

## 大田区沿線まちづくり構想（素案）に関するパブリックコメント実施結果

- 1 意見の募集期間 令和5年3月2日(木)から令和5年3月16日(木)まで
- 2 意見の提出者数（件数）  
意見者数 27名（内訳：窓口11名、郵送2名、FAX1名、電子申請13名）  
意見数 74件
- 3 提出された意見要旨と区の考え方  
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.	該当項目	意見要旨	区の考え方
1	計画全般	新空港線を推進し、大田区そして沿線の地域活性につなげてほしい。	新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、沿線の地域の活性化につなげてまいります。
2		<p>生まれてこの方、長年住んでいるここ大田区で、今ほど、「再開発事業でまちが変わってしまう」ことに不安を強く感じたことは過去にはない。まちからみどりが消え、住宅の密集化が進む中、老婆心ながら、地球環境への影響を心配している。</p> <p>そうした再開発事業の一つが、「40年来の悲願」と、今まさに大田区が進めようとしている新空港線（「蒲蒲線」）である。何が不安なのか。住民の一人として区の「鉄道とまちづくり」事業について感じているWHYを述べたい。</p>	新空港線の整備を着実に推進するとともに、沿線のまちづくりも同時に進めていくことで、新空港線の整備効果を最大限引き出し、新空港線とまちづくりの相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、ひいては新空港線整備の早期実現を図ることができるため、本構想を策定します。
3		<p>鉄道がつながって遠くから羽田へ、というのには無理があるように思う。埼玉県や新宿方面から多摩川線を通して羽田にいくという手段をとるか。例え利用したとしても途中下車することはほぼないと思う。</p>	<p>新空港線という新たな鉄道ネットワークの形成により、羽田空港までの経路としての選択肢が増え、新空港線を利用して埼玉や新宿方面から羽田空港へ向かう方も多くいると考えています。また、災害時における代替ルートとしての役割も期待されています。</p> <p>本構想を用いて、蒲田駅及び沿線のまちづくりを進め、埼玉や新宿方面から羽田空港へ向かう人を含めて、多くの人を訪れてみたいと思うようなより一層魅力あふれるまちにしていくことで、素通りするのではなく、遠くからでも人が訪れるようなまちを形成するよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
4		沿線の駅周辺がより良く活性化されるよう、まちの方と協力してまちづくりを進めてください。	いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。
5		大田区鉄道沿線まちづくり構想（素案）（以下素案という）は大田区都市計画マスタープラン（以下、マスタープランという）に基づき作成されているとのことであるが、羽田空港アクセス線（2029年度一部開業予定）の記載がなく、新空港線整備による効果のみ評価する偏ったまちづくり構想である。大田区の事業計画であり、羽田空港アクセス線を含めたまちづくり構想を構築する必要がある。	本構想は、鉄道沿線の各駅周辺を対象範囲としておりますが、羽田空港アクセス線では大田区内に駅を整備しない計画となっていたため、記載しておりません。
6	計画全般	<p>取組みの大きな方向性は見えていますが、人が動く・降りるといった手段が目的化しているように見える。温泉のように人が下りる理由や、国内外の誰を対象としているか等の分析は観光課の資料では示されているが、まちづくりと連携しもう一段掘り下げて考えてから区民に示すべきではないか。</p> <p>民間が自由にまちづくりを進める結果、区の理想から乖離していつても可能性がある。ホテルやスターバックス、大手デベロッパーの開発により、結果として他のまちと同質化してしまうのではないか。</p> <p>隣の駅や区と何が違うか、何が違うから大田区で降りて滞在するのか。民間として何ができるか考えている。現状のまちづくりに何か足りないか、ご意見を伺いたい。</p> <p>品川区等ではなく、大田区が良い・住みたいという理由が必要だと思う。利便性向上を目指すのであれば鉄道整備でよいが、大田区ならではの落とし込みが重要ではないか。そこで止まっていると後手になってしまい、負け組の区になってしまうのでは。そこで早く進めた区が勝ち組の街になる。大田区をぜひ勝ち組の街・区にしていきたい</p>	大田区外の他地区と同じようなまちづくりをすることは考えておりません。それぞれの駅周辺地区の文化を活かしたまちづくりを進めていくため、本構想では駅周辺地区ごとの特性や課題を抽出し、それにあった将来像を描いております。今後、その将来像を実現することができるよう、各地区においてまちづくりを進めてまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
7		<p>すごく先の未来の話で、今後何が変わっていくかわくわくする。そこで大田区のあり方を固めておくことは他の方の意見のように重要と感じる。コロナ禍で飲食店等は大変であり、区内で会社をやっている身としても大変だが希望を持って見守りたい。</p> <p>池上線沿線に住んでいるが、拡張性のない線路ゆえに昔から三両編成で子供のころから乗っており思い入れがある。電車と過ごしてきた期間が長かった。2050年はどう電車や車が変わっていくか、今後もこのような会があればぜひ参加していきたい。</p>	<p>2023の住みたい街ランキングにおいて蒲田は全体で132位でした。一方、蒲田と似たようなまちの特性である赤羽(48位)や北千住(28位)は蒲田より上位に位置付けられています。北千住では、つくばエクスプレスの整備や東京電機大学の誘致により、学生などで人々の流れが変わり、学生向けのアパートができ、学生向けに住みやすいまちづくりが進んできたという側面があります。こうしたまちの経緯を参考に、蒲田をはじめとするそれぞれの駅周辺地区の特性や課題にあったまちづくりを進めてまいります。今後、様々な機会で皆さまの意見をいただき、一緒に検討を進めてまいります。</p>
8	計画全般	<p>東京圏全体の広域的鉄道整備は重要であることは理解できる。</p> <p>しかし、今回の構想では「大田区全域のモビリティをどうすべきか」の視点で検討されているのか、疑問を持つ。</p> <p>従って、なぜ「鉄道沿線」と「鉄道」に絞り込んだのか、説明をしていただきたい。</p> <p>また、進化し多様化が進むモビリティサービスも視野に入れ、MaaSなど新たな価値導入も検討すべきではないか。</p>	<p>本構想は、新空港線整備を契機として、地域課題の解決に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示し、安全かつ快適で利便性の高い都市空間を創出していくことを目指すため策定しますが、対象範囲は新空港線の整備効果が特に波及すると考えられる「新空港線軸(東急多摩川線・新空港線・京急空港線)をはじめとする、大田区内の鉄道沿線の各駅周辺地区」としております。</p> <p>モビリティの記載については、P.16の3-2本構想で踏まえるべき部門別の方針の交通分野において、「新たな交通手段の進展などにあわせて、鉄道駅からの新しい交通システム導入やバスサービス等が充実するよう取組んでいく」と記載しており、多様化が進むモビリティサービス等が充実できるよう、各駅周辺のまちづくりを進めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
9	計画全般	<p>開発が進むと渋谷駅のように降りる人が減り、大田区でお金を落とす人が減ってしまうのではと危惧している。</p> <p>具体的な対処法としてどのようなことを考えているか。</p>	<p>蒲田や大田区全体の魅力をより多く示していくことで、通過されずまちに降りていただくまちづくりを進めたいと考えています。</p> <p>今回の構想においては、具体的な整備手法まで示していません。今後は、人々が集まれる、憩えるというまちづくりを目指し、地域の皆さまと一緒にまちづくりを進めていきたいと考えています。</p> <p>新たなまちづくりをすることで、また新たな50年、100年を過ごせるように何を取組んでいくべきか、今回の構想はその一助として示しています。</p>
10	1-1 目的	<p>新空港線の効果が定量的でなく、期待効果が不明瞭である。また、渋谷・新宿・池袋の各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面とのアクセスが向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。とあるが、それらの乗客は直接羽田空港に向かい、沿線でのまちづくりの寄与について疑問である。</p> <p>また、京急空港線は輸送力に限界があり、新空港線の乗り入れ方法がフリーゲージなど技術的解決の見込みがなく、さらに大鳥居駅で接続しても十分な輸送力が確保できる見込みがない。蒲田駅からのBRTで十分であると考えます。</p> <p>そもそも羽田空港アクセスの向上を謳うのであれば、沿線は通過点となり矛盾が生じている。</p> <p>東京圏全体の地域価値や国際向上力の向上であれば、大田区ではなく都が主体ですすめるべきではないか。大田区負担割合が多く、他の地域からも費用を出させるべきではないか。</p>	<p>平成27年度に行った調査において新空港線の第一期整備に伴う経済波及効果を算出しており、大田区内で約1,400億円の波及効果が見込まれると結果が出ております。また、新空港線の整備によって、新たな人や物流の流れが生まれることにより、まちの価値が一層高まる。それに合わせて、本構想を用いて魅力あふれるまちづくりを行っていくことで、通過されることなく、訪れたいまちを形成してまいります。</p> <p>京急空港線への乗り入れ方法に関しては、フリーゲージトレイン、三軌線方法、駅での対面乗り換え等がありますが、今後はそれらの技術開発動向に注視し、引き続き検討してまいります。</p> <p>都市鉄道利便増進事業の地方負担分については、需要予測により算出した新空港線の利用者のうち、区は空港アクセスを除く大田区発着に関する旅客分を、都は空港アクセスに関する旅客等その他の旅客分を、それぞれ負担することを根拠とし、都と区の費用負担割合が3：7となっております。</p>
