

# 改定 大田区都市計画マスタープラン 骨子（案）



## はじめに

都市計画マスタープランは、都市の将来像や方向性を示す計画であり、大田区では平成 11 年に策定し、平成 23 年に改定しています。

その後、東日本大震災の発生や、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定、訪日外客数の増加、技術革新、感染症の流行など社会情勢は日々変化しています。さらに、国連サミットでは SDGs（持続可能な開発目標）が採択され、持続可能な社会に向けた取組が進んでいきます。また、区内では中心拠点である蒲田・大森等をはじめ各地域のまちづくりが進展しています。

こうした状況の中、東京都は平成 29 年に、2040 年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた基本的な方針等を示した「都市づくりのグランドデザイン」を策定し、令和 2 年度に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を改定予定です。これらの計画と整合した内容や体系の見直しが必要となりました。

このような区の内外を取り巻く情勢の変化などを踏まえて、前回改定から 10 年が経過する節目の年である令和 3 年を目標に、都市計画マスタープランの改定に向けた検討を進めています。今回は、有識者による検討や区民参画による意見を踏まえ、改定都市計画マスタープランの骨組みとなる要点を骨子としてまとめました。今後、この骨子を区民の皆様と共有し、改定に向けてさらに検討を深めていきます。

# 改定大田区都市計画マスタープラン 骨子目次

## 第1章 都市計画マスタープランとは

1. 役割..... 2
2. 目標年次..... 2

## 第2章 都市づくりの現状と課題

1. 大田区の概況 ..... 4
2. 都市づくりの現状..... 6
3. 関連計画..... 16
4. 区民参画の実施 ..... 18
5. 都市づくりの課題..... 19

## 第3章 大田区の将来像と将来都市像

1. 大田区の将来像 ..... 22
2. 将来都市像..... 23

## 第4章 全体方針

1. 都市づくりのテーマ..... 27
2. 目指すべき将来都市構造 ..... 30
3. 土地利用の誘導 ..... 35

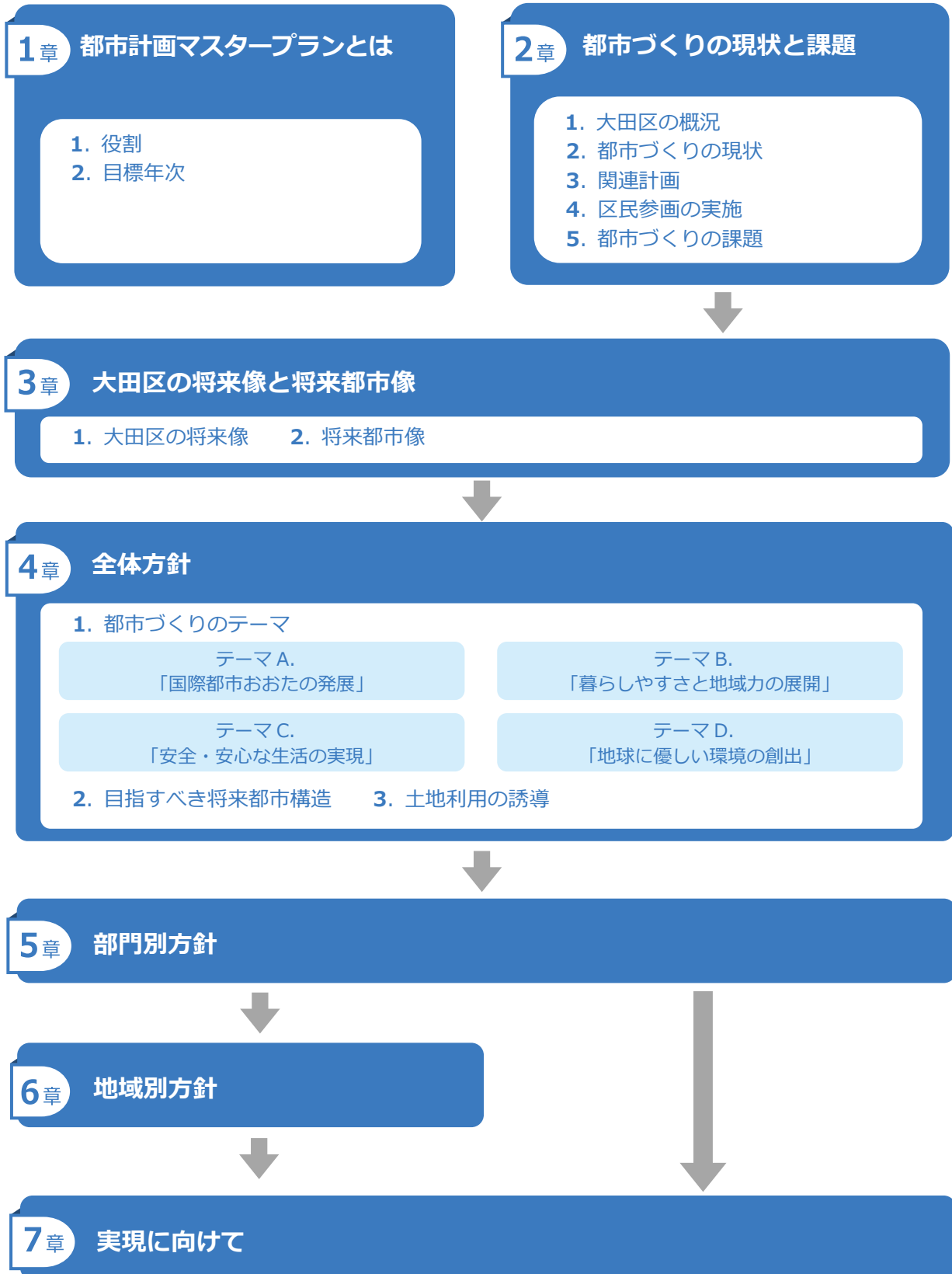
## 第5章 部門別方針

1. 部門構成..... 38

## 第6章 地域別方針

1. 地域区分の設定 ..... 42

# 改定大田区都市計画マスタープランの構成





# 第 1 章 都市計画マスタープランとは

## 第1章 都市計画マスタープランとは

### 1. 役割

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2で定める「市町村（特別区を含む）の都市計画に関する基本的な方針」であり、大田区基本構想に即して定めます。また、他の分野別計画などとも整合を保ち、環境や産業、防災など、他の施策を展開するにあたっての、都市づくり分野のガイドラインとしての役割を担うとともに、多様な主体による協働のまちづくりを推進するための指針としての役割を持っています。

都市計画マスタープランは、中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けた大きな道筋を示します。大田区を取り巻く社会状況が大きく変化する中、活力ある持続可能な都市づくりを進めるために、都市計画マスタープランの役割は増えています。また、従来のハード的な都市整備分野のみならず、ソフト的な社会的課題を含めた都市づくりの方針についても示します。

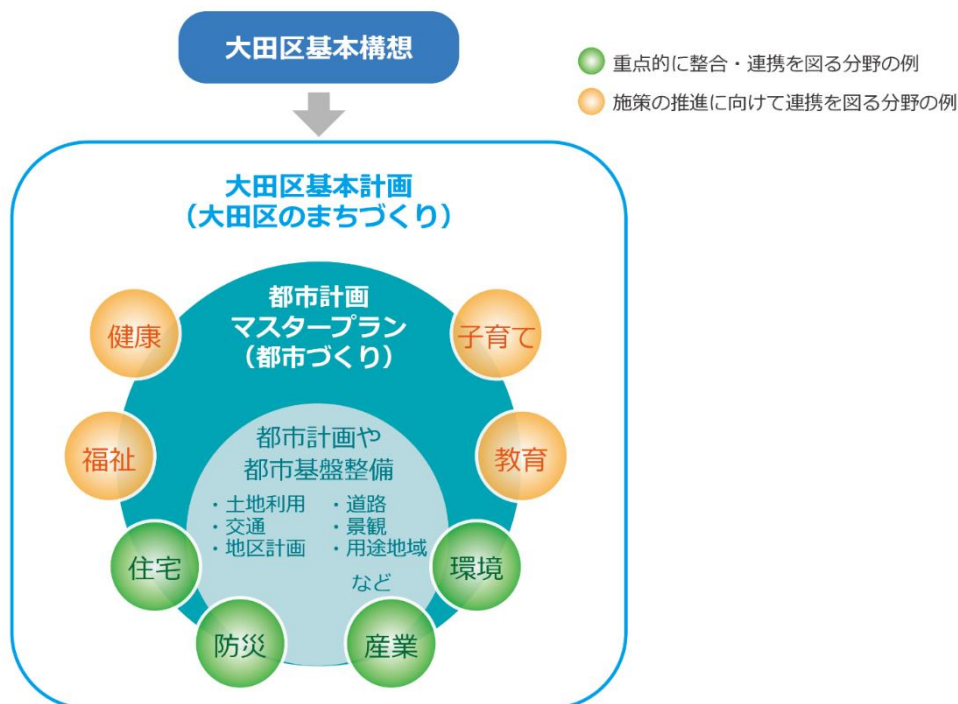


図 都市計画マスタープランで扱う内容

### 2. 目標年次

大田区都市計画マスタープランの目標年次は、概ね20年後とします。都市づくりには、比較的短期間で実施できる事業や施策だけでなく、中・長期的な期間をかけて合意形成を図る事業や施策があります。そのため、この目標年次は、都市づくりを進める目安としての期間とします。

なお、今後の社会経済情勢などの変化に柔軟に対応するため、必要に応じて適宜見直します。



## 第2章 都市づくりの現状と課題

## 第2章 都市づくりの現状と課題

都市の将来像や方向性を検討するにあたって、大田区の現状や成果、将来の変化等を把握した上で、大田区が今後、解決していかなければならない都市づくりの課題を整理します。

### 1. 大田区の概況

#### (1) 位置・面積

東京都の東南部にあり、東は東京湾に面し、北は品川・目黒区に、北西は世田谷区に、さらに西と南は多摩川をはさんで神奈川県川崎市とそれぞれ隣接しています。

面積は60.83k m<sup>2</sup>(23区内第1位、令和島は除く)です。

海拔は、田園調布付近が最高で42.5m、南東に向かって次第に低くなり、低地部の高いところで約5m、海岸線や埋め立て地では約1mです。 ※面積は今後変更になります。

#### (2) 地形

##### 1) 台地部・低地部・空港臨海部からなる地形

大田区は、国分寺崖線及び南北崖線を境に、台地部と低地部、また埋め立てによって形成された空港臨海部(空港や産業の場として造成された臨海部埋立地)と、大きく3つの地域に分かれています。

##### 2) まとまりのある緑を創出する崖線

大田区の国分寺崖線は、国分寺市から続く崖線の南端に位置し、多摩川台公園や田園調布の住宅地の緑とともにまとまりのある緑をつくり出しています。一方、南北崖線は国分寺崖線とつながる崖線であり、山王の住宅地や池上本門寺周辺においてまとまりのある緑をつくり出しています。

#### (3) 大田区の成り立ち

海と川に臨み、武蔵野台地の先端に位置していることから、昔から人が住みやすく、交通の要路でもあったため、区内には大森貝塚、多摩川台古墳群、池上本門寺五重塔など多くの史跡が点在しています。

江戸時代から明治にかけて、台地部は畑、低地部は水田が多く占め、主に農地として利用されてきました。一方、海沿いの地域では漁業が盛んで、特に江戸中期からは大森や糎谷などで海苔の養殖が行なわれ、浅草海苔の産地として栄えました。

大正から昭和にかけて大田区は東京近郊の農村地域から、住宅及び工業地を抱える近代都市へと変貌を遂げます。

戦後は、戦災復興と高度経済成長に伴う公害対策、東京オリンピック開催を契機とした高速道路等のインフラ整備や臨海部での埋立事業、空港の沖合展開・拡張が進みました。

現在、内陸の台地部や低地部では、住宅と商店街が広がっています。大田区は工場が集積する地区として知られていますが、近年では工場は減少傾向にあり、工場から集合住宅等への用途転換が進んでいます。

