

羽田空港跡地利用O T A基本プラン（素案）  
についての意見公募（パブリックコメント）の結果

## 意見の概要と区の考え方

平成20年10月  
大田区

# 目次

< 1 >	意見公募（パブリックコメント）の結果の概要	1
< 2 >	意見に対する区の考え方	2
< 3 >	「羽田空港跡地利用 OTA 基本プラン（素案）」の修正	6
< 4 >	意見の概要	7
1	プラン・跡地利用全体に係る事項	8
（1）	全体への意見	8
（2）	大田区の取り組み姿勢	9
2	まちづくりのコンセプトに係る事項	9
（1）	まちづくりの基本テーマ	9
（2）	まちづくりの目標	10
	空港隣接地の立地を活かす	10
	世界に開かれた多文化交流拠点の創出	
	首都東京の玄関口にふさわしい機能と景観	
	を兼ね備えた都市づくり及び国際都市東京の価値向上に貢献	
	大田区の発展につなげる	11
	周辺地域や蒲田・大森の中心市街地と連携	
	大田区の産業の活性化に寄与	
	区民が散策し、学び、集う場を提供し、防災空間としても活用	
	多摩川・海老取川の水域空間を活かす	12
	干潟・水域内の生態系の保全	
	東京臨海部と連なる水運の拠点	
3	跡地の都市基盤に係る事項	13
（1）	まちの中心軸	13
（2）	新たな交通手段	14
（3）	天空橋駅交通拠点	14
（4）	歩行者デッキ	14
（5）	その他（公共交通・駐車場等）	15
4	導入機能・施設に係る事項	15
（1）	導入機能・施設の考え方	15
（2）	導入機能・施設の事例	17
5	今後の検討課題等に係る事項	22
（1）	道路	22
（2）	ライフライン	23
（3）	護岸	23
（4）	実現に向けた課題（事業性、財政等）	23
（5）	その他（他のゾーンに関する事項）	24
6	その他プラン(素案)以外に係る事項	24

< 1 > 意見公募（パブリックコメント）の結果の概要

羽田空港跡地を大田区の発展につなげ、東京の価値向上に貢献するため、平成20年8月、大田区では「羽田空港跡地利用 OTA 基本プラン（素案）」を作成し、跡地利用における区の基本的な考え方を示しました。

この素案について、区民等の皆さんからご意見をいただくため、8月25日から9月12日までの19日間、パブリックコメントを実施しました。

その結果、総数83人・団体の方々から276件にも及ぶ幅広い観点からの貴重なご意見をいただきました。ありがとうございました。改めて、跡地利用に対する皆さんの関心の高さを認識いたしました。

今回、多数のご意見をいただいたことから、これらを分類整理させていただき、この分類に沿って大田区の考え方を公表することといたしました。

本プラン（素案）は、跡地第1ゾーンの土地利用の基本的な方向性を示すものです。このため、具体的な事項に関するご意見については、今後の事業実施段階において十分に参考とさせていただきます。

これらのご意見を踏まえて取りまとめた「羽田空港跡地利用 OTA 基本プラン」を公表することといたします。

今後、このプランをもとに関係機関との協議を進めてまいります。

1 募集期間：平成20年8月25日（月）～平成20年9月12日（金）

2 提出者総数：83人・団体

内訳：属性別分類

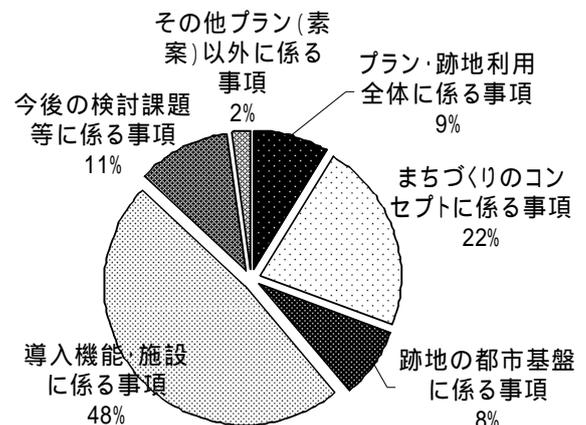
個人	71人
団体	12団体

内訳：提出方法別分類

メール	35人・団体
郵送	19人・団体
F A X	17人・団体
持参	12人・団体

内訳：意見の事項別分類

プラン・跡地利用全体に係る事項	24件
まちづくりのコンセプトに係る事項	60件
跡地の都市基盤に係る事項	23件
導入機能・施設に係る事項	133件
今後の検討課題等に係る事項	30件
その他プラン（素案）以外に係る事項	6件
合計	276件



< 2 > 意見に対する区の考え方

意見の事項別分類	件数	区の考え方
1 プラン・跡地利用全体に係る事項	24 件	
(1) 全体への意見	(19)	<p>羽田空港の跡地につきましては、国、東京都、品川区、大田区で構成する羽田空港移転問題協議会で協議を重ねてきました。平成 19 年 3 月には跡地の面積と範囲を約 53ha とする合意がなされ、本年 3 月には跡地を三つのゾーンに分け、それぞれの土地利用を方向づける基本計画を策定しました。羽田空港跡地利用 O T A 基本プラン（素案）は、これらの経過を踏まえたもので、その基本方針は、以下の視点に立って取りまとめたものです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>跡地発生の経緯を踏まえる</li> <li>跡地の場所と土地の特性を活かす</li> <li>地域のまちづくりの課題に応える</li> <li>21 世紀の都市づくりの戦略的拠点とする</li> <li>羽田空港再拡張・国際化への対応</li> <li>跡地面積縮小への対応</li> </ul> <p>跡地利用の具体化に向けては、羽田空港移転問題協議会において引き続き協議することとなっております。</p> <p>このため、大田区は本プラン策定後、地元自治体としての考え方を国や東京都に示し、本プランの早期実現を目指してまいります。</p>
(2) 大田区の取り組み姿勢	(5)	<p>今回のパブリックコメント制度により寄せられたご意見と合わせて、これからも区民のご意見ご要望等を踏まえて、より良い跡地利用を目指してまいります。</p>
2 まちづくりのコンセプトに係る事項	60 件	
(1) まちづくりの基本テーマ	(14)	<p>第 1 ゾーンのまちづくりを進めるにあたり、基本テーマを「創造」「交流」「共生」の三つのキーワードを設定いたしました。人・モノ・情報が集まる第 1 ゾーンを出会いや交流を通じて、多彩な価値を創造する場としたいと考えております。また、自然や都市の環境との共生を重視し、調和のとれたまちづくりを検討してまいります。</p> <p>これらの基本テーマに基づいてまちづくりを行うことが、空港や水辺に隣接する跡地の立地特性を最も活かすことになると考えております。</p>
(2) まちづくりの目標		
空港隣接地の立地を活かす		
世界に開かれた多文化交流拠点の創出	(3)	<p>アジアを中心とする多様な文化圏の人々が降り立</p>

		つ羽田空港に隣接している立地を活かして、次世代を担う人たちにとっても魅力ある、世界に開かれた多文化交流拠点を創り出し、区民レベルでの国際交流を推進したいと考えております。国内各地や世界の文化が会うことによって相互理解を深め、首都東京の玄関口として国際都市にふさわしいまちづくりを進めてまいります。
	首都東京の玄関口にふさわしい機能と景観を兼ね備えた都市づくり及び国際都市東京の価値向上に貢献	(5) 世界に開かれた首都東京の玄関口となる第1ゾーンは、国際都市にふさわしい機能と景観を兼ね備えた都市づくりが必要であると考えております。また、第1ゾーンと他のゾーンとの機能連携を図り、跡地全体の整備が、大田区の発展はもとより、広く首都東京の価値向上につながるよう検討してまいります。
	大田区の発展につなげる	
	周辺地域や蒲田・大森の中心市街地と連携	(8) 本プラン(素案)におけるまちづくりの目標の大きな柱の一つが、「大田区の発展につなげる」まちづくりを行うことにあります。そのためには、周辺地域や蒲田・大森の中心市街地との連携が重要になります。空港や空港跡地の影響が、周辺地域に波及し、さらには中心市街地に及ぶよう、車や人の動線の整備や導入する機能等を含め検討してまいります。
	大田区の産業の活性化に寄与	(3) 大田区は、高度な基盤技術が集積するモノづくりのまちであり、にぎわいのある商業のまちでもあります。第1ゾーンには産業交流機能を導入し、区内産業を支援するため先端技術の研究開発や国内外の技術交流拠点のほか、区内工業等の技術や製品、情報の発信拠点を導入したいと考えております。国際化する空港に隣接する優位性を活かし、様々な視点から区内産業の発展につなげるための検討をしてまいります。
	区民が散策し、学び、集う場を提供し、防災空間としても活用	(7) 空港周辺は密集した市街地となっており、緑やオープンスペースが不足しております。 本プラン(素案)では、大田区の発展につなげるまちづくりのもう一つの柱として、区民が散策し、学び、集うことができる場を提供することをあげております。具体的には、公園や緑地、多目的広場、遊歩道などのオープンスペースを配置し、区民の憩いの場としたいと考えております。また、この空間は災害時には、周辺地域の方々の広域避難場所として位置づけております。今後、緑地や広場の具体的な検討にあたっては、広域避難場所としての機能を十分発揮できるよう配慮してまいります。
	多摩川・海老取川の水域空間を活かす	
	干潟・水域内の生態系の保全	(8) 跡地は、海老取川と多摩川に隣接していることから、その利用にあたっては豊かな水域空間を活かしたい

