

蒲田駅周辺地区基盤整備方針（素案）に対する大田区区民意見手続（パブリックコメント）に提出されたご意見の要旨と区の考え方

No.	分類	意見要旨	区の考え方
1	計画全般	「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」等の計画は、住民も巻き込み積極的に行われており多様な視点で検討されているが、近隣の周辺駅前と比べると見劣りすると感じる。 蒲田駅周辺は、まず広域で考えるのではなく大田区民が魅力を感じる地域にすべきである。	国際的拠点である羽田空港を有する大田区にとっては、国内外を視野に入れた広域的な都市づくりを推進することも重要な取組です。JR・東急蒲田駅を中心とする地区は、まちの骨格となる重要な地区内拠点として位置付けており、大田区の「顔」にふさわしい都市基盤施設の整備を進めてまいります。
2	計画全般	多様な主体が協力するとあったが、JRなど様々な企業の協力が必要と感じた。本方針の拘束力はどの程度有効なのか。	基盤整備研究会では、学識経験者、国、東京都、事業者が参画して検討を行ってまいりました。研究会での検討内容については、各委員が合意した内容となっているため、それぞれが実現に向けて事業を推進してまいります。
3	計画全般	なぜ、だれのために40年間も方針（素案）を進めるのか	本方針は、上位計画である都市計画マスタープランや蒲田駅周辺地区グランドデザインと整合を図るため、概ね20年後（2040年代）を見据えています。変化し続ける社会やまちの状況に柔軟に対応しながら、区民の日常生活を支える基盤整備事業を推進してまいります。
4	計画全般	方針（素案）では今後15年及ぶのか。	中期は概ね10年後、長期はそれ以降を想定しています。
5	計画全般	15年後に都市はどのような姿であるか。	時代の潮流に合わせながら、蒲田駅周辺地区グランドデザインで示す将来像の「にぎわいあふれる多文化都市、誰もが安心して気持ちよく過ごせる人にやさしい蒲田」を目指して柔軟に対応してまいります。
6	計画全般	グランドデザイン、方針（素案）との整合性は図れているのか。	本方針は、蒲田駅周辺地区の将来像やまちづくりの目標、方針を示すグランドデザインに即しており、将来像の実現に向けた基盤施設整備に係るコンセプトや整備内容、想定される都市計画の手法などを示しています。
7	計画全般	区民からの認知は受けているのか。どのように公表しているのか。	素案のパブリックコメントについては、区のホームページや区報、6/27から説明動画をYouTubeで配信し、数百件程度、視聴されています。これまでの経緯は「基盤整備研究会」を令和2年7月から令和4年1月まで計6回開催しており、各回の検討内容を区のホームページで公開しております。
8	計画全般	方針（素案）の情報が少なすぎではないか。	今後、国・東京都・民間事業者などと連携し、区のまちづくりに関する様々な計画と整合を図りつつ、具体的な整備に向けて検討してまいります。
9	計画全般	方針（素案）のメリット、デメリットはなにか。	本方針を策定することで、区と関係事業者が共通したビジョンをもとに連携し、蒲田駅周辺地区の建物の老朽化や歩行者環境の改善などの課題解決を段階的かつ一体的に進めることができます。
10	計画全般	計画の発表までにすべきことをしていないのではないか。	素案の段階で区民の皆様からのご意見を反映するため、今回、パブリックコメントを開催しました。皆様からいただいたご意見を踏まえ、関連部署や関係事業者とも調整しながら、今年度中に本方針の策定・公表を予定しています。
11	計画全般	駅東西を結び蒲田のまちが一体となるような通路について、JRと話し合いの機会をしっかりと持ち、具体的に実現出来る計画にするべきである。	東西自由通路については、これまでも鉄道事業者等と連携して検討しております。今後も実現に向けた協議・調整を進めてまいります。
