

IV. 地域別構想

1. 地域別構想の性格と構成

(1) 地域別構想の性格と地域区分

全体構想が都市の将来像と各々の部門別方針を示しているのに対し、地域別構想は次のような性格を持っています。

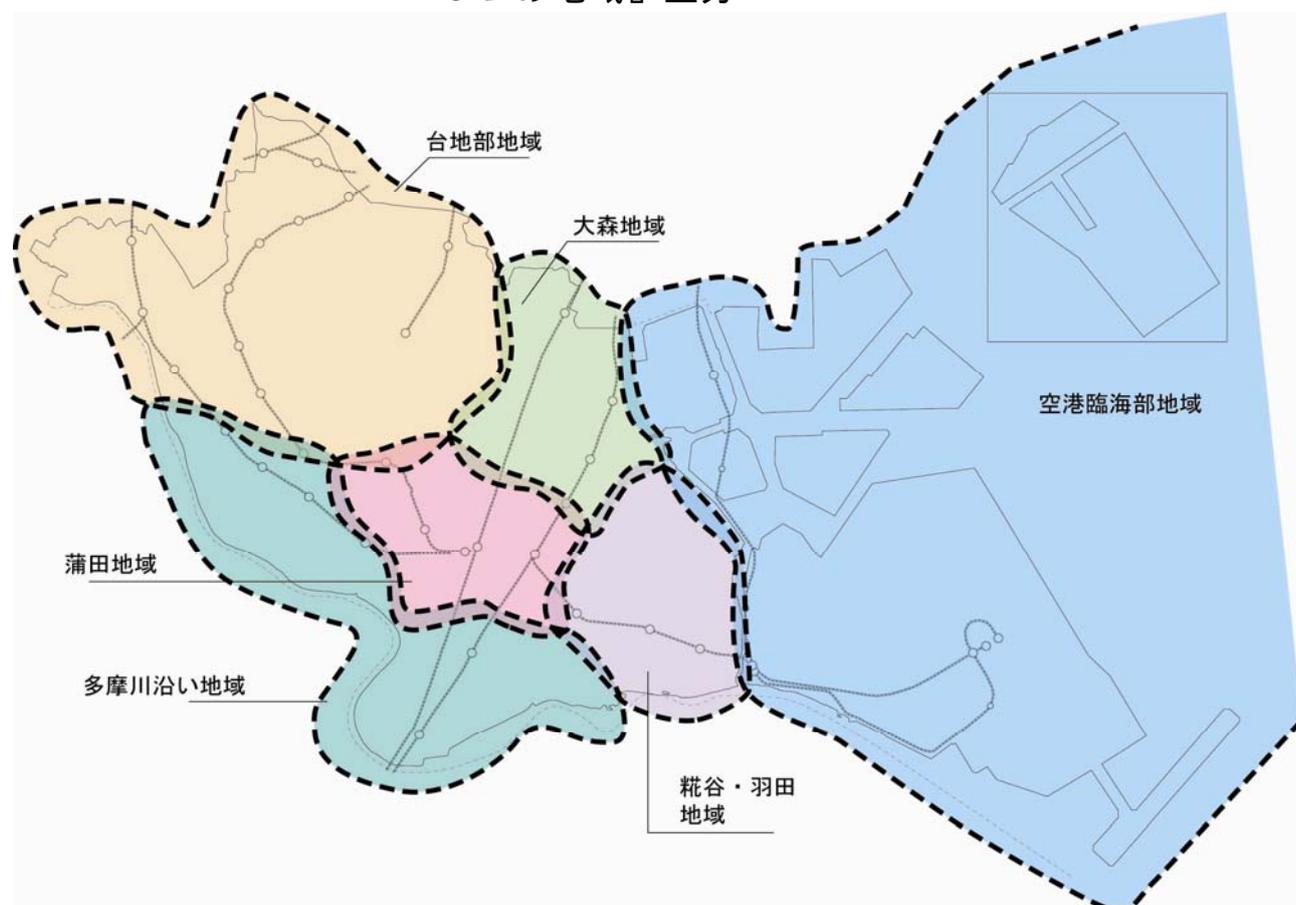
区民により身近な地域を対象とした整備のあり方を示します。

土地利用の多様性を踏まえて区内を『6つの地域』に区分し、区民がより身近に感じることでできる課題に対しての方針を示すものです。

全体構想の部門別方針を地域できめ細かく、かつ総合的に示します。

地域別方針は、全体構想で示した「土地利用方針、交通ネットワークの整備方針、水と緑の整備方針、安全・安心のまちづくり方針、ユニバーサルデザインのまちづくり方針、住宅・住環境の整備方針、産業のまちづくり方針、景観のまちづくり方針、環境のまちづくり方針」を地域においてきめ細かく、総合的に示すものです。

『6つの地域』区分

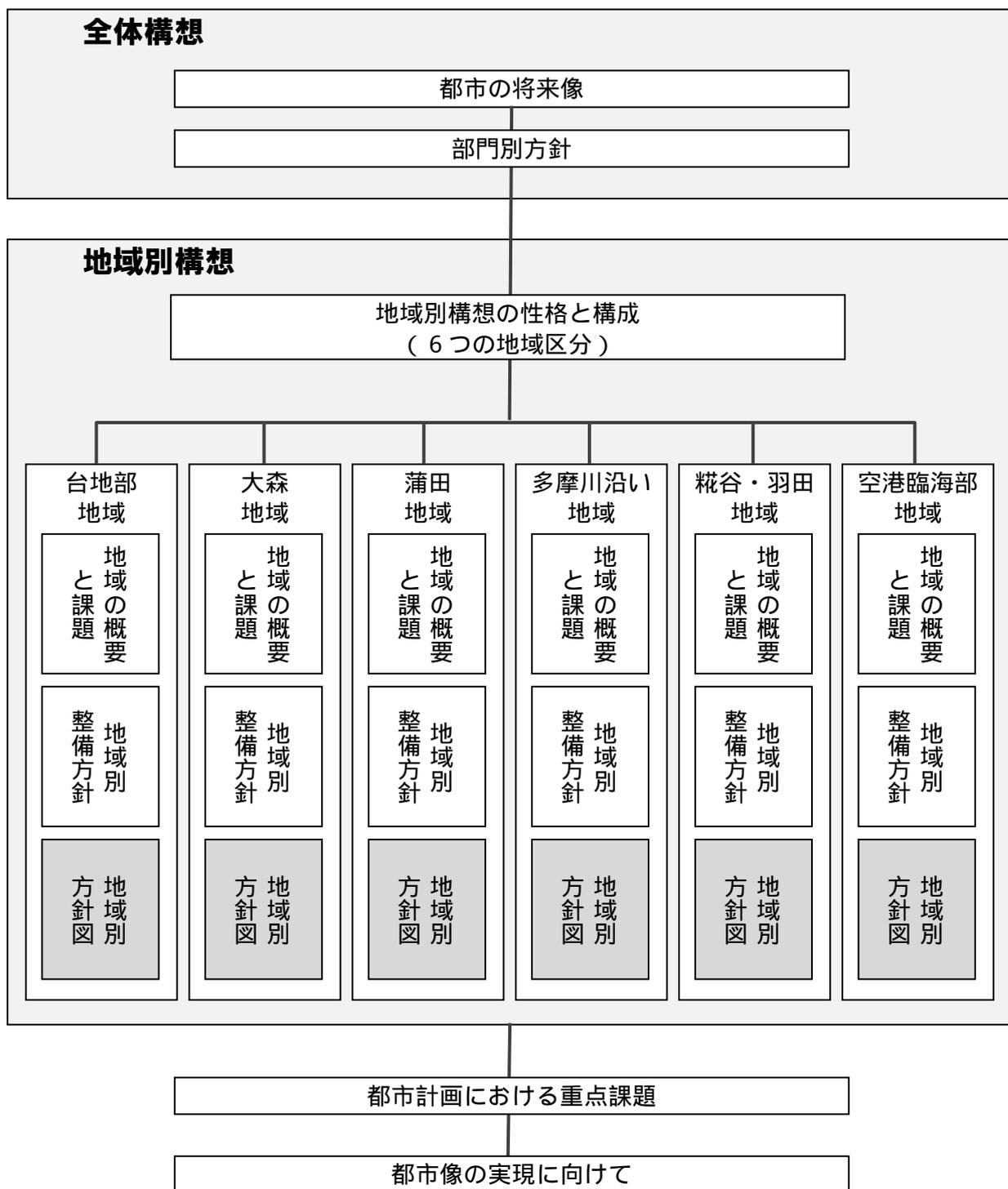


注：地域の区分は概ねの境を示したものです。このため、地域の境界は相互に重なって表現されています。

(2) 計画の構成

地域別構想は全体構想を受けて、次のような構成となっています。

地域別構想の構成



2. 6つの地域の方針

1) 台地部地域

台地部は、緑豊かでゆとりある良好な住宅地が広がる高台と、崖線、そして多摩川による変化に富んだ地形で構成されています。また、呑川、洗足池など地域のシンボルとなる自然環境、池上本門寺に代表される文化財等、多数の地域資源が残されています。一方で、宅地化の影響による市街地の高密化や緑の減少など、その良好な環境の維持・保全が課題となっています。

1. 地域の概要と課題

(1) 拠点づくりの必要性

< 地域の特性に応じた拠点づくり >

駅周辺を中心に形成されている地域及び地区の拠点は、日常生活に必要なサービスの提供を行うと共に、まちに魅力を与えています。今後も地区の特徴や区民のニーズを踏まえつつ、商業など求められる機能の充実を図ることが課題となっています。

(2) 市街地環境の改善

< 良好な住環境の維持・保全 >

台地部は、田園調布や千束、久が原、上池台などに代表される緑豊かで良好な環境をもつ住宅地が広がっています。近年では、敷地にゆとりのある戸建住宅がマンションに転用され、敷地の細分化が進むなど、住環境への影響が懸念されています。

良好な住環境を維持、保全し、市街地環境を改善していくためには、地元住民との意見交換が必要であり、その中から将来のまちづくりの方向性を定めていくことが求められています。

< 住工混在市街地における環境の改善 >

仲池上から上池台にかけては、住宅と工場の混在した市街地が形成されています。住環境に配慮しつつ、工場の操業環境を維持することが課題となっています。

(3) 交通体系の改善

< 都市計画道路の整備 >

補助幹線道路は、補助 44 号線などの一部の整備は進みましたが、未整備路線が多く残されているため、車両が市街地の中を通過し、住環境の悪化や交通事故などの危険性を生み出しています。区民が区内の生活道路や各地域間を安全で快適に行き来できるよう、補助幹線道路の整備推進が課題となっています。

< 公共交通の改善 >

台地部では、西部を中心に鉄道が 7 路線整備され、区民の移動手段として利用されています。東部は、蒲田・大森方面や東西方向を中心とした地域内の移動手段

としてバス網が発達していますが、高齢者や障がい者等に対応したコミュニティバス等の導入について検討を進めることが課題となっています。

区民の重要な移動手段となる公共交通は、乗り継ぎが多い台地部から空港臨海部方面を中心に円滑で利便性の高い交通ネットワークの整備が課題となっています。

区内から都内の西方面へは都心経由で迂回する必要があるため、都内周辺部における環状方向の交通ネットワークの整備が求められています。

(4) 水と緑の潤い環境づくりの課題

< 自然環境を活かした空間の確保 >

多摩川や洗足池など、水と緑の残された場所では、水質も改善されつつあり、良好な自然環境を維持しています。また、田園調布せせらぎ公園など、緑豊かな公園の整備が進み、地域住民の憩いの場となっています。こうした水辺、緑地、公園は、自然を感じられる環境を形成する重要な資源として、保全・活用することが課題となっています。

かつて浸水の被害をもたらした呑川などの河川は、水害を防止するための河川整備を優先しつつも、親しみある緑豊かな緑道の整備の可能性について検討を進めることが課題となっています。

