

第5回 蒲田駅周辺及び大森駅周辺地区グランドデザイン 策定に係る学識者検討委員会議事録

日時	平成22年2月19日（金）午後1時30分～3時30分
会場	大田区本庁舎11階 第五・第六委員会室
出席者 (順不同)	学識者検討委員会メンバー：中井委員長、屋井委員、村木委員、池邊委員 庁内検討委員会メンバー：藤田委員長、荒井委員、玉川委員、大林委員、篠塚委員、石井委員、青木委員、安元委員、川野委員、高安委員、鈴木委員、黒澤委員、杉村委員、廣瀬委員、齋藤委員 オブザーバー：佐藤 まちづくり推進部長
傍聴者	20人（アンケート実施）

1 開会

2 学識者検討委員会委員、庁内検討委員会委員の紹介

3 学識者検討委員会開催

（議事は中井委員長）

（中井委員長）

今回は5回目の学識者検討委員会となる。本年度最後の学識者委員会になると思うので、蒲田の仕上げと、残りは大森ということで進めたい。

■蒲田駅周辺地区グランドデザインの進捗状況について

（齋藤庁内検討委員）

前回12月9日の学識者検討委員会、また地元の方々のご意見をいただきながら、グランドデザインの素案を作成し、区のホームページや図書館などで、公開させていただいた。1月15日から2週間、パブリックコメントを実施し、その結果17件81項目のご意見をいただいた。そのコメントについては現在整理中で、今後ホームページなどで公開する予定である。

簡単に、中身だけご紹介する。全体的には「区の街づくりに対する意気込みが感じられた」、「ぜひこれを実現するためにがんばってほしい」といったような評価をいただいた。一方、「それを本当に具体的にやってもらいたい」など、ある意味叱咤激励のようなものもあった。これらのご意見をもとに、案という形でまとめたものが、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン（案）」という冊子である。グランドデザイン（案）が素案からどう変更されたのか、主だった点を簡単に説明する。

○1ページ「第一章 グランドデザイン策定にあたって」歴史的背景がわかるほうがよいのではないかというご意見をもとに、昔の写真や、蒲田を中心としたこれまでの大田区の発展の経緯を「伸びゆく蒲田」としてまとめた。

○5 ページ「第二章 蒲田駅周地区の現状と特徴」素案の段階では、写真が入っていなかったが、そのエリアの特徴がよく分かるような写真を入れた。

○19 ページ「目標5 利便性の高い蒲田駅と公共交通」「公共交通利用促進による環境にやさしい街づくりの支援を踏まえる」という一文を入れた。

○25 ページ「目標1 いきいき元気な商業のまち アクションプラン 1-1 活気あふれる商店づくり」「①地域イベントの活性化」では、地域の学校という視点を入れた。「②活力が持続する商店街づくり」では、「学生の増加に伴うニーズの変化にも対応しながら」という一文を加え、文教地域の視点をふまえた形とした。

○31 ページ「目標6 商・住の調和がとれたまち」「③建物の建替えの促進」では、前回委員会で中井委員長からご指摘のあった「低炭素社会」の視点を入れた。

○44 ページ「東西連絡通路案」「バリアフリーの観点から、歩行者のみならず、車椅子や自転車についても、併せて検討することが必要です」という視点を盛り込んだ。修正点の主なところは以上である。

黄色い表紙のパンフレットに関しては、グランドデザインの冊子を抜粋集約したような形でまとめている。パンフレットの5・6 ページ「蒲田駅を中心とする地区整備」には、イメージ図を入れた。あくまで将来的にこうなったらいいというイメージ図ということでご理解いただきたい。蒲田については、こういった形で案をまとめている。

■大森駅周辺地区グランドデザインの進捗状況について

(齋藤庁内検討委員)

大森駅周辺地区グランドデザインについては、平成20年度に大森駅周辺コース・土地調査を行い、そこから発展させる形で、本年度に策定の基本調査を行っている。地域の現状把握、まちづくりの方向性の整理などを行っている。当初は、この策定基本調査をもとに、「グランドデザインの素案のたたき台」にまでできたらよいと考えていたのだが、作業を進める中で、もっとまちの方々のお声を聞きながら進めていった方がよいだろうといった判断もあり、本年度は「策定基本調査と方向性の整理」のみに留め、来年度、地域住民の皆様方のお声を聞きながら「グランドデザイン」を策定していきたいと思っている。本日用意した資料は、一定の課題の整理となっていますので、後ほど説明する。

■蒲田駅周辺地区グランドデザインについて

(中井委員長)

