシュが多くなっています。大森駅から大森海岸駅にかけてのエリアと蒲田駅周辺のエリアにおいて、600から700人以上のメッシュが連続しており、この2つのエリアに業務機能が集積していると言えます。

■125mメッシュ単位のオフィス系就業人口（従業地ベース）



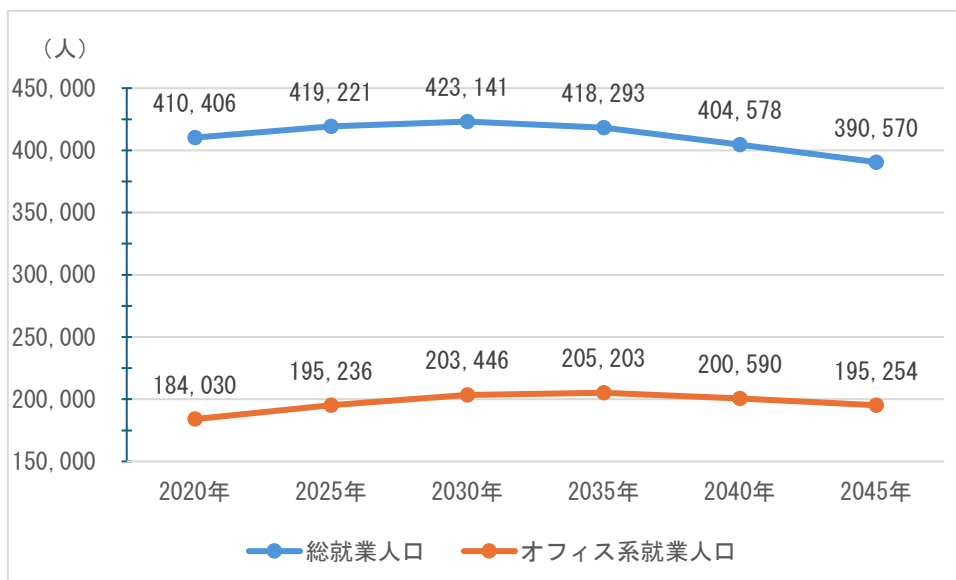
※125mメッシュ単位のオフィス系就業人口（従業地ベース）の分布は、125メッシュ単位の事務所建築物の延床面積（東京都「土地利用現況調査」（令和3年））に応じて、町丁目単位の就業人口を配分

4) 就業人口(従業地ベース)の将来推計

従業地ベースの就業人口の将来推計を見ると、就業者人口全体は2030年をピークに減少に転じ、2040年には2020年の人口を下回ります。

オフィス系就業人口は、就業人口全体より減少が緩やかであり、2035年をピークに減少に転じるものの、2040年の人口は2020年を上回っています。

■125mメッシュ単位の世帯増減(2020~2040年)



※オフィス就業人口：管理的職業従事者、専門的・技術的職業従事者、事務従事者

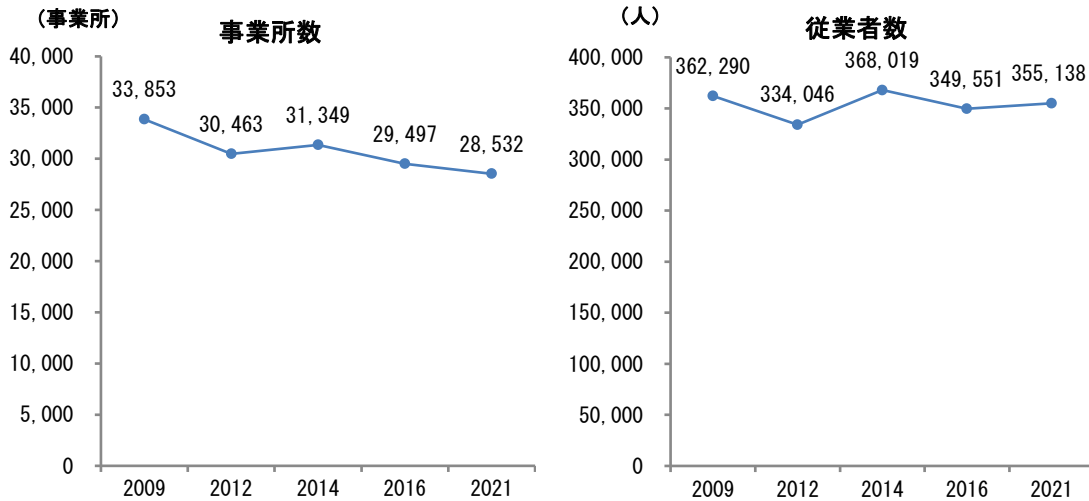
出典：国勢調査を基に作成

(3) 事業所数・従業者数

1) 総数の推移

事業所数は、2009年の33,853事業所から2021年の28,532事業所となり、12年間で約5,300事業所減少している一方、従業者数は、2009年の362,290人から2021年の355,138人となり、12年間でほぼ横ばいの傾向となっています。このため、小規模な事業所数が減少していると考えられます。

■ 事業所数・従業者数の推移



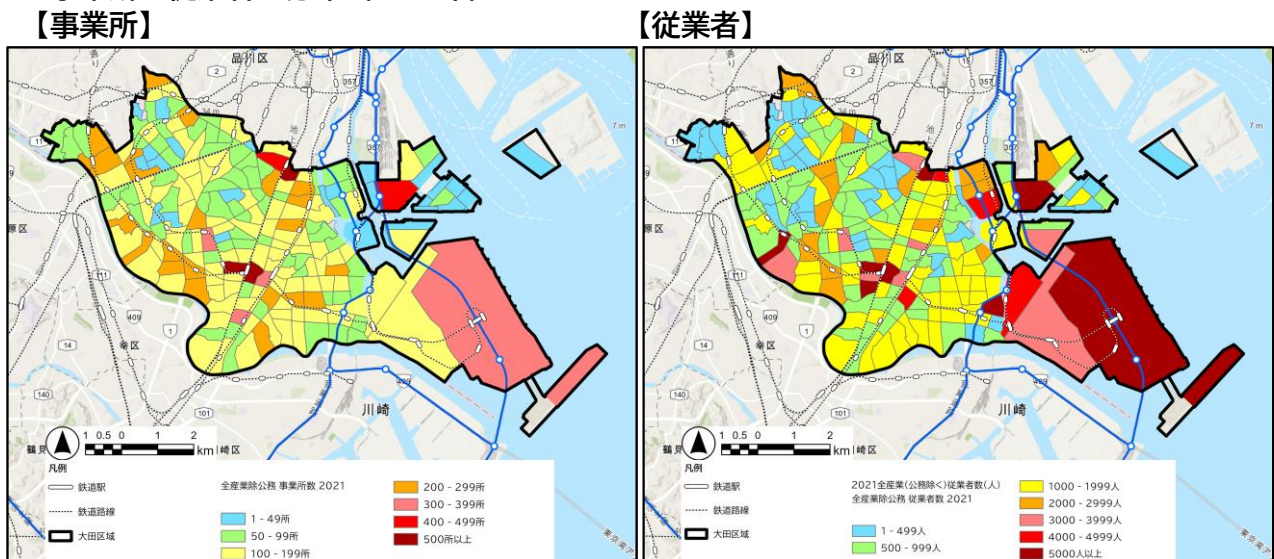
出典：経済センサスを基に作成（全産業の従業者数に「公務（他に分類されるものを除く）」は含まない。）

2) 町丁目別の集積の分布

事業所数では、蒲田駅周辺、大森駅周辺、雑色駅周辺、池上駅周辺、京浜島、羽田空港において、300以上の事業所数の町丁目が見られます。

従業者数は、上記の町丁目に加えて、平和島や城南島、羽田空港周辺、下丸子駅周辺で従業者の集積がある町丁目が見られます。事業所数に比べて従業者数が多いことが規模の大きな事業所が立地していると考えられます。

■ 事業所・従業者の分布（2021年）



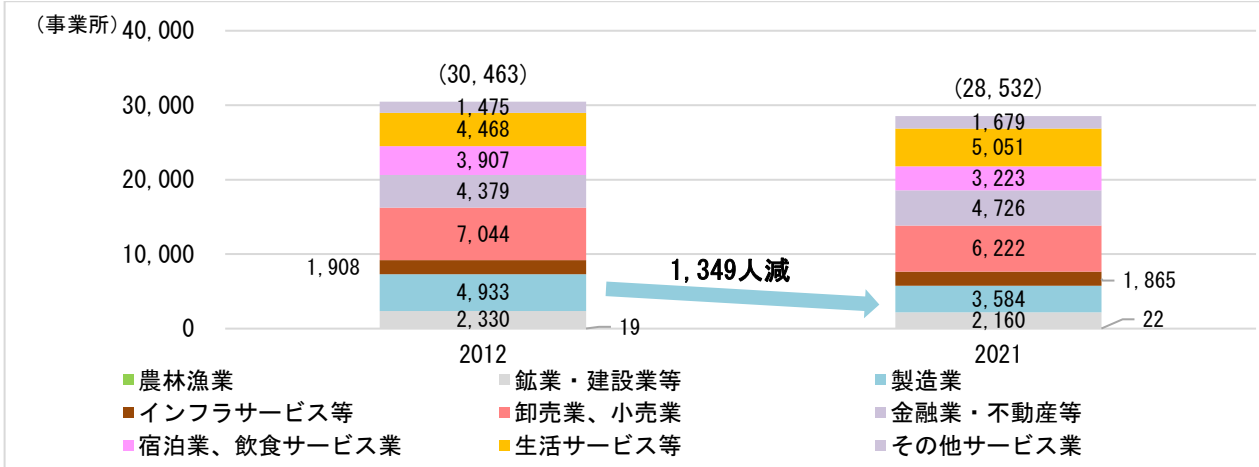
出典：経済センサスを基に作成

3) 産業別の推移

産業別事業所数・従業者数について、2012～2021年の推移を見ると、製造業が事業所数・従業者数とも減少数が最も大きくなっています。

また、事業所数では、「医療、福祉」を含む生活サービス業が増加しており、高齢化を背景にしていると考えられます。従業者数では、製造業を除く業種で増加が見られ、「卸売業、小売業」や「運輸業、郵便業」を含むインフラサービス等が増加しています。「運輸業、郵便業」は羽田空港を背景とした増加であると考えられます。

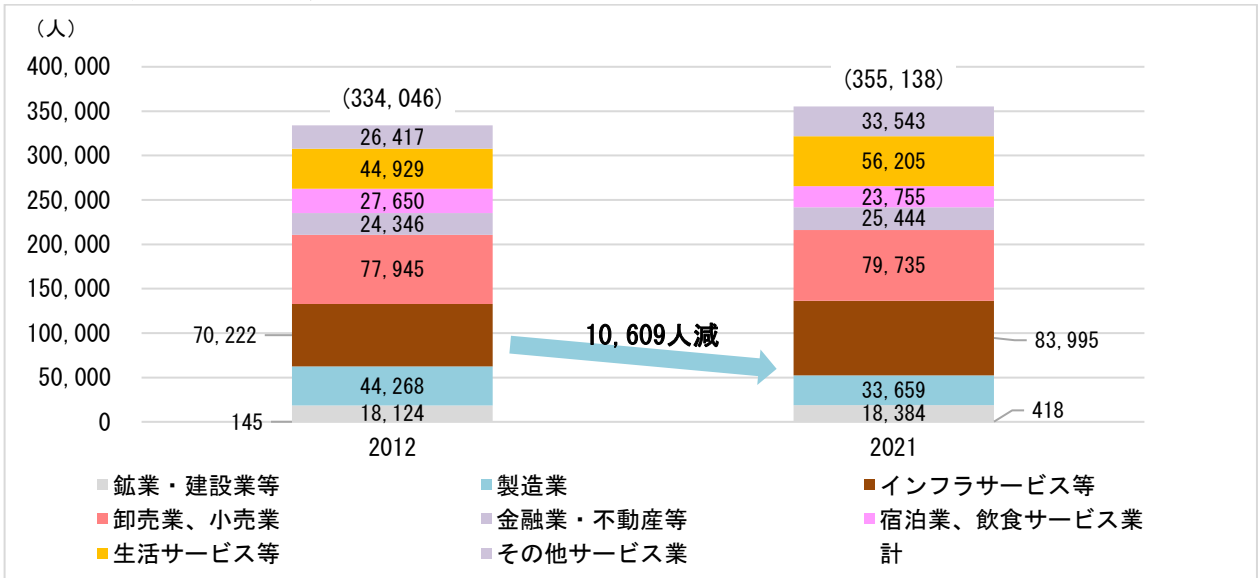
■ 産業別事業所数の推移



※鉱業・建設業等：「鉱業、採石業、砂利採取業」「建設業」、インフラサービス等：「電気・ガス・熱供給・水道業」「情報通信業」「運輸業、郵便業」、金融業・不動産等：「金融業、保険業」「不動産業、物品賃貸業」「学術研究、専門・技術サービス業」、生活サービス等：「生活関連サービス業、娯楽業」「教育、学習支援業」「医療、福祉」、その他サービス業：「複合サービス事業」「サービス業(他に分類されないもの)」「分類不詳」

出典：経済センサスを基に作成

■ 産業別従業者数の推移



※鉱業・建設業等：「鉱業、採石業、砂利採取業」「建設業」、インフラサービス等：「電気・ガス・熱供給・水道業」「情報通信業」「運輸業、郵便業」、金融業・不動産等：「金融業、保険業」「不動産業、物品賃貸業」「学術研究、専門・技術サービス業」、生活サービス等：「生活関連サービス業、娯楽業」「教育、学習支援業」「医療、福祉」、その他サービス業：「複合サービス事業」「サービス業(他に分類されないもの)」「分類不詳」

出典：経済センサスを基に作成

4) 町丁目別の増減分布

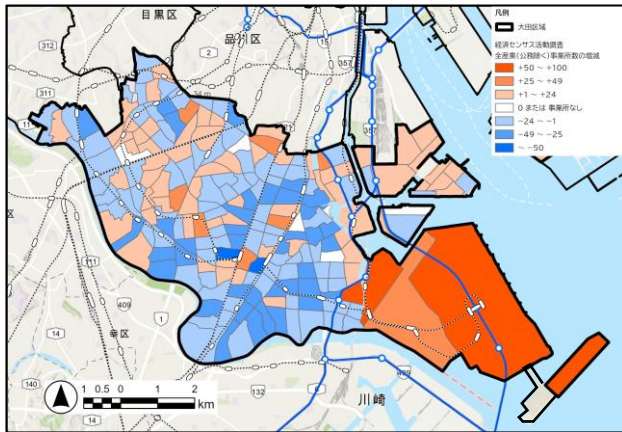
事業所数は羽田空港や臨海部のほか一部の地域を除いて減少傾向にあります。

従業者数は羽田空港及びその周辺で増加が顕著であり、区の雇用力の源泉となっています。羽田空港及びその周辺では、鉄道駅を含む町丁目で増加が見られます。

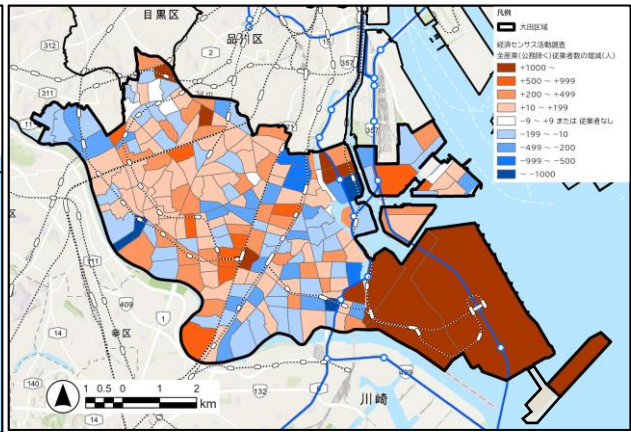
大田区全体として、事業所数が減少する一方で、従業者数は増加していることから、事業所の減少エリアでは、小規模な事業所が減少していると考えられます。

■事業所数・従業者数の町丁目別の増減分布

【事業所数】



【従業者数】



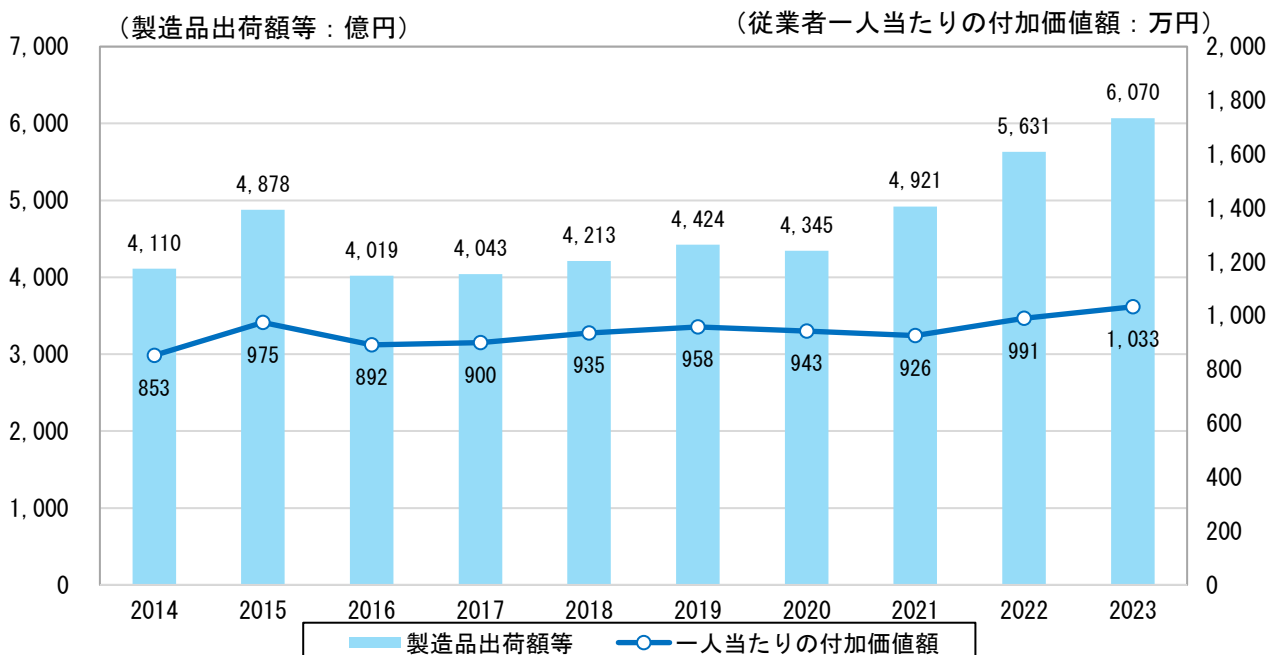
出典：経済センサスを基に作成

(4) 製造業

1) 従業者数・製造品出荷額の推移

製造品出荷額等は2020年まで4,000億円台で推移していましたが、2021年以降は増加傾向となっています。従業者数一人当たりの付加価値額の推移を見ると、2022年以降は増加傾向になっていることから、製造品出荷の向上に寄与していると考えられます。

■製造業の製造品出荷額と従業者一人当たりの付加価値額の推移



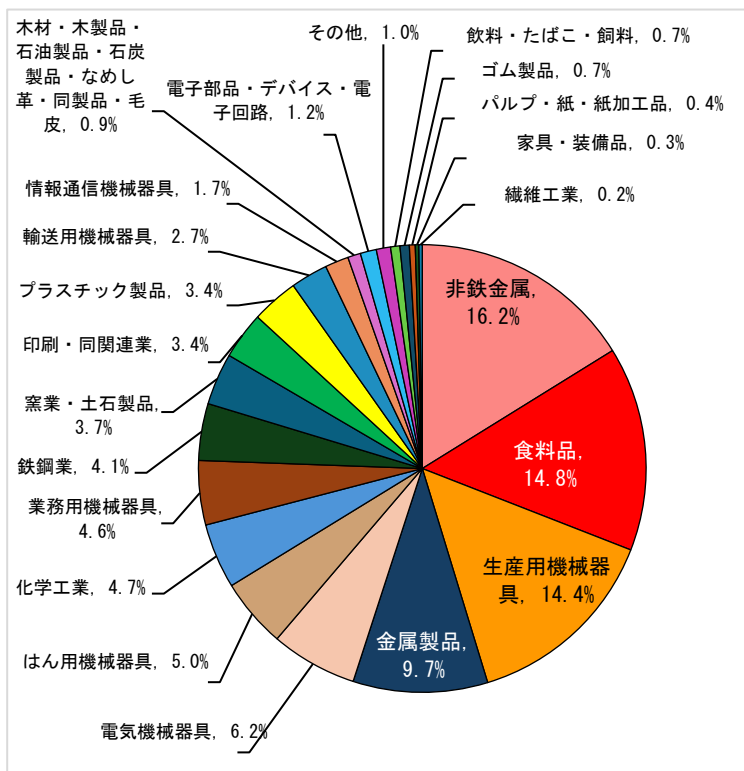
出典：工業統計、経済センサス活動調査、経済構造実態調査を基に作成

2) 製造品出荷額等の業種構成

2023年の製造品出荷額等の内訳を見ると、非鉄金属が最も多く、次いで食料品、生産用機械器具、金属製品の順となっており、この4業種で55%を占めています。

非鉄金属や機械器具、金属製品など素材・加工系が中心の製造業の構造を形成しています。

■製造品出荷額等の業種構成（2023年）

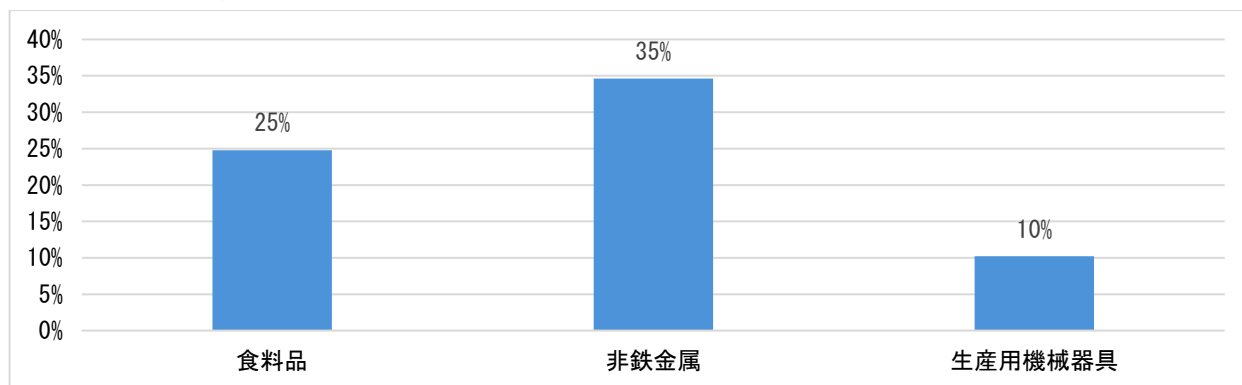


出典：経済構造実態調査を基に作成

3) 製造品出荷額等の業種別増加寄与率

製造品出荷額等は2020～2023年に1,725億円増加しており、その内訳を見ると、非鉄金属が35%、食料品が25%、生産用機械器具が10%となっており、この3業種で増加額の70%を占めています。

■製造品出荷額等の増加寄与率（2020～2023年）

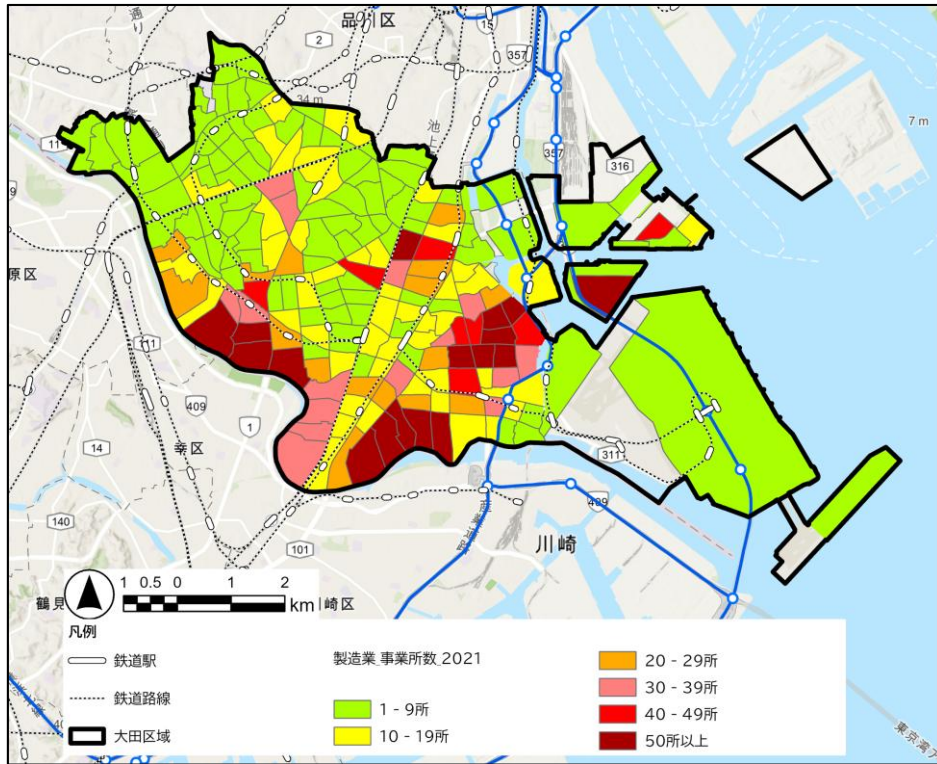


出典：経済センサス活動調査、経済構造実態調査を基に作成

4) 製造業事業所及び従業員の分布

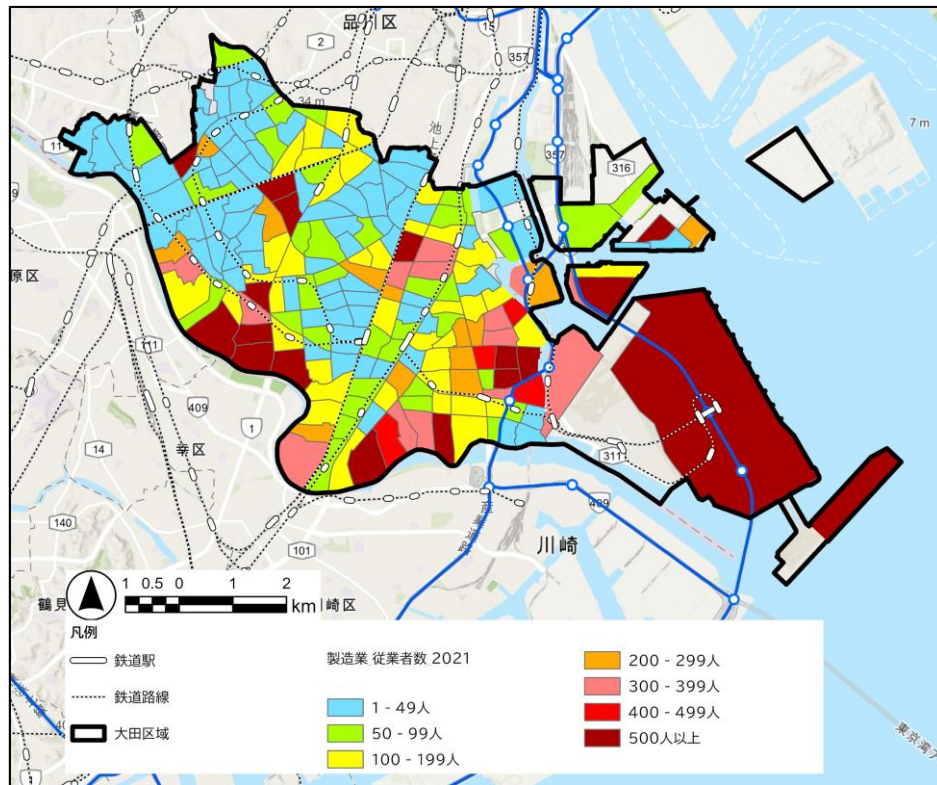
下丸子、矢口、六郷等の多摩川沿いの工業地域、準工業地域において広域的な製造業事業所の集積が見られます。六郷周辺では、事業所が50所以上ある一方で従業員数は300から400人台の町丁目が見られ、下丸子、矢口周辺と比較して小規模な事業所が多いと考えられます。同様に、大森西周辺においても、一定の製造業事業所の分布が見られますが、従業員数は200～300人台の町丁目もあり、比較的小規模な事業所が多いと考えられます。大森南から糎谷周辺の地域では、工業系の用途地域の面積が大きく、50所以上の製造業事業所が立地する町丁目が集中しています。また、仲池上周辺や臨海島部の工業系用途地域においても、一定程度の製造業事業所の集積が見られます。

■製造業事業所の分布（2021年）



出典：経済センサスを基に作成

■製造業従業者の分布（2021年）

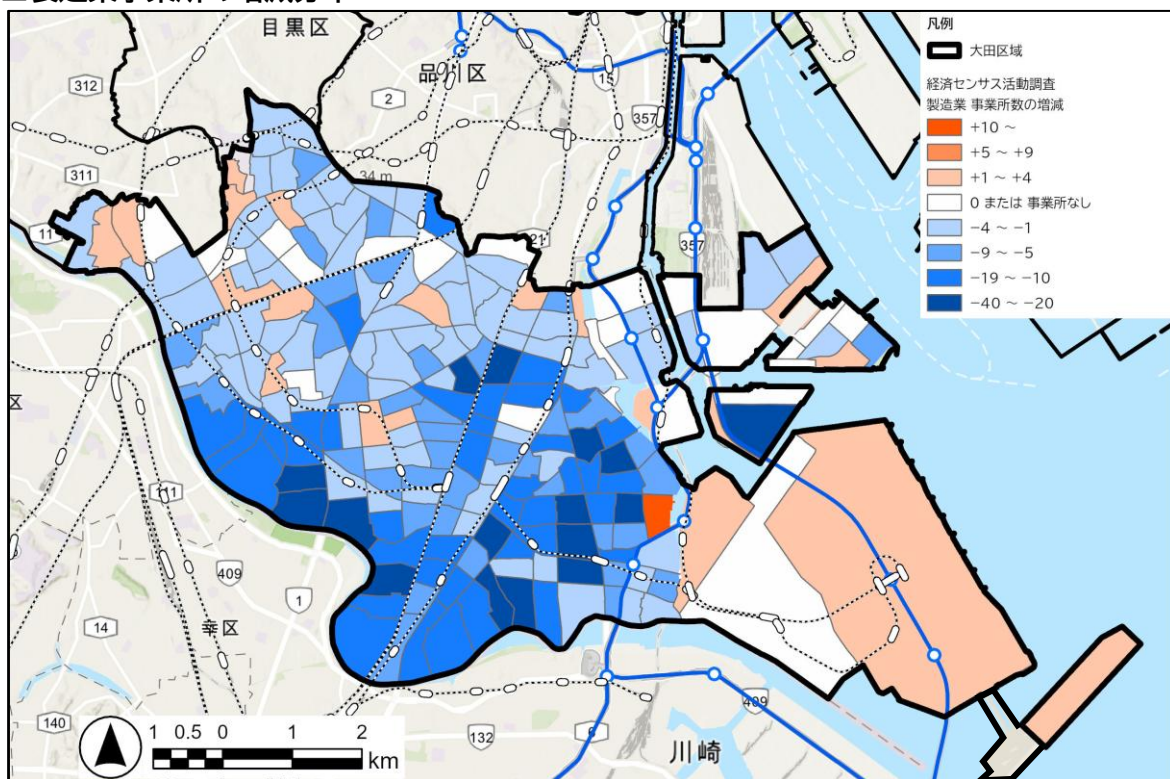


出典：経済センサスを基に作成

5) 製造業事業所及び従業員の増減分布

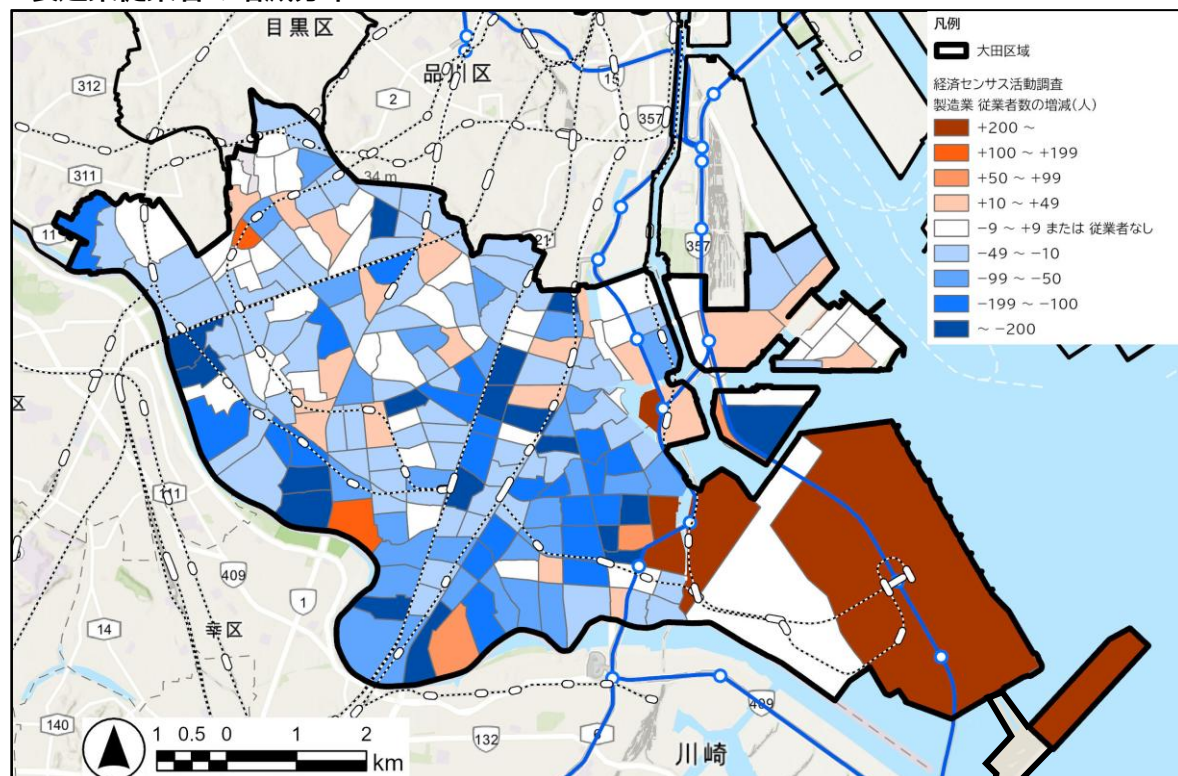
製造業事業所・従業員は、多摩川沿い地域や蒲田・大森地区などでの減少が顕著である一方、羽田空港及びその周辺地域では増加が見られます。

