

## 土地利用の誘導（案）

### ゾーンと土地利用方針設定の考え方

#### （1）土地利用の誘導について

将来都市像の実現に向けて、将来都市構造と同様に都市の骨格の要素となる土地利用の誘導方針を示す。

土地利用の誘導にあたっては、以下の視点を踏まえて行うものとする。

- 現在の大田区は指定用途地域と土地利用現況若しくは地域特性が一致していない地域がある。そこで、土地利用現況や各種データを踏まえ、今後の土地利用方針を検討する。
- 将来的な人口構成比の変化や都市間競争がさらに激化していく中で、持続的発展を遂げるために、広域拠点の活性化や区の特徴である「産業」の発展が必要である。
- 良好な低層住宅地や住宅と工場の共存する市街地など、それぞれの特性を踏まえた上で快適な住環境を確保し、住みやすく働きやすいまちを目指していく。



図 現行都市計画マスタープランにおける土地利用方針

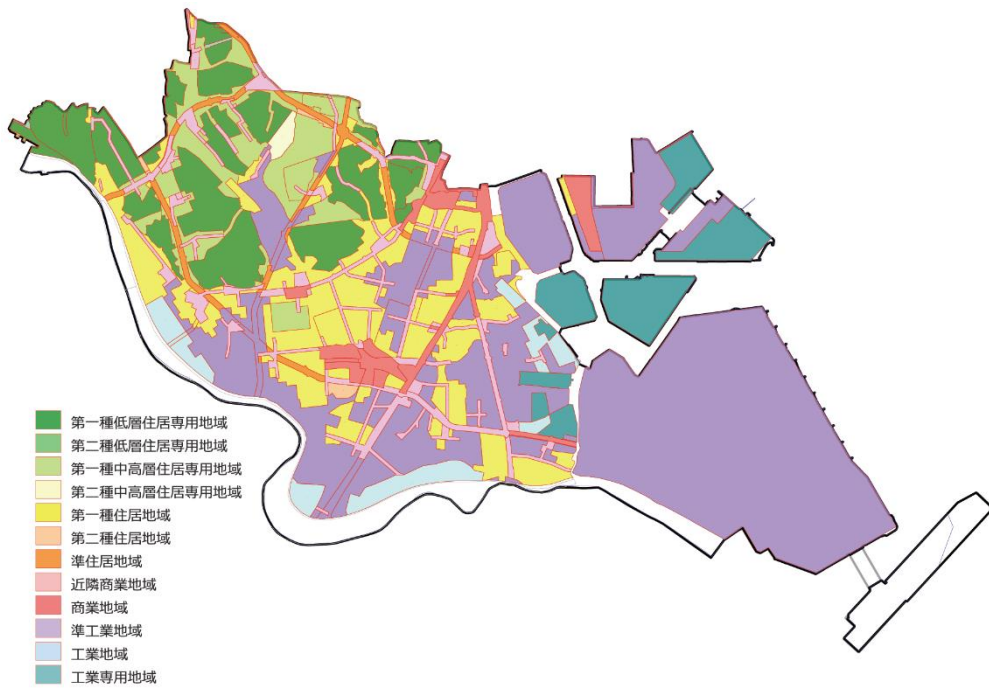


図 用途地域

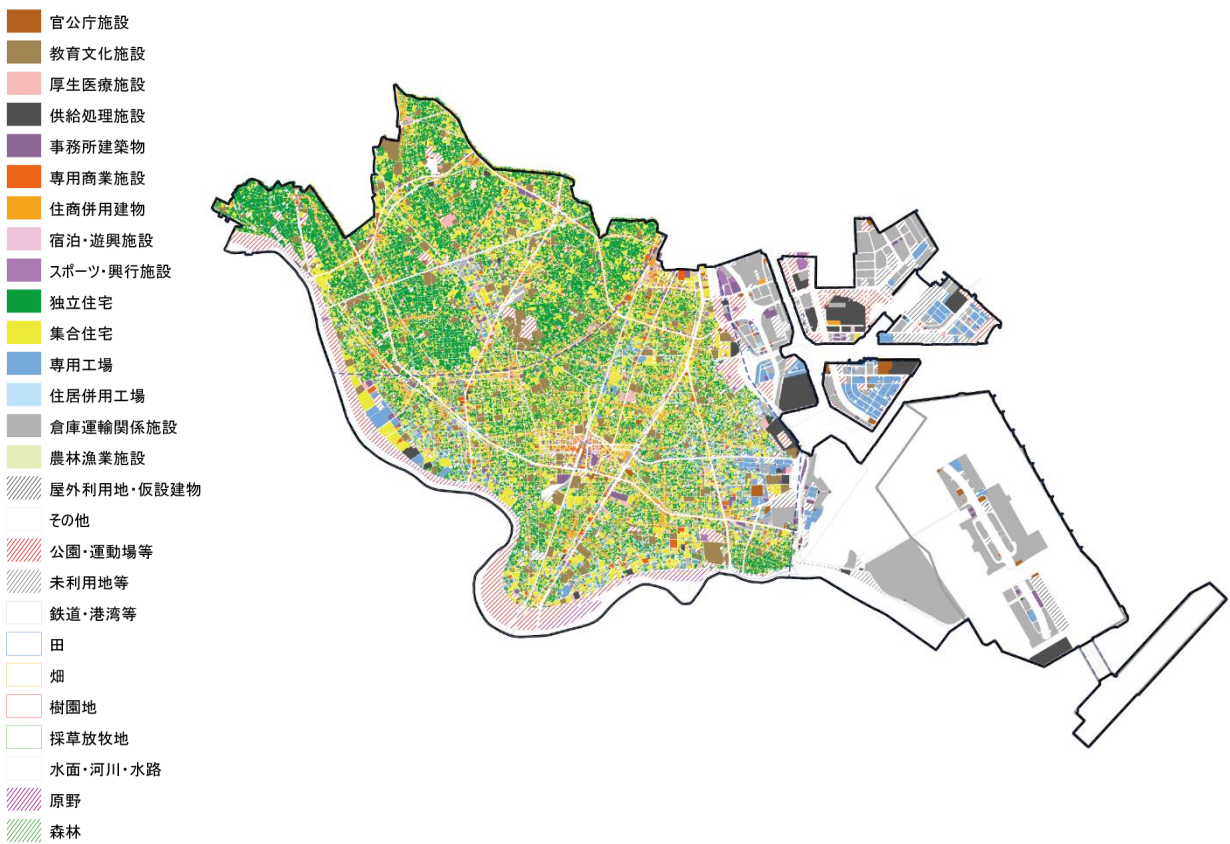


図 土地利用現況（平成 28 年度）

## (2) 各種データと地域特性の把握

### 1) 各データの分析

#### ■地形の変化

- ・大田区の地形は、大きく北西部の台地、中央部や多摩川沿いの低地、そして東京湾に面する湾岸エリア（埋立地）に区分でき、地形を活かした市街地形成により質の高い住宅地や産業・物流機能の集積といった地域の個性が育まれている。

