

大田区都市計画 マスタープラン

本編
第1部 基本方針

令和4年3月 大田区



2022 ▶ 2040s

都市計画マスタープランの改定にあたって

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

その後、東日本大震災の発生や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、新型コロナウイルス感染症の流行など社会情勢は大きく変化しています。さらに、国連サミットではSDGs（持続可能な開発目標）が採択され、大田区においても持続可能な社会に向けた取組を積極的に推進する必要があります。



区内では新空港線の実現に向けた動きが加速するとともに、羽田イノベーションシティのまち開きをはじめ各地域のまちづくりが進展しているところです。また、令和2年には中央防波堤埋立地の一部が大田区に編入され、「令和島」が誕生しています。

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

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

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

令和4年3月

大田区長

松原忠義

大田区都市計画マスタープラン 目次

第 1 部

第 1 章 都市計画マスタープランとは

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

第 2 章 都市づくりの現状と課題

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

第 3 章 めざす都市の姿

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

第 4 章 部門別方針

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

本文中において、特に解説が必要な語句は、末尾に「※」を付していますので、第 2 部用語集 (P.93~P.102) を参照してください。

1

都市計画マスタープランとは

- 01. 役割
- 02. 目標年次
- 03. 体系
- 04. 構成

第1章 都市計画マスタープランとは

01 役割

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

前回の平成23年改定以降、羽田空港の国際化や東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、大規模な自然災害の発生、地球温暖化に対する懸念の強まり、新型コロナウイルス感染症の拡大など社会情勢が大きく変化しています。区内では、蒲田・大森・羽田空港周辺をはじめ各地域のまちづくりが進展するとともに、新空港線の実現に向けた動きが加速しています。加えて、中央防波堤埋立地の一部が大田区に編入され、「令和島」が誕生しています。また、東京都は令和3年に「都市計画区域の整備・開発及び保全の方針[※]」の改定を行い、大田区では平成29年に都市計画マスタープランの具現化に向けた「おおた都市づくりビジョン[※]」を策定しました。こうした区内外を取り巻く状況の変化を踏まえ、具体性ある将来ビジョンを確立し、まちづくりを推進するため、都市計画マスタープランの改定を行いました。

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

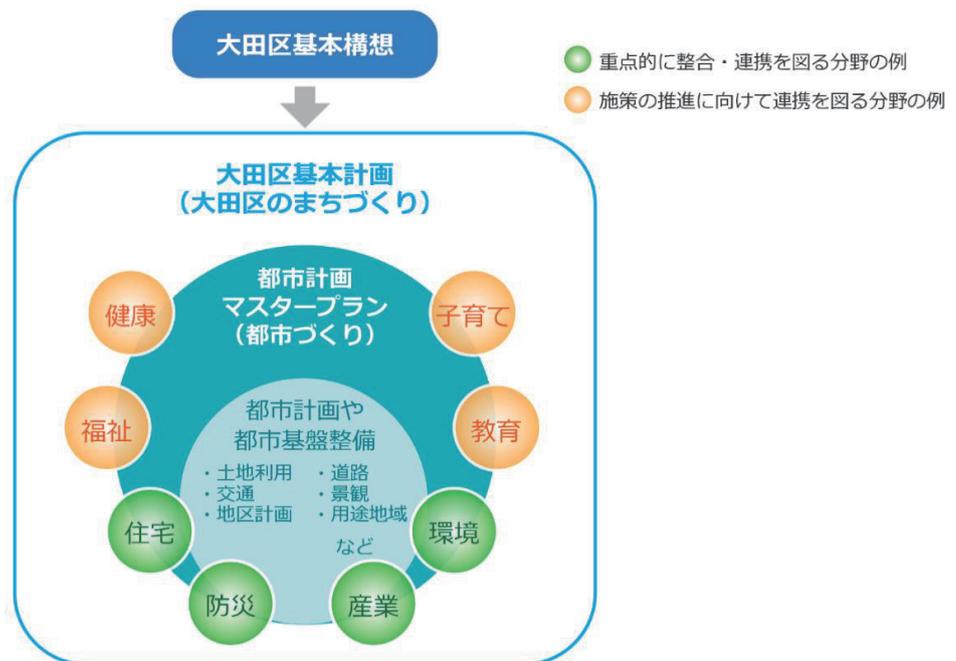


図 都市計画マスタープランで扱う内容

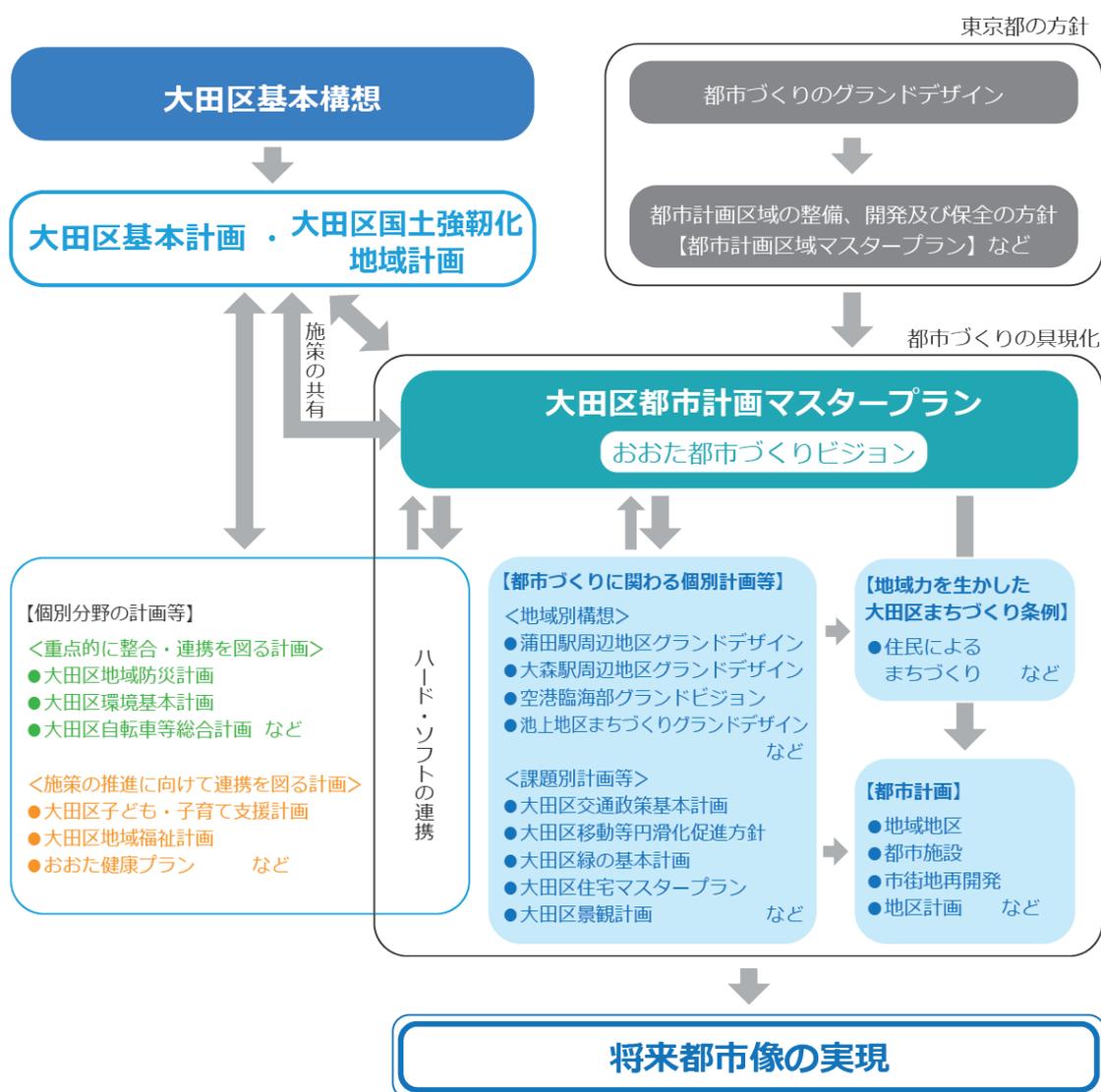
02 目標年次

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

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

03 体系

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

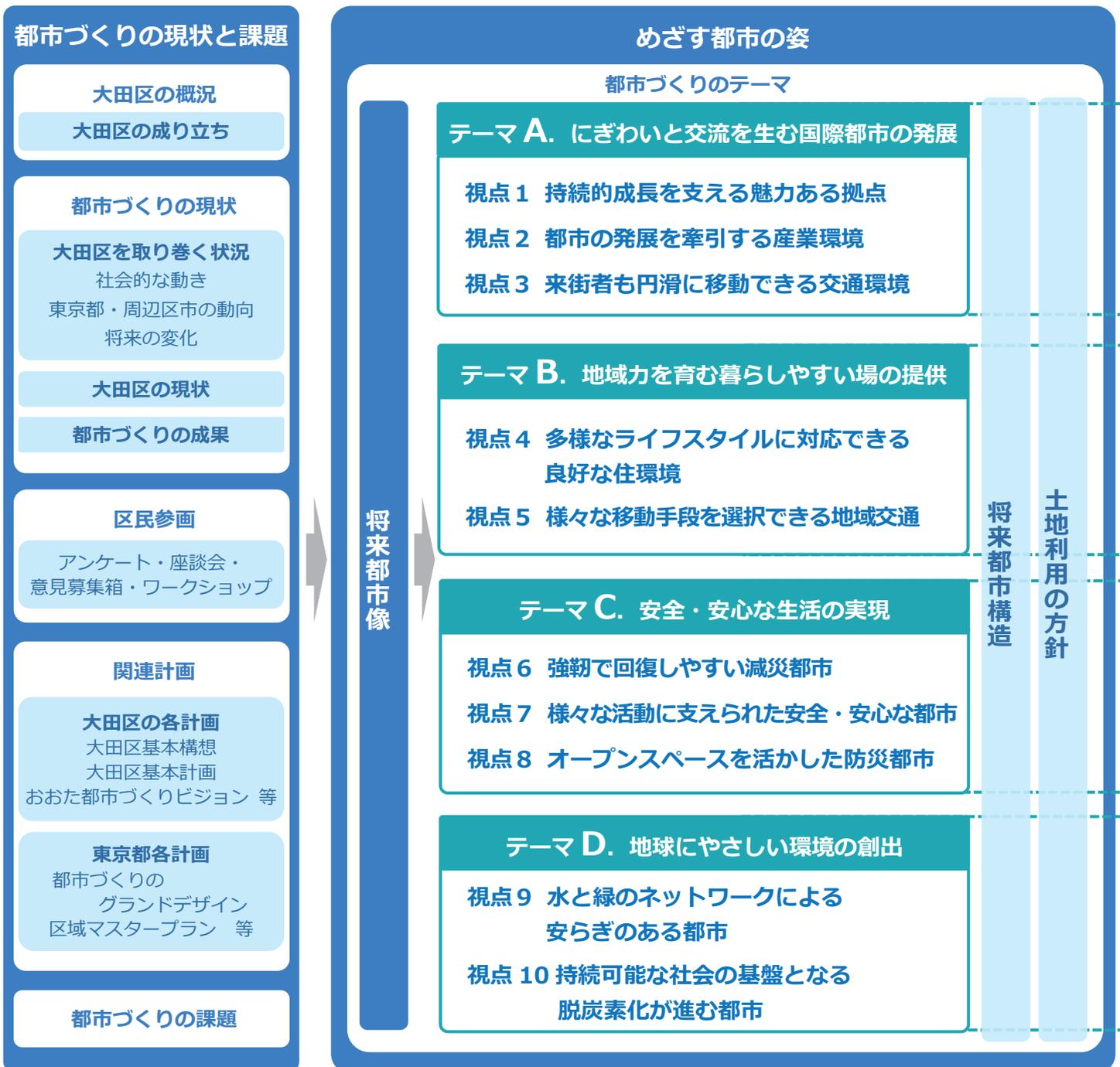


04 構成

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

第2章

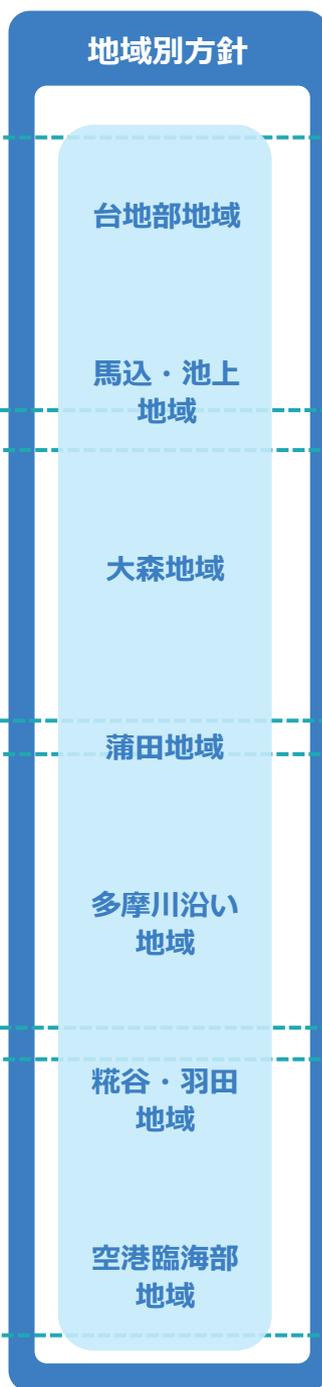
第3章



第4章

第5章

第6章



コラム

新空港線の整備と沿線都市づくり

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

事業概要

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

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

整備計画の概要

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

■整備延長：全長 4.8 km ※ 1

一期整備：矢口渡～京急蒲田の 1.7 km

二期整備：京急蒲田～大鳥居の 3.1 km ※ 2

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

※ 2：乗り入れ方法等については、引き続き検討

一期整備の概要

整備主体 第三セクター

運行主体 東急電鉄株式会社

整備スキーム 都市鉄道等利便増進法を想定

概算事業費 約 1,260 億円 ※平成 28 年度調査

費用便益比 1.5 ※開業後 30 年間の便益等

期待される整備効果

- 羽田空港を訪れる多くの人々が都心へスムーズに移動することが可能となります。
- 複数路線との相互直通運転によって、東京圏北西部に新たな広域的な鉄道ネットワークが形成されます。
- 渋谷、新宿、池袋などから羽田空港への移動利便性が向上し、世界で一番ビジネスのしやすい環境づくりに貢献します。
- 複数のルートが確保されることで、通勤や通学における既存路線の混雑緩和につながります。
- 災害時の迂回ルートとしての機能を担い、目的地までのルートを複数確保します。



整備に向けた歩み

<区の取組>

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

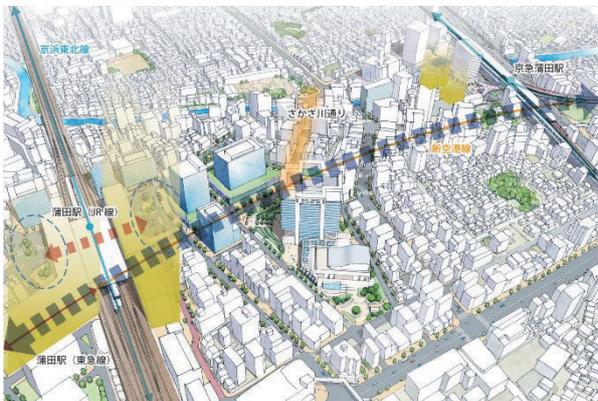
<国・東京都の位置付け>

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

沿線都市づくり

新空港線の整備を契機とし、沿線の都市づくりを推進します。

<蒲田のイメージ>



<下丸子のイメージ>



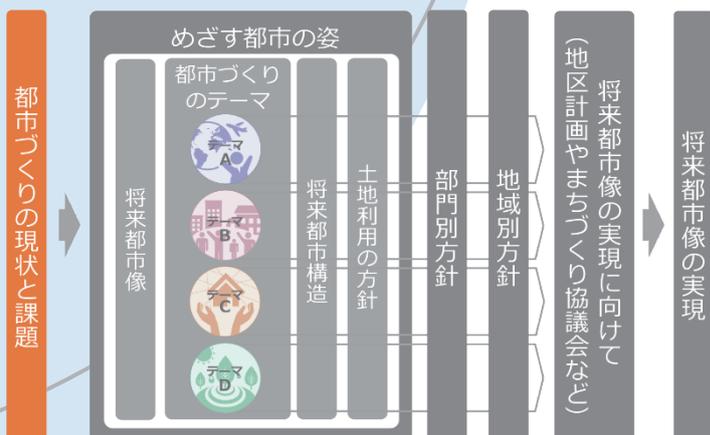
出典：おおた都市づくりビジョン



都市づくりの現状と課題

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

第2章 ● 第3章 ● 第4章 ● 第5章 ● 第6章 ●



第2章 都市づくりの現状と課題

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

01 大田区の概況

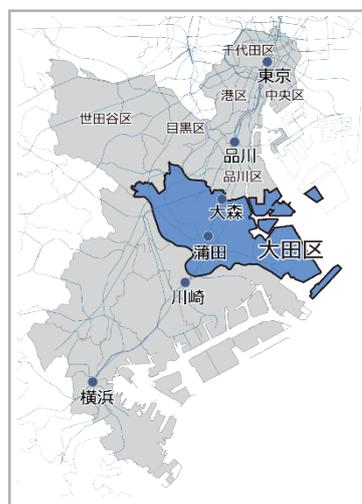
(1) 位置・面積・人口

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

面積は 61.86k m² であり、23 区内で第 1 位の大きさです。

人口は約 73 万 3 千人であり、23 区内で 3 番目の人口を有しています。

大田区の位置図

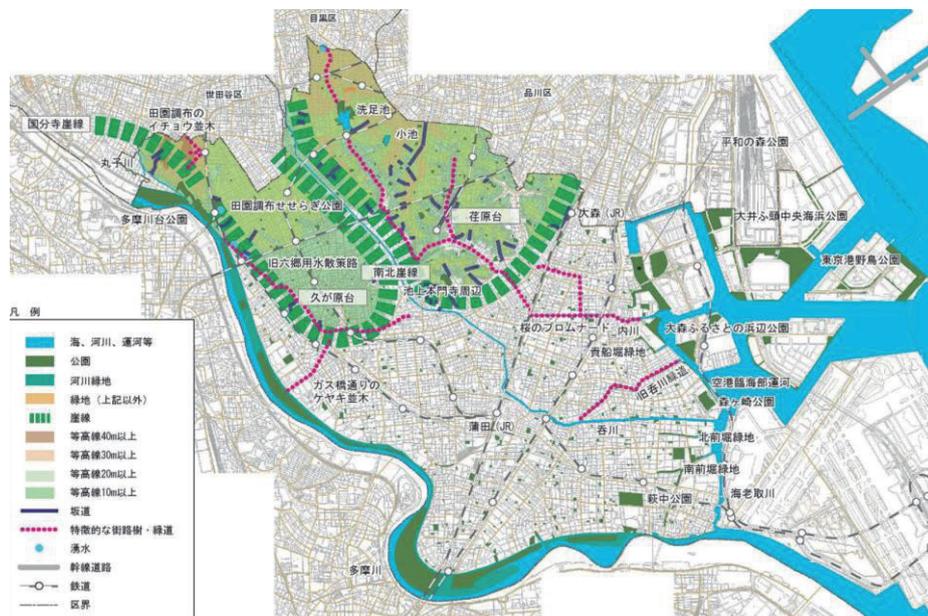


(2) 地形

1) 台地部・低地部・空港臨海部からなる地形

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

地形に関する特性図



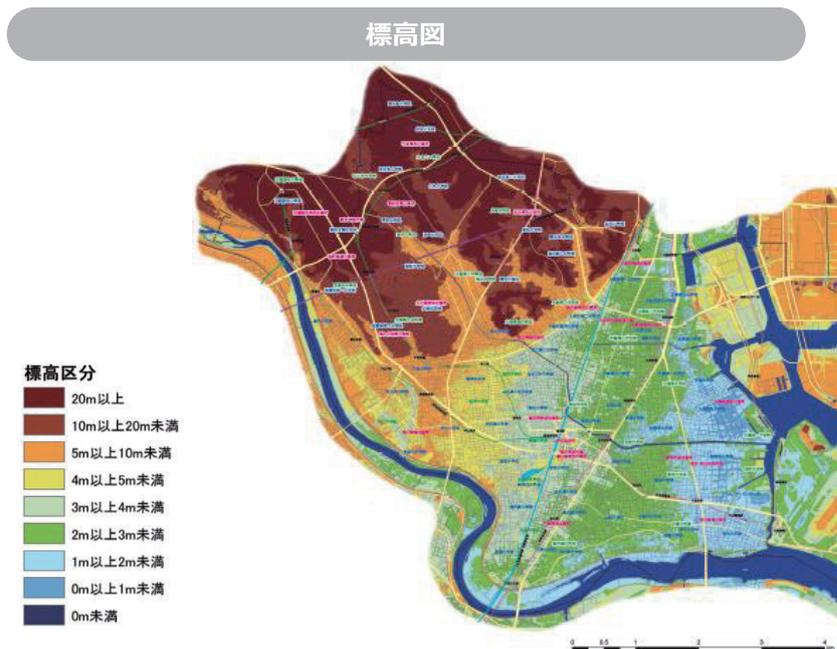
出典 大田区景観計画

2) まとまりのある緑を創出する崖線

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

3) 海拔

大田区の海拔は、台地部の田園調布付近が最高で約43m、南東に向かって次第に低くなり、低地部の高いところで約5m、海岸線では約1mです。



出典 大田区津波ハザードマップをもとに作成

(3) 大田区の成り立ち

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

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

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

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

大田区の年表

~江戸

- 先土器時代 武蔵野台地の東端に人々が暮らしていた
- 慶長 13 年 (1608 年) 関東では最古の五重塔である本門寺五重塔が造立される
- 慶長 16 年 (1611 年) 六郷用水開削事業完了
- 貞享 5 年 (1688 年) 渡し船の利用が始まる (六郷の渡し (明治まで))

