

(仮称) 新空港線沿線まちづくり構想 (案) 骨子

§ 1. 目的

新空港線は、矢口渡駅と蒲田駅の間で多摩川線を地下化し、新設する東急蒲田駅の地下ホームから京急蒲田駅（地下）を通過して、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画である。

このうち、一期整備（矢口渡駅～京急蒲田駅）において、これまで課題であった都区間の費用負担割合などについて東京都と大田区で合意し、事業化に向けて大きな一歩を踏み出した。

今後、一期整備の事業化や二期整備（京急蒲田駅～大鳥居駅）の進展など、新空港線整備を着実に推進するとともに、沿線のまちづくりも同時に進めていくことで、新空港線の整備による効果を最大限発揮させていくことが重要である。

このため、新空港線整備を契機として推進される沿線のまちづくりの方向性や将来像、その実現に向けた道筋などをとりまとめた、(仮称)「新空港線沿線まちづくり構想」(以下、「本構想」という。)を策定する。

§ 2. 位置付け

大田区都市計画マスタープランを上位計画とし、既存の計画と整合を図りながら、新空港線整備はもとより、関連するまちづくりの各個別計画の実現を加速化（必要に応じて各個別計画の改定時に反映）

§ 3. 対象範囲

二期整備も含めた新空港線沿線の各駅及び新空港線に接続する路線沿線の各駅の周辺地区

§ 4. 想定年次

2030年代～2050年頃

(参考)【新空港線整備による効果】

- ・ 区内を始め、渋谷、新宿、池袋といった各都市や、和光、川越、所沢等の埼玉方面からの羽田空港へのアクセス改善
- ・ 新たな人の流れが発生し、老朽化した市街地の更新など沿線まちづくりを進める契機となり、まちのにぎわいと地域の活性化に大きく寄与
- ・ 区内の東西方向の移動利便性を向上させるとともに、東京圏西側との広域的な鉄道ネットワークを形成することで、移動手段を持たない交通弱者のさらなる社会活動などへの参画の促進、災害時の代替ルートの役割も担うなど、大田区だけでなく首都圏全体に大きなメリット
- ・ 自動車からCO₂削減の効果が高い鉄道への転換により、「ゼロカーボンシティ」(2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを目指す自治体のこと)の実現に寄与
- ・ 新空港線沿線の利用者が増え、沿線および新空港線に接続する路線各駅のポテンシャルが一層高まることで、民間投資の拡大や新たな生産活動の拡大につながり、区内だけでなく東京都北西部や埼玉県南西部などに大きな経済波及効果を創出

§ 5. 沿線のまちの成り立ち

(1) 明治期

- 江戸時代から引き続き、明治においても、台地部は畑、低地部は水田が多くを占め、主に農地として利用されていた。
- 明治5年(1872年)に新橋～横浜間に鉄道が開通し、明治9年(1876年)大森駅が開業したのを始め、明治37年(1904年)蒲田駅開業、京浜電気鉄道(現在の京浜急行電鉄)の運行開始、ガス製造所の立地など、沿線地域の開発が緩やかに進行するとともに、都市の骨組みとなる都市施設の整備が進められる。

(2) 大正から昭和初期

- 大正から昭和にかけて大田区は東京近郊の農村地域から、東京の住宅地、工業地へ変貌を遂げる。
- 大正5年(1916年)より耕地整理事業が始まり、宅地と工場用地の造成が促された。
- 海側東海道筋に対し鉄道敷設が遅れていた台地部では、郊外電車である池上電気鉄道(大正11年(1922年)現東急電鉄)、及び目黒蒲田電鉄(大正12年(1923年)現東急電鉄)が開通し、多摩川流域の田園調布、洗足は「田園都市」構想によって計画的な宅地造成が進んだ。また、蒲田駅は池上線・目蒲線の乗り入れにより新しいターミナル駅として発展していくことになる。
- 大正12年(1923年)関東大震災を契機に、東京市全体で宅地の郊外化に拍車がかかり、大田区においても各地で耕地整理が行われ、田畑の宅地化が進んだ。