11		<p>「・・・アクセス性が向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。」とあるが、広域からの利便性が良くなる一方で、蒲田駅での乗降人員の減少や蒲田駅～京急蒲田駅間の歩行者数の減少など、蒲田駅周辺地区は通過されてしまう危機感を強く持っている。それに対する「将来構想」P.19、20は既存の上位計画の内容であるため、沿線まちづくりの構想としてもう一步踏み込んだ具体的な目標を定めていただきたい。</p>	<p>蒲田駅・京急蒲田駅周辺につきましては、新空港線の整備と合わせ、将来構想の実現に向けて取組を進めることで、区内をはじめ遠方からも多くの人々が訪れたい魅力あふれるまちを目指し、取組を進めてまいります。</p> <p>より具体的な内容につきましては、今後、蒲田駅周辺地区のまちづくりを進める中で検討を進めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
12	1-2 位置付け	<p>1-2 本構想についての項、その位置づけを見ると、大田区都市計画マスタープランを上位計画とし、既存の計画と整合を図りながら、新空港線整備はもとより、関連するまちづくりの各個別計画の実現を加速化(必要に応じて各個別計画の改定時に反映)する。とある。</p> <p>上記、新空港線整備が大前提のようにになっているが、大田区都市計画マスタープランに掲げられた目指す都市の姿・都市づくりのテーマを私なりに読み解くと、新空港線(蒲蒲線)が大田区にとって本当に必要な鉄道なのか、大変疑問に思う。</p> <p>理由：都市づくりのテーマAには「にぎわいと交流を生む国際都市の発展」として視点1「持続的成長を支える魅力ある拠点」、視点2「都市の発展を牽引する産業環境」、視点3「来街者も円滑に移動できる交通環境」とあり、新空港線(蒲蒲線)が目指す羽田空港へのアクセスが必ずしも大田区のにぎわいに貢献しないし、逆に本来まちのにぎわいを構成するはずの人の流れを阻害することになると思う。今、考えるべきは蒲田駅と京急蒲田駅の800メートルを「歩いて楽しい空間」に生まれ変わらせることではないか。</p>	<p>大田区都市計画マスタープランでは、テーマA「にぎわいと交流を生む国際都市の発展」のめざす姿として、「新空港線や都市計画道路などの交通ネットワークが整備され、蒲田、大森、羽田空港及び周辺地区、臨海部の4つの拠点域が一体となり、連携してつながりを活かすことで、東京圏の広域的な連携の一翼を担っています。」としています。また、本構想の3-1 広域連携時の形成による将来都市構造の実現においても、「・鉄道を主軸として幹線道路等からつながる「広域連携軸」を形成には、新空港線整備が不可欠である。」としており、区内の都市間の連携や交流の促進及び強化に新空港線が寄与するものと考えております。</p> <p>鉄道とまちづくりは車の両輪であり、切っても切り離せない関係にあります。</p> <p>新空港線の整備効果を最大限に引き出すためには、長期的な視点に立ち、相乗効果を生み出すことができるよう、これまで以上に魅力溢れ、誰もが暮らしやすい先進的のにぎわいのあるまちづくりもしっかりと行っていく事が重要です。</p> <p>このため、区は、現在、新空港線とともに発展を遂げる沿線の各駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」の策定に向けた取組を進めているところです。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が大田区に住んでいて良かったと思っただけできるよう努めてまいります。</p> <p>蒲田駅・京急蒲田駅周辺についても、新空港線の整備と合わせ、区内をはじめ遠方からも多くの人を訪れたい魅力あふれるまちを目指し、取組を進めてまいります。</p>
13	1-4 目標年次	<p>「目標達成年次は2030年から2050年頃」とあるが、かなり幅のある期間設定であり、新空港線の一期整備、二期整備との関連も踏まえ、前期と後期に分けた達成目標の提示があるべきではないか。</p>	<p>目標年次については、今後の社会経済情勢などの変化に柔軟に対応するため、計画の進行管理を適切に行うとともに、必要に応じて適宜見直します。</p>
14	1-7 踏まえるべき社会情勢	<p>「踏まえるべき社会情勢」は非常に重要な要素だが、それ以降の計画の中でどのように対処していくのか道筋を示すべきではないか。</p>	<p>社会情勢については、今後地域と連携した地区別のより具体的なまちづくり構想を策定していく中で、適宜行っていきます。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
15		参加者数やP. 17「エリア別構想」等で「地域からの意見」が示されているが、計画にどのように反映されたのか等のコメントが欲しい。地域からの意見で、反映されなかった意見に対しての対応はどこかで公表される予定か教えていただきたい。	「地域からの意見」については、エリア別構想の各沿線の冒頭のページに示すとともに、P. 53にご意見に対する要旨と区の考え方について記載しました。今後、地域と連携した地区別のより具体的なまちづくり構想の策定や取組において検討してまいります。 本構想公表後も、引き続きご意見をいただきたいと考えております。
16		オープンハウス、意見交換会、そして今回のパブリックコメントを実施とあるが、限られた期間内、しかも十分な周知もないような中での区民参画を私は全く不十分であり、真に区民が望む姿を反映するものになるのか、大変疑問に思う。加古川市市民参加型合意形成プラットフォームのようなまさにフォーラム的な開かれた議論の場を望む。	説明会の周知期間や周知方法などにつきましては、今後の貴重なご意見として承ります。
17	1-8 区民参画	ある団体による大田区民の意識調査の発表によると約半数以上の区民は、再開発事業による利便性や時短の改善より、みどり豊かなまちで安心して暮らす、子育てができるまちに暮らしたいと考えていることが判った。そんな区民の「声」を大田区は聞かないと思っている人が57・4%もいることも明らかにされた。区民の「声」を聴かない区政に失望して、今、大田区から出ていく人が増えていると言われている。 大田区は「まちづくり座談会」でまちづくりを進めるために区民代表や専門家が集まってテーマを議論する場などの開催努力をしていると言うが、区主催の勉強会や座談会に参加している区民代表はほとんど男性たちで、そこに女性たちの姿はない。若者たち、障害者、在住外国人の姿もみられない。これで区民と事業者との協働作業でのまちづくりをしまったと言われても困る。パブコメや座談会を形式的にやって、それでやりましたでは困る。なぜなら、「どういうまちに住みたいか」を考えるのは行政でもなく、男性たちだけでなく、そのまちに住む人たちだからだ。 特に、「鉄道とまちづくり」事業は大田区が多様な価値観を持つ多くの区民の声を聞かず、利潤追求の事業者の声だけに耳を傾けているという印象がぬぐえず、このようなまちづくり施策に大いに不安を感じている。	沿線周辺地区のまちづくりの推進に向けては、行政の他、まちづくりの担い手である団体、まちづくりや地域課題の解決に関心がある企業、自治会・町会、商店街、住民、地権者、就業者などが集まってまちの将来像を議論して描き、その実現に向けた取組について協議・調整が必要であると考えています。その構成員については、いただいたご意見を参考に検討してまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
18	1-8 区民参画	P. 17 地域からの意見が意味不明。下丸子駅のホーム内で上り下りの乗り換えができると利便性が向上するや、多摩川線で通過駅がないようにすることはばかげており、なぜこんな意見を取り上げたのか。	いただいた意見のうち、多い意見から複数抽出し「地域からの意見」の欄へ記載しています。
19		P. 34 六郷駅とは。誤記を平気で載せていることに資料の正確さを欠いている。	ご指摘を踏まえ、六郷土手駅に表記を修正いたします。
