

蒲田駅周辺再編プロジェクト（素案）パブリックコメント実施結果

実施期間：平成25年6月27日～7月17日

提出者数：64名（意見数：134件）

提出方法：ファックス27、メール12、郵送6、持参19

	分野	意見要旨	区の考え方
1	整備関係 全 体	素案に賛成。総論賛成、各論反対ということもあるが、出来ることから進めてほしい。動画（VR）での説明はわかりやすかった。区の熱意が伝わった。	将来の整備イメージの具体化を図るとともに、整備条件の整ったところから順次進めてまいりたいと考えています。
2		将来像、再編方針、空間形成の方向性等、私たちの想いが記されている。素案内容は、苦心された跡があり、出来る限り協力したい。実現に向けて行動に移していただきたい。	まちづくりは、行政だけではできません。皆様のご理解・ご協力を得ながら、できるところから整備を進めてまいります。
3		初動期部分が具体的で理解しやすい。中・長期は駅に関係することなので時間がかかることは想像できる。まずは、初動期整備で当面は充分である。	初動期整備については、極力具体的に示すよう整理しました。 本プロジェクトは是非実現したいと考えています。 整備については条件の整ったところから順次進めてまいりたいと考えています。
4		再編プロジェクトは実現してほしい。このまま放置するのは行政の怠慢、ここで本腰を入れるのは正解である。全部一括してやろうとすると失敗するので、初動期整備という考えはよい。中・長期は今の段階であまり気にする必要はない。	
5		現時点において望ましい整備案であり、早期の着工・実現を望む。	
6		素案のスケジュールより早くできるのではないかと。スピード感をもって取り組んでほしい。	
7		素案はデータでも示されていたので比較しやすかった。駅前が通りにくいので、早く整備してほしい。	
8		市民目線のプロジェクトになっているので歓迎する。	まちづくりは、区民、事業者、行政が連携して取り組む必要があります。素案でお示した都市基盤整備を素材に、皆様と蒲田のまちづくりを考えてまいります。
9		意欲あふれるプロジェクトであり、区の本気度が現れている。歩行者優先、にぎわいを中心としている姿勢も評価する。更地の開発よりも既成市街地の開発が難しいことをアピールし、まちづくりの種地がないことを課題として挙げてはどうか。段階整備は現実を踏まえた賢明の策である。中・長期の詳しい絵がほしい。	ご指摘のとおり、駅前広場の整備では公共用地がないことが大きな課題となっています。不足面積の確保では、用地取得、建替えルールによるセットバックやペDESTリアンデッキなどによる上空利用を示させていただきました。今後も中・長期整備の検討を継続してまいります。時期を捉えまして計画図を示したいと考えています。
10		都市改造を試みるプランとして期待感が持てる内容である。東口南側の土地の取得は、大田区在住・在勤者の総意だと思う。中・長期の展望をもう少し思い切った内容にしてもよい気がするが、土地の取得を打ち出すだけでも画期的で敬意を表したい。	蒲田駅周辺は、都市基盤や周辺街区が更新の時期を迎えていますので、区としましても是非実現したいと考えています。東口については、広場面積の拡張が整備の前提条件でしたので、用地取得について触れています。
11		早期実現に向け協力していきたい。初動期の整備については画像等により理解ができたが、中・長期整備は具体性に欠け、理解を広めるためにも、絵や画像で表してほしい。	中・長期整備については、素案ではイメージをお示しましたが、今後、関係事業者等との協議も踏まえながら、具体的な将来の駅前広場の形を画像等で示してまいります。

	分野	意見要旨	区の考え方
12	整備関係 全 体	<p>駅ビル、駅前広場など駅舎部分に特化した課題のみ取り上げている。都市のリノベーションが喫緊の課題となっているが中長期課題の一言で後掲に追いやっている。駅前広場に抵触する街区のみ取り上げている。ランドデザインの将来像が素案で見えない。周辺街区を取り込んだまちの将来像との関係が希薄であるのでまちをどこに導こうとしているのか見えない。公共が投資する意味がない。</p>	<p>蒲田駅周辺地区ランドデザインのみまちの将来像実現に向けては、駅を中心とする地区の整備が大きく影響しますので、今回この範囲の整備における将来像を設定し、公共施設を中心とした整備についてまとめました。ランドデザインの将来像については、「にぎわい」「都市環境」という形で今回の素案の駅周辺整備将来像にも含まれており、これは回遊性や環境配慮と緑化整備の視点を踏まえ、歩行者環境、公共交通の利便性を高めようというものです。</p> <p>本整備を一括で実施しようとした場合、すべての整備が中・長期的なものとなってしまいますので、できるところから始め、段階的に進めていくものということで、初動期中・長期という整理を行いました。</p> <p>公共施設の整備、その整備に影響する街区のほか、周辺街区も含めたまちづくりの必要性は認識しており、現在、周辺街区の地権者を対象にまちづくり勉強会等を開催し、まちづくりの方向性を研究しています。</p> <p>再編プロジェクトで示した整備を行い、ランドデザインで示したアクションプランを実施していくことで、ランドデザインの将来像に近づいていくものと考えています。</p>
13		<p>近隣周辺駅前と比較すると中長期計画が実現されても見劣りがある。京急蒲田駅周辺までを含めた大規模都市再開発を計画しないのか？蒲田駅周辺の計画の目玉を、自転車地下、自動車を地上、人は上空（ペDESTリアンデッキ）の3層方式を目指すことがよい。</p>	<p>京急蒲田駅周辺では、公共施設の整備や周辺街区の建物の建替えが進められており、JR蒲田駅周辺の駅前広場などの公共施設整備を契機に周辺街区も含めて一体的にまちづくりを推進していくものと考えています。街区の整備につきましては地権者等の理解、協力を得ながら進めてまいります。東口の駅前広場の構造につきましては、面積確保のひとつとして上空利用も視野に入っており、さらに検討を進めてまいります。</p>
14		<p>素案が公表され、はじめて整備の方向性などの内容がわかった。素案に示したように整備を行い、安全なまちにしてほしい。区報にも詳しく掲載すべき。</p>	<p>整備条件の整ったところから順次進めてまいりたいと考えています。蒲田駅周辺再編プロジェクトが確定しましたら、区報等でお知らせする予定です。</p>
15		<p>交通関係の調査など豊富なデータと緻密に分析されている点が良い。中・長期は思い切った絵を書き込んでよいのではないかと。</p>	<p>整備の根拠として、必要な調査を実施し検討しました。将来の整備構想は示させていただきましたが、中・長期整備については、関係者等との協議も進めながら具体化を行い、時期を捉えて公表してまいりたいと考えています。</p>
16		<p>JR・東急駅舎、周辺街区をどのようにしたいのか、行政側のプランが地域を動かす。全体像を描いたプランが諸課題の解決に繋がると考えるが、今回、範囲を縮小した駅前空間を全体構想にしたということか。</p>	<p>蒲田駅周辺地区ランドデザインでは、まちの将来像、基本方針、目標、アクションプランを示し、多くの皆様から賛同を得たところです。ランドデザイン実現に向けては、駅を中心とする地区の整備が大きく影響しますので、今回この範囲での将来像を設定し、整備についての全体構想と初動期中・長期で進めていく整備の方針をまとめたものです。</p>
17		<p>問題解決のための空間整備も大事だが、蒲田の地域性を活かしたデザインが必要だ。回遊性は駅前空間だけでなく周辺へのつながりを意識したデザインを期待する。</p>	<p>基盤施設整備では、地域の特徴も踏まえ、回遊性・都市環境の視点も含めて具体化を行ってまいります。</p>

