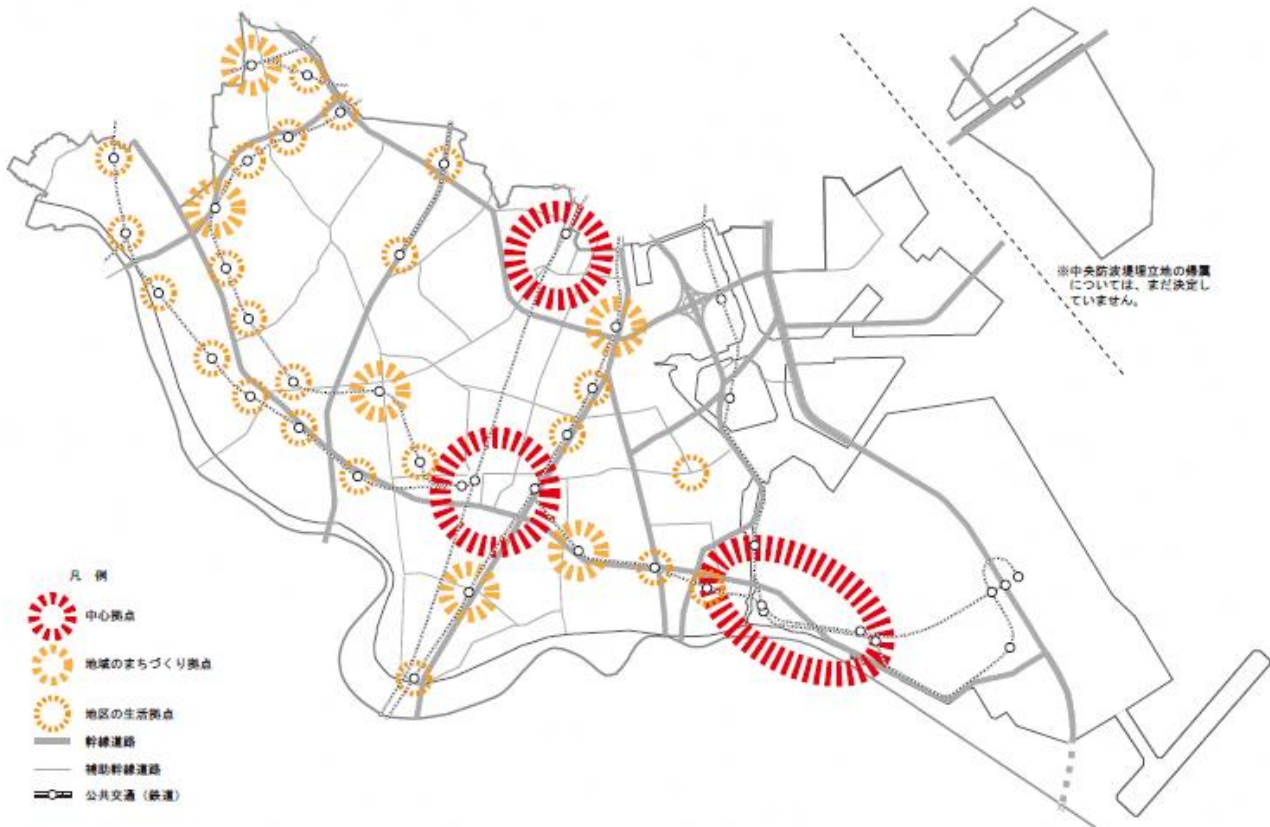


目指すべき将来都市構造の考え方について（案）

1 将来都市構造の検討資料

（1）現行都市計画マスタープランの都市構造

1) 主要な拠点等の配置図



○中心拠点

交通の主要な結節機能を有し、商業業務や情報、文化など都市の多様なサービス機能の維持、集積を図っていく蒲田駅及び大森駅周辺、また、産業、文化交流機能や業務機能の集積化を図っていく羽田空港跡地やその周辺地区を、中心拠点として位置付けます。

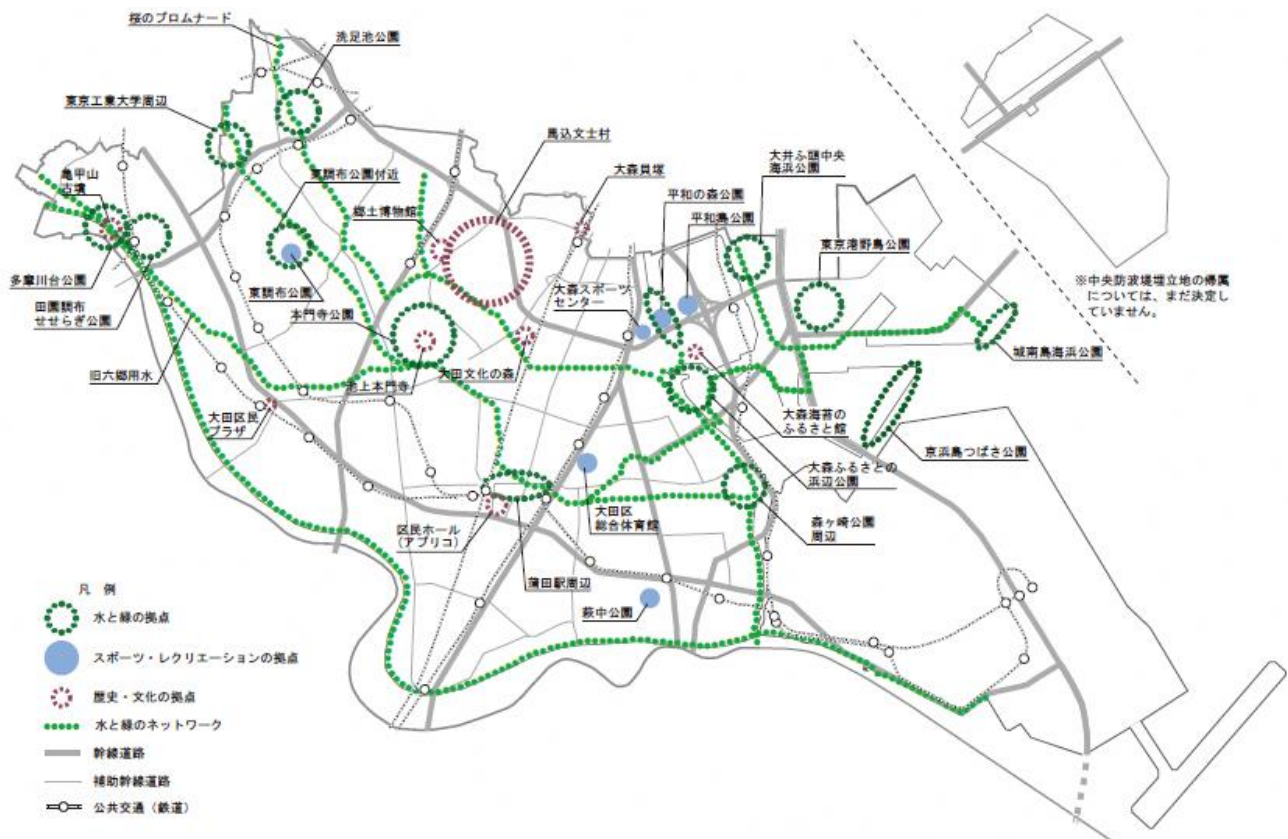
○地域のまちづくり拠点

地域の人々が集まる駅のうち、まちづくり活動が進んでいる、あるいはまちづくり活動を予定している地区を、地域のまちづくり拠点として位置付けます。

○地区の生活拠点

地域のまちづくり拠点以外の駅の周辺や、商店街の形成されている地区を、生活を支える多様なサービス機能の集積を図る、地区の生活拠点として位置付けます。

2) 水と緑、歴史文化等の拠点とネットワーク図



○歴史・文化の拠点

大森貝塚や馬込文士村、池上本門寺、そして区民ホールなどを、歴史、文化の拠点として位置付けます。

○水と緑の拠点

平和の森公園、大井ふ頭中央海浜公園、東京港野鳥公園、城南島海浜公園、京浜島つばさ公園、洗足池公園、大森ふるさとの浜辺公園、田園調布せせらぎ公園、東京工業大学周辺、東調布公園付近、池上本門寺付近、蒲田駅周辺、森ヶ崎公園周辺等を水と緑の拠点として位置付けます。

○スポーツ・レクリエーションの拠点

平和島公園、平和の森公園、萩中公園、東調布公園、多摩川緑地などを、スポーツ・レクリエーション機能を備えた拠点とします。特に大田区総合体育館は区民のスポーツ活動を支える情報の受発信等新しい時代に対応できる主要拠点として位置付けます。

○道路・交通網ネットワーク

円滑な交通の流れを確保し、都市の骨格を形成する幹線道路とこれを補完する補助幹線道路や身近な生活道路の整備や、内陸部と臨海部埋立地との接続性の向上、東西方向の利便性を高めるよう公共交通を適切に配置するなど、安全で快適な道路・交通網のネットワークを形成します。

○水と緑のネットワーク

東京湾や多摩川及び中小河川をはじめとする水辺や、多摩川沿いなどの緑、そして池上本門寺、馬込文士村、亀甲山古墳等の地域の個性ある緑を活かした、水と緑のネットワークを形成します。

(2) 拠点の分析

1) 現況把握

現行計画における各拠点の現況について、統計データ等を活用して把握する。

表 拠点別データ一覧

拠点		①一日あたりの平均乗降客数(人)	②バス接続路線数	③駅半径500m圏内の人口	④駅半径500m圏内医療施設数	⑤駅半径500m圏内用途別延床面積割合			
						商業	業務	工業	
中心 拠点	蒲田	蒲田駅	461,931	26	17,861	90	8.7%	22.9%	0.6%
		京急蒲田駅	64,280	10	18,548	53	1.4%	19.2%	2.0%
	大森駅		193,944	48	14,215	84	5.3%	14.5%	0.3%
	羽田 空港 周辺	天空橋駅	33,615	4	2,868	1	0.1%	4.1%	3.4%
		整備場駅	2,601	1	1,250	3	0.1%	17.7%	7.3%
		羽田空港国際線ターミナル駅	28,415	-	0	3	0.0%	0.0%	0.0%
		羽田空港国際線ビル駅	10,682	-	0	3	0.0%	0.0%	0.0%
地域の まちづくり 拠点	平和島駅		48,608	34	19,365	30	0.5%	4.1%	2.4%
	雑色駅		31,941	6	17,940	35	3.6%	1.5%	10.3%
	糀谷駅		27,990	10	18,970	39	2.1%	1.2%	5.4%
	池上駅		36,929	18	17,960	46	1.2%	3.6%	2.3%
	雪が谷大塚駅		25,649	4	13,478	37	0.9%	4.3%	0.5%
	大岡山駅		51,937	0	9,859	39	0.7%	1.0%	0.4%
地区の 生活拠点	西馬込駅		48,687	10	13,504	18	1.4%	2.1%	2.0%
	馬込駅		28,981	22	15,794	19	1.3%	6.0%	2.0%
	田園調布駅		36,902	5	3,720	31	2.3%	1.9%	0.0%
	多摩川駅		22,368	4	7,157	13	0.2%	1.3%	0.9%
	沼部駅		11,058	0	8,994	8	0.3%	0.3%	0.9%
	鶉の木駅		20,162	0	15,248	23	1.5%	5.3%	2.9%
	下丸子駅		36,883	1	14,056	32	4.1%	7.2%	10.2%
	武蔵新田駅		26,788	4	16,097	28	4.1%	5.5%	8.6%
	矢口渡駅		25,908	2	17,138	33	1.5%	5.6%	8.2%
	蓮沼駅		8,597	10	19,767	43	2.3%	8.0%	1.3%
	千鳥町駅		16,483	0	14,555	18	0.8%	4.5%	2.8%
	久が原駅		16,637	3	12,905	30	0.8%	1.9%	0.5%
	御嶽山駅		27,422	0	13,938	19	1.4%	1.3%	0.4%
	石川台駅		15,525	0	16,399	29	0.5%	2.8%	1.0%
	洗足池駅		19,202	1	13,245	24	0.2%	1.5%	0.6%
長原駅		16,124	3	10,828	31	2.2%	3.5%	0.6%	

