

「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」に関する大田区区民意見手続き
（パブリックコメント）に提出されたご意見の要旨と区の考え方

- 1 意見の募集期間 令和5年1月13日(金)から令和5年2月2日(木)まで
- 2 意見の提出者数（件数）
意見者数 42名（内訳：説明会 22名、電子申請 14名、窓口 2名、FAX 2名、郵送 2名）
意見数 102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 | まちづくりのビジョンを持って市街地再開発事業をしていただきたいです。次代を担う子供達が住み続けたいと思うまちなみと景観が大切です。例えば、多摩川の青や緑の色を使った瓦屋根を使う等、個性を出した駅舎にしていきたいです。どこの駅でも同じデザインのような金太郎飴的なものにはしないでほしいです。人が集えるようなプラッツ（広場）やベンチ、石畳を敷く等、景観をぜひ整えてほしいです。下丸子駅周辺地区で生まれ育った子供達が誇りに思えるまち、住み続けたいと思えるまちになるように、レガシーが残る美観重視の市街地再開発事業をしていただきたいです。単に、人口流入を増加させるだけの市街地再開発事業にならないようお願いしたいです。美観でビジョンをもった市街地再開発事業をお願いいたします。 | 目指すまちの姿③におきまして、自然・歴史・文化などの地域資源を活かした景観づくりの項目を追加で記載し、地区内に見られる自然、歴史、公園等、くらしと多様な産業が育んできた特有の地域資源を活かした景観づくりを推進し、安らぎと個性のある眺望・景観づくりを目指してまいります。 |
| 2 | | 下丸子らしさ、多摩川線沿線らしさを大切にしてください。 | 本構想では、地域資源を活かした景観や地域らしい文化交流の場づくり等、地域の個性を活かしたまちづくりを進めてまいります。 |
| 3 | | 下丸子駅周辺地区は、目蒲線から切り離された感も残る多摩川沿いのまちの中心として、沿線住民が集える誇れるまちになることを願っています。 | 本構想におきまして、4つの「目指すまちの姿」を掲げており、その実現に向けて、今後はより具体的な計画や推進体制も構築しながら、まちづくりを進めてまいります。 |
| 4 | | もともと下丸子駅周辺地区の北側には大田区民プラザ程度しか施設はなく、旧目蒲線が開通した100年前から分断されていることとなります。「分断されている」という表現であたかも鉄道がその連続市街地を区分しているような表現は、現状認識をはき違えているのではないのでしょうか。 | 鉄道を挟んだ南北で土地利用の状況が異なっており、要因として、鉄道により南北の市街地が分離し、人の流れが停滞することにあると考えています。今後の下丸子駅周辺地区のまちづくりを考える上で、鉄道を挟んだ南北の一体的なまちづくりの推進がまちの発展にとって大事な要素であると考えています。 |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|---|
| 5 | | 「ガス橋通りが渋滞していて、人も車も困っているから、東急多摩川線の立体交差化を計画する」とA4・1枚で十分に説明できると思います。 | (No. 5～7) 本構想は、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を、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て区が取りまとめたものであり、地域の皆様と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。 |
| 6 | 計画全般 | コロナ禍で人々の行動は変化しています。鉄道乗降客数の減少、リモートワークの定着、公共施設の利用者減、少子高齢化など、下丸子駅周辺地区を含め先が読めない現時点で、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想の策定」を急ぐ必要はありません。 | 平成29年に改正踏切道改良促進法に基づき抜本的な改良を実施すべき踏切として指定された下丸子1号・2号踏切の対策とあわせ、周辺のまちづくりを一体的に行っていくことで、安全性の確保や利便性の向上だけでなく、より魅力にあふれ、快適なまちを実現できるよう、引き続き踏切改良と一体的なまちづくりについて、慎重に検討を進めてまいります。 |
| 7 | | 全38ページにもなる冗長な素案を提示する必要性を教えてください。 | |
| 8 | | あと20年で新空港線（蒲蒲線）が完成するとは考えにくいので、下丸子駅周辺地区はあまり羽田空港へのアクセスを考慮したまちづくりである必要はありません。 | (No. 8～10) 本構想は、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を、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て区が取りまとめたものであり、地域の皆様と共有しながらまちづくりを推進するための指針となるものです。 新空港線については、下丸子駅から羽田空港や渋谷、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、賑わい創出のきっかけとなることが期待されるため、新空港線を活かしたまちづくりについても、その可能性を検討してまいります。 |
| 9 | | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）において、20年後、どんな下丸子駅が望ましいのか、どんな下丸子駅周辺地区がよいのかについて、白紙の状態から議論されることはなかったものと思われることは、今後も住民の意見との食い違いが出てくる可能性が危惧されます。新空港線（蒲蒲線）担当の部署と連携して、できるだけ情報をオープンにして、住民の納得できるプロジェクトの進め方を追及してほしいところです。 | |
| 10 | | なぜ新線のために、下丸子駅周辺地区の実直なまちなみが犠牲にならないのでしょうか。 | |
| 11 | | 何を残して何を变えるのかが不透明です。 | (No. 11～15) 今後、策定を予定している「（仮称）下丸子駅周辺地区まちづくりブランドデザイン」の策定に向けた取組の中で、具体的なまちづくりの手法について、いただいたご意見を参考に検討してまいります。 |
| 12 | | 今後どこかの時点で、住民や地区関係者が下丸子駅の大型化を望んでいるのか、望んでいないのかについて、はっきりさせることが求められると思われます。 | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|--|
