

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浜急行空港線では、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、京浜急行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、羽田空港周辺地域における幹線道路の円滑な交通流動の確保が課題となっています。

- 東糀谷防災公園と連携した防災性の向上及び良好な歩行者空間の確保を図るために、補助38号線の早期整備が課題となっています。

＜羽田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浜急行空港線や環状8号線などに限定されています。また、区西部方面に向かう公共交通は乗継ぎが多い等の問題があります。このようなことから、埋立島部や羽田空港、並びに区西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＞

- 京浜急行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、京浜急行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＞

- 糀谷・羽田地域は、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、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、道路幅員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の向上をめざした検討を進めることが課題となっています。

糀谷・羽田地域 地域課題図



凡例

- 地域の特性に応じた拠点づくりが求められる地区
- 環境の維持向上が求められる区域
- 住工調和が課題となっている区域
- 産業の維持向上が求められる区域
- 幹線道路沿道市街地の整備が必要な区域
- 土地利用の更新が求められる区域
- 広域的都市施設
- 主な公園、緑地
- 防災性に配慮した市街地環境の改善が求められる区域
- 重点課題の地区（5章参照）

- 幹線道路
- 補助幹線道路
- 公共交通（鉄道）

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、大森と連携した中心拠点づくり>

- 国際空港の玄関口である羽田空港跡地・周辺は、蒲田・大森地域と連携した中心拠点の形成をめざします。とりわけ、羽田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、羽田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めざして、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>

- 糺谷駅周辺は、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、穴守稲荷駅周辺や森ヶ崎周辺の商業地は、快適に買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>

- 住宅と工場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モデル開発地区の指定等をめざして調整を進めます。

<工業維持促進型市街地>

- まとまっ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。

＜防災性の向上を図る地区＞

- 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＞

- 羽田空港周辺地域における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。
- 補助38号線は、東糞谷防災公園と連携した防災性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。
- モノレールの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。

＜連続立体交差事業と市街地再開発事業の推進＞

- 京浜急行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。
- 糞谷駅周辺は、京浜急行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、バスサービス等の更なる充実を図ります。
- 中・長期的な視点から、事業性などの検討を深度化し、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、区西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。
- 河川空間を活かした水と緑のネットワークづくりを推進し、潤いと憩いの場の形成を図ります。

＜水と緑のネットワークの形成＞

- 呑川緑道の整備を引続き促進し、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、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。
- 密集市街地や住工混在市街地は、一定規模以上の敷地を有する建物の建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を高めるために、建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総合的な治水対策を推進します。

(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、引続き、操業環境の維持に努めます。
- 羽田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＞

- 羽田空港に隣接する弁天橋付近の商業地は、羽田空港の再拡張・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>

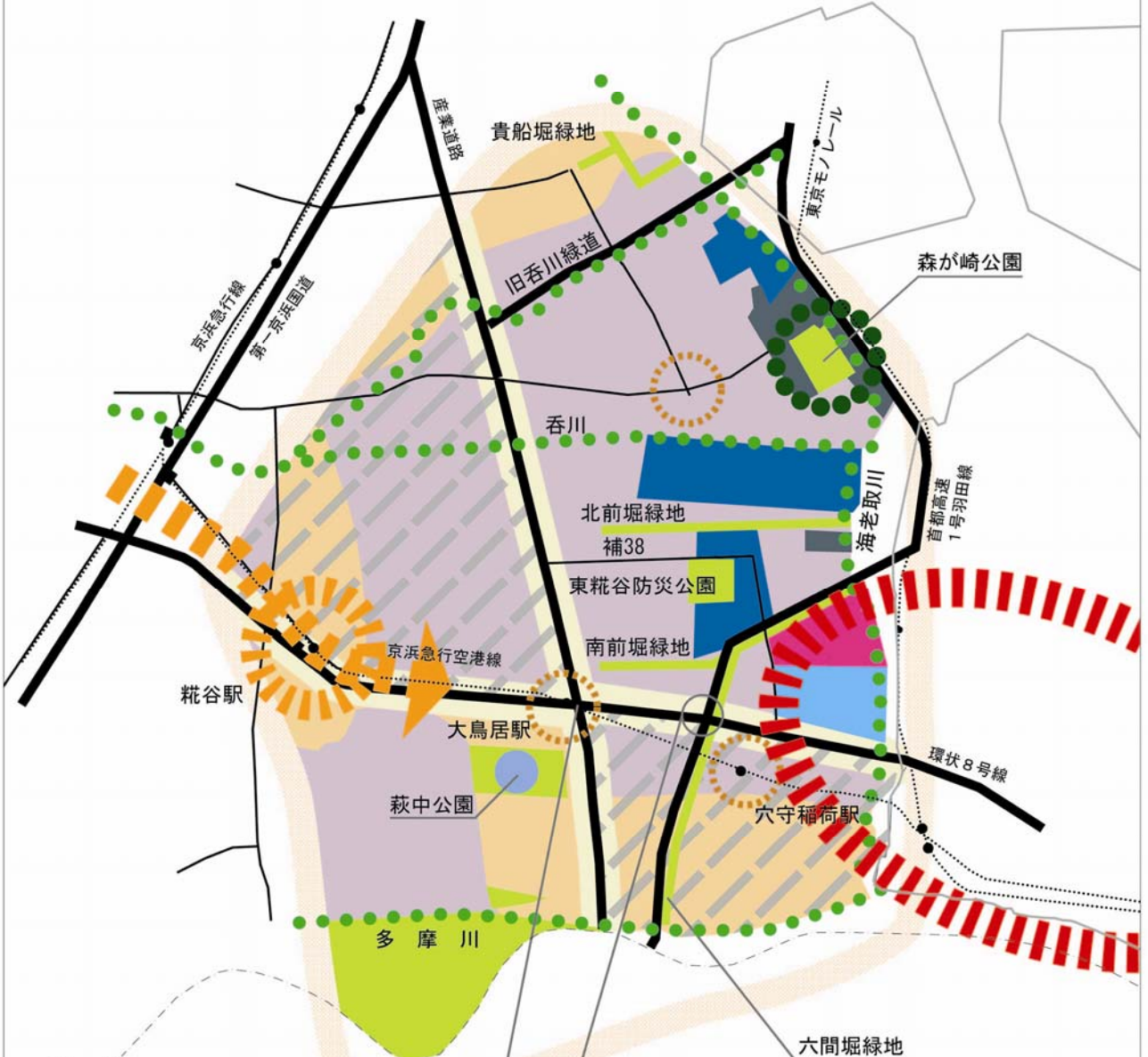
- 大規模工場跡地は、羽田空港と内陸部を結ぶ拠点にふさわしい景観づくりを推進します。
- 羽田地区は、市街地環境の改善にあわせた地域の魅力づくりのひとつとして、地域の歴史と特性を活かした街並みづくりを検討します。
- 多摩川は、関係機関との協力のもと良好な河川景観を維持・保全します。
- 多摩川沿いの市街地は、河川景観と調和した潤いのある街並みづくりを進めます。