20	2-2 新空港線整備による効果	<p>新空港線の整備で大田区・東京・世界がつながり、人、モノ、コト（お金では。）の行き来が増え、「賑わいや交流」が面的に広がっていくと区は「将来都市像」を描いているが、この「賑わいや交流」という発想は、恐らく、賑わい＝経済活性化と考える一部の人の妄想であろう。</p> <p>「資本主義は行き詰まっている」ことに気づいた多くの賢い区民たちは、コロナ後、コロナ前とは異なる価値の新しい生活スタイルへとシフトし始めている。</p> <p>発展途上国ならいざ知らず、「賑わい」や「効率」や「利便性」など右肩上がりの経済成長期の成功体験にいつまでもしがみつかず、区の担当者は、これからの時代、区民が求める「豊かさ」とは何かについて、もっと真剣に、想像力を働かせてパラダイムシフトをしてほしい。</p> <p>新空港線ができれば、一人ひとりの心の中にある、例えば「日本文化」や「食文化」という際の「深層文化 deep culture」の基盤となっているまちを区の大事業は壊してしまう。糀谷駅前地区の再開発事業後、約6割の区民が住み慣れたまちを離れたそうだが、それは区民の大事にしていた「文化」が壊されたからだ。</p>	<p>近年では社会情勢が目まぐるしく変化しており、少子高齢化、感染症対策、物価上昇など、様々な課題が発生しております。</p> <p>こうした課題に的確に対応していくため、中長期的な視点に立って、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務です。</p> <p>地域の皆様からは、新空港線の整備と共に、まちづくりへの期待の声もいただいております。</p> <p>新空港線の整備とともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちへ生まれ変わることを目指してまいります。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせて沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っていただけるよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
21	2-2 新空港線整備による効果	<p>新空港線は「羽田空港へのアクセス利便性の向上になる」と区は言っているが、便利になるのは渋谷、新宿、池袋や川越、所沢、和光などからの人たちで、私の住む鶴の木や沼部などの駅は通過駅となるのではないかと。</p> <p>しかも、新空港線の事業費は東京都3割、区が7割で合意したそうだが、区の負担を都が肩代わりしたと言われても、私たちは大田区民であり、都民でもある。いずれにしろ私たちの税金が使われることには変わりはなく、このようなエクスキューズでは多くの人たちが納得できないだろう。</p>	<p>東急多摩川線内の停車駅等の運行計画については、今後、整備主体となる羽田エアポートラインが行う事業計画の深度化の中で、営業主体（東急電鉄）と協議してまいります。区としても、計画が明らかになった段階で区民の皆様に分かりやすくお伝えできるよう、第三セクターと連携して取り組んでまいります。</p> <p>新空港線整備は、都市鉄道利便増進事業の活用を想定しており、整備に伴う事業費の内、国が3分の1を、地方自治体が3分の1を補助金として第三セクターに交付することになっています。</p> <p>このうち地方自治体からの補助金については、都が3割を、区が7割を負担することで、昨年6月に都と合意しており、区が補助金として負担する分は、事業費全体のうちの約2割となっています。</p> <p>また、都区の合意内容において、「都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う」こととなっています。</p> <p>さらに、区は、整備主体となる第三セクターに対して出資をすることとしておりますが、この区の出資金についても特別区財政調整交付金の特別交付金の対象となるよう都区で調整を行っております。</p> <p>区は補助金や出資金を支出するものの、都からの交付金を受けるなど、区の費用負担は最小限に抑えることができるものと考えております。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
22	2-2 新空港線整備による効果	<p>新空港線が作られると新宿や池袋、埼玉などとのネットワークができるとあるがそれによって事故等による遅延や止まってしまう可能性が高まるのではないかと。</p> <p>第二期整備で線路幅の違いから乗り入れは要検討のようだが先が不透明な中一期工事を始めるなど考えられない。</p>	<p>新空港線については、例えば、区内の京浜東北線・京急線が並走しているエリアで、地震や落雷などにより電車が止まると、東京方面や横浜方面へ移動することが困難となりますが、新空港線の整備により、東急東横線を経由しての移動が可能になるなど、災害時の代替ルートとしての役割も果たすことで、災害時の際にも、首都圏の都市機能の維持・継続に繋がります。</p> <p>これらのメリットを早期に発現させるためにも、まずは京急蒲田までの第一期整備を着実に進めるとともに、第二期整備については引き続き関係者間で実現に向けた検討を進めてまいります。</p>
23		<p>P.12 利用者便益について、品川経由から新空港線にどれだけ移行するか疑問である。</p> <p>東急多摩川線は列車長の制限があり、東横線からの両数は8両に制限されることが予想される。よって東横線内・副都心線内は優等列車の設定は困難で、大鳥居駅での乗り換えも加味すると速達性は限定的である。</p>	<p>新空港線の利用者数については、東京都との「新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場」の中で検討した需要予測の結果では、5.7万人/日の利用者が利用されるとしており、多くの方が新空港線を利用することを想定しております。</p>
24		<p>全体的に新空港線のメリットしか記載されておらず、デメリットが一切かかれていない。</p> <p>蒲田から京急蒲田商店街への影響や京急利用者の減少なども考慮し、費用対効果を示すべき。</p>	<p>公共事業を行う場合の事業実施の可否の判断材料として、鉄道整備の場合は、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル」があり、新空港線は、費用便益比が2.0となり、判断基準の1.0を上回っております。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
25	2-2 新空港線整備による効果	<p>構想（素案）1-6 新空港線整備の概要には、「新空港線の実現は大田区にとって 40 年来続く長年の悲願である。新空港線による鉄道ネットワークの構築と共に沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つ」とあるが、新空港線整備がなぜ地域の活性化に大きく寄与するのか、一昔前の話ならともかく、リモートワークが普及し、MaaS に象徴されるような新しいサービスが生まれてきていることや新しい生活様式の普及により「新たな職住近接型都市圏」が生まれることを考慮すれば、これ以上の鉄道網は不要である。</p> <p>人口減少社会が間違いなく到来する前提でのにぎわいとは何か。仮にどこかの商店街が活性化してにぎわいが戻ってきても、それは人の流れが移動しただけで、どこかがにぎわったら、どこかがさびれることになるわけで、そういった人を呼び込むことでのにぎわいではなく、そこにいる人々が気持ちよく暮らせることでのにぎわいを目指すべき。</p>	<p>本構想 P. 10～11 の 2-2 新空港線整備による効果において、区は新空港線整備により、往来する人が増えるなどの直接的効果を契機に、新空港線から大田区内の鉄道沿線の各駅周辺へのアクセス利便性向上やまちづくりの促進による拠点性向上などの波及効果により地域が活性化されると考えています。</p> <p>本構想 P. 16 の 3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針を踏まえ、区は区民の誰もが安心して暮らせる住みやすいまちづくりとしております。</p>
26	3 全体構想	<p>街の魅力として温泉がみんなに求められていると思う。官民で連携してかつての温泉多摩川園のような施設ができれば区民として嬉しい。温泉・銭湯が減少し、久が原の温泉施設など区内の銭湯・温泉が混雑している。今後増えてくると想像していたができていない。高齢者も増えているため求められているのでは。どのように対処しているか。</p> <p>日々の生活の中で温泉だけは近くにあればと思っている。温泉大国の日本を盛り上げていきたいという思いはみんな共通でもっているのでは。実現に向けて具体的にどのような課題があるか教えてほしい。</p> <p>羽田空港の新しいホテルの温泉は料金が 4800 円と非常に高く、車の駐車場代もかかる。外国人の方を対象にして意味はあると思うが、区民や近隣の方が来れるような都市型の温泉浴場があるとよい。過去も同様の意見があったと思うが、具体的にどのような課題があって進まないのか。</p> <p>ぜひ都内、区内の銭湯に行っていたきたい。部屋にお風呂があるような学生も含めて、昔よりも若い人が大勢来ている</p>	<p>まちの魅力づくりの視点において、銭湯は、住民の健康増進や公衆衛生の向上を図るとともに、宮造りなど特徴的な建築様式や銭湯壁画など、文化的要素も多く備えている貴重な地域資源であると理解しています。</p> <p>こうした資源が減少していくことは大きな損失であることから、区ではこれまでも銭湯の減少に歯どめをかけるため、浴場設備維持などの助成と合わせて、ゆず湯やしょうぶ湯、子ども入浴デーなどの利用促進助成を通じ、転廃業の防止、公衆浴場の維持に取り組んでいます。</p> <p>貴重な資源を後世に伝えていくためにも、引き続き浴場組合や東京都、さらには庁内関係部局とも連携をしながら、銭湯の維持、発展できるような取り組みを進めていきます。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