1868

明治

- 9 年 (1876 年) 大森駅開業
- 10 年 (1877 年) 大森貝塚が発見される
- 34 年 (1901 年) 京浜電気鉄道株式会社区内開業
- 37 年 (1904 年) 蒲田駅開業

1912

大正

- 6 年 (1917 年) 日本飛行学校が開設される
- 11 年 (1922 年) 東急池上線 蒲田~池上間開通
- 12 年 (1923 年) 関東大震災

1926

昭和

- 6 年 (1931 年) 財団法人同潤会が大田区で分譲住宅を売り出す
- 16 年 (1941 年) 東京港開港
- 20 年 (1945 年) 東京大空襲
- 22 年 (1947 年) 大森区と蒲田区が合併し大田区が誕生
- 37 年 (1962 年) 蒲田陸橋開通^①
- 39 年 (1964 年) 東京オリンピック
- 54 年 (1979 年) 郷土博物館開館
- 59 年 (1984 年) 現六郷橋開通^②
- 61 年~ (1986 年) バブル景気

1989

平成

- 10 年 (1998 年) 大田区役所新庁舎開庁^③
- 10 年 (1998 年) 京浜急行羽田空港駅開業^④
- 12 年 (2000 年) 丸子橋架け替え完了^⑤
- 23 年 (2011 年) 東日本大震災^⑥
- 24 年 (2012 年) 大田区総合体育館開館
- 24 年 (2012 年) 京浜急行電鉄本線及び同空港線 (京急蒲田駅付近) 連続立体交差事業全線高架化、全踏切除却

2019

令和

- 元年 (2019 年) 勝海舟記念館オープン
中央防波堤埋立地 (令和島) の帰属が決定
- 2 年 (2020 年) 羽田イノベーションシティまち開き
- 3 年 (2021 年) 田園調布せせらぎ館オープン



明治時代に荏原郡の一部だった頃の古地図



玉井清太郎の初飛行 (大正 5 年)



大森駅東口



田園調布のまちなみ (昭和 9 年)



海苔干しの様子 (昭和 10~30 年代)



蒲田駅東口駅前通り (昭和 24 年)



大田区内の工場街 (昭和 31 年頃)



① 蒲田陸橋開通 (昭和 37 年)



池上通り (昭和 37 年)



池上本門寺五重塔 (昭和 49 年頃)



② 現六郷橋開通 (昭和 59 年)



③ 大田区役所 新庁舎開庁式 (平成 10 年)



④ 羽田空港駅出発式 (平成 10 年)



⑤ 現丸子橋開通式 (平成 12 年)



大森ふるさとの浜辺公園オープン (平成 19 年)



⑥ 東日本大震災直後の蒲田 (平成 23 年)

02 都市づくりの現状

(1) 大田区を取り巻く状況

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

1) 社会的な動き（将来の変化を含む）

【人口動態（活力 / 地域力（協働））】

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

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

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

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

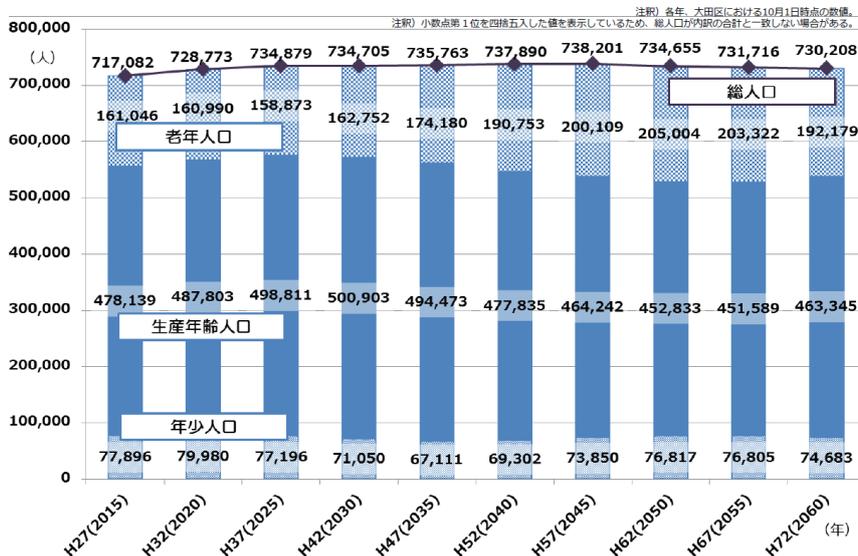


図 大田区の年齢別将来人口

出典 大田区人口推計

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

【地域（拠点） / 国際化】

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

【生活 / 活力】

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

【交通】

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



図 MaaSの概要

出典 国土交通省 日本版 MaaS の推進

【安全・安心】

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

【産業】

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



図 Society5.0 の考え方

出典 内閣府

【環境】

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

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

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

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

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

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

1. 働き方・ライフスタイルの変化による市街地整備や生活圏への影響

【活力/地域（拠点）/交通】

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

2. 社会経済活動の縮小による産業・観光への影響

【産業/文化・観光】

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

3. 「密」を避ける災害対策、水と緑・環境施策への影響

【安全・安心/水と緑/環境】

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

コラム

SDGs[※]（持続可能な開発目標）

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

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

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



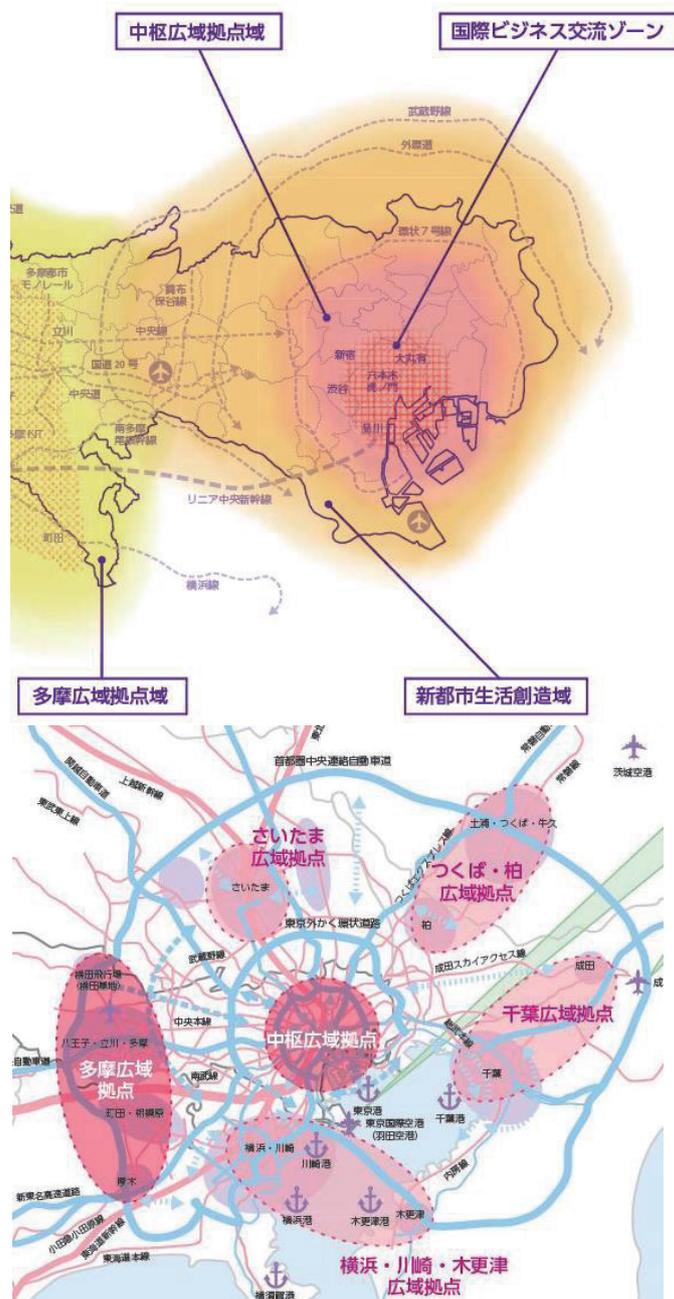
図 SDGs 17のゴール

出典：外務省 国際協力局 地球規模課題総括課

3) 東京都の動向

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

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



出典 東京都 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年）

4) 周辺区市の動向、比較

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

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

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

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

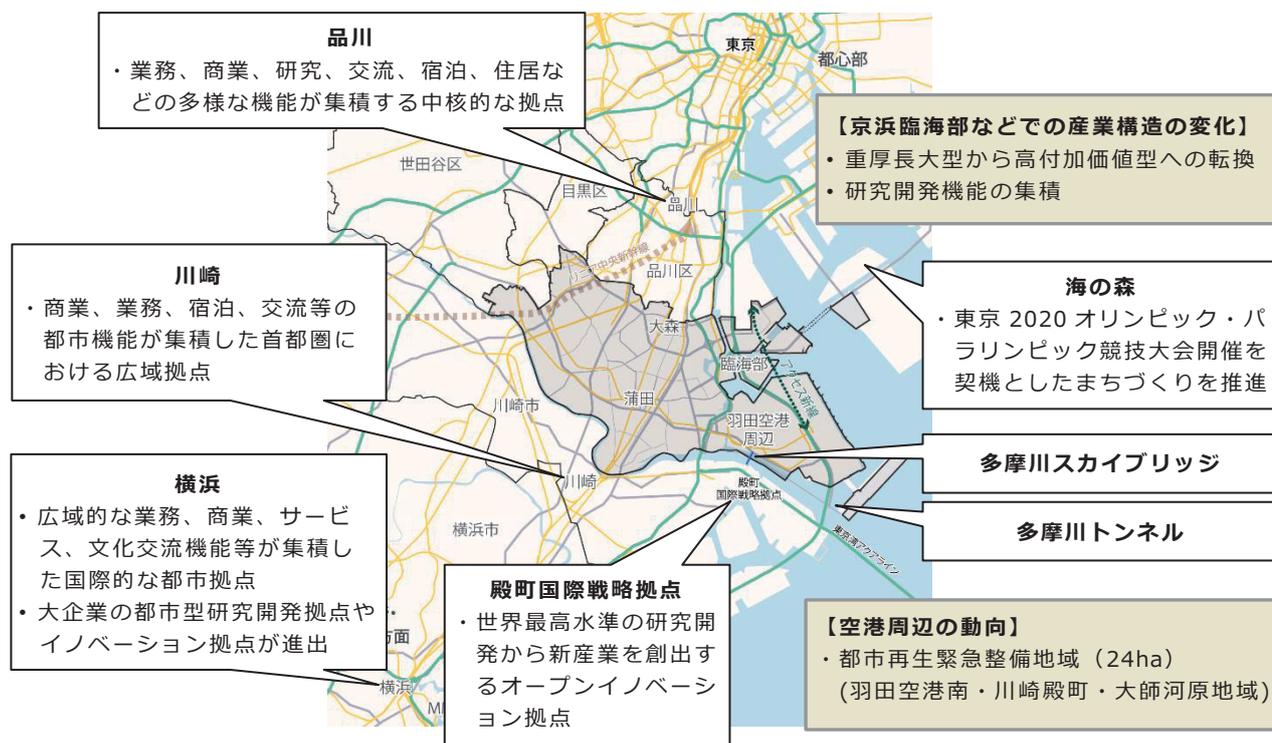


図 周辺区市の動向

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

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

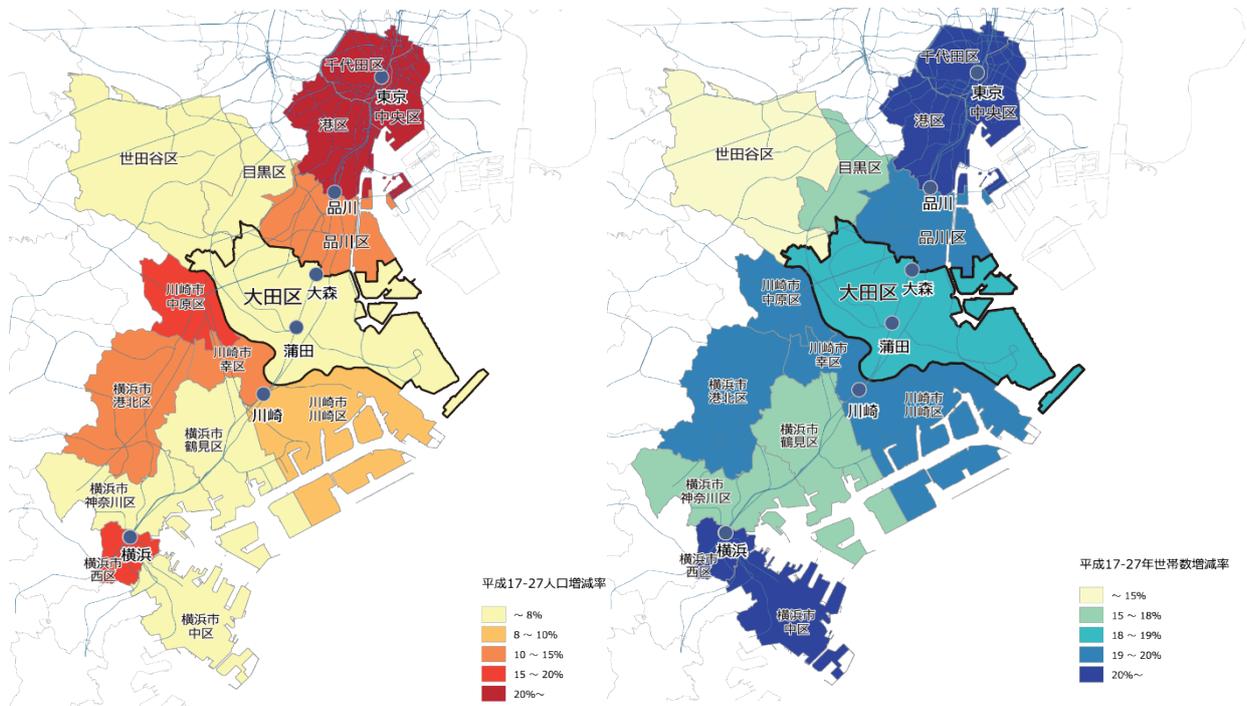


図 総人口の増減（H17-H27）
出典 平成17年、27年国勢調査

図 世帯数の増減（H17-H27）
出典 平成17年、27年国勢調査

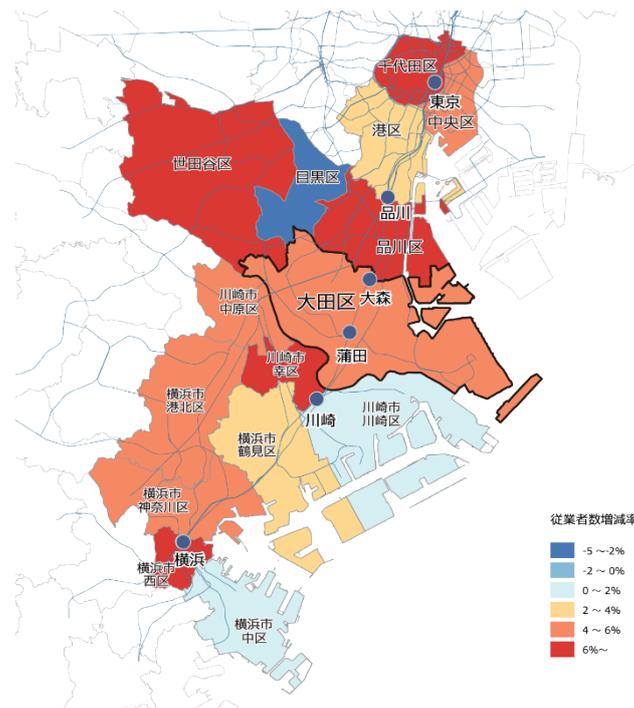


図 従業者数の増減（H24-H28）
出典 平成24、28年経済センサス活動調査

5) 大田区の立ち位置

大田区の東京圏における立ち位置を上位計画等から整理しました。

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

(2) 大田区の現状と都市づくりの成果

1) 大田区の現状

統計資料をはじめとした基礎データ等から大田区の現状を整理します。

① 【土地利用／活力】

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

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

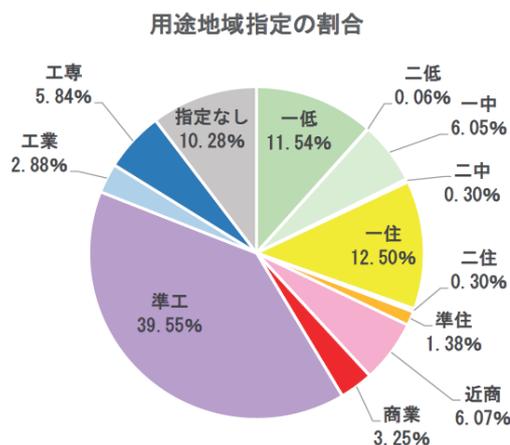


図 用途地域の指定状況

出典：大田区まちづくり推進部事業概要（R3）

		前回計画（平成23年）策定前後の 参考値	最新値
土地利用面積 細分類別工業系	専用工場	1,944,302㎡（平成18年）	1,601,250㎡（平成28年） （増加率-17.6%）
	住居併用工場	948,786㎡（平成18年）	796,359㎡（平成28年） （増加率-16.1%）
	倉庫運輸関係施設	3,355,484㎡（平成18年）	4,462,900㎡（平成28年） （増加率33.0%）
昼夜間人口比率		99（平成17年）	97（平成25年）

出典 土地利用現況調査（H18、H28）

国勢調査（H17、H25）

昼夜間人口比率：常住人口100人当たりの昼間人口の割合



図 土地利用現況（平成 28 年）

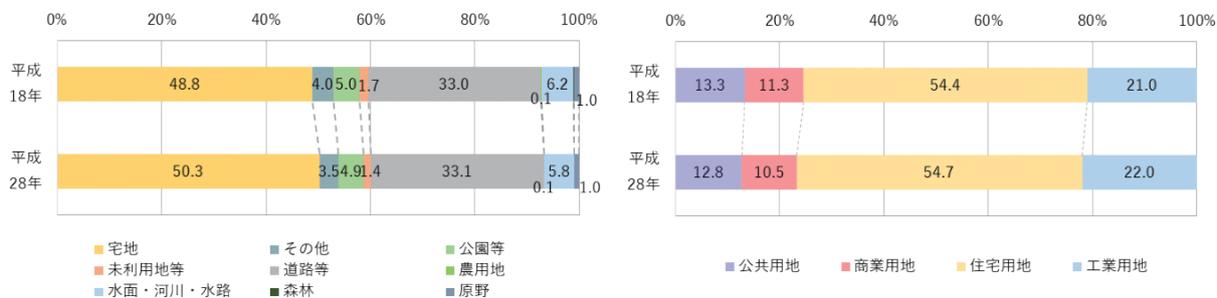


図 土地利用比率

図 宅地利用比率

出典 平成 18年、28年土地利用現況調査

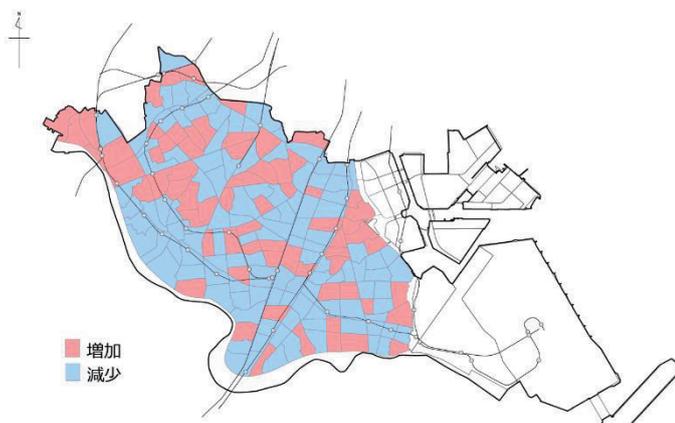


図 地域別昼夜間人口比率の増減（H17年→H27年）

出典：国勢調査

2 【国際化/ 文化・観光】

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

	前回計画（平成 23 年）策定前後の参考値	最新値
羽田空港の乗降客数	国内線 6,435 万人（平成 20 年） 国際線 235 万人（平成 20 年）	国内線 6,838 万人（令和元年） 国際線 1,834 万人（令和元年）

