

## 2.2 空港臨海部の位置付けと開発動向

空港臨海部は、エリアごとに様々な特性の産業が集積する東京都心部の南端に位置しており、環状線を軸とした広域ネットワークにおいては、陸・海・空の交通結節点に位置付けられています。

また、令和島を含む東京ベイエリアで進む次世代まちづくりとのつながりも展望され、産業面で高いポテンシャルを持つエリアと言えます。

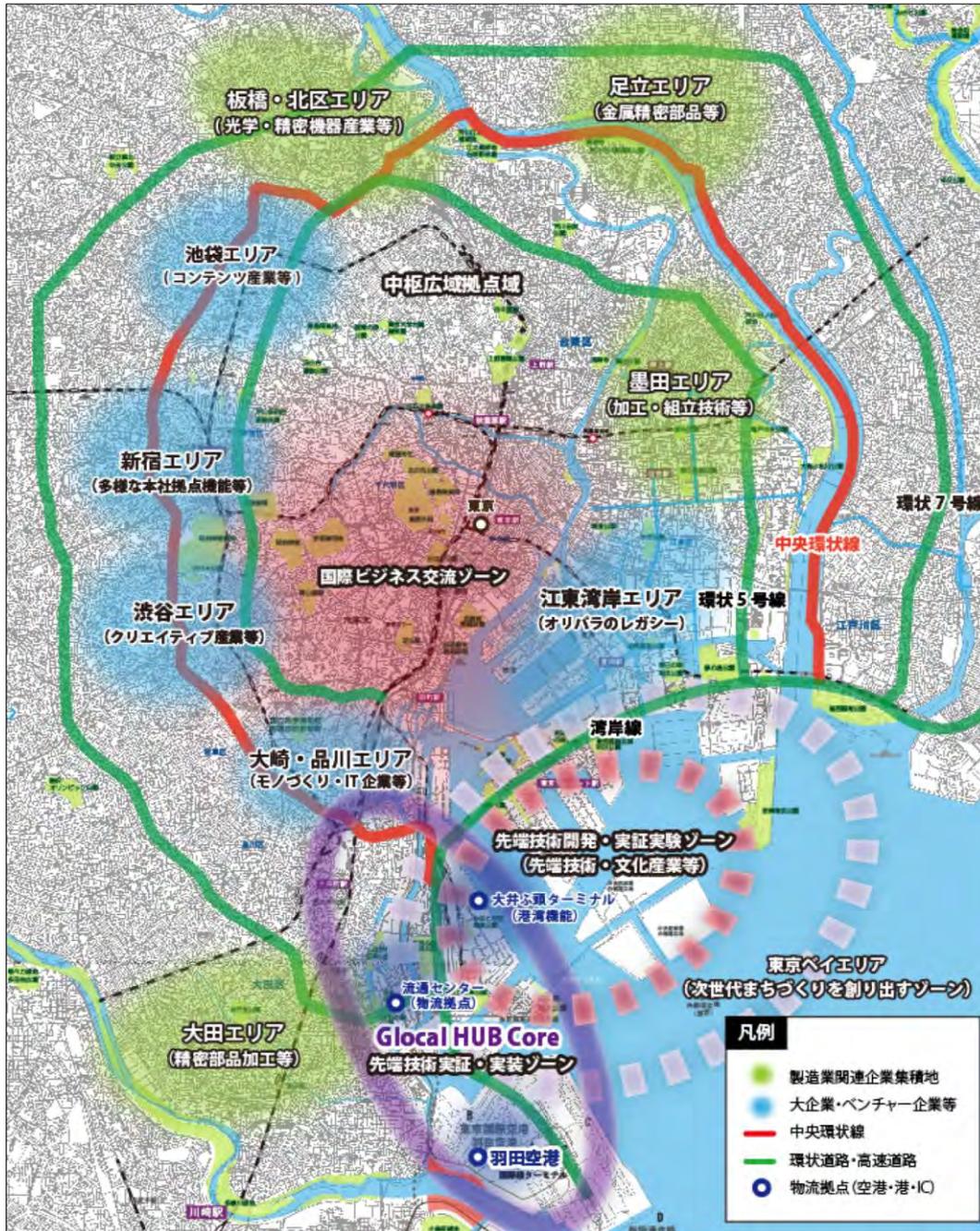


図 2-20 東京都心部にみる空港臨海部の位置

出典)臨海部開発構想研究会「Tokyo Glocal HUB Core 構想」より

また、HANEDA GLOBAL WINGS の開発により、首都圏の玄関口として空港臨海部の魅力が更に高まるとともに、羽田空港アクセス線<sup>3</sup>、東京レールゲートなど、新たな交通ネットワークや物流拠点の構築が予定されており、物流や交通の拠点としての機能もより高まることが期待されています。

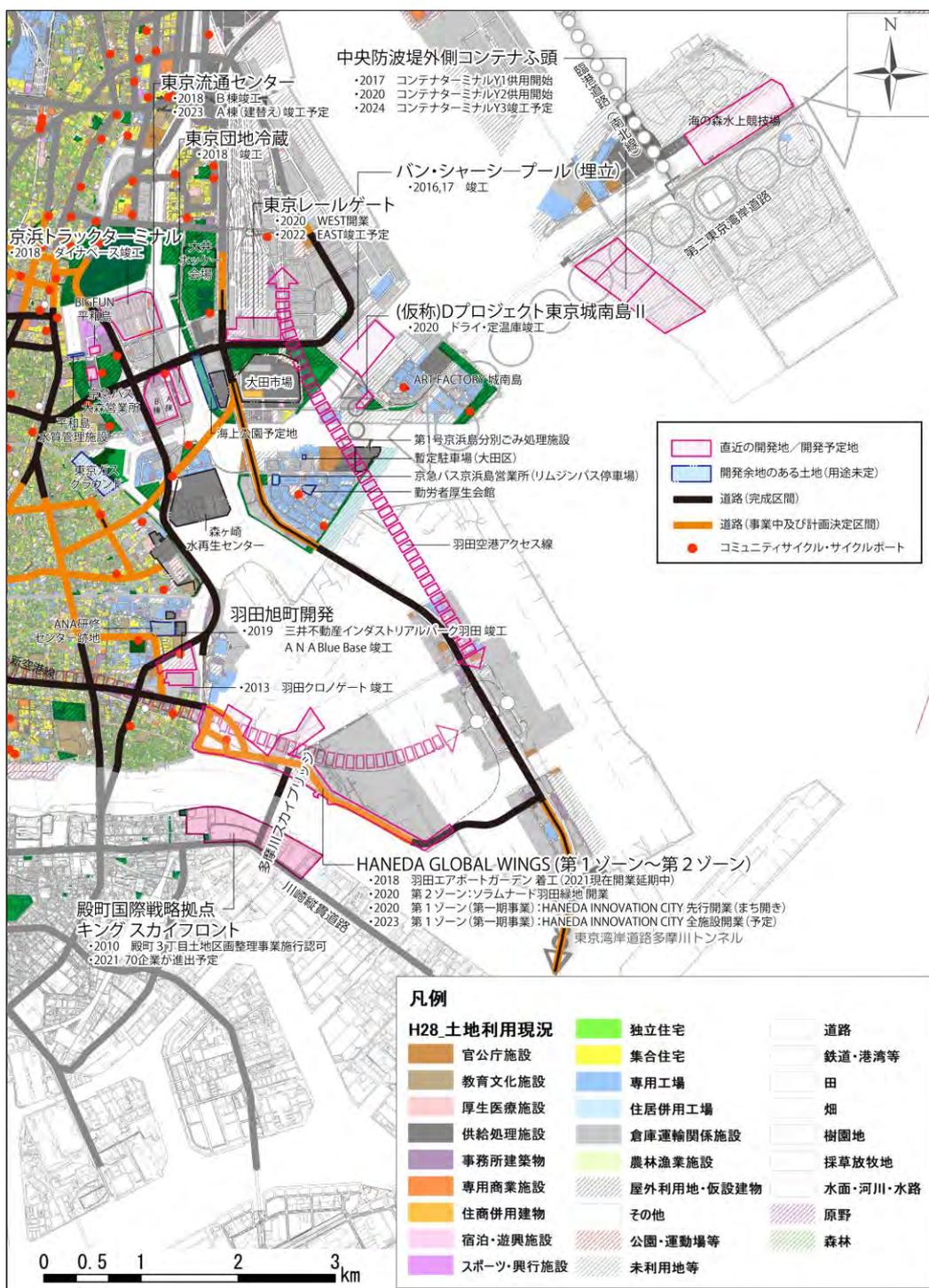


図 2-21 空港臨海部の主な開発動向

<sup>3</sup> 羽田空港と都心とのアクセス利便性の向上を目的とした、田町駅付近・大井町駅付近・東京レポート～東京貨物ターミナル付近～羽田空港を結ぶ新路線。

## 2.3 2040年の将来動向

ビジョン 2040 を策定するに当たり、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、整理を行いました。

また、新型コロナウイルス感染症により、産業、生活の多方面で大きな影響を受け、新たな生活様式が中長期にも定着していく傾向が見られています。

ここでは、2040 年の将来動向を想定し、2040 年からのバックキャスト思考により空港臨海部が目指すべき姿を考察する基礎資料を収集・整理しました。

### 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)

2040 年の未来社会(主に都市部を対象)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 つの視点で下図に示すような様々な変化が生じていると想定されます。

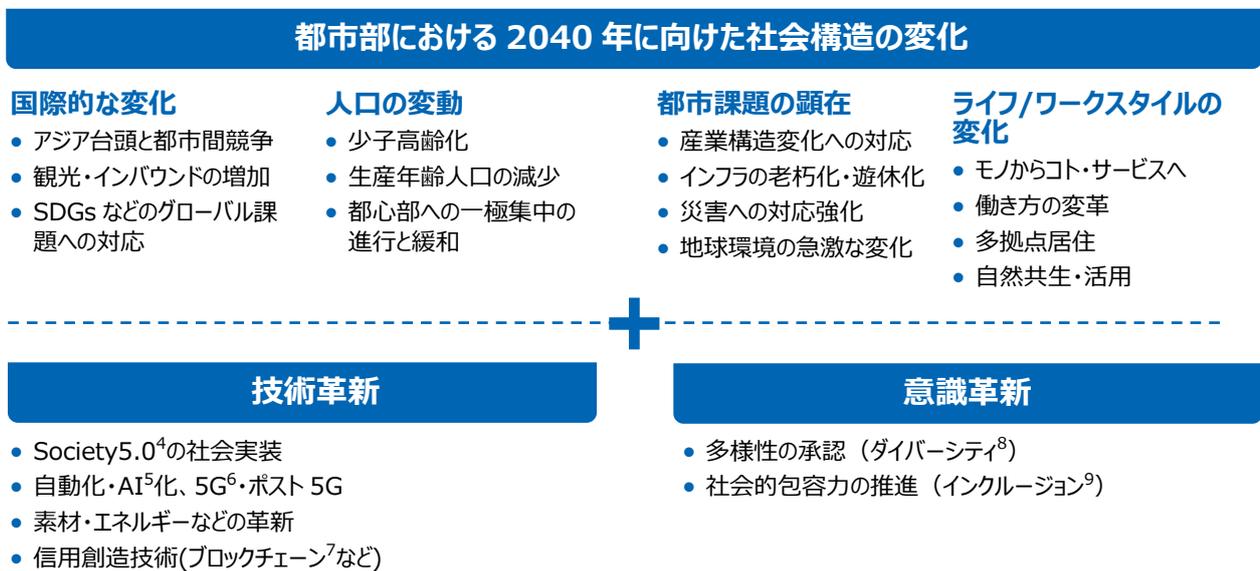


図 2-22 都市部における 2040 年に向けた社会構造の変化

<sup>4</sup> 狩猟社会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社会(Society 4.0)に続く、「サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)」。

<sup>5</sup> 人工知能(Artificial Intelligence)の略称。「機械学習」とも呼ばれる。機械であるコンピューターが「学ぶ」技術により、翻訳や自動運転、医療画像診断や囲碁・将棋といった人間の知的活動分野に活用。