	分野	意見要旨	区の考え方
18	整備関係 全 体	蒲田駅周辺は交通インフラが整備されていないが、交通機能の整備を急いで「蒲田らしさ」の歴史・生活文化を壊さず、多くの異文化を取り込むパワーなどを生かした将来につながるまちづくりに期待する。初動期整備は、東京工科大学や富士通、アプリコなどの近隣大型施設へのアクセス利便性を優先すべき。	バス系統、本数の増加により、現在の乗降場の配置になっており、交通広場としての機能は、ご指摘のとおり不足しています。蒲田の特徴を活かしながら、交通機能や歩行者環境の向上を目指した整備を行い、魅力あるまちになるよう努めてまいります。回遊性も重要な視点ですので大型施設のアクセスも考慮した整備を進めてまいります。
19		再編プロジェクトの要点は地下自転車駐車場だと思いが、駅前広場の整備とともに、次の段階の総合的な視点を持って進めてほしい。とにかく第一歩を踏み出さないと始まらない。常に地域住民と情報を共有しながら事業を進めてほしい。	将来の整備イメージの具体化を図るとともに、整備条件の整ったところから順次整備を行ってまいります。整備にあたっては地域の皆様や事業者の協力が不可欠ですので、情報を共有しながら実現に向けて取り組んでまいります。
20		駅前広場は、人が地上、車を地下にして流れを分ける方法がよい。蒲蒲線が整備されれば、バス・タクシーの利用がスムーズになると考える。	駅前広場地下は自転車駐車場として活用することとしています。また、仮に交通機能（バス・タクシー・一般車）を地下又は上空に配置する場合は、道路からの動線の確保が困難となります。将来的には、歩行者空間をペDESTリアンデッキ（歩行者連絡橋）などで交通機能と分離し、バス・タクシーなどの配置をあらためて検討してまいります。
21		駅周辺整備は、他の都市の成功事例を参考にしてください。	都心部における駅東西ともに戦災復興の土地区画整理事業で形成されたまちという条件は蒲田の特徴ですが、各都市の再整備で参考になる部分については、採用について検討できるものと考えます。
22		全体のスケジュールは明確で期待が持てる。「都市計画」などの専門用語がわからないので解説があるとよい。	一般的でない用語については、解説を追記して対応します。
23	駅前広場 関 係	歩行者の状況から東口の南側への拡張・歩道拡幅と西口の円形段差の解消は、バリアフリーの観点からも理にかなっている。	駅前広場整備は、歩行者環境の改善と交通機能の向上を大きな目標としており、初動期では歩行者環境を重視した整備としました。
24		障がいを持っているので、歩行者環境を重視するという理念に共感、歩道を是非広げてほしい。東口広場拡張の立体的な絵はわかりやすく、公的な資料で未来的な絵が掲載されることに、よい意味で仰天した。西口広場の段差解消も障がい者として諸手を挙げて賛成する。	歩道整備は、必要な部分は拡幅し、バリアフリーなど歩行者動線も改善してまいります。西口広場の段差解消は、早期に対応してまいりたいと考えています。
25		駅前の歩行者の移動がスムーズになる形状に整備してほしい。	東口駅前広場の歩道拡幅や西口駅前広場の歩行者動線の改善を図る計画を素案で示させていただきました。
26		バス乗降場を駅近くに設置しバリアフリーにする。構造物は環境に気を配って設計してほしい。	東口はバス運行系統・本数が西口と比較して多く、乗車場・降車場は広場内への配置を目指し、段階的な整備を検討しています。整備にあたっては都市環境に配慮してまいります。
27		商店街への買物では歩行者動線がよくないので西口広場の円形段差の平面化はありがたい。北側のバス降車場からの歩行者動線の改善は良い目の付け所だと思う。	南側の円形段差の解消では、歩行者動線を改善するとともに、駅と商店街のつながりを強調するオープンスペースを目指しています。北側は植栽を再配置して歩行者動線を改善します。
28		西口は自転車問題もあるが、駅前広場はそれと切り離して早急に取り組んでほしい。	西口駅前広場の南側円形段差解消や北側歩行者動線の改善は、初動期整備の中でも早期の対応が可能と考えています。
29		西口広場改善の絵を見て、通行がよくなり、デザイン的にもきれいになるようなので楽しみである。	西口駅前広場北側の歩行者動線、南側の円形段差解消の整備は、初動期の中でも早めに対応できるものと考えています。デザインの詳細については、今後の検討になります。
30		西口円形段差があるので通りにくく、フラットにすることはありがたい。	南側の円形段差の解消では、歩行者動線を改善するとともに、駅と商店街のつながりを強調するオープンスペースを目指しています。

