

1 策定の背景

平成22年3月に「空港臨海部グランドビジョン2030を策定後、空港臨海部を取り巻く状況や、社会経済情勢が変化してきた。また、新型コロナウイルス感染症については、経済・社会に大きな影響を与えているところである。このような状況から空港臨海部グランドビジョン2030を改定し、2040年における空港臨海部のまちづくりの指針となる「空港臨海部グランドビジョン2040」（以下「ビジョン2040」という。）を策定する。今後、パブリックコメントを経て、令和3年度中に改定を行う。

2 ビジョン2040の位置付け及び対象範囲

ビジョン2040は、「都市計画マスタープラン」や「おおた都市づくりビジョン」などの上位計画に加え、東京都の計画や区の関連する個別計画、区の産業動向を踏まえて作成している。

ビジョン2040は、埋立島部（平和島、東海、昭和島、京浜島、城南島）とその内陸部の一部、羽田空港、中央防波堤埋立地の一部（令和島）を対象範囲としている。

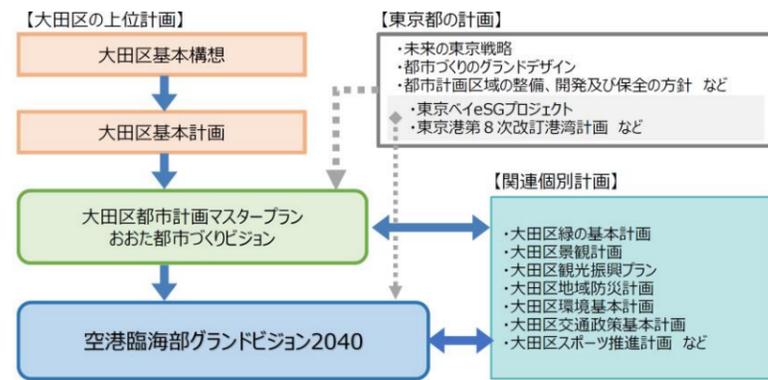


図-1 ビジョン2040の位置付け



図-2 ビジョン2040の対象範囲

3 計画策定の体制

ビジョン2040の策定に当たり、学識経験者及び区職員で構成される専門部会により検討を進めてきた。これまで、8回の専門部会を開催し、空港臨海部の将来像、基本方針、プロジェクト、ロードマップ等の検討を行った。

表-1 専門部会委員(敬称略)

	委員氏名	所属
1	小林 清	明治大学公共政策大学院 教授
2	中西 正彦	横浜市立大学大学院都市社会文化研究科 教授
3	福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科 教授
4	山本 聡	東洋大学経営学部経営学科 教授
5	飯嶋 清市(～R2.3.31) 山田 良司(R2.4.1～)	産業経済部長
6	齋藤 浩一(～R3.6.30) 西山 正人(R3.7.1～)	まちづくり推進部長

4 ビジョン改定までの経緯等

- 庁内検討委員会：令和元年7月（第1回）～令和3年12月（第8回）
- 専門部会：令和元年8月（第1回）～令和4年1月（第8回）
- パブリックコメント：令和3年11月9日～30日（※パブコメ実施中に説明会を3日間開催）
- ビジョン2040の策定：令和4年3月（予定）
- ビジョン2040の公表：令和4年度（予定）

5 空港臨海部の現状

1) 産業の動向

- ・昭和島、京浜島、城南島における製造業企業数は、ここ10年で約15%減少している。
- ・ものづくり産業の経営課題は、人材確保が困難、原材料価格の高騰、価格競争の激化などが挙げられている。

