

大田区鉄道沿線まちづくり構想（素案）

令和5年3月

# 目次

1 本構想について	2
1-1 目的	2
1-2 位置づけ	2
1-3 対象範囲	2
1-4 目標達成年次	2
1-5 沿線のまちの成り立ち	3
1-6 新空港線整備の概要	4
1-7 踏まえるべき社会情勢	5
1-8 区民参画の実施概要	7
2 沿線まちづくりの将来像と新空港線整備による効果	8
2-1 将来像	8
2-2 新空港線整備による効果	9
3 全体構想	14
3-1 広域連携軸の形成による将来都市構造の実現	14
3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針	15
4 エリア別構想	16
新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）	16
② 蒲田駅周辺	17
② 下丸子駅周辺	21
③ 多摩川駅周辺	23
④ 大鳥居駅・穴守稻荷駅周辺	25
⑤ 天空橋駅周辺（HI City）	27
JR 京浜東北線沿線	29
① 大森駅周辺	30
京浜急行電鉄本線沿線	33
① 雑色駅周辺	34
② 平和島駅周辺	36
東急池上線沿線	38
① 池上駅周辺	39
② 洗足池周辺	41
東京モノレール羽田空港線沿線	43
① 流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺	44
都営浅草線沿線	46
⑤ 馬込駅・西馬込駅周辺	47
5 本構想の実現に向けて	49
用語集	51

# 1

## 本構想について

### 1-1 目的

今日の大田区のまちは、道路や鉄道など各種の都市基盤整備や耕地整理、土地区画整理事業などによって形成されてきた。都市を取り巻く環境が大きく変化している中で、時代の潮流を的確に捉え都市を持続的に発展させていくためには、道路や鉄道の整備とともにまちづくりを進めることが求められている。

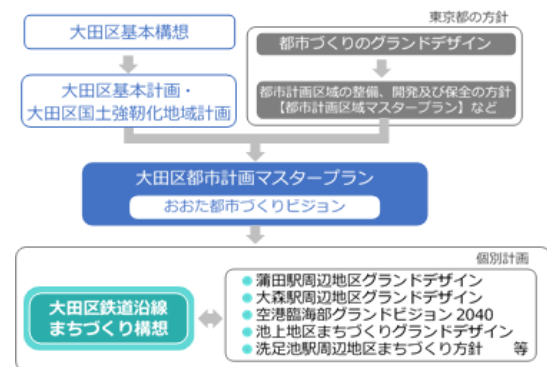
新空港線については、現在、一期整備（矢口渡駅～京急蒲田駅）の事業化に向けて取組を進めており、二期整備（京急蒲田駅～大鳥居駅）に関しても、今後、関係者でその実現に向けた検討を行っていくこととしている。

新空港線整備により、区内の東西利便性向上はもとより、渋谷・新宿・池袋の各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面とのアクセスが向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。それにより、蒲田など区内の中心拠点や新空港線でつながる路線各駅だけでなく、東京圏全体の地域価値や国際競争力が向上し、まちづくりの機運も高まることが期待される。

「大田区鉄道沿線まちづくり構想」（以下、「本構想」という。）は、新空港線の整備とともに、今後、民間都市開発の機運が相当程度高まることが予想される中、地域課題の解決に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示し、これに基づき官民が協働し、限られた空間を最大限有効に活用しながら、安全かつ快適で利便性の高い都市空間を創出していくことを目指すために策定するものである。

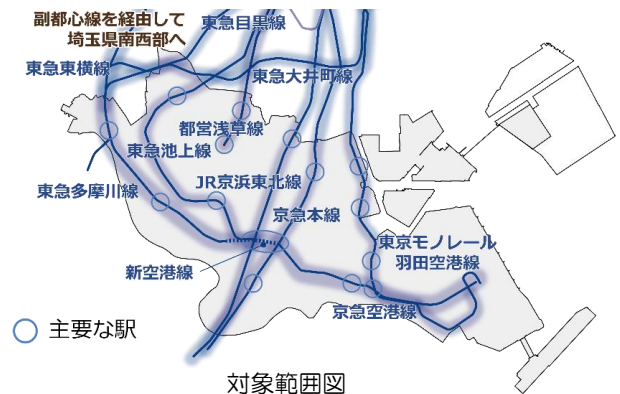
### 1-2 位置づけ

大田区都市計画マスタープランを上位計画とし、既存の計画と整合を図りながら、新空港線整備はもとより、関連するまちづくりの各個別計画の実現を加速化（必要に応じて各個別計画の改定時に反映）する。



### 1-3 対象範囲

新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）をはじめとする、大田区内の鉄道沿線の各駅周辺地区を本構想の対象範囲とする。



### 1-4 目標達成年次

目標達成年次は 2030 年代から 2050 年頃とする。これは、新空港線整備を契機として推進される沿線のまちづくりを進める目安としての期間とする。

## 1-5 沿線のまちの成り立ち

東京圏において、明治維新後の鉄道導入以来、駅周辺の住宅地開発や拠点駅としての都市機能向上が進められ、沿線としてまちが発展してきた。

### 明治期

- 明治5年(1872年)に新橋～横浜間に鉄道が開通し、明治9年(1876年)東京で3番目の駅である大森停車場前駅(現在の大森駅)が開業したのを始め、明治37年(1904年)蒲田駅開業、京浜電気鉄道(現在の京浜急行電鉄)の運行開始、ガス製造所の立地など、沿線地域の開発が緩やかに進行するとともに、都市の骨組みとなる都市施設の整備が進められる。



大森停車場前駅

- 明治35年(1902年)に京浜急行電鉄空港線の前身である六守線が開業した。

### 大正から昭和初期

- 海側東海道筋に対し鉄道敷設が遅れていた台地部では、郊外電車である池上電気鉄道(大正11年(1922年)現東急電鉄)、及び目黒蒲田電鉄(大正12年(1923年)現東急電鉄)が開通し、多摩川流域の田園調布、洗足は「田園都市」構想によって計画的な宅地造成が進んだ。また、蒲田駅は池上線・目蒲線の乗り入れにより新しいターミナル駅として発展していくことになる。



蒲田駅東口駅前通り(昭和24年)

- 大正5年(1916年)より耕地整理事業が始まり、宅地と工場用地の造成が促され、人口は大正9年(1920年)約8万人から昭和19年(1944年)約56万人と約7倍に増加した。
- 昭和6年(1931年)、全国初の国営民間航空専用空港「羽田飛行場」(現在の羽田空港)が開港した。
- 現在の大田区は、昭和22年(1947年)、当時の「大森区」と「蒲田区」の合併により誕生し、両区から一字ずつを取って命名された。

### 昭和初期から現在

- 都内有数の工業区として、戦後の焦土の中から再生への歩みを続け、昭和20年代後半には大田区の人口が増加し、木造賃貸住宅が多数建設され、住工混在の密集市街地が形成された。また、交通機関が集中しやすい鉄道駅周辺を中心に商店街が発展していった。
- 東京モノレールは、東京五輪における輸送量確保のため、昭和39年(1964年)に浜松町駅～羽田駅(現在の整備場駅)間で運行を開始、順次延伸し、平成16年(2004年)に羽田空港第2ビル駅が開業した。
- 京浜急行電鉄空港線は平成10年(1998年)に、羽田空港駅(現在の羽田空港国内線ターミナル駅)まで延伸し、羽田空港へのアクセスが飛躍的に向上した。
- 京浜急行電鉄本線(平和島駅～六郷土手駅間)及び同空港線(京急蒲田駅～大鳥居駅間)の連続立体交差事業により、京浜急行電鉄の区内線路の大部分は平成24年(2012年)までに高架化され、踏切解消など安全性・回遊性の向上とともに、京急蒲田西口駅前地区や糎谷駅前地区の再開発事業をはじめ、関連側道や駅前広場などの整備により、新たな魅力あるまちづくりが推進されている。



蒲田駅周辺(昭和58年)



羽田空港駅出発式(平成10年)

- 羽田イノベーションシティのまち開き（令和2年7月）、蒲田駅周辺地区グランドデザイン改定（令和4年4月）をはじめ、沿線のまちづくりが進展しているところである。戦災復興区画整理事業の換地が完了してから約50年が経過する大森駅周辺、蒲田駅周辺の地区をはじめ、多くの鉄道駅周辺は、カーボンニュートラルやウォークアブルな駅前空間の形成など、持続可能な都市づくりに向け更新時期を迎えている。
- 第三セクターの羽田エアポートライン株式会社設立（令和4年10月）や、「鉄道と魅力的なまちづくり宣言」（令和4年12月、p.6参照）がなされ、鉄道沿線まちづくりの機運が高まっている。



羽田イノベーションシティのまち開き（令和2年）

出典：大田区HP

## 1-6 新空港線整備の概要

新空港線の実現は大田区にとって40年来続く長年の悲願である。新空港線による鉄道ネットワークの構築と共に沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっている。

### （事業概要）

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を移動する必要がある。新空港線はこの両駅間の800mをつなげる新たな鉄道路線である。

この800mを接続することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内の移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待される。



### （整備計画の概要）

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間（予定）の2段階に分けて行う。

- 整備延長：全長約4.0km（交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）で示された路線）
- 一期整備：矢口渡～京急蒲田間
- 二期整備：京急蒲田～大鳥居間（京急空港線接続駅、乗り入れ方法等については引き続き検討）

### （一期整備の概要）

大田区と東急電鉄株式会社は、令和4年10月14日に新空港線の整備主体である第三セクターの羽田エアポートライン株式会社を設立した。今後、一期整備の事業化に向けて、羽田エアポートライン株式会社が主体となり、検討の深度化を進める。

- 整備主体 羽田エアポートライン株式会社（想定）
- 運行主体 東急電鉄株式会社（想定）
- 整備スキーム 都市鉄道等利便増進法（想定）



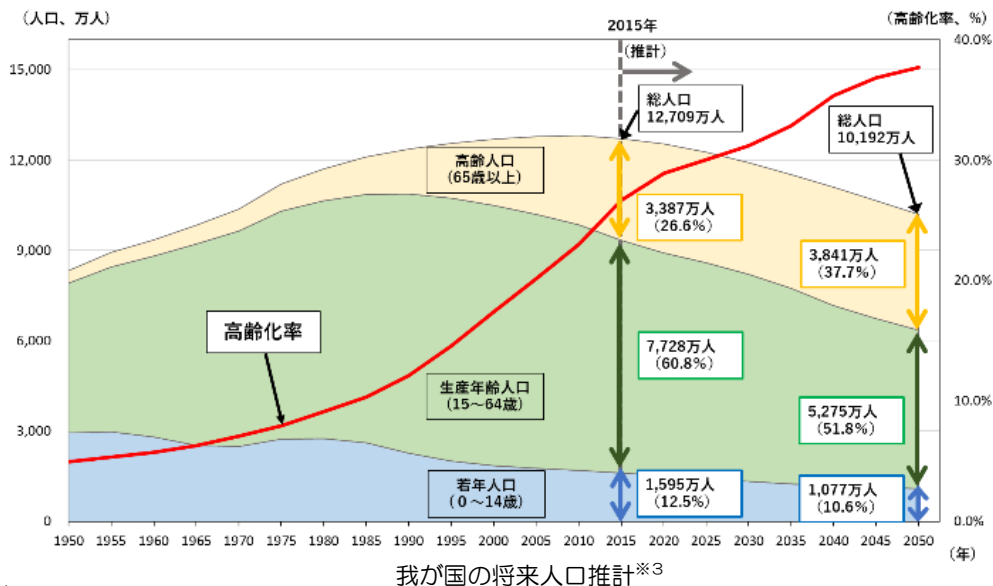
## 1-7 踏まえるべき社会情勢

「大田区都市計画マスタープラン」(令和4年(2022年)3月改定)の第2章 都市づくりの現状と課題の内容を踏まえる。

その上で、想定年次としている2050年頃までに踏まえるべき我が国の主な社会状況を列挙する。

### ●人口動態

- 人口は減少を続け、2050年には約1億人にまで減少する。高齢者人口は2015年から約450万人増加する一方で、生産年齢人口は約2,450万人減少し、高齢化率約38%の超高齢化社会が到来する。<sup>※1</sup>
- 高齢者人口は2040年頃をピークに減少に転じるものの、2040年時点で65歳の方は、男性の約4割が90歳まで、女性の2割が100歳まで生きると推計され、「人生100年時代」が射程に入る社会が到来する。<sup>※2</sup>



### ●技術革新

- 新たなモビリティ社会の実現に向けたデジタルプラットフォームの構築、自動運転等の一層の進展、多様なモビリティの普及・活用により、世界一安全で円滑な道路交通社会が実現する。<sup>※4</sup>
- システムやAI等の技術を活用した「スマート自治体」が実現し、人口減少が深刻化しても、持続可能な形で行政サービスが提供され住民・企業等にとってサービスが向上する。<sup>※5</sup>
- Beyond5G、低消費電力・大容量・低遅延の通信が可能なオール光ネットワーク、量子コンピューター等の実装による次世代計算能力基盤の整備が実現する。<sup>※6</sup>

<sup>※1</sup> 国土の長期展望(参考資料)(国土交通省)

<sup>※2</sup> 令和2年版 厚生労働白書(厚生労働省)

<sup>※3</sup> 総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」をもとに、国土交通省国土政策局作成

<sup>※4</sup> 内閣官房情報通信技術(ICT)総合戦略室

<sup>※5</sup> 地方自治体における業務プロセス・システムの標準化及びAI・ロボティクスの活用に関する研究会報告書(総務省:地方自治体における業務プロセス・システムの標準化及びAI・ロボティクスの活用に関する研究会)

<sup>※6</sup> デジタル田園都市国家構想実現のための「デジタル日本改造ロードマップ」の検討の方向性について(経済産業省)

