

I 章 大田区の特性と課題

1. 大田区の特性

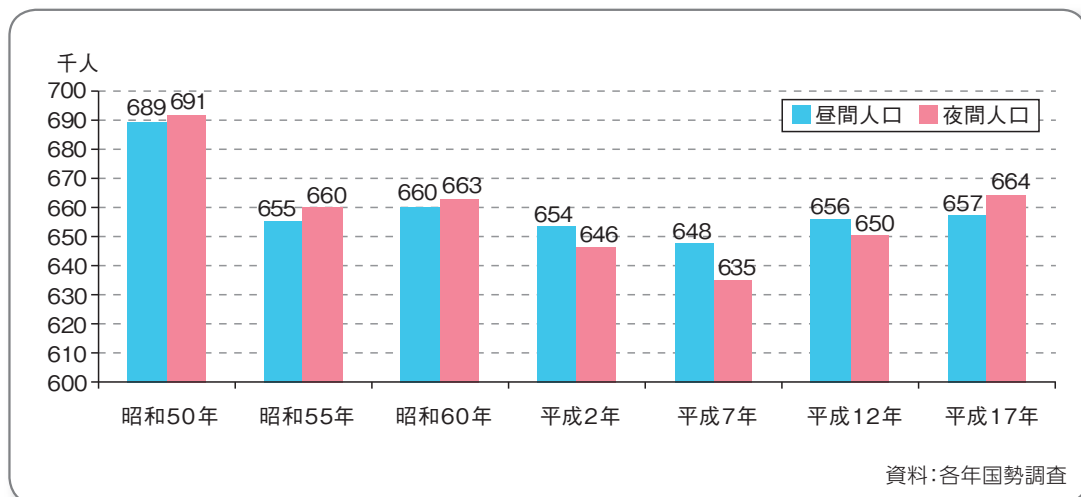
(1) 多面的な機能を担う都市・・・大田区

大田区は、首都圏でも早くから都市化が進んだ東京都心から川崎・横浜に至る連担した都市軸上にあります。この都市軸上の地域は、首都圏の中でも交通の利便性に優れるなど都市化の条件に恵まれていたため、広域的な交通や物流などの都市機能や文化・レクリエーション機能等の多様な機能が立地し、これまでの首都圏の発展の一翼を担ってきました。この都市軸上にある大田区の臨海部埋立地には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成しています。

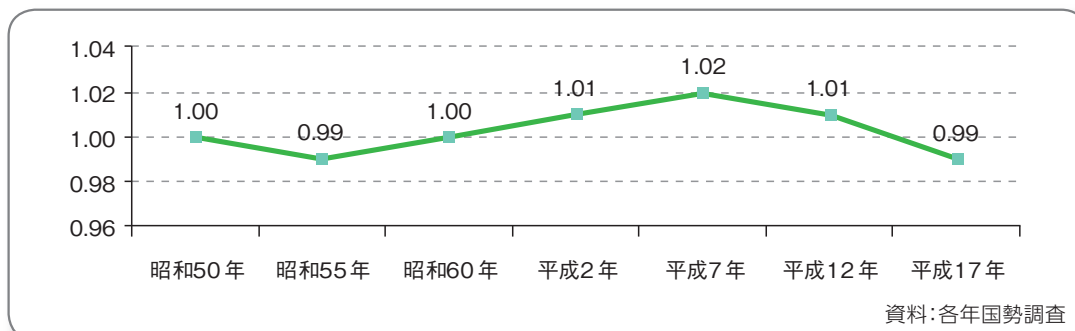
また、大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場の集まる地域であり、住宅と工場の混在した地域が広がっています。その一方、台地部を中心に緑豊かで良好な住宅地が形成されています。

大田区は、このように広域的な拠点都市、工業都市、住宅都市として多くの顔を持ち、昼夜間人口の比率もほぼ等しい、バランスのとれた都市です。

■ 昼間人口と夜間人口の推移



■ 昼夜間人口比



(2) 産業系の土地利用の変化

産業活動が活発であった時期を経て、近年は長期の経済や産業活動の低迷の時期を迎え、経済・産業界の変化が産業系の土地利用の面にも表れ始めています。臨海部埋立地では、企業の移転などの動きもみられ、今後土地利用が変化していく可能性があります。

(3) 広域的にみた大田区的位置

国土交通省が策定した首都圏整備計画(平成18年9月)では、東京中心部の過度の依存を緩和し、各地域の拠点的な都市を中心に諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域の形成と、それらの地域の相互の連携・交流によって機能を高めあう「分散型ネットワーク構造」をめざすこととしています。首都圏の将来の交通網としては、分散型ネットワーク構造を支えるための都市高速交通網が構想されています。放射方向に比べて環状方向の整備が遅れていることから、環状方向の道路・公共交通体系の整備を重点的に行うこととしています。

大田区とその周辺地域については、これまで都心部を中心とする放射状の幹線道路や環状道路が地域の骨格を形成してきました。そして城南島二丁目と江東区若洲を結ぶ東京港臨海道路のうち、平成14年には城南島側の第一工区(臨海トンネル)が開通し、更に平成23年には、若洲側の第二工区の開通が予定されており、臨海部における新しい道路網の骨格が形成されます。

鉄道やバスの公共交通網は比較的発達していますが、JR蒲田駅と京急蒲田駅は距離が離れており、乗換えに不便な状況があります。このことから、区では、鉄道による東西交通軸の整備や羽田空港へのアクセス強化のために、新空港線「蒲蒲線」の実現に向けて取り組んでいます。