	分野	意見要旨	区の考え方
31	駅前広場 関係	西口北側は、バスを降りてから駅方向のルートが狭いので改善案を実現してほしい。	西口駅前広場北側の歩行者動線の整備は、初動期中でも早めに対応できるものと考えています。南側の円形段差解消の整備もありますので時期についての調整が必要です。
32		西口北側の歩道整備、植栽配置はなるべく早くやってほしい。	西口駅前広場北側の歩行者動線の整備は、初動期中でも早めに対応できるものと考えています。南側の円形段差解消の整備もありますので時期についての調整が必要です。
33		西口北側の歩行者動線の改善はすぐにやっていいと思う。植栽はイメージ動画よりも多いほうが騒音、排気ガスを防ぎ景観がよくなる。	西口駅前広場北側の歩行者動線の整備は、初動期中でも早めに対応できるものと考えています。南側の円形段差解消の整備もありますので時期についての調整が必要です。植栽につきましては広場全体の計画の中で具体化してまいります。
34		西口は広場が狭いので、このままでのバスの集約は無理かと思うが、周辺企業などに働きかけて土地を提供してもらってはどうか。	商業のまち蒲田では、駅前広場周辺の連続した店舗が不可欠ですので、現状では、バス乗降場集約のための取得は考えていませんが、建替ルールにより足元を広げることで歩行者空間として確保することを素案で示させていただきました。今後の新空港線「蒲蒲線」の動向を捉え、あらためて交通機能の再配置を検討してまいります。
35		バス停の位置がわかりづらいので改善してほしい。	案内板等に対応できるか検討してまいります。広場内の喫煙所設置位置は限られており、検討したうえで現在の位置となっておりますのでご理解ください。
36		西口駅ビル前からバス乗車場の位置がわからない。案内板を設置すべきである。広場内横断動線に喫煙所があるので別にしてほしい。	
37		バス乗車場が見えない。西口広場の横断歩道に意味がない。	西口中央横断歩道設置により、歩行者優先の動線が確保できています。自動車交通量を勘案して信号は設置されていません。
38		西口駅前広場もペDESTリアンデッキを設置したほうがよい。	西口は基本的に広場南側のスペースを活かした整備を計画しており、大きなデッキは地上部に影響しますので考えていません。ただし、連絡橋程度の整備の可能性については今後の課題と考えています。
39	バス降車場が駅前に配置されることはありがたい。ペDESTリアンデッキができてバス乗降場が集約されれば、便利な反面、景観に影響することがあるので、まち歩きが楽しめる工夫をしてほしい。ペDESTリアンデッキを設置しないままでのバスの集約は、様々な動線が交錯し危険なので無理はしないしてほしい。	東口の初動期整備では、歩行者環境の改善を優先し、交通機能の配置を行うこととし、補助36号（ぼぶらーど）のバス降車場を駅ビル前に配置する絵を素案で示させていただきました。将来的には、ペDESTリアンデッキなどにより、歩行者空間と交通機能を分離し、バスの乗車場も広場内に配置することを考えています。ペDESTリアンデッキの歩行者動線については、景観上の影響は小さいものと想定しています。この整備が駅周辺への回遊性につながるよう検討してまいります。	
40	バスの集約は人の流れに影響するので慎重な姿勢が必要、段階的に進めるのであればうまくいくのではないか。	初動期は広場南側の拡張部分を含めて、歩行者環境改善を重視しながらバスの配置をどのようにするか詳細検討に入ります。将来的には、歩行者空間と交通機能の区分けを行い、バス乗降場やタクシー乗車場・待機場の配置をあらためて検討してまいります。	
41	バスの集約は、広場がバス利用者で息苦しい空間にならないか。将来的な全集約でも防災面からも賛成できない。バス利用者のすべてが駅近くになって喜ぶものではない。歩きやすい広場、歩道の方が大事である。	素案で示した初動期の整備では歩行者環境の改善を重視し、歩道の拡幅や動線の改善を優先しています。補助36号の降車場を駅前に配置する理由としては、バスが到着する度に利用者が一時的に歩道に集中すること、駅ビル前の歩道は拡幅され利用者は滞留せず拡散していくこと、地下自転車駐車場の出入口の確保が容易になることがあります。将来的には、歩行者空間と交通機能空間を極力区分けすることで、交通機能を集約しても歩行者の安全性が確保できるものと考えています。	

	分野	意見要旨	区の方考え方
42	駅前広場関係	駅前にバス停が集まると圧迫感があり、面積がさほど広がらないのであれば、無理に集約する必要がない。	素案で示した初動期の整備では歩行者環境の改善を重視した整備を行ったうえで、バス乗車・降車場などの交通機能の配置を検討しています。将来的には、歩行者空間と交通機能空間を極力区分けすることで、交通機能を集約しても歩行者の安全性が確保できるものと考えています。
43		広場内にバスが多いと他の通行の危険や圧迫感があると思う。駅から遠すぎない位置でも問題はないと感じる。	現状での広場内へのバス乗降場の集約は、歩行者の横断などの交錯や景観上の圧迫感も問題になると考えています。初動期は広場南側の拡張部分を含めて、歩行者環境改善を重視しながら交通機能をどの程度向上させていくか詳細検討に入ります。将来的には、歩行者空間と交通機能の区分けを行い、バス乗降場やタクシー乗車場・待機場の配置をあらためて検討してまいります。
44		広場に集約が望まれるバス停等に関しては、ペDESTリアンデッキ共々中長期の検討で考え、当面は初動期整備の具体化に向けて邁進すべき。	バス乗車場の広場内への配置は、将来の駅前広場の形状を検討する中で考えてまいります。初動期整備に向けて、さらに検討を深めてまいります。
45		東口駅前広場の中・長期では補助36号のすべてのバス乗車場・降車場を集約するという説明があったが、「駅前広場面積拡張の考え方」ですべてのバス乗降場を集約したときの、整備イメージ図の見直しをしてほしい。	駅前広場面積拡張の考え方では、単に拡張方法を示したもので、中・長期整備イメージについては、今後の検討で示していくものと考えています。
46		歩道を拡幅することで車道が狭くなるようだがバス・タクシー・自転車が通るようなら車道は広いほうがよい。	駅前広場の整備では、歩行者環境の向上を優先することとしました。車道につきましては、これまで、駅街路2号（環状八号～駅）から補助36号（ぼぶらど）の動線はすべての車両が広場内を通過する形状でしたが、このうち一般車両の通過については動線を分離し、広場内へ進入しない形状としました。これにより広場内車線数を減らしたものとなっています。自転車については現在、駅前広場内の押し歩きを推奨しており、今後はPRを強化し、さらに協力を呼びかけてまいります。
47		東口のアロマスクエアの通りは人通りが多いので歩道や道路を拡張してもよいと思う。	東口駅前広場南側の歩行者通行量は、調査結果からも歩道拡幅など歩行者環境の改善が必要と考えています。横浜銀行横のバス降車場を廃止した歩道の拡幅を検討しています。
48		東口広場デッキの設置は、地上部が暗くなりがちで治安や衛生上の問題もありそう。形状や大きさを工夫して圧迫感や日当たりの問題が出ないようにしてほしい。バリアフリーを考えるとエレベーターや階段の位置・方向の課題や面積不足・コストの問題もあると感じる。	東口駅前広場は、ペDESTリアンデッキの上空利用などにより、歩行者空間と交通機能を分離し、駅前広場機能のさらなる向上を図りたいと考えています。デッキを設置する場合は、地上部への影響を考慮した整備を行います。また、公共施設整備ではユニバーサルデザイン、ここでは移動円滑化（バリアフリー）の視点での整備が求められ、施設配置も考慮した検討を進めます。
49		バス乗降場が広場内に設置されれば、人の流れが大きく変わると思われるが、ペDESTリアンデッキの設置の考え方は変わらないのか。また、どここのエリアまで考えているのか。	将来的には、歩行者空間と交通機能を極力区分けし、バス乗車場・降車場を集約したいと考えています。歩行者空間を確保するための方法として、ペDESTリアンデッキによる上空利用が有力と考えていますが、設置規模、位置については今後の検討課題になります。
50		初動期整備イメージでは、タクシー待機場の台数が少なく、駅街路2号を変更し、待機車線を設けなければ基本的な解決にならない。	タクシー待機場は、現状の台数程度を交通島内に配置することが限度と考えています。駅街路2号の滞留については認められたものではありませんが、今後の自転車走行レーンの確保などと合わせて検討していく課題と考えています。