12	計画全般	蒲田駅周辺の個別施設の建替えは記載があるが、蒲田駅周辺の大きな考え方のように感じられない。東西自由通路について言及があるが駅ビルはどうするのか分からない。また、北側通路を整備すると書いてあるが、具体的にどうするのか。	蒲田駅周辺地区グランドデザインにおいて、まち全体のまちづくりの方向性やまちの将来像を示しています。北側通路は、現状地下道のところを、デッキレベルの通路に変えようとして検討しています。今後も個別施設の具体的な整備に向けて関係事業者と協議・調整を進めてまいります。
13	計画全般	素案なので仕方ないと思うが、将来の蒲蒲線、地下駐車場など、大きな計画とグランドデザインとがリンクしていないように感じる。	本方針に示す基盤整備の実現に向けて、関連事業や計画と整合を図りながら着実にまちづくりを進めてまいります。
14	計画全般	地下自転車駐車場は出来るが、JR・東急にも相応の負担するような建築計画を作るべきである。	暫定自転車駐輪場約2500台の解消、駅周辺の放置自転車約500台に対応するため、大田区として計画的に整備を進めてまいります。
15	新空港線	空港線（蒲蒲線）は羽田空港と近隣広域地域を結ぶことを対象にしているようであり、大田区民の多くは現時点の計画に懐疑的で区民メリットは皆無といった意見が大半である。	新空港線整備は、沿線のまちづくりに与える影響も大きく、区内外への移動利便性の向上に向けた鉄道ネットワークの構築だけでなく、地域の活性化や防災並びに減災等に資する事業であることから、蒲田駅周辺地区基盤整備方針において、重要な施策の一つとして位置付けています。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
16	新空港線	新空港線整備事業には反対である。パブリックコメントを募集するならば、正確な判断ができるように、費用・乗換時間などのデメリットも示すべきである。	新空港線整備に関連する事業費や乗換時間等の現時点における検討結果につきましては、大田区ホームページにてお示ししております。今後も状況が進展次第、情報を発信してまいります。
17	新空港線	基盤整備方針の適用期間の短期・中期・長期の年数は具体的にどのくらいか。また、立体的な図の中で、新空港線が地下にあり、デッキ階に東急池上線が書いてある。新空港線と多摩川線は同じなのか。	短期は概ね5年、中期は概ね10年、長期はそれ以降を想定しています。また、新空港線は、1期整備として多摩川線を延伸し、矢口渡駅の先から地下化し、蒲田駅（地下）を経由して京急蒲田駅（地下）まで整備する計画となっております。なお、新空港線の施設の位置や規模などは、現時点でのイメージ案であり、変更の可能性があります。
18	新空港線	6ページでは池上線と多摩川線が分かれてしまうという図になっている。どこまでが基盤整備方針として住民の理解を取ったことになるのか。乗換を便利にすると言われているが、地下と地上とで分かれて結果的に大きな乖離となると思うが、縦動線についてはあまり書いていない。	新空港線の施設の位置や規模などは、現時点でのイメージ案であり、変更の可能性があります。今後の新しい情報については、区報臨時号、区ホームページ、SNSなどを活用して情報発信を行ってまいります。縦動線については、12Pにおいて示しているとおりでありますが、駅利用者にとって不便にならないような施設計画を、今後、設立予定の整備主体と検討してまいります。
19	新空港線	新空港線の全体の計画が未定の中で、12ページの階層別歩行者動線に示されている新空港線の地下に整備に同意したもとして、計画が進むことに問題を感じる。	新空港線の施設の位置や規模などは、現時点でのイメージ案であり、変更の可能性があります。今後の新しい情報については、区報臨時号、区ホームページ、SNSなどを活用して情報発信を行ってまいります。
20	新空港線	新空港線の事業化をにらみながら蒲田のまちづくりを進めるべきである。	新空港線事業化を踏まえ、蒲田駅周辺地区グランドデザインで示す将来像実現に向けたまちづくりを進めてまいります。
