

## 標題 羽田空港跡地地区のまちづくり ～新産業創造・発信拠点の形成に向けて～

氏名（所属） 独立行政法人都市再生機構 東日本都市再生本部  
事業推進部 事業推進第2課 川原 毅

### 1. はじめに

羽田空港跡地一帯は、江戸時代末期に開発され、戦前までは「東京飛行場」だけでなく、行楽地としても栄えるなど多くの人々が暮らしていたが、終戦後間もない昭和20年9月21日に連合軍に接収され、羽田鈴木町、羽田穴守町、羽田江戸見町に居住していた約3,000人の人々が48時間以内の強制退去を余儀なくされた歴史がある。

接収された土地は、「ハネダ・エアベース」として使用され、昭和27年に日本側に一部、昭和33年に全面返還された後、空港の国際化や

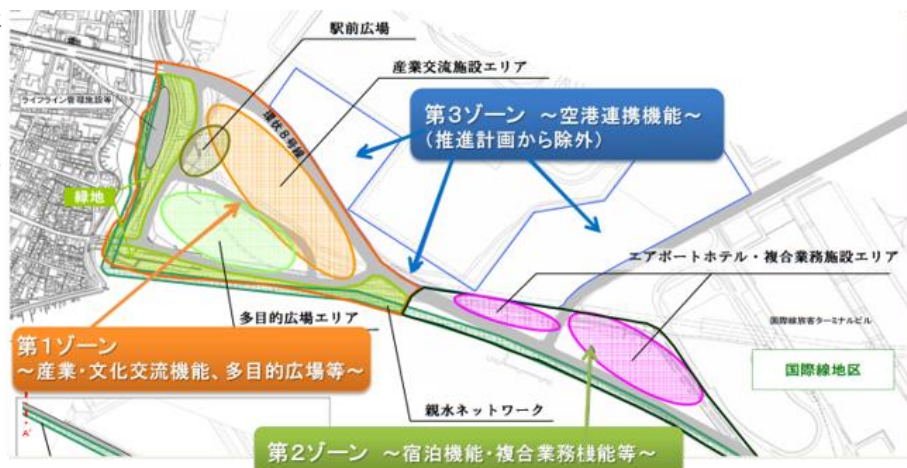
航空機の大型化に伴い滑走路の延長・増設等の空港機能の増強、空港へのアクセス手段の充実、航空機騒音問題の解消といった目的で、沖合展開事業が進められ、平成22年には概ね現在の形になっている。



### 2. 空港跡地利用の検討

沖合展開事業については、昭和52年に「羽田空港移転問題協議会」（運輸省、東京都、品川区、大田区により構成、以下「三者協」）の設立により具体的な検討が開始され、昭和58年に「東京国際空港整備基本計画」（運輸省）により沖合展開事業の基本方針の中で、空港用地の一部を開放し、都市施設整備のために有効に利用することが位置付けられた。

その後、さまざまな検討経過を経た後に、平成19年に三者協により空港跡地の範囲が53haと確認され、平成20年には空港跡地利用の検討にあたっての基本的な視点や留意事項、第1ゾーンから第3ゾーンまでのゾーニングや土地利用の方向性を示した「羽田空港跡地利用基本計画」が策定された。



出典：羽田空港跡地まちづくり推進計画（大田区）

また、平成22年に三者協により策定された「羽田空港跡地まちづくり推進計画」において本地区が存する第1ゾーンについては、産業文化交流機能の導入、多目的広場等の土地利用を目指し、過去の経緯を踏まえた大田区による土地の取得、及び土地区画整理事業等のまちづくり手法の活用を検討し、関係者の連携のもと、跡地利用の早期実現を図っていくこととされた。

さらに、平成23年に第1ゾーンが国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」に、平成26年に大田区が国家戦略特区に指定されている。これらを踏まえて平成27年に策定された「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」（大田区）において、「世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」を形成～HANEDAゲートウェイ～」をコンセプトとし、拠点形成のために5つの基本方針を定め、3つのゲートウェイのもとで7つの重点プロジェクトの展開が掲げられ、この実現のために事業が動き出すこととなった。

### 3. 「新産業創造・発信拠点」の形成に向けて

#### (1) 土地区画整理事業

羽田空港跡地地区は、東京駅から南に約15km、東京都大田区南東部の羽田空港が存する島内に位置し、地区の中央部には東京モノレール・京浜急行空港線天空橋駅がある。地区の北東側は環状八号線、南側を多摩川、西側を海老取川に囲まれているエリアにある。