国土交通省 空港管理状況調書（各年）

3 【産業】

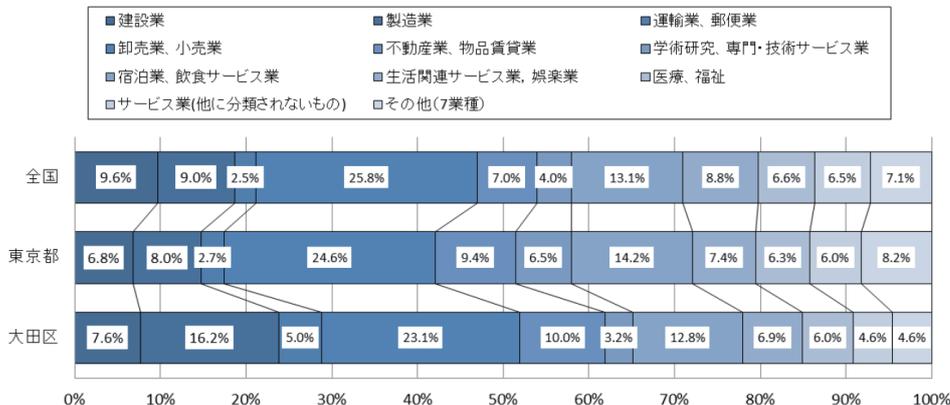
- 全産業の従業者数は、横ばい傾向にあるものの、製造業の従業者数の全産業に占める割合は減少傾向となっています。
- 産業大分類別の製造業事業所数構成比率について、大田区は全国や東京都と比較して高い割合となっています。
- 「大田区企業立地促進基本計画（第二次）」に基づき企業誘致や区内企業の持続的操業支援を行い、産業振興を推進しました。
- 商店街活性化については、コミュニティ強化、ソフト事業や PR 活動により、商店街のにぎわいを創出しました。
- 大田区と川崎市との産業連携に関する基本協定を締結しました（平成 25 年 4 月）。

	前回計画（平成 23 年）策定前後の参考値			最新値
大田区内の全産業従業者数	362,290 人 (平成 21 年)	334,046 人 (平成 24 年)	368,019 人 (平成 26 年)	349,551 人 (平成 28 年)
大田区内の製造業従業者数 { } は全産業に占める割合	65,022 人 { 17.9% } (平成 21 年)	44,268 人 { 13.3% } (平成 24 年)	45,839 人 { 12.5% } (平成 26 年)	37,376 人 { 10.7% } (平成 28 年)

出典 経済センサス

(全産業の従業員数に「公務（他に分類されるものを除く）」は含まない。)

産業大分類別事業所構成(全国、東京都、大田区)



資料：H24 経済センサス

図 産業大分類別事業所数

出典 大田区企業立地促進基本計画（第二次）（平成 27 年）

4 【地域（拠点）】

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

	前回計画（平成 23 年）策定前後の参考値	最新値
住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合	58.5%（平成 25 年度）	66.6%（平成 30 年度）
現在住んでいるまちが「暮らしやすい」と感じている区民の割合	71.2%（平成 22 年度）	76.4%（平成 29 年度）

出典 「大田区政に関する世論調査」(H22)

「おおた未来プラン 10 年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

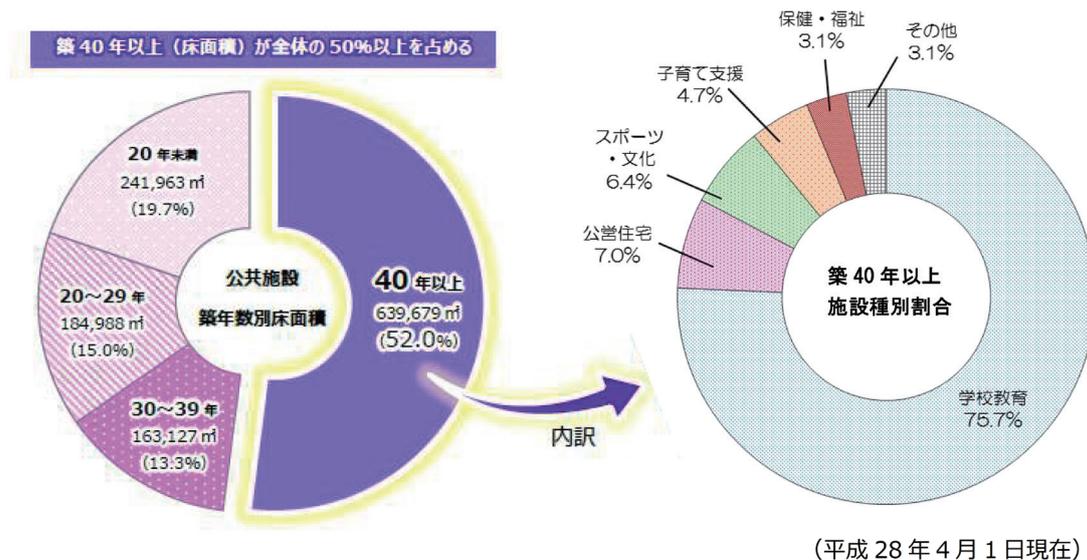


図 築 40 年以上の施設種別割合

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

5 【交通】

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

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

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

出典 道路の総延長：「大田区政ファイル」（H23、R3）

その他：「大田区政に関する世論調査」（H22）

「おおた未来プラン 10 年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

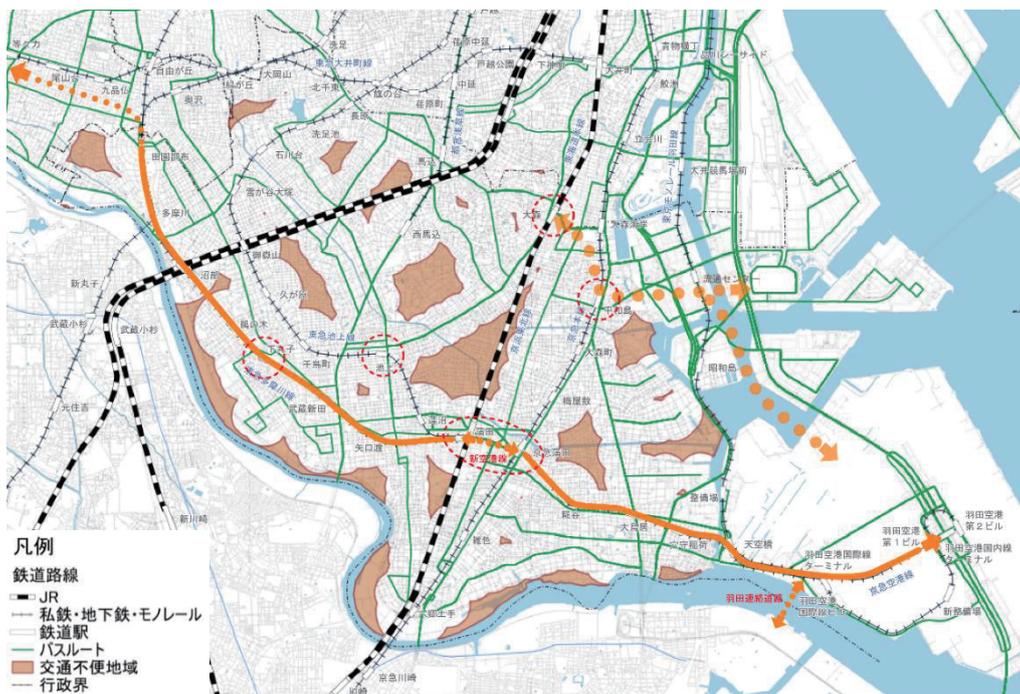


図 交通不便地域

出典：「大田区交通政策基本計画」（H30）

6 【生活（住環境・福祉等）】

- 空家率は減少していますが、周辺区市と比較して高い傾向にあります。
- 「バリアフリー※に満足している区民の割合」や「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」は向上しました。
- 住宅戸数は世帯数の伸びを上回る勢いで増加しており、住宅ストックの「量」は既に充足している状況にあります。

- 住宅数に占める戸建住宅の割合は 24.1%、集合住宅は 62.7%（公営住宅等を除く）となっています。
- 「大田区住宅マスタープラン」「大田区空家等対策計画[※]」などに基づき、住環境整備が進捗しました。
- 大田区スポーツ推進計画等に基づき、スポーツ・健康まちづくりが進められています。

	前回計画（平成 23 年）策定前後の参考値	最新値
大田区の空家の状況	空家数 61,790 戸 空家率 14.8% (平成 25 年度)	空家数 48,450 戸 空家率 11.3% (平成 30 年度)
バリアフリーに満足している区民の割合	28.5% (平成 22 年度)	33.7% (平成 30 年度)
駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合	32.3% (平成 25 年度)	46.4% (平成 30 年度)

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

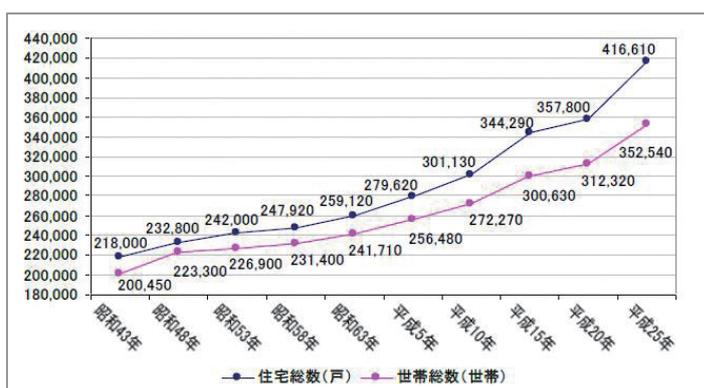


図 住宅数と世帯数の推移

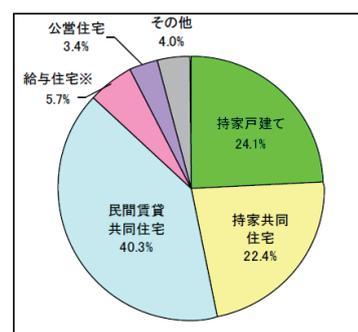


図 所有・建て方別住宅数の比率

資料：平成 25 年住宅・土地統計調査

出典：大田区住宅マスタープラン（平成 29 年 11 月）修正版

7 【景観】

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

	前回計画（平成 23 年）策定前後の参考値	最新値
家並み、町並みに満足している区民の割合	59.6% (平成 22 年度)	61.1% (平成 30 年度)

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

8 【安全・安心】

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

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

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

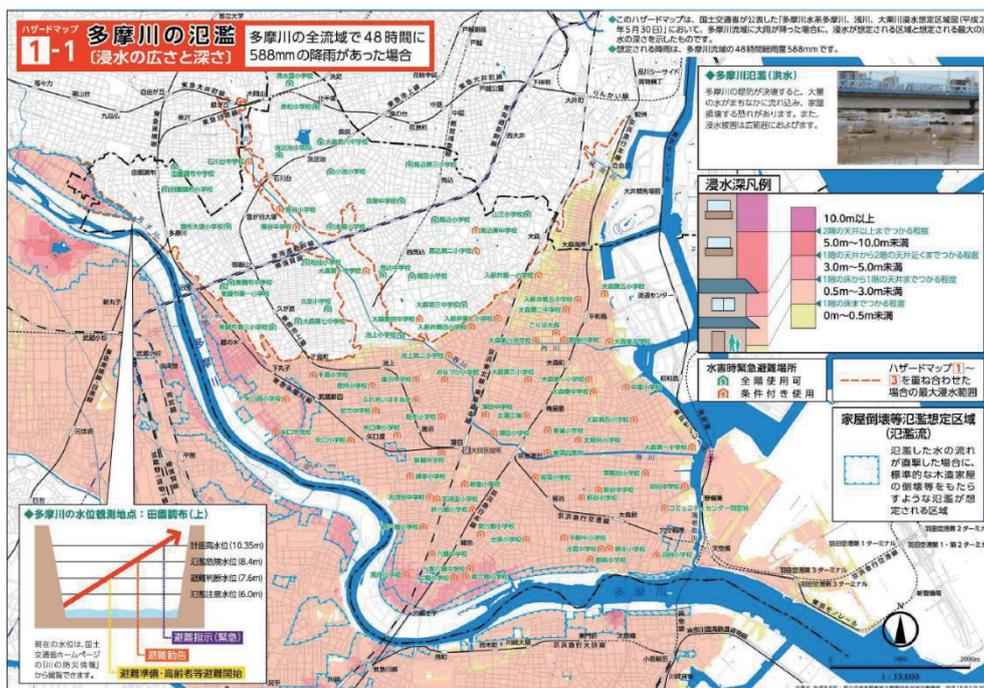


図 洪水ハザードマップ 多摩川の氾濫（浸水の深さと広さ）

出典 大田区ハザードマップ風水害編（令和 2 年 4 月）

9 【水と緑】

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

	前回計画（平成23年）策定前後の参考値	最新値
公園の新設、 拡張整備面積累計	0ha（平成20年度）	17.19ha（令和2年度）
区民1人当たりの公園面積	3.79㎡（平成18年）	4.16㎡（令和3年）
緑被率	20.47%（平成21年度）	18.32%（平成30年度）
緑の多さに満足している区民の割合	53.2%（平成22年度）	58.6%（平成30年度）
身近な場所で水や緑に親しめると思う区民の割合	53.8%（平成25年度）	50.0%（平成30年度）

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

緑被率：平成30年度 大田区みどりの実態調査 概要版

その他：「大田区政に関する世論調査」（H22）

「おおた未来プラン10年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

10 【環境】

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

	前回計画（平成23年）策定前後の参考値	最新値
大田区の温室効果ガス排出量	3,261千t/年（平成20年度）	3,137千t/年（平成30年度）
大田区のエネルギー消費量	37,506TJ/年（平成20年度）	31,217TJ/年（平成30年度）

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

2) 大田区の都市づくりの成果

これまでの都市づくりの成果を地区別に整理します。

① 蒲田駅周辺

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



京浜急行電鉄連続立体交差事業

出典：事業パンフレット
京急蒲田駅付近連続立体交差事業について



京急蒲田駅西口

② 大森駅周辺

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



さぼーとぴあ

出典：さぼーとぴあ パンフレット

③ 羽田空港周辺

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



HANEDA INNOVATION CITY

出典：HANEDA GLOBAL WINGS
ホームページ

④ 臨海部

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

⑤ 下丸子駅周辺

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

⑥ 田園調布・多摩川

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

⑦ 糀谷・羽田周辺

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



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

⑧ 池上駅周辺

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



池上駅

⑨ 洗足池・大岡山

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

⑩ 平和島駅周辺

- ・大田区青少年交流センター（ゆいっつ）の整備（令和元年9月）
- ・駅前歩行者環境改善の検討
- ・平和島駅周辺地区まちづくり協議会の活動支援（平成30年度）
- ・平和島公園の整備拡充 など

⑪ 雑色駅周辺

- ・京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化（平成24年10月）
- ・暫定駅前広場の整備（平成29年3月） など

⑫ 西馬込駅周辺

- ・まいせん（馬込・池上・洗足池）の連携による観光振興
- ・不燃化特区の指定：補助29号線沿道地区（大田区）（平成27年4月） など

03 区民参画の実施

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

〔区民参画のプロセス〕

令和元年度区民参画

現在の大田区のまちづくりの「課題」や「魅力」は？

令和元年度 9月実施
アンケート

令和元年度 11～12月実施
意見募集箱・座談会

令和元年度 1月実施
ワークショップ

反映

20年後の「未来の大田区」は？

令和3年度区民参画

まちづくりの「重要度」や現在の「満足度」は？

令和3年度 4月実施
アンケート

反映

第1章 都市計画マスタープランとは

第2章 都市づくりの現状と課題

第3章 めざす都市の姿

将来都市像

都市づくりのテーマ



第4章 部門別方針

第5章 地域別方針

特性図



都市づくり方針

第6章 実現に向けて

都市計画マスタープランの進行管理

04 都市づくりの課題

(1) 都市づくりの課題

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

土地利用

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

活力

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

国際化

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

産業

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

文化・観光

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

交通

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

地域（拠点）

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

生活（住環境・福祉等）

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

景観

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

地域力（協働）

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

安全・安心

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

水と緑

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

環境

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

(2) 課題を踏まえた都市づくりの視点

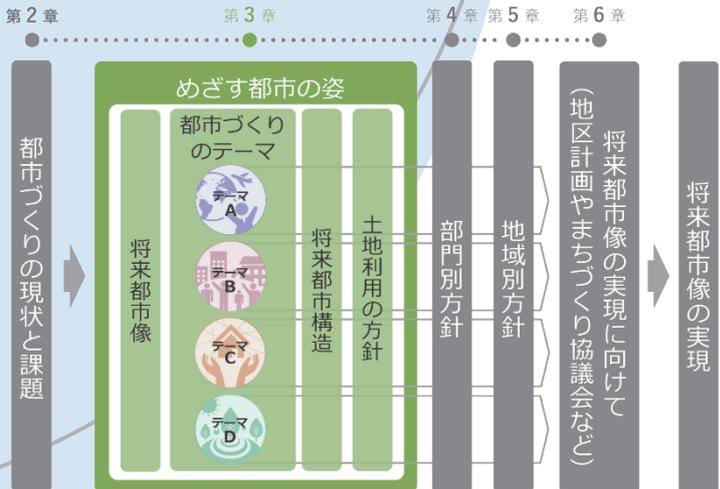
都市づくりの課題を解決するための重点項目を視点として整理します。この視点の活用については次章で示します。

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

3

めざす都市の姿

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



第3章 めざす都市の姿

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

01 将来都市像

大田区基本構想で掲げる将来像や区民参画の成果、将来の変化、平成23年改定の都市計画マスタープランの理念、東京圏における大田区の役割などを踏まえ、将来都市像を設定します。

将来都市像

**「暮らす・働く・訪れる」
大田区らしい多彩な景色が人々を惹きつける**

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

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

02 都市づくりのテーマ

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

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

都市づくりのテーマと視点



テーマ **A**
にぎわいと交流を生む
国際都市の発展

視点

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



テーマ **B**
地域力を育む
暮らしやすい場の提供

視点

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



テーマ **C**
安全・安心な生活
の実現

視点

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



テーマ **D**
地球に優しい環境
の創出

視点

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



都市づくりのテーマ

A にぎわいと交流を生む 国際都市の発展

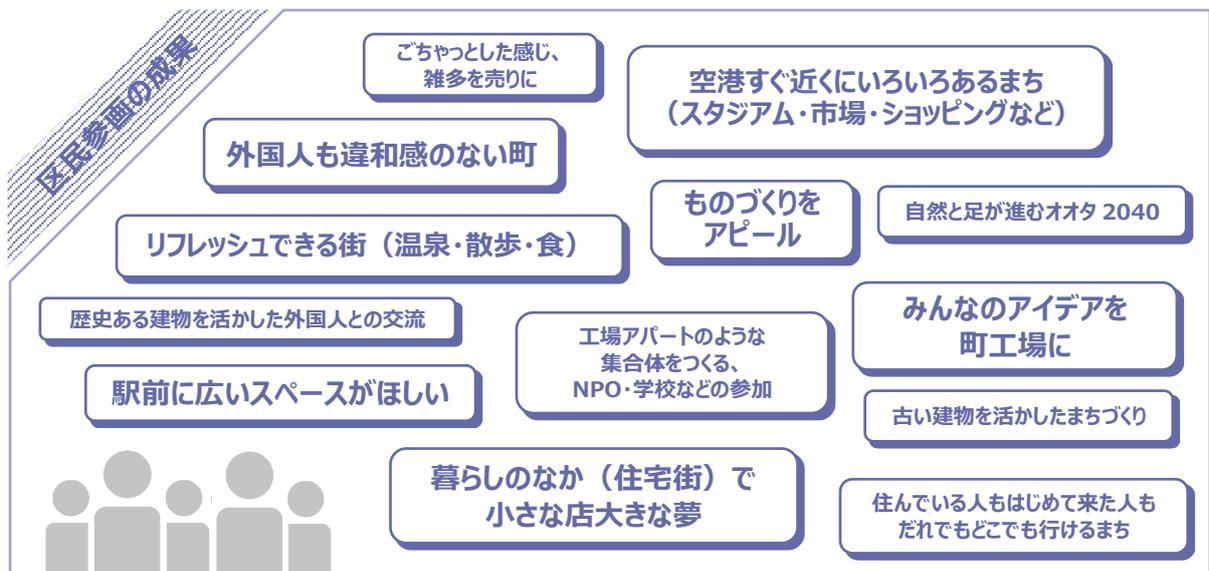
視点

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

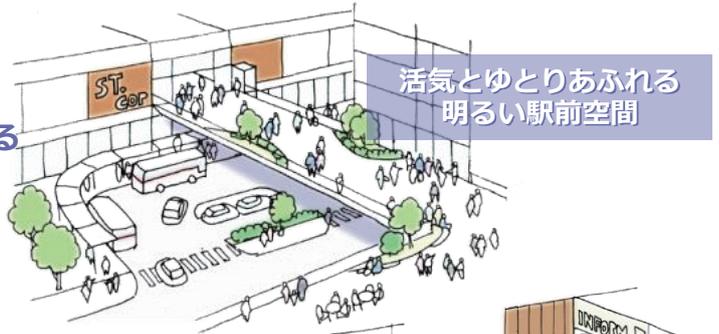
めざす姿

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

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



1 持続的成長を支える 魅力ある拠点



活気とゆとりあふれる
明るい駅前空間



国際的な雰囲気やにぎわいで
楽しく歩ける街



日本らしい文化を体感し
リフレッシュできる



まちなか拠点で生まれる
国際文化交流



空港近くの皆が楽しめる
商業地

都市の発展を牽引する 産業環境

2



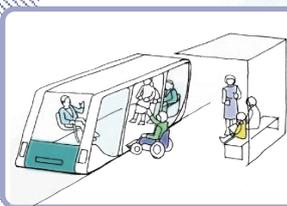
町工場の技術を生かし
アイデアを形にできる

企業が集まり交流し
マッチング



多様で柔軟な働き方
ができる

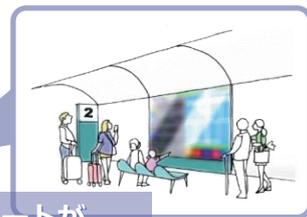
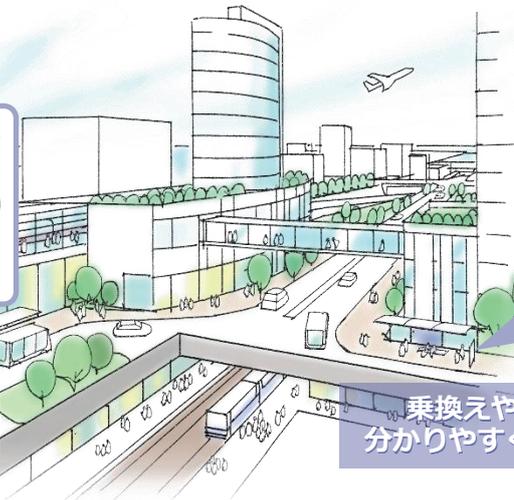
3 来街者も 円滑に移動できる交通環境



