



【概要及び実施目的】

- 空港臨海部が有する希少な自然環境の保護・再生に加えてグリーンインフラ²⁴の利活用などを通じて、大田区における自然共生社会を実現する。
- 都心部に近い工業専用地域という特性と、希少な自然環境の双方を活用し、空港臨海部の就業環境の魅力向上や観光コンテンツの創出に寄与する。

プロジェクト名称及び内容

18	<p>生物多様性に関する普及啓発</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 希少な自然環境であり、区民にとっての憩いの場となるような緑地・水辺などにおいて、生物多様性に関する情報発信などの普及啓発を行う。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京港野鳥公園、大森ふるさとの浜辺公園など <p><small>出典) 東京都観光財団「GO-TOKYO」, https://www.gotokyo.org/jp/spot/497/index.html 2021年8月13日閲覧</small></p>	<p style="text-align: center;">東京港野鳥公園</p> 
19	<p>希少な自然環境の保護・再生</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都心部における希少な自然環境のモニタリングや環境整備を区民と連携して実施するとともに、水質改善等の活動に対しては、インセンティブを付与するなどにより自然保護と再生を行う。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部全域 <p><small>出典) 海上保安庁「東京湾環境一斉調査」ウェブサイト, https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TB_Renaissance/Monitoring/General_survey/ 2021年8月13日閲覧</small></p>	<p style="text-align: center;">官民連携による水質調査のイメージ</p> 

²⁴ 自然環境が有する機能を、社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方。

水と緑のネットワークの形成

重プロ

取組内容

- グリーンインフラの考え方にに基づき、空港臨海部が有する多様な自然環境や生物多様性を保全し、人々が良好な環境で健康に過ごすことが出来る持続可能で魅力ある地域づくりを図る。
- 屋上緑化や自然環境と調和したオフィス空間などの形成、道路空間の緑化・透水性舗装、ビオトープなどの水辺空間を整備し、水と緑のネットワーク形成を行う。

想定される地域

- 空港臨海部全域

グリーンインフラの考え方



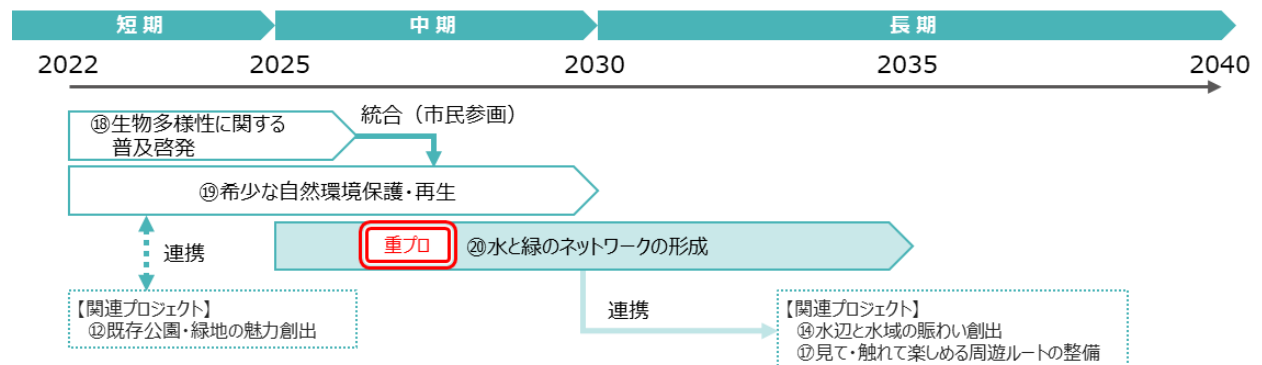
- 防災・減災や地域振興、生物生息空間の場の提供への貢献等、地域課題への対応

- 持続可能な社会、自然共生社会、国土の適切な管理、質の高いインフラ投資への貢献

出典) 国土交通省「グリーンインフラポータルサイト」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000143.html, 2021年7月30日閲覧

プロジェクトロードマップ



関連部署

まちづくり推進部、都市基盤整備部、環境清掃部

【概要及び実施目的】

- 地球温暖化対策として空港臨海部においてもブルーカーボン(海草などによる炭素の取込み)の活用や循環型社会の実現に向けた取組みを進める。
- 産業面においてもエネルギー利用の効率化や再生可能エネルギーの利用、技術開発を促進することにより、低炭素化・脱炭素化の世界的な潮流に対応し、国際競争力を高める。

プロジェクト名称及び内容

脱炭素化の推進

取組内容

- 空港臨海部の施設・低未利用地などに太陽光発電など再生可能エネルギーの導入により脱炭素化を進める。
- 工場のスマート化、拠点整備に合わせたAEMS²⁵やZEB²⁶の導入など、既存技術を活かして地域におけるエネルギー利用の効率化・最適化を図る。
- 砂浜や干潟にアマモなどの海草の生育・再生を行い、CO₂の吸収を促す。

カーボンニュートラルの産業イメージ

出典) 経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」広報資料,
<https://www.meti.go.jp/press/2020/12/20201225012/20201225012.html>, 2021年8月13日閲覧

想定される地域

- 空港臨海部の公共施設、低未利用地、工場・事業者の拠点、大森ふるさとの浜辺公園など

²⁵ Area Energy Management System の略称で、電力使用形態の異なる需要家を組み合わせ、効率的な電力融通を実現すること。

²⁶ Net Zero Energy Building の略称で、快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを目指した建物。