(8) 地球環境にやさしいまちづくり









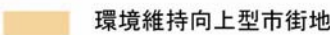

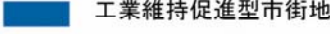
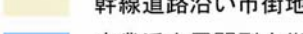
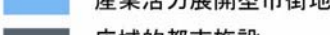
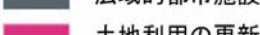

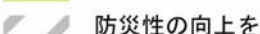

<低炭素社会の実現>

- 住宅や工場などの建物更新にあわせて、再生可能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。
- 都市開発や大規模建築物の建設において、環境負荷の低減などへの配慮や、環境性能に優れた建築物への誘導を図ります。

糞谷・羽田地域 地域別構想方針図



凡例

-  中心拠点 環状8号線大鳥居交差点
-  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
-  産業活力展開型市街地
-  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
-  防災性の向上を図る地区

0 1000m

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。羽田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、商業機能、空港連携機能などの導入を図り、空港臨海部地域の新たな拠点づくりが課題となっています。
- 羽田空港跡地利用基本計画に位置づけられている天空橋駅周辺の第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、そして水再生センター、清掃工場、そのほかの処理施設、斎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、羽田空港の再拡張・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、内陸部への通過交通が増大し、問題となっています。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、乗換え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、東京都景観計画に定める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、河川堤防や海岸保全施設の整備、耐震対策を推進し、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、羽田空港や東京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ほかの業種とのすみ分けを図りながら、羽田空港や東京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。これら資源を観光のまちづくりに活かす整備を進め、多くの人々が潤いと憩いの場として利用ができるよう、情報提供を区内外に広めていくことが望まれます。
- 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。

空港臨海部地域 地域課題図



※中央防波堤内側埋立地等の帰属については、まだ決定していません。
 ※中央防波堤埋立地の土地利用方針は、東京港湾計画（第七次改訂）の概要を転載したものです。

凡例

- 産業の維持向上が求められる区域
- 流通ターミナル機能の維持が求められる区域
- 空港及び港湾機能の維持強化が求められる区域
- 土地利用の更新が求められる区域
- 広域的都市施設
- 主な公園、緑地
- 重点課題の地区（5章参照）

- 幹線道路
- 補助幹線道路
- 公共交通（鉄道）

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

<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中心拠点づくりをめざします。
- 羽田空港跡地を活用し、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、産業交流施設や海老取川及び多摩川沿いの緑地帯を活用した第1ゾーンの機能との連携により連続性を持たせ、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、今後の羽田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>

- 中央防波堤埋立地は、羽田空港の再拡張・国際化の進展にあわせて、空港機能と連携し、一体となった土地利用を図っていくために、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>

- 工業のほか、多様化する土地利用の変化により、異業種産業が進出し、既存の工場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>

- 羽田空港の再拡張・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、円滑な交通の流れとなるよう新たな道路網のあり方について検討するとともに、国道357号線多摩川トンネル以南の整備を働きかけます。

＜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、バスサービス等の更なる充実を図ります。
- 空港臨海部に隣接する内陸市街地における交通不便地域の解消を図るために、モノレール駅等までのアクセス道路の整備を進めるとともに、主要鉄道駅からの新たなバス網の検討を進めます。
- 中・長期的な視点から、事業性などの検討を深度化し、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、羽田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＞

- 羽田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

＜ウォーターフロントの整備＞

- 羽田空港跡地に、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、緑地などの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＞

- 水害に強いまちをめざして、河川堤防や防潮施設の整備、護岸の耐震化など、多様な治水対策を推進します。

(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。
- 羽田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＞

- 羽田空港の再拡張・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、誰もが憩い集えるよう、観光ルー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>