(3) 昭和初期から現在

- 昭和7年(1932年)市域拡張により、馬込、東調布、池上、入新井及び大森の5つの町が大森区に、矢口、蒲田、六郷及び羽田の4つの町が蒲田区となり、東京市へ編入された。昭和22年(1947年)、大森区と蒲田区の2区の合併により大田区が誕生した。
- 戦後は、戦災復興と高度経済成長に伴う公害対策、東京オリンピック開催を契機とした高速道路等のインフラ整備が進んだ。
- 都内有数の工業区として焦土の中から再生への歩みを続け、昭和20年代後半には大田区の人口が増加し、木造賃貸住宅が多数建設され、住工混在の密集市街地が形成された。また、交通機関が集中しやすい鉄道駅周辺を中心に商店街が発展していった。
- 日本で最初に本格的公共交通機関として建設された東京モノレールが、昭和39年(1964年)に浜松町駅～羽田空港間で運行を開始した。また、社寺参詣とともに住民の足として開業した京浜電気鉄道が、戦後、羽田空港アクセス輸送に参入することを目指し、平成10年(1998年)に羽田空港駅まで開通するなど、羽田空港へのアクセス向上が進んだ。
- 京浜急行電鉄本線(平和島駅～六郷土手駅間)及び同空港線(京急蒲田駅～大鳥居駅間)の連続立体交差事業により、京浜急行電鉄の区内線路の大部分は平成24年(2012年)までに高架化され、踏切解消など安全性・回遊性の向上とともに、京急蒲田西口駅前地区や糎谷駅前地区の再開発事業をはじめ、関連側道や駅前広場などの整備により、新たな魅力あるまちづくりが推進されている。
- 戦災復興区画整理事業の換地が完了してから約50年が経過する大森、蒲田駅周辺の地区をはじめ、大田区の歴史とともに発展してきた多くの鉄道駅周辺は、カーボンニュートラルやウォーカーブルな駅前空間の形成など、持続可能な都市づくりに向け更新時期を迎えている。

§ 6. 踏まえるべき社会状況

「大田区都市計画マスタープラン」(令和4年3月改定)の第2章 都市づくりの現状と課題の内容を踏まえる。

その上で、想定年次としている2050年ごろに踏まえるべき主な社会状況を列挙する。

- 人を中心としたウォークアブルな駅前空間づくり
- 自動運転技術の進展やMaaSによる都市交通手段の変化(自動運転や小型モビリティ、空飛ぶクルマなど)
- 近年甚大化する自然災害への対応
- 2050年カーボンニュートラルの実現(脱炭素化の取組)
- Society5.0の到来
- DX(デジタル・トランスフォーメーション)の推進
- 新型コロナウイルスを契機とした社会状況の変化
- 持続可能なまちづくり(SDGs)

§ 7. 沿線のまちの特性と課題

(1) JR 東急蒲田駅・京急蒲田駅周辺地区

<まちの特性>

- 複数の鉄道が乗り入れるなど、多様な交通手段が集積する交通結節性や、羽田空港・羽田イノベーションシティと近接しているなど高いポテンシャルを有する拠点性
- 東京駅や品川駅、川崎駅や横浜駅などとの高い交通結節性
- 貴重な環境資源である呑川の存在
- 先端技術を有するものづくり企業が多く立地
- 多摩川線沿線のものづくり産業と連携できる立地性
- 交通結節性を活かし、ビジネスホテルが集積
- アジアらしい雰囲気を持ち、界索性や蒲田食文化といった独自の魅力
- 個性や活力のある店や商店街の存在

<まちの課題>

- ▲人々がとどまり、にぎわいを生むオープンスペースの確保
- ▲JR 京浜東北線による東西分断の解消
- ▲歩行者や乗り入れ車両などで混雑する駅前広場における交通結節機能の向上
- ▲荷さばき車両などによる交通阻害の解消
- ▲自転車駐車場の確保
- ▲低い指定容積充足率の向上
- ▲重層的な土地利用などによる航空法の高さ制限対策
- ▲機能更新が進まない老朽化した建築物の更新
- ▲映画のまちとしての歴史の観光資源（松竹キネマ撮影所跡地など）の活用

(2) 蒲田駅以外の新空港線及び新空港線に接続する路線沿線の各駅周辺地区

1) 大森駅周辺地区

<まちの特性>

- 臨海部への玄関口としての機能
- 広域にわたるバス路線の起点
- 地形が生み出す特徴的な景観
- 歴史・文化資源の存在（馬込文士村、大森貝塚など）
- 生活利便性の高い居住地

