

空港臨海部グランドビジョン 2040 (素案)

令和3年(2021年)11月
大田区

空港臨海部グランドビジョン 2040 の策定にあたって

空港臨海部は、日本の製造業の基盤を支える工業集積地であるとともに、首都圏の一翼を担う物流の一大拠点となっています。また、都心部としては貴重な公園・緑地など自然資源も多く、憩いの場・賑わいの場として、さらなる魅力の向上が期待されています。

大田区では、平成 22 年(2010 年)、羽田空港の再拡張・国際化が目前と迫る中、2030 年の羽田空港とその周辺の地域における目指すべき将来像を定めた「空港臨海部グランドビジョン 2030」を策定し、空港臨海部のさらなる発展に向け、様々な事業に取り組んでまいりました。

策定から 10 年余りが経過し、この間には、羽田空港の再拡張、国際線の増便、令和島の誕生、HANEDA GLOBAL WINGS の開発、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など、空港臨海部を取り巻く状況は大きく変わりました。

また、令和 2 年に世界はもとより日本国内でも猛威を振るった新型コロナウイルス感染症は、私たちの暮らし、経済にも大きな影響を与えたところです。一方で、新型コロナウイルス感染症は、自動運転、AI、通信技術などデジタル社会の形成を加速度的に進め、私たちの日常生活の質を高めるきっかけになりました。

このような状況のもと、明確なビジョンを持ってまちづくりを推進していくために、2040 年の将来を見据えた計画の策定に向け検討を進めています。

この度、有識者の方々をはじめ、区民の皆様、企業・学生の皆様などからいただいた様々なご意見を踏まえ、「空港臨海部グランドビジョン 2040(素案)」をとりまとめました。今後、パブリックコメントや有識者会議の意見を基に、策定に向けてさらに検討を深めてまいります。

目次

1. 空港臨海部グランドビジョンとは	1
1.1 空港臨海部グランドビジョン 2040 策定の背景.....	1
1.2 ビジョン 2040 の位置付け	1
1.3 空港臨海部とは.....	2
1.4 空港臨海部の歴史	3
1.5 目標年次	3
1.6 計画策定の体制.....	4
2. 空港臨海部の現状と 2040 年の将来動向.....	5
2.1 各分野における空港臨海部の現状	5
2.1.1 産業の動向.....	5
2.1.2 土地利用の現況	10
2.1.3 地価の現況.....	13
2.1.4 交通.....	14
2.1.5 観光.....	17
2.1.6 自然環境・スポーツ	18
2.2 空港臨海部の位置付けと開発動向	20
2.3 2040 年の将来動向	22
2.3.1 都市部における 2040 年に向けた社会構造の変化(メガトレンド)	22
2.3.2 技術革新	35
2.3.3 意識革新	39
2.4 産業・都市・ライフ／ワークスタイルの変化がもたらす機会	40
2.5 新型コロナウイルス感染症の影響想定	41
2.6 空港臨海部の目指すべき方向性	43
3. 空港臨海部の将来像	44
3.1 2040 年の将来像.....	44
3.2 区民にとっての空港臨海部	46
4. 将来像の実現に向けた基本方針	47
4.1 将来像の実現に向けた3つの基本方針と分野別方針	47
基本方針①: 高度な産業の集積拠点	47
基本方針②: 人の活動と自然の調和	48
基本方針③: 次世代のインフラ整備.....	49

4.2	将来都市方針図.....	50
4.3	3つの基本方針の狙いと相乗効果.....	51
4.4	2040年みらいスケッチ.....	52
5.	プロジェクト.....	53
5.1	プロジェクトの考え方.....	53
5.2	プロジェクトの内容.....	54
	基本方針①:高度な産業の集積拠点.....	55
	基本方針②:人の活動と自然の調和.....	62
	基本方針③:次世代のインフラ整備.....	70
5.3	プロジェクトロードマップ.....	76
	基本方針①:高度な産業の集積拠点.....	76
	基本方針②:人の活動と自然の調和.....	77
	基本方針③:次世代のインフラ整備.....	78
6.	実現に向けて.....	79
6.1	ビジョン2040の実現に向けて.....	79

1. 空港臨海部グランドビジョンとは

1.1 空港臨海部グランドビジョン 2040 策定の背景

大田区では、平成 22 年 3 月に「空港臨海部グランドビジョン 2030」(以下、「ビジョン 2030」という。)を策定し、空港臨海部の発展に向けて、様々な事業に取り組んできました。

そして、ビジョン 2030 策定から 10 年余りが経過し、この間には、羽田空港の再拡張・24 時間化、国際線の増便、HANEDA GLOBAL WINGS¹の開発、中央防波堤埋立地帰属問題の解決(令和島の誕生)、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催など、空港臨海部を取り巻く状況が大きく変容しています。

また、令和 2 年(2020 年)2月頃より日本国内でも新型コロナウイルス感染症(COVID-19)が猛威を振るい、3密(密閉・密集・密接)の回避、テレワーク、時差出勤などの新しい生活様式に向けた模索が続いています。

こうした背景から、大田区ではビジョン 2030 を改定し、新たな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。)を策定しました。

1.2 ビジョン 2040 の位置付け

ビジョン 2040 は、「大田区都市計画マスタープラン」や「おおた都市づくりビジョン」に基づき、大田区空港臨海部が 2040 年に向けて目指すべき地域の姿を示すものです。

ビジョン 2040 の策定にあたっては、前述の大田区の上位計画に加えて、東京都の計画や大田区に関連する個別の計画、大田区の産業動向を踏まえ計画しています。

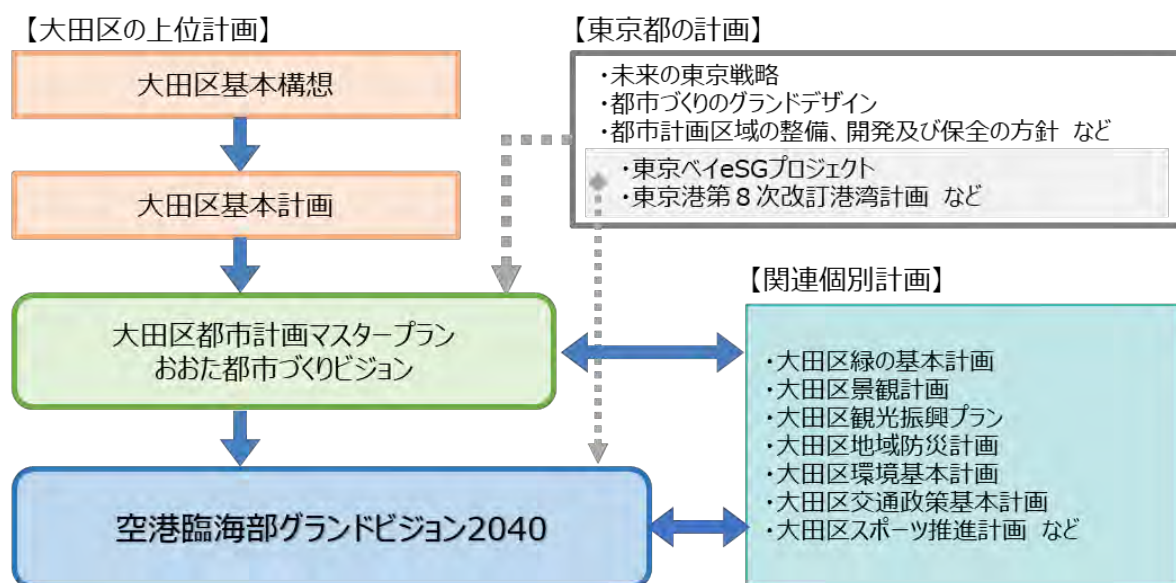


図 1-1 空港臨海部グランドビジョン 2040 の位置付け

¹ 羽田空港跡地のこと。第1ゾーンには「羽田イノベーションシティ」、第2ゾーンには「羽田エアポートガーデン」及び「ソラムナード羽田緑地」が整備されている。

1.3 空港臨海部とは

東京都心から川崎・横浜に至る地域の中に位置する空港臨海部は、日本の製造業の基盤を支える工業集積地であるとともに、広域的な交通や物流の要衝であり、首都圏の発展の一翼を担っています。

また、都心部としては貴重な公園・緑地などの緑資源、海・河川などの水資源があり、憩いの場・賑わいの場としても更なる充実が期待されています。

さらに、羽田空港の機能強化による更なる国際化の進展、令和島周辺には新たな開発可能性のある土地が存在するなど、空港臨海部は更なる発展が期待される地域となっています。

ビジョン 2040 では、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)を対象範囲とします。



図 1-2 ビジョン 2040 の対象範囲(空港臨海部)

