

目指すべき将来都市構造（案）

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

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）、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。

将来都市構造は、周辺自治体との連携・交流による広域的にみた大田区の役割等を整理した「広域的視点での都市構造」と、地域の魅力や生活の質の向上のために強化する拠点や軸を整理した「地域的視点での都市構造」の2つの視点から検討する。

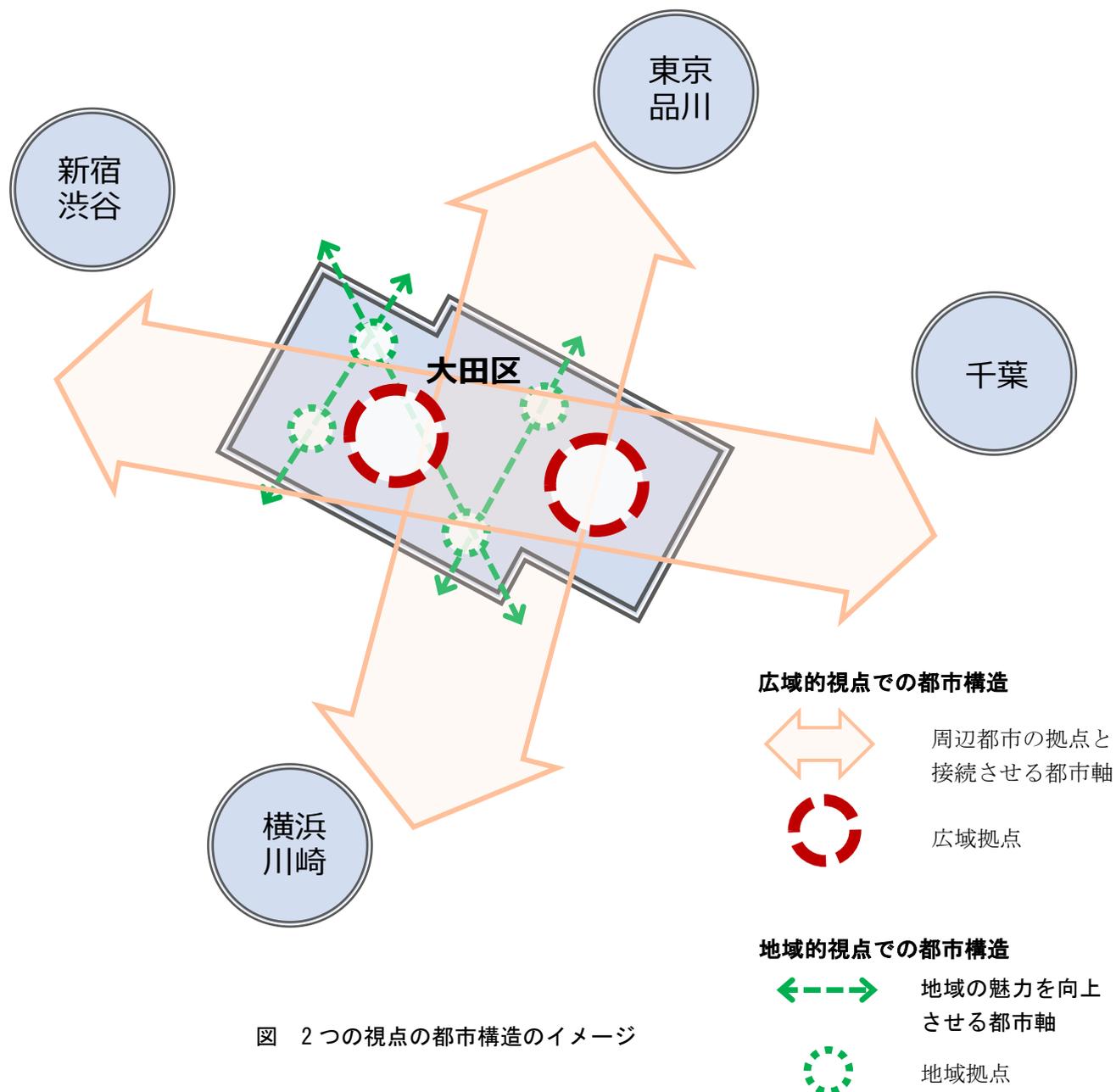


図 2つの視点の都市構造のイメージ

2. 広域的視点での都市構造の検討

「広域的視点での都市構造」では、国や都の考え方をもとに、人口減少・少子高齢化が見込まれる将来において、東京圏全体の活力向上や国際競争力を高めるための大田区が担う機能、果たすべき役割を整理し、都市づくりの骨格を示す。