< 河川敷利用の拡充 >

多摩川の河川敷は、周辺の丘陵斜面地や市街地の景観と一体となって特徴的な景観を構成し、広場や運動場は地域の貴重なレクリエーションの場となっています。現在は、運動施設を中心とした整備がされていますが、多様なニーズをもつ人々が楽しみ・憩える場として環境の充実が求められています。

< 都市農地の保全と活用 >

地域内に残る都市農地は、宅地化の進展などにより減少傾向にあります。農地は地域の貴重な緑のひとつとして、保全と活用の方向付けが必要です。

< 良好な住環境と自然と文化を活かした景観づくり >

住宅地が広がる高台と、崖線、そして多摩川で構成される変化に富んだ地形、呑川、洗足池など地域の自然環境、これらの良好な資源を活かした景観づくりが課題です。

田園調布などの地元が主体となり良好な街並みづくりを進めている地区があります。こうした地区活動を地域全体に広げ、地区特性を活かした街並みづくりを促進することが課題です。

歴史的建造物が集積している池上本門寺周辺などの地域は、建造物とその周辺が一体となった街並みづくりが課題です。

< 観光資源としての活用 >

台地部は、洗足池や多摩川台公園など、水と緑豊かな自然環境に恵まれています。これらの環境を観光資源として活用し、区民はもとより、広く各地から人々が訪れる憩いの空間づくりが課題となっています。

(5)安全・安心のまちづくりの課題

<災害に強い市街地環境への改善>

台地部は、古くからの自然を活かした起伏に富んだ急傾斜地を多く持つ地形で構成されており、崖地の安全対策が課題となっています。

地球温暖化の進行や市街地の都市化の進展により都市型集中豪雨が多発し、それによる道路の冠水や、宅地内の浸水等への対策が課題となっています。

2. 地域別整備方針

まちの将来像：

緑豊かで良好な住環境をもつまち

(1) 魅力あるまちの拠点の形成

< 魅力ある地域のまちづくり拠点の形成 >

大岡山駅、雪が谷大塚駅周辺は、ユニバーサルデザインの視点で空間づくりを進め、駅利用者の快適性の向上と安心して買い物ができる商店街の発展を図ることにより、地域のまちづくり拠点を形成します。

池上駅周辺は、誰もが楽しく快適に過ごせる空間づくりや、歴史的建造物が集積した街並みを活かした都市基盤の整備を進めることにより、地域のまちづくり拠点の形成を目指します。

< 地区に密着した生活拠点の形成 >

田園調布駅、御嶽山駅などの駅周辺は、買い物通りの整備や自転車駐車場の設置など、周辺の住宅地の環境と調和した商店街の整備により、地区に密着した生活拠点の形成を図ります。

(2) 地域の特徴を活かした市街地の形成

< 住環境保全型市街地 >

道路や街並みが計画的に造られた、緑豊かな低層住宅地の優れた住環境を維持・保全します。地区住民の意向を尊重した住環境を確保するため、建物の高さ制限や敷地規模、敷地内緑化などのルールづくり等の、地区のまちづくり活動に支援を行います。

幹線道路沿いや駅周辺など、交通の便の優れている住宅地は、周辺の低層住宅地の住環境に配慮しながら緑や公園、広場などのオープンスペースを備えた中層住宅地の形成を図ります。

< 住工調和型市街地 >

仲池上から上池台にかけて住宅と工場が混在する市街地は、建物の更新時にあわせて、工場と住宅との相互の敷地利用の工夫や緑化などにより、住工が共存・調和した市街地の形成を図ります。

< 幹線道路沿い市街地 >

幹線道路の沿道は、道路の騒音や後背地の住環境に配慮すると共に、災害時の避難路や延焼遮断帯の確保などを進め、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

< 環境維持向上型市街地 >

現在の市街地環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備による住環境の向上を図ります。

(3)交通体系の整備

<安全で快適なみちづくり>

幹線道路を補完する補助幹線道路の整備を促進し、車両交通の円滑化を図ります。道路の拡幅整備にあわせて、高齢者や障がい者、子育て中の親など誰もが安心して利用できる歩行者空間や自転車のための空間の確保し、植栽などにも配慮しながら、安全で快適なみちづくりを推進していきます。

<東西方向の交通ネットワークの形成>

東海道新幹線及び横須賀線を境に分断されている地区の道路の接続性と連続性を確保し、交通の便の改善を図ります。

地域間や区内各方面への利便性向上のため、バスサービス等のさらなる充実を交通事業者に要望していきます。

新たな臨海部の拠点や空港へのアクセス強化のため、新空港線「蒲蒲線」を実現し、区内の東西方向の公共交通ネットワークの改善を図ります。

区内から都内西部、北部地域を結ぶエイトライナーの整備を促進し、区外他都市への交通利便性の向上を図ります。

(4)水と緑の潤いのある環境づくり

<多摩川を活用したまちづくり>

大田区のシンボルとなっている多摩川沿いは、呑川や旧六郷用水、水と緑の散策路と河川敷のレクリエーション施設を結び、歩行者のために水と緑、歴史文化の一体的なネットワークづくりを行います。

堤防沿いの並木の植栽などによって、潤いと憩いの場の形成を図ります。

スーパー堤防事業の推進にあたっては、多摩川沿いの水と緑のネットワークづくりやアクセスの改善、堤防沿いの桜並木の植え替えなどに配慮し、多摩川を活かしたまちづくりに努めます。

<多様化する要望に対応した河川敷の利用>

国の多摩川河川環境管理計画に基づき、多摩川の自然を損なわないように配慮しながら、区民にふれあいの場を提供する貴重なオープンスペースとして河川敷を活用していきます。

区民の要望の多様化やユニバーサルデザインへの配慮など、散策や親水空間づくりについて、よりの確に対応するように国に要望していきます。

<水と緑のネットワークの形成>

国分寺崖線や南北崖線、洗足池公園、小池公園、田園調布せせらぎ公園、多摩川台公園などの貴重な緑環境を、子供達が自然とふれあい、学習する場として積極的に保全を図ります。

呑川の緑道の整備を促進し、区民が呑川に親しめる、潤いのある水と緑のネットワークの形成を図ります。

<貴重な緑の保全>

残された貴重な緑は、地域の意向を尊重しつつ、良好な住宅地にふさわしい緑の保全を図ります。

散在する生産緑地地区や、残された農地の緑地機能の保全と活用方を検討します。

(5)安全・安心のまちづくりの推進

<災害に強いまちづくり>

第二京浜国道、中原街道、環状7号線、環状8号線の沿道の不燃化・耐震化を推進し、延焼遮断帯、避難路としての機能を確保します。

多摩川沿いは、地震や洪水に対する安全性の向上を図るために、周辺市街地の整備とあわせてスーパー堤防事業の推進を働きかけます。

都市型集中豪雨や台風等による強雨時の、下水道へ流入する雨水量等の軽減を図るために、都市型水害対策を推進します。

斜面地にあるがけ地の安全対策を検討します。

(6)産業のまちづくり

<地域資源を活かした観光のまちづくり>

多摩川、洗足池などの自然環境豊かなスポットや、池上本門寺、亀甲山古墳、馬込文士村などの特徴ある歴史・文化資源などについて、観光資源としての可能性を高めるため、鉄道会社やバス会社との協力体制のもとで、テーマ性のある地域巡りやサイン整備など、回遊性の向上を検討します。

(7)景観づくり

<地域特性と資源を活かした景観づくり>

田園調布など、道路や街並みが計画的に作られた落ち着いた潤いのある緑豊かな住宅地は、住民等との連携により、街並みの維持・保全に努めます。

国分寺崖線周辺は、広域的に連続する緑や湧水などの自然を景観資源として保全するとともに、その周辺についても自然の潤いを感じられるような街並みづくりを進めます。

多摩川は、関係機関との協力により、良好な河川景観を維持・保全します。

多摩川沿いの市街地は、河川景観と調和した潤いのある街並みづくりを進めます。台地部の南側を縁取る斜面地周辺は、残された緑地等の保全を図りつつ、周辺と調和した良好な景観づくりを進めます。

呑川などの河川や旧六郷用水などのかつての水路沿いは、緑道整備などにより、市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの空間としての活用に努めます。

池上本門寺周辺など、歴史的建造物が集積する地域は、住民等との協力により、歴史を感じられる街並みづくりを進めるとともに、歴史的建造物の保存・修復について検討します。

(8)地球環境にやさしいまちづくり

<低炭素社会の実現>

低層住宅地は、自然エネルギーの活用や緑化の推進により、環境負荷の軽減に配慮した都市空間の形成を図ります。

台地部地域 地域別構想方針図



凡例

- 地域のまちづくり拠点
- 地区の生活拠点
- 水と緑の拠点
- スポーツ・レクリエーションの拠点
- 歴史・文化の拠点
- 水と緑のネットワーク
- 幹線道路
- 補助幹線道路
- 公共交通（鉄道）
- エイトライナー
- 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
- 幹線道路沿い市街地
- 主な公園、緑地
- 密集改善型市街地



2) 大森地域

にぎわいと活気のある大森駅周辺の商業業務地の他、山王をはじめとする住宅地、さらには大森西をはじめとする町工場などが集中した工業地などいろいろな土地利用が集まってひとつのまちがつけられています。集客力のある大森駅周辺は、羽田空港の再拡張・国際化を視野に入れたまちづくりを進めることが求められています。また、大森貝塚や馬込文士村などの歴史的、文化的な要素もこの地域の大きな特色として、まちの魅力づくりに活かしていくことが期待できます。

1. 地域の概要と課題

(1) 拠点づくりの必要性

< 大森駅前の魅力ある都市機能の強化 >

大森駅前を通る池上通りや馬込から臨海部を結ぶ環状7号線等の交通渋滞は慢性的になっています。区の中心拠点である商業業務地にふさわしい、魅力あるまちにするために、駅周辺の都市機能の強化や交通基盤の整備が求められています。大森駅周辺には、比較的規模の大きな商業施設を中心に商店街や各種サービス施設が立地しています。また、マンションの増加などにより居住人口も増え、近年では商業・住居が近接する都市型拠点としての性格が強まっています。

羽田空港の再拡張・国際化を視野に入れるとともに、ユニバーサルデザインの視点に立ち、駅を中心とする地区整備を進めることで、地域の活性化に寄与するまちづくりが求められています。

大森駅周辺には馬込文士村や大森貝塚などがあり、大森の特徴ある歴史的、文化的要素としての活用が求められています。

< 地域の特性に応じた拠点づくり >

平和島駅をはじめとする京浜急行線駅周辺の商業地は、地域の日常生活におけるサービスの提供やにぎわいの場として利用されています。さらに魅力あるまちを目指して、それぞれの特徴を活かした地域のまちづくり拠点として、また、周辺地区も含めた生活拠点として、商業地の整備を図ることが課題となっています。

(2) 市街地環境の改善

< 住宅と商業が隣接した地区の調和 >

鉄道の西側では、商店街を中心とした商業地域と閑静な住宅地が隣接している地域があり、相互に影響を与えています。この地域では、商業地域としての活性化との調和を図りながら、良好な住環境を維持・保全していくことが求められています。

< 良好な住環境の維持・保全 >

山王地区は、丘陵地としての地形的な条件を備えた緑豊かで良好な環境を持つ住宅地です。しかし、道路網が十分に整備されないまま市街地が形成された上、マンションの立地や敷地の細分化が進むなど、住環境への影響が懸念されています。

良好な住環境を維持、保全し、市街地環境を改善していくためには、地域の意向を尊重しつつ、将来のまちづくりの方向性を定めていくことが求められています。

< 住工混在市街地における環境の改善 >

大森西などの準工業地域では、住宅と工場が混在した市街地が形成されています。住環境に配慮しつつ、工場の操業環境を維持することが課題となっています。

(3) 交通体系の改善

< 都市計画道路の整備 >

幹線道路の一部や、補助幹線道路の整備が遅れていることから、交通渋滞が発生し地域内の円滑な移動が困難となっています。特に、大森駅の西側を通る補助28号線（池上通り）の交通混雑が激しく、整備の要請が高くなっています。都市計画道路の早期整備が課題となっています。