「新産業創造・発信拠点」の形成に向けて基盤整備を進めるのにあたり、都市計画施設（道路（3路線）、交通広場、公園）の整備に併せて良好な市街地形成を図るため、本地区においては事業手法として土地区画整理事業を活用することとし、平成27年9月に国土交通省、東京都、大田区、UR都市機構の4者で締結した土地区画整理事業の施行に関する基本協定に基づき、事業の施行者はUR都市機構が担うこととなった。本地区は、羽田空港の沖合展開に伴って生まれた跡地の一部であり、24時間運用の国際空港に隣接し、また高度なものづくり技術を有する中小企業等が集積する大田区に位置している。このポテンシャルを活かし、公民連携により世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」を形成するために必要な土地の再編及び公共施設の整備等を行うことを目的としている。



出典：羽田空港跡地第1ゾーン整備方針（大田区）



多くの来街者が見込める令和2年（2020年）に予定されていた東京オリンピック・パラリンピックまでのまち開きを目指し、迅速な基盤整備、施設整備を進めるため国家戦略特別区域法に基づく都市計画法の特例を活用し、平成28年2月に土地区画整理事業、道路、公園について一括で都市計画決定を行った。その後、同年10月の土地区画整理事業の認可を受け、平成29年5月に基盤整備工事に着手した。なお、事業認可時には、地区内に位置や形状が不明な民有地（所有者6名）が登記されていたが、その後、国土交通省が権利を取得し、現時点で従前権利者は国土交通省1者となっている。

現地は地下の浅い部分に鉄道があることから、盛土に伴う鉄道躯体への影響を回避するために、軽量盛土材の使用や変異緩衝孔の設置等の対策を行い工事を進めた。また、地区の東側に行くほど航空制限が厳しくなっていることから、クレーン作業等は、飛行機が飛ばない夜間の施行とする等、工程上の対応が求められた。

目標とする東京オリンピック・パラリンピックまでのまち開きに向けてスケジュールがタイトであったことから、土地区画整理事業による宅地整備及び道路工事と大田区第一期事業である施設建設工事を同時並行的に進め、令和2年7月にまち開き（区画道路の一部及び交通広場の供用開始、「羽田イノベーションシティ」（以下、「HICity」という。）のオープン）を迎えた。

#### 【土地区画整理事業概要】

事業名称：羽田空港跡地地区土地区画整理事業

所在：東京都大田区羽田空港一丁目  
及び二丁目の一部

施行者：独立行政法人都市再生機構

地区面積：約16.5ha

事業期間：平成28年度～令和7年度

減歩率：約55.5%



#### （2）大田区第一期事業

大田区は、「新産業創造・発信拠点」の形成に向けてまちづくりを段階的に進めるため、第一期事業として北側用地（保留地及び従前所有者である国土交通省の仮換地、約5.9ha）を取得し、地域経済の活性化、ものづくり技術の国際競争力強化への貢献や地方創生を実現するため公民連携により事業を推進していくこととした。

その具体化のため、公募型プロポーザル方式により先端産業事業・文化産業事業等について自らの資金とノウハウで整備・運営を行う民間事業者を公募し、有識者等からなる事業者選定委員会が審査を実施した結果、鹿島建設（株）を代表とする9社から構成される提案グループ（のちに「羽田みらい開発（株）」を設立）を選定し、平成30年5月に事業契約を締結した。これを受け、同年10月から事業者によりHICityの建設工事が着手された。



### (3) 羽田イノベーションシティの概要

「羽田イノベーションシティ(略称:HiCity)」の名称には、羽田を先端産業、文化産業の2つのコア産業が融合し、新たな可能性が生まれ、イノベーションを発信する場所(シティ)として発展させていきたいという想いが込められている。

#### 【施設概要】

(敷地面積) 約 5.9ha

(延床面積) 約 131,000㎡

(規模) 地上11階、地下1階

先端産業としては、先端モビリティセンターとして、(株)デンソーが自動運転技術などの研究開発、実証を行うテスト路を併設した新拠点を開設している。また、区内企業をはじめ多様な主体との交流による新産業創出の拠点として区施策活用スペース等により産業交流を図っている。

文化産業としては、最大収容人数 3,000 人で音楽イベントをはじめ様々な催しを開催できる Zepp Haneda や、足湯スカイデッキ等が設けられている。

また、東京モノレール、京浜急行空港線天空橋駅と施設を地下で直結するステーションコアを整備し、交通結節機能を強化し、空港や周辺地域からのアクセス性向上を図っている。



