

大田区鉄道沿線まちづくり構想（案）について

1 概要

新空港線の整備とともに、今後、民間都市開発の機運が相当程度高まることが予想される中、地域課題の解決や公共貢献に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示し、これに基づき官民が協働し、地域特性や限られた空間を最大限有効に活用しながら安全かつ快適で利便性の高い個性的な都市空間を創出していくことを目指すため、「大田区鉄道沿線まちづくり構想」を策定する。このたび、素案についてパブリックコメントを実施し、構想(案)を取りまとめた。

2 構想（案）の主なポイント

- (1) 対象範囲を二期整備も含めた新空港線沿線の各駅及び新空港線に接続する路線沿線の各駅の周辺地区とし、目標達成年次を新空港線の整備を契機として推進される沿線のまちづくりを進める目安として、2030年代から2050年頃と設定
- (2) 「東京都と世界をつなげるまち・おおたー交流と創造があふれる沿線まちづくりー」をテーマに、新空港線の整備により新たな人の流れが生まれることで沿線や新空港線に接続する路線沿線の各駅のポテンシャルが一層高まり、各駅周辺の特徴にあったまちづくりが行われ、各地区間のヒト・モノ・コトの行き来が増え、それらが有機的に結びつくことで、交流と創造があふれる大田区や東京となる将来像を設定
- (3) まちの大きな方向性や全地区共通事項を指し示す「全体構想」と、全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込んだ「エリア別構想」に分け、それぞれに拠点整備（DX）ほか部門別の方針を記載

3 区民意見募集（パブリックコメント）実施結果

(1) 募集期間

令和5年3月2日（木）から令和5年3月16日（木）まで

(2) 周知方法

おおた区報（令和5年3月1日号）、大田区ホームページ、
大田区公式ツイッター(令和5年3月2日発信)、
YouTube 大田区チャンネル

(3) ホームページ等閲覧数

①大田区ホームページ閲覧数	435 件
②大田区公式ツイッター閲覧数	5,591 回
③YouTube 大田区チャンネル視聴数	294 回

(4) 提出者数、提出意見数

①提出者数	27 名
②提出意見数	74 件

4 パブリックコメントで提出された主な意見の要旨と区の考え方

該当項目	計画全般（別紙1 No.1）
意見の要旨	新空港線を推進し、大田区そして沿線の地域活性につなげてほしい。
区の考え方	新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、沿線の地域の活性化につなげてまいります。

該当項目	全体構想（別紙1 No.29）
意見の要旨	「新空港線」整備では、広域住民にはアクセスが良くなり喜ばれても、大田区内は通過するだけの危険性がある。 従って、魅力ある「まちづくり」も重要であり、集客力や交流が活発となるような仕組みづくりが必要である。
区の考え方	新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っただけのように努めてまいります。

該当項目	新空港線（別紙1 No.58）
意見の要旨	新空港線を作るよりも多摩川線の各駅の周辺の整備を行ったほうが大田区民にとっては有意義。東急線の利用客を増やすために大田区の税金を費やす割合が多すぎないか。
区の考え方	新空港線整備は、整備に伴う事業費の内、事業費の内、国が3分の1を、地方が3分の1を補助金として整備主体に交付することになっています。この地方負担分の内、都が3割を、区が7割を負担することについて、令和4年6月に都区で合意しました。 合意内容においては、「都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う」こととなっています。 こうした東京都の財源の活用により、区財政への影響を最小限に抑えながら、事業に取り組んでまいります。

5 素案からの主な変更内容

該当箇所	2、7、16、21、23、25、27、29、33、36、38、41、43、46、49 ページ
該当項目	「1-1 目的」、「1-7 踏まえるべき社会情勢」、「3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針」、「4 エリア別構想」
内容	SDGs に関し、文章・アイコンを追記及びコラムを掲載

該当箇所	9 ページ
該当項目	「2-1 将来像」
内容	イラストを掲載

該当箇所	49 から 50 ページ
該当項目	「5 本構想の実現に向けて」
内容	文章を追記

該当箇所	8 ページ、52 から 53 ページ
該当項目	「1-8 区民参画の実施概要」
内容	実施結果を追記

6 今後のスケジュール

令和5年度中 大田区鉄道沿線まちづくり構想策定

7 添付資料

- (1) 大田区鉄道沿線まちづくり構想(素案)に関するパブリックコメント実施結果(別紙1)
- (2) 大田区鉄道沿線まちづくり構想(案)(概要版)(別紙2)
- (3) 大田区鉄道沿線まちづくり構想(案)(別紙3)

大田区沿線まちづくり構想（素案）に関するパブリックコメント実施結果

- 1 意見の募集期間 令和5年3月2日(木)から令和5年3月16日(木)まで
- 2 意見の提出者数（件数）
 意見者数 27名（内訳：窓口11名、郵送2名、FAX1名、電子申請13名）
 意見数 74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	新空港線を推進し、大田区そして沿線の地域活性につなげてほしい。	新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、沿線の地域の活性化につなげてまいります。
2		<p>生まれてこの方、長年住んでいるここ大田区で、今ほど、「再開発事業でまちが変わってしまう」ことに不安を強く感じたことは過去にはない。まちからみどりが消え、住宅の密集化が進む中、老婆心ながら、地球環境への影響を心配している。</p> <p>そうした再開発事業の一つが、「40年来の悲願」と、今まさに大田区が進めようとしている新空港線（「蒲蒲線」）である。何が不安なのか。住民の一人として区の「鉄道とまちづくり」事業について感じているWHYを述べたい。</p>	新空港線の整備を着実に推進するとともに、沿線のまちづくりも同時に進めていくことで、新空港線の整備効果を最大限引き出し、新空港線とまちづくりの相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、ひいては新空港線整備の早期実現を図ることができるため、本構想を策定します。
3		<p>鉄道がつながって遠くから羽田へ、というのには無理があるように思う。埼玉県や新宿方面から多摩川線を通して羽田にいくという手段をとるか。例え利用したとしても途中下車することはほぼないと思う。</p>	<p>新空港線という新たな鉄道ネットワークの形成により、羽田空港までの経路としての選択肢が増え、新空港線を利用して埼玉や新宿方面から羽田空港へ向かう方も多くいると考えています。また、災害時における代替ルートとしての役割も期待されています。</p> <p>本構想を用いて、蒲田駅及び沿線のまちづくりを進め、埼玉や新宿方面から羽田空港へ向かう人を含めて、多くの方が訪れてみたいと思うようなより一層魅力あふれるまちにしていくことで、素通りするのではなく、遠くからでも人が訪れるようなまちを形成するよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
4		沿線の駅周辺がより良く活性化されるよう、まちの方と協力してまちづくりを進めてください。	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。
5		大田区鉄道沿線まちづくり構想（素案）（以下素案という）は大田区都市計画マスタープラン（以下、マスタープランという）に基づき作成されているとのことであるが、羽田空港アクセス線（2029年度一部開業予定）の記載がなく、新空港線整備による効果のみ評価する偏ったまちづくり構想である。大田区の事業計画であり、羽田空港アクセス線を含めたまちづくり構想を構築する必要がある。	本構想は、鉄道沿線の各駅周辺を対象範囲としておりますが、羽田空港アクセス線では大田区内に駅を整備しない計画となっていたため、記載しておりません。
6	計画全般	<p>取組みの大きな方向性は見えていますが、人が動く・降りるといった手段が目的化しているように見える。温泉のように人が下りる理由や、国内外の誰を対象としているか等の分析は観光課の資料では示されているが、まちづくりと連携しもう一段掘り下げて考えてから区民に示すべきではないか。</p> <p>民間が自由にまちづくりを進める結果、区の理想から乖離していつてしまう可能性もある。ホテルやスターバックス、大手デベロッパーの開発により、結果として他のまちと同質化してしまうのではないか。</p> <p>隣の駅や区と何が違うか、何が違うから大田区で降りて滞在するのか。民間として何ができるか考えている。現状のまちづくりに何か足りないか、ご意見を伺いたい。</p> <p>品川区等ではなく、大田区が良い・住みたいという理由が必要だと思う。利便性向上を目指すのであれば鉄道整備でよいが、大田区ならではの落とし込みが重要ではないか。そこで止まっていると後手になってしまい、負け組の区になってしまうのでは。そこで早く進めた区が勝ち組の街になる。大田区をぜひ勝ち組の街・区にしていきたい</p>	大田区外のお他地区と同じようなまちづくりをすることは考えておりません。それぞれの駅周辺地区の文化を活かしたまちづくりを進めていくため、本構想では駅周辺地区ごとの特性や課題を抽出し、それにあった将来像を描いております。今後、その将来像を実現することができるよう、各地区においてまちづくりを進めてまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
7		<p>すごく先の未来の話で、今後何が変わっていくかわくわくする。そこで大田区のあり方を固めておくことは他の方の意見のように重要と感じる。コロナ禍で飲食店等は大変であり、区内で会社をやっている身としても大変だが希望を持って見守りたい。</p> <p>池上線沿線に住んでいるが、拡張性のない線路ゆえに昔から三両編成で子供のころから乗っており思い入れがある。電車と過ごしてきた期間が長かった。2050年はどう電車や車が変わっていくか、今後もこのような会があればぜひ参加していきたい。</p>	<p>2023の住みたい街ランキングにおいて蒲田は全体で132位でした。一方、蒲田と似たようなまちの特性である赤羽(48位)や北千住(28位)は蒲田より上位に位置付けられています。北千住では、つくばエクスプレスの整備や東京電機大学の誘致により、学生などで人々の流れが変わり、学生向けのアパートができ、学生向けに住みやすいまちづくりが進んできたという側面があります。こうしたまちの経緯を参考に、蒲田をはじめとするそれぞれの駅周辺地区の特性や課題にあったまちづくりを進めてまいります。今後、様々な機会で皆さまの意見をいただき、一緒に検討を進めてまいります。</p>
8	計画全般	<p>東京圏全体の広域的鉄道整備は重要であることは理解できる。</p> <p>しかし、今回の構想では「大田区全域のモビリティをどうすべきか」の視点で検討されているのか、疑問を持つ。</p> <p>従って、なぜ「鉄道沿線」と「鉄道」に絞り込んだのか、説明をしていただきたい。</p> <p>また、進化し多様化が進むモビリティサービスも視野に入れ、MaaSなど新たな価値導入も検討すべきではないか。</p>	<p>本構想は、新空港線整備を契機として、地域課題の解決に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示し、安全かつ快適で利便性の高い都市空間を創出していくことを目指すため策定しますが、対象範囲は新空港線の整備効果が特に波及すると考えられる「新空港線軸(東急多摩川線・新空港線・京急空港線)をはじめとする、大田区内の鉄道沿線の各駅周辺地区」としております。</p> <p>モビリティの記載については、P.16の3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針の交通分野において、「新たな交通手段の進展などにあわせて、鉄道駅からの新しい交通システム導入やバスサービス等が充実するよう取組んでいく」と記載しており、多様化が進むモビリティサービス等が充実できるよう、各駅周辺のまちづくりを進めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
9	計画全般	<p>開発が進むと渋谷駅のように降りる人が減り、大田区でお金を落とす人が減ってしまうのではと危惧している。</p> <p>具体的な対処法としてどのようなことを考えているか。</p>	<p>蒲田や大田区全体の魅力をより多く示していくことで、通過されずまちに降りていただくまちづくりを進めたいと考えています。</p> <p>今回の構想においては、具体的な整備手法まで示していません。今後は、人々が集まれる、憩えるというまちづくりを目指し、地域の皆さまと一緒にまちづくりを進めていきたいと考えています。</p> <p>新たなまちづくりをすることで、また新たな50年、100年を過ごせるように何を取組んでいくべきか、今回の構想はその一助として示しています。</p>
10	1-1 目的	<p>新空港線の効果が定量的でなく、期待効果が不明瞭である。また、渋谷・新宿・池袋の各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面とのアクセスが向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。とあるが、それらの乗客は直接羽田空港に向かい、沿線でのまちづくりの寄与について疑問である。</p> <p>また、京急空港線は輸送力に限界があり、新空港線の乗り入れ方法がフリーゲージなど技術的解決の見込みがなく、さらに大鳥居駅で接続しても十分な輸送力が確保できる見込みがない。蒲田駅からのBRTで十分であると考えます。</p> <p>そもそも羽田空港アクセスの向上を謳うのであれば、沿線は通過点となり矛盾が生じている。</p> <p>東京圏全体の地域価値や国際向上力の向上であれば、大田区ではなく都が主体ですすめるべきではないか。大田区負担割合が多く、他の地域からも費用を出させるべきではないか。</p>	<p>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。また、新空港線の整備によって、新たな人や物流の流れが生まれることにより、まちの価値が一層高まる。それに合わせて、本構想を用いて魅力あふれるまちづくりを行っていくことで、通過されることなく、訪れたいまちを形成してまいります。</p> <p>京急空港線への乗り入れ方法に関しては、フリーゲージトレイン、三軌線方法、駅での対面乗り換え等がありますが、今後はそれらの技術開発動向に注視し、引き続き検討してまいります。</p> <p>都市鉄道利便増進事業の地方負担分については、需要予測により算出した新空港線の利用者のうち、区は空港アクセスを除く大田区発着に関する旅客分を、都は空港アクセスに関する旅客等その他の旅客分を、それぞれ負担することを根拠とし、都と区の費用負担割合が3：7となっております。</p>
11		<p>「・・・アクセス性が向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。」とあるが、広域からの利便性が良くなる一方で、蒲田駅での乗降人員の減少や蒲田駅～京急蒲田駅間の歩行者数の減少など、蒲田駅周辺地区は通過されてしまう危機感を強く持っている。それに対する「将来構想」P.19、20は既存の上位計画の内容であるため、沿線まちづくりの構想としてもう一步踏み込んだ具体的な目標を定めていただきたい。</p>	<p>蒲田駅・京急蒲田駅周辺につきましては、新空港線の整備と合わせ、将来構想の実現に向けて取組を進めることで、区内をはじめ遠方からも多くの人々が訪れたい魅力あふれるまちを目指し、取組を進めてまいります。</p> <p>より具体的な内容につきましては、今後、蒲田駅周辺地区のまちづくりを進める中で検討を進めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
12	1-2 位置付け	<p>1-2 本構想についての項、その位置づけを見ると、大田区都市計画マスタープランを上位計画とし、既存の計画と整合を図りながら、新空港線整備はもとより、関連するまちづくりの各個別計画の実現を加速化(必要に応じて各個別計画の改定時に反映)する。とある。</p> <p>上記、新空港線整備が大前提のようにになっているが、大田区都市計画マスタープランに掲げられた目指す都市の姿・都市づくりのテーマを私なりに読み解くと、新空港線(蒲蒲線)が大田区にとって本当に必要な鉄道なのか、大変疑問に思う。</p> <p>理由：都市づくりのテーマAには「にぎわいと交流を生む国際都市の発展」として視点1「持続的成長を支える魅力ある拠点」、視点2「都市の発展を牽引する産業環境」、視点3「来街者も円滑に移動できる交通環境」とあり、新空港線(蒲蒲線)が目指す羽田空港へのアクセスが必ずしも大田区のにぎわいに貢献しないし、逆に本来まちのにぎわいを構成するはずの人の流れを阻害することになると思う。今、考えるべきは蒲田駅と京急蒲田駅の800メートルを「歩いて楽しい空間」に生まれ変わらせることではないか。</p>	<p>大田区都市計画マスタープランでは、テーマA「にぎわいと交流を生む国際都市の発展」のめざす姿として、「新空港線や都市計画道路などの交通ネットワークが整備され、蒲田、大森、羽田空港及び周辺地区、臨海部の4つの拠点域が一体となり、連携してつながりを活かすことで、東京圏の広域的な連携の一翼を担っています。」としています。また、本構想の3-1 広域連携時の形成による将来都市構造の実現においても、「・鉄道を主軸として幹線道路等からつながる「広域連携軸」を形成には、新空港線整備が不可欠である。」としており、区内の都市間の連携や交流の促進及び強化に新空港線が寄与するものと考えております。</p> <p>鉄道とまちづくりは車の両輪であり、切っても切り離せない関係にあります。</p> <p>新空港線の整備効果を最大限に引き出すためには、長期的な視点に立ち、相乗効果を生み出すことができるよう、これまで以上に魅力溢れ、誰もが暮らしやすい先進的のにぎわいのあるまちづくりもしっかりと行っていく事が重要です。</p> <p>このため、区は、現在、新空港線とともに発展を遂げる沿線の各駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」の策定に向けた取組を進めているところです。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が大田区に住んでいて良かったと思っただけできるよう努めてまいります。</p> <p>蒲田駅・京急蒲田駅周辺についても、新空港線の整備と合わせ、区内をはじめ遠方からも多くの人を訪れたい魅力あふれるまちを目指し、取組を進めてまいります。</p>
13	1-4 目標年次	<p>「目標達成年次は2030年から2050年頃」とあるが、かなり幅のある期間設定であり、新空港線の一期整備、二期整備との関連も踏まえ、前期と後期に分けた達成目標の提示があるべきではないか。</p>	<p>目標年次については、今後の社会経済情勢などの変化に柔軟に対応するため、計画の進行管理を適切に行うとともに、必要に応じて適宜見直します。</p>
14	1-7 踏まえるべき社会情勢	<p>「踏まえるべき社会情勢」は非常に重要な要素だが、それ以降の計画の中でどのように対処していくのか道筋を示すべきではないか。</p>	<p>社会情勢については、今後地域と連携した地区別のより具体的なまちづくり構想を策定していく中で、適宜行っていきます。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
15		参加者数やP. 17「エリア別構想」等で「地域からの意見」が示されているが、計画にどのように反映されたのか等のコメントが欲しい。地域からの意見で、反映されなかった意見に対しての対応はどこかで公表される予定か教えていただきたい。	「地域からの意見」については、エリア別構想の各沿線の冒頭のページに示すとともに、P. 53にご意見に対する要旨と区の考え方について記載しました。今後、地域と連携した地区別のより具体的なまちづくり構想の策定や取組において検討してまいります。 本構想公表後も、引き続きご意見をいただきたいと考えております。
16		オープンハウス、意見交換会、そして今回のパブリックコメントを実施とあるが、限られた期間内、しかも十分な周知もないような中での区民参画を私は全く不十分であり、真に区民が望む姿を反映するものになるのか、大変疑問に思う。加古川市市民参加型合意形成プラットフォームのようなまさにフォーラム的な開かれた議論の場を望む。	説明会の周知期間や周知方法などにつきましては、今後の貴重なご意見として承ります。
17	1-8 区民参画	ある団体による大田区民の意識調査の発表によると約半数以上の区民は、再開発事業による利便性や時短の改善より、みどり豊かなまちで安心して暮らす、子育てができるまちに暮らしたいと考えていることが判った。そんな区民の「声」を大田区は聞かないと思っている人が57・4%もいることも明らかにされた。区民の「声」を聴かない区政に失望して、今、大田区から出ていく人が増えていると言われている。 大田区は「まちづくり座談会」でまちづくりを進めるために区民代表や専門家が集まってテーマを議論する場などの開催努力をしていると言うが、区主催の勉強会や座談会に参加している区民代表はほとんど男性たちで、そこに女性たちの姿はない。若者たち、障害者、在住外国人の姿もみられない。これで区民と事業者との協働作業でのまちづくりをしまったと言われても困る。パブコメや座談会を形式的にやって、それでやりましたでは困る。なぜなら、「どういうまちに住みたいか」を考えるのは行政でもなく、男性たちだけでなく、そのまちに住む人たちだからだ。 特に、「鉄道とまちづくり」事業は大田区が多様な価値観を持つ多くの区民の声を聞かず、利潤追求の事業者の声だけに耳を傾けているという印象がぬぐえず、このようなまちづくり施策に大いに不安を感じている。	沿線周辺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・調整が必要であると考えています。その構成員については、いただいたご意見を参考に検討してまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
18	1-8 区民参画	P. 17 地域からの意見が意味不明。下丸子駅のホーム内で上り下りの乗り換えができると利便性が向上するや、多摩川線で通過駅がないようにすることはばかげており、なぜこんな意見を取り上げたのか。	いただいた意見のうち、多い意見から複数抽出し「地域からの意見」の欄へ記載しています。
19		P. 34 六郷駅とは。誤記を平気で載せていることに資料の正確さを欠いている。	ご指摘を踏まえ、六郷土手駅に表記を修正いたします。
20	2-2 新空港線整備による効果	<p>新空港線の整備で大田区・東京・世界がつながり、人、モノ、コト（お金では。）の行き来が増え、「賑わいや交流」が面的に広がっていくと区は「将来都市像」を描いているが、この「賑わいや交流」という発想は、恐らく、賑わい＝経済活性化と考える一部の人の妄想であろう。</p> <p>「資本主義は行き詰まっている」ことに気づいた多くの賢い区民たちは、コロナ後、コロナ前とは異なる価値の新しい生活スタイルへとシフトし始めている。</p> <p>発展途上国ならいざ知らず、「賑わい」や「効率」や「利便性」など右肩上がりの経済成長期の成功体験にいつまでもしがみつかず、区の担当者は、これからの時代、区民が求める「豊かさ」とは何かについて、もっと真剣に、想像力を働かせてパラダイムシフトをしてほしい。</p> <p>新空港線ができれば、一人ひとりの心の中にある、例えば「日本文化」や「食文化」という際の「深層文化 deep culture」の基盤となっているまちを区の大事業は壊してしまう。糀谷駅前地区の再開発事業後、約6割の区民が住み慣れたまちを離れたそうだが、それは区民の大事にしていた「文化」が壊されたからだ。</p>	<p>近年では社会情勢が目まぐるしく変化しており、少子高齢化、感染症対策、物価上昇など、様々な課題が発生しております。</p> <p>こうした課題に的確に対応していくため、中長期的な視点に立って、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務です。</p> <p>地域の皆様からは、新空港線の整備と共に、まちづくりへの期待の声もいただいております。</p> <p>新空港線の整備とともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちへ生まれ変わることを目指してまいります。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っていただけるよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
21	2-2 新空港線整備による効果	<p>新空港線は「羽田空港へのアクセス利便性の向上になる」と区は言っているが、便利になるのは渋谷、新宿、池袋や川越、所沢、和光などからの人たちで、私の住む鶴の木や沼部などの駅は通過駅となるのではないかと。</p> <p>しかも、新空港線の事業費は東京都3割、区が7割で合意したそうだが、区の負担を都が肩代わりしたと言われても、私たちは大田区民であり、都民でもある。いずれにしろ私たちの税金が使われることには変わりはなく、このようなエクスキューズでは多くの人たちが納得できないだろう。</p>	<p>東急多摩川線内の停車駅等の運行計画については、今後、整備主体となる羽田エアポートラインが行う事業計画の深度化の中で、営業主体（東急電鉄）と協議してまいります。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、第三セクターと連携して取り組んでまいります。</p> <p>新空港線整備は、都市鉄道利便増進事業の活用を想定しており、整備に伴う事業費の内、国が3分の1を、地方自治体が3分の1を補助金として第三セクターに交付することになっています。</p> <p>このうち地方自治体からの補助金については、都が3割を、区が7割を負担することで、昨年6月に都と合意しており、区が補助金として負担する分は、事業費全体のうちの約2割となっています。</p> <p>また、都区の合意内容において、「都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う」こととなっています。</p> <p>さらに、区は、整備主体となる第三セクターに対して出資をすることとしておりますが、この区の出資金についても特別区財政調整交付金の特別交付金の対象となるよう都区で調整を行っております。</p> <p>区は補助金や出資金を支出するものの、都からの交付金を受けるなど、区の費用負担は最小限に抑えることができるものと考えております。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
22	2-2 新空港線整備による効果	<p>新空港線が作られると新宿や池袋、埼玉などとのネットワークができるとあるがそれによって事故等による遅延や止まってしまう可能性が高まるのではないかと。</p> <p>第二期整備で線路幅の違いから乗り入れは要検討のようだが先が不透明な中一期工事を始めるなど考えられない。</p>	<p>新空港線については、例えば、区内の京浜東北線・京急線が並走しているエリアで、地震や落雷などにより電車が止まると、東京方面や横浜方面へ移動することが困難となりますが、新空港線の整備により、東急東横線を経由しての移動が可能になるなど、災害時の代替ルートとしての役割も果たすことで、災害時の際にも、首都圏の都市機能の維持・継続に繋がります。</p> <p>これらのメリットを早期に発現させるためにも、まずは京急蒲田までの第一期整備を着実に進めるとともに、第二期整備については引き続き関係者間で実現に向けた検討を進めてまいります。</p>
23		<p>P.12 利用者便益について、品川経由から新空港線にどれだけ移行するか疑問である。</p> <p>東急多摩川線は列車長の制限があり、東横線からの両数は8両に制限されることが予想される。よって東横線内・副都心線内は優等列車の設定は困難で、大鳥居駅での乗り換えも加味すると速達性は限定的である。</p>	<p>新空港線の利用者数については、東京都との「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」の中で検討した需要予測の結果では、5.7万人/日の利用者が利用されるとしており、多くの方が新空港線を利用することを想定しております。</p>
24		<p>全体的に新空港線のメリットしか記載されておらず、デメリットが一切かかれていない。</p> <p>蒲田から京急蒲田商店街への影響や京急利用者の減少なども考慮し、費用対効果を示すべき。</p>	<p>公共事業を行う場合の事業実施の可否の判断材料として、鉄道整備の場合は、「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル」があり、新空港線は、費用便益比が2.0となり、判断基準の1.0を上回っております。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
25	2-2 新空港線整備による効果	<p>構想（素案）1-6 新空港線整備の概要には、「新空港線の実現は大田区にとって 40 年来続く長年の悲願である。新空港線による鉄道ネットワークの構築と共に沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つ」とあるが、新空港線整備がなぜ地域の活性化に大きく寄与するのか、一昔前の話ならともかく、リモートワークが普及し、MaaS に象徴されるような新しいサービスが生まれてきていることや新しい生活様式の普及により「新たな職住近接型都市圏」が生まれることを考慮すれば、これ以上の鉄道網は不要である。</p> <p>人口減少社会が間違いなく到来する前提でのにぎわいとは何か。仮にどこかの商店街が活性化してにぎわいが戻ってきても、それは人の流れが移動しただけで、どこかがにぎわったら、どこかがさびれることになるわけで、そういった人を呼び込むことでのにぎわいではなく、そこにいる人々が気持ちよく暮らせることでのにぎわいを目指すべき。</p>	<p>本構想 P. 10～11 の 2-2 新空港線整備による効果において、区は新空港線整備により、往来する人が増えるなどの直接的効果を契機に、新空港線から大田区内の鉄道沿線の各駅周辺へのアクセス利便性向上やまちづくりの促進による拠点性向上などの波及効果により地域が活性化されると考えています。</p> <p>本構想 P. 16 の 3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針を踏まえ、区は区民の誰もが安心して暮らせる住みやすいまちづくりとしております。</p>
26	3 全体構想	<p>街の魅力として温泉がみんなに求められていると思う。官民で連携してかつての温泉多摩川園のような施設ができれば区民として嬉しい。温泉・銭湯が減少し、久が原の温泉施設など区内の銭湯・温泉が混雑している。今後増えてくると想像していたができていない。高齢者も増えているため求められているのでは。どのように対処しているか。</p> <p>日々の生活の中で温泉だけは近くにあればと思っている。温泉大国の日本を盛り上げていきたいという思いはみんな共通でもっているのでは。実現に向けて具体的にどのような課題があるか教えてほしい。</p> <p>羽田空港の新しいホテルの温泉は料金が 4800 円と非常に高く、車の駐車場代もかかる。外国人の方を対象にして意味はあると思うが、区民や近隣の方が来れるような都市型の温泉浴場があるとよい。過去も同様の意見があったと思うが、具体的にどのような課題があって進まないのか。</p> <p>ぜひ都内、区内の銭湯に行っていたきたい。部屋にお風呂があるような学生も含めて、昔よりも若い人が大勢来ている</p>	<p>まちの魅力づくりの視点において、銭湯は、住民の健康増進や公衆衛生の向上を図るとともに、宮造りなど特徴的な建築様式や銭湯壁画など、文化的要素も多く備えている貴重な地域資源であると理解しています。</p> <p>こうした資源が減少していくことは大きな損失であることから、区ではこれまでも銭湯の減少に歯どめをかけるため、浴場設備維持などの助成と合わせて、ゆず湯やしょうぶ湯、子ども入浴デーなどの利用促進助成を通じ、転廃業の防止、公衆浴場の維持に取り組んでいます。</p> <p>貴重な資源を後世に伝えていくためにも、引き続き浴場組合や東京都、さらには庁内関係部局とも連携をしながら、銭湯の維持、発展できるような取り組みを進めていきます。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
27		大田区には陸海空を楽しめる場所がある。それぞれのアクティビティが明確にわかると、区民も観光客も楽しめるのではないか。松本零士氏デザインの屋形船の発展形のようなものがあるとよいのではないか。	陸・海・空が存在する区の立地性を最大限活かすため、鉄道及び幹線道路などから骨格とする拠点交流網により、陸・海・空を有する各拠点の連携や交流の促進や強化を図ることが重要であると考えております。いただいたご意見も参考に、引き続き検討を続けてまいります。
28	3 全体構想	<p>多摩川沿いに重点が置かれ、「環状7号線ライン」と羽田空港を除く「臨海部」地域の検討が弱いのでは、</p> <p>今回の対象は大田区全域であり、課題のひとつに東西交流があり、台地部と臨海部とのアクセス強化が重要であり、</p> <p>蒲田経由の多摩川沿い「新空港線」整備と大森経由の「環状7号線ライン」整備の2ルートが必要である。</p> <p>「新空港線」整備は、大田区内にあるが羽田空港利用者は関東圏全域に広がっており、鉄道アクセス向上の重要性は理解できる。</p> <p>半面「環状7号線ライン」は、宅地化が進む台地部と産業振興やスポーツなどの整備が進む臨海部とのアクセス向上が必要である。</p> <p>残念ながら、「環状7号線ライン」は陸の孤島と揶揄される「馬込」地域などや中途半端で不十分な臨海部の開発と利用・活用面で課題である。</p> <p>従って、「環状7号線ライン」である、台地部と臨海部とのアクセス強化も検討すべきではないか。</p>	<p>P. 31 の大森駅周辺のまちの課題「臨海部・羽田空港への公共交通アクセスの強化が必要である」や、P. 45 の流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺のまちの課題「内陸部から直結する東西路線の整備が必要である」に記載の通り、台地部と臨海部とのアクセス強化が必要であると考えております。大量輸送やパーソナルモビリティなどの多様な交通手段の整備などにより、台地部と臨海部の東西の往来を高めることで、にぎわいがあり利便性の高いまちが形成できるよう取組を進めてまいります。</p>
29		<p>「新空港線」整備では、広域住民にはアクセスが良くなり喜ばれても、大田区内は通過するだけの危険性がある。</p> <p>従って、魅力ある「まちづくり」も重要であり、集客力や交流が活発となるような仕組みづくりが必要である。</p>	<p>(No. 29～31)</p> <p>近年では社会情勢が目まぐるしく変化しており、少子高齢化、感染症対策、物価上昇など、様々な課題が発生しております。</p> <p>こうした課題に的確に対応していくため、中長期的な視点に立って、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務です。</p> <p>地域の皆様からは、新空港線の整備と共に、まちづくりへの期待の声もいただいております。</p>
30		羽田空港からのアクセス起点として、大田区区内（羽田・蒲田・多摩川エリア）の滞在時間を増やしてもらえようなまちづくりと連動する取り組みが必要だと考える。大田区が「通過点」にならないような同質化を避けた仕掛けが必要だと考える。また、大田区住民が増えるようなまちづくりにも同様な視点が必要だと思う。	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
31		<p>ビジネス環境づくりは、企業の努力ですべきことで、大田区としては、現在大田区に住んでいて、住み続けたいと思っている人にとって暮らしやすいまちづくりこそが第1の目的として確認されるべきである。</p>	<p>新空港線の整備とともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちへ生まれ変わることを目指してまいります。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っていただけるよう努めてまいります。</p>
32		<p>京急蒲田駅が、羽田空港への特急の通過駅となったことを踏まえると、新空港線により、蒲田駅周辺の滞留人口がさらに減少することが懸念される。区民の楽しい滞留空間として活性化するためには、歩行空間優先の整備を考えるべきである。</p>	<p>蒲田駅周辺につきましては、本構想P.21の蒲田駅の部門別方針の交通でお示したように、オープンスペースの確保など、安全でウォークアブルな歩行者空間を創出し、回遊性の向上と歩行者にやさしいまちへの再編を図ります。</p>
33	3 全体構想	<p>防災復興のためには、適度な緑地空間の配置がもっとも有効と考える。特に多摩川河川敷を除くと、大田区の緑地率は極めて貧弱で、区として、緑地空間増大を目指す積極的な取り組みが必要。</p> <p>大森駅、蒲田駅周辺まちづくりも、大規模再開発ではなく、建物の改修や低層・中層により、緑を取り込んだ空間をまち全体として形成していく構想が求められる。</p>	<p>本構想P.16の3-2本構想で踏まえるべき部門別の方針の防災・復興部門にお示したように、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組により、強靱で回復しやすい都市づくりを推進するとしております。</p>
34		<p>各所の既成の商店街は、駅との連携により、今でも活力のある楽しいまちであったりするが、大田区としても、歴史的な魅力が生かされるまちづくりに、工夫してほしい。</p>	<p>大田区はこれまでも、都内では最多規模を誇る商店街と連携し、活力のあるまちを形成してまいりました。今後のまちづくりにおいても、商店街の自律的な取組をサポートし、にぎわいの場を形成することで、魅力ある商店街となるよう取組を進めてまいります。</p>
35		<p>河川空間が、すでに暗渠だったり、コンクリート護岸であったりして貧弱な自然景観となっているが、可能な地区からでも川辺へのアクセスや緑地との連携を試み、自然景観としての回復を構想してほしい。</p> <p>都営地下鉄については小さな規模の地上空間が都の管理地として多く存在しているが、緑地化を最大限検討することにより、まちとしては気持ちよい空間となる。</p>	<p>河川整備に関していただいたご意見は、関係機関に情報共有させていただきます。</p> <p>都営地下鉄へのご意見については、関係機関に情報共有させていただきます。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
36	3 全体構想	庭のある戸建て住宅が相続問題で敷地が細分化し、あるいはワンルームアパートなどに転換される場合が多く発生している。人口減少も視野に入れた暮らしやすいまちづくりを考えると、区としての規制も必要である。	大田区では、2040 年代を見据え、区のまちづくりの基本計画である「都市計画マスタープラン」を昨年3月に改定したところです。本計画では、まちづくりのハード及びソフト分野にわたって、都市づくりの4つのテーマを定めており、地域特性に応じた暮らしやすいまちの実現に向けて、地域とともに取り組んでまいります。
37	4 エリア構想 京急蒲田駅	京急蒲田の改札口を増やして欲しい。 (北側) 子育て中でアクセスの距離を縮めたい。 ベビーカー利用の際、エレベーターが今1箇所しかないのと、エスカレーターを使える人がこちらを利用したりして待ち時間が長くなる。 だからと言って、ベビーカーでエスカレーターに乗るのは怖い。	京急蒲田駅へのご意見については、鉄道事業者に情報共有させていただきます。
38	4 エリア別構想 蒲田駅	JR 線・東急線とまちをつなぐ歩行者ネットワーク→意見：図をみると、新空港線（東急多摩川線）の蒲田駅は地下になることで、蒲田駅東口へは現状よりアクセスしにくくなる。ぜひ改善策を示してほしい。	蒲田駅東西のまちへつなぐ歩行者ネットワークについては、東西のまちの更なる連携強化など、まち全体で円滑な動線を確保し、快適な移動が実現できるよう検討を進めてまいります。
39		「拠点整備」について、大街区化による街区再編の動きはJR蒲田駅東口エリアにもあるので、具体的な言及をお願いしたい。	蒲田駅東口を含め、蒲田駅周辺においては駅前に相応しい土地利用の実現を図るため都市開発諸制度等を活用した共同化等、一体的な街区再編を促進し、まちの防災性の向上等、図ってまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
40	4 エリア別構 想 蒲田駅	<p>蒲田駅から京急蒲田駅間の歩道を歩き、以前と比べ人通りが少なくなったのを実感した。決してコロナにともなう外出規制の影響だけではない。蒲田駅前の再開発事業をまじかに控えているせいもあるが、それだけでもないようだ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このままでは、新空港線が開通しても蒲田がもとのように賑やかな街に戻るのか不安だ。京急蒲田駅と蒲田駅間の歩道空間を今より歩きやすい空間に整備する必要がある。 ・信号待ちを減らしたり、雨天時に傘をささなくても歩けるよう商店街のアーケードの整備などにより歩道の連続性と歩きやすさを改善とし、ぽらろーど商店街とあすと商店街を連続した歩道空間に改善することが望まれる。 <p>(対応策)</p> <ol style="list-style-type: none"> ①ぽらろーどを整備し、雨天時の人の移動を容易にする。 ②あすと商店街の通行を阻害する置き自転車や移動広告塔・商品の歩道陳列などの商店街の協力を得て規制する。また火災や地震時の避難Jレートの明示をい、通行の安全性を確保する。 ③二つの商店街の接点に位置する蒲田五丁目交差点は通常2カ所の信号を待ちが必要で、最大1分40秒を要する。この交差点を蒲田駅と京急蒲田駅を結ランドマークと位置づけ、ペDESTリアンデッキタイプのタワーとして整備する。災害時にはこのタワーを活用して区の情報を電子文字情報として表示し、区民に情報を迅速に提供する。また、このタワーはまさに蒲田のへそであり、人々はタワーを経由して蒲田駅・京急蒲田駅はもとより、環状八号線・環状七号線・多摩堤通・呑川など思い思いに向かうことができる。この地域の回遊に資するものと思われる。 ④蒲田駅・京急蒲田駅のペDESTリアンデッキを整備し、歩行者が気軽に雨天時においても商店街を歩けるようにする。このような整備により京急蒲田駅と蒲田駅間の回遊性を高め、人びとの集う蒲田を再構築する。 	<p>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ため、回遊性の高い歩行者ネットワークを構築します。あわせて、地域の防災性の向上についても十分に検討して、安全な歩行者空間の創出を進めてまいります。</p> <p>また、雨天対策などにも配慮し、誰もが快適に移動できるわかりやすいまちづくりを検討してまいります。</p> <p>いただいた対応策につきましては、貴重なご意見として承ります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
41	4 エリア別構 想 蒲田駅・ 大森駅	<p>大森駅、蒲田駅周辺まちづくりについては、東急と京浜急行のバスターミナル拠点ともなっている。2つの企業によって分断されている住民の足をスムーズにつなげる東西通路の開発は、長いこと待たれたものだろう。特に大森地区・池上通りの狭さとバス停の密集は早期の解消が望まれる。しかし現在公表されている大規模再開発である理由は何処にあるのだろうか。特に蒲田は駅前に新築大型ビルがあり、スクラップするには抵抗がある。また蒲田の街全体は新空港線の開通によって川崎駅直結のラゾーナに行きやすくなり集客はむしろ減じるのではないか。比較的家賃が安いことから、若年層からの人気が高まっているとの声も聴く。今後の人口減少、都心部回帰を視野に入れた生活圏としての暮らしやすいまちづくりを考えることも大切ではないだろうか。</p>	<p>蒲田駅周辺地区に関しては、時代の潮流などを踏まえながら、蒲田の地域特性や基盤施設の整備状況を勘案しつつ、東西の分断等の地域課題を解消すべく、誰もが安全で快適に暮らせるようなまちづくりを進めてまいります。</p> <p>大森駅周辺地区に関しては、地形的な要因、JR線による分断、市街地形成における歴史的な背景などから、東西で大きく性格が異なっています。大田区では、都市計画決定された補助第28号線及び大森駅西口広場の整備を進めることで交通結節機能や安全で快適な駅前空間や地域の防災性向上を進めていきます。また、本整備を契機として、この大森の個性である東西の顔と性格を踏まえたまちづくりを進めていきます。</p>
42	4 エリア別構 想 下丸子駅	<p>下丸子駅周辺では、新空港線の実現性が不確実な中で、鉄道を前提としないまちづくり構想を考える方向がよいのではないか。下丸子の地理に不案内なりにも、地図上で見る限り、区内住商工業地で未使用地をどこよりも多く残しており、多摩川に接している。魅力ある個性的なまちづくりは十分に思われる。大田区に本社がある数少ない大企業のキャノン（社員1万人）があり、有名なケヤキ並木もある。中小の製造業の集積地として、クリラボのような魅力発信も世界的なビジネスに向けて取り組めるだろう。新空港線が仮にできても、下丸子は通過駅に過ぎないことは自明の理なのだから、鉄道沿線まちづくり構想に惑わされないまちづくりが肝要に思う。</p>	<p>(No. 42～43)</p> <p>下丸子駅周辺地区については、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について、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、「下丸子駅周辺地区まちづくり構想」を策定し、今後、地域の皆様とまちづくりを推進します。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
43	4 エリア別構 想 下丸子駅	<p>蒲田線に乗って、改めて下丸子の沿線を車上から見た。沿線両側は小規模住宅がびっしりと建っている。問題視されている地上の危険踏切を解消するには、景観、バリアフリーの両面から鉄道の地下化が望ましく、地下化の跡は、防火帯を意識した緑道・遊歩道になれば住民にとっても潤いのある住空間になるのではと思えた。</p> <p>かつて下丸子まち歩きの際、ケヤキ並木に続いて、突如下町的な商店街に出て驚いたことがある。あの下町の雰囲気が残っていくことがこの街の雑多性であり、魅力だと感じた。新しい建物をドンドン造るのではなく、街の歴史と文化、住人の気風は大切に守られるべきだ。ローマは1日にしてならず、街の顔がどこも似てはつまらない。住人にとって暮らしやすいまちづくりこそが第一に優先してあることを、机上のプランに寄らず、糀谷の事例などを充分検証して認識してほしい。</p> <p>個性的で魅力あるまちづくりの可能性としては、多摩川べりにも注目したい。現在も十分魅力的だが、河原の利用をグラウンドだけにとどまらず、カヌー、釣り、バーベキューなど川原遊び・河遊びを都会らしいスマートさで開発するのも一考ではないか。私なら、身にゴルフ場を設営する。料金収入が見込め、ヤングにも受け、シニアには適度な運動になる。設備はいつでも撤収可能、火災の際は避難所に転用できる。</p>	
44	4 エリア別構 想 馬込駅・ 西馬込駅	<p>都営地下鉄西馬込駅の延伸や、今ある車庫までの線路を活用して本門寺に近くなり、お墓お寺の参詣等、正月三が日やお会式の日等に臨時駅の開設を希望したい。</p>	<p>今回ご提案いただいた浅草線の延伸については、答申に示されていないものであるため、現時点で区としては対応することは考えておりません。</p>
45	5 本構想の実 現に向けて	<p>「本構想の実現に向けて」で示されている「区が明確なメッセージを発する」「まちの目指すべき将来像を明確にし」「区が示す将来像の実現に寄与する開発計画に対するインセンティブを与え」の部分に同意する。この構想に続き各駅周辺（特に蒲田駅周辺）で実現に向けた具体的な検討の継続を強く望む。</p>	<p>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。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
46		<p>YouTube 等でも言われているが、東急と京急の車輪幅が違うことが問題ではないかという意見があるが、その技術的な課題はいつ方向性がつけられるのか。または解決されずに一度乗り換えが必要といった場合にはどんな影響があると考えるか。</p>	<p>東急線と京急線の軌間の違いについては課題がありますが、まずは多摩川線について、京急蒲田駅までの整備を進めてまいります。</p> <p>軌間が違う路線間の接続方法としては、現時点ではフリーゲージトレイン、三線軌線、駅での対面乗り換えなどがありますが、利用者にとってより良いネットワークとなるよう、引き続き二期整備に向け検討してまいります。</p>
47	新空港線	<p>多摩川線全体が地下化するのか。</p> <p>地下化に関して、矢口の渡し周辺など多摩川沿川は埋め立てしており地盤が緩い。掘削による陥没事故等が懸念される。</p> <p>蒲田駅の乗り換えが地下から地上に上がるなど不便となる。高齢者の移動のことを配慮していただきたい。</p> <p>糞谷周辺は冠水が見込まれるなど、水害の問題がある。</p> <p>以上のことから、新空港線について地下化ではなく地上であるならば賛成するが、そうでなければ反対である</p> <p>羽田空港から品川方面に行く人の方が多いので、蒲田にできることは考えにくいことから、ニーズも少ないのではないかな。</p>	<p>多摩川線は、矢口渡駅から地下化する計画です。一部の列車は長編成化となりますが、従来の3両編成も継続します。</p> <p>多摩川の地盤状況を調査した結果、地下化は可能であると考えています。</p> <p>陥没事故への対策として、最新データを基にシールド工事を検討しています。</p> <p>地上の路線整備は、既成の市街地において実施することは難しいと考えています。</p> <p>蒲田駅における乗り換えについては、施設整備（エスカレーター、エレベーター）など、より利便性が向上するよう、整備主体とともに考えてまいります。</p>
48		<p>蒲田から京急蒲田まで800mくらいなので、動く歩道やバスで代替してもよいと考える。</p>	<p>より質の高い東京圏の都市鉄道ネットワーク構築する観点から、国の交通政策審議会の答申第198号で24のプロジェクトが示され、新空港線はそのうちの1つに位置付けられています。</p> <p>答申では、新空港線の整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消すると示されていることから、バス等ではなく、鉄道の整備を行います。</p>
49		<p>既存の路線は残し、地下化と並走した方が、従来の利便性が残る。通過する人も利用でき、東急蒲田駅の現ホームも活用できる。</p> <p>深くなれば、高齢者が乗れなくなり、受益より受苦が多くなる。</p> <p>往来、商店街の賑わいが重要である。地下化すると蒲田の魅力が消えてしまい、ただ通るだけのまちになってしまうことが懸念される。</p>	<p>地上の既存路線を残しながら地下化する場合、地上部及び地下部合わせて4線分の線路を必要とし、鉄道敷の確保など、現実的でないと考えます。</p> <p>新たな人を呼び込む施策が蒲田において必要と考えています。歩いている人を商店街に呼び込み、多くの人がまちにきてくれることを目指し、蒲田の魅力を発信できるようなまちづくりをしてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
50	新空港線	始点はすべて京急蒲田駅になるのか。現状のホームが短い駅があるのでどう対応するのか。駅周辺には生活道路があり、ホーム延長は難しいのではないかな。	始点はすべて京急蒲田駅となります。 長編成化の電車の停車駅については、既存のホームの状況等を踏まえ、鉄道事業者で停車駅を検討しています。
51		羽田空港まで乗り換えなしでいけるのか。 京急蒲田の地下化については、京急が高架化した投資が無駄になるのではないかな。沿線の人より区外の人を優先しているように思える。	国の交通政策審議会の答申を踏まえ、第一期整備である矢口渡駅から京急蒲田駅間は、答申で「進めるべき」と示された都内6路線の一つであることから、区は関係者とともに本事業を推進してきました。 まずは京急蒲田までの第一期整備を着実に進めてまいります。京急蒲田駅から先の接続方法は駅の地下化も含め、フリーゲージトレイン、三線軌条、対面乗り換えなどの接続方法について検討します。
52		路線の地下化工事期間、地上部の土地の有効活用（新空港線のPRや地域イベント等）を鉄道会社、官民共同で積極的に行ってほしい。それにより、地域住民や区外にポジティブなPRができると考える。	いただいたご意見は鉄道事業者に情報共有します。
53		40年前ならともかく、電気自動車などAIによる交通手段の開発が期待されている現在では、新たに鉄道事業に着手しようという行政判断に「空気が読めないのでは」と不安を感じている。 東急蒲田駅と京急蒲田駅一両駅間に環境にやさしい循環コミュニティー水素バスを走らせれば、10年待たずとも、今すぐにも歩行が難しいと思っている多くの納税者である区民は助かるのではないかな。何よりも、工事にお金が掛からないのではないかな。バスではなぜいけないのか。区民の声を聞かず、事業者の方を向いて進めようとしている「鉄道とまちづくり」事業に私たち区民は不安を感じている。 近未来は、リニアモーターによる電動車や空飛ぶタクシーのような私たちの想像を超えた交通手段が当たり前になっているかもしれない。であればなおさら、今、道路地下を掘り起こすこともない。コミュニティーバスであれば、10年後に革新的な新しい交通手段が出てきても簡単に切り替えができるのではないかな。	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。 また、新空港線によって羽田空港や渋谷、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、にぎわい創出のきっかけとなるため、新空港線を生かしたまちづくりについても検討してまいります。