21	新空港線	地下化は、東口周辺の空洞化を助長し、高い建設費・長期維持管理費・浸水リスクがあり、乗換利便性を低下させる可能性が高いため整備計画の見直しが必要である。特に多摩川沿線からの鉄道利用者が駅東口へのアプローチ、池上線への乗換の移動負荷が著しく大きくなる。	新空港線の整備を契機として、蒲田駅及び沿線のまちづくりを行い、多くの人々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。 また、東京都と大田区が進めてきた「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」の中で行った需要予測において費用便益比は2.0と高い数字が出ており、社会的に有意義な事業であることが確認されました。 災害対策や乗換えの利便性については、駅利用者の安全性を考慮した上で、移動が不便にならないような施設計画を、今後、設立予定の整備主体と検討してまいります。
22	自転車駐車場	地下自転車駐車場が整備される事で、駅前広場に自転車が集まり、交通事故を含めた様々なトラブルが発生する事が懸念される。警察・交通課と入念な検討をする必要がある。	多様な交通手段を集約する駅前広場においては、利用者の安全性を第一に駅前広場機能の配置を検討してまいります。
23	自転車駐車場	自転車駐車場について、自転車は大型化・重量化してきているため、将来を見据えた設計をするべきである。電動キックボードのような新たなモビリティの出現や、シェアサイクルが普及し、通常の駐輪場ニーズが減ってきた地区もある。近年の動向を見据えた検討をするべきである。	時代の潮流や社会情勢、ライフスタイルの変化による利用者ニーズなどを的確に捉え、地区特性に応じた効率的で効果的な自転車駐車場の整備を進めてまいります。
24	まちづくり	どこにでもある街は、住みやすいものの個性が感じられず面白みにかけるため、蒲田の特徴である「雑多とした賑わいと多様性」をぜひ継承した街づくりをするべきである。「個性あふれる路面店舗と、ぬけ道のような路地」は「蒲田らしさ」の大きな特徴であるため、街の方々と丁寧な意見交換を重ねながら後世に誇れるような都市整備を進めるべきである。	個性的で魅力ある店舗や商店街は、蒲田のまちを構成する重要な要素の一つです。持続的に商業が発展するよう、地域の方や後世の担い手となる方と意見交換を重ねるとともに、地域との連携による蒲田のまちの都市整備を進めてまいります。
25	まちづくり	不動産の取得など、個別の動向に対してこの方針はどのように関連するのか。こういった行政の考えとは別で個別に建替えなどをしてもいいのか。	建築許可などの手続きを踏まえていただければ問題ありませんが、地区計画などが指定されている地域では、そのルールに従ってもらうことになります。
26	街路	道路空間の再編と交通施設の集約、バスターミナル案には反対である。蒲田東口商店街は補助36号線沿いにバスの乗降があるため、地域の活性化に繋がっている。西口補助37号線のバス停は歩道幅が不足しており、拡幅すべきである。蒲田駅周辺には駅ビル以外に大型集客店舗がないという特徴を活かしたバス停の配置によるまちづくりが望ましい。	バス乗降場がある街路の歩行者空間は、歩行者とバス利用者で混雑しており、また、鉄道からバス、バスから鉄道への乗換えもスムーズとは言えない状況です。駅周辺に分散しているバス乗降場を駅前広場に集約することで、シームレスな乗換え環境を実現します。
27	駅前広場・駅前空間	東口広場の活用について、現在の道路に囲まれた広場はイベントの開催に適していないため、歩道の延長が広場となるような一体感溢れるレイアウトにすることで、多様な使い方が期待できると考える。	東西の駅前広場にはバスなどの交通機能を集約し、交通利便性の向上、交通結節機能の強化を図ることが重要です。また、駅前にあつまる人々を受け止め、にぎわいを創出する広場空間は、地域の活性化にも寄与する重要な機能であるため、駅前街区などとも連携しながら、広場空間の整備・確保を検討します。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