【大田区の年表】

江戸	先土器時代	武蔵野台地の東端に人々が暮らしていた			
	慶長 13 年 (1608 年)	関東では最古の五重塔である本門寺五重塔が造立される			
	明暦 3 年 (1657 年)	明暦大火			
	貞享 5 年 (1688 年)	渡し船の利用が始まる (六郷の渡し (明治まで))			
明治	1868 元年 (1868 年)	東京府開庁		明治時代に荏原郡の一部だった頃の古地図	
	9 年 (1876 年)	大森駅開業		江戸時代から始まった麦わら細工 (明治 43 年)	
	10 年 (1877 年)	大森貝塚が発見される			
	34 年 (1901 年)	京浜電気鉄道株式会社区内開業			
	1912 6 年 (1917 年)	日本飛行学校が開設される			
大正	11 年 (1922 年)	東急池上線 蒲田~池上間開通			
	12 年 (1923 年)	関東大震災			
昭和	1926 6 年 (1931 年)	財団法人同潤会が大田区で分譲住宅を売り出す		大森駅東口 (昭和 2 年頃)	
	16 年 (1941 年)	東京港開港		海苔干しの様子 (昭和 10~30 年代)	
	18 年 (1943 年)	東京都誕生		蒲田駅東口駅前通り (昭和 24 年)	
	20 年 (1945 年)	東京大空襲			
	22 年 (1947 年)	大森区と蒲田区が合併し大田区が誕生			
	31 年 (1956 年)	開都 500 年記念大東京祭		大田区内の工場街 (昭和 33 年頃)	
	37 年 (1962 年)	東京都の人口 1 千万人突破 蒲田陸橋開通		池上通り (昭和 37 年)	
	39 年 (1964 年)	東京オリンピック		東京オリンピック聖火リレー (昭和 39 年)	
	54 年 (1979 年)	郷土博物館開館		池上本門寺五重塔 (昭和 49 年頃)	
	59 年 (1984 年)	現六郷橋開通		現六郷橋開通 (昭和 59 年)	
	61 年~ (1986 年)	バブル景気			
	平成	1989 10 年 (1998 年)	大田区役所新庁舎開庁		OTA90 夢博 (平成 2 年)
		10 年 (1998 年)	京浜急行羽田空港駅開業		大田区役所 新庁舎開庁式 (平成 10 年)
		12 年 (2000 年)	丸子橋架け替え完了		羽田空港駅出発式 (平成 10 年)
20 年 (2008 年)		大森 海苔のふるさと館開館		現丸子橋開通式 (平成 12 年)	
23 年 (2011 年)		東日本大震災		大森 海苔のふるさと館開館 (平成 20 年)	
24 年 (2012 年)		大田区総合体育館開館		東日本大震災直後の蒲田 (平成 23 年)	
令和	2019 元年 (2019 年)	勝海舟記念館オープン 中央防波堤埋立地の帰属が決定		勝海舟記念館オープン (令和元年)	

## 2. 都市づくりの現状

### (1) 大田区を取り巻く状況

社会的な動きや周辺区市の動向など、大田区の都市づくりを取り巻く状況を整理します。

#### <社会的な動き>

- ・SDGs や Society5.0 の提唱による持続可能な都市づくりが推進される
- ・「健康・医療・福祉のまちづくり」や「コンパクト・プラス・ネットワーク」、「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」、「DX（デジタル・トランスフォーメーション）」などが推進される
- ・訪日外国人などによる国際化の進展と、多様化するライフスタイルへの対応 など

#### 【新型コロナウイルスによる大田区都市づくりへの影響（考察）】

令和2年、新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大した。同年4月7日から5月25日まで緊急事態宣言が発令され、不要不急の外出の自粛要請等の対応がなされた。

感染症拡大による日常生活の変化は、今後長期にわたって注視し柔軟に対応していく必要があるが、現時点で考えられる大田区都市づくりへの影響を以下に示す。

#### 1. 働き方・ライフスタイルの変化による市街地整備や生活圏への影響

- ・中心拠点、生活拠点などにおいて、様々な機能がコンパクトに集まる複合型の土地利用の進展が予想される
- ・「リアルな場」の価値が見直され、オフィスは交流・知識創造の場として重宝されるなど、区内の地域個性や都市空間の付加価値が求められる
- ・暮らしやすさを磨き上げることで大田区が「選ばれる街」になる可能性が高まる
- ・テレワークの常態化により、住まいは「食べる・寝る」中心から、「働く・育てる・遊ぶ」等の多様なニーズを叶える場所となる
- ・蒲田駅周辺や羽田空港周辺の都市開発などを契機とし、公共交通の混雑緩和に向け、MaaS<sup>※</sup>（モビリティ・アズ・ア・サービス）やパーソナルモビリティ・自転車等の推進が加速する

#### 2. 社会経済活動の縮小による産業・観光への影響

- ・デジタルを積極的に取り入れる企業が増加する
- ・工場がまとまって立地するエリアで、研究・技術開発等による高付加価値と企業同士の連携への意識が高まる
- ・マイクロツーリズム（近距離旅行等）のコンテンツ充実が望まれる

#### 3. 「密」を避ける災害対策、緑・環境施策への影響

- ・感染症や自然災害も含めた複合的なリスクへの意識が高まる
- ・身近な自然資源として、運動不足の解消・ストレス緩和の効果が得られる場として、グリーンインフラとしての緑やオープンスペースの重要性が再認識される
- ・大規模・集中型の電源から、小規模・分散型のエネルギー供給システムへの移行が加速し、住宅の省エネ化も推進する

※ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

### <周辺区市の動向、比較>

- ・日本橋、八重洲、京橋、大手町など都心で大規模開発が進展する
- ・リニア中央新幹線開業（令和9年）を契機とした、品川駅周辺における広域拠点性の更なる向上が進む
- ・渋谷駅周辺で大規模な開発が続々と進展する
- ・川崎市で広域交通ネットワーク（国道357号東京湾岸道路多摩川トンネル、羽田連絡道路）の整備による新産業創出を目指す「殿町国際戦略拠点」が形成される
- ・横浜駅周辺で都市基盤整備や公共施設の再編による拠点性の向上が進む
- ・高齢化率は周辺都市よりも高い など

## (2) 将来の変化

人口動態やライフスタイルの変化、技術革新の進展など、将来の変化を想定します。

- ・区の総人口は令和25年頃まで増加基調だが、高齢化率は上昇し2040年推計人口のうち、約19万人（約26%）が老年人口を占めると予測されている
- ・区の就業人口は令和12年頃まで増加を続け、その後、減少傾向が令和37年頃まで続き、再び増加傾向となると予測されている
- ・ワークスタイルがさらに多様化していく
- ・IoT（Internet of Things）やビッグデータ、人工知能（AI）、ロボット、それらを活用する基盤となっている情報通信技術（ICT）が進展
- ・首都直下地震や気候変動による異常気象などに起因する未曾有の自然災害の可能性
- ・自動運転システムやパーソナルモビリティの実用化、MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の普及 など

## (3) 大田区の現状

都市計画基礎調査をはじめとした基礎データから現状を整理します。

- ・羽田空港の重要性が高まり、世界に開かれたにぎわいのある拠点として周辺区市（東海道軸）とともにさらなる成長が期待される
- ・単身世帯数（特に高齢単身）や核家族世帯数が増加傾向にあるなど、ライフスタイルの多様化が進んでいる
- ・人口が増加して空家が減少しつつあるが、未だに空家数は高水準で推移している。
- ・区の公共施設のうち築30年以上経過した施設が65%を占めており（平成29年3月時点）、学校教育系施設をはじめ、公共施設の老朽化が進行している など

### (4) 都市づくりの主な成果等

都市計画マスタープラン改定後の、都市づくりに関わる成果を整理します。

#### 1) 各分野での主な成果や課題

##### ①土地利用

- ・区全体で見ると、工業用地は倉庫運輸関係施設が増加している一方で専用工場及び住居併用工場は減少、商業用地も減少している
- ・独立住宅と集合住宅が混在する住宅地も多く、住宅と工場の共存する市街地において住宅への土地利用転換が見られる
- ・住環境に関して、住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合は向上している
- ・「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」「大森駅周辺地区グランドデザイン」「空港臨海部グランドビジョン2030」「おおた都市づくりビジョン」等を策定し、拠点等のまちづくりが進捗した

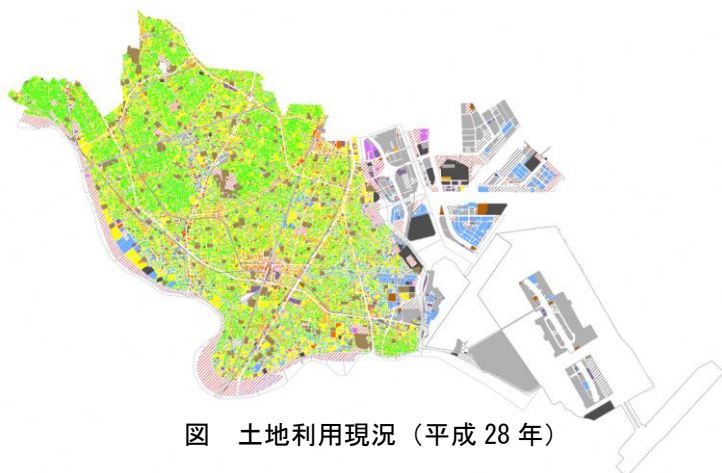


図 土地利用現況（平成28年）

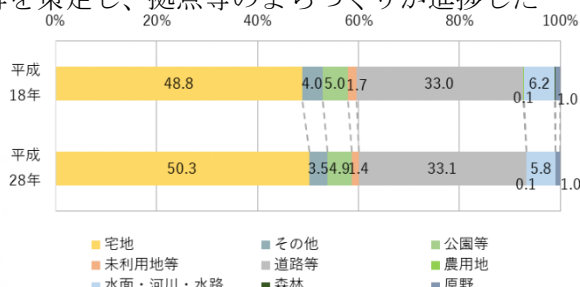


図 土地利用比率

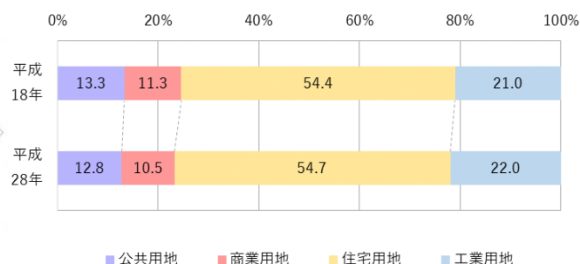


図 宅地利用比率

		現行計画策定時	最新値
土地利用面積 細分類別工業系	専用工場	1,944,302 m <sup>2</sup> (平成18年)	1,601,250 m <sup>2</sup> (平成28年) (増加率-17.6%)
	住居併用工場	948,786 m <sup>2</sup> (平成18年)	796,359 m <sup>2</sup> (平成28年) (増加率-16.1%)
	倉庫運輸関係施設	3,355,484 m <sup>2</sup> (平成18年)	4,462,900 m <sup>2</sup> (平成28年) (増加率 33.0%)

出典 平成18年、28年土地利用現況調査

	現行計画策定時	最新値
住んでいるまちが魅力的であると感じる区民の割合	58.5% (平成25年度)	66.6% (平成30年度)
現在住んでいるまちが「暮らしやすい」と感じている区民の割合	71.2% (平成22年度)	76.4% (平成29年度)

出典 「おおた未来プラン10年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

②交通ネットワーク

- ・都市の骨格を形成する主要幹線道路が一定程度整備されている
- ・公共交通不便地域（鉄道駅から500m以上かつバス停からも300m以上離れている地域）が存在する
- ・東西方向の利便性を高めるため、新空港線の整備を推進している
- ・区内の通勤・通学の便に満足している区民の割合は向上した
- ・自転車走行環境整備の距離は平成30年度で39,900mに進捗した

	現行計画策定時	最新値
道路の総延長	834,451m (うち区道 773,613m) (平成 23 年 4 月時点)	837,495m (うち区道 777,078m) (令和 2 年 4 月時点)
都市計画道路の整備状況	105,990m (平成 23 年 4 月時点)	107,700m (令和 2 年 4 月時点)
区内の通勤・通学の便に満足している区民の割合	68.9% (平成 22 年度)	72.8% (平成 30 年度)
自転車走行環境整備の距離	650m (平成 25 年度)	39,900m (平成 30 年度)

出典 道路の総延長：「大田区政ファイル」(H23、R2)