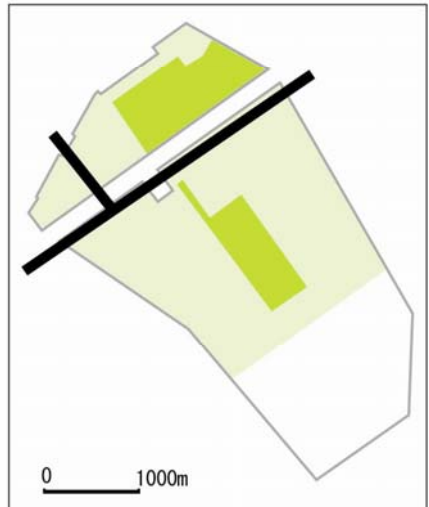
- 羽田空港とその周辺地域は、関係機関との連携のもと、世界に開かれた海・空の玄関口にふさわしい景観づくりを推進します。
- 羽田空港と隣接する東京湾・多摩川の豊かで潤いのある自然環境は、重要な資源として景観づくりに活かします。
- 空港臨海部は、敷地内の緑化や地域に点在する大森ふるさとの浜辺公園や平和の森公園等の緑地・公園を活かし、工場や倉庫等の施設が立ち並ぶ街並みの中にも潤いのある空間づくりを進めます。

(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。

空港臨海部地域 地域別構想方針図



※中央防波堤内側埋立地等の帰属については、まだ決定していません。
 ※中央防波堤埋立地の土地利用方針は、東京港湾計画（第七次改訂）の概要を転載したものです。

- 凡例**
- 中心拠点
 - 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）
 - 東海道貨物支線の貨客併用化構想
 - 水上交通（舟運ルート）
 - 水上交通（構想ルート）

- 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、港湾関連用地
- 土地利用の更新を図る地区
- 主な公園、緑地



V. 都市計画における重点課題の整備の方向

1. 重点課題の位置付け

都市計画を進める上で、課題解決の緊急性や整備の熟度等の面から見て、整備の優先性が高い課題については、都市計画における重点課題として、次のとおり整備の方向性を定めます。



2. 重点課題の整備の方向

(1) 中心拠点の整備

①大森駅周辺商業業務地区

- ・ 中心的な拠点のひとつとして、これまでの地区まちづくり協議会活動の実績を踏まえ、商業業務機能、交通ターミナル機能、及び文化の拠点として発展を図ります。また、地域の暮らしに密着し、馬込文士村等文化的・歴史的な要素と緑に恵まれた起伏豊かな山王地区の環境を活かした拠点づくりを行います。
- ・ まちづくりの推進にあたっては、駅周辺のまちづくりの将来像や方向性を示す「大森駅周辺地区グランドデザイン」に基づき、総合的・長期的視点にたち、進めます。
- ・ 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再開発を促進し、都市機能の強化を図ります。
- ・ 交通混雑の激しい補助28号線（池上通り）やJR線の東西を結ぶ道路の整備を促進し、円滑な交通を確保するとともに、駅周辺の一体性をもった道路ネットワークの形成を図ります。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 大森北一丁目の複合施設は、にぎわいと交流の結節点として活用します。
- ・ 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。
- ・ 池上通りに隣接した住宅地については、地区計画制度等を活用し、住環境の保護に努めながら、緩衝的土地利用を考慮し、商業業務の活力ある土地利用と良好な住環境をもつ土地利用の共存をめざします。
- ・ 大田区景観計画を策定し、大森駅周辺商業業務地区の景観を誘導するための方針の作成を検討していきます。

②JR 蒲田駅・京急蒲田駅周辺地区

- ・ 商業業務の中心的な拠点として、羽田空港との近接性を活かし、JR蒲田駅、東急蒲田駅及び京急蒲田駅が一体となった商業業務機能の強化をはじめ、文化、娯楽、宿泊等の多様な都市機能の立地を図ります。
- ・ まちづくりの推進にあたっては、駅周辺のまちづくりの将来像や方向性を示す「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」に基づき、総合的・長期的視点にたち、進めます。
- ・ 京急蒲田駅周辺では、駅西口の再開発や建物の共同化の推進等により、交通の利便性の確保や駅周辺の新たな魅力づくりを推進します。
- ・ JR蒲田駅及び東急蒲田駅においては、駅前広場の再整備や新空港線「蒲蒲線」の整備の促進により交通結節点機能の向上を図ります。
- ・ JR蒲田駅及び京急蒲田駅周辺では、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。

- ・ 商業が集積するエリアでは、低層階に商業・業務施設を配置し、高層階を住宅等とすることで、店舗と住宅が融合したまちづくりを促進します。
- ・ 区民ホール「アプリコ」や産業プラザ等の主要施設への誘導路や、まちなぎわいの主軸となる JR 蒲田駅と京急蒲田駅間の歩行動線、ユニバーサルデザインの視点による、呑川緑道の整備や旧逆川道路の無電柱化やサイン整備を行い、快適な歩行空間の確保に努め、地区内の回遊性の向上を図っていきます。
- ・ 呑川沿いの街路樹の植樹、産・官・学連携による水質浄化や親水空間づくりにより、快適な水と緑の散策路を形成していきます。
- ・ 大田区景観計画を策定し、JR 蒲田駅及び京急蒲田駅周辺地区の景観を誘導するための方針の作成を検討していきます。