1.4 空港臨海部の歴史

空港臨海部の埋立島部においては、令和に入り中央防波堤埋立地の一部が大田区に編入され令和島が誕生しました。

また、羽田空港においては、羽田空港沖合展開事業と再拡張事業で発生した跡地を「HANEDA GLOBAL WINGS」と称し、「未来に向けて羽ばたくまちづくり」を推進するエリアとするなど、空港臨海部のまちづくりが新たな変化を迎えようとしています。

表 1-1 空港臨海部の変遷

	大正～昭和初期	戦後(昭和20年以降)～昭和60年代	平成元年～	令和元年～	
内陸部	<ul style="list-style-type: none"> ・農漁村 ・耕地整理 (用水路、堀) 	<ul style="list-style-type: none"> ・田園から市街地へ ・工場、住宅の立地 	<ul style="list-style-type: none"> ・大田区誕生 (S22) ・工場街としての活気 	<ul style="list-style-type: none"> ・大田区産業プラザ (H8) ・大田区区役所新庁舎 (H10) ・大森海苔のふるさと館 (H20) 	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田旭町産業施設 (R1)
埋立島部	<ul style="list-style-type: none"> ・海水浴場 ・のり養殖場 	<ul style="list-style-type: none"> ・平和島、昭和島竣工 (S42) ・東海竣工 (S47) ・京浜島竣工 (S49) ・城南島竣工 (S52) 	<ul style="list-style-type: none"> ・工場の廃業、転業、移転の拡大 ・物流等の立地 	<ul style="list-style-type: none"> ・東海に大田市場 (H元年) ・平和島にBIG FUN (H15) 	<ul style="list-style-type: none"> ・令和島の誕生 (中央防波堤埋立地の一部) (R2年6月)
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> ・六郷川河口の砂浜 (三本線飛行場) ・日本飛行学校創立 (T5) 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京羽田飛行場 (S6) (面積53ha、300m滑走路1本) ・拡張工事 (東京飛行場へ改名) (S15) 	<ul style="list-style-type: none"> ・接収 (ハナダエアベース) ・約3千人が強制退去 ・全面返還 (S33) 	<ul style="list-style-type: none"> ・3本の滑走路完成 (S39) ・成田へ国際線が移転 (S53) ・新A滑走路完成 (S63) 	<ul style="list-style-type: none"> ・新C滑走路完成 (H9) ・新B滑走路完成 (H12) ・羽田空港の国際化 (H22年10月) ・新D滑走路完成 (H22)



大森海岸海水浴場 (昭和初期)



東京飛行場周辺 (昭和10年頃)



昭和島・京浜島 (昭和48年)



羽田新A滑走路完成 (昭和63年)



中央防波堤埋立地全景

1.5 目標年次

ビジョン 2040 は、平成 22 年に策定したビジョン 2030 に示されたプロジェクトの進捗や成果を踏まえ、社会情勢が大きく変わると想定される概ね 20 年後である 2040 年(令和 22 年)を目標年次として定めます。

1.6 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まいりました。

表 1-2 「空港臨海部グランドビジョン専門部会」委員名簿(敬称略)

	委員氏名	選出区分	所属
1	小林 清	学識経験者	明治大学 公共政策大学院 教授
2	中西 正彦	学識経験者	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	学識経験者	東京大学大学院 工学系研究科 教授
4	山本 聡	学識経験者	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~)	区職員	産業経済部長
6	齋藤 浩一(~R3.6.30) 西山 正人(R3.7.1~)	区職員	まちづくり推進部長

表 1-3 「空港臨海部グランドビジョン専門部会」開催実績

部会名	日時	議題
第 1 回	令和元年(2019 年) 8 月 2 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部グランドビジョン 2030 の改定方針について ● 空港臨海部の将来像について
—	10 月 24 日(木) 10 月 29 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の現地視察
第 2 回	11 月 5 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の将来像及び基本方針について
第 3 回	令和2年(2020 年) 1 月 31 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の将来像及び基本方針について
第 4 回	11 月 6 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 新型コロナウイルス感染症による空港臨海部への影響について ● 空港臨海部の将来像及び基本方針の改定について
第 5 回	令和3年(2021 年) 2 月 5 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港臨海部の将来像及び基本方針の改定について ● プロジェクト等について
第 6 回	6 月 29 日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ● プロジェクト及びロードマップについて
第 7 回	8 月 27 日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ● (仮称)空港臨海部グランドビジョン 2040(素案)について
第 8 回	令和4年(2022 年) 1 月開催予定	<ul style="list-style-type: none"> ● 未定

2. 空港臨海部の現状と 2040 年の将来動向

2.1 各分野における空港臨海部の現状

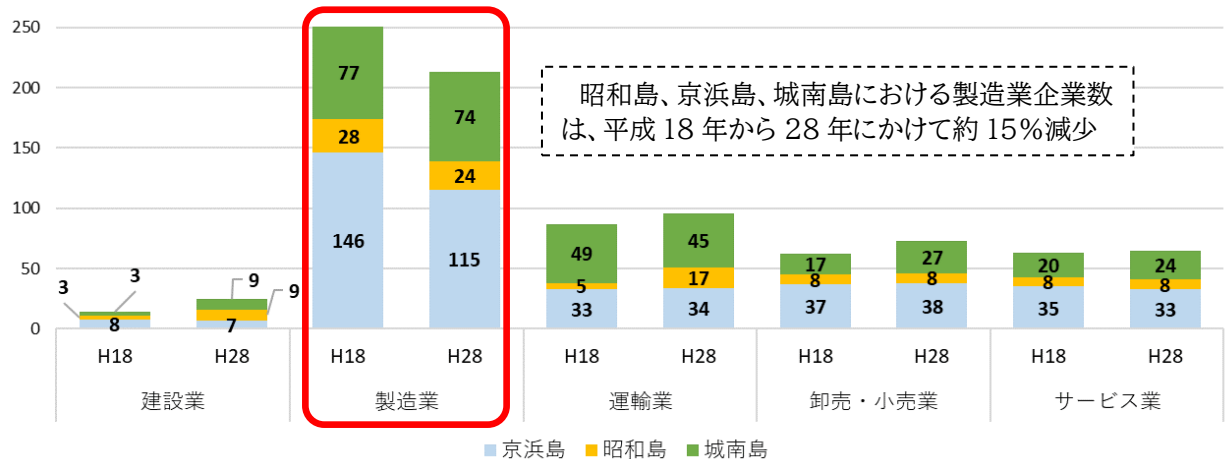
空港臨海部はこれまで、製造業を主とした土地利用が中心でした。近年では、その立地の良さから、物流、環境系の企業の進出も進んでいます。以下では、この実態を「産業」、「土地利用」、「地価」の3つの観点から把握します。

一方、インバウンド²増加に伴う羽田空港の重要性の高まりや空港臨海部のスポーツ施設・レジャー施設などの整備も進んでおり、今や働く場だけでなく、観光、憩い・遊ぶ場としての性格も有するようになりました。そこで、空港臨海部の新たな「使われ方」の現状を把握するため、上記3つの観点に、「交通」、「観光」、「自然環境・スポーツ」の3つの観点を加え整理をしました。

2.1.1 産業の動向

空港臨海部の産業、とりわけものづくり企業数は、ここ 10 年で減少傾向にあります。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 3島(昭和島、京浜島、城南島)における製造業企業数は、平成 18 年から 28 年にかけて約 15%減少(251 社→213 社)している。(図2-1)
- ・ ほぼ全ての企業が従業員数 300 人未満の中小企業であり、従業員数 10 人未満の企業も 3 割程度を占める。(図2-2)
- ・ 下請型で少量多品種生産及び量産を主力としつつ、企画、開発、設計も担っている。受注先・外注先とも大田区内が多く、受注先は関東一円に、外注先は1都3県にまで広がっている。(図2-3、図2-4)
- ・ 当初製造業として使われていた土地の廃業・移転が進み、非製造業の新規立地により業種の混在が進む。(図2-5)