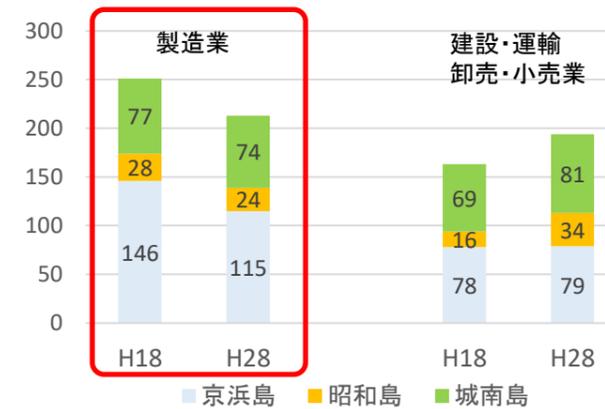


図-3 事業所数の推移

出典)経済センサス(活動調査) 事業所・企業統計調査より作成

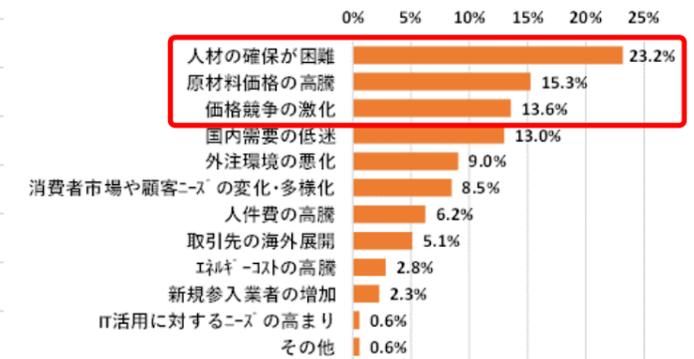


図-4 市場・競争環境の変化の内容(昭和島、京浜島、城南島)

出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成

2) 土地利用/地価の現況

- ・羽田空港や高速道路、港へのアクセスの良さが影響していることから、東京湾の他地区と比べて地価が総じて高い（川崎側と比較し約2倍）。また、京浜島・東海の地価単価の伸びは、ここ10年で約1.3倍である。

3) 交通

- ・三環状道路、主要な国道、臨港道路の整備が進んだことに加え、物流拠点の強化が図られたことにより、内陸部と島部を結ぶ「東西交通」の交通量はますます増加する可能性がある。
- ・島部へのアクセスはバスが主流。平日勤務時は増便により輸送力不足に改善が見られたものの、渋滞があること、休日などの運行本数が少ないことから、利便性が高いとは言えない状況である。

4) 観光/自然環境/スポーツ

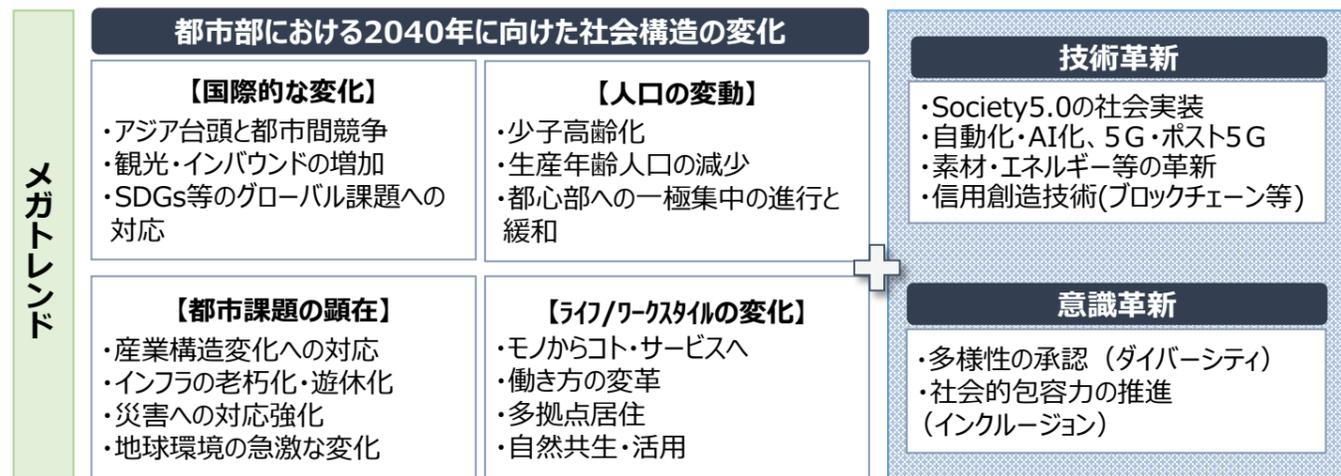
- ・大規模な公園・緑地、スポーツ施設、工場・企業見学が行える施設など魅力ある観光資源が点在している。
- ・空港臨海部の主な公園・緑地面積は、大田区内の公園・緑地面積の約43%を占める。

