

平和島駅周辺地区グランドデザイン (素案)

目次

1章 グランドデザインについて

策定の目的
グランドデザインと対象エリア
上位・関連計画等における位置付け
本地区の広域的な位置
まちの成り立ち

2章 まちの現状と課題

人口構造の変化
土地利用
市街地の特徴
地区の魅力的な資源
まちが抱える主な課題

3章 まちの将来像

将来像

4章 まちづくりの方針と具体的な取組

5つの方針
方針別の取組
取組のイメージ
実施手順（ロードマップ）

5章 将来像の実現に向けて

協働によるまちづくりの推進
グランドデザインの運用の考え方

1章 グランドデザインについて

策定の目的

平和島駅は、京急本線の特急列車も停車する主要駅の一つで、区内外と臨海部を繋ぐ重要な交通結節拠点です。駅周辺には、都心と横浜方面を繋ぐ第一京浜と物流拠点である臨海部に繋がる環七通りが交差し多くの車両が往来しています。

駅周辺は、商店街・住宅地が形成され、駅東側には、旧東海道の歴史を有する美原通りがあり、臨海部方面には、大森ふるさとの浜辺公園、平和の森公園、平和島公園など大規模な公園が整備され、潤いや憩いの空間としての公共施設も豊富です。

一方、これまで発展してきた平和島駅周辺も、老朽化した建物や細街路が多いこと、駅前空間が少ないこと、交通の利便性等の課題を抱えています。

これらの課題解決にあたっては、SDGsの17のゴール達成に向けた取組の推進による持続可能なまちづくりが求められています。

そのため、まちの様々な課題を地区住民や関係事業者と共有し、地区の特色を活かした誰もが住み続けられるまちづくりに連携して取り組むための指針として、「平和島駅周辺地区グランドデザイン」を策定します。

グランドデザインと対象エリア

グランドデザインは、地区の特徴を捉え、課題を整理した上で、地区の将来像を描くとともに、その実現に向けた方針と幅広い分野の具体的な取組を示していきます。

グランドデザインの対象エリアは、平和島駅を中心とする平和の森公園など大規模公園を含む範囲とします。

グランドデザインの対象エリア

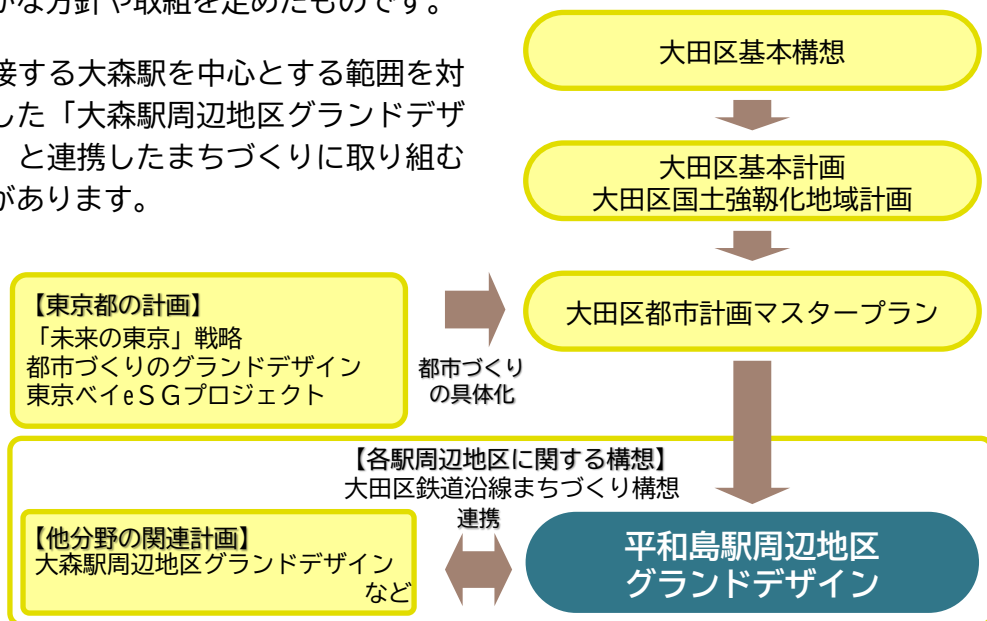


1
2
3
4
5
6
1 グランドデザインについて

上位・関連計画における位置付け

ランドデザインは、区全域の都市計画の基本的な方針を示す「大田区都市計画マスタープラン」に即し、平和島駅周辺地区の概ね20年後の2040年代に向けたよりきめ細やかな方針や取組を定めたものです。

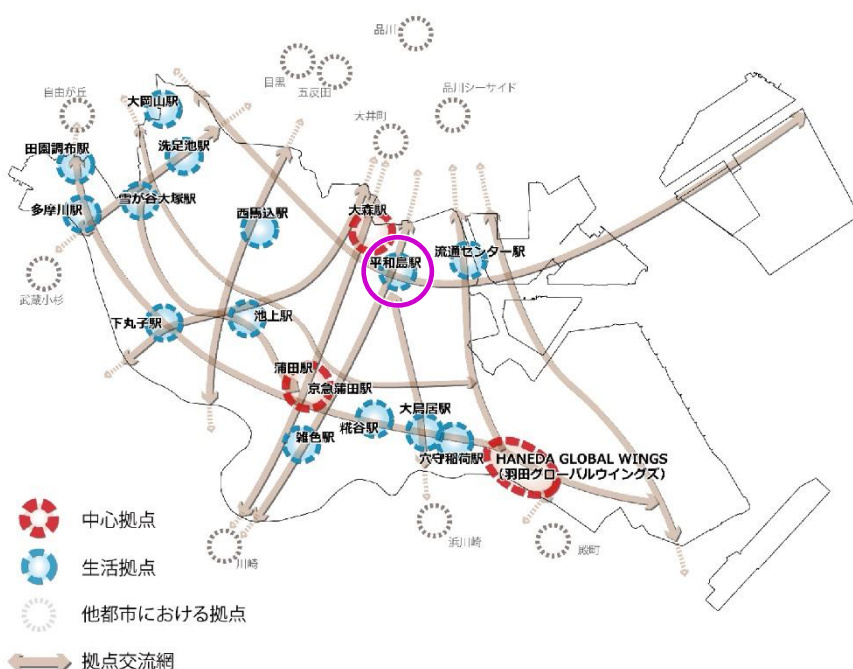
近接する大森駅を中心とする範囲を対象とした「大森駅周辺地区ランドデザイン」と連携したまちづくりに取り組む必要があります。



【都市計画マスタープランにおける位置付け】

大田区都市計画マスタープランにおいて、本地区周辺は「生活拠点」に位置付けられ、生活を支える多様な機能の集積を進めるなど、地域特性を活かしながら、生活の中心となる拠点として、維持・強化・活性化を図っていくことが求められています。

全体将来都市構造における平和島駅周辺地区の位置



出典：大田区都市計画マスタープラン（一部加工、加筆）

【鉄道沿線まちづくり構想における位置付け】

「大田区鉄道沿線まちづくり構想」において、京浜急行電鉄沿線全体として、京急蒲田駅付近の連続立体交差事業完了に伴い生まれた高架下空間をさらに活用し、ものづくり拠点、新たなコミュニティ及びにぎわいを生み出す場を創出することが求められています。