		と考えております。このため、都市と自然環境との共生を目指し、干潟や水域内の生態系の保全に十分配慮してまいります。
東京臨海部と連なる水運の拠点	(12)	様々な観光スポットを水運でつなぐことは、水辺のにぎわいの創造につながります。多摩川と海老取川に囲まれた跡地の立地特性を活かして、観光振興の視点から水運の可能性について検討してまいります。
3 跡地の都市基盤に係る事項	23 件	
(1) まちの中心軸	(4)	まちの中心軸は、第1ゾーンと周辺地区の機能連携を図るための軸線として位置づけております。 この軸を第1ゾーンと第2ゾーンのまちの骨格とし、歩行者の主要動線等を配置することで各ゾーン間の連携を図るとともに、第1ゾーン中心部における人工地盤による歩車分離を通じて、安全で快適な歩行者空間の導入を検討してまいります。
(2) 新たな交通手段	(3)	第1ゾーンと第2ゾーンの中心部とは距離があるため、機動力のある新たな交通手段導入の可能性を検討することとしました。ゾーン間のスムーズな移動を通じて、跡地全体の発展を目指すとともに、区の発展に資するよう、将来的に市街地などとの連携も視野に入れ、事業性や必要性など幅広い視点から検討してまいります。
(3) 天空橋駅交通拠点	(2)	天空橋駅は、京浜急行と東京モノレールの交通の結節点となっているため、第1ゾーンの中心核となるような効果的な交通拠点としての整備を図ってまいります。
(4) 歩行者デッキ	(5)	歩行者デッキは、まちの中心軸に沿って歩行者空間と自動車動線とを分離することにより、自動車交通を円滑にし、安全で快適な歩行者空間としたいと考えております。また、景観や配置される諸施設へのアクセスなどにも配慮し、全体として魅力的な空間創出を目指してまいります。
(5) その他(公共交通・駐車場等)	(9)	第1ゾーンにおける都市基盤の整備につきましては、配置される機能や施設を最大限活かせるよう検討してまいります。
4 導入機能・施設に係る事項	133 件	
(1) 導入機能・施設の考え方	(24)	本プラン(素案)では、「創造」「交流」「共生」をキーワードとしたまちづくりの基本テーマ及び「空港隣接地の立地を活かす」「大田区の発展につなげる」「多摩川・海老取川の水域空間を活かす」というまちづくりの目標を、まちづくりのコンセプトとしております。 このコンセプトを実現するための機能として、「産業支援・交流」「文化・交流」「多目的広場・緑地」が最

		<p>もふさわしいものと考えております。今後、これらの基本的考え方をもとに跡地の整備を行い、活気とにぎわいのある施設づくりに努めてまいります。</p> <p>また、この三つの機能は、本年3月に国・都・区で取りまとめた「羽田空港跡地利用基本計画」における第1ゾーンの土地利用の方向づけにも合致するものとなっております。</p>
(2) 導入機能・施設の事例	(109)	<p>第1ゾーンには「産業支援・交流」「文化・交流」「多目的広場・緑地」という三つの機能の導入を考えております。この三つの機能を果たすための具体的施設は、本プラン(素案)では「現時点で考えられる導入施設の例」として示しておりますが、整備にあたっての実際の導入施設につきましては、今後、現実のニーズを検証し、実現可能性の高いものを選定するなど、皆さんからいただいたご意見を含め、幅広い観点から検討してまいります。</p> <p>また、これらの施設に付帯するものとして宿泊・飲食物販施設等や公共機関関連施設も想定しております。</p>
5 今後の検討課題等に係る事項	30件	
(1) 道路	(13)	<p>現在の環状八号線は、空港アクセスを円滑にするため、跡地の北側に新設する予定です(新設構内道路)。</p> <p>また、第1ゾーンには、地区内道路を設け、周辺市街地との連携や、円滑な土地利用の実現を図ってまいります。</p> <p>周辺の主要幹線道路につきましては、関係機関において整備計画や構想の検討がなされております。区といたしましては、円滑な交通ネットワークの実現に向け、国道357号の川崎方への延伸、環状八号線及び産業道路の改良について、引き続き関係機関へ要請してまいります。</p>
(2) ライフライン	(1)	<p>第1ゾーンには、上下水道や電気・ガス等のライフラインが埋設されております。これらの取り扱いは、羽田空港移転問題協議会での協議事項となっており、有効な土地利用を図る視点から検討してまいります。</p>
(3) 護岸	(2)	<p>護岸は、高潮対策と親水性との調和のとれた整備に向けて、関係機関と協議してまいります。</p>
(4) 実現に向けた課題(事業性、財政等)	(8)	<p>本プランの具体化に向けた財政負担の検討にあたっては、長期的な行政需要を見据えつつ、将来の財政運営に支障を来たさないよう十分に配慮してまいります。</p>
(5) その他(他のゾーンに関する事項)	(6)	<p>第1ゾーンとは直接関係ないご意見と受け取りましたが、今後の参考とさせていただきます。</p>
6 その他プラン(素案)以外に係る事項	6件	

## < 3 > 「羽田空港跡地利用 OTA 基本プラン（素案）」の修正

皆さんからいただいたご意見を踏まえ、「羽田空港跡地利用 OTA 基本プラン（素案）」を以下のとおり修正しました。

今回、プランに反映できなかったご意見につきましても、本プランの実現過程の中で施策立案の参考とさせていただきます。

下線部を新たに追記しました（修正部分のみ掲載）

P 1

### 1 . はじめに

修正前	修正後
今後、上下水道や電気・ガス等のライフライン、護岸、道路など、土地利用にあたって不可欠な基盤整備の課題解決を図るとともに、本プランの具体化に向け、国や東京都などの関係機関とさらに協議を進めてまいります。	今後、上下水道や電気・ガス等のライフライン、護岸、道路など、土地利用にあたって不可欠な基盤整備の課題解決を図るとともに、 <u>第2・第3ゾーンや周辺市街地との関係に配慮しながら</u> 、本プランの具体化に向け、国や東京都などの関係機関とさらに協議を進めてまいります。

P 11

### 10 . 今後の検討課題等

#### 基盤整備

##### [道路]

修正前	修正後
第1ゾーン内の地区内道路は、効果的な土地利用を図る視点から、関係機関と協議していきます。また、広域的な交通ネットワークの整備として、国道357号の川崎方への <u>延伸</u> を引き続き関係機関へ要請していきます。	第1ゾーン内の地区内道路は、効果的な土地利用を図る視点から、関係機関と協議していきます。また、広域的な交通ネットワークの整備として、国道357号の川崎方への <u>延伸、環状八号線及び産業道路の改良</u> について、引き続き関係機関へ要請していきます。

#### 具体化に向けて

修正前	修正後
本プランは、第1ゾーンの土地利用を図る上でのゾーニングや導入機能について、大田区の考え方をまとめたものです。 今後は、このプランに沿って導入する機能や施設について、 <u>より具体的な検討が必要になります。また、事業主体・手法についても併せて検討を進めます。</u> なお、関係機関との協議等により、必要に応じてプランの見直しを行うことがあります。	本プランは、第1ゾーンの土地利用を図る上でのゾーニングや導入機能について、大田区の考え方をまとめたものです。 今後は、このプランに沿って導入する機能や施設について、 <u>幅広い観点から検討するとともに、事業主体・手法及び財源スキームについても検討を進めます。</u> なお、関係機関との協議等により、必要に応じてプランの見直しを行うことがあります。

< 4 > 意見の概要（意見総数：276件）

1 プラン・跡地利用全体に係る事項 24件

---

- (1) 全体への意見(19)
- (2) 大田区の取り組み姿勢(5)

2 まちづくりのコンセプトに係る事項 60件

---

- (1) まちづくりの基本テーマ(14)
- (2) まちづくりの目標
  - 空港隣接地の立地を活かす
    - 世界に開かれた多文化交流拠点の創出(3)
    - 首都東京の玄関口にふさわしい機能と景観を兼ね備えた都市づくり及び国際都市東京の価値向上に貢献(5)
  - 大田区の発展につなげる
    - 周辺地域や蒲田・大森の中心市街地と連携(8)
    - 大田区の産業の活性化に寄与(3)
    - 区民が散策し、学び、集う場を提供し、防災空間としても活用(7)
  - 多摩川・海老取川の水域空間を活かす
    - 干潟・水域内の生態系の保全(8)
    - 東京臨海部と連なる水運の拠点(12)

3 跡地の都市基盤に係る事項 23件

---

- (1) まちの中心軸(4)
- (2) 新たな交通手段(3)
- (3) 天空橋駅交通拠点(2)
- (4) 歩行者デッキ(5)
- (5) その他(公共交通・駐車場等)(9)

4 導入機能・施設に係る事項 133件

---

- (1) 導入機能・施設の考え方(24)
- (2) 導入機能・施設の事例(109)

5 今後の検討課題等に係る事項 30件

---

- (1) 道路(13)
- (2) ライフライン(1)
- (3) 護岸(2)
- (4) 実現に向けた課題(事業性、財政等)(8)
- (5) その他(他のゾーンに関する事項)(6)

6 その他プラン(素案)以外に係る事項 6件

---

## 1 プラン・跡地利用全体に係る事項

### (1) 全体への意見

アーティストやデザイナー、建築家を「公開コンペティション形式」で採用し、そこでしか体験できないあえて行く価値のある地域にする必要がある。何十年もデザインの、構造的、社会的に耐えうるものとしたい

天王洲アイル、豊洲ららぽーと、晴海トリトン位に発展してほしい

オリンピック招致活動と連動して進めても盛り上がる

大田区総合開発協議会や東京都による跡地計画との整合性について、どのような立場をとるのか

どのような年齢層を対象にするのか

大田区はもとより、国としての経済的・文化的利益を優先に考えてほしい

素案を見てがっかりした。跡地には何が一番ふさしいか十分考察し、未来に評価されるよう計画を図ることが区政を司る重要な使命ではないか

掲載されている各施設やイメ - ジ図等、実現したら素晴らしいものだと感じた

跡地利用に関して、大変期待している

将来を多角度から見据えて策定した素晴らしい第1ゾーンのマスタープランと考える

バブル期に多数提案された、総花的な、ワンパターン、てんこ盛りの開発計画、対象区域の大田区内での位置や地形(じがた)を考慮しているとは思えない開発計画、という印象を受けた

計画に際して、その土地がもっているポテンシャルを明らかにすることは重要であり、以下のような条件を明確にしてほしい。計画対象区域(第1ゾーン)の面積、航空法の特定飛行場の「表面制限」による建築の制限、京浜急行や東京モノレールの地下軌道上部の積載加重制限による建築の制限、大田区ならびに東京都における計画対象位置の明示(多くの区民・都民が何らかの交通手段を利用しなければアクセスできないことを示すため)、「新設構内道路」の想定道路幅、第1ゾーン内に占める面積割合、国際線旅客ターミナル駅との距離

「土地利用及びゾーニングの考え方」について、計画対象区域の現実を理解するため、素案の構成として、「8.土地利用及びゾーニングの考え方」を、「5.導入機能」と「6.導入施設」の間に挿入してほしい、「多目的広場エリア」「緑地エリア」を除く、「産業支援・交流エリア」「文化・交流エリア」の開発可能面積を明示してほしい、対象区域で想定する「建坪率」および「容積率」を明示してほしい