<まちの課題>

- ▲JR 線による東西の市街地分断の解消
- ▲交通結節機能の強化
- ▲駅周辺の歩行空間の形成
- ▲駅前空間の整備促進、駅改札口へのバリアフリー動線の確保
- ▲臨海部・羽田空港への公共交通アクセスの強化

2) 臨海部（流通センター駅、昭和島駅周辺地区）

<まちの特性>

- 東京モノレールや路線バス、環状道路、首都高速道路など、多様な交通手段の存在
- 流通センター駅、昭和島駅周辺には平和島公園や昭和島運動場・緑地などの水と緑の豊かな環境資源が存在
- 物流の拠点となる平和島周辺
- ものづくり産業の集積地である昭和島周辺

<まちの課題>

- ▲主要幹線道路の混雑の緩和
- ▲内陸部から直結する東西路線の整備促進
- ▲東京モノレール等駅周辺の交通結節機能の整備と防災拠点機能の強化
- ▲既存公園・緑地の魅力やにぎわいの創出

3) 羽田空港周辺（天空橋駅、整備場駅周辺地区）

<まちの特性>

- 世界に向けた日本の空の玄関口である羽田空港
- 日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を国内外に発信する羽田イノベーションシティ
- 多摩川スカイブリッジ開通によるアクセス性の高さ
- 公園緑地、河川、東京湾など水と緑の豊かな環境資源
- 旧羽田三町（羽田鈴木町、羽田穴守町、羽田江戸見町）のGHQによる接収や、これまで航空機騒音等に悩まされてきた時代背景

<まちの課題>

- ▲日本の空の玄関口としての魅力的なまちなみの形成
- ▲水辺空間を活かし、にぎわい創出と河川のオープン化
- ▲羽田空港跡地を活用した、地域経済の活性化と国際競争力の強化
- ▲航空機による環境影響の軽減や、安全性の確保

4) 多摩川駅周辺地区

<まちの特性>

- 親水空間としての多摩川や河川敷
- 田園調布せせらぎ公園、多摩川台公園などの緑豊かな大規模公園
- 多摩川八景に選定された多摩川台公園からの景観
- 田園調布せせらぎ公園にある湧水や貴重な自然が存在するなど、観光資源が多く存在
- 亀甲山古墳及び古墳展示室などの歴史資源

<まちの課題>

- ▲多摩川の利活用に関する広域的な連携
- ▲公園施設の魅力発掘や利活用の推進

5) 下丸子駅周辺地区

<まちの特性>

- ケヤキ並木を有するガス橋通りや、21世紀桜並木を有する多摩川河川敷など水と緑の豊かな環境資源
- 日本を代表する大手企業の工場や、世界に誇る技術を有する町工場が立地するものづくりの集積地
- 夜間人口より昼間人口のほうが多いポテンシャル
- 住宅、産業、商業が存在するまちの多様性

<まちの課題>

- ▲耕地整理の際に整備された幅員の狭い道路や、住工混在による物流と生活動線の錯綜の改善により歩行者の安全性確保
- ▲オープンスペースの確保
- ▲老朽化した主要な公共公益施設の更新
- ▲法指定踏切に起因する渋滞の解消と駅周辺の混雑解消による歩行者の安全性確保
- ▲ものづくり産業の縮小に伴い、工場から住宅への土地利用転換の進展による操業環境の改善

6) 大鳥居駅・穴守稻荷駅周辺地区

<まちの特性>

- 羽田空港と蒲田駅をつなぐ、羽田空港の玄関口となる「バス通り」の存在
- 穴守稻荷神社・羽田神社、多摩川、海老取川の豊かな水辺と散策路の存在
- 弁天橋等の多彩な橋の存在

<まちの課題>

- ▲駅利用者の混雑による駅構内の安全性の確保
- ▲羽田三・六丁目内の、円滑な消防活動や避難に必要な道路幅員の確保及び一時避難場所として活用できる公園の数や広さの確保
- ▲羽田二・三・六丁目内の木造住宅密集による、大地震が発生した際の延焼火災対策
- ▲避難路となる「バス通り」沿道の建物の不燃化対策