蒲田については、学識者検討委員会は最後になると思う。前回の委員会からご意見をいただいて作成した変更点の説明があったので、これについては先生方から一言ずついただきたい。

(村木委員)

いろいろな作業も大変だったことと思う。案という形で出来上がり、本当によかった。できあがった計画は、これがスタートだと思っている。ここで掲げていることは、区役所の中だけでなく、地域の方たちと一緒に、目標の1～12 というものをどうやって実現していくか、がポイントである。これを皆様のご協力の中で進め、蒲田駅周辺地区のまちづくりというものができていけばよいと思う。

(屋井委員)

この間大変ご苦勞だったことと察する。資料も良い出来だと思ふ。内容については、前回色々申し上げたので、今回は良かったと思ふ。最後に、黄色いパンフレットについては、イメージ図が新たに加わったので、これは大変結構だと思ふ。ただ、イメージなのであまり手を入れてはいけないのだが、多少、緑が生きているイメージの方がよいのではないかと思ふ。しかし、あまりリアリティが増してもよくないのかもしれない。パースやイメージ図については、なかなか示唆に富んだよいものができたと思ふ。

(池邊委員)

京急蒲田駅西口広場イメージ図の方には緑が入っているのだが、蒲田駅東西広場の方には入っていない。こちらにも緑を入れていただきたいと思ふ。パンフレットに関しては、古くからの蒲田の写真が入るなど、蒲田のアイデンティティというか、住民の方々も含め、蒲田らしさというものを想起するのによい資料となっていると思ふ。ただ、表紙の下の方の写真については、ぱっと見ると広告塔などが駅の景観として目立ってしまうので、その辺については、今後、検討を続けていただきたいと思ふ。

(齋藤庁内検討委員)

緑のお話については、東西広場にも緑はあった方が良く私どもも認識している。植栽という形になると思ふが、イメージ図に入れるべく現在作業している。

(中井委員長)

パンフレットの方は未定稿なので、これから修正を加えられることと思ふ。では、私からも、この間の作業、ご苦勞さまでと申し上げたい。中身としてはうまくまとまったのではないかと思ふ。しかし、最初に申し上げたかもしれないが、蒲田についてはこれまでもこのような計画はあったものの、なかなか実現にまでは至らなかった。パブリックコメントも拝見したが、とにかくこれを実現するように、という叱咤激励のような内容が多かったと思ふ。その意味では、12の目標と具体的なアクションプラン、これらを速やかに、また村木先生がおっしゃるように区民の方、事業者の方と連携を取りながら、ぜひ実現をしていただきたいと思ふ。

先ほど、「ここからがスタートです」という話もあったが、そういった気持ちで、行動で示していただければと思ふので、よろしくお願ひしたい。ここに書いたことは、大きな方向性は変わらないのだと思ふが、最後の細かい政策に関しては、これからの区民の方や事業者の方々との調整の中で、少しフレキシブルに運用していただきたいと思ふ。

協議ばかりで何も動かないよりは、大きな方向性はぶれずに、少しでも目に見えるものを早くやっていくということが大切である。タイミングなどもあるので、是非目に見えるような形で複数のアクションをやっていただきたいと、強く思っている。

庁内検討委員の方から、蒲田について何かご発言はあるだろうか。

(藤田庁内検討会委員長)

先生方から、実現の方に力を入れるようにと励ましのお言葉もあったが、私どももここに書かれているアクションプランを含め、各目標が目に見える形で実現できるように、取り組み

の構想を練っている。具体的な動きは、来年度以降示していきたいと思っているが、すぐできるものはできるだけ速やかに、それから時間のかかるものに関しても、「取りかかっています」という状況を皆様方にお知らせができるようにしたいと思う。先生方にもその間、もしかしたらご相談にあがるかもしれないので、よろしくお願ひしたい。

(中井委員長)

蒲田は区役所のお膝元でもあるので、ぜひ頑張ってやっていただきたい。

■大森駅周辺地区ランドデザインについて

(中井委員長)

それでは大森に移る。本日の予定としては、課題の整理をしつつ、大きなまちづくりの方向性を議論していきたいと思う。先ほどのお話では、その程度までを本年度中に整理し、ランドデザインの中身については、来年度、地元の方も巻き込みながらということだったと思う。大森について説明願う。

(齋藤庁内検討委員)

大森駅周辺地区ランドデザイン策定基本調査の冊子をご覧いただきたい。50・51ページの「大森駅周辺地区の将来像とまちづくりの基本方針の考え方」、こちらに全体の構成を載せている。第1章については、「ランドデザインの目的や位置付け」といった内容なので、省略させていただく。

