

大田区都市計画マスタープラン改定作業

目次

都市計画マスタープランとは	3
1. 策定の目的と背景	4
2. 都市計画マスタープランが扱う内容	5
3. 構成	6
4. 目標	7
(1) 目標年次	7
(2) 将来人口の想定	7
・大田区の特性と課題	9
1. 大田区の特性	10
(1) 多面的な機能を担う都市・・・大田区	10
(2) 産業系の土地利用の変化	11
(3) 広域的にみた大田区の位置	11
(4) 歴史的にみた市街地の特性	11
(5) 子育て期の定住地としての大田区	13
(6) 産業都市としての大田区	14
(7) 都市構造の変化	15
2. 都市計画の課題	18
(1) 地域特性の多様性と快適で活力のある都市活動を支える都市構造の形成	18
(2) 工業系産業の操業環境の維持と活性化	18
(3) ネットワークを重視した都市交通体系の整備の必要性	18
(4) 安全性と優しさを備えたまちづくりの必要性	19
(5) 区民の暮らしを支える地域力	19
(6) 国際化に対応できる都市構造の形成	19
(7) 地域特性を踏まえた景観形成	20
(8) 環境問題の深刻化	20
・都市の将来像	21
1. 都市づくりの理念	22
(1) 都市づくりの理念	22
(2) 都市づくりの方向性	22
2. 都市構造	24
(1) 多様性のある地域が一体となった都市づくり	24
(2) 拠点等の配置とネットワーク	25
・部門別方針	29
1. 土地利用方針	30
2. 交通ネットワークの整備方針	31
3. 水と緑の整備方針	32
4. 安全・安心のまちづくり方針	33
5. ユニバーサルデザインのまちづくり方針	34
6. 住宅・住環境整備の方針	35
7. 産業のまちづくり方針	36
8. 景観のまちづくり方針	37
9. 環境のまちづくり方針	38

都市計画マスタープランとは

1. 策定の目的と背景

都市計画マスタープラン策定から10年が経過し、新たな大田区基本構想、おおた未来プラン10年が策定され、各分野の個別計画が策定されつつあります。

また、羽田空港の再拡張事業による国際化及び空港跡地利用など新たな課題、少子高齢化の進展、工場数の減少などの社会経済状況の変化に対応するため、都市計画マスタープランの改定を行います。

都市計画マスタープラン改定の背景となった事柄

社会動向の変化

- ・少子高齢化の進展
- ・工場数の減少など工業・産業分野の活力停滞
- ・地球環境問題への対応
- ・景観・緑、安全対策（防災・防犯）など生活空間の質の向上への期待の高まり
- ・羽田空港再拡張による国際化及び空港跡地利用

行政政策の方向性に対する考え方の変化

- ・区の最上位計画である新しい基本構想、基本計画での方向性を見直し（国際都市化と地域力に力点を置き始めた）
- ・空港臨海部の戦略的な土地利用・基盤整備の推進
- ・中心拠点である蒲田駅・大森駅周辺の整備の推進
- ・産業振興、景観・緑、住環境などへの取り組み強化

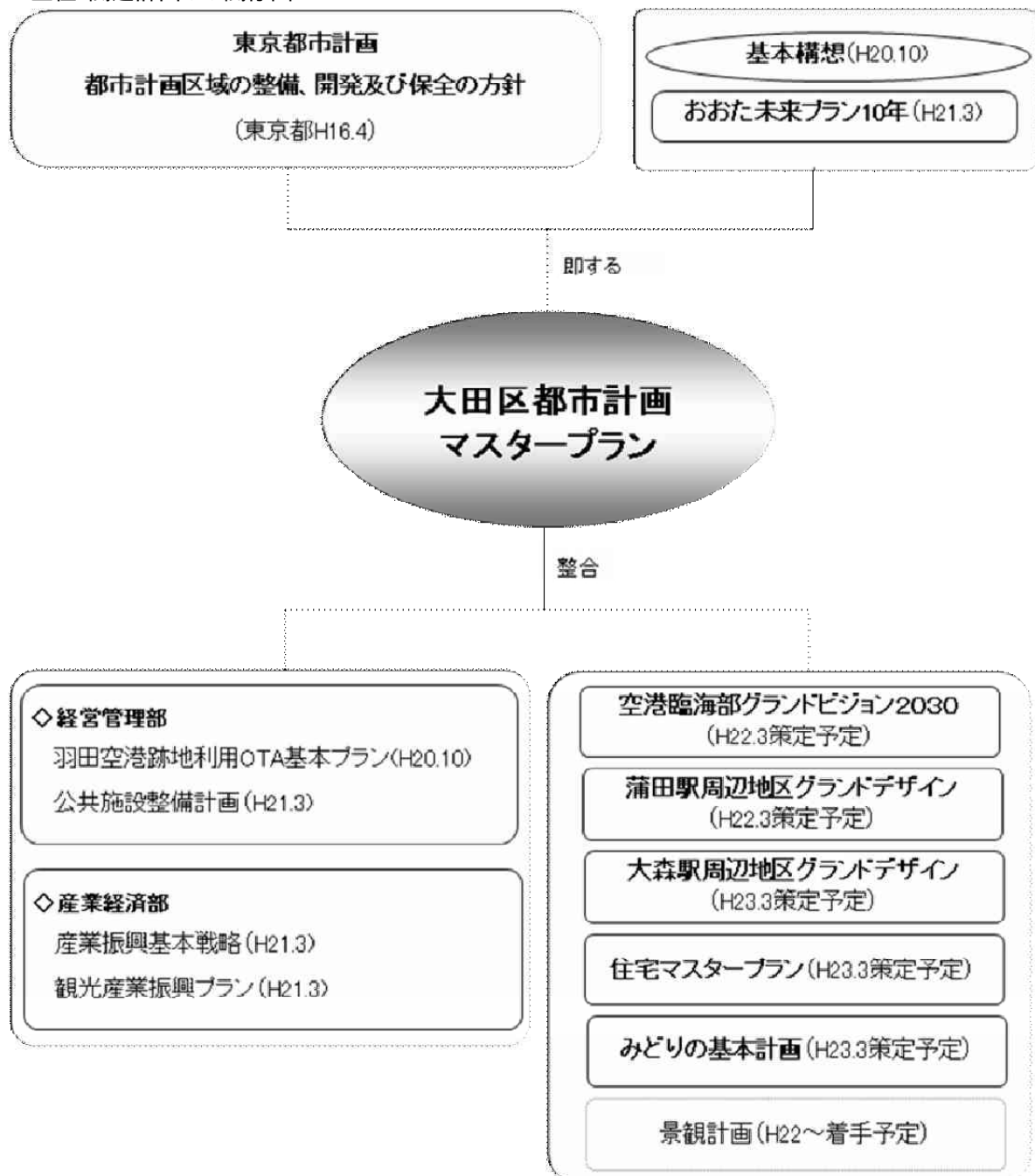
2. 都市計画マスタープランが扱う内容

まちづくりは、区民の生活全般に関わって、自分たちのまちをより良いものにしていくための区民と行政の取り組みを言います。

都市計画は、こうしたまちづくりの取り組みが目指すまちのあり方を具体化していくために、土地利用を規制、誘導したり、道路、公園などを整備する計画です。

都市計画マスタープランは、この都市計画を定める方針として、大田区基本構想やおおた未来プラン10年に即し、区民の意見を活かしながら定めるものです。このマスタープランでは、都市計画に関連する産業や福祉、環境、コミュニティなどの分野についても可能な範囲で取り上げ、区民生活全般をできるだけ包含した内容となるように努めました。

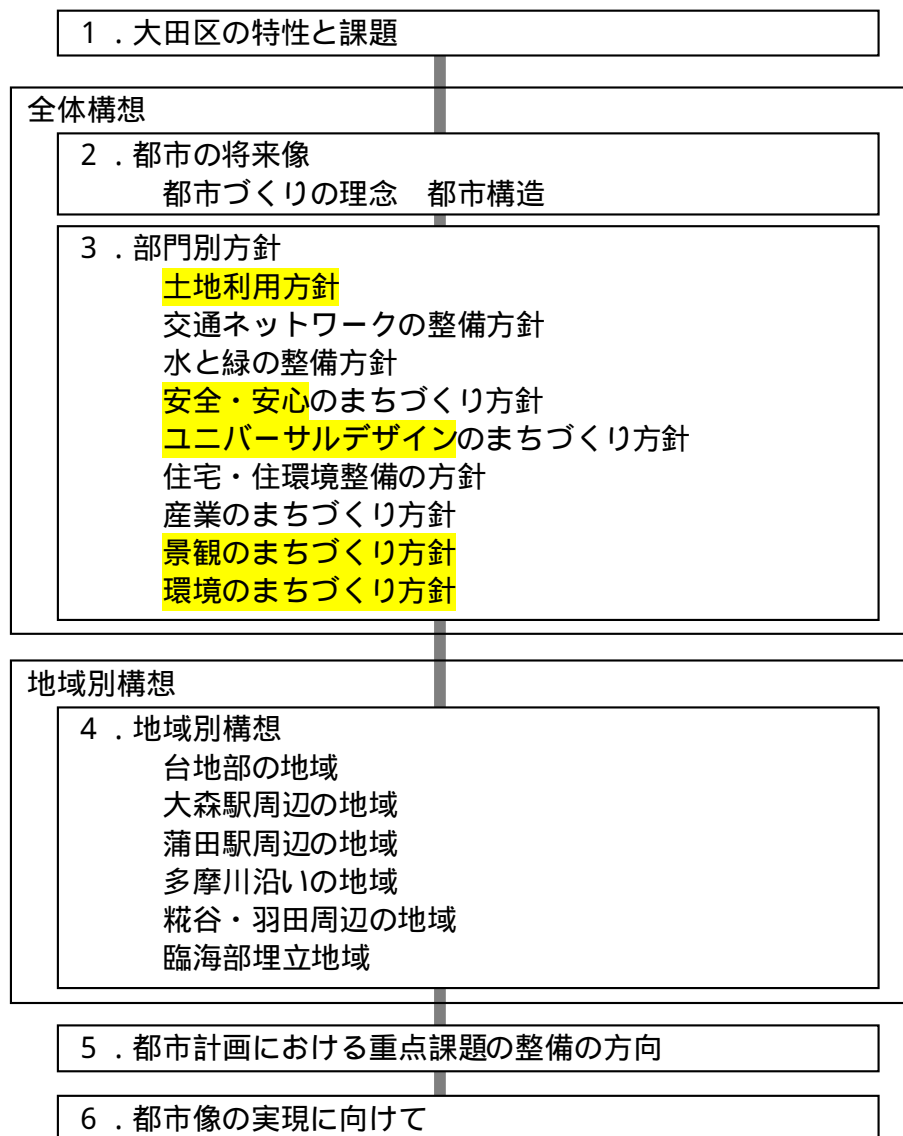
上位・関連計画との関係図



3. 構成

このマスタープランは、大田区全体について都市の将来像や理念、部門別の方針を示した「全体構想」、区内を6つに分けて地域別の整備方針を示す「地域別構想」、課題解決の緊急性や整備の優先性が高い重点課題の整備の方向を示す「都市計画における重点課題の整備の方向」、そして区民と行政が一体となってこれらの方針を実現化するための「都市像の実現に向けて」から構成されています。

計画の構成(案)