バリアフリーで
誰もが使いやすい
公共交通



水上交通で
気持ちよく移動



乗換えやルートが
分かりやすく案内される



都市づくりのテーマ

B 地域力を育む 暮らしやすい場の提供

視点

4 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境

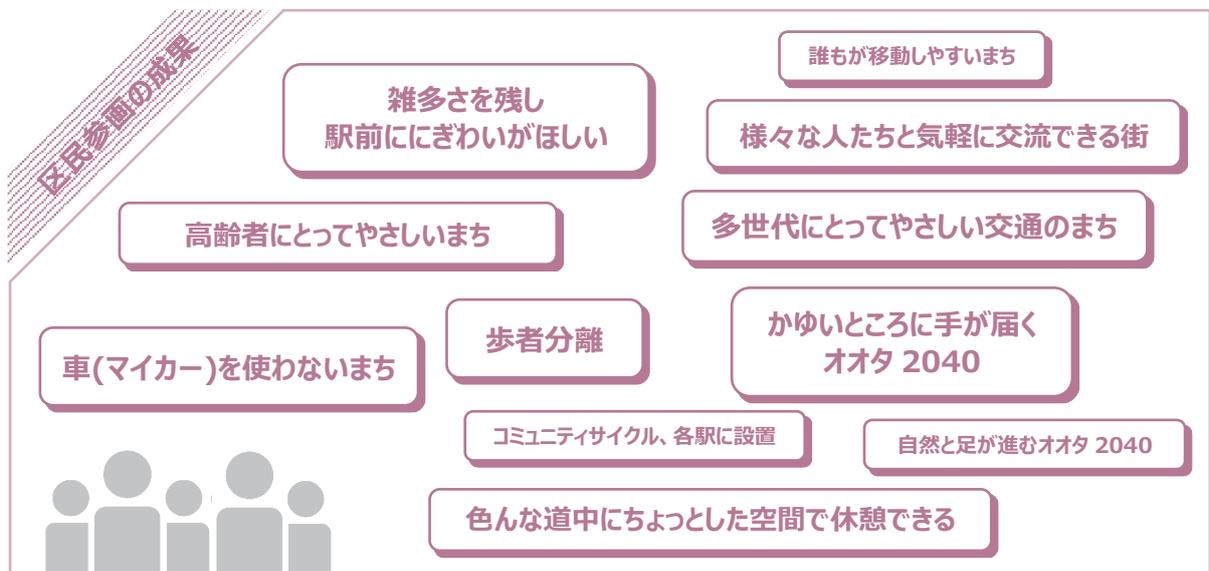
5 様々な移動手段を選択できる地域交通

めざす姿

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

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

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



4

多様なライフスタイル に対応できる良好な住環境



多世代で多様な暮らし方が
できる



安心して通れる路地空間



誰もが気軽に
出店できる

歴史的な建物が
まちの拠点として
活用される



ベビーカーや車いすでも
入りやすい店舗

新旧が共存する
商店街



住民主体でアクティブな
まちづくり

様々な移動手段を 選択できる地域交通

5



自転車やスローモビリティで
行きたい場所に気軽に行ける

シームレスな乗り換え
で地域内を移動できる



安心して歩ける
歩行者専用道路



様々な交通手段の
専用道がある



都市づくりのテーマ

C 安全・安心な生活 の実現

視点

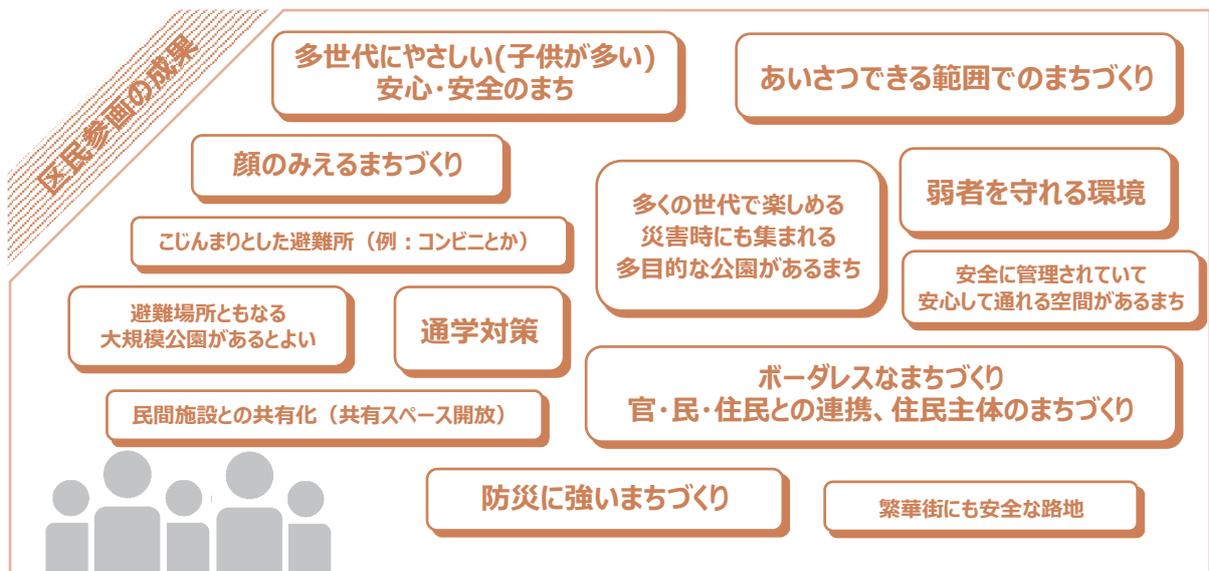
- 6 強靱で回復しやすい減災都市
- 7 様々な活動に支えられた安全・安心な都市
- 8 オープンスペースを活かした防災都市

めざす姿

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

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

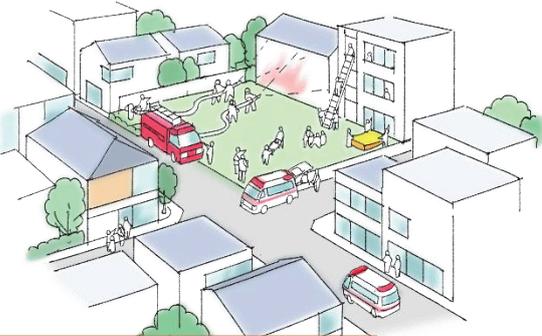
オープンスペースの整備は、非常時に利用できる土地の選択肢を広げるという点からも重要です。公園や緑地、河川などの資源や公共空間[※]が最大限活用され、複合災害にも柔軟に対応できる都市が形成されています。



6

強靱で回復しやすい
減災都市

災害時にいつもの場所が
頼れる場所になる



電柱のない安全なまち



水害でも安心な市街地

様々な活動に支えられた
安全・安心な都市

7

平時から高い意識をもつ
事前復興まちづくり



顔が見える
安心感のある通勤・通学路



8

オープンスペース
を活かした防災都市

多くの人を受け入れて
避難場所になる公園



まちのオープンスペースの
防災広場



都市づくりのテーマ

D

地球に優しい 環境の創出

視点

9

水と緑のネットワークによる安らぎのある都市

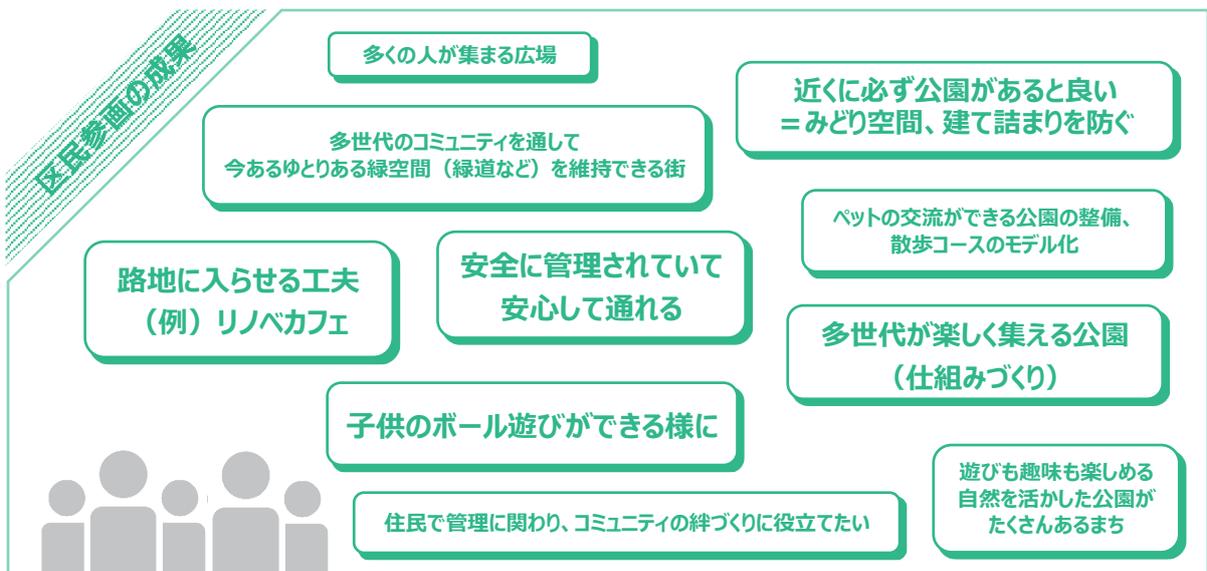
10

持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市

めざす姿

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

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



9 水と緑のネットワーク による安らぎのある都市



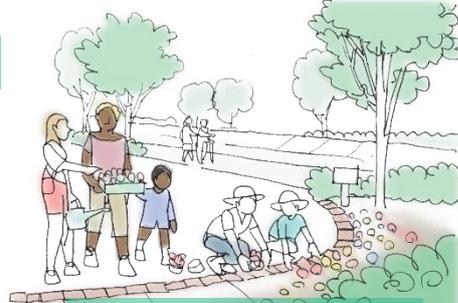
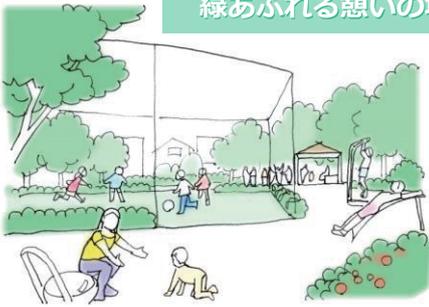
思い思いに楽しめる水辺空間

自然豊かな散策路



地域の活動が盛んな
魅力的な公園

緑あふれる憩いの場所



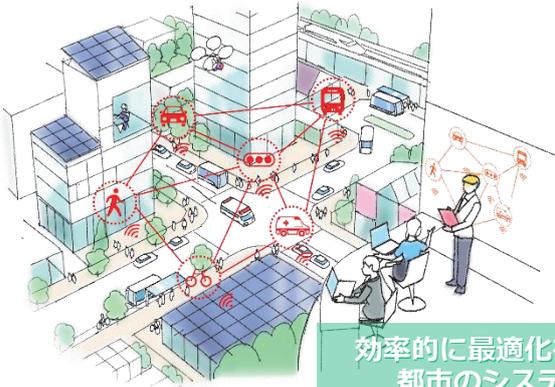
多世代コミュニティで
緑空間が管理されている

持続可能な社会の基盤となる 脱炭素化が進む都市

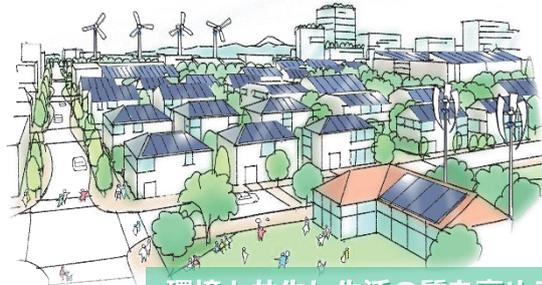
10



新しいエネルギーを使った
環境負荷の少ない車が普及



効率的に最適化を図る
都市のシステム



環境と共生し生活の質を高める
脱炭素な都市の実現

03 将来都市構造

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

(1) 将来都市構造の考え方

1) 広域視点と大田区視点の都市構造

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

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

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

2) 大田区の地形特性

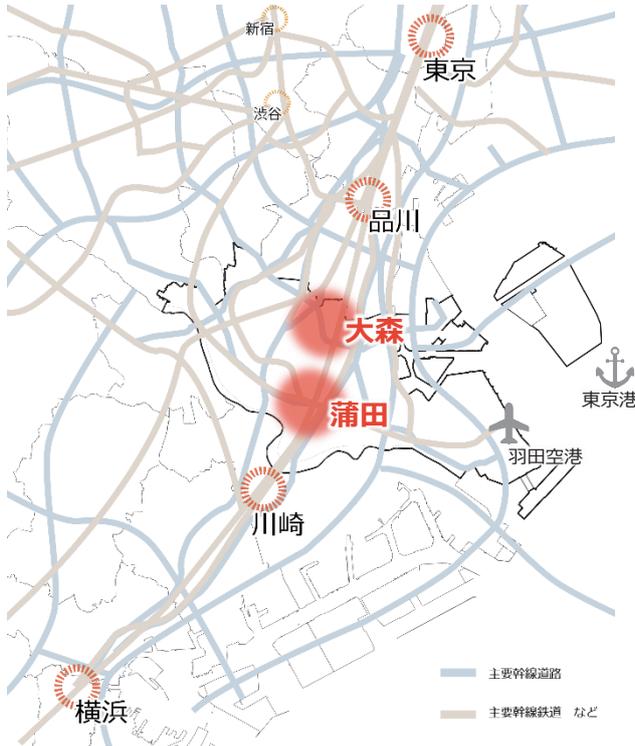
エリア	地形特性
区の北西部 (台地部)	区の北西部（台地部）は、国分寺崖線及び南北崖線を境とした、武蔵野台地の東端にあたり、谷と丘が入り組んだ起伏のある地形です。関東大震災後住宅化が進み、田園調布、雪谷、久が原、馬込など、緑の多い住宅地となっています。
区の中央部 (低地部)	区の中央部（低地部）は、多摩川、呑川、内川が運んできた土砂が堆積した、比較的平坦な地形です。東海道の街道筋だった地域では、交通の要所となり、古くから人の往来が多く、大正期以降、中小工場が進出し、住宅や工場が密集する住工混在地域や商業地を形成しています。
区の東部 (空港・臨海部)	区の東部（空港・臨海部）は、昭和の中頃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

(2) 広域でみた都市構造

1) 広域拠点域

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

【蒲田、大森】



蒲田 (蒲田駅周辺)

<将来の展望>

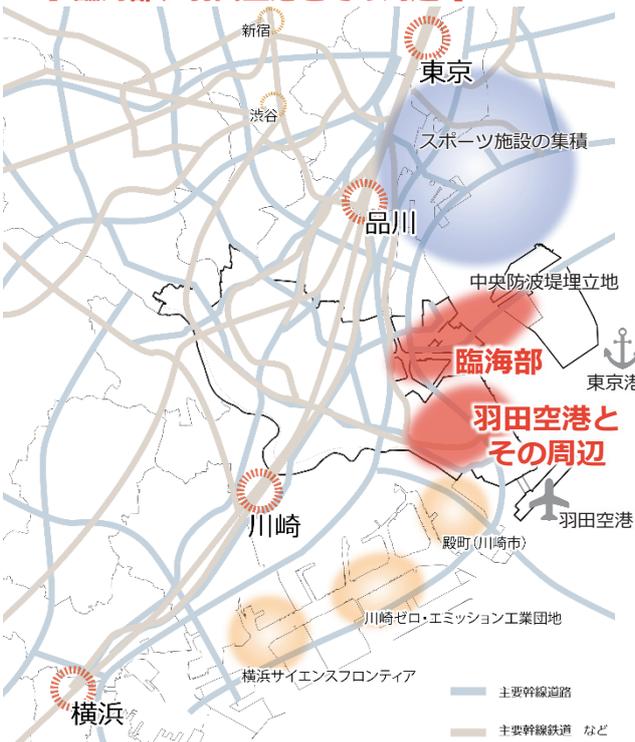
区の中心的な商業業務地として発展しつつ、世界の最先端技術を有するものづくりのまちとしての役割も担います。今後は、羽田空港の機能強化や、新空港線整備とあわせた地区の再整備等により、さらなるまちの発展が期待されます。

大森 (大森駅周辺)

