

大田区都市計画マスタープラン（素案）

目次

都市計画マスタープランとは	4
1. 策定の目的と背景	2
2. 都市計画マスタープランが扱う内容	3
3. 構成	4
4. 目標	5
(1) 目標年次	5
(2) 将来人口の想定	5
・大田区の特性と課題	7
1. 大田区の特性	8
(1) 多面的な機能を担う都市・・・大田区	8
(2) 産業系の土地利用の変化	9
(3) 広域的にみた大田区の位置	9
(4) 歴史的にみた市街地の特性	9
(5) 子育て期の定住地としての大田区	11
(6) 産業都市としての大田区	12
(7) 都市構造の変化	14
2. 都市計画の課題	16
(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	16
(2) 工業系産業の操業環境の維持と活性化	16
(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	16
(4) 安全性と優しさを備えたまちづくりの必要性	17
(5) 区民の暮らしを支える地域力	17
(6) 国際化に対応できる都市構造の形成	17
(7) 地域特性を踏まえた景観形成	18
(8) 環境問題の深刻化	18
・都市の将来像	19
1. 都市づくりの理念	20
(1) 都市づくりの理念	20
(2) 都市づくりの方向性	21
2. 都市構造	23
(1) 多様性のある地域が一体となった都市づくり	23
(2) 拠点等の配置とネットワーク	24
・部門別方針	29
1. 土地利用方針	32
2. 交通ネットワークの整備方針	36
3. 水と緑の整備方針	40
4. 安全・安心のまちづくり方針	42
5. ユニバーサルデザインのまちづくり方針	44
6. 住宅・住環境整備の方針	46
7. 産業のまちづくり方針	48
8. 景観のまちづくり方針	51
9. 環境のまちづくり方針	54
・地域別構想	57
1. 地域別構想の性格と構成	58
(1) 地域別構想の性格と地域区分	58

(2) 計画の構成	59
2 . 6 つの地域の方針	60
1) 台地部地域	60
2) 大森地域	67
3) 蒲田地域	75
4) 多摩川沿い地域	82
5) 糞谷・羽田地域	88
6) 空港臨海部地域	96
・ 都市計画における重点課題の整備の方向	103
1 . 重点課題の位置付け	104
2 . 重点課題の整備の方向	105
・ 都市像の実現に向けて	111
1 . 地域力との連携によるまちづくり	112
2 . 実現に向けた区の取り組み	114

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

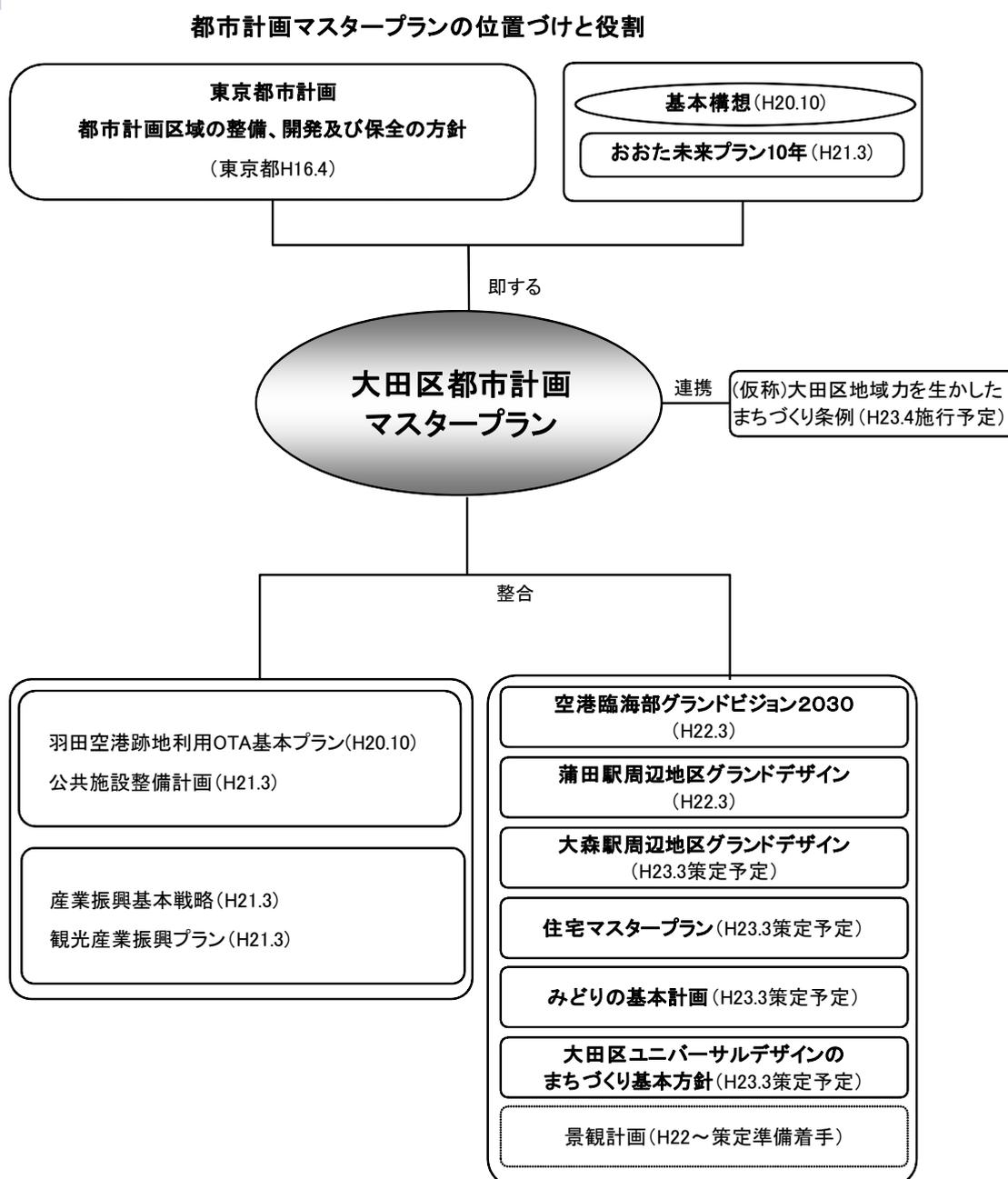
2. 都市計画マスタープランが扱う内容

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。

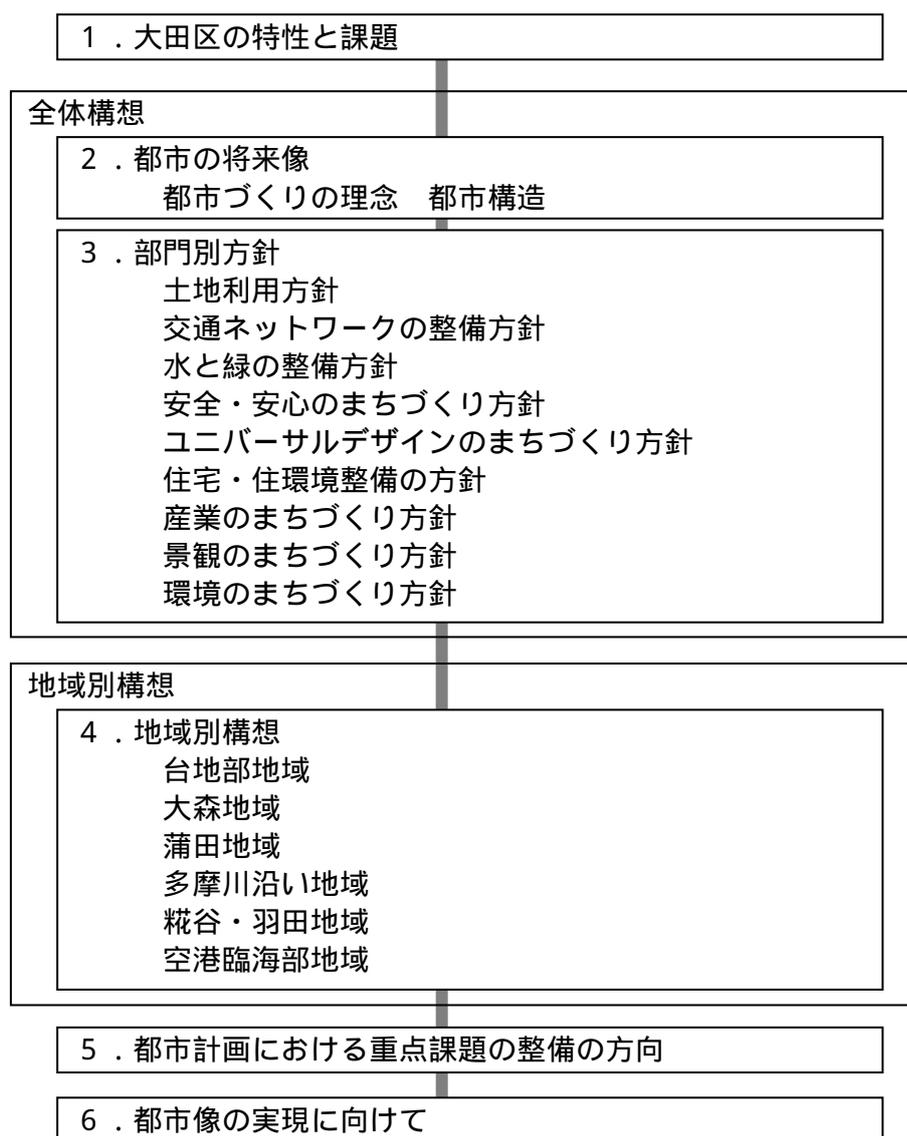
□上位・関連計画との関係図



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。

I. 大田区の特徴と課題

1. 大田区の特性

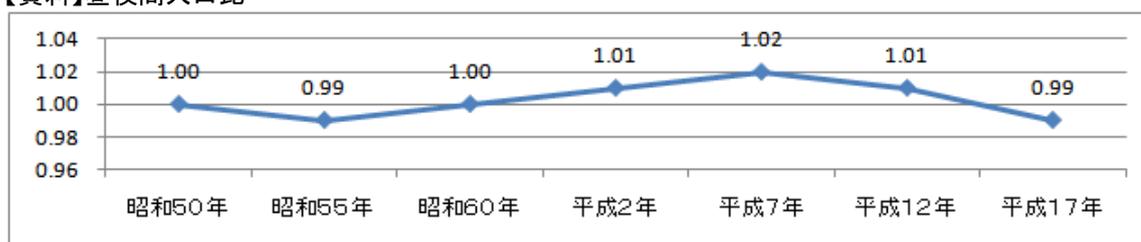
(1) 多面的な機能を担う都市・・・大田区

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。

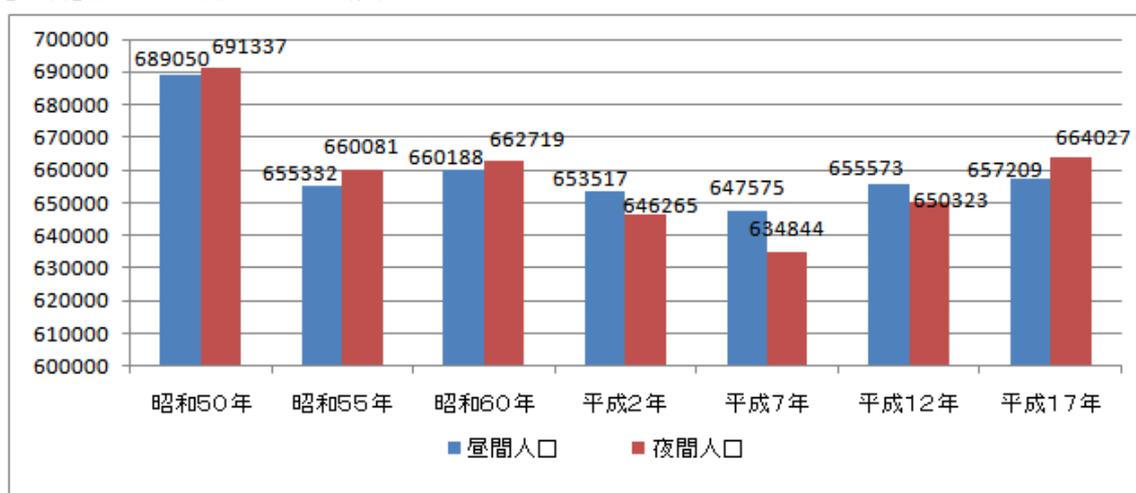
また、大田区は工業のまちとして発展してきた歴史を持ち、現在でも機械金属工業の分野にあっては、日本のハイテク産業を支える国内でも有数の技術を持った工場の集まる地域であり、住宅と工場の混在した地域が広がっています。その一方で、台地部を中心に緑豊かで良好な住宅地が形成されています。