(1) 東京都の関連計画におけるまちづくり方針

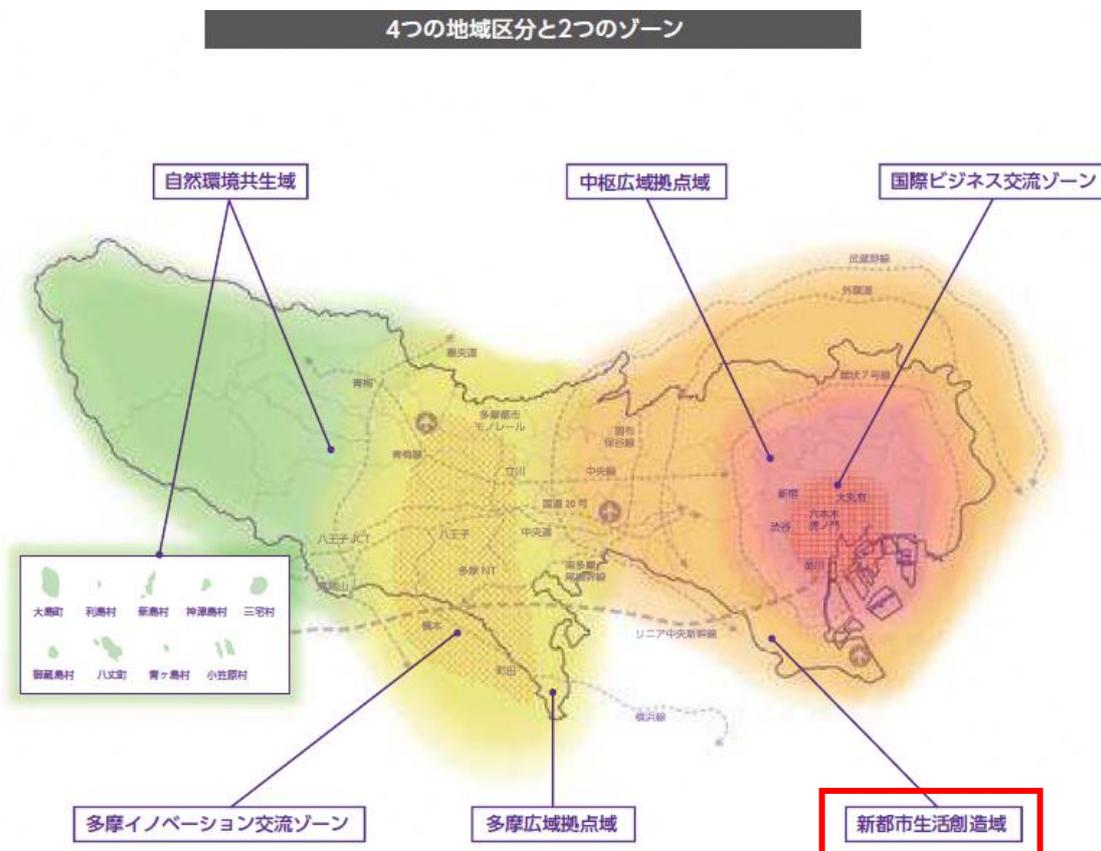
上位計画における将来ビジョンや区の関連計画におけるまちづくり方針等を整理し、東京圏における大田区の位置づけと役割を明確にする。

1) 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月）

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」に属する大田区に求められる都市づくりの方向性※
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅を中心に機能を集約した拠点形成 ・ 良質で機能的な住環境の形成 ・ 様々な都市機能の複合的利用による多様なライフスタイルと新たな価値の創出 ・ 公共交通の充実による高い交通利便性を確保した新たな交流の創出 ・ 良好な緑地の維持

