

第2章 景観特性と景観形成の基本方針

1) 大田区の成り立ち

(1) 先土器時代～江戸

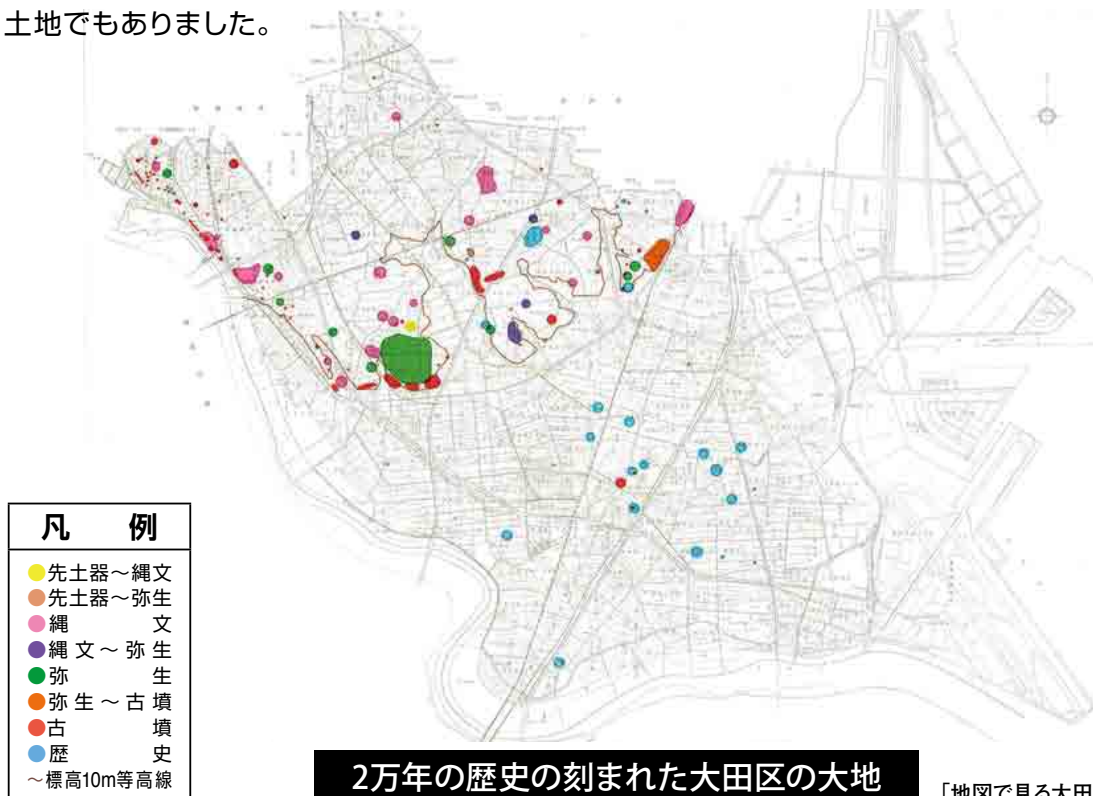
大田区の地形は、武蔵野台地の東端にあたり、久が原台、荏原台と呼ばれる北西部の台地部と多摩川、呑川、内川が運んできた土砂が堆積した南東部の低地部というように、大きく二つに分かれます。

先土器時代(約25000～15000年前)の遺跡が発見されたのをはじめ、台地部の辺縁部まで海が入り込んでいた縄文時代(約6500～2300年前)には貝塚を伴った集落が区内各地に見られます。弥生時代(2世紀)の久が原遺跡には、1000戸以上の住居跡があったと推定されています。また、古墳時代(4～7世紀)には、多摩川台古墳群をはじめとする数十に及ぶ東京最大の古墳群が造成されるなど、台地部には古くから人々が住んでいました。

低地部が大きく変わったのは、六郷用水の開削による低地部の水田化でした。関東を領地とした徳川家康は、慶長2年(1597年)、平坦な低地でありながら、水不足であった多摩川下流域の水田化をめざし、農業用水の工事を命じました。多摩川左岸(大田区、世田谷区、狛江市)は、六郷用水として、現在の狛江市から武蔵野台地の国分寺崖線に沿って大田区まで開削が行なわれ、慶長16年(1611年)に完成しました。これにより低地部は、「城南の米蔵」として大きな役割を持つ水田地帯に変身しました。

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糀谷、羽田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。

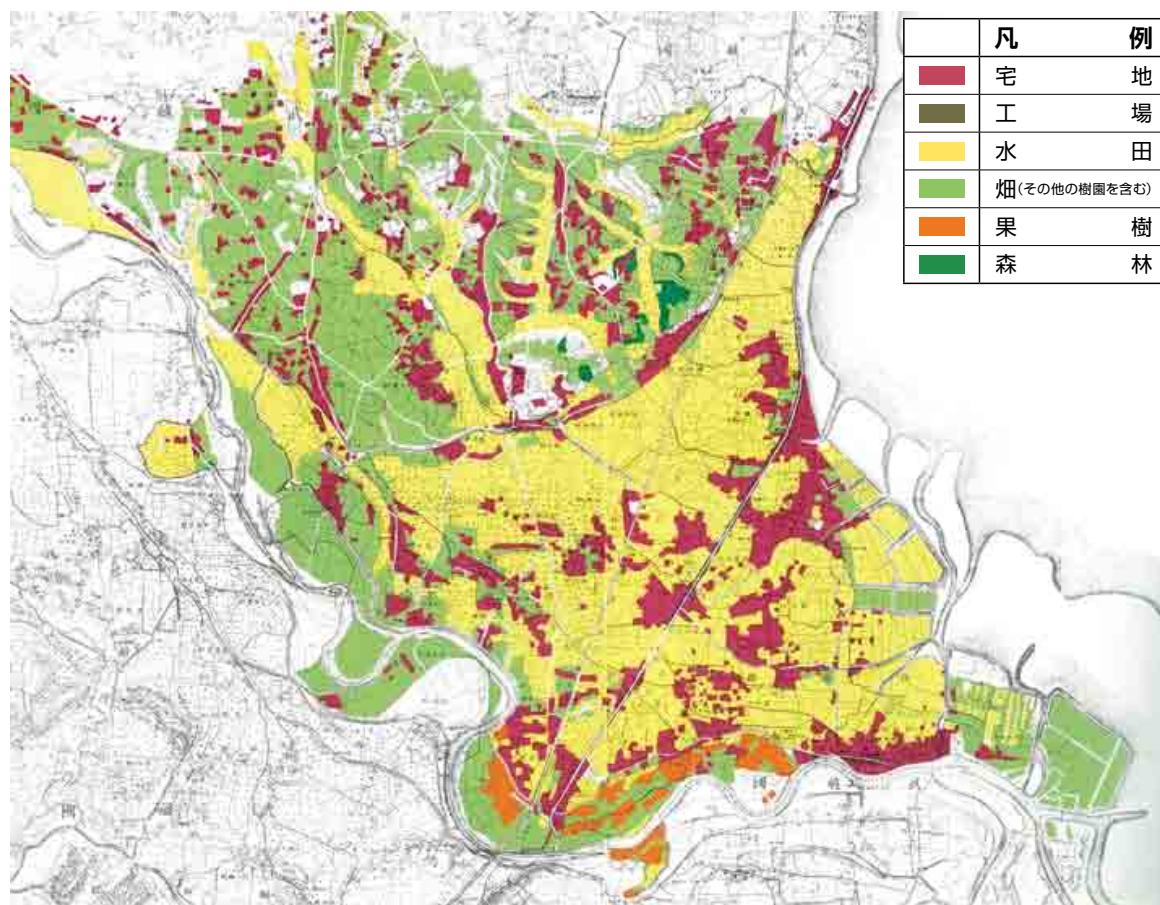
また、海岸沿いは、東海道の街道筋であったため、交通の要所となり人の往来の多い土地でもありました。



(2) 明治

江戸時代から引き続き、明治においても、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。

明治5年(1872年)に新橋～横浜間に鉄道が開通し、明治9年(1876年)大森駅が開業したのを始め、京浜電気鉄道(現在の京浜急行電鉄)の運行開始、ガス製造所の立地など、徐々に都市施設が整備され始めます。六郷の多摩川沿いでは梨などの果物が栽培され、大森では江戸時代に始まった麦わら細工から発展した麦わら産業が盛んでした。



