

平成22年5月25日

大田区議会議長
永井敬臣様

開発・観光対策特別委員長
松原秀典

開発・観光対策特別委員会中間報告書

本委員会に付託された調査事件につき、現在までの調査状況を下記のとおり報告する。

記

- 1 調査事件 (1) 中心核及び地域核の整備・開発について
(2) 観光のまち大田づくりについて
(3) 水と緑のネットワーク整備について

2 中間報告

大田区では、中心拠点としての蒲田、大森、未来拠点としての羽田空港周辺をはじめ、それぞれの地域において特性を活かしたまちづくりが進められている。また、多摩川をはじめとした区内を流れる河川や臨海部では、水辺環境や緑地整備を含めたまちづくりを展開しており、区民をはじめ来訪者が憩える場の創出に大きく貢献している。

本委員会は、地域特性を活かしたまちづくりが観光政策と融合し、それが区民福祉の向上、区内経済の活性化等にいかにしてつなげられるかを調査研究することを目的とし設置されたものである。

ここに、これまでの調査結果を報告する。

(1) 蒲田駅周辺のまちづくりとランドデザイン(案)の策定

蒲田駅周辺地域は、国際化・再拡張を控えた羽田空港へはもちろん、区の内外に向けた交通結節点であり、大田区役所やアプリコといった公共施設や大規模商業施設等を抱えていることなどから多くの人々が行き交う、賑わいの拠点となっている。また、羽田空港国際化が進む中、外国人来街者の増加も視野に入れ、多文化交流の拠点としてのまちづくりも求められている。

しかしながら現在では、交通ターミナル機能を有した駅前広場の整備や更新時

期を迎えている建物の建替え、空港へのアクセス向上、放置自転車の解消など、蒲田のまちを将来にわたって発展させていくことに対する課題は山積しており、再開発の進む品川、大井町、川崎の隣接地域との都市間競争に勝ち抜くためにも、蒲田駅周辺のまちづくりは急務となっている。

このような状況下、平成22年3月、区は、地域住民・事業者・行政が一体となってまちづくりを進めていくための将来像、基本的な方針・目標、実現に向けた方策を示した「蒲田駅周辺地区グランドデザイン(案)」を策定するに至った。

「にぎわいあふれる多文化都市、誰もが安心して気持ちよく過ごせる人にやさしい蒲田」を将来像に掲げ、「商業・にぎわい・交流の創出」「都市機能の向上」「まちの快適性の確保」の3つの基本方針のもと、12の個別目標とそれを具現化するためのアクションプランが定められている。

当委員会では、このグランドデザイン(案)を軸に、蒲田駅周辺のまちづくりについての議論が進められた。

●羽田空港国際化と蒲田

隣接する都市との色分け、つまり蒲田らしさをまちづくりに取り込むに際し、大きな要素の一つとして、今年度実施される羽田空港国際化がある。

グランドデザイン(案)においては、「商業・にぎわい・交流の創出」の方針の中で、羽田空港国際化に伴うまちづくりが触れられており、おもてなしの意識向上、多言語表示案内板、商店向け外国語対話集等が具体的施策として述べられている。さらに、空港とのアクセス機能強化として、「都市機能の向上」の中で、新空港線「蒲蒲線」の実現、直行バスの運行拡大が記されている。

羽田空港国際化のポテンシャルを享受するためには、交通結節機能の向上や都市基盤の再整備を推し進めるとともに、さらに地域のソフト面での変革を促進することが重要である。特に賑わいを創出し、人を引き込むには、蒲田としての目玉、すなわち地域の持つ観光資源を有効に活用することが望まれる。蒲田には、ラーメン、餃子などのB級グルメの店舗が多く、中国を中心とするアジア系の飲食店など、食文化を売りにするべきといった意見は以前から多い。しかしながら実効性の担保といったことから、いまひとつ進展がない状況といえ、新たな切り口での資源創出も必要である。

また、一方で、来訪者の増加を見込んで、民間業者によるホテル建設が進んでいる。まちづくりを推進するうえでは、こういった情報は的確に捉える必要があり、その民間業者とのタイアップも重要だと考えられる。