拠点	①一日あたりの平均乗降客数(人)	②バス 接続路 線数	③駅半 径 500m 圏内の 人口	④駅半径 500m 圏内 医療施設 数	⑤駅半径 500m 圏内 用途別延床面積割合			
					商業	業務	工業	
地区 の生 活拠 点	北千束駅	7,225	0	10,181	23	0.8%	4.4%	0.7%
	大森町駅	22,276	0	19,419	24	1.4%	2.9%	4.8%
	梅屋敷駅	16,438	1	18,407	39	0.7%	1.8%	4.8%
	六郷土手駅	16,470	2	10,145	8	0.4%	3.3%	13.4%
	大鳥居駅	30,345	23	13,957	22	3.1%	10.7%	10.3%
	穴守稲荷駅	18,878	0	12,352	17	0.7%	5.7%	7.3%
その 他 ※現行 計画で は位置 づけが ない駅	流通センター駅	20,225	21	38	2	0.1%	13.3%	0.5%
	昭和島駅	6,488	5	1,126	0	0.0%	7.1%	26.9%
	新整備場駅	4,910	0	0	1	0.2%	8.8%	0.0%
	羽田空港国内線ターミナル駅	93,830	-	0	4	0.0%	0.0%	0.0%
	羽田空港第1ビル駅	29,530	-	0	4	0.0%	2.1%	0.0%
	羽田空港第2ビル駅	31,153	-	0	4	0.0%	0.1%	0.0%

※データの出典及び算出方法等

- ① 一日あたりの平均乗降客数：大田区資料（平成30年度）

※JR線駅は「乗車人員」を2倍にして算出

- ② バス接続路線数：各バス会社等ホームページ（高速バス等含む）

※系統別かつ行先（方面）別の本数をカウント

※高速バス、空港バスは含まない

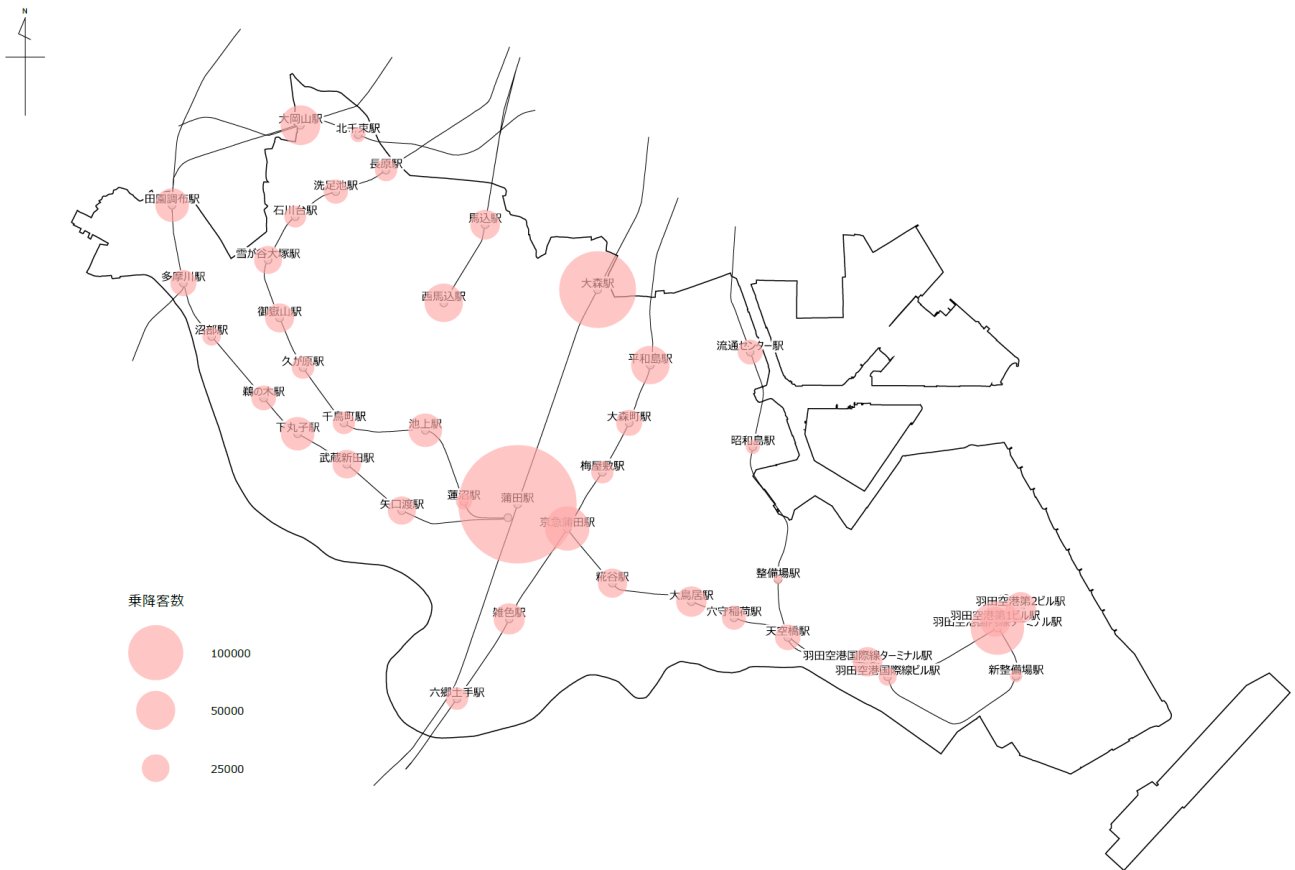
- ③ 駅半径500m圏内の人口：国勢調査（平成27年）をもとに面積按分にて算出

- ④ 駅半径500m圏内医療施設数：国土数値情報「医療機関（平成26年）」（病院、診療所、歯科診療所）

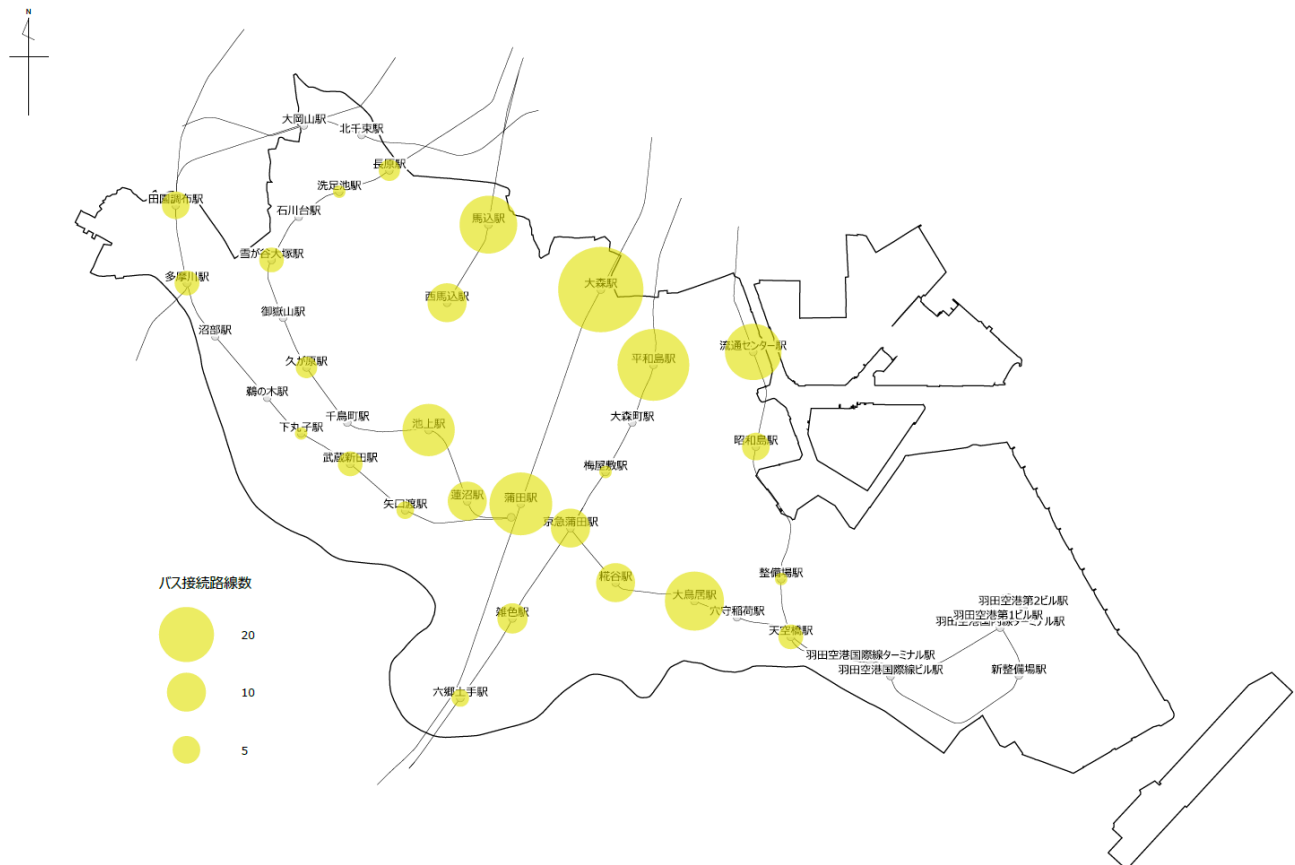
- ⑤ 駅半径500m圏内用途別延床面積割合：平成28年度土地利用現況調査（建物現況）をもとに算出

