

取扱注意

改定 大田区都市計画マスタープラン 素案

ドラフト案

はじめに

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決定、訪日外客数の増加、技術革新、新型コロナウイルス感染症の流行など社会情勢は日々変化しています。さらに、国連サミットでは SDGs（持続可能な開発目標）が採択され、持続可能な社会に向けた取組が進んでいきます。また、区内では中心拠点である蒲田・大森等をはじめ各地域のまちづくりが進展しています。

こうした状況の中、区は、平成 29 年に、都市計画マスタープランの具体化に向け、「おおた都市づくりビジョン」を策定しました。また、同年東京都は、2040 年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた基本的な方針等を示した「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、令和 2 年度に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を改定しました。

このような区の内外を取り巻く情勢の変化などを踏まえて、前回改定から 10 年が経過する節目の年である令和 3 年度を目標に、都市計画マスタープランの改定に向けた検討を進めています。今回は、有識者による検討や区民参画による意見を踏まえ、改定都市計画マスタープランの素案としてまとめました。今後、素案に対する意見募集を行い、改定に向けてさらに検討を深めていきます。

改定大田区都市計画マスタープラン 素案目次

第1章 都市計画マスタープランとは

01	役割	2
02	目標年次	2
03	体系	3
04	構成	4

第2章 都市づくりの現状と課題

01	大田区の概況	8
02	都市づくりの現状	10
03	主な関連計画	27
04	区民参画の実施	28
05	都市づくりの課題	29

第3章 都市の将来像

01	大田区の立ち位置	33
02	将来都市像	34
03	都市づくりのテーマ	35
04	目指すべき将来都市構造	44
05	土地利用の誘導	51

第4章 部門別方針

01	部門構成	56
02	6つの部門	57
	(1)拠点整備	57
	(2)交通	64
	(3)水と緑	71
	(4)防災・復興	76
	(5)住環境	82
	(6)産業	89

第5章 地域別方針

01	地域区分の設定	104
02	拠点都市づくり方針	106
03	7つの地域の方針	107
	(1)台地部地域	107
	(2)馬込・池上地域	120
	(3)大森地域	129
	(4)蒲田地域	140
	(5)多摩川沿い地域	150
	(6)糀谷・羽田地域	159
	(7)空港臨海部地域	169
04	地域別都市づくり方針図	178

第6章 将来都市像の実現に向けて

01	都市づくりの推進に向けた取組み	180
02	協働の都市づくりに向けて	182
03	都市計画マスタープランの進行管理	184

資料編

用語集	188
-----------	-----

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して定めるものです。また、他の分野別計画などとも整合を図り、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。

都市計画マスタープランは、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します。大田区を取り巻く社会状況が大きく変化する中、活力ある持続可能な都市づくりを進めるために、都市計画マスタープランの役割は増えています。また、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ソフト的な都市づくりの方針とも連携を図ります。

