

# 大森駅周辺都市基盤施設整備計画(素案)

## (概要版)

### 目 次

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| 1. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは          | 1 |
| 1-1. 背景・目的                    | 1 |
| 1-2. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け     | 1 |
| 1-3. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成       | 1 |
| 1-4. 計画期間                     | 1 |
| 1-5. 対象範囲                     | 1 |
| 2. 大森駅周辺の交通戦略                 | 2 |
| 2-1. 大森駅周辺の現況・課題              | 2 |
| 2-2. 大森駅周辺総合交通戦略              | 3 |
| 2-3. 大森駅西口地区交通戦略              | 5 |
| 3. 大森駅西口広場空間デザイン方針            | 7 |
| 3-1. 大森駅西口広場における空間デザイン方針の検討経緯 | 7 |
| 3-2. 大森駅西口広場を考えるための3つの要素      | 7 |
| 3-3. 大森駅西口広場空間デザイン方針          | 8 |
| 3-4. 過ごし方イメージ図                | 9 |

令和9年 月

大 田 区

1. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは

1-1. 背景・目的

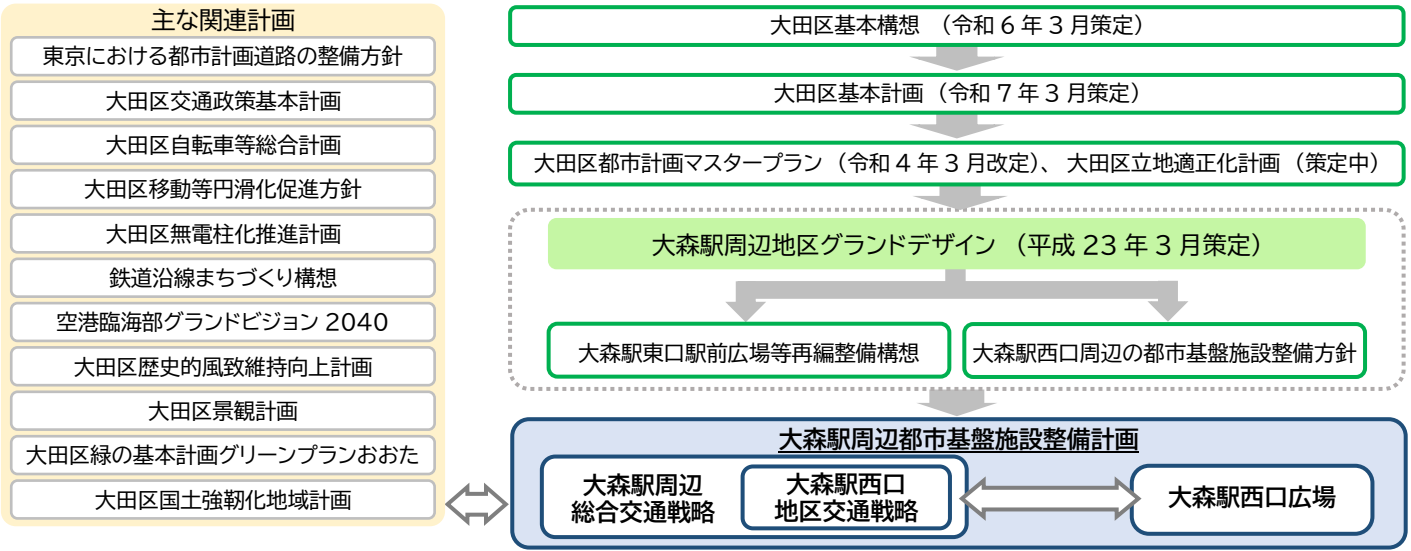
大森駅は、一日約8.3万人(令和6年度)が乗車するとともに、数多くのバス路線が発着する区内有数の単独駅であり、蒲田駅、羽田空港・臨海部と並ぶ区内の中心拠点です。