7) 平和島駅周辺地区

<まちの特性>

- 国道15号線、環七通りが交差し、臨海部との交通結節点としての機能
- 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公園が周辺に立地
- 地域の身近な買い物エリアとなっている美原通り（旧東海道）の存在

<まちの課題>

- ▲駅周辺の歩行者横断環境や自転車利用環境の改善
- ▲交通結節機能の強化（バス・タクシー乗降場の再編など）

8) 雑色駅周辺地区

<まちの特性>

- 駅を中心に東西に連なる活気あられる商店街の存在
- 都市計画道路（放射第 19 号線、補助第 42 号線）の存在

<まちの課題>

- ▲駅前にはさわしい土地の有効活用と防災性の向上
- ▲道路整備による安全な歩行者空間の確保

9) 洗足池駅周辺地区

<まちの特性>

- 東京都に名勝指定された洗足池公園の存在
- 洗足流れ、桜のプロムナードなどの水と緑の豊かな自然環境
- 勝海舟ゆかりの資源、千束八幡神社などの歴史・文化資源

<まちの課題>

- ▲駅周辺と洗足池公園の一体的な再整備
- ▲集客が見込める公園施設の整備
- ▲駅から望む洗足池公園の景観改善
- ▲公園や駅周辺施設等の利用者数増加に向けた取組

10) 池上駅周辺地区

<まちの特性>

- 大森や蒲田方面などの路線バスの起点となっており、高い交通利便性
- 本門寺公園、佐伯山緑地、池上梅園などの緑豊かな自然環境
- 池上本門寺や五重塔等の重要文化財及び池上本門寺周辺の寺社仏閣等、歴史ある資源の存在

<まちの課題>

- ▲駅周辺の基盤整備（都市計画道路補助第 43 号線と合わせた駅前広場の整備など）
- ▲駅周辺市街地の更新
- ▲道路の拡幅整備に合わせた歩行者空間や自転車走行空間の確保
- ▲観光資源としての可能性を高める、歩いて楽しめる空間づくり
- ▲歴史を感じられる街並みづくりと地域のまちづくり拠点の形成

§ 8. 将来像

新空港線の整備により、新空港線沿線の利用者が増え、新たな人の流れが生まれることで、沿線や新空港線に接続する路線沿線の各駅のポテンシャルが一層高まり、各駅周辺の特徴にあったまちづくりが行われている。その結果、各地区間のヒト・モノ・コトの行き来が増え、それらが有機的に結びつくことで、新空港線整備による沿線のまちづくりの効果が面的に広がっている。

§ 9. 全体の構成

本構想は、各地区での事業計画や整備の時間軸が異なるため、目指すべき将来像を共有しつつ、各地区で相互に連携してまちづくりを進めていくため、まちの大きな方向性や全ての地区で共通する事項を指し示す「全体構想」と、全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込む「エリア別構想」に分けて記載する。

§ 10. 全体構想（まちづくりの方向性）

（1）鉄道を主軸とした広域連携軸の形成

「大田区都市計画マスタープラン」の第3章 03『将来都市構造』の内容を踏まえて、全体構想は、次のとおりとする。

- ・鉄道を主軸として幹線道路等からつながる「広域連携軸」を設定し、区の強みであるものづくりをはじめとする産業や、商業、観光などのあらゆる要素において、都市間の連携や交流の促進及び強化を図る。
- ・広域連携軸は、大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上を目指す。