③羽田空港跡地・周辺地区

- ・ 羽田空港跡地、羽田旭町地区、羽田地区については、大田区を中心拠点として、「空港臨海部グランドビジョン 2030」で示された理念、将来像、プロジェクトに基づき、羽田空港の再拡張・国際化を見据えた拠点づくりを進めます。
- ・ 羽田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。

(7) 羽田空港跡地

- ・ 羽田空港跡地を活用し、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様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、産業交流施設や海老取川及び多摩川沿いの緑地帯を活用した第1ゾーンの機能との連携により連続性を持たせ、潤いとにぎわいのある魅力的な空間とします。
- ・ 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。

(イ) 羽田旭町地区

- ・ 羽田旭町の大規模工場跡地の一部及びその周辺は、羽田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めざして、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。
- ・ 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るとともに、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。

(ウ) 羽田地区

- ・ 羽田地区では、地域特性に配慮しつつ防災性を高めるために、建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。
- ・ 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。
- ・ 羽田地区の商業地については、安心して買物ができるような地区に密着した生活拠点の形成を図るとともに、羽田空港の再拡張・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。

(2) 地域のまちづくり拠点の整備

①池上駅及び池上本門寺周辺地区

- ・ 歴史的建造物が集積する池上本門寺周辺は、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・修復方法を検討します。
- ・ 池上本門寺の玄関口にあたる池上駅周辺は、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ユニバーサルデザインの視点で進めることにより、地域のまちづくり拠点の形成をめざします。
- ・ 池上本門寺及び池上駅周辺については、観光資源としての可能性を高めるため、テーマ性のある地域巡りやサイン整備、呑川の緑道の整備を促進して川に親しめる、潤いのある水と緑のネットワークの形成を図るなど、歩いて楽しめる空間づくりを検討します。

②糀谷駅周辺地区

- ・ 糀谷駅周辺は、市街地再開発事業による建物の共同化などの土地の有効利用により、魅力ある地域のまちづくり拠点の形成を図ります。
- ・ 糀谷駅周辺の道路整備、鉄道からバスやタクシーなどへの円滑な乗継ぎを図るとともに、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の整備を進めます。
- ・ 駅周辺の商店街においては、買物通りや駐車場等の街並み整備と連携して、商店街の魅力を創出し活性化を図ります。

③雑色駅周辺地区

- ・ 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、駅前での道路や広場の整備をユニバーサルデザインの視点で空間づくりを進め、交通の利便性の確保を図ります。
- ・ 雑色駅周辺は、再開発事業を推進し土地の有効活用により、魅力ある地域のまちづくり拠点の形成を図ります。

(3) 市街地環境の保全と整備

①大森中地区

- ・ 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の向上を図ります。
- ・ 建物の共同建替え等による緑の創出を誘導します。

②西蒲田・蒲田地区

- ・ 東京都の防災都市づくり推進計画で整備地域に指定された西蒲田・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。
- ・ 住環境と防災面に配慮して、建物の建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山王地区

- ・ 山王地区の住宅地は、住環境の悪化の防止や防災性の向上をめざし、緑豊かな住環境の維持・保全と同時に、細街路の拡幅、整備を図ります。
- ・ 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と創出を図ります。
- ・ 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を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。
- ・ 馬込文士村は、国際都市おおたを意識したサイン整備を進め、地域との連携を図りつつ、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。
- ・ 大森貝塚や馬込文士村など、地域固有の歴史や文化を活かした景観の形成をめざします。

④田園調布4・5丁目

- ・ 生活道路の整備等基盤整備を進め、地区の防災性を高めるとともに、周辺の良い景観に配慮した低層住宅を主体とする市街地の形成を図ります。
- ・ 環境悪化の防止、住環境の向上をめざし、地区の特性に合わせた整備を推進することにより、住みよいまちづくりを進めます。

⑤風致地区（田園調布、南千束）

- ・ 道路や街並みが計画的に作られた、落ち着きと潤いのある緑豊かな住宅地としての景観の維持・保全を進めます。

⑥水と緑のネットワーク

- ・ 水と緑のネットワークを構成する呑川、桜のプロムナード、旧六郷用水、馬込文士村散策路、水と緑の散策路、平和島運河周辺散策路、臨海部散策路は、区内の主要な散策路として誰もが快適に通行できるよう、段差の少なくなるような散策路の設定やわかりやすいサインの設置を行うとともに、地域の特徴を踏まえたゆとりある空間形成を推進します。

⑦幹線道路整備

- ・ 大田区と他地域を結ぶ広域的な幹線道路の主要な交通結節点を整備し、区内外の輸送力の強化と排気ガスによる環境負荷の軽減を図るため、環状8号線大鳥居交差点や首都高速道路羽田ランプ付近、国道357号線多摩川トンネル以南の整備を働きかけます。

⑧埋立地の再編

- ・ 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、工業専用地域においては工業を主体とした土地利用を維持できるよう、未利用地を活用した工業関連用地の集約化や土地利用の再編を進めます。
- ・ 埋立地に進出する異業種産業についても、ものづくり工場と共存できる立地がされるよう、ガイドライン等により立地を誘導していきます。