本プランの基本的な考え方を評価する

第1ゾーンを中心にコンパクトで効率的な土地利用を図るという方針は、プランニングとしてはうまく考えられている

大田区の発展はもとより空港機能にも寄与する開発を望む

第1ゾーンについて区主導で整備すべきとの考えには賛成であり、市民の視点で計画されるべき

これからの若い世代にとって良い影響を与えることができる空間、夢と元気あふれる「人づくり」のできる空間であってほしい

冒頭にプラン策定の背景として過去の強制立ち退きの歴史や航空機騒音による周辺住民の苦しみを示し、大田区基本方針の継承の最初に、跡地発生の際緯を踏まえると明らかにしたことは適切と考えるが、後の章に下るほど、その観点が貫かれているようには見えない。区民、地域住民に何よりも責任を負うべき大田区の施策としては、「跡地発生の際緯を踏まえる」とした出発点をあくまで第一義として堅持した計画であることを、より明確にすべき

#### 【区の考え方】

羽田空港の跡地につきましては、国、東京都、品川区、大田区で構成する羽田空港移転問題協議会で協議を重ねてきました。平成19年3月には跡地の面積と範囲を約53haとする合意がなされ、本年3月には跡地を三つのゾーンに分け、それぞれの土地利用を方向づける基本計画を策定しました。羽田空港跡地利用O T A基本プラン(素案)は、これらの経過を踏まえたもので、その基本方針は、以下の視点に立って取りまとめたものです。

跡地発生の際緯を踏まえる

跡地の場所と土地の特性を活かす

地域のまちづくりの課題に応える  
21世紀の都市づくりの戦略的拠点とする  
羽田空港再拡張・国際化への対応  
跡地面積縮小への対応

跡地利用の具体化に向けては、羽田空港移転問題協議会において引き続き協議することとなっております。

このため、大田区は本プラン策定後、地元自治体としての考え方を国や東京都に示し、本プランの早期実現を目指してまいります。

## (2) 大田区の取り組み姿勢

特定地域、特定町会の役員だけでなく、今回のように「広い範囲で意見を求める」姿勢を続けてほしい

今後の跡地利用の具現化に向けて、三者協による円滑な進展を期待しており、さまざまな角度から最適な跡地利用がなされるよう望む

2006年度大田区長期基本地域計画ともリンクさせ、全体の構想、容積率移転、立体道路手法等、事業手法を明確に示した上でパブリックコメントを求めない限り、区民は意見をだすことができず、形式で終わるのではないかと

土地利用にあたってのインフラ整備は重要な課題であり、今後の情報公開と、慎重な姿勢を願う

今回のプランで区民の意見を取り入れた区民のための町をつくり上げようという概念が基本にあることは素晴らしい

### 【区の考え方】

今回のパブリックコメント制度により寄せられたご意見と合わせて、これからも区民のご意見ご要望等を踏まえて、より良い跡地利用を目指してまいります。

## 2 まちづくりのコンセプトに係る事項

### (1) まちづくりの基本テーマ

新しい価値創造のため、以下のような、違う切り口からの発想が必要。「アジアの中の日本」を踏まえた玄関としての役割、持続可能社会への実験場、厳しい環境におかれた大田区の中小企業において望ましいワークライフバランスを実践していくための実験場

空港との直結がテーマとならなければならない。芯の通ったもの、プレゼンテーションがシンプルであること、国際社会へ対応できるものでなければならない

環境、エコ、未来都市をテーマに加える。風力、太陽光、水力、潮力等を利用した発電システムをそれぞれのゾーンに融合させる

区内の省エネ環境技術の発展に寄与できると良い(駐車エリアを階層構造にし、大規模なソーラーシステムで周辺地域の動力源給湯を平時・災害時とも賄う。ただし景観や航空運行への配慮も必要)

まちづくりの基本テーマに「平和」が明示されるよう望む

持続的成長に向け、CO2排出量削減を視野に入れたエリア全体での取り組みを要望する。燃料電池を含めた天然ガスコージェネレーションシステムをコアとする最先端エネルギーシステムの導入、さらには立地特性を生かした未利用エネルギー・再生可能エネルギーの活用によりCO2排出量削減を図る

エネルギーの面的利用により、ヒートアイランド緩和への貢献が期待できる

羽田空港周辺が緑で豊かな潤いある街になることを期待。行政の縦割りに縛られず、また、周辺住人には手の届かない大きな計画とせず、皆で住みやすい街を考えていただきたい。旅行で訪れる方や初めて周辺に住む人が好印象をもつ、「環境との共生」を肌で感じられる場所であってほしい

風力と太陽光電池によるエコ発電基地を建設する。利点・効果として、国や都からの協力が期待され、電力が区の収益源となる、東京に入る旅行者にとって、自然・環境との共生を示す広告塔となる、見学者を集め、地域に開かれた教育・観光施設としての効果が生まれる、といったことが挙げられる

「まちづくりのコンセプト」について、「まちづくり」あるいは「まち」という言葉が

出るが、人が定住できるとは思えず、「生活感のあるまち」になり得るのかは疑問。「ちく」という言葉が適切

まちづくりのコンセプト「交流」において、「アジアの活力に触れる」をより積極的に「アジアの活力を生かす」としたい。「共生」の「最新技術に基づき」も、「常に最新技術が輝く」と積極的取り組みとして示したい

第1・第2ゾーンそれぞれのコンセプトを尊重しつつ、相互の有機的連携が図られれば、跡地全体の有効利用と機能強化に寄与する

大田区の空港跡地利用の基本目標の1は「水と緑の豊かな自然空間の創出」であったが、今回、環境との共生は3番目となってしまった。また、約11haの第1ゾーンに文化交流機能、環境との共生に加え産業支援施設まで含まれてしまい、それまでの大田区案にあった、環境共生機能、緩衝緑地の整備（約15ha 羽田の森 広域避難場所）と環境共生機能、緩衝緑地の整備（約6.4ha 緩衝緑地公園）は第3ゾーンの空港連携機能の施設整備ゾーンに変わってしまった。空港跡地が200haから、77ha、53haと縮小し、その53haの21.4haまでも空港連携機能ゾーンとすることは跡地は21.6haにすぎず、第2ゾーンも国際線旅客ターミナルビルと旅客サービスとなると、実質跡地は何haになるのか。大田区の夏の暑さを改善し、排気ガスを浄化し、騒音を静めるためには羽田空港跡地と、空港周辺に緩衝緑地公園と緑の森を広げる以外にないが、環境にかかわるスペースを考慮せずに周辺と調和することは可能なのか

東京の玄関口として、各地域・地方、他文化圏との「交流」「共生」のコンセプトは素晴らしい

#### 【区の考え方】

第1ゾーンのまちづくりを進めるにあたり、基本テーマを「創造」「交流」「共生」の三つのキーワードを設定いたしました。人・モノ・情報が集まる第1ゾーンを出会いや交流を通じて、多彩な価値を創造する場としたいと考えております。また、自然や都市の環境との共生を重視し、調和のとれたまちづくりを検討してまいります。

これらの基本テーマに基づいてまちづくりを行うことが、空港や水辺に隣接する跡地の立地特性を最も活かすことになると考えております。

#### (2) まちづくりの目標

空港隣接地の立地を活かす

世界に開かれた多文化交流拠点の創出

「まちづくりの目標」には大変望ましい将来像が示されており、実現に向けて具体化してほしい

大田区の姉妹都市セーラム市は港の町であり、そこから魅力的なアイデアは出ないか

跡地の「空港隣接」という特徴付けに対する期待が過大である。「創造」「交流」のバックグラウンドが乏しい跡地に、空港隣接という付録に過ぎない特性を頼りとしてサテライト的施設を寄せ集める基本プランは発想の順序が逆であり、安易過ぎる。非効率な二重投資とならないよう、区内で一定のバックグラウンドを伴った場を充実させる方向で考えるべき。さらに、跡地には人の居住が許されず、人の生活からは相当に切り離された空間となる。それはまちづくりにとって致命的であり、この土地の利用に過大な期待を盛り込むべきではないことを意味する

#### 【区の考え方】

アジアを中心とする多様な文化圏の人々が降り立つ羽田空港に隣接している立地を活かして、次世代を担う人たちにとっても魅力ある、世界に開かれた多文化交流拠点を創り出し、区民レベルでの国際交流を推進したいと考えております。国内各地や世界の文化が出会うことによって相互理解を深め、首都東京の玄関口として国際都市にふさわしいまちづくりを進めてまいります。

首都東京の玄関口にふさわしい機能と景観を兼ね備えた都市づくり及び国際都市東京の価値向上に貢献

羽田空港跡地利用は地域性より国際性を重視すべき

羽田空港が国際化し東京の玄関となるにもかかわらず、単に羽田地区の物づくりや文化保護施設等の発想のみに終始している。軽率な判断や情に流された街作りをせず、百年先の大田区を見据え、チャンスを活かし跡地を慎重に位置づけ検討してほしい

区民の生活水準を上げるとともに、大田・羽田を日本の国際交流の窓口として人が集まる魅力ある地域に変える必要があり、それに伴い東京湾の水辺近隣地域も発展する。大田住民が参加し羽田空港跡地に創り上げる「新国際交流の場」が区民のプライドをもたせ、新しい「気」をつくり、区の活気を取り戻す

まちづくりの目標について、首都東京の玄関口にふさわしい機能、景観とは何かを明確にするなど、具体化のイメージも取り込んで区民の意識向上を図ることも重要

羽田空港が世界に開かれた国内最大の交通の要衝となる点を踏まえ、地域開発のモデルとなるよう、他に類を見ない画期的なプロジェクトを策定してほしい。本基本計画もこの特性に触れているが、利点を十分に生かしているとは言えない

#### 【区の考え方】

世界に開かれた首都東京の玄関口となる第1ゾーンは、国際都市にふさわしい機能と景観を兼ね備えた都市づくりが必要であると考えております。また、第1ゾーンと他のゾーンとの機能連携を図り、跡地全体の整備が、大田区の発展はもとより、広く首都東京の価値向上につながるよう検討してまいります。