鉄道を境に地域が分断された状態にあり、地域の一体的な発展を阻害する要因となっています。東西の連絡性の強化を考慮したまちづくりが求められています。

< 京浜急行線の連続立体交差事業とあわせた道路の改善 >

大森町駅、梅屋敷駅周辺は、道路網が不足しているため、駅へのアクセスや駅周辺での車や人の移動の利便性の向上、さらには、鉄道による地域の分断が問題となっています。鉄道の連続立体事業にあわせた駅周辺の道路の改善が進められています。

< 公共交通体系の改善 >

大森駅には、多くのバス系統が集まっていますが、相互乗換えの利便性の向上が問題であり、大森駅の交通ターミナル機能などの改善が課題となっています。

< 駐輪対策の必要性 >

大森駅周辺では、通勤、通学や買い物などの利用者による自転車の放置が多く、歩行者の安全で快適な通行の妨げとなっています。自転車の利用実態に応じた駐輪対策が課題となっています。

(4) 快適な環境づくりの課題

< 自然と歴史・文化を活かした住環境の向上 >

大森貝塚や馬込文士村などの歴史的、文化的要素や、内川、呑川、運河などの貴重な水辺がたくさん残されています。これらの資源を地域の財産として保全するとともに、景観づくりや観光まちづくりへの活用が課題となっています。

丘陵地などの緑は徐々に失われており、残された貴重な緑地の保全と新たな緑の創出が課題となっています。

(5)安全・安心のまちづくりの課題

< 災害に強い市街地環境の改善 >

この地域の南東部は、三角州や海岸低地と呼ばれる軟弱な地盤であり、大規模地震時には液状化などの危険性があるとされています。また、密集した市街地が広がり、工場と住宅の混在やオープンスペースの不足など災害に対して脆弱な市街地構造をもっていることから、防災性に配慮した市街地環境の改善が課題となっています。

大森・北糀谷地区で実施した木造住宅密集地域整備事業や、環状7号線沿道での都市防災不燃化促進事業により、地域の防災性・安全性は向上しつつあります。防災性・安全性の向上を図るため、引き続き、建物の不燃化・耐震化促進などのきめ細やかな対策への取組みが課題となっています。

大森中一丁目～三丁目地区は、東京都の防災都市づくり推進計画で重点整備地域に指定され、都市基盤の整備を基本とした災害に強いまちづくりの推進が課題となっています。

2. 地域別整備方針

まちの将来像：

住環境と産業が調和した、歴史と文化のかおりたよう中心拠点としてのまち

(1) 魅力あるまちづくり拠点の形成

< 大森駅周辺の魅力ある中心拠点の形成 >

大森駅周辺は、中心拠点として商業業務や情報、交通ターミナル機能の強化・充実を促進しつつ、住商共存に配慮した市街地環境の充実、ユニバーサルデザインの視点で空間づくりを進めます。

大森北一丁目の区有地に整備する複合施設は、にぎわいと交流の結節点として活用します。

< 魅力ある地域のまちづくり拠点の形成 >

平和島駅周辺は、大森地域北東部の地域のまちづくり拠点であるとともに臨海部との交通結節点としての役割も担うことから、安心して買い物ができる商業地の形成とユニバーサルデザインの視点でまちづくりを促進します。

< 地区に密着した生活拠点の形成 >

大森町駅、梅屋敷駅周辺は、京浜急行線の連続立体交差事業とあわせて道路整備を推進し、生活に密着した生活拠点の形成を図ります。

(2) 地域の特徴を活かした市街地の形成

< 中心商業業務市街地 >

大森駅周辺は、大田区の中心拠点のひとつとして、商業業務機能の集積を活かした中心商業業務市街地の形成を図ります。

大森駅西口駅前周辺では、周辺の低層住宅地の住環境に配慮しながら、都市基盤の整備と連携して複合的土地利用と、土地の高度利用を図るために、再開発を進めます。

< 住環境保全型市街地 >

地区住民の意向を尊重した住環境を確保するため、建物の高さ制限や敷地規模、敷地内緑化などのルールづくり等の、地区のまちづくり活動に支援を行います。

< 住工調和型市街地 >

住宅と工場が調和したまちを目指して、住工混在状況に応じたきめ細やかな土地利用の推進を図ります。

街区ごとに住宅や工場のまとまりが見られる大森西周辺などの地区では、産業関連と生活関連の交通に配慮して、個々の街区に必要な機能や環境を維持・保全することにより両街区の共存を図ります。

街区の中で住宅と工場が密集して混在している地区では、共同建て替えなどを誘導し、街区内で住宅と工場の適切な再配置を促進します。

建物を用途ごとにまとめることや、住宅の防音・防振対策と工場周辺の緑化、荷さばきスペースの共同化などの工場敷地の有効活用により、住環境と工場の操業環境の共存を図ります。

< 幹線道路沿い市街地 >

幹線道路の沿道は、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、災害時の避難路や延焼遮断帯の確保などを進め、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

< 環境維持向上型市街地 >

現在の市街地環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備による住環境の向上を図ります。

< 密集改善型市街地 >

木造住宅の密集した市街地は、住環境と防災面に配慮して、建物の建て替えや共同化にあわせた道路整備、オープンスペースの確保、空地の緑化、近隣と調和した土地の高度利用の促進により緑と潤いのある都市づくりを推進します。

(3) 交通体系の整備

< 道路ネットワークの形成 >

交通混雑の激しい補助 28 号線（池上通り）や JR 線の東西を結ぶ補助 33 号線の整備を促進し、円滑な交通を確保すると共に、大森駅の周辺の一帯性をもった道路ネットワークの形成を図ります。

幹線道路を補完する補助 34 号線の整備を促進し、車両交通の円滑化を図ります。

< 連続立体交差事業に伴う道路整備の推進 >

大森町駅や梅屋敷駅周辺は、鉄道の連続立体交差事業とあわせた駅周辺の道路整備により、生活道路の連続性を確保し、交通利便性の向上や災害時の安全性の確保を図ります。

< 公共交通体系の充実 >

既存の路線バスの接続性の向上や、交通結節点の機能充実を図るために、駅周辺のまちづくりにあわせて、駅前広場の再整備を進めます。

空・海への玄関口という特徴を活かし、内陸部と空港臨海部を結ぶ交通の利便性の向上を図るために、新しい公共交通システム導入の推進などにより、東西方向等の公共交通ネットワークの充実を目指します。

< 自転車駐車場の整備 >

大森駅周辺では、放置自転車を解消し良好な歩行空間を確保するために、自転車駐車場の整備を推進します。

(4)水と緑の潤いのある環境づくり

<歴史や文化を活かしたまちづくり>

大森貝塚や馬込文士村などの歴史・文化資源を保全し、これらの地域資源と公園や駅などの主要な施設と結ぶ散策路の整備など、地域の特徴を活かしたまちづくりを進めます。

<水と緑のネットワークの形成>

内川は、河川の環境保全と活用のあり方に十分留意しながら、貴重な水と緑のふれあいの場として活かしていきます。

子どもたちが自然とふれあい学習する場として、平和の森公園や大森ふるさとの浜辺公園、川端龍子記念公園、中央五丁目緑地などの貴重な緑環境を、積極的に保全を図ります。

内川沿いの桜のプロムナードや呑川緑道の整備と共に、自然的環境を活かした水と緑の散策路の整備を推進し、他の水辺や公園などと結ぶ潤いある水と緑のネットワークの形成を図ります。

<貴重な緑の保全と創出>

山王地区に残された貴重な緑は、地域の意向を尊重しつつ、良好な住宅地にふさわしい緑の保全を図ります。

大森中の密集市街地は、建物の共同建て替え等による緑の創出を誘導します。

土地利用の更新を行う地区などでは、オープンスペースの確保により緑の創出を図ります。

(5)安全・安心のまちづくりの推進

<災害に強いまちづくり>

環状7号線、第一京浜国道、産業道路の沿道の不燃化・耐震化を推進し、延焼遮断帯、避難路としての機能を確保します。

東京都の防災都市づくり推進計画で重点整備地域に指定された大森中一丁目～三丁目地区は、防災街区整備地区計画を導入し、都市基盤整備とあわせた防災活動拠点の整備や避難路の確保などを推進します。区の先駆的な防災まちづくりのモデルケースとなるよう事業を展開し、木造密集地域の防災性能の向上を図ります。

水害に強いまちを目指して、内川周辺の浸水対策、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するとともに、斜面地にある崖地の安全対策を検討します。

(6)産業のまちづくり

<地域観光の拠点づくり>

国際都市おおたを意識したサイン整備を進め、地域の観光資源が持つ集客力を地元商店街への誘客へつなげ、地域固有の歴史や文化を活かした観光資源として活用を図ります。

(7)景観づくり

<地域特性と資源を活かした景観づくり>

大森駅周辺は、中心拠点としてにぎわいと活力の感じられる街並みづくりを進めます。

馬込文士村など、地域固有の歴史や文化を活かした景観の形成を目指します。

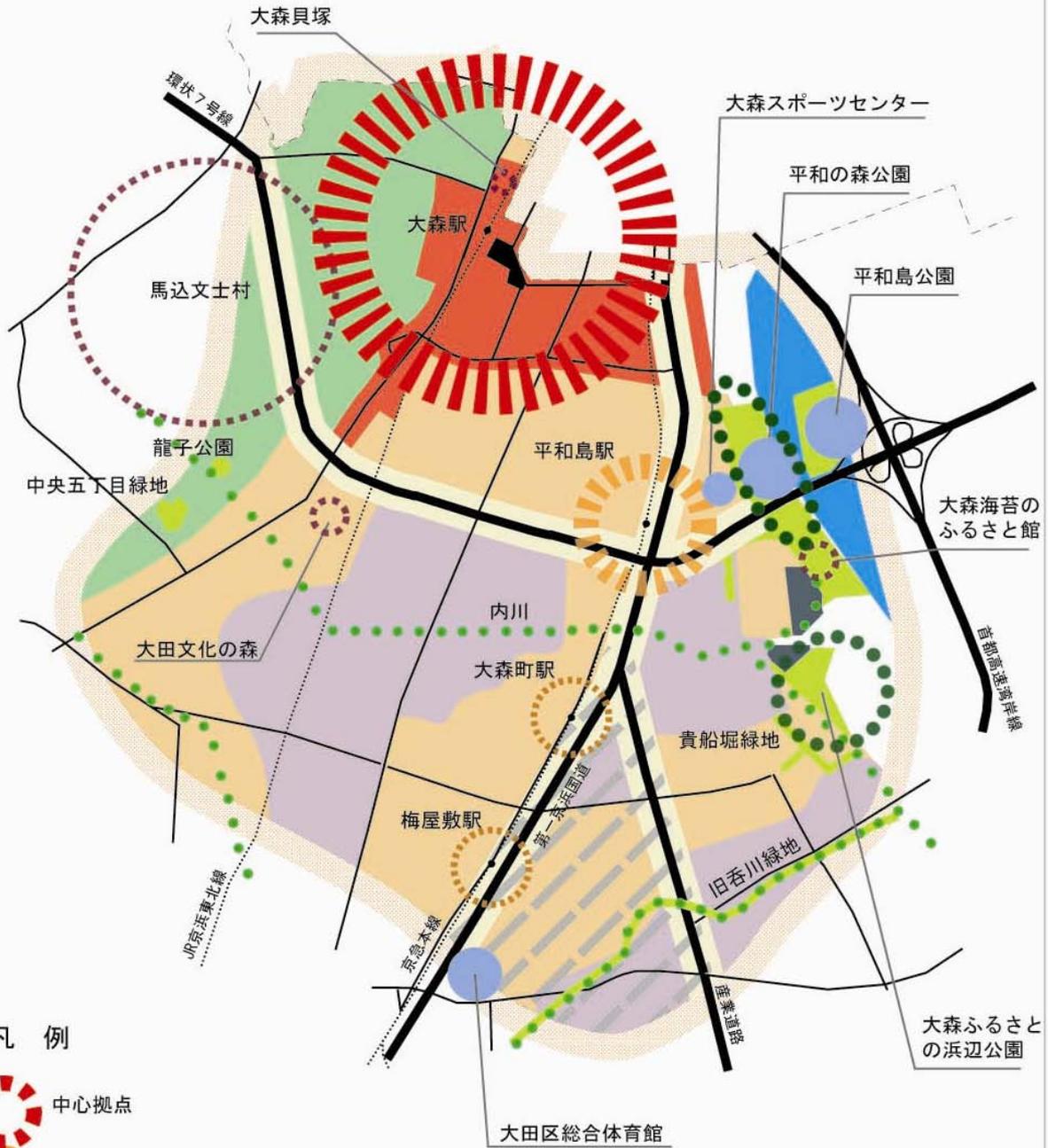
大森地域は、かつて海が地域の暮らしと密接だった歴史的背景を踏まえ、運河周辺での海と文化を活かした景観づくりを検討します。