第2章「大森駅周辺地区の位置付けと役割」では、「1. 上位・関連計画における大森駅周辺地区の位置付け」「2. 大森駅周辺の広域的な役割」「3. 都市を取り巻く社会的環境の変化」の三つに分けて、分析している。

第3章「大森駅周辺地区の特徴」では、「1. 大森駅周辺地区の東西の特徴」において、東西それぞれの特徴を挙げている。「2. 大森駅周辺地区の強みと弱み」では、「商業・ビジネス環境」、「文化・歴史・観光」、「交通・都市基盤・土地利用」、「快適環境」の四つに分けて、それぞれの強みと弱みを整理した。

第4章「大森駅周辺地区の将来像とまちづくりの基本方針への考え方」については、前章で「強み」「弱み」として挙げた4つの分類に沿った形で、取り組みを載せている。それを、誰がどこで行うかなど、まちづくりへの取り組みを類型化している。ここから、将来像とまちづくりの基本方針の設定の考え方を導きだしているが、まず仮置きとして将来イメージを「歴史と文化と浜風のかおる賑わいと暮らしのまち大森」とおき、そこから4つの方向に分けて整理している。また、東西の特徴については、15ページでさらに詳しく記載している。それぞれ東口・西口の地域的な特徴を書かせていただいている。東口は機能充実が求められる駅前広場、魅力を活かしきれていないシンボル軸、面的に広がった限界性の高い商店街、生活利便性の高い優良な住宅地といったことが挙げられる。これに対して西口は、緑豊かな閑静な住宅地、空間的な余裕のない交通結節機能が確保できていない駅西口、文化と歴史、沿道型商店街などが挙げられる。地形的にも内容的にも異なる二つのエリアということで、特徴付けをしている。

A3カラー刷りの資料「大森駅周辺地区ランドデザイン策定基本調査検討案」については、先ほどの冊子をわかりやすい形にして作ったものである。第3章「駅周辺地区の特徴」「第

4章 まちづくりの取り組み案について」は、これだけでは充分でないと思っている。漏れがないかどうか、また方向性としてこれでいいのかなど、ご指導・助言をいただきたい。

(中井委員長)

資料②は、これは報告書を要約したものか。

この中の、第3章と第4章の水色とピンクの色の違いは何か。もう少し説明いただきたい。

(齋藤庁内検討委員)

「第3章 駅周辺地区の特徴」は、水色が「強み」、ピンク色が「弱み」となる。

「第4章 まちづくりの取り組み案について」では、水色が「強み」を推進する部分、ピンク色は「弱み」を改善する部分である。2章と3章の間にある「東口」「西口」というのは、特徴の相対的なものを示しています。

(中井委員長)

2章と3章の間にある、東口・西口というのは、駅の話なのか？

(齋藤庁内検討委員)

これは東西の特徴の相対的なものという意味である。

(屋井委員)

資料に「大森の商業小売業の動向」のグラフがある。大森北（東口）と山王（西口）の事業所数、年間商品販売額が、平成14・16・19年ごとに示されているが、この辺りの補足説明をいただきたい。

(コンサルタント)

これは商業統計調査からの抽出したデータである。西口においては、事業所数や年間販売額などは減少傾向にある。原因として考察できるのは、大規模店が周辺に立地してきている中、競合の関係がある。また、施設の老朽化、事業者の方の高齢化など、様々な諸問題を抱えていることと推察する。

(事務局)

東口は、大型店舗ができたことで売上が上がっている。また、住宅状況を説明する資料にも書いてあるが、マンションなどができて住民が増えていることが、理由に挙げられる。

(石井庁内検討委員)

商業振興を担当している。事業所数の減り方は、大田区全般的が減っており、この地域が特に減っているというものではない。理由として、個店のレベル・体力が段々弱まってきていること、経営者の高齢化、大規模店舗に売り上げが押されている、といったことが挙げられる。こちらの資料は商業統計なので、大規模店舗も売り上げの中に入ってきているため、(大規模店舗のある)大森北の売り上げが右方上がりとなっている。

(中井委員長)

商店の構造で見ると、東口側は雑居ビル型の商店街で、テナント中心に運営しているのに対し、西口側は昔ながらの自営型といったような、そんな特徴があるとかいうことはあるのか。

(石井庁内検討委員)

西口側は基本的に路線沿いに広がっている、路線型の商店街である。こちら側は空き店舗ができたり、チェーン店などが入ってきたりしている。東口は、特に中心に沿うといったよりも、小さな商店が集まってできており、面的だが、密度が高いかというとそういう訳ではない。