<将来の展望>

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

【臨海部、羽田空港とその周辺】



臨海部

<将来の展望>

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

羽田空港及び 周辺地区

<将来の展望>

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

2) 広域連携軸

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

【 広域連携軸を構成する道路網 】

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

【 広域連携軸を構成する鉄道網 】

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

3) 広域でみた将来都市構造

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

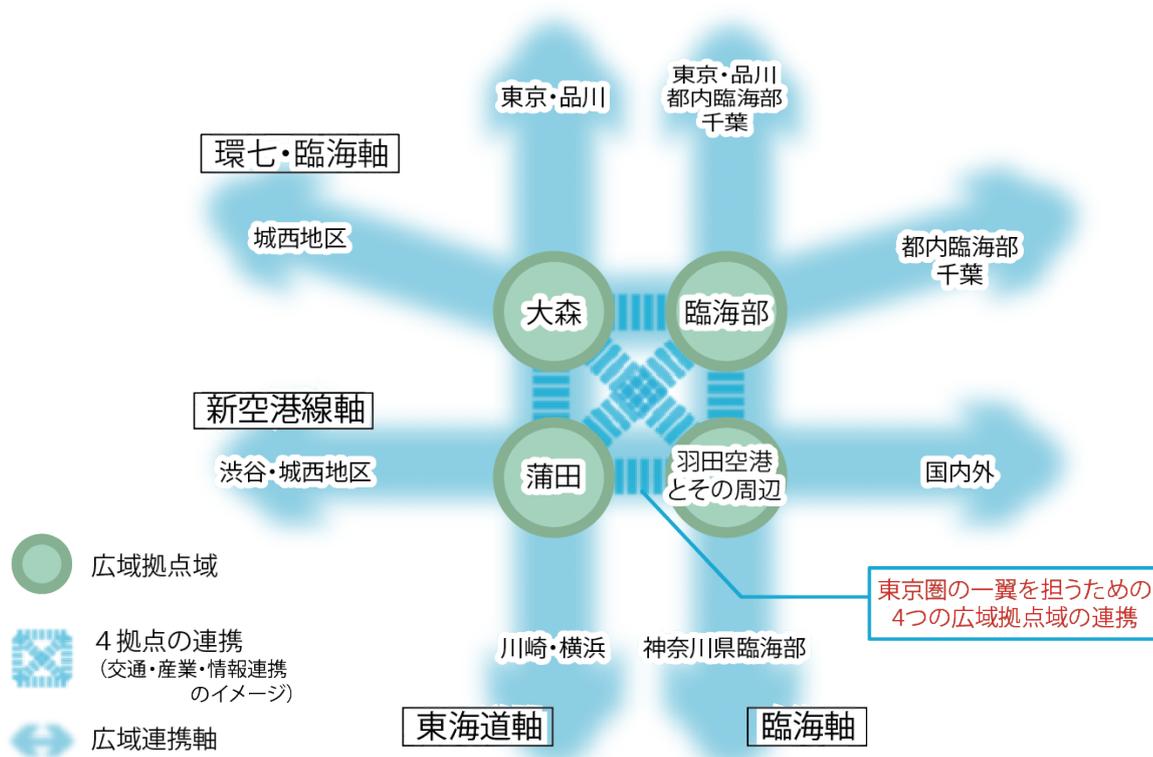


図 広域でみた将来都市構造

(3) 大田区でみた都市構造

1) 中心拠点・生活拠点

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

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

3) 大田区でみた将来都市構造

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

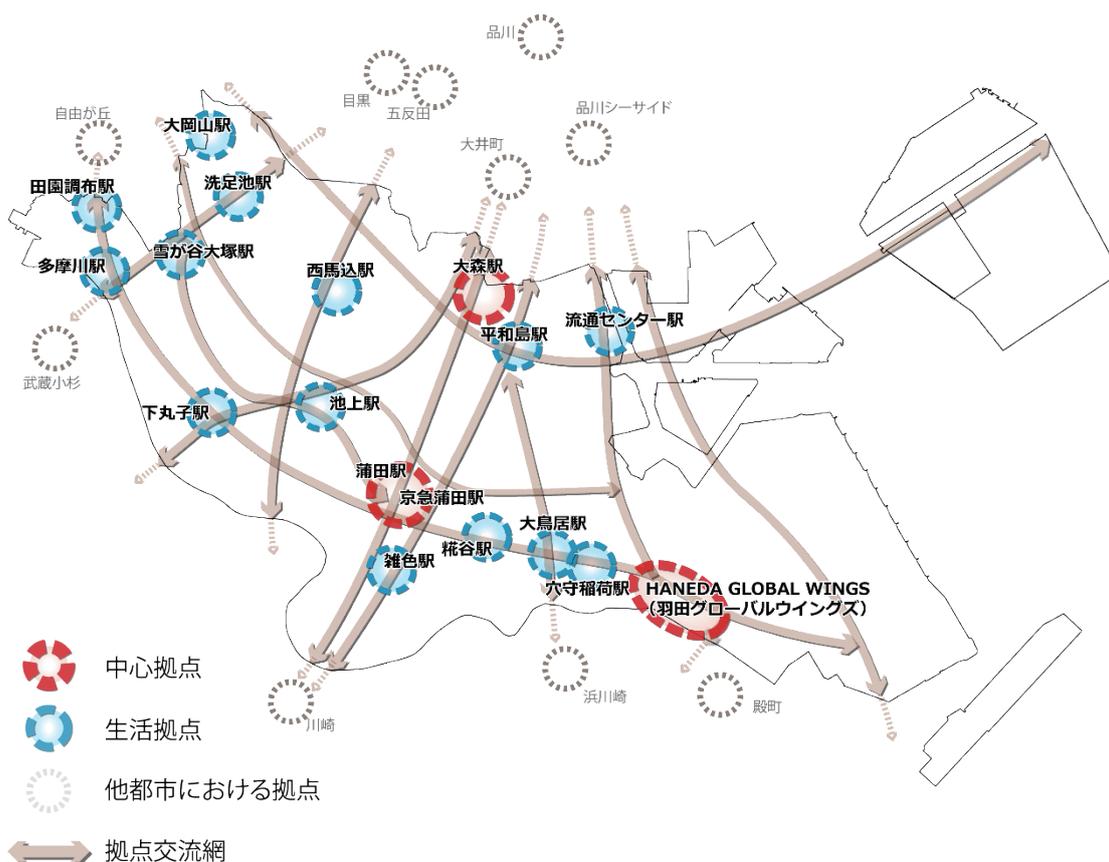


図 大田区でみた将来都市構造

04 土地利用の方針

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

①住環境保全型市街地

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



住環境保全型市街地

②環境維持向上型市街地

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

③住工調和型市街地

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



住工調和型市街地

④都市型産業市街地

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



都市型産業市街地

⑤幹線道路沿い市街地

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

⑥中心商業業務市街地

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

⑦工業維持促進型市街地

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

⑧物流・流通ターミナル市街地

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

⑨産業活力展開型市街地

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

⑩中心商業業務市街地（HANEDA GLOBAL WINGS）

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

⑪港湾・先端テクノロジー実装エリア

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



出典：東京都港湾局 HP

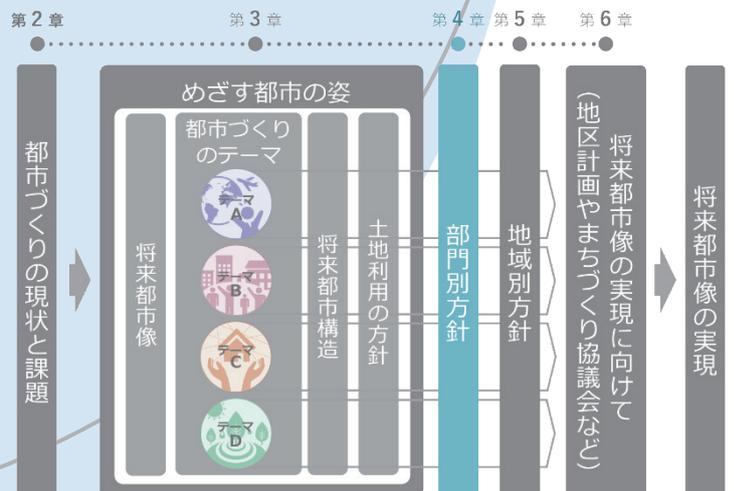
【土地利用方針図】



4

部門別方針

- 01. 部門構成
- 02. 6つの部門



第4章 部門別方針

01 部門構成

本章では、「都市づくりの現状と課題」や「全体方針」を前提に、都市計画と深く関わる取組について、事業に結びつく具体的な方針を示します。設定する部門は、拠点整備、交通、水と緑、防災・復興、住環境、産業の6つです。

下図に示すとおり、第3章の「都市づくりのテーマ」と部門間の連携を図りつつ、将来都市像の実現に向けた取組を進めます。

なお、部門別方針は、主に行政や事業者が都市づくりの方針を共有することを想定しており、行政分野との対応関係が明らかになるよう各部門を設定しました。一方で、第5章の地域別方針は、区民にとってのわかりやすさを重視し、都市づくりのテーマ別に方針を整理します。

部門構成	
1. 拠点整備部門	主に拠点の育成やにぎわいを生む市街地整備に関する方針を示します。
2. 交通部門	主に交通環境の整備に関する方針を示します。
3. 水と緑部門	主に水辺や公園・緑地などの保全・整備に関する方針を示します。
4. 防災・復興部門	主に災害に強い市街地整備に関する方針を示します。
5. 住環境部門	主に住環境整備やユニバーサルデザインに関する方針を示します。
6. 産業部門	主に産業環境や観光に関する方針を示します。

部門別の各方針において、都市づくりの4つのテーマとの関係を「主に関わるテーマ」と「関連するテーマ」に区分し、下図の通り示します。これは部門別の各方針の実現にあたって、必要な横断的視点の可視化を意図しています。

一方で、各テーマのめざす姿を実現するためには部門を超えた連携が必要です。テーマと部門の関連表（p.102）が示すとおり、各部門の連携により戦略的な都市づくりを進めます。



2) 方針

1. 広域拠点域の都市づくり (P.54 全体将来都市構造図参照)

① 4つの広域拠点域の連携

広域拠点域同士をつなぐ交通ネットワーク強化や、強靱な都市構造の形成により、東京圏の成長に寄与します。



- ・大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担う広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道等を骨格とした広域連携軸を位置付け、更なる利便性の強化・向上をめざします。
- ・広域的な活動を支える骨格的な都市基盤として、広域連携軸に加え、その他の道路や公共交通の整備を着実に進めます。さらに新技術を活用した移動方法など、最適な手段を検討し、4つの広域拠点域の連携を強化します。
- ・広域拠点域間の回遊性を向上させ、産業や人々の交流など有機的な連携を図ることで周辺への波及効果などを生み出すことをめざします。

② 広域拠点域の拠点性の向上

地域経済のイノベーションと独自の都市文化創造を推進し、安全かつ持続的な成長を牽引するため、広域拠点域の拠点性の強化・向上をめざします。



- ・広域拠点域は、東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担うため、地域特性に応じた複合的な土地利用を誘導するなど、さらなる拠点性の強化・向上を図ります。
- ・臨海部は、新たに区に編入された令和島を含め産業、観光、物流など広域的な機能が連なることから将来の拠点性向上が見込まれるため、広域拠点域に位置付けます。
- ・大田区が国内各地や世界とつながり、往来が活発化することに対応し、産業や観光など様々な分野における交流や人材の受け入れを視野にいたった都市づくりを進めます。
- ・広域拠点域の拠点性の向上に向けて、都市再生や未来技術実装、ウォークアブルなまちなかの形成など、国の施策と連携した都市づくりを進めます。
- ・テレワークやデジタル化の進展に対応した次世代の働き方や多様な働き方を見据え、職住近接など、人々の働く場所・住む場所の選択肢が広がるような複合型の都市づくりを進めます。
- ・蒲田及び大森の広域拠点域は、区の中心的な商業業務地として発展してきた特色を活かし、市街地の機能更新、公共交通の整備・強化、産業都市づくりの推進、臨海部及び羽田空港とその周辺地区との連携強化等を進め、広域交流機能のさらなる向上を図ります。
- ・臨海部及び羽田空港とその周辺地区は、新たな価値を創出する高度産業の集積や、憩いやにぎわい環境の整備、次世代の交通・物流インフラの整備など、国や東京都などと連携して広域拠点域の形成を進めます。
- ・広域拠点域の一角をなす令和島は、先端テクノロジーを取入れながら、港湾・物流施設の機能強化や就業者の環境改善を図るとともに、中央防波堤埋立地としての一体性確保の観点から、東京都や周辺地域と連携・協調し、「東京ベイ eSG プロジェクト」などの実現に向けた都市づ

くりをめざします。

2. 中心拠点の都市づくり (P.96 拠点整備・住環境・産業部門図参照)

①にぎわいあふれる中心拠点の都市づくり

魅力と活力ある中心拠点の形成により、安全・便利でにぎわいあふれる都市づくりを進めます。



- ・中心拠点について、区内全域及び周辺区市との連携・交流を担う拠点として都市づくりを強化します。
- ・魅力ある拠点形成を推進するため、各拠点の特色に応じた商業・業務、文化・交流、生活支援、産業支援、居住、宿泊などの機能集積を誘導するとともに、交通基盤の整備などを推進し、活性化を図ります。
- ・商業・業務施設と住宅等の複合の促進や、公共施設の再編、街区再編、市街地再開発事業など様々な事業手法により、活力ある複合的な土地利用を図ります。
- ・駅と駅前広場及び駅へのアクセス道路を含めた駅周辺の一体的整備や、都市基盤施設の整備と連携した市街地の機能更新を促進し、都市機能の強化を図ります。
- ・円滑な交通を確保するとともに、駅周辺の一体性をもった道路ネットワークの形成を図ります。また、交通結節点機能の強化や既存の路線バスの接続性の向上を図ります。
- ・駅周辺の市街地の機能更新とともに、それに合わせた景観形成を進めます。
- ・新たな観光資源の発掘や観光資源を活用した回遊性の向上により、個性ある中心拠点の形成をめざします。
- ・ウォーカブルなまちなかの形成やユニバーサルデザインの視点を踏まえ、サイン整備や無電柱化による安全で快適な歩行空間の確保に努め、にぎわいの形成を進めます。
- ・公民連携による新たな公共空間の利活用を通じて、公共空間の管理・運営やにぎわいの形成など地域課題の解決に向けたエリアマネジメント[※]の推進を図ります。また、区内外の中小企業と多様な企業・大学・研究機関・人材などとの協創による、新たなビジネス展開を創出する拠点形成を図ります。
- ・多様な地域課題を解決し、接続可能な都市とするためのスマートシティ[※]を構築し、区民のより豊かな暮らしの実現を図ります。
- ・中心拠点の都市づくりの推進にあたっては、地域力を活かし、区民等との連携により策定した計画に基づき、総合的・長期的な視点で都市づくりを進めます。



大丸有地区 仲町通り



松山市 花園町通り

出典：「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」（令和3年6月）国土交通省

3. 生活拠点の都市づくり（P.96 拠点整備・住環境・産業部門図参照）

①個性が光る生活拠点の都市づくり

職住が近接するなど多様なライフスタイルを支え、区民が安全・安心に活動できるなど、個性を活かした生活拠点の形成を進めます。



- ・生活拠点である駅周辺について、生活に身近な地域同士など区内交流の役割を担う拠点として機能向上を図ります。
- ・物流施設の立地が進み、羽田空港に近接する立地特性を活かした産業空間を形成する流通センター駅周辺については、働く場としての利便性の向上とともに、臨海部の玄関口としての機能を担う拠点として、生活拠点に位置付けます。
- ・防災性の向上や土地の有効利用、生活関連施設の立地促進など、魅力ある生活拠点の形成に向けた様々な事業手法を検討します。
- ・歩行者や自転車利用者の安全性・利便性に配慮するなど、駅周辺の歩いて楽しめる空間づくりを進めます。
- ・鉄道立体化等をはじめとした交通環境の改善、低利用地の有効活用によるオープンスペース等の整備、既存公園・緑地を結ぶ水と緑のネットワークの整備、コミュニティサイクルの活用により、地域の回遊性向上を進めます。
- ・ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、誰もが過ごしやすい生活拠点づくりをめざします。
- ・流通センター駅周辺については、海辺の親水性を活かした公共空間の利活用など、魅力的なオープンスペースによる生活拠点の魅力向上に向けた検討を進めます。
- ・公民連携による生活拠点の魅力づくりに向けたエリアマネジメントの推進を図ります。
- ・生活拠点の都市づくりの推進にあたっては、地域力を活かし、区民等との連携により地域の計画等を策定し、総合的・長期的なまちづくりを進めます。

②観光資源を活用した生活拠点の魅力の向上

観光資源の活用や景観形成により、個性と魅力のある生活拠点づくりを進めます。



- ・新たな観光資源の発掘や観光資源を活用した回遊性の向上を図るとともに、自然・歴史資源の魅力を活かした景観形成に向けた無電柱化や既存公園・緑地等の再整備・保全及び活用により、個性ある生活拠点の形成をめざします。

4. 地区特性を活かした市街地整備の推進

①地区の生活を支える市街地整備

中心拠点、生活拠点だけでなく拠点以外の駅周辺等においても、地区特性を活かした生活環境の形成を進めます。



- ・中心拠点、生活拠点以外の駅周辺や駅周辺ではないものの商業機能が集積している地区については、生活関連施設の立地促進など、魅力ある生活環境づくりを進めます。
- ・生活関連施設やオープンスペースなど、都市機能については、区内全域の立地状況や地域特性を踏まえ、適正配置に向けた検討を進めます。
- ・リノベーション^{*}（機能を刷新し新しい価値を生み出す建物改修）やコンバージョン（用途転換）などを契機として、新しい商業や文化、交流機能を誘導するなど、拠点以外の市街地も含めエリア再生を進めます。



出典：池上エリアリノベーションホームページ

②ワークスタイルの変化への対応

多様なワークスタイルやライフスタイルに対応した市街地整備を進め、産業と創造の都市づくりを進めます。



- ・職住近接に対応し、暮らしの場、働く場、憩いの場として様々な機能を備えた複合的な都市づくりや、テレワークの活用など多様な働き方が可能となる環境づくりを進めます。
- ・ものづくりのまちとして、就業環境の多様化に対応するため、複数の用途が融合した職住近接の多機能型市街地整備を進めます。

③公共空間を活用したにぎわいづくり

公共空間の利活用により地域のにぎわいづくりと安全住環境形成の両立をめざします。



- ・多様な利用ニーズに対応した魅力的な公共空間や交流のための空間を創出し、人々の健康づくりや感染症対策等につなげるなど、都市空間の魅力向上や地域のにぎわいづくりを推進します。
- ・ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、多くの人が利用する施設のバリアフリー化など、誰もが安心して区内を歩くことができるような公共空間づくりを進めます。



④公有地等の有効活用

公有地等の有効活用による機能更新などにより、地域の魅力づくりや良好な生活環境の形成を進めます。



- ・未利用地、遊休地、公有地の有効活用を進め、周辺の環境に配慮した土地利用の転換など計画的な都市づくりを推進します。
- ・持続可能な都市経営をめざし、区有地の賃貸や売却による適正な財産管理など、未利用地の利活用を促進します。

5. 環境に配慮した拠点整備

①都市開発の機会を捉えた環境都市づくり

拠点整備や都市開発と一体となって、災害に強い脱炭素化が進む都市づくりを推進します。



- ・都市開発や大規模建築物から発生するCO₂排出量の削減に向けた誘導に努めます。あわせて、自立分散型エネルギーシステム[※]などの導入を図り、脱炭素化と一体となってレジリエンス[※]の強化を進めます。
- ・環境負荷の少ない建築に対する事業支援や、規制緩和措置・制度等に関する情報提供、建築物の環境性能に関する評価・認証制度の普及促進を東京都や関係機関と連携して進めます。

②効率的なエネルギー利用の促進

エネルギーの効率的・面的利用による地域ごとの脱炭素化を図り、持続可能な都市づくりを進めます。



- ・都市開発の機会などを捉え、エネルギーを街区・地区単位で融通するエネルギーの面的利用[※]を

誘導します。特に都市機能が集積する中心拠点・生活拠点においては、地域冷暖房[※]導入や未利用・再生可能エネルギー[※]の活用、多様な用途の複合化の誘導などによりエネルギー利用の効率化を図ります。



③スマートシティ構築の推進

先端技術等を活用した脱炭素化が進む都市づくりを推進します。



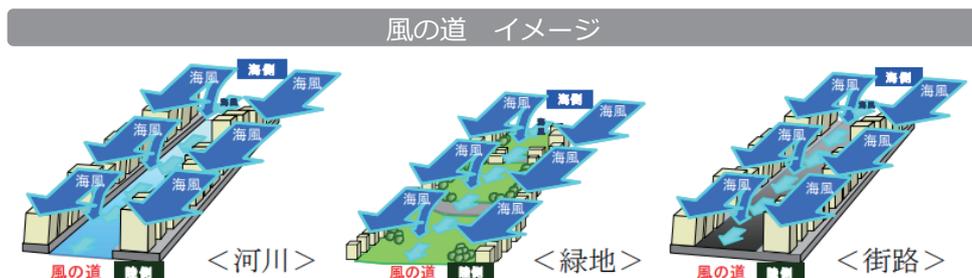
- ・スマートシティの構築に向け、AI や IoT 技術等先端技術を活用した環境負荷低減に資する取組を、事業者等と連携して進めます。

④都市開発における風の道[※]の確保

都市空間の快適性向上により、潤いとやすらぎのある都市づくりを進めます。



- ・今後の空港臨海部地域等における都市開発においては、都市空間の快適性向上に資する風の道の確保などに向けた検討を進めます。
- ・都市開発の機会を捉えて事業者等との連携を図りながら、緑の積極的な創出を進めます。



出典：国土交通省資料

(2) 交通

1) 現状と課題

区内には、広域連携軸を形成する道路網や鉄道網による、広域交通ネットワークの計画があります。広域交通ネットワークを形成する都市計画道路は、未整備の区間もあり交通混雑や渋滞を引起す原因の一つとなっています。また、広域的な公共交通の利便性向上のため、新空港線の早期実現に向けて取り組む必要があります。

超高齢化社会を迎える中、多様化する都市づくりや交通環境へのニーズに対応するため、地域交流網をはじめとした地域交通の利便性向上が望まれます。区内東西方向の利便性の向上や、ウォークラブルな都市空間づくり、防災性の面からの改善など、暮らしやすさの視点を踏まえた取り組みが必要です。

また、老朽化が進む都市基盤施設の長寿命化など地域の安全の確保や、ユニバーサルデザインに配慮した交通環境整備のさらなる推進が必要です。加えて、脱炭素の視点から、小型モビリティ等の先端技術について区内における都市開発を契機として導入を進めるなど、活用検討が求められています。

2) 方針

1. 広域連携軸の強化 (P.97 交通部門図参照)

① 広域連携軸を構成する道路網の整備

安全・円滑に移動できる広域的な道路網の整備を進めます。



- ・大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担う広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道等を骨格とした広域連携軸を位置付け、更なる利便性の強化・向上をめざします。
- ・広域連携軸を構成する幹線道路のうち事業中（放射 19 号線（国道 15 号、第一京浜国道）、放射 17 号線（産業道路）、都市高速道路第 1 号線（高速大師橋）、東京湾環状線）区間の都市計画道路の早期完成と未整備区間の早期解消を図り、他区・隣接県を広域的に連絡する道路ネットワークの形成を進めます。
- ・交通インフラ整備を進め、東京圏を支える高度な交通・物流網の一翼を担います。そのため、幹線道路などで発生している渋滞を解消するための対策や、物流拠点へのアクセス円滑化等について検討を進めます。

② 広域連携軸を構成する鉄道等の整備

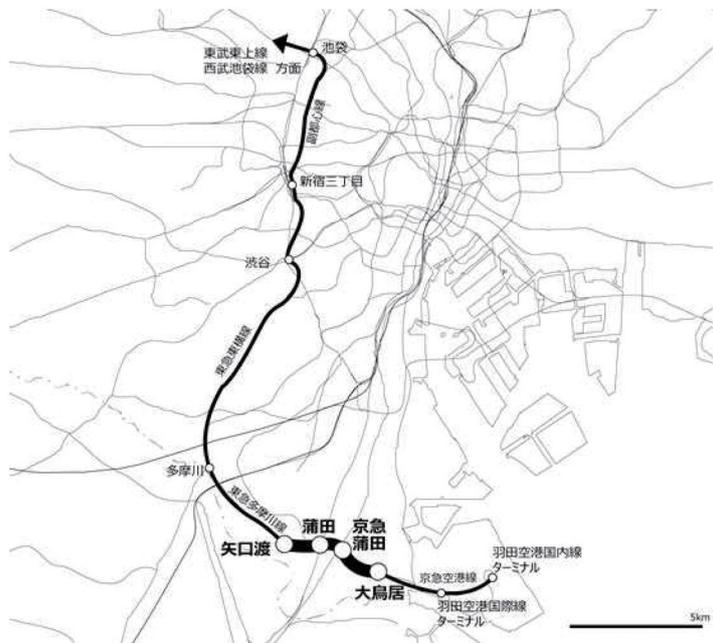
にぎわいと交流を生む、便利で安全な公共交通ネットワークの整備を進めます。



- ・羽田空港から東京圏北西部をつなぐ広域的な交通利便性向上のため、交通政策審議会答申第 198 号において「進めるべき」とされており、地域の活性化や災害時の迂回ルートとしての機能など様々な整備効果が期待される新空港線の早期開業に向けた取り組みを推進します。

