

羽田空港跡地第1ゾーン整備方針

平成27年7月

大田区

目次

第1章 はじめに

- 1 方針策定の背景と位置付け 2
- 2 対象区域 4

第2章 コンセプト

- 1 コンセプト 6
- 2 基本方針 7
- 3 3つのゲートウェイ 7

第3章 重点プロジェクト

- 1 先端産業分野の企業誘致 8
- 2 起業・ベンチャーの支援 8
- 3 協創プロジェクトの推進 9
- 4 文化・アート産業の創出 10
- 5 おもてなしエントランスの形成 11
- 6 羽田の歴史の伝承 12
- 7 多目的広場を活用した憩いとにぎわいの創出 13

第4章 土地利用方針

- 1 土地利用方針 14
- 2 施設の概要 15

第5章 都市基盤施設整備方針

- 1 基本的な考え方 16
- 2 施設別整備方針 16
- 3 整備手法 18

第6章 事業スキーム及びスケジュール

- 1 事業スキーム 19
- 2 スケジュール 20

第1章 はじめに

1 方針策定の背景と位置付け

(1) 羽田空港の生い立ち

羽田空港は、昭和6年にわが国初の国営民間航空専用空港「東京飛行場」として開港され、戦後GHQ（連合軍）により接収された。現在の空港敷地内に居住していた約3千人の住民は、48時間以内の強制立退き命令により、着の身着のまま周辺地域への移住を余儀なくされた。

昭和27年7月には、羽田空港の大部分が日本に返還され、「東京国際空港」として首都東京の玄関口として重要な役割を果たすようになった。しかし、旅客機の大形化、ジェット化、離着陸回数が増大により、昭和30年代後半には周辺住民にもたらされる航空機騒音が大きな社会問題となった。

(2) 羽田空港跡地利用基本計画、羽田空港跡地利用OTA基本プラン

昭和52年8月には、羽田空港移転問題協議会（国土交通省、東京都、品川区、大田区）（以下、「三者協」）が設置され、航空機騒音の解消や航空需要への対応に向けた空港の沖合移転の検討が行われる中で、移転に伴って発生する空港跡地（以下、「跡地」）の有効利用が、沖合展開計画の目的の一つに位置付けられた。また、三者協は平成20年3月に、跡地の土地利用の方向性を示した「羽田空港跡地利用基本計画」（以下「基本計画」）を策定し、跡地の利用について3つのゾーンと機能配置を示した。大田区では、基本計画を踏まえ、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」（平成20年10月策定）を策定、跡地第1ゾーンのまちづくりのコンセプトを明示し、土地利用の基本的考え方、想定される導入施設を例示した。

(3) 大田区基本構想、大田区10か年基本計画おおた未来プラン10年（後期）

「大田区基本構想」（平成20年10月策定）において、跡地は地域と空港が共生できる視点からの有効利用を推進するとし、「大田区10か年基本計画おおた未来プラン10年（後期）」（平成26年3月策定）では、地域、人、技術をつなぎ、世界とつながる活気ある産業支援・文化交流拠点を目指すこととした。

(4) 羽田空港跡地まちづくり推進計画

24時間国際拠点空港化が進む羽田空港に隣接した跡地の将来を見据え、跡地第1ゾーンと跡地第2ゾーンの土地利用の具体化を推進するため、三者協は平成22年3月に、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」を策定した。

この計画において跡地第1ゾーンは、空港・市街地近接性を活かした創造と交流ゾーンとして、産業・文化交流施設、多目的広場等を整備することとされた。また、跡地第1ゾーンについて、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こととなった。

(5) 羽田空港の再拡張事業・国際化

首都圏空港需要の増加から、限界に達した発着容量の制約によるボトルネックを解消するため、第4滑走路（D滑走路）及び国際線地区（国際線旅客ターミナル、国際貨物ターミナル、エプロン等）の整備が進められた。平成22年10月21日に第4滑走路及び国際線地区の供用が開始され、同月31日から国際定期便が就航した。

平成26年3月には昼間時間帯の国際線の発着枠がさらに拡大された。なお、現在、羽田空港から、国内50都市、世界25都市との間に路線が設定されている。

(6) 特区構想と大田区

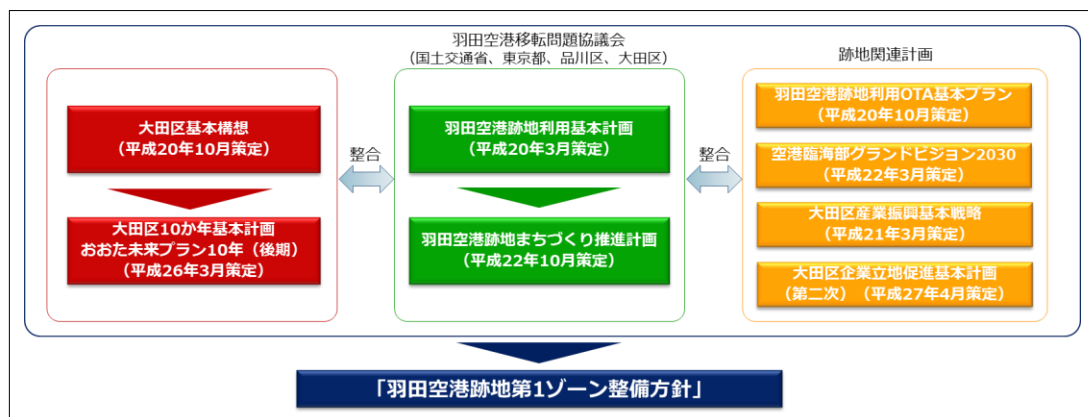
平成23年12月には、跡地第1ゾーンを含む区域が国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」の区域指定を受けた。さらに、平成26年5月には、「国家戦略特別区域法」に基づき、東京圏においては大田区をはじめとする地域が国家戦略特別区域として定められた。同年9月には、羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会が設置され、国際ビジネス拠点の形成や国際競争力のある新事業の創出を目標に、関係府省庁、関係自治体によって検討が進められている。