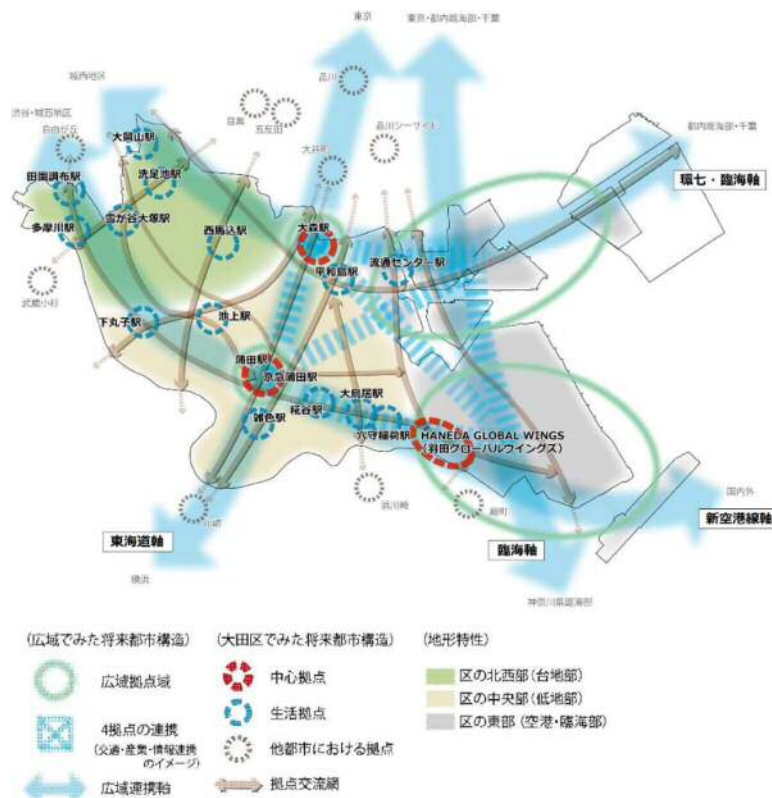


図 全体構想イメージ図（「大田区都市計画マスタープラン」〔令和4年3月改定〕より）

(2) 全地区共通事項

- 沿線まちづくりを進める契機ととらえ、多様な都市計画制度やまちづくり手法を活用し、ゆとりある歩行空間の形成や生活機能の集約、建物の共同化、老朽建物の更新など安全・安心で利便性の高いまちの構築を目指す。
- カーボンゼロに向けた3つのゼロ（温室効果ガス排出量実質ゼロ・プラスチックごみゼロ、食品ロス実質ゼロ）の達成に向けて、再生可能エネルギーの普及や水素による発電などの脱炭素化の取組をまちづくりと合わせて推進する。
- 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」という視点から、幅広い人々に優しいユニバーサルデザインが完成されたまちを形成する。
- Society5.0 やIoT、5G・ポスト5G などDXの視点を踏まえ、鉄道でつながる各地区間の連携をさらに強めることにより、各地域のまちづくりをさらに発展させる。
- 多機能性を持つグリーンインフラとして、民間空地等の広場及び街路等の公共空間などの緑やオープンスペースの活用を推進する。
- 木造住宅密集地域の改善や無電柱化、災害時における都市インフラの機能継続、多様な避難所の確保など、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組により、強靱で回復しやすい都市づくりを推進する。
- 大田区ならではの様々な表情を持つ住環境や都市の景観をさらに磨き上げることにより、ライフスタイルや価値観の多様化に対応できる都市づくりを推進する。
- 高付加価値を産み出すものづくり産業の集積地の特性を活かし、区内のものづくり拠点間の連携を高めるとともに、国内外との活発なビジネス交流を支える都市を形成する。

§ 11. エリア別構想

(1) JR 東急蒲田駅・京急蒲田駅周辺地区

■蒲田駅の再編や役割及び機能（蒲田駅のグランドターミナル化）

- ・大田区の中心拠点である蒲田駅は、まちの顔となる駅・駅ビル、駅前広場や東西自由通路、歩行者デッキ、地下自転車駐車場などと共に一体的に機能強化を図る。合わせて駅前広場ではオープンスペースを確保し、地上レベルでの歩行者環境を向上させるだけでなく、東西自由通路からまちにつながる歩行者デッキを整備し、歩車分離された安全で快適な歩行者環境を創出することで、さらなる回遊性が向上され、歩行者にやさしいまちに再編
- ・戦災復興区画整理事業で構築された周辺の街並みの大街区化、土地の重層利用などを行う事で、老朽化した建物の更新とともに、公開空地や歩行者空間、オープンスペースなどを創出し、地域住民や国内外の来街者が訪れ、憩い、にぎわうまちに再編
- ・周辺地域や企業、学校との連携により、産業、商業、文化、教育、暮らしなどに関わるヒト・モノ・コトが有機的に蒲田に集約することで、新価値創造（イノベーション）拠点となる地域活動促進の場や学び場、誰もが挑戦し続ける場（社会実験など）を創出
- ・羽田イノベーションシティやHANEDA×PiO（ハネダピオ）をはじめとする、オープンイノベーションによりマッチングした企業に競争力の高い環境を提供するため、中長期的にビジネスに取り組むことができる拠点型オフィスの設置や、実証実験の誘導、交流の場所となる産業育成機能の構築等を形成

