まちづくり環境委員会　案件一覧

（令和８年９月 17・18 日開催分）

○補正予算案の説明　１件

	報告順	件　　名	資料番号	説明者（所管課長名）
環境資源部	1	令和８年度大田区一般会計補正予算（第４次）案について		柞木　環境政策課長

○所管事務報告　12 件

部局	報告順	件　　名	資料番号	説明者（所管課長名等）
まちづくり推進部	1	馬込文士村魅力向上整備について	9	深川　都市計画課長
	2	地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案報告及びパブリックコメントの実施について	10	深川　都市計画課長
	3	東馬込二丁目がけ崩れに関する区を被告とする訴訟について	11	大塚　建築審査課長
	4	区立シルバーピアたまがわ及び併設施設の大規模改修工事について	12	真鍋　住宅政策担当課長
鉄道・都市づくり部	5	蒲田地区駐車場地域ルールの運用について	3	藏方　拠点整備第二担当課長
	6	大森駅周辺都市基盤施設整備計画（素案）に係る区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施について	4	立花　拠点整備第一担当課長
	7	東急多摩川線（鵜の木～武蔵新田駅付近）連続立体交差事業及び駅周辺まちづくりの促進に関する要望活動の実施について	5	大見　新空港線・沿線整備担当課長

都市基盤整備部	8	令和８年度水防態勢の構築について	6	谷田川　都市基盤管理課長
	9	大田区無電柱化推進計画中間見直し（案）について	7	谷田川　都市基盤管理課長
	10	くすのき公園の増設について	8	菅原　地域基盤整備第二課長
資源環境部	11	温室効果ガス排出量の報告について	4	柞木　環境政策課長
	12	生産緑地地区の都市計画変更について	5	小泉　みどり・環境保全担当課長

まちづくり環境委員会 令和8年9月 17･18 日
まちづくり推進部　資料9番
所管　都市計画課

馬込文士村魅力向上整備について

1　概要

「大田区歴史的風致維持向上計画」（令和８年５月 22 日認定）に基づき、計画の効果的な推進を図るとともに、観光振興による地域経済の活性化、デジタル技術等を活用した歴史・文化の普及やシビックプライドの醸成を目指します。

馬込文士村を対象に、来訪者が楽しみながら歴史を体感できる環境を整え、回遊性、利便性の向上、歴史・文化資源の発信力強化等を通じて、シティプロモーションに寄与する取組を実施いたします。

2　事業内容

既存の案内用看板の表示をリニューアルし、二次元コードを活用した馬込文士村公式アプリ「まごめぐり」の導入を予定しています。

まごめぐりには、地図機能、ルート案内、AR 技術を活用した体験型コンテンツ、音声ガイド、謎解きなどを整備し、かつての馬込文士村の歴史や風景を現地で楽しめるものとなっております。大田文化の森において、アプリと連動した AR フォトスポットを設置し、ノベルティ配布を予定しています。

また、NHK 連続テレビ小説「ブラッサム」（令和８年９月 28 日放映開始予定）等の契機に加え、大森駅 150 周年および大森貝塚 150 周年の機会を捉え、馬込文士村の魅力向上と来訪者増につながる取組を実施いたします。

・案内用看板のリニューアル
・AR 技術を活用したまちあるきアプリ「まごめぐり」の導入
・音声ガイド
・謎解き

3　開始時期（予定）

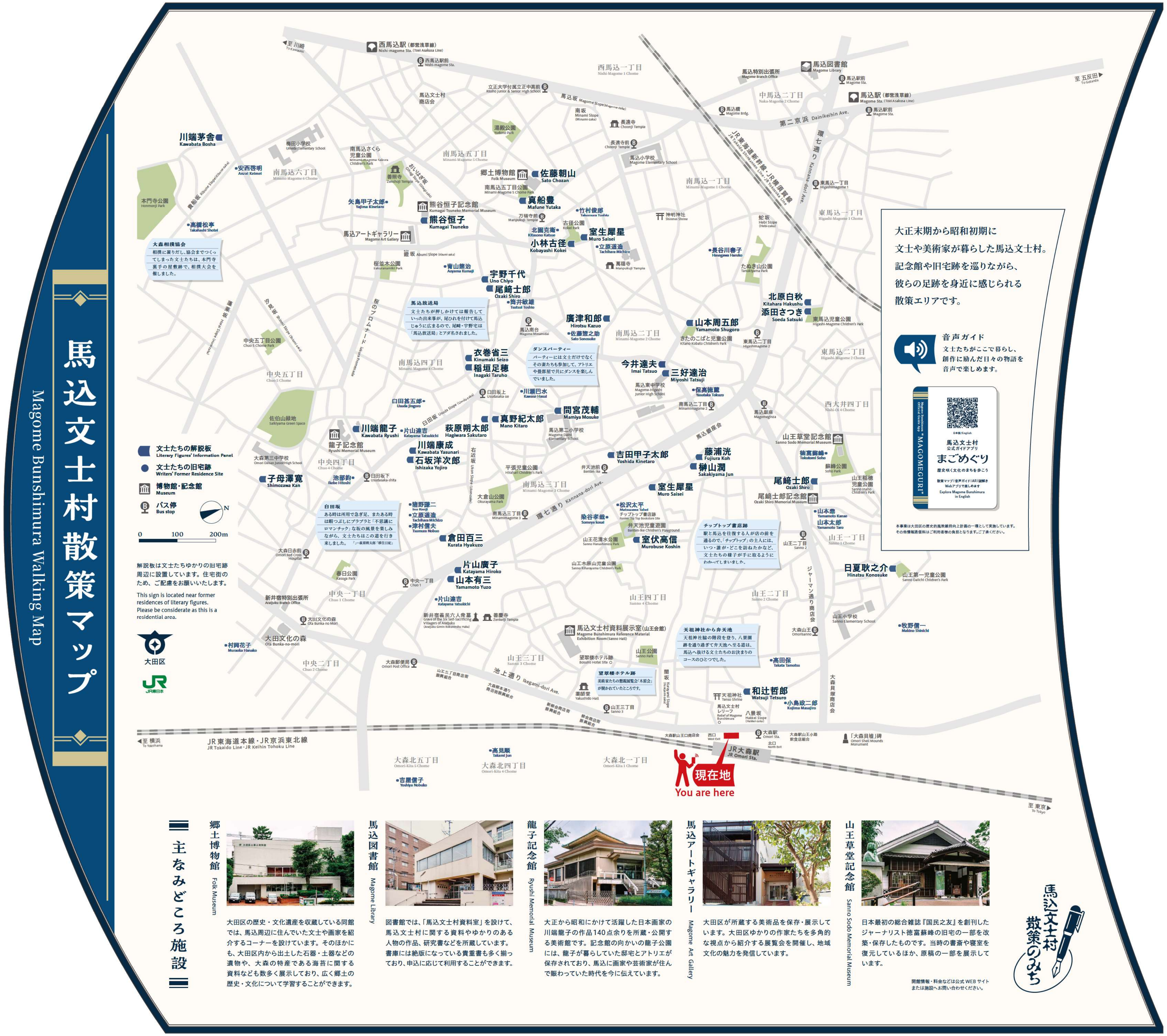
令和８年 10 月１日（木）から

4　添付資料

・総合案内板、解説板（別紙１）
・アプリ、AR 資料(別紙２）
・音声ガイド一覧、音声ガイド原稿（別紙３）

S-01 総合案内板 / 大森駅西口正面　グラフィック寸法：W1,774 × H1,574

別紙1



K-22 文士旧宅跡解説板 / 宇野千代　　グラフィック寸法：W584 × H404

文士たちの足あと
Footsteps of Literary Figures

Uno Chiyo Novelist

尾崎士郎と出会った彼女は、馬込の大根畑の中に家を一軒みつけます。農家の藁葺き納屋を改造して費用は130円。夢見る新進女流作家は、初めて稼いだ原稿料で家を建てたのです。

部屋の中はバラ模様の壁紙にレースのカーテン、金属製のベッドと小さなオルガン、それに机を置いて「椿姫でも寝ているような部屋」が出来上がります。これが「何かというと家が建てたくなる」彼女の癖の始まりでした。

参考文献　宇野千代『私のお化粧人生史』



馬込のモガさん 宇野千代

小説家　1897–1996

山口県生。懸賞小説で「脂粉の顔」が入選したのをきっかけに、作家として活躍。また、スタイル社を創立、日本初のお洒落雑誌『スタイル』を発行する。ただし、活動の重点は作家業に置き、『色ざんげ』『おはん』などの作品を発表している。

［略年表］

1921 大正10
- 馬込一帯のほとんどは田や畑。文士たちに先立って多くの画家が居住していた。
- 山王の望翠楼ホテルで馬込や山王・新井宿の画家たちの展覧会「木原会」が開かれていた。（大正5～大正8）
- 本郷や田端周辺に集まっていた文士たちが、馬込へ移り始める。

1923
- 関東大震災が起こる。郊外にある馬込やその周辺に移住者が増えてくる。

1924
- 文士たちの交流が盛んになり、「尾崎・宇野宅には「馬込放送局」なる呼び名がつく。

1925
- 廣津和郎らを中心に麻雀が大流行。

1926 昭和元年
- 『現代日本文学全集』（改造社）の刊行をきっかけに、円本（1冊1円の全集物）時代が始まる。

1927
- 大衆文学が盛んになる。

1928
- 静養・執筆のため、馬込文士たちの伊豆湯ヶ島への往来が多くなる。

1929
- 衣巻家でダンスパーティーが開かれ、萩原朔太郎一家などがこれに加わり、恒例となる。

1930 昭和5
- 文士村のモガの間で断髪が流行。

1931
- 馬込に町制がひかれ、宅地化が進む。

1932
- 文士たちの間で、浮気や離婚が相次いだり、住人の引っ越しや入れ替わりが頻繁になる。

1933
- 大森相撲協会発足、相撲大会が開かれる。

1934
- 文士村の退廃的な雰囲気が影をひそめ、文士たちも腰を据えて執筆に取り組むようになる。

1935 昭和10
- 文士たちの作品が次々と認められる。

■ 部分は大田区域内居住期間を示しています。

本解説板は文士たちゆかりの旧宅跡周辺に設置しています。住宅街のため、ご配慮をお願いいたします。

This sign is located near former residences of literary figures. Please be considerate as this is a residential area.

大田区

馬込文士村 散策のみち

□まごめぐりアプリイメージ

別紙２



【ランディング画面】



【ホーム画面】



【ルート案内】



【音声ガイド】



【謎解き】

□トビラAR

AR技術によりトビラの中に当時の馬込文士村を再現！！音とモーションを用いた体験型コンテンツ！！









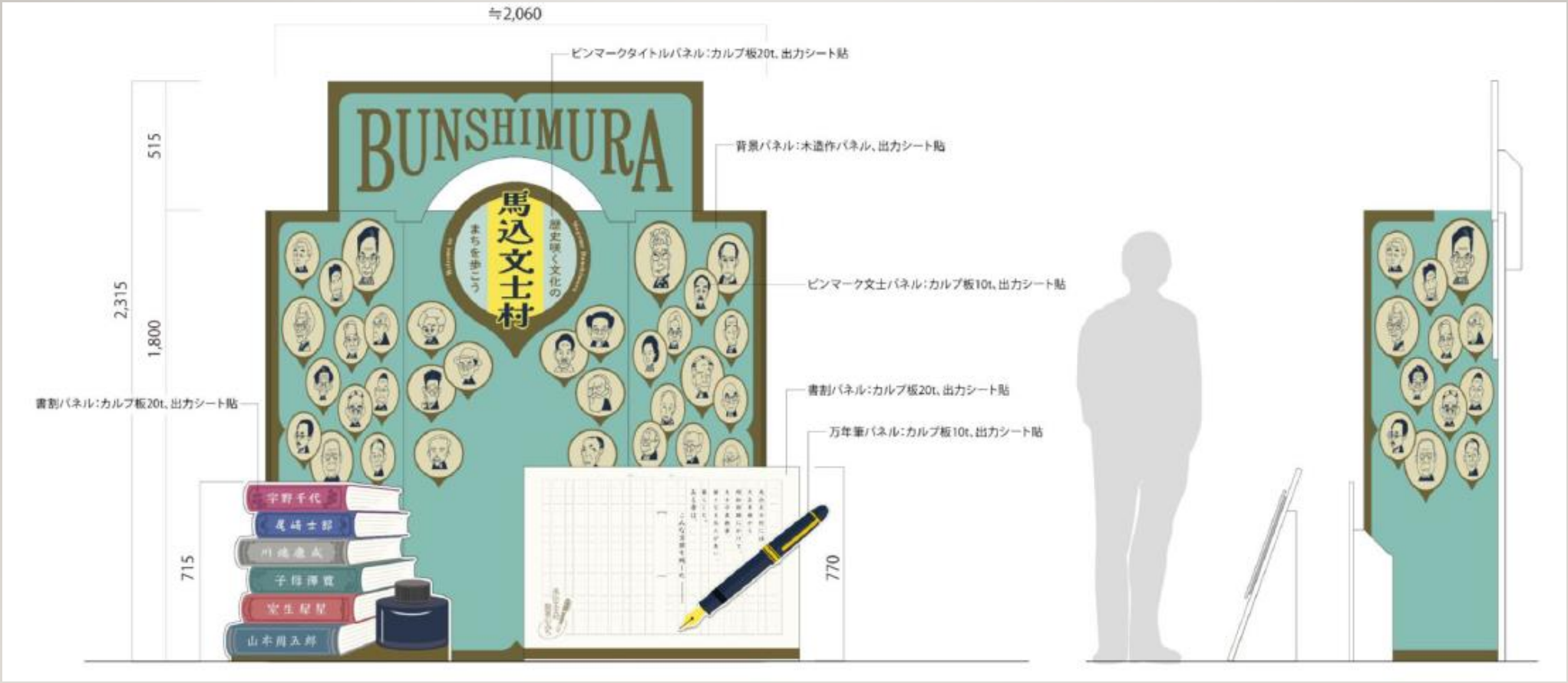






□ARフォットスポット

大田文化の森にフォトスポットを設置！！
書きかけの原稿用紙に文士たちの名言がARにより出現！！
今日はどんな文士たちの言葉に出会えるでしょう。



別紙３

馬込文士村　音声ガイド　ナレーション原稿

01	北原白秋
02	山本周五郎
03	吉田甲子太郎
04	宇野千代
05	熊谷恒子
06	尾﨑士郎
07	日夏耿之介
08	藤浦　洸
09	小林古径
10	稲垣足穂
11	子母沢寛
12	真野紀太郎
13	添田さつき
14	榊山　潤
15	山本有三
16	片山廣子
17	今井達夫
18	佐藤朝山
19	石坂洋次郎
20	川端康成
21	川端龍子
22	萩原朔太郎
23	川端茅舎
24	三好達治
25	和辻哲郎
26	間宮茂輔
27	真船　豊
28	衣巻省三
29	広津和郎
30	倉田百三
31	室伏高信
32	室生犀星
33	山王草堂記念館
34	大田区立郷土博物館
35	大田区立馬込図書館
36	馬込アートギャラリー
37	龍子記念館
38	新規案内板
39	総合案内板（大田文化の森駐輪場）
40	総合案内板（郷土博物館）
41	総合案内板（西馬込駅南口）
42	総合案内板（蘇峰公園）
43	総合案内板（大森駅西口）

04【宇野千代（うの ちよ)】

　作家の宇野千代さんと、同じく作家の尾崎士郎（おざきしろう）さんは、
恋に落ちて、この地で暮らし始めました。
士郎さんは、この文士村では、まさにガキ大将、
文士たちに囲まれて、しょっちゅう、酒を酌（く）み交（か）わして大騒ぎ。
千代さんは、そんな彼らのために、かいがいしく働いて、
時には、酒代まで出してあげて…。

　千代さんに言わせると、士郎さんの唯一の欠点は
「人に好かれすぎること」だったんですって…。
そんな、欠点ありますぅ？
よっぽど、好きだったんです、千代さん、士郎さんのこと。

　それなのに、二人は、結局…、お別れしちゃうんですよ。
さみしいかぎりです。

　でもね、終わりの日のことを思うんなら、
はじまりの日のことだって、思い出してやらなくっちゃいけません。
だって、その日、一緒に暮らし始めた二人の前には、
明るい未来しかなかったんですから。
その日、幸せそうな二人が、確かに、ここに、いたんです。
ここに。ここに…

地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案報告及びパブリックコメントの実施について

まちづくり環境委員会
令和８年９月１７・１８日
まちづくり推進部　資料10番
所管　都市計画課

●地域力を生かした大田区まちづくり条例(以下「条例」という。)：区民や事業者及び区が協力し、誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを目指し、平成23年に制定。

⇒この度、社会情勢の変化や新たな子育て世帯住宅政策に対応し、地域力を生かした魅力あるまちづくりをより一層推進するため、条例及び大田区開発指導要綱(以下「要綱」という。)等の一部改正に向け、考え方を取りまとめました。

1. 令和8年度の主な改正ポイント

1. 安全・安心なまちづくりに向けて

防災に関する施策について、新築事業のみならず、既存建物にまで対象範囲を広げ、より一層安全・安心なまちづくりを推進するため新たな章を追加し、止水板や高台緊急避難施設の設置に係る事項を条例に追加します。

◆対象…条例(新章及び規定の追加)

2. 子育て世帯向け住宅政策の推進

子育て世帯の定住促進及び子育てしやすい住環境の整備を図るため、集団住宅建設事業における子育て世帯向け住宅の戸数確保を促進するとともに、宅配ボックスを設置することで子育て世帯向け設備の充実に係る事項を追加します。

◆対象…条例施行規則別表第2(改正)、要綱(規定の追加)

3. 駐車場地域ルール制定との整合

蒲田地区駐車場地域ルールの策定(令和8年9月告示予定)に向け、駐車場の設置に係る事項について条例の内容を見直します。

◆対象…条例第38条(改正)

4. 商店街の更なる発展の推進

商店街の更なる発展を図るため、開発事業者の商店街への配慮に関する規定を見直し、当該建築物に対して店舗等を付置するよう努める規定及び店舗等を営もうとする者への商店会加入促進に係る規定を条例へ追加します。

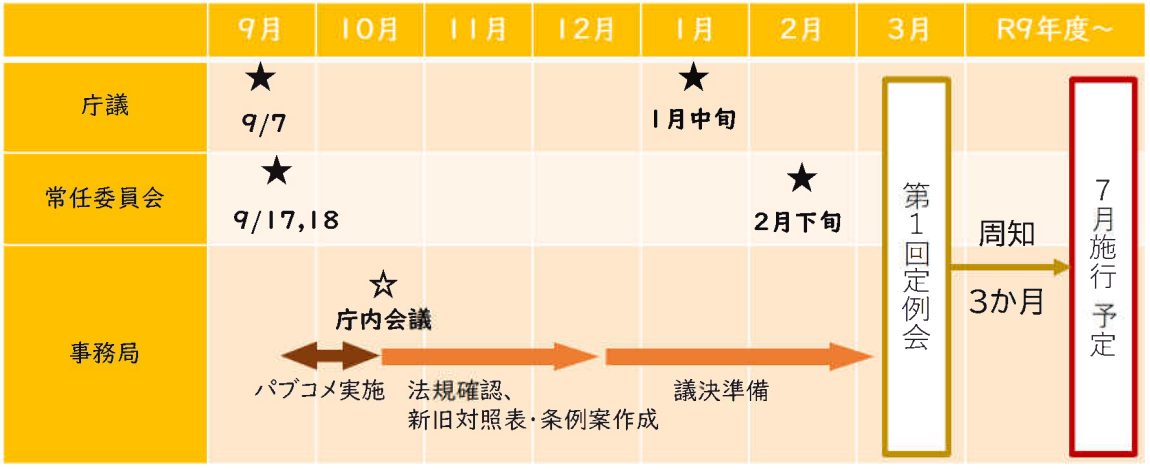
◆対象…条例第39条の2(改正及び規定の追加)

2. パブリックコメント概要

実施期間：令和8年9月25日(金)～10月16日(金)

- **周知方法**
  区ホームページ、令和8(2026)年区報10月1日号、SNS(X)
- **閲覧場所**
  区ホームページ、区政情報コーナー(本庁舎2階)、
  各特別出張所、都市計画課窓口(本庁舎7階20番窓口)
- **意見提出方法**
  電子申請(LoGoフォーム)、郵送、FAX、
  各特別出張所、都市計画課窓口(本庁舎7階20番窓口)
- **公表資料**
  資料1　地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案
  参考資料　現在の条例及び要綱等(様式及び細則を除く)

3. 今後のスケジュール



地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案

資料１

１．条例等改正の背景と目的

地域力を生かした大田区まちづくり条例（以下「条例」という。）とは、区民や事業者及び区が協力し、地域力を生かして誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを目指し、平成23年に制定された条例です。

この度、社会情勢の変化や新たな子育て世帯住宅政策に対応し、地域力を生かした魅力あるまちづくりをより一層推進するため、条例及び条例を補完する基準や手続きについて定める大田区開発指導要綱（以下「要綱」という。）等の一部改正に向け、考え方を取りまとめました。

以下の内容について区民の皆さまのご意見をお待ちしております。

＊改正の項目

（1） 安全・安心なまちづくりに向けて

（2） 子育て世帯向け住宅政策の推進

（3） 駐車場地域ルール制定との整合

（4） 商店街の更なる発展の推進

地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案

2．条例の改正趣旨・対象条文

（1）安全・安心なまちづくりに向けて

ア　安全対策（※条例に下線部のように追加します）

区民及び事業者は、災害から生命及び身体を保護し、並びに被害の軽減を図るため、区内に存する建築物（以下「既存建築物等」という。）に係る安全対策の推進に努めなければならないこととします。

イ　止水板の設置（※条例に下線部のように追加します）

区民及び事業者は、過去に浸水被害が発生した地域又は水防法第14条第2項に規定する洪水浸水想定区域若しくは同法第14条の2第2項に規定する雨水出水浸水想定区域内の既存建築物等において、止水板を設置するよう努めなければならないこととします。

ウ　高台緊急避難施設の設置（※条例に下線部のように追加します）

区民及び事業者は、既存建築物等の浸水階より上層階に高台緊急避難施設を確保するよう努めなければならないこととします。

（2）子育て世帯向け住宅政策の推進

ア　ファミリー型式住戸の計画戸数（※条例施行規則第25条の別表第2の下線部を改めます）

30戸以上の集団住宅では、用途地域に応じて定められた計算式に基づき、算出された数（小数点以下は切り捨て）以上のファミリー型式住戸を設置するものとする。

用途地域が第一種・第二種低層住居専用地域　ファミリー型式住戸の計画戸数＝計画住戸×1/2

用途地域が第一種・第二種低層住居専用地域以外の地域　ファミリー型式住戸の計画戸数＝計画住戸×1/3

イ　宅配ボックスの設置　（※要綱に下線部のように追加します）

（ア）集団住宅建設事業を行う者は、入居者の利便性の向上及び子育て中の家事・育児負担の軽減に資するため、敷地内に入居者が利用できる宅配ボックスを設置するよう努めなければならないこととします。

（イ）宅配ボックスの設置に当たっては、利用者の動線の安全確保、防犯及び周辺環境に配慮するものとします。

地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案

（3） 駐車場地域ルール制定との整合

ア　自動車駐車場等の設置

（※東京都駐車場条例に基づく駐車場地域ルールと整合を図るため、条例第38条第1項に下線部のように追加します）

集団住宅建設事業又は一定規模建設事業を行う者は、事業区域の周辺において、路上駐車による交通渋滞及び交通事故の発生を防ぐため、規則で定める基準により当該事業の敷地内に自動車駐車場を設置するものとします。ただし、東京都駐車場条例（昭和33年東京都条例第77号）第17条第1項第1号、第17条の3第1項第1号又は第19条の2第1項第1号の規定により、地区特性に応じた基準に基づき必要な駐車施設の附置の確保を図る場合は、当該基準の定めるところによるものとします。

（4）　商店街の更なる発展の推進

ア　商店街への配慮

（※条例第39条の2について第3項を（ア）の下線部のように改めるとともに、（イ）の下線部のように追加します）

（ア）第1項の開発事業者は、当該事業の建築物に店舗等（物品販売業を営む店舗、飲食店、サービス業を営む店舗、金融機関の本店又は支店、営業所、遊技場その他これらに類するものをいいます。以下この条において同じ。）を付置するよう努めるものとします。この場合において、当該建築物に店舗等を付置することとしたときは、当該開発事業者は、区長と事前に協議を行わなければならないこととします。

（イ）第1項の開発事業者は、当該事業の建築物において店舗等を営もうとする者に対し、商店会に関する説明を行い、商店会への加入を促すよう努めるものとします。

地域力を生かした大田区まちづくり条例等の改正素案

3．施行予定日

令和9年7月1日を予定しております。

4．今後のスケジュール

令和9年第1回大田区議会定例会に提案予定です。

〈担当〉
大田区まちづくり推進部都市計画課計画調整担当
電話番号　03－5744－1333

参考資料１

○地域力を生かした大田区まちづくり条例

平成 22 年 12 月 13 日
条例第 44 号
改正　平成 23 年 12 月 13 日第 34 号
平成 24 年 3 月 16 日第 24 号
平成 28 年 3 月 14 日第 48 号
平成 29 年 10 月 6 日第 34 号
令和 2 年 3 月 11 日第 24 号
令和 7 年 3 月 13 日第 3 号
令和 7 年 3 月 13 日第 41 号
令和 8 年 3 月 11 日第 17 号

目次

前文
第１章　総則（第１条―第７条）
第２章　地域力を生かしたまちづくり
　第１節　地区まちづくり支援事業（第８条―第15条）
　第２節　地区計画等の都市計画の決定（第16条―第18条）
　第３節　建築協定（第19条）
第３章　建築物等に係る開発調整
　第１節　開発事業の基準（第20条―第29条の３）
　第２節　住宅宅地開発事業（第30条）
　第３節　集団住宅建設事業（第31条―第33条）
　第４節　周辺環境に対する配慮（第34条―第41条の２）
第４章　葬祭場等の設置に係る調整（第42条―第56条）
第５章　墓地に係る開発調整（第57条―第59条）
第６章　自然環境に対する配慮
　第１節　事業を行う者の責務（第60条―第63条）
　第２節　再生可能エネルギー設備に係る建築士の説明義務（第63条の２）
第７章　雑則（第64条）
第８章　罰則（第65条・第66条）
付則

大田区は、台地部を中心とする良好な住環境、臨海部や多摩川に代表される水辺環境、世界に開かれた国際空港、長年にわたって培われてきた歴史と文化、世界最先端の技術力を有する工業や区民生活を支える商業の集積など、多彩な地域特性を有するまちである。

まちづくりとは、こうした地域特性を踏まえて、区民、事業者及び大田区が互いに連携してまちの魅力を維持し、向上させることであり、共に手を携えて、将来にわたり区民が快適に暮らせる生活環境を整備していかなければならない。

これを実現するためには、大田区が、まちづくり分野の計画や事業を区民や事業者と協働して進め、継続的にまちづくりに取り組むことができる制度を確立するとともに、区民や事業者が主体となって地域で生じる様々なまちづくりの課題の解決に向けた協議の場を設けるなど、区民一人一人の参加によるまちづくりを進めていく必要がある。

そこで、心豊かな生活と機能的な都市づくりが両立したまちを目指し、地域力を生かしたまちづくりを進めるため、この条例を制定する。

第１章　総則

（目的）

第１条　この条例は、大田区（以下「区」という。）のまちづくりに関する基本理念を定め、区民、事業者及び区の責務を明らかにし、まちづくりに係る区民参画の手続及び開発事業、葬祭場等の設置に係る行政指導の基本事項を定めることにより、行政運営における公正の確保及び透明性の向上を図り、もって地域力を生かした魅力あるまちづくりを推進することを目的とする。

（定義）

第２条　この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

（１）　土地所有者等　区内に所在する土地の所有権又は区内に所在する建築物の所有を目的とする対抗要件を備えた地上権若しくは賃借権（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。）を有する者をいう。

（２）　区民　区内に居住し、在勤し、又は在学する者及び土地所有者等をいう。

（３）　事業者　区内で事業を行う個人、法人及びこれらの者で構成する団体をいう。

（４）　地域力　区民、事業者及び自治会、町会その他の団体が持っている力並びにこれらの者及び区が互いに連携し、協働することによって生まれる力により多様な地域の課題を解決し、魅力ある地域を創造していく力をいう。

（５）　地区　特定の目的のために特に指定された地域をいう。

（６）　まちづくり活動　地域のまちづくりに関する課題の解決に向けて行う自主的な活動をいう。

（７）　まちづくり専門家　都市計画、建築等まちづくり分野の専門的知識及び経験を有する者をいう。

（８）　地区まちづくり協議会　区のまちづくり事業と連携した活動又は第６号に規定するまちづくり活動を行う区長の認定を受けた団体をいう。

（９）　自治会等　大田区自治会連合会に加盟する自治会及び町会をいう。

(10)　地区まちづくり構想　第７条に規定するまちづくりの基本と整合し、地区のまちの将来像及びまちづくり活動の方針、目標等で構成する地区まちづくり協議会が活動するための指針をいう。

(11)　地区計画　都市計画法（昭和43年法律第100号。以下「法」という。）第12条の５に規定する計画で都市計画に定めるものをいう。

(12)　地区計画等　法第12条の４第１項各号に掲げる計画で都市計画に定めるものをいう。

(13)　建築協定　建築基準法（昭和25年法律第201号）第69条に規定する建築協定をいう。

(14)　住宅宅地開発事業　道路を設ける住宅建設目的の宅地開発で事業区域面積が350平方メートル以上又は区画数が５区画以上のものをいう。

(15)　集団住宅　共同住宅、寄宿舎、長屋その他複数の住戸又は居住室を含む建築物をいう。

(16)　集団住宅建設事業　集団住宅の建設で計画戸数が15戸以上のものをいう。

(17)　一定規模建設事業　建築物の建設で事業区域面積が500平方メートル以上で当該建築物の延べ面積が1,000平方メートル以上のものをいう。ただし、前号に該当するものを除く。

(18)　住戸専用面積　壁芯で囲まれた単住戸の面積でベランダ、バルコニー並びに住戸の外部に開口部を設けたメーターボックス及びパイプスペースを除いたものをいう。

(19)　ファミリー型式住戸　集団住宅のうち、住戸専用面積が40平方メートルを超える住戸をいう。

(20)　ワンルーム型式住戸　集団住宅のうち、住戸専用面積が40平方メートル以下の住戸をいう。

(21)　後退用地　大田区狭あい道路拡幅整備条例（平成16年条例第26号）第２条第５号に規定する後退用地及び敷地の一部で、建築基準法第42条第１項第５号に規定する道路（同法附則第５項の規定により同号の規定による道路とみなされるものを含む。以下同じ。）のうち当該道路の幅員が確保されていないものの現況境界線と、同法第42条第１項第５号の規定による道路の境界線との間にある土地をいう。

(22)　拡幅整備　後退用地及び大田区狭あい道路拡幅整備条例第２条第６号に規定する隅切り用地を道路として一般の通行に支障がない状態に整備することをいう。

(23)　公道　大田区私道整備助成条例（昭和55年条例第15号）第２条第１号に規定する公道をいう。
(24)　私道　大田区私道整備助成条例第２条第２号に規定する私道をいう。
(25)　葬祭場　業として葬儀（骨葬等を含む。以下同じ。）を行うことを主たる目的とした施設をいう。
(26)　遺体保管所　葬儀を行う施設を持たず、業として遺体を保管（運送契約に基づく一時保管を含む。）する施設をいう。
(27)　エンバーミング施設　葬儀を行う施設を持たず、業として薬液を使った遺体の保存、遺体の修復等の処置を行う施設をいう。
(28)　葬祭場等　葬祭場、遺体保管所、エンバーミング施設その他これらに類する施設をいう。
(29)　葬祭場等の設置　新築、改築、増築、建築物の使用方法の変更等により葬祭場等を設置することをいう。
(30)　近隣関係住民等　次のいずれかに該当する者をいう。
ア　葬祭場等の敷地境界から100メートル以内に居住する者又は土地若しくは建築物を所有する者
イ　葬祭場等の敷地を包含する地域又はこれに隣接する地域に存する町会若しくは自治会の長又はこれらに準ずる者
ウ　葬祭場等の敷地境界から100メートル以内の商店街組織の長又はこれに準ずる者
(31)　墓地開発事業　墓地、埋葬等に関する法律（昭和23年法律第48号）第10条第１項の規定により許可を要する者が行う墓地の設置で事業区域面積が350平方メートル以上のものをいう。
(32)　災害　地震、洪水、豪雨、暴風、崖崩れ、高潮、津波その他の異常な自然現象又は大規模な火事若しくは爆発その他その及ぼす被害の程度においてこれらに類する原因により生ずる被害をいう。

（まちづくりの基本理念）

第３条　区民、事業者及び区は、未来を創り出すこどもたちが夢と希望をもって健やかに育つまち、文化を伝え育み誰もが笑顔でいきいき暮らすまち、豊かな環境と産業の活力で持続的に発展するまち及び安全・安心で活気とやすらぎのある快適なまち並びにSDGsに掲げる持続可能なまちの実現に向け、組織や世代を超えて連携・協働して地域のまちづくりに取り組むことをまちづくりの基本理念（以下「基本理念」という。）とする。

（区民の責務）

第４条　区民は、まちづくりの主体としての役割を自覚し、地域のつながりを強化することにより、基本理念が目指すまちづくりに寄与するよう努めなければならない。

（事業者の責務）

第５条　事業者は、区民と共に地域のつながりの強化に努めるとともに、柔軟で利便性の高いまちづくりを進めることにより、基本理念が目指すまちづくりに寄与するよう努めなければならない。

２　事業者は、住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業、一定規模建設事業及び墓地開発事業を行うときは、良好な環境を確保し、周辺の区民の理解と協力を得られるよう必要な措置を講じなければならない。

（区の責務）

第６条　区は、基本理念に掲げるまちの実現に向けて、必要な施策を行わなければならない。

２　区は、区民のまちづくりへの参画の機会を広げるとともに、区民によるまちづくり活動を支援しなければならない。

３　区は、事業者が前条第２項に規定する事業を行うときは、当該事業者に適切な指導及び助言を行わなければならない。

４　区は、基本理念に基づくまちづくりを推進するに当たり、区民及び事業者の理解及び協力を得なければならない。

（まちづくりの基本）

第７条　区民、事業者及び区は、大田区基本構想及び大田区基本計画のほか、区のまちづくりに関する方針やルール等について、まちづくりの基本（以下「まちづくりの基本」という。）として遵守しなければならない。

第２章　地域力を生かしたまちづくり

第１節　地区まちづくり支援事業

（まちづくり活動に対する支援事業）

第８条　区長は、まちづくり活動を推進するため、予算の範囲内で次の各号に掲げる支援事業（以下「地区まちづくり支援事業」と総称する。）を行うものとし、事業の内容は当該各号に掲げるとおりとする。

（１）　地区まちづくり協議会設立支援事業　区と連携してまちづくり活動を行う団体の地区まちづくり協議会（以下「協議会」という。）設立に向けた支援を行う事業

（２）　地区まちづくり協議会支援事業　協議会のまちづくり活動の円滑な実施と活動内容の充実を図るため、まちづくり活動に対して支援を行う事業

（３）　地区計画素案策定支援事業　地区計画により地区の特性を生かした街並みを形成するため、住民の発意による地区計画を検討する団体（以下「地区計画検討団体」という。）の地区計画の検討及び地区計画素案の策定に対して支援を行う事業

（大田区まちづくり認定審査会）

第９条　地区まちづくり支援事業の適正かつ円滑な実施及び公平性を確保するため、区長の付属機関として大田区まちづくり認定審査会（以下「審査会」という。）を設置する。

２　審査会は、次に掲げる事項の審査を行う。

（１）　協議会の認定及びその取消しに関すること。

（２）　前条第２号及び第３号に規定する支援事業の助成及び報告に関すること。

（３）　第15条第１項の地区まちづくりルールの登録及びその取消しに関すること。

３　審査会は、区民、学識経験者、区議会議員及び区職員のうちから、区長が委嘱し、又は任命する委員10人以内をもって構成する。

４　委員の任期は３年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補充委員の任期は、前任者の残任期間とする。

５　前各項に定めるもののほか、審査会の組織及び運営に関し必要な事項は、規則で定める。

（まちづくり専門家）

第10条　区長は、まちづくり専門家からの申請に基づき、規則で定めるところにより当該まちづくり専門家を区に登録するものとする。

２　第８条第１号及び第３号に規定する支援事業として、区長は、前項の規定により区に登録されたまちづくり専門家（以下「登録専門家」という。）を派遣することができる。この場合において、派遣された登録専門家は、派遣終了後、区長に対し、規則で定めるところにより完了の報告をしなければならない。

３　前項の登録専門家は、地区まちづくり支援事業を受ける団体に対し、指導、助言、資料作成、進行管理等（以下「指導等」という。）を行う。

４　第８条第２号及び第３号に規定する支援事業に関し、次に掲げるまちづくり活動を実施するための業務をまちづくり専門家に依頼するときは、登録専門家から選出するものとする。

（１）　協議会のまちづくり活動において登録専門家の支援を必要とする事業（以下「専門家支援事業」という。）

（２）　地区計画検討団体の地区計画素案の策定

５　区長は、登録専門家が行う指導等又は前項の支援の内容が適当でないと認めるときは、審査会の審査を経て、登録を取り消すことができる。

（地区まちづくり協議会設立支援事業）

第11条　区長は、協議会の設立を目指す団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該団体からの申請に基づき、規則で定めるところにより登録専門家の派遣を行う。

（１）　まちづくり活動を行う対象地区（以下「活動対象地区」という。）が、大田区都市計画マスタープランに基づき、規則で定めるまちづくり拠点地域（以下「まちづくり拠点地域」という。）の全部又は一部を含む一体的な地域であること。

（２）　活動対象地区が、他の協議会が活動するまちづくり拠点地域でないこと。ただし、区長が必要と認めるときは、この限りでない。

（３）　地区まちづくり構想を策定し、自立した運営により継続してまちづくり活動を行うことを目的とする団体であること。

（４）　特定の者の利害に係る活動又は特定の開発事業等に賛成し、若しくは反対する活動を行う又は行ったことがある団体でないこと。

（地区まちづくり協議会の認定）

第12条　区長は、協議会の認定を受けようとする団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該団体からの申請に基づき、審査会の審査を経て、協議会として認定する。

（１）　前条各号に掲げる要件を全て満たすこと。

（２）　活動対象地区内の全ての自治会等が、協議会の認定を受けようとする団体のまちづくり活動に参加している又はまちづくり活動を承認していること。

（３）　活動対象地区内の自治会等、商店会、居住者、事業者又は土地所有者等で構成されていること。

（４）　活動対象地区及び当該活動対象地区を含むまちづくり拠点地域内の全ての自治会等、商店会、居住者、事業者及び土地所有者等に自発的参加の機会を保障していること。

（５）　地区まちづくり構想に基づき、自立してまちづくり活動を実施していること。

２　協議会の認定期間は、５年とする。

３　前項の規定にかかわらず、協議会は、認定の更新の申請をすることができる。この場合においては、前２項の規定を準用する。

４　区長は、協議会が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、認定を取り消すことができる。

（１）　解散の届出をしたとき。

（２）　認定の取消しの申請をしたとき。

（３）　認定の要件に適合しなくなったと審査会に判定されたとき。

（地区まちづくり協議会支援事業）

第13条　区長は、協議会が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該協議会からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより協議会の活動に係る経費の助成（以下「協議会活動経費助成」という。）を行う。

（１）　地区まちづくり構想に基づくまちづくり活動計画を作成し、これに基づくまちづくり活動を行おうとしていること。

（２）　協議会単独での前号のまちづくり活動の実施が困難であり、区の支援を必要としていること。

（３）　同種の他の助成（次条第２項の規定による助成を除く。）を活用していないこと。

２　協議会活動経費助成を受けた協議会（以下「助成協議会」という。）は、会計年度の専門家支援事業を変更しようとするときは、規則で定めるところにより区長に届け出なければならない。

３　助成協議会は、協議会活動経費助成に係る会計年度が終了したときは、区長に対し、規則で定めるところにより活動の報告をしなければならない。

４　区長は、助成協議会が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、協議会活動経費助成の全部又は一部を取り消すことができる。

（１）　認定を取り消されたとき。

（２）　協議会の活動に係る経費以外の用途に助成金を使用したとき。
（３）　偽りその他不正な手段により助成金の交付を受けたとき。
５　助成協議会は、前項の規定により協議会活動経費助成を取り消されたときは、当該取消しに係る部分に関する助成金を速やかに返還しなければならない。
（地区計画素案策定支援事業）
第14条　区長は、地区計画検討団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該地区計画検討団体からの申請に基づき、規則で定めるところにより登録専門家の派遣を行う。
（１）　地区計画を検討する対象地区（以下「地区計画検討地区」という。）の全ての自治会等及び商店会が、地区計画の検討を行うことについて承認していること。
（２）　地区計画検討地区の面積が原則として5,000平方メートル以上であること。
（３）　検討を行う地区計画がまちづくりの基本と整合していること。
（４）　特定の者の利害に係る活動又は特定の開発事業等に賛成し、若しくは反対する活動を行う又は行ったことがある団体でないこと。
２　区長は、前項の登録専門家の派遣を行った地区計画検討団体が次に掲げる要件の全てを満たすときは、当該地区計画検討団体からの申請に基づき、審査会の審査を経て、規則で定めるところにより地区計画の素案策定に係る経費の助成（以下「地区計画素案策定経費助成」という。）を行う。
（１）　登録専門家の派遣に係る当該専門家からの完了報告が、当該地区において地区計画によるまちづくりの可能性を認めていること。
（２）　同種の他の助成（前条第１項の規定による助成を除く。）を活用していないこと。
３　前項の助成を受けた地区計画検討団体（以下「助成地区計画検討団体」という。）は、地区計画素案の策定を中断しようとするときは、規則で定めるところにより区長に届け出なければならない。
４　助成地区計画検討団体は、地区計画素案を策定したとき、地区計画素案策定経費助成に係る会計年度が終了したとき又は地区計画の素案の策定を中断したときは、区長に対し、規則で定めるところにより活動の報告をしなければならない。
５　区長は、地区計画検討団体が次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、地区計画素案策定経費助成の一部又は全部を取り消すことができる。
（１）　地区計画素案策定以外の用途に助成金を使用したとき。
（２）　偽りその他不正な手段により助成金の交付を受けたとき。
６　助成地区計画検討団体は、前項の規定により助成を取り消されたときは、当該取消しに係る部分に関する助成金を速やかに返還しなければならない。
（地区まちづくりルールの登録）
第15条　協議会、自治会、町会、商店会等の地域団体（以下「地域団体」という。）は、区長に対し、地域におけるまちづくりに関する自主的な取決め（以下「地区まちづくりルール」という。）の登録を申請することができる。
２　区長は、前項の規定により申請された地区まちづくりルールが次に掲げる要件の全てを満たすときは、審査会の審査を経て、区に登録するものとする。
（１）　地区まちづくりルールの対象地区内の地域団体、居住者、事業者及び土地所有者等への周知がなされ、かつ、合意形成が図られていること。
（２）　まちづくりの基本と整合していること。
（３）　特定の者の利害に係る内容又は特定の開発事業等に賛成し、若しくは反対する内容でないこと。
３　地区まちづくりルールを区に登録した地域団体（以下「登録団体」という。）は、当該地区まちづくりルールの対象地区内の地域団体、居住者、事業者及び土地所有者等の理解を得るとともに、その普及に努めなければならない。
４　区長は、登録団体が解散したとき又は登録団体から登録の取消しの申請があったときは、当該地

区まちづくりルールの登録を取り消すものとする。

5　区長は、必要があると認めるときは、審査会の審査を経て、当該地区まちづくりルールの登録を取り消すことができる。

第２節　地区計画等の都市計画の決定

（地区計画の素案の提案）

第16条　協議会又は地区計画検討団体は、次に掲げる要件の全てを満たすときは、区長に対し、第14条第２項の助成を受けて策定した地区計画の素案を提案することができる。

（１）　地区計画の対象地区の土地所有者等の２分の１以上が、地区計画素案に合意していること。

（２）　地区計画素案に合意している土地所有者等が所有する土地の地積が、地区計画の対象地区の地積の２分の１以上であること。

（地区計画等の案の作成手続）

第17条　法第16条第２項に規定する地区計画等の案の内容となるべき事項（以下「地区計画等の原案」という。）の提示方法は次項及び第３項に、意見の提出方法は第４項に定めるとおりとする。

2　区長は、地区計画等の案を作成しようとするときは、次に掲げる事項を公告し、地区計画等の原案を当該公告の日から２週間公衆の縦覧に供しなければならない。

（１）　地区計画等の種類、名称、位置及び区域

（２）　縦覧場所

3　区長は、前項に定めるもののほか、地区計画等の原案について必要があると認めるときは、説明会の開催その他の周知措置を講ずるものとする。

4　法第16条第２項に規定する者は、第２項の縦覧の開始の日から起算して３週間を経過する日までに、区長に対し、地区計画等の原案に関する意見を文書により提出することができる。

（都市計画の決定又は変更の提案）

第18条　協議会は、法第21条の２第２項の規定により、区長に対し、都市計画の決定又は変更の提案をすることができる。

2　法第21条の２第１項及び第２項の規定により、都市計画の決定又は変更の提案をしようとする者は、区長に対し、同条第１項及び第２項並びに法第14条第１項に定めるもののほか、規則で定める書類を提出しなければならない。

第３節　建築協定

（建築協定）

第19条　土地所有者等は、建築基準法第69条の規定に基づき、当該土地について一定の区域を定め、住宅地としての環境又は商店街としての利便を高度に維持増進する等建築物の利用を増進し、かつ、土地の環境を改善するため、その区域内における建築物の敷地、位置、構造、用途、形態、意匠又は建築設備に関する基準についての協定を締結することができる。

2　建築協定の内容は、建築に関する法律及びこれに基づく命令並びに条例に適合するものでなければならない。

3　区長は、建築協定を締結しようとする土地所有者等に対し、指導及び助言を行うものとする。

第３章　建築物等に係る開発調整

第１節　開発事業の基準

（基準の遵守）

第20条　区長は、住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業又は一定規模建設事業（以下この章において「開発事業」という。）を行う者（住宅宅地開発事業にあっては建築基準法施行規則（昭和25年建設省令第40号）第９条に規定する道路の位置の指定の申請及び法第30条第１項に規定する許可の申請を行う者、集団住宅建設事業及び一定規模建設事業にあっては当該事業に関する工事の請負契約の注文者又は請負契約によらないで自らその工事を行う者に限る。以下この章において「開発事業者」という。）に対して必要な行政指導を行うときは、大田区行政手続条例（平成７年条例第44号）

第35条の規定により、別にこれらの行政指導の内容となるべき事項に関する基準（以下「別に定める基準」という。）を定め、規則で定める方法により公表するものとする。

2　開発事業者は、この条例及び別に定める基準に従い、開発事業を行うものとする。

（適用範囲）

第21条　隣接する土地で同時期に若しくは引き続いて行われる２以上の同一の事業又は建築基準法第86条第１項若しくは第２項の規定により一の敷地とみなされることとなる一団地若しくは一定の一団の土地の区域内において行われる同一の事業について、その合算した規模が次のいずれかに該当する場合は、これらを開発事業とみなし、かつ、これらの事業を行う者を開発事業者とみなして、この章の規定を適用する。ただし、これらの事業を行う者又はこれらの事業の設計者若しくは工事施工者が、いずれも同一でない又は実質的に同一と認められる関係として規則で定める関係にない場合は、この限りでない。

（１）　道路を設ける住宅建設目的の宅地開発で事業区域面積の合計が350平方メートル以上又は区画数の合計が５区画以上

（２）　集団住宅の建設で計画戸数の合計が15戸以上

（３）　建築物の建設で事業区域面積の合計が500平方メートル以上で当該建築物の延べ面積の合計が1,000平方メートル以上

2　建築物の増築について、増築後の建築物全体の規模（増築前の工事の完了の日から３年以上経過した既存部分を除く。）が次のいずれかに該当する場合は、開発事業とみなして、この章の規定を適用する。

（１）　集団住宅の建設で計画戸数の合計が15戸以上

（２）　建築物の建設で事業区域面積の合計が500平方メートル以上で当該建築物の延べ面積の合計が1,000平方メートル以上

3　開発事業（前２項の規定によりみなされる場合を含む。以下この項及び次項において同じ。）の対象となる建築物が建築基準法第85条第１項から第５項までに規定する応急仮設建築物若しくは同条第６項及び第７項に規定する仮設建築物である場合の当該建築物又は開発事業の対象となる工事が既存の建築物の用途を変更する工事である場合の当該工事については、この章の規定を適用しない。

4　国若しくは地方公共団体又は公共的団体が行う開発事業については、第23条第１項の規定は適用しない。この場合において、第23条の２の規定の適用に当たっては、同条第１項中「前条第１項に規定する協定を締結した日」とあるのは「第22条に規定する事前の協議が合意に達した日」とし、同条第２項中「前条第３項に規定する開発事業者は、同項に規定する事前の協議」とあるのは「開発事業者は、開発事業の計画の内容を変更しようとするときは、区長と事前に協議を行い、当該協議」とする。

（事前協議）

第22条　開発事業者は、開発事業を行うときは、この条例及び別に定める基準に規定する事項について、規則で定めるところにより区長と事前に協議を行わなければならない。

（協定締結）

第23条　区長及び開発事業者は、前条の協議が合意に達したときは、速やかにその合意内容に基づく協定を締結するものとする。

2　前項の協定を締結した開発事業者は、開発事業の計画、建築物又は土地の所有権等を第三者に譲渡するときは、当該第三者が当該協定の内容を遵守するよう引き継ぐとともに、規則で定めるところにより速やかにその旨を区長に届け出なければならない。この場合において、引継ぎを受けた当該第三者は、開発事業者とみなす。

3　第１項の協定を締結した開発事業者又は前項の規定による引継ぎを受けた開発事業者は、開発事業の計画の内容を変更しようとするときは、規則で定めるところにより当該変更をしようとする内

容について、区長と事前に協議を行わなければならない。

（工事着手の制限）

第23条の２　開発事業者は、前条第１項に規定する協定を締結した日後でなければ開発事業の工事に着手してはならない。

２　前条第３項に規定する開発事業者は、同項に規定する事前の協議が合意に達した日後でなければ当該変更に係る開発事業の工事に着手してはならない。

（開発事業の計画の取りやめ）

第24条　開発事業者は、第22条の協議の開始後、開発事業の計画を取りやめようとするときは、規則で定めるところにより速やかにその旨を区長に届け出なければならない。

（工事完了の届出）

第25条　開発事業者は、開発事業の工事が完了したときは、規則で定めるところにより速やかにその旨を区長に届け出なければならない。

（工事完了の調査）

第26条　区長は、前条の規定による届出があったときは、区長の指定する職員にこの条例及び別に定める基準に適合しているかどうかについての調査を行わせることができる。

２　前項の調査を行う者は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。

（指導）

第27条　区長は、開発事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、必要な措置を講ずるよう指導することができる。

（１）　第22条、第23条第３項若しくは第39条第３項に規定する事前の協議を行わないとき又は正当な理由なくこれを遅延させたとき。

（２）　第22条、第23条第３項又は第39条第３項に規定する事前の協議を行うに当たり虚偽の書類を提出したとき。

（３）　第23条第１項の協定の内容と異なる工事を行ったとき。

（４）　第23条第２項の規定による引継ぎを行わないとき。

（５）　第23条第２項、第24条又は第25条の規定による届出を行わないとき。

（６）　第23条の２の規定に違反して開発事業に着手したとき。

（７）　前条第１項の調査を受けた工事の内容がこの条例又は別に定める基準に適合していないとき。

（８）　第34条の確認を行わないとき。

（９）　その他開発事業の内容がこの条例又は別に定める基準に適合していないとき。

（勧告）

第28条　区長は、開発事業者が前条の規定による指導に従わないときは、当該指導の内容を遵守するよう勧告することができる。

（公表）

第29条　区長は、開発事業者が前条の規定による勧告に従わないときは、規則で定めるところにより意見を聴取した上で、勧告の内容及び当該開発事業者の氏名又は名称その他規則で定める事項を公表することができる。

（命令）

第29条の２　区長は、第28条の規定による勧告（第27条第２号又は第６号に掲げる場合に行う指導に係る勧告に限る。）を受けた開発事業者が勧告に従わないときは、当該開発事業者に対し、期限を定めて、当該勧告に従うべきことを命じ、又は開発事業の工事の停止若しくは中止を命ずることができる。

２　区長は、前項の規定による命令をしようとするときは、当該命令の対象となる開発事業者に対し、あらかじめ意見を述べる機会を与えなければならない。ただし、当該開発事業者が、意見の聴取に

応じないとき又は緊急でやむを得ないときは、この限りでない。

（報告及び立入検査）

第29条の３　区長は、この条例の施行に必要な限度において、開発事業者から開発事業の工事の状況等について必要な報告若しくは資料の提出を求め、又は区長の指定する職員に開発事業を行う土地の区域若しくは建築物に立ち入り、工事その他の行為の状況若しくは建築物その他の物件を検査させることができる。

２　前項の規定により立入検査を行う職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。

３　第１項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

第２節　住宅宅地開発事業

（最小敷地面積）

第30条　住宅宅地開発事業を行う者は、当該事業における１区画当たりの敷地面積について、別表で定める基準以上の敷地面積を確保するものとする。ただし、土地の状況その他の事情により、当該敷地面積の確保が困難であると区長が認める場合は、この限りでない。

第３節　集団住宅建設事業

（ファミリー型式住戸の設置）

第31条　集団住宅建設事業を行う者は、建築物の住戸数が30戸以上の場合は、規則で定める基準以上のファミリー型式住戸を設置するものとする。ただし、規則で定める用途に供するものを除く。

（ワンルーム型式住戸の住戸専用面積）

第32条　集団住宅建設事業を行う者は、建築物がワンルーム型式住戸の場合は、規則で定める１戸当たりの住戸専用面積以上の面積を確保するものとする。ただし、規則で定める用途に供するものを除く。

（集団住宅の管理）

第33条　集団住宅建設事業を行う者は、集団住宅の管理について計画を作成し、規則で定めるところにより当該計画を区長に提出しなければならない。

２　集団住宅建設事業を行う者は、集団住宅に管理人を巡回又は駐在させるとともに、管理人室等を設置し、規則で定める基準を遵守するものとする。

第４節　周辺環境に対する配慮

（道路位置の確認）

第34条　開発事業者は、事業区域が建築基準法第42条第２項に規定する道路に接する場合は、区長に当該道路の位置の確認を行わなければならない。

２　開発事業者は、事業区域が建築基準法第42条第１項第３号又は第５号に規定する道路に接する場合は、区長に当該道路の位置の確認を行わなければならない。

（公共用地との境界線）

第35条　開発事業者は、道路、水路その他の公共用地と事業区域との境界線が未確定である場合は、公共用地の管理者に土地の境界の確認を行い、境界を明確にするものとする。

（公道等の拡幅整備）

第36条　開発事業者は、事業区域が建築基準法第42条第２項の規定に該当する公道に接する場合は、第34条第１項に定める道路の位置の確認に基づき、道路の拡幅整備を行うものとする。

２　開発事業者は、事業区域が建築基準法第42条第１項第５号に規定する道路（公道を含む。）に接する場合において、第34条第２項に定める道路の位置の確認により、当該道路の幅員が確保されていないときは、道路の拡幅整備を行うものとする。

３　前２項の規定により道路の拡幅整備を行う開発事業者は、後退用地の整備及び管理について、規則で定めるところにより道路管理者と事前に協議を行い、その指示に従うものとする。

４　前項の協議により区に後退用地の管理を引き継ぐ開発事業者は、当該後退用地を区に寄付するも

のとする。

（私道の拡幅整備）

第37条　開発事業者は、事業区域が建築基準法第42条第２項の規定に該当する私道に接する場合は、第34条第１項に定める道路の位置の確認に基づき、道路の拡幅整備を行うものとする。

（自動車駐車場等の設置）

第38条　集団住宅建設事業又は一定規模建設事業を行う者は、事業区域の周辺において、路上駐車による交通渋滞及び交通事故の発生を防ぐため、規則で定める基準により当該事業の敷地内に自動車駐車場を設置するものとする。

２　集団住宅建設事業又は一定規模建設事業を行う者は、事業区域の周辺において、自転車並びに原動機付自転車及び自動二輪車（以下「自動二輪車等」という。）の放置による環境悪化を防ぐため、規則で定める基準により当該事業の敷地内に自転車駐車場及び自動二輪車等駐車場を設置するものとする。ただし、大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例（昭和63年条例第12号）第４章の規定により自転車駐車場の設置義務がある者は、当該条例の定めるところによる。

３　第１項及び前項本文の規定は、規則で定める用途に供するものには適用しない。

（工業地域等への配慮）

第39条　工業地域又は準工業地域（以下「工業地域等」という。）内において開発事業を行う開発事業者は、事業区域の周辺の工場の操業環境に配慮し、区長の指示に従い、当該工場の代表者及び工業団体に対し、当該事業の計画について事前に説明を行うものとする。

２　前項の開発事業者は、当該事業の建築物に居住しようとする者等に対し、当該建築物が工業地域等にあること等について事前に説明を行うものとする。

３　第１項の開発事業者は、当該事業の建築物に賃貸工場を付置することについて区長と事前に協議を行わなければならない。

（商店街への配慮）

第39条の２　区長が指定する商店街において集団住宅建設事業及び一定規模建設事業を行う開発事業者は、商業集積の持続的発展に配慮し、区長の指示に従い、当該商店街に存する商店会に対し、当該事業の計画について事前に説明を行うものとする。

２　前項の開発事業者は、当該事業の建築物に居住しようとする者等に対し、当該建築物が商店街にあること等について事前に説明を行うものとする。

３　第１項の開発事業者は、当該事業の建築物に店舗等（物品販売業を営む店舗、飲食店、サービス業を営む店舗、金融機関の本店又は支店、営業所、遊技場その他これらに類するものをいう。）を付置することについて区長と事前に協議を行わなければならない。

（景観への配慮）

第40条　開発事業者は、開発事業を行うに当たって、良好な都市景観の形成に努めなければならない。

（地域コミュニティの形成）

第41条　開発事業者及び開発事業の建築物を管理する者は、地域コミュニティの形成に寄与するため、次に掲げる事項を行うものとする。

（１）　開発事業の建築物の居住者による自治会等の設立を当該居住者に促すこと。

（２）　開発事業の建築物の居住者に対する事業区域の自治会等への加入誘導に努めること。

（３）　事業区域の自治会等に対し、当該事業の計画について事前に説明すること。

（４）　事業区域の自治会等が行う活動等に協力するよう努めること。

（地域の高台緊急避難施設）

第41条の２　集団住宅建設事業又は一定規模建設事業を行う者は、水防法（昭和24年法律第193号）第14条第３項に規定する浸水した場合に想定される水深に相当する階（以下「浸水階」という。）より上層階に高台緊急避難施設を確保するよう努めなければならない。

２　建築物を管理する者は、浸水階より上層階に高台緊急避難施設を確保するよう努めなければなら

ない。

第４章　葬祭場等の設置に係る調整

（葬祭場等事業者の責務）

第42条　葬祭場等の建築主、所有者又は賃借により葬祭場等を設置する事業者（以下「葬祭場等事業者」という。）は、この条例に従い、近隣関係住民等と相互理解を深め、紛争を未然に防止し、良好な住環境及び生活環境の形成に努めなければならない。

（区の責務）

第43条　区は、葬祭場等事業者に対し、適切な指導及び助言を行わなければならない。

（近隣関係住民等の責務）

第44条　近隣関係住民等は、葬祭場等事業者から葬祭場等の設置の計画について事前に説明の申出があった場合は、これに応じるよう努めるものとする。

（事前協議）

第45条　葬祭場等事業者は、葬祭場等を設置するときは、次条の標識を設置する前に、葬祭場等の設置の計画の内容並びに第48条及び第49条に規定する事項について、規則で定めるところにより区長と事前に協議を行わなければならない。

（標識の設置等）

第46条　葬祭場等事業者は、葬祭場等を設置するときは、近隣関係住民等に対し、設置の計画の周知を図るため、規則で定めるところにより葬祭場等の敷地の見やすいところに標識を設置し、その旨を区長に届け出なければならない。ただし、大田区中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例（昭和53年条例第44号）第５条の規定により標識の設置義務がある者は、当該条例の定めるところによる。

（近隣関係住民等との調和）

第47条　葬祭場等事業者は、葬祭場等を設置するときは、近隣関係住民等に対し、設置の計画について、規則で定めるところにより説明会等による周知をするとともに、理解を得るよう努めなければならない。

２　前項の規定により説明会等を開催したときは、規則で定めるところにより区長に報告しなければならない。

３　葬祭場等事業者は、近隣関係住民等と十分に協議し、地域コミュニティの形成に寄与するものとする。

４　葬祭場等事業者は、葬祭場等の設置に係る全ての紛争について、誠意をもって解決に当たらなければならない。

（環境整備事項）

第48条　葬祭場等事業者は、葬祭場等を設置するときは、次に掲げる事項に適合するよう努めなければならない。

（１）　葬祭場等の自動車駐車場は、原則として葬祭場等の用に供する部分の床面積100平方メートル当たり１台以上を葬祭場等の敷地内又は隣接地等に確保すること。ただし、葬祭場等の用に供する部分の床面積が300平方メートル未満の場合は、３台以上を葬祭場等の敷地内又は隣接地等に確保すること。

（２）　葬祭場等の自動車駐車場のうち、少なくとも１台分については、遺体搬送用自動車又は霊きゅう車の駐車及びストレッチャー、ひつぎ等による遺体の搬出入作業に必要な面積を葬祭場等の敷地内に確保すること。

（３）　葬祭場等の敷地は、原則として有効幅員６メートル以上の道路に接すること。

（４）　葬祭場等の敷地の接道部及び敷地内は、樹木による緑化をすること。

（５）　隣地境界線から葬祭場等の建築物の外壁までの距離は１メートル以上とし、隣地境界線沿いは樹木による緑化をすること。ただし、当該外壁の構造、開口部の状況等により隣地に対する配

慮がなされていると区長が認める場合は、この限りでない。

（６）　葬祭場等の自転車駐車場は、原則として葬祭場等の敷地内に設置すること。

（７）　葬祭場等の外観は、周辺の環境、景観等に配慮し、過大な広告等は控えること。

（８）　葬祭場等事業者は、葬祭場等の設置により近隣関係住民等の生活環境に影響を及ぼすおそれがある場合は、当事者間で協議の上、必要な措置を講ずること。

２　葬祭場等の増築の場合及び使用方法の変更等により葬祭場等の用途に供する部分の床面積が増加した場合については、既存の葬祭場等の用途に供する部分の床面積と増築又は使用方法の変更等により増加した葬祭場等の用途に供する部分の床面積の合計に応じて、前項各号の規定に基づき、整備を行うこと。

３　葬祭場等事業者は、病院（20人以上の患者を入院させるための施設を有するものに限る。）、診療所（１人以上19人以下の患者を入院させるための施設を有するものに限る。）及び規則で定める高齢者入所施設の敷地周囲100メートル以内に葬祭場等を設置する場合は、当該施設の理解を得るよう努めなければならない。

（管理運営事項）

第49条　葬祭場等事業者は、葬祭場等の管理運営について、次に掲げる事項を遵守するほか、近隣関係住民等の意向を尊重するものとする。

（１）　ストレッチャー、ひつぎ等による遺体の搬出入作業は、前条第１項第２号の規定により葬祭場等の敷地内に確保した自動車駐車場内で行うこと。ただし、遺体保管所及びエンバーミング施設において、当該作業を行うときは、当該遺体保管所及びエンバーミング施設の建築物内に遺体搬送用自動車又は霊きゅう車を駐車させて開口部を締め切って行うこと。

（２）　エンバーミング処置により生じる廃棄物は、関係法令に基づき適切な処理を行うこと。

（３）　会葬者の自動車による来場は、自粛を求めること。

（４）　葬祭場等から発生する音、におい等については、周囲に影響のないよう配慮すること。

（５）　葬祭場等の周辺地域に商店街等が隣接している場合は、会葬等により営業の妨げになる行為のないよう配慮すること。

（６）　葬祭場等の管理を適切に行うとともに、近隣関係住民等から管理運営方法等についての苦情があったときは、誠意をもって速やかに対応すること。

（７）　葬祭場等において、深夜及び早朝にストレッチャー、ひつぎ等による遺体の搬出入作業を行うときは、特に騒音等で近隣の迷惑にならないように注意すること。

（８）　葬祭場において、花輪を設置する場合は、葬祭場の敷地内で、かつ、内側に向けて設置すること。ただし、道路に面した部分又は葬祭場の敷地内に花輪を設置する十分な空地がない場合には、花輪を設置しないこと。

（９）　葬祭場において、通夜、告別式等を行う場合は、葬祭場の敷地内で行うこと。

（10）　遺体保管所及びエンバーミング施設において、親族等の面会は、原則として行わないこと。ただし、やむを得ず面会を認めるときは、深夜及び早朝は禁止すること。

（協定締結）

第50条　区長及び葬祭場等事業者は、第45条の協議が合意に達したときは、速やかにその合意内容に基づく協定を締結するものとする。

２　前項の協定を締結した葬祭場等事業者は、葬祭場等の設置の計画、設置した葬祭場等、土地の所有権等を第三者に譲渡し、又は葬祭場等を賃貸するときは、当該第三者に周辺地域の環境上及び管理運営上の問題点等について周知し、当該第三者が当該協定の内容を遵守するよう引き継ぐとともに、規則で定めるところにより速やかにその旨を区長に届け出なければならない。この場合において、引継ぎを受けた当該第三者は、葬祭場等事業者とみなす。

３　第１項の協定を締結した葬祭場等事業者又は前項の規定による引継ぎを受けた葬祭場等事業者は、葬祭場等の設置の計画の内容を変更しようとするときは、当該変更の工事に着手する前に、規則で

定めるところにより当該変更をしようとする内容について、区長と協議を行わなければならない。

（葬祭場等の設置の計画の取りやめ）

第51条　葬祭場等事業者は、第45条の協議の開始後、葬祭場等の設置の計画を取りやめようとするときは、規則で定めるところにより速やかにその旨を区長に届け出なければならない。

（葬祭場等の設置の完了の届出）

第52条　葬祭場等事業者は、葬祭場等の設置が完了したときは、規則で定めるところにより速やかにその旨を区長に届け出なければならない。

（葬祭場等の設置の完了の調査）

第53条　区長は、前条の規定による届出があったときは、区長の指定する職員にこの条例に適合しているかどうかについての調査を行わせることができる。

２　前項の調査を行う者は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。

（指導）

第54条　区長は、葬祭場等事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、必要な措置を講ずるよう指導することができる。

（１）　葬祭場等の設置の計画の内容がこの条例に適合していないとき。

（２）　第45条若しくは第50条第３項に規定する事前の協議を行わないとき又は正当な理由なくこれを遅延させたとき。

（３）　第46条、第50条第２項、第51条又は第52条の規定による届出を行わないとき。

（４）　第47条に規定する周知をしないとき、理解を得ようとしないとき、報告を行わないとき又は紛争について誠意を持って解決に当たらないとき。

（５）　第50条第１項の協定の内容と異なる環境整備又は管理運営を行ったとき。

（６）　第50条第２項の規定による引継ぎを行わないとき。

（７）　前条第１項の調査を受けた葬祭場等の設置がこの条例に適合していないとき。

（勧告）

第55条　区長は、葬祭場等事業者が前条の規定による指導に従わないときは、勧告することができる。

（公表）

第56条　区長は、葬祭場等事業者が前条の規定による勧告に従わないときは、規則で定めるところにより意見を聴取した上で、勧告の内容及び当該葬祭場等事業者の氏名又は名称その他規則で定める事項を公表することができる。

第５章　墓地に係る開発調整

（墓地開発事業の基準）

第57条　墓地開発事業を行う者は、周辺環境に配慮し、規則で定める墓地開発事業の基準を遵守するものとする。

（周辺住民等への説明）

第58条　墓地開発事業を行う者は、墓地開発事業を計画している土地の敷地境界から規則で定める距離の範囲内にある敷地の居住者及び事業者に対し、事前に事業の内容を説明し、理解を得られるよう努めなければならない。

（大田区墓地等の経営の許可等に関する条例との関係）

第59条　墓地開発事業については、この条例に定めるもののほか、大田区墓地等の経営の許可等に関する条例（平成24年条例第20号）の定めるところによる。

第６章　自然環境に対する配慮

第１節　事業を行う者の責務

（適用事業）

第60条　この節の規定は、住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業、一定規模建設事業及び墓地開発事

業に適用する。

（緑化）

第61条　前条に規定する事業を行う者は、当該事業を行う敷地及びその接道部並びに当該敷地内の建築物の屋上、壁面等の緑化に努めなければならない。

（水環境の保全）

第62条　第60条に規定する事業を行う者は、安全を損なうおそれがある場合を除き、敷地内の雨水の地下浸透を図ることにより、周辺の河川、池沼、地下水等の水環境の保全に努めなければならない。

（建築物の脱炭素化）

第63条　第60条に規定する事業を行う者は、太陽光、太陽熱、風力等の再生可能エネルギーを活用するとともに、省エネルギー化に努めなければならない。

第２節　再生可能エネルギー設備に係る建築士の説明義務

（説明義務の対象となる建築物の用途及び規模）

第63条の２　建築物のエネルギー消費性能の向上等に関する法律（平成27年法律第53号。以下「建築物省エネ法」という。）第63条第１項に規定する条例で定める用途は、次に掲げる建築物の用途以外のものとする。

（１）　文化財保護法（昭和25年法律第214号）の規定により国宝、重要文化財、重要有形民俗文化財、特別史跡名勝天然記念物又は史跡名勝天然記念物として指定され、又は仮指定された建築物

（２）　文化財保護法第143条第１項又は第２項の伝統的建造物群保存地区内における同法第２条第１項第６号に規定する伝統的建造物群を構成している建築物

（３）　旧重要美術品等の保存に関する法律（昭和８年法律第43号）の規定により重要美術品等として認定された建築物

（４）　文化財保護法第182条第２項の条例その他の条例の定めるところにより現状変更の規制及び保存のための措置が講じられている建築物

（５）　第１号、第３号又は前号に掲げる建築物であったものの原形を再現する建築物

（６）　景観法（平成16年法律第110号）第19条第１項の規定により景観重要建造物として指定された建築物

（７）　建築基準法第85条第１項又は第２項に規定する応急仮設建築物であって、その建築物の工事を完了した後３月以内であるもの又は同条第３項の許可を受けたもの

（８）　建築基準法第85条第２項に規定する事務所、下小屋、材料置場その他これらに類する仮設建築物

（９）　建築基準法第85条第６項又は第７項の規定による許可を受けた建築物

２　建築物省エネ法第63条第１項に規定する条例で定める規模は、建築物の建築に係る部分の床面積の合計が10平方メートルを超えるものとする。

第７章　雑則

（委任）

第64条　この条例に定めるもののほか、この条例の施行について必要な事項は、規則で定める

第８章　罰則

（罰則）

第65条　第29条の２第１項の規定による命令に違反した者は、６月以下の拘禁刑又は50万円以下の罰金に処する。

（両罰規定）

第66条　法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同条の罰金刑を科する。

付　則

（施行期日）

1　この条例は、平成23年４月１日から施行する。

（大田区地区計画等の案の作成手続に関する条例の廃止）

2　大田区地区計画等の案の作成手続に関する条例（昭和59年条例第15号）は、廃止する。

（大田区建築協定条例の廃止）

3　大田区建築協定条例（昭和50年条例第20号）は、廃止する。

（建築協定に関する経過措置）

4　この条例の施行の際現に締結されている前項の規定による廃止前の大田区建築協定条例第２条の規定による建築協定は、第19条の規定により締結されたものとみなす。

付　則（平成23年12月13日条例第34号）

（施行期日）

1　この条例は、平成24年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　この条例による改正後の地域力を生かした大田区まちづくり条例の規定は、この条例の施行の日（以下「施行日」という。）以後に次に掲げる手続を行った住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業及び一定規模建設事業（以下「開発事業」という。）について適用し、施行日前に次に掲げる手続を行った開発事業及び施行日前にこの条例による改正前の第20条第２項に規定する事前協議が行われており、施行日から起算して６月以内に次に掲げる手続を行った開発事業については、なお従前の例による。

（１）　建築基準法第６条第１項に規定する確認の申請

（２）　建築基準法第６条の２第１項に規定する確認を受けるための書類の提出

（３）　建築基準法第18条第２項に規定する計画の通知

（４）　建築基準法施行規則（昭和25年建設省令第40号）第９条に規定する道路の位置の指定の申請

（５）　法第30条第１項に規定する許可の申請

（６）　建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成７年法律第123号）第８条第１項（同法第９条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請

（７）　密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成９年法律第49号）第４条第１項（同法第７条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請

（８）　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第17条第１項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請（同法第17条第４項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）の規定による申出がある場合に限る。）

（９）　長期優良住宅の普及の促進に関する法律（平成20年法律第87号）第５条第１項から第３項まで（同法第８条第２項において準用する場合を含む。）に規定する認定の申請（同法第６条第２項（同法第８条第２項において準用する場合を含む。）の規定による申出がある場合に限る。）

付　則（平成28年３月14日条例第48号）

（施行期日）

1　この条例は、平成28年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の第11条の規定は、この条例の施行の日（以下「施行日」という。）以後に登録専門家の派遣の申請をするものから適用し、施行日前に申請をしたものについては、なお従前の例による。

3　この条例の施行の際現に協議会の認定を受けているものに係る改正後の第12条第２項から第４項までの規定の適用については、同条第２項中「５年」とあるのは「５年（平成28年４月１日前の期間を除く。）」とし、同条第３項の規定による更新の申請に基づき最初の更新がされるまでの間は、同条第４項第３号中「認定の要件」とあるのは「地域力を生かした大田区まちづくり条例の一部を

改正する条例（平成28年条例第48号）による改正前の第12条第１項に規定する認定の要件」とする。

４　改正後の第12条第５項から第10項までの規定は、施行日以後に協議会運営経費助成及び協議会活動事業助成の申請をするものから適用し、施行日前に申請をしたものについては、なお従前の例による。

５　改正後の第14条第１項の規定は、施行日以後に登録専門家の派遣の申請をするものから適用し、施行日前に申請をしたものについては、なお従前の例による。

６　改正後の第14条第２項から第６項までの規定は、施行日以後に地区計画素案策定経費助成の申請をするものから適用し、施行日前に申請をしたものについては、なお従前の例による。

７　改正後の第15条の規定は、施行日以後に地区まちづくりルールの登録の申請をするものから適用し、施行日前に申請をしたものについては、なお従前の例による。

付　則（平成29年10月６日条例第34号）

（施行期日）

１　この条例は、平成30年４月１日から施行する。

（経過措置）

２　この条例による改正後の地域力を生かした大田区まちづくり条例第34条第２項及び第36条第２項の規定は、この条例の施行の日（以下「施行日」という。）以後に事前協議を行う場合について適用し、施行日前に事前協議を行った場合における道路位置の確認及び公道等の拡幅整備については、なお従前の例による。

付　則（令和２年３月11日条例第24号）

この条例は、公布の日から施行する。

○刑法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係条例の整理に関する条例（令和７条例３）抄

（罰則の適用等に関する経過措置）

第６条　この条例の施行前にした行為の処罰については、なお従前の例による。

２　この条例の施行後にした行為に対して、他の条例の規定によりなお従前の例によることとされ、なお効力を有することとされ又は改正前若しくは廃止前の条例の規定の例によることとされる罰則を適用する場合において、当該罰則に定める刑に刑法等の一部を改正する法律（令和４年法律第67号）第２条の規定による改正前の刑法（明治40年法律第45号。以下「旧刑法」という。）第12条に規定する懲役（以下「懲役」という。）（有期のものに限る。以下同じ。）、旧刑法第13条に規定する禁錮（以下「禁錮」という。）（有期のものに限る。以下この項において同じ。）又は旧刑法第16条に規定する拘留（以下「旧拘留」という。）が含まれるときは、当該刑のうち懲役又は禁錮はそれぞれその刑と長期及び短期を同じくする有期拘禁刑と、旧拘留は長期及び短期を同じくする拘留とする。

（人の資格に関する経過措置）

第７条　拘禁刑又は拘留に処せられた者に係る他の条例の規定によりなお従前の例によることとされ、なお効力を有することとされ又は改正前若しくは廃止前の条例の規定の例によることとされる人の資格に関する法令の規定の適用については、無期拘禁刑に処せられた者は無期禁錮に処せられた者と、有期拘禁刑に処せられた者は刑期を同じくする有期禁錮に処せられた者と、拘留に処せられた者は刑期を同じくする旧拘留に処せられた者とみなす。

（経過措置の規則への委任）

第10条　この章に定めるもののほか、この条例の施行に伴い必要な経過措置は、規則で定める。

付　則（令和７年３月13日条例第３号）

この条例は、令和７年６月１日から施行する。

付　則（令和７年３月13日条例第41号）

（施行期日）

1　この条例は、令和７年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　この条例の施行の際、現にこの条例による改正前の地域力を生かした大田区まちづくり条例（以下「旧条例」という。）の規定に基づく大田区まちづくり認定審査会の委員である者の任期については、なお従前の例による。

3　この条例の施行の日（以下「施行日」という。）前に区長に対して行ったまちづくり専門家の登録に係る申請でこの条例の施行の際当該申請に対する決定がされていないものは、この条例による改正後の地域力を生かした大田区まちづくり条例（以下「新条例」という。）の規定に基づく申請があったものとみなす。