- 区内から他都市への交通利便性の向上等を図るため、エイトライナー（区部周辺部環状交通）等、新たな交通ネットワーク及び既存公共交通相互の連携強化や利用促進の検討を関係自治体等と連携を図りながら進めます。

新空港線の新設（矢口渡～蒲田～京急蒲田～大鳥居）



出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（平成28年4月）交通政策審議会

2. 拠点交流網をはじめとした交通環境の整備（P.59 拠点位置図参照）

① 拠点交流網をはじめとした道路網の整備

都市計画道路等の道路網整備を図ることで、地域における移動の円滑化を図ります。



- 区内における人やモノの交流促進に資する地域交通ネットワークとして、主要道路及び鉄道等を骨格とした拠点交流網を位置づけ、域内移動の円滑化や地域連携の活性化を図ります。
- 都市計画道路網の形成により、都市機能や都市空間の確保、地域環境の保全、都市防災機能の強化を図ります。
- 広域連携軸と拠点交流網を形成する都市計画道路について、現在事業中路線の整備促進のみならず、東京都と区市町が共同で策定した「東京における都市計画道路の整備方針」に位置付けのある道路の事業化を進めます。
- 未整備の都市計画道路については、社会経済情勢や道路に対するニーズ、地域の都市づくりの変化等を踏まえ、東京都などと連携して必要性を検討します。
- 今後の大規模な土地利用転換などに合わせたネットワークを補完すべき区間の整備など、円滑な交通の流れとなるよう道路網のあり方について検討します。

②拠点交流網を支える公共交通等の利便性向上

様々な交通ニーズに対応するため、地域交通の利便性向上に取り組みます。



- ・多様化する都市づくりや交通ニーズへ対応するため、区民や地域及び交通事業者（バス、タクシー等）と連携し、地域交通の利便性向上に向けた取り組みを推進します。
- ・駅及び駅周辺の一体的な整備により、ウォーカブルな都市空間づくりを推進し、安全で快適な歩行空間とにぎわいの形成を図ります。
- ・内陸部や空港臨海部地域等の交通不便地域など、区内の移動における利便性の向上を図るため、新たな交通手段の進展などにあわせて、鉄道駅からの新しい交通システム導入推進やバスサービス等が充実するよう取組んでいきます。
- ・区内の観光資源周辺においては、駅前整備や駐車場確保など、観光地への訪問や周遊が円滑にできる交通環境の実現に向けた検討を進めます。

③鉄道や道路の交差点における安全対策の推進

安全・便利な都市空間づくりに向けて、鉄道や道路の交差点における安全対策を進めます。



- ・平面交差する道路と鉄道は、立体交差化などの安全対策を進め、交通渋滞や踏切事故の解消を図り、安全・安心な都市空間をつくります。
- ・交通量の多い交差点は、交通渋滞や交通事故削減に向けた対策の検討を進めます。

④歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備

脱炭素化にも配慮したウォーカブルな交通環境の整備を進めます。



- ・円滑な交通の流れを確保することとあわせて、日常生活圏において不要な通過交通を減らし、歩道の整備など歩行者を主体とした交通環境づくりを推進します。あわせて、利用者の安全性を重視した道路構造となるように配慮していきます。
- ・駅周辺や駅周辺ではないものの商業機能が集積している地区においては、自動車の駐車場の質の向上や歩行者空間の充実に向け、地域の実情に合わせた駐車場の配置適正化に向けた検討を進めます。
- ・誰もが安全・快適に「はしる」ことができる計画延長約 170km に及ぶ自転車走行環境を整備し、歩行者・自転車・自動車それぞれに配慮した交通環境の確保をめざします。
- ・自転車の交通に適した環境資源等を利用し、区民の健康やくらしの向上、観光振興に繋がるような大田区らしい自転車活用の視点で交通環境の整備に努めます。
- ・駅周辺や商店街などでは、民間の協力を得ながら自転車等駐車場の設置に努めます。

3. 安全・安心に暮らせる交通環境の整備

①生活道路・狭あい[※]道路の整備

安全な市街地形成に向けて、生活に密着した生活道路・狭あい道路の整備を進めます。



- ・日常生活に密着した生活道路の整備を推進することにより、住環境の改善と防災性の向上を図ります。
- ・緊急車両の通行が困難であるとともに、日常の車の利用にも不便な狭あい道路の拡幅整備を推進します。
- ・防災街区整備地区計画[※]に位置付けられた地区では、地区防災道路の整備を推進します。

②無電柱化の推進

すべての人々が安全・安心に活動できるよう無電柱化を進めます。



- ・多様な整備手法を活用しながら、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に資する無電柱化を計画的かつ効果的に推進します。

無電柱化の推進



蒲田駅東口周辺



補助第44号線上池台付近

出典：大田区無電柱化推進計画（令和3年3月）大田区

③都市基盤の維持更新

都市基盤施設の老朽化などに備え、適切な維持更新を進めます。



- ・人口構成の変化や財政状況を踏まえ、既存ストックの活用と環境への配慮を図りながら、便利で安全に暮らせる都市づくりを進めます。
- ・橋梁等の計画的な維持管理や定期的な路面下空洞調査の実施など、都市基盤施設の適切な維持更新を進めます。

④交通安全の推進

区民の暮らしの視点から、生活安全、交通安全の取り組みを推進します。



- ・自転車利用者などに対し、多様な媒体を活用したルールやマナーの啓発を進め、走行環境の整備を図ります。
- ・誰もが交通ルールやマナーを「まもる」ことで、お互いがゆとりと思いやりを持って、安全・安心に歩くことができる都市空間づくりをめざします。

4. 誰もが利用しやすい交通環境の整備

①ユニバーサルデザインに配慮した交通環境づくり

移動の利便性・安全性を高め、誰もが利用しやすい交通環境の整備を進めます。



- ・駅からバスなどの公共交通へ円滑に乗換えができるよう、駅でのエスカレーターやエレベーターを含めた、誰もが安全で快適に利用できる設備の設置誘導を図ります。
- ・誰もが安全・安心に駅を利用できるように、区内駅にホームドアなど、安全性を向上する施設の設置誘導を図ります。
- ・地域のまちづくりの機運に合わせ都市づくり計画が策定された地区など、多くの人が集まる地域をバリアフリー法に基づく「移動等円滑化促進地区」または「重点整備地区」に指定し、移動等円滑化を計画的に推進します。
- ・大田区全域を対象にバリアフリーの取組を推進し、まちなかのバリアフリー化、誰にとっても使いやすいバリアフリールート確保をめざします。
- ・案内誘導サイン整備や視覚障害者誘導用ブロック整備などにより、ユニバーサルデザインに配慮した交通環境の整備を進めます。

5. 多様な移動手段の導入

① 水上交通ネットワークの充実

防災、環境、観光面など様々な効果が期待される水上交通ネットワークの充実を進めます。



- 水上バスなど舟運の導入や船着場の整備等により、水上交通を多様な移動手段の一つとするため、民間事業者や関係機関と連携して取組みます。



② 先端技術に対応したハード・ソフトインフラの整備

ニーズに応じて移動手段をきめ細かく選択できる交通環境をめざして、先端技術に対応する交通手段を検討します。



- 公共交通サービスや物流サービスの向上に向けて、自動運転技術の導入検討を誘導します。
- 短距離移動に適した小型モビリティ（グリーンスローモビリティなど）等の導入や走行環境の確保に向けた検討を進めます。
- バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの多様な移動手段が共通プラットフォームで便利に利用できる MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の活用に向けて、民間事業者や関係機関と連携して検討を進めます。
- パーソナルデータを活用して混雑を緩和するよう人の行動を誘導するなど、データ・新技術の活用について、検討を進めます。

自動運転バスの運行



出典：HANEDA GLOBAL WINGS ホームページ

大田区コミュニティサイクル



③様々な移動を網羅した交通計画の推進

広域的な移動の円滑化やライフスタイルに応じた交通環境の整備に向け、交通計画を推進します。



- ・様々な移動ニーズに対応するため、鉄道輸送サービスのレベルアップや、短距離移動に適した自転車や新たな交通モードの組み合わせなど、長期的な交通体系の観点から、検討を進めます。

6. 環境負荷の少ない交通体系の形成

①環境負荷の少ない移動手段の普及促進

交通手段の利用転換等により、持続可能で安全な脱炭素化が進む都市づくりを推進します。



- ・環境負荷の少ない移動手段の普及促進や、区民等に向けた公共交通機関の積極的な利用の呼びかけなど、交通手段の利用転換等を進め、CO₂排出量の削減を図ります。
- ・環境負荷の少ない次世代自動車の普及を図ります。

②環境に配慮した道路整備

環境舗装等によるヒートアイランド対策により、潤いとやすらぎのある都市づくりを進めます。



- ・呑川沿道のような連続したオープンスペースに環境舗装や植栽帯を整備することで、ヒートアイランド対策を推進します。

(3) 水と緑

1) 現状と課題

都市に潤いと安らぎを与える水と緑の確保に向け、これまでみどりの拠点となる都市計画公園などの大規模公園・緑地の整備や区民にとっての身近な公園などの整備を進めてきました。しかしながら、区内の緑被率の減少など、今後も区内全域で緑の創出に向けた取組が必要な状況です。そのため、地域特性を踏まえた公園整備や、地域における緑の育成、都市開発にあわせた緑の創出などに取り組むとともに、緑の活用方針の検討が重要となります。

また、区民の生活環境の向上や都市の魅力向上に加えて、区民のレクリエーション、健康増進、子育て支援、生物多様性確保などを支えるため、水と緑のネットワークづくりが求められています。

公園・緑地、公共空間などは、都市のオープンスペースとして、多機能性を持つグリーンインフラとしての価値が再認識されています。多様なニーズに対応した柔軟なオープンスペースの整備・活用を進めるため、公民連携手法をはじめ効果的な手法の検討が課題です。

また、脱炭素化やヒートアイランド対策に向けて、環境保全や暑熱緩和機能を持つ緑の保全や創出に取り組む必要があります。

2) 方針

1. 都市に潤いと安らぎをもたらす公園・緑地づくり

①拠点公園・緑地の整備（P.98 水と緑部門図参照）

みどりの拠点の形成に向けて、都市計画公園のなど都市の中心となる拠点公園づくりを進めます。



- ・東京都と区市町が共同で策定した「都市計画公園・緑地の整備方針」に基づき、みどりの拠点を形成する都市計画公園の優先整備区域の事業化を推進します。また、地域の特性を活かした公園運営を進め、都市の魅力づくりに寄与する利活用を促進します。
- ・区内のみどりの総合的な機能拡充を図るため、空港臨海部地域や内陸部での新たなみどりの拠点となる公園・緑地の整備を推進します。
- ・拠点公園・緑地の特性を活かした再整備や公民連携の手法等を活用した管理運営を推進し、新たなニーズに対応できる魅力ある公園・緑地をめざします。

②地域に根ざした公園・緑地の整備

持続可能な魅力ある都市づくりに向けて、地域の特性を活かした公園・緑地の整備を進めます。



- ・地域の庭・広場となる地域に根ざした公園・緑地の整備や再整備を推進します。
- ・子どもの遊びの場といった従来の公園の役割を十分に果たすとともに、高齢者や障がい者等の交流に寄与するなど、幅広い利用を想定した公園の活用を促進します。

③地域力を活かしたみどりづくり

地域力を活かし、多様な主体の連携によるみどりづくりを進めます。



- ・地域力を活かしたみどりづくりを推進するため、公園などについては、区民、事業者、行政の連携により、維持管理や利活用を進め、地域力に支えられた水と緑の環境整備を推進します。
- ・区内の民間事業者や関係団体などとの連携を強化し、多様な主体の協働による水辺と緑に関連する活動を支援します。

地域力を活かしたみどりづくり



④水と緑の保全・育成

みどりの保全や育成をするとともにさらなる緑化を図り、多様な地域特性を活かした地域の魅力づくりを進めます。



- ・区全域が都市緑地法に基づく緑化重点地区に指定されており、公園緑地・市街地の緑・水辺環境・自然の生き物などの水と緑について、総合的な保全や育成を計画的に推進します。また、安全性の確保や樹木更新、適切な剪定等の緑の維持管理の考え方を示すとともに、みどりの活用方針の検討を進めます。
- ・緑化の計画にあたっては、「水と緑の環境軸」の形成に寄与するよう、環境軸に沿った緑の創出を促すなど緑の連続性の維持に努めます。
- ・水と緑のネットワークを形成するため、公共施設や道路空間の緑の保全・活用に積極的に取り組みます。
- ・地域に親しまれている巨木や名木、花木など、まちなかのみどりの保護育成を図ります。
- ・台地部・多摩川沿いの崖線、住宅街などに残されている自然豊かな樹林地、水辺の自然地などの自然環境を保全するため、特別緑地保全地区[※]制度などの活用を図ります。また、災害の防止や良好な生活環境の確保に効用のある、市街地に点在する農地を保全するため、生産緑地[※]制度などの活用を図ります。
- ・地区計画[※]や風致地区[※]などの都市計画制度をはじめ、様々な緑化推進に向けた制度の活用を検討するとともに、民間事業者などによる都市開発との連携を図り、みどりの確保や保全に努めます。
- ・地域力を活かしたまちなかのみどりづくりを支援するため、緑化助成の実施やさらなる緑化に向けた普及・啓発などを推進します。

2. 水辺を活かした親水施設の整備

①親水緑地整備

河川や運河等の水辺を活かした親水施設を整備し、憩える水辺の都市づくりを進めます。



- ・水辺空間を活かした良好な景観を創出し、快適で魅力ある親水緑地等の整備を進め、多くの人々が楽しめるまちづくりを進めます。
- ・多摩川の水辺と広大な河川敷を活かした水と緑の環境整備を国や東京都と連携して進めます。
- ・多様なニーズにも対応する緑地や水辺空間を活用し、潤いとにぎわいの創出を図ります。



②河川の水質浄化対策の推進

河川の水辺環境を保全し、潤いある都市空間づくりを進めます。



- ・呑川、内川及び丸子川などがまちに潤いを与え、より親しみやすい水辺空間となるために、総合的な水質浄化対策を推進します。

3. 水と緑のネットワークづくり (P.98 水と緑部門図参照)

①水と緑のネットワークの整備

区民の移動利便性を高め、余暇活動や健康増進に寄与する水と緑のネットワークの整備を進めます。



- ・呑川緑道、桜のプロムナード及び海辺の散策路などの散策路を整備し、歩行者や自転車の移動ルートともなる水と緑のネットワーク形成を推進します。
- ・多様な生き物の育成・生息空間となる水と緑によるエコロジカル・ネットワーク※形成を図り、水と緑のネットワークに広がりや厚みを持たせます。

4. グリーンインフラ事業を活用した都市づくり

① 緑や水が持つ多面的な機能の発揮

多機能性を持つ緑や水をグリーンインフラとして活用し、持続可能で魅力ある都市づくりを進めます。



- ・都市の中の緑が持つ、環境保全、余暇や健康づくり、防災、景観形成、交流・コミュニティ醸成など多面的な機能の発揮を図ります。
- ・災害・感染症等のリスクにも対応できる、防災機能を備えたグリーンインフラの整備を推進します。
- ・緑地や水辺などの自然を活かした良好な景観づくりを進めます。また、広大な空間や緑・水を有する空港臨海部地域などでは、観光や工業振興につながる、まちづくりと連携した緑や水の整備に取り組みます。
- ・緑や水を活かした都市空間の形成を図るグリーンインフラ事業計画の策定を、分野横断的に検討します。

グリーンインフラ事業



出典：グリーンインフラ事例集（令和3年3月）グリーンインフラ官民連携プラットフォーム

② 公共空間の多様な活用によるにぎわいの創出

公共空間の多様で柔軟な活用により、地域の魅力とにぎわいを向上させます。



- ・憩いの空間やウォークアブルな空間形成に寄与する、水と緑を活かした公共空間の整備・活用を進めます。
- ・地域活動の拠点としての活用など、多様なニーズに対応したにぎわいづくりに向けて、公民連携手法を活用した公共空間の管理運営について検討します。

5. 環境に配慮した水と緑の整備

①緑化等による二酸化炭素削減

公園や緑地における緑化の推進や、崖線の樹林地・河川敷などの区内に残る貴重な自然環境を保全し、脱炭素が進む都市づくりを推進します。



- ・公園・緑地や公共空間の整備時には、積極的に緑化を進め、二酸化炭素削減に取り組みます。
- ・都市開発の機会などを捉え、民有地の緑化や緑豊かなオープンスペースの整備を促進し、二酸化炭素の吸収源となる新たな緑を創出します。
- ・区内に残る貴重な自然環境に対し、積極的な保全・育成に努めます。

②緑化等によるヒートアイランド対策

緑化等によるヒートアイランド対策により、潤いとやすらぎのある都市づくりを進めます。



- ・人工排熱の低減に加え、公共施設や公園・緑地等における、緑化と雨水の保水・浸透によるヒートアイランド対策を進めます。
- ・樹木や緑地の維持・創出とともに、ヒートアイランド現象[※]の緩和や快適な憩いの場の提供等に取り組むことで、良好な屋外環境の形成を図ります。
- ・呑川緑道をはじめ河川や海、緑地等からの風を都市空間内に導くため、風の道を確認し、その周辺において緑化推進等に取り組みます。

(4) 防災・復興

1) 現状と課題

東日本大震災以降、災害に強い都市づくりの必要性はますます高まっています。住宅の密集した市街地や住宅と工場が混在した市街地には、狭あい道路も多く、災害に対して脆弱な市街地構造をもっています。また、近年、豪雨等による風水害が頻発しており、気候変動による更なる風水害・土砂災害リスクの激甚化が懸念されています。このため都市防災について緊急かつ長期的視点から、強靱な都市構造や市街地の形成、治水対策等による減災都市づくりが必要です。

災害時に向けたリスク管理として、橋梁の計画的な耐震化をはじめ、ライフライン施設の機能障害防止を進めるとともに、拠点や産業集積地域の機能継続、東日本大震災で顕在化した課題を踏まえた帰宅困難者対策が望まれます。

地域に暮らす人が安心して生活できるようにするためには、都市基盤や建築物などのハード面の整備とともに、いざというときに地域住民で助け合える関係づくりなどソフト面の取り組みを進めることが求められています。また、多様な避難環境を確保するなど複合災害対策が新たな課題として顕在化しています。

加えて、被災からの再生に向けた事前復興[※]準備の推進や、エネルギーインフラの整備などによる環境にも配慮した回復しやすい都市づくりが必要です。

2) 方針

1. 大規模災害に立ち向かう強靱な都市基盤や市街地形成 (P.99 防災・復興部門図参照)

①骨格防災軸[※]などの整備

切迫する首都直下型地震に対応するため、広域的な都市構造の視点から強靱な都市基盤整備を進めます。



- ・市街地火災の延焼を阻止する骨格防災軸（環状第7号線（環七通り）、環状第8号線（環八通り）、放射第1号線（第二京浜）など）の延焼遮断帯を形成するため、沿道建築物の不燃化を促進します。
- ・骨格防災軸を補完する主要延焼遮断帯[※]及び一般延焼遮断帯[※]として東京都防災都市づくり推進計画で位置づけられた都市計画道路などを東京都と連携しながら整備し、都市の延焼遮断機能の向上を図ります。
- ・震災時の救急救助や消火活動、物資の輸送や復旧復興の生命線となる特定緊急輸送道路[※]及び一般緊急輸送道路（東京都防災都市づくり推進計画にて位置づけ）について、無電柱化、沿道建築物の耐震化や塀の倒壊防止・落下物防止等を進め、道路の機能障害防止を図ります。
- ・道路など避難路の整備、沿道の不燃化、無電柱化の促進により、安全性の確保を図ります。
- ・避難、備蓄及び延焼防止などの機能を持つ公園・緑地をはじめとしたオープンスペースの整備や、緑道などの整備を図ります。