27		大田区には陸海空を楽しめる場所がある。それぞれのアクティビティが明確にわかると、区民も観光客も楽しめるのではないかと。松本零士氏デザインの屋形船の発展形のようなものがあるとよいのではないかと。	陸・海・空が存在する区の立地性を最大限活かすため、鉄道及び幹線道路などから骨格とする拠点交流網により、陸・海・空を有する各拠点の連携や交流の促進や強化を図ることが重要であると考えております。いただいたご意見も参考に、引き続き検討を続けてまいります。
28	3 全体構想	<p>多摩川沿いに重点が置かれ、「環状7号線ライン」と羽田空港を除く「臨海部」地域の検討が弱いのでは、</p> <p>今回の対象は大田区全域であり、課題のひとつに東西交流があり、台地部と臨海部とのアクセス強化が重要であり、</p> <p>蒲田経由の多摩川沿い「新空港線」整備と大森経由の「環状7号線ライン」整備の2ルートが必要である。</p> <p>「新空港線」整備は、大田区内にあるが羽田空港利用者は関東圏全域に広がっており、鉄道アクセス向上の重要性は理解できる。</p> <p>半面「環状7号線ライン」は、宅地化が進む台地部と産業振興やスポーツなどの整備が進む臨海部とのアクセス向上が必要である。</p> <p>残念ながら、「環状7号線ライン」は陸の孤島と揶揄される「馬込」地域などや中途半端で不十分な臨海部の開発と利用・活用面で課題である。</p> <p>従って、「環状7号線ライン」である、台地部と臨海部とのアクセス強化も検討すべきではないかと。</p>	<p>P. 31 の大森駅周辺のまちの課題「臨海部・羽田空港への公共交通アクセスの強化が必要である」や、P. 45 の流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺のまちの課題「内陸部から直結する東西路線の整備が必要である」に記載の通り、台地部と臨海部とのアクセス強化が必要であると考えております。大量輸送やパーソナルモビリティなどの多様な交通手段の整備などにより、台地部と臨海部の東西の往來を高めることで、にぎわいがあり利便性の高いまちが形成できるよう取組を進めてまいります。</p>
29		<p>「新空港線」整備では、広域住民にはアクセスが良くなり喜ばれても、大田区内は通過するだけの危険性がある。</p> <p>従って、魅力ある「まちづくり」も重要であり、集客力や交流が活発となるような仕組みづくりが必要である。</p>	<p>(No. 29～31)</p> <p>近年では社会情勢が目まぐるしく変化しており、少子高齢化、感染症対策、物価上昇など、様々な課題が発生しております。</p> <p>こうした課題に的確に対応していくため、中長期的な視点に立って、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務です。</p> <p>地域の皆様からは、新空港線の整備と共に、まちづくりへの期待の声もいただいております。</p>
30		羽田空港からのアクセス起点として、大田区区内（羽田・蒲田・多摩川エリア）の滞在時間を増やしてもらえようなまちづくりと連動する取り組みが必要だと考える。大田区が「通過点」にならないような同質化を避けた仕掛けが必要だと考える。また、大田区住民が増えるようなまちづくりにも同様な視点が必要だと思う。	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
31	3 全体構想	ビジネス環境づくりは、企業の努力ですべきことで、大田区としては、現在大田区に住んでいて、住み続けたいと思っている人にとって暮らしやすいまちづくりこそが第1の目的として確認されるべきである。	新空港線の整備とともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちへ生まれ変わることを目指してまいります。 引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っていただけるよう努めてまいります。
32		京急蒲田駅が、羽田空港への特急の通過駅となったことを踏まえると、新空港線により、蒲田駅周辺の滞留人口がさらに減少することが懸念される。区民の楽しい滞留空間として活性化するためには、歩行空間優先の整備を考えるべきである。	蒲田駅周辺につきましては、本構想P.21の蒲田駅の部門別方針の交通でお示したように、オープンスペースの確保など、安全でウォークアブルな歩行者空間を創出し、回遊性の向上と歩行者にやさしいまちへの再編を図ります。
33		防災復興のためには、適度な緑地空間の配置がもっとも有効と考える。特に多摩川河川敷を除くと、大田区の緑地率は極めて貧弱で、区として、緑地空間増大を目指す積極的な取り組みが必要。 大森駅、蒲田駅周辺まちづくりも、大規模再開発ではなく、建物の改修や低層・中層により、緑を取り込んだ空間をまち全体として形成していく構想が求められる。	本構想P.16の3-2本構想で踏まえるべき部門別の方針の防災・復興部門にお示したように、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組により、強靱で回復しやすい都市づくりを推進するとしております。
34		各所の既成の商店街は、駅との連携により、今でも活力のある楽しいまちであったりするが、大田区としても、歴史的な魅力が生かされるまちづくりに、工夫してほしい。	大田区はこれまでも、都内では最多規模を誇る商店街と連携し、活力のあるまちを形成してまいりました。今後のまちづくりにおいても、商店街の自律的な取組をサポートし、にぎわいの場を形成することで、魅力ある商店街となるよう取組を進めてまいります。
35		河川空間が、すでに暗渠だったり、コンクリート護岸であったりして貧弱な自然景観となっているが、可能な地区からでも川辺へのアクセスや緑地との連携を試み自然景観としての回復を構想してほしい。 都営地下鉄については小さな規模の地上空間が都の管理地として多く存在しているが、緑地化を最大限検討することにより、まちとしては気持ちよい空間となる。	河川整備に関していただいたご意見は、関係機関に情報共有させていただきます。 都営地下鉄へのご意見については、関係機関に情報共有させていただきます。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
36	3 全体構想	庭のある戸建て住宅が相続問題で敷地が細分化し、あるいはワンルームアパートなどに転換される場合が多く発生している。人口減少も視野に入れた暮らしやすいまちづくりを考えると、区としての規制も必要である。	大田区では、2040 年代を見据え、区のまちづくりの基本計画である「都市計画マスタープラン」を昨年3月に改定したところです。本計画では、まちづくりのハード及びソフト分野にわたって、都市づくりの4つのテーマを定めており、地域特性に応じた暮らしやすいまちの実現に向けて、地域とともに取り組んでまいります。
37	4 エリア構想 京急蒲田駅	京急蒲田の改札口を増やして欲しい。 (北側) 子育て中でアクセスの距離を縮めたい。 ベビーカー利用の際、エレベーターが今1箇所しかないのと、エスカレーターを使える人がこちらを利用したりして待ち時間が長くなる。 だからと言って、ベビーカーでエスカレーターに乗るのは怖い。	京急蒲田駅へのご意見については、鉄道事業者に情報共有させていただきます。
38	4 エリア別構想 蒲田駅	JR 線・東急線とまちをつなぐ歩行者ネットワーク→意見：図をみると、新空港線（東急多摩川線）の蒲田駅は地下になることで、蒲田駅東口へは現状よりアクセスしにくくなる。ぜひ改善策を示してほしい。	蒲田駅東西のまちへつなぐ歩行者ネットワークについては、東西のまちの更なる連携強化など、まち全体で円滑な動線を確保し、快適な移動が実現できるよう検討を進めてまいります。
39		「拠点整備」について、大街区化による街区再編の動きはJR蒲田駅東口エリアにもあるので、具体的な言及をお願いしたい。	蒲田駅東口を含め、蒲田駅周辺においては駅前に相応しい土地利用の実現を図るため都市開発諸制度等を活用した共同化等、一体的な街区再編を促進し、まちの防災性の向上等、図ってまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