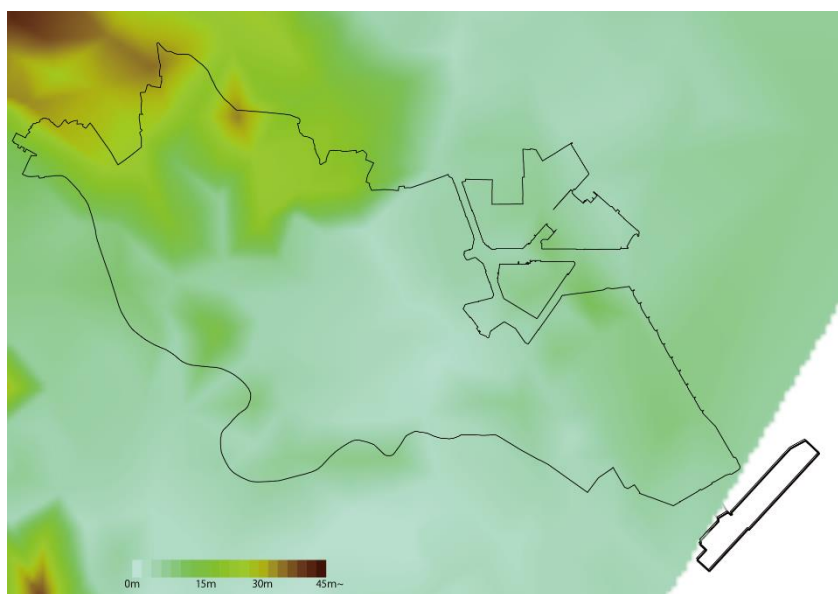


図 標高図

出典 国土地理院

#### ■工業系土地利用の変化

- ・工場等の集積地域においても、この10年間で住宅系などへの土地利用転換が見られる。
- ・特に、中央部の東京湾寄りの地域では、住宅系への転換率が高い地域がみられる。

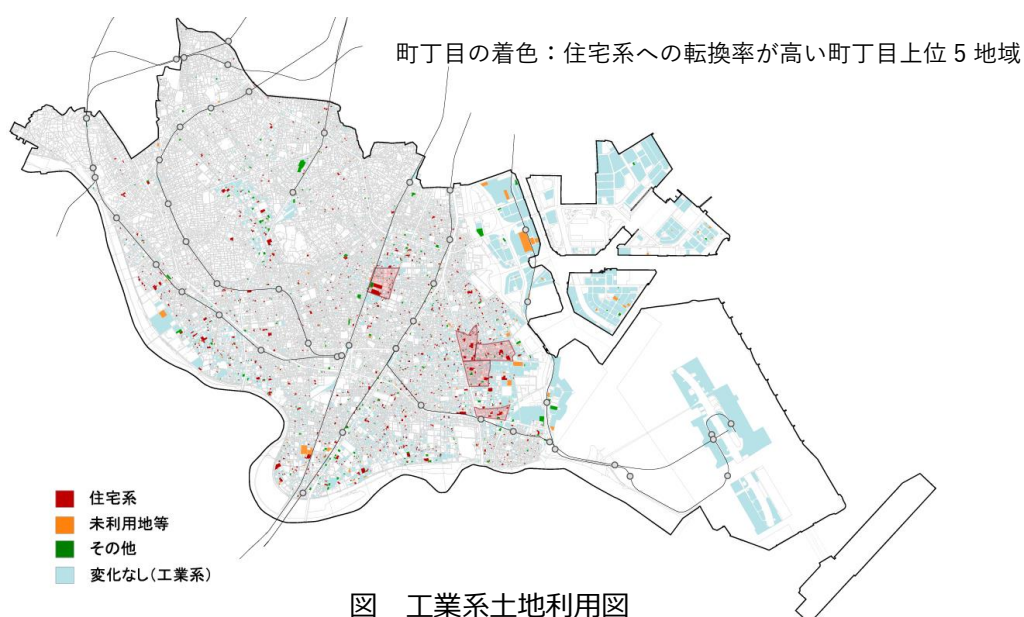


図 工業系土地利用図

出典 平成18年、28年土地利用現況調査

■昼夜間人口比率

- ・ 蒲田・大森駅周辺や糀谷・羽田地域、東急多摩川線沿線などでは昼夜間人口比率が100%を超える地区がみられるが、台地部においてはほとんどの地域が100%以下で昼間人口に対し夜間人口（定住人口）が多い。