4. 目標

(1) 目標年次

この都市計画マスタープランは、概ね20年先の平成43年度を目標年次とします。

なお社会情勢の変化等により、必要に応じた見直しを図ります。

計 画 策 定：平成10年度（1998年度） 改 定 年 次：平成23年度（2011年度） 計画の目標年次：平成43年度（2031年度）
--

(2) 将来人口の想定

将来の人口を平成43年度、約70万人と想定します。

. 大田区の特徴と課題

1. 大田区の特性

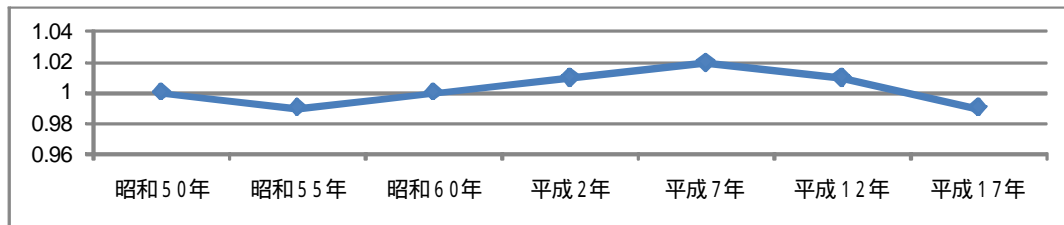
(1) 多面的な機能を担う都市・・・大田区

大田区は、首都圏でも早くから都市化が進んだ東京都心から川崎・横浜に至る連担した都市軸上にあります。この都市軸上の地域は、首都圏の中でも交通の利便性に優れるなど都市化の条件に恵まれていたため、広域的な交通や物流などの都市機能や文化・レクリエーション機能等の多様な機能が立地し、これまでの首都圏の発展の一翼を担ってきました。この都市軸上にある大田区の臨海部埋め立て地には、羽田空港や物流機能等が立地し、広域的な交通と物流の拠点性を持った地区を形成しています。

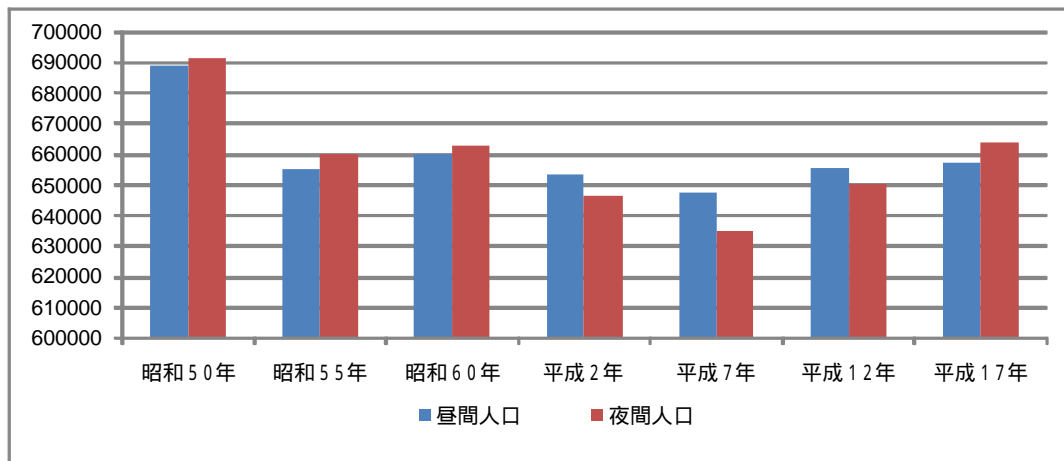
また、大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場の集まる地域であり、住宅と工場の混在した地域が広がっています。その一方で、台地部を中心に緑豊かで良好な住宅地が形成されています。

大田区は、このように広域的な拠点都市、工業都市、住宅都市として多くの顔を持ち、昼夜間人口の比率もほぼ等しい、職住のバランスのとれた都市です。

【資料】昼夜間人口比



【資料】昼間人口と夜間人口の推移



(2) 産業系の土地利用の変化

産業活動が活発であった時期を経て、近年は長期の経済や産業活動の低迷の時期を迎え、経済・産業界の変化が産業系の土地利用の面にも現れ始めています。臨海部埋立地では、企業の移転などの動きもみられ、今後土地利用が変化していく可能性があります。

(3) 広域的にみた大田区の位置

首都圏整備計画では、東京都心部の業務機能の集中抑制を行うと共に、東京近郊に業務核都市を形成して、首都圏における業務機能の分散立地を図り、分散ネットワーク型の地域構造を目指すこととしています。首都圏の将来の交通網としては、分散ネットワーク型の地域構造を支えるための都市高速交通網が構想されています。放射方向に比べて環状方向の整備が遅れていることから、環状方向の道路・公共交通体系の整備を重点的に行うこととしています。

大田区とその周辺地域については、これまで都心部を中心とする放射状の幹線道路や環状道路が地域の骨格を形成してきました。そして城南島二丁目と江東区若洲を結ぶ東京港臨海道路のうち、平成14年には城南島側の第一工区（臨海トンネル）が開通し、さらに平成22年5月には、若洲側の第二工区の開通が予定されており、臨海部における新しい道路網の骨格が形成されます。

東急線及びJR線の沿線地域から、羽田空港への鉄道アクセスを強化するために、東西方向の新しい軌道系交通軸の一つとして、新空港線「蒲蒲線」の実現に向けて区では取り組んでいます。

また、空の玄関口である羽田空港では、第4滑走路の建設や国際線ターミナルの拡充による機能拡充が進んでいます。海の玄関口である東京港湾においても、大型コンテナ船が利用できる埠頭整備などの港湾機能の拡充が進んでおり、大田区は首都圏における空と海と陸の交通結節点としての役割がさらに強まっています。

このように首都圏の構造が変化していく中で、大田区のおかれた位置は道路網や鉄道網の面だけでなく、空港や港湾機能等の面からみても、将来に向けて大きな発展の余地をもっているといえます。

(4) 歴史的にみた市街地の特性

ア．耕地整理にはじまる市街地の進展と個性ある住宅地の形成

大正時代から昭和初期にかけて、ほぼ全区域にわたって耕地整理が行われ、今日の市街地の基礎が形成されました。また、戦後の復興を目指して、大森駅の周辺や蒲田駅の周辺では戦災復興の土地区画整理事業が行われ、今日の大田区の都市基盤が整備されました。

このように、大田区は比較的早くから市街化が進み、都市の基盤となる道路は、耕地整理と戦災復興の土地区画整理事業で作られました。その後は、この道路を基盤として、徐々に市街地の改善が行われてきました。市街化の歴史の中では、着目すべき開発も行われています。その例として、大正時代につくられた、久が原など

に見られる良好な住宅地や、欧米の田園都市づくりに学んだ渋沢栄一が企画した「田園調布」があります。

また、馬込から山王の地域には、大正から昭和初期を中心に尾崎士郎や室生犀星をはじめ多数の作家や芸術家が住み、いつしか馬込文士村と称されるようになりました。

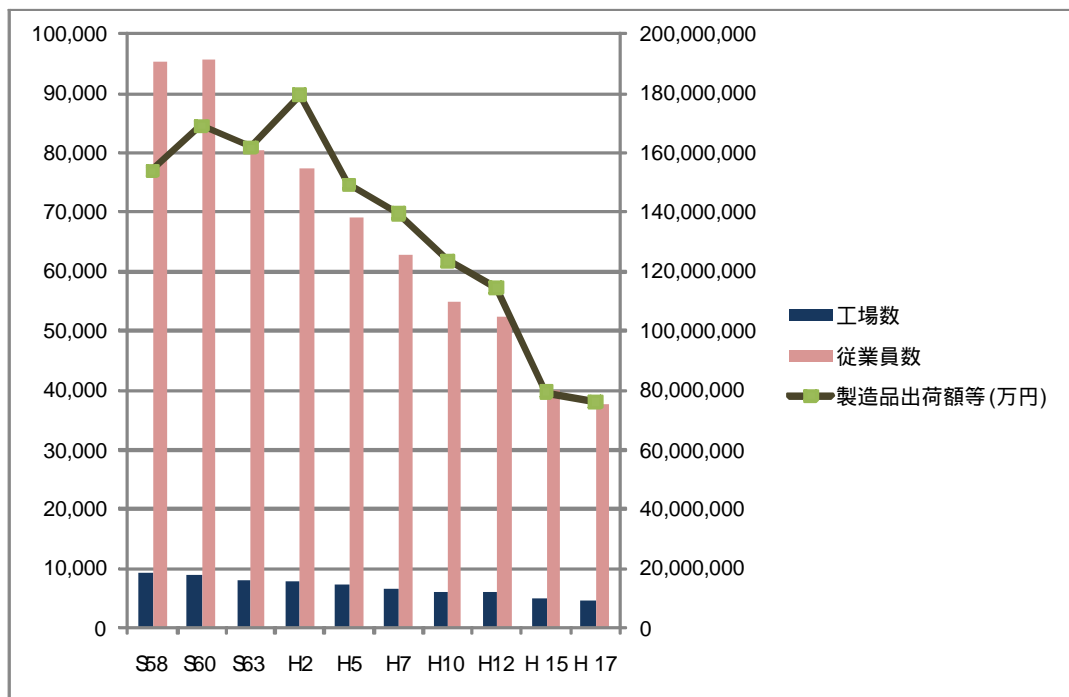
イ．木密密集市街地と住工混在地域の形成

関東大震災後、多摩川沿いの耕地整理地区内に工場の進出が始まりました。その後、機械金属工業を主体とする中小規模の工場が内陸部に拡大し、工場のまち大田の原型が作られました。こうした工場の進出が、住宅や商業等と混在した、いわゆる住工混在地域を形成してきました。

また、工場の進出とあわせて、昭和20年代の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、密集市街地が形成されました。

昭和40年代の後半からは産業公害の解消を目的とした住工分離策により、昭和島・京浜島・城南島の工業用地に約400社ほどの工場が移転し、工場の操業環境の確保と居住環境の改善を図ってきました。現在でも、工場は区内の広い範囲に立地し、特に多摩川沿いから蒲田、糎谷・羽田周辺にかけて、住工混在地域を形成しています。しかし、これらの地域においては、近年工場の減少・転出に伴い跡地にマンションが立地するなど、工場の操業環境の維持が難しくなりつつあります。

【資料】区内の工場、従業員数、製造品出荷額等の推移



ウ．埋立地の拡大と羽田空港の歴史

戦後の大田区の開発を支えた要因のひとつに埋立事業があげられます。天明年間(1781~89)に始まった埋立は、昭和30年代から本格化し、昭和42年には平和島(京浜2区)・昭和島(京浜3区)が、昭和54~62年には京浜島・城南島・大井ふ頭(東海)が大田区に編入され、市街地から移転した工場や流通施設、下水処理場、海上公園が立地しています。

羽田空港の歴史は、大正5年(1926)に羽田穴守町に日本飛行学校が設立されたことに始まります。昭和6年に逓信省により民間飛行場として開設され、同13年の拡張を経て、同20年には敗戦により米軍に接收されました。当時の鈴木町、穴守町の住民は飛行場拡張工事のために48時間以内に強制退去を命じられ、現羽田地区とその周辺に移住しました。昭和27年7月には飛行場が国に返還され、東京国際空港として再出発をしました。そして、昭和53年5月に新東京国際空港(成田)の開港により、中華航空を除く全ての国際線が成田に移るまで、日本の玄関口としてその役割を果たしました。その後は航空機の騒音被害の軽減と需要拡大に対応するため、昭和59年から沖合展開事業による空港の拡張が行われ、平成9年3月の新C滑走路供用開始により、24時間利用が可能となりました。その後、航空需要の増加等によって、平成19年より再拡張国際化に向けた工事に着手し、平成22年10月には4本目の滑走路が供用開始になるとともに、国際線旅客ターミナルや国際線貨物ターミナル等の整備により、国際定期便の就航が予定されています。

エ．都市構造上の転換期

近年、大規模工場の移転により跡地が生まれており、既に市街地が形成され、新しい土地利用の展開の場が限定されている大田区にあっては、これらの跡地は貴重であり、規制市街地の改善や再整備など、新しい発展のための大きな要素となっています。

一方、製造業や流通業等の産業の場として造成された臨海部埋立地においても、流通・業務系を含む多様な土地利用への要求が高まりつつあり、産業構造の変化を踏まえ、今後の適正な土地利用の検討が必要な時期を迎えています。

大田区の市街地はそれぞれ特徴のある歴史的な形成過程があり、その上に近年の社会動向・産業動向の変化がこれらの市街地に影響を与えています。こうした土地利用の動きをとらえて、都市全体の構造をいかに改善・再編していくかという点で、大きな転換期にさしかかっているといえます。

(5) 子育て期の定住地としての大田区

大田区の総人口は、国勢調査によると平成7年の63.6万人を底に増加傾向に転じ、平成17年には昭和60年の総人口と同程度である66.5万人まで回復しました。住民基本台帳により最新のデータをみると、平成21年10月現在は67.5万人(外国人登録人口含むと69.4万人)となっています。

