

第2回蒲田都市づくり推進会議での主な指摘事項と到達点

1. 主な指摘事項

分類	主な指摘事項	
回遊性について	1	・東西をつなげる話は重要であり自由通路の整備等とは別に、東西交通という視点については初動期整備計画に入れるべきではないか。
	2	・回遊路を整備する目的は、機能の充実ではなく、どのようにまちを楽しむかであり、人々が集う所などが大事であり、是非考えて頂きたい。
自転車駐車場の検討に係わる事項	1	・中長期の間に東西を均一に取上げて頂き、自転車駐車場問題については全体的に解決する事を希望する。
	2	・東西それぞれで解決策を考えるのは如何なものか。将来的には、東口地下駐車場を西口からもアクセスできるようつなげて行くといった姿勢がまちづくりの観点から必要である。
	3	・西口については自転車と歩行者がどう共存するかが1つのテーマであり、商店街の方々と一緒に考え、自転車駐車場をどう確保して商店街とどう関係性を持たせるかが大事である。
駅前広場の検討に係わる事項	1	・駅前広場は狭いので、駅前広場の全ての利用者に満足してもらう空間を作るのは難しい。メリハリをつけて、現在の案が誰のことを重視した広場なのかももう少し伝わってくるとよい。
	2	・西口広場のフラット化について、多少木や木陰、ベンチ等を何処かに用意しても良いのではないか。
	3	・東口の駅ビル荷捌きの搬入路をかわす方法であったり、蒲田駅へのアクセス方法としてペDESTリアンデッキについて考えて頂きたい。
中長期の検討に係わる事項	1	・10~20年、長くて30年を考えた時に、駅の問題があまり表現されていない。駅舎を中心とした考え方に変わっていくべきだと思う。
その他	1	・現在の小さい交番ではなくある程度しっかりした交番が入るような所を駅前広場に確保して頂きたい。

2. これまでの到達点

駅前空間の将来像

環境にやさしく、快適で更なる活力を生み出す都市再生により「人が集い・にぎわう、国際都市 おおたの交通結節拠点・蒲田」

駅前空間再編方針

1. 都市基盤(公共施設)

- ①駅前広場の歩行者環境の改善、交通機能の向上
- ②公共交通利便性の改善
- ③公共自転車駐車場の再編、自転車通行環境の改善
- ④駅東西の回遊性・連絡性の強化

2. 都市環境

- ①地域の玄関口としての駅前空間の形成
- ②京急蒲田周辺との一体的な歩行者空間の形成
- ③活気や潤いなどが感じられる魅力あるまちなみの形成
- ④だれもが便利で快適なユニバーサルデザインのまちづくり
- ⑤環境にやさしい先進的なまちづくり

3. 都市防災

- ①防災機能を高める基盤施設などの整備
- ②老朽化建物の建替え促進

駅前空間形成の方向性

駅前広場、駅舎・駅ビル、周辺街区が一体となった機能性・利便性・快適性の高い駅前空間の形成

1. 快適で安全な歩行者空間

- 十分な歩道幅員などゆとりある歩行者空間
- 快適・安全で誰もが円滑に移動できる歩行者動線

2. 駅東西が一体となった回遊性の高い空間

- 人が行き交う駅東西連絡
- 快適で魅力ある回遊路

3. 便利で快適な交通結節空間

- 利用しやすい公共交通
- 快適で機能性の高い駅前広場

4. 快適な自転車利用空間

- 利用しやすい自転車駐車場
- 安全な自転車通行環境

5. 安全・安心な都市空間

- 地震に強い建物
- 防災機能を持つ駅前広場

6. 環境にやさしい都市空間

- 景観の美しいまちなみ
- 環境にやさしい施設(低炭素型都市)

蒲田のまちづくり座談会

1. 開催目的

区では現在、「蒲田駅周辺再編プロジェクト」の策定に向け「蒲田都市づくり推進会議」を設置し、公開での検討を進めている。こうした策定作業の過程において、蒲田のまちづくりに関する幅広い議論を喚起するために、標記座談会を実施する。

