

改定蒲田駅周辺地区グランドデザイン（素案）に対する大田区区民意見手続（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

【募集期間】 令和4年1月17日（月）～2月4日（金）
【募集方法】 窓口へ直接持参、電子申請、郵送及びFAX
【意見総数】 16名39件

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	計画全般	対象地区のなかでもいろいろ特徴が違う。住宅ばかりの地域と駅前ではまったく違うため、取組も違ってくると思う。	ご意見のとおり、対象地区においても場所によって特徴が異なることから、5つのエリアに区分し、エリアの特徴に応じメリハリを付けて取組を推進してまいります。
2	計画全般	グランドデザインを実現し、まちの魅力を向上させるためには、地区の中心となる駅周辺の機能強化・機能更新が重要であると考える。よって、グランドデザインの内容に沿った駅周辺基盤施設の一体的整備が実現するよう、早期の基盤整備方針の策定を期待する。	JR・東急蒲田駅を中心とする地区は、まちの骨格となる重要な地区内拠点であることから7章において基盤施設の整備について掲げております。基盤施設の一体的整備の早期実現に向け、着実に推進してまいります。
3	計画全般	地区全体としての回遊性向上・にぎわい創出には、JRと京急をつなぐ東西の都市骨格軸から南北方向へもネットワークを拡大させることが必要と考える。そのため地区内外に点在する「連携施設」の有効活用が行われるよう、施設間のより具体的な連携のあり方について今後の積極的な検討をお願いする。	骨格を中心として生じるにぎわいを地区全体に波及させるため、「連携施設」との連携が重要であります。本地区の活性化、利便性・防災性の向上を図るため、連携のあり方などについて、施設側の状況や意向を踏まえ検討を進めてまいります。
4	計画全般	今後の都市施設・空間はより一層の複合用途化・可変的利活用が求められるものと思われる。よって、機能誘導に際してはエリア別イメージに過度に限定しすぎず、土地の高度利用とニーズに合致した複合用途化を柔軟に実現していくことが必要と考える。	4章「拠点・軸・エリアのまちづくり」においては、各場所で重点的に取り組む各種方策を示しており、特定の用途のみを誘導することを意図したものではありません。本地区は様々な用途が混在する複合市街地であることが特徴の一つであります。特徴を活かしながらも各場所ごとに必要な機能を誘導してまいります。
5	計画全般	「まちの将来像」は、蒲田駅周辺地区でなくとも当てはまる。蒲田駅周辺はこうあるべきという明確なコンセプトを出していただきたい。	1章で示す広域的な視点から見た地区の役割や地区を取り巻く状況、2章で示す特徴や課題等を勘案し、将来像を導き出しております。
6	計画全般	P.75について、東西連絡通路により駅東西を一体化するのは良いが、駅から人の流れをまちに導いていく方策が必要ではないか。蒲田駅の乗降客は23区内でも屈指の数だがまちに出る人は限られている。ハードだけでなくソフトも含めた方策が必要ではないか。	ご意見のとおり、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ことが重要です。そのため、東西自由通路や駅ビルとまちを繋ぐ駅前広場などの整備の他、都市骨格軸を形成する道路等については、利活用を見据えた空間の形成に向け検討してまいります。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
7	計画全般	「蒲田を取り巻く状況の変化」をどう捉えてまちづくりを考えていくのか示して頂きたい。特に人口減少化やアフターコロナについて。	都市の構造は短期間で急速に変化するものではないことから、これまでの課題を踏まえた都市づくりを着実に進めるのに加えて、今後は、新型コロナ危機を契機として生じた変化に引き続き注視し、国や東京都の方針とも連携しつつ柔軟に対応してまいります。