世帯数は一貫して増加しており国勢調査によると平成17年は31.6万世帯、住民基本台帳による平成21年10月現在は34.5万世帯となっています。

一方、1世帯当たりの世帯人員は一貫して減少傾向にあり、国勢調査によると平成17年は2.12人、住民基本台帳による平成21年10月現在は2.00人となっています。

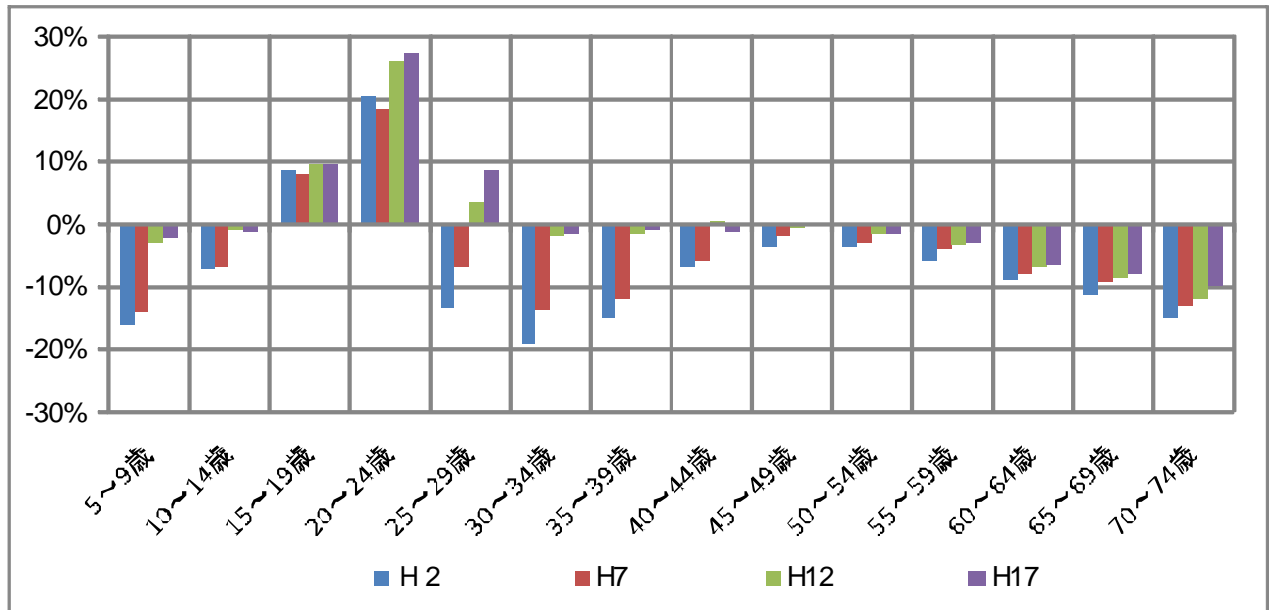
これらのことから、人口、世帯は増加傾向にあるものの、世帯人員は減少傾向にあり、世帯の小規模化が進んでいると考えられます。

大田区の人口増の要因は、転入超過による社会増となっています。

また、5歳階級別人口のコーホートで推移をみると、年齢層が15～29歳の世代の転入超過が平成12年以降大幅に増加すると同時に、親と子世帯を形成していると考えられる14歳までの世帯(子)と30～49歳世帯(親)の転出に歯止めがかかっていることが伺えます。

これらのことから、従来からの若年世帯の社会人スタート地点としての位置づけの他に、子育て期の定住地として大田区を選ぶ世帯が増えてきていることが推測されます。

【資料】5歳階級別人口コーホートの増減

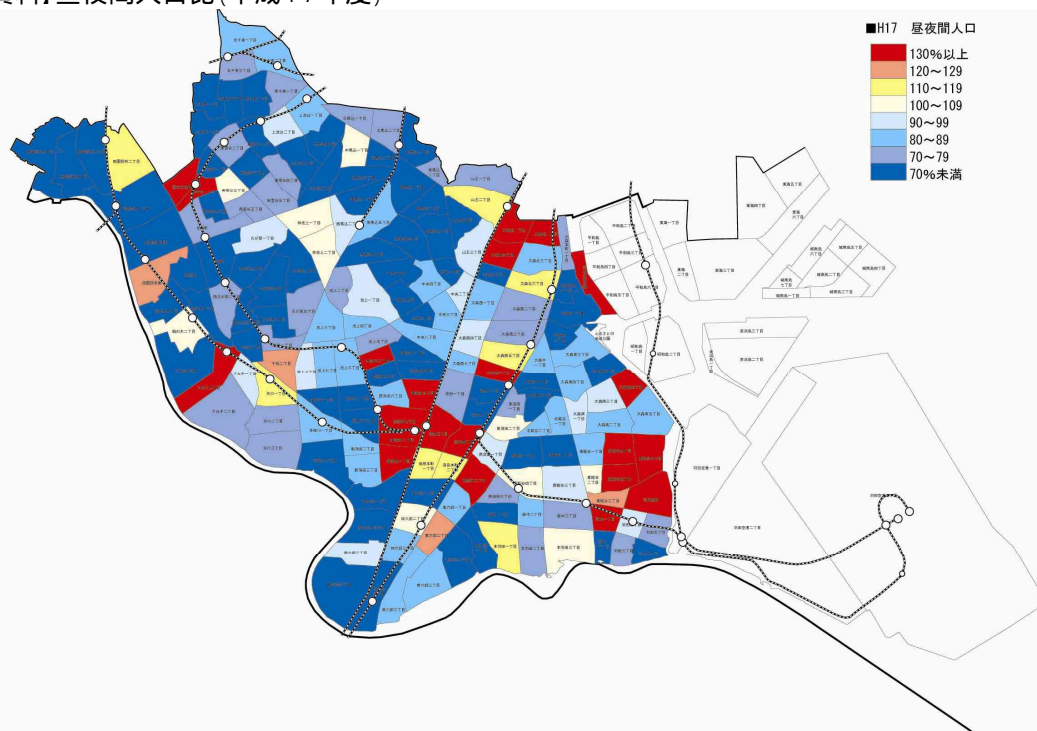


(6) 産業都市としての大田区

大田区は人口が増加傾向にあるものの、昼間人口指数が平成12年の101から平成17年の99.0へ減少傾向にあり、区の活力は低下の兆しが見られます。

町丁目ごとに昼夜間人口比の推移をみると、平成12年から平成17年の5年間で、蒲田駅周辺、大森駅周辺、糎谷・羽田地区への昼間人口の集中傾向が強まり、その他の地域ではベッドタウン化が進んでいます。

【資料】昼夜間人口比(平成17年度)



平成12年から17年の昼夜間人口比の変化をみると、蒲田駅周辺では、平成12年から17年の5年間で昼間人口が増加に転じた丁目がいくつか存在します。その背景として駅周辺の商業系用途の増加があります。

蒲田駅周辺には商業系用途が10%を超える丁目が多く、他地域に比べて商業系用途の集積が進んでいます。大企業のオフィス移転等もあり、商業核としての機能拡大が進んでいます。

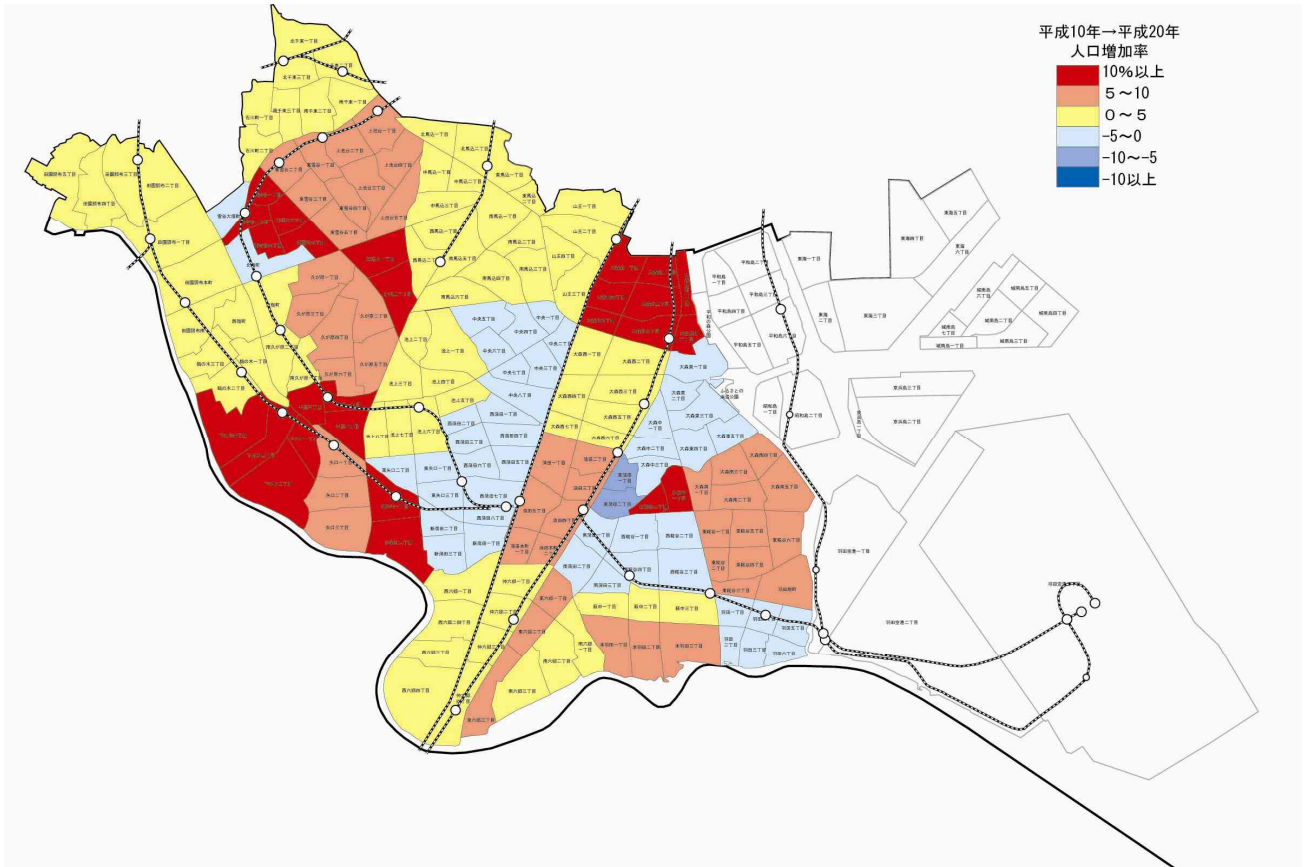
大森駅周辺では、山王2丁目などで昼間人口が減っているなど、活力停滞の傾向が見られますが、大森北二丁目の工場が商業施設に変わるなど、商業集積も進み、総合的には横ばい傾向にあると思われます。

糞谷・羽田周辺では、区内で最も工業系用途が集積しているエリアですが、工業専用地域の工場等は維持されているものの、大森南等の周辺地区の工業は減少傾向にあり、規模を縮小しながらの工業の維持がなされています。

(7) 都市構造の変化

大田区全体としては人口が増加傾向にあるものの、地域により人口が減少したところもあります。平成10年から20年の10年間で、田園調布・洗足周辺の台地部の地域、大森地域、下丸子・六郷周辺の多摩川地域で人口が増加したのに対し、蒲田地域で人口が減少しました。また、糞谷・羽田地域は、場所により増減が分かれています。

【資料】平成10年から平成20年の10年間の人口増加率



人口増減と土地利用の動向について大田区全体をみると、以下のことが伺えます。

大規模な土地利用転換によりファミリー世帯が転入した地域

10年間で人口が5%以上増加した地域についてみると、台地部、大森、多摩川などに多い人口増加地域には、工業系用地率の高い(過去高かった)エリアが多い、集合住宅床面積の増加が50%以上のエリアが多い、子ども率が比較的多い、高齢化率は平均値、あるいはそれ以下といった特徴があります。