#### 大田区の発展につなげる

##### 周辺地域や蒲田・大森の中心市街地と連携

この素案は羽田の住民になんの利益ももたらさない。住民が安心して暮らせることを願うばかりである

羽田の地元に対し、希望の持てる方向を示し活性化できたらいい。空港近隣の人々にとってより良い計画の検討を望む

荏原製作所本社工場の跡地利用や、羽田地区（穴守稲荷）の活性化等、周辺地域との一体的な考え方が必要

隣接する市街地との連携の具体化に向けて地球環境を重視し、住民をはじめすべての人々に安心と安全を提供するような仕組みやプログラムを検討願う

隣接既存市街地区の今後の発展に寄与するための機能も準備して頂きたい

羽田のベイエリア全体を視野に入れた施策の検討を願う

跡地を最大限に活用し、大田区民全体の生活の豊かさにつなげるランドデザインを描いてほしい。大田区は東西の融合が希薄である。後背部居住地域の住民も施設利用の機会があり便益を享受できるかを重視し、区全体の将来像との関連を描く必要がある。現在の臨海部のように、整備されているが人影もまばらで一部の施設利用者のみ車で直行するようなものとせず、大田区内外の人が気楽に利用し、ハイレベルな体験が得られ、全国の人々と交流できるような場を作してほしい

大田区全体の地域整備、環境整備と有機的に関連付けながら開発計画を構築することはできないか。空港跡地が用地確保(再開発)の受け皿となり、東急多摩川線と京急空港線の直通ルート整備や、環八、環七の拡幅・立体交差化を推進し、大田区内各方面からのアプローチを改善することも考えられる

#### 【区の考え方】

本プラン（素案）におけるまちづくりの目標の大きな柱の一つが、「大田区の発展につなげる」まちづくりを行うことにあります。そのためには、周辺地域や蒲田・大森の中心市街地との連携が重要になります。空港や空港跡地の影響が、周辺地域に波及し、さらには中心市街地に及ぶよう、車や人の動線の整備や導入する機能等を含め検討してまいります。

#### 大田区の産業の活性化に寄与

工業技術は日本から少しずつ遠ざかっており、ネガティブな課題を抱える。跡地からの努力で世界へ発信できるかはなほ疑問を感じる

蒲田から一路羽田まで一大市街地改革を行い、活性化を第一に商工業の発展をめざすべき。京浜蒲田を中心に、JR蒲田東口から大鳥居近辺まで一大地下街プロムナードを網羅し、日本特有の製品・食品・高級ブランド品等を販売する商店ターミナルを作る。人の流れを作り、蒲蒲線その他都市や郊外にアクセスを持つとともに、羽田空港地区から内川の上には道路を放射線のように通し、関連づける

国内外から多くの人を呼び込む。外国人が羽田を基点に全国の観光地に移動することや、羽田が産業の実験場として世界中からバイヤー等呼び込み、大田区内外の工場見学の起点となること等が構想される

#### 【区の考え方】

大田区は、高度な基盤技術が集積するモノづくりのまちであり、にぎわいのある商業のまちでもあります。第1ゾーンには産業交流機能を導入し、区内産業を支援するため先端技術の研究開発や国内外の技術交流拠点のほか、区内工業等の技術や製品、情報の発信拠点を導入したいと考えております。国際化する空港に隣接する優位性を活かし、様々な視点から区内産業の発展につなげるための検討をまいります。

区民が散策し、学び、集う場を提供し、防災空間としても活用

緊急事態に対応できる施設（災害対応可能な特殊船舶やその港湾設備等）を希望する  
防災を考えて自然に残すことが一番良いが、金儲けを考える人間が多く無理だろう  
十分な規模の防災拠点としてほしい

大災害時は近隣から空港に避難する人々が多いと想像されるが、誘導方法や空港に入る橋の数など、また、空港内の水や食料の備蓄、救急医療の問題も含めて検討してほしい

現在敷設されている耐震性に優れた中圧ガス導管を活用し、総合的な防災機能強化・防災基盤整備を図ってほしい。分散型電源(コージェネレーションシステム)の設置により、災害時の電源供給継続が可能となり、防災機能やエネルギーセキュリティーの向上が図れる。(本エリアは防災空間への対応や一時帰宅困難者対応等、隣接市街地のための防災機能も要求される)

周辺地域は自然が多く残り、環境・防災に関する取り組みだけでも、すばらしい場所になる

この空間に大量の自動車常置されてしまうと避難の障害となるばかりか二次被災の源でさえある。何らかの施設が計画される場合、自動車利用は厳重に制限されるべき。また、住民の避難に供する広大な空地、あるいは避難支援施設が用意されなければならない。羽田の住民6万人に必要な空間は、一人あたり3㎡としても、少なくとも延べ18ヘクタールである。基本プランを読む限りこの空間が確保できているようには見えず、決して許されないと考える。跡地に盛り込みたいとする他の機能は避難用空間を確保した上で、あくまでそれ以外の余りの中で考えるべきである

#### 【区の考え方】

空港周辺は密集した市街地となっており、緑やオープンスペースが不足しております。

本プラン(素案)では、大田区の発展につなげるまちづくりのもう一つの柱として、区民が散策し、学び、集うことができる場を提供することをあげております。具体的には、公園や緑地、多目的広場、遊歩道などのオープンスペースを配置し、区民の憩いの場としたいと考えております。また、この空間は災害時においては、周辺地域の方々の広域避難場所として位置づけております。今後、緑地や広場の具体的な検討にあたっては、広域避難場所としての機能を十分発揮できるよう配慮してまいります。

多摩川・海老取川の水域空間を活かす

干潟・水域内の生態系の保全

多摩川の整備にあたり干潟の生態系が乱されることのないよう配慮してほしい。良質な干潟を維持する具体的な目標を定め、干潟にたまるゴミの定期的な改修システムも組み込んでほしい

汽水域の干潟は水の浄化に役立っているとのことであり、生態系保全や景観の為、区条例の策定が必要か

植樹・芝生化による安易な緑化ではなく、多摩川本来の自然である「石ころの河原」を確保してほしい。絶滅危惧種に指定されている、コアジサシ(森が崎水資源再生センター屋上で繁殖)の営巣、カワラノギク(福生市・永田橋近くに自生)の生育が可能となる

多摩川流域の自然環境保全、憩いの場整備には賛同するが、バードストライク対策に関して専門家による検討が必要

自然との共生を目的として、東京湾や外洋の深層水をパイプラインで内川・呑川・多摩川・各運河に送水。潮の干満を利用しエネルギー消費もなく、ヒートアイランド化を防ぎ、流水浄化になり、新しい水産資源の開発も可能。低温となることで海苔の生産や岩ガキの生育も可能

多摩川に干潟を造成してほしい

多摩川河口の水質改善を図り、魚釣り、海浜遊び、海苔などをテーマにした憩いの場所

としての活用を検討すべき（魚介類が食用水準に達していないとすれば、何をどのようにしたら可能となるのかを目標として調査して、対外発表するなどプロジェクトに組み込めば将来への夢が開ける）

水鳥等多くの生物にとって貴重な多摩川河口の干潟に空港跡地は隣接している。多摩川や地先、東京湾の自然と調和した以下のような整備により、豊かであった大田区の自然を復元し、近づき親しめるルートや観察拠点を開拓してほしい。リバーサイドの多目的広場エリアの一角に、広さ約2ヘクタールの、コアジサシやコチドリが子育てのために利用する裸地を造成、浅い淡水の池や田んぼの造成（大田区の小学生の体験学習、環境教育に最適。無農薬、アイガモ農法が理想）、下流域の野鳥や干潟の生き物を観察できるステーション（ネイチャーセンター）の造成（多摩川と海老取川が合流する緑地エリアが最適。子供たちの環境学習の拠点として有効な場所）

#### 【区の考え方】

跡地は、海老取川と多摩川に隣接していることから、その利用にあたっては豊かな水空間を活かしたいと考えております。このため、都市と自然環境との共生を目指し、干潟や水域内の生態系の保全に十分配慮してまいります。

#### 東京臨海部と連なる水運の拠点

海老取川の天空橋駅付近に乗船場を作り、空港一周の遊覧船や横浜・台場方面への水運拠点としたい

10haの浜離宮式入江公園と貨客フェリーを接岸できるバースを造り、流通・流動性を高める

「共生」に関して、多摩川に遊覧船を

水辺の環境保全と両立するのであれば、水運のターミナル駅を作り、21世紀の交通体系のモデルとしたい

水上交通による都心・横浜等への移動、ヘリポートの設置を希望。災害時にも役立つ

多摩川に区立観光ボートの棧橋を設置したい（多摩川上流、京浜運河、空港一周コースなどを計画。大森の海苔資料館から、京浜蒲田にある夫婦橋から空港跡地への定期船も、安い予算で実現可能、人気が出ると予測）

漁港、水上交通施設、水上レジャー等の棲み分けと共生など、水辺利用についても整理してもらいたい

現在、地域・水域の管理が複雑になっている。空港跡地と周辺水域の一元管理ができれば、全体を統一されたコンセプトによって運用することができるのではないかと

水運は就航先、ターゲット層、需要等を詰め、実施に際しては費用対効果をきちんと検討してほしい

第2ゾーンだけでなく第1ゾーンにも棧橋、水運の拠点の検討が必要ではないかと

対岸の川崎とは、フェリーや歩行者橋等の検討も行ってはどうか

水運拠点は、跡地に隣接した海域が航行制限海域となると国交省から通告されているため、非現実的と思われる。その上国交省は、多摩川河岸の改修に伴い、羽田の多摩川河岸にバースを設置する予定だとしており、まさに二重投資である。大田区としてこの種の施設を考えるのであれば、公園として区が新たに開発した内川河口部での計画の方が効果的ではないかと

#### 【区の考え方】

様々な観光スポットを水運でつなぐことは、水辺のにぎわいの創造につながります。多摩川と海老取川に囲まれた跡地の立地特性を活かして、観光振興の視点から水運の可能性について検討してまいります。

### 3 跡地の都市基盤に係る事項

#### (1) まちの中心軸

ゾーンをつなぐ中心軸歩道を景観軸に据え、動線として並列に新設道路を設定と街づくりの基本計画としては申し分ない。又サステナブル・シティとしての基本概念も素晴らしい

中心軸道路を国際ターミナルビルまで計画しているのなら、第2ゾーンの計画を抜きに

して第1ゾーンの具体的検討は不可能では無いか（国際線旅客ターミナルに隣接する第2ゾーンは53ha有効利用の最重点エリアであり、観光客を区に誘導できるかどうかを左右する）

大田区内に旅行客の足を向けさせる方策の一つとして、京浜急行の旧軌道跡や現在の軌道の地上部分等を利用し、第1ゾーンから穴守稲荷神社までプロムナードを延長することが考えられる