■ 製造業事業所の増減分布



出典：経済センサスを基に作成

■ 製造業従業員の増減分布



出典：経済センサスを基に作成

6)産業支援施設

区内の産業支援施設の築年数を見ると、築30年以上経過するものが9施設中4施設を占めており、老朽化が進んでいます。特に、新産業創造支援施設は築40年が経過しており、大田区公共施設等総合管理計画において、現入居者の使用期間中は適切な維持管理を実施し、退去後の活用については今後検討することとしています。築30年以上経過しているその他の施設については、適切な維持管理運営を実施する方向性としています。

■産業支援施設の建築年

施設名称	建築年		築年数
下丸子テンポラリー工場	平成6	1994	32
本羽田二丁目工場アパート	平成8	1996	30
本羽田二丁目第2工場アパート、中小企業者賃借住宅（併設）	平成12	2000	26
大森南四丁目工場アパート	平成20	2008	18
新産業創造支援施設	昭和61	1986	40
南六郷創業支援施設	平成8	1996	30
東糀谷六丁目工場アパート	平成24	2012	14
羽田イノベーションシティ内HANEDA×PiO	令和2	2020	6
三井不動産インダストリアルパーク羽田大田区産業施設	令和元	2019	7

出典：大田区公共施設等総合管理計画を基に作成

(5) 商業

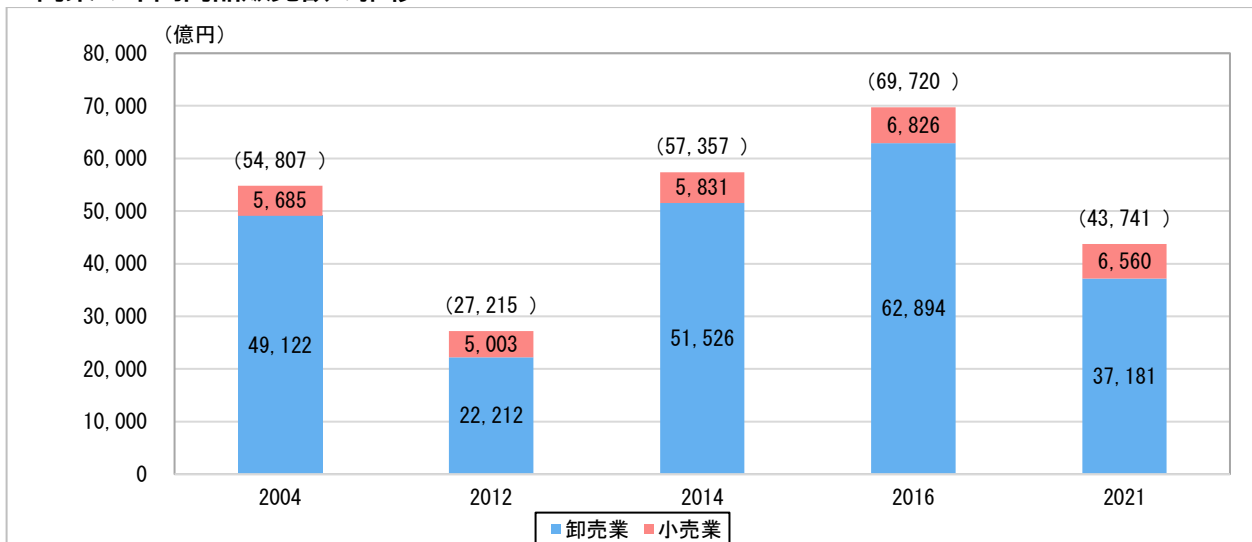
1) 年間商品販売額

商業の年間商品販売額は、年によって変動が大きくなっています。小売業の販売額は各年5,000～6,000億円台で安定的に推移しているのに対し、年間商品販売額に占める割合が大きい卸売業の販売額の変動が大きく、これが商業全体に影響しています。

2012年には、機械器具卸売業の販売額の減少により、卸売業の年間商品販売額が大きく減少しています。これは、東日本大震災によるサプライチェーン全体への影響によるものと考えられます。また、2021年には、飲食料品卸売業の販売額の減少により、卸売業の年間商品販売額が大きく減少しています。これは、新型コロナウイルス感染症の流行による外食産業の一時的な落ち込みによるものと考えられます。

特に減少等が見られない2014年、2016年の卸売業年間商品販売額の業種別割合を見ると、大田区では、機械器具卸売業、飲食料品卸売業が主要な業種となっています。

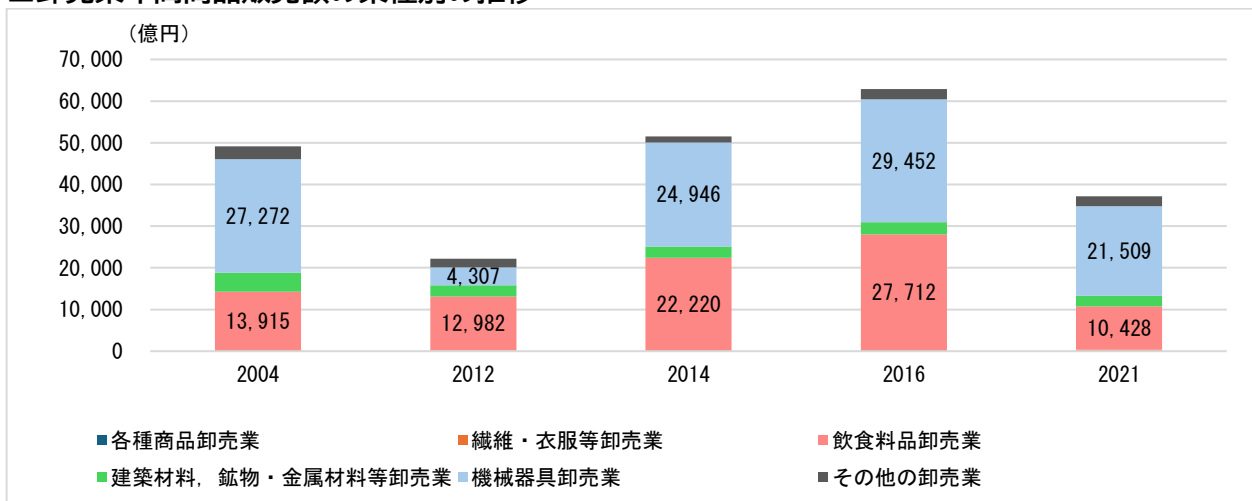
■ 商業の年間商品販売額の推移



出典：商業統計、経済センサス活動調査を基に作成

(2004・2014：商業統計、2012・2016・2021：経済センサス活動調査)

■ 卸売業年間商品販売額の業種別の推移



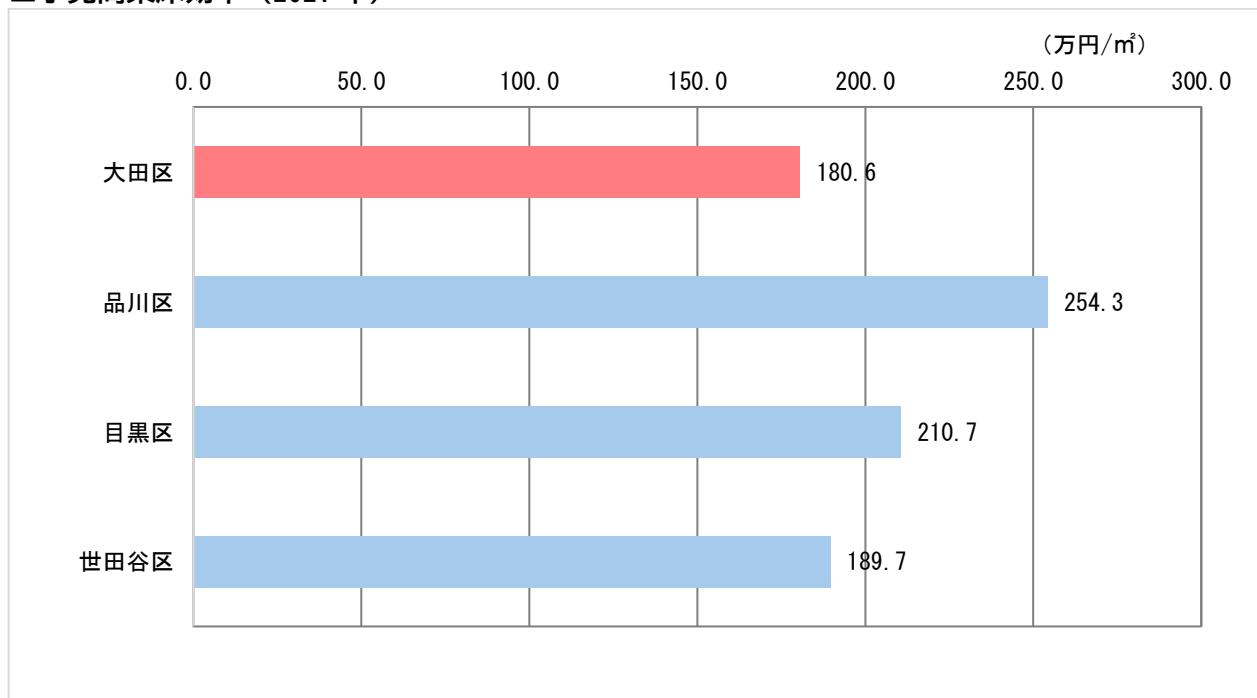
出典：商業統計、経済センサス活動調査を基に作成

(2004・2014：商業統計、2012・2016・2021：経済センサス活動調査)

2)小売商業床面積あたりの売上高

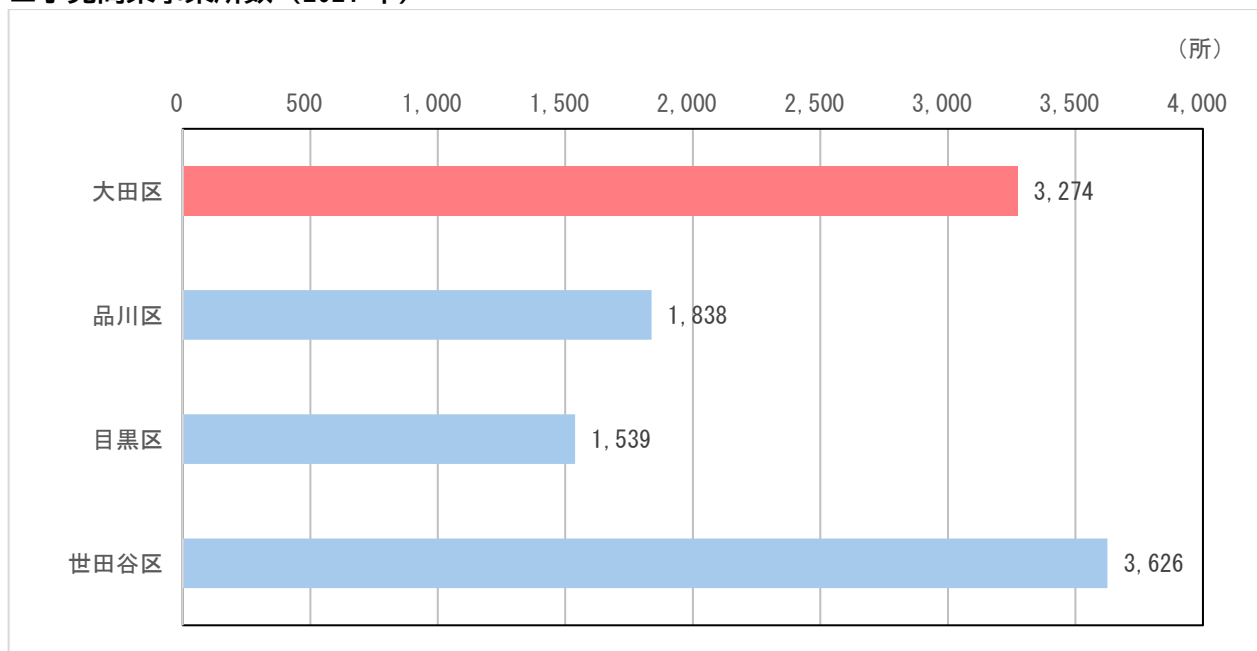
大田区の小売商業床面積あたりの売上高は約181万円/㎡であり、隣接区と比較して低い水準にあります。大田区は、品川区や目黒区と比較して小売業の事業所数が多く、売上が分散することで床効率が伸びづらい構造となっている可能性があります。

■小売商業床効率（2021年）



出典：経済センサス活動調査を基に作成

■小売商業事業所数（2021年）



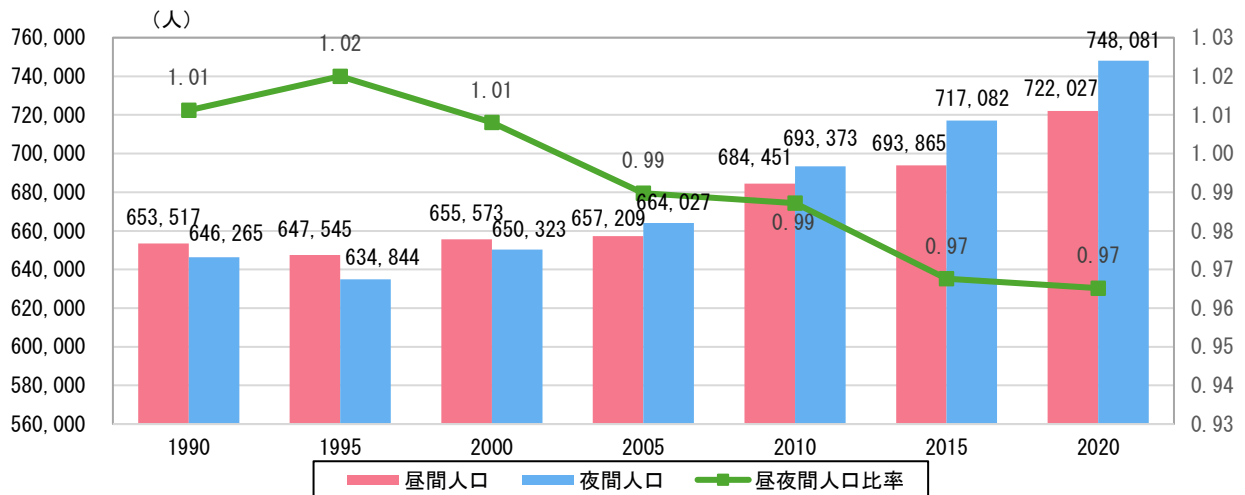
出典：東京都商業統計調査を基に作成

(6) 昼夜間人口

1990年から2020年にかけての昼夜間人口の推移を見ると、区全体として2005年以降昼間人口が夜間人口を下回っていると同時に、その差が年々拡大し、昼夜間人口比率が一貫して低下しています。区内に住みながらも区外に通勤・通学している人の割合が多くなっていると考えられます。

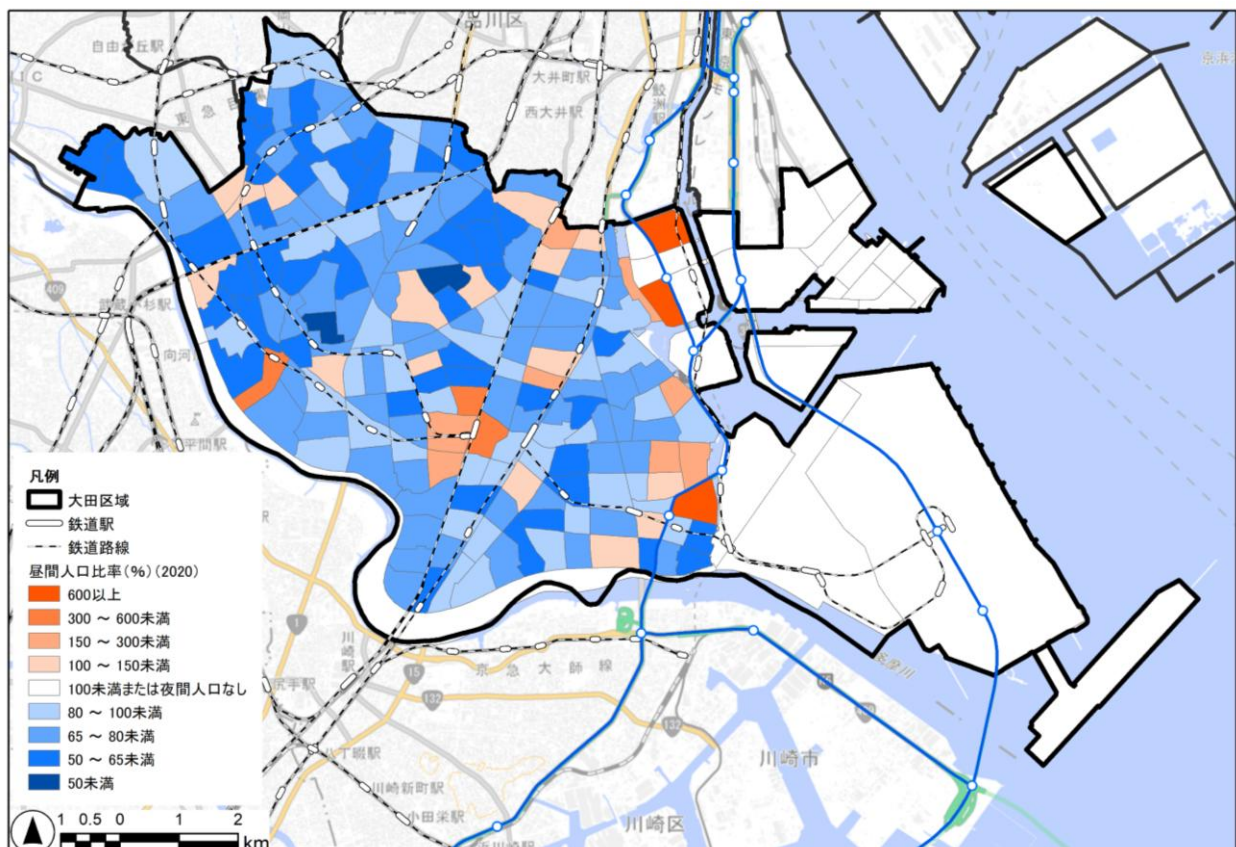
2020年の町丁目ごとの昼夜間人口比率を見ると、大森、蒲田等の主要な鉄道駅周辺で1を超えている地域があり、拠点的な役割を果たしていると考えられます。また、大森や蒲田では、2020年の昼間人口が2010年と比較して増加しています。羽田空港第3ターミナルや穴守稲荷駅、整備場駅、池上駅周辺等も2020年の昼間人口が2010年と比較して増加しています。

■ 昼夜間人口の推移



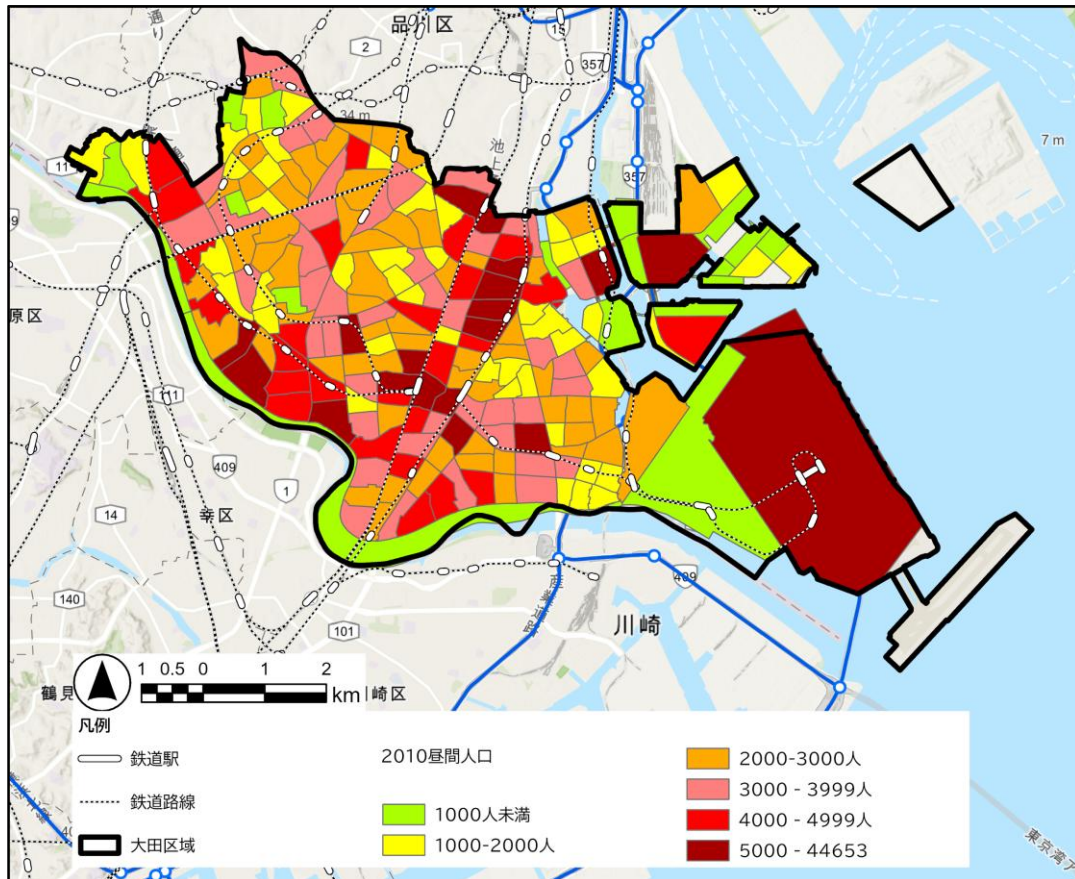
出典：国勢調査を基に作成

■ 町丁目ごとの昼夜間人口比率（2020）



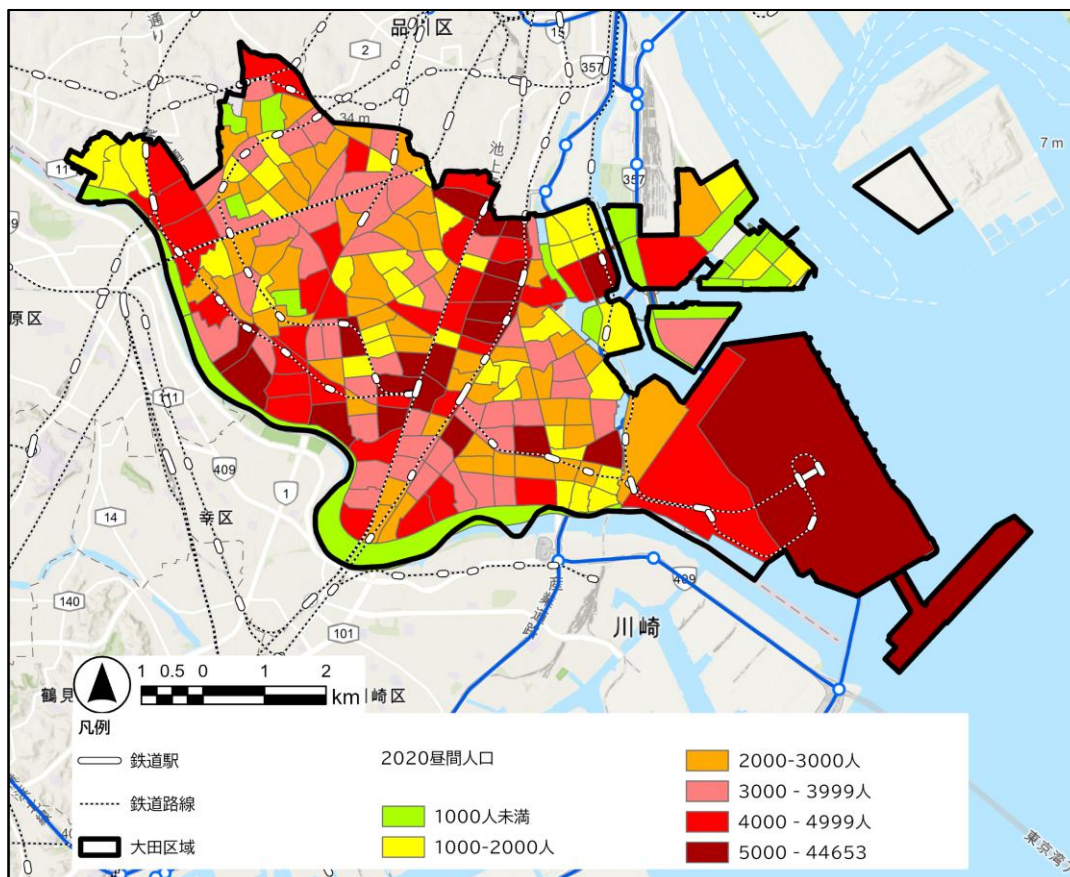
出典：国勢調査を基に作成

■昼間人口の分布（2010）



出典：国勢調査を基に作成

■昼間人口の分布（2020）



出典：国勢調査を基に作成

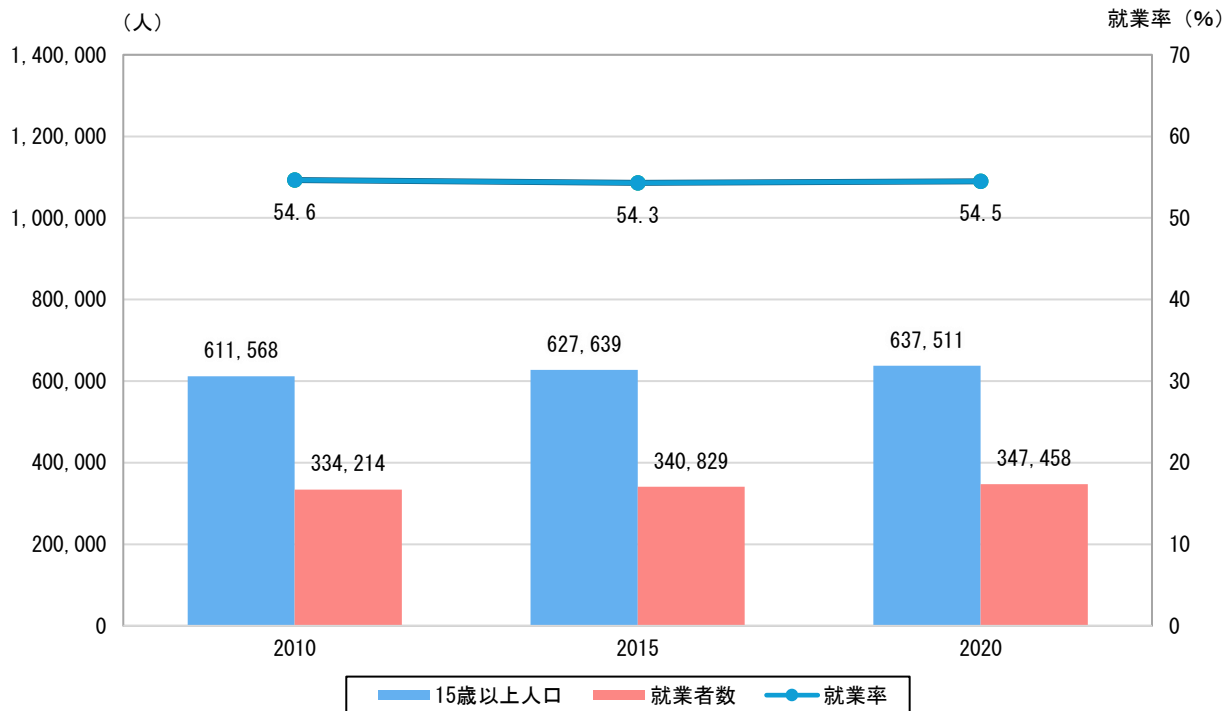
(7) 就業率

近年の区内就業率の推移を見ると、54%程度で推移しています。

また、2010年から2015年にかけては、15～64歳就業者数は459人減少していますが、65歳以上就業者数の増加が7,074人とそれを上回り、区内就業者数全体を押し上げています。

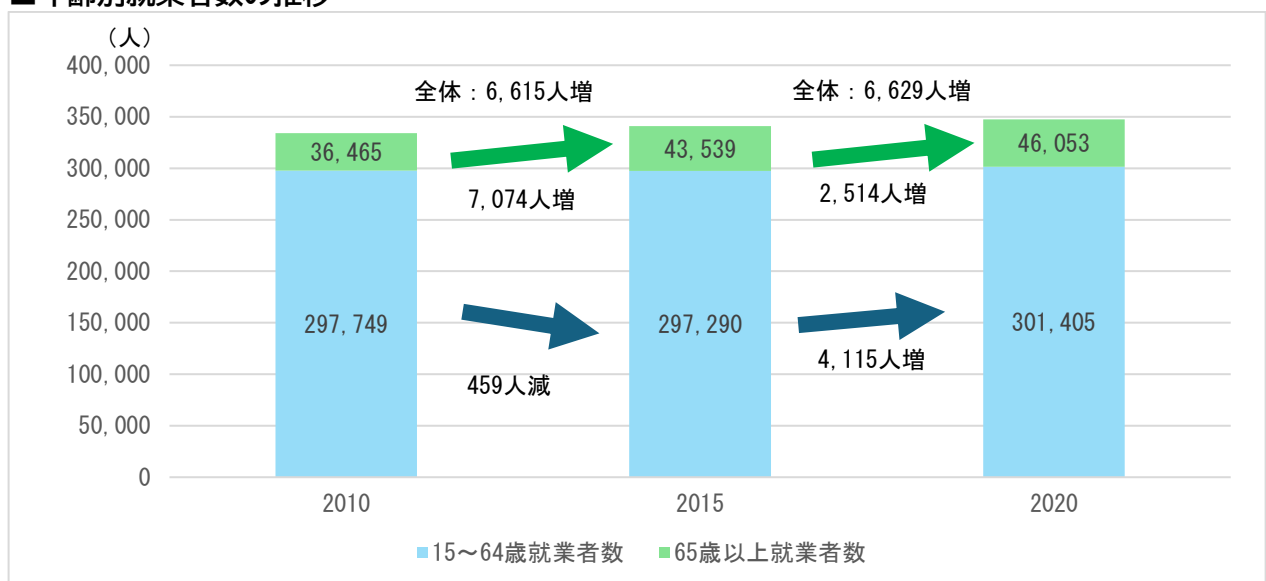
さらに、2015年から2020年にかけては、65歳以上就業者数の増加が2,514人と全体の増加（6,629人）の約3割を占めています。2010年以降、65歳以上人口の就業が、区内就業率の維持に寄与していると考えられます。