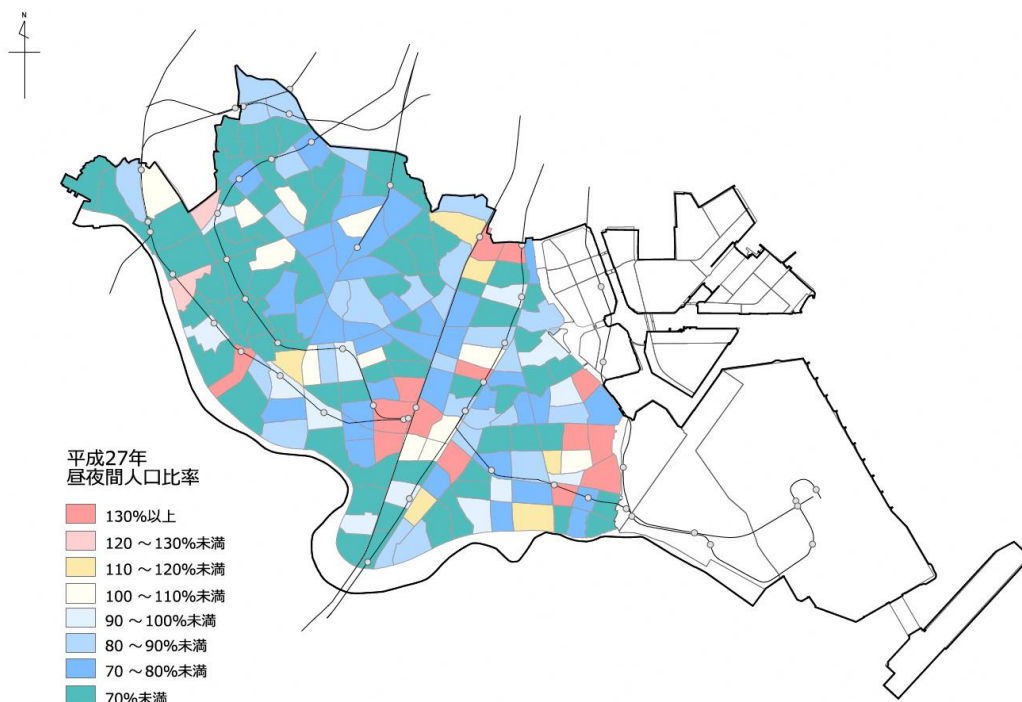
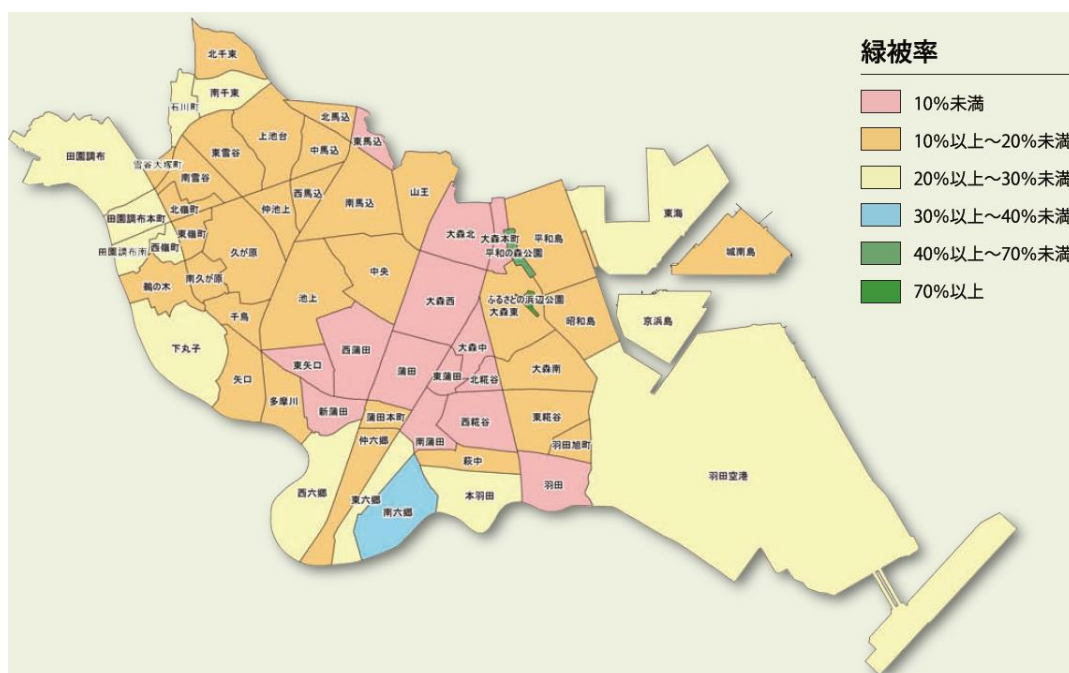


