

空港臨海部 グランドビジョン 2040



多様な人々が交流・挑戦する“未来型創造都市”
～世界へはばたく空港臨海部～



空港臨海部グランドビジョン 2040 の策定にあたって

空港臨海部は、日本の製造業の基盤を支える工業集積地であるとともに、首都圏の一翼を担う物流の一大拠点となっています。また、都心部としては貴重な公園・緑地など自然資源も多く、憩いの場・賑わいの場として、更なる魅力の向上が期待されています。

大田区では、平成 22 年(2010 年)、羽田空港の再拡張・国際化が目前と迫る中、2030 年の羽田空港とその周辺の地域における目指すべき将来像を定めた「空港臨海部グランドビジョン 2030」を策定し、空港臨海部の更なる発展に向け、様々な事業に取り組んでまいりました。

策定から 10 年余りが経過し、この間には、羽田空港の再拡張、国際線の増便、令和島の誕生、HANEDA GLOBAL WINGSの開発、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など、空港臨海部を取り巻く状況は大きく変わりました。

また、令和 2 年に世界はもとより日本国内でも猛威を振るった新型コロナウイルス感染症は、私たちの暮らし、経済にも大きな影響を与えたところです。一方で、新型コロナウイルス感染症は、自動運転、AI、通信技術などデジタル社会の形成を加速度的に進め、私たちの日常生活の質を高めるきっかけにもなりました。

このような状況を踏まえ、2040 年の空港臨海部を見据えたまちづくりを推進していくために、「空港臨海部グランドビジョン 2040」を策定いたしました。本ビジョンでは、「多様な人々が交流・挑戦する“未来型創造都市”」を将来像に掲げ、世界へはばたく空港臨海部を目指しています。

空港臨海部で働く人・訪れる人にとって更に魅力的な場所となるよう、区民の皆様、企業の皆様、国や東京都をはじめ、関係機関と連携・協力しながら、本ビジョンを推進してまいります。

最後に、本ビジョンを策定するにあたり、ご尽力をいただいた専門部会の委員の方々をはじめ、区民の皆様、企業・学生の皆様、様々なご意見をお寄せくださいました多くの方々に対して、心より感謝を申し上げます。

令和4年3月

大田区長

松原忠義



目次

1. 空港臨海部グランドビジョンとは	1
1.1 空港臨海部グランドビジョン 2040 策定の背景	1
1.2 ビジョン 2040 の位置付け	1
1.3 空港臨海部とは	2
1.4 空港臨海部の歴史	3
1.5 目標年次	3
1.6 計画策定の体制	4
2. 空港臨海部の現状と 2040 年の将来動向	5
2.1 各分野における空港臨海部の現状	5
2.1.1 産業の動向	5
2.1.2 土地利用の現況	10
2.1.3 地価の現況	13
2.1.4 交通	14
2.1.5 観光	17
2.1.6 自然環境・スポーツ	18
2.2 空港臨海部の位置付けと開発動向	20
2.3 2040 年の将来動向	22
2.3.1 都市部における 2040 年に向けた社会構造の変化(メガトレンド)	22
2.3.2 技術革新	35
2.3.3 意識革新	39
2.4 産業・都市・ライフ/ワークスタイルの変化がもたらす機会	40
2.5 新型コロナウイルス感染症の影響想定	41
2.6 空港臨海部の目指すべき方向性	43
3. 空港臨海部の将来像	44
3.1 2040 年の将来像	44
3.2 区民にとっての空港臨海部	46
4. 将来像の実現に向けた基本方針	47
4.1 将来像の実現に向けた3つの基本方針と分野別方針	47
基本方針①: 高度な産業の集積拠点	47
基本方針②: 人の活動と自然の調和	48
基本方針③: 次世代のインフラ整備	49
4.2 将来都市方針図	50
4.3 3つの基本方針の狙いと相乗効果	51
4.4 2040 年みらいスケッチ	52

5. プロジェクト	54
5.1 プロジェクトの考え方	54
5.2 プロジェクトの内容	55
基本方針①:高度な産業の集積拠点	56
基本方針②:人の活動と自然の調和	62
基本方針③:次世代のインフラ整備	69
5.3 プロジェクトロードマップ	75
基本方針①:高度な産業の集積拠点	75
基本方針②:人の活動と自然の調和	76
基本方針③:次世代のインフラ整備	77
6. 実現に向けて	78
6.1 ビジョン 2040 の実現に向けて	78

1. 空港臨海部グランドビジョンとは

1.1 空港臨海部グランドビジョン 2040 策定の背景

大田区では、平成 22 年 3 月に「空港臨海部グランドビジョン 2030」(以下、「ビジョン 2030」という)を策定し、空港臨海部の発展に向けて、様々な事業に取り組んできました。

そして、ビジョン 2030 策定から 10 年余りが経過し、この間には、羽田空港の再拡張・24 時間化、国際線の増便、HANEDA GLOBAL WINGS¹の開発、中央防波堤埋立地帰属問題の解決(令和島の誕生)、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など、空港臨海部を取り巻く状況が大きく変容しています。

また、令和 2 年(2020 年)2 月頃より日本国内でも新型コロナウイルス感染症(COVID-19)が猛威を振るい、3密(密閉・密集・密接)の回避、テレワーク、時差出勤などの新しい生活様式に向けた模索が続いています。

こうした背景から、大田区ではビジョン 2030 を改定し、新たな空港臨海部のまちづくりの指針となる「空港臨海部グランドビジョン 2040」(以下、「ビジョン 2040」という)を策定しました。

1.2 ビジョン 2040 の位置付け

ビジョン 2040 は、「大田区都市計画マスタープラン」や「おおた都市づくりビジョン」に基づき、大田区空港臨海部が 2040 年に向けて目指すべき地域の姿を示すものです。

ビジョン 2040 の策定にあたっては、前述の大田区の上位計画に加えて、東京都の計画や大田区に関連する個別の計画、大田区の産業動向を踏まえて計画しています。

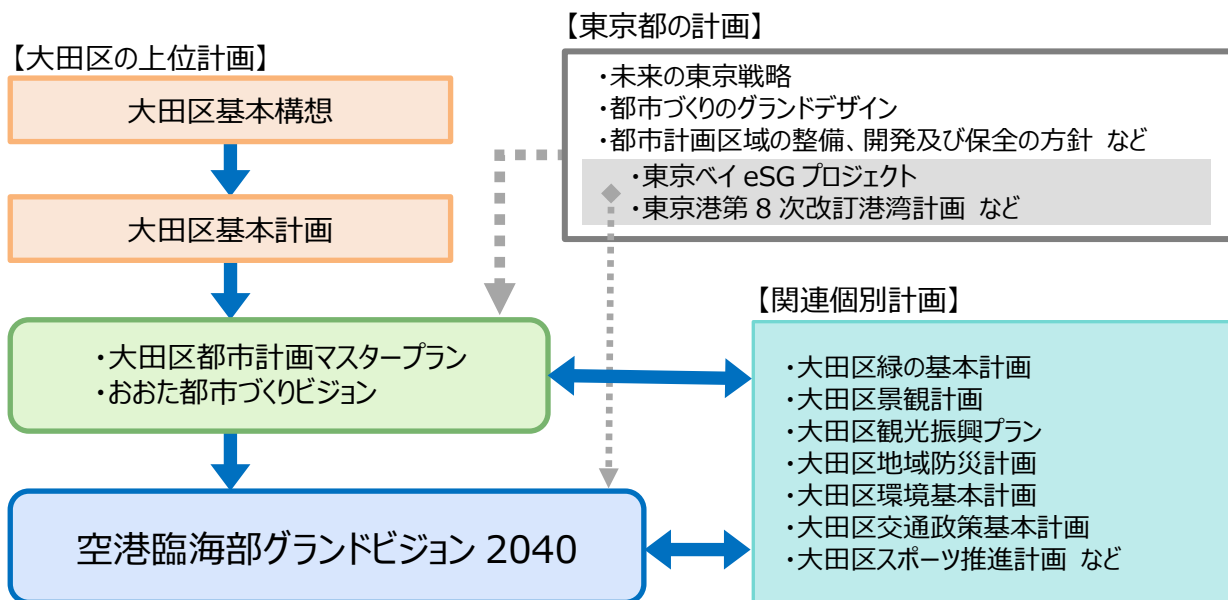


図 1-1 空港臨海部グランドビジョン 2040 の位置付け

¹ 羽田空港跡地のこと。第1ゾーンには「羽田イノベーションシティ」、第2ゾーンには「羽田エアポートガーデン」及び「ソラムナード羽田緑地」が整備されている。

1.3 空港臨海部とは

東京都心から川崎・横浜に至る地域の中に位置する空港臨海部は、日本の製造業の基盤を支える工業集積地であるとともに、広域的な交通や物流の要衝であり、首都圏の発展の一翼を担っています。

また、都心部としては貴重な公園・緑地などの緑資源、海・河川などの水資源があり、憩いの場・賑わいの場としても更なる充実が期待されています。

羽田空港の機能強化による国際化の進展、令和島周辺には新たな開発可能性のある土地が存在するなど、空港臨海部は更なる発展が期待される地域となっています。

ビジョン 2040 では、埋立島部(平和島、東海、昭和島、京浜島、城南島)とその内陸部の一部、羽田空港、中央防波堤埋立地の一部(令和島)を対象範囲とします。



図 1-2 ビジョン 2040 の対象範囲(空港臨海部)

1.4 空港臨海部の歴史

空港臨海部の埋立島部においては、令和に入り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ました。

また、羽田空港においては、羽田空港沖合展開事業と再拡張事業で発生した跡地を「HANEDA GLOBAL WINGS」と称し、「未来に向けて羽ばたくまちづくり」を推進するエリアとするなど、空港臨海部のまちづくりが新たな変化を迎えようとしています。

表 1-1 空港臨海部の変遷

	大正～昭和初期	戦後(昭和20年以降)～昭和60年代	平成元年～	令和元年～	
内陸部	<ul style="list-style-type: none"> 農漁村・耕地整理〔用水路、堰〕 田園から市街地へ・工場、住宅の立地 関東大震災以後 	<ul style="list-style-type: none"> 大田区誕生(S22)・工場街としての活気 区の人口75.7万人でピーク(S41) 公害問題の激化 工場の埋立島部への移転 大規模工場の区外移転 住宅地化の進展 	<ul style="list-style-type: none"> 全国初の工場アパート〔大森南2丁目〕(S60) 	<ul style="list-style-type: none"> 大田区産業プラザ(H8) 大田区区役所新庁舎(H10) 大森海苔のふるさと館(H20) 	<ul style="list-style-type: none"> 羽田旭町産業施設(R1)
埋立島部	<ul style="list-style-type: none"> 海水浴場 のり養殖場 	<ul style="list-style-type: none"> 平和島一部竣工(S42) 昭和島竣工(S42) 東海一部竣工(S47) 京浜島一部竣工(S49) 城南島一部竣工(S53) 	<ul style="list-style-type: none"> 工場の廃業、転業、移転の拡大 物流等の立地 	<ul style="list-style-type: none"> 東海に大田市場(H元年) 平和島にBIG FUN(H14) 	<ul style="list-style-type: none"> 令和島の誕生〔中央防波堤埋立地の一部〕(R2年6月)
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> 六郷川河口の砂浜〔三本線飛行場〕 東京飛行場(S6)〔面積53ha、300m滑走路1本〕 日本飛行学校創立(T6) 拡張工事開始(S13) 	<ul style="list-style-type: none"> 接収〔ハネダエアベース〕 約3千人が強制退去 全面返還(S33) 	<ul style="list-style-type: none"> 3本の滑走路完成(S39) 成田へ国際線が移転(S53) 羽田空港拡張〔中合展開〕が閣議決定(S56) 	<ul style="list-style-type: none"> 新A滑走路完成(S63) 新C滑走路完成(H9) 新B滑走路完成(H12) 新D滑走路完成(H22) 	<ul style="list-style-type: none"> 羽田空港の国際化(H22年10月) 羽田イノベーションシティ開業(R2年7月)



大森海岸海水浴場 (昭和初期)



東京飛行場周辺 (昭和10年頃)



昭和島・京浜島 (昭和48年)



羽田新 A 滑走路完成 (昭和63年)



中央防波堤埋立地全景 (令和2年)

1.5 目標年次

ビジョン 2040 は、平成 22 年に策定したビジョン 2030 に示されたプロジェクトの進捗や成果を踏まえ、社会情勢が大きく変わると想定される概ね 20 年後である 2040 年(令和 22 年)を目標年次として定めます。

1.6 計画策定の体制

ビジョン 2040 の策定にあたり、学識経験者及び区職員で構成される専門部会により検討を進めてきました。

表 1-2 「空港臨海部グランドビジョン専門部会」委員名簿(敬称略)

	委員氏名	選出区分	所属
1	小林 清	学識経験者	明治大学 公共政策大学院 教授
2	中西 正彦	学識経験者	横浜市立大学大学院 都市社会文化研究科 教授
3	福田 大輔	学識経験者	東京大学大学院 工学系研究科 教授
4	山本 聡	学識経験者	東洋大学 経営学部経営学科 教授
5	飯嶋 清市(~R2.3.31) 山田 良司(R2.4.1~)	区職員	産業経済部長
6	齋藤 浩一(~R3.6.30) 西山 正人(R3.7.1~)	区職員	まちづくり推進部長

表 1-3 「空港臨海部グランドビジョン専門部会」開催実績

部会名	日時	議題
第 1 回	令和元年(2019 年) 8 月 2 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部グランドビジョン 2030 の改定方針について ● 空港臨海部の将来像について
—	10 月 24 日(木) 10 月 29 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の現地視察
第 2 回	11 月 5 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の将来像及び基本方針について
第 3 回	令和2年(2020 年) 1 月 31 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の将来像及び基本方針について
第 4 回	11 月 6 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス感染症による空港臨海部への影響について ● 空港臨海部の将来像及び基本方針の改定について
第 5 回	令和3年(2021 年) 2 月 5 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の将来像及び基本方針の改定について ● プロジェクト等について
第 6 回	6 月 29 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● プロジェクト及びロードマップについて
第 7 回	8 月 27 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● (仮称)空港臨海部グランドビジョン 2040(素案)について
第 8 回	令和4年(2022 年) 1 月 25 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部グランドビジョン 2040(案)について

2. 空港臨海部の現状と 2040 年の将来動向

2.1 各分野における空港臨海部の現状

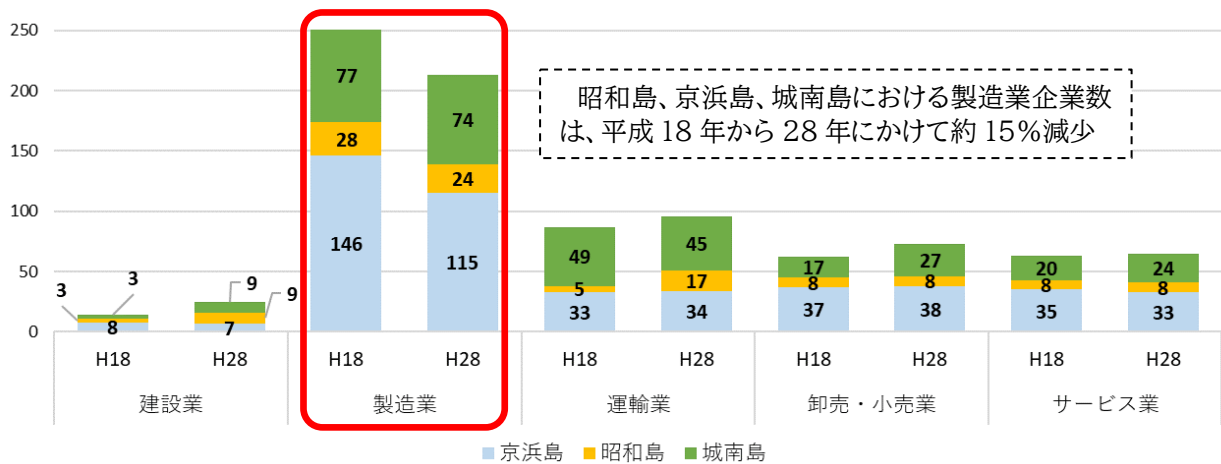
空港臨海部はこれまで、製造業を主とした土地利用が中心でした。近年では、その立地の良さから、物流、環境系の企業の進出も進んでいます。以下では、この実態を「産業」、「土地利用」、「地価」の3つの観点から把握します。

一方、インバウンド²増加に伴う羽田空港の重要性の高まりや空港臨海部のスポーツ施設・レジャー施設などの整備も進んでおり、今や働く場だけでなく、観光、憩い・遊ぶ場としての性格も有するようになりました。そこで、空港臨海部の新たな「使われ方」の現状を把握するため、上記3つの観点に、「交通」、「観光」、「自然環境・スポーツ」の3つの観点を加え整理をしました。

2.1.1 産業の動向

空港臨海部の産業、とりわけものづくり企業数は、ここ 10 年で減少傾向にあります。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 3島(昭和島、京浜島、城南島)における製造業企業数は、平成 18 年から 28 年にかけて約 15%減少(251 社→213 社)している。(図2-1)
- ・ ほぼ全ての企業が従業員数 300 人未満の中小企業であり、従業員数 10 人未満の企業も 3 割程度を占める。(図2-2)
- ・ 下請型で少量多品種生産及び量産を主力としつつ、企画、開発、設計も担っている。受注先・外注先とも大田区内が多く、受注先は関東一円に、外注先は1都3県にまで広がっている。(図2-3、図2-4)
- ・ 当初製造業として使われていた土地の廃業・移転が進み、非製造業の新規立地により業種の混在が進む。(図2-5)



※従業員4人以上の事業者を対象。

図 2-1 事業所数の推移

出典)経済センサス(活動調査) 事業所・企業統計調査より作成

² 外国人が訪れてくる旅行。

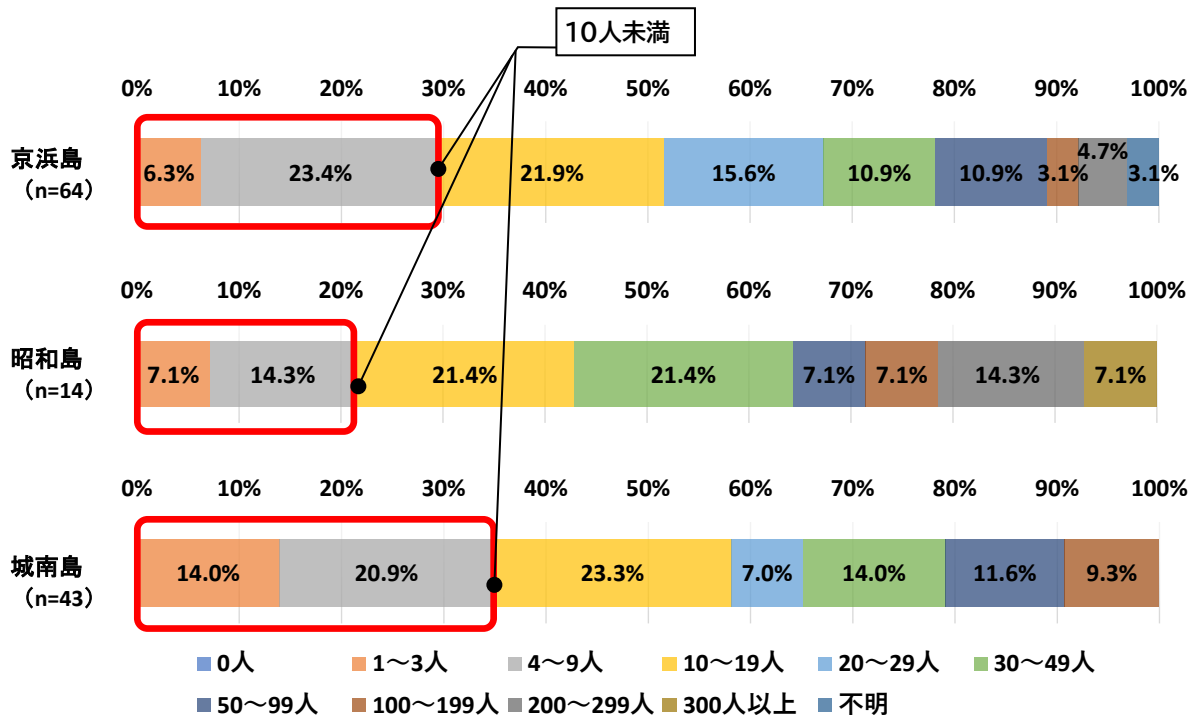


図 2-2 従業員規模別事業所数

出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成

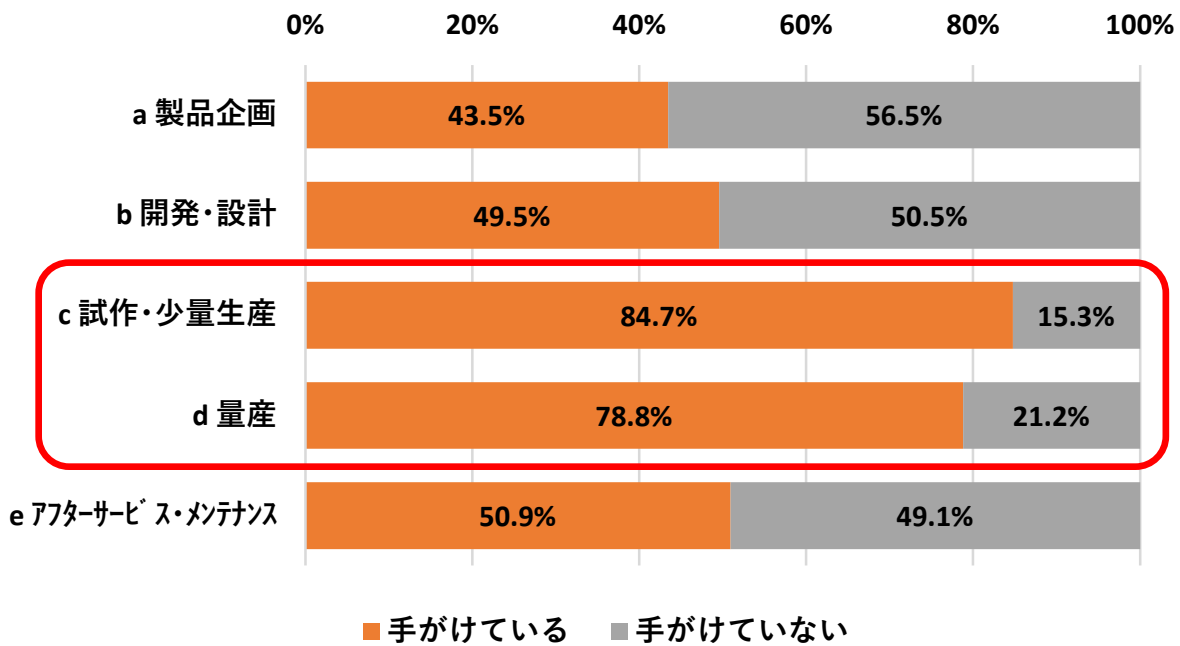


図 2-3 事業所が手がける機能 業務の有無(3島(昭和島、京浜島、城南島))

出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成

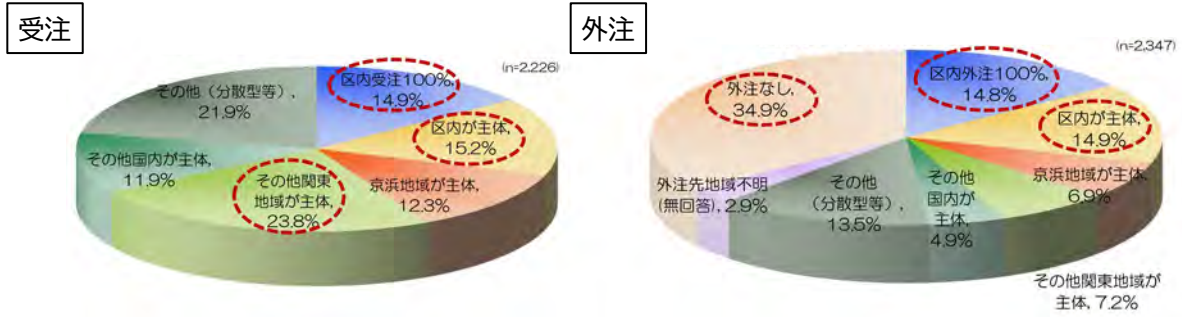


図 2-4 地域別の受注・外注割合(区全体)

出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)

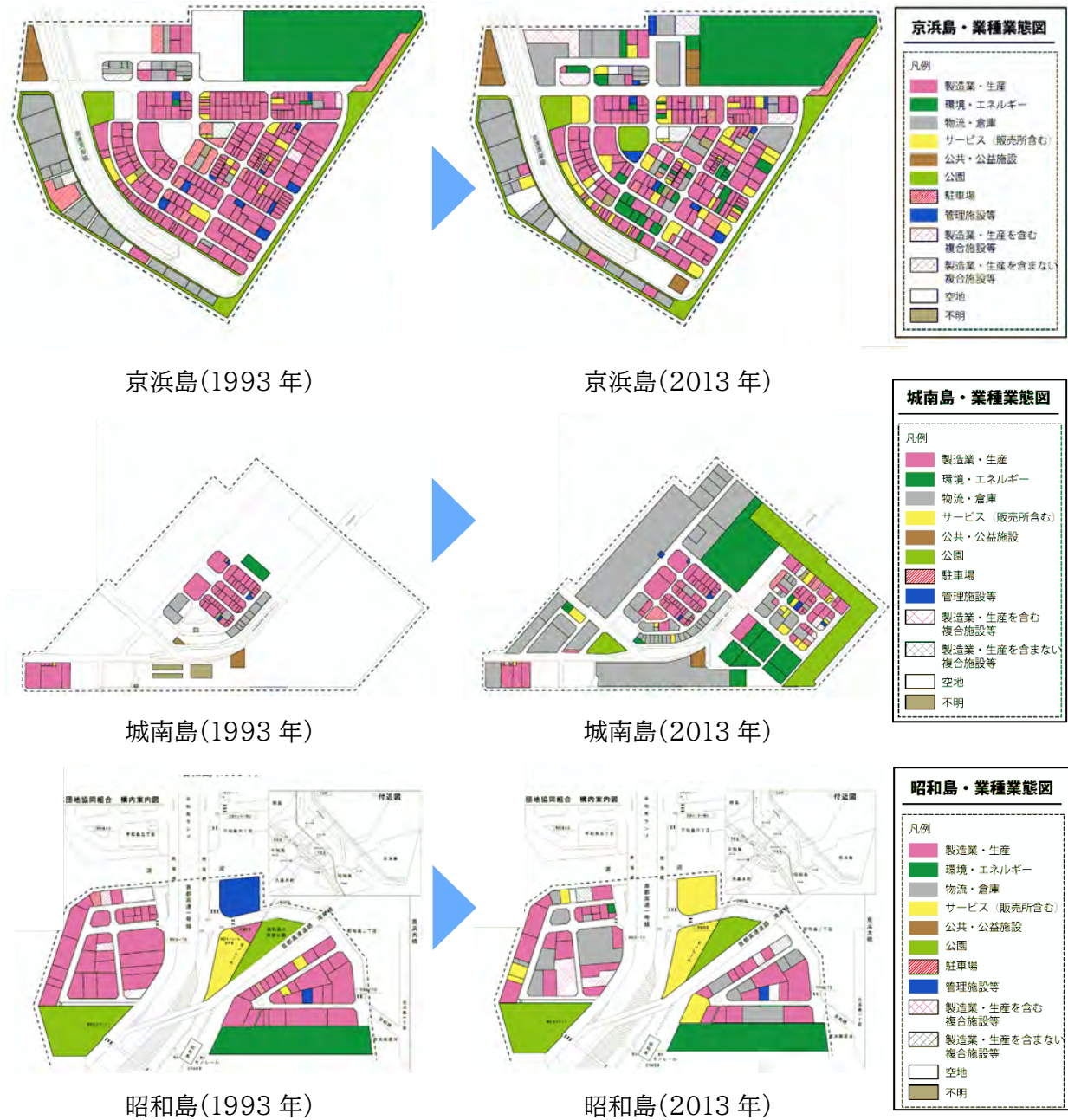


図 2-5 業種業態の変化(3島(昭和島、京浜島、城南島))

出典) 1993 年、2013 年の住宅地図 BLUE MAP II (ZENRIN 社発行)を参照し、敷地ごとに判別し作成。

また、ものづくり産業の経営課題として、外部要因の影響が大きいことと、企業の設備更新が挙げられています。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 「人材の確保が困難」、「原材料価格の高騰」、「価格競争の激化」、「国内需要の低迷」、「外注環境の悪化」などが課題として挙げられている。(図2-6)
- ・ 新規顧客・新規事業分野として、既存の技術・ノウハウを生かしながら、「製造装置・生産用機械」、「電気・電子・情報通信機械」、「自動車」、「医療・介護」、「環境・エネルギー」、「IT」という新分野に進出したいという意見が多い。また、海外への進出には消極的な企業が多い。(図2-7、図2-8)

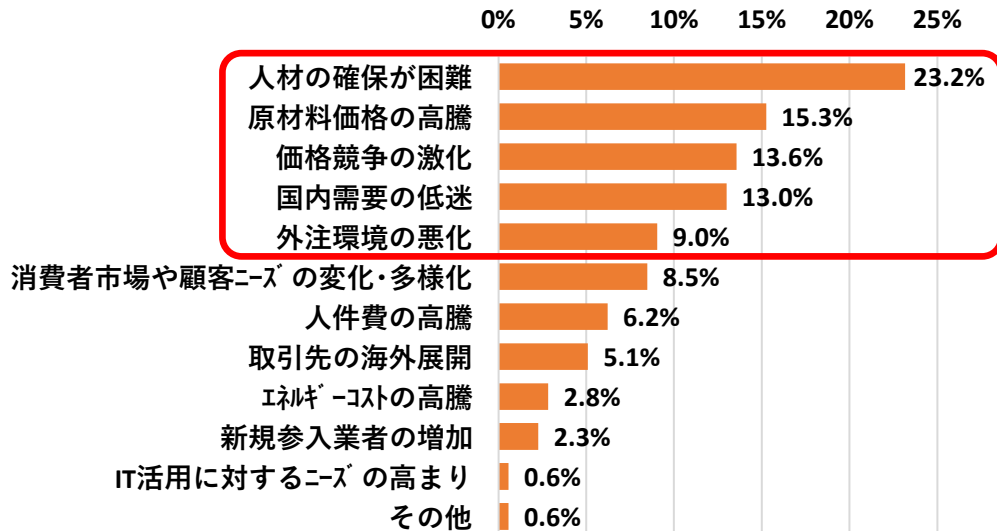


図 2-6 市場・競争環境の変化の内容(3島(昭和島、京浜島、城南島))

出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成

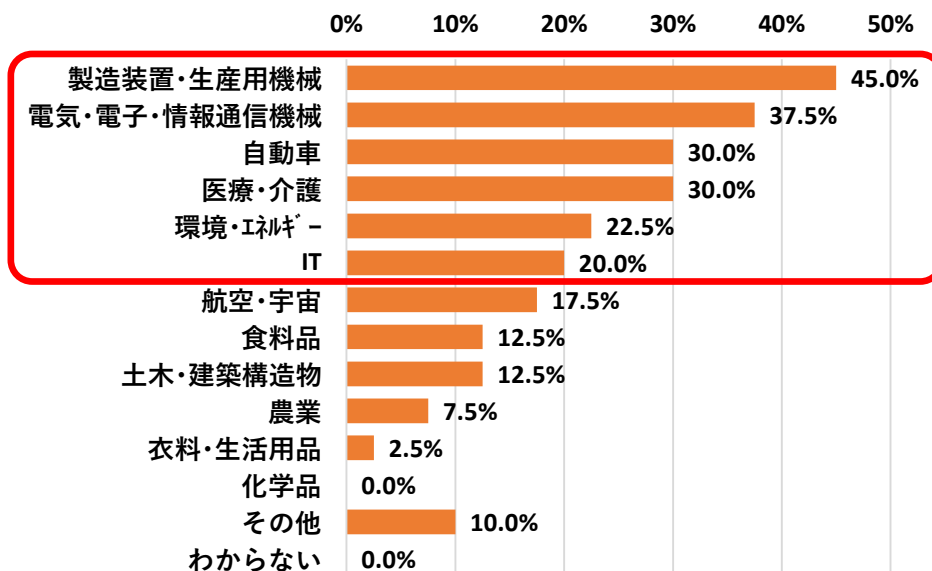


図 2-7 新規顧客・新事業分野の開拓にあたって関心のある分野(3島(昭和島、京浜島、城南島))