その他：「おおた未来プラン10年(後期)「めざす姿」の達成度評価報告」

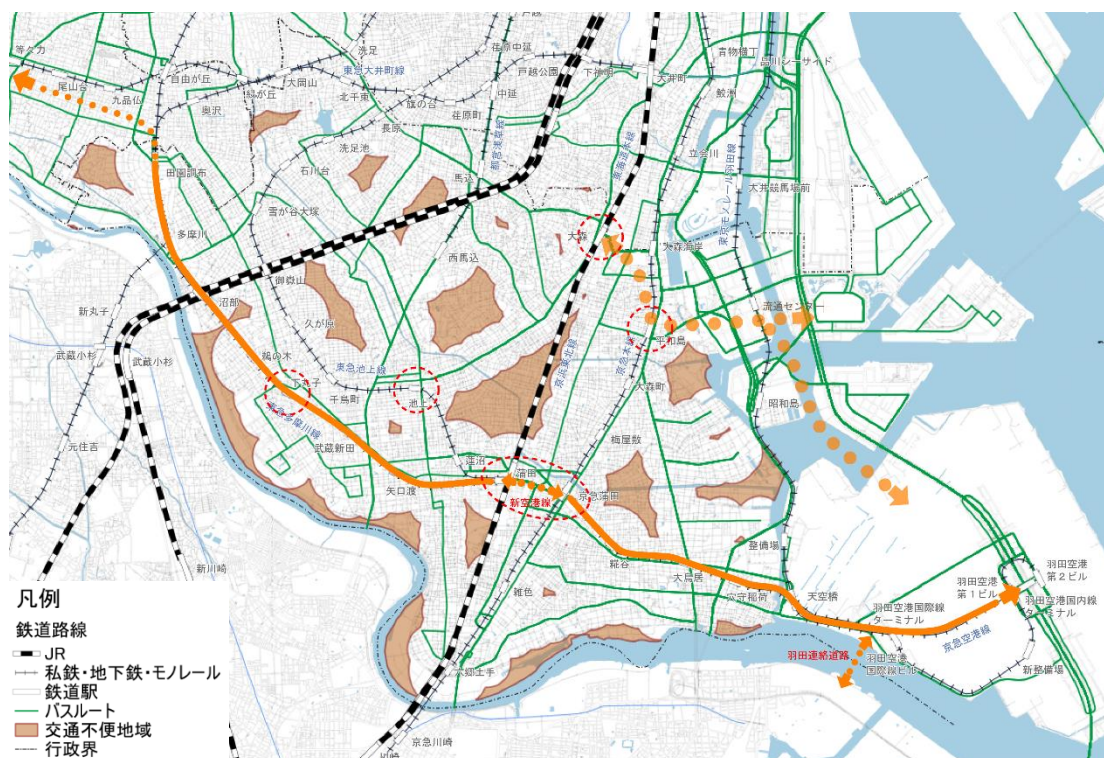


図 交通不便地域

出典 大田区交通政策基本計画

③水と緑

- ・「大田区環境基本計画（後期）」「大田区緑の基本計画 グリーンプランおおた」を策定し、水と緑のまちづくりが進捗した
- ・公園の新設、拡張整備面積は10年間で累計15.16haであった
- ・「緑の多さに満足している区民の割合」は増加した
- ・平成21年度調査と平成30年度調査の緑被率の変化をみると、20.47%から18.32%に減少した

	現行計画策定時	最新値
公園の新設、 拡張整備面積累計	0ha（平成20年度）	15.16ha（平成30年度）
緑の多さに満足して いる区民の割合	53.2%（平成22年度）	58.6%（平成30年度）
身近な場所で水や緑 に親しめると思う区 民の割合	53.8%（平成25年度）	50.0%（平成30年度）
緑被率	20.47%（平成21年度）	18.32%（平成30年度）

出典 緑被率：平成30年度 大田区みどりの実態調査 概要版

その他：「おおた未来プラン10年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

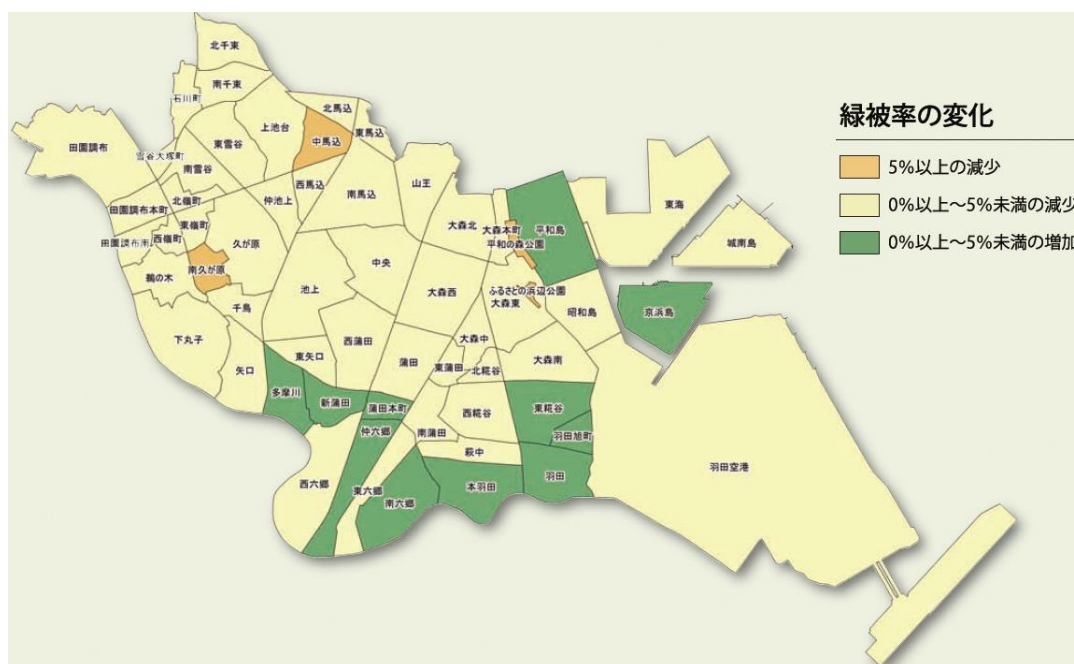


図 町別緑被率の変化状況（平成21年度→平成30年度）

出典 平成30年度 大田区みどりの実態調査 概要版



④安全・安心

- ・不燃領域率、耐震化率は向上した
- ・東京都防災都市づくり推進計画における整備地域の不燃領域率、延焼遮断帯形成率は全地域ともに上昇した
- ・「大田区公共施設等総合管理計画」に基づく効果的な公共施設の更新を進めている

	現行計画策定時	最新値
不燃領域率	大森中地域 64% (平成 18 年度) 西蒲田地域 54% (平成 18 年度) 羽田地域 45% (平成 18 年度)	大森中地域 65.5% (平成 30 年度) 西蒲田地域 66.6% (平成 30 年度) 羽田地域 52.1% (平成 30 年度)
耐震化率	75.6% (平成 18 年度)	89.0% (平成 30 年度)

出典 「東京の土地利用」(H18)、東京都都市整備局 HP  
「おおた未来プラン 10 年(後期)「めざす姿」の達成度評価報告」



図 区内の整備地域における不燃領域率の推移

出典 東京都防災都市づくり推進計画(改定)(平成 28 年 3 月) ビジュアル版(年次表記を一部加工)

⑤ユニバーサルデザイン

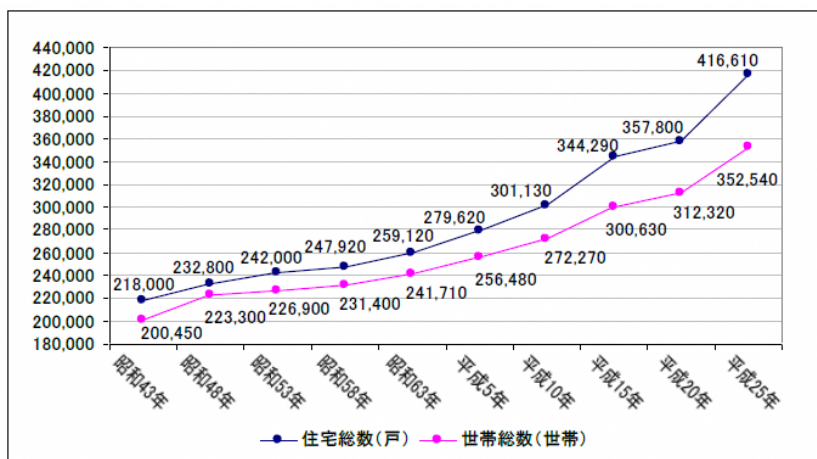
- ・「バリアフリーに満足している区民の割合」や「駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合」は向上した

	現行計画策定時	最新値
バリアフリーに満足している区民の割合	28.5% (平成 22 年度)	33.7% (平成 30 年度)
駅周辺のバリアフリー化が進んだと感じる区民の割合	32.3% (平成 25 年度)	46.4% (平成 30 年度)

出典 「大田区政に関する世論調査」(H23、H30)  
「おおた未来プラン 10 年(後期)「めざす姿」の達成度評価報告」

⑥住宅・住環境整備

- ・大田区の住宅戸数は世帯数の伸びを上回る勢いで増加しており、住宅ストックの「量」は既に充足している
- ・「大田区住宅マスタープラン」「大田区空家等対策計画」などに基づき、住環境整備が進捗した
- ・現在住んでいるまちが「暮らしやすい」と感じている区民の割合は向上した



出典 大田区住宅マスタープラン（平成 29 年 11 月）修正版

	現行計画策定時	最新値
現在住んでいるまちが「暮らしやすい」と感じている区民の割合	71.2%（平成 22 年度）	76.4%（平成 29 年度）

出典 「おおた未来プラン 10 年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

⑦産業のまちづくり

- ・「大田区企業立地促進基本計画（第2次）」に基づく立地促進の結果、企業誘致や区内企業の持続的操業支援が進捗した
- ・産業大分類別の製造業事業所数の構成比率は低下しているが、その反面、従業員数や新設事業所数（累計）は増加している
- ・商店街活性化については、コミュニティ強化、ソフト事業やPR 活動により、商店街のにぎわいを創出した
- ・訪日外国人の増加などによる航空需要が増加し、羽田空港の乗降客数は増加している

	現行計画策定時	最新値
大田区内の従業者数	334,046 人 （平成 23 年度）	349,551 人 （平成 28 年度）
新設事業所数（累計）	1,764 事業所 （平成 23 年度）	4,930 事業所 （平成 28 年度）

出典 「おおた未来プラン 10 年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

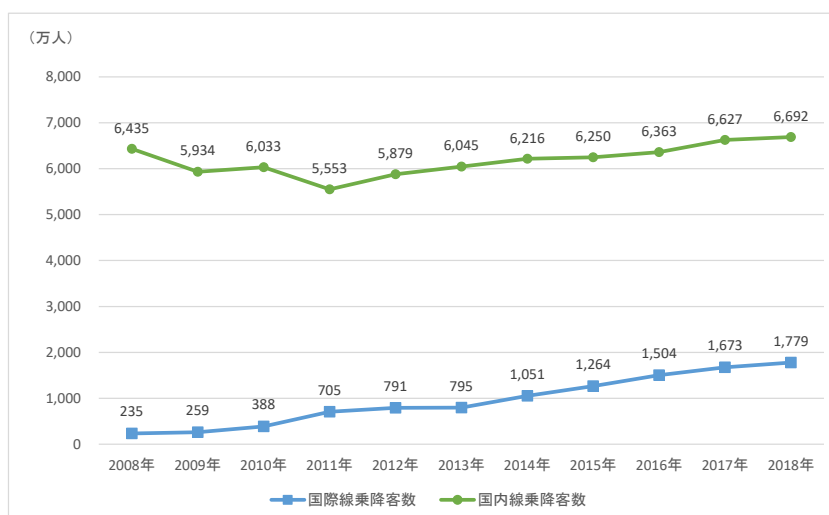


図 東京国際空港（羽田空港）乗降客（旅客）数の推移

出典 国土交通省 空港管理状況（各年）

### ⑧景観のまちづくり

- ・家並み、町並みに満足している区民の割合は向上した
- ・「大田区景観計画」を策定し、景観づくりに取り組んでいる

	現行計画策定時	最新値
家並み、町並みに満足している区民の割合	59.6%（平成22年度）	61.1%（平成30年度）

出典 「おおた未来プラン10年（後期）「めざす姿」の達成度評価報告」

### ⑨環境のまちづくり

- ・地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの大田区内の排出量は減少傾向にある
- ・温室効果ガス排出の原因となるエネルギー消費量は、ピークの平成12年度以降、減少傾向にあるが、人口増加等の影響により、平成28年度比では2%の増加となった
- ・「大田区環境基本計画（後期）」を策定し、環境保全対策、地球温暖化対策に取り組んでいる

	現行計画策定時	最新値
大田区の温室効果ガス排出量	3,261千t/年（平成20年度）	3,177千t/年（平成29年度）
大田区のエネルギー消費量	37,506TJ/年（平成20年度）	31,663TJ/年（平成29年度）

