

羽田空港跡地まちづくり推進計画

平成 22 年 10 月

羽田空港移転問題協議会

目 次

. はじめに	1
. 計画策定の目的及び計画の範囲等	2 ~ 4
1. 本計画の策定経緯、目的及び計画の範囲	
(1) 策定経緯と目的	
(2) 計画の対象位置及び範囲	
2. 上位計画における跡地の位置付け	
(1) 「東京の都市づくりビジョン(改定) - 魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造 - 」(平成21年7月・東京都)	
(2) 「大田区10か年基本計画 おおた未来プラン10年」(平成21年3月・大田区)	
(3) その他計画等	
. まちづくりの基本的方向性	5 ~ 6
1. まちづくりの視点	
(1) 空港を活かす	
(2) 空港と連携する	
(3) 周辺と調和する	
2. コンセプト	
3. まちづくりに当たっての配慮事項	
(1) 空港利用との連携	
(2) 環境と共生したまちの形成	
(3) 豊かな緑や水辺に囲まれた美しい都市空間の創出	
(4) 観光立国・国際交流を支えるまちの実現	
(5) 安全で安心なまちの実現	
(6) 人にやさしいまちの実現	
. 土地利用	7 ~ 9
1. 機能・ゾーニング	
(1) 第1ゾーン	
(2) 第2ゾーン	
2. 開発フレーム	

. 都市基盤	10 ~ 15
--------	---------

1. まちの骨格をなすもの

(交通を円滑化し、街区を形成する)

- (1) 環状8号線
- (2) 地域内道路
- (3) 交通拠点

(まちを快適で魅力的にする)

- (1) 歩行者動線
- (2) 公園・緑地

2. まちを支えるもの

- (1) 護岸
- (2) ライフライン(給排水施設・電気・ガス・通信)

3. その他

- (1) 造成計画
- (2) 跡地周辺の交通基盤

. まちづくりの進め方	16
-------------	----

はじめに

羽田空港は、本年10月に再拡張事業（4本目の滑走路及び国際線地区）が供用開始された。今後、年間発着枠が段階的に44.7万回（昼間40.7万回、深夜早朝4万回）まで拡大される。国では、この新滑走路等の供用開始に合わせて、昼間3万回、深夜早朝3万回の国際定期便を割り当て、同空港の「24時間国際拠点空港化」を推進することとしている。

また、早ければ平成25年度中に見込まれる年間発着枠44.7万回への増枠を機に、国際線の発着枠を更に昼間3万回増枠し、計9万回に拡大する予定であり、これにより、欧米や長距離アジアも含めた高需要・ビジネス路線が展開され、羽田空港の充実した国内線ネットワークを活かして、内際ハブ（国際線と国内線の乗り継ぎ拠点）機能が強化される。

このように羽田空港における国際航空機能の拡充が図られる中、同空港の沖合展開事業及び再拡張事業の結果として発生した跡地については、空港に隣接する希少な空間であることから、跡地利用に当たっては、空港機能をサポートするとともに周辺地域との調和を図りながら、空港の持つポテンシャルを最大限活用することが重要である。

これまで跡地利用を検討してきた羽田空港移転問題協議会は、この度、跡地をどのように活用していくかについての具体的な方向性を示す「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を取りまとめた。今後、この計画に基づき関係者間の一層の連携のもと、跡地利用の早期実現を図っていくこととする。

・計画策定の目的及び計画の範囲等

1. 本計画の策定経緯、目的及び計画の範囲

(1) 策定経緯と目的

平成20年3月に、羽田空港移転問題協議会（構成：国土交通省、東京都、大田区、品川区。以下「三者協」という。）において策定した「羽田空港跡地利用基本計画」（以下「基本計画」という。）では、跡地を三つのゾーンに区分して、第1ゾーン（市街地近接ゾーン）には文化・交流機能、産業支援機能を、第2ゾーン（国際線地区隣接ゾーン）には国際交流機能、商業機能を、第3ゾーン（B滑走路隣接ゾーン）には空港連携機能を利用の方向性として位置づけた。（図1参照）

平成21年3月に開催した第50回三者協においては、新滑走路・国際線ターミナルが供用開始される平成22年10月までに、基本計画に沿った土地利用の具体化、基盤整備のあり方等について検討し、跡地利用の事業化をどのように進めるのかを明らかにする「羽田空港跡地まちづくり推進計画」（以下「推進計画」という。）をとりまとめることについて確認し、この間、計画の策定に向けた検討を進めてきた。