4　施行日前に区長に対して行った地区まちづくり協議会の認定に係る申請でこの条例の施行の際当該申請に対する決定がされていないものは、新条例の規定に基づく申請があったものとみなす。

5　この条例の施行の際、現に協議会の認定を受けているものに係る改正後の第12条第２項から第４項までの規定の適用については、同条第２項中「５年」とあるのは「５年（令和７年４月１日前の期間を含む。）」とし、同条第３項の規定による更新の申請に基づき最初の更新がされるまでの間は、同条第４項第３号中「認定の要件」とあるのは「地域力を生かした大田区まちづくり条例の一部を改正する条例（令和７年条例第41号）による改正前の第12条第１項に規定する認定の要件」とする。

6　改正後の第13条の規定は、施行日以後に協議会活動経費助成の申請をするものから適用し、施行日前に旧条例に基づく協議会運営経費助成及び協議会活動事業助成の申請をしたものについては、なお従前の例による。

7　改正後の第21条第１項の規定は、施行日以後に事前協議を行う住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業又は一定規模建設事業（以下「開発事業」という。）から適用し、施行日前に事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則（令和８年３月11日第17号）

この条例は、令和８年７月１日から施行する。

別表（第30条関係）

建ぺい率	用途地域	１区画当たりの敷地面積
40パーセント	第一種低層住居専用地域	95平方メートル以上
50パーセント	第一種低層住居専用地域	75平方メートル以上
	第二種低層住居専用地域	
60パーセント	第一種低層住居専用地域	65平方メートル以上
	第二種低層住居専用地域	
	第一種中高層住居専用地域	
	第二種中高層住居専用地域	
	第一種住居地域	60平方メートル以上
	第二種住居地域	
	準住居地域	
	準工業地域	55平方メートル以上
	工業地域	

備考

（１）　東京都風致地区条例（昭和45年東京都条例第36号）第２条の規定により知事が指定する第二種風致地区（以下「風致地区」という。）の１区画当たりの敷地面積については、建蔽率及び用途地域にかかわらず、95平方メートル以上とする。

（２）　建蔽率は、建築基準法第53条第１項に規定する建築物の建築面積の敷地面積に対する割合をいい、同条第３項に規定する数値の加算は適用しない。

（３）　敷地が２以上の用途地域（風致地区は、一つの用途地域とみなす。）にまたがる場合は、当該敷地の最大面積を占める地域の１区画当たりの敷地面積を適用する。

参考資料２

○地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則

平成 23 年 2 月 15 日
規則第 6 号
改正　平成 23 年 3 月 4 日第 13 号
平成 23 年 12 月 15 日第 96 号
平成 24 年 3 月 21 日第 15 号
平成 25 年 3 月 28 日第 54 号
平成 25 年 11 月 25 日第 128 号
平成 28 年 3 月 31 日第 119 号
平成 30 年 3 月 14 日第 10 号
令和 3 年 3 月 12 日第 50 号
令和 3 年 3 月 29 日第 128 号
令和 4 年 3 月 1 日第 6 号
令和 5 年 3 月 1 日第 22 号
令和 7 年 3 月 13 日第 27 号
令和 8 年 3 月 11 日第 33 号

（趣旨）

第１条　この規則は、地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号。以下「条例」という。）の施行について必要な事項を定めるものとする。

（審査会の組織及び運営）

第２条　条例第９条第３項に規定する大田区まちづくり認定審査会（以下「審査会」という。）の構成は、次に掲げるとおりとする。

（１）　区民　２人以内
（２）　学識経験者　２人以内
（３）　区議会議員　２人以内
（４）　区職員　４人以内

２　審査会に会長及び副会長を置き、委員の互選により定める。

３　会長は、審査会を代表し、会務を統括する。

４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

５　審査会は、会長が招集する。

６　審査会は、委員の半数以上の出席がなければ、会議を開くことができない。

７　審査会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

８　審査会は、公開とする。ただし、会長が必要と認めるときは、非公開とすることができる。

９　会長は、やむを得ない理由により審査会の会議を開くことができない場合において、審査事項の概要を記載した書面を送付する等の方法により、委員から意見を徴し、その結果をもって審査会の決定に代えることができる。

10　この規則に定めるもののほか、審査会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

11　審査会の庶務は、鉄道・都市づくり部鉄道・都市づくり課において処理する。

（まちづくり専門家の登録）

第３条　条例第10条第１項の規定によるまちづくり専門家の登録を受けようとする者は、まちづくり専門家登録申請書（別記第１号様式）により区長に申請しなければならない。

２　区長は、前項の規定による申請の結果について、まちづくり専門家登録決定通知書（別記第２号様式）により申請者に通知しなければならない。

３　登録の有効期間は、登録をした日から５年とする。ただし、延長することを妨げない。

４　条例第10条第１項の規定により区に登録されたまちづくり専門家（以下「登録専門家」という。）

は、申請の内容に変更があったときは、区長に変更の届出をしなければならない。

（まちづくり専門家の派遣）

第３条の２　条例第10条第２項に規定する登録専門家の派遣（以下この条において「派遣」という。）は、次に掲げるとおりとする。

（１）　区長は、まちづくり専門家派遣依頼書（別記第２号の２様式）により登録専門家に依頼するものとする。

（２）　前号の規定により依頼された登録専門家は、派遣を承諾するときは、まちづくり専門家派遣承諾書（別記第２号の３様式）を提出しなければならない。

２　区長は、派遣の目的を達成できないと認めたとき又は派遣を申請した団体若しくは登録専門家が条例に抵触したときは、派遣を中断し、又は取り消すことができる。

３　区長は、前項の規定により派遣を中断し、又は取り消したときは、まちづくり専門家派遣中断（取消）通知書（別記第２号の４様式）により前項の派遣を申請した団体及び登録専門家に通知しなければならない。

４　登録専門家は、派遣完了後、速やかにまちづくり専門家派遣完了報告書（別記第２号の５様式）を区長に提出しなければならない。

５　区長は、前項の規定により提出された完了報告書の内容を確認し、必要があるときは、適切な指示をするものとする。

６　派遣費用は、１回につき５万円以内とし、当該派遣に伴う申請団体との打合せ費用を含むものとする。

（地区まちづくり協議会設立に係る専門家の派遣）

第４条　条例第11条に規定する登録専門家の派遣を受けようとする団体（以下「専門家派遣申請団体」という。）は、地区まちづくり協議会設立支援申請書（別記第３号様式）により区長に申請しなければならない。

２　区長は、前項の規定による申請の結果について、地区まちづくり協議会設立支援決定通知書（別記第４号様式）により専門家派遣申請団体の代表者に通知しなければならない。

３　登録専門家の派遣は、決定の通知があった日から同日の属する年度の翌年度の末日までとし、１会計年度において10回を限度とする。

４　前項の規定にかかわらず、専門家派遣申請団体は、派遣を受けることができる期間内に派遣を受けた回数が同項に定める回数に満たない場合は、当該期間の延長の申請をすることができる。

５　登録専門家の派遣は、専門家派遣申請団体が次条第２項の規定により地区まちづくり協議会（以下「協議会」という。）の認定を受けたときは終了する。

６　条例第11条第１号に規定するまちづくり拠点地域は、原則として大田区都市計画マスタープランにおける主要な拠点等とする。

（協議会の認定）

第５条　条例第12条第１項の規定による協議会の認定を受けようとする団体（以下「協議会認定申請団体」という。）は、地区まちづくり協議会認定・認定更新申請書（別記第５号様式）により区長に申請しなければならない。

２　区長は、前項の規定による申請の結果について、地区まちづくり協議会認定・認定更新決定通知書（別記第６号様式）により協議会認定申請団体の代表者に通知しなければならない。

３　協議会は、申請の内容に変更があったときは、変更の届出をしなければならない。この場合において、区長は、必要があると認めるときは、審査会に諮るものとする。

４　協議会は、条例第12条第３項の規定により認定の更新の申請を行う場合は、地区まちづくり協議会認定・認定更新申請書を区長に提出しなければならない。

５　第２項の規定は、前項の規定による申請の結果について準用する。

（協議会活動経費の助成）

第６条　条例第13条第１項に規定する運営経費の助成を受けようとする協議会は、地区まちづくり協議会活動経費助成申請書（別記第７号様式）により区長に申請しなければならない。

２　区長は、前項の規定による申請の結果について、地区まちづくり協議会活動経費助成決定通知書（別記第８号様式）により協議会の代表者に通知しなければならない。

３　前項の規定による助成金の交付決定の通知を受けた協議会は、当該助成金の交付を受けようとするときは、地区まちづくり協議会活動経費助成金請求書（別記第９号様式）を区長に提出しなければならない。

４　活動経費の区分（以下「活動経費区分」という。）、対象経費及び助成限度額等は、別表第１のとおりとし、自主活動経費の交付額は、前年度収支における繰越金から会費収入を差し引いた額を自主活動経費の助成対象額から差し引いた額（1,000円未満の端数が生じたときは、その端数を切り捨てた額）とする。

５　前項の規定にかかわらず、協議会は、活動経費区分のうち専門家支援事業経費に関して、助成期間終了後も２年を限度として、１会計年度ごとに助成の申請をすることができる。この場合において、別表第１中「70万円」とあるのは「50万円」と、「助成の決定を受けた年度からその３年目の年度まで」とあるのは「助成の決定を受けて４年目の年度からその翌年度まで」とする。

６　区長は、前項の規定により助成の申請があったときは、審査会の審査を経て助成の決定を行うものとする。

７　協議会は、活動経費の助成のほか、条例第14条に規定する地区計画素案策定支援事業による支援を受けることができる。

（専門家支援事業の変更）

第７条　条例第13条第２項の規定による専門家支援事業の変更の届出をしようとする同条第１項の助成を受けた協議会（以下「助成協議会」という。）は、地区まちづくり協議会専門家支援事業変更届書（別記第９号の２様式）を区長に提出しなければならない。

（協議会の活動報告及び助成金の精算）

第８条　助成協議会は、条例第13条第３項の規定により地区まちづくり協議会活動報告書（別記第10号様式）及び地区まちづくり協議会収支報告書（別記第11号様式）を区長に提出しなければならない。

２　区長は、前項の規定により活動報告書及び収支報告書が提出されたときは、条例第13条第１項の規定により決定した内容及び条件に適合するかについて審査し、交付すべき助成金の額を確定し、地区まちづくり協議会助成金額確定通知書（別記第11号の２様式）により助成協議会に通知する。

３　助成協議会は、次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、当該助成金を区長に返還しなければならない。この場合において、助成額に1,000円未満の端数が生じたときは、その端数を切り捨て、返還金を算出するものとする。

（１）　条例第13条第１項の規定により交付した額と前項の規定により確定した額に差額があるとき。

（２）　条例第13条第４項の規定により、助成の全部又は一部を取り消されたとき。

４　審査会は、第１項の規定により区長に提出された活動報告書及び収支報告書の内容を確認し、区長に対し助成協議会のまちづくり活動に関する意見を述べることができる。

（委任）

第９条　この規則に定めるもののほか、地区まちづくり協議会支援事業について必要な事項は、鉄道・都市づくり部長が定める。

第10条　削除

（地区計画検討に係る専門家の派遣）

第11条　条例第14条第１項に規定する登録専門家の派遣を受けようとする地区計画を検討する団体（以下「地区計画検討団体」という。）は、地区計画検討支援申請書（別記第19号様式）により区長に申請しなければならない。

2　区長は、前項の規定による申請の結果について、地区計画検討支援決定通知書（別記第20号様式）により地区計画検討団体の代表者に通知しなければならない。
3　登録専門家の派遣は、決定の通知があった日から３年以内に10回までとする。
4　前項の規定にかかわらず、地区計画検討団体は、派遣を受けることができる期間内に派遣を受けた回数が10回に満たない場合は、当該期間の延長の申請をすることができる。
（地区計画素案策定経費の助成）
第12条　条例第14条第２項に規定する地区計画の素案策定に係る経費の助成（以下「地区計画素案策定経費助成」という。）を受けようとする地区計画検討団体は、地区計画素案策定経費助成申請書（別記第21号様式）により区長に申請しなければならない。
2　区長は、前項の規定による申請の結果について、地区計画素案策定経費助成決定通知書（別記第22号様式）により地区計画検討団体の代表者に通知しなければならない。
3　前項の規定による助成金の交付決定の通知を受けた地区計画検討団体は、当該助成金の交付を受けようとするときは、地区計画素案策定経費助成金請求書（別記第23号様式）を区長に提出しなければならない。
4　助成額は400万円を限度とし、助成期間は２年を限度とする。ただし、区長が特に必要と認めるときは、助成期間の延長ができる。
5　助成対象経費は、次に掲げるものとする。
（１）　土地所有者等の調査費
（２）　地域団体及び土地所有者等の意向調査費
（３）　地区の現況調査費
（４）　会議費
（５）　地区計画素案作成費
（６）　その他区長が認めるもの
6　条例第14条第３項の規定による地区計画素案策定の中断の届出をしようとする条例第14条第２項の助成を受けた地区計画検討団体（以下「助成地区計画検討団体」という。）は、地区計画素案策定中断届書（別記第23号の２様式）を区長に提出しなければならない。
（地区計画検討団体の活動報告及び助成金の精算）
第12条の２　助成地区計画検討団体は、条例第14条第４項の規定により地区計画検討団体活動報告書（別記第24号様式）及び地区計画検討団体収支報告書（別記第25号様式）を区長に提出しなければならない。
2　区長は、前項の規定により活動報告書及び収支報告書が提出されたときは、条例第14条第２項の規定により決定した内容及び条件に適合するかについて審査し、交付すべき助成金の額を確定し、地区計画素案策定経費助成金額確定通知書（別記第25号の２様式）により助成地区計画検討団体に通知する。
3　助成地区計画検討団体は、次に掲げる要件のいずれかに該当するときは、当該助成金を区長に返還しなければならない。この場合において、助成額に1,000円未満の端数が生じたときは、その端数を切り捨て、返還金を算出するものとする。
（１）　条例第14条第２項の規定により交付した額と前項の規定により確定した額に差額があるとき。
（２）　条例第14条第５項の規定により、助成の全部又は一部を取り消されたとき。
4　審査会は、第１項の規定により区長に提出された活動報告書及び収支報告書の内容を確認し、区長に対し地区計画検討団体の活動に関する意見を述べることができる。
（委任）
第12条の３　この規則に定めるもののほか、地区計画素案策定支援事業について必要な事項は、鉄道・都市づくり部長が定める。
（地区まちづくりルールの登録及び公表）

第13条　条例第15条第１項に規定する地域におけるまちづくりに関する自主的な取決め（以下「地区まちづくりルール」という。）の登録を申請する団体（以下「地区まちづくりルール登録申請団体」という。）は、地区まちづくりルール登録申請書（別記第26号様式）を区長に提出しなければならない。

２　区長は、前項の規定による申請の結果について、地区まちづくりルール登録決定通知書（別記第27号様式）により地区まちづくりルール登録申請団体の代表者に通知しなければならない。

３　区長は、登録した地区まちづくりルールをインターネットの利用その他の方法により公表しなければならない。

（委任）

第13条の２　この規則に定めるもののほか、地区まちづくりルールの登録について必要な事項は、鉄道・都市づくり部長が定める。

（地区計画の素案の提案）

第14条　条例第16条の規定による地区計画の素案を提案しようとする協議会又は地区計画検討団体は、地区計画素案提案書（別記第28号様式）を区長に提出しなければならない。

２　区長は、前項の規定による提案が行われたときは、都市計画の決定をする必要があるかどうかを判断し、地区計画素案提案結果通知書（別記第28号の２様式）により地区計画検討団体の代表者に通知しなければならない。

（地区計画等の原案に関する意見の提出方法）

第15条　条例第17条第４項の規定による地区計画等の原案に関する意見の提出は、地区計画等の原案に関する意見書（別記第29号様式）により行うものとする。

（都市計画の提案に必要な書類）

第16条　条例第18条第２項に規定する書類は、次に掲げるものとする。

（１）　関係図書（区域図、総括図、計画図及び計画書）

（２）　条例第７条のまちづくりの基本に適合する旨の検討書

（３）　周辺環境に及ぼす影響及びその対策に関する図書

（４）　土地所有者等への説明経過書

（５）　その他区長が必要と認めるもの

（別に定める基準の公表）

第17条　条例第20条第１項の規定による公表は、インターネットの利用その他の方法により行うものとする。

（実質的に同一と認められる関係）

第17条の２　条例第21条第１項の規則で定める関係にあるものは、次に掲げるものとする。

（１）　親会社等（会社法（平成17年法律第86号）に規定する親会社その他これに準ずる会社等（会社、組合その他これらに準ずる事業体をいう。以下この条において同じ。）をいう。）、子会社等（会社法に規定する子会社その他これに準ずる会社等をいう。）又は関連会社等（会社計算規則（平成18年法務省令第13号）に規定する関連会社その他これに準ずる会社等をいう。）の関係にあるもの

（２）　それぞれの役員（業務を執行する社員、取締役、執行役又はこれらに準ずる者をいう。以下この条において同じ。）の全部又は一部が重複しているもの

（３）　それぞれの役員の全部又は一部が配偶者又は２親等以内の親族の関係にあるもの

（４）　それぞれの本店又は支店の所在場所が同一であるもの

（５）　それぞれの所有する不動産に共同抵当が設定されているもの

（６）　前各号に掲げるものと同等以上の関係があると区長が認めるもの

（事前協議）

第18条　条例第22条に規定する協議を行う者は、事前協議書（別記第30号様式）に大田区行政手続条

例（平成７年条例第44号）第35条の規定により、別にこれらの行政指導の内容となるべき事項に関する基準に規定する書類を添えて、区長に提出しなければならない。

２　条例第22条に規定する協議は、次に掲げる手続を行おうとする日の30日前までに行うものとする。

（１）　建築基準法（昭和25年法律第201号）第６条第１項に規定する確認の申請

（２）　建築基準法第６条の２第１項に規定する確認を受けるための書類の提出

（３）　建築基準法第18条第２項に規定する計画の通知

（４）　建築基準法施行規則（昭和25年建設省令第40号）第９条に規定する道路の位置の指定の申請

（５）　都市計画法（昭和43年法律第100号）第30条第１項に規定する許可の申請

（６）　建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成７年法律第123号）第17条第１項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請

（７）　密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成９年法律第49号）第４条第１項（同法第７条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請

（８）　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第17条第１項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請（同法第17条第４項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）の規定による申出がある場合に限る。）

（９）　長期優良住宅の普及の促進に関する法律（平成20年法律第87号）第５条第１項から第３項まで（同法第８条第２項において準用する場合を含む。）に規定する認定の申請（同法第６条第２項（同法第８条第２項において準用する場合を含む。）の規定による申出がある場合に限る。）

（協定内容の引継ぎ等）

第19条　条例第23条第１項の規定に基づき協定を締結した者は、住所等（法人にあっては、主たる事務所の所在地、名称、代表者の氏名等）の変更が生じた場合は、住所等変更届（別記第30号の２様式）を区長に提出しなければならない。

２　条例第23条第２項の規定による届出を行う者は、事業承継届（別記第31号様式）を区長に提出しなければならない。

３　条例第23条第３項に規定する協議を行う者は、事業計画変更届（別記第32号様式）を区長に提出しなければならない。

（開発事業の計画の取りやめ）

第20条　条例第24条の規定による届出を行う者は、事業取りやめ届（別記第33号様式）を区長に提出しなければならない。

（工事完了の届出）

第21条　条例第25条の規定による届出を行う者は、工事完了届（別記第34号様式）を区長に提出しなければならない。

（身分証明書）

第22条　条例第26条第２項に規定する調査及び第29条の３第２項に規定する立入検査に当たる者の身分を示す証明書は、身分証明書（別記第35号様式）による。

（勧告の方法）

第23条　条例第28条の規定による勧告は、次に掲げる事項を記載した書面を住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業及び一定規模建設事業（以下この条から第30条までにおいて「開発事業」という。）を行う者（以下「開発事業者」という。）に送付することにより行うものとする。

（１）　開発事業者の住所及び氏名（法人にあっては主たる事務所の所在地及び名称並びに代表者の氏名）

（２）　開発事業の施行場所及び概要

（３）　勧告の内容及び理由

（勧告の公表等）

第24条　条例第29条の規定による意見の聴取は、勧告に対する意見書（別記第36号様式）により行うものとする。

２　条例第29条の規定による公表は、次に掲げる事項を区役所の掲示場への掲示その他の方法により行うものとする。

（１）　公表日及び公表する期間

（２）　開発事業者の住所及び氏名（法人にあっては主たる事務所の所在地及び名称並びに代表者の氏名）

（３）　開発事業の施行場所及び概要

（４）　勧告の内容及び理由

（５）　開発事業者が勧告に従わない事実

（命令の手続）

第24条の２　条例第29条の２第１項の規定による命令は、命令通知書（別記第36号の２様式）により行うものとする。

（ファミリー型式住戸の計画戸数）

第25条　条例第31条に規定する基準は、別表第２のとおりとする。

２　条例第31条ただし書に規定する用途に供するものは、次に掲げるものとする。

（１）　高齢者の居住の安定確保に関する法律（平成13年法律第26号）第５条第１項に規定する登録を受けた高齢者向けの賃貸住宅

（２）　介護保険法（平成９年法律第123号）第８条第20項に規定する認知症対応型共同生活介護を行う施設

（３）　障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律（平成17年法律第123号）第５条第18項に規定する共同生活援助を行う施設

（４）　その他区長がやむを得ないと認めるもの

（ワンルーム型式住戸の住戸専用面積）

第26条　条例第32条に規定する１戸当たりの住戸専用面積は、25平方メートルとする。

２　前条第２項の規定は、条例第32条ただし書に規定する用途に供するものに準用する。

（集団住宅の管理）

第27条　集団住宅建設事業を行う者は、条例第33条第１項の規定により、集団住宅の管理体制について、集団住宅管理計画書（別記第37号様式）を区長に提出しなければならない。

２　条例第33条第２項に規定する基準は、別表第３のとおりとする。

３　集団住宅建設事業を行う者は、当該事業の周辺の住民から第１項の集団住宅管理計画書（別記第37号様式）の内容について、協定の締結を求められたときは、当事者間で十分協議し、協定を締結するよう努めるものとする。

４　集団住宅建設事業を行う者は、次に掲げる事項について記載した表示板を集団住宅の主要な出入口付近の見やすい場所に掲示するとともに、集団住宅の管理に関する苦情があったときは、迅速に対応するよう努めるものとする。

（１）　管理人の名称又は氏名

（２）　管理人の巡回又は駐在する日数及び時間

（３）　管理人の不在の場合の緊急連絡先

（道路管理者の指示）

第28条　条例第36条第３項に規定する協議の事項は、次のとおりとする。

（１）　条例第２条第20号に規定する後退用地（以下「後退用地」という。）の管理

（２）　後退用地の舗装構造

（３）　道路法（昭和27年法律第180号）第２条第２項に規定する道路の附属物の設置又は移設

（４）　その他道路の管理上必要となる事項

（管理の引継ぎ）

第29条　条例第36条第４項の規定による後退用地の管理の引継ぎは、所有権移転登記及び管理に必要な書類を区長に提出することにより行うものとする。

（自動車駐車場等の設置基準）

第30条　条例第38条第１項に規定する基準は、別表第４のとおりとする。ただし、集団住宅建設事業について、集団住宅の計画戸数の３分の２以上がワンルーム型式住戸であり、かつ、当該集団住宅の敷地から最寄りの鉄道の駅までの直線距離が500メートル未満の場合は、敷地面積に0.002を乗じた数値に１を加えた数値（算出した数値に１に満たない端数がある場合は、当該端数を切り捨てる。）の駐車台数以上とすることができる。

２　自動車駐車場の駐車スペースは、１台当たり幅2.3メートル、奥行き５メートル以上とする。ただし、自動車を駐車するための装置を用いる等の特別の措置を講じた場合は、この限りでない。

３　条例第38条第２項に規定する基準は、別表第５のとおりとする。

４　自転車駐車場の１台当たりの駐車スペースは、次の各号に掲げる区分に応じて当該各号に定めるとおりとする。ただし、自転車駐車場で可動式とする等の特別の措置を講じた場合は、この限りでない。

（１）　自転車駐車場（次号に掲げるものを除く。）　幅0.5メートル、奥行き２メートル以上

（２）　幼児２人同乗自転車駐車場　幅0.6メートル、奥行き２メートル以上

５　原動機付自転車及び自動二輪車（以下「自動二輪車等」という。）駐車場の駐車スペースは、１台当たり幅１メートル、奥行き2.3メートル以上とする。

６　第25条第２項の規定は、条例第38条第３項に規定する用途に供するものに準用する。

（工業地域等及び商店街への配慮）

第31条　条例第39条及び第39条の２の規定により説明等を行う場合は、別に定める事務処理基準による。

（自治会等への事業計画の事前説明に係る報告書）

第31条の２　開発事業者は、条例第41条第３号に掲げる事項を行ったときは、自治会等への事業計画の事前説明に係る報告書（別記第37号の２様式）を区長に提出しなければならない。

２　開発事業者は、あらかじめ条例第41条第１号又は第２号に掲げる自治会等の設立促進又は加入誘導を図るための方法を定めた上、前項の自治会等への事業計画の事前説明に係る報告書に当該方法を記載しなければならない。

（自治会等が行う活動等への協力）

第31条の３　条例第41条第４号に規定する協力は、次に掲げるものとする。

（１）　開発事業の建築物の居住者に対し、自治会等への加入及び当該自治会等の活動内容を案内するために必要な支援をすること。

（２）　事業区域の自治会等からの相談に対し、誠実に対応すること。

（３）　前２号に掲げるもののほか、区長が必要と認めるもの

（葬祭場等の設置に係る事前協議）

第32条　条例第45条に規定する協議を行う者は、葬祭場等設置事前協議書（別記第38号様式）に必要書類を添えて、区長に提出しなければならない。

（標識の設置等）

第33条　条例第46条に規定する標識（以下「標識」という。）の様式は、別記第39号様式とする。

２　条例第46条の規定による届出を行う者は、葬祭場等標識設置届（別記第40号様式）を区長に提出しなければならない。

３　標識は、大田区中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例施行規則（昭和54年規則第２号。以下この条において「紛争予防条例施行規則」という。）第５条に規定する確認の申請等（以下「建築確認申請等」という。）の手続を行う日の少なくとも30日前（建築確認申請等の手

続が必要でない場合は、工事着工予定の日の少なくとも30日前）から条例第52条の規定による葬祭場等の設置の完了の届出の日まで設置しなければならない。

4　前３項に定めるもののほか、標識の設置場所並びに設置及び設置の届出の方法は、大田区中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例（昭和53年条例第44号）及び紛争予防条例施行規則の定めるところによる。

（近隣関係住民等との調和）

第34条　条例第47条第１項に規定する説明会等（以下「説明会等」という。）を行う場合においては、標識を設置してからおおむね10日の周知期間を設けた上で、次に掲げる事項についての説明を行わなければならない。

（１）　葬祭場等の敷地の形態及び規模並びに敷地内の建築物、自動車駐車場、自転車駐車場の位置及び付近の建築物の位置の概要

（２）　葬祭場等の規模、構造及び用途

（３）　葬祭場等の設置に伴い生じる周辺の生活環境に及ぼす影響及びその対策

（４）　葬祭場等の工期、工法及び作業方法

（５）　葬祭場等の工事による危害の防止策

（６）　葬祭場等の管理運営体制及び営業形態

２　葬祭場等の建築主、所有者又は賃借により葬祭場等を設置する事業者（以下「葬祭場等事業者」という。）は、説明会等の開催後、速やかに当該説明会等に係る内容について葬祭場等設置の説明会等報告書（別記第41号様式）を区長に提出しなければならない。

（環境整備事項）

第35条　条例第48条第３項に規定する高齢者入所施設は、次に掲げるものとする。

（１）　老人福祉法（昭和38年法律第133号）第20条の５に規定する特別養護老人ホーム

（２）　老人福祉法第29条第１項に規定する有料老人ホームのうち、介護保険法（平成９年法律第123号）第８条第11項に規定する特定施設入居者生活介護に係る指定を受けた施設

（３）　その他区長が特に認めるもの

（協定内容の引継ぎ等）

第36条　条例第50条第１項の規定に基づき協定を締結した者は、住所等（法人にあっては、主たる事務所の所在地、名称、代表者の氏名等）の変更が生じた場合は、住所等変更届を区長に提出しなければならない。

２　条例第50条第２項の規定による届出を行う者は、事業承継届（別記第31号様式）を区長に提出しなければならない。

３　条例第50条第３項に規定する協議を行う者は、事業計画変更届（別記第32号様式）を区長に提出しなければならない。

（葬祭場等の設置の計画の取りやめ）

第37条　条例第51条の規定による届出を行う者は、事業取りやめ届（別記第33号様式）を区長に提出しなければならない。

（葬祭場等の設置の完了の届出）

第38条　条例第52条の規定による届出を行う者は、工事完了届（別記第34号様式）を区長に提出しなければならない。

（身分証明書）

第39条　条例第53条第２項に規定する調査に当たる者の身分を示す証明書は、身分証明書（別記第35号様式）による。

（葬祭場等事業者への勧告）

第40条　条例第55条の規定による勧告は、次に掲げる事項を記載した書面を葬祭場等事業者に送付することにより行うものとする。

（１）　葬祭場等事業者の住所及び氏名（法人にあっては主たる事務所の所在地及び名称並びに代表者の氏名）
（２）　葬祭場等の施行場所及び概要
（３）　勧告の内容及び理由
（葬祭場等事業者の公表）
第41条　条例第56条の規定による意見の聴取は、勧告に対する意見書（別記第36号様式）により行うものとする。
２　条例第56条の規定による公表は、次に掲げる事項を区役所の掲示場への掲示その他の方法により行うものとする。
（１）　公表日及び公表する期間
（２）　葬祭場等事業者の住所及び氏名（法人にあっては主たる事務所の所在地及び名称並びに代表者の氏名）
（３）　葬祭場等の施行場所及び概要
（４）　勧告の内容及び理由
（５）　葬祭場等事業者が勧告に従わない事実
（墓地開発事業の基準）
第42条　条例第57条に規定する墓地開発事業の基準は、別表第６のとおりとする。
（敷地境界からの距離）
第43条　条例第58条に規定する敷地境界からの距離は、おおむね100メートルとする。

付　則

この規則は、平成23年４月１日から施行する。

付　則（平成23年12月15日規則第96号）

１　この規則は、平成24年４月１日から施行する。
２　この規則による改正前の様式による用紙は、当分の間、使用することができる。

付　則（平成24年３月21日規則第15号）

１　この規則は、平成24年４月１日から施行する。
２　改正前の地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則の規定に基づき作成した用紙で現に残存するものは、所要の修正を加え、引き続きこれを使用することができる。

付　則（平成25年３月28日規則第54号）

（施行期日）
１　この規則は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。
（１）　第25条第２項第２号及び第27条第４項の改正規定　公布の日
（２）　第25条第２項第３号の改正規定（「障害者自立支援法」を「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律」に改める部分に限る。）　平成25年４月１日
（３）　別表第５の改正規定及び次項の規定　平成25年10月１日
（４）　第25条第２項第３号の改正規定（「第５条第10項に規定する共同生活介護又は同条第16項」を「第５条第15項」に改める部分に限る。）　平成26年４月１日
（経過措置）
２　この規則による改正後の別表第５の規定は、平成25年10月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った集団住宅建設事業及び一定規模建設事業に適用し、同日前に同条に規定する事前協議を行った集団住宅建設事業及び一定規模建設事業については、なお従前の例による。

付　則（平成30年３月14日規則第10号）

この規則は、平成30年４月１日から施行する。ただし、第25条第２項第２号の改正規定は、公布の日から施行する。

付　則（令和３年３月12日規則第50号）

１　この規則は、令和３年４月１日から施行する。

２　この規則による改正前の様式による用紙は、当分の間、使用することができる。

付　則（令和３年３月29日規則第128号）

この規則は、令和３年４月１日から施行する。

付　則（令和４年３月１日規則第６号）

この規則は、令和４年４月１日から施行する。

付　則（令和５年３月１日規則第22号）

（施行期日）

１　この規則は、令和５年４月１日から施行する。

（経過措置）

２　この規則による改正後の別表第４の規定は、令和５年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った集団住宅建設事業及び一定規模建設事業に適用し、同日前に同条に規定する事前協議を行った集団住宅建設事業及び一定規模建設事業については、なお従前の例による。

３　改正前の地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則の規定に基づき作成した用紙で現に残存するものは、所要の修正を加え、引き続きこれを使用することができる。

付　則（令和７年３月13日規則第27号）

（施行期日）

１　この規則は、令和７年４月１日から施行する。ただし、別記第36号の２様式の改正規定は、同年６月１日から施行する。

（経過措置）

２　この規則の施行の際、現に登録専門家の派遣に係る決定を受けたものについては、なお従前の例による。

３　改正後の第６条から第８条までの規定は、この規則の施行の日（以下「施行日」という。）以後に協議会活動経費の申請をするものから適用し、施行日前に改正前の第６条の規定に基づく協議会運営経費助成又は協議会活動事業助成の申請をしたものについては、なお従前の例による。

４　令和６年度までに活動事業区分のうち計画事業の助成を受けたものに係る改正後の第６条第５項の規定の適用については、同項中「助成期間終了後」とあるのは「計画事業助成の助成期間終了後」とする。

５　改正前の地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則の規定に基づき作成した用紙で現に残存するものは、所要の修正を加え、引き続きこれを使用することができる。

付　則（令和８年３月11日第33号）

（施行期日）

１　この規則は、令和８年７月１日から施行する。ただし、第25条第２項第３号の改正規定は、公布の日から施行する。

（経過措置）

２　この規則による改正後の地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則の規定は、令和８年７月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った住宅宅地開発事業、集団住宅建設事業又は一定規模建設事業（以下「開発事業」という。）に適用し、同日前に同条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

別表第１（第６条関係）

活動経費区分	対象経費	助成限度額	助成期間
自主活動経費	自主事業、広報活動、協議会の運営に係る経費	１会計年度の対象経費の２分の１以内で	

		前年度の会費収入額とし、上限30万円	
専門家支援事業経費	登録専門家の支援を受けて実施する具体的事業、その他必要と認める事業に係る経費	１会計年度につき原則１事業とし、上限70万円	助成の決定を受けた年度からその３年目の年度まで

備考　自主活動に係る業務委託費、備品購入費、飲食費（懇親会等を含む。）、事務所の借上げ経費、事務所の修繕費等は、対象外経費とする。

別表第２（第25条関係）

用途地域	計画戸数
第一種低層住居専用地域	１＋（計画戸数－30）×１／２
第二種低層住居専用地域	
第一種中高層住居専用地域	１＋（計画戸数－30）×１／３
第二種中高層住居専用地域	
第一種住居地域	
第二種住居地域	
準住居地域	
準工業地域	１＋（計画戸数－30）×１／５
工業地域	
近隣商業地域	１＋（計画戸数－30）×１／10
商業地域	

備考

（１）　算出した計画戸数に１に満たない端数があるときは、当該端数を切り捨てる。

（２）　敷地が２以上の用途地域にまたがるときは、当該敷地の最大面積を占める用途地域を基準として計画戸数を算出する。

別表第３（第27条関係）

計画戸数	管理人の勤務形態	在勤日数及び在勤時間	管理人室等の設置
30戸未満	巡回	週４日以上で、かつ、１週当たり４時間以上	管理詰所
30戸以上60戸未満	駐在	週５日以上で、かつ、１日当たり４時間以上	管理人室
60戸以上	駐在	週５日以上で、かつ、１日当たり８時間以上	管理人室

備考

（１）　管理詰所は、巡回を行う管理人が管理業務を行うに当たって必要な設備を設ける。

（２）　計画戸数が30戸未満の集団住宅について、管理人が当該集団住宅に居住する場合又は当該集団住宅に隣接する住居に居住する場合は、管理人の居住する住居を管理詰所とみなすことができる。

（３）　管理人室の受付窓又は受付窓に代わる設備は、集団住宅の出入口付近で周辺の住民への対応ができる場所に設けるものとする。

（４）　管理人室は、管理人室である旨の表示をするとともに、便所その他管理人が管理業務を行うに当たって必要な設備を設けるものとする。

（５）　在勤日数はごみの収集日を含み、在勤時間は休憩時間を除く。

別表第４（第30条関係）

事業及び住戸の型式		駐車台数
集団住宅建設事業	ファミリー型式住戸	計画戸数の20パーセント以上

	ワンルーム型式住戸	計画戸数の５パーセント以上
一定規模建設事業		敷地内に最低２台以上

備考

（１）　集団住宅建設事業については、住戸の型式ごとに算出した駐車台数を合計した駐車台数とする。

（２）　算出した駐車台数の合計に１に満たない端数があるときは、当該端数を切り捨てる。ただし、算出した駐車台数の合計が１未満となるときは、１とする。

（３）　集団住宅建設事業にあっては、電気自動車等充電設備を配置した自動車駐車場又は荷さばきのための駐車施設（他の法令の定めに基づき設置するものを除く。）を設置した場合、前２号の規定により算出した駐車台数の合計から１台減じることができる。ただし、当該荷さばきのための駐車施設の規模は、１台当たり幅３メートル、奥行き7.7メートル以上、はり下高さ3.2メートル以上とする。

（４）　自動車駐車場の設置計画に当たっては、配置及び構造に関して周辺環境に配慮するものとする。

（５）　区長が指定する商店街に面する位置における事業であって、１階部分に店舗等（条例第39条の２第３項に規定するものをいう。）を付置することにより自動車駐車場を設置することが困難であると認められる場合、区長と協議の上、当該敷地から直線距離で300メートル未満の場所に駐車施設を設けたときは、敷地内に自動車駐車場を設置したものとみなす。

別表第５（第30条関係）

駐車場の種類	事業	住戸の型式又は施設の規模及び用途	駐車台数
自転車	集団住宅建設事業	ファミリー型式住戸	計画戸数に1.5を乗じた数以上
		ワンルーム型式住戸	計画戸数以上
	集団住宅建設事業又は一定規模建設事業	50平方メートル以上の店舗面積を有するパチンコ店、ゲームセンターその他の遊技場	店舗面積10平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の客席面積及び店舗面積を有する映画館、劇場その他の興行を目的とする施設、カラオケボックスその他これに類するもの	客席面積及び店舗面積15平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の店舗面積を有する百貨店、スーパーマーケットその他の小売店及び飲食店	店舗面積15平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の店舗面積を有する物品（音楽、映像その他の複製物及び書籍）を賃貸する事業所	店舗面積20平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の店舗面積を有する銀行、信用金庫その他の金融機関及び郵便局	店舗面積25平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の運動場面積を有するスポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設	運動場面積25平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の教室面積を有する	教室面積15平方メートルご

		学習、教育、趣味その他の教授を目的とする施設	とに１台以上
		50平方メートル以上の保育室面積及び教室面積を有する保育所その他これに類するもの並びに幼稚園、専修学校及び各種学校	保育室面積及び教室面積50平方メートルごとに１台以上
		50平方メートル以上の診療室面積及び施術室面積を有する病院、診療所その他これに類するもの	診療室面積及び施術室面積25平方メートルごとに１台以上
自動二輪車等	集団住宅建設事業	ファミリー型式住戸	計画戸数の15パーセント以上
		ワンルーム型式住戸	計画戸数の５パーセント以上

備考

（１）　集団住宅建設事業については、住戸の型式ごとに算出した駐車台数を合計した駐車台数とする。

（２）　ファミリー型式住戸を設ける場合にあっては、前号の規定により算出した駐車台数のうちファミリー型式住戸数の20パーセントの駐車台数以上の幼児２人同乗自転車駐車場を設置するものとする。

（３）　集団住宅建設事業の住戸にあっては第１号の規定により算出した駐車台数に、施設にあっては当該施設の規模及び用途ごとに算出した駐車台数に、１に満たない端数があるときは、当該端数を切り捨てるものとし、算出した駐車台数の合計が１未満となるときは、１とする。前号に規定する幼児２人同乗自転車駐車場の駐車台数の算出についても、同様とする。

（４）　一定規模建設事業について、別表第５の適用がない施設は、当該施設の用途に応じて必要な自転車駐車場及び自動二輪車等駐車場を設置する。

（５）　表中施設の用途の範囲並びに店舗面積、運動場面積、教室面積、保育室面積、診療室面積及び施術室面積の算定方法は、大田区自転車等の適正利用及び自転車等駐車場整備に関する条例施行規則（昭和63年規則第53号）第19条及び第20条の規定を準用する。

別表第６（第42条関係）

項目	基準
道路	墓地及び当該墓地に設置された自動車駐車場の出入口から幅員６メートルを超える主要な道路に接続するまでの道路は、幅員６メートル以上であること。
緩衝緑地等	１　墓地の事業区域の境界線に沿って幅員３メートル以上の緩衝緑地を整備すること。ただし、区長が支障がないと認めるときは、この限りでない。 ２　周辺住民等に配慮し、目隠しを付けるものとする。
駐車場	墓地の事業区域内に、墓地区画数の５パーセント以上の台数を駐車できる自動車駐車場（自動車を昇降させる設備を設けるものを除く。）を設けること。ただし、区長が支障がないと認めるときは、この限りでない。

参考資料３

○大田区開発指導要綱

昭和57年１月６日
企企発第１号
改正　昭和61年３月12日都都発第1586号
平成元年８月22日都都発第111号
平成３年３月７日都都発第249号
平成６年６月14日都計発第56号
平成７年８月16日都計発第111号
平成８年12月３日都計発第157号
平成10年２月27日都計発第260号
平成12年３月31日都計発第321号
平成14年７月12日ま発第211号
平成16年３月31日ま発第511号
平成19年４月11日18ま都発第10343号
平成20年５月７日19ま都発第10924号
平成21年３月17日20ま発第11155号
平成21年11月７日21ま発第10468号
平成22年12月27日22ま発第10686号
平成24年２月27日23ま発第11122号
平成25年３月26日24ま発第11600号
平成25年９月24日25ま発第10802号
平成26年８月20日26ま発第10789号
平成27年３月25日26ま発第12028号
平成28年３月16日27ま発第12228号
平成28年12月13日28ま計発第11503号
平成29年３月19日28ま計発第12310号
平成30年２月26日29ま計発第11935号
平成31年３月４日30ま計発第12053号
令和３年３月４日２ま計発第11929号
令和４年２月８日３ま審発第12733号
令和５年２月22日４ま審発第12940号
令和６年３月１日５ま審発第12885号
令和８年３月16日７ま審発第12869号

（趣旨）

第１条　この要綱は、地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年大田区条例第44号。以下「まちづくり条例」という。）第20条第１項の規定に基づき開発事業者に対して必要な行政指導の内容となるべき事項に関する基準を定め、まちづくり条例に定める基準を補完することにより、区内における無秩序な開発行為を防止し、良好な生活環境の向上を図るとともに、当該事業の施行に関連する公共・公益施設等の整備に関し応分の負担と協力を求め、もって安全で快適な街づくりの推進に寄与するものとする。

（定義）

第２条　この要綱において使用する用語の意義は、まちづくり条例に定めるもののほか、次の各号に定めるところによる。

（１）　店舗等　物品販売業を営む店舗、飲食店、サービス業を営む店舗、金融機関の本・支店、営業所、遊技場その他これらに類するものをいう。

（２）　道路　建築基準法（昭和25年法律第201号。以下「法」という。）第42条第１項及び第２項に規定する道路（法附則第５項の規定により道路の位置の指定があったものとみなされるものを含む。）をいう。

（３）　区道　道路のうち、道路法（昭和27年号外法律第180号）第18条の規定により供用が開始された道路をいう。

（４）　延べ面積　建築物の各階の床面積の合計をいう。

（５）　事業区域　開発事業を行う区域で、敷地、新設道路及びまちづくり条例第２条第20号に規定する後退用地並びに公園、公共公益施設用地等で区に提供する用地の範囲をいう。

（６）　敷地面積　事業区域面積から、新設道路及びまちづくり条例第２条第20号に規定する後退用地並びに公園、公共公益施設用地等で区に提供する用地の範囲の面積を除外した面積をいう。

（７）　管理人　集団住宅及び入居者に関する管理について、委託を受けた管理会社の管理員及び管理能力を有する開発事業者等である管理上の責任者をいう。

（８）　公園　区が無償で引継ぎ、都市公園法（昭和31年法律第79号）に基づく公園として管理するものをいう。

（９）　広場等　屋外に設置する公園と同等の機能を持つ広場及び緑地で一般の用に供するものをいう。ただし、前号に掲げるものを除く。

（開発事業者の責務）

第３条　開発事業者は、まちづくり条例第20条第２項の規定に基づきこの要綱の基準を遵守し、事業計画を立てるに当たっては周辺環境を十分に考慮し、自然環境、住環境及び事業環境の保全のために事前に必要な措置を講ずるよう努めるとともに公共・公益施設の整備促進に協力するものとする。

２　開発事業者は、まちづくり条例第５条第２項の規定に基づき、周辺の区民が求める情報を提供するとともに、区長と協定が成立した事項等について関係資料とともに公開するよう努めるものとする。

３　まちづくり条例又はこの要綱に基づき協定を締結し、工事完了届を提出済みの開発事業者は、当該協定の内容に基づき開発した土地又は建設した建築物等をその目的に適合するよう維持管理するものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。

（１）　協定内容に別の定めがある場合

（２）　次項又は５項に基づき協定内容を変更した場合

４　まちづくり条例又はこの要綱に基づき協定を締結し、工事完了届を提出済みの開発事業者は、当該協定の内容を変更しようとする場合、その内容について区長と事前に協議を行うよう努めるものとする。この場合において、変更は当該協定当時のまちづくり条例又はこの要綱で認められる範囲内とする。

５　前項後段の規定にかかわらず、令和８年６月30日以前に協定を締結し、まちづくり条例第38条の規定に基づき自動車駐車場を設置して建築物を建築し、又は建築しようとする場合において、その計画変更等により、地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則を一部改正する規則（令和８年規則第33号）による改正後の地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則（平成23年規則第６号）別表第４備考第３号又は第５号に該当することとなるときは、当該変更に基づく協定内容の変更について区長と事前に協議した上で、協定を再締結することにより、当該規定の適用を受けることができる。

６　前３項の規定は、まちづくり条例又はこの要綱に基づき協定を締結し、工事完了届を提出済みの開発事業者が当該協定の内容に基づき開発した土地又は建設した建築物等を相続人又は第三者に譲渡する場合について準用する。

７　第３項から第６項までの規定は、国若しくは地方公共団体又は公共的団体が行った開発事業につ

いては、同項中「協定を締結」又は「協定」とあるのは「合意」と読み替えるものとする。

（他の法令等の基準との整合）

第４条　この要綱に定める基準のほか、法令並びに東京都及び区が定めた条例、規則、要綱、地区計画等で、これを超える基準がある場合は、当該基準による。

（事前協議、協定締結及び建築確認等申請の手続）

第４条の２　まちづくり条例第22条の規定に基づく事前協議は、地域力を生かした大田区まちづくり条例施行規則（以下「まちづくり条例施行規則」という。）第18条に規定する事前協議書（別記第30号様式）に、施行細則に定める図書を添付して行うものとする。

２　開発事業者は、事前協議が完了したときは、施行細則に定める図書を区長に提出し、まちづくり条例第23条第１項の規定に基づき協定を締結する。

３　開発事業者は、まちづくり条例施行規則第18条第２項各号に定める手続を行う場合は、まちづくり条例第23条第１項の規定に基づく協定書（国若しくは地方公共団体又は公共的団体が行う開発事業については、同条例第22条に規定する事前の協議が合意に達した内容を示す書面）の写しを添付するものとする。

（壁面後退距離等）

第５条　開発事業者は、近隣商業地域及び商業地域以外の用途地域においては、建築物（本条においては、門及び塀を除き、屋外階段、出窓及びバルコニーを含む。）の外壁面又は柱面と隣地境界線（水路敷に面する部分を除く。）との距離を50cm以上確保するものとする。ただし、区長がやむを得ないと認める建築物の部分は除くものとする。

２　前項本文の場合において、用途地域が２以上にまたがる敷地については、当該地域に存する建築物又はその敷地の部分に、それぞれの規定を適用する。

３　開発事業者は、直接地上へ通ずる出入口のある階に店舗等を設ける場合は、路上陳列等を防ぐため、当該店舗等の道路側の外壁面又は柱面（直接地上へ通ずる出入口のある階の部分に限る。）と道路境界線との距離（第６条の規定による公道の拡幅整備がある場合は、その拡幅整備線との距離）を空地として1.5m以上確保するものとする。ただし、店舗等の規模及び敷地の形態により区長がやむを得ないと認める場合は、この限りでない。

（公道の拡幅整備）

第６条　開発事業者は、事業区域の面積が1,000m^{2}以上3,000m^{2}未満の場合で、かつ、事業区域が幅員6.5m未満の道路（道路内に区道が存在する場合に限る。）に接する場合は、当該道路の中心線から3.25m以上拡幅整備するものとする。

２　前項の規定にかかわらず、開発事業者は、事業区域の面積が3,000m^{2}以上又は計画戸数が100戸以上かつ事業区域の面積が1,000m^{2}以上で、道路（道路内に区道が存在する場合に限る。）に接する場合は、当該道路に接して幅員２m以上の歩行者通路を整備するものとする。

３　開発事業者は、事業区域が角地で双方が道路（道路内に区道が存在する場合に限る。）に接する場合は、原則として、底辺３mで二等辺三角形のすみ切りを整備するものとする。ただし、隅角が120度以上の場合を除くものとする。

４　開発事業者は、前各項の規定に基づく拡幅整備については、別に定める基準によるものとする。

５　開発事業者は、事業区域の形状、道路の状況等により、前各項の拡幅整備によりがたい場合は、別に区と協議するものとする。

６　事業区域が２以上の道路に面した場合は、前各項の規定は、当該各道路に適用する。

７　第１項から第３項までの規定により拡幅整備した部分を区に引き継ぐ場合は無償とする。

８　第８条第２項及び第４項の規定により区に引き継ぐ公園に接し、第２項の規定により拡幅整備した部分については、区に無償で引き継ぐものとする。

（私道の拡幅整備）

第７条　開発事業者は、まちづくり条例第36条第２項の規定に基づき、法第42条第１項第５号に規定

する私道（公道を含む道路を除く。）の拡幅整備を行う場合において、側溝又はますが設置されているときは、これを移設し、設置されていないときは、縁石を設置するものとする。

2　開発事業者は、まちづくり条例第37条の規定に基づき、法第42条第２項に規定する道路の拡幅整備を行う場合において、側溝又はますが設置されているときはこれを移設し、設置されていないときは縁石を設置するものとする。

3　前２項の規定については、区長がやむを得ないと認める場合には適用しない。

4　開発事業者は、事業区域が法第42条の規定に該当する私道に接する場合で、その位置が不明確な場合は、位置について区長と協議するものとする。

（公園及び広場等）

第８条　集団住宅建設事業を行う者は、事業区域面積が3,000m²以上5,000m²未満の事業（都市計画法（昭和43年法律第100号）第30条第１項に規定する許可の申請を行う事業を除く。）にあっては、事業区域面積の３％以上に当たる一団の土地を広場等として整備するものとする。

2　集団住宅建設事業を行う者は、事業区域面積が5,000m²以上の事業（都市計画法第30条第１項に規定する許可の申請を行う事業を除く。）にあっては、次の各号のいずれかに掲げる整備を行うものとする。

（１）　事業区域面積の３％以上に当たる一団の土地を公園として整備し、区に無償で引き継ぐものとする。

（２）　事業区域面積の６％以上に当たる一団の土地を広場等として整備し、地上部は次の表の左欄に掲げる区分に応じ、右欄に掲げる面積以上の緑化を行うものとする。この場合において、広場等には、かまどベンチ及び災害用マンホールトイレの設置をするよう努めるものとする。

区分	面積
ア　第１種低層住居専用地域又は第２種低層住居専用地域の敷地	{敷地面積×（１－建蔽率）}×0.45
イ　ア以外の敷地	{敷地面積×（１－建蔽率）}×0.4
ウ　総合設計制度等を適用して計画する建築物の敷地又は再開発等促進区（地区整備計画が定められている区域に限る。）、高度利用地区若しくは特定街区内の建築物の敷地	次に掲げる式により、算出される面積のうち、大きい方の面積 （ア）　ア又はイの区分により算出される面積 （イ）　（敷地面積－建築面積）×0.4

3　集団住宅建設事業を行う者は、前２項の規定に該当しない場合であって、計画戸数が100戸以上のときは、事業区域面積の３％以上に当たる一団の土地を広場等として整備するものとする。

4　第１項及び前項の広場等を公園として整備し、区に無償で引き継ぐ場合は、150m²以上とするものとする。

5　前各項の公園及び広場等は公道に面し、周辺の区民も利用しやすい場所に設置するものとする。

（防火水槽等）

第９条　集団住宅建設事業及び一定規模建設事業の開発事業者は、事業区域面積が1,000m²以上1,500m²未満の場合、当該事業区域内の防火水槽等の設置について、区長と協議するものとする。

2　集団住宅建設事業及び一定規模建設事業の開発事業者は、事業区域面積が1,500m²以上の場合、当該事業区域内に40t以上の防火水槽等を設置するものとする。

3　住宅宅地開発事業の開発事業者は、事業区域面積が3,000m²以上の場合、当該事業区域内に40t以上の防火水槽等を設置するものとする。

4　開発事業者は、事業区域面積が6,000m²以上の場合、当該事業区域内に100t以上の防火水槽等１基又は40t以上の防火水槽等２基を設置するものとする。

5　集団住宅建設事業の開発事業者は、第１項の規定及び事業区域面積の規模にかかわらず、計画戸数が50戸以上の場合は、当該事業区域内に40t以上の防火水槽等を設置するものとする。ただし、第２項及び前項の適用を受ける場合を除く。

6　開発事業者は、前各項により設置する防火水槽等の位置、構造、管理その他必要な事項については、別途管轄消防署と協議するものとする。

（雨水流出抑制対策）

第10条　次の各号のいずれかに該当する場合は、大田区雨水流出抑制施設技術指針に基づき、雨水の流出を抑制する施設（以下「雨水流出抑制施設」という。）について、区長と協議し、整備するとともに、雨水流出抑制施設の機能を充分保つよう良好な維持管理を行うものとする。ただし、平和島、平和の森公園、ふるさとの浜辺公園、昭和島、東海、城南島、京浜島、令和島及び羽田空港の区域は、適用しない。

（1）　建築物の事業区域面積が500m²以上ある場合

（2）　集団住宅建設事業を行う事業区域面積が500m²未満で事業区域が大田区雨水流出抑制施設技術指針に定める呑川流域及び丸子川流域内にある場合

（廃棄物保管場所等の設置）

第11条　集団住宅建設事業及び一定規模建設事業を行う者は、その建築物又は敷地内に廃棄物保管場所等を設置するものとする。

2　開発事業者は、集積所の設置について区長と協議するものとする。

3　廃棄物保管場所等の設置については、大田区廃棄物の減量及び適正処理に関する条例（平成11年条例第36号。以下この条及び次条において「条例」という。）及び大田区廃棄物の減量及び適正処理に関する規則（平成12年規則第68号。以下この条及び次条において「規則」という。）で定めるほか、別に定める基準によるものとする。

4　条例第49条第1項の規定により届出を行う場合は、規則第30条第2項に規定する再利用対象物保管場所設置届兼廃棄物保管場所等設置届（以下「設置届」という。）の受理をもって、廃棄物保管場所等及び集積所の設置に係るまちづくり条例第22条に規定する事前協議が行われたものとみなす。

（回収資源保管場所及び再利用対象物保管場所）

第12条　集団住宅建設事業を行う者のうち、次の表により算出された居住人員が100人以上となる建築物を建設しようとする者は、その建築物又は敷地内に回収資源保管場所を設置するものとする。この場合において、居住人員の合計に小数点以下の端数が生じた場合は切り上げとする。

住戸専用面積	人員	住戸専用面積	人員
20m²以下	1.0人／戸	40m²超50m²以下	2.5人／戸
20m²超30m²以下	1.5人／戸	50m²超60m²以下	3.0人／戸
30m²超40m²以下	2.0人／戸	60m²超	4.0人／戸

2　前項の規定にかかわらず、区長が認める場合は、回収資源保管場所の設置に代えて、他の方法によることができるものとする。

3　回収資源保管場所の設置については、別に定める基準によるものとする。

4　一定規模建設事業を行う者のうち、事業用建築物を建設しようとする者は、その建築物又は敷地内に再利用対象物保管場所を設置するものとする。

5　再利用対象物保管場所の設置については、条例又は規則で定めるもののほか、別に定める基準によるものとする。

6　条例第18条第6項の規定により届出を行う場合は、規則第8条に規定する設置届の受理をもって、再利用対象物保管場所の設置に係るまちづくり条例第22条に規定する事前協議が行われたものとみなす。

（ディスポーザ）

第13条　開発事業者は、ディスポーザ（生ごみを粉砕し水と一緒に下水道に流し込む機器をいう。）を設置しないものとする。ただし、適合評価機関の適合評価を受け、東京都下水道事業管理者が設置を認めたディスポーザ排水処理システムについては、この限りでない。

（学校収容対策）

第14条　集団住宅建設事業を行う者は、ファミリー型式住戸を20戸以上含む集団住宅建設計画について、教育委員会と協議するものとする。

２　集団住宅建設事業を行う者は、前項の事前協議において学校収容対策上支障があるとされた場合は、当該事業計画又は入居時期の変更に協力するものとする。

３　集団住宅建設事業を行う者は、集団住宅を建設する場合、学校の受入れ準備及び学級編制のために必要とされた場合は、入居予定児童・生徒調査票の配布、回収等、児童・生徒数の予測に関して必要な措置を講ずる等の協力を行うものとする。

（福祉のまちづくり）

第15条　開発事業者は、大田区福祉のまちづくり整備要綱の届出対象となる計画を行う場合は、同要綱に基づく届出を行うものとする。

（標識の設置等）

第16条　集団住宅建設事業を行う者が、ワンルーム型式住戸（寄宿舎等の居住室を含む。以下この条において同じ。）が15戸以上存し、かつ、階数が３以上の集団住宅（以下この条において「ワンルーム建築物」という。）の建設を行う場合（次項に規定するものを除く。）は、大田区中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例（昭和53年条例第44号。以下この条において「条例」という。）第５条、第６条及び第７条並びに大田区中高層建築物の建築に対する指導要領（昭和54年２月10日建指発第58号助役決定。以下この条において「要領」という。）の規定の例による。この場合において、条例第５条及び第６条並びに要領中「中高層建築物」とあるのは、「ワンルーム建築物」と読み替えるものとする。

２　建設を行うワンルーム建築物が、条例による届出対象建築物となる場合は、条例に基づく標識設置届及び説明報告書等の受理をもって、標識の設置及び計画の説明に係るまちづくり条例第22条に規定する事前協議が行われたものとみなす。

３　第１項の標識を設置するに当たっては、大田区中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例施行規則（昭和54年規則第２号）別記第１号様式（以下「規則様式」という。）中「大田区中高層建築物の建築に係る紛争の予防と調整に関する条例第５条第１項」とあるのは、「大田区開発指導要綱第16条第１項」として掲出するものとする。

４　ワンルーム建築物の建設を行う者は、標識の設置をするに当たり、規則様式にワンルーム型式住戸数を付記するものとする。

５　ワンルーム建築物の建設を行う者は、入居後の管理の方法について、条例第２条第６号に規定する近隣関係住民に説明するものとする。

（住民登録の指導）

第17条　集団住宅建設事業を行う者（管理人を含む。）は、入居者が住民登録を行うよう指導に努めるものとする。

（管理計画案の予備認定の取得）

第17条の２　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が15戸以上の場合で、かつ、建設する建築物がマンションの管理の適正化の推進に関する法律（平成12年法律第149号）第２条第１号に定めるマンションである場合は、同法第91条に定めるマンション管理適正化推進センターからマンションの管理計画案について予備認定を取得するよう努めるものとする。

（防災備蓄倉庫の設置）

第18条　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が50戸以上の場合は、区長と協議して、入居者に向けた防災用の備蓄倉庫を設置するものとする。

（防災キャビネットの設置）

第18条の２　集団住宅建設事業及び一定規模建設事業を行う開発事業者が建設を行う建築物にエレベーターを設置する場合は、防災キャビネットを設置するよう努めるものとする。

（区民施設）

第19条　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が100戸以上の場合は、区長と協議して、集会室を設置し、周辺の区民に開放して、区民の福祉の向上及び子育て世帯を含む様々な地域コミュニティ活動の発展に協力するものとする。

2　前項の集会室を設置する者は、避難情報が発令された場合において、当該集会室を高台緊急避難施設として提供するよう努めなければならない。

3　前項に規定する高台緊急避難施設を提供することとした者は、近隣関係住民への高台緊急避難施設の周知を図るため、当該建築物の見やすい場所に、平時から、細則で定めるところにより標識を設置するよう努めなければならない。

4　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が500戸以上の場合は、児童館、保育園等の設置について区長と協議するものとする。ただし、500戸に満たない場合においても区長が必要と認めるときは協議を行うものとする。

（公共・公益施設の提供）

第20条　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が1,000戸以上の場合は、区長と協議のうえ公共・公益施設の用地及び建築物を提供するものとする。

2　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が300戸以上1,000戸未満の場合で、かつ、区長が公共・公益施設の設置を必要と認めるときは、前項の規定にかかわらず当該施設の設置について区長と協議するものとする。

（駅前駐輪対策）

第21条　集団住宅建設事業を行う者は、計画戸数が100戸以上の場合で、かつ、事業区域から最寄りの鉄道駅までの道路の実距離が600m以上の場合は、駅前や駅周辺等の自転車の放置による環境悪化及び放置自転車に起因する交通事故の発生を防ぐため、区長と協議を行い、別に定める基準に基づき、駅前等自転車駐車場の整備に協力するとともに、放置自転車発生防止の措置を講ずるものとする。

（地域の高台緊急避難施設）

第21条の２　条例第41条の２の規定により高台緊急避難施設を確保した者は、第19条第３項の規定に準じて標識を設置するように努めなければならない。

（所管部局）

第22条　まちづくり条例及びこの要綱に基づく協議については、別に定める各所管部局において行う。

（施行細則）

第23条　この要綱を施行する上で必要な細則は、区長が別に定める。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、昭和61年４月15日から施行する。

（適用範囲）

2　改正後の要綱の規定は、昭和61年４月15日以後に着工する事業から適用し、同日前に着工した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成元年10月１日から施行する。

（適用範囲）

2　改正後の要綱の規定は、平成元年10月１日以後に着工する事業から適用し、同日前に着工した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成３年５月１日から施行する。

（適用範囲）

2　改正後の要綱の規定は、平成３年５月１日以後に事前審査申請書を受理した事業から適用し、同日前に受理した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成６年８月15日から施行する。

（適用範囲）

2　改正後の要綱の規定は、平成６年８月15日以降に事前審査申請書を受理した事業から適用し、同日前に受理した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成７年９月18日から施行する。

（適用範囲）

2　改正後の要綱の規定は、平成７年９月18日以降に事前審査申請書を受理した事業から適用し、同日前に受理した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成９年１月20日から施行する。ただし、改正後の要綱の規定は、平成９年１月20日以降に事前協議書を受付した事業から適用し、同日前に受付した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成12年４月１日から施行する。ただし、改正後の要綱の規定は、平成12年４月１日以後に事前協議書を受付した事業から適用し、同日前に受付した事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成14年10月10日から施行する。ただし、改正後の要綱の規定は、平成14年10月10日以後に事前協議書を受付した事業から適用し、同日前に受付した事業については、従前の例による。

付　則

（施行年月日）

この要綱は、平成16年７月１日から施行する。

（適用範囲）

改正後の要綱の規定は、平成16年７月１日以後に事前協議書を受付した事業から適用し、同日前に受付した事業については、なお従前の例による。ただし、集団住宅建設事業で、計画戸数が15戸以上19戸以下（住戸専用面積が25m^{2}未満の住戸が15戸以上存し、かつ、階数が３以上の集団住宅建設事業を除く。）ものについては、建築確認申請を平成16年８月13日以降に受け付けるものから適用事業とし、同日前に建築確認申請を受付した事業については、適用しない。

付　則

（施行年月日）

この要綱は、平成19年６月１日から施行する。

（適用範囲）

改正後の要綱の規定は、平成19年６月１日以後に事前協議書を受け付けした事業から適用し、同日前に受け付けした事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）
この要綱は、平成20年６月１日から施行する。
（適用範囲）
改正後の要綱の規定は、平成20年６月１日以後に事前協議書を受け付けした事業から適用し、同日前に受け付けした事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）
この要綱は、平成21年４月１日から施行する。
（適用範囲）
改正後の要綱の規定は、平成21年４月１日以後に事前協議書を受け付けした事業から適用し、同日前に受け付けした事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）
この要綱は、平成22年４月１日から施行する。
（適用範囲）
改正後の要綱の規定は、平成22年４月１日以後に事前協議書を受け付けした事業から適用し、同日前に受け付けした事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）
この要綱は、平成23年４月１日から施行する。
（適用範囲）
改正後の要綱の規定は、平成23年４月１日以後に事前協議を受け付けした事業から適用し、同日前に受け付けした事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行期日）
この要綱は、平成24年４月１日から施行する。
（経過措置）
改正後の要綱の規定は、平成24年４月１日以後に次に掲げる手続を行った開発事業について適用し、同日前に次に掲げる手続を行った開発事業及び同日前にこの要綱による改正前の第５条に規定する事前協議が行われており、同日から起算して６月以内に次に掲げる手続を行った開発事業については、なお従前の例による。

（１）　建築基準法第６条第１項に規定する確認の申請
（２）　建築基準法第６条の２第１項に規定する確認を受けるための書類の提出
（３）　建築基準法第18条第２項に規定する計画の通知
（４）　建築基準法施行規則（昭和25年建設省令第40号）第９条に規定する道路の位置の指定の申請
（５）　都市計画法第30条第１項に規定する許可の申請
（６）　建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成７年法律第123号）第８条第１項（同法第９条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請
（７）　密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成９年法律第49号）第４条第１項（同法第７条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請
（８）　高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）第17条第１項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）に規定する計画の認定の申請（同法第17条第４項（同法第18条第２項において準用する場合を含む。）の規定による申出がある場合に限る。）
（９）　長期優良住宅の普及の促進に関する法律（平成20年法律第87号）第５条第１項から第３項ま

で（同法第８条第２項において準用する場合を含む。）に規定する認定の申請（同法第６条第２項（同法第８条第２項において準用する場合を含む。）の規定による申出がある場合に限る。）

付　則

（施行期日）

1　この要綱は、平成25年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、平成25年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則（平成25年９月24日25まま発第10802号）

（施行期日）

1　この要綱は、平成25年10月１日から施行する。

（適用範囲）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、平成25年10月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行期日）

この要綱は、平成28年４月１日から施行する。

付　則

（施行期日）

1　この要綱は、平成29年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、平成29年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成30年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、平成30年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、平成31年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、平成31年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、令和３年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、令和３年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづ

くり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行年月日）

1　この要綱は、令和４年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、令和４年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行期日）

1　この要綱は、令和５年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、令和５年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行期日）

1　この要綱は、令和６年４月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、令和６年４月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条例第22条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

付　則

（施行期日）

1　この要綱は、令和８年７月１日から施行する。

（経過措置）

2　改正後の大田区開発指導要綱の規定は、令和８年７月１日以後に地域力を生かした大田区まちづくり条例（平成22年条例第44号）第22条に規定する事前協議を行った開発事業に適用し、同日前に同条に規定する事前協議を行った開発事業については、なお従前の例による。

まちづくり環境委員会
令和8年9月 17 日･18 日
まちづくり推進部　資料 11 番
所管　建築審査課

東馬込二丁目がけ崩れに関する区を被告とする訴訟について

1　事件概要について

・事件名　代執行費用納付命令取消請求事件

原告　がけ上土地所有者
被告　大田区

・請求の趣旨
（１）大田区長が、令和６年４月５日に原告に対してなした代執行費用納付命令を取り消す。
（２）その訴訟費用は、被告の負担とする。

2　区の対応について

令和５年６月に東馬込二丁目１番１号で発生したがけ崩れに対し、区は、令和５年９月22日から同年10月20日までの間、周辺住民の安全・安心を最優先に建築物の倒壊を防ぐため、行政代執行により建築物を支える地盤を安定させる工事を行い、令和７年３月11日までに、これに要した費用について徴収を完了している。

3　経過

令和７年７月 24 日　訴状　原告訴訟代理人から東京地方裁判所民事部へ
令和８年７月 17 日　判決言渡
令和８年８月６日　　判決確定

4　裁判所の判断について

・判決主文
（１）原告の請求を棄却する。
（２）訴訟費用は、原告の負担とする。

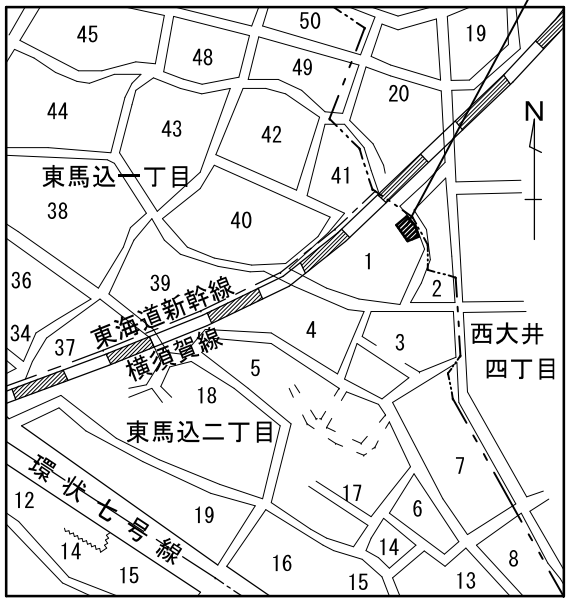
大田区東馬込二丁目１番がけ崩落防止対策工事

（別紙）

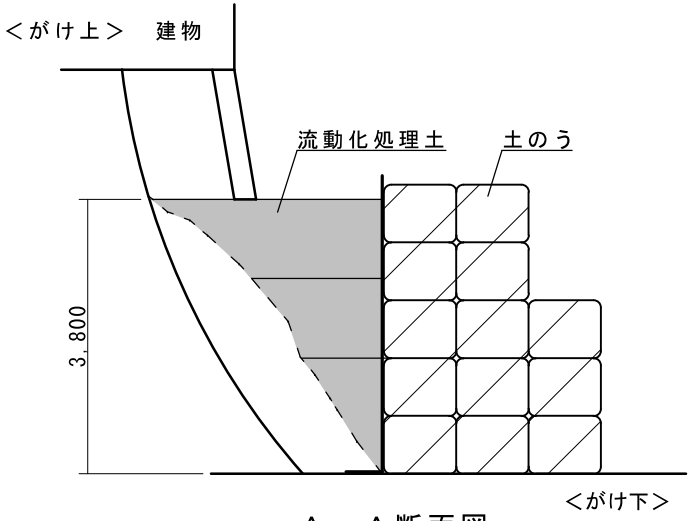
●工事概要　がけ崩落防止対策工事
●工事期間　令和５年９月22日から令和５年10月20日まで
●工事金額　20,322,500円（税込み）※本対策工事に限る。

＜主な工事内容等＞
- 大型土のう作成（1m×1m×0.8m）156袋【京浜島防災機材センターにて作製】９月22日～
- 道路法に基づく既設大型土のう等撤去　９月28日～
- 大型土のう運搬・設置　９月28日～　（大型車両15台程度／日）
- 流動化処理土埋め戻し　10月４日以降　（大型車両10台程度／日）

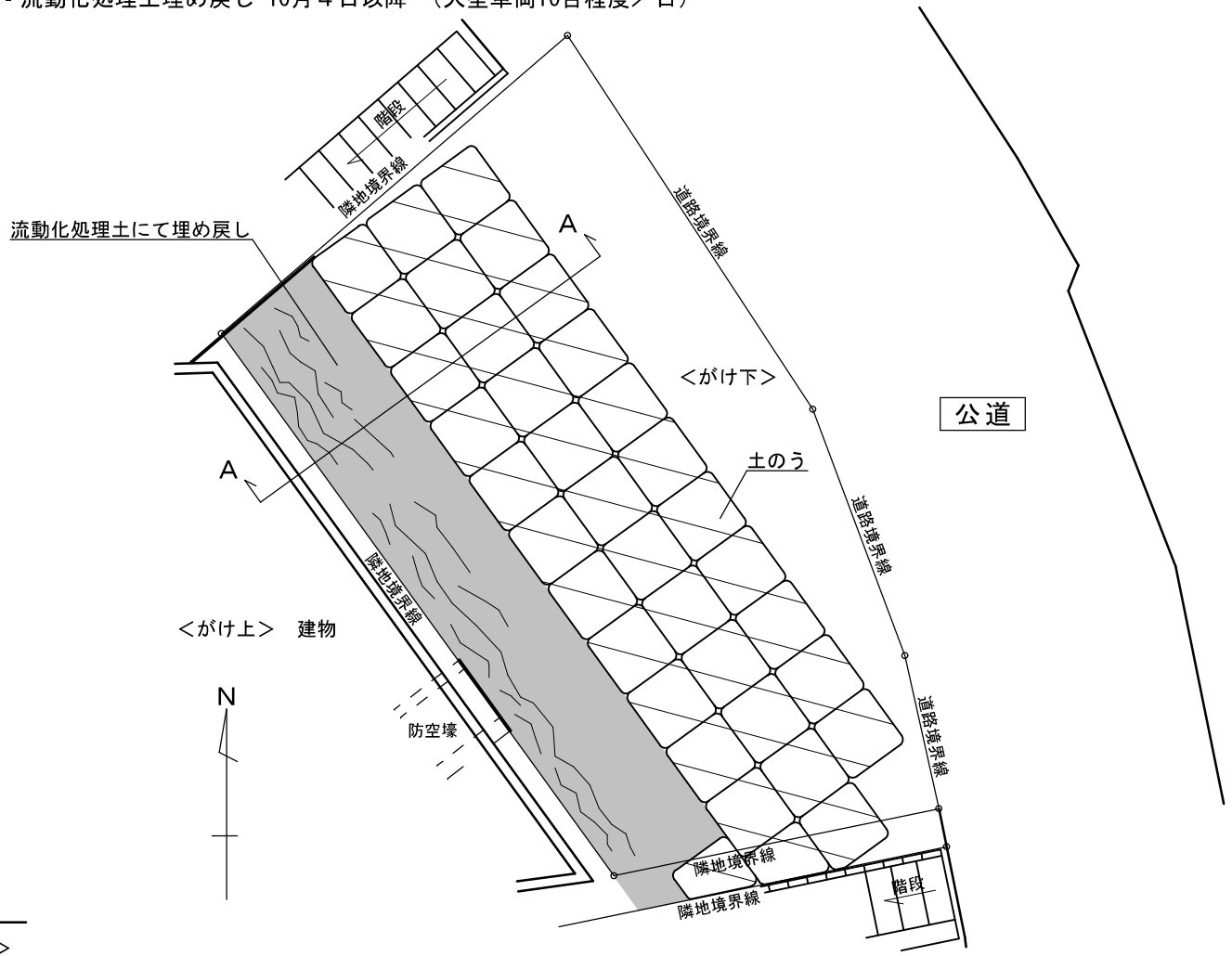
工事場所：大田区東馬込二丁目１番



案　内　図



Ａ－Ａ断面図



敷　地　図

まちづくり環境委員会 令和8年9月 17･18 日
まちづくり推進部　資料 12 番
所管　　建築調整課

区立シルバーピアたまがわ及び併設施設の大規模改修工事について

区立特別養護老人ホームたまがわ及び併設施設にあわせて、区立シルバーピアたまがわの大規模改修工事を行うため、今後の方針等について、下記のとおり報告する。

記

1　対象施設

大田区立シルビアーピアたまがわ及び併設施設（特別養護老人ホームたまがわ及びたまがわ高齢者在宅サービスセンター）

2　大規模改修を進めるにあたっての方針等

（1）現入居者の仮転居等を円滑に進めるため、区立シルバーピア蒲田及び併設施設の大規模改修工事の終了予定時期を踏まえて、検討する。

（2）当該大規模改修工事に係る基本計画及び基本設計、実施設計策定等の業務については、専門の事業者に委託して策定する。

3　今後の進め方（予定）

（1）基本計画及び基本設計、実施設計の策定と並行して、今後、入居者及びその家族等への説明、新規入居者の入居の停止等を行う。

（2）工事を進めるにあたり、現入居者に対して、個別に意向等の確認を行った上で、他のシルバーピアや高齢者アパートへの仮転居を進める。

（3）工事内容やスケジュール等については、詳細が決まり次第、関係機関や地域住民等へ周知を行う。

まちづくり環境委員会
令和8年9月 17･18 日
鉄道･都市づくり部　資料3番
所管　鉄道･都市づくり課

蒲田地区駐車場地域ルールの運用について

蒲田地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）について、別紙１のとおり、運用体制が固まったので、以下のとおり報告する。