大田区では、平成23年3月に策定した「大森駅周辺地区グランドデザイン」(以下、「グランドデザイン」という。)に基づき、大森駅周辺(以下、「駅周辺」という。)のまちづくりについて、地域住民・民間事業者・行政の協働で取り組んでおり、令和6年2月に東京都市計画道路幹線街路補助線街路第28号線(池上通り)(以下、「補助第28号線」という。)と東京都市計画交通広場第12号大森駅西口広場(以下、「西口広場」という。)の事業認可の取得など駅周辺でまちづくりに関する様々な取組みが行われています。しかし、大森駅東西間の連携強化をはじめ、交通に関連した様々な課題が存在することから、都市基盤施設の整備・再編に向けた継続的な検討が必要です。

大森駅周辺都市基盤施設整備計画(以下、「本計画」という。)は、大森駅東西のまちづくりと連携し、都市基盤施設の機能更新の推進を目的として策定します。

1-2. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け

本計画は、「大田区都市計画マスタープラン」及びグランドデザインを上位計画とし、「大森駅周辺総合交通戦略」、「大森駅西口地区交通戦略」、「大森駅西口広場空間デザイン方針」の3つの内容から構成される計画として策定します。



1-3. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成

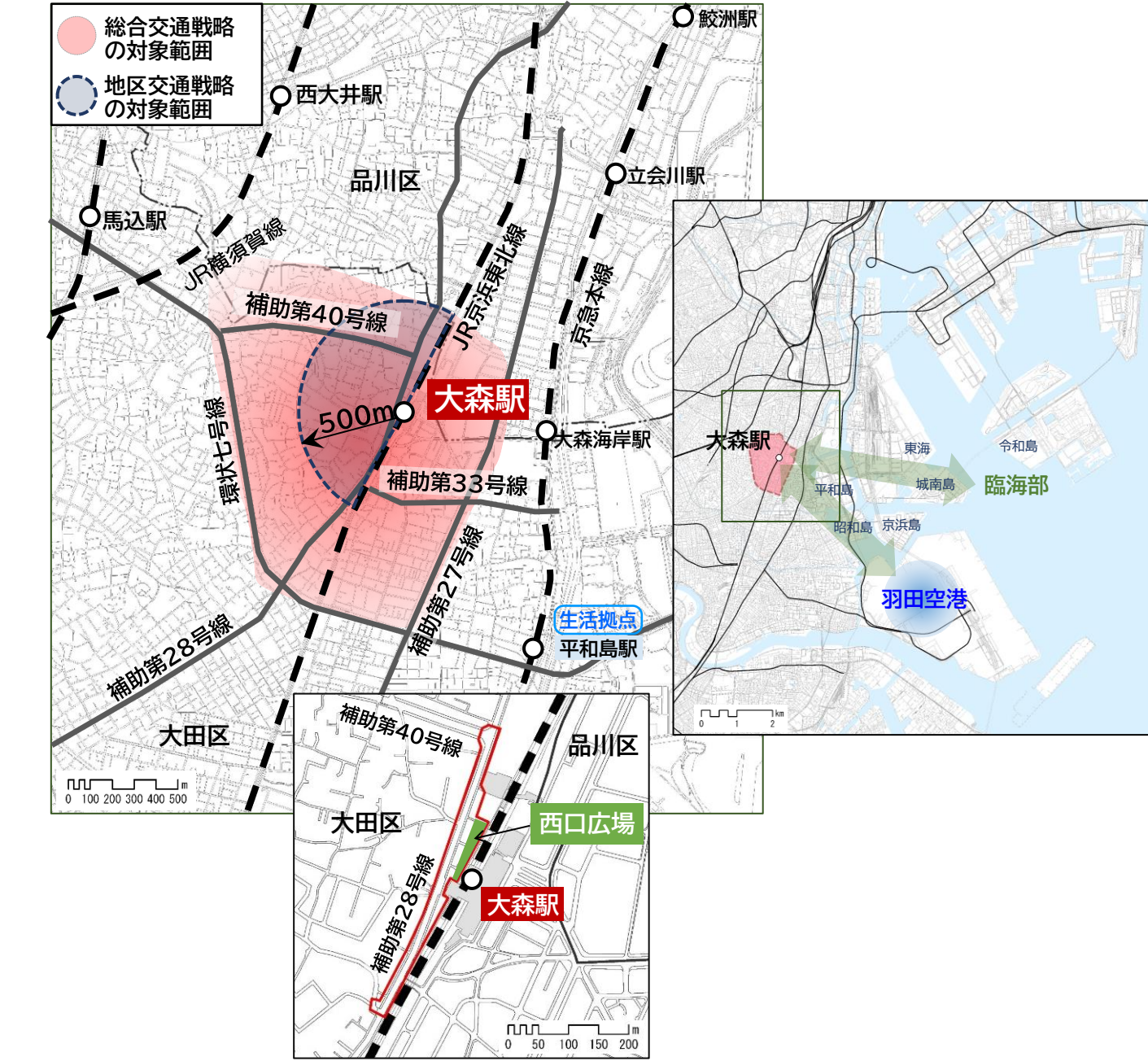
|   | 名称                                     | 対象範囲    | 概要                                                                                                                    |
|---|----------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 大森駅周辺総合交通戦略<br>(以下、「総合交通戦略」という。)       | 大森駅周辺全体 | 国土交通省の「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、大森駅周辺における交通上の課題を網羅し、その課題解決とグランドデザインで掲げたまちづくりの目標実現に向けた方針、重点的・継続的に取り組む交通施策を体系的に整理した計画         |
| 2 | 大森駅西口地区交通戦略<br>(以下、「地区交通戦略」という。)       | 大森駅西口周辺 | 総合交通戦略の方向性を踏まえ、重点的な課題が集中している大森駅西口周辺におけるウォーカブルなまちづくりに向けて、交通施策を体系的に整理した計画                                               |
| 3 | 大森駅西口広場空間デザイン方針<br>(以下、「空間デザイン方針」という。) | 大森駅西口広場 | 西口広場が長く愛着を持って利用できる広場となるよう、西口広場とその周辺(以下、「西口広場周辺」という。)のポテンシャル・ニーズ・課題を考慮して、長期にわたって続く広場整備事業の計画・工事において、一貫性のある考えを反映させるための方針 |