■区内就業率の推移



出典：国勢調査を基に作成

■年齢別就業者数の推移



出典：国勢調査を基に作成

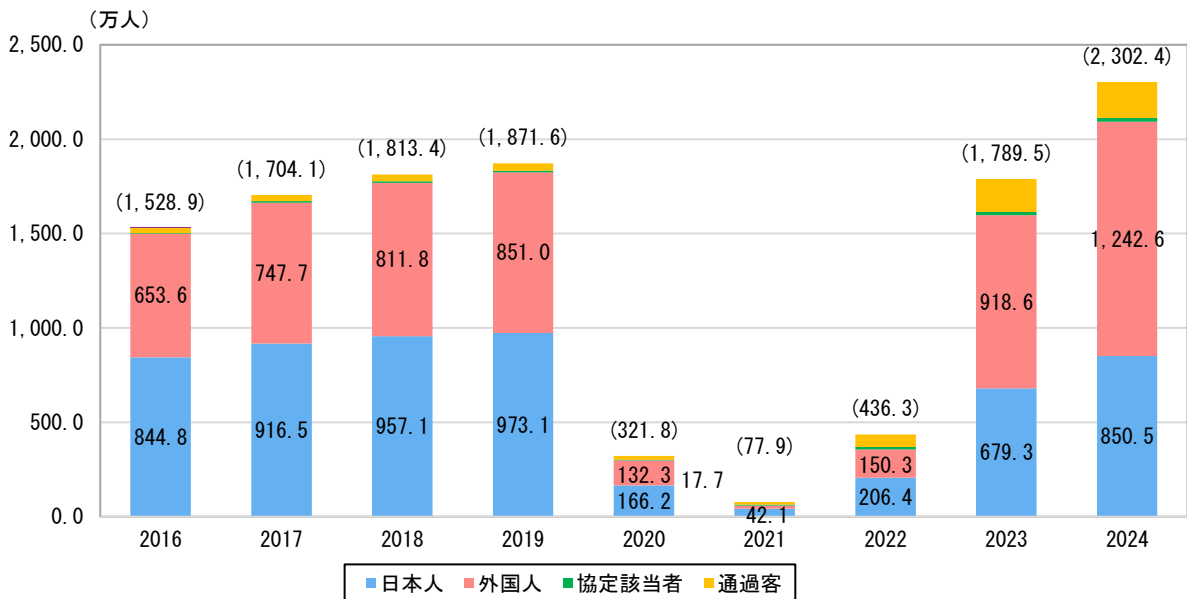
(8)国際化

1)羽田空港国際線旅客数

羽田空港国際線旅客数は、増加傾向で推移しています。2020年以降、新型コロナウイルス感染症流行の影響による一時的な減少が見られるものの、2023年には2019年以前の水準まで概ね回復し、2024年にはそれを上回る旅客数となっています。

特に、外国人の増加が顕著であり、在留資格・ビザ要件の緩和や訪日需要の増加を背景とする国際航空需要の拡大を、羽田空港が主要な受入拠点として担っていると考えられます。また、通過客も大幅に増加しており、ハブ空港としての利用需要も拡大していると言えます。

■羽田空港国際線旅客数の推移

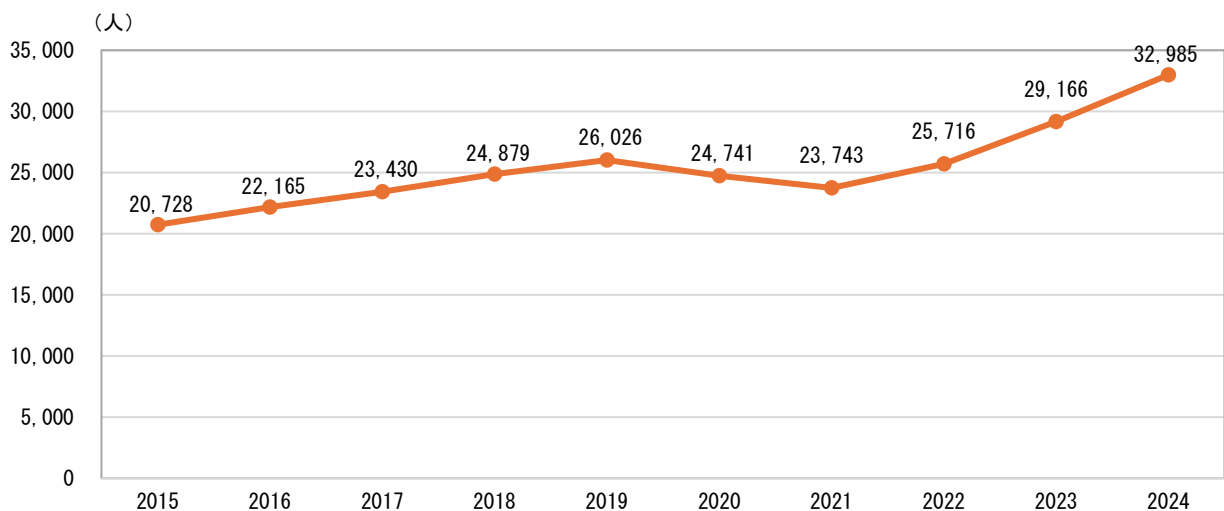


出典：羽田空港旅客ターミナル利用実績を基に作成

2)在留外国人

在留外国人数は増加傾向で推移しています。2019年の特定技能制度開始をはじめとする制度面での受入拡大等が影響していると考えられます。

■在留外国人人口の推移



出典：在留外国人統計を基に作成

(10)地価

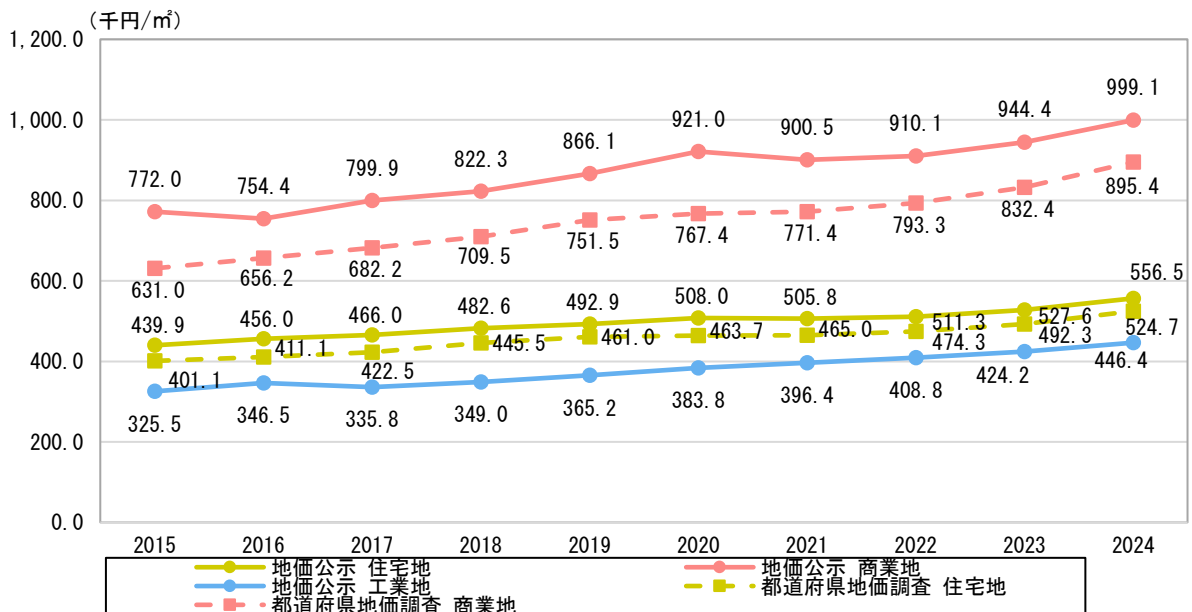
1)地価公示・都地価調査

2015年から2024年にかけての大田区の地価は、住宅地、商業地、工業地ともに上昇傾向で推移しており、2024年には2015年時点の1.3～1.4倍程度となっています。

2024年の住宅地の地価公示を隣接区と比較すると、大田区は隣接区と比較して住宅地価が低い水準にあります。また、2019から2024年の推移を見ると、品川区や目黒区では住宅地価が約20%上昇しているのに対し、大田区では約13%の上昇となっており、相対的に需要の伸びが小さいと考えられます。

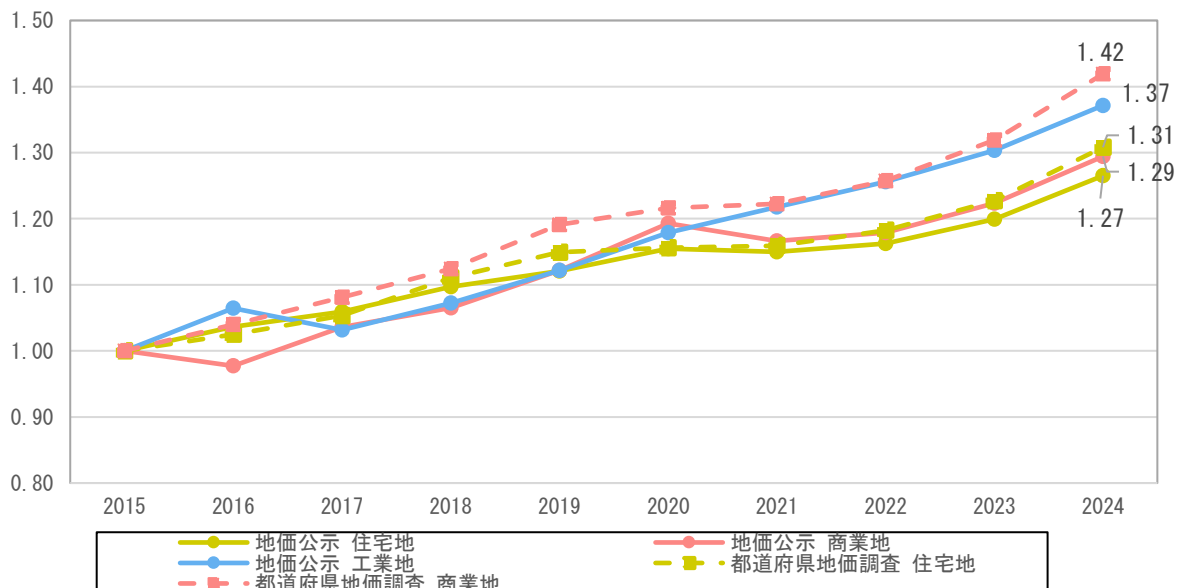
2024年の商業地の地価公示を隣接区と比較すると、大田区は隣接区と比較して商業地価も低い水準にあり、品川区や目黒区の約2分の1の価格となっています。2019から2024年の推移を見ると、品川区や目黒区の商業地価が約20%上昇しているのに対し、大田区では約17%の上昇となっており、住宅地価ほど顕著な差はないものの、相対的に需要の伸びが小さいと考えられます。

■地価の推移

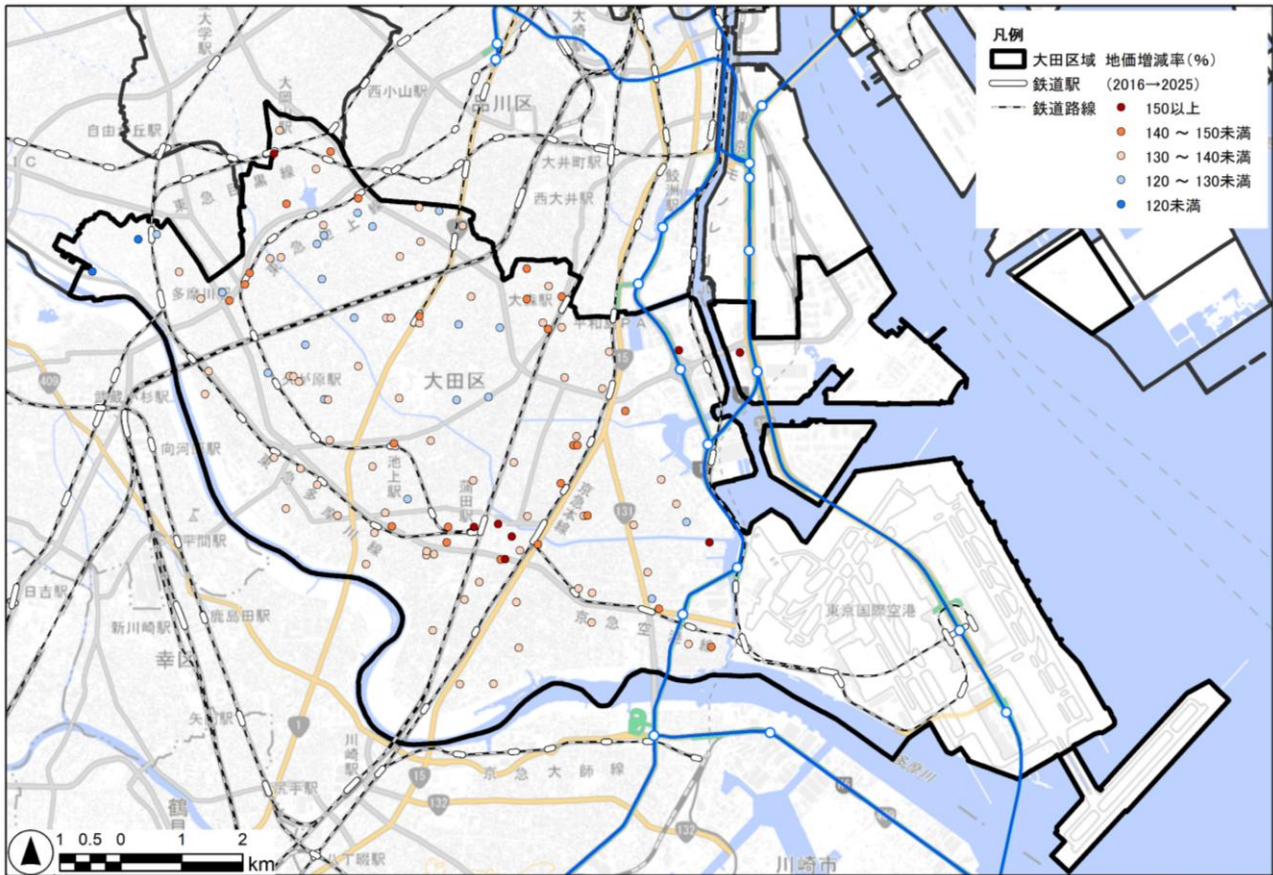


出典：国土数値情報を基に作成

■地価の推移 (2015年を1.0とした場合)



■地価増減率（2016→2025）



出典：国土数値情報を基に作成

■地価公示の隣接区との比較

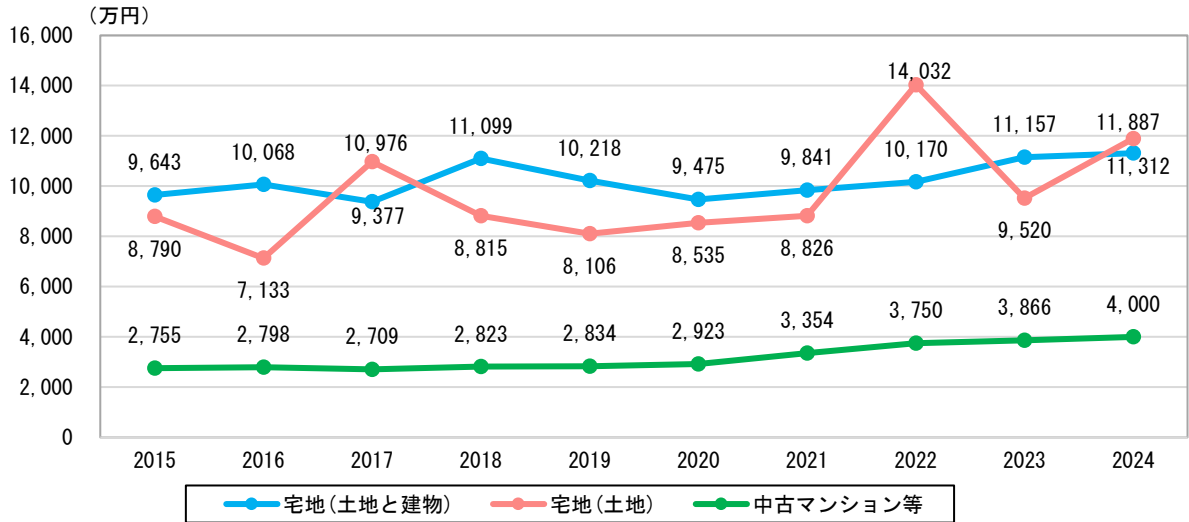
		大田区	品川区	目黒区	世田谷区
住宅地	2019	510.3	802.9	913.3	614.8
	2024	579.1	971.0	1,090.8	682.7
	2024/2019	13%	21%	19%	11%
商業地	2019	850.0	1,584.4	1,696.9	951.4
	2024	994.2	1,887.4	2,029.2	1,121.6
	2024/2019	17%	19%	20%	18%

出典：地価公示を基に作成

2) 土地・建物の取引価格

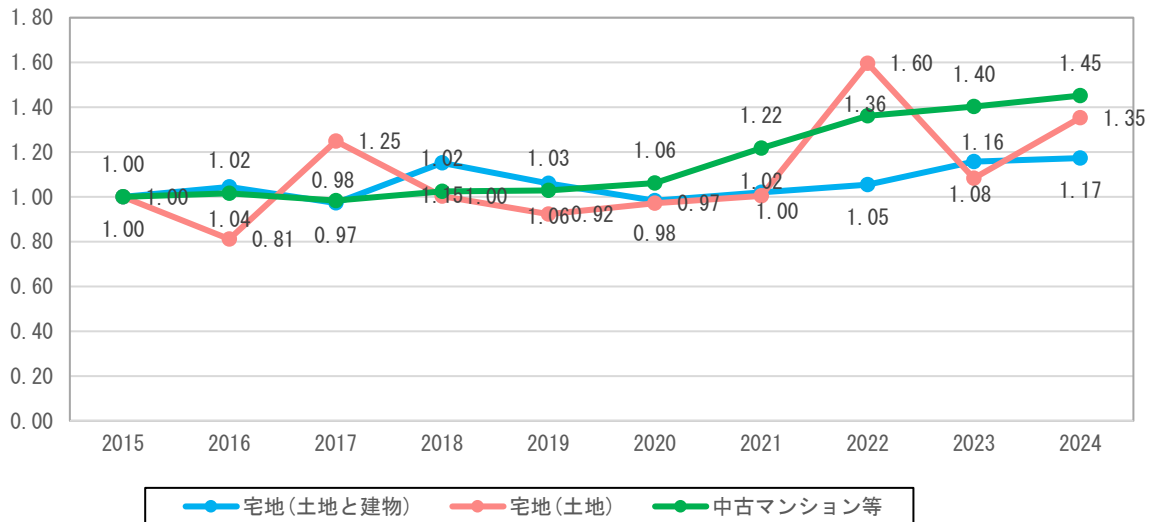
2015から2024年の土地・建物の取引価格を見ると、宅地（土地と建物）、宅地（土地）、中古マンション等のいずれも概ね増加傾向で推移しており、特に中古マンションの上昇幅が大きくなっています。また、宅地（土地と建物）、宅地（土地）、中古マンション等のいずれも取引面積は概ね横ばいで推移していますが、取引価格は上昇しており、面積単価が上昇していると考えられます。

■土地・建物の平均取引価格（総額）の推移



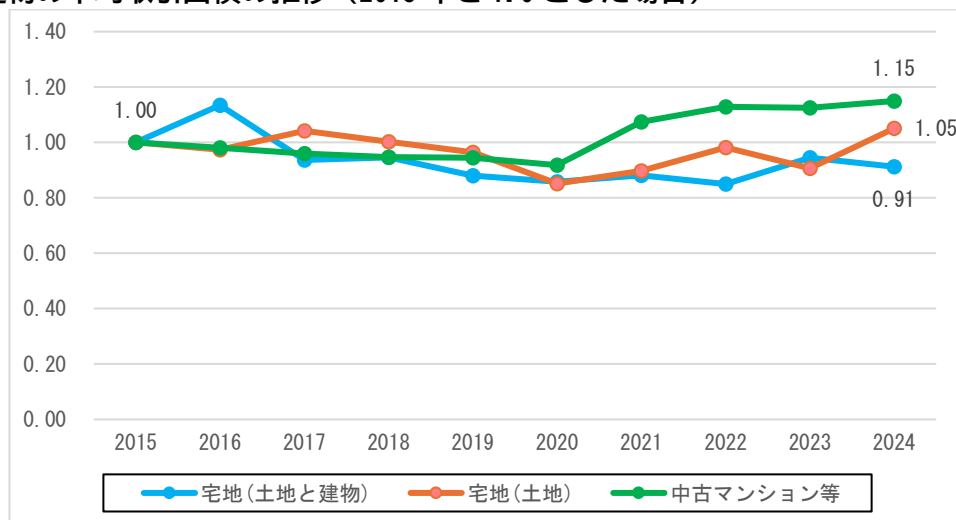
出典：国土交通省不動産ライブラリを基に作成

■土地・建物の平均取引価格（総額）の推移（2015年を1.0とした場合）



出典：国土交通省不動産ライブラリを基に作成

■土地・建物の平均取引面積の推移（2015年を1.0とした場合）



出典：国土交通省不動産ライブラリを基に作成

3 都市・環境

(1) 土地・建物利用

1) 土地利用

臨海部には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成しているほか、島部の工業専用地域、準工業地域には製造業などが集積しています。

また、大田区はものづくりのまちとして発展してきた歴史を持ち、工場と住宅が近接する地域が見られます。一方台地部を中心に戸建て住宅地が形成されています。

宅地利用比率の変化を見ると、商業が微減、住宅及び工業が微増となっています。

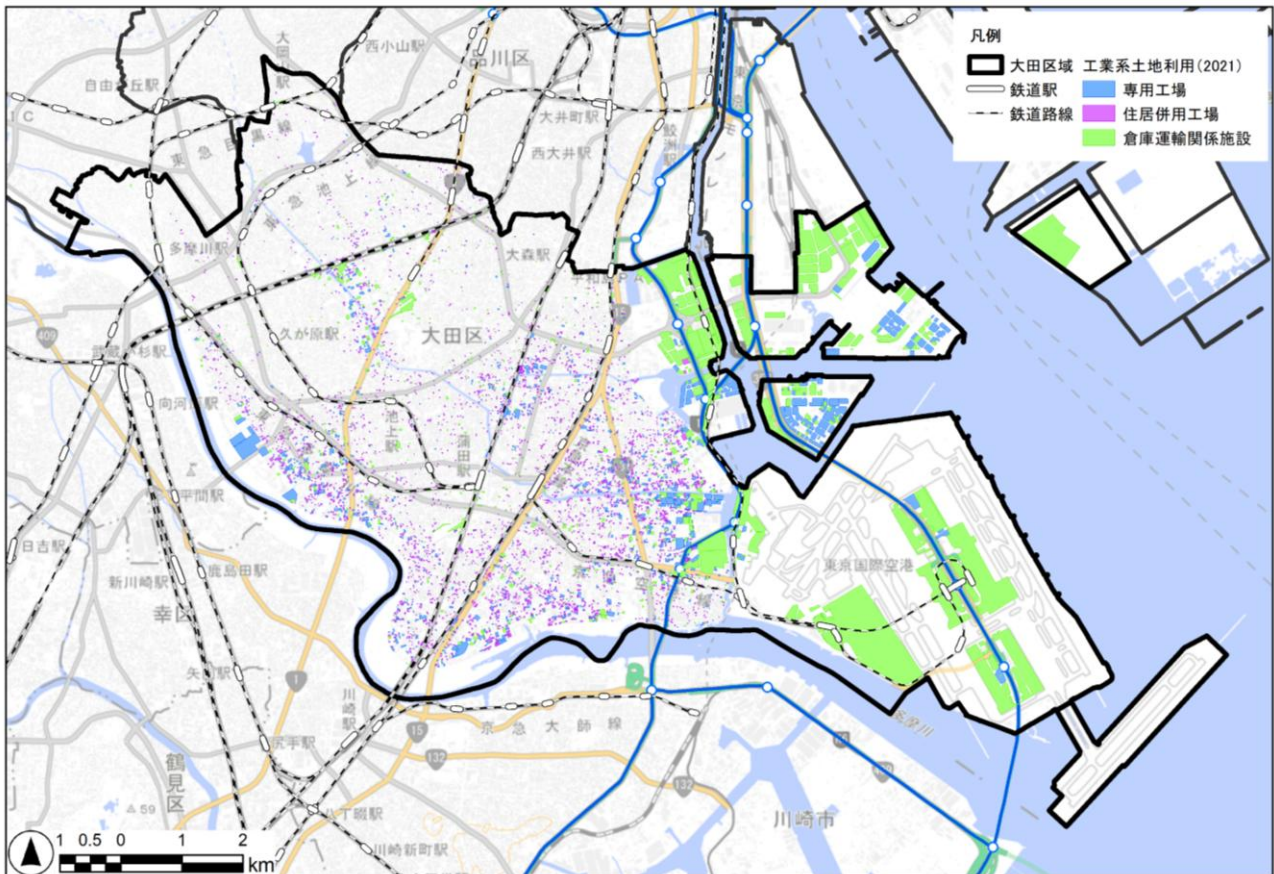
■土地利用現況図（2021年）



出典：東京都土地利用現況調査（令和3年）を基に作成

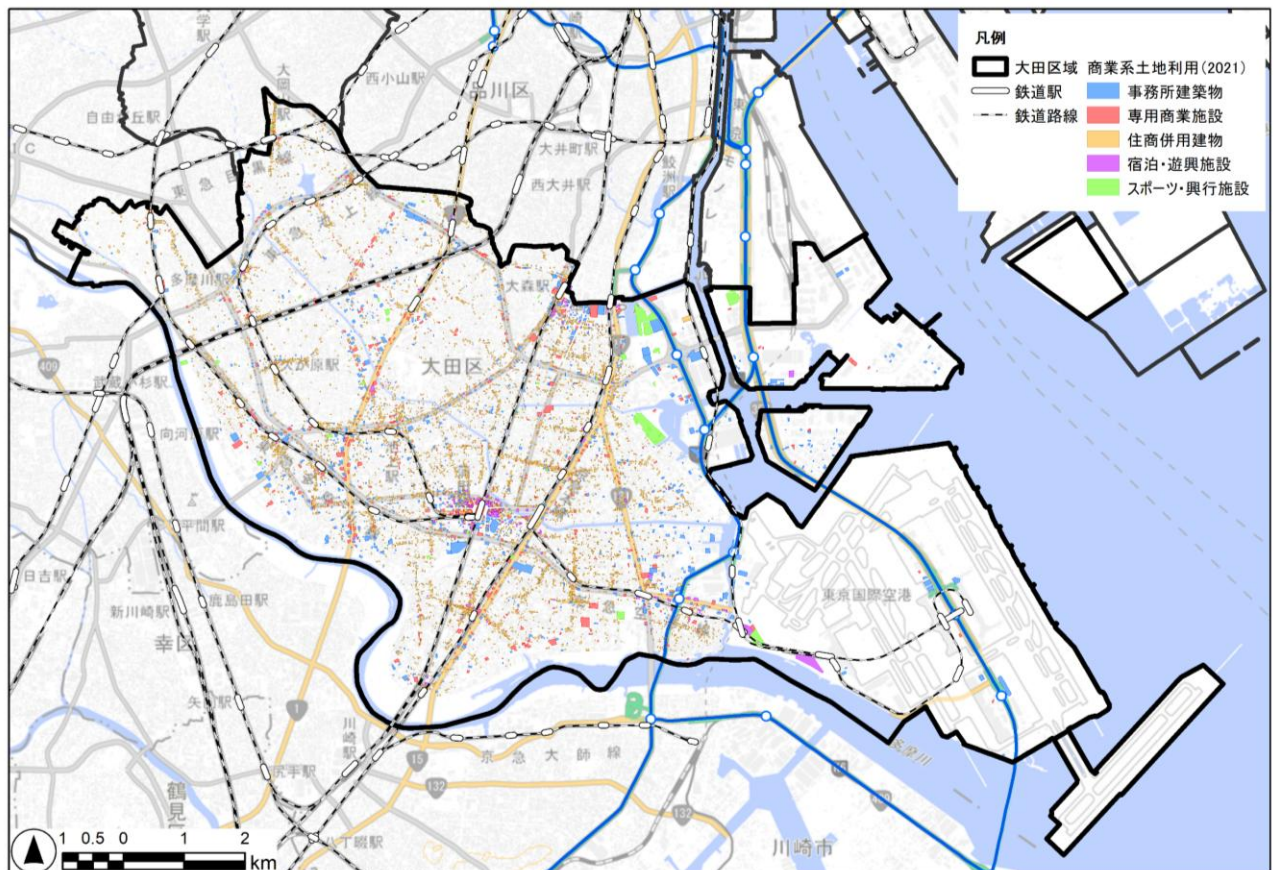
宅地利用比率	単位：%			
	公共	商業	住宅	工業
2016年	12.8	10.5	54.7	22.0
2021年	12.8	10.4	54.8	22.1

