

パブリックコメントの結果（同意見要約）

【募集期間】 令和7年11月11日（火）から12月9日（火）まで

【募集方法】 電子申請、郵送、窓口へ直接持参

【意見総数】 18名（40件）

【パブリックコメントに提出されたご意見と区の考え方】

※皆様からいただいたご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約または一部を抽出しています。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	計画全般	本編P.14のタイトルが「交通課題」だが、交通課題とは直接関係のない「環境」や「防災」といった課題は、別の課題として切り分けた方がよいのではないかと。	（素案の修正対応） ご指摘を踏まえて、本編P10～13は「蒲田地区における現況の交通」、P14は「蒲田地区の課題」として整理いたします。
2	計画全般	計画づくりは、区民参加の機会がほしい。特に駐輪場は区民の利便性を高めるものであるべき。	蒲田駅周辺のまちづくりでは、平成24年から、大田区・東京都・国・学識経験者に、地域団体等の代表を加えた「蒲田都市づくり推進会議」において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を積み重ねていることに加え、様々な機会をとらえて地域の方々との意見交換会を開催しております。今後の計画推進においても、引き続き区民の皆様のご意見を伺う機会を設けてまいります。
3	計画全般	今回の交通戦略計画だけでなく、新空港線計画や蒲田駅周辺地区グランドデザインと連携して、蒲田駅を中心に魅力あるまちづくりを求め。 （同意見2件）	改定蒲田駅周辺再編プロジェクト（以下、改定再編PJ）は、蒲田駅周辺地区グランドデザイン（令和4年4月策定）の内容、新空港線開業を見据えた蒲田駅周辺地区のまちづくりの具体化に向けた計画など、相互に連携しながら一体的なまちづくりを推進してまいります。
4	計画全般	年配の人の意見を取り入れると時代遅れのまちづくりになることを危惧している。20～30年後に一番影響を受ける若い人の意見を最優先した尖ったまちづくりを希望する。	広く区民の皆様から意見を求めるため、SNSやオンラインツールを活用した意見募集や、学生等を対象とした意見交換会を行うなど、幅広い年代へのアプローチを検討してまいります。
5	計画全般	難しいと思うが、航空法による高さ制限を緩和することも視野に入れ、さらには環境が良くなるようなまちづくりをスピーディーにしたい。天神ビックバンのような蒲田スーパービックバンを目指してほしい。	蒲田駅周辺地区は、航空法の高さ制限の影響を受けることから、これまで国土交通大臣へ要望を行うなど様々な機会をとらえ対応を進めてきたところです。 また、改定再編PJでは、初動期、中期、長期と時間軸を定めながら都市基盤の整備がスムーズに進むようにロードマップを定めています。

6	計画全般	これらのまちづくり・みちづくりを実現していくためにも、大田区、まち、民間事業者等がともに意見交換する場があればと考えます。計画段階からのより柔軟な意見交換のあり方について引き続き検討いただきたい。	蒲田駅周辺のまちづくりでは、平成24年から、大田区・東京都・国・学識経験者に、地域団体等の代表を加えた「蒲田都市づくり推進会議」において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を積み重ねていることに加え、様々な機会をとらえて地域の方々との意見交換会を開催しております。 引き続き、この会議体を基軸に民間事業者等の多様な主体との意見交換のあり方について引き続き検討してまいります。
7	計画全般	概要版p1 で唐突に、半径200メートルの区域が示されているが、この区域についての説明が不足している。	(素案の修正対応) 改定再編PJの対象区域は、平成25年に策定した当初の区域の考え方を踏襲して概ね半径200メートル圏としており、対象区域の設定の考え方を記載します。
8	計画全般	概要版p3 駅と東西連絡通路、デッキレベルのネットワークの計画、北側通路の改修計画等は、JRや地元との調整など様々な課題を抱えていると考えるが、実現性をどのように考えているか。 (同意見1件)	改定再編PJで示す計画の実現に向け、JR東日本をはじめとした関係事業者及び地元の皆様と検討・協議を進めてまいります。
9	計画全般	蒲田駅東口のデッキ整備の工事計画策定においては、利用者動線の確保と、滞留によるトラブル発生リスクに最大限の配慮を求める。	工事期間中の利用者動線については、長期間の利用が想定されるため、鉄道事業者や交通管理者との協議を進め、安全性に配慮した施工計画としてまいります。
10	方針・取組	本編P. 32, P. 33 現在の南改札にはエレベーター・エスカレーターがなく、特に体の弱い方、高齢者、子連れの利用には不便である。南改札をもっと乗り換えしやすくするため観点や意気込みを、言葉として入れてほしい。	JR・東急蒲田駅部においては、駅ビルの機能更新と連携した東西自由通路・北側連絡通路を整備し、東西の街をシームレスにつなぎ、バリアフリーを確保した歩行者動線や誰もが円滑かつ快適に移動できる鉄道相互の分かりやすい乗り換え動線を確保することとしております。こうした歩行者動線や乗換空間の確保に向けて、関係事業者との協議・調整を進めてまいります。