出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成



図 2-8 現在特に力を入れて取り組んでいること(3島(昭和島、京浜島、城南島))
 出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成

2.1.2 土地利用の現況

空港臨海部の用途地域は、主に工業専用地域、準工業地域となっていますが、土地利用としては、製造業から物流施設などへの転換が進んでいます。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

(※21 ページ、図 2-21「空港臨海部及び周辺地域の主な開発動向」参照)

- ・ 空港臨海部の製造業事業所の廃業・移転後に、物流業や廃棄物中間処理業の企業が新規に立地し、用途の混在が緩やかに進んでいる。また、直近では大規模な物流施設の立地も多い。(図 2-9、図 2-10、図 2-11、図 2-12)
- ・ 内陸部では工場アパートなどの産業支援施設が点在し、HANEDA GLOBAL WINGS では、公民連携により開業した羽田イノベーションシティの中に創業支援施設として、HANEDA×PiO(ハネダピオ)、羽田旭町の三井不動産インダストリアルパーク羽田内に産業施設として、Techno Square Haneda(テクノスクエアハネダ)が展開されている。
- ・ 区内ものづくり企業の取組として、自社敷地内に賃貸工場アパートを建設し、自社との事業連携が可能な製造事業者を誘致する取組も存在。(事例:株桂川精螺製作所)
- ・ 東海、平和島、京浜島、城南島には、未利用地が一部に残っており、大規模な公有地も存在する。(図2-9、図 2-11)

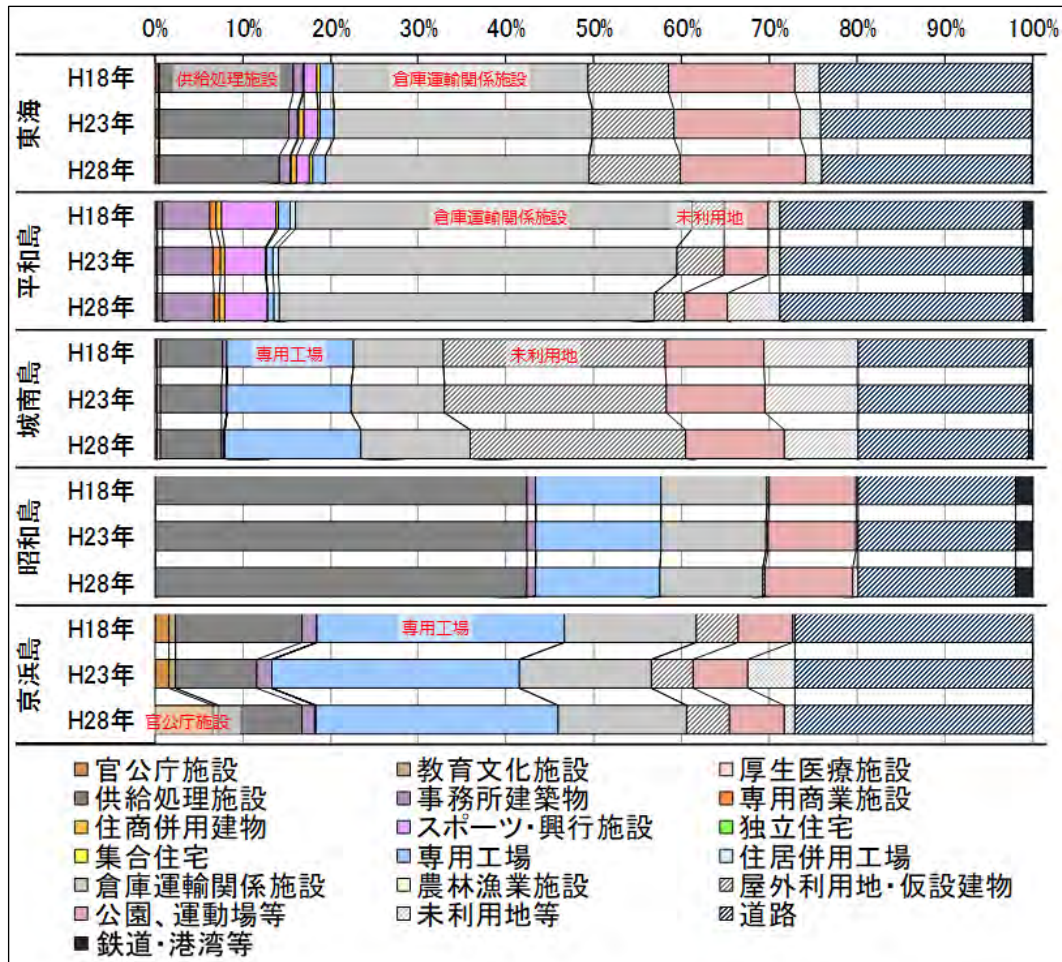


図 2-9 埋立島部の土地利用変化

出典)東京都「土地利用現況調査」より作成

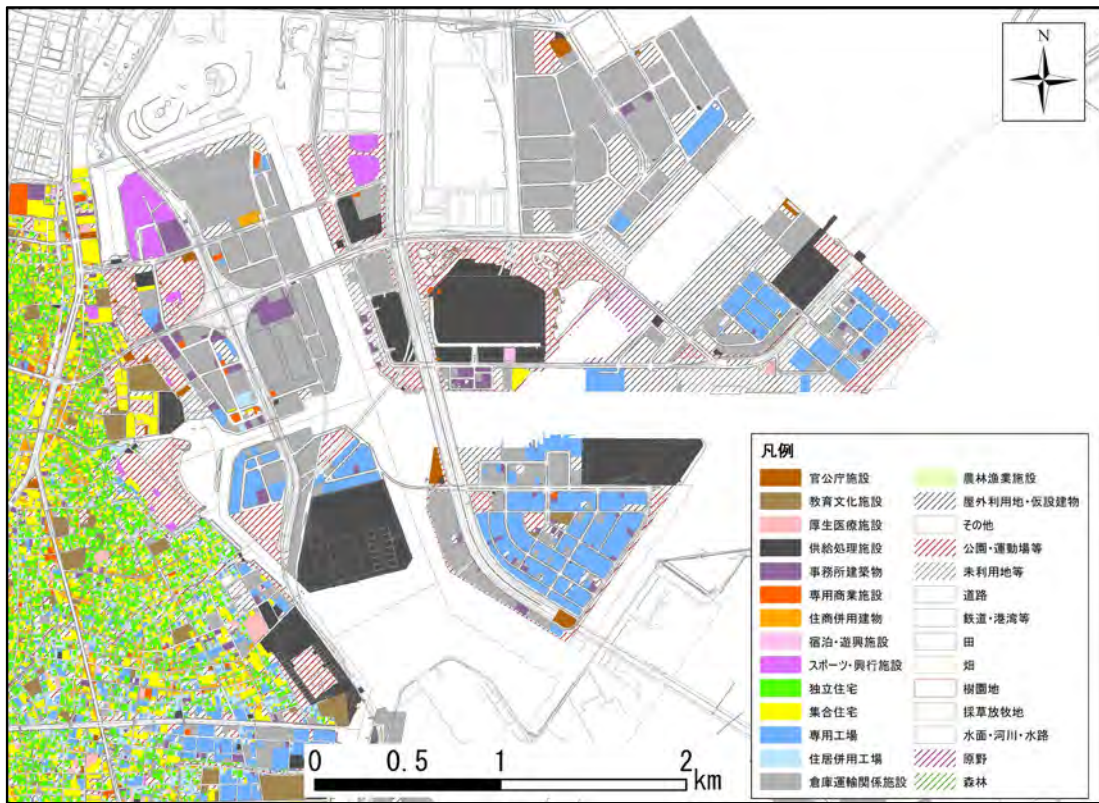


図 2-10 土地利用現況(平成 18 年)

出典)平成 18 年度都市計画基礎調査より作成

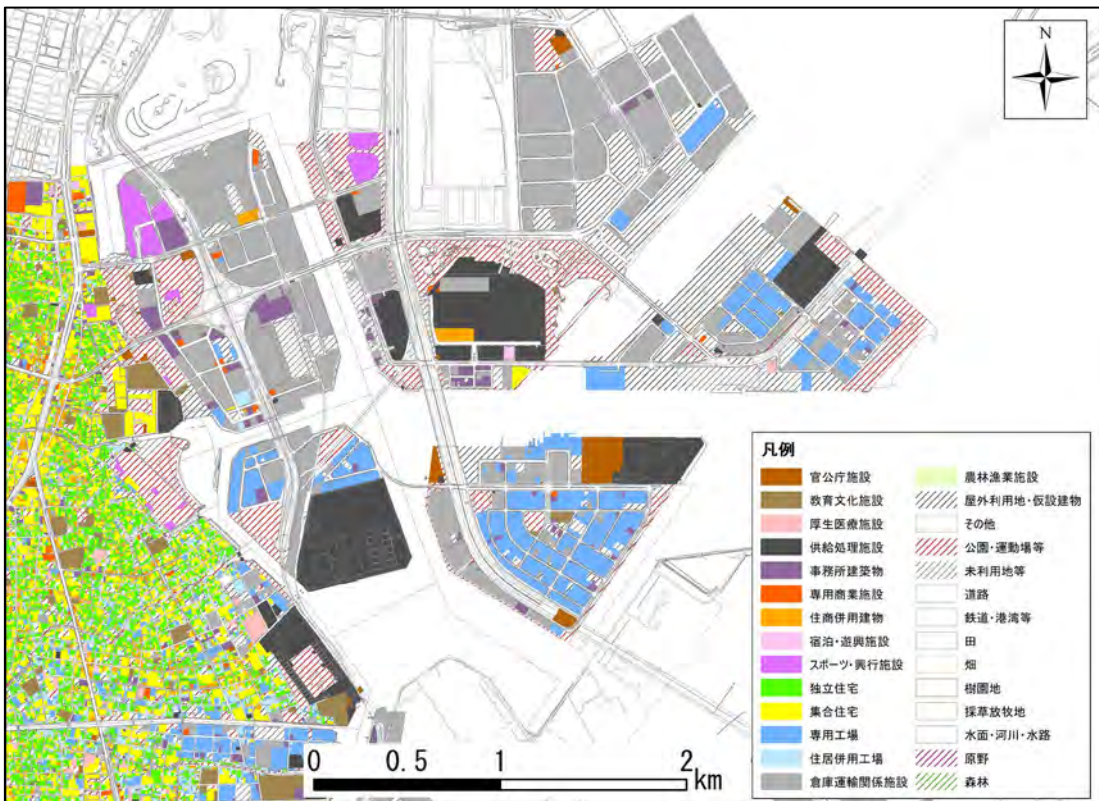
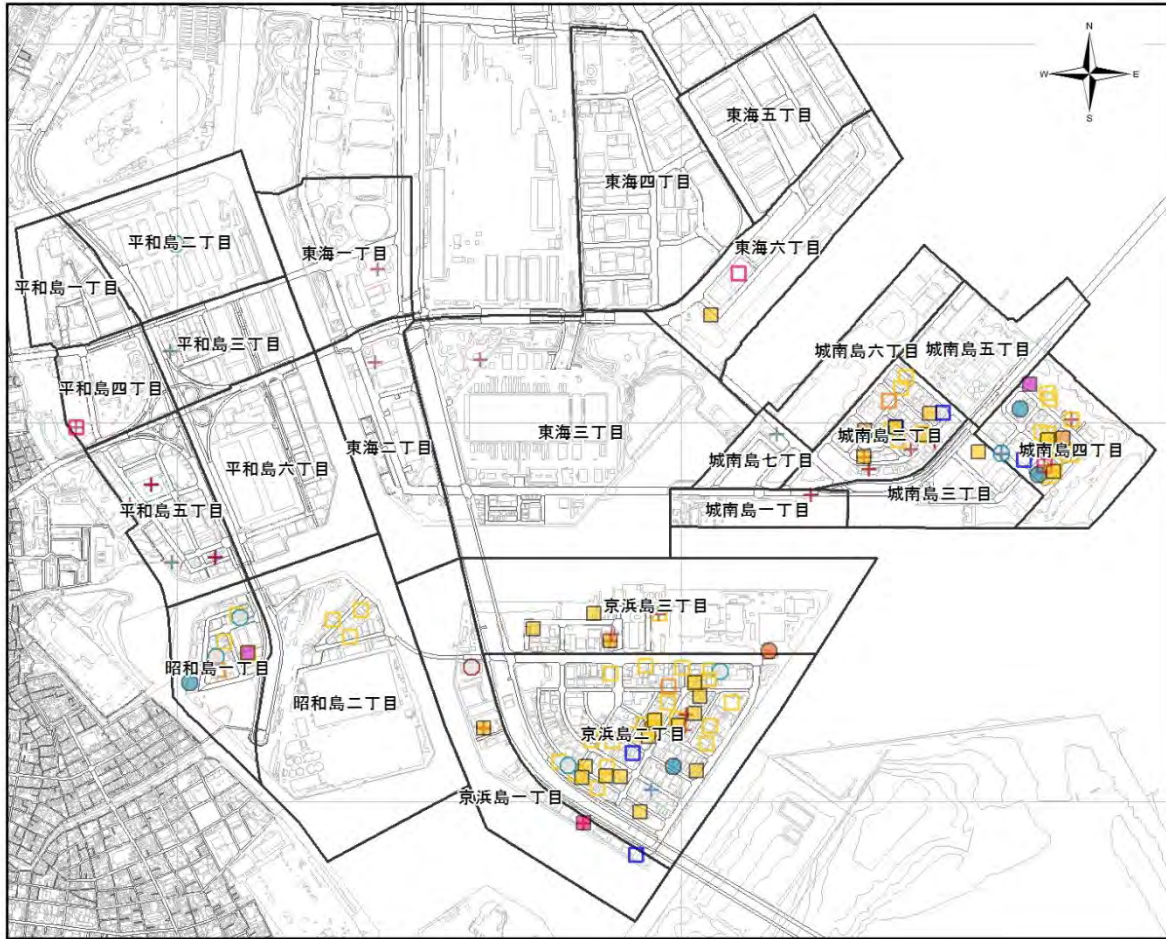


図 2-11 土地利用現況(平成 28 年)

出典)平成 28 年度都市計画基礎調査より作成



凡例

<新規立地>		<廃止>		<新規立地>		<廃止>		<新規立地>		<廃止>	
■工場(製造業)		■工場(製造業)		●工場(製造業以外)		●工場(製造業以外)		+指定作業場		+指定作業場	
■ 金属製品・機械製造業・鉄鋼業	□ 金属製品・機械製造業・鉄鋼業	● 物流業	○ 物流業	+	+	+	+	+	+	+	+
■ 化学工業・窯業	□ 化学工業・窯業	● 電気・ガス・熱供給・水道業	○ 電気・ガス・熱供給・水道業	+	+	+	+	+	+	+	+
■ パルプ等製造業	□ パルプ等製造業	● 廃棄物等処理	○ 廃棄物等処理	+	+	+	+	+	+	+	+
■ 食料品製造業	□ 食料品製造業	● 小売・卸サービス業	○ 小売・卸サービス業	+	+	+	+	+	+	+	+
■ 印刷業	□ 印刷業	● その他	○ その他	+	+	+	+	+	+	+	+
■ 木材加工・繊維・皮革製造業・その他製造業	□ 木材加工・繊維・皮革製造業・その他製造業			+	+	+	+	+	+	+	+

図 2-12 新設/廃止した工場・指定作業場分布図(平成 19 年 4 月～平成 24 年 7 月)

出典)東京都「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)」の届出データより作成

2.1.3 地価の現況

空港臨海部は、羽田空港や高速道路、東京港へのアクセスの良さが影響していることから、東京湾の他地区と比べて地価が総じて高くなっています。土地利用の現況と合わせてみると、地価負担力の低い製造業の新規立地が停滞している中、地価負担力の高い物流企業の進出が進んでいます。主な特徴は以下のとおりとなります。

- ・ 物流機能が集積する平和島・東海は、他エリアよりも地価が高い。
- ・ 京浜島・東海の地価単価の伸びは、他エリアに比べて大きい(10年で約1.3倍)。
- ・ 内陸部と比較すると概ね同程度の地価水準である。
- ・ 埋立島の地価単価は、川崎側の2倍程度である。

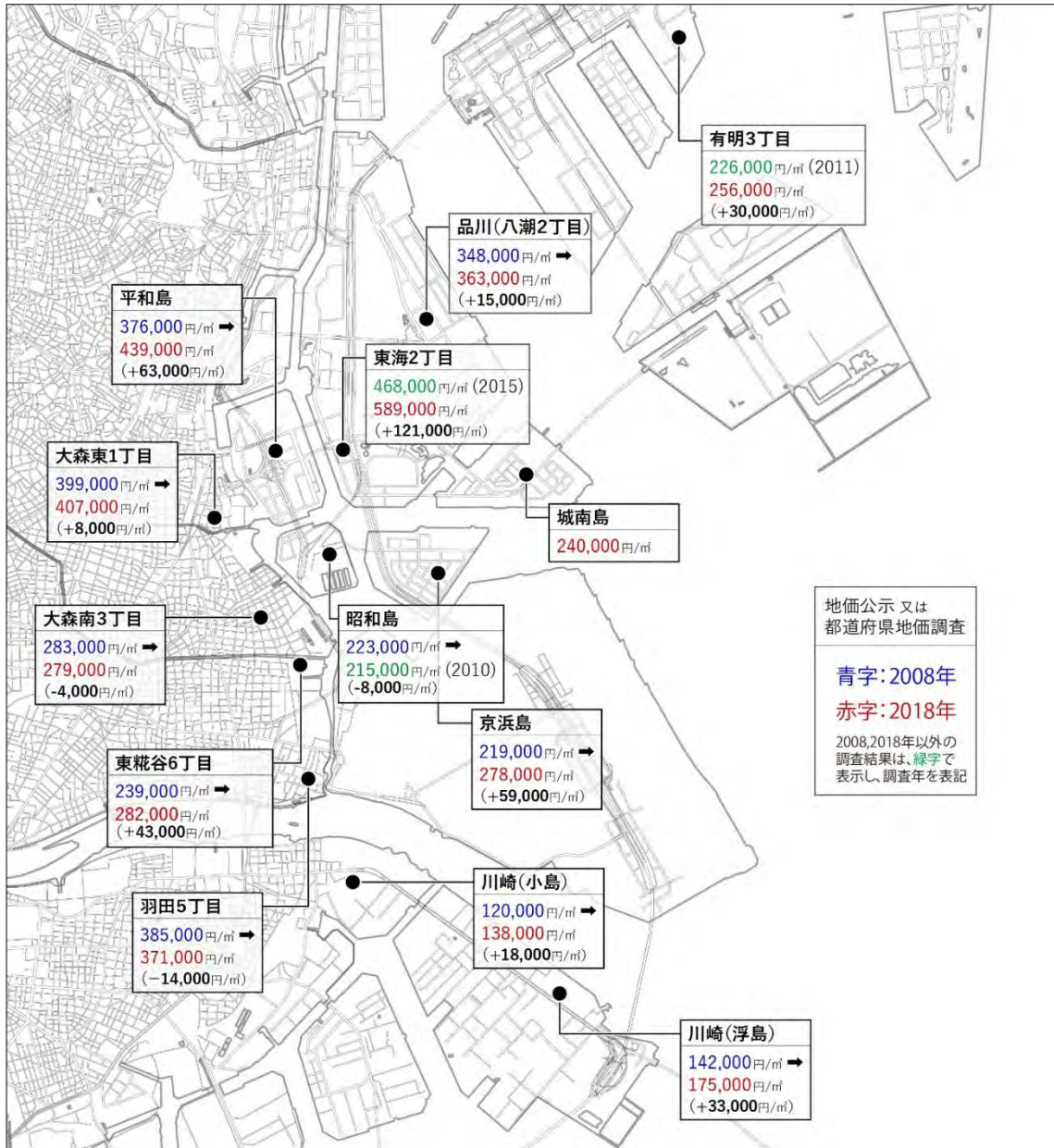


図 2-13 地価の推移(2008年と2018年の2時点比較)

出典)公示地価(国、都道府県)より作成

2.1.4 交通

空港臨海部の交通量の現況については、地価の現況からもわかるように、羽田空港や東京港などへのアクセスの良さが影響し、内陸部と島部を結ぶ「東西交通」の交通量(混雑度)は、今後ますます増加する可能性があります。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ ここ10年で三環状道路、主要な国道、臨港道路の整備が進んだ。
- ・ 運輸、建設、卸売・小売業が増加傾向にある。(図 2-1)
- ・ 主要幹線道路における交通量は減少傾向にあるものの、依然として大型車の交通量(大型車混入率)は多い。(図 2-14)
- ・ 南北方面を連絡する主要幹線道路の交通量は減少傾向にあるものの、東西方向を連絡する主要幹線道路においては、依然として交通量が多い。(図 2-14)

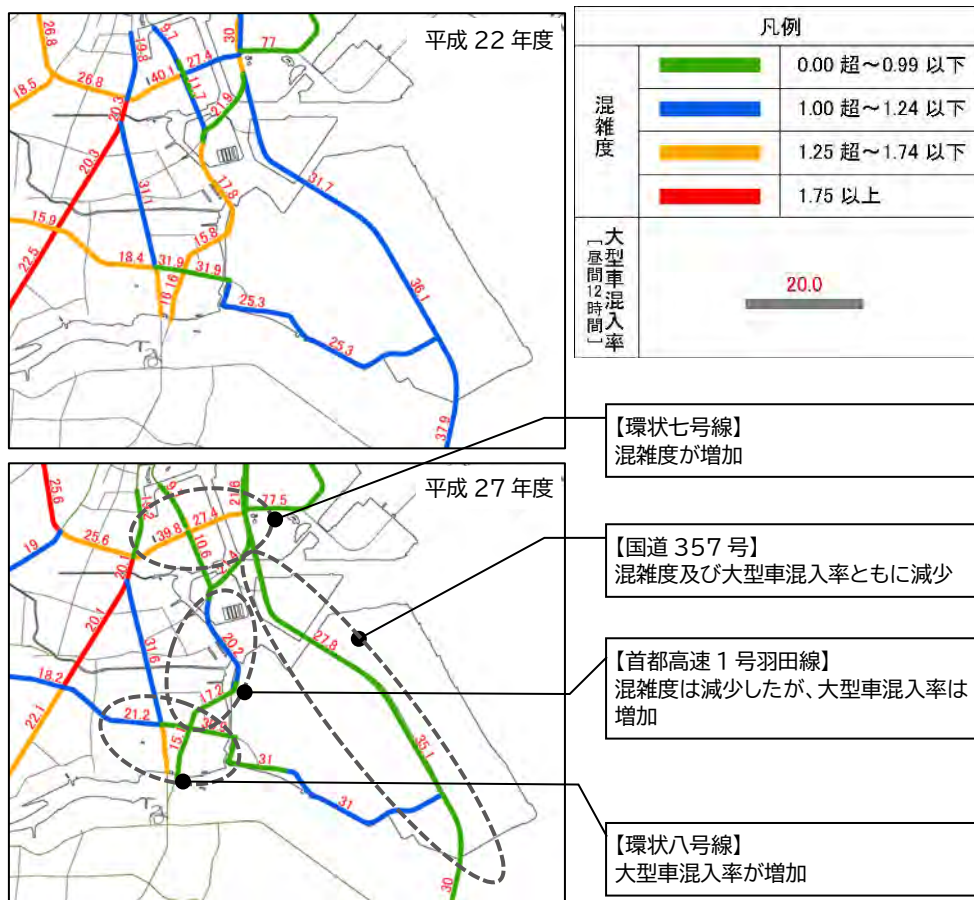


図 2-14 混雑度及び大型車混入率

出典) 「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査」及び「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)より作成

公共交通については、島部アクセスはバスが主流となっています。平日通勤時は増便により輸送力不足に改善が見られたものの渋滞があること、また休日の運行本数が少ないことから、利便性が高いとは言えない状況です。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 現状の公共交通(タクシーを除く)では、東海には路線バス、昭和島には路線バスとモノレール、城南島には路線バスと企業バス、京浜島には路線バスのみが走行している。(図 2-15、図 2-16)
- ・ 令和島には、臨海副都心から路線バス及び徒歩で行くことが可能。令和島内にはバス停がない。
- ・ 路線バス運行本数については、平日日中及び休日で少ない。(図 2-15、図 2-16)
- ・ バス便の増減(2017年と2018年の比較)では、朝6~7時台と夕17時~20時台が増便しており、通勤・帰宅時間帯の輸送力不足への対応がうかがえる。一方で、平和島付近において渋滞などによる旅行速度の低下が見られる。(表 2-1、図 2-15、図 2-16)

■平日

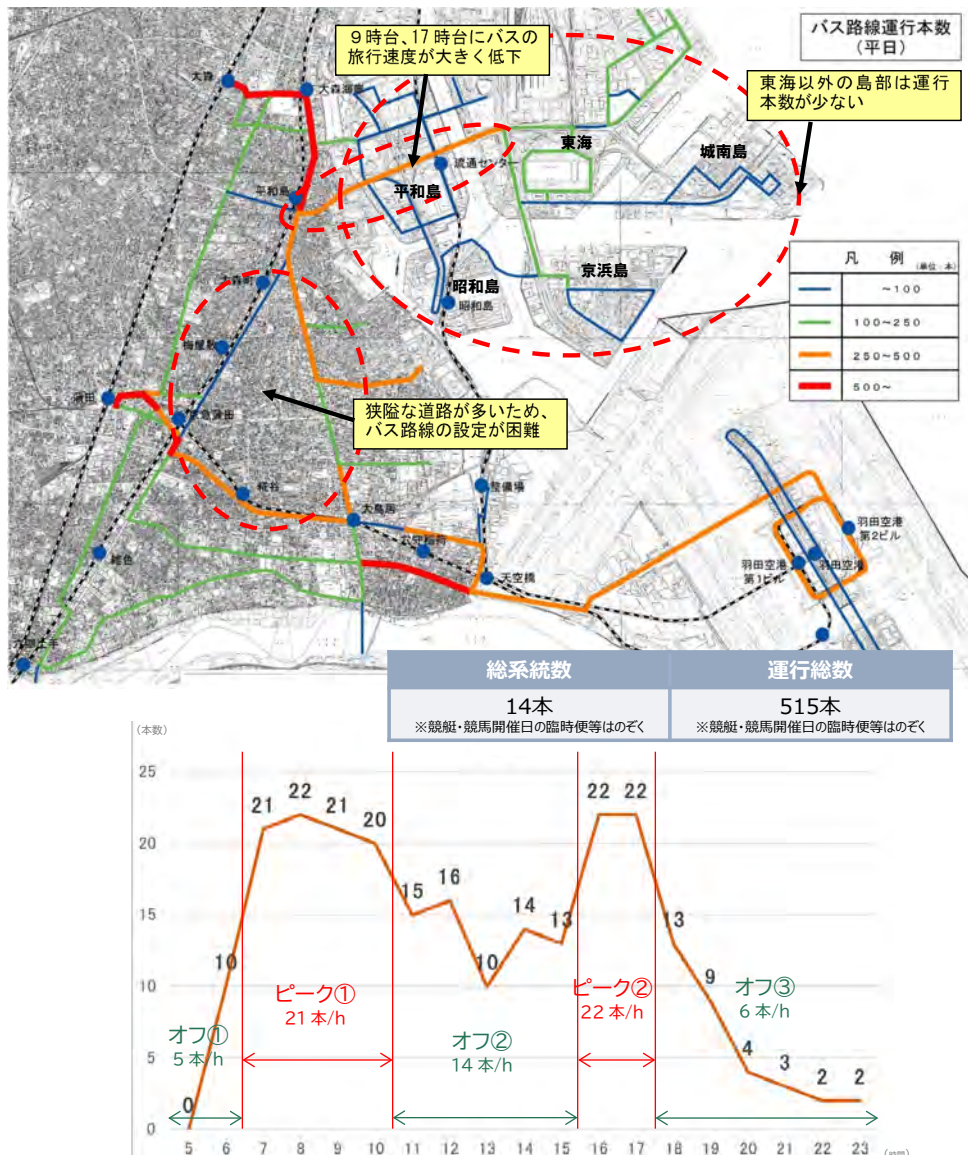


図 2-15 主要バスのサービスレベル(平日)

出典)大田区資料、京浜急行バスホームページより作成

■休日

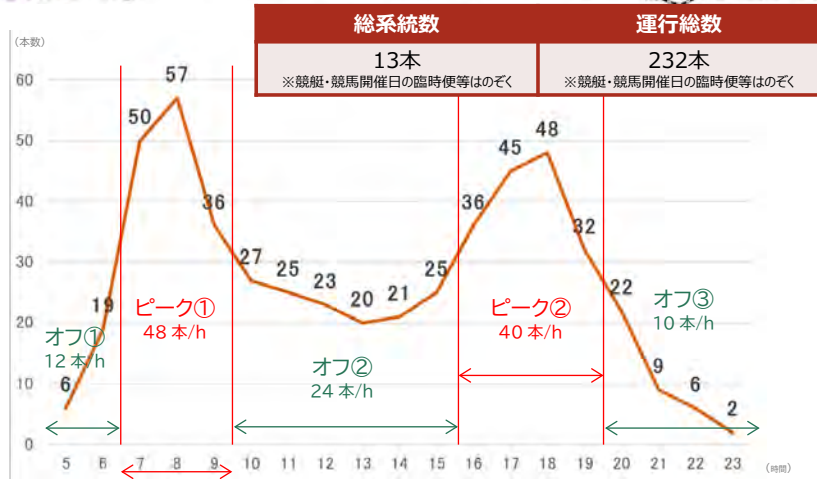
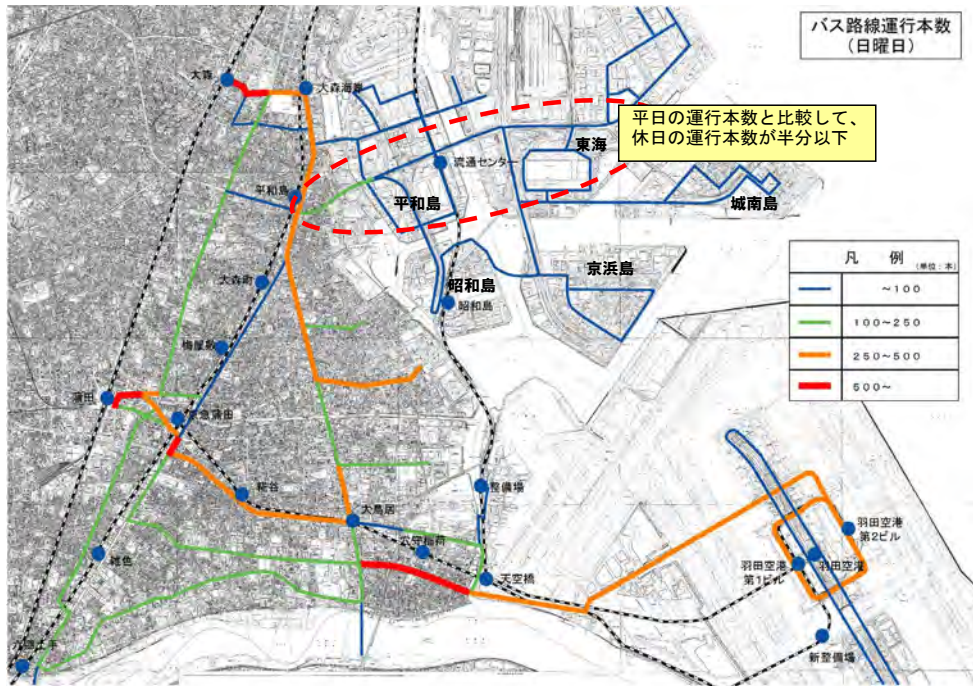