(2) 効果が波及する新空港線沿線や新空港線に接続する路線沿線の各駅周辺地区

1) 大森駅周辺地区

- 駅や駅周辺の老朽化した都市機能の更新に合わせ、東西自由通路が整備されるとともに、駅改札へのバリアフリー動線を整備することで、回遊性が高く、にぎわいあふれるまちを形成
- 補助第 28 号線拡幅整備により、荷さばき車両等の停車場所と本線交通の分離による西口駅前の交通円滑化・歩道幅員拡幅による安全で快適な駅前空間の創出・バス乗降場集約による交通結節機能の強化・無電柱化整備による高い防災性を実現
- 西口広場を整備することで、バス待ちなど歩行者がたたずめる空間の創出・災害時に活用できるオープンスペースの確保により地域の高い防災性を確保・駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能を再生・強化するにぎわい空間の創出を実現
- パーソナルモビリティなどの多様な交通手段の整備などにより、大森駅を起点とした空港・臨海部との東西の往来を高めることで、にぎわいがあり利便性の高いまちを形成
- 東口駅前周辺では、広場等の公共空間を活用した公民連携のエリアマネジメントによりにぎわいのあるウォークアブルな駅前空間を形成

2) 臨海部（流通センター駅、昭和島駅周辺地区）

- 内陸部から空港臨海部、島内、島間の周遊性向上のため、移動を快適にするソフトインフラ（MaaS システムなど）の整備を行うとともに、パーソナルモビリティや舟運などの多様な交通手段による交通ネットワークの拡充
- ものづくり産業の拠点整備と連携し、企業と就業者両方の視点から、国際的に評価される産業拠点を形成

- 次世代エネルギーインフラの整備支援やエネルギー利用の効率化、再生可能エネルギーの導入など低炭素化・脱炭素化を促進することによる循環型社会の実現
- 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」場として魅力を高めて賑わいを創出するため、既存公園や海域に、都市部において希少な緑地・海など、自然に関連する多様な体験ができるレジャー環境の場を整備

3) 羽田空港周辺（天空橋駅、整備場駅周辺地区）

- 羽田空港跡地第1ゾーンを世界と地域をつなぐゲートウェイとして位置づけ、日本のものづくり技術や国内各地の魅力を羽田から国内外に発信する「新産業創造・発信拠点」を形成
- スマートシティの取り組みにおいては、羽田イノベーションシティを大田区の課題解決に向けた実証フィールドと位置づけ、様々な技術の実証実験を行う場を形成
- 羽田空港に近接し、羽田イノベーションシティを有する、国際的にポテンシャルが高い天空橋駅周辺では、新空港線がつながることで、東京モノレールや多摩川スカイブリッジなどとの交通ネットワークのハブ機能が向上
- 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園は、公民連携により多種多様なニーズを実現した憩いとにぎわいのある公園として整備
- 多摩川沿いの水辺空間を活かした緑地を整備することで、河川空間のオープン化を目指し、跡地や周辺地域と連携してにぎわいを創出
- 航空機による環境影響を軽減し、安全性を確保することで空港と地域の共存共栄を図る
- 羽田空港跡地第1ゾーンにおいて、羽田周辺地域に関する歴史・文化を象徴する石碑やモニュメント、歴史資料コーナーの設置等の様々な取り組みを通じて、地域や関係者の方々と連携し、羽田の歴史を次世代へ伝承

4) 東急多摩川線沿線

4-1) 沿線全体

- 蒲田駅をはじめ、多摩川駅や下丸子駅周辺地区のまちづくりが推進し、各地区間のヒト・モノ・コトの行き来が増え、それらが有機的に結びつくことで、沼部駅や鶉の木駅など多摩川線各駅周辺地区にも効果が波及し、沿線全体が活性化
- 多摩川河川敷や、多摩川駅・沼部駅・鶉の木駅・下丸子駅付近を通る旧六郷用水散策路など、水と緑のネットワークを利活用し、市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの場を形成