28	駅前広場・駅前空間	熱中症対策や雨天時の障がい者への配慮のため、駅前やタクシーやバス乗降場所にミスト付屋根の設置と屋根付の障がい者専用一時停車可能スペースの設置するべきである。 案内板は、迷うことなく誰でもわかるようにする。	近年の気候変動による暑さ・豪雨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駅前空間づくりを検討してまいります。
29	駅前広場・駅前空間	バス乗り場の集約について賛成である。障がい者が乗り降りしやすく、雨に濡れない乗降スペースを確保するべきである。 案内表示を遠くからでもわかりやすくし、視覚障がい者へ配慮するべきである。	誰もが快適に移動できるわかりやすい駅前空間の整備に向けて、関係事業者と連携し着実にまちづくりを進めてまいります。
30	駅前広場・駅前空間	駅前空間の立体利用について、具体的な内容と他都市での事例はあるか。	東口駅前広場の立体利用については、東西自由通路と北側通路をつなぐ南北通路として検討しています。駅周辺の開発が進む中野駅などを参考にしておりま。今後、関係事業者と連携して整備に向けた検討を進めてまいります。
31	駅前広場・駅前空間	駅ビルの改修はどのくらいのスケジュールになるのか。 駅ビルだけでなく駅周辺の商店などはどうなるのか。	現在検討中です。本方針策定後に関係者間で協議し、適宜整備内容を公表していく予定です。 また、本方針は駅半径概ね200m圏内の地区を対象として検討しているため、駅や駅ビルといった基盤施設の整備方針が中心となります。駅周辺の個別建物についてはそれぞれでご検討いただき、再開発などの動きがあれば行政と協議していくこととなります。
32	駅前広場・駅前空間	東口駅前広場は、現状の車線を駅側と中央通り側それぞれ1車線減らし広場を拡幅すべきである。	東口駅前広場は現在、初動期整備が進んでいますが、将来の交通需要や周辺開発などの動向を見据えて、駅前広場機能を検討してまいります。
33	駅前広場・駅前空間	現在の東口広場は狭すぎるため、利用者が滞留でき、子連れでも安心して休憩できる広場を設けて欲しい。 西口・東口共に、広場に滞留する人を強い日差しから守る工夫が必要である。	東西の駅前広場は、交通機能の集約とあわせて誰もが快適に移動・滞留できる駅前空間づくりを進めてまいります。
34	駅前広場・駅前空間	バス停・タクシー待機場に屋根を作してほしい。ベンチなども設置し、障がいを持つ人だけでなく、様々な人に使いやすい駅前広場にしてほしい。東西自由通路を含めたバスの利便性なども考えるべきである。	東西の駅前広場は、交通機能の集約とあわせて誰もが快適に移動・滞留できる駅前空間づくりを進めてまいります。
35	駅前広場・駅前空間	広場等のイメージ画像を見ると、危険要素が多くて不安である。子ども・自転車・視覚障がい者・急いでどこかに向かう人等の動線は意識しているのか。 イメージ画像どおりでは杖をつく高齢者はぶつかられ、休める場所も見当たらない。子供やお年寄りや障がい者目線でのまちづくりをする必要がある。	イラスト画像はあくまでも将来イメージです。バスやタクシーなどの車両が乗り入れ、多くの歩行者が行き交う駅前広場は、利用者の安全性を確保することが重要であり、交通機能と環境機能の両面から誰もが安全で快適に移動できる駅前空間づくりを進めてまいります。
36	駅前広場・駅前空間	鉄道、バスだけでなく、空飛ぶ車やパーソナルモビリティが自由通路を往来できるのか等、将来を見据えた考えがあるのか。単にバスロータリーを整備する、というだけでなく、先進的な区である大田区として、高齢者の方への対応などが必要である。	時代の潮流や技術の進展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、誰もが安全で快適に移動できる駅前空間づくりを進めてまいります。