延焼遮断帯の整備イメージ

都市計画道路の整備に併せ、規制誘導や事業の実施により、沿道建築物の不燃化・耐震化を促進するとともに、統一感のある街並みを形成

市街地再開発事業など様々な手法を活用し沿道のまちづくりを推進



街路樹の整備や無電柱化により、安全・快適で緑豊かな歩行空間を確保

特定整備路線などの都市計画道路の整備

出典：防災都市づくり推進計画の基本方針（令和2年3月）東京都

②木造住宅密集地域[※]をはじめとした市街地整備・改善

拠点や住宅地など市街地整備・改善による防災性の向上を図り、震災に強い都市づくりを進めます。



テーマC

- ・防災性の向上と土地の有効利用を図るため、共同建替えの促進、駅周辺の都市基盤施設の整備、災害時に被害の拡大が考えられる地域の不燃化の促進を進めます。
- ・「東京都防災都市づくり推進計画」に位置づけられた整備地域[※]については、震災時に特に甚大な被害が想定されることから、木造住宅密集地域の防災性向上、避難場所[※]の整備やこれに至る避難路の安全性を強化するなどの総合的な防災関連事業の展開を図ります。
- ・「東京都防災都市づくり推進計画」に位置づけられた重点整備地域[※]については、木造住宅密集地域の改善を一段と加速します。そのため、東京都より不燃化特区の指定を受けた大森中地区（西糀谷・東蒲田・大森中）、羽田二・三・六丁目地区、特定整備路線[※]の補助 29 号線沿道地区では、制度を活用した取組を進め、不燃領域率の向上を図ります。
- ・住宅市街地総合整備事業、都市防災不燃化促進事業[※]などを活用し、防災性の向上と住環境の改善を図ります。
- ・木造住宅密集地域の改善にあわせて、地域住民との連携のもと地域の特色を活かすなど、大田区ならではの街並みづくりをめざします。

③建築物の不燃化・耐震化の促進

安全な住環境の形成をめざして、民間建築物や公共施設の不燃化・耐震化を進めます。



- ・市街地状況に応じた防火地域[※]・新たな防火規制[※]区域の指定による建築物の不燃化、建築物の建替えの誘導等による不燃化・耐震化を促進します。
- ・民間建築物については、耐震コンサルタント派遣や耐震化助成を引き続き実施し、住宅・建築物の耐震化を促進します。
- ・公共施設については、耐震化及び効果的・効率的な施設マネジメントを推進します。
- ・火災が発生しても延焼しにくいまちをめざすため、公園・緑地をはじめとしたオープンスペース等の防災空間の確保を促進するほか、建築物の不燃化を啓発していきます。

④風水害・土砂災害に強い市街地の形成

気象災害の激甚化に対応するため、治水対策や浸水対策などを推進して、水災害に強い都市づくりを進めます。



- ・近年頻発する集中豪雨・台風に対応するため、河川の堤防や護岸の耐震化、下水道の整備、防潮施設の整備など、国や東京都と連携し総合的な治水対策を推進します。
- ・水災害に強い都市づくりに向け、緑や水が持つ多面的機能の発揮を目的としたグリーンインフラ事業の活用をはじめ、雨水貯留施設や浸透施設[※]の整備を促進するとともに、水害を軽減する建築物の普及啓発を進めていきます。
- ・がけ崩れ等からまちを守るため、がけ・擁壁の所有者に対する改善指導を行うとともに、公共施設については適切な維持管理に努めます。
- ・多摩川流域等において迅速な水防活動を展開するための水防活動拠点を整備します。
- ・都市づくりに活用できる風水害・土砂災害に関するハザード情報の提供、水災害リスクを踏まえた土地利用、水災害対策と防災の観点も考慮した対策の実施などを進めます。

2. 災害時の都市機能の早期回復

① 橋梁等ライフラインの耐震性の向上

広域的な都市構造の視点から、災害時の都市施設の機能を確保します。



- ・緊急輸送道路[※]の整備、橋梁の架替え・耐震整備などライフライン施設の機能障害防止を進め、災害時の都市施設の機能を確保します
- ・東京都と連携した下水道施設の耐震対策など、上・下水道等のライフラインの確保に努めます。電気、ガス、通信については、民間事業者による耐震化等の取組継続を促進します。

② 中心拠点や産業集積地域の機能継続・早期復旧

災害からの早期回復に向けた拠点や産業集積地域の防災都市づくりを進めます。



- ・産業復興の担い手となる事業者等の育成などにより、都市の復興と産業の復興の連携を図り、中心拠点や産業集積地域の機能継続・早期復旧を進めます。また、大田区と羽田空港との連携強化による空港機能の継続に努めます

③ 帰宅困難者対策

首都直下型地震などの大規模災害の発生に備えた帰宅困難者対策を進めます。



- ・一時滞在施設の確保など、帰宅困難者対策を進めます。
- ・乗降客の多い駅の周辺において、民間事業者等と連携し、帰宅困難者対策に関するルールや防災備蓄倉庫の設置などについて検討します。
- ・発災時における円滑な帰宅支援のため、幹線道路沿道における災害時帰宅支援ステーションや防災関連施設の活用を推進します。

④ 災害廃棄物対策

災害時における円滑な緊急輸送や救助捜索活動等の確保のために、災害廃棄物対策を進めます。



- ・発災時においては、道路上の障害物、損壊家屋から排出される家財道具（片付けごみ）を一時的に保管する「応急仮置場」、「地区仮置場」等を計画的に確保するなど、迅速かつ効率的な処理体制を速やかに構築し、生活環境の保全・公衆衛生の保持に努めます。

⑤災害時水上輸送ネットワークの向上

水上輸送ネットワークを活用した防災都市づくりを進めます。



- ・東京都や民間事業者等と連携し、防災船着場の整備・改築により、災害時における水上輸送ネットワークの充実を図ります。

3. 地域防災力の向上

①地域防災活動の支援

区民一人ひとりの防災力を高め、地域力を活かした安全な住環境形成を進めます。



- ・区民の自発的な防災まちづくり活動への参加を促進するなど、地域の支えあいによる災害に強い地域社会の構築を図ります。
- ・災害時でも住民同士で助け合えるよう地域力を活かした住環境形成に向けて、地域主体の防災まちづくり活動の支援や緊急時の支援体制づくり等に努めます。

②避難場所・避難所の拡充と分散避難対策

安全な住環境形成に向けて、多様な避難環境を確保するなど避難場所の拡充と分散避難対策を進めます。



- ・大規模災害に備え、東京都や周辺区市と連携して避難場所や避難所などの備蓄・輸送体制を充実・強化します。
- ・震災時において避難場所となる公園・緑地をはじめとしたオープンスペースの整備など、避難場所の拡充を進めます。
- ・新たな感染症に配慮して過密を回避した分散避難を確保すべく、官民連携による避難所の確保や在宅避難の推進など、多様な避難環境を確保する方策を検討します。
- ・感染症拡大時における自然災害発生などの複合災害を想定し、対策を検討します。

避難場所となる公園



出典：大田区公式観光サイト

4. 事前復興都市づくりの推進

①復興事前準備の推進

自然災害等の発生時において、住環境をはじめとした都市の機能を維持するため、復興事前準備を進めます。



- ・被災時の都市復興にあたっては将来都市像の実現をめざしていきます。
- ・復興都市づくりに関する基本的な考え方や、被災時の迅速かつ円滑な対応についての指針を示した「大田区災害復興マニュアル」の改定を進めます。
- ・事業者に対して、複合災害を見据えたBCP^{*}（事業継続計画）策定の普及促進を進めます。

復興模擬訓練の様子



出典：東京都都市整備局ホームページ

②復興組織づくりの推進

多様なライフスタイルに対応できる安全な市街地形成に向けて、様々な主体による復興組織づくりを進めます。



- ・平常時の活動を母体とした地域復興組織の設立を推進し、地域住民や事業者等との連携（平常時からの復興模擬訓練や勉強会等の実施）を図るなど、地域参加による事前復興を進めます。
- ・多様な被災者の意向・ライフスタイル等に応えることをめざし、様々な主体の連携による都市復興体制を整備するため、復興事前準備の取組や地域復興組織の周知を進めます。

5. 環境に配慮した防災都市づくり

①災害に備えたエネルギーの確保

自立性の高いエネルギーの導入などにより脱炭素化を図るとともに、自然災害に対して回復しやすい都市づくりを進めます。



- ・災害時に避難所となる公共施設をはじめ、住宅を含む民間建築物等において、自立分散型エネルギーシステムや蓄電池・電気自動車の活用などの導入を支援するなど、緊急時のエネルギー確保のための対策を検討します。
- ・都市開発や建築物の更新などを契機として、非常時における電力や熱の確保ができるよう安定性・信頼性を備えたエネルギーシステムの導入を促進します。

(5) 住環境

1) 現状と課題

大田区は良好な住宅地から埋立地の産業系土地利用に至るまで多様な地域の集合体で形成され、住まいや住環境などに対し様々なニーズがある一方、高齢化の進展などにより空家率も依然高い傾向にあります。このような中、住宅に加えて住環境の中での暮らしやすさを念頭に置いて、誰もが住み続けられ、暮らしやすさを実感できる住環境政策が必要です。

暮らす人、働く人、訪れる人、いずれにおいても快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まり、暮らしの場、働く場、憩いの場といった多様なライフスタイルを支える都市機能の充実が求められています。そのため、地域の実情に応じた公共施設のマネジメント、子育て・高齢者の視点を取り入れた暮らしの場の提供、スポーツや健康のための環境整備など、多様な視点からの都市づくりが求められます。

また、地域共生社会として、誰もが安心して快適に過ごせるよう、引き続きユニバーサルデザインの視点による都市づくりが必要です。

景観については、これまでの実績を踏まえ、様々な取組を体系的に進めることが必要です。加えて、地域力を活かした防犯力の向上や脱炭素化に寄与する住環境形成が求められます。

2) 方針

1. 住環境施策の推進

①地域の特性に対応した住環境の保全や改善

産業のまちや緑豊かな低層住宅地などの地域特性に対応しつつ、良好な住環境の形成を進めます。



- ・生活拠点をはじめ主要な駅周辺などでは、利便性の向上などの様々な居住ニーズを踏まえながら、商業業務機能や生活支援施設等との複合をはじめ、ゆとりあるオープンスペースの拡充など都市型住宅地としての整備を図ります。
- ・区の台地部については、緑豊かで良好な低層住宅地として住環境の維持・保全を図ります。
- ・開発事業の基準や自然環境に対する配慮に関して、事業者のまちづくりへの参加を明確にするとともに指導を強化し、地域の特性に対応した住環境の保全・改善を図ります。
- ・産業のまちとしての特徴を活かし、住工商が共存する土地利用や、工場の操業環境と調和する住宅の供給等、職住近接の都市づくりを進め、生活と産業維持のための環境の調和に努めます。
- ・良好な街並みの保全や市街地環境の改善を図るために、地区計画制度や建築協定等の活用に加え、地域特性を踏まえた区民主体によるまちづくりのルールづくりに向けた制度の活用を進めます。
- ・工場跡地などが土地利用転換により住宅に建て替わる際、宅地の小規模化など住環境の質の低下を招かないように努めます。

②良好な住宅ストックの形成と住宅の質の維持・向上

地域の魅力づくりと一体となって、多様なライフスタイルに対応できる安全で良好な住宅ストックを形成します。



- ・福祉施策、地域振興施策等関係各分野との連携による総合的かつ計画的な住宅施策の展開を図ります。
- ・老朽化した住宅については、周辺との共同化をはじめ都市づくりと連携した建替えを誘導するなど、住宅の質の確保・向上を進めます。
- ・公共住宅の既存ストックを維持しつつ、住宅確保要配慮者[※]の民間賃貸住宅への円滑な入居を促進するなど、セーフティネット[※]に配慮した供給に努めます。
- ・空家等の適切な維持管理に関する支援、周知啓発など、総合的な空家等対策を推進します。また、良質な空家等を社会的な資産として活用するために、空家及びその跡地における利活用の普及啓発を推進します。
- ・マンションの適正な管理の促進と老朽マンション等の再生の促進に向けて必要な施策に取り組みます。

空家の活用



文化交流 ゲストハウス扇子（大田区）

2. 多様なライフスタイルを支える都市機能の充実

①子育て、健康と生きがい、高齢者の視点を取り入れた都市づくり

子育て世帯や高齢者をはじめ、多様なニーズに応じた暮らしの場を提供します。



- ・高齢者、障がい者、子育て世帯等をはじめ、多様な人々が集まり交流が生まれる場の整備を推進します。
- ・子育て世帯等の暮らしを地域で支える子育て支援施設の充実を図ります。また、子育て支援などの分野と連携し、子どもが安全・安心に遊べる公園等の遊び場を提供します。
- ・急速な高齢者の増加に対応し、多世代居住を基本とするコレクティブハウジング[※]等を誘導するなど、地域力を活かしたライフスタイルを支援します。

コレクティブハウジング

コレクティブハウジング：独立した専用の住居とみんなで使ういくつかの共有スペースを持ち、居住者が生活の一部を共同運営する住まい



共有スペース

出典：特定非営利活動法人コレクティブハウジング社

②スポーツや健康のための環境整備と活性化

スポーツ・健康都市づくりを推進し、地域の魅力を向上させます。



- ・区民が身近な場所で気軽に継続してスポーツを楽しめるよう、多様なニーズに応じたスポーツの場を確保するなど、スポーツ・健康都市づくりを推進します。
- ・区内の公園施設をスポーツの場として有効活用できるよう、ハード、ソフト両面での取組を進めるとともに、運動施設等の整備・充実を図ります。
- ・スポーツ施設やレクリエーション拠点の整備・連携により、区民等に向けた余暇の利用空間創出を推進します。
- ・街歩き、散策、ジョギングを促す歩行者空間の形成や公園などの公共空間を活用した健康づくりなど、健康増進のための環境を整備します。また、オープンスペースの利活用など、健康の視点を取り入れた都市づくりを推進します。
- ・体育館等の施設充実に加え、運営管理の柔軟化・サービス向上などにより、区民のスポーツ実施の拠点となる場の形成・充実を図ります。
- ・スポーツ健康都市のシンボルゾーンとして「新スポーツ健康ゾーン」の利活用を図っていく取組を進めるとともに、認知度の向上を図ります。(P.96 拠点整備・住環境・産業部門図参照)
- ・新スポーツ健康ゾーン内の各施設間の連携を図るとともに、アクセス利便性の向上を図ります。

③公共施設の効果的・効率的な施設マネジメントの推進

持続的に成長し、便利で安全な都市づくりに向けて、公共施設のマネジメントを推進します。



- ・公共施設整備については、人口構成の変化を見据えた効果的・効率的な施設マネジメントを推進します。
- ・地域ごとの将来の都市づくりを見据えた施設の適正配置を実現するため、地域のニーズに応じた機能導入による施設の複合化を推進します。また、将来の人口構成の変化や区民ニーズに柔軟に対応できるよう施設の多機能化を図り、多目的に利用できる施設整備を進めます。
- ・公共施設の適切な維持管理による長寿命化を推進します。また、長寿命化によるライフサイクルコストの削減を図ります。
- ・公共施設の維持管理手法を対処療法型から計画的な保全への転換を図ります。
- ・低未利用な公有地等の有効活用に向けて、事業者との連携・協働による公民連携手法等の検討を進めるとともに、庁内の推進体制の構築等を進めます。

④地域との連携・協働による都市づくり

安全・安心に暮らせる生活環境の確保に向けて、地域力を活かした協働による都市づくりを進めます。



- ・区と民間事業者、関係団体等が連携、協力して取り組み、地域力を活かした多様な主体との協働による快適で安全・安心に暮らせる生活環境の確保を図ります。

3. 誰もが利用しやすい公共空間づくり

①ユニバーサルデザインに配慮した地域づくり

ユニバーサルデザインの推進により、誰もが安心して快適に過ごせる都市空間づくりを進めます。



- ・ユニバーサルデザインの推進により、誰もが安心して快適に過ごせる都市づくりを、区民、事業者等と区が協働して、総合的かつ計画的に推進します。
- ・公共性の高い建物や多くの人が集まる建物、道路及び公園等の屋外空間では、ユニバーサルデザインの視点に基づき整備を進め、誰もが安全・安心に利用できる空間づくりをめざします。
- ・サイン整備について、ユニバーサルデザインの考え方を導入し、区民や来訪者にとってわかりやすく、魅力的な都市づくりを進めます。
- ・高齢者や障がい者など誰にもやさしく、安心できる住環境形成に向けて、介護施設や障がい者施設等の確保・機能向上を推進します。
- ・区民の意見を積極的に取り入れ、公園や公共施設、生活道路等を誰もが安全で快適に利用できるよう、UDパートナー[※]の活動（公共施設のユニバーサル合同点検等）を実施し、バリアフリーに配慮した整備に努めます。また、ユニバーサルデザインの普及・啓発活動のさらに推進します。

UDパートナーの活動（公共施設のユニバーサル合同点検）



京急蒲田駅周辺施設の点検の様子



多摩川台公園内の点検の様子

出典：「東京都福祉の区市町村・事業者のための「心のバリアフリー」及び「情報バリアフリー」ガイドライン」
東京都福祉保健局

4. 大田区らしい多彩なまちなみづくり (P.96 拠点整備・住環境・産業部門図参照)

① 景観都市づくり

良好な住環境形成に寄与するとともに、国際都市にふさわしい景観づくりを進めます。



- ・地域特性を反映したきめ細かな景観形成の方針や景観法[※]に基づく届出制度等の運用をはじめ、様々な取組を体系的に進め、良好な景観形成を誘導します。
- ・景観形成にあたっては、自然・みどり資源、歴史的・文化的資源をはじめ、多様な産業や暮らしが育んできた大田区特有の景観資源を活かした景観づくりを推進し、大田区らしい眺望・景観づくりを進めます。
- ・良好な景観が維持されている地区又は今後さらに良好な景観形成を図る必要がある地区については、景観特性やまちづくりの動向に応じ、重点的に景観づくりを推進すべき地区として「景観形成重点地区」の指定に向け、検討や支援を進めます。
- ・緑豊かな住宅地や町工場に隣接した住宅地など、多様な住宅地が持つ生活文化を景観資源として捉え、暮らしに根差した景観づくりを進めます。
- ・住宅地としてのたたずまいや落ち着き、地形、まちのにぎわいなど、地域の個性を活かした景観形成により、区民の生活の場としての質を高めます。
- ・陸・海・空からの見え方に配慮するなど、国際都市として日本の玄関口にふさわしい景観の形成を進めます。
- ・ライトアップをはじめ、周辺環境と調和した夜間景観の創出を検討します。
- ・屋外広告物の表示及び掲出については、周辺のまちなみとの調和を図り、良好な景観誘導を図ります。



② 景観づくりのための仕組みづくり

暮らしやすさの向上と国際都市にふさわしい景観づくりに向けた仕組みづくりを進めます。



- ・成果や課題を踏まえた効果的な景観計画の見直しなどにより、良好な景観形成の推進体制や仕組みづくりを進めます。そのため、地域力を生かした大田区まちづくり条例[※]が定める地区まちづくり支援事業等の積極的な活用を検討します。
- ・景観づくりに向けて、良好な景観への表彰制度の充実など景観資源を守り育てる仕組みづくりを検討するとともに、区民・事業者等に対する意識啓発を図り、多様な主体によるマネジメント活動など自主的な活動を支援する仕組み作りを検討します。
- ・景観まちづくりの見本となるべく公共施設や大規模施設建築物等については、積極的な景観誘導を図ります。

5. 地域防犯力の向上

① 地域防犯活動の支援

区民が安全・安心に活動できる住環境を形成するため、地域力を活かした防犯活動を支援します。



- ・地域力を活かした都市づくりを進めるため、地域団体による街頭防犯カメラの設置や地域安全・安心パトロールを支援します。
- ・私道防犯灯の整備などにより、防犯力の向上と生活安全の確保を図ります。

6. 環境負荷の少ない都市の形成

① 環境性能の高い建築物の誘導

環境性能の高い建築物（公共施設及び住宅を含む）の導入により、脱炭素化をめざすとともに安心して住み続けられる都市をめざします。



- ・ZEH[※]やZEB[※]、LCCM住宅[※]など、環境性能の高い建築物の増加をめざして、改正建築物省エネ法に基づく戸建住宅等に対する措置などにより、省エネルギー化や再生可能エネルギーの普及促進を図ります。
- ・住みやすさの向上に向けて改修を行う建築物については、断熱改修やエネルギー性能の高い建築物へ建替え促進などにより、建築物のエネルギー負荷低減を推進します。
- ・緑化や雨水利用の推進、環境にやさしい建築材料の採用を促進します。また、公共建築物の建築にあたっては、快適な空間の形成や、地球温暖化防止及び循環型社会の形成に向け、木材の利用を推進します。
- ・ストック活用型の社会への転換をめざして、安心して住み続けられる長期優良住宅[※]の制度活用を促進します。
- ・公共施設や大規模施設においては、先導的な環境性能を持つ設備等の導入を推進します。また、水の再利用を可能にする中水道設備や水循環システムの導入、雨水貯留を推進し、水資源の有効利用を図ります。

②建築物におけるエネルギー利用の効率化と災害への備え

建築物（公共施設及び住宅を含む）におけるエネルギー利用の効率化を推進し、脱炭素化をめざすとともにエネルギーの自立性を強化し、災害時に備えます。



- ・建築物への未利用・再生可能エネルギー設備や燃料電池等の導入を図るとともに、エネルギーの効率利用・最適利用を推進します。
- ・大規模施設の建設、建替え更新の機会を捉えて、自立分散型エネルギーシステムやエネルギーマネジメントシステム、非常用発電機など、様々なエネルギーの効率利用を推進するとともに、災害時のリスク分散を図ります。
- ・集合住宅や戸建て住宅においては、蓄電池の設置や電気自動車の活用などにより、災害時においても最低限のエネルギーを確保するための設備整備を促進します。