図 2-16 主要バスのサービスレベル(休日)

出典)大田区資料、京浜急行バスホームページより作成

表 2-1 バス便の増減(2017年と2018年の比較)

系統	増減便数	増便後便数
森 45 大森駅発便 大森駅—レジャーランド平和島—流通センター前—京浜島—昭和島循環	大森駅発 6時台 1便 増 7時台 1便 増	17便/日
森 24 46 京浜島—一番地発便 大森駅—平和島駅—流通センター前—京浜島循環	京浜島—一番地經由 16時台 2便 減 17時台 2便 増 20時台 1便 増	18便/日
森 24 46 大森駅発便 大森駅—レジャーランド平和島—流通センター前—京浜島循環	大森駅発 16時台 2便 減 17時台 1便 減 18時台 1便 増 20時台 1便 増	25便/日

出典)「路線バス時刻表(2018.4.時点)」(京浜急行バスホームページ)より作成

2.1.5 観光

空港臨海部は、観光資源の認知度は決して高いとは言えない状況ですが、公園やスポーツ施設、工場・企業見学が行える施設、大田市場など魅力ある観光資源が点在しています。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 外国人を含む観光客などが大田区内を宿泊地として選ぶ理由を見ると、良好な公共交通環境であることが強みであることがわかる一方、周辺に魅力的な観光資源があると認識している人は少ない。(図2-17)
- ・ 観光客の訪問先を見ても、空港臨海部周辺に、公園やスポーツ施設を中心とした観光資源が点在しているものの、これらは含まれていない。(表2-2)
- ・ 羽田クロノゲート、ANA Blue Base では、体験観光が可能であり、外国人観光客を含めSNSにより広く情報発信されている。(図2-18)

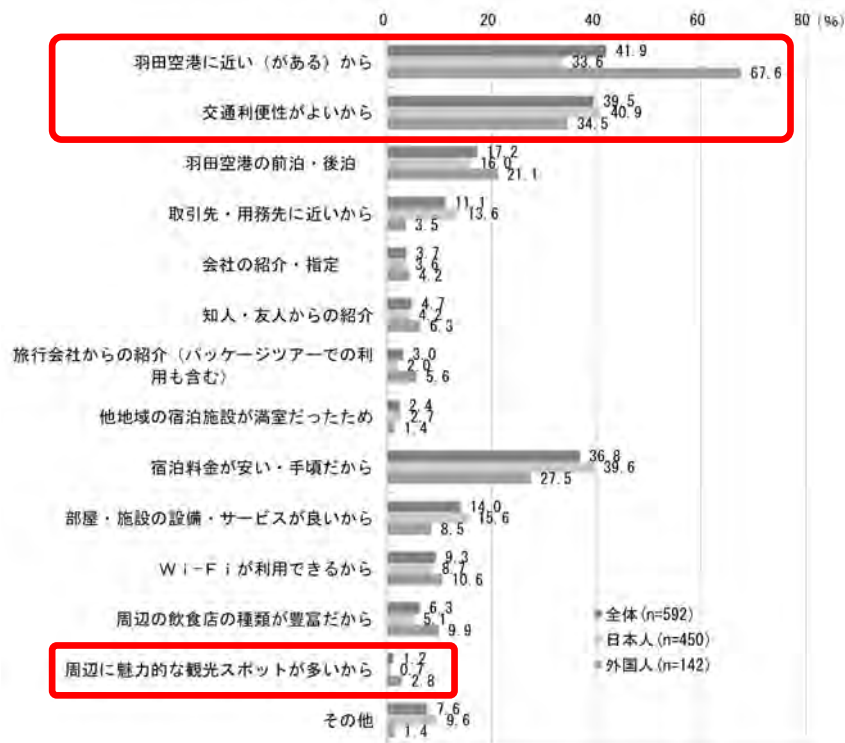


図 2-17 大田区が宿泊地として選ばれる理由

出典)第1回(仮称)新大田区観光振興プラン策定委員会 資料4(付随資料)「大田区観光を取り巻く現状について～観光統計・マーケティング調査結果～」

表 2-2 宿泊者が大田区内で訪れた場所

	回答数		回答数
蒲田	122	大田区総合体育館	8
羽田空港、羽田	71	池上	7
銭湯・温泉	16	穴守稲荷	5
池上本門寺	15	ドンキホーテ	5
大森	9	羽田神社	5

出典)第1回(仮称)新大田区観光振興プラン策定委員会 資料4(付随資料)「大田区観光を取り巻く現状について～観光統計・マーケティング調査結果～」より作成



図 2-18 訪日外国人による SNS を使った発言

出典)第1回(仮称)新大田区観光振興プラン策定委員会 資料4(付随資料)「大田区観光を取り巻く現状について～観光統計・マーケティング調査結果～」

2.1.6 自然環境・スポーツ

空港臨海部では、内陸部では確保できない大規模な公園・緑地、スポーツ施設が多く整備されています。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 大田区全体の公園・緑地面積のうち約4割は空港臨海部の公園・緑地が占めている。(表 2-3)
- ・ スポーツ健康都市を実現するエリアとして「新スポーツ健康ゾーン」にも位置付けられており、昭和島二丁目公園、森ヶ崎公園など新たにスポーツ関連施設が整備されている。(図 2-19)

表 2-3 空港臨海部における緑地・公園面積

該当範囲	面積	面積割合
空港臨海部の主な公園・緑地	約 130.53ha	42.79%
内陸部の公園・緑地	約 174.53ha	57.21%
合計	約 305.06ha	100%

出典)大田区資料(令和3年度)より作成



城南島海浜公園



ソラムナード羽田緑地

出典)東京都「だれでも東京」ホームページ、
<https://www.daredemo-tokyo.metro.tokyo.lg.jp/facility/park/60116/>、2021年9月30日取得



大森ふるさとの浜辺公園
大森東水辺スポーツ広場(ビーチバレー場)



昭和島二丁目公園(フットサル場、少年サッカー場)



森ヶ崎公園(サッカー場)



大井ふ頭中央海浜公園(大田スタジアム)

出典)大田区

図 2-19 近年整備・リニューアルしたスポーツ関連施設

2.2 空港臨海部の位置付けと開発動向

空港臨海部は、エリアごとに様々な特性の産業が集積する東京都心部の南端に位置しており、環状線を軸とした広域ネットワークにおいては、陸・海・空の交通結節点に位置付けられています。

また、令和島を含む東京ベイエリアで進む次世代まちづくりとのつながりも展望され、産業面で高いポテンシャルを持つエリアと言えます。

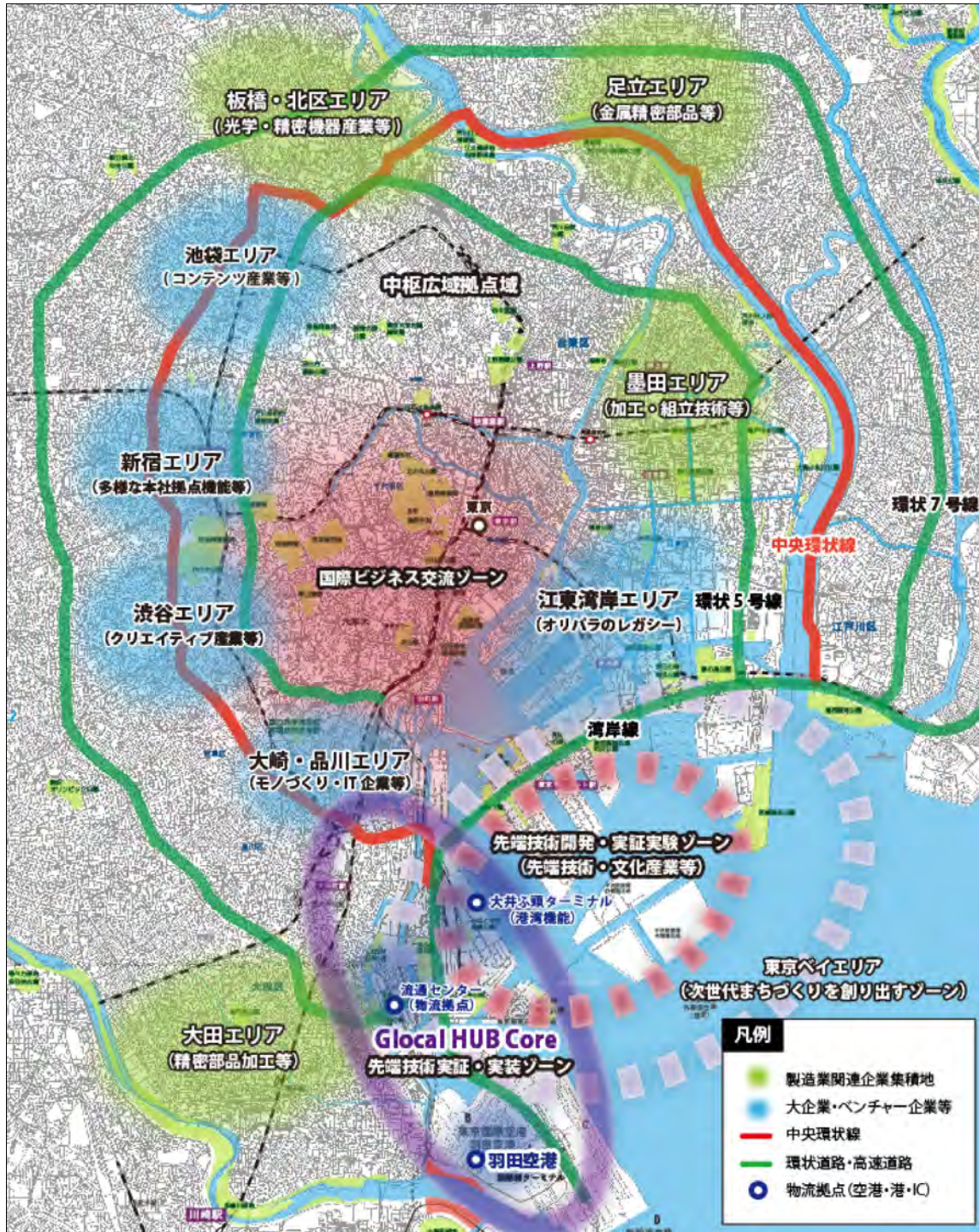


図 2-20 東京都心部にみる空港臨海部の位置付け

出典)臨海部開発構想研究会「Tokyo Glocal HUB Core 構想」

また、HANEDA GLOBAL WINGS の開発により、首都圏の玄関口として空港臨海部の魅力が更に高まるとともに、羽田空港アクセス線³、東京レールゲート、大水深岸壁を有するふ頭(Y3、Z1)など、新たな交通ネットワークや物流拠点の構築が予定されており、物流や交通の拠点としての機能もより高まることが期待されています。

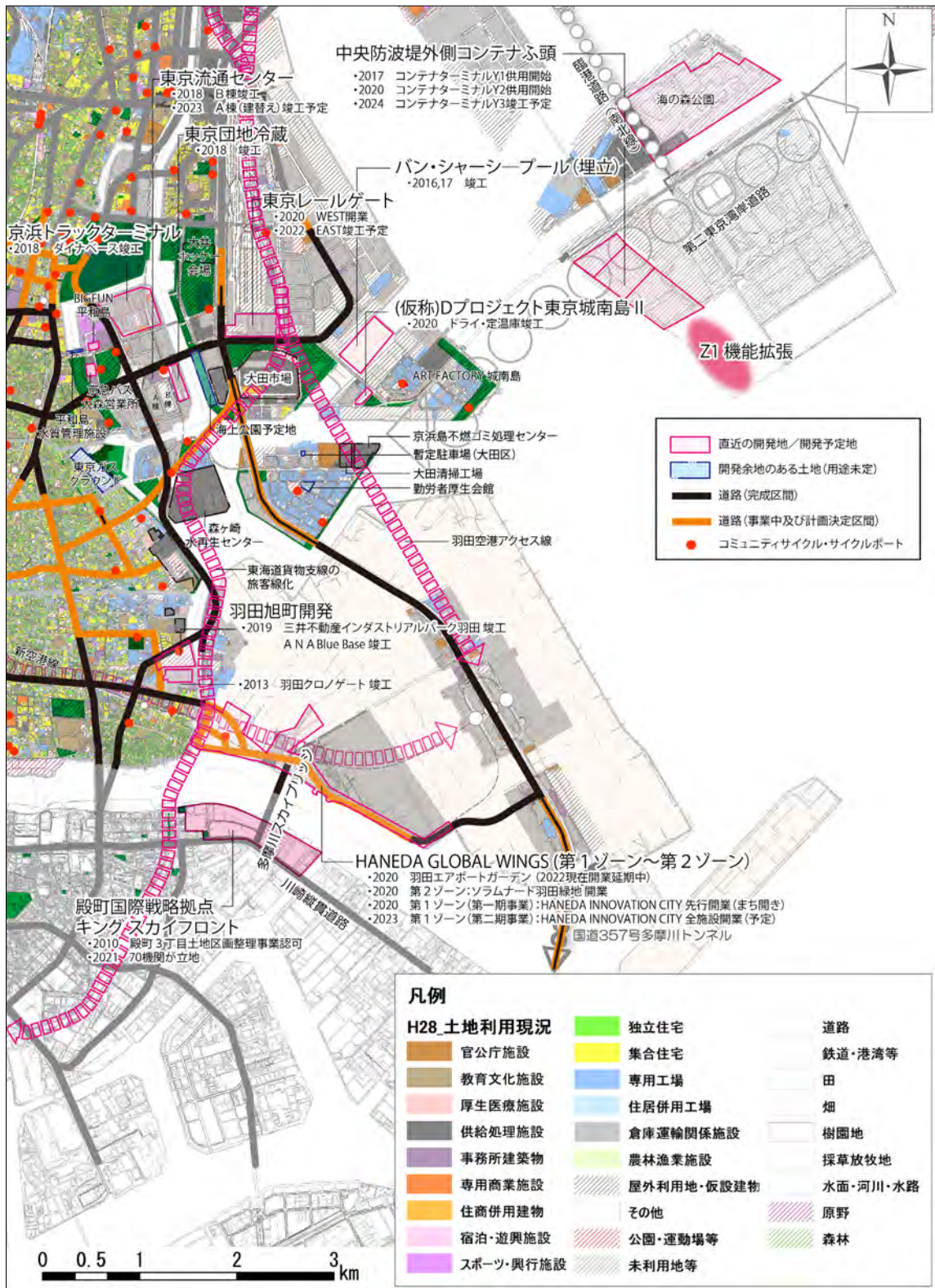


図 2-21 空港臨海部及び周辺地域の主な開発動向

³ 羽田空港と都心とのアクセス利便性の向上を目的とした、田町駅付近・大井町駅付近・東京レポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港を結ぶ新路線。

2.3 2040年の将来動向

2040年の空港臨海部の将来像を設定するにあたり、2040年に向けた都市部における社会経済状況の変化(メガトレンド)について、整理を行いました。

また、新型コロナウイルス感染症により、産業、生活の多方面で大きな影響を受け、新たな生活様式が中長期にも定着していく傾向が見られています。

ここでは、2040年の将来動向を想定し、2040年からのバックキャスト思考により空港臨海部が目指すべき姿を考察する基礎資料を収集・整理しました。

2.3.1 都市部における2040年に向けた社会構造の変化(メガトレンド)

2040年の未来社会(主に都市部を対象)においては、社会構造の変化、技術革新、人々の意識革新の3つの視点で下図に示すような様々な変化が生じていると想定されます。

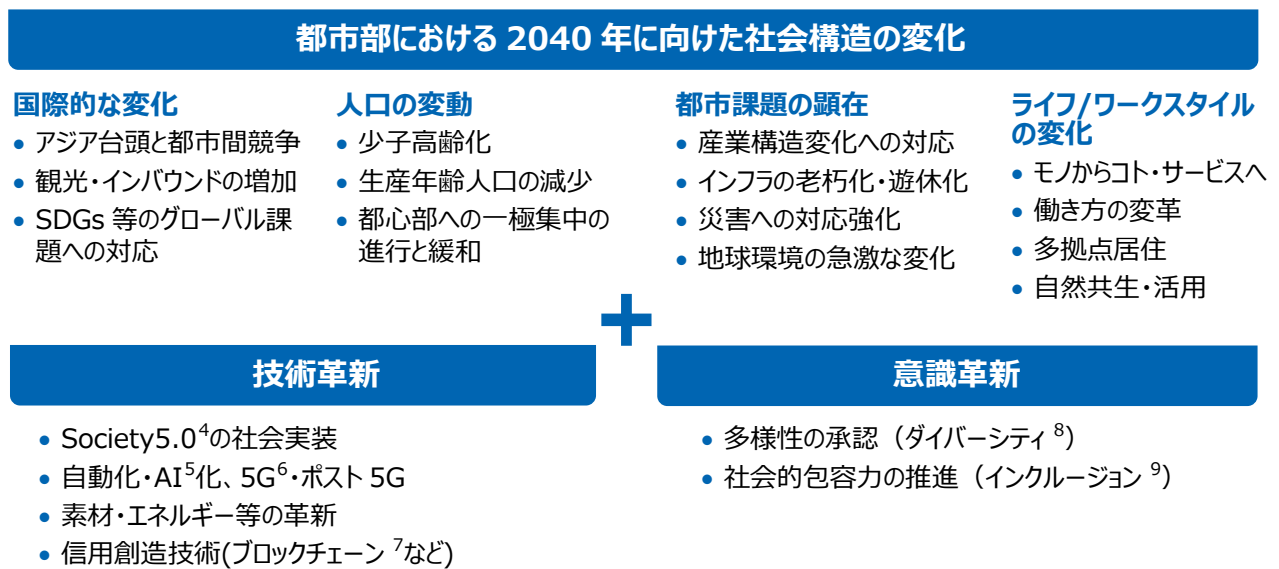


図 2-22 都市部における 2040 年に向けた社会構造の変化

⁴ 狩猟社会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社会(Society 4.0)に続く、「サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)」。

⁵ 人工知能(Artificial Intelligence)の略称で、「機械学習」とも呼ばれる。機械であるコンピューターが「学ぶ」技術により、翻訳や自動運転、医療画像診断や囲碁・将棋といった人間の知的活動分野に活用。

⁶ 第5世代移動通信システム。AI/IoT時代のICT基盤で、超高速・超低遅延・多数同時接続が実現可能。

⁷ 情報通信ネットワーク上にある端末同士を直接接続して、取引記録を暗号技術を用いて分散的に処理・記録するデータベースの一種。「ビットコイン」などの仮想通貨に用いられている基盤技術。

⁸ 性別や国籍、年齢などにかかわらず、多様な個性が力を発揮し、共存できること。

⁹ 個人や集団が社会的な権利獲得・交流参加などを妨げられるという「社会的排除」を克服することで、「社会的包摂(Social inclusion)」を達成すること。

(1) 国際的な変化

1) アジア台頭と都市間競争

2040年においては、インドや中国といったアジア圏国家のGDP成長率が高く、パリがGDP上位5都市から外れるなど、欧米日の世界での存在感の減退が予想されます。

また、世界中の都市で成長格差が顕在化・加速し、都市間競争が過熱することが予想されます。

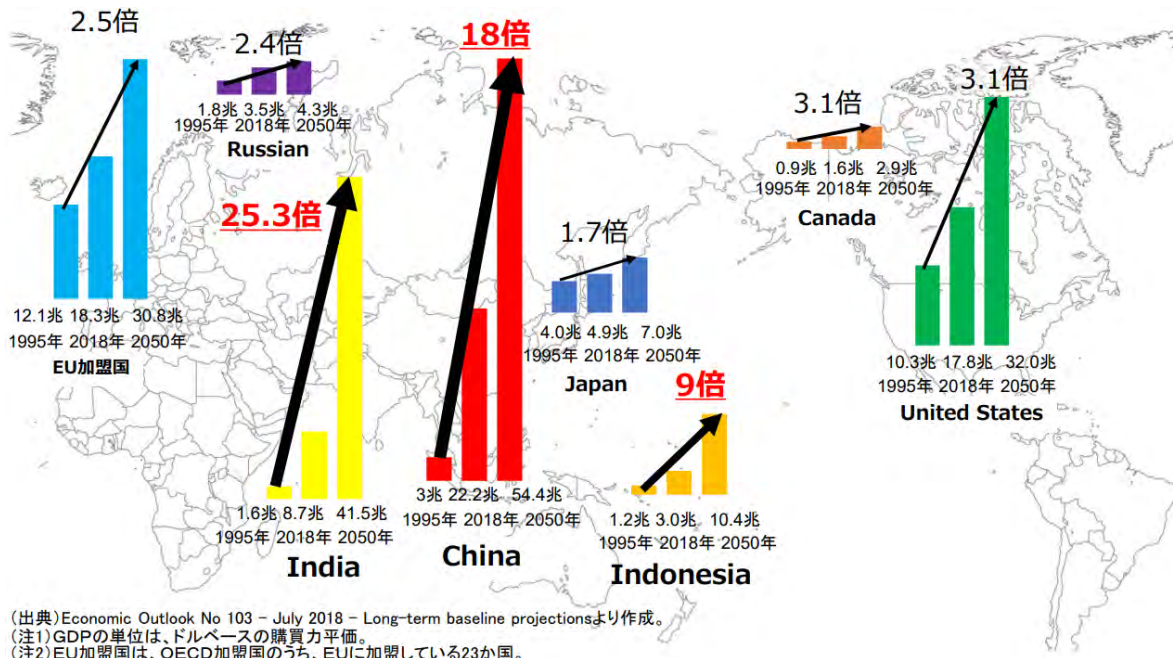


図 2-23 2050年までの世界各国のGDPの予測

出典)国土交通省「参考資料1 2050年の国土に係る状況変化」、
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001361257.pdf>, 2021年5月20日取得

2) 観光・インバウンドの増加

2019 年まで、訪日外国人旅行者数は増加傾向にあり、その後も堅調に増加すると想定されていました(図 2-24)。しかし、2020 年の新型コロナウイルス感染症流行を契機に、観光・インバウンド需要は著しく低下しました。

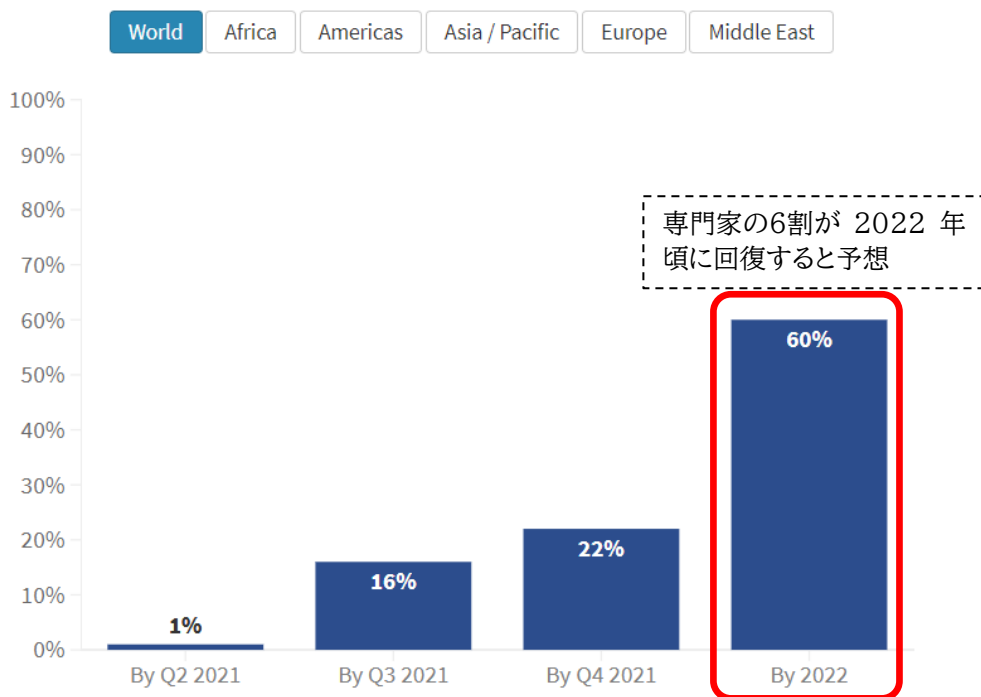
今後は、新型コロナウイルス感染症のワクチンの普及などにより国内外の観光の回復が期待されます。国連世界観光機関(UNWTO)の専門家委員会では、2022 年頃には世界の観光需要が回復するという意見も出されています(図 2-25)。



図 2-24 2030 年までの訪日外国人観光客数推計

出典)国土交通省「日本旅館の生産性向上・インバウンド対応の強化等を加速するための新たなビジネスモデルのあり方等に関する検討会」、<https://www.mlit.go.jp/common/001290031.pdf>、2021 年 8 月 30 日取得

When do you expect a rebound in international tourism in your country?



UNWTO conducted a global survey among its UNWTO Panel of Tourism Experts on the impact of COVID-19 on tourism and the expected time of recovery. Data as collected by UNWTO, May 2021. Published: 31/05/2021

図 2-25 専門家委員会による世界の観光需要回復時期の予測

出典)UNWTO「TOURIST NUMBERS DOWN 83% BUT CONFIDENCE SLOWLY RISING」、<https://www.unwto.org/news/tourist-numbers-down-83-but-confidence-slowly-rising>、2021 年 7 月 27 日取得

3) SDGs等のグローバル課題への対応

昨今、SDGs¹⁰の策定及びその達成目標進捗のモニタリングといった世界規模での課題解決に向けた動きが見られています。この動きは今後も見られると思われ、各国は国内の個別課題の解決にのみ注力すれば良いという訳ではなく、気候変動や貧困解消、ジェンダー平等、経済成長など様々なグローバルな課題への対応姿勢が問われることになります。

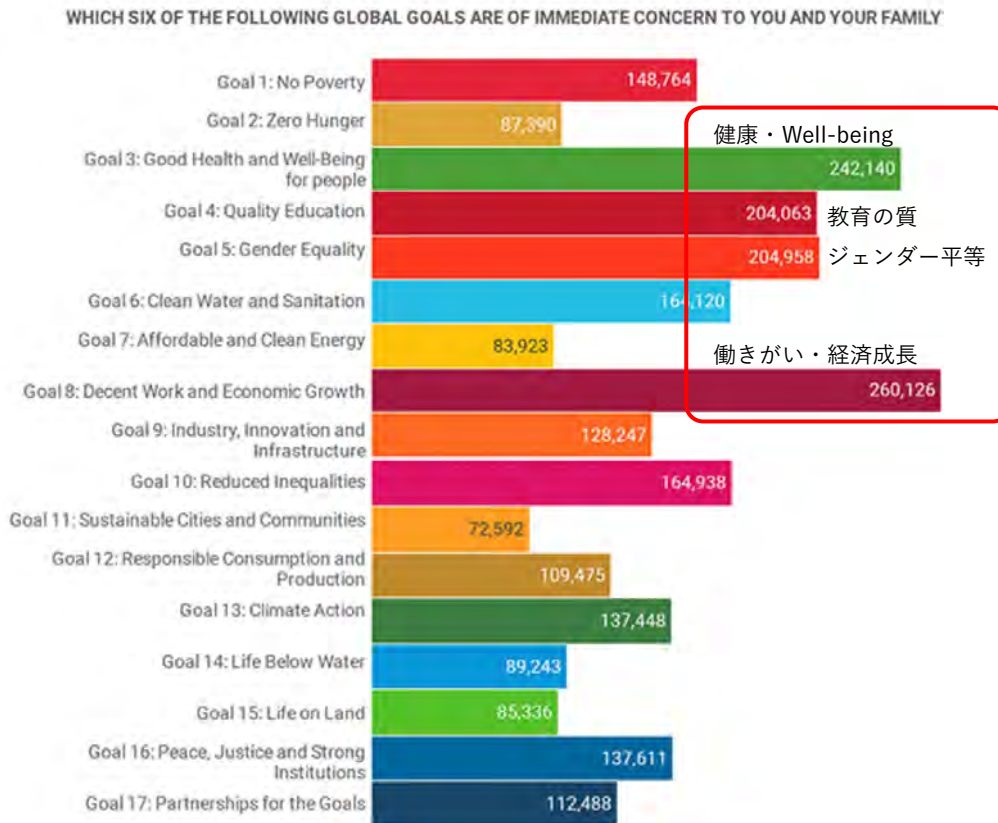


図 2-26 SDGs17 のゴールごとの人々の関心度

出典)国際連合広報センター「MY WORLD 2030」、
https://www.unic.or.jp/activities/economic_social_development/sustainable_development/2030agenda/myworld2030/、2021年12月3日取得



図 2-27 SDGs17 のゴール一覧

出典)外務省「持続可能な開発目標(SDGs)達成に向けて日本が果たす役割」、
https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/sdgs_gaiyou_202108.pdf、2021年9月24日取得

¹⁰ 持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)の略称で、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを標榜。

(2) 人口の変動

1) 少子高齢化、生産年齢人口の減少

今後、日本の少子高齢化及び生産年齢人口の減少はますます進行し、2040年には65歳以上の高齢化率は約35%、生産年齢人口割合は約55%になる予測です。東京都でも同様の傾向が見られます。それに伴い、社会保障費の増加や税収の減少など、様々な課題がより深刻化することが見込まれます。

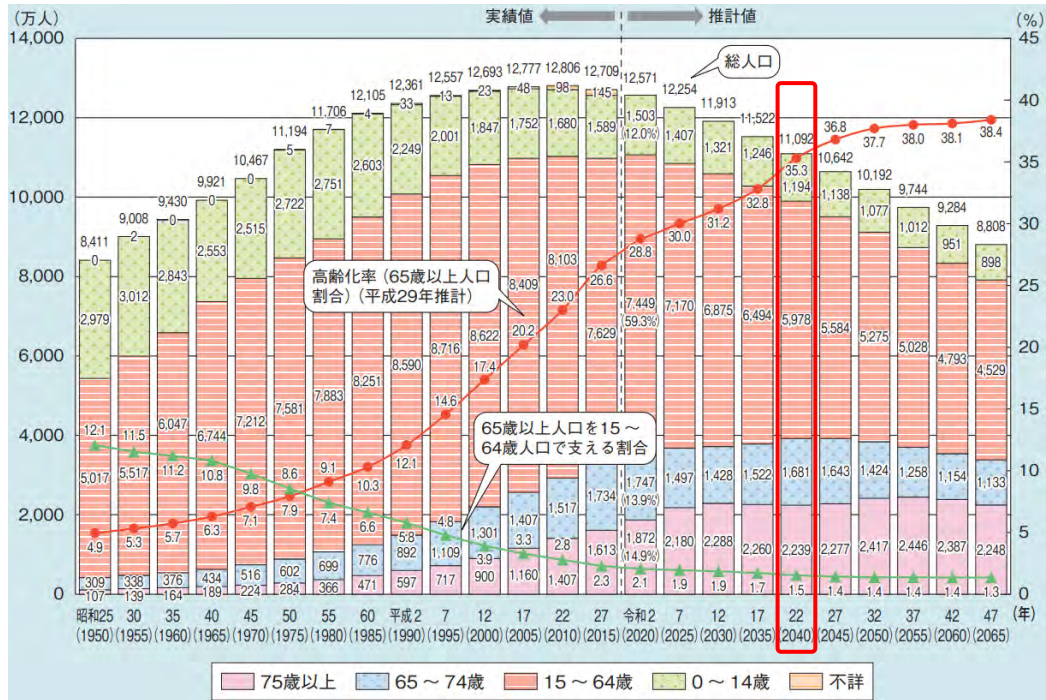


図 2-28 2065 年までの日本の将来推計人口

出典)内閣府「令和3年度版高齢社会白書(全体版)」, https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2021/zenbun/pdf/1s1s_01.pdf, 2021年8月30日取得