- ・ 商業：建物用途分類「商業施設」
- ・ 業務：建物用途分類「事務所建築物」
- ・ 工業：建物用途分類「専用工場」「住居併用工場」

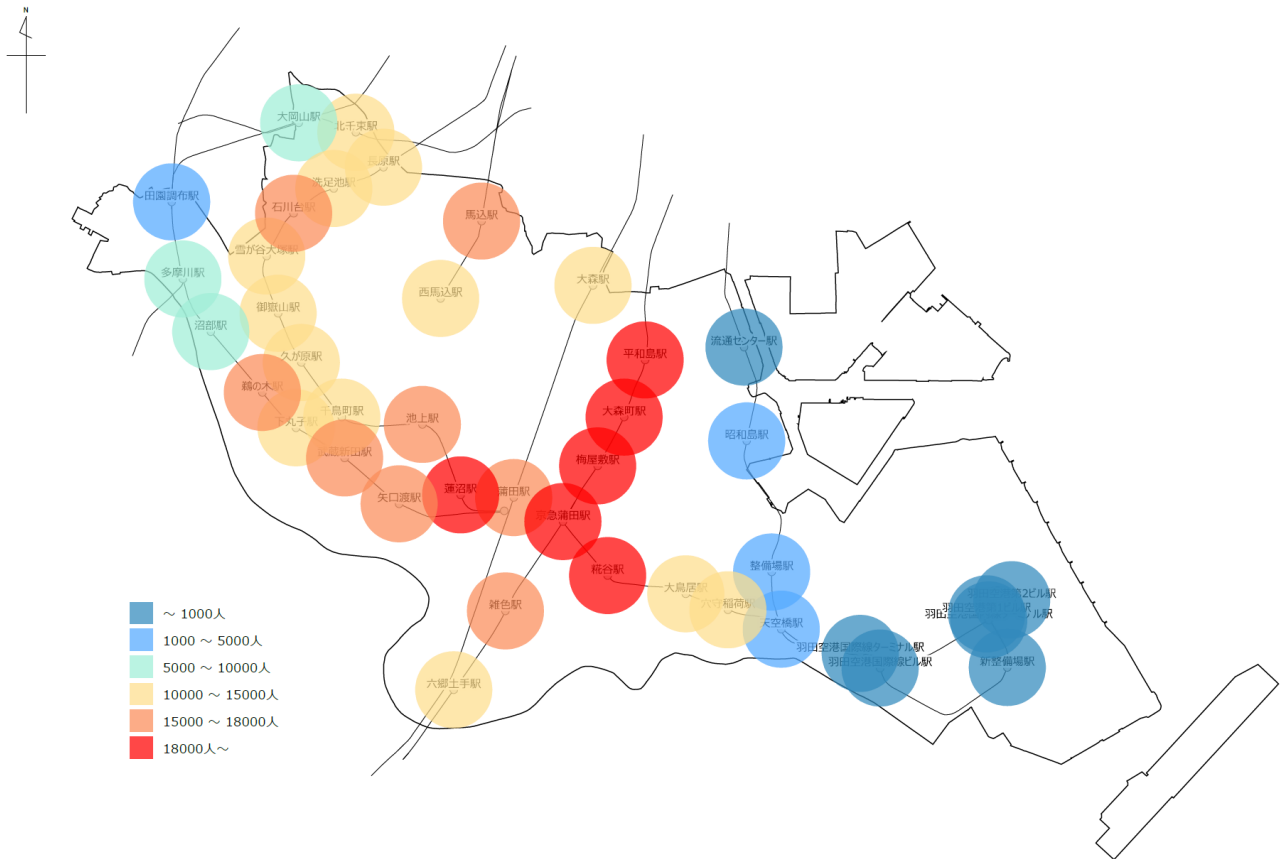
①一日あたりの平均乗降客数（平成30年）



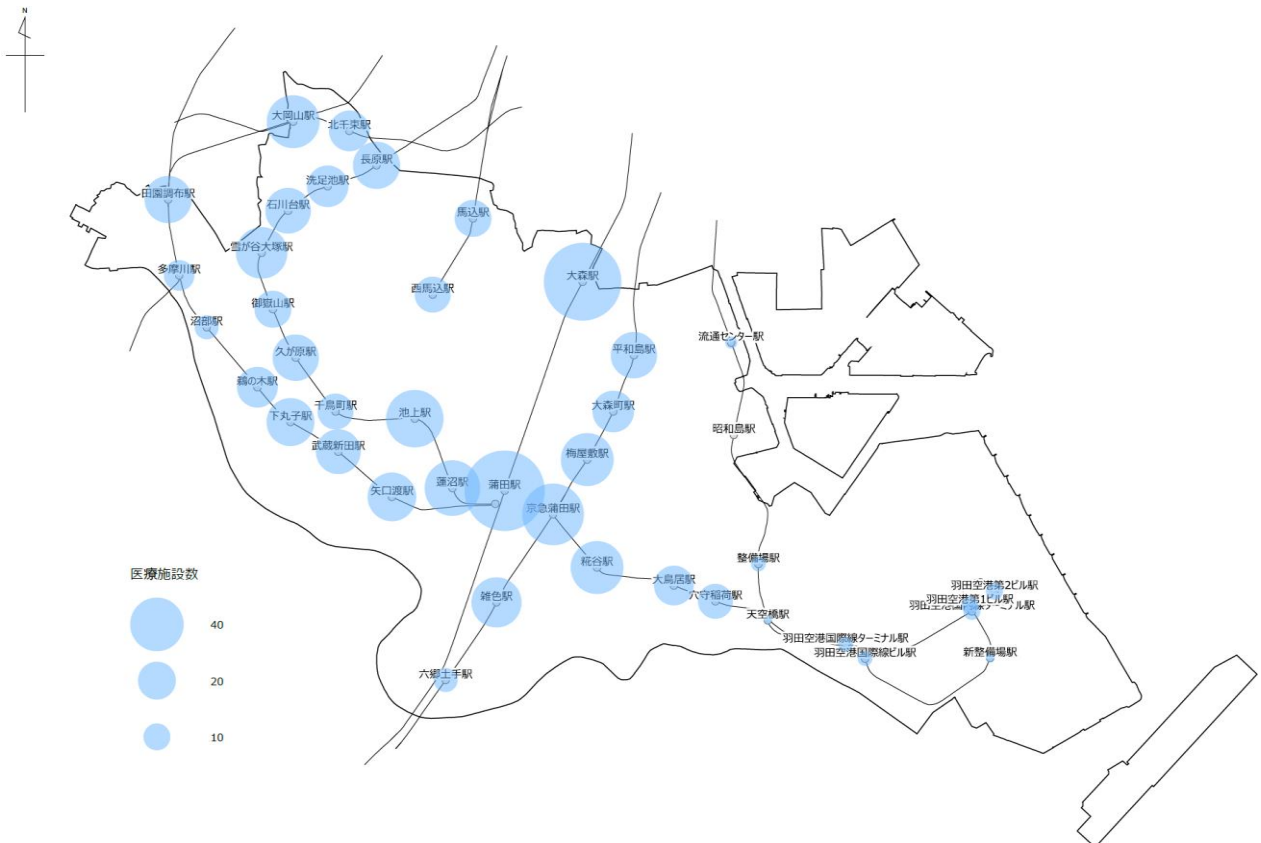
②バス接続路線数



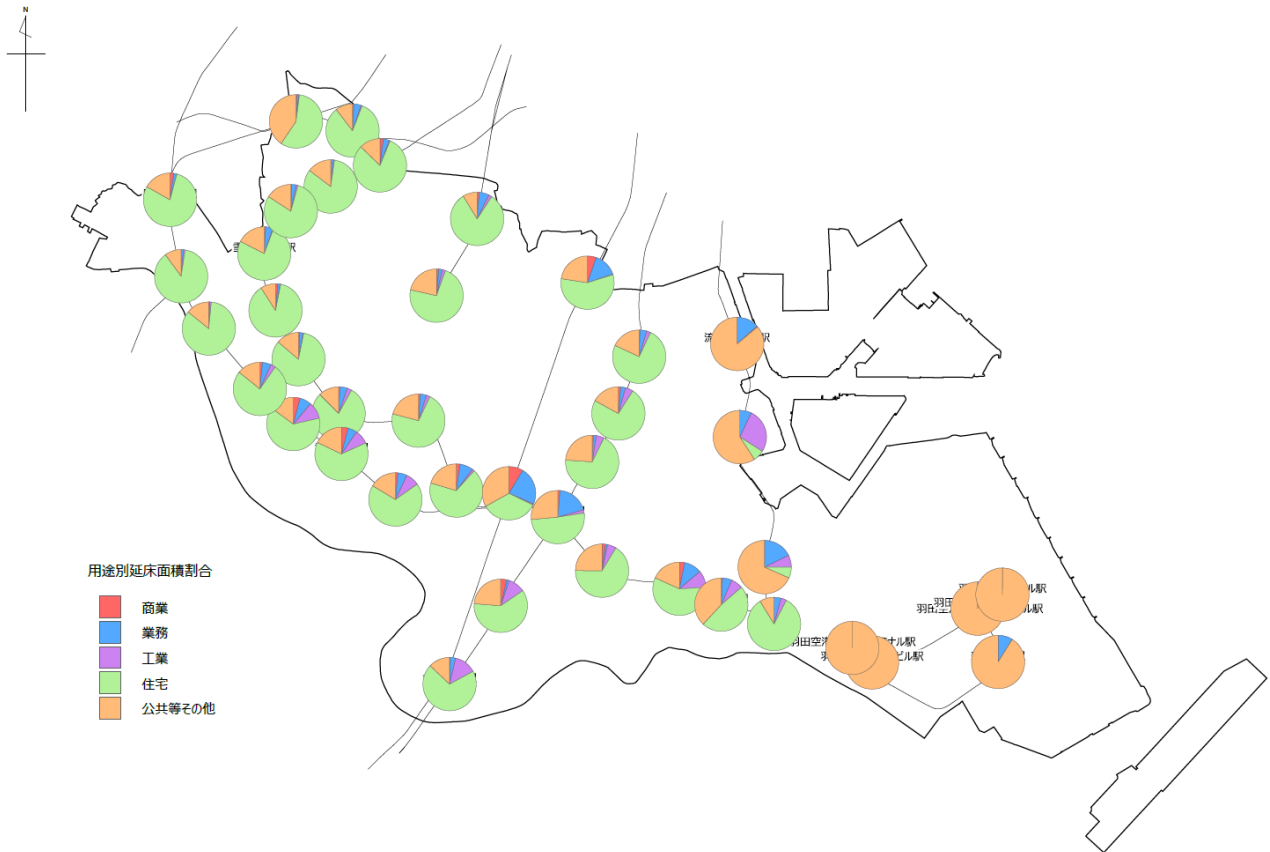
③ 駅半径 500m 圏内の人口



④ 医療施設数



⑤ 駅半径 500m 圏内用途別延床面積割合

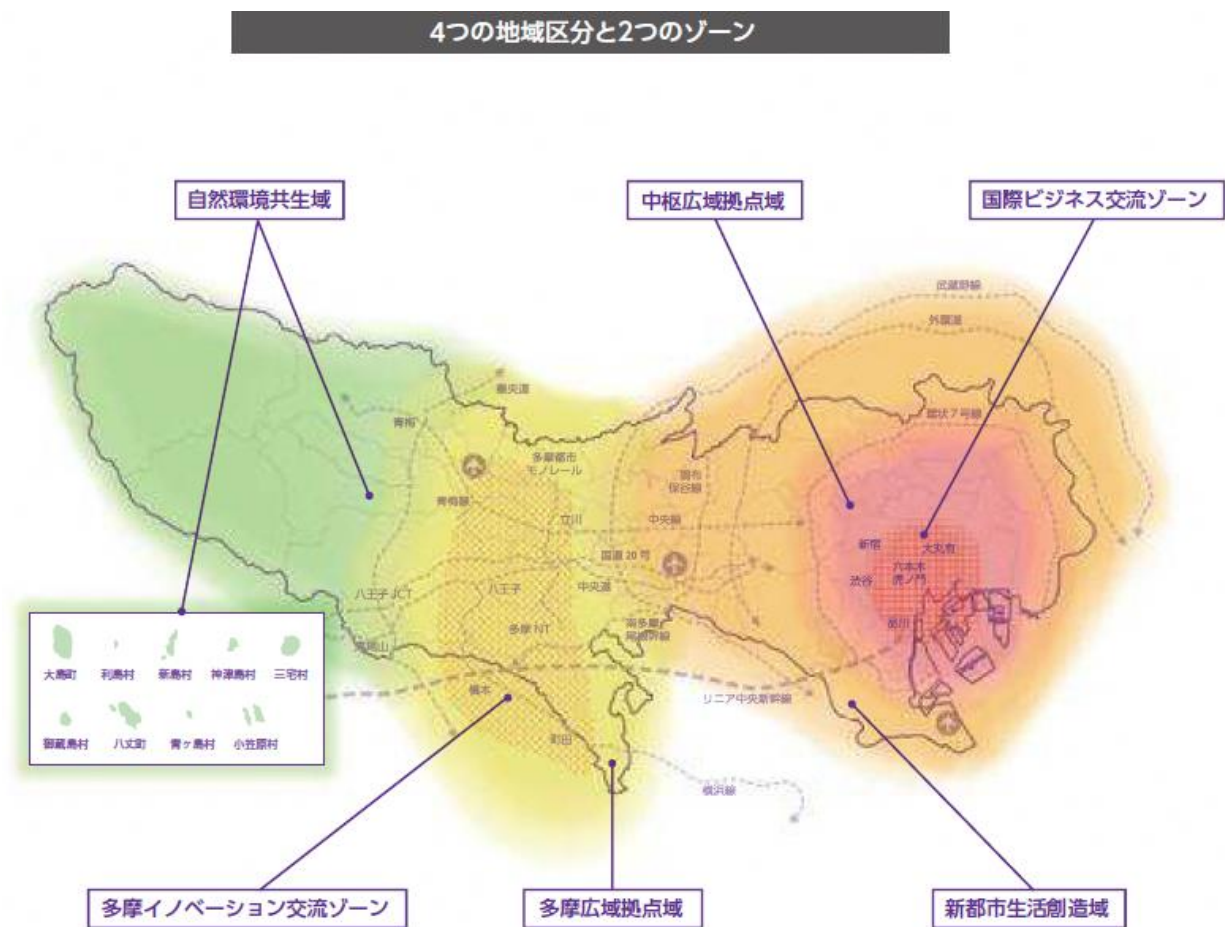


(3) 東京都の関連計画におけるまちづくり方針

上位計画における将来ビジョンや区の関連計画におけるまちづくり方針等を整理し、大田区の位置づけと役割、分野を横断的に捉えたまちづくり方針を踏まえ、目指すべき都市構造を検討する。

1) 都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）／東京都

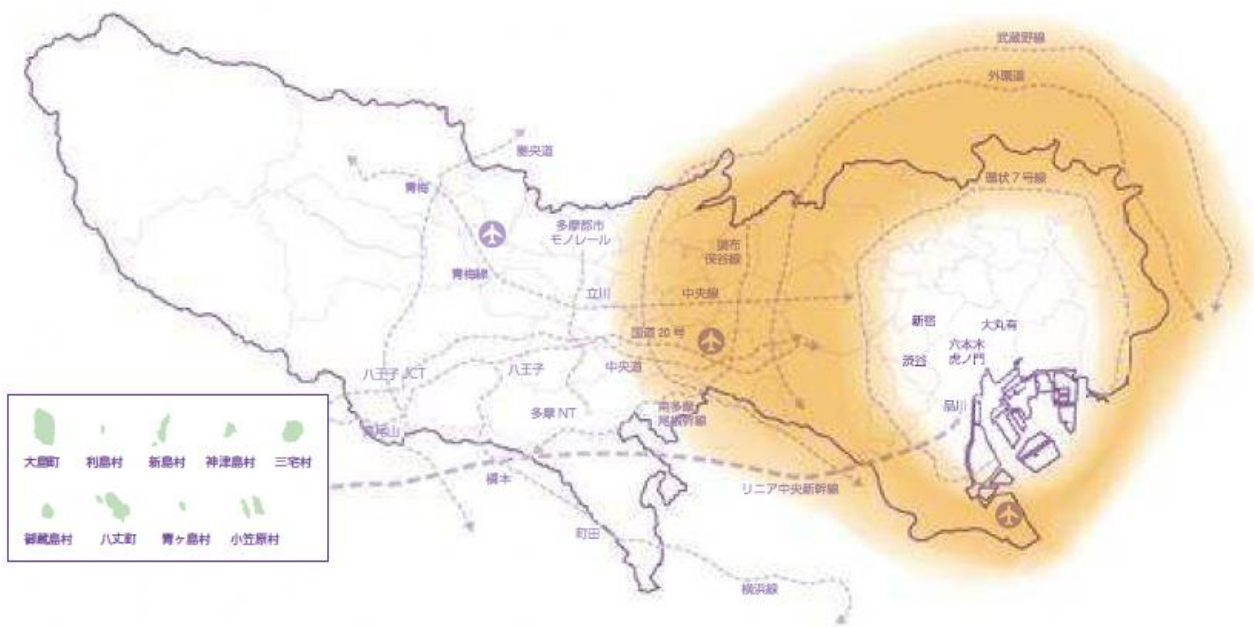
都内を「中枢広域拠点域」、「多摩広域拠点域」、「新都市生活創造域」、「自然環境共生域」の4つの新しい地域区分に再編