	分野	意見要旨	区の考え方
51	駅前広場関係	タクシーの待機場は景観・排気ガスに問題があるので周辺の道路拡張、スペース確保で対応してほしい。駅前に確保する必要はない。	タクシーの滞留状況から、待機場の一定台数の確保が必要と考えます。隔地待機場からのショットガン方式という方法もありますが、現状では用地確保が困難ですので、広場内の交通島を活用した検討を進めています。
52		歩行者動線確保は有意義、広場の余裕がなくなるのでタクシー待機場は設置すべきでない。必要性について分析されたのか。環状八号まで並ぶ状態でもよいのではないか。	東口初動期整備では、歩行者空間の改善を図った上で、交通施設を配置するというものです。東口のタクシーについては、日中20台程度、夜間は環状八号付近まで40台以上が滞留しています。現在広場内は待機レーンの形態となっていますが、交通島を活用した待機場の配置を考えています。
53		初動期や中長期でも有効利用ができると思われる東口駅ビルと区役所の間の土地は早急を買取るべき。	現在、民有地取得を検討しているのは、初動期整備で示した駅前広場南側の街区です。中・長期整備に影響する民有地については、今後検討してまいります。
54		用地取得を検討している街区は、全体を買取らなくても幅員が狭い部分の建物を削るだけでもよいのではないか。	用地を取得する場合、建物についても補償の対象となることや建物の一部を削ることは建物構造にも影響します。また、当該街区を取得することで広場全体の改善を図りたいと考えています。
55		駅前広場面積拡張の考え方「地上部の拡張」の「今後の協議による」とあるが具体的な内容は。	駅ビル及び駅前広場近接街区建築物は、所有者である駅ビル事業者や地権者の皆様との協議により、駅前広場整備に合わせてどのような形で建替えていくのか建替ルールを定めます。そのルールのひとつとして「地上部の足元の空間を確保する」というものです。
56		イベント会場に使用できた交通広場がどうなるのか。モニュメントの撤去は、東口の「場所の記憶」を失うのではないか。	都市基盤・周辺建築物の老朽化による駅周辺の更新時期を迎えており、利用者とバス系統・タクシーの増加にも対応した大幅な整備が必要と考えています。限られた面積での整備になりますので、現在あるモニュメントの扱いについては、地元の意向も伺いながら決めてまいりたいと考えています。
57	自転車関係	地下自転車駐車場は是非整備すべき、思い切った手を打たなければ、放置自転車は解決しない。	地下自転車駐車場の整備に向けて、さらに詳細な検討と関係者との調整を行ってまいります。
58		地下駐輪場は絶対に必要、早期の整備を望む。	初動期での整備を予定しており、条件が整い次第着手してまいります。
59		駅前の歩道を交錯する自転車は危険であり、地下に持っていくのはよいアイデアである。	自転車駐車場については地下を活用した整備を行いますが、駅前広場を通過する自転車はあります。現在、広場内の押し歩きを推奨しており、今後も継続して協力をお願いしてまいります。
60		地下自転車駐車場は、大規模であればさらに効果があると思う。葛西駅では放置自転車が一扫された。	地下自転車駐車場整備により、放置自転車問題を解決していきたいと考えています。
61		地下駐輪場は放置自転車対策の切り札にもなるので必ず実現してほしい。西口商店街アーケード内の放置自転車は、店の責任でもあるので商店街にもっと協力してもらおうべき。	暫定自転車駐車場の解消、放置自転車対策として、是非実現したいと考えています。買物目的の自転車については、各所に小規模な自転車駐車場を設置することが有効な手段と考えており、商店街や店舗に対する協力依頼を継続してまいります。
62		地下自転車駐車場は、利用しやすい出入口設置・誘導動線や放置をさせない施策を合わせた取り組みによる十分に活用される仕掛けが必要である。	地下自転車駐車場整備では、極力利用しやすい施設を目指して検討を進めています。自転車対策は、ハード整備とソフト施策を合わせて効果が上がるものと考えています。