(8)地球環境にやさしいまちづくり

<低炭素社会の実現>

大森駅周辺の都市機能の再更新にあわせて、地域冷暖房施設を導入し、未利用エネルギーを活用することにより、環境負荷の軽減に配慮した都市空間の形成を図ります。

大森地域 地域別構想方針図



凡 例

-  中心拠点
-  地域のまちづくり拠点
-  地区の生活拠点
-  水と緑の拠点
-  スポーツ・レクリエーションの拠点
-  歴史・文化の拠点
-  水と緑のネットワーク
-  幹線道路
-  補助幹線道路
-  公共交通（鉄道）

-  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
-  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
-  広域的都市施設
-  主な公園、緑地
-  密集改善型市街地

0 1000m

3) 蒲田地域

蒲田は大森と共に、中心的な商業業務地として発展してきました。これからは、羽田空港の再拡張・国際化にあわせて、蒲田駅を中心とする地区の再整備と空港に近接する利点を活かした取り組みによるまちの発展が期待されます。

1. 地域の概要と課題

(1) 拠点づくりの必要性

< 中心拠点機能とまちの魅力の向上 >

JR 及び京急蒲田駅周辺は、JR 線により東側と西側が分断されているために回遊性に欠け、また、JR 蒲田駅と京急蒲田駅の乖離、駅利用者等の増加に対応できていない空間の狭い駅前広場など、中心拠点としての機能が不足しています。羽田空港に近接する立地を活かしながら、大田区の中心拠点として、さらに魅力のあるまちを目指すことが課題となっています。

JR 及び京急蒲田駅周辺は、大田区の商業業務の中心機能を担う拠点です。ゆとりある都市空間や誰にとっても利便性の高い都市基盤整備、潤いと安らぎを感じられる空間づくり、このほか、商業や観光で活気あふれるまちづくりへの取り組みで、中心拠点としての向上を図ることが課題となっています。

< 地域の特性に応じた拠点づくり >

蓮沼駅、矢口渡駅、梅屋敷駅などの駅周辺の商業地は、それぞれの地域の特徴にあわせた地区の生活拠点として育成していくことが課題となっています。

京急蒲田駅周辺は、連続立体交差事業とあわせて市街地の更新を図ることにより、JR 蒲田駅周辺との一体的な中心拠点を形成することが課題となっています。

(2) 市街地環境の改善

< 建物が密集し、用途が混在した市街地の改善 >

土地区画整理事業の行われた JR 及び京急蒲田駅周辺を除いて、広範囲に密集した市街地が形成されています。西蒲田・蒲田地区や蒲田二・三丁目などは、終了した木造住宅密集地域整備事業により改善されつつありますが、引き続き、道路などの基盤施設の不足や建て詰まりによる住環境の改善が課題となっています。JR 蒲田駅の東南部には、住宅と工場などが混在した住工混在市街地が形成され、住環境の悪化の防止や工場の操業環境の確保が課題となっています。

(3) 交通体系の改善

< 立体交差事業による交通渋滞の改善 >

JR 及び京急蒲田駅周辺では、周辺の幹線道路の交通渋滞を迂回する通過交通による交通混雑が発生しており、鉄道や道路の立体交差事業の完成により交通渋滞の緩和が期待されます。

< 公共交通体系の改善 >

蒲田地域は羽田空港に近いものの、公共交通による空港へのアクセスは、京急蒲田駅からの京浜急行空港線か、あるいは JR 蒲田駅からのバスに限られており、利便性の向上が課題となっています。

JR 蒲田駅と京急蒲田駅で鉄道の東西交通軸が分断されており、より利便性を高める必要があります。

< 駐輪・駐車対策 >

交通ターミナルとして多くの車が集中する蒲田駅周辺では、区営アロマ地下駐車場や区役所本庁舎駐車場などが整備されていますが、国際化を目指す大田区の中心拠点として、将来予測を踏まえた円滑な交通流動の確保が課題となっています。蒲田駅前には自転車の放置が多く、歩行者などの安全で快適な交通の妨げとなっています。自転車の利用実態に応じた駐輪対策が課題となっています。

< 駅周辺の交通結節機能の改善 >

JR 蒲田駅前広場は、鉄道を利用する歩行者の増加やバス、タクシー、搬入車などの乗り入れで混雑し、交通結節点としての機能が不足しています。駅東西の連絡性の強化や駅前広場の機能向上を図ることが課題となっています。

京急蒲田駅周辺は、駅前広場がないことやアクセス道路の不備など、交通結節点としての機能が不足しています。鉄道の連続立体交差事業とあわせて、街路事業や市街地再開発事業を推進し、東西駅前広場やアクセス道路等を整備し、交通結節点としての機能強化を図ることが課題となっています。

(4) 快適な環境づくりの課題

< 水と緑の保全と創出 >

公園や緑地の整備、街路樹植栽の実施、再開発や建物の建て替え時の緑化など、緑のある環境づくりに努めています。都市部の潤い空間確保には更なる緑化が不可欠であり、呑川を親水空間として活かすなど、残された貴重な水と緑の保全・活用や水質改善が課題となっています。

< 蒲田駅周辺の景観形成 >

来街者の多い JR 及び京急蒲田駅前は、大田区の顔として、統一感、にぎわい、美しさのある景観づくりが求められ、居住者にとっても快適な駅周辺の景観を形成していくことが課題となっています。

< 地域資源を活かしたまちの魅力の向上 >

JR 及び京急蒲田駅周辺の地域は、区内最大の商業集積地であり、安くて美味しいと評判の飲食店が点在しているとともに、黒湯温泉、旧松竹撮影所跡をはじめとした歴史資源も有しています。さらに、羽田空港からの誘客の中心的役割が期待されています。しかしながら、地域内の回遊性の確保、観光資源の発信力の強化が課題となっています。

(5)安全・安心のまちづくりの課題

< 災害に強い市街地環境の改善 >

蒲田地域は、建物が密集し、災害時に不安のある市街地が形成されていることから、防災性に配慮した市街地環境の改善が課題となっています。

西蒲田・蒲田地区や蒲田二・三丁目地区は、終了した木造住宅密集地域整備事業により改善されつつありますが、引き続き、改善に向けた取り組みが課題となります。

南蒲田一丁目、東蒲田一丁目などを含む大森中地区は、東京都の防災都市づくり推進計画で重点整備地域に指定され、都市基盤の整備を基本とした災害に強いまちづくりの推進が課題となっています。

2. 地域別整備方針

まちの将来像：

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

(1) 魅力あるまちづくり拠点の形成

< 蒲田駅周辺の魅力ある中心拠点の形成 >

JR 蒲田駅や京急蒲田駅周辺は、「にぎわいあふれる多文化都市、誰もが安心して気持ちよく過ごせる人にやさしい蒲田」の実現を目指したまちづくりを推進します。

< 地区に密着した生活拠点の形成 >

梅屋敷駅、蓮沼駅、矢口渡駅などの鉄道駅周辺は、それぞれの駅や周辺の特性を踏まえ、商店街の活性化を促進するなど、地区に密着した生活拠点の形成を図ります。

(2) 地域の特徴を活かした市街地の形成

< 中心商業業務市街地 >

JR 蒲田駅周辺は、大田区の中心拠点のひとつであり、羽田空港と近接することから、居住者や来街者でにぎわうまちとして、商業業務機能の集積を促進するとともに、駅東西自由通路の設置や駅前広場の再整備などの空間づくりを進めます。JR・東急蒲田駅～京急蒲田駅間を中心とした、周辺商業地間の回遊性の向上を図り、JR 蒲田駅周辺と京急蒲田駅周辺の一体性を確保します。商業業務機能と良質な都市型住宅が調和したまちの形成を目指し、建物の共同化や建替えの促進を図ります。

< 住工調和型市街地 >

住宅と工場が混在する市街地は、地域の協力を得ながら、住宅と工場の共存するまちづくりを推進します。

街区ごとに住宅や工場のまとまりが見られる地区は、産業関連と生活関連の交通に配慮して、個々の街区に必要な機能や環境を維持・保全することにより両街区の共存を図ります。

街区の中で住宅と工場が密集して混在している地区は、共同建て替えなどを誘導し、街区内での適切な再配置を促進します。

建物を用途ごとにまとめることや、住宅の防音・防振対策と工場周辺の緑化、荷さばきスペースの共同化などの工場敷地の有効活用により、住環境と工場の操業環境の共存を図ります。

< 幹線道路沿い市街地 >

幹線道路の沿道は、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、災害時の避難路や延焼遮断帯の確保などを進め、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

< 環境維持向上型市街地 >

現在の市街地環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備による住環境の向上を図ります。

< 密集改善型市街地 >

木造住宅の密集した市街地は、住環境と防災面に配慮し、建物の建て替えや共同化にあわせた道路整備、オープンスペースの確保、空地の緑化、近隣と調和した土地の高度利用の促進により緑と潤いのある都市づくりを推進します。

(3) 交通体系の整備

< 道路ネットワークの形成 >

放射 19 号線などの都市計画道路の整備を推進し、道路ネットワークの強化を図ります。

< 市街地再開発事業の推進 >

駅前広場や関連側道の整備による道路網の形成などにより交通渋滞を解消し、地域の一体性の確保を図ります。

京急蒲田駅周辺は、市街地再開発事業等の推進によって駅前広場を整備し、交通結節点機能を高め、交通の利便性とにぎわい空間の確保を図ります。

< 羽田空港と結ぶ交通ターミナル拠点の形成 >

中・長期的な視点から、東西方向の交通軸となる新空港線「蒲蒲線」の実現により、交通ネットワークの利便性の向上を図ります。

< 自転車駐車場等の整備 >

円滑な交通流動を確保するために、駅前広場等の地下空間を活用した自転車駐車場の整備と共に、民間施設と連携した積極的な誘導による駐車場の整備を推進し、放置自転車や路上駐車の解消を図ります。

(4) 水と緑の潤いのある環境づくり

< 水と緑のネットワークの形成 >

中小河川は貴重な水とのふれあいの場です。特に、呑川はこの地域の中央を流れ、長い間地域に親しまれてきた河川です。河川の環境保全と活用の在り方に十分留意しながら、呑川緑道の整備を促進し、潤いのある水と緑のネットワークの形成を図ります。

< 貴重な緑の保全と創出 >

西蒲田公園や東蒲田公園等の緑空間の保全を積極的に推進していきます。

JR 及び京急蒲田駅の周辺などでは、土地の高度利用とあわせて、オープンスペースの確保や緑地の創出を図ります。

密集市街地や住宅と工場が混在した市街地は、建物の共同化などを誘導することによって、緑の創出を図ります。

街路植栽などによる道路の緑化により、広範囲での緑の創出に努めます。

(5)安全・安心のまちづくりの推進

<災害に強いまちづくり>

環状8号線、第一京浜国道、第二京浜国道等の沿道の不燃化・耐震化を推進し、延焼遮断帯、避難路としての機能を確保します。

東京都の防災都市づくり推進計画で重点整備地域に指定された大森中地区（南蒲田一丁目、東蒲田一・二丁目地区）は、防災街区整備地区計画を導入し、都市基盤整備とあわせた防災活動拠点の整備や避難路の確保などを推進します。区の先駆的な防災まちづくりのモデルケースとなるよう事業を展開し、木造密集地域の防災性能の向上を図ります。