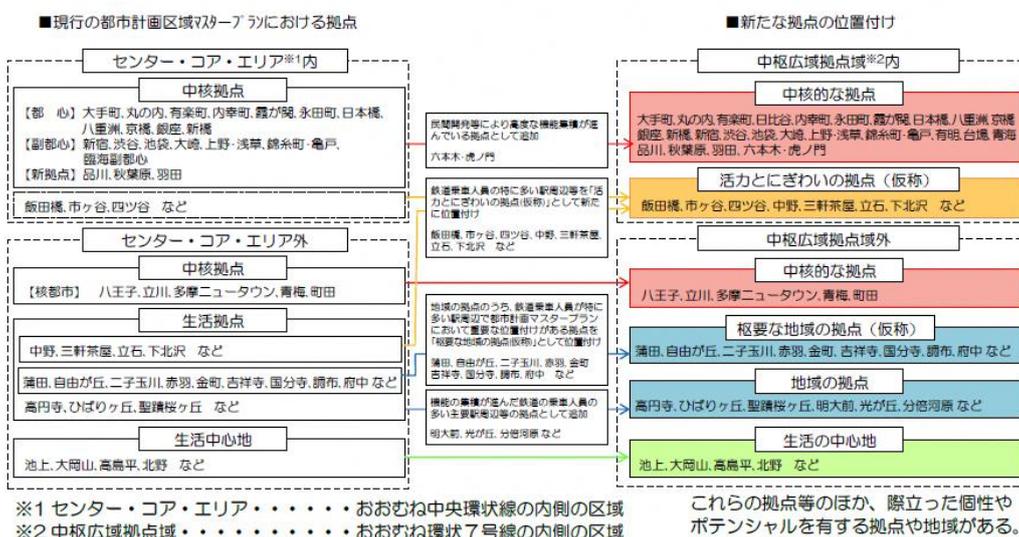
※区内の一部は「中枢広域拠点域」に属する



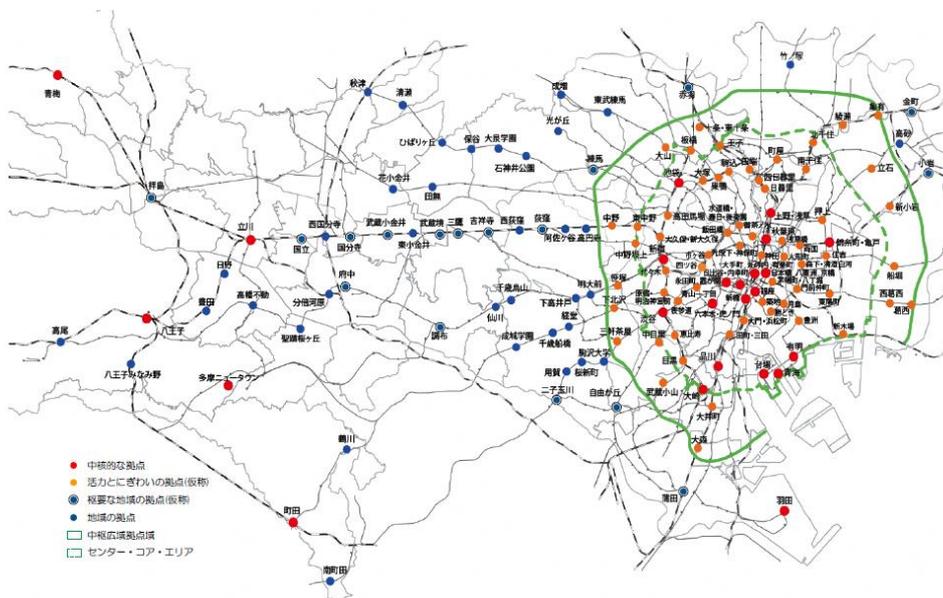
2) 東京における土地利用に関する基本方針について (平成 31 年 2 月)

方針の中で新たな拠点が増え、大田区内では、以下 3 つの広域的拠点が位置づけられている。

拠点	位置づけ	担うべき機能・役割
大森	活力とにぎわいの拠点 (仮称)	商業、文化、交流など <u>地域の活力やにぎわいを生み出す多様な都市機能の集積</u> を図る
蒲田	枢要な地域の拠点 (仮称)	<u>地域特性に応じた都市機能の集積</u> を図る
羽田	中核的な拠点	<u>東京圏及び日本の中心的な役割を担う</u> とともに、国際ビジネスや成熟社会にふさわしい都市文化などを支えていくため、高次の中核管理機能のほか、 <u>国際ビジネス、業務、商業、芸術・文化、観光、居住</u> など <u>地域特性に応じた多様な機能の集積</u> を図る