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
54		<p>HP をみると東急蒲田駅が地下になる。東急池上線、多摩川線から JR に乗り換える通勤客は多く、今も通勤時はホームに人が溢れている。それでも、現在は双方の改札口が同じフロアに 2 箇所あるため人の流れは比較的スムーズだが、東急蒲田駅地下からエスカレーターで地上に上がって JR へ乗り換えることで人々が殺到し、大混乱とならないか。再開発事業の進む渋谷の東急渋谷駅のホームはいまや大混乱状態で通勤者が溢れていることを大田区の鉄道事業担当者にご存知か。これを「賑わい」と言うのか。</p>	<p>東急池上線や JR への乗り換えについては、施設整備（エスカレーター、エレベーター）など、より利便性が向上するよう、整備主体とともに考えてまいります。</p>
55	新空港線	<p>東急線と京急線の線路幅が異なり、いつ全線開通となるか判らないという二期工事なのに、見切り発車で一期工事を始めるつもりか。今なら間に合う。一度決めた事業を止める勇断をしてほしい。今現在、「鉄道とまちづくり」事業への投資より、少子化対策やみどり豊かなまちづくり、無電柱化などは待ったなしである。より多くの区民が安心・安全に暮らせるまちづくりへの投資をもっとしてほしい。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、羽田空港アクセス線と同様に、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>国の答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」と示されております。</p> <p>その上で、第一期整備である矢口渡駅から京急蒲田駅間は、答申で「進めるべき」と示された都内 6 路線の一つであることから、区は関係者とともに本事業を推進してきたものです。</p> <p>新空港線の一期整備の事業内容については、今後第三セクター及び営業主が中心となって計画の詳細を決定していきますが、区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、第三セクターと連携して取り組んでまいります。</p>
56		<p>新空港線整備にかかる費用、一期工事だけで総額 1,360 億円には触れているか。まず税金を用いての事業なので費用の点は重要でもっと触れるべき。その高額な費用で先に蒲田駅西口東口の整備（上下の少ないユニバーサルなもの）をしたほうが良いのではと思う。万が一蒲田まで乗り入れ路線が地下に入ってしまったとして 2 階ホームから地下まで移動して乗り換えるよりも JR 蒲田駅から京急蒲田駅までの電気シャトルバスなどを頻繁に走らせたほうが脱炭素になるし、お年寄りやベビーカー利用者には便利なのではないか。</p> <p>地下鉄を掘るよりも社会福祉、防災に税金を使ったほうが区民に直接恩恵があり有意義だと思う。</p>	<p>(No. 56~60)</p> <p>新空港線は、令和 2 年から東京都と行った「協議の場」に基づき、都市鉄道利便増進事業の活用を想定しており、その時点の概算事業費は約 1,360 億円となっています。</p> <p>事業費の内、国が 3 分の 1 を、地方が 3 分の 1 を補助金として整備主体に交付することになっています。この地方負担分の内、都が 3 割を、区が 7 割を負担することについて、令和 4 年 6 月に都区で合意しました。</p> <p>合意内容においては、「都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
57	新空港線	<p>新たに立ち上げた第三セクターへの補助金が66%というのは区民の税金からか。</p> <p>第三セクターの工事になると国の公共事業とならず大田区に負担が増えるのではないか。</p>	<p>東京都と大田区は調整を行う」こととなっています。</p> <p>こうした東京都の財源の活用により、区財政への影響を最小限に抑えながら、事業に取り組んでまいります。</p> <p>また、区はこれまでの区政運営において福祉分野に力を注いできており、令和5年度の当初予算においても、福祉と保健分野の構成比は全体の55.7%と23区で2番目に高く、適切かつ着実に取り組んでいるところです。</p> <p>近年では社会情勢が目まぐるしく変化しており、少子高齢化、感染症対策、物価上昇など、様々な課題が発生しております。</p> <p>福祉サービスをはじめ、こうした課題に的確に対応していくためには、その財源も必要であり、中長期的な視点に立って、地域経済の活性化や雇用の充実に向け、都市基盤整備などの必要な投資を戦略的に行っていくことも、我々自治体の責務です。</p> <p>新空港線の整備とともに都市の機能更新を行い、地域経済を活性化させ、これまで以上に利便性が高く暮らしやすい魅力的な大田のまちへ生まれ変わることを目指してまいります。</p>
58		<p>多摩川線の全ての駅に停車するのか。もし通過してしまう駅がでてくればますます大田区民の税金を使う意味がわからなくなる。大田区民の何パーセントが区の中でも一番端にある多摩川線を利用して羽田空港に行くか。新空港線を作るよりも多摩川線の各駅の周辺の整備を行ったほうが大田区民にとっては有意義だと思う。東急線の利用客を増やすために大田区の税金を費やす割合が多すぎないか。</p>	
59		<p>他県と繋がると聞いている蒲蒲線について</p> <p>6～8両編成の電車が下丸子駅に停車するにはホームはどうなるのか。</p> <p>多摩川線には停車出来ない為急行は全て通過の可能性も有るかも知れない。</p> <p>現在の線路の下に道路を掘る、又は高架にして車は現状のままなど、多様な具体的対策と費用を算出して比較出来なければ賛否を出せないし、地震大雨など大災害への対策の提示が有ってから初めて検討出来ると思う。</p>	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
60	新空港線	<p>新空港線第1期（蒲蒲線）整備は800mに1362億円をつぎ込むという区としては暴挙に映る。実際の負担は、1/3の7割318億円と第3セクター出資金約55億円の合計約373億円となる。大田区は健全財政といわれるが、21年度の財政余力（基金一区債残高一債務負担）は584億円であり、新空港線整備につぎ込めば、財政余力は200億円強、区民一人当たり2.9万円しか残らない。品川区は11万円、目黒区は14万円(20年度)とくらべてもいかにも過小となる。それでも大丈夫といえるのか、その点を大田区はしっかり説明すべきだが、第3セクターの累積資金収支の黒字化は17年かかる計画で800mの鉄道事業として妥当なのか、過大なリスクはないのか疑問である。更には、区が都に提出した計画案からは3年目から7年目まで資金収支は赤字で149億円が不足することが推計されるが、この不足分の資金調達は明らかにされていない。金融機関から融資を受けるのか、区は債務保証するのか、計画をしればしるほど素朴な疑問がわいてくる。40年来の悲願の事業としても区民のお金の使い方を選び、区の財政を危うくすれば元も子もない。事業計画の情報を開示すべきであり、説明を尽くすべきである。一区民として区が沈みかねない、悪夢のような800m鉄道事業となりかねない。</p>	