次世代エネルギーインフラの整備支援

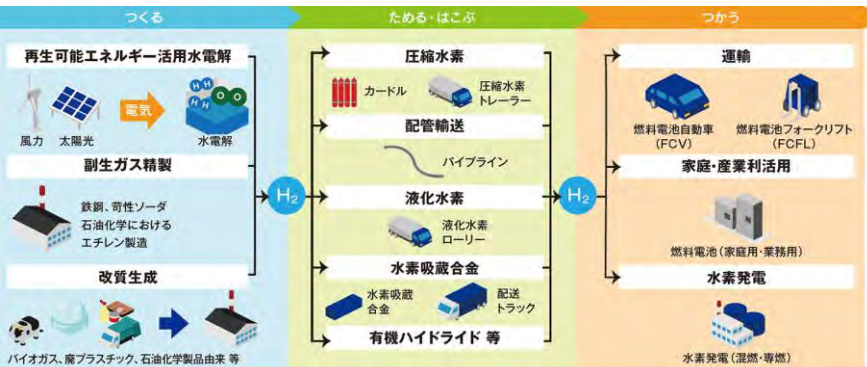
取組内容

- FCV²⁷などの環境に配慮した公共交通機関に対応する次世代エネルギー供給ステーションの整備など、新たなエネルギーインフラの整備および構築支援を行う。

想定される地域

- 空港臨海部の交通結節点など

脱炭素化に向けた水素サプライチェーン



出典) 環境省「脱炭素化に向けた水素サプライチェーン・プラットフォーム」,
https://www.env.go.jp/seisaku/list/ondanka_saisei/lowcarbon-h2-sc/demonstration-business/index.html
 2021年8月13日閲覧

循環型社会の実現に資する技術開発支援

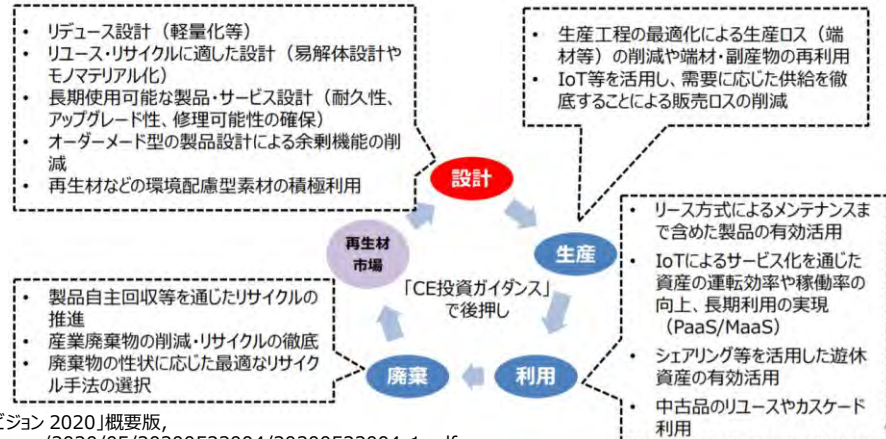
取組内容

- 民間事業者などが既存技術を活かし、空港臨海部において循環型社会の実現に資する技術開発を行うことに対し、支援を行う。

想定される地域

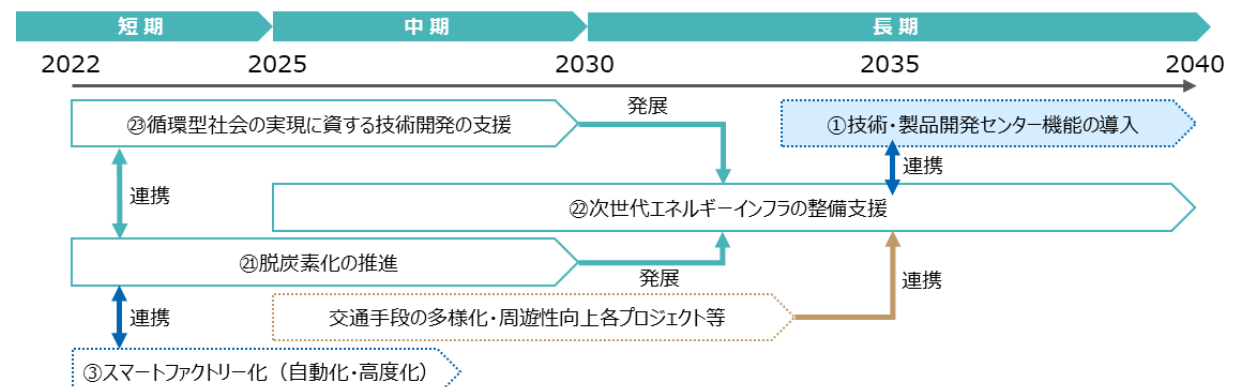
- 空港臨海部全域

循環性の高いビジネスモデルの例



出典) 経済産業省「循環経済ビジョン2020」概要版,
<https://www.meti.go.jp/press/2020/05/20200522004/20200522004-1.pdf>
 2021年8月13日閲覧

プロジェクトロードマップ



関連部署 産業経済部、まちづくり推進部、環境清掃部

²⁷ Fuel Cell Vehicle(燃料電池自動車)の略称で、燃料電池で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーを使って、モーターを回して走る自動車。