図 昼夜間人口比（平成 27 年）

出典 平成 27 年国勢調査

■緑被の状況

- ・ 中央部には、蒲田・大森周辺をはじめ緑被率が比較的低い地域が多く、台地部や臨海部の緑被率は比較的高い。



出典 平成 30 年度 大田区みどりの実態調査 概要版



■ 建物現況

- ・ 駅周辺及び幹線道路沿いにおいて中高層建物が集積している。  
台地部には低層の建物が立地し、中央部から東部にかけて中高層の建物が立地している場所がみられる。

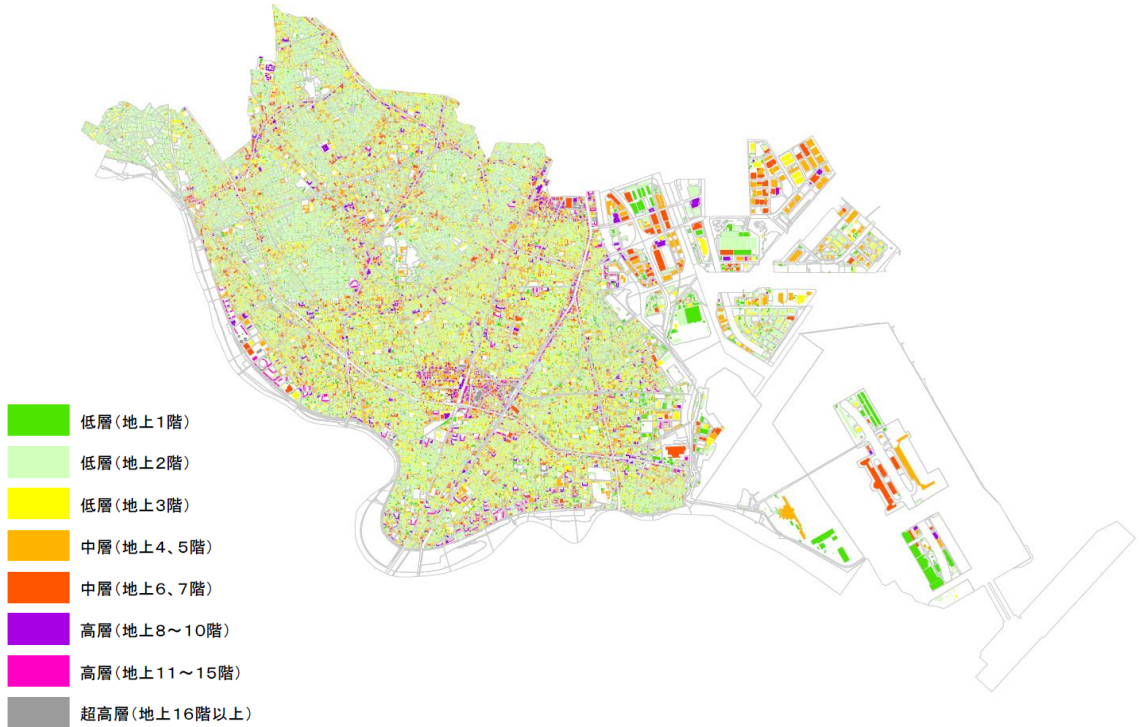


図 階数別建物現況 (平成 28 年)

