

**第7回 大森駅周辺地区グランドデザイン策定にかかる学識者検討委員会
議事録**

日時	平成22年9月22日(水) 午後6時30分～午後8時30分
会場	大田区役所 本庁舎2階 201, 202 会議室
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：杉坂委員長、井出委員、落合委員、石井委員、青木委員、 田中委員、伊藤委員、斎藤委員、杉村委員、廣瀬委員、森永委員(司会)
傍聴者	14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 (【 】:学識者、():庁内検討委員)

(議事は中井委員長)

(杉坂庁内検討委員長)

昨年度から通算すると7回目の学識委員会である。前回は5月末に開催し、その後、地元意見交換会を2回(昼・夜:計4回)開催して、まちの将来像やアクションプランの話し合いを行った。本日は、その意見を参考にして資料を用意した。これをもとにご検討をお願いしたい。

【中井委員長】

いよいよ、あと1月後に羽田空港の国際線ターミナルが開業するというので、これから本格的に本地区にも空港のインパクトが現れてくる。大森駅周辺地区グランドデザイン策定の検討もあと半年程であるが、色々と意見交換していきたいと思っている。会議後に傍聴者の皆さまとの意見交換もあるので、よろしく願います。

それでは、内容に入りたいと思う。内容については、事務局より説明願う。

(事務局)

コンサルタントより資料を説明。

■グランドデザイン骨子について

【中井委員長】

蒲田のグランドデザインは、冊子になっていた。今回の資料は要点を示したもので、最終的には蒲田と同じような、文章なども盛り込んである冊子を目指すと考えてよいか。

(森永委員 (司会))

その様になる予定であるが、本日は骨子をまとめた資料で議論していただきたい。それをもとに素案を作成していく。

【中井委員長】

(グランドデザインに) 東口の駅前整備についても盛り込まれるのか。

(森永委員 (司会))

その予定である。

【中井委員長】

資料の内容について、各学識者委員からコメントをいただきたい。

【池邊委員】

このアクションプランでは、どこのまちでも通用すると思われる。台地エリアは、単に台地にある住宅だけでなく、ブランド力のあるエリアとか、地元の誇りを示すことはできないか。海岸や臨海部に来る人も、大森駅周辺で何か買ったり食べたりするという、集客イメージも見えない。グランドデザインをつくることにより、どのような人々を集客できるのかという考えが分からないし、その効果としての商店街の横の広がりといったものも骨子に出ていない。

【屋井委員】

2ページについて、2つのエリアは妥当であると思われる。例えば、海苔をはじめとする大森の文化、地域個性については、ここに住んでいない人にもわかるように表現した方がよいと思う。

来訪者の中に、働いている人も一緒に入れてよいのだろうか。働いている人との連携は、まちづくりに効果がある。そのあたりが、あまりはっきりしていない。

駅前整備のたたき台は、広場面積の足りない中でどうするかを考えるための材料としてはよい。ただし、駅前広場は公共空間なので公共、あるいは鉄道事業者が整備するのが一般的であるが、商業者や住民も計画にかかわり、貢献するということが求められるのではないか。そのため、官民協同の検討は大変よいことである。大規模な改修は難しいかもしれないが、官民協働の検討で進めればよい。

資料のイメージでは、自転車駐輪場を地下にしているが費用も莫大にかかるし、中央口の高さを東に伸ばす立体的な空間とするのであれば、駐輪場を地下に置かず、デザインを考え

てシンボリックな空間にすることも考えられる。駅前広場の地下を防災備蓄倉庫にするなど、防災など別の観点の考えも重要なので、用途を駐輪場に限定しなくてもよい。

いずれにせよ、東西をつなぐ考え方は重要なことであり、ペDESTリアンデッキについては、様々な選択肢を用意してみてはどうか。

【村木委員】

大森駅東口は、前面は大田区で、北側は品川区になっている。しかし、区民には行政界は関係なく、いきいき活動エリア一帯としてのあり方を考えるとよい。大森駅東口広場整備案は限られた空間を使うという考えではあるが、隣接する建物の1階部分をどうするのか、デッキをかければ、1階部分が下になる。にぎわいづくりの点で、そのあたりの影響も検討してみてもどうか。