11	方針・取組	<p>蒲田の課題として、歩きタバコやポイ捨てが多く、ゴミが散乱しているエリアがあるといった「街の汚さ」があると考えているが、資料ではこの課題に触れていないことが気になる。街を綺麗にするといった観点の記述が必要ではないか。オープンスペースや広場ができて、今のままだとタバコくさい、ゴミが散乱しているエリアになるのではないかと不安がある。</p>	<p>誰もが気持ちよく過ごせる環境を整備するため、関係部署と連携し、地域住民が主体となって、美化活動を進めるとともに、指導員配置や啓発物により喫煙マナーの向上を図り、清潔なまちの維持を図ってまいります。</p>
12	方針・取組	<p>JRの駅ビル更新が計画の中心であると考えているが、民間ビルの更新に対して公費負担の予定があるのか。公費負担があるのであれば、更新にかかる工事費の概算と、公費負担の割合を示していただきたい。</p>	<p>駅ビルなど民間ビルの機能更新については、民間事業者での負担を原則として考えております。</p>
13	方針・取組	<p>概要版P3右下 蒲田の東西交通の円滑化は常に課題だったと認識しています。その解決策の一つが2階デッキでの北側通路整備かと理解しました。JR川崎駅の北側通路整備も参考にされたのでしょうか？川崎の場合は、北側通路の出入口も相応の商業ゾーンにつながっていて相応の人流が確保される結果、有意義な投資と感じられます。川崎と蒲田、それぞれの北側通路整備の費用便益分析を示した上で、蒲田の2階デッキでの北側通路整備の有効性を示していただけませんか？</p>	<p>駅ビルの機能更新と連携した北側連絡通路と広場デッキを整備することにより、デッキ階（2F）レベルにおける歩行者の回遊性の向上を図り、新たな滞留空間を創出してまいります。また、災害時等の一時的な退避スペースの確保により防災機能の強化が期待されます。</p> <p>今後、北側連絡通路の計画の具体化に合わせて事業費を算出していくとともに、まちと駅との接続については、JR川崎駅など他駅の事例も参考にしながら、検討を進めてまいります。</p>
14	方針・取組	<p>概要版P4右上 ウォークブルタウンは良いコンセプトだと思うが、自転車や電動キックボードといったスローモビリティを含めたウォークブル概念は定義しないのか。</p> <p>スローモビリティが2階デッキの北側通路から排除されるのであれば、現状の北側地下通路の拡充しつつ、東口駅前地下で整備中の駐輪場からのダイレクトアクセスを検討すべきと考えるが、区の考えはどうか。</p>	<p>デッキ階（2階）レベルでは、歩行者の安全性確保を最優先とし、自転車を乗車して通行することは認めない方針です。北側連絡通路については、歩行者と自転車押し歩き利用者を区分させてそれぞれが安全に通行できるよう検討してまいります。</p> <p>本編（P20, 21）に示しておりますが、今後実用化が期待される、次世代パーソナルモビリティについても、移手段の一つとして考えております。</p>