| 13 | | 本当に20年後の姿として道路と鉄道の立体交差化や新空港線（蒲蒲線）が必要なのでしょうか。大田区民一人当たりどれだけの税金を負担するのか、人口減やふるさと納税による税収の流出などを想定したシミュレーションを行い、今後20年間で負担しなければならない税金額を示していただきたいです。 | 新空港線の整備に係る負担につきましては、整備主体および国、東京都と調整を行い、精査してまいります。 |
| 14 | | 20年後とありますが、それまでにまちづくりが完了するのでしょうか。鉄道の立体化はできるのでしょうか。絵空事にならないよう、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」は、全体のロードマップをわかりやすい図や絵にまとめるべきです。いつまでに何をするのか、具体的な手法はいつまでに決めるのか、決めることはたくさんあります。 | |
| 15 | | 過去には駅前が高層ビル再開発という例が多いのですが、高さ制限や密集地区におけるオープンスペースの配置など、個々の建物レベルまでわかる図や模型で将来像の検討を進める必要があります。 | |
| 16 | 計画全般 | SWOT分析が不十分です。 | 本構想では、駅周辺地区の強み・弱み・社会動向について、地域の皆様方等と情報共有をしながら検討を行ってまいりました。今後につきましても、「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定におきまして、引き続き詳細に検討してまいります。 |
| 17 | | 区民説明会等に参加しましたが、若い担当は頑張って働いて、丁寧に対応してくれました。対応してくれた方々に感謝を述べたいです。 | (No. 17～20) 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。 また、いただいた感謝や応援を励みに、今後も取り組んでまいります。 |
| 18 | | ① 道幅が広い。 ② 建物にゆとりを感じさせる空間がある。 ③ 下丸子駅前から大田区民プラザまでのプランターがきれいに整備されている。 ④ ケヤキ並木 これらから想像するに、やりがいのあるまちづくりができるのではないかと思います。 | |
| 19 | | 頑張ってほしいです。 | |
| 20 | | 大田区の「まちづくり」は区民のためであり、事業者のためであっては困ります。 | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|---|
| 21 | 住民参加 | 人々の暮らしがすでにあって、そこで営々と人々がこれまで生きてきて、その土台の上にまちは成り立っているのに、綺麗な言葉を並べただけの目標を与えられても、それは住民が主体になっていないやり方だと思います。大きな計画があるのであれば、まずはそれによって影響を受ける住民を中心として計画が練られなければならないと思います。 | (No. 21～34) 本構想にあるとおり、当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・調整を行うための場が必要であると考えています。その構成員については、地域団体へのヒアリングなどを行いながら、いただいたご意見も参考に、引き続き検討してまいります。 |
| 22 | | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の検討範囲を見ると、駅周辺のみならず多摩川河川敷まで含まれています。矢口中学校防災活動拠点会議においては、区内の先進事例にもなるような具体的な災害時の避難所運営について積み上げています。この拠点会議のメンバーについても、今後の防災面を考える地域関係者としての参加が必要ではないかと思っています。 | |
| 23 | | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」について地域の方がどのくらい知っているのでしょうか。これからの地域住民には児童・生徒から高齢者、障がいのある方など、多様な方々の参加が必要だと思います。幅広い地域住民が参画できるような共創を考えてください。 | |
| 24 | 住民参加 | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）を傍聴して気付いたことは、出席者がすべて男性でした。また、20年後の下丸子駅周辺地区のまちの住民となるかもしれない若い人たちや、同じく住民としての障がい者や在住外国人たちの姿もありませんでした。このような限られた人々だけの議論で、「区民の代表」によるまちづくりの「合意形成ができた」ことにしては困ります。 | |
| 25 | | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）の参加メンバーにおいて、住民の比率が極めて低くなっています。これからの検討の進め方に、住民や認定まちづくり適正建築士などの専門家を加えることを考えてほしいです。 | |
| 26 | | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の実現に向けては、自治会・町会、商店街、PTA、鉄道事業者、企業の他にも、建築の専門家や環境面でのアドバイザーも参加して、様々な面で意見を取り入れてほしいと思います。この地区に住む人、働く人、学ぶ人にとって、大いに役立つまちづくりになってほしいと願います。 | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|-------|
| 27 | | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）のメンバーに「一主婦」が参加できるチャンスを作ってほしかったです。 | |
| 28 | | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）が利害関係者だけで進められています。科学的知見が欠落しています。 | |
| 29 | | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」をまとめるにあたって開かれた下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）のワークショップには、女性参加者がほとんどいなかったのです。女性や若者の参加者が少ないことを区が承知しているにも関わらず、今回の構想をまとめたとすれば、それは「出来レース」と言わざるを得ません。 | |