推進計画は、基本計画を踏まえ、跡地に相応しいまちづくりの早期実現に向けて、土地利用の具体化、基盤整備のあり方、まちづくりの進め方についての指針を示し、その具体化に資することを目的とするものである。

(2) 計画の対象位置及び範囲

跡地の位置及び範囲は、図1のとおりである。

推進計画は、基本計画に定められた、跡地の第1ゾーン及び第2ゾーンを対象とする。なお、第3ゾーンについては、再拡張事業後の需要動向を見極めながら検討することとしており、推進計画においては対象としていない。

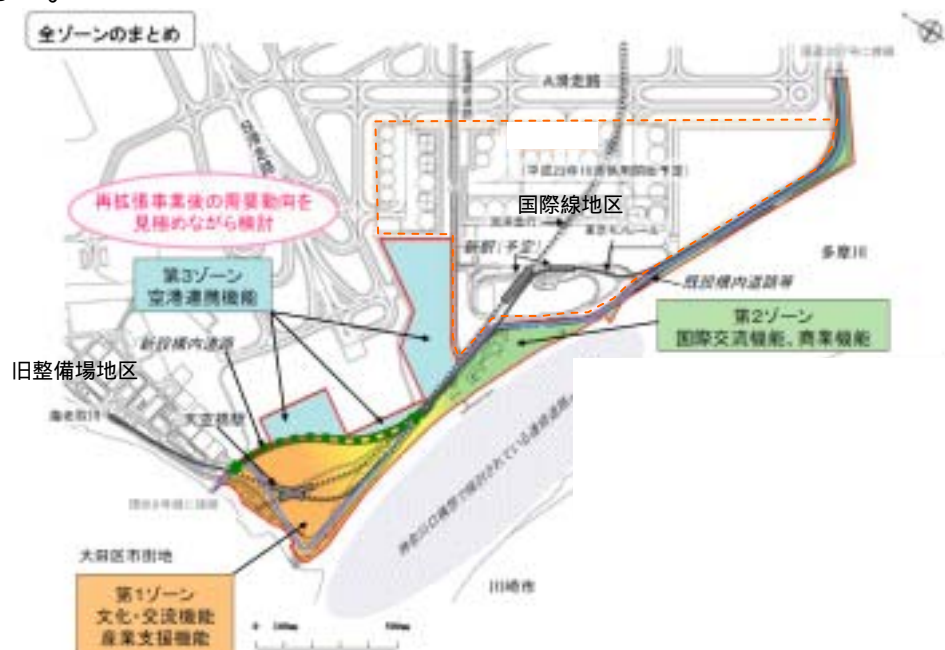


図1 羽田空港跡地の位置と範囲

(羽田空港跡地利用基本計画 (平成20年3月・羽田空港移転問題協議会))

2. 上位計画における跡地の位置付け

(1) 「東京の都市づくりビジョン(改定) -魅力とにぎわいを備えた環境先進都市の創造-」(平成21年7月・東京都)

跡地は、東京圏の環状メガロポリス構造の骨格である、「東京湾ウォーターフロント都市軸」に位置する。

この東京湾ウォーターフロント都市軸は、「空港、港湾を通じた国内外との人、モノの活発な交流、東京圏の発展に必要な新たな機能の導入、国際的な魅力を創出する」とともに、「水辺の魅力と豊かな空間資源を生かした東京、神奈川、千葉の臨海部を結ぶ都市軸を形成する」として位置付けられている。

また、再拡張・国際化される羽田空港が今後の東京の活力に極めて大きなインパクトを与えると考えられることから、空港及び跡地を、センター・コアの経済活力などの向上に不可欠な、世界に開かれたにぎわいのある拠点として育成する「羽田新拠点」に位置付けている。

(2)「大田区10か年基本計画 おおた未来プラン10年」(平成21年3月・大田区)
「地域力が区民の暮らしを支え、未来へ躍動する国際都市おおた」を将来像に掲げる大田区基本構想は、跡地について、「地域と空港とが共生できる視点から有効利用」を進める考え方を示している。

この基本構想を受け、今後、羽田空港を結節点とした人・モノ・情報の国際交流が活発化し、首都東京の玄関口としての役割、機能が飛躍的に増大することを踏まえ、「国際都市にふさわしいにぎわいのある拠点、大田区の産業を世界に発信する拠点として機能する」ことを10年後のめざす姿に位置付けている。