(7) 大田区企業立地促進基本計画（第二次）

大田区と東京都は、大田区の産業集積の維持・発展を図るのみならず、我が国全体の経済活性化に貢献することを目指し、企業立地促進法に基づく「大田区企業立地促進基本計画」を共同で策定し、平成22年3月に国から同意を得た。引き続き、平成27年4月には、平成27年度から31年度までを計画期間とする「大田区企業立地促進基本計画（第二次）」を策定し国から同意を得た。

(8) 大田区と日本の経済成長に寄与するまちづくりを目指して

上記の背景を踏まえ、当該跡地における「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」を定め、官民連携による事業の促進と、基盤施設整備の推進を計画的に行うことで、大田区のみならず、日本全体の経済成長に寄与するまちづくりを推進していく。

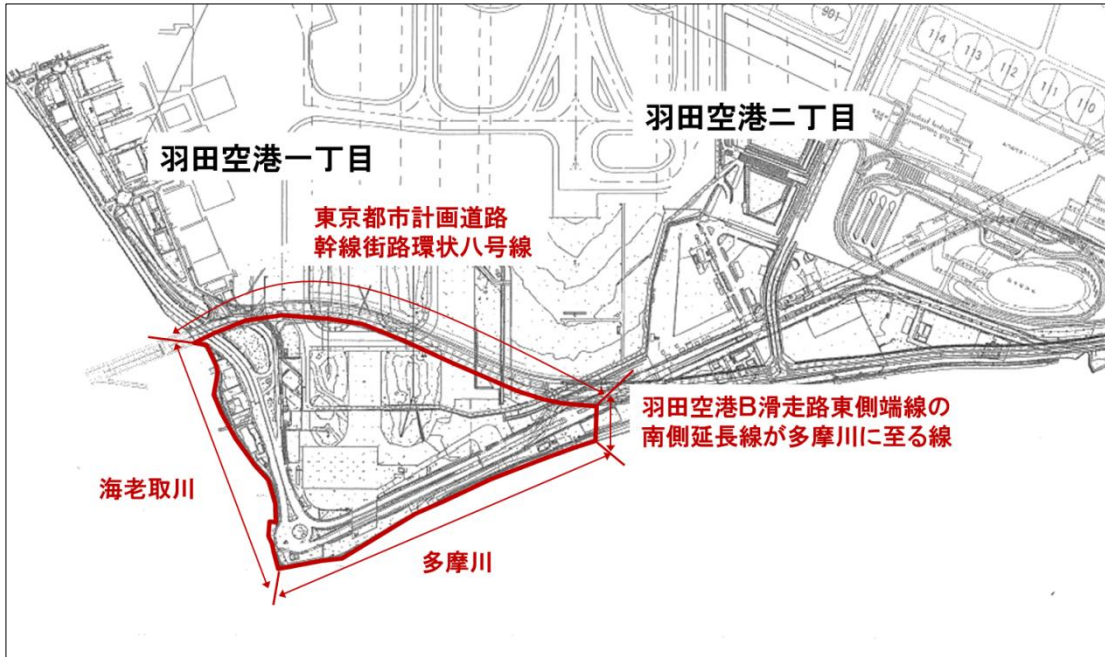


跡地に係る計画・検討経過

2 対象区域

(1) 対象区域の概要

整備の対象区域は、「大田区羽田空港一丁目及び二丁目の区域のうち、環状八号線の南側端線及び海老取川、多摩川、羽田空港 B 滑走路東側端線の南側延長線が多摩川に至る線で囲まれた区域（跡地第 1 ゾーン）」である。