また、空の玄関口である羽田空港は、平成22年10月にD滑走路や国際線ターミナルが供用開始されました。海の玄関口である東京港湾においても、大型コンテナ

船が利用できる埠頭整備などの港湾機能の拡充が進んでおり、更に東京港を含めた京浜港が国の「国際コンテナ戦略港湾」に指定されるなど、大田区は首都圏における空と海と陸の交通結節点としての役割が強まっています。

このように首都圏の構造が変化していく中で、大田区のおかれた位置は道路網や鉄道網の面だけでなく、空港や港湾機能等の面からみても、将来に向けて大きな発展の余地があるといえます。

(4) 歴史的にみた市街地の特性

① 耕地整理にはじまる市街地の進展と個性ある住宅地の形成

大正から昭和初期にかけて、ほぼ全区域にわたって耕地整理が行われ、今日の市街地の基礎が形成されました。また、戦後の復興をめざして、大森駅の周辺や蒲田駅の周辺では戦災復興の土地区画整理事業が行われ、今日の大田区の都市基盤が整備されました。

このように、大田区は比較的早くから市街化が進み、都市の基盤となる道路は、耕地整理と戦災復興の土地区画整理事業で作られました。その後は、この道路を基盤として、徐々に市街地の改善が行われてきました。市街化の歴史の中では、着目すべき開発も行われています。その例として、大正期につくられた、久が原などに見られる良好な住宅地や、欧米の田園都市づくりに学んだ渋沢栄一が企画した「田園調布」があります。

また、馬込から山王の地域には、大正から昭和初期を中心に尾崎士郎や室生犀星をはじめ多数の作家や芸術家が住み、いつしか馬込文士村と称されるようになりました。

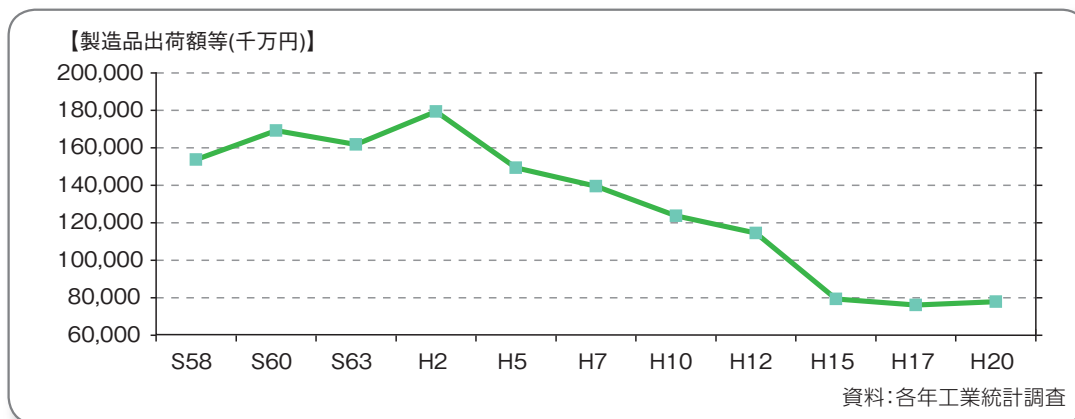
② 木造密集市街地と住工混在地域の形成

関東大震災後、多摩川沿いの耕地整理地区内に工場の進出が始まりました。その後、機械金属工業を主体とする中小規模の工場が内陸部に拡大し、工場のまち大田の原型が作られました。こうした工場の進出が、住宅や商業等と混在した、いわゆる住工混在地域を形成してきました。

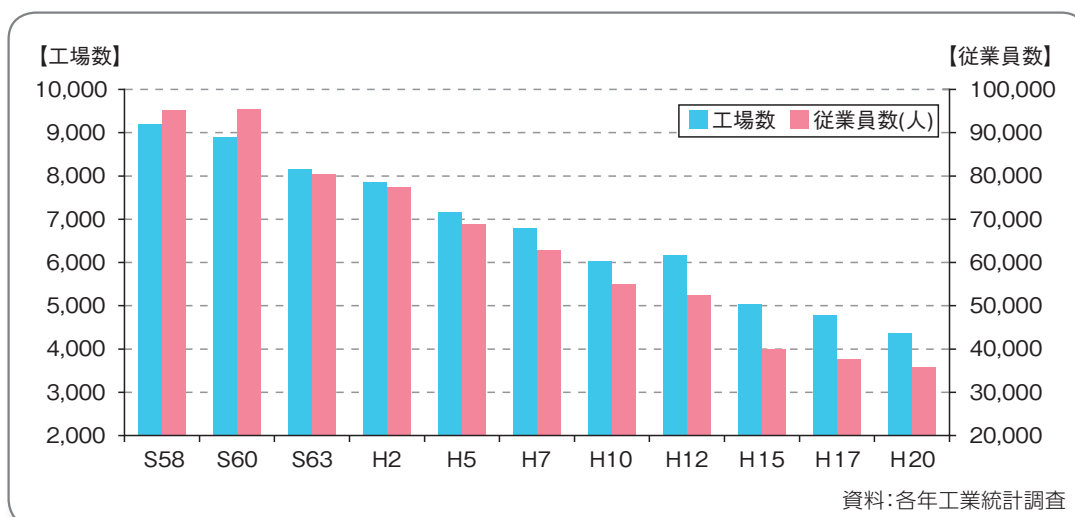
また、工場の進出とあわせて、昭和20年代の後半には大田区の人口が増加し、木造賃貸住宅が多数建設され、密集市街地が形成されました。