8	計画全般	地震などの災害時に対応できるまちづくりは重要であると考えますが、景観をすっかり変えてしまうことが蒲田のまちの魅力になるとは思えない。 仕事帰りの人々が立ち寄る飲み屋が多い街というのも蒲田ならではののではないかと。その街、その街で持っている役割のようなものがあると思う。蒲田の役割を考えた時、洗練された街ではけっしてないと思う。	ご意見のほか区民参画としてのワークショップや座談会などの機会においても、文化や下町の要素、界隈性を活かしてほしいと多くのご意見いただきました。本グランドデザインにおいても「まちの特徴」として掲げ、特徴を踏まえた将来像や具体的な取組（アクション）を示すなど、「蒲田らしさ」を活かしながらまちづくりを進めてまいります。
9	計画全般	「第4章 拠点・軸・エリアのまちづくり」には街づくりのゴールとしてであろう街の景観についてのイラストが掲載されているが、現在の街の状況とは共通点がなく、道路等の再整備に加え、商店や飲食店等も多くが退去ないし入れ替えて新設するような状況を想定されているように見受けられる。	
10	計画全般	「第2章 まちの特徴と課題」の中で、蒲田のまちの特徴として「個性ある蒲田特有の文化（蒲田食文化や 下町の要素）」が最初に挙げられており、この点には強く同感する。しかし、このグランドデザインに従えば、下町の風情や、小規模の飲食店が作り出しているその食文化などは失われてしまうであろうと思われる。再開発によって下町の情緒は作り出すことが出来ず、それはもう別のものである。	
11	計画全般	5-2.まちづくり分野別方針について、優先順位は分からないが、まちの事を考える時一番大切なことは私は人だと思うので、分野別方針1は「暮らし」であるべき。	分野別方針等における番号については、優先順位を示しているものではありません。 各種取組をエリアの特徴等に応じてメリハリを付けて進めてまいります。
12	計画全般	絵空事である。	グランドデザインは将来20年先（2040年代）を見据え、将来像を描き、その実現に向けた方針・取組を示しています。当該地区が将来に渡り持続的に発展していくため、着実にまちづくりを進めてまいります。
13	商業	蒲田駅は東西自由通路の整備だけで十分である。 商店街は衰退しているのだから、これ以上負担を掛けてどうするのか。 老朽化している東西駅ビルを建て替えてもらったら良いのではないかと。	個性的で魅力ある店舗や商店街は、「まちの特徴」にもあるように、蒲田のまちを構成する重要な要素の一つです。蒲田の東西自由通路の整備や駅ビルの機能更新だけでなく、駅からまちへ来街者呼び込み、回遊してもらえよう、商業の集積や担い手支援等にも取り組んでまいります。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
14	商業	蒲田は商店街などでにぎわう街だと思うので、駅ビルだけではなく、商店街や商店も頑張っていたきたいので、商業に力を入れるべきだと思う。	個性的で魅力ある店舗や商店街は、「まちの特徴」にもあるように、蒲田のまちを構成する重要な要素の一つです。持続的に商業が発展するよう、商業の集積と担い手支援等に取り組んでまいります。
15	商業	「第6章 まちづくりの取組（アクション）」には取組として「商業やまちの魅力を広げるイベント等の拡充」とあります。現状でも商店街などではイベントを実施されているが、新たな取り組みとしてどれぐらいの来場者を見込み、どれほどの利益を出すものとイメージされているか。	既存イベントの継続的な開催や拡充に加えて、新たな取組に繋がるよう、公共空間やオープンスペースを活用したイベントの開催や商店街・個店の魅力を発信する戦略的なPR活動を支援していくことで、より多くの来場者を誘引し、にぎわいの形成を図ってまいります。
16	産業 ビジネス	P.50 取組2-③「ビジネスパーソンが快適に働くことができる環境の充実」において、まちなかの小さなワーキングスペースの誘導とあるが、具体的に、まちなかの小さなワーキングスペースを誘導するための都市計画施策はどういったものがあるのか。	「小さなワーキングスペース」を誘導するための手法として、再開発に伴う機能導入や空きオフィスや空き家の活用（リノベーション）、必要に応じた各種法令の許可制度の活用などが考えられますが、具体的な施策については、地区や社会状況を踏まえ、適切な手法を選択してまいります。
17	暮らし	分野別方針3について、蒲田は、男、大人のまちのイメージが強く、女性、子供に対しての「やさしさ」が感じれない。女性、子供、高齢者に対する考え方が必要と思う。蒲田地区には女性、子供、高齢者に対する施設が少ないと感じる。	分野別方針10において、「誰もが使いやすく人にやさしいまち」に向けた方針と取組を掲載しております。頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