対象区域

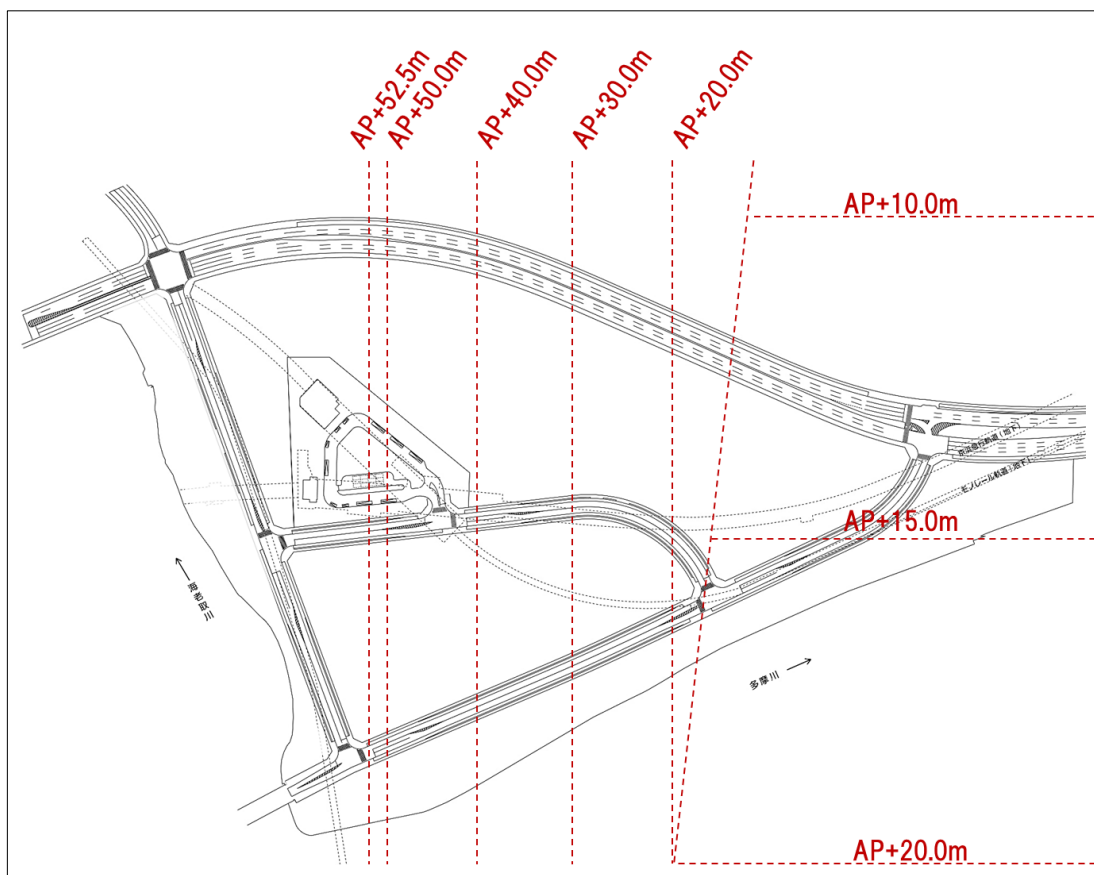


対象区域周辺図

(2) 対象区域の法的制限

対象区域の法的制限は以下のとおりである。なお、本区域は羽田空港に隣接するため、航空法による建物の高さ制限がある。

地域地区	用途地域	準工業地域（容積率：200%、建蔽率：60%）
	高度地区	なし
	防火指定	準防火地域
	日影規制	なし
その他	用途地域による高さ制限	・道路斜線制限：勾配1.5、適用距離：20m ・隣地斜線制限：勾配2.5、立ち上がり：30m
	航空法による高さ制限	・水平表面：AP+52.5m、転移表面勾配1/7 ・滑走路地盤高さ：AP+6.9m
	景観法 (大田区景観条例)	・産業促進市街地 ・空港臨海部景観形成重点地区
	河川法	多摩川・海老取川護岸側の一部地区が河川保全区域に指定



航空法による高さ制限

第2章 コンセプト

1 コンセプト

世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」を形成 ～HANEDA ゲートウェイ～

跡地は24時間国際拠点空港である羽田空港に隣接する。世界と地域をつなぐゲートウェイとしての羽田（「HANEDA」）において、国内外の人々、企業、情報が集い、交わることで、新産業の創造と世界に向けた発信拠点の形成を目指す。

拠点形成にあたり、5つの基本方針を定め、3つのゲートウェイのもとで7つの重点プロジェクトを展開する。



イメージ（基本方針・ゲートウェイ・プロジェクト）

2 基本方針

(1) 中小企業と多様な主体との協創により、新製品・新技術を創出する

区内外の中小企業と多様な企業・大学・研究機関・人材などとの協創により、先端産業における新たなビジネス展開を創出する。

(2) 国内外の来訪者を迎える「おもてなしエントランス」を形成する

施設利用者、地域住民、空港利用者、訪日外国人など、国内外からの来訪者を日本の伝統・文化や技術で歓迎する日本文化のショールームを形成する。

(3) 水辺と緑を活かした「憩いとにぎわい広場」を形成する

水辺と緑を活かした広場を整備し、憩いの空間を創出するとともに、イベント等の多目的な利用により跡地や周辺地域ににぎわいを創出する。

(4) 環境や景観等を意識した日本の玄関口にふさわしいエリアを形成する

陸・海・空からの景観を踏まえつつ、環境やユニバーサルデザインにも配慮し、日本の玄関口である「HANEDA」にふさわしいエリアを形成する。

(5) 周辺地域との機能連携により、相乗効果を生み出す

羽田空港や跡地第2ゾーン、大田区市街地や京浜臨海部など、周辺地域との回遊性を意識し、機能連携を図ることで、跡地の魅力向上と地域への波及効果など、相乗効果を生み出す。

3 3つのゲートウェイ

「新産業創造・発信拠点」は、「先端産業」、「文化産業」、「憩いとにぎわい」の3つのゲートウェイ機能で構成する。施設整備にあたっては各機能が空間横断的に相互に連携していくことで、相乗効果を発揮することを目指す。

(1) 先端産業のゲートウェイ

世界や国内各地域、都心へのアクセス性に優れ、国内外のビジネス客が行き交う「HANEDA」において、先端産業分野の企業誘致や起業家発掘による集積を図り、区内をはじめとする多様な企業・人材などとの協創を生むことで、イノベーションを実現し新たなビジネス創出を目指す。また、高度な加工技術を強みとする区内中小企業の新しい産業分野への参入を促進する。