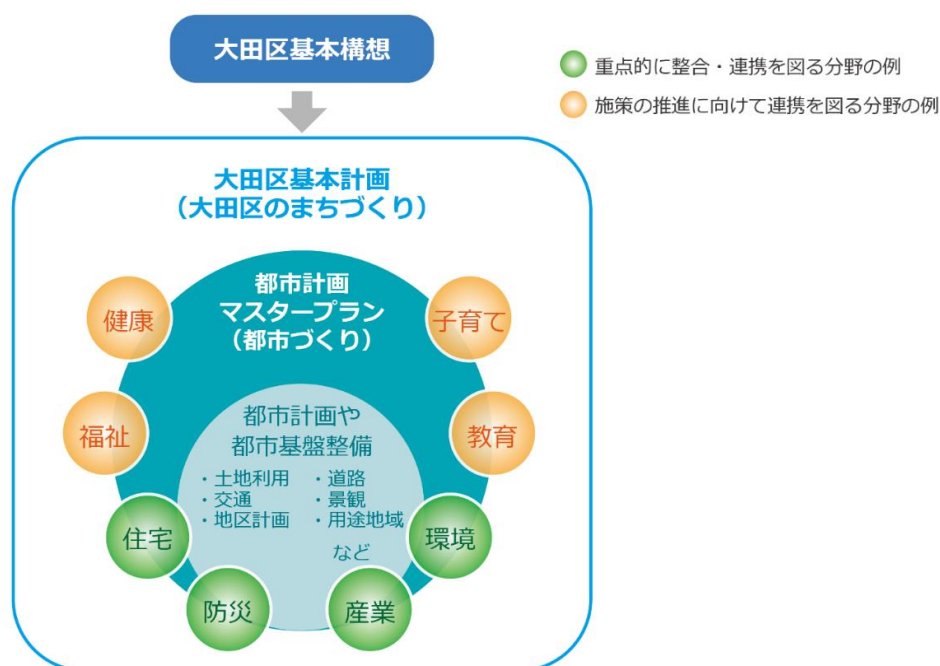


図 都市計画マスタープランで扱う内容

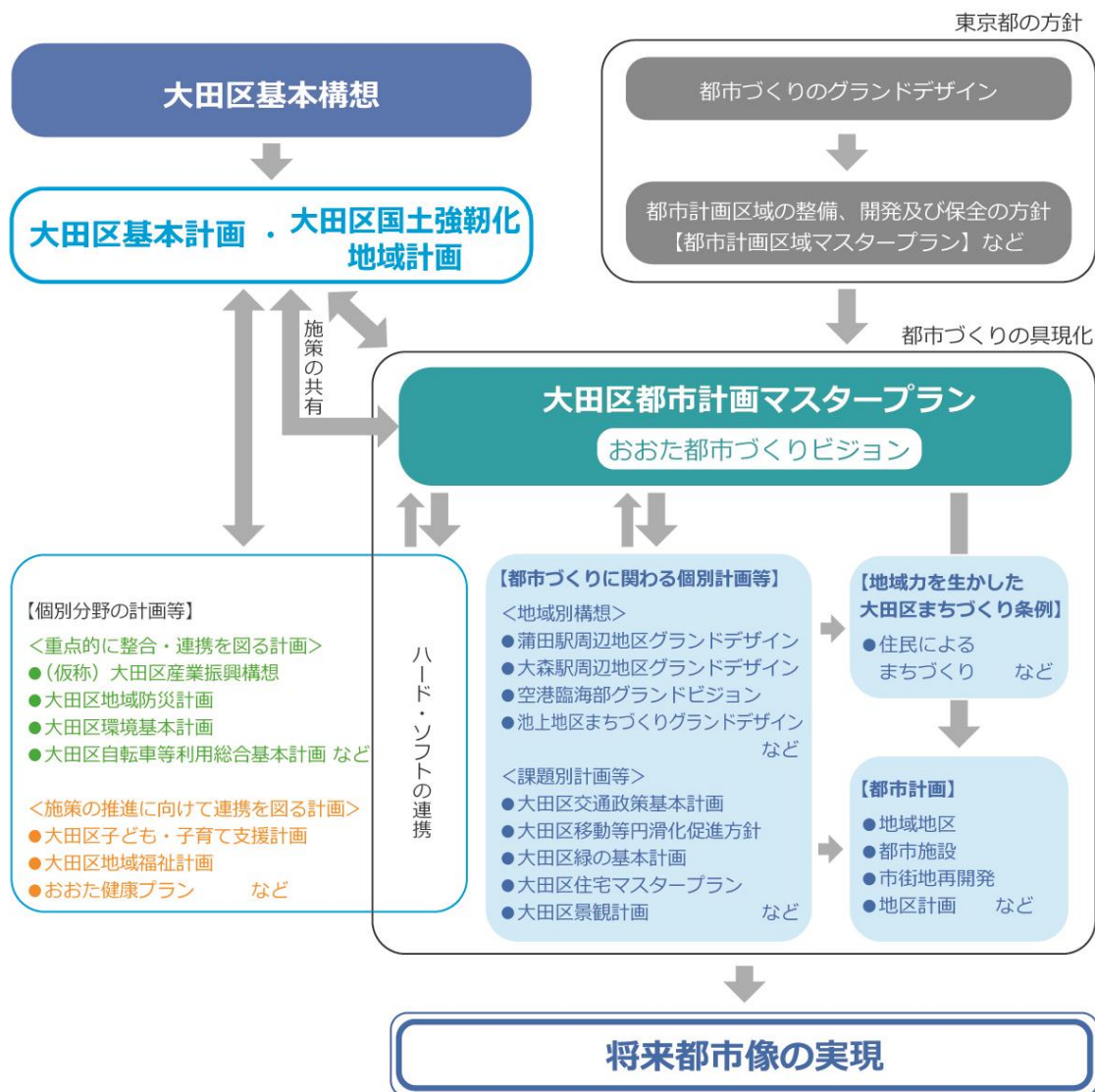
02 目標年次

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。都市づくりには、比較的短期間で実施できる事業や施策だけでなく、中・長期的な期間をかけて合意形成を図る事業や施策があります。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、必要に応じて適宜見直します。

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。

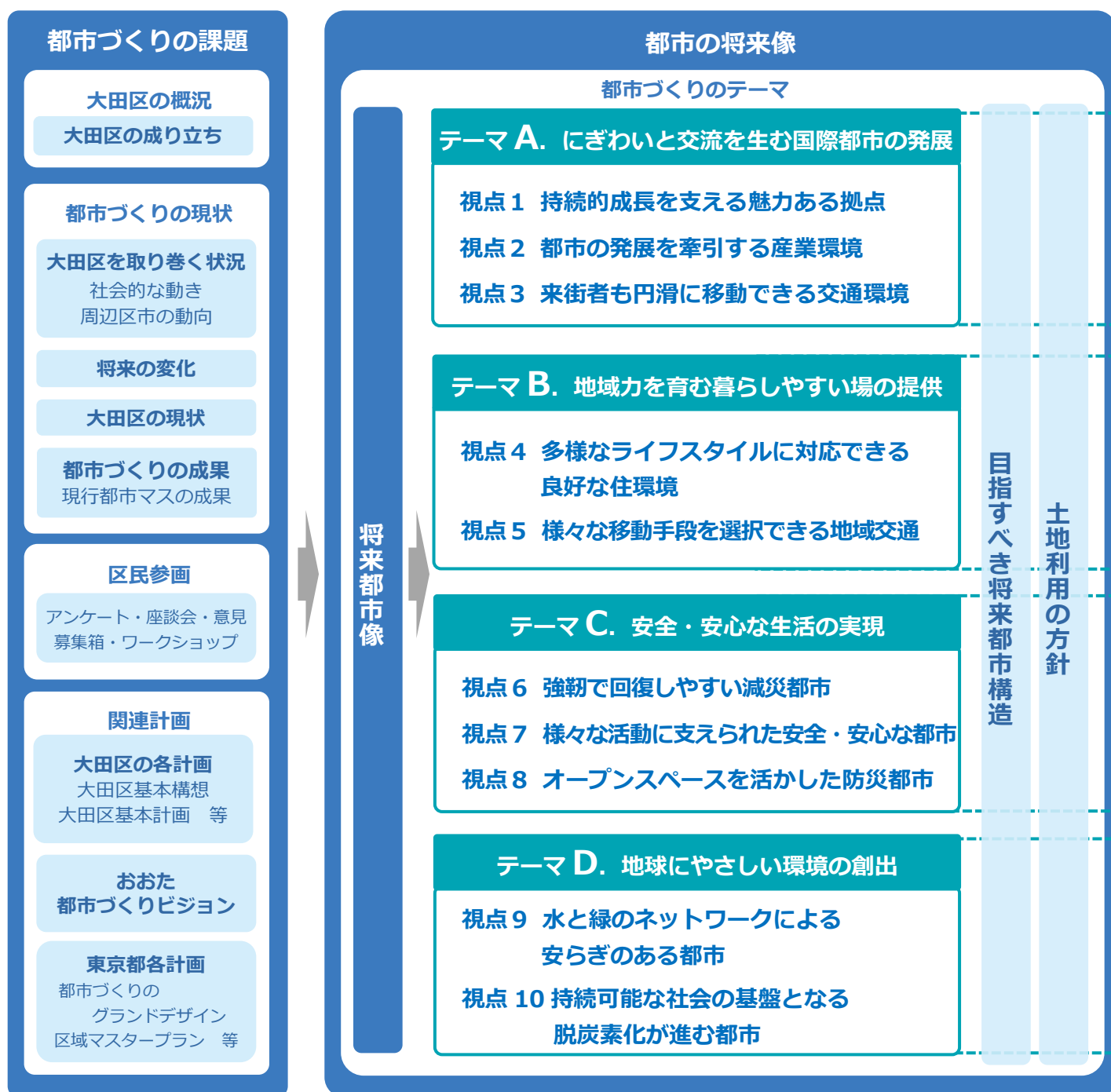


04 構成

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、将来都市像を設定します。将来都市像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、「目指すべき将来都市構造」、「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目指します。都市づくりのテーマは、部門別方針に対して横断的な視点を示すことで、戦略的な都市づくりを推進します。