1-4. 計画期間

本計画の計画期間は、「大田区基本構想」、「大田区都市計画マスタープラン」にあわせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

1-5. 対象範囲

- 総合交通戦略** 駅周辺の中心拠点と外周の幹線道路沿道を含む地域とします。なお、グランドデザインの目標である「臨海部や羽田空港へのアクセス利便性の高いまち」、大田区交通政策基本計画の基本施策である「大森・平和島地区から臨海部、羽田空港間のアクセス交通の充実」を踏まえた計画とします。
- 地区交通戦略** 大森駅西側で徒歩の利用圏域となる半径500mの範囲とします。
- 空間デザイン方針** 大森駅西口と北口の間の補助第28号線に隣接した位置にある西口広場とします。



2. 大森駅周辺の交通戦略

2-1. 大森駅周辺の現況・課題

課題2 駅西側の快適な駅前空間の確保

総合 地区

【現況】・駅近辺の歩行者交通量が多い上、補助第28号線の歩道に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化

【課題】補助第28号線の歩行者空間の確保

【現況】・補助第28号線でバスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生

【課題】補助第28号線における自動車の本線交通と各交通手段の乗降場の分離

【現況】・駅前に一般車両の乗降場がない

- ・タクシーの待機場が少ない
- ・駅前のバス乗降場が分散

【課題】各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供

【現況】・集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるようなスペースが不足

【課題】駅西側における滞留スペースの確保



課題5 駅西側住宅地内の快適な移動

総合 地区

【現況】・駅と西側の住宅地間の大きな標高差により、移動の負担が大きい

【課題】起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保

【現況】・住宅地に狭い道路が多く存在

【課題】災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保



課題1 東口駅前広場の改善

総合

【現況】・東口駅前広場やバス停に向かう歩行者動線と自動車動線が交錯

【課題】安全で快適な歩行者動線の確保

【現況】・東口駅前広場にタクシープールや一般車両、企業バスの乗降場がない

【課題】各交通手段の乗降場のレイアウト見直し



課題3 駅東西の円滑な移動

総合 地区

【現況】・駅北口及び中央口の東西通路のバリアフリー化が不十分、利用時間にも制限

【課題】誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保

【現況】・JR京浜東北線により東西往来道路が限定的、通行可能な自動車も制限

- ・補助第28号線と環状七号線の交差点付近で、交通渋滞が慢性的に発生

【課題】自動車が駅東西間を円滑に移動できる経路の拡充



課題4 自動車・自転車の安全で円滑な移動と適正な駐車空間の確保

総合 地区

【現況】・交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生

【課題】ゆとりのある街路空間の確保

【現況】・補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行

【課題】補助第28号線における自転車走行環境の整備

【現況】・自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在

【課題】駅周辺における自転車等駐車場の充実

【現況】・駅周辺の小規模な自動車駐車場の散在、供給過剰

【課題】駅周辺における自動車駐車場の適正配置

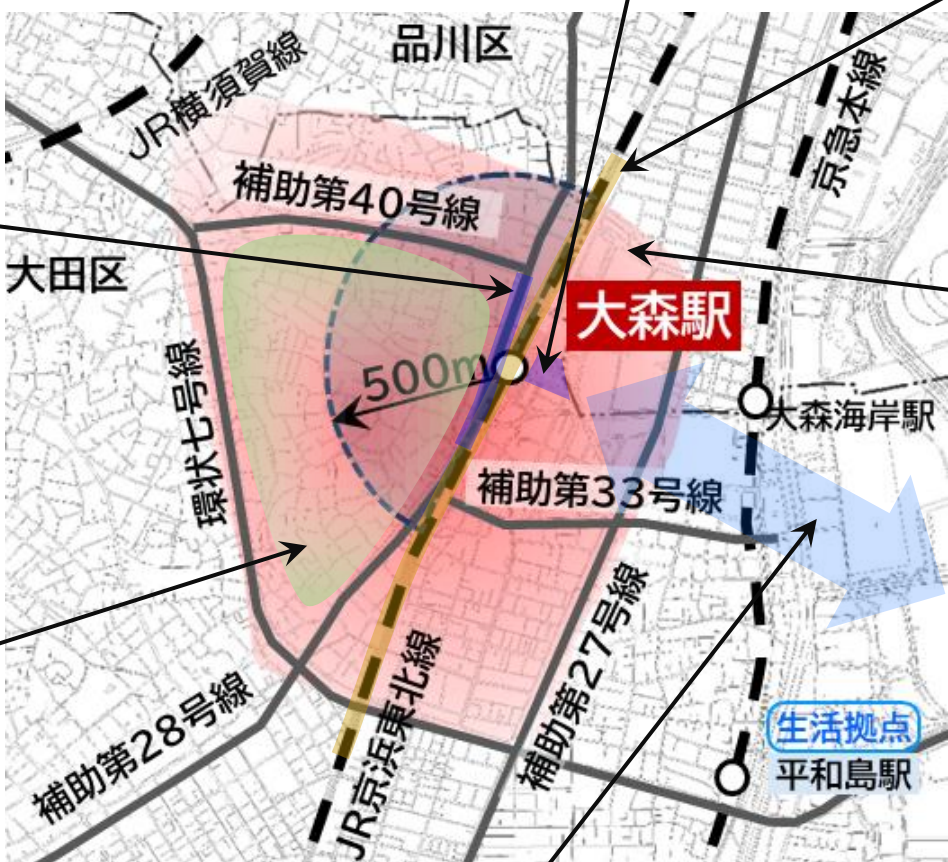


課題6 拠点間の連携強化

総合

【現況】・駅周辺から空港臨海部行きの公共交通機関の本数が少ない

【課題】駅周辺と空港臨海部間のアクセス機能の強化



大森駅周辺における現況と課題図

大森駅を中心に安全で快適なネットワークが結ばれ、にぎわいと文化が交わるまち

## 将来交通ネットワークのイメージ

⇒施策1-1～1-7を推進

⇒施策2-1～2-4を推進

⇒施策3-1～3-2を推進

⇒施策4-1～4-3を推進

- ・交通結節機能が強化され、バス・タクシー等の乗換えが安全かつ円滑にできます。
- ・リアルタイムの交通情報の提供により、目的地までスムーズに移動できます。
- ・PTPS※等の技術の進展により、サービス水準の高い交通サービスが実現しています。

※PTPS:交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム

3

(2)大森駅周辺総合交通戦略の交通施策と実施スケジュール

|                   | 交通施策                               |    | 期待される主な効果                                                          | 実施スケジュール<br>(2027年度～2040年代前半) |                 |                  |
|-------------------|------------------------------------|----|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|------------------|
|                   |                                    |    |                                                                    | 短期<br>(概ね5年)                  | 中期<br>(概ね6～10年) | 長期<br>(概ね11～15年) |
| 方針1:安全で快適な交通環境の確保 | 重点施策<br>1-1 安全で快適につながる街路空間の整備      |    | ・交通渋滞の解消、安全性向上<br>・安全で快適な歩行者環境の創出<br>・歩行者の回遊性向上<br>・交通モード間の乗換利便性向上 |                               |                 |                  |