(池邊委員)

大森駅の強みとして、伝統や個性など魅力のある商店街といった記載がある。19ページの「飲食店が建ち並ぶ個性的な飲食街」「通りの左右にデザインの異なるアーケード」「地獄谷」などとあるが、商店街はそれぞれ具体的にはどのように特徴を活かしていくのか。一方で、「ビジネス環境としての実態」ということで、賃貸物件についても小規模であるということが書いてある。こういった賃貸物件のあるオフィスビルの築年数など、その辺をもう少し詳しく教えてほしい。また、ビジネスホテルが増加しているとのことだが、どのような土地利用のものがビジネスホテルに転換しているのか。大森については、一つの駅でこれだけ多くの歴史・文化的資源を持っているところは、23区内でも少ないのではないかと。こういったものを、どういう形で受けていくのか。蒲田とは一駅しか離れていないのだが、蒲田のグランドデザインとどのように差別化していくのか。大森については、風格や文化をもう少し差別化して評価されるべきではないかと思う。「例えば駅の情報キャッチは多いが観光案内の機能が無い」とか、「活用資源へのアクセスが駅から徒歩で40分かかってしまう」とか、そういったことが書いてあるものの、今後の方向性や、資源を活用しどの様に盛り上げていくのかなど、その辺を詰めていただけるとよい。

(中井委員長)

商店街の特徴をどう活かしていくのか。

(石井庁内検討委員)

商店街の特徴は、例えば西についていうと、池上通り沿いに商店がずっと並んでいるが、その形態が分かれており、アーケードがそれぞれ少し違う。個々の商店をみると伝統のある古い店もあつたりするのだが、小さく商店街が分かれており、全体として大きなイベントをやるかという、そういう状態にはなっていない。現在、(産業振興では) イベント等を応援しているのだが、通りの連続性を強調するということを支援できないかという話が出ている。また、東の方は、限定的に分断されており、新しい開発も進んでいる。そこの調和をいかにして取るかが課題となっている。大きくまとめる力がないので、そこをこれから応援していきたいと思っている。

(中井委員長)

ビジネスホテルについてはどうか。どのようなものから用地転換されているのか。また、オ

フィス市場の動向についてはどうか。

(藤田庁内検討委員長)

いずれも未確認であり、今後の宿題とさせていただきます。

(村木委員)

資料②について。大森のグランドデザインを考える時、東西の分断が大きいと思われる。しかし、「第3章 駅周辺の特徴」や「第4章 まちづくりの取り組み」の部分では、東と西のどちらについて書かれているのかが曖昧になっている。東口・西口と明確に書かれている項目もあれば、曖昧ながら実はどちらかを指しているかのように見えるものもある。本当に「強み」「弱み」を明確にし、次の取り組みを考えるのであれば、どちらかがやるべきこと、両方共やらなければならないこと、これらを明確化した方が分かりやすいのではないかと思う。

(中井委員長)

東の特徴と西の特徴が明確に分かれているのなら、取り組みも分けて書いた方がいいということだろうか。読み手の中には、「東口でこういうことをするのだから、西口もこういうことをしなければいけない」といったように考える人もいるかもしれない、しかし、東は東のやり方があり、西は西のやり方がある。ただ、それをどうつなげていくかということ、駅の問題であったり、動線の問題であったりする。東と西を同じ視点で見なくてもよいのではないか、ということもある。しかし、東も西もそれぞれの特徴を活かそうと思うのであれば、そこを整理しなければならない。

(齋藤庁内検討委員)

おっしゃるとおり、東西の特徴がかなり違うので、分けて整理した方がより明確になると思う。ご指摘も踏まえ、分かりやすい形で表現したいと思う。

(中井委員長)

22 ページに「主な魅力資源の評価」というグラフがあり、A～Dに分かれている。こちらは区民の方に聞いたものなのか、それとも区外の人も含めて聞いたものなのか。

(青木庁内検討委員)

区の内外関係なく、来場した方にアンケートを取っている。区民(18～75歳)1097票、来訪者1575票ということで、こちらの数値は混ざっている。

(中井委員長)

例えば「大森ふるさとの浜辺公園」や「馬込文士村」に行ったことがあるか、など固定の場所のリストを挙げてアンケートをとったのだろうか。(C＝「知る人ぞ知る観光資源」となっているが)「知る人ぞ知る観光資源」というのは、自分しか知らない訳なので、そういう聞き方では出てこないのではないか。このグラフに関しては、質問の仕方に多少の問題があるように感じた。

(池邊委員)