基本方針③:次世代のインフラ整備

プロジェクトテーマ: 交通ネットワークの強化

基本方針③

【概要及び実施目的】

- 「南北軸」、「東西軸」、「周遊軸」の強化・形成による空港臨海部と内陸部・島間のアクセス強化を図り、就業者や来街者の利便性向上、物流機能の強化による産業競争力を高める。

プロジェクト名称及び内容

②④	<p>「東西軸」の強化・形成 重点</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東西軸の強化のため、大森駅～臨海部間のバス通りを中心に、大量輸送、時間帯による優先道路化を推進するとともに、PTPS²⁸や MaaS などの交通システムの活用を図る。 ● 放射 18 号線、補助 36 号線など、都市計画道路の整備を促進する。 ● 既存道路空間の再配分や機能向上のための道路整備を行う。
②⑤	<p>「周遊軸」の強化・形成</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 物流の円滑化や安全面を強化するため、京和橋などの交通渋滞緩和を図る。 ● 空港臨海部へ安全かつ円滑に移動するための道路・設備などの整備を行う。 ● 自転車などパーソナルモビリティの利用促進を図る。

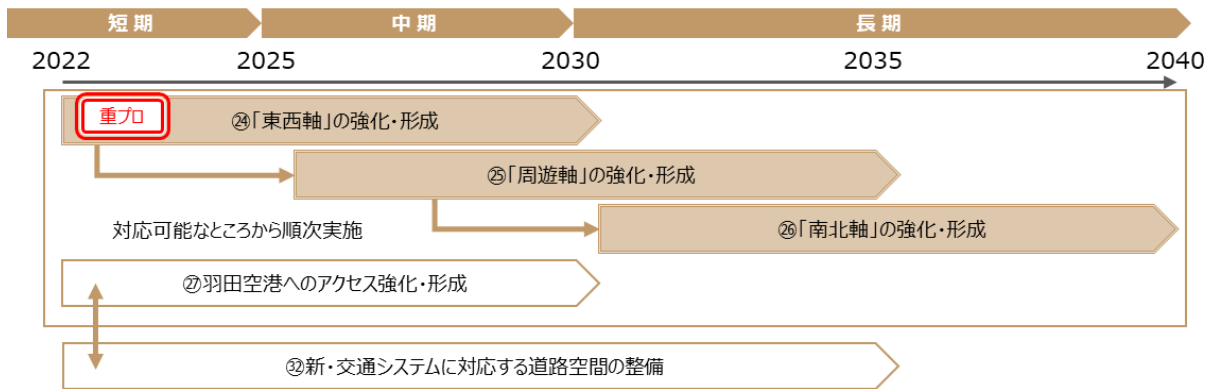
内陸部～空港臨海部交通アクセス強化

²⁸ Public Transportation Priority System の略称で、交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。

	「南北軸」の強化・形成
②6	取組内容 <ul style="list-style-type: none"> ● 国道 357 号の立体化、多摩川トンネル、第二東京湾岸道路の整備促進、東京外かく環状道路などの整備を促す。 ● 交通量の分散化、道路ネットワークの強化を図るために、海岸通り（都道 317 号）の昭和島から環状八号線までへの延伸などを促す。
	羽田空港へのアクセス強化・形成
②7	取組内容 <ul style="list-style-type: none"> ● 羽田空港へのアクセス強化に向け新空港線の整備を行う。 ● MaaS による空港利用者の移動のフレキシビリティ向上、接続バス導入による輸送キャパシティ増加、自動運転シャトルバスの運行などを行う。



プロジェクトロードマップ



関連部署 鉄道・都市づくり部、まちづくり推進部、都市基盤整備部

【概要及び実施目的】

- 就業者や来街者の利便性向上を目的として、空港臨海部の交通結節点の拠点機能を強化する。
- 整備する拠点は空港臨海部の災害対応力強化・BCP 強化の観点から、災害時には復旧・復興拠点として活用できるような機能をもたせる。

プロジェクト名称及び内容

防災拠点機能の強化

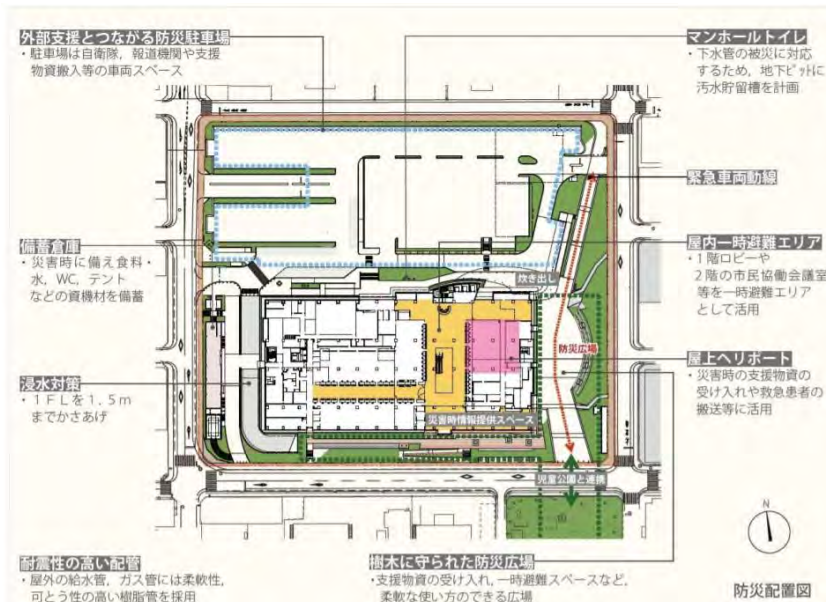
取組内容

- 空港臨海部の既存施設などを活用しつつ、災害時に「食、水、電気など」を島部の地域に供給する防災拠点機能を整備、強化する。
- 大規模災害時や感染症発生時にも活用できるオープンスペース（公園・道路など）の整備を行う。