【新都市生活創造域】

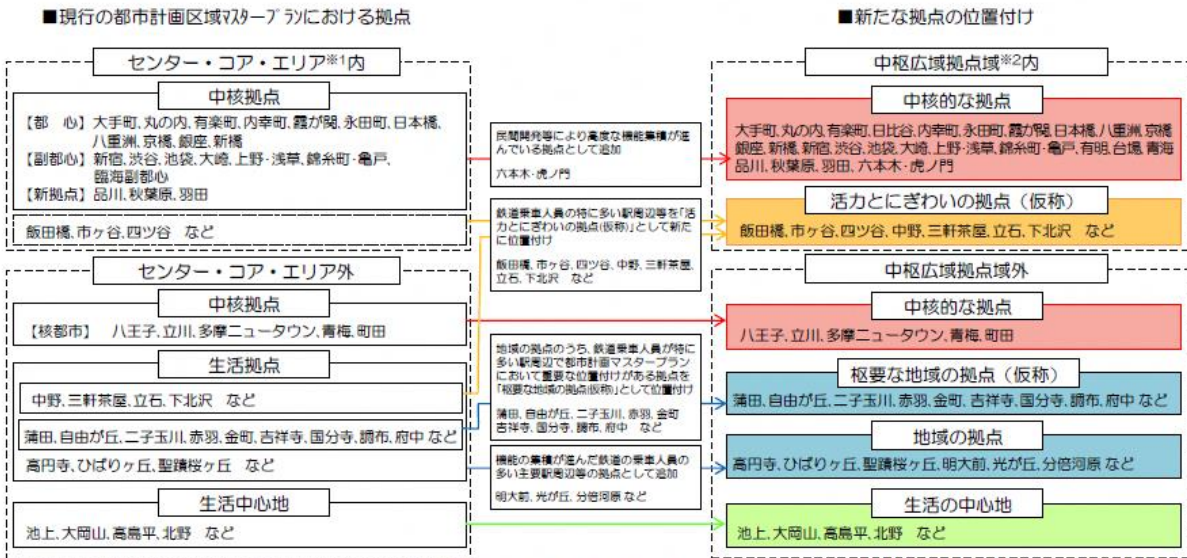
子供たちが伸びやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出されている区域

- ・ 駅を中心に機能を集約した拠点形成
- ・ 木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新
- ・ 緑と水に囲まれたゆとりのある市街地形成
- ・ 芸術・文化、教育、産業、商業などの機能が複合的に利用
- ・ 多様なライフスタイルや新たな価値を創出
- ・ 環状・放射方向の公共交通の充実により、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える高い交通利便性が確保
- ・ 農地、屋敷林、樹林地などの良好な緑地の維持
- ・ 誰もが気軽に利用できる農空間や公園など、子供や高齢者などのコミュニティ形成を図る身近な緑の空間活用



- 大田区の大部分は新都市生活創造域に位置付けられており、大森地域など一部の地域においては、中枢広域拠点域に位置付けられている。

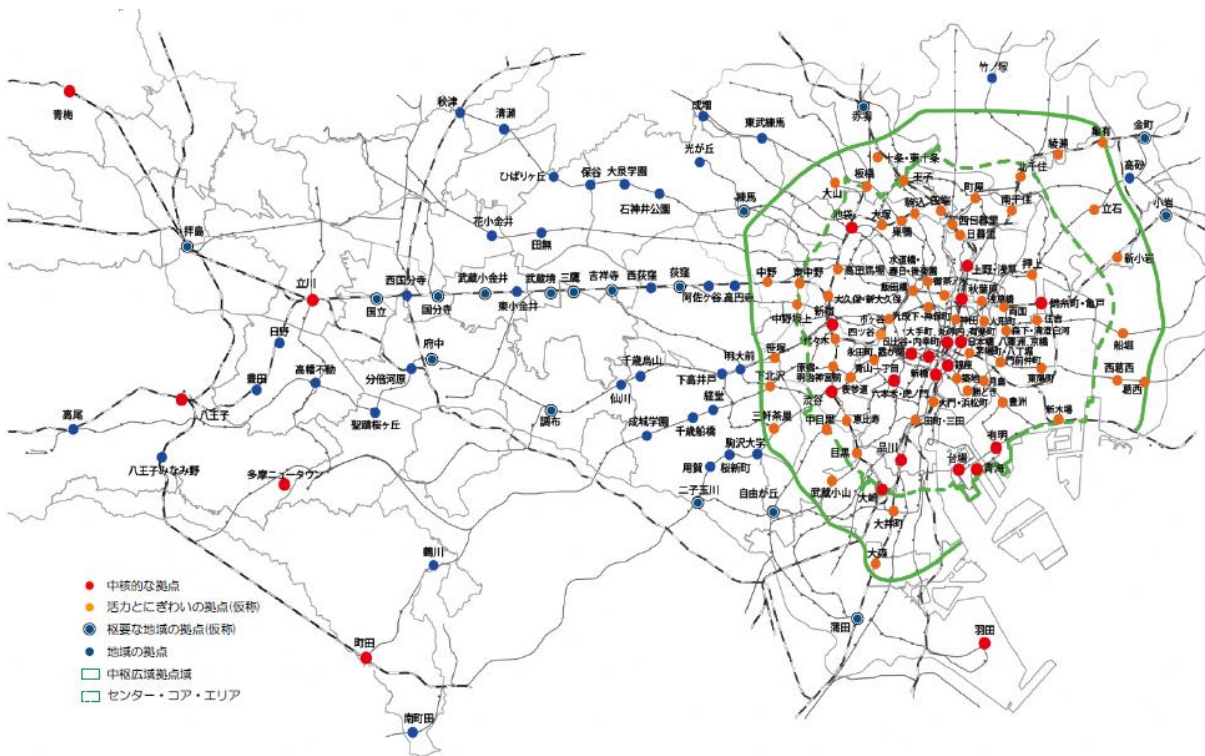
2) 東京における土地利用に関する基本方針について (平成31年2月) / 東京都