※従業員 4 人以上の事業者を対象。

図 2-1 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

² 外国人が訪れてくる旅行

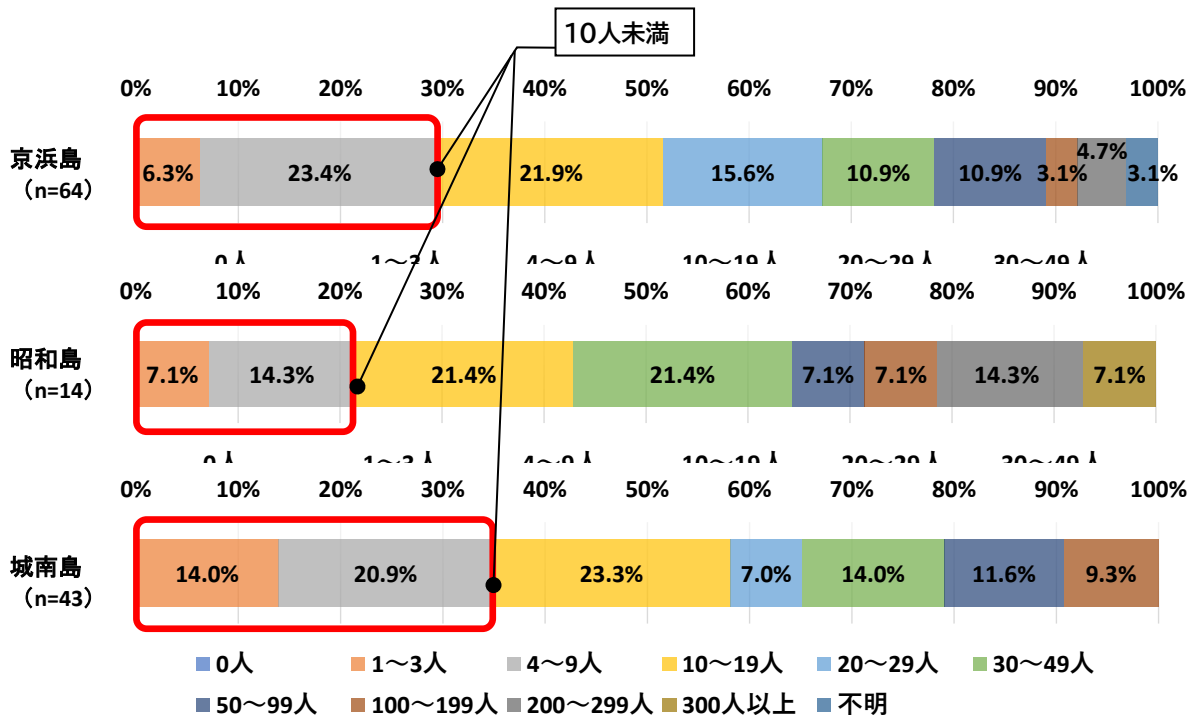


図 2-2 従業員規模別事業所数

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

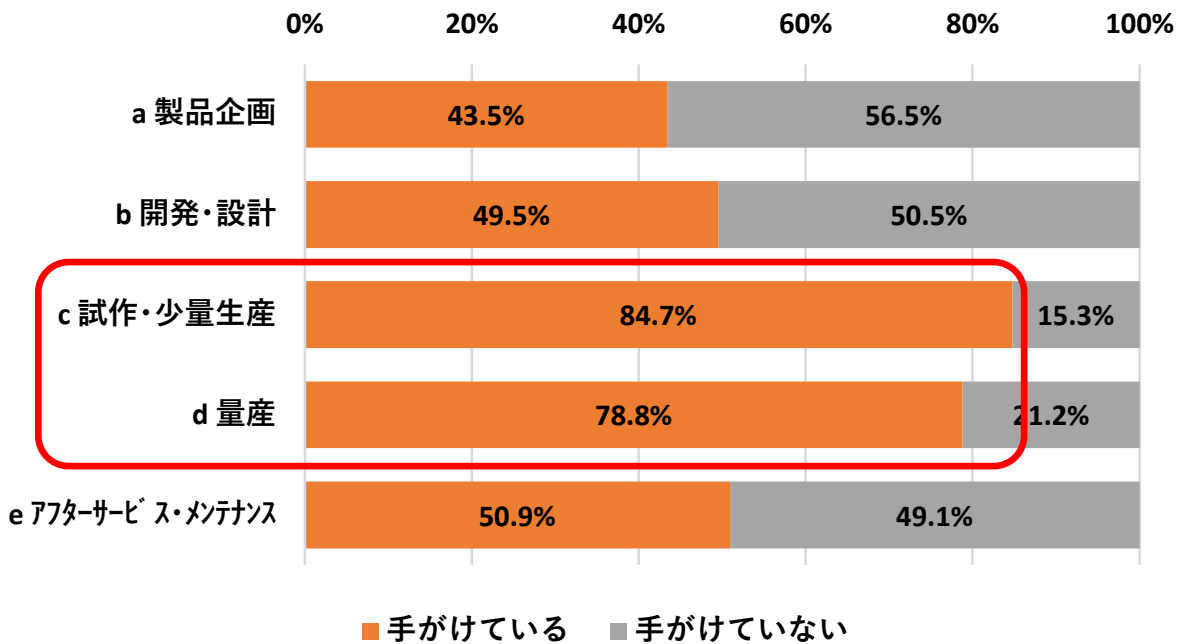


図 2-3 事業所が手がける機能 業務の有無(3島(昭和島、京浜島、城南島))

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

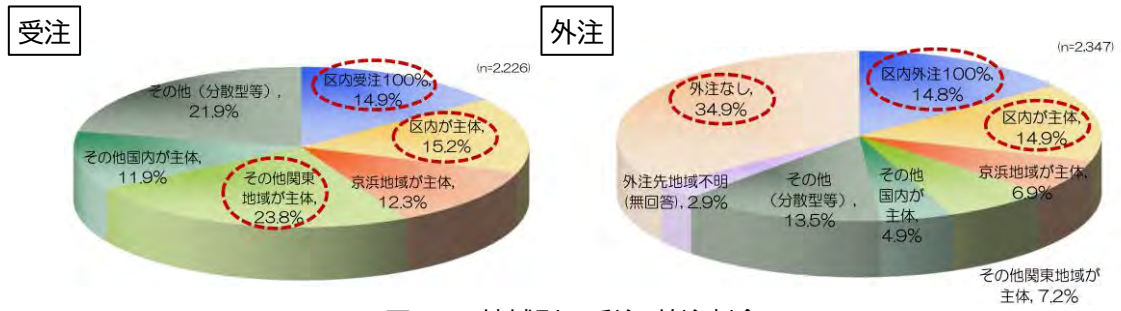


図 2-4 地域別の受注・外注割合
出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)



京浜島(1993年)



京浜島(2013年)



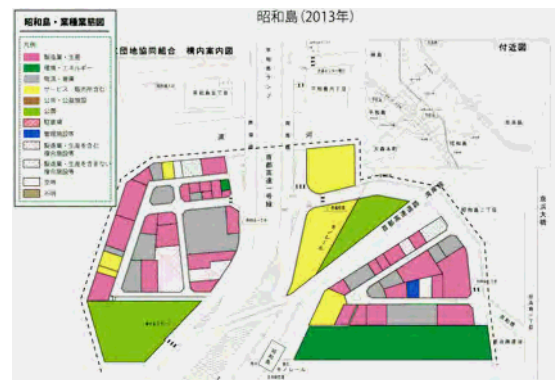
城南島(1993年)



城南島(2013年)



昭和島(1993年)



昭和島(2013年)

図 2-5 業種業態の変化(3島(昭和島、京浜島、城南島))
出典) 1993年、2013年の住宅地図 BLUE MAP II (ZENRIN 社発行)を参照し、敷地ごと判別。

また、ものづくり産業の経営課題として、外部要因の影響が大きいことと、企業の設備更新が挙げられています。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 「人材の確保」、「原材料価格の高騰」、「価格競争の激化」、「国内需要の低迷」、「外注環境の悪化」などが課題として挙げられている。(図2-6)
- ・ 新規顧客・新規事業分野として、既存の技術・ノウハウを生かしながら、「製造装置・生産用産業機械」「電気・電子・情報通信機械」、「自動車」、「医療・介護」、「環境・エネルギー」、「IT」という新分野に進出したいという意見が多い。また、海外への進出には消極的な企業が多い。(図2-7、図2-8)

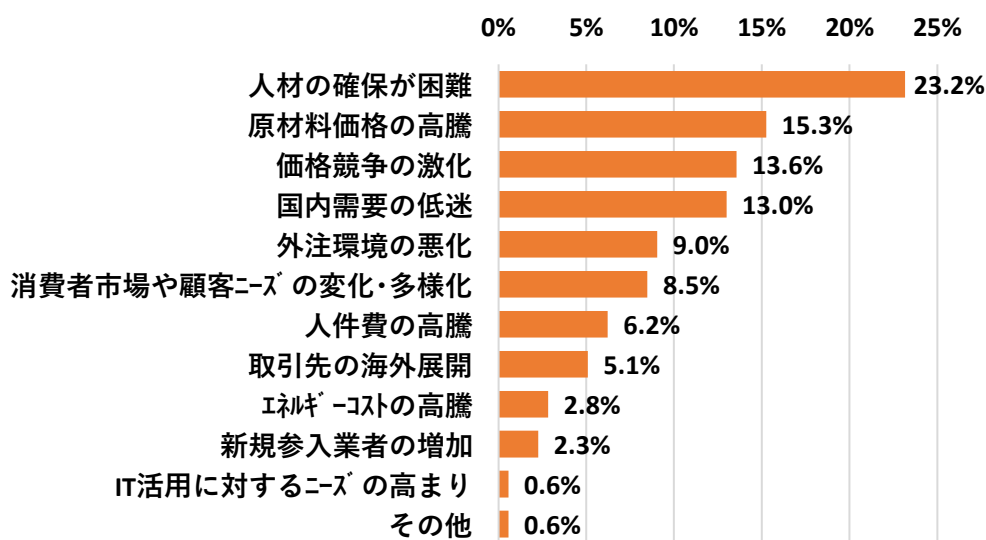


図 2-6 市場・競争環境の変化の内容(3島(昭和島、京浜島、城南島))