<sup>6</sup> 第 5 世代移動通信システム。AI/IoT 時代の ICT 基盤で、超高速・超低遅延・多数同時接続が実現可能。

<sup>7</sup> 情報通信ネットワーク上にある端末同士を直接接続して、取引記録を暗号技術を用いて分散的に処理・記録するデータベースの一種。「ビットコイン」等の仮想通貨に用いられている基盤技術。

<sup>8</sup> 性別や国籍、年齢などにかかわらず、多様な個性が力を発揮し、共存できること。

<sup>9</sup> 個人や集団が社会的な権利獲得・交流参加などを妨げられるという「社会的排除」を克服することで、「社会的包摂(Social inclusion)」を達成すること。

## (1) 国際的な変化

### 1) アジア台頭と都市間競争

2040 年においては、インドや中国といったアジア圏国家の GDP 成長率が高く、パリが GDP 上位5都市から外れるなど欧米日の世界での存在感の減退が予想されます。

また、世界中の都市で成長格差が顕在化・加速し、都市間競争が過熱することが予想されます。

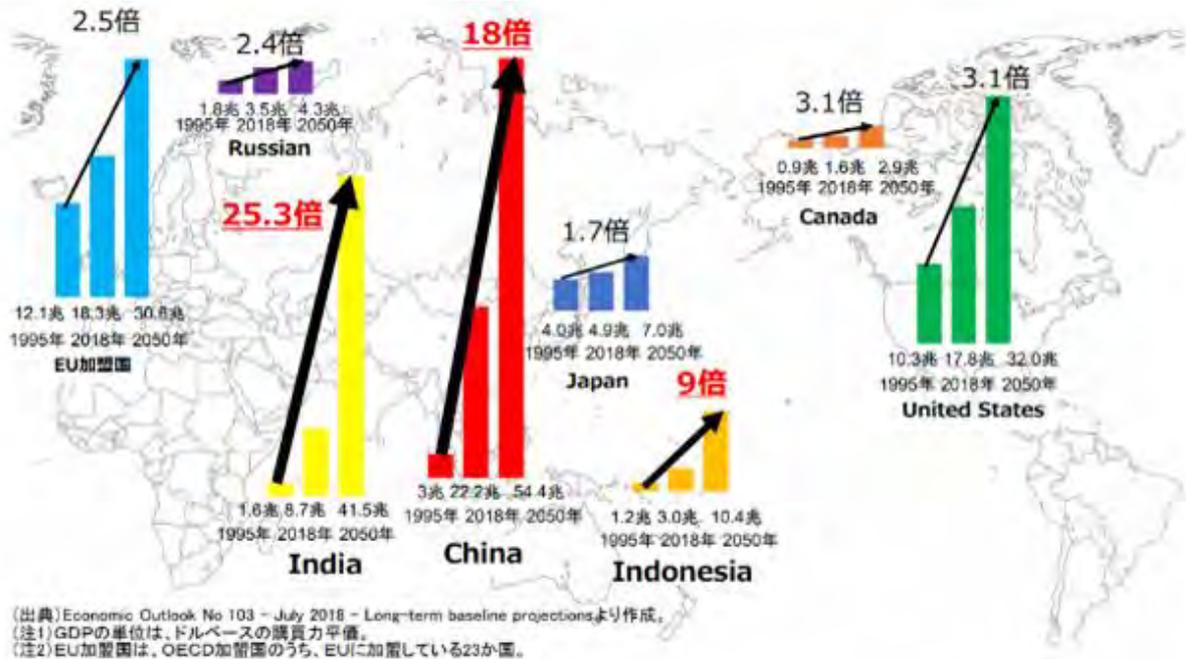


図 2-23 2050 年までの世界各国の GDP 伸び率

出典)国土交通省「参考資料 1 2050 年の国土に係る状況変化」、  
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001361257.pdf>、2021 年 5 月 20 日取得

## 2) 観光・インバウンドの増加

2019 年まで、訪日外国人旅行者数は増加傾向にあり、その後も堅調に増加すると想定されていました(図 2-24)。しかし、2020 年の新型コロナウイルス感染症流行を契機に、観光・インバウンド需要は著しく低下しました。

今後は、新型コロナウイルス感染症のワクチンの普及などにより国内外の観光の回復が期待されます。国連世界観光機関(UNWTO)の専門家委員会では、2022 年頃には世界の観光需要が回復するという意見も出されています(図 2-25)。

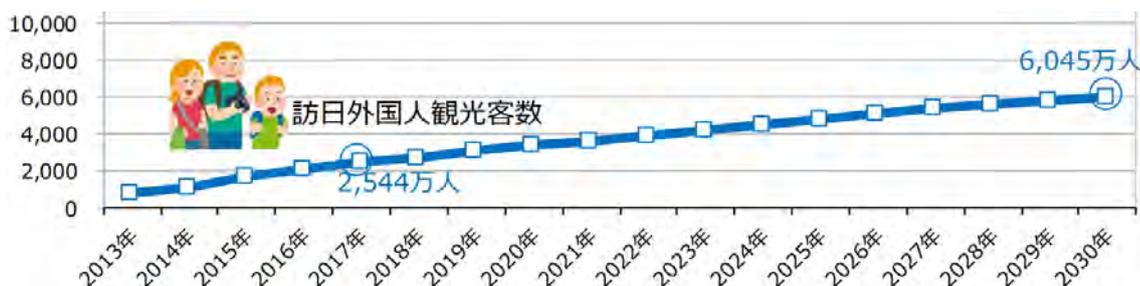
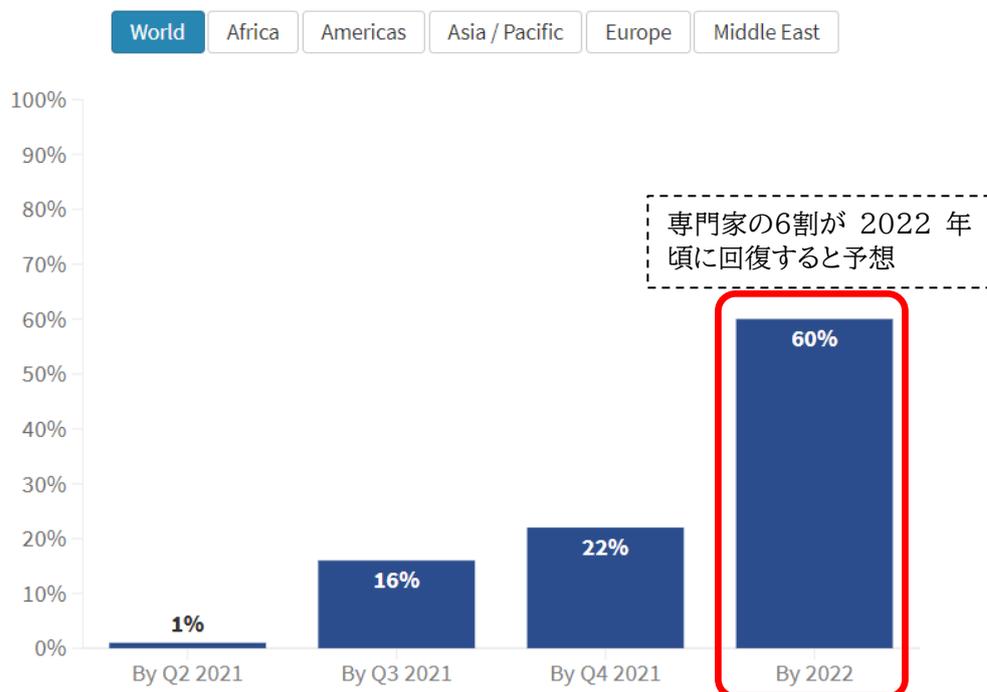


図 2-24 2030 年までの訪日外国人観光客数推計

出典)国土交通省「日本旅館の生産性向上・インバウンド対応の強化等を加速するための新たなビジネスモデルのあり方等に関する検討会」、<https://www.mlit.go.jp/common/001290031.pdf>、2021 年 8 月 30 日取得

## When do you expect a rebound in international tourism in your country?



UNWTO conducted a global survey among its UNWTO Panel of Tourism Experts on the impact of COVID-19 on tourism and the expected time of recovery. Data as collected by UNWTO, May 2021. Published: 31/05/2021

図 2-25 専門家委員会による世界の観光需要回復時期の予測

出典) UNWTO、「TOURIST NUMBERS DOWN 83% BUT CONFIDENCE SLOWLY RISING」、<https://www.unwto.org/news/tourist-numbers-down-83-but-confidence-slowly-rising>、2021 年 7 月 27 日取得

### 3) SDGs等のグローバル課題への対応

昨今、SDGs<sup>10</sup>の策定及びその達成目標進捗のモニタリングといった世界規模での課題解決に向けた動きが見られています。この動きは今後も見られると思われ、各国は国内の個別課題の解決にのみ注力すれば良いという訳ではなく、気候変動や貧困解消、ジェンダー平等、経済成長など様々なグローバルな課題への対応姿勢が問われることになります。

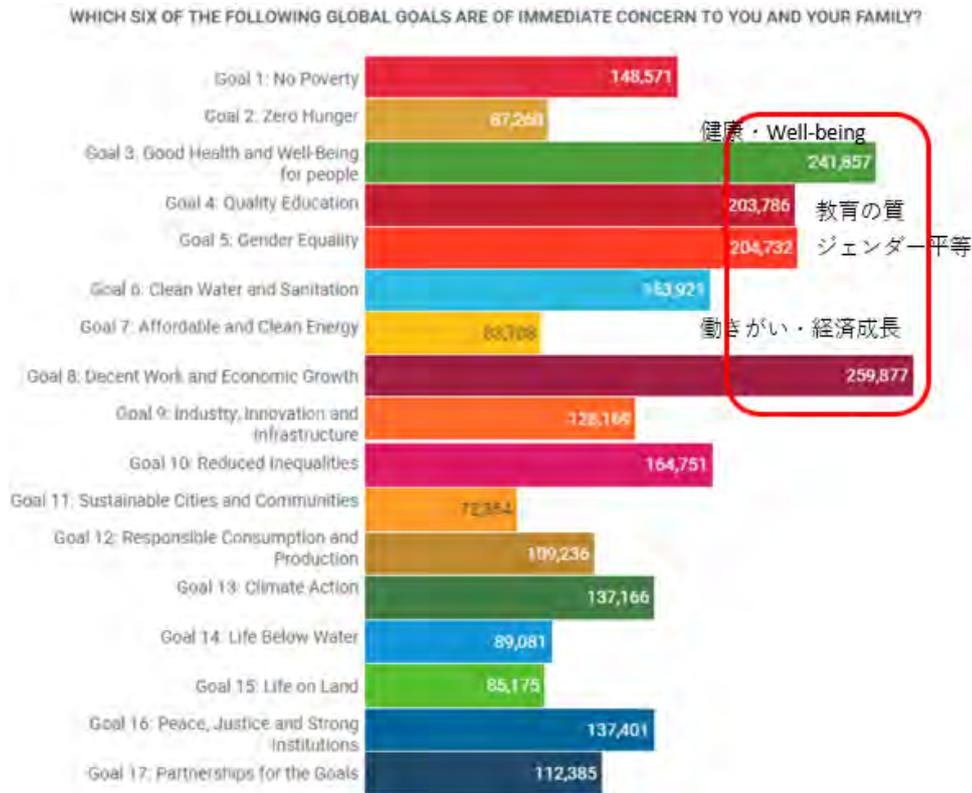


図 2-26 SDGs17 のゴールごとの人々の関心度

出典)国際連合広報センター「MY WORLD 2030」、  
[https://www.unic.or.jp/activities/economic\\_social\\_development/sustainable\\_development/2030agenda/myworld2030/](https://www.unic.or.jp/activities/economic_social_development/sustainable_development/2030agenda/myworld2030/)、2021年5月14日取得



図 2-27 SDGs17 のゴール一覧

出典)外務省「持続可能な開発目標(SDGs)達成に向けて日本が果たす役割」、  
[https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/sdgs\\_gaiyou\\_202108.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/sdgs_gaiyou_202108.pdf)、2021年9月24日取得

<sup>10</sup> 持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals)のことで、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを標榜。

## (2) 人口の変動

### 1) 少子高齢化、生産年齢人口の減少

今後、日本の少子高齢化及び生産年齢人口の減少はますます進行し、2040年には65歳以上の高齢化率は約35%、生産年齢人口割合は約55%になる予測です。東京都でも同様の傾向が見られます。それに伴い、社会保障費の増加や税収の減少など、様々な課題がより深刻化することが見込まれます。