## ●環境

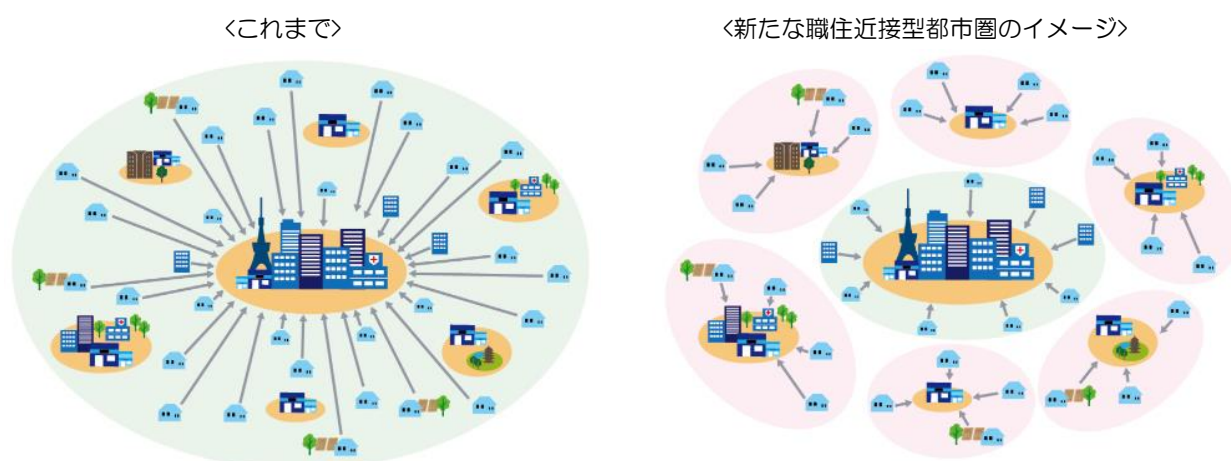
- 脱炭素をできるだけ早期に実現することが、地域の企業立地・投資上の魅力を高め、地域の産業の競争力を維持向上させるという意味での地域の成長戦略において、極めて重要な要素になっていく。<sup>※7</sup>

## ●交通

- オンデマンド交通、自動運転、MaaS などモビリティサービスが充実してきたことから、既存の鉄道やバスに加えてこれらモビリティ資源を一体的に捉えてつなげることにより、輸送の効率化が図られ、連続的な交通サービスが実現する。<sup>※8</sup>

## ●新しい生活様式

- リモート化や ICT 化の一層の進展により、職場に行かずとも勤務でき、商業施設に行かずとも買物ができるようになるほか、二地域居住なども含めたさまざまな形の次世代のライフスタイルが実現する。コンパクト・プラス・ネットワークをベースとしながら、この動向を見据えた地域づくりを推進し、新たな職住近接型都市圏が実現していく。<sup>※9</sup>



生活圏の再構築による新たな職住近接型都市圏のイメージ<sup>※10</sup>

コラム

### 鉄道と魅力的なまちづくり宣言

～ 夢あふれ誰からも選ばれる都市「おおた」を目指して ～  
つなげていこう 環境に優しい 鉄道ネットワークを  
つくっていこう 鉄道とともに発展する おおたのまちを  
のこしていこう 人が交流しにぎわう 魅力的なまちを

東京国際（羽田）空港を擁し、多様な産業が織りなし成長してきた大田のまち。その発展を支えた鉄道網。現代においても、鉄道は、環境に優しく人々の生活に欠かせない利便性の高い公共交通である。大田のまちが将来にわたり持続的に発展するよう、鉄道ネットワークをさらに充実させ、夢あふれ誰からも選ばれる都市「おおた」を目指した魅力的なまちづくりに取り組むことを宣言する。

令和4年（2022年）12月21日

<sup>※7</sup>地域脱炭素ロードマップ（内閣官房・環境省）

<sup>※8</sup><sup>※9</sup><sup>※10</sup>新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏 - 転換点を迎えた東京都市圏の都市交通戦略-（東京都市圏交通計画協議会）

## 1-8 区民参画の実施概要

地域の皆様のご意見を踏まえて本構想が策定出来るよう、様々な方から各駅周辺の特長や課題、将来構想に期待するまち像などのご意見を伺うため、区民参画を実施した。

### (オープンハウス)

令和5年(2023年)1月、区内3か所でパネル展示によるオープンハウス型説明会を開催した。

実施場所

HICity内PiO PARK、蒲田駅西口広場、多摩川駅構内

参加者数

122名(一部メールによる意見を含む)



PiO PARK



蒲田駅西口広場



多摩川駅構内

### (意見交換会)

令和4年(2022年)11月から令和5年(2023年)2月まで、ワークショップ形式等による意見交換会を開催した。

実施団体

区内各種団体(東京商工会議所大田支部、東京青年会議所大田区委員会、大田区商店街連合会、大田工業連合会など)

羽田みらい開発株式会社

学生(東京都市大学、日本大学、東邦大学、日本工学院専門学校)

ほか区内自治会・町会、まちづくり協議会

参加団体数

32団体



区内各種団体



羽田みらい開発



学生(オンライン)



学生(対面)

### (パブリックコメント)

(現在、パブリックコメント及び区民説明会を実施中)

実施方法

パブリックコメントは書面持参、メール、ファックス等

回答数



PHOTO



PHOTO



PHOTO



## 2-1 将来像

## 東京と世界をつなげるまち・おおた

— 交流と創造があられる沿線まちづくり —

新空港線の整備により、新空港線軸の利用者が増え、新たな人の流れが生まれることで、本構想対象範囲の各駅のポテンシャルが一層高まり、各駅周辺の特徴にあったまちづくりが行われている。

新空港線とまちづくりによって大田区・東京・世界がつながり、ヒト・モノ・コトの行き来が増え、にぎわいや交流が面的に広がっている。

鉄道沿線のまち同士が有機的に結びつくことで、

「鉄道とともに発展する おおたのまち」「東京と世界をつなげるまち・おおた」として、大田区や東京が交流と創造にあられる姿となっている。



## 2-2 新空港線整備による効果

新空港線整備により、国際空港と東京圏各都市のアクセス利便性が高まることで、往来する人が増え、文化的交流やビジネスの活性化が期待できる。また、強靱で環境にやさしい鉄道を中心とした沿線のまちづくりが促進される。新空港線整備による効果は、大田区内のみならず東京圏に広く波及することが見込まれている。

### Step - 1 <新空港線整備による直接的効果>

#### ●新空港線によるアクセス利便性の向上

- ・区内の東西交通の移動利便性が向上することに加え、渋谷、新宿、池袋といった各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面からの羽田空港へのアクセス利便性が向上する。

#### ●災害対策の強力な推進と持続可能な都市づくり

- ・移動手段を持たない交通弱者のさらなる社会活動などへの参画を促進し、災害時の代替ルートの役割も担うなど中枢機能を支える基盤として災害に強靱な都市鉄道を形成する。
- ・自動車からCO2削減の効果が高い鉄道への転換により、「ゼロカーボンシティ」の実現に寄与する。

### Step - 2 <新空港線軸への波及効果>

#### ●新空港線軸の地域価値の向上

- ・新空港線軸の利用者が増え、本構想対象範囲の各駅のポテンシャル（地域価値の成長性）が一層高まることで、民間活力によるまちの更新や新たな生産活動の拡大に寄与する。

### Step - 3 <新空港線につながる鉄道沿線への波及効果>

#### ●新空港線に接続する路線沿線の将来の発展性の向上

- ・新空港線により、国際空港・臨海部・都心部（副都心線）・埼玉県の各都市のつながりが強化される事により、産業の活性化（ものづくり産業や流通業の高付加価値化など）や、新産業の創出（新たな製品やサービスの創造力の強化など）など今後の発展が期待できる。

#### ●鉄道沿線のまちづくりの推進、拠点の育成、拠点同士の連携強化

- ・老朽化した市街地の更新などを進める契機や機運が高まり、安全・快適・便利な「駅まち空間」の形成を伴うまちづくりの推進が期待できる。
- ・災害対応力の強化・環境への配慮・ユニバーサルデザインを考慮し、多くの人々が安心して活動することができるような沿線のまちづくりを推進する。

### Step - 4 <広域的な波及効果>

#### ●世界で一番ビジネスのしやすい環境づくりと暮らしの豊かさの向上

- ・日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上に寄与する。
- ・医療・福祉・教育などに関連する製品・サービス・施設などの充実を図る。
  - ・生活利便性の向上、所得の向上、暮らしの質の向上、選択肢の増加などを旨とする。

Step - 4

＜広域的な波及効果＞

国際空港と、大田区内の各都市・渋谷・新宿・池袋・川越・所沢・和光などがつながることによる、各都市の活性化と、東京圏の国際競争力の強化

Step - 3

＜新空港線につながる鉄道沿線への波及効果＞

- 新空港線経路による、羽田空港や各都市へのアクセス利便性の向上
- 文化的交流やビジネスの活性化
- 駅周辺のまちづくりの促進による拠点性の向上



Step - 1

＜新空港線整備による直接的効果＞

- アクセス利便性の向上
- 往来する人々の増加
- 交通インフラの強靱性の向上
- 環境に優しい交通手段への転換

Step - 2

＜新空港線軸への波及効果＞

- 羽田空港や各都市へのアクセス利便性の向上
- 文化的交流やビジネスの活性化
- 駅周辺のまちづくりの促進による拠点性の向上

コラム

産業連携によるまちづくり（おおたオープンファクトリー）

まちづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信していくために、町工場を期間限定で無料一斉公開するイベント。平成24年(2012年)2月にスタートし、武蔵新田・下丸子エリア、臨海部、島部を中心に、地域の子どもたち、ものづくりFAN、クリエイターに親しまれるイベントに成長している。



出典：OCTC HP

## 新空港線整備による広域的な効果

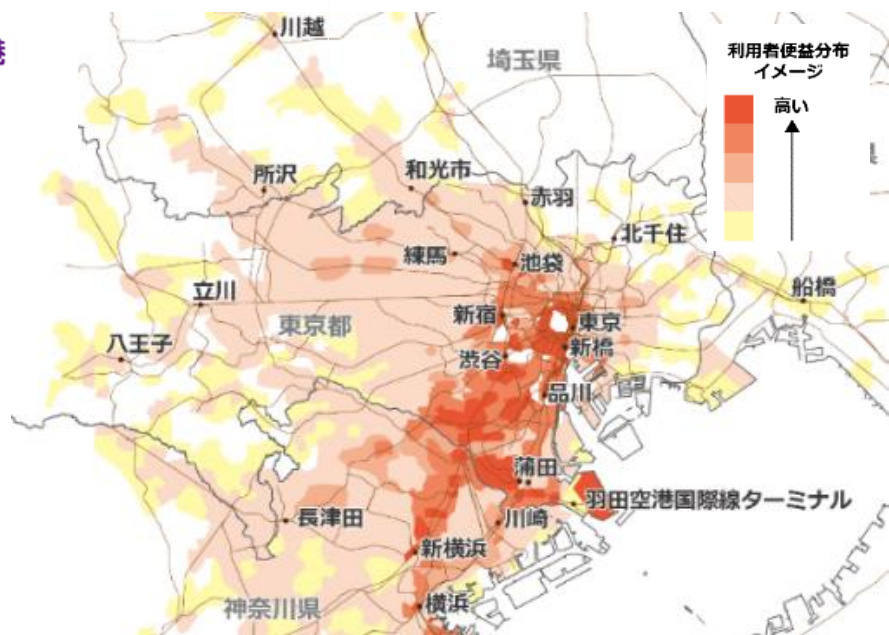
新空港線整備とあわせて、中段図のように、複数路線との相互直通運転を行うことで、東京圏北西部に新たな広域的な鉄道ネットワークが形成されることにより、利用者便益\*については、下段図のように、都内に限らず東京圏西部の広域的に広がることが期待される。

\*利用者の時間短縮、費用節減等を金額換算したもの



中段図：新空港線整備後の路線網イメージ

出典：新空港線パンフレットを基に作成



下段図：利用者便益分布イメージ

出典：平成 28 年 (2016 年) 度新空港線整備調査業務を基に作成

## 相互直通運転でつながる鉄道沿線のまちへの波及効果

以下の①②の事例に示すように、まちづくりと都市交通の再編により、広域的エリア全体が活気づききっかけとなる。新空港線軸のまちにおいても、都心部（渋谷・新宿・池袋）や、埼玉県南西部の都市（川越・所沢・和光等）と連携しながら、広域的な活性化や魅力の向上を目指す。

## ① 再編整備が進む都市（渋谷・新宿・池袋）との連携

東京メトロ副都心線と東急東横線の相互直通運転を契機（平成 25 年（2013 年））として、どの居住地から来る人が消費行動を起こすようになったのか、渋谷駅における相互直通運転開始前後の消費行動（T カード利用人数）による居住地分析を行った。これをリフト値（プロジェクト開業後に消費行動を起こすようになった人の構成割合÷プロジェクト開始前から消費行動を起こしていた人の構成割合）により把握した。相互直通運転により、渋谷駅周辺地域の商圈が横浜市・ふじみ野市・川越市方面に拡大したことが確認される。特に、スクランブル交差点・センター街・代々木公園など観光スポットの多い「明治通り西側エリア」にて、広域からより多くの人を集めて消費行動を誘発している傾向が確認される。

（休日／明治通り西側500m圏内）

市町村区	プロジェクト開業前は利用なし (A)		プロジェクト開業前から利用あり (B)		Aの構成比÷Bの構成比 リフト値
	人数	構成比	人数	構成比	
合計人数	103,456	100%	98,063	100%	
ふじみ野市	537	0.52%	169	0.17%	3.0
川越市	619	0.60%	338	0.34%	1.7
船橋市	748	0.72%	431	0.44%	1.6
横浜市戸塚区	444	0.43%	272	0.28%	1.5
横浜市鶴見区	571	0.55%	360	0.37%	1.5
八王子市	886	0.86%	573	0.58%	1.5
横須賀市	429	0.41%	279	0.28%	1.5
所沢市	557	0.54%	363	0.37%	1.5
松戸市	594	0.57%	402	0.41%	1.4
市川市	957	0.93%	654	0.67%	1.4