(3)その他計画等

跡地のまちづくりに当たっては、上記のほかにも「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成16年4月・東京都)や、個別分野の計画(「みどりの新戦略ガイドライン」(平成18年11月・東京都)「東京都景観計画」(平成21年4月・東京都)等)や、「国土交通省成長戦略」(平成22年5月・国土交通省)等を踏まえ、適切に検討していくことが必要である。

まちづくりの基本的方向性

1. まちづくりの視点

羽田空港跡地利用の検討に当たっての基本的な視点は、以下のとおりである。

(1) 空港を活かす

国内各地に加え世界とつながる特性を活用し、人・モノ・情報の活発な交流を促進し、多様な施設に人が集まり、憩い、楽しみ、高度な充足感が得られる交流拠点を創出する。

(2) 空港と連携する

世界でも有数の規模を誇る羽田空港の機能を十二分に発揮させるため、空港に密接な関連がある施設、空港へのアクセス交通等を充実し、さらなる空港の発展と活用を図る。

(3) 周辺と調和する

市街地に隣接した水と緑のオープンスペースが開け、環境との共生を目指した潤いと安らぎのある空間形成を図り、市街地と空港の協調・調和を図る。

2. コンセプト

以上の視点を踏まえ、今後の跡地のまちづくりを進めるにあたっての基本コンセプトを

『緑と水辺に囲まれ、空港と隣接する立地を活かした、多様な人々が行き交い、魅力とにぎわいのある、世界とつながるまちの実現』

として、まちづくりを推進していく。

3. まちづくりに当たっての配慮事項

跡地のまちづくりに当たっては、次世代につなげられるよう、空港機能や周辺地域と連携を図りつつ、主に以下の点に配慮しながら、良好なまちづくりを推進していくものとする。

(1) 空港利用との連携

「空港を活かす」視点からの跡地と将来を含めた空港利用との連携

(2) 環境と共生したまちの形成

最先端の省エネ技術の導入や、地区・街区単位におけるエネルギーの効率的な利用、水循環の促進等を通じた環境負荷の低減

鉄軌道網の活用やバス交通の充実などによる、環境負荷の少ない公共交通の利用促進

(3) 豊かな緑や水辺に囲まれた美しい都市空間の創出

建築物の敷地や屋上、壁面などの緑化

水辺の特性を活かした潤いとにぎわいのある景観の創出

地域特性に応じた外観の色彩等の統一感や落ち着きのある街並みの誘導

(4) 観光立国・国際交流を支えるまちの実現

外国人旅行者等の誘客に貢献する空間の形成

各施設における案内表示等の多言語化の促進

(5) 安全で安心なまちの実現

災害時における防災機能の確保

ライフラインや護岸等のインフラの耐震化

(6) 人にやさしいまちの実現

移動しやすい歩行空間の確保など、ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

1. 機能・ゾーニング

(1) 第1ゾーン…空港・市街地近接性を活かした創造と交流ゾーン

(産業・文化の交流の場を提供する)

基本的考え方

- ・ 空港・市街地近接性及び豊かな水辺に接した空間を活かすとともに、戦後の強制退去などの経緯を踏まえつつ、将来ニーズにも対応した機能を導入する。
- ・ 国際空港に隣接する立地を活かし、周辺地域のみならず首都東京の国際化と活性化に寄与する交流拠点を整備する。

導入機能及び施設

【産業・文化交流機能】

- ・ モノづくり企業が集積する地域産業と国内及びアジアを中心とする海外との広域的な交流の拠点施設を導入する。
- ・ 拠点となる産業交流施設は、展示場機能を中心とし、会議室、産業支援施設、羽田の歴史コーナー等を設置する。
- ・ 多様なイベントや催しなど、文化的な交流ニーズにも対応するほか、産業交流施設に必要な駐車場等を設ける。

【多目的広場】

- ・ 海老取川及び多摩川に沿った親水ネットワーク^(注)と連続性を持たせ、周辺市街地に不足する緑地やオープンスペースを確保する。
- ・ 地域住民の健康増進やレクリエーション、イベントのほか、産業交流施設との一体的な利用など、多目的な利用に供する場とする。
- ・ 災害時には広域避難場所の一部としてその機能確保に必要な平面空間を備える。

【その他】

- ・ 消防施設(既存の蒲田消防署空港分署)の移設等や交番の移設を検討する。
- ・ 海老取川沿いにライフライン管理施設等(既存の通信施設、排水施設等)を配置する。
- ・ 駅前広場の導入を図る。
- ・ 多摩川、海老取川沿いには、親水空間の形成に資する緑地整備等により、快適で魅力ある親水ネットワークを形成する。