広域鉄道網における京浜急行電鉄沿線と平和島駅的位置



本地区の広域的な位置

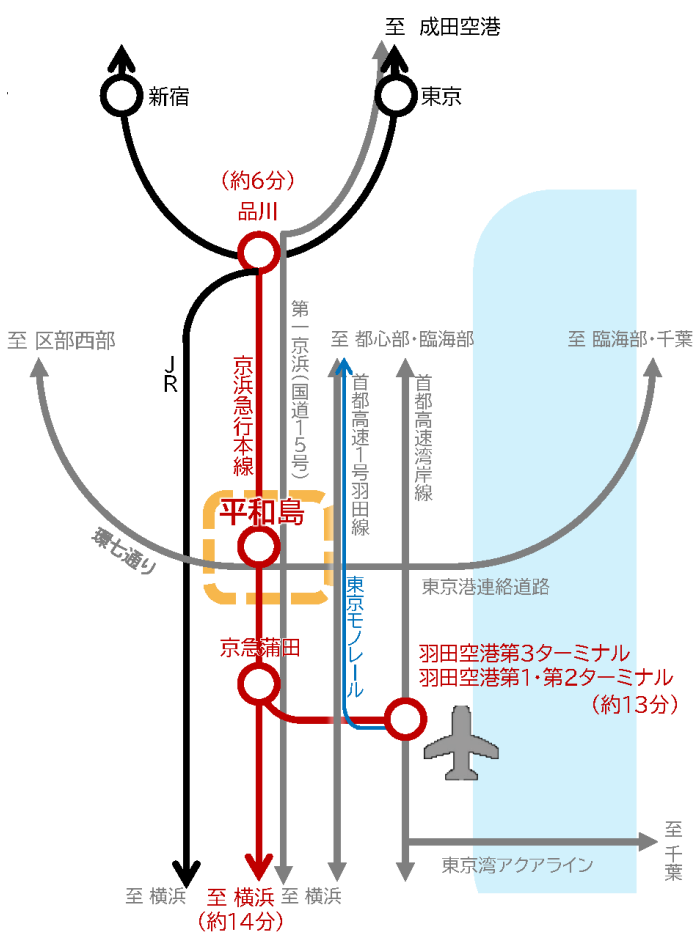
【鉄道】

平和島駅は京浜急行本線・特急で、品川駅まで約6分、横浜駅まで約14分、羽田空港まで約13分と鉄道でのアクセス性が高い駅です。

また、京浜急行電鉄全体で京急蒲田駅に次ぐ10番目に乗降客数の多い駅であり、重要な位置付けとなっています。

【道路】

本地区は広域的な高速道路網に恵まれており、都心部、臨海部、千葉・横浜方面などから、自動車による利便性も高い位置にあります。



まちの成り立ち

明治34（1901）年には、現在の大森駅と川崎間の駅として沢田駅（のち学校裏駅）が開業しました。その後、昭和36（1961）年に改称し平和島駅となりました。また、昭和45（1970）年には、平和島駅の高架化が完成しました。

なお、美原通りはかつて、東海道の品川宿と川崎宿の中程に位置し、江戸時代から旅人のお休み処としてにぎわいを見せていました。

駅の開業以降のまちの成り立ち

明治34(1901)年	平和島駅(当時は沢田駅のち学校裏駅)が開業
昭和2(1927)年	東海道が拡張整備され第一京浜(当時は京浜国道)が完成
昭和8(1933)年	京浜電気鉄道が品川駅～浦賀駅で直通運転開始
昭和32(1957)年	大森競走場(のちに平和島競走場に改名)、平和島温泉会館が開業
昭和36(1961)年	学校裏駅が平和島駅に改称
昭和42(1968)年 ～ 昭和53(1978)年	平和島、昭和島、東海、京浜島、城南島の各一部が竣工
昭和45(1970)年	平和島駅の高架化が完成。平和島公園が開園
昭和51(1976)年	旧東海道(美原通り)が大田区文化財に指定
昭和57(1982)年	平和の森公園が開園
平成9(1997)年	大森スポーツセンターが開館
平成19(2007)年	大森ふるさとの浜辺公園が開園
平成20(2008)年	大森 海苔のふるさと館が開館



学校裏駅（昭和34年）



第一京浜国道（昭和45年）



大森競走場（昭和30年代）



三原通り（昭和39年）
（現在は美原通り）

2章 まちの現状と課題

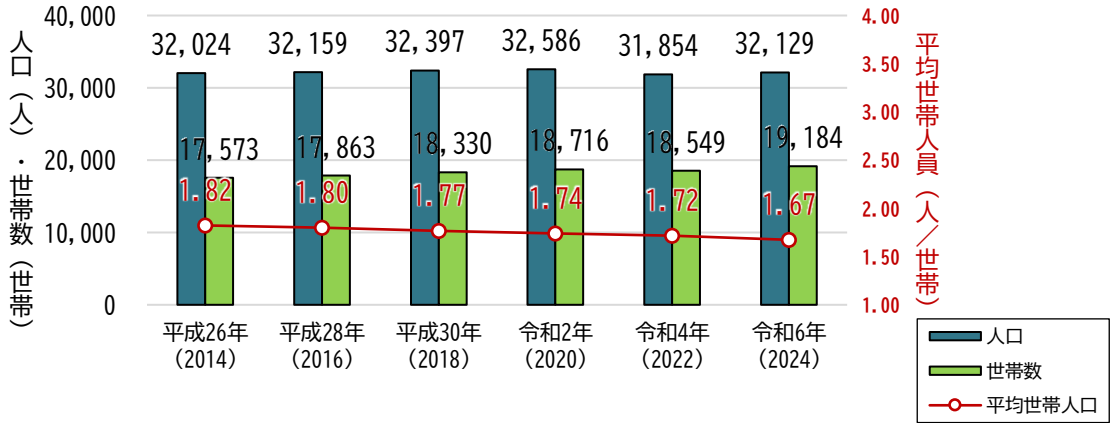
人口構造の変化

現在、本地区の人口※は約3万2千人、世帯数※は1万9千世帯です。この10年間、人口はおおむね横ばいであり、世帯数は微増しています。

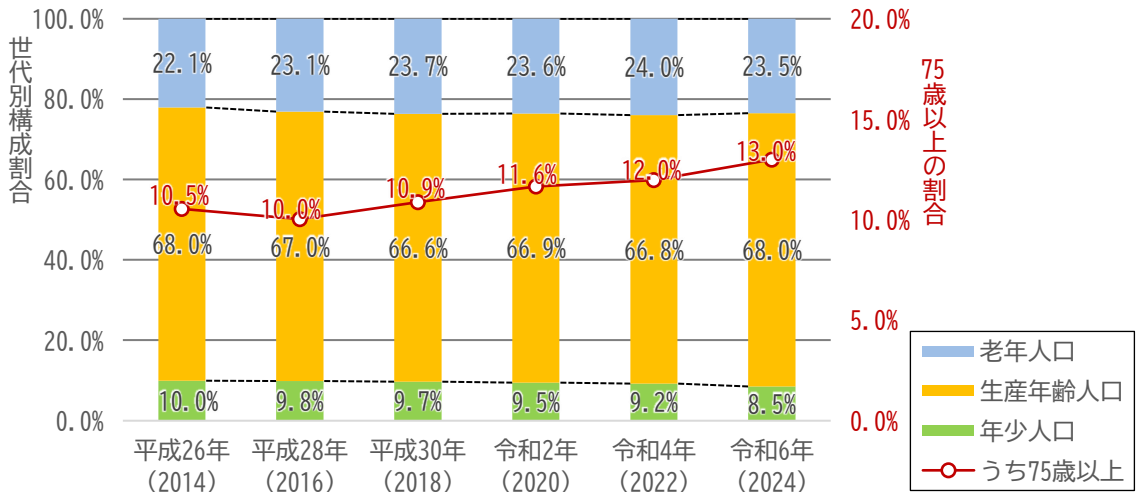
世代別の人口構成はさほどの変化はみられませんが、年少人口に着目すると一定した減少がみられ、区全体の10%（令和6年）より低い状況にあります。

また、ファミリー世帯を形づくる30・40歳代の人口が減少しています。

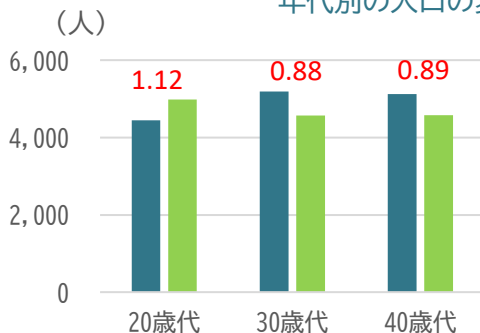
人口・世帯数の推移



世代別構成割合の推移



年代別の人口の変化 (20~40歳代)



Point 1

子育て世代の人口が減少している

■平成26年 (2014) ■令和6年 (2024)
赤色の数値：伸び率

出典：住民基本台帳(各年1月1日現在)