１　運用組織の指定について

（１）団体名

株式会社大田まちづくり公社（予定）

（２）役割

蒲田地区駐車場地域ルールの運用事務

（申請受付、簡易審査、判定結果通知、申請者からの報告徴取等）

（３）その他

区と株式会社大田まちづくり公社は「蒲田地区駐車場地域ルールの運用に関する協定書」を締結し、相互に連携、協力して地域ルールを運用する。

２　審査機関の指定について

（１）団体名

公益財団法人都市計画協会（予定）

（２）役割

申請内容に関する専門的な見地からの審査業務

（３）その他

株式会社大田まちづくり公社と公益財団法人都市計画協会は協定書を締結し、双方の連携体制を構築する。

３　地域協力金について

（１）金額　　別紙２のとおり

（２）収納の主体　　大田区（鉄道・都市づくり課）

（３）管理及び運用

新空港線整備及びまちづくり資金積立基金へ積立て、駐車課題解決に向けた施策の実施に係る原資として活用する。

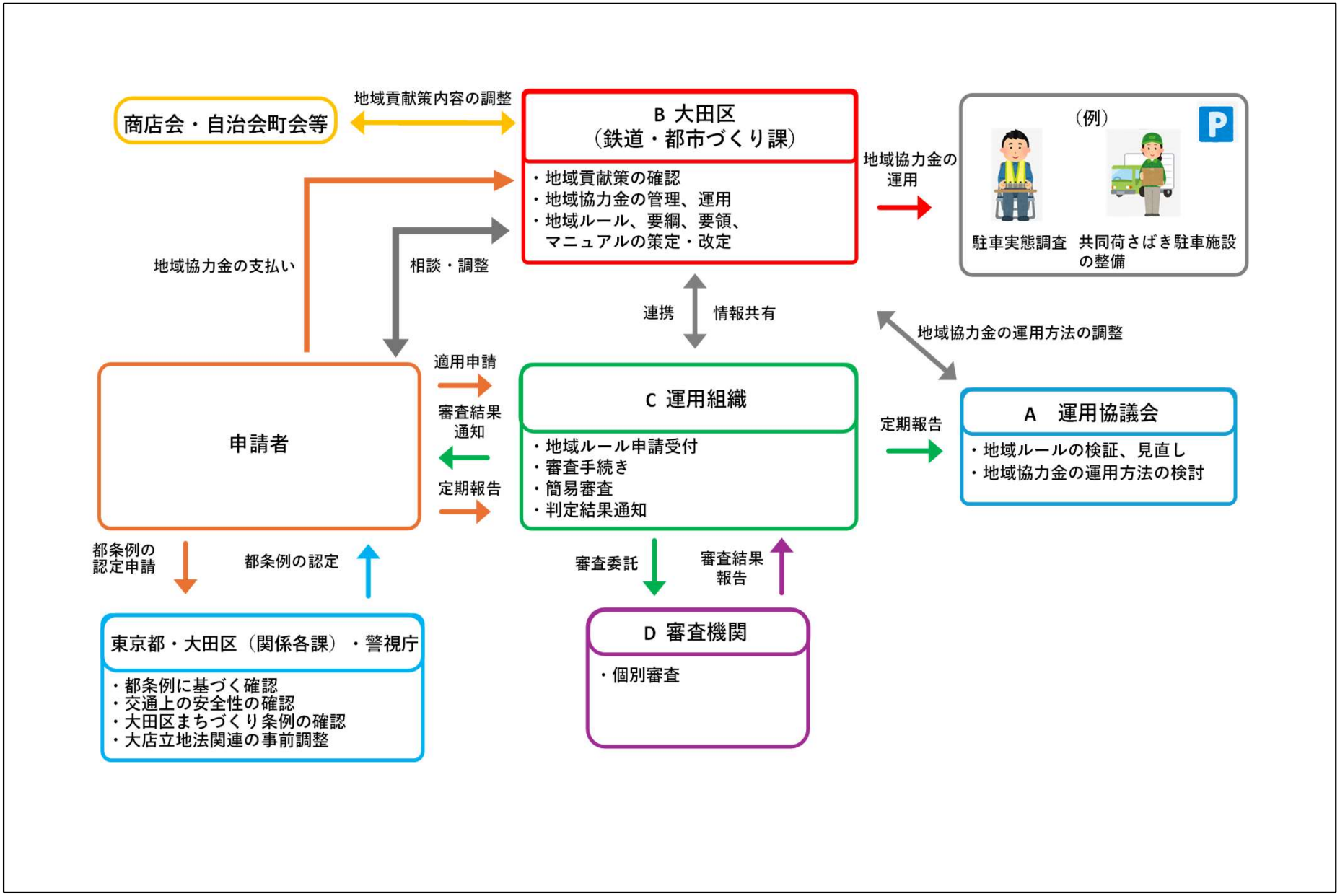
４　今後のスケジュール（予定）

令和８年９月下旬　　地域ルール告示

令和８年９月下旬～10 月上旬	運用組織及び審査機関の指定 区と運用組織との協定締結
令和８年 12 月	運用組織と審査機関との協定締結
令和９年上期	地域ルール施行（運用開始）

蒲田地区駐車場地域ルール運用体制

別紙１



地域協力金について

別紙２

附置義務台数の低減１台につき、建築主等は以下の金額を負担する。

<table>
<tr><th colspan="3">用途</th><th>大規模建築物（敷地面積2,000㎡超）</th><th>中規模建築物（敷地面積2,000㎡以下）</th></tr>
<tr><td rowspan="3">新築</td><td rowspan="2">百貨店その他の店舗・事務所</td><td>1,000㎡超</td><td>以下の２つの選択肢のうち、
いずれかを選択（※１）

【選択肢Ａ】150万円

【選択肢Ｂ】100万円</td><td rowspan="2">200万円（※２）</td></tr>
<tr><td>1,000㎡以下</td><td>200万円（※２）</td></tr>
<tr><td colspan="2">百貨店
その他の
店舗・事務所
以外</td><td rowspan="2">200万円（※２）</td></tr>
<tr><td>既存建築物</td><td colspan="2">全て</td></tr>
</table>

※１：**地域協力金の負担と合わせ、地域貢献策（一定の台数の集約駐車施設整備）を必須とする。**
（選択肢A：都条例附置台数の５％、選択肢B：都条例附置台数の10％）
台数は「百貨店その他の店舗・事務所」部分における都条例の附置義務台数分で換算する。
また、地域協力金と地域貢献策とを組み合わせ、地域協力金の一部を地域貢献策の実施に代えて金銭負担を軽減することも可能とする。

※２：地域協力金の負担に代え、集約駐車施設整備や充電設備の設置、シェアサイクルの導入等、地域貢献策の実施を選択することも可能とする。
また、地域協力金と地域貢献策とを組み合わせ、地域協力金の一部を地域貢献策の実施に代えて金銭負担を軽減することも可能とする。

※　増築・用途変更についても、この考え方を準用する。
※　複合建築物の場合は、用途ごとの負担の考え方を組み合わせて適用する。

蒲田地区駐車場地域ルール（案）　概要版

別紙３

目的

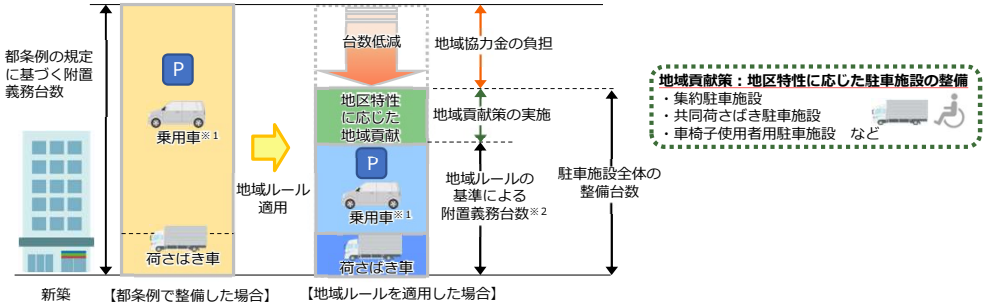
蒲田地区駐車場地域ルール（以下「地域ルール」という。）は、「大田区駐車場整備計画（蒲田地区）」（令和６年10月改定）で位置付けた目指すまちの姿の実現に向け、駐車施策の実行性を高め、地区特性に応じた質の高い駐車施設の整備を推進することを目的とする。

＜地域ルールとは＞

東京都では、建築物ごとにその用途や面積に応じた駐車施設の駐車台数等（附置義務）を、東京都駐車場条例（昭和33年10月１日東京都条例第77号。以下、「都条例」という。）に定めている。しかし、地区特性によってはこの都条例による一律の基準で駐車施設を設けることが不合理な場合がある。これを解消するため、駐車施設の整備台数の緩和、集約化等、地区特性に応じた駐車施設の整備基準を定めるものが地域ルールである。

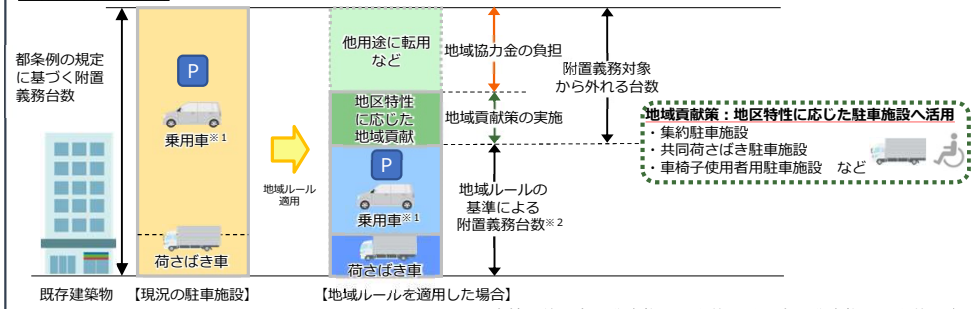
※地域ルールの適用は任意のため、現行の基準に沿った駐車施設整備を行うことも可能。

建築物を新築する場合



※１：車椅子使用者用駐車施設の台数は乗用車用駐車施設の台数に含まれる
※２：地区独自の基準又は類似施設の駐車実績による台数

既存建築物の場合



※１：車椅子使用者用駐車施設の台数は乗用車用駐車施設の台数に含まれる
※２：当該建築物の過去１年間の最大利用実績

参考：東京都都市整備局「地域ルール策定のための手引」

図１　地域ルール適用イメージ

適用地区の区域

地域ルールの適用地区は、東京都市計画駐車場整備地区大田区駐車場整備地区（平成10年10月７日大田区告示第361号）により指定された区域とする。

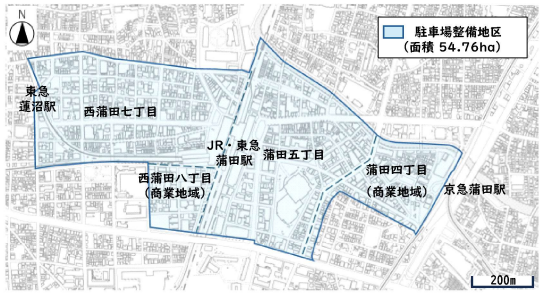


図２　駐車場整備地区

対象駐車施設

地域ルールの対象は、都条例に基づく附置義務駐車施設とする。

表１　都条例における駐車施設の附置義務対象

対象区域	対象建築物
駐車場整備地区	特定用途※1の部分の床面積及び非特定用途※2の部分の床面積の3/4の合計が1,500㎡を超えるもの

※１　特定用途：劇場、映画館、演芸場、観覧場、放送用スタジオ、公会堂、集会場、展示場、結婚式場、斎場、旅館、ホテル、料理店、飲食店、キャバレー、カフェー、ナイトクラブ、バー、ダンスホール、遊技場、ボーリング場、体育館、百貨店その他の店舗、事務所、病院、卸売市場、倉庫若しくは工場又はこれらの２以上のもの

※２　非特定用途：特定用途以外の用途

駐車施設の附置基準

建築物を新築する場合の駐車施設

ア　乗用車用駐車施設の附置基準

（ア）地区独自の基準により算出した台数

（イ）類似施設の駐車実績に応じた台数

イ　車椅子使用者用駐車施設の附置基準

都条例の規定に基づき１台以上設置する。なお、乗用車用駐車施設台数に含めることができる。

ウ　荷さばき車両用駐車施設の附置基準

都条例の規定に基づき算出する。ただし、都条例に規定する上限は適用しない。

なお、乗用車用駐車施設台数に含めることはできない。

既存建築物における駐車施設

当該建築物の過去１年間の最大利用実績台数を用いて算出する。

ただし、車椅子使用者用駐車施設は、乗用車用駐車施設のうち１台以上確保するものとする。

表２　建築物を新築する場合の駐車施設

			駐車施設台数
乗用車用駐車施設	（ア）地区独自の基準	百貨店その他の店舗	当該施設の用途別床面積÷地区独自の駐車原単位　で算出される台数 【地区独自の駐車原単位】駅周辺エリア※1：400㎡に１台 その他エリア※1：350㎡に１台
		事務所	当該施設の用途別床面積÷地区独自の駐車原単位　で算出される台数 【地区独自の駐車原単位】全てのエリア：450㎡に１台
	（イ）類似施設の駐車実績		用途、規模、立地する地区特性が類似する建築物の最大利用実績台数 ※都条例の規定に基づき算出した台数の４割を下限とする
車椅子使用者用駐車施設			都条例の規定により設置（1台以上） ※乗用車駐車施設台数に含めることができる
荷さばき車両用駐車施設			都条例の規定により算出される台数 ※都条例に規定する台数の上限は適用しない ※乗用車駐車施設台数に含めることはできない

※１：エリアについては図３を参照

※増築・用途変更についても準用する

表３　既存建築物における駐車施設

	駐車施設台数
乗用車用駐車施設	当該建築物の過去１年間の最大利用実績台数
車椅子使用者用駐車施設	当該建築物の過去１年間の最大利用実績台数 ※乗用車用駐車施設のうち1台以上を確保
荷さばき車両用駐車施設	当該建築物の過去１年間の最大利用実績台数

※適用対象は、当該建築物の運用実績が３年以上ある建築物とする

蒲田地区駐車場地域ルール（案）　概要版

駐車施設の隔地・集約（駐車施設の確保）の考え方

乗用車用駐車施設
　ア　特定路線には、駐車施設の出入口を設けないことを原則とし、集約駐車施設への隔地を誘導する。
　　やむを得ず特定路線に出入口を設ける場合は、特定路線のみに面する建築物の駐車需要を受入れる集約駐車施設の機能を担うものとする。
　　特定路線からは、その他エリアへの隔地を推奨し、駅周辺エリア及び特定路線への隔地を認める。
　イ　駅周辺エリアからは、その他エリアへの隔地を推奨し、駅周辺エリアへの隔地を認め、特定路線への隔地は認めない。
　ウ　その他エリアからは、特定路線、駅周辺エリア、その他エリアへの隔地を認めない。
　　ただし、敷地の状況等により駐車施設整備が難しいことが明らかな場合のみ、その他エリアへの隔地を認める。
　エ　隔地を認める場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね300メートルの範囲内とする。
　　ただし、歩行者ネットワークの状況、交通手段の確保等により、歩行の負荷軽減が図られると認められる場合は、この限りでない。
車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設
　隔地は認めない。
　ただし、特定路線のみに面する建築物は、集約駐車施設までの円滑な動線確保等の条件を満たす場合に隔地を認める。その場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね50メートルの範囲内とする。

＜特定路線について＞
　にぎわいが連続しており、歩行者の主要動線となっている路線を特定路線に指定する。
　特定路線沿いには、駐車施設の出入口を設けないことを原則とする。

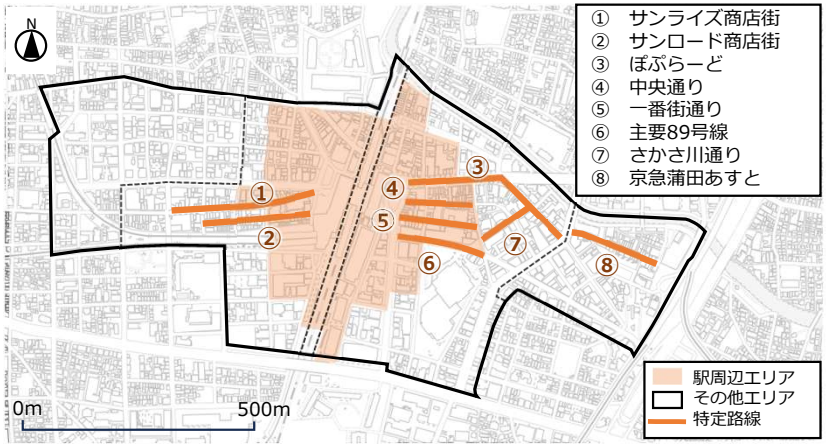
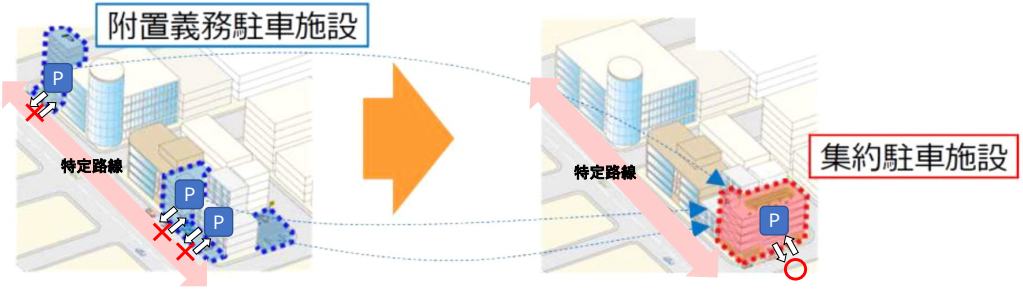


図３　エリア及び特定路線



参考：東京都都市整備局「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について」

図４　特定路線沿いにおける駐車施設出入口の考え方

＜駐車施設の隔地の考え方＞
　特定路線における施策として、特定路線からその他エリア又は駅周辺エリアへの駐車施設の隔地を誘導する。

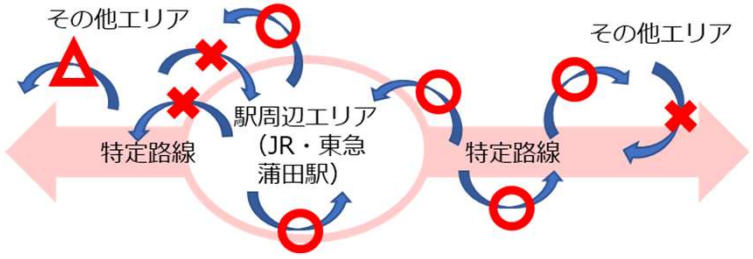


図５　隔地の考え方

表４　乗用車用駐車施設の隔地の考え方

乗用車用駐車施設		隔地先		
		特定路線へ	駅周辺エリアへ	その他エリアへ
隔地元	特定路線から	○	○	○
	駅周辺エリアから	×	○	○
	その他エリアから	×	×	△※1

※１：敷地の状況等により駐車施設整備が難しいことが明らかな場合のみ隔地を認める
※隔地を認める場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね300mの範囲内とする

表５　車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設の隔地の考え方

車椅子使用者用及び荷さばき車両用駐車施設		隔地先		
		特定路線へ	駅周辺エリアへ	その他エリアへ
隔地元	特定路線から	△※1	△※1	△※1
	駅周辺エリアから	×	×	×
	その他エリアから	×	×	×

※１：特定路線のみに面する建築物は、集約駐車施設までの円滑な動線確保等の条件を満たす場合に隔地を認める
　　その場合の距離は、当該敷地からの直線距離がおおむね50mの範囲内とする

蒲田地区駐車場地域ルール（案）　概要版

建築主等が取り組む地域貢献策

建築物を新築する場合において、百貨店その他の店舗及び事務所の用途の大規模建築物は次に示すア及びイを実施する。ただし、当該用途の部分の床面積が1,000平方メートル以下の場合は次に示すア又はイを実施する。
百貨店その他の店舗及び事務所の用途の中規模建築物並びに百貨店その他の店舗及び事務所以外の用途の建築物は、次に示すア又はイを実施する。
既存建築物においては、ア又はイを実施する。

ア　地域協力金の負担
イ　地域貢献策の実施

表６　用途ごとの建築規模による負担の考え方

用途				大規模建築物（敷地面積2,000㎡超）	中規模建築物（敷地面積2,000㎡以下）
建築物を新築する場合の駐車施設	百貨店その他の店舗・事務所	1,000㎡超	選択肢A※1	地域協力金※2（低減１台につき150万円※3）及び地域貢献策（都条例附置台数の５％分※4の台数の集約駐車施設整備）	地域協力金※2（低減１台につき200万円※3）又は※5 地域貢献策
			選択肢B※1	地域協力金※2（低減１台につき100万円※3）及び地域貢献策（都条例附置台数の10％分※4の台数の集約駐車施設整備）	
		1,000㎡以下		地域協力金※2（低減１台につき200万円※3）又は※5 地域貢献策	
	百貨店その他の店舗・事務所以外			地域協力金※2（低減１台につき200万円※3）又は※5 地域貢献策	
既存建築物における駐車施設	全て				

※１：選択肢ＡとＢはどちらか一方を選択する
※２：地域協力金の負担の一部を地域貢献策の実施に替えることにより、地域協力金の負担を軽減することを可能とする
※３：地域協力金の金額については、「蒲田地区駐車場地域ルールの運用に関する要綱」に定める
※４：百貨店その他の店舗・事務所部分における都条例の附置義務台数分で換算
※５：地域協力金と地域貢献策の組合せも可とする
※増築・用途変更についても、この考え方を準用する
※複合建築物の場合は、用途ごとの負担の考え方を組み合わせて適用する

表７　地域貢献策の例

地域貢献策の例		貢献度
蒲田地区の課題１：駐車場整備地区の実情、利用者のニーズに即した駐車施設の整備が必要		
乗用車	駐車施設のわかりやすい案内 地域の駐車施設の満空情報の提供 当該施設利用者へのサービス券配布 カーシェアリングの導入	△ △ △ ○
荷さばき車両	共同荷さばき駐車施設の整備＋駐車施設のわかりやすい案内	○
自動二輪車等	駐車施設の整備＋駐車施設のわかりやすい案内	○
車椅子使用者用	駐車施設の整備＋駐車施設のわかりやすい案内 車椅子利用者の駐車施設料金負担	○ △
観光バス・送迎バス等	乗降場の整備・人の待機場（ベンチ等）の設置	△
その他	自転車駐車施設の整備 シェアサイクルの導入	○ ○
蒲田地区の課題２：まちづくりと連携した駐車施策が必要		
	乗用車用の集約駐車施設の整備	◎
蒲田地区の課題３：新技術及び新たな利用形態への対応が必要		
	ZEV充電設備の設置 新たなモビリティ（例：電動キックボードなど）の駐車空間の確保	○ △

※貢献度は地区の課題や駐車場整備計画における基本方針等を踏まえた、地域への貢献度合いを示す

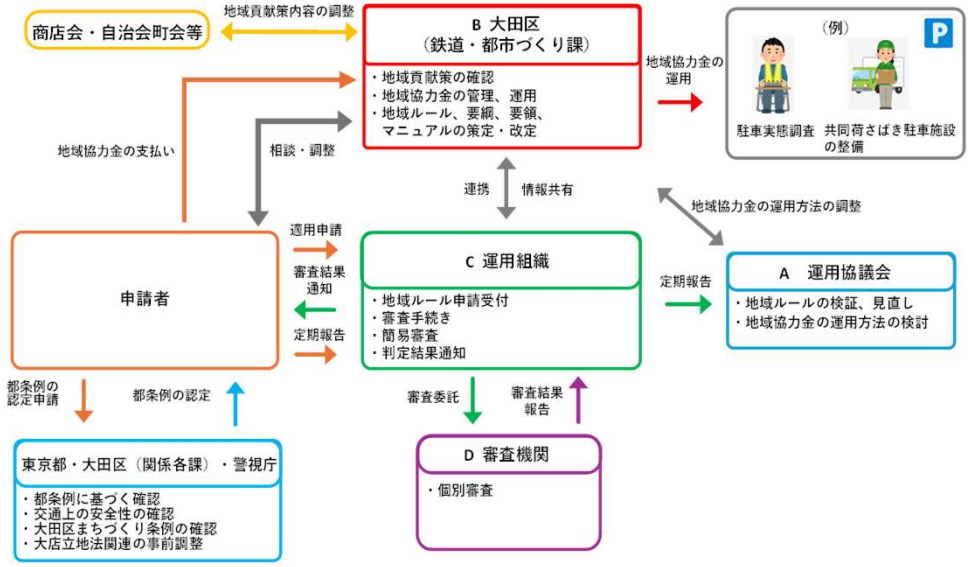
地域ルールの運用体制及び運用方法

地域ルールの運用は、地域ルールの検証及び見直し等を行う運用協議会、地域ルールの運用事務等を行う運用組織、地域ルールの適用申請の審査を行う審査機関の体制で行う。

表８　運用にかかわる組織と主な役割の例

	主な役割の例
A 運用協議会	・地域貢献策の検討 ・地域ルールが適切に適用されているか検証、見直しの実施 ・地域協力金の活用方法の検討及び決定　等
B 大田区（鉄道・都市づくり課）	・地域貢献策の確認 ・地域協力金の管理、運用 ・地域ルール、要綱、要領、マニュアルの策定・改定
C 運用組織	・申請受付、簡易審査、判定結果通知 ・審査事務の依頼、運用データの蓄積、運用協議会への報告書作成
D 審査機関	・申請案件ごとに地域ルールに基づく適正な審査 ※学識経験者等の専門家を含めたメンバーにより、中立的な立場で審査する機関

参考：東京都都市整備局「地域ルール策定のための手引」



参考：東京都都市整備局「地域ルール策定のための手引」

図６　手続きのイメージ

※地域ルールに関する取扱いの詳細については、別に定める運用に関する要綱、運用要領、運用マニュアルのとおりとする

まちづくり環境委員会 令和8年9月 17 日･18 日
鉄道･都市づくり部　資料4番
所管　鉄道･都市づくり課

大森駅周辺都市基盤施設整備計画（素案）に係る区民意見公募手続（パブリックコメント）の実施について

1　実施期間

令和８年９月 24 日（木）から令和８年 10 月 21 日（水）まで

2　対象

・区内に在住・在勤・在学の方
・その他本計画に関係を有する方

3　閲覧に供する資料

大森駅周辺都市基盤施設整備計画（素案）本編及び概要版
※詳細は別紙のとおり

4　閲覧方法及び場所

・区ホームページ
・鉄道・都市づくり課窓口
・各特別出張所窓口
・区政情報コーナー

5　意見の提出方法

・Logo フォーム
・郵送（当日消印有効）
・ファクシミリ
・鉄道・都市づくり課又は各特別出張所窓口への持参

6　今後のスケジュール（予定）

・令和８年 12 月　パブリックコメント結果の公表
・令和８年 12 月～令和９年２月　大森駅周辺都市基盤施設整備計画(案)の作成
・令和９年３月　大森駅周辺都市基盤施設整備計画　策定

別紙1

大森駅周辺都市基盤施設整備計画

（素案）

令和9年　月

大　　田　　区

目　　次

1. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは 1
1.1 背景・目的 1
1.2 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け 2
1.3 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成 3
1.4 計画期間 3
1.5 対象範囲 4
1.6 補助第 28 号線及び大森駅西口広場整備事業について 5
1.6.1 事業の概要・経緯 5
1.6.2 整備の方針 6
2. 大森駅周辺総合交通戦略 9
2.1 大森駅周辺総合交通戦略策定にあたって 9
2.1.1 大森駅周辺総合交通戦略とは 9
2.1.2 計画期間 9
2.1.3 対象範囲 10
2.2 大森駅周辺の現況と課題 11
2.2.1 まちの概況 11
2.2.2 交通環境の現況 15
2.2.3 現況のまとめと交通課題 36
2.3 大森駅周辺総合交通戦略の将来像と方針 40
2.3.1 総合交通戦略の将来像 40
2.3.2 総合交通戦略の交通施策の方針 40
2.3.3 総合交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ 41
2.4 大森駅周辺総合交通戦略の実現に向けた交通施策 42
2.4.1 実施する交通施策 42
2.4.2 交通施策の実施プログラム 51
2.5 大森駅周辺総合交通施策の評価と推進管理体制 53
2.5.1 評価指標と目標値 53
2.5.2 推進管理体制 56
3. 大森駅西口地区交通戦略 57
3.1 大森駅西口地区交通戦略策定にあたって 57
3.1.1 大森駅西口地区交通戦略とは 57
3.1.2 計画期間 57
3.1.3 対象範囲 58

3.2 大森駅西口周辺の現況と課題 59
3.2.1 交通環境の現況 59
3.2.2 現況のまとめと交通課題 74
3.3 大森駅西口地区交通戦略の将来像と方針 78
3.3.1 地区交通戦略の将来像 78
3.3.2 地区交通戦略の施策の方針 78
3.3.3 地区交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ 79
3.4 大森駅西口地区交通戦略の実現に向けた施策 80
3.4.1 実施する交通施策 80
3.4.2 交通施策の実施プログラム 90
3.5 大森駅西口地区交通施策の評価と推進管理体制 92
3.5.1 評価指標と目標値 92
3.5.2 推進管理体制 94
4. 大森駅西口広場空間デザイン方針 95
4.1 大森駅西口広場空間デザイン方針策定にあたって 95
4.1.1 大森駅西口広場空間デザイン方針とは 95
4.1.2 大森駅西口広場空間デザイン方針を検討するまでの経緯 95
4.2 大森駅西口広場デザイン方針検討における3つの要素 97
4.2.1 大森駅西口広場周辺のポテンシャル 97
4.2.2 大森駅西口広場周辺の課題 100
4.3 大森駅西口広場空間デザイン方針 102
4.3.1 空間デザイン方針 102
4.3.2 大森駅西口広場の過ごし方イメージ図 103
4.3.3 大森駅西口広場の使い方イメージ 104
5. 整備の進め方 105
5.1 整備の流れ 105
5.2 今後の展望 106
6. 資料編 107
6.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の概要 107
6.1.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会構成（令和7年5月7日施行時） 107
6.1.2 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の開催経過 108
6.2 参考データ等 109
6.2.1 西口広場の利用方法に関する意見収集 109

1. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは

1.1 背景・目的

大森駅周辺地区は、地形的な特徴と固有の歴史・文化などを背景に、駅東西で異なる個性をもとに発展しました。大森駅東側（以下、「駅東側」という。）では、戦災復興土地区画整理事業により公共施設が整備され、駅前の繁華街を中心に商業・業務・公益施設等の都市機能が集積しているのに対し、大森駅西側（以下、「駅西側」という。）では、豊かな自然環境を備えた居住地が形成され、歴史・文化資源にも富んだエリアとなっています。また、大森駅は、一日約8.3万人（令和6年度）の鉄道利用者（乗車）とともに、数多くのバス路線が発着する区内有数の単独駅であり、蒲田駅、羽田空港・臨海部とともに区内の中心拠点に位置付けられています。

大田区では、平成23年3月に策定した「大森駅周辺地区グランドデザイン」に基づき、大森駅周辺地区のまちづくりについて、地域住民・民間事業者・行政の協働で取組んでいます。

このような状況の中、駅東側では、空港臨海部への玄関口として更なる機能向上が求められる大森駅東口駅前広場（以下、「東口駅前広場」という。）について、令和2年4月に暫定整備工事が完了し、使いやすい広場へと生まれ変わりました。

また、駅西側では、平成24年7月に発足した「大森八景坂地区まちづくり協議会」により、地区のまちづくりの目標・方向性をまとめたまちづくり計画案が平成27年3月に区へ提出されました。それを踏まえ、区は、平成30年12月に「大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針」（以下、「施設整備方針」という。）を策定し、令和6年2月に東京都市計画道路幹線街路補助線街路第28号線（池上通り）（以下、「補助第28号線」という。）と東京都市計画交通広場第12号大森駅西口広場（以下、「西口広場」という。）の事業認可を取得しました。

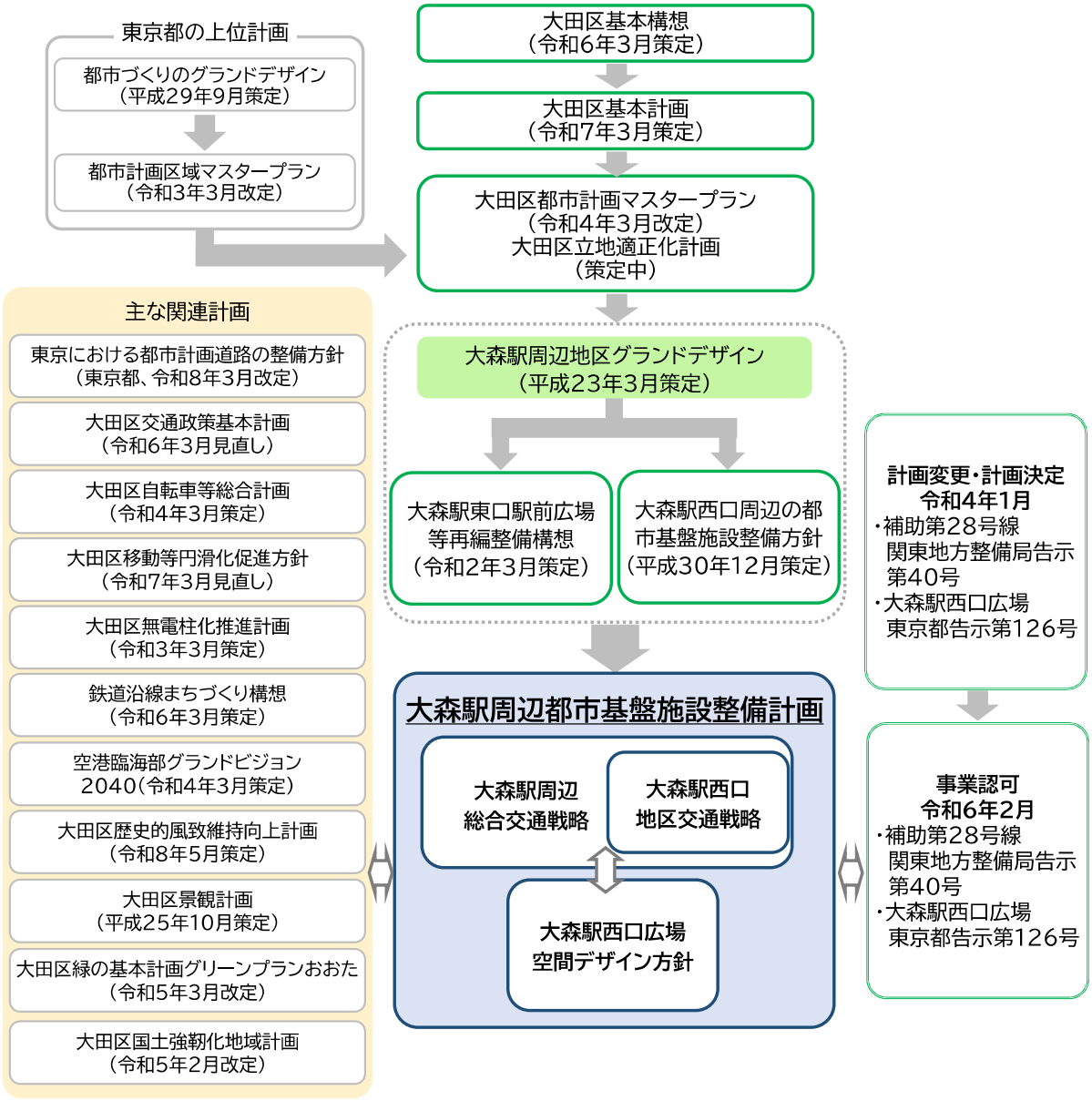
このように駅東側、西側の地域で駅周辺のまちづくりに関する様々な取組みが行われています。しかし、大森駅東西間の連携強化をはじめ、交通に関連した様々な課題が存在することから、都市基盤施設の整備・再編に向けた継続的な検討が必要です。

大森駅周辺都市基盤施設整備計画（以下、「本計画」という。）は、大森駅東西のまちづくりと連携し、都市基盤施設の機能更新の推進を目的として策定します。

1.2 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け

本計画は、「大田区都市計画マスタープラン」及び「大森駅周辺地区グランドデザイン」（以下、「グランドデザイン」という。）を上位計画とし、駅周辺全体を対象に総合的かつ戦略的な交通施策を推進する「大森駅周辺総合交通戦略」、駅西側を対象により具体的な交通施策を定める「大森駅西口地区交通戦略」、地域住民・事業者・行政が協働したまちづくりの中心となる「大森駅西口広場空間デザイン方針」の3つの内容を含む計画として策定します。

また、駅東側については、大森駅周辺総合交通戦略に基づく施策の推進により、基盤整備の具体化とともに大森駅東口地区交通戦略の策定を検討する予定です。



大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け

1.3 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成

本計画を構成する3つの計画の構成を以下に示します。

大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成

	名称	対象範囲	概要
1	大森駅周辺総合 交通戦略	大森駅周辺全体	国土交通省の「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、大森駅周辺における交通上の課題を網羅し、その課題解決とグランドデザインで掲げたまちづくりの目標実現に向けた方針、重点的・継続的に取組む交通施策を体系的に整理した計画
2	大森駅西口地区 交通戦略	大森駅西口周辺	総合交通戦略の方向性を踏まえ、重点的な課題が集中している大森駅西口周辺におけるウォーカブルなまちづくりに向けて、交通施策を体系的に整理した計画
3	大森駅西口広場 空間デザイン方針	大森駅西口広場	西口広場が長く愛着を持って利用できる広場となるよう、西口広場とその周辺（以下、「西口広場周辺」という。）のポテンシャル・ニーズ・課題を考慮して、長期にわたって続く広場整備事業の計画・工事において、一貫性のある考えを反映させるための方針

1.4 計画期間

本計画の計画期間は、「大田区基本構想」、「大田区都市計画マスタープラン」にあわせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

1.5 対象範囲

・大森駅周辺総合交通戦略

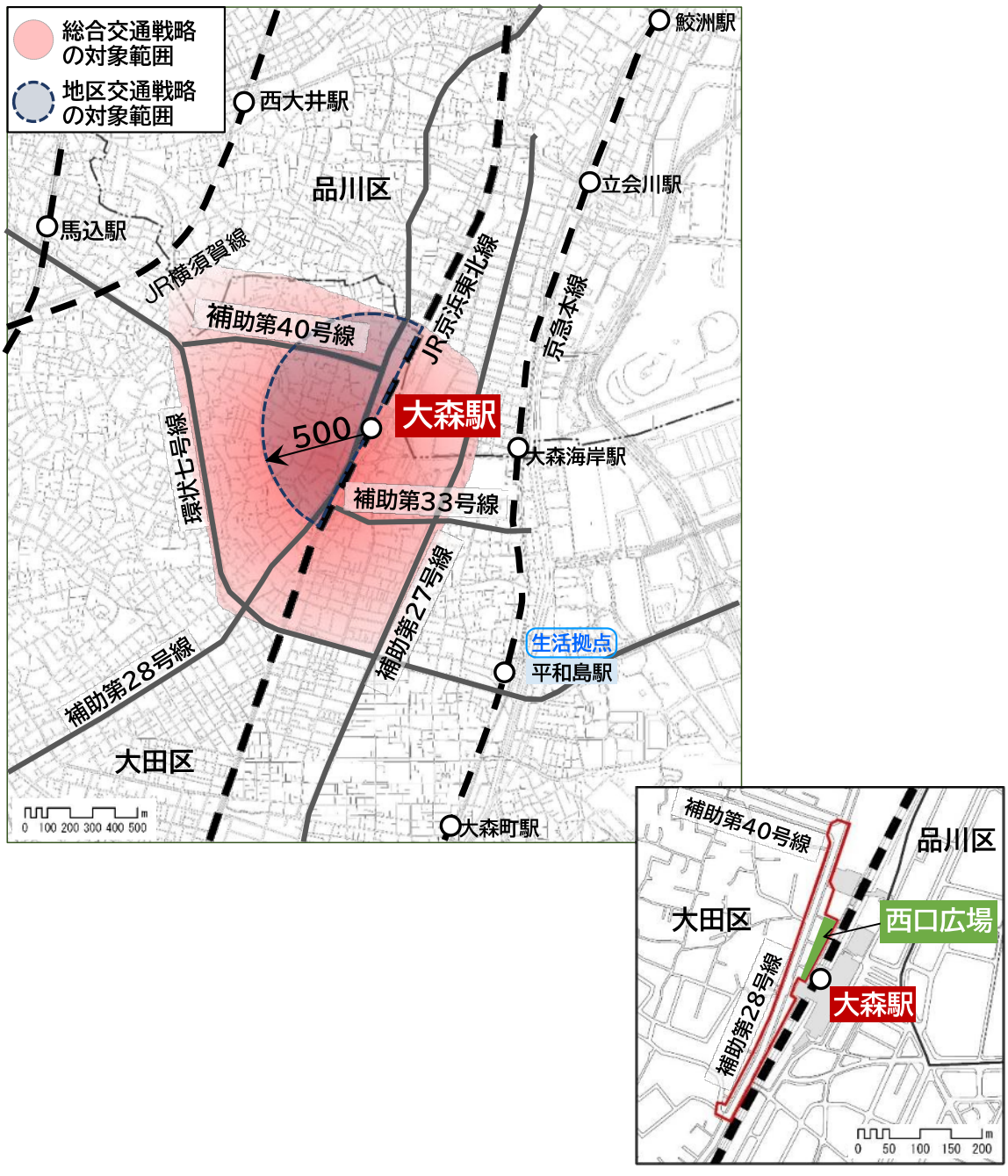
駅周辺の中心拠点と外周の幹線道路沿道を含む地域とします。

・大森駅西口地区交通戦略

大森駅西側で徒歩の利用圏域となる半径500mの範囲とします。

・大森駅西口広場空間デザイン方針

大森駅西口と北口の間の補助第28号線に隣接した位置にある西口広場とします。

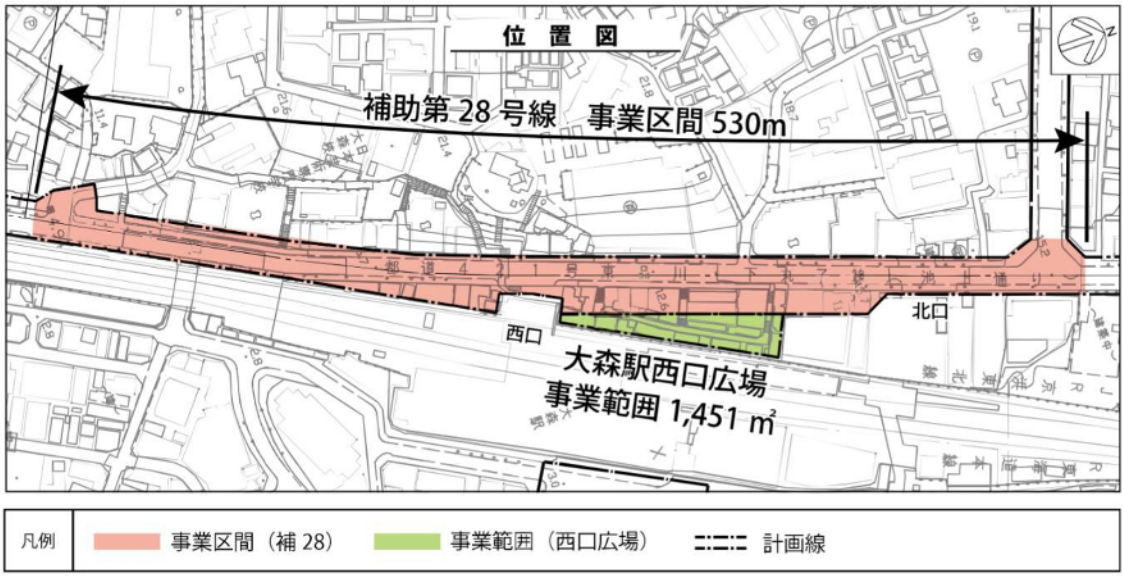


1.6 補助第28号線及び大森駅西口広場整備事業について

本計画において、補助第28号線及び西口広場整備事業は、顕在化している交通課題の解消や快適な駅前空間の確保に向けた基幹的な事業として位置付けます。以下に両事業の概要を示します。

1.6.1 事業の概要・経緯

補助第28号線及び西口広場整備事業の概要及び経緯は、以下のとおりとなっており、東京都、大田区及び地域住民が協働で周辺まちづくりとも連携し、早期の実現に向け取組んでいます。



※この地図は、東京都知事の認証を受けて、東京都縮尺2,500分の1地形図を利用して作成したものである。
（承認番号）（MMT利許第06-K111-8号）（6都市基交測第191号）（6都市基街都第233号、令和6年12月3日）

事業位置図

補助第28号線及び大森駅西口広場整備事業の概要

	補助第28号線	大森駅西口広場
都市計画施設名称	東京都市計画道路 幹線街路補助線街路第28号線	東京都市計画交通広場 第12号大森駅西口広場
事業予定区間	大田区山王二丁目地内	大田区山王二丁目地内
延長・面積	約530m	約1,500m^2
幅員	20～30m	－
車線数	2車線（上り1車線、下り1車線）	－
事業認可期間	令和6年2月～令和15年3月	

補助第28号線及び大森駅西口広場整備事業の経緯

	東京都	大田区	地域住民
平成23年		「大森駅周辺地区グランドデザイン」の策定	
平成24年			大森八景坂地区まちづくり協議会の発足
平成27年			「大森八景坂地区まちづくり計画案」を策定
平成28年	「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、補助第28号線（補助40～補助33付近）を優先整備路線に選定		
平成29年		「大森駅西口基盤整備の基本的考え方について」を取りまとめ	「大森八景坂地区デザインコード」を策定
平成30年		「大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針」を策定	
令和4年	補助第28号線 都市計画決定（変更）	大森駅西口広場 都市計画決定	
令和6年	補助第28号線 都市計画事業認可	大森駅西口広場 都市計画事業認可	

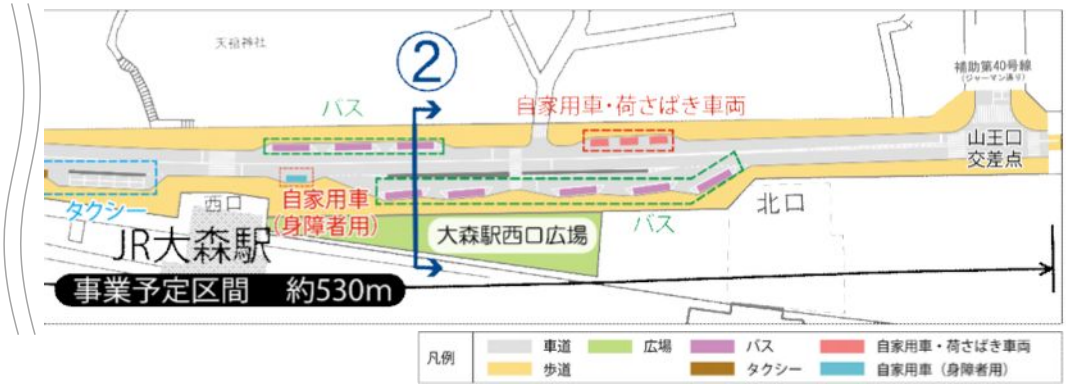
1.6.2 整備の方針

（1）補助第28号線

補助第28号線は、歩道空間を拡幅するとともに、歩行者の空間と自転車通行空間を分離することで安全で快適な歩行者空間を確保します。また、自動車の本線交通とバス・タクシーの乗降場を分離するとともに、乗降場を集約して配置することで、円滑な自動車交通を確保し、交通結節機能を強化します。

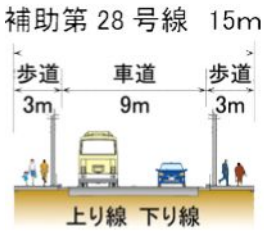
計画平面図

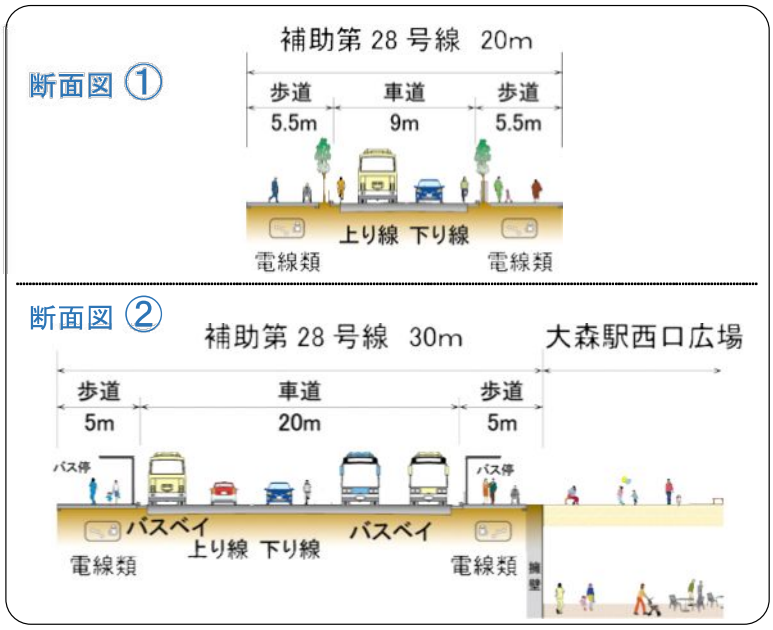




整備後のイメージ図

現況 → **整備後**





注：計画平面図や整備イメージ図は、関係機関との協議により変更になることがあります。

（2）大森駅西口広場

西口広場は、高低差のある現地形を最大限活用しつつ、駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能の再生・強化を図るため、重層活用によりにぎわい空間を創出します。

整備のイメージ図



出典：大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針（平成30年12月）

注：実際の広場デザインとは異なる可能性があります。

2. 大森駅周辺総合交通戦略

2.1 大森駅周辺総合交通戦略策定にあたって

2.1.1 大森駅周辺総合交通戦略とは

「都市・地域総合交通戦略」は、地方自治体が関係機関や団体との協議をもとに安全で円滑な交通と望ましい都市・地域像を実現するため必要となる交通施策を定めるものです。

大森駅周辺総合交通戦略（以下、「総合交通戦略」という。）は、グランドデザインで掲げられた下記の将来像及びまちづくりの目標の実現に向けて、関係機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を目的として策定します。

大森駅周辺地区グランドデザイン

【まちの将来像】 歴史と文化と浜風かおる　いきいきとした心地よい「大森」

【まちづくりの目標（抜粋）】

大森駅東側エリア	目標３　まちなかの回遊性と、臨海部や羽田空港へのアクセス利便性の高いまち
	目標４　快適・安全な自転車環境
	目標７　大森駅周辺の充実した都市基盤
大森駅西側エリア	目標９　山王の地域特性を活かした住み続けたいまち（地形に対応した交通機関）
	目標10　安全・安心に暮らせる住宅地（狭あい道路の拡幅）
	目標11　住宅地と調和した身近な商店街（自転車駐車場や快適な歩行空間の確保）

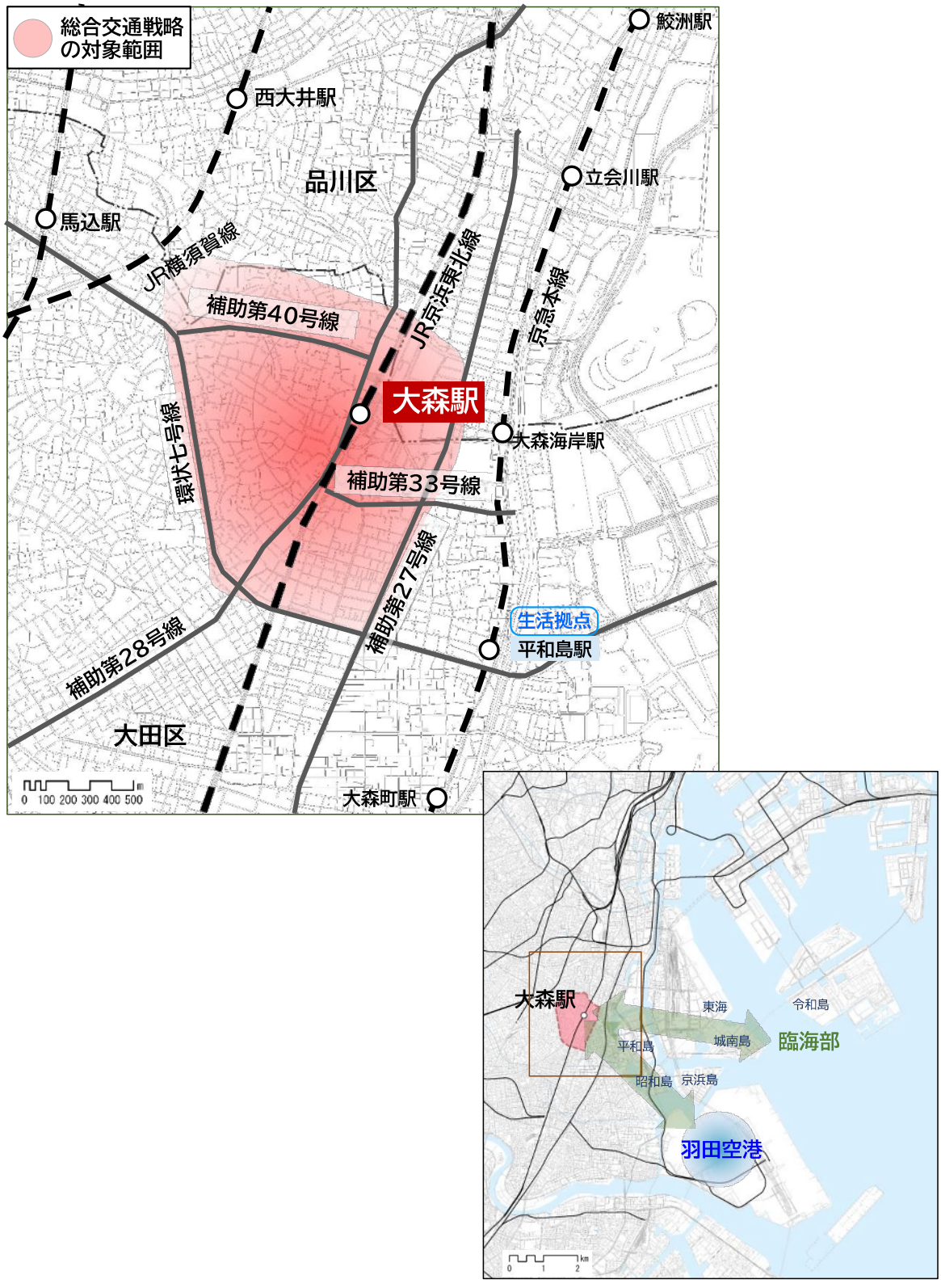
2.1.2 計画期間

計画期間は、「大田区基本構想」、「大田区都市計画マスタープラン」に合わせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

2.1.3 対象範囲

駅周辺の中心拠点と外周の幹線道路沿道を含む地域を対象とします。

なお、グランドデザインの目標である「臨海部や羽田空港へのアクセス利便性の高いまち」、大田区交通政策基本計画の基本施策である「大森・平和島地区から臨海部、羽田空港間のアクセス交通の充実」を踏まえた計画とします。



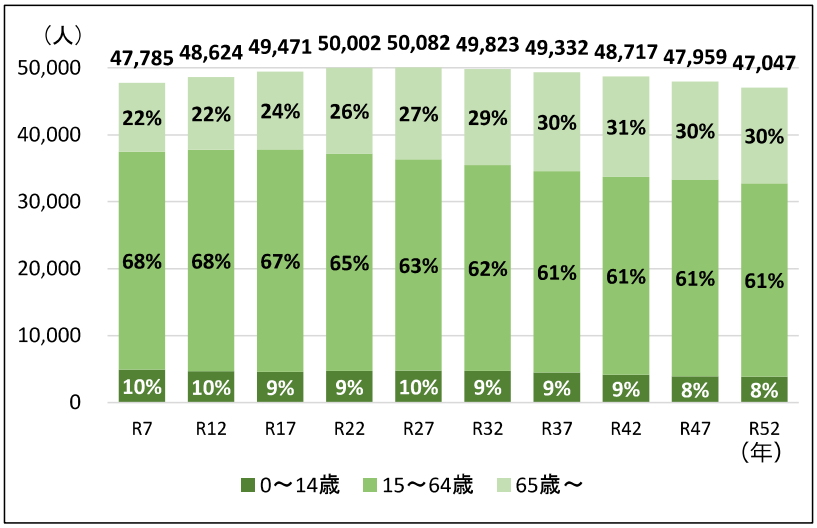
大森駅周辺総合交通戦略の対象範囲

2.2 大森駅周辺の現況と課題

2.2.1 まちの概況

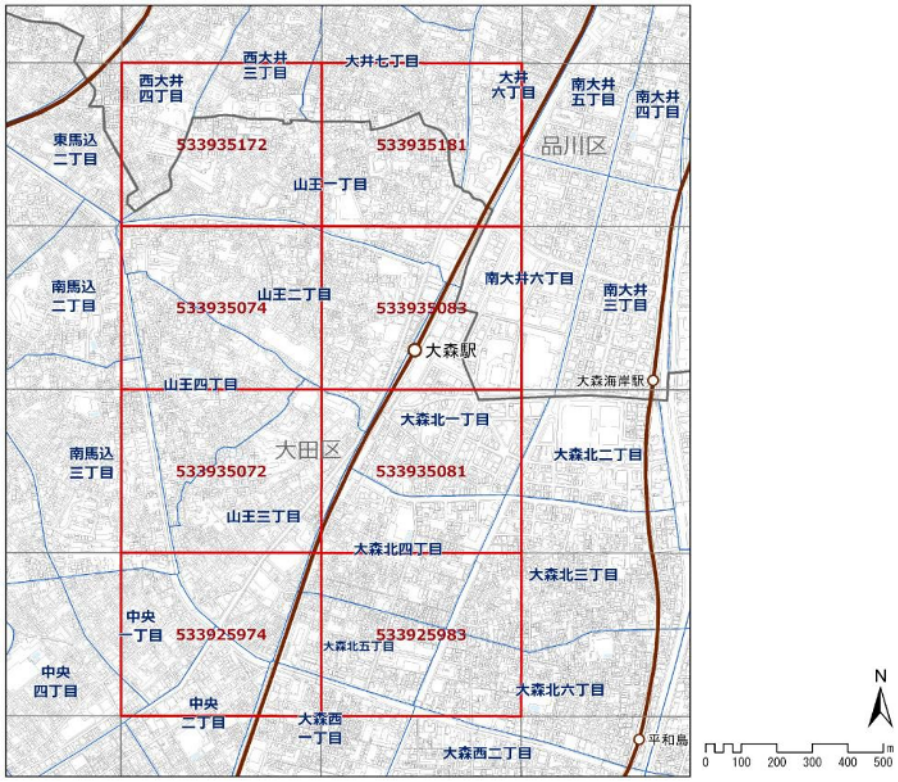
(1) 人口

〇駅周辺の将来人口は、令和27年をピークに徐々に減少していくと予測されている。
〇15～64歳の人口割合は、令和17年以降年々減少し、65歳以上の人口割合は年々上昇していく見込みとなっている。



大森駅周辺の将来人口の推移

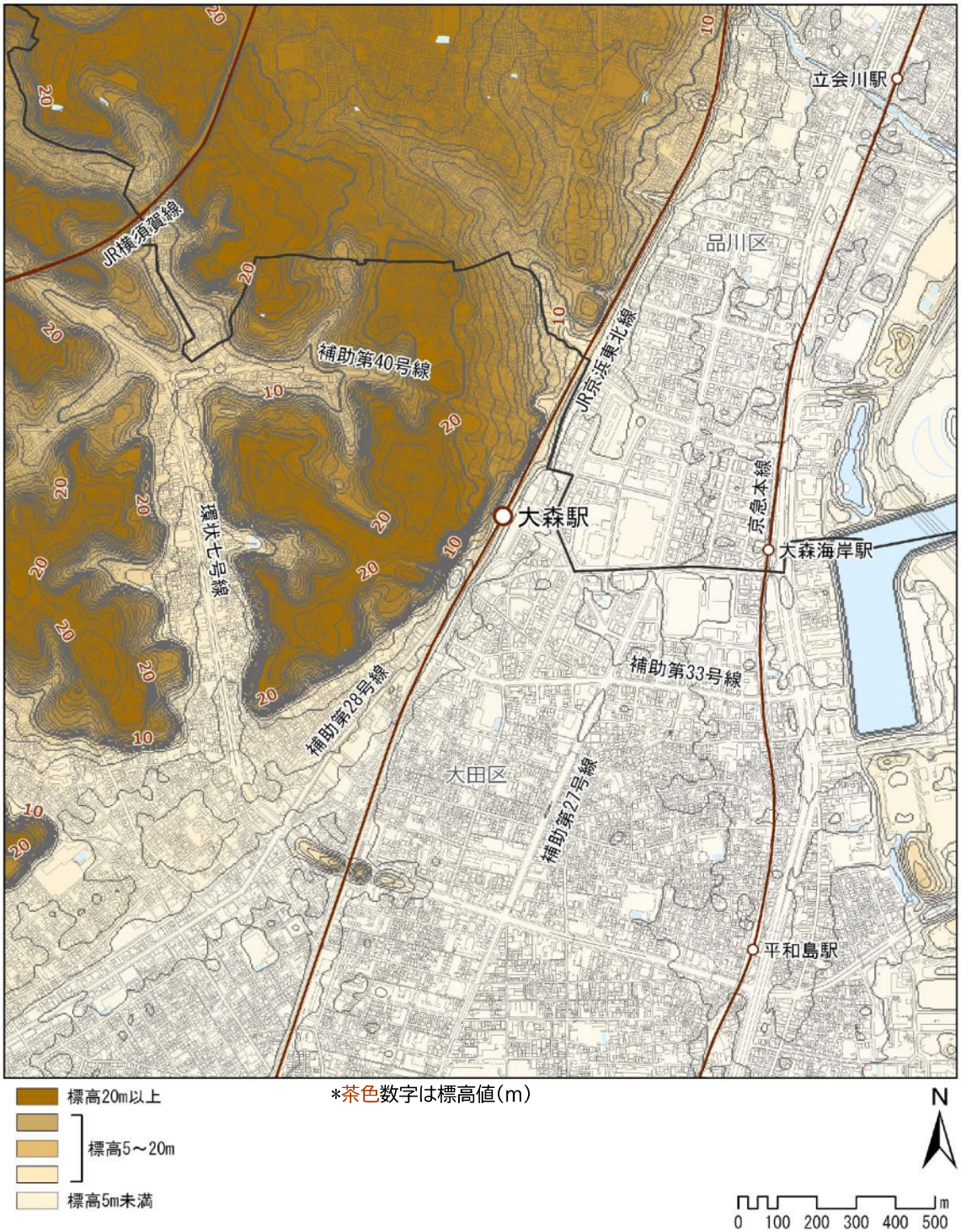
（メッシュ範囲）



出典：「R6国土交通省国政局推計（国土数値情報）」の500mメッシュ将来推計人口

（2）地形

〇駅周辺の地形は、JR京浜東北線を境に東西で大きく異なっている。
〇駅東側では、標高5m未満の平坦な土地が臨海部まで広がっている。
〇駅西側では、20m近くの標高差が生じている箇所もあるなど、起伏に富んだ地形となっているため、駅と西側の居住地間の移動の負担が大きい。



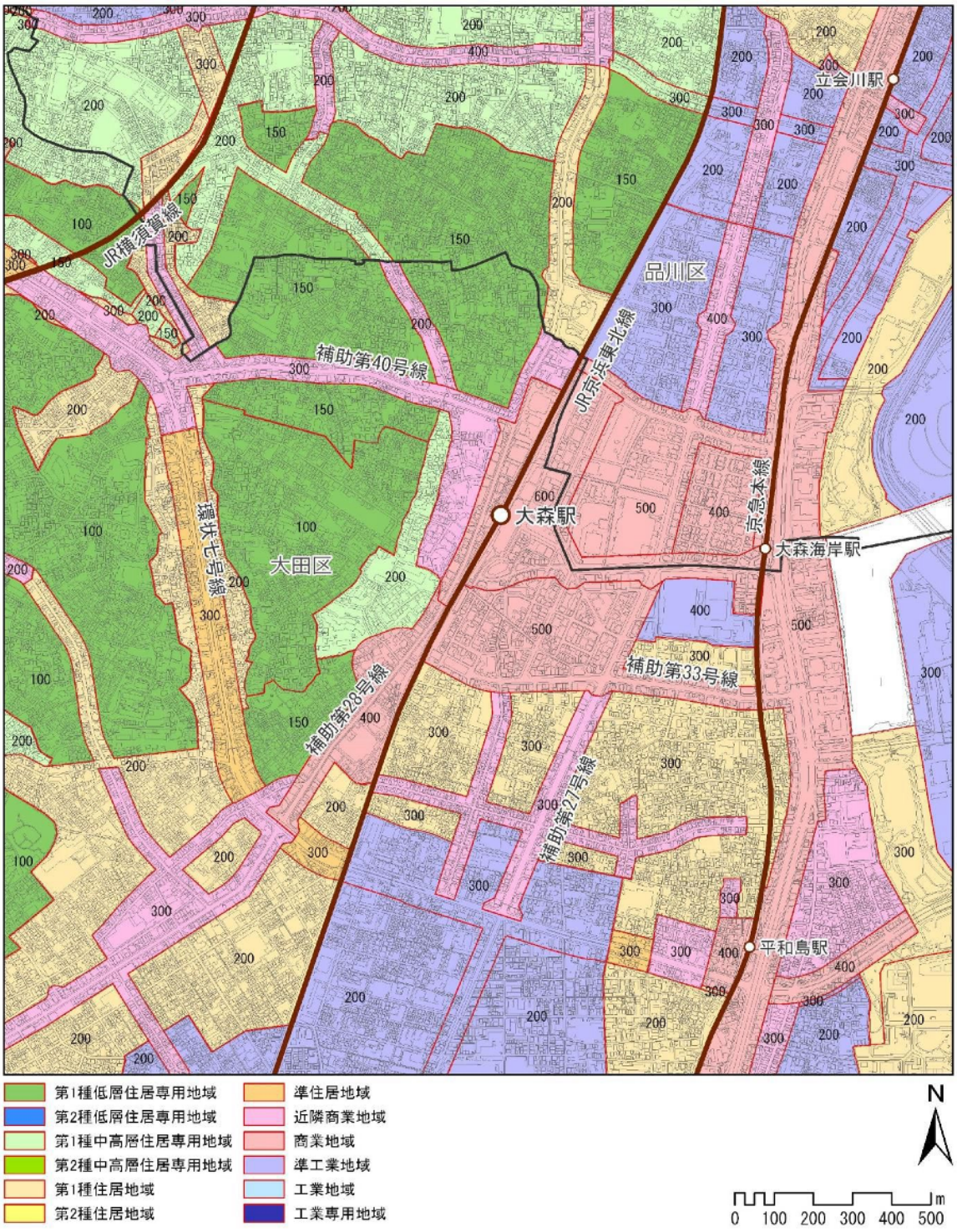
大森駅周辺の地勢

出典：基盤数値情報（国土地理院、令和6年9月時点）

（3）用途地域

〇駅東側では、商業地域に指定されているため、様々な用途の建物が建てられている。

〇駅西側では、大部分が第一種低層住居専用地域と第一種中高層専用住居地域に指定されており、住居の環境を守るため娯楽施設や大規模店舗は建築できない規制が定められている。



大森駅周辺の用途地域

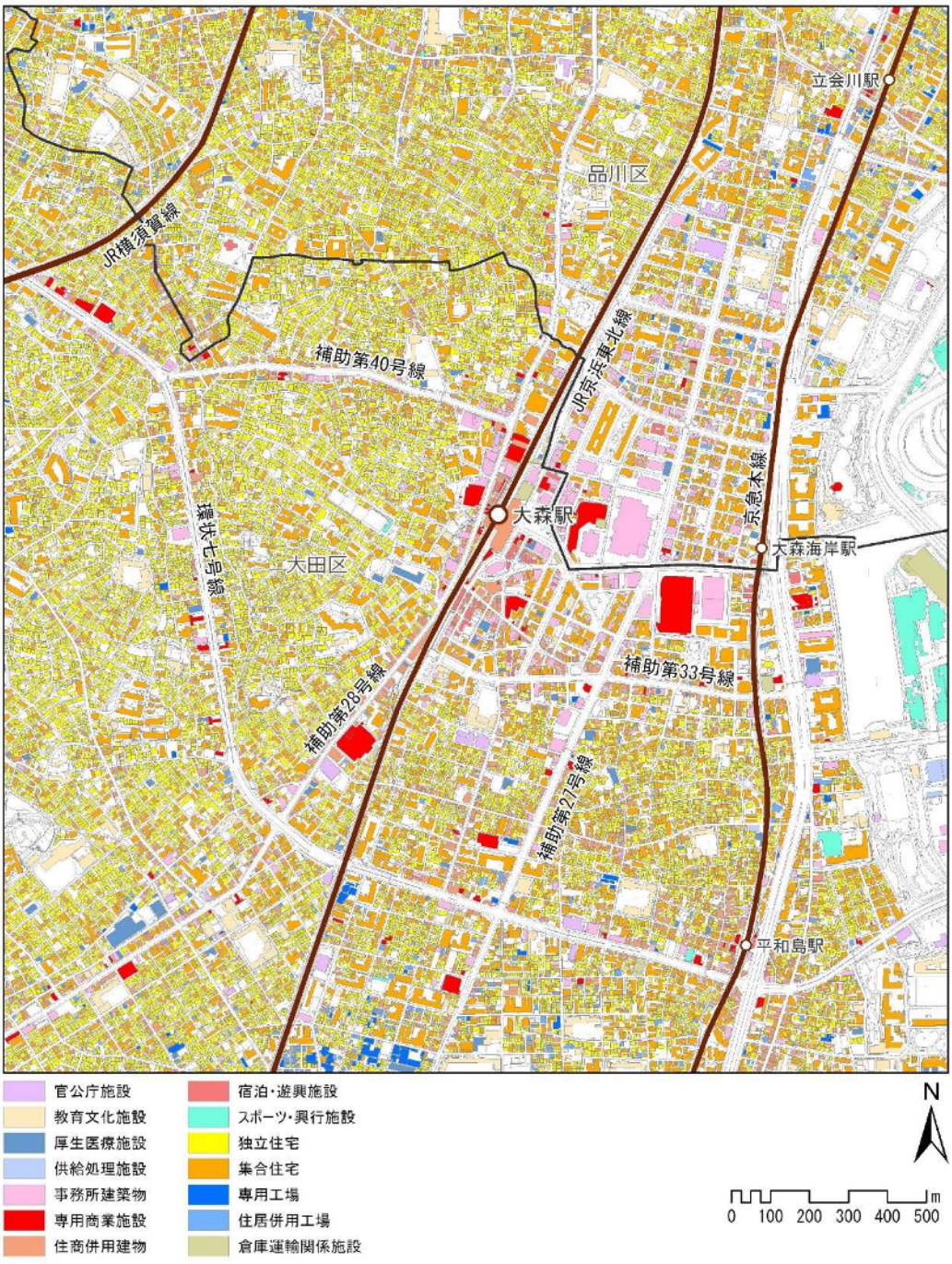
出典：都市計画情報（国土交通省、令和7年度）

（4）建物用途

○駅東側の補助第33号線より北側の地域では、大街区による市街地形成が進み、商業・業務・公益施設等の都市機能が集積している。

○駅西側の補助第28号線沿いでは、「事務所建築物」、「専用商業施設」、「住商併用建物」などが立地し、沿道に比較的規模の小さい商業・業務関連施設が立ち並び、街並みが形成されている。

○補助第28号線の西側では、台地部に豊かな自然環境を備えた居住地が形成されている。



大森駅周辺の建物用途

出典：土地利用現況調査（東京都、令和3年度）

2.2.2 交通環境の現況

（1）駅前環境

1）駅東側

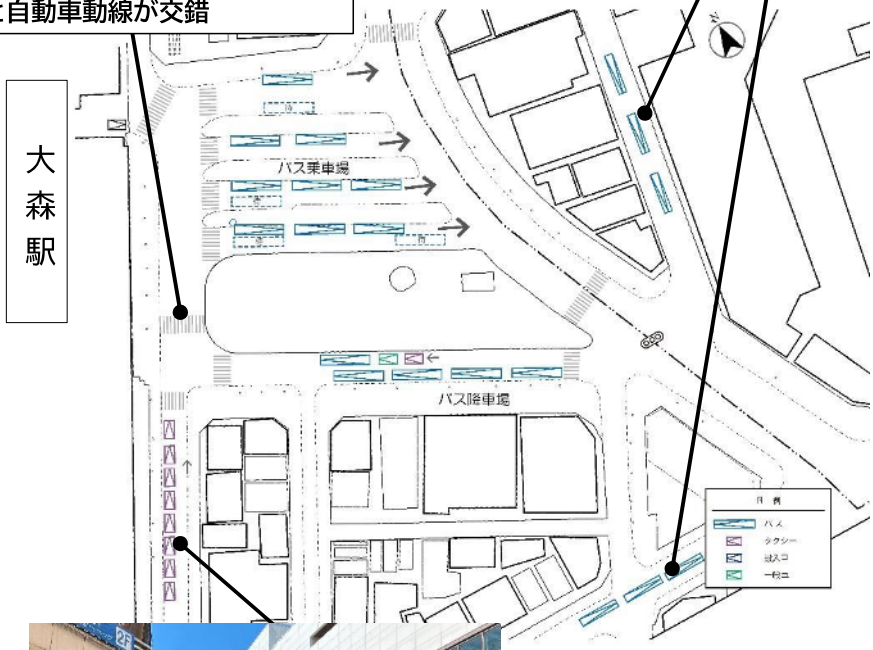
〇東口駅前広場やバス停に向かう歩行者動線と広場内を走行する自動車動線が交錯し、歩行者の安全性が低下している。

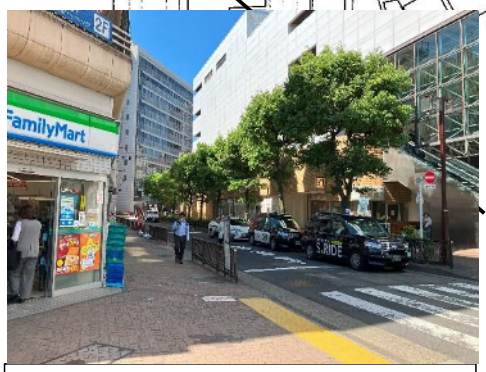
〇東口駅前広場は、京急バスやタクシーの乗降場が設置されているが、タクシープールがなく、また一般車両、企業バスの乗降場も設置されていない。



東口駅前広場前の信号機の設置されていない横断歩道において、歩行者動線と自動車動線が交錯

企業バスの停車スペースなし
（広場外での駐停車）





東口駅前広場内にタクシープールや一般車両等の乗降場がない

大森駅東側の駅前環境

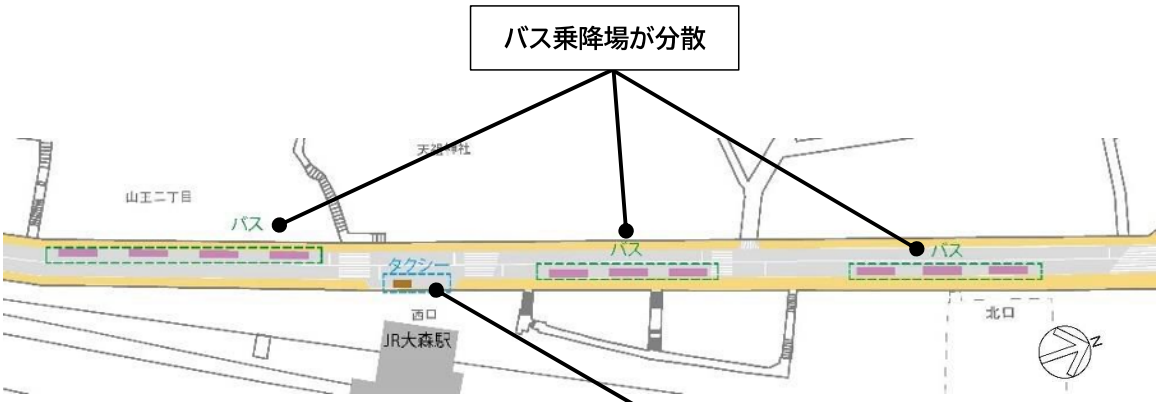
2）駅西側

〇自動車の本線交通とバス乗降場が分離されていないため、バスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生している。

〇バス乗降場が分散しているため、サービスレベルが低い。

〇駅前に一般車両の乗降場が設置されておらず、またタクシーの待機場が少ない。

〇集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足している。



バス乗降客待ち中に渋滞が発生



タクシーの待機場が少ない

災害時の一時滞留スペースが不十分

一般車両の乗降場が設置されていない

大森駅西側の駅前環境

（2）道路

1）現況道路網（道路管理者別）

〇南北方向には、補助第28号線（都道）と第一京浜（国道）が通っており、都心や横浜方面へアクセスすることができる。

〇東西方向には、大田区内の広域連携の軸である環状七号線（都道）が通っており、都心を迂回して世田谷区、練馬区、江戸川区などに向かう道路ネットワークが形成されている。