(注) 本計画においては、「親水ネットワーク」は、複数の河川などの水辺で形成される、親水空間の連続性を指す。

(2) 第2ゾーン・・・国際線地区に隣接することを活かした交流ゾーン

(空港機能をサポートし、空港のポテンシャルを活かす)

基本的考え方

- ・羽田の 24 時間国際拠点空港化に伴って求められる機能の早期実現を図る。
- ・国際線地区との補完的・一体的な土地利用を図るとともに、親水性や景観に配慮しつつ、第1ゾーンや水際線との連続性を確保する。

導入機能及び施設

【宿泊機能・複合業務機能】

- ・国際線旅客等の利便性の向上を図るため、宿泊施設（エアポートホテル）を導入する。
- ・航空・空港関連、観光関連、国際交流関連など、国際線地区に隣接したエリアにふさわしい複合業務施設を導入する。
- ・これらの施設には、国際線旅客ターミナルビルを補完する商業機能の導入を可能とする。

【その他】

- ・多摩川沿いには、長い水際線を活かした良好な景観を創出して、快適で魅力ある親水ネットワークを形成する。

2. 開発フレーム

以下の数値を目安とする。

	宅地面積 (注1)	従業者数 (注2)	利用者数 (注3)
第1ゾーン	約 11[ha]	約 300 [人] 程度	約 5,500 [人] 程度
第2ゾーン	約 5 [ha]	約 2,100 [人] 程度	約 8,000 [人] 程度
合計	約 16[ha]	約 2,400 [人] 程度	約 13,500 [人] 程度

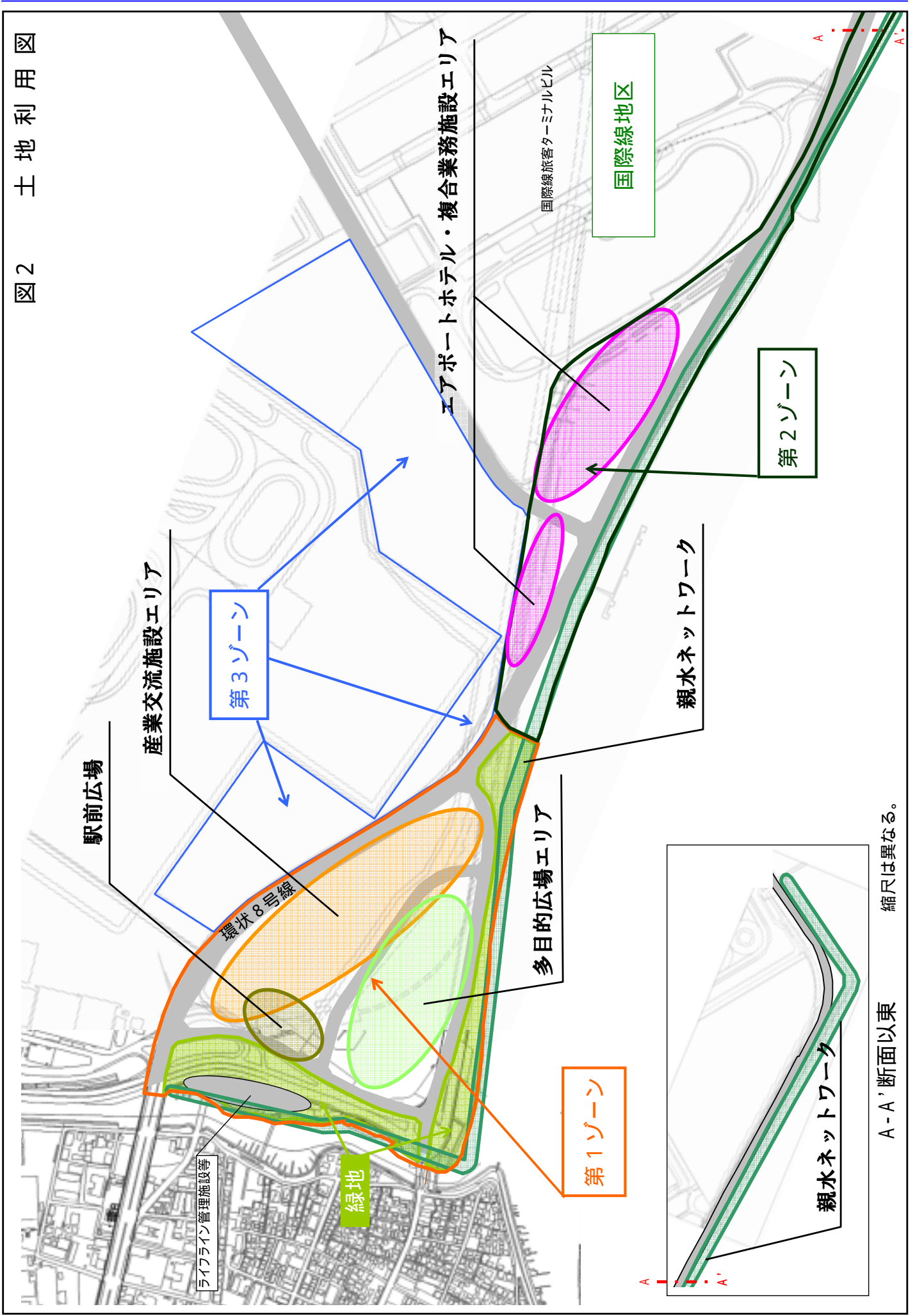
- ・本地区のまちづくりの特性から、「居住者数」を見込まない。
- ・本フレームを基に、ライフライン等を計画する。
- ・別途将来ニーズを考慮する。