日本の都市は、欧州の都市の様に教会や広場などの「まちのへそ」が無く、まちの顔がわかりにくい、駅前には人が多く交流するところではあるが、駅に全て集中してしまいがちだ。このまちの顔は何なのか、もう少しアクションプランに表れているとよい。

3ページの商店街の振興については、区が一体どうやるのか、誰がどこまでやり、振興が図れるという役割分担をもう少し示してはどうか。

(森永委員 (司会))

(エリア取りについて) 機能別で考えると、全国変わらないゾーニングになってしまうが、大森らしさをいかすことを考えてゾーンを検討し、特徴を出そうとした。大森の魅力とは、文化的活動を地域で重層的に行っていることだと思う。各論の中に表現することも考えている。

【池邊委員】

大森駅の東西駅前広場や自由通路を整備するというロジックをわかりやすく示すことが必要かと思われる。単に整備して、便利となるだけでなく、まちの人々がどうなるのだろうかということを想定して、そのために協力するという形にしてはどうか。どのようなまちに将来なっていくべきかの道しるべがないと、ビジョンが見えにくい。ビジョンを明確にして、将来のまちがどうなるのかを見せて、そのために人々が、この事業が必要だという整理でないと、事業者や住民の皆さんのモチベーションが保てないと思う。

(森永委員 (司会))

商業について、区だけで取組むのではなく、事業者等の方も一緒に取組めるように、いかに事業者の気持ちをまとめられるかということも重要と考えている。素案にも示したい。

(石井委員)

商店街振興政策については、行政でできることは限られている。商店会や商店主が盛り上がったときに行政として支援するというのが区の基本姿勢である。ハード整備などは、都と区が連携して進めていく。

【村木委員】

その通りだが、区全体の商業振興策ではなく、このエリアならではの区のスタンスや、地域にやってほしいことのコラボレーションをどのように描けるかが重要で、区がやることと地域がやることをもう少し表現してはどうか。

【中井委員長】

台地エリアといきいき・活動エリアのそれぞれに特徴があると説明があったが、資料では示されていない。コントラストがあるのに、表しきれていない。特徴や個性を丁寧に書き込んでほしい。

3ページのアクションプランにおいては、両エリアのアクションプランの共通項を除くと、何が残るのか考えてみると、極論だが今の案では、いきいき・活動エリアは自転車、台地は緑となる。もう少し個性があるのはないか。台地エリアは坂道、階段で起伏があるから、風景、景観といったことも出せる。いきいき活動エリアは、業務、商業、都市型の住宅地というアクションプランとしてどこまで書き込めるかということが重要である。

アクションプランに示したことを区が全部実施する必要はなく、地域の皆さんや商業者に実施してほしいことも含めて、地域の特徴付けも含め、アクションプランに盛り込めないか。

駅前広場の資料については、一昔前の松戸駅のような、面積を考えるとこうなってしまう。これ以外にどうなるか、空間づくりの専門家の知恵をいれるとよい。現在の案は、面積が2,000㎡足りないことで、立体的に空間を補填する案であるが、これ以外にも周りの協力で少しずつ駅前広場を広げるといったことも考えられる。

羽田空港が整備されると、蒲田よりも大森の方が近いので、タクシー利用者が増えることも考えられるため、その検討も必要となる。公共空間なので、役所が頑張って、どこまでできるかを検討してほしい。

【屋井委員】

駅前広場を例として検討するのはよい。ただし、駅前広場の利用者は、様々であり、今対象としているエリアと異なる。ランドデザインのエリアだけで、駅前広場を考えるのは難しいので、大森駅の駅機能、アクセス機能などをきちんと位置づけることも大事ではないか。また、地域として困っている問題があれば、直接踏み込んで議論することも重要である。

(齋藤委員)

単に、駅の東西をつないで利便性が高まるだけではなく、つなぐことで生活圏が拡大し、人的交流が活性化する。大森全体でまちのポテンシャルがアップするということをもっと入れていきたい。本日は、東口の例を出しているが、一定の広さがあるのでそれを強化することを考えたい。

一方、西口の池上通りの整備は東京都の事業であるが、駅前広場がなく、歩行者の危険性もあるので、区でもしっかり考え方を整理したい。

(杉村委員)