VI. 都市像の実現に向けて

1. 地域力との連携によるまちづくり

まちづくりは、区民と行政がそれぞれの責任のもとに、あたかも車の両輪のように役割を分担することにより、初めて実現されていくものといえます。

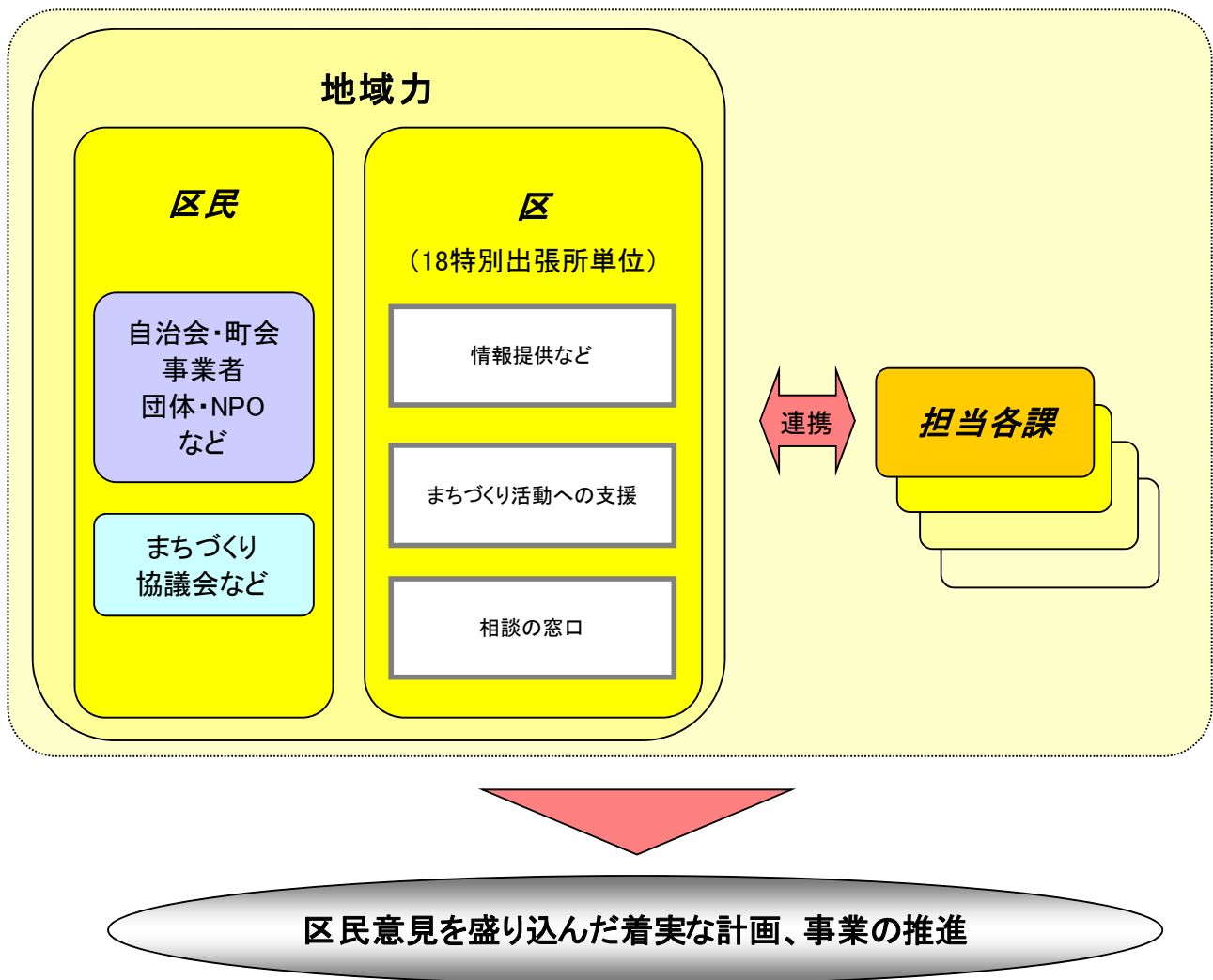
大田区には、区民の生活と文化が経済活動と技術を支え、生き活きとした産業のまちを形成してきた歴史があります。こうした産業のまちづくりの流れを受継ぎ、更に広範な区民や事業者などの皆さんが主役として、将来の都市像の実現を図っていくため、そこに住んでいる人々、働いている人々の積極的な関わりと、これらの人々が参加する機会の創出や、参加に向けた意識の高揚が必要となってきます。

一方、区には、まちづくりの主役である区民や事業者の皆さんが進めようとするまちづくりを支援する役割が求められています。

こうした観点から、区民、事業者など及び区が、都市づくりの担い手としてそれぞれの役割と責任に基づいて、ともに協力し、まちづくりを実現するために力を出し合う地域力を活かしたまちづくりの推進をめざします。

まちづくりの推進にあたっては、区民が身近に感じることができる日常の生活範囲である、特別出張所の区域を基本とし、18色のまちづくりに取組んでいきます。

「地域力を活かしたまちづくり」の体系



地域力を活かしたまちづくりの推進のため、区民が行うまちづくりへの支援を次のように行っていきます。

①情報提供の充実

区報やホームページを活用したまちづくりに関する情報の提供や、講演会、講習会、セミナーなどの開催によるまちづくりに関する知識取得や学習の場の提供により、まちづくりに対する区民意識の高揚に努めます。

②「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づくまちづくり活動への支援

まちの将来像の実現やまちづくりの課題の解決を目的として組織された、地区まちづくり協議会へのまちづくり専門家派遣や活動経費の助成等、地域における自主的なまちづくり活動に対する支援方法の拡充を図ります。