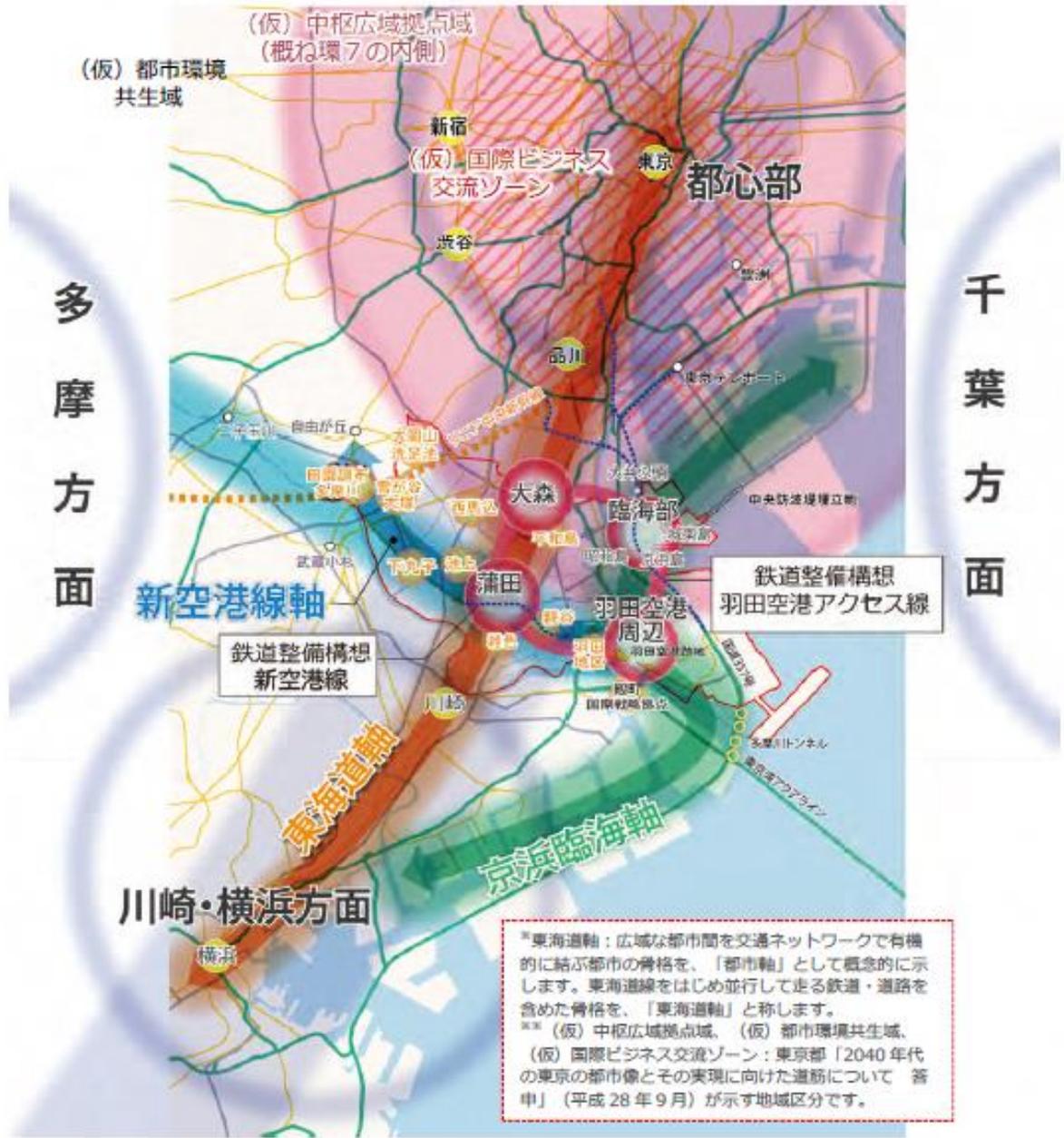
新たな拠点の位置づけ



中核的な拠点等のイメージ

(2) 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



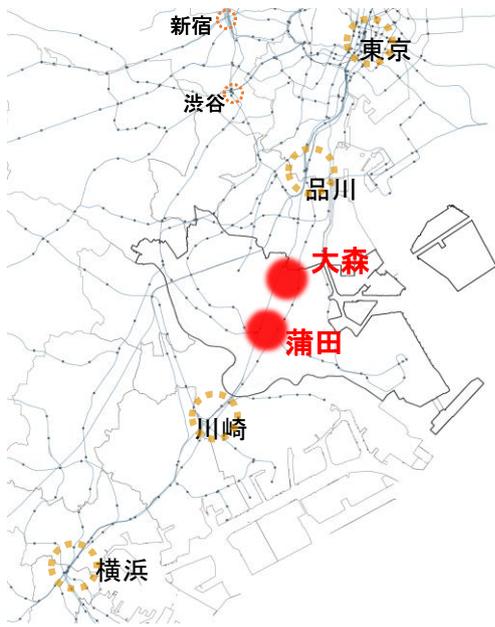
将来都市構造

(3) 改定計画における広域的視点での都市構造案

1) 広域拠点の考え方

- ・ 羽田空港や港湾があり、重要な広域交通ネットワークが多数貫く大田区は重要な交通結節点であり、国内外における人・モノ・情報が集積・交流し、東京圏全体の成長に資する役割を担う。そのため、広域的な交通結節機能を有し、多様な都市機能の集積や広域的に機能が連なる地域を「**広域拠点**」に設定する。
- ・ 広域拠点は、東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上を図る。

【蒲田、大森】



蒲田
(蒲田駅周辺)

<将来の展望>