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
61	新空港線	<p>単刀直入に大反対。その理由は、鉄道 を地下に通す事である。</p> <p>大田区は、羽田空港を含めて、埋め立 て地が多く軟弱で液状化に成りやすい土 地。</p> <p>昨年の5月 は、東京都は、震源地が東 京湾で発生された場合には大田区 品川区 港区 江戸川区には、震度7クラスの揺れ に見舞われる可能性も出る事を発表し た。</p> <p>災害で多くの犠牲者を出さない為にも 考えて頂きたい。</p> <p>大津波が発生し、地下まで浸水してし まう恐れもあるのではないかと。</p> <p>大勢の人々が地下から地上に避難する のは容易い事ではない。</p> <p>日本では、トンネルでの崩落事故が起 き、犠牲者が出ているが、地下鉄も、同 様で、崩落事故に繋がりがねない。</p> <p>地震大国で、地震により、少なからず 劣化が早いのではないかと。</p> <p>調布市や福岡県博多駅前でも道路陥没事 故も起きている。</p> <p>上記陥没事故の近隣住民からは、工事 に対して反対意見も出ていた。</p> <p>反対している地元住民がいる以上は、 工事を進めるべきではない。</p> <p>陥没事故が発生してからの中止と成れ ば、税金の無駄遣いとなり、大田区民だ けではなく、都民からも非難の嵐とな る。</p> <p>地下にホームが有る場合、他の路線に 乗り換える時に、特に高齢者・障害者 には困難を要し、良いまちづくりとは思 えない。</p> <p>予想以上に深く地下化してしまった東 横線の渋谷駅・りんかい線の大井町駅・ みなとみらい線の横浜駅・元町中華街 駅など、別のルートで目的地を訪れて いる。</p> <p>地下化されてしまった鉄道は、利用客 が減っていると思う。</p> <p>特に高齢者は、バスを利用している と思う。</p> <p>目蒲線が廃止となり、地下になった多 摩川駅での乗り換えは、良い環境とは思 わない。</p> <p>地上に鉄道を通す事が不可能であ れば、新空港線等は必要ない。</p> <p>新空港線・沿線の整備により、自動車 から鉄道への転換によりCO2が削減され ると掲げているが、逆だと思ふ。</p>	<p>新空港線事業を安全に進めるた め、綿密な調査・設計を行い、工事 を進めてまいります。内容について は、今後第三セクター及び営業主体 が中心となって計画の詳細を決定し ていきますが、区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、第三セクタ ーと連携して取り組んでまいりま す。</p> <p>また、東急池上線やJRへの乗り換 えについては、施設整備（エスカレー ター、エレベーター）による対応を 検討するなど、関係者と連携し、利 便性の向上を図ってまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
		<p>大規模工事をすることにより、CO2 や大置の掘削ゴミを出すことにより環境に良くない。</p> <p>CO2 の削減を推奨するならば、公共のバスを電気自動車や水素自動車に変えての支援にすれば、経費（税金）は、半分以上に止まると思う。</p> <p>新空港線が開通により、多摩川線や京浜急行線が不便になり、利用者が減り、赤字路線になる可能性は大きいと思う。</p> <p>東京都からの財源を活用するなら大田区民以外の意見も聞くべき。</p>	
62	新空港線	<p>沿線を活性化の話かと思ってきたが、新空港線整備の説明であった。新空港線が大田区のためになるのか疑問に感じている。また、これまでの間、説明が不足していたのではないかと。</p>	<p>新空港線整備については、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、京浜東北線、東急多摩川線及び東急池上線の蒲田駅と東急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上」と国の答申に示されています。</p> <p>新空港線が整備されることで、新たな人の流れが生まれ、多くの方が行き来し、文化的交流やビジネスの活性化が期待されます。</p> <p>こうした人の動きの活発化は、沿線のまちづくりを進める契機にもなります。</p> <p>このため、区内の鉄道沿線のまちづくりの将来像を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」について、オープンハウス型の説明や、パブリックコメント等、区民の皆様からご意見を頂きながら、策定に向けた取組を進めているところです。</p>
63		<p>新空港線は、大田区から提案した路線なのか。</p>	<p>昭和 57 年策定の大田区基本構想に、区として必要性を位置付けました。</p>
64		<p>賛成。空港線住民の東急線方面の通勤、通学が利便になるから。</p>	<p>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。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
65		<p>一期整備（矢口渡駅～京急蒲田駅）だけでは投資効果は全くなく、乗り換えなしの直通運行できる二期整備時点でやっと投資効果を生むと思われる。</p> <p>乗り換えなしの技術的課題（フリーゲージ車両の開発、3線軌道などの可能性）などが解決するまで、甘い見通しのまま着手するのは避けるのが良いのでは。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、羽田空港アクセス線と同様に、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>国の答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」と示されております。</p> <p>その上で、第一期整備である矢口渡駅から京急蒲田駅間は、答申で「進めるべき」と示された都内6路線の一つであることから、区は関係者とともに本事業を推進してきたものです。</p> <p>まずは京急蒲田までの第一期整備を着実に進めるとともに、第二期整備については引き続き関係者間で実現に向けた検討を進めてまいります。</p>
66	新空港線	<p>区が事業化に向けて取り組んでいる新空港線については、費用、必要・利便性、技術的な面から区民から疑問視する声が上がっている。明らかになった人口減少、少子化が加速するなか、働き方改革も加わり、都市の鉄道は収益性に黄信号がともり始めた。既に現状がそうであるにも関わらず、大田区民にとってメリットが余り感じられない新空港線への借財による大田区の巨額投資は、回収計画の根拠も怪しく、子々孫々に大きな負債を残すのではないかと懸念されている。結果、区民税に反映されてはたまらない。東横線―多摩川線を経由して羽田空港につながるルートは目黒区、渋谷区住民には歓迎されても、莫大な資金を負う大田区住民にはそれに見合う利益は少ない。</p> <p>確かにまちづくりには鉄道網の利便性は重要なポイントではある。ただわが家の直近・大岡山駅について言えば、2路線が交錯、行先の延伸によって、目黒線は南北線、三田線、急行出2駅先の東横線とつながり、大井町線は急行で2駅先の二子玉川で田園都市線につながる。駅内ホームでの目黒線、大井町線は双方向乗り換えで極めて便利だ。当初こそ地元は期待したが、地価が高くなっただけで乗降客は増えず、商店街は衰退に向かっている。利便性は高くても通過駅に過ぎなかったのだ。</p>	<p>新空港線の整備は、蒲田をはじめとする区内の鉄道駅沿線のまちづくりを進めていくための起爆剤となる事業であり、区が持続的な発展を遂げる上で必要不可欠な事業です。</p> <p>鉄道とまちづくりは車の両輪であり、鉄道さえ整備すれば良いとは考えておりません。</p> <p>新空港線の整備効果を最大限に引き出すためには、長期的な視点に立ち、相乗効果を生み出すことができるよう、これまで以上に魅力溢れ、誰もが暮らしやすい先進的でにぎわいのあるまちづくりもしっかりと行っていく事が重要です。</p> <p>このため、区は、現在、新空港線とともに発展を遂げる沿線の各駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」の策定に向けた取組を進めているところです。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っていただけるよう努めてまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
67	新空港線	<p>東急蒲田駅地下化に伴い乗車・降車に各 6 分程度要する。従来、JR 線の乗り換え 1 分程度であり乗り換え時間が各 5 分程度増加する。</p> <p>新空港線設置により、従来多摩川線を利用し、東急蒲田駅乗り換え客は片道 5 分、往復 10 分程度乗り換え時間が加算される。</p> <p>このような外部不経済効果もきちんと便益計測することが国土交通省 公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）に示されている。</p> <p>鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）第 3 編解説表 1.10 2010 年の毎月勤労統計調査に基づく時間評価値の例 によると東京都の場合、時間評価値（円/分）は 47.0 円/分である。</p> <p>この単価を使い、乗換時間に依存する乗換不便性を評価すると 7 円/分 * 5 分 * 91,787 人/日 = 21,567 千円/日となる。この金額は年間 78 億 9 千万円に相当する。これは、新空港線設置により発生する東急蒲田駅利用者に発生する外部不経済（逸失利益）であり、総便益費から引かれるべきものと考えられる。</p> <p>なお、東急蒲田駅多摩川線 1 日平均乗降人員はコロナによる外出規制が始まる前年の 2019 年 91,787 人/日を採用した。便益費の算出について区民に丁寧な説明を願いたい。</p>	<p>(No. 67~68)</p> <p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>それを受け、令和 2 年から東京都と行った「協議の場」に基づき、概算事業費は約 1,360 億円、費用便益比は 2.0 を確認しております。</p> <p>これらは区のホームページで公表しており、今後も丁寧に説明してまいります。</p>
68		<p>新空港線の費用便益比はマスタープランと素案では異なる記載となっている。</p> <p>マスタープラン：費用便益比＝総便益／総費用＝総便益／1,260 億円＝1.5</p> <p>素案：費用便益比＝総便益／総費用＝総便益／1,360 億円＝2.0</p> <p>このことから、総費用を新空港線事業費とした場合、総便益はマスタープラン 1,890 億円、素案で 2,720 億円となる。素案の総便益はマスタープランに比べ大幅に増加している。鉄道の費用便益の多くは利便性向上によるものと考えられる。マスタープランと素案の費用便益の違いを区民に丁寧に説明願いたい。</p>	
69		<p>現在の駅を活用して、地下駅と地上駅の両整備を要望する。御園中付近で地下化と地下駅を分ける方法で整備をお願いしたい。</p>	<p>新空港線の第一期整備は、東急多摩川線矢口渡駅付近から多摩川線を地下化し、京急蒲田駅の地下を延伸するものです。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
70	新空港線	<p>現在、区が事業化に向けて取り組んでいる新空港線1期整備は、京浜蒲田での乗り換えの不便さ、多摩川線とJR蒲田の乗り換えの不便さから、区民にとっての必要性が疑問視されている。2期整備についても技術的な課題を残しており実現性が不確実な中で、そもそも鉄道沿線まちづくりに、新空港線を前提としない構想でよいと考える。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「東急東横線、東京メトロ副都心など複数路線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。」と示されております。</p> <p>また、鉄道とまちづくりは車の両輪であり、切っても切り離せない関係にあります。</p> <p>鉄道さえ整備すれば良いとは全く考えておりません。</p> <p>新空港線の整備効果を最大限に引き出すためには、長期的な視点に立ち、相乗効果を生み出すことができるよう、これまで以上に魅力溢れ、誰もが暮らしやすい先進的でにぎわいのあるまちづくりもしっかりと行っていく事が重要です。</p> <p>このため、区は、現在、新空港線とともに発展を遂げる沿線の各駅周辺のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示す「大田区鉄道沿線まちづくり構想」の策定に向けた取組を進めているところです。</p> <p>引き続き、新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っただけのような努めでまいります。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
71	新空港線	<p>移動手段をもたない交通弱者に対して、新空港線は全く意味をもたない。コミュニティバスやオンデマンドタクシーなどによる区内施設へのアクセス向上を図るべき。</p>	<p>新空港線は、国の交通政策審議会の答申において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクトの一つに掲げられています。</p> <p>答申ではその意義について、「矢口渡から京急蒲田までの先行整備により、蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、早期の事業効果の発現が可能」、「東急東横線、東京メトロ副都心など複数路線との相互直通運転を通じて、国際競争力強化の拠点である新宿、渋谷、池袋等や東京都北西部・埼玉県南西部と羽田空港とのアクセス利便性が向上。」と示されています。</p> <p>例えば、現在区内の臨海部側から台地部への移動は、バス、あるいは鉄道で品川駅や大井町駅を経由するなど、大変不便となっておりますが、京急蒲田駅から行けるようになるなど、東西の移動利便性が向上します。</p> <p>加えて、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋等の都市及び埼玉方面へのアクセスが大変便利になります。</p> <p>また、区内の京浜東北線・京急線が並走しているエリアで、地震や落雷などにより電車が止まると、東京方面や横浜方面へ移動することが困難となりますが、新空港線の整備により、東急東横線を経由しての移動が可能になるなど、災害時の代替ルートとしての役割も果たします。</p> <p>加えて、バリアフリー、自動車から鉄道への転換によるゼロカーボンシティへの寄与など、区民にとって多くの利点が挙げられます。</p> <p>このように、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、移動手段をもたない交通弱者のさらなる社会活動などへの参画を促進し、災害時の代替ルートの役割を担うなど中枢機能を支える基盤として災害に強靱な都市鉄道を形成する効果があります。</p> <p>新空港線整備と合わせて、本構想P. 16の3-2 本構想で踏まえるべき部門別方針の交通部門にお示ししたように、区は交通弱者を含め多様化する交通ニーズに対応するため、区民や地域及び交通事業者（バス・タクシー等）と連携し、地域交通の利便性向上に向けた取り組みを推進します。</p>

No.	該当項目	意見要旨	区の考え方
72	その他	<p>今回の説明会は何のためにしているのかを教えてほしい。説明会開催のお知らせは3月2日更新の区のホームページで初めて知った。この説明会がどういふ方々が対象で、今後どういったかたちで反映されていくのか。</p> <p>あまりにも直前すぎる。都合の良い人しか来れないのではないか。今後区民意見として集約していく考えなのであれば、1か月程度前から周知し、区民の意見を反映する場所の提供のために環境整備をするべきでは。本日5名程度の人しか来ていない。本日の意見だけを聞いて、これが区民意見といえるか。</p> <p>本日の資料はホームページに掲載されたものと同じで、詳細説明が何もない。これは説明といえるのか。</p> <p>何か特別な話があるのかと思い聞きに来た。このような会であれば必要ないのでは。今後説明会が開催されるなら、開催趣旨をホームページに掲載すべき。パブリックコメントの質疑に結びつくような詳細な説明をします、というのが本来の説明会の目的ではないのか。開催の連絡ももっと前もってすべき。</p>	<p>今回の説明会は3月2日からのパブリックコメントとセットで、3月1日号の区報に開催について情報を掲載しました。</p> <p>ホームページや区内の閲覧場所でパブリックコメントを実施しますが、その内容を見られない方もいるため、説明会も併せて行っています。</p> <p>説明会の周知期間や説明会の開催趣旨の掲載などにつきましては、今後の貴重なご意見として承ります。</p>
73		<p>説明会を知ったのが3月1日の区報であり、周知期間が短い。</p> <p>区報のみならず、回覧版等で周知すべきではないか。</p>	<p>説明会の周知期間や周知方法などにつきましては、今後の貴重なご意見として承ります。</p>
74		<p>近年、池上地域もマンション等の大型建造物が増えている。その建てる前に「建築確認申請」「建築許可申請」が適時適正に施工されているのか疑問視することがある（区役所と建築提出企業→行政改革後の役目）</p>	<p>いただいたご意見については、庁内関係部署で情報共有させていただきます。</p>

1 目的

今日の大田区のまちは、道路や鉄道など各種の都市基盤整備や耕地整理、土地区画整理事業などによって形成されてきた。都市を取り巻く環境が大きく変化している中で、時代の潮流を的確に捉え都市を持続的に発展させていくためには、道路や鉄道の整備とともにまちづくりを進めることが求められている。

新空港線については、現在、一期整備（矢口渡駅～京急蒲田駅）の事業化に向けて取組を進めており、二期整備（京急蒲田駅～大鳥居駅）に関しても、今後、関係者でその実現に向けた検討を行っていくこととしている。

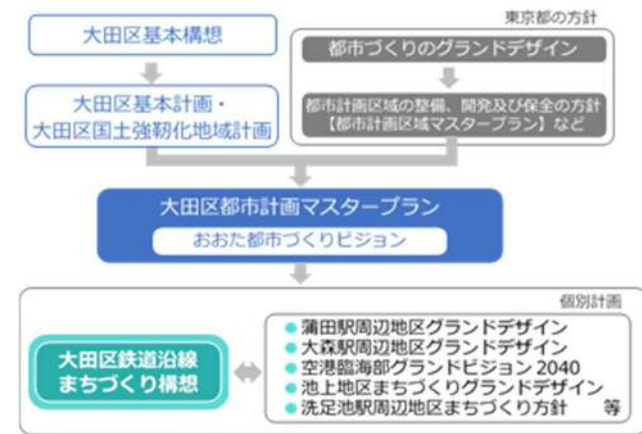
新空港線整備により、区内の東西利便性向上はもとより、渋谷・新宿・池袋の各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面とのアクセスが向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。それにより、蒲田など区内の中心拠点や新空港線でつながる路線各駅だけでなく、東京圏全体の地域価値や国際競争力が向上し、まちづくりの機運も高まることが期待される。

また、大田区は内閣府より、SDGs（持続可能な開発目標）の理念に沿った取組を推進しようとする都市の中から優れた取組を提案する「SDGs 未来都市」に選定され、全国のモデル都市としての役割が期待されている。

「大田区鉄道沿線まちづくり構想」（以下、「本構想」という。）は、新空港線の整備とともに、今後、民間都市開発の機運が相当程度高まることが予想される中、地域課題の解決や公共貢献に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちなかの将来像やその実現に向けた道筋を示し、これに基づき官民が協働し、地域特性や限られた空間を最大限有効に活用しながら、安全かつ快適で利便性の高い個性豊かな都市空間を創出していくことを目指すために策定するものである。

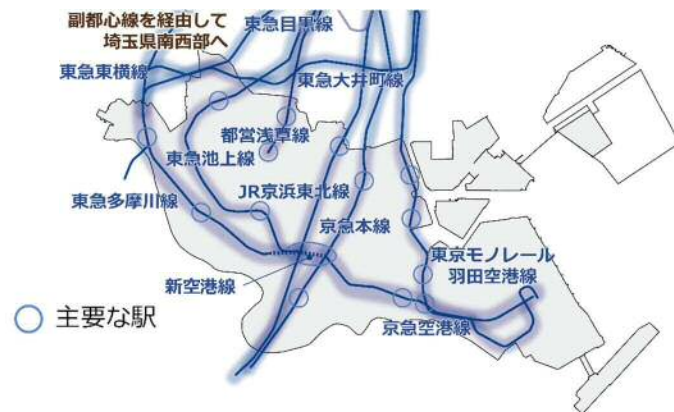
2 位置付け

大田区都市計画マスタープランを上位計画とし、既存の計画と整合を図りながら、新空港線整備はもとより、関連するまちづくりの各個別計画の実現を加速化（必要に応じて各個別計画の改定時に反映）する。



3 対象範囲

新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）をはじめとする、大田区内の鉄道沿線の各駅周辺地区を本構想の対象範囲とする。



4 目標達成年次

目標達成年次は 2030 年代から 2050 年頃とする。これは、新空港線整備を契機として推進される沿線のまちづくりを進める目安としての期間とする。

5 将来像

東京と世界をつなげるまち・おおた — 交流と創造があふれる沿線まちづくり —

- ①新空港線の整備により、新空港線沿線の利用者が増え、新たな人の流れが生まれることで、本構想対象範囲の各駅のポテンシャルが一層高まり、各駅周辺の特徴にあったまちづくりが行われている。
- ②新空港線とまちづくりによって大田区・東京・世界がつながり、ヒト・モノ・コトの行き来が増え、賑わいや交流が面的に広がっている。
- ③鉄道沿線のまち同士が有機的に結びつくことで、「鉄道とともに発展する おおたのまち」「東京と世界をつなげるまち・おおた」として、交流と創造があふれる大田区や東京となっている。

6 新空港線整備による効果

新空港線整備による効果として、まずは直接的な効果が生み出され、それに伴い沿線の交流が増えることによる地域活性化として新たな波及効果が生まれる。さらには、新空港線軸の人の流れが大田区の他の路線に波及し、最終的には東京圏全体へとその効果が広まることを見込まれる。

Step - 1

新空港線整備により、国際空港（羽田空港）と東京圏各都市とのアクセス利便性が高まることによって、往来する人が増えるなど直接的な効果が生み出される。

＜新空港線整備による直接的効果＞

- アクセス利便性の向上
- 往来する人々の増加
- 交通インフラの強靱性の向上
- 環境に優しい交通手段への転換

Step - 2

新空港線整備による直接的効果が新空港線軸へと波及し、鉄道を中心とした沿線のまちづくりが促進される。

＜新空港線沿線への波及効果＞

- 羽田空港や都市などへのアクセス利便性の向上
- 文化的交流やビジネスの活性化
- 駅周辺のまちづくりの促進による拠点性の向上

Step - 3 Step - 4

新空港線整備による効果は、大田区内のみならず東京圏に広く波及することを見込まれる。

＜新空港線につながる鉄道沿線への波及効果＞

- 新空港線経路による、羽田空港や都市などへのアクセス利便性の向上
- 文化的交流やビジネスの活性化
- 駅周辺のまちづくりの促進による拠点性の向上

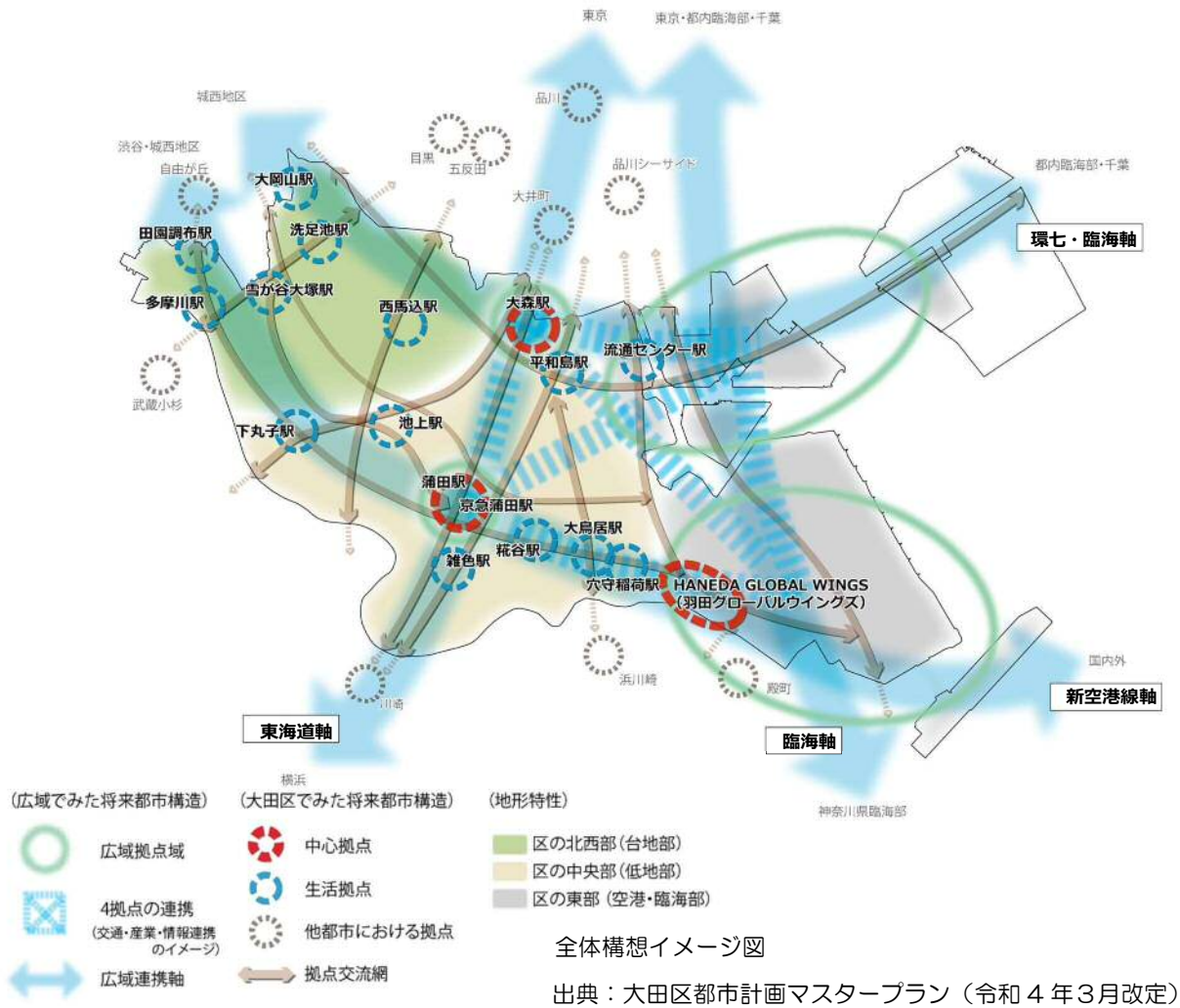
＜広域的な波及効果＞

国際空港と、大田区内の各都市・渋谷・新宿・池袋・川越・所沢・和光などがつながることによる、各都市の活性化と、東京圏の国際競争力の強化

7 全体構想

全体構想は、まちの大きな方向性や全ての地区で共通する事項。

- 鉄道を主軸として幹線道路等からつながる「広域連携軸」を形成には、新空港線整備が不可欠である。新空港線整備により接続する路線沿線へと波及効果が広がり、区の強みであるものづくりや商業などの産業、観光の振興など、あらゆる要素において、都市間の連携や交流の促進及び強化を図る。
- 広域連携軸は、大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上を目指す。