第2章

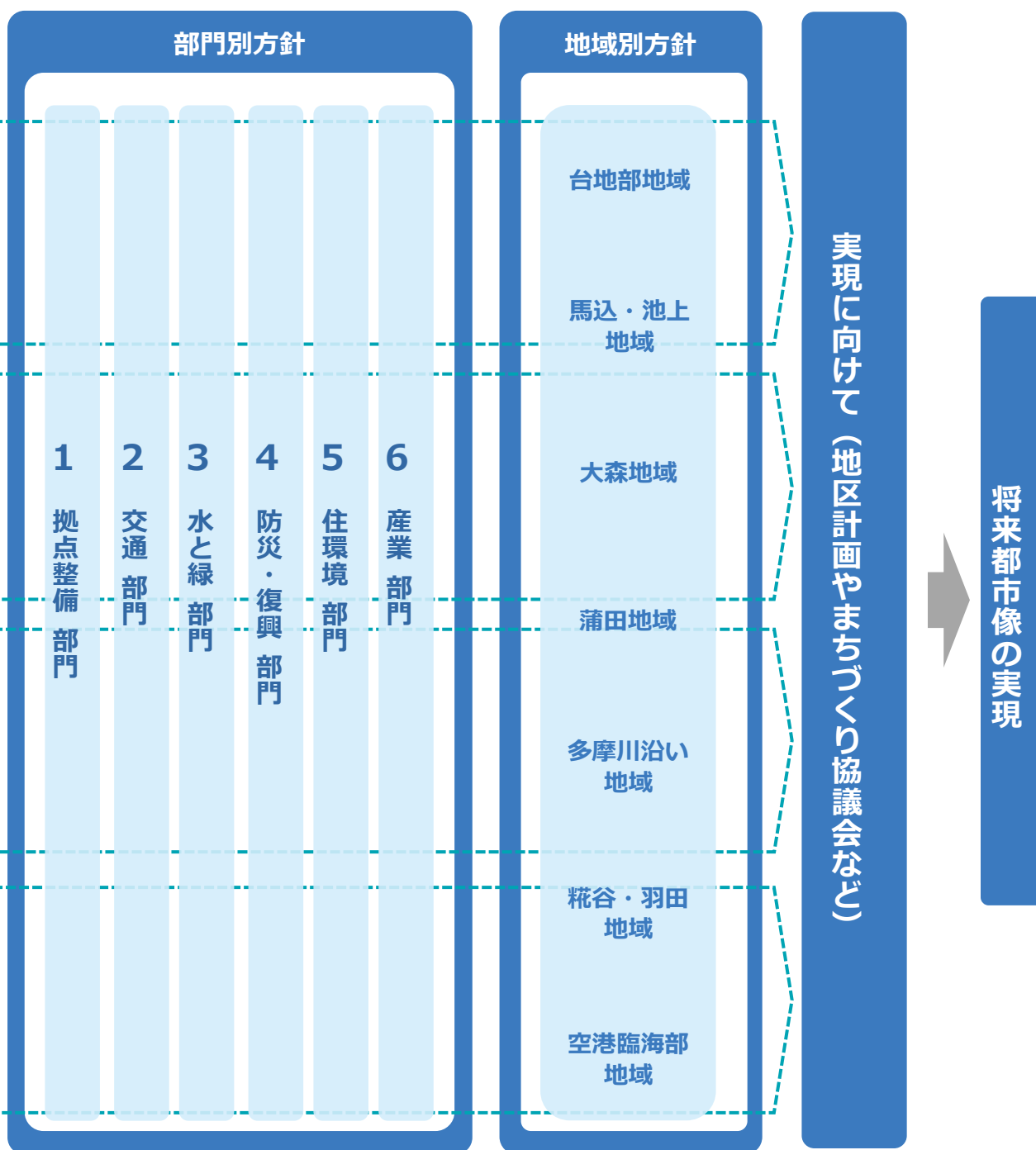
第3章



第4章

第5章

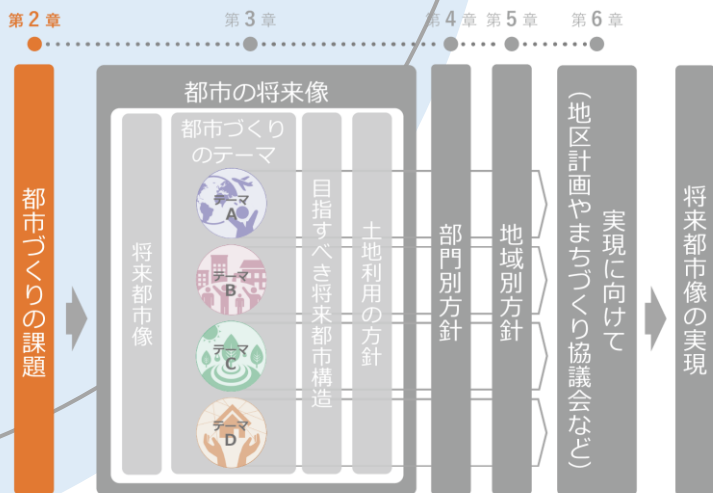
第6章





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. 主な関連計画
- 04. 区民参画
- 05. 都市づくりの課題



第2章 都市づくりの現状と課題

都市の将来像や方向性を検討するにあたって、大田区の現状やこれまでのまちづくりの成果等を把握し、将来の変化等を予測した上で、関連する計画や区民参画の意見を踏まえ、大田区が今後、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。

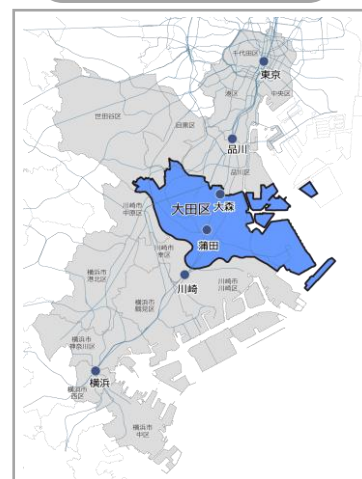
01 大田区の概況

(1) 位置・面積

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

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、国分寺崖線及び南北崖線を境に、台地部と低地部、また埋め立てによって形成された空港臨海部（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）

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) 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糶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。

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。

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。大田区は工場が集積する都市として知られていますが、近年では工場は減少傾向にあり、工場から集合住宅等へと用途転換する傾向が見られます。

~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
	明暦 3 年 (1657 年)	明暦大火
	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
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
	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(昭和 2 年頃)



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

社会的な動きや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。

(以下のアルファベットの順番や記載のカテゴリーは、本章第5節 都市づくりの課題との対応を示します)