区の中心的な商業業務地として発展しつつ、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う。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等により、さらなるまちの発展が期待される。

大森
(大森駅周辺)

蒲田とともに中心的な業務地として発展。地形・歴史・文化などの特色を活かしたまちづくりや、中心的な商業業務地の形成に向けた市街地の機能更新、臨海部への交通機能の強化などにより、さら

【羽田空港及び周辺地区】



**羽田空港及び
周辺地区**

<将来の展望>

更なる機能強化や多様なアクセスの充実が図られる羽田空港のポテンシャルを活かし、羽田空港跡地第1ゾーン・第2ゾーンの開発などにより、区内や国内外の産業交流・観光振興が期待される。

【臨海部】



＜将来の展望＞

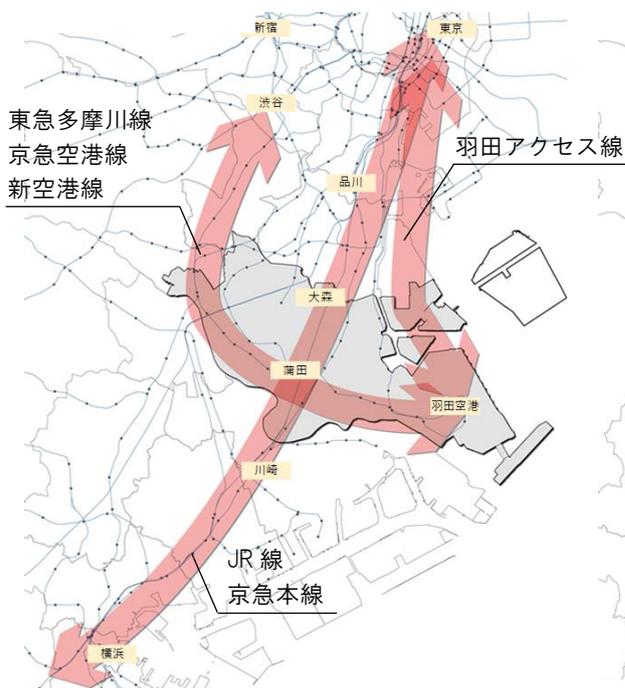
広域的な交通や、製造業・物流・文化・レクリエーションなどの都市機能の集積により、多様な都市活動が展開されている。今後は産業・観光振興、交通ネットワークの強化、水と緑のネットワークの形成などにより、多くの人々を呼び込み、さらなる発展が期待される。