■工業系土地利用（2021）



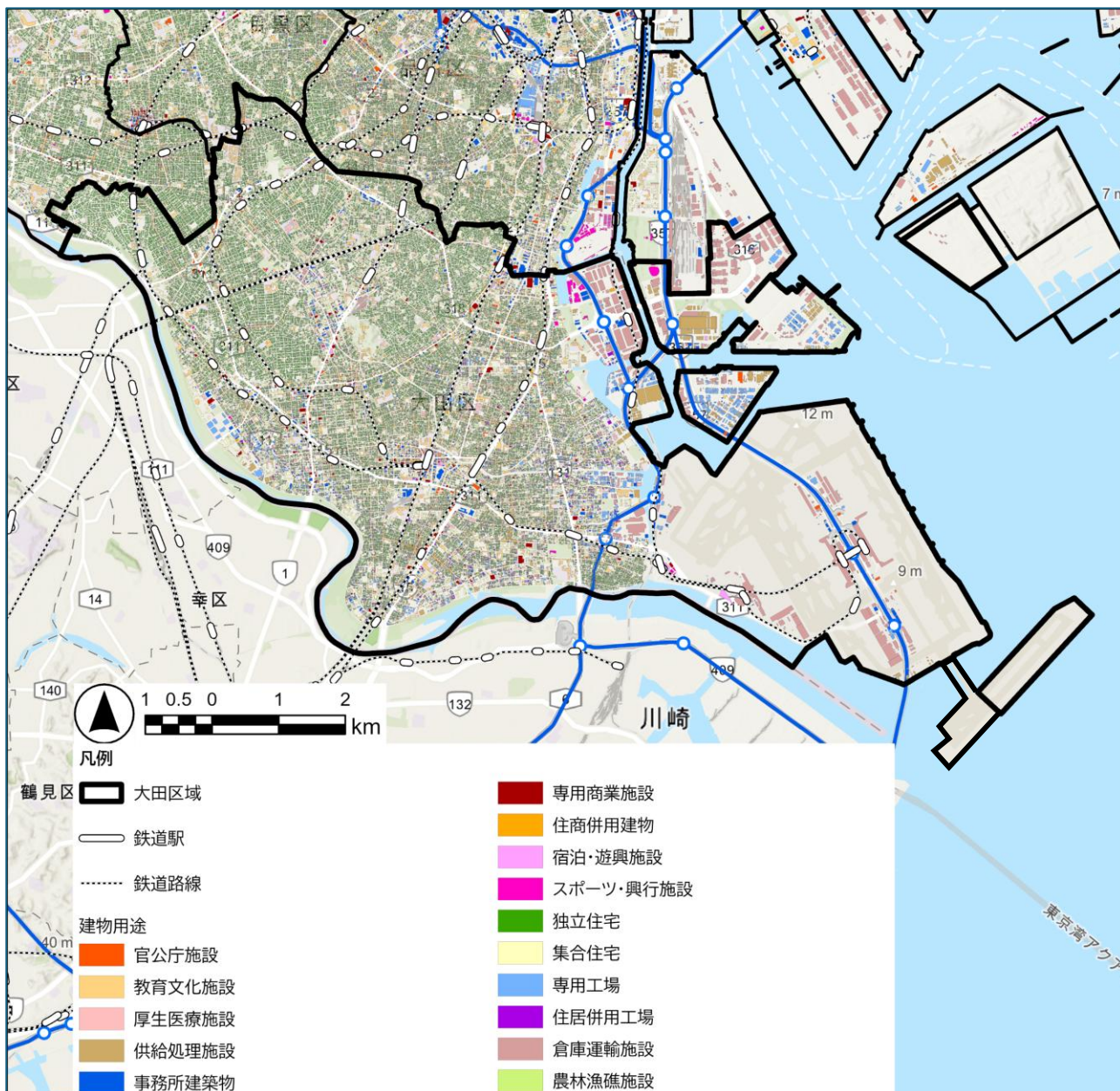
出典：東京都土地利用現況調査（2021）を基に作成

■商業系土地利用（2021）



出典：東京都土地利用現況調査（2021）を基に作成

■建物用途現況図（2021年）

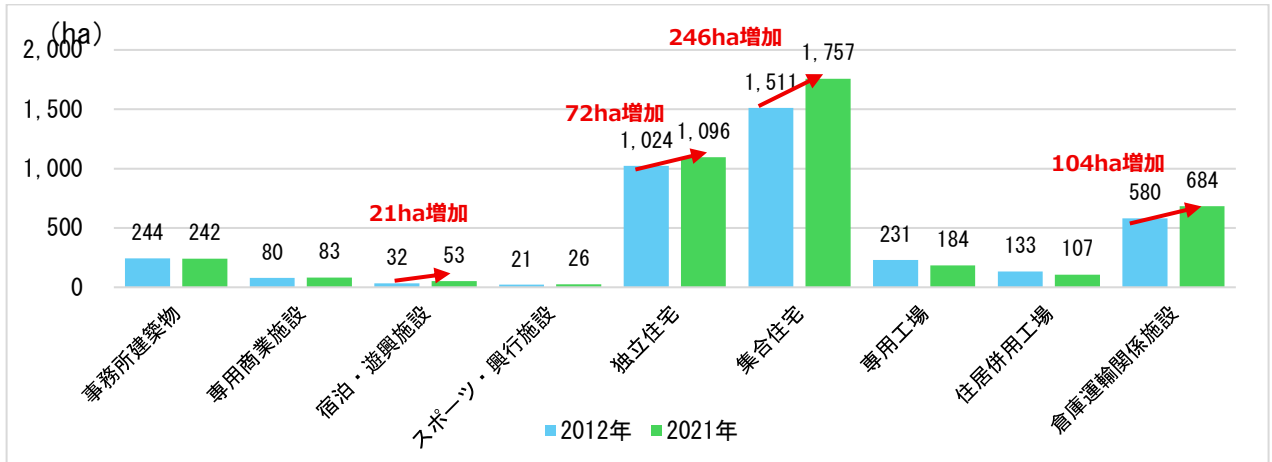


出典：東京都土地利用現況調査（令和3年）を基に作成

2)建物用途別の床面積（都市機能）の変化

建物用途別の床面積の変化を見ると、2012～2021年にかけて集合住宅が246haと最も多く増加しており、次いで倉庫運輸関係施設が104ha、独立住宅が72haの増加、宿泊・遊興施設が21haの増加となっています。倉庫運輸関係施設や宿泊・遊興施設は、羽田空港～臨海部での集積と考えられます。一方、専用商業施設は3haの増加にとどまり、事務所建築物は2haの減少となっています。

■建物用途別の床面積の変化

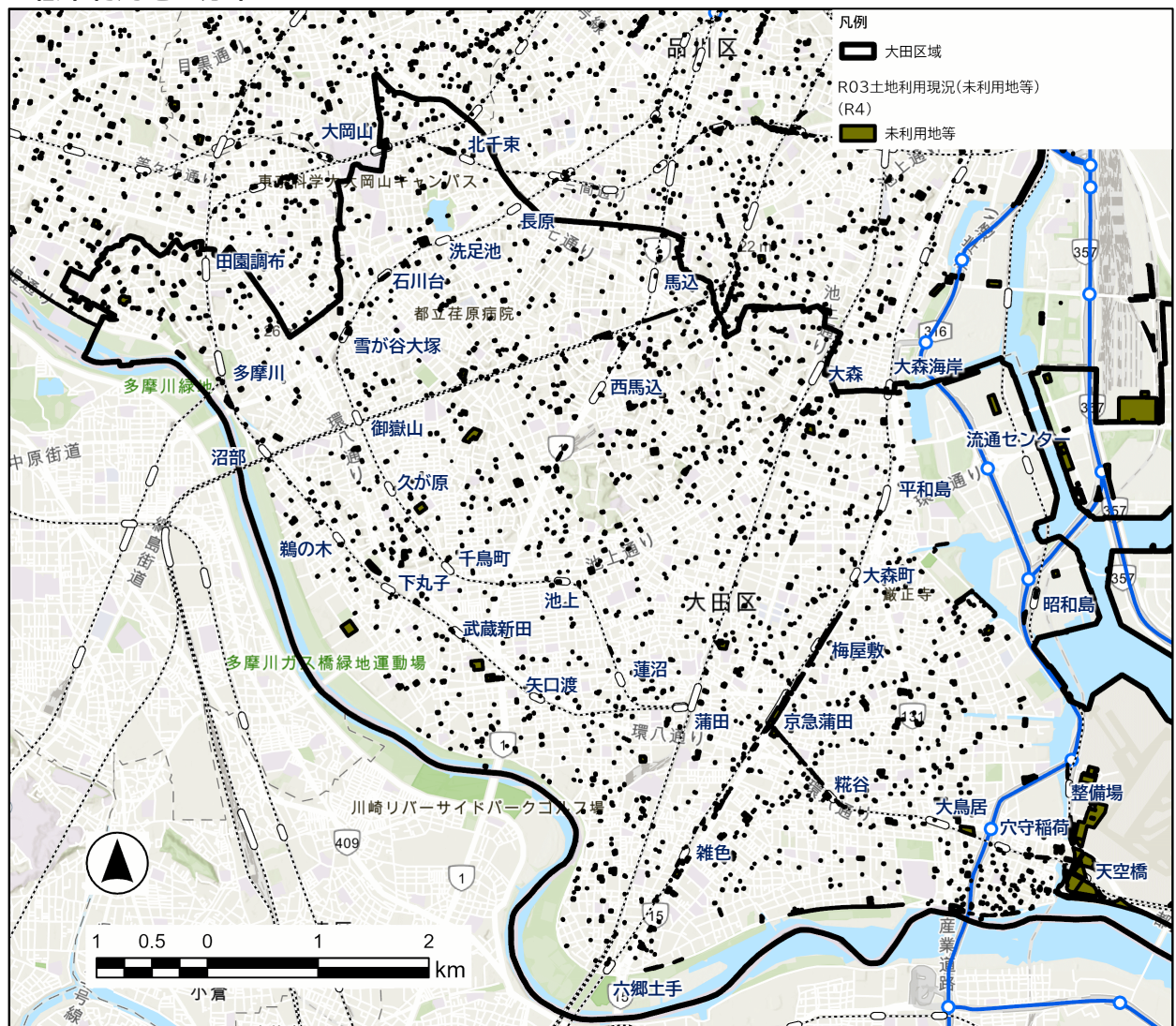


出典：東京都土地利用現況調査（令和3年）を基に作成

3) 低未利用地等

低未利用地等の分布を見ると、区内にランダムに分布しています。既成市街地の規模の大きな低未利用地等は東急多摩川線沿線の鶴の木駅～矢口渡駅の間などに見られます。

■低未利用地の分布

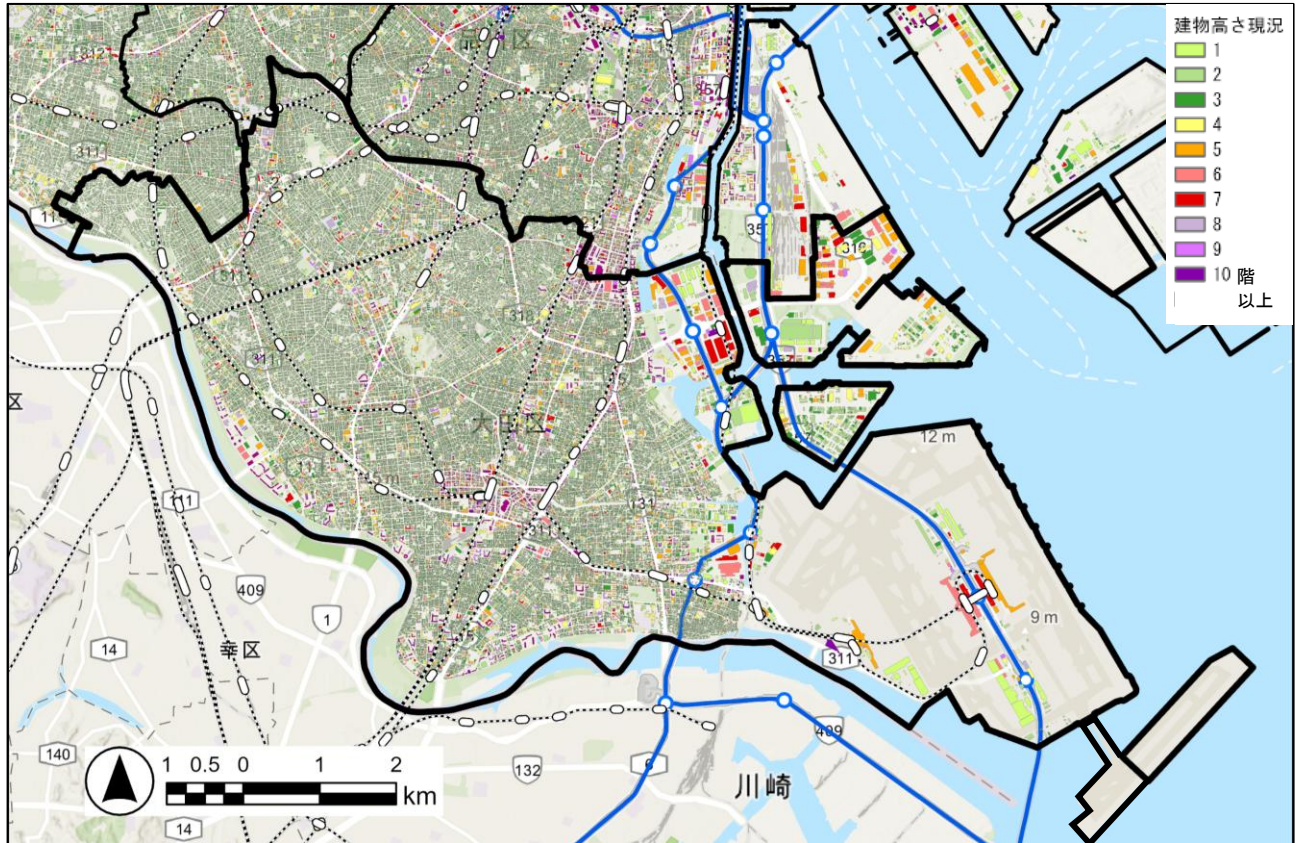


出典：東京都土地利用現況調査（令和3年）を基に作成

4)階数別の建物分布

建物高さの分布を見ると、蒲田駅周辺や大森駅東側等の中高層の建物が集積している以外は3階未満の建物が中心となっています。

■建物高さ分布

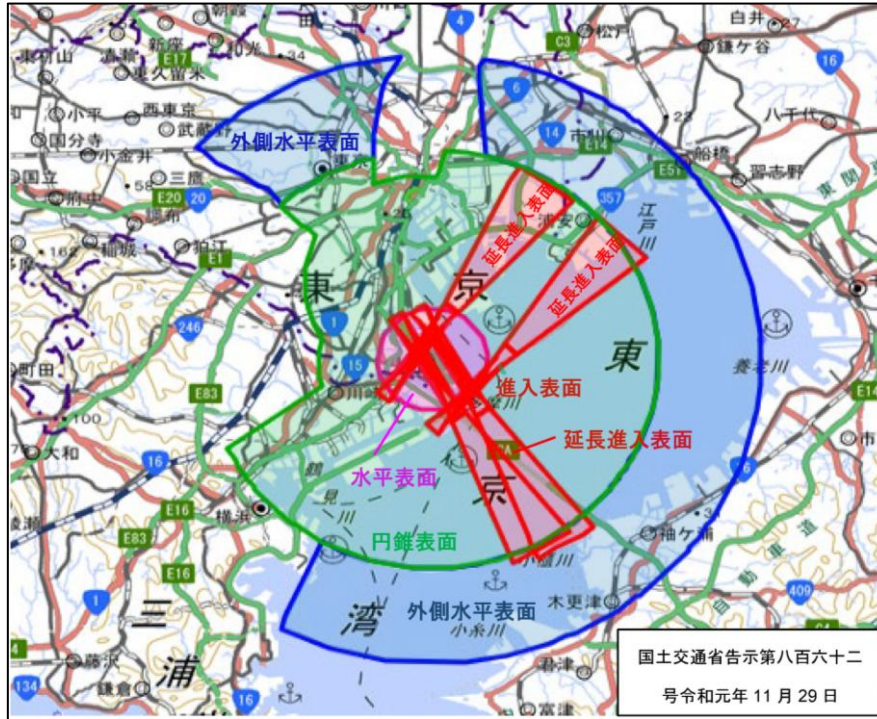


出典：東京都土地利用現況調査（令和3年）を基に作成

5) 航空法による高さ規制

大田区は、ほぼ全域が羽田空港の制限表面に該当しており、航空法によりこの上に出る高さの建造物の設置が禁止されています。特に、区東部は高さ制限が厳しく高度利用が困難なことから、まちの機能更新の制約となっています。

■羽田空港周辺の制限表面



出典：東京空港事務所「東京空港事務所からのお知らせ 東京国際空港周辺における高さの制限について」

(2)開発動向

1)実績

①蒲田駅周辺

- ・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）
- ・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）

②大森駅周辺

- ・大森駅東口駅前広場の暫定整備の完了（令和2年3月）
- ・障がい者総合サポートセンター（さぽーとぴあ）整備（平成31年3月）

③羽田空港周辺

- ・「ソラムナード羽田緑地」が開園（平成31年4月1日）
- ・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）

④臨海部

- ・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）

⑤下丸子駅周辺

- ・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）

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）

⑦糎谷・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）
- ・糎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）

⑧池上駅周辺

- ・池上駅駅舎・駅ビル完成（令和3年3月）

⑨洗足池・大岡山

- ・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）

⑩平和島駅周辺

- ・大田区青少年交流センター（ゆいっつ）の整備（令和元年9月）
- ・平和島公園の整備拡充

⑪雑色駅周辺

- ・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）
- ・暫定駅前広場の整備（平成29年3月）

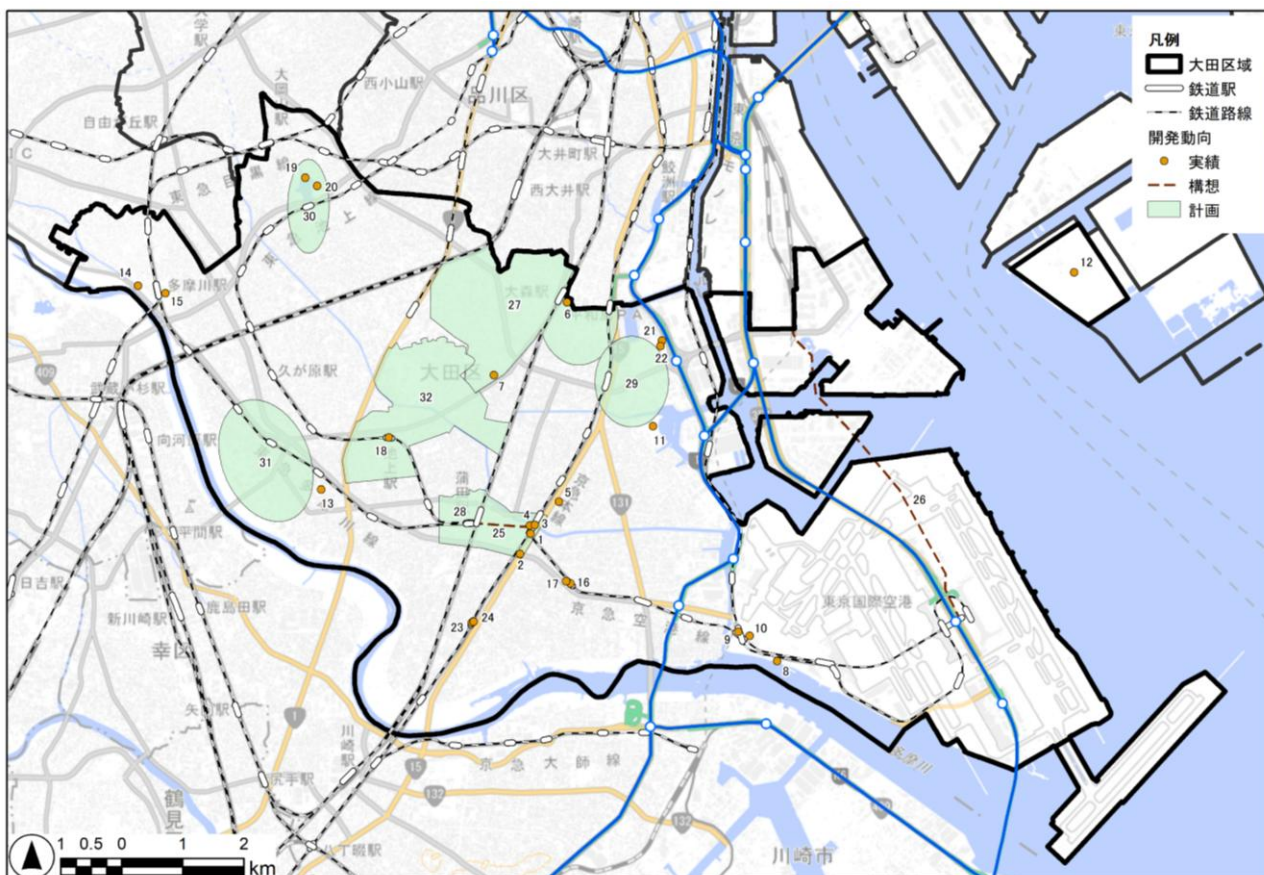
出典：大田区都市計画マスタープランを基に作成

3)開発動向(実績・構想・計画)

区内の開発実績を見ると、蒲田駅周辺において連続立体交差事業や再開発事業等の大規模な開発が複数行われています。また、羽田地域においては、交通広場の供用開始や羽田イノベーションシティのまち開きなど、新たな拠点整備が行われました。

今後の動向としては、新空港線及び羽田空港アクセス線（仮称）等、羽田空港へのアクセスを強化する新たな交通ネットワークの整備が構想されているほか、蒲田駅、平和島駅、下丸子駅をはじめとする鉄道駅周辺地区等において各地域の特色に応じたまちづくりを進めていくことが計画されています。

■開発動向（実績・構想・計画）



出典：大田区都市計画マスタープラン他計画を基に作成

■開発動向（実績・構想・計画）

番号	項目	名称	年次
1	実績	京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化	2012年10月
2		蒲田立体（南蒲田交差点）の供用開始	2012年12月
3		蒲田駅周辺再編プロジェクトの進捗	2013年12月
4		京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業の完了	2015年12月
5		大田区総合体育館の整備	2012年3月
6		大森駅東口駅前広場の暫定整備の完了	2020年3月
7		障がい者総合サポートセンター（さぼーとびあ）整備	2019年3月
8		「ソラムナード羽田緑地」が開園	2019年4月1日
9		天空橋駅交通広場や一部区道の供用開始	2020年7月
10		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	2020年7月
11		舟運社会実験の実施	2016～2018年
12		中央防波堤埋立地の帰属決定	2019年10月
13		コミュニティバス「たまちゃんバス」の本格運行	2019年7月
14		多摩川台公園の整備拡充（園内バリアフリー整備）	-
15		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）	-
16		京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化	2012年10月
17		菟谷駅前地区第一種市街地再開発事業の完了	2017年3月
18		池上駅駅舎・駅ビル完成	2021年3月
19		洗足池公園の整備拡充（東京都指定名勝）	2019年3月
20		勝海舟記念館の整備	2019年9月
21		大田区青少年交流センター（ゆいっつ）の整備	2019年9月
22		平和島公園の整備拡充	-
23		京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化	2012年10月
24		暫定駅前広場の整備	2017年3月
25	構想	新空港線の整備促進	-
26		羽田空港アクセス線（仮称）の事業開始	-
27	計画	大森駅周辺地区ランドデザイン	-
28		蒲田駅周辺地区ランドデザイン	-
29		平和島駅周辺地区ランドデザイン	-
30		洗足池駅周辺地区まちづくり方針	-
31		下丸子駅周辺地区まちづくり構想	-
32		池上地区まちづくりランドデザイン	-

出典：大田区都市計画マスタープラン他計画を基に作成

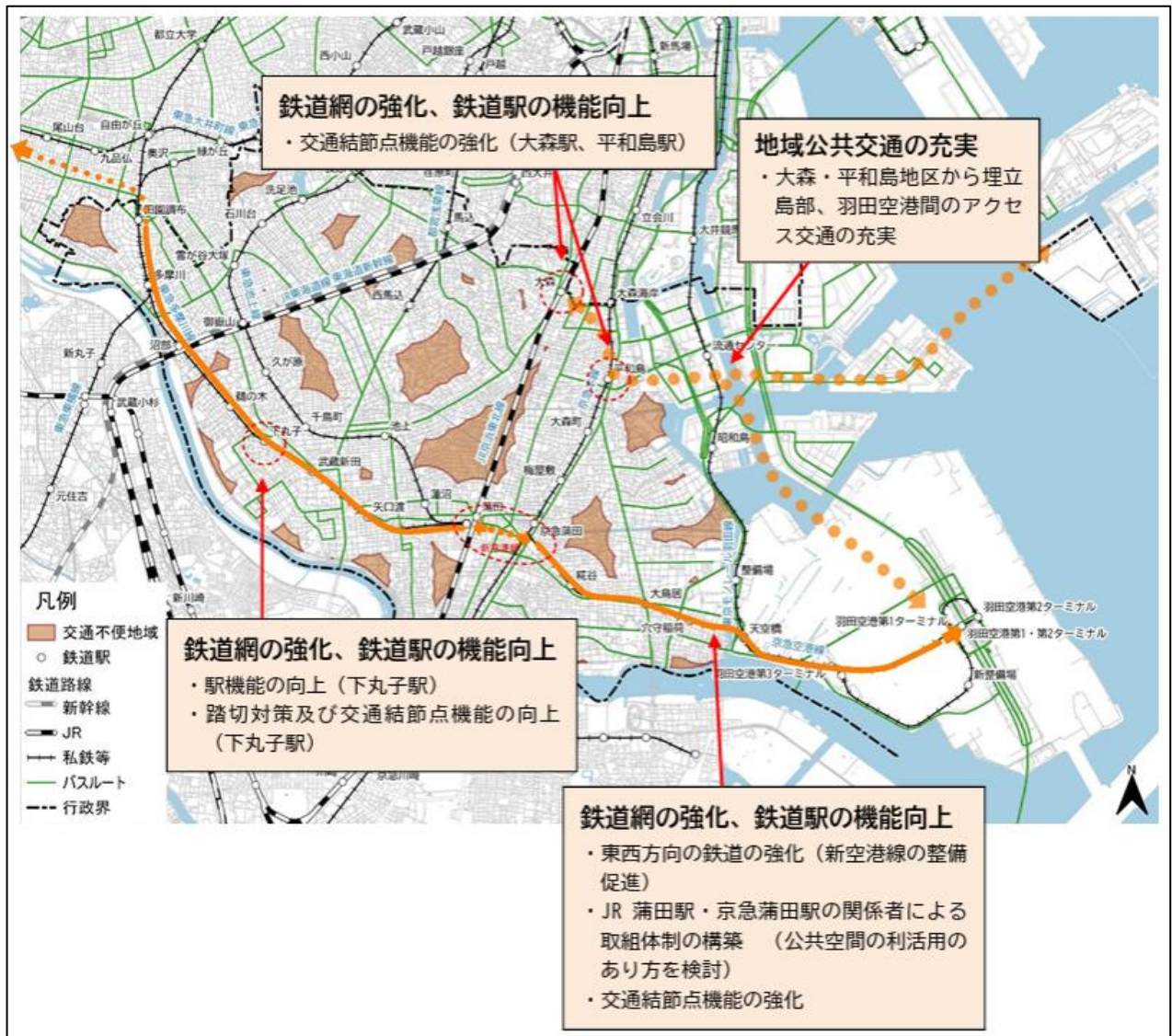
(3)交通・都市基盤

1)交通ネットワーク

本区の交通ネットワークは東京都心方向、横浜都心方向、羽田空港方向への広域的なアクセスを確保し、鉄道は南北方向が強く、東西方向はバスが重要な役割を果たしています。

今後は、羽田空港や空港へのアクセス（鉄道、バス、舟運など）の機能向上等が国や都によって進められており、羽田空港を擁する区として東京圏における広域的な交通拠点としての役割を担うことが求められています。また、区内の再開発やHANEDA GLOBAL WINGS（羽田空港跡地）の整備等の大規模な事業が進むとともに、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ「新空港線（蒲蒲線）」の計画や臨海部における水上交通活用の動きがあります。

■区内交通の課題



出典：大田区交通政策基本計画

2) 都市基盤

① 都市計画道路

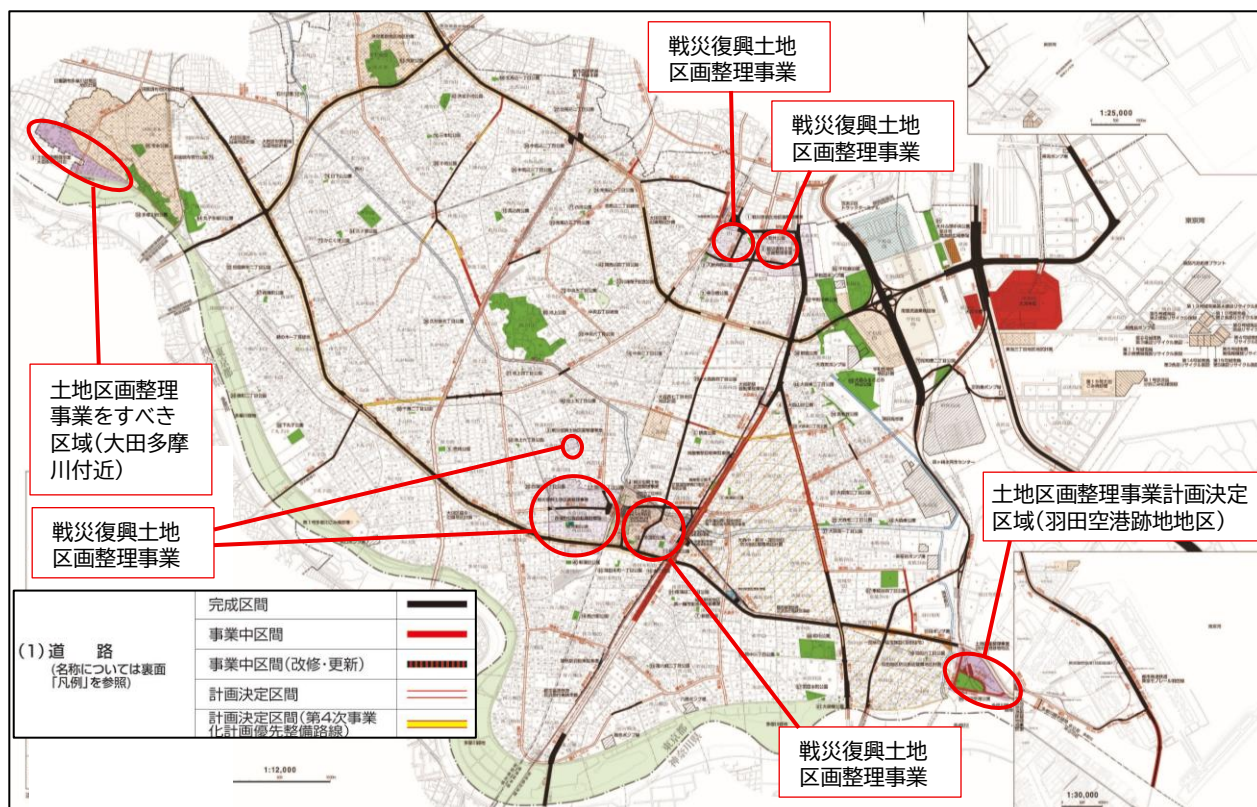
本区の都市計画道路の整備は、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」に基づき、整備路線を選定して事業を進めています。区内全体の都市計画道路では、区内総延長約107kmに対して整備済延長は約52kmと約49%（令和5年度末時点）の進捗となっています。

② 土地区画整理事業

本区では、蒲田周辺及び大森周辺において戦災復興土地区画整理事業が実施されており、基盤が一定程度整備されています。一方で、施行から時間が経過しており、現在の人口分布や土地利用ニーズとの不一致が生じている可能性があります。

また、土地区画整理事業計画決定区域として羽田空港跡地地区が指定されています。羽田空港に隣接する立地を生かし航空ネットワークの活用による医療等先端産業と中小企業とのビジネスマッチング、クールジャパン情報発信等の官民連携施設を整備し、世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」を形成するために必要な土地の再編及び公共施設の整備等を行うことを目的とし、施行期間は、平成28年度～令和8年度となっています。