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

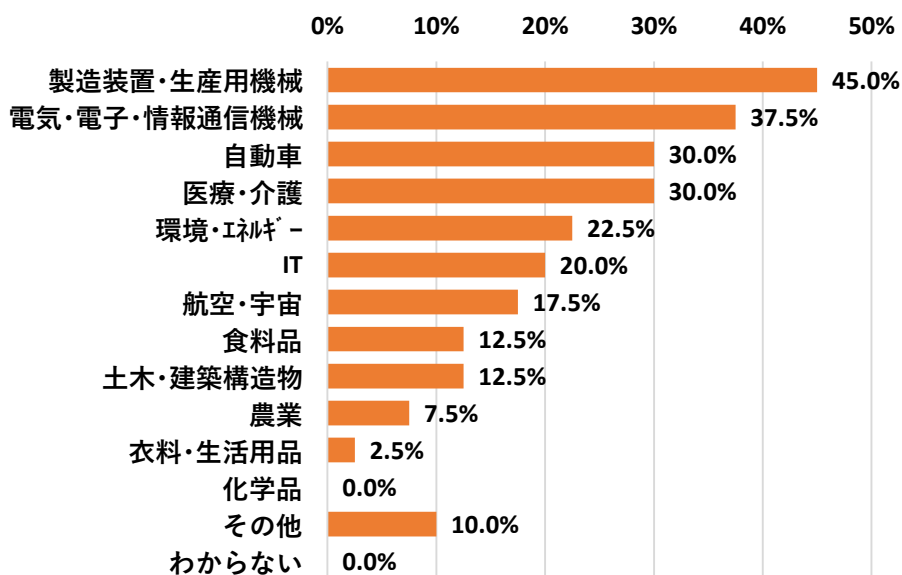


図 2-7 新規顧客・新事業分野の開拓にあたって関心のある分野(3島(昭和島、京浜島、城南島))

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

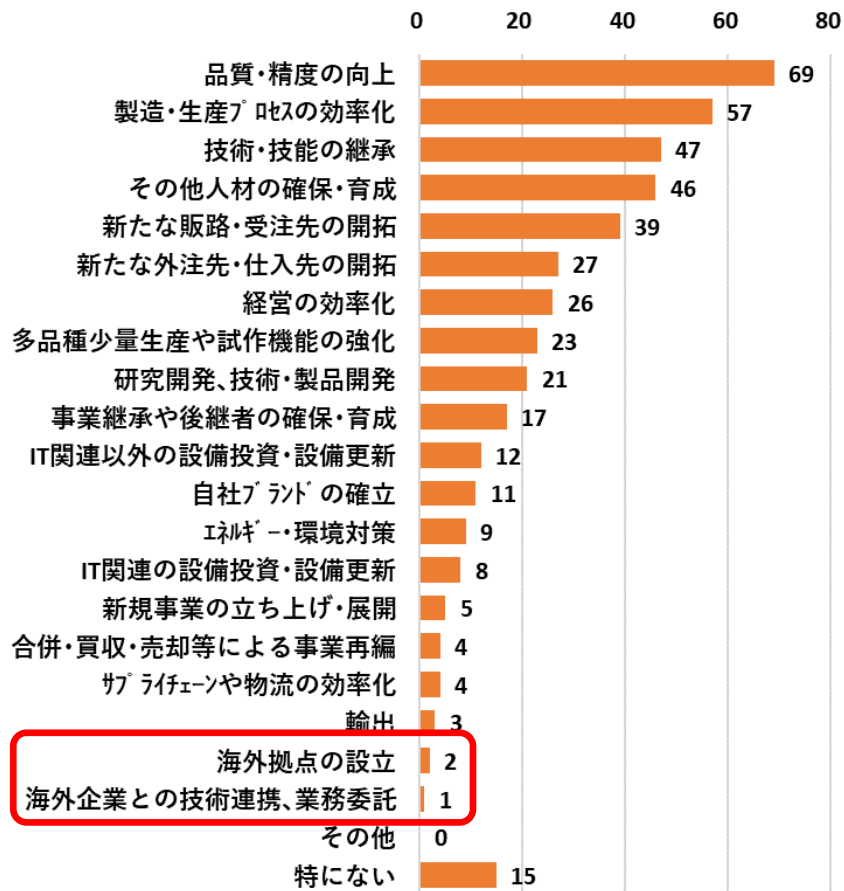


図 2-8 現在特に力を入れて取組んでいること(3島(昭和島、京浜島、城南島))
 出典)「大田区ものづくり産業等実態調査」(令和元年度)より作成

2.1.2 土地利用の現況

空港臨海部の用途地域は、主に工業専用地域、準工業地域となっていますが、土地利用としては、製造業から物流施設などへの転換が進んでいます。主な特徴としては、以下のとおりとなります。(※21 ページ、図 2-21「空港臨海部の主な開発動向」参照)

- ・ 空港臨海部の製造業事業所の廃業・移転後に、物流業や廃棄物中間処理業の企業が新規に立地し、用途の混在が緩やかに進んでいる。また、直近では大規模な物流施設の立地も多い。(図 2-9、図 2-10、図 2-11、図 2-12)
- ・ 内陸部では工場アパートなどの産業支援施設が点在し、HANEDA GLOBAL WINGS では、公民連携により開業した羽田イノベーションシティの中に創業支援施設として、HANEDA×Pio(ハネダピオ)、羽田旭町の三井不動産インダストリアルパーク羽田内に産業施設として、Techno Square Haneda(テクノスクエアハネダ)が展開されている。
- ・ 区内ものづくり企業の取組みとして、自工業の一部を工場アパートとして別企業に転用し、自社との事業連携が可能な製造事業者を誘致する取組みも存在。(事例:株桂川精螺製作所)
- ・ 東海、平和島、京浜島、城南島には、未利用地が一部に残っており、大規模な公有地も存在する。(図2-9、図 2-11)