羽田空港国際化は蒲田駅周辺に人を呼び込む契機であり、この契機を逃すことなく、観光の面での蒲田らしさの創出、そして多文化共生の拠点づくりが求められる。

●グランドデザイン（案）の実現と地域住民

蒲田駅周辺地区を整備するにあたって留意すべき点は、地域住民の日常生活に不利益が生じないように進めるということである。グランドデザイン（案）の対象地域には、現在2万2千人もの住民が暮らしており、彼らの生活維持・発展の最優先は言うまでもない。一方、西口では現在、日本工学院専門学校による再開発が進み、学園都市としての顔を持つようになることから、学生という新住民の増大が予想される。いかにしてその新・旧の地域住民を取り込むかが、グランドデザイン（案）の実現性を高めることとなる。

区としてもパンフレット・概要版の配布、意見交換会やワークショップの実施など、地域住民に対する喚起は行っている。しかしながら委員会内には、2万2千人もの地域住民に対し、そのような手法では、まちの意見反映、区民参加につながらないといった意見も少なくなくない。

グランドデザイン（案）の具体的実施について、区はアクションプランを短期・中期・長期に分けて取り組むとしているが、すぐ実施できるプランについては、すぐ着手し、地域のまちづくりに対する意識醸成につなげるべきである。

委員からは、まちの景観条例の整備、さらには、ビルの建替えに関連して高さ制限を盛り込んだ景観計画の必要性が意見として出された。また、公共施設への案内も含め、サインが充実していないとの指摘もあった。われわれ委員の代表も参加したが、区では蒲田、大森で区民モニター調査を実施し、観光案内サイン計画の策定にいたっている。区民はもちろん、観光客や視覚障害者、聴覚障害者の方にもわかりやすい表記の充実など、策定した大田区サイン基本計画、大田区観光案内サイン計画に沿った早期のサイン整備が求められる。一方、都市計画マスタープランとの整合性を指摘する意見もあった。これらの中にはアクションプランで定められているものもあり、早期の対応・実施を区に求めていきたい。

先にも述べたが、グランドデザイン（案）を実現させるためには、地域住民が主体性を持ち、自主性を発揮してもらうような環境づくりが望まれる。委員会で報告を受けた意見交換会の内容では、区に対する要望等が主であり、自分たちのまちを自分たちがつくるという意識が乏しいようにも感じられた。区にはこれらの意識を変化させ、地域住民の役割を認識させていくような具体的方策が求められている。

しかしながら、地域の高齢化や学生という新住民の流入といった状況変化を踏まえつつ、一方で障害者にも配慮しながら、このグランドデザイン（案）の実施に2万2千人もの地域住民をどのように巻き込んでいくのか、それが容易でないということは理解し得るところである。われわれ委員も地域住民と区のパイプ役として、積極的に蒲田のまちづくりに関与していかなければならない。

(2) 大森駅周辺のまちづくり

蒲田と並んで大田区を中心拠点である大森駅周辺についても、まちの将来を見据え、その整備方針と実行性を考えるべき時期にさしかかっている。

● (仮称) 大森北一丁目開発の動き

そのような状況の中、まちの賑わいをもたらすものとして一翼を担う(仮称)大森北一丁目開発(以下「北一開発」)の本体工事が、平成21年7月からスタートした。

この北一開発の事業契約について区は、平成20年12月に丸紅との間で締結しており、その後SPC(特別目的会社)、ユナテッドアーバン不動産投資法人与順に契約は承継されていくことになっている。中間のSPCは、建物工事着工から竣工後1年を目処に、その開発・運営にあたるため設立されるが、区は資金調達の優位性を理由にTMK(特定目的会社)方式からGK(合同会社)方式へ転換する事業契約の一部変更を本体工事の着工に合わせて行っている。また同時に定期借地権設定契約をGKと交わしたが、同日付で区の承諾のもとGKから信託銀行へ借地権が信託譲渡され、定期借地権設定契約の相手方が信託銀行となっている。