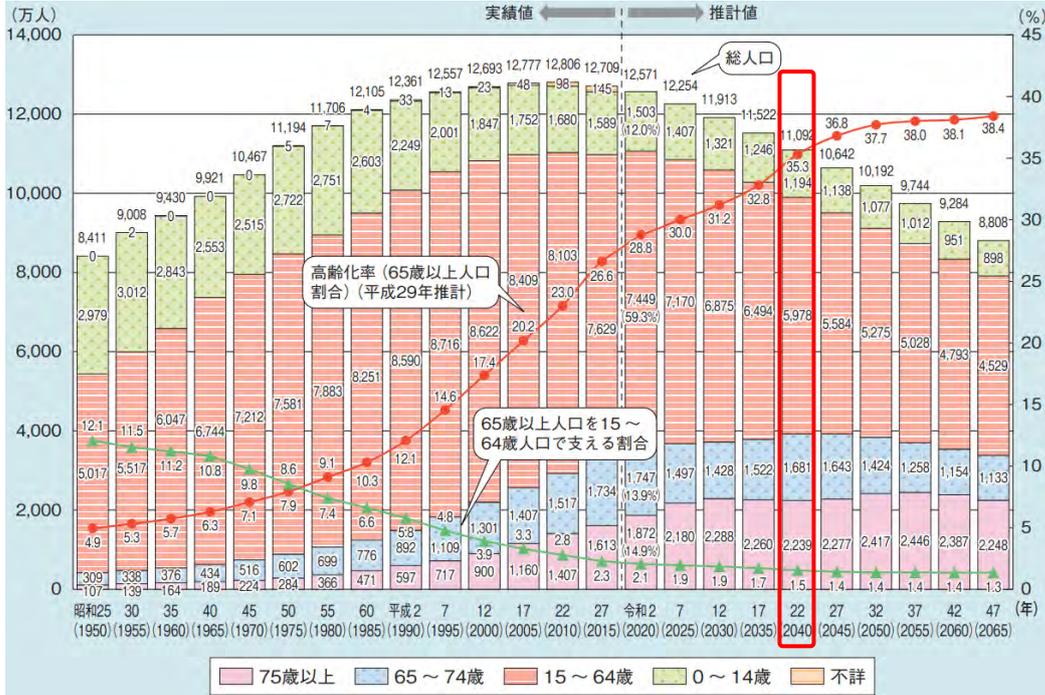


図 2-28 2065年までの日本の将来推計人口

出典)内閣府「令和3年度版高齢社会白書(全体版)」, [https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2021/zenbun/pdf/1s1s\\_01.pdf](https://www8.cao.go.jp/kourei/whitepaper/w-2021/zenbun/pdf/1s1s_01.pdf), 2021年8月30日取得

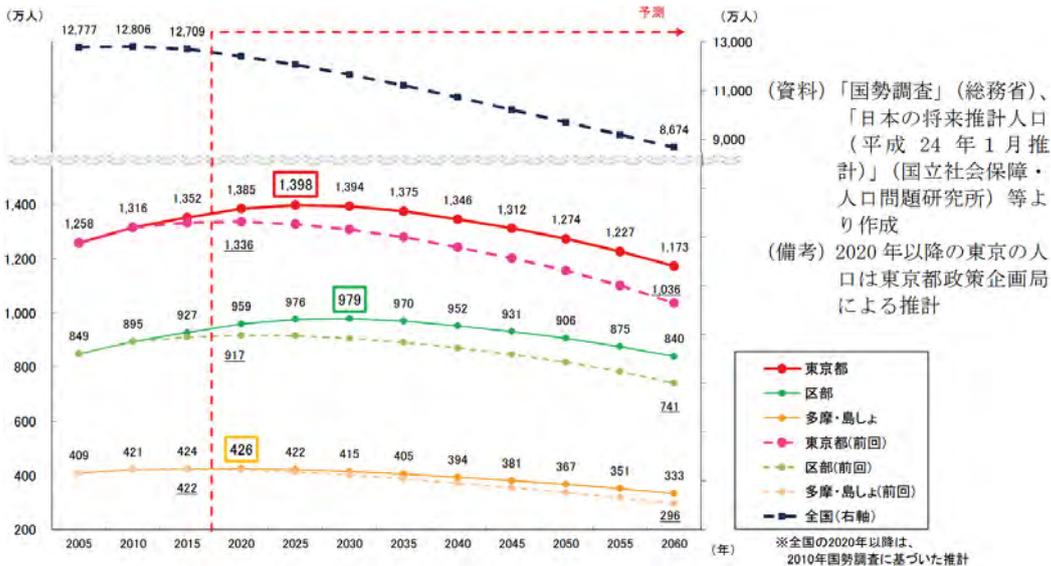


図 2-29 2060年までの全国と東京都の人口推計

出典)東京都「2060年までの東京の人口推計」, [https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/basic-plan/actionplan-for-2020/plan/pdf/honbun4\\_1.pdf](https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/basic-plan/actionplan-for-2020/plan/pdf/honbun4_1.pdf), 2021年9月9日取得

## 2) 都心部への一極集中の進行と緩和

これまでの、就業・学習環境の充実などの理由から、東京圏といった都市部への一極集中が進行してきました。

しかし、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、オンラインでの就業や学習環境が整いつつあることで、地方部への分散の動きも見られています。今後、このような理由から、都心部への一極集中が緩和される可能性もあります。

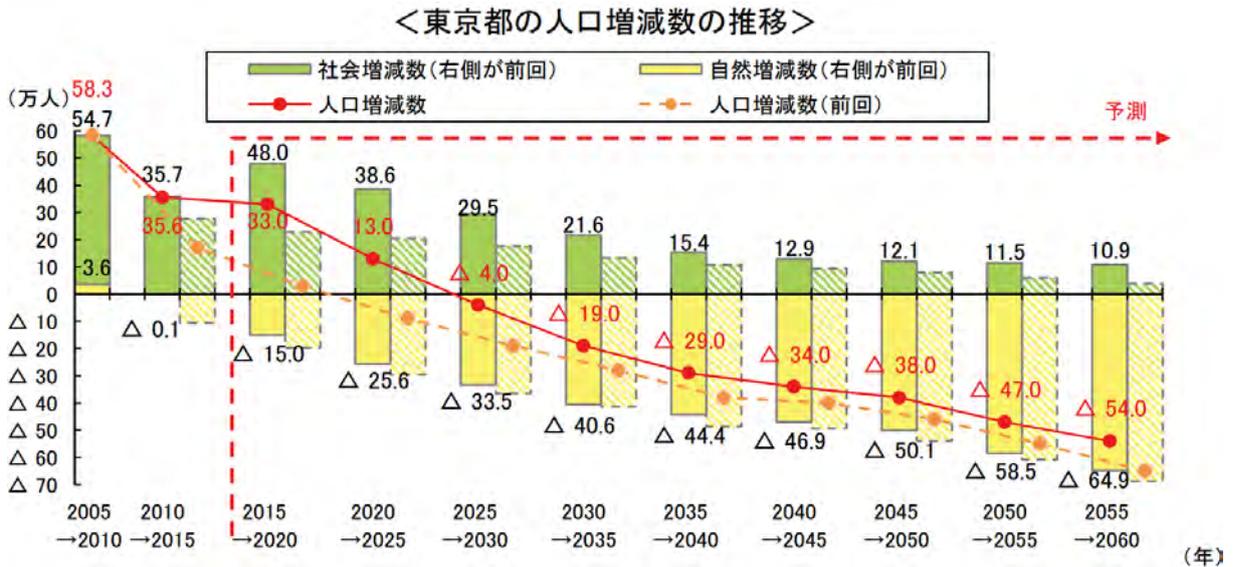


図 2-30 2060 年までの東京都の人口増減数推計

出典)東京都「2060 年までの東京の人口推計」、[https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/basic-plan/actionplan-for-2020/plan/pdf/honbun4\\_1.pdf](https://www.seisakukikaku.metro.tokyo.lg.jp/basic-plan/actionplan-for-2020/plan/pdf/honbun4_1.pdf)、2021 年 9 月 9 日取得

### (3) 都市課題の顕在

#### 1) 産業構造変化への対応

我が国の産業構造は、1990年代に二次産業の従事者数が減少に転じ、以降、三次産業の従事者数に占める割合が更に拡大しています。この三次産業の中でも、クリエイティブ産業(情報通信業といった知識集約型産業のこと。「四次産業」)の従事者が全体の5%から17%へ増加しています。

まちづくりにおいても、こうした新たな産業の台頭にも対応していくことが求められています。

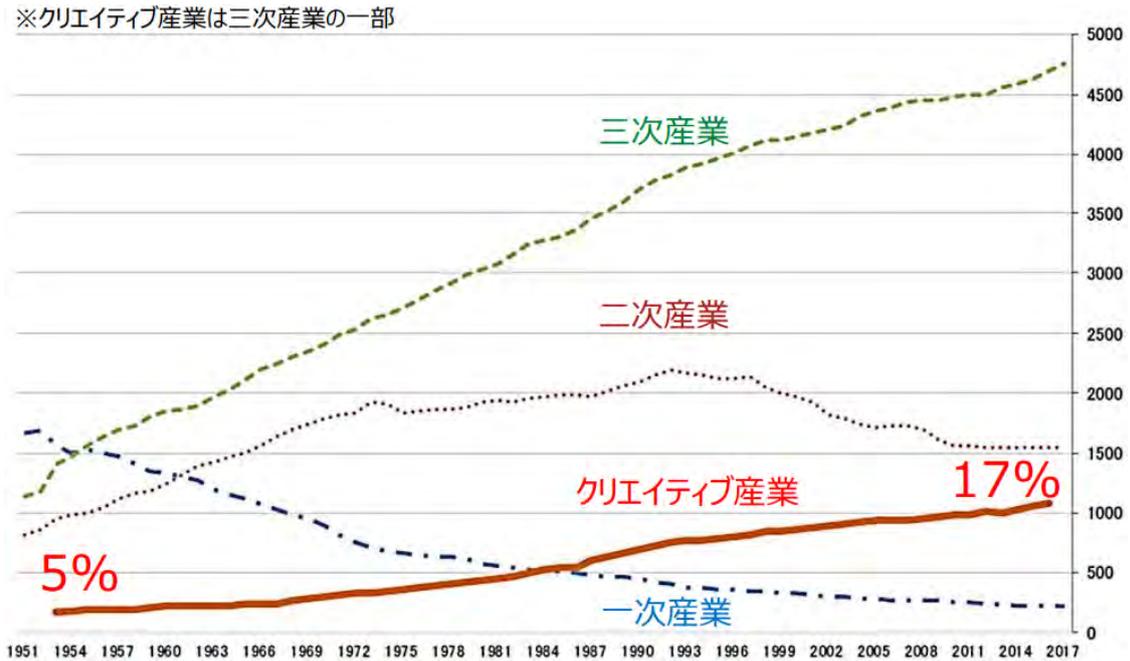


図 2-31 日本の産業別従事者数の推移

出典)国土交通省「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間とりまとめ」、<https://www.mlit.go.jp/common/001301649.pdf>、2021年8月30日取得

## 2) インフラの老朽化・遊休化

20 世紀後半以降、全国各地で急速に道路、橋梁、学校といったハードインフラが整備されてきましたが、昨今、これらのハードインフラの老朽化や遊休化が進行しています。今後、建設後の経年劣化や若年人口の減少などに伴い、加速度的に老朽化・遊休化が進行していくと予測されています。