※1 センター・コア・エリア・・・・・・おむね中央環状線の内側の区域
※2 中枢広域拠点域・・・・・・おむね環状7号線の内側の区域

これらの拠点等のほか、際立った個性やポテンシャルを有する拠点や地域がある。

新たな拠点の位置づけ

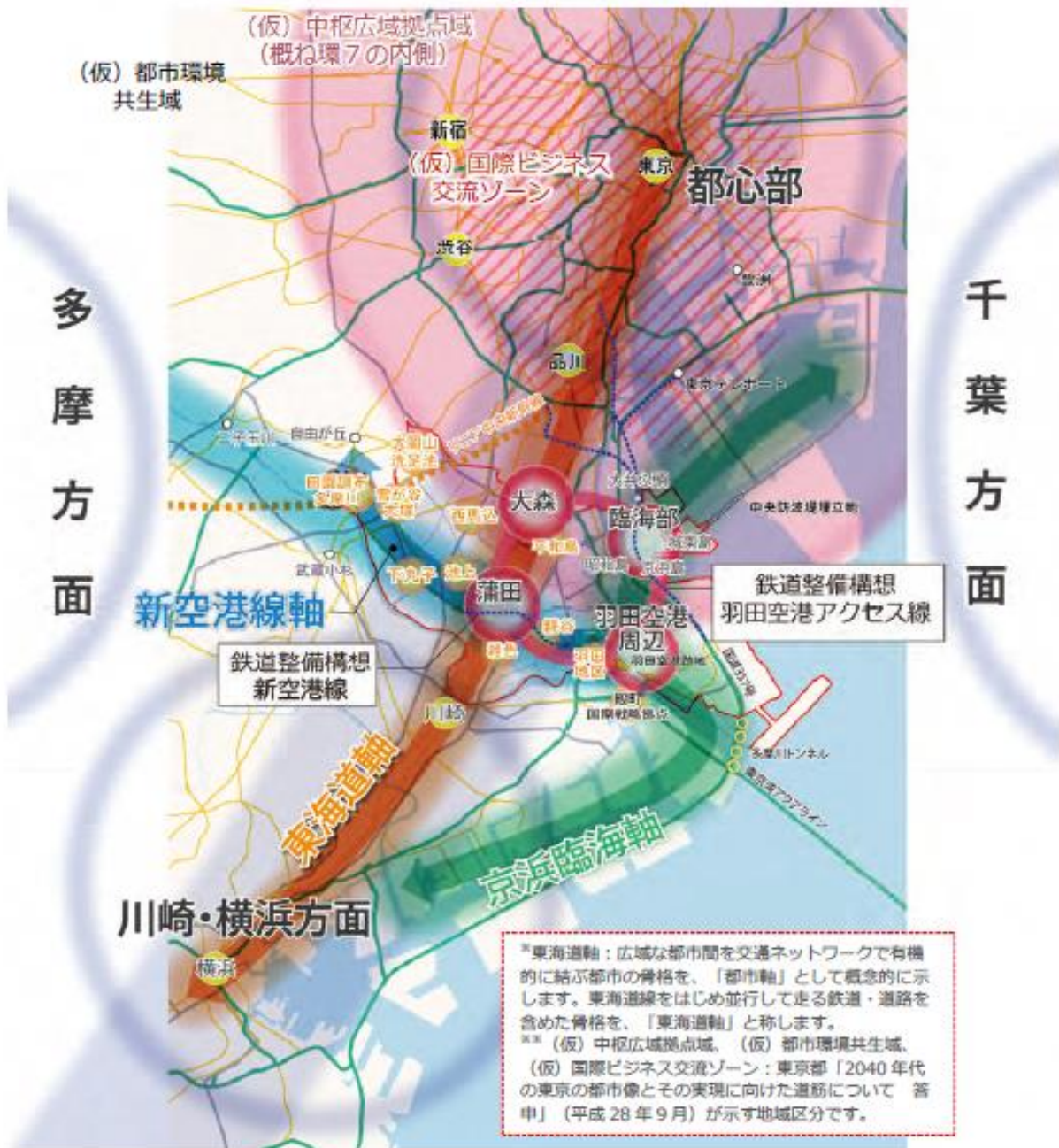


中核的な拠点等のイメージ

- 区内では、3つの拠点が位置付けられている。
 - ・ 蒲田駅：重要な地域の拠点 (仮称)
 - ・ 大森駅：活力とにぎわいの拠点 (仮称)
 - ・ 羽田：中核的な拠点

(4) おおた都市づくりビジョン（平成29年3月）における将来都市構造

- ・ 東海道軸、京浜臨海軸、新空港線軸を設定し、それらが交差する蒲田、大森、羽田空港周辺、臨海部の4地域を、「スクエア」として位置づけ
- ・ 新空港線軸では、交流人口の増加と沿線の拠点性向上を図り、近年のまちづくりの動向や観光資源の存在を踏まえ、駅周辺の魅力ある生活環境の形成やスポーツ健康・観光都市づくりを目指す



広域的な将来都市構造

➤ 拠点または重点地区の位置づけ

- ・ 蒲田・大森・羽田空港周辺・臨海部（スクエア）
- ・ 羽田地区・糀谷駅周辺、下丸子駅周辺、田園調布・多摩川（新空港線軸）
- ・ 池上駅、雑色駅、大岡山駅、洗足池駅、西馬込駅、平和島駅周辺（生活環境拠点）

〇重点プロジェクト及び重点地区の設定

整備の優先性の高いテーマを踏まえ、重点プロジェクト及び重点地区を以下の通り設定します。重点地区は、「エリアが特定できるテーマ」のうち、まちづくりの動向や重点的に実施する具体的取組を踏まえ、本ビジョンで将来像を描く地区として選定します。

<エリアが特定できるテーマ>

プロジェクト① スクエアの連携

マスタープランに位置づけられた中心拠点（蒲田、大森、羽田空港周辺）は、広域的な都市構造の観点（周辺の機能開発や交通計画等）から、重要な拠点と考えられます。



これらに加え、中央防波堤埋立地を含め、広域交流、物流、産業イノベーションなど広域的に機能が連なる「臨海部」をあわせて、「スクエア」とします。

「スクエア」は、東海道軸、京浜臨海軸、新空港線軸が交差する要に位置し、拠点同士が連携して、交通ネットワークの向上を図ることにより、経済・産業・文化の面で、大きな価値をもたらすことが期待されます。

蒲田は、大森とともに中心的な商業業務地として発展してきました。また、世界の最先端技術を有するものづくりのまちとしての役割も担っています。今後は、羽田空港の機能強化や、新空港線整備とあわせた地区の再整備により、さらなる発展が期待されます。

大森は、JR線の東西で個性のある発展をしてきました。起伏のある地形的特徴や、固有の歴史・文化などの特色を活かすとともに、臨海部とつなぐ交通機能の強化により、まちの発展が期待されます。

羽田空港周辺は、羽田空港跡地第1ゾーン・羽田空港跡地第2ゾーンの空港跡地開発により、区内・国内外の産業交流・観光の活性化が期待されます。

臨海部においては、広域的な交通や、観光・製造業・物流・文化・レクリエーションなどの多様な都市活動が集積しています。産業・観光振興、交通ネットワークや水と緑のネットワーク形成などにより、周辺地域のさらなる発展が期待されます。

重点プロジェクト「スクエアの連携」では、これらの個性ある拠点同士が、陸・海・空の交通結節機能の強化などにより、有機的な連携を高め相乗効果を発揮し、より大きな拠点性を発揮することを目指します。

<重点地区※> ※重点地区は、まちづくりの動向などを踏まえ、将来像を描く地区として選定

- ①蒲田駅周辺（「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の対象エリア）

にぎわいあふれる多文化共生の拠点

- ②大森駅周辺（「大森駅周辺地区グランドデザイン」の対象エリア）

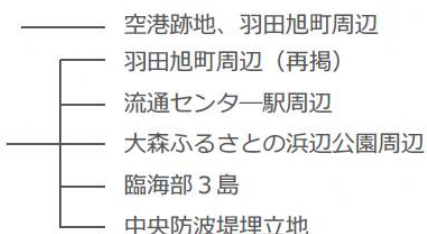
歴史・文化や浜風かおる生活と産業の拠点

- ③羽田空港周辺（羽田空港及び川崎市殿町）

国内外の産業や文化が集い交流する拠点

- ④臨海部（「空港臨海部グランドビジョン2030」の対象エリアから羽田空港を除いたエリア）

世界を魅了する産業・スポーツ・憩いの拠点



プロジェクト② 新空港線軸の形成

多摩川沿いでは産業集積が進んでおり、豊かな自然環境と、にぎわい、居住環境との調和により、新しいビジネスとライフスタイルの創出が期待されます。

また、平成28年4月20日に国土交通省の交通政策審議会で出された答申では、新空港線について「矢口渡から京急蒲田までの事業計画の検討は進んでおり、事業化に向けて関係地方公共団体・鉄道事業者等において、費用負担のあり方等について合意形成を進めるべき」と記載され、高い評価を受けました。

新空港線の整備により、多摩川線は羽田空港から東京圏北西部をつなぐ広域的な交通網の一部を担うことなど以下の効果が期待されています。



新空港線の効果

- ・区内の移動利便性向上 = 鉄道を利用した東西交通が便利に!
- ・おたのまちづくりを推進 = 鉄道整備とあわせて沿線のまちづくりを推進!
- ・地域の活性化に寄与 = 大田区における経済波及効果は約1,400億円! ※

※関西大学宮本勝浩名誉教授による算出。建設投資と消費支出の各経済波及効果を足した初年度の額。

駅機能の更新・強化が必要な「下丸子」は、新空港線の整備とあわせた駅改築と交通結節機能の整備をはじめとするまちづくりにより、新空港線軸沿線地域の拠点として重点地区に位置づけます。

また、国際都市おたの玄関口にふさわしい「羽田地区」や、マスタープランにおける地域のまちづくり拠点である「菟谷」、良好な生活環境を誇る「田園調布・多摩川」についても、新空港線軸の拠点となる重点地区として位置づけます。

- <重点地区>
- ⑤羽田地区（京浜急行空港線）
 - ⑥菟谷駅周辺（京浜急行空港線）
 - ⑦下丸子駅周辺（東急多摩川線）
 - ⑧田園調布・多摩川（東急東横線・東急多摩川線）

プロジェクト③ 駅周辺の魅力ある生活環境の形成

区内に形成された様々な住宅地において、生活の質を高めるためには、主要な駅周辺に都市機能を再編・集約し、後背地からのアクセスを確保することが重要です。

地域の個性を活かした生活環境の形成を進めるため、池上、大岡山、雑色、平和島、雪が谷大塚（マスタープランにおける地域のまちづくり拠点）を駅周辺の魅力ある生活環境の形成のモデルとして位置づけ、防災・環境・景観面も含めた生活環境の向上を図ります。

また、洗足池は、新たな歴史・文化施設の建設や公園整備等の施策があることから、同様のモデルとして位置づけます。更に西馬込は、良好な生活環境や都心へのアクセス、観光資源等を活かし、馬込と一体のモデルとして位置づけます。