表：相互直通運転の開始前後の消費行動（＝T カード利用人数）を行った人の居住地の変化

出典：「ICT エリアマネジメントが都市を創る」（平成 30 年（2018 年）1 月）

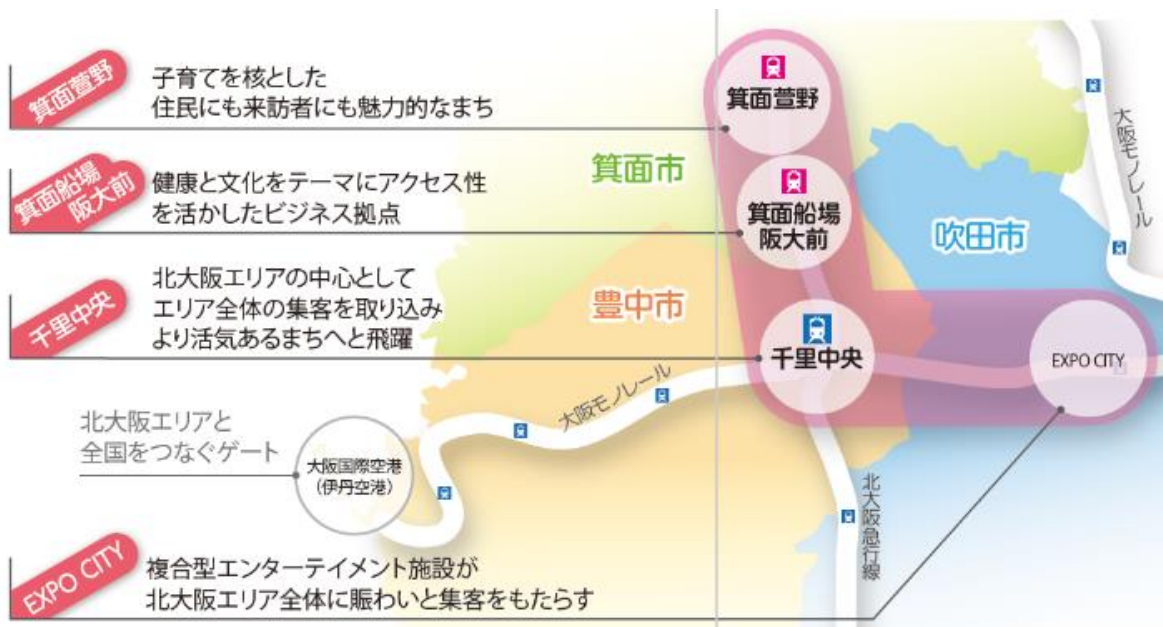
## ② 広域的エリアでの特徴的な取組による連携

北大阪急行線の延伸は、約2.5kmの短い距離であるが、延伸により大阪の南北軸が強化されることで大阪全体の活性化につながるとともに、北大阪地域は関西北部から関西国際空港へのダイレクト輸送の発火点となる。新名神高速道路やEXPO CITYにできたエンターテイメント施設からの新たな交通需要や、千里中央周辺の交通集中への対応が図られる。

また、経済波及効果は、初期効果が3227億円、年間の効果は614億円と試算された。



※この地図は、国土地理院発行の1万分1地形図を使用したものである。



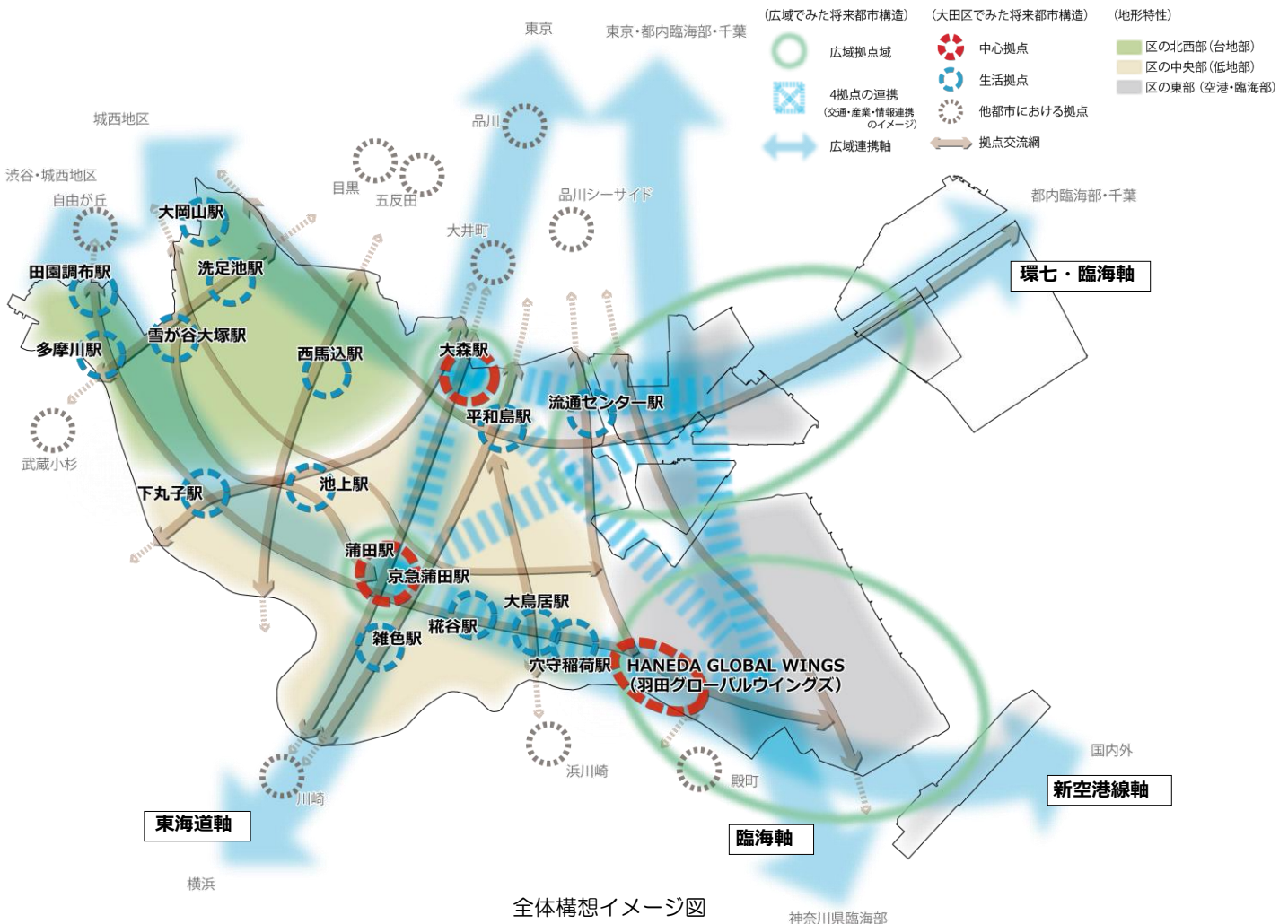
出典：北急延伸ニュース「きたきた通信」第19号（平成30年（2018年）7月）・第22号（令和2年（2020年）7月）・第24号（令和4年（2022年）9月）

本構想は、各地区での事業計画や整備の時間軸が異なるため、目指すべき将来像を共有しつつ、各地区で相互に連携してまちづくりを進めていけるよう、まちの大きな方向性や全ての地区で共通する事項を指し示す「全体構想」と、全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込む「エリア別構想」に分けて記載する。

### 3-1 広域連携軸の形成による将来都市構造の実現

「大田区都市計画マスタープラン」の第3章 03『将来都市構造』の内容を踏まえて、全体構想は、次のとおりとする。

- ・ 鉄道を主軸として幹線道路等からつながる「広域連携軸」を形成には、新空港線整備が不可欠である。新空港整備により接続する路線沿線へと波及効果が広がり、区の強みであるものづくりや商業などの産業、観光の振興など、あらゆる要素において、都市間の連携や交流の促進及び強化を図る。
- ・ 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・向上を目指す。



### 3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針

#### 拠点整備 (DX)

- Society5.0 や自動運転、ICT の普及などDXの視点を踏まえ、交通処理機能のあり方やオープンスペースのあり方の検討を進めるほか、鉄道でつながる各地区間の連携をさらに強めることにより、各地域のまちづくりをさらに発展させる
- 沿線まちづくりを進める契機ととらえ、多様な都市計画制度やまちづくり手法を活用し、ゆとりある歩行空間の形成や生活機能の集約、建物の共同化、老朽建物の更新など安全・安心で利便性の高いまちの構築を目指す

#### 交通

- 多様化する都市づくりや交通ニーズへ対応するため、区民や地域及び交通事業者（バス、タクシー等）と連携し、地域交通の利便性向上に向けた取り組みを推進する
- 内陸部や空港臨海部地域等の交通不便地域など、区内の移動における利便性の向上を図るため、新たな交通手段の進展などにあわせて、鉄道駅からの新しい交通システム導入推進やバスサービス等が充実するよう取組んでいく
- ウォーカブルな都市空間づくりを推進し、安全で快適な歩行空間とにぎわいの形成を図る

#### 水と緑 (環境)

- 豊かな生活空間や公共空間の利活用の形成に向けて、街なかの緑やオープンスペースを活用するインフラ整備を推進する
- 2050年脱炭素社会の実現に向けて、再生可能エネルギーの導入拡大や水素の利活用などの脱炭素化の取組をまちづくりと合わせて推進する

#### 防災・復興

- 風水害・土砂災害に強い市街地の形成、木造住宅密集地域の改善や無電柱化、災害時における都市インフラの機能継続、多様な避難所の確保など、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組により、強靱で回復しやすい都市づくりを推進する

#### 住環境 (医療・福祉)

- 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」という視点から、幅広い人々に優しいユニバーサルデザインが完成されたまちを形成する
- 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、多様性を持つ大田区ならではの都市景観をさらに磨き上げることにより、ライフスタイルや価値観の多様化に対応できる都市づくりを推進する
- 地域医療連携や健康施策の推進に加え、区内製造業の高い技術を活用できる場として医工・看工連携の促進が、区内に還元されることにより、健康に暮らせるまちづくりを進める
- 子どもや子育て世代、高齢者や障害のある方などが互いに地域で認め合い、理解しながら共に支え合う包摂的な地域を実現するため、地域活動団体等と多世代の区民が交流する場の整備のほか、医療と介護の連携などを推進し、誰もが安心して暮らせるまちづくりを進める
- 子育て世帯から選ばれ続けるまちとなるため、交通利便性の向上はもとより、子どもを健やかに育む場を整備することで子育て世帯にとって更に住みやすいまちづくりを進める

#### 産業

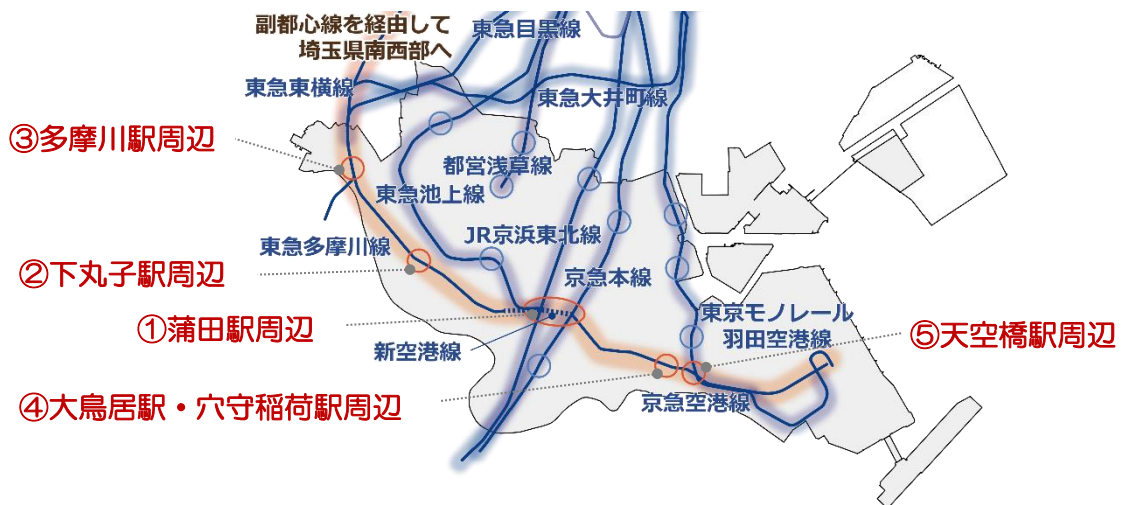
- 高付加価値を産み出すものづくり産業の集積地の特性を活かし、区内のものづくり拠点間の連携を高めるとともに、国内外との活発なビジネス交流を支える都市を形成する



全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込む「エリア別構想」として、まちの特性、課題、将来構想について記載する。

## 新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）

新空港線軸の主要な駅である「①蒲田駅周辺」「②下丸子駅周辺」「③多摩川駅周辺」「④大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺」「⑤天空橋駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



### 東急多摩川線沿線全体の将来構想

- ・蒲田駅をはじめ、多摩川駅や下丸子駅周辺地区のまちづくりが推進し、各地区間のヒト・モノ・コトの行き来が増え、それらが有機的に結びつくことで、沼部駅や鶉の木駅など多摩川線各駅周辺地区にも効果が波及し、沿線全体が活性化する
- ・多摩川河川敷や、多摩川駅・沼部駅・鶉の木駅・下丸子駅付近を通る旧六郷用水散策路など、水と緑のネットワークを利活用し、市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの場を形成する
- ・鶉の木駅周辺については、地区の特徴を活かしたイベント等と連携したまちづくりを推進する

### 京急空港線沿線全体の将来構想

- ・京急蒲田駅付近の連続立体交差事業完了に伴い生まれた高架下空間をさらに活用し、ものづくり拠点、新たなコミュニティ及びにぎわいを生み出す場を創出する
- ・空港に隣接する特性を活かし、外国人観光客を受け入れるための機能や来街者が快適に過ごせる取組（舟運、商店街、宿泊、祭り、など）を強化する

#### 地域からの意見（東急多摩川線）

多摩川駅周辺でオープンスペースを活用したこともカフェなどのイベントにより、子育てしやすいコミュニティづくりをしてはどうか

鶉の木駅周辺のまち全体の景観を良くしてほしい

下丸子駅は、ホーム内で上り下りの乗り換えができる  
と利便性が向上する

田園調布せせらぎ公園や六郷用水跡などの環境資源と一体的に整備していくことが大切だと思う

新空港線に直通する電車が、多摩川線では通過駅がないようにしてほしい

## ①蒲田駅周辺

### まちの特性

- 複数の鉄道が乗り入れるなど、多様な交通手段が集積する交通結節性や、羽田空港・羽田イノベーションシティと近接しているなど高いポテンシャルを有する拠点である
- 東京駅や品川駅、川崎駅や横浜駅などとの高い交通結節性を有する
- 貴重な環境資源である呑川が存在する
- 先端技術を有するものづくり企業が多く立地している
- 多摩川線沿線のものづくり産業と連携できる立地である
- 交通結節性を活かし、ビジネスホテルが集積している
- アジアらしい雰囲気を持ち、界索性や蒲田食文化といった独自の魅力がある
- 個性や活力のある店や商店街が存在する
- 航空法による高さ制限がある