出典 （財）特別区協議会「特別区の温室効果ガス排出量（1990～2017年度）」（2020年3月）

## 2) 区、地域での主な成果

### <広域連携の動向>

- ・大田区と川崎市との産業連携に関する基本協定締結（平成25年4月）
- ・国道357号東京湾岸道路多摩川トンネル（平成28年2月事業着手）
- ・羽田連絡道路整備促進（平成28年4月、内閣府地方創生推進事務局・羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会）
- ・新空港線整備促進（平成28年4月、交通政策審議会による答申）
- ・自転車シェアリング広域連携に関する基本協定書（締結者：広域連携11区 令和2年10月1日）
- ・自転車シェアリング広域連携に関する実施協定書  
（締結者：広域連携11区、㈱ドコモ・バイクシェア 令和2年10月1日）

など

### <公共施設等の整備動向>

- ・大田区総合体育館の整備（平成24年3月）
- ・障がい者総合サポートセンター（さぽーとぴあ）整備（平成31年3月）
- ・勝海舟記念館の整備（令和元年9月）
- ・大田区青少年交流センター（ゆいっつ）の整備（令和元年9月） など

### <地域における都市づくりの動向>

#### ①蒲田駅周辺

- ・京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化（平成24年10月）
- ・蒲田立体（南蒲田交差点）の供用開始（平成24年12月）
- ・蒲田駅周辺再編プロジェクト（平成25年12月）の進捗
- ・京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業の完了（平成27年12月）
- ・新空港線の整備を契機とした駅周辺都市基盤整備の必要性の高まり
- ・蒲田東口地区まちづくり協議会の活動支援 など

#### ②大森駅周辺

- ・大森駅周辺地区グランドデザイン・アクションプランの進捗
- ・補助第28号線（池上通り）の整備促進（第四次事業化計画 優先整備路線として選定）
- ・大森駅東口駅前広場の暫定整備の完了（令和2年3月）
- ・大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針の取りまとめ（平成30年12月）
- ・大森駅東地区近代化協議会及び大森駅山王口地区まちづくり協議会の活動支援
- ・大森八景坂地区まちづくり協議会の活動支援 など

#### ③羽田空港周辺

- ・国道357号東京湾岸道路多摩川トンネル、羽田連絡道路の整備促進
- ・羽田空港跡地第1ゾーン整備方針の策定（平成27年7月）
- ・羽田空港跡地第2ゾーン内に、「ソラムナード羽田緑地」が開園（平成31年4月1日）
- ・都市再生整備計画 羽田空港跡地周辺地区の作成（令和元年6月）
- ・羽田イノベーションシティ（羽田空港跡地第1ゾーン 第一期事業）のまち開き（令和2年7月）など

## ④臨海部

- ・空港臨海部の重点プロジェクト（羽田旭町周辺地区、流通センター駅周辺地区、大森ふるさとの浜辺公園周辺地区）の位置づけ（平成26年3月）
- ・大田区臨海部3島全体連絡協議会の開催・運営（平成26年3月）
- ・舟運社会実験の実施（平成28～30年）
- ・中央防波堤埋立地の帰属決定（令和元年10月）
- ・大田臨海部まちづくり協議会の活動支援 など

## ⑤下丸子駅周辺

- ・新空港線の整備に合わせた、駅周辺基盤整備の必要性の高まり  
（駅舎の改良、道路・駅前広場の整備、線路の立体化、駅周辺のまちづくり）
- ・補助第28号線（池上通り）が第四次事業化計画 優先整備路線として選定
- ・コミュニティバス「たまちゃんバス」の本格運行（令和元年7月） など

## ⑥田園調布・多摩川

- ・多摩川台公園の整備拡充
- ・田園調布せせらぎ公園の整備拡充
- ・田園調布・多摩川地区まちづくり協議会の活動支援（令和元年度） など

## ⑦糎谷・羽田周辺

- ・京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化（平成24年10月）
- ・不燃化特区の指定：大森中地区（西糎谷・東蒲田・大森中）（平成25年4月）  
羽田二・三・六丁目地区（平成27年4月）
- ・糎谷駅前地区第一種市街地再開発事業の完了（平成29年3月） など

## ⑧池上駅周辺

- ・池上駅駅舎改築着手
- ・池上地区まちづくりランドデザインの策定（平成31年3月） など
- ・池上地区まちづくり協議会の活動支援

## ⑨洗足池・大岡山

- ・まいせん（馬込・池上・洗足池）の連携による観光振興
- ・洗足池公園の整備拡充、勝海舟記念館の整備（令和元年9月）
- ・大岡山・千束地区まちづくり協議会の活動支援
- ・洗足池駅周辺地区まちづくり方針の策定（令和2年3月） など

## ⑩平和島駅周辺

- ・駅前歩行者環境改善の検討
- ・平和島駅周辺地区まちづくり協議会の活動支援（平成30年度） など

## ⑪雑色駅周辺

- ・京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化（平成24年10月）
- ・暫定駅前広場の整備（平成29年3月） など

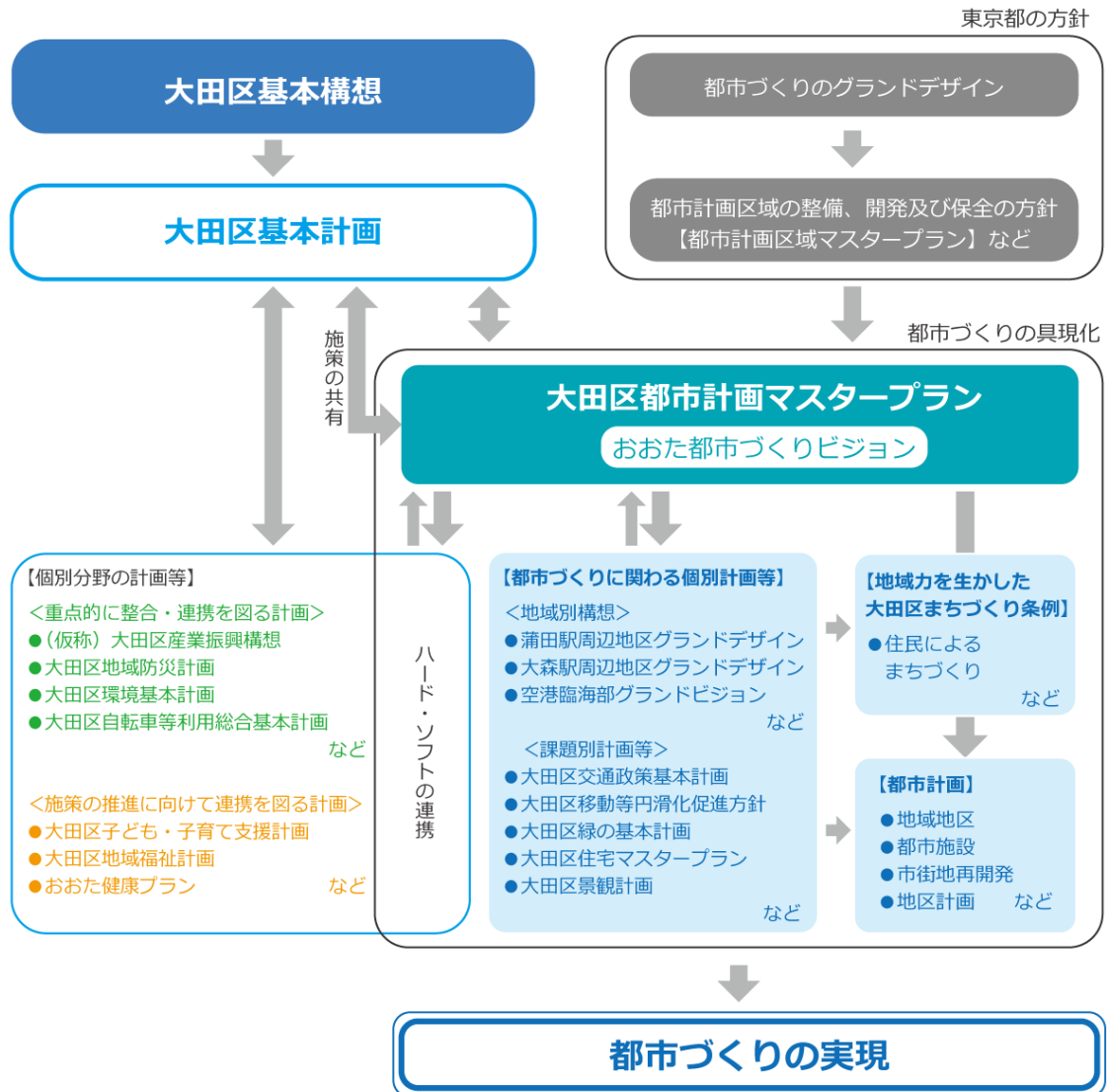
## ⑫西馬込駅周辺

- ・まいせん（馬込・池上・洗足池）の連携による観光振興
- ・不燃化特区の指定：補助29号線沿道地区（大田区）（平成27年4月） など

### 3. 関連計画

都市計画マスタープランは、東京都の方針・計画や、「大田区基本構想」や「大田区基本計画」、「おおた都市づくりビジョン」をはじめとした区の計画や東京都の方針等と連携しながら都市づくりを進めます。

#### (1) 都市計画マスタープランと他の計画との関係



## (2) 主な関連計画

### 1) 「大田区基本構想」(平成20年10月)

20年後の大田区を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します。

### 2) 「大田区基本計画」(平成21年3月)

大田区基本構想の実現に向け、個別目標ごとの施策を総合的かつ体系的に示します。

### 3) 「おおた都市づくりビジョン」(平成29年3月)

都市計画マスタープランの前回改定以降に生じた社会情勢の変化等を加味した上で、都市計画マスタープランの具体化に向けて、区民と共有しながらまちづくりを推進していくための明確なビジョンを示します。

### 4) 「都市づくりのグランドデザイン」(平成29年9月 東京都)

2040年代の目指すべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示したものです。大田区は概ね「新都市生活創造域」に位置付けられており、「駅を中心に機能を集約した拠点形成されるとともに快適な住環境を再生・創出」「多様なライフスタイルや新たな価値を生み出す場となり、魅力ある個性を発揮」することなどが示されています。

### 5) 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」(平成26年12月 東京都)

都道府県が広域的見地から都市計画の基本的な方針を定める計画であり、区市町村の都市計画マスタープランはこの計画に即して定めます。「都市づくりのグランドデザイン」等を踏まえ、令和2年度に改定を予定しています。

## 4. 区民参画の実施

都市計画マスタープランの改定にあたって、大田区の未来や地域のまちづくりの方向性などを、大田区に関わる多くの人（住む人、働く人、学ぶ人など）とともに考え、意見を伺う機会として区民参画を実施しました。区民から頂いた意見やアイデアについては、将来都市像や都市づくりのテーマ、地域別方針などに反映していきます。

		概要	実施期間	実施・募集方法 ／場所	参加者・ 回答数
アンケート	無作為抽出	区内在住者（18歳以上）からの無作為抽出とWEB公募により、現行計画の認知度やテーマごとのまちづくりの満足度等についてアンケートを実施	令和元年9月11日～9月25日	—	765件 (2,000名対象)
	WEB		令和元年9月11日～10月11日	大田区 HP にて掲載	21件
まちづくり座談会		区民が日頃感じている区への想いや可能性について、世代毎に集まりテーマごとに議論	令和元年11月20日～12月19日	本庁舎 他	10団体 延べ64名
意見募集箱※	紙面	都市づくりに関連するテーマを選択し、「好きなおところ」「未来にも残しておきたいところ」と「変えていきたいところ」「実現したいと思うこと」について意見を募集	令和元年11月2日～12月26日	全30箇所設置 (出張所、図書館 他)	71件
	WEB		令和元年11月1日～12月25日	大田区 HP にて掲載、 二次元バーコード	14件
ワークショップ		他の区民参画の成果を使いながら、参加者がグループごとに意見交換し、みらいのまちのコンセプトをまとめる	令和2年 1月22日、25日、 26日	大田区消費者 生活センター 他	3回 延べ34名
ポスター展示		区民参画を通じて得られた区民の意見や想いを、「区民の考える大田区の未来像」としてまとめ、その内容と取組みを周知	令和2年 3月16日～19日	本庁舎	—

※別途、令和元年度 第2回生徒代表者意見交流会で区内中学校28校から意見募集を実施。



## 5. 都市づくりの課題

都市づくりの現状と関連計画を踏まえ、都市づくりの課題を以下の通り整理します。新型コロナウイルス感染症の流行が拡大し、新たな都市づくりの課題が顕在化しました。ただし、都市づくりは10年、20年の単位で考えるものでもあり、感染症の見通しも不透明であることから、新たな課題に対しては状況変化に応じて柔軟に対応します。

