

羽田空港跡地利用OTA基本プラン



平成 20 年 10 月



大 田 区

目次

1 . はじめに	1
2 . プラン策定の背景	2
3 . プラン策定の基本的な視点	3
4 . まちづくりのコンセプト	4
5 . 導入機能	6
6 . 導入施設	7
7 . 基盤施設の構成の考え方	8
8 . 土地利用及びゾーニングの考え方	9
9 . イメージ例	10
10 . 今後の検討課題等	11

1. はじめに

羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業によって生じる跡地の有効利用は、大田区民の長年の悲願でありました。

大田区は、この羽田空港跡地の問題について、国土交通省及び東京都と協議を重ねてきました。その結果、国・東京都・地元区で構成する羽田空港移転問題協議会*において、平成20年3月、跡地を3つのゾーンに分け各ゾーンの土地利用を方向づける「羽田空港跡地利用基本計画」を策定しました。

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目前に控えた今、大田区は、跡地利用の早期具体化が必要との認識に立ち、市街地に隣接し区のみまちづくりに最も関係の深い第1ゾーンについて、区主導で整備すべきと考え、土地利用の基本的考え方を「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」としてまとめました。

今後、上下水道や電気・ガス等のライフライン、護岸、道路など、土地利用にあたって不可欠な基盤整備の課題解決を図るとともに、第2・第3ゾーンや周辺市街地との関係に配慮しながら、本プランの具体化に向け、国や東京都などの関係機関とさらに協議を進めてまいります。

*航空機騒音問題の解決や航空輸送力の需要増に対応するため、運輸省(現国土交通省)、東京都、地元区(品川区・大田区)により昭和52年に設置された協議会。

羽田空港跡地 現況位置図



2. プラン策定の背景

昭和20年の強制立退き命令

羽田空港は、昭和6年に民間の東京飛行場として開設され、戦後GHQにより接收されました。その後昭和27年には運営が日本に移管されて東京国際空港となり、現在に至っています。

空港島内には、戦前から約3千人の住民が暮らしていましたが、昭和20年にGHQによる突然の強制立退き命令により、住民は着の身着のままで周辺地域への移住を余儀なくされました。

航空機騒音解消・航空輸送需要増大に対応した沖合展開と空港跡地の発生

昭和30年代後半以降、航空需要の増大に伴う航空機騒音の激化は、周辺住民の生活環境悪化をもたらし、深刻な社会問題となりました。この問題を解決するため、昭和58年に国は滑走路を沖合いへ移転する「東京国際空港整備基本計画（沖合展開計画）」を決定しました。この計画の中で、空港跡地の有効利用が位置づけられました。

「羽田空港跡地利用基本計画」の策定

平成14年、航空需要のさらなる増加に対応するため羽田空港の再拡張・国際化が決定され、平成19年3月に羽田空港移転問題協議会において空港跡地は約53haとすることを確認しました。平成20年3月には、同協議会において空港跡地のゾーニングと主な機能配置など土地利用を方向づける「羽田空港跡地利用基本計画」を策定しました。

羽田空港跡地約53haのゾーニングと機能配置



3 . プラン策定の基本的な視点

大田区基本方針の継承

跡地利用について、大田区はこれまでいくつかの基本方針や土地利用イメージを提案してきました*。本プランは、これらの提案で示した以下の基本方針を継承します。

跡地発生の際緯を踏まえる

跡地は、航空機騒音に対する区民の長年の運動の結果生じたものであることを踏まえる。

跡地の場所と土地の特性を活かす

空港に隣接し、多摩川と海老取川の水域空間に面する立地特性を有する貴重な空間を活かす必要がある。

地域のまちづくりの課題に応える

隣接する市街地の防災問題の解決や、世界に誇れるものづくり企業集積の育成発展など産業活性化につなげる必要がある。

21世紀の都市づくりの戦略的拠点とする

羽田空港の広域経済圏への影響を考え、大田区活性化の視点だけでなく、広域的な視点が必要である。

*代表的なものは、「羽田エアフロント・シティ 21」(平成 2 年)、「羽田空港移転跡地利用基本方針(案)」(平成 4 年)、「羽田空港跡地ゾーニングイメージ」(平成 17 年)