### まちの課題

- 人々がとどまり、にぎわいを生むウォークアブルな空間の確保が必要である
- JR 京浜東北線による東西分断の解消が望まれる
- 歩行者や乗り入れ車両などで混雑する駅前広場における交通結節機能の向上が望まれる
- 羽田空港からの国内外の来街者を迎え入れ、地域のにぎわいを生み出し、蒲田駅周辺・羽田間の回遊性を向上させる必要がある
- 荷さばき車両などによる交通阻害の解消が必要である
- 自転車駐車場の確保が必要である
- 指定容積充足率の向上が望まれる
- 機能更新が進まない老朽化した建築物の更新が必要である
- 映画のまちとしての歴史の観光資源（松竹キネマ撮影所跡地など）の活用が望まれる
- 駅前広場空間については、新空港線に対応した交通結節空間の確保が必要である



JR 東急蒲田駅周辺



京急蒲田駅周辺地区

出典：蒲田駅周辺地区グランドデザイン

### 地域からの意見（新空港線）

新空港線をぜひ推進し、新空港線を大きな契機としてまち全体のリニューアルを行い、にぎわいあふれる活力あるまちになることを期待する

蒲田駅周辺は羽田空港との近接性を生かし、「旅行時のベッドタウン」として来街者を呼び込むと良い

蒲田駅周辺の滞留時間・人口を増やせるように、音楽、スポーツ等、さまざまな分野で取り組めると良い

まずは羽田エリアの価値向上を図り、それを蒲田に波及させると良い

京急蒲田駅から本庁舎までの間にある、商店街通りのまちなみが好き

蒲田駅周辺は、治安が悪いイメージが強く、家族でいきづらい

まちの将来像

# にぎわいあふれる多文化都市 誰もが安心して気持ちよく過ごせる人に優しい蒲田



## JR・東急蒲田駅前拠点

### 国内外やまちをつなぐ



- 東西自由通路と北側通路の整備に向けた検討
- 駅前広場の機能向上
- 駅前広場と連携した駅舎・駅ビルの機能更新
- 自転車駐車場の整備の推進
- 災害時における帰宅困難者の受入れ体制の強化



## 京急蒲田駅前拠点

### 人をまちに呼び込む



- 観光情報の発信や観光サービスの提供
- 国内外からの来街者を迎える玄関口としての機能の強化
- 外国人区民の生活・交流支援のための多言語相談窓口の設置

## 都市骨格軸

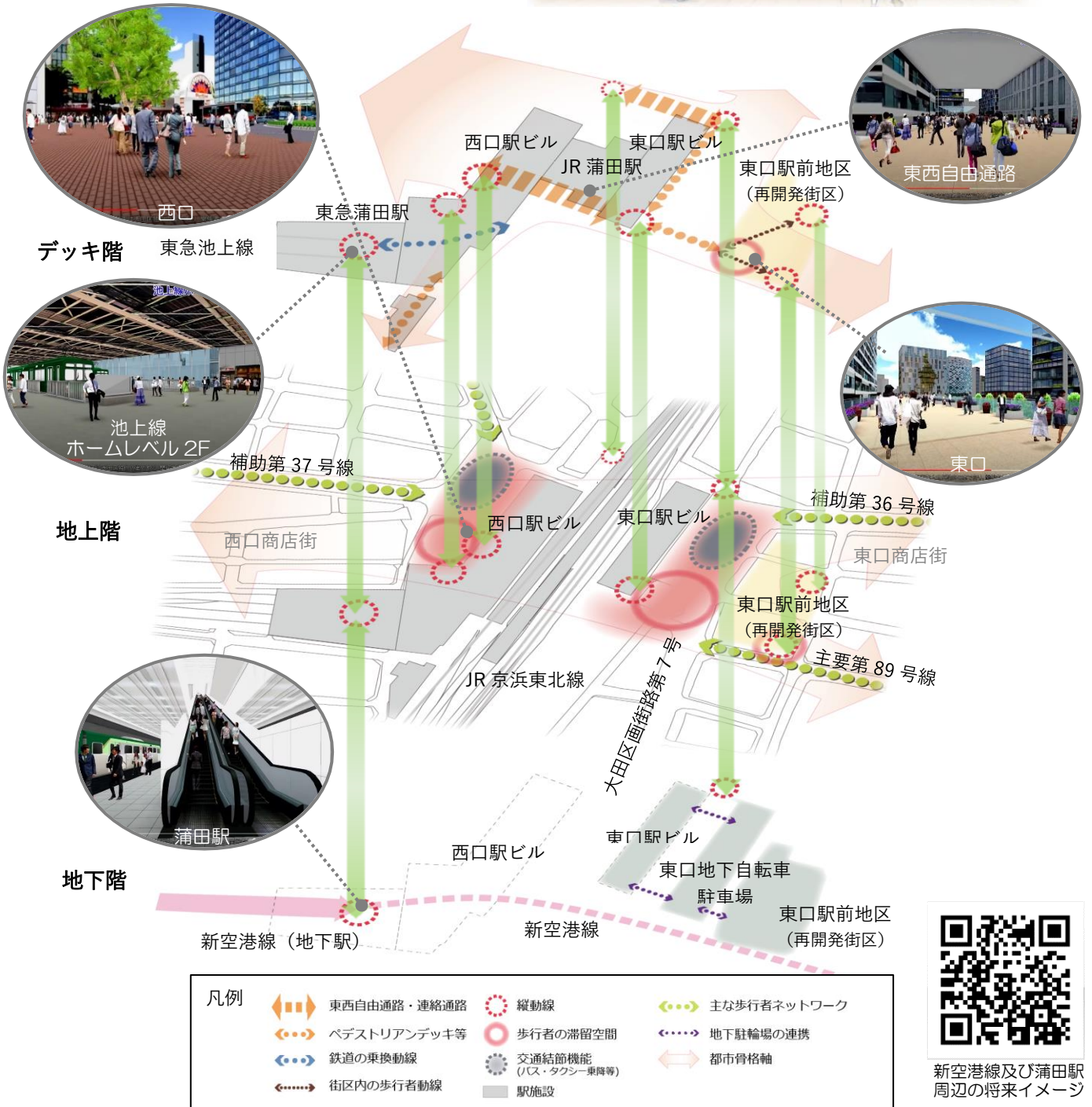
### まち全体をつなぎ、 にぎわいの広がりをつくる



- 歩いて楽しいストリートの形成
- ゆとりある歩行者空間の活用によるにぎわいの創出
- 新たなモビリティの活用
- サイン・バリアフリーの向上

図の出典：蒲田駅周辺グランドデザインパンフレット（令和4年（2022年）4月）を基に作成

# JR線・東急線とまちをつなぐ 歩行者ネットワーク



新空港線及び蒲田駅  
周辺の将来イメージ

※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージ

図の出典：蒲田駅周辺地区基盤整備方針（令和4年（2022年）10月）を基に作成

### 拠点整備 (DX)

- 戦災復興区画整理事業で構築された周辺の街並みの大街区化、土地の重層利用などを図る事で、老朽化した建物の更新とともに、公開空地や歩行者空間、オープンスペースなどを創出し、地域住民や国内外の来街者が訪れ、憩い、にぎわうまちに再編する
- 京急蒲田駅西口周辺では、大街区化による街区再編など多様なまちづくり手法を活用することで、防災性の高い市街地に更新し、安全で快適な歩行者空間を形成する
- 京急蒲田駅東口周辺では、市街地の機能更新を契機としたにぎわい創出や企業連携を促進する
- 都市に関わるデータを分野横断的に統合・可視化するなど、まちづくりのデジタルトランスフォーメーションを進め、持続可能な都市開発、駅まちデザイン、災害対策、感染症対策などに資する環境整備を推進する

### 交通

- 大田区の中心拠点である蒲田駅は、まちの顔となる駅・駅ビル、駅前広場や東西自由通路、歩行者デッキ、地下自転車駐車場などと共に一体的に機能強化を図る。合わせて駅前広場ではオープンスペースを確保し、地上レベルでの歩行者環境を向上させるだけでなく、東西自由通路からまちにつながる歩行者デッキを整備し、歩車分離された安全で快適なウォークアブルの空間を創出することで、さらなる回遊性が向上され、歩行者にやさしいまちに再編する
- 駅と駅を繋ぐ快適な乗換え空間を形成する。

### 水と緑 (環境)

- 隣接する呑川緑道の整備や利活用により、潤いある街並みを形成する

### 防災・復興

- 避難対応と帰宅困難者対応を円滑に進めるため、滞在スペースや物資の確保とともに、公民連携の体制を構築し、安全・安心の都市づくりを目指す

### 住環境 (医療・福祉)

- 市街地の機能更新に合わせて、地域住民の生活を支える機能の充実・強化を図り、誰もがそれぞれのライフスタイルに合わせて快適に過ごすことができるまちを目指す

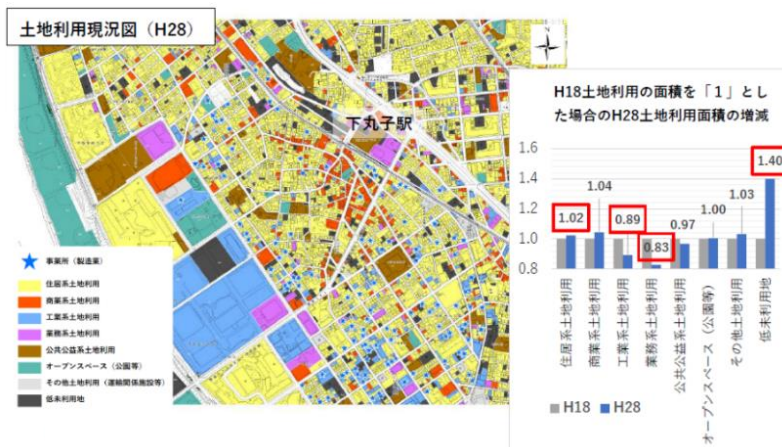
### 産業

- 周辺地域や企業、学校との連携により、産業、商業、文化、教育、暮らしなどに関わるヒト・モノ・コトが有機的に蒲田に集約することで、新価値創造（イノベーション）拠点となる地域活動促進の場や学び場、誰もが挑戦し続ける場（社会実験など）を創出する
- 羽田空港を利用する国内外の人々などを受け入れる機能を強化し、羽田空港や羽田イノベーションシティとの連携（多分野の受け皿となるオフィス誘導、協働ラボ開設等）を図るなど、区内他地区との連携を強化する
- 羽田イノベーションシティやHANEDA×PiO（ハネダピオ）をはじめとする、オープンイノベーションによりマッチングした企業に競争力の高い環境を提供するため、中長期的にビジネスに取り組むことができる拠点型オフィスの設置や、実証実験の誘導、交流の場所となる産業育成機能の構築等を形成する

## ②下丸子駅周辺

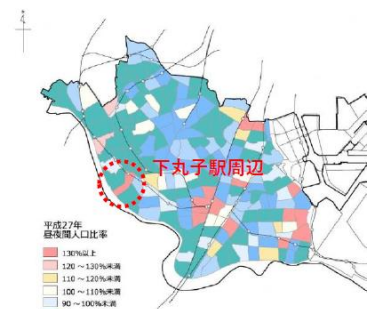
### まちの特性

- ケヤキ並木を有するガス橋通りや、21世紀桜並木を有する多摩川河川敷など水と緑の豊かな環境資源を有する
- 日本を代表する大手企業の工場や、世界に誇る技術を有する町工場が立地するものづくりの集積地である
- 夜間人口より昼間人口のほうが多いポテンシャルを有する
- 住宅、産業、商業が存在し、多様性のあるまちである
- 脱炭素化の推進に寄与する、排熱活用環境を有する多摩川清掃工場がある



土地利用の現況図と10年前との変化

出典：都市計画基礎調査



昼夜間人口比

出典：国勢調査

- 耕地整理の際に整備された幅員の狭い道路や、住工混在による物流と生活動線の錯綜の改善が望まれ、歩行者の安全性の確保が必要である
- オープンスペースの確保が必要である
- 脱炭素化の推進を念頭に置いた公共公益施設の更新が必要である
- 法指定踏切に起因する渋滞の解消が必要であり、駅周辺の混雑解消と歩行者の安全性の確保が必要である
- ものづくり産業の縮小に伴い、工場から住宅への土地利用転換の進展による操業環境の改善が望まれる

### まちの課題



道路幅員図



大田区民プラザ



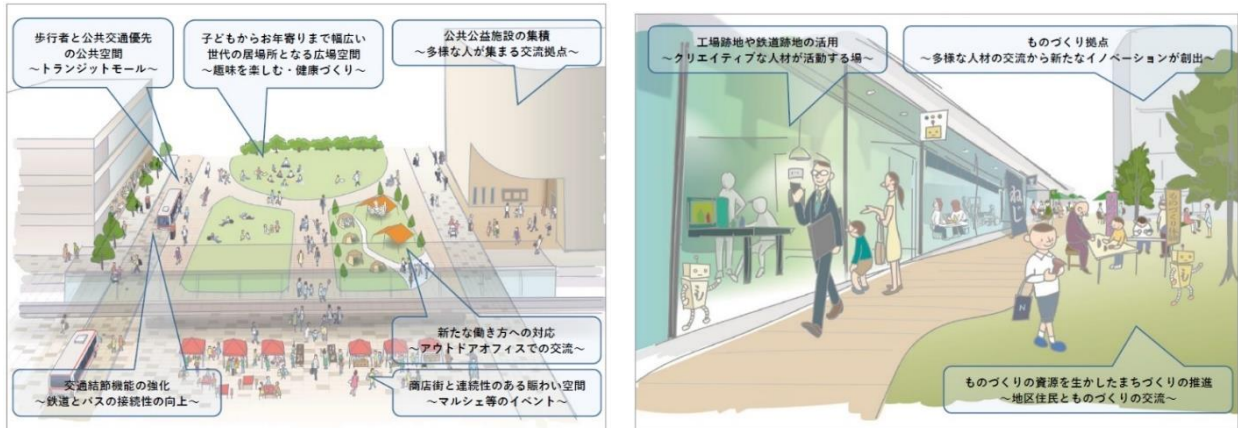
法指定踏切の位置

出典：下丸子駅周辺地区のまちづくり構想(案)

