

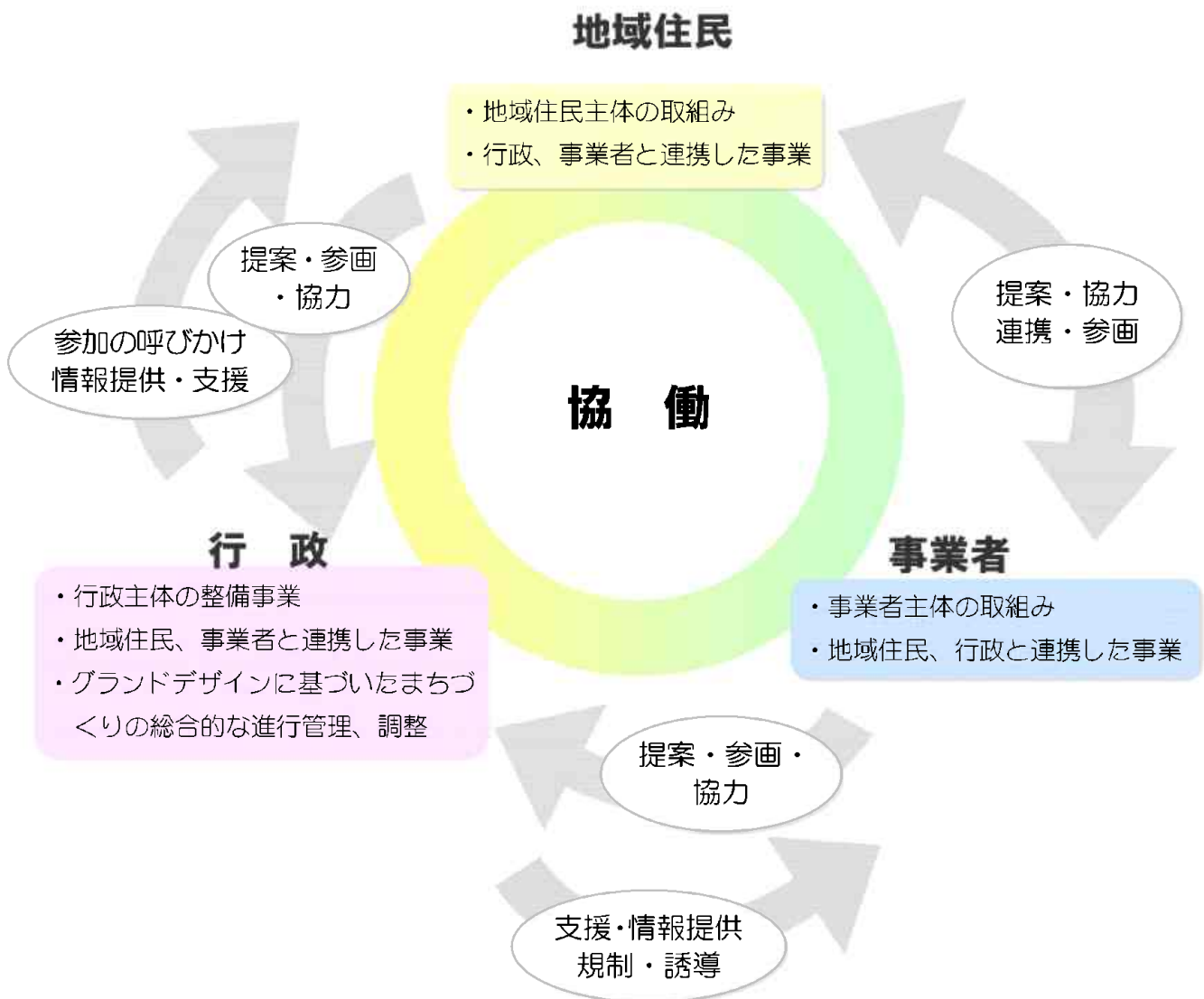
第6章 グランドデザインの実現に向けて

1. 地域住民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

(1) まちづくり推進体制

まちづくりの課題は、多種多様な主体と状況が複雑にからみ合い、発生しています。それらの課題を解決していくためには、地域住民・商店（街）を含む事業者・行政が連携・協働して取り組んでいくことが必要不可欠です。それには、各主体がお互いのコミュニケーションを大切にしながら、信頼関係を築き保つことが重要となります。

今後、グランドデザインを指針として、様々な計画・プロジェクトが推進されることとなります。その際、地域住民・事業者・行政がそれぞれの役割を担うことが求められます。各主体が協働しながら、それぞれの役割と責任を果たすことによって、大森のまちはより一層、心地よく魅力的になっていきます。