出典: 羽田空港第1ゾーン整備事業のご案内(大田区)

## 4. 「新産業創造・発信拠点」を形づくる関連事業

### (1) スマートシティ先行モデルプロジェクト

本地区が「新産業創造・発信拠点」の形成を目指す大規模開発地であることを活かし、大田区が抱える木造住宅密集地域における交通弱者の移動手段不足、高齢化の進展、担い手不足、観光認知度の

低さといった多様な地域課題について AI や IoT を活用して解決し、持続可能な都市とするためのテストベッド（実証フィールド）に位置付けたスマートシティの構築を目指し、大田区、羽田みらい開発(株)を中心に公民連携による羽田第1ゾーンスマートシティ推進協議会が設立されている。協議会による取り組みは、国土交通省のスマートシティ「先行モデルプロジェクト」に選定されている。



取り組みの一環として、HICity内で、車内にハンドルやブレーキペダルなどがない自動運転バスが定常運行されている。空間情報データを活用し自動運転車両運行プラットフォーム「Dispatcher（ディスパッチャー）」を使って遠隔地で運行の管理、監視が行われ、車内にはオペレーターが乗車し、緊急時には手動で操作を行っている。現在は、午前10時半～午後4時半まで定期的に巡回し、HICityの来訪者であれば誰でも無料で乗車することができる。

#### （2）ソラムナード羽田緑地

羽田空港と多摩川に隣接する羽田空港跡地第2ゾーンに、全長1.1kmの「ソラムナード羽田緑地」が令和2年4月に開園した。羽田空港から飛び立つ飛行機を望み、自然あふれる多摩川が調和する全国でも稀なロケーションを活かし、周囲を一望できる展望テラスや休憩施設、水辺空間には四季を感じることでできる植栽のある散策路が整備されている。



#### （3）多摩川高潮堤防

羽田空港跡地第1ゾーンの南側に高潮による災害を防止することを目的として、国土交通省京浜河川事務所が親水型の堤防を整備し、令和4年4月に完成した。堤防の上部は散策路となっているほか、堤防は階段状になっており、水辺や干潟に近づけるように整備されている。また、「ソラムナード羽田緑地」と接続し、連続した多摩川の水辺沿い約1.6kmを河口部に向かって散策でき、これまで以上に水辺の魅力が向上した。



#### （4）多摩川スカイブリッジ（羽田連絡道路）

羽田空港跡地地区と、UR都市機構及び川崎市が土地区画整理事業により整備した川崎市殿町地区（キングスカイフロント）をつなぐ新しい橋「多摩川スカイブリッジ」が東京都と川崎市と国土交通省により整備され、令和4年3月12日に開通した。これにより羽田空港周辺地域と京浜臨海部が結ばれ、両地区の連携によるヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化し、国際競争力の強化が期待される。



#### (5) 羽田空港公園※（※正式名称は今後定める予定）

本地区内の都市計画公園については、土地区画整理事業で土地の造成までを実施し、公園施設は大田区が土地区画整理事業外で整備する予定である。羽田空港跡地第1ゾーン整備方針の重点プロジェクトにおいて、「多目的広場を活用した憩いとにぎわいの創出」の場として本公園の活用が位置付けられている。また、東京都と区、市町が共同で策定した「都市計画公園・緑地の整備方針」では、優先整備区域に設定されており、にぎわいの創出、地域の防災力向上等に向けた取り組みが求められている。そのような背景を踏まえ、大田区は本公園の今後の整備や運営の目指す方向性や公民連携活用及びハード・ソフト両面に共通する基本的な考え方を示した「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック」を令和4年4月に策定した。策定

にあたっては、様々な方法を用いて区民を中心に公園の使い方や施設の要望などについて意見を聞いている。

コンセプトブック策定にとどまらず、令和4年7月から公園予定地の一部を利用した、プレイスメイキングの社会実験を実施している。公園に対する認知度向上、愛着醸成等を図るとともに、公園利用者の意向を把握し、公園整備計画に反映させ、居心地がよく、使われる空間づくりを目指している。



#### 5. おわりに

本地区は令和2年度に無事まち開きを迎えることができた。これも国土交通省、東京都、大田区をはじめとした関係機関のご協力、ご尽力があつてのことであり、この場を借りて感謝申し上げたい。今後も関係機関と連携し都市計画公園を中心とした憩い・にぎわいエリアの形成、そして事業完遂に向けて邁進してまいりたい。