37	周知・発信	再開発計画の節目ごとに、中身のある区民説明や意見受付を行なっていただきたい。	随時、情報発信を行い地域の皆様と協力して都市づくりを推進してまいります。頂いたご意見は関連部署と共有し、今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
38	自由通路・連絡通路	自由通路は、防災上の観点という話もあったが、24時間通行可能になるのか。これから関係者と協議して決めていくことになるのか。	現在はクランク形状となっているものを直線にし、24時間開放を目指して関係事業者と検討を進めてまいります。
39	自由通路・連絡通路	北側通路とはどこか。東から西に行く動線で手すりがないため不便である。	北側通路とは、現在の地下道でのことであり、今は階段状態でバリアフリーになっていません。将来的には、デッキレールで再整備しバリアフリー化を図れるよう、現在地下道を管理している鉄道事業者と協議・調整を進めてまいります。
40	自由通路・連絡通路	この方針素案は現状のグランデュオがある状態での構想であり、東西をデッキ1本で結べばよいわけではない。駅北側の動線確保は理解できるが、歩行者のみならず自転車や車いすの検討も必要である。	現状の課題解決に向けて、国・東京都・事業者が参画する基盤整備研究会で、東西自由通路、北側通路の検討を行ってきました。今後、事業を推進していく中で関係事業者と検討を進め、柔軟に対応してまいります。
41	自由通路・連絡通路	現在の自由通路がクランク形状というのは、直線とするほうがいいのではないかと。行政と事業者が協力して検討を進めるべきである。	基盤整備研究会では、関係する事業者も参画して検討を行ってきました。現在の案としては、直線状の東西自由通路を検討しています。今後も、区と事業者が連携して検討を進めてまいります。

No.	分類	意見要旨	区の考え方
42	防災・減災	災害に強いまちづくりに向けて、地震や風水害等による長期の停電への備えが必要である。長期の停電発生時においても、必要な電力を確保するための施設を都市基盤の一つとして位置付け、その整備の必要性を盛り込むべきである。「公共施設の再編や駅ビル・駅周辺の再開発等において、災害等による長期の停電発生時に必要な電力を確保するため、供給信頼性の高い中圧の都市ガスによるコージェネレーションシステムや太陽光発電、蓄電池などの自立・分散型エネルギーの導入を促進する。」といった内容を追記してはどうか。	蒲田駅周辺地区は、ランドデザインにおいて「災害時にも都市活動の継続が可能な強靱性の高い拠点の形成」を位置付けており、インフラ整備に係る関係機関や開発事業者とも連携し、安全・安心な拠点の形成を推進してまいります。頂いたご意見は、関連部署と共有し今後の都市づくり政策の参考とさせていただきます。
43	防災・減災	蒲田駅周辺は、ハザードマップを見ても浸水リスクがあると思う。整備方針の中で盛り込まれた点はあるか。交通ネットワークが重要視されていたが、防災拠点がどのように整備されるかによっても妥当性の判断は変わってくると思う。	交通利便性の向上や地域の活性化とあわせて、防災・減災にも資する取組であることが重要です。本方針で示すデッキレベルでの歩行者ネットワークは、歩車分離による歩行者の安全性確保とあわせて、浸水時の避難経路としても活用できます。今後も蒲田駅周辺地区ランドデザインを踏まえながら、引き続き地域の防災性の向上についても十分に検討してまいります。
44	防災・減災	水害だけでなく、地震など大規模災害が起きた際、蒲田駅周辺部には一時避難者が集中するリスクなどがあると考えます。駅周辺だけでなく分散が必要である。	災害時には、公立学校や区庁舎、ホールなどの公共施設を開放し、帰宅困難者などの一時避難場所としての利用を考えています。蒲田駅周辺は主に戦災復興の土地区画整理事業により整備されていることから、老朽化にともなう施設の機能更新を図ることも、今後重要な取組であると考えています。