10 本構想の実現に向けて

- ◆ 本構想の実現に向け、機運や検討の熟度に応じ、以下のプロセスをもとにまちづくりを推進する。
- 地域力を生かした大田区まちづくり条例の積極的な活用などにより、まちづくり機運を醸成し、まち（地域）と一体になってまちづくりを推進する。
- 地域と連携し、世代や立場を超えてまちづくりに参画できる機会を充実させるとともに、地区別のより具体的なまちづくり構想を策定する。
- 将来像を実現する都市基盤施設の整備やその事業手法を検討し、基盤整備方針や基盤整備計画等を策定する。これらを必要に応じ都市計画として決定し事業化を図る。
- 建築物の形態や公共施設の配置など、まちづくりのルールとなる地区計画を策定する。
- 新空港線整備に向けた動向について、区民はもとより国内外に様々な方法で広く周知することで、民間による都市開発の機運を醸成し、官民が連携した新たな事業の創出を図る。

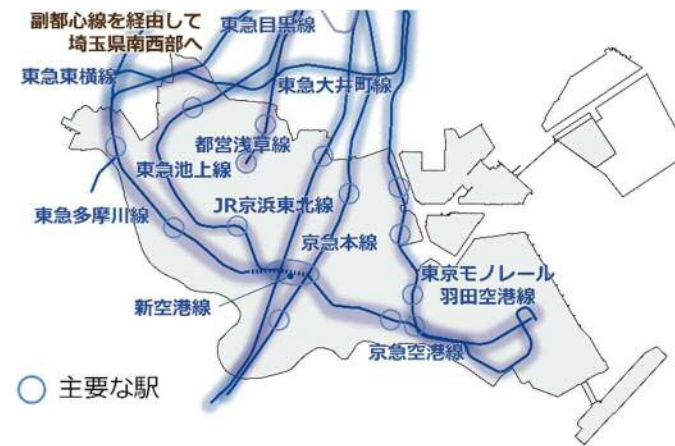
8 本構想で踏まえるべき部門別の方針（抜粋）



拠点整備 (DX)	• Society5.0 や自動運転、ICT の普及などDXの視点を踏まえ、交通処理機能のあり方やオープンスペースのあり方の検討を進めるほか、鉄道でつながる各地区間の連携をさらに強めることにより、地域特性を活用した個性的な各地域のまちづくりをさらに発展させる。
交通	• 多様化する都市づくりや交通ニーズへ対応するため、区民や地域及び交通事業者（バス、タクシー等）と連携し、地域交通の利便性向上に向けた取り組みを推進する。
水と緑 (環境)	• 豊かな生活空間や公共空間の利活用の形成に向けて、街なかの緑やオープンスペースを活用するインフラ整備を推進する。
防災・復興	• 風水害・土砂災害に強い市街地の形成、木造住宅密集地域の改善や無電柱化、災害時における都市インフラの機能継続、多様な避難所の確保など、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組により、強靱で回復しやすい都市づくりを推進する。
住環境 (医療・福祉)	• 子どもや子育て世代、高齢者や障害のある方などが互いに地域で認め合い、理解しながら共に支え合う包摂的な地域を実現するため、地域活動団体等と多世代の区民が交流する場の整備のほか、医療と介護の連携などを推進し、誰もが安心して暮らせるまちづくりを進める。
産業	• 高付加価値を産み出すものづくり産業の集積地の特性を活かし、区内のものづくり拠点間の連携を高めるとともに、国内外との活発なビジネス交流を支える都市を形成する。

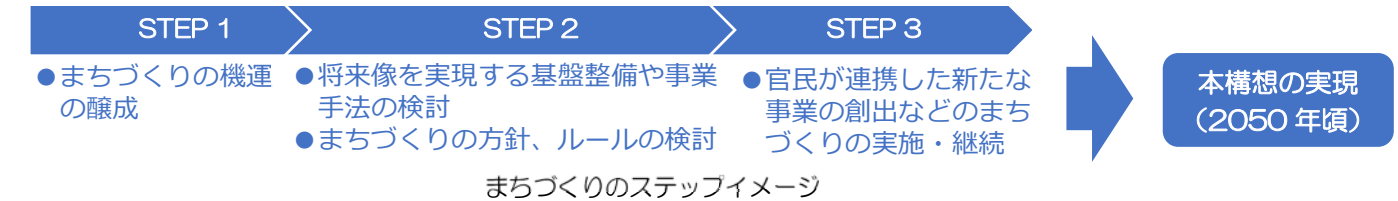
9 エリア別構想

全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込む「エリア別構想」として、まちの特性、課題、将来構想について記載する。



- 新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）**
 ○蒲田駅周辺 ○下丸子駅周辺 ○多摩川駅周辺
 ○大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺 ○天空橋駅周辺 (HI City)
- JR 京浜東北線沿線**
 ○大森駅周辺
- 京浜急行電鉄本線沿線**
 ○雑色駅周辺 ○平和島駅周辺
- 東急池上線沿線**
 ○池上駅周辺 ○洗足池駅周辺
- 東京モノレール羽田空港線沿線**
 ○流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺
- 都営浅草線沿線**
 ○馬込駅・西馬込駅周辺

- ◆ 新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、ひいては新空港線整備の早期実現を目指していく。



大田区鉄道沿線まちづくり構想 (案)

令和5年6月

大田区鉄道沿線まちづくり構想の策定にあたって

調 整 中

令和5年 月
大田区長

目次

1 本構想について.....	2
1-1 目的.....	2
1-2 位置づけ.....	2
1-3 対象範囲.....	2
1-4 目標達成年次.....	2
1-5 沿線のまちの成り立ち.....	3
1-6 新空港線整備の概要.....	4
1-7 踏まえるべき社会情勢.....	5
1-8 区民参画の実施概要.....	8
2 沿線まちづくりの将来像と新空港線整備による効果.....	9
2-1 将来像.....	9
2-2 新空港線整備による効果.....	10
3 全体構想.....	15
3-1 広域連携軸の形成による将来都市構造の実現.....	15
3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針.....	16
4 エリア別構想.....	17
新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）	17
①蒲田駅周辺.....	18
②下丸子駅周辺.....	22
③多摩川駅周辺.....	24
④大鳥居駅・穴守稻荷駅周辺.....	26
⑤天空橋駅周辺（HI City）.....	28
JR 京浜東北線沿線	30
①大森駅周辺.....	31
京浜急行電鉄本線沿線	34
①雑色駅周辺.....	35
②平和島駅周辺.....	37
東急池上線沿線	39
①池上駅周辺.....	40
②洗足池周辺.....	42
東京モノレール羽田空港線沿線	44
①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺.....	45
都営浅草線沿線	47
①馬込駅・西馬込駅周辺.....	48
5 本構想の実現に向けて.....	50
資料編	
区民参画の実施概要.....	52
用語集.....	54

1

本構想について

1-1 目的

今日の大田区のまちは、道路や鉄道など各種の都市基盤整備や耕地整理、土地区画整理事業などによって形成されてきた。都市を取り巻く環境が大きく変化している中で、時代の潮流を的確に捉え都市を持続的に発展させていくためには、道路や鉄道の整備とともにまちづくりを進めることが求められている。

新空港線については、現在、一期整備（矢口渡駅～京急蒲田駅）の事業化に向けて取組を進めており、二期整備（京急蒲田駅～大鳥居駅）に関しても、今後、関係者でその実現に向けた検討を行っていくこととしている。

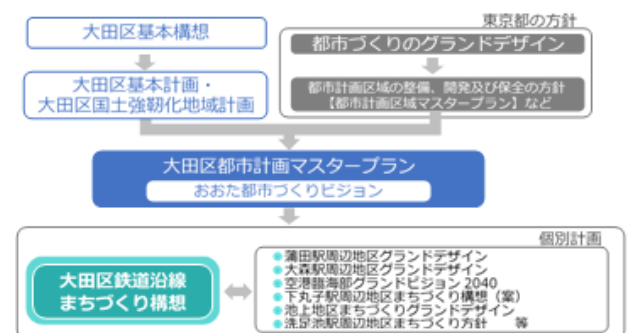
新空港線整備により、区内の東西利便性向上はもとより、渋谷・新宿・池袋の各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面とのアクセスが向上し、東京圏全体にも広域的に鉄道整備の効果が広がる。それにより、蒲田など区内の中心拠点や新空港線でつながる路線各駅だけでなく、東京圏全体の地域価値や国際競争力が向上し、まちづくりの機運も高まることが期待される。

また、大田区は内閣府より、SDGs（持続可能な開発目標）の理念に沿った取組を推進しようとする都市の中から、特に優れた取組を提案する「SDGs 未来都市」に選定され、全国のモデル都市としての役割が期待されている。

「大田区鉄道沿線まちづくり構想」（以下、「本構想」という。）は、新空港線の整備とともに、今後、民間都市開発の機運が相当程度高まってくることが予想される中、地域課題の解決や公共貢献に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像やその実現に向けた道筋を示し、これに基づき官民が協働し、地域特性や限られた空間を最大限有効に活用しながら、安全かつ快適で利便性の高い個性的な都市空間を創出していくことを目指すために策定するものである。

1-2 位置づけ

大田区都市計画マスタープランを上位計画とし、既存の計画と整合を図りながら、新空港線整備はもとより、関連するまちづくりの各個別計画の実現を加速化（必要に応じて各個別計画の改定時に反映）する。

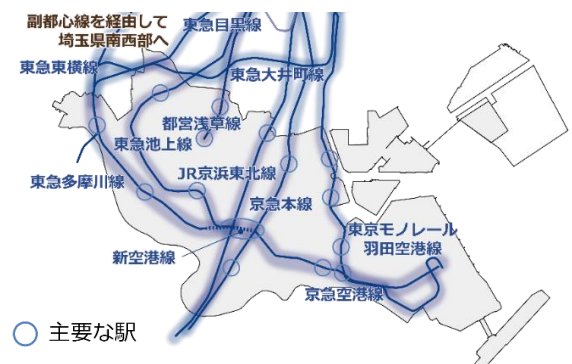


1-3 対象範囲

新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）をはじめとする、大田区内の鉄道沿線の各駅周辺地区を本構想の対象範囲とする。

1-4 目標達成年次

目標達成年次は2030年代から2050年頃とする。これは、新空港線整備を契機として推進される沿線のまちづくりを進める目安としての期間とする。



対象範囲図

1-5 沿線のまちの成り立ち

東京圏において、明治維新後の鉄道導入以来、駅周辺の住宅地開発や拠点駅としての都市機能向上が進められ、沿線としてまちが発展してきた。

明治期

- 明治5年（1872年）に新橋～横浜間に鉄道が開通し、明治9年（1876年）東京で3番目の駅である大森停車場前駅（現在の大森駅）が開業したのを始め、明治37年（1904年）蒲田駅開業、京浜電気鉄道（現在の京浜急行電鉄）の運行開始、ガス製造所の立地など、沿線地域の開発が緩やかに進行するとともに、都市の骨組みとなる都市施設の整備が進められる。

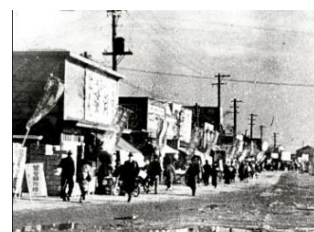


大森停車場前駅

- 明治35年（1902年）に京浜急行電鉄空港線の前身である六守線が開業した。

大正から昭和初期

- 海側東海道筋に対し鉄道敷設が遅れていた台地部では、郊外電車である池上電気鉄道（大正11年（1922年）現東急電鉄）、及び目黒蒲田電鉄（大正12年（1923年）現東急電鉄）が開通し、多摩川流域の田園調布、洗足は「田園都市」構想によって計画的な宅地造成が進んだ。また、蒲田駅は池上線・目蒲線の乗り入れにより新しいターミナル駅として発展していくことになる。



蒲田駅東口駅前通り(昭和24年)

- 大正5年（1916年）より耕地整理事業が始まり、宅地と工場用地の造成が促され、人口は大正9年（1920年）約8万人から昭和19年（1944年）約56万人と約7倍に増加した。
- 昭和6年（1931年）、全国初の国営民間航空専用空港「羽田飛行場」（現在の羽田空港）が開港した。
- 現在の大田区は、昭和22年（1947年）、当時の「大森区」と「蒲田区」の合併により誕生し、両区から一字ずつを取って命名された。

昭和初期から現在

- 都内有数の工業区として、戦後の焦土の中から再生への歩みを続け、昭和20年代後半には大田区の人口が増加し、木造賃貸住宅が多数建設され、住工混在の密集市街地が形成された。また、交通機関が集中しやすい鉄道駅周辺を中心に商店街が発展していった。
- 東京モノレールは、東京五輪における輸送量確保のため、昭和39年（1964年）に浜松町駅～羽田駅（現在の整備場駅）間で運行を開始、順次延伸し、平成16年（2004年）に羽田空港第2ビル駅が開業した。
- 京浜急行電鉄空港線は平成10年（1998年）に、羽田空港駅（現在の羽田空港第1・第2ターミナル駅）まで延伸し、羽田空港へのアクセスが飛躍的に向上した。
- 京浜急行電鉄本線（平和島駅～六郷土手駅間）及び同空港線（京急蒲田駅～大鳥居駅間）の連続立体交差事業により、京浜急行電鉄の区内線路の大部分は平成24年（2012年）までに高架化され、踏切解消など安全性・回遊性の向上とともに、京急蒲田西口駅前地区や糞谷駅前地区の再開発事業をはじめ、関連側道や駅前広場などの整備により、新たな魅力あるまちづくりが推進されている。



蒲田駅周辺(昭和58年)



羽田空港駅出発式(平成10年)

- 羽田イノベーションシティのまち開き（令和2年7月）、蒲田駅周辺地区グランドデザイン改定（令和4年4月）をはじめ、沿線のまちづくりが進展しているところである。戦災復興区画整理事業の換地が完了してから約50年が経過する大森駅周辺、蒲田駅周辺の地区をはじめ、多くの鉄道駅周辺は、カーボンニュートラルやウォークアブルな駅前空間の形成など、持続可能な都市づくりに向け更新時期を迎えている。
- 第三セクターの羽田エアポートライン株式会社設立（令和4年10月）や、「鉄道と魅力的なまちづくり宣言」（令和4年12月、p.6参照）がなされ、鉄道沿線まちづくりの機運が高まっている。



羽田イノベーションシティのまち開き（令和2年）

出典：大田区HP

1-6 新空港線整備の概要

新空港線の実現は大田区にとって40年来続く長年の悲願である。新空港線による鉄道ネットワークの構築と共に沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっている。

（事業概要）

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を移動する必要がある。新空港線はこの両駅間の800mをつなげる新たな鉄道路線である。

この800mを接続することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内の移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待される。



（整備計画の概要）

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間（予定）の2段階に分けて行う。

- 整備延長：全長約4.0km（交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）で示された路線）
- 一期整備：矢口渡～京急蒲田間
- 二期整備：京急蒲田～大鳥居間（京急空港線接続駅、乗り入れ方法等については引き続き検討）

（一期整備の概要）

大田区と東急電鉄株式会社は、令和4年10月14日に新空港線の整備主体である第三セクターの羽田エアポートライン株式会社を設立した。今後、一期整備の事業化に向けて、羽田エアポートライン株式会社が主体となり、検討の深度化を進める。

- 整備主体 羽田エアポートライン株式会社（想定）
- 運行主体 東急電鉄株式会社（想定）
- 整備スキーム 都市鉄道等利便増進法（想定）



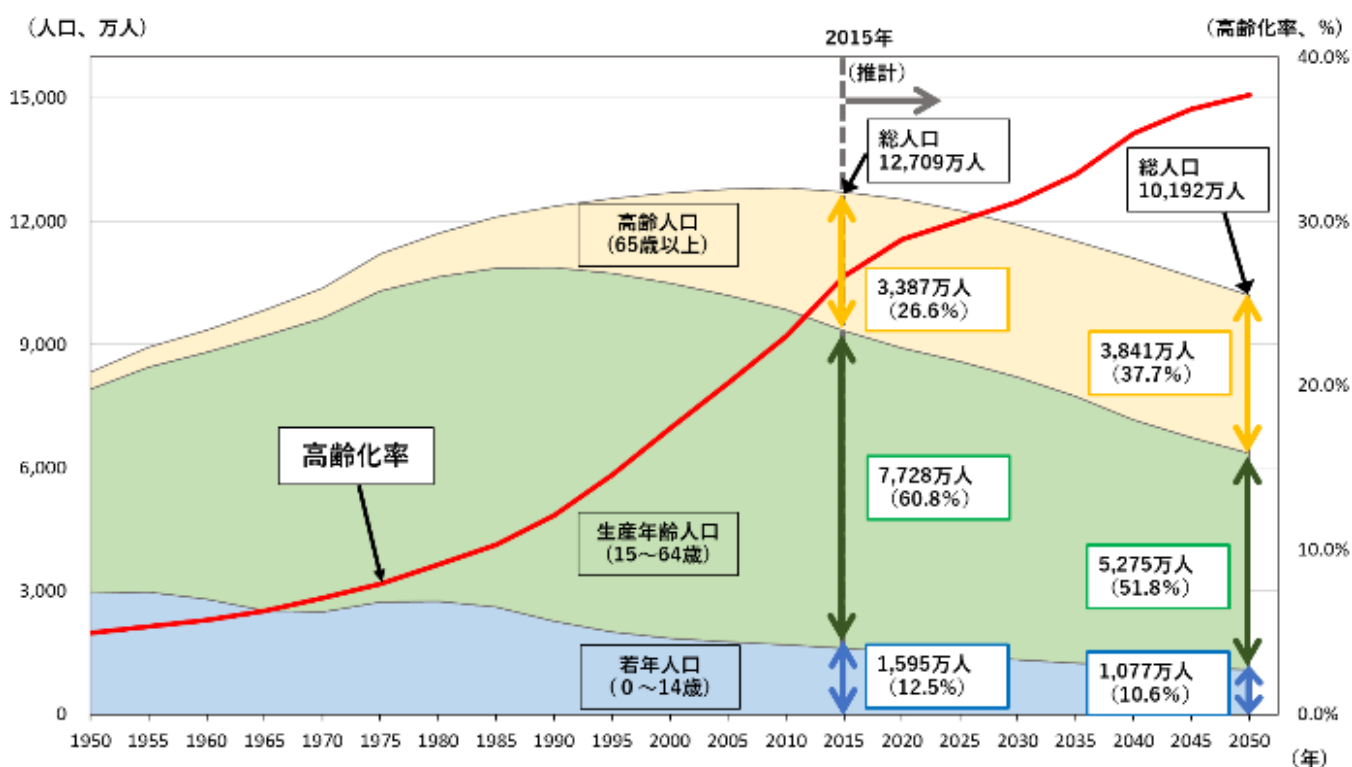
1-7 踏まえるべき社会情勢

「大田区都市計画マスタープラン」（令和4年（2022年）3月改定）の第2章 都市づくりの現状と課題の内容を踏まえる。

その上で、想定年次としている2050年頃までに踏まえるべき我が国の主な社会状況を列挙する。

●人口動態

- 人口は減少を続け、2050年には約1億人にまで減少する。高齢者人口は2015年から約450万人増加する一方で、生産年齢人口は約2,450万人減少し、高齢化率約38%の超高齢化社会が到来する。^{※1}
- 高齢者人口は2040年頃をピークに減少に転じるものの、2040年時点で65歳の方は、男性の約4割が90歳まで、女性の2割が100歳まで生きると推計され、「人生100年時代」が射程に入る社会が到来する。^{※2}



我が国の将来人口推計^{※3}

^{※1} 国土の長期展望（参考資料）（国土交通省）

^{※2} 令和2年版 厚生労働白書（厚生労働省）

^{※3} 総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」をもとに、国土交通省国土政策局作成

●技術革新

- 新たなモビリティ社会の実現に向けたデジタルプラットフォームの構築、自動運転等の一層の進展、多様なモビリティの普及・活用により、世界一安全で円滑な道路交通社会が実現する。※4
- システムやAI等の技術を活用した「スマート自治体」が実現し、人口減少が深刻化しても、持続可能な形で行政サービスが提供され住民・企業等にとってサービスが向上する。※5
- Beyond5G、低消費電力・大容量・低遅延の通信が可能なオール光ネットワーク、量子コンピューター等の実装による次世代計算能力基盤の整備が実現する。※6

●環境

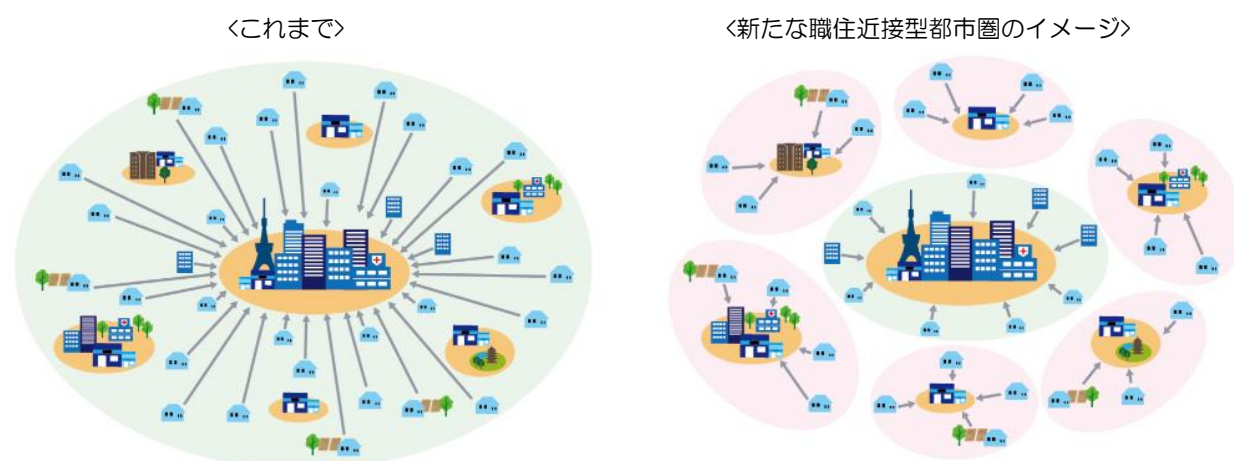
- 脱炭素をできるだけ早期に実現することが、地域の企業立地・投資上の魅力を高め、地域の産業の競争力を維持向上させるという意味での地域の成長戦略において、極めて重要な要素になっていく。※7

●交通

- オンデマンド交通、自動運転、MaaS などモビリティサービスが充実してきたことから、既存の鉄道やバスに加えてこれらモビリティ資源を一体的に捉えてつなげることにより、輸送の効率化が図られ、連続的な交通サービスが実現する。※8

●新しい生活様式

- リモート化やICT化の一層の進展により、職場に行かずとも勤務でき、商業施設に行かずとも買物ができるようになるほか、二地域居住なども含めたさまざまな形の次世代のライフスタイルが実現する。コンパクト・プラス・ネットワークをベースとしながら、この動向を見据えた地域づくりを推進し、新たな職住近接型都市圏が実現していく。※9



生活圏の再構築による新たな職住近接型都市圏のイメージ※10

※4 内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室

※5 地方自治体における業務プロセス・システムの標準化及びAI・ロボティクスの活用に関する研究会報告書（総務省：地方自治体における業務プロセス・システムの標準化及びAI・ロボティクスの活用に関する研究会）

※6 デジタル田園都市国家構想実現のための「デジタル日本改造ロードマップ」の検討の方向性について（経済産業省）

※7 地域脱炭素ロードマップ（内閣官房・環境省）

※8※9※10 新たなライフスタイルを実現する人中心のモビリティネットワークと生活圏 - 転換点を迎えた東京都市圏の都市交通戦略-（東京都市圏交通計画協議会）

大田区におけるSDGsの取組について

大田区は、令和4年（2022年）3月にSDGs推進のための基本方針を策定、同年4月に大田区SDGs推進会議を設置し、SDGs達成に向けた取組を強力に推進してきた。

その結果、令和5年（2023年）5月、大田区はSDGsの達成に向けて優れた取組を提案する都市として、内閣府から2023年度の「SDGs未来都市」に選定されるとともに、その中でも特に優れた先導的な取組を行う「自治体SDGsモデル事業」にも選定され、ダブル選定都市となった。

今後は、SDGs未来都市計画を策定し、着実に推進するとともに、オールおおたでSDGsを達成するための機運醸成を図りながら、全17ゴール達成に向けた取組を加速させ、誰一人取り残さない持続可能なまちづくりを進めていく。



提案内容の詳細はこちら



鉄道と魅力的なまちづくり宣言

～夢あふれ誰からも選ばれる都市「おおた」を目指して～
 つなげていこう 環境に優しい 鉄道ネットワークを
 つくっていこう 鉄道とともに発展する おおたのまちを
 のこしていこう 人が交流しにぎわう 魅力的なまちを

東京国際（羽田）空港を擁し、多様な産業が織りなし成長してきた大田のまち。その発展を支えた鉄道網。現代においても、鉄道は、環境に優しく人々の生活に欠かせない利便性の高い公共交通である。大田のまちが将来にわたり持続的に発展するよう、鉄道ネットワークをさらに充実させ、夢あふれ誰からも選ばれる都市「おおた」を目指した魅力的なまちづくりに取り組むことを宣言する。

令和4年（2022年）12月21日

1-8 区民参画の実施概要

地域の皆様のご意見を踏まえて本構想が策定出来るよう、様々な方から各駅周辺の特性や課題、将来構想に期待するまち像などのご意見を伺うため、区民参画を実施した。

(オープンハウス)

令和5年(2023年)1月、区内3か所でパネル展示によるオープンハウス型説明会を開催した。

実施場所 HICity内PiO PARK、蒲田駅西口広場、多摩川駅構内

参加者数 122名(一部メールによる意見を含む)



PiO PARK



蒲田駅西口広場



多摩川駅構内

(意見交換会)

令和4年(2022年)11月から令和5年(2023年)2月まで、ワークショップ形式等による意見交換会を開催した。

実施団体 区内各種団体(東京商工会議所大田支部、東京青年会議所大田区委員会、大田区商店街連合会、大田工業連合会など)

羽田みらい開発株式会社

学生(東京都市大学、日本大学、東邦大学、日本工学院専門学校)

ほか区内自治会・町会、まちづくり協議会

参加団体数 36団体



区内各種団体



羽田みらい開発



学生(オンライン)



学生(対面)

(パブリックコメント)