■ 都市計画施設図



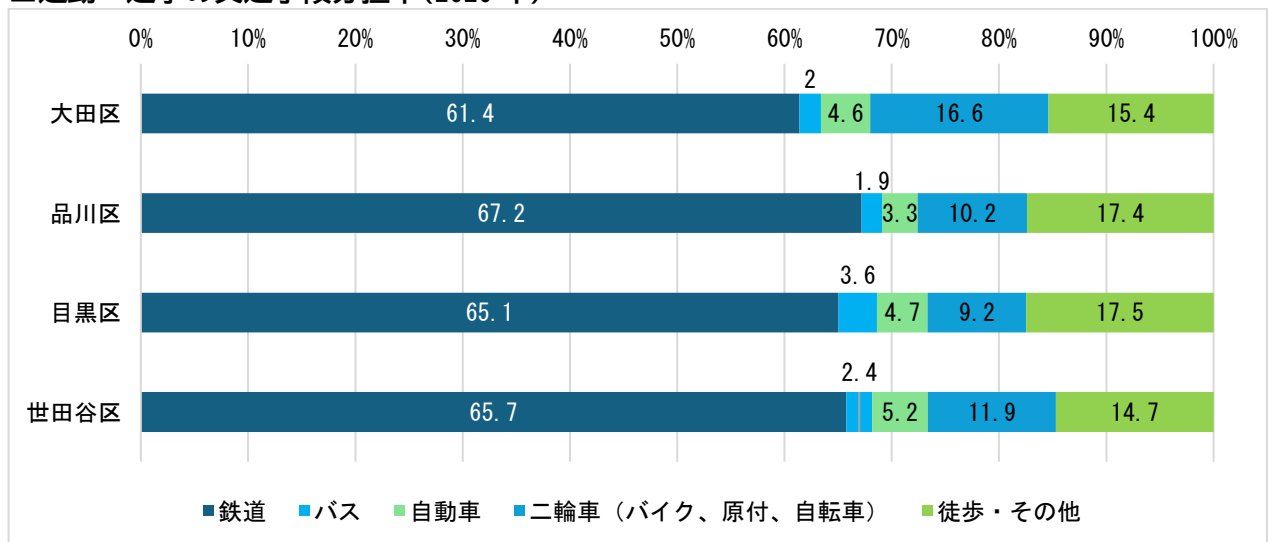
出典：大田区市都市計画施設図

3)交通手段分担率

通勤・通学の交通手段分担率を見ると、大田区では、鉄道が約6割を占め、次いで二輪車（バイク、原付、自転車）、徒歩・その他が多くなっています。

隣接区の実績を見ると、鉄道が約65～67%であり、大田区は隣接区と比較して鉄道の負担率がやや小さいと言えます。一方、隣接区における二輪車（バイク、原付、自転車）の負担率は10%前後であり、大田区は隣接区と比較して二輪車の負担率がやや大きいと言えます。

■通勤・通学の交通手段分担率(2020年)



出典：国勢調査を基に作成

4) 公共交通

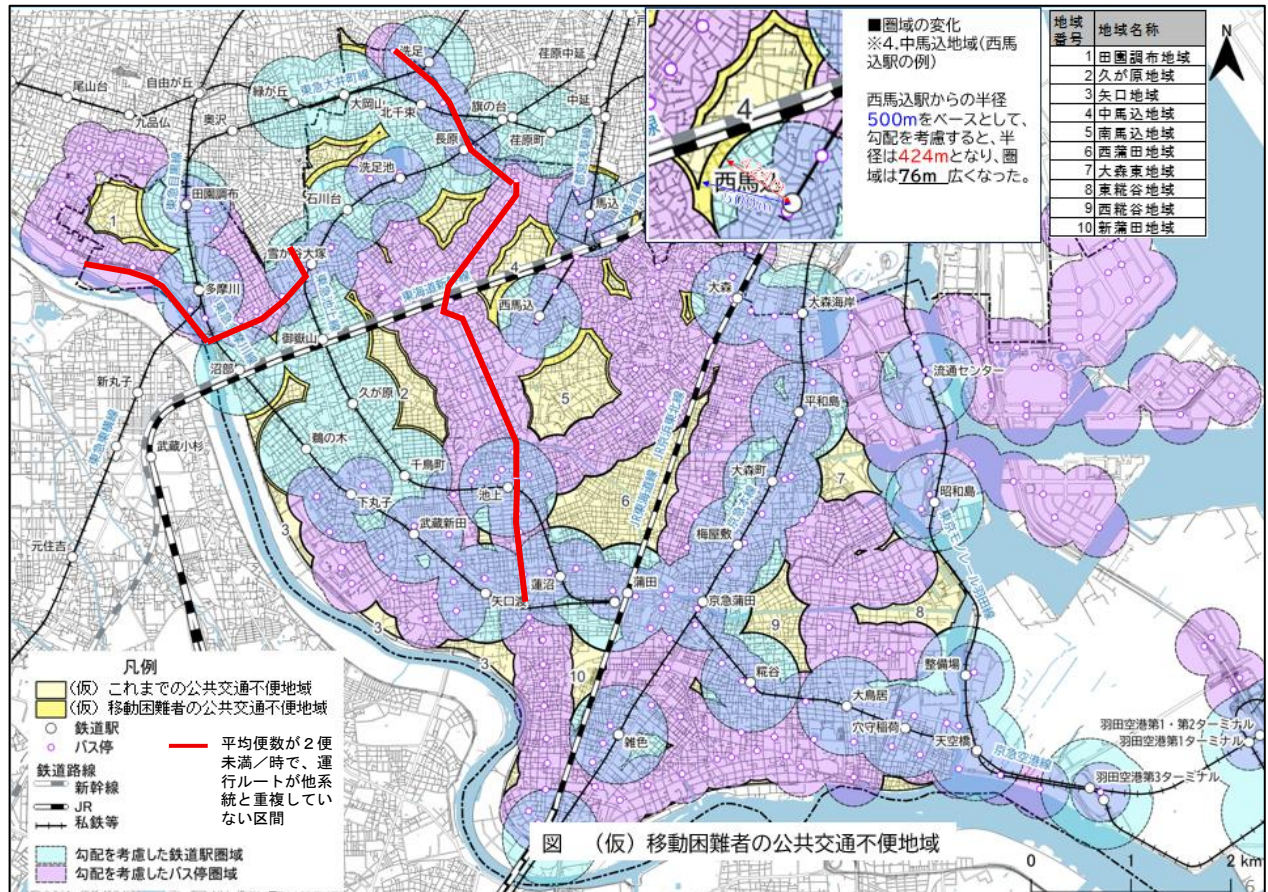
① 利用圏域

従来、公共交通不便地域は、水平距離で鉄道駅500m以遠、バス停300m以遠としていましたが、自由に移動できる人と、移動に制限がある人（高齢者、乳幼児連れなど）とでは歩行距離に違いがあると考えられます。また、移動に制限がある人の歩行距離は、道路勾配も影響を与えられます。

本区では、上記の考え方で、公共交通不便地域を再整理したところ、下図に示す10地域が公共交通不便地域として抽出され、道路勾配が大きく、これまで対策等を実施していない地域として田園調布地域、中馬込地域があり、今後、改善することが求められます。

また、路線バスのうち時間当たりの平均便数が2便未満で、運行ルートが他系統と重複していない区間を見ると、雪が谷大塚～多摩川を経由して世田谷区方面へ向かう区間や、洗足付近～上池台付近、上池台付近～池上付近～蓮沼付近の区間では、バスの利用圏にはあるものの、運行頻度は少ない状況にあります。

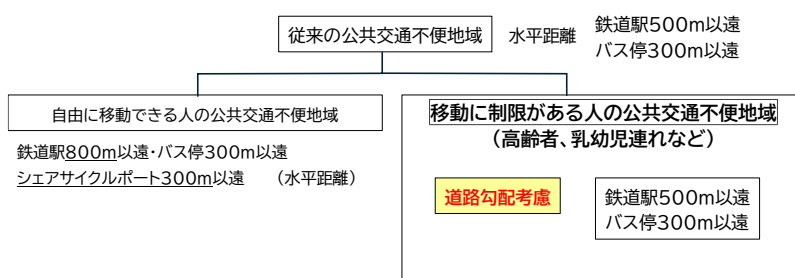
■ 移動に制限がある人（高齢者、乳幼児連れなど）の公共交通不便地域



※平均便数が2便未満/時で、運行ルートが他系統と重複していない区間は令和8年2月現在の時刻表・路線図を基に抽出

出典：大田区まちづくり推進部資料に加筆

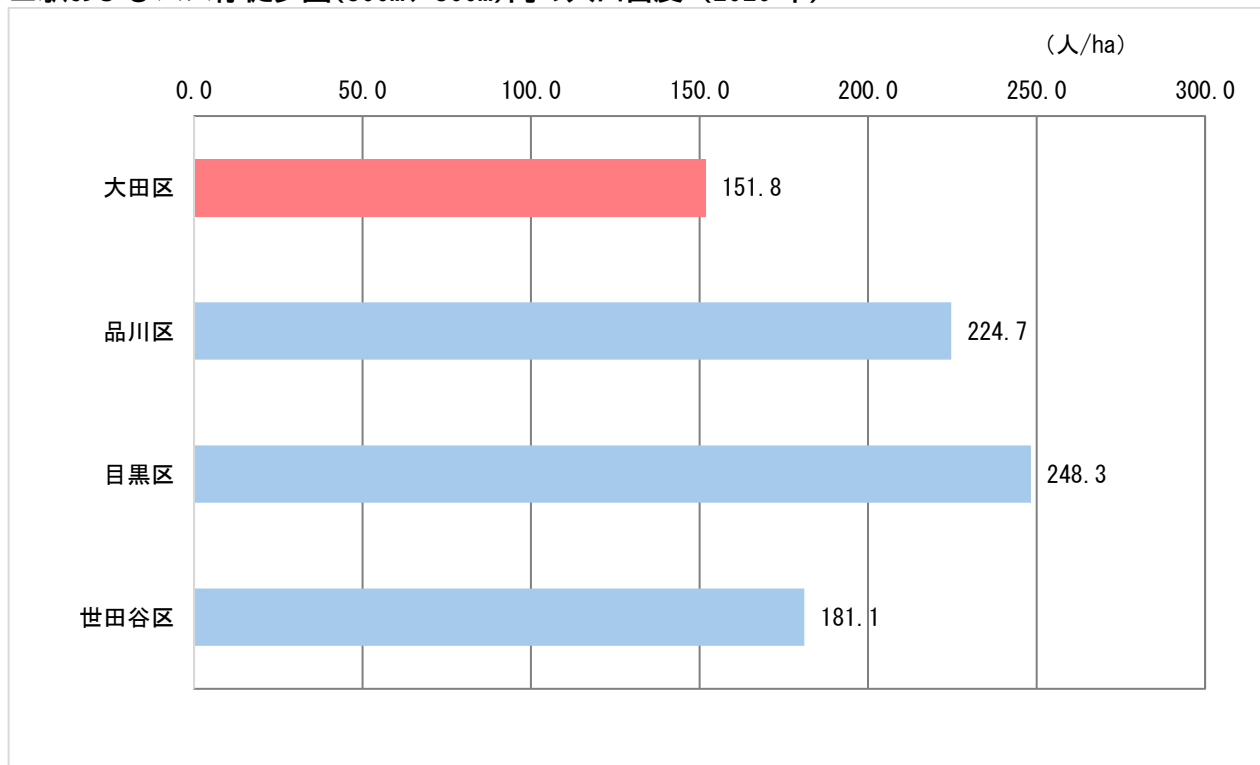
【公共交通不便地域の再整理】



②公共交通沿線地域の人口密度

大田区の公共交通沿線地域の人口密度は約152人/haであり、隣接区と比較して低い水準となっています。大田区は、公共交通沿線においても工業的土地利用のエリアがあることから、隣接区と比較して公共交通沿線における住宅の面積割合が小さくなっており、人口密度が低くなっていると考えられます。

■駅およびバス停徒歩圏(800m、300m)内の人口密度(2020年)



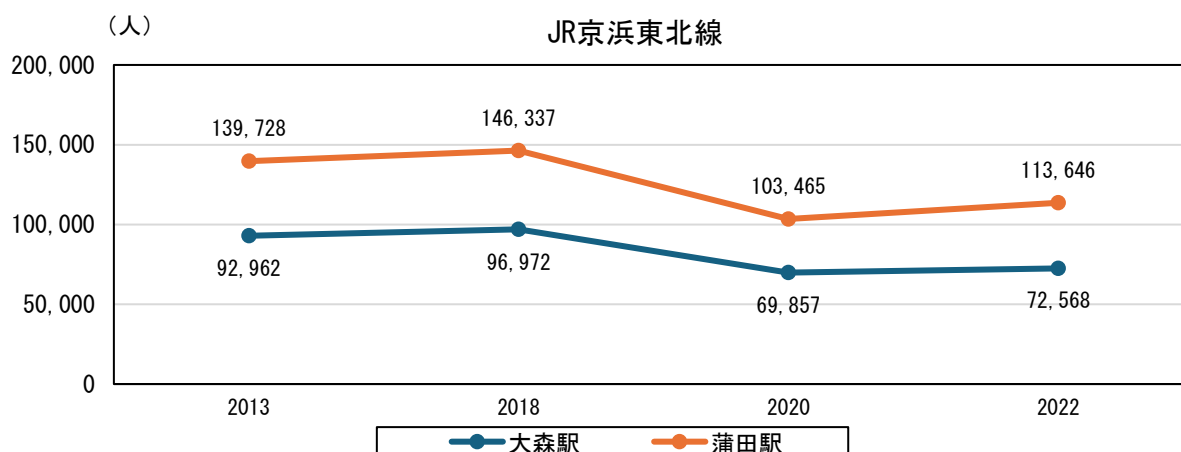
出典：国土交通省「都市モニタリング指標」

③鉄道の利用者数 (JR京浜東北線)

JR京浜東北線の利用者数は、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。2022年においても2018年以前の水準までには回復していないのは、在宅勤務をはじめとする働き方の多様化等が影響していると考えられます。

蒲田駅は、2022年時点で1日約11.4万人が利用しており、拠点的な性格を持つターミナル駅となっています。大森駅も、2022年時点で1日約7.3万人が利用しており、区内の主要な鉄道拠点の一つとなっていると言えます。

■鉄道の利用者数の推移

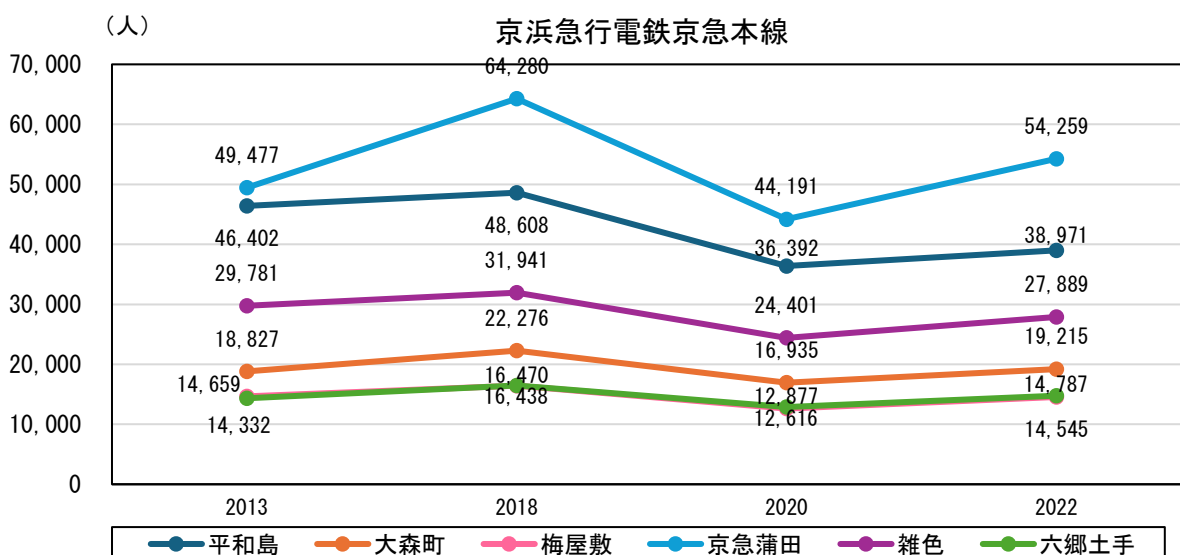


(京浜急行電鉄京急本線)

京浜急行電鉄京急本線の利用者数は、JR京浜東北線と同様に、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。

2022年時点で、京急蒲田駅は1日約5.5万人の利用者数があり、拠点的な役割を果たしています。また、平和島駅は1日約3.9万人、雑色駅も1日約2.8万人と利用者数が増えています。その他の駅は、1日当たり利用者数が1万人から2万人前後であり、周辺住民の通勤通学利用を中心とした生活駅として機能していると考えられます。

■鉄道の利用者数の推移

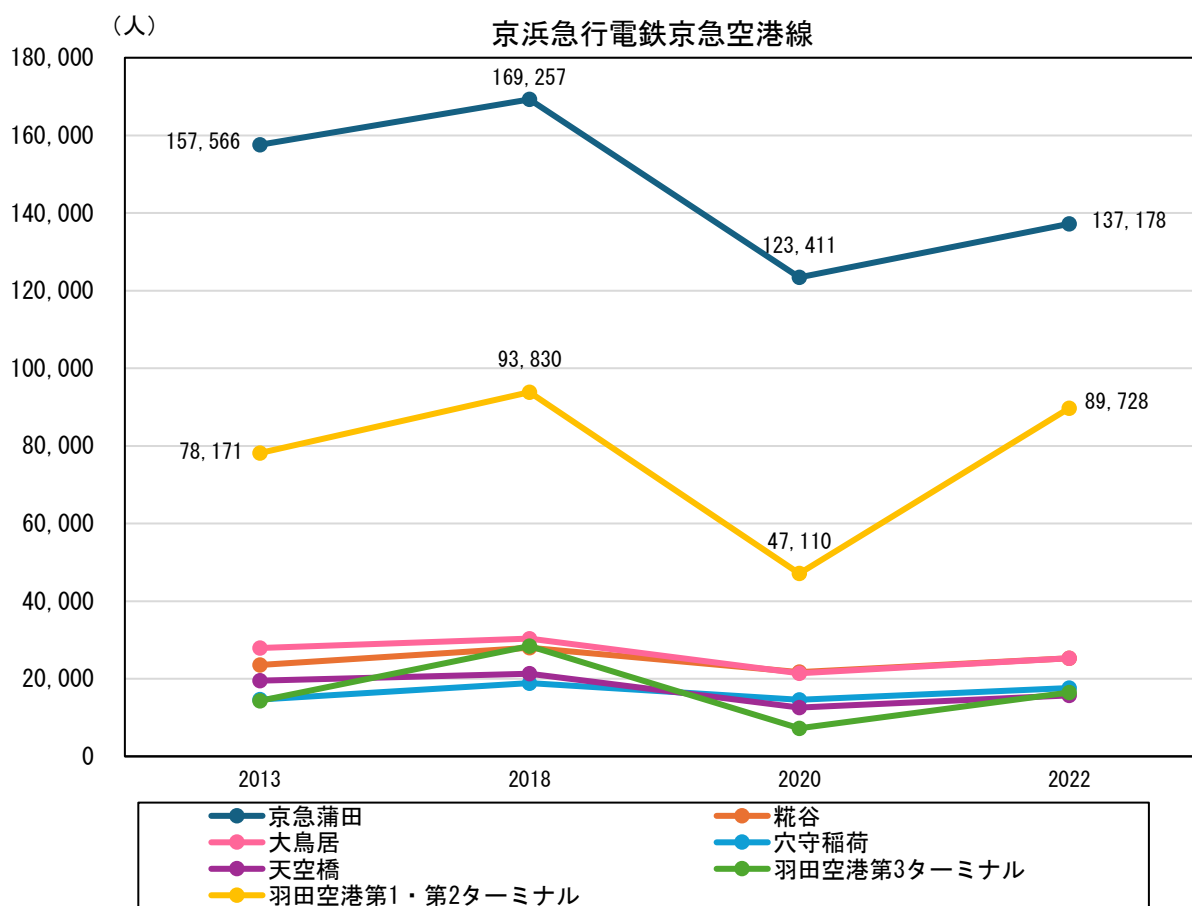


（京浜急行電鉄京急空港線）

京浜急行電鉄京急空港線の利用者数は、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られ、特に羽田空港第1・第2ターミナル駅では2018年と同程度の水準まで回復しています。

2022年時点で、羽田空港第1・第2ターミナル駅の利用者数は1日約9万人であり、本路線は空港利用者の主要な移動手段の一つとなっていると考えられます。その他の駅は、1日当たり利用者数が1万人から2万人台であり、周辺住民の通勤通学利用を中心とした生活駅として機能していると考えられます（羽田空港第3ターミナル駅を除く）。

■鉄道の利用者数の推移

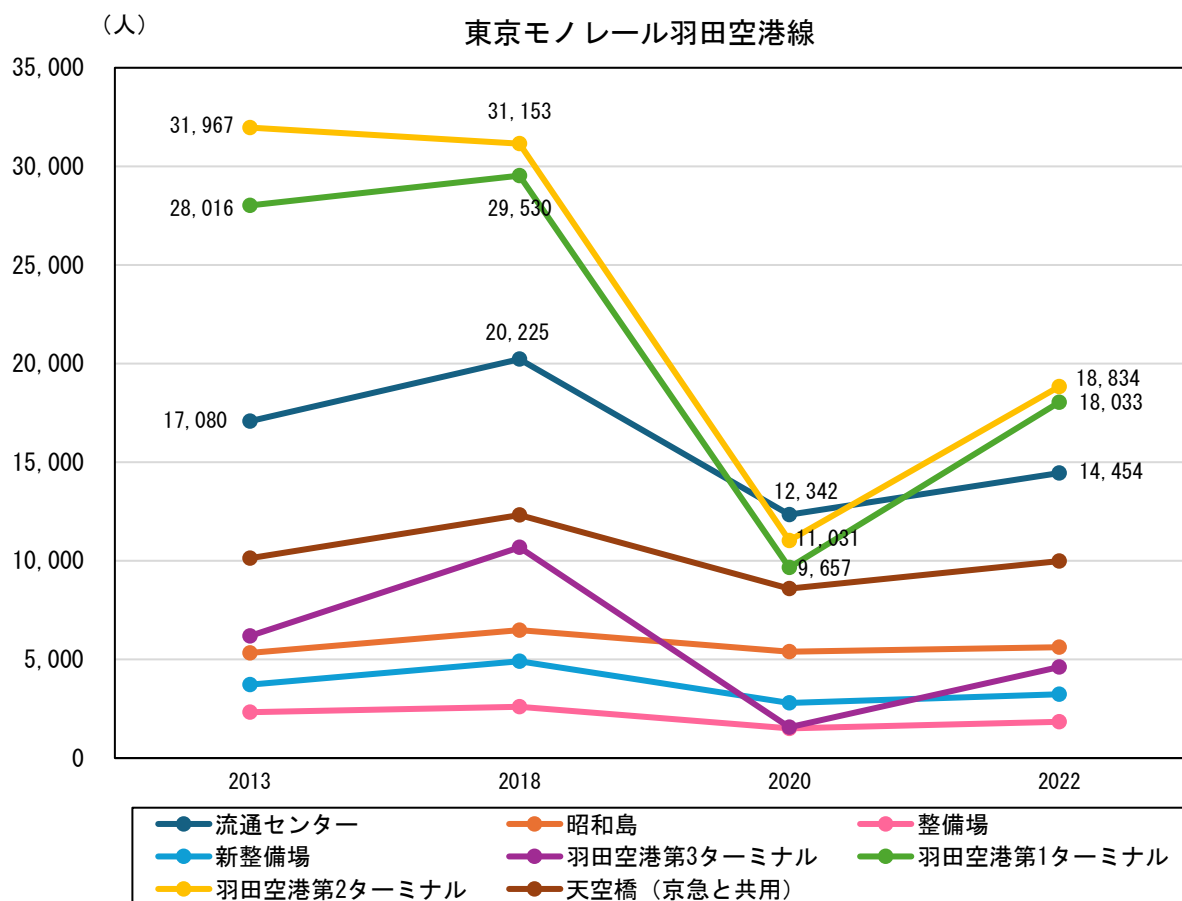


(東京モノレール羽田空港線)

東京モノレール羽田空港線の利用者数は、JR京浜東北線と同様に、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。

2022年時点で、羽田空港第1ターミナル駅、羽田空港第2ターミナル駅の利用者数はそれぞれ1日当たり約1.8万人であり、京浜急行電鉄京急空港線に次いで、空港利用者の主要な移動手段の一つとなっていると考えられます。

■鉄道の利用者数の推移

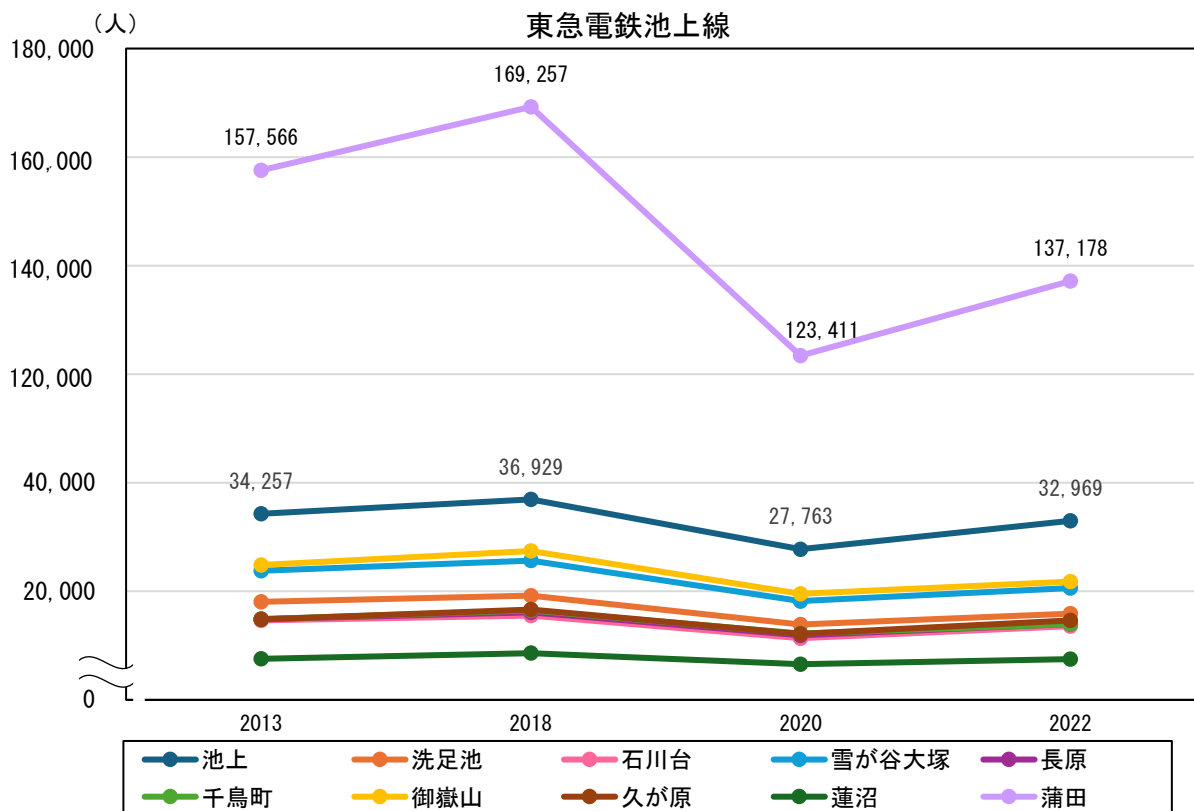


（東急電鉄池上線）

東急電鉄池上線の利用者数は、JR京浜東北線と同様に、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。

2022年時点の蒲田駅の1日当たり利用者数は約13.7万人であり拠点的な駅として機能しているほか、池上駅の利用者数は約3.3万人であり、通勤通学利用のほか、一定の観光的利用等もなされていると考えられます。その他の駅は、1日当たり利用者数が1万人から2万人台であり、周辺住民の通勤通学利用を中心とした生活駅として機能していると考えられます。

■鉄道の利用者数の推移

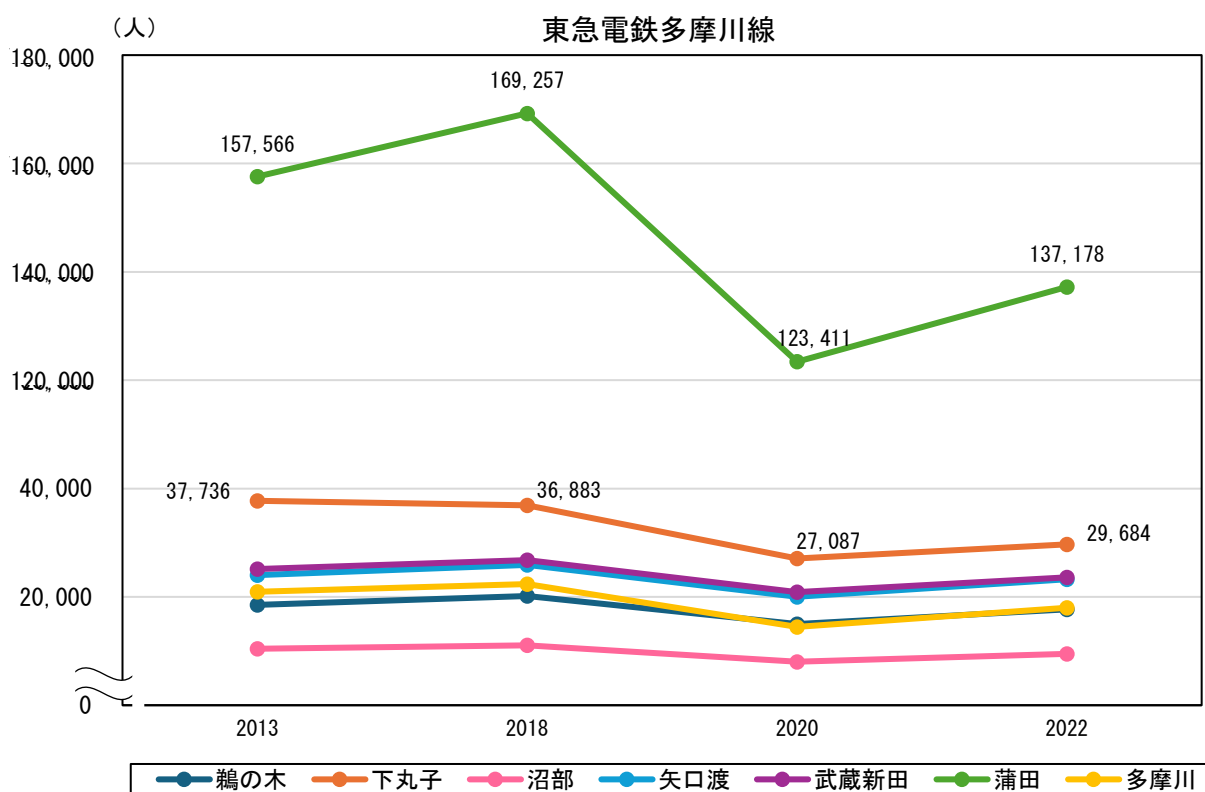


(東急電鉄多摩川線)

東急電鉄多摩川線の利用者数は、JR京浜東北線と同様に、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。

下丸子駅は約3万人の利用者があり、近隣に立地する企業等の勤務者に多く利用されています。その他の駅は、1日当たり利用者数が1万人から2万人台であり、周辺住民の通勤通学利用を中心とした生活駅として機能していると考えられます。

■鉄道の利用者数の推移

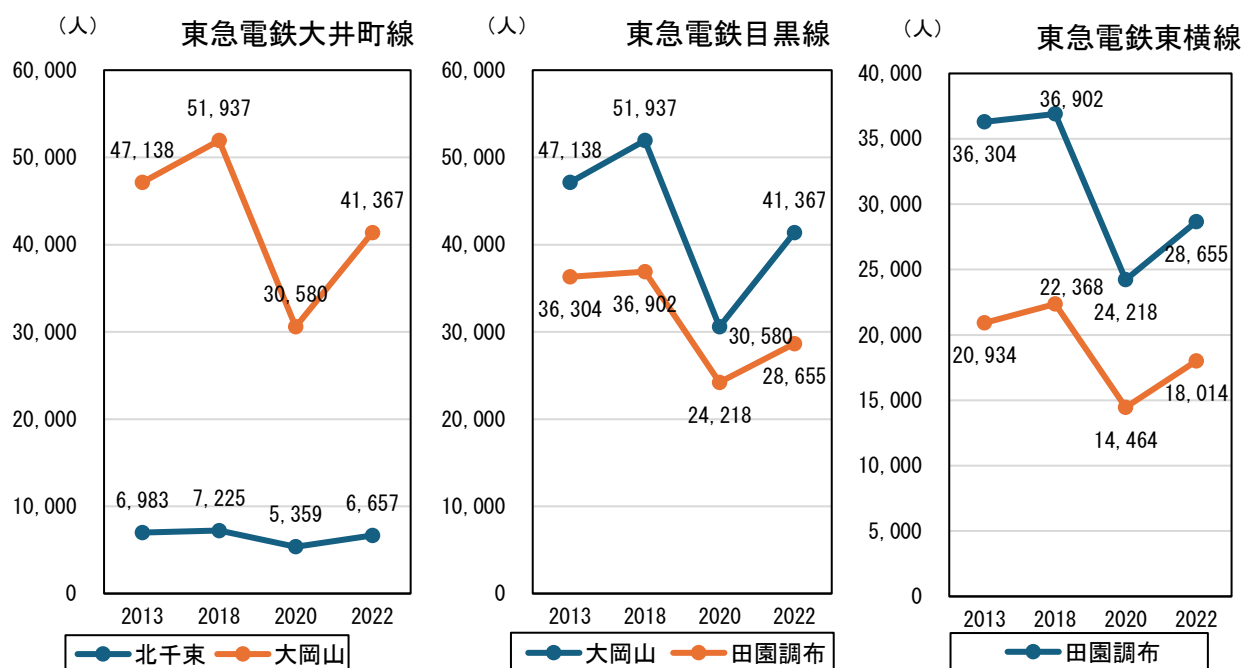


※蒲田駅の数値は、東急電鉄池上線のもの

(東急電鉄大井町線・目黒線・東横線)