状況変化に対応する新たな視点

さらに、空港跡地の条件や社会を取り巻く状況変化に対応し、以下の視点を追加します。

羽田空港再拡張・国際化への対応

空港の国際化を視野に入れ、空港に隣接した立地特性を活かし、首都東京の玄関口としての機能導入を図る。

跡地面積縮小への対応

空港の再拡張・国際化に伴い、跡地面積が約 53ha に縮小したことを受け、敷地規模に見合った土地利用とする。

4. まちづくりのコンセプト

まちづくりの基本テーマ

第1ゾーンでは、[創造][交流][共生]を基本的なキーワードとして、まちづくりの実現を図ります。

創造

可能性を育み未来を拓く

世界に通じる羽田の空。それがもたらす無限の可能性に向かってチャレンジする人が集い、ともに進化するまち

多様な文化の融合による価値創造

世界の多様な文化と地域文化との出会いから、新たな価値が生まれるまち

情報発信力

次々と生まれる新しい価値が世界に向かって発信されるまち

羽田空港跡地

交流

世界のヒト・モノ・情報が集まる

会議・イベント・見本市・研修など豊富な交流機会を育み、様々な文化圏の人々が集うまち

アジアの活力に触れる

首都東京の玄関口として、アジアの経済・文化活動と交流するまち

日本の魅力に触れる

来訪者が、日本の伝統文化と現代文化、「和」の味わいやもてなしを感じることができるまち

共生

自然風景との共生

多摩川の雄大な景観、海老取川の親しみある水景が活かされ、水・緑・空に囲まれた心地よさを感じるまち

環境との共生

最新技術に基づき、省エネルギー、低炭素化やヒートアイランド緩和など、環境に最大限配慮したまち

国際空港と地域の暮らしの共生

土地に刻まれた歴史精神が活かされ、地域の人々の暮らしと、国際化が進展する羽田空港とが調和するまち

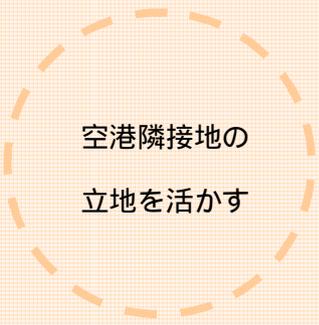
まちづくりの目標

基本テーマに基づき、第1ゾーンの特徴を活かしたまちづくりを進めるため、「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・海老取川の水域空間を活かす」の3点をまちづくりの目標として定めます。

世界に開かれた多文化交流拠点の創出

首都東京の玄関口にふさわしい
機能と景観を兼ね備えた都市づくり

国際都市東京の価値向上に貢献



空港隣接地の
立地を活かす

周辺地域や蒲田・大森の中心市街地と連携

大田区の産業の活性化に寄与

区民が散策し、学び、集う場を提供し、
防災空間としても活用

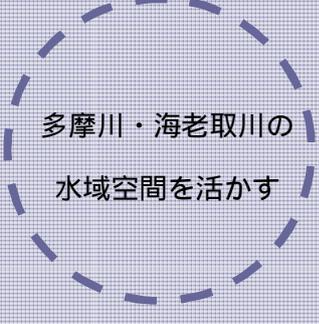


大田区の
発展につなげる

多摩川の雄大な風景を取り入れた
ランドスケープの創出

干潟・水域内の生態系の保全

東京臨海部と連なる水運の拠点



多摩川・海老取川の
水域空間を活かす

5 . 導入機能

「まちづくりの基本テーマ」及び「まちづくりの目標」に示した3つの目標を実現するため、以下の3つの機能を中心に配置することとしました。

跡地は首都東京に残された貴重な空間であることを重視し、第1ゾーンには区民のみならず、広く国内外の人々の利用に供することができる公共性の高い機能を優先的に導入することとしています。