(2) 文化産業のゲートウェイ

国内外の多様な文化的背景を持った人々が集い、また優れた物流環境にある「HANEDA」において、ものづくりとアートの融合や、食や伝統芸能、観光などの文化の産業化を図り、クールジャパンとして日本の地域の魅力を発信することによる市場拡大、観光誘客などを目指す。

(3) 憩いとにぎわいのゲートウェイ

地域住民、ビジネス客など国内外からの多様な来訪者にとっての「憩い」と、先端産業や文化産業に関連したイベントの開催などによる「にぎわい」の創出に加え、跡地を起点とした区内への誘客を図る。

第3章 重点プロジェクト

1 先端産業分野の企業誘致

跡地ではイノベーションを創出するため、日本経済を牽引していくと考えられる先端産業分野の企業等を積極的に誘致する。

具体的には、「大田区企業立地促進基本計画（第二次）」に基づき、社会的課題の解決に資する健康医療産業、関連技術分野が多岐にわたり、高い波及効果が期待できる航空機関連産業やロボット産業など、研究開発型企業の集積を目指す。さらに、誘致企業や区内中小企業をはじめとした多様な主体が集う場を設け、コラボレーションを促すことでイノベーションの創出を図る。

この企業誘致を実現するため、中小企業、ベンチャー、大手企業、関係機関等の研究開発拠点やオフィス用の事業用地、公設支援機関の事業スペースを確保する。

2 起業・ベンチャーの支援

イノベーションの創出には、革新的なニーズ・アイデアを取り入れることが重要であるため、跡地に起業家やベンチャー企業を呼び込み、効果的な支援を行う。創造力豊かな起業家やベンチャー企業と多様な主体による、新たな交流が活発に行われることを目指していく。

具体的には、「大田区創業支援事業計画」（平成 26 年 3 月策定）、「大田区企業立地促進基本計画（第二次）」に基づき、ものづくりや IT・ソフトウェア、デザインに関連する企業発・大学発ベンチャー、また、再チャレンジ人材、若者、外国人、デザイナーなどを呼び込む。

そして、これらの起業家やベンチャー企業の持つ経営課題、技術課題などを解決するため、専門家による支援体制や情報発信機能を整え、起業家が持つ独創的なアイデアと、区内ものづくり企業が持つ技術とのコラボレーションによる新たな製品の開発等を支援する。

こうした起業・ベンチャーの支援を実現するため、オフィススペースや交流空間を整備する。

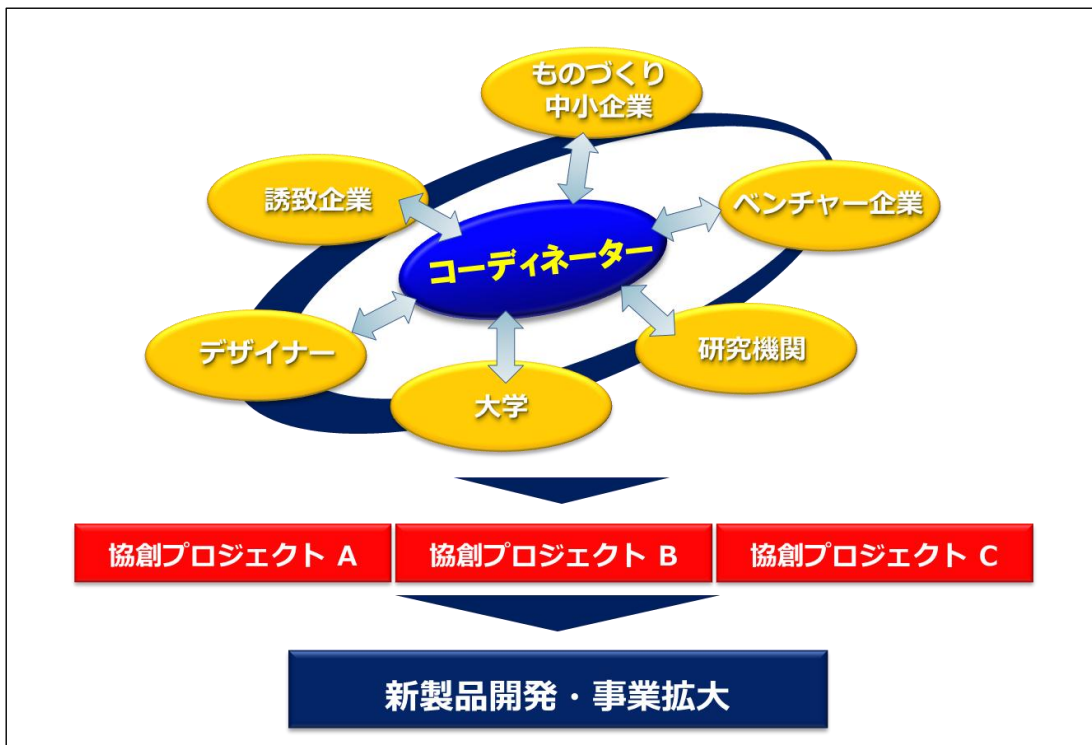
3 協創プロジェクトの推進

協創プロジェクトは、区内をはじめとする中小企業と先端産業分野の企業誘致、起業・ベンチャーの支援によって集積した企業など多様な主体をつなぎ、プロジェクトを組成、実施することで中小企業の先端産業分野への参入を促進し、イノベーションの実現を目指すものである。