2. 日 時 平成24年12月6日(木) 18時30分～20時

3. 場 所 大田区立消費者生活センター大集会室

4. 参加者 蒲田都市づくり推進会議（座長・副座長・地元委員・区議）
関連自治会・町会、商店会、まちづくり協議会、蒲田駅周辺の地権者、
蒲田在住・在勤者、その他 40名

5. 座談会の内容（発言要旨）

【冒頭 中井推進会議座長】

- ア. 昨年12月のタウンミーティングでは、JR川崎駅東口を中心に話した。蒲田駅周辺整備は、まちの代表の方も入った蒲田都市づくり推進会議を立ち上げ議論を行ってきたが、ようやく具体的に動きだした感がある。JR蒲田は解決しなければならない問題がたくさんあるが、それを全部一度に解決することは難しいという現実がある。一つずつ合意形成を進めながら、プロジェクトを進めていきたい。今日の皆様の意見を蒲田都市づくり推進会議の貴重な材料にしたいと考えているので、活発な意見交換をお願いする。
- イ. 鉄道絡みでは、技術的に難しいことも多いが、出された意見に対して、技術的に難しいことは「難しい」と説明したい。

【テーマ1 西口駅前広場の整備】

- 中井座長：これまでの検討では樹木が全くない絵が出ていた。最近では、中高木も植えられる大きなプランターがあり、イベント時には、高圧空気で浮かせて動かせるタイプのものが出ています。絵では舗装材の色が強く出すぎているが、そのようなことも含めてフラット化について意見を伺いたい。
- 1. 蒲田西口駅前広場は、花壇にごみや吸殻を捨てたり、酒盛りをしたりなど、汚いイメージだ。まちで掃除をしているが、いくら掃除をしても追いつかない。車椅子やベビーカーの方は通りづらいので、フラット化にして欲しいという意見が多く出ている。以前、商店街で区議会に陳情した経緯がある。催し物の際にも、邪魔になるのでフラット化をお願いしたい。
- 大田区：昨年9月に通行に支障をきたしていた樹木を1本移植した。フラット化について商店街の方から意見をいただいたが、町会の方の意見はいかがか。

2. 駅前広場をフラットにするのは良いが、ただフラットで何も無いのはさびしいので、工夫をこらした空間にしてほしい。それよりも、バスの乗車場、降車場が狭いので混雑を改善してほしい。
 - 大田区：降車場からの人の流れは、朝の混雑時は、降車場からまっすぐ車道を歩いている方も多く見かける。この植栽が、人の流れを阻害しているので、植栽の配置換えなども検討している。何も無い空間はさびしいという意見があったが、関連意見はあるか。
3. 新橋には鉄道発祥の地ということで、蒸気機関車が置いてある。蒲田や大田区の象徴になるものが何かわからないが、シンボルになるものがあったら良いと思う。
 - 大田区：第2回蒲田都市づくり推進会議で、西小山駅前広場の話が出たので、写真で紹介する。小さい駅だが全体的にフラットになっており、タクシー乗り場と、誰でもトイレがある。新橋駅については、蒲田駅西口とほぼ同じ面積だが、新橋駅のほうが広く見えるのは、フラットになっているためだと思う。
4. フラットにすると視覚的には広く感じるが、使えるスペース自体は変わらない気がする。車が進入すると、車椅子やベビーカーは危ないと思う。蒲蒲線の計画があるのなら、西口広場地下の自転車駐車を一緒に考えたほうが良い。バスの乗車場は歩道が狭い上に、自転車の放置があり、バス待ちの人があふれ、混雑しているので改善して欲しい。
 - 大田区：フラットにした場合は、車止めをつけるイメージ。機械式地下自転車駐車場の場合、1基250台程度なので、規模が大きくなれば出入口部分を何箇所もつけることになる。
5. 広場地下ではなくJRの線路の地下に5000台規模のものを作れば、東西同時に解決するような気がする。
 - 大田区：線路の下の工事は制限が多く費用がかかる。別に土地を買って地上に機械式を建設したほうが安いと考える。
6. 住居が駅から離れているため、駅前空間よりは、周辺の公園などに興味がある。また、線路沿いの道は狭く、駅利用者の歩行者や自転車利用者も多いため、混雑している。
 - 大田区：駅前周辺の道が狭く混雑していること、歩行者空間の確保が必要であることは、大きなテーマである。
7. 東口も西口も夜間照明はどうか。また、高齢化社会を迎えて、介護が必要な方が車の乗降ができるスペースを駅前に確保するべき。現在はタクシーに占拠されている。
 - 大田区：夜間照明は現在もある、改修後も設置する予定だ。一般車の乗降場の必要性も認識している。タクシー乗降場との配置も考えたい。
8. 交番を東西とも広場に出して欲しい。銀座の数寄屋橋のような交番が良い。
9. 西口のバス通りの中央分離帯がなければ、歩道が広がるのではないかと。バス乗車場の混雑緩和になると思う。御園神社の先は中央分離帯がなく、広くて使い勝手が良い。
 - 大田区：建設当時は、緑化促進と交通安全（歩行者の横断抑制）のために、中央分離帯を作ったと記憶している。警視庁と打ち合わせなければならないが、限られたスペースなので、バスの乗車場の位置も検討が必要である。