該当範囲	面積	面積割合
空港臨海部の主な公園・緑地	約130.53ha	42.79%
区全体	約305.06ha	100%

出典)大田区資料より作成

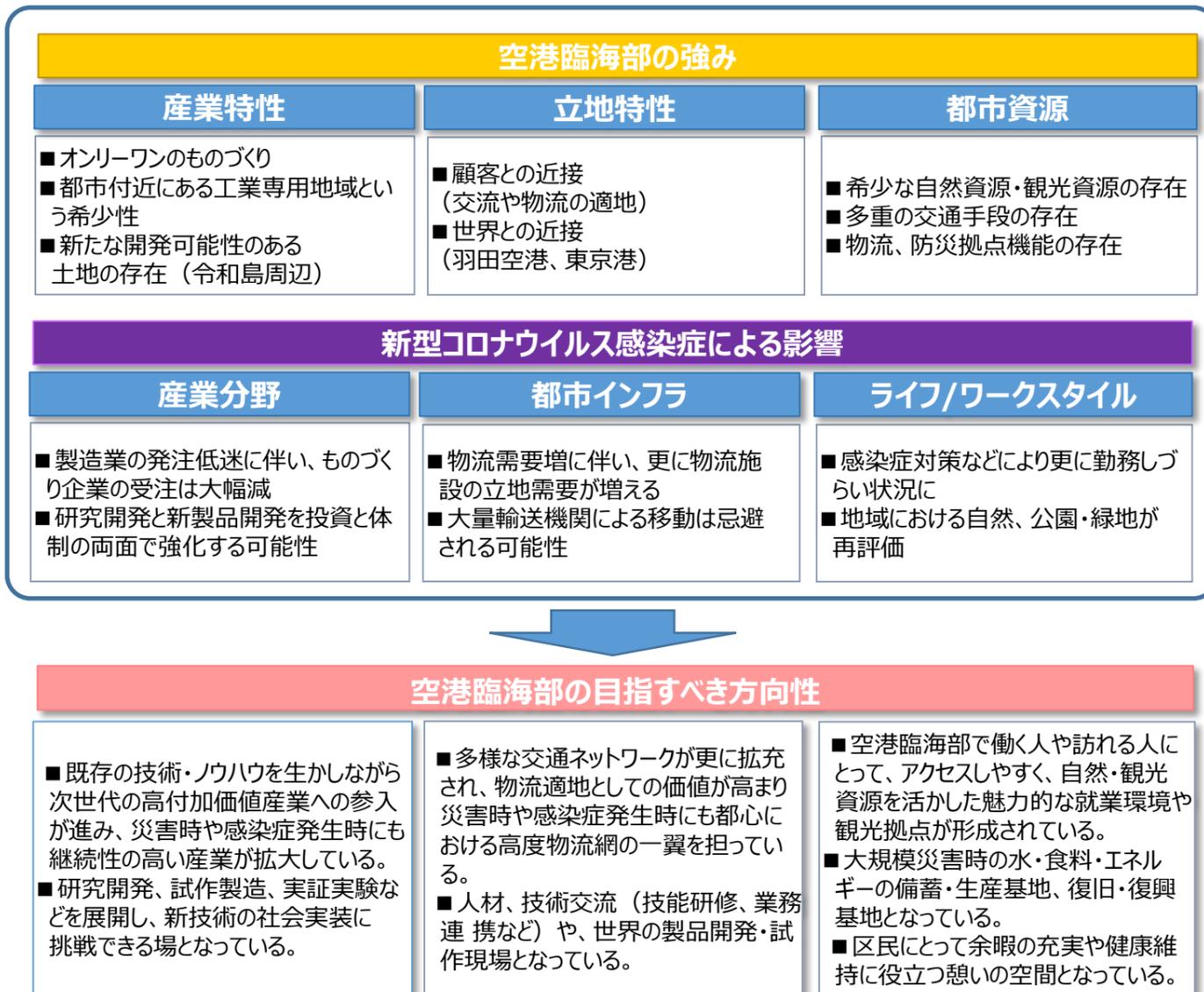
6 2040年の将来動向

2040年に向けた都市部における社会経済状況の変化（メガトレンド）について整理を行った。2040年の未来社会においては、社会構造の変化、技術革新、人々の意識革新の3つの視点で様々な変化が生じると予想される。



7 空港臨海部の強みと目指すべき方向性

2040年の将来動向と空港臨海部の強みに加え、新型コロナウイルス感染症の影響も考慮し、空港臨海部の目指すべき方向性を整理した。



8 空港臨海部の将来像

多様な人々が交流・挑戦する“未来型創造都市”
 ～世界へはばたく空港臨海部～

空港臨海部で働く人、遊びに来る人、創作活動をする人、海外から訪れる人など多様な人々が交流・挑戦し、伝統と最先端テクノロジーが融合することにより、新たな分野での起業・創業、多様な交通手段の実装など2040年の未来において、新たな価値が生まれ、世界が目撃する空港臨海部が形成されている。