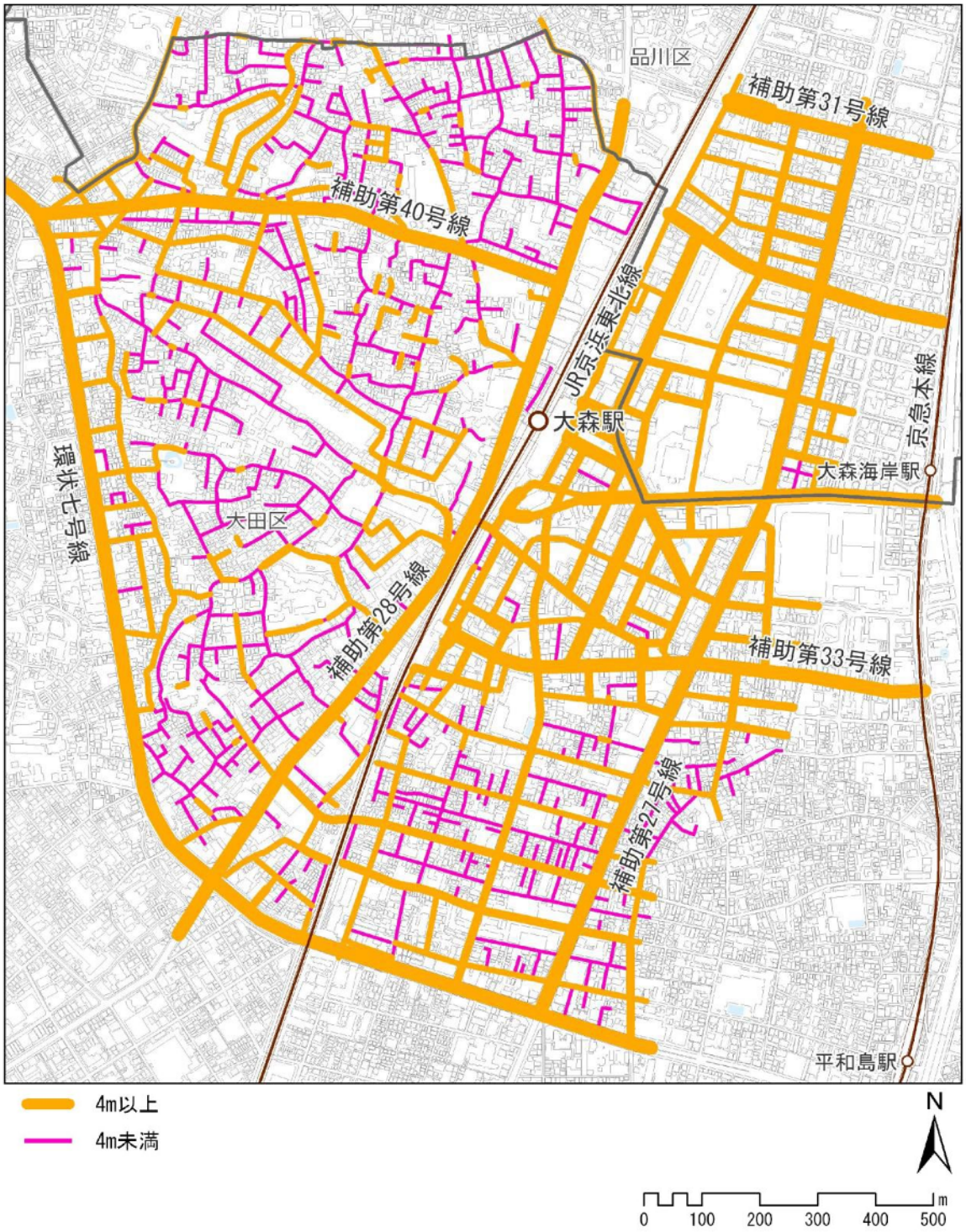
大森駅周辺の道路網

出典：東京都縮尺1/2,500地形図（東京都、令和3年度版）、
どうろマップおおた、しながわマップより作成（令和8年6月時点）より作成

2）現況道路網（幅員別）

〇駅東側では、駅前を中心に広い幅員の道路が整備されている。

〇駅西側では、補助第28号線の西側に広がっている住宅地において、幅員4m未満の狭あい道路が多く残っている。



大森駅周辺の幅員別道路現況

出典：東京都縮尺1/2,500地形図（東京都、令和3年度版）、大田区道路台帳平面図（令和7年11月時点）、品川区道路平面図（令和7年11月時点）より作成

注：大田区道路台帳平面図、品川区道路台帳平面図に幅員の表示がないものは図上計測で作成

3）都市計画道路

〇駅東側では、多くの路線で整備が完了しているが、補助第27号線の一部区間では改修整備を進めている。

〇駅西側では、環状七号線や補助第28号線等の都市計画道路として未整備な区間が存在しているが、大森駅前区間の補助第28号線では整備を進めている。



大森駅周辺の都市計画道路の整備状況

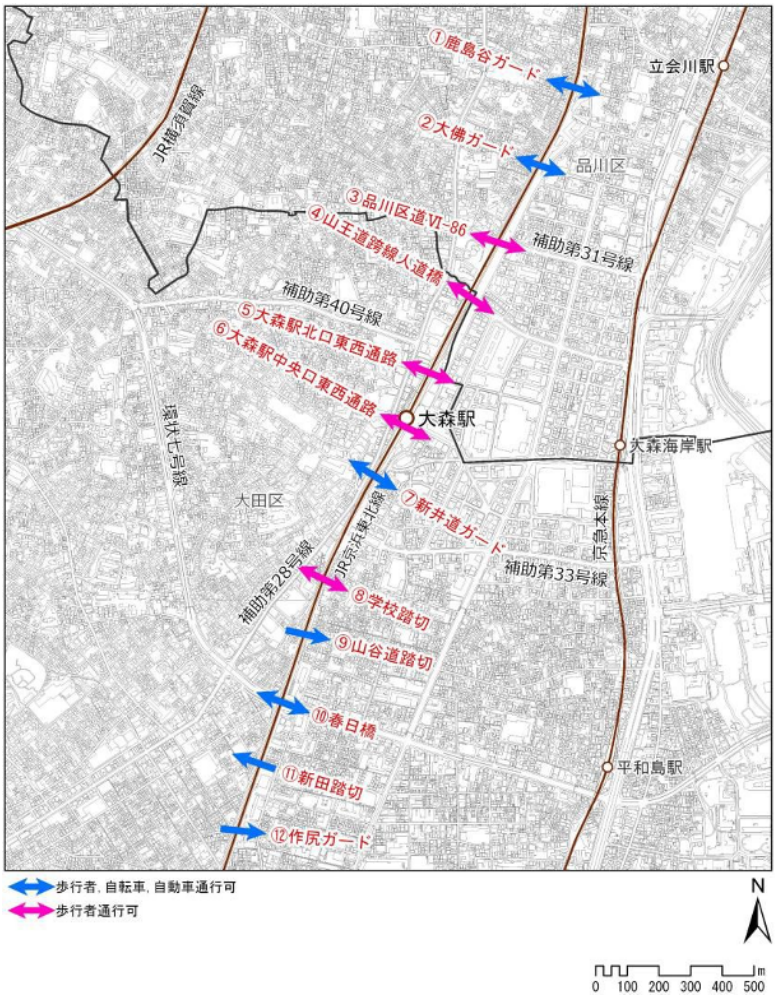
出典：大田区都市計画施設図（令和8年3月作成）、品川区都市計画図（令和8年4月作成）より作成

4）JR京浜東北線東西間の往来道路

〇大森駅の南側に3つの踏切（⑧、⑨、⑪）があるが、遮断時間が長いため、東西の往来が制限されている。

〇自動車が東西を制限なく移動できる箇所は、⑩春日橋（環状七号線）のみと限定的である。

JR京浜東北線東西間の往来道路の位置図



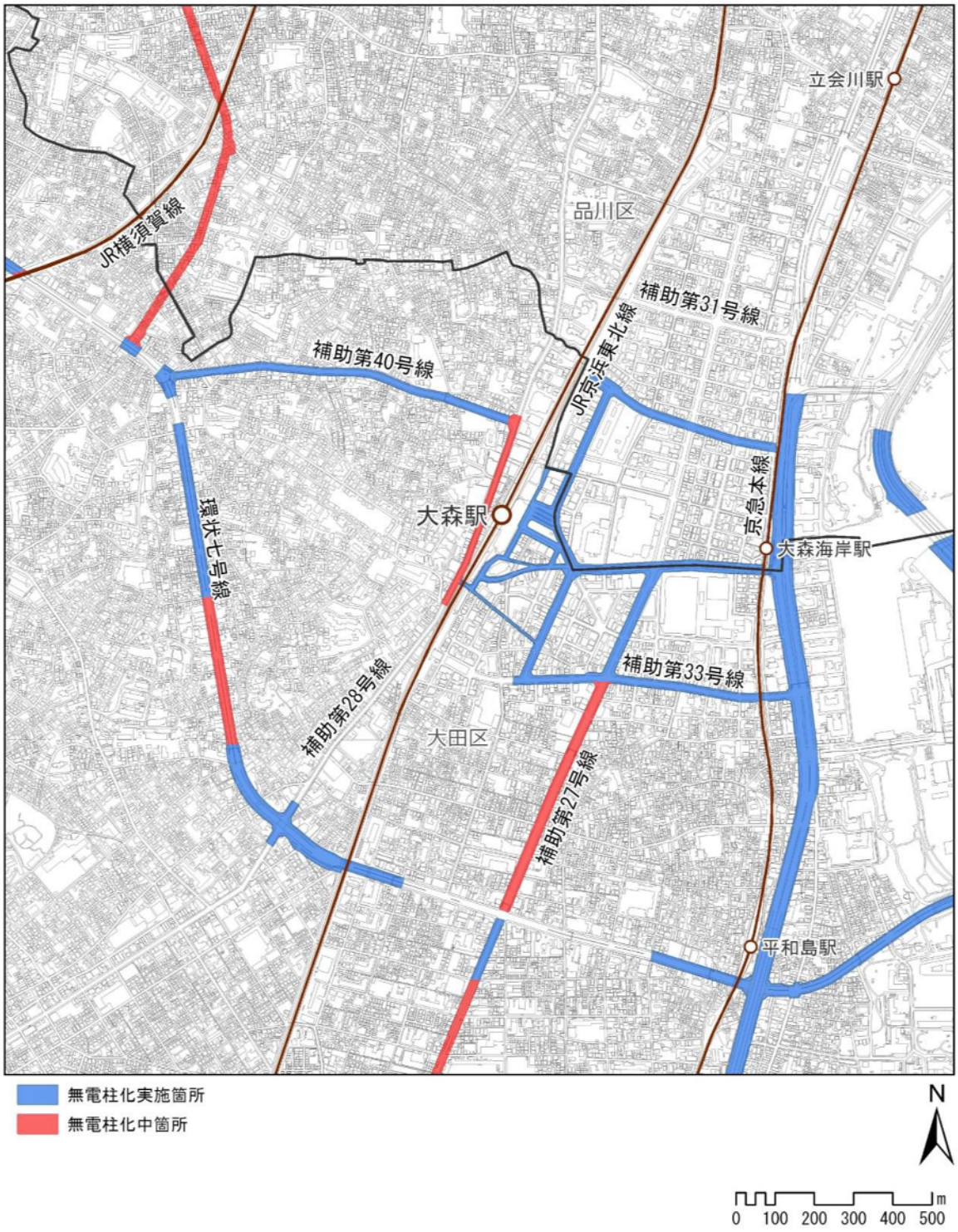
JR京浜東北線東西間の往来道路等の状況（令和8年6月時点）

	名称	道路形態	通行制限内容
①	鹿島谷ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限2.4m以下
②	大佛ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限3.6m以下
③	品川区道VI-86	アンダーパス	歩行者のみ通行可
④	山王道跨線人道橋	跨線橋	歩行者のみ通行可
⑤	大森駅北口東西通路 （以下、北口東西通路）	連絡通路	歩行者のみ通行可
⑥	大森駅中央口東西通路 （以下、中央口東西通路）	連絡通路	歩行者のみ通行可
⑦	新井道ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限2.4m以下
⑧	学校踏切	踏切	歩行者のみ通行可
⑨	山谷道踏切	踏切	自動車は東行一方通行
⑩	春日橋	オーバーパス	通行制限なし
⑪	新田踏切	踏切	自動車は西行一方通行
⑫	作尻ガード	アンダーパス	自動車は東行一方通行、高さ制限1.7m以下

5）無電柱化整備

〇駅東側は、東口駅前広場周辺や東西南北に往来できる道路で無電柱化が進んでいる。

〇駅西側は、東側に比べて無電柱化が進んでいないが、都市計画道路として事業中である駅前区間の補助第28号線については、無電柱化も同時に行われる。



大森駅周辺の無電柱化整備の状況

出典：大田区無電柱化推進計画（令和3年3月）、品川区無電柱化推進計画（令和2年5月）、
東京都無電柱化計画（令和8年6月）より作成

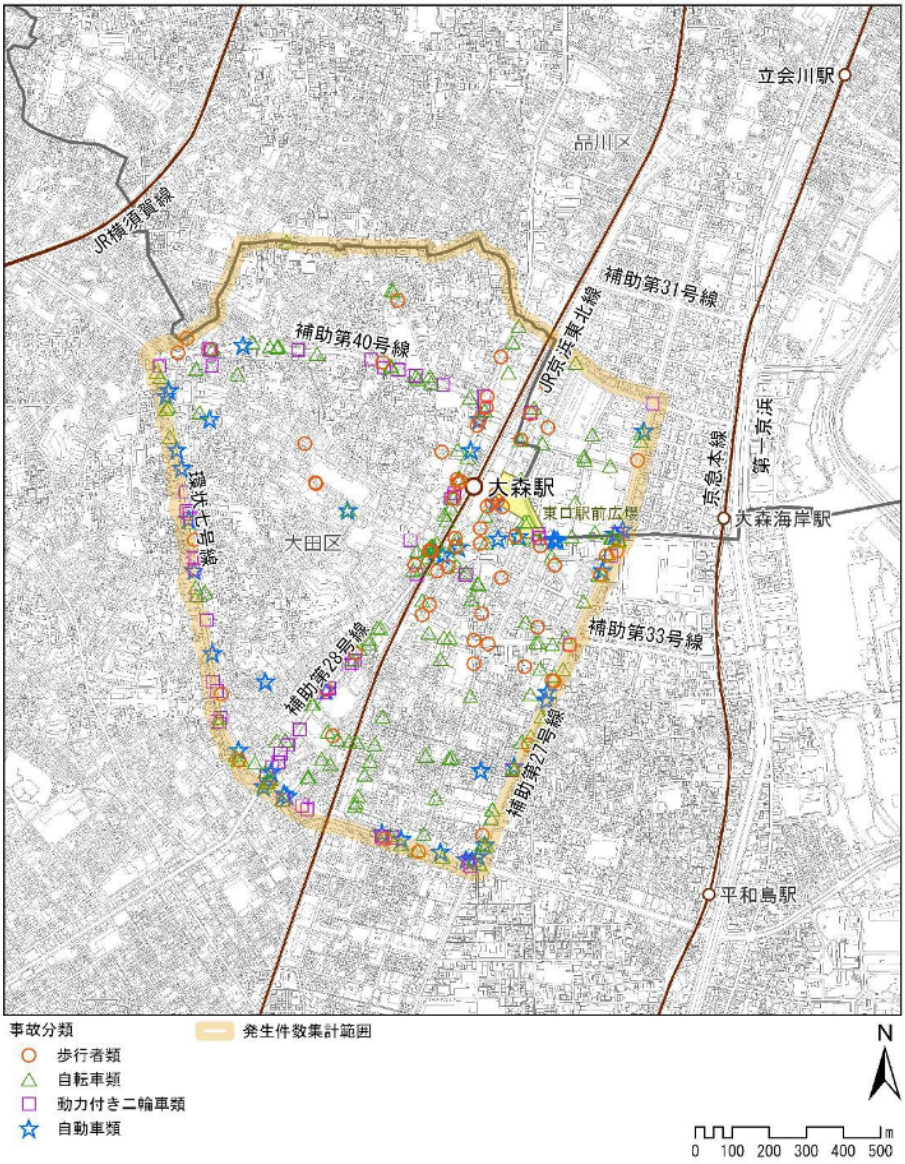
6）交通事故

〇駅周辺では、補助第28号線や補助第27号線、東口駅前広場付近で交通事故が慢性的に発生している。

〇事故分類では、自転車の関わる事故が半数を占めている。

大森駅周辺の交通事故発生件数

	交通事故発生件数	備考
令和4年	102件	
令和5年	134件	
令和6年	101件	
年平均	112件	
［事故分類］		
①歩行者類	22件	当事者A、当事者Bのどちらかが歩行者類
②自転車類	55件	当事者A、当事者Bのどちらかが自転車類（①を除く）
③動力付き二輪車類	21件	当事者A、当事者Bのどちらかが動力付き二輪車類（①、②を除く）
④自動車類	14件	①～③以外



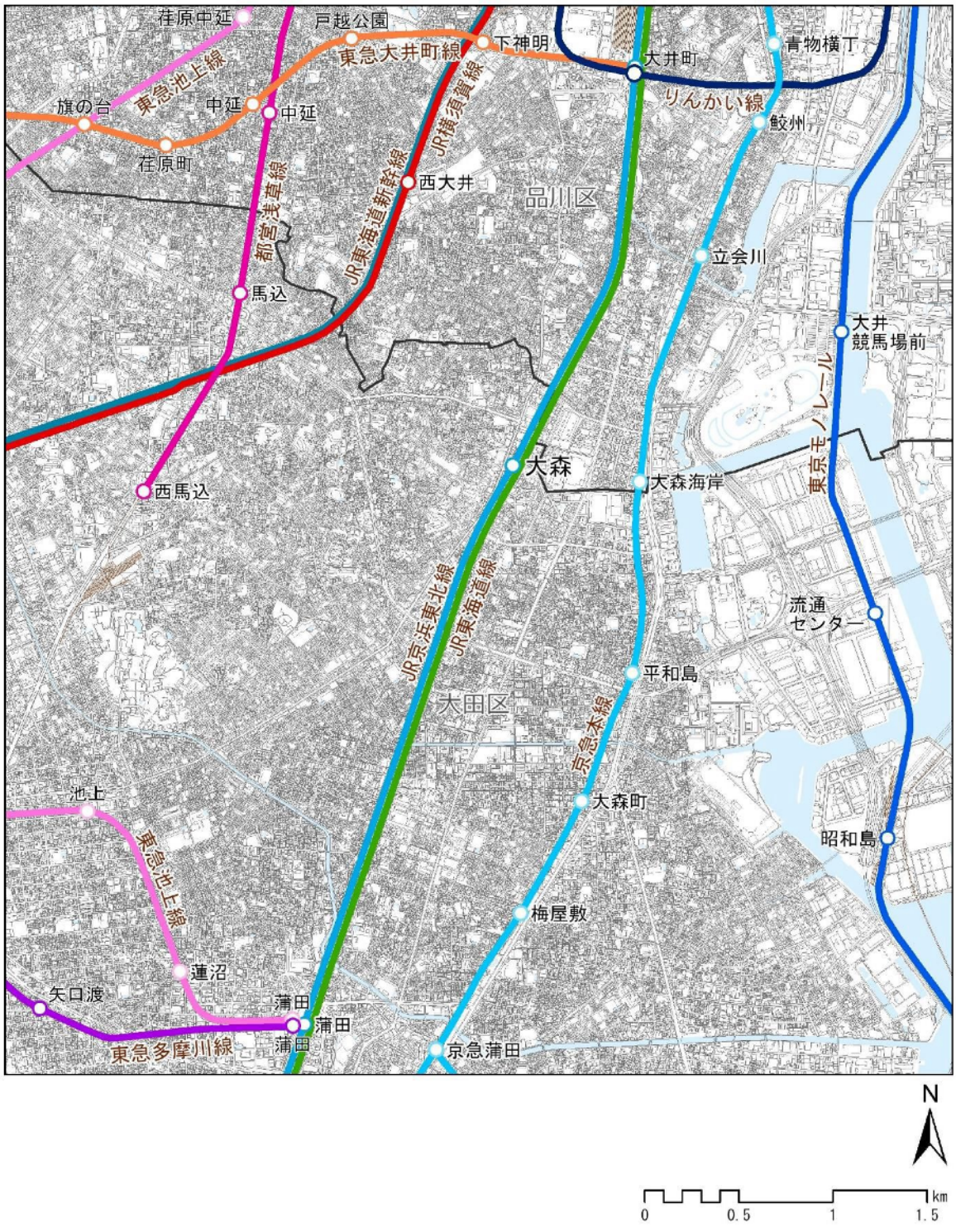
大森駅周辺の交通事故発生箇所（令和4年～令和6年、対象範囲内のみの記載）

出典：警察庁オープンデータより作成

（3）鉄道

1）鉄道路線網

〇大森駅は単独駅であり、JR京浜東北線のみが停車する。
〇JR京浜東北線は、東京方面と横浜方面につながっている。
〇駅周辺では、南北方向に通っている路線が多く存在している。

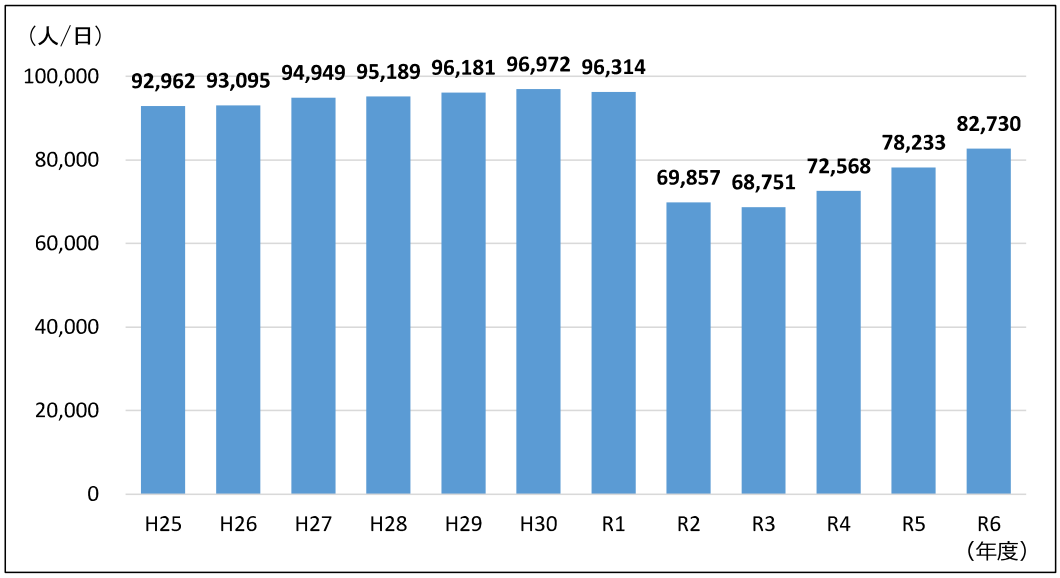


大森駅周辺の鉄道網（令和8年6月時点）

2）大森駅乗車人員

〇大森駅の乗車人員は、令和元年度までは増加傾向が続いていたが、令和2年のコロナ感染拡大により乗車人員が減少した。

〇令和3年度以降、乗車人員は、徐々に回復している。



大森駅乗車人員の推移

出典：JR東日本ホームページ（令和7年9月公表）より作成

注：データは、乗車人員のみを示し、降車人員は含まない

（4）バス

〇東口を発着するバスは、羽田空港や平和島などの空港臨海部を連絡しているのに対し、西口を発着するバスは大井町駅や蒲田駅などの内陸方面を連絡している。

〇羽田空港行のバスは、1時間に1～2本しか運行しておらず、他方面行のバスに比べて運行本数が少なくなっている。

〇駅東西のバス本数を比べると、西口を発着するバスが多く、バス交通は駅西側における有効な交通手段となっている。

〇東口のバス総合案内板では、バス停ごとの次回出発時間が示されているが、西口のバス総合案内板では、バスの路線網しか掲載されておらず、記載情報が不足している。

大森駅周辺におけるバス運行本数

	バス停	行先	運行本数（本/日）		
			平日	土曜	休日
東口	京急バス		418	366	289
	1	蒲田駅	71	67	67
	2	森ケ崎	72	66	66
	3	羽田空港,天空橋駅,大鳥居,大森東五丁目 （うち羽田空港行）	43 (7)	43 (7)	43 (7)
	4	京浜島・昭和島循環	19	-	-
	5	京浜島循環,京浜島・昭和島循環	41	42	29
	7	城南島循環	41	41	28
	7	大田市場	40	34	4
	8	八潮パークタウン,八潮南	26	26	26
	9	平和島循環	55	34	13
		大田スタジアム	10	13	13
西口	東急バス		859	734	706
	1	蒲田駅,池上営業所,池上駅	133	93	92
	2	洗足池	38	38	33
	3	上池上循環[外回り]	90	85	82
	4	池上警察署,荏原営業所,荏原町駅入口	90	80	79
	5	大森駅[循環],馬込銀座	79	73	70
	9	大森操車所	133	122	116
	11	大井町駅	114	81	78
	a	大森操車所	38	36	34
	7	新代田駅前,駒留	40	36	34
	8,12	池上営業所,上池上循環[内回り]	104	87	88

出典：各バス事業者時刻表（令和8年6月現在）

注：運行本数は、各バス停での発本数

東口のバス総合案内板	西口のバス総合案内板
	

(5) 歩行者交通

1) 歩行者交通量

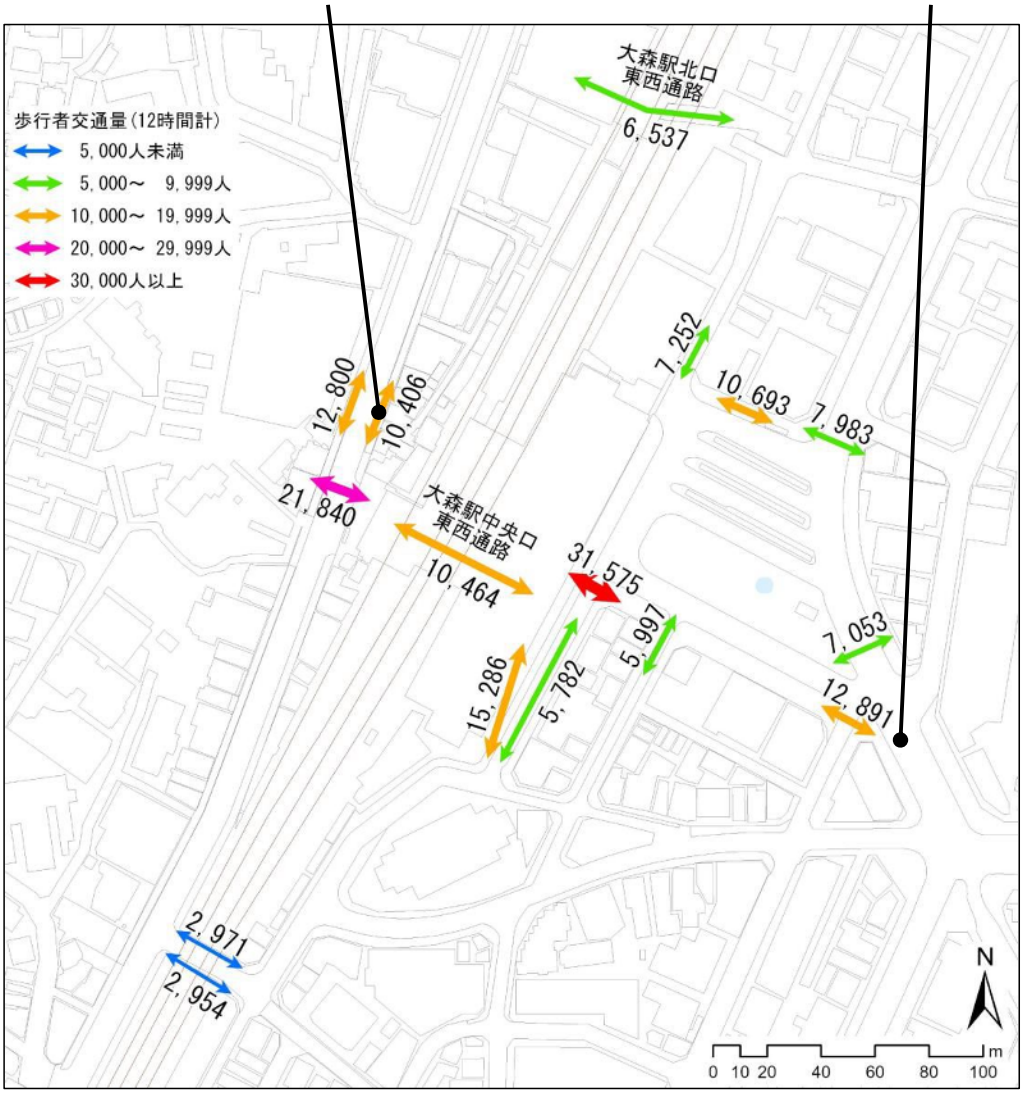
〇通勤時間帯において、歩行者交通量がピークとなっている。
〇駅周辺の歩行者交通量が多い上に、補助第28号線では、狭い歩道に電柱や放置自転車が存在しているため、歩行者の混雑が常態化している。



[西口]駅前の混雑時状況



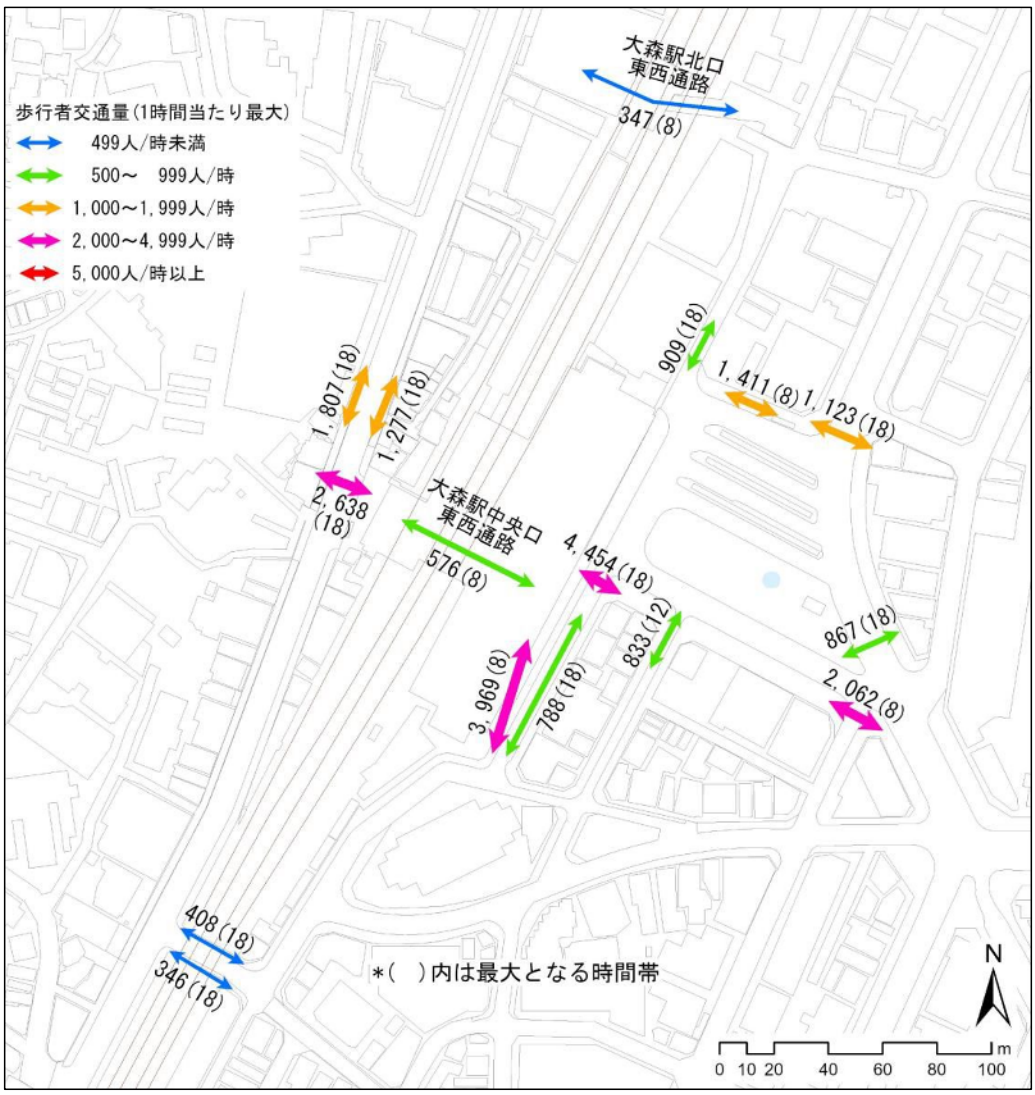
[東口]駅前の混雑時状況



大森駅周辺の歩行者交通量(7～19時のピーク時)

出典:令和7年5月27日(火)調査による。
注:北口・中央口東西通路の交通量は通過利用者のみを示し、駅乗降客は含まない

○北口・中央口東西通路の通過歩行者は、1.7万人/12hであり、歩行者の駅周辺における東西往来の要となっている。



大森駅周辺の歩行者交通量(7～19時の合計)

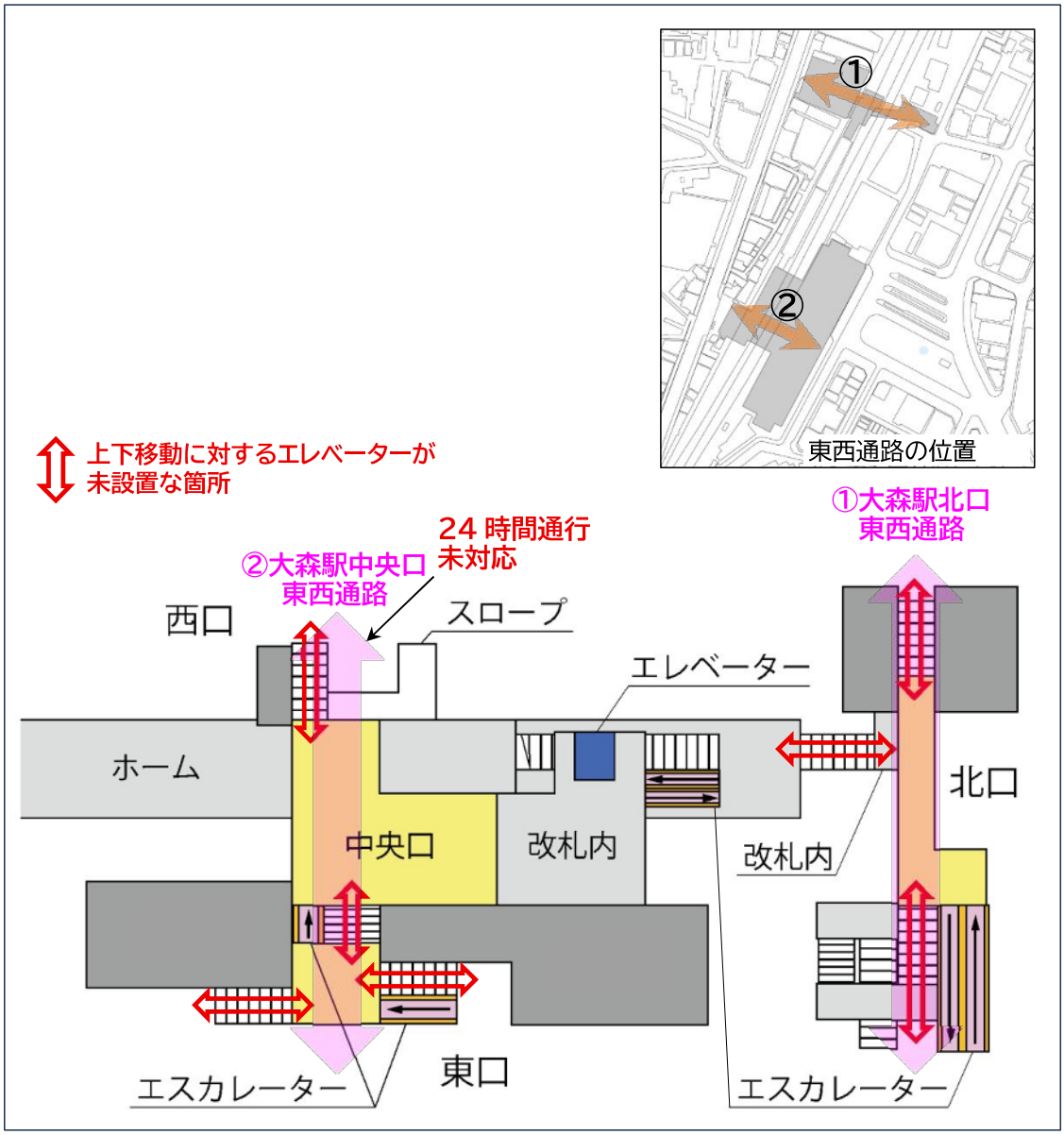
出典:令和7年5月27日(火)調査による

注:北口・中央口東西通路の交通量は通過利用者のみを示し、駅乗降客は含まない

2）大森駅東西通路のバリアフリー化状況と迂回によるロス時間

① 大森駅東西通路のバリアフリー化状況

〇大森駅での東西間の移動を担う①北口東西通路と②中央口東西通路は、バリアフリー化が不十分であり、②中央口東西通路に関しては、24時間通行が未対応となっている。



大森駅のバリアフリー状況

出典：大森駅構内図（JR東日本ホームページ、令和8年6月時点）より作成

注：①北口東西通路：（東口）使用可能なエレベーターはない

（西口）施設運用時間帯に稼働しているエレベーターあり

②中央口東西通路：（東口）JR京浜東北線運用時間帯は施設内のエレベーターを使用可能

（西口）JR京浜東北線運用時間帯は上図のスロープを使用可能

② 大森駅北口東西通路利用者の迂回によるロス時間

○①北口東西通路を利用しようとする移動制約者は、北口通路のバリアフリー対応が不十分なため、②中央口東西通路や③新井道ガードのバリアフリー経路に迂回する必要がある。

○北口改札を利用しようとする駅乗車客が迂回経路を利用する場合、①の直行経路に対して、②の中央口改札の利用で所要時間が約3～4 分増加する。

○北口東西通路通過しようとする者が迂回経路を利用する場合、①の直行経路に対して、②の中央口東西通路の利用で約 7 分、③の新井道ガードの利用で約 10 分、所要時間が増加する。

○迂回により、年間で 4.1 万人・時間の移動制約者のロス時間が発生する。

大森駅北口東西通路利用者の迂回によるロス時間

			対象者	通行者数（人/日）	歩行距離（m）	歩行時間（分）	総所要時間（人・時/日）
直行経路利用時	北口改札駅乗車客	①北口東西通路 東口 ⇒ 北口改札（24 時間）	高齢者	654	80	1.4	15.3
			肢体不自由者	27	80	1.3	0.6
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	67	80	1.4	1.6
			計	748			17.5
		①北口東西通路 西口 ⇒ 北口改札（22～翌 9 時）	高齢者	114	80	1.4	2.7
			肢体不自由者	5	80	1.3	0.1
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	12	80	1.4	0.3
			計	131			3.1
	大森駅北口東西通路通過者	①北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路 西口（4～翌 1 時）	高齢者	366	160	2.7	16.5
			肢体不自由者	18	160	2.7	0.8
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	47	160	2.7	2.1
			計	431			19.4
		①北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路 西口（1～4 時）	高齢者	4	160	2.7	0.2
			肢体不自由者	0	160	2.7	0.0
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	0	160	2.7	0.0
			計	4			0.2
	総所要時間計（A）						40.2
迂回経路利用時	北口改札駅乗車客	②北口東西通路 東口 ⇒ 中央口改札（24 時間）	高齢者	654	340	5.8	63.2
			肢体不自由者	27	340	5.7	2.6
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	67	340	5.8	6.5
			計	748			72.3
		②北口東西通路 西口 ⇒ 中央口改札（22～翌 9 時）	高齢者	114	230	3.9	7.4
			肢体不自由者	5	230	3.8	0.3
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	12	230	3.9	0.8
			計	131			8.5
	大森駅北口東西通路通過者	②北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路 西口（中央口東西通路を利用）（4～翌 1 時）	高齢者	366	570	9.7	59.2
			肢体不自由者	18	570	9.5	2.9
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	47	570	9.7	7.6
			計	431			69.7
		③北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路西口（新井道ガードを利用）（1～4 時）	高齢者	4	780	13.2	0.9
			肢体不自由者	0	780	13.0	0.0
			ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	0	780	13.2	0.0
			計	4			0.9
	総所要時間計（B）						151.4
移動制約者の迂回ロス時間（B）－（A）							111 人・時/日
							41 千人・時/年

大森駅北口東西通路の通行者数の設定

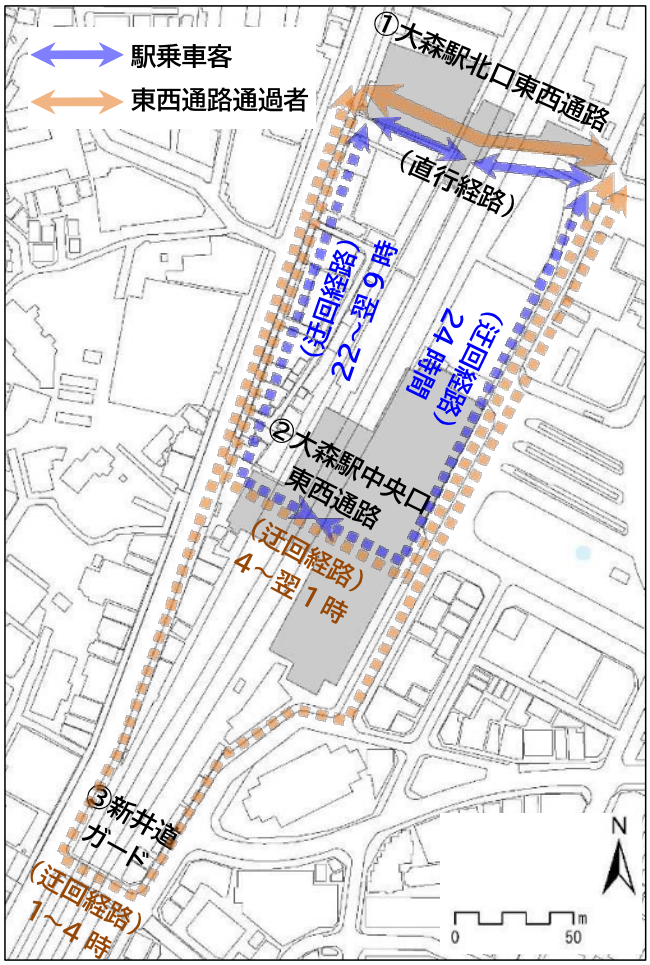
対象区分		設定方法
駅利用者	全体	大森駅の令和6年度の1日平均乗降者人員：165,460人（JR東日本ホームページより、大森駅の令和6年度の1日平均乗車人員（82,730人）の2倍に設定） 北口・中央口改札の利用者数：令和7年5月27日（火）調査より 北口東西通路東口・西口→北口改札の通行者数：令和7年5月27日（火）調査より 大森駅の時間帯別乗降客数：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施）より
	高齢者の割合	大田区の高齢者割合に大田区の高齢者の外出率及び公共交通分担率を乗じることで算定 【資料】 大田区の高齢者割合：21.9%（大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点） 大田区の高齢者の外出率：58.2%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施）） 大田区の高齢者の公共交通分担率28.7%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施））
	肢体不自由者割合	大田区の肢体不自由者の割合に移動制約者層の外出頻度と公共交通分担率を乗じることで算定 【資料】 大田区の肢体不自由者の割合：1.1%（おおた障がい施策推進プランより令和7年３月31日時点の身体障害者手帳所持者のうち肢体不自由者の人口は8,374人、大田区住民基本台帳（令和7年４月１日時点）より大田区の総人口は742,842人より算定） 肢体不自由者の外出率：46.8%（令和4年生活のしづらさなどに関する調査　厚生労働省） 大田区の高齢者の公共交通分担率：28.7%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施））
	ベビーカー利用の割合	大田区の0～3歳の人口割合に大田区の子育て世代の外出率と公共交通分担率を乗じることで算定。 【資料】 大田区の0～3歳の人口割合：2.4%（大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点） 大田区の子育て世代の外出率：67.7%（第6回東京都市圏PT調査（平成30年実施）） 大田区の子育て世代の公共交通分担率：22.9%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施））
通過利用者	全体	令和7年5月27日（火）の北口東西通路の12時間通過通行者数：17,001人（令和7年5月27日（火）交通量調査） 新井道ガードの時間帯別通行者割合、平日・休日割合：令和7年年5月、6月調査データより
	高齢者の割合	大田区の高齢者割合に大田区の高齢者の徒歩外出率を乗じることで算定 【資料】 大田区の高齢者割合：21.9%（大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点） 大田区の高齢者の徒歩外出率：20.7%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施））
	肢体不自由者の割合	大田区の肢体不自由者の割合に大田区の高齢者の徒歩外出率を乗じることで算定 【資料】 大田区の肢体不自由者の割合：1.1%（おおた障がい施策推進プランより令和7年３月31日時点の身体障害者手帳所持者のうち肢体不自由者の人口は8,374人、大田区住民基本台帳（令和7年４月１日時点）より大田区の総人口は742,842人より算定） 大田区の高齢者の徒歩外出率：20.7%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施））
	ベビーカー利用の割合	大田区の0～3歳の人口割合に大田区の子育て世代の徒歩外出率を乗じることで算定 【資料】 大田区の0～3歳の人口割合：2.4%（大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点） 大田区の子育て世代の徒歩外出率：24.3%（第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年実施））

歩行速度の設定

	設定値
健常者	66m/分
高齢者	59m/分
肢体不自由者	60m/分
ﾍﾞﾋﾞｰｶｰ利用	59m/分

資料：健常者は、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年7月」の水平部速度
高齢者、肢体不自由者、ベビーカー利用は、「津波防災まちづくりの計画策定に係る指針 平成25年6月」の各種調査等における避難速度の設定値の比により設定

大森駅北口東西通路の移動制約者の迂回経路



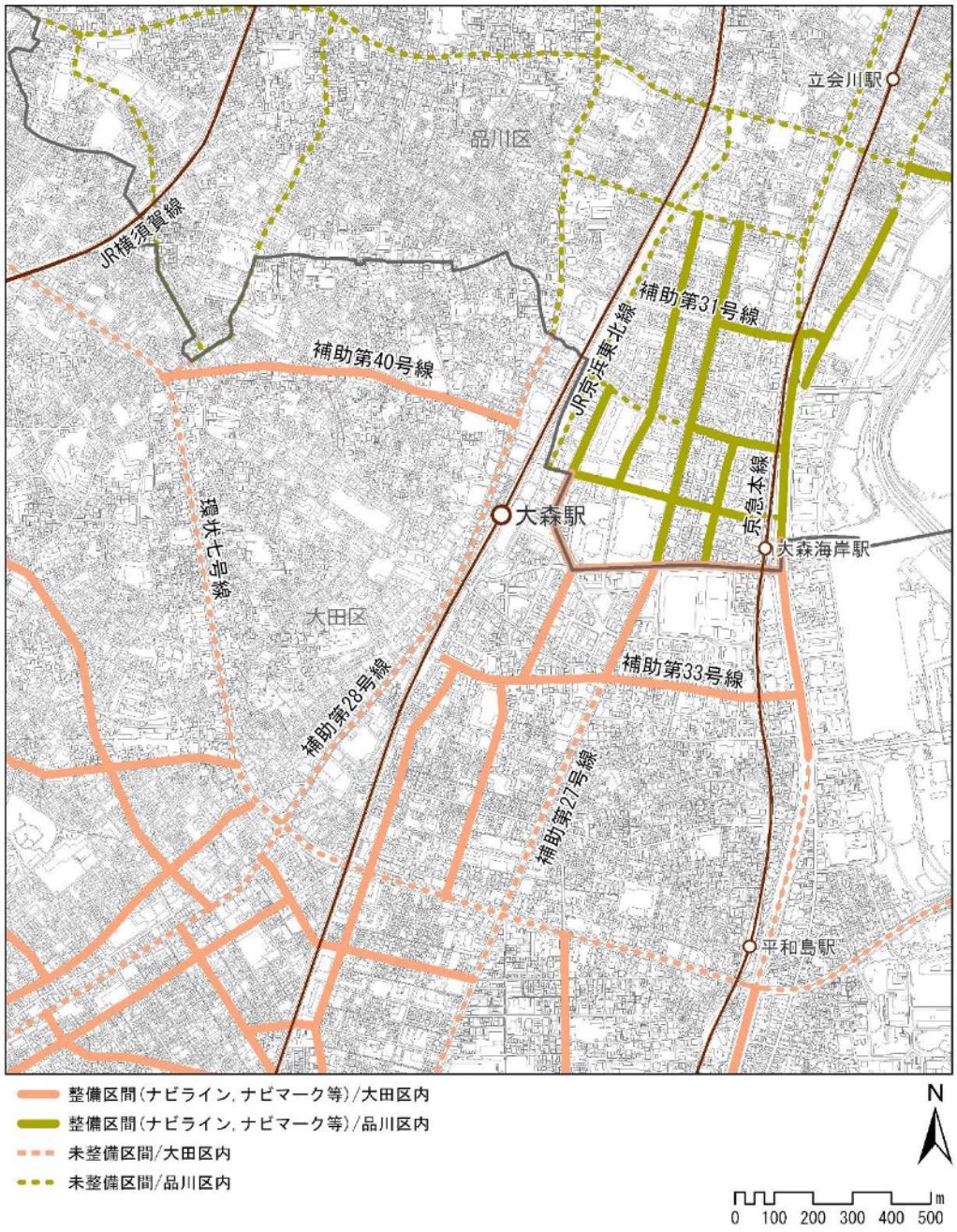
（6）自転車交通

1）自転車走行環境

○補助28号線や環状七号線等で、自転車走行環境整備が進んでいないため、自転車が歩道や車道の中央を通行している状況が見られる。



［補助第 28 号線］
駐停車中の車両の追越しにより、
自転車が車道中央を走行



大森駅周辺における自転車走行環境整備の状況

出典：大田区ホームページ（令和7年4月時点）、品川区自転車活用推進計画（令和6年3月）
注：大田区側は「大田区自転車等総合計画」の自転車ネットワーク候補路線における整備状況、
品川区側は「品川区自転車活用推進計画」の自転車ネットワーク路線における整備状況を示す

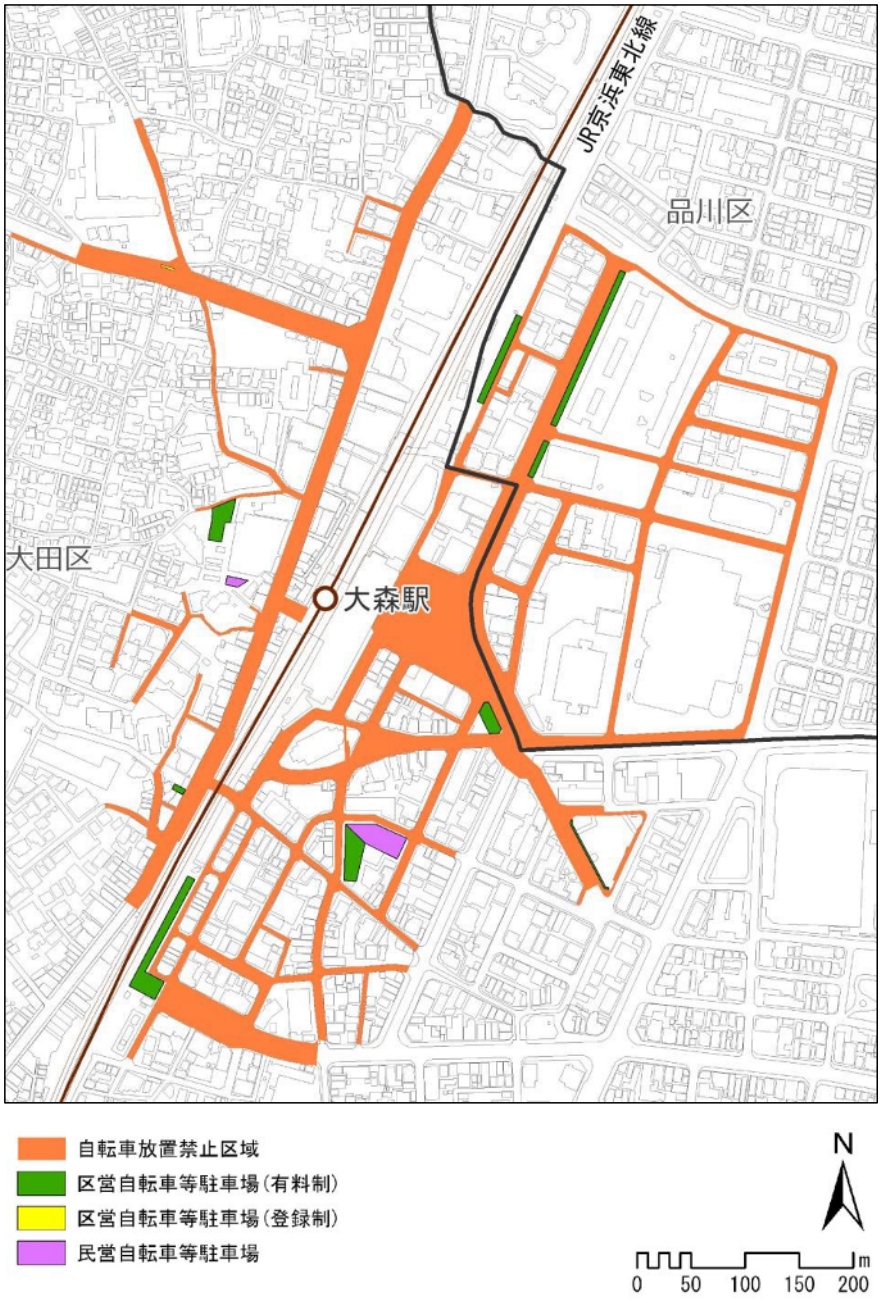
2）放置自転車

〇駅周辺では、自転車放置禁止区域が指定されているが、自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在している。

大森駅周辺の放置自転車の台数

	駅東側	駅西側	計
大田区	21台	18台	39台
品川区	13台	- 台	13台
計	34台	18台	52台

出典：令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）
令和7年10月の任意の1日（晴天の平日、午前11時頃）に調査



大森駅周辺の自転車等駐車場の立地状況

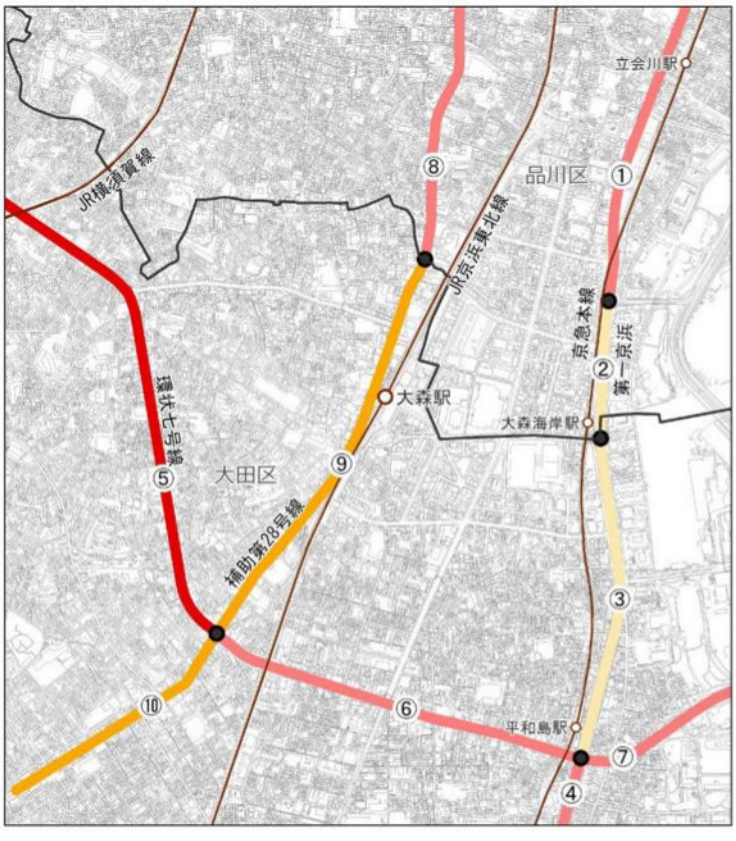
出典：大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン（令和4年3月）

（7）自動車交通

1）自動車混雑度

○駅周辺の主要道路では、混雑が発生するとされている混雑度1.00以上の箇所が多く存在する。

○環状七号線の⑤の区間の混雑度が最も高く、補助第28号線と環状七号線の交差点付近で、交通渋滞が慢性的に発生している。



主要道路の混雑度

	区間	混雑度
第一京浜［国道15号］	①	1.44
	②	0.85
	③	0.95
	④	1.55
環状七号線	⑤	1.84
	⑥	1.30
	⑦	1.31
補助第28号線	⑧	1.28
	⑨	1.22
	⑩	1.07

大森駅周辺における主要道路の混雑度

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

混雑度の目安（「道路の交通容量」（日本道路協会）による）

混雑度1.00未満　：昼間12時間を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。

混雑度1.00～1.25：昼間12時間のうち1～2時間（ピーク）、道路が混雑する可能性のある時間帯がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。

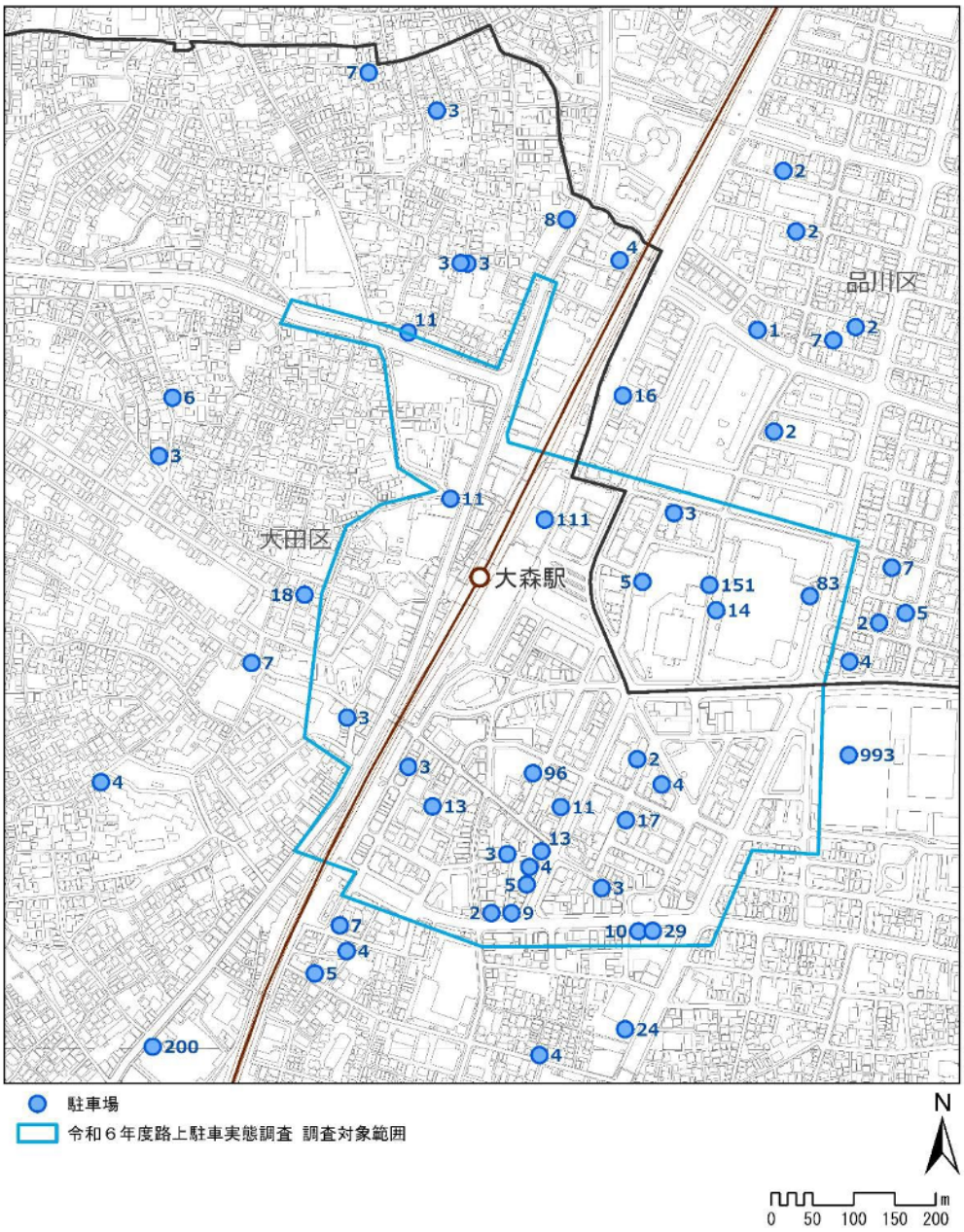
混雑度1.25～1.75：ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみから日中の連続的混雑への過度状態。

混雑度1.75以上　：慢性的混雑状態を呈する。

2) 自動車駐車場

〇駅周辺では、小規模な駐車場が散在しているため、自動車と歩行者・自転車の交錯が発生する箇所が多い。

〇駅周辺の路外駐車場のピーク時推定利用率は、平日が13時で87.9%、休日が13時で37.9%と供給量がピーク時の需要量を上回る供給過剰の状況となっている。



大森駅周辺の路外駐車場の整備状況(令和8年6月時点)

出典: s-park 公益財団法人東京都道路整備保全公社、Google マップ　注:図中の数字は収容台数(台)

大森駅周辺地区の路外駐車場の実態

	ピーク時間	駐車場推定利用率
平日	13時	87.9%
休日	13時	37.9%

出典:令和6年度路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

2.2.3 現況のまとめと交通課題

2.2.1、2.2.2を踏まえて、「まちの概況」と「交通環境の現況（問題点）」について、以下のとおり整理しました。

まちの概況

A 駅東側は平坦な地形に対して、駅西側は起伏に富んだ地形
B 駅東側では商業・業務・公益施設等の都市機能が集積しているのに対し、駅西側では沿道に商店が立ち並び、台地部に居住地が形成されている
C JR京浜東北線により駅東西の往来が制限されている

交通環境の現況（問題点）

＜駅東側＞
D 東口駅前広場やバス停に向かう歩行者動線と自動車動線が交錯する
E 東口駅前広場にタクシープールや一般車両、企業バスの乗降場が設置されていない
F 駅周辺から空港臨海部行きの公共交通機関の本数が少ない

＜駅西側＞
G 駅近辺の歩行者交通量が多い上に補助第28号線の狭い歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化している
H 補助第28号線の幅員不足により、バスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生する
I 駅前に一般車両の乗降場が設置されておらず、タクシーの待機場が少ない
J 補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行している
K 補助第28号線の西側の住宅地に狭あい道路が多く存在している
L 駅前のバス乗降場が分散している
M 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足している
N 集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足している
O 駅と西側の住宅地間の大きな標高差により、移動の負担が大きい

＜共通＞
P 自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在
Q 駅北口及び中央口の東西通路のバリアフリー化が不十分で、かつ利用時間にも制限がある
R JR京浜東北線により東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある
S 補助第28号線と環状七号線の交差点付近において、交通渋滞が慢性的に発生する
T 交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
U 駅周辺の路外駐車場は、施設が散在し、供給量がピーク時の需要量を上回る供給過剰である

駅周辺の現況の問題点を踏まえて、交通課題を以下のように整理しました。

【課題1】東口駅前広場の改善

・東口駅前広場・バス停やその周辺に向かう安全で快適な歩行者動線の確保
・各交通手段の乗降場のレイアウト見直し

【課題2】駅西側の快適な駅前空間の確保

・補助第28号線の歩行者空間の確保
・補助第28号線における自動車の本線交通と各交通手段の乗降場の分離
・駅前に各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供
・駅西側における滞留スペースの確保

【課題3】駅東西の円滑な移動

・誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保
・自動車がJR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充

【課題4】自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保

・ゆとりのある街路空間の確保
・補助第28号線における自転車走行環境の整備
・駅周辺における自転車等駐車場の充実
・駅周辺における自動車駐車場の適正配置

【課題5】駅西側住宅地内の快適な移動

・起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保
・災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保

【課題6】拠点間の連携強化

・駅周辺と空港臨海部間のアクセス機能の強化

課題2　駅西側の快適な駅前空間の確保

【現況】G　駅近辺の歩行者交通量が多い上に、補助第28号線の歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化

【課題】 **補助第28号線の歩行者空間の確保**

【現況】H　補助第28号線でバスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生

【課題】 **補助第28号線における自動車の本線交通と各交通手段の乗降場の分離**

【現況】I　駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない
L　駅前のバス乗降場が分散
M 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足

【課題】 **各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供**

【現況】N　集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足

【課題】 **駅西側における滞留スペースの確保**

G



G



H



I



M



課題1　東口駅前広場の改善

【現況】D　東口駅前広場やバス停に向かう歩行者動線と自動車動線が交錯

【課題】 **東口駅前広場・バス停やその周辺に向かう安全で快適な歩行者動線の確保**

【現況】E　東口駅前広場にタクシープールや一般車両、企業バスの乗降場がない

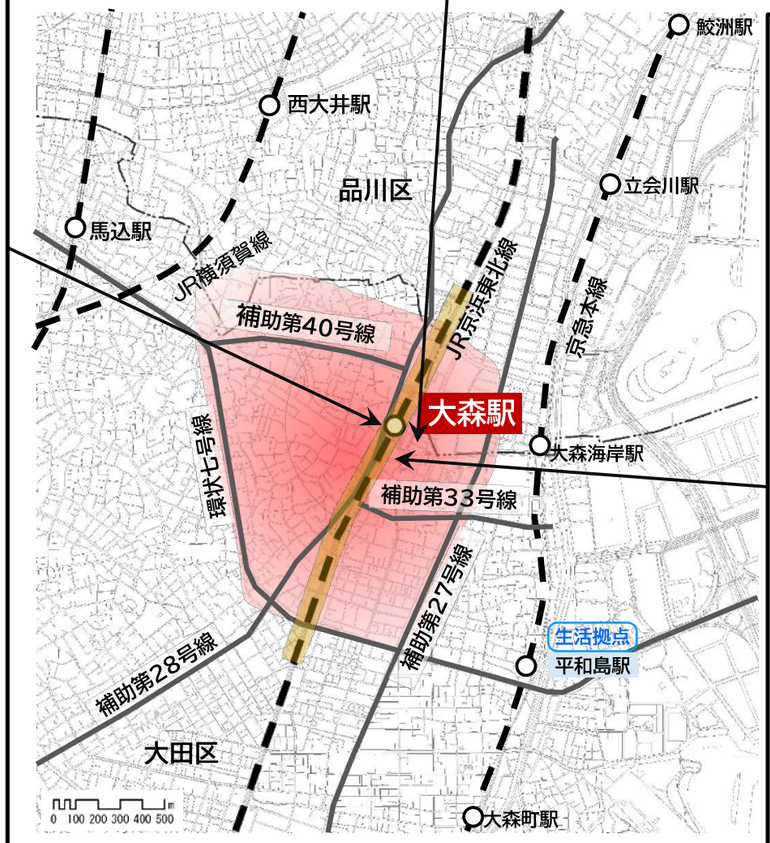
【課題】 **各交通手段の乗降場のレイアウト見直し**

E



D





課題3　駅東西の円滑な移動

【現況】C　JR京浜東北線により駅東西の往来が制限
R　東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある
S　補助第28号線と環状七号線の交差点付近で、交通渋滞が慢性的に発生

【課題】 **自動車がJR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充**

【現況】Q　駅北口及び中央口の東西通路のバリアフリー化が不十分、かつ利用時間にも制限

【課題】 **誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保**

Q



Q



R



大森駅周辺における現況と課題図(1／2)

課題4　自動車・自転車の円滑な移動と適正な駐車空間の確保

【現況】T　交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
【課題】 ゆとりのある街路空間の確保

【現況】J　補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行
【課題】 補助第28号線における自転車走行環境の整備

【現況】P　自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在
【課題】 駅周辺における自転車等駐車場の充実

【現況】U　駅周辺の小規模な自動車駐車場の散在、供給過剰
【課題】 駅周辺における自動車駐車場の適正配置

J



P



P



U



課題5　駅西側住宅地内の快適な移動

【現況】A,B　駅西側の台地部には居住地が形成
　　O　駅と西側の住宅地間に大きな標高差により、移動の負担が大きい
【課題】 起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保

【現況】K　住宅地に狭あい道路が多く存在
【課題】 災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保

K





課題6　拠点間の連携強化

【現況】F　駅周辺から空港臨海部行きの公共交通機関の本数が少ない
【課題】 駅周辺と空港臨海部間のアクセス機能の強化

大森駅周辺における現況と課題図（2／2）

2.3 大森駅周辺総合交通戦略の将来像と方針

2.3.1 総合交通戦略の将来像

2.2で挙げた交通課題を解決した後の駅周辺の姿を総合交通戦略の将来像として設定します。

大森駅周辺がめざす交通環境の将来像

大森駅を中心に安全で快適なネットワークが結ばれ、
にぎわいと文化が交わるまち

2.3.2 総合交通戦略の交通施策の方針

総合交通戦略の将来像を実現するため、2.2で挙げた交通課題を踏まえて、次の4つの交通施策の方針を設定します。

【大森駅周辺の交通課題】

①東口駅前広場の改善
②駅西側の快適な駅前空間の確保
③駅東西の円滑な移動
④自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保
⑤駅西側住宅地内の快適な移動
⑥拠点間の連携強化

【大森駅周辺総合交通戦略の交通施策の方針】

（課題①②③④⑤より）

方針1 安全で快適な交通環境の確保

○誰もが安全で快適に移動できる街路空間の整備を推進する
○災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成を推進する

（課題①②④⑥より）

方針2 交通結節点の機能強化

○乗換えの安全性・利便性を向上するため、交通基盤の整備・強化を推進する
○周辺市街地と調和した緑化や滞留・にぎわい空間の確保を推進する

（課題③より）

方針3 駅東西の円滑な移動の確保

○東西の移動経路拡充や既存道路の整備による交通ネットワークの強化を推進する
○災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成を推進する

（課題④⑤⑥より）

方針4 次世代交通サービスの充実

○大森地区内や近隣のまちへの快適な移動のため、将来の交通動向を踏まえた交通サービスの提供を推進する

2.3.3 総合交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

総合交通戦略の将来像や4つの交通施策の方針の実現に向けた各交通モードの目標とする姿と将来交通ネットワークのイメージを示します。

各交通モードの目標とする姿

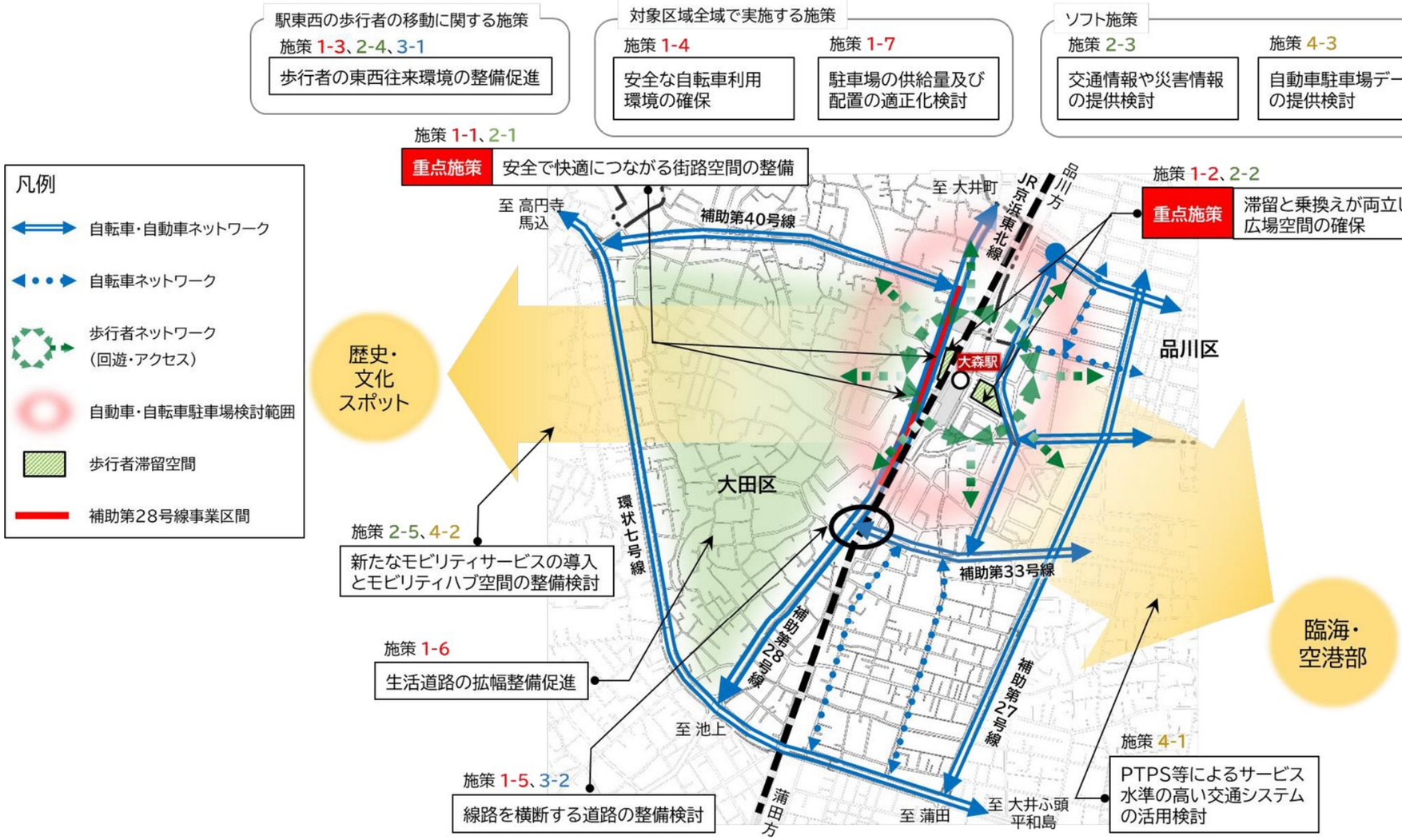
○歩行者
- ウォーカブルな歩行環境が整備され、駅周辺の回遊やまちなかへのアクセス利便性が向上しています。
- 緑を身近に感じられる集い・憩いの空間が整備され、にぎわいが生まれています。

○自転車
- 連続性のある自転車ネットワークが形成され、自転車による安全かつ快適な移動ができます。
- 利用しやすい自転車等駐車場の整備やシェアサイクルが拡充され、放置自転車が削減されています。

○自動車
- 車道が拡幅整備されたことにより、安全性が向上し、渋滞が解消しています。
- 駅周辺の東西を往来する道路が拡充され、目的地へのアクセス利便性が向上しています。
- 駐車場配置の適正化とリアルタイムの情報提供により、目的地に応じて円滑に駐車場が利用できます。

○バス・タクシー
- 交通結節機能が強化され、バス・タクシー等の乗換えが安全かつ円滑にできます。
- リアルタイムの交通情報の提供により、目的地までスムーズに移動できます。
- PTPS※等の技術の進展により、サービス水準の高い交通サービスが実現しています。

※PTPS：公共車両優先システム（Public Transportation Priority System）の略称で、交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム



大森駅周辺総合交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

注：自転車ネットワークは、「大田区自転車等総合計画」と「品川区自転車活用推進計画」をもとに作成。ただし環状七号線については、「東京都自転車通行空間整備推進計画」（令和3年5月、東京都）の「2040年代の将来像（自転車ネットワーク）」に含まれていない。

2.4 大森駅周辺総合交通戦略の実現に向けた交通施策

2.4.1 実施する交通施策

総合交通戦略では、4つの交通施策の方針を実現し、大森駅周辺の交通課題を具体的に解決するための交通施策を設定します。また、優先度の高い交通施策を「重点施策」と位置付け、地域の課題の戦略的解決を図ります。

交通施策は、2.3.2で挙げた4つの交通施策の方針ごとに設定します。

（1）方針1：安全で快適な交通環境の確保

1）安全で快適につながる街路空間の整備　駅西側　重点施策

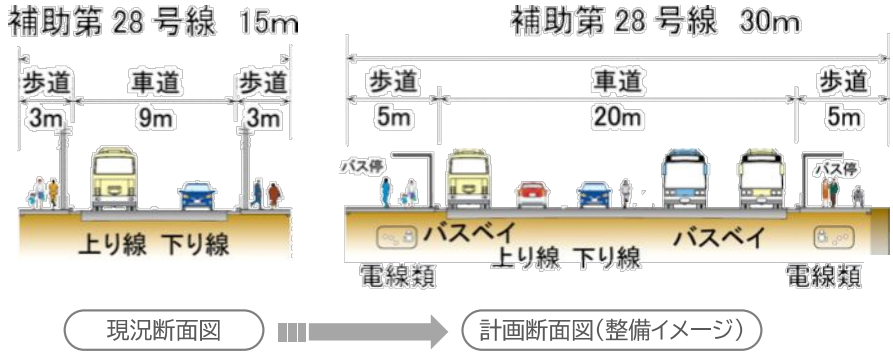
歩行者が安全かつ快適に通行できる環境を創出し、回遊性を向上するため、車道や歩道の拡幅、無電柱化を推進します。



出典：国土交通省　https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/design/case.html

解決したい問題点　・歩道上の電柱や放置自転車等の存在による混雑の常態化

補助第28号線のバス停車時に発生する交通渋滞の解消や交通モード間の乗換利便性向上のため、バスの乗降場を自動車の本線交通と分離し、新たにバスベイやタクシープール、一般車両の乗降場の整備を行います。