4-2) 多摩川駅周辺地区

- 公園・多摩川の水辺・歴史文化施設などをつなぐ歩行者空間や緑のネットワークの拡充
- 多摩川を地域資源ととらえた、水辺と一体的な散策路による回遊性の向上

4-3) 下丸子駅周辺地区

- 下丸子駅周辺の連続立体交差化による踏切解消とあわせて、老朽化した公共施設や都市基盤の再編、連続立体交差化に伴い生まれる鉄道跡地空間（高架下または鉄道上部）の活用などにより、駅南北の一体的なまちづくりを推進し、多様な人々にとって魅力的なまちを形成

- 新空港線の整備によるインパクトや現状の歩行者動線の課題を見据えた、地区の特色を活かした安全・安心な交通ネットワークを確保し、地域の環境と調和した魅力ある空間の形成
- 新空港線の整備による空港アクセス利便性向上と、魅力的なものづくりの操業環境を整え、唯一無二の「下丸子ブランド」を確立
- 駅前を歩行者中心のエリアとし、多様な人々にとって居心地がよく、多様な人々の交流から日マイノベーションが生まれる拠点を整備

5) 京急空港線沿線

5-1) 沿線全体

- 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の創出
- 空港に隣接する特性を活かし、外国人観光客を受け入れるための機能や来街者が快適に過ごせる取組（舟運、商店街、宿泊、祭り、など）を強化

5-2) 大鳥居駅・穴守稻荷駅周辺地区

- 周辺の企業立地や新空港線整備によるさらなる駅利用者の増加に合わせた、安全・安心に利用できる駅空間の形成
- 東京都より不燃化特区の指定を受けた羽田二・三・六丁目地区における、不燃領域率の向上のための都市防災不燃化促進事業などの制度を活用した取り組みの実施
- 穴守稻荷駅周辺では、羽田三・六丁目内の倒壊のおそれのある電線類の地中化により、通行の安全確保及び災害時の安全な避難路としての機能を確保

6) 京急本線沿線

6-1) 沿線全体

- 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の創出

6-2) 平和島駅周辺地区

- 駅周辺の歩行者横断環境や自転車利用環境の改善
- 臨海部との交通結節機能の強化（バス・タクシー乗降場の再編など）

6-3) 雑色駅周辺地区

- 駅前広場や道路の整備により駅周辺の交通利便性の向上を図るとともに、多様なまちづくり手法による駅前再開発を促進することで、安全で快適な歩行者空間を確保
- 新しいものと馴染みのものが融合した、来街者も楽しめる商店街により、親しみやにぎわいのある安全・安心なまちを形成

7) 東急池上線沿線

7-1) 沿線全体

- 池上線に交差している都市計画道路(補助第43号線や44号線など)整備を着実に推進し、

自動車交通の円滑化や快適な歩行空間および、高度な防災都市を形成

- 洗足流れ・桜のプロムナード・呑川沿いの散策路など、水と緑のネットワークを利活用した市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの場の形成

7-2) 洗足池駅周辺地区

- 洗足池公園においては、観光資源としての価値を高め、にぎわいを創出するため、景観や歴史文化に配慮した整備、自然豊かな環境の保全、水辺のロケーションを活かした空間整備
- 駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、地域交流施設などの施設を集約することで生活利便性を向上
- 駅と公園の一体的な空間づくりや重点的な景観づくりを進め、勝海舟記念館などの文化施設や洗足池公園などの地域資源を活用したイベントの実施などにより地域の魅力を発信

7-3) 池上駅周辺地区

- 都市計画道路補助第 43 号線と合わせた駅前広場整備による交通結節機能の強化とともに、駅周辺の市街地の更新を促進することで、一体的でにぎわいのあるまちを形成
- 観光資源である池上本門寺や池上梅園などへのアクセス性向上に向けた、駅前の交差点の歩行者滞留空間の確保及び歩行者アクセス改善の整備
- 歴史的建造物が集積する池上本門寺周辺や参道における無電柱化整備とあわせて、地域と連携した公共空間の利活用により、歴史が感じられる街並みを形成
- 駅周辺及び公園における、歴史資源を連携させたイベントなどによる、観光利用の促進