想定される地域

- 流通センター駅周辺、羽田イノベーションシティ周辺など

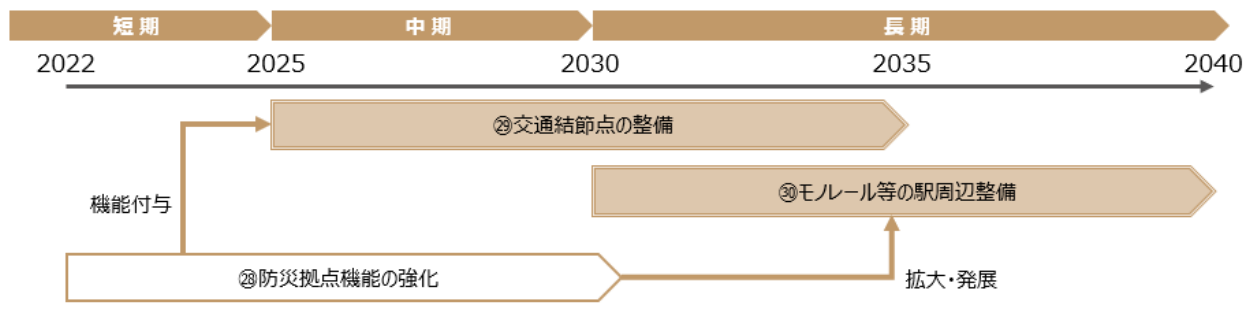
防災拠点の機能イメージ



出典) 国土交通省「防災拠点等となる建築物の機能継続に関わる事例集」, <https://www.mlit.go.jp/common/001292553.pdf>
2021年8月13日閲覧

29	<p>交通結節点の整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通結節点が整備されていない地域については、空港臨海部の周遊性向上のために必要な交通結節点を新設する。 ● 既存の交通結節点及び新設する交通結節点は、災害時の一時的な避難所活用など、防災の機能も踏まえた整備を行う。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 京浜島、令和島、羽田イノベーションシティ周辺など <p>出典) 国土交通省道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」, https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf 2021年8月13日閲覧</p> <p style="text-align: right;">様々な交通モードの接続・乗り換え拠点のイメージ</p> 
30	<p>モルール等の駅周辺整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 立地ポテンシャルに応じた段階的な交通結節機能の導入を図る。具体的には、自動運転バスやパーソナルモビリティの乗降所など、新たな交通システムの導入に合わせて機能拡張を行う。 ● 施設の建替えや開発を機に民間活力を活用し、交通結節機能を整備する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 流通センター駅、天空橋駅など <p>出典) 国土交通省道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」, https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf 2021年8月13日閲覧</p> <p style="text-align: right;">都市交通ターミナルのイメージ</p> 

プロジェクトロードマップ



関連部署 鉄道・都市づくり部、まちづくり推進部、空港まちづくり本部、都市基盤整備部

図 5-3 「拠点機能強化」の内容及びロードマップ

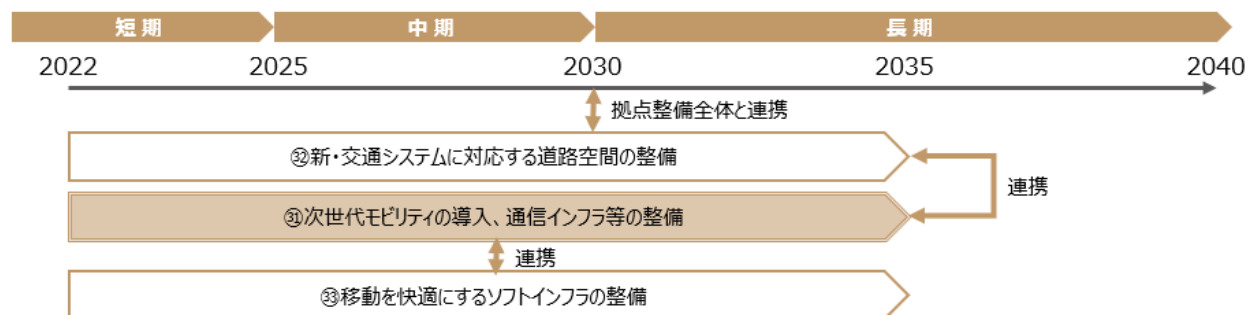
【概要及び実施目的】

- 空港臨海部の交通円滑化のために自動運転バス・パーソナルモビリティなどの新技術を導入する。
- 新技術を導入した新・交通システムに対応するために、燃料補給の拠点、通信インフラの整備、専用レーンの設置などの道路空間の整備を図る。