○今後、建設後50年以上経過する社会資本の施設の割合が加速度的に増加。

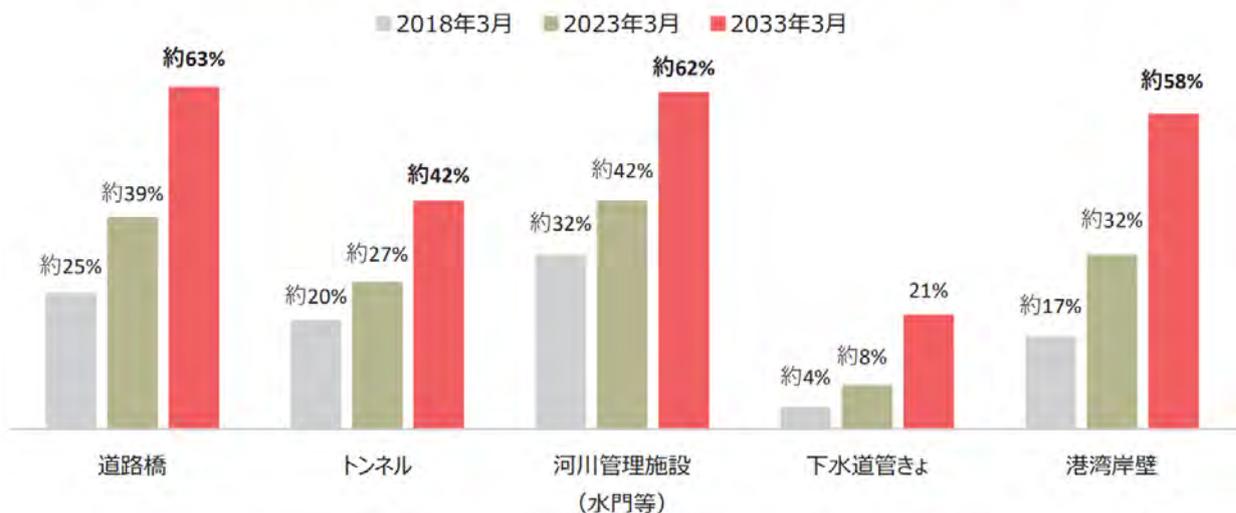


図 2-32 全国における建設後 50 年以上経過する施設の割合

出典)国土交通省「令和3年度版 国土交通白書」、  
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/r02/hakusho/r03/pdf/np102200.pdf>、2021 年 7 月 26 日取得

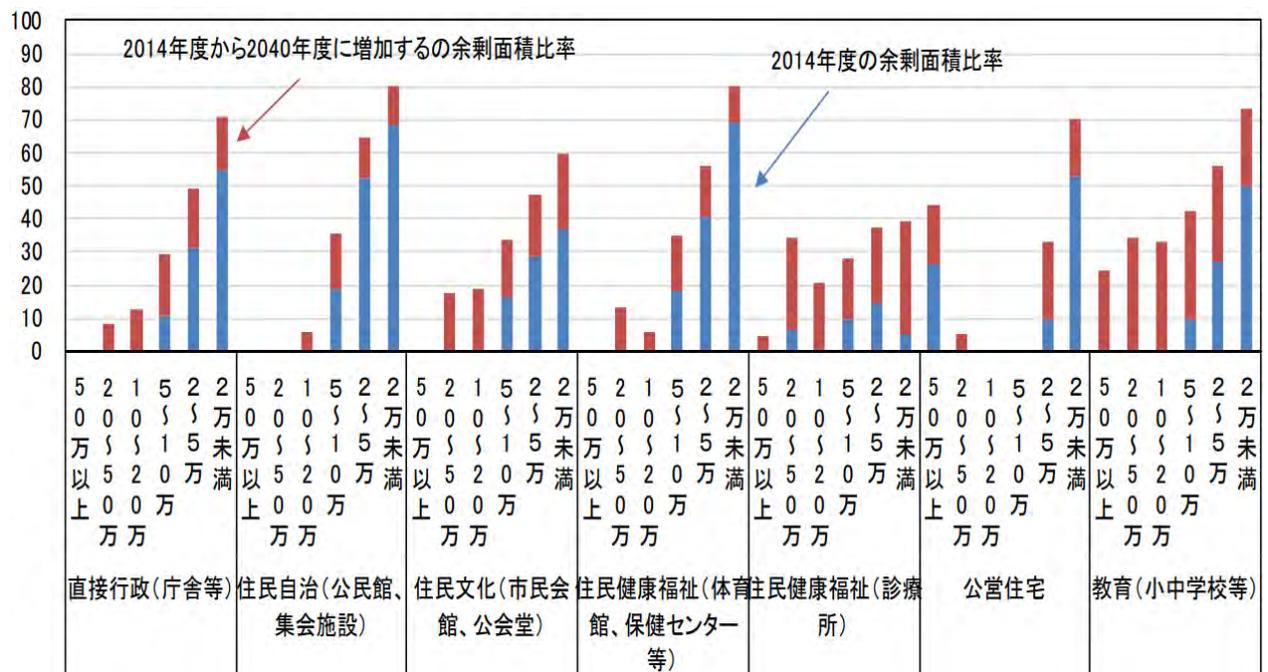


図 2-33 各施設の余剰面積比率(都市規模別)

出典)内閣府「生産性の高い社会資本整備実現に向けて」、  
[https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/minutes/2017/0425/shiryo\\_03-2.pdf](https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/minutes/2017/0425/shiryo_03-2.pdf)、2021 年 9 月 24 日取得

### 3) 災害への対応強化

近年、気候変動に伴う災害激甚化(大型台風の到来に伴う大規模な風水害など)が指摘されており、今後も降雨量の増加が予測されているため、こうした状況は継続すると考えられます。

2040年頃には降雨量が約1.1倍に、それに伴って洪水発生頻度は約2倍になると予測されています。(図2-34、表2-4)

大規模化・頻発化する災害への対応にあたっては、ハード面での対策に加え、都市部で進行しつつあるコミュニティの希薄化に伴う災害時の情報共有・避難体制の確保といったソフト面での課題にも取り組む必要が出てきます。

また、新型コロナウイルス感染症という新たなリスクも生じ、大規模地震といった災害以外への備えも必要となります。

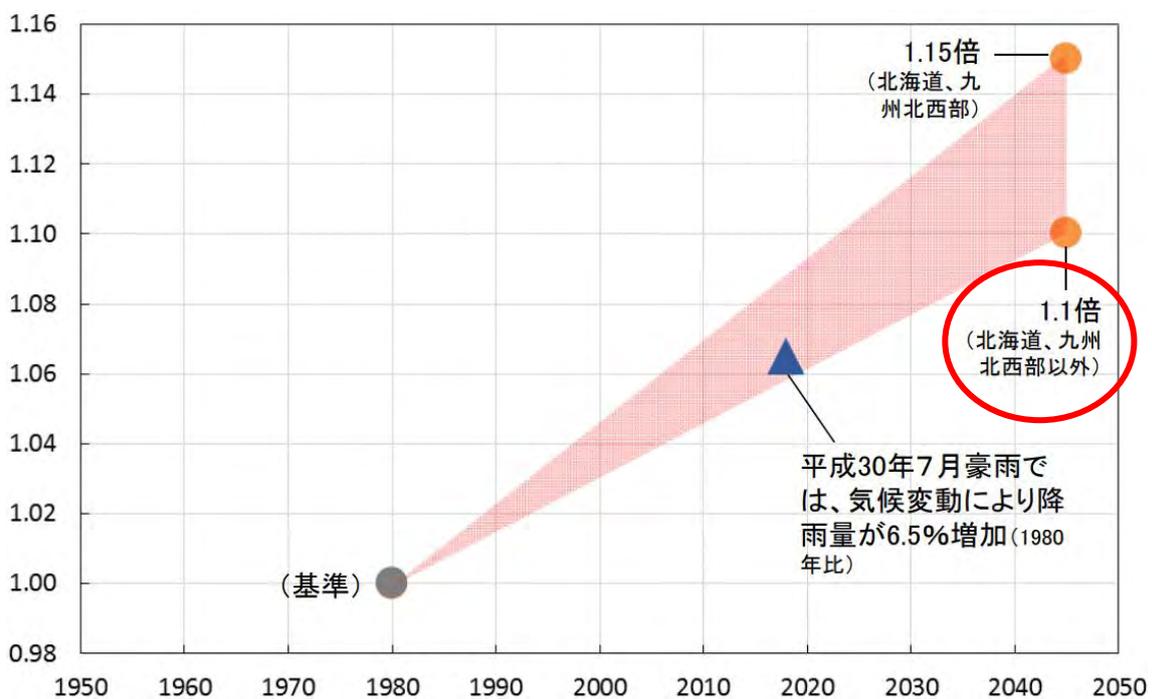


図 2-34 降雨量の将来変化予測

出典)国土交通省「気候変動の影響について」、  
[https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai\\_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendou\\_suigai/1/pdf/09\\_kikouhendounoeikyoku.pdf](https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendou_suigai/1/pdf/09_kikouhendounoeikyoku.pdf)、2021年8月30日取得

表 2-4 降雨量変化倍率をもとに算出した、流量変化倍率と洪水発生頻度の変化

降雨量	流量	洪水発生頻度
約 1.1 倍	約 1.2 倍	約 2 倍

出典)国土交通省「気候変動の影響について」  
 (https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai\_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendou\_suigai/1/pdf/09\_kikouhendounoeikyoku.pdf、2021年8月30日取得)より作成

#### 4) 地球環境の急激な変化

地球温暖化(日本の平均気温は産業革命以前と比べてすでに1°C程度上昇、2040年頃には2°C上昇と予測)やそれに伴う災害激甚化、生物多様性の喪失など、地球環境の変化は確実に進行しています。

持続可能性の観点から、こうした変化を深刻に捉える動きも見られ、再生可能エネルギーの導入や省エネルギーの取組み、生物多様性の確保といった、地球環境の保全に向けて、一層取組みを強化することが必要となります。

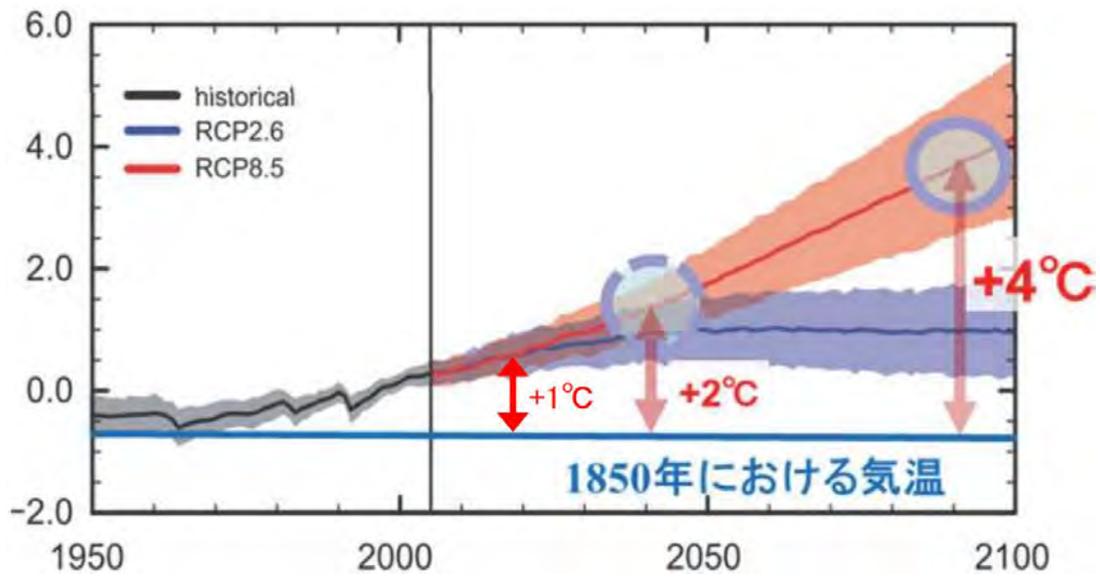


図 2-35 気温の将来変化予測

出典)国土交通省「気候変動の影響について」、  
[https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai\\_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendou\\_suigai/1/pdf/09\\_kikouhendounoeikyoku.pdf](https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/shaseishin/kasenbunkakai/shouiinkai/kikouhendou_suigai/1/pdf/09_kikouhendounoeikyoku.pdf)、2021年8月30日取得