産業支援・交流機能

平成22年から国際定期便が就航する羽田空港は、国内や海外を含めた拠点性がますます高まり、京浜臨海部に広がる産業機能をつなぐ接点として重要な位置を占めることとなります。

この立地優位性を活かし、先端技術の研究開発や国内外の技術交流拠点の導入を検討するほか、区内工業の技術や製品を大田ブランドとして発信する拠点を整備するなどして、区内産業の一層の発展につなげます。

文化・交流機能

羽田空港の再拡張事業が完成すると、さまざまな国や地域の人々が降り立ちます。そこには、多様な文化や物資、情報が持ち込まれ、多彩な交流が生まれる可能性があります。

このため、国内や世界の文化が出会い、新たな価値を創造したり相互理解を深めたりする拠点施設やテーマ型文化施設を検討します。併せて、地域へのホームステイやお祭りなどの伝統行事を通じた国際交流プログラムなども検討し、区民の暮らしをより一層豊かで魅力あるものにつなげていきます。

多目的広場・緑地機能

隣接する市街地は、人情味豊かな下町的雰囲気を残す地域社会を形成していますが、緑やオープンスペースの不足などの課題を有しています。このため、公園や緑地広場、水際線を結んで、自然と親しめる空間を連続的に確保し、広域的な水と緑のネットワークの一部として整備します。

跡地に面している多摩川は、山梨県笠取山を源流とし、山と海をつなぐ重要な自然の軸です。多摩川河口部という立地の特性を活かし、都市と自然環境との共生を視野に入れた整備を図ります。

また、地震などの非常時においては、周辺地域の方々が避難できる場所としての機能を併せ持ちます。

6. 導入施設

現時点で考えられる導入施設の例は、以下のようなものです。

今後、現実のニーズを検証し、実現可能性の高いものを選定していくこととなります。

まちづくりの目標



導入が考えられる施設の例

産業支援・交流機能

- ・産学連携施設：立地特性を活かした産学連携のオフィス・研究施設
- ・起業家支援施設：国際ビジネスをも視野に入れた産業起業家育成を目的とした施設
- ・コンベンション施設：立地特性を活かした国際的な会議・商談会場等施設
- ・ものづくり産業情報発信拠点：ものづくりのメッカとなる情報センター

文化・交流機能

- ・多目的展示施設：産業見本市、スポーツイベント等開催可能な多目的施設
- ・多文化交流支援施設：周辺地域と空港を介して集う多文化の交流を促進する施設
- ・周辺観光拠点案内所：大田区内観光スポット等をPRするための案内所
- ・日本文化の発信拠点施設：日本のアート・デザイン・コンテンツを紹介する施設
- ・航空産業博物館：本物の航空機に囲まれた立地特性を活かした航空関連の博物館
- ・多摩川流域連携活動拠点施設：流域住民の多様な活動の交流拠点施設

多目的広場・緑地機能

- ・多摩川自然学習施設：多摩川の自然に直接触れながら学ぶ体験型学習施設
- ・流域サイクリング拠点ターミナル：レンタサイクルや休憩施設等の拠点施設
- ・羽田歴史資料館：羽田地区の歴史・文化を継承する資料館
- ・地震体験館：防災体験施設
- ・東京臨海部と連携した水運拠点施設：水陸空の各種交通機関への乗り換え拠点施設
- ・公園・緑地