まちの将来像

空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

(下丸子駅周辺地区のまちづくり構想(案)の将来像)



将来構想イラスト(下丸子駅周辺地区)

図の出典: 下丸子駅周辺地区のまちづくり構想(案)(令和3年(2021年)3月)

部門別方針

拠点整備(DX)

- 新空港線の整備によるインパクトや現状の歩行者動線の課題を見据えた、地区の特色を活かした安全・安心な交通ネットワークを確保し、地域の環境と調和した魅力ある空間を形成する
- 駅前を歩行者中心のエリアとし、多様な人々にとって居心地がよく、多様な人々の交流から日マイノベーションが生まれる拠点を整備する

交通

- 下丸子駅周辺の連続立体交差化による踏切解消とあわせて、脱炭素化の推進を念頭に置いた公共施設や都市基盤の再編、連続立体交差化に伴い生まれる鉄道跡地空間(高架下または鉄道上部)の活用などにより、魅力的なまちを形成する

水と緑(環境)

- 「脱炭素化の推進」に向けて、多摩川清掃工場の排熱活用環境を生かした、矢口地区のまちづくりを推進する
- 地区周辺に存在する多摩川等のみずとみどりの自然、寺社等の歴史、文化資源などを生かし、これらのつながりが強化され、巡りたくなるような場づくりを行う

防災・復興

- 駅周辺の広場空間や施設には、災害時に地域住民等が避難できる場所などを用意し、防災機能の確保を図るとともに、地域住民等が避難できる場所の確認や、避難訓練の実施などを通じて、自然災害等に対する備えの充実化を図る

住環境(医療・福祉)

- 駅前の広場空間や下丸子公園、多摩川河川敷は、多様なアクティビティを楽しむことができ、健康の維持やコミュニティの形成などにつながる地域交流の場として再生する

産業

- 新空港線の整備による空港アクセス利便性向上と、魅力的なものづくりの操業環境を整え、唯一無二の「下丸子ブランド」を確立する
- オープンファクトリー等の取組の継続により、ものづくりの価値を発信する

### ③多摩川駅周辺

#### まちの特性

- 親水空間としての多摩川や河川敷を有する
- 田園調布せせらぎ公園、多摩川台公園などの緑豊かな大規模公園が立地する
- 多摩川台公園からの景観は、多摩川八景に選定された
- 田園調布せせらぎ公園にある湧水や貴重な自然が存在するなど、多くの観光資源を有する
- 亀甲山古墳及び古墳展示室などの歴史資源を有する



田園調布せせらぎ公園



田園調布せせらぎ館



亀甲山古墳

出典：大田区 HP

#### まちの課題

- 多摩川の利活用に関する広域的な連携が望まれる
- 公園施設の魅力発掘や利活用が望まれる
- 歴史的資源などの既存の地域資源を活用した都市づくりを進めるとともに、自然を活かした散策路をはじめとする地域資源を結ぶネットワークの形成・拡充が必要であり、地域の回遊性の向上が望まれる
- テーマ性のある地域巡りやサイン整備など、交通事業者との連携が望まれる
- 新空港線の整備により羽田空港へのアクセス性の強化や区内の東西方向の公共交通ネットワークの向上を捉え、市街地と一体となった交流拠点の形成が望まれる
- 公共施設の移転や文化施設の利活用、生活関連施設の集積を進め、豊かな緑に囲まれた住み心地の良い生活拠点の形成が望まれる
- 交通環境の状況変化を踏まえた安全対策が必要である
- 道路や街並みが計画的に造られた田園調布地区では、緑豊かな低層住宅の優れた住環境を維持し、良好な景観に配慮した街並みづくりが望まれる



田園調布の街並み



## 文化の香り漂う緑豊かなゆとりと潤いのあるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成 29 年（2017 年）3 月時点のものです  
将来構想イラスト（多摩川駅周辺地区）

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成

### 部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> <li>田園調布せせらぎ館の景観を活かした、駅前空間を形成する</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川を地域資源ととらえた、水辺と一体的な散策路による回遊性が向上する</li> </ul>
水と緑 (環境)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園・多摩川の水辺・歴史文化施設などをつなぐ歩行者空間や緑のネットワークが拡充する</li> </ul>
防災・復興	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川流域に水防資機材の備蓄や水防活動拠点となる施設整備などを推進する</li> <li>斜面地にある崖地の実態を踏まえ、助成制度の活用などにより、安全対策を推進する</li> </ul>
住環境 (医療・福祉)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設の移転や文化施設の利活用、生活関連施設の集積を進め、豊かな緑に囲まれた住み心地の良い生活拠点の形成を目指すとともに、交通環境の状況変化を踏まえ必要に応じた安全対策を検討する</li> </ul>
産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川周辺の緑豊かな自然環境や歴史文化の観光資源としての可能性を高める</li> </ul>

#### ④大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺

#### まちの特性

- 羽田空港と蒲田駅をつなぐ、羽田空港の玄関口となる「バス通り」が存在する
- 穴守稲荷神社・羽田神社や、多摩川・海老取川の豊かな水辺と散策路が存在する
- 弁天橋等の多彩な橋が存在する



穴守稲荷神社



あさひ海老取川公園

#### まちの課題

- 駅利用者の増加に伴う混雑により、駅及び駅周辺の安全性確保が必要である
- 羽田三・六丁目内の、円滑な消防活動や避難に必要な道路幅員の確保及び一時（いっとき）集合場所として活用できる公園の数や広さの確保が必要である
- 羽田二・三・六丁目内の木造住宅密集による、大地震が発生した際の延焼火災対策が必要である
- 避難路となる「バス通り」沿道の建物の不燃化対策が必要である



羽田木密地域（重点路線）



羽田バス通り（無電柱化部）

#### 地域からの意見（京急空港線）

糺谷駅は蒲田や平和島などへのアクセスが良く、便利である

大鳥居駅周辺に子供用の遊び場スペースがあると良い

穴守稲荷駅周辺は飲食店が少ないので、活気が出るような取組がほしい

天空橋駅の副駅名として、「羽田イノベーションシティ」を明示してはどうか

天空橋駅周辺に家族で楽しめる施設が少ない

まちの将来像

国際都市おおたの玄関口にふさわしい、  
活力にあふれた安全・安心なまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成29年(2017年)3月時点のものです

将来構想イラスト(大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺地区)

図の出典: おおた都市づくりビジョン

部門別方針

拠点整備  
(DX)

- 周辺の企業立地や新空港線整備によるさらなる駅利用者の増加に合わせた、駅機能の強化や駅周辺の動線改善により、利便性・快適性・安全性を向上させる

交通

- 二期整備の推進とあわせて、接続する京急空港線の駅周辺のまちづくりを進める

水と緑  
(環境)

- 多くの人々が水辺や緑のある環境に親しめる空間を創出するため、多摩川の河川敷、森ヶ崎公園などの大きな公園や緑地を結ぶ海辺の散策路などを整備し、自然を活かした潤いと憩いの場づくりを進める

防災・復興

- 穴守稲荷駅周辺では、羽田三・六丁目内の倒壊のおそれのある電線類の地中化により、通行の安全確保及び災害時の安全な避難路としての機能を確保する
- 都市基盤整備とあわせて防災活動拠点の整備や避難路の確保などを進め、建築物の不燃化・耐震化を促すなど地区の防災性を高める

住環境  
(医療・福祉)

- 新空港線整備を見据えた大鳥居駅、穴守稲荷駅の機能強化や駅周辺の動線改善などにより、駅利用者の利便性・快適性を向上させるとともに、駅周辺の商業集積地については、快適に買物ができるよう地区に密着した生活拠点の形成を図る

産業

- 羽田空港に隣接する立地条件を活かしたものづくり産業や人材育成など、中小企業活性化に寄与する機能強化を図り、産業のグローバル化に対応した付加価値の高い都市型産業の発展を促す

## ⑤天空橋駅周辺（HI City）

### まちの特性

- 世界に向けた日本の空の玄関口である羽田空港に近接する
- 日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を国内外に発信する羽田イノベーションシティが立地する
- 多摩川スカイブリッジ開通によりアクセス性が高くなった
- 公園緑地、河川、東京湾など水と緑の豊かな環境資源を有する
- 旧羽田三町（羽田鈴木町、羽田六守町、羽田江戸見町）のGHQによる接収や、これまで航空機騒音等に悩まされてきた歴史的背景がある



空港臨海部地区の特性

出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）



ソラムナード羽田緑地

出典：空港臨海部グランドビジョン 2040



天空橋駅前交通広場

出典：羽田空港跡地第1ゾーン整備事業 パンフレット

### まちの課題

- 日本の空の玄関口としての魅力的なまちなみの形成が望まれる
- 水辺空間を活かした、にぎわい創出と河川のオープン化が必要である
- HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングズ）を活用した、地域経済の活性化と国際競争力の強化が必要である
- 航空機による環境影響を軽減し、安全性の確保が必要である

まちの将来像

世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」を形成

(羽田空港跡地第1ゾーン整備事業 パンフレット)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです  
 将来構想イラスト (羽田空港周辺 (天空橋駅、整備場駅周辺地区))

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成

部門別方針

拠点整備 (DX)

- ・スマートシティの取組においては、羽田イノベーションシティを大田区の課題解決に向けた実証フィールドと位置づけ、様々な技術の実証実験を行う

交通

- ・国際的にポテンシャルが高い天空橋駅周辺では、新空港線がつながることで、東京モノレールや多摩川スカイブリッジなどとの交通ネットワークのハブ機能やにぎわい・回遊性が向上する
- ・HiCity 周辺の船着場などを活用した舟運事業を推進し、空港臨海部の周遊性向上、羽田空港とのアクセス強化を図る

水と緑 (環境)

- ・HANEDA GLOBAL WINGS (羽田グローバルウイングズ) の都市計画公園では、公民連携により多種多様なニーズを実現した憩いとにぎわいのある公園として整備する
- ・多摩川沿いの水辺空間を活かした緑地を整備することで、河川空間のオープン化を目指し、跡地や周辺地域と連携してにぎわいを創出する

防災・復興 住環境 (医療・福祉)

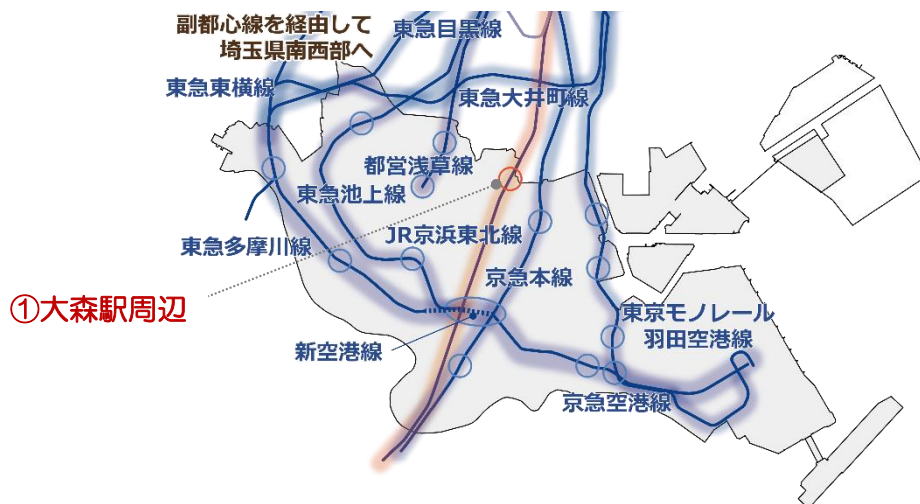
- ・災害時の避難場所としての機能を有する公園整備を進める
- ・航空機による環境影響を軽減し、空港と地域の共存共栄を図る

産業

- ・世界と地域をつなぐゲートウェイとして位置づけ、日本のものづくり技術や各地の魅力を羽田から国内外に発信する「新産業創造・発信拠点」を形成する

# JR 京浜東北線沿線

JR 京浜東北線沿線の主要な駅である「①大森駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



## JR 京浜東北線沿線全体の将来構想

- 広域連携軸の一つとして、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・向上を目指す。
- 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・交流の役割を担う沿線として、都市づくりを強化していく。

## 地域からの意見

大森駅周辺から大森海岸・平和島・羽田エリアにアクセスしづらい

大森駅周辺は歩きにくいので、歩行者優先のまちづくりをしてほしい

大森駅周辺は電車だけでなく、MaaS等を用いているような手段を使って移動できると良い

アクセス改善のため、大森西口～西馬込～西大井間のコミュニティバスを整備してほしい

大森は徐々に衰退してきている印象がある。臨海部に向かう乗降客数が多く、人が往来するだけの街になっているので、滞留する街になってほしい

大森地区の課題は、10年前から解決していない。進まなかった理由を整理し、違うやり方でやらなければ課題解決はできないのではないか

## ①大森駅周辺

### まちの特性

- 臨海部への玄関口としての機能を有する
- 繁華性の高い商業集積が存在する
- 広域にわたるバス路線の起点である
- 地形が生み出す特徴的な景観を有する
- 歴史・文化資源が存在する（馬込文士村、大森貝塚など）
- 生活利便性の高い居住地である
- 乗降客数の多い大森駅



大森貝塚碑



八景坂



馬込文士村

### まちの課題

- JR線による東西の市街地分断の解消が望まれる
- 交通結節機能の強化が必要である
- 駅周辺の歩行空間の形成が望まれる
- 地域の防災性の向上が望まれる
- 駅前空間の整備を促進し、駅改札口へのバリアフリー動線の確保が必要である
- 臨海部・羽田空港への公共交通アクセスの強化が必要である
- 自転車駐車場の確保が必要である
- 地域のにぎわい空間の創出が望まれる



現在の大森駅西口付近



放置自転車



路上に並ぶタクシー



大森駅東口バスターミナル

歴史・文化と浜風かおる  
いきいきとした心地よい「大森」

(大森駅周辺地区グランドデザインの将来像)