#### (4) ライフ／ワークスタイルの変化

##### 1) モノからコト・サービスへ

従来の形のあるモノを提供するサービスから、個人の趣向に応じた価値を提供する必ずしも形のないコト・サービスの拡張が見込まれています。

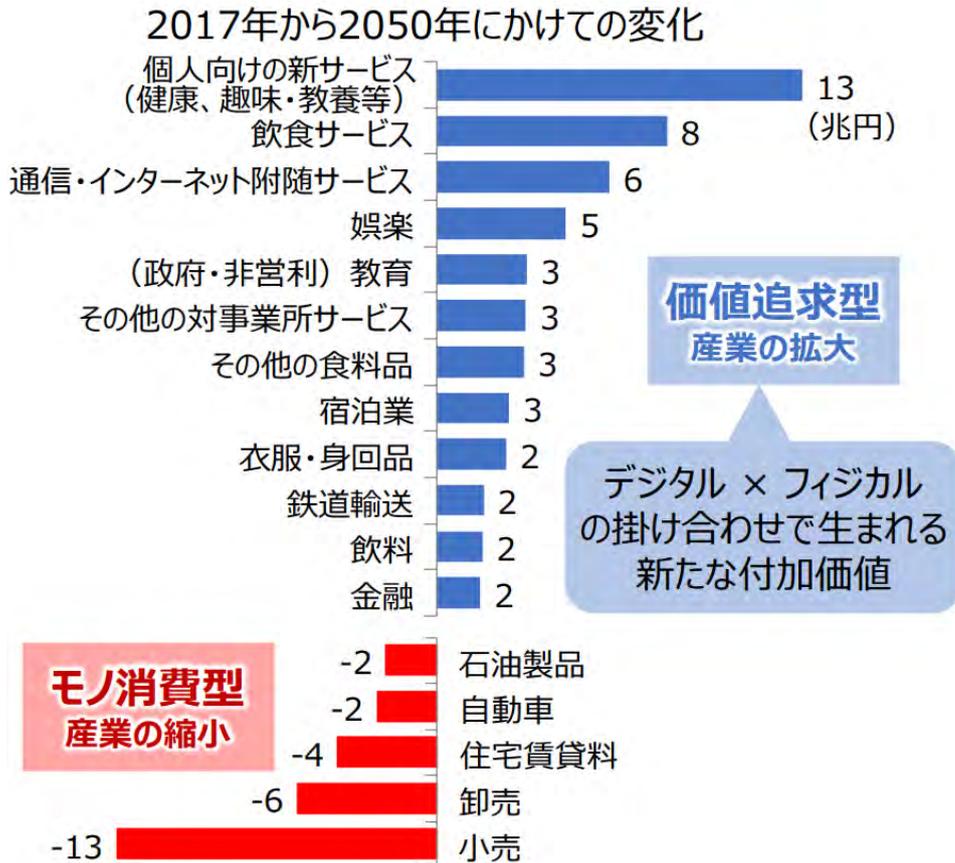


図 2-36 2017年から2050年にかけての産業別付加価値額の変化

出典)国土交通省「第4回 国土の長期展望専門委員会 資料」、  
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001325314.pdf>、2021年5月14日取得

## 2) 働き方の変革、多拠点居住

新型コロナウイルス感染症の流行を契機にテレワークが浸透し、テレワーク実施者の8割以上が今後もテレワークを希望するなど、新型コロナウイルス感染症の収束後も、テレワークなどを活用した働き方は定着すると想定されています。(図 2-37)

また、これに伴い、住環境に対する意向も変わりつつあります。近隣駅や職場から近く、利便性の高い都心部から、広い住宅での暮らしや自然に囲まれた環境で過ごしたいという意向から郊外や地方への移転を希望する割合が高まり、都市と地方での生活といった多拠点居住を試みる人も増えると想定されます。(図 2-38)

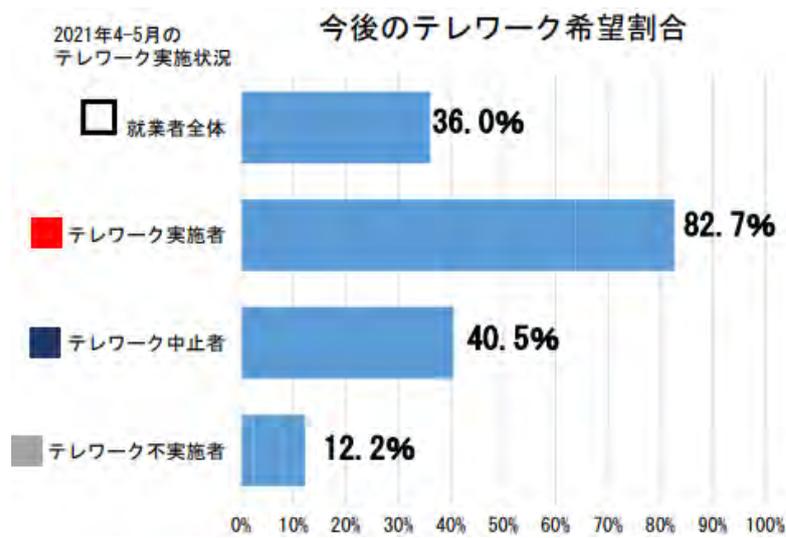


図 2-37 今後のテレワーク実施希望

出典)内閣府「第3回 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」、[https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result3\\_covid.pdf](https://www5.cao.go.jp/keizai2/manzoku/pdf/result3_covid.pdf)、2021年6月4日取得

### 通勤時間に対する意向（住宅購入検討者向け）

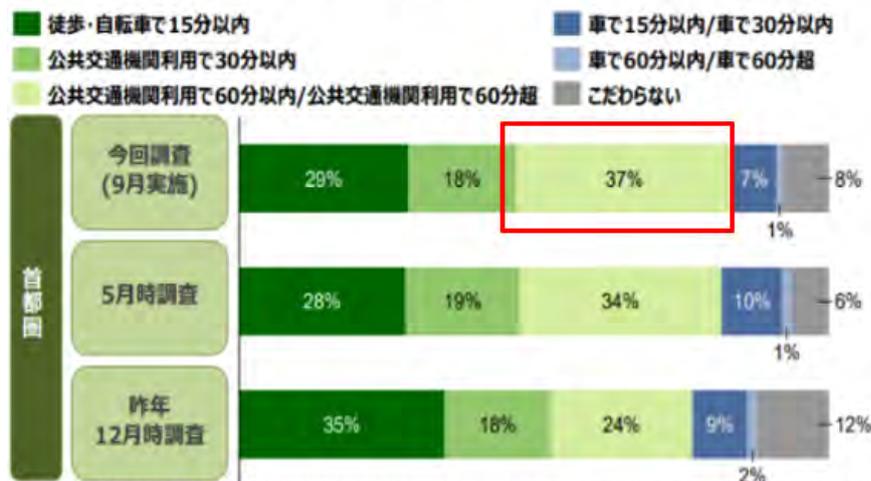


図 2-38 通勤時間に対する考え方の変化

出典)リクルート住まいカンパニー「第2回 コロナ禍を受けた『住宅購入・建築検討者』調査(首都圏)」、[https://www.recruit-sumai.co.jp/press/upload/PressRelease\\_jyutakukennntousya2\\_20201125.pdf](https://www.recruit-sumai.co.jp/press/upload/PressRelease_jyutakukennntousya2_20201125.pdf)、2020年12月15日取得

### 3) 自然共生・活用

地球環境の保全に対する意識の高まりや、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた住環境の見直しなどにより、自然環境を重視する志向や、自然環境の中での活動に対する関心が高まりつつあり、今後この傾向は続くものと思われます。

#### 【環境への関心】

「強く思う」と「やや思う」と答えた、24カ国の平均値（2019年、2020年調査の比較）



図 2-39 環境への関心の変化

出典)SUSTAINABLE BRANDS 日本版「世界調査:コロナ禍、健康的で持続可能なライフスタイルを望む人が半数 企業はライフスタイルの転換を後押しできるか」、  
[https://www.sustainablebrands.jp/news/us/detail/1198601\\_1532.html](https://www.sustainablebrands.jp/news/us/detail/1198601_1532.html)、2021年7月26日取得

## 2.3.2 技術革新

### (1) Society5.0 の社会実装

IoT(Internet of Things=モノのインターネット)、更には IoE(Internet of Everything=すべてのインターネット)がますます進展し、人々の活動可能性を更に高めていくことが予想されます。

この Society5.0 と呼ばれる、サイバー(仮想)空間とフィジカル(現実)空間を高度に融合させたシステムによる人間中心の社会に転換することで、経済発展と社会的課題の解決を両立する未来社会の実現が期待されています。



図 2-40 Society 5.0 で実現する社会

出典)内閣府「Society 5.0」、[https://www8.cao.go.jp/cstp/society5\\_0/](https://www8.cao.go.jp/cstp/society5_0/)、2021年7月26日取得

## (2) 自動化・AI化、5G・ポスト 5G

自動運転の進展や AI の進化による AI と人間の役割の変化など、最先端テクノロジーの発展と社会実装は産業や生活を一変させるインパクトを持ちます。この技術革新は、産業構造に変化をもたらす可能性があり、例えば、生産職や事務職がロボットや AI に一部代替されていくことで人材が過剰となり、一方で、専門技術や創造性を必要とされる専門職においては、代替される割合が小さいことから、人材不足に陥るといったことも想定されます。

また、こうした専門性を持つ人材は、ロボットや AI を活用しながら、技術革新をリードしていくことも期待されています。

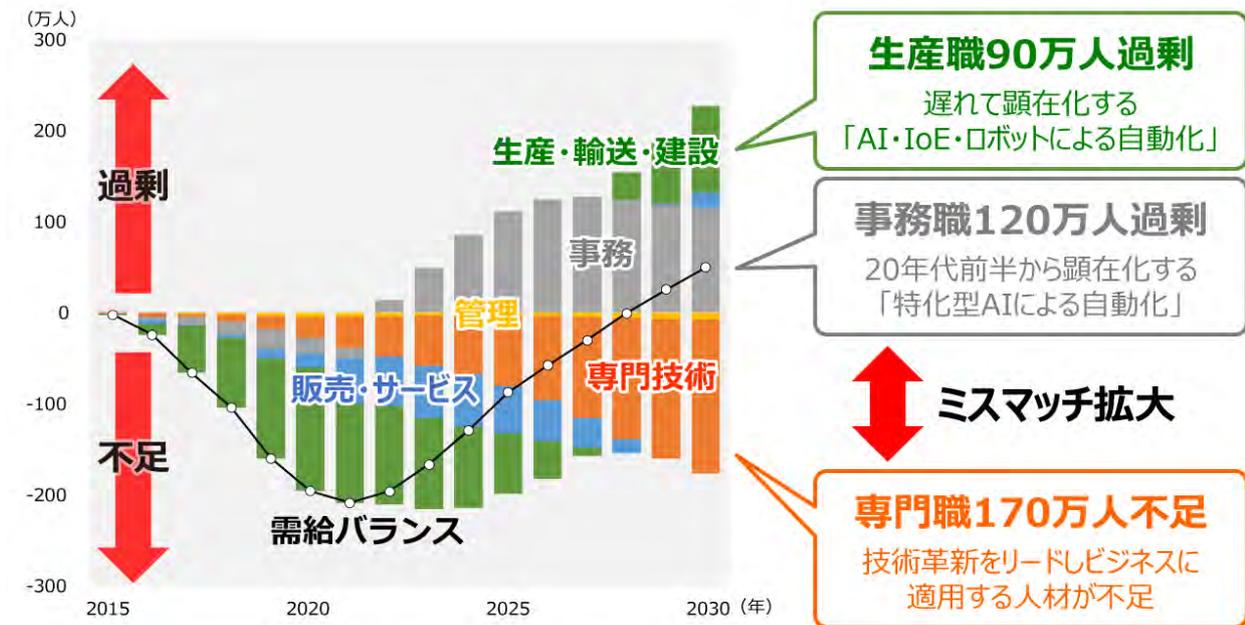


図 2-41 人材供給の時系列変化(2015 年対比、職業分類別)

出典)三菱総合研究所「大ミスマッチ時代を乗り越える人材戦略 第2回 人材需給の定量試算:技術シナリオ分析が示す職の大ミスマッチ時代」、<https://www.mri.co.jp/knowledge/insight/20180806.html>、2021年8月30日取得

### (3) 素材・エネルギー等の革新

エネルギー、水、食の重要性が認識されるようになり、メタンハイドレート採掘技術、大規模水素サプライチェーン構築といった画期的な技術開発が進むことで、これまでの課題を打破する革新的な素材やエネルギーなどが生まれることが想定されます。