40	4 エリア別構 想 蒲田駅	<p>蒲田駅から京急蒲田駅間の歩道を歩き、以前と比べ人通りが少なくなったのを実感した。決してコロナにともなう外出規制の影響だけではない。蒲田駅前の再開発事業をまじかに控えているせいもあるが、それだけでもないようだ。</p> <p>このままでは、新空港線が開通しても蒲田がもとのように賑やかな街に戻るのか不安だ。京急蒲田駅と蒲田駅間の歩道空間を今より歩きやすい空間に整備する必要がある。</p> <p>信号待ちを減らしたり、雨天時に傘をささなくても歩けるよう商店街のアーケードの整備などにより歩道の連続性と歩きやすさを改善し、ぽぷら一ど商店街とあすと商店街を連続した歩道空間に改善することが望まれる。</p> <p>(対応策)</p> <p>①ぽぷら一ど商店街のアーケードを整備し、雨天時の人の移動を容易にする。</p> <p>②あすと商店街の通行を阻害する置き自転車や移動広告塔・商品の歩道陳列など商店街の協力を得て規制する。また火災や地震時の避難ルートの明示を行い、通行の安全性を確保する。</p> <p>③二つの商店街の接点に位置する蒲田五丁目交差点は通常2カ所の信号を待ちが必要で、最大1分40秒を要する。この交差点を蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶランドマークと位置づけ、ペDESTリアンデッキタイプのタワーとして整備する。災害時にはこのタワーを活用して区の情報を電子文字情報として表示し、区民に情報を迅速に提供する。また、このタワーはまさに蒲田のへそであり、人々はタワーを経由して蒲田駅・京急蒲田駅はもとより、環状八号線・環状七号線・多摩堤通・呑川など思い思いに向かうことができる。この地域の回遊に資するものと思われる。</p> <p>④蒲田駅・京急蒲田駅のペDESTリアンデッキを整備し、歩行者が気軽に雨天時においても商店街を歩けるようにする。</p> <p>このような整備により京急蒲田駅と蒲田駅間の回遊性を高め、人びとの集う蒲田を再構築する。</p>	<p>駅利用者をまちへと導き、活力やにぎわいを創出していくため、回遊性の高い歩行者ネットワークを構築します。あわせて、地域の防災性の向上についても十分に検討して、安全な歩行者空間の創出を進めてまいります。</p> <p>また、雨天対策などにも配慮し、誰もが快適に移動できるわかりやすいまちづくりを検討してまいります。</p> <p>いただいた対応策につきましては、貴重なご意見として承ります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
41	4 エリア別構 想 蒲田駅・ 大森駅	<p>大森駅、蒲田駅周辺まちづくりについては、東急と京浜急行のバスターミナル拠点ともなっている。2つの企業によって分断されている住民の足をスムーズにつなげる東西通路の開発は、長いこと待たれたものだろう。特に大森地区・池上通りの狭さとバス停の密集は早期の解消が望まれる。しかし現在公表されている大規模再開発である理由は何処にあるのだろうか。特に蒲田は駅前に新築大型ビルがあり、スクラップするには抵抗がある。また蒲田の街全体は新空港線の開通によって川崎駅直結のラゾーナに行きやすくなり集客はむしろ減じるのではないか。比較的家賃が安いことから、若年層からの人気が高まっているとの声も聴く。今後の人口減少、都心部回帰を視野に入れた生活圏としての暮らしやすいまちづくりを考えることも大切ではないだろうか。</p>	<p>蒲田駅周辺地区に関しては、時代の潮流などを踏まえながら、蒲田の地域特性や基盤施設の整備状況を勘案しつつ、東西の分断等の地域課題を解消すべく、誰もが安全で快適に暮らせるようなまちづくりを進めてまいります。</p> <p>大森駅周辺地区に関しては、地形的な要因、JR線による分断、市街地形成における歴史的な背景などから、東西で大きく性格が異なっています。大田区では、都市計画決定された補助第28号線及び大森駅西口広場の整備を進めることで交通結節機能や安全で快適な駅前空間や地域の防災性向上を進めていきます。また、本整備を契機として、この大森の個性である東西の顔と性格を踏まえたまちづくりを進めていきます。</p>
42	4 エリア別構 想 下丸子駅	<p>下丸子駅周辺では、新空港線の実現性が不確実な中で、鉄道を前提としないまちづくり構想を考える方向がよいのではないか。下丸子の地理に不案内なりにも、地図上で見る限り、区内住商工業地で未使用地をどこよりも多く残しており、多摩川に接している。魅力ある個性的なまちづくりは十分に思われる。大田区に本社がある数少ない大企業のキャノン（社員1万人）があり、有名なケヤキ並木もある。中小の製造業の集積地として、クリラボのような魅力発信も世界的なビジネスに向けて取り組めるだろう。新空港線が仮にできても、下丸子は通過駅に過ぎないことは自明の理なのだから、鉄道沿線まちづくり構想に惑わされないまちづくりが肝要に思う。</p>	<p>(No. 42～43)</p> <p>下丸子駅周辺地区については、本地区の概ね20年後の将来像と、その実現に向けたまちづくりの方針について、上位関連計画や地区の自治会・町会、商店街、PTA、産業団体や地元企業の皆様との意見交換等を踏まえ、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」を策定し、今後、地域の皆様とまちづくりを推進します。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
43	4 エリア別構 想 下丸子駅	<p>蒲田線に乗って、改めて下丸子の沿線を車上から見た。沿線両側は小規模住宅がびっしりと建っている。問題視されている地上の危険踏切を解消するには、景観、バリアフリーの両面から鉄道の地下化が望ましく、地下化の跡は、防火帯を意識した緑道・遊歩道になれば住民にとっても潤いのある住空間になるのではと思えた。</p> <p>かつて下丸子まち歩きの際、ケヤキ並木に続いて、突如下町的な商店街に出て驚いたことがある。あの下町の雰囲気が残っていくことがこの街の雑多性であり、魅力だと感じた。新しい建物をドンドン造るのではなく、街の歴史と文化、住人の気風は大切に守られるべきだ。ローマは1日にしてならず、街の顔がどこも似てはつまらない。住人にとって暮らしやすいまちづくりこそが第一に優先してあることを、机上のプランに寄らず、糀谷の事例などを充分検証して認識してほしい。</p> <p>個性的で魅力あるまちづくりの可能性としては、多摩川べりにも注目したい。現在も十分魅力的だが、河原の利用をグラウンドだけにとどまらず、カヌー、釣り、バーベキューなど川原遊び・河遊びを都会らしいスマートさで開発するのも一考ではないか。私なら、身にゴルフ場を設営する。料金収入が見込め、ヤングにも受け、シニアには適度な運動になる。設備はいつでも撤収可能、火災の際は避難所に転用できる。</p>	
44	4 エリア別構 想 馬込駅・ 西馬込駅	<p>都営地下鉄西馬込駅の延伸や、今ある車庫までの線路を活用して本門寺に近くなり、お墓お寺の参詣等、正月三が日やお会式の日等に臨時駅の開設を希望したい。</p>	<p>今回ご提案いただいた浅草線の延伸については、答申に示されていないものであるため、現時点で区としては対応することは考えておりません。</p>
45	5 本構想の実 現に向けて	<p>「本構想の実現に向けて」で示されている「区が明確なメッセージを発する」「まちの目指すべき将来像を明確にし」「区が示す将来像の実現に寄与する開発計画に対するインセンティブを与え」の部分に同意する。この構想に続き各駅周辺（特に蒲田駅周辺）で実現に向けた具体的な検討の継続を強く望む。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
46		<p>YouTube 等でも言われているが、東急と京急の車輪幅が違うことが問題ではないかという意見があるが、その技術的な課題はいつ方向性がつけられるのか。または解決されずに一度乗り換えが必要といった場合にはどんな影響があると考えるか。</p>	<p>東急線と京急線の軌間の違いについては課題がありますが、まずは多摩川線について、京急蒲田駅までの整備を進めてまいります。</p> <p>軌間が違う路線間の接続方法としては、現時点ではフリーゲージトレイン、三線軌線、駅での対面乗り換えなどがありますが、利用者にとってより良いネットワークとなるよう、引き続き二期整備に向け検討してまいります。</p>
47	新空港線	<p>多摩川線全体が地下化するのか。</p> <p>地下化に関して、矢口の渡し周辺など多摩川沿川は埋め立てしており地盤が緩い。掘削による陥没事故等が懸念される。</p> <p>蒲田駅の乗り換えが地下から地上に上がるなど不便となる。高齢者の移動のことを配慮していただきたい。</p> <p>糞谷周辺は冠水が見込まれるなど、水害の問題がある。</p> <p>以上のことから、新空港線について地下化ではなく地上であるならば賛成するが、そうでなければ反対である</p> <p>羽田空港から品川方面に行く人の方が多いので、蒲田にでることは考えにくいことから、ニーズも少ないのではないか。</p>	<p>新空港線は、矢口渡駅の近くから地下化する計画です。一部の列車は長編成化となりますが、従来の3両編成も継続します。</p> <p>多摩川の地盤状況を調査した結果、地下化は可能であると考えています。</p> <p>陥没事故への対策として、最新データを基にシールド工事を検討しています。</p> <p>地上の路線整備は、既成の市街地において実施することは難しいと考えています。</p> <p>蒲田駅における乗り換えについては、施設整備（エスカレーター、エレベーター）など、より利便性が向上するよう、整備主体とともに考えてまいります。</p>
48		<p>蒲田から京急蒲田まで800mくらいなので、動く歩道やバスで代替してもよいと考える。</p>	<p>より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワーク構築する観点から、国の交通政策審議会の答申第198号で24のプロジェクトが示され、新空港線はそのうちの1つに位置付けられています。</p> <p>答申では、新空港線の整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消すると示されていることから、バス等ではなく、鉄道の整備を行います。</p>