第1ゾーンと第2ゾーンは水辺でつながっているものの、これらを結ぶまちの中心軸は存在せず、強調すべきものではないと思われる。直線的な中心軸の設定は、よほどの存在感を与えても無理があり、地域の核は軸ではなく天空橋交通拠点ではないか

**【区の考え方】**

まちの中心軸は、第1ゾーンと周辺地区の機能連携を図るための軸線として位置づけております。

この軸を第1ゾーンと第2ゾーンのまちの骨格とし、歩行者の主要動線等を配置することで各ゾーン間の連携を図るとともに、第1ゾーン中心部における人工地盤による歩車分離を通じて、安全で快適な歩行者空間の導入を検討してまいります。

**(2) 新たな交通手段**

各ゾーンの移動に無人バスを運用するなど近未来を意識した整備をする

第1ゾーンと第2ゾーンの間には多くの人の動線は生じず、鉄道か路線バスの利用が可能であり「新たな交通手段」は必要ない。実施に際しては、税金を浪費しないよう、費用対効果をきちんと検討してほしい

新たな交通手段の導入は空港全体のバスなどと合わせて広域で考えるべきである。ローラースケートのような未来型電気自動車の開発もされる時代であり、動く歩道のような既存の手段は望まない

**【区の考え方】**

第1ゾーンと第2ゾーンの中心部とは距離があるため、機動力のある新たな交通手段導入の可能性を検討することとしました。ゾーン間のスムーズな移動を通じて、跡地全体の発展を目指すとともに、区の発展に資するよう、将来的に市街地などとの連携も視野に入れ、事業性や必要性など幅広い視点から検討してまいります。

**(3) 天空橋駅交通拠点**

モノレール・京急の天空橋駅地下連絡通路などの整備。地上もバリアフリー問題が残っている

市街地住民や第3ゾーンへの通勤者のため、天空橋駅交通拠点に「自転車置場」が整備されれば利用されると思う

**【区の考え方】**

天空橋駅は、京浜急行と東京モノレールの交通の結節点となっているため、第1ゾーンの中心核となるような効果的な交通拠点としての整備を図ってまいります。

**(4) 歩行者デッキ**

昔の東急ホテルのように、歩行者デッキにやしの木等を植え南国ムードを演出するとい

い 第1ゾーンと第2ゾーンを訪れる人の目的は基本的に異なり、ゾーンの間には多くの人の動線は生じないと考えられるため、「人工地盤」は無駄な投資となる。実施に際しては、税金を浪費しないよう、費用対効果をきちんと検討してほしい

多摩川沿いのプロムナードと歩行者デッキは人間優先の発想がうかがわれ、景観を構想するうえでもすばらしい案と思う

歩行者用デッキのアイデアがあるが、土の上を歩くから自然に戻れるのであり、税金を使って造る価値はあるのか

第1ゾーン中心部における歩車分離は人工地盤によるという容易なものではなく、道路の地下化や建物との一体化など多くの検討が必要と思われる。また、歩行者デッキは東西に置くものではなく施設間の緩衝空間案内として有機的なものとすべきである

#### 【区の考え方】

歩行者デッキは、まちの中心軸に沿って歩行者空間と自動車動線とを分離することにより、自動車交通を円滑にし、安全で快適な歩行者空間としたいと考えております。また、景観や配置される諸施設へのアクセス性などにも配慮し、全体として魅力的な空間創出を目指してまいります。

#### (5) その他(公共交通・駐車場等)

天空橋の作り直し、稲荷橋の活用

東海道貨物線の空港接続、武蔵野線・南武線・東急多摩川線から羽田への延伸

早急にコミュニティバスを考えてほしい。大田全域がアクセス不便である

JR蒲田から羽田までの鉄道、モノレールなど、バス以外の公共路線の整備計画を早く作ってほしい(既存の京急やモノレールのみでは利用客を都心に持っていかれる。特に世田谷方面から蒲田経由で羽田空港に誘導するプランを早くたてた方がいい)

第2ゾーンとのエネルギー地域連携も考慮した高度なインフラ整備を期待する

リニアを使う等、アクセスを強化すべき(首都圏から羽田まで30~60分)

大規模な無料駐車スペースを設けてほしい(現状の駐車場は規模も不十分で不当に高い。自家用車で空港アクセスができると利便性が向上し、航空需要が喚起され経済に好影響)

穴守橋から弁天橋までの海老取川沿いの問題について、構想や計画と同時進行で大田区が先頭に立って調査を行い、腰の重い国や都、警察や消防を導き解決してほしい

駐車エリアは一ヶ所ではなく、それぞれのエリア(産業支援、文化施設)にも必要と思われる。地上、地下、複合的なものの案を検討してほしい

#### 【区の考え方】

第1ゾーンにおける都市基盤の整備につきましては、配置される機能や施設を最大限活かせるよう検討してまいります。

## 4 導入機能・施設に係る事項

### (1) 導入機能・施設の考え方

今後の人口激減を考えれば新たな箱ものを作るのは無駄。文化、交流、産業支援のための公共施設なら蒲田周辺の既存施設を活用、再整備すれば良い

箱物は極力少なくしてほしい

一度足を運ぶだけの無駄な物は作らないでほしい。変化に対応しながら進化していくような希望のあるプロジェクトになればいい

国際線空港の利用増加を目標とし、それをアシストする機能を最優先に検討・導入してほしい。空港利用者の多くは跡地を素通りするはずであるから、通過点として有効に機能することが必要。東京の狭さ・小ささをメリットにして、世界に類をみない交通・通信の便利な空港近隣施設となることを願う

おしゃれなスポットが大田区にないので、全国に注目される場所に生まれ変わる事を期待

公園・緑地・駐車場とあわせ、施設の案内・管理・清掃・パトロール等に中高年世代の方々を役に立てられるよう計画してほしい(水辺の公園の安全性にも配慮が必要)

第1ゾーンで予定される施設の多目的さが、無目的で中途半端にならぬよう留意すべき

大田区の個性の香りがするもの(大森貝塚、馬込の文士村、海苔、梅、匠の産業など)を取り入れる

観光案内では、区内スタンプラリーを企画する等、観光資源の掘り起こしに目を向ける

箱を作ればなにかが来る発想は時代遅れであり、やめるべき。旧大田区役所の箱物が遊んでおり、そのイメージで空港跡地を使われたら困る。中身が重要であり、大田区全体や東京都が抱える問題、生活の改善等に役立つもの、全国や世界に発信できるものを優先すべき

乗り物で行く箱物遊び場はお台場など沢山あり、それらと競争する必要はない。子供の

遊び場は屋外で良いのでは

箱物ありきでなく、ソフトウェア重視のプロジェクトであってほしい。国際・産業という跡地利用のキーワードを軸に、ひと・もの・情報などの交流が喚起されることが望ましい

施設のコンセプトは、中小企業の技術に関する情報発信の拠点機能を有する、アジア諸国との交流を考慮する、周辺地域と情報交流の活性化を図り、区民の視野を広げ、産業の発展に寄与する、といったものを望む

限られた面積に施設例を多く挙げたため、第1ゾーンの中核、目玉となるべき施設が見え難い。羽田地区にふさわしい特色のある施設を中核とし、その周辺を固める策定が望まれる。「例」として述べた施設についても、統合を図ればより特色を出せる地区になる

積極的に地域の方のボランティア協力を得て、施設の利用を活発にし、高い評価につなげる

今後は埋立地を森林等として自然に回帰させるべきだが、羽田空港を拠点として発展させることも必要。そのため、複数の直径100~200m、深さ100~300mの縦穴にビルを構築し学際的・国際的都市造りをするとともに、地表と同じ高さの屋上部分は森林緑地・植物園とする。地上部分に自然林を育成し草花の原種から改良品種研究のメッカとする。林業活性化のため数棟の屋上にコンベンションホール・図書館・体育館等を木造軸組工法で建てる

「マリン支援センター整備事業」への取り組みをしてほしい。〔事業目的〕都民、区民が身近にある海に安全で気軽に楽しめる親水性のある施設として、周辺海域を生業としている観光業者・マリン関連事業者を支援し、東京都の観光産業としての確立と質の向上、マリンスポーツの指導員や資格者の育成、地元雇用の拡大を図る。〔基本方針〕区民のマリンスポーツ活動、マリン関連事業者、マリン関連産業の人材育成、漁業関連事業者への支援。〔事業展開〕海の情報発信事業、海の支援事業、その他事業の3つを柱とする

対象区域の大田区における位置や地形(じがた)、面積、現在大田区や東京都に不足しているもの等も考慮し、必要な施設を計画してほしい。極端だが、大田区には緑豊かな森がないため「大田区民が植林して森を作る案」や、使い勝手の悪そうな第1ゾーンの「産業支援・交流エリア」および「文化・交流エリア」を第3ゾーンに提供し、十二分な空港関連施設を整備することが大田区や東京都の利益になる、ということも検討にあがっても良いのではないかと

まず具体的な内容(ソフト)を十分検討し有意義な開発計画とすることが重要。その上で、費用対効果をきちんと見極め、箱物の建設の是非を検討する必要がある。箱物は財政負担などリスクを伴うため十分な準備が必要である。大田区の特徴を活かし、海外にも発信できる企画、人が集まる魅力的な内容が必要であり、アイデアが出ない場合は、芝生公園のようなものでも十分

優秀な大田区の中小企業を紹介することは意義がある(世界に発信できる Only one 企業がたくさんあるが、企業体力が小さい。PR活動、人材確保の場を設け支援する)

水と緑のオープンスペースによる連続した空間の形成は、第1・第2ゾーンの一体性の点で重要

第1ゾーンの文化交流機能と第2ゾーンの国際交流機能との役割分担を明確にした方が良い。玄関口の機能とは言え主体者はあくまで地元市民であり、機能が重複するのであれば、上位計画に流されず市民に重心を置いた目標や特性を持つべき(コンベンションホールなどは第2ゾーンの方が便利)

緑地と多目的広場、産業支援、文化施設は個別に開発されるべきものではなく、相互に関連しながら複合的に機能する、一体となった施設配置が望ましい。導入施設の検討よりも、導入プログラムの検討を十分に行ない、ここで行なわれるアクションイベント機能として考えた方が良い。「何を建てるか」ではなく「そこで何をするか」が重要

現状は余りにも無機質なイメージであり、新陳代謝があるもっと有機的な構成の方が良いと思われる。まず区民のための広場を計画し、建築物についてはプログラムの十分な検討を行なってから進めるべき