昭和40年代の後半からは工場公害の解消を目的とした住工分離策により、昭和島・京浜島・城南島の工業用地に約400社ほどの工場が移転し、工場の操業環境の確保と居住環境の改善を図ってきました。現在でも、工場は区内の広い範囲に立地し、特に多摩川沿いから蒲田、糀谷・羽田周辺にかけて、住工混在地域を形成しています。しかし、これらの地域においては、近年工場の減少・転出に伴い跡地にマンションが立地するなど、工場の操業環境の維持が難しくなりつつあります。

■ 区内の製造品出荷額等の推移



■ 区内の工場、従業員数の推移



③ 埋立地の拡大と羽田空港の歴史

戦後の大田区の発展を支えた要因のひとつに埋立事業があげられます。天明年間(1781~89)に始まった埋立ては、昭和30年代から本格化し、昭和42年には平和島(京浜2区)・昭和島(京浜3区)が、昭和54年から昭和62年には京浜島(京浜6区)・城南島(大井ふ頭その2)・東海(大井ふ頭その1)が大田区に編入され、市街地から移転した工場や流通施設、水再生センター、海上公園が立地しています。

羽田空港の歴史は、大正5年(1926)に羽田穴守町に日本飛行学校が設立されたことに始まります。昭和6年に逓信省により民間飛行場として開設され、同13年の拡張を経て、同20年には敗戦により連合軍に接收されました。当時の鈴木町、穴守町の住民は飛行場拡張工事のために48時間以内に強制退去を命じられ、現羽田地区とその周辺に移住しました。昭和27年7月には飛行場が国に返還され、東京国際空港として再出発をしました。そして、昭和53年5月に新東京国際空港(成田)の開港により、中華航空を除く全ての国際線が成田に移るまで、日本の玄関口としてその役割を果たしました。その後は航空機の騒音被害の軽減と需要拡大に

対応するため、昭和59年から沖合展開事業による空港の拡張が行われ、平成9年3月の新C滑走路供用開始により、24時間利用が可能となりました。その後、航空需要の増加等によって、平成19年より再拡張・国際化に向けた工事に着手し、平成22年10月にはD滑走路が供用開始になるとともに、国際線旅客ターミナルや国際線貨物ターミナル等の整備により、国際定期便が就航しました。

4 都市構造上の転換期

近年、大規模工場の移転により跡地が生まれており、既に市街地が形成され、新しい土地利用の展開の場が限定されている大田区にあっては、これらの跡地は貴重であり、既成市街地の改善や再整備など、新しい発展のための大きな要素となっています。

一方、製造業や流通業等の産業の場として造成された臨海部埋立地においても、流通・業務系を含む多様な土地利用への要求が高まりつつあり、産業構造の変化を踏まえ、今後の適正な土地利用の検討が必要な時期を迎えています。

大田区の市街地はそれぞれ特徴のある歴史的な形成過程があり、その上に近年の社会動向・産業動向の変化がこれらの市街地に影響を与えています。こうした土地利用の動きをとらえて、都市全体の構造をいかに改善・再編していくかという点で、大きな転換期にさしかかっているといえます。

(5) 子育て期の定住地としての大田区

住民基本台帳によると、大田区の総人口は平成8年の63.5万人を底に増加傾向に転じ、平成22年1月現在は67.5万人となっています。

世帯数は、平成8年は28.2万世帯、平成22年1月現在は34.5万世帯と一貫して増加しています。

一方、1世帯当たりの世帯人員は、平成8年は2.20人、平成22年1月現在は1.96人と一貫して減少傾向にあります。

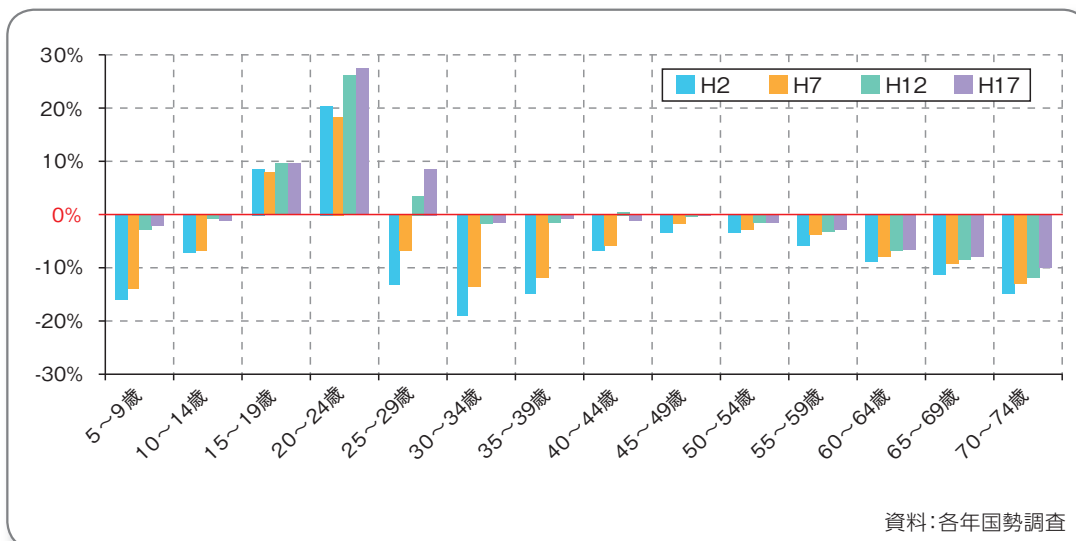
これらのことから、人口、世帯は増加傾向にあるものの、世帯人員は減少傾向にあり、世帯の小規模化が進んでいると考えられます。