	分野	意見要旨	区の考え方
63	自転車関係	地下駐輪場は支持するが、地下まで持っていくのが苦勞である。この方式を取る説明がほしい。出入口は歩行者の邪魔にならず、景観に配慮してほしい。駅前は、自転車が通り抜けて危険なので改善を望む。東西地下連絡通路はバリアフリー化してほしい。マナーの徹底もするべき。	目標台数の説明は示しましたが、駅前広場地下を選定した理由について触れていませんでしたので追記します。出入口の詳細検討を進めてまいります。出入口の設置は、極力歩行者動線や景観に配慮して設置したいと考えています。東西地下連絡通路の実現に向けて、ＪＲとの協議を行いながら、その可能性を検討してまいります。自転車問題は駐車場等の整備で終わりではありません。利用マナーの啓発なども行ってまいります。
64		地下自転車駐車場は、悔いのない整備とするため、多くの意見交換が必要である。交通島内への歩行者出入口は、歩行者の安全性を考えると設置に反対である。自転車出入口は、自転車走行帯や歩道確保のため、車道を一部犠牲にすることを考えてはどうか。	地下自転車駐車場は大規模な整備となり、関係する方々との十分な意見交換が必要になり、そのような場を極力設定してまいります。出入口についても多くの方から意見を伺うとともに通行量調査の分析なども行いながら検討を深めてまいります。
65		初動期の駅前空間整備計画は全体的によいが、東口地下自転車駐車場整備では、品川駅東口の地上部が小さく、収容台数が多いタイプがよい。	東口は放置自転車のほか、暫定自転車駐車場解消のための、大規模な自転車駐車場の設置を目指しました。品川の事例は機械式のものと考えられますが、1基あたり250台程度の対応となり、3000台規模では、12基の機械式駐車場が必要となり、地上部での出入庫スペースの確保が困難と判断しました。今回、駅前広場地下を活用した平置きに機械式を併設する案を示させていただきました。
66		地下自転車駐車場は、設備・治安維持や利用者数に気をつける必要がある。シンプルで明快な構造で防災施設の併設も考えられる。	大規模な地下施設になりますので、防犯面での対策も含めた整備を検討します。防災施設につきましては、駅前広場の整備も含めて、どのような施設が必要なのか検討します。
67		地下駐輪場の設営は斬新だが、都市空間として最高の立地である地下空間を駐輪場とするのは、将来的に懸念が残る。自転車利用も急増する傾向であるので、ＪＲ用地も候補になるのではないか。	駅から離れたところに自転車駐車場を整備しても、駐車していただけないのが現状です。駅周辺の暫定自転車駐車場の解消では、駅に近い駅前広場の地下の活用を採用しました。ＪＲ用地に関しましては、整備範囲の視野に入っており、ＪＲと協議を行い、具体化の検討を進めてまいります。
68		自転車利用者にとっては便利になるが、駅周辺の道路からロータリーに進入し混雑が予想される。歩行者の多い駅前広場の周辺に自転車を呼び込むことで危険性が増すので東口地下自転車駐車場整備に反対である。駅前から自転車を排除すべき。	素案の地下自転車駐車場位置や出入口箇所ですが、これまで実施した自転車利用実態や歩行者、自動車通行量調査等に基づく検討を踏まえて示したものです。駅前広場地下に収容となりますが、広場外側に出入口を設置し、極力、広場内への自転車の進入を防いでいます。現在、駅前広場内は自転車の押し歩きを推奨しており、今後はPRを強化し、さらに協力を呼びかけてまいります。
69		地下自転車駐車場と近接民間建築物のアクセスについて検討してもらえるのか。	街区ごとの建替えの中で、必要であればその可能性について検討してまいりたいと考えます。
70		3000台規模の地下自転車駐車場となっているが、西口側からの利用による増車も考えられ、もう少し多めの台数設定ができないか。	地下空間のスペースや出入口設置を勘案し、3000台程度が限度であると判断しました。
71		駅ビル建替えによる自動車、自転車の附置義務が発生するが、駐輪場へのアクセスルートは初動期に盛り込む必要はないか。「一定規模以上の建物にも駐輪場の附置義務を課している」とあるが、一定規模とはどのような規模か。	駅ビルがどのように建替えられるか具体的な検討は始まっていません。附置義務による駐車場へのアクセスは、中・長期駅前広場整備と駅ビル建替えを合わせて検討すべき事項と考えています。附置義務強化による分散型自転車駐車場の設置の推進を図りたいと考えていますが、詳細は不確定であり、今後具体的な検討を行ってまいります。
72		駅ビル前を自転車が走行しているが、危険なので自転車通行禁止にできないか。	現在、駅前広場は自転車の押し歩きを推奨しています。今後は、周知を強化し、利用者に対し、さらに協力を求めてまいります。