図 2-29 2060 年までの全国と東京都の人口推計

出典)東京都「2060年までの東京の人口推計」, https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/basic-plan/actionplan-for-2020/plan/pdf/honbun4_1.pdf, 2021年9月9日取得

2) 都心部への一極集中の進行と緩和

これまでは、就業・学習環境の充実などの理由から、東京圏といった都心部への一極集中が進行してきました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、オンラインでの就業や学習環境が整いつつあることで、地方部への分散の動きも見られています。今後、このような理由から、都心部への一極集中が緩和される可能性もあります。

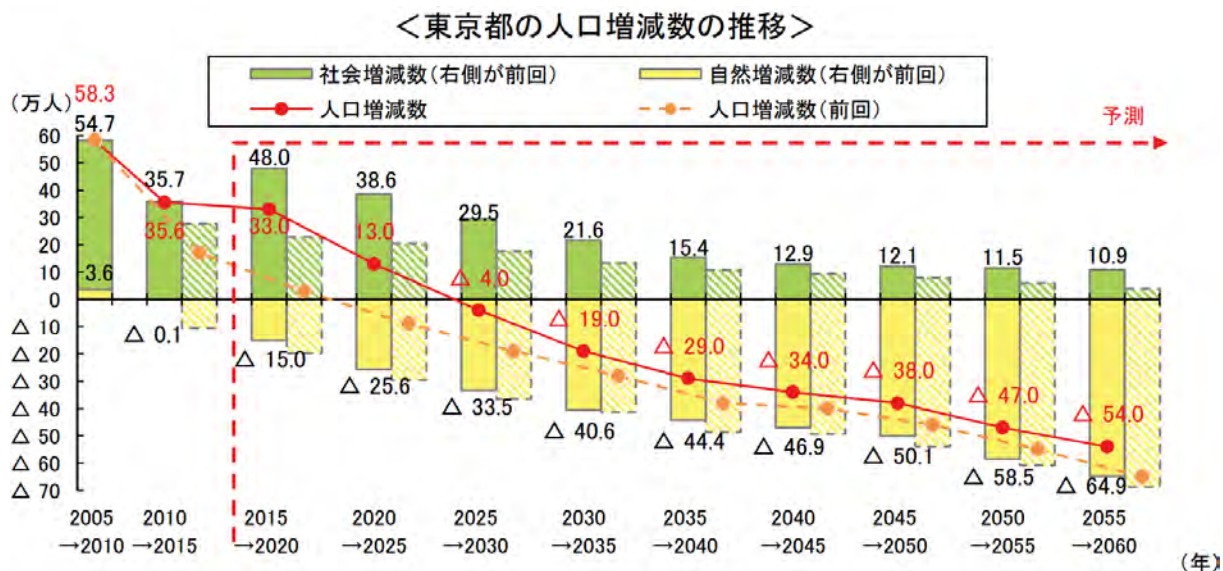


図 2-30 2060 年までの東京都の人口増減数推計

出典)東京都「2060 年までの東京の人口推計」、https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/basic-plan/actionplan-for-2020/plan/pdf/honbun4_1.pdf、2021 年 9 月 9 日取得

(3) 都市課題の顕在

1) 産業構造変化への対応

我が国の産業構造は、1990年代に二次産業の従事者数が減少に転じ、以降、三次産業の従事者数に占める割合が更に拡大しています。この三次産業の中でも、クリエイティブ産業(情報通信業といった知識集約型産業のこと。「四次産業」)の従事者が全体の5%から17%へ増加しています。

まちづくりにおいても、こうした新たな産業の台頭にも対応していくことが求められています。

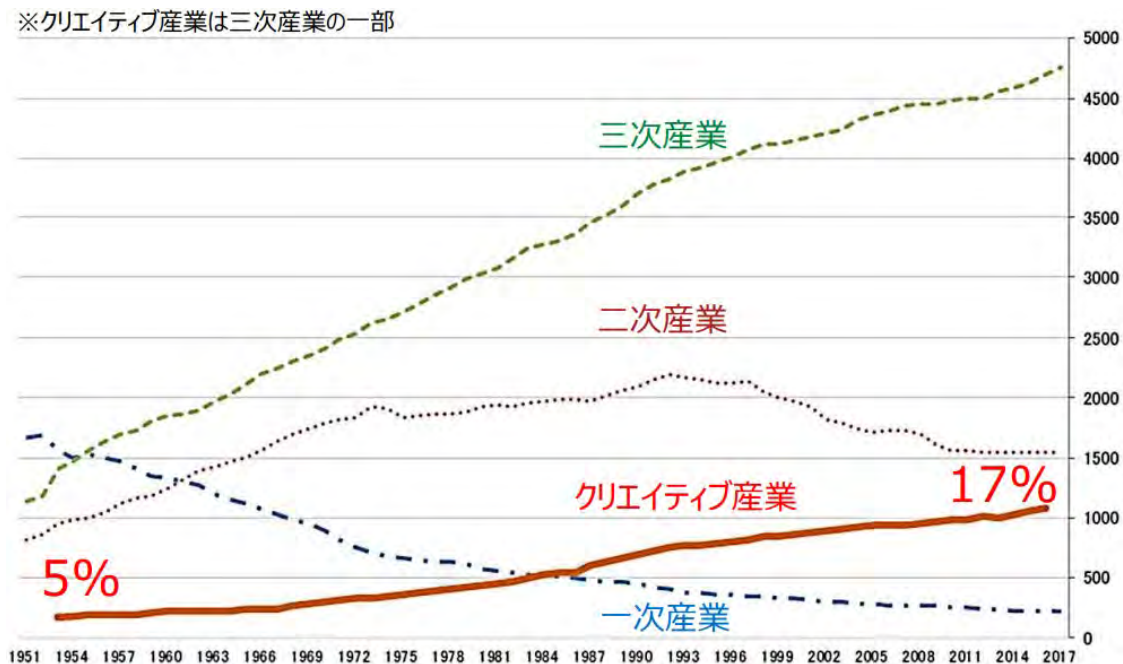


図 2-31 日本の産業別従事者数の推移

出典)国土交通省「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間とりまとめ」、
<https://www.mlit.go.jp/common/001301649.pdf>、2021年8月30日取得

2) インフラの老朽化・遊休化

20 世紀後半以降、全国各地で急速に道路、橋りょう、学校といったハードインフラが整備されてきましたが、昨今、これらのハードインフラの老朽化や遊休化が進行しています。今後、建設後の経年劣化や若年人口の減少などに伴い、加速度的に老朽化・遊休化が進行していくと予測されています。

○今後、建設後50年以上経過する社会資本の施設の割合が加速度的に増加。

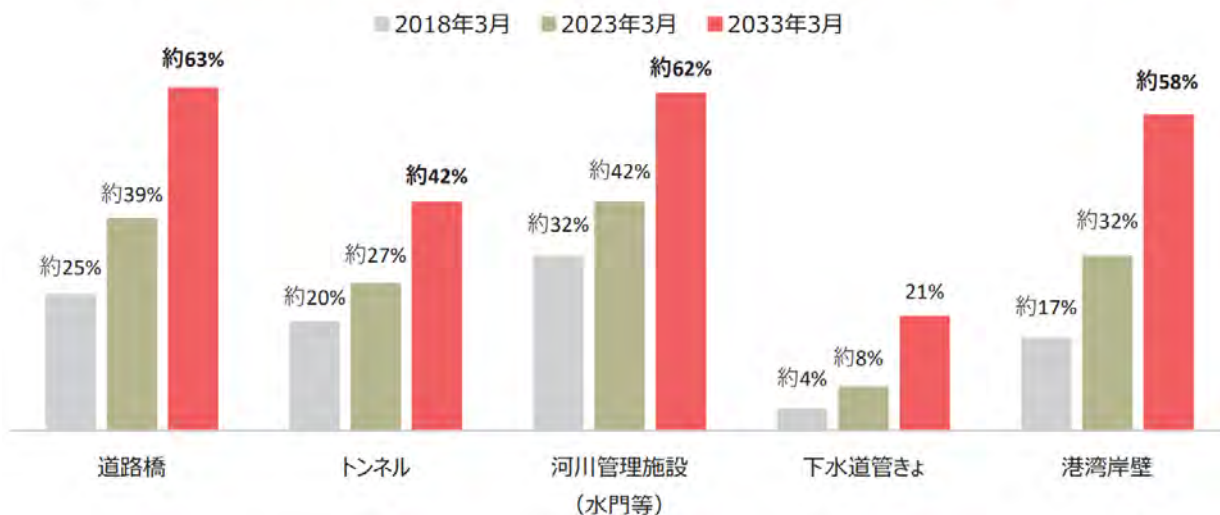


図 2-32 全国における建設後 50 年以上経過する施設の割合

出典)国土交通省「令和3年度版 国土交通白書」、
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r02/hakusho/r03/pdf/np102200.pdf>、2021 年7月 26 日取得

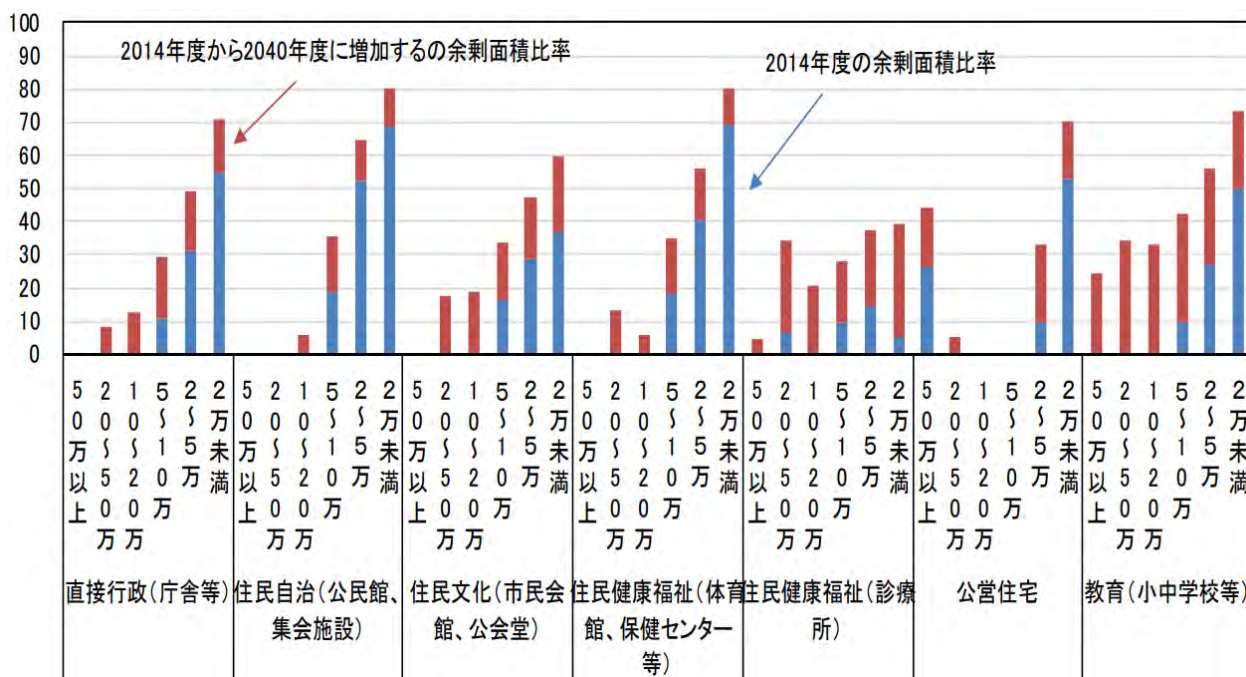


図 2-33 各施設の余剰面積比率(都市規模別)

出典)内閣府「生産性の高い社会資本整備実現に向けて」、
<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/minutes/2017/0425/shiryo.03-2.pdf>、2021 年9月 24 日取得

3) 災害への対応強化

近年、気候変動に伴う災害激甚化(大型台風の到来に伴う大規模な風水害など)が指摘されており、今後も降雨量の増加が予測されているため、こうした状況は継続すると考えられます。

2040年頃には降雨量が約1.1倍に、それに伴って洪水発生頻度は約2倍になると予測されています。(図2-34、表2-4)

大規模化・頻発化する災害への対応にあたっては、ハード面での対策に加え、都市部で進捗しつつあるコミュニティの希薄化に伴う災害時の情報共有・避難体制の確保といったソフト面での課題にも取り組む必要が出てきます。

また、新型コロナウイルス感染症という新たなリスクも生じ、大規模地震といった災害以外への備えも必要となります。

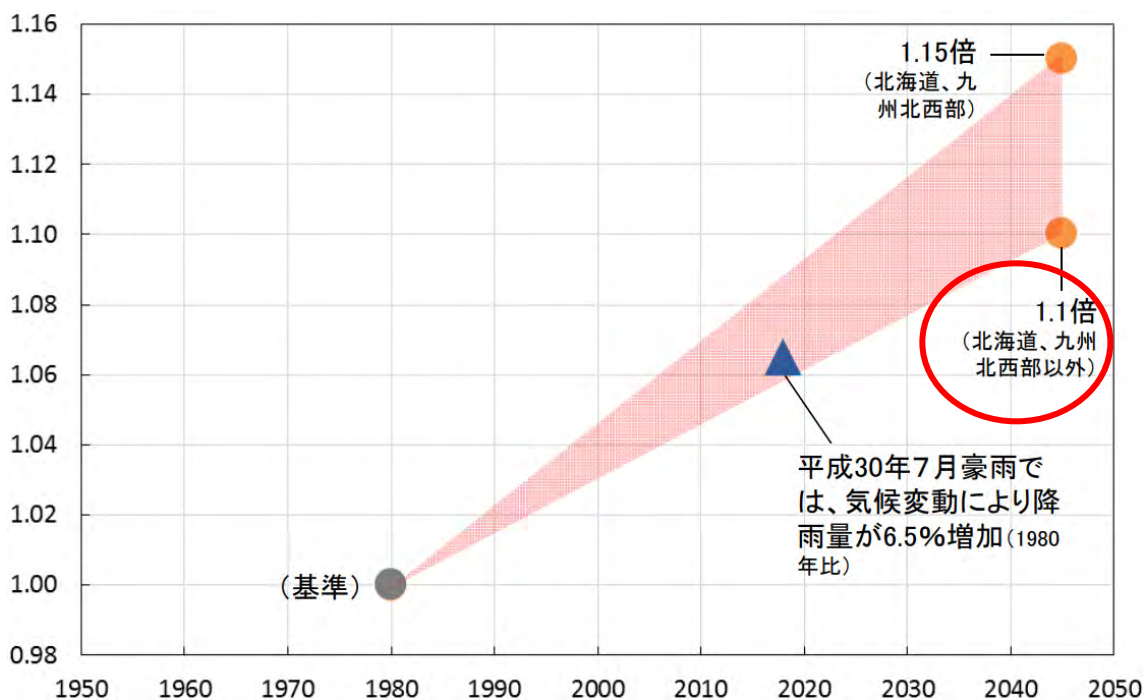


図 2-34 降雨量の将来変化予測

出典)国土交通省「気候変動の影響について」、
https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendo_u_suigai/1/pdf/09_kikouhendounoeikyuu.pdf, 2021年8月30日取得

表 2-4 降雨量変化倍率をもとに算出した、流量変化倍率と洪水発生頻度の変化

降雨量	流量	洪水発生頻度
約 1.1 倍	約 1.2 倍	約 2 倍

出典)国土交通省「気候変動の影響について」、
 (https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendo_u_suigai/1/pdf/09_kikouhendounoeikyuu.pdf, 2021年8月30日取得)より作成

4) 地球環境の急激な変化

地球温暖化(日本の平均気温は産業革命以前と比べてすでに 1°C 程度上昇、2040 年頃には 2°C 上昇と予測)やそれに伴う災害激甚化、生物多様性の喪失など、地球環境の変化は確実に進行しています。

持続可能性の観点から、こうした変化を深刻に捉える動きも見られ、再生可能エネルギーの導入や省エネルギーの取組、生物多様性の確保といった、地球環境の保全に向けて、一層取組を強化することが必要となります。

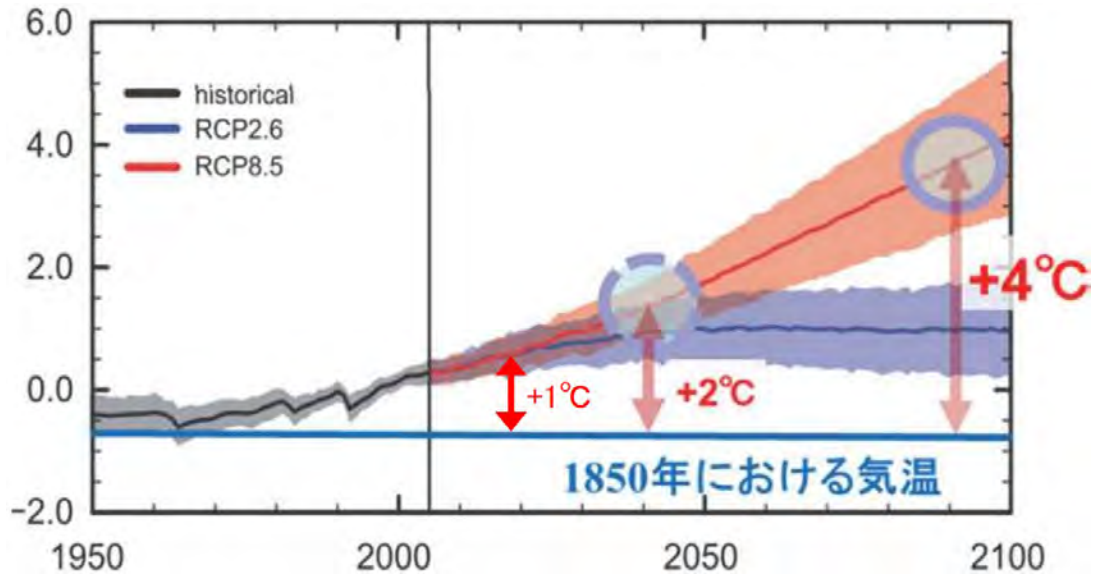


図 2-35 気温の将来変化予測

出典)国土交通省「気候変動の影響について」、
https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouuinkai/kikouhendo_u_suigai/1/pdf/09_kikouhendounoeikyuu.pdf、2021年8月30日取得

(4) ライフ／ワークスタイルの変化

1) モノからコト・サービスへ

従来の形のあるモノを提供するサービスから、個人の趣向に応じた価値を提供する必ずしも形のないコト・サービスの拡張が見込まれています。

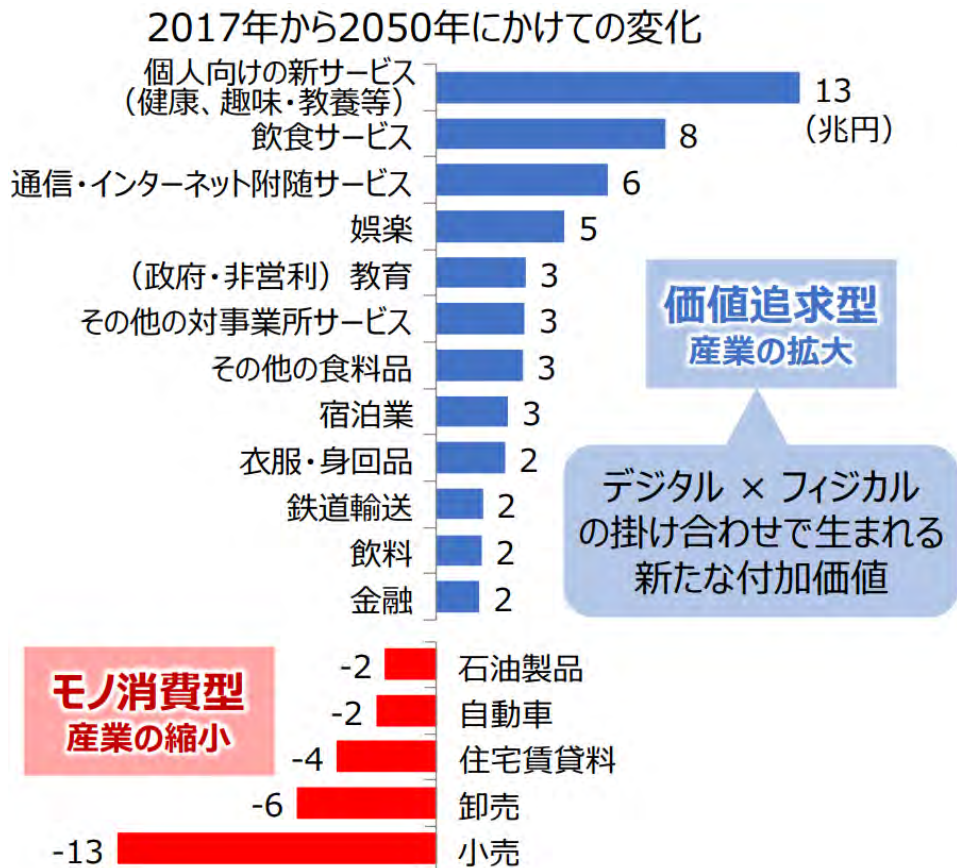


図 2-36 2017 年から 2050 年にかけての産業別付加価値額の変化

出典)国土交通省「第 4 回 国土の長期展望専門委員会 資料」、
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001325314.pdf>、2021 年 5 月 14 日取得

2) 働き方の変革、多拠点居住

新型コロナウイルス感染症の流行を契機にテレワークが浸透し、テレワーク実施者の8割以上が今後もテレワークを希望するなど、新型コロナウイルス感染症の収束後も、テレワークなどを活用した働き方は定着すると想定されています。(図 2-37)

また、これに伴い、住環境に対する意向も変わりつつあります。近隣駅や職場から近く、利便性の高い都心部から、広い住宅での暮らしや自然に囲まれた環境で過ごしたいという意向や郊外・地方への移転を希望する割合が高まり、都市と地方での生活といった多拠点居住を試みる人も増えると想定されます。(図 2-38)

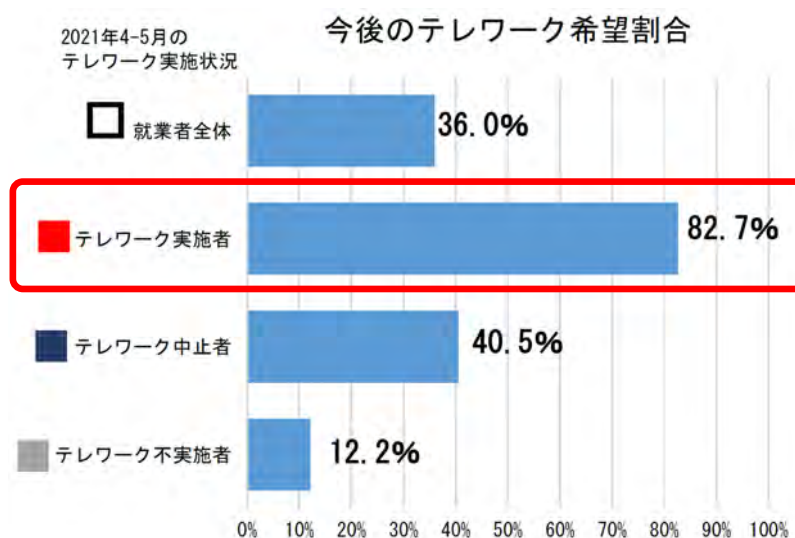


図 2-37 今後のテレワーク実施希望

出典)内閣府「第3回 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」、https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result3_covid.pdf、2021年6月4日取得

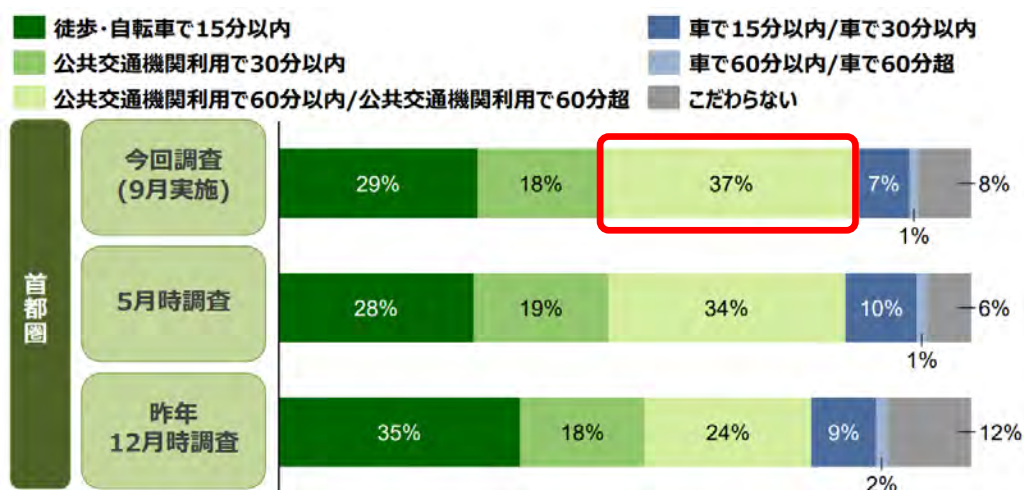


図 2-38 通勤時間に対する考え方の変化

出典)リクルート住まいカンパニー「第2回 コロナ禍を受けた『住宅購入・建築検討者』調査(首都圏)」、https://www.recruit-sumai.co.jp/press/upload/PressRelease_jyutakukentousya2_20201125.pdf、2020年12月15日取得

3) 自然共生・活用

地球環境の保全に対する意識の高まりや、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた住環境の見直しなどにより、自然環境を重視する志向や、自然環境の中での活動に対する関心が高まりつつあり、今後もこの傾向は続くものと思われます。

【環境への関心】

「強くそう思う」と「ややそう思う」と答えた、24カ国の平均値（2019年、2020年調査の比較）

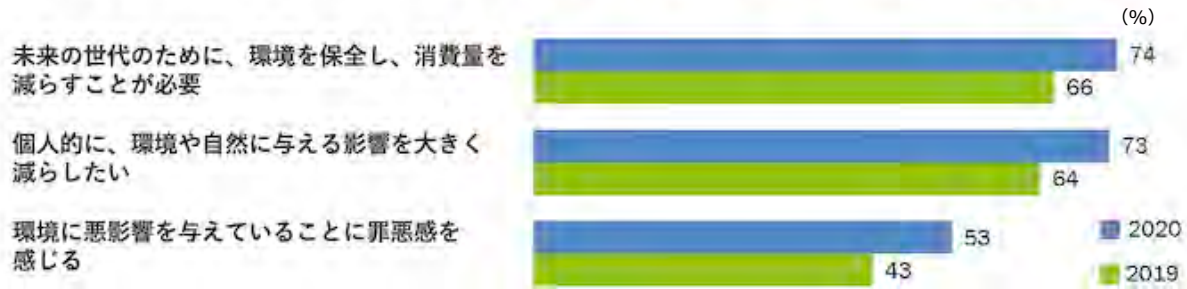


図 2-39 環境への関心の変化

出典)SUSTAINABLE BRANDS 日本版「世界調査:コロナ禍、健康的で持続可能なライフスタイルを望む人が半数 企業はライフスタイルの転換を後押しできるか」、
https://www.sustainablebrands.jp/news/us/detail/1198601_1532.html, 2021年7月26日取得

2.3.2 技術革新

(1) Society5.0 の社会実装

IoT(Internet of Things=モノのインターネット)、更にはIoE(Internet of Everything=全てのインターネット)がますます進展し、人々の活動可能性を更に高めていくことが予想されます。

この Society5.0 と呼ばれる、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による人間中心の社会に転換することで、経済発展と社会的課題の解決を両立する未来社会の実現が期待されています。



図 2-40 Society 5.0 で実現する社会

出典)内閣府「Society 5.0」、https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/、2021年7月26日取得

(2) 自動化・AI化、5G・ポスト5G

自動運転の進展やAIの進化によるAIと人間の役割の変化など、最先端テクノロジーの発展と社会実装は産業や生活を一変させるインパクトを持ちます。この技術革新は、産業構造に変化をもたらす可能性があり、例えば、生産職(金属加工作業者、機械器具組立作業員など)や事務職(会計事務員、オペレーターなど)がロボットやAIに一部代替されていくことで人材が過剰となり、一方で、専門技術や創造性を必要とする専門職(機械技術者、システムエンジニア、教員など)においては、代替される割合が小さいことから、人材不足に陥るといったことも想定されます。

また、こうした専門性を持つ人材は、ロボットやAIを活用しながら、技術革新をリードしていくことも期待されています。

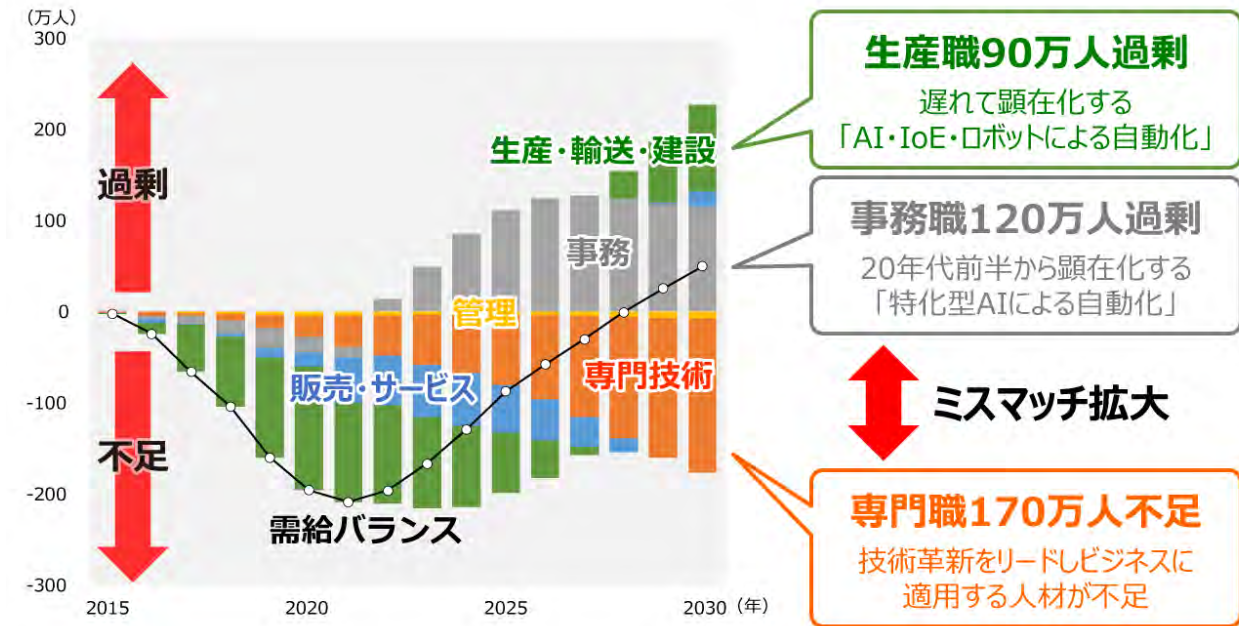


図 2-41 人材供給の時系列変化(2015 年対比、職業分類別)

出典)三菱総合研究所「大ミスマッチ時代を乗り越える人材戦略 第2回 人材需給の定量試算:技術シナリオ分析が示す職の大ミスマッチ時代」、<https://www.mri.co.jp/knowledge/insight/20180806.html>、2021年8月30日取得

(3) 素材・エネルギー等の革新

エネルギー、水、食の重要性が認識されるようになり、メタンハイドレート採掘技術、大規模水素サプライチェーン構築といった画期的な技術開発が進むことで、これまでの課題を打破する革新的な素材やエネルギーなどが生まれることが想定されます。