大田区の人口増の要因は、転入超過による社会増となっています。

また、5歳階級別人口のコーホートで推移をみると、年齢層が15～29歳の世代の転入超過が平成12年以降大幅に増加すると同時に、親と子世帯を形成していると考えられる14歳までの世帯(子)と30～49歳世帯(親)の転出に歯止めがかかっていることがうかがえます。

これらのことから、従来からの若年世帯の社会人スタート地点としての位置づけのほかに、子育て期の定住地として大田区を選ぶ世帯が増えてきていることが推測されます。

■ 5歳階級別人口コーホートの増減



(6) 産業都市としての大田区

大田区は人口が増加傾向にあるものの、昼間人口指数が平成12年の101から平成17年の99.0へ減少傾向にあります。

町丁目ごとに昼夜間人口比の推移をみると、平成12年から平成17年の5年間で、蒲田駅周辺、大森駅周辺、糎谷・羽田地区への昼間人口の集中傾向が強まり、そのほかの地域では夜間人口の増加が進んでいます。

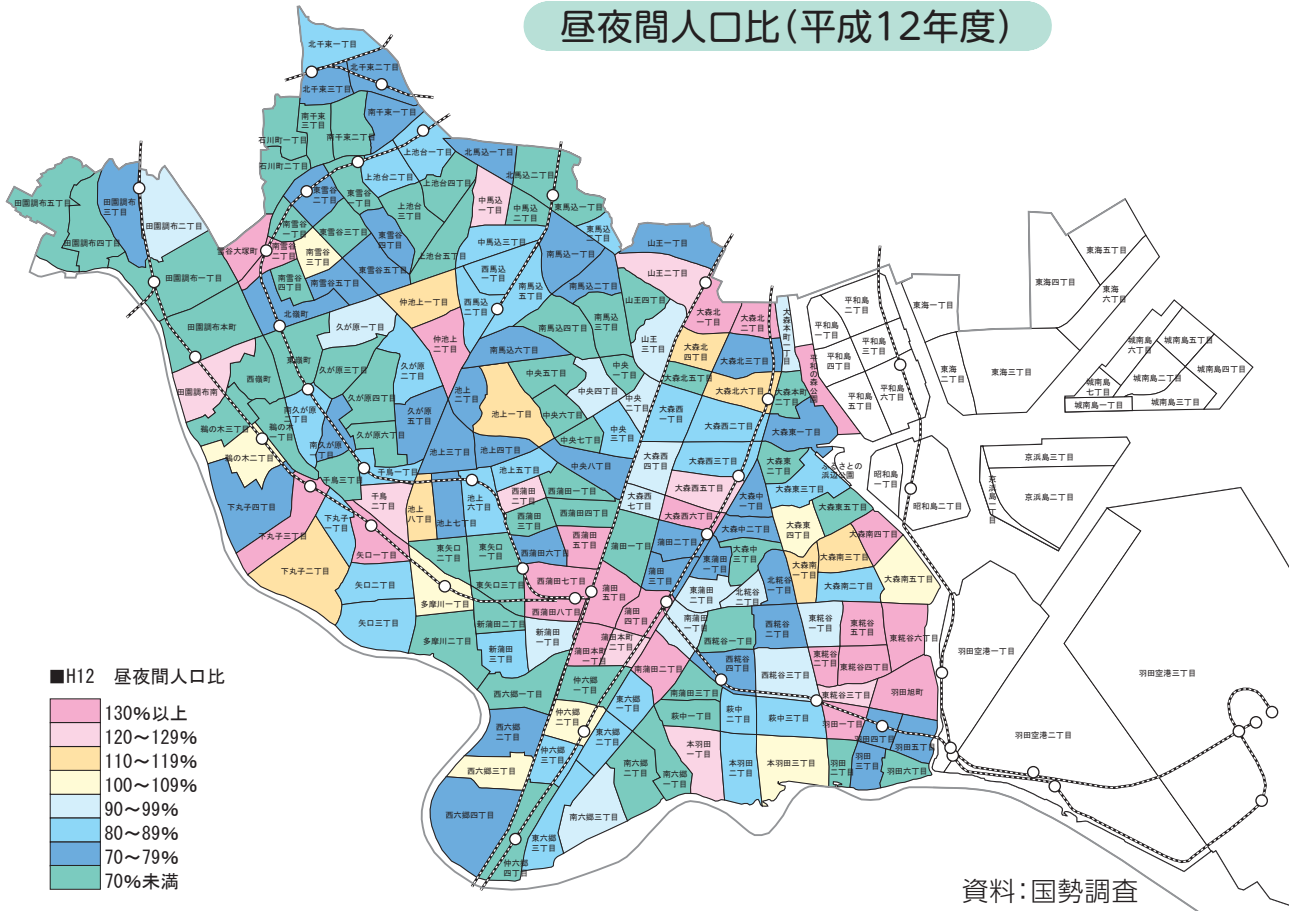
平成12年から平成17年の昼夜間人口比の変化をみると、蒲田駅周辺では、平成12年から平成17年の5年間で昼間人口が増加に転じた丁目がいくつか存在します。その背景として駅周辺の商業系用途の増加があります。

