

第 2 回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会 議事要旨

日 時：令和元(2019)年 11 月 1 日 (金) 18:30~20:00
場 所：大田区役所本庁舎 2階 201 会議室
委 員：中井 検裕 東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
大沢 昌玄 日本大学 理工学部土木工学科 教授
野原 卓 横浜国立大学大学院 准教授
青木 重樹 まちづくり推進部都市開発担当部長

1 開会

2 挨拶

3 部会の成立

部会長より専門部会の開催要件と出席委員数が確認され、専門部会の成立が宣言された。

4 議事

(1) 区民参画の実施概要(案)の報告

事務局より資料 1 を基に説明

(委員)

ワークショップについては、1 回目と 2 回目、3 回目の間が空き、同じ参加メンバーはなかなか難しそうなので、1 回目は単体でやるという事については良い。出張座談会は、地域の方々にまちの事を聞けると思うので、ここで地域の方々と話を出来るのは良いと思う。

ワークショップの 2 回目、3 回目をやる時には、後々プレイヤーというか、まちづくりに関わってくれそうな人を見つけるような機会として設定すると良い。地域の人とは限らず、やってくれる人たちが集められると良い。

(委員)

事務局案で問題ない。

(委員)

丁寧に区民参画をやられるという事なので、出された意見の対応については、しっかり考えて頂ければと思う。

(2) グランドデザインの目標の設定(たたき台)

事務局より資料 3 を基に説明

(委員)

「目標 5 駅周辺のまちづくり」とあるが、駅周辺のまちづくりと書いてあると、グランドデザインの対象範囲が駅周辺だから、ただのまちづくりの事しか意味していないと思われるので、この書き方だとまずいと思う。内容をみると、新たな魅力づくりとか、建物の共同化といった話になっているので、それに合わせて変えてもらう必要がある。

「目標 4 ゆとりを感じる機能性の高い駅と駅前広場」については、現グランドデザインの 4 と 5 を合わせたという事だが、ここで言っている駅は J R 蒲田駅の事を言っているのか。京急蒲田も入るのか。

(事務局)

J R・東急と京急両方を含んでいる。「4-6 新空港線への乗換え空間の整備」は、新空港線から J R や、京急との間のまちづくりを示している。

(委員)

「目標 8 歩行者と車が快適に共存できるまち」ですが、歩行者優先をもう少し前に出すかどうか、議論をした方が良いのかなという気がしたのと、8-1、8-2、8-3 を見ると歩行者の話があまり入っていない。例えば歩道を広げるとか、歩行者関連のアクションプランがないと寂しい気がする。

(委員)

目標 8 は、歩行者の話も歩いて楽しいとか、歩くをもうちょっと表に出してもいいのかなと思う。その中で具体的に、人と車が共存するがあつていいとは思う。

将来的にスモールモビリティなど色々なものが増えてくるであろうことを考えてみると、まず、歩いて楽しい、歩いて快適をベースにしながら、他の交通手段の共存できる事をうまく表現できるといいと思う。そういう意味で目標 8 はもう少し考えた方が良い。

目標5だが、他は〇〇なまちという表現になっているのに、ここだけ、中身が書かれていない。共同化・協調化、建て替えが考えられているが、昨今の状況も考えるとストックを活用する。そういうものがあったらいいのかなと思う。

「目標11 清潔で個性のあるまち」だが、清潔という表現が気になる。もちろん清潔の方が良いとは思いますが、近年合わない表現というか、魅力的のような。もう少し工夫があった方が良いでしょう。

また、将来像が多文化と謳っているのに、文化的な事があっていいのかなと思う。もう少しどこかに反映させた方が良いでしょう。

(事務局)

目標11の清潔については、蒲田は汚いという意見が多いので表現した。少し伝わりにくいので、表現を考えたい。

(委員)

アクションプランは似ている文章がいくつかあるので、整理した方が良いでしょう。例えば、「2-2 快適な歩行者空間の整備」と「4-4 駅とまちを繋ぐ歩行者空間の整備」は具体的に何が違うのか。両方とも歩行者空間の整備をする。一方は、快適で、一方は駅とまちを繋ぐと言っているが、同じような事を言っている感じがしないでもない。確かに駅周辺の話と分けているような感じもするが、差別しろと言っているのではなく、アクションプランまでを見たときに似たようなものがいくつか出てきている。