※おおた都市づくりビジョンより

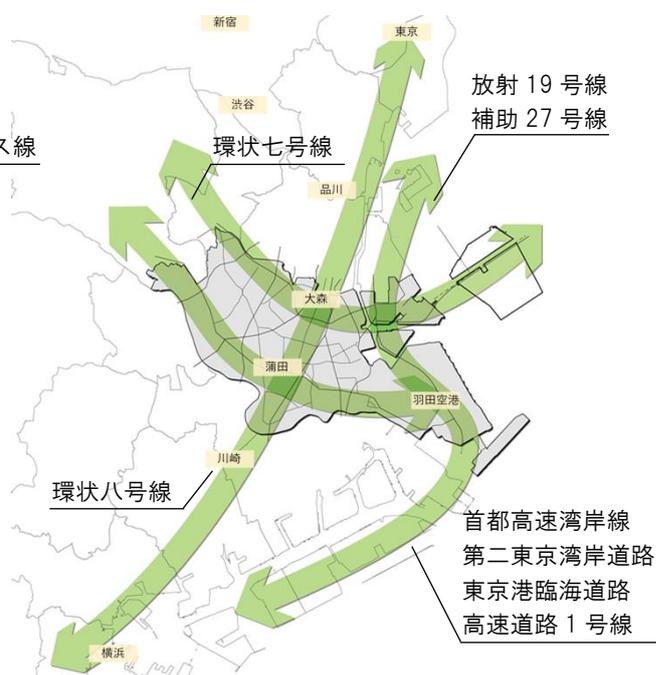
2) 広域都市軸の考え方

- ・ 都市間交流・連携の促進・強化に資する広域交通ネットワークとして、鉄道及び広域幹線道路等を骨格とした「広域都市軸」を設定する。
- ・ 広域都市軸は、主に周辺都市における主要拠点（東京都心部、川崎、横浜、千葉）と接続し、広域交流・連携機能を有するものとする。