これらの地域では、工業用地が集合住宅に転用された結果、ファミリー層を主体とした人口増加傾向が見られたものと考えられます。

多様な用途が密集し、弾力的な土地活用が難しい地域

人口減少地域は、主にJR線西側、及び京急線東側に位置していますが、これらの地域には、「少子高齢化」状態を示している、戸建て住宅や併用住宅が多く、多様な土地利用状況がされている、敷地規模が小さく、「密集地域」となっている、集合住宅や戸建て住宅の床面積は、微増傾向であるといった特徴があります。

この地域においては、多様な用途が集積する上に、密集地という課題も抱えつつ住宅の更新等が進まないことで、子育て世帯が流出し、高齢者が取り残されているのではないかと推測します。

利便性を活かした土地利用が進むものの、人口構造がアンバランスな地域

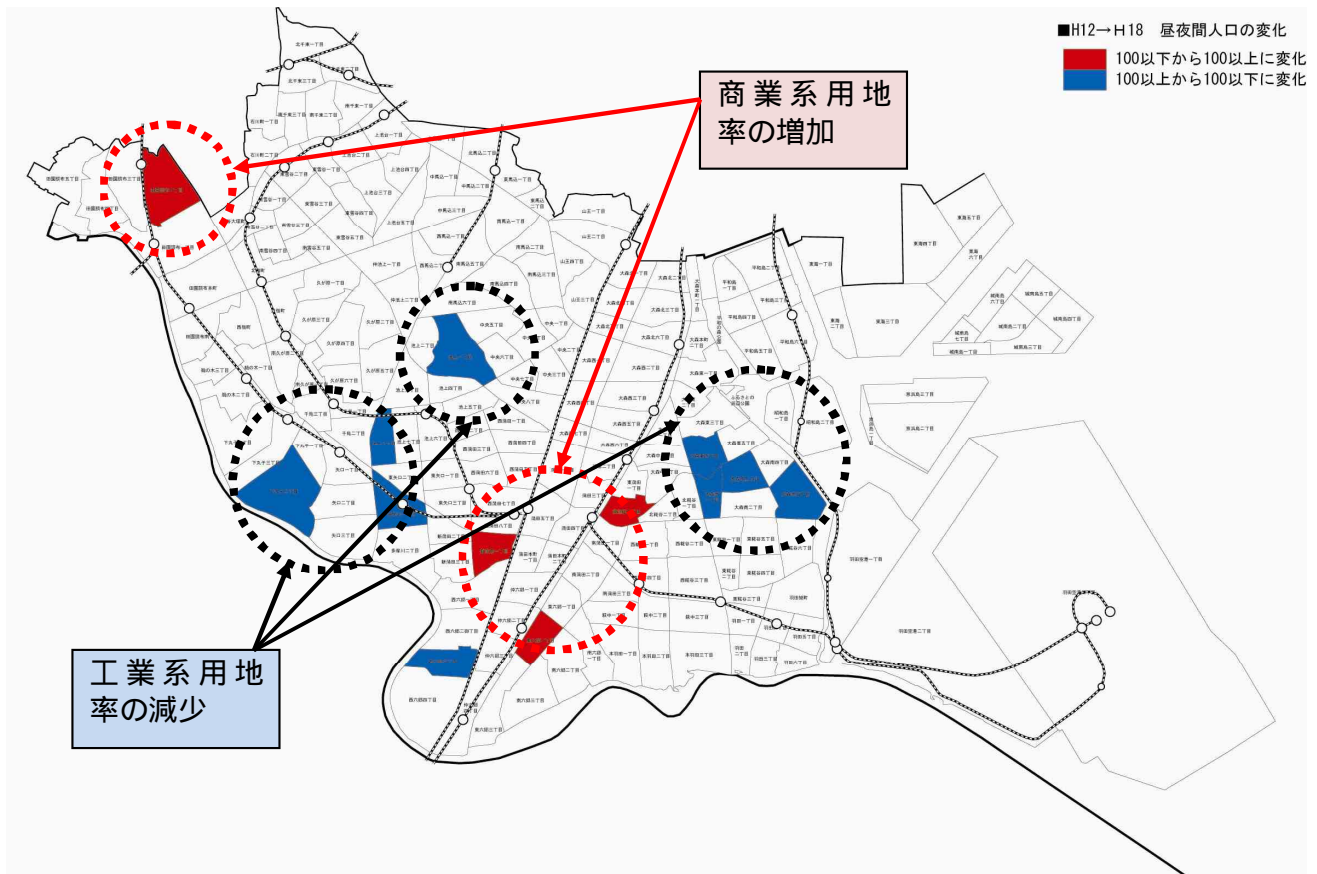
蒲田1～5丁目は、この10年間で大幅に人口が増加したものの、他の地域と異なり年少人口は減少している、高齢化率は平均値、集合住宅の床面積の伸びが大きい、といった特徴があります。

このエリアは、過去に密集地域であったものの、補助27号の道路整備が進んだ結果、道路沿道を中心に建て替えが進み、集合住宅が供給されたと想定されます。道路整備の効果が人口増加に表れた地区といえます。

しかし一方で、2駅を利用可能という交通利便性の魅力の高い土地柄のため、単身世帯が大量に転入したことにより、人口は増加したものの、子どもが少なくなったものと想定されます。

人口は増えても人口構造はアンバランスであることから、将来的には人口構造のバランスの取れる土地利用へと誘導していくことが求められると思われま

【資料】昼夜間人口の増減と、土地利用動向の特徴



2. 都市計画の課題

前節「2. 大田区の特性」から、大田区は工業や商業を主体とした産業都市的な特性から、住宅を主体とした都市に移行しつつあると考えられます。

産業都市という大田区の特性を維持するためには、都市構造や土地利用、産業を維持・発展させるための施策を検討していくことが必要であると考えられます。

大田区の特徴を踏まえ、今後の都市づくりの課題を以下の8点にまとめました。

(1) 地域特性の多様性と快適で活力のある都市活動を支える都市構造の形成

区内の土地利用や人口構造の変化により、蒲田や大森といった商業業務機能の集積地、糎谷・羽田といった工業機能の集積地、臨海部の羽田空港や東京港湾といった物流の拠点など、地域によって産業集積の特徴が明確になりつつあります。これらの産業が活動しやすい環境を整え、活力のある都市活動を維持することが課題となります。

また住宅地においても、人口構造の変化等に対応しつつ住環境の向上を図り、生き生きとした住宅地を形成していくことが課題となります。

さらに特色のある各地を道路・交通ネットワークで結び、それぞれの地域の活力が他地域へ相乗効果が生まれるような都市構造を形成していくことが課題となります。

(2) 工業系産業の操業環境の維持と活性化

臨海部埋立地の工業地では、羽田空港や東京港湾の国際化の進展により、増々流通業務の需要が高まることが想定されます。

一方、内陸部の工業地域では、工場の移転した跡地にマンション等の立地がみられ、工場の操業環境の維持に影響が出てきています。

産業のまちづくりを目指す大田区にとって、工場の操業環境を維持・発展させるための仕組みづくりや、工場跡地にマンションではなく工場等の産業を誘致し、産業の活性化を図ることが課題となります。

(3) ネットワークを重視した都市交通体系の整備の必要性

区内には、東京の骨格を形成する幹線道路網や鉄道網によって、交通のネットワークができあがっています。しかし、内陸部と臨海部埋立地との連絡の不足といった問題や、きめ細やかな交通網の整備については未だ十分とはいえません。道路網は、放射、環状の幹線道路が8割方整備され、補助幹線道路の整備の推進が今後の課題となります。補助幹線道路は、日常生活に密接な係わりをもつ道路であることから、道路網の整備のみならず、地区のまちづくりと一体的な整備が望まれます。

また、自動車の通行を主体とする効率性を優先した従来の道路の考え方を転換し、歩行者の安全面や福祉、環境面に配慮し、安全性と快適性を重視する道路の整備が必要とされています。

鉄道網については、JR蒲田駅と京急蒲田駅が離れているため、相互の利用が不便であるとともに、内陸部から埋立地への交通が限られているため、通勤や余暇活動に不便な状況にあります。また、臨海部埋立地は羽田空港の国際化や24時間化等により、今後の発展が期待されており、区全体にも大きな影響を及ぼすと予想されます。このため、これらの臨海部埋立地と既成市街地を結ぶきめ細かい公共交通網の構築が求められています。

(4) 安全性と優しさを備えたまちづくりの必要性

既成市街地の多くは建物が密集しているため、災害に対して脆弱な構造を持っています。この10年間で大森・北糞谷、大森中、西蒲田・蒲田等の地域で防災への取り組みが行われ、多くの地域で危険性が低くなるなど、一定の成果が上がっています。

しかし、区には災害時に危険な密集した市街地がまだ残っており、今後も都市防災について、総合的な視点から、安心して生活できるまちづくりを行っていくことが課題となっています。

高齢者や障がい者の社会進出等福祉への配慮は、これからのまちづくりを考える上でより大きな要素となります。これまで、障がい者等によるまち点検によりバリアフリーに配慮したまちづくりが行われてきましたが、今後も、高齢者や障がい者だけでなく、子どもや地域の誰もが安心して生活・行動できるユニバーサルデザインの視点に基づく都市環境づくりが望まれます。

また、駅周辺や商店街での自転車の駐輪や商品の道路上の占有が大きな障害となっています。今後も引き続き、利用者のマナー等の向上に区民とともに取り組んでいく必要があります。

(5) 区民の暮らしを支える地域力

地域で過ごす時間の長い高齢者世代の増加や、大規模土地利用転換によるマンション立地による子育て世代の大幅な増加などにより、区内各地域の昼間人口像や夜間人口像は、ますます多様化の傾向にあります。

地域の暮らしを支える都市施設に対するニーズも多様化しつつあり、きめ細やかにニーズに対応し暮らしやすい街とするためには、都市施設の整備にあたっては、地域の居住者の意向や協力が今まで以上に必要となってきます。

これらのことから、地域の意向や協力が十分に得られるまちづくりを展開していくことが課題となります。

(6) 国際化に対応できる都市構造の形成

羽田空港の国際線乗り入れの拡大や、東京港湾のバース等、臨海部においては諸外国との交流や物流がますます盛んになります。諸外国との交流拠点が区内にある立地を活かし、商業や業務、工業、物流などの区内の既存産業がより発展するよう、諸産業の利便性の向上が図られるような都市構造の形成が課題となります。

(7) 地域特性を踏まえた景観形成

近年、地域の歴史文化や特色への関心が高まってきており、都市計画の分野でも平成16年の景観法の制定などにより、地域特性を生かしたまちづくりや景観形成の機運が高まってきています。従来からのまちづくりに加えて、景観形成の視点からまちづくりを進めていくことが課題となります。

(8) 環境問題の深刻化

平成20年に策定された東京都環境基本計画によると、大田区都市計画マスタープランが策定された平成10年以後、環境問題はより深刻な状況を迎えているという認識であり、気候変動の危機への対応、環境汚染への対応、豊かな緑と水辺空間の回復が課題であるとしています。

大田区は区域の大部分が既に市街地となっているほか多摩川や臨海部に接しており、気候変動による水害を受けやすい環境にあるほか、国道357号や放射17号（産業道路）を始めとする首都圏の骨格的な道路網が区内を縦断しており、排気ガス等による大気汚染を受けやすい環境にあります。

東京の環境問題の軽減を図るため、区においても気候変動の危機への対応、環境汚染への対応、豊かな緑と水辺空間の回復に取り組んでいくことが課題となります。

. 都市の将来像

1. 都市づくりの理念

(1) 都市づくりの理念

(後日検討)

(2) 都市づくりの方向性

大田区の現況と課題を受け、次のような都市づくりの方向性を設定します。

連続性のあるまち

大田区は、住宅を主体とした台地部から、大森、蒲田を中心とする商業業務の集積地、多摩川沿いや糞谷・羽田の工業業務が集積する地域、臨海部の物流や大規模工場が集積する地域が隣接しており、それぞれ特徴のある地域がお互いに連携し発展が図られるような、連続性のあるまちづくりを進めていきます。

ア. 多様性があり、快適で活力のあるまちづくり

東京国際空港という「空の顔」、臨海部埋立地の港湾機能という「海の顔」、多摩川という「川の顔」をはじめ、緑豊かな住宅地や町工場に隣接した住宅地などの「住まいの顔」、駅前の商業業務地区や地域の商店街、町工場や流通機能などの「産業の顔」そして、歴史や文化を持つ貝塚や社寺仏閣等の「歴史と文化の顔」など、大田区は東京の縮図ともいえる多様性を持つ都市です。