なお、池上駅周辺及び池上本門寺等については、観光拠点としての機能強化や駅周辺の基盤整備を図ります。



- <重点地区>
- ⑨池上駅周辺（東急池上線）
 - ⑩大岡山駅周辺（東急大井町線）
 - ⑪雑色駅周辺（京浜急行本線）
- 洗足池駅周辺・西馬込駅周辺はプロジェクト⑤で描いています。
平和島駅周辺はプロジェクト④大森駅周辺で描いています。

＜区全体に関わるテーマ＞

プロジェクト④ スポーツ健康都市づくり

大田区は、スポーツを通じて区民が豊かで健康的な生活を営み、まちがにぎわいと活力を増していくことを願い、平成 24 年に「スポーツ健康都市宣言」を行いました。区民が日常的にスポーツに親しむことで健康の維持・増進を図れるように、地域力を活かして、区民が地域で自主的にスポーツを楽しみ、健康につなげる仕組みを構築し、広げることが重要です。そのために、区民が身近な地域で気軽に継続してスポーツに参加できる環境を整備するとともに、スポーツ活動の機会や場所の確保・充実に積極的に取り組みます。

「新スポーツ健康ゾーン」を構成する、総合体育館をはじめとする特色あるスポーツ施設を有機的に連携させることで、ゾーン全体を活性化するための施策を展開していきます。

また、体育館や武道場などの整備について検討していきます。

こうした取組によって、スポーツ健康都市宣言にふさわしい、スポーツを通じて健康で豊かに暮らせるまちをつくります。

プロジェクト⑤ 観光エリアの形成・連携

「知る人ぞ知る魅力」を大切にしながら世界とつながる生活（イキイキ）観光都市として、これまでの観光まちづくり活動を継承しつつ独自の産業と都市文化を創造し、大田区の観光を世界に発信します。

羽田空港の国際化とさらなる拡張、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催などの機会を捉え、国際都市として来訪者誘致を促進します。

また、蒲田や大森などの中心拠点を起点に、臨海部や馬込（西馬込）・池上・洗足池など観光資源間の回遊性を高め、区の魅力を磨きます。

プロジェクト⑥ 防災まちづくり

巨大地震や自然災害の脅威などに対し、地域特性に応じた安全・安心なまちづくりを進めます。

ソフト・ハード両面の防災まちづくり手法を総合的に駆使し、区民が住み続けながら、災害から生命と財産を守るまちを実現します。

プロジェクト⑦ みどりあふれる低炭素まちづくり

大田区が目指す環境像「環境と生活・産業の好循環を礎とした持続可能で快適な都市」を目指します。

大田区の多様なみどりにより、生活にゆとりや潤いを与えるとともに、景観に配慮したまちづくり、低炭素まちづくりなどを推進します。

(5) 区の関連計画におけるまちづくり方針

1) 大田区交通政策基本計画 (平成 30年 3月)



※この図は、広域に関わる鉄道と幹線道路等の将来像である。各地域の交通の将来像についてはP31~P34に記載している。

- | | | | |
|--|----------|--|--|
| | 広域拠点 | | 東海道軸 (鉄道系+道路系)
(JR 京浜東北線、京急本線、国道 15 号) |
| | 新空港線沿線拠点 | | 新空港線軸 (鉄道系)
(新空港線、京急空港線、東急多摩川線、区部周辺部環状公共交通) |
| | 水上交通 | | 新空港線軸 (道路系)
(環状八号線など) |
| | 船着場 | | 京浜臨海軸 (道路系)
(首都高速湾岸線、国道 357 号) |
| | | | 京浜臨海軸 (鉄道系)
(羽田空港アクセス線、東海道貨物支線貨客併用化) |

- ・広域拠点 (スクエア)：蒲田駅周辺、大森駅周辺、羽田空港周辺、臨海部において個性ある拠点を形成するとともに、拠点同士をつなぐネットワークの強化により相乗効果を発揮。
- ・新空港線沿線拠点：新空港線の整備とあわせた重点地区
(下丸子の駅改築、交通結節機能整備。その他後背地からのアクセスの強化等)

広域交通の将来像イメージ



※この図は、区内全体に関わる鉄道と幹線道路の将来像である。各地域の交通の将来像についてはP31～P34に記載している。

- 広域拠点
- 新空港線沿線拠点
- その他の拠点
- 東海道軸（鉄道系+道路系）
- 新空港線軸（鉄道系+道路系）
- 京浜臨海軸（道路系）
- 京浜臨海軸（鉄道系）
- 道路網

区内交通の将来像イメージ

2) 大田区緑の基本計画 グリーンプランおおた (平成28年3月)

■周辺自治体との広域連携方針

【連携の方向性】

- ・ 公園・緑地配置計画の補完
- ・ 防災避難場所となる大規模緑地の確保
- ・ 河川、崖線系統の環境軸としての連続性確保
- ・ 幹線道路系統の連続性確保
- ・ 散策路系統の連続性確保
- ・ 景観の連続性確保
- ・ みどりの広域的な課題に関する調整



近隣区市連携イメージ図



みどりの配置方針図

■機能別みどりの方針図



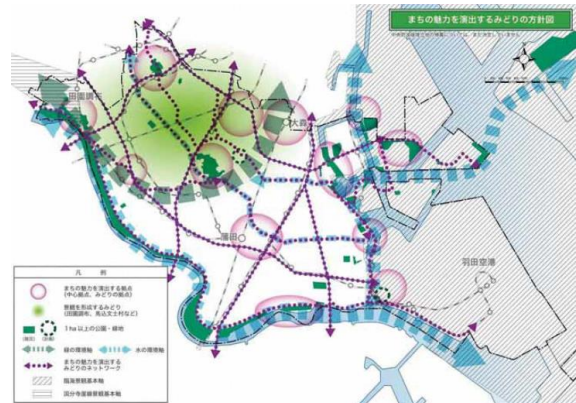
暮らしを支えるみどり（環境保全）



楽しみをつくりみどり（レクリエーション）

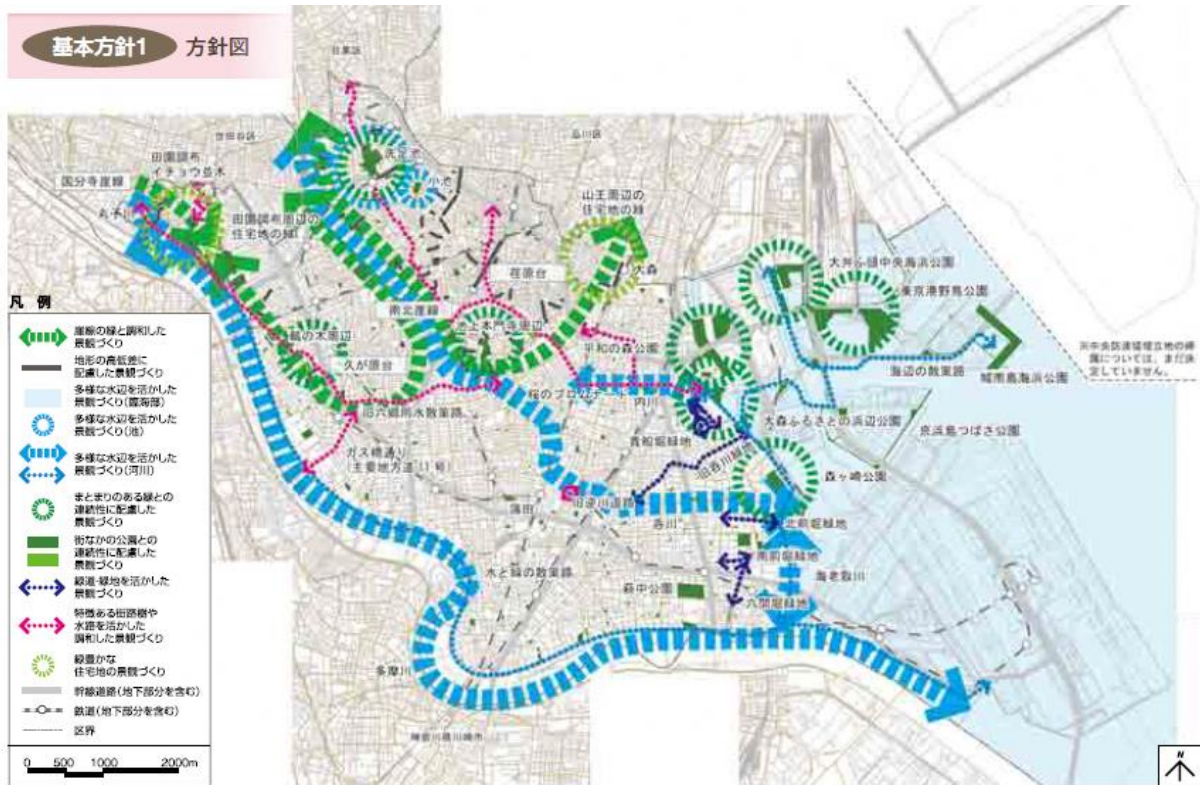


安全・安心を提供するみどり（防災）



まちの魅力を演出するみどり（景観形成）

3) 大田区景観計画 (平成 25 年 10 月)