### ○活力

周辺区市における都市づくりが進む中、大田区の有するポテンシャルを活かした広域拠点性の向上が求められます。そのため、中心拠点における都市づくりの推進と相互の連携や、持続的な成長に資する活力あふれる拠点の形成、質の高い都市空間による魅力向上が必要です。また、多様な働き方に対応した市街地整備が求められます。

### ○国際化

訪日外国人の増加による国際化が進展しており、多様なニーズに対応した国際交流拠点都市としての都市づくりの推進が必要です。

### ○文化・観光

観光資源になりうる地域の魅力創出と回遊性の向上や、多様な文化との共生を促す都市づくりが必要です。また、区民や周辺区市からの来街者に向けた近距離旅行の受け入れ場所の充実、観光資源の創出が必要です。

### ○地域（拠点）

少子高齢化が進展し、人々のライフスタイルや価値観がさらに多様化する中、様々なニーズに対応し生活を支える拠点の魅力向上が求められます。

また、将来を見据えた効果的・効率的な公共施設等のマネジメントが必要です。

### ○地域力（協働）

幅広い年齢層の人々が活躍できるよう地域力を育む区民活動の充実が求められます。

### ○生活（福祉・子育て等）

暮らしやすさをさらに磨き上げる良質な住宅ストックの形成、スポーツ・健康まちづくりの推進、生活ニーズの多様化を捉えた生活利便性の向上が必要です。

### ○産業

先端技術の発信や国内外企業との交流・協業の推進など、創造性豊かな産業都市づくりが求められます。

また、地域特性を活かした魅力ある商店街づくりや、ものづくり産業の維持・発展のため、多様な働き方に対応する環境の整備が必要です。

### ○安全・安心

首都直下地震や気候変動による異常気象などに起因する未曾有の自然災害の可能性が指摘される中、巨大地震や大規模風水害への対応、災害時にも都市活動と生活が継続できる迅速な復興、複合災害への対応、地域力を活かした防災性・防犯性の向上、災害時でも活用できる都市インフラや緑、オープンスペースの整備が必要です。

### ○交通

交通結節点としてポテンシャルを活かしつつ超高齢社会等に対応するため、都市を支える道路・交通体系、物流増への対応、新空港線をはじめとする公共交通ネットワークの充実が必要です。また、ウォークブルな都市空間づくりを目指して、歩行者や自転車を主体とした交通環境づくりや、スマート化に対応した交通利便性の向上が求められます。

### ○環境

SDGs や Society5.0 が提唱される中、低炭素社会の構築に向けた環境都市づくりや最新技術を活用した持続可能な都市の実現が必要です。

### ○水と緑

緑豊かな都市づくりを目指して、水と緑のネットワークづくりや、地域のニーズに応じた柔軟な公共空間（水辺や公園など）の維持・活用、自然環境が有する多様な機能を活かすグリーンインフラの整備の推進が必要です。

### ○景観

景観に配慮した都市づくりを目指して、景観資源を活かした地域の個性づくりや日本の玄関口にふさわしい景観づくりが求められます。また、住み続けたいくなる景観づくりが必要です。

### **第3章 大田区の将来像と将来都市像**

### 第3章 大田区の将来像と将来都市像

第1章や第3章を踏まえながら長期的な視点を持って都市づくりを進めていくため、大田区の将来像を示すとともに、その実現に向けた都市分野としてのビジョンを将来都市像として掲げ、これらの実現にむけた都市づくりを進めます。

#### 1. 大田区の将来像

都市計画マスタープランでは、上位計画である大田区基本構想と同様の「将来像」を掲げます。

##### 【大田区基本構想で掲げる将来像】

### 地域力が区民の暮らしを支え、 未来へ躍動する国際都市 おおた

社会環境が急速に変化し、価値観が多様化する時代を抑え、これからの大田区を支え、未来につなげていく源は、区民1人ひとりの力です。この力を「地域力」として発揮し、区との連携を進めることで、誰もが暮らしやすいまちをつくります。また、人・もの・技術を世界に送り出している大田区が、国際都市として都市と人々をつなぐ役割を積極的に担っていく姿を、大田区の将来像として掲げます。

##### 【東京圏における大田区の役割】

大田区の将来都市像を描くため、大田区が東京圏において果たす役割を上位計画等から整理します。

- 交通：羽田空港や港湾を有すると共に、都心部と横浜・川崎の間に位置し、重要な鉄道、幹線道路が多数貫いており、国内外における人・モノ・情報が集積・交流する東京圏の交通結節点としての役割を担います。
- 産業：ものづくり産業や流通機能が立地する特色を活かし、産業の広域連携の一翼を担います。
- 水と緑：東京湾や河川に面し大きな緑地・公園を有しており、臨海部には観光・スポーツ・レクリエーション施設が広域的に立地しています。にぎわいを備えた水と緑のネットワーク形成を担います。
- 住環境：緑豊かで良質な住宅地や産業などの機能と複合した住宅地など特色を活かし、多様なライフスタイルを生み出す住環境の創出を担います。



図 大田区の位置

## 2. 将来都市像

大田区基本構想で掲げる将来像や区民参画の成果、将来の変化、現行都市計画マスタープランの理念、東京圏における大田区の役割などを踏まえ、将来都市像を設定します。

### 将来都市像（仮）

## 「住まう・働く・訪れる」 大田区らしい景色が人々を惹きつける

大田区らしい景色とは、豊かな水と緑、住・商・工などさまざまな表情を見せるまちなみ、国内外とつながる空港や港湾、長く育まれてきた歴史や文化など、多様性を持つ都市において、人々の「住まう、働く、訪れる」という活動が、地域力を源として生き生きと展開されている様です。

グローバル化の進展、少子高齢化の進行、自然災害の激甚化、技術革新の進展など、都市を取り巻く環境は日々変化しています。このような状況に柔軟に対応しながら、多様性を育み、大田区らしい景色がより多くの人を惹きつける都市を実現していきます。

住む人、働く人、訪れる人、いずれにとっても魅力を感じることができる大田区をつくるために、4つの「都市づくりのテーマ」を掲げて都市づくりを進めていきます。

### 【都市づくりのテーマ】

- テーマA 「国際都市おおたの発展」  
(活力、国際化、文化観光、産業、交通)
- テーマB 「暮らしやすさと地域力の展開」  
(地域（拠点）、地域力（協働）、生活（福祉・子育て）、産業、交通)
- テーマC 「安全・安心な生活の実現」  
(安心・安全、水と緑)
- テーマD 「地球に優しい環境の創出」  
(環境、水と緑)



## 第 4 章 全体方針

## 第4章 全体方針

第3章で示した将来都市像を実現するためには、将来を見据えた全体方針に基づき大田区全体で連携しながら、具体的な都市づくりを進めていく必要があります。

本章では、複数の分野（第5章で示す部門別方針）に関わる横断的な視点の「都市づくりのテーマ」を4つ示し、先進的な取組を進めます。

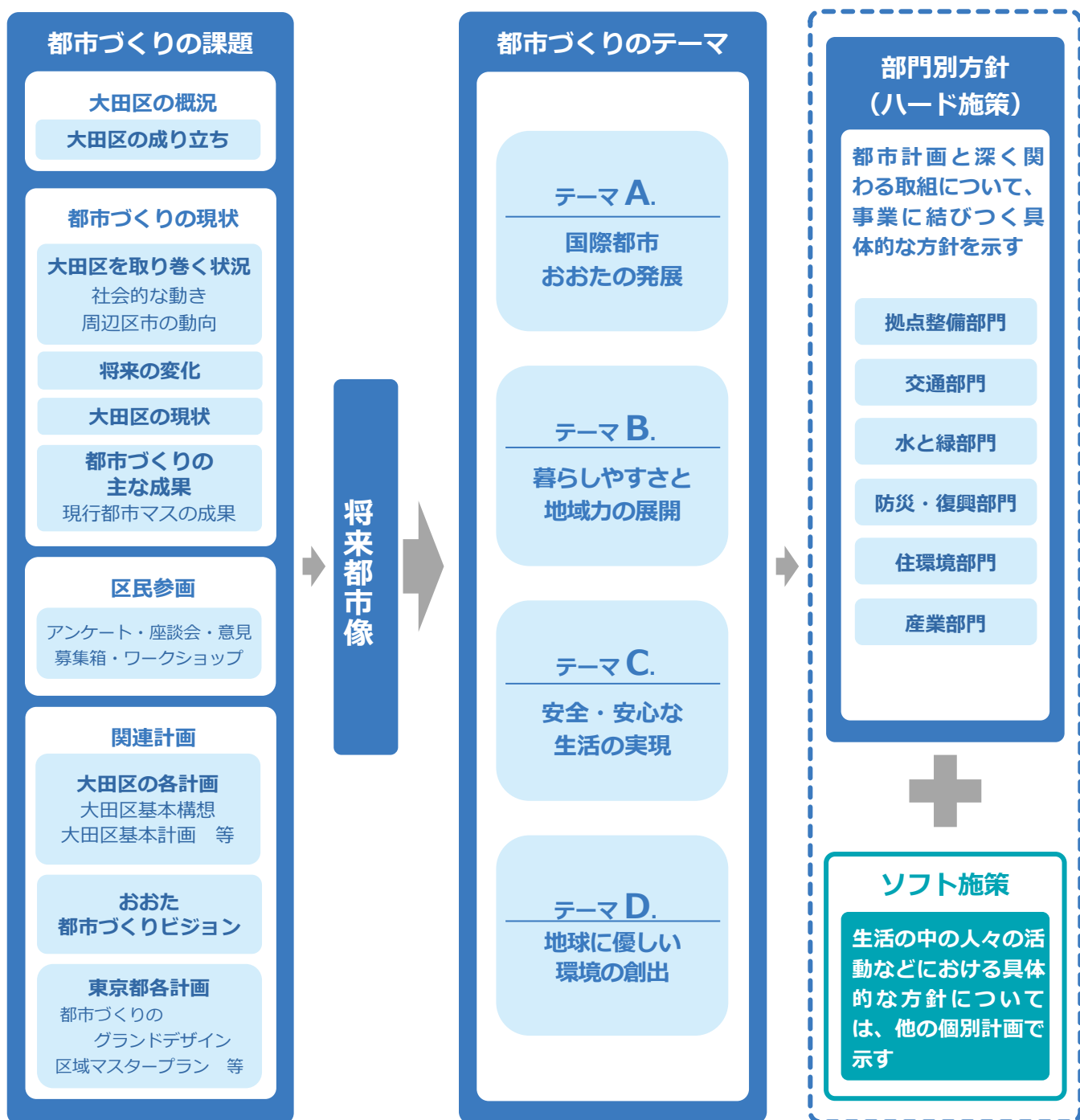
また、将来の都市の姿・骨格となる「目指すべき将来都市構造」や「土地利用の誘導方針」を示し、今後の都市づくり方針の前提とします。



## 1. 都市づくりのテーマ

将来都市像を実現するためには、生活の中の人々の活動（ソフト施策）とそれを支える都市基盤整備などの都市計画と深く関わる取組（ハード施策）が一体となった展開が必要です。

そこで、第2章の「都市づくりの課題」を踏まえ、ソフト施策とハード施策を織り交ぜたテーマとそれを実現するためのアプローチを設定し戦略的な方針とします。また、テーマごとに目指す姿を設定し、実現に向けた取り組みを部門別方針で示します。



都市計画マスタープランに記載する内容  
 都市づくりのテーマの実現に向けた取組

他の計画で具体的な方針を示す取組

## テーマ A. 「国際都市おおたの発展」

(目指す姿)

大田区らしい「住・商・工」などさまざまな活動が展開され、人々の自由自在な移動と交流が確保されるなど、「国際都市おおた」としてふさわしいにぎわいや機能を備えた拠点づくり、大田区の産業を世界に発信する拠点づくりが進んでいます。業務・商業・生産機能等に加え、居住環境や教育・文化機能、居心地の良い交流・滞在空間が提供され、地域の魅力が高まり、人材を呼び込んでいます。加えて、都市において多様な文化との共生が進んでいるとともに、海外や区外から多くの来街者が訪れ、さらに区内を回遊することで大田区の魅力を楽しんでいます。また、高付加価値を産み出すものづくり産業の集積地として、活力ある事業者等が産業を牽引し、国内外と活発にビジネス交流しています

新空港線や都市計画道路などの交通ネットワークが整備され、蒲田、大森、羽田空港及び周辺地区、臨海部の4つの拠点が一体となり、連携してつながりを活かすことで、国際交流拠点都市として持続的に成長し、広域的な区の役割を果たしています。