<これらの施設に付帯する施設>

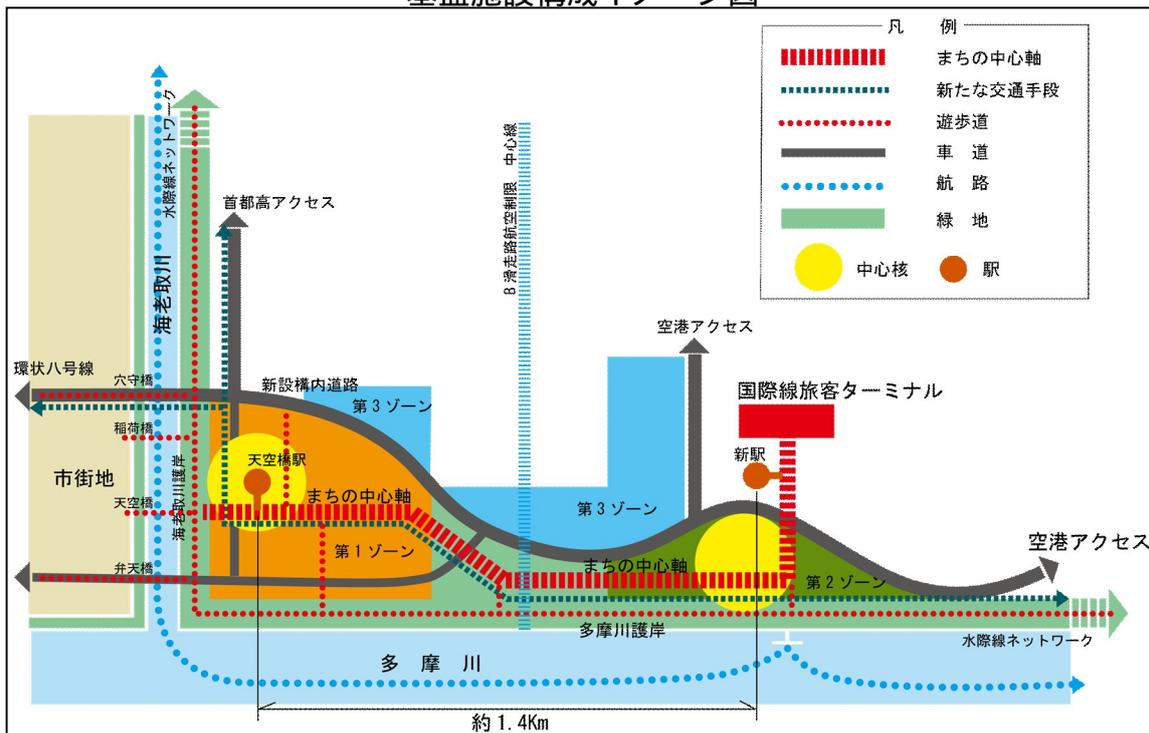
各施設利用者等のための宿泊・飲食物販施設等

<公共機関関連施設>

7. 基盤施設の構成の考え方

第1ゾーンと周辺地区の機能連携を図るため、基盤施設の構成を以下のように考えます。

基盤施設構成イメージ図



空港跡地の中心核と中心軸

第1ゾーン中心部(天空橋駅付近)と第2ゾーン中心部(国際線旅客ターミナルと直結)を2核とした配置構成とし、これらをつなぐ軸線を空港跡地の骨格をなすまちの中心軸と捉えます。この軸に沿った基盤施設配置を基本とし、第1ゾーン中心部においては人工地盤による歩車分離を図ります。

新たな交通手段の導入

2核相互は約1.4kmと歩行圏を越えた距離であるため、機動力のある新たな交通手段導入の可能性を検討します。この交通は第1ゾーン～第2ゾーン間の連絡を担うほか、将来的には、跡地地区外方向との連携を視野に入れます。