防災対策の必要性・緊急性が高い西蒲田・蒲田地区は、不燃化・耐震化促進などにより防災性の向上を図ります。

東蒲田一丁目公園は、大田区総合体育館の建設にあわせて、防災拠点機能を有する公園として整備します。

水害に強いまちを目指して、呑川周辺の浸水対策、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。

(6)産業のまちづくり

<国際都市おおたと観光のまち>

羽田空港からの利便性を活かし、JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺の回遊性の向上を図るため、公共施設等を活用した観光案内機能の強化、多言語に対応した商店看板の設置を誘導するなど商店街等を活用したアメニティの向上を図ります。

(7)景観づくり

<地域特性と資源を活かした景観づくり>

JR 及び京急蒲田駅周辺は、中心拠点として、にぎわいと活力を感じながら快適に過ごせる、清潔で美しい街並みづくりを推進します。

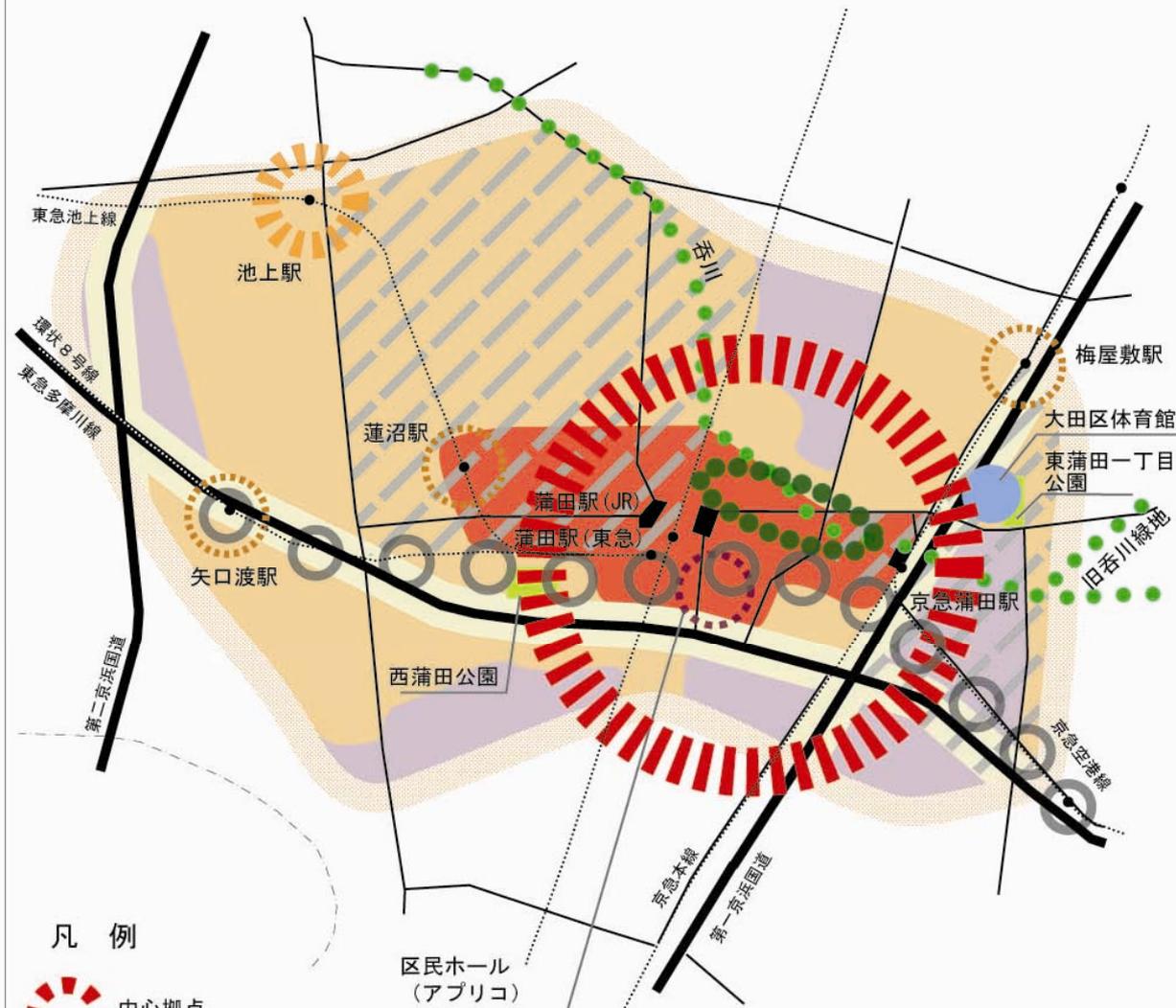
梅屋敷公園や旧東海道沿いなどに残る歴史的資源は、地域の風格や味わいを出すための重要な要素として街並みづくりに活用します。

(8)地球環境にやさしいまちづくり

<呑川の水質改善>

呑川を親水空間とするため産・官・学が連携して、呑川の水質浄化対策に取り組めます。

蒲田地域 地域別構想方針図



凡例

- | | | | |
|--|------------------|--|------------|
| | 中心拠点 | | 環境維持向上型市街地 |
| | 地域のまちづくり拠点 | | 住工調和型市街地 |
| | 地区の生活拠点 | | 中心商業業務市街地 |
| | 水と緑の拠点 | | 幹線道路沿い市街地 |
| | スポーツ・レクリエーションの拠点 | | 主な公園、緑地 |
| | 歴史・文化の拠点 | | 密集改善型市街地 |
| | 水と緑のネットワーク | | |
| | 幹線道路 | | |
| | 補助幹線道路 | | |
| | 公共交通（鉄道） | | |
| | 新空港線（蒲蒲線） | | |

0 1000m

4) 多摩川沿い地域

多摩川沿いの地域は、大田区の工業発祥地のひとつです。小規模でも高い技術力をもつ大田区の工業は、優秀な製品を世に送り出しています。しかし、工場跡地に大規模なマンションが建設され、大田区の定住人口の増加に寄与するものの、一方で工業力の低下を招いており、工場と住宅の調和ある共存が必要とされています。

また、多摩川の豊かな自然環境がまちに潤いを与えると共に、河川敷はスポーツ・レクリエーションの場として利用されています。

1. 地域の概要と課題

(1) 拠点づくりの必要性

< 地域の特性に応じた拠点づくり >

雑色駅周辺は、京浜急行線と道路の平面交差により交通が遮断され、市街地が分断されています。また、土地が細分化され、駅前にふさわしい土地としての有効利用がなされていません。京浜急行線の連続立体交差事業を契機として駅前広場や駅へ連絡する道路の整備など、安全でにぎわいのある地域の拠点づくりが求められています

その他の私鉄駅周辺の商業地は、日常生活のサービスの提供やにぎわいの場を形成していますが、快適性という点では十分とは言えません。近隣の区民の日常生活を支えるまちの生活拠点として、利便性等の向上が課題となっています

(2) 市街地環境の改善

< 産業のまちを形成してきた工場群 >

日本の工業の一翼を担い、生き活きとした産業のまちを形成してきた歴史をもつこの地域は、ほとんどが工業系の用途地域に指定されています。

多摩川沿いの地域の工場群は、矢口・下丸子では精密加工業が集まり、多摩川・西六郷では機械金属加工業が多く、さらに東六郷・南六郷・本羽田では機械加工業が集積しています。

地域内に集積する高度な技術力を有する工場の観光資源化を図ることが課題です。

< 住工混在市街地における環境の改善 >

工業地域では、大規模工場の操業停止や転出により生じた工業跡地へのマンションの立地が進んでいます。準工業地域では、中小工場が分布し、住宅と混在した市街地が形成されています。住環境に配慮しつつ、工場の操業環境を維持することが課題となっています。

(3) 交通体系の改善

< 都市計画道路の整備 >

幹線道路の拡幅や都市計画道路補助 41 号線、43 号線の整備が遅れていることから、交通渋滞が発生し、円滑な交通流動が確保されていません。これら幹線道路等の早期整備が求められます。

< 京浜急行線の連続立体交差事業に伴う都市基盤整備の推進 >

交通の利便性をさらに高めるため、京急線の連続立体交差事業を契機とした雑色駅周辺の都市基盤整備の進め方が検討されています。

< 公共交通体系の改善 >

地域住民の重要な移動手段となる公共交通については、より円滑で利便性の高いネットワークの整備が求められています

空港の持つ輸送機能、交流機能を工業に活かす視点から、羽田空港の活用が期待されています。工業集積地と羽田空港の接続性を向上させるため、交通ネットワークの充実が課題となっています。

(4) 快適な環境づくりの課題

< ユニバーサルデザインによる河川空間づくり >

多摩川は、密集した市街地が広がる地域にとって、潤いと安らぎを与える貴重なオープンスペースです。レクリエーションの場や自然と親しむ憩いの場などとして、高齢者や障がい者、子育て中の親など誰もが容易に利用できるような空間づくりや、河川敷までのアクセスの改善が課題となっています。

< 川の自然や景観を活かしたまちづくり >

潤いのあるまちづくりを進めるために、多摩川の豊かな自然環境や景観を活かしたまちづくりが課題となっています。

(5) 安全・安心のまちづくりの課題

< 災害に強い市街地環境への改善 >

多摩川沿いに広がる低地部は、河川の堆積による地盤のやや軟弱な地域であり、大規模地震時には液状化の危険性のある地域とされています。こうした地域に密集した市街地が広がり、工場と住宅の混在やオープンスペースの不足など、災害に脆弱な市街地構造を持っていることから、防災性に配慮した市街地環境の改善が課題となります。

2. 地域別整備方針

まちの将来像：

水辺の環境を活かした工業と住宅の調和したまち

(1) 魅力あるまちづくり拠点の形成

< 魅力ある地域のまちづくり拠点の形成 >

雑色駅周辺は、京浜急行線の連続立体交差事業を契機とした、駅前の道路や広場の整備、土地の有効利用などを、ユニバーサルデザインの視点で空間づくりを進め、魅力ある地域のまちづくり拠点の形成を図ります。

< 地区に密着した生活拠点の形成 >

下丸子駅、武蔵新田駅などの駅周辺は、買い物通りの整備や自転車駐車場整備などにより、商店街の活性化を促進し、地区に密着した生活拠点の形成を図ります。

(2) 地域の特徴を活かした市街地の形成

< 住工調和型市街地 >

戦前から発展してきた工業の活力を維持、発展させることが今後の地域の発展のために不可欠と捉え、工業が果たす役割と重要性を改めて認識し、工業が生き活きと活動できる工場と住宅が調和するまちづくりを進めます。

大規模な工場の街区と大規模なマンションの街区が混在する地区は、道路整備のなかで、産業交通と生活交通の円滑な交通機能を確保することや緑化などにより、住宅と工場の共存を図ります。

中小規模の工場と住宅が混在する街区は、共同建て替えの誘導や、街区内で工場と住宅を再配置し、建物を用途ごとにまとめることにより、住環境と工場の操業環境の共存を図ります。

住宅や工場の防音・防振対策や工場周辺の緑化、荷さばきスペースの共同化等、工場の敷地の有効活用を図ります。

< 幹線道路沿い市街地 >

幹線道路の沿道は、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、災害時の避難路や延焼遮断帯の確保などを進め、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

< 環境維持向上型市街地 >

現在の市街地環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備による住環境の向上を図ります。

(3) 交通体系の整備

< 道路ネットワークの形成 >

都市計画道路補助41号線と43号線の整備や、その他の補助幹線道路や駅前広場等について整備を促進し、道路ネットワークの形成を図ります。

整備に際しては、歩道の整備や歩行者スペースの確保などにより、通勤時間の歩行者による混雑を緩和し、高齢者や障がい者、子育て中の親など誰もが安心して利用できるみちづくりに努めます。