1) 社会的な動き

【① 環境（持続可能な社会）】

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、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すとしています。都市づくりと合わせた脱炭素化の取組が求められます。

【j 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。

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目指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の考え方や親和性があります。

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

【g 生活 / a 活力】

国土交通省では、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」ウォーカ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」などが取り組まれています。

【f 地域（拠点）】

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、テレワークやワークライフバランスに関する価値観の変化など、働き方やライフスタイルが多様化したことにより、ニーズも多様化しています。そのため、住環境においても、職住近接など多様なニーズが生まれています。

2) 新型コロナウイルスによる大田区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。

都市の構造は簡単には変わ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ていく一方で、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

【a 活力 / f 地域（拠点） / e 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、減少傾向に転じている
- ・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
- ・暮らしやすさを磨き上げることで大田区が「選ばれる街」になる可能性が高まる
- ・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

2. 社会経済活動の縮小による産業・観光への影響

【c 産業/d 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）のコンテンツ充実が望まれる

3. 「密」を避ける災害対策、水と緑・環境施策への影響

【j 安全・安心/k 水と緑/l 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

3) 周辺区市の動向、比較

【a 活力】

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

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

川崎市では、新産業創出を目指す「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、多摩川両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。

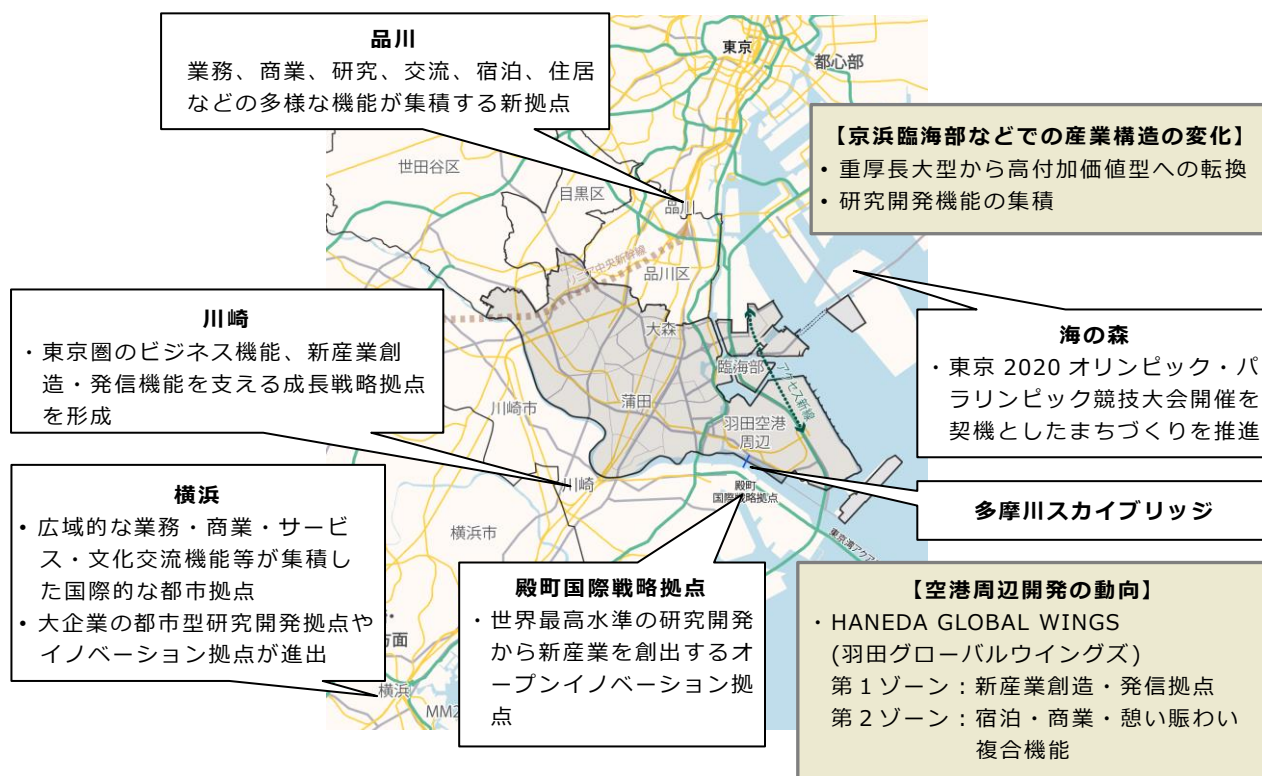


図 周辺区市の動向

【f 地域（拠点） / c 産業】

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ます。一方で大田区の事業所数は減少傾向にあり、大田区の強みである産業集積が徐々に失われつつあります。