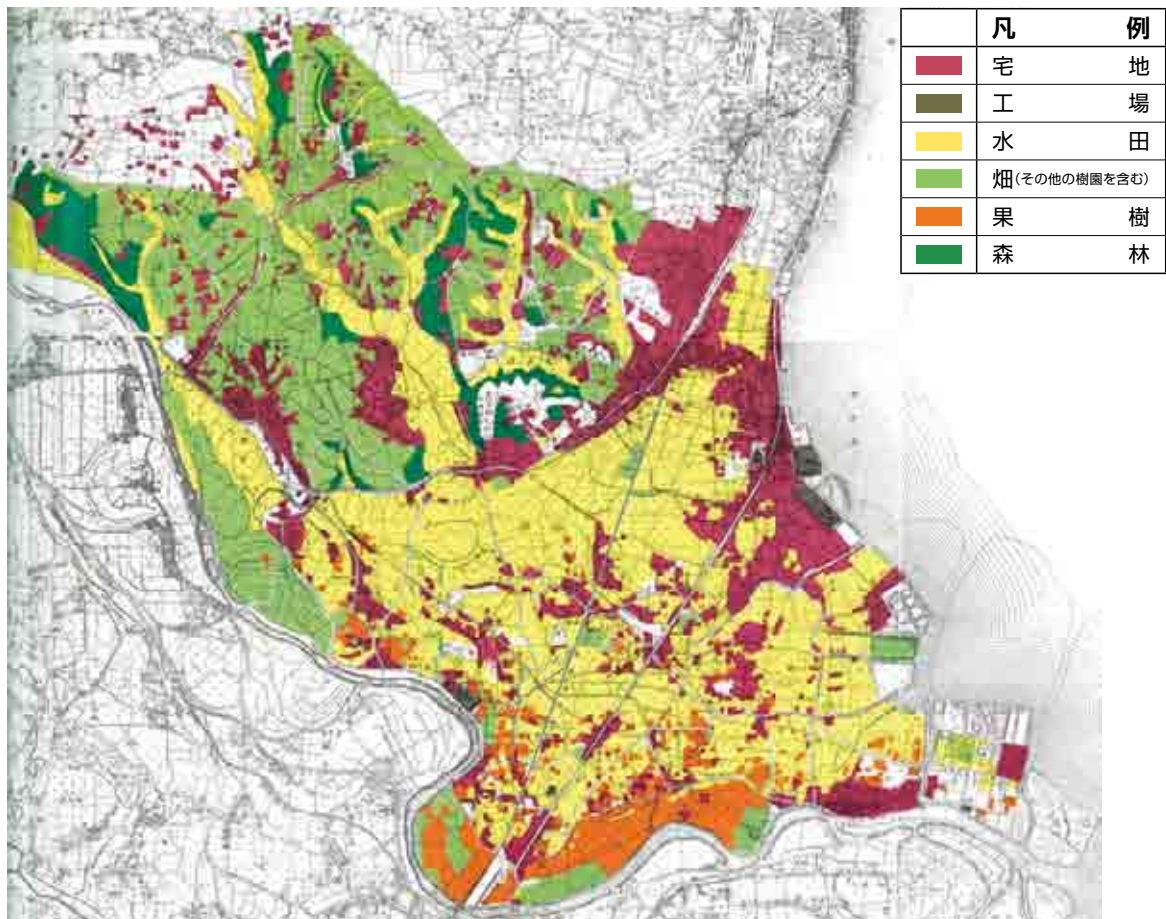
明治の土地利用 [明治14年(1881年)]

[地図で見る大田区]より

(3) 大正～昭和初期

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、東京の住宅地、工業地へと変貌を遂げます。松竹キネマの蒲田撮影所の開設、山王・馬込地区への文化人の移住など、各地で新しい動きが起きました。特に蒲田では蒲田モダンとも呼ばれた文化的な隆盛がありました。郊外電車である池上電気鉄道(大正11年(1922年)現東急電鉄)目黒蒲田電鉄(大正12年(1923年)現東急電鉄)が開通し、多摩川流域の田園調布、洗足は「田園都市」構想によって計画的な宅地造成がなされました。その背景には、大正5年(1916年)より耕地整理事業が始まり、宅地と工場用地の造成が促されたことが大きな要因としてあります。また、大正12年(1923年)関東大震災を契機に、東京市全体で宅地の郊外化に拍車がかかり、大田区においても各地で耕地整理が行われ、田畑の宅地化が進みました。田園調布、久が原、池上、馬込などの台地部が戸建住宅地に、多摩川沿いや臨海部の低地部では工場の建設が相次ぎ、軍需産業を始めとした工場立地の基盤となりました。耕地整理事業は、区域面積の75%にあたる約3000haが対象となり、人口は大正9年(1920年)約8万人から昭和19年(1944年)約56万人と約7倍に増加する一方、昭和16年(1941年)工場数は5000を超え、従業員数は約16万人へと、大きく発展しました。しかし、第2次世界大戦の空襲により、区内の多くが焼失することとなりました。

昭和7年(1932年)市域拡張により、馬込、東調布、池上、入新井及び大森の5つの町が大森区に、矢口、蒲田、六郷及び羽田の4つの町が蒲田区となり、東京市へ編入されました。現在の大田区は昭和22年(1947年)、大森区と蒲田区の2区の合併により誕生し、両区から一字ずつとって命名されました。



大正期の土地利用 [大正6年(1917年)]