15	方針・取組	<p>駅ビルに付随するデッキではなく、現在工事中の駐輪場の上空に広くデッキを設置することは検討出来ないか。</p>	<p>蒲田駅周辺は、グランドレベルに繁華街が形成されており、歩行者ネットワークのつながりが大切だと考えております。そのため、繁華街に接する駅前広場はグランドレベルで整備する方針で引き続き検討を行ってまいります。</p>
16	方針・取組	<p>西口は動線が良く、広場で小規模の催しができるので良いが、東口は、歩行エリア含め狭く、歩行者と自転車の動線も危険な状態であるが、ロータリー上部だけでも人工地盤化することは検討出来ないか。将来的には京急蒲田、アプリコあたりまで人工地盤化できると、歩行者の安全担保や、バス・タクシー乗り場の動線が良くなると考える。</p>	<p>東口の駅前広場の整備については、周辺開発の動向を踏まえ、グランドレベルでの整備として引き続き検討を行ってまいります。歩行者の安全性確保やバス・タクシー乗り場の動線も引き続き検討を行ってまいります。</p>
17	方針・取組	<p>ロータリー周辺の商業施設は北側、西側のみであるため、JR蒲田駅から区役所へ2階部分で接続することはできないか。</p>	<p>JR蒲田駅から周辺施設へのデッキ階（2階）レベルでの接続は、駅周辺街区における開発動向を見据えながら、協議・調整を進めてまいります。</p>
18	方針・取組	<p>現在の蒲田駅東西連絡通路ならびに東西連絡通路から東急蒲田駅に接続する通路は、幅員の拡張することを計画に入れていただきたい。</p>	<p>東西自由通路や東急蒲田駅に接続する通路は、将来の歩行者交通量を考慮した道路幅員で検討してまいります。</p>
19	方針・取組	<p>周辺のマンションやビルは築50年超えの旧耐震基準の建物が多く、防災面で大きな不安がある。道路や建物の更新を進める際は、単一の建物単位ではなく区域全体を一体的に見直す総合的な計画とし、安心・安全なまちづくりを希望する。 (同意見5件)</p>	<p>蒲田駅周辺地区は、戦災復興の区画整理以降、まちの機能更新が進んでいないため、老朽化した建物が多く、都市機能の更新時期を迎えております。</p> <p>駅周辺においては、様々なまちづくり手法を活用し、建築物の建替え、共同化を進めることで、土地の高度利用を図ってまいります。</p> <p>また、連続したにぎわいある街並みや複合市街地を維持するため、地区計画等を活用し、商業が集積するエリアでは、低層部には商業や業務機能が連続し、中高層階には業務機能や住宅などの用途がバランス良く配置されたまちを目指してまいります。</p>

20	方針・取組	<p>蒲田は羽田空港に近接した貴重な立地です。この強みを前面に打ち出し、これまでのイメージを刷新する「空港シティ」としての包括的なまちづくりを期待します。国際物流やビジネス、観光と連携したスマートで魅力的な居住・交流空間を創出し、地域全体のブランド力向上と持続可能な発展を実現してください。</p>	<p>蒲田の立地特性を生かし、羽田空港利用による地方・海外からの来訪者が蒲田のまちを目指して来訪される目的地となるよう、蒲田駅周辺のまちづくりを進めてまいります。</p>
21	方針・取組	<p>蒲田駅周辺は樹木などの緑が少なく、公園も少ない。子どもから高齢者まで、幅広い世代の方が集い憩える場所として、また、温暖化による気候変動対策やヒートアイランド現象を抑制するためにも、呑川沿いなども含めて、緑ある環境の整備を進めていただきたい。</p>	<p>人々が緑を感じ、快適に過ごすことができる環境を創出するため、都市開発や建築行為に合わせて敷地内の緑化を促すなど、公民連携によるみどりの創出を推進してまいります。</p>
22	方針・取組	<p>蒲田駅周辺にベンチや座れる構造物を増やして欲しい。駅前に設置するだけではなく、建物内の増設も民間事業者と連携して検討いただきたい。無料で休める場所を設置することは、外出を促進し、ひいてはまちの賑わいや健康増進に繋がると考える。</p>	<p>駅ビルの機能更新に合わせて駅前広場を重層的に活用し、広場デッキを駅ビル内に確保し、憩い休める空間の創出を目指してまいります。実現に向けて、今後、民間事業者とともに、検討の深度化を図ってまいります。</p>
23	方針・取組	<p>飲み屋が多い今の蒲田も素敵だが、子どもや女性も安心して過ごせるような、明るく治安のよい街並みの形成を進めてほしい。</p>	<p>飲食店が多い蒲田らしさを活かしつつ、地域住民・商店街・警察等と取り組む防犯活動などを継続することで、若い人や女性など誰もが安心できるまちを目指してまいります。</p>
24	方針・取組	<p>老朽化の進む蒲田駅北側地下通路について、整備と治安対策をお願いしたい。</p>	<p>改定再編PJでは、JR蒲田駅北側に、デッキ階（2階）レベルで北側連絡通路を整備する予定です。</p> <p>北側連絡通路整備後の蒲田駅北側地下通路については、所有者であるJR東日本と協議・検討を進めてまいります。</p>