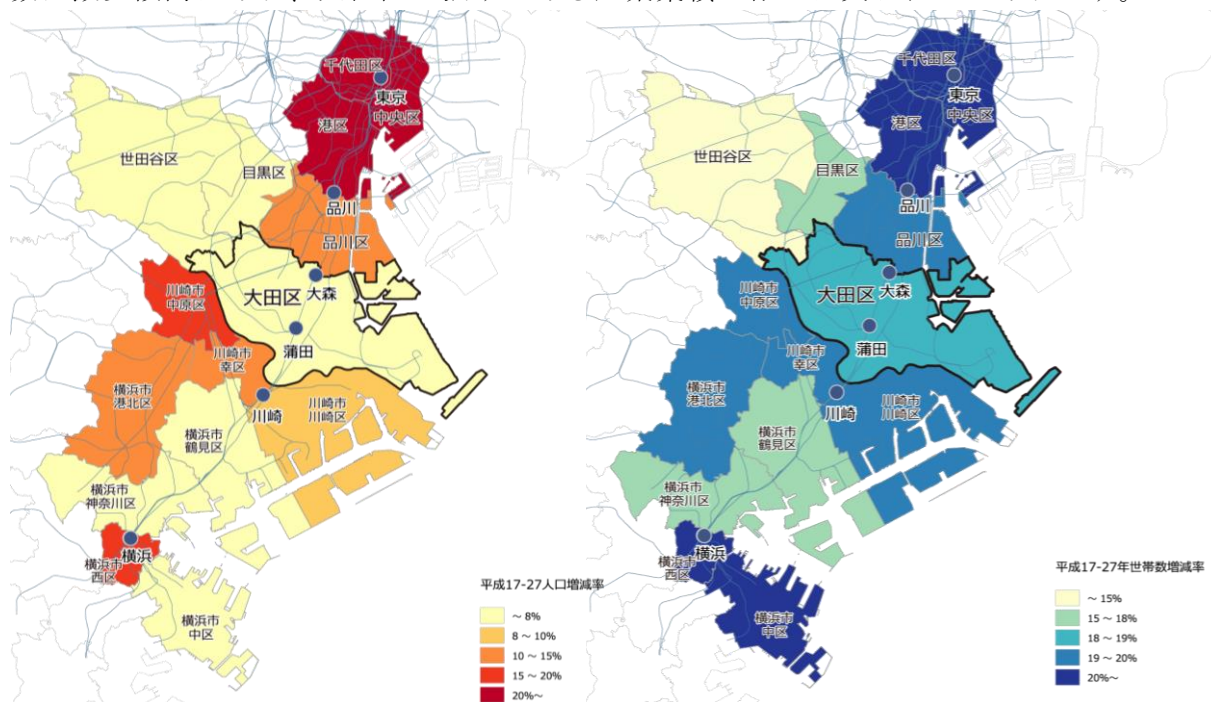


図 総人口の増減（H17-H27）

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

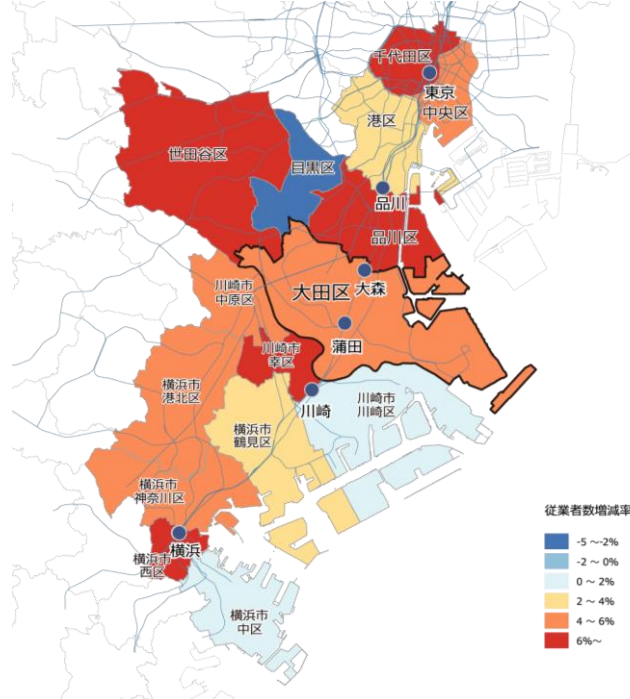


図 従業者数の増減（H24-H28）

出典 平成24、28年経済センサス活動調査

(2) 将来の変化

人口動態やライフスタイルの変化、技術革新の進展など、将来の変化を想定します。

【将来人口 i 地域力（協働）、a 活力】

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。

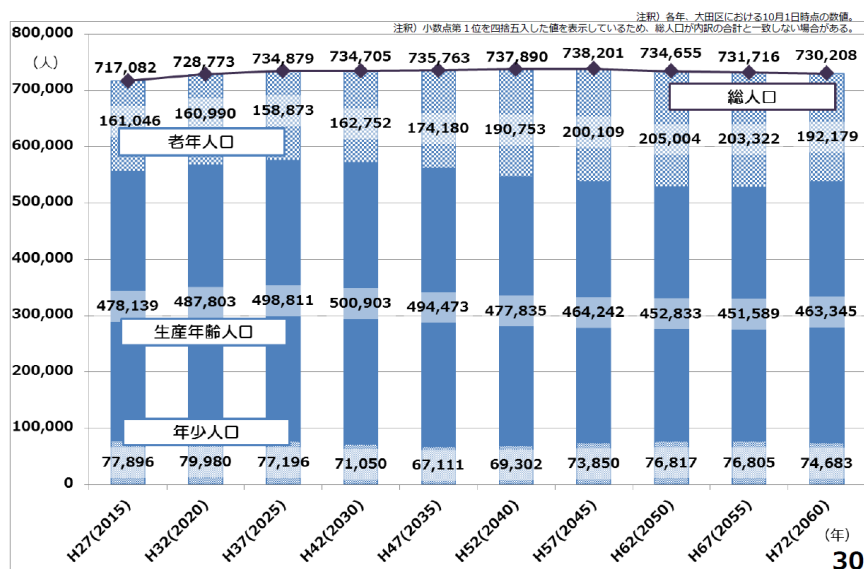


図 大田区の年齢別将来人口

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

【c 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。

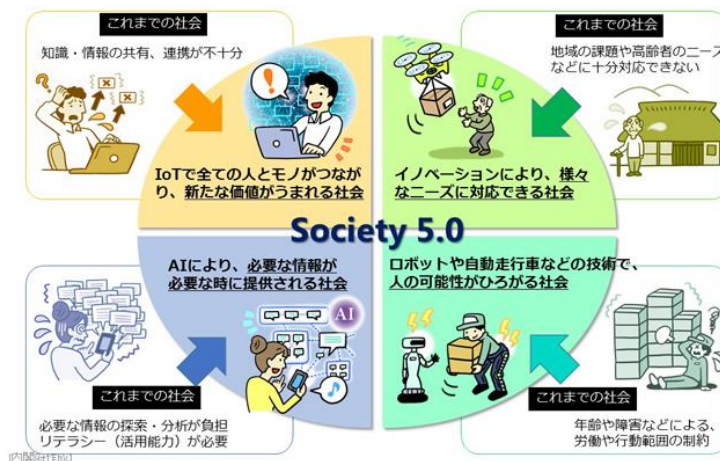


図 Society5.0 の考え方

出典 内閣府

【e 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

【1 環境】

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。

(3) 大田区の現状と都市づくりの成果

統計資料をはじめとした基礎データ等から現状を整理します。

1) 各分野での主な成果や課題

1 【a 活力（土地利用）】

- 区全体で見ると、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。
- 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ています。
- 「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」「大森駅周辺地区グランドデザイン」「空港臨海部グランドビジョン2030」「おおた都市づくりビジョン」等を策定し、拠点等のまちづくりが進捗しました。