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（H18.9）では、東京中心部の過度の依存を緩和し、各地域の拠点的な都市を中心に諸機能がバランスよく配置された自立性の高い地域の形成と、それらの地域の相互の連携・交流によって機能を高めあう「分散型ネットワーク構造」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、分散型ネットワーク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。

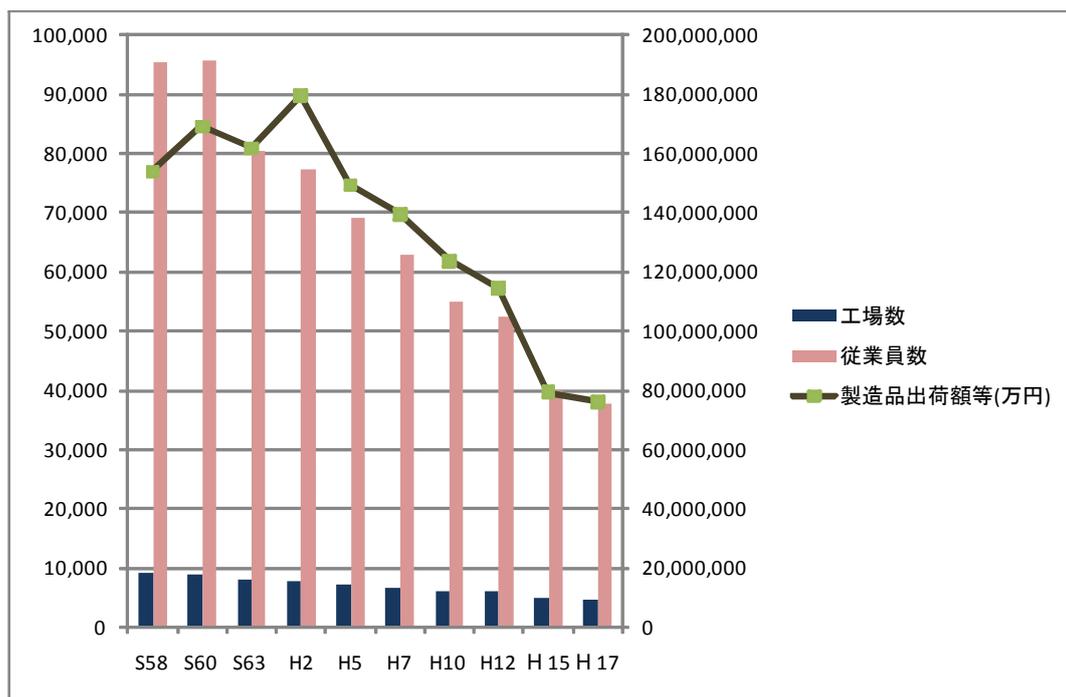
イ．木密密集市街地と住工混在地域の形成

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

戦後の大田区の発展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と言えます。

（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。

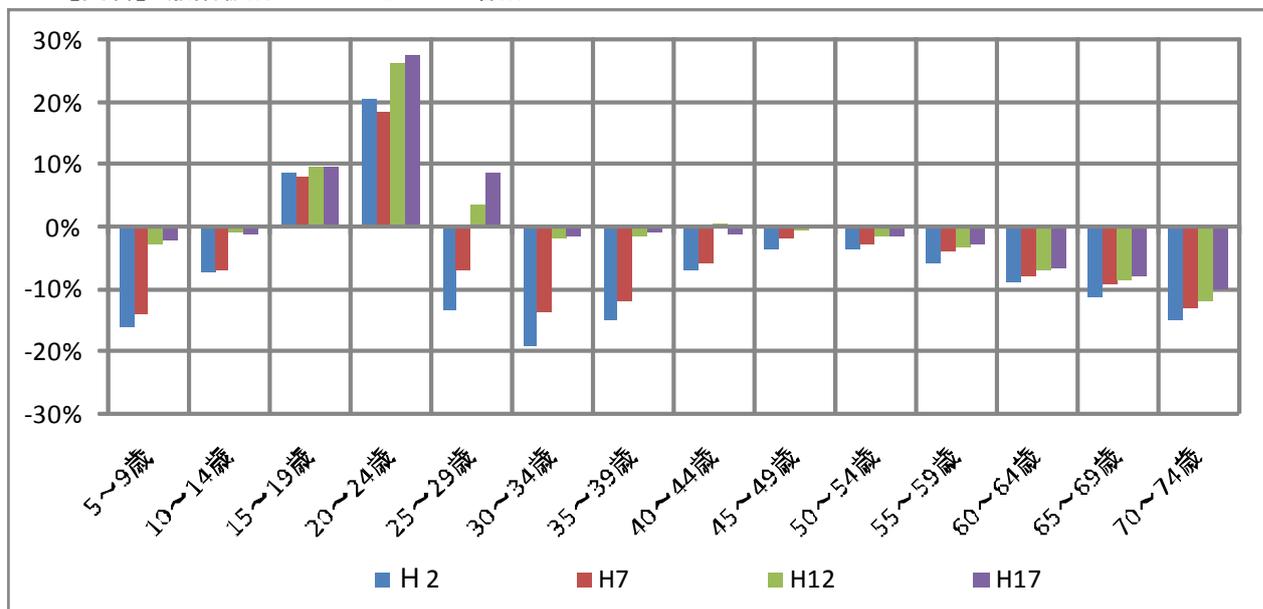
これらのことから、人口、世帯は増加傾向にあるものの、世帯人員は減少傾向にあり、世帯の小規模化が進んでいると考えられます。

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うかがえます。

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。

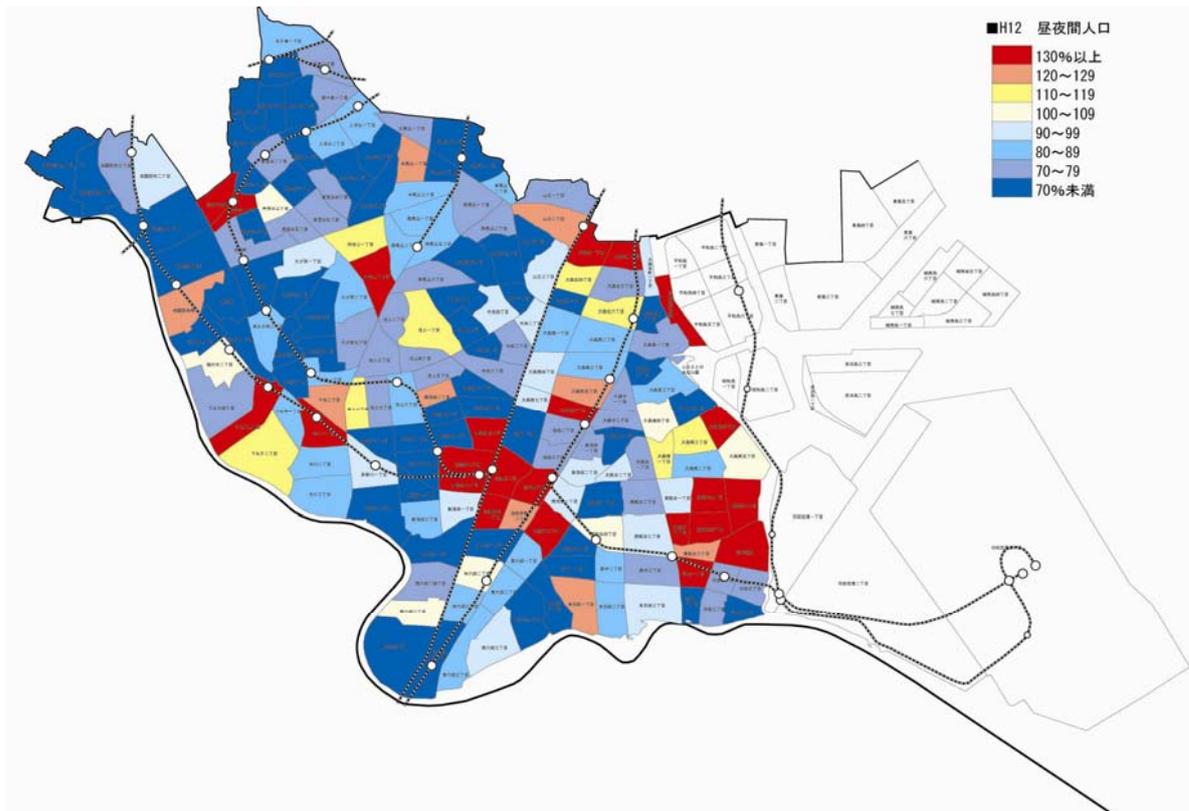
平成12年から17年の昼夜間人口比の変化をみると、蒲田駅周辺では、平成12年から17年の5年間で昼間人口が増加に転じた丁目がいくつか存在します。その背景として駅周辺の商業系用途の増加があります。

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。

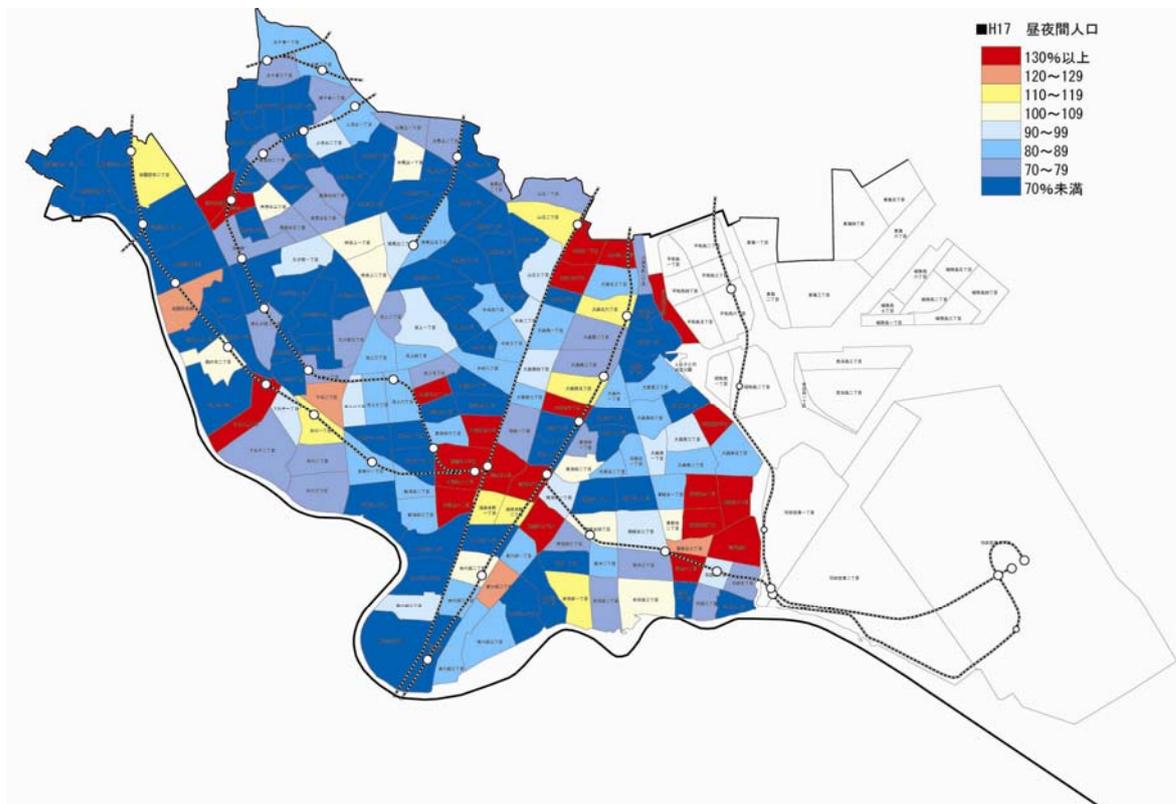
大森駅周辺では、昼間人口が減っているなど、活力停滞の傾向が見られますが、工場が商業施設に変わるなど、商業集積も進み昼夜間人口が増加している地域も見られ、総合的には横ばい傾向にあると思われます。