出典：道路整備計画のあらまし（令和7年3月）

解決したい問題点　・補助第28号線でバス乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生

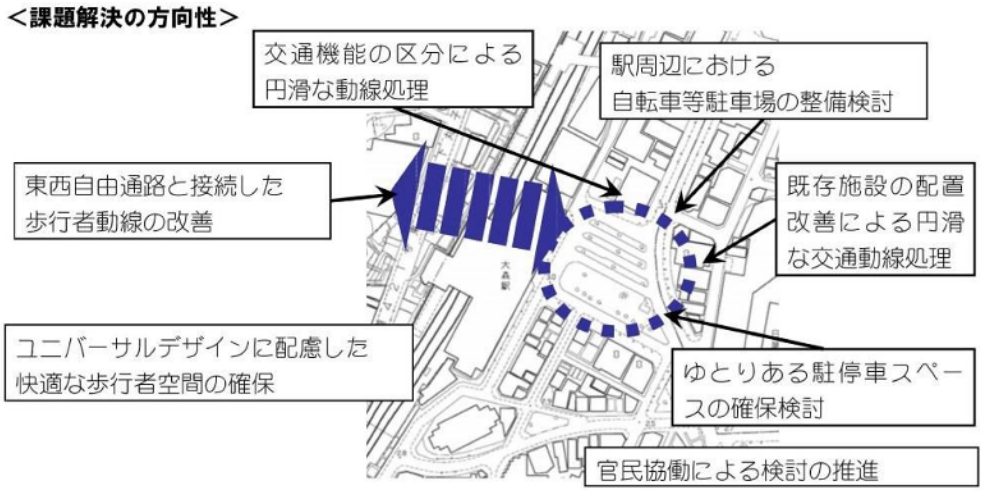
・駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない

・駅前のバス乗降場が分散

2）滞留と乗換えが両立した広場空間の確保

〇東口駅前広場の再編整備　駅東側

歩行者の安全な通行の実現や交通モード間の乗換利便性の向上のため、駅前広場の再編整備を検討します。

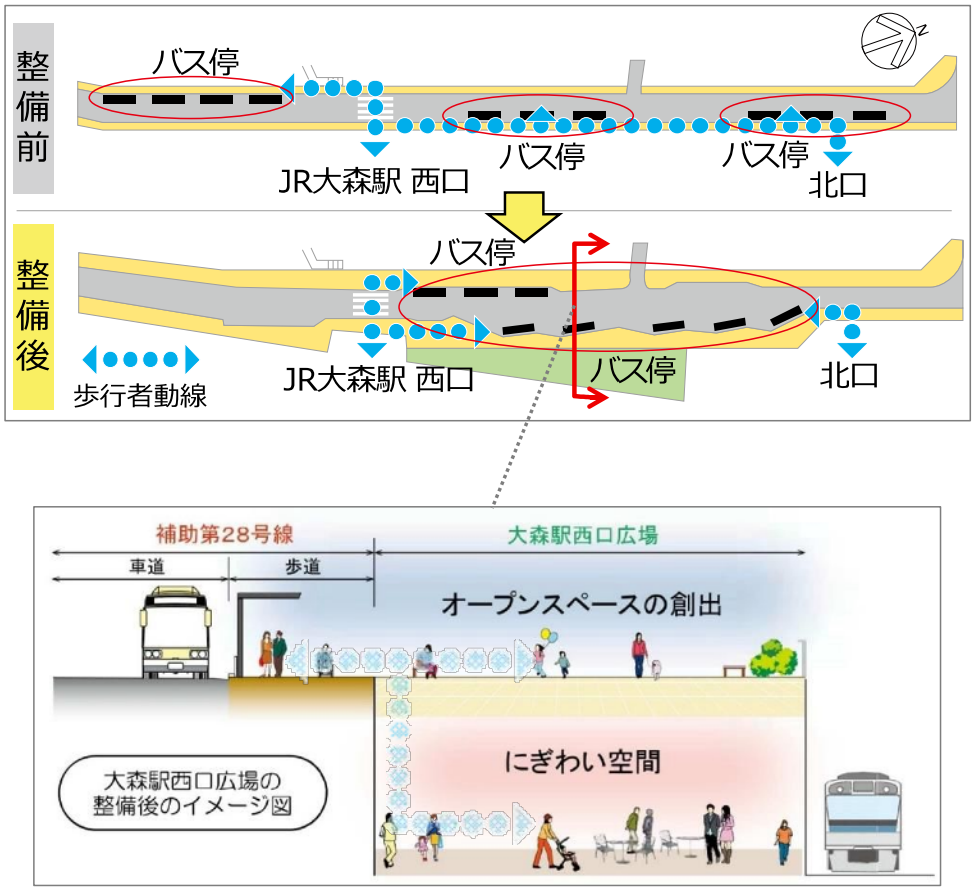


出典：大森駅周辺地区グランドデザイン（平成23年3月）

解決したい問題点
- 東口駅前広場やバス停に向かう歩行者と自動車の動線が交錯
- 東口駅前広場にタクシープールや一般車両、企業バスの乗降場が設置されていない

○補助第28号線の歩行空間と一体となった西口広場の整備　駅西側　重点施策

歩行者のゆとりある通行・滞留や地域の防災性向上のため、駅西側に緑を感じられる重層の西口広場を新設します。また、施策(1)1)安全で快適につながる街路空間の整備において、西口広場の向かいにバスベイが整備されるため、西口広場はバス待ちの人がたたずめる空間となり、バス利用者の利便性向上にもつながります。



出典:道路整備計画のあらまし(令和7年3月)

解決したい問題点　・集い・憩いの場や災害時の一時滞留スペースの不足

3）歩行者の東西往来環境の整備促進　駅東側　駅西側

歩行者の安全で円滑な駅東西間の移動のため、事業者による建替えに合わせ、東西往来環境の整備を促進します。



出典:大森駅周辺地区グランドデザイン（平成23年3月）

解決したい問題点
- 駅北口及び中央口の東西通路のバリアフリー化が不十分、中央口の東西通路は利用時間に制限
- 踏切の遮断時間が長く、東西の移動を阻害

4）安全な自転車利用環境の確保

〇自転車走行環境の整備　駅東側　駅西側

自転車と歩行者双方の安全かつ快適な通行や交通事故の減少を図るため、「大田区自転車ネットワーク整備方針」に基づき自転車走行環境の整備を実施します。




出典：大田区ホームページ　自転車走行環境整備事業について
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/jitensha/jitensyasokokankyo.html）

解決したい問題点　・自転車が歩道や車道の中央を通行

〇自転車等駐車場の整備検討とシェアサイクルポートの整備促進　駅東側　駅西側

放置自転車を削減するため、「大田区自転車等総合計画」に基づき駅周辺の自転車等駐車場の新設や既存施設の改修の検討、施策(2)5)のモビリティハブ整備と合わせたシェアサイクルポートの整備促進を行います。




出典：大田区ホームページ　コミュニティサイクル
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/koutsu/cycle/community-cycle.html）

解決したい問題点　・自転車等駐車場の不足により、放置自転車が一定数存在

5）線路を横断する道路の整備検討　駅東側　駅西側

環状七号線の慢性的な交通渋滞の改善や東西方向のリダンダンシー（代替ルート）の確保のため、JR京浜東北線の線路を横断する道路の整備を検討します。

解決したい問題点　・補助第28号線と環状七号線の交差点で交通渋滞が慢性的に発生

・JR京浜東北線により東西往来道路が限定的、通行可能な自動車も制限

6）生活道路の拡幅整備促進　駅西側

人優先の安全な通行環境の形成と災害に強いまちづくりを推進するため、狭あい道路拡幅整備事業の活用を促進し、幅員4m未満の狭あい道路の解消に向けて取組みます。

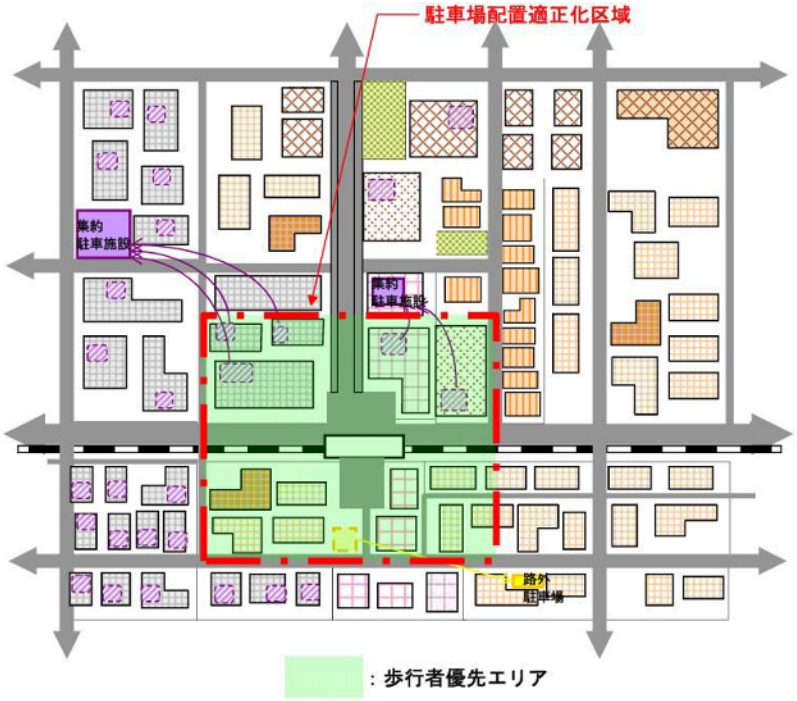


出典：大田区ホームページ　狭あい道路拡幅整備事業
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/douro_kouen_kasen/douro/kyouai.html）

解決したい問題点　・住宅地に狭あい道路が多く存在

7）駐車場の供給量及び配置の適正化検討　駅東側　駅西側

大森駅を中心に需給バランスの取れた駐車場の面的な配置の適正化を図るため、地域の特性を踏まえた駐車施設の整備を検討します。



出典：都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き（国土交通省都市局）

解決したい問題点　・駅周辺の路外駐車場の散在による自動車と歩行者・自転車の交錯による事故リスクの増大

（2）方針2：交通結節点の機能強化

1）安全で快適につながる街路空間の整備　駅西側　重点施策

【再掲】(1)方針1：安全で快適な交通環境の確保　1）

2）滞留と乗換えが両立した空間の確保　駅東側　駅西側　重点施策

【再掲】(1)方針1：安全で快適な交通環境の確保　2）

3）交通情報や災害情報の提供　駅東側　駅西側

歩行者の乗換利便性の向上や災害時の情報発信のため、デジタルサイネージ等を活用した駅周辺の交通情報や災害情報の提供を検討します。



出典：国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針【歩行者編】（東京都、平成27年2月）

解決したい問題点　・駅西側のバス総合案内板に記載されている情報が不足

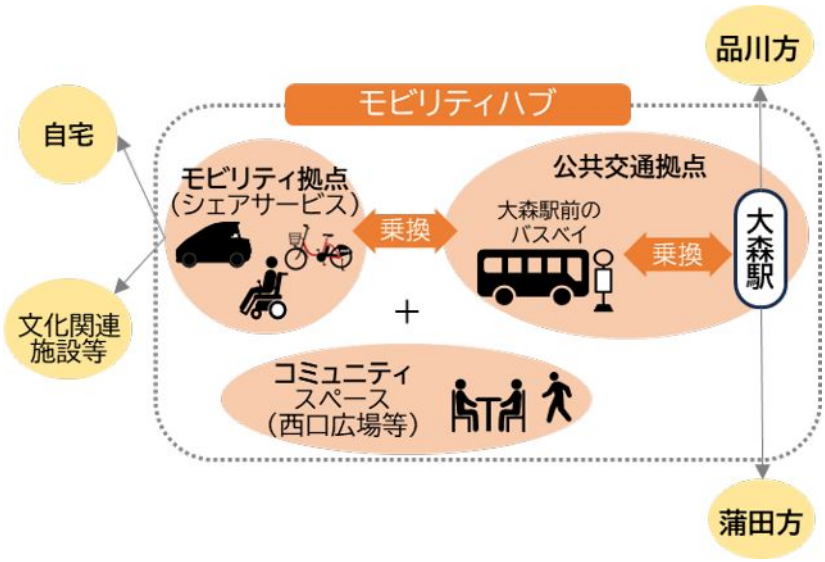
4）歩行者の東西往来環境の整備促進　駅東側　駅西側

【再掲】(1)方針1：安全で快適な交通環境の確保　3）

5) 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討

駅東側 駅西側

居住者や来街者等の快適で円滑な移動の実現と文化関連施設への回遊性や平和島駅周辺へのアクセスを向上するため、新たなモビリティサービスの導入やモビリティハブの整備を検討します。



解決したい問題点
- 駅と西側の住宅地間の大きな標高差により、移動の負担が大きい
- 駅周辺から空港臨海部行きの公共交通機関の本数が少ない

(3) 方針3:駅東西の円滑な移動の確保

1) 歩行者の東西往来環境の整備促進 駅東側 駅西側

【再掲】(1)方針1:安全で快適な交通環境の確保 3)

2) 線路を横断する道路の整備検討 駅東側 駅西側

【再掲】(1)方針1:安全で快適な交通環境の確保 5)

（4）方針4：次世代交通サービスの充実

1）PTPS等による利便性の高い交通システムの活用検討　駅東側

大森駅から空港臨海部へのアクセスの向上と、拠点間の連携を強化するため、PTPS等による利便性の高い交通システムの活用を検討します。

解決したい問題点　・駅周辺から空港臨海部行きの公共交通機関の本数が少ない

2）新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討

駅東側　駅西側

【再掲】（2）方針2：交通結節点の機能強化　5）

3）自動車駐車場データの提供検討　駅東側　駅西側

自動車の利用環境の改善や効率的利用のため、ICT技術を活用した自動車駐車場データの提供を検討します。

解決したい問題点　・駅周辺の路外駐車場の散在

2.4.2 交通施策の実施プログラム

交通施策の実効性を確保するため、本総合交通戦略の各交通施策の内容や実施環境を踏まえ、施策の主な関係者や実施時期の目標と実施手順を以下に示します。

大森駅周辺総合交通戦略の交通施策の実施プログラム(1/2)

	交通施策		期待される効果	施策の実施側		主な関係者※1				実施スケジュール（2027年度～2040年代前半）		
				駅東側	駅西側	区	都	警察	交通/民間事業者等	短期（概ね5年）	中期（概ね6～10年）	長期（概ね11～15年）
方針1：安全で快適な交通環境の確保	重点施策 1-1 安全で快適な街路空間整備	・補助第28号線の車道の拡幅 ・補助第28号線の歩道の拡幅 ・補助第28号線の自動車の本線交通とバス乗降場の分離 ・補助第28号線における各交通手段の乗降場の設置と集約 ・補助第28号線の無電柱化	・交通渋滞の解消、安全性向上 ・歩行者の安全で快適な移動環境の創出 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・バス利用者の利便性向上 ・歩行者の回遊性向上 ・災害時の安全な避難経路の確保		●	○	○	○	○	→	→	→※2
	重点施策 1-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保	・東口駅前広場の再編整備	・歩車分離による安全性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・各交通モード待合環境の向上	●		○		○	○	⇢	⇢	→
		・補助第28号線の歩行空間と一体となった西口広場の整備	・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留 ・バス利用者の利便性向上 ・災害時の一時滞留スペースの確保		●	○	○	○	○	→	→	→※2
	1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進	・東西通路の整備促進	・安全で円滑な歩行者の移動 ・歩行者の東西間の回遊性向上	●	●	○		○	○	⇢	⇢	→
	1-4 安全な自転車利用環境の確保	・自転車走行環境の整備	・自転車ネットワークの強化 ・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上	●	●	○	○	○	○	→	→	→
		・自転車等駐車場の整備検討 ・シェアサイクルポートの整備促進	・放置自転車の削減 ・歩道環境の改善による安全性向上 ・回遊性・利便性の向上 ・交通渋滞の緩和	●	●	○		○	○	→	→	→
	1-5 線路を横断する道路の整備検討	・東西を円滑に移動できる道路の整備検討	・リダンダンシー（代替ルート）の確保 ・環状七号線に接続した道路のネットワーク強化 ・防災機能の向上	●	●	○	○	○		⇢	⇢	→
	1-6 生活道路の拡幅整備促進	・幅員4m未満の狭あい道路の拡幅	・災害時の円滑な避難・救助活動の実現 ・人優先の安全な通行空間の創出 ・歩行者の通行環境改善		●	○				→	→	→
	1-7 駐車場の供給量及び配置の適正化検討	・地域の特性を踏まえた、駐車施設の整備検討	・駐車場の出入口設置制限による安全な歩行環境の形成 ・駅周辺土地の有効活用によるまちの魅力向上	●	●	○			○	⇢	⇢	⇢

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

⇢ 検討・調整　→ 実施

大森駅周辺総合交通戦略の交通施策の実施プログラム(2/2)

	交通施策		期待される効果	施策の実施側		主な関係者※1				実施スケジュール（2027年度～2040年代）		
				駅東側	駅西側	区	都	警察	交通/民間事業者等	短期（概ね5年）	中期（概ね5～10年）	長期（概ね10～15年）
方針2：交通結節点の機能強化	重点施策 2-1 安全で快適な街路空間整備	・補助第28号線の車道の拡幅 ・補助第28号線の歩道の拡幅 ・補助第28号線の自動車の本線交通とバス乗降場の分離 ・補助第28号線における各交通手段の乗降場の設置と集約 ・補助第28号線の無電柱化	（1-1の再掲）									
	重点施策 2-2 滞留と乗換えが両立した空間の確保	・東口駅前広場の再編整備 ・西口広場の整備	（1-2の再掲）									
	2-3 交通情報や災害情報の提供検討	・ICT技術を活用した交通情報や災害情報の提供	・乗換利便性向上 ・災害時の情報発信 ・防災性の向上	●	●	○			○	→	→	→
	2-4 歩行者の東西往来環境の整備促進	・東西通路の整備促進	（1-3の再掲）									
	2-5 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討	・駅周辺や平和島駅周辺との回遊を担う交通手段の検討	・文化関連施設等への回遊性向上 ・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動 ・平和島駅周辺へのアクセス向上	●	●	○			○	⇢	⇢	→
方針3：駅東西の円滑な移動の確保	3-1 歩行者の東西往来環境の整備促進	・東西通路の整備促進	（1-3の再掲）									
	3-2 線路を横断する道路の整備検討	・東西を円滑に移動できる道路の整備検討	（1-5の再掲）									
方針4：次世代交通サービスの充実	4-1 PTPS等による利便性の高い交通システムの活用検討	・空港臨海部方面に向かう交通手段の検討	・空港臨海部へのアクセスの向上 ・拠点間の連携強化	●		○	○		○	⇢	⇢	→
	4-2 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討	・駅周辺や平和島駅周辺との回遊を担う交通手段の検討	（2-5の再掲）									
	4-3 自動車駐車場データの提供検討	・ICT技術を活用した自動車駐車場データの提供検討	・自動車駐車場の利用環境の改善 ・自動車駐車場の効率的利用	●	●	○			○	⇢	⇢	⇢

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

⇢ 検討・調整　→ 実施

2.5 大森駅周辺総合交通施策の評価と推進管理体制

2.5.1 評価指標と目標値

総合交通戦略では、戦略全体の成果を評価する総合評価指標と、施策の効果を評価する施策評価指標を設定します。

総合評価指標

・安全で快適な交通環境の確保や、交通結接点の機能強化などの複数施策による効果を総合的に評価する指標として「交通事故発生件数」及び「大森駅の乗車人員」、「東西通路の通過歩行者交通量」を設定

施策評価指標

・自転車利用環境の改善や東西の円滑な移動などの効果を直接的に評価する指標として、「放置自転車台数」及び「北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間」を設定

これらの指標を活用し、施策の進捗状況や達成度を継続的に把握・評価するとともに、その結果を踏まえ、施策の改善及び効果的な推進につなげていきます。

(1) 総合評価指標

1) 交通事故発生件数

総合交通戦略の対象範囲では、駅近辺をはじめ、通行量の多い道路で交通事故が一定数発生しており、方針1で掲げている「安全で快適な交通環境の確保」が求められています。そのため、交通環境の安全性向上に寄与すると考えられる「施策1-1　安全で快適な街路空間整備」をはじめとした複数の交通施策を総合交通戦略で実施します。

このことを踏まえ、「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として「交通事故発生件数」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

総合交通戦略の対象範囲内における令和4年から令和6年の交通事故発生件数の平均値を現況値として設定します。

・目標値

大田区交通安全計画における交通事故発生件数の目標値や近年の交通事故の発生状況を考慮し、現況値から減少することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
交通事故発生件数	約110件/年間	減少

出典:【現況】警察庁オープンデータより、令和4年から6年の対象地域内の交通事故発生件数の平均値

2）大森駅の乗車人員

大森駅は大田区の中心拠点に位置づけられており、方針2で掲げている「交通結節点の機能強化」など拠点性の強化・向上が求められています。そのため、交通結節機能の向上や、にぎわいの創出に寄与すると考えられる「施策1-2　滞留と乗換えが両立した広場空間の確保」をはじめとした、複数の交通施策を総合交通戦略で実施し、大森駅が「選ばれる駅・利用しやすい駅」となることを目指します。

このことを踏まえ、「交通結節機能の向上」や「にぎわいの創出」等を評価する指標として「大森駅の乗車人員」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和6年度の1日平均の大森駅乗車人員を現況値として設定します。

・目標値

公共交通の交通分担率を上げ、乗車人員が増加することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
大森駅の乗車人員	8.3万人/日 （令和6年）	増加

出典：【現況】JR東日本ホームページ（令和7年9月公表）

3）東西通路の通過歩行者交通量

駅周辺では、JR京浜東北線により東西の往来がしにくい状況となっており、方針3で掲げている「駅東西の円滑な移動の確保」が求められています。そのため、駅東西の往来活性化に寄与すると考えられる「施策1-3　歩行者の東西往来環境の整備促進」をはじめとした複数の交通施策を総合交通戦略で実施します。

このことを踏まえ、「東西往来の活性化」等を評価する指標として「東西通路の通過歩行者交通量」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年に調査した北口・中央口東西通路を通過する歩行者交通量を現況値として設定します。

・目標値

北口・中央口東西通路の整備促進や東西広場空間の整備などによる歩行者の増加を目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
東西通路の通過歩行者交通量	1.7万人/12h （令和7年）	増加

出典：【現況】令和7年5月27日（火）調査による

（2）施策評価指標

1）放置自転車台数

総合交通戦略の推進による「自転車環境の快適性向上」や「円滑な歩行空間の確保」等を評価する指標として設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅西側周辺における自転車の放置台数を現況値として設定します。

（「令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」（東京都）における駅周辺の放置自転車台数から駅西側の放置自転車台数）

・目標値

「大田区自転車等総合計画 後期アクションプラン」（令和9年4月策定予定）における放置自転車台数の現況値と2031年の目標値から算出された割合以上に削減することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
放置自転車台数	52台	2割以上削減

出典：【現況】令和6年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

2）北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間

「北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間」とは、北口東西通路の不十分なバリアフリー対応により、北口東西通路を使用したいが、迂回を強いられる移動制約者の移動に係る年間の損失時間のことであり、総合交通戦略の推進による「移動制約者の東西の円滑な移動」等を評価する指標として設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

JR東日本ホームページより令和6年度の大森駅の乗車人員と令和7年5月27日（火）の北口東西通路通行者数をもとに算定した年間の移動に係る損失時間を設定します。

・目標値

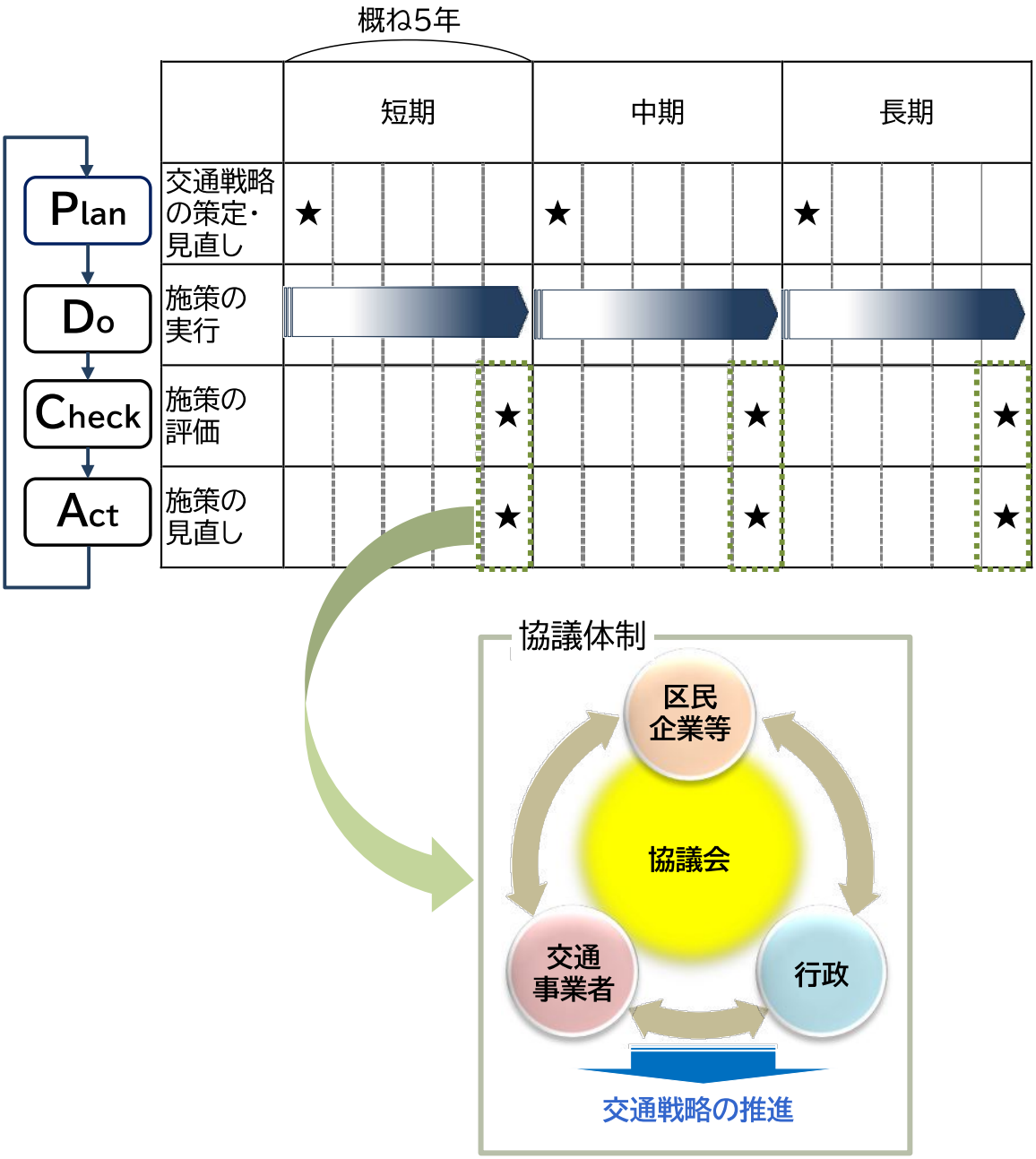
移動制約者が迂回する必要がなくなり、移動に係る時間の損失が解消されることを設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間	約4万人・時間/年	解消

2.5.2 推進管理体制

総合交通戦略の推進にあたり、行政機関や交通事業者が主導するだけではなく、区民や企業等、関係者すべてが認識を共有し、それぞれが主体性をもって、相互に連携・協働しながら取組みます。また、総合交通戦略に係る交通施策・事業の実行にあたっては、行政機関や交通事業者、関係者等で構成する協議会を立ち上げ、PDCAサイクルに基づき、定期的に評価・検証、見直しを行い、情勢の変化によっては新たな視点を加えながら事業を展開します。なお、協議会においては、同時に策定した「大森駅西口地区交通戦略」と一体的に推進管理を行います。

さらに、総合交通戦略の推進状況から大森駅東口の基盤整備の具体化とともに、大森駅東口地区交通戦略を策定することも検討します。



推進管理体制

3. 大森駅西口地区交通戦略

3.1 大森駅西口地区交通戦略策定にあたって

3.1.1 大森駅西口地区交通戦略とは

「地区交通戦略」は、都市・地域総合交通戦略の対象範囲内において、より重点的に対策を行うべき地区に対して策定するものであり、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるために、より具体的な交通施策を定めます。

大森駅西口周辺（以下、「駅西口周辺」という。）は、特に交通課題が顕在化している状況にあり早期に整備促進を図る必要があります。区では補助第28号線及び西口広場の事業認可取得を契機に、駅西口周辺のきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に推進することを目的として大森駅西口地区交通戦略（以下、「地区交通戦略」という。）を策定します。

また、グランドデザインで掲げられているまちの将来像を実現すべく、グランドデザインのまちづくりの目標のうち、地形に対応した新たな交通システムの導入等により目標9を、狭あい道路の整備促進等により目標10を、街路空間整備等により目標11の達成を目指します。

大森駅周辺地区グランドデザイン

【まちの将来像】 歴史と文化と浜風かおる　いきいきとした心地よい「大森」

【まちづくりの目標（抜粋）】

エリア 大森駅西側

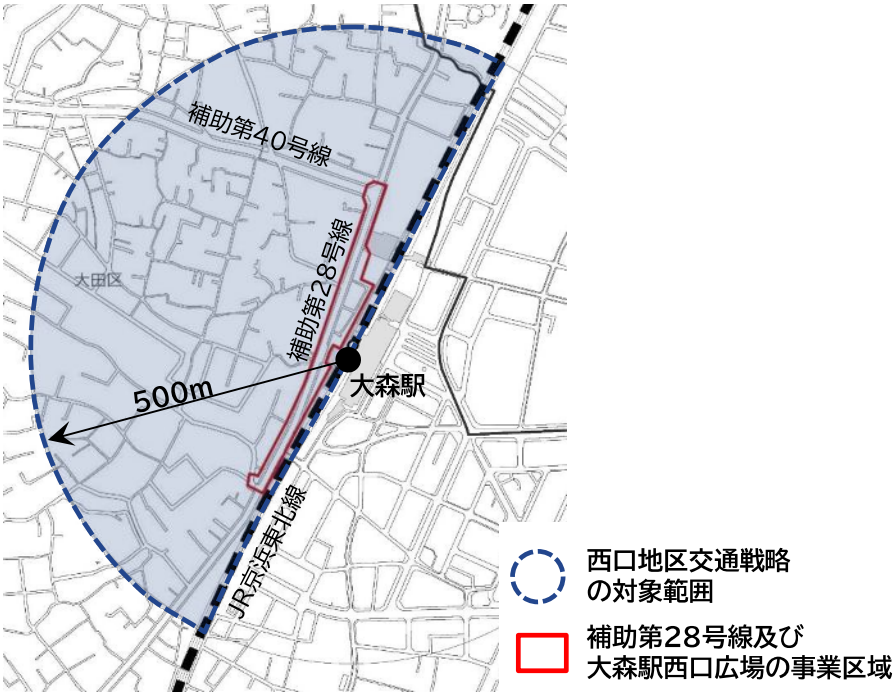
目標 9　山王の地域特性を活かした住み続けたいまち（地形に対応した交通機関）
目標 10　安全・安心に暮らせる住宅地（狭あい道路の拡幅）
目標 11　住宅地と調和した身近な商店街（自転車駐車場や快適な歩行空間の確保）

3.1.2 計画期間

計画期間は、「大田区基本構想」「大田区都市計画マスタープラン」に合わせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

3.1.3 対象範囲

大森駅を中心に徒歩の利用圏域となる半径500mの範囲を対象とします。



大森駅西口地区交通戦略の対象範囲

3.2 大森駅西口周辺の現況と課題

3.2.1 交通環境の現況

（1）道路

1）道路幅員

〇駅西口周辺の住宅地においては、幅員4m未満の狭あい道路が多く残っている。
〇勾配が急な道路や階段となっている道路も多い。



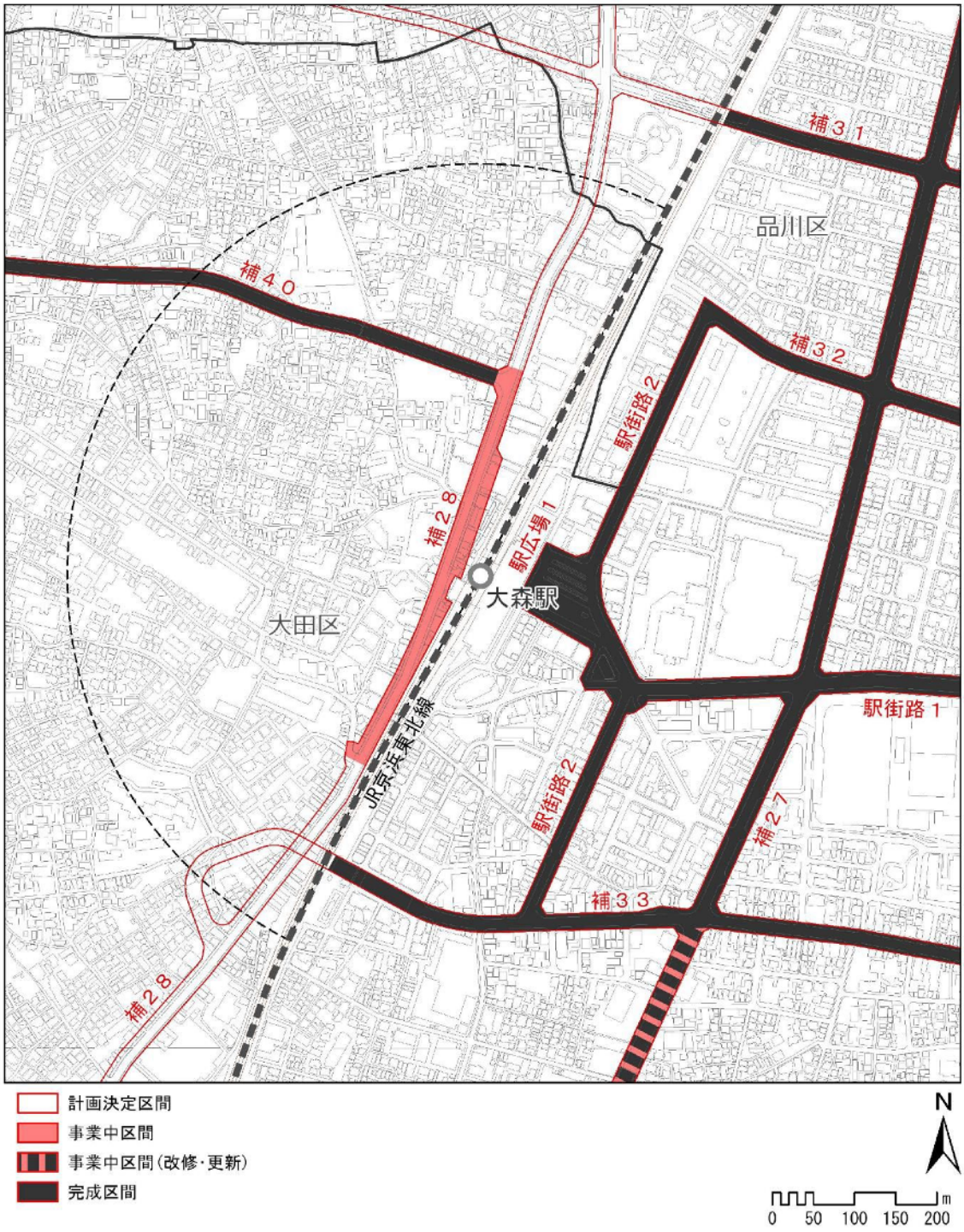
大森駅西口周辺の幅員別道路現況

出典：東京都縮尺1/2,500地形図（東京都、令和3年度版）、大田区道路台帳平面図（令和7年11月時点）、品川区道路平面図（令和7年11月時点）より作成
注：大田区道路台帳平面図、品川区道路台帳平面図に幅員の表示がないものは図上計測で作成

2）都市計画道路

〇補助第31号線や補助第33号線とJR京浜東北線の交差部が未整備となっている。

〇駅前の補助第28号線の一部区間は事業中であるが、その前後区間は未整備となっている。



大森駅西口周辺の都市計画道路の整備状況

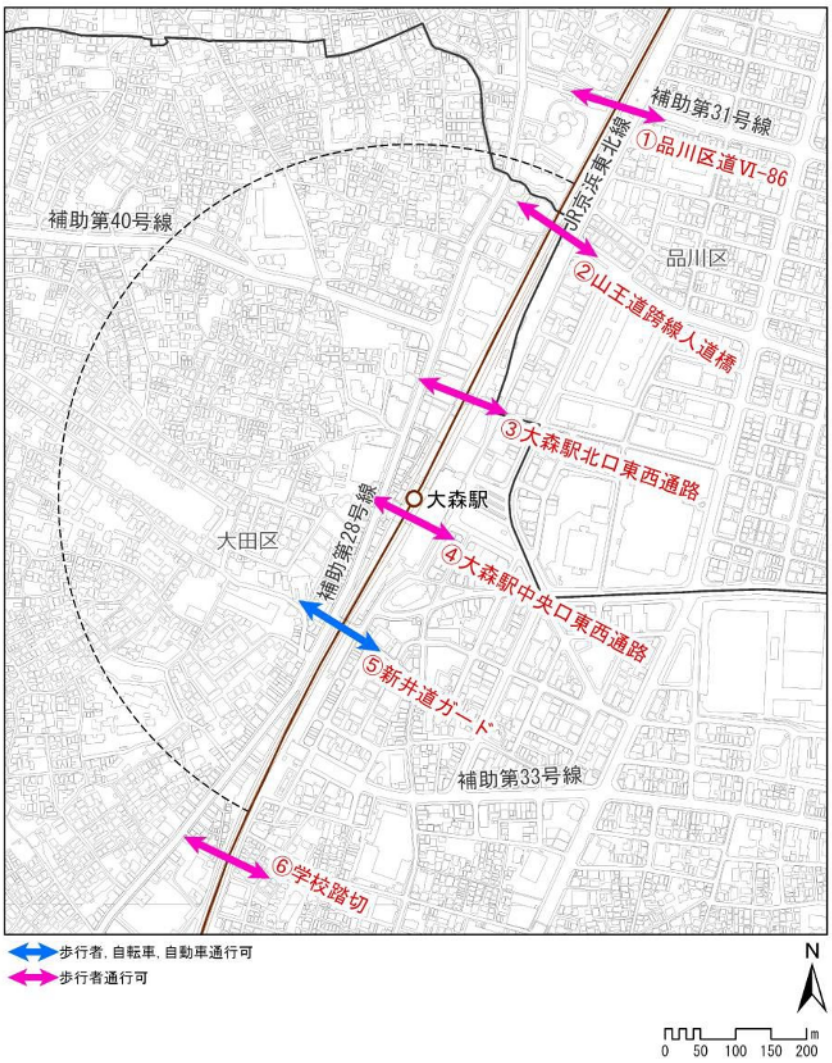
出典：大田区都市計画施設図（令和8年3月作成）、品川区都市計画図（令和8年4月作成）より作成

3）JR京浜東北線東西間の往来道路

〇駅西口周辺で自動車がJR京浜東北線を東西に横断できるのは、⑤新井道ガードの1箇所のみで、高さが2.4m以下の自動車に制限されている。

〇自転車に乗車してJR京浜東北線を東西に横断できる箇所は、⑤新井道ガードのみとなっている。①区道Ⅵ-86と⑥学校踏切は歩行者専用道路で、それぞれ自転車を降りて通行する必要がある。

〇大森駅の北側に位置する②山王道跨線人道橋は、階段のみであり、バリアフリー対応が不十分である。



JR京浜東北線東西間の往来道路の位置図

JR京浜東北線東西間の往来道路等の状況（令和8年6月時点）

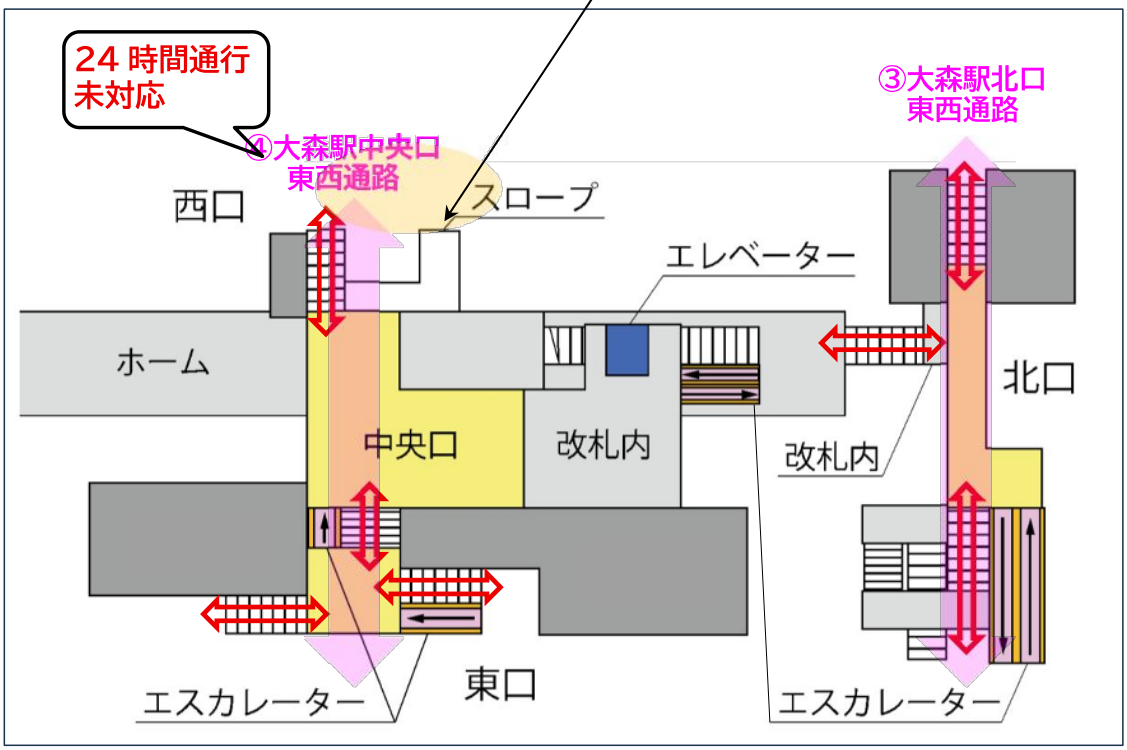
	名称	道路形態	通行制限内容
①	品川区道Ⅵ-86	アンダーパス	歩行者のみ通行可
②	山王道跨線人道橋	跨線橋	歩行者のみ通行可
③	大森駅北口東西通路	連絡通路	歩行者のみ通行可
④	大森駅中央口東西通路	連絡通路	歩行者のみ通行可
⑤	新井道ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限2.4m以下
⑥	学校踏切	踏切	歩行者のみ通行可

○大森駅での東西間の移動を担う③北口東西通路と④中央口東西通路は、バリアフリー化が不十分であり、④中央口東西通路に関しては、24時間通行が未対応となっている。
○補助第28号線から駅西側の中央口スロープまでの動線が急勾配となっており、車いす等での利用の負担となっている。



東西通路の位置





上下移動に対するエレベーターが未設置な箇所

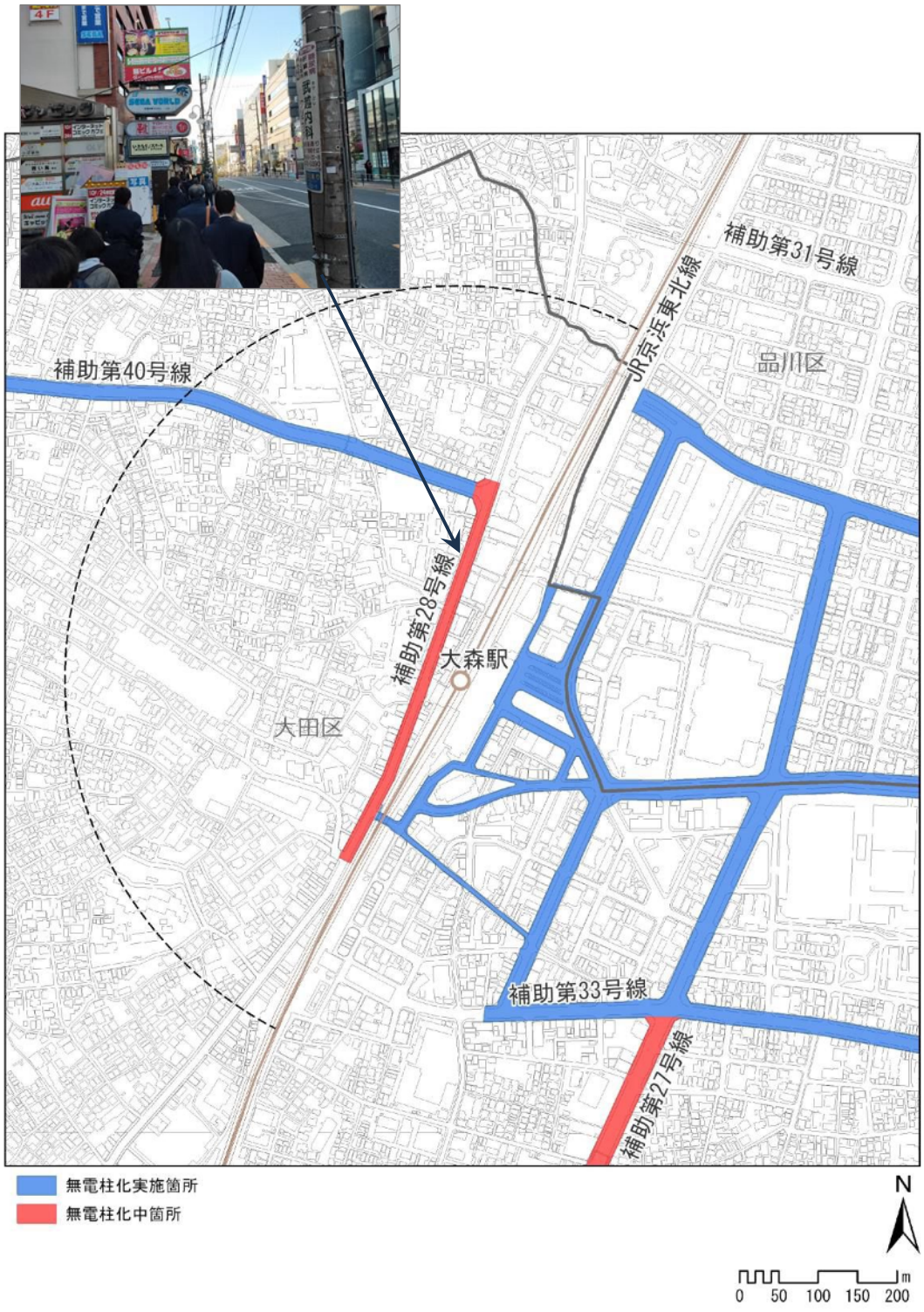
大森駅のバリアフリー状況

出典：大森駅構内図（JR東日本ホームページ、令和7年8月時点）より作成

4）無電柱化整備

〇駅西口周辺では、補助第40号線でのみ無電柱化が実施されており、それ以外では整備が進んでいない。

〇補助第28号線は、電柱の存在が歩道の混雑の一因となっており、補助第28号線の事業中区間で無電柱化が同時に行われる。



大森駅西口周辺の無電柱化整備の状況

出典：大田区無電柱化推進計画（令和3年3月）、品川区無電柱化推進計画（令和2年5月）、東京都無電柱化計画（令和8年6月）より作成

5）交通事故

○駅西口周辺では、補助第28号線や補助第40号線などで交通事故が比較的多く発生しており、特に、補助第28号線の駅付近から新井道ガードまでの区間において交通事故が慢性的に発生している。

○事故分類では、自転車の関わる事故が半数を占めている。

大森駅西口周辺の交通事故発生件数

	交通事故発生件数	備考
令和4年	21件	
令和5年	23件	
令和6年	23件	
年平均	22件	
［事故分類］		
①歩行者類	6件	当事者A、当事者Bのどちらかが歩行者類
②自転車類	11件	当事者A、当事者Bのどちらかが自転車類（①を除く）
③動力付き二輪車類	4件	当事者A、当事者Bのどちらかが動力付き二輪車類（①、②を除く）
④自動車類	1件	①～③以外

出典：警察庁オープンデータ



大森駅西口周辺の交通事故発生箇所（令和4年～令和6年、対象範囲内のみの記載）

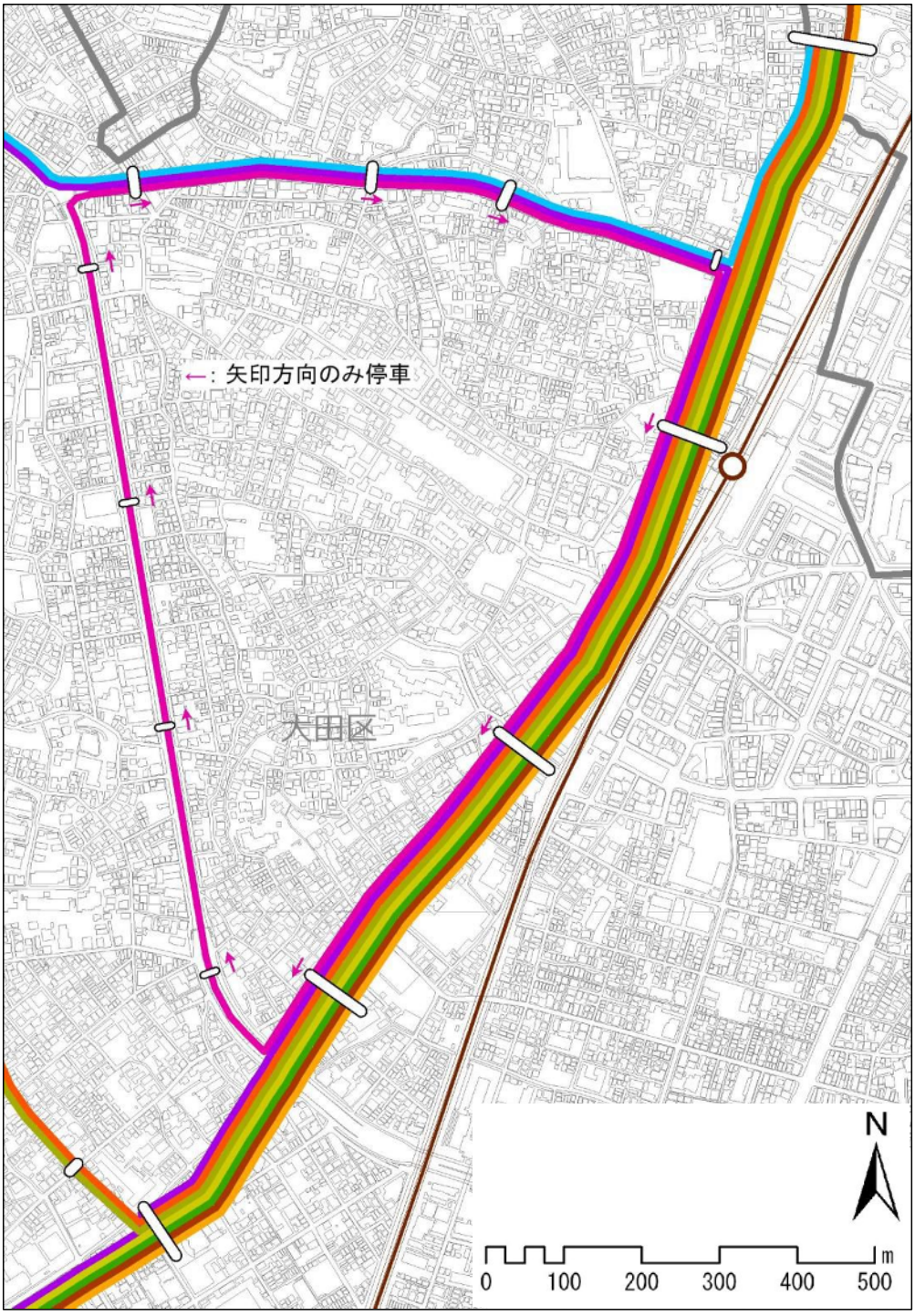
出典：警察庁オープンデータより作成

（2）バス

1）路線網

○駅西側では、補助第28号線の南北方面や内陸方面へのバス路線が設けられている。

○駅西口周辺の住宅地から駅前方面へは、起伏に富んだ地形から、バス乗降場へのアクセスの負担が大きい。



大森駅西口周辺のバス路線網（令和8年6月時点）

2）バス乗降場、総合案内板の状況

〇駅前のバス乗降場が分散し、バス利用者の利便性が低い。
〇バスの乗降場近くにバス利用者の待機場がないため、歩道が混雑している。
〇自動車の本線交通とバス乗降場が分離されていないため、バスの停車中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生している。
〇駅前のバス総合案内板にバスの路線網しか掲載されておらず、記載情報が不足している。



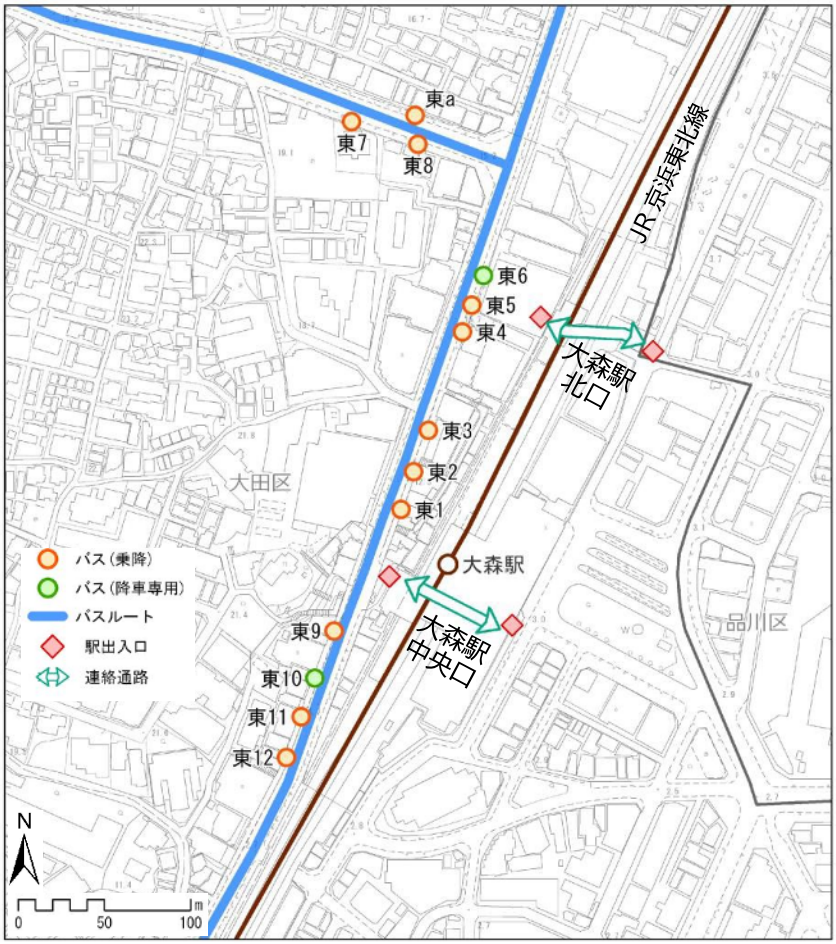
バス利用者乗降客と歩行者の混雑



バス停車による渋滞



バス総合案内板の状況



大森駅西口周辺のバス停配置（令和8年6月時点）

3）運行状況

○駅西口付近を発着するバス網は、東急バスが駅西口と内陸方面（洗足池駅、新代田駅、西馬込駅、荏原町駅、池上駅、蒲田駅方面）及び都心方面（西大井駅、大井町駅方面）を連絡している。

○バスは、平均で1時間に片道約24本運行※されており、補助第28号線を南北両方向とも高頻度に運行している。

※平日859本/日÷18時間（運行時間帯）÷2（片道）≒24本

バス系統別本数

バス停	行先	運行本数（本/日）		
		平日	土曜	休日
計		**859**	**734**	**706**
南方面		**430**	**372**	**356**
東1	蒲田駅、池上営業所、池上駅	133	96	92
東2	洗足池	38	38	33
東3	上池上循環[外回り]	90	85	82
東4	池上警察署、荏原営業所、荏原町駅入口	90	80	79
東5	大森駅[循環]、馬込銀座	79	73	70
北方面		**285**	**239**	**228**
東9	大森操車所	133	122	116
東11	大井町駅	114	81	78
東a	大森操車所	38	36	34
西方面		**144**	**123**	**122**
東7	新代田駅前、駒留	40	36	35
東8,12	池上営業所、上池上循環[内回り]	104	87	88

出典：東急バスホームページ（令和8年6月時点）

注：運行本数は、各バス停での発本数

(3) 歩行者交通

1) サービス水準

○補助第28号線の歩行のサービス水準はやや制約があるとされている「B」に分類されるが、補助第28号線の勾配が比較的急であることから自転車を押し歩きする人が多いことや、放置自転車によって歩行空間が制約を受けることなどにより、歩行環境の実態はさらに悪い可能性がある。



歩行者交通量の計測箇所

補助第28号線での歩行者交通量調査(令和7年5月27日(火))の結果による検証

NO.		10分 交通量 (人/10分)	1分間 交通量 (人/分)	1分間 ピーク 交通量 (人/分)※1	歩道 有効幅員 (m) ※2	歩行者 流量 (人/m・分)	サービス 水準※3
現況歩道幅員 (3m)	ア	362	36	54	1.7	31.8	B
	イ	279	28	42	1.7	24.7	A

※1:1分間交通量の1.5倍(「土木技術資料44-9(2002)歩行者交通流からみた歩道幅員に関する一考察」の割増係数)

※2:バス待ち空間(現況0.75m≒0.8m、将来2.0m)、民地側の側方余裕幅(0.5m)を除いた幅員

※3:「大規模開発地区関連交通計画マニュアル　国土交通省」の歩行者流量によるサービス水準

サービス水準の基準

サービス水準	歩行者流量
A 自由歩行	～ 27人／m・分
B やや制約	27～ 51人／m・分
C やや困難	51～ 71人／m・分
D 困難	71～ 87人／m・分
E ほとんど不可能	87～100人／m・分

（4）自転車交通

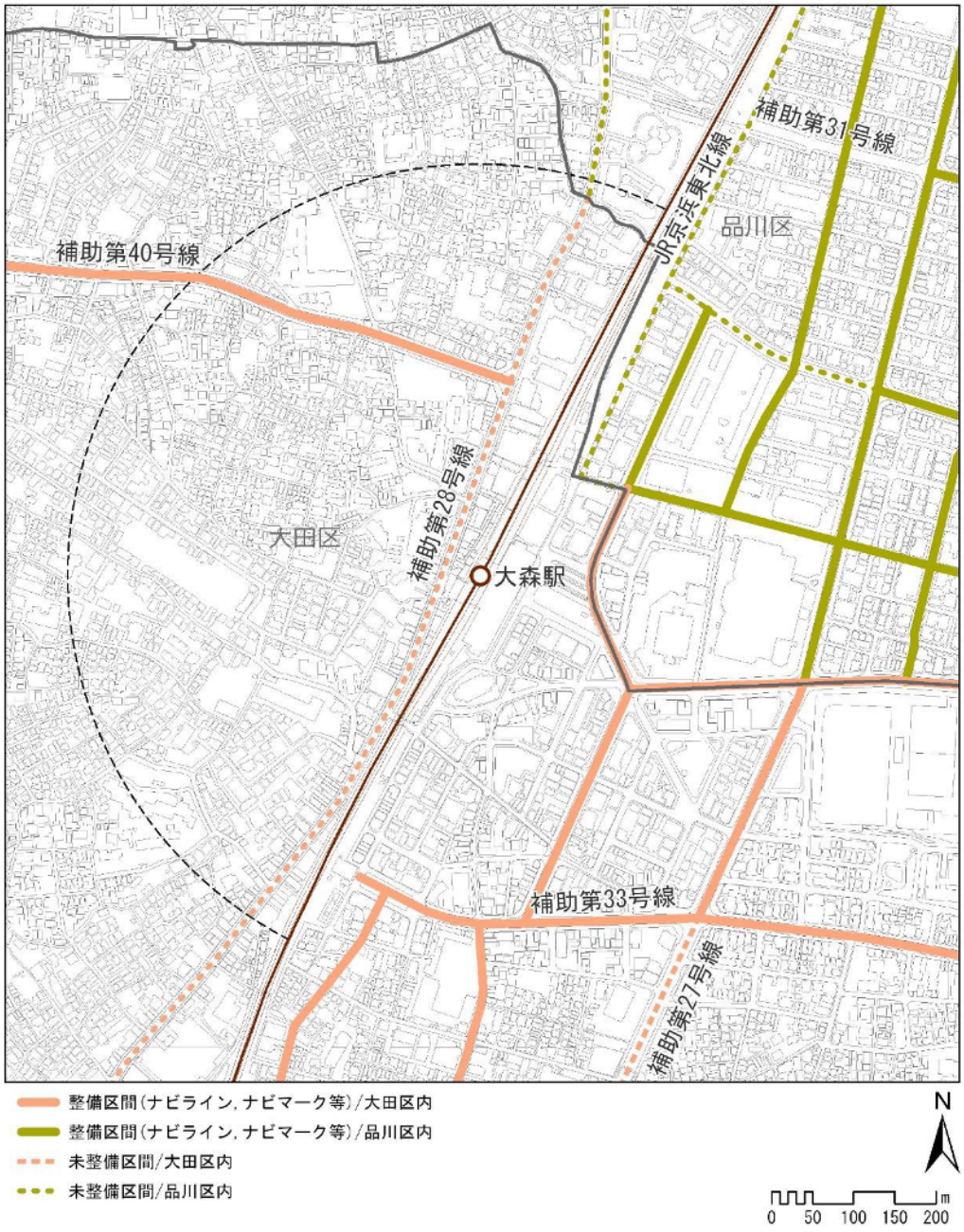
1）自転車走行環境

○駅西側では、補助第40号線以外の自転車走行環境整備が進んでいない。

○補助28号線では、自転車走行環境整備が進んでいないため、自転車が歩道や車道の中央を通行している状況が見られる。



駐停車中の車両の追越しにより、
自転車が車道中央を走行



大森駅西口周辺における自転車走行環境整備の状況

出典：大田区ホームページ（令和7年4月時点）、品川区自転車活用推進計画（令和6年3月）

注：大田区側は、「大田区自転車等総合計画」の自転車ネットワーク候補路線における整備状況、
品川区側は「品川区自転車活用推進計画」の自転車ネットワーク路線における整備状況を示す

2）放置自転車

〇駅周辺では自転車放置禁止区域が設定されているが、自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在している。

〇補助第28号線では、放置自転車の存在が歩道の混雑の一因となっている。

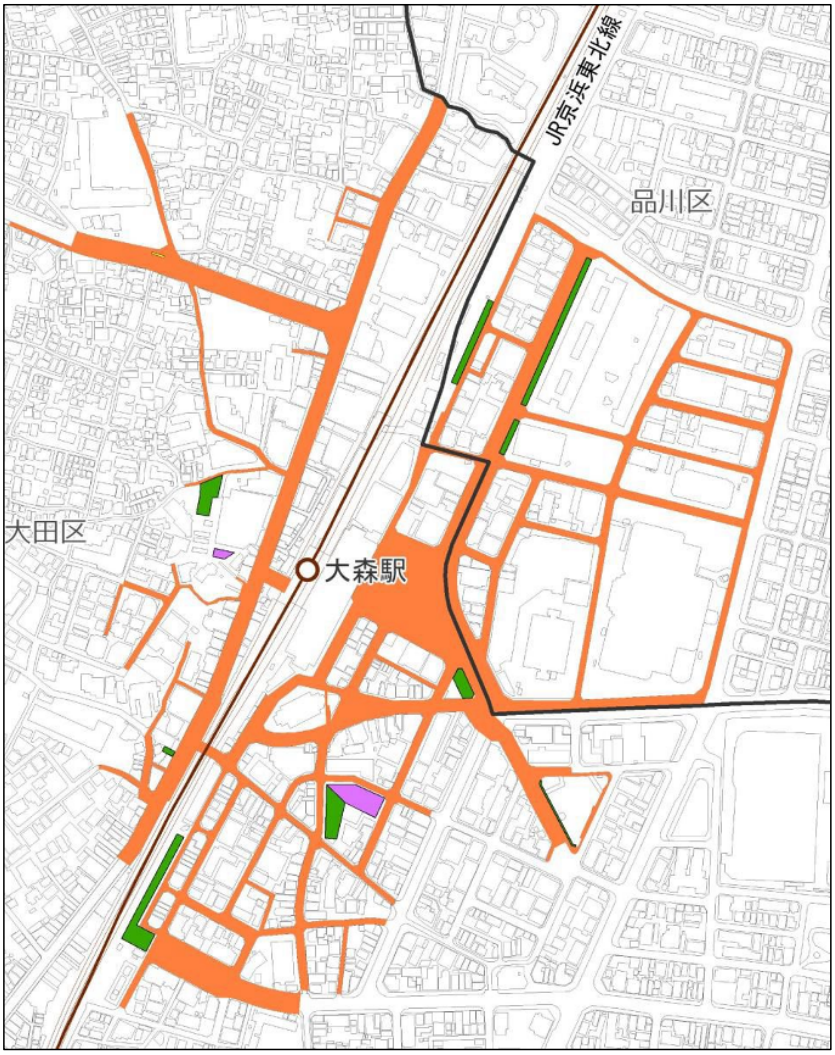
大森駅西口周辺の放置自転車の台数

	大森駅西側
放置自転車数	18台

出典：「令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」（東京都）
令和7年10月の任意の1日（晴天の平日、午前11時頃）に調査



放置自転車の存在



大森駅西口周辺の自転車等駐車場の立地状況

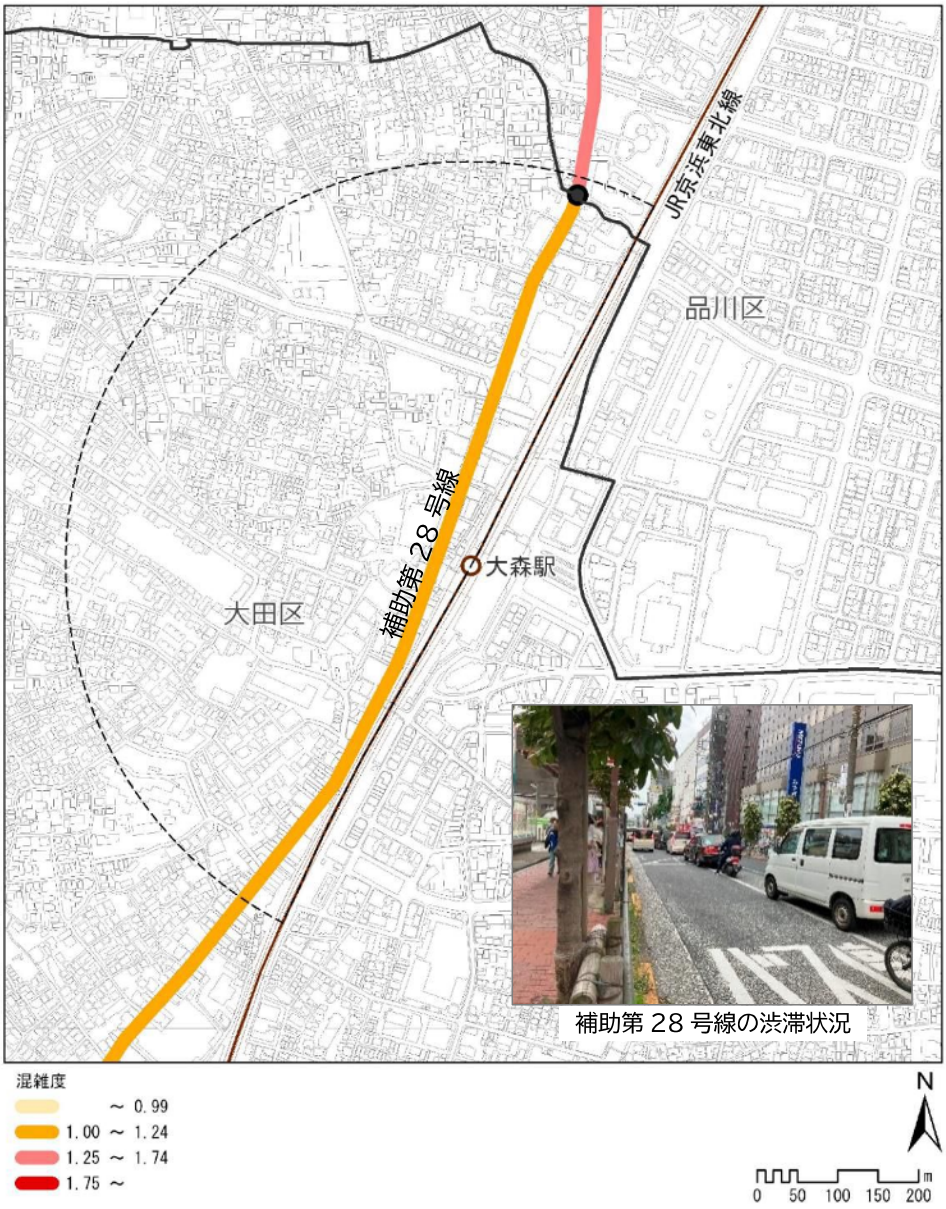
出典：大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン（令和4年3月）

（5）自動車交通

1）自動車混雑度

○補助第28号線の混雑度は1.22であり、自動車交通量のピーク時を中心に混雑が発生する時間帯がある。

○駅前の補助第28号線はバスの乗降場が10箇所あり、片側1車線である補助第28号線の本線内で停車するため、渋滞をさらに助長している。



補助第28号線の交通量、大型車混入率、混雑度

	交通量（台/12時間）	大型車混入率（%）	混雑度
補助第28号線	8,121	14.1	1.22

出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

2）路上停車等の状況

〇駅西口周辺では、タクシーの待機場が少ないため、タクシーの路上停車等が発生している。

〇一般車両の乗降場や荷捌き場、身障者用の乗降場がないため、一般車両の路上停車が発生している。

〇バスの乗降時の停車を含め、上記のようなタクシーや一般車両の路上停車等によって、片側1車線である補助第28号線の円滑な走行が阻害されている。



路上停車の状況（タクシー）



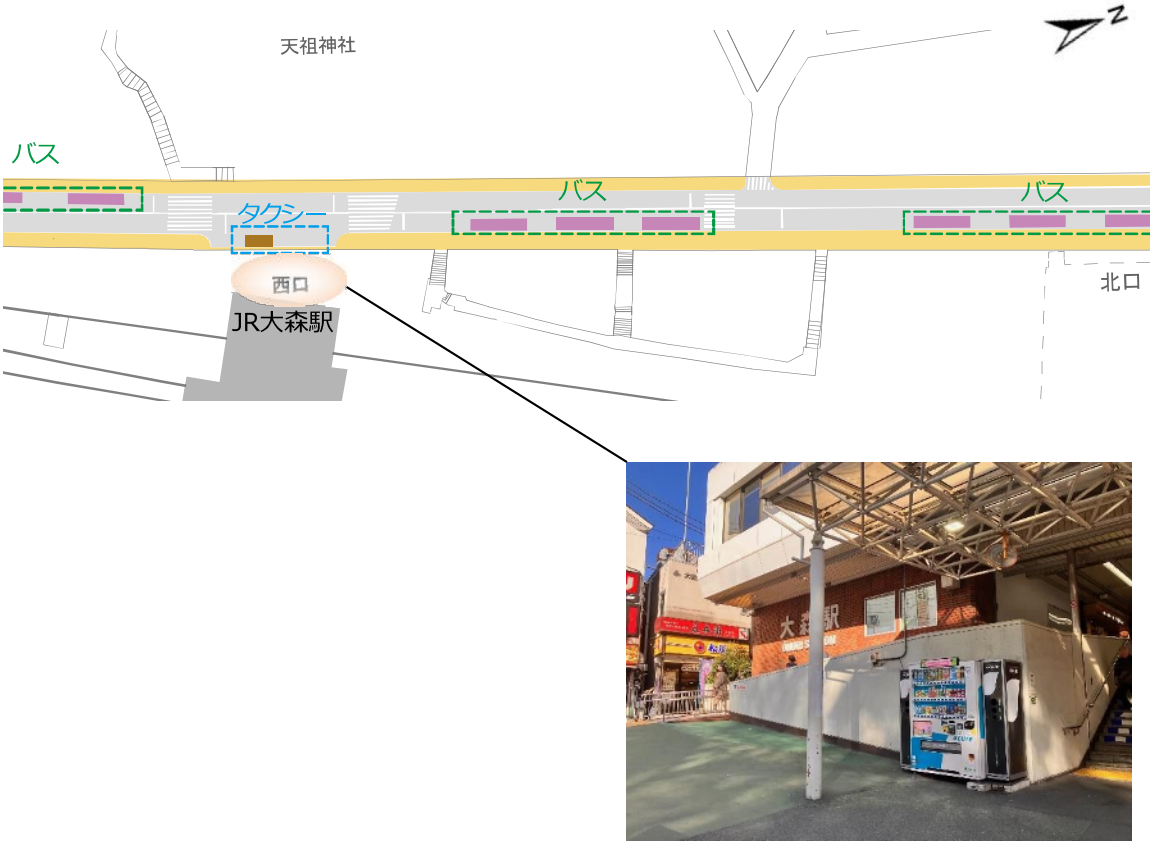
路上停車の状況（一般車）



路上停車の状況（バス走行の阻害）

（6）交通広場

○駅西口は、補助第28号線から駅へアクセスするための空間があるが、集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるような十分なスペースがない。



西口前のスペース

大森駅西口前の状況

3.2.2 現況のまとめと交通課題

2.2.1や2.2.2、3.2.1を踏まえて、「まちの概況」と「交通環境の現況（問題点）」について、以下のとおり整理しました。

まちの概況

A 起伏に富んだ地形
B JR京浜東北線と台地部の間の限られた空間に商店が立ち並び、台地部には居住地が形成されている
C JR京浜東北線により駅東西の往来が制限されている

交通環境の現況（問題点）

D 駅近辺の歩行者交通量が多い上に補助第28号線の狭い歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化している
E 補助第28号線の幅員不足により、バスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生する
F 駅前に一般車両の乗降場が設置されておらず、タクシーの待機場が少ない
G 補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行している
H 自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在
I 住宅地に狭あい道路が多く存在する
J 駅前のバス乗降場が分散している
K 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足している
L 駅西口のスロープ周辺が急勾配となっている
M 集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足している
N 駅と西側の住宅地間の大きな高低差により、移動の負担が大きい
O 駅北口及び中央口の東西通路のバリアフリー化が不十分
P 駅中央口の東西通路の利用時間に制限がある
Q 交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
R JR京浜東北線により東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある
S 駅周辺の路外駐車場は、施設が散在し、供給量がピーク時の需要量を上回る供給過剰である

駅西口周辺の現況の問題点を踏まえて、交通課題を以下のように整理しました。

【課題1】駅西側の快適な駅前空間の確保

・補助第28号線の歩行者空間の確保
・補助第28号線における自動車の本線交通と各交通手段の乗降場の分離
・駅前に各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供
・駅西側における滞留スペースの確保
・駅西口スロープ周辺のバリアフリー化

【課題2】駅東西の円滑な移動

・誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保
・自動車がJR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充

【課題3】自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保

・ゆとりのある街路空間の確保
・補助第28号線における自転車走行環境の整備
・駅周辺における自転車等駐車場の充実
・駅周辺における自動車駐車場の適正配置

【課題4】駅西側住宅地内の快適な移動

・起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保
・災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保

課題1　駅西側の快適な駅前空間の確保

【現況】D　駅近辺の歩行者交通量が多い上に、補助第28号線の歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化

【課題】 **補助第28号線の歩行者空間の確保**

【現況】E　補助第28号線でバスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生

【課題】 **補助第28号線における自動車の本線交通と各交通手段の乗降場の分離**

【現況】F 駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない
J　駅前のバス乗降場が分散
K　駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足

【課題】 **各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供**

【現況】L　駅西口のスロープ周辺が急勾配

【課題】 **駅西口スロープ周辺のバリアフリー化**

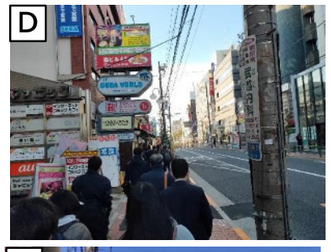
【現況】M　集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足