それぞれの地域の個性を活かし、それぞれの「顔」の特色をより深めたまちづくりを進めつつ、快適で活力が生まれるよう、また、居住者にとってもその地域を訪れる人々にとっても、魅力的と感じるようなまちづくりを進めていきます。

イ. 空港や港湾を活かしたまちづくり

羽田空港や臨海部埋め立て地の港湾物流機能などの広域的な拠点、及びこれらを結ぶ鉄道、モノレール、国道357号や放射17号(産業道路)、環状7・8号線などの動脈があり、東京の広域機能の一翼を担っています。羽田空港の国際化や港湾機能の高度化により、外国からの人や物の流れもさらに増加していくため、臨海地域をさらに発展させるとともに、内陸部の産業振興の一端となるよう、内陸部とのネットワークを強化するまちづくりを進めていきます。

ものづくり産業と生活が共存するまちづくり

大田区の工業は、戦前・戦後を通じて日本の工業の成長に大きく貢献してきました。特に機械金属工業を主体とする製造部門では、国内でも有数な高度な技術と工業の集まる地域とされ、ナショナルテクノポリスとして日本のハイテク産業を支えてきました。

特に内陸部の工場は、工作機械や産業用ロボットなどの高精度な資本財の生産に関わる「多品種、少量、短納期」を売りにする中小工場が多く、狭い工場内でもで

きる「高精度、高密度」な仕事を得意とし、それぞれが専門化した技術を持ち寄って仕事をする生産ネットワークが形成されています。

社会経済的に大きな変化の時期を迎え、これらの産業の活力を維持し、発展させていくことは産業分野のみならず、区民生活及び区政の発展にとって大きな課題となっています。

このために区民の生活様式や社会構造の変化に合わせた産業環境の創造を図り、生活と産業が共存するまちづくりを進めていきます。

安心とやさしさのあるまちづくり

平成7年の阪神大震災以降、日本各地において大規模な地震による被害が発生し、災害からの安全性や区民の誰もが安全で快適に生活のできる環境の確保は、今後もまちづくりの重要な視点となります。

このため、都市防災や生活環境面についてユニバーサルデザインの視点から、高齢者や障がい者をはじめとした、地域のだれもが安心して生活・行動できる都市環境づくりを目指していきます。

地域の特性を活かした景観づくり

道路や都市施設の整備等、公共施設の整備の際には、「空の顔」「海の顔」「川の顔」「住まいの顔」「産業の顔」「歴史と文化の顔」など、それぞれの地域の個性を活かした景観形成に努め、周辺の景観の向上に寄与するような都市空間づくりを目指します。また、景観形成を通じて居住者にとってもその地域を訪れる人々にとっても、魅力的と感ずるようなまちづくりを進めていきます。

地球環境に配慮した都市づくり

温暖化による気候変動の危険性はますます高まっており、温暖化や大気汚染の原因となるCO₂などの環境負荷の軽減や、大気汚染やヒートアイランド現象を緩和する緑空間の維持保全などが、都市づくりにおいても重要な視点となります。

このため、CO₂等の環境負荷の軽減を図り地球環境に配慮した都市施設の整備や都市空間づくりを目指していきます。

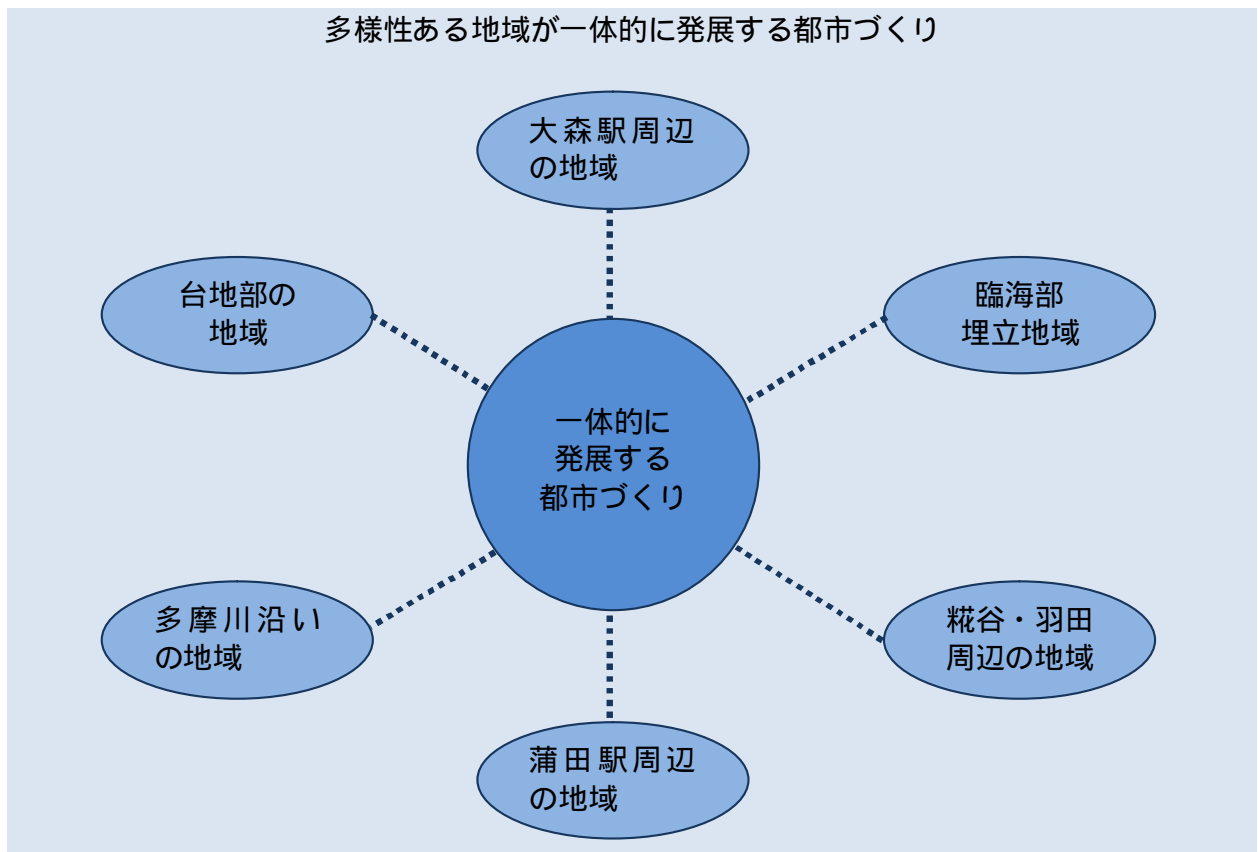
2. 都市構造

(1) 多様性のある地域が一体となった都市づくり

空の玄関口である羽田空港や、工場・流通・港湾などの産業の場、そして緑豊かな住宅地など、多様な土地利用を生かした地域が一体的に発展する都市づくりを目指します。

緑豊かで良好な住環境を持つまちを目指す「台地部の地域」
 住環境と産業が調和した、歴史と文化のかがりがただよう中心拠点としてのまちを目指す「大森駅周辺の地域」
 交通の利便性を生かした賑わいのある商業業務の拠点としてのまちを目指す「蒲田駅周辺の地域」
 水辺の環境を生かしたにぎわいのある商業業務の拠点としてのまちを目指す「多摩川沿いの地域」
 空港の玄関口にふさわしい活力にあふれ、災害に対しても安全なまちを目指す「糎谷・羽田周辺地区の地域」
 新しい都市の魅力と活力を創造するまちを目指す「臨海部埋立地域」

このような6つの地域の特徴を活かし、便利で快適な都市づくりを目指します。



(2) 拠点等の配置とネットワーク

都市構造では次のような主要な拠点とネットワークを設定します。

< 主要な拠点等の配置 >

中心拠点

交通の主要な結節機能を有し、商業業務や情報、文化などの多様な都市のサービス機能の維持、集積を図っていく蒲田駅及び大森駅周辺、また、産業支援・文化交流を中心とした業務機能の集積を図っていく羽田空港とその周辺地区を、中心拠点として位置付けます。

地域のまちづくり拠点

区内の各地域において、私鉄などの主要駅の周辺で商業機能の集積があり、生活を支える公共サービス機能の集積を図る地区を、地域のまちづくり拠点として位置付けます。

地区の生活拠点

地域のまちづくり拠点以外の私鉄駅の周辺や、商店街の形成されている地区を、地区の生活拠点として整備をはかります。

歴史、文化の拠点

大森貝塚や馬込文士村、本門寺、そして区民ホールなどを、歴史、文化の拠点として位置付けます。

水と緑の拠点

平和の森公園、大井埠頭中央海浜公園、東京湾野鳥公園、城南島海浜公園、京浜島つばさ公園、洗足公園、空港跡地の公園緑地、大森ふるさとの浜辺公園、田園調布せせらぎ公園、東工大周辺、東調布公園付近、本門寺付近、蒲田駅周辺、森が崎公園周辺等を水と緑の拠点として位置付けます。

スポーツ・レクリエーションの拠点

平和島公園、平和の森公園、萩中公園、東調布公園、多摩川緑地公園などをスポーツ・レクリエーション機能を備えた拠点として位置付け、特に大田区体育館を区民のスポーツ活動を支える情報の受発信等新しい時代に対応できる主要拠点として位置付けます。

主要な拠点等を結ぶネットワーク

道路・交通網ネットワーク

円滑な交通の流れを確保し、都市の骨格を形成する幹線道路と、これを補完する補助幹線道路や身近な生活道路の整備や、内陸部と臨海部埋立地との接続性の向上や、東西方向の利便性を高めるよう公共交通を適切に配置し、安全で快適な道路・交通網のネットワークを形成します。

水と緑のネットワーク

東京湾や多摩川及び中小河川をはじめとする水辺や、多摩川沿いなどの緑、そして池上本門寺、亀甲山古墳等の地域の個性ある緑を活かした、水と緑のネットワークを形成します。

主要な拠点等の配置とネットワーク図



. 部門別方針

1. 土地利用方針

【将来の目標】

- ・ **工業**を活性化するための土地利用、居住の場と操業の場が共存する土地利用、中心商業地や地域商店街などの特性に応じた活発な商業活動が展開できる土地利用など、多様な土地利用の特性を活かし、新しい時代に向けた活力ある都市を目指します。
- ・ 十分な道路基盤と、ゆったりとしたオープンスペースや緑を持つ、うるおいのある都市を目指します。
- ・ 良好な低層住宅地をはじめ、中層や低層の建物が組み合わされた住宅地、住宅と工業の共存する市街地など、それぞれの特性にあった住環境が確保された都市を目指します。

【体系】

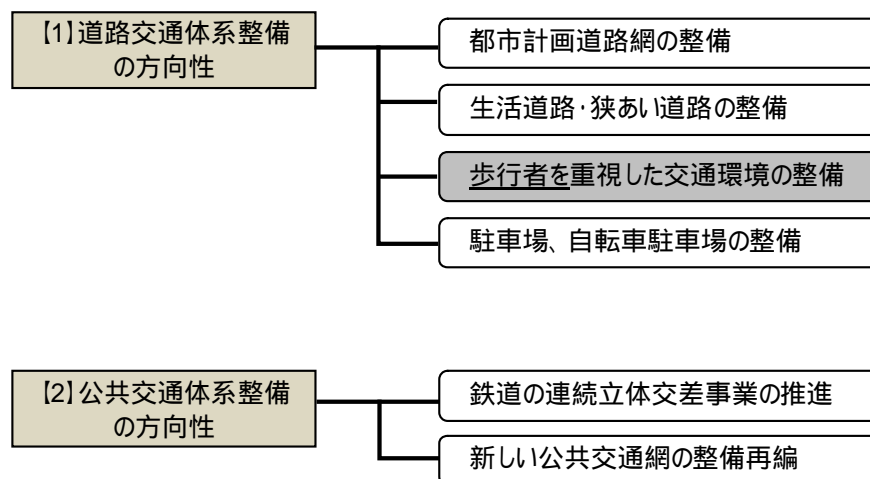
住環境保全型市街地
環境維持向上型市街地
住工調和型市街地
工業維持促進型市街地
中心商業業務市街地
幹線道路沿い市街地
産業活力展開型市街地
流通ターミナル市街地
広域的都市施設
空港・港湾用地
土地利用の更新を図る地区
主な公園・緑地
密集改善型市街地