糎谷・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。

【資料】昼夜間人口比(平成12年度)



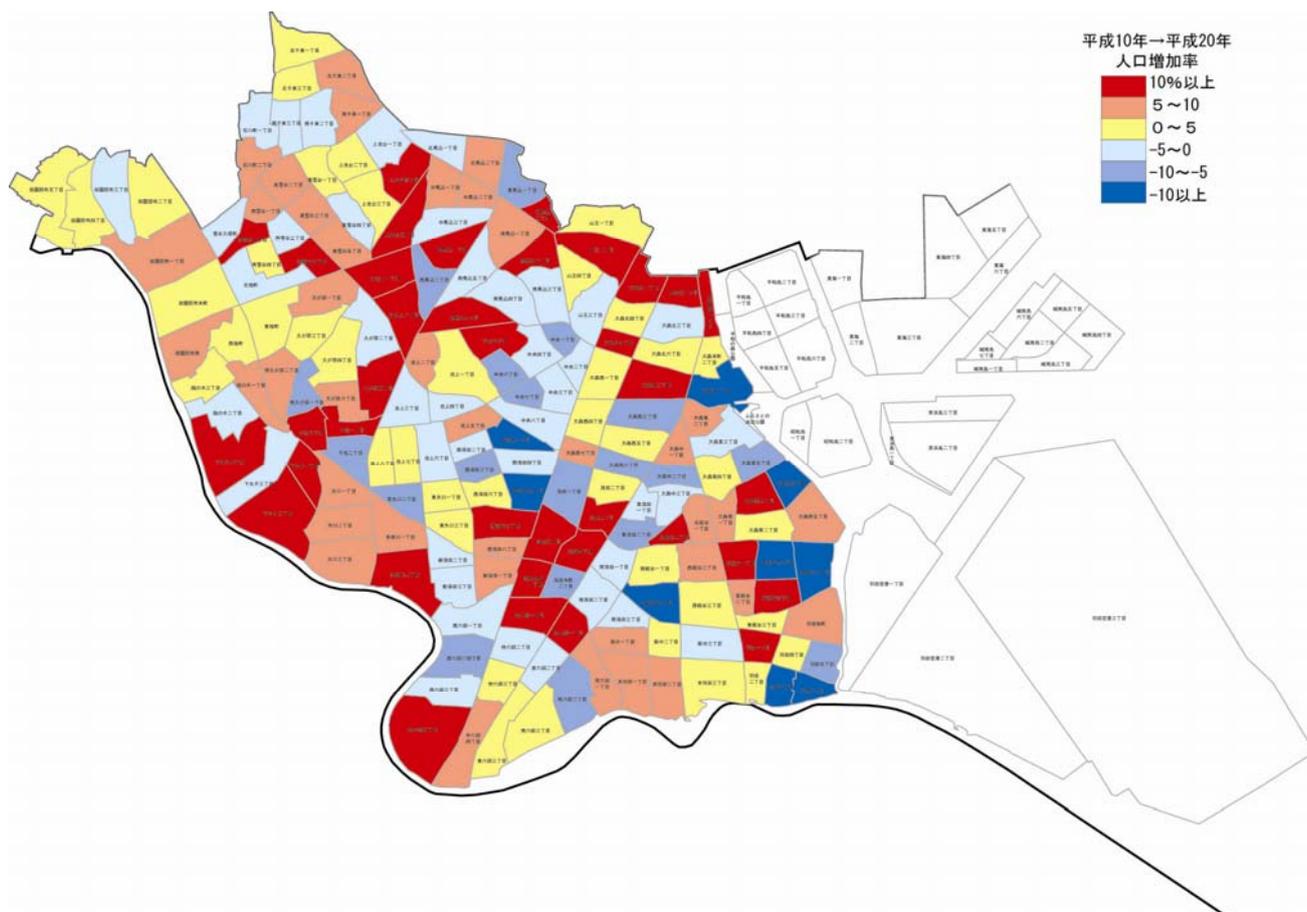
【資料】昼夜間人口比(平成17年度)



(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、荻谷・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

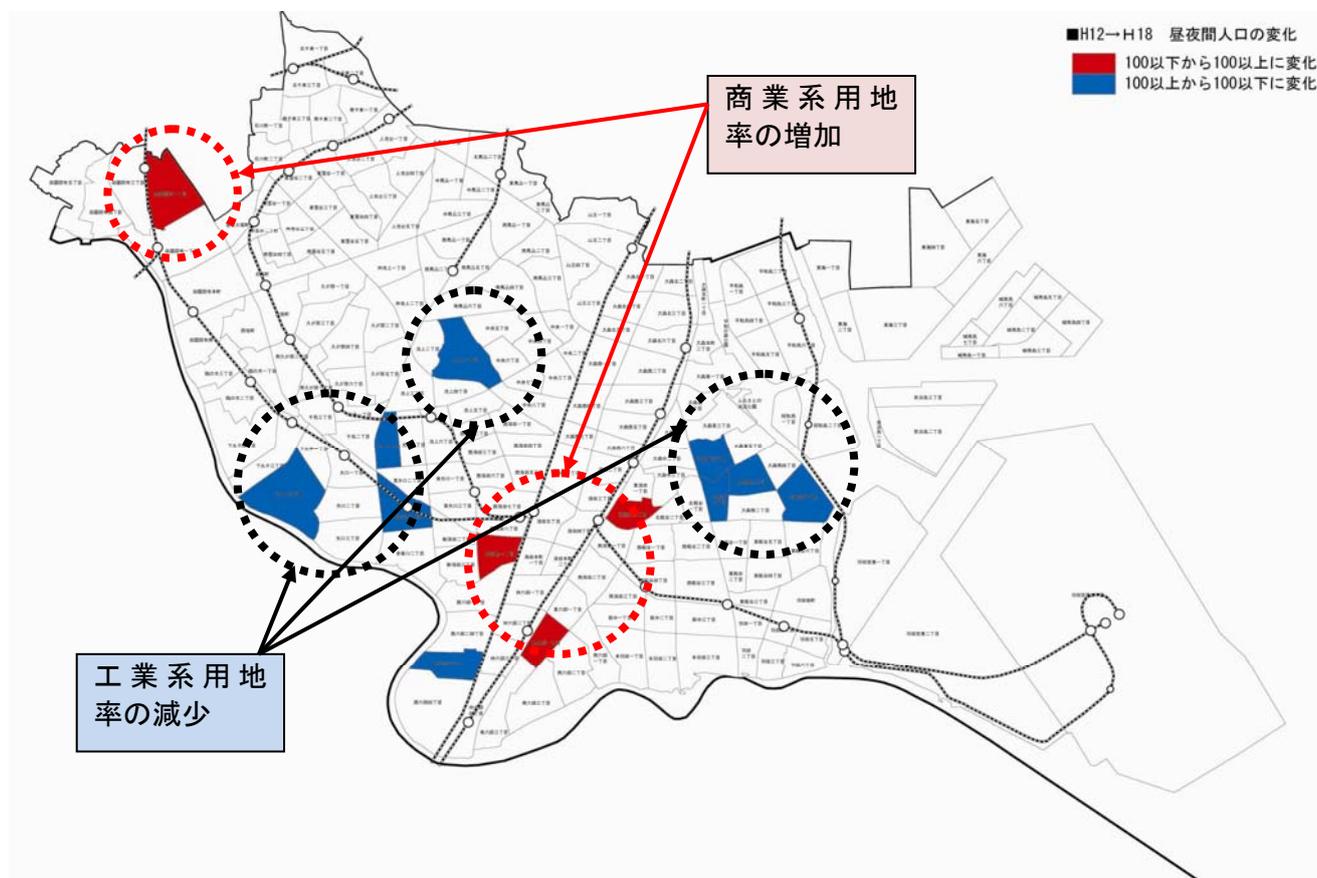
蒲田1～5丁目は、この10年間で大幅に人口が増加したものの、他の地域と異なり年少人口は減少している、高齢化率は平均値、集合住宅の床面積の伸びが大きい、といった特徴があります。

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、糀谷・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、生き活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・北糀谷、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、地域特性を活かしたまちづくりや景観形成の機運が高まっています。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。

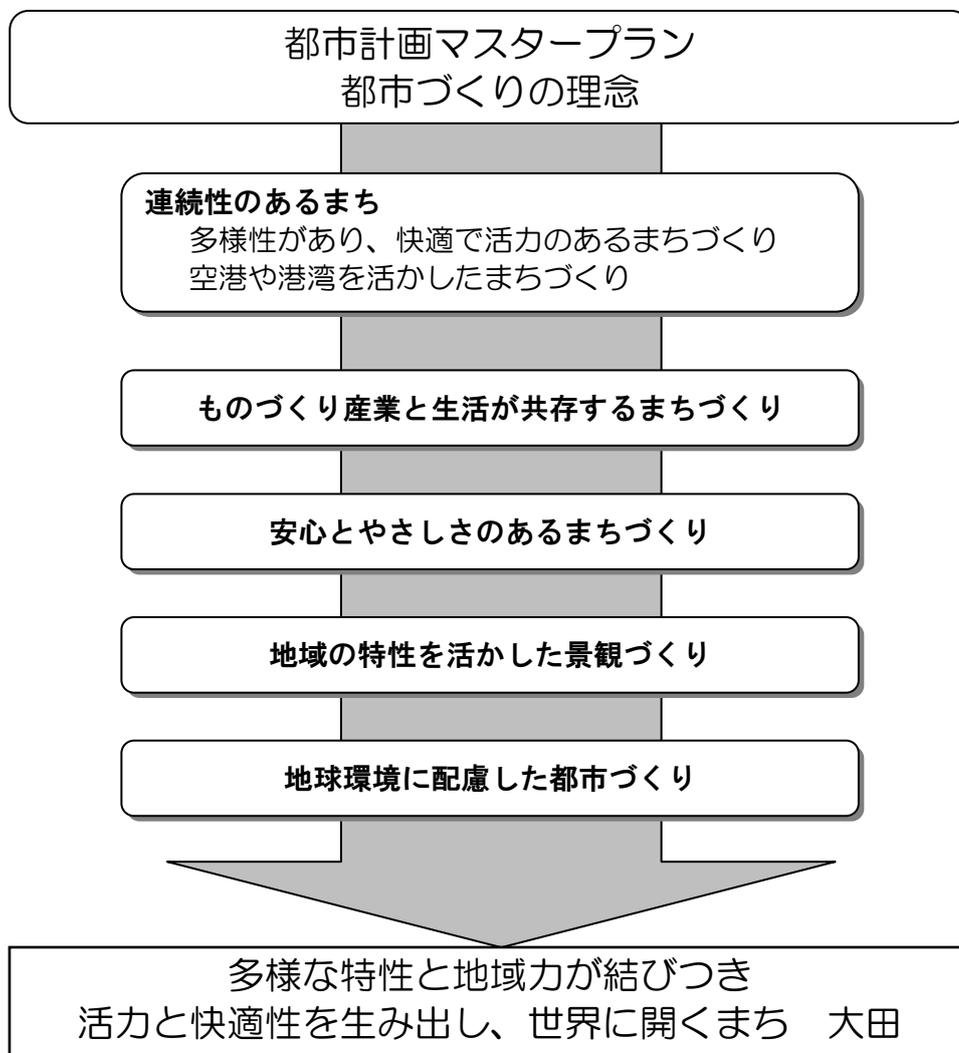
東京の環境問題の軽減を図るため、区においても気候変動の危機への対応、環境汚染への対応、豊かな緑と水辺空間の回復に取り組んでいくことが課題となります。