18	観光	P.51 取組4-③「来街者の快適な滞在を支える施設の充実」において、「宿泊機能を誘導する」とある。近年、蒲田には宿泊施設が数多く建設されているが、何か大田区の誘導施策が効果を発揮したのか。 また、蒲田にあるのは、宿泊特化型ビジネスホテルばかりである。グレードアップした質感のあるシティホテルが稼働するようになると、蒲田の街の質も上がる。 質感のあるシティホテルを誘導する都市計画施策は検討されているのか。	どのようなグレードの宿泊施設を誘導するかは、社会状況や市場動向等も踏まえつつ、都市開発諸制度など、効果的な都市計画手法も活用しながら検討してまいります。
19	駅・駅前広場	JR・東急蒲田駅の西から東へは行きづらく、難である。ペDESTリアンデッキ等が出来たら良いと思う。小綺麗なまちづくりも良いが、蒲田らしい少し乱雑な他にはないまちづくりを推進して欲しい。治安の悪化に考慮した上で人間味溢れる蒲田を希望する。コミュニティバス路線を東西に渡って設定して欲しい。	JR・東急蒲田駅東西の円滑な移動を実現する取組として、5-②「駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを円滑にするJR・東急蒲田駅東西自由通路の整備」を位置づけております。また、蒲田らしい界索性等を大切にしつつも、回遊性や利便性等の向上を図ることが重要であると考えております。誰もが自由にストレスなく移動できるよう、交通モードの活用についても研究してまいります。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
20	駅・駅前広場	地下の鉄軌道整備によるJR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間の接続は、災害時の浸水による機能不全のリスクがあり、大田区西部（多摩川線・池上線沿線）の輸送機能障害を生じかねないため、建設費負担並びに工事延長、想定流動改善効果、乗換時の所要時間増加等も総合的に鑑み、新空港線整備のあり方は見直しが必要と考える。	新空港線は、区内外の移動利便性の向上とともに、蒲田をはじめ沿線のまちづくり及び地域の活性化を進める上でも大きな役割が期待されることから、引き続き重要な施策の一つとして位置付けています。 また、整備に当たっては防災性への配慮についても十分検討してまいります。
21	駅・駅前広場	「第8章 グランドデザインの実現に向けて」など、新空港線の整備が触れられていますが実現性はあるのか。また、実現しない場合、そこまでの検討などを含めた費用の損失などについてどのように考えているか。	なお、頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
22	駅・駅前広場	P.53 取組5-①「区内の円滑な移動と広域的な利便を生む新空港線整備の推進」において、「区内の円滑な移動」とある。令和3年12月23日開催の大田区と東京都の間での「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（第4回）」において、乗換利便性の向上が課題となっている。鉄道を引いたからといって、その乗換利便性が低ければ、区内の移動の円滑化は達成されないといえる。グランドデザインに、新空港線の乗換利便性を向上させるようなアイデアが検討されているべきだと思う。そうでなければ、取組5-①は矛盾にあふれた取組と言わざるを得ない。グランドデザインの何ページに新空港線の乗換利便性を向上させるアイデアが記述されているか。	新空港線は、区内外の移動利便性の向上とともに、蒲田をはじめ沿線のまちづくり及び地域の活性化を進める上でも大きな役割が期待されることから、引き続き重要な施策の一つとして位置付けています。 乗換利便性については、東西自由通路の整備や駅ビル等の更新の機会を捉え、関係者と協議・調整しながら検討してまいります。