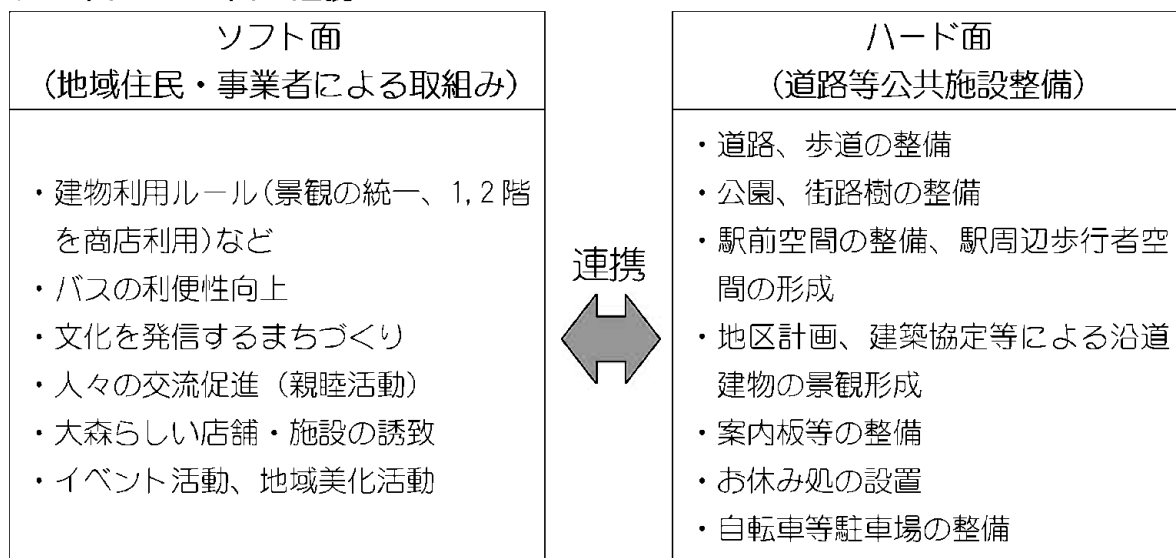


(2)ソフト・ハード施策の連携とエリアマネジメントの展開

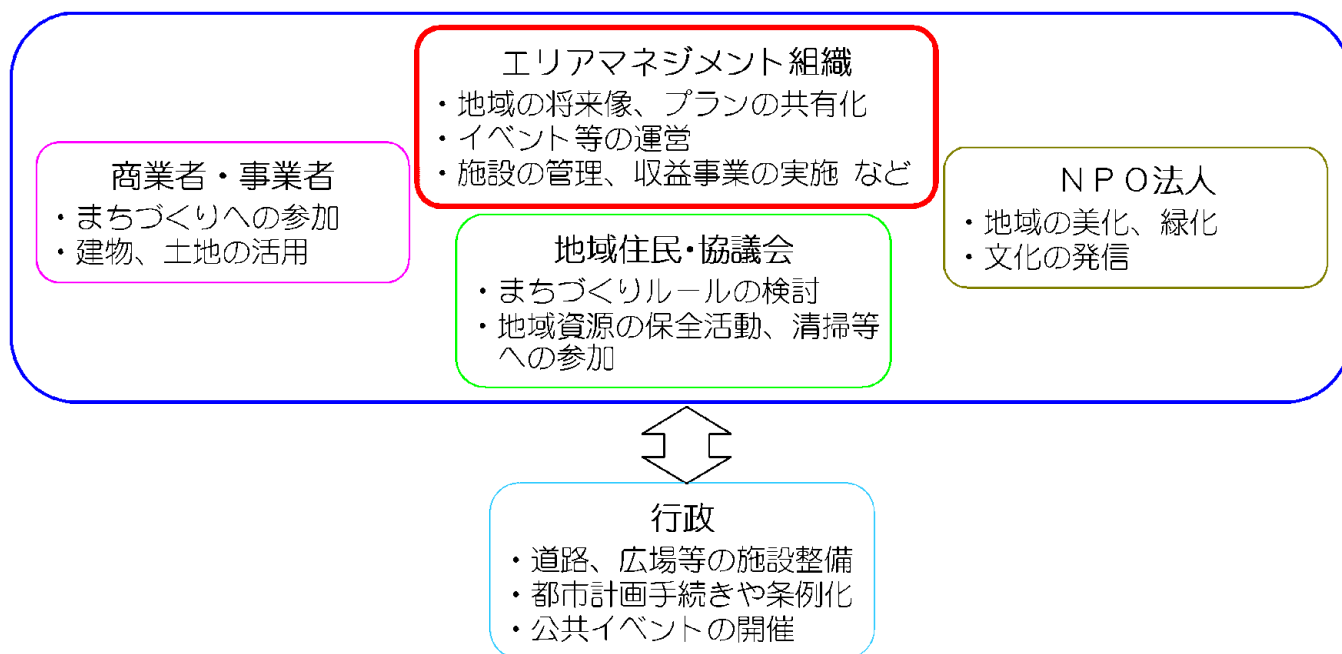
大森駅周辺地区におけるまちづくりは、地域住民や事業者が主体となって取組むソフト面の施策をまちの活性化の基軸としながら、駅前広場の整備等といったハード面の施策を連携させることにより、相乗効果が期待できます。

また、各主体が個別に事業を実施するのではなく、情報交換や事業連携により、互いの取組みを結びつけて効果を高めていくことも大事な視点となります。地域が主体となったエリアマネジメント*組織の運営支援を推進し、地域価値の向上や活性化を図ります。