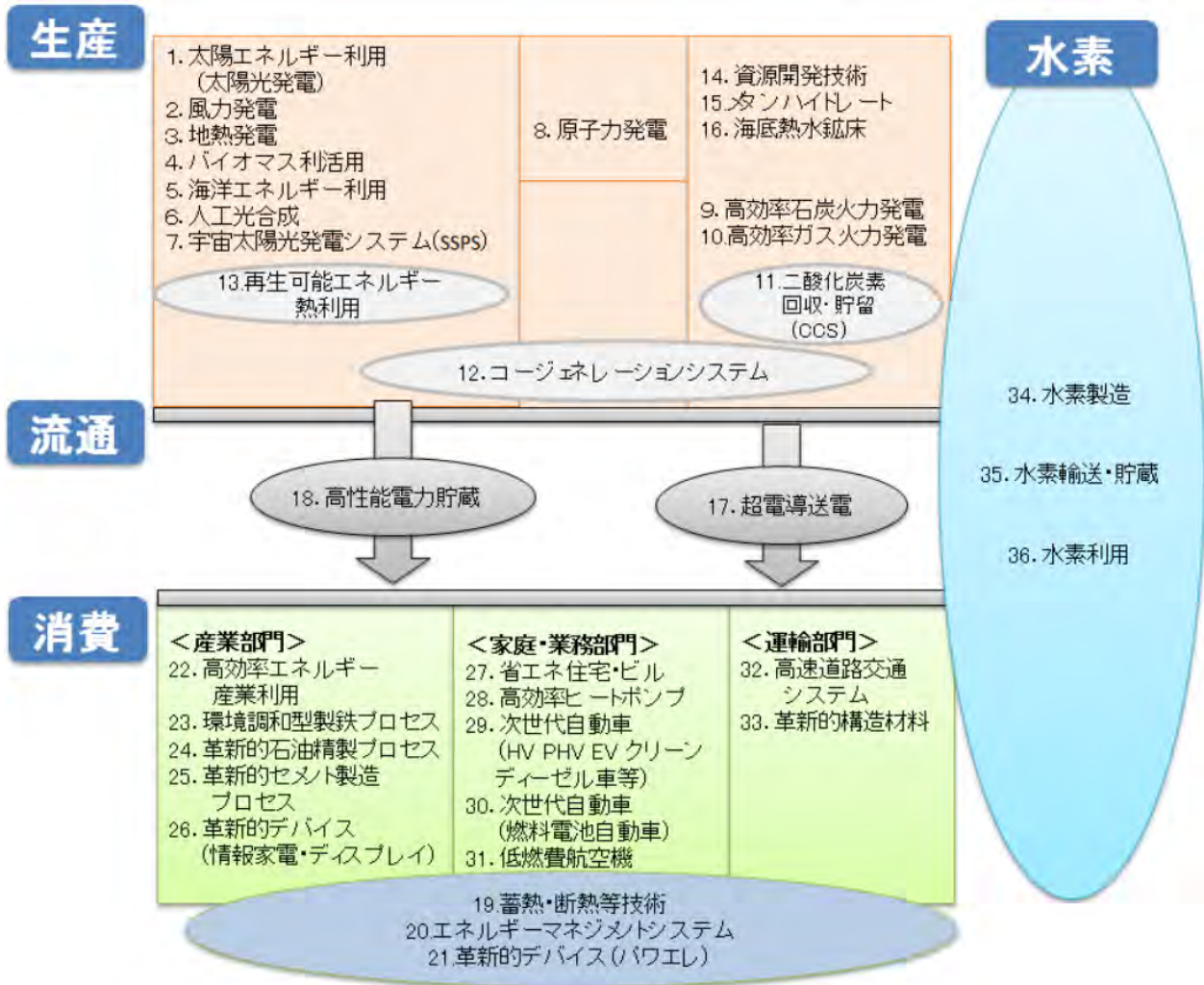


図 2-42 「エネルギー関係技術開発ロードマップ」の対象になる 36 の技術課題

出典) 経済産業省「エネルギー関係技術開発ロードマップ」、
https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/for_energy_technology/pdf/141203_roadmap.pdf、
 2021年7月26日取得

(4) 信用創造技術(ブロックチェーンなど)

ブロックチェーン¹¹といった、不特定多数のユーザーが参加して記録をシェアし監視することで、不正を防止できる新技術が開発されることで、従来はコストがかかり、リスクでもあった信用創造が不要となり、信用の担保が難しかった個人間の金銭取引も利用できるようになることが想定されています。

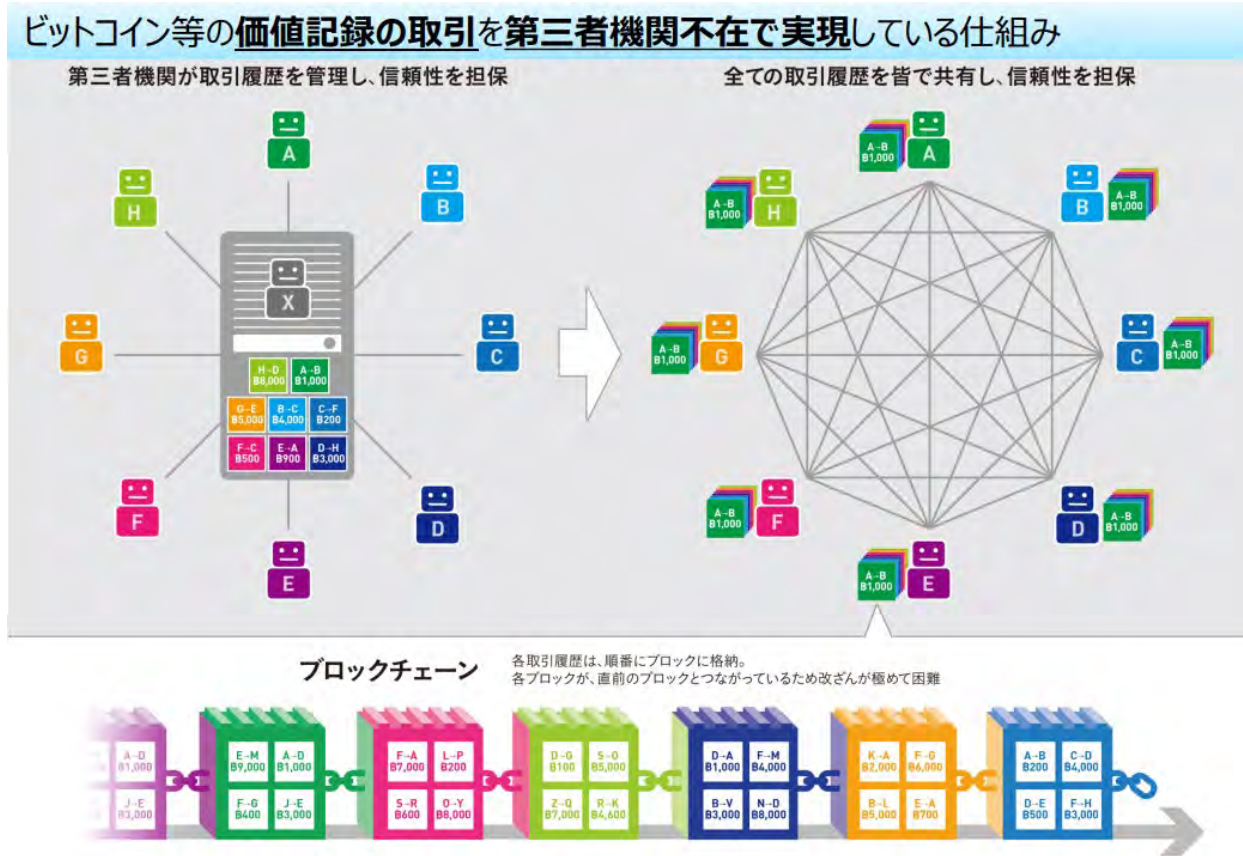


図 2-43 ブロックチェーンの仕組み

出典) 経済産業省「ブロックチェーン[分散型台帳]、シェアリングエコノミーを活用した新たな産業社会に向けて」、
https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/joho_keizai/bunsan_senryaku/pdf/005_s01_00.pdf、2021年7月26日取得

¹¹ ブロックチェーン技術とは情報通信ネットワーク上にある端末同士を直接接続して、取引記録を暗号技術を用いて分散的に処理・記録するデータベースの一種。

2.3.3 意識革新

(1) 多様性(ダイバーシティ)、社会的包摂(インクルージョン)の推進

個人の価値観が多様化していくとともに、多様な個性を尊重しあい、誰も孤立することのない社会、誰もが活躍できる社会の実現に向けて、社会的包摂(インクルージョン)の推進や理解がより重要となっています。

企業活動においても、性別によらない活躍推進、年齢を問わない人材活用や働き方改革、障がい者雇用の促進や外国人人材の活用など、様々な違いを問わず多様な人材を認め、活用する「ダイバーシティ経営」の重要性が指摘されています。

また、バリアフリーやユニバーサルデザインの導入など、社会での活躍を推進するインフラの整備も一層求められていきます。加えて、多拠点居住・労働といった、これまでにない多様な選択肢も生まれ、多様性を支える基盤の充実が一層求められる社会となっていきます。

【多様性に富んだ社会を作ることは重要だと思う】

【社会をあげてダイバーシティ&インクルージョンを推進するべきだ】

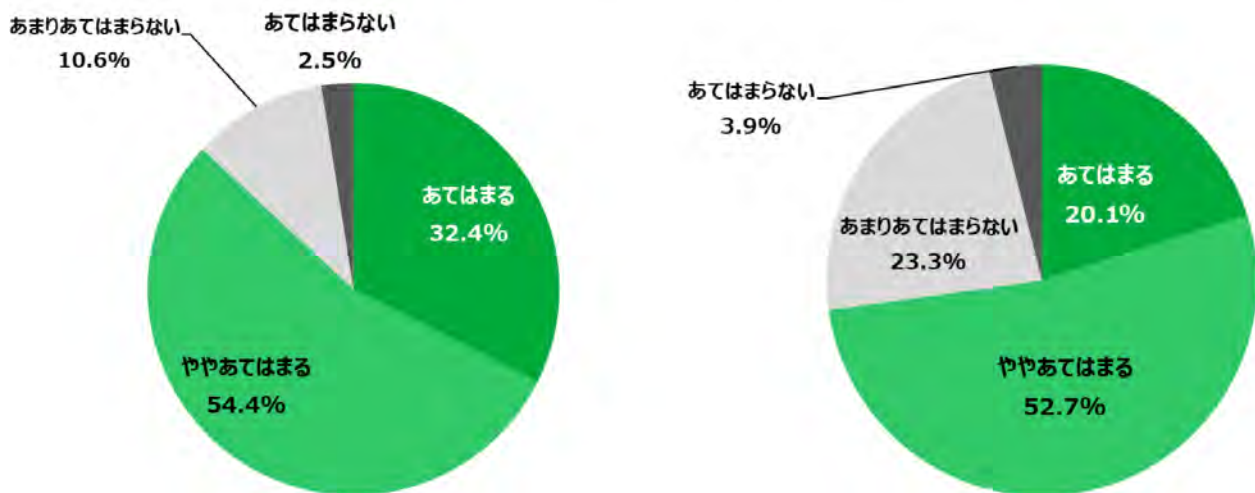


図 2-44 ダイバーシティ及びインクルージョンに対する意識

出典)日本財団「「ダイバーシティ&インクルージョン」に関する意識調査」、https://www.nippon-foundation.or.jp/app/uploads/2019/08/new_pr_20190823_01.pdf、2021年8月30日取得

2.4 産業・都市・ライフ／ワークスタイルの変化がもたらす機会

2040年に向けた社会構造の変化を展望すると、技術革新や意識革新に伴って、「産業分野」、「都市インフラ」、「ライフ／ワークスタイル」において様々な機会(チャンス)が生まれるものと見込まれます。

「産業分野」では、自動化の進展などで産業再編が進むことにより、高負荷価値産業や食・水・エネルギー生産などの補助産業、研究開発や製造拠点の価値の向上をもたらす、SDGsなどグローバル課題への対応による企業価値向上によって新市場への進出機会を獲得します。空港臨海部はものづくり企業の集積地であり、匠の技術が集積する一方、その開発工程には改善の余地は大きく、他産業との連携による発展性も期待できます。

「都市インフラ」では、陸・空・海の拠点である空港臨海部においては、ますます拡大する国際的な物流に対応すべく、インフラ更新の必要性が高く、人の移動という観点においても MaaS¹²などの新技術の導入により効率化が進むことが期待されます。同時に大規模災害時や新たな感染症発生時でのライフラインやBCP¹³の強化、ビジネスコミュニティ¹⁴、規制緩和などソフトインフラの整備も必要です。

「ライフ／ワークスタイル」では、人生 100 年時代における生涯活躍の場の拡大、誰でもどこでもいつでも働ける環境の形成、居住地や職場近接における自然環境の価値向上など、新しいキャリアの形成、新しい働き方の改革に変化をもたらします。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、産業面では国内における R&D(研究開発)拠点整備の価値が高まっていること、大規模地震などのみならず新型コロナウイルス感染症といった感染症対策も必要であること、コロナ禍において一層、自然環境が重視されていくといったことが予見されています。

産業分野	都市インフラ	ライフ／ワークスタイル
【社会構造の変化がもたらす機会】		
<ul style="list-style-type: none"> ● 自動化の進展などによる産業再編 <ul style="list-style-type: none"> ● 自動産業：スマートファクトリー¹⁵化 ● 高付加価値産業：卓越した技術・能力による高度加工や、機械に代替できない能力(新製品・新技術の創出など)の必要性 ● 補助産業：食・水・エネルギーなどの生産 ● 国内 R&D、製造拠点の価値向上 ● 企業価値向上による、新市場への進出機会の獲得 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際的な情報流・取引流・物流が拡大 ● 新技術導入による移動・コミュニケーションの円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ● 自動運転、MaaS ● 遠隔会議、自動通訳など ● 大規模災害・新型感染症発生時のライフライン・BCP 強化 ● ソフトインフラ(ビジネスコミュニティ、法律・規制緩和など)の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人生 100 年時代における生涯活躍の場の拡大 ● 誰でもどこでもいつでも働ける環境が形成 ● 都市と自然との共生：居住地・職場近接の自然環境の価値向上

図 2-45 産業・都市・ライフ／ワークスタイルの変化がもたらす機会

¹² Mobility as a Service の略称で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ(近距離の移動・旅行)単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済などを一括で行うサービス。

¹³ 事業継続計画(Business Continuity Plan)の略称で、企業が緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、方法、手段などを取り決めておく計画。

¹⁴ ビジネスにおいて協業、コラボレーションが促進されるようなコミュニティのこと。

¹⁵ IoT・ビッグデータ・AI・ロボットを活用し、エンジニアリングチェーンやサプライチェーンをネットワーク化・最適化・自動化した、ものづくりのスマート化に取り組む工場。

2.5 新型コロナウイルス感染症の影響想定

新型コロナウイルス感染症は、生活を一変させ、人々は様々な経済社会生活の抑制を余儀なくされました。新型コロナウイルス感染症への緊急対応として、国民の命を優先し経済社会活動が抑制される中、産業・社会の機能維持に向けたデジタル技術の活用や生活そのものを変えていく、新たな生活様式の定着などが進められてきました。

コロナ禍以前の日常への復旧は容易ではなく、環境に適応しながら、アフターコロナにおいては、更に「レジリエントで持続可能な経済社会¹⁶⁾」を目指すことが求められます。自然災害からの復旧において、「Build Back Better¹⁷⁾(より良い復興)」というように、より良い社会を築き上げていくことが重要です。

コロナ禍において、メガトレンドともあいまって、様々な変化も生まれてきています。人や組織の面では、命と生活を優先することにより、個人のウェルビーイング¹⁸⁾の向上と、社会全体としての持続性を尊重する判断が重視されるものと思われます。技術面では、デジタル化や自動化が加速し、リアルを支援するものとして融合が進んでいます。また、世界全体で見ると、命と生活のための国際協調が進み、新たな産業の発展・競争も進んでいます。

こうした変化のうち、特に空港臨海部のまちづくりに対して及ぼす影響が大きい、「産業分野」、「都市インフラ」、「ライフ/ワークスタイル」という3つの分野から整理を行いました。

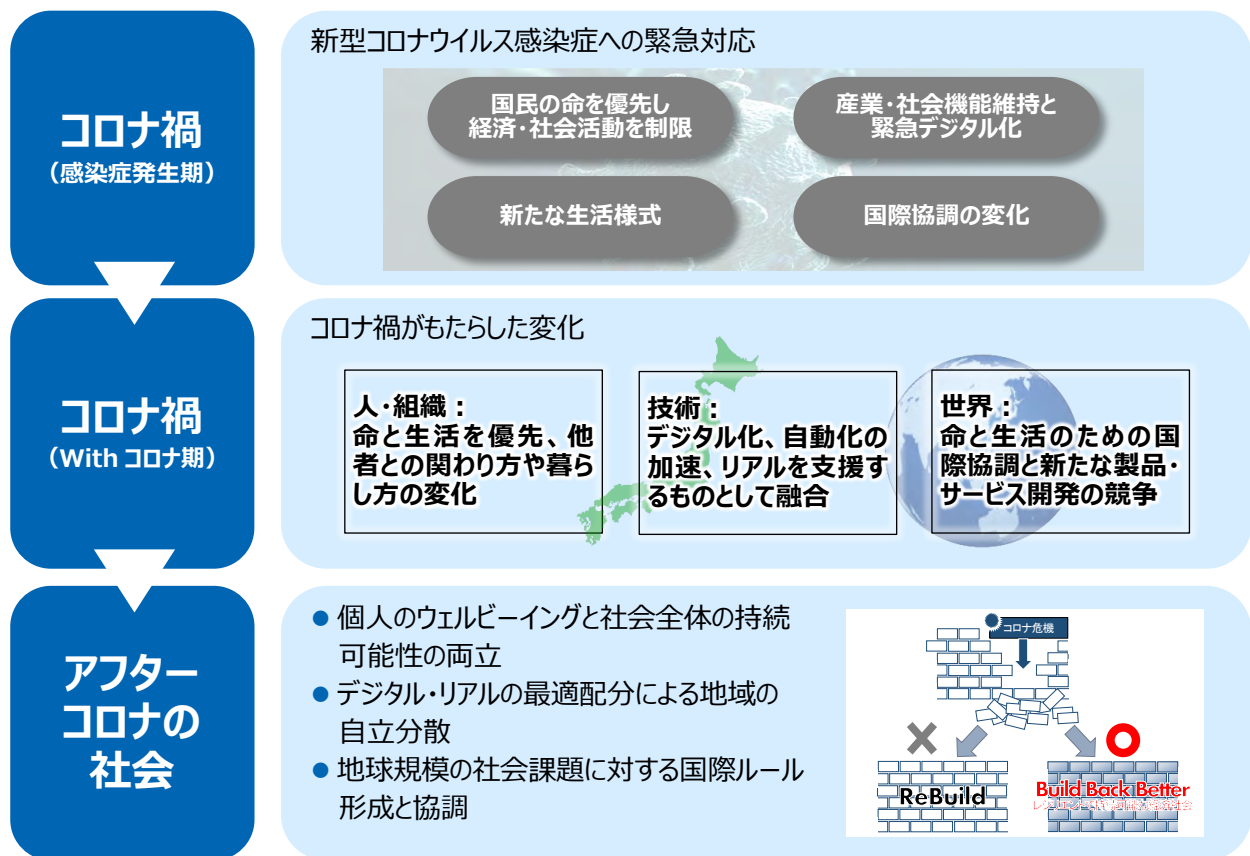


図 2-46 新型コロナウイルス感染症の影響考察の考え方

¹⁶⁾ 感染症などのショックに対しても柔軟に耐える社会であるとともに、地球環境を維持しつつ、経済の豊かさ、そして個人のウェルビーイング(身体的・精神的・社会的に良好な状態)を持続的に両立できる社会。

¹⁷⁾ 災害などの復旧・復興に関して、単に災害前の状態に戻すのではなく、災害前よりも強靱な社会づくりを行うという考え方。2015年3月の国連防災世界会議で採択された「仙台防災枠組 2015-2030」に記載されている。

¹⁸⁾ 個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあること。

「産業分野」においては、大手製造業がサプライチェーンを一層強化する動きが見られる中、空港臨海部のものでづくり企業においても、研究開発に力を入れるなどの変革が求められることが予想されます。

「都市インフラ」においては、移動が抑制されたことからインターネット上での売買による小口物流が増加し、物流機能の重要性がより高まっており、自動運転や物流施設の高度化が進むものと思われます。また、移動手段という観点では、パーソナルモビリティなど交通手段の多様化が進むものと思われます。

「ライフ/ワークスタイル」においては、健康維持や憩いなどの場として、公園や緑地の価値が再評価されるとともに、大規模災害や感染症などの有事の際もよりレジリエントなまちづくりを進めることが求められます。

産業分野	都市インフラ	ライフ/ワークスタイル
<p><コロナ禍による影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 製造業の発注低迷に伴い、臨海部のものでづくり企業の受注は目下大幅減 ● 大手製造サプライチェーンへの影響と合わせて、大手製造業は研究開発と新製品開発を投資と体制の両面で強化する可能性 	<p><コロナ禍による影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 物流需要増、特に小口物流増に伴い、更に物流施設立地需要が増加 ● コロナ禍により顕在化した大量輸送機関のリスク、及びパーソナルモビリティなどの快適性の認知により、大量輸送機関による内陸部との移動は忌避される可能性 	<p><コロナ禍による影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍により空港臨海部での就業者にとって、感染症対策などにより更に勤務しづらい状況に ● 居住地選択における評価基準が通勤利便性重視から、暮らしやすさも重視されるようになり、地域における自然、公園や緑地などが再評価
<p><方針に組み込むべき要素></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大企業からの受注に依存するだけでなく、空港臨海部を技術者や研究者が集う、研究開発と新製品開発のパートナーエリアへ ● 都心近郊の工業専用地域という立地特性を活かし、研究開発の有力候補地に ● 高付加価値化の一部として、工場・物流施設などの高度化と自動化の同時加速 	<p><方針に組み込むべき要素></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 道路インフラの高度化による混在緩和（物や人の自動運転専用車線） ● 物流施設高度化・拡大化（自動化など）による機能増強 ● 内陸部交通手段の多様化（自転車などのパーソナルモビリティ） 	<p><方針に組み込むべき要素></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 大規模災害や感染症などの有事にも、まちの機能を維持し、区民の安全や産業の継続性を確保するような持続可能なまちとなっている。 ● 区民や働く人の健康維持の拠点、憩いや交流の場として自然や公園・緑地を活用

図 2-47 空港臨海部のまちづくりへの影響(想定)

2.6 空港臨海部の目指すべき方向性

空港臨海部の強みと 2040 年の将来動向に加え、新型コロナウイルス感染症の影響も考慮し、空港臨海部の目指すべき方向性を以下のとおり整理しました。

産業特性

- **オンリーワンのものづくり：**
製造が難しい製品も作業工程と工具を独自に考え、対応できる技術力・ノウハウを持つ企業が集積
- **都心付近にある工業専用地域という希少性：**
住宅地などでは制限される産業活動（24 時間稼働、危険物取扱など）や実証実験などが可能
- **新たな開発可能性のある土地の存在**（中央防波堤埋立地：令和島周辺）

立地特性

- **顧客との近接：**
都心及び関東一円に近く、様々な交通手段を活かした人の交流や物流の適地
- **世界との近接：**
羽田空港及び東京港を窓口とする世界との近接性

都市資源

- **希少な自然・観光資源の存在：**
23 区内（都心付近）では希少な公園・緑地・水辺・河川、大田市場などの存在
- **多重の交通手段の存在：**
交通手段の多重性（中央環状線や湾岸線、首都高速道路、空港、リニア中央新幹線〔品川駅に近接〕、港湾の存在）
- **物流、防災拠点機能の存在：**
京浜トラックターミナル、東京流通センター、東京団地冷蔵など、多数の倉庫の存在

▼ 2040 年の将来動向 × 空港臨海部の強み

将来動向×産業特性に基づく方向性

- 既存の技術・ノウハウを生かしながら、次世代の高付加価値産業（製造装置・産業機械、医療・介護、環境・エネルギー・循環、自動車など）への参入が進み、災害時や感染症発生時にも継続性の高い産業が拡大している。
- 研究開発、試作製造、実証実験などを展開し、新技術の社会実装に挑戦できる場となっている。

将来動向×立地特性に基づく方向性

- 多様な交通ネットワークが更に拡充され、物流適地としての価値が高まり、災害時や感染症発生時にも都心における高度物流網の一翼を担っている。
- 人材、技術交流（技能研修、業務連携など）や、世界の製品開発・試作現場となっている。

将来動向×都市資源に基づく方向性

- 空港臨海部で働く人や訪れる人（区民・都民、羽田空港利用者など）にとって、アクセスしやすく、自然・観光資源を活かした魅力的な就業環境や観光拠点が形成されている。
- 大規模災害時の水・食料・エネルギーの備蓄・生産基地、復旧・復興の拠点となっている。
- 区民にとって、余暇の充実や健康維持に役立つ憩いの空間となっている。

図 2-48 空港臨海部の強みと目指すべき方向性

3. 空港臨海部の将来像

3.1 2040年の将来像

空港臨海部の目指すべき方向性を踏まえ、将来像を「多様な人々が交流・挑戦する“未来型創造都市”～世界へはばたく空港臨海部～」とします。

空港臨海部で働く人、遊びに来る人、創作活動をする人、海外から訪れる人など多様な人々が交流・挑戦し、伝統と最先端テクノロジーが融合することにより、新たな分野での起業・創業、多様な交通手段の実装など 2040年の未来において、新たな価値が生まれ、世界が注目する次世代の空港臨海部が形成されています。



図 3-1 2040年の将来像イメージ

また、空港臨海部の将来像のイメージ及び将来像の概念を都市構造図として、以下のとおり整理しました。

開発、生産、廃棄・再生産の全工程において、卓越した技術・能力を有する企業・技術者が交流・挑戦するとともに、工程の自動化が進み、高い付加価値と産業の継続性を生み出す場となっている。

都市部において貴重な自然資源(緑・川・海)やスポーツ・アート拠点として、余暇の充実や健康維持に役立つ、区民・働く人・訪れる人に親しまれるエリアとなっている。

公共交通や物流輸送の自動運転、自転車専用車線などが発展。多様な交通手段により、東京湾岸の物流幹線網の一翼や、内陸部との快適な交通網を担う。大規模災害時には復興を支える軸線となっている。

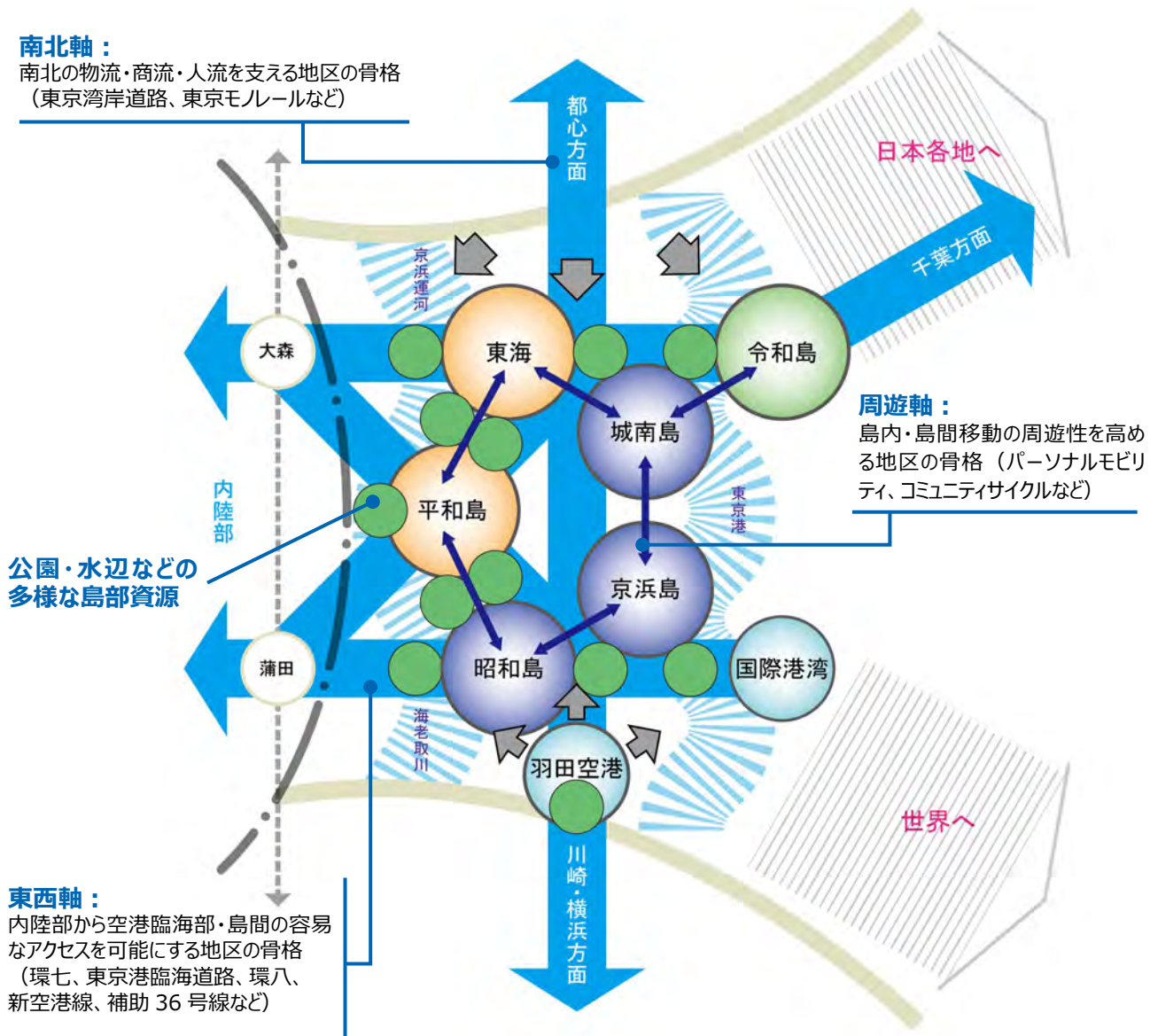


図 3-2 将来像の都市構造図

3.2 区民にとっての空港臨海部

現在の空港臨海部の使われ方・位置付けについては、下図のとおりとなっています。これに対して2040年には、就業環境としての魅力が高まり、就業先の有力候補となっていることや、水上交通も含め訪れやすく、区民の余暇の充実や健康増進に貢献していること、災害時には地域全体で安全を確保するための対策が打たれるなど、安全安心の面からも信頼性が高く、更に親しまれる地域となっています。

現在の使われ方・位置付け

働く場

- 居住地に近く、区民の就業を支える場所の一つである。
- 工業専用地域に指定されている場所が多く、特殊な作業も可能。
- 六郷工科高校出身者などの就職先の有力な候補先ともなっている。
- 熟練工による技術が強みのものづくり産業が多数立地。



2040年の姿

- 交通アクセスの改善や憩いの機能など、就業環境の魅力向上が進み、現在の産業集積に加えて大手製造業や研究開発型企业、ベンチャー企業などが立地する、人気の就業先となっている。
- 職人の技術のDX¹⁹化でノウハウ継承がスムーズに進んでいる。

レジャー・スポーツの場

- バーベキュー場・キャンプ場のある城南島海浜公園や、平和島にある娯楽施設などは、区民の余暇活動の充実を図るうえで欠かせない施設となっている。
- 「大森ふるさとの浜辺公園」「平和の森公園」内のスポーツ施設、「大田スタジアム」「大森スポーツセンター」「ゆいっつ」など、区民スポーツ需要を喚起する施設が集積している。
- 地元協議会主体で、大田市場や島部企業とも連携したイベント、場内探検ツアーなどが行われている。



- 水上交通と陸上交通を十分に活用して、点在する施設を連携。様々な活動を丸ごと体験し、区民にとって余暇の充実や健康維持に役立つ環境が存在している。

災害時の防災拠点

- 広大な公園（平和の森公園など）が多く立地。空港臨海部一帯は大規模火災における地区内残留地区に指定されている。
- 京浜トラックターミナル、東京流通センター、東京団地冷蔵、大田市場など、災害時の大量の物資供給も期待できる施設がある。
- 大田区のみならず、首都圏にとっても物資供給拠点として要の地域となっている。