23	歩行者空間	歩行者空間の確保は必須とし、早急に着手いただきたい。「濡れずに快適に移動できる」を希望する。例えば、福岡の天神駅・天神南駅の乗り換えは距離こそ離れているものの「濡れずに快適に移動できる」ため苦ではなかった。チェーン店はもちろん、街の食文化や歴史を感じる蒲田ならではの店舗の整備も行うことで、蒲田ストリートなら日本で最も魅力ある連絡通路が構成できるものと思う。	ゆとりある歩行者空間の創出や道路空間の再編等について検討するとともに、商業の連続性確保に資する取組などを実施し、魅力あるストリートの創出を目指してまいります。 頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
24	歩行者空間	分野別方針6について、狭あい路（歩車分離）されない道路が多い。	蒲田のまちの都市基盤は、主に戦災復興の土地区画整理事業により整備されており、現在に至っている箇所が多くあります。本グランドデザインにおいても歩行者空間の確保などを重要な課題として掲げており、頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
25	交通	P.56 取組7-①「地域住民の移動を支え利便性の高い自転車駐車場の整備」において、東口地下自転車駐車場の整備とあるが、東口地下自転車駐車場の整備は2016年に都市計画決定され、土地の買収も済んでいる。自転車対策は喫緊の課題であるはずだが、なぜ着手されていないのか。駅ビル建替を待っているのか。	東口地下自転車駐車場の整備については、現在、事業者によるインフラ関係の地下埋設物支障移設に着手しており、管路の撤去工事等を実施しているところです。事業期間内の完了をめざして整備を進めております。
26	交通	P.56 取組7-③「自由な移動を支える先端技術と交通モードの活用」については、理想的で良いと思うが、蒲田のタクシーの需給ギャップをどう分析されているか。 蒲田駅東口では常に、朝と夜のピークタイムや天候の悪い日は、タクシーがほぼおらず客が長蛇の列を作りストレスを感じている。一方で、午後の早い時間帯は、客もいないのにタクシーが環八まで列をなしていることもある。 大田区として蒲田周辺のタクシー需要予測はしていないのか。 MaaSといったバズワードをグランドデザインに書いて並べるだけでなく、MaaSを生かして蒲田のタクシー需給をマッチさせるなど具体的な計画を示していただいたら良いかと思えます。	区において蒲田駅周辺のタクシー需要予測はしておりませんが、現状については十分に認識しております。限られた空間のなかで、交通結節性、利便性を高めるため方策の一つとして、MaaS (Mobility as a Service) など先端技術の活用も含め、国の動向や他自治体の実証実験の結果等を参考にしながら、必要に応じて検討してまいります。
27	交通	鉄軌道交通とバス等の交通結節点となっているが、さらに将来的に多様なモビリティに対応できる都市構造を構築するため、駅前に鉄軌道改札口レベル・立体都市空中回廊レベルで、大規模商業施設内での垂直移動も可能なスマートモビリティ、パーソナルモビリティとの接続交通広場を設ける。これによりJR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間をスマートモビリティ、パーソナルモビリティで接続を可能とし、従来からの自動車交通との交錯を最小限化し、歩行者空間の安全性確保と高齢者・交通弱者も含めた移動の円滑化を図る。 また、羽田空港との接続には空中輸送サービスを可能とする空中ポートを駅前のビル屋上等に設けることを想定する。	スマートモビリティ、パーソナルモビリティなどの導入については、蒲田の地域特性や基盤の整備状況を勘案しつつ、国の動向や他自治体の実証実験の結果等を参考にしながら、検討してまいります。
28	建物	再開発により、蒲田の良さのうち、便利さだけは担保されたが、親しみやすさや人情の濃さは、失われているように見受けられる。長年馴染んできた住民にとって、街並みを失うことは相当な負担を強いるものである。そこまでして、さらなる大規模な再開発を進める積極的な意義がどれほどあるのか。	市街地再開発事業は、一般的に地権者の皆様の発意と合意をもとに検討がなされ、推進されるものと考えております。その検討・立案過程においては、当事者である地権者はもとより、周辺住民や地域の声を十分踏まえ、合意形成を図っていくよう、事業者等に対して指導・助言を行ってまいります。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