#### 【区の考え方】

本プラン(素案)では、「創造」「交流」「共生」をキーワードとしたまちづくりの基本テーマ及び「空港隣接地の立地を活かす」「大田区の発展につなげる」「多摩川・海老取川の水域空間を活かす」というまちづくりの目標を、まちづくりのコンセプトとしております。このコンセプトを実現するための機能として、「産業支援・交流」「文化・交流」「多目的

「広場・緑地」が最もふさわしいものと考えております。今後、これらの基本的考え方をもとに跡地の整備を行い、活気とにぎわいのある施設づくりに努めてまいります。

また、この三つの機能は、本年3月に国・都・区で取りまとめた「羽田空港跡地利用基本計画」における第1ゾーンの土地利用の方向づけにも合致するものとなっております。

## (2) 導入機能・施設の事例

全てを植林し、森にすべきである。滑走路に近く建築物は危険

空港跡地に育っている中低木や草木、つまり「自然の人工」を活かし、「ご近所の海浜雑木林」を創造する（多くの「官製」施設にみられる「人工的に造られた自然」は、実は不自然である）

「知的障害者のケアホームと入所施設」を希望する

緑地エリアは災害時の避難場所として機能するべき。遊覧水上バスの発着場も想定するべき。地域住民と外の人間が交流できるイベントも良い

産業支援交流エリアでは世界に誇る技術を実感できる新しいタイプの美術館が在ると面白い。隣接して見本市があっても良い

緑地エリアに釣り公園を希望する。あわせて護岸と多摩川の清掃、浅瀬の整備が必要。サイクリングロードや弁天橋の拡張も希望する

羽田の歴史を知らせる資料館の設置を希望する

ホテル、レストラン、娯楽施設、ショッピングモール、郵便局、診療所、温泉施設等、集客力のある施設を作してほしい

鮫洲運転免許試験場の移転

空港関連企業のオフィスはなるべく避けてほしい

公園は夜間の治安が不安の為作らないでほしい。ある程度の広場で十分

変な博物館は困る

多目的広場エリアは大田区の小学生が使用する学校菜園にしてほしい

高層マンションや老人ホームの建設を提案する

国際金融センターの設立を提言する。会議場(国際学術会議場)やホテルも整備する

アジア太平洋22ヶ国で経済の共有化を図るための研究とフォーラムができる施設を希望

ドッグセンター(災害救助犬・盲導犬等の養成学校)を創設

「多摩川河口原点」の位置(第2ゾーン)に記念碑的なものを造ってほしい。「多摩川自然学習施設」や「羽田歴史資料館」にとっても利用価値がある

国土交通省の事業である「道の駅」の設置を提案する。車利用の客層をターゲットとし、車を止めてゆっくり過ごせるエリアを設ける。食べる、買う、見る等の施設は、エリア内の施設として置込む

小学校高学年から中学生・高校生は制約が多すぎて健全な遊び場所を失っており、難しい年代である。この年齢層の子供たちが男女ともに学び、遊べる施設を提供してほしい

多摩川自然学習施設はぜひ実現してほしい。あくまでも実物や実体験本位の施設を望む

多摩川沿いのイメージでは桜が描かれているが、強い風の影響や海に近いことを考えると、木陰を1年中作る常緑樹が良い。歩行者デッキは常緑樹をベースに落葉花木を混ぜるとアクセントになる。ありふれた植樹風景ではなく、海に近い河口の雰囲気をかもしだせるような木を選定してほしい

スピードウェイ、もしくはオートバイ(モトクロス)や四駆のオフロード場を考えてほしい

主に後進国への商品・技術・普及・管理など各国の相談に乗って指導する場として(仮称)「大田区貿易振興センター」を提案する。工業製品に止まらず漁業・農業・インフラ設備等広範囲を対象とする。貿易・売買を二の次にして「互助・交流・共生」を第一と考えている

文化・交流ゾーンに、日本の伝統園芸に関する展示機能を設けてはどうか(海外の評価も高く、その意味でも国際空港に隣接した場所に導入すべき機能と考える。緑地の樹種に伝統園芸の木本類を採用すれば、そのまま屋外の伝統園芸の展示機能を併せ持つことになる。屋内展示も、それほど大がかりな施設は必要ない)

産業支援交流については、老朽化した工場を順次移転させ、技術を守ることも必要

コンベンション施設は近隣にもあるため、海路や陸路の便を良くすれば大がかりなものはない。ただ、外国の人を迎えられる程度の宿泊施設や、空港近くでビジネス会議ができるような施設は必要

起業家支援施設は都心の方が良く、不要と考える

文化交流機能は、海外からの来訪客の要望も聞くべき。観光スポット案内施設は空港内かホテル近くにあるのが一番便利だが、跡地にもあっていいと思う

航空産業博物館は定期的な入場者数が見込まれるなら、あってもいい

日本文化発信拠点施設は、箱物で終わってしまう気がする。多目的広場の中に取り込んでどうか

多目的広場・緑地は、花見、紅葉、正月の凧揚げ、花火、ジョギング、サイクリング等、また可能なら海苔作りができるようにしたい。また、プロ養成の為のアイススケートリンクや映画館、都内で保存を危ぶまれている文化建築の移築利用も考えられる。災害時に対応する設備を整えたり、落ち葉から堆肥を作り農業研修用の市民農園で使ったりすることも考えられる

第1ゾーン多目的エリアとして、『カルチャーエンターテイメントシティ』の創出を目指す。 [目標像] 多様な文化と地域(日本)文化との融合から新たな価値が創造され、内外に発信されるまち / 国際的コンベンション・各種イベント・国際見本市などの交流の拠点 / 空港隣接地の特性を活かし、大田区の産業発展を醸成すると共にその活性化(雇用創出・増収、国際旅客を含めた来訪者・来場者増収)を強力に促進する。 [包括する主たる施設] ショッピング・グルメモール(大型スーパーその他家電等量販店を含む) / 各種スポーツ施設として、球場(野球・サッカー等)、テニスコート、サイクリングコース、ゴーカートレーシングコース、他、乗馬コース等 / リラクゼーションユニットを備えた各種アミューズメントアーケードとして、ホテルカジノ(シアター及び各種エンターテイメント施設を備える)、劇場・アリーナシアター・アリーナ競技場(屋内外)、国際会議場、各種イベント(見本市、展示場)会場 / 広域駐車場・駐輪場・ホテル・ドライブイン等宿泊施設 / 緑地公園(緊急避難場所、緊急時の機材等保管倉庫など管理棟設置場所として有効な緑地)。 [運営体制] 大田区の民活醸成・利益誘導の観点より、当該地に本拠地を構える企業・団体組織を優先参画に処し「区(公)営施設・拠点」を要所に設け「大田区の揺るぎなき理念・理想・展望・サービスのアピール拠点」とする。カルチャーエンターテイメントシティの創出、発展に資する「条例・規制等の整備発令」に準拠した管理・監視体制を構築する

障害者総合支援サポートセンターの開設(障害を持った人が生活訓練、歩行訓練、職能訓練、病院通院と移動するのは大変であり地元で施設がほしい)

障害者スポーツセンターの設置(現在大田区に無く、北区・国立市の東京都障害者総合スポーツセンターは遠く不便。8年後の東京オリンピック、パラリンピックにむけても城南地区にほしい)

盲老人ホームの設置(老人保健施設、老人福祉施設が多摩地区や郊外に設置されてきているが、障害を受け高齢者となっても大田区を離れたくない)

身体障害者への就労支援として、残存能力を発揮して生産できる研究施設を希望(「ものづくり」が盛んな大田区の地域性を活かす)

障害者も学べる学習教室の設置(手芸、書道、パソコン、英会話、お料理など)

こども高齢者が楽しめるパークゴルフ場の設置(高齢者が体を動かすのに最適。将来は全国会場にして大田区を活性化)

オリンピック向けアスリートを育てる施設の設置(オリンピック会場になり大田区活性化につながることを希望)

蒲田消防署空港分署(第1ゾーン緑地エリア内)の移転先については、地域住民が安心して暮らせるよう市街地に近接した場所としてほしい

新羽田国際空港を世界へ発信できる新しい文化リゾート地とするため、「オリンピック・スポーツアイランド(OSI)事業計画」を提案する。 [目標] オリンピック参加種目・参考種目の選手養成、青少年育成を目的とした計画。自然・スポーツ・芸術をテーマに、一般家族・子供達・オリンピック選手が活用できる施設を実現。 [事業内容] 大規模災害帰宅支援のボランティア / 東京湾・運河ルネサンス・羽田新国際空港開港発展支援 / 水辺地域と芸術拠点形成・環境の支援 / 東京湾交通支援 / オリンピック・ス

スポーツ選手育成支援。 [施設内容(29000坪、9.7ha)] スポーツ施設 / マリン施設 / 事業局施設 / 近隣住民・オリンピックボランティア施設(散歩公園・飲食カフェ・温泉リラクゼーション・パーキングエリア施設)

空港・航空・宇宙に係る博物館を作ると良い(成田や所沢の施設は気軽に行けない。東京・横浜に近い羽田にあれば旅行以外の人も集まり蒲田や大森の発展にもつながる)

国立科学博物館(新宿区にある分館)を羽田に誘致し、航空文化を高める。費用については、等価交換方式を採用するアイデアがある。(航空に要求される最先端の科学技術に関し、大田区には世界に恥じないものがあり、絶えないよう受け継がなくてはならない。若い人達に希望と夢を与えるためにも決定を願う)

パークゴルフ場を造ってほしい(各種パークゴルフ大会にも便利な場所である)

歩行者デッキ沿いにオープンテラスのカフェなどができるといい。多摩川をみながら食事やお茶ができ、さらに飛行機が見えれば魅力あるスポットになる。飛行機に乗った気分になれる観光地になればと思う

第1ゾーンの有効利用を考えると、複合施設が良い(商業施設、ショッピングモール、国際会議場、ホテル等)。鉄道とモノレールがあるため、人が集まり地域活性化につなげやすく、広範囲にわたり利便性の高い地域にできる

ファミリー向けの楽しめる場所があればうれしい。若い人達と気軽に出掛け触れ合える場所が近隣にあると良い

クアハウスなど、いやしをもっと提供してほしい

物品販売する場所で、地域の特色を出せるスペースがあると良い。商業機能を想定する第2ゾーンのほか、第1ゾーンでも検討してほしい。(羽田地区の商店街は廃業する店も多く、難しい状況にある。羽田の海産物の料理やオリジナルの加工品などを提供できれば街の活性化にも役立つ)