開発、生産、廃棄・再生産の全工程において、卓越した技術・能力を有する企業・技術者が交流・挑戦するとともに、工程の自動化が進み高い付加価値と産業の継続性を生み出す場となっている。	都市部において貴重な自然資源(緑・川・海)やスポーツ・アートの拠点として、余暇の充実や健康維持に役立つ、区民・来街者・働く人に親しまれるエリアとなっている。	公共交通や物流輸送の自動運転、自転車専用車線などが発展。多様な交通手段により、東京湾岸の物流幹線網の一翼や、内陸部との快適な交通網を担う。大規模災害時には、復興を支える軸線となっている。
--	--	---

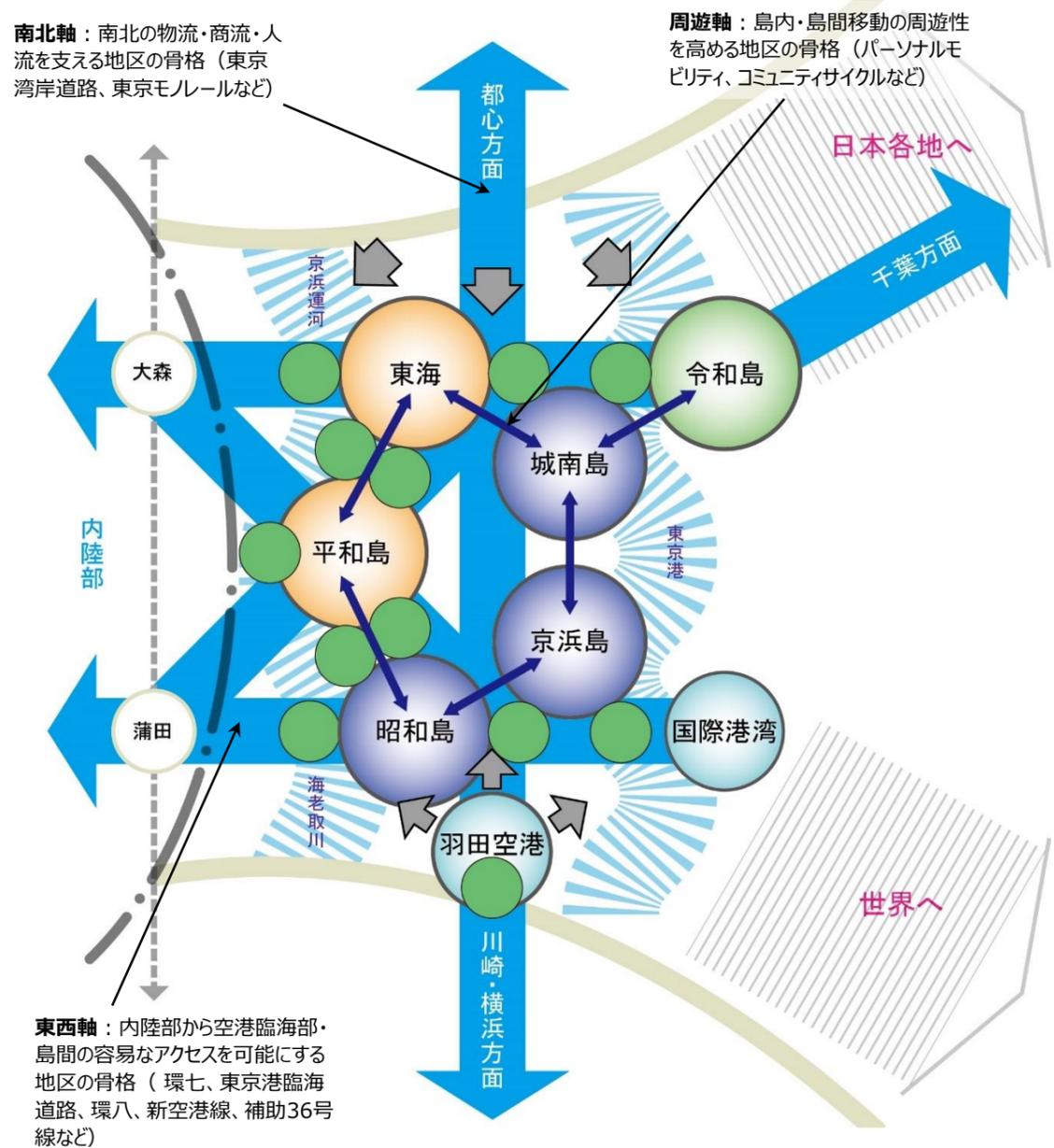


図-5 将来像の基本構造図

9 将来像の実現に向けた基本方針

空港臨海部の将来像の実現に向けて、3つの基本方針と基本方針ごとに分野別方針を設定した。

基本方針①：高度な産業の集積拠点

空港臨海部の技術者と国内外の技術者が交流し、それぞれの技術力やアイデアを協調・競争を通じて新たな価値を創出する高度産業の一大集積拠点を形成します。



■ 産業

- 製造業をはじめ、特有の高い技術力を活かす企業の成長促進。最先端技術を活かし、新たな挑戦を試みる企業の誘致・育成
- 内陸部・都心や海外との連携、大手企業やベンチャー企業などとの交流・協業・挑戦を促進し、継続性の高いものづくり・研究開発の場を目指す。
- 国内外の技術者を惹きつける多様な働き方の実現

■ 土地利用

- ものづくりを主体とした土地利用の促進
- 研究開発、試作製造、実証実験などの機能を促進する土地利用誘導

基本方針②：人の活動と自然の調和

空港臨海部の希少な公園、緑地、水辺空間を活かし、働く人や来街者に憩いとインスピレーションをもたらす、産業・観光・レジャー・自然が調和したまちを実現します。



■ 自然環境・レクリエーション

- 都心における希少な公園・緑地・水辺、道路空間などのオープンスペースを活かし、区民・働く人には憩いの場として、来街者には多様なアクティビティを体験できる賑わいのある空間を創出
- 次世代エネルギーの活用やエネルギーのスマート化による脱炭素化の推進

■ 観光

- 「食」や「産業資源」などの観光コンテンツの創出・活用