2. 交通ネットワークの整備方針

【将来の目標】

- ・ 都市の骨格となる道路や公共交通が整備され、台地部から臨海部までの東西方向や区北部から多摩川までの南北方向の移動がスムーズに行えるまちを目指します。
- ・ 今後も拡大する臨海部において、船や飛行機からの物流がスムーズに行われるまちを目指します。
- ・ 子どもや高齢者、障がい者などを含めた誰もが、区内の移動をスムーズに行えるまちを目指します。

【体系】



3. 水と緑の整備方針

【将来の目標】

- ・ 多摩川や呑川、内川といった主要河川や臨海部の海岸線といった区内の貴重な水辺空間や、河川敷や大規模公園等の緑地空間、まちなかに残る小さな緑が連なり、水と緑に包まれた潤いのあるまちを目指します。

【体系】

水辺を活かしたまちづくり

緑の保護と育成

公園緑地の整備

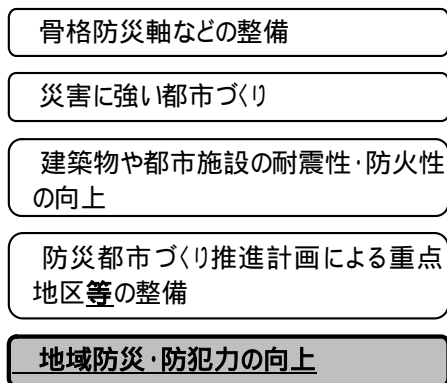
水と緑のネットワーク

4. 安全・安心のまちづくり方針

【将来の目標】

- ・ 大田区に想定される災害を踏まえ、都市防災性能の向上、避難所・避難路等の確保、情報伝達・輸送ライフラインが確保された、安全なまちを目指します。
- ・ 大規模震災時の延焼遮断帯として骨格的なネットワークが形成された、災害に強い都市構造を目指します。また、「逃げないですむまち」＝「防災生活圏の形成」を実現し、地域特性や住民意向に応じた災害に強いまちを目指します。
- ・ 「地域のことは地域でまもる」意識を高め、地域主体の防災・防犯まちづくりを目指します。

【体系】



5. ユニバーサルデザインのまちづくり方針

【将来の目標】

- ・ ユニバーサルデザインの視点から、誰もが安全で快適に利用できる交通や施設、都市基盤が整ったまちを目指します。

【体系】

高齢者や障がい者等に配慮した地域づくり

高齢者や障がい者、子育て中の親などに配慮した公共交通づくり

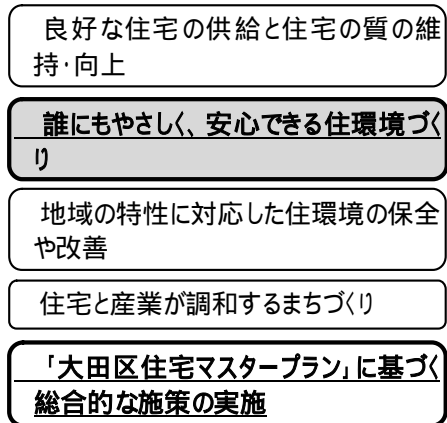
高齢者や障がい者、子育て中の親などに配慮した公共性の高い建築物や空間づくり

6. 住宅・住環境整備の方針

【将来の目標】

- ・ 誰もが、いつまでも住み続けられるように、質の良い住宅の整ったまちを目指します。
- ・ 高齢社会に対応し、障がい者にも配慮した住宅・住環境を目指します。
- ・ 豊かな緑が残された地域や、住宅と工業が調和した地域など、各々の地域の特性に対応した良好な住環境を目指します。

【体系】



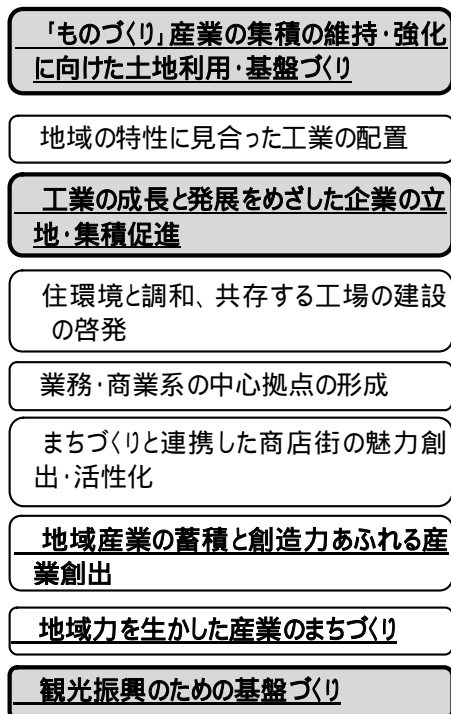
7. 産業のまちづくり方針

【将来の目標】

産業のまちとしての蓄積の上に、生活・文化と結び付いた快適な環境をもつ魅力あるまちづくりを推進するため、次のような土地利用や都市基盤の形成を目指します。

- ・ **工業集積の維持・強化に向けた土地利用や地域の特性に見合った工業の配置、そして住環境と調和・共存する工場建設の促進を図り、産業を支える人材の確保と活力ある産業のまちの形成を目指します。**
- ・ 商業・業務の中心的な拠点の形成や、魅力と活力のある地域の商店街の形成を目指します。
- ・ **「知る人ぞ知る魅力」を大切に、まずは区民が大田区の資源を知り、来訪者にもそれらの魅力に興味を抱いてもらえるような取り組みを行い、区民が自分の住むまちの貴重な資源や魅力について再発見・再確認することで、自らの地域に誇りを持つ機会となる観光まちづくりを展開します。**

【体系】



8. 景観のまちづくり方針

【将来の目標】

- ・ 地形や自然環境、歴史や伝統、日々積み重ねられていく人々の営みなど、さまざまな要素が互いに影響しあってつくられる景観を地域と区が連携を図り、育てていけるまちを目指します。

【体系】

地形、水辺、緑などの自然を活かした
景観づくり

歴史と文化がしのばれる景観づくり

地域の個性を育む景観づくり

景観づくりのための仕組みづくり

9. 環境のまちづくり方針

【将来の目標】

- ・ 今ある都市施設の適切な維持管理や更新を図るとともに、環境に配慮した環境負荷を低減できる都市基盤や空間が整ったまちを目指します。

【体系】

環境に配慮した良質な都市施設の維持・形成

環境への負荷の軽減

再生可能エネルギー利用促進

ヒートアイランドの改善

部門別方針の主な見直し箇所

1. 土地利用方針（旧「土地利用、市街地形成の方針」）

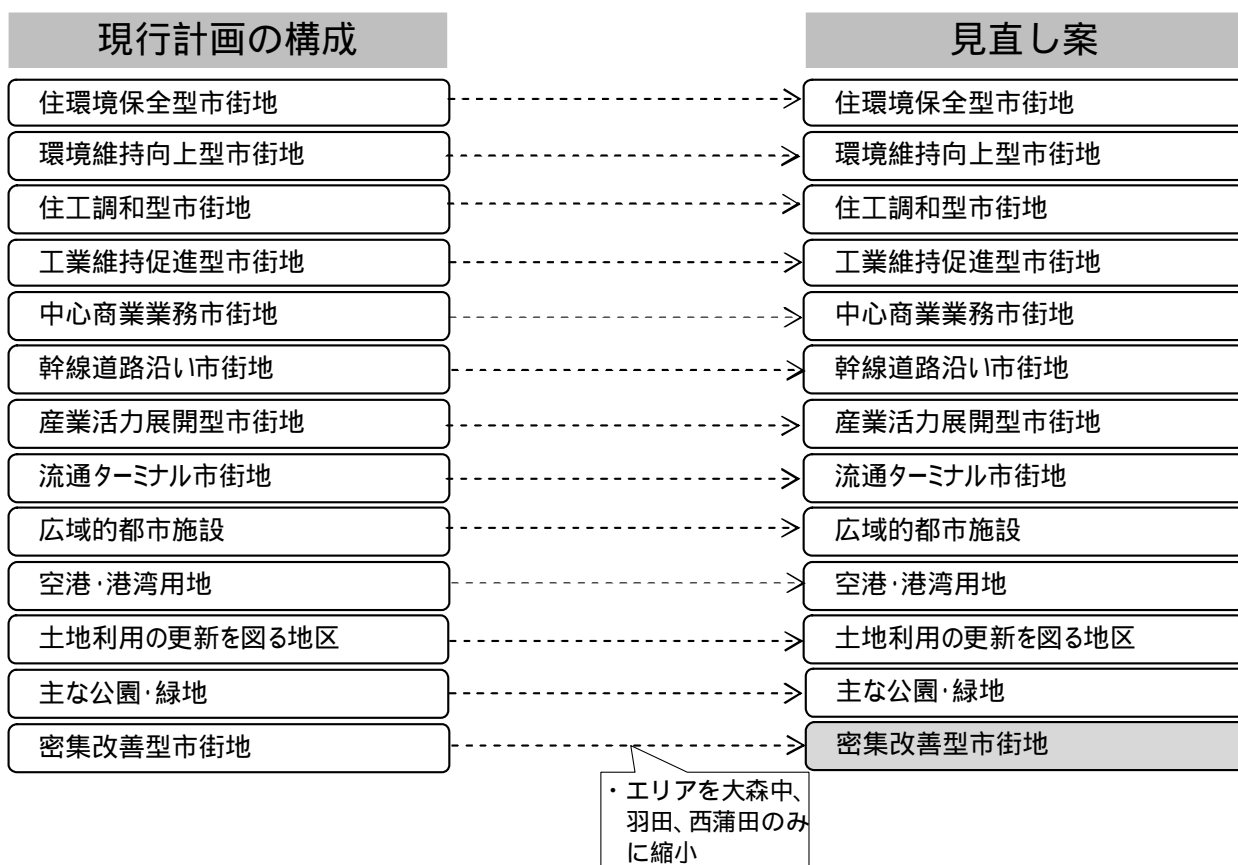
市街地形成は住宅・住環境の方針と重複する観点があるため、土地利用に特化

【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 工業を活性化するための土地利用、居住の場と操業の場が共存する土地利用、中心商業地や地域商店街などの特性に応じた活発な商業活動が展開できる土地利用など、多様な土地利用の特性を活かし、新しい時代に向けた活力ある都市を目指します。
- ・ 十分な道路基盤と、ゆったりとしたオープンスペースや緑を持つ、うるおいのある都市を目指します。
- ・ 良好な低層住宅地をはじめ、中層や低層の建物が組み合わされた住宅地、住宅と工業の共存する市街地など、それぞれの特性にあった住環境が確保された都市を目指します。