将来構想イラスト（大森駅周辺地区）

図の出典：東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 28 号線及び

東京都市計画交通広場大森駅西口広場の都市計画変更素案パンフレット



多様な活動ができる環境整備された新豊田駅東口駅前広場（新とよパーク）

出典：国土交通省「官民連携まちなか再生推進事業」について、豊田市報道発表資料



拠点整備  
(DX)

- 大森駅東口駅前周辺では、広場等の公共空間を活用し、公民連携によるウォークアブルな駅前空間を形成するとともに、エリアマネジメントによるにぎわい創出を促進する
- 大森駅西口の高低差のある現地形を最大限活用しつつ、駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能の再生・強化を図るため、重層活用によりにぎわい空間を創出する

## 交通

- 駅や駅周辺の老朽化した都市機能の更新に合わせ、東西自由通路が整備されるとともに、駅改札へのバリアフリー動線を整備することで、回遊性が高く、にぎわいあふれるまちが形成される
- パーソナルモビリティなどの多様な交通手段の整備などにより、大森駅を起点とした空港・臨海部との東西の往来を高めることで、にぎわいがあり利便性の高いまちが形成される

水と緑  
(環境)

- 山王地区に残された貴重な緑は、地域の意向を尊重しつつ、良好な住宅地にふさわしい緑の保全を図る
- 地域内の貴重な緑を保全するため、地区計画や風致地区などの制度を活用するとともに、地域の自主的なルールづくりや地域住民による緑化・美化活動を支援する

## 防災・復興

- 補助第28号線拡幅整備により、①荷さばき車両等の停車場所と本線交通の分離による西口駅前の交通円滑化 ②放置自転車対策の検討と合わせた歩道幅員拡幅による安全で快適な駅前空間の創出 ③バス乗降場集約による交通結節機能の強化 ④無電柱化整備による高い防災性 を実現する
- 西口広場を整備することで、バス待ちなど歩行者がたたずめる空間の創出・災害時に活用できるオープンスペースの確保により地域の高い防災性を確保・駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能を再生・強化するにぎわい空間の創出を実現する

住環境  
(医療・福祉)

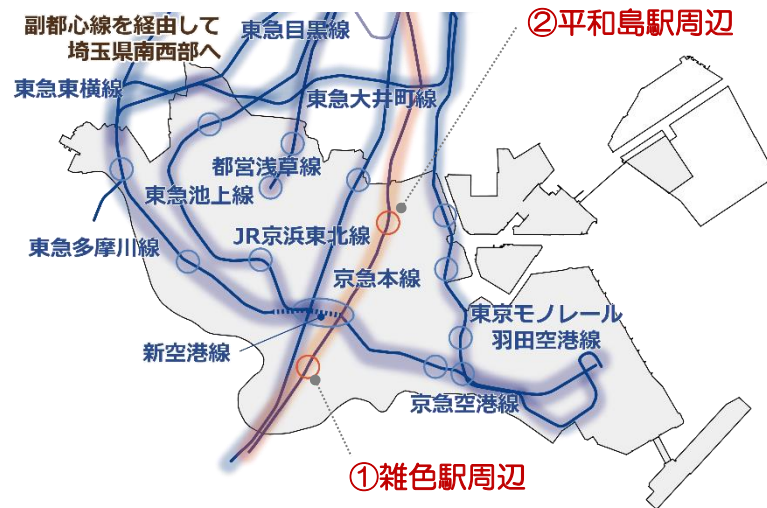
- 商店街の持続的な発展を図るとともに、生活機能の集約など、地域に密着した魅力ある生活環境づくりを進める

## 産業

- 個性ある個店づくりや商店街との連携によるイベントの実施など、居住者や来街者のニーズに応えるにぎわいのある商店街づくりを支える

## 京浜急行電鉄本線沿線

京浜急行電鉄本線沿線の主要な駅である「①雑色駅周辺」「②平和島駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



### 京浜急行電鉄本線沿線全体の将来構想

- 京急蒲田駅付近の連続立体交差事業完了に伴い生まれた高架下空間をさらに活用し、ものづくり拠点、新たなコミュニティ及びにぎわいを生み出す場を創出する

### 地域からの意見

雑色はまだ下町感がある。古き良きものは残すべき

雑色駅・六郷駅周辺を盛り上げてほしい

平和島駅周辺は地域住民のほかは、通勤者が通り抜けてしまうだけとなっている。人が長く滞在する仕組みを作ると地域の活性化に繋がる

六郷駅周辺にももう少しスペースがあると良い

梅屋敷駅周辺の商店街を守りつつカフェがほしい

平和島は昭和のまま変わっていない。整備が進んでほしい

## ①雑色駅周辺

### まちの特性

- 駅を中心に東西に連なる活気あふれる商店街が存在する
- 都市計画道路（放射第 19 号線、補助第 42 号線）が存在する
- 六郷神社をはじめ緑豊かな寺社が点在している
- 旧六郷用水散策路や、グラウンドや散策路が整備された多摩川河川敷の緑地は、地域の憩いの場になっている
- 高い工業技術が評価される町工場が立地する
- 六郷とんび風やどんと焼きなど伝統文化が残る地域である
- 歴史的資産として貴重な六郷水門がある
- 雑色駅周辺を含む六郷地区は、区内で最も居住人口が多い



雑色駅前の商店街



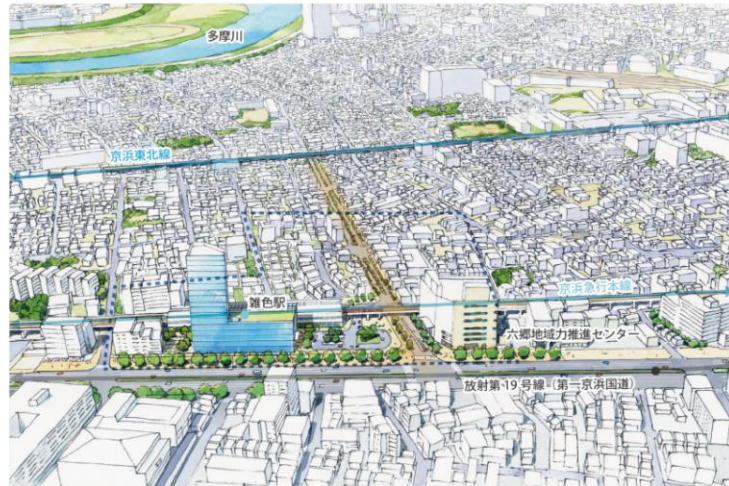
六郷水門

### まちの課題

- 駅前にふさわしい土地の有効活用と防災性の向上が望まれる
- 道路整備による安全な歩行者空間の確保が必要である
- 駅前広場の整備などにより駅周辺へのアクセス利便性の向上が望まれる
- 駅周辺の商店街で放置自転車が多く、交通環境の整備が望まれる
- 多摩川河川敷と連携した駅周辺のにぎわい創出空間の確保が望まれる
- 一部の住宅地には、高密度な木造住宅が狭い道路に隣接して立ち並んでおり、住環境の向上が望まれる

## 親しみやにぎわいのある安全・安心なまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです  
将来構想イラスト (雑色駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョン



空き店舗解消等を実現し、商店街を再生した油津商店街

出典：内閣府地方創生推進事務局「商店街活性化促進事業について (平成 30 年 6 月)」

## 部門別方針

### 拠点整備 (DX)

- 来街者も楽しめる駅前商店街を形成するなど、魅力ある生活拠点を形成する

### 交通

- 駅前広場や道路の整備により駅周辺の交通利便性の向上を図るとともに、多様なまちづくり手法による駅前再開発を促進することで、安全で快適な歩行者空間を確保する

### 水と緑 (環境)

- 河川空間や旧六郷用水散策路などの崖線沿いにある豊かな緑を活かした水と緑のネットワークづくりを進め、潤いと憩いの場の創出を図る

### 防災・復興

- 駅前広場や道路の整備による交通利便性の向上を図り、多様なまちづくり手法を検討しながら、土地の有効利用などとともに防災対策の都市づくりを進める

### 住環境 (医療・福祉)

- 新空港線整備などを見据え、将来のまちづくりを視野に入れた公共施設の整備を検討する

### 産業

- 新しいものと馴染みのものが融合した、来街者も楽しめる商店街により、親しみやにぎわいのある安全・安心なまちを形成する

## ②平和島駅周辺

### まちの特性

- 主要道路である国道 15 号線、環七通りが交差し、臨海部との交通結節点としての機能を有する
- 大森ふるさとの浜辺公園、平和の森公園、平和島公園など大規模公園が周辺に立地する
- 旧東海道の歴史が残る、ミハラ通りが存在する
- 国道 15 号線沿いでは中高層住宅が立地している一方、駅西側では低層の木造住宅が密集している



平和の森公園



平和島公園



旧東海道碑

### まちの課題

- 駅周辺の歩行者横断環境の改善が望まれる
- 駅周辺の自転車利用環境及び走行環境の改善が望まれる
- 駅周辺の歩行空間の形成が望まれる
- 臨海部との交通結節点としての機能の強化（バス・タクシー乗降場の再編など）が必要である
- 駅周辺の商店街や地域の活性化が望まれる
- 平和島駅西側の木造住宅密集地域による、大地震が発生した際の延焼火災対策が必要である
- 避難路となる幹線道路沿道の建物の不燃化対策が必要である
- 大規模公園、スポーツ施設の周知強化と利活用促進が望まれる
- 歩いて楽しめる空間づくりと地域交流拠点の整備が必要である
- 臨海部への回遊促進に向けた新たなモビリティの活用を検討が必要である



平和島駅周辺 横断歩道の横断状況



平和島駅前の混雑の状況

まちの将来像

歴史・文化や浜風かおる生活と産業の拠点

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像 (大森駅周辺の将来像))



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです

将来構想イラスト (平和島駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成



次世代モビリティを活用した乗換、結節の交通拠点としての機能の事例 (品川駅西口駅前広場)

出典：国土交通省「未来の品川駅前空間 (西口) 計画～国道15号・品川駅西口駅前広場～事業計画」

部門別方針

拠点整備 (DX)

- ・臨海部との交通結節機能の強化 (バス・タクシー乗降場の再編など) や公共空間を整備することで、公共交通の利便性や安全性が向上し、ゆとりある駅前空間を形成する
- ・新たなモビリティの活用を検討し、周辺地区との回遊性を高め、にぎわいのあるまちを形成する

交通

- ・駅周辺の歩行者横断環境や自転車利用環境が改善する

水と緑 (環境)

- ・子どもたちが自然とふれあい学習する場として、平和の森公園や大森ふるさとの浜辺公園、などの貴重な緑環境の保全を積極的に図る

防災・復興

- ・都市基盤整備とあわせた防災活動拠点の整備や避難路の確保などを進め、建築物の不燃化・耐震化を促すなど地区の防災性を高める
- ・平和島駅西側の木造住宅密集地域は、住環境と防災面に配慮した建物の建替えや共同化、不燃化・耐震化を進め、安全な市街地を形成する

住環境 (医療・福祉)

- ・現在の市街地環境を維持しつつ、道路などの公共施設の整備による住環境の向上を図る

産業

- ・地域と連携した取組により、駅周辺の商店街や地域を活性化し、にぎわいや風情が感じられるまちを形成する

## 東急池上線沿線

東急池上線沿線の主要な駅である「①池上駅周辺」「②洗足池駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



### 東急池上線沿線全体の将来構想

- 池上線に交差している都市計画道路（補助第 43 号線や 44 号線など）整備を着実に推進し、自動車交通の円滑化や快適な歩行空間および、高度な防災都市を形成する
- 洗足流れ・桜のプロムナード・呑川沿いの散策路など、水と緑のネットワークを利活用した市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの場を形成する
- 大岡山駅周辺では、環状第 7 号線（環七通り）から東京工業大学に至る快適な散策路の整備や、呑川などの自然を感じられる散策路の利活用などによる回遊性の向上を図る

### 地域からの意見

池上の参道の景色は残してほしい

洗足池駅周辺に休憩場所がないので増やしてほしい

羽田に行くのに品川駅を経由しているのので、新空港線により行きやすくなるなら賛成

新線の開発に伴いまちづくり計画が活性化されることは大変うれしい

既存の飲食店などをうまく活かしたまちづくりを検討するとおもしろい

雪が谷大塚駅がきれいになってほしい

## ①池上駅周辺

### まちの特性

- 大森や蒲田方面などの路線バスの起点となっており、高い交通利便性がある
- 本門寺公園、池上梅園などの緑豊かな自然環境を有する
- 池上本門寺や五重塔等の重要文化財及び池上本門寺周辺の寺社仏閣等、歴史ある資源が存在する
- 江戸時代から門前町として賑わった長い歴史があり、今もなお、池上駅前の池上通りから池上本門寺にかけ、にぎわいを創出する複数の商店街が存在する



池上本門寺



池上梅園



商店街

出典：池上地区まちづくりランドデザイン

### まちの課題

- 駅周辺の基盤整備が必要である（都市計画道路補助第43号線と合わせた駅前広場の整備など）
- 駅周辺市街地の更新が必要である
- 道路の拡幅整備に合わせた歩行者空間や自転車走行空間の確保が必要である
- 観光資源としての可能性を高める、歩いて楽しめる空間が望まれる
- 歴史を感じられる街並みづくりと地域のまちづくり拠点の形成が望まれる



現在の本門寺通りの様子



現在の本通りの様子

出典：池上地区まちづくりランドデザイン



歴史・文化・自然を大切にし、にぎわいあふれ、  
区民や来街者が快適に過ごせるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



将来構想イラスト（池上駅周辺地区）

図の出典：池上地区まちづくりランドデザイン

部門別方針

拠点整備  
(DX)

- 都市計画道路補助第 43 号線と合わせた駅前広場整備による交通結節機能の強化とともに、駅周辺の市街地の更新を促進することで、一体的でにぎわいのあるまちを形成する

交通

- 観光資源である池上本門寺や池上梅園などへのアクセス性向上に向けた、駅前の交差点の歩行者滞留空間の確保及び歩行者アクセス改善の整備をする

水と緑  
(環境)

- 桜のプロムナードなどの散策路の整備・利活用により、馬込・池上・洗足池の連携を強化する
- 呑川緑道の整備を推進し、区民が呑川に親しめる、潤いのある水と緑のネットワークを形成する

防災・復興

- 池上通りから池上本門寺につながる参道においては、安全な歩行空間の確保及び門前町としての情緒を活かした景観整備にも寄与する、無電柱化を推進する

住環境  
(医療・福祉)