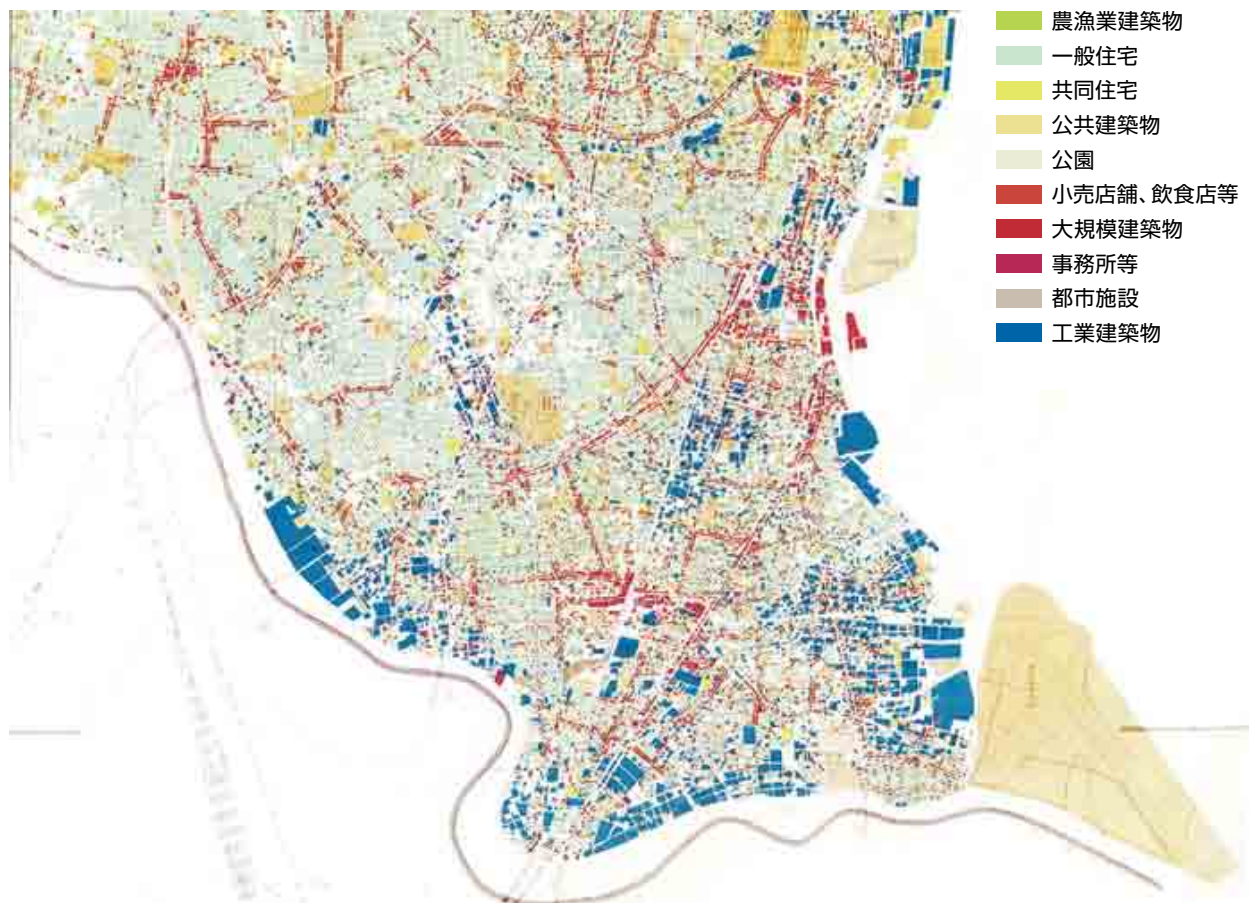
[地図で見る大田区]より

(4) 戦後～現在

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。

昭和20年(1945年)進駐軍により海老取川以東の羽田鈴木町、羽田穴守町、羽田江戸見町の全住民への立退き命令が出され接收。その東側を埋立て、ハネダエアベースとして空港が大拡張されました。その後、昭和27年(1952年)日本に返還され東京国際空港となりました。航空機騒音の解消を目的の一つとして、昭和50年代後半から空港の沖合展開が始まり、平成22年(2010年)のD滑走路の供用開始をもって、拡張は一段落しました。

なお、平成22年10月には、24時間国際空港となり、沖合展開事業に伴い生じた、羽田空港跡地第1ゾーンは、平成23年12月に国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」として区域指定を受け、国際交流の進展とさらなる環境変化を迎えています。



昭和中期の土地利用 [昭和35年(1960年)]

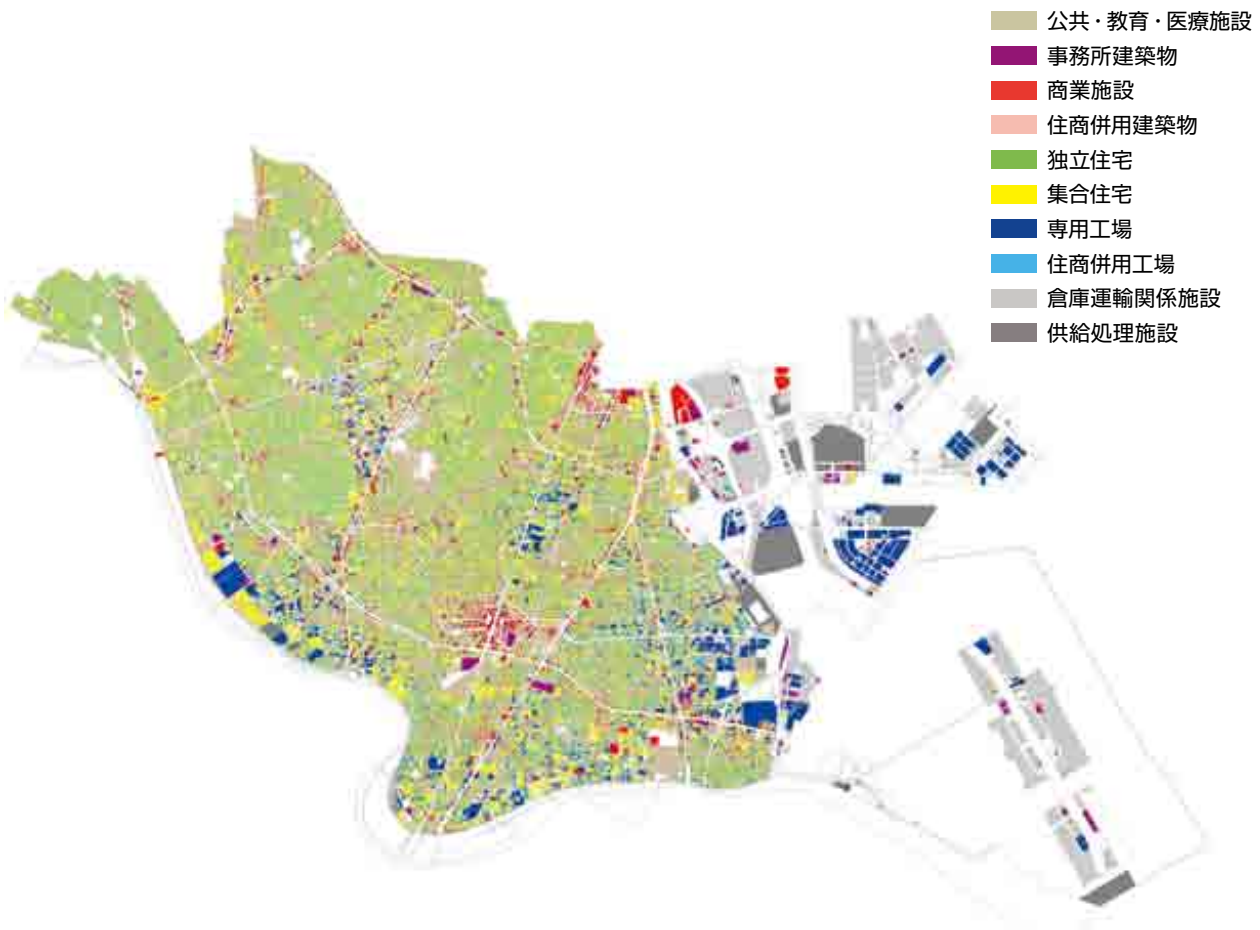
「地図で見る大田区」より

また、昭和30年代の都市化に伴い、漁場環境の悪化が進みます。さらに東京港の港湾整備計画が浮上し、昭和37年(1962年)12月東京港の埋め立てが開始されることにより、地元漁師は漁業権を放棄し、江戸時代から栄えた海苔産業は300年にわたる海苔養殖業に幕を降ろしました。海苔干場等の敷地には工場やアパートなどが建てられました。

臨海部では、その後埋立事業や高速道路などのインフラ整備が行なわれるとともに、内陸部からの工場移転や流通業務施設や供給処理施設などの立地が進み、交通の要所、産業・物流の拠点となっています。

六郷用水は、大正・昭和にかけて急激な都市化が進み、水田は激減し、生活排水路として変容していきました。昭和21年(1946年)用水組合も廃止され長い役割を終えました。その後、暗渠化され、道路や緑道として利用される中、大田区の中に豊かなせせらぎの水辺を持ちたいという思いをこめ、昭和57年(1982年)より、旧用水周辺を親水散策路に改修する旧六郷用水散策路整備が始まりました。

現在、内陸の台地部や低地部では、住宅地と商店街が広がっています。大田区は工場が集積する地区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の用途転換が進んでいます。



現在の土地利用 [平成18年(2006年)]

〔大田区土地利用現況図〕より

2) 景観特性

- 大田区の景観特性を自然、歴史及び生活文化の3つに分けて整理します。

(1) 自然

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と、大きく3つの地域に分かれており、土地利用もその地域によって異なっています。

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、山王の住宅地や池上本門寺周辺においてまとまりのある緑をつくり出しています。

③ 起伏に富んだ地形を特徴づける坂道

- 南北崖線は呑川の侵食により左岸(図：右側)が荏原台、右岸(図：左側)が久が原台となっており、左右の丘が川を挟むような地形となっています。これにより、谷と丘が複雑に入り組んだ起伏のある地形が形成され、緑や湧水が多く、台地部の特徴的な景観をつくりだしています。大小様々な坂道が景観上のアクセントとなり、その中でも約50か所は名称が付けられ人々に親しまれています。

④ 海、河川、運河、池などの様々な表情を持つ水辺

- 多摩川河口から品川区との境までの空港臨海部では、運河に面する道路や公園をはじめとする各所から東京湾、運河、空港、港などの開放的な景観を楽しむことができます。また、運河沿いには規模の大きい公園が点在し、それぞれに特徴的な景観を有しています。
- 広い川幅と蛇行する流れが特徴的な景観をつくる多摩川は、河川敷には野球場やテニスコートなどが整備されています。川沿いはサイクリングやランニングを楽しむ人々にも広く利用されるなど、都会に残された豊かな自然を感じることができる場所となっています。
- 区の中央部を流れる呑川は、台地部から低地部、そして海へと、区を横断する河川です。台地部の住宅地では、随所に桜並木や小公園などが整備されており、身近な水辺として多くの人に親しまれています。低地部のJR蒲田駅・京急蒲田駅周辺では、川幅が広く交通量の多い橋梁が架かるなど都会的な印象が強くなります。また河口部では、周囲に工場が立地し、水量も多く海風が香り、海の近さを感じることができます。
- 内川や丸子川でも川沿いに並木が整備され、散歩などで川沿いを楽しむ人も多く、住宅地にうるおいをもたらす貴重な自然資源といえます。
- 区の北西部に位置する洗足池や小池は、開放的な景観を楽しむことができる、区民の憩いの場です。特に洗足池は、区の名勝にも指定されている特徴的な場所といえます。