【課題】 **駅西側における滞留スペースの確保**

D



D



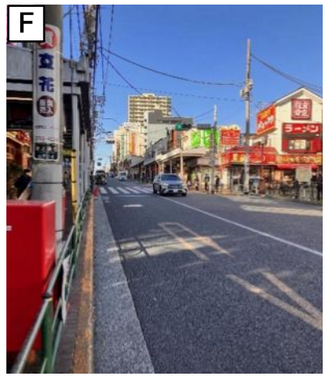
K



L

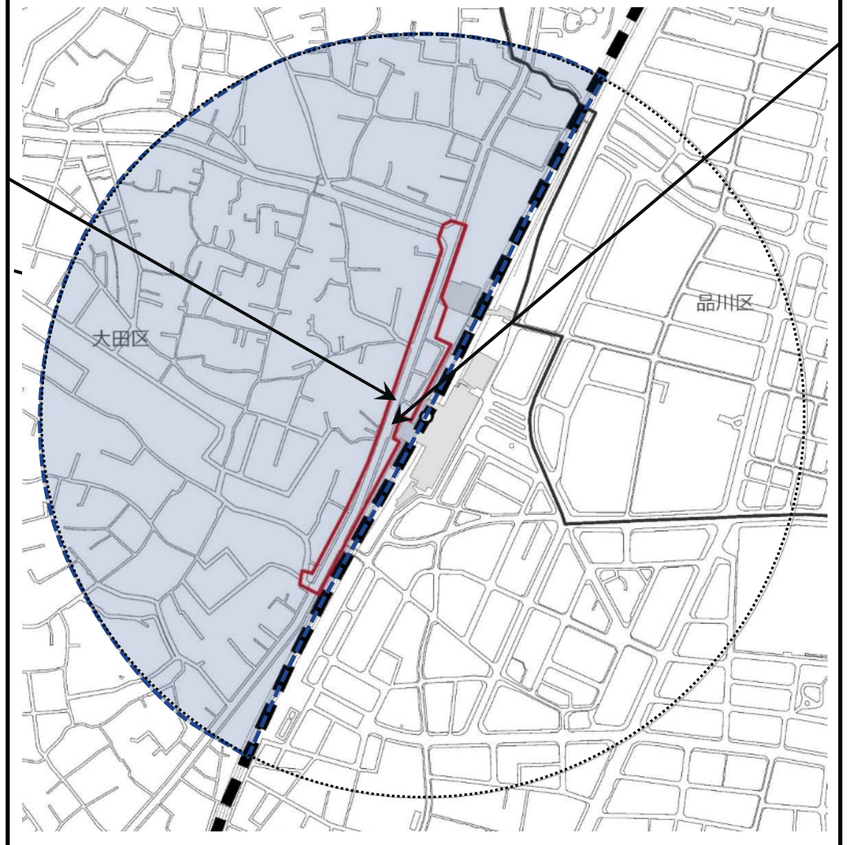


F



M





課題2　駅東西の円滑な移動

【現況】C　JR京浜東北線により駅東西の往来が制限
R　東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある

【課題】 **自動車がJR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充**

【現況】O　駅北口と中央口の東西通路のバリアフリー対応が不十分
P　駅中央口の東西通路の利用に時間制限

【課題】 **誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保**

O



O



R



大森駅西口地区における現況と課題図(1／2)

課題3　自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保

【現況】Q　交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
【課題】 ゆとりのある街路空間の確保

【現況】G　補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行
【課題】 補助第28号線における自転車走行環境の整備

【現況】H　自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在
【課題】 駅周辺における自転車等駐車場の充実

【現況】S　駅周辺の小規模な自動車駐車場の散在、供給過剰
【課題】 駅周辺における自動車駐車場の適正配置

G

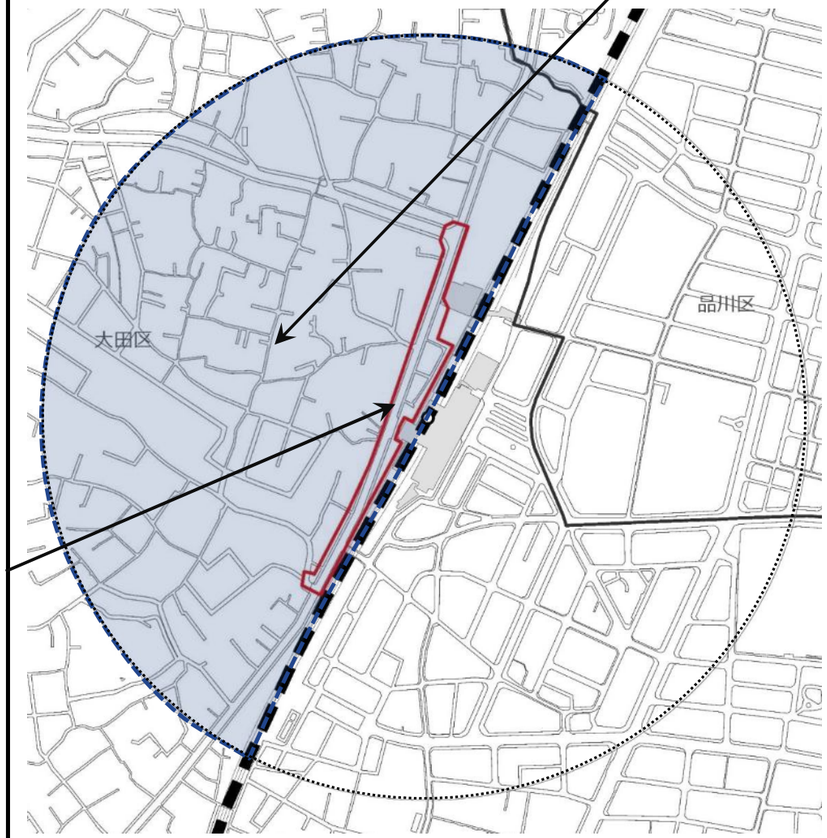


H



H





課題4　駅西側住宅地内の快適な移動

【現況】I　住宅地に狭あい道路が多く存在
【課題】 災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保

【現況】A　起伏に富んだ地形
B　台地部には居住地が形成
N　駅と西側の住宅地間の大きな標高差により、移動の負担が大きい
【課題】 起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保

I



A,B,N



大森駅西口地区における現況と課題図（2／2）

3.3 大森駅西口地区交通戦略の将来像と方針

3.3.1 地区交通戦略の将来像

3.2で挙げた交通課題を解決した後の駅西口周辺の姿を地区交通戦略の将来像として設定します。将来像内にある「快遊」は、大森山王のブランドコンセプトである「快遊できる街、大森山王」（大森八景坂地区まちづくり協議会作成）により設定しており、楽しみながら健やかで豊かな回遊ができるまちという意味が込められています。

大森駅西口周辺がめざす交通環境の将来像

安全でゆとりある空間が広がり、だれもが気軽に快遊できるまち

3.3.2 地区交通戦略の施策の方針

地区交通戦略の将来像の実現を図るため、次の4つの交通施策の方針を設定します。

【大森駅西口周辺の交通課題】

①駅西側の快適な駅前空間の確保

②駅東西の円滑な移動

③自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保

④駅西側住宅地内の快適な移動

【大森駅西口地区交通戦略の交通施策の方針】

（課題①②③④より）

方針1　安全に楽しく移動できる空間の確保

○誰もが安全で快適に移動できる空間の整備を推進する
○駅周辺に居心地の良いオープンスペースを確保し、平時や災害時にも安心して利用できる空間の整備を推進する

（課題①②より）

方針2　交通結節点の機能強化

○乗換えの安全性・利便性を向上するため、交通基盤の整備・強化を推進する
○周辺環境と調和した緑化や集い・憩いの場となるような滞留スペースの確保を推進する

（課題②より）

方針3　駅東西の円滑な移動の確保

○東西の移動経路拡充による回遊性の高い交通ネットワークの強化を推進する
○災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成を推進する

（課題④より）

方針4　まちなかの回遊性向上

○起伏に富んだ地形での快適な移動を実現するため、将来のモビリティ動向を踏まえた交通サービスの提供を推進する

3.3.3 地区交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

地区交通戦略の将来像や4つの交通施策の方針の実現に向けた各交通モードの目標とする姿と将来交通ネットワークのイメージを示します。

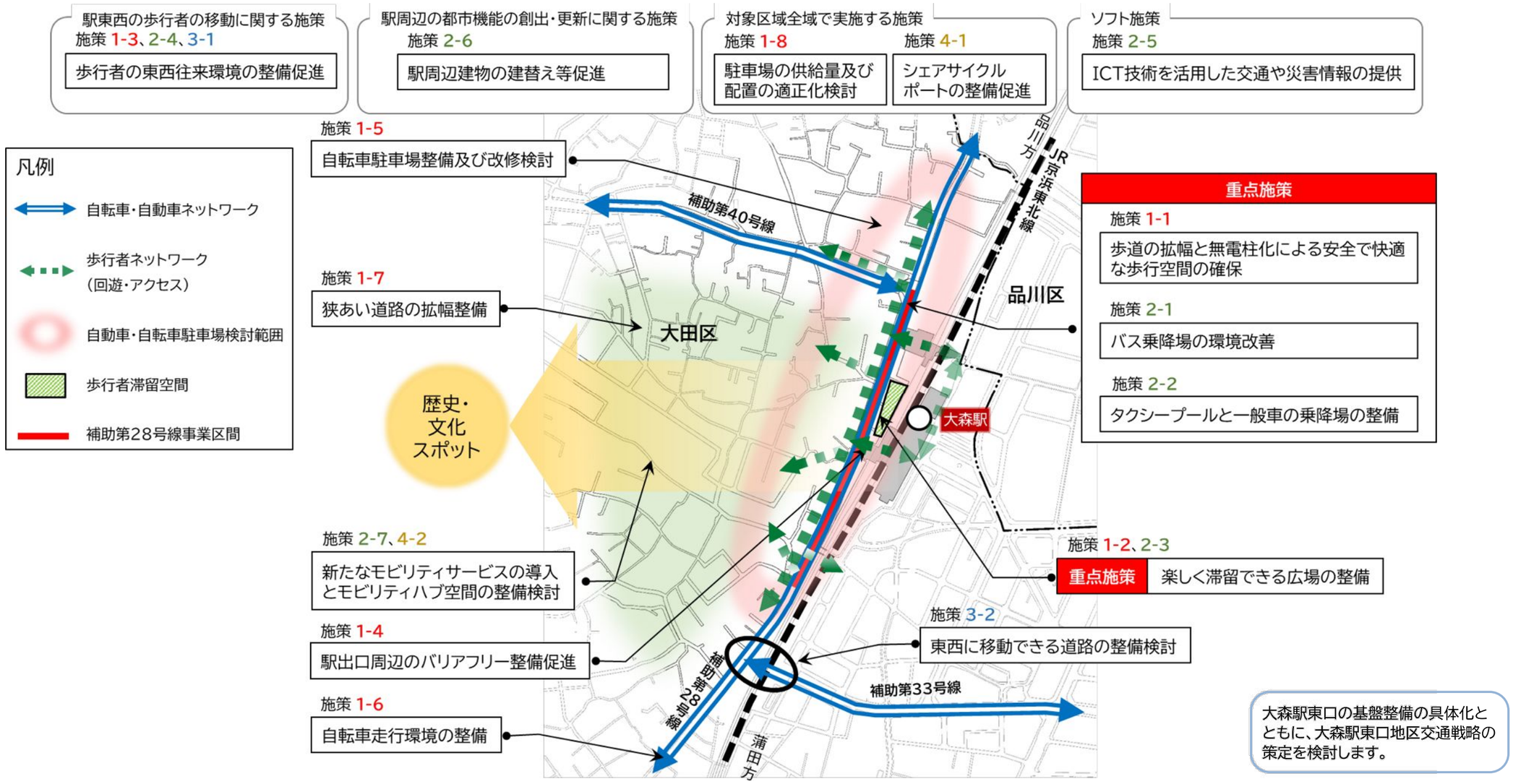
各交通モードの目標とする姿

○歩行者
- ウォーカブルな歩行環境が整備され、駅周辺の回遊やまちなかへのアクセス利便性が向上しています。
- 緑を身近に感じられる集い・憩いの空間が整備され、にぎわいが生まれています。

○自転車
- 連続性のある自転車ネットワークが形成され、自転車による安全かつ快適な移動ができます。
- 利用しやすい自転車等駐車場の整備やシェアサイクルが拡充され、放置自転車が削減されています。

○自動車
- バスベイが集約整備され、補助第28号線の交通の流れがスムーズになり、渋滞が解消しています。
- 駅周辺の東西を往来する道路が拡充され、目的地へのアクセス利便性が向上しています。
- 駐車場配置の適正化により、目的地に応じて円滑に駐車場が利用できます。

○バス・タクシー
- バスやタクシーの乗降場が集約され、円滑に乗換えができます。
- バス待ちや乗換えの際に利用できる滞留空間が整備され、ゆとりをもって待合いができます。
- 技術の進展により、駅西側の標高差のある移動が快適になります。



大森駅西口地区交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

注：自転車ネットワークは、「大田区自転車等総合計画」と「品川区自転車活用推進計画」をもとに作成

3.4 大森駅西口地区交通戦略の実現に向けた施策

3.4.1 実施する交通施策

地区交通戦略では、4つの交通施策の方針を実現するため、駅西口周辺の交通課題を具体的に解決するための交通施策を設定します。また、優先度の高い交通施策を「重点施策」と位置付け、地域の課題の戦略的解決を図ります。

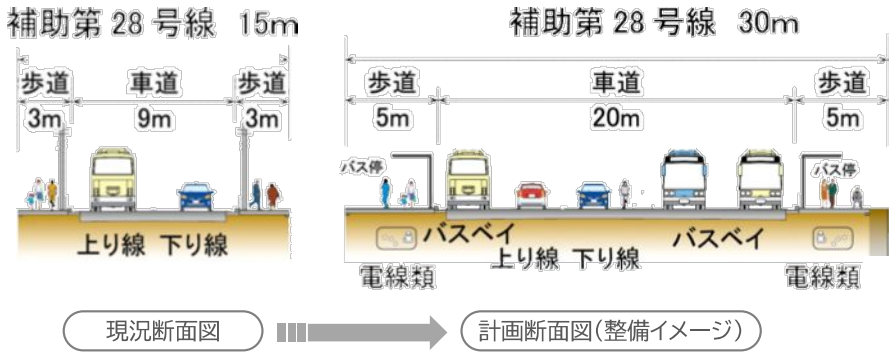
交通施策は、3.3.2で挙げた4つの交通施策の方針ごとに区分して設定します。

（1）方針1：安全に楽しく移動できる空間の確保

1）歩道の拡幅と無電柱化による安全で快適な歩行空間の確保　**重点施策**

補助第28号線の安全で快適な歩行環境の創出のため、補助第28号線の歩道幅員を3mから5～5.5mに拡幅整備し、電線共同溝による無電柱化を行います。また、無電柱化が行われることにより、電柱の倒壊の恐れがなくなり、災害時の避難経路の確保につながります。

補助第28号線の歩道の整備イメージ



出典：道路整備計画のあらまし（令和7年3月）

解決したい問題点　・補助第28号線の狭い道路に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化している

2）楽しく滞留できる広場の整備　**重点施策**

日常的な滞留空間や災害時の一時滞留スペースの確保のため、大森駅と隣接した位置に高低差のある現地形を最大限活用した西口広場を整備します。西口広場は、バス待ちや待合せ等の歩行者が緑を感じながらたたずめる空間と緊急時における避難者等の一時滞留スペースを創出します。

大森駅西口広場の整備イメージ



出典：大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針（平成30年12月）

注：実際の広場デザインとは異なる可能性があります。

解決したい問題点　・集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足している

3）歩行者の東西往来環境の整備促進

駅東西の回遊性の向上や東西通路の安全性・利便性向上のため、鉄道事業者とともに駅舎や東西駅前広場の整備に合わせた東西通路の整備などを促進します。

解決したい問題点　・鉄道により駅東西の往来が限定的
・駅北口と中央口の東西通路のバリアフリー対応が不十分
・駅中央口の東西通路の利用に時間制限がある

4）駅出口周辺のバリアフリー整備促進

駅から補助第28号線や西口広場の安全なアクセスを確保するため、補助第28号線整備に合わせて、補助第28号線からJR中央口スロープまでの勾配を緩和し、スロープ所有者である交通事業者とともにバリアフリーに対応した整備を促進します。

解決したい問題点　・駅西口のスロープ周辺が急勾配となっている

5）自転車等駐車場整備及び改修検討

放置自転車の削減のため、「大田区自転車等総合計画」に基づいた自転車等駐車場の整備や既存施設の改修を行います。歩道上の放置自転車の削減により、歩道環境が改善され、歩行者の安全性向上につながります。

自転車等駐車場の整備事例



区役所本庁舎前自転車駐車場（公共用地を活用した事例）
出典：大田区ホームページ

解決したい問題点
- ・自転車等駐車場台数の不足等により、放置自転車が一定数存在する
- ・駅近辺の歩行者交通量が多い上に狭い歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化している

6）自転車走行環境の整備

自転車と歩行者双方の安全かつ快適な通行や交通事故の減少、自転車ネットワークの強化を図るため、「大田区自転車ネットワーク整備方針」に基づき自転車走行環境の整備を実施します。

自転車走行環境整備イメージ



普通自転車専用通行帯（自転車レーン）



ナビライン・ナビマーク

出典：大田区ホームページ自転車走行環境整備事業について
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/jitensha/jitensyasokokankyo.html）

解決したい問題点
- ・補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行している

7) 狭あい道路の拡幅整備

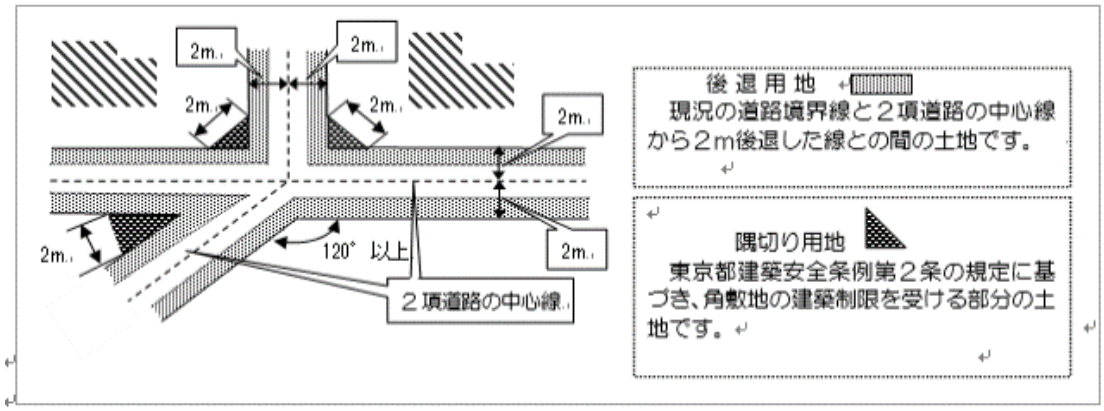
駅西側の住宅地内における歩行者通行環境の改善や災害時の緊急自動車などの円滑な通行のため、「大田区狭あい道路拡幅整備条例（平成16年3月16日公布）」による道路の拡幅整備を推進します。

狭あい道路の拡幅整備例



狭あい道路拡幅工事のモデルケース

出典：大田区ホームページ　狭あい道路拡幅整備事業
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/douro_kouen_kasen/douro/kyouai.html）



拡幅整備する対象箇所

出典：大田区ホームページ　狭あい道路拡幅整備事業
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/douro_kouen_kasen/douro/kyouai.html）

解決したい問題点　・住宅地内に狭あい道路が多く存在する

8) 駐車場の供給量及び配置の適正化検討

駅周辺における駐車場の需給状況を踏まえた適切な供給量の確保と、効率的な配置の実現を図るため、駐車場地域ルールを活用した集約駐車施設の整備を検討します。

解決したい問題点　・駅周辺の路外駐車場の散在による自動車と歩行者・自転車の交錯による事故リスクの増大

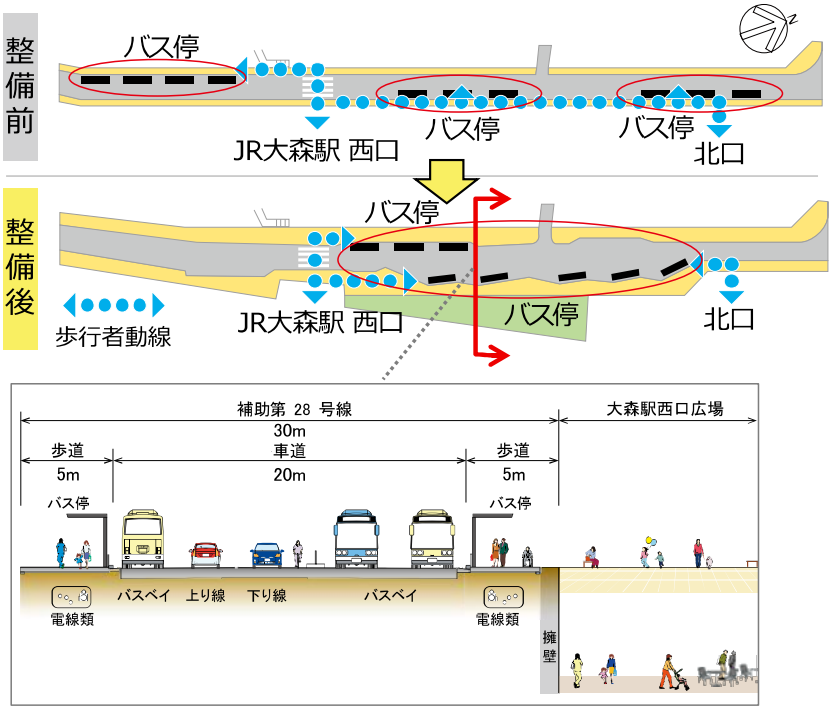
（2）方針2：交通結節点の機能強化

1）バス乗降場の環境改善

重点施策

バス利用者の乗換利便性の向上や補助第28号線の本線交通の渋滞緩和のため、駅前のバスを集約し、本線交通から分離したバスベイを設置します。また、バスベイの前に施策(1)2)のバス待ちが行えるような広場の整備を行い、バス待ち環境の改善も行います。

バスとの乗換改善、待合環境の改善



出典：道路整備計画のあらまし（令和7年3月）

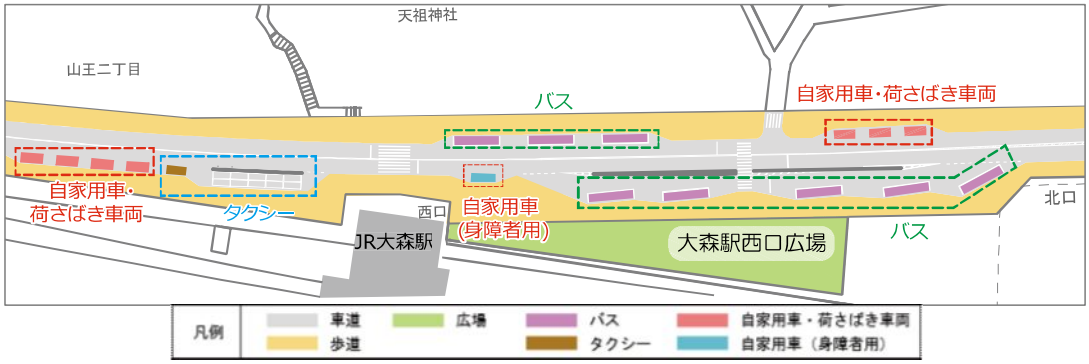
解決したい問題点

・補助第28号線の幅員不足により、バスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生する
・駅前のバス乗降場が分散している

2）タクシープールと一般車両の乗降場の整備　**重点施策**

タクシー・一般車両利用者の乗換利便性向上や補助第28号線の自動車本線交通の渋滞緩和のため、駅前にタクシープールと一般車両の乗降場を整備します。

タクシー、一般車両の乗換改善



出典：道路整備計画のあらまし（令和7年3月）

解決したい問題点　・駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない

3）楽しく滞留できる広場の整備　**重点施策**

【再掲】(1)方針1：安全に楽しく移動できる空間の確保　2）

4）歩行者の東西往来環境の整備促進

【再掲】(1)方針1：安全に楽しく移動できる空間の確保　3）

5）ICT技術を活用した交通や災害情報の提供

バス利用者の乗換利便性向上のため、路線バスの運行情報を確認できるデジタルサイネージ等を設置します。また、災害時の災害情報や一時退避場所・一時滞在場所等の情報の提供についても検討を行います。

デジタルサイネージによる運行情報提供例



出典：東京都交通局 報道発表資料（平成29年4月27日）



出典：京成バス株式会社 News Release（平成29年3月21日）

出典：バスを中心とした交通結節点に関する参考事例（国土交通省）

解決したい問題点　・バスの総合案内板に記載されている情報が不足している

6）駅周辺建物の建替え等促進

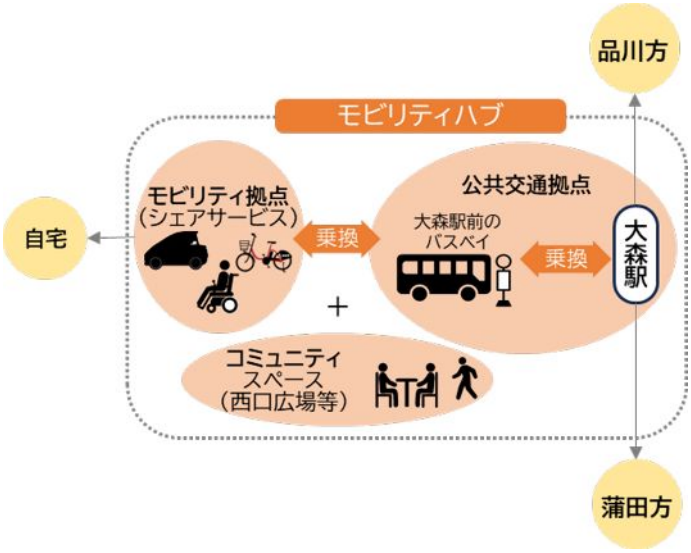
駅周辺にふさわしい都市機能の創出・更新や補助第28号線のにぎわいの創出、防災性の向上のため、補助第28号線の整備等に伴う駅周辺建物の建て替えに合わせた再開発や建物共同化などを促進します。

解決したい問題点　・鉄道により駅東西の往来が限定的

7）新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討

駅西側の起伏に富んだ地形での快適で円滑な移動の実現のため、超小型モビリティ・パーソナルモビリティの導入や補助第28号線の沿道開発に合わせてモビリティハブ空間の整備を検討します。

モビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備イメージ



超小型モビリティ	パーソナルモビリティ
C+pod	電動キックボード
	
（全長×全幅×全高） 2,490×1,290×1,550mm	（全長×全幅×全高） 1,228×536×1,186mm
最高速度　60km/h 乗車人数　2名	最高速度　18km/h 乗車人数　1名
COMS	電動車いす
	
（全長×全幅×全高） 2,395×1,095×1,495mm	（全長×全幅×全高） 890×540×890mm
最高速度　60km/h 乗車人数　1名	最高速度　5.5km/h 乗車人数　1名

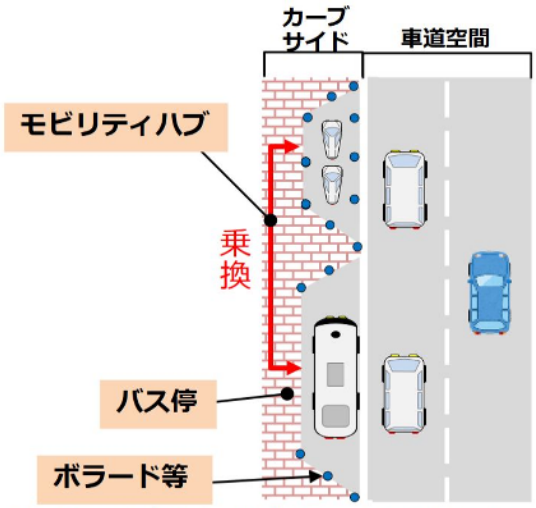


図 4-9　モビリティハブとしての活用イメージ

出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都）

解決したい問題点　・起伏に富んだ地形に対応した移動手段が不十分

（3）方針3：駅東西の円滑な移動の確保

1）歩行者の東西往来環境の整備促進

【再掲】(1)方針1：安全に楽しく移動できる空間の確保　3）

2）東西に移動できる道路の整備検討

道路ネットワークの強化や緊急時の東西方向のリダンダンシー（代替ルート）の確保のため、都市計画道路の未整備区間などの整備の有用性を検討します。

都市計画道路整備の方向性



出典：東京における都市計画道路の整備方針（令和8年3月）

解決したい問題点　・自動車が東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行できる自動車も制限がある

（4）方針4：まちなかの回遊性向上

1）シェアサイクルポートの整備促進

放置自転車の削減や回遊性の向上を図るため、「大田区自転車等総合計画」に基づいてシェアサイクルポートの整備促進を行います。シェアサイクルポートは、施策（2）7）のモビリティハブとともに整備することについても検討します。

シェアサイクルポートの整備例





出典：大田区ホームページ　コミュニティサイクル
（https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/koutsu/cycle/community-cycle.html）

解決したい問題点
- 自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在する
- 駅近辺の歩行者交通量が多い上に狭い歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化している

2）新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討

【再掲】（2）方針2：交通結節点の機能強化　7）

3.4.2 交通施策の実施プログラム

交通施策の実効性を確保するため、総合交通戦略の各交通施策の内容や実施環境を踏まえ、施策の主な関係者や実施時期の目標と実施手順を以下に示します。

大森駅西口地区交通戦略の交通施策の実施プログラム(1/2)

	交通施策	期待される効果	主な関係者※1				実施スケジュール（2027年度～40年代）		
			区	都	警察	交通/民間事業者等	短期（概ね5年）	中期（概ね6～10年）	長期（概ね11～15年）
方針1：安全に楽しく移動できる空間の確保	重点施策 1-1 歩道の拡幅と無電柱化による安全で快適な歩行空間の確保	・歩行者の安全で快適な移動環境の創出 ・災害時の安全な避難路確保 ・歩行者の回遊性向上	○	○	○	○	→	→	→※2
	重点施策 1-2 楽しく滞留できる広場の整備	・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留 ・災害時の一時滞留スペースの確保	○	○		○	→	→	→※2
	1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進	・安全で円滑な歩行者の移動 ・歩行者の東西間の回遊性向上	○		○	○	⇢	⇢	→
	1-4 駅出口周辺のバリアフリー整備促進	・駅から補助第28号線や西口広場への安全なアクセス	○			○	→	→	→
	1-5 自転車等駐車場整備及び改修検討	・放置自転車の削減 ・歩道環境の改善による安全性向上	○			○	⇢	→	→
	1-6 自転車走行環境の整備	・自転車ネットワークの強化 ・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上	○	○	○		→	→	→
	1-7 狭あい道路の拡幅整備	・災害時の円滑な避難や救助活動の実現 ・人優先の安全な通行空間の創出 ・歩行者の通行環境改善	○				→	→	→
	1-8 駐車場の供給量及び配置の適正化検討	・駐車場の出入口設置制限による安全な歩行環境の形成 ・駅周辺土地の有効活用によるまちの魅力向上	○			○	⇢	⇢	⇢

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

⇢ 検討・調整　→ 実施

大森駅西口地区交通戦略の交通施策の実施プログラム(2/2)

	交通施策	期待される効果	主な関係者※1				実施スケジュール（2027年度～40年代）		
			区	都	警察	交通/民間事業者等	短期（概ね5年）	中期（概ね6～10年）	長期（概ね11～15年）
方針2：交通結節点の機能強化	重点施策 2-1　バス乗降場の環境改善	・バス利用者の利便性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・交通渋滞の解消 ・交通事故の減少	○	○	○	○	→	→	→※2
	重点施策 2-2　タクシープールと一般車両の乗降場の整備	・タクシー利用者の利便性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・交通渋滞の解消	○	○	○	○	→	→	→※2
	重点施策 2-3　楽しく滞留できる広場の整備	（1-2の再掲）							
	2-4　歩行者の東西往来環境の整備促進	（1-3の再掲）							
	2-5　ICT技術を活用した交通や災害情報の提供	・乗換利便性向上 ・災害時の情報発信 ・防災性の向上	○			○	→	→	→
	2-6　駅周辺建物の建替え等促進	・駅周辺にふさわしい都市機能の創出・更新 ・にぎわいの創出	○	○		○	⇢	→	→
	2-7　新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討	・文化関連施設等への回遊性向上 ・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動	○		○	○	⇢	⇢	→
方針3：駅東西の円滑な移動の確保	3-1　歩行者の東西往来環境の整備促進	（1-3の再掲）							
	3-2　東西に移動できる道路の整備検討	・リダンダンシー（代替ルート）確保 ・道路のネットワークの強化 ・交通渋滞の緩和 ・防災機能の向上	○	○	○		⇢	⇢	→
方針4：まちなかの回遊性向上	4-1　シェアサイクルポートの整備促進	・放置自転車の削減 ・回遊性・利便性の向上	○		○	○	→	→	→
	4-2　新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討	（2-7の再掲）							

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。
※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

⇢ 検討・調整　→ 実施

3.5 大森駅西口地区交通施策の評価と推進管理体制

3.5.1 評価指標と目標値

地区交通戦略では、戦略全体の成果を評価する総合評価指標と、施策の効果を評価する施策評価指標を設定します。

総合評価指標

・複数施策による効果である「安全で快適な交通環境の確保」を総合的に評価する指標として「交通事故発生件数」を設定

施策評価指標

・補助第28号線の自動車の混雑緩和や自転車利用環境の改善、補助第28号線の歩行空間の快適性向上などの効果を直接的に評価する指標として、「補助第28号線の自動車混雑度」及び「放置自転車台数」、「補助第28号線の歩道のサービス水準」を設定

これらの指標を活用し、施策の進捗状況や達成度を継続的に把握・評価するとともに、その結果を踏まえ、施策の改善及び効果的な推進につなげていきます。

（1）総合評価指標

1）交通事故発生件数

地区交通戦略の対象範囲では、通行量の多い道路で交通事故が一定数発生しており、方針1「安全で快適な交通環境の確保」が求められています。そのため、交通環境の安全性向上に寄与すると考えられる「施策1-1　歩道の拡幅と無電柱化による安全で快適な歩行空間の確保」をはじめとした複数の交通施策を地区交通戦略で実施します。

このことを踏まえ、「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として「交通事故発生件数」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

地区交通戦略の対象範囲内における令和4年から令和6年の交通事故発生件数の平均値を現況値として設定します。

・目標値

大田区交通安全計画における交通事故発生件数の目標値や近年の交通事故の発生状況を考慮し、現況値から減少することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
交通事故発生件数	約22件/年間	減少

出典：【現況】警察庁オープンデータ

（2）施策評価指標

1）補助第 28 号線の自動車混雑度

地区交通戦略の推進による「補助第28号線における自動車の混雑緩和」を評価する指標として設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

「令和3年度　全国・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」における補助第28号線の混雑度を現況値として設定します。

・目標値

自動車が円滑に走行できる状態を示す混雑度1.00未満を目標として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
補助第28号線の 自動車混雑度	1.22	1.00未満

出典：【現況】令和3年度　全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

2）放置自転車台数

地区交通戦略の推進による「自転車環境の快適性向上」や「円滑な歩行空間の確保」等を評価する指標として設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅西側周辺における自転車の放置台数を現況値として設定します。

（「令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」（東京都）における駅周辺の放置自転車台数から駅西側の放置自転車台数）

・目標値

「大田区自転車等総合計画 後期アクションプラン」（令和9年4月策定）における放置自転車台数の現況値と2031年の目標値から算出された割合以上に削減することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
放置自転車台数	18台	2割以上削減

出典：【現況】令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策（東京都）

3) 補助第 28 号線の歩道のサービス水準

地区交通戦略の推進による「補助第28号線の歩行空間の快適性向上」を評価する指標として設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年5月27日に行った歩行者交通量調査によるサービス水準を現況値として設定します。

・目標値

歩行者が自由に移動可能となることを示すサービス水準Aを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 （2040年代前半）
補助第28号線の 歩道のサービス水準	サービス水準B （やや制約）	サービス水準A （自由歩行）

注：現況のサービス水準は、令和7年度交通量調査から「やや制約」のある状態に分類されるが、補助第28号線の勾配が比較的急であることから自転車を押し歩きする人が多いことや放置自転車による歩行空間が制約を受けることなどにより、実態の歩行環境はさらに制約を受けている状況がみられる。

3.5.2 推進管理体制

地区交通戦略は、同時に策定した総合交通戦略と一体的に推進管理を行います。

4. 大森駅西口広場空間デザイン方針

4.1 大森駅西口広場空間デザイン方針策定にあたって

4.1.1 大森駅西口広場空間デザイン方針とは

大森駅西口広場空間デザイン方針（以下、「空間デザイン方針」という。）は、長期に渡って続く広場整備事業の計画や工事を行うにあたって、西口広場が長く愛着を持って利用できる広場になるように、西口広場とその周辺（以下、「西口広場周辺」という。）のポテンシャル・課題・ニーズを考慮して、一貫性のある考えを反映させることを目的としています。

4.1.2 大森駅西口広場空間デザイン方針を検討するまでの経緯

平成 24 年7月に駅西側周辺の地権者による「大森八景坂地区まちづくり協議会」が発足しました。

平成 27 年 3 月には同協議会から、補助第 28 号線（池上通り）及びその沿線周辺のまちづくりの目標・方向性・具体的な方策を取りまとめた「大森八景坂地区まちづくり計画案」が区に提出され、それを契機に区においても、駅西側の空間のあり方を検討しました。

平成 29 年 11 月には駅西側が抱える交通、安全、防災などに対する課題を解決するために、補助第 28 号線及び西口広場のあり方など、都市基盤整備にあたっての考え方を「大森駅西口の都市基盤整備の基本的な考え方について（以下、「基本的な考え方」という。）」に取りまとめました。

平成 30 年 12 月には、基本的な考え方を元に、関係地権者を対象とした意向調査や区民アンケートを行い、その意見を取り入れた上で整備イメージなどを記載した施設整備方針を策定しました。

その後、施設整備方針を踏まえ、関係機関と協議・調整を行い、令和4年1月に補助第 28 号線の都市計画変更と合わせて、西口広場についても都市計画決定を経て、令和6年 2 月には事業認可を取得しました。

事業認可の取得を受け、施設整備方針に示された西口広場の整備イメージや整備方針を踏まえ、長期に渡って続く西口広場の整備実現に向けて、一貫性のある考えを反映させるため空間デザイン方針の検討を行い始めました。

令和6年度から、地元向けの意見収集ワークショップや西口広場の使い方に関する区民向けアンケートを実施し、区民の皆様から西口広場のあり方や使い方などについてご意見を伺うことで、空間デザイン方針検討の基礎資料としました。

あわせて、空間デザイン方針を含む本計画を検討するため、令和7年5月に大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会（以下、「検討委員会」という。）を立上げ、学識経験者を含む検討委員により、西口広場のあり方や整備のための空間デザイン方針を議論・検討しました。

大森駅西口広場に関する主な経過



『大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針』より（平成 30 年 12 月）

大森駅西口周辺の都市基盤施設の整備方針

大森駅西口周辺 都市基盤施設整備のテーマ…　“つなぐ”

【（仮称）大森駅西口広場】

歩道と一体となった歩行者空間が、地域の人々をつなぎます。
地形を活かしたにぎわい空間が、地域の歴史を未来へつなぎます。

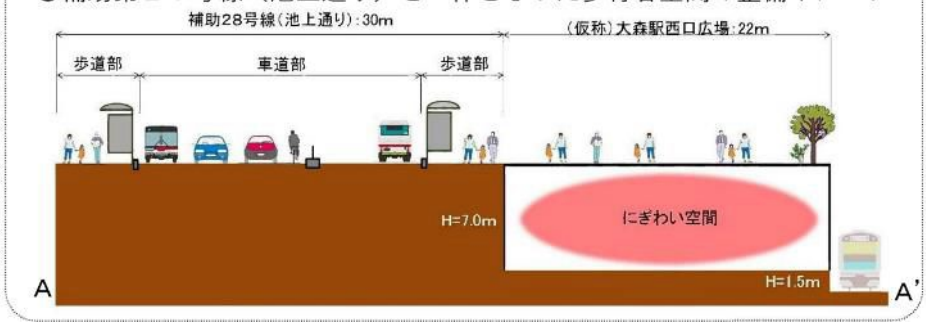
●補助第２８号線（池上通り）と一体となった歩行者空間の確保
- 補助第２８号線（池上通り）と一体となった歩行者空間を確保します
- 大森駅西口周辺の駅前空間として求められる交通結節機能（※）を補完することで、駅前空間ゾーンの形成を目指します

●歩行者がたたずみ、災害時やイベントにも活用できる空間の創出
- バス待ちや待ち合わせなど、歩行者がたたずみ、地域の歴史や文化に触れ、イベントにも活用できる歩行者空間を創出します
- 災害時における帰宅困難者の一時滞留スペースにもなりえるまとまった歩行者空間を確保します
- 駅前空間の顔となるオープンスペースを実現します

●重層活用による賑わい空間の創出
- 高低差のある現地形を最大限活用しつつ、駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能の再生･強化を図るため、重層活用による賑わい空間を創出を目指します

●都市計画施設として位置づけ
- 新たな都市計画施設として位置づけ、区が主体となって整備します

●補助第２８号線（池上通り）と一体となった歩行者空間の整備イメージ



4.2 大森駅西口広場デザイン方針検討における3つの要素

空間デザイン方針の検討のために、まず3つの要素を整理しました。

西口広場周辺を取り巻く状況の把握（ポテンシャル・課題の整理）を行うとともに、区民の皆様が西口広場に求める機能、あり方や活用方法について、意見収集ワークショップ（令和6年実施）及び西口広場の使い方に関する区民向けアンケート（令和7年実施）を行うことで利用ニーズを調査しました。

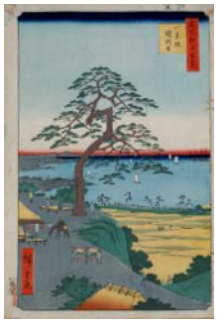
4.2.1 大森駅西口広場周辺のポテンシャル

西口広場周辺に存在するポテンシャルとして、3つのカテゴリーに整理しました。

（1） 地形に富んだ大森固有の風景

駅西側にある池上通りの坂道は、かつて遠く房総まで望める景勝地「八景坂」（西口広場に隣接する道路であり、池上通りの一部）として、かつて浮世絵にも描かれており、坂のある風景が駅西側の固有の風景として感じることが出来ます。

西口広場は八景坂に接しているため、どのように坂のある風景を活かすか検討する必要があります。



歌川広重による
八景坂鎧掛松の浮世絵
（東京都中央図書館）



天祖神社から見下ろした昭和 48 年当時の大森駅山王駅舎（大田区 HP）

空間デザイン方針への示唆

➡池上通りと西口広場は最大約 7m の高低差があるため、道路から西口広場へのアクセス性を担保しながら大森固有の風景を引き継ぐことを検討します。高低差を活かした重層活用を前提としつつ、天祖神社や JR 大森駅プラットホームから広場を見た際の視覚的つながりを目指します。

（2） 歴史・文化要素の集積

駅西側は、大森貝塚、郊外随一の遊園地だった八景園が区画分譲され住宅地として広がって行きました。

その後、文士や画家が集まる馬込文士村といった歴史・文化資源の要素が駅至近や周辺に点在し、戦後には自然発生した大森マーケットが東京一長いマーケットとして広がり、時代ごとの暮らしとにぎわいを受け止めてきました。そうした周辺の歴史・文化資源の情報を西口広場で情報収集及び情報発信を行うことについて検討する必要があります。

加えて、令和8年5月には「大田区歴史的風致維持向上計画」が国から認定され、エリア全体の価値を向上する機運が高まりを見せています。



馬込文士村のレリーフ



大森貝塚の碑

空間デザイン方針への示唆

➡周辺の歴史・文化資源の情報が駅に近接している西口広場において、山王・馬込などの周辺の歴史・文化資源への玄関口としての役割を持ち、駅に近接した西口広場と周辺で相互に好影響を与えあうような空間を目指します。

（3） 駅周辺に滞留できる広場となる土地の存在

大森駅に近接した敷地が、交通結節点機能の補完や歩行者空間の拡充を図るため、西口広場を都市計画事業として認可取得しました。

それにより駅前の広場空間として、バス待ち、買い物途中の休憩などの日常利用と共ににぎわい形成を行う公共空間が新たに生まれ、活用検討を行う必要があります。

空間デザイン方針への示唆

➡西口広場は新たに生まれる貴重な駅前空間であるため、地域が主体となって日常利用やイベント利用が行える空間とし、地域固有の風景を意識した空間構成とすることを目指します。

（4） 地域活動主体の存在

地域内の企業・団体が街なかで既に様々な取組みを行っており、広場活用の機運を醸成し、今後地域活動の一環として西口広場活用の貴重な活力と捉えています。地域活動団体をはじめとして、地域の方が主体的に広場を活用したいと思えるような広場整備を検討する必要があります。

空間デザイン方針への示唆

➡西口広場が、地域住民をはじめ様々な企業・団体が活動できるプラットフォームとなるよう、それを下支えすることが出来る西口広場整備の空間デザイン方針を策定し、整備した西口広場において地域が主体となって運用できる仕組みの導入を目指します。

4.2.2 大森駅西口広場周辺の課題

西口広場周辺の現況について、特に以下の3つが課題であると整理しました。

（1） 安全安心で日常的に滞留できる/災害時に活用できるオープンスペースの不足

西口広場周辺は市街化により建物が林立していることにより、休憩やかつての坂としての風景を立ち止まって楽しむ滞留空間の不足、バス・タクシーなどの交通手段の乗降場や待機場の不足による歩行者空間交錯、バリアフリーが不十分である等の課題があります。



混雑する歩行者空間

（2） アクセスがしづらい道路環境

西口広場周辺においては小規模建物が密集しており、道が階段状になっているため、緊急車両等のアクセスが困難になっています。それに合わせ、見通しも悪く防犯上・防災上の課題があります。併せて、周辺エリアとの行き来のしにくさも課題となっています。



池上通りから
アクセスしにくい低地部



建物が密集しており周囲から
視認しにくい空間

（3） 駅前沿道において緑が不足している

街路樹が少なく、西口広場周辺は住宅街や天祖神社との緑の連続性がなく、緑とふれあえる憩いの場の充実や、近年における記録的な猛暑への暑熱対策を行うこと等の課題があります。



天祖神社の緑



滞留空間やまとまった緑が
不足した駅前空間

補助第 28 号線（池上通り）・西口広場の整備によって、西口広場周辺を一体的な空間と捉え、これらの課題解決を図る空間デザイン方針とすることを目指します。

4.2.3 大森駅西口広場の利用ニーズ（アンケート・ワークショップの意見）

（1）意見収集ワークショップの実施

令和6年 11 月に西口広場の今後のあり方を地元の方と議論するために、意見収集を目的としたワークショップを日時と対象地区を分けて2回実施しました。

各ワークショップにおいて、二つのテーマに分けて行っており、ワーク①「大森駅西口エリアが将来どうあってほしいか」、ワーク②「大森駅西口広場でどんなことができるとよいか」としています。

両日程とも、令和6年2月の事業認可時の計画図を用いて2つのテーマについて議論を行いました。

対象地区	日時	場所	参加人数
入新井地区	令和 6 年 11 月 6 日（水）	入新井集会室	14 名
新井宿地区	令和 6 年 11 月 8 日（金）	新井宿特別出張所	15 名

意見収集ワークショップの回答傾向：

ワーク①では、歴史・文化やにぎわいの継承など、西口広場周辺にいまあるものを活かしながら、安全で魅力的な駅前空間をどのように作るかに関するご意見を多く頂きました。

ワーク②では、広場を重層活用する前提に立ちながら、下層広場への人の流れの引き込み方、区民が立寄りやすい広場とするためにどのような仕掛けが必要か等についてのご意見を頂きました。

（2）区民アンケートの実施

令和7年度に区民の皆様を対象に西口広場の使い方、広場でやってみたいこと、あった方が良い施設などの具体的な意見を伺うためアンケートを実施しました。

アンケートにおいては、『大森駅西口広場でどのような過ごし方が出来るとよいと思いますか』という質問をまず行い、その回答に対してさらに深掘りして、広場での過ごし方、使い方について調査を行っています。

回答内容の詳細については次項「検討委員会などによる検討」に記載のほか、資料編（第 6 章）にも記載がありますのでご参照下さい。

回答者数（方法別）

インターネット（Logo フォーム）	554 件
回収ボックス及び持ち込み	63 件
合計	617 件

区民アンケートの回答傾向：

居心地の良さや交流機能への期待が高く、イベント利用よりも日常利用の中で静かに過ごすことを求める声が多くありました。日常利用の延長の中で、仮設店舗の集まるイベントや、地域活動、こどもが遊べる空間など多様な使い方も出来るような空間も求められています。さらに、暑さ対策も踏まえた緑の空間、地域の防災性向上など駅前広場空間としていた機能が求まれています。

4.3 大森駅西口広場空間デザイン方針

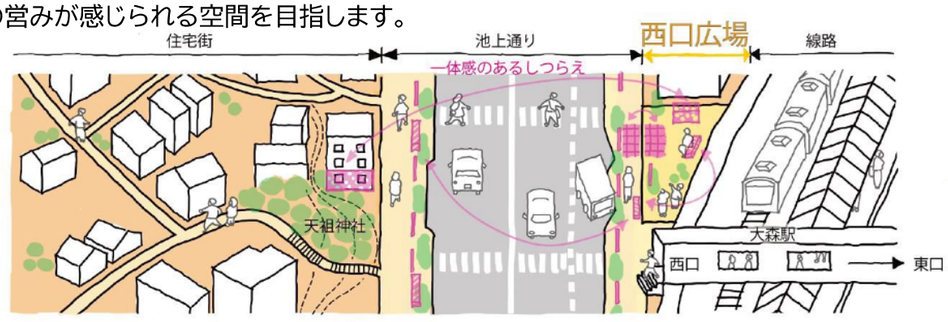
4.3.1 空間デザイン方針

西口広場周辺のポテンシャルを活かし、課題を解決し、西口広場に求められるニーズを踏まえて、西口広場整備における6つの空間デザイン方針をまとめました。

大森駅西口広場空間デザイン方針

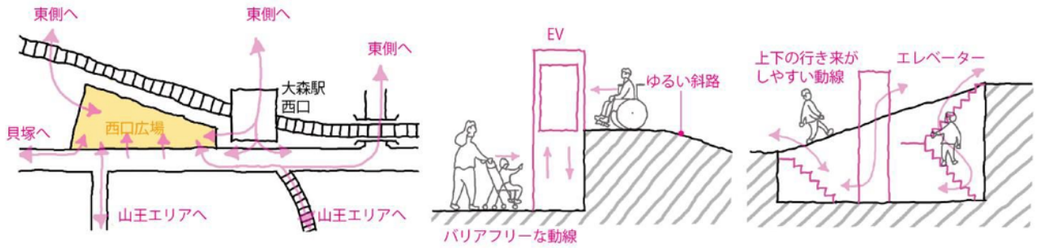
八景坂（池上通り）と西口広場を一体的に捉え、連続性のある空間となることを目指す

地域が定めたまちづくりの方針（大森八景坂地区まちづくり協議会作成のまちづくり計画案）と連携しながら、八景坂（池上通り）と連続した空間であることを考慮し、住宅街との連続性や八景坂（池上通り）の街並みと西口広場を一体的に捉えることで、大森の人々が古くから親しんできた坂と人々の営みが感じられる空間を目指します。



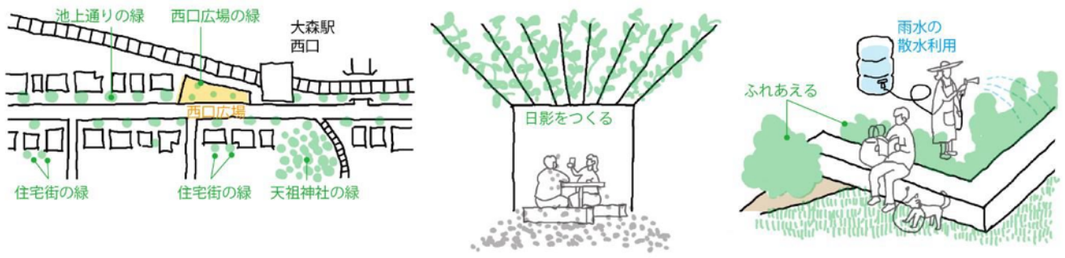
どこからでもアクセスしやすい西口広場周辺の回遊起点とする

八景坂（池上通り）や清浦さんの坂など、周辺の主要な歩行者動線を広場内に導き、バリアフリーにも配慮した、上下層の行き来がしやすい動線計画とします。西口広場周辺の既存施設の更新も視野に入れ、西口広場へのアクセスポイントを増やすことで、池上通りや山王エリア、駅東側への回遊性を高めることを目指します。



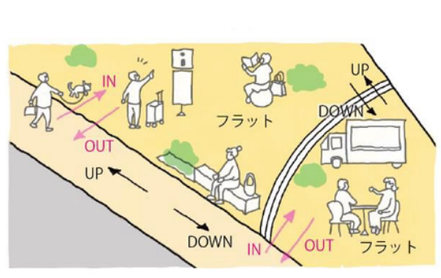
緑のネットワークを形成し、広場の快適性を高める環境を整える

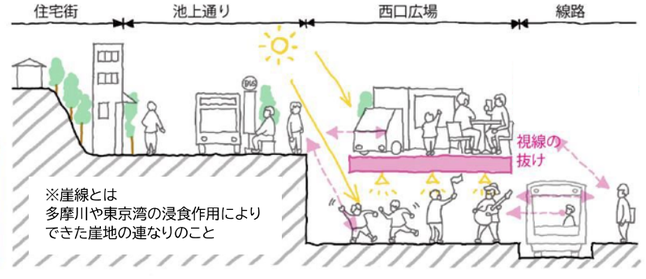
天祖神社をはじめとした昔からある山王エリアの緑や八景坂（池上通り）の街路樹など、周辺環境と連続した緑のネットワークを形成します。日陰をつくって暑熱時の快適性を高める、利用者と緑の関係をつくる（見て楽しむ、ふれて楽しむ）など、西口広場周辺において潤いがある豊かな緑の環境づくりを目指します。



大森固有の坂の地形を活かし、待合いをはじめ日常的に滞留できる空間をつくる

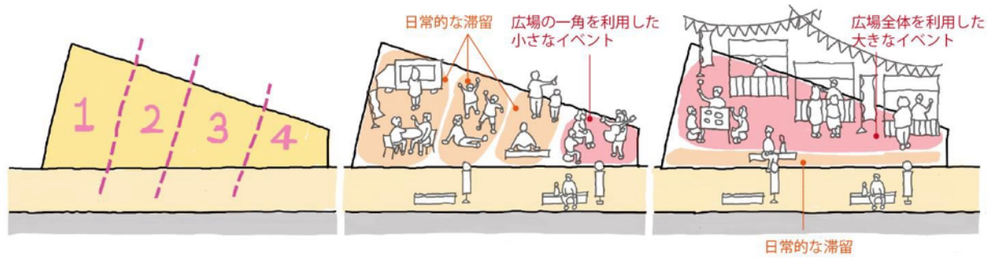
大森固有の地形である崖線（がいせん）や坂といった住宅地から、西口広場まで繋がる高低差を有効活用し、駅前に不足した滞留空間を、八景坂（池上通り）との連続性にも配慮しながら確保します。日常的な居心地の良い待合いや、様々な活用ができる空間を上下層にわたって設け、下層部についても利用しやすい工夫を行った空間となることを目指します。





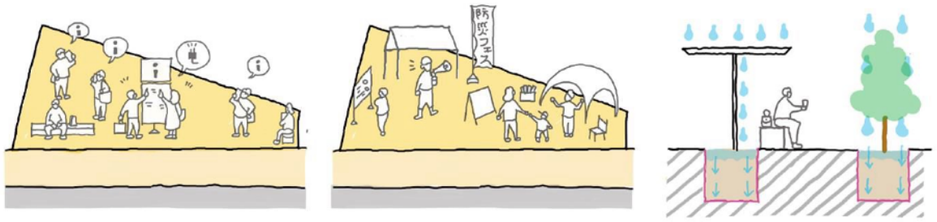
利用者のニーズに応じて柔軟な空間の使い分けが出来るようにする

休憩・飲食・バス待ち・交流・イベント活動など、様々な利用ニーズに対応できるよう、広場全体をいくつかのゾーンに分けられる構成とします。ゾーンごとに利用が完結する場合もあれば、ゾーンをかけ合わせて広場全体を大きく利用するなど、柔軟に使い分けのできる広場を目指します。



地域の防災力を向上させる

日常的な滞留だけではなく、災害時の一時避難や帰宅困難者の一時滞留や、災害時の備えとなる防災イベント等が行える空間にします。また、防災情報の発信や防災に資するインフラ整備検討を行い、防災力・減災力の高い広場となることを目指します。



4.3.2 大森駅西口広場の過ごし方イメージ図

「大森駅西口広場空間デザイン方針」の内容をふまえて、大森駅西口広場の「過ごし方のイメージ」を表現しました。



※このイメージ図は、広場の過ごし方を想像して作成したものであり、確定した計画ではありません。

4.3.3 大森駅西口広場の使い方イメージ

西口広場周辺のポテンシャル・課題・広場に対するニーズを踏まえて、西口広場がどのように整備されるべきかを示す「空間デザイン方針」を検討しました。
今後は、空間デザイン方針や西口広場における日常の過ごし方を踏まえて、利用者の皆さまと一緒に、西口広場の使い方や運用の検討を行っていきます。
検討するにあたり、以下の(1), (2)は重視する運用の基本となる考えを表し、(3), (4), (5), は基本的な考えを踏まえた、具体的な考えを表しており、それぞれイメージとして示しています。

基本的な考え

(1) 利用者が主体となった広場活用ルールづくり

利用者が主体となって誰もが広場を快適に使うことができるルールづくりを行い、活用状況に応じて柔軟にブラッシュアップできるようにすること



(2) 開かれた広場運営

地域の方々が運営に参画できる仕組みにより、ボランティアや企画参加の募集を行い気軽に参加できるようにすること



具体的な考え

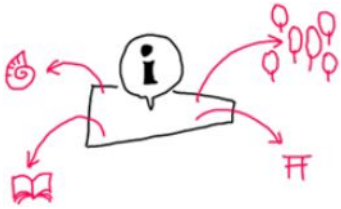
(3) 自由な広場活用の担保

誰でも広場で休憩、待ち合わせができる、地元企業が出店できる場がある、地域の歴史等を発信するイベントを誘致するなどの、区民ニーズを取り入れること



(4) 地域とつながる情報発信拠点

地域のイベントやまちづくり団体、歴史文化保存団体などの情報を発信・見つけることができる拠点とすること



(5) にぎわい創出を目的とした機能の導入

広場と一体利用できるカフェ、ランチや軽食のキッチンカーなど、にぎわい機能が導入できる仕組みをつくること

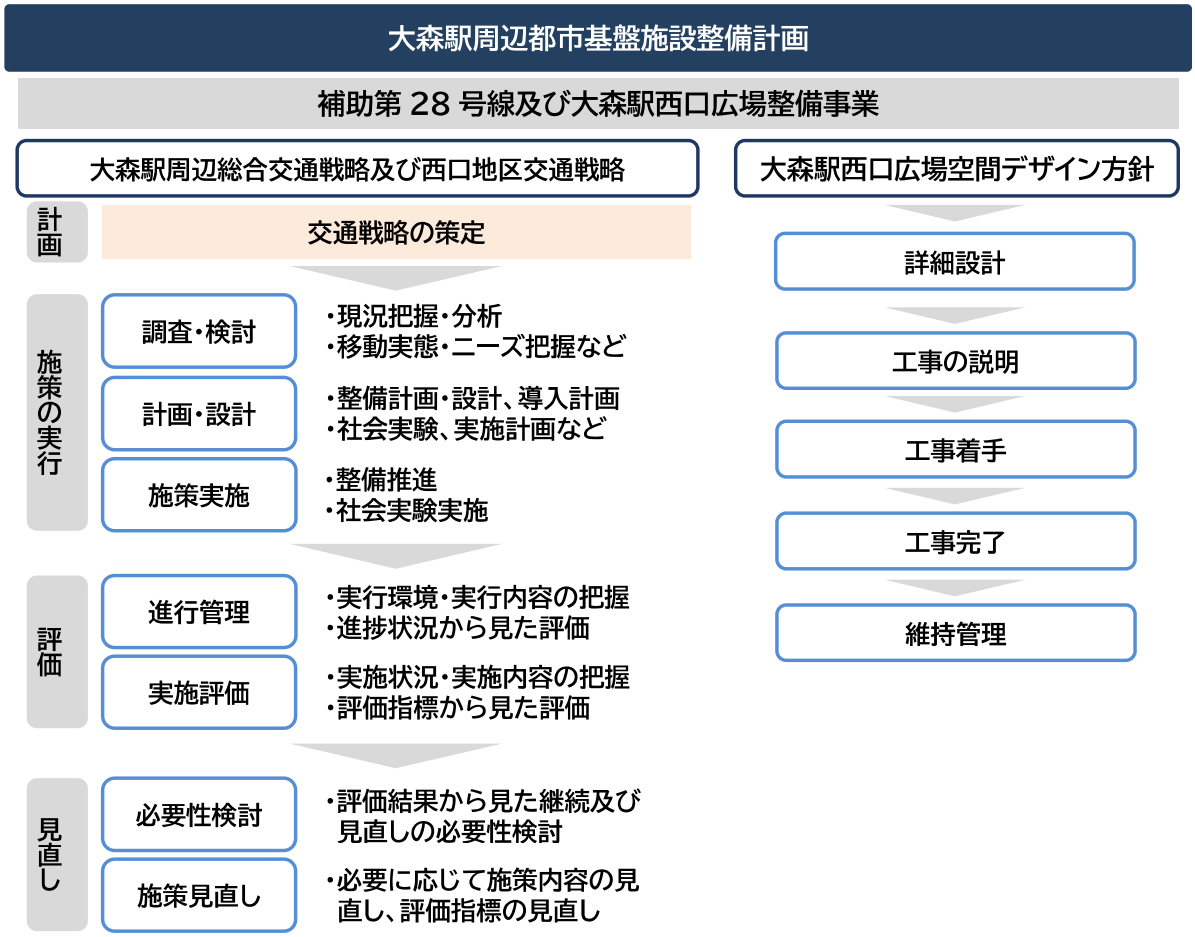


5. 整備の進め方

5.1 整備の流れ

本計画は、大森駅周辺総合交通戦略及び西口地区交通戦略の推進管理と都市計画事業の整備に合わせて、基盤施設の整備推進を図るものとし、以下に整備の流れを示します。

大森駅周辺都市基盤施設整備の流れ



5.2 今後の展望

本計画を推進することで、交通戦略では駅周辺の東西間を含めた交通ネットワークを、より利用しやすく、安全で快適なものへと強化することを目指します。

西口広場では、空間デザイン方針を作成したことにより、安心して快適に集える駅前空間として、大森らしい地域性を持った住宅街や補助第28号線と一体的な空間や、緑と様々な関わりが持てるような、質の高い日常の憩いの場になるように整備していきます。さらに、将来の利用状況や周辺環境の変化にも対応できるよう、地域と連携した使い方や運用手法を検討し、持続可能な広場づくりを進めてまいります。

駅周辺は多くの方が利用する区の中心拠点であり、駅周辺の基盤整備は、まちの魅力向上やにぎわい創出にも直結する重要な事業です。今後も、安全で快適に移動でき、誰にとっても使いやすい駅周辺環境の実現に向けて、取組を加速してまいります。

6. 資料編

6.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の概要

6.1.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会構成（令和7年5月7日施行時）

委員長	日本大学　理工学部　土木工学科教授	大 沢 昌 玄
副委員長	国士舘大　学理工学部まちづくり学系教授	二 井 昭 佳
	横浜国立大学大学院　都市イノベーション研究院教授	野 原　　卓
委員	東京都　建設局　道路建設部　計画課長	荒 井　　徹
	品川区　都市環境部　都市計画課長	髙 梨 智 之
	品川区　防災まちづくり部　地域交通政策課長	櫻 木 太 郎
	警視庁大森警察署　交通課長	齊 藤 陽 子
	東日本旅客鉄道株式会社　首都圏本部　企画総務部 経営戦略ユニット　チーフマネージャー	櫻 井 昭 夫
	大田区　まちづくり推進部長	西 山 正 人 （～令和7年8月）
		杉 山 良 樹 （令和7年8月～）
	大田区　鉄道・都市づくり部長	池 田　　中 （～令和8年3月）
		和 田 真 治 （令和8年4月～）
	大田区　都市基盤整備部長	遠 藤　　彰 （～令和8年3月）
		保 下　　誠 （令和8年4月～）

6.1.2 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の開催経過

	開催日	主な内容
第1回委員会	令和7年6月11日(水)	(1)整備計画策定の概要について (2)大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口周辺地区交通戦略について (3)大森駅西口広場空間デザイン方針について
第2回委員会	令和7年12月4日(木)	(1)大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口周辺地区交通戦略について (2)大森駅西口広場空間デザイン方針について (3)その他(策定スケジュールの見直し)
第3回委員会	令和8年4月30日(木)	(1)大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口地区交通戦略について (2)大森駅西口広場空間デザイン方針について (3)大森駅周辺都市基盤施設整備計画について
第4回委員会	令和8年6月26日(金)	(1)大森駅周辺都市基盤施設整備計画(素案)について (大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口地区交通戦略) (2)大森駅周辺都市基盤施設整備計画(素案)について (大森駅西口広場空間デザイン方針)
第5回委員会		

6.2 参考データ等

6.2.1 西口広場の利用方法に関する意見収集

①意見収集ワークショップの実施

令和6年度に西口広場の今後のあり方を地元の方と議論するために、意見収集を目的としたワークショップを2回実施しました。両日程とも、令和6年2月の事業認可時の計画図を用いて2つのテーマについて議論を行いました。

意見収集ワークショップの開催概要

対象地区	日時	場所	参加人数
入新井地区	令和6年11月6日(水)	入新井集会室	14名
新井宿地区	令和6年11月8日(金)	新井宿特別出張所	15名

「ワーク①のテーマ:大森駅西口エリアが将来どうあってほしいか？」

ワーク①では、西口広場に限らず、より広域に西口「エリア」を対象として西口エリアが将来どうあって欲しいかについて議論を行いました。

ワーク①の主な意見

東西の連携について	東西のアクセス性やつながりを向上してほしい
西口のにぎわいについて	大森ならではの歴史や文化を活かしたい
	商業によるにぎわいがほしい
	きれいで健全な雰囲気のまちになってほしい
駐車場や駅前アクセスについて	歩車分離や駐輪場確保等で自転車の利便性と歩行者の安全性確保
	高低差の解消で高齢者やベビーカーも通行しやすく

「ワーク②のテーマ:大森駅西口広場でどんなことができるとよいか？」

ワーク②では、ワーク①とは対照的に西口広場に焦点を絞ってどのようなことができると良いかを踏まえて空間の作り方や使い方などについて議論しました。

ワーク②の主な意見

空間の作り方に関する意見	広場や歩道を一体利用できる商業空間がほしい
	広い空間と滞在できる場所がほしい
	開放的でホームや道路からの視認性が高い下層空間に
	季節を感じる緑のある空間に
	大森ならではの文化を形として広場に残したい
	日常時も非常時も安全に使える広場に
空間の使い方に関する意見	だれでも利用できるステージ・イベントスペースがほしい
	目的性のある施設がほしい
	集まって利用できる商業・飲食施設がほしい
	子どもを中心とした老若男女が楽しめる場所に
	バス停や駅など周辺からも立ち寄りたいと思える機能がある広場に
管理・運営に関する意見	安定的で持続的な運営が必要
	広場に防災・防犯機能を持たせたい
	大森のブランディングにより周知や発信をしていきたい

意見収集ワークショップの回答傾向:

ワーク①では、歴史・文化やにぎわいの継承など、西口エリアにいまあるものを活かしな

がら、安全で魅力的な駅前エリアをどのように作るかに関するご意見を多く頂きました。ワーク②では、広場を重層活用する前提に立ちながら、下層広場への人の流の引き込み方、区民が立ち寄りやすい広場とするためにどのようなしかけが必要か等についてのご意見を頂きました。

②区民向けアンケートの実施

令和7年度に区民の皆さまを対象に大森駅西口広場の使い方、広場でやってみたいこと、あった方が良い施設などの具体的な意見を伺うためアンケートを実施しました。

アンケートにおいては、『大森駅西口広場でどのような過ごし方が出来るとよいと思いますか』という質問をまず行い、その回答に対してさらに深堀して、広場での過ごし方、使い方について調査を行っています。

1. 回答者数

方法別

インターネット（Logoフォーム）	554件
回収ボックス及び持ち込み	63件
合計	617件

2. 回答者属性

年齢別

男性	女性	その他	回答しない
258件	327件	4件	28件

年代別

10代未満	10代	20代	30代	40代
8件	85件	25件	126件	161件

50代	60代	70代	回答しない
83件	47件	74件	8件

3. 主なアンケート回答結果

① 大森駅西口広場でどのような過ごし方が出来ると良いと思いますか

①	座れる・休憩できる	435件
②	飲食を楽しむ	371件
③	花や草木とふれあう	279件
④	子供（乳幼児～小学生）が遊べる	233件
⑤	イベントへ参加する	188件
⑥	家族・友人・同僚・地域の人たちで集まって活動する	135件
⑦	スポーツ・運動ができる	86件
⑧	その他	59件
⑨	合計	1786件

回答傾向：「座れる・休憩できる」が最多。日常的に立ち寄れる「憩いの場」としてのニ

ーズが高く、普段使いとしての質の高さが求められています。また、滞在型の広場や緑が多い住宅街や神社に隣接している所から連続した緑を感じられる場所としての機能も求められています。

① -1座ったり休憩したりする時はどんな時ですか

待ち合わせをしているとき	284件
西口付近での買い物のとき	224件
バスやタクシーを待っているとき	218件
飲食したいとき	211件
広場で子どもを遊ばせているとき	152件
座ったり寝転んだりして休みたいとき	152件
その他	10件
合計	1727件

回答傾向：交通・買い物・飲食・待ち合わせなど、日常的な行動の合間に休憩するニーズが高い傾向がありました。

① -2どのように飲食が楽しめると良いと思いますか

広場内の店舗で飲食を楽しむことができる	211件
電車を見下ろしながら食事ができる	196件
キッチンカー等をテイクアウトして食べることができる	184件
ベンチに座ってさっと食事ができる	171件
駅周辺の店舗で買ったものを持ち込んで食べる	155件
テーブルでゆったり食事ができる	144件
お酒を飲むことができる	93件
その他	15件
合計	1196件

回答傾向：景観を楽しみながらの飲食や、多様な飲食スタイル（テイクアウト・店舗）が求める傾向にありました。

① -3どのように花や草木とふれあって過ごせると良いと思いますか

木陰でひとやすみすることができる	247件
花や草木の鑑賞や手入れを楽しむことができる	155件
収穫の楽しみを味わえる	67件
その他	12件
合計	481件

回答傾向：日常利用の中で緑を感じながら休憩できる空間として暑熱対策ができることが強く求められています。季節を感じられる自然体験への関心も見られました。

① -4子供がどのように遊べるとよいと思いますか

走り回れる	149件
電車を眺める	135件
月齢の小さな子供でも遊べる空間がある	126件
移動式遊具で遊べる	102件
その他	18件
合計	530件

回答傾向：のびのび体を動かせる空間や電車などの既にある景観を活かした工夫、乳幼児向けの配慮が求められる傾向にありました。

① -5どんなイベントをどのように楽しみたいと思いますか

仮設店舗が集合するイベント（マルシェなど）	150件
体験型イベント（工作、ヨガ、防災など）	105件
ステージを利用するイベント（屋外コンサート、演劇・ダンス発表会など）	79件
その他	8件
合計	342件

回答傾向：マルシェなどの地域密着型イベントへの関心が高い結果となりました。

① -6どのように集会・会合ができると良いと思いますか

地域活動ができる（お祭り、餅つきなど）	103件
趣味の集まりで利用できる（サークルなど）	82件
家族・友人で集まってパーティすることができる	60件
同僚と仕事で使うことができる（打合せなど）	32件
その他	3件
合計	280件

回答傾向：地域交流・個人の楽しみの両方が求められています。特に顔見知り同士で集まれる場のニーズが高い傾向にありました。

① -7どのようなスポーツ・運動が楽しめると良いと思いますか

バトミントンやキャッチボールなどの球技	48件
まとまった空間を利用する運動（ヨガ・ストレッチなど）	39件
ダンス練習	23件
スケートボードやBMXなどのアーバンスポーツ	19件
その他	8件
合計	137件

回答傾向：広場の空間を活かした運動が望まれていますが、回答数は他と比べると少ない傾向にありました。

② -1大森駅西口広場にあったら良いと思う機能は何ですか

トイレ	409件
子どものおむつ替え・授乳スペースなど	189件
特になし	116件
喫煙所	41件
その他	116件
合計	871件

回答傾向：トイレは現在も駅南側に設置されていることからニーズが高く、子育て世帯向けの設備も求められている傾向にありました。

4. 自由意見について

・ ベンチをもっと用意して欲しい
・ 待ち合わせできる場所が欲しい
・ にぎわいを生むイベントスペースが良い
・ 電車が見え休息できる日陰のある場所がいい
・ 緑を多く取り入れてほしい
・ みんなでにぎやかに楽しめる空間になると良い
・ 高齢者も子供もゆったり過ごせる広場にしてほしい
・ 敷地の高低差を活用した広場に期待する
・ 地域の防災性が向上するような広場が良い
・ 夏は暑いので日陰のある場所がいい

等、総意見数として775意見が得られました。

回答傾向：居心地の良さや交流機能への期待が高く、イベント利用よりも日常利用の中で静かに過ごすことを求める声が多くありました。日常利用の延長の中で、仮設店舗の集まるイベントや、地域活動、子供が遊べる空間など多様な使い方も出来るような空間も求められています。さらに、暑さ対策も踏まえた緑の空間、地域の防災性向上など駅前広場空間としていた機能が求まれています。

別紙2

大森駅周辺都市基盤施設整備計画（素案）

（概要版）

目　　次

1．大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは ____ 1

1-1．背景・目的 ____ 1

1-2．大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け ____ 1

1-3．大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成 ____ 1

1-4．計画期間 ____ 1

1-5．対象範囲 ____ 1

2．大森駅周辺の交通戦略 ____ 2

2-1．大森駅周辺の現況・課題 ____ 2

2-2．大森駅周辺総合交通戦略 ____ 3

2-3．大森駅西口地区交通戦略 ____ 5

3．大森駅西口広場空間デザイン方針 ____ 7

3-1．大森駅西口広場における空間デザイン方針の検討経緯 ____ 7

3-2．大森駅西口広場を考えるための3つの要素 ____ 7

3-3．大森駅西口広場空間デザイン方針 ____ 8

3-4．過ごし方イメージ図 ____ 9

令和9年　月

大　　田　　区

1. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは

1-1. 背景・目的

大森駅は、一日約8.3万人（令和6年度）が乗車するとともに、数多くのバス路線が発着する区内有数の単独駅であり、蒲田駅、羽田空港・臨海部と並ぶ区内の中心拠点です。

大田区では、平成23年3月に策定した「大森駅周辺地区グランドデザイン」（以下、「グランドデザイン」という。）に基づき、大森駅周辺（以下、「駅周辺」という。）のまちづくりについて、地域住民・民間事業者・行政の協働で取組んでおり、令和6年2月に東京都市計画道路幹線街路補助線街路第28号線（池上通り）（以下、「補助第28号線」という。）と東京都市計画交通広場第12号大森駅西口広場（以下、「西口広場」という。）の事業認可の取得など駅周辺でまちづくりに関する様々な取組みが行われています。しかし、大森駅東西間の連携強化をはじめ、交通に関連した様々な課題が存在することから、都市基盤施設の整備・再編に向けた継続的な検討が必要です。

大森駅周辺都市基盤施設整備計画（以下、「本計画」という。）は、大森駅東西のまちづくりと連携し、都市基盤施設の機能更新の推進を目的として策定します。

1-2. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け

本計画は、「大田区都市計画マスタープラン」及びグランドデザインを上位計画とし、「大森駅周辺総合交通戦略」、「大森駅西口地区交通戦略」、「大森駅西口広場空間デザイン方針」の3つの内容から構成される計画として策定します。

主な関連計画
- 東京における都市計画道路の整備方針
- 大田区交通政策基本計画
- 大田区自転車等総合計画
- 大田区移動等円滑化促進方針
- 大田区無電柱化推進計画
- 鉄道沿線まちづくり構想
- 空港臨海部グランドビジョン 2040
- 大田区歴史的風致維持向上計画
- 大田区景観計画
- 大田区緑の基本計画グリーンプランおおた
- 大田区国土強靭化地域計画

大田区基本構想 （令和６年３月策定）
↓
大田区基本計画（令和７年３月策定）
↓
大田区都市計画マスタープラン（令和４年３月改定）、大田区立地適正化計画（策定中）
↓
大森駅周辺地区グランドデザイン （平成23年3月策定）
- 大森駅東口駅前広場等再編整備構想
- 大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針

↓
大森駅周辺都市基盤施設整備計画
- 大森駅周辺 総合交通戦略
- 大森駅西口 地区交通戦略
- ⇔ 大森駅西口広場

1-3. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成

	名称	対象範囲	概要
1	大森駅周辺総合交通戦略 （以下、「総合交通戦略」という。）	大森駅周辺全体	国土交通省の「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、大森駅周辺における交通上の課題を網羅し、その課題解決とグランドデザインで掲げたまちづくりの目標実現に向けた方針、重点的・継続的に取組む交通施策を体系的に整理した計画
2	大森駅西口地区交通戦略 （以下、「地区交通戦略」という。）	大森駅西口周辺	総合交通戦略の方向性を踏まえ、重点的な課題が集中している大森駅西口周辺におけるウォーカブルなまちづくりに向けて、交通施策を体系的に整理した計画
3	大森駅西口広場空間デザイン方針 （以下、「空間デザイン方針」という。）	大森駅西口広場	西口広場が長く愛着を持って利用できる広場となるよう、西口広場とその周辺（以下、「西口広場周辺」という。）のポテンシャル・ニーズ・課題を考慮して、長期にわたって続く広場整備事業の計画・工事において、一貫性のある考えを反映させるための方針