【テーマ2 東口駅前広場の整備】

- 大田区：南側拡張と地下自転車駐車場の設置を検討している。地下自転車駐車場入口の設置場所も検討している。

10. この計画は、蒲田駅周辺のことだけ書かれているのでわかりにくい。蒲蒲線は西馬込まで繋げた方が良く、西口も交通島やバス降車場のところの植栽を見直すべき、東口の駅前広場もタクシーの乗降場の位置を見直すべき。全体的な流れがないような気がする。
- 大田区：蒲田は大田区の中心拠点のひとつなので、その駅前の顔づくりは重要だと考えている。今回説明している内容は、蒲田グランドデザインの中の蒲田駅を中心とする地区整備についての検討項目である。指摘いただいた西口駅前広場の植栽や交通島の計画についても、区で検討している。蒲蒲線は鉄道事業者と検討を行っているので、その内容を報告できる場を設けたいと考えている。
 - 大田区：地下自転車駐車場の入口写真を紹介する。中目黒の例だが、幅3m前後、長さが15~16m、スロープ式のもの。機械式は、千葉駅前の例だが、歩道が12m前後で余裕がある、歩道が狭い蒲田では難しいと考える。
11. 東口の自転車問題は、長年の懸案事項だ。今日の説明内容は、総論では賛成だが、自転車駐車場出入口の設置箇所については、人の流れが変わるので、商店街では議論になると思う。北側の交番の横は出入口の設置が可能かと思うが、補助36号や駅街路2号の車道に出入口がはみ出す部分は、よく検討する必要がある。区役所本庁舎の自転車駐車場を考えると、地下へのスロープは高齢者には危険だと思うし、かなりの距離を引いて歩くことになるので、自転車に荷物を入れた上りは使いにくい。機械式が、まちの方の要望としては多いのではないか。駅前広場の南側を拡幅することは良い事だと思うが、バスの乗降場をすべて駅前広場にまとめることは、人の流れが明らかに変わるので、商店街でも反対する人が出ると思う。将来の駅ビルの計画や東西自由通路や蒲蒲線に支障がないように、またスムーズにそれらの施設に連続できるように計画して欲しい。検討事項は多く残っているが、総論は賛成なのですぐにやって欲しい。
- 大田区：自転車駐車場のスロープはエレベーターも併設する予定。また、バスの降車場、乗車場を駅前広場に持ってくれば人の流れが変わるというご指摘はもっともなので、歩行に快適なにぎわいのある回遊路の整備を、初動期計画の中に盛り込みたいと考えている。
12. 今まで蒲田駅東口や京急蒲田で、何年もまちづくりに携わっているが、「必ずやらなければいけないまちづくり」と言ってくれたのは、これが初めてだと思う。絶対にやっていただきたいし、失敗して欲しくないと思っている。
- 大田区：蒲田のグランドデザインは、是非とも実行していきたいと考えている。
13. JR線路下の5000台規模の自転車駐車場の設置は大賛成。費用がかかるということはわかったが、行政は夜間の違法駐輪については、あまり対策を行って来ていないので、夜間駐輪に対応できるような自転車駐車場を作って欲しい。
14. 今回は役所主導のインフラの整備についてだけの説明だが、それを取り巻くまちはどうするのかという動きがない。地域の人と一緒に、蒲田をどうするかということを考えたほうが良い。インフラが先に整備されれば、再開発等もやりやすくなると思う。交通計画もきちんと調査をやっているのか疑問。京急蒲田周辺のアンダーパスの影響で、車の流れが変わり、バス停の新設もあって、多摩堤通りが非常に渋滞している。
- 大田区：インフラ整備を起爆剤にして、まちづくりを進めていきたい。地権者の皆様と勉強会を始めているが、周辺街区の建替えも促進したいと考えている。周辺も蒲田グランドデザインのエリアに入っている。最初はインフラ整備から入るが、中長期には周辺もあわせて考えていきたい。駅街路2号の意見はないか。