⑤ 特徴的な街路樹、緑道、緑地

- 大田区を横断する桜のプロムナードやガス橋通りのケヤキ並木、田園調布駅西側のイチヨウ並木、旧六郷用水散策路や旧呑川緑地など特徴的な景観を有する街路樹や緑道が整備されています。



● 自然に関する景観特性



(2) 歴史

① 歴史が感じられる街並み

- 数多くの社寺が集積する池上本門寺周辺、大正末期から昭和初期の住宅地の面影を残し、かつて多くの文士が住んでいた馬込や山王、漁師町の面影を残す路地と宅地内の緑が印象的な羽田漁師町など、各所に歴史ある街並みが残っています。
- 田園都市のモデルとして開発され、放射状に広がるイチヨウ並木が印象的な田園調布や、耕地整理によって形成された、格子状の街区とゆとりある宅地が広がる久が原など、特徴的な近代の住宅地景観が残っています。

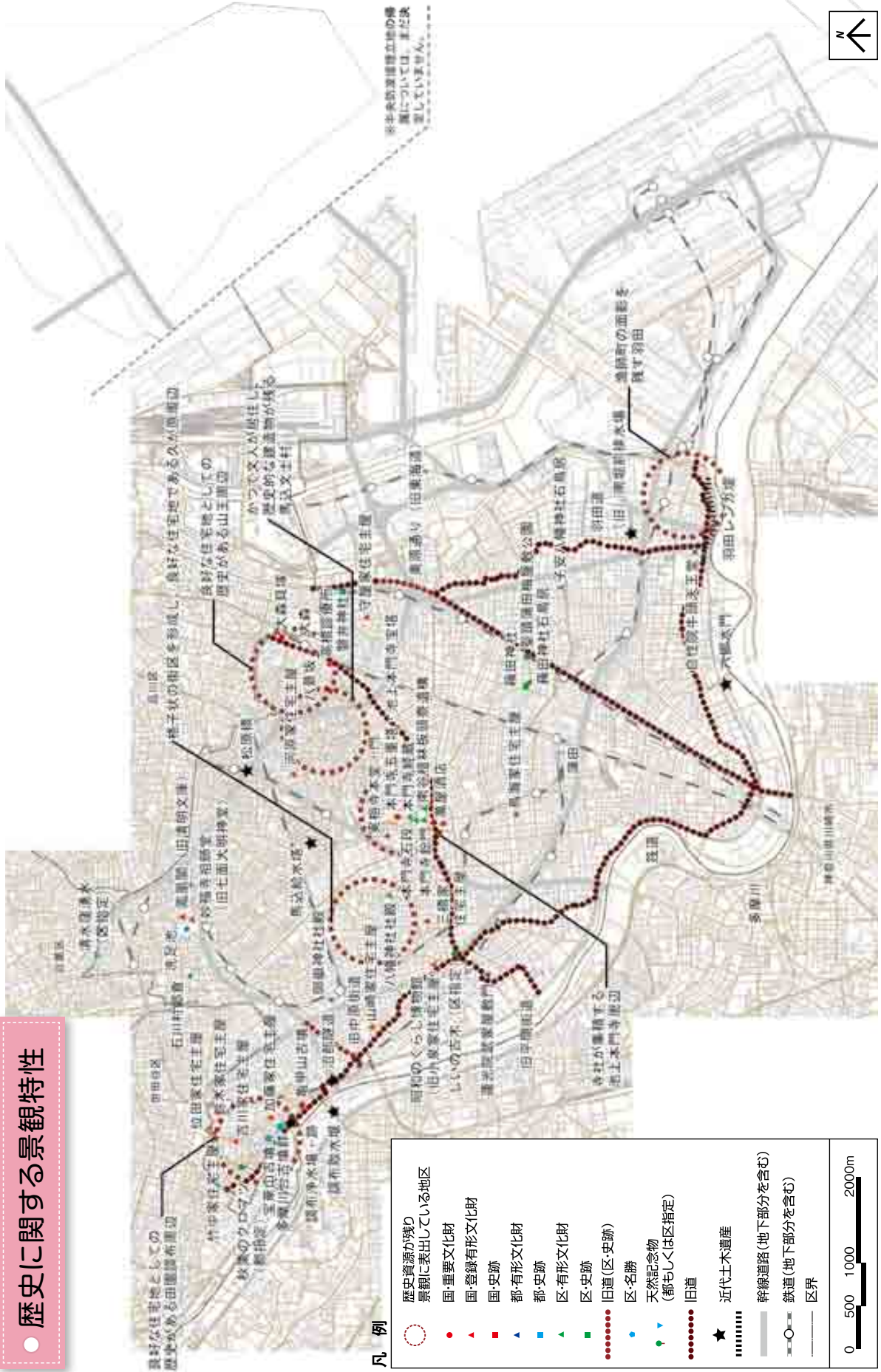
② 区内に残る旧街道

- 区の史跡に指定されている美原通り（旧東海道）や旧中原街道は、沿道の各所にその当時の面影を感じることができます。また、東海道から分岐し羽田までつながっていたとされる羽田道、旧東海道より以前に東海道としての機能を果たしていた旧平間街道（池上道）、奥多摩から切り出した木材を運ぶ筏師の帰り道であったと言われる筏道など、区内にはいくつもの旧道があります。

③ 多様な歴史資源

- 国の史跡に指定されている大森貝塚や亀甲山古墳、東京都の史跡に指定されている多摩川台古墳群や宝萊山古墳など、歴史上重要な遺跡があります。
- 池上本門寺や洗足池などの周辺には、国の登録有形文化財等の歴史的建造物が集積し、歴史を感じさせる趣のある景観が形成されています。
- 歴史的に重要な土木遺産としては、六郷水門や羽田レンガ堤などが挙げられます。六郷水門は昭和6年（1931年）に竣工した水門であり、雑色運河と呼ばれたところの雰囲気を残しています。また羽田レンガ堤は大正7年（1918年）から行われた河川改修工事で作られたものです。現在は多摩川の堤防線形がずれているため、住宅地の道路に沿ってレンガ造りの堤防が約1kmにわたり残されています。その他区内には、馬込給水塔や沼部隧道、調布浄水場跡、調布取水堰、(旧)南前掘排水場など、水に関連するものを中心に土木遺産が残されています。

● 歴史に関する景観特性



(3) 生活文化

① 多様な土地利用

- 台地部には良好な住宅地が広がり、低地部には大森・蒲田を中心とした商業地及び多摩川沿い・大森南に多い住工混在地、また空港臨海部には、工場や流通施設、供給処理施設、港湾施設、空港施設などが多く立地するなど、区内は地域ごとに多様な土地利用がなされています。
- また、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」等の羽田空港跡地利用に関する計画や京浜急行線の連続立体交差事業に伴う再開発計画など新しいまちづくりの動きがあります。
- 主要な交通の結節機能を有し、商業業務や情報、文化など都市の多様なサービス機能の維持、集積を図っていく大森駅・蒲田駅周辺、また産業や文化交流機能の集積化を図っていく羽田空港跡地やその周辺地区を、中心拠点として位置づけています。

② 大森・蒲田をはじめとするにぎわいのある商店街

- 商業地については、大森・蒲田などの商業・業務施設が集積したにぎわいのある商業地や、京浜急行線や東急線の駅を中心とした地元の人々が利用する商店街があります。大森・蒲田は駅を中心に商店街が面的に広がり、小規模な店舗と大型小売店舗が混在する区の商業拠点となっています。その他の地区では、駅を中心とした小規模店舗が並び、地元根付いた商店街が形成されています。台地部の商店街では周辺の住宅地と調和した落ち着いた着きを、また低地部の商店街ではにぎわいと親しみを感じることができます。