○ソフト面とハード面の連携



○エリアマネジメントの展開



※エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業者・地権者等による主体的な取組み。一定のエリアを対象とし、行政主導ではなく、住民や事業者等が関わりあいながら、開発だけでなく維持管理や運営などにも取組むこと。

(3) 優先的な取組み

前章で示されたアクションプランは、全て早期実現が望まれますが、緊急性や取組みやすさ、波及効果の大きさ等を考慮し、特に「優先的に取組むアクションプラン」を設定することにより、ランドデザインに対する期待に迅速に応えるとともに、施策全体の効果を高めることができると考えます。

アクションプランの中には、比較的、早期実現が可能な上、まちの活性化による波及効果が大きいものとして、「大森の魅力発信」・「良好で快適な居住地の形成」など主にソフト面に関する取組みがあります。また、調整・検討に要する時間、費用面などから実現までに年数を要するものの、緊急性が高く、まちへの影響が大きい取組みとして、「大森駅周辺の基盤整備」など、主にハード整備による取組みが挙げられます。

これらの事業の取組み主体を鑑み、前者を「地域住民・事業者が主体的に取組むまちづくり」、後者を「行政が主導的に取組む基盤整備」として整理し、「優先的に取組むアクションプラン」としました。これらの取組みを着実に推進することで、大森駅周辺地区全体の活性化・持続的発展へとつながっていきます。

○地域住民・事業者が主体的に取組むまちづくり

特 徴：早期実現が可能。地域の盛り上り・気運の醸成などまちの活性化による波及効果が大きい。

取組主体：地域住民・事業者

	アクションプラン	参照
大森の魅力発信	1-① 大森の魅力の充実	P21
	1-② 情報発信機能の活用と充実	P22
	5-① 様々な交流の拠点となる元気な商店街づくり	P29
良好で快適な居住地の形成	9-① 地域住民によるまちづくりの推進	P38
	9-② 美しい緑の保全・充実	P39
	11-① 身近な商店街サービスの充実	P44

○行政が主導的に取組む基盤整備

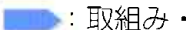

特 徴：まち全体への影響が大きい。緊急性が高い。調整・検討に要する時間、費用面等の理由により、実現までに年数を要する。

取組主体：行政・事業者

	アクションプラン	参照
大森駅周辺の基盤整備	7-① 東口駅前広場の再整備・機能強化	P32
	7-② 西口駅前周辺の整備	P33
	7-③ 駅及び駅周辺の交通環境の改善	P34
	4-① 自転車環境の整備・充実	P28

2. アクションプランの実施手順

今後、ランドデザインの実現に向けて、それぞれの取組みを「短期」、「中期」、「長期」の視点で手順を検討し、推進することが重要となります。ここでは、アクションプランの具体的な取組みの一例について、実施手順を示します。

 : 取組み・検討期間 /  : 継続

アクションプラン	取組み内容例	短期的取組み (おおむね5年)	中期的取組み (おおむね10年)	長期的取組み (おおむね15年)
1-① 大森の魅力の充実	地域ブランド・資源の発掘			
	ブランドイメージの形成・普及			
	品川区と連携した魅力の発信			
1-② 情報発信機能の活用と充実	様々な媒体を利用した魅力の発信			
	観光ガイドによる魅力PR			
1-③ おもてなしの心による観光のまちづくり	おもてなしの心の醸成			
	観光ガイド・ボランティアガイドの養成			
2-① 大森特有のまつり・イベントの充実	あたらしいイベント企画検討			
2-② 地域活動団体の育成と地域活動の活性化	地域活動の拠点づくり			
	知識や技術を習得できる講座等の開催			
	地域力応援基金助成事業による支援			
3-① 利便性の高いアクセスを実現する交通ネットワークの検討	便利な交通機関の導入検討			
	レンタサイクルの導入検討			
3-② まちなかの回遊性の向上	案内サインの改善・充実			
4-① 自転車環境の整備・拡充	自転車等駐車場の充実			
	自転車走行空間の整備			
4-② 自転車マナーの向上	自転車マナー向上の呼びかけ			
5-① 様々な交流の拠点となる元気な商店街づくり	地域連携体制づくり(プラットフォームづくり)			
	専門家の派遣・協力			
	商店街活性化策の検討・実施			