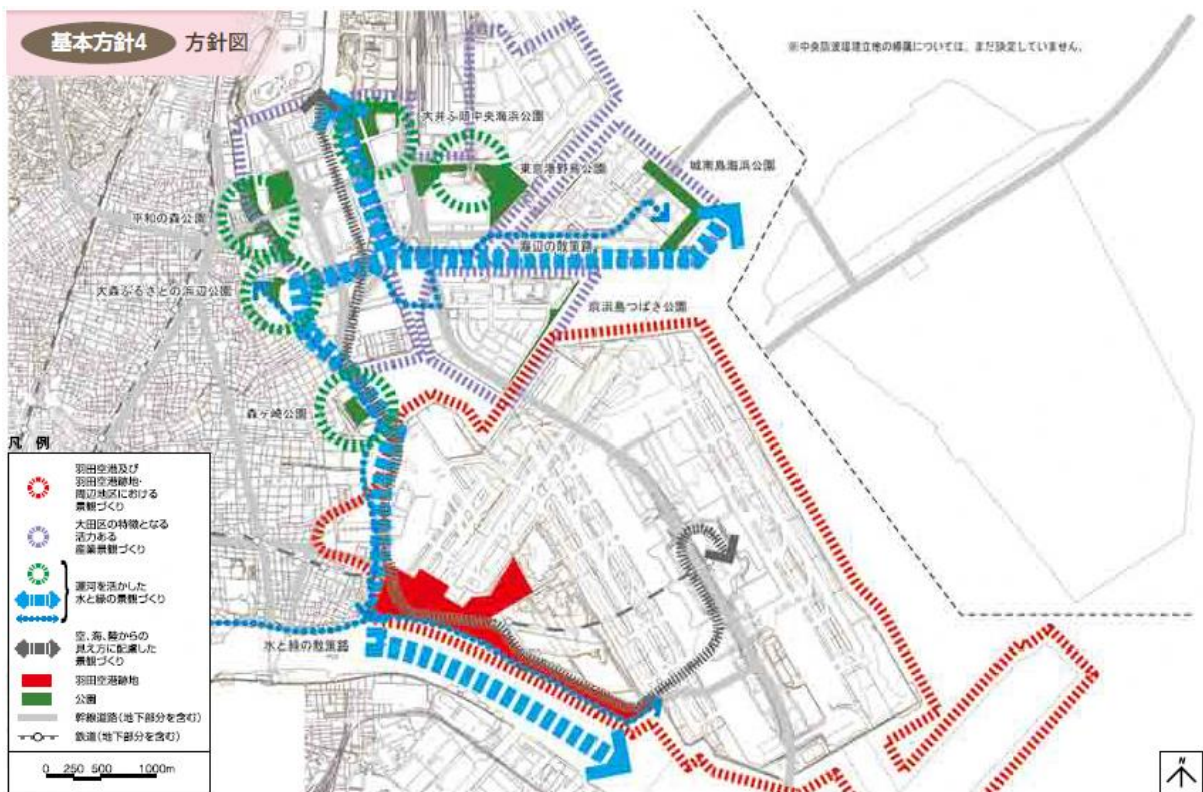
地形、水辺、緑などの自然を活かした景観づくり



歴史と文化を活かした景観づくり

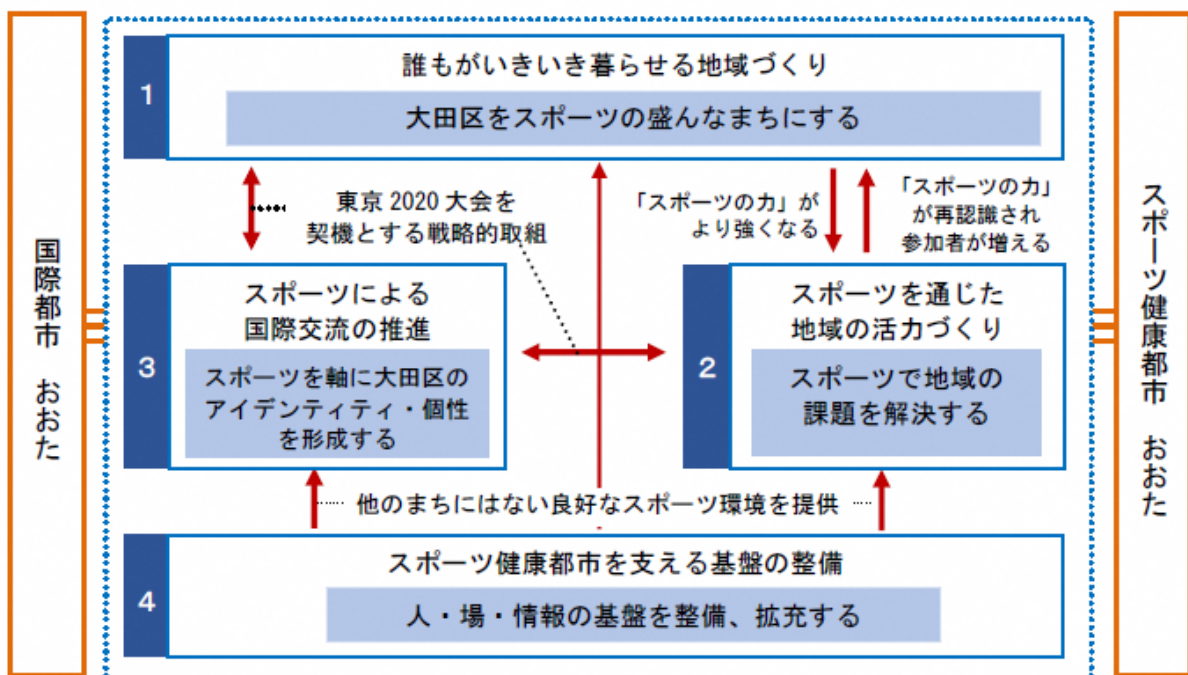
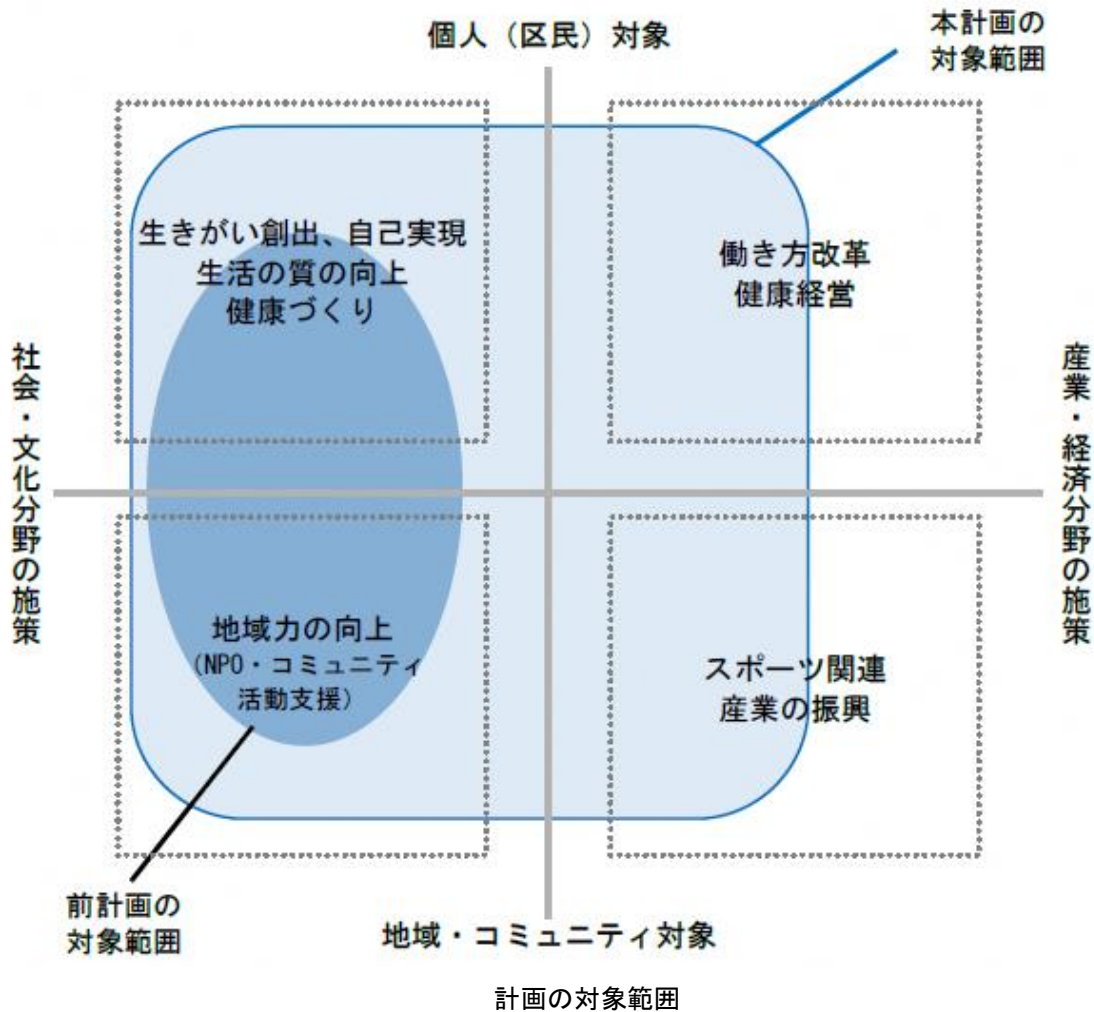


地域の個性を育む景観づくり



日本の玄関口にふさわしい景観づくり

4) 大田区スポーツ推進計画 (平成 30 年 3 月)



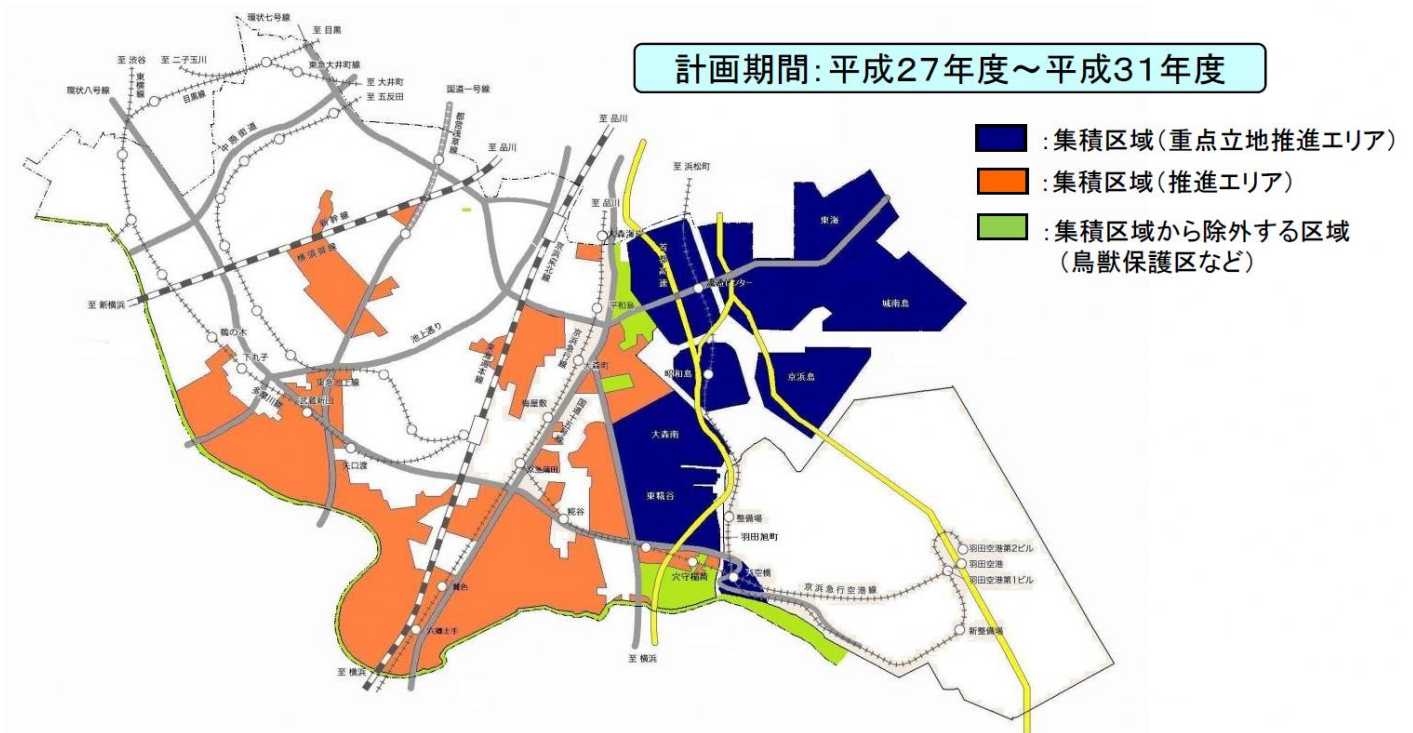
4つの基本目標の構成



新スポーツ健康ゾーンの位置図と回遊イメージ

5) 大田区企業立地促進基本計画 (第二次) (平成 27 年 4 月)