	分野	意見要旨	区の考え方
73	自転車関係	広い歩道の半分を自転車道路に整備し、表示をわかりやすくしてほしい。	駅前広場内は自転車の押し歩きを推奨しています。周辺道路の歩道については大幅な拡幅ができませんので歩道内の自転車走行レーンの設置は困難です。
74		大型商業施設は応分の駐車場・駐輪場は確保されていると思うが、パチンコ店などは買物客や銀行利用客に比べ滞在時間が長いので、現状を調査し、滞留時間の長い施設には駐輪場設置や顧客誘導の協力を依頼すべき。	附置義務が適用されない店舗についても、建替え時などに買物客用の駐輪スペースの設置協力をお願いしてまいりたいと考えています。自転車駐車場を利用するよう店舗での顧客誘導はよいアイデアと考えますが、商店街等の協力がどの程度得られるのか調整が必要です。
75		西口の夜間は広範に自転車が放置されている。駐輪場が足りないのではないかと。	夜間の放置は、飲食店等の従業員やお客様の自転車などが想定され、駐車場利用を徹底することが困難と考えます。今後は、店舗等の建替えの際に自転車駐車場を確保するよう協力を求めてまいりたいと考えています。
76		自転車と歩行者が錯綜し危険、買い物客の自転車の放置や看板も歩行の妨げになっている。行政の対応だけではなく、個人や店側のモラルにもなってくる。	現在、駅前広場は自転車の押し歩きを推奨しています。今後は、周知を強化し、利用者に対し、さらに協力を求めてまいります。放置自転車、看板問題は行政だけの対策では効果が出ません。地元の協力のほか、個人個人の意識も重要です。
77	自由通路関係	東西自由通路の整備は、ＪＲ・東急にとってもメリットがあると思うので、時間をかけてもよいので実りある交渉を期待する。	中・長期での対応となりますが、関係事業者との継続した協議など、準備を進めてまいります。
78		東西の移動が不便、時間がかかると思うが実現に向けて動いてほしい。	中・長期での対応となりますが、将来の自由通路の整備の方向性は、検討を続けてまいります。
79		東急蒲田駅と東口を直線で結ぶ自由通路を設置すべき。	通路の確保は、駅舎・駅ビルの更新や新空港線「蒲蒲線」整備が大きく影響するため、中・長期での対応となりますが、将来の自由通路の整備の方向性は、検討を続けてまいります。
80		東口駅ビルの営業時間に使用できる階段の利用者数が多いので、東急改札口と東口の自由通路を初動期に整備すべき。	東急線側と東口を繋ぐ通路の必要性は充分認識しています。通路の確保は、駅舎・駅ビルの更新や新空港線「蒲蒲線」整備が大きく影響するため、中・長期での対応となりますが、将来の自由通路の整備の方向性は、検討を続けてまいります。
81		南側の東西自由通路は蒲蒲線との連携が前提となっているが、時間がかかるので蒲蒲線計画と切り離して早期に整備してほしい。	新空港線「蒲蒲線」整備は駅ビル建替えに大きく影響しますので、切り離して検討することはできません。ただし、さまざまな整備ケースを想定した検討が必要であると考えています。
82		東西自由通路は、北側地下道を広げることや線路を地下化か高架化し、地上で移動できる通路がよい。	北側ＪＲ管理通路は、自転車通行もできる通路として検討していますが、ＪＲとの協議が必要です。また、構造的に現状を拡幅することは困難と聞いています。線路の地下化・高架化については、実現がかなり困難と考えます。
83		東西を緩やかなスロープで幅広い、車椅子や自転車も押して歩ける東西遊歩道を早急に作ってほしい。遊歩道からＪＲ・東急蒲田駅への連絡通路を設置し、既存店舗を連絡通路に移動させ、駅利用者の安全・安心を確保してほしい。	東西連絡は、駅ビル・駅舎が影響しますので、遊歩道としての整備は困難かと考えます。今後、東西自由通路について、鉄道事業者との協議を行いながら、最適な整備を検討してまいります。
84	駅舎・駅ビル関係	将来的には、駅舎・駅ビルがどうなるのか非常に興味がある。ＪＲと東急の協力を得て蒲田の大改革をしてほしい。	将来の駅舎・駅ビルの建替え更新では、自由通路などの公共空間の確保について鉄道事業者と協議してまいります。
85		駅ビルは耐震改修を行い、当分改築しないようだが、社会の動きが早く、時代に乗り遅れることが懸念されるので一考を要する。	将来の建替えを見据えて、関係事業者との協議や検討を続けてまいりたいと考えています。
86	整備関係その他	蒲田駅から羽田空港方面が不便だったので蒲蒲線整備はよいこと。外国人がもっと多く訪れるかもしれない。	蒲田～京急蒲田方向の東西交通は長年の課題となっています。新空港線「蒲蒲線」の早期実現に向けて関係機関に働きかけています。

	分野	意見要旨	区の考え方
87	整備関係 その他	J R 駅舎、蒲蒲線計画、多摩川線跡地の活用、池上線駅舎などの長期整備指針を明確化した方が議論の進展と地元関係者にインパクトを与える。地元関係者の意欲向上を図るため駅検討部会の議論を情報発信する必要がある。低炭素型都市実現に向けた議論の進展はどうか。	中・長期整備指針については、関係事業者などと協議・調整を行いながら具体化してまいります。東急多摩川線・池上線関連については、新空港線「蒲蒲線」整備の中で検討する課題と捉えています。駅開発検討部会での議論は、鉄道事業者との協議事項や不確定なこともあり、混乱を避けるため公表は控えています。環境に配慮したまちづくりは重要な視点です。今後、整備の具体的な検討の中で、採用できる施設・設備を検討してまいります。
88		蒲蒲線は、何が良くなるのか今ひとつ理解できない。区のPR不足もあるので、もっと効果を示してほしい。	J R ・東急蒲田駅、京急蒲田駅間の東西連絡線の検討から始まりましたが、羽田空港の再国際化や相互直通による鉄道ネットワークが広がる中、渋谷方面からの空港アクセス線として位置付けられました。蒲田は羽田の玄関口として重要な拠点になり、新空港線「蒲蒲線」は大田区の発展に大きく寄与するものと考えています。
89		蒲蒲線のもう少し確定的なスケジュールを示してほしい。	早期実現に向けて、関係機関に働きかけを続けています。現段階でスケジュールをお示しできる状況ではなく、今後、事業化が確定したときに時期を捉えて公表してまいりたいと考えています。
90		中・長期整備では、蒲蒲線の実現性が低いと考えられるので、蒲蒲線を含めたものと含めないもので検討すべき。	中・長期整備具体化の検討では、さまざまなケースを考慮して検討を深めてまいります。
91		蒲蒲線は、呑川や公道（道路上）を利用してはどうか。蒲田は通過駅になりやすいので、国・東京都・鉄道会社に多額の出資をしてもらってはどうか。	運輸政策審議会答申第18号では「京急空港線と東急多摩川線を短絡する路線」として位置付けられ、これに基づく検討を行っています。資金調達については、事業形態や補助制度等を勘案して決めてまいります。
92		西口バス通りの中央分離帯の緑は貴重で、事故防止にもなっているので撤去は反対する。	中央分離帯の撤去については、賛否が分かるところと考えています。今後、整備条件を整理し、何を優先するのか、課題にどのように対応していくのか、詳細な検討を行い判断してまいります。
93		西口の中央分離帯を廃止しても、歩道はいくらも広がらず、緑で憩える空間になっている。中・長期の駅前広場全体の改善で考えてほしい。	
94		西口商店街の幅員は広げなくてもよい。各店で駐輪スペースを設けるようにしてほしい。	素案ではサンライズ・サンロード商店街の幅員については触れていません。補助37号、駅街路3号の歩道については、沿道の建物の建替えに合わせて、地上部の空間確保や店舗においてはお客様用自転車駐車場の設置に協力していただきたいと考えています。
95		周辺街区は、狭い区域で雑多なのが蒲田であり、特徴を活かしたまちづくりをしてほしい。	都市基盤の公共施設整備については素案で示しましたが、周辺街区も含めて一体的にまちづくりを考えていく必要があります。地元の方々や地権者の皆様との連携や協力を得ながら蒲田のまちを考え、実行に移してまいりたいと考えています。
96		現状の緑は多くてよいが、景観がよくない。植栽が多いことはよいが、高木の待ち合わせなどのシンボリックな置き込み、視界のよさなどを考慮して配置する必要がある。	駅前広場は限られたスペースですので、駅前広場機能向上のための優先すべき整備を行った上で、植栽計画を検討します。
97		緑の重要性はあるが、優先事項を考え、可能な範囲で緑化を行うという考えでよいのではないか。歩道、交通、緑と何でも満たすのは無理がある。	