天空橋駅交通拠点

京浜急行と東京モノレールの2つの駅が重なる位置に効果的な駅前交通拠点整備を図ります。

新設構内道路

再拡張・国際化に伴う羽田空港の交通需要の増大に対応するため、穴守橋からターミナルビルへ向かう新しいルートとして、第1ゾーン北側に構内道路が新設されます。

地区内道路

最も効果的な土地利用を図る視点から、第1ゾーンの地区内道路を検討します。

歩行者デッキ

歩行者空間と自動車動線とを分離することにより、自動車交通を円滑にし、安全で快適な歩行者空間を実現するために、第1ゾーンのまちの中心軸に沿って立体構造の導入を図ります。

水運の整備

水運の拠点を検討します。

多摩川・海老取川護岸

高潮に対して安全であるとともに、親水性を確保できるような護岸を検討します。

8 . 土地利用及びゾーニングの考え方

第1ゾーンに導入する機能及び施設群を有機的・効果的に配置するため、立地特性、位置、形状や高さ制限、地下埋設物等を考慮して、土地利用や施設群の大まかな位置をエリアとして示したものが、下図の「第1ゾーン 土地利用ゾーニング図」です。

多摩川・海老取川沿いの水際線に緑地を配置するとともに、まとまった規模の多目的広場を連続して配置し、市街地に近接させます。これらの緑地や広場は多摩川河口に水と緑の新たな景観を創出するとともに、災害時には周辺地域の避難場所として機能します。

また、新設構内道路に接する北側のエリアに建築物を配置することによって、緑地と対比したメリハリのある土地利用を構成しました。各施設は相互に関連性を持たせ、相乗効果を発揮できる構成とします。

その他、地区内の建築は航空法により高さが制限されています。また、京浜急行や東京モノレールの地下軌道上部は積載加重制限があるため、建築に制約があります。これらの制約をも勘案した配置とします。

第1ゾーン 土地利用ゾーニング図



9 . イメージ例

まちづくりのイメージを表したものが下図です。ここでは、多摩川の護岸や、まちの中心軸となる歩行者デッキのイメージを表現しました。



多摩川沿いのプロムナード

第1ゾーンの多摩川沿い東寄りの位置から、上流方向を望んだイメージです。上流の護岸と同様に、高潮に対して安全な高さの堤を築いています。

堤は、多摩川河口の雄大な風景を楽しむような水と緑の散歩道とします。また、水運の導入を検討します。

歩行者デッキの夕景

立体構造の歩行者専用デッキを、夕刻、東側から望んだイメージです。

デッキは第1ゾーンの中央を東西に貫き、交流・にぎわいの中心的空間となります。右側には施設群がまとまって並ぶ一方、左側には一面の緑地が広がり多摩川を見渡すことができます。



10．今後の検討課題等

基盤整備

基盤整備については、跡地利用に不可欠な要素であることから、羽田空港移転問題協議会ほか関係機関と協議・調整を行い、課題の解決を図っていきます。

[道路]

第1ゾーン内の地区内道路は、効果的な土地利用を図る視点から、関係機関と協議していきます。また、広域的な交通ネットワークの整備として、国道357号の川崎方への延伸、環状八号線及び産業道路の改良について、引き続き関係機関へ要請していきます。

[ライフライン]

第1ゾーンには、上下水道や電気・ガス等のライフラインが埋設され、空港内の施設へ通じています。これらの取扱いについて、関係機関と協議していきます。

[護岸]

多摩川と海老取川に面した護岸については、高潮対策と併せて親水性と調和する整備を関係機関に要請していきます。

具体化に向けて

本プランは、第1ゾーンの土地利用を図る上でのゾーニングや導入機能について、大田区の考え方をまとめたものです。

今後は、このプランに沿って導入する機能や施設について、幅広い観点から検討するとともに、事業主体・手法及び財源スキームについても検討を進めます。

なお、関係機関との協議等により、必要に応じてプランの見直しを行うことがあります。

【問合先】 大田区 経営管理部 企画財政課 空港臨海担当
〒144-8621 大田区蒲田 5-13-14
TEL : 03-5744-1650 FAX : 03-5744-1502