49 ページ「大森駅周辺地区におけるまちづくりの方向性の考え方」とありますが、それぞれの取り組みについて「事業者・区民」など、仕分ける必要はあるのか。また、この図だと「事業者・区民」という形で、丸ごと投げたように見える。仕分けるのであれば、もう少し明確にした方がよい。

(藤田庁内検討委員長)

ご指摘のとおりだと思う。この図は作業中で精査しないまま提出という形になってしまった。こういったものをどう評価するか、主体をどの程度広げて考えるか、あるいは行政が取り組むべき部分をどの程度まで考えるか、といった作戦がベースにあり、その上でこういった類型化をしていかないと、次の役割の部分ではっきりしない。整理をし、もう少し分かりやすくしていきたいと思う。

(屋井委員)

大森周辺はなかなか難しい。深刻な問題がどこにあるか、というスターティングのところが明確ではない。西側の地区は住宅地としてはすばらしく、まさに閑静な住宅地なのだが、大森駅からの徒歩圏にそれ程観光資源は残っていない。「昔文士が多く住んでいた」ということを、この大森駅界隈のイメージとしてアピールし、セールスポイントにしながら人を集めてきて、駅の近くにそういったもの(文士に関する歴史的資源)を集めた資料館などがあって、そこに来れば当時のことが色々知ることができる、というのであれば、よく分かる。しかし実際に(観光客に住宅地を)歩かせてみても、歩いてそれ程、楽しくはなさそうなところも結構多いし、期待と違った、ということもあるのではないか。また、そこに住んでいる人にとって、閑静な住宅街に観光客がどんどん押し寄せるということが、本当に歓迎なのか、疑問である。売りに出来るような昔ながらのまちなみが残っていれば話は別だが、観光客を満足させるには少々物足りないところもあるかと思う。

観光資源という点では、東口の方が圧倒的に多い。商業・観光の多い東側と閑静な住宅街という売りのある西側、かなり違いがある中で、お互いをどの程度交流させるか、また大きく変えていくことにどういった意味があるのかということ、地元の方々の意見を踏まえながら検討していただきたい。

ただ、東側、西側がそれぞれ課題を持っていて、その課題を解決するという問題の置き方はいいと思う。しかし交流となると、難しい所があると思う。本当にこの東西交流は、必要なのか。

(藤田庁内検討委員長)

これが正しい答えであるとは言い切れないが、回答させていただく。大森は、西側と東側で全く違う顔を持っているということはお指摘の通りである。西側は、都心から離れたところで閑静な住宅地に住まおうという人たちが集まってできたという歴史があり、東とは全く違う環境におかれていた。政治家や企業の経営者が住んでいたという話も聞く。そういった歴史があるからこそ今の状況が保たれている。それをあえて開放していくことに疑問を感じるというご指摘は、その通りだと思う。一方で、時間がある時に散策すると、緑も多く気が休まるといった面もあり、それは都市としての大きな役割も担っていると思う。そういった違

いを活かし守りながら、その良さを維持するのと同時に、一皮ですぐ商業地となっているため、そういう地勢をどのように考えていけば皆様に喜ばれる姿なのか、ということを考えることが、本当の宿題であると思った。東と西をどう関連付けるか、また関連付け無方がいいのか、判断しきれていない。一方、東口は離れたところに魅力的な資源があったり、ビジネス環境も整っている。品川区側と比べ、建物の規模や高さ、面積辺りの密度も違い、基盤の関係は課題となっているが、大森には大森の良さがあり、商業地としてずっと栄えてきた歴史がある。そういったものを大事にしながら、発展させて行きたいと願っている。大森駅を中心として山王側と東側が密につながるような状況はなかなか考えにくい。線路に分断されている状況もあり、ハード的には特徴でもあり、それが制限を加えているという状況もある。結ぶとはいえ、限界もあると思う。

ある程度今の特徴を活かすということになると、大森駅を中心として西側と東側が密につながるような状況はなかなか考えにくい。また線路に分断されている状況もあり、結ぶといっても、限界がある。しかし、今ある駅ビルや駅を中心として、どの程度、結び付きを考えていくのかということが、今回のグランドデザインの最終的な答えになると思う。

(中井委員長)

商業施策としては、東西を関連付けた方がポテンシャルは上がり、正攻法のやり方だと思う。ただし、商業よりもっと引いた目線で見ただけの場合、もう少し違った連携の仕方というものがあると思う。鉄道ができた150年前から分断されて違いが生じている東西を、たった10~20年位で一緒にしてしまうのは適切ではなく、やろうと思ってもできるものではない。