1-4. 計画期間

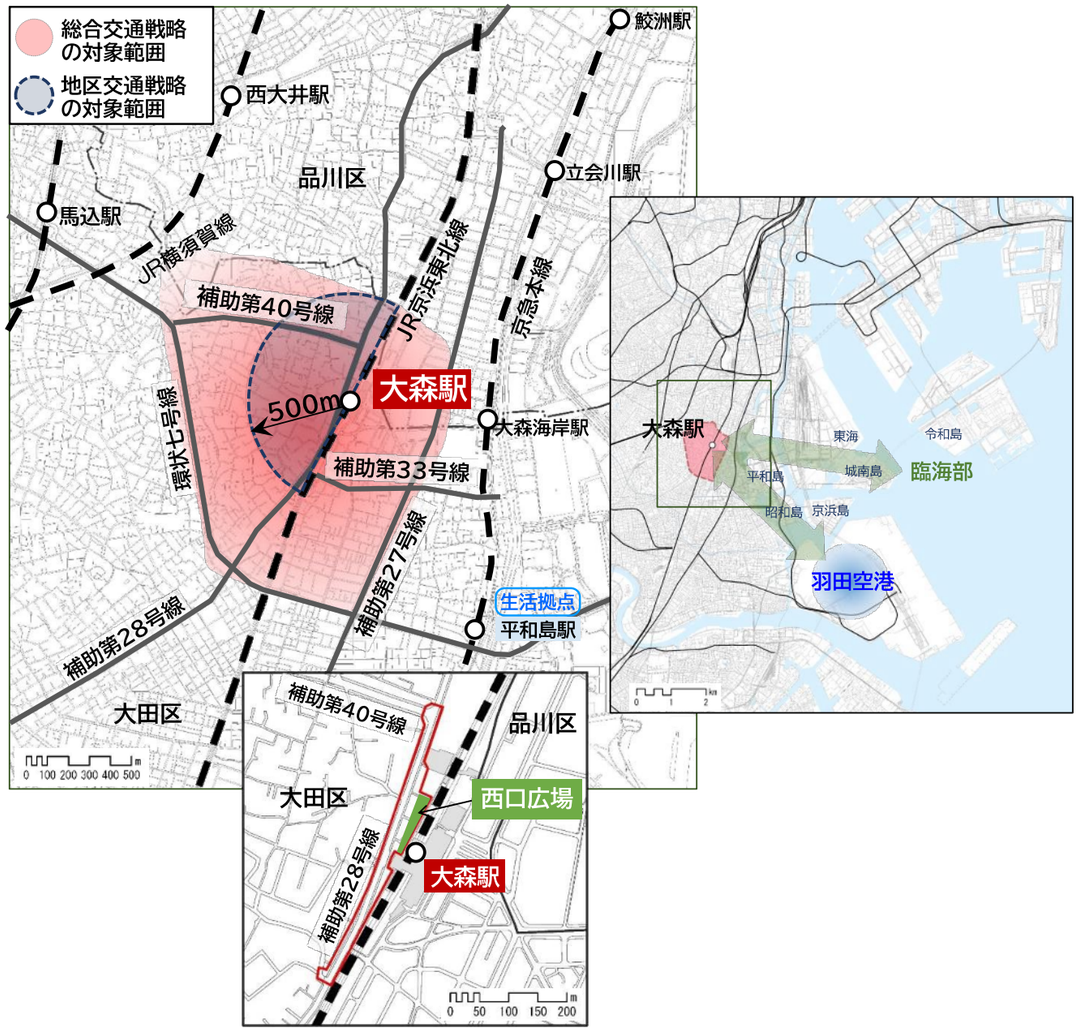
本計画の計画期間は、「大田区基本構想」、「大田区都市計画マスタープラン」にあわせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

1-5. 対象範囲

総合交通戦略　駅周辺の中心拠点と外周の幹線道路沿道を含む地域とします。なお、グランドデザインの目標である「臨海部や羽田空港へのアクセス利便性の高いまち」、大田区交通政策基本計画の基本施策である「大森・平和島地区から臨海部、羽田空港間のアクセス交通の充実」を踏まえた計画とします。

地区交通戦略　大森駅西側で徒歩の利用圏域となる半径500mの範囲とします。

空間デザイン方針　大森駅西口と北口の間の補助第28号線に隣接した位置にある西口広場とします。



2. 大森駅周辺の交通戦略

2-1. 大森駅周辺の現況・課題

課題2　駅西側の快適な駅前空間の確保　総合　地区

【現況】・駅近辺の歩行者交通量が多い上、補助第28号線の歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化
【課題】 **補助第28号線の歩行者空間の確保**

【現況】・補助第28号線でバスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生
【課題】 **補助第28号線における自動車の本線交通と各交通手段の乗降場の分離**

【現況】・駅前に一般車両の乗降場がない
・タクシーの待機場が少ない
・駅前のバス乗降場が分散
【課題】 **各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供**

【現況】・集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足
【課題】 **駅西側における滞留スペースの確保**


歩行者の混雑が常態化



バスの乗降待ち中に渋滞が発生

課題1　東口駅前広場の改善　総合

【現況】・東口駅前広場やバス停に向かう歩行者動線と自動車動線が交錯
【課題】 **安全で快適な歩行者動線の確保**

【現況】・東口駅前広場にタクシープールや一般車両、企業バスの乗降場がない
【課題】 **各交通手段の乗降場のレイアウト見直し**


歩行者動線と自動車動線が交錯

課題3　駅東西の円滑な移動　総合　地区

【現況】・駅北口及び中央口の東西通路のバリアフリー化が不十分、利用時間にも制限
【課題】 **誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保**

【現況】・JR京浜東北線により東西往来道路が限定的、通行可能な自動車も制限
・補助第28号線と環状七号線の交差点付近で、交通渋滞が慢性的に発生
【課題】 **自動車が駅東西間を円滑に移動できる経路の拡充**


通行制限のある東西往来道路



課題4　自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保　総合　地区

【現況】・交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
【課題】 **ゆとりのある街路空間の確保**

【現況】・補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行
【課題】 **補助第28号線における自転車走行環境の整備**

【現況】・自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在
【課題】 **駅周辺における自転車等駐車場の充実**

【現況】・駅周辺の小規模な自動車駐車場の散在、供給過剰
【課題】 **駅周辺における自動車駐車場の適正配置**


駐停車中の車両の追越しにより、自転車が車道中央を走行


歩道上に放置された自転車

課題5　駅西側住宅地内の快適な移動　総合　地区

【現況】・駅と西側の住宅地間の大きな標高差により、移動の負担が大きい
【課題】 **起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保**

【現況】・住宅地に狭あい道路が多く存在
【課題】 **災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保**


駅西側の住宅地の狭あい道路

課題6　拠点間の連携強化　総合

【現況】・駅周辺から空港臨海部行きの公共交通機関の本数が少ない
【課題】 **駅周辺と空港臨海部間のアクセス機能の強化**

大森駅周辺における現況と課題図

2-2. 大森駅周辺総合交通戦略

(1)大森駅周辺がめざす交通環境の将来像と方針

大森駅周辺がめざす交通環境の将来像

大森駅を中心に安全で快適なネットワークが結ばれ、にぎわいと文化が交わるまち

交通施策の方針

方針1　安全で快適な交通環境の確保

○誰もが安全で快適に移動できる街路空間の整備
○災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成

⇒施策1-1～1-7を推進

方針2　交通結節点の機能強化

○乗換えの安全性・利便性を向上するため、交通基盤の整備・強化
○周辺市街地と調和した緑化や滞留・にぎわい空間の確保

⇒施策2-1～2-4を推進

方針3　駅東西の円滑な移動の確保

○東西の移動経路拡充や既存道路の整備による交通ネットワークの強化
○災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成

⇒施策3-1～3-2を推進

方針4　次世代交通サービスの充実

○大森地区内や近隣のまちへの快適な移動のため、将来の交通動向を踏まえた交通サービスの提供

⇒施策4-1～4-3を推進

将来交通ネットワークのイメージ

各交通モードの目標とする姿

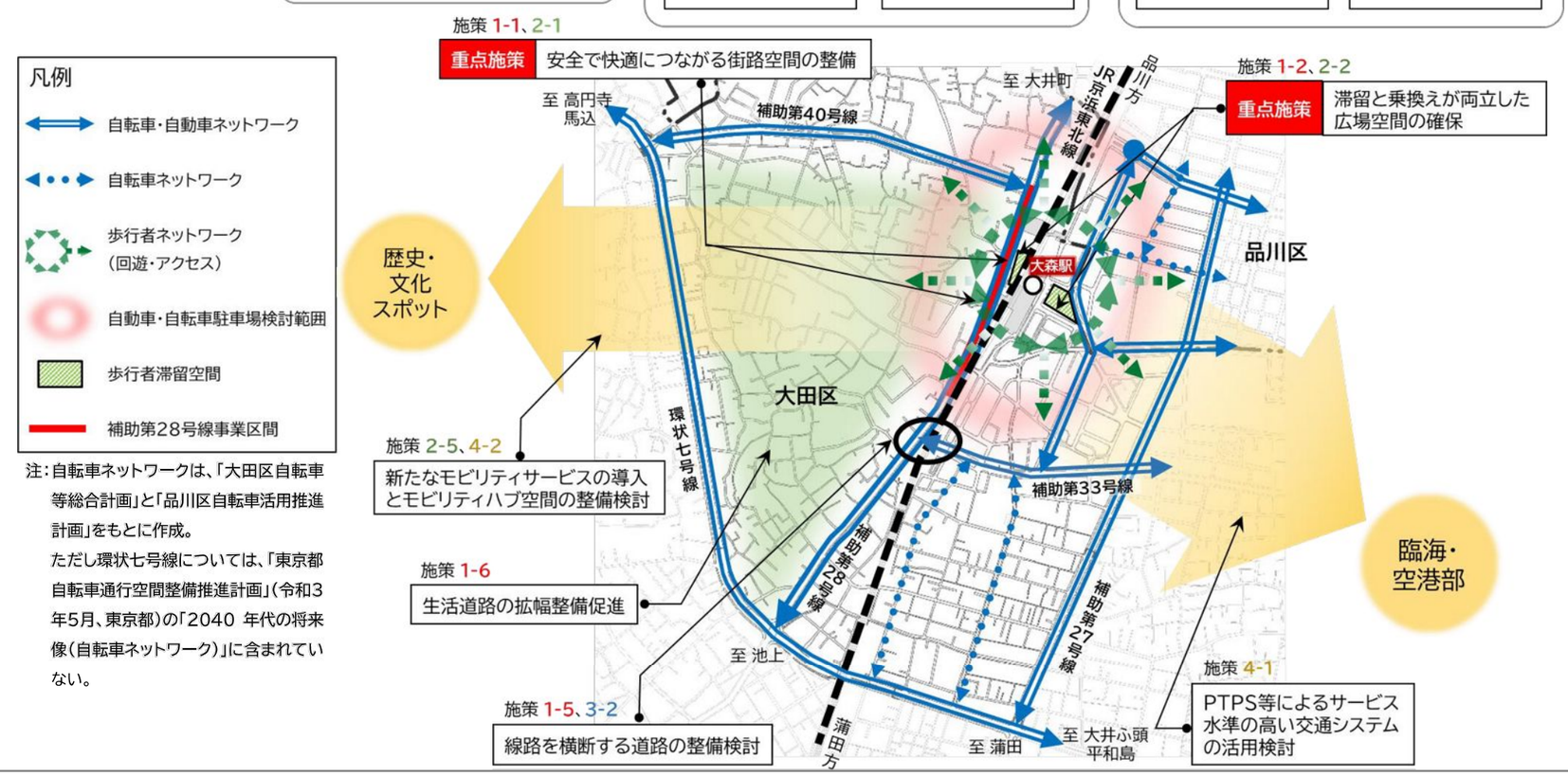
○歩行者
・ウォーカブルな歩行環境が整備され、駅周辺の回遊やまちなかへのアクセス利便性が向上しています。
・緑を身近に感じられる集い・憩いの空間が整備され、にぎわいが生まれています。

○自転車
・連続性のある自転車ネットワークが形成され、自転車による安全かつ快適な移動ができます。
・利用しやすい自転車等駐車場の整備やシェアサイクルが拡充され、放置自転車が削減されています。

○自動車
・車道が拡幅整備されたことにより、安全性が向上し、渋滞が解消しています。
・駅周辺の東西を往来する道路が拡充され、目的地へのアクセス利便性が向上しています。
・駐車場配置の適正化とリアルタイムの情報提供により、目的地に応じて円滑に駐車場が利用できます。

○バス・タクシー
・交通結節機能が強化され、バス・タクシー等の乗換えが安全かつ円滑にできます。
・リアルタイムの交通情報の提供により、目的地までスムーズに移動できます。
・PTPS※等の技術の進展により、サービス水準の高い交通サービスが実現しています。

※PTPS：交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム



(2)大森駅周辺総合交通戦略の交通施策と実施スケジュール

	交通施策		期待される主な効果	実施スケジュール（2027年度～2040年代前半） 短期（概ね5年）	中期（概ね6～10年）	長期（概ね11～15年）
方針1：安全で快適な交通環境の確保	重点施策 1-1 安全で快適につながる街路空間の整備		・交通渋滞の解消、安全性向上 ・安全で快適な歩行者環境の創出 ・歩行者の回遊性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上	→	→	→→→
	重点施策 1-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保	東口	・歩車分離による安全性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上	⇢	⇢	→
		西口	・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留 ・災害時の一時滞留スペースの確保 ・バス利用者の利便性向上	→	→→	→→→
	1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進		・歩行者の東西間の回遊性向上	⇢	⇢	→
	1-4 安全な自転車利用環境の確保		・自転車ネットワークの強化 ・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上 ・放置自転車の削減	→	→→	→→→
	1-5 線路を横断する道路の整備検討		・リダンダンシー（代替ルート）の確保	⇢	⇢	→
	1-6 生活道路の拡幅整備促進		・災害時の円滑な避難・救助活動の実現	→	→→	→→→
	1-7 駐車場の供給量及び配置の適正化検討		・駐車場の出入口設置制限による安全な歩行環境の形成	⇢	⇢	⇢
方針2：交通結節点の機能強化	重点施策 2-1 安全で快適につながる街路空間の整備		（1-1の再掲）			
	重点施策 2-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保		（1-2の再掲）			
	2-3 交通情報や災害情報の提供		・乗換利便性向上 ・災害時の情報発信	→	→→	→→→
	2-4 歩行者の東西往来環境の整備促進		（1-3の再掲）			
	2-5 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討		・文化関連施設等への回遊性向上 ・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動	⇢	⇢	→
方針3：駅東西の円滑な移動の確保	3-1 歩行者の東西往来環境の整備促進		（1-3の再掲）			
	3-2 線路を横断する道路の整備検討		（1-5の再掲）			
方針4：次世代交通サービスの充実	4-1 PTPS等によるサービス水準の高い交通システムの活用検討		・空港臨海部へのアクセスの向上 ・拠点間の連携強化	⇢	⇢	→
	4-2 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討		（2-5の再掲）			
	4-3 自動車駐車場データの提供検討		・自動車駐車場の利用環境の改善 ・自動車駐車場の効率的利用	⇢	⇢	⇢

⇢ 検討・調整　→ 実施

(3)大森駅周辺総合交通戦略の評価指標と目標値

総合評価指標

・安全で快適な交通環境の確保や、交通結節点の機能強化などの複数施策による効果を総合的に評価する指標として「交通事故発生件数」及び「大森駅の乗車人員」、「東西通路の通過歩行者交通量」を設定

施策評価指標

・自転車利用環境の改善や、東西の円滑な移動などの効果を直接的に評価する指標として、「放置自転車台数」及び「北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間」を設定

		評価指標	現況	目標値（2040年代前半）	設定の考え方
総合評価指標	①	交通事故発生件数※1	約110件/年間	減少	「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として設定
	②	大森駅の乗車人員※2	8.3万人/日	増加	「交通結節機能の向上」等を評価する指標として設定
	③	東西通路の通過歩行者交通量※3	1.7万人/12h	増加	「東西往来の活性化」を評価する指標として設定
施策評価指標	④	放置自転車台数※4	52台	2割以上削減（後期アクションプランの目標値が定まり次第確定）	「自転車環境の快適性向上」や「円滑な歩行空間の確保」等を評価する指標として設定
	⑤	北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間※5	約4万人・時間/年	解消	「移動制約者の東西の円滑な移動」等を評価する指標として設定

※1 現況値は、警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より、令和4年から6年の対象地域内の交通事故発生件数の平均値を設定

※2 現況値は、JR東日本ホームページより令和6年度の大森駅の乗車人員を設定

※3 現況値は、令和7年5月27日（火）の北口及び中央口の東西通路の通過通行者数

※4 現況値は、「令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」における駅周辺の放置自転車台数を設定

※5 「北口東西通路の通行の障壁による移動のロス時間」とは、北口通路の不十分なバリアフリー対応により、北口東西通路を使用したいが、迂回を強いられる移動制約者の移動に係る年間の損失時間のこと
現況値は、JR東日本ホームページより令和6年度の大森駅の乗車人員と令和7年5月27日（火）の北口東西通路通行者数をもとに算定した年間の移動に係る損失時間を設定

2-3. 大森駅西口地区交通戦略

(1)大森駅西口周辺がめざす交通環境の将来像と方針

大森駅西口周辺がめざす交通環境の将来像

安全でゆとりある空間が広がり、だれもが気軽に快遊※できるまち

※「快遊」は、大森山王のブランドコンセプトである「快遊できる街、大森山王」(大森八景坂地区まちづくり協議会作成)により設定しており、楽しみながら健やかで豊かな回遊ができるまちという意味が込められています

交通施策の方針

方針1　安全に楽しく移動できる空間の確保

○誰もが安全で快適に移動できる空間の整備
○駅周辺に居心地の良いオープンスペースを確保し、平時や災害時にも安心して利用できる空間の整備

⇒施策1-1～1-8を推進

方針2　交通結節点の機能強化

○乗換えの安全性・利便性を向上するため、交通基盤の整備・強化
○周辺環境と調和した緑化や集い・憩いの場となるような滞留スペースの確保

⇒施策2-1～2-7を推進

方針3　駅東西の円滑な移動の確保

○東西の移動経路拡充による回遊性の高い交通ネットワークの強化
○災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成

⇒施策3-1～3-2を推進

方針4　まちなかの快遊性向上

○起伏に富んだ地形での快適な移動を実現するため、将来のモビリティ動向を踏まえた交通サービスの提供

⇒施策4-1～4-2を推進

将来交通ネットワークのイメージ

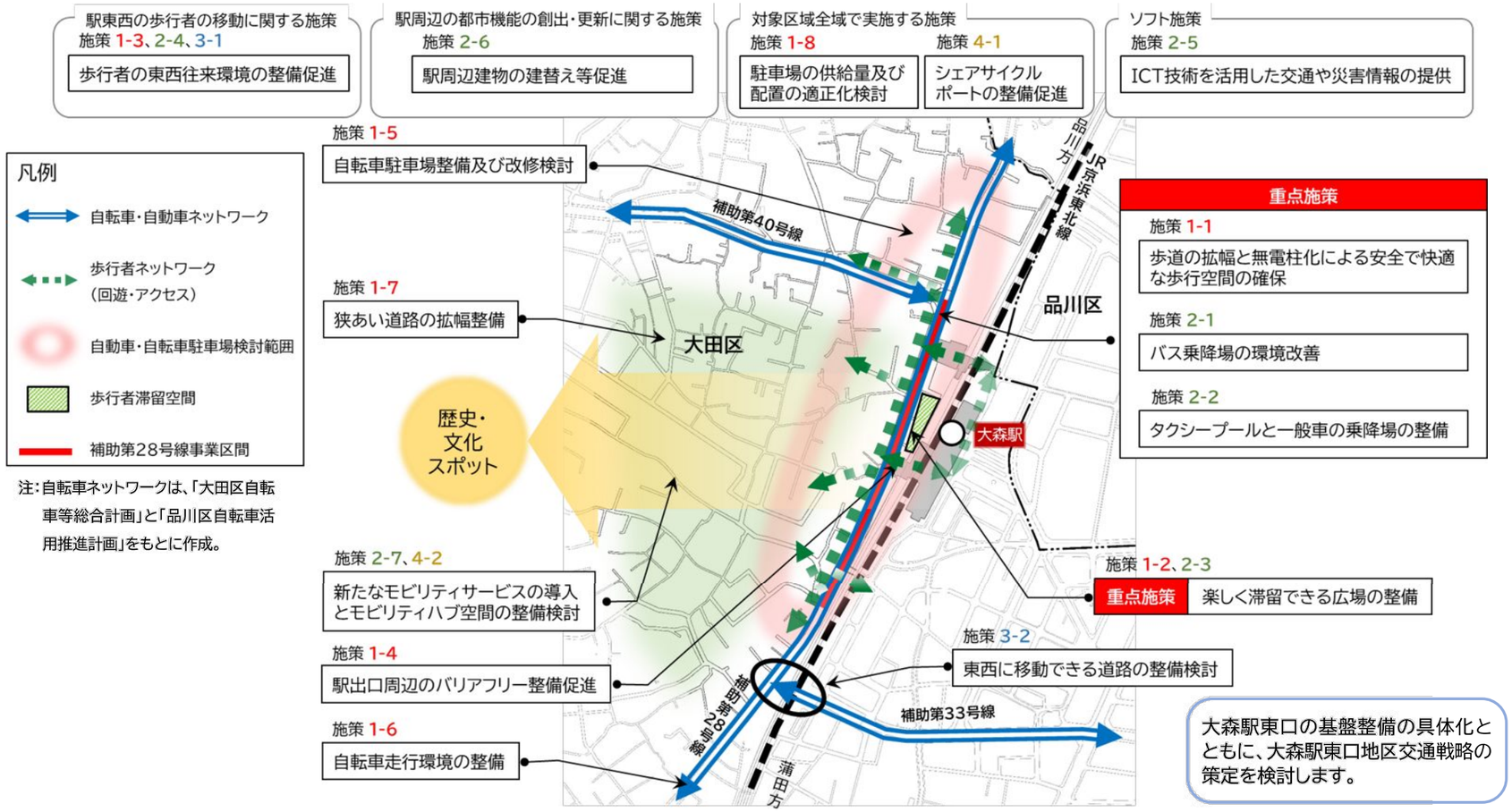
各交通モードの目標とする姿

○歩行者
・ウォーカブルな歩行環境が整備され、駅周辺の回遊やまちなかへのアクセス利便性が向上しています。
・緑を身近に感じられる集い・憩いの空間が整備され、にぎわいが生まれています。

○自転車
・連続性のある自転車ネットワークが形成され、自転車による安全かつ快適な移動ができます。
・利用しやすい自転車等駐車場の整備やシェアサイクルが拡充され、放置自転車が削減されています。

○自動車
・バスベイが集約整備され、補助第28号線の交通の流れがスムーズになり、渋滞が解消しています。
・駅周辺の東西を往来する道路が拡充され、目的地へのアクセス利便性が向上しています。
・駐車場配置の適正化により、目的地に応じて円滑に駐車場が利用できます。

○バス・タクシー
・バスやタクシーの乗降場が集約され、円滑に乗換えができます。
・バス待ちや乗換えの際に利用できる滞留空間が整備され、ゆとりをもって待合いができます。
・技術の進展により、駅西側の標高差のある移動が快適になります。



(2)大森駅西口地区交通戦略の交通施策と実施スケジュール

	交通施策	期待される主な効果	実施スケジュール（2027年度～2040年代前半）短期（概ね5年）	中期（概ね6～10年）	長期（概ね11～15年）
方針1：安全に楽しく移動できる空間の確保	重点施策 1-1 歩道の拡幅と無電柱化による安全で快適な歩行空間の確保	・歩行者の安全で快適な移動環境の創出 ・災害時の安全な避難路確保	→	→	→
	重点施策 1-2 楽しく滞留できる広場の整備	・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留 ・災害時の一時滞留スペースの確保	→	→	→
	1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進	・安全で円滑な歩行者の移動 ・歩行者の東西間の回遊性向上	⇢	⇢	→
	1-4 駅出口周辺のバリアフリー整備促進	・駅から補助第28号線や西口広場への安全なアクセス	→	→	→
	1-5 自転車等駐車場整備及び改修検討	・放置自転車の削減 ・歩道環境の改善による安全性向上	⇢	→	→
	1-6 自転車走行環境の整備	・自転車ネットワークの強化 ・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上	→	→	→
	1-7 狭あい道路の拡幅整備	・災害時の円滑な避難や、救助活動の実現 ・人優先の安全な通行空間の創出	→	→	→
	1-8 駐車場の供給量及び配置の適正化検討	・駐車場の出入口設置制限による安全な歩行環境の形成	⇢	⇢	⇢
方針2：交通結節点の機能強化	重点施策 2-1 バス乗降場の環境改善	・バス利用者の利便性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上	→	→	→
	重点施策 2-2 タクシープールと一般車両の乗降場の整備	・タクシー利用者の利便性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上	→	→	→
	重点施策 2-3 楽しく滞留できる広場の整備	（1-2の再掲）			
	2-4 歩行者の東西往来環境の整備促進	（1-3の再掲）			
	2-5 ICT技術を活用した交通や災害情報の提供	・乗換利便性向上 ・災害時の情報発信	→	→	→
	2-6 駅周辺建物の建替え等促進	・駅周辺にふさわしい都市機能の創出・更新 ・にぎわいの創出	⇢	→	→
	2-7 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討	・文化関連施設等への回遊性向上 ・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動	⇢	⇢	→
方針3：駅東西の円滑な移動の確保	3-1 歩行者の東西往来環境の整備促進	（1-3の再掲）			
	3-2 東西に移動できる道路の整備検討	・リダンダンシー（代替ルート）確保 ・道路のネットワークの強化	⇢	⇢	→
方針4：まちなかの回遊性向上	4-1 シェアサイクルポートの整備促進	・放置自転車の削減 ・回遊性・利便性の向上	→	→	→
	4-2 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討	（2-7の再掲）			

⇢ 検討・調整　→ 実施

(3)大森駅西口地区交通戦略の評価指標と目標値

総合評価指標

・複数施策による効果である「安全で快適な交通環境の確保」を総合的に評価する指標として「交通事故発生件数」を設定

施策評価指標

・補助第28号線の自動車の混雑緩和や自転車利用環境の改善、補助第28号線の歩行空間の快適性向上などの効果を直接的に評価する指標として、「補助第28号線の自動車混雑度」及び「放置自転車台数」、「補助第28号線の歩道のサービス水準」を設定

		評価指標	現況	目標値（2040年代前半）	設定の考え方
総合評価指標	①	交通事故発生件数※1	22件/年間	減少	「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として設定
施策評価指標	②	補助第28号線の自動車混雑度※2	1.22	1.00未満	「補助第28号線における自動車の混雑緩和」を評価する指標として設定
	③	放置自転車台数※3	18台	2割以上削減（後期アクションプランの目標値が定まり次第確定）	「自転車環境の快適性向上」や「円滑な歩行空間の確保」等を評価する指標として設
	④	補助第28号線の歩道のサービス水準※4	サービス水準B（やや制約）	サービス水準A（自由歩行）	「補助第28号線の歩行空間の快適性向上」を評価する指標として設定

※1　現況値は、警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より、令和4年から6年の対象地域内の交通事故発生件数の平均値を設定

※2　現況値は、「令和3年度　全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」の混雑度を設定

※3　現況値は、「令和7年度調査　駅前放置自転車等の現況と対策」における駅周辺の放置自転車台数から駅西側の放置自転車台数を設定

※4　現況値は、令和7年5月27日に行った歩行者交通量調査によるサービス水準を設定
現況のサービス水準は、令和7年度交通量調査から「やや制約」のある状態に分類されるが、補助第28号線の勾配が比較的急であることから自転車を押し歩きする人が多いことや放置自転車による歩行空間が制約を受けることなどにより、実態の歩行環境はさらに制約を受けている状況がみられる

3. 大森駅西口広場空間デザイン方針

3-1. 大森駅西口広場における空間デザイン方針の検討経緯

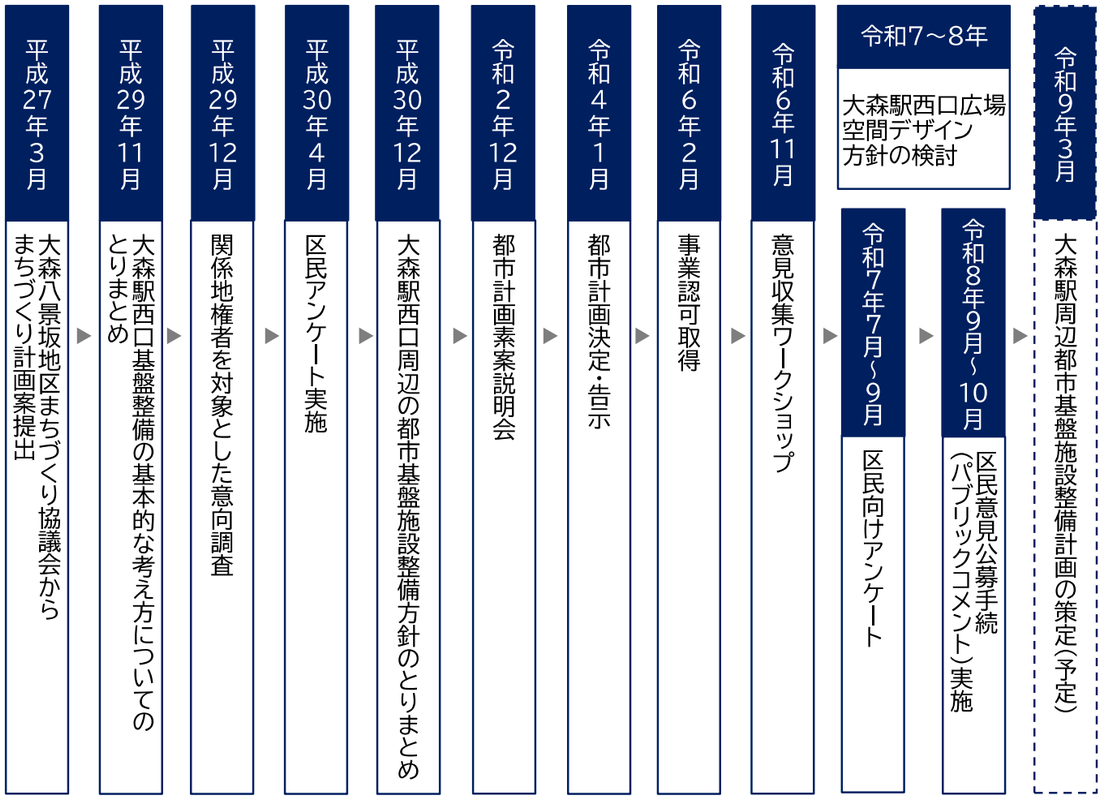
大森駅西側周辺で活動している大森八景坂地区まちづくり協議会より、大森駅西側周辺のまちづくりの方針などをまとめて作成された「大森八景坂地区まちづくり計画案」が平成 27 年3月に区に提出されたことを契機に、区は駅西側周辺の空間のあり方の検討を開始しました。

平成 29 年 11 月には駅西側が抱える交通、安全、防災などに対する課題解決するため「大森駅西口の都市基盤整備の基本的な考え方について」を、平成 30 年 12 月には意向調査・区民アンケートの意見を反映した「大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針」をそれぞれとりまとめました。

その後、大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針を踏まえ、関係機関と協議・調整を行い、令和4年1月に補助第 28 号線の都市計画変更と合わせて、西口広場についても都市計画決定を経て、令和6年２月には事業認可を取得しました。

令和7年5月には、西口広場整備を行うため、学識経験者を含む「大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会」を設置し、空間デザイン方針の検討を行いました。

大森駅西口広場における主な経緯



3-2. 大森駅西口広場を考えるための3つの要素

(1) 大森駅西口広場周辺におけるポテンシャル

大森駅西側にある池上通りの坂道は、かつて遠く房総まで望める景勝地「八景坂」として親しまれ、遊園地であった八景園や、文士や画家が集まる馬込文士村へと連なる文化を育むとともに、戦後には自然発生した大森マーケットが東京一長いマーケットとして広がるなど、時代ごとの暮らしとにぎわいを受け止めてきました。

にぎわいと共に地域の様々な活動を受け止め、地域固有の地形や歴史・文化の要素があることに加え、都市計画事業により駅至近に滞留できる広場となる土地が生まれることが、西口広場周辺のポテンシャルであり、駅前空間のアクセス性や地域固有の風景、歴史や文化の流れを踏まえた広場になるような検討が必要です。

加えて、令和8年 5 月には「大田区歴史的風致維持向上計画」が国から認定され、大森駅周辺における価値を向上する機運が、高まりを見せています。

1　地形に富んだ固有の風景
2　歴史・文化要素の集積
3　駅周辺に滞留できる広場となる土地の存在
4　地域活動主体の存在


坂上から見た遠景を表現した浮世絵


天祖神社から見下ろした大森駅舎（昭和 48 年当時）


文化要素の集積（馬込文士村）

(2)大森駅西口広場周辺における課題

現在、駅西口周辺は市街化により建物が林立しており、立ち止まって景色を楽しむことは難しく、日常生活における滞留の不足、緊急車両等のアクセスの悪さ、災害時の一時滞留ができる空間も少ないことが主な問題として挙がっています。その他にも、沿道の緑の不足により隣接する住宅街の緑との連続性の無さなどの問題に対して、西口広場周辺を一体的な空間として、アクセスしやすい空間の創出、緑とふれあえる日常における滞留空間の充実、暑熱対策などの検討が必要です。

1　安全安心で日常的に滞留できる
　/災害時に活用できるオープンスペースの不足
2　アクセスがしづらい道路環境
3　駅前沿道において緑が不足している


滞留空間やまとまった緑が不足した駅前空間


混雑する歩行者空間

(3)大森駅西口広場の利用ニーズ

西口広場は、補助第 28 号線拡幅によって生まれる空間を広場として整備します。駅前に生まれたこの貴重な土地を、様々な使い方ができる広場空間とすることで、有効的かつ主体的に活用してもらえるよう、地域の方を中心とした意見収集ワークショップと、区民アンケート調査による意見収集を行いました。

その結果、主に日常生活の合間で安全・快適に滞留できる広場づくりが求められていることが分かりました。

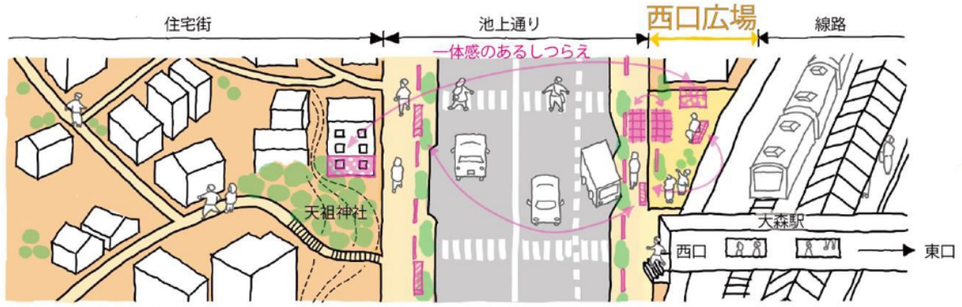
＜意見収集ワークショップでの主な意見＞
- 歴史・文化や賑わいの継承など、西口エリアに今あるものを活かしたい
- 下層広場への人の流れの引き込み方
- 区民が立ち寄りやすい仕掛けがほしい　など

＜区民アンケートでの主な意見（回答件数合計 617 件）＞
- 居心地の良さや交流機能への期待
- 日常利用、その延長での多様な使い方（軽飲食、地域イベント等）ができる空間が欲しい
- 暑さ対策としての緑
- 防災性向上のための機能が欲しい　など

大森駅西口広場空間デザイン方針

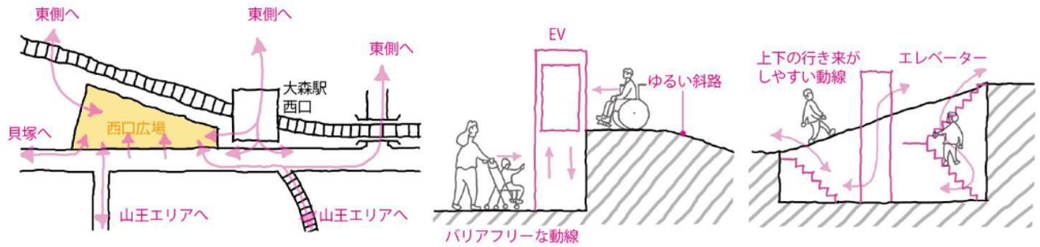
八景坂(池上通り)と西口広場を一体的に捉え、連続性のある空間となることを目指す

地域が定めたまちづくりの方針(大森八景坂地区まちづくり協議会作成のまちづくり計画案)と連携しながら、八景坂(池上通り)と連続した空間であることを考慮し、住宅街との連続性や八景坂(池上通り)の街並みと西口広場を一体的に捉えることで、大森の人々が古くから親しんできた坂と人々の営みが感じられる空間を目指します。



どこからでもアクセスしやすい西口広場周辺の回遊起点とする

八景坂(池上通り)や清浦さんの坂など、周辺の主要な歩行者動線を広場内に導き、バリアフリーにも配慮した、上下層の行き来がしやすい動線計画とします。西口広場周辺の既存施設の更新も視野に入れ、西口広場へのアクセスポイントを増やすことで、池上通りや山王エリア、駅東側への回遊性を高めることを目指します。



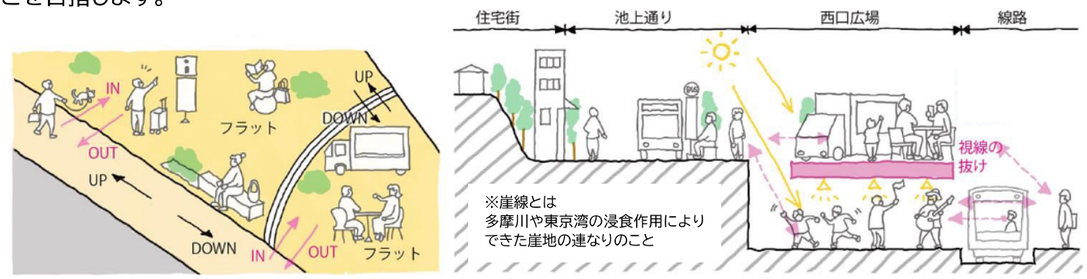
緑のネットワークを形成し、広場の快適性を高める環境を整える

天祖神社をはじめとした昔からある山王エリアの緑や八景坂(池上通り)の街路樹など、周辺環境と連続した緑のネットワークを形成します。日陰をつくって暑熱時の快適性を高める、利用者と緑の関係をつくる(見て楽しむ、ふれて楽しむ)など、西口広場周辺において潤いがある豊かな緑の環境づくりを目指します。



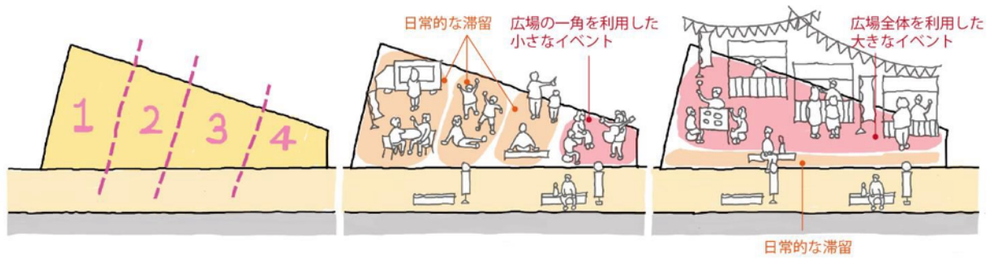
大森固有の坂の地形を活かし、待合いをはじめ日常的に滞留できる空間をつくる

大森固有の地形である崖線(がいせん)や坂といった住宅地から西口広場まで繋がる高低差を有効活用し、駅前に不足した滞留空間を、八景坂(池上通り)との連続性にも配慮しながら確保します。日常的な居心地の良い待合いや、様々な活用ができる空間を上下層にわたって設け、下層部についても利用しやすい工夫を行った空間となることを目指します。



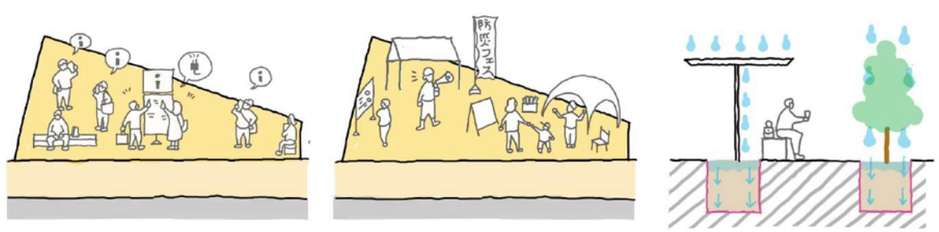
利用者のニーズに応じて柔軟な空間の使い分けが出来る

休憩・飲食・バス待ち・交流・イベント活動など、様々な利用ニーズに対応できるよう、広場全体をいくつかのゾーンに分けられる構成とします。ゾーンごとに利用が完結する場合もあれば、ゾーンをかけ合わせて広場全体を大きく利用するなど、柔軟に使い分けのできる広場を目指します。



地域の防災力を向上させる

日常的な滞留だけではなく、災害時の一時避難や帰宅困難者の一時滞留や、災害時の備えとなる防災イベント等が行える空間にします。また、防災情報の発信や防災に資するインフラ整備検討を行い、防災力・減災力の高い広場となることを目指します。



3-4. 過ごし方イメージ図

「大森駅西口広場空間デザイン方針」の内容をふまえて、大森駅西口広場の「過ごし方のイメージ」を表現しました。



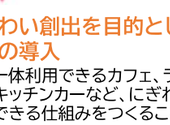
広場の使い方イメージ

空間デザイン方針や日常の過ごし方を踏まえて、今後、大森駅西口広場の使い方や運用イメージを、利用者の皆さまと考えていきます。

運用の基本となる考え

1. 利用者が主体となった広場活用ルールづくり

利用者が主体となって誰もが広場を快適に使うことができるルールづくりを行い、活用状況に応じて柔軟にブラッシュアップできるようにすること



2. 開かれた広場運営

地域の方々が運営に参画できる仕組みにより、ボランティアや企画参加の募集を行い気軽に参加できるようにすること



3. 自由な広場活用の担保

誰でも広場で休憩、待ち合わせができる、地元企業が出店できる場がある、地域の歴史等を発信するイベントを誘致するなどの、区民ニーズを取り入れること



具体的な運用の考え

4. 地域とつながる情報発信拠点

地域のイベントやまちづくり団体、歴史文化保存団体などの情報を発信・見つけることができる拠点とすること



5. にぎわい創出を目的とした機能の導入

広場と一体利用できるカフェ、ランチや軽食のキッチンカーなど、にぎわい機能が導入できる仕組みをつくること



※このイメージ図は、広場の過ごし方を想像して作成したものであり、確定した計画ではありません。

まちづくり環境委員会
令和8年9月 17･18 日
鉄道･都市づくり部　資料5番
所管　鉄道･都市づくり課

東急多摩川線（鵜の木～武蔵新田駅付近）連続立体交差事業及び駅周辺まちづくりの促進に関する要望活動の実施について

1　趣旨

「下丸子駅周辺地区踏切解消促進協議会」は、東急多摩川線の下丸子駅周辺における踏切解消のための対策として、連続立体交差事業の早期実現と、同事業による鉄道立体化にあわせた一体的なまちづくりを促進するため、令和７年度に設立した。

このたび、同協議会の活動の一環として、関係機関である東京都に対し、東急多摩川線における連続立体交差事業による踏切対策及び駅周辺まちづくりの早期実現と、下丸子地区を中心とする駅周辺の都市基盤施設の整備に向け、技術面及び財政面における支援について、要望を実施する。

なお、要望の対象区間は、令和８年６月に東京都の踏切対策基本方針が改定され、下丸子駅を含む東急多摩川線の鵜の木～武蔵新田駅付近が新たに鉄道立体化の検討対象区間に抽出されたことを踏まえ、同様に鵜の木～武蔵新田駅付近とする。

2　実施時期

令和８年 10 月～12 月の実施に向け、東京都と調整中

3　要望先

小池百合子　東京都知事あて（東京都技監に手交）

4　出席者（予定）

・下丸子駅周辺地区踏切解消促進協議会会長
・大田区長
・大田区議会議長
・大田区議会議員（まちづくり環境委員会　委員長）

まちづくり環境委員会 令和８年９月17・18日
都市基盤整備部 資料６番
所管 都市基盤管理課

令和８年度水防態勢の構築について

１　大雨（７月17日（金））

態勢概要						
気象種別	態勢種別	態勢日時		気象情報		配備人員
大雨	一次態勢	設置：７月17日 13:00 解除：７月17日 19:00		レベル３大雨警報、レベル２土砂災害注意報、雷注意報		92人 （※0人）
※災害時緊急応急対策等作業委託業者従事人数						
降雨量※						
	馬込 特別出張所	嶺町 特別出張所	大田区 本庁舎	雪谷 特別出張所	新井宿 特別出張所	羽田 （アメダス）
総雨量	54.0㎜	33.5㎜	71.5㎜	38.5㎜	76.5㎜	2.0㎜
最大時間雨量	48.5㎜ （17日 14:00）	24.0㎜ （17日 14:10）	61.5㎜ （17日 14:10）	31.0㎜ （17日 14:20）	60.5㎜ （17日 14:00）	2.0㎜ （17日 15:00）
被害状況						
物的	０件					
人的	０件					

２　大雨（８月13日（木））

態勢概要						
気象種別	態勢種別	態勢日時		気象情報		配備人員
大雨	二次態勢	設置：８月13日 17:06 解除：８月13日 20:30		レベル４土砂災害危険警報、 レベル３大雨警報、雷注意報		109人 （※9人）
※災害時緊急応急対策等作業委託業者従事人数						
降雨量※						
	馬込 特別出張所	嶺町 特別出張所	大田区 本庁舎	雪谷 特別出張所	新井宿 特別出張所	羽田 （アメダス）
総雨量	5.5㎜	4.0㎜	6.5㎜	4.5㎜	7.5㎜	24.0㎜
最大時間雨量	2.0㎜ （13日 18:10）	2.0㎜ （13日 20:20）	2.5㎜ （13日 17:30）	2.0㎜ （13日 18:10）	3.5㎜ （13日 18:00）	9.0㎜ （13日 18:00）
被害状況						
物的	０件					
人的	０件					

３　大雨（９月６日（日））

態勢概要						
気象種別	態勢種別	態勢日時		気象情報		配備人員
大雨	一次態勢 二次態勢	設置（一次）：９月６日 18:00 移行（二次）：９月６日 22:00 解　除　　：９月７日　8:30		レベル２大雨注意報、レベル２土砂災害注意報、雷注意報		164人 （※9人）
※災害時緊急応急対策等作業委託業者従事人数						
降雨量※						
	馬込 特別出張所	嶺町 特別出張所	大田区 本庁舎	雪谷 特別出張所	新井宿 特別出張所	羽田 （アメダス）
総雨量	88.0㎜	95.0㎜	87.5㎜	92.0㎜	95.5㎜	92.0㎜
最大時間雨量	15.0㎜ （６日 23:00）	18.5㎜ （６日 23:40）	16.0㎜ （６日 23:00）	16.5㎜ （6日 23:50）	17.0㎜ （６日 22:50）	14.5㎜ （６日 23:00）
被害状況						
物的	１件					
人的	０件					

※ 総雨量は態勢期間中の累計降水量
　最大時間雨量は表記時間の前１時間降水量

まちづくり環境委員会
令和8年9月 17･18 日
都市基盤整備部　資料7番
所管　都市基盤管理課

大田区無電柱化推進計画の中間見直し（案）について

1　概要

区では、令和３年３月に大田区が管理する道路を対象に令和３年度から令和 12 年度までの 10 年間を計画期間として、大田区無電柱化推進計画を策定した。

また、本計画では、事業の進捗や区を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、中間段階で計画を見直すこととしている。

今回は計画の中間見直しとして、無電柱化の優先整備路線の追加や計画の進捗状況の更新を行う。

2　優先整備路線

令和 12 年度までに優先的に無電柱化を推進する路線 22 路線選定。

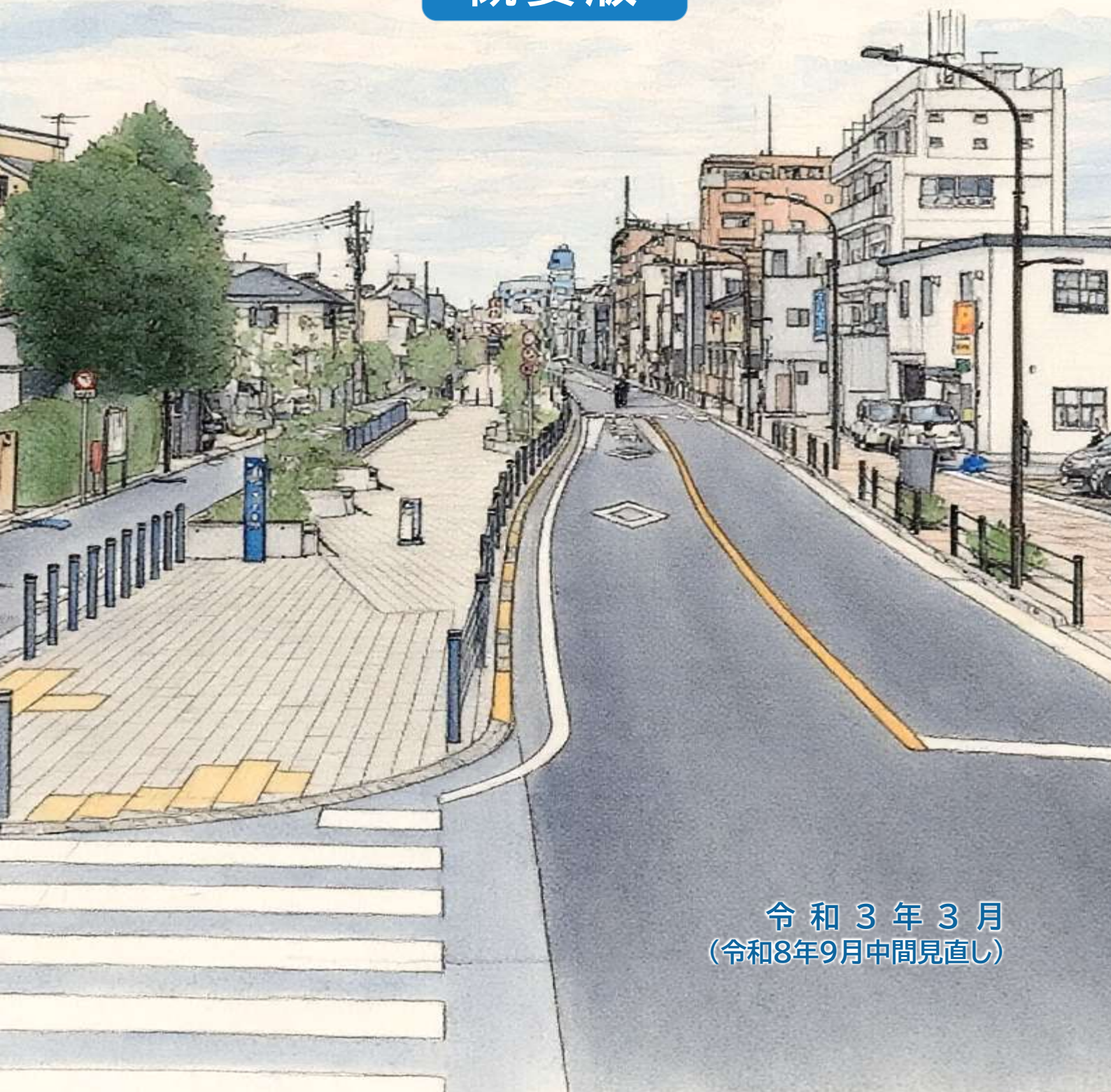
そのうち、新規追加路線：大田区道主要第 23 号線（池上一丁目付近）
大田区道６－124 号線（池上四丁目付近）
大田区道 17－１号線（京浜島二丁目付近）
補助 43 号線（池上二丁目付近）

3　今後のスケジュール

令和８年９月中に大田区無電柱化推進計画中間見直しを公表予定。

大田区無電柱化推進計画

概要版



令和３年３月
（令和8年9月中間見直し）

大田区無電柱化推進計画　概要版

目　次

はじめに　……1

1. 無電柱化推進計画の位置付け　……1

2. 区における無電柱化の現状　…… 2

3. 無電柱化の基本的な考え方　…… 3

4. 無電柱化を推進する路線　…… 5

5. 無電柱化を推進するために講じる施策　…… 8

はじめに

防災・安全・景観の観点から、全国的に無電柱化が推進

○ 災害による被害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、道路の地下空間を活用して電力線や通信線などをまとめて収容する無電柱化が、全国的に進められてきています。

大田区においても計画的かつ効率的な無電柱化を推進

○ 大田区においても、『大田区無電柱化基本方針』を令和2年3月に策定し、区内において無電柱化を推進するための基本的な考え方を示すとともに、この基本方針に基づき、令和3年3月に『大田区無電柱化推進計画』を策定し、計画的かつ効果的な無電柱化を推進してきました。

無電柱化の推進を加速化に向けて、無電柱化推進計画の中間見直しを実施

○ このたび、国や東京都が定める無電柱化推進計画が令和8年度に改定されたことや、近年の区を取り巻く社会情勢の変化、無電柱化に関わる新たな制度・技術・手法の開発等をふまえて、無電柱化の推進を加速化させていくために、本計画の中間見直しを行いました。

1. 無電柱化推進計画の位置付け

■ 区における無電柱化推進計画の位置づけ

○ 『無電柱化の推進に関する法律』第8条第2項に努力義務として規定されている、区における無電柱化の推進に関する施策を示すものです。

○ 関連計画と連携したうえで、『大田区無電柱化基本方針』に基づき、無電柱化を推進する路線などの具体的な内容や整備目標を定めたものです。

■ 無電柱化推進計画の期間

○ 令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）までの10年間
（令和8年度の中間段階で計画の見直しを実施）

2. 区における無電柱化の現状

本計画に基づく計画的な無電柱化を推進

○ 本計画で、「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」に位置付けた路線の中間見直し（令和8年3月31日）時点における無電柱化事業への着手率は81.0%、整備率は 32.8%となっています。

◆ 「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」の無電柱化の進捗状況

【着手率】

策定時	71.7%（5.55 km）	中間見直し時	81.0%（6.27 km）

【整備率】

策定時	0.0%（0.0 km）	中間見直し時	32.8%（2.54 km）

○ 大田区が管理する区道約775kmのうち、約 2.1%に該当する約16.0kmの無電柱化を実施してきています。

◆ 無電柱化の整備事例

○ 補助第44号線



○ 区画街路第1号線



3. 無電柱化の基本的な考え方

■ 無電柱化の目的

無電柱化の目的① 都市防災機能の強化

○ 災害発生時における電柱の倒壊による避難や救助への障害発生や被害の拡大を防止するため、緊急輸送道路などの防災に寄与する道路の無電柱化を推進

◆ 災害時の救助活動を妨げる電柱の例(1)





無電柱化の目的② 安全で快適な歩行空間の確保

○ 高齢者や障害者、子ども、自転車利用者など、すべての人々が安全・安心に通行できる道路空間を確保する観点から無電柱化を推進

◆ 歩行者の通行を妨げる電柱の例(2)





無電柱化の目的③ 良好な都市景観の創出

○ にぎわいのある都市景観を確保する観点から、商店街や駅前周辺等における無電柱化を推進

○ 歴史的な景観や自然景観の保全など、良好な景観形成の観点から無電柱化を推進

◆ 良好な景観を創出した例(成田山表参道)(3)





【出典】(1)、(2)：国土交通省ホームページ(https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/index.html)
(3)：『道路空間再編・利用事例集』(国土技術政策総合研究所資料)

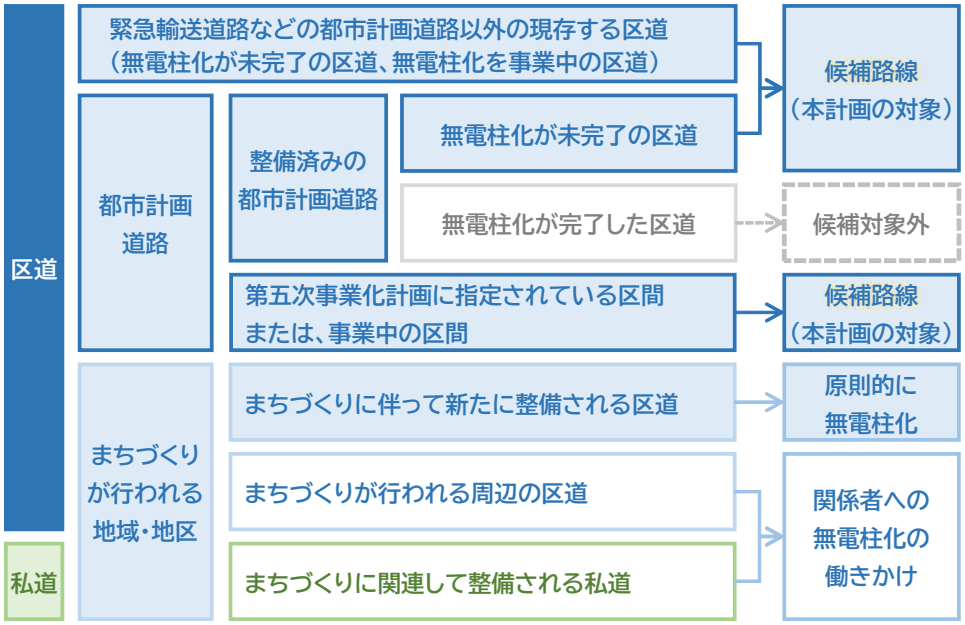
■ 無電柱化の対象

○ 本計画は、『大田区内に存在する区が管理する道路（区道）』を対象とします。

○ 区が新たに整備する都市計画道路※は、原則無電柱化を行います。また、整備が完了した都市計画道路のうち、無電柱化を実施していない道路についても無電柱化を推進します。

○ 市街地開発事業や大規模開発などのまちづくりに伴って新たに整備される区道についても無電柱化を行うとともに、関連して整備される私道や開発区域外の区道の無電柱化に向けて関係者への働きかけや協力を行います。

◆ 大田区における無電柱化の対象



※ 都市計画道路 ： 都市の骨格を形成するための幹線道路

◆ 令和元年房総半島台風における被害状況(1)





【出典】（1）： 千葉県ホームページ
（https://www.pref.chiba.lg.jp/bousaik/jibun/chishiki/r1-15gou.html）

4. 無電柱化を推進する路線

■ 無電柱化の3つの目的に合致する路線

○ 無電柱化の3つの目的『**都市防災機能の強化**』、『**安全で快適な歩行空間の確保**』、『**良好な都市景観の創出**』と関連する計画において、重要な路線として指定されている路線を『無電柱化の3つの目的に合致する路線』とします。

◆ **無電柱化の3つの目的に合致する関連計画と路線**

無電柱化の目的	関連する区の計画	指定されている重要な道路
都市防災機能の強化	大田区地域防災計画	障害物除去路線・緊急輸送道路 防災拠点※への接続
安全で快適な歩行空間の確保	大田区移動円滑化促進方針	生活関連経路 重点整備地区内の区道 移動円滑化促進地区内の区道
良好な都市景観の創出	大田区景観計画	景観重要公共施設の周辺区道 景観形成重点地区内の区道

※ 防災拠点 ： 区役所・警察署・災害拠点病院・災害拠点連携病院・避難場所

■ 無電柱化の必要性が特に高い路線

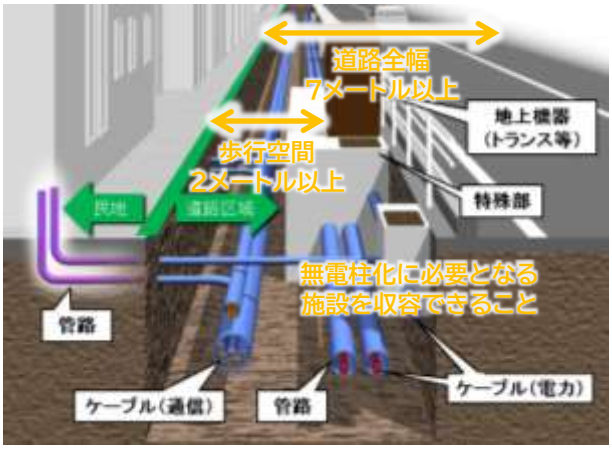
○ 近年、激甚化・頻発化している台風・豪雨・地震などの自然災害により、電柱が破損・倒壊すると、長期間にわたる停電や道路閉塞が生じることがあります。

○ このような背景をふまえ、自然災害に対して区民の生命や財産を守り、被害を最小限に抑えることを最優先すべきと捉え、主に『都市防災機能の強化』につながる路線を重視して無電柱化を進めます。

■ 無電柱化に必要となる地上・地下の空間を確保できる路線

○ 無電柱化の実施には、地上・地下に十分な空間が確保されていることが必要であることから、現時点で、十分な空間を確保できる路線を『無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線』として選定します。

◆ **無電柱化に必要となる地上・地下の空間**(1)



【出典】(1) ： 国土交通省ホームページ
(https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html)

■ 今後 10 年間で優先的に無電柱化を進めて行く路線

○ 6ページの内容をふまえて、以下の路線を今後 10 年間に無電柱化を進めて行く路線に選定しました。

◆ **今後 10 年間で優先的に無電柱化を進めて行く路線**

大田区道主要23号線
（本門寺新参道交差点～霊山橋南側）

● 主な選定理由
【防災】障害物除去路線に指定
【安全】移動円滑化促進地区に指定
【防災】災害拠点病院に近接
【景観】優れた景観の創出に期待



大田区道主要23号線
（霊山橋北側～池上本門寺総門前）

● 主な選定理由
【防災】障害物除去路線に指定
【安全】移動円滑化促進地区に指定
【防災】避難場所に近接
【景観】優れた景観の創出に期待



区道6-124号線

● 主な選定理由
【安全】移動円滑化促進地区に指定
【防災】災害拠点病院に近接
【景観】優れた景観の創出に期待
※ 池上地区のまちづくりの進捗をふまえて整備を実施



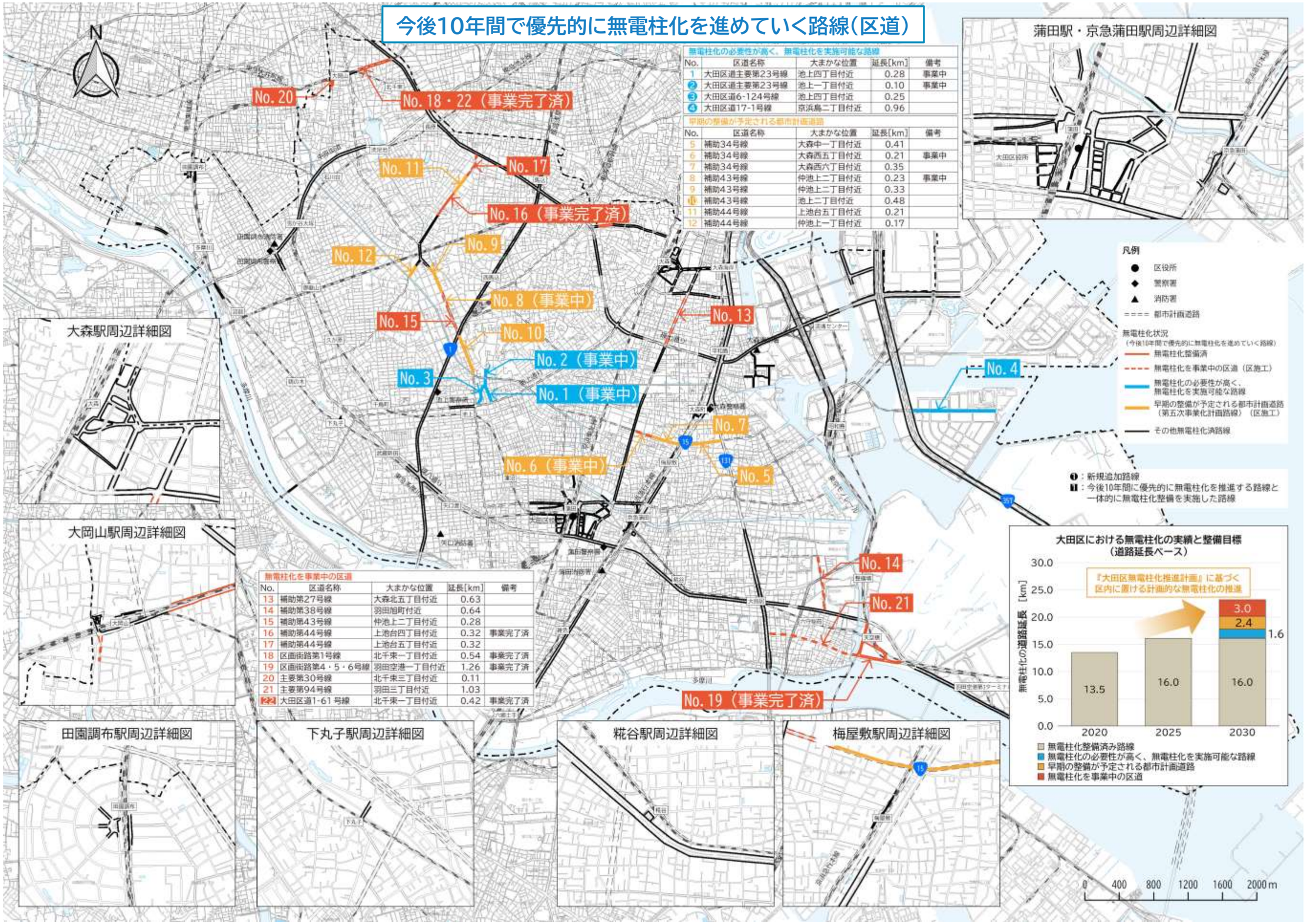
区道17-1号線

● 主な選定理由
【防災】緊急輸送道路に指定
【防災】障害物除去路線に指定
【防災】大規模救出救助活動拠点や、物資輸送拠点に接続



※ 上記の路線に加えて、現在無電柱化を事業中の区道と、「東京における都市計画道路の整備方針」に定められた道路についても、今後 10 年間で優先的に無電柱化を進めて行きます。

今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線（区道）



無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線

No.	区道名称	大まかな位置	延長[km]	備考
1	大田区道主要第23号線	池上四丁目付近	0.28	事業中
2	大田区道主要第23号線	池上一丁目付近	0.10	事業中
3	大田区道6-124号線	池上四丁目付近	0.25	
4	大田区道17-1号線	京浜島二丁目付近	0.96	

早期の整備が予定される都市計画道路

No.	区道名称	大まかな位置	延長[km]	備考
5	補助34号線	大森中一丁目付近	0.41	
6	補助34号線	大森西五丁目付近	0.21	事業中
7	補助34号線	大森西六丁目付近	0.35	
8	補助43号線	仲池上二丁目付近	0.23	事業中
9	補助43号線	仲池上二丁目付近	0.33	
10	補助43号線	池上二丁目付近	0.48	
11	補助44号線	上池台五丁目付近	0.21	
12	補助44号線	仲池上一丁目付近	0.17	

無電柱化を事業中の区道

No.	区道名称	大まかな位置	延長[km]	備考
13	補助第27号線	大森北五丁目付近	0.63	
14	補助第38号線	羽田旭町付近	0.64	
15	補助第43号線	仲池上二丁目付近	0.28	
16	補助第44号線	上池台四丁目付近	0.32	事業完了済
17	補助第44号線	上池台五丁目付近	0.32	
18	区画街路第1号線	北千束一丁目付近	0.54	事業完了済
19	区画街路第4・5・6号線	羽田空港一丁目付近	1.26	事業完了済
20	主要第30号線	北千束三丁目付近	0.11	
21	主要第94号線	羽田三丁目付近	1.03	
R2	大田区道1-61号線	北千束一丁目付近	0.42	事業完了済

■ 整備目標

○ 優先的に無電柱化を進めていく路線については、計画期間である令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）までの10年間に、以下を実施することを目標とします。

◆ **今後 10 年間における無電柱化の目標（令和8年度中間見直し）**

無電柱化の整備目標	対象路線		令和7年度末時点の進捗状況	
	位置付け	延長及び路線数	延長及び路線数	進捗率（延長ベース）
無電柱化実施のための測量・調査・設計等への着手	無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線	1.59 km（4路線）	0.38 km（2路線）	23.9 %
	早期の整備が予定される都市計画道路	2.39 km（8 路線）	0.44 km（2路線）	18.4 %
	計	3.98 km（12 路線）	0.82 km（4路線）	20.7 %
実施中の事業の早期完了	無電柱化を事業中の区道	5.55 km（10路線）	2.54 km（4路線）	45.8 %

※ 事業完了は、無電柱化にかかる電線共同溝の整備及び電柱の抜柱が完了したことを表します。
ただし、無電柱化事業とは別に道路の整備工事が実施されている場合があります。）

5. 無電柱化を推進するために講じる施策

○ 低コスト手法の活用
○ 多様な整備方法の検討
○ 補助金制度の活用
○ 関係者間の連携強化
○ 都道と区道の連携強化

◆ **関係者間の連携強化により学校や公園等の公共施設を活用して地上機器を設置した例**





【出典（左図）】『東京都電線共同溝整備マニュアル　参考資料 【狭あい道路編】』（東京都建設局）
【出典（右図）】【出典】『東京都無電柱化計画（改定）』（東京都、令和3年6月）



大田区無電柱化推進計画　概要版

令和3年3月（令和8年9月中間見直し）

- 発行　大田区
- 発行　大田区　都市基盤整備部　都市基盤管理課

〒144－8621　東京都大田区蒲田5－13－14
電話　　：03－5744－1304
FAX　　：03－5744－1527
E－Mail：toshikan@city.ota.tokyo.jp

大田区無電柱化推進計画

（案）

令 和 ３ 年 ３ 月

（ 令 和 ８ 年 ９ 月 中 間 見 直 し ）

大 田 区

大田区無電柱化推進計画

目　次

はじめに…… 1

1.　無電柱化推進計画の位置付け …… 2
1）区における無電柱化推進計画の位置付け……2
2）無電柱化推進計画の期間……3

2. 無電柱化の現状と課題…… 4
1）区における無電柱化の現状……4
2）区道において無電柱化を推進する上での課題……8

3. 無電柱化推進の基本的な考え方…… 10
1）無電柱化の目的…… 10
2）無電柱化の対象…… 12

4.　無電柱化を推進する路線…… 13
1）候補路線の選定方法……13
2）無電柱化の3つの目的に合致する路線……14
3）無電柱化の必要性が特に高い路線……14
4）無電柱化に必要となる地上・地下の空間を確保できる路線 ……16
5）今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線……17
6）整備目標 ……20

5.　無電柱化を推進するために講じる施策…… 22
1）低コスト手法の活用……22
2）多様な整備手法の活用 ……22
3）補助金制度の活用 ……24
4）関係者間の連携強化……24
5）都道と区道の連携強化……25

6.　無電柱化推進のためのその他の施策…… 26
1）広報・啓発・コミュニケーション活動……26
2）無電柱化のスピードアップに向けた取り組みの推進……26
3）新たな電柱設置の抑制……28
4）関係事業者と一体となった区全体の無電柱化の推進……28
5）まちづくり等で行う無電柱化 ……28

（参考資料）　災害におけるライフラインの被害状況

はじめに

平成23年3月の東日本大震災や令和元年9月の台風15号など、大規模な自然災害がたびたび発生していますが、このような災害時において、電柱の倒壊により電力・通信機器に支障が生じただけでなく、倒壊した電柱や断線した電線が道路をふさぎ、救急活動や物資の輸送などの妨げとなりました。

また、道路上に設置された電柱は、歩行者、自転車、車いす等の通行の妨げとなることがあり、張り巡らされた電線は良好な街並みや景観を損なうものとなっています。

このような状況を受けて、災害による被害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、道路の地下空間を活用して電力線や通信線などをまとめて収容する無電柱化が、全国的に進められてきています。

国では、無電柱化の推進に関する施策を総合的、計画的かつ迅速に推進すること等を目的として『無電柱化の推進に関する法律（以下、『無電柱化法』という）』を定め、平成28年に施行しており、第8条では、国や東京都が定める無電柱化推進計画を基本として、市区町村においても無電柱推進計画を策定するよう努力義務を課しています。

大田区においても、防災性の向上や安全な歩行空間の整備などを目的として無電柱化を実施してきましたが、整備に必要な用地の確保が困難であるなどの課題もあり、整備完了区間は区道全体からみるとわずかな部分にとどまっています。

これらの背景やこれまでの取り組みをふまえ、『大田区無電柱化基本方針』を令和2年3月に策定し、区内において無電柱化を推進するための基本的な考え方を示すとともに、この基本方針に基づき、令和3年3月に『大田区無電柱化推進計画』を策定し、計画的かつ効果的な無電柱化を推進してきました。

このたび、国や東京都が定める無電柱化推進計画が令和8年度に改定されたことや、近年の区を取り巻く社会情勢の変化、無電柱化に関わる新たな制度・技術・手法の開発等をふまえて、無電柱化の推進を加速化させていくために、本計画の中間見直しを行いました。

1. 無電柱化推進計画の位置付け

1） 区における無電柱化推進計画の位置付け

本計画は、『無電柱化の推進に関する法律』第8条第2項に努力義務として規定されている、区における無電柱化の推進に関する施策を示すものです。

大田区では、大田区基本構想に掲げた将来像『心やすらぎ　未来へはばたく　笑顔のまち　大田区』の実現に向け、関連する計画と計画間調整したうえで、『大田区無電柱化基本方針』をもとに、無電柱化を計画的かつ効果的に推進することとしています。

本計画は、『大田区無電柱化基本方針』に基づき、無電柱化を推進する路線などの具体的な内容や整備目標を定めたものです。

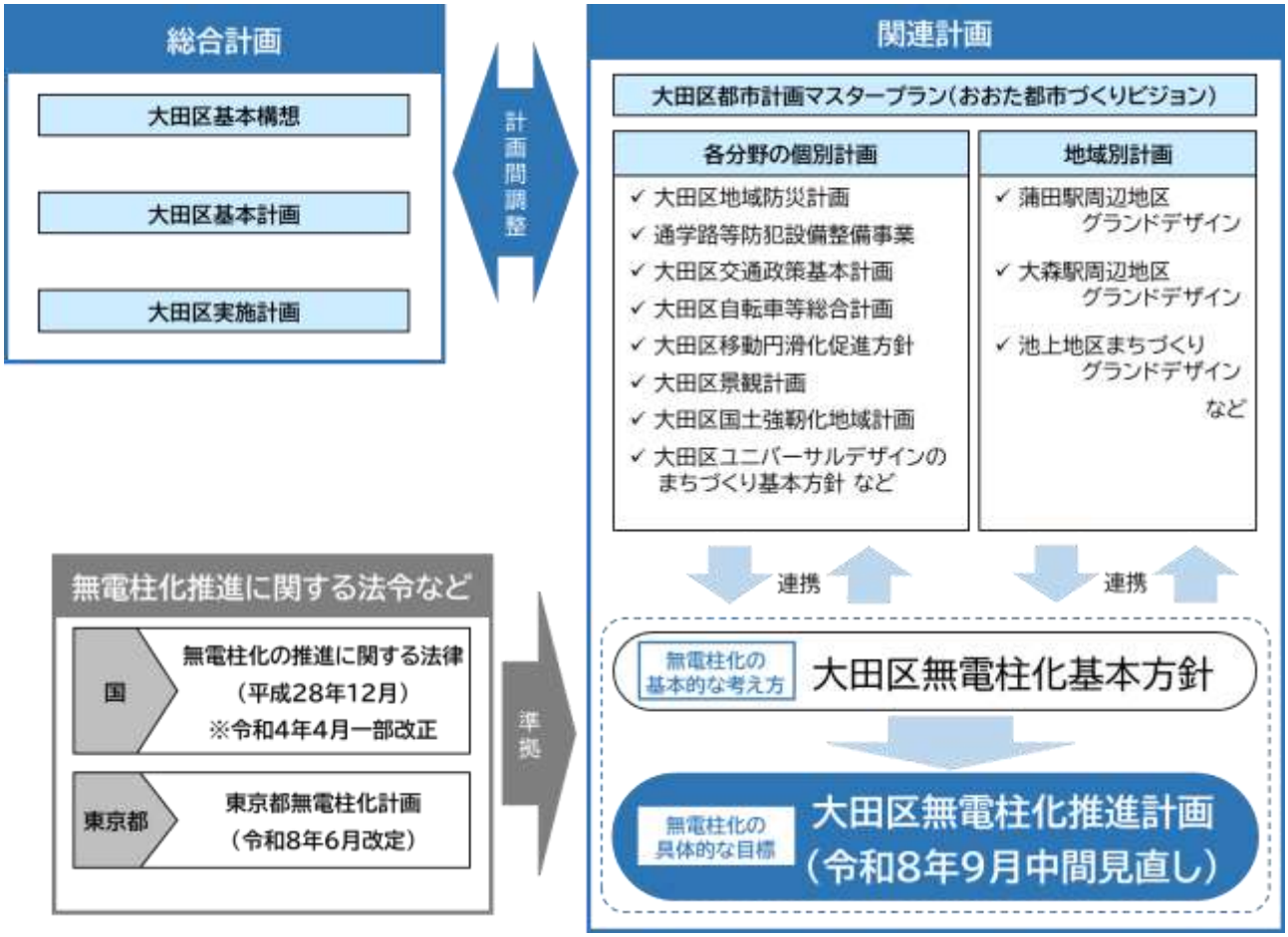


図1　大田区無電柱化推進計画の位置付け

2） 無電柱化推進計画の期間

大田区無電柱化推進計画は、区におけるまちのあり方を具体化した『大田区都市計画マスタープラン』（令和4年3月改定）や関連する計画と計画間調整し、大田区基本構想で掲げた将来像の実現をめざすものです。