プロジェクト名称及び内容

<p>31</p>	<p>次世代モビリティの導入、通信インフラ等の整備 重加</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転バスやパーソナルモビリティなど、新・交通システムを担う次世代のモビリティ²⁹の導入を図る。次世代モビリティの導入にあたっては、EV・FCV など環境負荷の小さいものの導入を促し、持続可能な社会の実現に寄与する。 ● 自動運転バスやパーソナルモビリティなどのサービスを提供するために必要となる通信インフラや乗降所などを空港臨海部の交通結節点や拠点施設に整備する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部全域 <p>出典) 国土交通省道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」, https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf 2021年8月13日閲覧</p> <p style="text-align: right;">低炭素な交通システムのイメージ</p> 
<p>32</p>	<p>新・交通システムに対応する道路空間の整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転バスや物流トラックの隊列走行、パーソナルモビリティなどの新・交通システムに対応するため、専用レーンの設置などの道路空間の整備を図る。 ● 将来的な水上交通システムなどを含め、多様な交通手段に対応する道路空間・交通結節点を整備する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部全域 <p>出典) 国土交通省道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」, https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf 2021年8月13日閲覧</p> <p style="text-align: right;">隊列走行の専用道路と連結・解除拠点のイメージ</p> 

プロジェクトロードマップ



関連部署 都市基盤整備部、まちづくり推進部

²⁹ 環境性能に優れた自動車(燃料電池自動車や電気自動車、天然ガス自動車など)や空飛ぶクルマ、ドローン等を指す。

【概要及び実施目的】

- 内陸部から空港臨海部、島内・島間の周遊性向上を図るために、移動を快適にするソフトインフラの整備を行うと共に、航路・空路を含む多様な交通手段による交通ネットワークの拡充を行う。

プロジェクト名称及び内容

33

移動を快適にするソフトインフラの整備

取組内容

- 内陸部から空港臨海部、島内・島間の移動を途切れなく快適なものとするため、京浜島・流通センター・大森ふるさとの浜辺公園などを交通結節点とし、空港臨海部各所への移動・周遊のためのパーソナルモビリティの導入に加え、MaaS システムなど、ソフトインフラの整備を行う。
- 並行して実施する道路空間の再整備や MaaS システムの導入に合わせて、空港臨海部におけるパーソナルモビリティの公道利用に関する規制緩和を図る。

想定される地域

- 空港臨海部全域

出典) 国土交通省 HP, <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japa-aas/promotion/> 2021/4/30 確認

MaaS システムのイメージ

34

水上交通システムの構築

取組内容

- 空港臨海部の周遊性向上、羽田空港とのアクセス強化などのため、航路を活かした水上交通ネットワークの構築、自動運航船の導入など、舟運を空港臨海部の新たな交通手段として確立する。