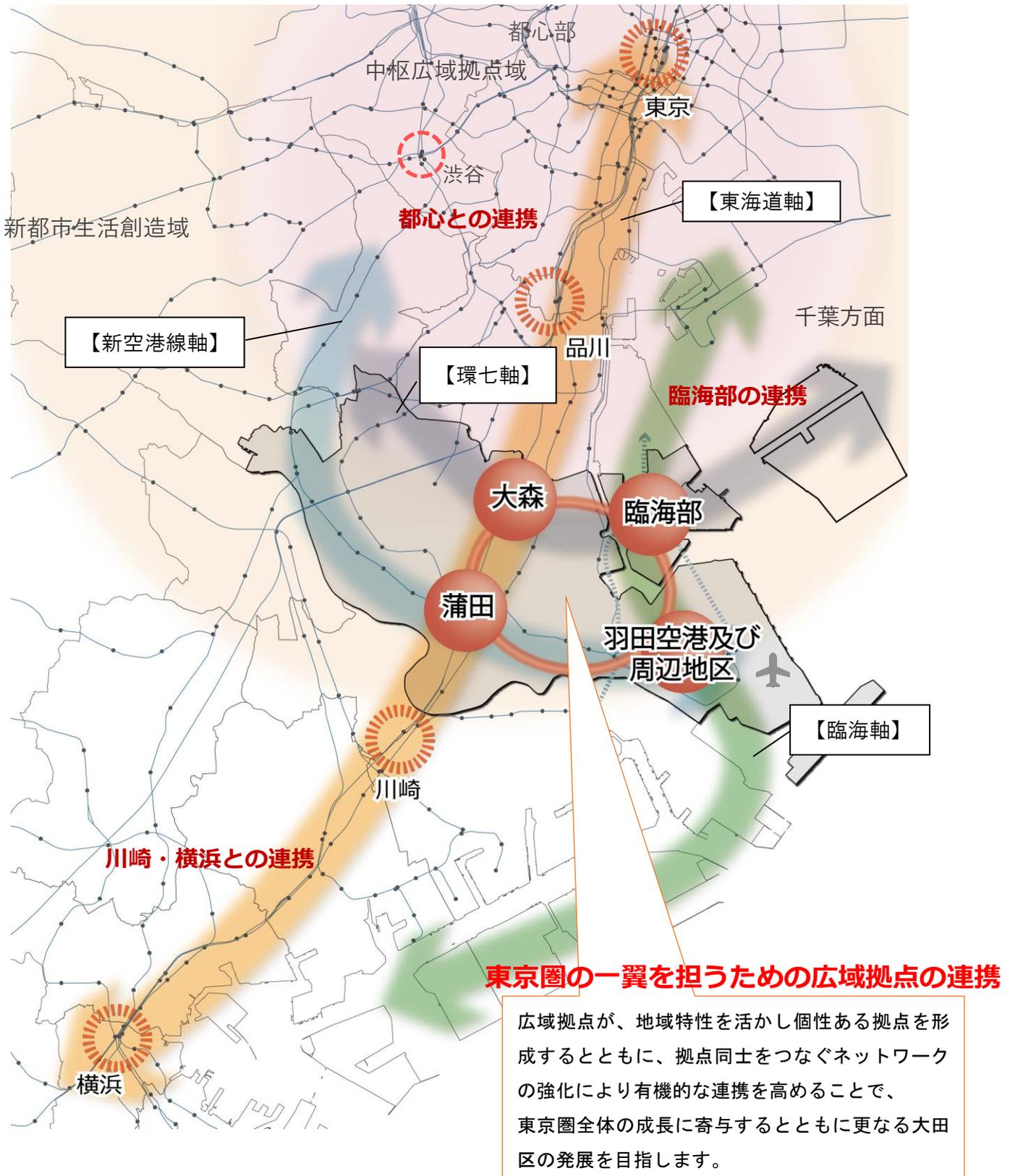
【広域鉄道網】



【広域道路網】



3) 広域的視点での都市構造 (案)



3. 地域的視点での都市構造の検討

「地域的視点での都市構造」では、地域の個性を連携させることで新たな魅力や価値を創出し、人・モノの交流による都市の活力向上を図るための、拠点や交通ネットワークを整理し、住みやすく活力に満ちた都市づくりの骨格を示す。

(1) 現行都市計画マスタープランにおける都市構造

空の玄関口である羽田空港や、工場・流通・港湾などの産業の場、みどり豊かな住宅地など、多様な土地利用を活かした地域が一体的に発展する都市づくりをめざす。

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) 改定大田区都市計画マスタープランにおける地域的視点での都市構造（案）

1) 地域拠点の考え方

- ・ 商業、業務、公共など、多様な都市機能の集積により都市活動が展開され、地域特性を活かしたまちづくりの推進や地域交流の活性化を図る地区を「地域拠点」として位置づける。
- ・ 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、現行都市計画マスタープランにおける分類の妥当性を検証するとともに、東京都の関連計画における拠点の位置づけや将来の変化等を考慮したうえで、地域拠点を「中心拠点」「地域のまちづくり拠点」「地域の交流拠点」に整理する。

■ 拠点の役割（案）

- ・ 中心拠点：鉄道やバスなど交通の主要な結節機能を有し、商業、業務、産業など都市の多様なサービス機能の維持、集積を図り、東京圏における広域連携・交流機能としての役割と地域間交流の中心となる地区
- ・ 地域のまちづくり拠点：商業、業務、公共など、地域を支える多様なサービス機能の維持、集積を図り、地域特性を活かしたまちづくりを推進する団体等の拠点となる地区
- ・ 地域の交流拠点：地域のまちづくり拠点以外で、交通機能やサービス機能を有し、地域交流によるまちづくりの推進を図る地区

2) 地域拠点の検討

- ・ 拠点の評価は、客観的視点による数値的根拠と地域のまちづくり状況を加味した現況評価【STEP1】を行い、その評価結果をもとに現行計画策定後からのまちの動きや将来ポテンシャルなどを考慮した政策的評価【STEP2】を行う。

【STEP1】 現況評価

＜数値的根拠による評価＞						＜地域のまちづくり状況による評価＞
		A	B	C		
交通 結節 機能	鉄道 路線数	2 路線 以上	1 路線 以下	1 路線 以下	+	地域のまちづくり状況の例 ・まちづくりの動向 ・まちづくり協議会の設置状況 ・地域（個別）のまちづくり計画 策定状況 など
	平均 乗降客数 ※1	8 万人 以上	4 万人 以上	2.5 万人 以上		
	バス接続 系統数	20 系統 以上	10 系統 以上	8 系統 以上		
都市機能集積度 ※2	15%以上	10%以上	8%以上			