| 30 | 住民参加 | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）はこれまでに2回傍聴させてもらいました。今後、「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けてのアクションプランにおいては、住民の意見を募るため無作為抽出等の方法により手間をかけて、多くの住民参加者を含め、行政、民間事業者、NPO等と協議しつつ、進めていくような手法を考えてほしいと思います。積極的に住民をプロジェクトに引き込んで、オープンな協議を行うことが是非とも必要であると思います。 | |
| 31 | | より具体的な取組を検討・整理する 「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けて、行政と地域の関係者が連携してほしいです。行政と地域の関係者が連携して検討を進めることとして、地域の関係者に「203030」（2030年までに指導的地位に女性が占める割合が30%になるように定めた女性管理職比率の数値目標）を鑑みて女性を配置してください。生活の場を考える政策は、男女が共に考えることができる場が必要です。あて職だけの関係者では女性たちが入ることができません。 | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|-------|
| 32 | | 下丸子1号・2号踏切のボトルネック解消に向けて、立体化は避けたいという意見もあるでしょうし、地下化あるいは高架化のどちらが好ましいか、その費用対効果の比較はどうか、行政側の負担（区民の税金でまかなわれる部分）はどうかなど、勉強会ではこれらを避けることなく、まちづくりの上での重要条件として話し合いを持つべきであったと思います。次のアクションプランの段階では、住民への情報開示と対話をお願いしたいです。 | |
| 33 | | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）の開催にあたって、どこまで広く参加者を募ったのか疑問です。 | |
| 34 | 住民参加 | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）においては、民意を十分に組み入れ、より多くの住民が納得できる話し合いが肝要なのです。町会・自治会長だけでは民意は反映されません。オープンハウスなる手法での意見収集もされましたが、質問の全容が理解できていない状態では、戸惑うばかりです。再考をお願いします。 | |
| 35 | | 下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）の広報のあり方について工夫していくことが必要です。 | |
| 36 | | 区民説明会に参加しましたが、参加しやすいようにオンラインセミナーも実施してほしいです。また、Twitterでの告知や、YouTube Live など気軽に参加できる方法を取り入れると、さらに多くの人を巻き込んでいけると思います。 | |
| 37 | | 未来の住民たちの意見を聞くことが、「まちづくり」では何より重要なのではないのでしょうか。そのためには、「下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会」（勉強会）のような企画もパブリックコメントの告知などもすべて、兵庫県加古川市の「加古川市民参加型合意形成プラットフォーム」のように、より多くの人たち、特に若い人たちが簡単にスマートフォンやパソコンでアクセスできるようなものにすべきです。よろしくご検討ください。 | |
| 38 | | キヤノン株式会社など大手企業が閉鎖的で、地域とは人的交流などが弱いように感じます。社員の近隣商業施設の利用や近隣住民向けの施設開放や施設内オープンデーなど、住民との関わりも必要だと思います。 | |
| | | (No. 35～37) 本構想に関する情報については、引き続き大田区 Web サイト、回覧、地域での掲示板などで周知活動に努めてまいります。また、周知の方法については、いただいたご意見も参考に、引き続きより多くの方に情報をお伝えできるよう、様々な取組を進めてまいります。 | |
| | | (No. 38～39) キヤノン株式会社と大田区は、地域懇談会、下丸子駅周辺地区のまちの将来を考える会（勉強会）や地元の桜まつりにおけるブース出展のほか、新型コロナワクチン接種会場と | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|-------|--|---|
| 39 | | キヤノン株式会社の方々と地元の方々の交流として、どういったものを把握しているのかについて説明してください。 | して自社の体育館を提供していただくなど、日頃から地域交流のために連携を図っております。 本構想のⅦ「下丸子駅周辺地区のまちづくりの推進に向けて」に記載させていただいたとおり、今後も下丸子駅周辺地区に立地する企業・工場等と連携し、地区のまちづくりを進めてまいります。 |
| 40 | 歩行者空間 | 下丸子駅周辺地区のまちづくりを進めるにあたり、20年後といわず、今からできそうなこともあると思います。一つ目は、下丸子駅周辺の無電柱化です。二つ目は、歩行者ネットワークの段階的な自動車乗り入れ禁止の検討です。下丸子1号踏切は自動車の通行を今から停止してみてもどうかと思います。 | 具体的な取組については、「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けた検討を進めるとともに、早期に実施が可能な取組につきましては、関係機関とも調整し検討してまいります。 |
| 41 | | 歩道+自転車道(自転車を押して歩く)の両立を考慮してほしいです。 | 本構想の将来都市像におきまして、鉄道、歩行者、自動車、自転車等の4つのネットワークについて、それぞれの充実を図っていくこととしております。 |
| 42 | 歩行者空間 | 下丸子駅周辺地区は、坂道が多い千束地区と違って、高齢者には歩きやすい場所です。 | 本構想の目指すまちの姿①に「居心地が良く歩きたくなるウォークアブルなまち」を掲げており、平坦である下丸子駅周辺地区の特長を活かし、歩いて楽しい空間整備を進めてまいります。 |
| 43 | | ガス橋通りにおいてどのくらい渋滞しているのか、定量的に説明してください。 | ガス橋通りの下丸子2号踏切を横断する交通遮断量は、踏切の対策が必要と判断される基準(歩行者ボトルネック:1日当たりの踏切自動車交通遮断量と1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上)を超えている状況です。 |