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

「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）

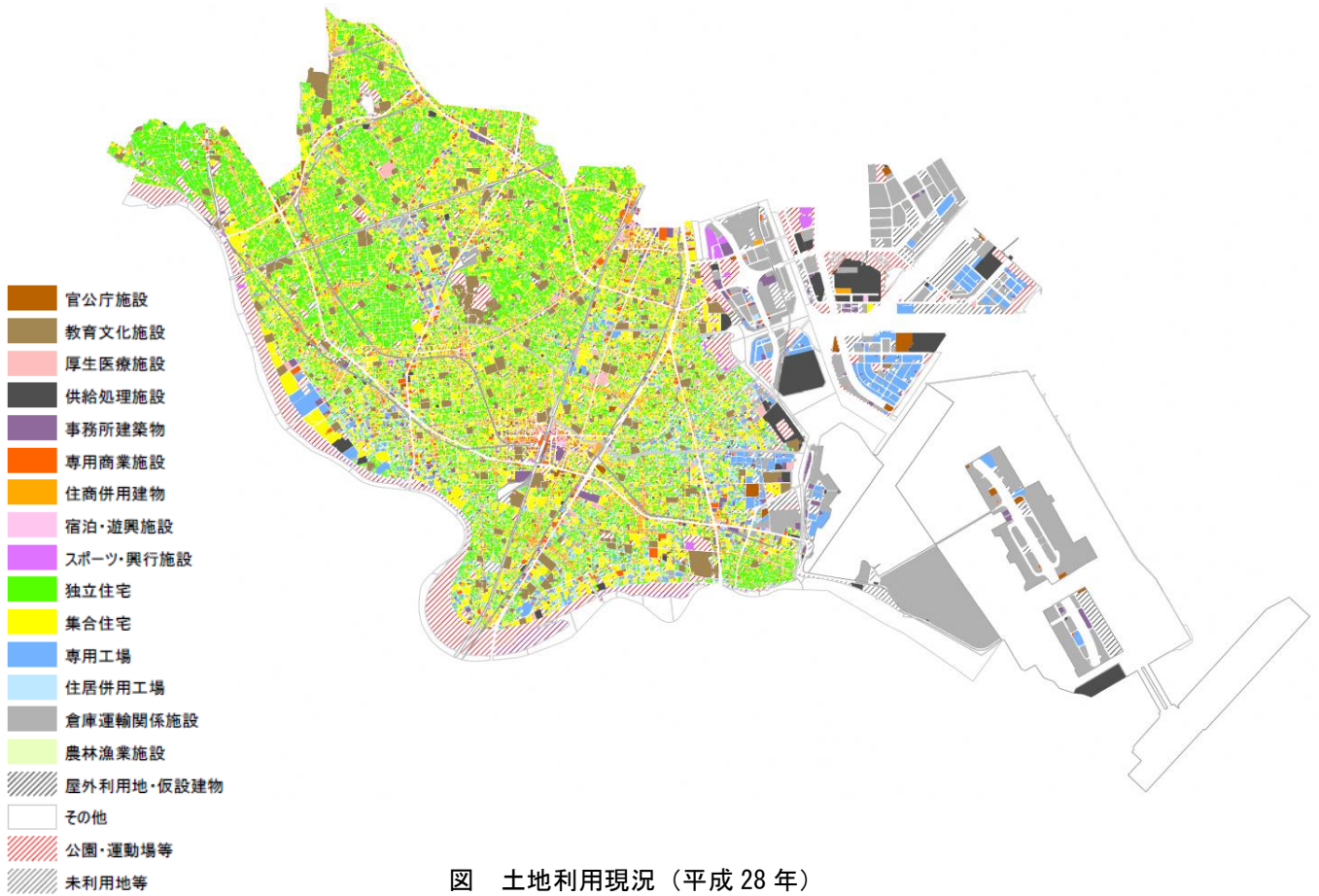


図 土地利用現況（平成28年）

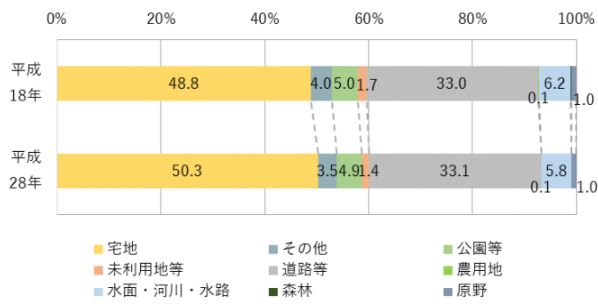


図 土地利用比

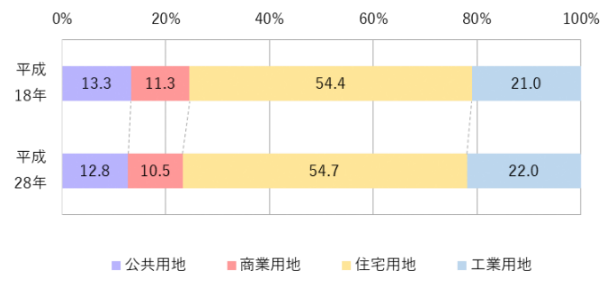


図 宅地利用比

出典 平成18年、28年土地利用現況調査

2 【e 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。
- 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。
- 自転車走行環境整備の距離は平成30年度で39,900m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。

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

出典 道路の総延長：「大田区政ファイル」(H23、R2)

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」

3 【k 水と緑】

- 公園の新設、拡張整備面積は10年間で累計15.16haでした。
- 平成21年度調査と平成30年度調査の緑被率の変化をみると、20.47%から18.32%に減少しました。
- 平成22年度調査と平成30年度調査を比較すると「緑の多さに満足している区民の割合」は53.2%から58.6%に増加しました。
- 「大田区環境基本計画（後期）」「大田区緑の基本計画 グリーンプランおおた」を策定し、水と緑のまちづくりが進捗しました。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
公園の新設、拡張整備面積累計	0ha (平成 20 年度)	17.19ha (令和 2 年度)
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する区民の割合	53.8% (平成 25 年度)	50.0% (平成 30 年度)

出典 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」

4 【安全・安心】

- 不燃領域率、不燃化率、耐震化率は向上しました。
- 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。
- 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。また、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」を新おおた重点プログラム[令和 3 年度～5 年度]に包含する形で策定しました。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
不燃領域率	大森中地域 64% (平成 18 年度) 西蒲田地域 54% (平成 18 年度) 羽田地域 45% (平成 18 年度)	大森中地域 65.7% (令和元年度) 西蒲田地域 67.3% (令和元年度) 羽田地域 52.9% (令和元年度) 以上、参考値
延焼遮断帯形成率	大森中地域 70% (平成 18 年度) 西蒲田地域 17% (平成 18 年度) 羽田地域 100% (平成 18 年度)	大森中地域 74% (平成 29 年度) 西蒲田地域 38% (平成 29 年度) 羽田地域 100% (平成 29 年度)
不燃化率	大田区全体 60.3% (平成 18 年度) 23 区平均 60.7% (平成 18 年度)	大田区全体 64.1% (平成 28 年度) 23 区平均 65.6% (平成 28 年度)
耐震化率	75.6% (平成 18 年度)	88.0% (平成 29 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」