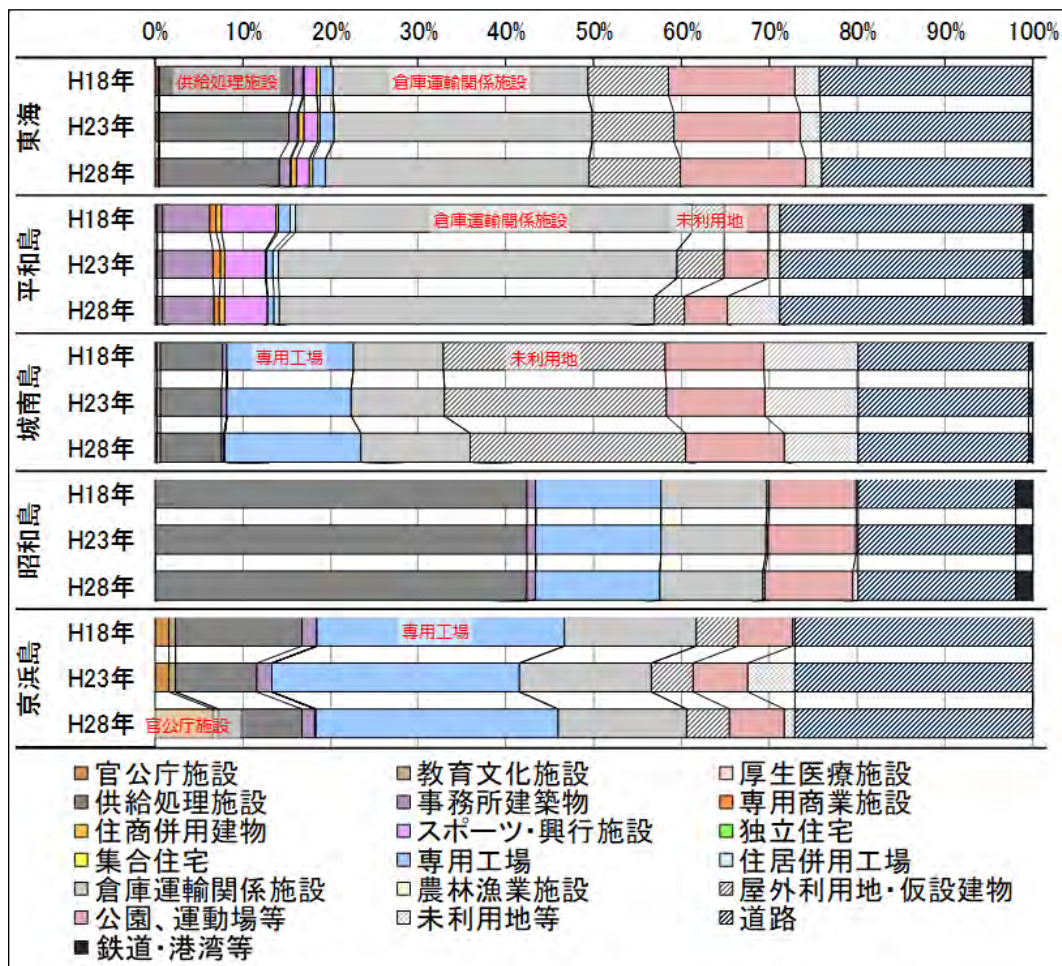


図 2-9 埋立島部の土地利用変化

出典)東京都「土地利用現況調査」

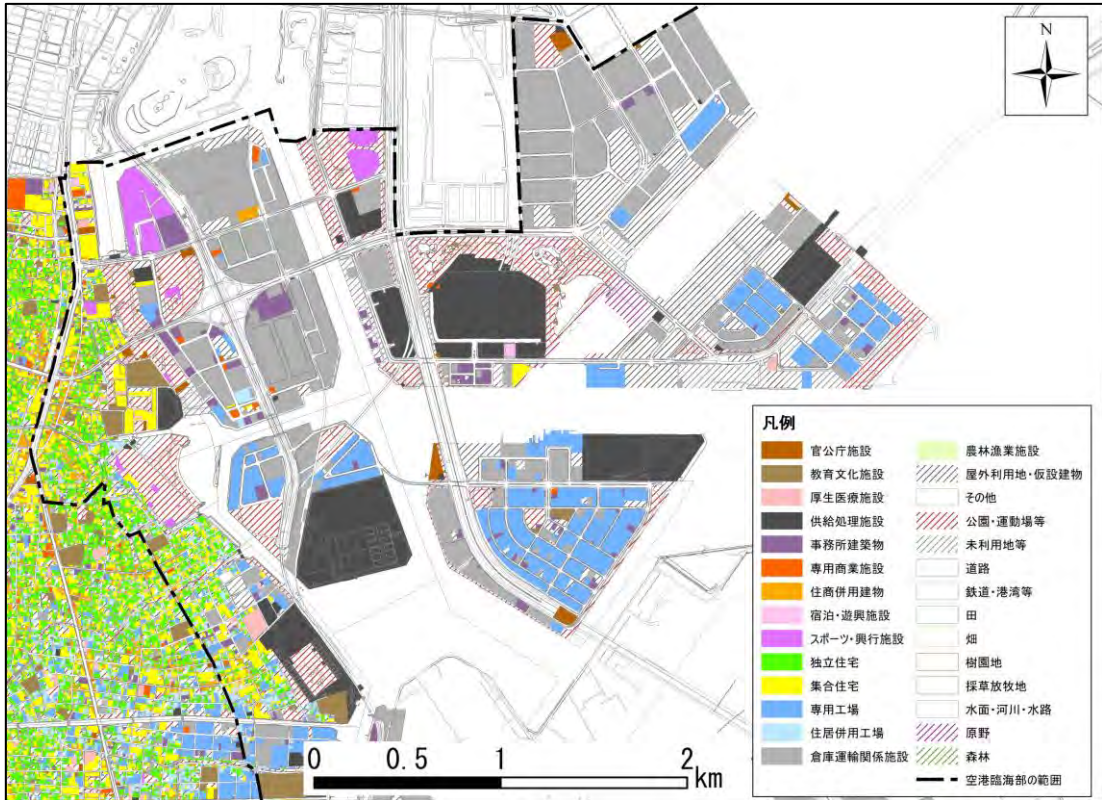


図 2-10 土地利用現況(平成 18 年)

出典)平成 18 年度都市計画基礎調査より作成

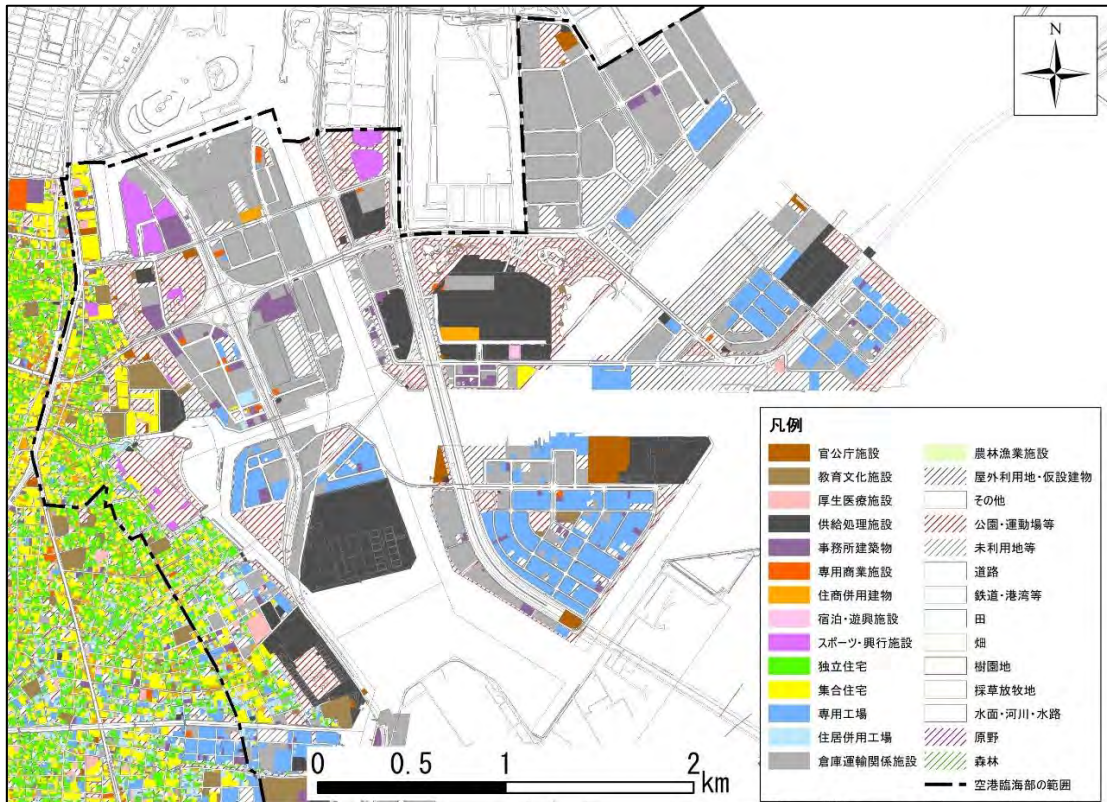
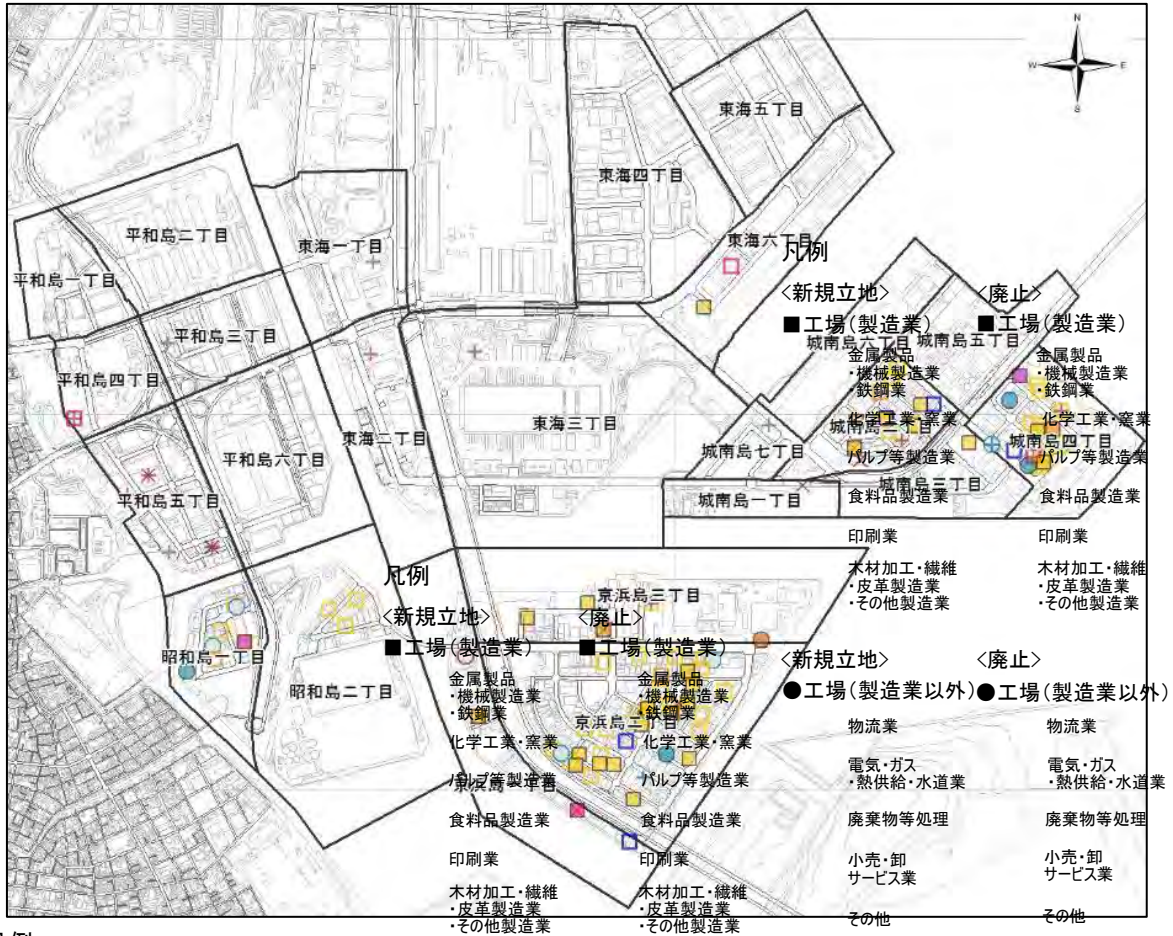