この定期借地権契約の中で設けられた地代について、3年ごとに公示価格の変動に応じて改定させていくとの説明を受けたが、委員からはその実施の担保、さらには周辺相場との整合性が強く求められた。また、地代に応じ、テナント賃料についても、委員会では活発に議論がなされた。まちの賑わい創出を考えた場合、どのようなテナント構成になるのかは大変重要な問題となる。昨年、丸紅が示した事業計画では、地域共生と活性化を具現化できるようなテナント誘致を行なうとしているが、それは賃料と大いに関係してくることから、民間テナントとその賃料について、ある程度われわれ委員も注視していく必要がある。

● 大森駅周辺地区グランドデザイン

大森駅周辺地区を広域的視点でとらえた場合、北一開発は、公共と民間の協働による地域の活性化のための一つのきっかけ作りであり、面としての総合的なまちづくり方針が求められる。

区は大森駅周辺地区グランドデザイン策定に資することを目的に、基本調査を実施しており、その結果内容と策定スケジュールについて平成22年4月の委員会の中で報告を受けた。基本調査は、大森駅周辺地区を(1)商業・ビジネス、(2)文化・歴史・観光、(3)くらしのまち、(4)都市基盤・交通・土地利用の4方面から、その強みと弱みについて分析しており、仮ではあるが、まちの将来像を「歴史と文化と浜風のかおるにぎわいと暮らしのまち大森」と導き出したものであった。

策定にあたっては、蒲田駅の場合と同じように地域住民の意見をどのように吸

い上げ、策定にどのように反映させていくのかが課題となる。意見交換会自体の手法の再検討、また対象地域はもちろん、駅を取り巻く広域での意見交換会の実施を求めるとともに、蒲田駅周辺地区との役割の明確化、さらには馬込方面や臨海方面への交通結節機能や隣接区を含めた文化、歴史、観光資源を十分生かしたランドデザインになるよう、われわれ委員も提言していく必要がある。

(3) 羽田空港国際化と観光大田

平成22年10月の羽田空港国際化を見据え、区は、平成21年10月より、国際化記念事業をスタートさせた。来訪者や区民に対し国際都市としての大田区のPRを図り、区民が地域への愛着と誇りを抱く一つの契機として実施しているものである。

事業は、プロポーザルにて選定されたヒガ・アーツ&メタル株式会社に委託されるとともに、並行して自治会連合会、商店街連合会、工業連合会を構成員とした実行委員会が立ち上げられ、その意向に沿って事業が進行されている。

昨年10月に「おおた商い観光展」と併催し、キックオフイベントが実施された後、OTAふれあいフェスタ内でのイベントキャンペーン、また区内商店街でのPRキャンペーンなど、区は羽田空港国際化について区民意識への浸透を図っている。また、国外へ大田区の情報発信するべく、8カ国、14名の区内在住外国人を「来～る大田区大使」に任命するとともに、観光紹介用DVDの作成やホームページの開設などを実施してきている。

平成21年12月3日、当委員会もその国際化記念事業の一つであり、羽田空港第1旅客ターミナルで開かれた「大田区観光パネル展」を視察した。他の事業も含め、委託した契約内容が十分に履行されているか注視するとともに、費用対効果についても委員として検証していく必要がある。

羽田空港国際化に伴い、増大する乗降客をどのように大田区へ引き込むのか、その仕組作り際に、まずは大田区民の意識を喚起するため記念事業は進められなければならない。しかしながら、10月まで半年を切った現在、羽田空港国際化に対し区民一体となって盛り上がる気運はまだ見られていない。われわれ委員の中には、区、委託業者、実行委員会の連携不足が各事業を計画・展開していく上で障害となっているのではないかという意見もあり、それぞれの役割の更なる精査が求められるところである。

事業のイニシアチブを明確化し、そして事業の本意である国際化への区民意識を向上させるため、広報戦略の練り上げが急がれる。元来より区は、内外に観光大田をアピールするツールを多くは持ち合わせておらず、そういった意味では「来～る大田区大使」事業は画期的なものと言える。しかしながら、発信力としてとら