Ⅱ. 都市の将来像

1. 都市づくりの理念

(1) 都市づくりの理念

次のように都市づくりの理念を設定します。



(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、多摩川沿いや糎谷・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あ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、魅力的と感じ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

地球温暖化による気候変動の危機を回避するためには、低炭素型社会への早期移行と自然エネルギーの利用を拡大することが重要です。また大気汚染やヒートアイランド現象を緩和する緑地の保全や緑化の推進などが、都市づくりにおいても重要な視点となります。

このため、自然エネルギーの活用や緑化の推進などによ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。

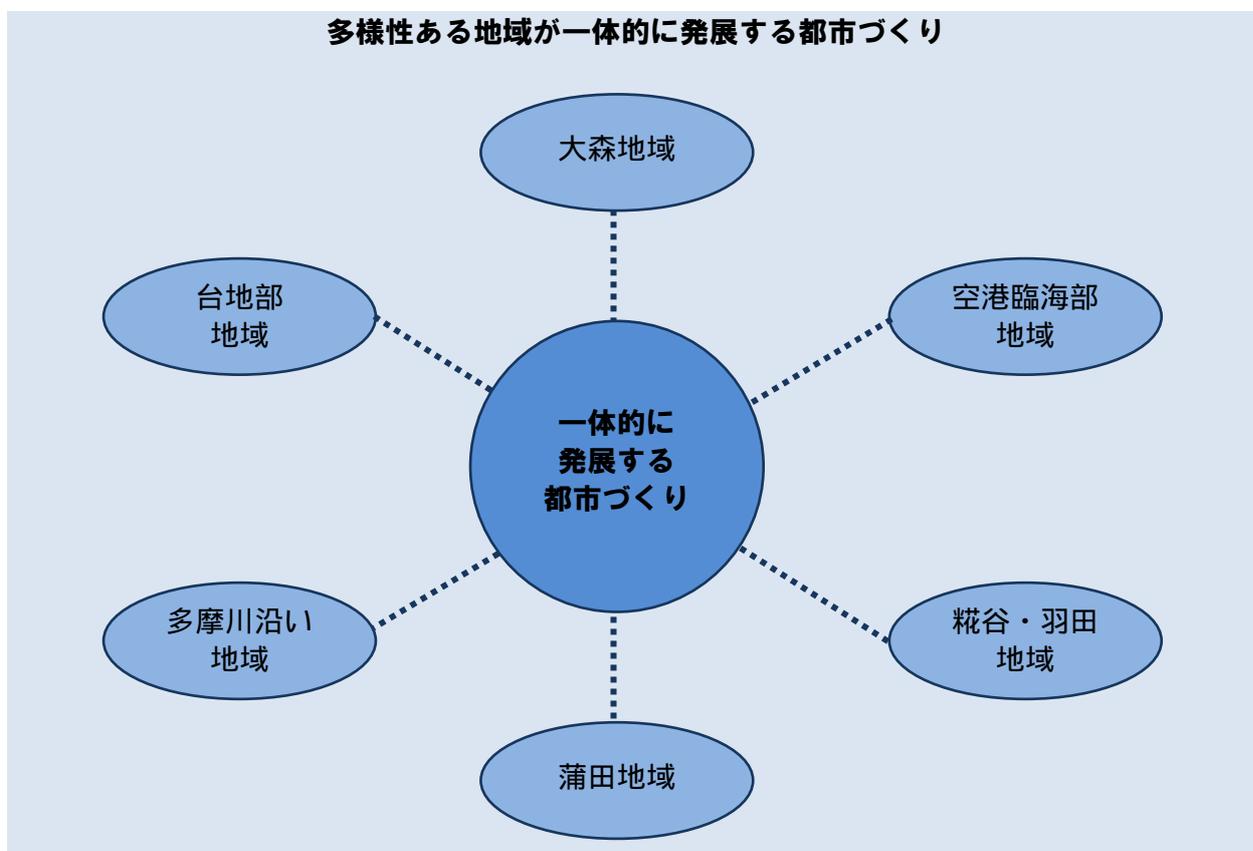
2. 都市構造

(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、多様な土地利用を活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「**大森地域**」
 羽田空港の近接性を活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「**蒲田地域**」
 水辺の環境を活かした工業と住宅の調和したまちを目指す「**多摩川沿い地域**」
 活力にあふれ、災害に強い、国際空港の玄関口にふさわしいまちを目指す「**糀谷・羽田地域**」
 国際空港と共生し未来に向かって躍動する臨海都市を目指す「**空港臨海部地域**」

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

地域の人々が集まる駅のうち、まちづくり活動が進んでいる、あるいはまちづくり活動を予定している地区を、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駅の周辺や、商店街の形成されている地区を、生活を支える多様なサービス機能の集積を図る、地区の生活拠点として位置付けます。

歴史、文化の拠点

大森貝塚や馬込文士村、池上本門寺、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、大井ふ頭中央海浜公園、東京港野鳥公園、城南島海浜公園、京浜島つばさ公園、洗足池公園、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、池上本門寺付近、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、特に大田区総合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

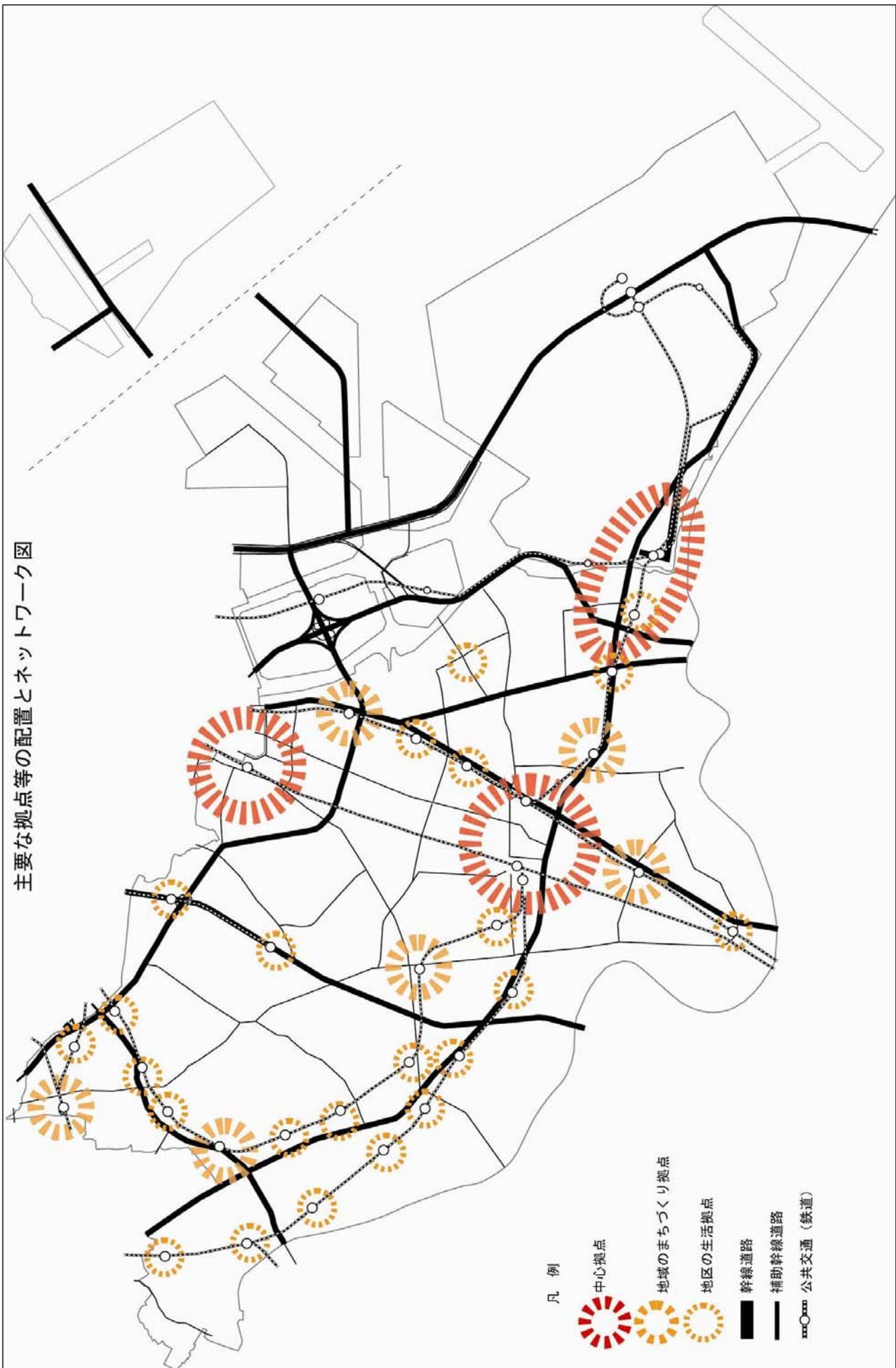
道路・交通網ネットワーク

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

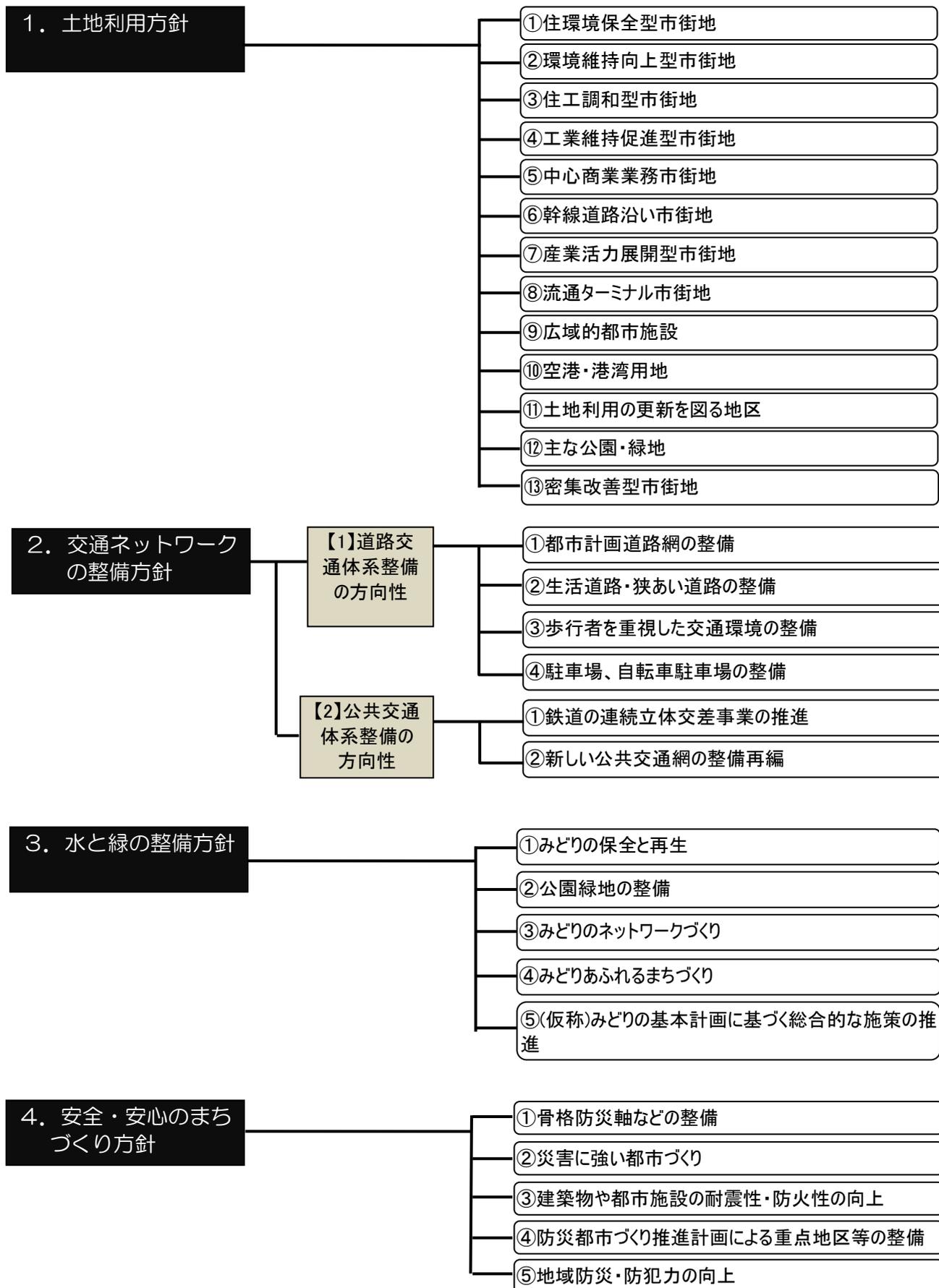
東京湾や多摩川及び中小河川をはじめとする水辺や、多摩川沿いなどの緑、そして池上本門寺、亀甲山古墳等の地域の個性ある緑を活かした、水と緑のネットワークを形成します。