(注1) 跡地の面積から、想定される道路・公園等の基礎的都市施設の面積を除いたもので、建築物の敷地等として利用可能な土地の面積

(注2) 収入になる仕事を跡地内でしている者の人数

(注3) 就業以外の目的で、跡地内施設を利用する者の平均的な1日当たりの延べ人数

図2 土地利用図



A-A'断面以東 縮尺は異なる。

都市基盤(12頁 図3 都市基盤図 参照)

まちづくりに必要となる都市基盤を次のように整備する。

1. まちの骨格をなすもの

(交通を円滑化し、街区を形成する)

(1) 環状8号線^(注)

増大する空港アクセスや跡地利用に支障のないよう、地区を通過する交通の円滑化を図る。

国際線地区と跡地の一体的な土地利用を図るため、第2ゾーンについては、多摩川沿いに切り替える。

跡地と空港の一体的な土地利用が図られるよう、環状8号線の両側をつなぐ歩行者動線の確保に配慮する。

交差点をできる限り少なくし、道路交通を円滑化する。

第1ゾーンにおける環状8号線と地域内道路や旧整備場地区への空港構内道路の接続方法は、当面、既存の道路を活用するが、将来は図3を基本とする。今後、旧整備場地区の再編状況を踏まえつつ、必要に応じて見直しを図る。

(2) 地域内道路

適切な街区を形成し、効果的な土地利用を図るための地域内道路を整備する。

第1ゾーンの旧環状8号線を活かした位置及び第1ゾーン中央部の東西方向の位置に、補助幹線的な地域内道路を整備し、ゆとりある歩行者空間を形成する。

第1ゾーン内旧環状8号線については、交通量を踏まえて、幅員を縮小し、街区と緑地を広く確保できるよう検討する。

(注) 本計画においては、「環状8号線」は、東京都市計画道路幹線街路環状第8号線を指す。

(3) 交通拠点

第1ゾーン

天空橋駅を核とする交通結節機能を向上させるため、駅前広場（バスターミナル、タクシールール等）を配置する。

第2ゾーン

国際線旅客ターミナルビルを核とする交通結節機能を活かしたまちづくりを実現する。

(まちを快適で魅力的にする)

(1) 歩行者動線

水際線を活かし、既成市街地から天空橋交通拠点、国際線地区、多摩川河口部への連続性を確保する歩行者動線を導入する。

ゆとりある歩道や公園・緑地の整備、沿道へのオープンスペースの誘導などにより、安全で快適な歩行者空間を確保する。

今後の空港利用と第3ゾーンへの導入機能を見据え、空港と各ゾーンとの間並びに各ゾーン相互の機能的な連携を図る。

< 軸の形成 >

ア) 緑とにぎわいの軸(第1ゾーン中央)