< 再開発事業の推進 >

雑色駅周辺は、再開発事業など多様なまちづくり手法を検討しながら、土地の有効利用を図ります。さらに、駅前広場を整備し、交通の利便性の確保を図ります。

< 公共交通体系の充実 >

地域間や区内各方面への利便性向上のため、バスサービス等のさらなる充実を図ります。

東急多摩川線と連携し、中・長期的な視点から、区の東西方向の交通軸となる新空港線「蒲蒲線」の実現により、羽田空港や空港周辺の地域との連絡の強化を図ります。

(4) 水と緑の潤いのある環境づくり

< 親しみやすい多摩川に >

堤防沿いの並木植栽などを推進し、区民が潤いと憩いを満喫できる場を形成します。

人工的な施設整備を避けて自然のままの河川形態を維持することにより、多摩川に生息する貴重な小動物や自然植生の保護育成に努めます。

スーパー堤防事業の推進にあたっては、多摩川沿いの水と緑のネットワークづくりやアクセスの改善、堤防沿いの桜並木の植え替えなどに配慮し、多摩川を活かしたまちづくりに努めます。

< 多様化する要望に対応した河川敷の利用 >

国の多摩川河川環境管理計画に基づき、多摩川の自然を損なわないように配慮しながら、区民にふれあいの場を提供する貴重なオープンスペースとして河川敷を活用していきます。

区民の要望の多様化やユニバーサルデザインへの配慮など、散策や親水空間づくりについて、よりの確に対応するように国と協議していきます。

< 水と緑のネットワークの形成 >

まちのシンボルとなっている多摩川沿いに、河川敷のレクリエーション施設と一体的に水と緑のネットワークの形成を図ります。

(5) 安全・安心のまちづくりの推進

< 災害に強いまちづくり >

環状8号線、第一京浜国道、第二京浜国道等の沿道の不燃化・耐震化を推進し、延焼遮断帯、避難路としての機能を確保します。

多摩川沿いは、地震や洪水に対する安全性の向上を図るために、長期的な視点から周辺市街地の整備にあわせてスーパー堤防事業の推進を働きかけます。

水害に強いまちを目指して、多摩川周辺市街地の雨水貯留施設や浸透施設整備などの総合的な治水対策を推進します。

(6) 産業のまちづくり

< 工場と住宅の調和ある土地利用の実現 >

工業系土地利用の地域に立地する工場が存続し発展していくために、工業関連機能の充実と土地の有効的な利用を図り、周辺環境に配慮しながら地域住民と共存できるまちづくりを推進します。

< 観光資源としてのものづくり産業 >

地域内に集積する、大田のものづくり産業の代表となるような工場を産業観光の拠点として施設整備を図るため支援を進めます。

(7) 景観づくり

< 多摩川を活かした景観づくり >

多摩川は、関係機関との協力のもと良好な河川景観を維持・保全します。

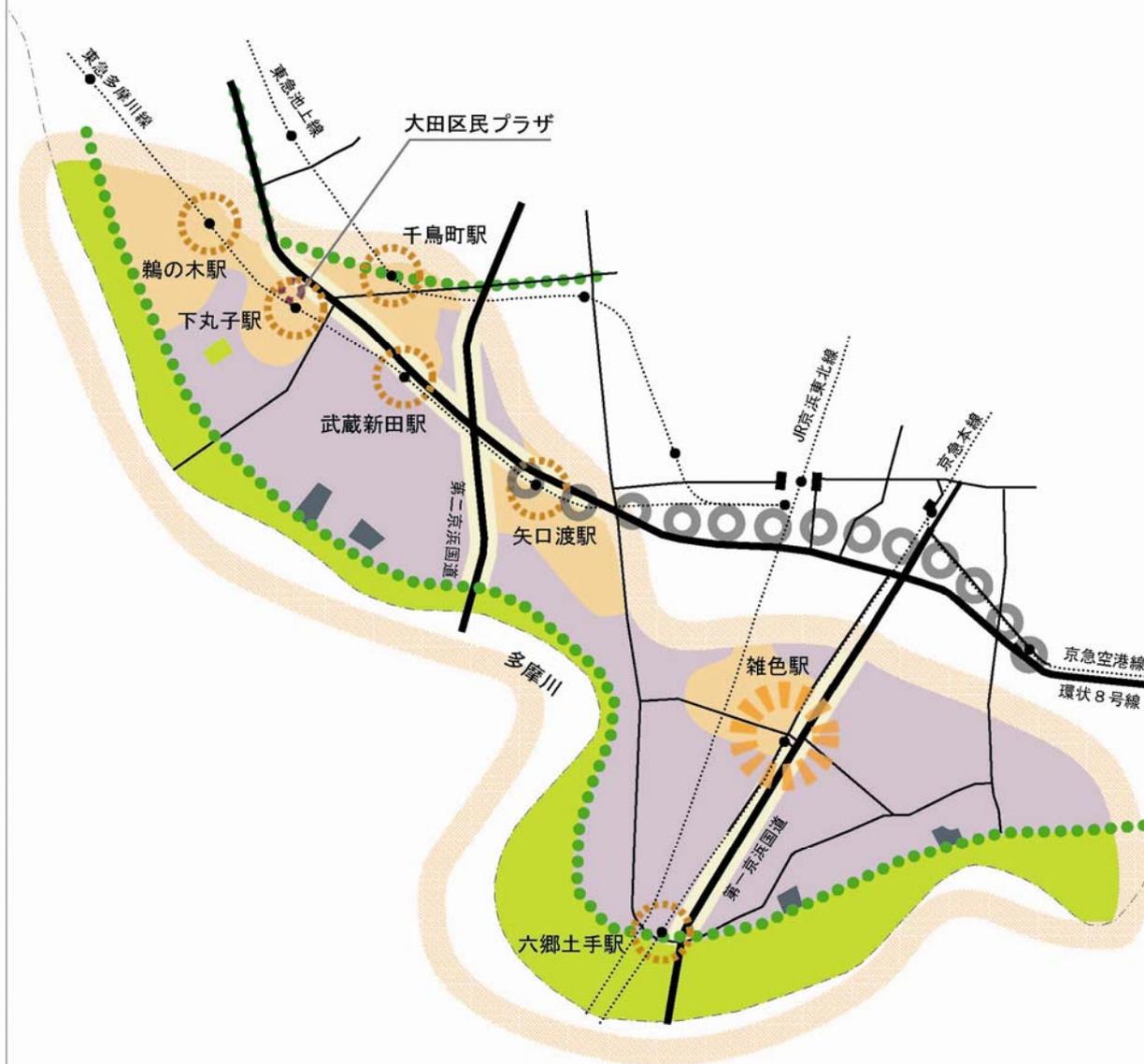
多摩川沿いの市街地は、河川景観と調和した潤いのある街並みづくりを進めます。

(8) 地球環境にやさしいまちづくり

< 低炭素社会の実現 >

住宅や工場などの建物更新にあわせて、自然エネルギーの活用や緑化の推進により、環境負荷の軽減に配慮した都市空間の形成を図ります。

多摩川沿い地域 地域別構想方針図



凡例

- | | |
|--|--|
|  地域のまちづくり拠点 |  環境維持向上型市街地 |
|  地区の生活拠点 |  住工調和型市街地 |
|  歴史・文化の拠点 |  幹線道路沿い市街地 |
|  水と緑のネットワーク |  広域的都市施設 |
|  幹線道路 |  主な公園、緑地 |
|  補助幹線道路 | |
|  公共交通（鉄道） | |
|  新空港線（蒲蒲線） | |

0 1000m

5) 糀谷・羽田地域

歴史ある羽田地域や、工場のまちとして発展してきた本羽田、糀谷の地域などでは、狭い路地をはさんで古くからの住宅や工場などが立ち並ぶ特徴のある街並みが形成されています。一方、大規模な工場の移転による跡地は、これからの大田区の発展に大きな影響を与えるものといえます。

1. 地域の概要と課題

(1) 新しいまちの拠点づくり

< 大規模跡地の有効活用 >

羽田旭町には大規模な工場跡地があり、そのうち一部の区域には物流関連施設の土地利用が展開されつつあります。残りの区域は、羽田空港及び空港跡地との隣接性を活かした機能導入とともに、周辺環境と調和した土地利用の誘導が求められています。

< 地域の特性に応じた拠点づくり >

地域の中心部を横断する京急空港線では、連続立体交差事業が進められており、鉄道による交通の遮断や市街地の分断は、解消されつつあります。

糀谷駅周辺は、土地が細分化され駅前にふさわしい土地の有効利用が図られていません。このようなことから、京急空港線の高架化にあわせて、駅前広場や道路などの整備、建物の共同化による土地の高度利用などを図るために、市街地再開発事業が都市計画決定されました。今後は、誰もが憩い・集う地域のまちづくり拠点として、ユニバーサルデザインに配慮した市街地再開発事業を推進することが求められています。

弁天橋付近の商業地は、伝統と歴史を持ち、漁師町の面影が残る羽田の地域の特性を活かした商店街として再整備を図り、観光地のひとつとして魅力あるまちづくりを進めていくことが求められています。

大鳥居駅、穴守稲荷駅周辺や森ヶ崎周辺の商業地は、地域住民の生活に必要な商店街としてその役割を發揮していますが、安心して買い物ができる空間が不足しています。道路整備を推進しながら商店街の活性化を図り、地区の生活拠点として再構築を図る必要があります。

(2) 市街地環境の改善

< 住工混在市街地における環境の改善 >

準工業地域及び工業地域では、住宅と工場が混在した市街地が形成されています。住環境に配慮しつつ、工場の操業環境を維持することが課題となっています。

(3) 交通体系の改善

< 都市計画道路の整備 >

幹線道路における主要な交差点では、慢性的な交通渋滞が発生しています。羽田空港の再拡張・国際化、空港跡地開発等により発生する交通量の増加に対応する

ため、特に大鳥居交差点の立体交差化や首都高速道路羽田ランプ付近の交差点改良等、幹線道路における円滑な交通流動の確保が課題となっています。
地区の防災公園と連携した防災機能の向上及び良好な歩行者空間の確保を図るために、都市計画道路補助 38 号線の早期整備が課題となっています。

< 空港や区西部地域とのアクセス性の向上 >

羽田空港と隣接する位置にあるものの、空港とのアクセスは京急空港線や環状 8 号線などに限定されています。また、台地部方面に向かう公共交通は乗り継ぎが多い等の問題があります。このようなことから、埋立島部や空港、ならびに台地部へのアクセス性の向上を図るために、公共交通体系の整備が求められています。

< 京浜急行線の連続立体交差事業の推進 >

京急空港線と交差する道路では、踏切による交通遮断が渋滞の原因となっています。円滑な交通流動を実現し、地域全体の産業と生活の交通利便性の確保のために、京急空港線の連続立体交差事業を推進し、早期に事業を完了することが課題となっています。

(4) 快適な環境づくりの課題

< 地域特性の活用 >

羽田・糀谷地域は、工業と人々の暮らしによって生み出される特徴ある街並みが形成されています。糀谷地域には、大規模な防災公園が整備され、ゆとりある空間が創出されましたが、地域全体では、公園や緑地など潤いのある環境は十分ではありません。

海老取川などの水辺は、親水空間としての整備が必ずしも十分ではありません。こうした自然環境やかつて漁師町だった歴史的背景など、地域の特徴や資源を維持・保全しながら地域の魅力として活用することが課題となっています。

地域内に集積する高度な技術力を有する工場の、観光資源化を図ることが課題です。

< 街並み景観形成の維持と市街地環境の改善 >

大森南から糀谷、本羽田一帯は、工場と住宅が立ち並ぶ、工業のまち大田を象徴する街並みを形成しています。羽田地区は、漁師町の名残があります。これらの特徴を活かしつつ、市街地環境の改善を図ることが課題となっています。

(5) 安全・安心のまちづくりの課題

< 災害に強い市街地環境への改善 >

糀谷地区や羽田地区は道路が狭く、古い建物が密集し、防災上の懸念があります。防災性に配慮した市街地環境の改善が課題となっています。

糀谷地区は、木造住宅の集積、住工の混在、道路や公園などの不足がみられることから、震災時の火災や建物倒壊などの危険性が特に大きい地域です。東京都の防災都市づくり推進計画の重点整備地域に指定され、安全なまちづくりを進めていくことが課題となっています。