- 舟運などによる新たな観光ルートの形成と羽田空港利用者の取り込み

基本方針③：次世代のインフラ整備

陸・海・空における先端技術を活用した、次世代の交通・物流・通信インフラ及び交流のソフトインフラが整備されるとともに、災害時における復旧・復興拠点となる地域を目指します。



■ 交通

- 空港臨海部と近隣道路ネットワークの再構築・強化
- 最新技術（自動運転等）を活用した公共交通サービスレベル、配送サービスの向上

■ 防災

- 大規模災害時に備える復旧・復興拠点の形成
- エネルギー自給率の向上と大規模災害・感染症発生時のBCP強化を兼ねる柔軟性・冗長性を備えたまちの形成

■ ソフトインフラ

- 交流・協業を円滑化するビジネスコミュニティの構築
- 新技術の社会実装を加速する法整備・規制緩和

10 将来都市方針図

空港臨海部の将来像の実現に向けた3つの基本方針を、将来都市方針図として整理した。羽田空港は「世界交流の場」、平和島及び東海は「物流の場」、昭和島、京浜島及び城南島は「ものづくりの場」、令和島は「港湾・先端テクノロジー実装の場」として位置付けている。

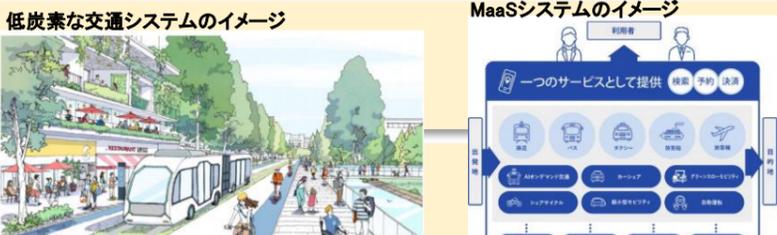


図-6 将来像都市方針図

- **緑の軸**：東京都心部近傍にありながら、貴重な自然環境に身近に触れることができる公園を自然の拠点として位置付ける。
- **賑わいの核**：働く人、訪れる人、区民にとって楽しく過ごせる魅力ある新しい賑わいの拠点として位置付ける。
- **レジャー・憩いの核**：スポーツ施設の集積や、水辺近接の公園、働く人や訪れる人が憩える場をレジャー・憩い拠点として位置付ける。
- **交通・交流拠点**：内陸部～埋立島部や島部間の移動円滑化並びに人々の交流の拠点として、
 - 主要な交通結節点や公園などの公共施設
 - 民地であってすでに将来的に交通結節点としての立地ポテンシャルのある場所を対象に、交通・交流拠点として位置付ける。
- **「緑の軸」** 核を連結する緑や散策できる道…内陸河川（内川）や呑川緑道、海辺の散策路など
- **「水の軸」** 内陸と埋立島部、埋立島部間水面を連結する水の路（舟運ルートと一致）…海老取川、京浜運河など