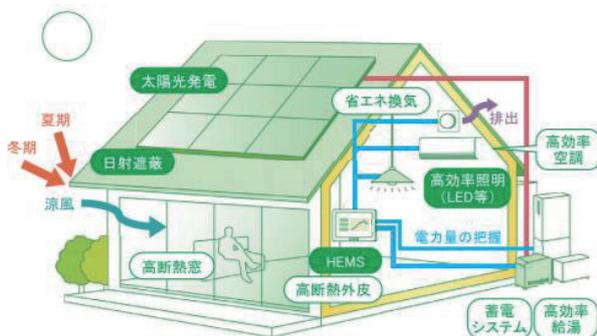
③住環境のスマート化

先端技術の利活用により持続可能な住環境形成をめざします。

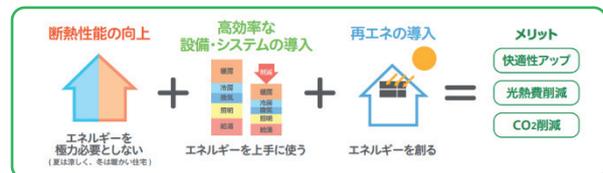


- ・エネルギーの効率的利用に向けたデータの共有化など、スマートシティ構築に向けた住宅供給を民間事業者と連携して促進します。

環境性能の高い建築物の誘導



ZEH（ゼロ・エネルギー・ハウス）の整備イメージ



出典：一般社団法人 環境共創イニシアチブホームページ

(6) 産業

1) 現状と課題

大田区はものづくり産業が集積する国内でも有数の都市であり、今後も工業集積の維持・発展に向けた取組を住工調和に配慮しつつ進めることが、都市づくりにおいても大変重要です。

また、大田区には140(2022年1月現在)の商店街と個性的で魅力的な店舗が数多くあり、商業は工業とともに大田区を代表する産業の一つです。近年は、人々のライフスタイルの変化などにもなってニーズも多様化しており、住生活を支える上でもさらなる商業活性化が必要です。

大田区は日本の玄関口である羽田空港を擁するとともに、自然・公園や歴史・文化資源などが豊富です。区外からの観光客だけでなく、区内で活動や生活する人々も繰り返し訪れたいとなるよう、大田区ならではのマイクロツーリズムにふさわしい観光コンテンツの提供、受入環境の充実、認知度向上の取組が求められます。

今後も新たなビジネスの創出や区内産業の新たな活力となる起業・創業を促していくための環境整備が必要です。あわせて、区内工場等の環境配慮を推進するなど、脱炭素化が進む都市づくりが求められています。

2) 方針

1. 工業集積の維持・発展に向けた基盤づくり

①区内工場立地・操業環境整備

ものづくり産業の維持・発展をめざすとともに、多様な働き方に対応した環境づくりを進めます。



- ・ものづくり産業集積の維持・発展及び他地域からの企業立地の促進を図るため、計画的な土地利用の誘導を進めます。
- ・ものづくり産業の持続的操業に向けて、立地上の課題を抱えた工場等に対する操業環境の改善を支援します。
- ・円滑な企業立地に向けて、民間活力を活用した新たな受け皿確保等を図ります。
- ・区内には、ものづくり産業の集積地に加え、空港臨海部地域を中心に物流等のサービス業が立地しています。地域の基盤整備の状況や、企業立地状況等を考慮しつつ、地域特性に見合った産業の集積を促進します。
- ・工業系用途地域では、ものづくりの基盤的産業や高付加価値型産業の維持・立地促進を図ります。あわせて、住宅への転換について抑制方策を検討します。
- ・働き方や働く場所の自由度が上がるなど多様な働き方に対応するため、操業環境の改善を図ります。

②産業支援施設の整備・維持管理

産業支援機能の強化や研究開発機能の導入により、ものづくり産業をはじめとした様々な産業の活性化を図ります。



- ・工場アパート[※]等の維持管理及び運営など、民間事業者と連携し産業支援施設の整備を推進し、各種支援策とあわせて、企業立地の促進及び事業高度化のための環境づくりを進めます。
- ・技術力を活かしたオンリーワンのものづくりや研究開発機能の導入、国内外企業との交流・協業を支援するとともに、スマートシティの構築等と連携した先端技術の実証実験等を推進します。

産業支援施設



六郷BASE (南六郷創業支援施設)



OTAテクノCORE (東糀谷六丁目工場アパート)

出典：六郷BASEウェブサイト

③住環境と調和、共存する工場の建設の啓発

ものづくり産業と住環境との調和を図り、安全で持続可能な地域づくりを進めます。



- ・住宅と工場が混在して存在する地区などは、地域特性に応じて住宅と工場の環境の調和した市街地形成を図ります。
- ・ものづくり人材の育成に通じる工場見学、オープンファクトリーの取組などを支援し、ものづくり産業への理解を深め、様々な側面から工場と地域との共存を図ります。
- ・労働環境や周辺環境との調和に優れた工場を認定する大田区優工場認定制度[※]などを活用して、住環境と調和、共存する工場の周知を図ります。

2. 都市づくりと連携した商業の魅力創出

①商業集積によるまちの活性化

商業集積によるまちの活性化を図り、多様なライフスタイルを支える環境を整備します。



- ・商店街周辺のウォーカブルな都市づくりを推進し、商業地としての魅力を高め、まちの活性化を図ります。
- ・中心拠点や生活拠点における商業地については、地域コミュニティの中心となるような空間づくりや公共空間におけるユニバーサルデザインの導入など、誰もが利用しやすくにぎわいある

都市づくりに努めます。

②都市づくりと連携した商店街の持続的発展



商店街の持続的発展を支え、生活利便性とにぎわいを創出します。

- ・商店街における都市づくりの機運を高め、まちなみ整備の視点を持つなど、商店街の魅力を創出し、活性化を図ります。その際、商業集積の状況や経営者等の意向に配慮しながら、地域特性に合わせたメリハリのある都市づくりを促進します。
- ・大規模小売店舗やチェーン店等は、商業集積の一端としてこれからの都市づくりで重要な役割を担うため、出店にあたっては、周辺地域の環境や、区民・地域の事業者等の意向に配慮しつつ都市づくりに参画・協働できるような仕組みづくりを検討します。
- ・空き店舗等が地域に根差した魅力ある空間として活用されるよう支援します。また、商店街におけるマンション立地に当たっては、まちの活性化を損なわないための仕組みづくりを検討します。

3. にぎわいと交流を生む観光都市づくり (P.96 拠点整備・住環境・産業部門図参照)

①観光の推進に向けた受入環境づくり



国際都市として選ばれ続けるとともに、区民等の生活の質向上に寄与する観光都市づくりを進めます。

- ・羽田空港を起点とした観光需要を取り込むため、魅力ある観光資源の発掘・紹介・整備を行い、回遊性を重視した観光都市づくりを推進します。
- ・区内外からの短時間滞在や近距離旅行といった、いわゆるマイクロツーリズムに関するニーズの高まりに対応するため、区民や就業者等の日常的な利用も視野に入れ、繰り返し訪れたいくなる魅力的な都市づくりを推進します。
- ・観光・国際交流、文化、スポーツ、産業振興等を図ることを目的として開催される大会、会議、イベント等のM I C E[※]誘致を推進し、地域活性化を図ります。
- ・観光客等の誘致促進を図るため、国際都市として、地域の魅力やにぎわいを発信・実感できる景観形成を推進します。
- ・エリアの持続的な価値向上をめざして、地域を支える事業者や団体等と協働し、観光ニーズの変化に対応し、地域の魅力の磨き上げや創出に取り組む観光エリアマネジメントを推進します。

②観光案内サイン等の整備

国内外からの来街者などが円滑に移動できるよう、サイン等の情報環境を整えます。



- ・大田区観光案内サインの整備を進めます。
- ・ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、訪日外国人のみならず区民が安心して移動できるよう、多言語表記などによる案内サインの整備を進めます。
- ・Wi-Fiの整備やユニバーサルデザインの導入など、区民にとっても来街者にとっても便利で安心できる情報環境の実現をめざします。

4. イノベーション都市づくりの推進

①新たな産業、ビジネスを支える都市づくり

産業のまちとしての蓄積の上に、新たな産業・ビジネスが生まれる創造的な環境形成を進めます。



- ・新しい産業の創出がしやすい環境整備を進めます。そのため、新たな事業への進出をめざす起業家等に対する支援を強化します。また、既存企業の成長や新たな挑戦を支えるため、就労環境の改善・向上に向けた取組を検討します。
- ・イノベーション（技術革新による新たな価値の創出）に資する産業・交流拠点の整備を進めるとともに、国際都市間競争を勝ち抜くための企業間連携、交流・協業を可能とする機会の拡大を図ります。また、新たな挑戦や機能更新に伴う代替となる用地等の確保を支援します。
- ・様々な業種の立地を踏まえ、テレワークの活用など多様な働き方が可能となる環境づくりを推進します。また、新たな産業・ビジネスを支える最新の通信設備の整備をはじめ、都市づくりへのデジタル技術の活用を進めます。

新たな産業・ビジネスを支える交流拠点



出典：HANEDA×PiO コンセプトブック / 大田区ホームページ

5. 環境に配慮した産業都市づくり

①ものづくり産業と連携した環境都市づくり

区内工場等の環境配慮を推進し、脱炭素化が進む都市づくりを推進します。



テーマD

- ・区内企業が取り組む省エネルギーや新エネルギー技術の導入を支援します。
- ・工場敷地の緑化や地域環境と調和する建物の建設を誘導します。
- ・区内に立地する工場や、航空機等からの騒音や排気ガスによる公害を軽減できる都市空間づくりについて、関係機関と連携して進めます。

②企業立地の機会を捉えた自立性の高いエネルギーの導入

区内への企業立地などを契機とし、高効率かつ自立性の高いエネルギーの面的な利用の導入を図り、レジリエンスを強化します。



テーマD

- ・区内への企業立地などを契機とし、自立分散型エネルギーシステムなどの導入を図ります。
- ・太陽光や風力、太陽熱など、多様な未利用・再生可能エネルギーの活用について、区内への企業立地などの機会をとらえて、導入・活用を促進していきます。



図 水と緑部門

防炎・復興部門



テーマと部門の関連表

3章で示す都市づくりのテーマを実現するためには、横断的視点を持って多くの部局や関連計画が連携していく必要があります。そこで、都市づくりのテーマ及び視点と部門別の各方針の関連を次ページの関連表にて示します。また、各部門別方針が主に関わるテーマと、関連するテーマを区分して示します。

関連表の横軸（下図①）には、主に行政分野ごとに整理した都市づくり方針を実現していくために必要な横断的視点が表示されています。例えば、交通部門の「無電柱化の推進」では、強靱な減災都市による安全・安心の向上に加え、歩行空間の充実による暮らしやすさの向上、観光に資する景観形成によるにぎわいの創出など、様々な効果が期待できます。

関連表の縦軸（下図②）には、各テーマのめざす姿を実現するために必要な、部門を超えた連携が表示されています。例えば、テーマA「にぎわいと交流を生む国際都市の発展」では、主に拠点整備部門や交通部門、産業部門の連携が必要となります。

また、新空港線整備を見据えた地域活性化に寄与する沿線都市づくりに関連する方針を関連表に示し、具体的な取組との関連を可視化します。

部門を横断するテーマ・視点の考え方説明図

		②											
		A にぎわいと交流を生む国際都市の発展			B 地域力を育む暮らしやすい場の提供		C 安全・安心な生活の実現			D 地球に優しい環境の創出			
部門別方針（サンプル）		1 持続的成長を支える魅力ある拠点	2 業環境	3 都市の発展を牽引する産業環境	4 来街者も円滑に移動できる交通環境	5 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境	6 様々な移動手段を選択できる地域交通	7 強靱で回復しやすい減災都市	8 様々な活動に支えられた安全・安心な都市	9 オープンスペースを活かした防災都市	10 水と緑のネットワークによる安らぎのある都市	11 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市	12 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市
拠点整備部門	1. 広域拠点域の都市づくり												
	① 4つの広域拠点域の連携 <small>新空港線</small>			●									
交通部門	② 広域拠点域の拠点性の向上 <small>新空港線</small>	●	○						○				
	1. 広域連携軸の強化												
	① 広域連携軸を構成する道路網の整備	○		●					○				
産業部門	② 広域連携軸を構成する鉄道等の整備 <small>新空港線</small>	○		●									
	3. 安全安心に暮らせる交通環境の整備												
産業部門	② 無電柱化の推進	○			○	○	●						
	1. 工業集積の維持・発展に向けた基盤づくり												
	① 区内工場立地・操業環境整備	○	●			○							
	② 産業支援施設の整備・維持管理	○	●										
	③ 住環境と調和、共存する工場の建設の啓発	●	○			○							

● : 主に関わるテーマ
○ : 関連するテーマ
新空港線 : 新空港線整備と沿線都市づくりに関連する方針

① 横軸の視点
② 縦軸のテーマ

P.40 めざす姿

テーマと部門の関連表

A		B		C			D	
にぎわいと交流を生む国際都市の発展		地域力を育む暮らしやすい場の提供		安全・安心な生活の実現			地球に優しい環境の創出	

部門別方針

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

部門別方針	部門別方針										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
拠点整備部門	1. 広域拠点域の都市づくり										
	① 4つの広域拠点域の連携 <small>新空港線</small>		○	●			○				
	② 広域拠点域の拠点性の向上 <small>新空港線</small>	●	○				○				
	2. 中心拠点の都市づくり										
	① にぎわいあふれる中心拠点の都市づくり <small>新空港線</small>	●		○	○		○				○
	3. 生活拠点の都市づくり										
	① 個性が光る生活拠点の都市づくり <small>新空港線</small>	○			●	○	○				○
	② 観光資源を活用した生活拠点の魅力の向上	●		○	○						
	4. 地区特性を活かした市街地整備の推進										
	① 地区の生活を支える市街地整備	○			●		○				○
	② ワークスタイルの変化への対応		○		●						
	③ 公共空間を活用したにぎわいづくり	○			●				○		
	④ 公有地等の有効活用	○			●						
	5. 環境に配慮した拠点整備										
① 都市開発の機会を捉えた環境都市づくり <small>新空港線</small>	○					○				●	
② 効率的なエネルギー利用の促進	○					○				●	
③ スマートシティ構築の推進	○	○		○			○			●	
④ 都市開発における風の道の確保				○					●		
交通部門	1. 広域連携軸の強化										
	① 広域連携軸を構成する道路網の整備	○		●			○				
	② 広域連携軸を構成する鉄道等の整備 <small>新空港線</small>	○		●		○	○				
	2. 拠点交流網をはじめとした交通環境の整備										
	① 拠点交流網をはじめとした道路網の整備				○	●	○				
	② 拠点交流網を支える公共交通等の利便性向上 <small>新空港線</small>	○				○	●				○
	③ 鉄道や道路の交差点における安全対策の推進					○	●	○			
	④ 歩行者や自転車を主体とした交通環境の整備					○	●		○		○
	3. 安全・安心に暮らせる交通環境の整備										
	① 生活道路・狭あい道路の整備					○	●		○		
	② 無電柱化の推進	○			○	○	●				
	③ 都市基盤の維持更新			○		○	●				
	④ 交通安全の推進					○		●			
	4. 誰もが利用しやすい交通環境の整備										
	① ユニバーサルデザインに配慮した交通環境づくり <small>新空港線</small>			○		●		○			
	5. 多様な移動手段の導入										
	① 水上交通ネットワークの充実			●			○			○	
	② 先端技術に対応したハード・ソフトインフラの整備			○		●					○
③ 様々な移動を網羅した交通計画の推進			○		●					○	
6. 環境負荷の少ない交通体系の形成											
① 環境負荷の少ない移動手段の普及促進					○					●	
② 環境に配慮した道路整備					○				●		
水と緑部門	1. 都市に潤いと安らぎをもたらす公園・緑地づくり										
	① 拠点公園・緑地の整備	○			○		○		○	●	○
	② 地域に根ざした公園・緑地の整備				○		○		○	●	○
	③ 地域力を活かしたみどりづくり				○					●	○
	④ 水と緑の保全・育成				○		○		○	●	○
	2. 水辺を活かした親水施設の整備										
	① 親水緑地整備	○			○				○	●	○
	② 河川の水質浄化対策の推進				○					●	
	3. 水と緑のネットワークづくり										
	① 水と緑のネットワークの整備	○			○	○				●	
	4. グリーンインフラ事業を活用した都市づくり										
	① 緑や水が持つ多面的な機能の発揮	○			○		○		○	●	
	② 公共空間の多様な活用によるにぎわいの創出	○			○				○	●	
	5. 環境に配慮した水と緑の整備										
① 緑化等による二酸化炭素削減				○		○			○	●	
② 緑化等によるヒートアイランド対策				○					○	●	

都市づくりのテーマ

		A		B		C			D		
		にぎわいと交流を生む国際都市の発展			地域力を育む暮らしやすい場の提供		安全・安心な生活の実現			地球に優しい環境の創出	
部門別方針		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
防災・復興部門	1. 大規模災害に立ち向かう強靱な都市基盤や市街地形成			○			●		○		
	①骨格防災軸などの整備			○			●		○		
	②木造住宅密集地域をはじめとした市街地整備・改善	○			○		●				
	③建築物の不燃化・耐震化の促進				○		●		○		
	④風水害・土砂災害に強い市街地の形成	○			○		●				
	2. 災害時の都市機能の早期回復										
	①橋梁等ライフラインの耐震性の向上			○			●				
	②中心拠点や産業集積地域の機能継続・早期復旧 新空港線	○	○				●				○
	③帰宅困難者対策	○						●			
	④災害廃棄物対策						●				
	⑤災害時水上輸送ネットワークの向上			○			●				
	3. 地域防災力の向上										
	①地域防災活動の支援				○			●			
	②避難場所・避難所の拡充と分散避難対策				○		○		●	○	
	4. 事前復興都市づくりの推進										
①復興事前準備の推進	○			○			●				
②復興組織づくりの推進				○			●				
5. 環境に配慮した防災都市づくり											
①災害に備えたエネルギーの確保				○		○				●	
住環境部門	1. 住環境施策の推進										
	①地域の特性に対応した住環境の保全や改善	○			●		○			○	
	②良好な住宅ストックの形成と住宅の質の維持・向上	○			●			○			
	2. 多様なライフスタイルを支える都市機能の充実										
	①子育て、健康と生きがい、高齢者の視点を取り入れた都市づくり	○			●					○	
	②スポーツや健康のための環境整備と活性化	○			●					○	
	③公共施設の効率的・効率的な施設マネジメントの推進	○			●		○				○
	④地域との連携・協働による都市づくり				○			●			
	3. 誰もが利用しやすい公共空間づくり										
	①ユニバーサルデザインに配慮した地域づくり	○			●			○			
	4. 大田区らしい多彩なまちなみづくり										
	①景観都市づくり	○			●						○
	②景観づくりのための仕組みづくり	○			●						
	5. 地域防犯力の向上										
	①地域防犯活動の支援	○			○			●			
6. 環境負荷の少ない都市の形成											
①環境性能の高い建築物の誘導				○					○	●	
②建築物におけるエネルギー利用の効率化と災害への備え				○		○				●	
③住環境のスマート化	○			○			○			●	
産業部門	1. 工業集積の維持・発展に向けた基盤づくり										
	①区内工場立地・操業環境整備	○	●		○						○
	②産業支援施設の整備・維持管理	○	●								○
	③住環境と調和、共存する工場の建設の啓発	●	○		○					○	
	2. 都市づくりと連携した商業の魅力創出										
	①商業集積によるまちの活性化 新空港線	○	○		●					○	
	②都市づくりと連携した商店街の持続的発展	○	○		●						
	3. にぎわいと交流を生む観光都市づくり										
	①観光の推進に向けた受入環境づくり	●			○						
	②観光案内サイン等の整備	●			○						
	4. イノベーション都市づくりの推進										
	①新たな産業、ビジネスを支える都市づくり 新空港線	●	○		○						○
	5. 環境に配慮した産業都市づくり										
	①ものづくり産業と連携した環境都市づくり		○							○	●
	②企業立地の機会を捉えた自立性の高いエネルギーの導入		○				○				●

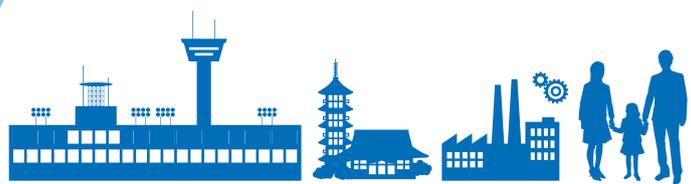
都市づくりのテーマを構成する視点 (P.36 参照)

- A1. 持続的成長を支える魅力ある拠点
- A2. 都市の発展を牽引する産業環境
- A3. 来街者も円滑に移動できる交通環境
- B4. 多様なライフスタイルに対応できる良好な住環境
- B5. 様々な移動手段を選択できる地域交通
- C6. 強靱で回復しやすい減災都市
- C7. 様々な活動に支えられた安全・安心な都市
- C8. オープンスペースを活かした防災都市
- D9. 水と緑のネットワークによる安らぎのある都市
- D10. 持続可能な社会の基盤となる脱炭素化が進む都市

● : 主に関わるテーマ

○ : 関連するテーマ

新空港線 : 新空港線整備と沿線都市づくりに関連する方針



2022▶2040s

本編第1部
基本方針

大田区都市計画マスタープラン 本編第1部
令和4年3月

発行 | 大田区 まちづくり推進部 都市計画課
〒144-8621 東京都大田区蒲田5丁目13番14号
TEL 03-5744-1333 (直通) FAX 03-5744-1530