自治会・町会・商店会・地区まちづくり協議会等の既存団体が、良好な市街地環境の保全を目的として、自らの地区内で策定したまちづくりに関する自主的取決めを、地域と連携し、普及に努めます。

③相談窓口の機能強化

区民の誰もが、いつでもまちづくりに関する相談ができるように区の相談窓口の機能を強化することをめざします。

相談窓口では、区民の多様なまちづくりの相談内容に対して、総合的かつ柔軟な対応が可能となるよう、運用に努めます。

2. 実現に向けた区の実組

区では、都市計画マスタープランが示す将来の都市像の実現に向けて、次のような取組を行っていきます。

(1) 18 特別出張所を単位としたまちづくりの体制づくり

地域力を活かしたまちづくりを推進するため、区民や事業者などからの相談に対し、総合的かつ柔軟な対応が可能となるように、地域に身近な施設である特別出張所単位に対応したまちづくりの体制を整えていきます。

(2) 制度の活用と関係機関の理解と協力

都市計画事業、制度を効果的かつ複合的に活用するために、区への都市計画権限の一層の移譲や既存制度の改善、新たな制度化などを国や都に対して要請していきます。

また、国や都のみならず、隣接区や公共交通機関、公団、公社などとの情報交換を行い、都市計画マスタープランにより区の都市計画の基本的な考え方を示していくことにより、将来の都市づくりに関する理解と協力を要請していきます。

(3) 都市づくりのための財源の確保

都市づくりには、長期を見据えた持続的な取組が必要であり、また多額の財源が必要となることが多いため、区は、地域力を活かしたまちづくりや都市整備事業を主体的に進められるよう、安定的な財源の確保に努めます。

更に都市づくりに必要な財源を確保するため、国・東京都の事業制度や補助金の積極的な活用を図ります。

(4) 区民の理解による都市づくり

都市づくりの事業を進めていくためには、区民と区が地域の現状と課題について共通の認識を持ち、相互に理解し、協力していくことが不可欠です。そのために、区は、情報提供や区民の意見を聞く機会の設定の仕方などについて、改善し、充実を図っていきます。

巻末資料

1. 用語集

—あ行—

●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」を答申しました。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」である路線を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ます。

●エイトライナー構想

赤羽～田園調布～羽田空港間を結ぶ環状方向の路線であり、運輸政策審議会答申第18号（平成12年1月）においては、葛西臨海公園～赤羽を結ぶ路線と合わせて「区部周辺部環状公共交通（仮称）」として、今後整備について検討すべき路線（B）と位置付けられています。

●大田区基本構想

平成20年10月に策定された、20年後の大田区のめざすべき将来像を提示し、今後の大田区のまちづくりの方向性を明らかにした最も基本となる考え方を示すものです。区民と区政の共通の目標であり、今後の区政運営の指針となるもので、基本理念、将来像、基本目標、個別目標、基本構想を実現するための方策の5章で構成されています。

●大田区公共施設整備計画

「大田区10か年基本計画」を踏まえ、大田区が保有し管理する公共施設（特別出張所・保育園・学校等の公共建築物及び道路・橋りょう・公園等の都市基盤施設）について、区民活動が充実し行政サービスが向上する施設の管理・運営をめざし、10か年の公共施設整備の基本方針として策定するものです。

●大田区地域防災計画

災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第42条の規定に基づき策定された、大田区の地域における災害対策の基本となる計画です。平成21年度に改正されました。

区及び防災関係機関が持つ全機能を有効に発揮して、区の地域における震災に係る災害予防、災害応急対策及び災害復旧・復興対策を実施することにより、区の地域並びに区民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的としています。

●大田区福祉のまちづくり整備要綱

高齢者や障がい者を含めた全ての人々が建築物及び共同住宅などを安全かつ快適に利用しやすいものとするために、建築物などの整備、改善について定めた区の指導基準です。

●大田区優工場認定制度

区内には住環境との調和と共存をめざすとともに、働く人にも快適な工場が数多く存在しています。区では平成7年度から人にやさしい・街にやさしい、優れた工場を大田区優工場（ゆうこうじょう）に認定することにしました。

●おおた未来プラン10年

平成20年に策定された大田区基本構想を実現するための具体的な施策を総合的かつ体系的にまとめた計画です。平成21年度から30年度までの10カ年計画となっています。

●大森駅周辺地区グランドデザイン

大田区のにぎわいの中心拠点である大森駅周辺地区において、羽田空港の再拡張・国際化なども視野に入れた都市基盤整備を進め、地域の活性化に寄与するまちづくりの将来構想となるものです（現在策定中）。

—か行—

●風の道

郊外から都市部へ風を誘導する風の通り道をつくることで、都市部の気温の上昇を抑えようという、都市計画の考え方や手法のことです。都市中心部の気温が郊外に比べて高くなるヒートアイランド現象の緩和に特に効果があります。

●蒲田駅周辺地区グランドデザイン

京浜急行連続立体交差事業に伴う京急蒲田駅周辺の再編や、第一京浜国道、環状8号線の立体交差事業の進行、羽田空港の再拡張・国際化に伴い、蒲田駅周辺地区における都市基盤の再整備や観光の視点を取入れた商業・業務等の活性化のため、平成22年3月にまとめられた蒲田駅周辺地区の整備計画です。