アクション プラン	取組み内容例	短期的 取組み (おおむね5年)	中期的 取組み (おおむね10年)	長期的 取組み (おおむね15年)
6-① 安全で災害に強い市街地の形成	防災訓練、防犯活動の実施・支援	■	■	■
	建物の耐震化、共同化等の推進	■	■	■
	防犯力の向上(設備・講座等)	■	■	■
	空き店舗等を活用した民間交番の設置検討	■	■	■
6-② 環境に配慮した市街地形成	省エネルギー施設の設置・支援	■	■	■
6-③ 心地よい市街地の形成	まちづくり組織の活性化	■	■	■
	地区計画素案策定支援、地区まちづくりルール等	■	■	■
6-④ 地域マナーの向上	地域マナー向上呼びかけやルールづくり	■	■	■
7-① 東口駅前広場の再整備・機能強化	駅前広場整備の検討	■		
	駅前広場の再整備	■	■	■
7-② 西口駅前周辺の整備	駅前空間確保の検討	■		
	駅前空間の整備	■	■	■
	池上通りの整備	■	■	■
7-③ 駅および駅周辺の交通環境の改善	交通ネットワークの改善	■	■	■
	歩行者等に安全な道路づくり	■	■	■
	東西自由通路の整備	■	■	■
8-① 地域活動団体の活動活性化	地域活動の紹介(イベント・フォーラム等)	■	■	■
	地域力応援基金助成事業による支援	■	■	■
8-② 山王周辺の歴史・文化やまちづくりの継承	歴史・文化の継承・養成	■	■	■
	イベントの実施・支援	■	■	■
8-③ 山王周辺の魅力再発見と発信	様々な媒体を利用した魅力の発信	■	■	■
	品川区・大田区連携観光まちづくり	■	■	■
8-④ 地域資源を活かした魅力ある散策路の整備	観光ルートの設定・整備	■	■	■
	案内サインの改善・充実	■	■	■
	お休み処等の設置検討	■	■	■

アクション プラン	取組み内容例	短期的 取組み (おおむね5年)	中期的 取組み (おおむね10年)	長期的 取組み (おおむね15年)
9-① 地域住民によるまちづくりの推進	まちづくり組織の活性化 まちづくりルール検討・策定 (地区計画等) まちづくりルール情報発信			
9-② 美しい緑の保全・充実	緑のルールづくり 地域の緑の保全・充実の実践			
9-③ 地域美化活動、地域マナーの向上	地域清掃活動等 地域マナー向上呼びかけや見回り			
9-④ 環境と共生した住宅地の形成	省エネルギー設備の導入・支援 環境共生型住宅の検討			
9-⑤ 心身ともに暮らしやすいまちの推進	ユニバーサルデザインの学校教育の充実			
9-⑥ 山・坂を気軽に移動できる利便性の高い交通機関の導入	レンタサイクル(電動アシスト等)の導入検討 コミュニティバスの導入検討			
10-① 防災力・防犯力の強化	防災訓練、防犯活動の実施・支援 建物の耐震化、共同化等の推進 狭あい道路の解消 空き店舗等を活用した民間交番の設置検討			
10-② 地域の見守り態勢の構築	地域連携による児童・高齢者の見守り実施・支援			
11-① 安心できる身近な商店街サービスの充実	便利な商店街の形成 地域の交流の場づくり 専門家の派遣・協力			
11-② 訪れやすい安全・快適な商店街の形成	歩行者にやさしい商店街づくり(ベンチの設置等) 自転車等駐車場の確保			

参 考

1. 策定体制

区は、平成 20 年 10 月に、「蒲田駅周辺地区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」を設置、また、区役所内にもまちづくり推進部再開発担当部長を委員長とする「庁内検討委員会」を設置し、大森駅周辺地区グランドデザインの策定に向けて検討を進めてきました。

■学識者検討委員会

委員会 役名	氏名 (敬称略)	職名	専門分野 (得意分野)
委員長	中井 検裕	東京工業大学大学院 社会理工学研究科 教授	都市計画、まちづくり (再開発、 まちの再整備等)
委員	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院 総合理工学研究科 教授	国土・都市計画、環境交通工学 (インフラ、 都市基盤計画等)
委員	村木 美貴	千葉大学大学院 工学研究科 准教授	都市計画マスタープラン、広域都市計画、 中心市街地活性化 (商業活性化等)
委員	池邊このみ	株式会社ニッセイ基礎研究所 パブリックマネジメント & プランニング室長	都市計画、土地、住宅政策、不動産市場、 環境計画 (景観、ランドスケープ等)

2. 意見交換会・説明会


大森駅周辺地区グランドデザインを策定するにあたり、意見交換会を開催し、グランドデザインの内容について地域住民・団体等から多くのご意見・ご提案をいただきました。また、平成 22 年 11 月にとりまとめたグランドデザイン素案を大田区ホームページ等により幅広く公表し、地元説明会を開催しました。同時に素案のパブリックコメント (意見公募手続き) を実施し、区民等に広く意見を求めました。

平成 22 年 6 月 22, 23 日	第 1 回意見交換会
平成 22 年 8 月 25, 26 日	第 2 回意見交換会
平成 22 年 11 月 15 日から 12 月 3 日	パブリックコメント
平成 22 年 11 月 17, 21 日	地元説明会