各企業・組織が持つ資源をつなげるだけでなく、コーディネーターを配置し、プロジェクトの組成段階から出口まで支援する。多様なニーズに応えるため、同時に複数のプロジェクトの展開も想定する。こうした取組みにより、企業の新製品開発や事業拡大を目指す。また、区内中小企業へは以下の波及効果を見込む。

- ・区内中小企業がプロジェクトへ参画することによる技術力の向上
- ・製品化までの過程における区内中小企業への発注
- ・大田区から新製品が生まれることによる区のブランド力向上

具体例として、ものづくり中小企業・デザイナー・大学・研究機関などの協創により、高精度なものづくり技術を活用したデザイン性の高い製品開発の実現や、川崎市殿町地区に立地するライフサイエンス分野の企業等と連携し、医療現場のニーズに応じた革新的な医療機器や、医療システムの開発の実現などが考えられる。



協創プロジェクト展開イメージ

4 文化・アート産業の創出

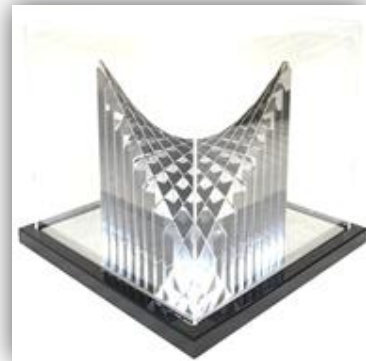
文化庁と連携しながら、現代美術の振興・産業化を進め「文化・アート産業」の国内外に向けた新たな拠点を目指す。あわせて、ものづくり中小企業とも連携し、国際的なアート産業の新しい価値を創造・発信する。

具体例として、デジタル技術を活用したアート表現に取り組む企業を誘致し、区内中小企業の技術との連携やアートの展示、美術関連技術の産業化を目指すとともに、世界最高水準の美術梱包・運搬・修復・展示企業の誘致によるワンストップ・ビジネスの展開や、各国の美術関係者及び観光客に対して日本の現代美術を効果的に発信するため、保税機能を備えた「ストレージ・ミュージアム」の整備などを想定する。

【参考事例】数楽アート

「2変数関数」を金属加工技術の駆使により立体グラフ化した世界で初めてのステンレス製アートオブジェ。

創業以来培ってきた伝統や誇りあるものづくりのノウハウ＝「知恵」を活かし、新たな芸術方向へのチャレンジ（数学とものづくりのコラボレーション）を行い、「新しい知の産業」を創造するきっかけになることを目指している。



株式会社大橋製作所HP

5 おもてなしエントランスの形成

跡地を訪れるビジネス客、地域住民、空港利用者や訪日外国人などの来訪者に向け、日本のゲートウェイである「HANEDA」において、日本の選りすぐりの物産や食材、製品を集め、販売するとともに、「食」や「技」など日本の暮らし方に根ざした魅力を伝える日本文化のショールームを形成する。

具体例として、羽田空港の隣接地である強みを活かして日本各地からの農林水産物や物産を販売するマルシェ、和食器等で日本の食文化を味わうことのできる飲食店舗を展開して農林水産物・食品の輸出促進につなげていく「食文化発信[※]」や、工芸品等の日本が誇る「ホンモノ」の展示など、日本の魅力をトータルコーディネートして発信する「日本文化発信[※]」を展開する。

また、多言語に対応した「観光情報発信[※]」の展開により、区内関連団体とも連携して観光関連サービスをワンストップで提供し、来訪者の区内や周辺地域への回遊につながる取組みを実施するとともに、日本各地の観光情報を発信するインバウンドの拠点形成する。

世界と地域をつなぐことで、大田区のみならず国内各地の「地方創生」の拠点としての機能を発揮していく。

【取組みイメージ】※ 食文化発信

- ・ 常設店舗で生鮮品・加工品を販売
- ・ 定期マルシェで新鮮な農水畜産品を販売
- ・ 飲食店舗で日本の食文化を体験・体感

とくしまマルシェ HP



【取組みイメージ】※ 日本文化発信

- ・ 日本各地の文化や製品を体験・体感
- ・ 暮らしを支える道具やその使用方法など、日本ならではの生活文化を紹介

蒲田切子「蒲田モダン 水鏡」

【取組みイメージ】※ 観光情報発信

- ・ 観光案内カウンターで観光情報を発信
- ・ 地域紹介スペースで周辺地域や日本各地の文化を紹介

羽田空港国際線観光情報センター



6 羽田の歴史の伝承

羽田は、近世から昭和にかけて、江戸前の漁業のまちであったが、戦後は、GHQ（連合国軍）による接収や航空機騒音等の厳しい時代をも経験してきた。このような地域の歴史を次世代に伝えていくことを目的として、「羽田の歴史の伝承」を重点プロジェクトの1つに位置付ける。

具体例として、大田区立郷土博物館など、地域の歴史資源を保有している団体・区民と連携し、羽田周辺地域に関する歴史・文化資料類をさまざまな媒体を活用した手法で展示するほか、この地の文化や歴史を象徴するモニュメント・碑等を設置する。また、一般社団法人大田観光協会や地域における観光振興を推進する諸団体が、地域情報の発信や羽田周辺のまち歩きなど、観光の振興を図る拠点としての機能が考えられる。

これらの取組みを通じ、世界や日本各地に向けた発信と次世代への羽田の歴史の伝承を図っていく。

【参考事例】御茶ノ水ソラシティにおける「お茶ナビゲート」

御茶ノ水ソラシティ地下1階にあるまち歩きの起点。同地界隈のお気に入りスポットを探してオリジナル散歩地図をつくることができる。また、まちの古地図・古写真を展示している。