東急電鉄大井町線・目黒線・東横線の利用者数は、大岡山駅、田園調布駅、多摩川駅では、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。大岡山駅は、2022年時点で1日約4.1万人が利用しており、周辺住民のほか、東京科学大学の学生等の通学利用があるものと考えられます。また、田園調布駅は、1日約2.9万人が利用しており、商業集積は限定的であるものの、田園調布地域に広がる住宅地の玄関口として機能していると考えられます。その他の駅では、1日当たり利用者数が1万人から2万人前後であり、周辺住民の通勤通学利用を中心とした生活駅として機能していると考えられます。

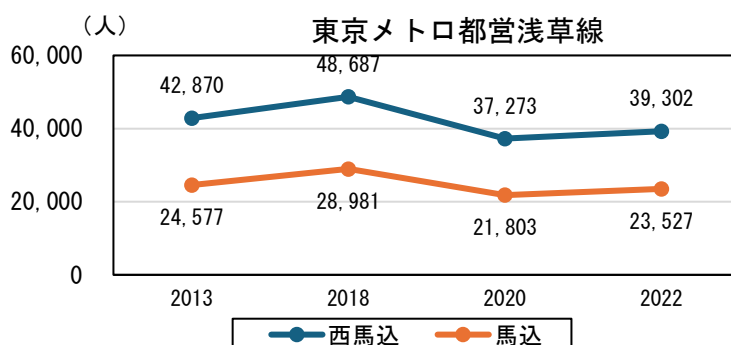
■鉄道の利用者数の推移



(東京メトロ都営浅草線)

東京メトロ都営浅草線の利用者数は、JR京浜東北線と同様に、2020年の新型コロナウイルス感染症流行により一時的な落ち込みが見られるものの、2022年には回復の兆しが見られます。

西馬込駅は、都営浅草線の始発駅であり、2022年時点で1日約3.9万人が利用しています。着席して都心まで勤務できることから、周辺住民の生活駅としての機能に加え、交通結節点としての性格ももっていると考えられます。馬込駅は、1日当たり利用者数が約2.4万人であり、周辺住民の通勤通学利用を中心とした生活駅として機能していると考えられます。



出典：国土数値情報を基に作成

4) 駐車場

① 駐車場実態調査

(蒲田駅)

令和6年の駐車場の総収容台数は455台であるのに対し、ピーク時の利用台数は、平日が341台、休日が288台であり、供給が需要を上回っています。ピーク時の利用台数は平日、休日ともに減少傾向にあることから、この傾向が続くと供給超過数が拡大する可能性があります。

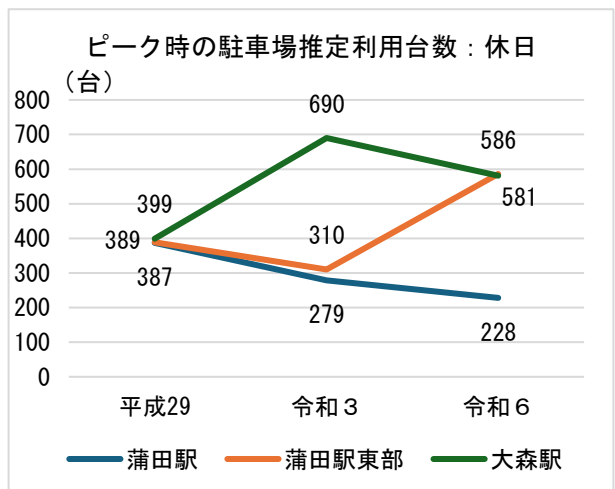
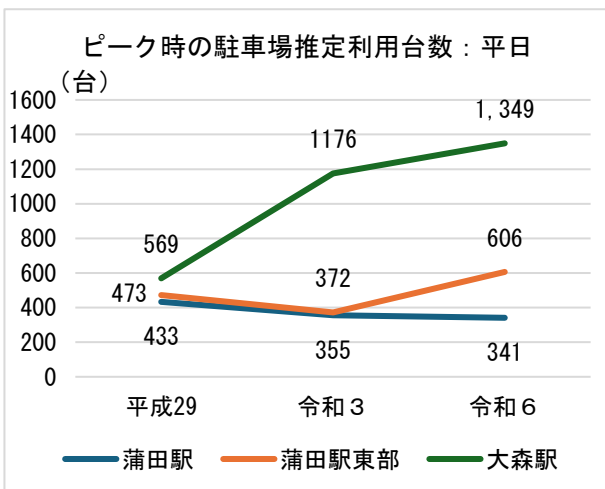
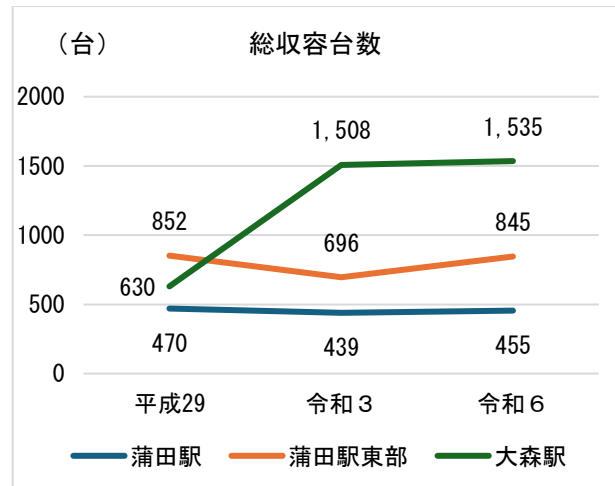
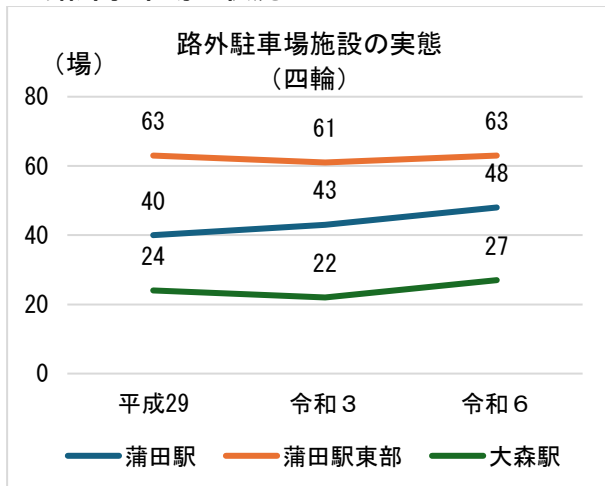
(蒲田駅東部)

令和6年の駐車場の総収容台数は845台であるのに対し、ピーク時の利用台数は、平日が606台、休日が581台であり、供給が需要を上回っています。ピーク時の利用台数は平日、休日ともに増加傾向にありますが、駐車容量としては余力がある状態となっています。

(大森駅)

令和6年の駐車場の総収容台数は1,535台であり、平成29年～令和3年にかけて大幅に増加しています。また、ピーク時の利用台数は、平日が1,349台、休日が586台であり、供給が需要を上回っています。ピーク時の利用台数は平日で増加傾向にありますが、駐車容量としては余力がある状態となっています。

■ 路外駐車場の状況



出典：公益財団法人 東京都道路整備保全公社「路上駐車実態調査」を基に作成

【参考】

公益財団法人 東京都道路整備保全公社「路上駐車実態調査」によると、蒲田駅及び大森駅周辺において路外駐車施設（四輪）の規模や構造を見ると、蒲田駅、大森駅ともに、30台未満の規模の駐車場が大半を占めており、構造としては平地自走式が多くなっています。

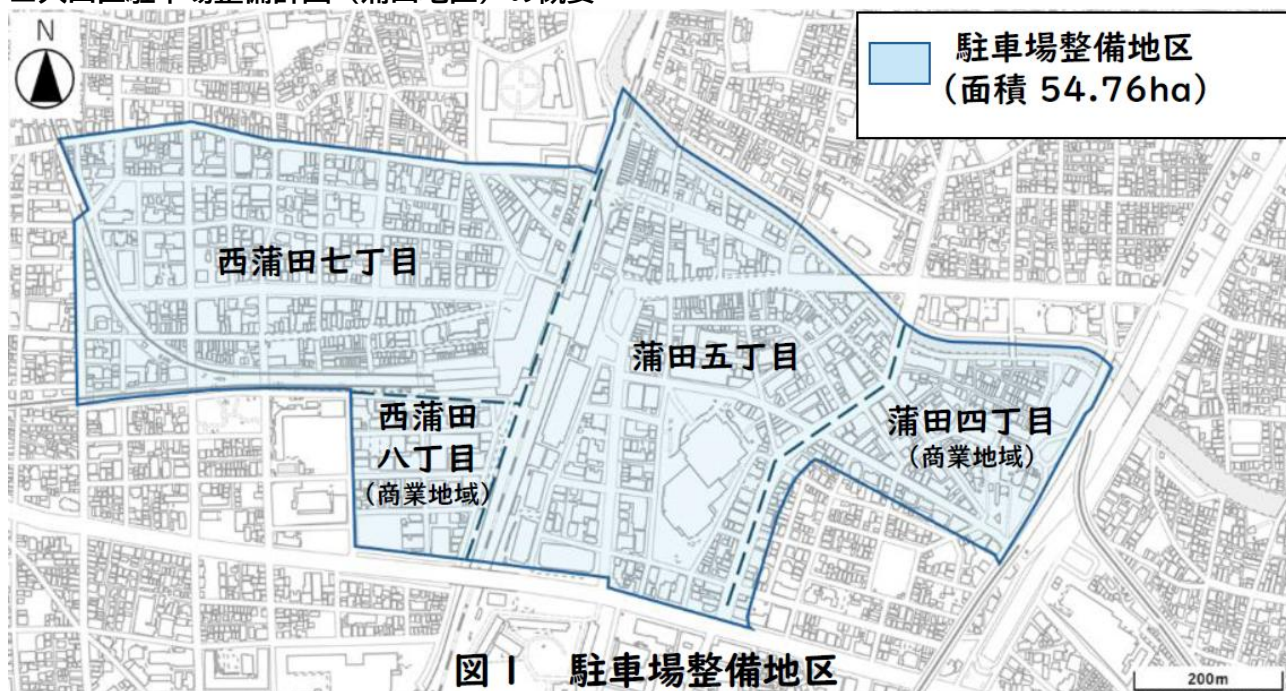
蒲田駅	<ul style="list-style-type: none">• 30台未満の駐車施設が約95%• 平地自走式が約 8 割
蒲田駅東部	<ul style="list-style-type: none">• 30台未満の駐車施設が約90%• 平地自走式が約 7 割
大森駅	<ul style="list-style-type: none">• 30台未満の駐車施設が約80%• 平地自走式が約 7 割

出典：公益財団法人 東京都道路整備保全公社「路上駐車実態調査」

②駐車場整備地区

蒲田地区において駐車場整備地区が指定されており、「大田区駐車場整備計画（蒲田地区）」が策定されています。需要に応じた駐車施設の適切な供給・配置や、歩いてめぐり楽しめるまちの実現に向けた駐車施設の適切な配置、新技術や新たな利用形態の普及にあわせた柔軟な対応の検討等を通じ、歩行者の安全が確保されたにぎわいのあるまち、誰もがストレスなく移動できる快適な環境を備えたまちを目指すこととしています。

■大田区駐車場整備計画（蒲田地区）の概要



第4章. 駐車施設整備に関する施策

基本方針1 地区特性に応じた駐車施設整備の推進

■乗用車用駐車施設

施策1-(1) 地区特性に応じた乗用車用駐車施設の確保

■荷さばき車両用駐車施設

施策1-(2) 地区特性に応じた荷さばき車両用駐車施設の確保

■自動二輪車等用駐車施設

施策1-(3) 自動二輪車等用駐車施設の確保

■車椅子使用者用駐車施設

施策1-(4) 誰でも使いやすい駐車施設の整備推進

■観光バス及び送迎バス等用駐車施設

施策1-(5) 駐車位置の整序化

基本方針2 まちづくりと連携した駐車施設の配置適正化

施策2 駐車施設の集約化、適正配置及び出入口位置の工夫

基本方針3 駐車施設の新たな有効利用方策の検討

施策3 新技術及び新たな利用形態の普及に合わせた駐車施設整備への対応

基本方針4 施策の実現性を高めるためのルール作り

施策4 駐車場地域ルールの検討

出典：大田区HPを基に作成

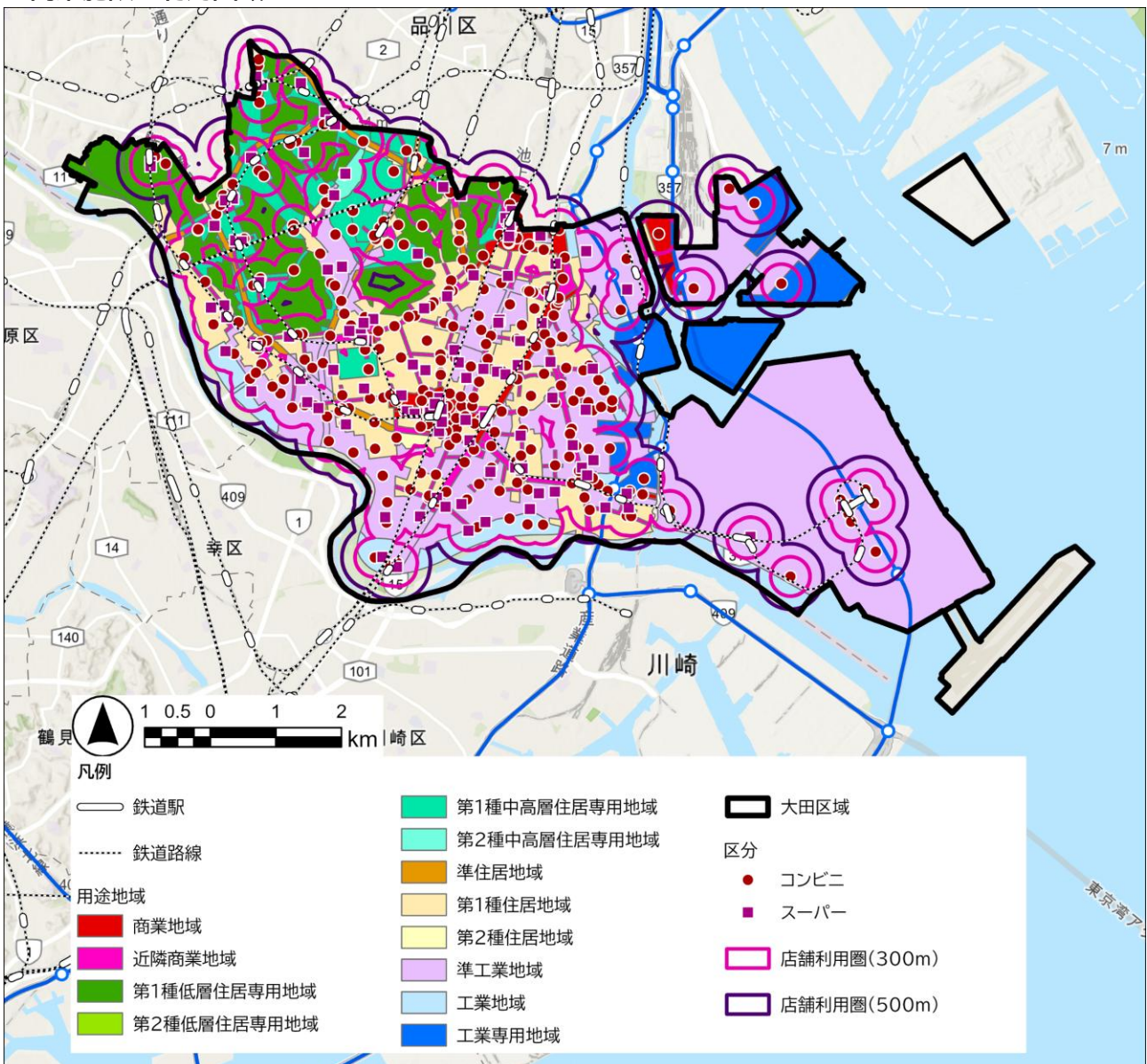
(4)生活利便性

1)商業施設の利用圏域

区西部の第一種低層住居専用地域には、用途制限により店舗等を建てられないことから、商業施設（スーパーマーケット、コンビニ等）が立地していませんが、利用圏域を見ると、店舗利用圏を500mとした場合、田園調布、池上を除く区内のほぼ全域がカバーされています。ただし、高齢者等が荷物を持って歩行する場合を考慮し、店舗利用圏を300mとした場合、第一種低層住居専用地域において商業施設の利用圏域から外れるエリアが散在しています。区西部の住宅地は高低差がある地域も多く、住民の生活利便性が低くなっている可能性があります。

また、臨海島部の工業専用地域においても、用途制限により物品販売店舗及び飲食店等を建てられないことから、商業施設が立地していません。特に、昭和島や京浜島は全域が工業専用地域となっており、島内に商業施設が一切ありません。隣接する準工業地域において工業専用地域との境界付近に店舗が立地している場合であっても500m圏外となるエリアが多く、工場等で働く従業者にとって不便な就業環境となっている可能性があります。

■商業施設の利用圏域

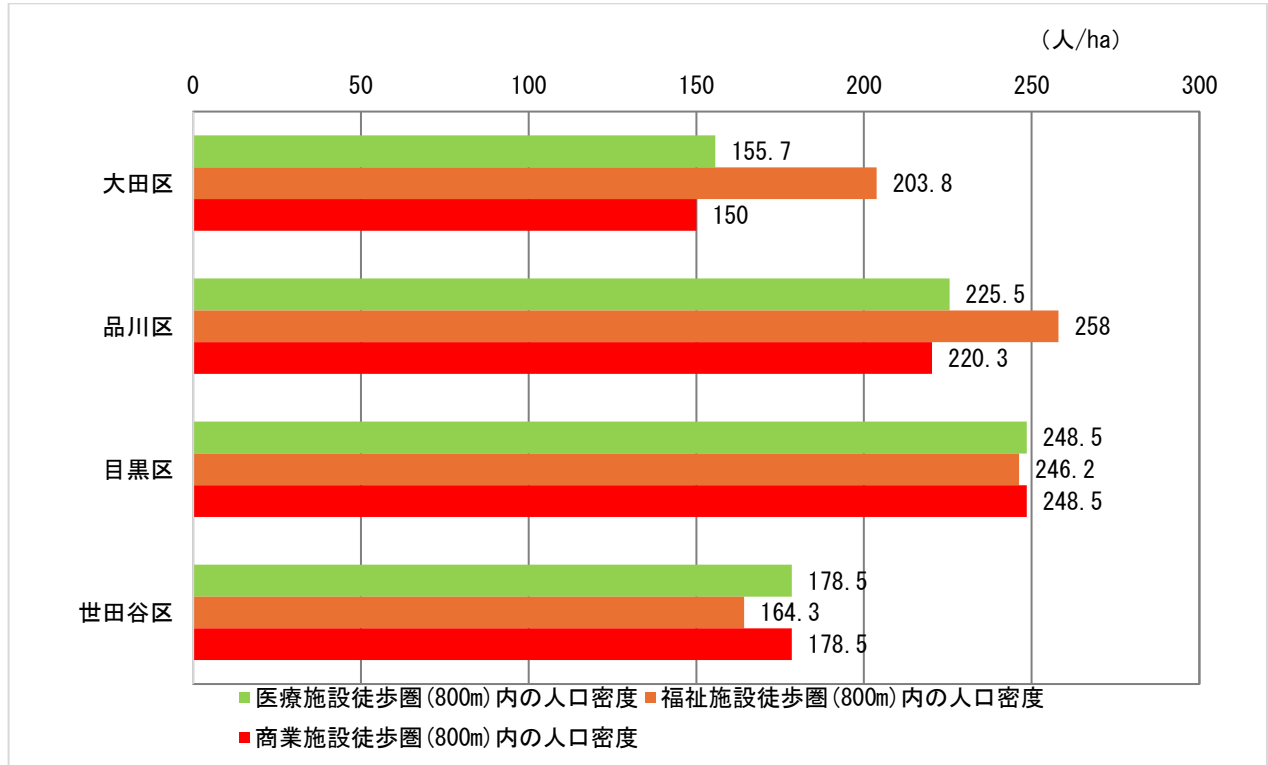


出典：iタウンページを基に作成

2)生活サービス施設の利用圏平均人口密度

区内の生活サービス施設の利用圏平均人口密度は、医療施設及び商業施設徒歩圏が約150人/ha、福祉施設徒歩圏が約200人/haとなっています。隣接区と比較すると、医療施設及び商業施設の密度が小さくなっています。

■生活サービス施設の利用圏平均人口密度



出典：「国土交通省「都市モニタリング指標」を基に作成

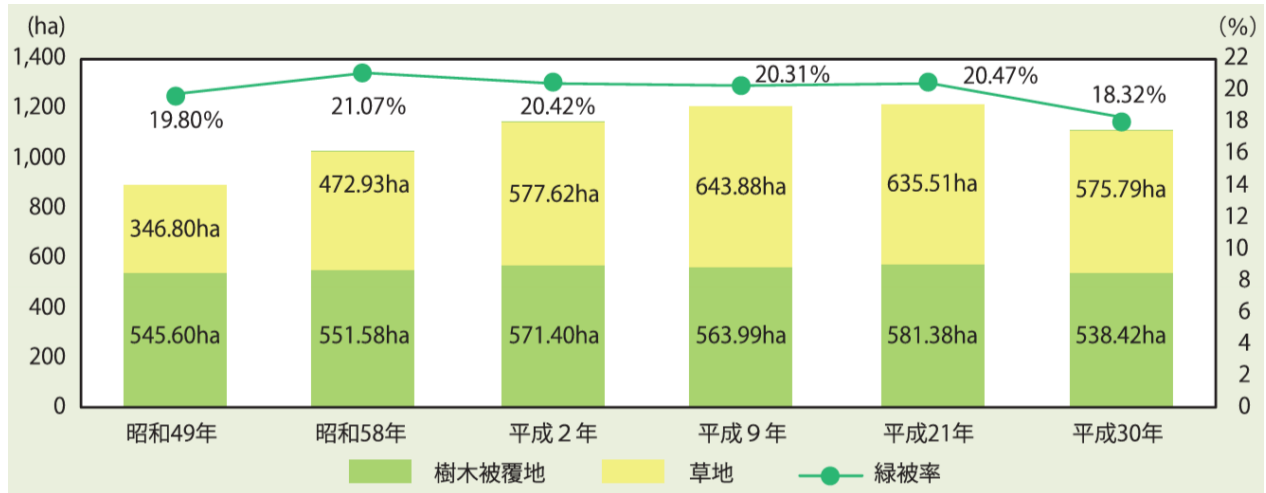
(5) 都市環境

1) 緑被率分布

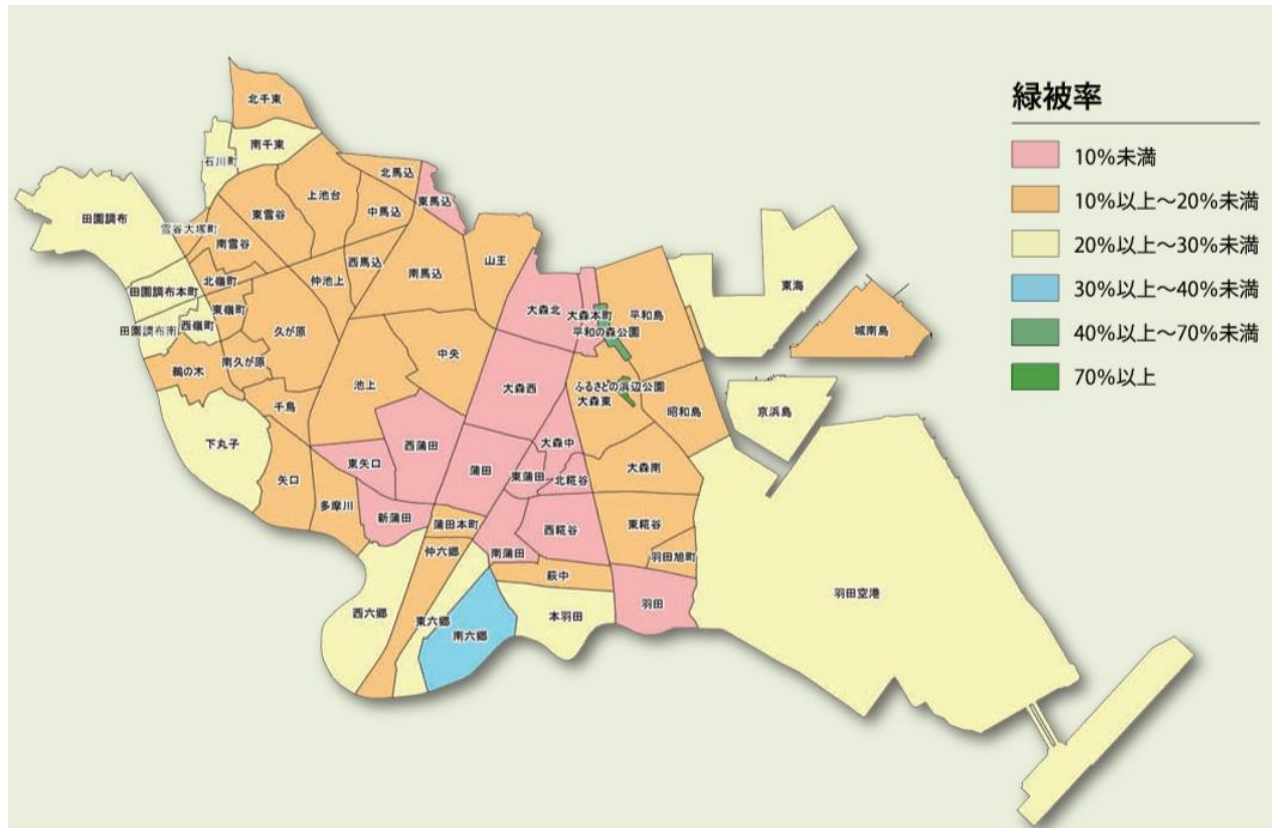
区内の緑被率は平成2～21年にかけて20%程度で推移していましたが、平成30年の調査では、昭和49年の調査以降、最も低い18.32%となっています。

町丁目別の緑被率は、低地部の蒲田や大森で低く、台地部・臨海部で高い傾向にあります。平成21～平成30年の緑被率の変化は、羽田空港の草地の減少、調布地区及び大森地区の樹木被覆地の減少が大きいとされています。

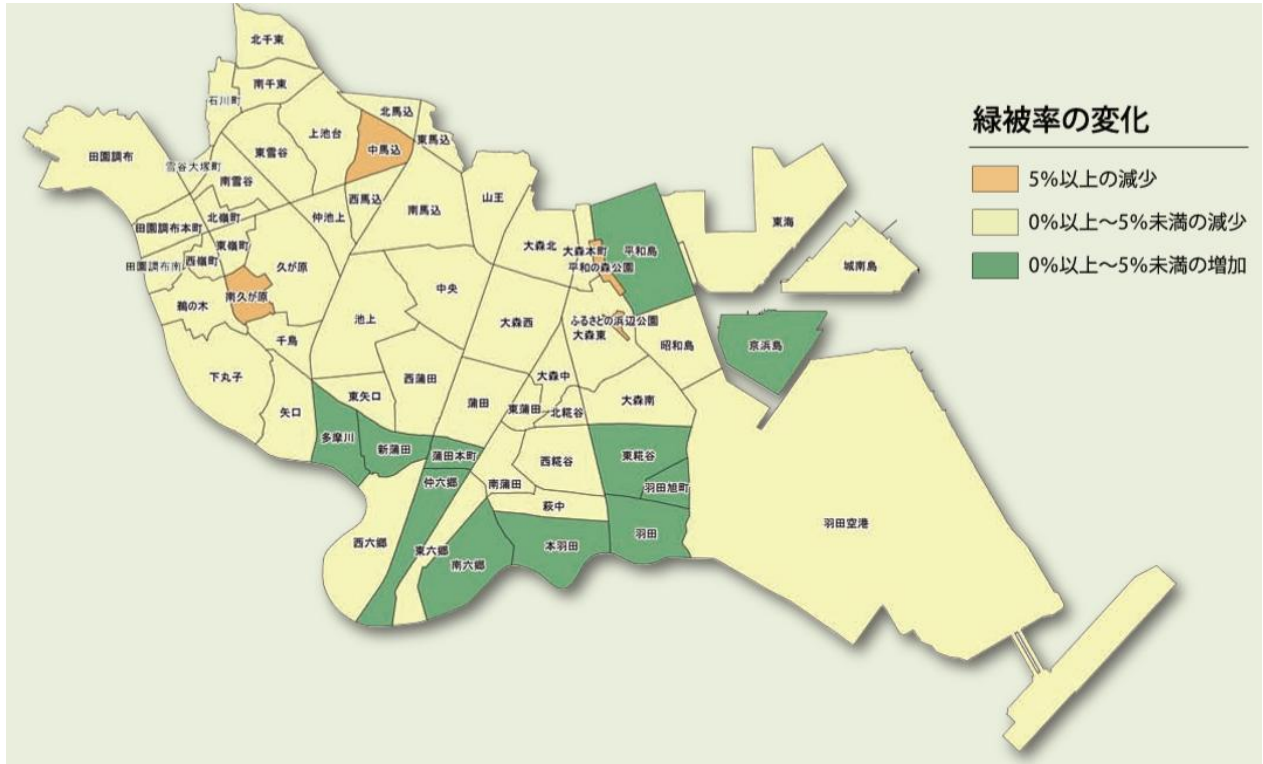
■ 緑被率の状況 【緑被率の推移】



【町丁目別の緑被率】



【町丁目別の緑被率の変化（平成 21～30 年）】



出典：平成30年度大田区みどりの実態調査

2)公園面積

公園の一人当たり面積を見ると、区立施設のみを対象とした場合3.02㎡/人、都立施設を含めた場合であっても4.15㎡/人であり、都市公園法や大田区立公園条例における一人当たり公園面積の標準※に達していない状況です。

また、公園が配置されていない町丁目や、既存の公園の誘致圏（半径250m）に含まれない地域が点在しており、グリーンプランおおたにおいて「公園の配置が望ましいエリア」とされている地域が9か所あります。