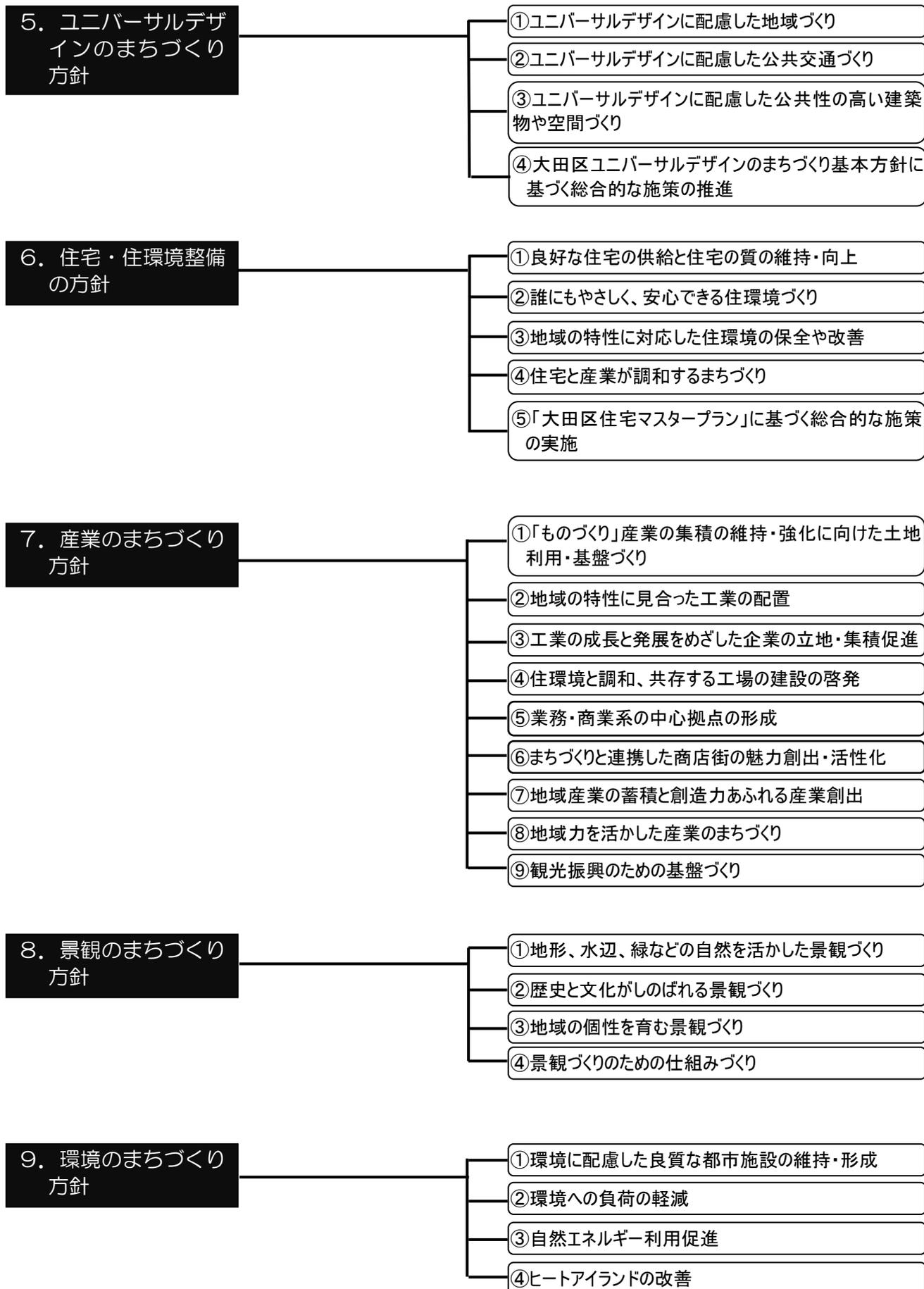
主要な拠点等の配置とネットワーク図



Ⅲ. 部門別方針

部門別方針の体系は以下の通りです。





1. 土地利用方針

【現況と課題】

大田区の土地利用の特徴は、良好な住宅地から埋立地の産業系土地利用に至るまで様々な顔を持っている点にあります。

こうした土地利用の多様性は大田区の魅力となっていると同時に、いくつかの課題を抱えています。そのひとつには、工場と住宅が混在した市街地における、工業の操業環境と住環境の調和があげられます。また、商業業務の発展を図る地域と、閑静な住宅地が隣接しているために、双方の土地利用の調整が必要な地区もあります。

さらに、歴史的な変遷を経て、それぞれに特徴を有する市街地には、良好な住環境の維持、保全を図っていく必要のある地域、都市基盤の整備が不十分であり改善が必要な地域、そして都市機能の充実にあわせた市街地整備を図っていく地域等があります。今後はこうした特性と課題に対応した市街地整備を図っていく必要があります。

一方、羽田空港跡地や大規模工場跡地の一部などは、大田区の発展に大きな影響を与える可能性をもっており、また、京浜急行線の連続立体交差事業とあわせて主要駅周辺での再開発事業の機運が高まりつつあります。こうした変化や可能性を効果的に活かして、安全で魅力あるまちづくりを進めていく必要があります。

また、大田区の中心市街地である蒲田駅及び大森駅周辺において、商業をはじめとした多様な都市のサービス機能の維持、集積を図っていく必要があります。

【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、潤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。

【施策】

住環境保全型市街地

- ・ 緑豊かで敷地規模の比較的ゆったりとした良好な住宅市街地となっており、現在の住環境の保全を図ります。

環境維持向上型市街地

- ・ 現在の環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備などによる住環境の向上を図ります。

住工調和型市街地

- ・ 住宅と工場が混在して立地する地区であり、建築物の整備を誘導し、道路基盤整備を進めることにより、それぞれの地区の実情に応じて、住宅と工場の環境の調和した市街地形成を図ります。

工業維持促進型市街地

- ・ 比較的まとまった規模の工場が集積する地区であり、必要に応じて住宅等の進出を制限する地区を検討するなど、工場の立地や操業継続できる環境の維持、促進を図ります。

中心商業業務市街地

- ・ 中心拠点は、商業業務機能の中核として機能向上を図るとともに、羽田空港の再拡張・国際化の進展を見据えながら地域特性を活かした都市機能の更新を進め、地域の活性化に寄与するまちづくりを誘導します。業務・商業系の土地利用が集中している蒲田駅及び大森駅周辺は、再開発事業や駅前交通広場の再整備、建物の共同化等による街区の再構築等を推進することにより活性化を図ります。

幹線道路沿い市街地

- ・ 交通の利便性を活かした産業系施設の立地、幹線道路の騒音や振動に配慮した環境づくり、災害時の避難路の確保や延焼遮断帯の形成などの観点から、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

産業活力展開型市街地

- ・ 工業系施設を立地・誘導し、ものづくり産業の操業環境の維持・向上を図るとともに、社会情勢の変化に対応した流通業務施設の集約化を図ります。

流通ターミナル市街地

- ・ 港湾や空港などの物流基地に近接していることや、周辺都市を結ぶ広域幹線道路が整備され首都圏の交通の要衝となっている地域特性を活かし、流通ターミナル機能の維持及び再構築を図ります。

広域的都市施設

- ・ 処理場、焼却場、市場、及び葬祭場等の広域を対象とした都市施設の機能の維持を図ります。

空港・港湾用地

- ・ 羽田空港の再拡張・国際化の進展にあわせて空港及び港湾機能の維持強化を図るとともに、空港・港湾の近接性をまちづくりに活かしていきます。

土地利用の更新を図る地区

- ・ 羽田空港跡地及びその周辺地域においては、大田のものづくりが有する高度な技術力を世界に向け発信し、ものづくり産業の発展を支える産業・交流拠点の構築に寄与する土地利用の展開を図ります。さらに、隣接地に国際ターミナル駅の新設を受け、観光客が楽しめる場として、観光・文化機能の整備を図ります。