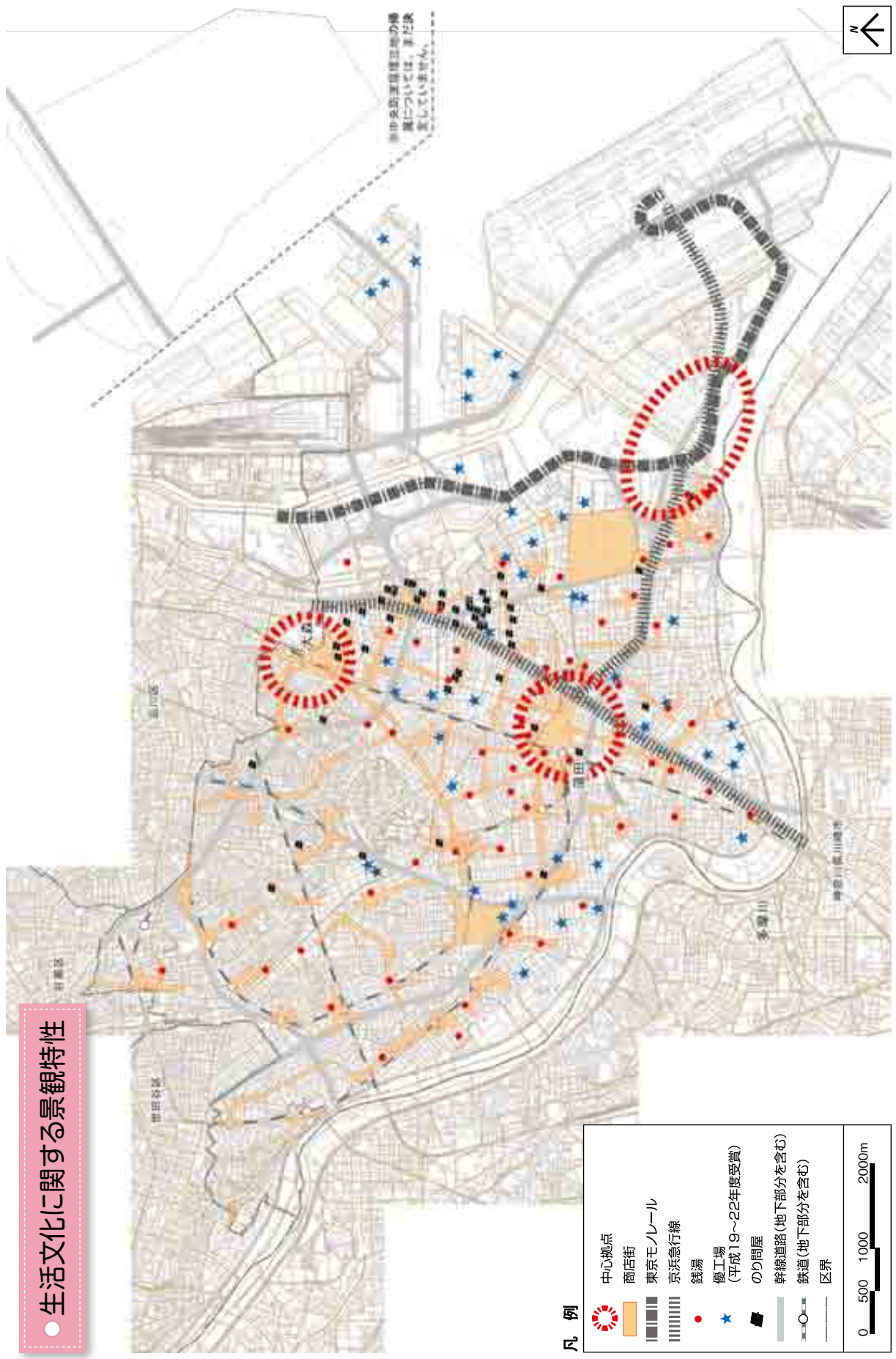
③ ものづくりのまちである大田区を特徴づける工業地

- 大森南から本羽田、また下丸子にかけての地域は大田区の工業発祥の地であり、大小の様々な工場により特徴的な景観が形成されています。
- 空港臨海部では、大規模な工場団地が形成されています。
- 大田区では一定の要件を満たす工場を「優工場」として認定しています。

④ 大田区の大きな特徴となる生活文化に関連する資源

- 区内には、銭湯が約50ヶ所あり、23区では一番多く、昔ながらの銭湯建築が残るものもあります。
- 大森は海苔の養殖の発祥の地ともいわれており、昭和37年(1962年)に漁業権を放棄するまで、日本の海苔の生産と流通の中心的な役割を果たしてきました。このような背景から大森周辺には海苔問屋が数多く集積しています。また、大森ふるさとの浜辺公園の整備に伴い、大森海苔のふるさと館が完成し、海苔文化の発信拠点となっています。

● 生活文化に関する景観特性



凡例

	中心拠点
	商店街
	東京モノレール
	京浜急行線
	銭湯
	優工場 (平成19~22年度受賞)
	のり問屋
	幹線道路(地下部分を含む)
	鉄道(地下部分を含む)
	区界
0 500 1000 2000m	

3) 景観形成の基本方針

- 大田区の景観を形成している要素である「自然」、「歴史」、「生活文化」、更に空港臨海部が日本の玄関口であるという大きな特徴を踏まえて、「自然を活かした景観づくり」、「歴史と文化を活かした景観づくり」、「地域の個性を育む景観づくり」及び「日本の玄関口にふさわしい景観づくり」の4つの基本方針を掲げます。
- 4つの基本方針は、それぞれ異なる視点から体系的に整理しましたが、一つの景観は様々な要因が複雑に絡み合って成立していることから、それぞれの基本方針間の連携にも意識しつつ、良好な景観形成に努めていきます。

基本方針1 地形、水辺、緑などの自然を活かした景観づくり

①崖線の緑と調和した景観づくり

- 大田区の台地部を縁取る緑として、国分寺崖線及び南北崖線(荏原台、久が原台)の緑の連続性の保全と再生を図ります。景観という視点のみならず、生物多様性の保全という視点からこれらの緑や崖線内に点在する湧水の保全を図り、崖線の緑と調和した景観づくりを進めます。
- 国分寺崖線については、東京都景観計画の景観基本軸という位置づけを踏まえ、重点的に景観形成を図る地区を指定し、崖線の緑の維持・保全をめざすとともに、崖線と一体的な緑を形成している多摩川台公園や田園調布せせらぎ公園などとともに、崖線の緑との連続性に配慮した景観形成を図ります。
- 南北崖線は、池上本門寺周辺や山王周辺などにおける地域のまちづくりの動きと連携し、地域特性を活かしつつ、崖線や緑の連続性に配慮した景観形成を図ります。

②地形の高低差に配慮した景観づくり

- 大田区の台地部の特徴である地形の高低差を活かした景観形成を図ります。そのため、坂道に面して建つ建築物や擁壁法面については、坂道の風情や眺望に対する配慮を求め、高低差を活かした景観形成を図ります。

③多様な水辺を活かした景観づくり

- 多摩川は、東京都景観計画において景観重要公共施設に位置づけられており、区としても重要な景観資源であると考えていることから、多摩川及び多摩川沿いの市街地を、重点的に景観形成を図る地区として指定し、川や緑地などと川沿いの建築物が調和した景観の形成を図ります。また対岸の川崎市側との調和に留意し、川崎市側からの眺望の確保も考慮します。さらに、「グリーンプランおおた」において、みどりのネットワークに位置づけられている「水と緑の散策路」の整備に合わせた親水性の高い景観形成を図ります。
- 呑川は、区の中心部を流れ、区民に親しまれている河川であるとともに、これまで区において、呑川環境を総合的に向上させるための呑川緑道軸整備計画を推進してきたことを踏まえ、緑道軸としての道路整備や護岸整備などを行うとともに、重点的に景観形成を図る地区を指定し、川沿いの建築物と河川が調和した景観形成を図ります。
- 内川は、低地部から運河へ流れる河川です。護岸の改修や桜のプロムナードなどの整備

を行っており、引き続き景観に配慮した整備を進めていきます。また呑川同様、川沿いの建築物と河川が調和した景観形成を図ります。

- 国分寺崖線に沿って流れる丸子川は、川沿いの建築物と河川、崖線の緑などが一体となった魅力ある景観形成を図ります。
- 洗足池及び小池は、住宅地の貴重な水辺であり、多くの人に親しまれています。池周辺の建築物について、水辺からの眺望や緑の連続性への配慮を求め、水辺と周辺の街並みが一体となった景観形成を図ります。