25	新空港線	<p>再編計画の根幹にある新空港線計画の現在の進捗状況について、説明を受けたことがないが、関係住民への丁寧な説明が必要ではないか。</p>	<p>新空港線事業については、蒲田のまちづくりの軸となるものであり、新空港線第一期整備事業の進捗としては、令和7年1月17日に羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社がそれぞれ「整備構想」、「営業構想」の認定を国土交通省へ申請し、同年4月4日に認定されました。これを受け、両社が共同で速達性向上計画を作成し、同年8月1日に計画の認定を国土交通省へ申請いたしました。この計画が10月3日に認定されたことを受け、今後は、都市計画や環境影響評価の手続きを行っていくこととなります。これらの手続きに数年かかり、その後工事に着手していくことを想定しております。都市計画手続きを行う中で、説明会等を実施し、皆様のご意見を伺ってまいります。</p> <p>事業の内容や進捗状況については、区ホームページに掲載しており、また、多くお問い合わせをいただく内容につきましては、「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&amp;A）」としても掲載しております。区ホームページは、今後の進捗に応じて随時更新をしてまいります。</p>
26	新空港線	<p>蒲蒲線計画を原案通り進めるなら、蒲田駅前の商店街の景観や雰囲気を損なわないように、以下の案を参考に見直しをいただきたい。原案通りなら、計画は当面凍結すべきと考える。</p> <p>案1 東横線直通をやるなら「池上線と多摩川線を20メートル車3両編成にしてから」で、京急線内の線路容量を考慮しつつ、双方の路線を羽田空港へ直通させることが適当である。</p> <p>案2 多摩川線のみ地下化は他路線への乗り換えが不便になるため、池上線も多摩川線と同様に地下化を行い、京浜東北線との乗り換え改札は地下に設置する。</p> <p>案3 蒲田駅西口の再開発は、池上線と多摩川線の双方を地下化した後に、その跡地を活用した「立ち退きのいらぬ再開発」を行う。</p>	<p>案1についてですが、池上線と多摩川線の車両編成については、ご意見として、両路線を営業する東急電鉄株式会社にお伝えいたします。なお、羽田空港までの直通に関しては、第二期整備に関することとなります。第二期整備については、区において引き続き検討を行ってまいります。</p> <p>案2についてですが、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに関後検討してまいります。</p> <p>案3についてですが、池上線の地下化については、今後の貴重なご意見として承ります。（鉄道事業者である東急電鉄株式会社にご意見としてお伝えします。）</p>

27	新空港線	<p>「新空港線」について、建築資材や人件費が高騰する中で、莫大な税金をかけて設置することは、区民にとって利益があるのでしょうか。</p> <p>また、地下にできるということですが、蒲田駅東口は「液状化危険度が高い」と区のハザードマップに表記されています。安全性の検証はされているのでしょうか。</p>	<p>新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。</p> <p>さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。</p> <p>新空港線第一期整備の事業費については、令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。</p> <p>地盤に関するリスクへの対策につきましては、今後、羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。</p>

28	新空港線	<p>デッキ階レベルの東西自由通路とあるが、可能なら新空港線と池上線、さらには京浜東北線のホームも同じ階となるように整理していただきたい。もし全てを地下に整理できるなら、線路跡地に建物や広場といった滞留空間を創出することや、駅東西の交通の利便性の向上に繋がると考える。事業者とも連携して検討いただきたい。</p>	<p>新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅の近くから多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通して、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる構想です。</p> <p>現在は、第一期として矢口渡駅・蒲田駅の間から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））までの区間の整備に取り組んでいます。</p> <p>他の路線の地下化に関しては、ご意見として鉄道事業者にお伝えいたします。</p>
29	その他	<p>大田区には、医療、保育、教育環境、公営住宅、公営葬儀場、火葬場をより充実していただくような施策に期待しています。 (同意見1件)</p>	<p>いただいたご意見は、今後のまちづくりの貴重なご意見として、承ります。蒲田の駅周辺が魅力的な「まち」となるよう検討を進めてまいります。</p>
30	その他	<p>パブリックコメントを形式的な手続きとして軽視せず、その意義を行政・議会関係者が再確認することを強く要請する。</p>	<p>パブリックコメントでいただいたご意見は、今後のまちづくりの貴重なご意見として承ります。</p>
31	その他	<p>説明会に参加したが、配布資料に作成者や開催日時、会場等が記載されていなかった。資料作成の責任者を明確にするためにも記載すべき。</p>	<p>(素案の修正対応) 説明会の開催日時と会場については、説明会にて配布した次第に記載をさせていただきました。 本編、概要版ともに問い合わせ先（所管課）を明記いたします。</p>