本計画は、令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）までの10年間を計画期間とします。

なお、事業の進捗状況や区をとりまく状況の変化に加え、無電柱化に関わる新たな制度・技術・手法の開発等をふまえ、令和8年度の中間段階で計画の見直しを行いました。

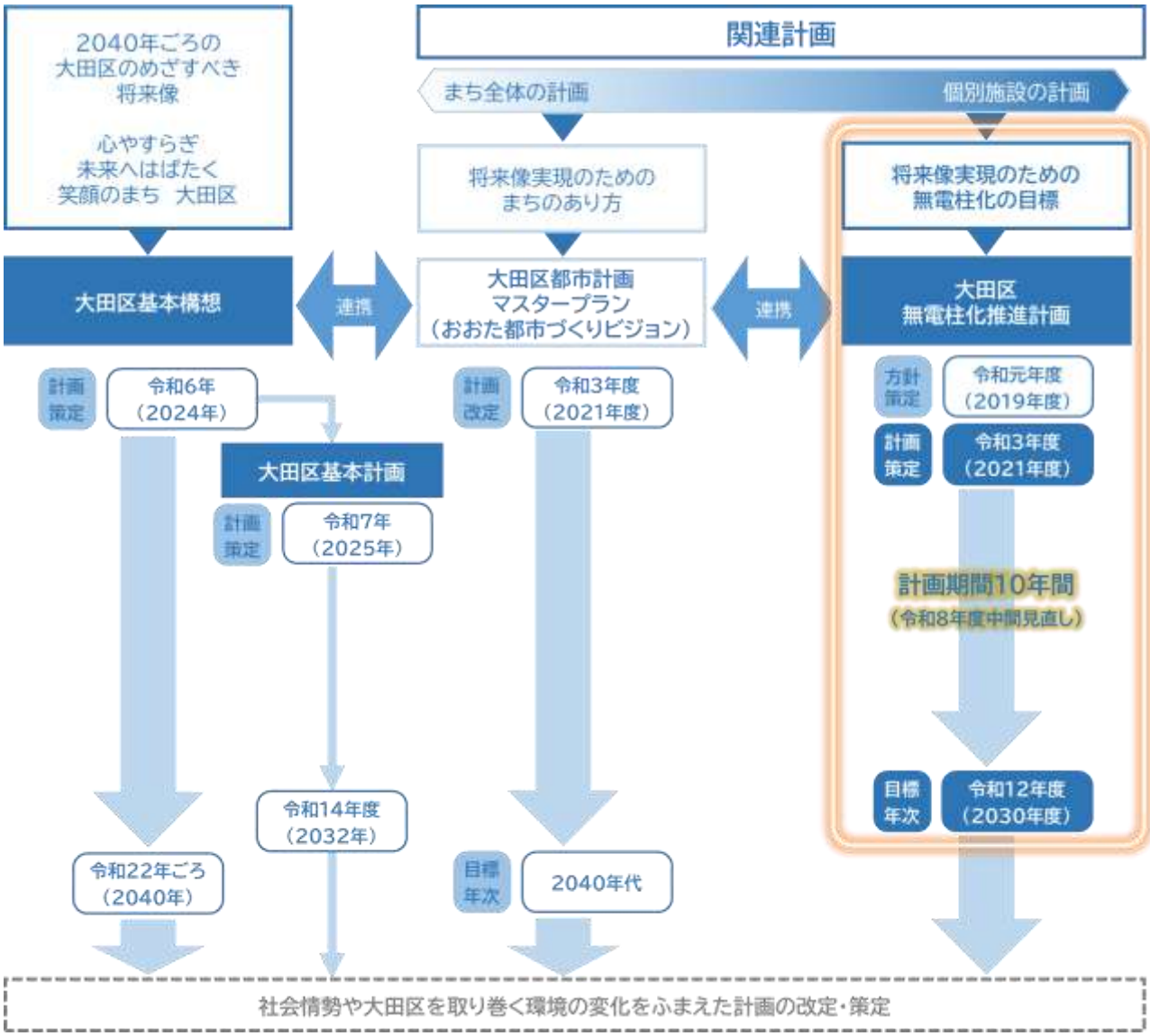


図2 無電柱化推進計画の期間

2. 無電柱化の現状と課題

1） 区における無電柱化の現状

① これまでの取り組み

蒲田駅・大森駅などの駅周辺や、都市計画道路、災害発生時の救命・救急活動や円滑な避難の際に重要となる道路障害物除去路線などにおいて、無電柱化を行っています。

また、災害時における道路交通ネットワークの形成に重要な役割を担う緊急輸送道路などにおいても、無電柱化を進めています。



図3 蒲田駅東口周辺



図4 補助第44号線上池台付近

上記に加えて、京急蒲田駅・糀谷駅付近などで行われた再開発事業においても、関係者の協力により無電柱化を実施したほか、電力事業者や通信事業者による無電柱化も進められました。

さらに、令和3年度（2021年度）からは、本計画で「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」に位置付けた路線について、令和12年度（2030年度）までに「無電柱化実施のための測量・調査設計等への着手」や、「実施中の無電柱化事業の早期完了」することを目標とした計画的な無電柱化を推進しています。

②　無電柱化推進計画の進捗状況

「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」の中間見直し（令和8年3月31日）時点における無電柱化事業への着手率※1は81.0%、整備率※2は 32.8%となっています。

表1　今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線の無電柱化の進捗状況

区道名称	道路延長［km］	大まかな位置	無電柱化の進捗状況	
			策定時（令和3年2月1日時点）	中間見直し時（令和8年3月31日時点）
大田区道主要第23号線	0.28	池上四丁目付近	未着手	事業中
補助34号線	0.41	大森中一丁目付近	未着手	未着手
補助34号線	0.21	大森西五丁目付近	未着手	事業中
補助34号線	0.35	大森西六丁目付近	未着手	未着手
補助43号線	0.23	仲池上二丁目付近	未着手	事業中
補助43号線	0.33	仲池上二丁目付近	未着手	未着手
補助44号線	0.21	上池台五丁目付近	未着手	未着手
補助44号線	0.17	仲池上一丁目付近	未着手	未着手
補助第27号線	0.63	大森北五丁目付近	事業中	事業中
補助第38号線	0.64	羽田旭町付近	事業中	事業中
補助第43号線	0.28	仲池上二丁目付近	事業中	事業中
補助第44号線	0.32	上池台四丁目付近	事業中	事業完了
補助第44号線	0.32	上池台五丁目付近	事業中	事業中
区画街路第1号線	0.54	北千束一丁目付近	事業中	事業完了
区画街路第4･5･6号線	1.26	羽田空港一丁目付近	事業中	事業完了
主要第30号線	0.11	北千束三丁目付近	事業中	事業中
主要第94号線	1.03	羽田三丁目付近	事業中	事業中
大田区道1-61号線※3	0.42	北千束一丁目付近	事業中	事業完了
整備予定延長※4　合計	**7.74**	事業中路線延長※5	5.55 km	3.73 km
うち、当初計画延長	7.32	事業完了路線延長※6	0.00 km	2.54 km
		着手率※1	71.7 %	81.0%
		整備率※2	0.0 %	32.8 %

※1 着手率＝（事業中路線延長 ＋ 事業完了路線延長）÷ 整備予定延長 合計 × 100

※2 整備率＝事業完了路線延長 ÷ 整備予定延長 合計 × 100

※3 大田区道1-61号線は「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」に指定された区画街路第1号線と一体的に整備を実施済み

※4 整備予定延長：「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」と、大田区道1-61号線の延長の合計

※5 事業中路線延長：「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」のうち、無電柱化実施のための測量･調査･設計等に着手している路線および、事業認可済みの都市計画道路の延長の合計

※6 事業完了路線延長：「今後10年間で優先的に無電柱化を推進する路線」のうち、無電柱化整備完了済みの路線の延長の合計

これらの取り組みにより、中間見直し時点で、大田区が管理する区道約775kmのうち、約 2.1%※1に該当する約16.0kmの無電柱化を実施してきています。

また、区内では、国土交通省による国道1号や国道15号などの無電柱化、東京都による環八通りや中原街道などの無電柱化が進められてきています。

さらに、電柱を増やさない取り組みとして、緊急輸送道路を対象に、道路法第37条に基づく占用制限（電柱の新設禁止）を、令和6年4月1日から実施しています。

※1 無電柱化率 ＝（無電柱化済みの区道の延長）÷（区道の延長）× 100
※2 区道の延長 策定時 777.01km（大田区政ファイル，平成30年度版）
中間時 774.73km（大田区データ 2025（令和7年度版））

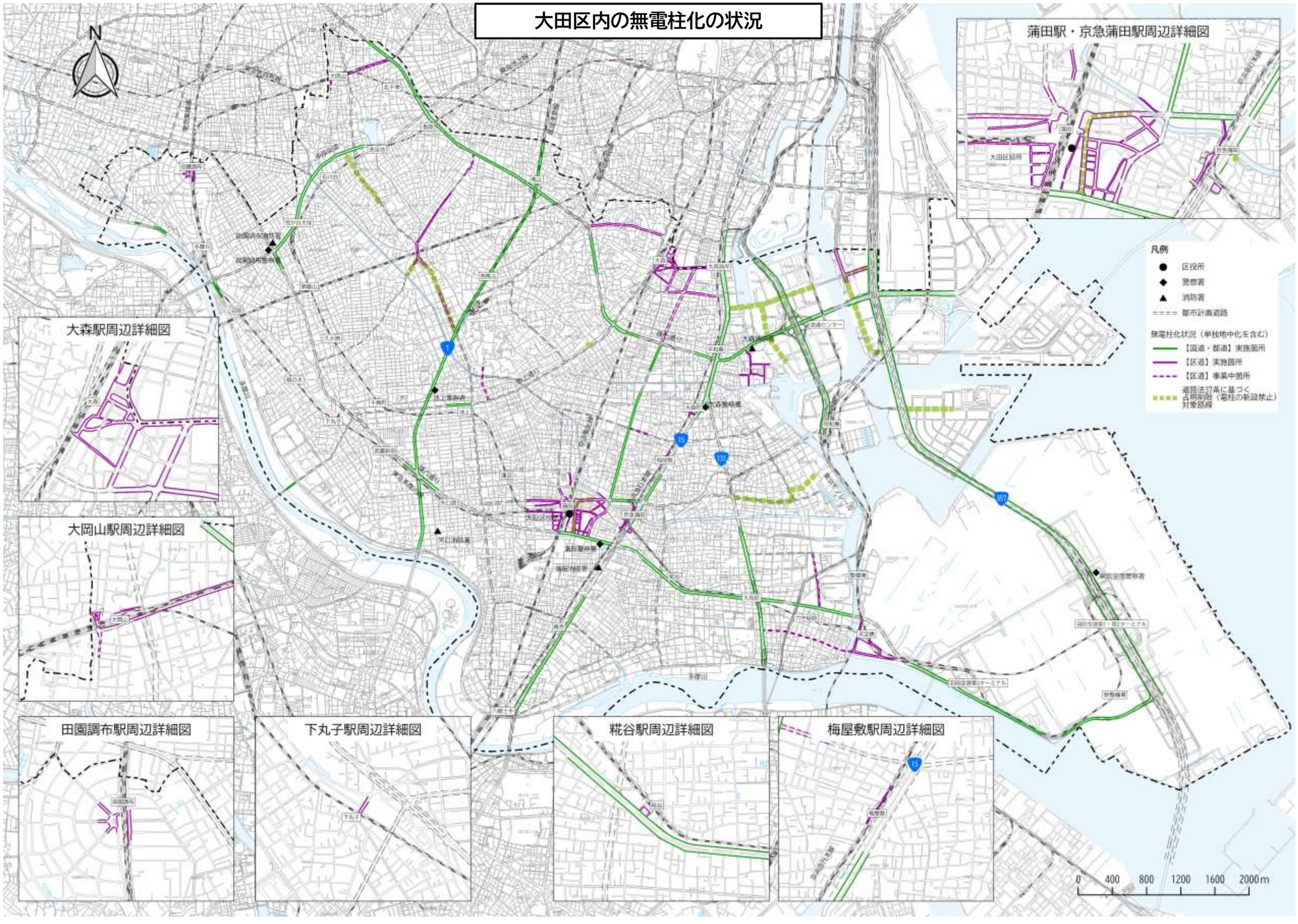


図5　大田区内の無電柱化の状況

2） 区道において無電柱化を推進する上での課題

① 道路の幅が狭く、電線共同溝の整備空間がない

現在の無電柱化は、主に電線共同溝方式によって進められています。電線共同溝方式による無電柱化では、電力ケーブルや通信ケーブルの管理・操作等を行うための地上機器を設置する必要があります。

このため、地上機器を設置しても円滑に通行できるよう、歩行空間を確保する必要がありますが、多くの区道は、歩道が無い又は歩道幅員が2.5m以下の道路となっています。

また、車道や歩道の地下空間には上水道・下水道・ガス等の管路が埋設されているため、電線共同溝の管路や特殊部を埋設するスペースを確保することが難しく、無電柱化が困難な状況にあります。



【出典】『無電柱化推進のあり方検討委員会』資料1，平成29年1月26日，国土交通省

図6 標準的な地上機器の形状

② 電線共同溝の整備には多大な費用が必要になる

無電柱化を行うためには、電柱に設置されている電力・通信ケーブルや関連する設備などを、道路の地下空間に埋設する必要があります。

このため、既に埋設されている上水道・下水道・ガス等の管路を移設しなければなりません。

区と関係企業はそれぞれ費用負担をして無電柱化を行いますが、一般的に電線共同溝方式によって施設延長※1km を無電柱化するためには約5.3億円もの費用が必要になるとされています。

なお、沿道の土地利用状況等にもよりますが、区がこれまでに電線共同溝を整備した箇所においても、同程度の費用となっています。

※ 施設延長 ： 電線共同溝施設の延長



【出典】『東京都無電柱化計画（改定）』（東京都、令和3年6月）

図7 電線共同溝の整備に必要なコスト

③　無電柱化の工事には長い期間が必要になる

無電柱化を行うためには、既に埋設されている上水道・下水道・ガス等の企業者所有の管路を移設する必要があります。

これらの管路の移設は、企業ごとに順次行う必要があるため、例えば、延長400mの道路を無電柱化するためには7年の期間が必要になるとされています。

また、区で行っている無電柱化の工事は、都市計画事業と合わせて実施することが多く、都市計画事業と合わせて実施する場合には、用地取得に時間を要するため、工事着手までにさらに多くの年月が必要になる場合があります。



【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』(東京都、令和3年6月)

図8　電線共同溝の整備に必要になる期間の例(道路延長400mあたり)

④　関係者との合意形成を円滑に図っていく必要がある

無電柱化を実施するためには、電線管理者などの関係者との協議を円滑に行い、具体的な無電柱化方法・コスト縮減や工期短縮の方法などに対する調整が必要になります。

また、無電柱化の実施に伴う地上機器の設置や、現在設置されている商店街灯・防犯カメラ・難視聴ケーブル※等の対応方法などについて、沿道の区民や関係者の理解と協力を得られるように努めることが必要になります。

※　建物や高架橋などによってテレビ放送の電波の受信が妨げられている地域に設置

⑤　無電柱化を計画的かつ効果的に推進していく必要がある

無電柱化の工事には長い時間を要することから、何よりも、無電柱化を行う路線の沿道にお住まいの方の協力が必要です。

どのような場所をいつ無電柱化するか、その優先順位、効果等を見据えて進めていかなければなりません。緊急性や、関連する区の計画や事業との連携、地域の気運などを捉えて、より計画的かつ効果的に無電柱化を図っていくことが大切です。

3. 無電柱化推進の基本的な考え方

1） 無電柱化の目的

『大田区無電柱化基本方針』において、無電柱化の目的を以下のとおり定めており、着実に推進することにより、区の将来像の実現をめざします。

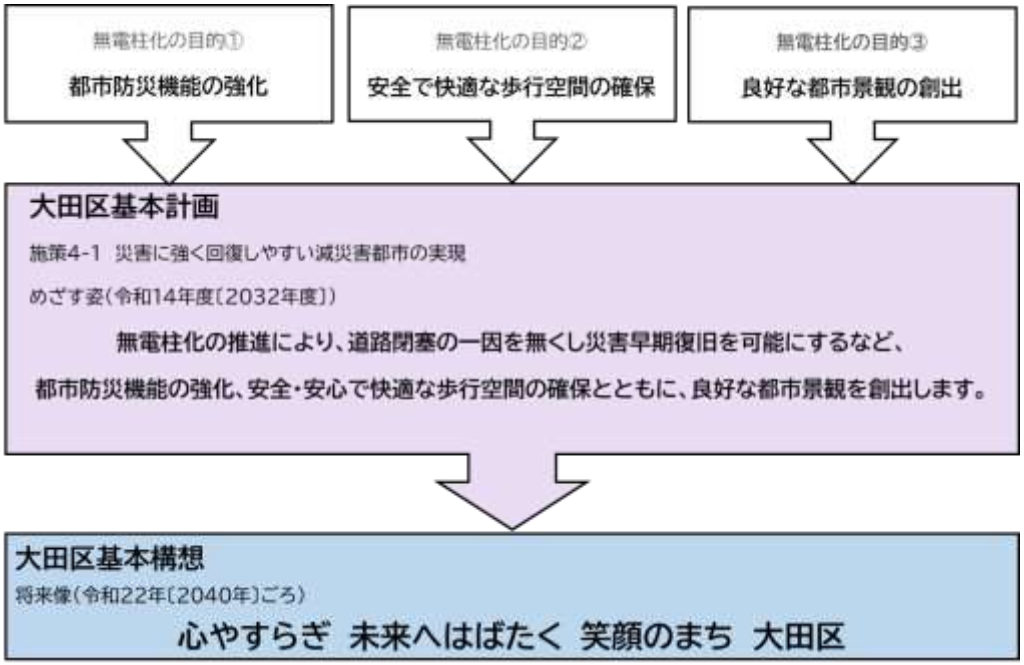


図9 大田区における無電柱化の目的

無電柱化の目的① 都市防災機能の強化

災害発生時における電柱の倒壊による避難や救助への障害発生や被害の拡大を防止するため、大田区地域防災計画に基づき、緊急輸送道路などの防災に寄与する道路の無電柱化を推進します。



【出典】 国土交通省ホームページ（https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/index.html）

図10 災害時の救助活動を妨げる電柱の例

無電柱化の目的②　安全で快適な歩行空間の確保

高齢者や障害者、子ども、自転車利用者など、すべての人々が安全・安心に通行できる道路空間を確保する観点から、『大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針』、『大田区自転車等総合計画』、『通学路等防犯設備整備事業』など、関連する計画・事業と連携・調整を図りながら無電柱化を推進します。



【出典】 国土交通省ホームページ（https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/index.html）

図11　歩行者の通行を妨げる電柱の例

無電柱化の目的③　良好な都市景観の創出

『大田区景観計画』に加え、各地区のグランドデザインなどをふまえて、にぎわいのある都市景観を確保する観点から、商店街や駅前周辺等における無電柱化を推進します。また、歴史的な景観や自然景観の保全など、良好な景観形成を実現する観点からも無電柱化を推進します。



【出典】『道路空間再編・利用事例集』（国土技術政策総合研究所資料）

図12　良好な景観を創出した例（成田山表参道）

2） 無電柱化の対象

① 無電柱化の対象

本計画は、『大田区内に存在する区が管理する道路（区道）』を対象とします。

② 区が整備・管理する都市計画道路等

都市計画道路は、都市の骨格を形成するための幹線道路であり、区内の円滑で安全な交通の確保や防災性の向上にとって重要な道路となっています。

このため、区が新たに整備する都市計画道路については、原則として無電柱化を行います。また、これまでに整備が完了している都市計画道路のうち、無電柱化を実施していない道路についても、無電柱化を推進するものとします。

さらに、市街地開発事業や大規模開発などのまちづくりに伴って新たに整備される区道についても無電柱化を行うものとするほか、関連して整備される私道や開発区域外の区道についても無電柱化が行われるように、関係者への働きかけや協力を行っていきます。

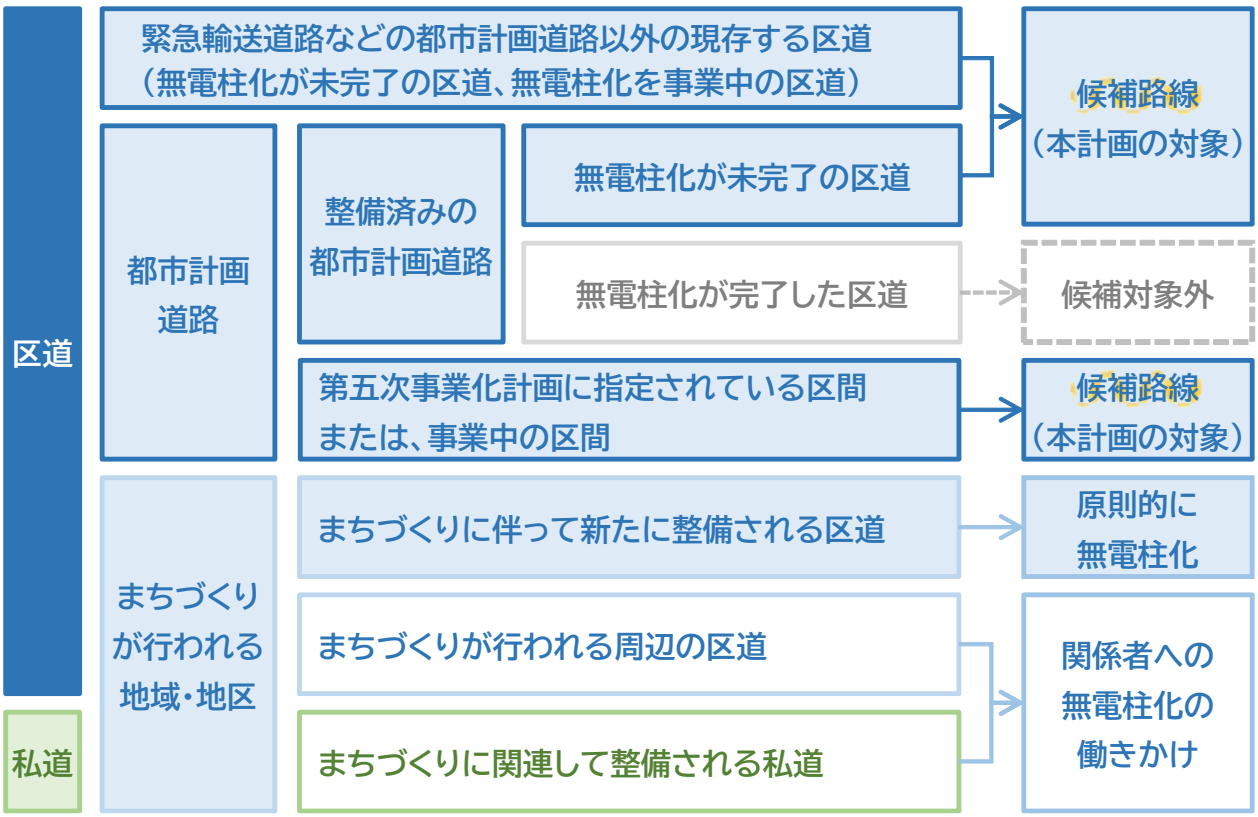


図13 大田区における無電柱化の対象

4. 無電柱化を推進する路線

1） 候補路線の選定方法

大田区では、無電柱化の3つの目的をふまえ、無電柱化の必要性が特に高い路線を対象として、今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線を選定します。

また、ここで決定した候補路線以外にも、無電柱化を事業中の区道については早期完了をめざすとともに、今後整備する都市計画道路についても無電柱化を行います。

なお、候補対象外となった路線についても、今回選定する候補路線の事業進捗、新たな技術・手法の開発や法制度等の動向、区を取り巻く社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて中間段階で優先的に無電柱化を進めていく路線に位置付けることを検討します。

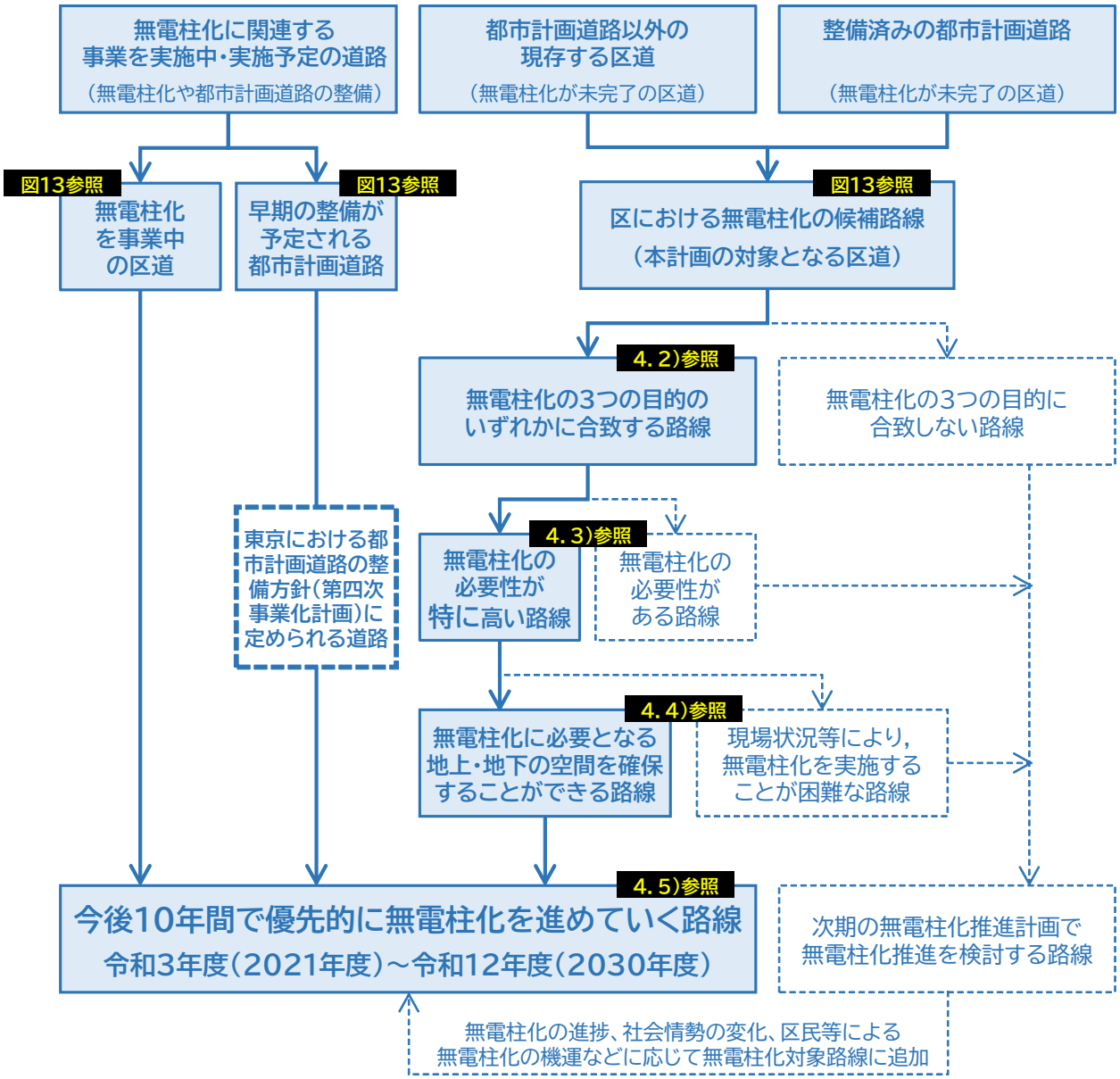


図14 優先的に無電柱化を推進する候補路線の選定方法

2） 無電柱化の3つの目的に合致する路線

無電柱化の目的である『都市防災機能の強化』、『安全で快適な歩行空間の確保』、『良好な都市景観の創出』と関連する計画のいずれかの計画において、重要な道路として指定されている路線を『無電柱化の3つの目的に合致する路線』として抽出します。

表2 無電柱化の3つの目的に合致する関連計画と路線

無電柱化の目的	関連する区の計画	指定されている重要な道路
都市防災機能の強化	大田区地域防災計画	障害物除去路線・緊急輸送道路 防災拠点※への接続道路
安全で快適な歩行空間の確保	大田区移動円滑化促進方針	生活関連経路 重点整備地区内の区道 移動等円滑化促進地区内の区道
良好な都市景観の創出	大田区景観計画	景観重要公共施設の周辺区道 景観形成重点地区内の区道

※ 区役所・警察署・消防署・災害拠点病院・災害拠点連携病院・避難場所

3） 無電柱化の必要性が特に高い路線

近年、気候変動の影響などから、台風や豪雨による被害が激甚化しています。令和元年9月に発生した令和元年房総半島台風では、千葉県を中心に約2，000本の電柱が破損・倒壊し、最大で約93万戸が長期間にわたり停電し、日常生活に多大な影響を生じました（巻末：参考資料）。



【出典】 千葉県ホームページ（https://www.pref.chiba.lg.jp/bousaik/jibun/chishiki/r1-15gou.html）

図15 令和元年房総半島台風における被害状況

また、首都圏においては直下型地震の発生が懸念されていますが、これまでに発生した東日本大震災や阪神・淡路大震災では、無電柱化によって電力・通信への被害を低減できることが確認されています（巻末：参考資料）。

さらに、令和6年1月に発生した能登半島地震では、約3，100本の電柱倒壊などにより道路閉塞が生じた一方で、無電柱化を実施した区間では、発災直後から救助・復旧活動を行う車両の通行が可能となっていたことから、無電柱化による災害発生時の救急活動や物資の輸送などの経路確保に対する効果が確認されました。

また、能登半島地震では、電柱・電線等の撤去作業は、道路管理者では対応できないため、電線管理者の協力が必要不可欠であり、電線管理者の作業（感電防止措置、電線切断、電柱撤去など）待ちが発生するという課題が確認されました。



【出典】『無電柱化のあり方検討委員会』資料1，令和7年6月16日，国土交通省

図16　災害時の電柱撤去における対応の一例

このような背景をふまえ、自然災害に対して区民の生命や財産を守り、被害を最小限に抑えることを最優先すべきであると捉え、主に『都市防災機能の強化』につながる路線を重視して無電柱化を進めるものとします。

4） 無電柱化に必要となる地上・地下の空間を確保できる路線

無電柱化の実施には、地上・地下に十分な空間が確保されていることが必要です。このため、現時点で以下の空間を確保することができる路線を『無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線』として選定します。

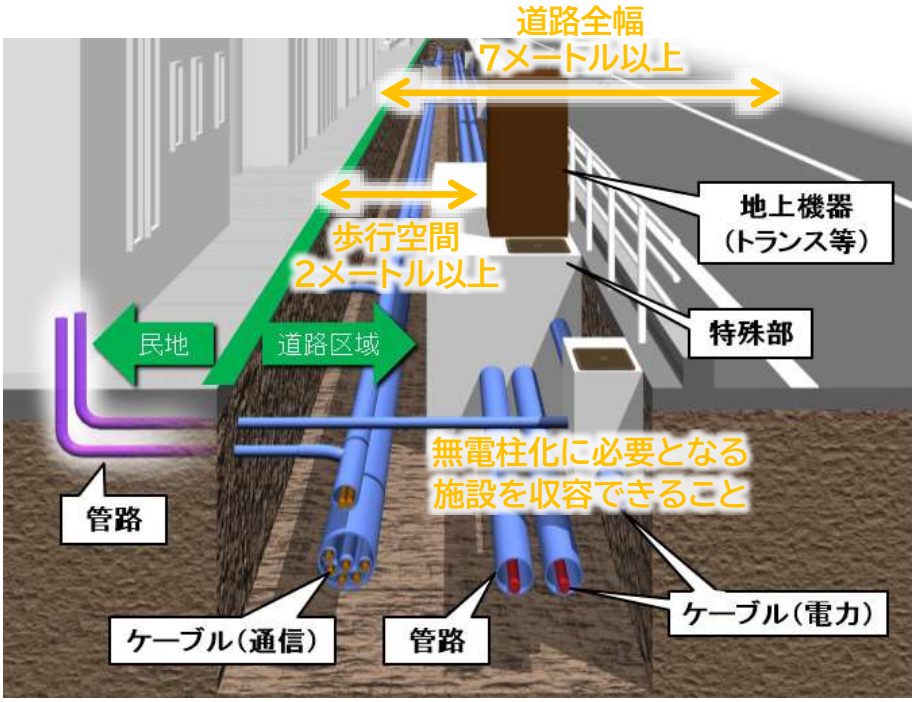
① 地上で必要となる空間

1） 地上機器を設置した後も、安全で円滑に通行するための歩行空間（幅員2メートル以上）を確保することができること。

2） 工事に必要となる重機の設置や作業スペースが確保でき、工事中における最低限の通行を確保することができること（道路全幅で7メートル以上）。

② 地下で必要となる空間

1） 現在埋設されている上水道・下水道・ガスなどの施設に加え、無電柱化に必要となる管路や特殊部を収容する空間を確保することができること。



【出典】 国土交通省ホームページ（https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_14.html）

図17 無電柱化に必要となる地上・地下の空間

5） 今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線

これまでに示した考え方や無電柱化の条件に基づき、今後10年間で優先的に無電柱化を進める路線として、『無電柱化を事業中の区道』と『早期の整備が予定される都市計画道路（東京における都市計画道路の整備方針に定められる道路）』に加え、『無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線』に該当する大田区道主要第23号線（本門寺新参道交差点～霊山橋南側）を選定しました。

また、本計画の中間見直しに伴い、今後10年間で優先的に無電柱化を進める路線に、大田区道主要第23号線（霊山橋北側～池上本門寺総門）、大田区道6-124号線（池上駅交差点～区道6-245号線交差部）、大田区道17-1号線（国道357号線（東京湾岸道路）交差部～大田清掃工場付近）の3路線を追加で選定しました。

『本門寺新参道交差点～霊山橋南側』を選定した理由

① 災害が発生した時に落下倒壊物などの除去や応急的な復旧を優先的に行う障害物除去路線に指定されていること。

② 移動円滑化促進地区に指定されている区間であること。

③ 災害によって生じた被災者の救急医療の拠点となる災害拠点病院に指定されている施設に近接していること。

④ 国指定重要文化財の指定もある池上本門寺の参道や呑川周辺の緑豊かな風景との調和など、優れた景観の創出も期待できること。

『霊山橋北側～池上本門寺総門前』を選定した理由（追加区間）

① 災害が発生した時に落下倒壊物などの除去や応急的な復旧を優先的に行う障害物除去路線に指定されていること。

② 移動円滑化促進地区に指定されている区間であること。

③ 大規模な延焼火災が生じた際に、火災がおさまるまで待機する避難場所に指定されている施設に近接していること。

④ 国指定重要文化財の指定もある池上本門寺の参道や呑川周辺の緑豊かな風景との調和など、優れた景観の創出も期待できること。

『区道6-124号線』を選定した理由（追加路線）

① 移動円滑化促進地区に指定されている区間であること。

② 災害によって生じた被災者の救急医療の拠点となる災害拠点病院に指定されている施設に近接していること。

③ 国指定重要文化財の指定もある池上本門寺の参道や呑川周辺の緑豊かな風景との調和など、優れた景観の創出も期待できること。

※区道 6-124 号線は、池上地区のまちづくりの進捗をふまえて整備を実施する

『区道17-1号線』を選定した理由（追加路線）

① 災害が発生した直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき緊急輸送道路に指定されていること。

② 災害が発生した時に落下倒壊物などの除去や応急的な復旧を優先的に行う障害物除去路線に指定されていること。

③ 災害時に救出・救助の拠点となる大規模救出救助活動拠点や、物資輸送拠点に指定されている施設に接続していること。

表3　今後10年間に優先的に無電柱化を推進する路線（令和8年度中間見直し）

❶：新規追加路線、 1 ：今後10年間に優先的に無電柱化を推進する路線と一体的に無電柱化整備を実施した路線

位置付け	No.	区道名称	延長［km］	無電柱化の進捗状況 策定時（令和3年度末時点）	無電柱化の進捗状況 中間時（令和7年度末時点）	備　考
無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線	1	大田区道主要第23号線	0.28	未着手	事業中	当初計画路線
	❷	大田区道主要第23号線	0.10	未着手	事業中	新規追加路線
	❸	大田区道 6-124 号線	0.25	未着手	未着手	
	❹	大田区道 17-1 号線	0.96	未着手	未着手	
早期の整備が予定される都市計画道路	5	補助34号線	0.41	未着手	未着手	当初計画路線
	6	補助34号線	0.21	未着手	事業中	
	7	補助34号線	0.35	未着手	未着手	
	8	補助43号線	0.23	未着手	事業中	
	9	補助43号線	0.33	未着手	未着手	
	❿	補助43号線	0.48	未着手	未着手	新規追加路線※1
	11	補助44号線	0.21	未着手	未着手	当初計画路線
	12	補助44号線	0.17	未着手	未着手	
無電柱化を事業中の区道	13	補助第27号線	0.63	事業中	事業中	当初計画路線
	14	補助第38号線	0.64	事業中	事業中	
	15	補助第43号線	0.28	事業中	事業中	
	16	補助第44号線	0.32	事業中	事業完了※2	
	17	補助第44号線	0.32	事業中	事業中	
	18	区画街路第1号線	0.54	事業中	事業完了※2	
	19	区画街路第4･5･6号線	1.26	事業中	事業完了※2	
	20	主要第30号線	0.11	事業中	事業中	
	21	主要第94号線	1.03	事業中	事業中	
	22	大田区道1-61 号線	0.42	事業中	事業完了※2	No. 18と一体的に整備
		整備予定延長　合計	9.53	※ 道路延長	（No.1～No.22 の合計）	
		うち、当初計画路線延長	7.32		（No.1、5～9、11～21 の合計）	
		うち、新規追加路線延長	1.79		（No.2～No.4、10 の合計）	

※1 東京における都市計画道路の整備方針（第五次事業化計画）の優先整備路線に新たに位置付けられた道路

※2「事業完了」とは、無電柱化にかかる電線共同溝の整備及び電柱の抜柱が完了したことを表します。
ただし、無電柱化事業とは別に道路の整備工事が実施されている場合があります。）

備考）『今後10年間に優先的に無電柱化を推進する路線』として指定された道路につながる道路についても、無電柱化の3つの目的の一体性を考慮し、調査･設計の段階で無電柱化の可能性について検討を行う。

6） 整備目標

優先的に無電柱化を進めていく路線については、計画期間である令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）までの10年間に、以下を実施することを目標とします。

表4　今後10年間における無電柱化の目標（令和8年度中間見直し）

無電柱化の整備目標	対象路線		令和7年度末時点の進捗状況	
	位置付け	延長及び路線数	延長及び路線数	進捗率（延長ベース）
無電柱化実施のための測量・調査・設計等への着手	無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線	1.59 km（4路線）	0.38 km（2路線）	23.9 %
	早期の整備が予定される都市計画道路	2.39 km（8 路線）	0.44 km（2路線）	18.4 %
	計	3.98 km（12 路線）	0.82 km（4路線）	20.7 %
実施中の事業の早期完了	無電柱化を事業中の区道	5.55 km（10路線）	2.54 km（4路線）	45.8 %

令和2年4月1日時点で、大田区が管理する区道の約1.4%に該当する約10.6kmが無電柱化されていますが、無電柱化推進計画策定に伴い、電力事業者による無電柱化の実施状況など、最新状況を精査した結果、令和3年2月1日時点の整備延長は13.5 km となりました（このときの無電柱化率は1.7%）。

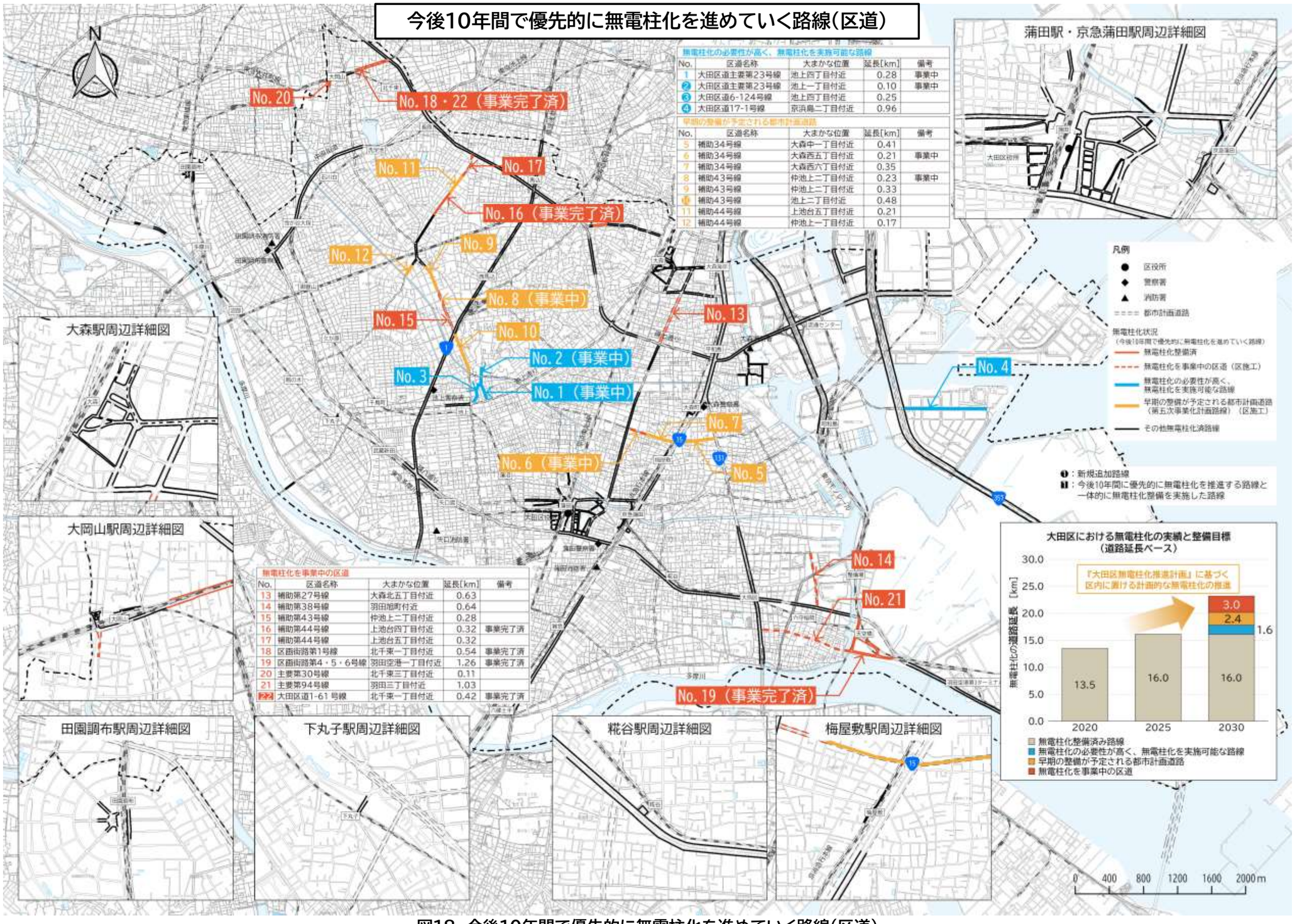
また、本計画に基づき、無電柱化整備を推進してきたことで、中間見直し時点における整備延長は16.0km（このときの無電柱化率は2.1%）となっています。

今後10年間の整備目標では、大田区内の無電柱化率を令和12年度（2030年度）までに2.5%とすることをめざします。

$$\frac{\text{令和7年度末時点で無電柱化整備済みの区道の総延長} + \text{実施中の事業の早期完了を目指す路線の総延長}^{※1}}{\text{区道の総延長}} \times 100 = \frac{16.0 + 3.0}{774.7} \times 100 = 2.5\%$$

※1　P19の路線No.13～15、17、20、21の延長の合計

また、無電柱化実施のための測量・調査・設計等への着手を目標としている路線を含め、今後10年間に優先的に無電柱化を推進する路線に位置付けられた路線全てが無電柱化された場合、無電柱化率は 3.0%となります。



無電柱化の必要性が高く、無電柱化を実施可能な路線

No.	区道名称	大まかな位置	延長[km]	備考
1	大田区道主要第23号線	池上四丁目付近	0.28	事業中
2	大田区道主要第23号線	池上一丁目付近	0.10	事業中
3	大田区道6-124号線	池上四丁目付近	0.25	
4	大田区道17-1号線	京浜島二丁目付近	0.96	

早期の整備が予定される都市計画道路

No.	区道名称	大まかな位置	延長[km]	備考
5	補助34号線	大森中一丁目付近	0.41	
6	補助34号線	大森西五丁目付近	0.21	事業中
7	補助34号線	大森西六丁目付近	0.35	
8	補助43号線	仲池上二丁目付近	0.23	事業中
9	補助43号線	仲池上二丁目付近	0.33	
10	補助43号線	池上二丁目付近	0.48	
11	補助44号線	上池台五丁目付近	0.21	
12	補助44号線	仲池上一丁目付近	0.17	

無電柱化を事業中の区道

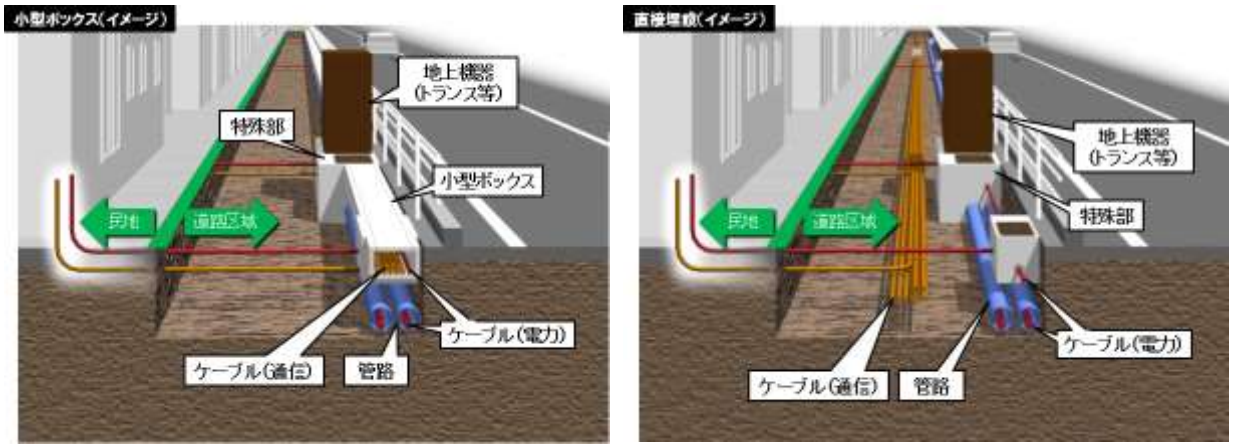
No.	区道名称	大まかな位置	延長[km]	備考
13	補助第27号線	大森北五丁目付近	0.63	
14	補助第38号線	羽田旭町付近	0.64	
15	補助第43号線	仲池上二丁目付近	0.28	
16	補助第44号線	上池台四丁目付近	0.32	事業完了済
17	補助第44号線	上池台五丁目付近	0.32	
18	区画街路第1号線	北千束一丁目付近	0.54	事業完了済
19	区画街路第4・5・6号線	羽田空港一丁目付近	1.26	事業完了済
20	主要第30号線	北千束三丁目付近	0.11	
21	主要第94号線	羽田三丁目付近	1.03	
P-2	大田区道1-61 号線	北千束一丁目付近	0.42	事業完了済

図18　今後10年間で優先的に無電柱化を進めていく路線(区道)

5. 無電柱化を推進するために講じる施策

1） 低コスト手法の活用

無電柱化を推進する上での課題（第2章）があるなか、国は収容する電線類の量や地域における需要変動の見込み、道路交通の状況、既設埋設物の状況等に応じて、メンテナンスを含めたトータルコストにも留意しつつ、低コスト手法である『浅層埋設方式』や『小型ボックス活用埋設方式』、『直接埋設方式』を採用して、コスト縮減を図るものとしています。



【出典】 国土交通省ホームページ（https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_11.html）

図19 小型ボックス活用埋設方式（左図）と直接埋設方式（右図）

一方、東京都では、平成29年1月にコスト縮減に向けた技術検討会を設置し、低コスト手法の確立を図っています。平成30年4月には、これらを取りまとめた東京都電線共同溝整備マニュアルを改定するとともに、道幅の狭い道路における電線共同溝の整備にあたって検討すべき項目や手法等の事例についても示しています。

さらに、令和8年4月には、建設事務所や電線管理者等から意見要望を集約し、電線共同溝整備に関わるコスト縮減や、設計業務等の効率化を図ることを目的とした改定が行われました。

大田区では、このような動向を注視し、既に整備されている管路やマンホールの活用などの低コスト手法を積極的に活用するとともに、関係者の協力の下で区の実情に合った新技術・新工法の検討を進めるなど、無電柱化に関わるコスト縮減に取り組みます。

2） 多様な整備手法の活用

現在の一般的な無電柱化方式である電線共同溝方式では、歩道上などに地上機器の設置が必要になりますが、区道には歩道のない道路や歩道の狭い道路もあります。

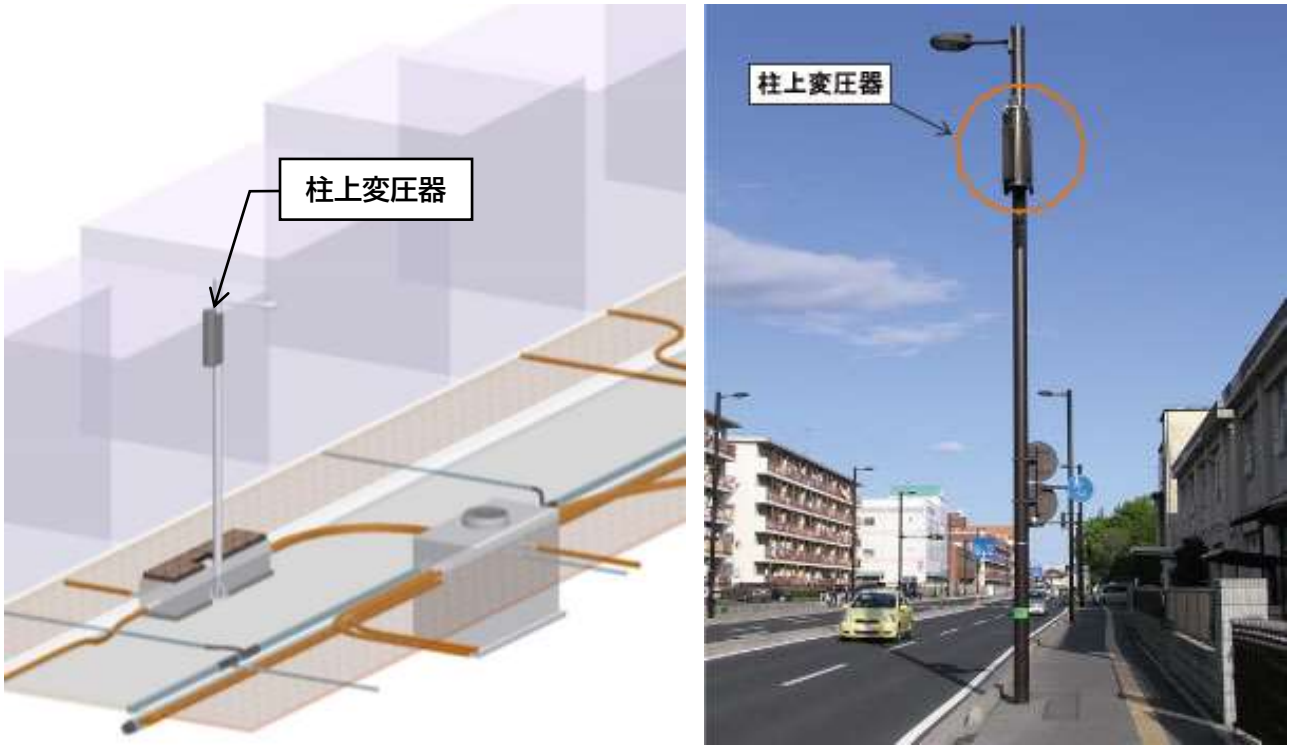
これらの道路を無電柱化する場合には、道路外の公共用地等の活用や電線共同溝方式以外の方式の採用も検討し、無電柱化を推進していきます。また、新たな電柱の設置抑制や単独地中化による無電柱化の推進を関係者に要請するなど、区内における無電柱化を総合的に推進します。

さらに、無電柱化に必要となる費用の負担方法にも着目し、要請者負担方式※や自治体管路方式※などの多様な方式の採用も検討していきます。

※ 要請者負担方式 ： 無電柱化の優先度が低いとされる地域で要請者の全額負担で整備する方式
※ 自治体管路方式 ： 管路設備を区が整備し、その他の設備を電線管理者が整備する方式

一方、令和2年7月に発生した豪雨災害では、熊本県人吉市において3～4m程度の浸水が発生し、無電柱化によって歩道上に設置した地上機器が水没しました。

このような点をふまえ、無電柱化方式の決定にあたっては、地上機器に格納される変圧器などを道路上に設置する柱上に設けるソフト地中化方式の採用や地上機器の嵩上げなど、地上機器の浸水による機能喪失の回避についても検討します。



【出典(左図)】『東京都電線共同溝整備マニュアル　参考資料 【狭あい道路編】』(東京都建設局)
【出典(右図)】 国土交通省ホームページ(https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/road_shihon00000110.html)

図20 ソフト地中化方式による無電柱化のイメージ

3） 補助金制度の活用

無電柱化の推進にあたっては、国や東京都の補助金制度を活用し、必要となる財源を確保します。また、既に整備済みの都市計画道路で無電柱化が行われていない箇所については、都市計画事業認可を取得し、都市計画交付金の充当を検討します。

4） 関係者間の連携強化

区が管理する道路において、ガス管や水道管等の地下埋設物の工事が実施される際は、道路工事調整会議等関係者が集まる機会を活用し、早めの調整を行うなど積極的に調整を図ります。

また、道路空間に余裕がない場合など、道路上への地上機器の設置が困難な場合においては、地上機器の設置場所として学校や公共施設等の公有地や、沿道民地の活用ができないかなど、施設管理者・関連部局・沿道住民との連携・同意のもとで無電柱化の検討を進めていきます。



【出典(左図)】『東京都電線共同溝整備マニュアル　参考資料 【狭あい道路編】』(東京都建設局)
【出典(右図)】【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』(東京都、令和3年6月)

図21　学校や公園等の公共施設を活用して地上機器を設置した例

5） 都道と区道の連携強化

都道から災害拠点病院など、防災上必要な拠点につながる区道について、東京都と連携し、都市防災機能の強化に向け、無電柱化を進めていきます。



【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』(東京都, 令和8年6月)

図22 連続した整備のイメージ



図23 整備箇所のイメージ

6. 無電柱化推進のためのその他の施策

1） 広報・啓発・コミュニケーション活動

無電柱化の重要性に対する区民の理解と関心を深め、無電柱化の推進に区民の協力が得られるよう、広報・啓発活動を積極的に行います。

また、事業の実施にあたっては、早い段階から沿道区民や関係者と緊密にコミュニケーションをとり、円滑な無電柱化の推進に努めます。

さらに、区内における無電柱化への理解や整備推進への機運を高めていくため、無電柱化に関わる勉強会や意見交換などを開催するなど、さまざまな取り組みを行います。

2） 無電柱化のスピードアップに向けた取り組みの推進

無電柱化を行うためには、既に埋設されている様々な施設の移設を、それぞれの企業が順次行う必要があるため、道路延長400mを無電柱化するためには7年が必要になるとされています。

このため、無電柱化に関わる設計・支障物件移設・工事・各種調整などを包括して委託する『包括発注方式』など、工期の短縮を図ることについて、国の動向をふまえつつ検討を進めます。

また、更なるスピードアップに向け、下記の活用も検討します。

① 地中レーダー探査の活用

無電柱化実施にあたり、道路空間内に電線共同溝を設置することから、水道管やガス管などの様々な地下埋設物の位置を把握する必要があります。

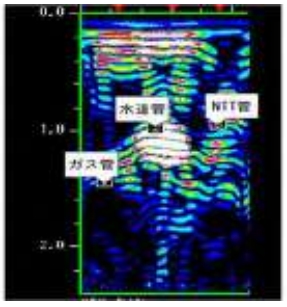
地中レーダー探査を活用することで、掘削せずに地下埋設物位置を非破壊で把握することが可能であることから、試掘調査の削減等の効率化が期待できます。



【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』
（東京都, 令和8年6月）

図24 輻輳する埋設物の状況





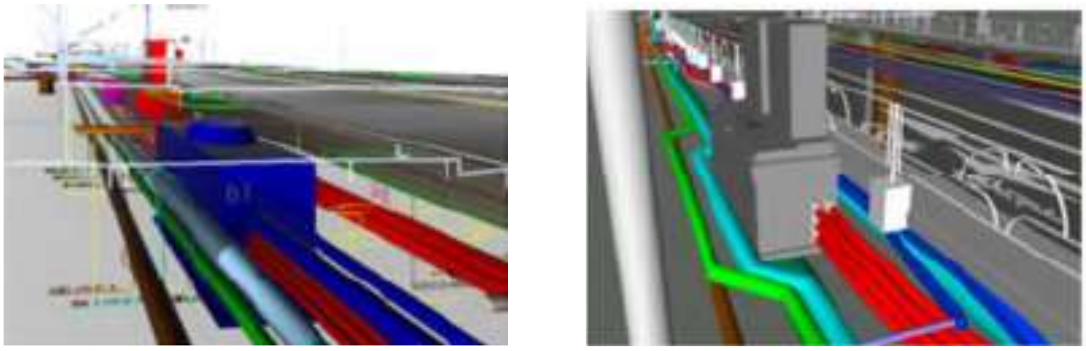
【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』(東京都, 令和8年6月)

図25 地中レーダー探査の実施状況

②　設計データの3D 化

「① 地中レーダー探査の活用」のとおり、限られた地下空間に電線共同溝を設置するためには、支障となる地下埋設物を移設する必要があります。

設計データの 3D 化を活用することで、地下空間を立体的に可視化でき、支障となる管路の重なりや構造物との位置関係等を確認できます。



【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』(東京都, 令和8年6月)

図26　設計データの3D化のイメージ

③　埋設企業者との同時施工

同時施工を行うことで、掘削範囲の削減により個別に施工した場合と比べ、工事日数を減らすことが期待できます。

今後は、担い手不足への対応や道路上工事の一層の効率化に向け、埋設企業者との連携を図り、同時施工を検討します。



【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』
(東京都, 令和8年6月)

図27　同時施工の取組状況



【出典】『東京都無電柱化計画(改定)』
(東京都, 令和8年6月)

図28　同時施工のイメージ

3） 新たな電柱設置の抑制

平成25年度に改正された道路法では、防災上優先度の高い緊急輸送道路において、電柱の設置が制限できるようになりました。さらに、歩行者等の安全・円滑な通行の確保が必要となる著しく狭い歩道についても電柱の設置が制限できるよう、平成30年3月に改正されています。

また、区では、この法改正をふまえて、令和6年4月1日より、緊急輸送道路を対象に、新たな電柱の設置を制限しています。

今後も、関係者との調整を行いながら、新たな電柱設置を抑制するための占用制度の的確な運用について引き続き検討していきます。

4） 関係事業者と一体となった区全体の無電柱化の推進

無電柱化法の趣旨をふまえ、区による無電柱化の推進だけではなく、民間等の開発事業における無電柱化の推進や、電線管理者による電柱・電線の撤去など、様々な主体と一体となって区全体で無電柱化を加速・推進するための条例制定について検討を行い、『電柱を減らす取り組み』と『電柱を増やさない取り組み』を進めていきます。

5） まちづくり等で行う無電柱化

市街地再開発事業や駅周辺地区整備計画等にあわせて無電柱化を行う場合、関連して整備される開発区域外の区道についても働きかけ等を行います。

まちづくりの一環として無電柱化を推進することで、防災性の向上に加えて、安心・快適な歩行者空間の創出や、景観の向上を図り、魅力と活気あるまちの形成につなげます。

表5　無電柱化整備実施を検討している地区

番号	地区	延長	備考
1	蒲田駅周辺地区 （蒲田五丁目 15･16 番街区） （蒲田四丁目3･5･9番街区）	－ 160m 150m	駅周辺地区整備計画 市街地再開発事業 市街地再開発事業
2	大森駅周辺地区	－	
3	池上地区	－	

（参考資料） 災害におけるライフラインの被害状況

台風におけるライフラインの被害状況

参考表1　令和元年台風15号(房総半島台風)におけるライフラインへの被害状況

電柱の被害状況					
架空線			地中線		
電柱 （折損・倒壊等）	電線 （断線・混線等）	変圧器 （損傷・傾斜等）	地上機器 （浸水等）	地上機器 （損傷・傾斜等）	ケーブル （損傷等）
1,996 本	5,529 径間	431 台	0 台	1 台	0m

【出典】 令和元年台風 15 号における鉄塔及び電柱の損壊事故調査検討 ワーキンググループ＜中間報告書＞
（令和元年台風 15 号における鉄塔及び電柱の損壊事故調査検討ワーキンググループ, 2020 年 1 月）
（https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/hoan_shohi/denryoku_anzen/tettou/20200121_report.html）

震災におけるライフラインの被害状況

参考表2　東日本大震災と阪神・淡路大威震災におけるライフラインへの被害状況

		供給支障被害状況（被害率）		設備被害状況（電柱倒壊等）
		地中線	架空線	
阪神・淡路大震災	通信 ※1	0.03%	2.4%	約 3,600本 ※4
	電力 ※2	4.7%	10.3%	約 4,500本 ※5
東日本大震災	通信 ※3	地震動エリア ： 0.0% 液状化エリア ： 0.1% 津波エリア ： 0.3%	地震動エリア ： 0.0% 液状化エリア ： 0.9% 津波エリア ： 7.9%	約28,000本 ※4
	電力	（データなし）	（データなし）	約28,000本 ※5

※1：　NTT 神戸支店・神戸西支店管内（概ね神戸市内）でサービスの供給に支障が生じた設備延長の割合（地中線はマンホール間距離、架空線は電柱間距離）

※2：　震度 7 の地域でサービスの供給に支障が生じた区間・設備数の割合（地中線はマンホール間、架空線は電柱）

※3：　ケーブルの断線が発生した区間の割合（地中線はマンホール間、架空線は電柱間）

地震動エリア　：（岩手県）宮古市（栃木県）宇都宮市、小山市、佐野市、日光市、鹿沼市、真岡市、那須塩原市、足利市、栃木市

液状化エリア　：（千葉県）千葉市、浦安市、船橋市、津田沼市、幕張市

津波エリア　：（岩手県）野田村、久慈市（宮城県）塩釜市、岩沼市、石巻市、名取市

※4：　供給支障に至ったもの（上記以外に電柱の傾斜・沈下が約 6,000 本あり、一部は供給支障につながっているとみられるが、詳細な内訳は不明であるため含めていない）

※5：　供給支障に至ったもの（上記以外に電柱の傾斜・沈下等が約 23,000 本あり）

【出典】 国土交通省ホームページ（https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_06.html）

大田区無電柱化推進計画

令和3年3月（令和8年9月中間見直し）

● 発行　大田区

● 編集　大田区　都市基盤整備部　都市基盤管理課

〒144－8621　東京都大田区蒲田5－13－14

電話　：　03－5744－1304

FAX　：　03－5744－1527

E－Mail　：　toshikan@city.ota.tokyo.jp

まちづくり環境委員会 令和8年9月 17･18 日
都市基盤整備部　資料8番
所管　地域基盤整備第二課

くすのき公園の増設について

大田区立公園条例及び同条例施行規則の規定に基づき、くすのき公園を増設するため、下記のとおり告示する。

記

1　公　園　名　　くすのき公園

2　位　　置　　大田区下丸子四丁目 23 番３号

3　面　　積　　変更前　2,373.57 ㎡

変更後　2,648.72 ㎡（275.15 ㎡増）

4　増設理由　　地域力を生かした大田区まちづくり条例の規定に基づき、提供公園として寄付を受けたため。

5　供用開始日　　令和８年 10 月１日

案内図



まちづくり環境委員会 令和8年9月17・18日
資源環境部　資料4番
所管　環境政策課

温室効果ガス排出量の報告について

(1)2023年度大田区の温室効果ガス排出量

温室効果ガス排出量の把握は、各自治体の温暖化防止施策を展開する上で基礎情報となるもので、大田区においても、これにより計画策定や対策・施策の検討等を行っています。

［排出量の算定について］

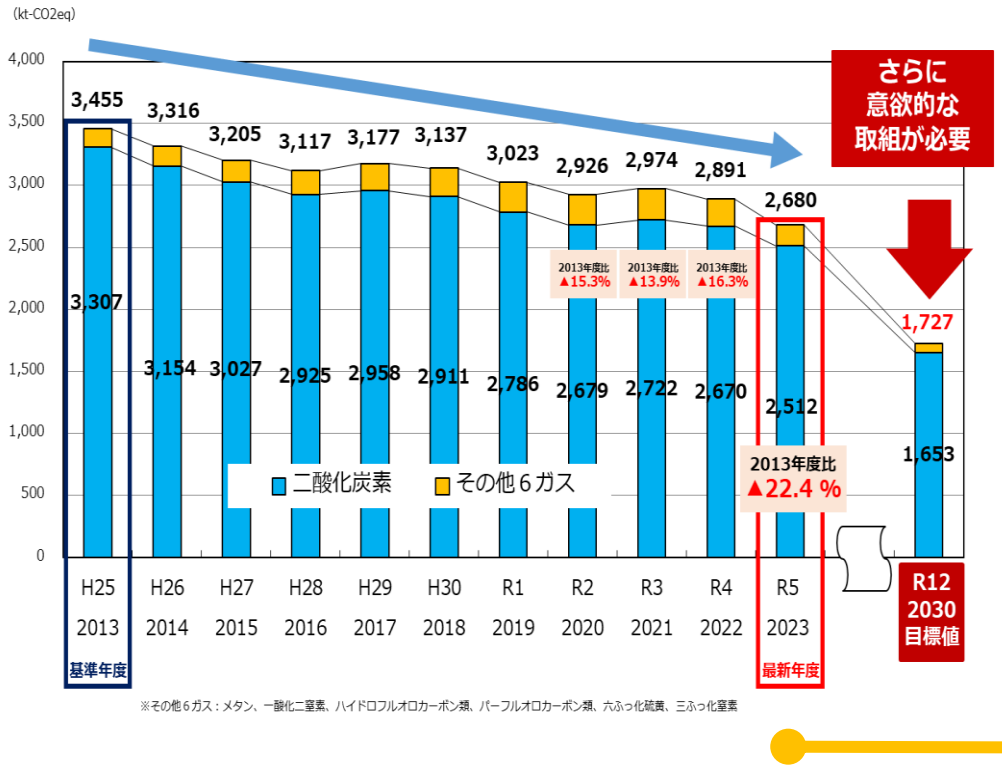
排出量の算定には、オール東京62市区町村共同事業「みどり東京・温暖化防止プロジェクト」による都内62市区町村共通の算定手法を用いています。

国、東京都、その他関係機関が公表する統計資料を引用するため、現在算定可能な最新値は2023（令和5）年度となります。

(2)2025年度大田区役所の温室効果ガス排出量（速報値）

(1) 2023年度大田区の温室効果ガス排出量

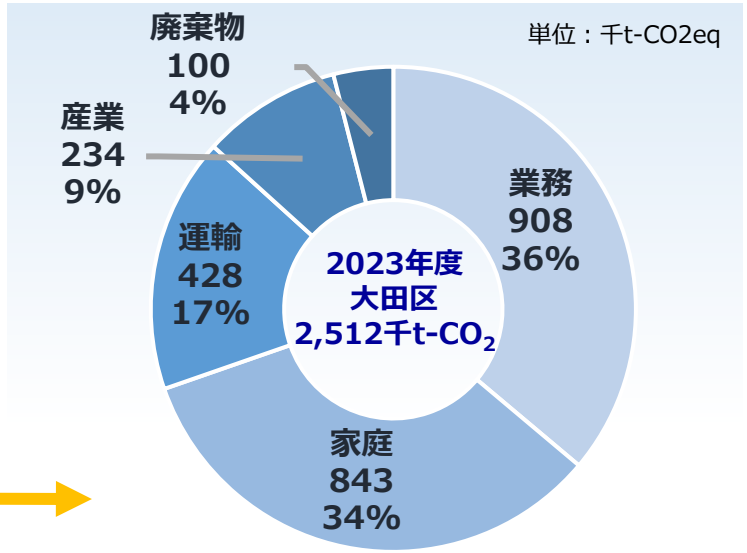
大田区の温室効果ガス排出量の推移



※その他６ガス：メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン類、パーフルオロカーボン類、六ふっ化硫黄、三ふっ化窒素

部門別二酸化炭素排出量

【業務】 事業所ビルや飲食店、ホテルなどのサービス関連産業や公的機関等の活動
【家庭】 家庭内での活動
【運輸】 自動車、鉄道（航空機は除く）
【産業】 製造業、建設業、農業の活動 【廃棄物】一般廃棄物



■ 温室効果ガス総量

→ 2023年度は、2013年度比で**22.4%削減**となり、昨年度から6.1ポイント改善した。

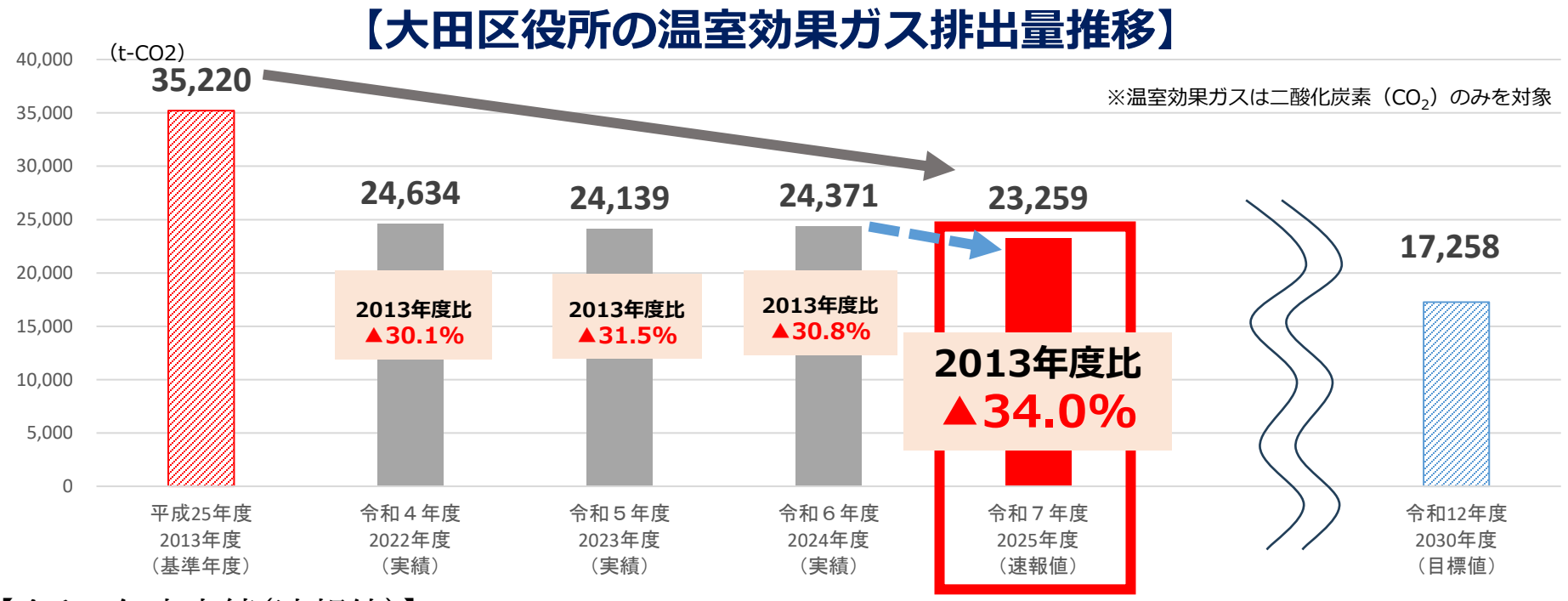
- 家庭部門の排出量が前年度より減少（約9.9%減）
- 業務部門の排出量が前年度より減少（約1.7%減）

→ 節電の取組が定着し、また、省エネ設備・機器が普及している点が影響

(2) 2025年度大田区役所の温室効果ガス排出量(速報値)

大田区役所では、「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく地方公共団体実行計画(事務事業編)として「大田区役所エコオフィス推進プラン」(第6次)を策定し、区の事務事業に伴う環境負荷の低減に取り組んでいる。

＜計画期間＞　第6次:令和6年度～令和12年度



【令和7年度実績(速報値)】

- 温室効果ガス排出量は、2013年度比で34.0%削減となり、昨年度から3．2ポイント改善した。
- 区施設での再エネ電力導入を拡大したため、温室効果ガス排出量が減少した。
- 今後、国への法定報告等による数値確認が完了後、「確報値」として数値を確定し公表する。

まちづくり環境委員会
令和8年9月 17･18 日
資源環境部　資料 5 番
所管　環境政策課

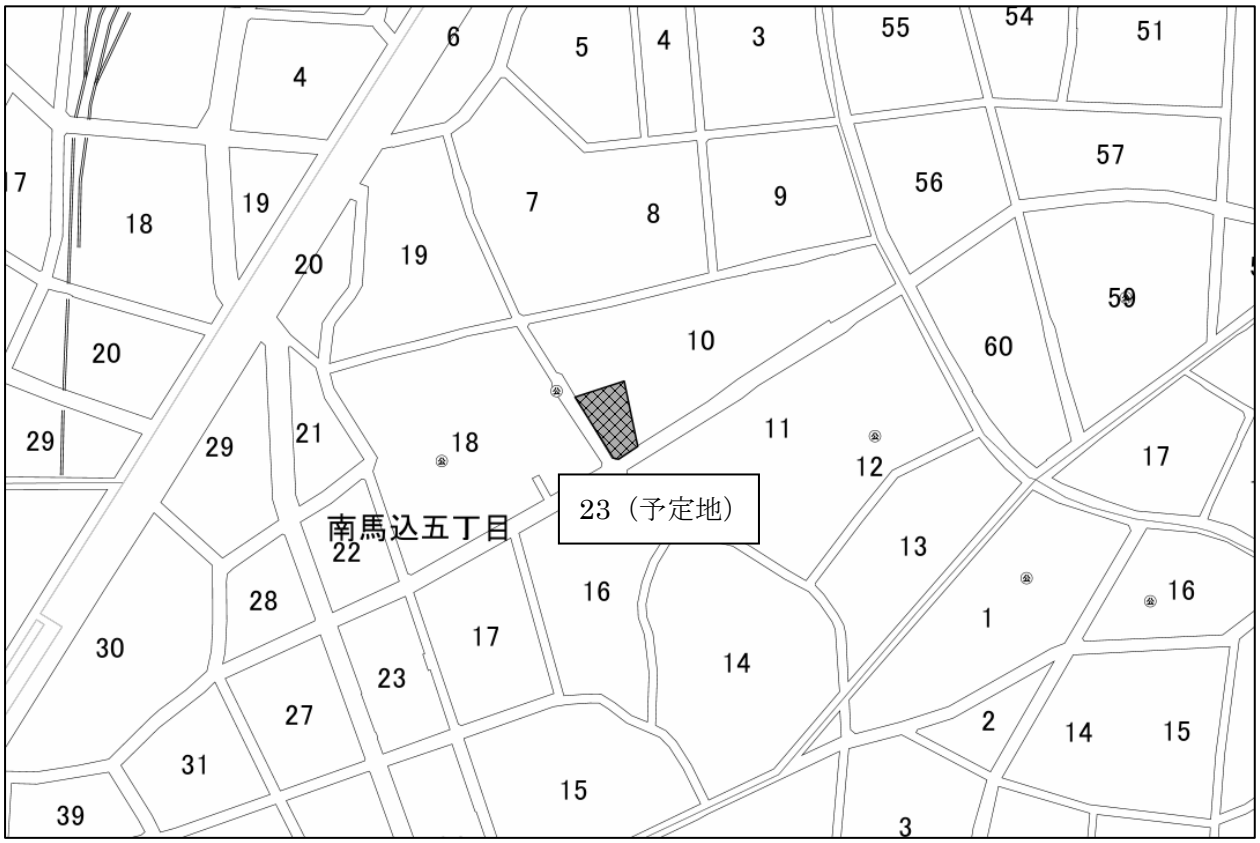
生産緑地地区の都市計画変更について

「大田区緑の基本計画グリーンプランおおた」（令和５年３月）に基づき、区内に残る都市農地を守り、農の風景を後世に伝えていくため、申請者から指定申請があった生産緑地地区約 0.０７ha（１件）を都市計画に追加する変更を行う。

１　都市計画変更の概要

指定申請のあった下図に示す１件を追加し、生産緑地地区を 16 件から 17 件、面積を約 2.12ha から約 2.19ha とする都市計画変更を行う。

番号	地区名	位置	追加面積	備考
23	南馬込	大田区南馬込五丁目地内	約　　0.07ha	新規
計	１件		約　　0.07ha	



２　今後のスケジュール（予定）

令和８年 10 月	東京都知事協議（都市計画法１９条）
令和８年 11 月	都市計画変更（案）の公告・縦覧（都市計画法１７条）
令和８年 12 月	都市計画審議会諮問（都市計画法１９条）
令和９年　２月	都市計画決定・告示（都市計画法２０条）