④ まとまりのある緑との連続性に配慮した景観づくり

- 田園調布や池上本門寺周辺、洗足池、山王、鶉の木周辺のまとまりのある緑、また空港臨海部に点在する大森ふるさとの浜辺公園、大井ふ頭中央海浜公園、東京港野鳥公園、森ヶ崎公園などの規模の大きい公園を緑の拠点とし、周辺道路の街路樹の充実や、民地の緑化を誘導し、それらとの緑の連続性に配慮した景観形成を図ります。

⑤ 街なかの公園との連続性に配慮した景観づくり

- 内陸部に点在する公園と、街路樹や緑道などの緑が連続したものとなるように、公園や道路の整備を一体的に行います。また公園周辺の民地については、建築物の意匠や色彩の配慮、積極的な緑化等を求め、公園を核とした、緑広がる景観形成を図ります。

⑥ 緑道・緑地を活かした景観づくり

- 旧逆川道路、旧呑川緑地、貴船堀緑地、北前堀緑地、南前堀緑地、六間堀緑地などの緑道・緑地の改修に当たっては、景観に配慮するとともに沿道の民地については、緑化、建築物の意匠や色彩の配慮を求め、緑道・緑地を軸とした景観形成を図ります。

⑦ 特徴ある街路樹や水路を活かした景観づくり

- 「グリーンプランおおた」においてみどりのネットワークに位置づけられている桜のプロムナードや農業用水跡を整備した旧六郷用水散策路、田園調布イチョウ並木やガス橋通りのケヤキ並木など特徴的な街路樹がある道路沿いの建築物については、道路沿いに開放された空地の設置、道路際の緑化や建築物の意匠、色彩などへの配慮を求め、街路樹と調和した緑豊かな道路の景観形成を図ります。

⑧ 緑豊かな住宅地の景観づくり

- 「グリーンプランおおた」と連携し、田園調布や山王を中心とした住宅地の良好な緑や社寺における緑、地域のランドマークとなっている樹木など、良好な景観を形成する上で重要な緑を守り育て、緑豊かな住宅地の景観形成を図ります。

基本方針1 方針図



基本方針2 歴史と文化を活かした景観づくり

① 歴史的な資源の集積を活かした景観づくり

- 池上本門寺周辺や萩中などの社寺の集積を活かし、社寺と周辺の建築物が調和する歴史を感じることができる街並みの形成を図ります。池上本門寺周辺については、南北崖線の一角にあるまとまりのある緑を活かすとともに、地域のまちづくりの動きと連携し、地域特性を活かした景観形成を図ります。
- 馬込文士村については、歴史や趣を感じさせる住宅と調和するように、建築物を誘導し、馬込文士村の歴史を感じさせる景観形成を図ります。
- 漁師町の面影を残す羽田では、路地や緑など街並みの風情を残し、安心・安全のまちづくりとも連携した景観形成を図ります。

② 良好な住宅地形成の歴史を活かした景観づくり

- 田園都市のモデルとして開発された田園調布は、東京都景観計画の景観基本軸という位置づけも踏まえ、重点的に景観形成を図る地区に指定し、緑豊かなゆとりある住宅地景観の維持・保全を図ります。
- 良好な住宅地としての歴史がある山王は、まちづくりと連携し、地域特性を活かした住宅地景観の維持・保全を図ります。
- 区内には耕地整理によって形成された、格子状のゆとりある街区が特徴的な住宅地が各所にあります。このような良好な住宅地の景観と豊かな緑を活かした景観形成を図ります。

③ 旧街道の歴史を活かした景観づくり

- 区の史跡に指定される美原通り（旧東海道）や桜坂（旧中原街道）、東海道から分岐し羽田までつながっていたとされる羽田道、旧東海道より以前に東海道としての機能を果たしていた旧平間街道（池上道）、奥多摩から切り出した木材を運ぶ筏師の帰り道であったと言われる筏道など、区内各所にある旧道の整備については、歴史を感じることができる景観形成に配慮します。
- 美原通り（旧東海道）については、旧東海道という歴史を活かした地元商店街による景観整備の取組みを踏まえた景観形成を図ります。

④ 多様な歴史資源を活かした景観づくり

- 区内に点在する景観形成上重要な文化財や史跡、名勝などを景観資源として位置づけ、景観資源に配慮した景観形成を図ります。

基本方針3 地域の個性を育む景観づくり

① 多様な土地利用に応じたきめ細やかな景観づくり

- 台地部を中心とした良好な住宅地、低地部に多い住工混在地や商業地、空港臨海部の工場や流通施設などが集積する工業地、また新たな開発動向のある土地など、多様な土地利用に応じてきめ細やかな景観形成を図ります。
- 特に東京都景観計画の景観基本軸に位置づけられている空港臨海部及び国分寺崖線については、重点的に景観づくりを推進すべき地区として指定し、それぞれの地域特性を活かした景観形成を図ります。

② 区を中心拠点となる大森・蒲田のにぎわいのある景観づくり

- 大森駅周辺及び蒲田駅周辺は区の顔となるべき中心拠点として位置づけられていることから、各地区のランドデザインを踏まえて、まちづくりと連携し、地域特性を活かした活気やにぎわいを感じさせる景観形成を図ります。

③ 商店街のにぎわいに資する景観づくり

- 街路灯や道路舗装などの更新時期を捉えて、にぎわいを生み出すような新たな景観形成を図ります。
- 店舗が連続し、にぎわいや活気のある景観形成を図ります。
- 安心、安全で快適な歩行者空間を確保しつつ、にぎわいのある景観形成を図ります。
- 固有の歴史や文化を活かし、住民や来訪者が個性を感じ、楽しむことができる商店街の景観形成を図ります。

④ 「ものづくりのまち」の魅力を活かした景観づくり

- 明るい未来や活力、先進性、歴史文化などを感じさせるような、デザイン性の高い工場景観の形成を図ります。
- 大規模な産業施設は、建築物の外観デザインの工夫や周辺の緑化などにより圧迫感を和らげ、「ものづくりのまち」のイメージアップにつながるような景観形成を図ります。
- 住宅や工場など異なる土地利用が隣接する場所では、建築物のデザインの工夫や緑化などで、各々の環境に配慮した景観形成を図ります。

⑤ 公共公益施設を活かした景観づくり

- 公共建築および公園、道路、河川等の都市基盤整備については、その場所の歴史や環境を踏まえた景観へ配慮し、区民および事業者に対して模範を示すような整備を行います。特に公園、道路、河川については、これらの整備に合わせた施設周辺の景観誘導を図ります。また、安全・安心(防災、防犯、ユニバーサルデザインなど)などの他分野の計画等と連携し、良好な景観形成を図ります。
- 鉄道施設(特に駅舎)及び線路敷については、多くの人々が利用し、目にする機会が多いことから、鉄道事業者に対し良好な景観形成を求めています。











⑥ 多様な生活文化資源を活かした景観づくり

- 低地部を中心に点在する工場や海苔問屋、銭湯など、生活に根付いた大田区ならではの景観に配慮します。



基本方針3 方針図

凡例

-  区の中心拠点となるにぎわいのある景観づくり
 -  商店街のにぎわいに資する景観づくり
 -  「ものづくりのまち」の魅力を活かした景観づくり
 -  鉄道施設及び鉄道沿線における景観づくり
 -  海・河川・運河等
 -  公園
 -  緑地
 -  幹線道路(地下部分を含む)
 -  鉄道(地下部分を含む)
 -  区界
- 0 500 1000 2000m

基本方針4 日本の玄関口にふさわしい景観づくり**①羽田空港及び羽田空港跡地・周辺地区における景観づくり**

- 羽田空港及び羽田空港跡地・周辺地区は、空港利用者を中心に多くの人が目にする場所であることから、事業者はその地域にふさわしいデザイン提案を求め、それに基づいた建築物等を誘導し、日本の玄関口にふさわしい景観形成を図ります。
- 羽田空港跡地は、多摩川や海老取川といった水辺に囲まれ、空港と隣接する立地を活かした国際的な交流の拠点として、先進的で魅力とにぎわいのある景観形成を図ります。