図 2-11 土地利用現況(平成 28 年)

出典)平成 28 年度都市計画基礎調査より作成



凡例

＜新規立地＞	＜廃止＞	＜新規立地＞	＜廃止＞	＜新規立地＞	＜廃止＞
■工場（製造業）	■工場（製造業）	●工場（製造業以外）	●工場（製造業以外）	＋指定作業場	＋指定作業場
<ul style="list-style-type: none"> 金属製品・機械製造業・鉄鋼業 化学工業・窯業 パルプ等製造業 食料品製造業 印刷業 木材加工・繊維・皮革製造業・その他製造業 	<ul style="list-style-type: none"> 金属製品・機械製造業・鉄鋼業 化学工業・窯業 パルプ等製造業 食料品製造業 印刷業 木材加工・繊維・皮革製造業・その他製造業 	<ul style="list-style-type: none"> 物流業 電気・ガス・熱供給・水道業 廃棄物等処理 小売・卸サービス業 その他 	<ul style="list-style-type: none"> 物流業 電気・ガス・熱供給・水道業 廃棄物等処理 小売・卸サービス業 その他 	<ul style="list-style-type: none"> 金属製品・機械製造業・鉄鋼業 電気・ガス・熱供給・水道業 物流業 廃棄物等処理 小売・卸サービス業 その他 	<ul style="list-style-type: none"> 金属製品・機械製造業・鉄鋼業 電気・ガス・熱供給・水道業 物流業 廃棄物等処理 小売・卸サービス業 その他

図2-19 新規・廃止した工場・指定作業場分布図（平成19年4月～平成24年7月）

出所)東京都民の健康と安全を確保する環境に関する条例(環境確保条例)の届出データ

電気・ガス・熱供給・水道業	電気・ガス・熱供給・水道業	E	D
廃棄物等処理	廃棄物等処理	E	D
小売・卸サービス業	小売・卸サービス業	E	D
その他	その他	E	D

＜新規立地＞	＜廃止＞
＋指定作業場	＋指定作業場
E 金属製品・機械製造業・鉄鋼業	D 金属製品・機械製造業・鉄鋼業
E 電気・ガス・熱供給・水道業	D 電気・ガス・熱供給・水道業
E 物流業	D 物流業
E 廃棄物等処理	D 廃棄物等処理
E 小売・卸サービス業	D 小売・卸サービス業
E その他	D その他

2.1.3 地価の現況

空港臨海部は、羽田空港や高速道路、東京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くなっています。土地利用の現況と合わせてみると、地価負担力の低い製造業の新規立地が停滞しているなか、地価負担力の高い物流企業の進出が進んでいます。主な特徴は以下のとおりとなります。

- ・ 物流機能が集積する平和島・東海は、他エリアよりも地価が高い。
- ・ 京浜島・東海の地価単価の伸びは、他エリアに比べて大きい(10年で約1.3倍)。
- ・ 内陸部と比較すると概ね同程度の地価水準である。
- ・ 埋立島の地価単価は、川崎側の2倍程度である。

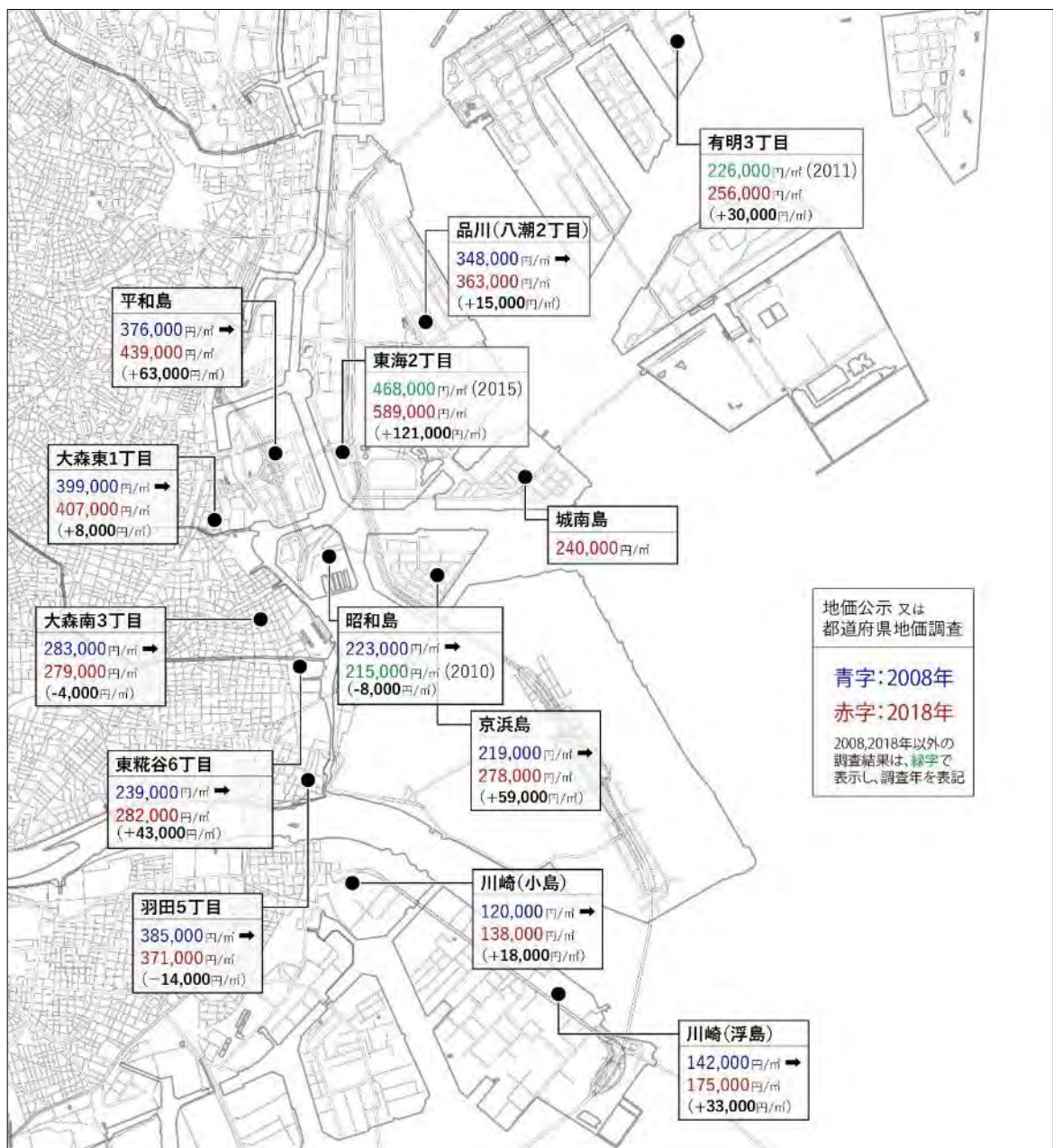


図 2-13 地価の推移(2008年と2018年の2時点比較)

出典)公示地価(国、都道府県)

2.1.4 交通

空港臨海部の交通量の現況については、地価の現況からもわかるように、羽田空港や東京港などへのアクセスの良さが影響し、内陸部と島部を結ぶ「東西交通」の交通量(混雑度)は、今後ますます増加する可能性があります。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ ここ 10 年で三環状道路、主要な国道、臨港道路の整備が進んだ。
- ・ 運輸、建設、卸売・小売業が増加傾向にある。(図 2-1)
- ・ 主要幹線道路における交通量は減少傾向にあるものの、依然として大型車の交通量(大型車混入率)は多い。(図 2-14)
- ・ 南北方面を連絡する主要幹線道路の交通量は減少傾向にあるものの、東西方向を連絡する主要幹線道路においては、依然として交通量が多い。(図 2-14)