15. 地下自転車置場は疑問。自転車のための施設ではなくて、商業施設にしたほうが良い。大田区役所本庁舎の前と蒲田5-4-5の既存の自転車駐車を立体化して台数を増設したほうが良い。
 - 大田区：地上に場所があれば良いが、適地がないのが現実。東口は暫定自転車駐車場が多く、その解消を考えると2000～3000台程度の大規模な自転車駐車場が必要。
16. 女性の意見を聞く機会を作ったほうが良い。自転車で買物に来るのは、圧倒的に主婦が多い。この場所なら停めるという利用者の意見を聞いたほうが良い。
17. 地下自転車駐車場は防犯の問題もあり、機械式で直接入れる方法のほうが良い。JR線路の地下につくるご意見もあったが、線路上や線路脇でも良いと思う。2階は歩行者広場、1階はバス、タクシー、一般車、地下は機械式自転車駐車場とか、立体的な検討も合わせて行うべき。
18. 自転車駐車場は駅から近いことが第一条件。JR線路上でも良いと思う。その横に幅30mぐらいの東西自由通路を作れば、一度に解決するのではないか。
19. まちづくりは、都市計画の考え方だけでなく、経済効果やにぎわいが必要。京急蒲田が大きく変われば、JRと京急蒲田の人の流れをメインに考えたほうが良い。苦労して計画をまとめているのは承知しているが、経済効果の視点も是非入れて計画して欲しい。
 - 大田区：初動期に、にぎわいの回遊路を整備したいと考えている。
20. 駅街路2号にあるビルが、老朽化していて低層なので、まちづくりの種地として考えたほうが良い。
 - 大田区：建替えの際の協力や、市街地再開発事業、地区計画など、いろいろなメニューを検討しながら、まちづくりを進めていきたいと考えている。行政だけでは限界があるので、地域の皆様の協力が必要。

【テーマ3 東西自由通路の整備と回遊性】

21. 都市防災の観点からも、広場は拡げて、防災情報の発信ができるようになればいい。まちの回遊性は重要。東口と西口が一体感を持ったまちづくりを進めていくべきだ。
 - 大田区：駅前広場の防災機能も必要だと考えている。