- ・土地利用と一体となった、ゆとりある歩行者空間を形成する。
- ・まちの中心として多くの人々が往来する緑豊かな空間を形成する。

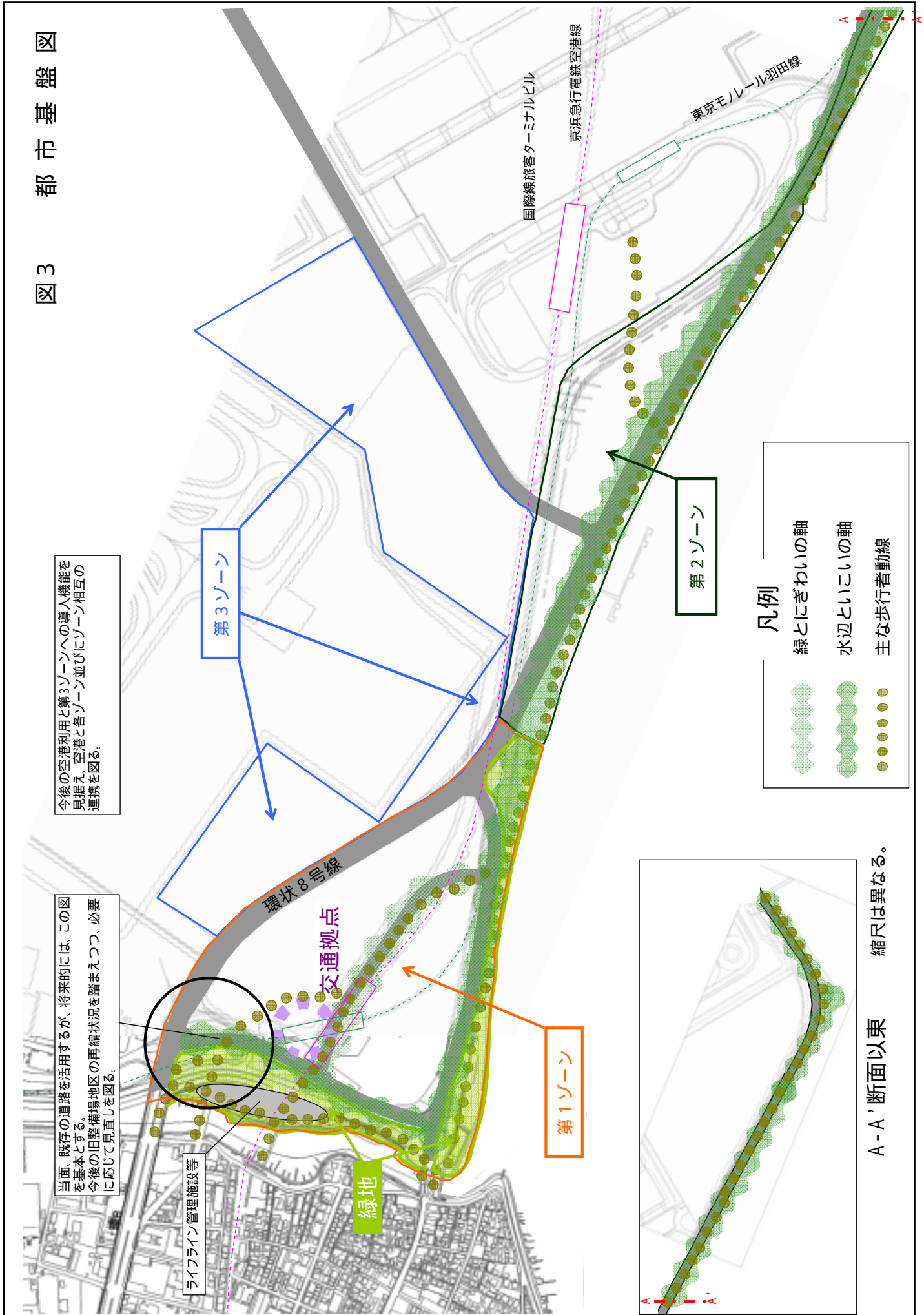
イ) 水辺といこいの軸(多摩川・海老取川沿い)