大森駅は、鉄道が台地の端の部分に寄って通っているが、日本にはそういった場所は少ない。たとえば日暮里駅などは典型的で(線路の両側で)20mくらい段差がある。その辺りは、迫ったときの駅周辺の商業という話と、もっと引いて見たときの両側の地域の連携のあり方というもの、同じではないという認識で望んだ方が良いと思う。

(屋井委員)

東の「観光」で人を呼び込み、関連して西の商店街に活気が出るなど、東西連携によるミクロな事例は挙げられると思う。

別の視点の別の対策という情報があるのだったら説明いただきたい

また、先ほどの説明で、空き店舗が増えているということだが、店舗数が減っているのは西側だけで東側は減っていない。先ほど、区全体の店舗数が減ってきているというお話だったが、東側は随分がんばっているのではないかと。また、西側はロケーションによって随分違いがあり、駅から遠くなるほど地理的条件も悪く、限界があるのではないかと気がする。

(石井庁内検討委員)

店舗数の詳細な数字に関しては、また後ほど、改めてお示ししたい。東西の商店街を実際に歩いてみて実感するのは、店主の高齢化や、チェーン店の増加など、両方とも同じような共通課題を持っていると思う。また、先ほどの西側と東側の商業施策の打ち方という観点で見ると、大きな視野では回遊性を高めるという使い方が正しいといったところになる。また、情報発信という面では、例えばホームページで情報発信するとか、イベントで外から人を呼

び込むなどといったアプローチをする際には、東西両方で連携してやった方がよいと思う。一方で、個別で行うべきこともある。例えば、西側は地域密着型の商店街整備の支援ということがより強く、東側については大店舗とか大きな商業施設の来訪客をうまく拾えるような取り組みも必要となる。東西両方で合わせたアプローチと個別で行う施策、それぞれ取り組まなければならない。

(川野庁内検討委員)

(山王側の) 商業の状況について、山王側は補助 28 号線という都市計画道路が通っており、都市計画決定はされているが、まだ事業化されていない。計画では、住宅地側はほとんど拡幅され、駅前には駅前広場を設置する予定である。しかし、都市計画決定されているために、建物の更新がなかなかできないというデメリットがある。山王側の駅前（八景坂）から環状七号線の方へ向かう沿道沿いは、意外と個店が多い。南の方には、ダイシン百貨店のような大店舗があるが、どちらかというとなお広域的なお客さんを対象としていると聞く。他に大店舗ではカドヤがあるが、どちらかというとなお山王の住宅地のお客さんをターゲットとした商売をしているようで、すみ分けがキッチリしているという話をお店の方に伺ったことがある。個店の方は、店主が高齢によりやめざるを得ないという方もいらっしゃり、そこに新しくチェーン店が入って来たりなどしているようである。

駅前については、東西がつながっていくべきだと思う。この部分では人の流れは、駅とその下にガードがあり、夜などは結構行き来が多い。大きな課題として、老朽化した建物の機能更新と駅前広場等の整備をセットでやっていかないと、道路が確保できない課題が残っている。

東口については、蒲田と同じように戦災復興で整備されたビルが多く、個店も多い。ビルの中には色々な店舗などが入っており、それらが駅前に広がっている状況となっている。

(中井委員長)

都市計画道路の問題は、道路拡幅計画のために更新できないという訳ではないのではないか。例えば、東大前の本郷通りなどは、全く同じ状況だがどんどん更新している。計画だけが原因ではないように思う。むしろ、後継者や相続の問題など、そういったところが結構大きいのではないか。

東西のバス停の数や、バス路線の状況について教えてほしい。

(藤田庁内検討委員長)

東口はバスの停留所が 10 程度、路線としては 20 路線位ある。品川や大井町に行く路線があり、起終点という扱いである。

(川野庁内検討委員)

西口は、品川、大井町、洗足池、上池台循環、荏原町循環、馬込循環など 8 路線あり、起終点となっている路線の方が多い。バスターミナルはなく、停留所は沿道沿いにある。

(村木委員)

「文化・歴史・観光」の部分について。25 ページ「大森駅を拠点とする活用資源」の図を見

ると明らかだが、西と東では状況が全然違う。東口は集客力の大きな施設系が多く、駅の徒歩圏内にはない。西側は歩いて行ける範囲に施設があるものの、ニッチ市場（特定の需要を持つ規模の小さい市場）である。歴史に関心のある人には良いとはいえ、まちぐるみでPRをしていくなど、4章にはいろいろ書かれているが、本当にまち歩き観光というものを入れてよいのか、もっと地域の人の意見を聞きながら進めたほうが良い。