| 44 | 交通 | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想(素案)」で下丸子駅周辺地区の課題として「歩行者と自動車が錯綜しており…」とありますが、定量的にどのくらい錯綜しているのかを示してほしいです。また、他のエリアと比べてどれだけ深刻であるかを示してほしいです。 | (No. 44~45) 下丸子駅周辺には複数の企業や工場が立地し、多くの方が通勤に駅を利用しています。混雑の要因の1つとして踏切によって通行が妨げられることで、踏切が開くと同時に溜ま |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|---|--|
| 45 | | 通勤時間帯はキヤノン株式会社の人々で下丸子駅前があふれますが、車両交通と錯綜しているレベルとは思えません。どういった尺度をもって歩行者の安全確保が困難と判断するのか説明してください。 | <p>った人々が一気に流れている状況を確認しております。</p> <p>下丸子駅前の下丸子1号踏切を横断する交通遮断量は、踏切の対策が必要と判断される基準（歩行者ボトルネック：1日当たりの踏切自動車交通遮断量と1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量の和が5万以上で、かつ、1日当たりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上のもの）を超えている状況です。</p> <p>なお、他のエリアとの比較につきましては、比較のための項目や基準が明確でないため、提示することは困難ですが、他自治体における類似のまちづくり事例を参考に検討してまいります。</p> |
| 46 | | 下丸子駅前は、土日はチェーン店に来る人の自転車がすごく危ないので、早くなんとかしてほしいです。 | 下丸子駅前における交通の安全につきましては、いただいたご意見を参考に今後、検討を進めてまいります。 |
| 47 | | 下丸子駅周辺地区は、踏切解消・地域交通ネットワークを考慮し、環状第8号線の東側の千鳥町駅隣接エリアも含めて検討対象とすることで、東急多摩川線・池上線の隣接した路線の相互利用・連携により、都心・臨港エリアのアクセシビリティを向上させることになると考えられます。 | 地域交通ネットワークの検討については、本構想の将来都市構造図において基本的な考え方をお示ししていますが、今後より具体的な検討を行っていく上で、広域的な視点も十分に踏まえて検討してまいります。 |
| 48 | 交通 | 私が望む住民のための鉄道は、地下化でも高架化でもなく「まち」と同じレベルの鉄道です。例えば、下丸子2号踏切のガス橋通りと鉄道は、鉄道を地下化あるいは高架化するのではなく、鉄道の下を道路がくぐるようにできないかという検討がなされて、それが可能であるとなれば、下丸子1号踏切は歩行者専用の地下道にすることもできるのではないのでしょうか。下丸子1号踏切は歩行者専用にするので、今回の構想にある中心部は、車乗り切れ禁止等のゾーン分けも妥当性が生まれます。 | 踏切道対策としての「道路と鉄道の立体交差化」の必要性について、本構想に「改良すべき踏切道対策の考え方」というコラムにおいて、あらゆる踏切道対策の比較検討を行った上で、踏切道対策とまちづくりの両面から適切な対策内容の検討を行った結果、「道路と鉄道の立体交差化」が望ましいと考えました。今後、踏切道対策の実施に向け、道路管理者（東京都、大田区）と鉄道事業者が一体となり、幅広く意見をお聞きし、段階的な取組による効果的な踏切対策を推進してまいります。 |
| 49 | | 下丸子1号踏切（下丸子駅前の踏切）は、朝の通勤ラッシュ時間帯に車両通行止めになれば道幅全体を使えるようになるので、午前7～9時の2時間、下丸子駅前の道路を通行止めにしていただきたいです。 | 下丸子駅前における交通の安全につきましては、いただいたご意見を参考に今後、検討を進めてまいります。 |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------------------------------------|--|--|
| 50 | 交通 | 下丸子2号踏切（ガス橋通りの踏切）のボトルネックが解消されても、川崎市側のガス橋交差点を起点としてボトルネックが移動するだけではないかと思えます。逆は環状第8号線の交差点がボトルネックになると思えます。第二京浜国道や中原街道に比べ、ガス橋通りは南北とも道路が整備されていないので交通量の増加もなく、逆に住民から見た場合には、交通量が増加すると排気ガスなどの増加につながり環境が悪化するという考え方もあると思えます。そもそも人口が減少して若者の車離れもあり、20年後は電車の本数も自動車の数も減り、踏切の障害は激減している可能性があります。この点についてシミュレーションして示していただきたいです。 | 補助第28号線（ガス橋通り）は、環状第8号線との立体交差化や環状第8号線以北の整備が計画され、交通の円滑化により、補助幹線道路としての役割が高まっていくことが想定されています。また、ガス橋通りは災害時の緊急避難道路として指定されており、交通のボトルネックの解消が当地区のみならず広域の地域の貢献につながることを想定されま。踏切対策にあたっては、ガス橋を含む周辺の道路ネットワークの状況や将来予測の観点も踏まえ、具体的な方策の検討を進めてまいります。 |
| 51 | | 優等列車の運転と列車の高頻度化に伴い支障時間が増大し、踏切の渡り残りによる人身事故などが多発する恐れがあり、特に沼部駅前の踏切（沼部1号踏切）とガス橋通りの踏切（下丸子2号踏切）は交通量も多く解消した方が良い。 | (No. 51～56) 道路と鉄道の立体交差化については、本構想の策定を踏まえ、今後まちづくりに対する影響等について、工事費を含めた調査及び検討を行い、専門家への意見聴取ほか、鉄道事業者等の関係機関とも調整を行ってまいります。具体的な手法については、今後「（仮称）下丸子駅周辺地区ランドデザイン」の策定に向けた作業を進める中で検討してまいります。 いただいたご意見につきまして、今後の検討に活かしてまいります。 |
| 52 | | 東急多摩川線を地下で立体交差させるのか、高架で立体交差させるのか、そこは明示していただくべきです。立体交差の案をご説明ください。合わせて、その工事費の概算をお示しください。 | |
| 53 | | 道路と鉄道の立体交差化には様々な困難が伴います。しっかり検討した上で、どうすべきか判断することをお願いします。 | |
| 54 | | 踏切の立体化を望みます。 | |
| 55 | | 東急多摩川線と道路の立体化は、下丸子駅周辺地区計画の基本となるので、早急に詰める必要があります。公民連携は区と東急電鉄ではありません。区が専門家の意見をもとに計画し、住民の声を丁寧に反映することが不可欠です。 | |