②大田区の特徴となる活力ある産業景観づくり

- 大規模な工場や物流施設等の新築や更新時期に合わせて、外構デザイン・色彩の工夫などにより、大田区の特徴となる活力ある産業の景観形成を図ります。
- 大規模な工場や物流施設、供給処理施設といった土地利用が多いことから、事業者に対し大規模な敷地を活かした緑化、周辺の水辺や緑と調和した景観形成を求めています。

③運河を活かした水と緑の景観づくり

- 運河沿いは緑豊かで、開放的な眺めや海辺の自然と共生するレクリエーションの場となる大規模な公園が点在し、それらを結ぶ海辺の散策路の整備が予定されていることから、親水性が高く、緑豊かな水辺景観づくりを進めます。また、海辺の散策路や船舶からの眺めに配慮した空間を創出します。
- 運河沿いに点在する大森ふるさとの浜辺公園、大井ふ頭中央海浜公園、東京港野鳥公園、森ヶ崎公園などの規模の大きい公園を緑の拠点とし、周辺道路の街路樹の充実や、民地の緑化を誘導し、それらとの緑の連続性に配慮した景観形成を図ります。
- 海老取川沿いは、多摩川と運河とのつながりを意識し、「グリーンプランおおた」に基づいて今後整備予定の海辺の散策道と調和した親しみのある水辺景観づくりを進めます。
- 空港臨海部は、城南島海浜公園などの眺望点となる公園を活用しながら、東京都景観計画の臨海景観基本軸という位置づけを踏まえ、海辺の自然と共生した景観形成を進めます。

④空、海、陸からの見え方に配慮した景観づくり

- 飛行機、船舶、東京モノレールからの見え方を意識した建築物等の景観形成を図ります。

4) 良好な景観形成の実現に向けた基本的な考え方 —3つの景観づくり

- 大田区らしい魅力的な景観のあるまちを実現していくためには、地域固有の魅力が最大限に引き出されるよう、地域特性に応じた景観形成を図っていくことが不可欠といえます。
- 先に掲げた4つの景観形成の基本方針を踏まえたうえ、地域特性に応じた良好な景観形成を実現するため、3つの景観づくりに取組みます。
- 土地利用の状況を元に市街地を類型化し、それらの特性に応じた景観づくりを進めます。また、景観形成上重要であり地域や場所を特徴づける景観資源を活かした景観づくりを図るほか、区として重点的に景観づくりを進める地区を指定するなど、特色ある景観の形成を図ります。

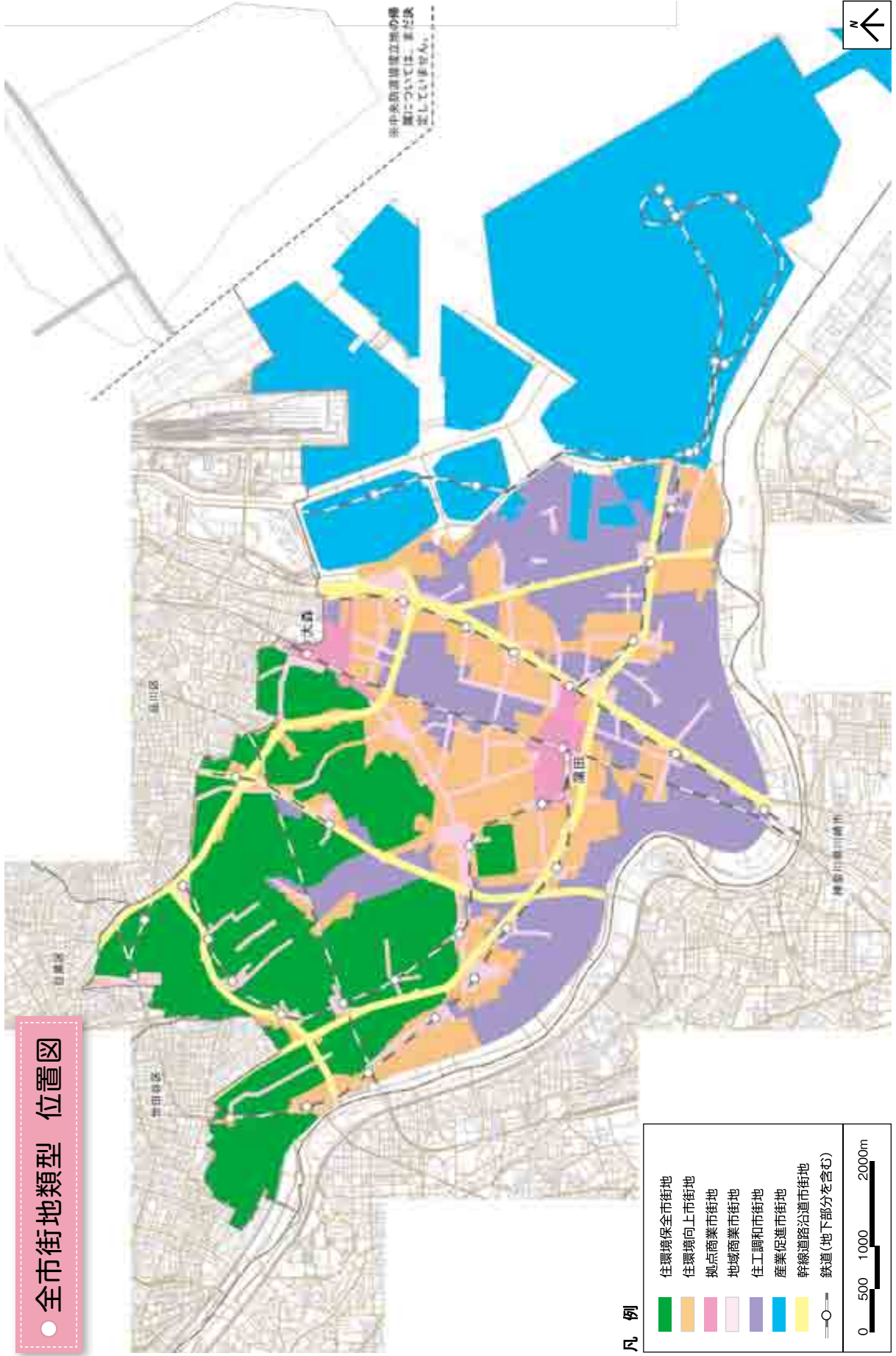
(1) 市街地の特性に応じた景観づくり

- 「(2)景観特性(1)自然」で示すように、大田区の地形は、台地部、低地部、空港臨海部の大きく3地域に分けられます。さらにそれらの3地域は、「(3)景観形成の基本方針 基本方針3」で示すように、地域ごとに多様な土地利用の特徴が見られます。まず台地部は、住宅を中心とした市街地で、駅周辺には商店街があります。低地部は、住宅や商店街に加え、区の中心的な商業地や町工場と住宅が混在する地域、大規模な工場が建ち並ぶ地域などがあります。また空港臨海部は、空港をはじめ流通施設や市場など、工業や産業に関する施設が多く立地しています。このように、地形で区分される3地域は、その中でもそれぞれ特徴的な土地利用によって個性ある市街地が形成されています。
- 市街地の特性は、土地利用の実態を踏まえて指定されている用途地域とほぼ対応しています。よって、市街地の多様な特性に応じたきめ細やかな景観形成を行うため、用途地域を基に市街地を7つに類型化し、市街地類型ごとに景観形成を図ります。
- 今後、都市計画法による用途地域の指定に変更が生じる場合は、景観計画における市街地類型の区分もあわせて変更することとします。

■景観計画における市街地類型（7種類）

地域	市街地類型	対象とする区域	主な土地利用
台地部	住環境保全市街地	第1・2種低層住居専用地域、第1・2種中高層住居専用地域が指定されている区域	住宅地
低地部	住環境向上市街地	第1・2種住居地域が指定されている区域(埋立地を除く)	住宅地と商業地の混在
	拠点商業市街地	大森・蒲田駅周辺の商業地域が指定されている区域	拠点的な商業地
	住工調和市街地	準工業地域、工業地域が指定されている区域(埋立地を除く)	住宅地と工業地の混在
空港臨海部	産業促進市街地	埋立地及び工業専用地域が指定されている区域	工場、物流施設、供給処理施設、空港・港湾
その他	幹線道路沿道市街地	第一・二京浜国道、産業道路、環状7・8号線、中原街道の沿道の地域地区の境界が指定されている区域(計画道路境界から20m又は30m等で都市計画に定める区域)	幹線道路沿道
	地域商業市街地	近隣商業地域、商業地域が指定されている区域(大森・蒲田駅周辺の商業地域及び埋立地を除く)	商店街