●既成市街地

一般的には、都市において、既に建築物や道路ができあがり、市街地が形成されている地域をいいます。都市計画法では、人口密度が1ha当たり40人以上の地区が連担して3,000人以上となっている市街地をいいます。

●狭あい道路拡幅整備事業

区内にある道路のうち、約23%は幅員4mに満たない道路です。これらの道路の拡幅整備を行い、日常生活の利便性や防災性の向上を図る事業です。

●空港臨海部グランドビジョン 2030

羽田空港とその周辺の地域において羽田空港の再拡張・国際化を見据えた拠点づくりを進めるため、2030年（平成42年）の将来像を示したものです。

●景観計画

景観計画は、景観法に基づき景観行政団体が良好な景観の形成を図るため、その区域、良好な景観の形成に関する基本的な方針、行為の制限に関する事項等を定める計画です。

●景観行政団体

景観法に基づき景観行政を担う主体のことであり、都道府県知事との協議の上、その同意を得ることとすることができ、地域の実情に詳しい市町村が中心的な役割を担うことができます。

●景観法

良好な景観形成を図るため、基本理念及び国等の責務を定めるとともに、景観計画の策定、景観計画区域、景観地区等における良好な景観の形成のための規制等所要の措置を講ずる、平成16年に施行された我が国で初めての景観についての総合的な法律のことです。

●耕地整理

耕地整理法（昭和24年度廃止）に基づき、農地の有効利用と収穫の増大を目的として、区画を整形化し、水路や道路の整備を図ることにより利用形態を近代化した事業をいいます。

●コーホート

人口学で、出生・結婚などの同時発生集団をいう。同じ一年間あるいは五年間などに生まれた同時出生集団をさします。

●国際コンテナ戦略港湾

アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため選定する港湾のこと。平成22年8月に京浜港（東京港、川崎港、横浜港）と阪神港（神戸港、大阪港）が選出され、基幹航路維持・強化のためのコスト軽減や広域からの貨物集約、サービスの向上、環境・セキュリティ対策等が行われる予定です。

●国分寺崖線

太古の昔（約6～3万年前）に、多摩川が武蔵台地を浸食することにより誕生した、延長30kmにも及ぶ連続する「崖地」をいいます。田園調布付近から立川市まで東京都の東西に延びる崖地であり、斜面地には多くの自然や歴史的・文化的資源が多く残っています。

●骨格防災軸

東京都防災都市づくり推進計画により、主要な幹線道路（広域幹線道路及び広幅員の骨格幹線道路）と川幅の大きな河川で構成される骨格的な防災軸の形成を図るべき路線をいいます。

—さ行—

●再生可能エネルギー

太陽光、風力そのほか非化石エネルギーのうち、エネルギー源として永続的に利用できると認められるものをいいます。具体的には、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱そのほかの自然界に存する熱、バイオマス（動植物に由来する有機物であってエネルギー源として利用することができるもの化石燃料を除く）を指します。（出典：エネルギー供給構造高度化法施行令 第4条）

●市街地再開発事業

昭和44年に規定された都市再開発法に基づき、低層の木造建築物などが密集し、土地の利用状況が有効的に活用されていない地区について、地区内の建築物を除去し、中高層のビルを建築し、あわせて道路やオープンスペース等の整備を行う事業をいいます。

●首都圏整備計画

首都圏整備法に基づき、既成市街地、近郊整備地帯及び都市開発区域の整備、並びにこれに関連する首都圏の交通通信体系及び水供給体系等の根幹的内容を示したものです。

●生産緑地地区

市街化区域内の農地などのうち、公害や災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等良好な生活環境の確保に相当の効用がある500㎡以上の規模の区域について指定した地区をいいます。

●セーフティネット

安全網のこと。経済的に困窮する人に対して最低限の生活を保障する制度のことをいいます。

—た行—

●多摩川河川環境管理計画

広い河川空間を持ち、特異な生態系を育む、豊かな自然環境に恵まれている多摩川の特徴を活かした河川利用及び河川環境整備、保全のための基本計画です。

多摩川の河川管理者である国が昭和55年に策定し、平成13年に計画を改定するとともに、法定計画である「多摩川水系河川整備計画」に内容を組み込みました。

●建物の不燃・共同化

2以上の権利者が土地の有効利用を図り環境を整備するために、共同して耐火等の建築物を建築することをいいます。

●地区計画

地区レベルでのまちづくりの要請に応え、住民の生活に結びついた地区を単位として、道路・公園などの配置や建築物に関する制限などについて、地区の特性に応じてきめ細かく定める都市計画法の手法によるまちづくりの計画です。

●地区まちづくり協議会

区の要綱で定めたまちづくりのための組織。地区まちづくり協議会は、地域の特性を活かした生活環境の改善、都市機能の更新などに関して自主的なまちづくりをめざし、「魅力あるまちづくり」を推進することを目的としています。

●低層、中層、高層

建築物の概ねの高さを示し、低層は1～3階、中層は4～7階、高層は8階以上の建物をいいます。

●東京都景観計画

景観法に基づく景観計画として東京都が策定し、平成19年4月1日から施行している計画です。美しく風格のある東京の再生に向けて、良好な景観形成の取組を進めるため、景観法を活用した届出制度や景観重要公共施設の指定などに加え、都独自の取組として、大規模建築物等の事前協議制度などの具体的な施策が示されています。