| 56 | | 東急多摩川線は踏切が多い路線のため、踏切解消のため全線地下化する。 | |
| 57 | | コミュニティバスのバス停が下丸子駅に近ければ便利なのは理解しますが、実際問題として、40分に1本程度の定員15人のコミュニティバスのバス停が駅に近接することで、何人分の需要を獲得できるのかご説明ください。 | |
| 58 | 「たまちゃんバス」の停留所を下丸子駅近くに配置することを希望します。 | | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|---|---|
| 59 | | 「たまちゃんバス」の停留所を大田区民プラザ前に設置しないと利便性が悪いです。 | 誰もが移動しやすい環境の形成を目指し、コミュニティバス等のあり方について引き続き検討してまいります。 |
| 60 | | 下丸子駅周辺地区にコミュニティバスはありますが、運用回数が少ないので利用しにくいと思います。 | |
| 61 | | 下丸子駅・駅隣接エリアをモビリティ拠点として位置づけ、駅及び鉄道敷地を活用し、地域スマートモビリティの接続施設、モビリティのエネルギー供給施設等を設ける。 | |
| 62 | | エリアのスマートモビリティの往来をスムーズにする道路ネットワークを構築する（従来の自動車とのレーンのすみわけ）。 | |
| 63 | | ウォークアブルなまちのコンセプトは良いのですが、写真やイメージ図だけで、地域がどのようなまちになるのかがわかりません。具体的に、道路網の状況や土地利用の現況をどう変えていくのかを示した検討が必要です。 | |
| 64 | | 他の地域の人にとっても「ケヤキ並木道路」は多摩川の土手への行き帰りに散歩するのにいい道ですが、この道路にヨーロッパと同じような休める簡単な飲食店があると楽しめることができ、地域コミュニティ道路になると思います。 | |
| 65 | 交通 | 道路と鉄道の立体交差化により踏切解消で南北分断が解消されますが、一方で通過交通の増加とともに細街路への域外交通の進入が懸念されます。域外交通の細街路進入を防止し、若年層・高齢者の安全・安心な街路空間の維持・向上を図る健全なクルドサック（袋小路状の道路）や、車両低速化を図る手法を導入いただきたいです。また、魅力ある街路空間を実現するため、地元商業施設も含めた街路でのイベント開催を容易にするエリアマネジメントの活用と、法手続きの柔軟性を検討いただきたいです。 | 歩行者の安全性確保に向けては、様々な観点から検討をした上でいたいたご意見も参考にしながら、具体的な対応策の検討を進めてまいります。また、魅力ある街路空間の実現に向けては、既存の公共空間について多様な活動を楽しむことができるよう、また、健康維持やコミュニティの形成等につながる地域交流の場とすることができるよう、検討を進めてまいります。 |
| 66 | 施設 | 下丸子駅周辺地区は、住民だけでなく企業も多いので、会社員と住民のつながりができる施設があってもいいのではないのでしょうか。 | 企業や工場の立地が多いことは下丸子駅周辺地区の特徴であり、その特徴を活かしたまちづくりを進めていきたいと考えております。本構想の目指すまちの姿④『地域・企業とともにづくり・つかう「共創」のまち』において、地域住民と企業との連携について盛り込んでおります。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。 |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|---|--|
| 67 | | 一般的に住んでいるまちというのは、日常生活で幼児から高齢者が1日の時間を楽しく過ごせることが大事だと思います。下丸子駅周辺地区には、幼児から高齢者が「気軽に」「自由に」休めるような地域の交流施設がありません。幼児親子と一緒に遊べる多摩川河川敷グラウンドに、ミニディズニーランド的な公園があれば楽しめると思います。 | 本構想におきましては、みずとみどりが豊富な下丸子公園や多摩川河川敷等において、その特徴を最大限に活かした上で、スポーツ・レクリエーションなど多様な活動を楽しむことができる施設や機能の充実化を図るものとしております。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。 |
| 68 | | 下丸子図書館が不便な場所にあるため、下丸子駅前に池上駅のような駅ビル内の図書館、あるいは、田園調布せせらぎ館のように図書を貸出・返却できるような施設がほしいです。下丸子在住ですが、いつも蒲田の図書館や田園調布せせらぎ館に貸出・返却に行っていて不便に思っております。 | (No. 68～74) 本構想の目指すまちの姿③において、「地域の交流拠点や交流の場の創出」を一つの柱としており、いただいたご意見を今後の検討の参考とさせていただきます。 |
| 69 | | 個人的に思うことは、より「文化的なまち」にしたいということです。まちのエネルギーを生み出すには、やはり子育て世代の若い力が必須です。子育て世代が住みたいと思うのは、教育、文化、医療等が充実しているまちだと思います。公立の小学校・中学校、図書館、各種教育機関等が集結していることや、駅近にある程度の規模の救急対応の病院があることなどが求められます。池上駅ビルに池上図書館が移転したり、多摩川駅近の田園調布せせらぎ館に図書スペースや集会室等があることなどは、とてもいいアイデアだと感じています。 | |
| 70 | 施設 | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」において、多様な交流の場の創出の観点から、大田区内の福祉作業所等（生活介護および就労継続支援B型）による商品販売や、作品展示などを常時行うことができるスペースの設置があれば望ましいと考えます。また、就労継続支援B型が運営する飲食店（カフェ、休憩スペース）が設置され、高齢者から子供までが集えるような場所になることが望ましいと考えます。 | |
| 71 | | 道路と鉄道の立体交差化による高架下の空間によってまちが分断されることがないように、また、高架下の施設が地域とつながりを持つ持続的なまちづくりの担い手として、通常時は地域の交流施設や商業施設、文化施設、災害時は一時避難所の設置を容易とするような、高架下空間の計画を図っていただきたいです | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|---|---|
| 72 | | 外の人が下丸子駅周辺地区に来たくなるような施設等を増やしてほしいです。 | |
| 73 | | 下丸子駅周辺地区を整備するタイミングで喫煙所を設けていただけると、安心してたばこを吸うことができます。喫煙所があることで、たばこを吸う人と吸わない人の双方にとって快適な空間が提供できると思います。 | |