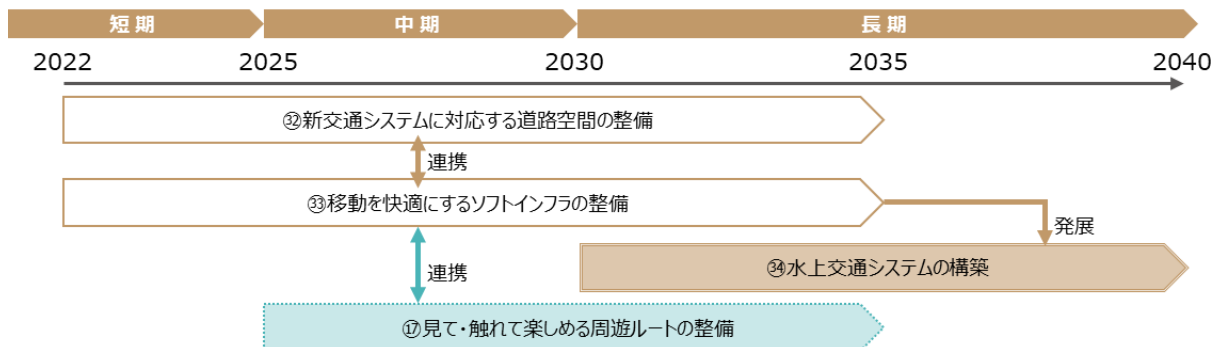
想定される地域

- 大森ふるさとの浜辺公園船着場、羽田イノベーションシティ周辺船着場など

船着場

舟運ルートイメージ

プロジェクトロードマップ



関連部署 **まちづくり推進部、都市基盤整備部**

5.3 プロジェクトロードマップ

基本方針①:高度な産業の集積拠点

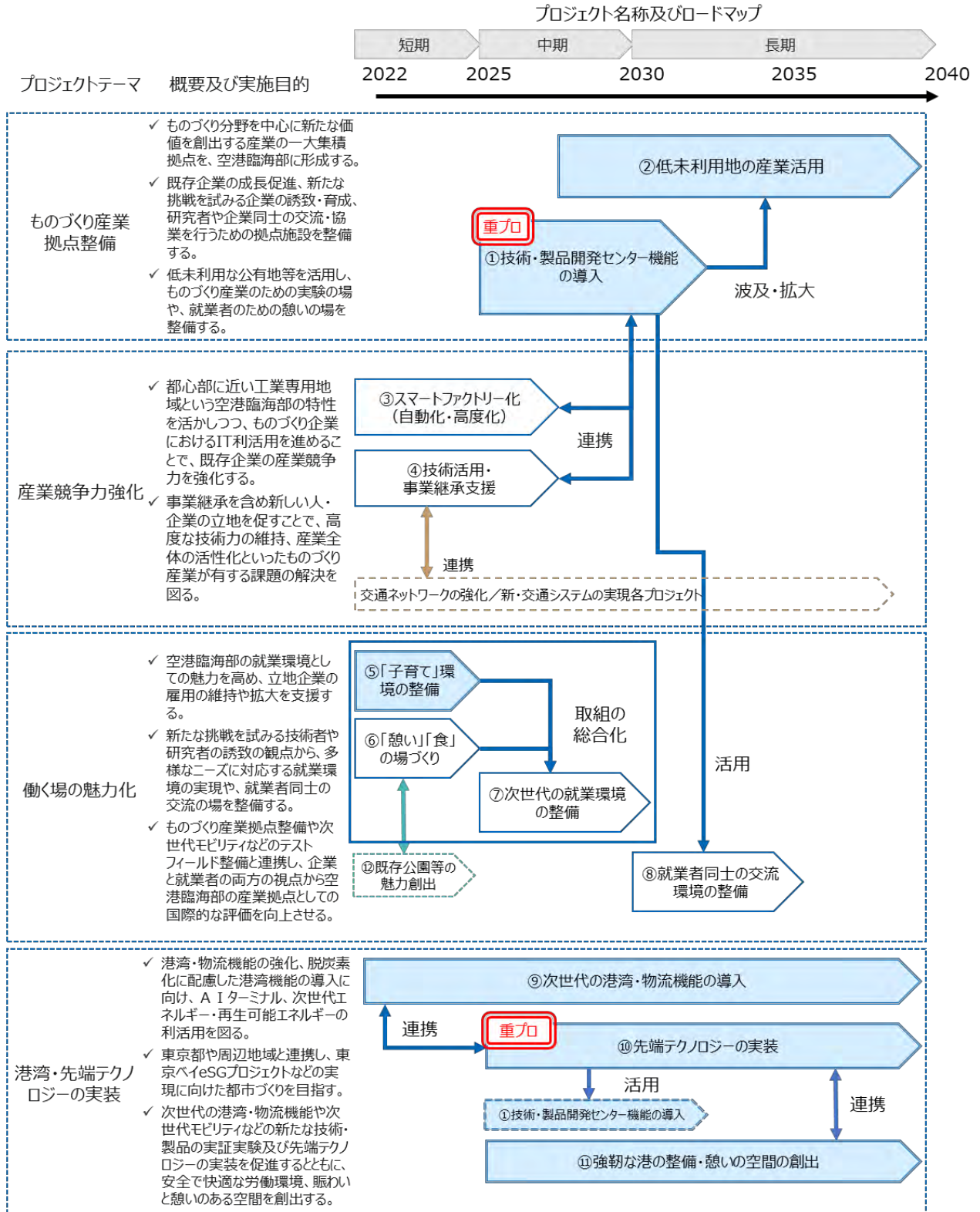


図 5-4 「高度な産業の集積拠点」 ロードマップ

基本方針②:人の活動と自然の調和

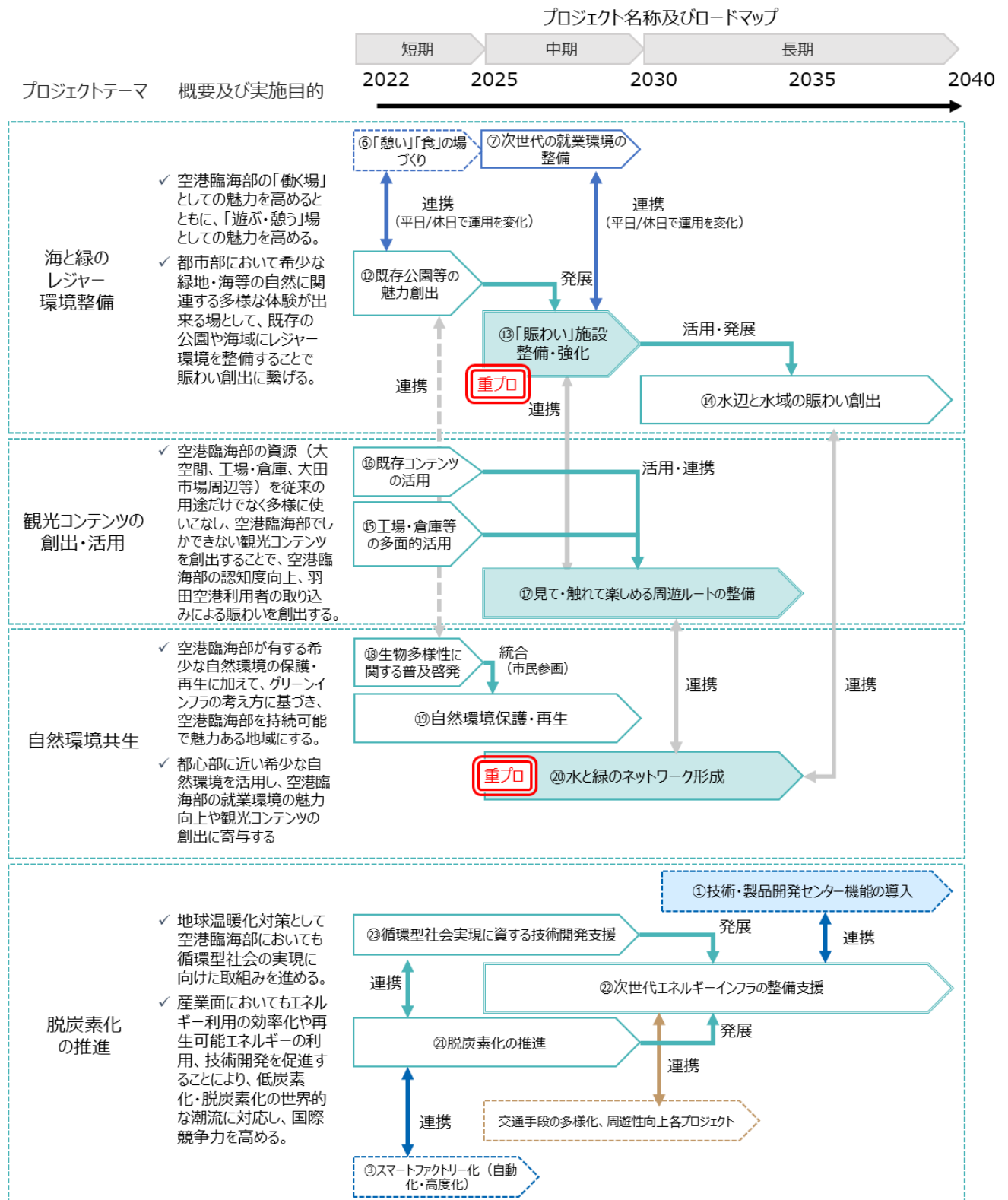


図 5-5 「人の活動と自然の調和」ロードマップ