49		<p>既存の路線は残し、地下化と並走した方が、従来の利便性が残る。通過する人も利用でき、東急蒲田駅の現ホームも活用できる。</p> <p>深くなれば、高齢者が乗れなくなり、受益より受苦が多くなる。</p> <p>往来、商店街の賑わいが重要である。地下化すると蒲田の魅力が消えてしまい、ただ通るだけのまちになってしまうことが懸念される。</p>	<p>地上の既存路線を残しながら地下化する場合、地上部及び地下部合わせて4線分の線路を必要とし、鉄道敷の確保など、現実的でないと考えます。</p> <p>新たな人を呼び込む施策が蒲田において必要と考えています。歩いている人を商店街に呼び込み、多くの人がまちにきてくれることを目指し、蒲田の魅力を発信できるようなまちづくりをしてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
50	新空港線	始点はすべて京急蒲田駅になるのか。現状のホームが短い駅があるのでどう対応するのか。駅周辺には生活道路があり、ホーム延長は難しいのではないかな。	始点はすべて京急蒲田駅となります。 長編成化の電車の停車駅については、既存のホームの状況等を踏まえ、鉄道事業者で停車駅を検討しています。
51		羽田空港まで乗り換えなしでいけるのか。 京急蒲田の地下化については、京急が高架化した投資が無駄になるのではないかな。沿線の人より区外の人を優先しているように思える。	国の交通政策審議会の答申を踏まえ、第一期整備である矢口渡駅から京急蒲田駅間は、答申で「進めるべき」と示された都内6路線の一つであることから、区は関係者とともに本事業を推進してきました。 まずは京急蒲田までの第一期整備を着実に進めてまいります。京急蒲田駅から先の接続方法は駅の地下化も含め、フリーゲージトレイン、三線軌条、対面乗り換えなどの接続方法について検討します。
52		路線の地下化工事期間、地上部の土地の有効活用（新空港線のPRや地域イベント等）を鉄道会社、官民共同で積極的に行ってほしい。それにより、地域住民や区外にポジティブなPRができると考える。	いただいたご意見は鉄道事業者へ情報共有します。
53		40年前ならともかく、電気自動車などAIによる交通手段の開発が期待されている現在では、新たに鉄道事業に着手しようという行政判断に「空気が読めないのでは」と不安を感じている。 東急蒲田駅と京急蒲田駅一両駅間に環境にやさしい循環コミュニティー水素バスを走らせれば、10年待たずとも、今すぐにも歩行が難しいと思っている多くの納税者である区民は助かるのではないかな。何よりも、工事にお金が掛からないのではないかな。バスではなぜいけないのか。区民の声を聞かず、事業者の方を向いて進めようとしている「鉄道とまちづくり」事業に私たち区民は不安を感じている。 近未来は、リニアモーターによる電動車や空飛ぶタクシーのような私たちの想像を超えた交通手段が当たり前になっているかもしれない。であればなおさら、今、道路地下を掘り起こすこともない。コミュニティーバスであれば、10年後に革新的な新しい交通手段が出てきても簡単に切り替えができるのではないかな。	新空港線の整備は、区内の東西方向の利便性の向上だけでなく、羽田空港と東京圏北西部を繋ぐ広域的な交通利便性の向上を見据えた国の交通政策審議会において「進めるべき」と答申を受けた鉄道ネットワークであり、地域の活性化を始め、通勤・通学における既存路線の混雑緩和や災害時の迂回ルートとしての機能を担うなど防災並びに減災などに資する事業であることから、区の重要な施策の一つとして本構想に位置づけています。 また、新空港線によって羽田空港や渋谷、新宿、池袋等の各都市へのアクセスが強化されることで、地域に新たなヒト、モノ、コトの流れが生まれ、にぎわい創出のきっかけとなるため、新空港線を生かしたまちづくりについても検討してまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
54		<p>HP をみると東急蒲田駅が地下になる。東急池上線、多摩川線から JR に乗り換える通勤客は多く、今も通勤時はホームに人が溢れている。それでも、現在は双方の改札口が同じフロアに 2 箇所あるため人の流れは比較的スムーズだが、東急蒲田駅地下からエスカレーターで地上に上がって JR へ乗り換えることで人々が殺到し、大混乱とならないか。再開発事業の進む渋谷の東急渋谷駅のホームはいまや大混乱状態で通勤者が溢れていることを大田区の鉄道事業担当者にご存知か。これを「賑わい」と言うのか。</p>	<p>東急池上線や JR への乗り換えについては、施設整備（エスカレーター、エレベーター）など、より利便性が向上するよう、整備主体とともに考えてまいります。</p>
55	新空港線	<p>東急線と京急線の線路幅が異なり、いつ全線開通となるか判らないという二期工事なのに、見切り発車で一期工事を始めるつもりか。今なら間に合う。一度決めた事業を止める勇断をしてほしい。今現在、「鉄道とまちづくり」事業への投資より、少子化対策やみどり豊かなまちづくり、無電柱化などは待ったなしである。より多くの区民が安心・安全に暮らせるまちづくりへの投資をもっとしてほしい。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、羽田空港アクセス線と同様に、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>国の答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」と示されております。</p> <p>その上で、第一期整備である矢口渡駅から京急蒲田駅間は、答申で「進めるべき」と示された都内 6 路線の一つであることから、区は関係者とともに本事業を推進してきたものです。</p> <p>新空港線の一期整備の事業内容については、今後第三セクター及び営業主が中心となって計画の詳細を決定していきますが、区も計画が明らかになった段階で区民の皆様に分かりやすくお伝えできるよう、第三セクターと連携して取り組んでまいります。</p>
56		<p>新空港線整備にかかる費用、一期工事だけで総額 1,360 億円には触れているか。まず税金を用いての事業なので費用の点は重要でもっと触れるべき。その高額な費用で先に蒲田駅西口東口の整備（上下の少ないユニバーサルなもの）をしたほうが良いのではと思う。万が一蒲田まで乗り入れ路線が地下に入ってしまったとして 2 階ホームから地下まで移動して乗り換えるよりも JR 蒲田駅から京急蒲田駅までの電気シャトルバスなどを頻繁に走らせたほうが脱炭素になるし、お年寄りやベビーカー利用者には便利なのではないか。</p> <p>地下鉄を掘るよりも社会福祉、防災に税金を使ったほうが区民に直接恩恵があり有意義だと思う。</p>	<p>(No. 56~60)</p> <p>新空港線は、令和 2 年から東京都と行った「協議の場」に基づき、都市鉄道利便増進事業の活用を想定しており、その時点の概算事業費は約 1,360 億円となっています。</p> <p>事業費の内、国が 3 分の 1 を、地方が 3 分の 1 を補助金として整備主体に交付することになっています。この地方負担分の内、都が 3 割を、区が 7 割を負担することについて、令和 4 年 6 月に都区で合意しました。</p> <p>合意内容においては、「都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
57	新空港線	<p>新たに立ち上げた第三セクターへの補助金が66%というのは区民の税金からか。</p> <p>第三セクターの工事になると国の公共事業とならず大田区に負担が増えるのではないか。</p>	<p>東京都と大田区は調整を行う」こととなっています。</p> <p>こうした東京都の財源の活用により、区財政への影響を最小限に抑えながら、事業に取り組んでまいります。</p> <p>また、区はこれまでの区政運営において福祉分野に力を注いできており、令和5年度の当初予算においても、福祉と保健分野の構成比は全体の55.7%と23区で2番目に高く、適切かつ着実に取り組んでいるところです。</p> <p>近年では社会情勢が目まぐるしく変化しており、少子高齢化、感染症対策、物価上昇など、様々な課題が発生しております。</p> <p>福祉サービスをはじめ、こうした課題に的確に対応していくためには、その財源も必要であり、中長期的な視点に立って、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務です。</p> <p>新空港線の整備とともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちへ生まれ変わることを目指してまいります。</p>
58		<p>多摩川線の全ての駅に停車するのか。もし通過してしまう駅がでてくればますます大田区民の税金を使う意味がわからなくなる。大田区民の何パーセントが区の中でも一番端にある多摩川線を利用して羽田空港に行くか。新空港線を作るよりも多摩川線の各駅の周辺の整備を行ったほうが大田区民にとっては有意義だと思う。東急線の利用客を増やすために大田区の税金を費やす割合が多すぎないか。</p>	
59		<p>他県と繋がると聞いている蒲蒲線について</p> <p>6～8両編成の電車が下丸子駅に停車するにはホームはどうなるのか。</p> <p>多摩川線には停車出来ない為急行は全て通過の可能性も有るかも知れない。</p> <p>現在の線路の下に道路を掘る、又は高架にして車は現状のままなど、多様な具体的対策と費用を算出して比較出来なければ賛否を出せないし、地震大雨など大災害への対策の提示が有ってから初めて検討出来ると思う。</p>	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