	分野	意見要旨	区の考え方
98	整備関係 その他	呑川整備では、中目黒のように周辺の手すりや街灯、橋にも気を使った整備や、川の水質改善も行えば、新たな商圏になると思う。	呑川緑道の整備は実現したいと考えています。そのためにも地下自転車駐車を整備し、現在の暫定自転車駐車の解消を図ります。水質改善は現在も取り組んでいますが、今後も効果のある対策を探ってまいります。
99		自然環境を取り入れたスペースは確保できているか。呑川緑道の整備では水質改善しきれいな河川にできないか。補助36・37号、駅街路2・3号の車道・歩道を再整備して緑を確保してはどうか。商店街に休憩所、歩道にベンチを設置してはどうか。	駅前広場は限られたスペースですので、駅前広場機能向上のための優先すべき整備を行った上で、植栽計画を検討します。駅近くの呑川については、親水空間としての緑道整備推進と水質改善に取り組んでまいります。
100		呑川緑道整備は時間がかかるだろうが期待する。蒲田のまちは狭いので広場から少し外れたところに緑道を整備することは良策である。	駅近くの呑川については、親水空間としての緑道整備推進と水質改善に取り組んでまいります。
101		呑川緑道の整備は、やる気になれば時間をかけずにできるはずなので早くお願いしたい。	呑川緑道の整備は暫定自転車駐車の解消が前提となり、新たに整備する地下自転車駐車場へ移行することが必要です。
102		「歩行者動線整備による回遊性の向上」の歩行者障害物解消「地上器の街路灯上部へ設置」は、現場調査による検討を実施したうえでなければ結論が出せないため、削除してほしい。	ひとつの事例として紹介したもので、必ず実施するというものではありません。「関係機関、地元関係者との協議が必要」という文言を加筆することで対応します。
103		地下自転車駐車の工事期間は不便な状況になるが、補助36号（ぼぶらーど）の駅前から第一京浜方向の一方通行の実験をしてはどうか。将来的な一方通行も考えてもいいのではないか。	将来の駅前広場の形状を検討する中で、必要であれば実施することが考えられます。
104		素案に賛成である。東西自由通路のバリアフリー、トイレの設置、案内板設置、クスノキなどの植栽、空き缶入れ、喫煙所を設置してほしい。	公共施設の整備では移動円滑化（バリアフリー）に対応した施設を設置することになっています。その他詳細な要望につきましては、設計段階で検討させていただきます。
105		防災関連施設の整備が見当たらない。人が滞留する広場から避難所への誘導をどうするのか。	防災機能の整備は、具体化していく中で検討してまいります。
106	まちづくり 関係	戦後の整備から何の改善もしてこなかったが、今回のプランはかなり練ったものになっているので、今度こそ動いてくれると信じている。	戦災復興の土地区画整理事業から40年以上経過した現在、人口の増加、交通機能の集中、都市基盤の老朽化が進み、まちを更新する時期と捉えており、整備は是非実現したいと考えています。
107		情報・知恵・決定力は行政にある。良い環境の駅前空間のデザインにしてほしい。周辺街区もその影響を受けて意識改革が進むと信じていたい。行政のリーダーシップを強く望む。	都市基盤の公共施設整備は区が主体となって進めますが、本プロジェクトを契機に周辺街区の皆様にも、共に蒲田のまちづくりに取り組んでいただきたいと考えます。
108		再編プロジェクトが日の目を見るよう要望する。区が自ら主体となって頑張してほしい。	蒲田駅周辺は、まち全体の更新時期を迎えており、是非実現したいと考えています。
109		建物の個々の主張の激しさにより、まち全体の統一感が失われるが改善できるのか。建て替えを行わない建物に対して景観への配慮を働きかけることはできるのか。	周辺の建物には老朽化したものも多く、建替え促進を図るための取組みを進めています。建替えにあたっては、まちの特徴を活かした統一的なデザインとするため、建替えルールが必要と考えており、地域の関係者とともに検討してまいります。
110		周辺街区の再開発は、駅前整備と並行していくべき。関係者には可能な範囲で夢が持てる絵を見せていくことが必要、資金面の話もするべき。蒲蒲線を見通した開発が期待できる南側街区から進めてはどうか。	周辺街区と一体的にまちづくりを進めていくため、関係地権者への情報提供と検討への参加を呼びかけています。街区ごとの課題がありますので、街区単位での検討部会の立ち上げに向けて取り組んでいます。関係地権者の意向も踏まえて進めてまいります。