【体系】

- ・ 方針はおおむね現行計画の内容を継承する。
- ・ 「密集改善型市街地」については、事業の進捗を加味し、エリアを縮小させた。



2. 交通ネットワークの整備方針

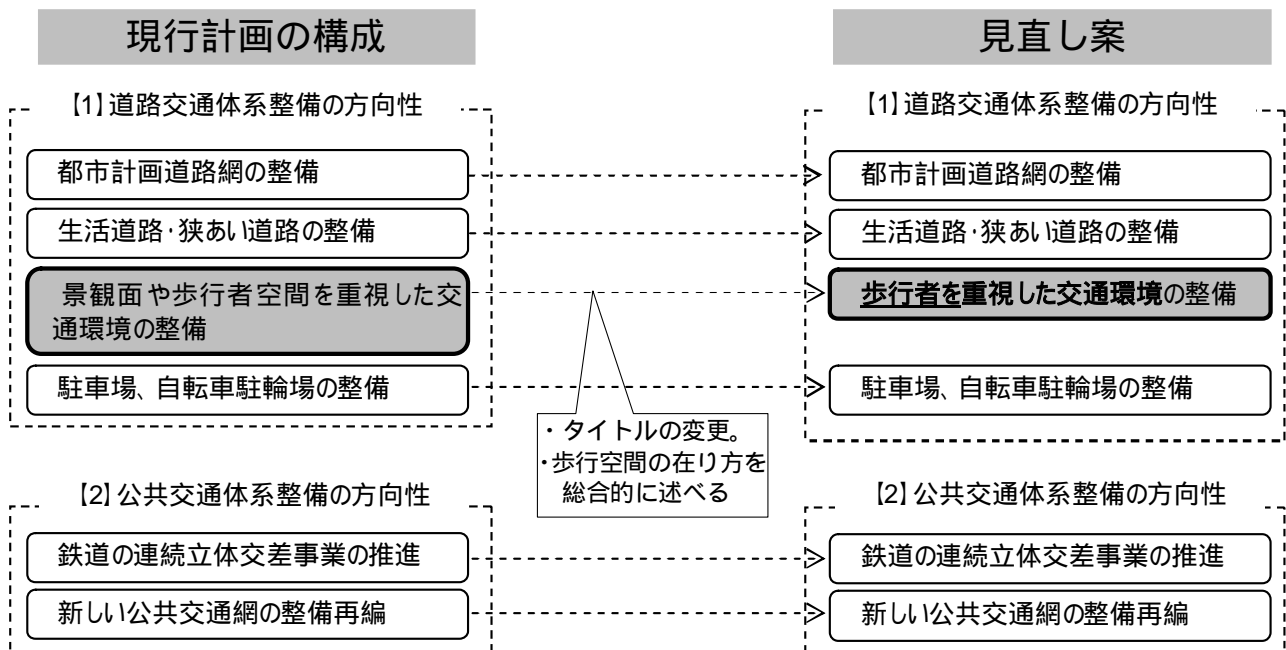
【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 都市の骨格となる道路や公共交通が整備され、台地部から臨海部までの東西方向や区北部から多摩川までの南北方向の移動がスムーズに行えるまちを目指します。
- ・ 今後も拡大する臨海部において、船や飛行機からの物流がスムーズに行われるまちを目指します。
- ・ 子どもや高齢者、障がい者などを含めた誰もが、区内の移動をスムーズに行えるまちを目指します。

将来の目標は、道路と交通のそれぞれの目標を統合

【体系】

- ・ 方針の骨子は概ね継承する。
- ・ 施策は事業等の進捗状況に応じて文章を見直し。



3. 水と緑の整備方針

水と緑と景観の整備方針より「景観」を削除

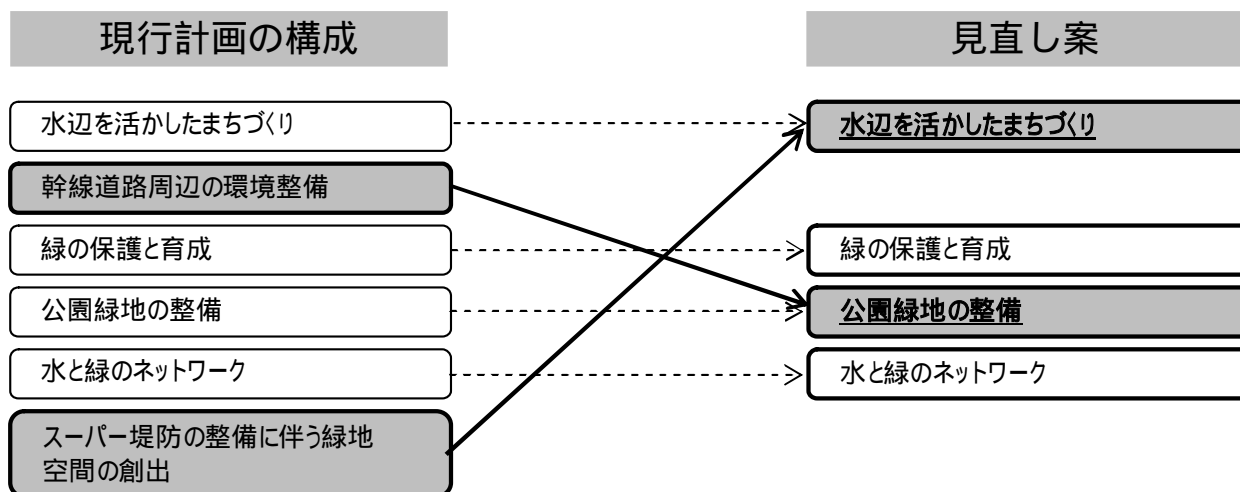
【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 多摩川や呑川、内川といった主要河川や臨海部の海岸線といった区内の貴重な水辺空間や、河川敷や大規模公園等の緑地空間、まちなかに残る小さな緑が連なり、水と緑に包まれた潤いのあるまちを目指します。

景観を削除し、～を統合

【体系】

- ・ 水辺空間、民有地の緑、公共空間の緑の3つのカテゴリーに再分類した。
- ・ 現在策定作業中の緑のマスタープランと適宜整合を図っていく。
（現在改訂中の緑の基本計画は、緑地保全、都市緑化、公園緑地、生物多様性、地球温暖化防止など幅広い視点にたった「緑と水の総合計画」となる予定）
- ・ 施策は緑マス、及び事業等の進捗状況に応じて文章を見直し。



4. 安全・安心のまちづくり方針（旧「防災のまちづくり方針」）

（防犯、地域の見守りを追加したため）

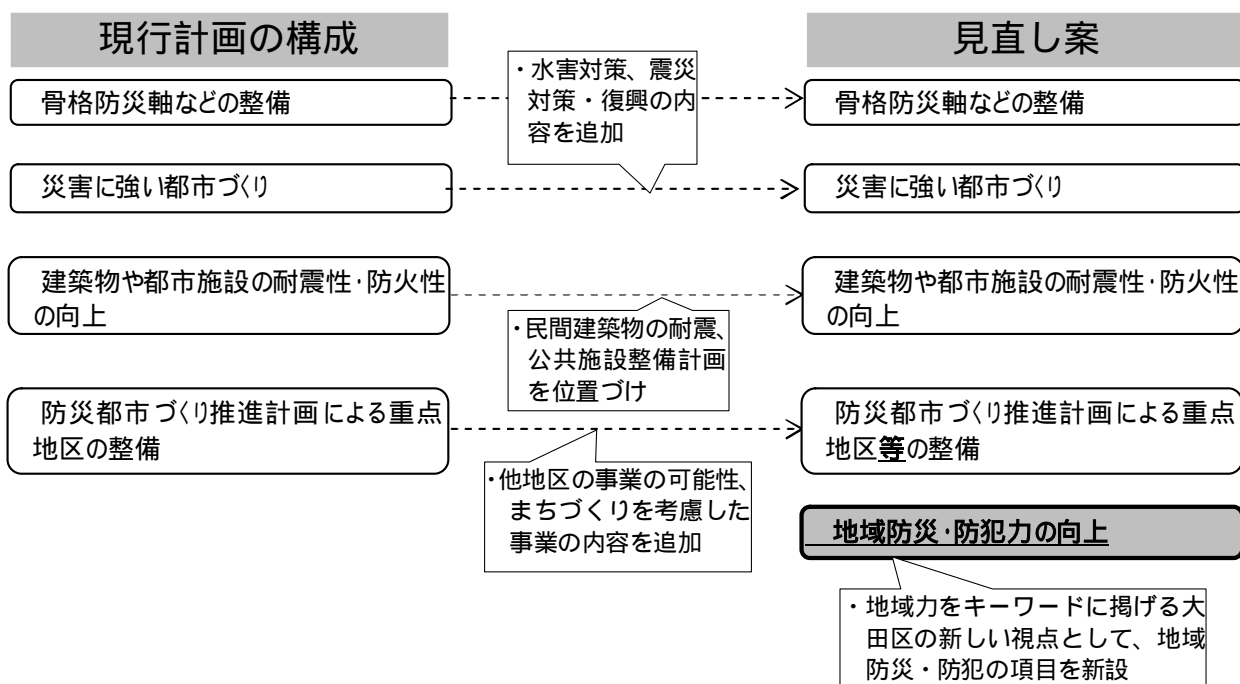
【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 大田区に想定される災害を踏まえ、都市防災性能の向上、避難所・避難路等の確保、情報伝達・輸送ライフラインが確保された、安全なまちを目指します。
- ・ 大規模震災時の延焼遮断帯として骨格的なネットワークが形成された、災害に強い都市構造を目指します。また、「逃げないですむまち」＝「防災生活圏の形成」を実現し、地域特性や住民意向に応じた災害に強いまちを目指します。
- ・ 「地域のことは地域でまもる」意識を高め、地域主体の防災・防犯まちづくりを目指します。

3文目、「防犯に係る部分」を追加

【体系】

- ・ 防災の内容については、近年の動向を踏まえ、水害対策、震災対策・復興に関する内容を充実させた。
- ・ 密集市街地については、重点地区についてのみの方針だったが、それ以外の地区についても、課題を抱えている地区があるため、その地区に対しても取り組みを順次進める旨の内容を追加した。
- ・ 地域力をキーワードに掲げる大田区の新しい視点として、地域防災・防犯の項目を新設した。



5. ユニバーサルデザインのまちづくり方針（旧福祉のまちづくり方針）

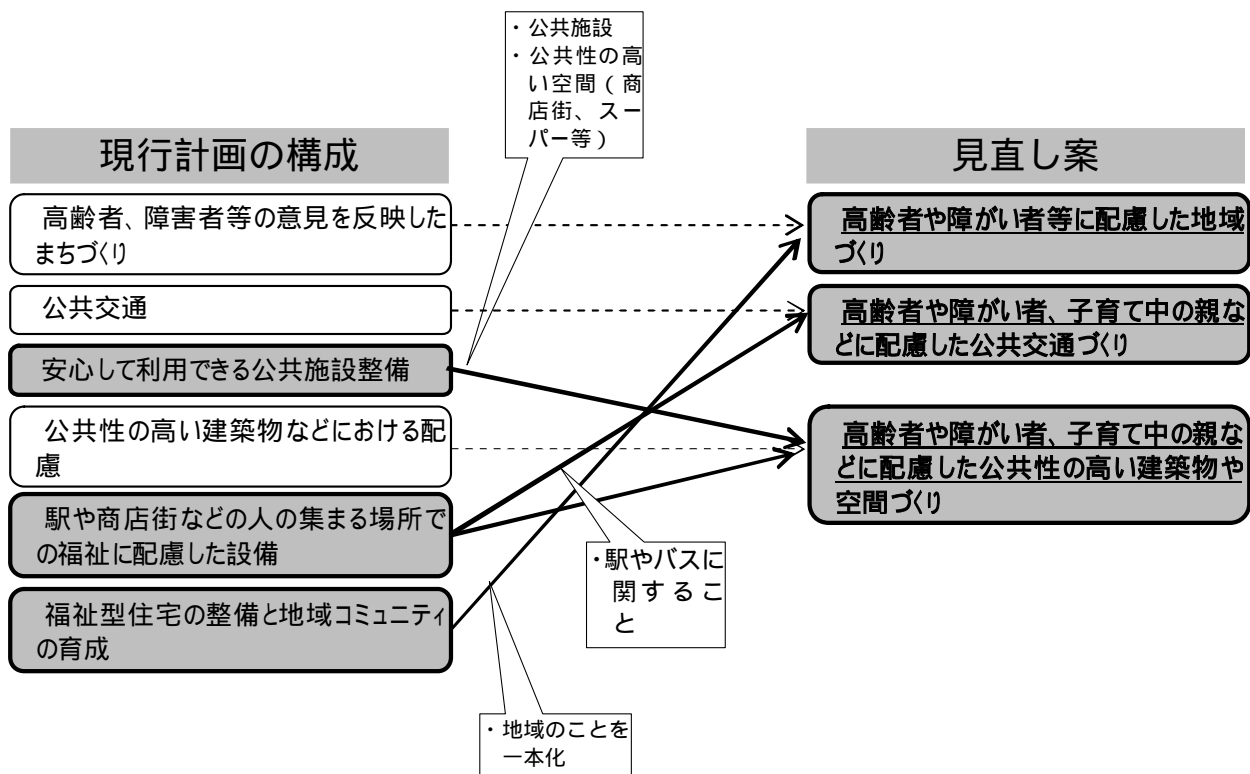
【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ ユニバーサルデザインの視点により、誰もが安全で快適に利用できる交通や施設、都市基盤が整ったまちを目指します。