基本方針③:次世代のインフラ整備

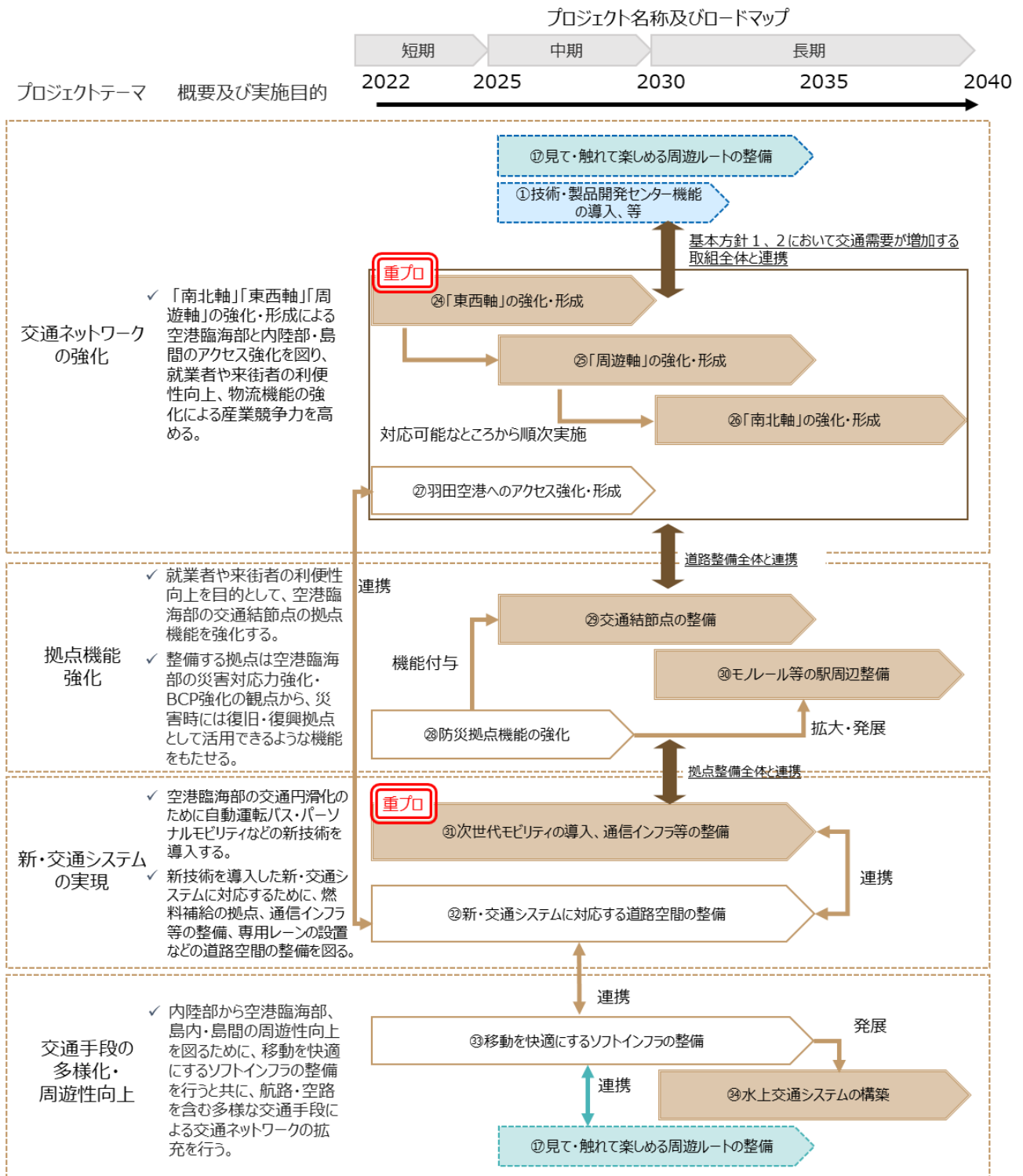


図 5-6 「次世代のインフラ整備」 ロードマップ

6. 実現に向けて

6.1 ビジョン 2040 の実現に向けて

ビジョン 2040 で定める将来像を実現するためには、前述のプロジェクトを行政が単独で行うのではなく、区民、事業者、大学等の教育機関、行政などの関係主体が連携してまちづくりに取り組むことが必要不可欠です。区では、大田区公民連携基本指針に基づき、民間企業などをはじめとした多様な主体の参画機会の充実や連携を一層推進することで、空港臨海部の地域力を強化し、ビジョン 2040 に基づいて持続可能なまちづくりを進めてまいります。