| 74 | | 既存の公共施設の老朽化のため、各地で複合公共施設が建築されていますが、部門ごとの縦割りを強く感じています。集客力のある図書館や民間商業施設などをキーテナントとし、人が集まる仕組みを作ることが必要です。また、集まった人々をつなぐ仕組み（オープンスペースの設置による交流や人のつながりを推進させるコーディネーター等の配置など）が必要です。 | |
| 75 | 防災 | 下丸子駅周辺地区のまちの大改造をする折に、東京直下型地震に備える「減災」対策として、道路、特に道幅の狭い住宅密集地における無電柱化を進めてほしいです。国際都市を目指す大田区であれば、下丸子駅周辺地区での市街地再開発事業で、まち全体の無電柱化をモデルケースとして是非やってください。 | <p>本構想の目指すべき姿③「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」、④「災害時に対応する安心・安全のまちづくり」において、駅周辺の広場や施設を防災拠点・防災施設として整備するとともに、災害時には地域住民が自分の身を守れるような対策を行い、安全・安心なまちづくりを進めることとしており、災害に強いまちを目指すべき姿としております。</p> <p>無電柱化を含む具体的な手法につきましては、いただいたご意見も参考に、狭い道路における電線共同溝の整備にあたって検討すべき項目や手法等に関する国や都の動向を注視するとともに、低コスト手法を積極的に活用していきながら、今後「（仮称）下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けた作業を進める中で検討してまいります。</p> |
| 76 | | 文章で「安心・安全」とありますが、「安全・安心」という科学的根拠があった上で安心という心理状態があります。したがって、「安心・安全」を「安全・安心」と記述してください。 | ご意見を踏まえて本構想に反映させていただきました。 |
| 77 | | 大田区役所の職員に防災スペシャリスト（内閣府（防災））が何人いるのかを教えてください。また、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の策定にその人たちが参加しているのかどうかを教えてください。 | 防災危機管理課では、防災スペシャリスト養成研修をこれまでに16講座受講しております。本構想の策定には全ての関係課が関わっており、それぞれの立場から意見交換を行って作業を行っております。 |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|-------|--|--|
| 78 | | 浸水リスクエリアを考慮し、道路と鉄道の立体交差化による高架下空間について、台風などによる多摩川氾濫時の災害一時避難場所としての機能を持たせる。 | (No. 78～81) 本構想の目指すべき姿③「豊かな暮らしを実現する活動・場が充実したまち」、④「災害時に対応する安心・安全のまちづくり」において、駅周辺の広場や施設を防災拠点・防災施設として整備するとともに、災害時には地域住民が自分の身を守れるような対策を行い、安全・安心なまちづくりを進めることとしており、災害に強いまちを目指すべき姿としております。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。 |
| 79 | | 大規模な地震による災害時の災害支援協力体制を確保するために、民間施設を活用した災害時協力協定の締結施設を分散配置できるような誘導的施策を策定する。 | |
| 80 | | 大規模な地震・風水害を想定した災害時の電力供給を安定させ（創エネルギー施設）、水素供給拠点の民間施設整備を誘導する施策をつくる。 | |
| 81 | | 地下化して空いた線路敷部分を活用し、幅員の狭い多摩堤通りの代替道路として整備することで災害時対応を迅速化する。 | |
| 82 | 自然・環境 | 「スクラップ&ビルド」による市街地再開発事業により、住民の記憶財産であるまちやみどりなどの豊かな自然は確実に消えます。また、より機能的な建物へと人々が移動すれば、古い建物の空き室問題が増えます。こうした人々の生活に影響を及ぼすような「まちづくり」は、区のソフト施策の失敗ということになりませんか。 | (No. 82～84) 本構想のIV章において下丸子駅周辺地区を取り巻く社会動向を取りまとめており、その一つとしてSDGs（持続可能な開発目標）の推進を掲げております。今後、より具体的な取組を検討・整理する「（仮称）下丸子駅周辺地区ランドデザイン」の策定にあたっては、緑の豊かさなど、環境に配慮した取組も検討してまいります。 |
| 83 | | カーボンニュートラル（温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること）の実現のため、下丸子駅周辺地区の飲食店で発生する食品残渣等を活用したバイオエナジー（バイオマス発電・バイオガス発生装置）を企業体による構築により設け、持続可能なまちづくりを目指してほしいです。 | |
| 84 | | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」では具体的な4つのテーマを示していますが、地球環境破壊の深刻化が懸念される昨今、特に気になるのは区のハード施策です。使えるものを壊しては立て替える「スクラップ&ビルド」によるあまりにも乱暴なまちの大改造は、区民への影響と環境への影響が大きすぎます。 | |
| 85 | | 光明寺所有の池をオープン化することにより、田園調布せせらぎ公園のような、自然と緑化とくつろぎの空間を創出できると思います。 | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|--|
| 86 | | 下丸子駅周辺地区だけでなく多摩川流域は、川崎市側も含め興味深い歴史遺産・文化遺産にあふれていると聞いています。それらを探し出し次世代に残していく活動を、区としてどこまでリードできているかや、NPO等による活動をどこまで支援できているかなどについて、民間と一緒に考えて「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」に組み込んでください。また、光明寺所有の池が自然環境の保護の観点でどのように評価されているのか、区役所内部で調べていただきたいです。 | 域内に存在するみずとみどりに加え、歴史・文化資源なども活かしたやすらぎのある空間を創出できるよう、地域の関係者とも連携し、まちづくりを進めてまいります。 |