アプローチ1. 国際都市おおたとして持続的に成長するため、拠点の形成や地域の魅力づくりを進める

アプローチ2. ものづくり産業・商業などをはじめとした様々な産業が都市の発展を牽引する

アプローチ3. 区民や国内外の来街者が円滑に移動できる広域的な交通環境づくりを進める

## テーマ B. 「暮らしやすさと地域力の展開」

(目指す姿)

人々の「住まう、働く、訪れる」という活動が地域力を源として展開され、職住が近接し、居住の場、働く場、憩いの場として様々な機能を備えた、居心地が良いウォーカブルな地域づくりが進んでいます。暮らしやすさや景観をさらに磨き上げることにより、高齢者や子ども、障がい者、外国人などを含めたすべての人がライフスタイルや価値観の多様化に応じて、住み、働き、憩う場が幅広く自由に選択できる都市となっています。また、商店街がにぎわいの場、人々のつながりの場として区民の暮らしを支えるとともに、新たなビジネスの創出、相互交流が活発に行われるなど、いきいきとした地域産業のまちを形成しています。

少子高齢化が進展する中、多世代の交流、スポーツ・健康まちづくり、防犯力の向上などにより、高齢者などが自立した生活を営み、かつ、幅広い年齢層の人々が「地域力」を育む担い手として活躍しています。また、都市機能や公共施設等を効果的に配置することで、地域特性を活かし快適に過ごすことのできるまちが形成されています。

移動については既存の公共交通の充実に加え、パーソナルモビリティ等の新たな技術を取り入れ、超高齢社会等への対応がなされているとともに、快適な歩行空間が創出され誰もが歩きたくなる都市が実現されています。

アプローチ4. 職住が近接し、多様なライフスタイルに対応できる住環境を形成する

アプローチ5. ライフスタイルに応じて様々な移動手段を選択できる地域交通ネットワークを形成する

## テーマC. 「安全・安心な生活の実現」

(目指す姿)

激甚化する自然災害や複合災害への対応や、快適で安心な日常生活を送ることができる都市環境整備により、安全・安心な都市として多くの人を惹きつけています。また、首都直下地震や大規模風水害などの自然災害や感染症等の新たなリスクに対し、木造住宅密集地域の改善や発災時における都市インフラ・空港の機能継続など、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組が計画的に実施され、強靱な都市づくりが進んでいます。

加えて、地域の防災・防犯まちづくり活動の更なる充実や区民・行政・民間企業の連携が進むことで地域力が向上し、人々の生活を支えています。

緑とオープンスペースの整備は、非常時に利用できる土地の選択肢を広げるという点から重要です。公園や緑地、河川などの資源や公共空間が最大限活用され、複合災害にも柔軟に対応できる都市が形成されています。

アプローチ6. 強靱な都市構造や市街地形成による減災都市づくりを進め、自然災害に対して安全で回復しやすい都市をつくる

アプローチ7. 区民や国内外の来街者が安全・安心に活動できる都市づくりを進める

アプローチ8. 緑とオープンスペースを活かした防災都市づくりを進める

## テーマD. 「地球に優しい環境の創出」

(目指す姿)

豊かな水と緑などさまざまな表情を見せる大田区らしい景色が持続可能となるよう、環境に配慮した都市づくりが進んでいます。公園・緑地、民間空地等の広場のほか、街路等の公共空間などは、都市の緑やオープンスペースとして、多機能性を持つグリーンインフラとしての価値やポテンシャルも含め、その価値が再認識されています。公園や緑地、河川などの環境資源や公共空間が最大限活用され、誰もが身近な場所で水や緑にふれあい、心地よく親しむことができる都市になっています。

また、環境負荷の少ない住宅や建築物の建設、公共交通の充実や多様な交通手段の導入等を図るとともに、再生可能エネルギーの利活用が推進され、低炭素な都市が構築されています。さらに、区民・事業者・区が連携・協働し、環境にやさしい省エネルギー型のライフスタイルを実践することで、まち全体の環境保全意識が向上し、経済活動や日々の生活に伴う温室効果ガスの排出量が削減されています。加えて、建物や道路の排熱抑制や緑の活用などによるヒートアイランド対策が進められ、地球環境に優しい都市が実現しています。

アプローチ9. 水と緑のネットワークにより潤いとやすらぎのある都市づくりを進める

アプローチ10. 持続可能な社会の基盤となる低炭素な都市をつくる

## 2. 目指すべき将来都市構造

拠点と都市軸を主な構成要素とし、今後の都市づくり方針の前提となる都市空間の骨格となる都市構造を示します。

### (1) 将来都市構造の考え方

都市は、日常生活の核となる身近な地域を土台とし、生活を支える多様な生活関連施設が集まる地域、商業・業務・公共など主要な都市機能が集積する地域など、性格の異なる地域が重なり合っています。さらに、道路や鉄道が多様な地域間を結びつけることで都市が成り立ち、活力を生み出しています。

このような都市の中で、将来都市像の実現に向けた目指すべき都市空間の骨格を示すため、拠点域（面）、拠点（点）、連携軸（線）、交流網（線）を主な構成要素として、今後の都市づくり方針の前提となる、区のあるべき姿を示します。

将来都市構造は、東京圏における大田区の役割を整理した「広域でみた都市構造」と、区内の機能集積や拠点間交流などを整理した「大田区でみた都市構造」により構成されます。

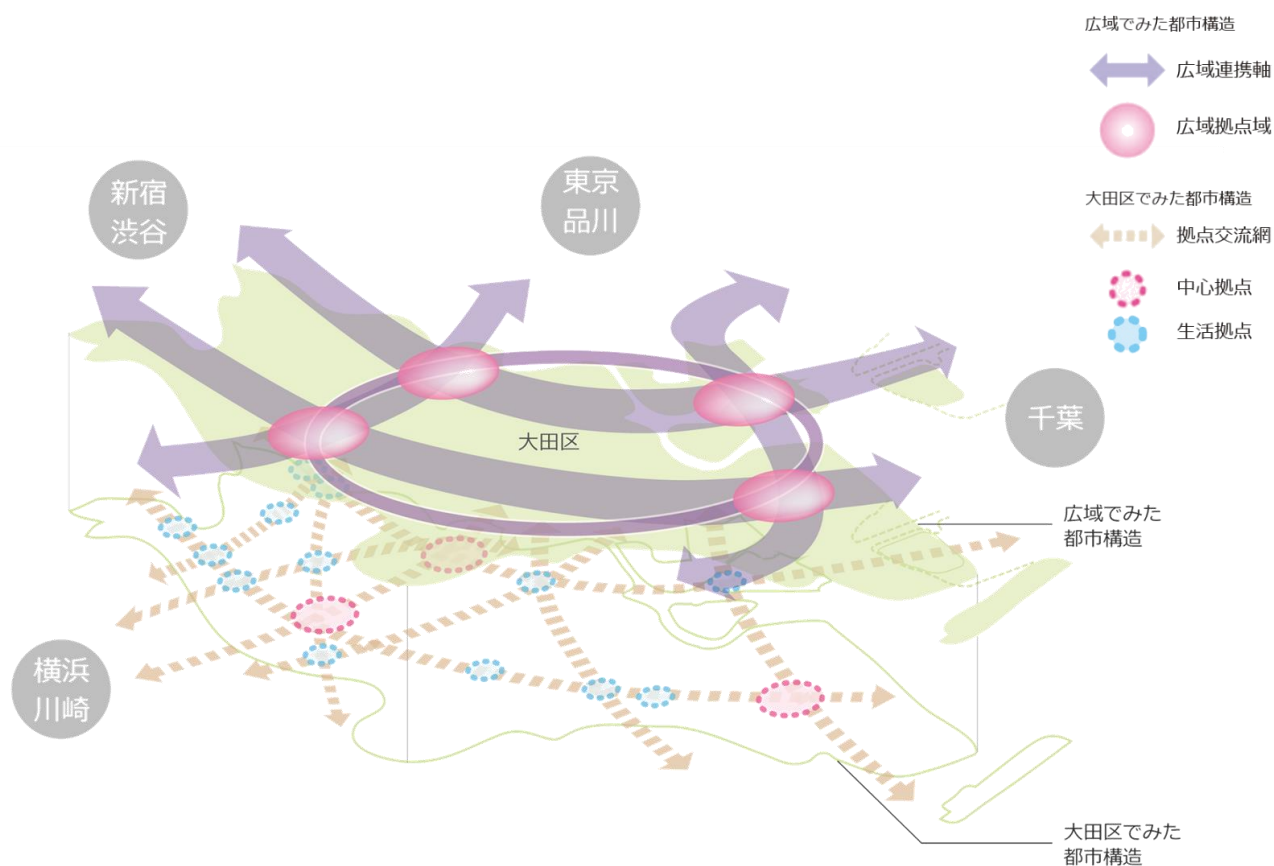


図 広域視点と大田区視点の都市構造のイメージ

## (2) 広域でみた都市構造

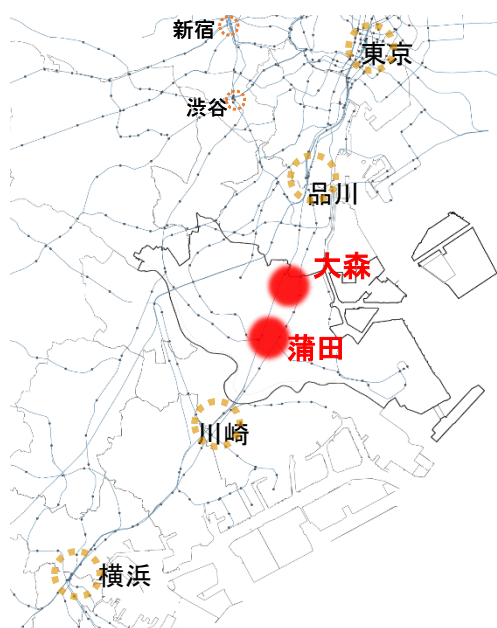
### 1) 東京圏における大田区役の役割

- ・重要な交通結節点を有する大田区は、産業・交流の広域連携の一翼を担い、東京圏全体の成長に資する役割を持ちます。

### 2) 広域拠点域

- ・広域的な交通結節機能を有し、多様な都市機能の集積や広域的に機能が連なる地域を概念的に捉えた概ねの範囲を「広域拠点域」として設定します。
- ・広域拠点域は、東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上を目指します。

#### 【蒲田、大森】



蒲田  
(蒲田駅周辺)

#### <将来の展望>

区の中心的な商業業務地として発展しつつ、世界の最先端技術を有するものづくりのまちとしての役割も担います。今後は、羽田空港の機能強化や、新空港線整備とあわせた地区の再整備等により、さらなるまちの発展が期待されます。

大森  
(大森駅周辺)

#### <将来の展望>

蒲田とともに中心的な商業業務地として発展。地形・歴史・文化などの特色を活かしたまちづくりや、都市基盤施設整備を始めとする市街地の機能更新、臨海部への交通機能の強化などにより、さらなるまちの発展が期待されます。

#### 【臨海部、羽田空港及び周辺地区】



臨海部

#### <将来の展望>

広域的な交通や、製造業・物流・文化・レクリエーションなどの都市機能の集積により、多様な都市活動が展開されています。今後は産業・観光振興、交通ネットワークの強化、水と緑のネットワークの形成などにより、さらなる発展が期待されます。

羽田空港及び  
周辺地区

#### <将来の展望>

更なる機能強化や多様なアクセスの充実が図られる羽田空港のポテンシャルを活かし、羽田空港跡地第1ゾーン・第2ゾーンの開発などにより、区内や国内外の産業交流・観光振興が期待されます。

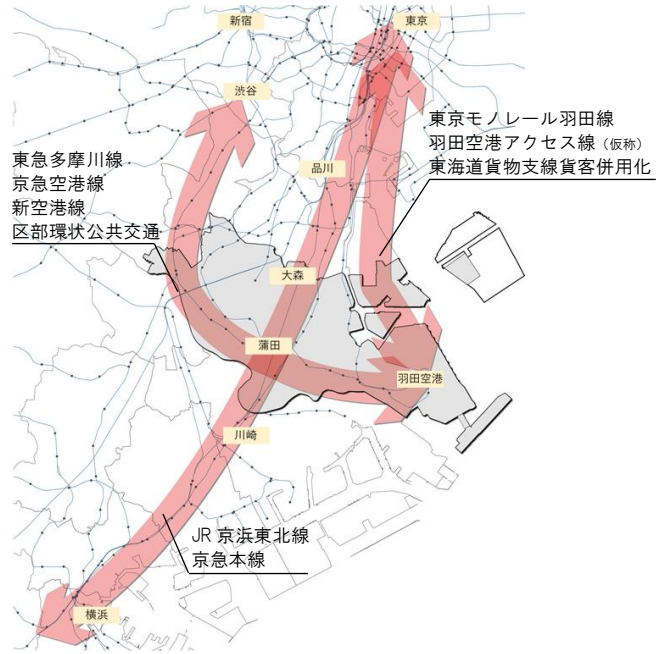
### 3) 広域連携軸

- ・都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークとして、幹線道路及び鉄道等を骨格とした「広域連携軸」を設定します。
- ・広域連携軸は、大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上を目指します。