蒲田駅周辺には商業系用途が10%を超える丁目が多く、他地域に比べて商業系用途の集積が進んでいます。大企業のオフィス移転等もあり、商業拠点としての機能拡大が進んでいます。

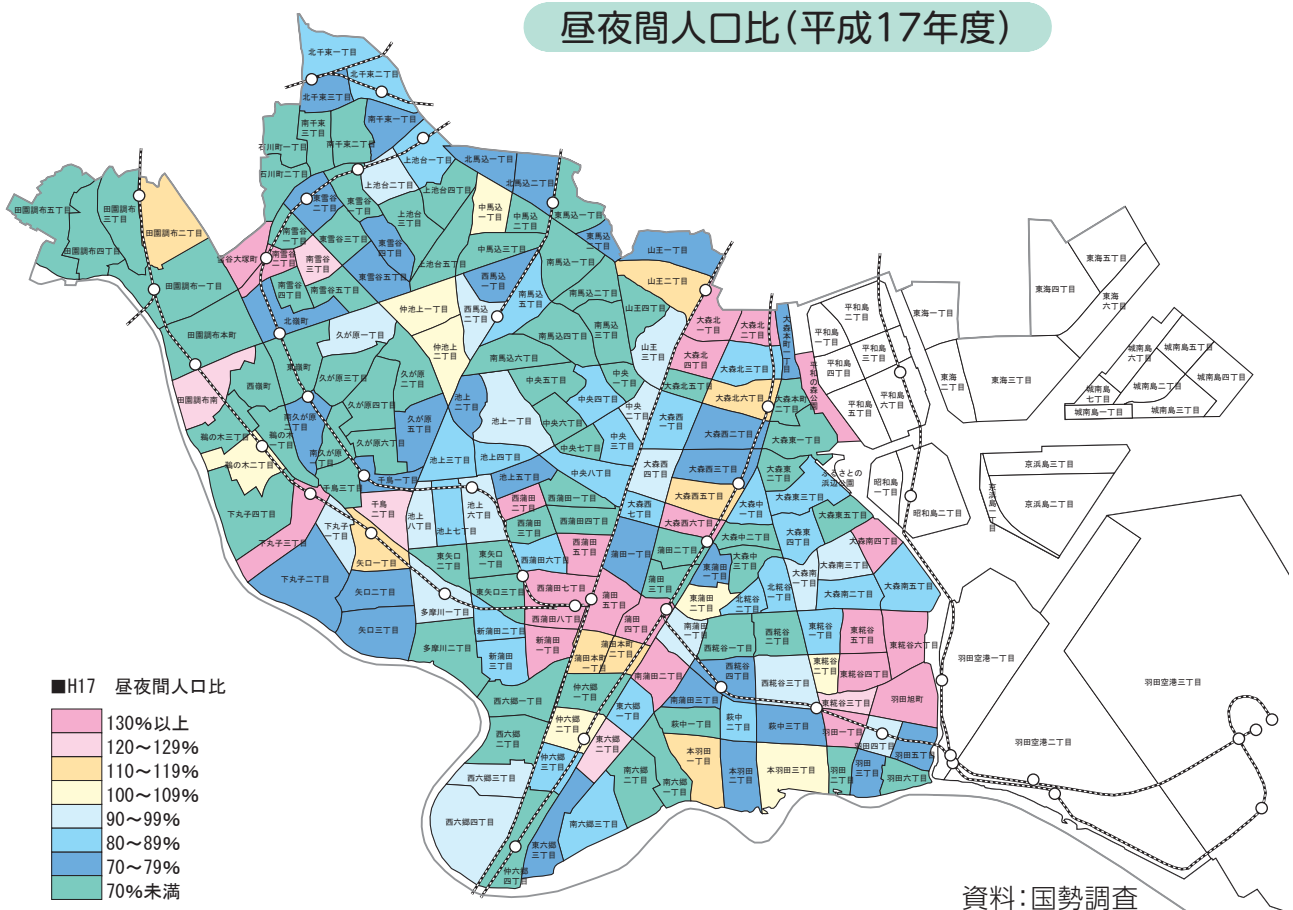
大森駅周辺では、昼間人口が減っている地域もありますが、工場が商業施設に変わるなど、商業集積も進み昼夜間人口比が増加している地域も見られ、総合的には横ばい傾向にあると思われます。

糎谷・羽田周辺では、区内で最も工業系用途が集積しているエリアですが、工業専用地域の工場等は維持されているものの、大森南等の周辺地区の工業は減少傾向にあります。

昼夜間人口比(平成12年度)



昼夜間人口比(平成17年度)