※人口・世帯数：統計的データは、大森東1、大森西2、大森北3・6、大森本町1・2、平和島4・5丁目の計とする。

1

2

3

4

5

6

2 まちの現状と課題

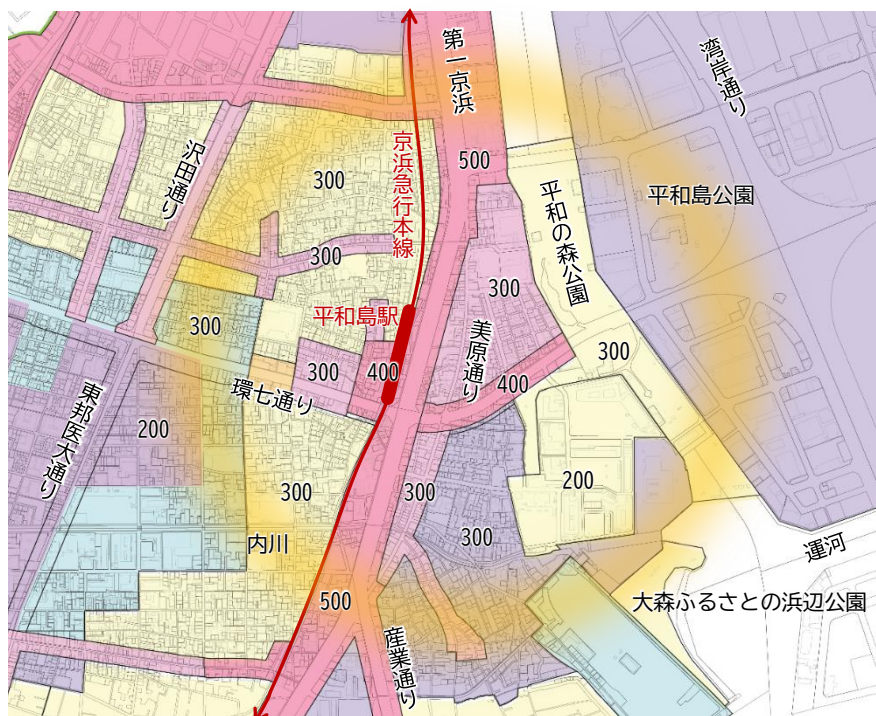
土地利用

(1) 用途地域の指定状況

用途地域※1は、建物の誘導や規制を行うことでまちづくりの方向性を決定づける大きな要素の一つとなります。

本地区は主に、第一京浜、環七通りの沿道及び駅西側の一部は、商業その他業務の利便増進を図る商業地域※2の指定、美原通り沿道を始めとする商店街等は、近隣商業地域※3の指定、それ以外の地区は、住居の環境を保護する第1種住居地域※4の指定を基本としています。

本地区周辺の用途地域指定状況



200 300 400 500 :容積率(%)

【用途地域】

	第1種住居地域		近隣商業地域		準工業地域
	準住居地域		商業地域		工業地域

出典：大田区webサイト 地域地区図（用途地域等）

- ※1 用途地域 : 住居、商業、工業などの土地利用の大枠を定めるもの
- ※2 商業地域 : 主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域
- ※3 近隣商業地域 : 近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進するため定める地域
- ※4 第1種住居地域 : 住居の環境を保護するため定める地域

(2) 建物の用途の現況

平和の森公園の西側において、独立住宅が広範囲に渡って占めています。また、幹線系の沿道や南東部において集合住宅がみられます。

平和島駅の近くと美原通り沿道において、商業系の建物が集積していますが、連続性に欠けている区間がみられます。



Point 2

商店街は店舗の連続性に欠けている区間がみられる
(○：主な位置)

Point 3

敷地が細分化され、土地利用の状況が低い

官公庁施設	独立住宅	道路
教育文化施設	集合住宅	鉄道・港湾等
厚生医療施設	専用工場	水面・河川・水路
供給処理施設	住居併用工場	
事務所建築物	倉庫運輸関係施設	
専用商業施設	農林業施設	
住商併用建物	屋外利用地・仮設建物	
宿泊・遊興施設	公園運動場等	
スポーツ・興行施設	未利用地等	

出典：東京土地利用現況調査(令和3年)

1

2

3

4

5

6

2 まちの現状と課題

(3) 建物の構造の現況

第一京浜や環七通り、美原通りの沿道は耐火造の建物が多く、沿道から離れた市街地は、防火造の建物が多くを占めています。

なお、道路・公園を含む公共施設以外は、建物の立地密度が高く、建物が立ち並んでいる状況です。



- 耐火造※1
- 準耐火造※2
- 防火造※3
- 木造※4

Point 4
住居系用途が集積する
エリアは防火造が多く
を占めている
(○：主な位置)

出典：東京土地利用現況調査(令和3年)

- ※1 耐火造 : 通常の火災が終了するまでの間、火災による建築物の倒壊及び延焼を防止するため、建築物の部分に必要な性能を有する構造
- ※2 準耐火造 : 通常の火災による延焼を抑制するため、建築物の部分に必要な性能を有する構造
- ※3 防火造 : 建築物の周囲において発生する通常の火災による延焼を抑制するため、外壁又は軒裏に必要な性能を有する構造
- ※4 木造 : 構造耐力上主要な部分に木材を用いる構造

市街地の特徴

(1) 平和島駅直近

【駅前空間】

駅前の滞留空間がなく、通勤時間帯において通行者の妨げとなっています。緑が少なく、交流や憩い、にぎわいの拠点性に欠けます。また、美原通りや大規模公園などの観光資源への案内が不十分です。

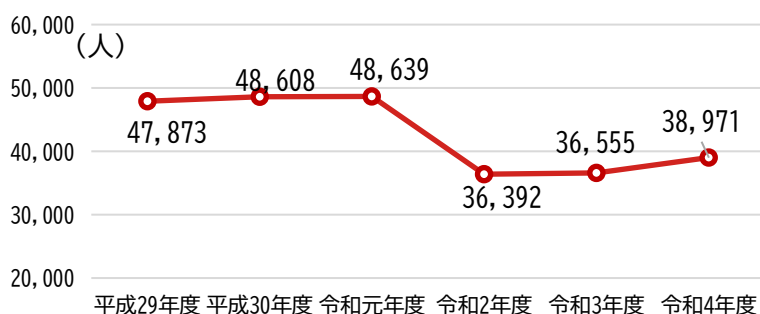
【平和島駅の乗降客数】

平和島駅の一日平均乗降客数は、令和元年度までは4万人台で増加傾向にありましたが、令和2年度に25%減少しました。その後は回復傾向にあります。

Point 5

地区の資源である美原通りや大規模公園等へスムーズに移動できない

平和島駅の1日平均乗降客数の推移



【平和島駅利用の歩行者】

平和島駅の平日8時台の利用者は、5,734人/時が改札を出入りしており、路線バスの停留所がある東口を出入りする人が74.7% (4,286人) を占めます。(令和5年9月調査による)

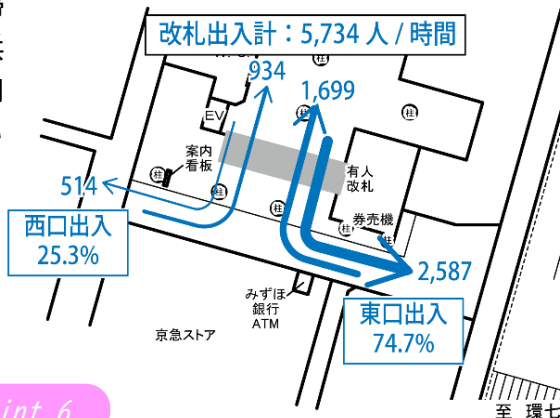
朝の通勤・通学の時間帯および夕方の帰宅ラッシュの時間帯は、駅東側の第一京浜の歩道に歩行者が滞留し、これが南北方向の歩行者の通行と自転車走行を阻害しています。

平日朝8時台の
平和島駅東口付近の様子



第一京浜の横断待ち

平日8時台の改札通過動線



Point 6

駅前空間の正面に横断歩道が配置されていないため、横断する人々が歩道に溢れている

Point 7

駅前に人が滞留できる空間が不足している

1

2

3

4

5

6

2
まちの現状と課題

【自転車・駐輪場】

平和島駅利用者のための駐輪場は、第一京浜の高架下（B）や鉄道の高架下（A C）にあります。環七通りより北側に偏在しています。

また、現在駐輪場の需要台数が2,091台に対して供給台数が330台不足しています。（平成29年大田区自転車等駐輪場に関する調査による）

Point 8

自転車の利用に対するニーズが高い

Point 9

駐輪場が需要に対して不足している



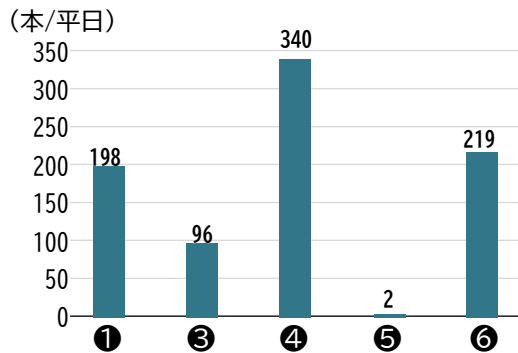
■ 自転車等駐輪場
●●● 交差点における主な自転車横断

【路線バスの利用】

平和島駅直近の路線バスの停留所は5つあり、運行本数は大森方面行きが多い④が最も多く、①、⑥は、駅から距離があり視認性が低いことから、公共交通間の乗換利便性が求められています。