3. 大森駅周辺の各種データ

①大森の歴史（～平成23年まで）

大森の歴史

- M5 新橋～横浜間に鉄道開通
 - M9 大森駅開業
 - M10 モース博士、大森貝塚発見
 - M34 京浜電気鉄道（現京浜急行電鉄）大森停車場前～八幡駅（現大森海岸駅）間大森支線開通
 - T2 大森駅山王口改札（現西口）開設
 - T5 入新井第三耕地整理組合設立、耕地整理事業により基盤整備が進む
 - T12 関東大震災発生、震災被害の少なかった農村地帯馬込で住宅開発が進む
 - S5 大森駅～池上駅間に乗合バス開通
 - S12 京浜電気鉄道大森支線が廃止
 - S16 太平洋戦争開戦
 - S20 大森も空襲を受ける
- 
- 写真：空襲被害にあった旧大森六丁目付近
- S21 大森駅周辺の戦災復興土地区画整理事業が都市計画決定
 - S34 大森駅北口改札開設
 - S37 漁業権放棄、漁業補償の調印（300年続いた大森の海苔漁場の消滅）

大森周辺は、明治9年に大森駅が開業し、大正2年に西口が開設され、別荘地として人気を集めました。

明治34年の路面電車の開通や大正5年以降の耕地整理事業によって区画道路が整備され、郊外住宅地として発展をはじめ、耕地整理以降、大正前期の好景気と相まって住宅、工場、事業所の新設が急増しました。

大正12年の関東大震災以降は、安全で快適な住宅地として人気を集め、都心から居住者の移転を受け入れて、住宅地として発展してきました。

昭和16年以降の太平洋戦争によって、大森周辺も空襲を受け、大きな被害を受けました。戦後、戦災復興土地区画整理事業により、東口駅前広場を含む現在の都市基盤が整備され、駅前の商業集積地として、更なる発展をとげてきました。

大田区の歴史

S22 大森区と蒲田区が合併し大田区が誕生

S35 産業会館開館（23区で初）

大森の歴史

- S38 旧大田区役所の庁舎落成



写真：旧大田区役所庁舎 S30年代

- S54 郷土博物館開館
- S59 現在の駅舎・駅ビル（大森プリモ）完成
- S60 大森駅歩道橋完成（大田区・品川区共同事業）
工場アパート完成（大森南二丁目、全国で初）



写真：大森南工場アパート S60

- S63 大森再開発推進委員会発足
- H3 ドイツ学園大森から横浜へ移転
- H5 O T Aふれあいフェスタ、平和島競艇場・平和島公園一帯で開催（以降毎年開催）
- H7 山王会館開館
- H9 大森スポーツセンター開館

- H13 大田文化の森開館
- H16 区民活動支援施設こらぼ大森開館
- H17 駅ビル・アトレ大森開業
- H19 大森ふるさと浜辺公園開園
- H20 大森 海苔のふるさと館開館

- H23 大森複合施設ビル（Luz 大森）完成
大森駅周辺地区グランドデザイン策定

大田区の歴史

- S40 昭和40年代に区内の大規模工場の区外移転が相次ぐ
大田区体育館開館
- S45 大田図書館開館
- S53 新東京国際空港開港、羽田空港から国際線を移転

- S59 郷土博物館と米国セーラム・ピーポディ博物館（現ピーポディ・エセックス博物館）が姉妹館提携

- H1 東京都中央卸売市場大田市場完成
- H3 大田区と米国セーラム市が姉妹都市提携

- H7 大田スタジアム完成
- H8 大田区産業プラザ（PiO）開館
- H10 区役所本庁舎が大森から蒲田へ移転
大田区と中国北京市朝陽区が友好都市提携
区民ホール・アプリコ開館
- H11 京浜急行線連続立体交差事業が都市計画決定
- H15 創業支援施設BICあさひ開館