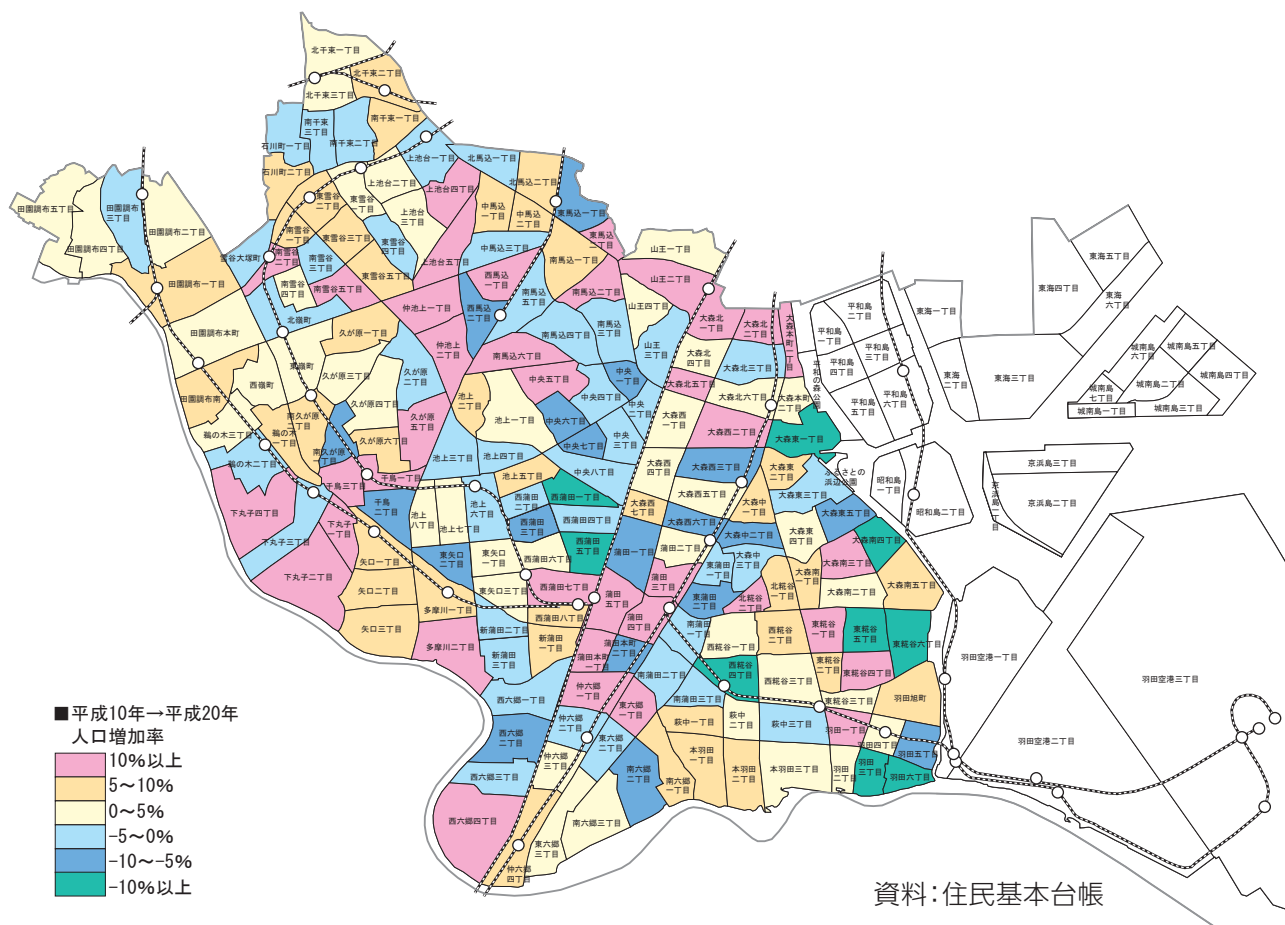


(7) 都市構造の変化

大田区全体としては人口が増加傾向にあるものの、地域により人口が減少したところもあります。定住人口の少ない平和島、昭和島、京浜島、東海、城南島、ふるさとの浜辺公園を除いた区内191町丁目のうち、平成10年から平成20年の10年間で人口が増加したのは122町丁目となっています。また、人口が最も増加したのは下丸子2丁目です平成10年の2倍、最も減少したのは大森東1丁目です平成10年から12.0%減となっています。

人口増減と土地利用の動向について大田区全体をみると、以下のことがうかがえます。

平成10年から平成20年の10年間の人口増減率



① 大規模な土地利用転換によりファミリー世帯が転入した地域

10年間で人口が5%以上増加した地域についてみると、台地部、大森、多摩川沿いなどに多い人口増加地域には、工業系用地率の高い(過去高かった)エリアが多い、集合住宅床面積の増加が50%以上のエリアが多い、子ども率が比較的多い、高齢化率は平均値、あるいはそれ以下といった特徴があります。



工場跡地のマンション(下丸子)

これらの地域では、工業用地が集合住宅に転用された結果、ファミリー層を主体とした人口増加傾向が見られたものと考えられます。

② 多様な用途が密集し、弾力的な土地利用が難しい地域

人口減少地域は、JR線西側沿い、及び京浜急行線東側に多くみられますが、これらの地域では少子高齢化の進展が顕著にうかがえます。また、戸建て住宅のほかに併用住宅が多く、多様な土地利用がみられるとともに、敷地規模が小さく密集地域となっています。更に集合住宅や戸建て住宅の床面積は、微増傾向となっています。