60	新空港線	<p>新空港線第1期（蒲蒲線）整備は800mに1362億円をつぎ込むという区としては暴挙に映る。実際の負担は、1/3の7割318億円と第3セクター出資金約55億円の合計約373億円となる。大田区は健全財政といわれるが、21年度の財政余力（基金一区債残高一債務負担）は584億円であり、新空港線整備につぎ込めば、財政余力は200億円強、区民一人当たり2.9万円しか残らない。品川区は11万円、目黒区は14万円(20年度)とくらべてもいかにも過小となる。それでも大丈夫といえるのか、その点を大田区はしっかり説明すべきだが、第3セクターの累積資金収支の黒字化は17年かかる計画で800mの鉄道事業として妥当なのか、過大なリスクはないのか疑問である。更には、区が都に提出した計画案からは3年目から7年目まで資金収支は赤字で149億円が不足することが推計されるが、この不足分の資金調達は明らかにされていない。金融機関から融資を受けるのか、区は債務保証するのか、計画をすればしるほど素朴な疑問がわいてくる。40年来の悲願の事業としても区民のお金の使い方を誤り、区の財政を危うくすれば元も子もない。事業計画の情報を開示すべきであり、説明を尽くすべきである。一区民として区が沈みかねない、悪夢のような800m鉄道事業となりかねない。</p>	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
61	新空港線	<p>単刀直入に大反対。その理由は、鉄道を地下に通す事である。</p> <p>大田区は、羽田空港を含めて、埋め立て地が多く軟弱で液状化に成りやすい土地。</p> <p>昨年の5月 は、東京都は、震源地が東京湾で発生された場合には大田区 品川区 港区 江戸川区には、震度7クラスの揺れに見舞われる可能性も出る事を発表した。</p> <p>災害で多くの犠牲者を出さない為にも考えて頂きたい。</p> <p>大津波が発生し、地下まで浸水してしまう恐れもあるのではないか。</p> <p>大勢の人々が地下から地上に避難するのは容易い事ではない。</p> <p>日本では、トンネルでの崩落事故が起き、犠牲者が出ているが、地下鉄も、同様で、崩落事故に繋がりがかねない。</p> <p>地震大国で、地震により、少なからず劣化が早いのではないか。</p> <p>調布市や福岡県博多駅前で道路陥没事故も起きている。</p> <p>上記陥没事故の近隣住民からは、工事に対して反対意見も出ていた。</p> <p>反対している地元住民がいる以上は、工事を進めるべきではない。</p> <p>陥没事故が発生してからの中止と成れば、税金の無駄遣いとなり、大田区民だけではなく、都民からも非難の嵐となる。</p> <p>地下にホームが有る場合、他の路線に乗り換える時に、特に高齢者・障害者には困難を要し、良いまちづくりとは思えない。</p> <p>予想以上に深く地下化してしまった東横線の渋谷駅・りんかい線の大井町駅・みなどみらい線の横浜駅・元町中華街駅など、別のルートで目的地に訪れている。</p> <p>地下化されてしまった鉄道は、利用客が減っていると思う。</p> <p>特に高齢者は、バスを利用していると思う。</p> <p>目蒲線が廃止となり、地下になった多摩川駅での乗り換えは、良い環境とは思わない。</p> <p>地上に鉄道を通す事が不可能であれば、新空港線等は必要ない。</p> <p>新空港線・沿線の整備により、自動車から鉄道への転換によりCO2が削減されると掲げているが、逆だと思う。</p>	<p>新空港線事業を安全に進めるため、綿密な調査・設計を行い、工事を進めてまいります。内容については、今後第三セクター及び営業主体が中心となって計画の詳細を決定していきますが、区も計画が明らかになった段階で区民の皆様に分かりやすくお伝えできるよう、第三セクターと連携して取り組んでまいります。</p> <p>また、東急池上線やJRへの乗り換えについては、施設整備（エスカレーター、エレベーター）による対応を検討するなど、関係者と連携し、利便性の向上を図ってまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
		<p>大規模工事をする事により、CO2 や大置の掘削ゴミを出す事により環境に良くない。</p> <p>CO2 の削減を推奨するならば、公共のバスを電気自動車や水素自動車に変えての支援にすれば、経費（税金）は、半分に以下に止まると思う。</p> <p>新空港線が開通により、多摩川線や京浜急行線が不便になり、利用者が減り、赤字路線になる可能性は大きいと思う。</p> <p>東京都からの財源を活用するなら大田区民以外の意見も聞くべき。</p>	
62	新空港線	<p>沿線を活性化の話かと思ってきたが、新空港線整備の説明であった。新空港線が大田区のためになるのか疑問に感じている。また、これまでの間、説明が不足していたのではないか。</p>	<p>新空港線整備については、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と東急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上」と国の答申に示されています。</p> <p>新空港線が整備されることで、新たな人の流れが生まれ、多くの方が行き来し、文化的交流やビジネスの活性化が期待されます。</p> <p>こうした人の動きの活発化は、沿線のまちづくりを進める契機にもなります。</p> <p>このため、区内の鉄道沿線のまちづくりの将来像を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」について、オープンハウス型の説明や、パブリックコメント等、区民の皆様からご意見を頂きながら、策定に向けた取組を進めているところです。</p>
63		<p>新空港線は、大田区から提案した路線なのか。</p>	<p>昭和 57 年策定の大田区基本構想に、区として必要性を位置付けました。</p>
64		<p>賛成。空港線住民の東急線方面の通勤、通学が利便になるから。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、今後の検討に活かしてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
65		<p>一期整備（矢口渡駅～京急蒲田駅）だけでは投資効果は全くなく、乗り換えなしの直通運行できる二期整備時点でやっと投資効果を生むと思われる。</p> <p>乗り換えなしの技術的課題（フリーゲージ車両の開発、3線軌道などの可能性）などが解決するまで、甘い見通しのまま着手するのは避けるのが良いのでは。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、羽田空港アクセス線と同様に、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>国の答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」と示されております。</p> <p>その上で、第一期整備である矢口渡駅から京急蒲田駅間は、答申で「進めるべき」と示された都内6路線の一つであることから、区は関係者とともに本事業を推進してきたものです。</p> <p>まずは京急蒲田までの第一期整備を着実に進めるとともに、第二期整備については引き続き関係者間で実現に向けた検討を進めてまいります。</p>
66	新空港線	<p>区が事業化に向けて取り組んでいる新空港線については、費用、必要・利便性、技術的な面から区民から疑問視する声が上がっている。明らかになった人口減少、少子化が加速するなか、働き方改革も加わり、都市の鉄道は収益性に黄信号がともり始めた。既に現状がそうであるにも関わらず、大田区民にとってメリットが余り感じられない新空港線への借財による大田区の巨額投資は、回収計画の根拠も怪しく、子々孫々に大きな負債を残すのではないかと懸念されている。結果、区民税に反映されてはたまらない。東横線～多摩川線を経由して羽田空港につながるルートは目黒区、渋谷区住民には歓迎されても、莫大な資金を負う大田区住民にはそれに見合う利益は少ない。</p> <p>確かにまちづくりには鉄道網の利便性は重要なポイントではある。ただわが家の直近・大岡山駅について言えば、2路線が交錯、行先の延伸によって、目黒線は南北線、三田線、急行出2駅先の東横線とつながり、大井町線は急行で2駅先の二子玉川で田園都市線につながる。駅内ホームでの目黒線、大井町線は双方向乗り換えで極めて便利だ。当初こそ地元は期待したが、地価が高くなっただけで乗降客は増えず、商店街は衰退に向かっている。利便性は高くても通過駅に過ぎなかったのだ。</p>	<p>新空港線の整備は、蒲田をはじめとする区内の鉄道駅沿線のまちづくりを進めていくための起爆剤となる事業であり、区が持続的な発展を遂げる上で必要不可欠な事業です。</p> <p>鉄道とまちづくりは車の両輪であり、鉄道さえ整備すれば良いとは考えておりません。</p> <p>新空港線の整備効果を最大限に引き出すためには、長期的な視点に立ち、相乗効果を生み出すことができるよう、これまで以上に魅力溢れ、誰もが暮らしやすい先進的でにぎわいのあるまちづくりもしっかりと行っていく事が重要です。</p> <p>このため、区は、現在、新空港線とともに発展を遂げる沿線の各駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」の策定に向けた取組を進めているところです。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っていただけるよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