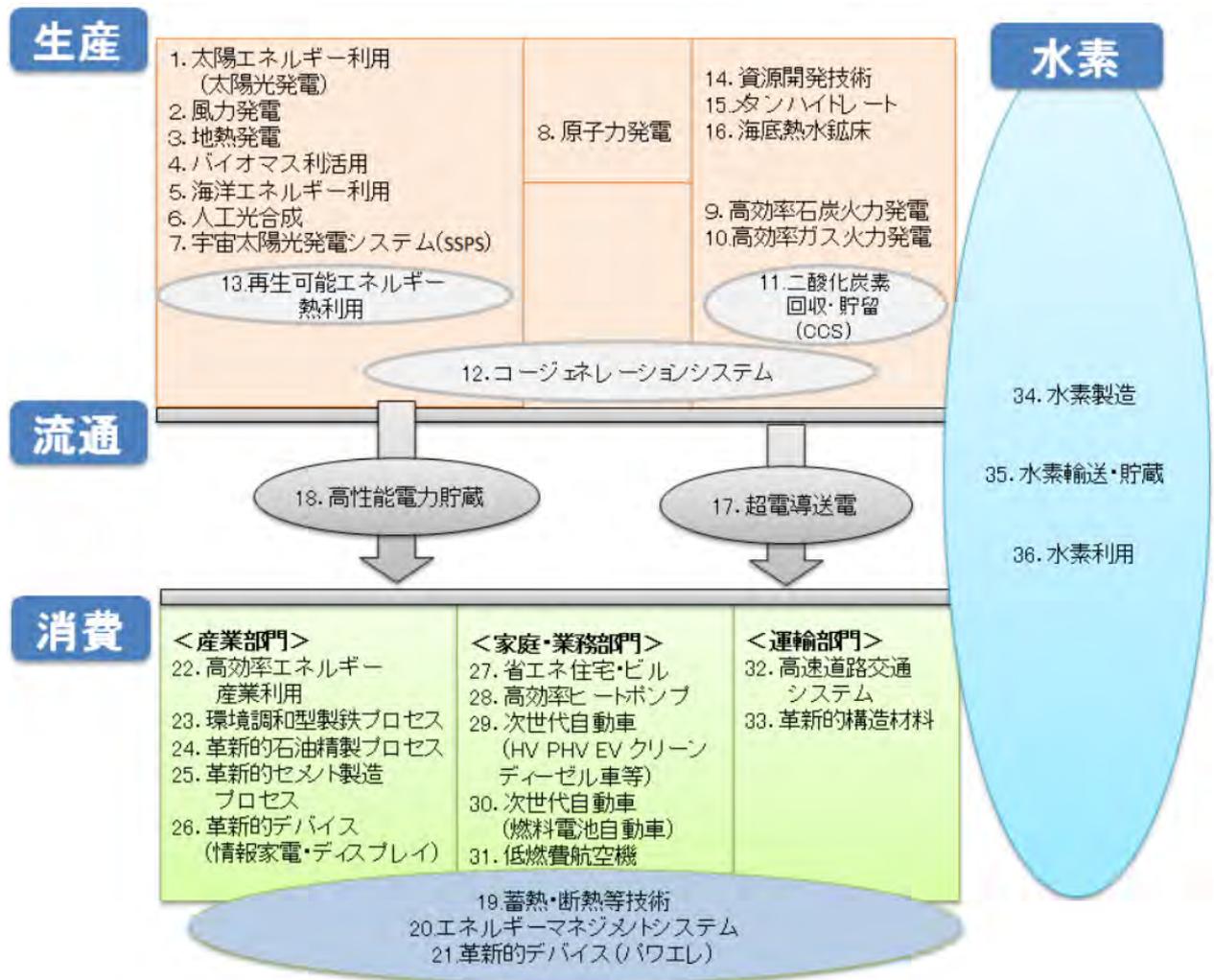


図 2-42 「エネルギー関係技術開発ロードマップ」の対象になる 36 の技術課題

出典) 経済産業省「エネルギー関係技術開発ロードマップ」、  
[https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/for\\_energy\\_technology/pdf/141203\\_roadmap.pdf](https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/for_energy_technology/pdf/141203_roadmap.pdf)、  
 2021年7月26日取得

#### (4) 信用創造技術(ブロックチェーン等)

ブロックチェーン<sup>11</sup>といった、不特定多数のユーザーが参加して記録をシェアし監視することで、不正を防止できる新技術が開発されることで、従来はコストがかかり、リスクでもあった信用創造が不要となり、信用の担保が難しかった個人間の金銭取引も利用できるようになることが想定されています。

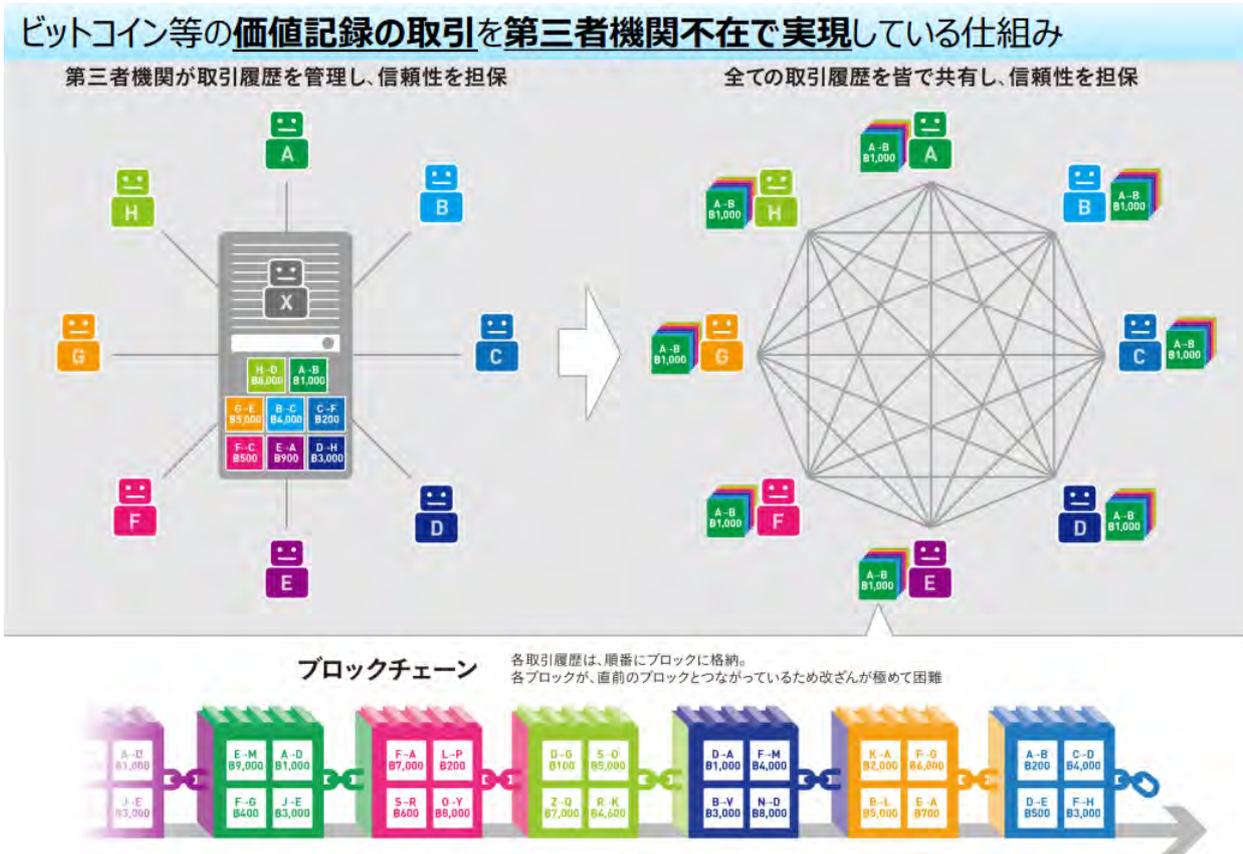


図 2-43 ブロックチェーンの仕組み

出典)経済産業省「ブロックチェーン[分散型台帳]、シェアリングエコノミーを活用した新たな産業社会に向けて」、  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu\\_ryutsu/joho\\_keizai/bunsan\\_senryaku/pdf/005\\_s01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomu_ryutsu/joho_keizai/bunsan_senryaku/pdf/005_s01_00.pdf)、2021年7月26日取得

<sup>11</sup> ブロックチェーン技術とは情報通信ネットワーク上にある端末同士を直接接続して、取引記録を暗号技術を用いて分散的に処理・記録するデータベースの一種

### 2.3.3 意識革新

#### (1) 多様性(ダイバーシティ)、社会的包摂(インクルージョン)の推進

個人の価値観が多様化していくと共に、多様な個性を尊重しあい、誰も孤立することのない社会、誰もが活躍できる社会の実現に向けて、社会的包摂(インクルージョン)の推進や理解がより重要となっています。

企業活動においても、性別によらない活躍推進、年齢を問わない人材活用や働き方改革、障がい者雇用の促進や外国人人材の活用など、様々な違いを問わず多様な人材を認め、活用する「ダイバーシティ経営」の重要性が指摘されています。

また、バリアフリーやユニバーサルデザインの導入など、社会での活躍を推進するインフラの整備も一層求められていきます。加えて、多拠点居住・労働といった、これまでにない多様な選択肢も生まれ、多様性を支える基盤の充実が一層求められる社会となっていきます。

【多様性に富んだ社会を作ること重要だと思う】

【社会をあげてダイバーシティ&インクルージョンを推進すべきだ】

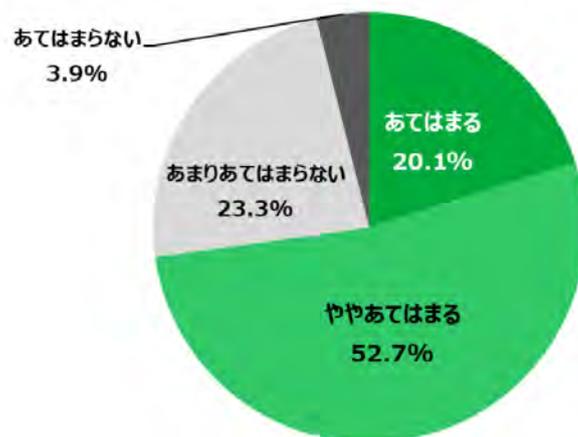
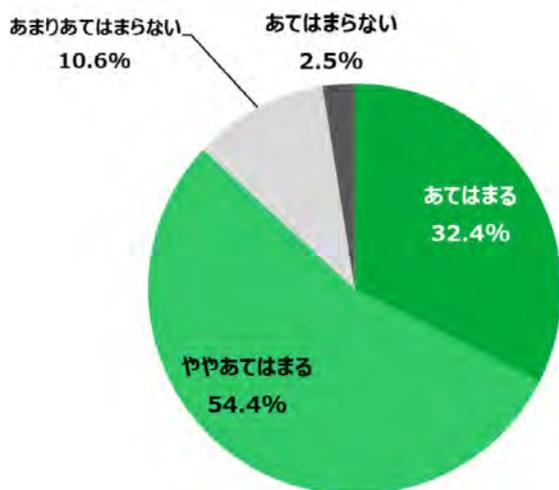


図 2-44 ダイバーシティ及びインクルージョンに対する意識

出典)日本財団「「ダイバーシティ&インクルージョン」に関する意識調査」、[https://www.nippon-foundation.or.jp/app/uploads/2019/08/new\\_pr\\_20190823\\_01.pdf](https://www.nippon-foundation.or.jp/app/uploads/2019/08/new_pr_20190823_01.pdf)、2021年8月30日取得

## 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

2040 年に向けた社会構造の変化を展望すると、技術革新や意識革新に伴って、「産業分野」、「都市インフラ」、「ライフ／ワークスタイル」などにおいて様々な機会(チャンス)が生まれるものと見込まれます。

「産業分野」では、自動化の進展などで産業再編が進むことにより、高負荷価値産業や食・水・エネルギー生産などの補助産業、研究開発や製造拠点の価値の向上をもたらす、SDGsなどグローバル課題への対応による企業価値向上によって新市場への進出機会を獲得します。空港臨海部はものづくり企業の集積地であり、匠の技術が集積する一方、その開発工程には改善の余地は大きく、他産業との連携による発展性も期待できます。