- ・水際線を活かして、安全で快適な歩行者空間を形成する。

(2) 公園・緑地

水際線に接し、空港に臨む魅力的な立地を活かし、各ゾーンの土地利用に合わせて、海老取川沿いから多摩川河口部までの間に適切に公園や緑地を配置する。

図3 都市基盤図



2. まちを支えるもの

(1) 護岸

空港及び第1・第2ゾーンの高潮等に対する安全性を確保するため、多摩川沿い・海老取川沿いに護岸を整備する。

多摩川

- ・第2ゾーン東側は、平成22年度から国土交通省が事業化
- ・第1ゾーン・第2ゾーン西側は、跡地利用の具体化を踏まえ、国土交通省が主体的に検討

海老取川

- ・跡地利用の具体化を踏まえ、東京都が主体的に検討

整備にあたっては、景観や親水性に配慮する。

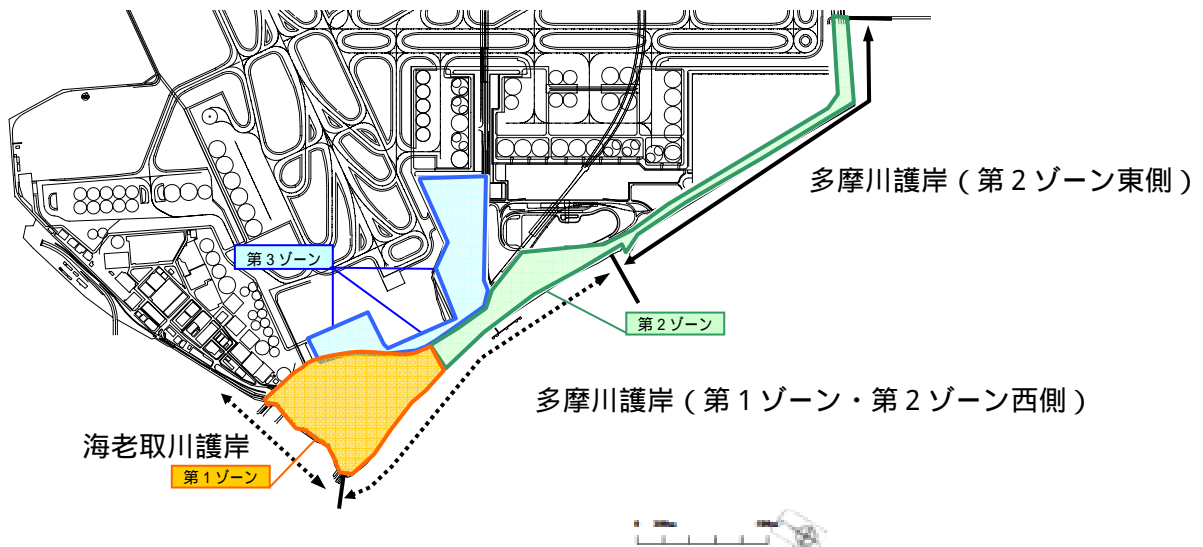


図4 護岸整備の位置

(2) ライフライン(給排水施設・電気・ガス・通信)

ライフラインの安定供給の確保の観点から、できる限り既存施設を活用しつつ、将来に渡って必要な施設を適切に配置する。

給排水施設

ア) 第1ゾーン

- ・給排水施設を必要に応じて新設する。
- ・新設する給水管、排水管の取扱いや、跡地外の公共水道及び公共下水道施設への影響については、開発主体が水道事業管理者、下水道事業管理者と協議する。

イ) 第2ゾーン

- ・既存の給排水施設を利用する。

電気・ガス・通信

- ・既存の電力・ガス・通信施設から供給する。
- ・新設する電線類は地中化する方向で検討する。

既存の施設について

- ・原則存置とする。(土地利用を阻害する場合は一部移設する。)