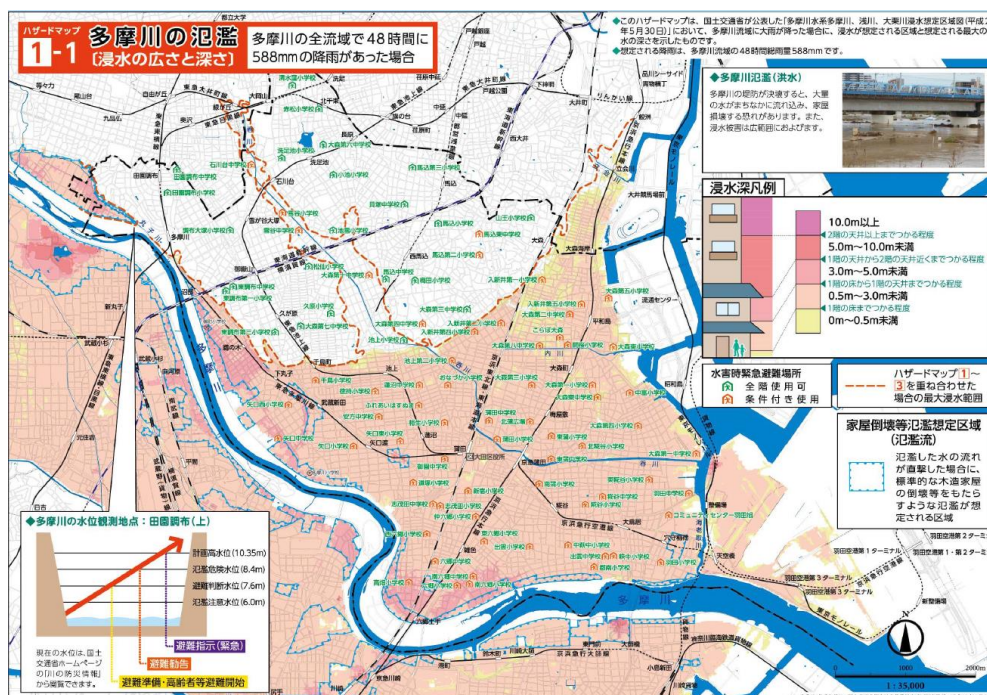


図 洪水ハザードマップ 多摩川の氾濫(浸水の深さと広さ)

出典 大田区ハザードマップ風水害編(令和 2 年 4 月)

5 【g 生活（福祉・子育て等）】

- 「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が進んだと感じる区民の割合」は向上しました。
- 大田区スポーツ推進計画等に基づき、スポーツ・健康まちづくりが進められています。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
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 「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」

6 【f 地域（拠点）】

- 大田区の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。継続的な調査や対策の検討が必要です。
- 大田区の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。
- 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。
- 「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。

	現行計画策定前後の参考値	最新値
大田区の空家の状況	空家数 61,790 戸 空家率 14.8% (平成25年度)	空家数 48,450 戸 空家率 11.3% (平成30年度)
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 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」

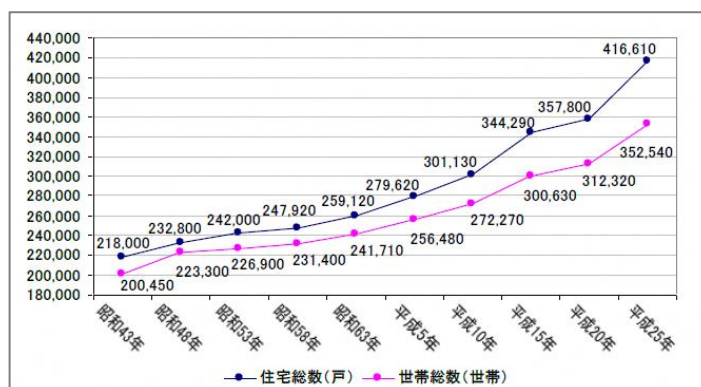


図 住宅数と世帯数の推移

出典 大田区住宅マスタープラン（平成29年11月）修正版

7 【c 産業 / b 国際化】

- 産業大分類別の製造業事業所数の構成比率は低下していますが、その反面、従業員数や新設事業所数（累計）は増加しています。
- 「大田区企業立地促進基本計画（第2次）」に基づき企業誘致や区内企業の持続的操業支援を行い、産業振興を推進しました。
- 商店街活性化については、コミュニティ強化、ソフト事業やPR活動により、商店街のにぎわいを創出しました。
- 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）

	現行計画策定前後の参考値	最新値
大田区内の従業者数	334,046 人 (平成 23 年度)	349,551 人 (平成 28 年度)
新設事業所数（累計）	1,764 事業所 (平成 23 年度)	4,930 事業所 (平成 28 年度)
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）

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」
国土交通省 空港管理状況調査（各年）

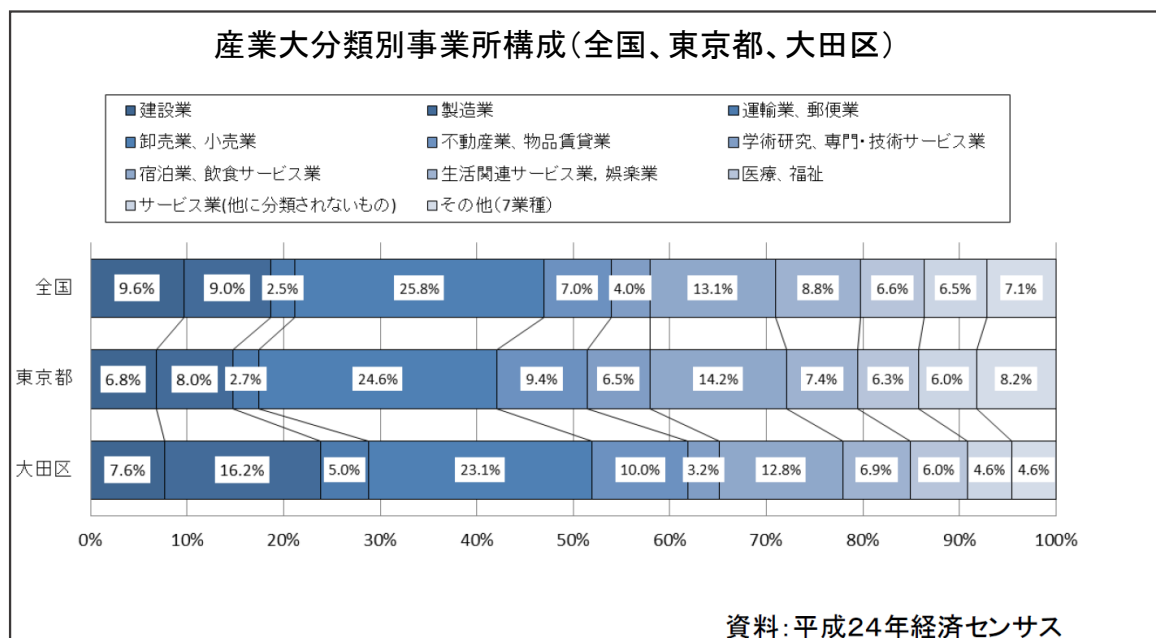


図 産業大分類別事業所数

出典 大田区企業立地促進基本計画（第二次）（平成 27 年）

8 【h 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。
- 「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。