- 駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、生活支援施設などを集約することで生活利便性の向上を目指す

産業

- 歴史的建造物が集積する新参道等における無電柱化とあわせて、地域と連携した公共空間の利活用により、歴史が感じられる街並みを形成する
- 駅周辺及び公園における、歴史資源を連携させたイベントなどによる、観光利用が促進する

## ②洗足池駅周辺

### まちの特性

- うるおいある水と緑の環境を有する洗足池が立地する
- 勝海舟記念館、千束八幡神社、灯ろう流しなどの歴史・文化資源を有する



洗足池公園



勝海舟記念館



勝海舟夫妻の墓

出典：大田区 HP



千束八幡神社

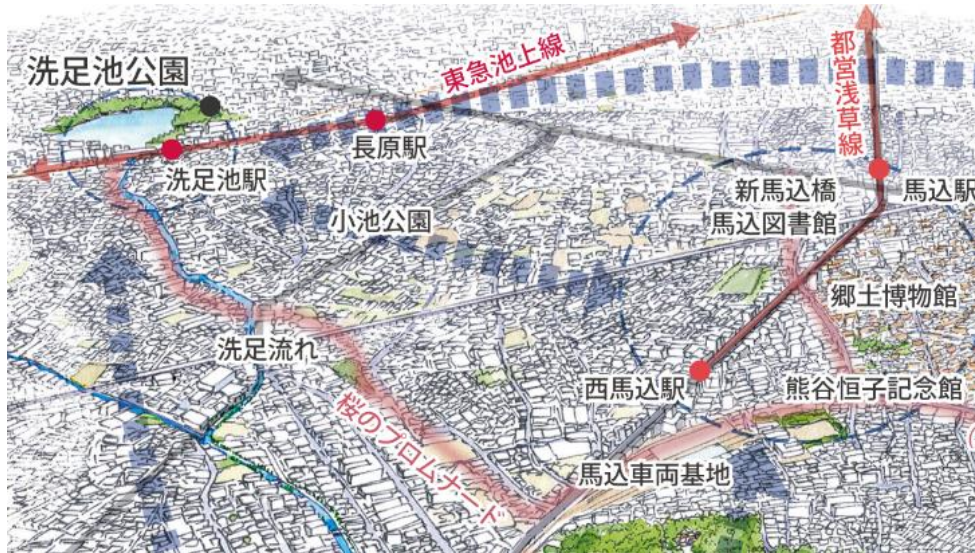
出典：洗足池駅周辺地区まちづくり方針

### まちの課題

- 洗足池に代表される、水と緑の環境を守り共生していくことが必要である
- 自然、歴史・文化資源にさらに磨きをかけ、まちの魅力を高めることが望まれる
- これからも快適な暮らしを維持・充実していくことが望まれる
- 地域住民の多くが望む安全安心を維持していくことが必要である

## 歴史・文化・自然の回遊が楽しめる、 区民や来街者を惹きつけるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです  
将来構想イラスト (洗足池駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョン

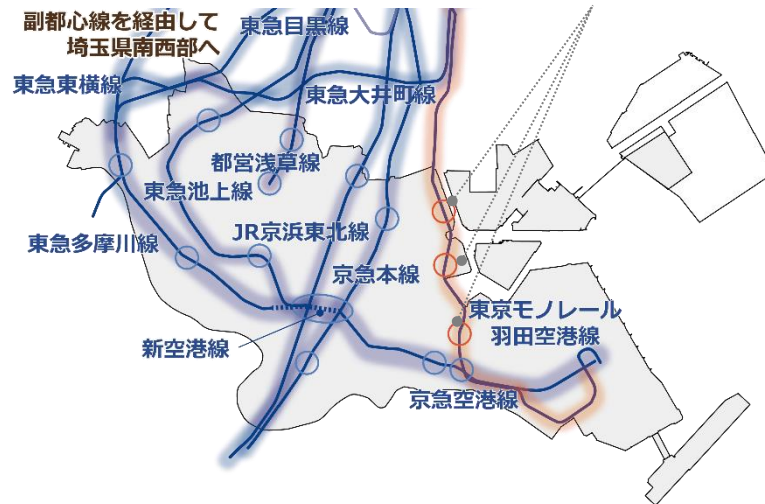
### 部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅と公園との一体的な空間づくりや重点的な景観づくりを進める</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ テーマ性のある地域巡りやサイン整備などを交通事業者と連携して検討する</li> </ul>
水と緑 (環境)	<p>豊かな自然環境との共生による地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洗足池の環境保全と整備</li> <li>・ 洗足池公園の機能強化</li> <li>・ 水と緑のネットワーク形成</li> <li>・ うるおいある景観の保全と創出</li> <li>・ 洗足池のさらなる魅力向上と情報発信</li> </ul>
防災・復興	<p>防災・安全機能等の向上による、だれもがほっとする地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総合的な防災機能の強化</li> <li>・ 防災・防犯体制の構築・充実</li> <li>・ 交通安全対策の推進</li> <li>・ 安心して歩いて暮らせる環境の確保</li> </ul>
住環境 (医療・福祉)	<p>多様な生活環境が整い、快適にいつまでも暮らせる地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洗足池駅周辺の機能強化</li> <li>・ 商店街の活力・魅力の向上</li> <li>・ 交通環境の整備・充実</li> <li>・ 公共施設の機能強化や環境改善</li> <li>・ 多様な世代が暮らしやすい環境確保</li> </ul>
産業	<p>歴史・文化資源の保全・活用による、魅力ある地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歴史・文化資源の保全・活用</li> <li>・ 歴史・文化資源周辺の魅力創出</li> <li>・ 歴史・文化資源のネットワーク形成</li> <li>・ 歴史・文化資源を活かした魅力発信</li> <li>・ 広域的連携の促進</li> </ul>

# 東京モノレール羽田空港線沿線

東京モノレール羽田空港線沿線の主要な駅である「①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す

## ①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺



## 東京モノレール羽田空港線沿線全体の将来構想

- 港湾・物流・流通機能などの維持強化や産業機能の集積など、既存機能と共存した都市づくりを進める
- 臨海部の拠点となる地区では、働く場としての利便性の向上とともに、臨海部へのアクセス性を高めるための交通結節機能の強化を図る

## 地域からの意見

整備場駅はビジネス利用の人がほとんど。様々な施設が増えれば、利用者も増えにぎわいが出る

舟運による京浜運河の活用や、自転車走行空間確保、道路渋滞解消などの交通アクセスの改善を期待する

城南島には東京都の「スーパーエコタウン構想」による高度な技術を持つ民間のリサイクル事業所が集積しており、SDGsの観点からもアピールすべきである

臨海部は都心と違い、喫煙できる場所が多い

京浜島に働きやすさがあると住みたいと思う人が増えるのではないか

## ①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺

### まちの特性

- 東京モノレールや路線バス、環状道路、首都高速道路など、多様な交通手段が存在する
- 流通センター駅、昭和島駅周辺には京浜運河や平和島公園、昭和島運動場・緑地などの水と緑の豊かな環境資源が存在する
- 平和島周辺は物流の拠点となる
- 昭和島周辺はものづくり産業の集積地である
- 大森東水辺スポーツ広場などの多様なスポーツ施設が存在する
- 大田区青少年交流センター「ゆいっつ」、大森 海苔のふるさと館など、文化・教育資源が立地する



大森東水辺スポーツ広場



昭和島二丁目公園



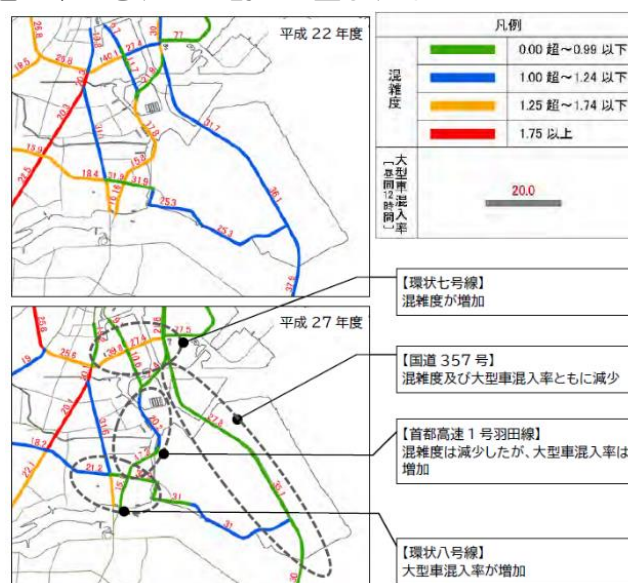
ゆいっつ



大森 海苔のふるさと館

### まちの課題

- 主要幹線道路の混雑の緩和が必要である
- 内陸部から直結する東西路線の整備が必要である
- 東京モノレール等駅周辺の交通結節機能の整備と防災拠点機能の強化が必要である
- 既存公園・緑地の魅力やにぎわいの創出が望まれる



混雑度及び大型車混入率

出典：空港臨海部グランドビジョン 2040

まちの将来像

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～

(空港臨海部グランドビジョン 2040 の将来像)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです  
将来構想イラスト (臨海部 (流通センター駅、昭和島駅周辺地区))

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成

部門別方針

拠点整備  
(DX)

- 空港臨海部の「働く場」としての魅力を高めるとともに、「遊ぶ・憩う」場として魅力を高めてにぎわいを創出するため、既存公園や海域に、都市部において希少な緑地・海など、多様な体験ができるレジャー環境の場を整備する

交通

- 内陸部から空港臨海部、島内、島間の周遊性向上のため、移動を快適にするソフトインフラ (MaaS システムなど) の整備を行うとともに、パーソナルモビリティや舟運などの多様な交通手段による交通ネットワークを拡充する

水と緑  
(環境)

- 次世代エネルギーインフラの整備支援やエネルギー利用の効率化、再生可能エネルギーの導入など低炭素化・脱炭素化を促進する

防災・復興

- 東京都や事業者などと連携し、災害時における舟運ルートを活用した水上輸送ネットワークの充実や船着場の整備を促進する

住環境  
(医療・福祉)

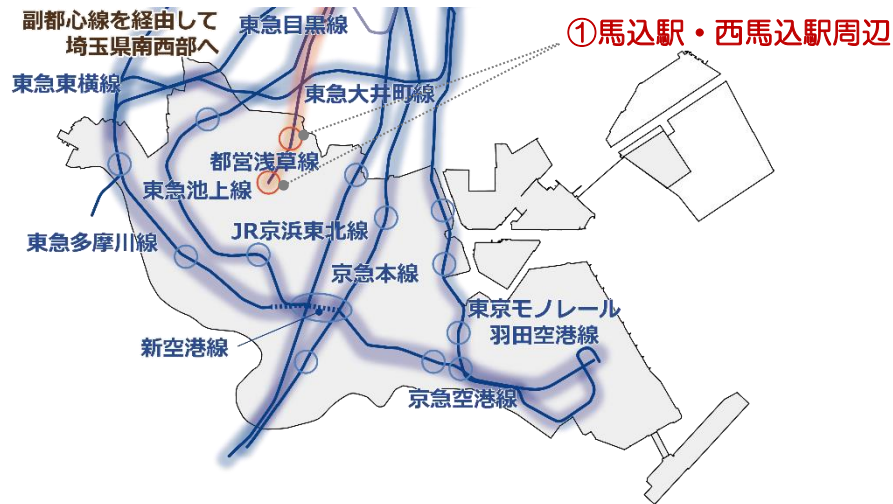
- スポーツ関連施設や、公園など特色のある公共空間を整備・活用し、区民のアクティビティを高める交流空間を創出する

産業

- ものづくり産業の拠点整備と連携し、企業と就業者両方の視点から、国際的に評価される産業拠点を形成する

## 都営浅草線沿線

都営浅草線沿線の主要な駅である「①馬込駅・西馬込駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



### 都営浅草線沿線全体の将来構想

- 歴史文化資源や緑豊かな自然環境を維持・保全し、落ち着いた住宅地を形成するとともに、区民や来街者が訪れやすく快適にすごせる都市づくりを進める
- 駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、生活支援施設などを集約することで生活利便性の向上を目指す

### 地域からの意見

駅周辺と羽田空港付近をつなげるバスなどがほしい

馬込の交通手段がとても少ない

駅周辺に商店街が少ないので、活気のあるまちになってほしい

馬込地区は買い物に不便を感じるので、もう少しお店が増えて高齢者が集える場所がほしい

駅周辺から池上方面へのバスだけではなく、路面電車などが走ると楽しい

## ①馬込駅・西馬込駅周辺

### まちの特性

- 起伏に富んだ地形で、地区の大部分の市街地は閑静な住宅地が広がり、環七通りや第二京浜といった幹線道路が地区を通っている
- 丘陵の端部や社寺などに緑地が残っており、農業を営む生産緑地も点在している
- 多くの文士や芸術家が住んでいた地域で、博物館や記念館など、歴史や文化を伝える地域資源が豊富である
- 河川や水路を埋立てた散策路が整備され、地域の憩いの場になっている
- 地区の北側や環七通りの東側には、高密度な木造住宅が立ち並んでいる
- 環七通りや第二京浜沿いには、高層住宅や産業施設が集積している
- 西馬込駅周辺や幹線道路沿いには商業用地が集積している
- 佐伯山緑地などの緑豊かな自然環境を有する