- DCP（District Continuity Plan：地域継続計画）も策定され、地域全体で災害時に連携しあい、災害時の首都圏復興の要として機能している。
- また、身近な地域にある公園や水辺は、新型コロナウイルスのような感染症発生時の制限ある生活においては貴重な憩いの場となる。

図 3-3 区民にとっての2040年の姿

¹⁹ デジタルトランスフォーメーション(Digital Transformation)の略称で、デジタル化により社会や生活の形・スタイルが変わること。「DX」の「X」は Trans を略した表記である。

4. 将来像の実現に向けた基本方針

4.1 将来像の実現に向けた3つの基本方針と分野別方針

空港臨海部の将来像の実現に向けて、以下のとおり、3つの基本方針と基本方針ごとに分野別方針を設定しました。

基本方針①:高度な産業の集積拠点

空港臨海部の技術者と国内外の技術者が交流し、協調・競争を通じて新たな価値を創出する高度な産業の一大集積拠点を形成します。

■産業
<ul style="list-style-type: none"> ・ 製造業をはじめ、特有の高い技術力を活かす企業の成長促進。最先端技術を活かし、新たな挑戦を試みる企業の誘致・育成 ・ 内陸部・都心や海外との連携、大手企業やベンチャー企業などとの交流・協業・挑戦を促進し、継続性の高いものづくり・研究開発の場を目指す。 ・ 国内外の技術者を惹きつける多様な働き方の実現
■土地利用
<ul style="list-style-type: none"> ・ ものづくりを主体とした土地利用の促進 ・ 研究開発、試作製造、実証実験などの機能を促進する土地利用誘導



図 4-1 将来像の実現に向けた基本方針①

基本方針②: 人の活動と自然の調和

空港臨海部の希少な公園や緑地、水辺空間を活かし、働く人や訪れる人に憩いとインスピレーションをもたらす、産業・観光・レジャー・自然が調和したまちを実現します。

■自然環境・レクリエーション
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心における希少な公園・緑地・水辺、道路空間などのオープンスペースを活かし、区民・働く人には憩いの場として、訪れる人には多様なアクティビティを体験できる賑わいのある空間を創出 ・ 次世代エネルギー²⁰の活用やエネルギーのスマート化²¹による脱炭素化²²の推進
■観光
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「食」や「産業資源」などの観光コンテンツの創出・活用 ・ 舟運などによる新たな観光ルートの形成と羽田空港利用者の取込み

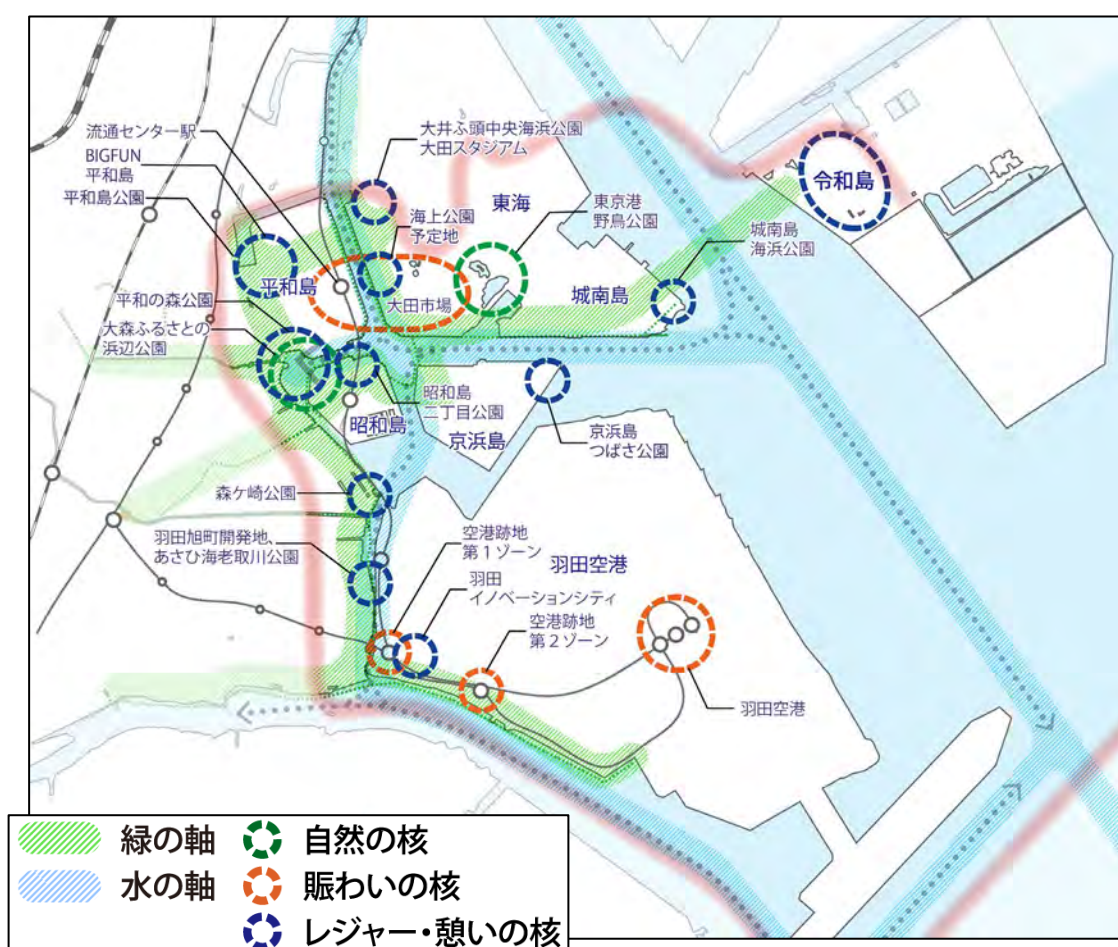


図 4-2 将来像の実現に向けた基本方針②

²⁰ 地球環境に対して負荷の少ない自然界のエネルギーである、太陽光・風力・地熱・中小水力・バイオマスといった再生可能エネルギーや水素といった新エネルギー。

²¹ 太陽光や風力など再生可能エネルギーを最大限活用し、家庭やビル、交通システムを IT ネットワークで繋げ、地域でエネルギーを有効活用する次世代の社会システム。

²² 低炭素化とは、主要な温室効果ガスである CO₂ 排出量を 1990 年に比べて 70%削減すること。脱炭素化とは、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることであり、2050 年の実現が目標。

基本方針③:次世代のインフラ整備

陸・海・空における先端技術を活用した、次世代の交通・物流・通信インフラ及び交流のソフトインフラが整備されるとともに、災害時における復旧・復興の拠点となる地域を目指します。

<p>■交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港臨海部と近隣道路ネットワークの再構築・強化 最新技術(自動運転など)を活用した公共交通サービスレベル、配送サービスの向上
<p>■防災</p> <ul style="list-style-type: none"> 大規模災害時に備える復旧・復興拠点の形成 エネルギー自給率の向上と大規模災害・感染症発生時のBCP強化を兼ねる柔軟性・冗長性を備えたまちの形成
<p>■ソフトインフラ</p> <ul style="list-style-type: none"> 交流・協業を円滑化するビジネスコミュニティの構築 新技術の社会実装を加速する法整備・規制緩和

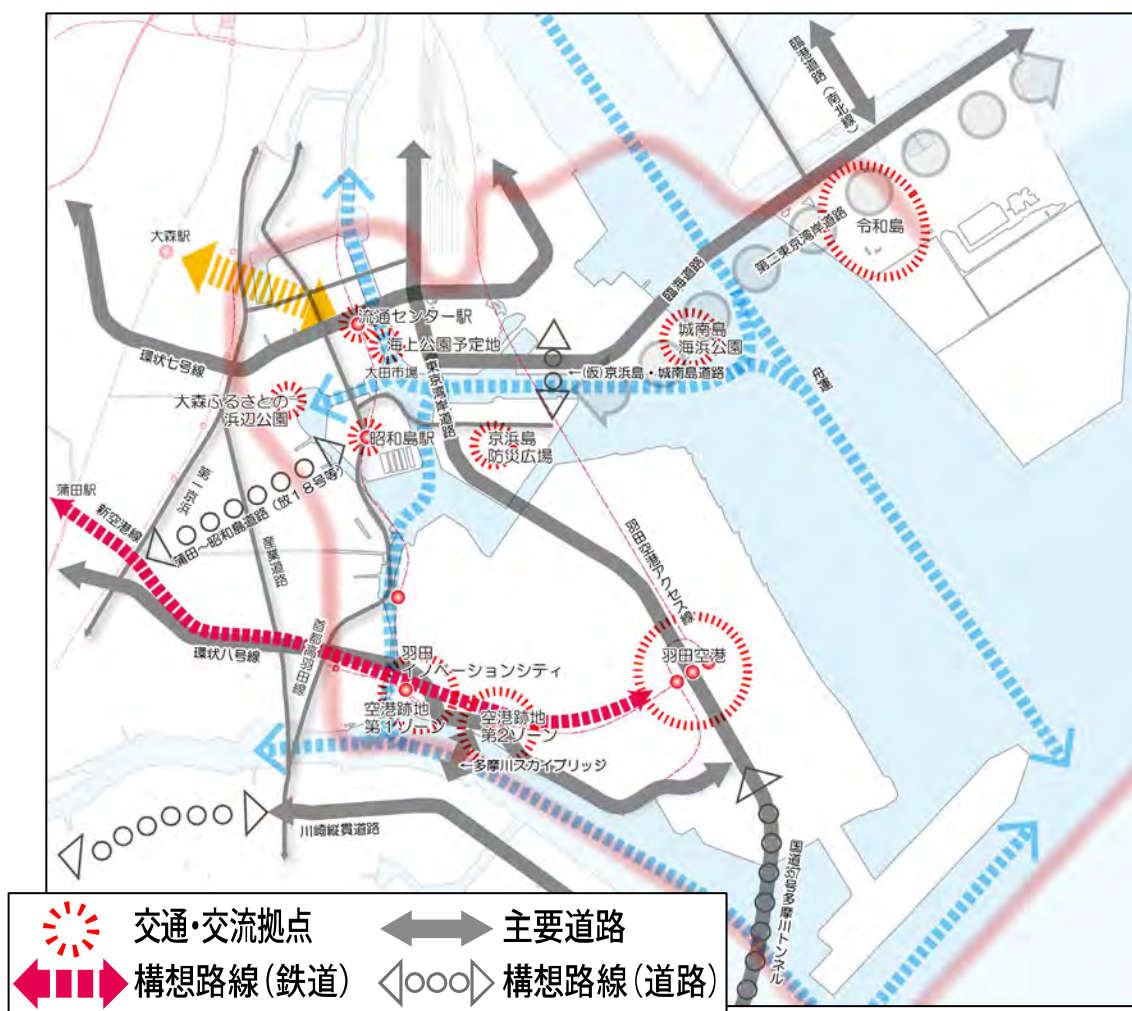


図 4-3 将来像の実現に向けた基本方針③

4.2 将来都市方針図

空港臨海部の将来像の実現に向けた3つの基本方針を、将来都市方針図として整理しました。

土地利用としては、羽田空港は「世界交流の場」、昭和島、京浜島及び城南島は「ものづくりの場」、平和島及び東海は「物流の場」、令和島は「港湾・先端テクノロジー実装の場」として位置付けています。

また、空港臨海部にある既存資源を含め、「自然の核」、「賑わいの核」、「レジャー・憩いの核」、「交通・交流拠点」を位置付けています。

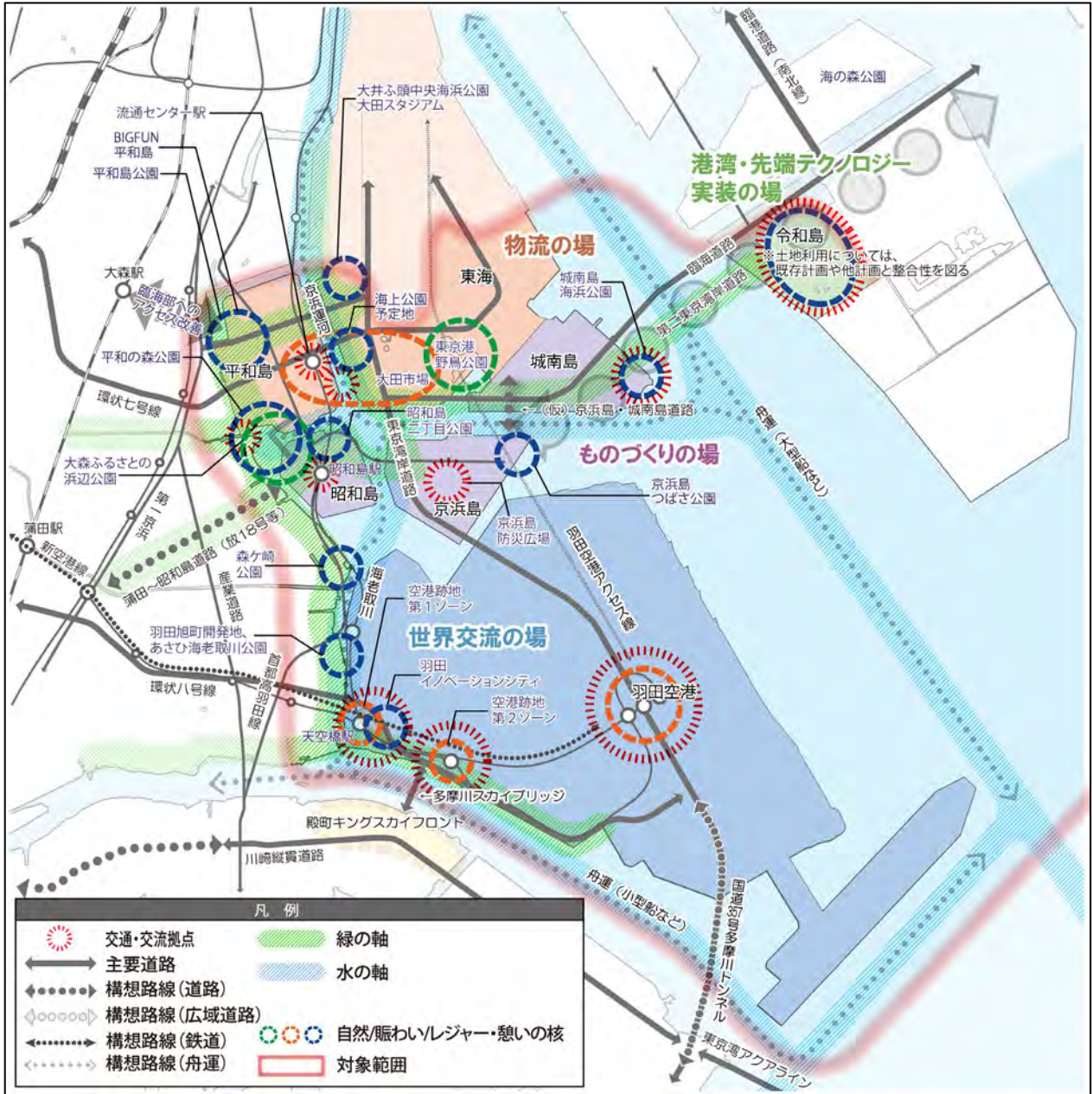


図 4-4 将来都市方針図

- 自然の核**：東京都心部近傍にありながら、貴重な自然環境に身近に触れることができる公園を自然の核として位置付ける。
- 賑わいの核**：区民、働く人、訪れる人にとって楽しく過ごせる魅力ある新しい賑わいの拠点を賑わいの核として位置付ける。
- レジャー・憩いの核**：スポーツ施設や、水辺近接の公園、区民や働く人、訪れる人が休憩する場をレジャー・憩いの核として位置付ける。
- 交通・交流拠点**：内陸部～埋立島部や島間の移動円滑化並びに人々の交流の拠点として、

- ・ 主要な交通結節点や公園等の公共施設
- ・ 民地であってすでに将来的に交通結節点としての立地ポテンシャルのある場所を対象に、交通・交流拠点として位置付ける。

「**緑の軸**」核を連結する緑や散策できる道…内陸河川（内川）や呑川緑道、海辺の散策路など

「**水の軸**」内陸と埋立島部、島間水面を連結する水の路（舟運ルートと一致）…海老取川、京浜運河など

4.3 3つの基本方針の狙いと相乗効果

3つの基本方針は次世代のインフラ整備を出発点として、相互に相乗効果を発揮する関係にあります。具体的には、次世代のインフラ整備では、東西軸強化、南北軸強化、周遊軸強化を進め、内陸部から空港臨海部へ、また南北の広域交通の利便性向上を図ります。これにより、区民の空港臨海部へのアクセスが容易となり、産業面では空港臨海部の産業競争力を押し上げる効果があると考えられます。

それぞれの基本方針の相乗効果により、「区民に親しまれる空港臨海部」、「高い雇用獲得力を誇る空港臨海部」となることを目指します。



図 4-5 3つの基本方針の狙いと相乗効果

4.4 2040年みらいスケッチ

将来像が実現した2040年の区民にとって身近な存在となった空港臨海部のイメージを、様々な属性を持つ区民の目線で「みらいスケッチ」として整理しました。

次のように、2040年の空港臨海部は多様な区民が活躍する場となっています。

10代 留学生

パラスポーツの聖地



- 私は海外出身で、2年前にパラアスリートの留学生としてやってきました。子供の頃交通事故にあって以来、車いす生活を送っています。
- 東京2020オリンピック・パラリンピックを契機に日本のスポーツ環境整備が進んだことで、空港臨海部でも多様なスポーツ・アクティビティを体験することができます。
- 空港臨海部へ大森駅から低床バスに乗って移動します。歩道に面する部分は余裕をもって空間がとられているので、車いすでも安心して利用することができます。案内サイン・マップも、マルチリンガル対応で快適にあらゆる場所に移動できます。

20代 学生

就職先は、伝統と革新が共存する臨海部企業



- 元々は文系だったけど、高校3年で体験した区主催のオープンファクトリーが私の人生を決定付けました。これをきっかけにもものづくり系の大学に進みました。
- 大学では、今いるゼミ仲間と一緒に、お試しベンチャーを立ち上げました。企業の方や行政の支援により、高度な技術を活用しながら、色々なプロトタイプを素早く作ることができました。
- 就職先は臨海部に最近できた遺伝子医療のベンチャー。匠の技が生きるものづくり企業をコアに、研究開発やベンチャー企業も続々進出してきて、伝統と革新が息づく、協働のものづくりの場になっています。
- 入社後は、毎日のランチは公園で。いろんな種類のキッチンカーが来るので、楽しみです。

30代 自営業

ふる浜ハッピービーチウェディング



- 結婚を考えている人と一緒に区内商店街で飲食店を経営しています。週末は、臨海部の公園内にキッチンカーを出しています。
- 大森ふるさとの浜辺公園は、広々とした空・砂浜・水辺を、身近に体感できます。昭和島の工場を美しく彩る朝焼けの中、大好きな人と早朝デートを楽しんだ思い出の場所です。
- 夜は、ナイトフィッシングが楽しみです。また、改装されたレストハウスにできたお洒落なバーでお酒を楽しめます。
- そんなふたりの思い出の大森ふるさとの浜辺公園で、互いに人生で一番輝く姿を見たい。憧れだったビーチウェディングを挙げました！

図 4-6 2040年みらいスケッチ①

40代 ファミリー

週末ナンバーワン・レジャースポット・臨海部



- 週末は家族と一緒に臨海部に行きます。道路も安全で、コミュニティサイクルで20分ほど汗をかけば、大森ふるさとの浜辺公園にたどり着きます。
- 公園内にあるスポーツ施設で都内では貴重なビーチバレーが楽しめます。
- 船に乗って京浜運河まで。船上レストランでランチを済ませたあとは、大田市場場外市場へ。フラワーアレンジメント教室やせり体験ができ、家族も大喜びです。
- 今では商業施設でショッピングするより、自然の中でおもいきり体を動かす、コトやトキを過ごすのが何よりの楽しみとなっています。

50代 会社経営者

お隣さんと気軽に協業できる環境がある



- 祖父の代から続く、金属加工業の3代目です。従業員は総勢20名と小規模。でも実はねじ加工の分野では、世界中からひっきりなしにオファーが。脈々と受け継がれる熟練工の技があつてこそ。
- ここ数年で島丸ごとDXが進展する中、伝統的な「職人の技」継承のためのナレッジマネジメントが構築されています。また、島にある技術・製品開発センターでは、各企業が持つ技術にアクセスできるシステムや、お隣さんとのプロトタイプ環境が充実しています。
- 最近では、島に進出してきたベンチャー企業と協業し、複数の製品開発も進めています。今までメーカー下請けが多かったのですが、今はマーケットニーズに応えるべく、日々奮闘しています。
- ここで培った技術力・ネットワークを生かして、ここ空港臨海部から世界一のものづくり企業のトップランナーを目指していきます！

80代 熟練工

100年時代の人生が輝く場所



- 20年前、定年退職を前に、ライフシフトを決意。臨海部の工場で働き始めました。自分の能力を十分に生かすことができるこの臨海部で、今も元気に働いています。
- 大森から連節バスで移動して、更にパーソナルモビリティに乗り換え。自動運転やMaaSのサービスを利用して、渋滞も混雑もなく、スムーズにアクセスできます。また、自宅から職場までパーソナルモビリティだけでシームレスに移動することもできるため、将来的にも移動の不安がありません。
- 週末はひ孫を連れて、大森ふるさとの浜辺公園の砂浜からバナナボートに乗って海を楽しみます！

図 4-7 2040年みらいスケッチ②

5. プロジェクト

5.1 プロジェクトの考え方

3つの基本方針ごとにプロジェクトテーマを設定し、これに対応する具体的なプロジェクトを実施していきます。

このプロジェクトのうち、次の視点から他のプロジェクトを牽引していく重点プロジェクトを位置付け、重点的に取り組んでいきます。

【重点プロジェクト選定の視点】

1. 事業効果が大きいこと
2. 他のプロジェクトとの関係性が多いこと
3. 基本方針を跨って影響を及ぼす事業であること

また、プロジェクト間の関係性やプロジェクトの実施時期や効果が発現する時期を示したロードマップを作成し、以下の考え方に基づき整理しました。

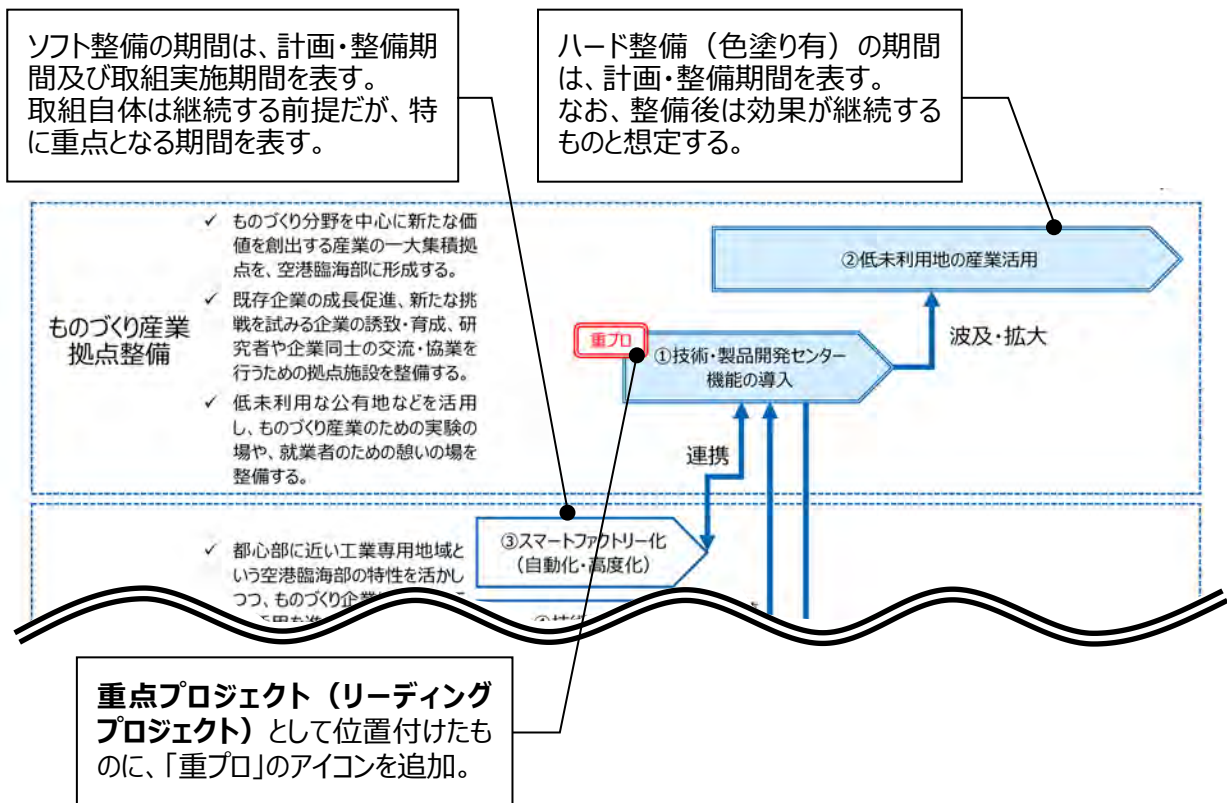


図 5-1 重点プロジェクト及びロードマップの考え方

5.2 プロジェクトの内容

基本方針①：高度な産業の集積拠点、基本方針②：人の活動と自然の調和、基本方針③：次世代のインフラ整備の3つの基本方針ごとに、4つのプロジェクトテーマを設定し、全部で34のプロジェクトとしてまとめました。

基本方針	プロジェクトテーマ	プロジェクト	
高度な産業の集積拠点 基本方針①	【1】ものづくり産業拠点整備	① 技術・製品開発センター機能の導入	重プロ
		② 低未利用地の産業活用	
	【2】産業競争力強化	③ スマートファクトリー化（自動化・高度化）	
		④ 技術活用・事業承継支援	
	【3】働く場の魅力化	⑤ 「子育て」環境の整備	
		⑥ 「憩い」「食」の場づくり	
		⑦ 次世代の就業環境の整備	
		⑧ 就業者同士の交流環境の整備	
	【4】港湾・先端テクノロジーの実装	⑨ 次世代の港湾・物流機能の導入	
		⑩ 先端テクノロジーの実装	重プロ
		⑪ 強靱な港の整備・憩いの空間の創出	
人の活動と自然の調和 基本方針②	【5】海と緑のレジャー環境整備	⑫ 既存公園・緑地の魅力創出	
		⑬ 「賑わい」創出のための施設整備・機能強化	重プロ
		⑭ 水辺と水域の賑わい創出	
	【6】観光コンテンツの創出・活用	⑮ 工場・倉庫等の多面的活用	
		⑯ 既存観光コンテンツ活用による賑わい創出	
		⑰ 見て・触れて楽しめる周遊ルートの整備	
	【7】自然環境共生	⑱ 生物多様性に関する普及啓発	
		⑲ 希少な自然環境の保護・再生	
		⑳ 水と緑のネットワークの形成	重プロ
	【8】脱炭素社会の推進	㉑ 脱炭素化の推進	
㉒ 次世代エネルギーインフラの整備支援			
㉓ 循環型社会の実現に資する技術開発支援			
次世代のインフラ整備 基本方針③	【9】交通ネットワークの強化	㉔ 「東西軸」の強化・形成	重プロ
		㉕ 「周遊軸」の強化・形成	
		㉖ 「南北軸」の強化・形成	
		㉗ 羽田空港へのアクセス強化・形成	
	【10】拠点機能強化	㉘ 防災拠点機能の強化	
		㉙ 交通結節点の整備	
		㉚ モノレール等の駅周辺整備	
	【11】新・交通システムの実現	㉛ 次世代モビリティの導入、通信インフラ等の整備	重プロ
		㉜ 新・交通システムに対応する道路空間の整備	
	【12】交通手段の多様化・周遊性向上	㉝ 移動を快適にするソフトインフラの整備	
		㉞ 水上交通システムの構築	

図 5-2 プロジェクト一覧

基本方針①:高度な産業の集積拠点

プロジェクトテーマ: ものづくり産業拠点整備

基本方針①

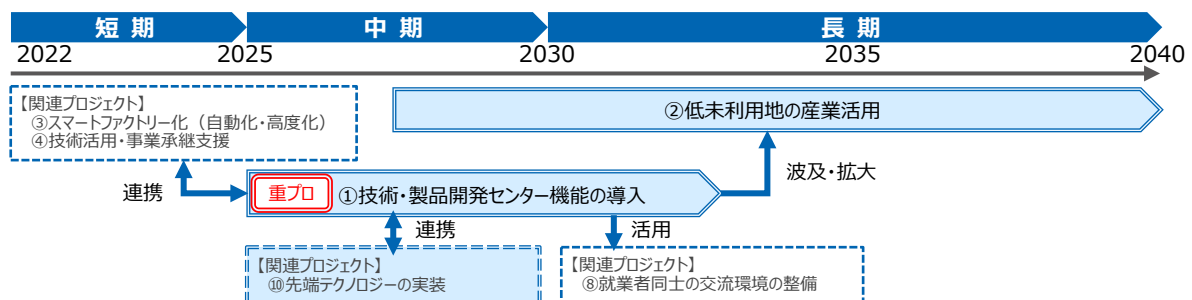
【概要及び実施目的】

- ものづくり分野を中心に新たな価値を創出する産業の一大集積拠点を、空港臨海部に形成します。
- 既存企業の成長促進、新たな挑戦を試みる企業の誘致・育成、研究者や企業同士の交流・協業を行うための拠点施設を整備します。
- 低未利用な公有地などを活用し、ものづくり産業のための実験の場や、就業者のための憩いの場を整備します。

プロジェクト名称及び内容

①	<p>技術・製品開発センター機能の導入 重プロ</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京都及び民間事業者などと連携し、新製品開発・市場創出を目指す研究開発型企业ラボ、業務発注者と島内企業（特に高度な技術工程）とのマッチング機能を持つ受注センター、事業承継仲介、交流機能を施設整備などに合わせて導入する。 ● 具体的には、市場ニーズを把握する製品開発型企业の誘致を図り、高い技術力を持つ島内企業と協業する新製品開発の拠点とする。島内企業は、顧客の仕様に応じた少量多品種生産のみならず、新たな製品を市場に展開することで、顧客の獲得を実現する。 ● 施設は島内企業とベンチャー企業、大学などと協業するワークスペースや、プロトタイプを共同制作するラボなどを配置する。 <p>想定される地域</p> <p>■ 昭和島、京浜島、城南島など</p> <div data-bbox="813 739 1396 1176"> <p style="text-align: center;">拠点施設のイメージ</p> </div>
	②

プロジェクトロードマップ



関連部署 産業経済部

【概要及び実施目的】

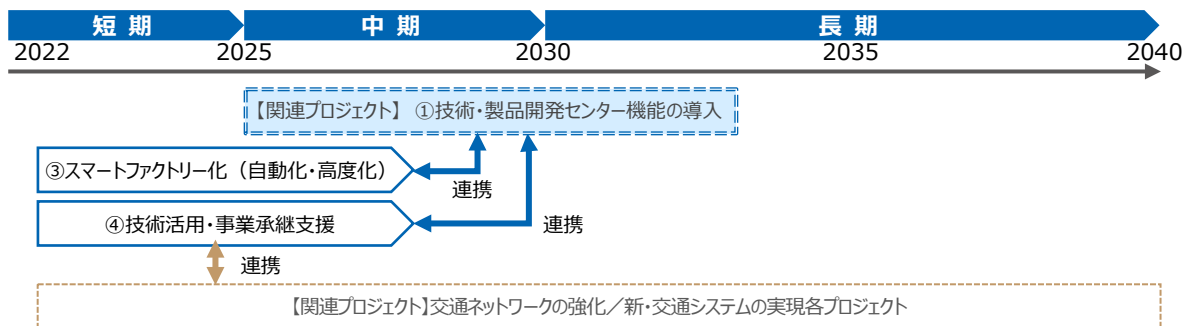
- 都心部に近い工業専用地域という空港臨海部の特性を活かしつつ、ものづくり企業におけるIT活用を進めることで、既存企業の産業競争力を強化します。
- 事業承継を含め新しい人・企業の立地を促すことで、高度な技術力の維持、産業全体の活性化といったものづくり産業が有する課題の解決を図ります。