出典 平成 28 年度土地利用現況調査

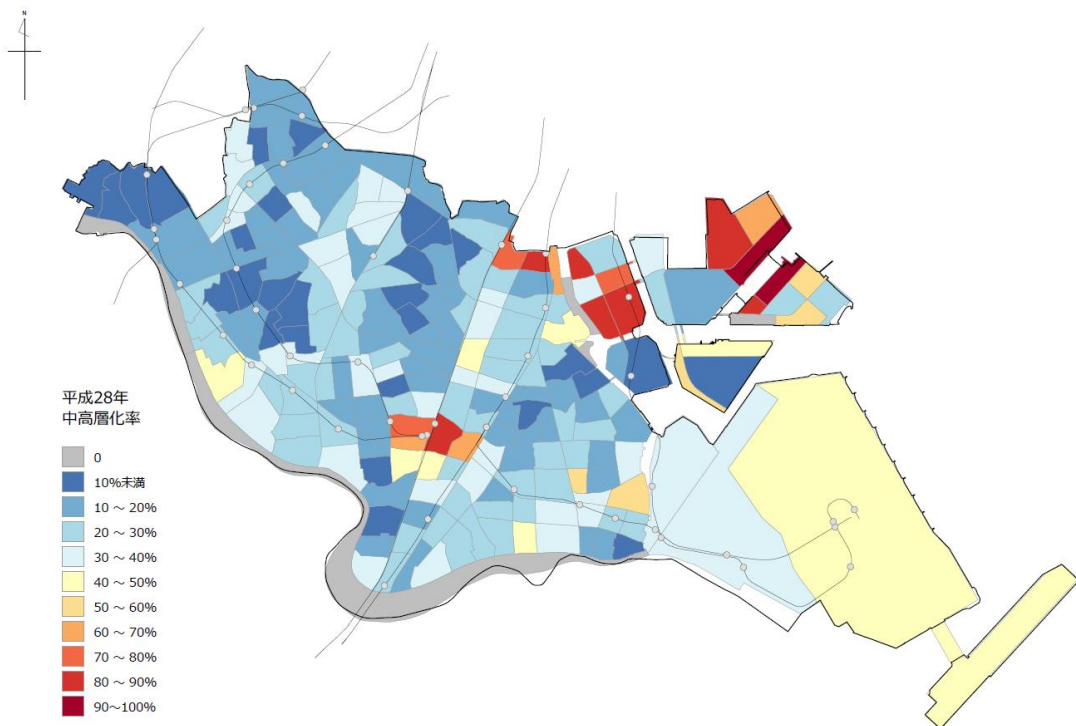


図 中高層化率 (平成 28 年)

出典 平成 28 年土地利用現況調査

## 2) 各種データから読み取る地域特性

区の北西部（台地部）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区の北西部（台地部）は、関東大震災後住宅化が進み、田園調布、雪谷、久が原、馬込など、比較的緑の多い住宅地となっている。</li> <li>・ 昼夜間人口比率では、夜間人口が多い傾向にあり質の高い住宅地が選ばれていると言える。</li> </ul>
区の中央部（多摩川沿い、東海道線沿い、糎谷・羽田地区）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区の中央部（多摩川沿い、東海道線沿い、糎谷・羽田地区）は、大正期以降、中小工場が進出し、低地部は住宅や工場が密集する住工混在地域を形成している。</li> <li>・ 主要鉄道駅周辺や鉄道沿線エリア、工場の集積地などでは昼夜間人口比率が高く、多様な都市活動が展開されている。</li> </ul>
区の東部（臨海部）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 区の東部（臨海部）は埋立地からなっており、空港をはじめトラックターミナルやコンテナふ頭、市場など物流施設のほか、工場団地、野鳥公園など都市機能施設が整備されている。</li> </ul>



土地利用誘導の方針を検討していく