(中井委員長)

先ほど池邊委員も言われていたが、蒲田の中身とあまり変わらない。方向性が3つでなく4つという点では違いがあるが。方向性の一つに、「2文化・歴史を活かした観光交流圏」があり、それが大森の特徴の一つであることは間違いのないと思う。しかし、その他の方向性（「1個性と交流のあふれるにぎわいのまちの発展」、「3安全性と快適性を支える都市機能の強化」「4暮らしのまちの潤いと居住性の向上」）は蒲田と全く変わらない。こういう大きな括りにすると、大抵どこのまちも同じになってしまう。例えば、商業やビジネス環境といっても、蒲田と大森では全く違う。小規模なオフィスが多いことは大森の特徴の一つである。小規模なオフィスでこれから起業するという人にとって、近くに住宅地（恐らく蒲田に較べれば家賃も安い）もある大森に入ってくるのではないかな。こんな隣地域で差別化を図ろうとするのであれば、そのレベルを見ないとできない。もちろん、大森と蒲田の地形の違いは、当たり前のこととしてあるが。

安全性や快適性など、暮らしのまちの潤いなどは全体に言えることであって、もう少しとがったものを丸めなくて、とがったままで出してみるのも良いのではないかな。こういうふうにとまとめると、蒲田と変わらなくなる。

弱みを克服し強みを伸ばすということだが、一旦弱みも強みも飲み込まないと、仕分けができないと思う。ふるいにかけて過ぎると個性が無くなって他と変わらなくなる。

(村木委員)

同意見である。やはり、このまちらしさが分かるようなものにしていただきたい。どこのまちにもあるような印象にならないためには、委員長のご指摘の通りだと思う。

(中井委員長)

一つのヒントは、「強み」でもあり「弱み」でもある、というところを、どう飲みこなしていくかが重要なのではないかな。

(池邊委員)

大田区は地域力をコンセプトとしているようだが、蒲田は区役所のお膝元である上、空港のこともあって、外的な圧力である程度固まってくるものの、大森の方は12の商店街があるとか、住んでいる方も愛着がある方が多いので、そういった意味でのソーシャルキャピタルや地域力を活かした方がよい。ミクロに見たポテンシャルというのは大森と蒲田とは違うので、そのあたりに目をとめて進めた方がよい。地域のポテンシャルティを伸ばしていけることが一番である。

(屋井委員)

資料を一読すると、中身を構造的に組み込んだという印象がある。型にはまりすぎているのではないか。もっと「強み」、「弱み」が際立つようにした方がよい。

(齋藤庁内検討委員)

貴重なご意見をいただき有難い。行政ということで、様々な様相を考えてしまいがちである。まだ、検討途中であるため、先生方のご指摘をふまえ、材料の収集や様々な角度からの分析・調査をして、来年度につなげていければと思う。

(杉村庁内検討委員)

大森の住民は商店街をどのように利用しているか、職務柄ではなく生活者の視点で感じていることを述べる。西口は拠点的に利用し、東口は大規模店舗や駅ビルを利用しているようである。東口は、大規模店舗と飲食系が多く、どちらかというところ「夜のお父さんの場所」というところがあり、往復型の西口は買物をする「お母さんの場所」になっているように思う。

東口は自転車利用者が多く、西口は土地柄もあって自転車利用者が少なく、歩いている人が多い。西口に物販の店が残っていることも歩行者が多い理由ではないか。西口は住宅街なので住民の拠点的な場所、東口はビジネスや大型店舗を利用する人向けにまちづくりを進めていくなど、そのあたりで違いが出せるのではと思う。

(中井委員長)

他にご意見はないか。大森の模型ができたので、委員の方々や今日傍聴にいらっしゃった方々にぜひ模型をご覧になりながらお話いただければと思う。

(齋藤庁内検討委員)

これは現状の模型だが、これを使いながら、来年策定予定のグランドデザインにつなげていきたいと思う。お帰りの際、ぜひご覧いただき、ご意見をいただければ幸いである。今後の予定だが、蒲田はグランドデザイン（案）として、さらに修正を図っていく。蒲田駅周辺地区グランドデザインの実現に向けて施策を行っていくが、来年度は駅前について関係機関で構成する総合整理的な検討会を進めていく予定である。また、こうした情報を皆様方に提供していきたいと考えている。大森については、今年度は調査と方向性の検討で終わるが、来年度は本格的に策定ということとなる。

学識者検討委員会は、来年度は大森だけという形となるが、継続していく。5月の連休明けを目途に、学識者検討委員会を実施する予定である。その際は、区のホームページ等でご案内する。