67	新空港線	<p>東急蒲田駅地下化に伴い乗車・降車に各 6 分程度要する。従来、JR 線の乗り換え 1 分程度であり乗り換え時間が各 5 分程度増加する。</p> <p>新空港線設置により、従来多摩川線を利用し、東急蒲田駅乗り換え客は片道 5 分、往復 10 分程度乗り換え時間が加算される。</p> <p>このような外部不経済効果もきちんと便益計測することが国土交通省 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）に示されている。</p> <p>鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）第 3 編解説表 1.10 2010 年の毎月勤労統計調査に基づく時間評価値の例 によると東京都の場合、時間評価値（円/分）は 47.0 円/分である。</p> <p>この単価を使い、乗換時間に依存する乗換不便性を評価すると 7 円/分 * 5 分 * 91,787 人/日 = 21,567 千円/日となる。この金額は年間 78 億 9 千万円に相当する。これは、新空港線設置により発生する東急蒲田駅利用者に発生する外部不経済（逸失利益）であり、総便益費から引かれるべきものと考えられる。</p> <p>なお、東急蒲田駅多摩川線 1 日平均乗降人員はコロナによる外出規制が始まる前年の 2019 年 91,787 人/日を採用した。便益費の算出について区民に丁寧な説明を願いたい。</p>	<p>(No. 67~68)</p> <p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>それを受け、令和 2 年から東京都と行った「協議の場」に基づき、概算事業費は約 1,360 億円、費用便益比は 2.0 を確認しております。</p> <p>これらは区のホームページで公表しており、今後も丁寧に説明してまいります。</p>
68		<p>新空港線の費用便益比はマスタープランと素案では異なる記載となっている。</p> <p>マスタープラン：費用便益比＝総便益／総費用＝総便益／1,260 億円＝1.5</p> <p>素案：費用便益比＝総便益／総費用＝総便益／1,360 億円＝2.0</p> <p>このことから、総費用を新空港線事業費とした場合、総便益はマスタープラン 1,890 億円、素案で 2,720 億円となる。素案の総便益はマスタープランに比べ大幅に増加している。鉄道の費用便益の多くは利便性向上によるものと考えられる。マスタープランと素案の費用便益の違いを区民に丁寧に説明願いたい。</p>	
69		<p>現在の駅を活用して、地下駅と地上駅の両整備を要望する。御園中付近で地下化と地下駅を分ける方法で整備をお願いしたい。</p>	<p>新空港線の第一期整備は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、京急蒲田駅の地下を延伸するものです。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
70	新空港線	<p>現在、区が事業化に向けて取り組んでいる新空港線 1 期整備は、京浜蒲田での乗り換えの不便さ、多摩川線と JR 蒲田の乗り換えの不便さから、区民にとっての必要性が疑問視されている。2 期整備についても技術的な課題を残しており実現性が不確実な中で、そもそも鉄道沿線まちづくりに、新空港線を前提としない構想でよいと考える。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「東急東横線、東京メトロ副都心など複数路線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。」と示されております。</p> <p>また、鉄道とまちづくりは車の両輪であり、切っても切り離せない関係にあります。</p> <p>鉄道さえ整備すれば良いとは全く考えておりません。</p> <p>新空港線の整備効果を最大限に引き出すためには、長期的な視点に立ち、相乗効果を生み出すことができるよう、これまで以上に魅力溢れ、誰もが暮らしやすい先進的でにぎわいのあるまちづくりもしっかりと行っていく事が重要です。</p> <p>このため、区は、現在、新空港線とともに発展を遂げる沿線の各駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」の策定に向けた取組を進めているところです。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んで良かったと思っていただけるよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
71	新空港線	<p>移動手段をもたない交通弱者に対して、新空港線は全く意味をもたない。コミュニティバスやオンデマンドタクシーなどによる区内施設へのアクセス向上を図るべき。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「東急東横線、東京メトロ副都心など複数路線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。」と示されています。</p> <p>例えば、現在区内の臨海部側から台地部への移動は、バス、あるいは鉄道で品川駅や大井町駅を経由するなど、大変不便となっておりますが、京急蒲田駅から行けるようになるなど、東西の移動利便性が向上します。</p> <p>加えて、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋等の都市及び埼玉方面へのアクセスが大変便利になります。</p> <p>また、区内の京浜東北線・京急線が並走しているエリアで、地震や落雷などにより電車が止まると、東京方面や横浜方面へ移動することが困難となりますが、新空港線の整備により、東急東横線を経由しての移動が可能になるなど、災害時の代替ルートとしての役割も果たします。</p> <p>加えて、バリアフリー、自動車から鉄道への転換によるゼロカーボンシティへの寄与など、区民にとって多くの利点が挙げられます。</p> <p>このように、新空港線の整備は、区内の東西方向の利便性の向上だけでなく、移動手段をもたない交通弱者のさらなる社会活動などへの参画を促進し、災害時の代替ルートの役割を担うなど中枢機能を支える基盤として災害に強靱な都市鉄道を形成する効果があります。</p> <p>新空港線整備と合わせて、本構想 P. 16 の 3-2 本構想で踏まえるべき部門別方針の交通部門にお示したように、区は交通弱者を含め多様化する交通ニーズに対応するため、区民や地域及び交通事業者（バス・タクシー等）と連携し、地域交通の利便性向上に向けた取り組みを推進します。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
72	その他	<p>今回の説明会は何のためにしているのかを教えてほしい。説明会開催のお知らせは3月2日更新の区のホームページで初めて知った。この説明会がどういふ方々が対象で、今後どういったかたちで反映されていくのか。</p> <p>あまりにも直前すぎる。都合の良い人しか来れないのではないか。今後区民意見として集約していく考えなのであれば、1か月程度前から周知し、区民の意見を反映する場所の提供のために環境整備をするべきでは。本日5名程度の人しか来ていない。本日の意見だけを聞いて、これが区民意見といえるか。</p> <p>本日の資料はホームページに掲載されたものと同じで、詳細説明が何もない。これは説明といえるのか。</p> <p>何か特別な話があるのかと思い聞きに来た。このような会であれば必要ないのでは。今後説明会が開催されるなら、開催趣旨をホームページに掲載すべき。パブリックコメントの質疑に結びつくような詳細な説明をします、というのが本来の説明会の目的ではないのか。開催の連絡ももっと前もってすべき。</p>	<p>今回の説明会は3月2日からのパブリックコメントとセットで、3月1日号の区報に開催について情報を掲載しました。</p> <p>ホームページや区内の閲覧場所でパブリックコメントを実施しますが、その内容を見られない方もいるため、説明会も併せて行っています。</p> <p>説明会の周知期間や説明会の開催趣旨の掲載などにつきましては、今後の貴重なご意見として承ります。</p>
73		<p>説明会を知ったのが3月1日の区報であり、周知期間が短い。</p> <p>区報のみならず、回覧版等で周知すべきではないか。</p>	<p>説明会の周知期間や周知方法などにつきましては、今後の貴重なご意見として承ります。</p>
74		<p>近年、池上地域もマンション等の大型建造物が増えている。その建てる前に「建築確認申請」「建築許可申請」が適時適正に施工されているのか疑問視することがある（区役所と建築提出企業→行政改革後の役目）</p>	<p>いただいたご意見については、庁内関係部署で情報共有させていただきます。</p>