	分野	意見要旨	区の考え方
111	まちづくり 関係	素案づくりに携わってきた方々の苦 労がみえる。スケジュールより早く進 行するようお願いしたい。周辺街区の 建替えを検討するため、地権者の街区 部会の立ち上げに協力いただきたい。	関係する方々のご協力により、素案作成に至りま した。スケジュールについては、整備条件が整った ところから整備を行ってまいります。周辺街区を含 めたまちづくりを推進するためにも、地権者の皆様 の協力が不可欠ですので、引き続き支援を行ってま いります。
112		長い期間が必要な駅前街区の建替え は、初期整備が完了した時点で小休 止することなく、地権者の参加を増や して継続して行ってほしい。	駅前には街区ごとに個別課題があります。各街区の 皆様に参加していただき、建替えの検討支援など継 続した取り組みを行ってまいります。
113		東口駅前には借地人が多く、地主さん との対話を重ねてほしい。街区のまち づくりの意識が低いので、区が積極的 に地権者とのコミュニケーションをは かってほしい。	素案では、主に公共施設の整備について整理しま したが、周辺街区も含めたまちづくりの必要性は認 識しています。現在、周辺街区の皆様の理解と連携 した取り組みを行っていくため、まちづくり勉強会 の開催や個別面談などを実施しています。
114		周辺街区は、地権者の問題もある が、大きくまとめて土地を有効活用し たらどうか。	周辺街区と一体的にまちづくりを進めていくた め、関係地権者への情報提供と検討への参加を呼び かけています。街区ごとの課題がありますので、街 区単位での検討部会の立ち上げに向けて取り組んで います。関係地権者の意向も踏まえて進めてまいり ます。
115		観光産業と地域祭事が地域を活性さ せ環境文化が構築される。観光用循環 バスを運行させてはどうか。蒲田地域 に「国際」という言葉は現実離れ、区 は「安全環境都市・おおた」を目指 し、努力を積み重ねる方が地域に馴染 む。	「観光用循環バス」につきましては、観光事業展 開のご提案として伺います。 「おおた未来プラン10年」の「国際都市の考え 方」では「思いやり・おもてなしの精神」「多文化 の交流」「安心・安全、暮らし、訪れ、回遊」「大 切な平和」「産業の活性」が謳われており、ここ での「国際都市」は広い意味での表現であり「安全環 境都市」も含むものと考えます。
116		国際化のためにも、民有地の高層化 した建物に、各国の出店やものづく りを結ぶコーナーの設置など、滞在型 のまちを目指してほしい。	事業展開施策のご提案として伺います。
117		蒲田駅に観光案内常設スペースを設 置し、ボランティアガイド、ミニツ アーなどの観光事業を実施する。	観光施策のご提案として伺います。
118		東西口の連絡性が高まることで東西 連携したイベントがあればいい。	東西連絡性強化により、回遊性が高まるものと考 えており、地元の意向もありますが将来的には東西 連携によるイベントも考えられます。
119		歩行者環境の確保などよく検討され ている。国際都市、観光大田の理念か らも外国人観光客を意識して、無料の W i - F i スポットを整備してほし い。駅周辺の路上喫煙の規制を強く支 持するが、喫煙所の設置も検討したほ うがよい。	観光施策については提案として伺います。現在、 東西の駅前広場に喫煙所が設置され、多くの皆様に 利用していただいています。夜間でのポイ捨ても改 善されつつありますが、今後も引き続き取り組んで まいります。
120		まちの活性化のため、「駅なか」と 「街なか」の交流を更なるものとする ため、JR事業創造本部との密なる交 渉が優先課題ではないか。	まちの活性化の商業施策のご提案として伺いま す。
121		東口駅前広場内の時間帯設定による 一般自動車の進入禁止にしてはどうか。	現在、環状八号方向からの自動車動線は、すべて 駅ビル前を通過する形状となっていますが、一般車 の通過動線を分離し、広場内への進入を減らす形状 を検討しています。
122		喫煙場所が決められているが、それ 以外での喫煙・ポイ捨てが多いので徹 底してほしい。	この間の取り組みで一定の改善がみられてきまし た。今後も継続して実施してまいります。
123		駅前空間の課題や対策方針が明記さ れ、わかりやすく理解できた。バス本 数や広場など西口より東口に課題が多 いことに驚いた。これまで意識したこ ともなく勉強になった。	東口駅前広場の課題は多々ありますが、整備の具 体化に向けて、さらに関係者調整や検討を深めてま いります。

	分野	意見要旨	区の考え方
124	まちづくり 関 係	旧逆川の緑道を魅力的な空間とするため、人々が集う「蒲田のメインストリート」として歴史・景観に配慮して検討してほしい。蒲田駅前には蒲田らしい景観に配慮した屋外広告のルールづくりに取り組んでほしい。商店街に足を運んでもらえるソフト面の商店街活性化も含めて「蒲田らしさ」を意識したまちづくりを進めてほしい。	旧逆川道路の整備は、地元のデザイン提案の基、工事が進められています。まちづくりルールは地元の方々の意向で自主的に検討するもので、区はできる範囲で支援を行うものと考えています。東西駅前広場の整備では、商店街に繋がる空間を考慮した整備も必要と考えています。ソフト施策も合わせて実施することで活性化に繋がるものと考えます。
125		高齢者のための休憩スペース、外国人のための案内所がほしい。綺麗で明るく温かいまちに。京急蒲田と繋がりが感じられるデザインを希望する。	希望施設については、ご提案として伺います。京急蒲田と一体的にまちづくりを進めることは必要と考えています。
126		蒲田駅周辺に、スポーツのできる空間をつくってほしい。駅前に観光案内所を設置し、スポーツ施設利用手続もできるとよい。蒲田から多摩川土手までの自転車道の整備で回遊道になるのでは。	スポーツ施設、観光案内所については提案として伺います。自転車道は「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」の自転車ネットワーク路線で検討してまいります。
127		ショッピングやスポーツクラブに行くのに楽しい街並みにしてほしい。飲食街での客引きはやめてほしい。	駅前広場の整備を契機に、歩道整備も行い回遊性を高めたいと考えています。客引き等の環境改善に向けて、地元商店街、町会、まちづくり団体の方とともに定期的にパトロールを実施しています。
128		夜間、駅前に群がる若者や泥酔者を減らしてほしい。	環境改善に向けて、地元商店街、町会、まちづくり団体の方とともに定期的にパトロールを実施していますが、個々のモラル意識がまちの環境維持に必要であると考えます。
129		歩行者で混雑し、通学時に他の人にぶつかってしまう。	道路の使用については歩行者同士譲り合って気持ちよく使用していただきたいと考えます。
130		道路のごみ、不審者が多い。なぜ通学時間帯に通学路を一方向的に譲らねばならないのか分からない。	基本的に地域の清掃活動は地元商店街、町会等地域の皆様が実施しています。まちを使う皆様にも清潔なまちを維持する意識を持っていただきたいと考えます。
131		地面のガム跡が多く清潔感がない。	
132		まちが臭く、つばの吐き捨てが多い。雰囲気怖い場所がある。	
133		ポイ捨て、歩きたばこなど、マナーの悪さを直してほしい。	
134		歩道にごみが落ちているので清掃活動に力を入れてほしい。	