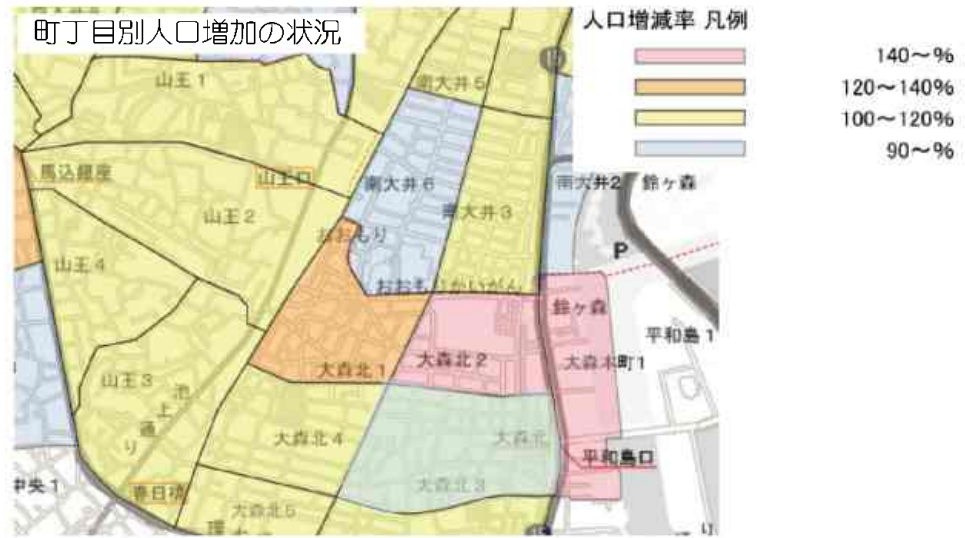
- H18 タイのバンコクに区内中小企業向け集合工場オオタ・テクノ・パーク開所

- H22 羽田空港再拡張・国際化

②大森駅周辺の各種データ

人口の推移

人口は、平成11年～平成20年で約10%の増加、特にマンション開発が盛んな東口の大森北一丁目、二丁目、大森本町一丁目において人口が急増しています。



年齢構成

全体で、高齢化が進んでいます。高齢化率は大森駅西口側の方が高い傾向にあります(山王:約20%、大森北:約18%)。



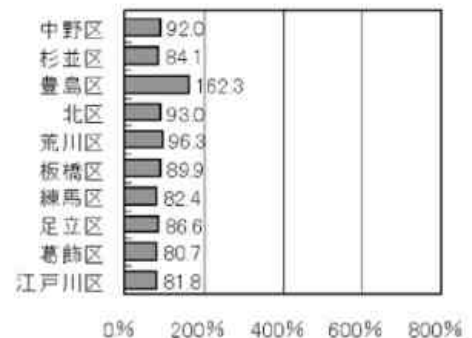
就業の特性

昼夜間人口比は99.0%となっており、東京都23区内でもっとも100%に近く、職住のバランスがとれた都市と言えます。

昼夜間人口比



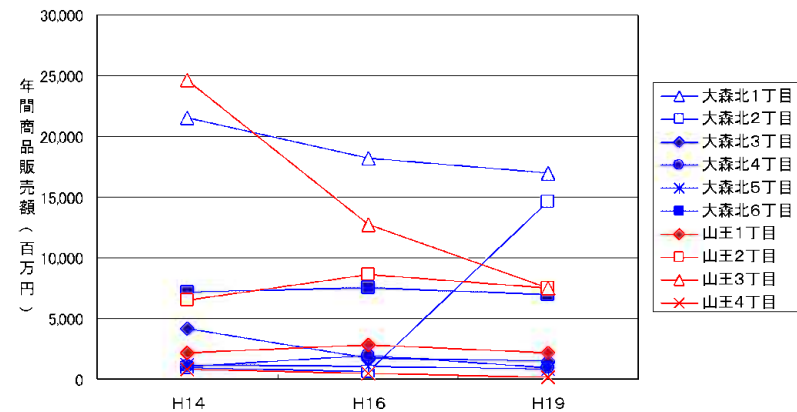
資料：平成17年度 国勢調査



年間販売額の推移

大森北二丁目における大規模店舗の出店により、東口の事業所数、年間商品販売額は増加に転じていますが、全体的な傾向として、小規模な事業所や年間商品販売額は減少傾向にあります。

小売業の年間販売額の推移

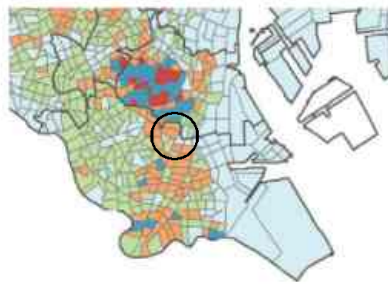


地域危険度 (平成20年2月)

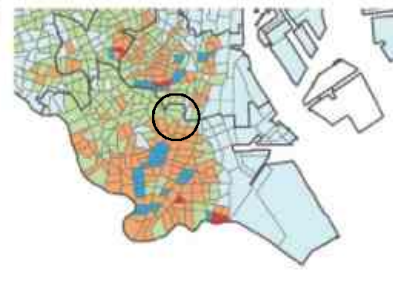
都内都市計画区域の5,099町丁目について、各地域における地震に対する危険性を建物倒壊危険度、火災危険度、総合危険度の面から1から5までのランクで相対的に評価し、地域の地震に対する危険度を明らかにしたものです。

大森駅周辺では、特に建物倒壊に対する危険度が高い傾向にあります。

建物倒壊危険度



火災危険度



総合危険度



資料：地震に関する地域危険度測定調査 (第6回：東京都)

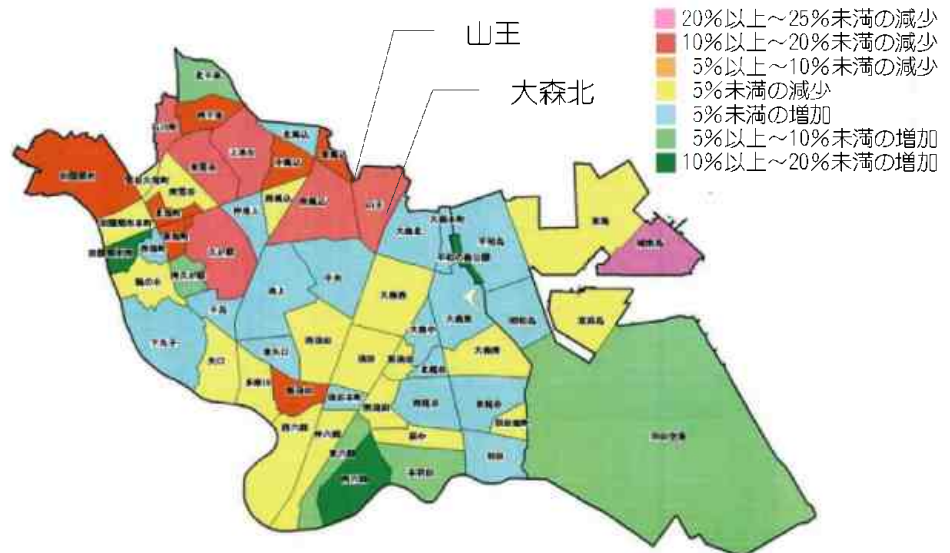
公園・緑地

大森駅西側は比較的豊かな緑がありますが、平成9年度と平成21年度では、約1.5ha減少しています。また、大森駅東側は緑資源が増加傾向にありますが、全体的に緑が不足しています。