45	防災・減災	災害時の一時避難や防災備蓄品の貯蔵、並びに延焼防止を想定して立体交通ネットワークの空中道路と持続可能な防災拠点公園・施設を計画的に配置することで、地域の安全性を高めつつ、通常時の賑わい空間を創出する。	基盤整備研究会では、地域の防災性の向上といった観点からも検討を行ってきました。いただいたご意見は関連部署と共有・連携し、災害に強いまちづくりを進めてまいります。
46	歩行者動線・交通ネットワーク	東西の歩行者動線はデッキ階レベルだけではなく、新空港線の整備と駅ビルの建て替えにあわせて、地下階レベルにも東西自由通路を整理すべきである。あわせて、地下階レベルの東西自由通路にもJR線の地下改札を設置して、新空港線（東急多摩川線）とJR線との乗り換えを少しでも短くできるようにし、できれば2～3分以内に乗り換えが可能な構造とするべきである。	東西自由通路については基盤整備研究会においてデッキ階レベルで整理されておりますが、快適に移動できる歩行環境について引き続き検討してまいります。乗換の利便性については、駅利用者にとって不便とならないよう、今後設立する整備主体と共に施設計画を行ってまいります。
47	歩行者動線・交通ネットワーク	東西自由通路や北側連絡通路の整備よりも、南口（東急改札側）の整備や東急利用者のアプリコや消費者センターなどの線路向かいの公共施設等への連絡通路などアクセス整備を優先するべきである。まずは区民が利用しやすい蒲田駅周辺整備を行ない、その後、広域の拠点化を検討するべきである。	線路を挟んだ東西の移動については、まちの流動の中心である東西自由通路を骨格とした都市基盤を構築することが重要です。都市基盤施設は相互に密接に関連することから、関係事業者と連携して区民や駅利用者の利便性向上に資する取組を推進してまいります。
48	歩行者動線・交通ネットワーク	駅構内の動線について、東口から東急線に向かう人の流れと東急線からJR南改札に向かう人の流れの交錯が、高齢者・身体障がい者にとって危険性を感じる。	東西自由通路は、将来を見据え、十分な幅員で整備することを検討しており、駅利用者が安全で快適に通行できるバリアフリーな空間となるよう、関係事業者と検討を進めてまいります。
49	歩行者動線・交通ネットワーク	駅とまちをどうつなぐのかも大事なテーマである。蒲田駅前広場をペDESTリアンデッキで繋ぐ事が有効なのか検証すべきである。	ご意見のとおり、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ことが重要です。そのため、東西自由通路や駅ビルとまちをつなぐ駅前広場などの整備とあわせて、駅周辺の街路空間の利活用やペDESTリアンデッキなどの歩車分離による安全な歩行者空間の創出など、人を中心とした歩行者ネットワークの構築に向けて検討してまいります。
50	歩行者動線・交通ネットワーク	JR南側改札口付近から直接区役所の南側に行けるようにするべきである。	線路を挟んだ東西地域の移動については、まちの流動の中心である東西自由通路を骨格とした都市基盤を構築することが重要です。また、都市基盤施設は相互に密接に関連することから、関係事業者と連携して区民や駅利用者の利便性向上に資する取組を推進してまいります。
51	歩行者動線・交通ネットワーク	浸水リスクを想定し、東西自由通路から地域拠点病院等までの経路をデッキレベルで立体整備してはどうか。さらに歩行者と無人運転のコンパクトスマートモビリティが共存する立体道路として整備することで、シームレスで安全なネットワークを構築する。これにより浸水リスクや高齢者などの移動負担低減が実現可能と考える。	基盤整備研究会では、地域の防災性の向上といった観点からも検討を行ってきました。本方針で示すデッキレベルでの歩行者ネットワークは、歩車分離による歩行者の安全性確保とあわせて、浸水時の避難経路としても活用できます。