【広域連携軸を構成する道路網】



【広域連携軸を構成する鉄道網】



### 4) 広域でみた目指すべき将来都市構造

- ・広域拠点域が、地域特性を活かし個性ある拠点域を形成するとともに、拠点域同士をつなぐネットワークの強化により有機的な連携を高めます。さらに、周辺都市と連携し東京圏全体の成長に寄与することで、大田区の更なる発展を目指します。
- ・4拠点域の連携については、広域連携軸を構成する道路・鉄道等の強化に加え、その他の道路や公共交通、さらに新技術を活用した移動方法など、最適な手段を検討します。

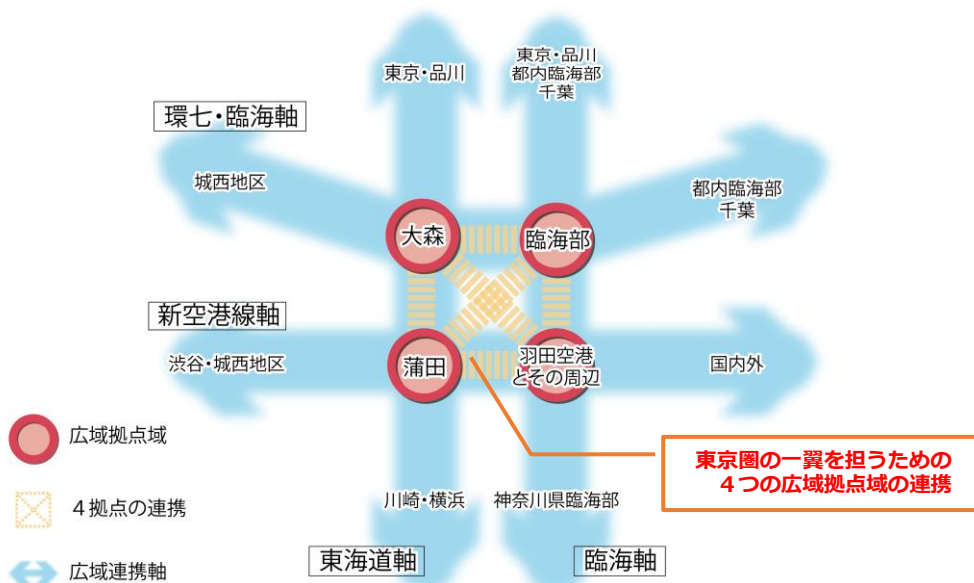


図 広域でみた将来都市構造

※今後の検討により変更する可能性があります。

### (3) 大田区でみた都市構造

#### 1) 中心拠点・生活拠点

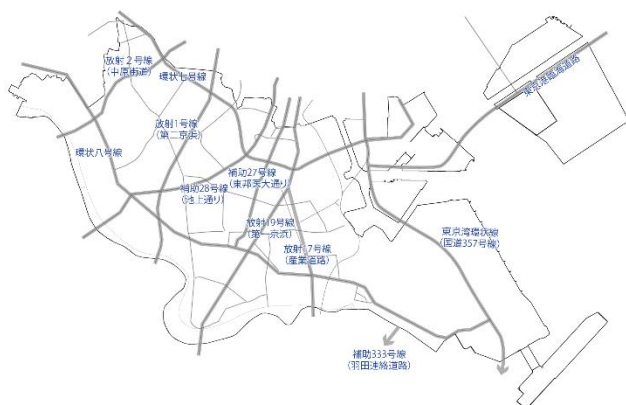
- ・ 主要な都市機能や多様な生活関連施設が集まり、地域特性を活かした都市づくりの強化・活性化を図る地域の概ねの範囲を「中心拠点」「生活拠点」として設定します。
- ・ 各拠点は、都市機能の集積や都市づくりの動向、関連計画における位置づけ、将来の変化などを考慮した上で設定します。また、各拠点の具体的な都市づくり方針は、日常生活の核となる身近な地域との関わりと合わせて地域別方針に示します。

分類	考え方
中心拠点	商業・業務・公共など主要な都市機能、鉄道・バスなど主要交通の重要な結節機能などが集中して立地する地区。区内全域及び周辺区市との連携・交流の拠点となる。 都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく。
生活拠点	生活を支える多様な生活関連施設が多く立地する、若しくは今後立地が伸びる地区。生活に身近な地域同士など区内交流の拠点となる。 地区ごとの特性を生かしながら、各拠点との交流及び身近な地域との関わりなどと共に、生活の中心となる拠点として都市づくりを強化・活性化させる。

#### 2) 拠点交流網

- ・ 区内における人やモノの交流促進に資する地域交通ネットワークとして、鉄道及び主要道路等を骨格とした「拠点交流網」を設定します。
- ・ 拠点交流網は、中心拠点や生活拠点を相互に交流させ、域内移動の円滑化や地域連携の活性化に資する機能を有します。また、広域連携軸及び周辺区市の拠点とも接続する、都市づくりを支える重要な交通網です。

【拠点交流網となる道路】



放射2号線、放射11号線、放射17号線、放射19号線、環状八号線、環状七号線、補助27号線、補助28号線、東京湾環状線、東京港臨海道路、補助333号線

【拠点交流網となる鉄道】



JR 京浜東北線、東急多摩川線、東急池上線、東急東横線、東急目黒線、京急本線、京急空港線、東京モノレール羽田線、都営浅草線、新空港線

### 3) 大田区でみた目指すべき将来都市構造

- ・各拠点の分類や地域特性に応じ、主要な都市機能や多様な生活関連施設などの集積を活かした、機能的でにぎわいのある拠点を形成していきます。また、拠点交流網を使って拠点間を相互に交流させることで、身近な地域で誰もが活動しやすく快適に暮らすことのできる都市づくりを目指します。
- ・生活拠点は、都市計画マスタープランの定期的な振り返りの際に、都市づくりの進捗や機運の高まりなどを鑑み、位置づけの有無について検討するものとします。

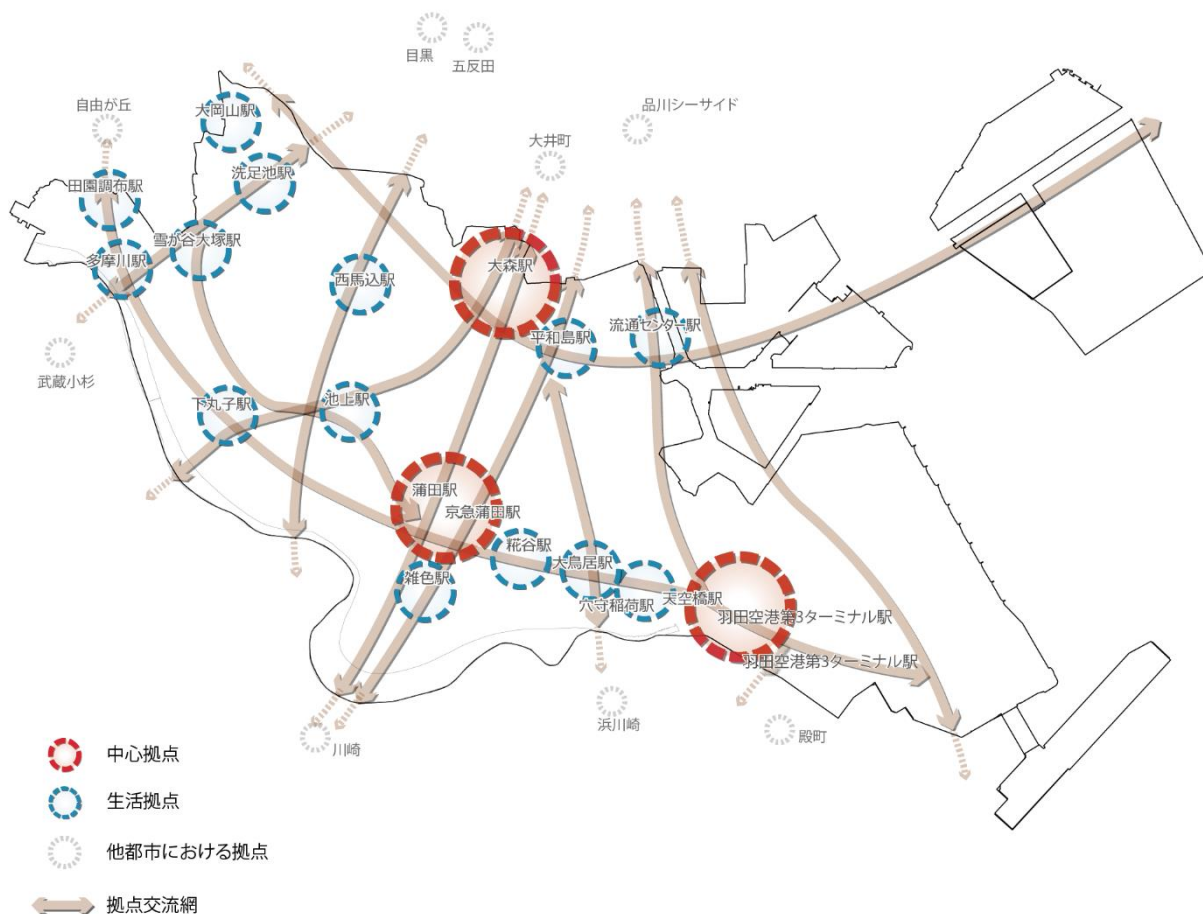


図 大田区でみた将来都市構造

※今後の検討により変更する可能性があります。



### 3. 土地利用の誘導

#### (1) 土地利用の誘導方針

将来都市構造と同様に都市の骨格の要素となる土地利用の誘導方針を示します。誘導方針は、地域特性を踏まえた上で、広域拠点の活性化や区の特徴である「産業」の発展、快適な住環境の確保などの実現を目指して整理します。また、地形などの地域特性、土地利用現況、用途地域等を踏まえて検討します。

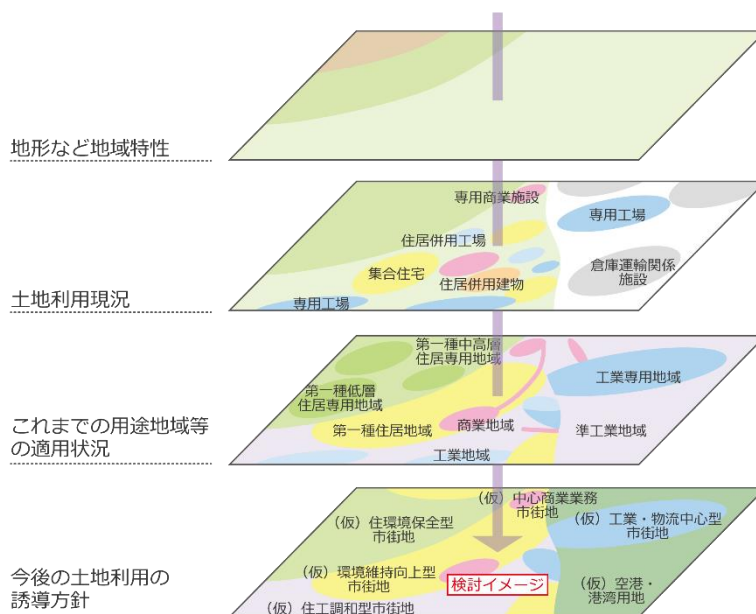


図 土地利用誘導方針の検討イメージ

#### 【地形から見る地域特性】

地域	地域特性
区の北西部 (台地部)	区の北西部（台地部）は、関東大震災後住宅化が進み、田園調布、雪谷、久が原、馬込など、比較的緑の多い住宅地となっています。 昼夜間人口比率が低い（昼間と比較して夜間人口が多い）傾向にあり、大田区の「住まいの顔」を代表する地域です。
区の中央部 (低地部)	区の中央部（低地部）は、大正期以降、中小工場が進出し、住宅や工場が密集する住工混在地域や商業地を形成しています。 主要鉄道駅周辺や鉄道沿線エリア、工場の集積地などでは昼夜間人口比率が高い（夜間と比較して昼間人口が多い）傾向にあり、大田区の「産業の顔」「商業の顔」を代表するエリアを含む地域です。
区の東部 (空港・臨海部)	区の東部（空港・臨海部）は埋立地からなっており、空港をはじめトラックターミナルやコンテナふ頭、市場など物流施設のほか、工場団地、野鳥公園など都市機能施設が整備されています。 夜間人口はほとんどなく、大田区の「空の顔」「海の顔」を代表する地域です。