29	建物	P.30 都市機能集積エリアのスケッチについて、建物の2階をサービス業態用途として、まちのにぎわいを立体的に創出する良い印象であるが、スケッチのイメージがランドデザインに反映されてなければもったいない。 建物の1階に商業利用を誘導することは当然として、建物の2階にサービス業態を含めた商業利用を誘導するための、都市計画施策を検討しているか。 蒲田の現況は、建物の2階以上は、事務所か住居がほとんどだと思う。それでは、大田区を中心としての人の回遊を生むのには足りない。 スケッチのイメージのように、まちを立体的に活用してください。	取組8-①「建物の更新や活用が進むまち」において、低層部に商業や業務、中層部に業務や住宅を誘導する取組を示し、将来イメージに反映しております。 本文では手法の紹介として地区計画を挙げておりますが、具体的な施策については、地区や社会状況等を踏まえ、適切な手法を選択してまいります。
30	防災	蒲田駅周辺地域は大田区内の行政サービスの中核を担う拠点エリアでありながら、風水害における浸水リスクエリアとなっている。 災害時も住民の安全確保、産業への影響を最小限とするため、防災拠点として想定浸水深を考慮したインフラの整備、民間投資も活用しながら防災拠点施設を分散配置することが必要と考える。これらの防災拠点施設を連続的に接続しながらJR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間を、立体都市としてアーケード機能を持たせた空中回廊で接続する。	本地区は、区を中心拠点であり、多くの人や都市機能が集積することから、分野別方針9に掲載する地震や都市型水害に強いまちづくりを進めてまいります。浸水リスクへの対応については、まちづくりの機会を捉えて関係者と意見交換するなど研究を進めてまいります。
31	ユニバーサルデザイン	環状8号線、国道15号線を立体交差にするならともかく、長距離の横断歩道のままで失望した。 イラストに車いすの方、杖をついた方、歩行器を押して歩いている方がいない。	方針の一つである「誰もが使いやすく人にやさしいまち」が感じられるようイラスト表現に修正します。 頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
32	自然・環境	これからのまちづくりで一番大切なのは、環境への配慮だと思うので、区には特に頑張っていたきたい。	ご意見のとおり、環境への配慮は今後のまちづくりにおいて重要な取組であると認識しております。分野別方針12において自然や環境について方針を示すとともに、5つの取組を掲げております。それら取組により環境にやさしいまちを目指してまいります。
33	自然・環境	貴重な環境資源と位置づけられた呑川について沿道の歩行者空間を更に魅力を高めるよう、テラスの整備や親水エリアを設ける。併せて、災害時には船舶による人荷輸送も可能なポート機能を親水エリアに持たせ港湾部と都市中心部との接続を可能とする。	呑川は貴重な環境資源であり、歩行者空間の魅力向上を図る上でも重要な要素と認識しております。頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
34	自然・環境	<p>呑川は蒲田駅周辺地区で、鳥や魚が見られ生物の多様性を感じられる唯一の資源である。</p> <p>西蒲田から蒲田の流域は、上流から雨天時越流水によりもたらされる下水汚泥が堆積しやすい場所となっており、堆積した下水汚泥によりもたらされるスカムや悪臭、白濁化は、近年改善がみられるものとても親水空間として望ましいものとは思えない。</p> <p>今後、呑川沿いの整備がなされると同時に呑川自体の改善がされることを望む。</p> <p>世田谷区や目黒区のように呑川を暗渠化して蓋をすることはないようお願いする。</p>	<p>呑川の水質改善に向けた取組として、取組5-②「潤いを創出する呑川の水質改善」を位置づけ、高濃度酸素水浄化施設の稼働や合流式下水道の改善など、東京都や流域自治体と連携し水質改善対策を推進してまいります。</p>