11 将来像の実現に向けたプロジェクト

3つの基本方針ごとに4つのプロジェクトテーマを設定し、これに対応する具体的なプロジェクトを実施していく。このプロジェクトのうち、①事業効果が大きいこと、②他のプロジェクトとの関係性が多いこと、③基本方針を跨って影響を及ぼす事業であることの3つの視点から重点プロジェクトを位置づけ、重点的に取り組んで行く。

基本方針	プロジェクトテーマ	プロジェクト	プロジェクト
基本方針①： 高度な産業の集積拠点	【1】ものづくり産業拠点整備	①技術・製品開発センター機能の導入 重プロ 、②低未利用地の産業活用	 <p>拠点施設のイメージ</p> <p>事業承継のフローのイメージ</p> <p>出典) 公益財団法人大阪産業局</p>
	【2】産業競争力強化	③スマートファクトリー化（自動化・高度化）、④技術活用・事業承継支援	 <p>「憩い」・「食」の場づくり</p> <p>環境に配慮した港湾のイメージ</p> <p>出典) 国土交通省</p>
	【3】働く場の魅力化	⑤「子育て」環境、⑥「憩い」「食」の場づくり、⑦次世代の就業環境の整備、⑧就業者同士の交流環境の整備	 <p>憩い・食の場のイメージ</p> <p>環境に配慮した港湾のイメージ</p> <p>出典) 国土交通省</p>
	【4】港湾・先端テクノロジーの実装	⑨次世代の港湾・物流機能の導入、⑩先端テクノロジーの実装 重プロ ⑪強靱な港の整備・憩いの空間の創出	
基本方針②： 人の活動と自然の調和	【5】海と緑のレジャー環境整備	⑫既存公園・緑地の魅力創出、⑬「賑わい」創出のための施設整備・機能強化 重プロ ⑭水辺と水域の賑い創出	 <p>水辺におけるイベントの例</p> <p>羽田イノベーションシティからみる夜景</p>
	【6】観光コンテンツの創出・活用	⑮工場・倉庫等の多面的活用、⑯既存観光コンテンツ活用による賑わい創出、⑰見て・触れて楽しめる周遊ルートの整備	 <p>グリーンインフラの考え方</p> <p>カーボンニュートラルの産業イメージ</p> <p>出典) 国土交通省</p> <p>出典) 経済産業省</p>
	【7】自然環境共生	⑱生物多様性に関する普及啓発、⑲希少な自然環境の保護・再生 ⑳水と緑のネットワークの形成 重プロ	
	【8】脱炭素社会の推進	㉑脱炭素化の推進、㉒次世代エネルギーインフラの整備支援、 ㉓循環型社会の実現に資する技術開発支援	
基本方針③： 次世代のインフラ整備	【9】交通ネットワークの強化	㉔「東西軸」の強化・形成 重プロ 、㉕「周遊軸」の強化・形成、 ㉖「南北軸」の強化・形成、㉗羽田空港へのアクセス強化・形成	 <p>内陸部～空港臨海部交通アクセス強化</p> <p>都市交通ターミナルのイメージ</p> <p>出典) 国土交通省</p>
	【10】拠点機能強化	㉘防災拠点機能の強化、㉙交通結節点の整備、㉚モノレール等の駅周辺整備	
	【11】新・交通システムの実現	㉛次世代モビリティの導入、通信インフラ等の整備 重プロ ㉜新・交通システムに対応する道路空間の整備	 <p>低炭素な交通システムのイメージ</p> <p>MaaSシステムのイメージ</p> <p>出典) 国土交通省</p> <p>出典) 国土交通省</p>
	【12】交通手段の多様化・周遊性向上	㉝移動を快適にするソフトインフラの整備、㉞水上交通システムの構築	