令和5年(2023年)3月2日から3月16日まで、パブリックコメントを実施した。あわせて、令和5年(2023年)3月3日、4日に区民説明会を実施した。

実施方法 電子申請、郵送、窓口へ持参、FAX

回答数 27名

2-1 将来像

東京と世界をつなげるまち・おおた

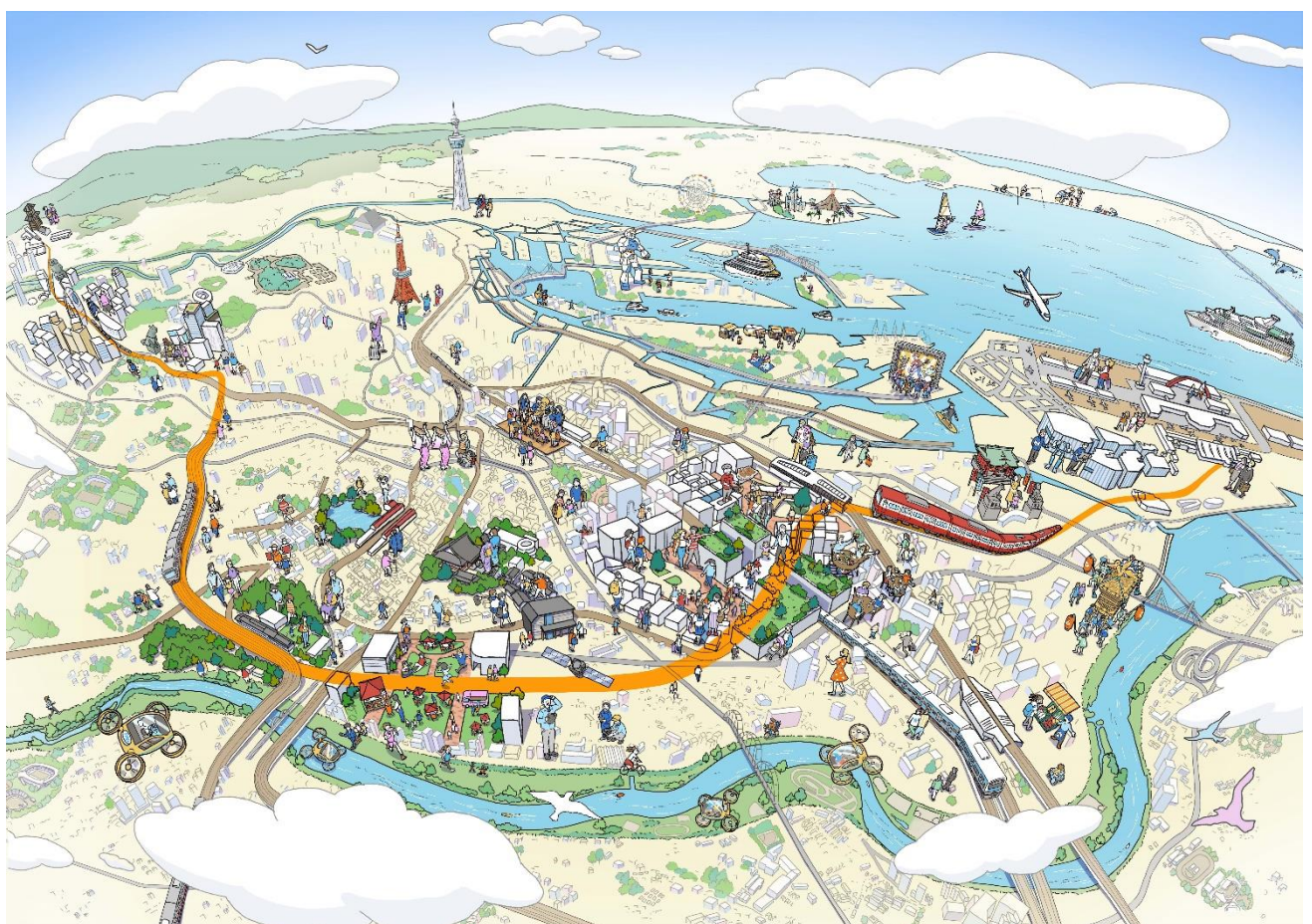
— 交流と創造があふれる沿線まちづくり —

新空港線の整備により、新空港線軸の利用者が増え、新たな人の流れが生まれることで、本構想対象範囲の各駅のポテンシャルが一層高まり、各駅周辺の特徴にあったまちづくりが行われている。

新空港線とまちづくりによって大田区・東京・世界がつながり、ヒト・モノ・コトの行き来が増え、にぎわいや交流が面的に広がっている。

鉄道沿線のまち同士が有機的に結びつくことで、

「鉄道とともに発展する おおたのまち」「東京と世界をつなげるまち・おおた」として、大田区や東京が交流と創造にあふれる姿となっている。



2-2 新空港線整備による効果

新空港線整備により、国際空港と東京圏各都市のアクセス利便性が高まることで、往来する人が増え、文化的交流やビジネスの活性化が期待できる。また、強靱で環境にやさしい鉄道を中心とした沿線のまちづくりが促進される。新空港線整備による効果は、大田区内のみならず東京圏に広く波及することが見込まれている。

Step - 1 <新空港線整備による直接的効果>

●新空港線によるアクセス利便性の向上

- ・区内の東西交通の移動利便性が向上することに加え、渋谷、新宿、池袋といった各都市や、川越・所沢・和光等の埼玉方面からの羽田空港へのアクセス利便性が向上する。

●災害対策の強力な推進と持続可能な都市づくり

- ・移動手段を持たない交通弱者のさらなる社会活動などへの参画を促進し、災害時の代替ルートの役割も担うなど中枢機能を支える基盤として災害に強靱な都市鉄道を形成する。
- ・自動車からCO2削減の効果が高い鉄道への転換により、「ゼロカーボンシティ」の実現に寄与する。

Step - 2 <新空港線軸への波及効果>

●新空港線軸の地域価値の向上

- ・新空港線軸の利用者が増え、本構想対象範囲の各駅のポテンシャル（地域価値の成長性）が一層高まることで、民間活力によるまちの更新や新たな生産活動の拡大に寄与する。

Step - 3 <新空港線につながる鉄道沿線への波及効果>

●新空港線に接続する路線沿線の将来の発展性の向上

- ・新空港線により、国際空港・臨海部・都心部（副都心線）・埼玉県の各都市のつながりが強化される事により、産業の活性化（ものづくり産業や流通業の高付加価値化など）や、新産業の創出（新たな製品やサービスの創造力の強化など）など今後の発展が期待できる。

●鉄道沿線のまちづくりの推進、拠点の育成、拠点同士の連携強化

- ・老朽化した市街地の更新などを進める契機や機運が高まり、安全・快適・便利な「駅まち空間」の形成を伴うまちづくりの推進が期待できる。
- ・災害対応力の強化・環境への配慮・ユニバーサルデザインを考慮し、多くの人々が安心して活動することができるような沿線のまちづくりを推進する。

Step - 4 <広域的な波及効果>

●世界で一番ビジネスのしやすい環境づくりと暮らしの豊かさの向上

- ・日本全体を牽引する東京圏の国際競争力の向上に寄与する。
- ・医療・福祉・教育などに関連する製品・サービス・施設などの充実を図る。
 - ・生活利便性の向上、所得の向上、暮らしの質の向上、選択肢の増加などを旨とする。

Step - 4

＜広域的な波及効果＞

国際空港と、大田区内の各都市・渋谷・新宿・池袋・川越・所沢・和光などがつながることによる、各都市の活性化と、東京圏の国際競争力の強化

Step - 3

＜新空港線につながる鉄道沿線への波及効果＞

- 新空港線経路による、羽田空港や各都市へのアクセス利便性の向上
- 文化的交流やビジネスの活性化
- 駅周辺のまちづくりの促進による拠点性の向上



Step - 1

＜新空港線整備による直接的効果＞

- アクセス利便性の向上
- 往来する人々の増加
- 交通インフラの強靱性の向上
- 環境に優しい交通手段への転換

Step - 2

＜新空港線軸への波及効果＞

- 羽田空港や各都市へのアクセス利便性の向上
- 文化的交流やビジネスの活性化
- 駅周辺のまちづくりの促進による拠点性の向上

コラム

産業連携によるまちづくり（おおたオープンファクトリー）

まちづくりの価値を地域で共有し、国内外に発信していくために、町工場を期間限定で無料一斉公開するイベント。平成24年(2012年)2月にスタートし、武蔵新田・下丸子エリア、臨海部、島部を中心に、地域の子どもたち、ものづくりFAN、クリエイターに親しまれるイベントに成長している。



出典：OCTC HP

新空港線整備による広域的な効果

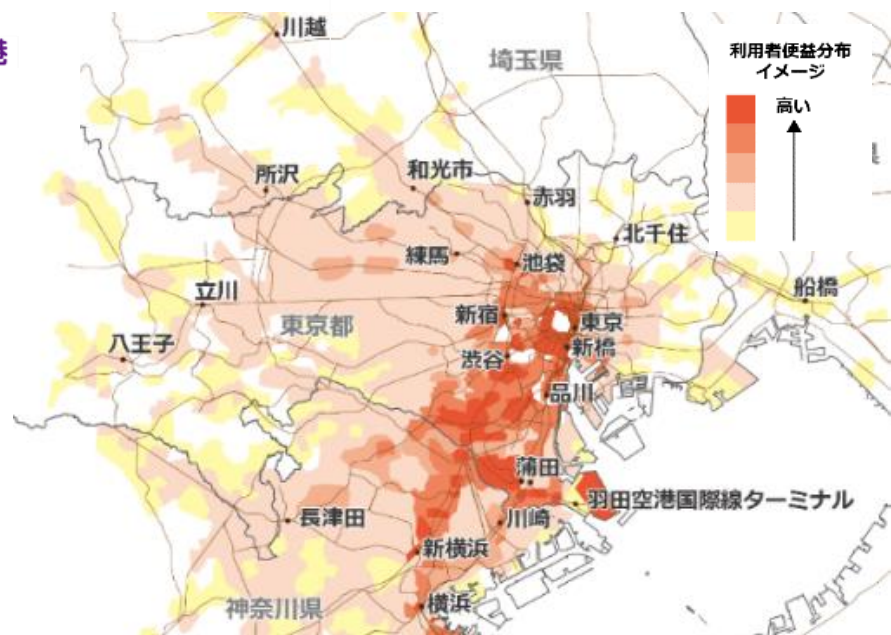
新空港線整備とあわせて、中段図のように、複数路線との相互直通運転を行うことで、東京圏北西部に新たな広域的な鉄道ネットワークが形成されることにより、利用者便益*については、下段図のように、都内に限らず東京圏西部の広域的に広がることが期待される。

*利用者の時間短縮、費用節減等を金額換算したもの



中段図：新空港線整備後の路線網イメージ

出典：新空港線パンフレットを基に作成



下段図：利用者便益分布イメージ

出典：平成 28 年（2016 年）度新空港線整備調査業務を基に作成

相互直通運転でつながる鉄道沿線のまちへの波及効果

以下の①②の事例に示すように、まちづくりと都市交通の再編により、広域的エリア全体が活気づききっかけとなる。新空港線軸のまちにおいても、都心部（渋谷・新宿・池袋）や、埼玉県南西部の都市（川越・所沢・和光等）と連携しながら、広域的な活性化や魅力の向上を目指す。

① 再編整備が進む都市（渋谷・新宿・池袋）との連携

東京メトロ副都心線と東急東横線の相互直通運転を契機（平成 25 年（2013 年））として、どの居住地から来る人が消費行動を起こすようになったのか、渋谷駅における相互直通運転開始前後の消費行動（T カード利用人数）による居住地分析を行った。これをリフト値（プロジェクト開業後に消費行動を起こすようになった人の構成割合÷プロジェクト開始前から消費行動を起こしていた人の構成割合）により把握した。相互直通運転により、渋谷駅周辺地域の商圈が横浜市・ふじみ野市・川越市方面に拡大したことが確認される。特に、スクランブル交差点・センター街・代々木公園など観光スポットの多い「明治通り西側エリア」にて、広域からより多くの人を集めて消費行動を誘発している傾向が確認される。

（休日／明治通り西側500m圏内）

市町村区	プロジェクト開業前は利用なし (A)		プロジェクト開業前から利用あり (B)		Aの構成比÷Bの構成比 リフト値
	人数	構成比	人数	構成比	
合計人数	103,456	100%	98,063	100%	
ふじみ野市	537	0.52%	169	0.17%	3.0
川越市	619	0.60%	338	0.34%	1.7
船橋市	748	0.72%	431	0.44%	1.6
横浜市戸塚区	444	0.43%	272	0.28%	1.5
横浜市鶴見区	571	0.55%	360	0.37%	1.5
八王子市	886	0.86%	573	0.58%	1.5
横須賀市	429	0.41%	279	0.28%	1.5
所沢市	557	0.54%	363	0.37%	1.5
松戸市	594	0.57%	402	0.41%	1.4
市川市	957	0.93%	654	0.67%	1.4

表：相互直通運転の開始前後の消費行動（＝T カード利用人数）を行った人の居住地の変化

出典：「ICT エリアマネジメントが都市を創る」（平成 30 年（2018 年）1 月）

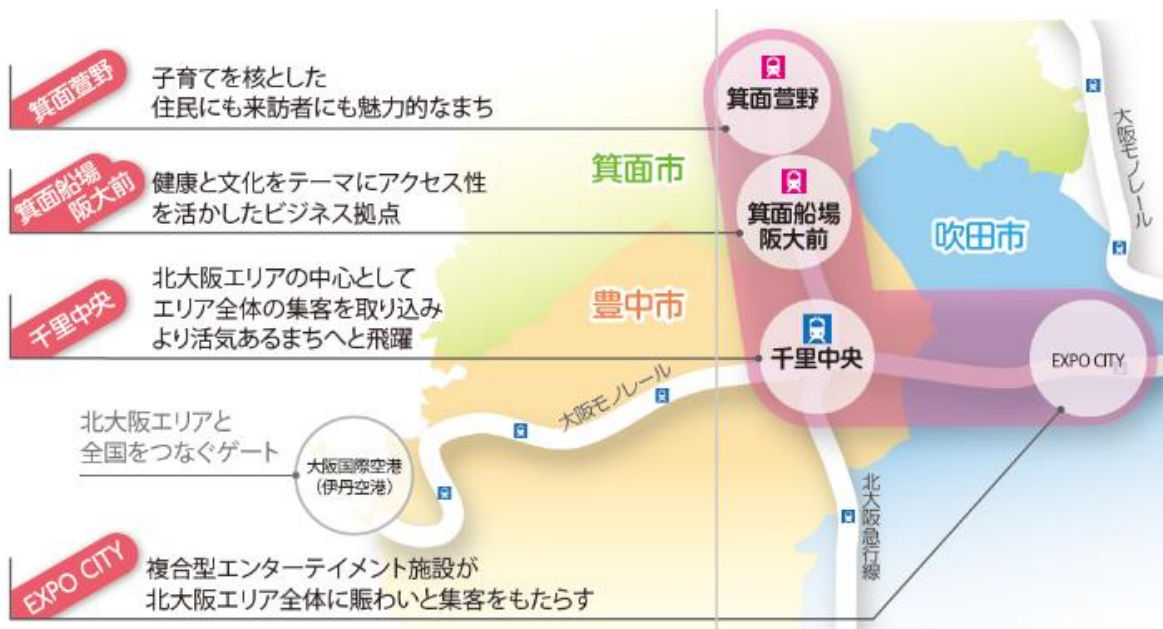
② 広域的エリアでの特徴的な取組による連携

北大阪急行線の延伸は、約2.5kmの短い距離であるが、延伸により大阪の南北軸が強化されることで大阪全体の活性化につながるとともに、北大阪地域は関西北部から関西国際空港へのダイレクト輸送の発火点となる。新名神高速道路やEXPO CITYにできたエンターテインメント施設からの新たな交通需要や、千里中央周辺の交通集中への対応が図られる。

また、経済波及効果は、初期効果が3227億円、年間の効果は614億円と試算された。



※この地図は、国土地理院発行の1万分1地形図を使用したものである。



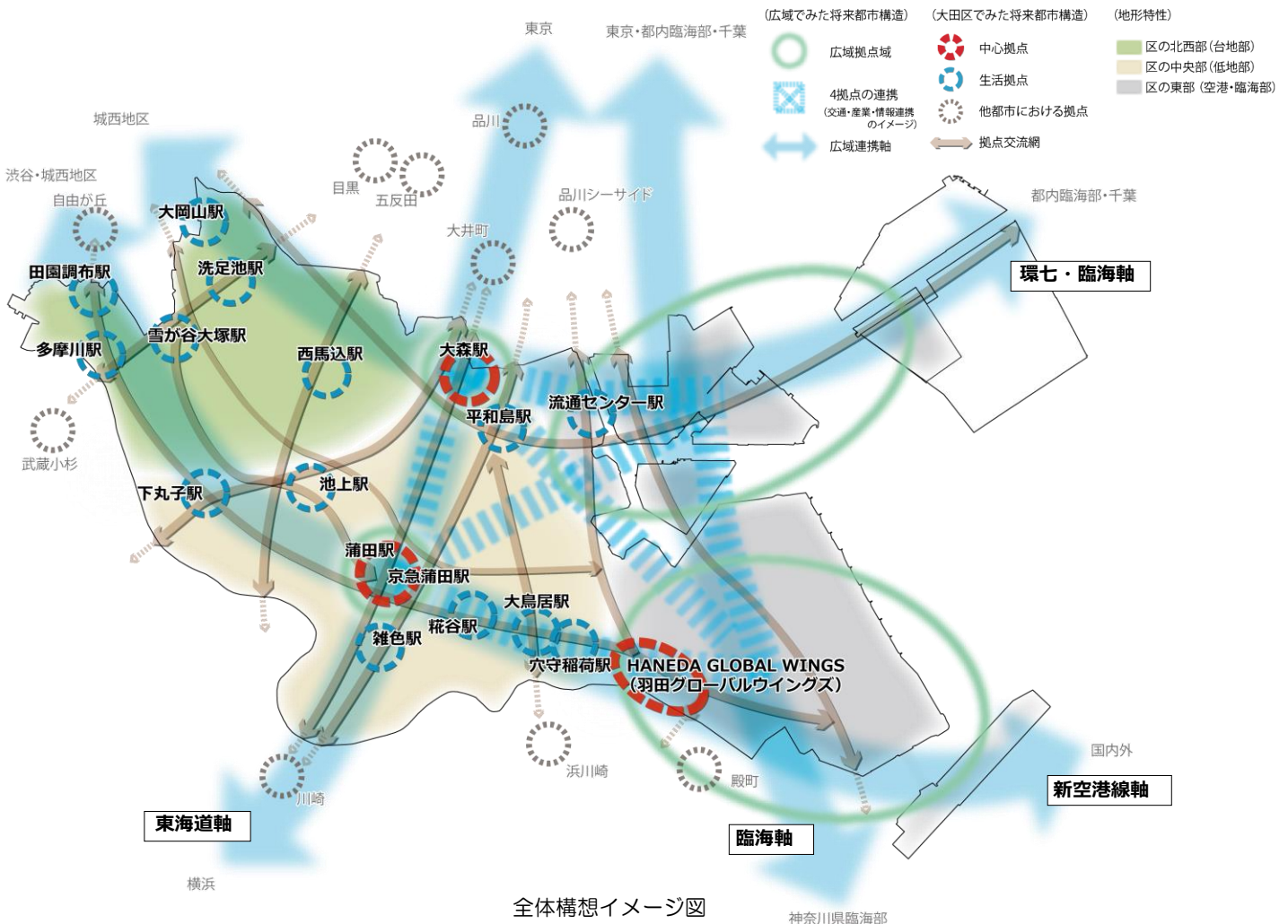
出典：北急延伸ニュース「きたきた通信」第19号（平成30年（2018年）7月）・第22号（令和2年（2020年）7月）・第24号（令和4年（2022年）9月）

本構想は、各地区での事業計画や整備の時間軸が異なるため、目指すべき将来像を共有しつつ、各地区で相互に連携してまちづくりを進めていけるよう、まちの大きな方向性や全ての地区で共通する事項を指し示す「全体構想」と、全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込む「エリア別構想」に分けて記載する。

3-1 広域連携軸の形成による将来都市構造の実現

「大田区都市計画マスタープラン」の第3章 03『将来都市構造』の内容を踏まえて、全体構想は、次のとおりとする。

- ・ 鉄道を主軸として幹線道路等からつながる「広域連携軸」を形成には、新空港線整備が不可欠である。新空港整備により接続する路線沿線へと波及効果が広がり、区の強みであるものづくりや商業などの産業、観光の振興など、あらゆる要素において、都市間の連携や交流の促進及び強化を図る。
- ・ 広域連携軸は、大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上を目指す。



出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）3月改定）

3-2 本構想で踏まえるべき部門別の方針



拠点整備 (DX)

- Society5.0 や自動運転、ICT の普及などDXの視点を踏まえ、交通処理機能のあり方やオープンスペースのあり方の検討を進めるほか、鉄道でつながる各地区間の連携をさらに強めることにより、**地域特性を活用した個性的な**各地域のまちづくりをさらに発展させる
- 沿線まちづくりを進める契機ととらえ、多様な都市計画制度やまちづくり手法を活用し、ゆとりある歩行空間の形成や生活機能の集約、建物の共同化、老朽建物の更新など安全・安心で利便性の高いまちの構築を目指す

交通

- 多様化する都市づくりや交通ニーズへ対応するため、区民や地域及び交通事業者（バス、タクシー等）と連携し、地域交通の利便性向上に向けた取り組みを推進する
- 内陸部や空港臨海部地域等の交通不便地域など、区内の移動における利便性の向上を図るため、新たな交通手段の進展などにあわせて、鉄道駅からの新しい交通システム導入推進やバスサービス等が充実するよう取組んでいく
- ウォーカブルな都市空間づくりを推進し、安全で快適な歩行空間とにぎわいの形成を図る

水と緑 (環境)

- 豊かな生活空間や公共空間の利活用の形成に向けて、街なかの緑やオープンスペースを活用するインフラ整備を推進する
- 2050年脱炭素社会の実現に向けて、再生可能エネルギーの導入拡大や水素の利活用などの脱炭素化の取組をまちづくりと合わせて推進する

防災・復興

- 風水害・土砂災害に強い市街地の形成、木造住宅密集地域の改善や無電柱化、災害時における都市インフラの機能継続、多様な避難所の確保など、防災・減災と迅速な復旧・復興に資する取組により、強靱で回復しやすい都市づくりを推進する

住環境 (医療・福祉)

- 「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」という視点から、**駅周辺以外においても生活環境の形成を進め、**幅広い人々に優しいユニバーサルデザインが完成されたまちを目指す
- 豊かな水と緑、住・商・工などさまざまな表情を見せるまちなみ、国内外とつながる空港や港湾、長く育まれてきた歴史や文化など、多様性を持つ大田区ならではの都市景観をさらに磨き上げることで、ライフスタイルや価値観の多様化に対応できる都市づくりを推進する
- 地域医療連携や健康施策の推進に加え、区内製造業の高い技術を活用できる場として医工・看工連携の促進が、区内に還元されることにより、健康に暮らせるまちづくりを進める
- 子どもや子育て世代、高齢者や障害のある方などが互いに地域で認め合い、理解しながら共に支え合う包摂的な地域を実現するため、地域活動団体等と多世代の区民が交流する場の整備のほか、医療と介護の連携などを推進し、誰もが安心して暮らせるまちづくりを進める
- 子育て世帯から選ばれ続けるまちとなるため、交通利便性の向上はもとより、子どもを健やかに育む場を整備することで子育て世帯にとって更に住みやすいまちづくりを進める
- **良質な空家等を社会的な資産として活用するために、空家及びその跡地における利活用を推進する**

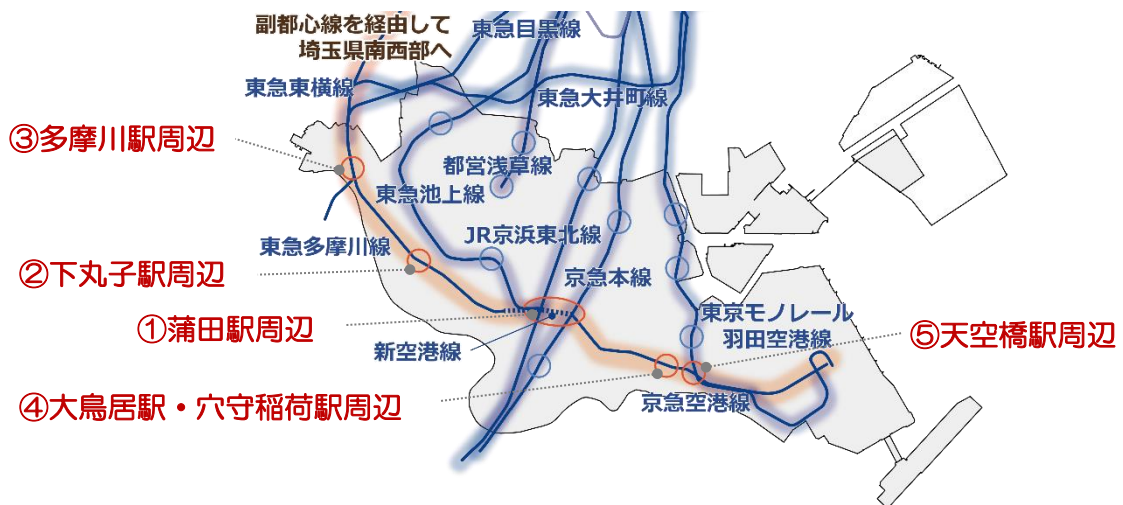
産業

- 高付加価値を産み出すものづくり産業の集積地の特性を活かし、区内のものづくり拠点間の連携を高めるとともに、国内外との活発なビジネス交流を支える都市を形成する

全体構想を目指して各地区が行う具体的な方針や事業を盛り込む「エリア別構想」として、まちの特性、課題、将来構想について記載する。

新空港線軸（東急多摩川線・新空港線・京急空港線）

新空港線軸の主要な駅である「①蒲田駅周辺」「②下丸子駅周辺」「③多摩川駅周辺」「④大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺」「⑤天空橋駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



東急多摩川線沿線全体の将来構想

- ・蒲田駅をはじめ、多摩川駅や下丸子駅周辺地区のまちづくりが推進し、各地区間のヒト・モノ・コトの行き来が増え、それらが有機的に結びつくことで、沼部駅や鵜の木駅など多摩川線各駅周辺地区にも効果が波及し、沿線全体が活性化する
- ・多摩川河川敷や、多摩川駅・沼部駅・鵜の木駅・下丸子駅付近を通る旧六郷用水散策路など、水と緑のネットワークを利活用し、市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの場を形成する
- ・鵜の木駅周辺については、地区の特徴を活かしたイベント等と連携したまちづくりを推進する