御茶ノ水ソラシティお茶ナビゲート



【参考事例】「羽田のまちめぐり・橋めぐり」(大田・品川まちめぐりガイドの会)

今は昔の漁師町の面影を探して、海老取川にかかる4つの橋をめぐり、現在・過去・未来に想いを馳せて羽田のまちを巡るツアーを実施している。

大田観光協会 HP



7 多目的広場を活用した憩いとにぎわいの創出

多目的広場は、多摩川沿いに立地する親水性、緑地の持つ開放性など景観上の特性を活かして、羽田のまつりや地域のイベント、各プロジェクトを展開する場として、子どもからお年寄りまで思い思いに楽しむことのできる、跡地全体の「憩い」、「にぎわい」づくりの中核的な役割を担う。また、災害時においては、避難場所としての機能も果たす。

具体例として、協創プロジェクトと連携した先端技術（ロボット技術等）の「体験イベント」、アート企業と広場のコラボレーションによる「アートイベント」、日本・世界各地の特産品を集め広場を活用して開催する「青空マルシェ」等が考えられる。

親水や臨空などの立地特性を活かした取組みの実施により、跡地を含めた周辺地域の魅力向上を目指す。

【参考事例】水辺空間を生かした施設の整備（富山県富山市）

富山の自然と富岩運河の歴史を活かした親水文化公園「富岩運河環水公園」は、水辺空間を中心に、両岸には遊歩道や芝生のスロープを配置し、憩いと親水の公園機能を演出し、地域住民及び観光客の憩いの場となっている。

富山県富岩運河環水公園 HP



【参考事例】ランニングステーション（神奈川県横浜市）

クラブハウス内の更衣室、コインシャワーをランニング利用者も使用可能にし、ランニングの拠点としても活用されている。

横浜みなとみらいスポーツパーク HP



【参考事例】特区や公園等におけるモビリティ体験ツアー

構造改革特区「モビリティロボット実験特区（茨城県つくば市）」や、国営武蔵丘陵森林公園、石垣島バナナ公園など、日本各地の公園や特区等で、近未来のモビリティであるセグウェイの体験試乗ツアーを実施している。

セグウェイ森林ツアー



第4章 土地利用方針

1 土地利用方針

本区域は、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」において、「空港・市街地近接性を活かした創造と交流ゾーン」としてゾーニングされ、産業・文化交流機能や多目的広場等を導入すると位置付けられた区域である。

近年では、「国際戦略総合特区」や「国家戦略特区」の区域として指定され、成長分野への中小企業の参入促進による新製品・新技術の創出や、外国人旅行客の受入れ、さらには日本各地の文化を海外に発信する区域として、地域の活性化を担うとともに、国の成長戦略の一翼を担う土地利用が求められている。

航空法の高さ制限や鉄軌道等の地下構造物など、土地利用上の制約を踏まえつつ、羽田空港や跡地第2ゾーン、大田区市街地や京浜臨海部など周辺地域との連携による相乗効果も勘案し、再生可能エネルギーの活用など環境に配慮しながら有効に土地利用を進めていくものとする。



(1) 北側エリア (交通結節点・施設集中エリア)

京浜急行空港線・東京モノレール「天空橋駅」の駅前広場やバス停、タクシープール及び交番等を整備するエリア。航空法による高さ制限が比較的緩やかなエリアであるため、各プロジェクトを展開するための施設を集中的に配置する。

(2) 南側エリア (憩い・にぎわいエリア)

多摩川沿いの親水空間や景観を生かした多目的広場や憩いとにぎわい施設等を整備し、他エリアや各プロジェクトと連動して多様な人々による憩いやにぎわいの場を創出するエリア。必要に応じて、文化・産業関連施設を配置する。また、災害時には、避難に供する平面空間として多目的広場等を活用する。

(3) 西側エリア（空港ライフライン・船着場エリア）

空港関連のライフライン管理施設・消防施設等が存在するエリア。ライフライン管理施設については、安定供給確保の観点から、既存施設については原則存置の予定。一方で、市街地とも近接した海老取川沿いの親水空間であり、羽田空港天空橋船着場も活用し、南側エリアとも一体となって跡地全体のにぎわい創出につなげる。

(4) 東側エリア（付帯機能エリア）

航空法による高さ制限が厳しいエリア。駐車場等の付帯機能を中心に施設を配置する。今後は、跡地第2ゾーンや国際線ターミナルとの連携を見据えた来訪者の移動手段等の整備について検討を行う。