<p>1. 集積区域 大田区全域(可住地面積5,168ha)</p>
<p>2. 集積業種</p> <ul style="list-style-type: none"> ●社会的課題解決型産業 健康関連産業、環境・エネルギー関連産業、危機管理産業 ●都市機能活用型産業 航空機関連産業、ロボット産業 ●羽田空港跡地クールジャパン発信機能関連産業 地域産品卸売・小売産業、地域資源体験産業
<p>3. 目標達成に向けた事業環境整備(取組)等</p> <p>○企業立地促進 空港跡地における産業交流施設の整備や企業誘致、区内企業の継続的操業支援等を通じ、企業立地促進に努める</p> <p>○経営革新・技術革新 専門家派遣等により経営革新を支援するとともに、開発助成、新製品・新技術の表彰等により技術革新の促進を図る</p> <p>○取引拡大・新市場進出支援 受発注相談や展示会等を通じて取引拡大を図り、医工連携支援や新事業活動助成等により新市場進出を支援する</p> <p>○人材の育成・確保 次世代を担う経営者の育成、技能・技術の伝承を進めるとともに、若者と中小企業のマッチング等を推進する</p>



2 次期都市計画マスタープランにおける将来都市構造の考え方と案

(1) 将来都市構造の考え方

1) 都市構造について

都市づくりの理念に基づく将来都市像の実現に向けた、目指すべき都市空間の骨格を示すため、拠点（点）、都市軸（線）、ゾーン（面）を主な構成要素として、社会経済情勢やまちづくりの動向などを見据えた今後のまちづくり方針の前提となる、区のあるべき姿を示す。

検討にあたっては、周辺自治体との連携・交流による大田区の役割等を踏まえた広域的な位置づけを整理したうえで、地域的視点による都市構造のあり方を検討する。

2) 拠点の設定

①基本的な考え方

現行計画における「中心拠点」「地域のまちづくり拠点」「地区の生活拠点」の3つの分類を基本とした拠点を設定する。また、広域的な位置づけには、広域連携・交流機能を有する「中心拠点」に位置付けられた拠点を大田区の広域拠点として位置づける。

②拠点の分類

区内における鉄道駅等を対象に、各鉄道駅及びその周辺地区の特性、まちづくりの動向、将来的なポテンシャル等を整理し、現行計画における分類の妥当性を検証するとともに、おおた都市づくりビジョンや都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等の関連計画における拠点の位置づけを考慮して各拠点の整理を行う。

3) 都市軸の設定

①基本的な考え方

都市間連携・交流を促進・強化するネットワークの構築や、拠点及び地域間の連携に資する主要幹線的な鉄道または道路を都市軸として位置づける。

②都市軸の方向性

現行計画では都市軸の位置づけがないため、関連計画等の位置づけを考慮し「東海道軸」「新空港線軸」「京浜臨海軸」(※都市づくりビジョン、交通政策基本計画において設定)の3つの都市軸を基本として検討する。

③その他の軸の検討

「都市の骨格」に該当するような軸(例えば「水と緑のネットワーク(多摩川沿い)」など)も必要に応じて検討する(基本的には部門別方針において整理することを想定)。

4) ゾーン(エリア)の設定

①基本的な考え方

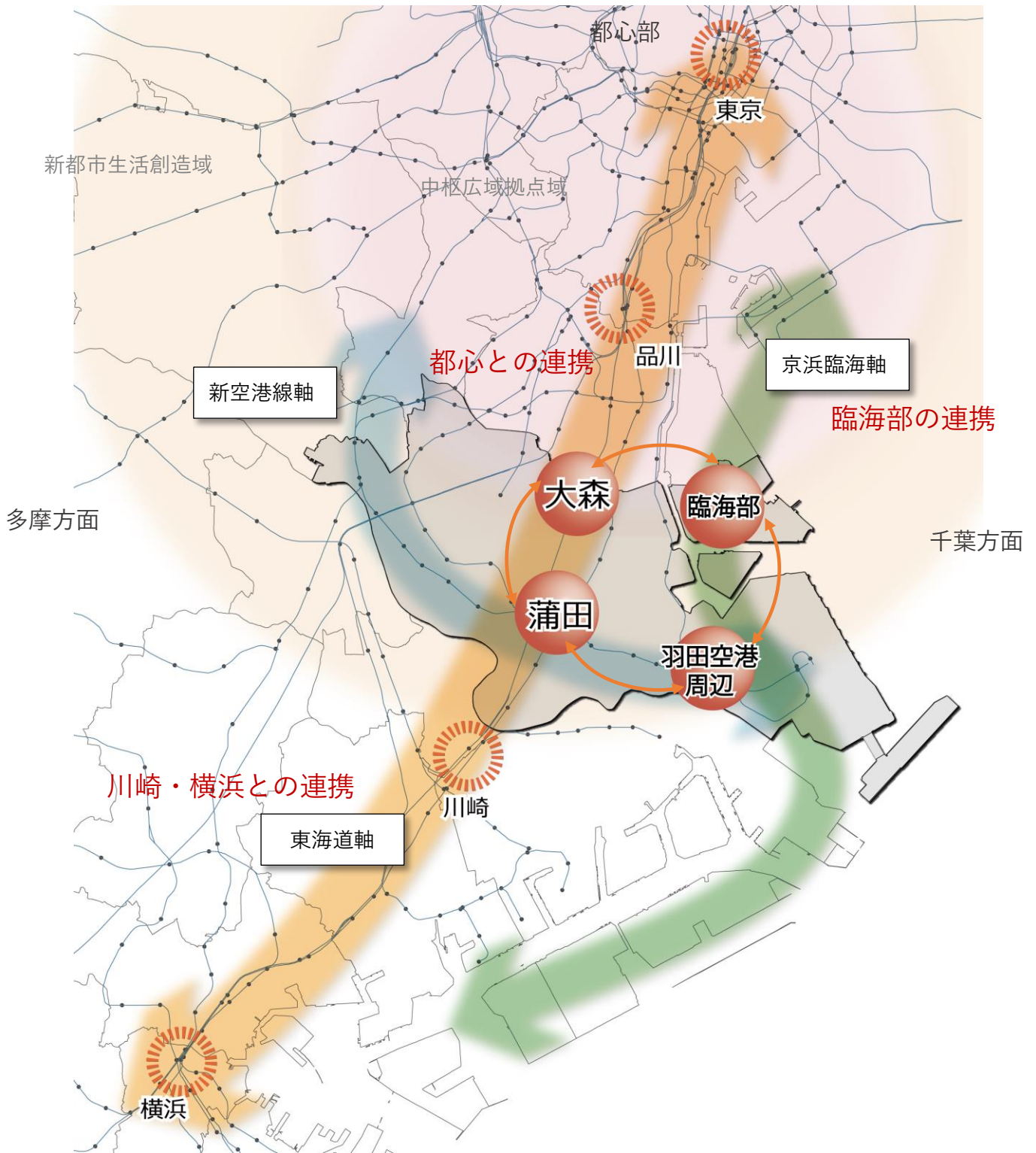
土地利用方針図の前提となるおおまかなゾーニングの検討を行う。

②ゾーニングの方向性

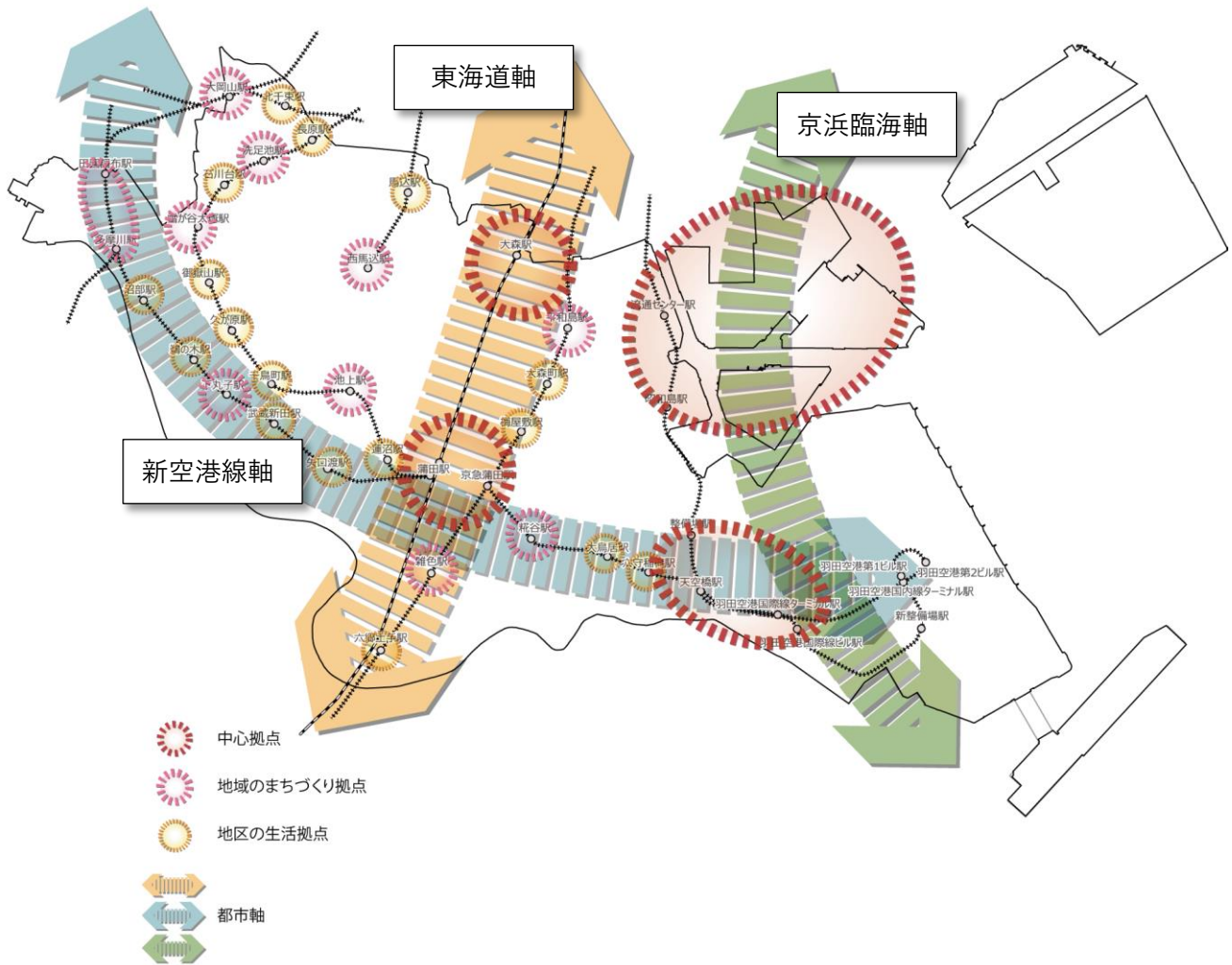
市街地形成の経緯・歴史、現況の土地利用、地域特性や生活圏を考慮し、地域区分の再編・設定等を見据えたゾーニングの検討を行う。

(参考) 作業イメージ

◆大田区の広域的な位置づけ



(2) 将来都市構造 (案)



拠点については、現時点では未定のため、「おおた都市づくりビジョン」における位置づけを反映

- 中心拠点：蒲田駅、大森駅、羽田空港周辺、**臨海部**
- 地域のまちづくり拠点：平和島駅、糀谷駅、雑色駅、池上駅、下丸子駅、**田園調布・多摩川駅**、雪が谷大塚駅、大岡山駅、**洗足池駅**、**西馬込駅**
- 地区の生活拠点：上記以外の鉄道駅

※太字：現行計画から追加している拠点