京急空港線沿線全体の将来構想

- ・京急蒲田駅付近の連続立体交差事業完了に伴い生まれた高架下空間をさらに活用し、ものづくり拠点、新たなコミュニティ及びにぎわいを生み出す場を創出する
- ・空港に隣接する特性を活かし、外国人観光客を受け入れるための機能や来街者が快適に過ごせる取組（舟運、商店街、宿泊、祭り、など）を強化する

地域からの意見（東急多摩川線）

多摩川駅周辺でオープンスペースを活用したこともカフェなどのイベントにより、子育てしやすいコミュニティづくりをしてはどうか

鵜の木駅周辺のまち全体の景観を良くしてほしい

下丸子駅は、ホーム内で上り下りの乗り換えができる
と利便性が向上する

田園調布せせらぎ公園や六郷用水跡などの環境資源と一体的に整備していくことが大切だと思う

新空港線に直通する電車が、多摩川線では通過駅がないようにしてほしい

①蒲田駅周辺

まちの特性

- 複数の鉄道が乗り入れるなど、多様な交通手段が集積する交通結節性や、羽田空港・羽田イノベーションシティと近接しているなど高いポテンシャルを有する拠点である
- 東京駅や品川駅、川崎駅や横浜駅などとの高い交通結節性を有する
- 貴重な環境資源である呑川が存在する
- 先端技術を有するものづくり企業が多く立地している
- 多摩川線沿線のものづくり産業と連携できる立地である
- 交通結節性を活かし、ビジネスホテルが集積している
- アジアらしい雰囲気を持ち、界索性や蒲田食文化といった独自の魅力がある
- 個性や活力のある店や商店街が存在する
- 航空法による高さ制限がある

まちの課題

- 人々がとどまり、にぎわいを生むウォークアブルな空間の確保が必要である
- JR 京浜東北線による東西分断の解消が望まれる
- 歩行者や乗り入れ車両などで混雑する駅前広場における交通結節機能の向上が望まれる
- 羽田空港からの国内外の来街者を迎え入れ、多様な文化や地域のにぎわいを生み出し、蒲田駅周辺・羽田間の回遊性を向上させる必要がある
- 荷さばき車両などによる交通阻害の解消が必要である
- 自転車駐車場の確保が必要である
- 指定容積充足率の向上が望まれる
- 機能更新が進まない老朽化した建築物の更新が必要である
- 映画のまちとしての歴史の観光資源（松竹キネマ撮影所跡地など）の活用が望まれる
- 駅前広場空間については、新空港線に対応した交通結節空間の確保が必要である



JR 東急蒲田駅周辺



京急蒲田駅周辺地区

出典：蒲田駅周辺地区グランドデザイン

地域からの意見（新空港線）

新空港線をぜひ推進し、新空港線を大きな契機としてまち全体のリニューアルを行い、にぎわいあふれる活力あるまちになることを期待する

蒲田駅周辺は羽田空港との近接性を生かし、「旅行時のベッドタウン」として来街者を呼び込むと良い

蒲田駅周辺の滞在時間・人口を増やせるように、音楽、スポーツ等、さまざまな分野で取り組めると良い

まずは羽田エリアの価値向上を図り、それを蒲田に波及させると良い

京急蒲田駅から本庁舎までの間にある、商店街通りのまちなみが好き

蒲田駅周辺は、治安が悪いイメージが強く、家族で行きづらい

まちの将来像

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優しい蒲田



JR・東急蒲田駅前拠点

国内外やまちをつなぐ



- 東西自由通路と北側通路の整備に向けた検討
- 駅前広場の機能向上
- 駅前広場と連携した駅舎・駅ビルの機能更新
- 自転車駐車場の整備の推進
- 災害時における帰宅困難者の受入れ体制の強化



京急蒲田駅前拠点

人をまちに呼び込む



- 観光情報の発信や観光サービスの提供
- 国内外からの来街者を迎える玄関口としての機能の強化
- 外国人区民の生活・交流支援のための多言語相談窓口の設置

都市骨格軸

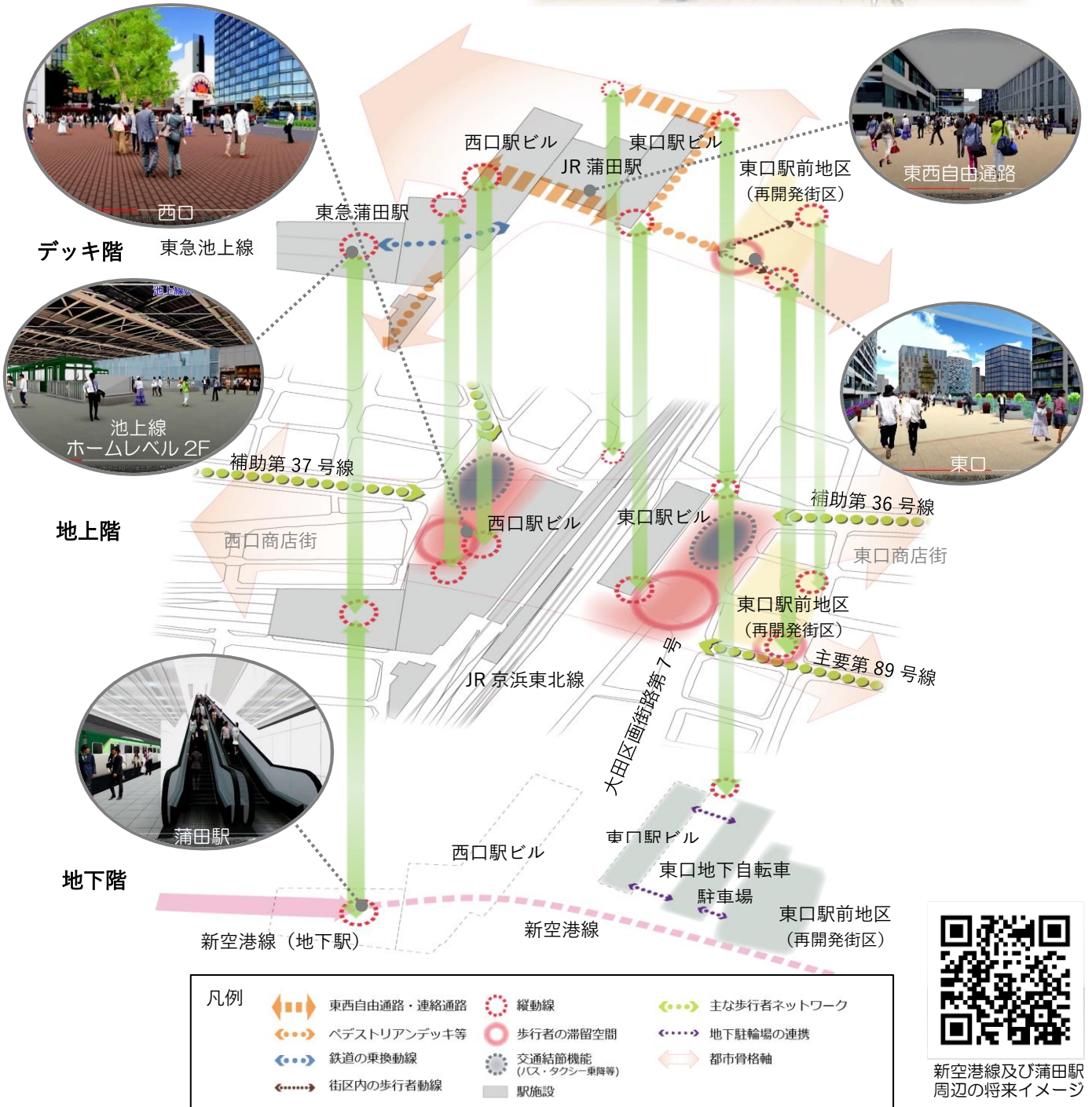
まち全体をつなぎ、
にぎわいの広がりをつくる



- 歩いて楽しいストリートの形成
- ゆとりある歩行者空間の活用によるにぎわいの創出
- 新たなモビリティの活用
- サイン・バリアフリーの向上

図の出典：蒲田駅周辺グランドデザインパンフレット（令和4年（2022年）4月）を基に作成

JR線・東急線とまちをつなぐ 歩行者ネットワーク



※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージ

図の出典：蒲田駅周辺地区基盤整備方針（令和4年（2022年）10月）を基に作成



拠点整備
(DX)

- 戦災復興区画整理事業で構築された周辺の街並みの大街区化、土地の重層利用などを図る事で、老朽化した建物の更新とともに、公開空地や歩行者空間、オープンスペースなどを創出し、地域住民や国内外の来街者が訪れ、憩い、にぎわうまちに再編する
- 京急蒲田駅西口周辺では、大街区化による街区再編など多様なまちづくり手法を活用することで、防災性の高い市街地に更新し、安全で快適な歩行者空間を形成する
- 京急蒲田駅東口周辺では、市街地の機能更新を契機としたにぎわい創出や企業連携を促進する
- 都市に関わるデータを分野横断的に統合・可視化するなど、まちづくりのデジタルトランスフォーメーションを進め、持続可能な都市開発、駅まちデザイン、災害対策、感染症対策などに資する環境整備を推進する

交通

- 大田区を中心拠点である蒲田駅は、まちの顔となる駅・駅ビル、駅前広場や東西自由通路、歩行者デッキ、地下自転車駐車場などと共に一体的に機能強化を図る。合わせて駅前広場ではオープンスペースを確保し、地上レベルでの歩行者環境を向上させるだけでなく、東西自由通路からまちにつながる歩行者デッキを整備し、歩車分離された安全で快適なウォークアブルの空間を創出することで、さらなる回遊性が向上され、歩行者にやさしいまちに再編する
- 駅と駅を繋ぐ快適な乗換え空間を形成する。

水と緑
(環境)

- 隣接する呑川緑道の整備や利活用により、潤いある街並みを形成する

防災・復興

- 避難対応と帰宅困難者対応を円滑に進めるため、滞在スペースや物資の確保とともに、公民連携の体制を構築し、安全・安心の都市づくりを目指す

住環境
(医療・福祉)

- 市街地の機能更新に合わせて、地域住民の生活を支える機能の充実・強化を図り、誰もがそれぞれのライフスタイルに合わせて快適に過ごすことができるまちを目指す

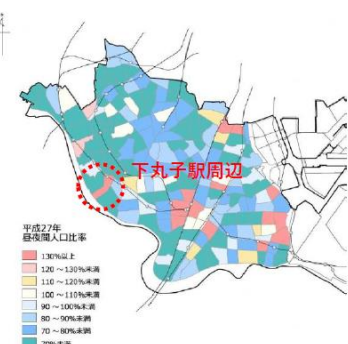
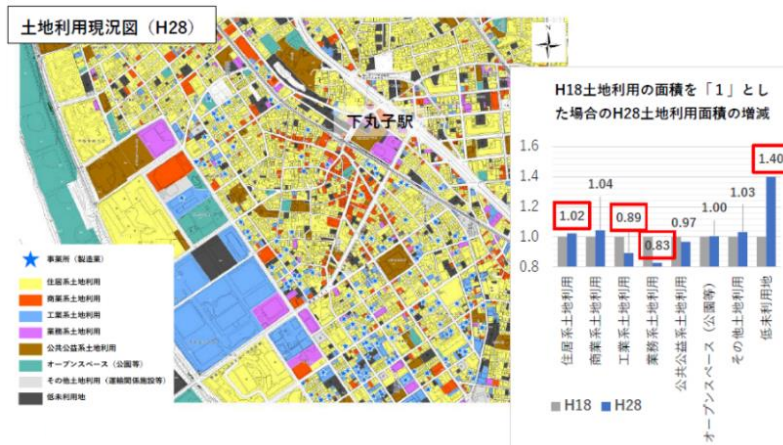
産業

- 周辺地域や企業、学校との連携により、産業、商業、文化、教育、暮らしなどに関わるヒト・モノ・コトが有機的に蒲田に集約することで、新価値創造（イノベーション）拠点となる地域活動促進の場や学び場、誰もが挑戦し続ける場（社会実験など）を創出する
- 羽田空港を利用する国内外の人々などを受け入れる機能を強化し、羽田空港や羽田イノベーションシティとの連携（多分野の受け皿となるオフィス誘導、協働ラボ開設等）を図るなど、区内他地区との連携を強化する
- 羽田イノベーションシティや HANEDA×PiO（ハネダピオ）をはじめとする、オープンイノベーションによりマッチングした企業に競争力の高い環境を提供するため、中長期的にビジネスに取り組むことができる拠点型オフィスの設置や、実証実験の誘導、交流の場所となる産業育成機能の構築等を形成する

②下丸子駅周辺

まちの特性

- ケヤキ並木を有するガス橋通りや、21世紀桜並木を有する多摩川河川敷など水と緑の豊かな環境資源を有する
- 日本を代表する大手企業の工場や、世界に誇る技術を有する町工場が立地するものづくりの集積地である
- 夜間人口より昼間人口のほうが多いポテンシャルを有する
- 住宅、文化施設、産業、商業が存在し、多様性のあるまちである
- 脱炭素化の推進に寄与する、排熱活用環境を有する多摩川清掃工場がある



土地利用の現況図と10年前との変化 出典：都市計画基礎調査

昼夜間人口比 出典：国勢調査

まちの課題

- 耕地整理の際に整備された幅員の狭い道路や、住工混在による物流と生活動線の錯綜の改善が望まれ、歩行者の安全性の確保が必要である
- オープンスペースの確保が必要である
- 脱炭素化の推進を念頭に置いた公共公益施設の更新が必要である
- 法指定踏切に起因する渋滞の解消が必要であり、駅周辺の混雑解消と歩行者の安全性の確保が必要である
- ものづくり産業の縮小に伴い、工場から住宅への土地利用転換の進展による操業環境の改善が望まれる



大田区民プラザ



法指定踏切の位置

出典：下丸子駅周辺地区のまちづくり構想(案)

まちの将来像

空港につながり、職・住・憩い・にぎわいが集まるまち

(下丸子駅周辺地区のまちづくり構想(案)の将来像)



部門別方針

拠点整備
(DX)

- ・新空港線の整備によるインパクトや現状の歩行者動線の課題を見据えた、地区の特色を活かした安全・安心な交通ネットワークを確保し、地域の環境と調和した魅力ある空間を形成する
- ・駅前を歩行者中心のエリアとし、多様な人々にとって居心地がよく、多様な人々の交流から日タイノベーションが生まれる拠点を整備する

交通

- ・下丸子駅周辺の連続立体交差化による踏切解消とあわせて、脱炭素化の推進を念頭に置いた公共施設や都市基盤の再編、連続立体交差化に伴い生まれる鉄道跡地空間(高架下または鉄道上部)の活用などにより、魅力的なまちを形成する

水と緑
(環境)

- ・「脱炭素化の推進」に向けて、多摩川清掃工場の排熱活用環境を生かした、矢口地区のまちづくりを推進する
- ・地区周辺に存在する多摩川等のみずとみどりの自然、寺社等の歴史、文化資源などを生かし、これらのつながりが強化され、巡りたくなるような場づくりを行う

防災・復興

- ・駅周辺の広場空間や施設には、災害時に地域住民等が避難できる場所などを用意し、防災機能の確保を図るとともに、地域住民等が避難できる場所の確認や、避難訓練の実施などを通じて、自然災害等に対する備えの充実化を図る

住環境
(医療・福祉)

- ・駅前の広場空間や大田区民プラザ、下丸子公園、多摩川河川敷は、多様なアクティビティを楽しむことができ、健康の維持や文化活動、コミュニティの形成などにつながる地域交流の場として再生する

産業

- ・新空港線の整備による空港アクセス利便性向上と、魅力的なものづくりの操業環境を整え、唯一無二の「下丸子ブランド」を確立する
- ・オープンファクトリー等の取組の継続により、ものづくりの価値を発信する

③多摩川駅周辺

まちの特性

- 国分寺崖線に連なり、親水空間としての多摩川、河川敷を有する
- 田園調布せせらぎ公園、多摩川台公園などの緑豊かな大規模公園が立地する
- 多摩川台公園からの景観は、多摩川八景に選定された
- 田園調布せせらぎ公園にある湧水は「東京の名湧水 57 選」に選ばれるなど、貴重な自然や多くの観光資源を有する
- 亀甲山古墳及び古墳展示室などの歴史資源を有する



田園調布せせらぎ公園



田園調布せせらぎ館



亀甲山古墳

出典：大田区 HP

まちの課題

- 多摩川の利活用に関する広域的な連携が望まれる
- 公園施設の魅力発掘や利活用が望まれる
- 歴史的資源などの既存の地域資源を活用した都市づくりを進めるとともに、自然を活かした散策路をはじめとする地域資源を結ぶネットワークの形成・拡充が必要であり、地域の回遊性の向上が望まれる
- テーマ性のある地域巡りやサイン整備など、交通事業者との連携が望まれる
- 新空港線の整備により羽田空港へのアクセス性の強化や区内の東西方向の公共交通ネットワークの向上を捉え、市街地と一体となった交流拠点の形成が望まれる
- 公共施設の移転や文化施設の利活用、生活関連施設の集積を進め、豊かな緑に囲まれた住み心地の良い生活拠点の形成が望まれる
- 交通環境の状況変化を踏まえた安全対策が必要である
- 道路や街並みが計画的に造られた田園調布地区では、緑豊かな低層住宅の優れた住環境を維持し、良好な景観に配慮した街並みづくりが望まれる



田園調布の街並み

まちの将来像

文化の香り漂う緑豊かなゆとりと潤いのあるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです
将来構想イラスト (多摩川駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成



部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> 田園調布せせらぎ館の景観を活かした、駅前空間を形成する
交通	<ul style="list-style-type: none"> 多摩川を地域資源ととらえた、水辺と一体的な散策路による回遊性が向上する
水と緑 (環境)	<ul style="list-style-type: none"> 公園・多摩川の水辺・歴史文化施設などをつなぐ歩行者空間や緑のネットワークが拡充する
防災・復興	<ul style="list-style-type: none"> 多摩川流域に水防資機材の備蓄や水防活動拠点となる施設整備などを推進する 斜面地にある崖地の実態を踏まえ、助成制度の活用などにより、安全対策を推進する
住環境 (医療・福祉)	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設の移転や文化施設の利活用、生活関連施設の集積を進め、豊かな緑に囲まれた住み心地の良い生活拠点の形成を目指すとともに、交通環境の状況変化を踏まえ必要に応じた安全対策を検討する
産業	<ul style="list-style-type: none"> 多摩川周辺の緑豊かな自然環境や歴史文化の観光資源としての可能性を高める

④大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺

まちの特性

- 羽田空港と蒲田駅をつなぐ、羽田空港の玄関口となる「バス通り」が存在する
- 穴守稲荷神社・羽田神社や、多摩川・海老取川の豊かな水辺と散策路が存在する
- 弁天橋等の多彩な橋が存在する



穴守稲荷神社



あさひ海老取川公園

まちの課題

- 駅利用者の増加に伴う混雑により、駅及び駅周辺の安全性確保が必要である
- 羽田三・六丁目内の、円滑な消防活動や避難に必要な道路幅員の確保及び一時（いっとき）集合場所として活用できる公園の数や広さの確保が必要である
- 羽田二・三・六丁目内の木造住宅密集による、大地震が発生した際の延焼火災対策が必要である
- 避難路となる「バス通り」沿道の建物の不燃化対策が必要である



羽田木密地域（重点路線）



羽田バス通り（無電柱化部）

地域からの意見（京急空港線）

糀谷駅は蒲田や平和島などへのアクセスが良く、便利である

大鳥居駅周辺に子供用の遊び場スペースがあると良い

穴守稲荷駅周辺は飲食店が少ないので、活気が出るような取組がほしい

天空橋駅の副駅名として、「羽田イノベーションシティ」を明示してはどうか

天空橋駅周辺に家族で楽しめる施設が少ない

まちの将来像

国際都市おおたの玄関口にふさわしい、
活力にあふれた安全・安心なまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成29年(2017年)3月時点のものです

将来構想イラスト(大鳥居駅・穴守稲荷駅周辺地区)

図の出典: おおた都市づくりビジョン



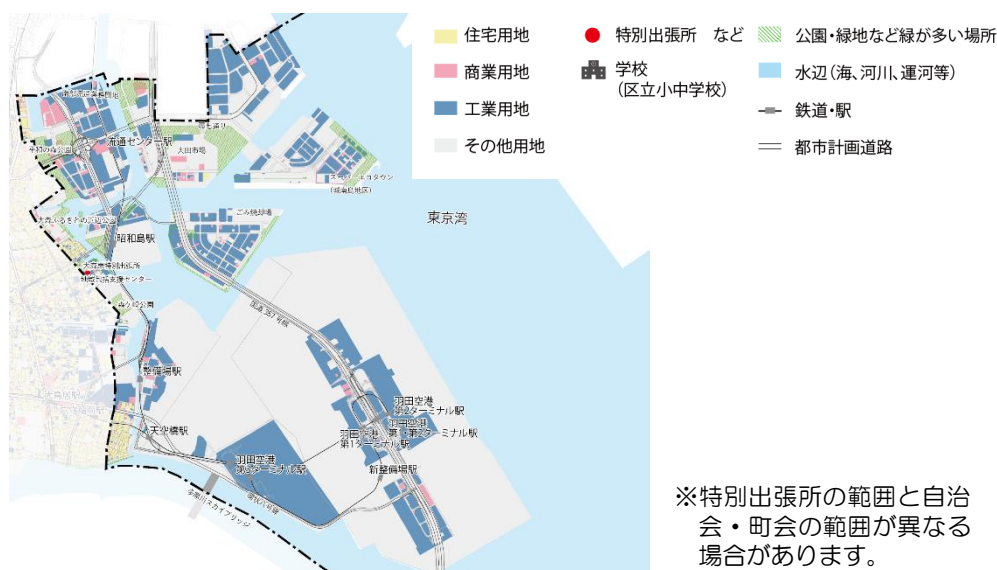
部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の企業立地や新空港線整備によるさらなる駅利用者の増加に合わせた、駅機能の強化や駅周辺の動線改善により、利便性・快適性・安全性を向上させる
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・二期整備の推進とあわせて、接続する京急空港線の駅周辺のまちづくりを進める
水と緑 (環境)	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人が水辺や緑のある環境に親しめる空間を創出するため、多摩川の河川敷、森ヶ崎公園などの大きな公園や緑地を結ぶ海辺の散策路などを整備し、自然を活かした潤いと憩いの場づくりを進める
防災・復興	<ul style="list-style-type: none"> ・穴守稲荷駅周辺では、羽田三・六丁目内の倒壊のおそれのある電線類の地中化により、通行の安全確保及び災害時の安全な避難路としての機能を確保する ・都市基盤整備とあわせて防災活動拠点の整備や避難路の確保などを進め、建築物の不燃化・耐震化を促すなど地区の防災性を高める
住環境 (医療・福祉)	<ul style="list-style-type: none"> ・新空港線整備を見据えた大鳥居駅、穴守稲荷駅の機能強化や駅周辺の動線改善などにより、駅利用者の利便性・快適性を向上させるとともに、駅周辺の商業集積地については、快適に買物ができるような地区に密着した生活拠点の形成を図る
産業	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港に隣接する立地条件を活かしたものづくり産業や人材育成など、中小企業活性化に寄与する機能強化を図り、産業のグローバル化に対応した付加価値の高い都市型産業の発展を促す

⑤天空橋駅周辺（HI City）

まちの特性

- 世界に向けた日本の空の玄関口である羽田空港に近接する
- 日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を国内外に発信する羽田イノベーションシティが立地する
- 多摩川スカイブリッジ開通によりアクセス性が高くなった
- 公園緑地、河川、東京湾など水と緑の豊かな環境資源を有する
- 旧羽田三町（羽田鈴木町、羽田六守町、羽田江戸見町）のGHQによる接収や、これまで航空機騒音等に悩まされてきた歴史的背景がある



空港臨海部地区の特性

出典：大田区都市計画マスタープラン（令和4年3月改定）



ソラムナード羽田緑地

出典：空港臨海部グランドビジョン 2040



天空橋駅前交通広場

出典：羽田空港跡地第1ゾーン整備事業 パンフレット

まちの課題

- 日本の空の玄関口としての魅力的なまちなみの形成が望まれる
- 水辺空間を活かした、にぎわい創出と河川のオープン化が必要である
- HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングズ）を活用した、地域経済の活性化と国際競争力の強化が必要である
- 航空機による環境影響を軽減し、安全性の確保が必要である

まちの将来像

世界と地域をつなぐ「新産業創造・発信拠点」を形成

(羽田空港跡地第1ゾーン整備事業 パンフレット)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです
将来構想イラスト (羽田空港周辺 (天空橋駅、整備場駅周辺地区))

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成

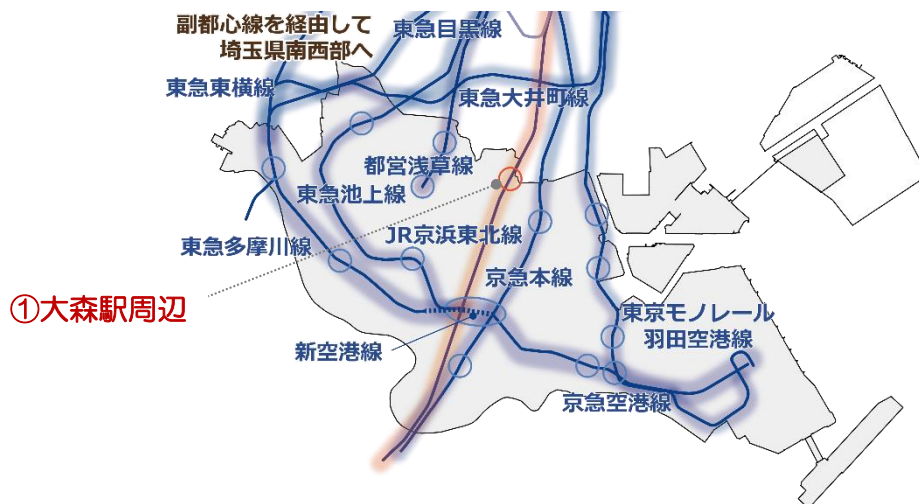


部門別方針

<p>拠点整備 (DX)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートシティの取組においては、羽田イノベーションシティを大田区の課題解決に向けた実証フィールドと位置づけ、様々な技術の実証実験を行う
<p>交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国際的にポテンシャルが高い天空橋駅周辺では、新空港線がつながることで、東京モノレールや多摩川スカイブリッジなどとの交通ネットワークのハブ機能やにぎわい・回遊性が向上する ・HiCity 周辺の船着場などを活用した舟運事業を推進し、空港臨海部の周遊性向上、羽田空港とのアクセス強化を図る
<p>水と緑 (環境)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・HANEDA GLOBAL WINGS (羽田グローバルウイングズ) の都市計画公園では、公民連携により多種多様なニーズを実現した憩いとにぎわいのある公園として整備する ・多摩川沿いの水辺空間を活かした緑地を整備することで、河川空間のオープン化を目指し、跡地や周辺地域と連携してにぎわいを創出する
<p>防災・復興 住環境 (医療・福祉)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の避難場所としての機能を有する公園整備を進める ・航空機による環境影響を軽減し、空港と地域の共存共栄を図る
<p>産業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・世界と地域をつなぐゲートウェイとして位置づけ、日本のものづくり技術や各地の魅力を羽田から国内外に発信する「新産業創造・発信拠点」を形成する