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

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

9 【i 環境】

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

	現行計画策定前後の参考値	最新値
大田区の温室効果ガス排出量	3,261 千 t/年 (平成 20 年度)	3,137 千 t/年 (平成 30 年度)
大田区のエネルギー消費量	37,506 TJ/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) 区、地域での主な成果

広域連携の動向

- ・大田区と川崎市との産業連携に関する基本協定締結（平成25年4月）
- ・国道357号東京湾岸道路多摩川トンネル（平成28年2月事業着手）
- ・羽田連絡道路整備（平成29年6月工事着手、令和3年7月「多摩川スカイブリッジ」に名称決定）
- ・新空港線整備促進（平成28年4月、交通政策審議会による答申）
- ・自転車シェアリング広域連携に関する協定締結（締結者：広域連携11区 令和2年10月1日）
- ・自転車シェアリング広域連携に関する協定締結
（締結者：広域連携11区、㈱ドコモ・バイクシェア 令和2年10月1日）

など

公共施設等の整備動向

- ・大田区総合体育館の整備（平成24年3月）
- ・障がい者総合サポートセンター（さぼーとびあ）整備
（平成31年3月）
- ・勝海舟記念館の整備（令和元年9月）
- ・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）

など



出典：さぼーとびあ パンフレット

地域における都市づくりの動向

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）
- ・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



出典：京急蒲田駅付近
連続立体交差事業について

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）
- ・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

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）



出典：HANEDA GLOBAL WINGS
ホームページ

など

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



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



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

- ・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 主な関連計画

都市計画マスタープランは、区の計画や東京都の方針等と連携しながら都市づくりを進めます。

1) 「大田区基本構想」(平成20年10月)

20年後の大田区の目指すべき将来像を提示し、今後の大田区のまちづくりの方向性を明らかにした最も基本となる考え方を示します。

2) 「大田区基本計画」(「新おおた重点プログラム」(令和3年3月))

大田区基本構想の実現に向け、個別目標ごとの施策を総合的かつ体系的に示します。

3) 「おおた都市づくりビジョン」(平成29年3月)

都市計画マスタープランの前回改定以降に生じた社会情勢の変化等を加味した上で、都市計画マスタープランの具体化に向けて、区民と共有しながらまちづくりを推進していくための明確なビジョンを示します。

4) 「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月 東京都)

2040年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示したものです。大田区は概ね「新都市生活創造域」に位置付けられており、「駅を中心に機能を集約した拠点が形成されるとともに快適な住環境を再生・創出」「多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場となり、魅力ある個性を発揮」することなどが示されています。

5) 「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 東京都)

都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定める計画であり、区市町村の都市計画マスタープランはこの計画に即して定めます。「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、令和2年度に改定を行いました。

6) 「東京ベイ eSGプロジェクト」(Version 1.0)(令和3年4月 東京都)

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計画です。令和島を含む中央防波堤においては、テクノロジーの巨大実装エリアを創出する先行プロジェクトが示されています。

04 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 都市の将来像

将来都市像

都市づくりのテーマ



第4章 部門別方針

第5章 地域別方針

都市づくり方針

特性図



第6章 実現に向けて

都市計画マスタープランの進行管理

05 都市づくりの課題

都市づくりの現状と関連計画を踏まえ、都市づくりの課題を以下のとおり整理します。新型コロナウイルス感染症の流行が拡大し、新たな都市づくりの課題が顕在化しました。ただし、都市づくりは10年、20年の単位で考えるものでもあり、感染症の見通しも不透明であることから、新たな課題に対しては状況変化に応じて柔軟に対応します。

a 活力

大田区は工業や商業を主体とした産業都市から、住宅を中心とした都市に移行しつつあると考えられます。地域特徴を踏まえ、産業が活動しやすい環境を維持し、活力ある都市活動を支えることが課題です。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た広域拠点性の向上が求められます。そのため、中心拠点における都市づくりの推進と相互の連携や、持続的な成長に資する活力あふれる拠点の形成、質の高い都市空間による魅力向上が必要です。また、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、多様な働き方に対応した市街地整備が求められます。

b 国際化

訪日外国人の増加による国際化が進展しました。多様なニーズに対応した国際交流拠点都市としての都市づくりの推進が必要です。

c 産業

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、地域特性を活かし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、住環境と調和した土地利用や、多様な働き方に対応する環境の整備が必要です。

d 文化・観光

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場所の充実、観光資源の創出が必要です。

e 交通

交通結節点としてポテンシャルを活かしつつ超高齢社会等に対応するため、都市を支える道路・交通体系、物流増への対応、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、ウォーカブル（居心地が良く歩きたくなる）な都市空間づくりを目指して、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。

f 地域（拠点）

少子高齢化が進展し、人々のライフスタイルや価値観がさらに多様化する中、様々なニーズに対応し生活を支える拠点の魅力向上が求められます。

また、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。

g 生活（福祉・子育て等）

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、公園ストックの活用、スポーツ・健康まちづくりの推進、生活ニーズの多様化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。

h 景観

景観に配慮した住み続けたい都市を目指して、景観資源を活かした地域の個性づくりや日本の玄関口にふさわしい景観づくりが求められます。

i 地域力（協働）

幅広い年齢層の人々が活躍できるよう地域力を育む区民活動の充実が求められます。

j 安全・安心

首都直下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の可能性が指摘される中、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の対応、災害時にも都市活動と生活が継続できる迅速な復興、複合災害への対応、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公共施設におけるオープンスペースの整備が必要です。

k 水と緑

緑豊かな都市を目指して、緑の課題等の解決手法として地域のニーズに応じた柔軟な公園・河川等の維持管理や再整備、従来の公園整備に加えて、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。

l 環境

脱炭素社会の構築に向けた環境都市づくりや最新技術を活用した持続可能な都市の実現が必要です。