| 87 | | 地域の歴史・文化で外すことができない光明寺ですが、駅近隣であるにも関わらず「下丸子駅周辺地区まちづくり構想(素案)」では触れられていません。まちづくりにおいて、「光明寺」は貴重な資源なので連携していただきたいです。 | |
| 88 | 工業 | 「下丸子駅周辺地区まちづくり構想(素案)」に「工場と住宅が調和した都市づくりを進める」とありますが、生産拠点が区外へ移転していく中で、「工場」ではなく大田区らしい「技術拠点」などのキーワードにはいかがでしょうか。 | 該当部分は令和4年3月に策定した「大田区都市計画マスタープラン」に記載されている多摩川線沿い地域の方針の中から引用しております。「技術拠点」などの記載につきましては、今後、より具体的な取組を検討・整理する「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定にあたり、検討してまいります。 |
| 89 | 商業 | 昼夜人口で昼の人口が多い点を活かした取組が重要だと考えます。ある飲食店のランチタイムでは、鶯の木方面からの常連客が通ってくれているが、下丸子駅周辺地区の企業の方々はほとんど来られないと言われていました。帰宅時に下丸子駅周辺地区に立ち寄って帰るような環境や、わざわざ下丸子駅周辺地区のお店に他のエリアから訪問してくるような施策(以下の案参照)が必要だと考えます。 <案> ① 特別なエリアを指定し、そのエリア内でのおしゃれな飲食店の出店に対する補助金を出す。 ② キャノン株式会社との連携で下丸子ブランドを創出する。 ③ ふるさと納税品として下丸子ブランドの製品を取り扱う。 ④ 下丸子駅周辺地区内に4つもある動物病院と連携して、ペットが飼いやすいまちとしてPRする。 | 本構想の目指すまちの姿③において、「多摩川河川敷や下丸子公園などの既存の公共空間を、多様な活動を楽しみ、健康の維持やコミュニティの形成などにつながる地域内外からも訪れる場とする」とともに、大規模マンション等の公開空地などでは、定期的なキッチンカーやマルシェ等が開催されるような交流の場となるような活動を育成」としております。いただいたご意見を参考に、地域の交流拠点や交流の場の創出に向けた検討を進めてまいります。 |
| 90 | | まちづくりの担い手として重要な役割を果たしているのは商店街なので、商店街振興の視点も取り入れた方が良いのではないのでしょうか。 | 地域特性に応じた個店が多く集まる大田区らしい商店街の魅力を維持、機能向上を目指す視点を本構想のIV章及びV章に反映しました。 |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|---|--|
| 91 | | 住んでいる人がそれなりに多い割にお店が少なく感じているので、商業施設の誘致を希望します。 | 具体的な手法については、今後「(仮称)下丸子駅周辺地区グランドデザイン」の策定に向けた作業を進める中で検討してまいります。また、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。 |
| 92 | 新空港線 | 東急多摩川線や東急池上線の沿線住民と京急本線や京急空港線の沿線住民は、生活圏が完全に分かれて通勤・通学に合わせた居住地を選んでいます。埼玉方面からの乗客を取り込んでも、東急多摩川線沿線で降車してお金を落とすとは思えません、経済波及効果の項目と額をシミュレーションして提示していただきたいです。 | 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。 なお、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。 |
| 93 | | 新空港線(蒲蒲線)は40年前からの念願とされていますが、40年前と今とではJR蒲田駅から京急蒲田駅への歩行は、比べものにならぬほど快適であり短縮されたように感じています。むしろ、蒲蒲線の蒲田駅が地下にもぐってしまえば、現在のJR蒲田駅への便利な接続が失われてしまうので、デメリットでしかありません。さらに新空港線(蒲蒲線)は、京急につなぐには技術的な難問もあり、先行きを見通せぬままでの新空港線(蒲蒲線)への投資決定は、区の勇み足とも言われています。 | (No.93~98) 新空港線の整備は、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。 |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|--|
| 94 | | <p>新空港線（蒲蒲線）は、大田区にとって40年来続く長年の悲願とのことですが、40年前には是非とも実現したいプランだったかもしれませんが、状況は一変しています。JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅をなぜ鉄道で結ばなければならないのか。JRなら品川や川崎から京急につながっています。区内の東西方向の移動利便性が向上、東横線、メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線各線の相互乗り入れを可能にするために、東急多摩川線沿線住民が犠牲になります。しかも新駅が地下にできるなら、JRの乗客にとっても東急線の乗客にとっても不便になります。東急多摩川線と東急池上線の連絡も不便の極みになります。</p> | <p>また、新空港線によって下丸子駅から羽田空港や渋谷、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、コトの交流が生まれ、賑わい創出のきっかけとなるため、新空港線を活かしたまちづくりについても検討してまいります。</p> <p>新空港線の第一期整備については、今後整備主体及び営業主体が中心となって計画の詳細を決定していますが、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、整備主体と連携して取り組んでまいります。</p> <p>JR・東急蒲田駅－京急蒲田駅間については、円滑な移動を支えるサインやバリアフリー機能の強化を図るとともに、先進技術を用いた移動手段の導入など時代の潮流や技術の進展を踏まえた上で、災害に強いまちづくりに向けた検討を進めていきます。</p> |
| 95 | | <p>羽田空港エリアへのアクセス性（新空港線構想）について、鉄軌道・地下鉄道のポストコロナの社会情勢・国際情勢を踏まえて計画を見直し、両蒲田駅間を包含するエリアをスマートモビリティ・ネットワークで接続するなど、ポストコロナや近未来の都市構成を鑑みた需要予測に見合った輸送能力と建設コスト・メンテナンスコスト削減、浸水リスクに対するインフラ信頼性向上を図っていただきたいです。</p> | <p>区内の「駅周辺のまちづくり」については、蒲田駅をはじめ大森駅、池上駅、洗足池駅などにおいて、まちづくりの指針となるグランドデザインやまちづくり方針などに基づき、各地域の機運や検討の熟度に応じて取組を進めてまいります。</p> |