2 施設の概要

土地利用方針に基づき、北側・南側エリアに整備を想定する施設等を例示する。

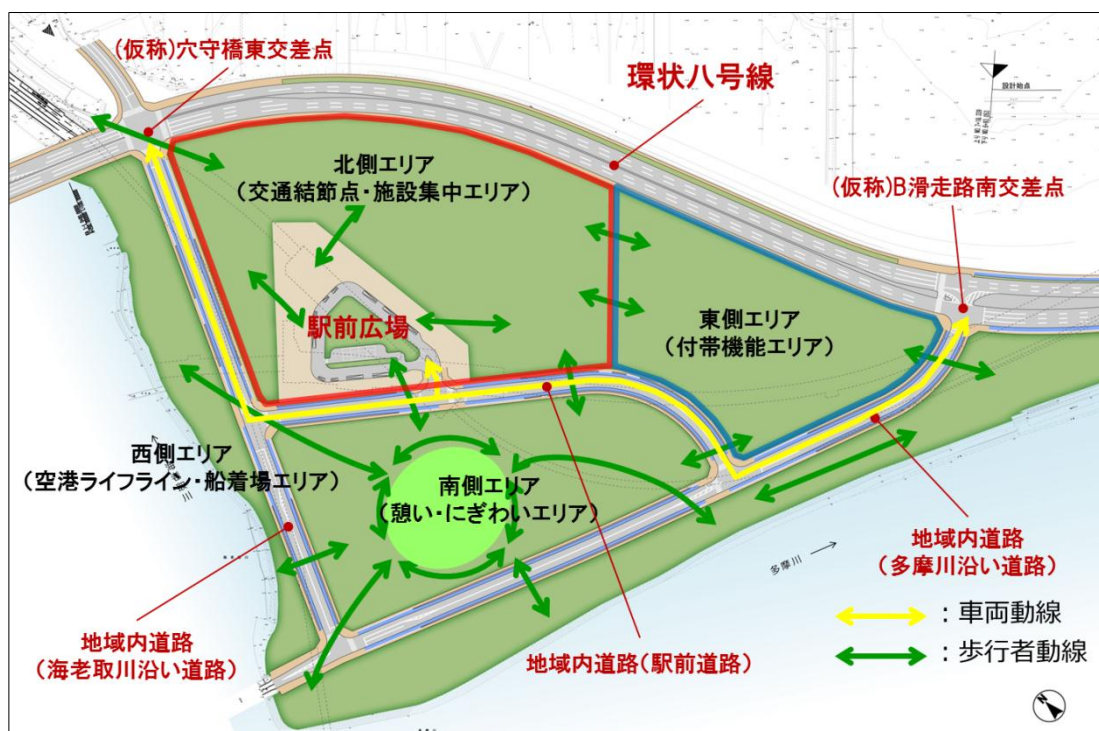
カテゴリ		概要	該当プロジェクト
先端産業	企業誘致・交流	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中小企業向けの研究開発ラボ、オフィス ・ 中小企業、ベンチャー、大手企業、関係機関等の研究開発拠点やオフィス用の事業用地、公設支援機関の事業スペース ・ 起業家やベンチャー企業等が自由に意見交換できる交流空間 	①～③
	多目的ホール・会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・ 7つの重点プロジェクトを推進するための補完機能としての多目的ホール、会議室、アトリウム 	①～⑦
文化産業	文化・アート産業創出	<ul style="list-style-type: none"> ・ 文化・アート関連企業向けの事業用地 ・ ストレージ・ミュージアム 	④
	食文化発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生鮮品・加工品を販売する常設店舗 ・ 新鮮な農水畜産品を販売する定期マルシェを開催するスペース ・ 日本の食文化を楽しむことができる飲食店舗 	⑤
	日本文化発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工芸品など日本文化を発信するスペース 	
	観光情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光情報を発信する観光案内カウンター ・ 日本各地の文化など地域を紹介するスペース 	
	羽田の歴史伝承	<ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田に関する歴史資料を展示するスペース ・ まち歩きなどの観光イベントの起点となるスペース 	⑥
	憩いとにぎわい	先端産業体験	<ul style="list-style-type: none"> ・ ロボット技術等の体験イベントを実施するスペース
憩い・にぎわい創出		<ul style="list-style-type: none"> ・ マルシェなどの多目的利用が可能なスペース ・ 文化・アート関連イベントのスペース ・ 臨空・親水の立地特性を活かしたレストラン、カフェ 	④～⑦
トータルウェルネス		<ul style="list-style-type: none"> ・ ランニングやサイクリングなどの拠点施設 	⑦

第5章 都市基盤施設整備方針

1 基本的な考え方

本区域は、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に基づき、多摩川・海老取川に囲まれた豊かな自然環境を活かし、多様な機能の導入による活力に満ちたまちづくりの実現に向け、人々の移動を支えるアクセス道路・駅前広場・歩行者空間や、憩いの場となる多目的広場等の都市基盤の適切な配置と整備を図る。

なお、本区域は、「国家戦略特別区域法」における都市計画法の特例措置を活用し、効果的なまちづくりを進める。



車両動線・歩行者動線等イメージ図

2 施設別整備方針

(1) 道路等

① アクセス道路の整備

環状八号線においては、市街地と羽田空港との交通を円滑にするため線形改良（平成21年6月に都市計画変更）され、平成24年3月に供用開始された。

本区域へアクセスする交通の円滑な処理を目的に、この新たな環状八号線と旧環状八号線を接続させる地域内道路（(仮称)穴守橋東交差点で接続する海老取川沿い道路、(仮称)B滑走路南交差点で接続する多摩川沿い道路）、及び本区域中央部の東西方向の位置に天空橋駅へのアクセス機能の向上を図る地域内道路（駅前道路）を都市計画道路として整備する。

これら地域内道路の線形・幅員構成等については、現存する鉄軌道線（京浜急行空港線、東京モノレール、JR 貨物線）の地下構造物やライフラインの位置、多目的広場や川沿い緑地との景観の連続性に配慮するとともに、将来予測される交通量等に基づく交通管理者との協議を踏まえ決定する。