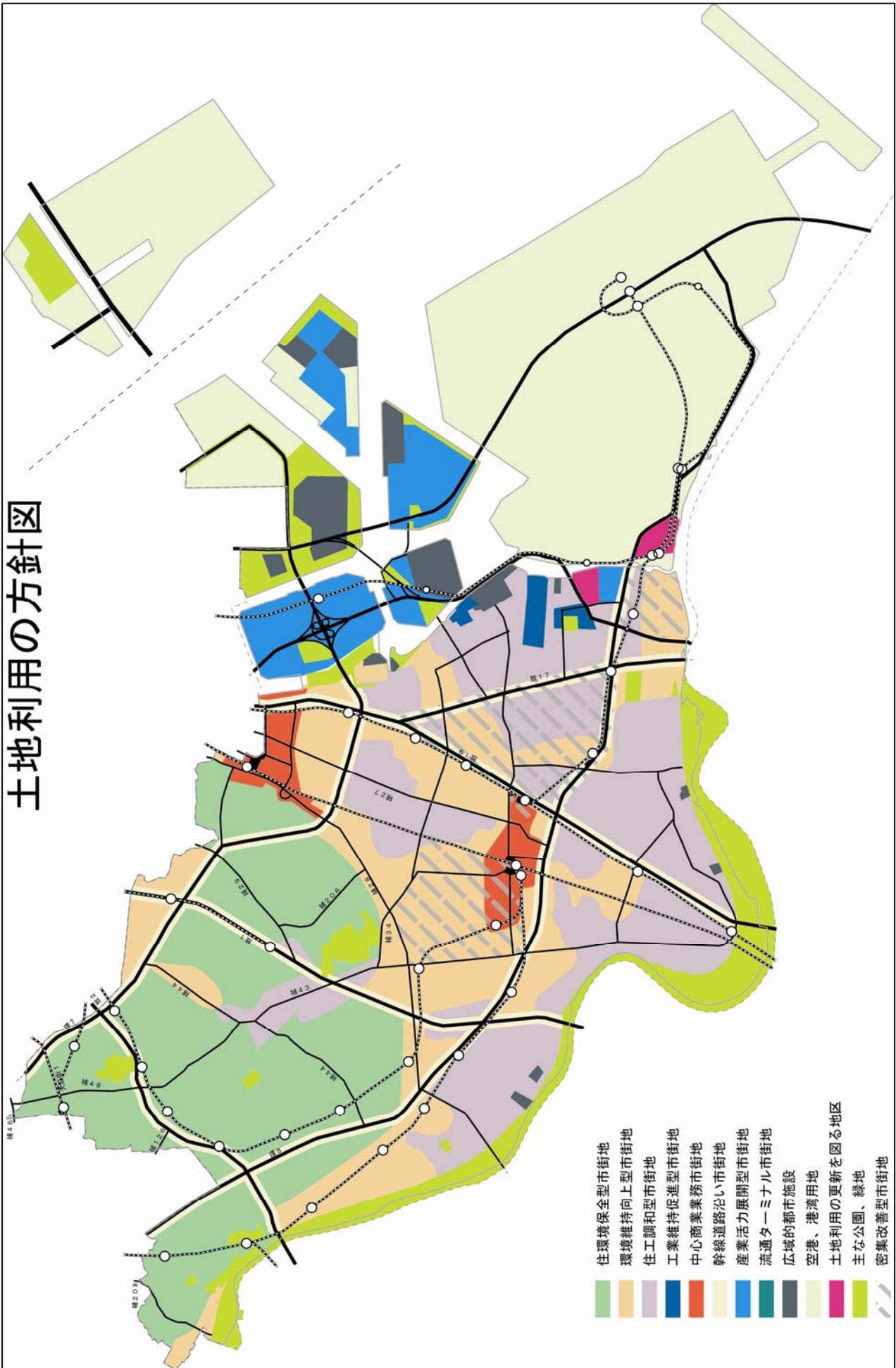
主な公園・緑地

- ・ 地域の基幹となる緑地・オープンスペースとして、環境保全、レクリエーション、防災等に貢献できるように、機能の充実・強化を図ります。

密集改善型市街地

- ・ 市街地密度が高く、基盤整備の遅れている市街地であり、建て替えに伴う土地の高度利用や建物の不燃・共同化、及び道路等の基盤整備の促進により、市街地環境の改善を図ります。

土地利用の方針図



2. 交通ネットワークの整備方針

【現況と課題】

骨格的なネットワークを形成する幹線道路は、一部の区間が未整備であり、交通混雑や渋滞を引き起こす原因の一つとなっています。幹線道路を補完する補助幹線道路は整備が遅れているため、住宅地に車が流入し、住環境の安全性や快適性を妨げる要因ともなっています。

また、密集した市街地では、緊急車両の交通にも支障のある狭い道路が多く、防災性・利便性の面から改善が望まれています。さらに、歩行者の安全性や利便性を確保するために、道路網の整備と一体となった駅前広場や駐車場・自転車駐輪場の整備が課題となっています。これらの整備を推進するにあたって、区民の積極的な協力はなくてはならない要素となっています。

この他、羽田空港跡地や大規模工場跡地の一部における将来の土地利用に対応し、道路網を整備していく必要があります。

鉄道やバスの交通網は比較的発達していますが、内陸部と臨海部を結ぶ公共交通は乗り換えの不便さや便が少ないなど円滑な交通に問題があります。また、JR 蒲田駅と京急蒲田線は距離が離れており、鉄道相互の乗り換えに不便な状況があります。さらに区内を東西に結ぶ交通がないため、臨海部と内陸部の連絡が不便なことが挙げられます。

【将来の目標】

- ・ 都市活動に必要な円滑な交通の流れが確保されるとともに、通過交通が少なく歩行者の安全性が重視された道路交通体系を目指します。
- ・ 生活道路として利用されるきめ細かな道路網や、密集市街地に多く見られる狭あい道路が整備され、良好な住環境をもった、都市防災性能が向上した都市を目指します。
- ・ 交通が集中する主要な鉄道駅の周辺では、円滑な交通処理を図るために、駅前広場が再整備され、自転車駐車を計画的に配置した都市を目指します。

【施策】

(1) 道路交通体系整備の方向性

都市計画道路網の整備

- ・ 国道 357 号線（多摩川トンネル）、放射 18 号線、放射 17 号線（産業道路）や第 1・第 2 京浜国道、環状 7 号線などの主要幹線道路について、未整備区間の早期解消を図り、都市の骨格を形成します。
- ・ 主要幹線道路を補完する補助幹線道路について、現在事業中路線の整備促進や優先整備指定路線の早期事業化を進め、一体的な都市計画道路網の形成を図ります。とりわけ、補助 38 号線については、沿道の大規模跡地の土地利用計画の進展に伴い、早期の事業化に向けて取組みます。

- ・ 羽田空港の再国際化に伴う空港臨海部における土地利用の変化及び港湾計画の進捗状況を見極めつつ、円滑な交通の流れとなるよう新たな道路網の再構築の検討に向けて取り組めます。

生活道路・狭あい道路の整備

- ・ 日常生活に密着した生活道路の整備を推進することにより、住環境の改善と都市防災性能の向上を図ります。
- ・ 緊急車両の通行が困難であるとともに、日常の車の利用にも不便な狭あい道路の整備を推進します。

歩行者を重視した交通環境の整備

- ・ 幹線道路、補助幹線道路、生活道路という段階構成をもつ道路網の体系化を通じて、円滑な交通の流れを確保することとあわせて、日常生活圏において不要な通過交通を減らし、歩道の整備など歩行者を重視した交通環境づくりを推進します。また、広幅員の道路においては、現況の幅員構成を変更し自転車専用レーンを整備することにより、歩行者と自転車利用者の分離を図り、両者が共存する交通環境の整備を推進します。
- ・ 今後、都市計画道路や一般区道の整備にあたっては、全ての歩行者の安全性を重視した道路構造となるように配慮していきます。
- ・ 都市計画道路、広幅員の道路及び地域のまちづくりにあわせて再整備する道路においては無電柱化を進め、歩行者が安心・安全に歩くことができる都市空間づくりを目指します。

駐車場、自転車駐車場の整備

- ・ 交通が集中する主要な駅の周辺や商業業務地などでは、円滑な交通の流れを確保するため、交通の体系的な処理とあわせて、公共と民間による駐車場の整備を図ります。
- ・ 自転車は地球環境に優しい便利な交通手段として、多くの区民に利用されています。しかし、歩道等に放置された自転車は歩行者の通行の妨げとなり危険であるとともに、防災上・景観上の障害となっているため、啓発活動を実施し自転車利用者のマナー向上に努めます。
- ・ 中心拠点の駅周辺ではまちづくりとあわせて計画的に自転車駐車場の整備等を進めるとともに、その他の駅周辺では商店街などの民間の協力を得ながら、商店街や駅周辺のスペースを活用した自転車駐車場の設置に努めます。

(2) 公共交通体系整備の方向性

鉄道の連続立体交差事業の推進

- ・ 道路と平面交差する鉄道は、踏切事故などの危険性をはらんでいます。こうした弊害を解消するために、沿道のまちづくりと一体となった鉄道の連続立体交差事業により、安全な鉄道の運行を実現するとともに地域の活性化を図ります。

新しい公共交通網の整備再編

- ・ JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を鉄道でつなぎ、区の東西間を移動する際の利便性の向上や羽田空港への鉄道アクセス等を強化するため、運輸政策審議会で A2 路線と答申()されている新空港線「蒲蒲線」の実現に向け取り組んでいきます。
- ・ 区内から他都市への交通利便性の向上等を図るため、運輸政策審議会で B 路線と答申されているエイトライナー構想など、新たな交通ネットワークの検討を進めます。
- ・ 区内既成市街地や臨海部等の交通不便地域など、区内の移動における利便性の向上を図るため、道路網整備などの環境変化にあわせて、主要鉄道駅からのバスサービス等がさらに充実するよう取り組んでいきます。

注) 運輸政策審議会答申：国の運輸政策審議会が、平成 12 年に「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」を答申。目標年次は平成 27 年で、「目標年次までに整備を推進すべき路線」である A 路線として、「目標年次までに開業することが適当である路線 (A1)」及び「目標年次までに整備着手することが適当である路線 (A2)」を、また「今後整備について検討すべき路線」を B 路線として示している。

交通ネットワーク整備の方針図



3. 水と緑の整備方針

【現況と課題】

大田区は東京湾や多摩川などの水辺に恵まれ、河川敷や臨海部埋立地には大きな緑地や公園があります。しかし、内陸部は市街化が進んで緑も少なく、貴重な中小河川などの水面も十分に活用されていないのが現状です。

このため、内陸部の緑の保全と創出、水辺の効果的な活用が課題となっています。また、内陸部に不足する水辺や公園緑地を補うために、東京湾や多摩川などの水辺、河川敷や臨海部埋立地の大きな緑地や公園などを効果的に結ぶことが課題となっています。

さらに、ライフスタイルや価値観の多様化に伴い、公園や緑地の整備に対する区民の要望も多様なものとなり、その対応が課題となっています。

【将来の目標】

- ・ 多摩川や呑川、内川などの主要河川や臨海部の海岸線など、特色ある「水辺の緑空間」を活かした、身近に自然を感じられるまちを目指します。
- ・ 公園緑地や崖線の斜面地、屋敷林などとして残されてきた大規模な「樹林地などの緑空間」の保全と再生、創出を図り、風格のある心やすまる緑の拠点に囲まれたまちを目指します。
- ・ 身近な道路や緑道、公園、学校、寺社などの小さな緑が連なり、暮らしの中に潤いと安らぎのある、みどりあふれる街を目指します。

【施策】

みどりの保全と再生

- ・ 大規模公園緑地や台地部、多摩川沿いの崖線、そして住宅街などに残されている自然豊かな樹林地を、将来に引き継ぐ重要な資産として位置づけ、保護樹林制度などの緑地保全制度を活用し、保全、再生を図ります。
- ・ 街中の景観形成に寄与し、地域に親しまれている巨木や名木、花木などのみどり資源の保全、育成を図ります。
- ・ 風致地区、生産緑地地区、各種地区計画制度、開発指導などにより、残存農地や残存緑地など市街地に残されているみどりの保全を図ります。

公園緑地の整備

- ・ 平成 18 年 3 月に、東京都区市町が共同で策定した「都市計画公園・緑地の整備方針」に基づき、都市計画公園の優先整備区域の事業化推進を図ります。
- ・ 公園緑地の不足地域を解消すると共に、地域の特性に応じ、地域のニーズにあった公園緑地の整備や再生整備を進めます。
- ・ 臨海部の緑の拠点として、平成 20 年 10 月に策定した羽田空港跡地利用 OTA 基本プランに基づき、大規模公園緑地の確保、整備を進めます。

みどりのネットワークづくり

- ・ みどりのネットワークの基本軸として、呑川や多摩川沿い、臨海部の海辺などの緑道、散策路の整備、再生整備を進め、環境景観軸、生物移動軸ともなるネットワーク基本軸の整備を図ります。
- ・ 桜のプロムナード、旧六郷用水、馬込文士村散策路等の内陸部の散策路整備や既存散策路の再生整備、幹線道路の緑化などを進め、水と緑の基本軸と拠点公園緑地などが有機的につながれた「まちの緑の骨格」づくりを更に進めます。
- ・ 臨海部の埋立地においては、平和島運河、京浜運河周辺や羽田空港跡地周辺の散策路を整備し、都立海上公園や大森ふるさとの浜辺公園などの大規模公園緑地が一体的に活用できるようなネットワーク化を図ります。

みどりあふれるまちづくり

- ・ 公共施設の緑化推進や、風致地区、各種地区計画制度、開発指導などの各種まちづくり制度により、みどりあふれるまちづくりを進めます。
- ・ ブロック塀の生垣化や、屋上緑化、壁面緑化の助成制度や緑化意識の啓発などにより、区民と共にまちの緑化に努め、まちなかの緑の育成を図ります。
- ・ 公共のみどりやまちのみどりの維持管理に区民と共に取り組み、区民が誇れる親しみのわく、みどり豊かな美しいまちづくりを進めます。