| 96 | 新空港線 | <p>新空港線（蒲蒲線）について、建設費・需要予測・収支を踏まえ、地下方式の鉄道による整備が望ましいのか再度見直しを図っていただきたいです。むしろ、大田区の活性化より蒲田駅周辺の商業施設の空洞化を招くことが懸念されます。輸送の安定性、鉄道施設のメンテナンスコスト、浸水リスクを考慮し、鉄道線路以外で地下ではない細やかなエリア移動サービスを提供してもらいたいです。蒲田駅周辺の医療施設や公共施設、行政サービス施設等について、垂直移動ロスを最小限とした小型バスのようなモビリティネットワーク、パーソナルモビリティの垂直水平移動を容易にする街路・施設の配置計画を策定し、大田区にふさわしいイノベーションを駆使したエリア交通マネジメント・オンデマンド交通サービスの提供を考案していただきたいです。</p> | |
| 97 | | <p>新空港線（蒲蒲線）は区民には不要です。羽田空港までの高速バスをもっと増やしてください。</p> | |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|---|--|
| 98 | | <p>新空港線（蒲蒲線）の整備により、下丸子駅周辺地区のまちづくりが降って湧いたように計画される一方で、下丸子駅以外の駅周辺にはどのような計画があるのか知りたいと思います。もし、何も計画されていないのであれば、下丸子駅だけが栄え、その他の駅は廃れていくことにならないでしょうか。それはとりも直さず、8両編成の蒲蒲線の急行電車が通るための道路と鉄道の立体交差化（地下化あるいは高架化）であり、下丸子駅以外は急行が通過するマイナーな駅になってしまうことを意味しているのではないのでしょうか。そんなことを地元住民は望まないでしょう。</p> | |
| 99 | 新空港線 | <p>新空港線（蒲蒲線）の整備によって、京急蒲田駅と JR 蒲田駅が鉄道で結ばれることにより、東急多摩川線沿線の住民は羽田空港へ行く際には確かに便利になりますが、蒲田駅で JR 京浜東北線に乗り換えて新橋駅などへ通勤している人たちにとっては、乗り換え時間が増加し日々の生活で不便となります。最近の事例では渋谷駅がその典型です。区民にとってプラスが多いように記載されていますが、乗り換え時間が3分増えただけで往復6分、それが20日間と考えると月120分（2時間）、1年で24時間（1日）もの時間を損なう計算です。エスカレーターなどの電気代も既存利用者への負担増になります。蒲蒲線の利用者が区民でどれだけいるのか、現時点で JR 蒲田駅から京急蒲田駅を利用している人数などを調査し示していただきたいです。人の流れ、人数などの調査を行い、新空港線ができた際に、メリットを受ける人と不便となる人など、人口減少も考慮したシミュレーションを行い、区民のメリット・デメリットについて数値で示していただきたいです。</p> | <p>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効果があります。</p> <p>乗換利便性の向上に向けては、駅施設の改良も進め、駅利用者にとって不便にならないよう、エレベーターやエスカレーターなどを活用した施設計画を検討していきます。あわせて、バリアフリーのルートを確保し、ホームドアや複数の多機能トイレ、点字ブロックの設置や、段差・勾配の改善などを行い、駅全体が誰もが使いやすい施設となるよう、今後設立する整備主体などの関係者と共に検討していきます。</p> |

| No. | 該当項目 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|--|
| 100 | | <p>令和5年3月18日から相鉄線と東急東横線、目黒線の直通運転が始まります。さらに過密化している東横線と目黒線のダイヤに新空港線（蒲蒲線）を通す余裕があるのでしょうか。下丸子駅では朝3分ごとに電車が来ています。その利便性が損なわれるようなダイヤにならないのかや、直通電車が1時間に1本とか残念な結果にならないのかなどを心配しています。埼玉県民などの利便性が上がっても、羽田空港へ直行すれば大田区への経済効果は見込めないと考えます。東急多摩川線は朝は3分、休日や平日昼間も6分待てば乗車がきますので、蒲田駅の乗り換えも楽で多摩川駅も同様であり、現状で全く不便を感じていません。</p> | <p>(No. 100～101)</p> <p>多摩川線内の停車駅などの運行計画については、営業主体である鉄道事業者が策定することになります。区としては、現在の多摩川線で運用されているものから大幅な変更がないよう、営業主体に要望してまいります。</p> <p>更に、運行計画が明らかになった段階で、区民の皆様にはわかりやすくお伝えできるよう、整備主体や営業主体と連携して取組んでまいります。</p> |
| 101 | | <p>新空港線（蒲蒲線）の整備により駅を作り替えるのであれば、東横線からの電車も止まれるような構造にしてほしいです。東急多摩川線まで乗り換えなしでつながることは大歓迎なのですが、東横線の電車が乗り入れると小さな駅には停まらず、下丸子駅など途中の駅は全て通過されるのではないかと予想しているためです。</p> | |
| 102 | その他 | <p>「下丸子駅周辺地区まちづくり構想（素案）」の「下丸子駅周辺地区の地域資源と課題」にある「歩行者と自動車が錯綜しており…」がキャノン株式会社本社への通勤者と住民の歩行路の錯綜を示しているのであれば、三菱自動車工場などの工場群が移転した後に、大田区が用途地域の変更などを適切に行わず、人口密度の高い街区を下丸子駅から離れたエリアに作ってしまったことが、その一因であろうことが推量されるため、当時の区の都市計画の経緯をまず示し、総括してから「課題」としていただきたいです。</p> | <p>関係区域は、昭和25年から工業地域として指定され、現在に至っています。工業地域内は主として工業の利便を増進する地域ですが、工場のほか、キャノン本社のような事務所、専用住宅、共同住宅、店舗、老人ホーム等、幅広い用途で建築可能な地域となっています。また、関係区域の容積率制限は、ガス橋通り沿道区域20mの範囲は、平成元年に200%から300%になった経過はありますが、多くの面積を占めるそれ以外の区域は過去から現在まで200%が維持されています。これまでの都市計画での用途や容積率に基づき、建物の建替えが進んでいると考えております。</p> <p>いただいた交通上のご指摘は、今後の下丸子駅周辺地区のまちづくりの検討に活かしてまいります。</p> |