駅からみると⑤や⑥は環七通りを横断する必要があります。また、案内サインが不十分であるため、利用したい路線バスの系統の把握が難しい状況にあります。

停留所ごとの運行本数と系統数



※()内の数字は臨海部方面を目的地・出発地とする系統数
出典: 京浜急行バスHP(令和6年10月時点)

Point 10

バス停留所の位置が分かりにくく、空間が不足している

バス停留所の位置と主な行き先



①～⑥ 路線バス停留所



環七通りの歩道に歩行者が集中

(2) 商店街

美原通りは旧東海道であり、4つの商店街があります。平成24年に実施された大田区の景観整備事業により、当時の雰囲気再現されました。現在は商業系用途の建物が集積していますが、閉店した店舗や空き店舗などもみられます。

そのほかの商店街は地域密着型で歩行者重視の買い物空間であることから、地域コミュニティによる活用の可能性があります。

美原通り



Point 11

旧東海道の歴史が残る商店街を有している

平和島駅商店会の通り



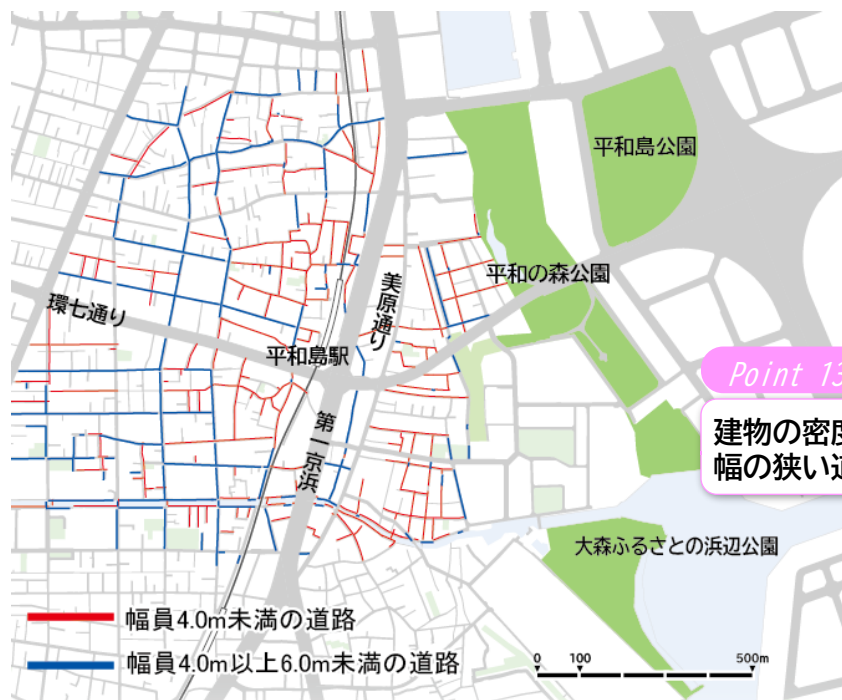
Point 12

店舗等へ通過する（向かう）ことが中心の道路空間となっている

(3) 生活道路

幹線道路沿道を除き全体的に低層の密集市街地で、幅員4m未満の道路が多く存在しています。

幅員別道路状況



Point 13

建物の密度が高いことに加え、幅の狭い道路が多い

出典：東京土地利用現況調査(令和3年)

(4) 災害に関する危険性

【地震】

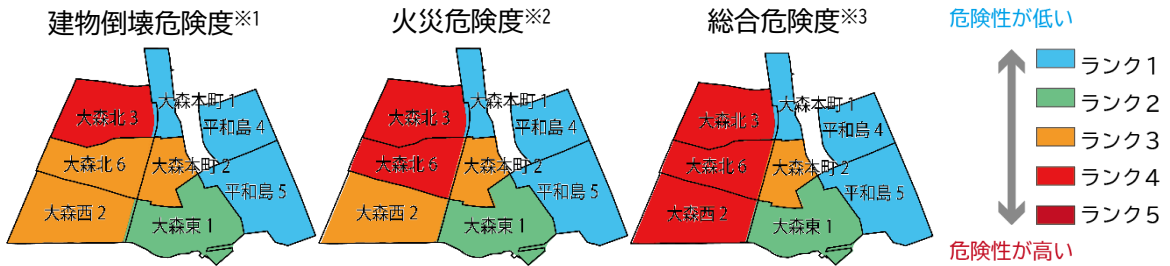
令和4年に東京都が公表した「地震に関する地域危険度測定調査」において、平和島駅周辺の地震に関する危険性を2つの指標でみると、総じて、第一京浜より西側の危険性が高い状況にあります。

住宅地内の生活道路



幅員4m未満の生活道路

地震に関する地域危険度ランキング



出典: 東京都の地震に関する地域危険度測定調査(第9回)地域危険度一覧

Point 14

地震に関する危険度ランクが高い地域を有している

【水害】

平和の森公園や大森ふるさとの浜辺公園の西側は、広いエリアで一定程度の浸水が予想されています。

中小河川ハザードマップ

(呑川、丸子川等流域で1時間に153mmの降雨があった場合)



Point 15

広いエリアが浸水深※4の想定エリアとなっている



- ※1 建物倒壊危険度 : 建物倒壊の危険性
 ※2 火災危険度 : 火災の発生による延焼の危険性
 ※3 総合危険度 : 上記2つの指標を合算し、災害時活動困難係数を乗じて、総合化したもの
 ※4 浸水深 : 洪水や内水氾濫によって、市街地や家屋、田畑が水で覆われることを浸水といい、その深さをいう

地区の魅力的な資源（以下「地区資源」という。）

本地区の東側には緑豊かな大規模な街区が成形され、広域利用を中心とした特徴ある公園が数多くあり、またレジャー施設が整備されています。また、浜辺があることも特徴です。

臨海部を含む地区資源

美原通り（旧東海道）



江戸時代当時の幅員を今に残す。かつて三原通りと言われたが、美称して美原に大田区文化財

大森 海苔のふるさと館



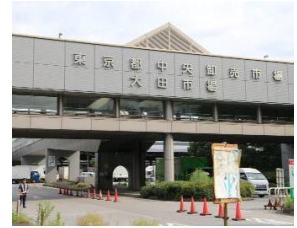
国指定の重要有形民俗文化財「大森及び周辺地域の海苔生産用具」881点を所蔵

BIGFUN平和島



各種アミューズメント施設や飲食店その他の店舗の集合施設

大田市場



青果部・花き部では、日本一の取扱規模



Point 16
広域利用を中心とした特徴ある数多くの公園やレジャー施設を有している

Point 17
駅や地区施設間及び臨海部までの距離がある

平和島公園



野球場やプール、キャンプ場のある公園
宿泊室を備えた大田区青少年交流センターがある

平和の森公園



区内最大級の公園、子どもが楽しめるフィールドアスレチックがある

大森ふるさとの浜辺公園



砂浜や干潟を持つ都内では初めての区立公園
ビーチバレー場やフットサル場を完備

大田スタジアム



全面人工芝の野球場
収容人数は合計で3,223人

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6

2 まちの現状と課題

まちが抱える主な課題

本地区は多くの魅力を持つ一方で、駅前の拠点性に乏しく滞留スペースや交流空間が不足し、大規模公園などの地区資源の認知度や回遊性が不足しています。また、地区全体では狭い道路幅や住宅が密集しているなどの課題もあります。

【平和島駅直近】

- ▶子育て世帯等を始めとした住む人・訪れる人にとって、魅力的な様々な施設や機能の誘導が望まれる Point 1
- ▶合理的な土地利用と都市機能の更新が望まれる Point 3
- ▶駅前（第一京浜）における歩行者横断環境の改善が望まれる Point 6
- ▶人々が滞留でき、交通の利便性を増進する空間の創出が望まれる Point 7・10
- ▶需要に応じた駐輪台数の確保が望まれる Point 9