(仮称)みどりの基本計画に基づく総合的な施策の推進

- ・ 平成16年度に制定された都市緑地法に基づき、緑の総合的な緑施策の指針として改定作業中の「(仮称)みどりの基本計画」により、公園緑地や市街地の緑、水辺環境、自然の生き物など幅広い「みどり」の総合的な保全や創出、育成を計画的に推進します。

4. 安全・安心のまちづくり方針

【現況と課題】

住宅の密集した市街地や住宅と工場が混在した市街地には、狭あい道路も多く、災害に対して脆弱な市街地構造をもっています。このため都市防災について緊急かつ長期的視点から、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。

密集市街地以外でも崖地や過去の浸水履歴地など、震災や水害等の自然災害の被害が予測される地域を中心に、防災対策を行いまちの安全性を高めることが求められています。

また、地域に暮らす人が安心して生活できるようにするためには、ハード整備ばかりでなく、いざという時に地域住民で助け合える関係づくりを進めることが求められています。

【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。

【施策】

骨格防災軸などの整備

- ・ 東京都の防災都市づくりによる延焼遮断帯のうち、広域的な都市構造からみて、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線である、環状7号線、8号線、第2京浜国道などの沿道の建物の不燃化を促進します。
- ・ さらに、防災生活圏を構成する延焼遮断帯として位置づけられた道路や鉄道および河川などを整備し、都市の延焼遮断機能の向上を図ります。

災害に強い都市づくり

- ・ 計画的な土地利用と適正な建物密度による住宅地の形成、防災上効果のあるオープンスペースの配置、防火地域・準防火地域指定による建築物の誘導、建築物の建て替え等による不燃・共同化を推進します。
- ・ 延焼遮断帯や避難路、そして物資の輸送路などとなる都市計画道路の整備、及び防災上効果のある公園緑地の整備、緑道・水路などの整備を図ると共に、緊急車両が通行できるように狭あい道路の整備を推進します。

- ・ 公園緑地・学校施設など避難所の整備、道路など避難路の整備及び道路沿道の不燃化の促進による避難路の安全性の確保を推進します。
- ・ 震災に強い道路、橋梁、上・下水道等のライフラインの確保に努めます。また、震災および復興時に迅速かつ円滑な対応が図れるようマニュアル等を作成します。
- ・ 水害に強いまちづくりのため、河川や下水の整備、防潮整備、雨水貯留施設や浸透施設の整備などの総合的な治水対策を推進します。
- ・ 堤防・護岸の大規模地震や洪水に対する安全性を高めるために、長期的な視点から多摩川沿いの市街地の整備にあわせてスーパー堤防事業を推進します。
- ・ がけ地の対策、既存建築物の安全対策を推進します。

建築物や都市施設の耐震性・防火性の向上

- ・ 阪神・淡路大震災による構造物の被害から、構造物の耐震性向上が緊急かつ最優先に取り組むべき課題とされたことを踏まえ、民間建築物をはじめ、公共施設や都市施設の耐震対策を推進します。
- ・ そのうち民間建築物については、助成制度の充実などで耐震化を促進するほか、公共施設については、大田区公共施設整備計画に基づき、改築・改修を計画的に推進します。
- ・ また、火災が発生しても延焼しにくいまちを目指すため、公園等の防災空間の確保や、建物の不燃化および地域主体の防災活動等を促進します。

防災都市づくり推進計画による重点整備地域の整備

- ・ 東京都の防災都市づくり推進計画で重点整備地域、整備地域に指定された地区については、区の防災まちづくりの規範となるよう、地域が主体となり、木造密集地域の防災性向上、防災活動拠点の整備やこれに至る避難路の安全性を強化するなどの総合的な防災関連事業の展開を図ります。
- ・ 上記の地区に次いで防災対策の必要性・緊急性が高いと見込まれる地区についても事業展開を検討します。
- ・ 防災まちづくり事業にあたっては、地域住民との連携のもと、地域のよさを活かすなど、総合的なまちづくりも視野に入れた取り組みに努めます。

地域防災・防犯力の向上

- ・ 災害時でも住民同士で助け合えるような誰もが安心して暮らせるまちづくりを進めるために、地域主体の防災まちづくり活動の支援や緊急時の支援体制づくり等に努めます。

5. ユニバーサルデザインのまちづくり方針

【現況と課題】

少子高齢化の進展に伴い、ノーマライゼーションの理念の下に、高齢者や障がい者、子ども等誰もが安心して生活できるまちづくりが求められています。

こうしたまちづくりを実現していくために、東京都福祉のまちづくり条例及び大田区福祉のまちづくり整備要綱に基づいて、高齢者や障がい者にやさしい施設の整備や誘導を推進してきました。今後も誰もが暮らしやすいまちづくりに向けて、具体的な方策をさらに検討していく必要があります。そして、このような福祉のまちづくりにあたっては、行政のみならず区民等の積極的な協力が不可欠です。

【将来の目標】

- ・ 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすい」という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。

【施策】

ユニバーサルデザインに配慮した地域づくり

- ・ 福祉のまちづくりを実践していくにあたり、多くの区民や高齢者、障がい者等の意見を積極的に取り入れ、その意見を反映するように努めます。
- ・ 地域の区民がもっている相互扶助と助け合いの気持ちをまちづくりの中に活かし、高齢者や障がい者がともに生活できる地域の形成を目的としたコミュニティの育成を推進するため、地域コミュニティ形成に資する施設等の整備を推進します。
- ・ 高齢者や障がい者が安心できる住環境をつくるため、既存住宅のバリアフリーなどの住宅改修の支援や、地域の住民と高齢者や障がい者が一緒になって地域の道路や公園、公共施設の点検を行うなど、住環境整備に努めます。

ユニバーサルデザインに配慮した公共交通づくり

- ・ 道路網の整備による都市機能の環境変化にあわせて、バス運行体系の工夫やバス停の配置を見直すとともに、段差の少ないバス停及びその周辺のユニバーサルデザインの導入を推進し、誰もが利用しやすい公共交通の整備に努めます。
- ・ 駅からバスなどの公共交通へ円滑に乗り換えができるよう、駅にエスカレーターやエレベーター設置の推進を図ります。

ユニバーサルデザインに配慮した公共性の高い建築物や空間づくり

- ・ 生活道路において歩行者が安全に利用できる空間づくりを推進します。

- ・ 公共性の高い建物や多くの人が集まる建物においてはユニバーサルデザインの視点に基づき整備を進めることを前提とし、敷地内の通路や駐車場、出入口、廊下、階段、エレベーター等において高齢者や車いす等の障がい者に十分配慮した計画とします。
- ・ ユニバーサルデザインの視点に基づいた配色により、施設の分かりやすい表示や案内などにより安心できる公共空間づくりに努めます。
- ・ 多数の人が集まる商店街や公園等の屋外空間では、ユニバーサルデザインの導入に努め、誰もが使いやすい空間づくりを目指します。

大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針に基づく総合的な施策の推進

- ・ ユニバーサルデザインのまちづくりを推進する指針として策定中の「大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針」に基づき、誰もが日常の中でやさしいまちであると感じることができ、安心して快適に過ごせるまちづくりを総合的に推進します。

6. 住宅・住環境整備の方針

【現況と課題】

区内には、低層を主体とする住宅地、中層住宅地、さらに住宅と工場が混在する住宅地など、いろいろな住宅地が形成されています。それぞれの特性に応じた住環境の維持、あるいは改善などの課題を解決し、安全で快適な住環境づくりが求められています。

また、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、高齢者や障がい者に加え、子育て世帯や外国人など、大田区で暮らす誰もが安心して住みやすい住環境づくりが求められています。

【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。
- ・ 災害への対応をはじめ、防犯にも配慮した安全で安心な住環境を目指します。

【施策】

良好な住宅の供給と住宅の質の維持・向上

- ・ まちの活動を支えるいろいろな人々が、いつまでも住み続けられるように、良好な住宅の供給を誘導するとともに、居住水準に満たない既存の住宅の改善に向け、建替え誘導により、住宅の質の確保・向上に努めます。
- ・ また、公共住宅の既存ストックを維持しつつ、セーフティネットに配慮した供給に努めます。

誰にもやさしく、安心できる住環境づくり

- ・ 高齢者や障がい者、ひとり親世帯、外国人など誰にもやさしく、安心できる住環境をつくるため、ユニバーサルデザインの視点によるバリアフリーの推進などに努めます。
- ・ また、ひとり暮らしや高齢者のみ世帯等の孤立化を防ぎ、安心して生活できる環境整備に努めます。

地域の特性に対応した住環境の保全や改善

- ・ 緑豊かな台地部については、良好な低層住宅地として住環境の保全を図ります。
- ・ 都市基盤が未整備でかつ密集した住宅地にあっては、住宅地等の建て替えに伴う不燃・共同化や道路整備などにより住環境の改善を図ります。

- ・ 主要な駅前などでは、周辺の商業業務機能と複合した、密度が高い都市型住宅地としての整備を図るなど、地域の特性に対応した住環境の保全・改善を図ります。

住宅と産業が調和するまちづくり

- ・ 産業のまちとして発展してきた大田区には、住宅と工場や商店が混在して立地する地区が多数あります。産業のまちとしての特徴を活かし、生活と産業維持のための環境の調和に努めます。

「大田区住宅マスタープラン」に基づく総合的な施策の実施

- ・ 今日の住宅政策においては、平成 18 年に施行された住生活基本法により、既存ストックの有効活用や住環境を含めた良質な住宅をつくることで、豊かな住生活の実現が求められています。そのため、住宅マスタープランを改定し、関係各分野の施策との連携による総合的な施策展開を図ります。

7. 産業のまちづくり方針

【現況と課題】

住宅と工場が共存することによって、区民の生活と文化が大田区の産業活動と技術を支え、生き活きとした産業のまちを形成してきました。しかし、社会経済状況は大きく変わり、産業活動は苦しい時期を迎えています。産業のまちとしての活力を維持し、さらに発展させていくことは、産業の分野にとどまらず、快適なまちづくりを進めていく上でも大きな課題となっています。

羽田空港の再拡張・国際化を契機に大田区への来訪者の増加が期待される中で、主要駅などの交通結節点における利便性の向上や、区内に点在する地域資源を観光資源として活用するなど、誰もが訪れたい観光地としての基盤づくりが求められています。

【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。
- ・ 羽田空港再拡張・国際化を視野に入れ、大田区ならではの「知る人ぞ知る」魅力が楽しめるまちづくりを展開します。

【施策】

「ものづくり」産業の集積の維持・強化に向けた土地利用・基盤づくり

- ・ 大田区産業の最大の特徴である工業を維持・発展させるため、計画的な土地利用の誘導や基盤づくりを進めます。そのために、企業立地の促進や操業環境の整備を図ります。

地域の特性に見合った工業の配置

- ・ 地域の基盤整備・地形等の状況や、工場の集積状況等を考慮し、地域特性に見合った工業の集積を促進します。
- ・ 工業系地域では、工業用地の再開発事業の導入や立地助成等の支援により、鋳物や鍛造、メッキといった基盤的産業の立地促進と操業環境づくりを推進します。

工業の成長と発展をめざした企業の立地・集積促進

- ・ 区内の工業集積の維持・発展を図るため、工場の立地・操業環境の整備を進めます。産業支援施設の整備や各種支援策を通じて、工業の成長と発展を図ります。
- ・ また、区内企業の成長促進のために、事業などの高度化に伴う工場の新増設や区内への移転経費の一部を助成するとともに、工業専用地域などの空き地を区が取得し、賃貸などで供給する再開発事業を実施します。