「都市インフラ」では、陸・空・海の拠点である空港臨海部においては、ますます拡大する国際的な物流に対応すべく、インフラ更新の必要性が高く、人の移動という観点においても MaaS<sup>12</sup>などの新技術の導入により効率化が進むことが期待されます。同時に大規模災害時や新たな感染症発生時でのライフラインやBCP<sup>13</sup>の強化、ビジネスコミュニティ<sup>14</sup>、規制緩和などソフトインフラの整備も必要です。

「ライフ／ワークスタイル」では、人生 100 年時代における生涯活躍の場の拡大、誰でもどこでもいつでも働ける環境の形成、居住地や職場近接における自然環境の価値向上など、新しいキャリアの形成、新しい働き方の改革に変化をもたらします。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、産業面では国内における R&D(研究開発)拠点整備の価値が高まっていること、大規模地震などのみならず新型コロナウイルス感染症といった感染症対策も必要であること、コロナ禍において一層、自然環境が重視されていくといったことが予見されています。

産業分野	都市インフラ	ライフ／ワークスタイル
<b>【社会構造の変化がもたらす機会】</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>自動化の進展等による産業再編</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動産業：スマートファクトリー<sup>15</sup>化</li> <li>● 高付加価値産業：卓越した技術・能力による高度加工や、機械に代替できない能力（新製品・新技術の創出など）の必要性</li> <li>● 補助産業：食・水・エネルギーなどの生産</li> <li>● 国内 R&amp;D、製造拠点の価値向上</li> </ul> </li> <li>● <b>企業価値向上による、新市場への進出機会の獲得</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>国際的な情報流・取引流・物流が拡大</b></li> <li>● <b>新技術導入による移動・コミュニケーションの円滑化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動運転、MaaS</li> <li>● 遠隔会議、自動通訳 など</li> </ul> </li> <li>● <b>大規模災害・新型感染症発生時のライフライン・BCP強化</b></li> <li>● <b>ソフトインフラ（ビジネスコミュニティ、法律・規制緩和など）の整備</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>人生 100 年時代における生涯活躍の場の拡大</b></li> <li>● <b>誰でもどこでもいつでも働ける環境が形成</b></li> <li>● <b>都市と自然との共生：居住地・職場近接の自然環境の価値向上</b></li> </ul>

図 2-45 産業・都市・ライフ／ワークスタイルの変化がもたらす機会

<sup>12</sup> Mobility as a Service の略称。地域住民や旅行者一人一人のトリップ(近距離の移動・旅行)単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービス。

<sup>13</sup> Business Continuity Plan(事業継続計画)の略称。企業が緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、方法、手段などを取り決めておく計画。

<sup>14</sup> ビジネスにおいて協業、コラボレーションが促進されるようなコミュニティのこと。

<sup>15</sup> IoT・ビッグデータ・AI・ロボットを活用し、エンジニアリングチェーンやサプライチェーンをネットワーク化・最適化・自動化した、ものづくりのスマート化に取り組む工場。

## 2.5 新型コロナウイルス感染症の影響想定

新型コロナウイルス感染症は、生活を一変させ、人々は様々な経済社会生活の抑制を余儀なくされました。新型コロナウイルス感染症への緊急対応として、国民の命を優先し経済社会活動が抑制される中、産業・社会の機能維持に向けたデジタル技術の活用や生活そのものを変えていく、新たな生活様式の定着などが進められてきました。

コロナ禍以前の日常への復旧は容易ではなく、環境に適応しながら、アフターコロナにおいては、更にレジリエント<sup>16</sup>で持続可能な経済社会を目指すことが求められます。自然災害からの復旧において、「Build Back Better<sup>17</sup>（より良い復興）」というように、より良い社会を築き上げていくことが重要です。

コロナ禍において、メガトレンドとも相まって、様々な変化も生まれてきています。人や組織の面では、命と生活を優先し個人のウェルビーイング<sup>18</sup>を向上させ、社会全体としての持続性を尊重する判断が重視され、技術面では、デジタルや自動化が加速しています。世界的にも、命と生活のための国際協調が進み、そうした産業の発展も進んでいます。

こうした変化のうち、特に空港臨海部のまちづくりに対して及ぼす影響が大きい、「産業分野」、「都市インフラ」、「ライフ/ワークスタイル」という3つの分野から整理を行いました。

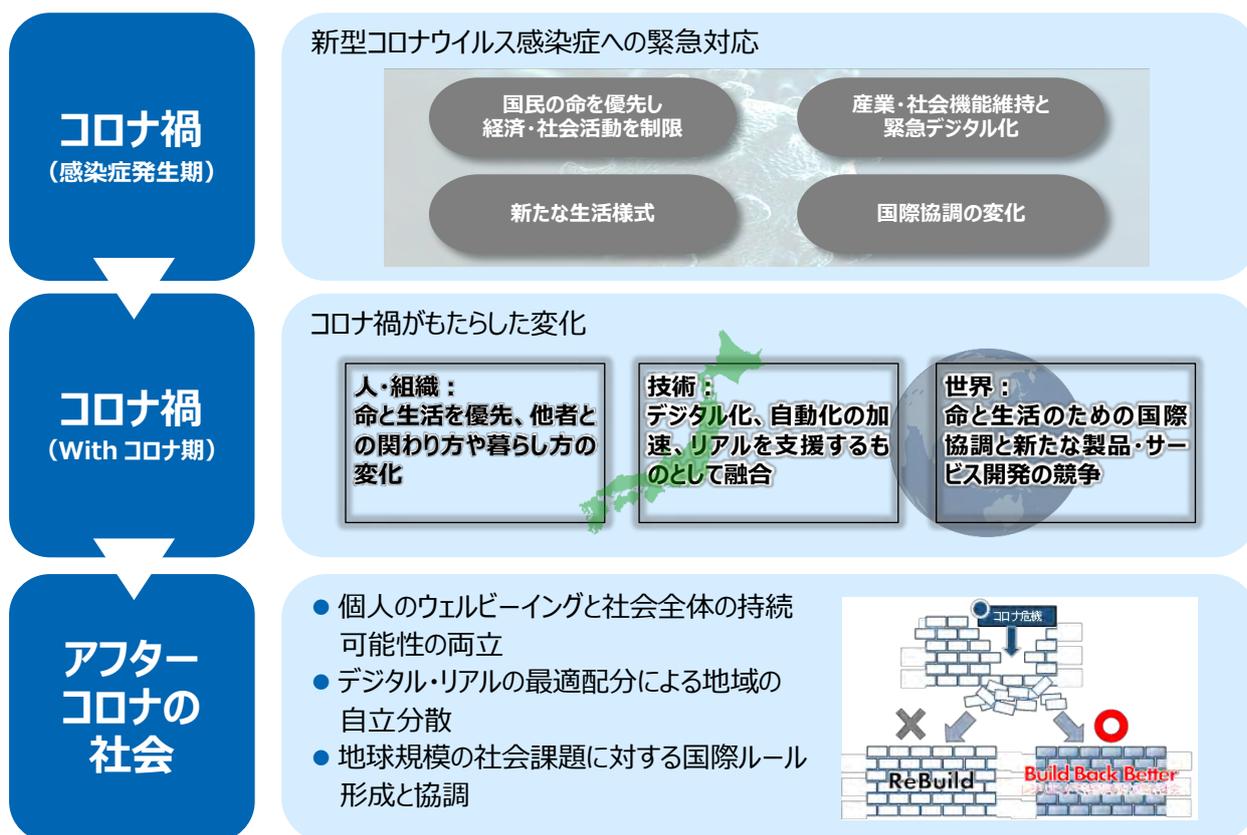


図 2-46 新型コロナウイルス感染症の影響考察の考え方

<sup>16</sup> ハザード(自然現象)の振る舞いの予測や、防災力の向上をバラバラに行うのではなく、これらを総合的に進めることで災害をしなやかに乗り切る力。

<sup>17</sup> 災害等の復旧・復興に関して、単に災害前の状態に戻すのではなく、災害前よりも強靱な社会づくりを行うという考え方。2015年3月の国連防災世界会議で採択された「仙台防災枠組 2015-2030」に記載されている。

<sup>18</sup> 個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあること。

「産業分野」においては、大手製造業がサプライチェーンを一層強化する動きが見られる中、空港臨海部のものづくり企業においても、研究開発などに力を入れるなどの変革が求められることが予想されます。

「都市インフラ」においては、移動が抑制されたことからインターネット上での売買による小口物流が増加し、物流機能の重要性がより高まっており、自動運転や物流施設の高度化が進むものと思われます。また、移動手段という観点では、パーソナルモビリティなど交通手段の多様化が進むものと思われます。

「ライフ/ワークスタイル」においては、健康維持や憩いなどの場として、公園や緑地の価値が再評価されるとともに、大規模災害や感染症などの有事の際もよりレジリエントなまちづくりを進めることが求められます。

産業分野	都市インフラ	ライフ/ワークスタイル
<p><b>&lt;コロナ禍による影響&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 製造業の発注低迷に伴い、臨海部のものづくり企業の受注は目下大幅減</li> <li>● 大手製造サプライチェーンへの影響と合わせて、大手製造業は研究開発と新製品開発を投資と体制の両面で強化する可能性</li> </ul>	<p><b>&lt;コロナ禍による影響&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 物流需要増、特に小口物流増に伴い、更に物流施設立地需要が増加</li> <li>● コロナ禍により顕在化した大量輸送機関のリスク、およびパーソナルモビリティなどの快適性の認知により、大量輸送機関による内陸部との移動は忌避される可能性</li> </ul>	<p><b>&lt;コロナ禍による影響&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ禍により空港臨海部での就業者にとって、感染症対策などにより更に勤務しづらい状況に</li> <li>● 居住地選択における評価基準が通勤利便性重視から、暮らしやすさも重視されるようになり、地域における自然、公園や緑地などが再評価</li> </ul>
<p><b>&lt;方針に組み込むべき要素&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 大企業からの受注に依存するだけでなく、空港臨海部を技術者や研究者が集う、研究開発と新製品開発のパートナーエリアへ</li> <li>● 都心近郊の工業専用地域という立地特性を活かし、研究開発の有力候補地に</li> <li>● 高付加価値化の一部として、工場・物流施設などの高度化と自動化の同時加速</li> </ul>	<p><b>&lt;方針に組み込むべき要素&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路インフラの高度化による混在緩和（物や人の自動運転専用車線）</li> <li>● 物流施設高度化・拡大化（自動化など）による機能増強</li> <li>● 内陸部交通手段の多様化（自転車などのパーソナルモビリティ）</li> </ul>	<p><b>&lt;方針に組み込むべき要素&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 大規模災害や感染症などの有事にも、まちの機能を維持し、区民の安全や産業の継続性を確保するような持続可能なまちとなっている。</li> <li>● 区民や働く人の健康維持の拠点、憩いや交流の場として自然や公園・緑地を活用</li> </ul>

図 2-47 空港臨海部のまちづくりへの影響(想定)

## 2.6 空港臨海部の目指すべき方向性

空港臨海部の強みと2040年の将来動向に加え、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以下のとおり整理しました。

### 産業特性

- **オンリーワンのものづくり：**  
製造が難しい製品も作業工程と工具を独自に考え、対応できる技術力・ノウハウを持つ企業が集積
- **都心付近にある工業専用地域という希少性：**  
住宅地などでは制限される産業活動（24時間稼働、危険物取扱など）や実証実験などが可能
- **新たな開発可能性のある土地の存在**（中央防波堤埋立地：令和島周辺）

### 立地特性

- **顧客との近接：**  
都心及び関東一円に近く、様々な交通手段を活かした人の交流や物流の適地
- **世界との近接：**  
羽田空港及び東京港を窓口とする世界との近接性

### 都市資源

- **希少な自然・観光資源の存在：**  
23区内（都心付近）では希少な公園・緑地・水辺・河川、大田市場などの存在
- **多重の交通手段の存在：**  
交通手段の多重性（中央環状線や湾岸線、首都高速道路、空港、リニア中央新幹線【品川駅に近接】、港湾の存在）
- **物流、防災拠点機能の存在：**  
日本自動車ターミナル、東京流通センター、東京団地冷蔵など、多数の倉庫の存在