桜のプロムナード



馬込文士村大桜まつり

左右出典：おおた都市づくりビジョン



新馬込橋



佐伯山緑地

出典：おおた都市づくりビジョン

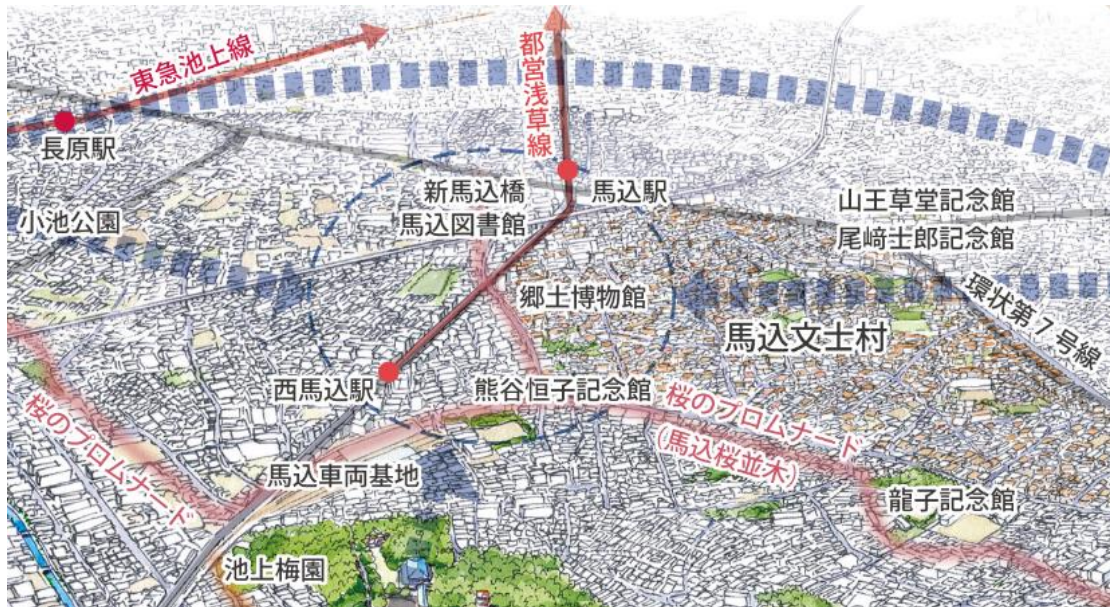
### まちの課題

- 池上本門寺、池上梅園、洗足池、桜のプロムナード（馬込桜並木）等の回遊性の向上・資源のネットワーク化が望まれる
- 馬込文士村との連携の強化が望まれる
- タクシー乗り場整備の検討が望まれる
- 放射第1号線（第二京浜国道）の歩道部分の拡幅による安全な歩行者空間の確保が必要である



## 歴史・文化・自然の回遊が楽しめる、 区民や来街者を惹きつけるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像(洗足池と同じ))



※イラストは平成 29 年(2017 年) 3 月時点のもので  
将来構想イラスト(馬込駅・西馬込駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョン

### 部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> <li>西馬込駅周辺では、駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、生活支援施設などを集約することで生活利便性の向上を目指し、生活拠点の育成を推進する</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>ネットワークのハブとなる西馬込駅周辺の整備を検討する</li> <li>コミュニティサイクルによる観光拠点間の回遊性が向上する</li> </ul>
水と緑 (環境)	<ul style="list-style-type: none"> <li>桜のプロムナードなどの散策路の利活用により、馬込・池上・洗足池の連携を強化する</li> <li>呑川緑道の整備を推進し、区民が呑川に親しめる、潤いのある水と緑のネットワークを形成する</li> </ul>
防災・復興	<ul style="list-style-type: none"> <li>住環境と防災面に配慮した建物の建替えや共同化、不燃化・耐震化を進め、安全な市街地を形成する</li> </ul>
住環境 (医療・福祉)	<ul style="list-style-type: none"> <li>馬込駅周辺及び駅周辺ではないものの商業機能が集積している地区においては、商店街の持続的な発展を図るとともに、生活機能の集約など、地区に密着した魅力ある生活環境づくりを進める</li> </ul>
産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>馬込文士村や池上本門寺へ訪問する際の玄関口として利用が見込まれる西馬込駅周辺は、観光ネットワークのハブとなる周辺整備について研究する</li> </ul>

本構想を基に、新空港線の一期整備の事業化に加え、二期整備による羽田空港までの接続検討も加速させ、その実現により沿線全体の利便性を高めることで新空港線を始めとした区内の鉄道利用者の増加につながる。これにより、新空港線軸や新空港線軸に接続する路線沿線のまちの価値が一層高まり、大きな経済波及効果の創出が期待される。

現在、事業化に向け関係者と協議を進めている一期整備については、運行計画の検討に当たり、新空港線が接続する多摩川線沿線を中心に区民への説明を丁寧に行いながら、多摩川線のどの駅にも停車しないことがないよう、また、現行の多摩川線の運行形態から大幅な変更がないよう、運行本数などにも配慮し、新空港線や多摩川線が区民にとってより利便性の高いものとなるよう鉄道事業者等と協議・調整を行っていく。

また、二期整備の実現に向けても、多くの関係者と取組を進めることが必要不可欠である。一期整備の営業主体を予定している東急電鉄と、二期整備において接続先となる予定の京浜急行電鉄との間では、鉄道の軌間（レール幅）が異なるなどの課題があることから、今後、鉄道事業者などの関係者と課題解決を図りながら、実現に向けた検討を進めていく。

新空港線の整備は、同時に沿線の価値を高め、まちづくりの起爆剤となり、民間開発による都市開発を促進させる契機となる。将来、羽田空港とつながることを見据え、国内外の人を大田のまちに呼び込めるよう、区民が望むまちの将来像に向け官民の連携を一層強化し、都市基盤施設の整備の促進とともに、老朽化した駅や駅ビル、市街地などの更新を適切に誘導していく必要がある。本構想により、今後の沿線まちづくりに対し、区が明確なメッセージを発することで、例えば、統一感のない個別の建替えや、新空港線に便乗したマンション開発などを抑止し、行政が後追的に道路や公園等の公共施設を整備せざるを得ない状況を防ぐ必要がある。また、今後、中長期的には人口減少が想定され、右肩上がりの成長が期待できない中、持続可能な都市経営を行うためには、まちの目指すべき将来像を明確にし、その目標に向かって区民や企業など多様な主体の参加と連携により、戦略的にまちづくりを進めていくことが重要である。こうした政策誘導型のまちづくりにより、都市開発の機会に、道路や公園等の公共施設や、産業イノベーションの創出拠点の整備など、区が示す将来像の実現に寄与する開発計画に対しインセンティブを与え、行財政コストを最小限に抑えつつ、民間活力によるまちの機能更新を適切に誘導していくことが必要である。

企業など多様な主体と連携したまちづくりにより、産業や商業、観光などあらゆる側面で、これまで以上に魅力の創出が期待され、まちに新たなにぎわいが生まれるなど、沿線の交流や経済活動の活性化や周辺地域への波及効果が期待される。

現在、多摩川線沿線地域では、平成 29 年（2017 年）1 月、改正踏切道改良促進法に基づき、抜本的な改良を実施すべき踏切として指定された下丸子 1 号、2 号踏切について、抜本的な対策と合わせた駅周辺地区のまちづくりを地域と連携して行っている。この取組により下丸子駅周辺に新たな価値が生まれるとともに、その効果は近隣駅である鶴の木駅や武蔵新田駅など多摩川線沿線の駅周辺はもとより、東急池上線の千鳥町駅や池上駅周辺などにも広がっていくことが期待される。

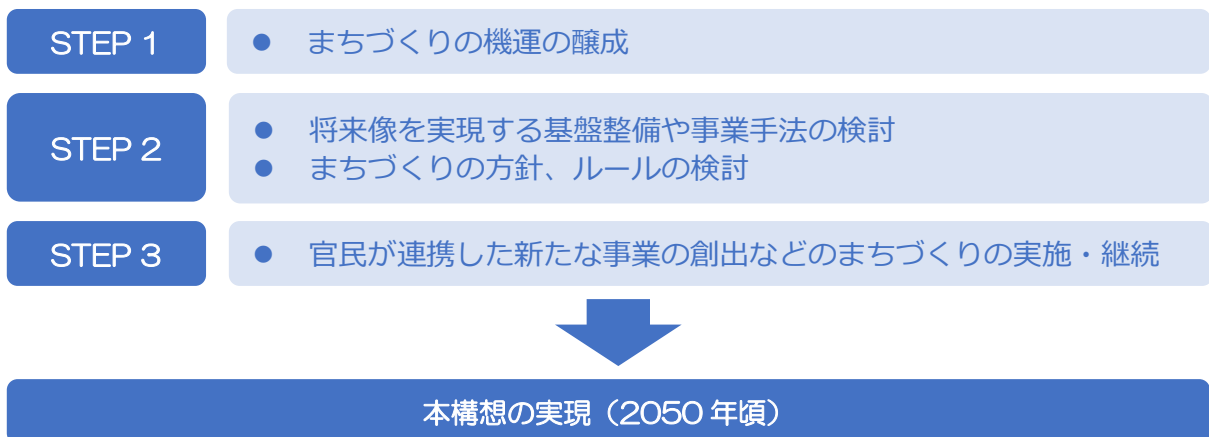
また、大森駅周辺地区では、西口周辺の都市計画道路補助第 28 号線の拡幅整備とともに、歩道と一体となった西口広場の整備と駅周辺のまちづくりを行うことで、安全で快適な駅前空間を確保し、高低差のある現地形を活かすことで重層的なにぎわい空間を創出する。加えて、東口駅前広場については、交通の起点としての機能充実を図り、臨海部や羽田空港との新たな交通ネットワーク形成による波及効果が期待される。

鉄道とまちづくりは車の両輪であり切っても切り離せない関係にある。新空港線の整備効果を最大限に引き出し、鉄道整備と沿線まちづくりの双方による相乗効果を最大限に生み出すことができるよう、本構想を区民や事業者などとの間の共通目標にし、これに基づきまちづくりを着実に推進していく。

こうした認識のもとで、全体構想やエリア別構想の実現に向け、機運や検討の熟度に応じ、以下のプロセスをもとにまちづくりを推進する。

- ◆地域力を生かした大田区まちづくり条例の積極的な活用などにより、まちづくり機運を醸成し、まち（地域）と一体になってまちづくりを推進する。
- ◆地域と連携し、地区別のより具体的なまちづくり構想を策定する。
- ◆将来像を実現する都市基盤施設の整備やその事業手法を検討し、基盤整備方針や基盤整備計画等を策定する。これらに必要な都市計画として決定し事業化を図る。
- ◆建築物の形態や公共施設の配置など、まちづくりのルールとなる地区計画を策定する。
- ◆新空港線整備に向けた動向について、区民はもとより国内外に様々な方法で広く周知することで、民間による都市開発の機運を醸成し、官民が連携した新たな事業の創出を図る。

新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、ひいては新空港線整備の早期実現を目指していく。



まちづくりのステップイメージ

## 用語集

用語	解説文
<b>あ行</b>	
ウォークابل	居心地が良く歩きたくなること。まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組が進んでいる
エリアマネジメント	住民・事業主・地権者などが連携し、まちにおける文化活動、広報活動、交流活動などのソフト面の活動を自立的・継続的・面的に実施することにより、まちの活性化や都市の持続的発展を推進する活動のこと
<b>か行</b>	
界索性	にぎわいや活気といった、生活感あふれる雰囲気を感じさせる個性的な街並みについて、界索性が高いなどという
カーボンニュートラル	地球温暖化の原因である二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、排出量を実質的にゼロにすること
コンパクト・プラス・ネットワーク	コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上させること
<b>さ行</b>	
ゼロカーボンシティ	2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを旨と表明した自治体のこと
次世代エネルギー	再生可能エネルギーや未利用エネルギー、水素エネルギーなどを含む、化石燃料に代わる新しいエネルギーのこと
<b>た行</b>	
デジタルプラットフォーム	デジタル技術を活用した市場取引の場のこと
<b>な行</b>	
二拠点居住	都市住民が農山漁村などの地域にも同時に生活拠点を持つライフスタイルのこと
<b>は行</b>	
ヒト・モノ・コト	人（ヒト）、物（モノ）、事柄（コト）のこと。具体的には、住む・働く・訪れる人、様々な商品やサービス、それらに付随する出来事・体験・経験などをいう。
5G（ファイブ・ジー）	5th Generation（第五世代移動通信システム）の略で、超高速、超低遅延、多数同時接続といった特長を持つ通信規格のこと
ポスト5G	超低遅延や多数同時接続といった機能がさらに強化された、5Gの次の世代の通信規格のこと。Beyond 5Gともいう
<b>や行</b>	
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方
<b>ら行</b>	
量子コンピューター	物質を構成する原子や電子などの「量子」の持つ性質を利用して情報処理を行うコンピューターのこと
レジリエンス	自然災害などの変化に対する社会の回復力や弾力性、強靱化など、外的な刺激に対する柔軟性を表す概念
<b>A</b>	
AI	Artificial Intelligence の略。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータで模倣したソフトウェアやシステム。人間の使う自然言語を理解したり、論理的な推論を行ったり、経験から学習したりするコンピュータプログラム等のこと

<b>B</b>	
Beyond 5G	超低遅延や多数同時接続といった機能がさらに強化された、5Gの次の世代の通信規格のこと。ポスト5Gともいう
<b>D</b>	
DX（デジタル・トランスフォーメーション）	ICTの活用により、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。デジタル・トランスフォーメーションが進展することによって、特定の分野、組織内に閉じて部分的に最適化されていたシステムや制度等が社会全体にとって最適なものへと変貌すると予想される
<b>I</b>	
ICT	Information and Communication Technology の略。情報通信技術。リアルタイムな都市の状況変化に対応した機動的なまちづくりなど、情報通信技術のまちづくりへの展開が期待される
IoT	Internet of Things の略。コンピュータ等の情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと
<b>L</b>	
LCCM 住宅	Life Cycle Carbon Minus（ライフ・サイクル・カーボン・マイナス）の略。建設時、運用時、廃棄時において出来るだけ省CO <sub>2</sub> に取り組み、さらに太陽光発電などを利用した再生可能エネルギーの創出により、住宅建設時のCO <sub>2</sub> 排出量も含めライフサイクルを通じてのCO <sub>2</sub> の収支をマイナスにする住宅のこと。
<b>M</b>	
MaaS	Mobility as a Service（サービスとしての移動）の略。マースと呼ぶ。地域住民や旅行者一人一人のトリップ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る検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの
<b>S</b>	
Society 5.0	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で、狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指す。仮想空間におけるシミュレーション等を現実のまちづくりにフィードバックする技術などの活用が期待される
<b>Z</b>	
ZEB	Net Zero Energy Building（ネット・ゼロ・エネルギー・ビルディング）の略。建築物における一次エネルギー消費量を、省エネルギー性能向上や再生可能エネルギーの活用などにより削減し、年間消費量が正味でゼロ又はおおむねゼロとなる建築物のこと
ZEH	Net Zero Energy House（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の略。外皮の断熱性能等を大幅に向上させるとともに、高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを目指した住宅のこと