また、重点プロジェクトに定めた事業については、他の関連するプロジェクトへの影響やビジョン 2040 の実現に向けた波及効果が大きいことから、前述の関係主体と連携を図りつつ、重点的に取り組むことで、効果的・効率的に将来像を実現してまいります。

ビジョン 2040 の実現に向けて、行政を含めた関係主体に期待される役割は以下のとおりです。

① 民間事業者

空港臨海部はモノづくり産業を中心とした多くの事業者が活動する地域であり、将来像の実現においても必要不可欠な存在です。既存企業が保有する高度な技術やノウハウ、新たに地域に加わる事業者から新たな視点や人材の供給を受けることで、地域課題を解決しつつ、産業拠点としての空港臨海部の競争力を高めていくことが期待されます。

② 大学等の教育機関

大学等の教育機関は、前述の民間事業者や行政と連携しながら、既存企業の技術力を含めた空港臨海部の地域資源を発掘することが期待されます。また、課題解決のための取組みを通じて、将来像を実現するための担い手を育成する存在となることが期待されます。

③ 行政

行政は、前述のプロジェクトに対して民間事業者を中心とした関係主体が取り組む際に、障害となり得る法令や行政上の手続きなどが円滑に進むように支援することが求められます。また、将来像の実現に向けて、民間事業者などへの側面的な支援だけでは十分な達成が見込めない場合は、行政が主体的に関与しつつ、実行主体を組成するなどの役割が期待されます。

④ 区民

空港臨海部は、主に工業専用地域という特性もあり、区民にとっては働く・憩うといった目的で、地域外から通う地域という位置付けにあると考えられます。一方で将来像の実現に向けては、誰もが使う場として区民自身も関係主体の一人であるという認識に基づいて、より良い空港臨海部の実現に向けた取組みに主体的に参加することが期待されます。

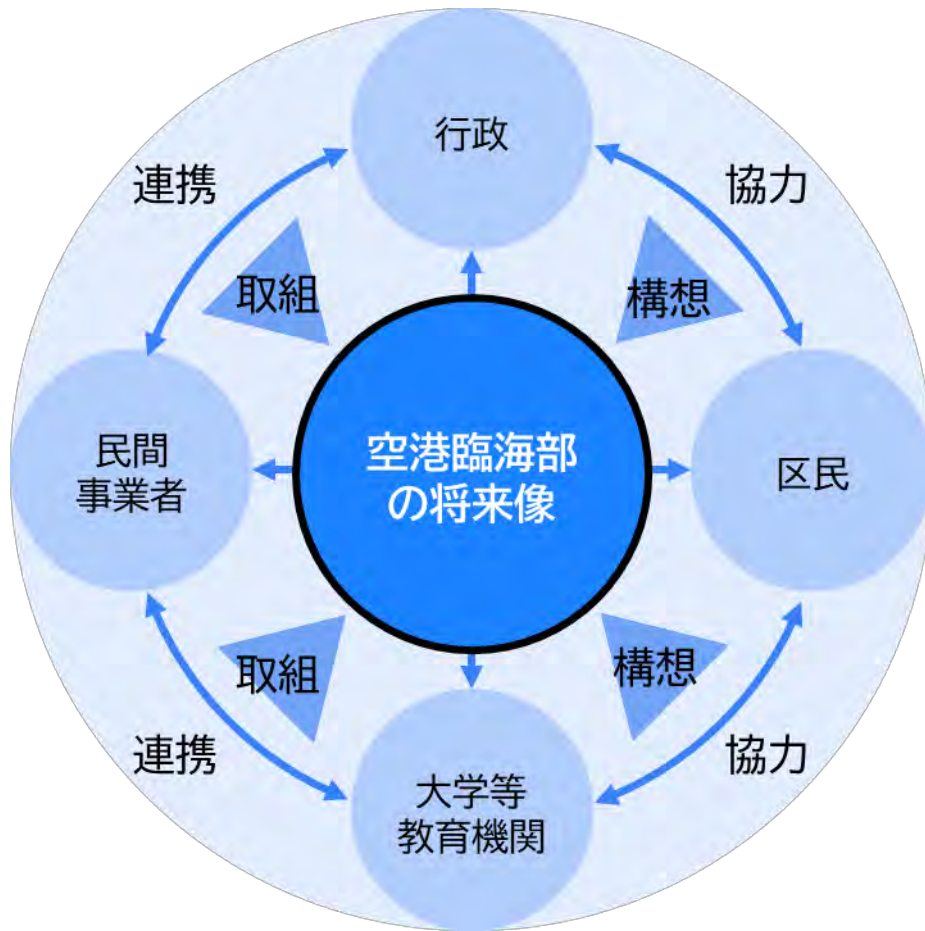


図 6-1 空港臨海部の将来像実現に向けた関係主体の連携イメージ

空港臨海部グランドビジョン 2040(素案)

令和〇〇年(20××年)〇〇月

大田区 まちづくり推進部 都市計画課