文化・交流エリアでは、図書館やスポーツ、音楽等行えるセンターを企画し、いろいろな人達が地元と交流できるようになると良い

緑地エリアには木を多く植えてほしい。あまり高くない木であれば良い。羽田・大森南地域は林・森と呼ばれるところは無いといっている

スーパー銭湯施設。子供から年配の人が楽しめる。スポーツ施設

買い物。味の名店街、バスで気軽に遊びに行けるところにしたい

街づくりの基本テーマ「日本の魅力に触れる」に関し、「和」として日本各地の温泉に入れる施設

多目的緑地の一部を区内の小中学生に開放し、継続的に自由な庭園を造ってもらう(土いじりは子供達の心を安らげる。長期にわたり区民が参画する場になる)

小型船舶の繫留港(増加した小型ボートの不法繫留を防ぐ)

最新の検疫倉庫を構築してはどうか(食品の安心安全が脅かされており、大田市場との連携のためにも良い)

航空博物館の設置を切望する。大田区ならではの、航空を正しく理解するための施設としたい。(以下が理由である。大田区には、首都の基幹空港である羽田空港が位置し、南東地区は日本の工業の基礎を支える地区でもある。一般工業製品や地上交通機関は既に立派な博物館を有する。工業美術品でもある航空機についても、国の中心地に博物館を設置すべき。鉄道博物館も成功しており、全国から大勢の来館者が集まるはず。大田区は最高の立地条件を得た。飛行場と隣接(地続きの第3ゾーン)が一番望ましい。他に適地は見当たらない)

国際交流・研修センターがあると良い(国内外から技術習得のため訪れてもらう。宿泊施設が付随し、緊急時は避難・収容場所として転用)

以前より人が多く往来するようになるため、病院・診療所等新設してもらった方が良い。災害時も重要

展示会場としては大田区産業プラザが既にある。国内唯一の空港近接施設とするなら中途半端な大きさでは無理で、東京ビックサイトの規模が必要か

起業家支援施設について、箱物だけの安直な発想は危険であり、中途半端では無理

「航空産業博物館」が「導入が考えられる施設の例」として採り上げられたことに御礼申し上げる。更なる具体化に向けて検討を願うとともに、検討時にはぜひ参画させていただきたい。[航空産業博物館のあり方]航空産業博物館という仮称から、航空博物館に産業面を併せた博物館構想かと推察する。意義ある考え方であり、「羽田しか見られない航

空産業博物館」を切望する / 航空遺産が有形文化財と認められた今日でも、保管・展示場所が限定され、散逸、消滅、破棄されている。適切な場所での保管展示とともに、航空技術を展示し楽しめる博物館が必要 / 航空博物館は幾つかあるが、日本民間航空輸送発祥・発展の地である羽田が適切な場所である。 [ 航空産業博物館の運営に関するアイデア ] 航空産業界のショールーム的なスペースと組み合わせる / 独立行政法人国立科学博物館の航空機部門を分館的に誘致する (YS-11 量産1号機等多くの貴重な機体、資料を所有するが、展示場所が無く非公開となっている) [ その他 ] 航空機の野外展示スペースを緊急非常時の避難場所と兼用する可能性について検討願う

「財団法人伊東奨学会創立者伊東三右衛門翁生誕の地」記念碑の建立を要望する (第1ゾーンである羽田鈴木町で生まれた伊東三右衛門翁は、羽田糺谷地域住民の幸福・教育・文化の向上に尽力し、巨額の全財産を財団に寄付した。郷土の誇りであり、これを範とし感謝・顕彰して後世に伝えることを目的とする。関心を広げるため、費用は協賛会での募金を考える)

「大田区平和都市宣言」等、平和への決意を発信するモニュメントを各エリアの目立つところに多く立てる

羽田歴史資料館の設置は多目的広場でも良いが、文化交流など多くの人々が足を運びやすい場所がのぞましい。羽田地域の歴史だけでなく、世界・アジアにおける東京・日本の近現代史資料館として世界に「平和」を発信したい

金型製作センターの設置 (金型完成までのプロセスを理解できる施設。JICA と協力し発展途上国から研修員を受け入れ技術協力)

無線・電子技術実験センターの設置 (小中高の先生生徒が実験し理解を深める。ボランティアが教材開発・指導)

世界史、特に世界の宗教が理解できるセンターの設置

パークゴルフコースの開設 (退職者に楽しむ場を提供)

海外の方からの人気も高い温泉施設があると良い。宿泊できると便利。楽しい施設を願う

素案は旧来の発想に過ぎず、革新的な発想を期待する。資料館・博物館・体験型施設といった無駄な箱物は不要で、産業を興し企業家を呼び込める安くエキサイティングな場を用意すれば良い

大きなショッピングモールやシネマコンプレックスを作り、航空利用者以外の需要もくみ取る

空港跡地に穴守稲荷の御霊を祀り、自由に参拝できる施設の設置を提案する。旧住民がかつてを偲び、現空港関係者が安全と繁栄を祈願し、空港からの訪日外国人が日本の歴史文化に触れる、にぎわい創生の施設としてふさわしいと確信する (穴守稲荷神社は羽田空港一帯の氏神と認識され、創始創建の地、原点である。神社は宗教であると同時にその土地の文化・歴史であり、現在においても神社参詣は伝統儀礼や習俗としての認識が一般的である。とりわけ穴守稲荷神社は、空港の歴史の象徴としての色彩が強い)

弁天橋交番の移転検討 (住民が行く歩道も無く地元は無意味となっている)

蒲田消防署空港分署の移転 (消防車輛の出発時には穴守橋でUターンが必要。跡地利用の計画に便乗し、行動しやすい場所への移転が重要)

現在でも多くの人が行き来するため、公共トイレや休憩所等が必要。

農業体験農園開設を提案する (農業経営者の作付け計画に沿って入園者が播種・植え付けから収穫までを体験できるもの。大田区が友好都市である東御市に運営を委託)

羽田空港跡地の多摩川沿いに、恒久的なボート施設 (棧橋・ボート格納庫等) の構築を願う。大学レガッタを羽田空港跡地周辺で実現したい

コンベンションホール等、多目的な用途に対応できる空間をつくることには賛成。同時に、対応できる設備・機材類を備えておくことが重要

ウォータースポーツの基地を計画に織り込んでほしい (多摩川は、大都会に得がたい、手漕ぎボートに最適な水域と自然環境にある。ガス橋付近をベースに4年前から「多摩川レガッタ」や羽田空港までの遠漕会が催されているが、艇庫や棧橋が無いため、これ以上の発展が望めない状況である。漕艇場ができれば、2016年の東京オリンピックに必要な各国の練習場、又世界マスターズレガッタ誘致、多摩川レガッタへの外国クルー参加など、大田区の国際交流の場が広がる。2013年国体を控える東京都には、全国都道府県で唯一漕艇場がなく、都としての課題でもある)

公園の子供遊具については川崎市等々力緑地のような珍しい遊具が参考になる

地下に大きな第三次污水处理場を造り、地上には緑溢れる公園を整備してほしい(現在の森ヶ崎処理場は第二次処理までであり、大雨が降ると処理ができない)

産業支援・交流では、コンベンション施設、多目的展示施設を支持する

文化交流では、日本文化の発信拠点施設、航空産業博物館を支持する

多目的広場・緑地には、羽田歴史資料館、防災機能を備えた公園・緑地、東京臨海部と連携した水運拠点が必要。多摩川と空港が見られる展望浴場もあるといい

53ha全体が公園都市として、いやしの空間、快適なエリアにしてほしい

日本の誇る飛行機とその科学を後世に残す飛行機博物館の検討価値はある(日本には航空機に関する博物館、展示場が少ない。日本の技術、時代背景を踏まえた先進性を展示し、子供たちに空へのあこがれをもたらす企画が必要。その場所として羽田は最もふさわしい)

お金のかからない野外音楽場等、音楽をベースにした企画は活性化につながる

跡地利用は高さ制限に沿って客船のような構造とし、屋上を緑地化して日本の原風景のような自然環境を人工的につくる。内部は多層構造にして会議場、産業交流、外国人との交流、ショッピングセンター、免税店、レストラン、防災センター、屋上緑地開発センター等を設ける。空港ロビーから5分以内で移動できる自動運転のシステムを設ける

七色の温泉施設を希望。関東近県にしか行けないため九州や北海道の温泉が近くにあればうれしい

日本中の温泉が楽しめる施設を作ってほしい

日本中の温泉が楽しめる施設、青年のスポーツ施設を作ってほしい

日本中の温泉がたのしめ、ゆっくりできる施設をつくってほしい

子供から年配者までゆっくりくつろげる温泉施設など楽しい施設を希望

日本中の温泉がたのしめ、ゆっくりできる施設をつくってほしい

家族で楽しめる施設を造ってほしい。跡地利用に温泉を造りたいとの要望に賛成する。遠くへ行かなくても家族で利用できる温泉施設があればうれしい。安価であれば一層利用しやすい

「創造」というテーマも考えると「映画などの撮影を行う施設」や「ロケ地として提供」できるスペースがあると良い

様々な目的で集った人たちのいやしの場として、「温泉施設」は是非実現して頂きたい

航空産業博物館を、夢、技術、希望が生まれるスーパーシティ-HANEDA に是非開館させてほしい(先人が築いた技術と蓄積された知恵を受け継ぐ場に羽田はふさわしく、「物づくりの町、大田区」と「技術の最先端を行く航空機」とをリンクさせてアピールできたら素晴らしい。修学旅行生や地元小中学生を対象とした物づくり教室等を開催することで、本物に触れ、優れた技術を身に付け日本の産業を活性化させることができ、世界の人々の助けにもつながりうる)

文化・芸術的な施設、スポーツレクリエーション施設、商業娯楽施設について、大田区には全国的なトップレベルに達している設備があるとは思われない。周辺地域と比べても人々が集まり楽しんで利用する面ではるかに劣っている。この状況を解消する絶好の機会として本プロジェクトを考えてほしい

多様な人々に便益と喜びを与えるプロジェクトになるよう考えてほしい。たとえば交通の要衝としての利点を生かし、世界各地の物産が保税エリアで購入できるような巨大マーケットなど特色ある中核施設を設置し、周辺に会議場、展示場、ホテル、事務所ビル等を併設するとともに、家族で一日楽しめるようアミューズメント施設等も配置するなどが考えられる