これらの地域においては、少子高齢化による地域コミュニティ力の低下や、多様な土地利用や小規模敷地が多いことで、地域の居住環境改善の難しさが懸念されます。

③ 利便性を活かした土地利用が進むものの、人口構造がアンバランスな地域

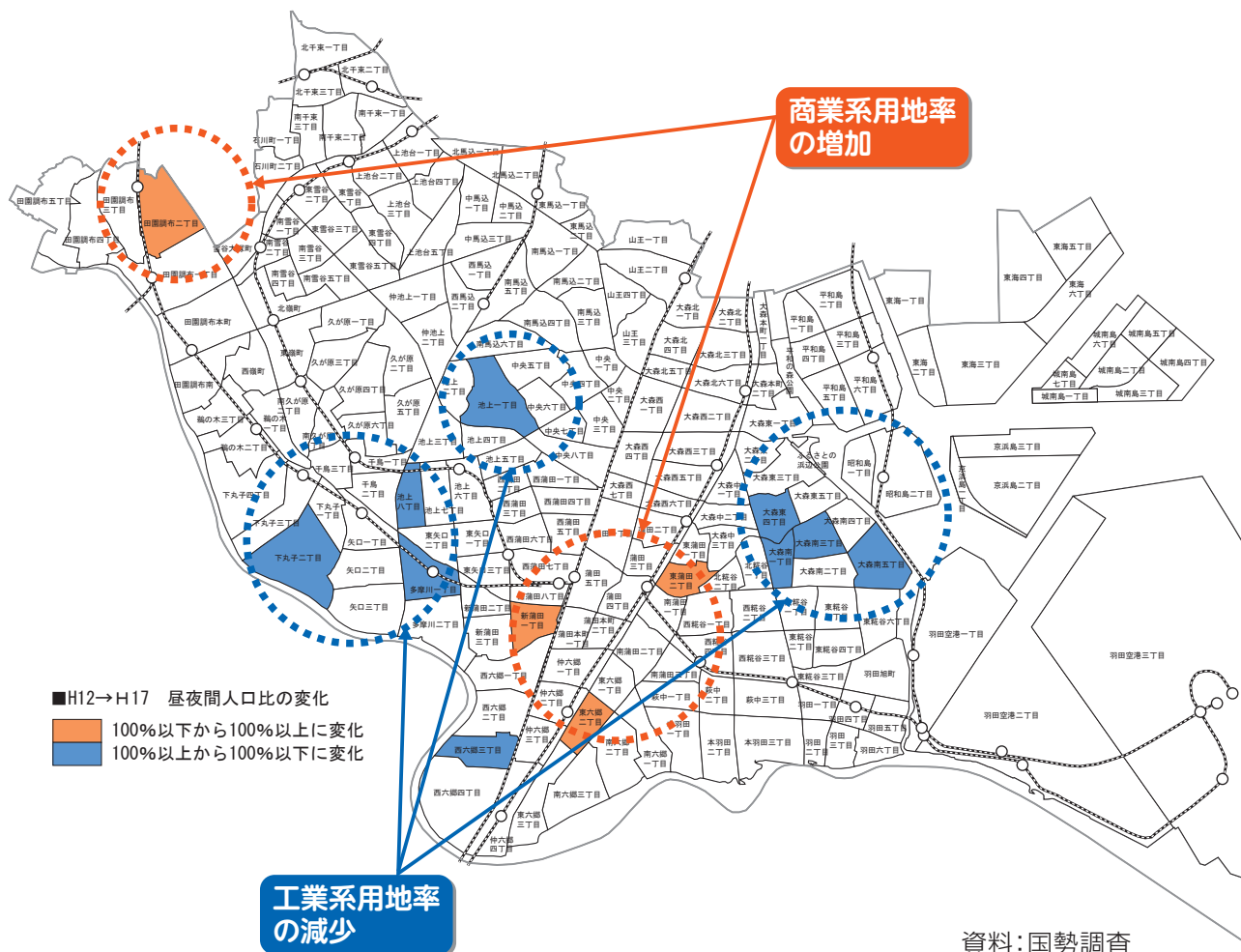
蒲田一丁目～五丁目は、この10年間で大幅に人口が増加したものの、ほかの地域と異なり年少人口は減少している、高齢化率は平均値、集合住宅の床面積の伸びが大きい、といった特徴があります。

このエリアは、過去に密集地域であったものの、補助27号線の道路整備が進んだ結果、道路沿道を中心に建替えが進み、集合住宅が供給されたと想定されま。道路整備の効果が人口増加に表れた地区といえます。

しかし一方で、2駅を利用可能という交通利便性の魅力の高い土地柄のため、単身世帯が大量に転入したことにより、人口は増加したものの、子どもが少なくなったものと考えられます。

人口は増えても人口構造はアンバランスであることから、将来的には人口構造のバランスの取れる土地利用へと誘導していくことが求められます。

昼夜間人口比の増減と、土地利用動向の特徴



2. 都市計画の課題

前節「1. 大田区の特性」から、大田区は工業や商業を主体とした産業都市から、住宅を主体とした都市に移行しつつあると考えられます。

産業都市という大田区の特性を維持するためには、都市構造や土地利用、産業を維持・発展させるための施策を検討していくことが必要であると考えられます。

大田区の特徴を踏まえ、今後の都市づくりの課題を以下の8点にまとめました。

(1) 地域特性の多様性と快適で活力のある都市活動を支える都市構造の形成

区内の土地利用や人口構造の変化により、蒲田や大森といった商業業務機能の集積地、糀谷・羽田といった工業機能の集積地、臨海部の羽田空港や東京港湾といった物流機能の集積地など、地域によって産業集積の特徴が明確になりつつあります。これらの産業が活動しやすい環境を整え、活力のある都市活動を維持することが課題となります。