## ▼ 2040年の将来動向 × 空港臨海部の強み

### 将来動向×産業特性に基づく方向性

- 既存の技術・ノウハウを生かしながら、次世代の高付加価値産業（製造装置・産業機械、医療・介護、環境・エネルギー・循環、自動車など）への参入が進み、災害時や感染症発生時にも継続性の高い産業が拡大している。
- 研究開発、試作製造、実証実験などを展開し、新技術の社会実装に挑戦できる場となっている。

### 将来動向×立地特性に基づく方向性

- 多様な交通ネットワークが更に拡充され、物流適地としての価値が高まり、災害時や感染症発生時にも都心における高度物流網の一翼を担っている。
- 人材、技術交流（技能研修、業務連携など）や、世界の製品開発・試作現場となっている。

### 将来動向×都市資源に基づく方向性

- 空港臨海部で働く人や訪れる人（区民・都民、羽田空港利用者など）にとって、アクセスしやすく、自然・観光資源を活かした魅力的な就業環境や観光拠点が形成されている。
- 大規模災害時の水・食料・エネルギーの備蓄・生産基地、復旧・復興基地となっている。
- 区民にとって、余暇の充実や健康維持に役立つ憩いの空間となっている。

図 2-48 空港臨海部の強みと目指すべき方向性

### 3. 空港臨海部の将来像

#### 3.1 2040年の将来像

空港臨海部の目指すべき方向性を踏まえ、将来像を「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～」とします。

空港臨海部で働く人、遊びにくる人、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、新たな価値が生み出され、世界が注目する次世代の空港臨海部が形成されています。

### 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～

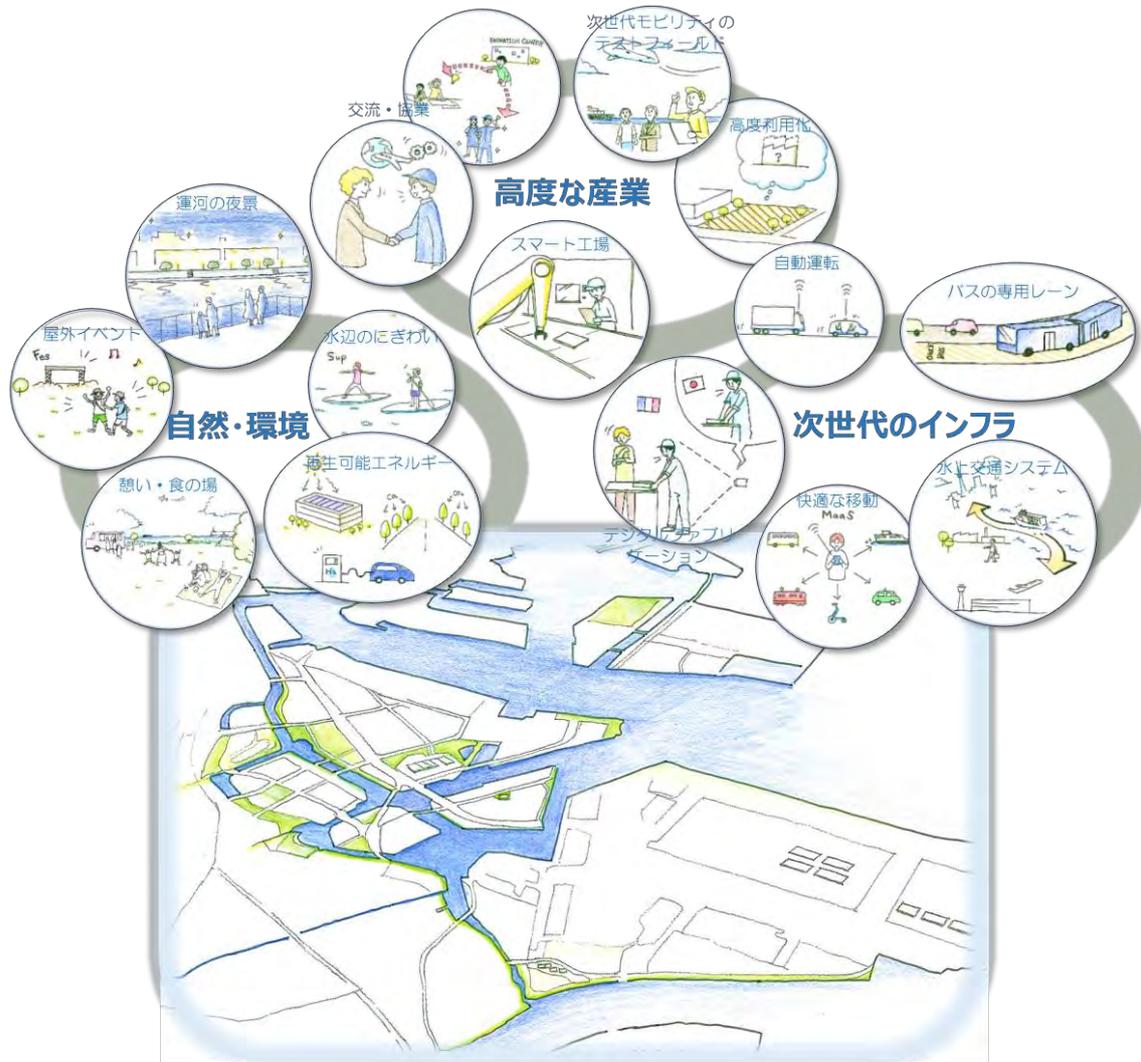


図 3-1 2040年の将来像

また、空港臨海部の将来像のイメージ及び将来像の概念を都市構造図として、以下のとおり整理しました。

<p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>公共交通や物流輸送の自動運転、自転車専用車線等が発展。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。</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------

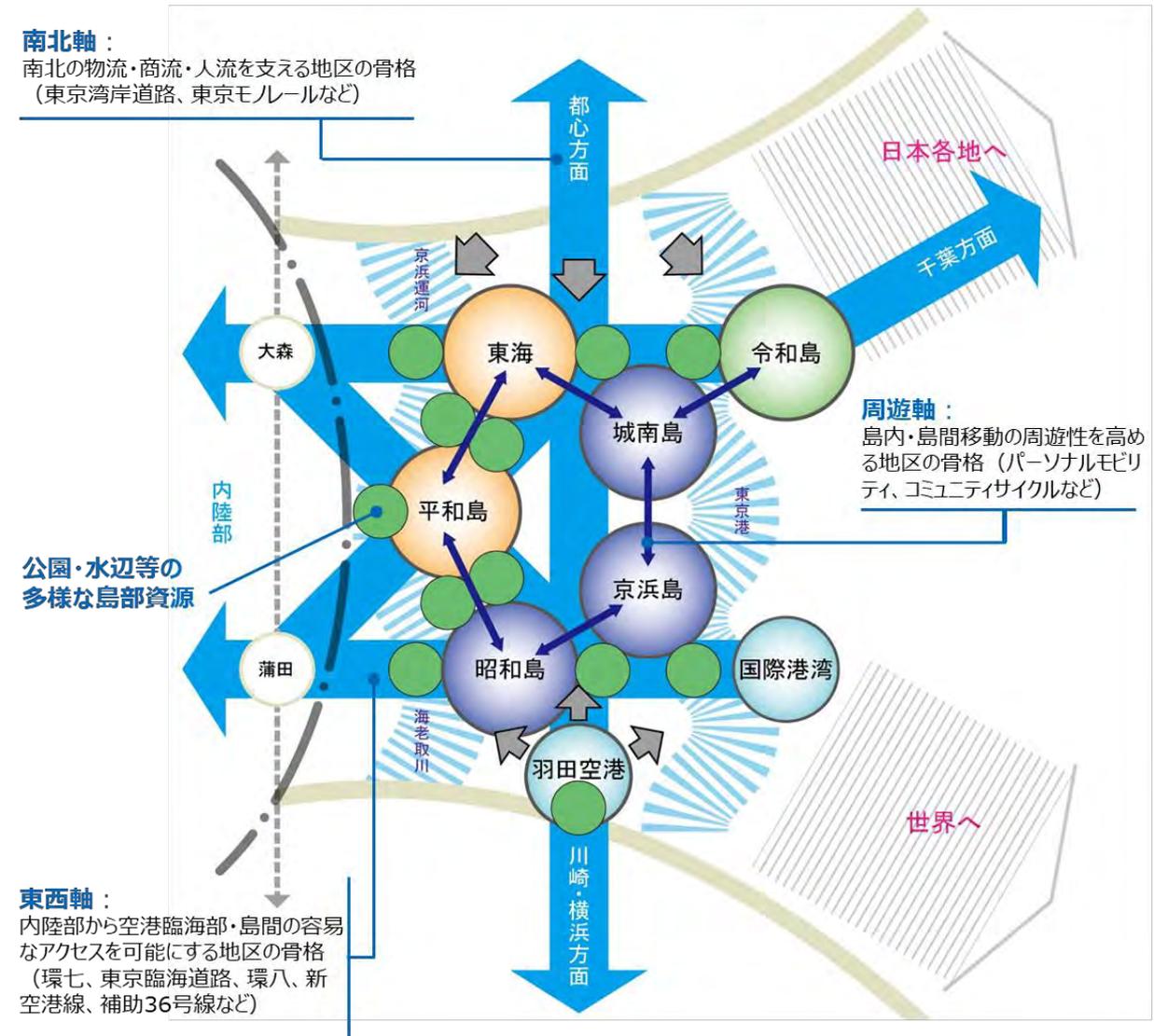


図 3-2 将来像の都市構造図

## 3.2 区民にとっての空港臨海部

空港臨海部は区民・来街者・働く人にとって、更に親しまれる地域となることを目指します。

現在の空港臨海部の使われ方・位置付けについては、下図のとおりとなっています。これに対して 2040 年には、就業環境としての魅力が高まり、就業先の有力候補となっていることや、水上交通も含め訪れやすく、区民の余暇の充実や健康増進に貢献していること、災害時には地域全体で安全を確保するための対策が打たれるなど、安全安心の面からも信頼性の高い空港臨海部となっています。

### 現在の使われ方・位置づけ

#### 働く場

- 居住地に近く、区民の就業を支える場所の一つである。
- 工業専用地域に指定されている場所が多く、特殊な作業も可能。
- 六郷工科高校出身者などの就職先の有力な候補先ともなっている。
- 熟練工による技術が強みのものづくり産業が多数立地。



### 2040 年

- 交通アクセスの改善や憩いの機能など、就業環境の魅力向上が進み、現在の産業集積に加えて大手製造業や研究開発型企业、ベンチャー企業などが立地する、人気の就業先となっている。
- 職人の技術の DX 化でノウハウ継承がスムーズに進んでいる

#### レジャー・スポーツの場

- バーベキュー場・キャンプ場のある城南島海浜公園や、平和島にある娯楽施設などは、区民の余暇活動の充実を図る上で欠かせない施設となっている。
- 「大森ふるさとの浜辺公園」「平和の森公園」内のスポーツ施設、「大田スタジアム」「大森スポーツセンター」「ゆいっつ」など、区民スポーツ需要を喚起する施設が集積している。
- 地元協議会主体で、大田市場や島部企業とも連携したイベント、場内探検ツアーなどが行われている。



- 水上交通と陸上交通を十分に活用して、点在する施設を連携。様々な活動を丸ごと体験し、区民にとって余暇の充実や健康維持に役立つ環境が存在している。

#### 災害時の防災拠点

- 広大な公園（平和の森公園など）が多く立地。空港臨海部一帯は大規模火災における地区内残留地区に指定されている。
- 日本自動車ターミナル、東京流通センター、東京団地冷蔵、大田市場など、災害時の大量の物資供給も期待できる施設がある。
- 大田区のみならず、首都圏にとっても物資供給拠点として要の地域となっている。



- DCP (District Continuity Plan : 地域継続計画) も策定され、地域全体で災害時に連携し合い、災害時の首都圏復興の要として機能している。
- また、身近な地域にある公園や水辺は、新型コロナウイルスのような感染症発生時の制限ある生活においては貴重な憩いの場となる。

図 3-3 区民にとっての 2040 年の将来像