緑被変化量（平成9年度⇒平成21年度）

町目名	地区面積 (ha)	平成9年度		平成21年度		変化量	
		緑被地 (ha)	緑被率 (%)	緑被地 (ha)	緑被率 (%)	緑被地 (ha)	緑被率 (%)
大森北	100.0	4.39	4.39	7.93	7.93	+3.54	3.54
山王	98.0	33.86	34.55	19.03	19.42	-14.83	-15.13

町丁別の緑被率変化分布（平成9年度⇒平成21年度）



樹木被覆状況（平成21年）



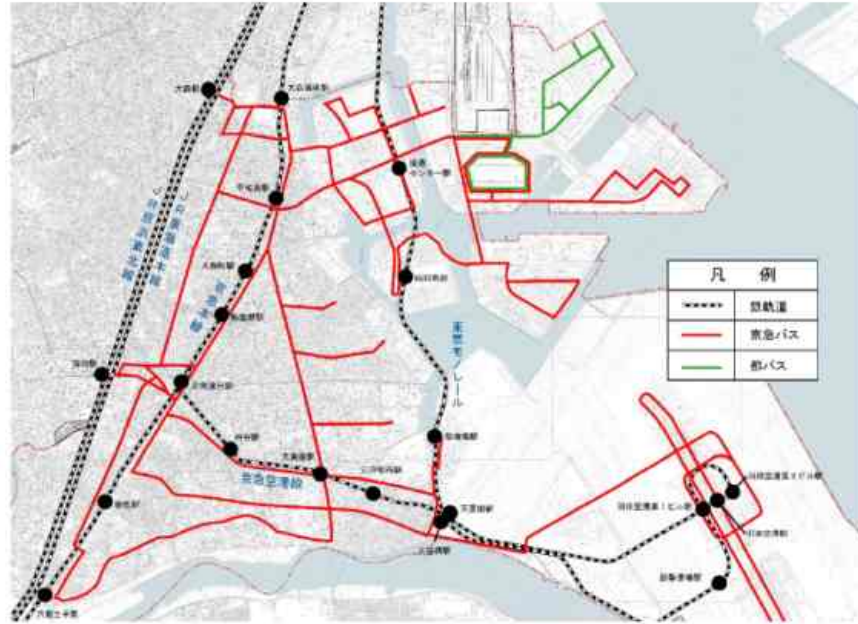
資料：平成21年大田区緑の基本調査 より

鉄道・バス路線の状況

空港臨海部における鉄軌道には、JR京浜東北線、京浜急行本線・空港線、東京モノレールの4路線があります。

バス路線には京急バスと都バスがあり、東海地区において都バスが運行している以外はすべて京急バスが運行しています。

鉄道・バス路線の状況



大森駅東口には、駅前広場にバス乗降場が集約的に配置されており、駅との乗り換えに便利となっています。大森駅西口には、駅前広場がないため、バス乗降場は、池上通り及びジャーマン通りに分散的に配置されており、乗り換えに不便となっています。

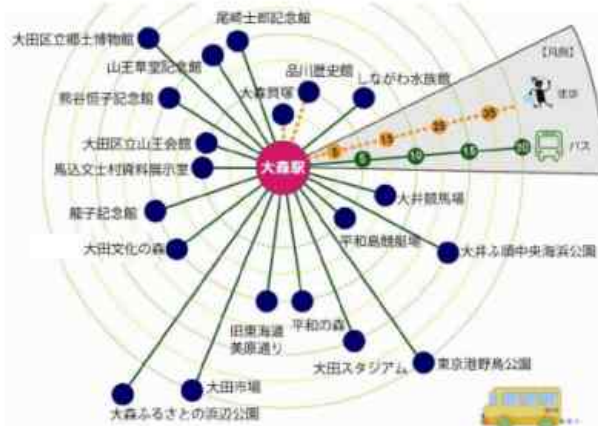
バスの状況



のりば	行き先	運行本数 (平日)
①	蒲田駅	139本
	池上駅前	
	池上営業所	
	洗足池	
	上池上循環(外回り)	
	荏原町駅入口	
	鷹込緑地循環	
②	新代田駅前	58本
	上池上循環(内回り)	
③	品川駅	327本
	大井町駅	
④	大森操車所	108本
	上池上循環(内回り)	
⑤	大森操車所	112本
	蒲田駅	
⑥	森ヶ崎	98本
	羽田空港	
⑦	羽田空港	85本
	大森東五丁目	
⑧	昭和島循環	61本
	京浜島・昭和島循環	
⑨	京浜島循環	65本
	流通センター循環	
⑩	大井町駅	45本
	ビッグファン平和島	
⑪	城南島循環	107本
	大田市場	
⑫	八潮パークタウン	60本
	船の科学館	
⑬	平和島循環	84本
	レジャーランド平和島	
⑭	大田スタジアム	84本
	大田スタジアム	