JR 京浜東北線沿線

JR 京浜東北線沿線の主要な駅である「①大森駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



JR 京浜東北線沿線全体の将来構想

- 広域連携軸の一つとして、大田区の広域拠点域と周辺区市の主要拠点を結び、広域拠点域の発展に資する役割を担うため、更なる利便性の強化・向上を目指す。
- 都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う沿線として、都市づくりを強化していく。

地域からの意見

大森駅周辺から大森海岸・平和島・羽田エリアにアクセスしづらい

大森駅周辺は歩きにくいので、歩行者優先のまちづくりをしてほしい

大森駅周辺は電車だけでなく、MaaS 等を用いていろんな手段を使って移動できると良い

アクセス改善のため、大森西口～西馬込～西大井間のコミュニティバスを整備してほしい

大森は徐々に衰退してきている印象がある。臨海部に向かう乗降客数が多く、人が往来するだけの街になっているので、滞留する街になってほしい

大森地区の課題は、10年前から解決していない。進まなかった理由を整理し、違うやり方でやらなければ課題解決はできないのではないか

①大森駅周辺

まちの特性

- 臨海部への玄関口としての機能を有する
- 繁華性の高い商業集積が存在する
- 広域にわたるバス路線の起点である
- 地形が生み出す特徴的な景観を有する
- 歴史・文化資源が存在する（馬込文士村、大森貝塚など）
- 生活利便性の高い居住地である
- 乗降客数の多い大森駅



大森貝塚碑



八景坂



馬込文士村

まちの課題

- JR線による東西の市街地分断の解消が望まれる
- 交通結節機能の強化が必要である
- 駅周辺の歩行空間の形成が望まれる
- 地域の防災性の向上が望まれる
- 駅前空間の整備を促進し、駅改札口へのバリアフリー動線の確保が必要である
- 臨海部・羽田空港への公共交通アクセスの強化が必要である
- 自転車駐車場の確保が必要である
- 地域のにぎわい空間の創出が望まれる



現在の大森駅西口付近



放置自転車



路上に並ぶタクシー



大森駅東口バスターミナル

歴史・文化と浜風かおる いきいきとした心地よい「大森」

(大森駅周辺地区グランドデザインの将来像)



将来構想イラスト（大森駅周辺地区）

図の出典：東京都市計画道路幹線街路補助線街路第 28 号線及び

東京都市計画交通広場大森駅西口広場の都市計画変更素案パンフレット



多様な活動ができる環境整備された新豊田駅東口駅前広場（新とよパーク）

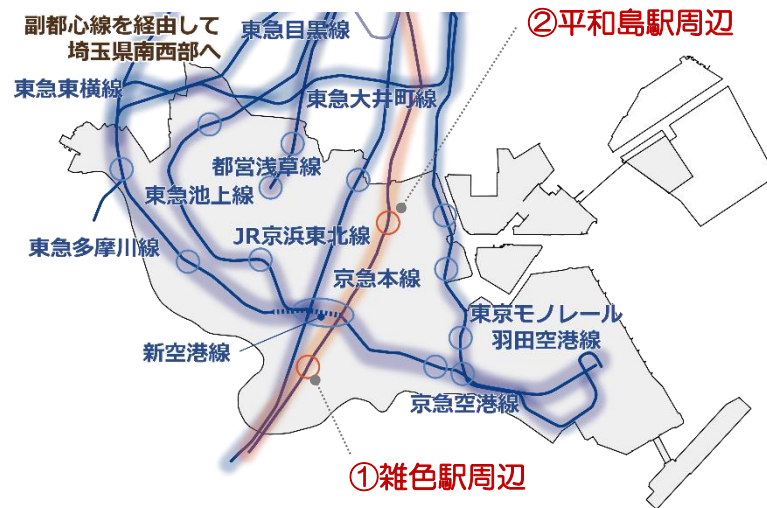
出典：国土交通省「官民連携まちなか再生推進事業」について、豊田市報道発表資料



<p>拠点整備 (DX)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大森駅東口駅前周辺では、広場等の公共空間を活用し、公民連携によるウォークアブルな駅前空間を形成するとともに、エリアマネジメントによるにぎわい創出を促進する 大森駅西口の高低差のある現地形を最大限活用しつつ、駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能の再生・強化を図るため、重層活用によりにぎわい空間を創出する
<p>交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> 駅や駅周辺の老朽化した都市機能の更新に合わせ、東西自由通路が整備されるとともに、駅改札へのバリアフリー動線を整備することで、回遊性が高く、にぎわいあふれるまちが形成される パーソナルモビリティなどの多様な交通手段の整備などにより、大森駅を起点とした空港・臨海部との東西の往来を高めることで、にぎわいがあり利便性の高いまちが形成される
<p>水と緑 (環境)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 山王地区に残された貴重な緑は、地域の意向を尊重しつつ、良好な住宅地にふさわしい緑の保全を図る 地域内の貴重な緑を保全するため、地区計画や風致地区などの制度を活用するとともに、地域の自主的なルールづくりや地域住民による緑化・美化活動を支援する
<p>防災・復興</p>	<ul style="list-style-type: none"> 補助第28号線拡幅整備により、①荷さばき車両等の停車場所と本線交通の分離による西口駅前の交通円滑化 ②放置自転車対策の検討と合わせた歩道幅員拡幅による安全で快適な駅前空間の創出 ③バス乗降場集約による交通結節機能の強化 ④無電柱化整備による高い防災性 を実現する 西口広場を整備することで、バス待ちなど歩行者がたたずめる空間の創出・災害時に活用できるオープンスペースの確保により地域の高い防災性を確保・駅前商店街が担ってきたコミュニティ機能を再生・強化するにぎわい空間の創出を実現する
<p>住環境 (医療・福祉)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 商店街の持続的な発展を図るとともに、生活機能の集約など、地域に密着した魅力ある生活環境づくりを進める
<p>産業</p>	<ul style="list-style-type: none"> 個性ある個店づくりや商店街との連携によるイベントの実施など、居住者や来街者のニーズに応えるにぎわいのある商店街づくりを支える

京浜急行電鉄本線沿線

京浜急行電鉄本線沿線の主要な駅である「①雑色駅周辺」「②平和島駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



京浜急行電鉄本線沿線全体の将来構想

- 京急蒲田駅付近の連続立体交差事業完了に伴い生まれた高架下空間をさらに活用し、ものづくり拠点、新たなコミュニティ及びにぎわいを生み出す場を創出する

地域からの意見

雑色はまだ下町感がある。古き良きものは残すべき

雑色駅・六郷土手駅周辺を盛り上げてほしい

平和島駅周辺は地域住民のほかは、通勤者が通り抜けてしまうだけとなっている。人が長く滞在する仕組みを作ると地域の活性化に繋がる

六郷土手駅周辺にもう少しスペースがあると良い

梅屋敷駅周辺の商店街を守りつつカフェがほしい

平和島は昭和のまま変わっていない。整備が進んでほしい

①雑色駅周辺

まちの特性

- 駅を中心に東西に連なる活気あふれる商店街が存在する
- 都市計画道路（放射第 19 号線、補助第 42 号線）が存在する
- 六郷神社をはじめ緑豊かな寺社が点在している
- 旧六郷用水散策路や、グラウンドや散策路が整備された多摩川河川敷の緑地は、地域の憩いの場になっている
- 高い工業技術が評価される町工場が立地する
- 六郷とんび風やどんと焼きなど伝統文化が残る地域である
- 歴史的資産として貴重な六郷水門がある
- 雑色駅周辺を含む六郷地区は、区内で最も居住人口が多い



雑色駅前の商店街



六郷水門

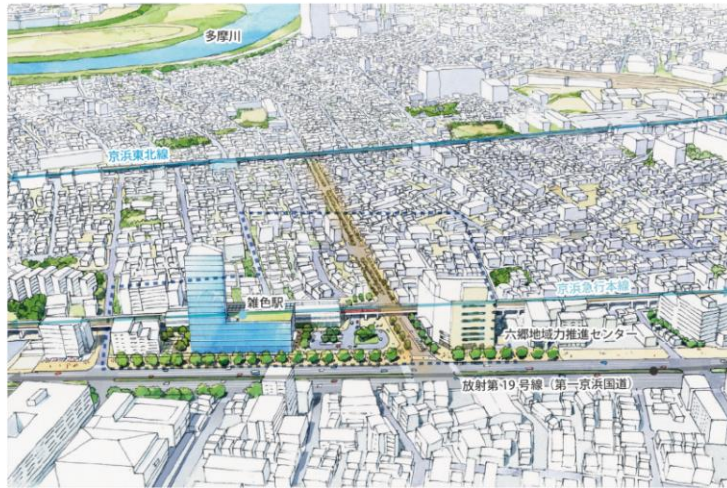
まちの課題

- 駅前にふさわしい土地の有効活用と防災性の向上が望まれる
- 道路整備による安全な歩行者空間の確保が必要である
- 駅前広場の整備などにより駅周辺へのアクセス利便性の向上が望まれる
- 駅周辺の商店街で放置自転車が多く、交通環境の整備が望まれる
- 多摩川河川敷と連携した駅周辺のにぎわい創出空間の確保が望まれる
- 一部の住宅地には、高密度な木造住宅が狭い道路に隣接して立ち並んでおり、住環境の向上が望まれる

まちの将来像

親しみやにぎわいのある安全・安心なまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです
将来構想イラスト (雑色駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョン



空き店舗解消等を実現し、商店街を再生した油津商店街

出典：内閣府地方創生推進事務局「商店街活性化促進事業について (平成 30 年 6 月)」



部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> 来街者も楽しめる駅前商店街を形成するなど、魅力ある生活拠点を形成する
交通	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場や道路の整備により駅周辺の交通利便性の向上を図るとともに、多様なまちづくり手法による駅前再開発を促進することで、安全で快適な歩行者空間を確保する
水と緑 (環境)	<ul style="list-style-type: none"> 河川空間や旧六郷用水散策路などの崖線沿いにある豊かな緑を活かした水と緑のネットワークづくりを進め、潤いと憩いの場の創出を図る
防災・復興	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場や道路の整備による交通利便性の向上を図り、多様なまちづくり手法を検討しながら、土地の有効利用などとともに防災対策の都市づくりを進める
住環境 (医療・福祉)	<ul style="list-style-type: none"> 新空港線整備などを見据え、将来のまちづくりを視野に入れた公共施設の整備を検討する
産業	<ul style="list-style-type: none"> 新しいものと馴染みのものが融合した、来街者も楽しめる商店街により、親しみやにぎわいのある安全・安心なまちを形成する

②平和島駅周辺

まちの特性

- 主要道路である国道 15 号線、環七通りが交差し、臨海部との交通結節点としての機能を有する
- 大森ふるさとの浜辺公園、平和の森公園、平和島公園など大規模公園が周辺に立地する
- 旧東海道の歴史が残る、ミハラ通りが存在する
- 国道 15 号線沿いでは中高層住宅が立地している一方、駅西側では低層の木造住宅が密集している



平和の森公園



平和島公園



旧東海道碑

まちの課題

- 駅周辺の歩行者横断環境の改善が望まれる
- 駅周辺の自転車利用環境及び走行環境の改善が望まれる
- 駅周辺の歩行空間の形成が望まれる
- 臨海部との交通結節点としての機能の強化（バス・タクシー乗降場の再編など）が必要である
- 駅周辺の商店街や地域の活性化が望まれる
- 平和島駅西側の木造住宅密集地域による、大地震が発生した際の延焼火災対策が必要である
- 避難路となる幹線道路沿道の建物の不燃化対策が必要である
- 大規模公園、スポーツ施設の周知強化と利活用促進が望まれる
- 歩いて楽しめる空間づくりと地域交流拠点の整備が必要である
- 臨海部への回遊促進に向けた新たなモビリティの活用を検討が必要である



平和島駅周辺 横断歩道の横断状況



平和島駅前の混雑の状況

まちの将来像

歴史・文化や浜風かおる生活と産業の拠点

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像 (大森駅周辺の将来像))



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです

将来構想イラスト (平和島駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成



次世代モビリティを活用した乗換、結節の交通拠点としての機能の事例 (品川駅西口駅前広場)

出典：国土交通省「未来の品川駅前空間 (西口) 計画～国道 15 号・品川駅西口駅前広場～事業計画」



部門別方針

拠点整備 (DX)

- ・臨海部との交通結節機能の強化 (バス・タクシー乗降場の再編など) や公共空間を整備することで、公共交通の利便性や安全性が向上し、ゆとりある駅前空間を形成する
- ・新たなモビリティの活用を検討し、周辺地区との回遊性を高め、にぎわいのあるまちを形成する

交通

- ・駅周辺の歩行者横断環境や自転車利用環境が改善する

水と緑 (環境)

- ・子どもたちが自然とふれあい学習する場として、平和の森公園や大森ふるさとの浜辺公園、などの貴重な緑環境の保全を積極的に図る

防災・復興

- ・都市基盤整備とあわせた防災活動拠点の整備や避難路の確保などを進め、建築物の不燃化・耐震化を促すなど地区の防災性を高める
- ・平和島駅西側の木造住宅密集地域は、住環境と防災面に配慮した建物の建替えや共同化、不燃化・耐震化を進め、安全な市街地を形成する

住環境 (医療・福祉)

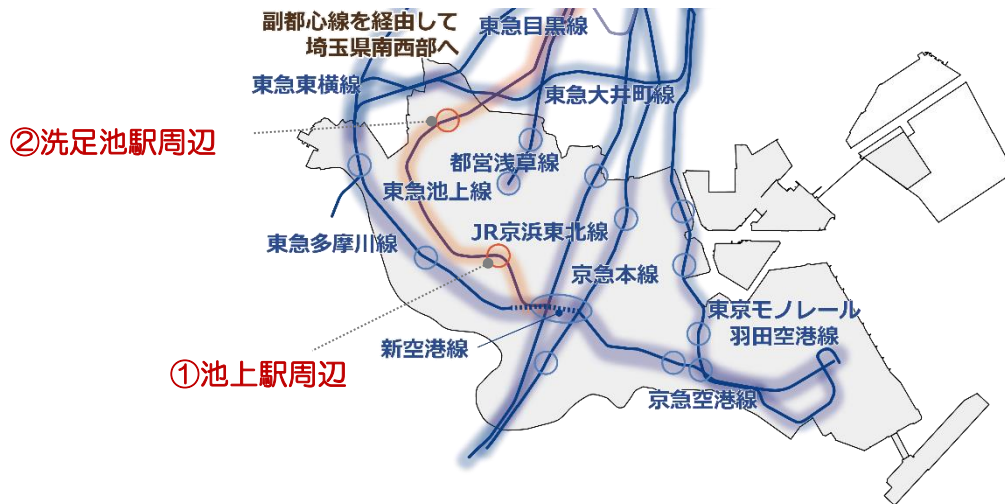
- ・現在の市街地環境を維持しつつ、道路などの公共施設の整備による住環境の向上を図る

産業

- ・地域と連携した取組により、駅周辺の商店街や地域を活性化し、にぎわいや風情が感じられるまちを形成する

東急池上線沿線

東急池上線沿線の主要な駅である「①池上駅周辺」「②洗足池駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



東急池上線沿線全体の将来構想

- 池上線に交差している都市計画道路（補助第43号線や44号線など）整備を着実に推進し、自動車交通の円滑化や快適な歩行空間および、高度な防災都市を形成する
- 洗足流れ・桜のプロムナード・呑川沿いの散策路など、水と緑のネットワークを利活用した市街地の中で自然を感じられる潤いと憩いの場を形成する
- 大岡山駅周辺では、環状第7号線（環七通り）から東京工業大学に至る快適な散策路の整備や、呑川などの自然を感じられる散策路の利活用などによる回遊性の向上を図る

地域からの意見

池上の参道の景色は残してほしい

洗足池駅周辺に休憩場所がないので増やしてほしい

羽田に行くのに品川駅を経由しているの、新空港線により行きやすくなるなら賛成

新線の開発に伴いまちづくり計画が活性化されることは大変うれしい

既存の飲食店などをうまく活かしたまちづくりを検討するとおもしろい

雪が谷大塚駅がきれいになってほしい

①池上駅周辺

まちの特性

- 大森や蒲田方面などの路線バスの起点となっており、高い交通利便性がある
- 本門寺公園、池上梅園などの緑豊かな自然環境を有する
- 池上本門寺や五重塔等の重要文化財及び池上本門寺周辺の寺社仏閣等、歴史ある資源が存在する
- 江戸時代から門前町として賑わった長い歴史があり、今もなお、池上駅前の池上通りから池上本門寺にかけ、にぎわいを創出する複数の商店街が存在する



池上本門寺



池上梅園



商店街

出典：池上地区まちづくりランドデザイン

まちの課題

- 駅周辺の基盤整備が必要である（都市計画道路補助第43号線と合わせた駅前広場の整備など）
- 駅周辺市街地の更新が必要である
- 道路の拡幅整備に合わせた歩行者空間や自転車走行空間の確保が必要である
- 観光資源としての可能性を高める、歩いて楽しめる空間が望まれる
- 歴史を感じられる街並みづくりと地域のまちづくり拠点の形成が望まれる



現在の本門寺通りの様子



現在の本通りの様子

出典：池上地区まちづくりランドデザイン

まちの将来像

歴史・文化・自然を大切にし、にぎわいあふれ、
区民や来街者が快適に過ごせるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



図の出典：池上地区まちづくりランドデザイン



部門別方針

拠点整備
(DX)

- 都市計画道路補助第 43 号線と合わせた駅前広場整備による交通結節機能の強化とともに、駅周辺の市街地の更新を促進することで、一体的のにぎわいのあるまちを形成する

交通

- 観光資源である池上本門寺や池上梅園などへのアクセシビリティ向上に向けた、駅前の交差点の歩行者滞留空間の確保及び歩行者アクセス改善の整備をする

水と緑
(環境)

- 桜のプロムナードなどの散策路の整備・利活用により、馬込・池上・洗足池の連携を強化する
- 呑川緑道の整備を推進し、区民が呑川に親しめる、潤いのある水と緑のネットワークを形成する

防災・復興

- 池上通りから池上本門寺につながる参道においては、安全な歩行空間の確保及び門前町としての情緒を活かした景観整備にも寄与する、無電柱化を推進する

住環境
(医療・福祉)

- 駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、生活支援施設などを集約することで生活利便性の向上を目指す

産業

- 歴史的建造物が集積する新参道等における無電柱化とあわせて、地域と連携した公共空間の利活用により、歴史が感じられる街並みを形成する
- 駅周辺及び公園における、歴史資源を連携させたイベントなどによる、観光利用が促進する

②洗足池駅周辺

まちの特性

- うるおいある水と緑の環境を有する洗足池が立地する
- 勝海舟記念館、千束八幡神社、灯ろう流しなどの歴史・文化資源を有する



洗足池公園



勝海舟記念館



勝海舟夫妻の墓

出典：大田区 HP



千束八幡神社

出典：洗足池駅周辺地区まちづくり方針

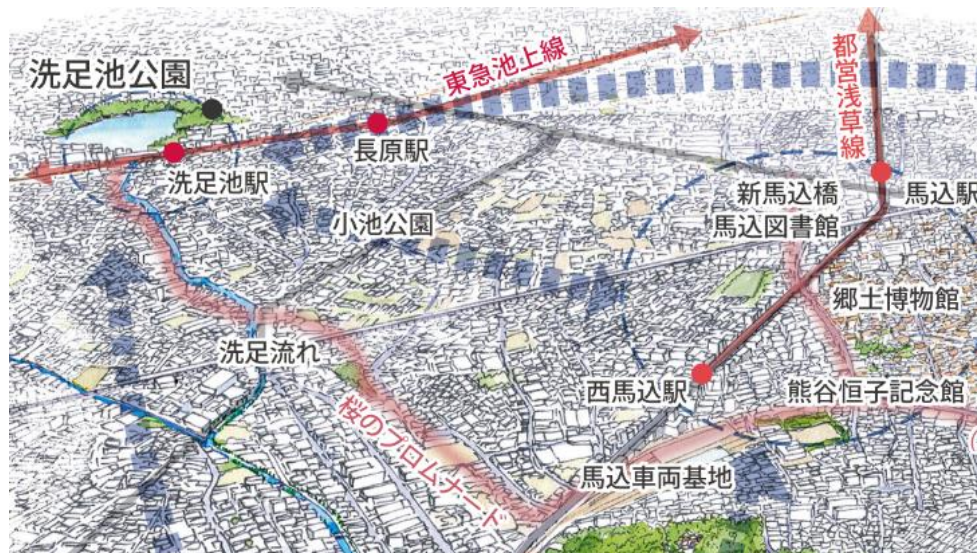
まちの課題

- 洗足池に代表される、水と緑の環境を守り共生していくことが必要である
- 自然、歴史・文化資源にさらに磨きをかけ、まちの魅力を高めることが望まれる
- これからも快適な暮らしを維持・充実していくことが望まれる
- 地域住民の多くが望む安全安心を維持していくことが必要である

まちの将来像

歴史・文化・自然の回遊が楽しめる、
区民や来街者を惹きつけるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像)



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のものです
将来構想イラスト (洗足池駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョン



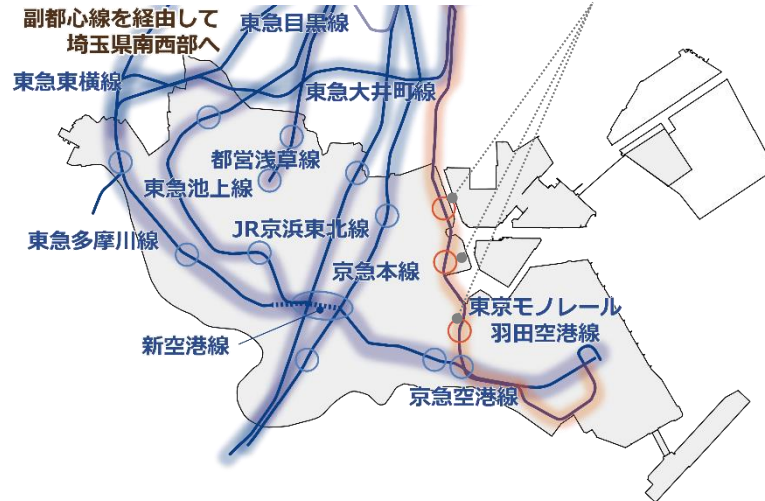
部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と公園との一体的な空間づくりや重点的な景観づくりを進める
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ テーマ性のある地域巡りやサイン整備などを交通事業者と連携して検討する
水と緑 (環境)	<p>豊かな自然環境との共生による地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 洗足池の環境保全と整備 ・ 洗足池公園の機能強化 ・ 水と緑のネットワーク形成 ・ うるおいある景観の保全と創出 ・ 洗足池のさらなる魅力向上と情報発信
防災・復興	<p>防災・安全機能等の向上による、だれもがほっとする地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総合的な防災機能の強化 ・ 防災・防犯体制の構築・充実 ・ 交通安全対策の推進 ・ 安心して歩いて暮らせる環境の確保
住環境 (医療・福祉)	<p>多様な生活環境が整い、快適にいつまでも暮らせる地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 洗足池駅周辺の機能強化 ・ 商店街の活力・魅力の向上 ・ 交通環境の整備・充実 ・ 公共施設の機能強化や環境改善 ・ 多様な世代が暮らしやすい環境確保
産業	<p>歴史・文化資源の保全・活用による、魅力ある地区まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史・文化資源の保全・活用 ・ 歴史・文化資源周辺の魅力創出 ・ 歴史・文化資源のネットワーク形成 ・ 歴史・文化資源を活かした魅力発信 ・ 広域的連携の促進

東京モノレール羽田空港線沿線

東京モノレール羽田空港線沿線の主要な駅である「①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す

①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺



東京モノレール羽田空港線沿線全体の将来構想

- 港湾・物流・流通機能などの維持強化や産業機能の集積など、既存機能と共存した都市づくりを進める
- 臨海部の拠点となる地区では、働く場としての利便性の向上とともに訪れる人も楽しめるよう、臨海部へのアクセス性を高めるための交通結節機能の強化を図る

地域からの意見

整備場駅はビジネス利用の人がほとんど。様々な施設が増えれば、利用者も増えにぎわいが出る

舟運による京浜運河の活用や、自転車走行空間確保、道路渋滞解消などの交通アクセスの改善を期待する

城南島には東京都の「スーパーエコタウン構想」による高度な技術を持つ民間のリサイクル事業所が集積しており、SDGsの観点からもアピールすべきである

臨海部は都心と違い、喫煙できる場所が多い

京浜島に働きやすさがあると住みたいと思う人が増えるのではないか

①流通センター駅・昭和島駅・整備場駅周辺

まちの特性

- 東京モノレールや路線バス、環状道路、首都高速道路など、多様な交通手段が存在する
- 流通センター駅、昭和島駅周辺には京浜運河や平和島公園、昭和島運動場・緑地などの水と緑の豊かな環境資源が存在する
- 平和島周辺は物流の拠点となる
- 昭和島周辺はものづくり産業の集積地である
- 大森東水辺スポーツ広場などの多様なスポーツ施設が存在する
- 大田区青少年交流センター「ゆいっつ」、大森 海苔のふるさと館など、文化・教育資源が立地する



大森東水辺スポーツ広場



昭和島二丁目公園



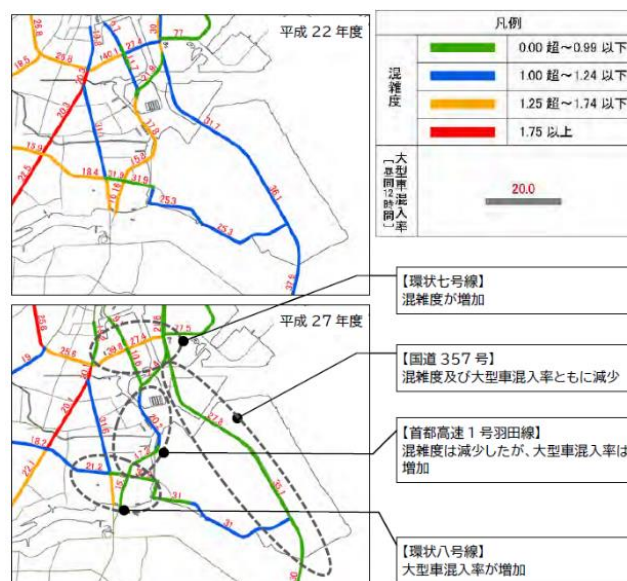
ゆいっつ



大森 海苔のふるさと館

まちの課題

- 主要幹線道路の混雑の緩和が必要である
- 内陸部から直結する東西路線の整備が必要である
- 東京モノレール等駅周辺の交通結節機能の整備と防災拠点機能の強化が必要である
- 既存公園・緑地の魅力やにぎわいの創出が望まれる