えた場合、強力とは言いがたく、委員の中からは、区在住外国人のネットワーク活用についての意見も出された。観光DVDの配布やホームページの開設も有効な手法ではあるが、発信力の強さと宣伝効果を考慮するとマスメディアをどう利用するかがカギとなる。ケーブルテレビ、鉄道・バスの車内広告、新聞への掲載等、観光情報の発信力確保に努めることが必要である。

平成22年2月10日の委員会の中で、羽田空港国際化記念イベント開催を、国が実施する「空の日」との連携で考えていると、区より説明を受けた。イベントの成功のため、その広報活動への早期着手、区、委託業者、実行委員会の役割整理、さらには国土交通省や関係機関との綿密な調整が区に求められる。

羽田空港国際化と観光大田について、るる述べてきたが、真に重要なことは、国際化記念イベントはゴールではなく、観光大田の新たなスタートと位置付けなければならないということである。区の中央を流れる呑川の水辺環境を生かした緑道整備や羽田空港に至便な湾岸地域の整備・開発など、区内の観光資源は少ない。いかにしてこれを内外へアピールできる観光資源へと高めていくのか、観光振興プランに沿った区その後の観光施策の展開について期待するとともに、われわれ委員も観光大田について共に考えていかなければならない。

(4) 行政視察

当委員会では、委員会調査・研究の参考とするため、平成21年10月15日から16日にかけて岐阜県岐阜市と大垣市への行政視察を行った。

岐阜市は、JR岐阜駅周辺整備事業と岐阜シティー・タワー43を視察項目とした。JR岐阜駅北口駅前広場は、「社の駅」をコンセプトに平成14年度から整備事業がスタートしており、23年度の完成を予定している。面積26,500平米にもおよぶ駅前広場は「虹の架け橋」と呼ばれるU字型のペDESTリアンデッキを有し、その主動線部の幅員は8メートルと巨大なものとなっていた。規模の違いはあるものの、蒲田駅前広場整備へのペDESTリアンデッキの可能性を検討するに際し、大変参考となるものであった。

岐阜シティー・タワー43は、岐阜駅のシンボルとして平成19年にグランドオープンした超高層複合ビルである。都心居住住宅、福祉・医療施設、放送局、商業施設が置きこまれており、大森の北一開発と同じように、まちを活性化させる新拠点と位置づけられていた。岐阜シティー・タワー43の最上階は市が権利床を有すスカイラウンジとレストランになっており、レストランからは固定家賃のほかに売り上げの8パーセントをプラスして市の収入としているとの説明があった。北一開発とは異なる区分所有方式を採用しており、興味深いものであった。

大垣市では、景観条例の制定と景観計画について視察した。大垣市は平成9年に「都市景観基本計画」を定め、平成18年には景観法に基づく景観行政団体となり、20年に「大垣市景観計画」を策定するにいたっている。同市の景観計画は市内を賑わい・暮らし・田園・里山と4つの情景区域に分け、それぞれ位置、形態意匠といった景観形成の基準を設定しており、水の都、歴史のまちといった大垣の特徴的な景観を保全したものとなっていた。現在、蒲田や大森では、企業における広告看板が景観の妨げになっていることは否めず、まちの特徴を生かした地区景観条例等の法整備が急がれる。

(5) 今後の開発・観光対策特別委員会の展開

「おおた未来プラン10年」では、まちづくりのキーワードの一つとして「地域力」を掲げている。地域の実情を知っているのはその地域住民であり、自ら実行するほうが課題解決も早く、良好な結果につながるとしており、蒲田・大森のまちづくりや観光政策の推進に際しても、地域住民の力を引き出すにあたって、区は実行委員会、意見交換会、ワークショップ等を実施している。しかしながら「地域力」を十分に引き出す状況まで至っているとは言い難いことから、区民目線での新たな手法の構築も必要と考えられ、委員会としても継続して議論すべき事項といえる。

観光の視点も取り入れたまちづくりに地域力が生かされ、経済面、福祉面で広く区民自身の利に寄与するよう調査・研究を続けていく必要性を訴え、以上、中間報告とする。