8) 1) ~7) 以外の駅周辺地区

- 生活関連施設やオープンスペースなどの都市機能について、区内全域の立地状況や地域特性を踏まえて適正に配置し、魅力ある生活環境づくりを推進
- リノベーションやコンバージョン（用途転換）などを契機として、新しい商業や文化、交流機能の誘導などを行い、駅周辺以外の市街地を含めてエリア再生を推進

9) 相互直通運転によって接続する路線

- 相互直通運転でつながる路線の主要な地区（渋谷、新宿、池袋等）における先端的な取組との連携
- 和光、川越、所沢等の埼玉県南西部の地区における特徴的な取組（観光、産業等）との連携
- 区内の優良企業の取組（例：先端技術を活用した社会実験）との連携

§ 12. 本構想の実現に向けて

本構想を基に、新空港線の一期整備の事業化に加え、二期整備による羽田空港までの接続検討も加速させ、その実現によって、沿線全体の利便性を高めることで利用者の増加につながる。これにより、新空港線沿線や新空港線に接続する路線沿線の各駅のポテンシャルが一層高まり、大きな経済波及効果の創出が期待される。

そのため、現在、事業化に向けて関係者と協議を進めている一期整備については、多摩川線のどの駅にも停車しないことがないように、また、現行の多摩川線の運行計画から大幅な変更がないよう運行本数などの運行計画にも配慮し、利便性の高い施設計画・運行計画となるよう鉄道事業者と協議・調整を行っていく。

また、二期整備の実現に向けても、多くの関係者と取組を進めることが必要不可欠である。一期整備の営業主体を予定している東急電鉄と、二期整備において大鳥居駅で乗り入れる予定の京浜急行電鉄の、2社間の鉄道の軌間が異なる課題などがあることから、鉄道事業者などの関係者と、今後実現に向けた検討を進める。

同時に、新空港線の整備は、区内の各駅と、羽田空港及び渋谷、新宿、池袋といった都市や和光、川越、所沢等の埼玉方面とつながることで、沿線のまちのポテンシャルの向上が図られ、民間開発による都市機能を促進させる契機となる。これにより、産業や商業、観光などのあらゆる要素でも、これまで以上に魅力の創出が期待され、新たな回遊性が生まれることにより沿線の経済活動が活性化されるなどの効果が期待される。新空港線と沿線まちづくりは車の両輪であり、新空港線の整備効果を最大限に引き出し、新空港線と沿線まちづくりの双方による相乗効果を生み出すことができるよう、まちづくりを推進する。

例えば、多摩川線沿線地域では、平成29年1月、改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定された下丸子1号、2号踏切について、抜本的な対策と合わせた駅周辺地区のまちづくりを地域と連携して行っている。この取組により下丸子駅周辺に新たな価値が生まれるとともに、その効果は近隣駅である鶴の木駅や武蔵新田駅など多摩川線沿線の駅周辺はもとより、東急池上線の千鳥町駅や池上駅周辺などにも広がっていくことが期待される。

また、大森駅周辺地区では、西口周辺の都市計画道路補助第28号線の拡幅整備とともに、歩道と一体となった西口広場の整備と駅周辺のまちづくりを行うことで、安全で快適な駅前空間を確保し、高低差のある現地形を活かすことで重層的なにぎわい空間を創出する。加えて、東口駅前広場については、交通の起点としての機能充実を図り、臨海部や羽田空港との新たな交通ネットワーク形成による波及効果が期待される。このように、沿線の各駅周辺のまちづくりを戦略的に行うため、本構想を策定し、新空港線整備と合わせた沿線のまちづくりを着実に進める。

- こうした認識のもとで、各地区の構想実現に向けて、機運やまちづくりの熟度に応じて以下のプロセスをもとに推進する。
 - ◆地域と連携し、地区別のまちづくり構想を策定
 - ◆将来像を実現する基盤整備や事業手法を検討し、基盤整備方針を策定、都市計画として決定し事業化を検討
 - ◆建築物の建築形態や公共施設の配置など、まちづくりのルールとなる地区計画を策定
- あわせて本構想を用いて、新空港線整備の動きを様々な方法で発信し、区民はもとより国内外に広く周知することで、民間都市開発の機運を醸成し、官民が連携した新たな事業の創出を図る。
- 新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、ひいては新空港線整備の早期実現を目指す。