と を統合

【体系】

高齢者や障がい者等の意見にも配慮したまちづくり、公共交通に関連する施設への福祉的な配慮、公共性の高い場所における福祉の視点からの配慮、の3つのカテゴリーに再分類した。



6. 住宅・住環境整備の方針

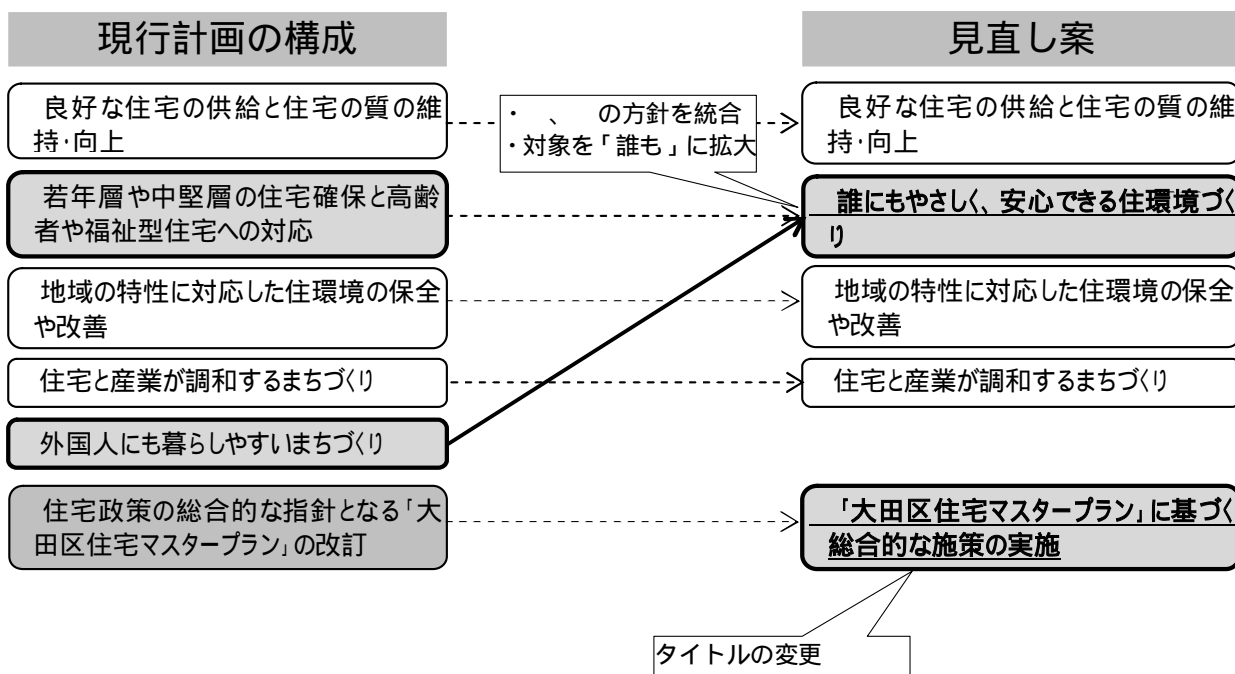
【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 誰もが、いつまでも住み続けられるように、質の良い住宅の整ったまちを目指します。
- ・ 高齢社会に対応し、障害者にも配慮した住宅・住環境を目指します。
- ・ 豊かな緑が残された地域や、住宅と工業が調和した地域など、各々の地域の特性に対応した良好な住環境を目指します。
- ・ 居住の場としての快適性と産業の場としての活力をあわせ持ち、住宅と産業が調和したまちを目指します。

3、4文目を統合

【体系】

- ・ 現行計画では、若年層、中堅層、外国人など、様々な対象に対する具体的な方針が示されていた。
- ・ しかし、住マスとの役割分担を考慮すると、都市マスではもう少し大きくくりな方針を示すことが適切と考え、この部分について見直しを行った。
- ・ 現在策定作業中の住宅マスタープランと適宜整合を図っていく。



7. 産業のまちづくり方針

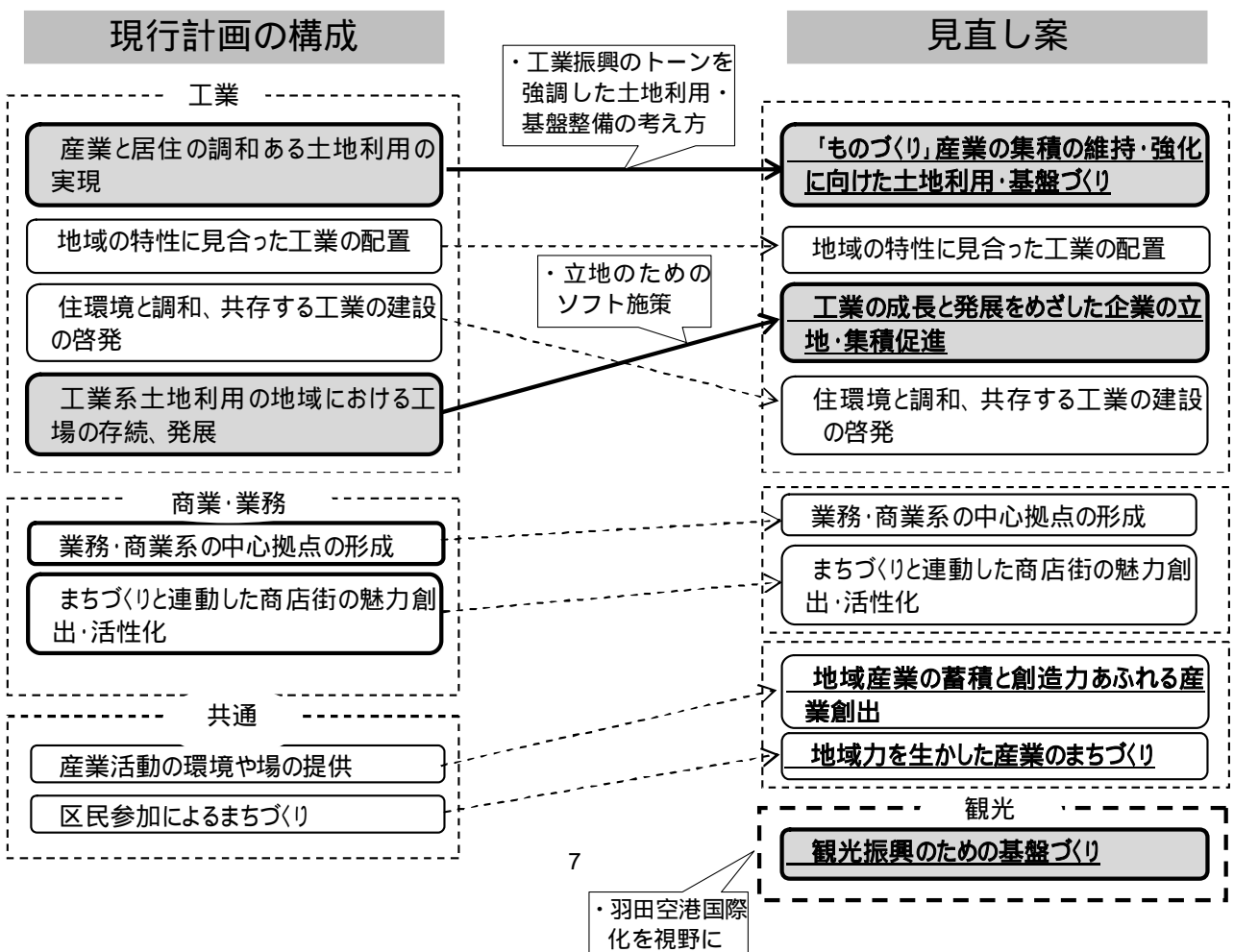
【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

産業のまちとしての蓄積の上に、生活・文化と結び付いた快適な環境をもつ魅力あるまちづくりを推進するため、次のような土地利用や都市基盤の形成を目指します。

- ・ 工業集積の維持・強化に向けた土地利用や地域の特性に見合った工業の配置、そして住環境と調和・共存する工場建設の促進を図り、産業を支える人材の確保と活力ある産業のまちの形成を目指します。
- ・ 商業・業務の中心的な拠点の形成や、魅力と活力のある地域の商店街の形成を目指します。
- ・ 「知る人ぞ知る魅力」を大切に、まずは区民が大田区の資源を知り、来訪者にもそれらの魅力に興味を抱いてもらえるような取り組みを行い、区民が自分の住むまちの貴重な資源や魅力について再発見・再確認することで、自らの地域に誇りを持つ機会となる観光まちづくりを展開します。

【体系】

- ・ 産業振興戦略の方向性に合うように構成を再編し、内容を充実させた。
- ・ 工業については、現行計画では、住環境との調和の視点が強く、他の方針との重複感があった。今回は工業振興をメインとした方針に見直した。
- ・ 商業については、顧客ニーズに配慮、まちづくりとの連動、景観整備など魅力アップを中心に方針を充実させた。
- ・ 観光の項目を新設した。



8. その他の公共施設の整備方針

この柱で描かれている方針は、概ね着手済みであるか、新設する環境のまちづくり方針へ統合するため、削除する。

現行都市マス	改定都市マス
下水道	【9. 環境のまちづくり方針の へ】
広域的都市施設	【着手済みのため、削除】
総合体育館	【着手済みのため、削除】
小中学校	【9. 環境のまちづくり方針の へ】
その他の中核施設	【着手済みのため、削除】

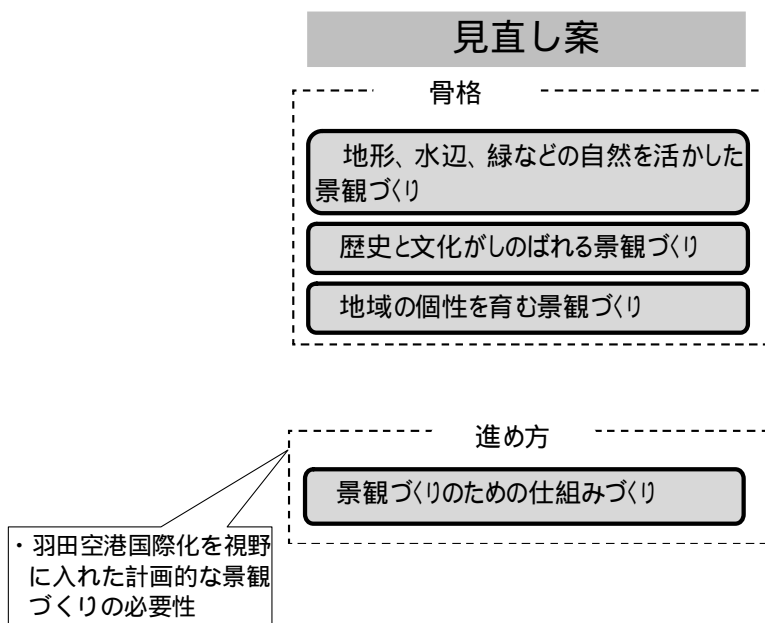
8. 景観のまちづくり方針（新方針）

【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 地形や自然環境、歴史や伝統、日々積み重ねられていく人々の営みなど、さまざまな要素が互いに影響しあってつくられる景観を地域と区が連携を図り、育てていけるまちを目指します。

【体系】

- ・ 「大田区の都市景観づくり」を踏まえ、景観づくりの基本的な考え方と、今後、景観法に基づく景観づくりを進めていく上での考え方を示した。



9. 環境のまちづくり方針（新方針）

【将来の目標（下線部は今回の修正箇所）】

- ・ 今ある都市施設の適切な維持管理や更新を図るとともに、環境に配慮した環境負荷を低減できる都市基盤や空間が整ったまちを目指します。

【体系】

- ・ 都の環境基本計画や大田区環境基本条例等の関連施策を踏まえ、特に都市施設等のハード整備の面から環境に配慮したまちづくりを行って行くための基本的な考え方を示した。