【美原通り】

- ▶旧東海道という歴史を活かす取組が望まれる Point 11

【地区資源】

- ▶大規模公園やスポーツ施設等の利活用促進が望まれる Point 16
- ▶臨海部や地域資源を結ぶ移動しやすい交通環境が望まれる Point 17



【地区全域】

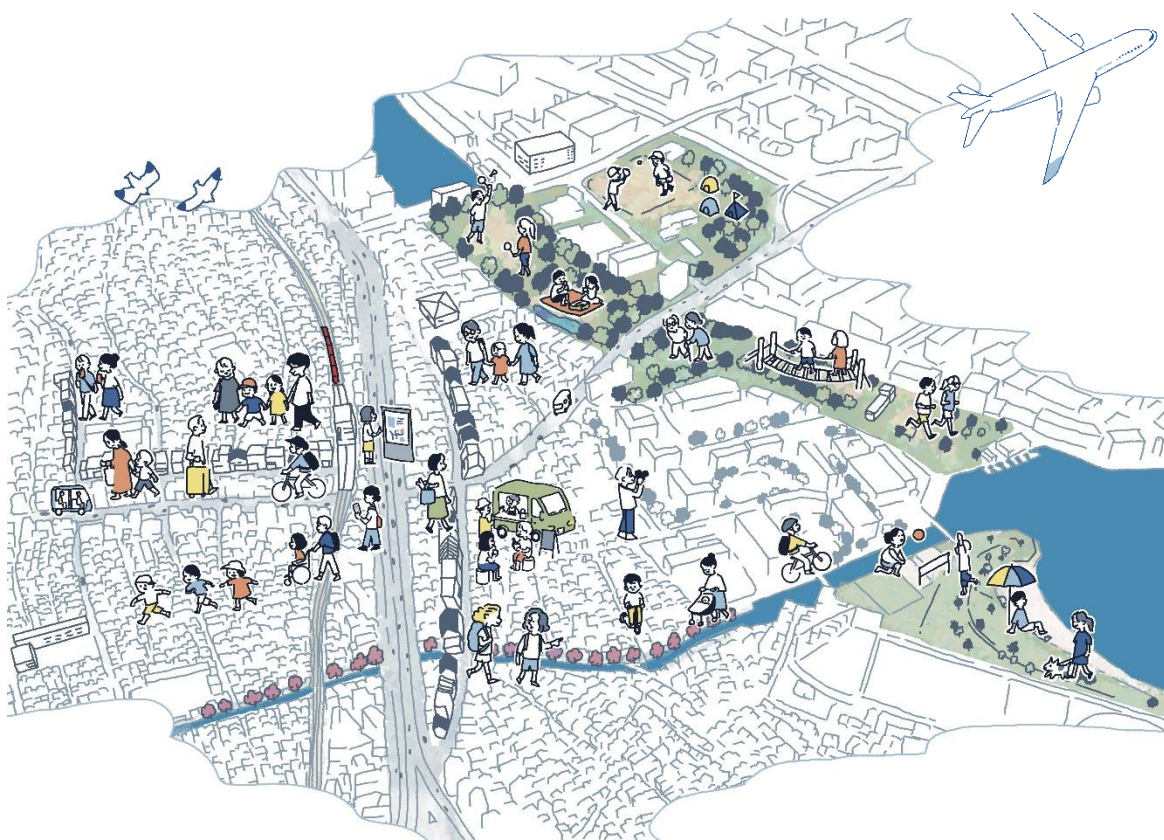
- ▶商店街や個店の活性化や情報発信が望まれる Point 2
- ▶人々が佇み、交流や活動ができる空間の創出が望まれる Point 13
- ▶建築物が密集している地区における防災性の向上が望まれる Point 4・14
- ▶迷うことなく目的地へ誘導するサイン等の充実が望まれる Point 5
- ▶自転車に乗りやすい安全で快適な環境づくりが望まれる Point 8
- ▶状況に応じて道路空間を車中心から人間中心の空間へ転換することが望まれる Point 12
- ▶水害に対するリスクの低減が望まれる Point 15

3章 まちの将来像

将来像

東海道の風情と浜風を感じ、

未来に向けて自分らしく過ごせる平和島



1

2

3

4

5

6

3
まちの将来像

安心で災害に強い安全なまちとなった平和島駅周辺地区では、

都市空間ストックの利活用と都市機能の充実が進み、地区の玄関である駅周辺は、快適で清潔な交通利便性の高い駅前・乗換空間が形成され、まちの各所にできたオープンスペースも含め人々が留まり・思い思いに活動し交流を図っています。

商店街等や駅周辺は、商業の活性化と多様なライフスタイルを支える都市機能が充実し、人中心となった道路と合わせて人々を引き寄せ、常に人々で溢れています。また、駅から地区全体への交通環境が整い、人々は自転車を始め多様なモビリティを活用し、駅や商店街、地区の魅力的な施設等へ手軽で安全に回遊しています。

本地区の持続的な発展により、こどもや子育て世帯を始めとする暮らす人や働く人、訪れる人が自分らしくいきいきと過ごせるまちになっています。

4章 まちづくりの方針と具体的な取組

5つの方針

将来像の実現に向け、分野別に方針を5つ設定します。公民連携の手法を用いてさまざまな取組を推進します。

1. 魅力のある「玄関口」をつくる 駅前機能の充実

平和島駅および駅直近においては駅前のにぎわいを地区全体へ波及させるため、国道の横断環境など交通利便性の向上や快適で清潔感のある空間の充実など駅前として必要な機能の充実を目指します。

2. 人々を惹きつける にぎわいの創出

地区の魅力をより一層向上させるため、美原通りを始めとした商業の活性化、大規模公園やスポーツ施設の整備や活用など、人々が活気にあふれにぎわうまちなかを目指します。

3. にぎわいの場をつなぐ 回遊性※1の向上

地区住民や来街者の円滑な移動を実現するため、交通モードや移動環境の充実を図るなど、点在する魅力ある商店街や地区資源間の回遊性が向上したまちを目指します。

4. 住む人・訪れる人を支える 安全・安心の確保

やすらぎのある快適な都市環境を構築するため、大規模災害に対応する強靱な都市基盤の形成や地域の連携強化などにより安全・安心が確保されたまちを目指します。

5. 持続的な発展に寄与する 住み続けられるまちづくり

未来にわたり持続的に発展していくため、先端技術を活用しながら地球環境や人に優しい取組を実施するなど誰もが暮らし続けることができる明るい未来が実現するまちを目指します。

※1 回遊性

：人々が買い物や観光などの様々な目的でまちのなかを移動し、めぐること

方針別の取組

1 魅力のある「玄関口」をつくる 駅前機能の充実

①円滑な移動を支える駅前空間の創出

駅前滞留空間の不足により、通勤時間帯において歩行者の妨げとなっていることを解消するため、駅周辺における共同化※1等の建替えの機会を捉え、公民連携による広場空間の充実など地域内交通の利便性向上に向けて取り組めます。



②交通モード間の乗継利便性・快適性の増進

バス停留所等や鉄道との乗換空間の利便性・快適性を増進するため、第一京浜における横断環境の改善を検討するとともに、公共施設の再編や事業者による建替えの機会を捉え、公民連携により待合空間の充実を検討します。

③駅周辺における利便性・にぎわいの向上

駅周辺における生活利便性の向上及び駅周辺におけるにぎわいを創出するため、駅ビル等の建替えや機能更新に際しては、鉄道事業者と連携を図ります。また、駅周辺においては、土地の高度利用※2を促進し、子育て世代に配慮した機能などの集積を図ります。



平和島駅ビルの概念図(参考・出典:京浜急行電鉄HP)より

※1 共同化
※2 高度利用

: 複数の地権者が土地・建物を共同で利用して建て替えを行うこと
: 有効な空地の確保、一定以上の敷地規模の確保などにより良好な市街地環境を形成し、土地を効率的に利用すること

1

2

3

4

5

6

4 まちづくりの基本的な方針と具体的な取組

④ゆとりある空間とにぎわいの創出

人々が留まりにぎわいあふれるゆとりある空間の創出と木造密集を解消するため、共同化等を促進するとともに、公共空間と連続したオープンスペースの整備を誘導します。また、共同化等に際しては脱炭素化やレジリエンス※1強化を促進します。

⑤限りある駅前空間の利活用による魅力の向上

駅周辺における利便性の向上やにぎわいの創出を図り、駅からまちへ人を促すため、高架下を始め民間事業者が有する空間など限りある都市空間（地下を含む）や空き家等について、公民連携により利活用の方法を検討します。また、公衆トイレや喫煙所など地域要望の多い施設の整備についても検討します。



武蔵境ぼぽぼ公園(武蔵野市)
出典:国土交通省

コラム column

鉄道と魅力的なまちづくり宣言

鉄道開業から150周年を迎えた今こそ、鉄道とともに魅力的なまちづくりを進めていくといった決意を示し、区民、事業者の理解を得ながら円滑かつ着実にまちづくりを推進していくため、令和4年12月21日に行われた新空港線「蒲蒲線」整備促進区民協議会において「鉄道と魅力的なまちづくり宣言」を行いました。