3. その他

(1) 造成計画

- ・宅地、新設する道路、ライフラインの計画高については、多摩川護岸及び海老取川護岸の計画高を踏まえつつ、まちづくりの具体化の中で検討する。

(2) 跡地周辺の交通基盤

広域的及び周辺地域の道路交通ネットワークの充実・機能強化との関係も含めた関連計画・構想との調整等を視野に入れる。

公共交通を含め、羽田アクセス改善や混雑緩和、地域課題の改善などに資する対応を図る。

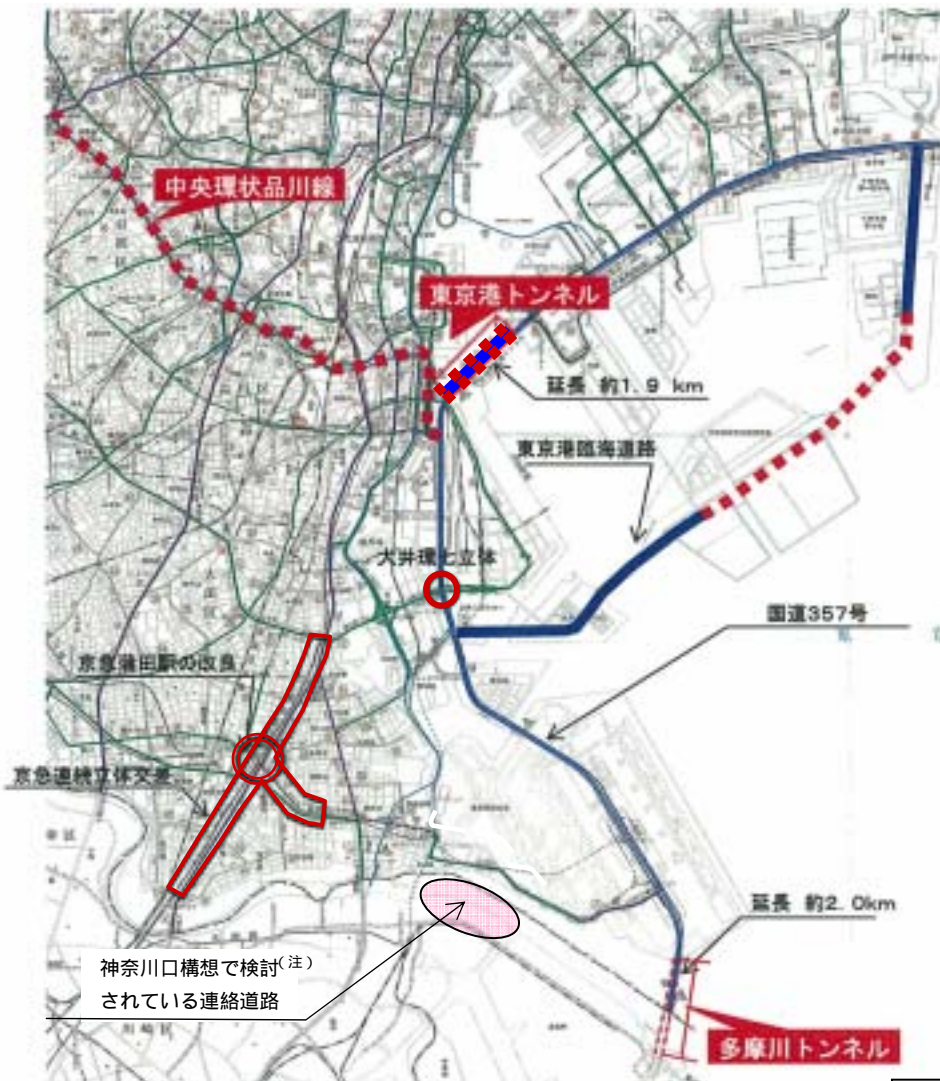


図5 跡地周辺の交通ネットワーク

(注) 羽田空港の再拡張と連携し、神奈川方面からの空港アクセスの改善の一つとして多摩川を渡る羽田側との連絡道路の整備が別途検討されている。

凡例	
■■■■	事業中路線
-----	計画路線(事業未着手)
○	道路立体交差化
□	連続立体交差事業(事業中)
◎	駅改良(事業中)

まちづくりの進め方

推進計画に基づき、国土交通省、東京都、大田区は、十分に連携を図りながら、施設の立地を促進するものとする。

第1ゾーンは、主に大田区が過去の経緯を踏まえて取得する方向で検討する。東京都は、必要に応じて、消防署用地等の確保を図る。これらの用地の取得・確保に当たって、大田区と東京都は協力していく。

まちづくりを適切に進めていくために、土地区画整理事業等のまちづくり手法の活用を検討する。必要に応じて、都市計画案を策定することなどにより、関係機関と連携して個々の事業化を図る。

第2ゾーンは、宿泊施設・複合業務施設の整備・運営については民間事業者からの提案を公募するなど、民間の知恵と資金も最大限活用しつつ、定期借地等により土地利用を進めることとする。

推進計画に基づいて、良好な都市空間の形成を図るため、より詳細な計画内容を持った地区計画の活用やまちづくりガイドラインの策定等により、まちの将来像を示しながら、地区レベルの道路の配置や、建築物の用途・形態等を適切に誘導していく。

以下のようなスケジュールを想定し、可能な部分から早期に事業化を行い、段階的にまちづくりを進めて、まちづくりの概成を目指す。

2010年 短期（概ね2～3年後） 中期（概ね5年後） ～2020年頃

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">・まちづくりに必要な
事前手続き
(用地取得に関する調
整、都市計画、ガイ
ドラインの策定、民
間事業者の公募 な
ど) | <ul style="list-style-type: none">・都市基盤及び導入施
設の事業着手・段階的にまち開き | <ul style="list-style-type: none">・まちづくりの概成 |
|--|---|---|

(問い合わせ先)

事務局：東京都都市整備局都市基盤部交通企画課（航空政策担当）
電話：03-5388-3288

国土交通省航空局空港部首都圏空港課東京国際空港企画室
電話：03-5253-8111（内線49306）

大田区経営管理部企画財政課空港担当
電話：03-5744-1650

品川区防災まちづくり事業部都市計画課
電話：03-5742-6760