35	自然・環境	<p>災害発生時、交通結節点として安全確保を図るため、区役所が立地する「新価値創造エリア」などの周辺エリアと連携した避難対応・帰宅困難者対応を強化する必要がある。また、ライフライン途絶時においても、交通結節機能や区役所の災害活動機能を継続するためのエネルギーを確保する必要があることから、以下のとおり変更すべきと考える。</p> <p>■JR・東急蒲田駅前拠点 重点方策 P.25 (3) 交通結節点にふさわしい都市機能を強化します 【変更（追加）】 ・災害発生時の安全確保のための周辺エリアと連携した 避難対応・帰宅困難者対応の強化、機能継続のための 自立・分散型エネルギーの導入等によるエネルギー確保</p> <p>■新価値創造エリア 重点方策 P.33 (3) 安全で環境にやさしい市街地を形成します【変更（追加）】 ・区役所 における自立・分散型エネルギー導入等による災害時のエネルギー確保</p>	<p>取組9-①において、「災害時にも都市活動の継続が可能な強靱性の高い拠点の形成」を位置付けており、インフラ整備に係る関係機関や開発事業者とも連携し、安全・安心な拠点の形成を推進してまいります。</p>

No.	分類	意見要旨	区の考え方
36	自然・環境	<p>近年、気候変動に起因して風水害が激甚化・多発化するリスクが一段と高まっており、通常の非常用発電機では対応が困難な長期の停電への備えを充実させる必要があることから、以下のとおり変更すべきと考えます。</p> <p>■分野別方針9：【防災】災害に強いまち P.60 【変更】</p> <p>9-③ 台風・豪雨による都市型水害対策の推進 集中豪雨などによる都市型水害へ対応するため、建築物の更新に併せて雨水流出抑制施設、雨水貯留施設の整備を促進します。また、防水板の設置や電気設備の上層階設置等を働きかけるとともに、長期の停電に備え、再開発や共同化等に際してコージェネレーションシステムなど自立・分散型エネルギーの導入を促進します。</p>	<p>取組9-①において、「災害時にも都市活動の継続が可能な強靱性の高い拠点の形成」を位置付けており、インフラ整備に係る関係機関や開発事業者とも連携し、安全・安心な拠点の形成を推進してまいります。</p>
37	自然・環境	<p>分野別方針12について、蒲田地区は、地域の人、来街者、子供が「やすらぐ」公園が少ない。</p>	<p>まちの将来像にもあるように、「誰もが安心して気持ちよく過ごせる」まちづくりは重要です。そのため、分野別方針12において、緑とにぎわいを感じる公園等の充実等の取組を掲げており、人々が集い、憩う緑あふれる空間の創出やきれいな公園づくり・環境活動を推進してまいります。</p>
38	その他	<p>現在、京急蒲田駅西口地区は古い地域が変わろうとして進んでいる。</p> <p>大田区において京急蒲田地区が重要な地域と考えるなら、区がもっとかかわって、将来にむけた住みやすい、楽しい商業と伴に長く暮せるまちづくりを、願う。</p>	<p>京急蒲田駅前を2つある地区内拠点の1つとして来街者を魅了する拠点を形成すると記載しております。</p> <p>京急蒲田西口地区では、地域の皆様が長年にわたり、街区別の共同化事業を検討し、区もこの活動を支援しております。今後も、「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づき、区民、事業者と協力しながら、誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを進めてまいります。</p>
39	その他	<p>現在、京急蒲田センターエリア北地区再開発準備組合では、改定蒲田駅周辺地区ランドデザイン（素案）において取り上げられている「京急蒲田駅前拠点」の将来イメージ実現の一翼を担うべく、市街地再開発による街区や公共施設の再編も含めた共同化の実現に向けて検討を進めている。区より一層の支援、協力をお願いする。</p>	<p>京急蒲田駅前拠点の形成に向けて、建築物の共同化等に合わせた多様な機能の集積、人々がにぎわう公開空地や街路空間の創出などを重点方策として記載しております。今後も、「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づき、区民、事業者と協力しながら、誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを進めてまいります。</p>