また住宅地においても、人口構造の変化等に対応しつつ住環境の向上を図り、活き活きとした住宅地を形成していくことが課題となります。

更に特色のある各地を道路・交通ネットワークで結び、それぞれの地域の活力が他地域へ波及するような都市構造を形成していくことが課題となります。

(2) 工業系産業の操業環境の維持と活性化

臨海部埋立地の工業地では、羽田空港の国際化や東京港湾の進展により、ますます流通業務の需要が高まることが想定されます。

一方、内陸部の工業地域では、工場が移転した跡地にマンション等の立地がみられ、工場の操業環境の維持に影響が出てきています。

産業のまちづくりをめざす大田区にとって、工場の操業環境を維持・発展させるための仕組みづくりや、工場跡地にマンションではなく工場等の産業を誘致し、産業の活性化を図ることが課題となります。

(3) ネットワークを重視した都市交通体系の整備の必要性

区内には、東京の骨格を形成する都市計画道路網や鉄道網による、交通のネットワーク構想があります。しかし、内陸部と臨海部埋立地との連絡の不足といった問題や、きめ細やかな交通網の整備については未だ十分とはいえません。道路網は、放射、環状の幹線道路が8割ほど整備され、補助幹線道路の整備の推進が今後の課題となります。補助幹線道路は、日常生活に密接な係わりをもつ道路であることから、道路網の整備のみならず、地区のまちづくりと一体的な整備が望まれます。

また、自動車の円滑な通行、歩行者の安全面や福祉、環境面への配慮など、効率性と安全性、快適性を重視する道路の整備が必要とされています。

鉄道網については、JR蒲田駅と京急蒲田駅が離れているため、円滑な相互利用に支障があるとともに、内陸部から埋立地への交通手段が限られているため、通勤や余暇活動にマイナスの影響があります。

臨海部埋立地は羽田空港の再拡張・国際化等により、今後の発展が期待されており、区全体にも大きな影響を及ぼすと予想されます。このため、これらの臨海部埋立地と既成市街地を結びきめ細かい公共交通網の構築が求められています。

(4) 安全性とやさしさを備えたまちづくりの必要性

既成市街地の多くは建物が密集しているため、災害に対して脆弱な構造を持っています。この10年間で大森・北糀谷地区、西蒲田・蒲田地区等の地域で防災への取組が行われ、多くの地域で危険性が低くなるなど、一定の成果が上がっています。

しかし、区内には災害時に危険な密集した市街地がまだ残っており、今後も都市防災について、総合的な視点から、安心して生活できるまちづくりを行っていくことが課題となっています。

高齢者や障がい者等への配慮は、これからのまちづくりを考える上でより大きな要素となります。これまでも、障がい者等とともに実施したまち点検によりバリアフリーに配慮したまちづくりが行われてきましたが、今後も、高齢者や障がい者だけでなく、子どもや地域の誰もが安心して生活・行動できるユニバーサルデザインの視点に基づく都市環境づくりが望まれます。

また、駅周辺や商店街での自転車の駐輪や商品の道路上の占有が大きな障害となっています。今後も引き続き、利用者のマナーの向上等に区民とともに取り組んでいく必要があります。

(5) 区民の暮らしを支える地域力

地域で過ごす時間の長い高齢者世代の増加や、大規模土地利用転換によるマンション立地による子育て世代の大幅な増加などにより、区内各地域の昼間人口像や夜間人口像は、ますます多様化の傾向にあります。

地域の暮らしを支える道路や公園など都市施設に対するニーズも多様化しており、整備にあたっては、地域の居住者の意向を反映し、またその協力を得ながら進めることが、これまで以上に必要となっています。

これらのことから、地域の居住者の意向に配慮し、協力が十分に得られるまちづくりを展開していくことが課題となります。

(6) 国際化に対応できる都市構造の形成

羽田空港の国際線乗入れの拡大や、東京港湾のバース等、臨海部においては諸外国との交流や物流がますます盛んになります。諸外国との交流拠点が区内にあるという立地を活かし、商業や業務、工業、物流などの区内の既存産業がより発展するよう、諸産業の利便性の向上が図られるような都市構造の形成が課題となります。

(7) 地域特性を踏まえた景観形成

近年、地域の歴史文化や特色へ多くの関心が向けられており、都市計画の分野でも平成16年の景観法の制定などにより、地域特性を活かしたまちづくりや景観形成の機運が高まってきています。従来からのまちづくりに加えて、景観形成の視点からまちづくりを進めていくことが課題となります。



羽田空港



池上本門寺

(8) 環境問題の深刻化

平成20年に策定された東京都環境基本計画によると、大田区都市計画マスタープランが策定された平成10年以後、環境問題はより深刻な状況を迎えているという認識であり、気候変動の危機への対応、環境汚染への対応、豊かな緑と水辺空間の回復が課題であるとしています。

大田区は区域の大部分が既に市街地となっており緑や水辺空間が十分ではありません。また、多摩川や臨海部に接しており、気候変動による水害を受けやすい環境にあるほか、第二京浜国道や環状7号線をはじめとする首都圏の骨格的な道路網が区内を縦断しており、排気ガス等による大気汚染を受けやすい環境にあります。

東京の環境問題の軽減を図るため、区においても気候変動の危機や環境汚染、地球温暖化への対応など、豊かな緑と水辺空間の回復に取り組んでいくことが課題となります。



環状7号線



宝来公園