※1 平均乗降客数の評価根拠：区内全鉄道駅における1日あたり平均乗降客数の平均値をBとする

※2 駅半径500m圏における商業、業務施設の延べ床面積の割合

➡ 数値的根拠のランク（A～C）の数や地域のまちづくり状況から拠点を分類する。

現況評価による整理

中心拠点：蒲田駅、大森駅 など

地域のまちづくり拠点：池上駅、大岡山駅 など

地域の交流拠点：馬込駅、洗足池駅、大鳥居駅 など

【STEP2】 政策的評価

STEP1の結果をもとに、現行計画策定後における主なまちの動きや将来の変化・施策の方向性を加味し拠点を設定

【STEP1】【STEP2】を踏まえて「地域拠点」を位置付ける

3) 生活都市軸の考え方

- ・ 区内における鉄道・道路ネットワークのうち、人・モノの交流を促進させることで、拠点性の向上や地域の魅力創出、さらに区民生活の質の向上のため、強化すべき路線を「生活都市軸」に位置づける。
- ・ 生活都市軸は、主に区内における拠点を相互に連携させ、域内交通の円滑化や地域交流の活性化に資する機能を有し、広域都市軸とも接続することで都市づくりの効果を区全域に波及させる軸とする。

図 鉄道網及び都市計画道路網

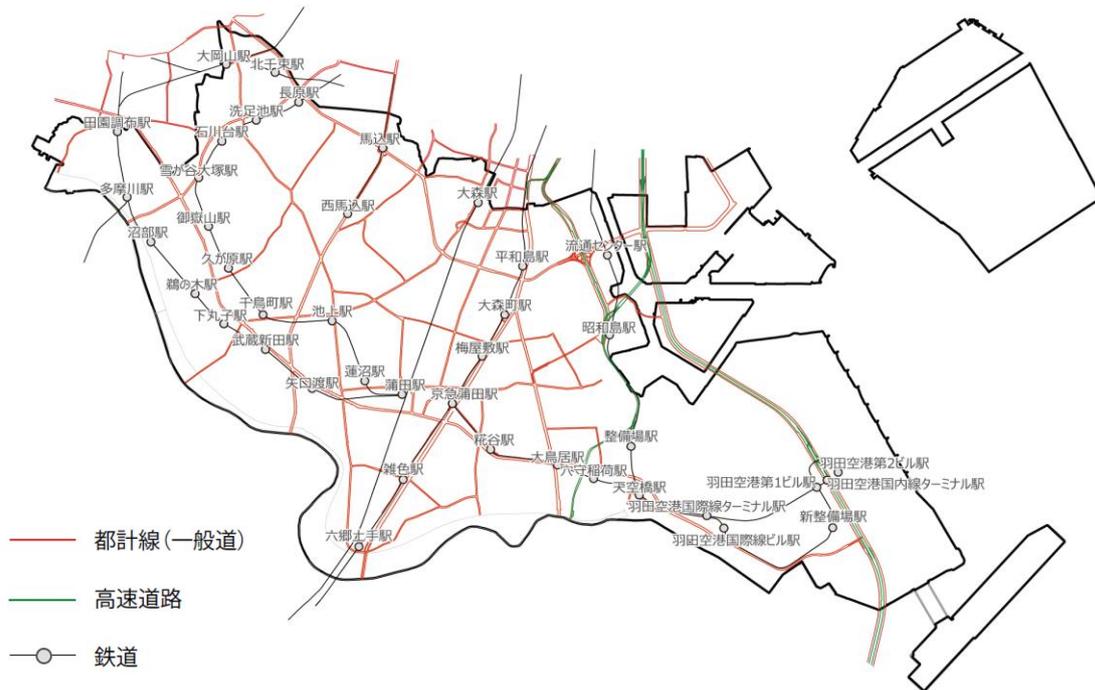


図 舟運ルート(構想)



※空港臨海部グランドビジョン資料を参照

2) 生活都市軸の検討

①都市軸として検討すべき路線の抽出

都市軸として検討する路線について、区内における鉄道網と都市計画道路を中心とした主要幹線道路網等（構想路線や未整備路線を含む）を抽出する。

鉄道：区内全路線

主要幹線道路等：高速道路、国道、都道（都市計画道路の環状線、放射線）、
都市計画道路の補助線

②都市軸としての評価

抽出した鉄道及び道路の各路線について、将来の変化を踏まえ以下の視点から総合的に評価を行う。

地域連携	主に区内における拠点を連携させ、域内交通の円滑化、地域交流を促進させる機能を有する
都市機能	沿線、沿道における商業機能や業務機能など、人を集客させ交流・賑わいを創出する都市機能を有する

【鉄道】



【道路網】



※都市計画道路としては一部未整備区間がある路線あり