プロジェクト名称及び内容

③	<p>スマートファクトリー化（自動化・高度化）</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 技術力の高いものづくり企業の生産性向上や受注促進を実現するため、ICT、IoT、3D プリンターなどを活用したスマートファクトリー化を目指す。 ● 具体的には、ICT、IoT を活用した生産管理システムの開発による工程改善やこれと連動した 3D プリンターによる試作品開発、見積作業の省力化、設備の稼働状況の可視化によるトラブル発生監視の効率化などを推進する。 ● IoT 活用を促進する公的施策の導入（実際の導入例あり）も図り、官民一体で島部のスマート化に取り組む。 <p>想定される地域</p> <p>■ 昭和島、京浜島、城南島など</p>	<p>3Dプリンター活用のイメージ</p> 
④	<p>技術活用・事業承継支援</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 島内に立地する企業における研修・研究・事業創出の希望者を募り、互いの知見を持ち寄る場を構築することで新規技術や事業の創出機会を生み出す。 ● 立地企業が後継者不足などを理由に廃業する場合、事業承継を支援する仕組みを設立する。 ● 具体的には、財政投融資やファンド出資、起業家育成などによる新規事業の創出や創業支援とともに、事業引継ぎなどに関する情報提供・助言や企業同士のマッチング支援といった事業承継を一体の施設で実施する。 <p>想定される地域</p> <p>■ 昭和島、京浜島、城南島など</p>	<p>事業承継フローのイメージ</p> 

出典) 公益財団法人大阪産業局ホームページ「事業承継サポート」事業概要、<https://www.obda.or.jp/jigyosyousei/syousei.html>、2021年8月6日取得

プロジェクトロードマップ



関連部署 **産業経済部**

【概要及び実施目的】

- 空港臨海部の就業環境としての魅力を高め、立地企業の雇用の維持や拡大を支援します。
- 新たな挑戦を試みる技術者や研究者の誘致の観点から、多様なニーズに対応する就業環境の実現や、就業者同士の交流の場を整備します。
- ものづくり産業拠点整備と連携し、企業と就業者の両方の視点から空港臨海部の産業拠点としての国際的な評価を向上させます。

プロジェクト名称及び内容

<p>⑤</p>	<p>「子育て」環境の整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 立地企業の雇用確保・拡大の観点から、多様な人材が空港臨海部で安心して就業できるように、保育施設を設置するなど、子育て層にも働きやすい環境を整備する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 昭和島、京浜島、城南島など <p><small>出典) 鹿沼木工団地協同組合ホームページ、https://www.kmk-et.com/pages/56/detail=1/b_id=200/r_id=41#block200-41、2022年2月18日取得</small></p> <p style="text-align: right;">保育施設の整備事例（かめま木工団地保育園）</p> 
<p>⑥</p>	<p>「憩い」「食」の場づくり</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部で働く就業者や来街者のための「憩い」「食」の場として、港湾緑地や公園といったオープンスペースにキッチンカーや飲食店などを誘致する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 空港臨海部全域 <p style="text-align: right;">憩い・食の場のイメージ</p> 
<p>⑦</p>	<p>次世代の就業環境の整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自分に合った働き方を選択できるワーキングスペース（屋外空間を含む）や通信インフラの充実など、多様な働き方のニーズに対応する就業者にとって魅力的な環境を整備する。 ● バス到着時刻の共有や施設予約サービス、自動走行ロボットによる宅配など、新たな技術導入によるスマート化を進め、就業者の利便性の向上を図る。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 空港臨海部全域 <p style="text-align: right;">屋外ワーキングスペースのイメージ</p> 

就業者同士の交流環境の整備

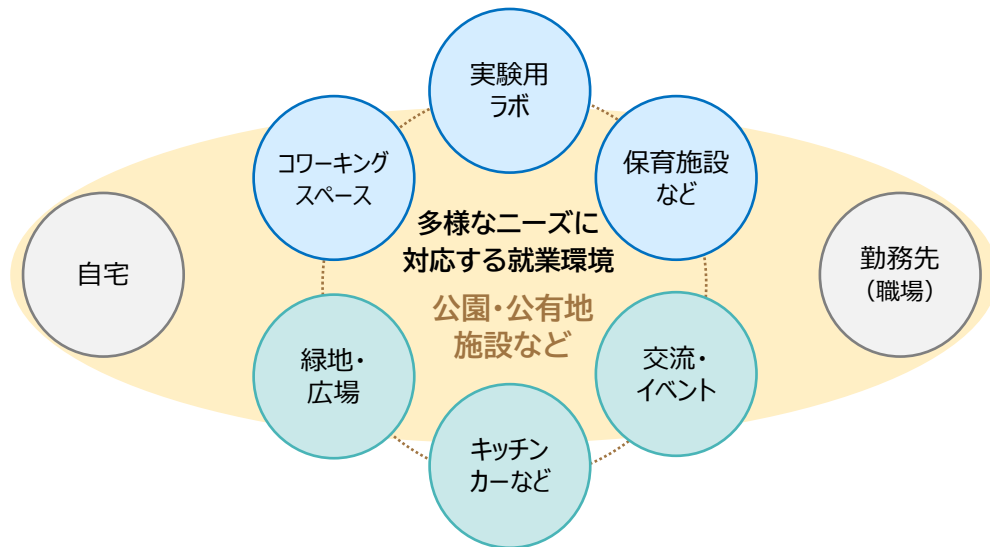
取組内容

- 空港臨海部で働く人同士や大手企業、ベンチャー企業などの企業間を越えた積極的な交流を促すための拠点やコミュニティなどのソフトインフラを整備する。

想定される地域

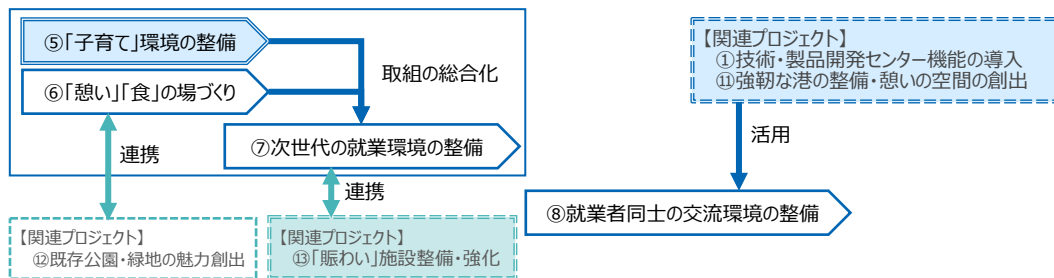
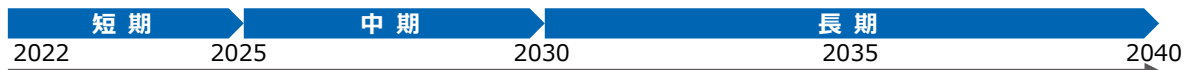
- 空港臨海部全域

多様なニーズに対応する就業環境の機能構成イメージ



⑧

プロジェクトロードマップ



関連部署 産業経済部、都市基盤整備部

【概要及び実施目的】

- 港湾・物流機能の強化、脱炭素化に配慮した港湾機能の導入に向け、AIターミナル、次世代エネルギー・再生可能エネルギーの利活用を図ります。
- 東京都や周辺地域と連携し、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目指します。
- 次世代の港湾・物流機能や次世代モビリティなどの新たな技術・製品の実証実験及び先端テクノロジーの実装を促進するとともに、安全で快適な労働環境、賑わいと憩いのある空間を創出します。

プロジェクト名称及び内容

<p>⑨</p>	<p>次世代の港湾・物流機能の導入</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 港湾・物流機能の高度化・効率化、脱炭素化に向け「ヒトを支援するAIターミナル²³」の導入、次世代エネルギー（水素、アンモニアなど）・再生可能エネルギー（風力、太陽光など）の利活用を行う。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 令和島など <p>出典) 国土交通省ホームページ、 https://www.kouiki-kansai.jp/material/files/group/15/0315dialogCNP.pdf、 2021年9月3日取得</p>
<p>⑩</p>	<p>先端テクノロジーの実装 重プロ</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 東京都や民間企業などと連携し、次世代エネルギー・再生可能エネルギー、物流車両隊列自動走行、次世代モビリティ、小型無人機などの実証実験を行う場として、周辺道路を含めた広大な土地を活用するとともに、先端テクノロジーを実装する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 令和島など <p>出典) 公益財団法人 福島イノベーション・コースト構想推進機構ホームページ、 https://www.fipo.or.jp/robot/overview、 2021年7月7日取得</p>

環境に配慮した港湾のイメージ



実証実験の場のイメージ



²³ 大型コンテナ船の寄港の増加による荷役時間の長期化や、コンテナターミナルのゲート前渋滞の深刻化に対応するため、ゲート処理及びターミナル内荷役の効率化を図る取組。

強靱な港の整備・憩いの空間の創出

取組内容

- 港湾周辺の道路において無電柱化を推進するとともに、耐震強化岸壁の整備などにより、災害にも強く、安全な港湾の整備を図る。
- 港湾で働く人や訪れる人が、憩い・交流できるよう、飲食・みどり・交通結節機能を有する空間を創出する。

想定される地域

- 令和島など

休憩・交流施設のイメージ

■みなとの駅（仮称）＜イメージ＞



● 2020.6リリースのトラック
ドライバー専用アプリ
● ユーザー投稿型の地点情報共有機能を有する
● 休憩ポイントや入浴施設の情報を共有可能である
資料：「トラックカーナビ」HPより

資料：「Maasvlakte Plaza」（ロッテルダム港）より東京都作成

出典）東京都港湾局港湾審議会第2回長期構想検討部会「資料 4-5」、
<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/jigyoy/2siryou8.pdf>、2021年9月3日取得

物流施設における労働環境改善に向けた機能整備の例



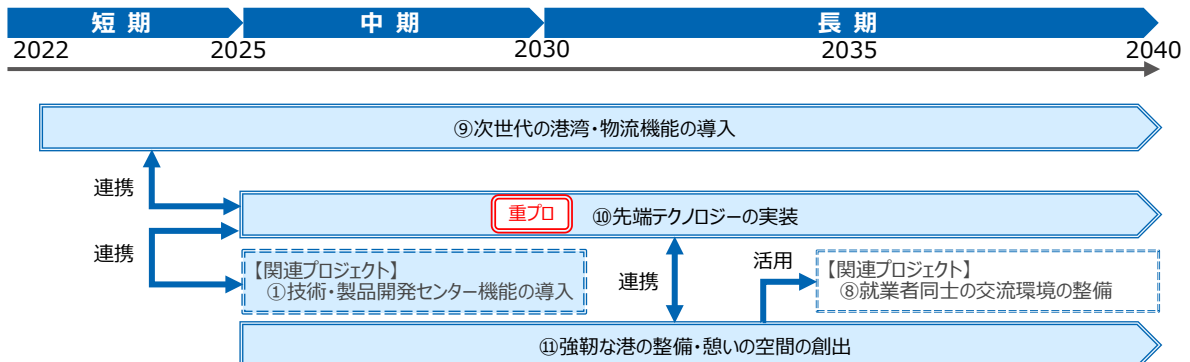
「物流施設」に併設されたカフェテリア



「物流施設」に併設されたコンビニ

出典）東京都港湾局港湾審議会第2回長期構想検討部会「資料 4-5」、
<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/jigyoy/2siryou8.pdf>、2021年12月15日取得

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

基本方針②：人の活動と自然の調和

プロジェクトテーマ：海と緑のレジャー環境整備

基本方針②

【概要及び実施目的】

- 空港臨海部の「働く場」としての魅力を高めるとともに、「遊ぶ・憩う」場としての魅力を高めます。
- 都市部において希少な緑地・海などの自然に関連する多様な体験ができる場として、既存の公園や海域にレジャー環境を整備することで賑わい創出に繋がります。

プロジェクト名称及び内容

<p>12</p>	<h4>既存公園・緑地の魅力創出</h4> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部に存在する既存の公園や緑地などをより多くの人に利用してもらうため、情報発信を行うとともに、①キッチンカーの誘致などの賑わい創出に寄与する機能、②誰もが利用しやすいような環境（例：バリアフリー化、授乳室などの子育て世代のための機能）、③スポーツなどによる健康増進を図るための施設の整備により区民を中心とした利用者の増加を図る。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 大森ふるさとの浜辺公園、平和の森公園、平和島公園、昭和島二丁目公園、ソラムナード羽田緑地など  <p>大森ふるさとの浜辺公園</p>										
<p>13</p>	<h4>「賑わい」創出のための施設整備・機能強化 重プロ</h4> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● パークマネジメント²⁴など、公民連携によりレストランやカフェなど、「遊ぶ・憩う」場として魅力を高めるための施設・空間を既存の公園・緑地、低未利用な公有地を活用して整備する。 ● 賑わい創出のための機能強化のため、公園に新たにレジャー活用区域を設定するなど、火気使用、キャンプなどを含めたレジャー拠点として利用できる環境を整備する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 大森ふるさとの浜辺公園、平和の森公園、平和島公園、羽田空港公園など <p style="text-align: center;">公募設置管理制度（Park-PFI）の概要</p>  <p style="text-align: center;">都市公園</p> <p style="text-align: right;">収益を活用して整備</p> <p style="text-align: center;">民間が収益施設と公共部分を一体的に整備</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">従前</td> <td>カフェ等の収益施設 (公募対象公園施設)</td> <td>広場、園路等の公共部分 (特定公園施設)</td> <td>民間資金</td> <td>公的資金</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #0070c0; color: white;">新制度</td> <td>民間資金</td> <td>収益を充当</td> <td>民間資金</td> <td>公的資金</td> </tr> </table> <p>出典) 国土交通省「令和2年度 PPP/PFI 推進説明会」資料、 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001329492.pdf、2021年8月13日取得</p>	従前	カフェ等の収益施設 (公募対象公園施設)	広場、園路等の公共部分 (特定公園施設)	民間資金	公的資金	新制度	民間資金	収益を充当	民間資金	公的資金
従前	カフェ等の収益施設 (公募対象公園施設)	広場、園路等の公共部分 (特定公園施設)	民間資金	公的資金							
新制度	民間資金	収益を充当	民間資金	公的資金							

²⁴ 官民連携手法の導入により、都市公園の管理運営の効率化と魅力向上を両立する手法や取組。

水辺と水域の賑わい創出

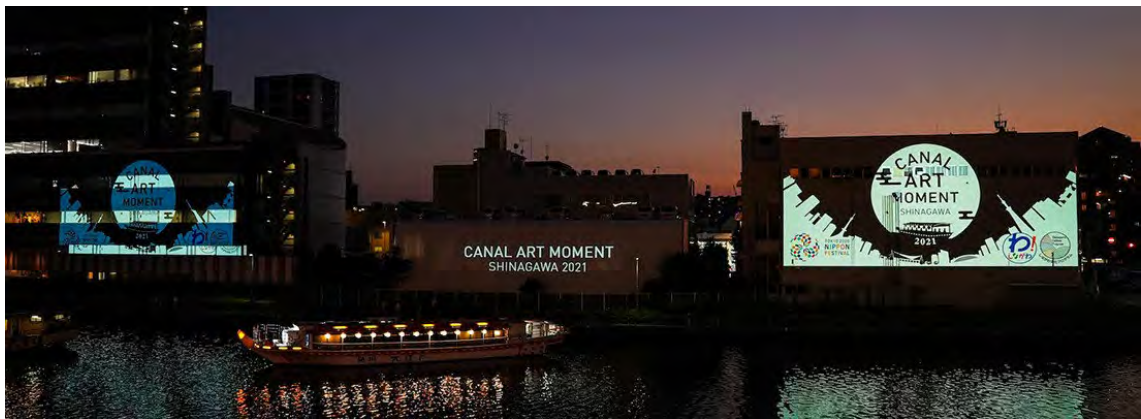
取組内容

- レジャー活用水域の設定など、水上利用のための制度整備を行う。
- 水上レストランなど、水辺と水域の賑わい創出のために多様な利活用を行うための仕組み（管理・運営のための組織組成など）を作る。

想定される地域

- 流通センター駅・大田市場周辺、羽田イノベーションシティ周辺など

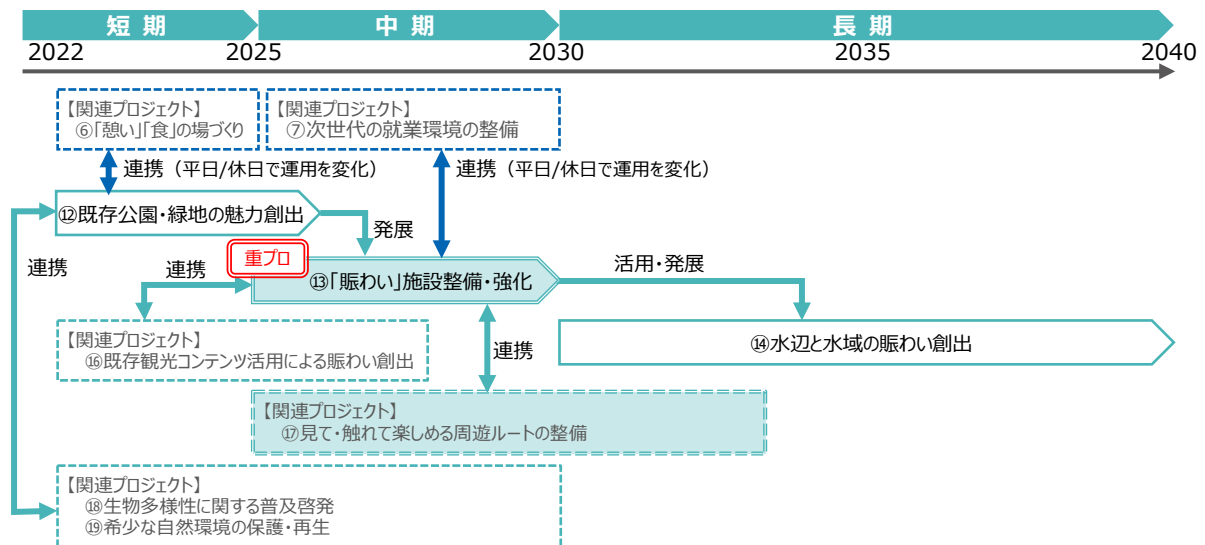
水辺におけるイベントの例（天王洲 キャナルフェス）



出典) 一般社団法人 天王洲・キャナルサイド活性化協会ホームページ、
<http://canalside.or.jp/>、2021年12月15日取得

14

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、空港まちづくり本部

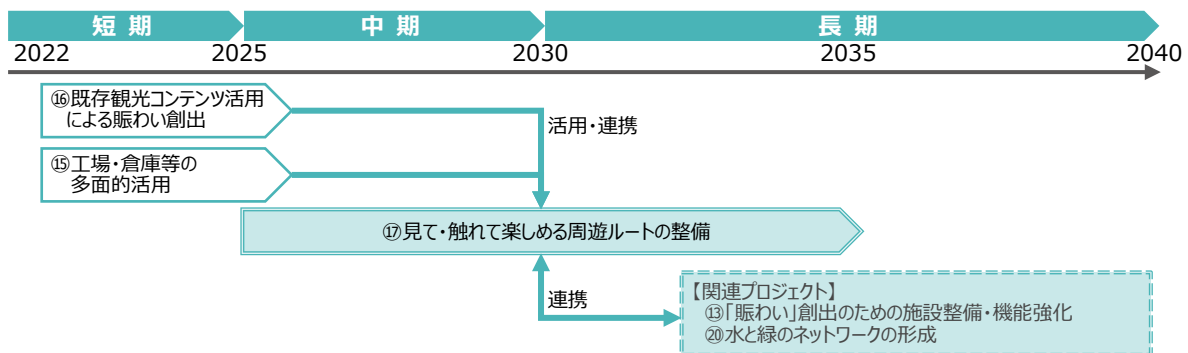
【概要及び実施目的】

- 空港臨海部の資源の多面的活用により新たな観光コンテンツを創出するとともに、既存観光コンテンツの活用や周遊ルートの整備により空港臨海部の認知度向上、空港利用客の取込みによる賑わいを創出します。

プロジェクト名称及び内容

<p>15</p>	<p>工場・倉庫等の多面的活用</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部に存在する工場・倉庫などの民間施設の活用や音楽イベントの開催など、空港臨海部における新たな観光コンテンツを創出する。 ● 工場・倉庫だけでなく、周辺の道路空間についても時間や時期を限定した形でコンテンツの創出を図る。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 東海、平和島、京浜島など <div data-bbox="922 483 1390 846"> <p>屋外イベントの事例</p> <p>鉄工島フェス（京浜島）</p> <p>大田臨海部まちづくり協議会イベント（おおたの水辺観光フェス） 写真提供：アークハル㈱</p> </div>
<p>16</p>	<p>既存観光コンテンツ活用による賑わい創出</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部にある既存観光コンテンツのプロモーションを図るとともに、環境整備を行い、活用を促進することで賑わい創出に繋げる。 ● 既存観光コンテンツを活かし、新たに創出される観光コンテンツへの誘客を図る。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 城南島、大田市場周辺、羽田イノベーションシティ周辺など <div data-bbox="963 913 1385 1227"> <p>既存観光コンテンツの事例</p> <p>ART FACTORY 城南島</p> </div>
<p>17</p>	<p>見て・触れて楽しめる周遊ルートの整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 夜景などの景観スポットの整備や道路空間に海辺で育つ樹木を植えるなど、見て楽しめる周遊ルートを整備するとともに、観光拠点となる施設を整備する。 ● 海辺の散策路の整備や多摩川沿いの親水空間の創出など自然に触れることができる散策ルートを形成する。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 京浜運河、羽田イノベーションシティ周辺など <div data-bbox="970 1294 1378 1603"> <p>夜景演出の事例</p> <p>羽田イノベーションシティからみる夜景</p> </div>

プロジェクトロードマップ



関連部署 観光・国際都市部、まちづくり推進部、空港まちづくり本部、都市基盤整備部

【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²⁵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します。
- 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します。

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、市民参加型の生物調査などを通じて生物多様性に関する普及啓発を行う。 <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) 国土交通省中部地方整備局、 https://www.cbr.mlit.go.jp/shonai/oshirase/oshirase/20170806yadagawa/index.html、 2021年12月10日取得</small></p>	<p>市民参加型の生物調査のイメージ</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国や東京都、区民と連携して実施するとともに、水質改善などの活動に対しては、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」ホームページ、 https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TB_Renaissance/Monitoring/General_survey/、 2021年8月13日取得</small></p>	<p>官民連携による水質調査のイメージ</p> 

²⁵ 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

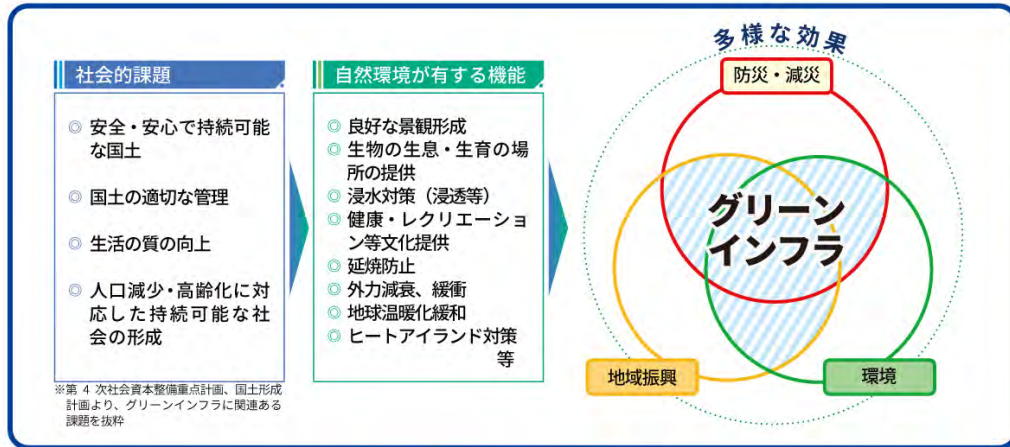
取組内容

- 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でき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を形成する。

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

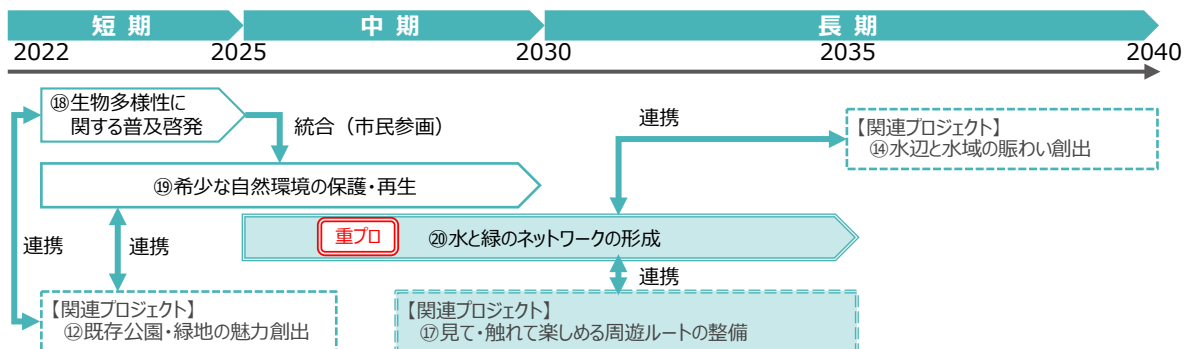
○ 持続可能な社会、自然共生社会、国土の適切な管理、質の高いインフラ投資への貢献

グリーンインフラの事例（グリーンインフラ大賞 都市空間部門 優秀賞 キリンビル横浜工場）



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12月13日取得

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を進めます。
- 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、国際競争力を高めます。

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の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 AEMS²⁶や ZEB²⁷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。

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

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日取得

²⁶ 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。

²⁷ 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

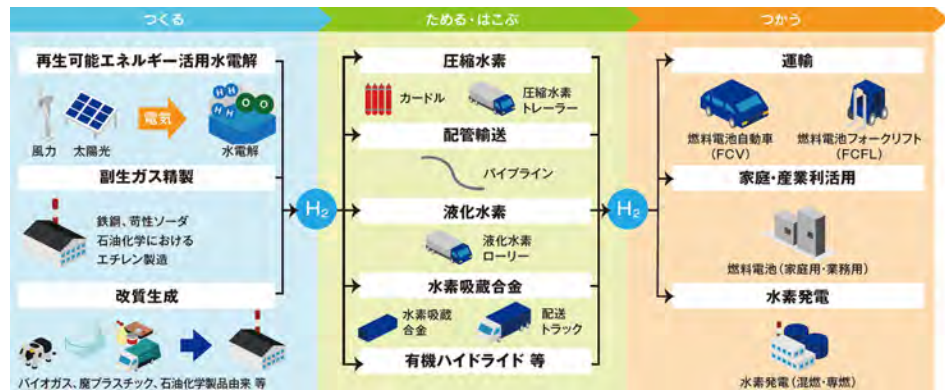
取組内容

- FCV²⁸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及び構築支援を行う。

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日取得

循環型社会の実現に資する技術開発支援

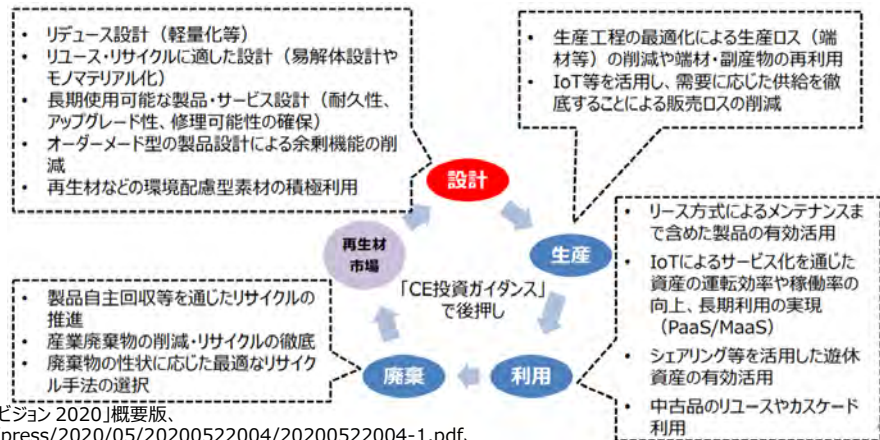
取組内容

- 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

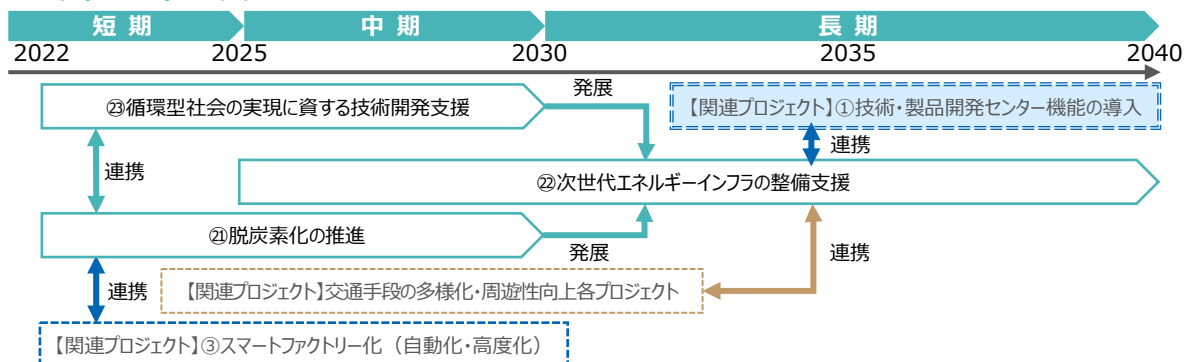
- 空港臨海部全域

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日取得

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

²⁸ 燃料電池自動車(Fuel Cell Vehicle)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