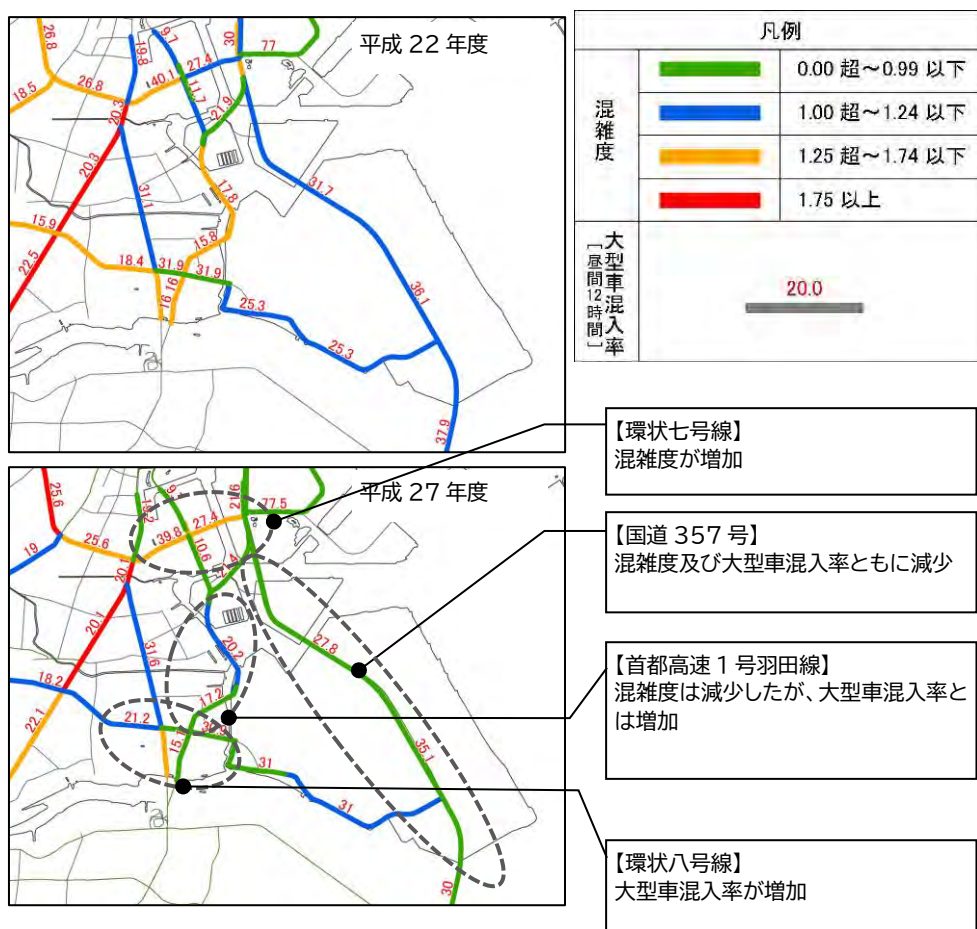


図 2-14 混雑度及び大型車混入率

出典)「平成22年度 全国道路・街路交通情勢調査」及び「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」(国土交通省)より作成

公共交通については、島部アクセスはバスが主流となっています。平日通勤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、また休日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す。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 現状の公共交通(タクシーを除く)では、東海には路線バス、昭和島には路線バスとモノレール、城南島には路線バスと企業バス、京浜島には路線バスのみが走行している。(図 2-15、図 2-16)
- ・ 令和島には、臨海副都心から路線バス及び徒歩で来ることが可能。令和島内にはバス停がない。
- ・ 路線バス運行本数については、平日日中及び休日で少ない。(図 2-15、図 2-16)
- ・ バス便の増減(2017年と2018年の比較)では、朝6~7時台と夕17時~20時台が増便しており、通勤・帰宅時間帯の輸送力不足への対応がうかがえる。一方で、平和島付近において渋滞などによる旅行速度の低下がみられる。(表 2-1、図 2-15、図 2-16)

■平日

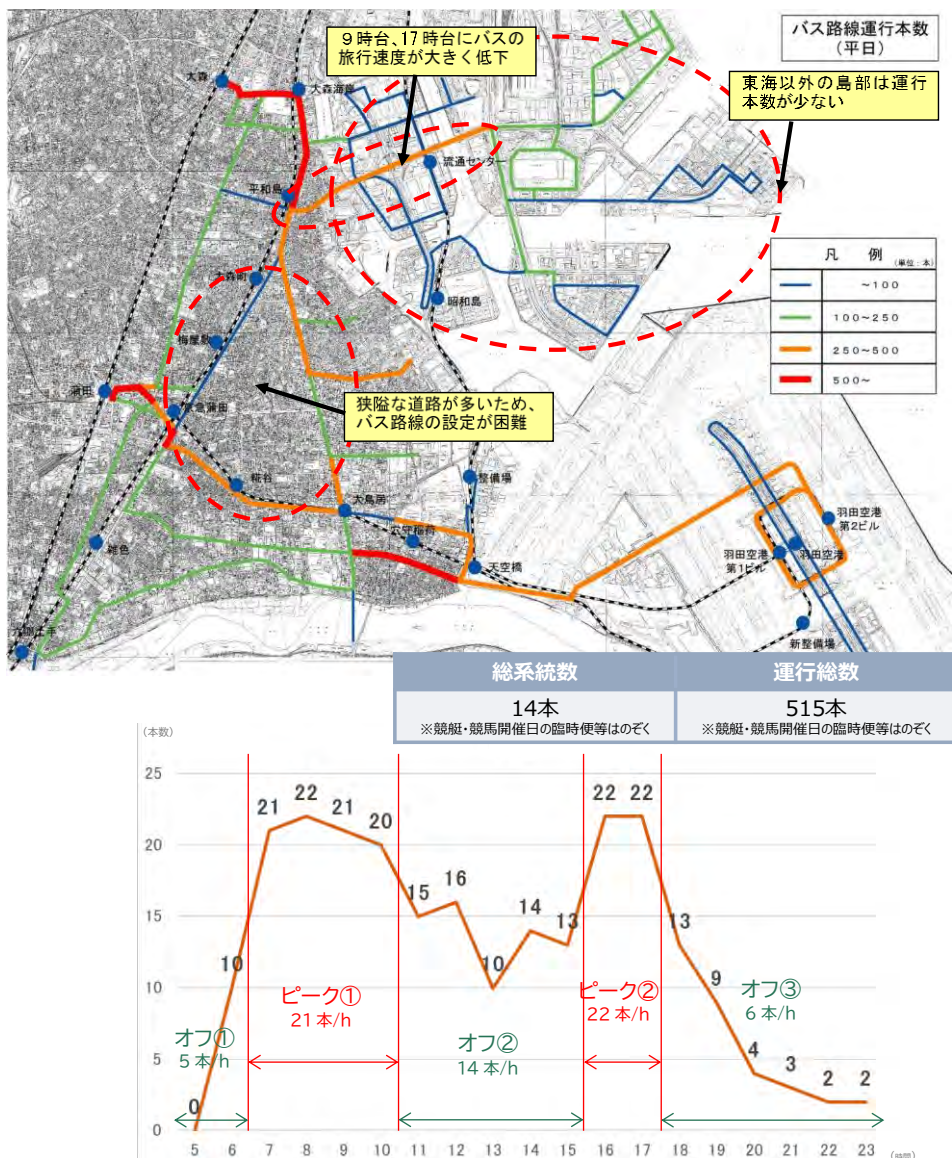


図 2-15 主要バスのサービスレベル(平日)