② 駅前広場の整備

本区域では、大田区を中心とした首都圏だけでなく、日本全体の経済成長に寄与するまちづくりを目指しており、交通の結節点として交通を処理する「交通結節機能」とともに、都市として提供されるサービスや景観等によって構成される「都市の広場機能」を創出するため、駅周辺における交通円滑化と利便性向上及び安全確保を図るとともに、アクセス道路との接続性が高い駅前広場を整備する。

なお、駅前広場の詳細については、将来予測される交通量等に基づき、交通管理者や鉄軌道事業者・バス事業者との協議を踏まえ決定する。

③ 自転車ネットワークの形成

新設する地域内道路においては、平成 25 年 3 月に策定された「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」に基づき、自転車の走行空間を明示することにより、歩行者・自転車・自動車の安全を確保する。

跡地における自転車走行空間は、日常利用ルートとしてだけでなく、来訪者のために回遊性をもったルートとして設定し、市街地や跡地第 2 ゾーンとのネットワーク構築を図る。

④ 歩行者空間の整備

アクセス道路及び駅前広場に確保する歩行者空間は、同時の形成を目指す自転車ネットワークとの一体性を持たせるとともに、歩行者の円滑な移動が実現できるようユニバーサルデザインの考え方を取り入れて整備する。

なお、必要に応じて、各エリア間の回遊性を高めるとともに、歩行者と自動車の動線を分離することで、歩行者の安全と自動車交通の効率化を図ることができるペDESTリアンデッキ等の整備を検討する。

(2) 多目的広場

本区域は、避難空間としての防災機能を確保する必要があること、航空機の離着陸を間近に望むことのできる空港隣接の立地を活かして広域からの誘客を期待できること、多摩川・海老取川に沿った親水ネットワークとの連続性を持たせ、周辺市街地に不足する緑やオープンスペースを確保できることから、自然環境がつくる雄大な景観にも配慮した多目的広場を南側エリア（憩い・にぎわいエリア）に整備する。

(3) 駐車場

市街地から本区域に安心して自動車でアクセスできるようにするため、東側エリア（付帯機能エリア）に公共的駐車場の配置を検討する。

また、自転車駐車場については、大田区の自転車等駐車実態調査（平成 23 年度）において、天空橋駅では将来（平成 33 年）の需要台数に対して既存の自転車駐車場では不足が生じると推測されている。現時点では周辺地域において区営自転車駐車場の適地が見当たらないものの、民間活力の活用を視野に入れながら、具体的な手法を検討する。

3 整備手法

本区域では、道路、駅前広場、公園等について、都市計画事業により整備する。また、本区域を良好な市街地にするため、「公共施設の整備改善」と「宅地の利用増進」を図ることを目的に、土地区画整理事業の活用を視野に入れ、都市基盤施設の整備を行う。

第6章 事業スキーム及びスケジュール

1 事業スキーム

本区域では、中小企業の誘致に加え、大手企業の誘致を推進し、協創によるプロジェクトを組成していくことによりイノベーションを創出する。また、日本全国の選りすぐりの物産等をショールーム化して来訪者に紹介するなど、7つの重点プロジェクトに取り組む。

これらを効率的かつ魅力的な事業として推進するために官民連携による事業手法を採用する。用途の異なる複数の施設が混在するため、施設の整備・運営にあたっては官と民の適切な役割分担が求められる。また、文化庁など行政相互の連携方策も重要である。今後、民間事業者の意向を踏まえながら、関係機関との協議により精査する。

さらに、「大田区企業立地促進基本計画（第二次）」を実現する取組みであることを踏まえ、国土交通省等の関係機関と用地確保について引き続き協議を実施する。

	事業スキーム	特徴	所有権・事業主体				
			施設整備	施設所有	維持管理	運営	資金調達
従来方式+指定管理		設計、施工を分離・仕様発注する従来の公共工事で施設を整備し、維持管理運営は、指定管理者制度で事業を実施。	公共	公共	民間	民間	公共（一般財源・起債等）
DBO/DB方式		DBは設計・施工の一括発注、DBOは設計・施工と維持管理運営を一括発注する方式。 従来方式の延長にあり、PFI方式に準ずる手法。	民間	公共	DBO 民間 DB 公共	民間	民間（一般財源・起債等）
PFI方式(BTO)		民間事業者から設計・施工・維持管理・運営を一括・性能発注するもの。 BTO方式では、施設整備後、施設の所有権が公共に移転。	民間	公共	民間	民間	民間（公共は割賦払い）
定期借地権方式		公共が保有する土地に定期借地権を設定し、公共が提示して条件下で民間事業者が自らの資金で施設を整備し、民間施設として事業を実施。 民間事業者は、権利金とともに、地代を支払う。	民間	民間	民間	民間	民間

想定される事業スキーム及びその特徴

2 スケジュール

本区域の土地利用の方向性を示した「羽田空港跡地まちづくり推進計画」は、平成32年（2020年）のまちづくりの概成を目指している。

今後、東京オリンピック・パラリンピックに向けた建設需要や基盤施設整備の進捗など、事業スケジュールへの影響要素もあるが、「新産業創造・発信拠点」としての機能が果たせるよう整備を進めていく。

年度	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
都市計画等		都市計画 手続	都市計画決定	事業認可・着手			
基盤施設	整備方針	基本設計	実施設計	道路・駅前広場・多目的広場整備			まちづくりの概成を目指す
建物建築	整備方針	公募方針 事業手法	事業者公募	基本・実施設計 ⇒ 工事			

スケジュール