大森駅から周辺観光施設等へのアクセス

大森駅は観光資源に対する公共交通によるアクセスの起点となっており、それぞれの観光資源に対して、概ね20分以内でアクセスすることが可能となっています。



大森駅駅前広場

東口駅前広場は、市街化の進行や人々の往來の増加から、現利用者数（平日約12万人）に対して総面積が不足しています。

西口駅前には広場が無く、駅前や池上通りの歩道が混雑しています。

東口・西口駅前広場に必要な面積（推計）

整備箇所		既存駅前広場面積	駅前広場基準面積	
大森駅東口	48年式	6,756㎡	9,100㎡	
	28年式	6,756㎡	11,770㎡	
大森駅西口	48年式	0㎡	4,700㎡	
	28年式	0㎡	7,660㎡	
東口、西口のいずれか1箇所を整備する場合		48年式	6,756㎡	14,900㎡

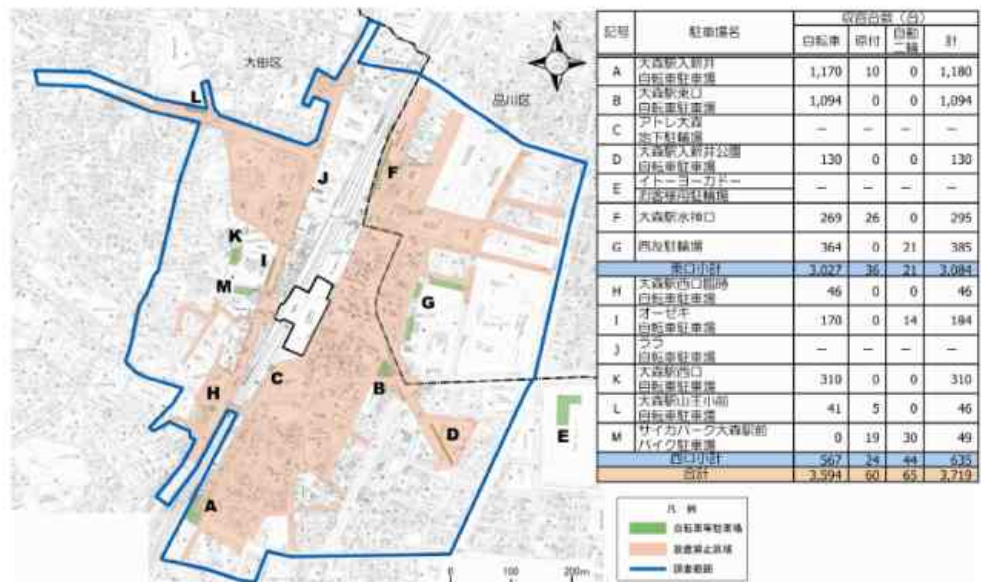
48年式：年間平均1日鉄道乗降客数に鉄道利用者外広場利用者数を含めた広場利用者に基づきバス利用者、タクシー利用者、自家用車利用者を推定し、必要スペースを算定するとともに、歩道面積、集計施設面積を加えて算出
28年式：年間平均1日鉄道乗降客数の計算式より算出

資料：平成20年度大森駅周辺交通・都市基盤調査 より

自転車等駐車場

大森駅周辺には、13箇所の自転車駐車場が運営されています。収容台数は、東口側で自転車3,027台、原付36台、自動二輪21台、西口側で自転車567台、原付24台、自動二輪44台となっています。

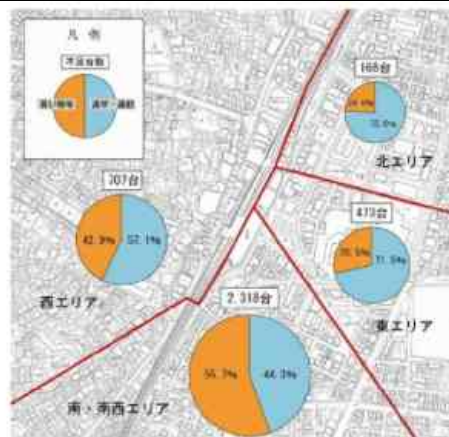
大森駅周辺自転車等駐車場の現況



資料：蒲田駅・大森駅・雪が谷大塚駅周辺自転車等利用実態調査(平成20年3月、大田区)

大森駅東側では、約3,000台、大森駅西側では、約700台、駐輪できるようにする必要があります。

不足駐輪台数



資料：蒲田駅・大森駅・雪が谷大塚駅周辺自転車等利用実態調査(平成20年3月、大田区)