冒頭申し上げたように、今日配布した資料の内、蒲田駅周辺地区グランドデザインのパンフレット、大森駅周辺地区グランドデザイン策定基本調査報告書の冊子については、検討途中にあるため、本日は回収させていただき、後日完成した際に、本日お越しいただいた皆様方に送付することを考えている。どうかご協力いただきたい。

○当日傍聴された方からのアンケートのまとめ（要旨）

分野		ご意見
蒲田・大森（共通）	検討方法・会議運営	具体的に、もっと突っ込んだ計画、議論をしてほしい。
		広い会場の場合は、傍聴者にも机を用意してほしい。
		各委員は、発言の際、所管の名前を言ってほしい。
		学識者委員の意見は視点が広く、参考となった。
		大森地区については、関係者で一度、現場調査をする機会を設けてはどうか。
		蒲田駅周辺地区及び大森駅周辺地区のユニバーサルデザインの論議をしてほしい。
蒲田		蒲田駅周辺のパーツを見せてもらったが、とても嬉しく思った。
		良いランドデザインにまとまっていると思う。
大森	観光	西口の方は観光のイメージが希薄である。しかし眠っている宝物、観光資源がたくさんある。補助 28 号線の拡幅計画が進行中であることも含め、西口全体を考えてランドデザインと同時に推進できればと思う。
		委員の指摘があったように、西口側には、割合と資源が残っていない。しかし、日枝神社など、残っている建物もある。残すよう計画したい。
		西口側にある歴史・観光資源を結ぶ、コミュニティバスがあればよい。大森駅山王口地区まちづくり協議会の勉強会では、大森駅・西馬込・西大井を結ぶコミュニティバスの提案を区に提出している。検討いただきたい。
		英語など、外国語案内のあるミニバスもおもしろいと思う。
	緑	昔、浜辺や別荘地であったことを彷彿とさせる木々などが、山側にはまだ残っている。しかし、維持費などの関係で年々減少している。一刻も早く対策をたてないとこれらの資源を失ってしまう。
		西側は、昔の建築物だけでなく、緑を残したエコ住宅が山王一丁目に作られた。これを目玉として広めたい。この計画は、3 階建の建物の南側に保護樹林と池、北側に大木を残している。これが連続していくことにより、緑が増え、周辺環境は格段によくなっていく。
	駅前・駅周辺	西口側は放置自転車が少ないという意見があったことに驚いた。多くて困っている。
		西口最大の問題点は駅前広場が存在しないことである。広場づくりの素材は、地獄谷地区の容積率アップによる整備促進。JR 東日本も巻き込まなければできない。関係者が皆、プラスになるような計画にしなければならない。
		天祖神社を RC 構造化の上に乗せて、駅前空間を創出する。神社下には文士村説明館を設置し、その下は自転車置き場とする。
		補助 28 号線の都市計画をどうして強力的に推進しないのか。東邦医大通りが着々と拡幅整備されているのに比べ、三井信託だけが正直者はバカを見るという形になっている。都と区の行政の怠慢に他ならない。
		JR 駅前のバス停で、都道にバスがそのまま停まっている例は他にない。バス停車による道路閉塞時間を計測してはどうか。東急バス路線の系統の多さは池上通りベースで日本一という話もある。
		池上通り沿いの景観・住環境保全のため、住民が 2 年前から地区計画案を区に提出している。住民発意型ということで、区は慎重だが、もっと踏み込んでほしい。

地域・周囲との連携	海側と山側の連携も大切であると思う。そのためには、環七以外に双方をつなぐ道路の整備が必要であると思う。
	駅東西の連携については、委員の意見を支持するが、ガード下の所は消防車が通れた方が良くと思う。下を掘れば良いのではないか。
	東西交流など何の意味もない。
	大森駅山王口商店街が合同で、JR 沿いでイベントをしたら良い。例えば、大森の海苔をアピールする「太巻きの長さの挑戦」など。
その他	テーマは、蒲田との差別化を図るため、また、大森の特色をより強調するためにも「歴史と文化と浜風のかおるまち<大森>」だけにされた方が良く思う。
	今は、山側にはマイナス面がたくさんあるが、逆転の発想で、プラス面として活かし、工夫していければよいと思う。
	JR 大森駅に連絡線がないことを知らないのではないか。
	無難な言葉、まとめに走ると、区民の要望と乖離してしまうのでは。
	委員の一人が話した東口商店街のイメージには反対する。
まちの意見を、より聞いてくださるとのこと、大変ありがたいと思った。	