目標8で交通手段のことを言いたいのであれば、自転車はどうあるべきなのか、自動車はどうあるべきなのか、もう一つは荷捌きはどうあるべきなのか。駅周辺は人が移動するための車より、物を運ぶ車の方が何か大きな問題を空間的に及ぼしている事も考えられる。歩行者と車だけではないのかなと思う。併せて、トラフィック的なものをイメージした目標にするのであれば、土地利用と交通のあり方を定めないといけないと思う。それぞれの建物の一階に駐車場を作っていたら、まち並みが分断されてしまう。だから、一カ所に駐車場を集約して街並みの統一性を持たせようというような。どちらかという土地利用と交通の融合をちゃんと図って、魅力的なまちにしましょうという事。移動手段と土地利用との関係性を謳ったうえで、駐車場は過剰になっているので、減らしましょうとか、一方で駐輪場は住む人の駐輪場は確保されているが、商業施設の駐輪場が影響をしているのであれば、それに対する附置義務を適正にするなど。タイムシェアリングしましょうとか。タイムシェアリングすれば利用者が変わるよねとか。土地利用と交通との共存があってもよい。

「目標7 産業やビジネスが活性化するまち」については、ここでいう産業やビジネスというのは、蒲田周辺にやってきて、ビジネスを起こして、成長していくという産業ビジネス活性化になるような。たとえば、今はPCやタブレットがあれば仕事ができるので、駅の周辺で何か支援できるような、産業ビジネスを支援するようなアクションプランがあってもよい。ここから出発する人たちがいつの間にか隣の人と友達になって新たなビジネスができるようなイメージがあってもよい。

(委員)

「目標7 産業やビジネスが活性化するまち」と書かれているが、「7-2 国際的な産業・ビジネス機能の充実」なんかは、本当に出来るのかなという気がする。実際のアクションプランとしてどんなことが出来るかという、なかなか難しそうな気がする。

(事務局)

羽田空港跡地第1ゾーン等でビジネスマッチングを行う。ビジネスマッチングを行った企業が、腰を据える場所は、大田区の交通結節点機能が高い蒲田だろうと思っており、商業も住も兼ね備えている蒲田に業務系を置きたいという思いはある。

(委員)

3-3で空港との連携とあるが、こちらは観光の事なのかもしれないが、ややアクションプランがかぶっている気がする。7-3の滞在機能はホテルの事なのか。

(事務局)

7-3は、コワーキングスペースとかどちらかという安価で部屋を借りて、料理が出来てという業務系を意識している。3-3はご指摘のとおり観光視点である。

(委員)

現行グランドデザインでもアクションプランが混ざっていたが、例えば1が商業で、6が商・住の調和というように違う方針の中に同じようなアクションプランがあったりして、重複しているところが他にも結構ある。社会動向などを見据えたうえでどのあたりを区として伸ば

していきたいのか、どのあたりを伸ばす事が良いのか、もう一度整理して頂いた方が良い。

「7-2 国際的な産業・ビジネス機能の充実」が大きく見える。国際的な産業・ビジネス機能とすごいビルが建つようなイメージが。と言いながら実際はコワーキングですとなると、中身が少し違う。

もう一つは、昨今の状況を考えると「目標 10 安全で暮らしやすいまち」は、目標としてはこれで良いが、現在は、耐震と意識向上があるが、避難などのことも考えた方が良い。

後は、歩行者空間等の話に内包出来るかもしれないが、暑さとか、環境的な対策を行い、まちの中で快適に過ごせる。快適を扱う目標の中で、うまく融合出来ると良い。

(3) エリアや軸の設定にむけた検討
事務局より資料4を基に説明

(委員)

2頁のダイアグラムは分かるが、3頁目の測地的に落とした時に商業中心軸は、西口はなんとなくこんな感じかなと思うが、東口はたぶん動く。

また、歩行者のネットワークを考えたときに、線路をまたぐ動線が少なすぎる。

(委員)

東と西が分かれているのが課題だとすると、東と西を結び付けていきたいと思いますという事がどこかにあってもいい。アクションプラン4-3が自由通路としかになっていないが、その辺りリンクするのでは。

商業中心軸が気になっている。一本ではなく何本か合わさってという事もあるかもしれない。歩行者空間を豊かにすることを考えると、その辺りが方針として目に見えていた方がやりやすくなる

(委員)

3頁目は土地利用の在り方としては、こういう感じかなと思うが、先ほど土地利用と交通の融合といったときに話したが、蒲田駅周辺エリアというのは歩行者優先のエリアになるのか否か。例えば、歩行者優先エリア内の駐車場は原則禁止など土地利用と交通を結び付けなければいけない。

もう一步、この次の交通とか人の利用、移動を考えた方針図があった方が、わかりやすい。それが、ここの地区は駐車場を抑えましょうとか、ここの地区の駐輪場はどうしましょうなどの議論につながる。