羽田地区は、老朽化した木造住宅が密集し、道路や公園などの不足がみられることから、糀谷地区と同様に、東京都の防災都市づくり推進計画の整備地域に指定されています。地域住民と連携し、地域の特徴を活かしつつ防災性能の向上を目指した検討を進めることが課題となっています。

2. 地域別整備方針

まちの将来像：

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

(1) 魅力ある拠点の形成

< 蒲田、大森と連携した第3の中心拠点づくり >

国際空港の玄関口である羽田地域は、蒲田・大森地域と連携した第3の中心拠点の形成を目指します。とりわけ、空港跡地や大規模工場跡地の一部を一体として捉え、社会情勢の変化を踏まえつつ、周辺地域と調和した魅力ある計画的な土地利用の展開を図ります。

< 大規模跡地の活用 >

羽田旭町の大規模工場跡地の一部及びその周辺は、空港跡地の土地利用の進展とあわせて、多様な土地利用の展開を目指して、周辺環境に配慮しながら空港隣接性を活かした機能の導入を図ります。

< 魅力ある地域のまちづくり拠点の形成 >

糎谷駅周辺は、既に都市計画決定されている市街地再開発事業を進め、ユニバーサルデザインの視点で駅前広場や道路などの整備や建物の共同化による土地の高度利用などにより、魅力ある地域のまちづくり拠点の形成を図ります。

< 地区に密着した生活拠点の形成 >

大鳥居駅、穴守稻荷駅周辺や森ヶ崎周辺の商業地は、安心して買い物ができるような地区に密着した生活拠点の形成を図ります。

(2) 地域の特徴を活かした市街地の形成

< 住工調和型市街地 >

住宅と工業が混在する市街地は、住環境の保全と工場の操業環境が共存・調和するまちづくりを推進します。

住工の調和を図るための土地利用の誘導や住宅と共存する工場建設を推進するために、住工調和型再開発としての促進街区やモデル開発地区の指定等を目指して調整を進めます。

< 工業維持促進型市街地 >

まとめて工場が立地する区域は、工業を振興するための施策を展開し、工場の操業環境の維持向上を図ります。

< 幹線道路沿い市街地 >

幹線道路の沿道は、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、災害時の避難路や延焼遮断帯の確保などを進め、幹線道路沿いにふさわしい市街地の形成を図ります。

< 環境維持向上型市街地 >

現在の市街地環境を維持しつつ、道路等の公共施設の整備による住環境の向上を図ります。

< 密集改善型市街地 >

木造住宅の密集した市街地は、住環境と防災面に配慮し、建物の建て替えや共同化にあわせた道路整備、オープンスペースの確保、空地の緑化、近隣と調和した土地の高度利用により緑と潤いのある都市づくりを推進します。

(3) 交通体系の整備

< 交通の円滑化と道路ネットワークの形成 >

慢性的な交通渋滞が発生している環状8号線の大鳥居交差点や首都高速道路羽田ランプ付近等の主要交差点は、立体交差化や交差点改良を働きかけ、幹線道路の交通流動の円滑化を図ります。

都市計画道路補助38号線は、地区の防災公園と連携した防災機能の向上及び良好な歩行者空間を確保するため、早期整備を促進し道路ネットワークの形成を図ります。

< 連続立体交差事業と市街地再開発事業の推進 >

京急空港線の連続立体交差事業のより一層の推進により、分断された生活道路の連続性の確保を図ります。

糀谷駅周辺は、京急空港線の連続立体交差事業とあわせて、市街地再開発事業の推進により、鉄道からバスやタクシーなどへの円滑な乗り継ぎを図るための道路整備、歩行者や自転車利用者の安全性・利便性に配慮した駅前広場を整備し土地の有効利用を図ります。

< 公共交通体系の充実 >

地域間や区内各方面への利便性向上のため、バスサービス等のさらなる充実を図ります。

- 中・長期的な視点から、区の東西方向の交通軸となる新空港線「蒲蒲線」の実現により、台地部地域方面との交通ネットワークの改善を図ります。

(4) 水と緑の潤いのある環境づくり

< 水と緑を活かしたまちづくり >

地域の特徴である水際線を開放し、多くの人々が水のある環境に親しめる空間を提供します。多摩川の河川敷、森が崎公園、東糀谷防災公園などの大きな公園緑地を結ぶ散策路を整備し、積極的に潤いのあるまちづくりを推進します。

スーパー堤防事業の推進にあたっては、多摩川沿いの水と緑のネットワークづくりやアクセスの改善、堤防沿いの桜並木の植え替えなどに配慮し、多摩川を活かしたまちづくりに努めます。

< 水と緑のネットワークの形成 >

呑川緑道の整備を引き続き促進し、旧呑川緑地や北前堀、南前堀緑地、六間堀緑地などを結んだ海辺の散策路を整備し、潤いのある水と緑のネットワークの形成を図ります。

南前堀は、埋立事業を実施し、水と緑のネットワークの形成とあわせて、緑地として整備を図ります。

< 貴重な緑の保全と創出 >

東糀谷防災公園や大森南一丁目公園などの貴重な地域内の緑環境の保全を積極的に推進していきます。

大規模工場跡地などでは、土地利用の転換にあわせてオープンスペースを確保し、新たな緑地の創出を図ります。

密集市街地や混在市街地は、一定規模以上の敷地を有する建物の建て替えや共同化にあわせて緑化やポケットパークを整備し、貴重な緑の創出を図ります。

(5) 安全・安心のまちづくりの推進

< 災害に強いまちづくり >

環状8号線、産業道路等の幹線道路沿道の不燃化・耐震化を推進し、延焼遮断帯、避難路としての機能を確保します。

東京都の防災都市づくり推進計画で重点整備地域に指定された糀谷地区は、防災街区整備地区計画を導入し、都市基盤整備とあわせて防災活動拠点の整備や避難路の確保などを推進します。区の先駆的な防災まちづくりのモデルケースとなるよう事業を展開し、木造密集地域の防災性能の向上を図ります

羽田地区では、地域特性に配慮しつつ防災性能を高めるために、建て替えにあわせた建物の不燃化・耐震化、敷地の共同化によるオープンスペースの確保、緑化の推進、緊急車両が通行可能な道路の確保、防災活動のための小公園の整備など、防災性に配慮した市街地環境の形成に向けて、地域住民とともに検討していきます。

多摩川沿いは、地震や洪水に対する安全性の向上を図るために、長期的な視点から周辺市街地の整備にあわせたスーパー堤防整備事業の推進を働きかけます。

(6) 産業のまちづくり

< 新産業の支援拠点の創出 >

大田区を代表するものづくり産業の集積地として、引き続き、操業環境の維持に努めます。

空港跡地における土地利用転換と連携を図りながら、大規模工場跡地の一部を活用した新産業の創業支援拠点を誘導するとともに、空港や港湾と近接する地域特性を活かして、区内企業の海外進出や海外企業との交流を支援します。

< 産業・ものづくりと連携した観光拠点の魅力創出 >

空港に隣接する弁天橋付近の商業地は、空港の国際化を契機に街を訪れる来訪者が、歴史、伝統、文化を学びながら快適に楽しむことができるように、ルート案内やサイン整備などを進め、回遊性の向上を図ります。

地域内に集積する高度な技術を有する工場は、産業観光の拠点として施設整備を図るための支援を進めます。

(7) 景観づくり

< 地域特性と資源を活かした景観づくり >

大規模工場跡地は、羽田空港と内陸部を結ぶ拠点にふさわしい景観づくりを推進します。

羽田地区は、市街地環境の改善にあわせた地域の魅力づくりのひとつとして、漁師町の名残を活かした街並みづくりを検討します。

多摩川は、関係機関との協力のもと良好な河川景観を維持・保全します。

多摩川沿いの市街地は、河川景観と調和した潤いのある街並みづくりを進めます。

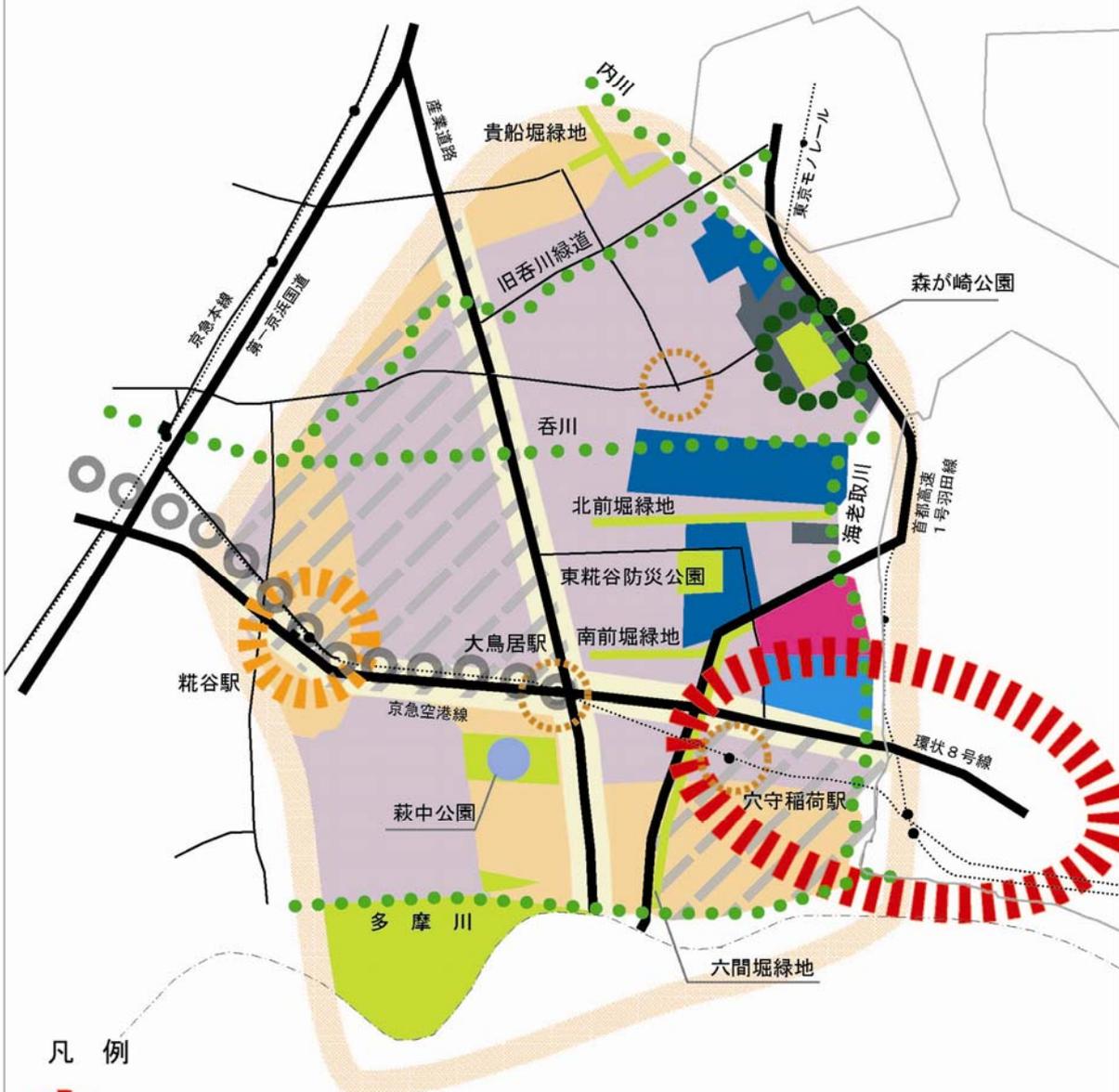
(8) 地球環境にやさしいまちづくり

< 低炭素社会の実現 >

住宅や工場などの建物更新にあわせて、自然エネルギーの活用や緑化の推進により、環境負荷の軽減に配慮した都市空間の形成を図ります。

自動車、航空機等からの騒音や排気ガスなどによる環境負荷の軽減に配慮した都市空間の形成を図ります。

糞谷・羽田地域 地域別構想方針図



凡 例

-  中心拠点
-  地域のまちづくり拠点
-  地区の生活拠点
-  水と緑の拠点
-  スポーツ・レクリエーションの拠点
-  水と緑のネットワーク
-  幹線道路
-  補助幹線道路
-  公共交通（鉄道）
-  新空港線（蒲蒲線）
-  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
-  幹線道路沿い市街地
-  産業活力型市街地
-  広域的都市施設
-  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