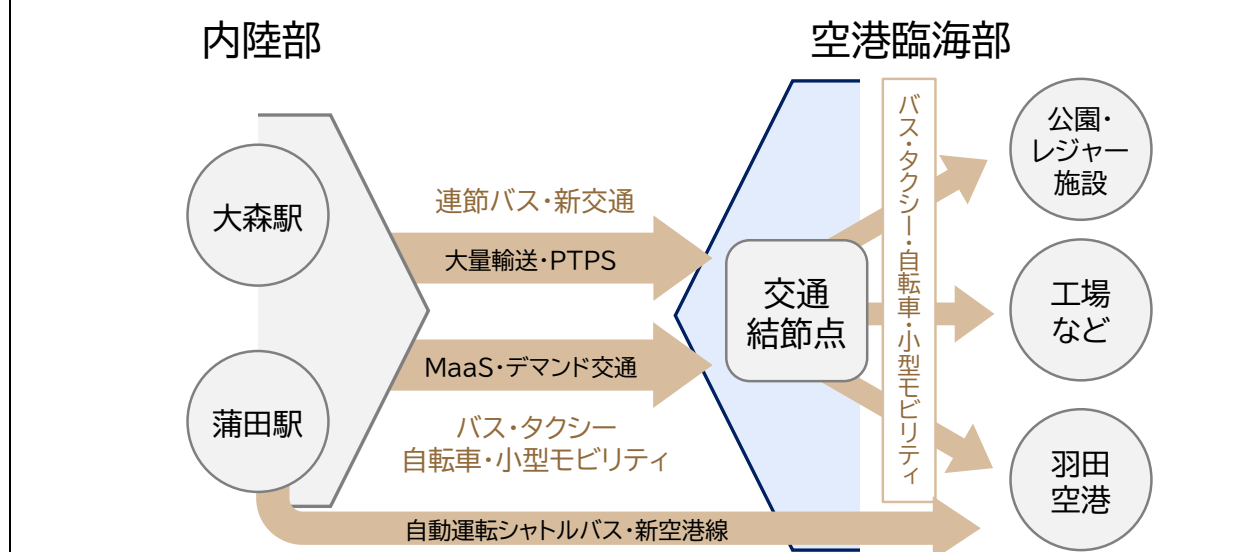
【概要及び実施目的】

- 「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ます。

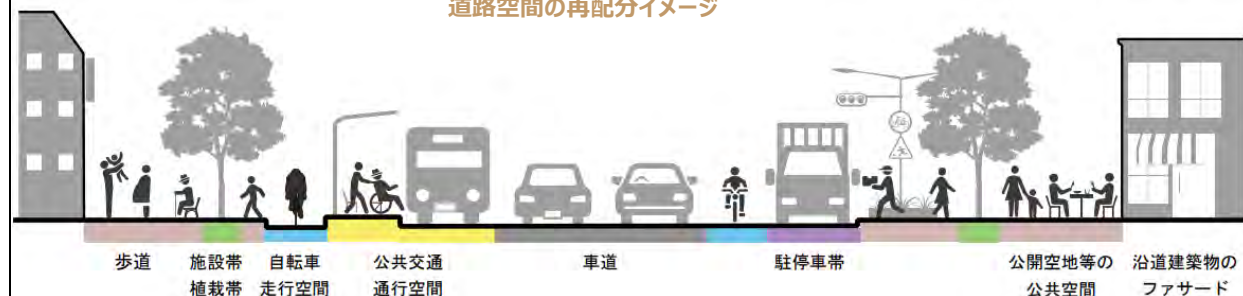
プロジェクト名称及び内容

<p>②4</p>	<p>「東西軸」の強化・形成 重プロ</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、PTPS²⁹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。
<p>②5</p>	<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のイメージ



道路空間の再配分イメージ



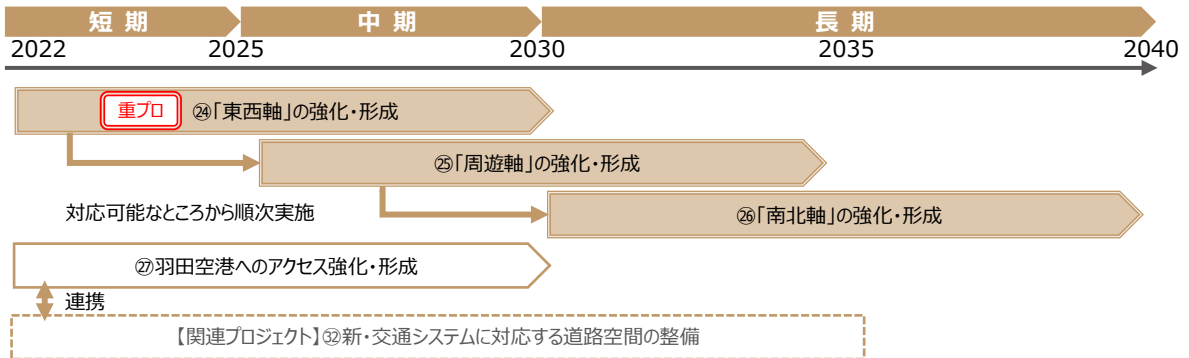
出典) 国土交通省 ストリートデザイン懇談会 第 3 回資料、<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001315303.pdf>、2021 年 12 月 15 日取得

²⁹ 公共車両優先システム(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、連節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します。
- 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・復興の拠点として活用できるような機能をもたせます。

プロジェクト名称及び内容

防災拠点機能の強化

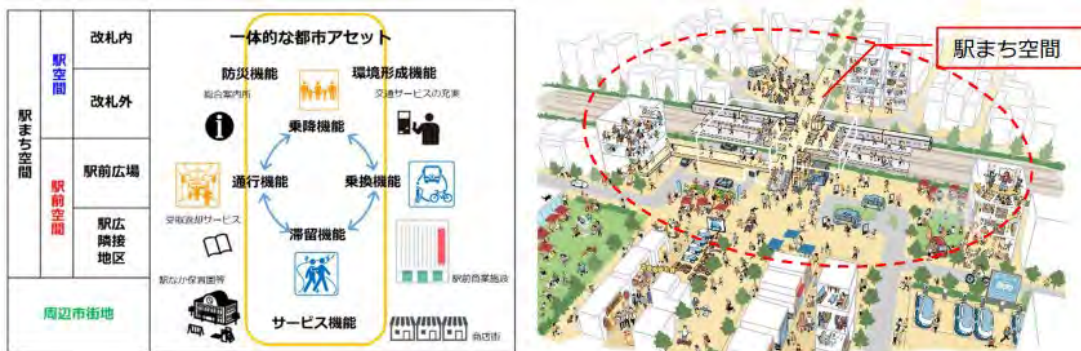
取組内容

- 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

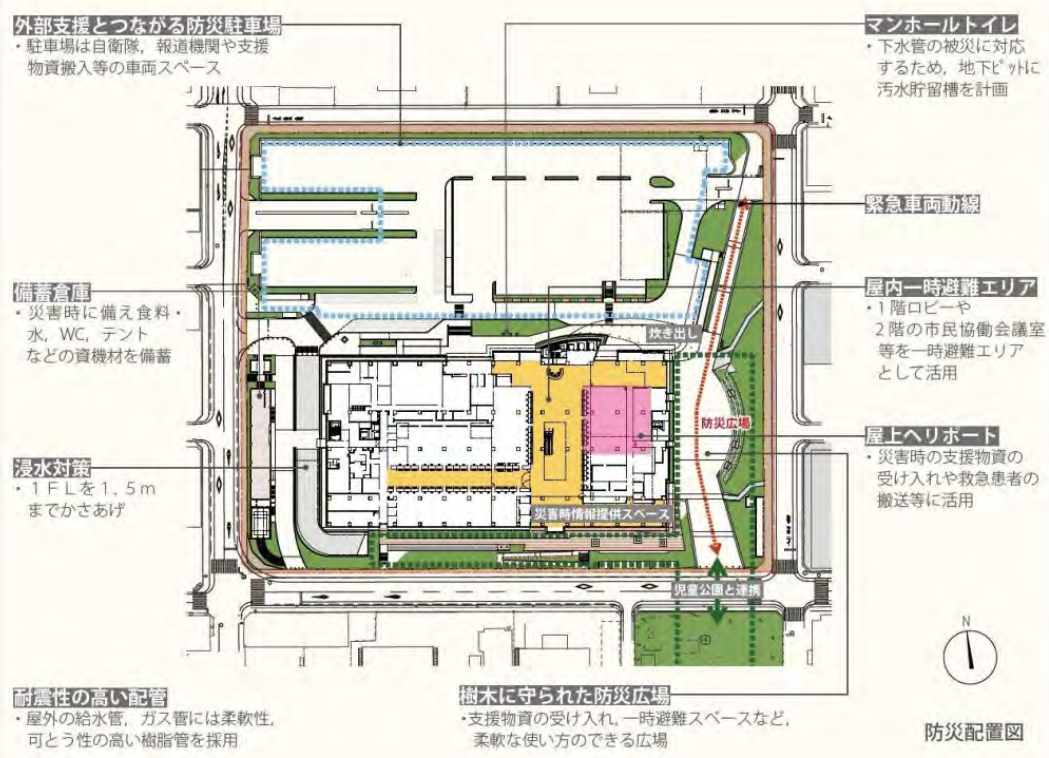
交通結節点に求められる機能全体のイメージ



出典) 国土交通省 駅まちデザイン検討会「駅まちデザインの手引き」、<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001428118.pdf>, 2021年12月15日取得

防災拠点の機能イメージ

28



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する事例集」、<https://www.mlit.go.jp/common/001292553.pdf>, 2021年8月13日取得

交通結節点の整備

取組内容

- 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場所への活用など、防災の機能も踏まえた整備を行う。

想定される地域

- 京浜島、令和島、羽田インベーションシティ周辺など

様々な交通モードの接続・乗り換え拠点のイメージ



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日取得

モレール等の駅周辺整備

取組内容

- 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。

想定される地域

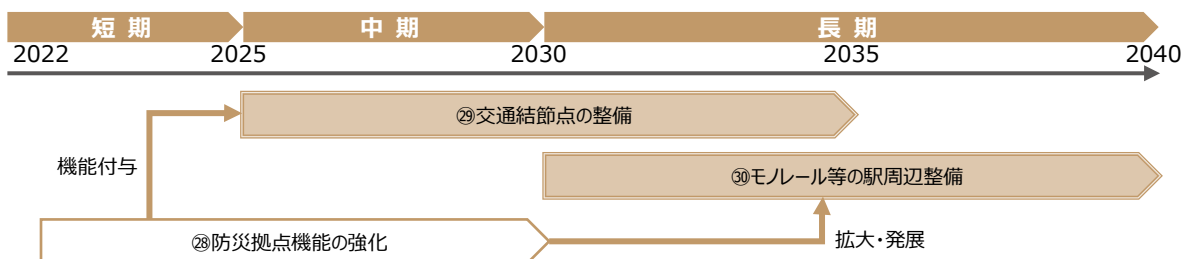
- 流通センター駅、天空橋駅など

都市交通ターミナルのイメージ



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日取得

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

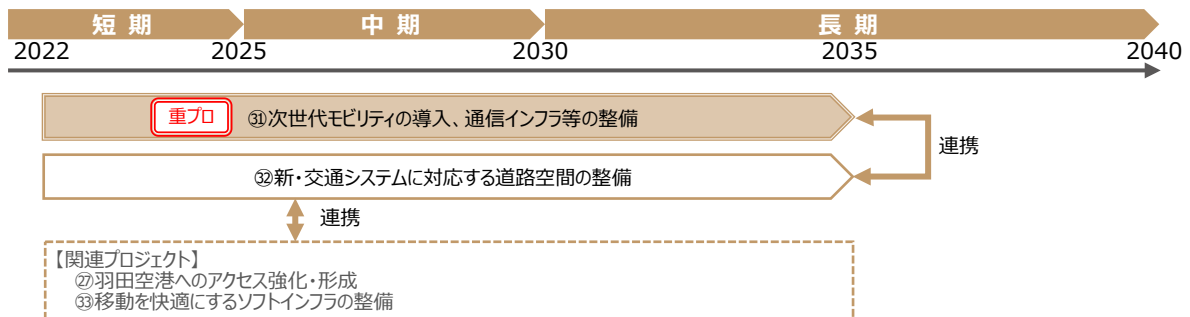
【概要及び実施目的】

- 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します。
- 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ります。

プロジェクト名称及び内容

31	<p>次世代モビリティの導入、通信インフラ等の整備 重プロ</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³⁰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>低炭素な交通システムのイメージ</p>  <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日取得</p>
32	<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>隊列走行の専用道路と連結・解除拠点のイメージ</p>  <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日取得</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

³⁰ 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、ドローンなどを指す。

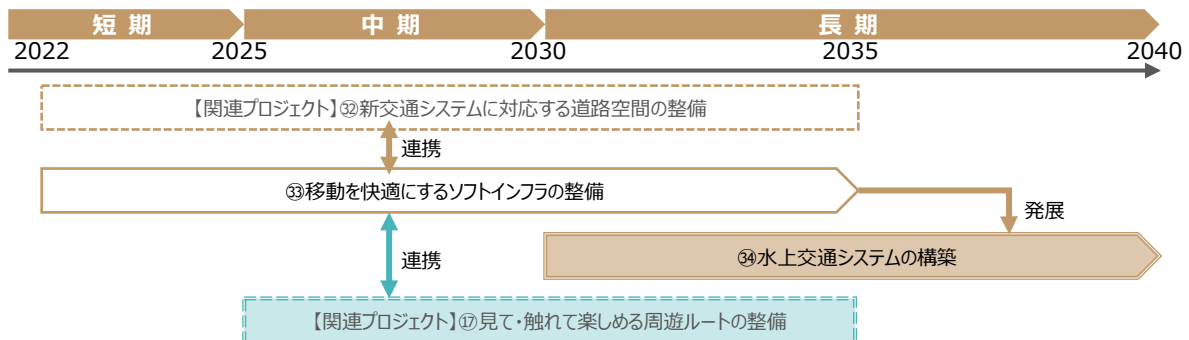
【概要及び実施目的】

- 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ともに、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います。

プロジェクト名称及び内容

33	<p>移動を快適にするソフトインフラの整備</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <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) 国土交通省ホームページ、 https://www.mlit.go.jp/sogoseisa/ku/japanmaas/promotion/ 2021/4/30 取得</p>	<p>MaaS システムのイメージ</p>
34	<p>水上交通システムの構築</p> <p>取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>想定される地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 	<p>舟運のイメージ</p> <p>舟運ルートイメージ</p> <p>舟運社会実験 (大田区)</p>

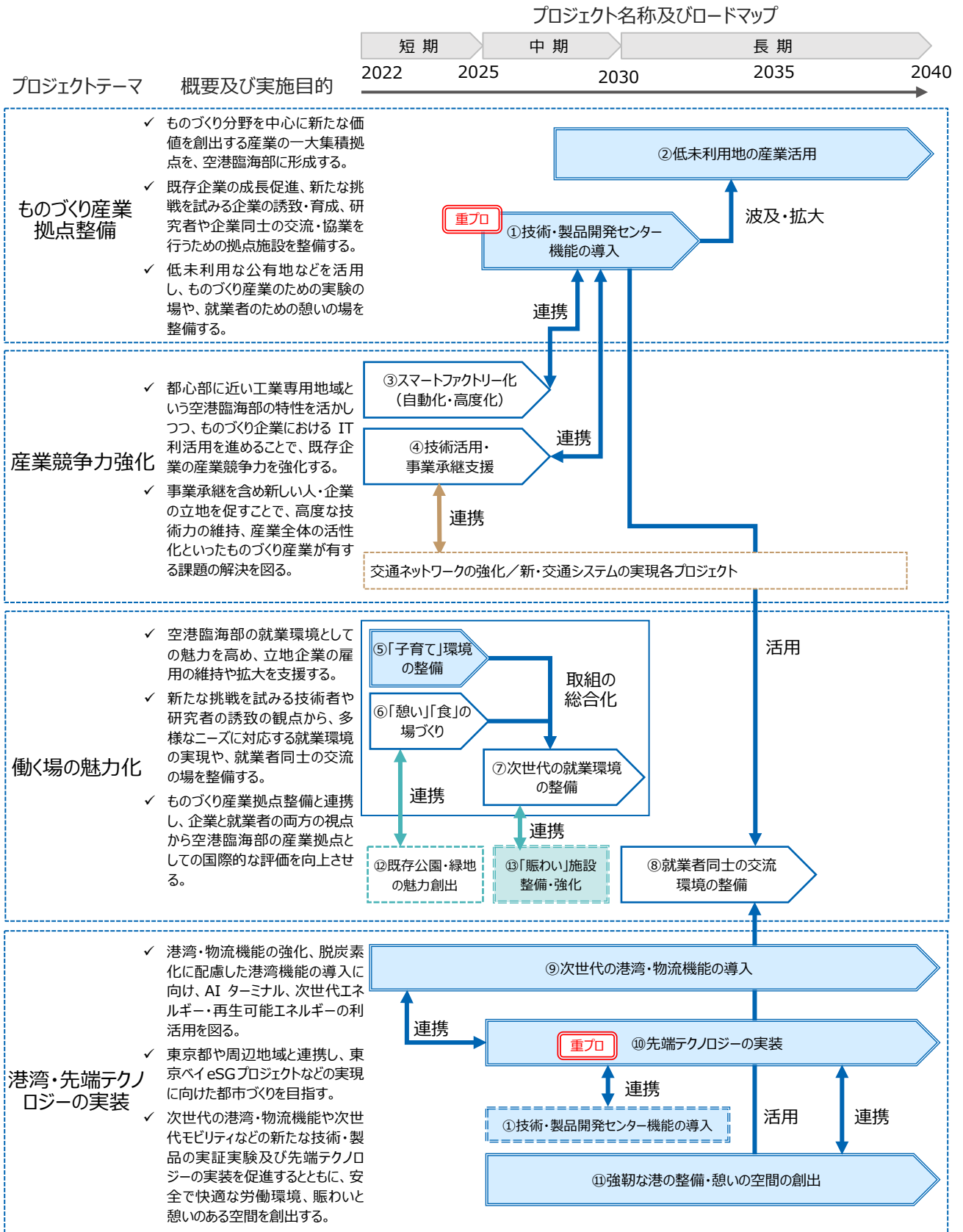
プロジェクトロードマップ



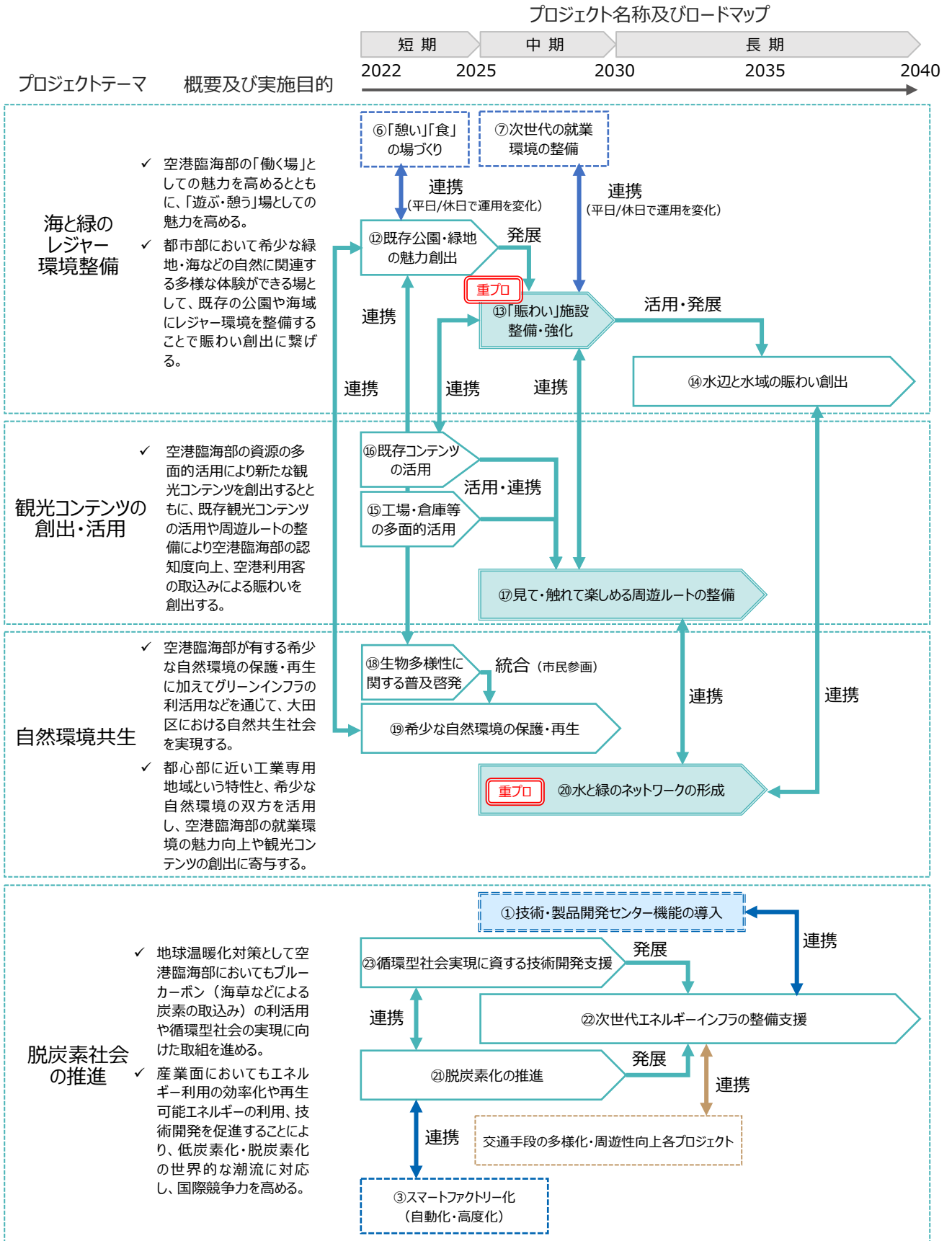
関連部署 | まちづくり推進部、都市基盤整備部

5.3 プロジェクトロードマップ

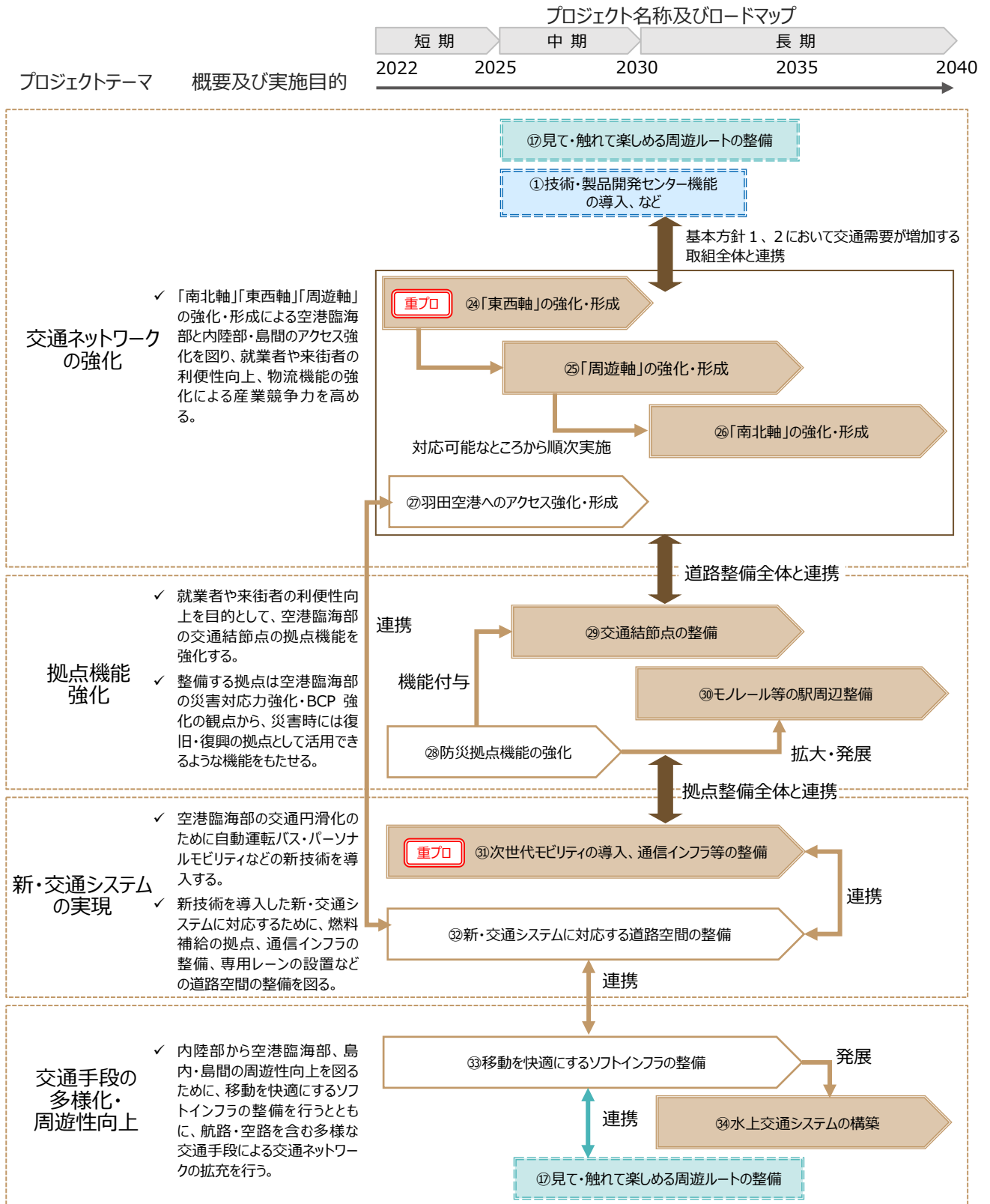
基本方針①:高度な産業の集積拠点



基本方針②:人の活動と自然の調和



基本方針③:次世代のインフラ整備



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、研究・開発機関、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いきます。

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 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、自治会・町会、まちづくり協議会なども関係主体の一員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に主体的に参加することが期待されます。

② 事業者

空港臨海部はものづくり産業を中心とした多くの事業者や企業団体など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。

③ 研究・開発機関

大学などの研究・開発機関は、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。

④ 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。

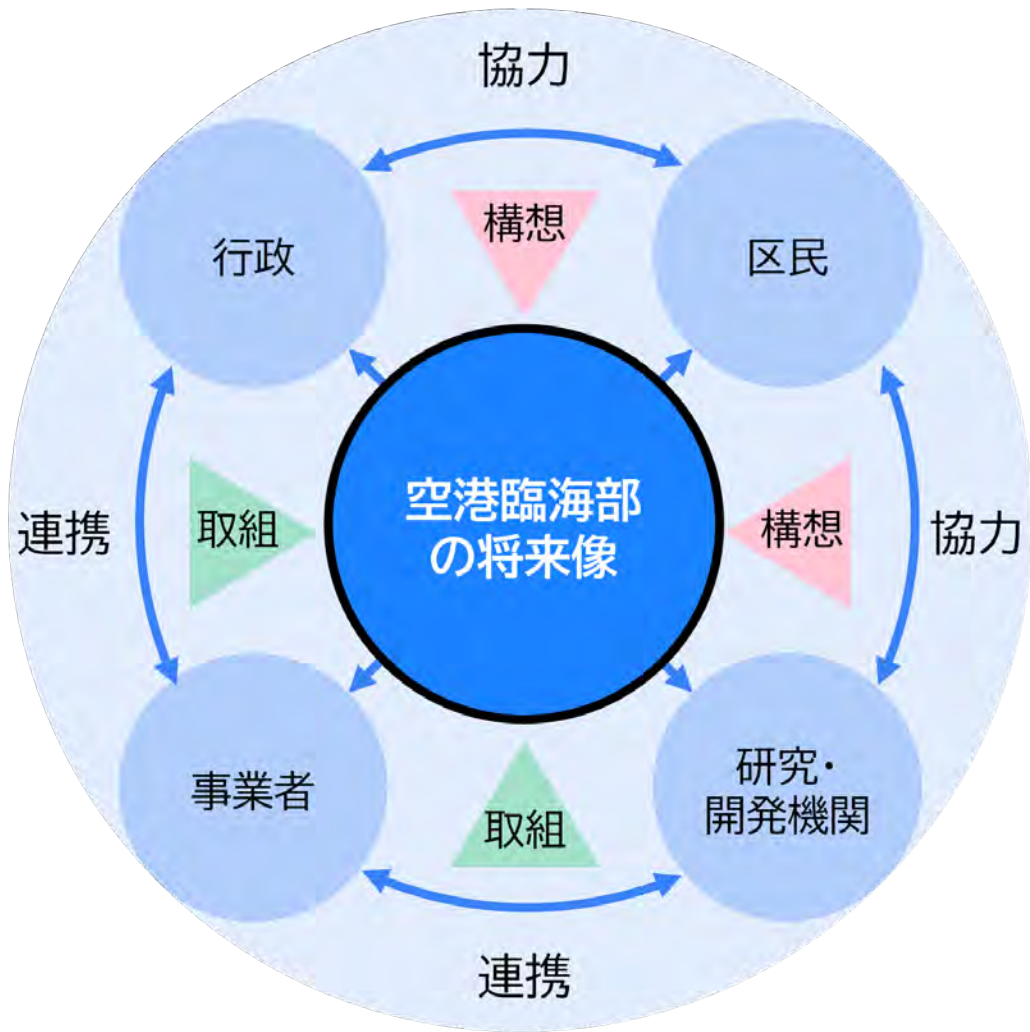
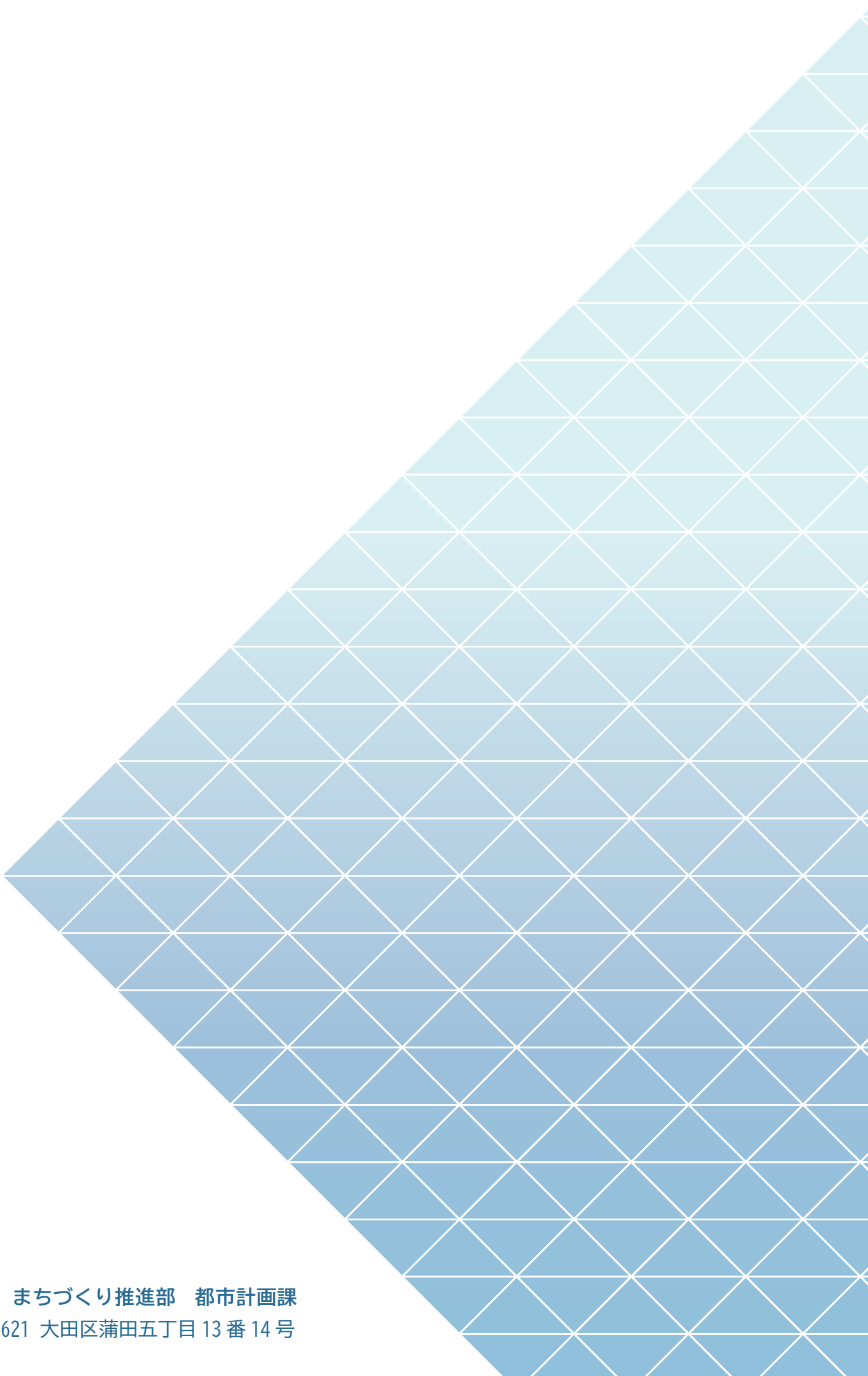


図 6-1 空港臨海部の将来像実現に向けた関係主体の連携イメージ

空港臨海部ランドビジョン 2040

令和4年(2022年)3月

大田区 まちづくり推進部 都市計画課



大田区 まちづくり推進部 都市計画課
〒144-8621 大田区蒲田五丁目 13 番 14 号