～夢あふれ誰からも選ばれる都市「おおた」を目指して～

つなげていこう環境に優しい鉄道ネットワークを
つくっていこう鉄道とともに発展するおおたのまちを
のこしていこう人が交流しにぎわう魅力的なまちを

東京国際（羽田）空港を擁し、多様な産業が織りなし成長してきた大田のまち。その発展を支えた鉄道網。現代においても、鉄道は、環境に優しく人々の生活に欠かせない利便性の高い公共交通である。大田のまちが将来にわたり持続的に発展するよう、鉄道ネットワークをさらに充実させ、夢あふれ誰からも選ばれる都市「おおた」を目指した魅力的なまちづくりに取り組むことを宣言する。

※1 レジリエンス : 地震や水害、風害などの自然災害に対する防災性や耐久性、災害発生後の対応力や回復力のこと

2 人々を惹きつける にぎわいの創出

①歴史と文化を活かしたまちなみの形成

歴史資源を活かしたまちなみの形成を図るため、地元商店街を始めとした地区のまちづくりに対する機運の高まりに応じ、景観を阻害する要因の解消など、「大田区景観計画」に基づく地域の歴史性・文化性を活かした景観づくりに取り組みます。



②人々が集い多様な活動を支えるまちなかの形成

地区の魅力向上させ、にぎわう空間を創出するため、道路空間等を活用した歩行者の利便増進と滞在快適性の向上に資する民間の主体的な取組について占用を柔軟に認める等の支援を行い、定常的な人流の創出に向けて公民連携で取り組みます。



さかさ川通り(大田区)

③公民連携による地域の活性化

公民が未来のビジョンを共有し、接続可能なまちづくりを推進するため、地域活動に関わる新たな人材や資源の発掘やタウンミーティングなどのイベントや社会実験を実施するとともに、事業者との連携・協働による地域産業・商業等への支援を通じて、更なる地域の活性化に取り組みます。



1

2

3

4

5

6

4 まちづくりの基本的な方針と具体的な取組

④多様なライフスタイルを支える商業の活性化

商店街の持続的な運営とにぎわい創出のため、商業の担い手を育成・支援、商店街のイベントの開催、商店街・個店の魅力を発信する戦略的なPR活動を支援します。



⑤公園やスポーツ施設等の活用促進

公園やスポーツ施設等の魅力ある資源を最大限に活用し区民・外来者を惹きつけるため、平和島公園を始めとする大規模公園において新しい公民連携の取組について導入を検討します。また、スポーツ施設が集積する強みを活かし、様々なイベントを行います。



⑥プロモーションの強化・充実

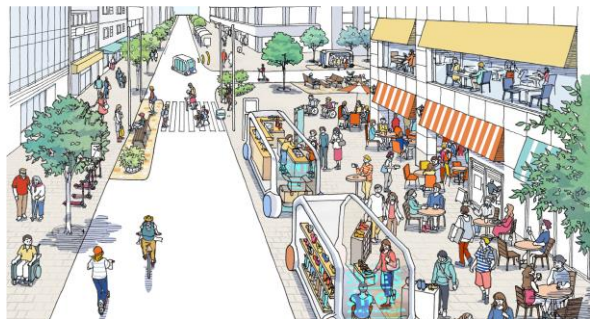
大規模公園や歴史的資源、商店街の魅力など本地区について興味・関心の喚起を図るため、民間事業者などと協働し様々なツールを活用して国内外への情報発信を強化するほか、羽田空港利用者の誘導も図ります。

コラム column

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり ～ウォーカブルなまちなかの形成～

世界の多くの都市で、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組が進められています。

これらの取組は、ひと中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、地域消費や投資の拡大、観光客の増加や健康寿命の延伸、孤独・孤立の防止ほか、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながります。



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント
出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

3 にぎわいの場をつなぐ 回遊性の向上

①誰もが移動しやすい交通モードの充実

地域住民のみならず来街者にまちなかや点在する地区資源への回遊を促すため、マルチモビリティなど多様性のある地域交通手段の導入や走行環境について交通事業者と検討します。



②自転車活用環境の充実

暮らし・健康・観光の観点から自転車を楽しむ活用してまちなかの回遊を促すため、シェアサイクル（大田区コミュニティサイクル等）の推進を始め、自転車の利用促進や利用環境の向上、自転車利用者の受入環境の充実等について推進します。



コミュニティサイクルの例 出典:「大田区HP」

③需要に応じた駐輪環境の創出

多様なニーズに対応した利用しやすい駐輪環境を創出するため、周辺高架下の活用など、鉄道事業者等と連携して将来需要予想を踏まえた駐輪場の整備・再編に向けた検討を進めるとともに、放置自転車の防止対策に取り組みます。



駐輪場の整備例 出典:「大田区HP」

1

2

3

4

5

6

4 まちづくりの基本的な方針と具体的な取組

④シームレスな移動を支える交通サービスの導入

シームレスな移動の実現と地区資源への移動を喚起するため、多様な移動手段を跨いだ経路検索、予約・決済を一括で行うサービス（MaaS※1）の導入に向けて交通事業等と連携して取り組みます。



出典:政府広報オンライン
「移動」の概念が変わる? 新たな移動サービス「MaaS(マース)」

⑤駅・まちを円滑につなぐ移動支援の拡充

公共交通間の円滑な乗換や駅からまち（地区資源）へわかりやすく誘導するため、様々な主体との連携により、サイン整備のほかスマートフォンやデジタルサイネージの活用などの個人の属性に応じた歩行者移動支援情報の提供について検討します。



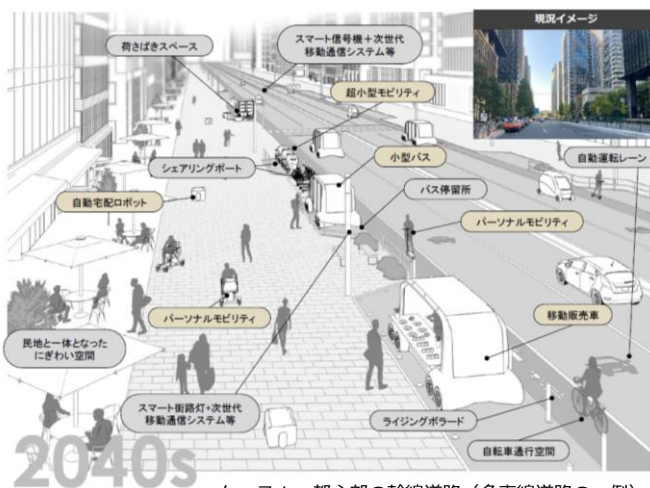
デジタルサイネージの例(東京都)

コラム column

自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方

都では、人中心の歩きやすいまちづくりなどの実現に向け、「自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方」を策定し、都市内交通における東京の将来像を目指しています。

- (1)多様な交通モードの充実によるコンパクトでスマートな都市の実現
- (2)鉄道ストックを基軸とし、新たなモビリティやMaaSなどの先端技術を活用した人中心のモビリティネットワーク構築によるスムーズな移動の実現
- (3)道路空間の再配分により、車と人の適切な分担や中心部ににぎわい空間創出の実現
- (4)ポストコロナを見据えた新しい日常が定着したまちづくりの実現



※1 MaaS

: 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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

4 住む人・訪れる人を支える 安全・安心の確保

①災害に強靱な市街地の形成

災害時の被害を低減させるため、細街路の拡幅や建物の耐震化・不燃化を促進するとともに、環状七号線沿道においては防災上有効な沿道環境の形成を促進します。また、都市機能の早期回復を実現するため、ライフラインの機能障害防止を進めます。



細街路の拡幅イメージ 出典:「大田区webサイト」

②風水害に強い市街地の形成

近年頻発する集中豪雨などによる都市型水害へ対応するため、建築物の建替え等に併せて雨水流出抑制施設、雨水貯留施設の整備や電気設備の上層階設置など水害対策を講じるよう働きかけます。