混雑度及び大型車混入率

出典：空港臨海部ランドビジョン 2040

まちの将来像

多様な人々が交流・挑戦する“未来型創造都市” ～世界へはばたく空港臨海部～

(空港臨海部グランドビジョン 2040 の将来像)



※イラストは平成 29 年（2017 年）3 月時点のものです
将来構想イラスト（臨海部（流通センター駅、昭和三島駅周辺地区））

図の出典：おおた都市づくりビジョンを基に作成

部門別方針



拠点整備 (DX)

- 空港臨海部の「働く場」としての魅力を高めるとともに、「遊ぶ・憩う場」として魅力を高めてにぎわいを創出するため、既存公園や海域に、都市部において希少な緑地・水辺・海など、多様な体験ができるレジャー環境・スポーツの場を整備する

交通

- 内陸部から空港臨海部、島内、島間の周遊性向上のため、移動を快適にするソフトインフラ（MaaS システムなど）の整備を行うとともに、パーソナルモビリティや舟運などの多様な交通手段による交通ネットワークを拡充する

水と緑 (環境)

- 次世代エネルギーインフラの整備支援やエネルギー利用の効率化、再生可能エネルギーの導入など低炭素化・脱炭素化を促進する

防災・復興

- 東京都や事業者などと連携し、災害時における舟運ルートを活用した水上輸送ネットワークの充実や船着場の整備・舟運活用を促進する

住環境 (医療・福祉)

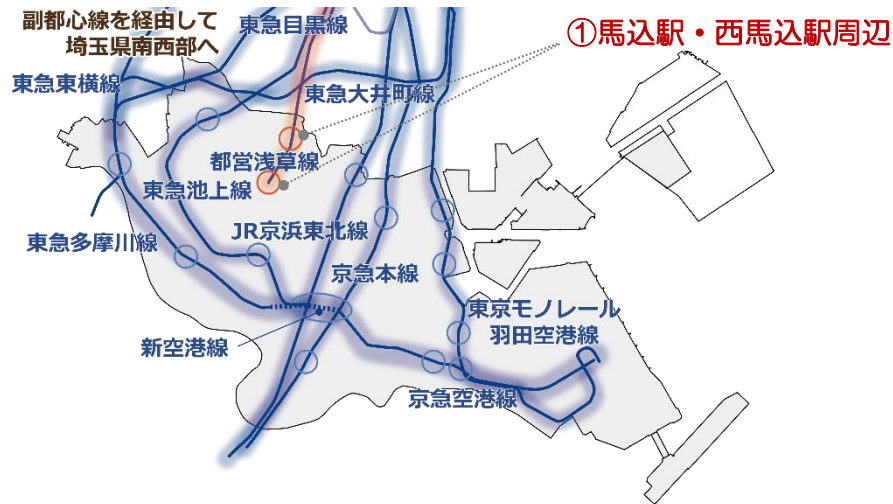
- スポーツ関連施設や、公園など特色のある公共空間を整備・活用し、区民のアクティビティを高める交流空間を創出する

産業

- ものづくり産業の拠点整備と連携し、企業と就業者両方の視点から、国際的に評価される産業拠点を形成する

都営浅草線沿線

都営浅草線沿線の主要な駅である「①馬込駅・西馬込駅周辺」について、まちの特性や課題、地域の主な意見等を踏まえ、将来構想、部門別方針を示す



都営浅草線沿線全体の将来構想

- 歴史文化資源や緑豊かな自然環境を維持・保全し、落ち着いた住宅地を形成するとともに、区民や来街者が訪れやすく快適にすごせる都市づくりを進める
- 駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、生活支援施設などを集約することで生活利便性の向上を目指す

地域からの意見

駅周辺と羽田空港付近をつなげるバスなどがほしい

馬込の交通手段がとても少ない

駅周辺に商店街が少ないので、活気のあるまちになってほしい

馬込地区は買い物に不便を感じるので、もう少しお店が増えて高齢者が集える場所がほしい

駅周辺から池上方面へのバスだけではなく、路面電車などが走ると楽しい

①馬込駅・西馬込駅周辺

まちの特性

- 起伏に富んだ地形で、地区の大部分の市街地は閑静な住宅地が広がり、環七通りや第二京浜といった幹線道路が地区を通っている
- 丘陵の端部や社寺などに緑地が残っており、農業を営む生産緑地も点在している
- 多くの文士や芸術家が住んでいた地域で、博物館や記念館など、歴史や文化を伝える地域資源が豊富である
- 河川や水路を埋立てた散策路が整備され、地域の憩いの場になっている
- 地区の北側や環七通りの東側には、高密度な木造住宅が立ち並んでいる
- 環七通りや第二京浜沿いには、高層住宅や産業施設が集積している
- 西馬込駅周辺や幹線道路沿いには商業用地が集積している
- 佐伯山緑地などの緑豊かな自然環境を有する



桜のプロムナード



馬込文士村大桜まつり

左右出典：おおた都市づくりビジョン



新馬込橋



佐伯山緑地

出典：おおた都市づくりビジョン

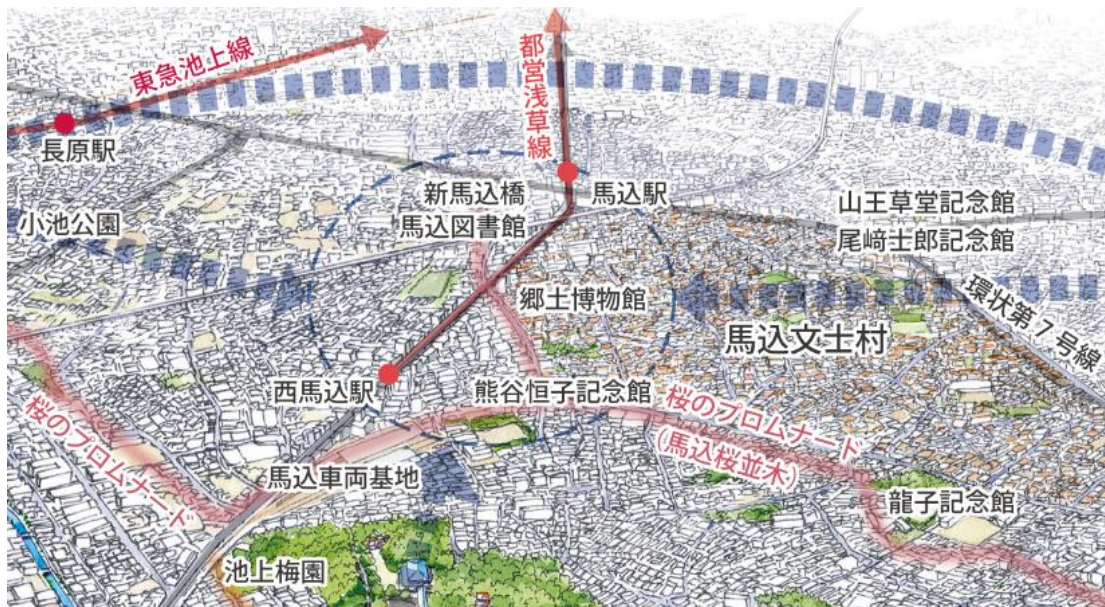
まちの課題

- 池上本門寺、池上梅園、洗足池、桜のプロムナード（馬込桜並木）等の回遊性の向上・資源のネットワーク化が望まれる
- 馬込文士村との連携の強化が望まれる
- タクシー乗り場整備の検討が望まれる
- 放射第1号線（第二京浜国道）の歩道部分の拡幅による安全な歩行者空間の確保が必要である

まちの将来像

歴史・文化・自然の回遊が楽しめる、
区民や来街者を惹きつけるまち

(おおた都市づくりビジョンのまちの将来像 (洗足池と同じ))



※イラストは平成 29 年 (2017 年) 3 月時点のもので
将来構想イラスト (馬込駅・西馬込駅周辺地区)

図の出典：おおた都市づくりビジョン



部門別方針

拠点整備 (DX)	<ul style="list-style-type: none"> 西馬込駅周辺では、駅利用者の利便性・快適性の向上とともに、生活支援施設などを集約することで生活利便性の向上を目指し、生活拠点の育成を推進する
交通	<ul style="list-style-type: none"> ネットワークのハブとなる西馬込駅周辺の整備を検討する コミュニティサイクルによる観光拠点間の回遊性が向上する
水と緑 (環境)	<ul style="list-style-type: none"> 桜のプロムナードなどの散策路の利活用により、馬込・池上・洗足池の連携を強化する 呑川緑道の整備を推進し、区民が呑川に親しめる、潤いのある水と緑のネットワークを形成する
防災・復興	<ul style="list-style-type: none"> 住環境と防災面に配慮した建物の建替えや共同化、不燃化・耐震化を進め、安全な市街地を形成する
住環境 (医療・福祉)	<ul style="list-style-type: none"> 馬込駅周辺及び駅周辺ではないものの商業機能が集積している地区においては、商店街の持続的な発展を図るとともに、生活機能の集約など、地区に密着した魅力ある生活環境づくりを進める
産業	<ul style="list-style-type: none"> 馬込文士村や池上本門寺へ訪問する際の玄関口として利用が見込まれる西馬込駅周辺は、観光ネットワークのハブとなる周辺整備について研究する 馬込文士村、龍子記念館、熊谷恒子記念館等の文化施設を活かしたまちづくりを進める

本構想を基に、新空港線の一期整備の事業化に加え、二期整備による羽田空港までの接続検討も加速させ、その実現により沿線全体の利便性を高めることで新空港線を始めとした区内の鉄道利用者の増加につながる。これにより、新空港線軸や新空港線軸に接続する路線沿線のまちの価値が一層高まり、大きな経済波及効果の創出が期待される。

現在、事業化に向け関係者と協議を進めている一期整備については、運行計画の検討に当たり、新空港線が接続する多摩川線沿線を中心に区民への説明を丁寧にしながら、多摩川線のどの駅にも停車しないことがないよう、また、現行の多摩川線の運行形態から大幅な変更がないよう、運行本数などにも配慮し、新空港線や多摩川線が区民にとってより利便性の高いものとなるよう鉄道事業者等と協議・調整を行っていく。

また、二期整備の実現に向けても、多くの関係者と取組を進めることが必要不可欠である。一期整備の営業主体を予定している東急電鉄と、二期整備において接続先となる予定の京浜急行電鉄との間では、鉄道の軌間（レール幅）が異なるなどの課題があることから、今後、鉄道事業者などの関係者と課題解決を図りながら、実現に向けた検討を進めていく。

新空港線の整備は、同時に沿線の価値を高め、まちづくりの起爆剤となり、民間開発による都市開発を促進させる契機となる。将来、羽田空港とつながることを見据え、国内外の人を大田のまちに呼び込めるよう、区民が望むまちの将来像に向け官民の連携を一層強化し、都市基盤施設の整備の促進・公共施設の再編とともに、老朽化した駅や駅ビル、市街地などの更新を適切に誘導していく必要がある。本構想により、今後の沿線まちづくりに対し、区が明確なメッセージを発することで、例えば、統一感のない個別の建替えや、新空港線に便乗したマンション開発などを抑止し、行政が後追いの道路や公園等の公共施設を整備せざるを得ない状況を防ぐとともに、公共的な貢献に寄与する良好な都市開発の誘導を図る必要がある。また、今後、中長期的には人口減少が想定され、右肩上がりの成長が期待できない中、持続可能な都市経営を行うためには、まちの目指すべき将来像を明確にし、その目標に向かって区民や企業など多様な主体の参加と連携により、地域特性を活用した个性的かつ戦略的なまちづくりを進めていくことが重要である。こうした政策誘導型のまちづくりにより、都市開発の機会に、道路や公園等の公共施設や、産業イノベーションの創出拠点の整備など、区が示す将来像の実現に寄与する開発計画に対しインセンティブを与え、行財政コストを最小限に抑えつつ、民間活力によるまちの機能更新を適切に誘導していくことが必要である。

企業など多様な主体と連携したまちづくりにより、産業や商業、観光などあらゆる側面で、駅周辺だけでなく駅周辺以外においても、これまで以上に地域固有の魅力創出が期待され、まちに新たなにぎわいが生まれるなど、沿線の交流や経済活動の活性化や周辺地域への波及効果が期待される。

現在、多摩川線沿線地域では、平成 29 年（2017 年）1 月、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 号踏切について、抜本的な対策と合わせた駅周辺地区のまちづくりを地域と連携して行っている。この取組により下丸子駅周辺に新たな価値が生まれるとともに、その効果は近隣駅である鶉の木駅や武蔵新田駅など多摩川線沿線の

駅周辺はもとより、東急池上線の千鳥町駅や池上駅周辺などにも広がっていくことが期待される。

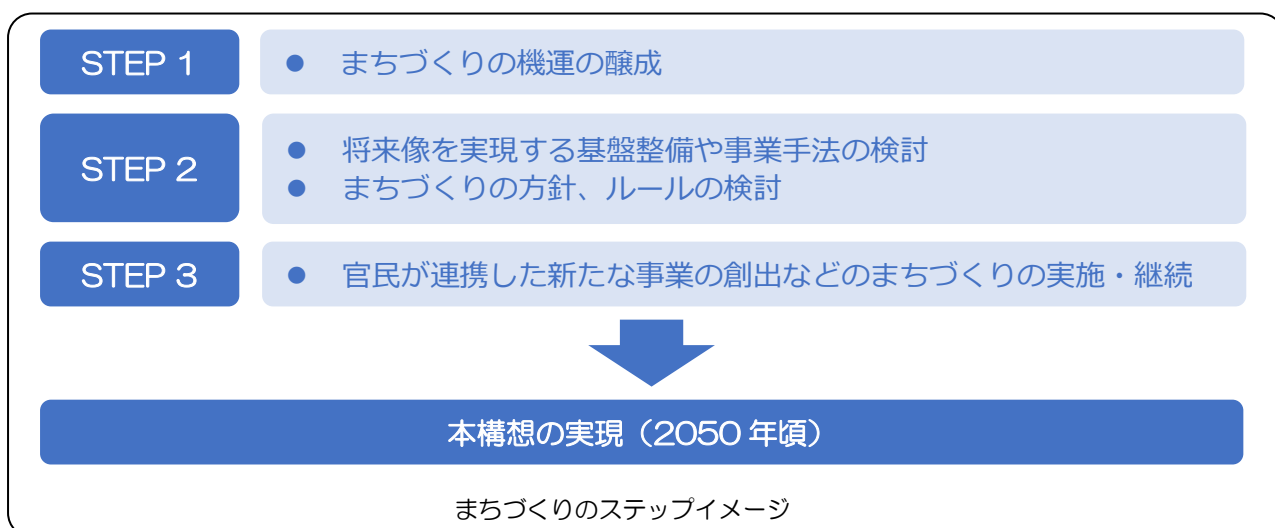
また、大森駅周辺地区では、西口周辺の都市計画道路補助第 28 号線の拡幅整備とともに、歩道と一体となった西口広場の整備と駅周辺のまちづくりを行うことで、安全で快適な駅前空間を確保し、高低差のある現地形を活かすことで重層的なぎわい空間を創出する。加えて、東口駅前広場については、交通の起点としての機能充実を図り、臨海部や羽田空港との新たな交通ネットワーク形成による波及効果が期待される。

鉄道とまちづくりは車の両輪であり切っても切り離せない関係にある。新空港線の整備効果を最大限に引き出し、鉄道整備と沿線まちづくりの双方による相乗効果を最大限に生み出すことができるよう、本構想を区民や事業者などとの間の共通目標にし、これに基づきまちづくりを着実に推進していく。

こうした認識のもとで、全体構想やエリア別構想の実現に向け、機運や検討の熟度に応じ、以下のプロセスをもとにまちづくりを推進する。

- ◆地域力を生かした大田区まちづくり条例の積極的な活用などにより、まちづくり機運を醸成し、まち（地域）と一体になってまちづくりを推進する。
- ◆地域と連携し、世代や立場を超えてまちづくりに参画できる機会を充実させるとともに、地区別のより具体的なまちづくり構想を策定する。
- ◆将来像を実現する都市基盤施設の整備やその事業手法を検討し、基盤整備方針や基盤整備計画等を策定する。これらに必要な都市計画として決定し事業化を図る。
- ◆建築物の形態や公共施設の配置など、まちづくりのルールとなる地区計画を策定する。
- ◆新空港線整備に向けた動向について、区民はもとより国内外に様々な方法で広く周知することで、民間による都市開発の機運を醸成し、官民が連携した新たな事業の創出を図る。

新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、ひいては新空港線整備の早期実現を目指していく。



資料編

区民参画の実施概要

地域の皆様のご意見を踏まえて本構想が策定出来るよう、様々な方から各駅周辺の特長や課題、将来構想に期待するまち像などのご意見を伺うため、区民参画を実施した。

①オープンハウス

令和5年(2023年)1月、区内3か所でパネル展示によるオープンハウス型説明会を開催した。

	概要	実施日時	実施場所	回答数
天空橋駅	構想 素案(案)について意見聴取	令和5年1月19日(木)	HICity内 PiO PARK	27件
蒲田駅		令和5年1月20日(金)	蒲田駅西口広場	51件
多摩川駅		令和5年1月22日(日)	多摩川駅構内	41件

(後日メール) 回答数：3件(多摩川×2、蒲田×1)

②意見交換会

令和4年(2022年)11月から令和5年(2023年)2月まで、ワークショップ形式等による意見交換会を開催した。

	概要	実施日時	実施場所・方法	参加者	
羽田みらい開発株式会社	新空港線整備をきっかけとする鉄道とまちづくりについて意見交換	令和5年1月24日	Pio Park・Zoomのハイブリッド開催	5名	
区内各種団体		令和5年1月26日	消費者生活センター	12名	
学生		東京都市大学 都市生活学部	令和5年1月19日	オンライン	4名
		日本大学理工学部	令和5年1月26日	日本大学理工学部	11名
		東邦大学看護学部	令和5年1月27日	オンライン	2名
		日本工学院専門学校	令和5年2月8日	日本工学院専門学校	9名
		東邦大学医学部	令和5年2月9日	東邦大学医学部	4名
区内自治会・町会	構想(案)骨子について意見収集	令和5年11月	アンケート・町会長会議	18団体	
まちづくり協議会	構想 素案(案)について意見収集	令和4年12月～ 令和5年1月	アンケート・ヒアリング	9団体	

③パブリックコメント

令和5年(2023年)3月2日から3月16日まで、パブリックコメントを実施した。あわせて、令和5年(2023年)3月3日・4日に区民説明会を実施した。

	概要	実施日時	実施場所	参加者
パブリックコメント	構想(素案)について意見収集	令和5年3月2日から3月16日	電子申請、郵送、窓口へ持参、FAX	19名
区民説明会		令和5年3月3日	消費者生活センター	5名
		令和5年3月4日	消費者生活センター	5名

④主な意見の要旨と区の考え方
(オープンハウス・意見交換会)

該当箇所	素案 エリア別構想 まちの特性・まちの課題 p.17 はじめ各駅周辺のページ
意見の要旨	「水辺の公園、カヌーやスタンドサーフィンなどの水辺のスポーツが楽しめる」「馬込文士村、龍子記念館、熊谷恒子記念館等の文化施設」「国分寺崖線」「東京の名湧水57選」にも選ばれているせせらぎ公園の湧き水」「舟運の活用」などをまちの特性や将来構想として記載してほしい
区の考え方	ご意見のあった地域資源も含め、地域特性を活かしたまちづくりを推進する
該当箇所	素案 全体構想 p.15
意見の要旨	空家が問題になっているが、地域内の空家を活用できるようにし、増加する空家・空室の削減を推進してほしい
区の考え方	良質な空家等を社会的な資産として活用するために、空家及びその跡地における利活用を推進する
該当箇所	素案 本構想の実現に向けて p.50
意見の要旨	住民からの意見を述べる機会を作してほしい。特に次世代を担う人の意見を取り入れてほしい。勉強会こそそこに住む住民誰でもが参加できる開かれたものであるべき
区の考え方	地域のいろいろな世代の方がまちづくりに参加できる仕組みづくりを推進する
該当箇所	素案 全体構想 p.15
意見の要旨	開発が進んで、かえって個性がなくなっているのが、沿線ごとや各駅で、カラーを持たせるなど、それぞれのまちで特色を持ったまちづくりを進めてほしい
区の考え方	地域特性を活用した個性のあるまちづくりを推進する

(パブリックコメント)

該当項目	計画全般
意見の要旨	新空港線を推進し、大田区そして沿線の地域活性につなげてほしい。
区の考え方	新空港線整備を契機として、各地区におけるまちづくりの機運を醸成し、各個別計画推進との相乗効果を高めることで、本構想実現の加速化を図り、沿線の地域の活性化につなげてまいります。
該当項目	全体構想
意見の要旨	「新空港線」整備では、広域住民にはアクセスが良くなり喜ばれても、大田区内は通過するだけの危険性がある。 従って、魅力ある「まちづくり」も重要であり、集客力や交流が活発となるような仕組みづくりが必要である。
区の考え方	新空港線整備とあわせた沿線のまちづくりを着実に進めることで、区民の皆様が、多摩川線沿線、ひいては大田区に住んでいて良かったと思っただけのように努めてまいります。
該当項目	新空港線
意見の要旨	新空港線を作るよりも多摩川線の各駅の周辺の整備を行ったほうが大田区民にとっては有意義。東急線の利用客を増やすために大田区の税金を費やす割合が多すぎないか。
区の考え方	新空港線整備は、整備に伴う事業費の内、事業費の内、国が3分の1を、地方が3分の1を補助金として整備主体に交付することになっています。この地方負担分の内、都が3割を、区が7割を負担することについて、令和4年6月に都区で合意しました。 合意内容においては、「都市計画決定及び都市計画事業認可の後、大田区が本事業を特別区都市計画交付金制度の対象事業とすることができるよう、東京都と大田区は調整を行う」こととなっています。 こうした東京都の財源の活用により、区財政への影響を最小限に抑えながら、事業に取り組んでまいります。

用語集

用語	解説文
あ行	
ウォークابل	居心地が良く歩きたくなること。まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組が進んでいる
エリアマネジメント	住民・事業主・地権者などが連携し、まちにおける文化活動、広報活動、交流活動などのソフト面の活動を自立的・継続的・面的に実施することにより、まちの活性化や都市の持続的発展を推進する活動のこと
か行	
界隈性	にぎわいや活気といった、生活感あふれる雰囲気を感じさせる個性的な街並みについて、界隈性が高いなどという
カーボンニュートラル	地球温暖化の原因である二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、排出量を実質的にゼロにすること
コンパクト・プラス・ネットワーク	コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性を向上させること
さ行	
ゼロカーボンシティ	2050年までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにすることを旨と表明した自治体のこと
次世代エネルギー	再生可能エネルギーや未利用エネルギー、水素エネルギーなどを含む、化石燃料に代わる新しいエネルギーのこと
た行	
デジタルプラットフォーム	デジタル技術を活用した市場取引の場のこと
な行	
二拠点居住	都市住民が農山漁村などの地域にも同時に生活拠点を持つライフスタイルのこと
は行	
ヒト・モノ・コト	人（ヒト）、物（モノ）、事柄（コト）のこと。具体的には、住む・働く・訪れる人、様々な商品やサービス、それらに付随する出来事・体験・経験などをいう。
5G（ファイブ・ジー）	5th Generation（第五世代移動通信システム）の略で、超高速、超低遅延、多数同時接続といった特長を持つ通信規格のこと
ポスト5G	超低遅延や多数同時接続といった機能がさらに強化された、5Gの次の世代の通信規格のこと。Beyond 5Gともいう
や行	
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方
ら行	
量子コンピューター	物質を構成する原子や電子などの「量子」の持つ性質を利用して情報処理を行うコンピューターのこと
レジリエンス	自然災害などの変化に対する社会の回復力や弾力性、強靱化など、外的な刺激に対する柔軟性を表す概念
A	
AI	Artificial Intelligence の略。人間の脳が行っている知的な作業をコンピュータで模倣したソフトウェアやシステム。人間の使う自然言語を理解したり、論理的な推論を行ったり、経験から学習したりするコンピュータプログラム等のこと

B	
Beyond 5G	超低遅延や多数同時接続といった機能がさらに強化された、5Gの次の世代の通信規格のこと。ポスト5Gともいう
D	
DX（デジタル・トランスフォーメーション）	ICTの活用により、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。デジタル・トランスフォーメーションが進展することによって、特定の分野、組織内に閉じて部分的に最適化されていたシステムや制度等が社会全体にとって最適なものへと変貌すると予想される
I	
ICT	Information and Communication Technology の略。情報通信技術。リアルタイムな都市の状況変化に対応した機動的なまちづくりなど、情報通信技術のまちづくりへの展開が期待される
IoT	Internet of Things の略。コンピュータ等の情報・通信機器だけでなく、世の中に存在する様々な物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信することにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと
L	
LCCM 住宅	Life Cycle Carbon Minus（ライフ・サイクル・カーボン・マイナス）の略。建設時、運用時、廃棄時において出来るだけ省CO ₂ に取り組み、さらに太陽光発電などを利用した再生可能エネルギーの創出により、住宅建設時のCO ₂ 排出量も含めライフサイクルを通じてのCO ₂ の収支をマイナスにする住宅のこと。
M	
MaaS	Mobility as a Service（サービスとしての移動）の略。マースと呼ぶ。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの
S	
Society 5.0	サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会で、狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会を指す。仮想空間におけるシミュレーション等を現実のまちづくりにフィードバックする技術などの活用が期待される
Z	
ZEB	Net Zero Energy Building（ネット・ゼロ・エネルギー・ビルディング）の略。建築物における一次エネルギー消費量を、省エネルギー性能向上や再生可能エネルギーの活用などにより削減し、年間消費量が正味でゼロ又はおおむねゼロとなる建築物のこと
ZEH	Net Zero Energy House（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）の略。外皮の断熱性能等を大幅に向上させるとともに、高効率な設備システムの導入により、室内環境の質を維持しつつ大幅な省エネルギーを実現した上で、再生可能エネルギーを導入することにより、年間の一次エネルギー消費量の収支がゼロとすることを目指した住宅のこと

大田区鉄道沿線まちづくり構想 素案
大田区鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課
〒144-8621 大田区蒲田五丁目 13 番 14 号
03-5744-1212 (代表)