※大田区立公園条例においては、一人当たりの公園の敷地面積の標準は6㎡以上と定められている

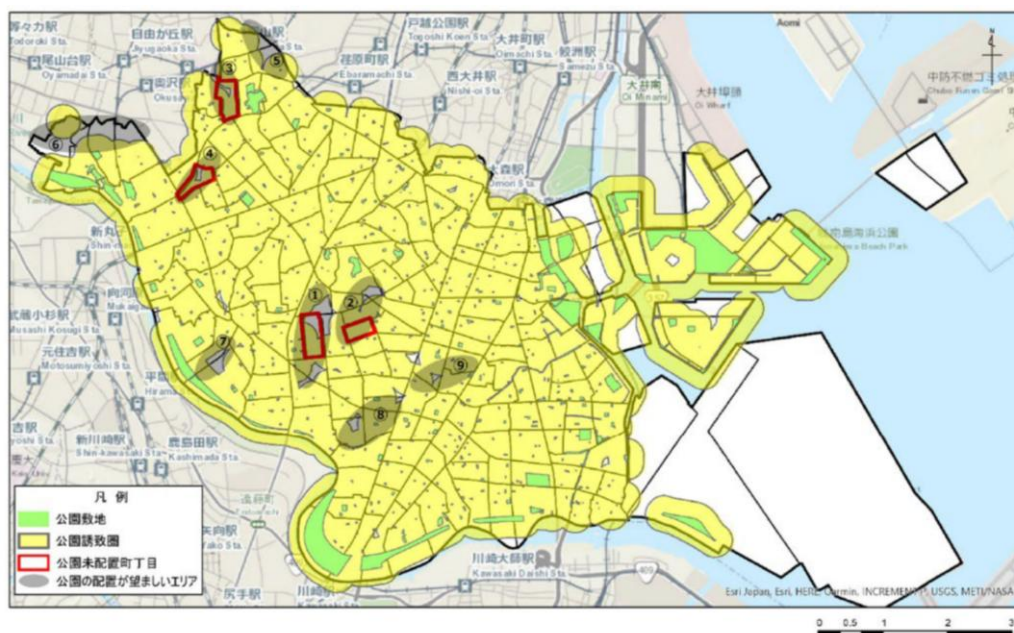
■公園の一人当たり面積

種別		箇所数	面積（㎡）	一人当たり面積（㎡/人）
区立施設	公園	155	1,103,602.21	
	児童公園	346	166,564.67	
	児童遊園	32	11,887.86	
	緑地	12	871,204.74	
	一般開放運動場	1	40,670.00	
	その他緑地	16	49,523.47	
区立施設計		562	90,193.47	3.02
都立施設	海上公園	10	839,399.77	
合計		572	3,082,852.72	4.15

※一人当たり面積は、公園規模を大田区の人口742,842人（令和7年4月1日現在）で割り返した値

出典：大田区パークマネジメントマスタープランを基に作成

■既存の公園の誘致圏及び公園の配置が望ましいエリア



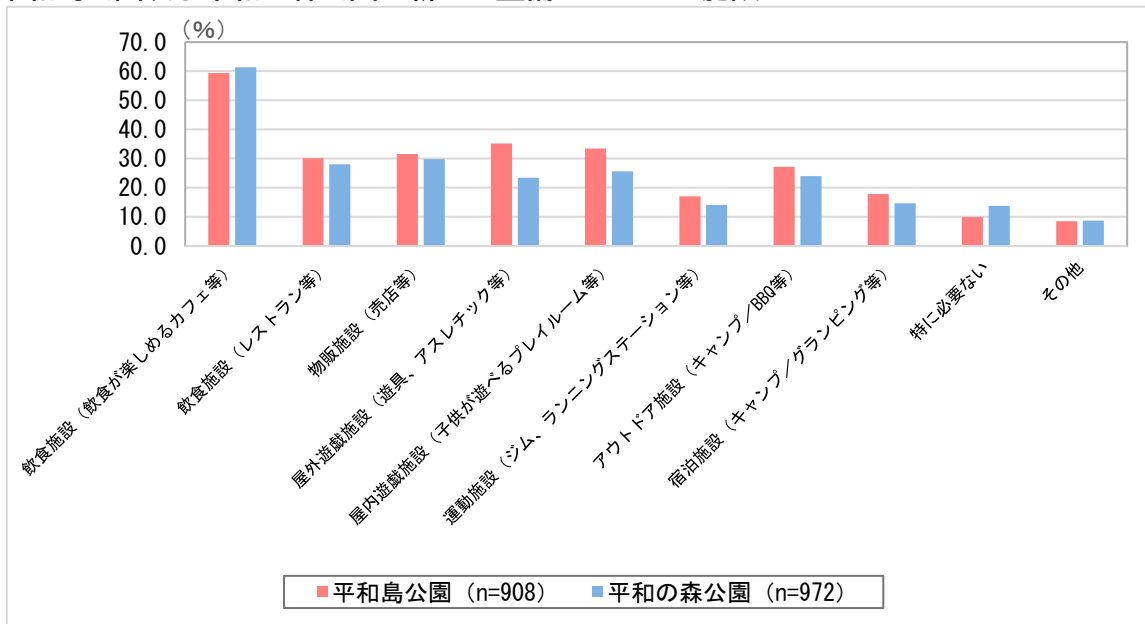
出典：大田区緑の基本計画グリーンプランおおた

3) アンケート調査結果

平和島公園と平和の森公園に関するアンケートの結果では、カフェ等の飲食施設を整備してほしいという回答が突出して多く、その他、売店等の物販施設やアスレチック等の遊戯施設、BBQ等のアウトドア施設を整備してほしいという回答が多く見られます。なお、平和島公園は昭和45年、平和の森公園は昭和57年の開園から40年以上経過し、施設の多くが老朽化しており、改修の時期を迎えています。

また、同アンケート調査の自由意見では、自然豊かな公園として整備してほしい、区外からも人が訪れるような施設にしてほしい、といったニーズが見られます。

■平和島公園及び平和の森公園に新たに整備してほしい施設

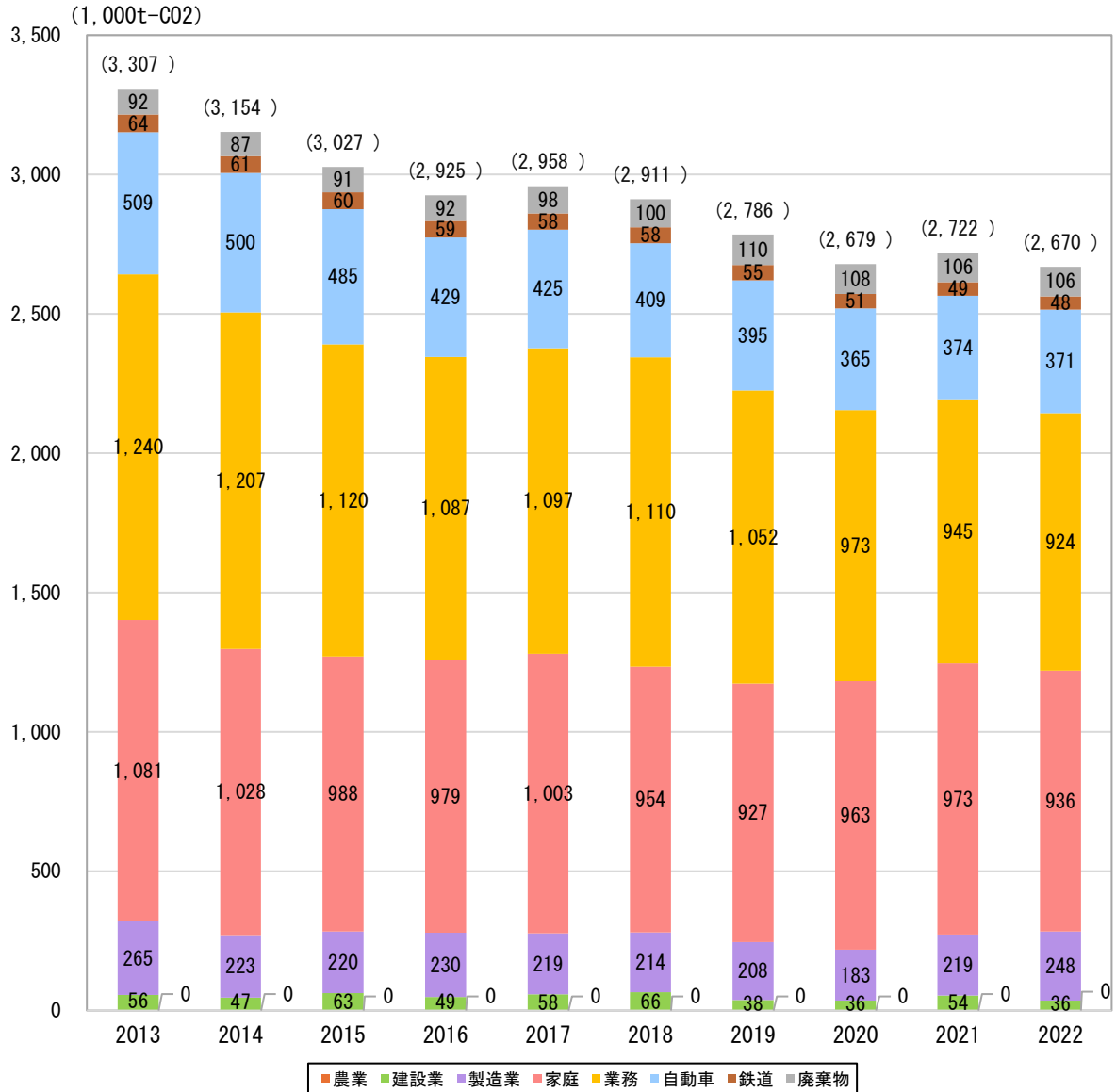


出典：大田区公園課「平和島公園及び平和の森公園に関するアンケート調査結果」を基に作成

4) 部門別二酸化炭素排出量の推移

2013年から2022年の二酸化炭素排出量は一貫して減少傾向で推移しています。民生部門（家庭、業務）での減少量が最も大きく、次いで、運輸部門（自動車、鉄道）が続きます。なお、運輸部門の二酸化炭素排出量は、2013年から一貫して自動車が88～89%を占めています。

■ 部門別二酸化炭素排出量の推移



出典：オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」を基に作成

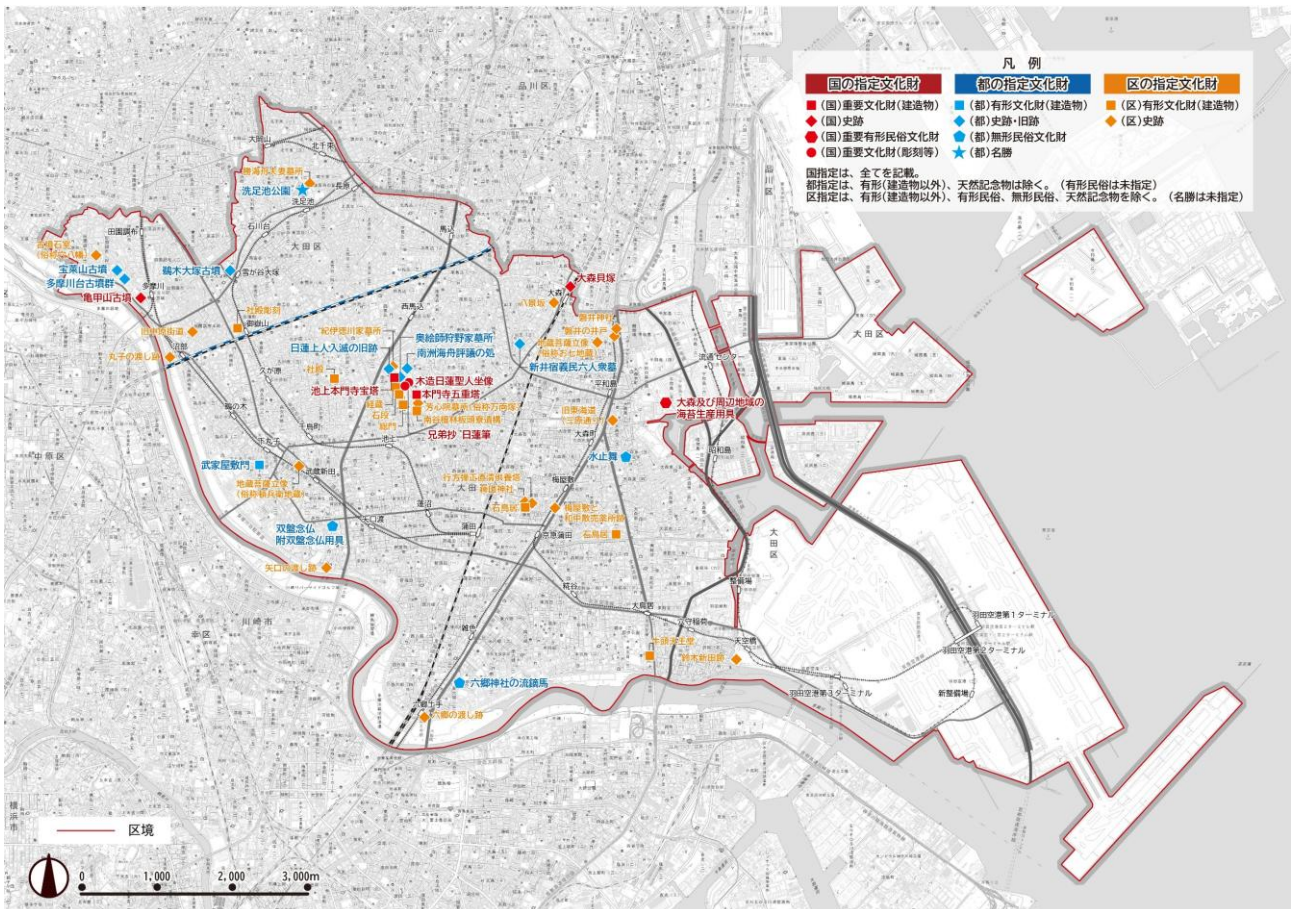
(6) 歴史文化

1) 歴史的建造物の分布

区内の指定文化財の分布を見ると、池上地域や大森地域等をはじめとする区内各所に歴史文化を伝える資源が点在しています。特に、池上本門寺周辺において歴史的建造物の集積が顕著です。

一方、大田区歴史的風致維持向上計画によると、「特に、開発が進む新陳代謝が激しい地域においては、歴史的建造物の周辺が必ずしもそれら建造物を引き立て、または調和する環境になっているとはいえない」ことが指摘されており、歴史的建造物と周辺環境の調和が課題となっています。また、同計画では、「文化財などの歴史的建造物を活用した特別な会議やイベントの開催（ユニークベニュー）など、歴史文化や歴史的建造物などの活用を通じた地域活性化への取組みは、まだ十分に行えていない」ことも指摘されています。

■ 指定文化財の分布



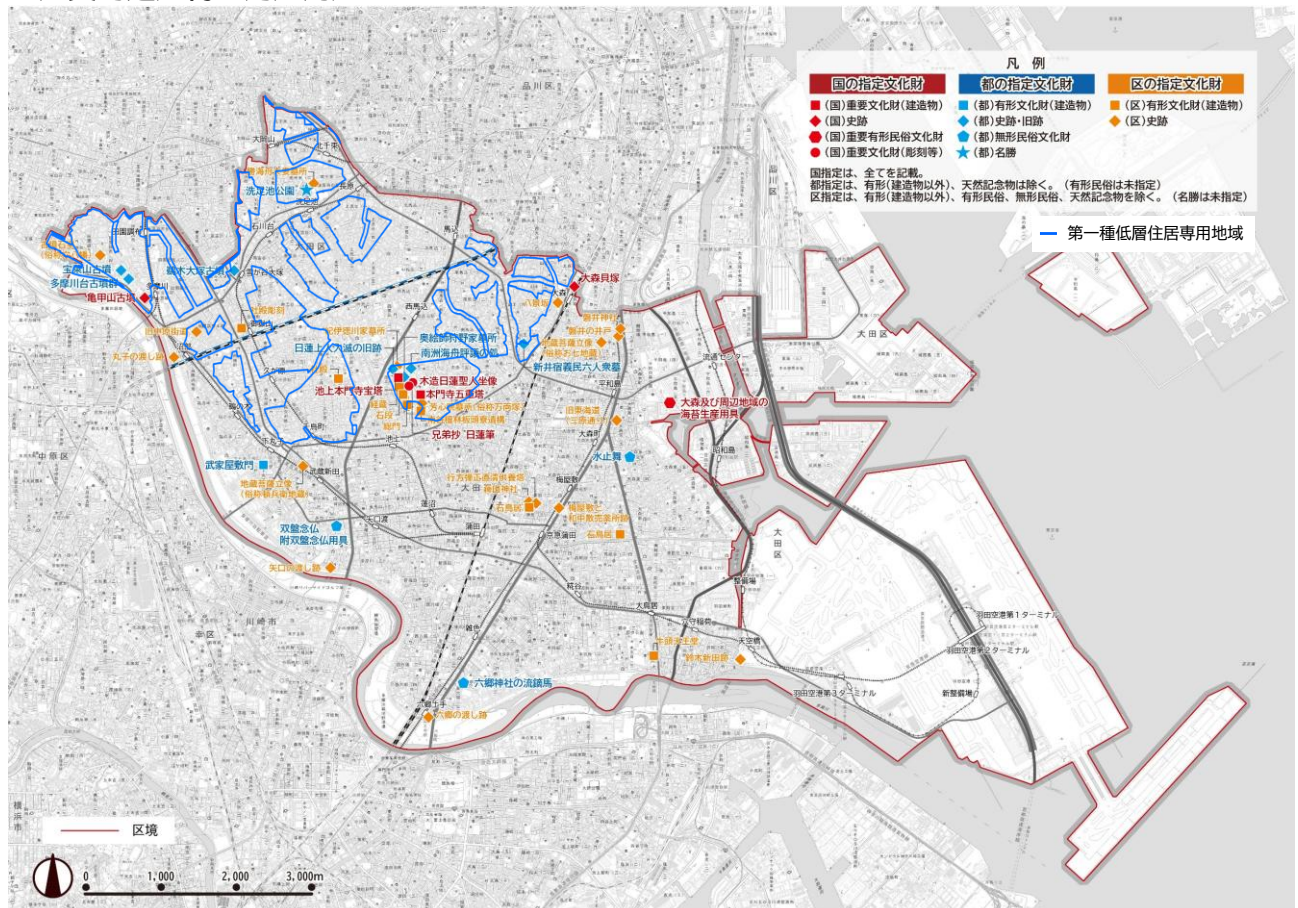
※国、東京都、大田区が指定する建造物、有形民俗文化財、無形民俗文化財、史跡、名勝等を掲載

出典：大田区歴史的風致維持向上計画

2) 歴史的建造物の周辺用途

池上本門寺や本門寺公園周辺等の歴史的建造物の集積が見られる地域において、第一種低層住居専用地域に指定されている地域があります。これらの地域では、主として住宅や公共施設、学校等の用途に土地利用が限定されており、店舗やホテル、旅館等は建てられないことから、歴史的建造物の積極的な利活用を図る上での制約になると考えられます。

■ 歴史的建造物の周辺用途



※国、東京都、大田区が指定する建造物、有形民俗文化財、無形民俗文化財、史跡、名勝等を掲載

出典：大田区歴史的風致維持向上計画を基に作成

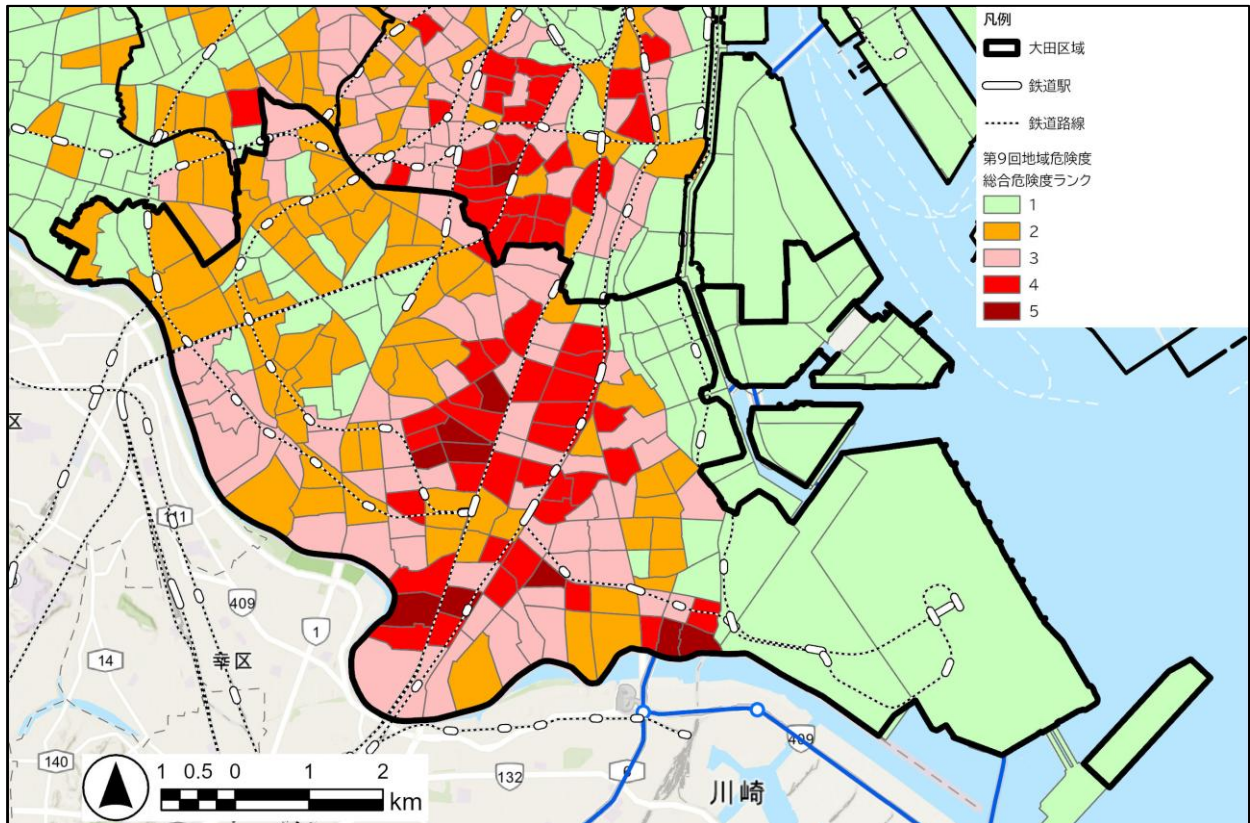
(7) 災害リスク

1) 危険度ランク

東京都危険度調査による危険度ランク4・5の町丁目が占める割合を見ると大田区は19%（区部7位）となっています。JR及び京急沿線や羽田地区に危険度が高い町丁目が分布しており、住宅の密集した市街地や住宅と工場が混在した市街地には、狭い道路も多いためと考えられます。

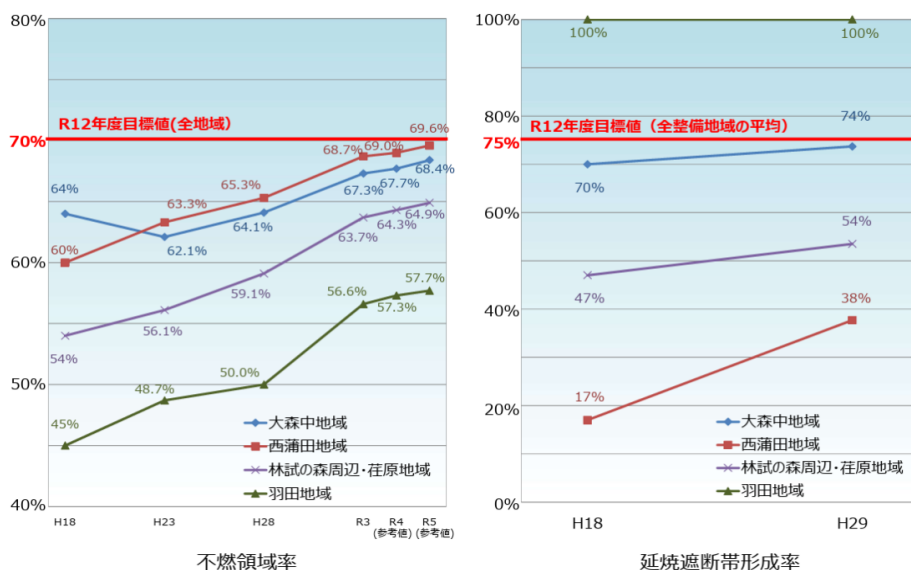
また、区内の整備地域（震災時に特に甚大な被害が想定される、老朽化した木造住宅が密集する地域）の不燃化率を見ると、西蒲田地域及び大森中地域は目標の70%に近づいてきています。

■危険度ランクの分布



出典：東京都の地域危険度のデータ（第9回）を基に作成

■整備地域における不燃領域率と延焼遮断帯形成率の推移



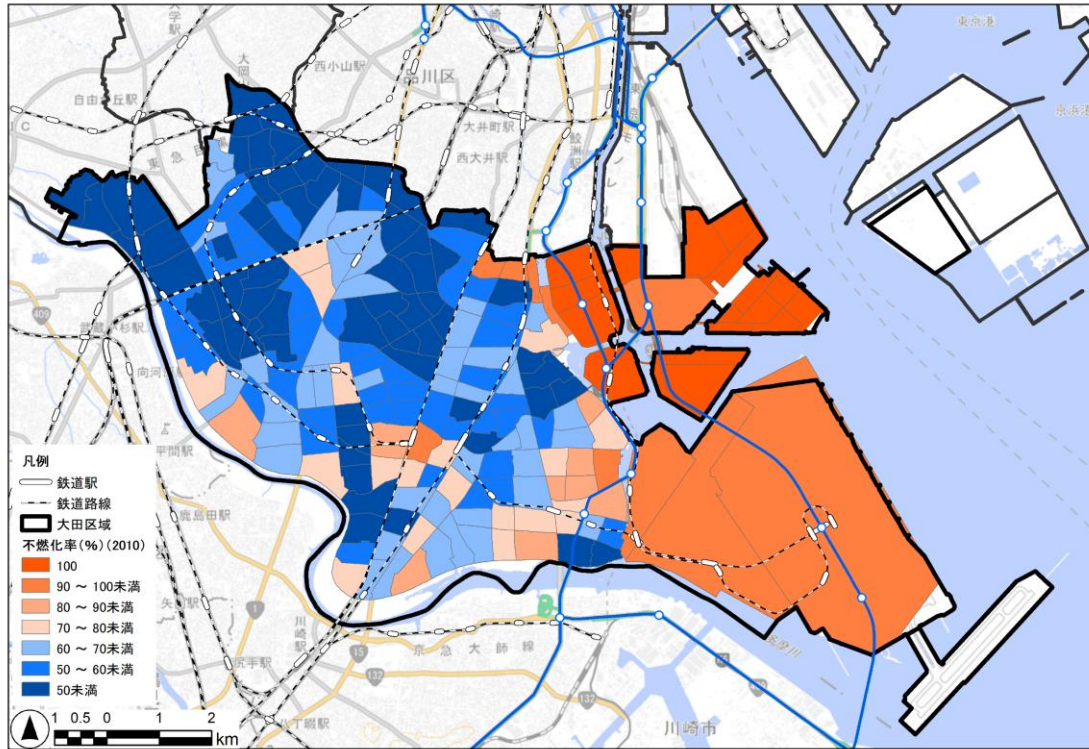
出典：東京都「防災都市づくりの進捗状況」

2) 町丁目別不燃化率と変化

町丁目別不燃化率を見ると、区西部において2010年時点からは改善が見られるものの、依然として2020年の不燃化率が50%未満の町丁目が多く残っています。

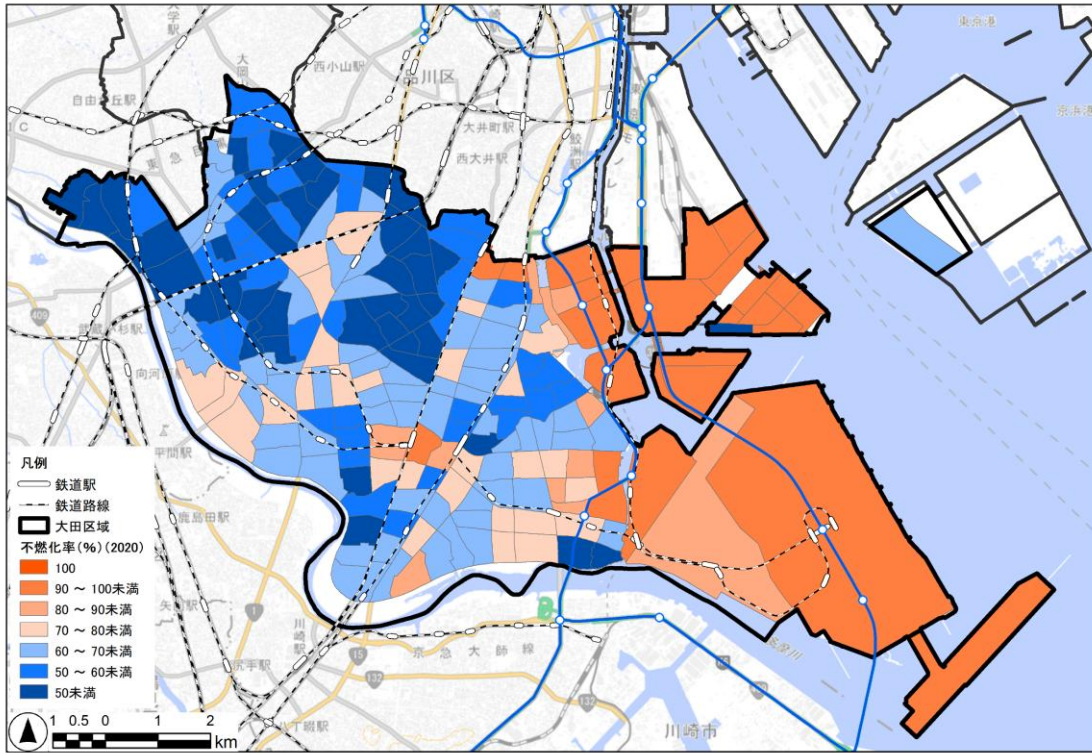
また、2010から2020年の不燃化率の変化を見ると、臨海部を中心に不燃化率が悪化している町丁目が見られます。