出典)大田区資料、京急バスホームページ

■休日

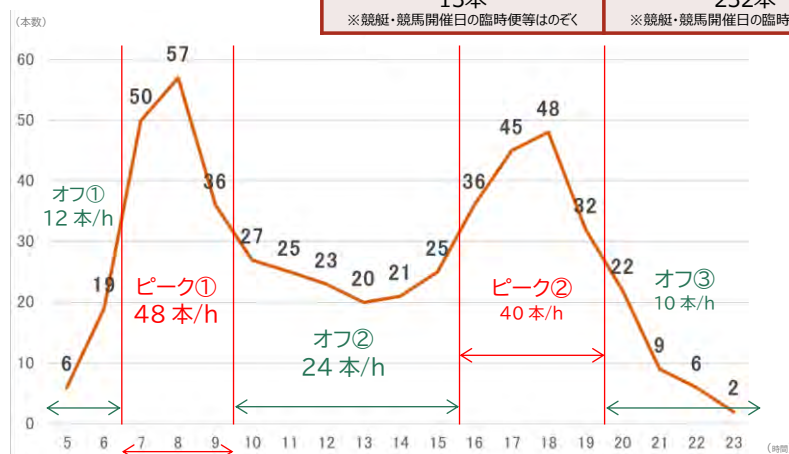
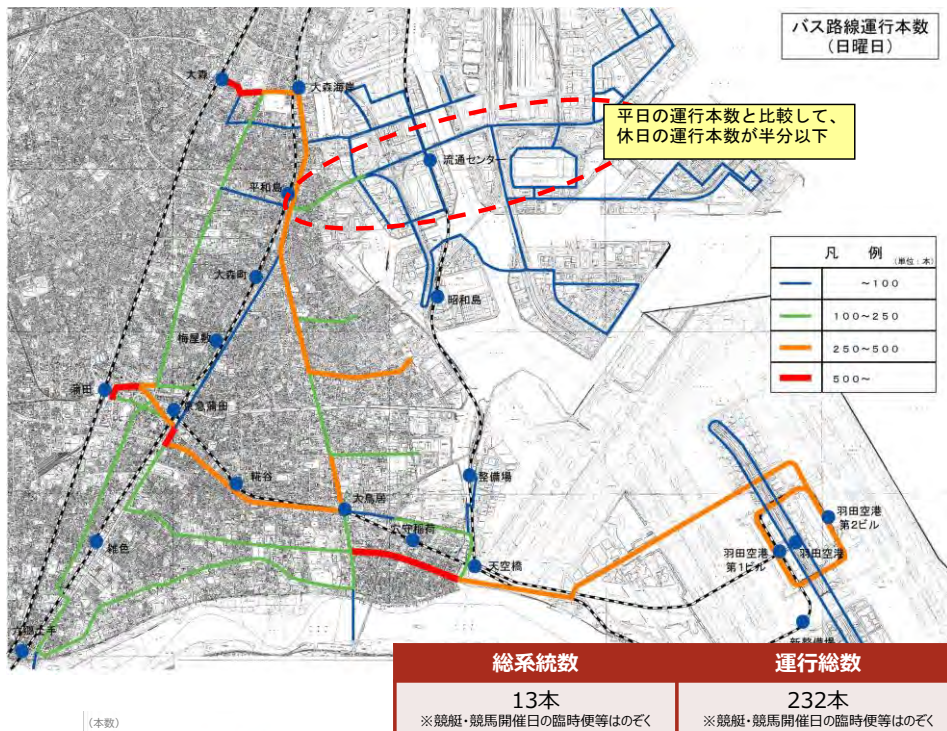


図 2-16 主要バスのサービスレベル(休日)

出典)大田区資料、京急バスホームページ

表 2-1 バス便の増減(2017年と2018年の比較)

系統	増減便数	増便後便数
森 45 大森駅発便 大森駅—レジャーランド平和島—流通センター前—京浜島・昭和島循環	大森駅発 6時台 1便 増 7時台 1便 増	17便/日
森 24 46 京浜島一番地発便 大森駅—平和島駅—流通センター前—京浜島循環	京浜島一番地経由 16時台 2便 減 17時台 2便 増 20時台 1便 増	18便/日
森 24 46 大森駅発便 大森駅—レジャーランド平和島—流通センター前—京浜島循環	大森駅発 16時台 2便 減 17時台 1便 減 18時台 1便 増 20時台 1便 増	25便/日

出典)「路線バス時刻表(2018.4.時点)」(京浜急行バスホームページ)より作成

2.1.5 観光

空港臨海部は、観光資源の認知度は決して高いとは言えない状況ですが、公園やスポーツ施設、工場・企業見学が行える施設、大田市場など魅力ある観光資源が点在しています。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- 外国人を含む宿泊者などが大田区内を宿泊地として選ぶ理由を見ると、良好な公共交通環境であることが強みであることがわかる一方、周辺に魅力的な観光資源があると認識している人は少ない。(図2-17)
- 宿泊者の訪問先を見ても、空港臨海部周辺に、公園やスポーツ施設を中心とした観光資源が点在しているものの、これらは含まれていない。(表2-2)
- 羽田クロノゲート、ANA Blue Base では、体験観光が可能であり、外国人観光客を含めSNSにより広く情報発信されている。(図2-18)

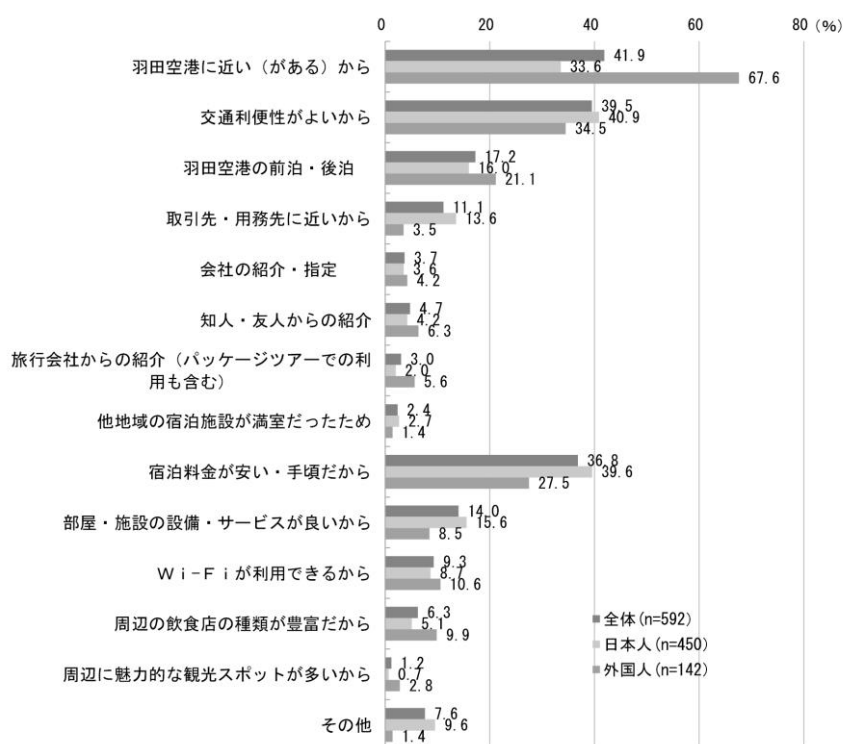


図 2-17 大田区が宿泊地として選ばれる理由

出典)第1回(仮称)新大田区観光振興プラン策定委員会 資料4(付随資料)「大田区観光を取り巻く現状について～観光統計・マーケティング調査結果～」

表 2-2 宿泊者が大田区内で訪れた場所

	回答数		回答数
蒲田	122	大田区総合体育館	8
羽田空港、羽田	71	池上	7
銭湯・温泉	16	穴守稲荷	5
池上本門寺	15	ドンキホーテ	5
大森	9	羽田神社	5

出典)第1回(仮称)新大田区観光振興プラン策定委員会 資料4(付随資料)「大田区観光を取り巻く現状について～観光統計・マーケティング調査結果～」



<https://twitter.com/mayku/status/865002034931552256>



<https://twitter.com/mayku/status/878960795656355840>



図 2-18 訪日外国人による SNS を使った発言

出典) 第 1 回(仮称)新大田区観光振興プラン策定委員会 資料 4(付随資料)「大田区観光を取り巻く現状について～観光統計・マーケティング調査結果～」

2.1.6 自然環境・スポーツ

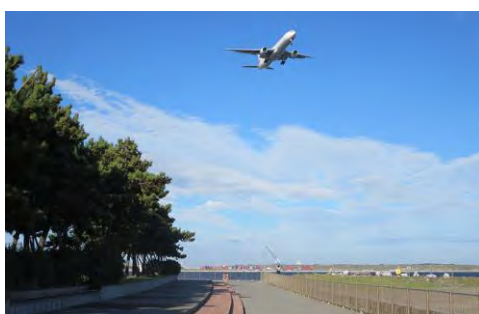
空港臨海部では、内陸部では確保できない大規模な公園・緑地、スポーツ施設が多く整備されています。主な特徴としては、以下のとおりとなります。

- ・ 大田区全体の公園・緑地面積のうち約 4 割は空港臨海部の公園・緑地が占めている。(表 2-3)
- ・ スポーツ健康都市を実現するエリアとして「新スポーツ健康ゾーン」にも位置付けられており、昭和島二丁目公園、森ヶ崎公園など新たにスポーツ関連施設が整備されている。(図 2-19)

表 2-3 空港臨海部における緑地・公園面積

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%
内陸部の公園・緑地	約 174.53ha	57.21%
合計	約 305.06ha	100%

出典)大田区資料より作成



城南島海浜公園

出典)東京都「だれでも東京」ホームページ
<https://www.daredemo-tokyo.metro.tokyo.lg.jp/facility/park/60116/>,
 2021年9月30日閲覧



ソラムナード羽田緑地

出典)大田区



大森ふるさとの浜辺公園
大森東水辺スポーツ広場(ビーチバレー場)



昭和島二丁目公園(フットサル場 少年サッカー場)



森ヶ崎公園(サッカー場)



大井ふ頭中央海浜公園(大田スタジアム)

図 2-19 近年整備・リニューアルしたスポーツ関連施設

出典)大田区作成資料