6) 空港臨海部地域

空港や港湾、流通、業務、工業、市場、そして清掃工場や海上公園・緑地などが立地する空港臨海部は、産業を主体とするまちを形成しています。こうしたなか、臨海部における埋立島部では工場に代わり、新たな業種の立地などの変化がみられはじめています。羽田空港跡地や中央防波堤埋立地など、今後の空港臨海部の土地利用は変化が見込まれ、大きく発展していくことが期待されます。

1. 地域の概要と課題

(1) 新たな拠点整備

< 羽田空港跡地等の活用 >

羽田空港跡地については、羽田空港の再拡張・国際化を踏まえ、空港跡地の計画的な土地利用を進める必要があります。空港跡地は空港及び市街地に隣接し、多摩川、海老取川の豊かな水域空間を有しています。その立地特性を活かし、文化・交流機能、産業支援機能、国際交流機能、商業機能、空港連携機能などの導入を図り、空港臨海地域の新たな拠点づくりが課題となっています。

特に天空橋駅周辺の第1ゾーンについては、「創造」「交流」「共生」という基本的視点のもと、特徴を活かしたまちづくりを進めるために、「空港隣接地の立地を活かす」「大田区の発展につなげる」「多摩川・海老取川の水域を活かす」の3点をまちづくりの目標とし、公共性の高い土地利用の展開が課題となっています。

(2) 臨海部の有効な土地利用

< 埋立島部の土地利用の再構築 >

大田区の臨海部の埋立島部は、空港や港湾関連施設のほか、物流関連施設、業務、工業、市場などの産業機能、そして下水処理場、清掃工場、その他の処理施設、火葬場など都市の生活に必要な都市施設や公園緑地などが配置されています。

臨海部の埋立島部は、多様な土地利用となっていますが、既存のものづくり工場と新たな立地が見込まれる空港・港湾機能との調和を図るために、未利用地等を活用した土地の集約化など、土地利用の再編を進める必要があります。

< 「空」と「海」との近接性を活かした施設立地 >

臨海部の埋立島部は、工業が高度成長した時期、「空」や「海」の近接性を活かした流通、港湾、空港などの土地利用が展開され、その後、良好な立地条件と豊かな自然環境を活かした都会のなかの貴重な水辺空間として、区民の身近なレジャーや憩いの場となる公園や運動施設の立地も見られるようになりました。今後も、豊かな自然環境を維持しながら、社会状況の変化に対応した施設の立地が求められます。

< 新たな時代の要請への対応 >

空港臨海部での新たな土地利用は、空港の再拡張・国際化や港湾機能の充実等の社会情勢に応じた土地利用の変化と、従来からのものづくり産業との調和が求められています。

中央防波堤埋立地や大井ふ頭の埋立造成など、大田区に重大な影響を及ぼす土地利用は、長期的な視点で慎重に検討していく必要があります。

(3) 交通体系の改善

< 道路ネットワークの強化 >

空港臨海部と内陸部は河川や運河により分断され、物流や人の移動にとって大きな制約となっています。また、広域交通や物流輸送等を担う広域幹線道路は、国道357号線多摩川トンネル以南が未整備のため、通過交通が増大しています。日常的な交通渋滞を解消するため、広域幹線道路の早期整備と新たな道路ネットワークの再構築が課題となっています。

< 空港臨海部と内陸部の交通アクセス性の向上 >

空港臨海部と内陸部を結ぶモノレールや鉄道の公共交通は、都心方面との接続が中心となっています。特にモノレールは、隣接する内陸側市街地の住民にとって、一般都市交通路線としての性格を強めつつあります。

主要な鉄道駅からのバス網はあるものの、乗換が不便であるとともに、便数等が不十分となっています。空港臨海部と内陸部を結ぶ公共交通のアクセス性、鉄道駅とバスの円滑な接続性の向上が課題となっています。

(4) 快適な環境づくりの課題

< 空港臨海部の公園緑地の活用 >

東京湾と運河・河川に面している空港臨海部は、その恵まれた立地条件を活かして大規模な公園緑地などの施設が整備されていますが、施設間のネットワークが十分に図られていません。

空港臨海部の豊かな公園緑地は貴重な空間であり、既存の水辺環境や緑のストックを活用しながら、誰もが身近で容易に利用できるよう、公共交通や施設間のアクセス性の向上が課題となっています。

< 陸・海・空の玄関口としてふさわしい景観の形成 >

空港臨海部は、臨海景観基本軸に位置づけられており、羽田空港の再拡張・国際化等により日本の玄関口としてふさわしい景観づくりが求められています。

< 環境負荷軽減への配慮 >

空港臨海部は、公共施設や都市施設が集積しているとともに、自動車、船舶、航空機等の往来が多いことから、排気ガスなどによる環境負荷の軽減に配慮した都市づくりの推進が課題となっています。

(5) 安全・安心のまちづくりの課題

< 海岸保全施設の防災性の向上 >

東京湾と運河・河川に面している空港臨海部は、大型台風による高潮水害、地震時の津波による浸水被害や護岸の崩壊を防ぐため、海岸保全施設の整備や耐震対策を実施し、防災性の向上を図る必要があります。

(6)産業のまちづくり

< 空港・港湾の輸送拠点を活かしたまちづくり >

空港臨海部は、ものづくり産業の工場や流通施設などの多様な産業が立地するとともに、空港や港湾などの首都圏の輸送拠点があります。このような産業の集積や輸送拠点の存在は、大田区の特徴であり、産業の活性化にとって良好な立地条件となっています。空港臨海部を取巻く状況が大きな変革期を迎えるなか、次世代への展開に向けて、ものづくり産業が有する技術を活かし、維持していくとともに発展させていくことが求められています。

空港臨海部の土地利用の変化とあわせて、ものづくり産業とその他の業種とのすみ分けを図りながら、空港や港湾などの首都圏の輸送拠点をまちづくりに適切に活かしていくことが課題となっています。

< 観光資源を活かしたまちづくり >

空港臨海部に点在している個々の魅力的な地域資源は、多くの区民に親しまれています。これらの有効な観光資源を、見せ方や伝え方の工夫や他の資源との組み合わせにより魅力を高めて、区内外に広めていくことが今後の課題です。

地域内に集積する高度な技術力を有する工場の観光資源化を図ることが課題です。

2. 地域別整備方針

まちの将来像：

国際空港と共生し未来に向かって躍動する臨海都市

(1) 多様な土地利用の展開と拠点地区の形成

< 第3の中心拠点の形成 >

羽田空港の再拡張・国際化の機会を捉えて、国際空港の玄関口にふさわしい魅力と活力ある都市環境の形成を図ることにより、蒲田、大森地域と連携した第3の中心拠点づくりを目指します。

空港跡地を活用し、空港国際化による経済などの波及効果を大田区の発展につなげるため、産業支援を中心とした交流拠点を整備します。産業交流施設においては、区内企業の海外への発信機能、具体的なビジネス展開につながる交流機能を持つとともに、様々な活動主体が文化的な交流の場としても活用できる多用途な機能を発揮します。

広域避難場所の機能を有するオープンスペースとして、多目的広場を整備します。広場は、産業交流施設や護岸プロムナードを活用した第1ゾーンの機能と連携した連続性を持たせ、潤いとにぎわいのある魅力的な空間とします。

空港や港湾との近接性を活かして、産業や公園・緑地など多様な土地利用を計画的に形成し、今後の空港跡地の進展とあわせて、新たな都市の活力を創出する土地利用の展開を図ります。

< 新たな都市活力の創出 >

中央防波堤埋立地等の新たな土地利用は、港湾計画との整合性を図りつつ、関係機関と協議していきます。

(2) 地域の特徴を活かした市街地の形成

< 産業活力型市街地 >

工業の他、多様化する土地利用の変化により、異業種産業が進出し、既存の工業の操業に影響を及ぼし始めています。今後は、工業専用地域としての土地利用を維持しながら、新たな土地利用に対応したガイドラインをつくり、未利用地等を活用した工業関連用地の集約化を図るなど、土地利用の再編により活力ある産業を展開します。

(3) 交通体系の整備

< 道路ネットワークの形成 >

空港の再拡張・国際化に伴い集中する人・モノの輸送力の強化と京浜3港の連携促進を図るために、国道357号線多摩川トンネル以南の整備を働きかけます。

一般都市交通路線として利便性の向上を図るために、都市計画道路の整備やモノレール駅周辺の土地利用の展開とあわせて、内陸側市街地と駅を連絡するアクセス道路の整備を促進します。

< 公共交通体系の充実 >

地域間や区内各方面への利便性向上のため、バスサービス等のさらなる充実を図ります。

区の東西方向の新しい交通軸となる新空港線「蒲蒲線」の実現により、東急線やJR線の沿線など区内各地域から、空港への鉄道アクセスの改善を図ります。

東海道貨物支線の貨客併用化などの構想を推進し、京浜臨海部等へのアクセス改善を図ります。

< 水上交通ネットワークの形成 >

空港跡地周辺を活用した拠点整備を進め、観光拠点と羽田空港などを結ぶ水上交通誘致の検討により、臨海部の交通ネットワークの形成を図ります。

(4) 水と緑の潤いのある環境づくり

< ウォータフロントの整備 >

空港跡地に、市街地に隣接した親水・緑地空間を創出するため、環境との共生を考慮しながら潤いと安らぎのスペースを整備します。

< 水と緑のネットワーク形成 >

臨海部における埋立島部を結ぶ緑のネットワークの形成を図るために、既存の公園や緑地施設などの拠点を、誰もが手軽に利用できるレクリエーションの場として再整備を進め、公園や緑地施設拠点を結ぶ水際線を活用した散策路をユニバーサルデザインの視点で整備します。

(5) 安全・安心のまちづくりの推進

< 治水対策の推進 >

水害に強いまちを目指して、防潮施設の整備、護岸の耐震化など、総合的な治水対策を推進します。特に、多摩川沿いについては、長期的な視点から、川沿いの整備にあわせてスーパー堤防事業の推進を働きかけます。

(6) 産業のまちづくり

< 空港・港湾機能を活かした産業の発展 >

日本の産業の基盤を支える区のものづくり産業を維持・発展させるために、空港と港湾機能を活かして、区の産業集積の再構築を図ります。

空港跡地等を活用し、高い技術力による高付加価値産業の育成と拠点の形成を図ります。

< 地域特性を活かした観光まちづくり >

空港の国際化を契機に、空港臨海部の地域特性である「空」と「海」を活かした観光拠点として、水辺の景観や飛行機を間近で見学できるシチュエーションを活かし、誰もが憩い集える観光スポットの整備を図ります。

地域内に集積する高度な技術を有する工場を産業観光の拠点として施設整備を図るため支援を進めます。

(7) 景観づくり

< 地域特性と資源を活かした景観づくり >

羽田空港とその周辺地域は、関係機関との連携のもと、世界に開かれた海・空の玄関口にふさわしい景観づくりを推進します。

空港と隣接する東京湾・多摩川の豊かで潤いのある自然環境は、重要な資源として景観づくりに活かします。

空港臨海部は、敷地内の緑化や地域に点在する大森ふるさとの浜辺公園や平和の森公園等の緑地・公園を活かし、工場や倉庫等の施設が立ち並ぶ街並みの中にも潤いのある空間づくりを進めます。

(8) 地球環境にやさしいまちづくり

< 低炭素社会の実現 >

自動車、船舶、航空機等からの排気ガスなどによる環境負荷の軽減に配慮した都市空間の形成を図ります。