跡地発生の際緯を踏まえるとした原点に立ち戻り、航空機に起因する環境損壊に対する緩衝地としての機能、住民の避難空間としての機能を最優先させるべきである。つまり、3本柱の内の一つ、共生に関わる内容を充実させる。中軸となるものは緑地機能であり、その一部には市民農園を含むことも考えられる

産学連携施設や企業家支援施設、ものづくり産業情報発信拠点、多文化交流支援施設、日本文化の発信拠点施設、などについては、跡地の「創造」や「交流」という基本テーマが疑わしいことから中途半端となることは避けられず、機能発揮が十分期待できないばかりか、区内にある同種施設との二重投資になる。周辺観光拠点案内などは、むしろターミナルビル内への設置を追求すべきものだろう。特に創造に関わる施設をもし真剣に考えるのであれば、かなりの規模の本格的な教育・研究施設でなければ意味がない。いずれにし

る上に挙げたような施設に関する限り、総じて、むしろ区内に現にある施設を充実し発展させる方がはるかに効果的だと考える

コンベンション施設や多目的展示施設については位置付け方次第で意味があると考えられる。それは、災害時避難の支援施設を兼ねるという考え方で、構造設計や内部設備設計もその機能を折り込んだ形で考えるということだ

緑地や川辺り利用に関する施設、地震体験館あるいは羽田歴史博物館などは、それほど規模も必要なく、したがって避難用地確保の要請とも矛盾はしないと思われ、意味のある施設だと考える

航空産業博物館については、それ自体に意味はあるとしても、そこに収蔵されるはずの品物が大きすぎ、必要な規模の避難用地確保が不可能となるため望ましくないと考える

緑地エリアに、21世紀にふさわしい芸術的モニュメントのある塚(碑)、美しい緑の芝生、季節の花々に囲まれた公園の地下に、新しい形態の智恵を結集した合葬式公営墓地を作してほしい

#### 【区の考え方】

第1ゾーンには「産業支援・交流」「文化・交流」「多目的広場・緑地」という三つの機能の導入を考えております。この三つの機能を果たすための具体的施設は、本プラン(素案)では「現時点で考えられる導入施設の例」として示しておりますが、整備にあたっての実際の導入施設につきましては、今後、現実のニーズを検証し、実現可能性の高いものを選定するなど、皆さんからいただいたご意見を含め、幅広い観点から検討してまいります。

また、これらの施設に付帯するものとして宿泊・飲食物販施設等や公共機関関連施設も想定しております。

## 5 今後の検討課題等に係る事項

### (1) 道路

品川方面への臨海道路と中央防波堤・若洲方面への道路整備

跡地は空港直結の重要な再開発資産であり、ローカルな価値観で拙速に利用の決定を行ってはならない。首都圏の航空輸送能力拡大に向けた十分な議論を踏まえ、羽田空港の国際線展開、更なる機能向上といった観点を最優先すべき。空港と直結する、あるいは空港の一部である用地として位置づけ、神奈川口構想、空港アクセスの鉄道網、道路網の増強も視野に入れた土地利用計画とすべきである

交通網の整備がどの程度考慮されているのか明確でない。都心・神奈川方面の事情を考慮した道路交通計画を提示してほしい

空港国際化や魅力あるまちの形成は喜ばしいが、空港隣接の立地を活かすには道路整備が必要。大田区市街地が混雑しないよう、交通・環境対策の視点から道路整備案を加えてほしい

都心や神奈川側に抜ける道路が少ないため、大田区の市街地道路が混雑することは明白。「今後の検討課題等」で挙げられた国道357号の延伸はなかなか難しいのではないかと。また、平成20年3月の羽田空港跡地利用基本計画(三者協基本計画)で記載された「神奈川口構想で検討されている連絡道路」が今回の基本プランに無いのはなぜか

空港国際化により物流が増大し新たな公害問題となりかねないため、市街地を通らない道路を整備し、住民が安心して住める街づくりを優先すべきではないか。子供を見守る視点で計画をすすめる、住む人働く人訪れる人にとって大田区がやさしい存在であってほしい

南北方向の交通アクセス向上のため、跡地を經由して京浜島～川崎を連絡する道路を整備し、市街地が混雑しないようにしてほしい。「道の駅」などトラック運転者の休憩場所などであると安全運輸につながるのではないかと

弁天橋から産業道路までのバス通りにおける大型車両規制の強化(現在「路線バスを除く、大型貨物通行止め」規制があるが、現実には大型車両が通過し、ホテルや空港企業の送迎バスが定期的に走行する。安心して眠れるよう、第1ゾーンから弁天橋、新しい環状8号線の南側は現在の規制範囲を広める)

跡地の道路やライフラインは空港島や周辺を含め広域的な観点から整備が必要

川崎側再開発及び東京神奈川臨海部連絡道路の計画を無視した第1ゾーンの構想は、非現実ではないか。区が主導権を持って神奈川側再開発の商業施設計画と臨海道路計画を調整解決し区にとって収益の上がる計画をすべき

国際化により車輛がさらに増大し、第1ゾーンの土地利用にも影響が及ぶと考えられ、空港内の通過交通量を分散させるため、国道357号の川崎側延伸だけでなく、環状八号線から空港をバイパスする道路（海老取川沿いの道路を延伸し空港北側で357号線と接続）の整備が必要

地区内道路は歩行者動線や施設機能の妨げにならないように慎重に検討して頂きたい。低速での車通行に適した構造とすべきである。また、敷地を広場エリアと施設エリアに分断しないよう、地下化を検討すべきである。土木設計者だけでなく、建築家、都市計画家、景観設計家の知恵によって共同で計画を検討してほしい

空港隣接地の立地を活かすには、基盤である道路の整備が必要であり、早期に市街地を通らないで道路整備ができる手法の検討を期待。都心部や川崎側に抜ける一般道路が少ないため、羽田空港の国際化や物流施設整備に伴い、区内の道路が混雑し、大型車も増え公害問題になることが予想され、環境との共生というコンセプトと矛盾する。神奈川から多摩川を渡り京浜島の方に抜ける道路が以前の大田区の計画にあったと思うが、中止したのか

#### 【区の考え方】

現在の環状八号線は、空港アクセスを円滑にするため、跡地の北側に新設する予定です（新設構内道路）。

また、第1ゾーンには、地区内道路を設け、周辺市街地との連携や、円滑な土地利用の実現を図ってまいります。

周辺の主要幹線道路につきましては、関係機関において整備計画や構想の検討がなされております。区といたしましては、円滑な交通ネットワークの実現に向け、国道357号の川崎方への延伸、環状八号線及び産業道路の改良について、引き続き関係機関へ要請してまいります。

#### （2）ライフライン

ライフラインも側道やデッキ、遊歩道の下部トレンチや地下埋設トレンチ・共同溝など様々な手法について十分な検討が必要

#### 【区の考え方】

第1ゾーンには、上下水道や電気・ガス等のライフラインが埋設されております。これらの取り扱いは、羽田空港移転問題協議会での協議事項となっており、有効な土地利用を図る視点から検討してまいります。

#### （3）護岸

護岸は、景観・親水性に加え、防災機能を検討しつつ整備すべき

護岸は高潮対策という機能だけの、潤いに欠けた構造としてほしくない。防御堤のあり方について十分な検討が必要。多摩川沿いのプロムナードも直線的ではないはずである

#### 【区の考え方】

護岸は、高潮対策と親水性との調和のとれた整備に向けて、関係機関と協議してまいります。

#### （4）実現に向けた課題（事業性、財政等）

収支の考え方を示す必要がある。中期的な立案体制に基づき初期投資を少なくすべき

貴重な土地だが民間採算性経営の方が良い

予算はどのように計画するのか。集客、収益性のある計画となるのか

羽田空港跡地は高いポテンシャルを有する。活発に利用されて稼働率が高まり、区の財政にも寄与する施設になってほしい

O T A基本プランにより区民税などが高くならないか心配

ハコ物造成の為、イニシャルコスト以上にライフサイクルコストが掛り過ぎ維持管理できないのではないのか。即ち、20年30年先の地域計画・構想が欠如しているのでは

ないか

リピート性が少なく維持管理費だけかかり、行政の“お荷物”になりかねない資料館や体験館など箱物の多いプランのために、大田区が巨額の税金を投入して土地を買うのは反対。それよりも、大田区が世界に誇れる中小企業をバックアップし、活気のあるまちづくりをしてほしい

大田区は厳しい財政事情の下にある。放漫は許されず、根拠のはっきりしない漠然とした思いだけが先行するような期待の下に、その効果も不確かなまま構想が進み、区財政の壮大な無駄使いとなる愚は避けなければならない

**【区の考え方】**

本プランの具体化に向けた財政負担の検討にあたっては、長期的な行政需要を見据えつつ、将来の財政運営に支障を来たさないように十分に配慮してまいります。

(5) その他(他のゾーンに関する事項)

第3ゾーンを安全にするため、植林(桜・モモ・松)と防火・消防設備設置

第2・第3ゾーンに力を入れてほしい

第2ゾーンは公園(木々がある緑地帯)がいい

第2ゾーンに、大田の特徴を生かした木造の下町の商店街があれば良い

第2ゾーンの国際交流エリアでは、古くからある遊びを紹介してほしい。お年寄り等区民のボランティア参加が期待できる

第3ゾーンの空港連携機能について、スムーズな連絡・運行に資するよう努めるのはもちろんだが、人々の気持ちをやわらげるためにも、柔らかく感じる照明、少し落とした照度で、かつ屋外の自然風景が大きく展望できるよう工夫したい

**【区の考え方】**

第1ゾーンとは直接関係ないご意見と受け取りましたが、今後の参考とさせていただきます。

6 その他プラン(素案)以外に係る事項

羽田空港 丁目を変更し、旧町名を復活する等

神戸市との提携によるCAP HOUSE(旧神戸移住センターを使って企画・運営されているアートプロジェクト)の実施により国際センス等を磨く

弁天橋付近の見難い信号機の更新。手押しボタンの設置場所と稼働時間について、歩行者を重視した改善

弁天橋付近のバス停の見直し(現状の路線バス運航状況を調査して、新しい道路と路線バスの関係を整理し、高齢者に配慮した停留所設置を願う)

飛行機・ヘリコプターの騒音が酷い場所で、騒音測定器を設置し、騒音問題の資料として扱えるようにしたい

O T A基本プランにより騒音の影響が増すことの無いよう願う。現在でも航空機騒音が大変気になっている