●東京港第七次改訂港湾計画

港湾管理者である東京都が、港湾法に基づき東京港の今後の施設整備や環境施策などを長期的な視点で定める基本的な計画です。

●東京都防災都市づくり推進計画

東京都では阪神・淡路大震災の教訓を踏まえて、平成7年度に地域防災計画の修正を行い、その中で地震に強い都市づくりの一層の推進を図るために、平成9年3月に防災都市づくり推進計画として策定されました。その後の首都直下地震の発生の切迫性の指摘や、地域危険度測定調査等の最新の調査結果等を踏まえ平成22年1月に計画が改定されました。計画では、災害に強い都市の早期実現をめざし、市街地火災の延焼を防止する延焼遮断帯の整備、木造住宅密集地域等の防災上危険な市街地の整備等について、整備目標、整備方針を定めるとともに、具体的な整備プログラムが定められています。

●都市基盤

道路や公園、下水道など、都市の産業活動や区民の生活を支えるための骨格となる公共施設をいいます。

●都市計画道路

都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的として、都市計画に定められた道路です。

●都市防災不燃化促進事業

大震火災時の延焼防止と避難者の安全を確保するため、不燃化促進区域内における耐火建築物の建築に対して助成金を交付することにより、不燃化の促進を図るものです。

—な行—

●ナショナルテクノポリス

全国の工業地域・量産工場などから、難易度の高い仕事をトータルに受入れることができる工業集積地帯をいいます。

●ノーマライゼーション

正常化、標準化の意。ハンディキャップをもった人々が社会の構成員として一定数いるということが人類にとってノーマル（正常）な状態であり、それらのハンディキャップをもった人々が社会の中で自立して生活していることが社会の本来の姿であるという考え方をいいます。

●呑川緑道の整備

現在では、治水の立場から味気ないコンクリート直立護岸で囲まれた川になっている呑川を、本来都市河川が持つ治水・排水機能の充実とともに、水への親しみを取戻し、緑豊かな潤いのある空間とする計画です。

—は行—

●羽田空港跡地利用 OTA 基本プラン

平成22年10月末の羽田空港再拡張による国際化の進展を踏まえ、羽田空港跡地利用の早期具体化のため、平成20年10月に大田区が市街地に隣接し区のまちづくりに最も関係の深い第1ゾーンについての土地利用の基本的考え方をまとめた計画です。

●羽田空港跡地利用基本計画

平成20年3月に、羽田空港移転問題協議会（国土交通省、東京都、大田区、品川区により構成）において、跡地の土地利用の方向性を示すために策定した計画です。

●バリアフリー

障壁を取除き、生活しやすくすることをいいます。

●ヒートアイランド現象

都市の中心部の気温が上昇し、気温の等しい点を結んだ線である等温線を見ると都市部が郊外と比較し島状に高くなる現象の事をいいます。

●風致地区

都市における風致を維持するために、樹林地、水辺などの良好な自然的景観を保全する地区として指定されています。風致地区内においては、建築物の建築、宅地の造成などが条例によって規制されます。

●防火地域・準防火地域

建築物の密集している市街地において、建築物の構造を防火上の観点から制限することによって不燃化を図り、火災の危険を防除するために指定されます。準防火地域より防火地域の方が制限が厳しく、都市の中心的な商業地や主要幹線道路沿いには防火地域を、その周辺部には準防火地域を指定しています。

●防災街区整備地区計画

防災街区整備地区計画は、地区の防災性の向上を目的とする地区計画制度です。

—ま行—

●馬込文士村

大正期に尾崎士郎・宇野千代夫婦の誘いに、関東大震災直後の住宅難も手伝って多くの文士や画家が馬込に住み、のちに「馬込文士村」といわれるものとなりました。

●未利用エネルギー

都市内部における生活・業務・生産活動の結果として生じ、そのままか、あるいは殆ど有効に回収されることなく環境中に放出されている各種温度の熱エネルギー、ならびに自然に豊富に存在するものでその活用が都市環境に生態学的に影響を与えないと思われる自然エネルギーを言います。

●緑確保の総合的な方針

東京においては、都市公園などの新たな緑が創出される一方、都市の中に残された樹林地や農地等の既存の緑は、これを上回って減少しています。「緑確保の総合的な方針」は、こうした状況を自治体共通の重要な課題ととらえ、特に減少傾向にある民有地の既存の緑を計画的に確保することを目的として、東京都・特別区・市町村の合同により平成22年5月に策定されました。本方針では、今後10年間に確保する緑やまちづくりの中で創り出す緑を明らかにするほか、緑確保の取組等を更に進めるための新たな施策が提示されています。

●木造住宅密集地域整備促進事業

老朽木造住宅などが密集しており、更に道路や公園など公共施設が未整備な地域において、一定の要件に適合する建替えに区が補助するなど、不燃化を促進したり、道路や公園の整備をすることにより住環境と防災性の向上を図る事業をいいます。区内の事業は、平成21年度迄に終了しました。

—や行—

●ユニバーサルデザイン

障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方をいいます。

—ら行—

●ランプ

高さの異なる道路を相互に連絡する連結路をいいます。

●連続立体交差事業

市街地において、踏切が連続している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することにより、多数の踏切の除去と道路と鉄道との立体交差化を一挙に実現し、踏切事故の解消、道路交通の円滑化、市街地の一体的発展を図る事業です。

●六郷用水

六郷領(現在の大田区が多摩川沿川地域)の灌漑を目的として、江戸時代初期に開削された農業用水路です。