③地域力を活かした防災力の向上

地域住民一人ひとりの防災意識の向上を図り地区の防災力を高めるため、防災訓練や防災講話等を実施するなど災害対策への周知・啓発を継続的に行います。



④地域力を活かした防犯力の向上

地域力を活かした安全な住環境を確保するため、地域住民の主体的な防犯パトロール活動や、防犯カメラの設置・維持管理、また防犯灯の設置を支援します。

1

2

3

4

5

6

4 まちづくりの基本的な方針と具体的な取組

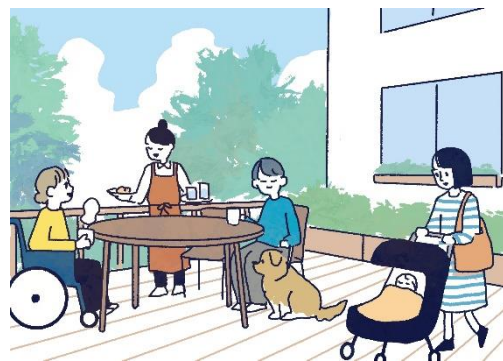
5 持続的な発展に寄与する 住み続けられるまちづくり

①環境負荷低減・脱炭素化の推進

地球環境に優しい地区を実現するため、建替え等の機会を捉え環境性能の高い建築物を誘導するとともに、公共施設を新築・大規模改修する際はZEBの基準を目指します。

②ユニバーサルデザインのまちづくり

高齢者、障がい者及び来街者など誰もが安全で快適に活動できるよう、ユニバーサルデザイン※1及びバリアフリーの視点に基づき道路や公共施設を整備するとともに、公共交通機関や民間建築物についても事業者等と連携して進めます。



③先端技術を駆使した環境の構築

安全で質の高い都市活動を実現するため、次世代通信インフラを始め、ICT※2など先端技術を駆使した都市環境を目指します。また、水素など次世代エネルギーの利活用拡大に向けた取組状況等も踏まえ、SDGs※3未来都市である区の実現に向けた取組発信とにぎわいの創出に寄与する拠点の整備について検討します。

④誰もが笑顔でいきいき暮らす環境の創出

「大田区基本構想」に掲げる区の将来像の実現に向け、まちが抱える様々な課題に対し、これまで掲げた取組のほか「大田区基本計画」に基づく各種施策等を分野横断的に実施し、子どもから高齢者まで、障がいの有無や、性別、国籍などにかかわらず、個性をお互いに認めあいながら、生涯にわたり、誰もが笑顔でいきいき暮らすまちを目指します。

※1 ユニバーサルデザイン：障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方

※2 ICT：Information and Communication Technologyの略。情報や通信に関する技術の総称

※3 SDGs：2015年9月の国連サミットで採択された先進国を含む国際社会全体の開発目標（Sustainable Development Goals）のこと

※4 IOT：Internet of Thingsの略。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすること

ZEB (Net Zero Energy Building) とは

ネット・ゼロ・エネルギー・ビル(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のことです。

建物のエネルギー消費量をゼロにするには、大幅な省エネルギーと、大量の創エネルギーが必要です。そこで、ゼロエネルギーの達成状況に応じて、4段階のZEBシリーズが定義されています。

『ZEB』(ゼブ)

省エネ(50%以上) + 創エネで100%以上の一次エネルギー消費量の削減を実現している建物

Nearly ZEB (ニアリー ゼブ)

省エネ(50%以上) + 創エネで75%以上の一次エネルギー消費量の削減を実現している建物

ZEB Ready (ゼブ レディ)

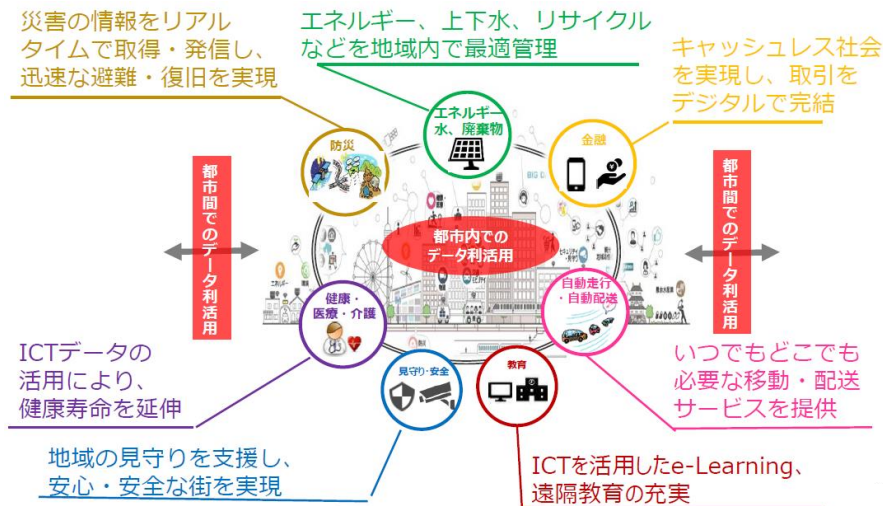
省エネで基準一次エネルギー消費量から50%以上の一次エネルギー消費量の削減を実現している建物

ZEB Oriented (ゼブ オリエンテッド)

延べ面積10000㎡以上で用途ごとに規定した一次エネルギー消費量の削減を実現し更なる省エネに向けた未評価技術を導入している建物

都市のDXの推進

地域の抱える課題解決や新たな価値を創出するためにAI、IoT^{*4}等の新技術、官民データを取り込むことが有効で、交通、環境・エネルギー、防災、防犯等の分野で効果が期待されています。



スマートシティによって何がよくなるか
出典：国土交通省 「スマートシティガイドブック」

取組のイメージ

【取組の分類】 ● 駅前機能の充実 ● にぎわいの創出 ● 回遊性の向上 ● 安全・安心の確保 ● 住み続けられるまちづくり



- 1-①円滑な移動を支える駅前空間の創出
- 1-②交通モード間の乗継利便性・快適性の増進
- 1-③駅周辺における利便性・にぎわいの向上
- 1-④ゆとりある空間とにぎわいの創出
- 1-⑤限りある駅前空間の利活用による魅力の向上
- 3-③需要に応じた駐輪環境の創出