● 全市街地類型 位置図



凡例

- 住環境保全市街地
 - 住環境向上市街地
 - 拠点商業市街地
 - 地域商業市街地
 - 住工調和市街地
 - 産業促進市街地
 - 幹線道路沿道市街地
 - 鉄道(地下部分を含む)
- 0 500 1000 2000m

(2) 景観資源を活かした景観づくり

- 「(3)景観形成の基本方針 基本方針1・2」等で示した通り、区内には、景観形成上重要と位置づけることができる景観資源が多数点在しており、それらの景観資源は地域や場所を特徴づけるものであるといえます。そこで、それらの景観資源の周辺において、景観資源との調和に配慮を求めることにより、地域の個性や場所の特徴などを活かした良好な景観形成を図ります。
- 景観上重要と位置づけられる景観資源とは、下表に掲げる景観資源の種類【坂道】、【海・河川・運河等】、【道路】、【文化財等】、【公園・緑地】、【鉄道】等から大田区の景観特性を踏まえて位置づけ、さらに公共的な場所(道路・公園等)から望見できるものを対象とします。
- 景観資源を活かした景観づくりを進めるにあたって、景観資源自体についても、景観資源として維持向上できるようにしていきます。
- 対象となる景観資源は、今後必要に応じて追加することができるものとします。
- 池上本門寺に関連する「本門寺五重塔」、「池上本門寺宝塔」、「本門寺総門」、「本門寺石段」については、池上本門寺一体の敷地を文化財等と捉え、それに面する敷地を対象としています。また、池上本門寺一体の敷地内についても対象とします。
- 「本門寺五重塔」については、東京都が示す歴史的景観保全の指針(東京都景観条例第32条第2項に規定により定められたものを指す。)において「指針適用建造物等」に指定されており、「指針適用建造物」から100mの範囲内における建築行為等について、歴史的景観への配慮を要する範囲としています。よって、同指針に基づき、大田区においても同様の範囲を基準適用の対象敷地とし、良好な景観形成を図るものとします。また、今後「本門寺五重塔」以外に「指針適用建造物等」に指定された場合も同様とします。

■景観資源一覧

種 類	対 象	対象とする区域
【坂道】	八景坂、闇坂(くらやみざか)、右近坂、臼田坂、鐙坂(あぶみざか)、おいはぎ坂、蛇坂、馬込坂、南坂、二本木坂、夫婦坂、汐見坂、蓬萊坂、貴船坂、めぐみ坂、妙見坂、朗師坂、紅葉坂、此経難持坂(しきょうなんじざか)、車坂、大坊坂、大尽坂、六郎坂、八幡坂、相生坂、猿坂、大久保坂、稻荷坂(上池台)、貝塚坂、庄屋坂、鶴の巣坂、蟬坂、花抜坂、洗足坂、宮前坂、雪見坂、権現坂、稻荷坂(南千束)、神明坂、稻荷坂(石川町)、急坂、馬坂、どりこの坂、富士見坂、桜坂、おいと坂、河原坂、ぬめり坂、宮坂	【坂道】に面する敷地及び交差点等により突き当たる敷地
【海・河川・運河等】	東京湾、多摩川、呑川、内川、丸子川、海老取川、運河、洗足池、小池	【海・河川・運河等】に面する敷地、若しくは道路を挟んで面する敷地
【道路】	田園調布イチョウ並木、ガス橋通り(主要地方道11号)、蒲田駅周辺シンボル道路、大森駅周辺シンボル道路、美原通り(旧東海道)、桜のプロムナード、旧六郷用水散策路、羽田レンガ堤、旧逆川道路	【道路】に面する敷地及び交差点等により突き当たる敷地

【文化財等】	<p>本門寺五重塔、池上本門寺宝塔、萬屋酒店、河原家住宅主屋、三橋家住宅主屋、鈴木家住宅主屋、竹中家住宅主屋、位田家住宅主屋、吉川家住宅主屋、加藤家住宅主屋、鳥海家住宅主屋、山崎家住宅主屋、妙福寺祖師堂(旧七面大明神堂)、昭和のくらし博物館(旧小泉家住宅主屋)、鳳凰閣(旧清明文庫)、実相寺本堂・門、高橋診療所、守屋家住宅主屋、大森貝塚、亀甲山古墳、蓮光院武家屋敷門、多摩川台古墳群、宝菜山古墳、本門寺総門、本門寺石段、御嶽神社社殿、八幡神社社殿、子安八幡神社石鳥居、稗田神社石鳥居、南谷檀林板頭寮遺構、自性院牛頭天王堂、石川村郷倉、磐井神社、旧中原街道、稗田神社、聖蹟蒲田梅屋敷公園、美原通り(旧東海道)、八景坂、洗足池、六郷水門、馬込給水塔、沼部隧道、秋葉のクロマツ、しいの古木、清水窪湧水、蘇峰公園(大田区立山王草堂記念館)、龍子記念館及び龍子公園、熊谷恒子記念館、尾崎士郎記念館</p>	<p>【文化財等】を有する敷地に面する敷地、若しくは道路を挟んで面する敷地</p>
【公園・緑地】	<p>大森ふるさとの浜辺公園、森ヶ崎公園、大井ふ頭中央海浜公園、東京港野鳥公園、城南島海浜公園、京浜島つばさ公園、多摩川台公園、本門寺公園、田園調布せせらぎ公園、鶉の木松山公園、洗足池公園、小池公園、平和の森公園、都堀公園、平和島公園、萩中公園、東調布公園、東糀谷防災公園、西六郷公園、宝来公園、下丸子公園、東糀谷第一公園、中央五丁目緑地、北前堀緑地、貴船堀緑地、南前堀緑地、六間堀緑地、旧呑川緑地</p>	<p>【公園・緑地】に面する敷地、若しくは道路を挟んで面する敷地(未供用部分がある多摩川台公園、本門寺公園、田園調布せせらぎ公園、洗足池公園は、未供用部分を含む都市計画区域に面する敷地および都市計画区域内で未供用部分における敷地も対象)</p>
【鉄道】	<p>JR 東海道新幹線・横須賀線・東海道線・京浜東北線、東急池上線・大井町線・多摩川線・東横線・目黒線、京浜急行線本線・空港線、東京モノレール</p>	<p>【鉄道】路線の線路(地下となる部分を除く)、駅舎、駅前広場に面する敷地、若しくは道路を挟んで面する敷地</p>
【その他】	<p>選定された景観資源を追加していきます。</p>	<p>—</p>

※景観資源位置については第3章の各景観資源の位置図を確認してください。

(3) 区として重点的に進める景観づくり

- 「3」景観形成の基本方針 基本方針1・4」等で示したとおり、東京都景観計画での位置づけや区における取組みを踏まえると、大田区の景観を特徴づける場所や公共施設周辺などにおいて、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などを挙げるすることができます。これらは、区として重点的に景観づくりを推進すべき地区として、独自の景観づくりの目標などが定められる場合、景観形成重点地区に指定します。
- 景観形成重点地区では、それぞれの地区の特色に応じた一体的な景観形成をめざします。
- 景観形成重点地区に指定している地区以外においても、今後より景観形成の推進が望まれる地区や、景観まちづくりへの関心が高い地区などにおいて、独自の景観づくりの目標や方針などを定めることにより、景観形成重点地区に指定することができるものとします。

■景観形成重点地区

地区名	対象とする区域
空港臨海部景観形成重点地区	羽田空港、東京港に面する埋立地島部及び水際から50mの陸域並びに運河、海老取川及び海域を合わせた区域(平和島を除く)
国分寺崖線景観形成重点地区	多摩川の河川区域境界、区界及び東急東横線等で囲まれた区域
多摩川景観形成重点地区	多摩川の河川区域及び河川区域境界から100mの陸域を合わせた区域(空港臨海部景観形成重点地区、国分寺崖線景観形成重点地区の区域を除く)
呑川景観形成重点地区	呑川の河川区域及び河川区域境界からそれぞれ50mの陸域を合わせた区域(空港臨海部景観形成重点地区の区域を除く)

● 景観形成重点地区
位置図



凡例

	景観形成重点地区
	幹線道路(地下部分を含む)
	鉄道(地下部分を含む)
	区界