住環境と調和、共存する工場の建設の啓発

- ・ 持続可能社会への変革の一翼を担うため、区内企業が取り組む省エネや新エネ技術の導入を進めるとともに、工場敷地の緑化や地域環境と調和する建物の建設を誘導します。また、工場表彰制度（優工場）の認定やモノづくり人材の育成に通じる工場見学など、様々な側面から地域との共存を図ります。
- ・ 人や街にやさしい優れた工場を認定する大田区優工場認定制度を活用して、住環境と調和、共存する工場の建設を啓発していきます。

業務・商業系の中心拠点の形成

- ・ 業務・商業系の土地利用が集中している大森駅周辺と蒲田駅周辺は、中心拠点として再開発事業や道路などの基盤整備、建物の共同化や協調化などを推進することによって活性化を図ります。
- ・ 羽田空港国際化を視野に入れつつ、顧客ニーズに対応した商業地を形成できるよう、持続力の高い魅力的な商業環境をつくり出します。
- ・ 商業集積の状況や経営者等の意欲を尊重するなど、商業地特性に合わせたメリハリのあまるまちづくりを促進します。
- ・ 地域の中心地的な役割が期待される商業地については、地域コミュニティの中心となるような空間づくりや公共空間のバリアフリー化など、誰もが集まりやすく利用しやすい街づくりに努めます。
- ・ 魅力ある商業空間を形成するため商店街のイメージにあわせた景観整備に努めます。

まちづくりと連携した商店街の魅力創出・活性化

- ・ 商店街におけるまちづくりの機運を高め、買い物通りの整備や駐車場、自転車駐車場の整備、まちなみ整備などまちづくりと連携して商店街の魅力を創出し、活性化を図ります。
- ・ 大規模小売店舗やチェーン店等は、商店街の一員としてこれからのまちづくりで重要な役割を担うため、出店にあたっては、周辺地域の環境や区民や地元事業者の意向に配慮しつつまちづくりに参加・協力してもらうよう促します。

地域産業の蓄積と創造力あふれる産業創出

- ・ 新しい産業の創出がしやすい地域環境整備を進めます。そのため、産業の活性化や、新たな事業への進出を目指す起業家を支援します。

地域力を活かした産業のまちづくり

- ・ 地域を支える様々なサービスを提供する NPO や区民活動団体と商業や工業などに関わる事業者の連携・協働で、産業のまち大田の活力を創出します。また、教育

機関との連携・協働で次代の産業を担う人材との交流を図り、未来に躍動する都市形成を進めます。

- ・ 羽田空港跡地には、羽田空港の国際化を視野に入れ、区内企業の海外への発信の強化、取引の拡大を推進するための産業支援拠点の整備を検討します。

観光振興のための基盤づくり

- ・ 羽田空港国際化を契機に、海外からの観光客の受け入れをも視野に入れた観光施策を推進します。区外からの観光客だけでなく、区内で活動や生活する人々も繰り返し訪れたいくなるような、魅力的なまちづくりに努めます。
- ・ 大田区のブランドイメージの構築や、自然や歴史的・文化的、商工業などの資源の発掘、紹介、整備などに努めます。とりわけ、地域をめぐる楽しさを伝えるため、多言語対応による案内板の設置や情報発信機能の充実、テーマ性のある地域巡りなど、回遊性を重視した観光のまちづくりを検討します。

8. 景観のまちづくり方針

【現況と課題】

大田区のまちは、住宅地、工業地、商業地など、さまざまな顔をもっています。それぞれの地域ごとに特徴の異なる歴史や自然、地形そして人々の営みがあり、これらが融合して多彩な景観を創り上げています。こうした景観は、区内で生活や活動をする人々の共有の財産であるとともに、市街地空間の質や地域のブランドイメージの向上に大きな役割を果たします。今後は、地域の実情に応じて、区民、事業者等との連携により、より良好で魅力的な景観づくりを進めることが課題となっています。

また、羽田空港の再拡張・国際化を契機に大田区への来訪者の増加が期待される中で、大田区ならではの多彩な景観を観光資源として活用することも求められています。

【将来の目標】

- ・ 地形や自然環境、歴史や文化、日々積み重ねられる人々の営みから生み出される多彩で魅力的な景観のあるまちを目指します。

【施策】

地形、水辺、緑などの自然を活かした景観づくり

- ・ 多摩川、国分寺崖線、台地を縁取る崖線、臨海部は、景観軸として位置付け、大田区の景観骨格にふさわしい景観づくりを進めます。
- ・ 多摩川や臨海部など水と緑が豊富なエリアについては、大田区で暮らす人々だけでなく区外や海外から訪れる人々の安らぎの場所として活かされるよう、計画的な景観づくりを推進します。
- ・ 市街地内に点在する水路や緑道、緑地等については、街並みにゆとりと潤いを与える貴重な資源として、景観づくりに活用します。

歴史と文化がしのばれる景観づくり

- ・ 地域の文化を大切に守り、育て、語り継ぐ努力を重ね、かつての暮らしやまちの表情がしのばれるよう、歴史的・文化的資源の発掘や復元等も含めた景観づくりに努めます。
- ・ 池上本門寺周辺や馬込文士村などの歴史的な史跡や建物などが残るエリアについては、地域住民等との協力のもと、その歴史的な雰囲気を活かした景観づくりを進めます。

地域の個性を育む景観づくり

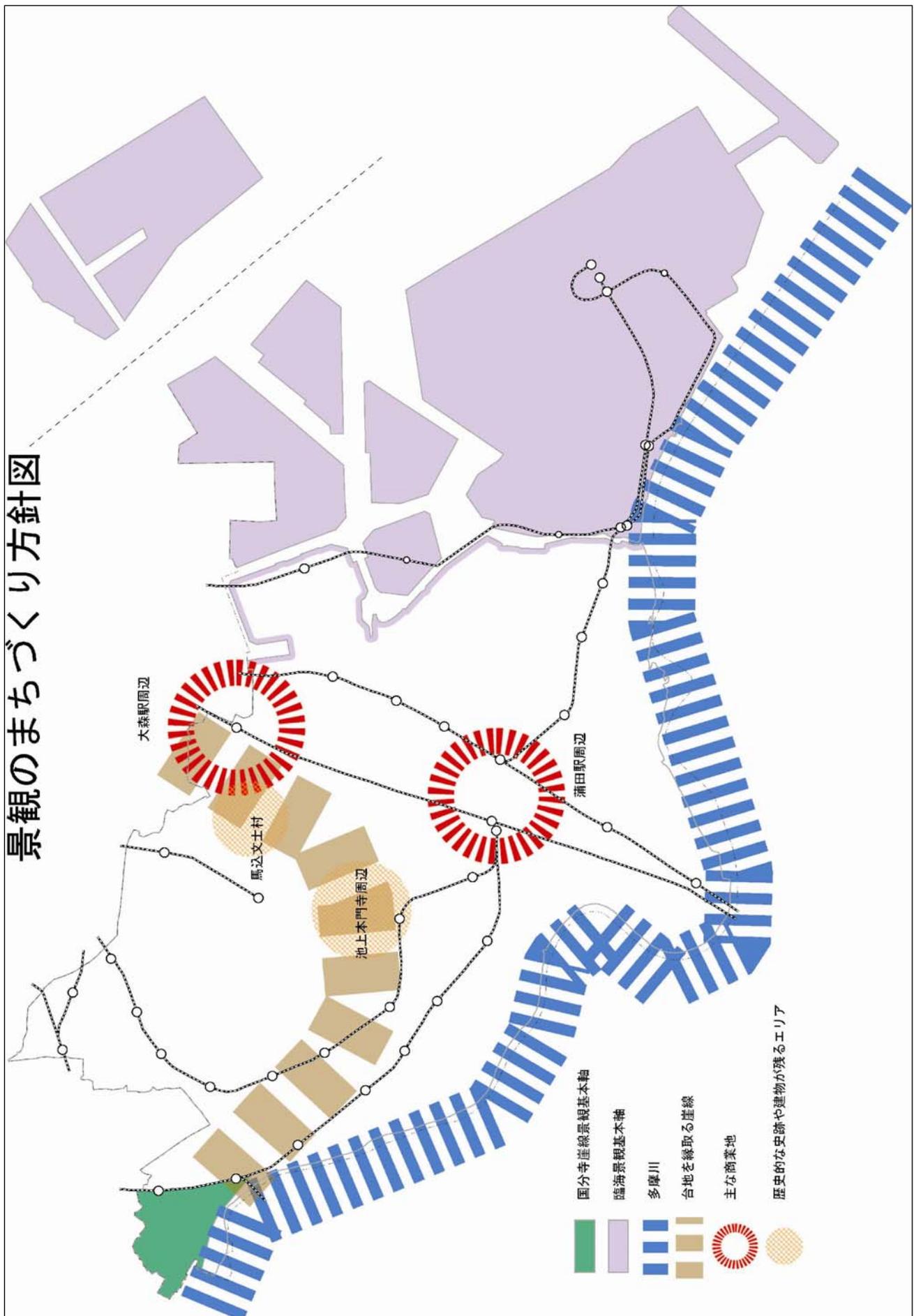
- ・ 安らぎと潤い、生活の楽しさやまちのにぎわいなど地域の個性を活かした景観づくりに努めます。

- ・ 多くの人々が行きかい、集う蒲田駅周辺、大森駅周辺に代表される商業地および商業空間については、まちの魅力を発信・実感できる重要なスポットとして、景観整備を推進します。

景観づくりのための仕組みづくり

- ・ 区民の生活の場としての質を高めるとともに、羽田空港の国際化に向けた観光地づくりのためには、計画的で実効性のある景観づくりが不可欠です。そのため、今後、大田区は、景観法に基づく景観行政団体となり、同法に基づく景観計画の策定及び条例制定を目指します。
- ・ 景観づくりは、様々な分野に関係することから、庁内や関係機関等と連携を図りながら、大田区の実情にあった景観づくりの仕組みづくりを検討します。
- ・ 景観づくりは区民、事業者、行政等による協働の取り組みが不可欠であることから、区民、事業者等の関心を高め、理解を深められるように自主的な活動を支援する仕組み作りを検討します。

景観のまちづくり方針図



9. 環境のまちづくり方針

【現況と課題】

今後の区内の都市基盤整備や維持管理にあたっては、CO2 排出や熱排出等の環境負荷の少ない設備や工法等の採用、緑化などのヒートアイランドの改善に配慮した空間づくりにより、気候変動を緩和する都市空間づくりが課題となります。

また、ものづくり産業や空港や港湾に関連して立地する施設からの環境負荷を軽減し、住宅と産業とが調和できる都市空間づくりを促進することが課題となります。

さらに、廃棄物の軽減や資源の再利用等により、限りある資源を有効に使うことのできる都市環境を目指すことが課題となります。

【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、再生可能エネルギーを基盤にしたまちを目指します。

【施策】

環境に配慮した良質な都市施設の維持・形成

- ・ 公共施設や都市施設については、施設の効率的な配置や建て替え、維持管理、施設の効率的な運用により、都市の規模や財政状況に見合った設備投資を行うとともに、廃棄物の軽減を図ります。

環境への負荷の軽減

- ・ 東京都と協力し、区内に立地する工場や、自動車、船舶、航空機等からの騒音や排気ガスによる公害が軽減できる都市空間づくりを図ります。また、下水道の質の向上による河川の環境改善に努めます。

自然エネルギー利用促進

- ・ 公共施設の建設及び維持管理その他の事業の実施に当たっては、資源の循環的な利用、エネルギーの有効利用及び廃棄物の減量に努めるとともに、区民及び事業者による自然エネルギーの利用促進を図り、低炭素型社会の実現を目指します。

ヒートアイランドの改善

- ・ 風の通り道を阻害しない建物の配置や高さに配慮するとともに、大きな緑をクールスポットとして確保するなど、ヒートアイランド現象の軽減に寄与する空間づくりを図ります