- 2-④多様なライフスタイルを支える商業の活性化



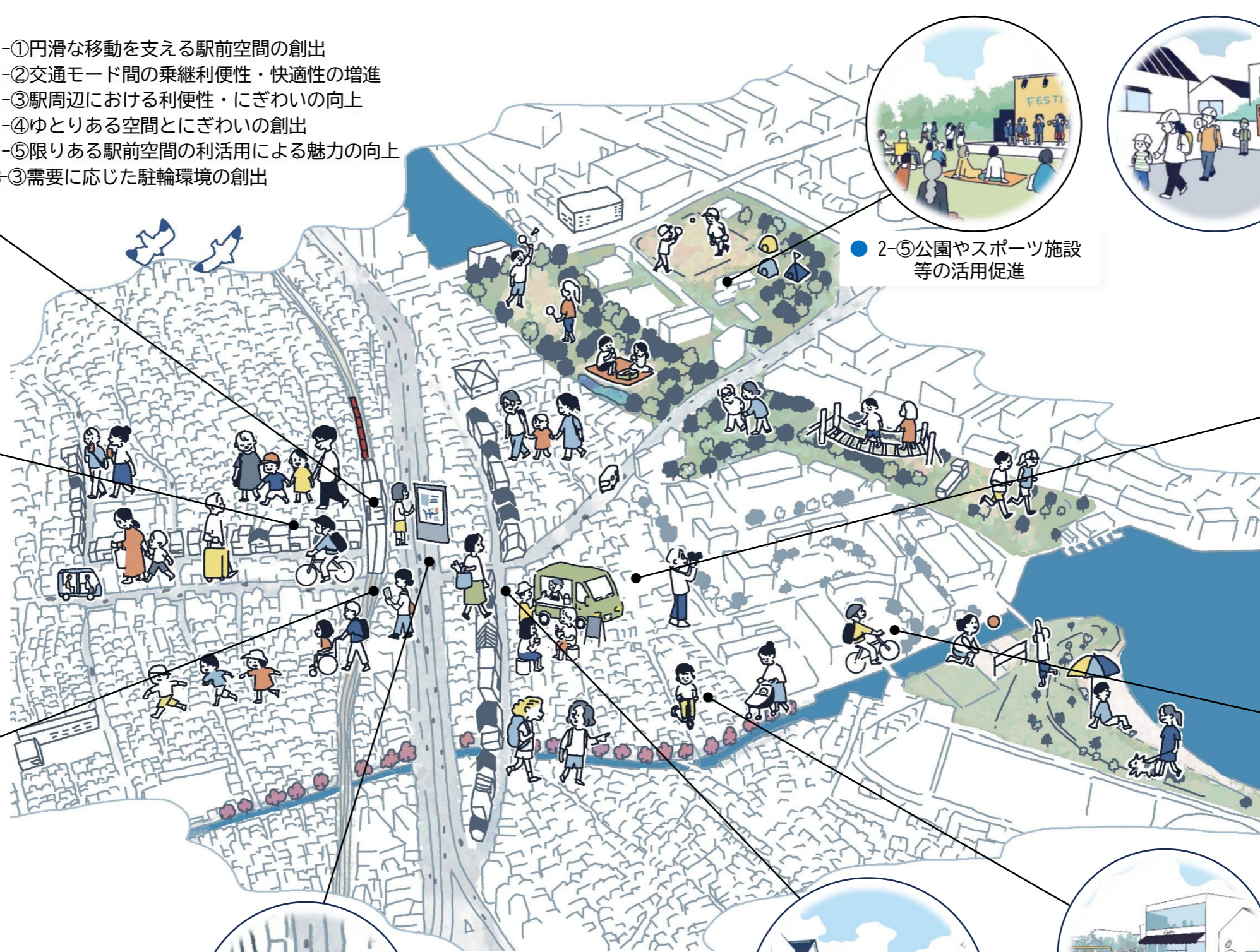
- 3-④シームレスな移動を支える交通サービスの導入

エリア全体に関わる取組

- 2-⑥プロモーションの強化・充実
- 5-①環境負荷低減・脱炭素化の推進
- 5-②ユニバーサルデザインのまちづくり
- 5-③先端技術を駆使した環境の構築
- 5-④誰もが笑顔でいきいき暮らす環境の創出



- 3-⑤駅・まちを円滑につなぐ移動支援の拡充



- 2-⑤公園やスポーツ施設等の活用促進



安心・安全に関わる取組

- 4-①災害に強靭な市街地の形成
- 4-②風水害に強い市街地の形成
- 4-③地域力を活かした防災力の向上
- 4-④地域力を活かした防犯力の向上



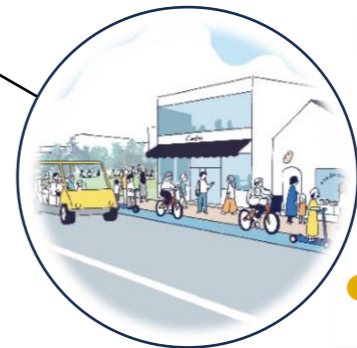
- 2-②人々が集い多様な活動を支えるまちなかの形成
- 2-③公民連携による地域の活性化



- 3-②自転車活用環境の充実



- 2-①歴史と文化を活かしたまちなみの形成



- 3-①誰もが移動しやすい交通モードの充実

1
2
3
4
5
6
4 まちづくりの基本的な方針と具体的な取組

実施手順（ロードマップ）

グランドデザインの実現に向けて、各取組の実施手順を整理しました。計画的にまちづくりを推進していきます。

概ね20年間のロードマップ

		短期	中期	長期
1 駅前機能 の充実	①円滑な移動を支える駅前空間の創出	●		
	②交通モード間の乗継利便性・快適性の増進	●		
	③駅周辺における利便性・にぎわいの向上	●		
	④ゆとりある空間とにぎわいの創出	●		
	⑤限りある駅前空間の利活用による魅力の向上	●		
2 にぎわいの 創出	①歴史と文化を活かしたまちなみの形成	●		
	②人々が集い多様な活動を支えるまちなかの形成	●		
	③公民連携による地域の活性化	●		
	④多様なライフスタイルを支える商業の活性化	●		
	⑤公園やスポーツ施設等の活用促進	●		
	⑥プロモーションの強化・充実	●		
3 回遊性 の向上	①誰もが移動しやすい交通モードの充実	●		
	②自転車活用環境の充実	●		
	③需要に応じた駐輪環境の創出	●		
	④シームレスな移動を支える交通サービスの導入	●		
	⑤駅・まちを円滑につなぐ移動支援の拡充	●		
4 安全・安心 の確保	①災害に強靱な市街地の形成	●		
	②風水害に強い市街地の形成	●		
	③地域力を活かした防災力の向上	●		
	④地域力を活かした防犯力の向上	●		
5 住み続けられる まちづくり	①環境負荷低減・脱炭素化の推進	●		
	②ユニバーサルデザインのまちづくり	●		
	③先端技術を駆使した環境の構築	●		
	④誰もが笑顔でいきいき暮らす環境の創出	●		

● 実施または実施に向けた検討・調整 ● 継続

5章 将来像の実現に向けて

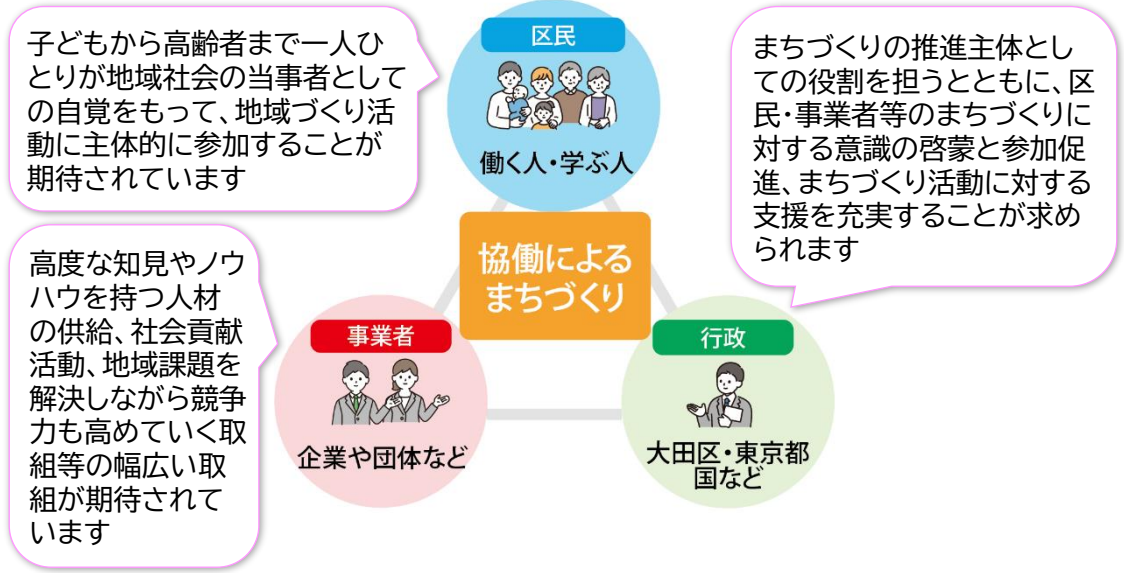
協働によるまちづくりの推進

(1) 協働によるまちづくり

ランドデザインに掲げる将来像の実現に向けては、世代を超えた地域住民を始めとする、地域に関わる様々な主体の共助による取組が求められています。

SDGsの理念を踏まえながら、区民・事業者及び行政が、それぞれの役割を認識し、特徴や強みを生かしながら主体的かつ連携・協働してまちづくりに取り組む必要があります。

一人一人の力が、平和島を変える
新たなまちを創る



本地区における民間開発の実施にあたっては、ランドデザインや関連する上位計画に沿った計画を前提とする必要があります。区などの関係行政機関との協議・調整を早い段階から行っていくことが重要です。

(2) まちづくりの推進体制

ハード整備にとどまらず、区民・事業者等が主体となり地域の良好な環境や地域の価値を維持・向上させるマネジメント活動を継続的に推進できるよう、取組を支援します。

(3) まちづくりのルールづくり

地域に係わる区民・事業者が主体となって、それぞれの地域にふさわしいルールやその実現手法を決めていくことも有効です。「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づき、自主的なまちづくりを支援していきます。

グランドデザインの運用の考え方

(1) 取組への参画を促進する普及啓発

グランドデザインに掲げる将来像等について区民・事業者の共感を得ながら、積極的に取組に参画していただけるよう普及啓発やまちづくりに関する情報提供を進めていきます。

(2) グランドデザインの進捗管理と更新

4章に示す取組が適正かつ計画的に行われるよう継続的な進行管理を行うとともに、社会状況の変化等に応じて取組の効果検証を行います。それらの結果等を踏まえ、必要に応じて施策・事業の見直しや新たな立案を行います。

1

2

3

4

5

6

5 将来像の実現に向けて

コラム column

SDGs (Sustainable Development Goals) (持続可能な開発目標)

平成27年(2015年)9月に開催された国連サミットにおいて採択された「2030アジェンダ」の中核となる、2030年までに達成すべき国際目標です。

大田区は、SDGsの達成に向けて優れた取組を提案する都市として、内閣府から2023年度の「SDGs未来都市」に選定されるとともに、その中でも特に優れた先導的な取組を行う「自治体SDGsモデル事業」にも選定されました。