■町丁目別不燃化率（2010）



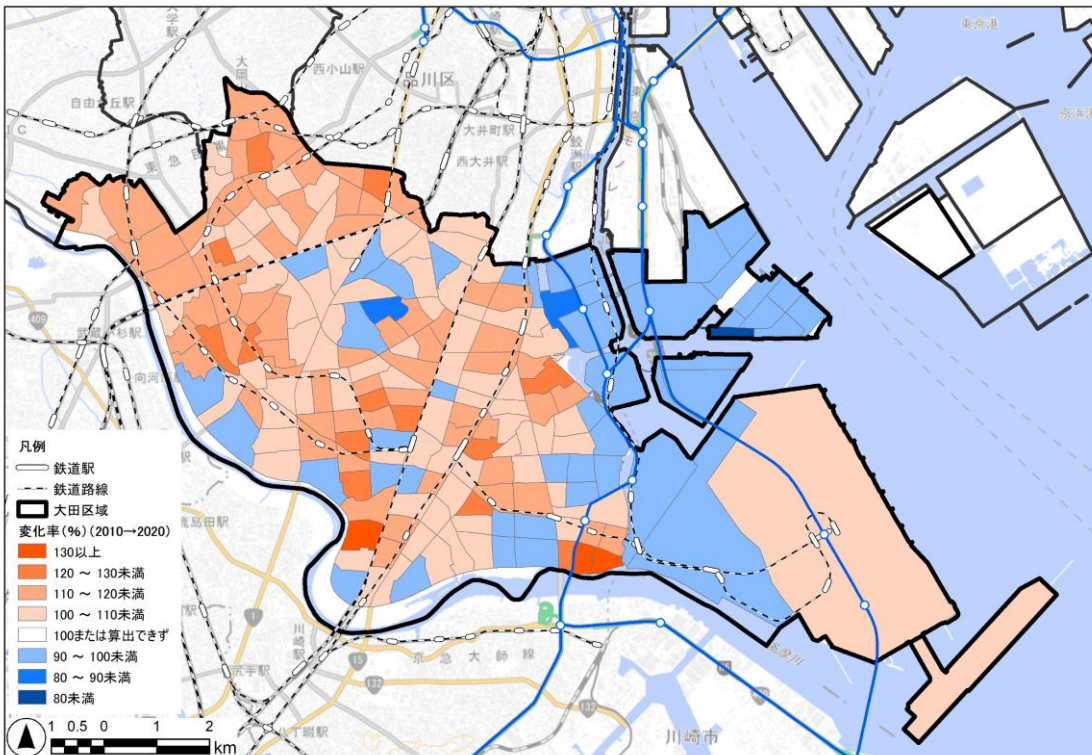
出典：区提供資料を基に作成

■町丁目別不燃化率（2020）



出典：区提供資料を基に作成

■町丁目別不燃化率の変化（2010→2020）



出典：区提供資料を基に作成

3)帰宅困難者対策

区内の帰宅困難者一時滞在施設は、蒲田駅周辺、臨海島部において指定されています。

■区内の帰宅困難者一時滞在施設一覧

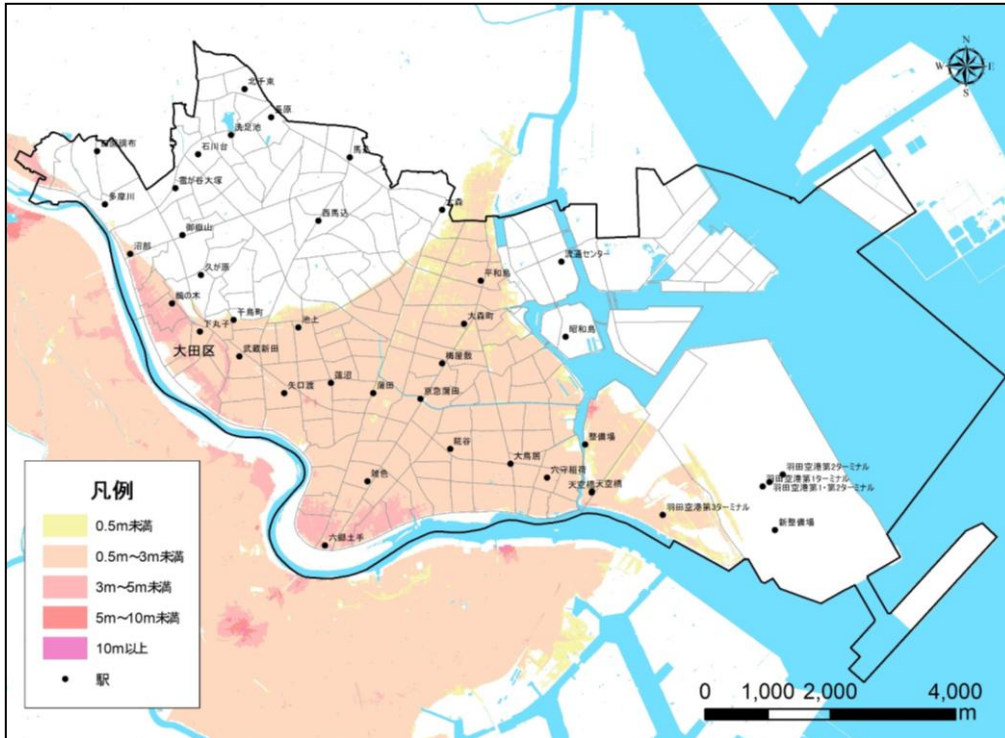
施設名	所在地
区民ホールアプリコ	蒲田 5-37-3
産業プラザP i O	南蒲田 1-20-20
大田区総合体育館	東蒲田 1-11-1
京急開発株式会社	平和島 1-1-1
株式会社東京流通センター	平和島 6-1-1
プラウドシティ蒲田住宅管理組合	蒲田 4-10-14
片柳学園	西蒲田 5-23-22
産業技術開発センター城南支所	南蒲田 1-20-20
大田桜台高等学校	中馬込 3-11-10
大田市場	東海 3-2-1
京浜島勤労者厚生会館	京浜島 2-9-1
大井心頭中央海浜公園ホッケー競技場	東海 1-2-1

出典：大田区防災ポータルを基に作成

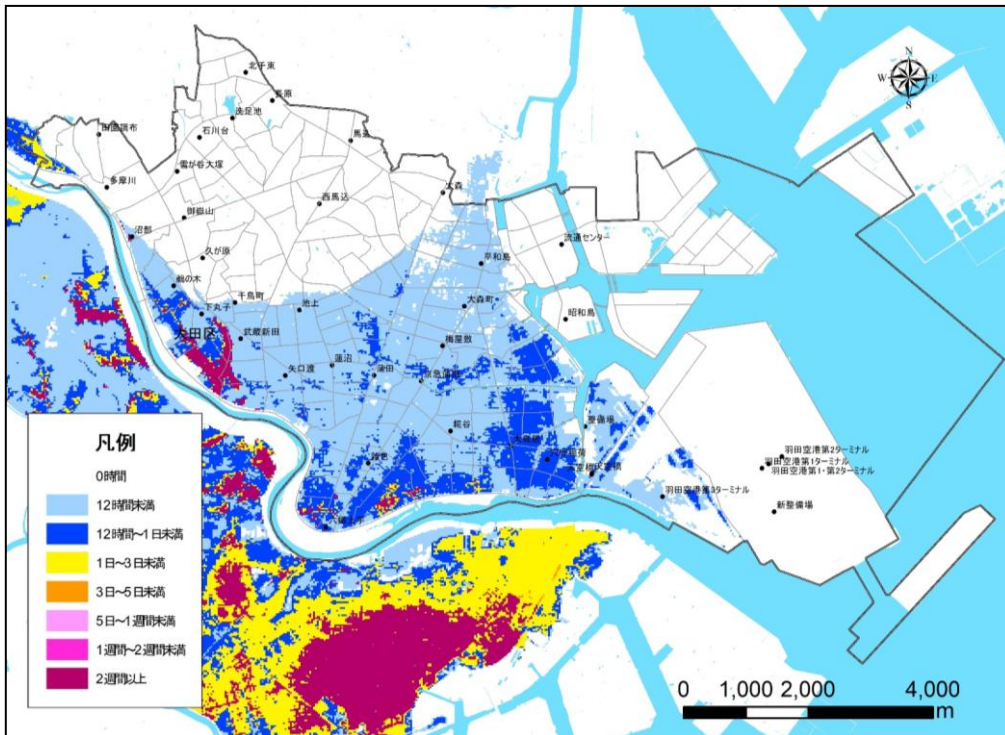
4) 多摩川氾濫

多摩川が想定最大規模で氾濫した場合、大田区では区域の37.1%のエリアで浸水が予想されています。特に、多摩川沿い地域、糎谷・羽田地域では地域面積の9割以上が浸水する想定となっており、これらの地域を中心に、局所的に2週間以上浸水継続が想定される箇所が存在します。

■ 多摩川氾濫による被害想定 【浸水想定区域（想定最大規模）】



【浸水継続時間（想定最大規模）】

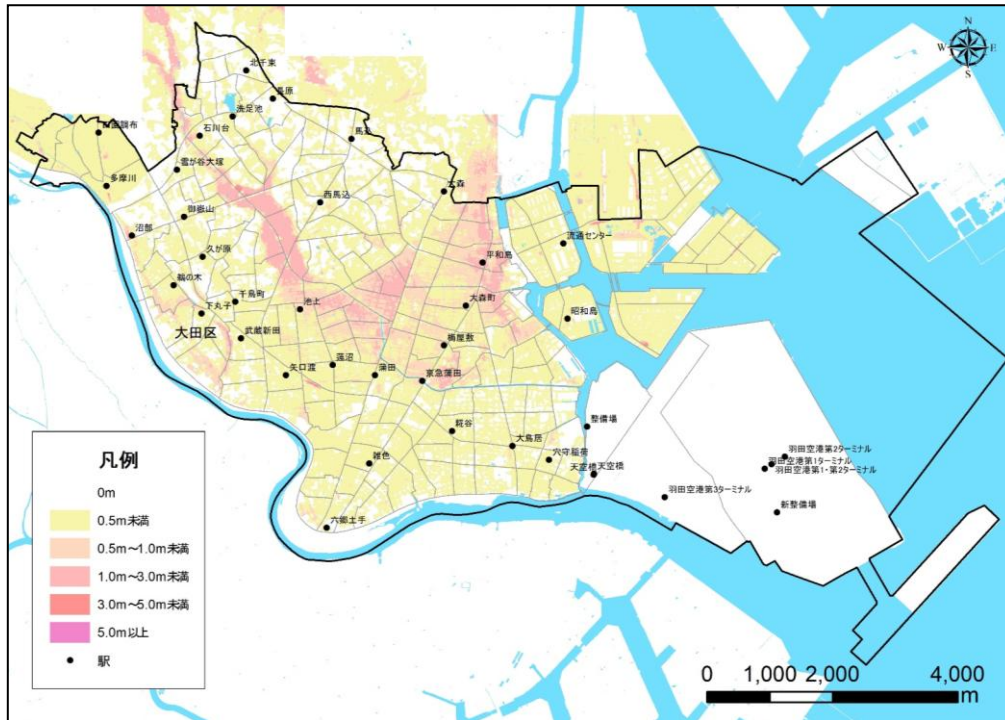


出典：大田区高台まちづくり基本方針

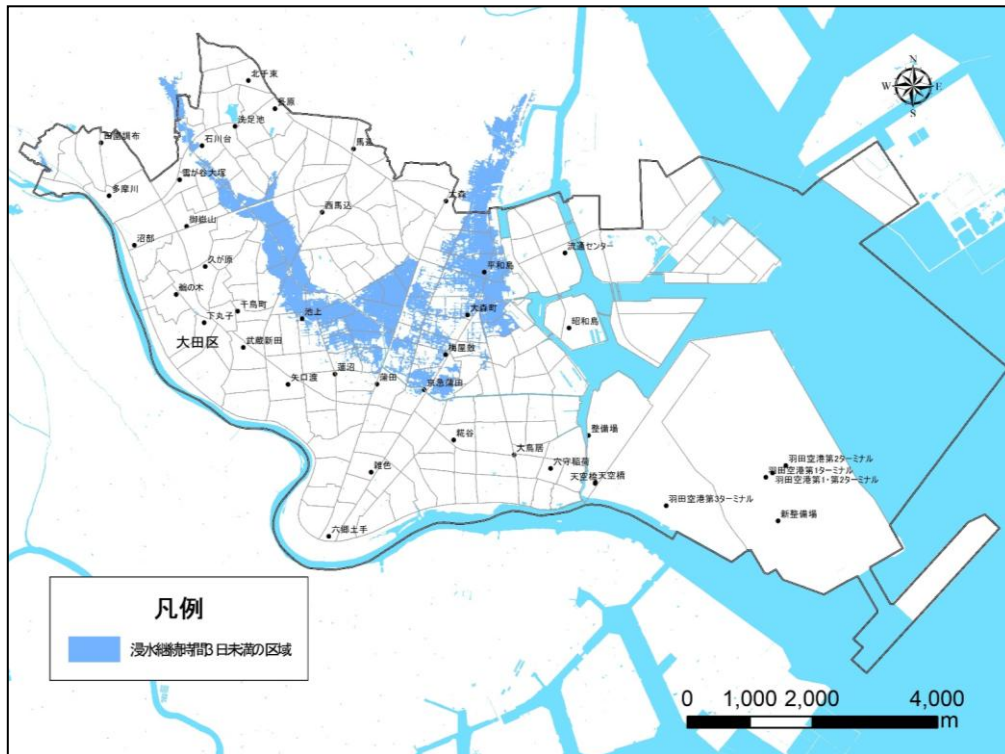
5) 中小河川・内水氾濫

想定最大規模の中小河川や内水の氾濫が発生した場合、大田区では区域の51.9%のエリアで浸水が予想されています。中小河川や内水の氾濫の場合は、多摩川氾濫や高潮の場合に比べて、浸水継続時間こそ短いものの、浸水想定区域は区全体に広がっています。

■ 中小河川・内水氾濫による被害想定 【浸水想定区域（想定最大規模）】



【浸水継続時間（3日未満のエリア）（想定最大規模）】

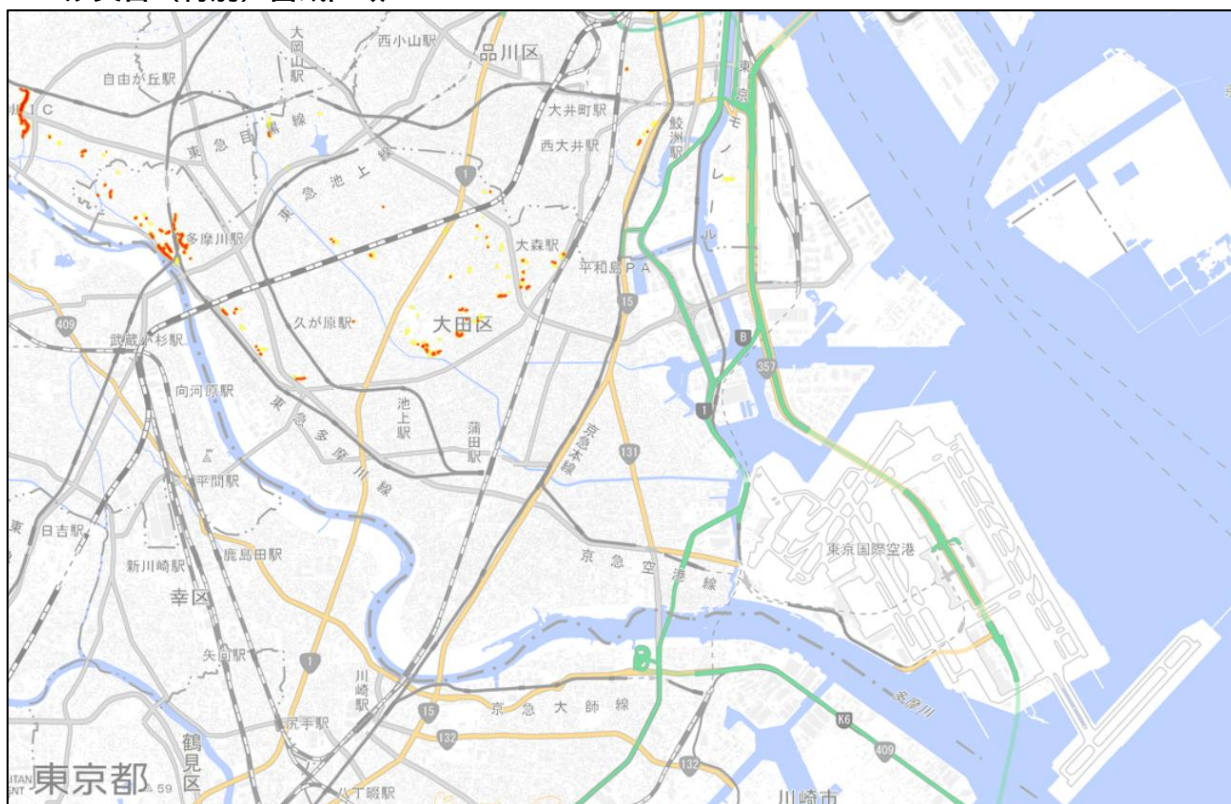


出典：大田区高台まちづくり基本方針

6)土砂災害

区内では、丘陵部や高台、傾斜地周辺を中心に、警戒区域数が95か所、うち特別警戒区域58か所分布しています（2025年10月現在）。

■土砂災害（特別）警戒区域

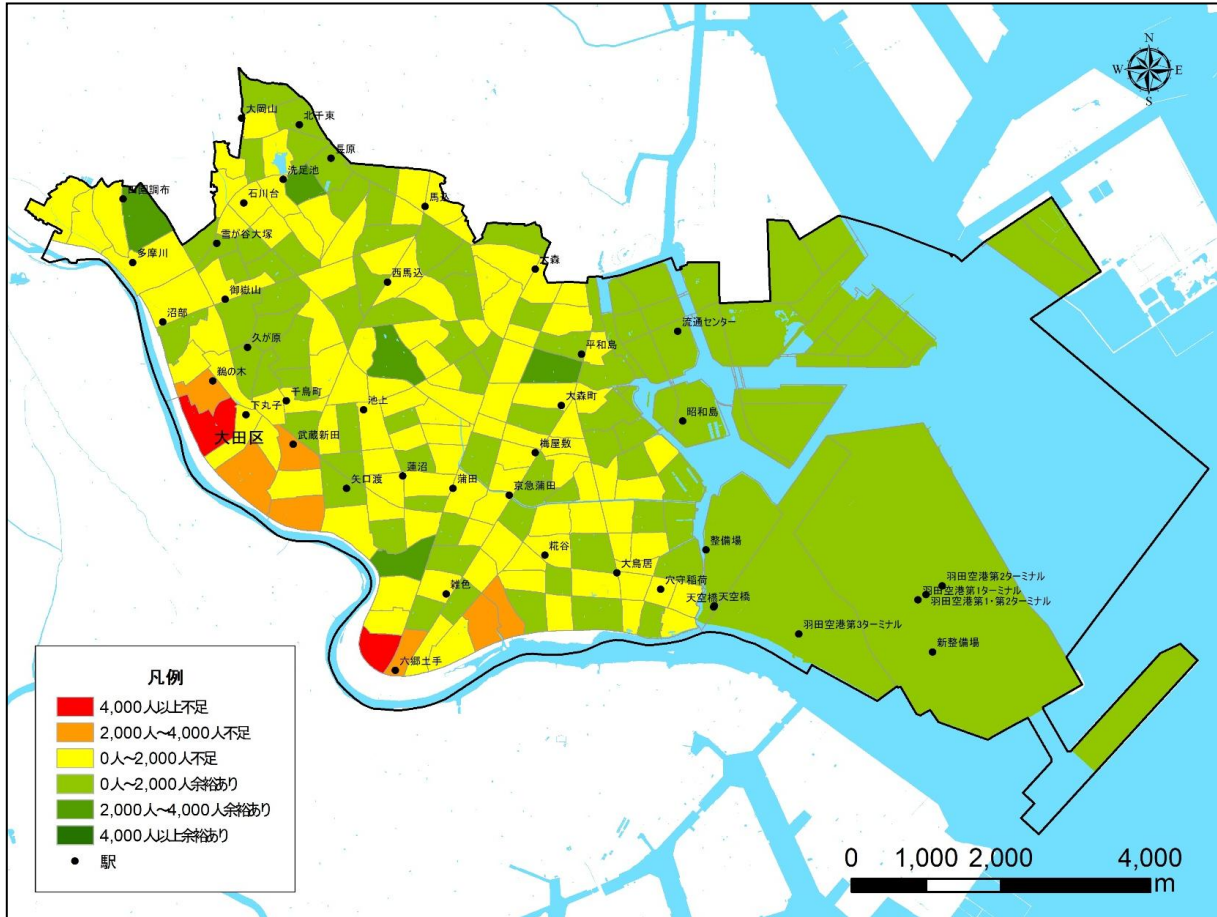


出典：東京都建設局「区内の土砂災害（特別）警戒区域」

7)水害時の緊急避難場所

「大田区高台まちづくり基本方針」における大田区における高台（水害時緊急避難場所）の不足状況の分析では、想定最大規模の多摩川氾濫、想定最大規模の高潮、中小河川・内水氾濫が発生した場合の3ケースで算出した高台の過不足人数のうち、不足が最も多い値を採用した場合、浸水区域内の多くの町丁目で高台が不足する結果となっています。特に、矢口・六郷・下丸子などの多摩川沿いでは、1,000～2,000人以上高台が不足する結果となっています。また、内陸部でも、中小河川や内水の氾濫により、水害時緊急避難場所の受入人数が最大2,000人程度不足する町丁目が点在しています。

町丁目別の高台の過不足人数

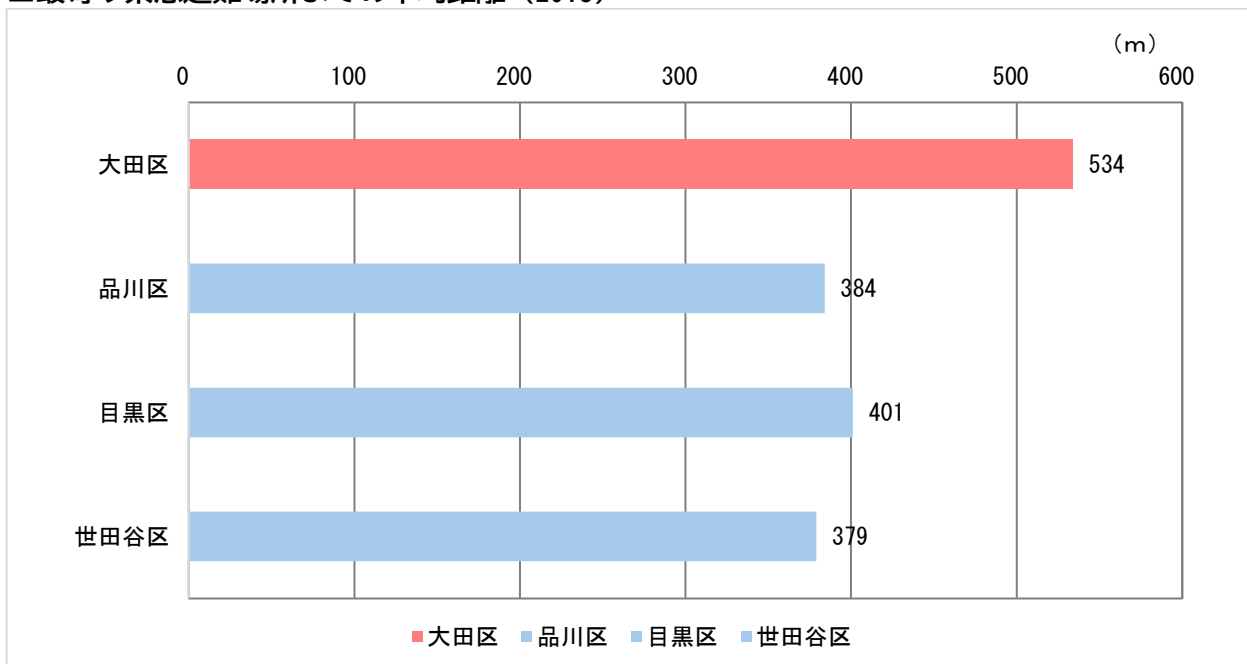


出典：大田区提供資料

8) 最寄り緊急避難場所までの平均距離

大田区的最寄り緊急避難場所までの平均距離は534mであり、隣接区と比較して概ね1.3~1.4倍となっています。

最寄り緊急避難場所までの平均距離（2018）



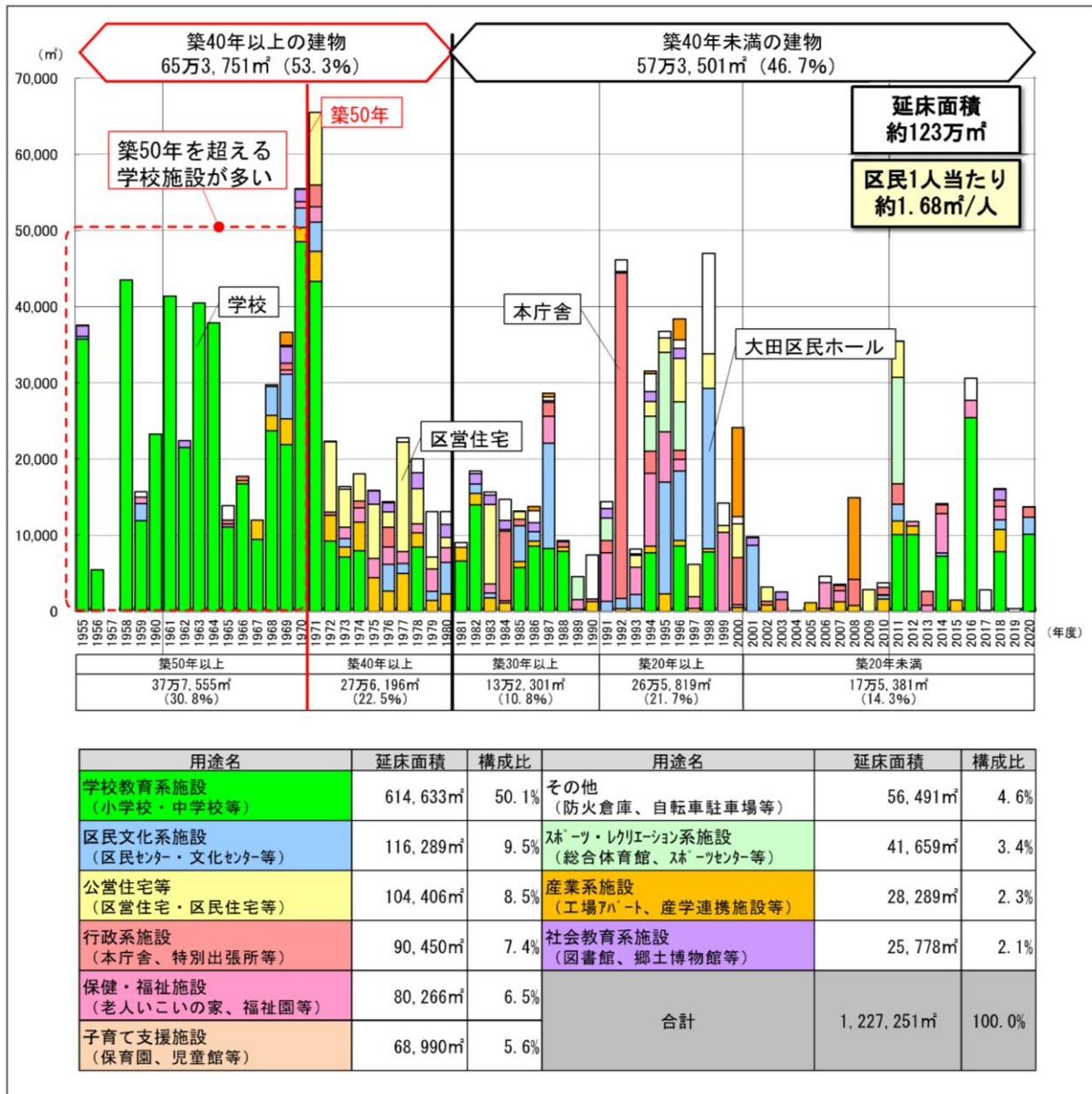
出典：国土交通省「都市モニタリング指標」を基に作成

(8) 公共施設

1) 築年別整備状況

築年数が40年以上経過し、今後更新が必要となる公共施設が全体の約半数を占めており、区全域に分布しています。特に、学校施設は築年数が50年以上経過している施設が多くなっています。

■ 築年別整備状況（総務省資産ソフトによる分類）



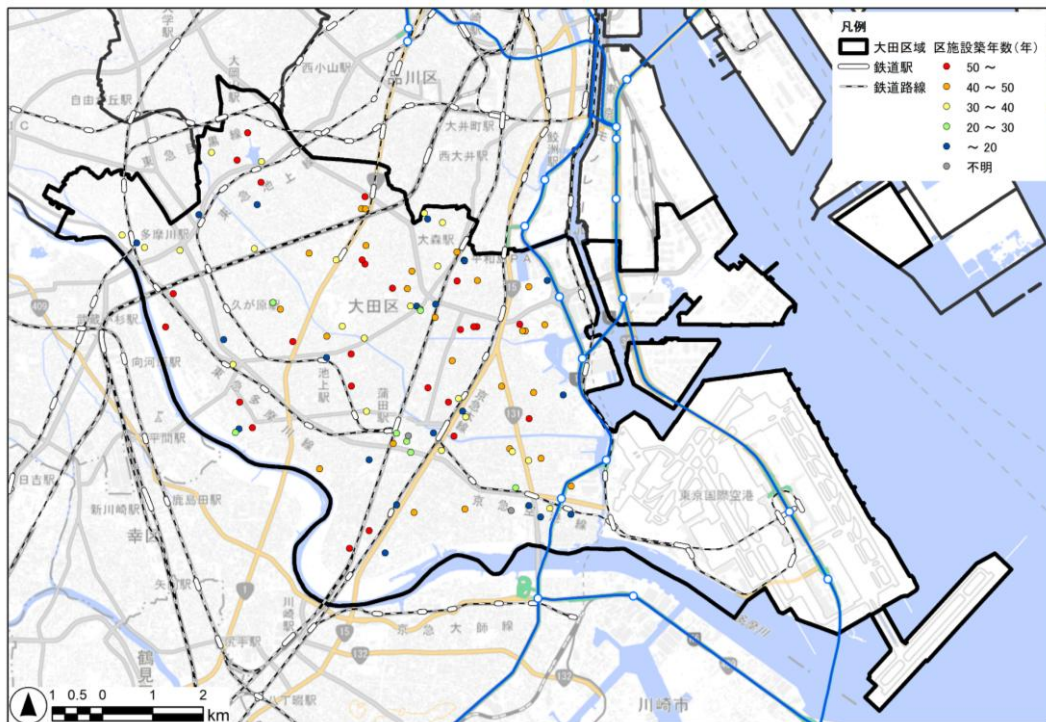
出典：公共施設等総合管理計画

2) 主な公共施設の築年別の分布

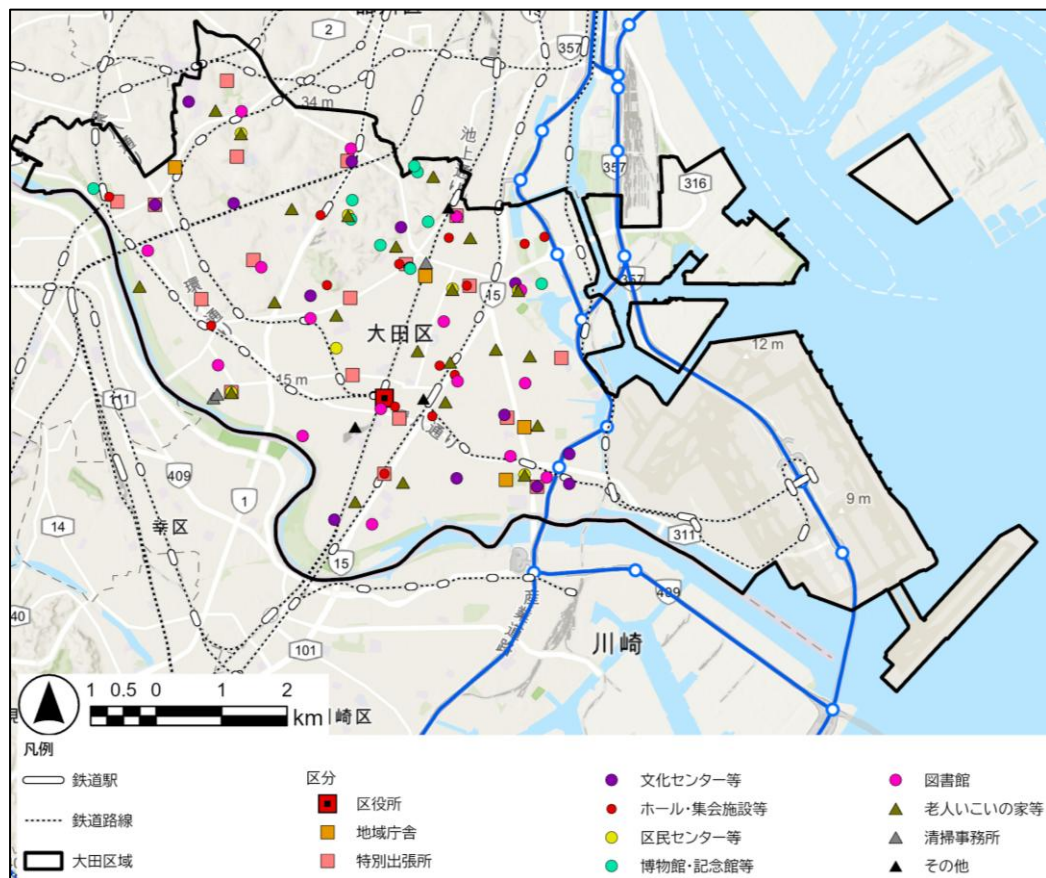
築年数が40年以上経過し、今後更新が必要となる公共施設が全体の約半数を占めており、区全域に分布しています。特に、学校施設は築年数が50年以上経過している施設が多く、種別も多岐にわたっています。

■ 主な公共施設の築年別分布状況

【築年】



【種別】



出典：区提供資料を基に作成