## 第5章 部門別方針

## 第5章 部門別方針

### 1. 部門構成

「都市づくりの現状と課題」や「全体方針」を前提に、都市計画と深く関わる取組について、事業に結びつく具体的な方針を示します。設定する部門は、拠点整備、交通、水と緑、防災・復興、住環境、産業です。

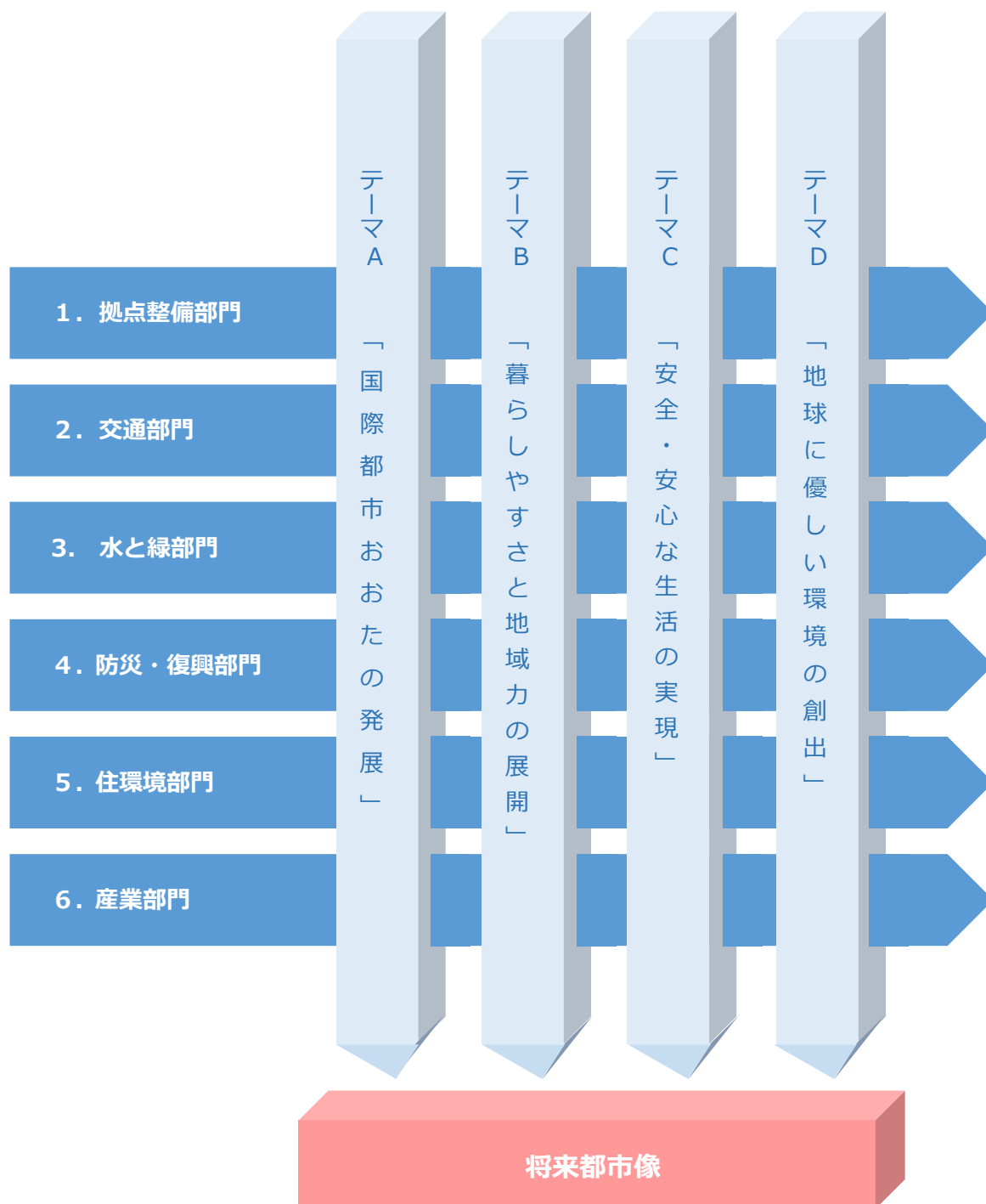
#### 【部門構成】

部門構成	
1. 拠点整備部門	主に市街地整備に関する取組を記載します。
2. 交通部門	主に交通に関する取組を記載します。
3. 水と緑部門	主に水と緑の整備に関する取組を記載します。
4. 防災・復興部門	主に都市の防災や復興に関する取組を記載します。
5. 住環境部門	主に住環境整備、景観形成に関する取組を記載します。
6. 産業部門	主に産業環境の整備に関する取組を記載します。

【都市づくりのテーマと部門との関連イメージ】

本章では、都市計画と深く結びついた取組について、事業に結びつく具体的な方針を部門別に示します。

下図に示す通り、第4章の「都市づくりのテーマ」と部門間の連携を図りつつ、将来都市像の実現に向けた取組を進めます。





## 第 6 章 地域別方針

## 第6章 地域別方針

地域別方針は、5章までの大田区全体の都市づくりの方針を前提に、各地域の特性や課題を検証した上で、地域別の都市づくりの方向性を示すものです。

区民等が主体的にまちづくり活動を行う際のガイドラインとしての役割も担うもので、区民、事業者、行政などの各主体が地域別方針を共有し、協働して取組むことで効果的な都市づくりを推進していくことができます。

### 1. 地域区分の設定

#### (1) 設定の考え方

地域区分は、区民の生活となじむような区域とし、区民が身近に感じられる単位とすることが大切です。

大田区では、区内を4つのエリアに分け、様々な地域行政に取り組みながら、区内18カ所ある特別出張所ごとの特色ある地域づくりを推進し、地域力を育む取り組みを進めています。

都市計画マスタープランで設定する地域区分は、特別出張所を踏まえた4つのエリアを基本とし、地域の特徴等を考慮して設定します。

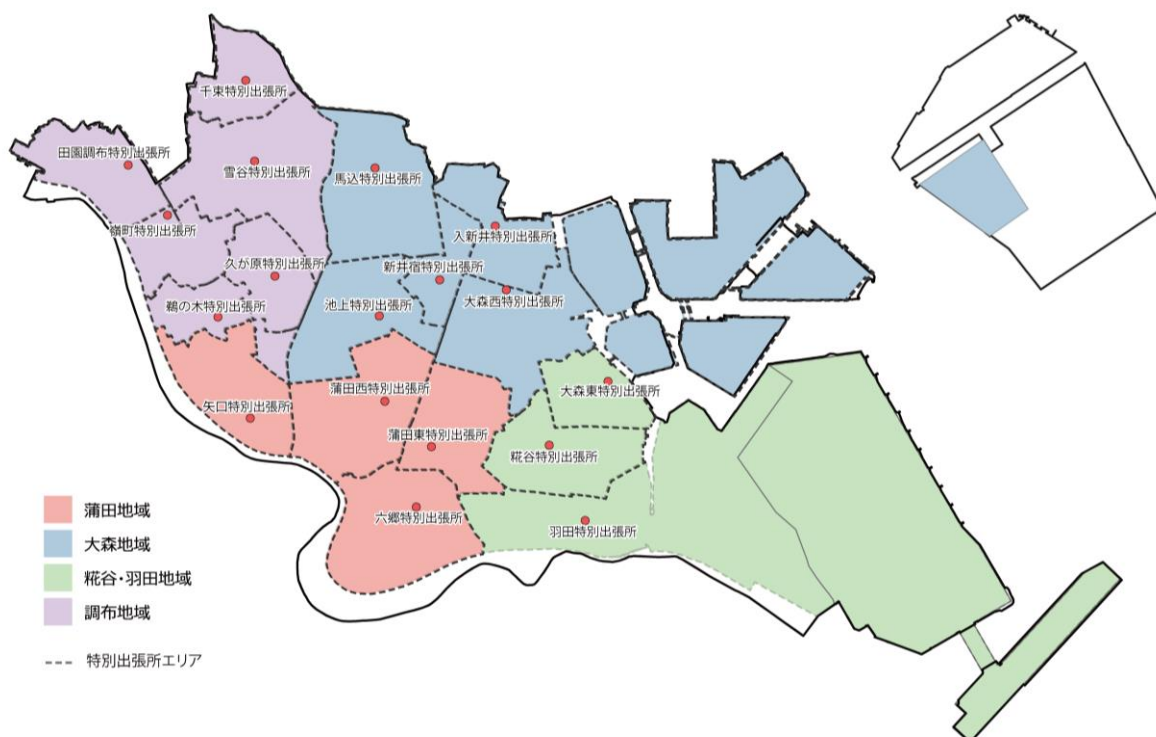


図 4 エリアと18 特別出張所の所管地域

※町丁目単位による概ねの区分を示します。



## (2) 地域区分の設定

地域区分を以下のとおり7地域に設定します。

今後は、18 特別出張所の所管区域における地域の活動や取り組みなどの特色を踏まえながら、地域の魅力や課題の検証を進め、きめ細やかな地域別の都市づくりの方向性を検討していきます。

名称 (仮称)	所管の行政区域		特性 (参考)		
	地域庁舎	特別出張所	人口密度 (人/ha)	主たる 土地利用	地形等
台地部地域	調布	嶺町、田園調布、 鶉の木、久が原、 雪谷、千束	169.0	独立住宅	台地部 崖線 多摩川
池上・馬込地域	大森	馬込、池上	189.5	独立住宅 集合住宅	台地部 崖線 低地部
大森地域	大森	大森西、入新井、 新井宿	227.7	独立住宅 集合住宅 商業用地	台地部 崖線 低地部
蒲田地域	蒲田	蒲田西、蒲田東	232.8	商業用地 集合住宅	低地部
多摩川沿い地域	蒲田	六郷、矢口	215.5	工業用地 集合住宅	多摩川 低地部
糎谷・羽田地域	糎谷・羽田	大森東、糎谷、羽田	172.6	工業用地 独立住宅	低地部
空港臨海部地域	大森 糎谷・羽田	入新井、羽田特別出 張所における臨海部 及び羽田空港エリア	0.2	工業用地	埋立地 空港・港湾

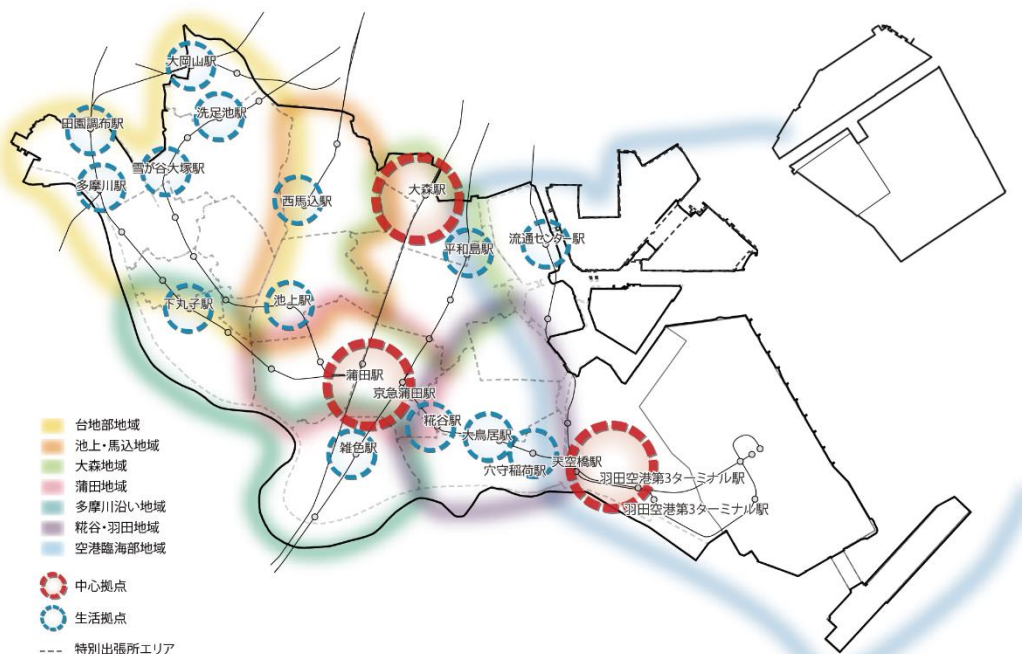


図 地域区分