【まとめ 屋井推進会議副座長】

- ア. いろいろ建設的な意見が出て、感心して聞いていた。区の具体的な計画を示すべきだという意見もあったが、あまり具体的な絵を出すと、もう決まっているのかという意見も出るため、現状のような段階で、話し合いの場を設けるのは、計画策定の上では、大変貴重なことだと思う。
- イ. 蒲田の場合は、狭い駅前広場、自転車の放置、東西の連絡の悪さと、問題点はわかりきっているが、それが、長い間解決できず、周辺街区もすぐには再開発で解決できそうにもない状況。現在でも多少の不便を感じて我慢しているが、今後の整備にあたっては、優先順位を決めて、何かは我慢しなければならない。歩行者空間を一番に優先しようという意識は、共通認識だと思う。

- ウ. JR線路上空・地下の自転車駐車場整備は難しいと思う。鉄道利用者の多くは既に自転車駐車場を利用して、放置自転車は圧倒的に買物客が多い。鉄道事業者に協力を要請にするにしても、周辺の商店や事業者が協力して、自転車駐車場の場所を出すとか、何らかの負担を先行的に行う必要がある。
- エ. 高齢者が増える状況では、どこを走っても危険が伴う自転車の利用は最優先ではなく、バスなどの公共交通も優先的に考えるべき。
- オ. 自転車駐車場だけがいつも問題になるが、自転車の走行空間の安全も必要。歩行者の安全を考えると自転車は車道を走るべきだが、自宅から目的地までどのように安全に車道を走行できるか、歩道もない狭い道が多い大田区では、大きな課題になると思う。
- カ. 西口広場のフラット化の絵を見て、もっと緑も必要だと思った。低木は必要なく、木陰になるような高木を積極的に取り入れるべき。
- キ. 蒲蒲線の問題も、東急や東京都がやってくれるとまちの方が思っているにもかかわらず動かない。大田区以外の広い地域からの必要性を説明できないと説得ができない。

【まとめ 中井推進会議座長】

- ア. 今日は、皆様からの貴重な意見に感謝する。駅前広場とか、道路とか、自転車駐車場などのインフラを考えるだけではなく、まち全体のことを考えなければいけないという意見が、皆様のほうから出たことが良かった。これまでは、このような会議で、話題になることはなかったのではと思う。
- イ. 地権者の方から、自分たちの街区を建替えるから、広場の計画を少し遅らせてほしいという意見が出て良い。ただ、それが長引くと、いつまでも計画が進まないのだから、できるだけ少しずつ手をつけていくべき。
- ウ. 駅前広場や街路については、行政が責任をもって計画を作り、整備していくので、まちの方も一緒に、まちづくりを考えていただきたい。
- エ. 第3回と第4回の蒲田都市づくり推進会議では、今日の内容より少し範囲を広げて、検討を進めていきたい。川崎駅前整備では話し合いを7年間で20回程度行った。皆様も、蒲田都市づくり推進会議の傍聴にもきていただきたい。また、このような意見交換の場も必要と考えている。まちを良くしたいという考えは皆様共通の思い、できる限り協力したい。

「自由意見・感想記入票」から（要旨）

- ◆「地権者のまちづくり勉強会」「蒲田都市づくり推進会議」と今回の「蒲田のまちづくり座談会」の関係がわからない。それぞれの会に単発で出席しても全体がわかるようにしてほしい。
- ◆夕方から夜間に増える放置自転車対策では、飲酒運転について警察と連携して指導すれば放置自転車が減るのではないか
- ◆回遊性を考える前に集客を考えるべき。蒲田に訪れたいという気持ちを起させるハード・ソフトの施策が必要。集客があれば回遊性も自然に生まれる。
- ◆JR蒲田と京急蒲田のつながりのうえで、蒲田駅周辺を考えるべき。また、予想される人口減に対応する100年先といった長期的なことも考えることが大切。
- ◆西口駅前広場のフラット化は賛成する。夏場は木陰も欲しい。
- ◆ベビーカーや車椅子の方などの快適な通行を確保するため、歩道と車道の段差を改善して欲しい。境を明確にするため、色による対応も良いと思う。
- ◆地下の活用は、水害が懸念される。西口側は、人通りや自転車利用の様子をみて対応したほうが良いと思う。