大森の自転車利用者分布については、遠いところで2kmくらいまで広がり、線路に沿って南側を中心に自転車誘致圏が広がっている。一方で台地方面は山坂があり、自転車利用者は少ない。海側は、京浜急行電鉄を多く利用しているようだ。よって、自転車利用者の50%以上は、南あるいは南西エリアから大森駅にきていることになる。そのため、駐輪場は駅の南側に配置することが望ましいと考えている。大森北一丁目開発などで駐輪場の確保を行うことで、状況はよくなってくると考える。

また、いきいき活動エリアは傾斜がフラットであり、自転車の面から見ると非常に活動しやすい。自転車道、レーン整備がよく言われているが、大田区は道が狭い状況であり、道交法にも則り、車道の端になんとかして作りたい。しかも、ネットワークとしてレーン整備をすることが大事である。大森は自転車で行きやすいまちということを出していきたい。また、大規模商業施設には付置義務があり、自転車置き場を作ってもらいたい。

台地部の緑については、多摩川に沿って続く国分寺崖線のみどりを活かすことや、寺社の緑や公園も使って特徴を出せないかと考えている。

観光については、大田区では暗闇坂など、坂道に表示を立てたりしているが、その設置やPRを考えている。坂の上は眺めが良いので、その景観などを活かすことを考えている。

【中井委員長】

自転車と緑を強化してもらいたいのも良いが、それ以外の地域らしいキーワードもあるのではないかな。

【池邊委員】

例えば、大森駅を中心にレンタサイクルを用意すると、海側の公園緑地と台地部がつながるのでは。大森を広域的な大田区の中でどう位置づけ、どこを変えるとどうなるのか、羽田空港整備によりどうなるのか、そういうことを考えて、いきいき・活動エリアを考えてはどうかな。

【中井委員長】

いきいき活動エリアの対象エリアは図示されているが、空港や自転車などの問題もあるため、もっと広い範囲で考えてもよいのでは。

【屋井委員】

バリアフリーと自転車が両立しづらい。バリアフリーエリアは自転車が歩道を走れないようにするなども検討する必要がある。

【村木委員】

アメリカでは、自転車に乗っている人がヘルメットをかぶっている。自転車は環境問題などにも有効だが、マナーを守らない人の多い中でどうやって考えていくのか。今後高齢者が増えるのでその人の安全を守るための、自転車がそのまま入れないエリアを作るなどできる

いか。

(杉坂委員長)

今日の資料では、書いてあることだけでは大森らしさがないとのご指摘をいただいた。ランドデザインのエリア外である臨海部の資源に、現在は大森駅から非常にアクセス悪いが、これらのアクセスも考えて駅前広場を考える必要がある。臨海部に遊びに行く人をターゲットにして、それがあれば商業振興にもつながると思われるので、東口の駅前広場を考えたい。

以上

○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
検討方法 会議運営	他地域との違いを鮮明にする為に、大森が誇れるものを軸にして検討を始めていけばよいのでは。（例：浜風→海苔、海をしのばせる緑など）
	優先的取組み案は、漠然とし過ぎている。具体的に第1、第2などの着手実行案を次回は期待している。
	この計画を机上のみで作るだけでなく、現地に足を運び、地域をよく知る人を委員に入れるなどして欲しい。
都市基盤 整備	JRにより、東西が分断されている事が地域活性を阻止している大きな問題の1つである。都市計画道路補助33号線の早期整備は、不可欠であると思う。
	台地エリアの最大の問題は、「狭い道」であると思う。
	駅西口側に駅前広場やバス停が必要であることは住民も考えている。今回の資料にも、「土地の高度利用を図るために再開発を進める」とあるが、具体的にどのエリアを指しているのか。環境、住環境を守りたいと活動している住民たちにとり、生活に関わる事である。
	駅東口検討例のペDESTリアンデッキというのは、賛成致しかねる。広場面積が不足しているのならば、少しずつ広げるなど、他の方法も検討し、今の空の見える広場は残して欲しいと思う。
自転車	大森駅東口西口共に、自転車及びバイクの乗り入れ禁止を前提としてデザインして欲しい。
	自転車駐車場不足の解消方策として、駅近くの歩道上に有料駐車場を設置して欲しい。全て有料とし、長時間駐輪する際は、料金が加算される機械を設置するなど。
その他	バリアフリーという言葉は、ユニバーサルデザインの中に含まれると思う。