|                   | 重点施策<br>1-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保     | 東口 | ・歩車分離による安全性向上<br>・交通モード間の乗換利便性向上                                   |                               |                 |                  |
|                   |                                    | 西口 | ・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留<br>・災害時の一時滞留スペースの確保<br>・バス利用者の利便性向上             |                               |                 |                  |
|                   | 1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進                |    | ・歩行者の東西間の回遊性向上                                                     |                               |                 |                  |
|                   | 1-4 安全な自転車利用環境の確保                  |    | ・自転車ネットワークの強化<br>・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上<br>・放置自転車の削減            |                               |                 |                  |
|                   | 1-5 線路を横断する道路の整備検討                 |    | ・リダンダンシー(代替ルート)の確保                                                 |                               |                 |                  |
|                   | 1-6 生活道路の拡幅整備促進                    |    | ・災害時の円滑な避難・救助活動の実現                                                 |                               |                 |                  |
| 方針2:交通結節点の機能強化    | 重点施策<br>2-1 安全で快適につながる街路空間の整備      |    | (1-1の再掲)                                                           |                               |                 |                  |
|                   | 重点施策<br>2-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保     |    | (1-2の再掲)                                                           |                               |                 |                  |
|                   | 2-3 交通情報や災害情報の提供                   |    | ・乗換利便性向上<br>・災害時の情報発信                                              |                               |                 |                  |
|                   | 2-4 歩行者の東西往来環境の整備促進                |    | (1-3の再掲)                                                           |                               |                 |                  |
|                   | 2-5 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討 |    | ・文化関連施設等への回遊性向上<br>・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動                              |                               |                 |                  |
| 方針3:駅東西の円滑な移動の確保  | 3-1 歩行者の東西往来環境の整備促進                |    | (1-3の再掲)                                                           |                               |                 |                  |
|                   | 3-2 線路を横断する道路の整備検討                 |    | (1-5の再掲)                                                           |                               |                 |                  |
| 方針4:次世代交通サービスの充実  | 4-1 PTPS等によるサービス水準の高い交通システムの活用検討   |    | ・空港臨海部へのアクセスの向上<br>・拠点間の連携強化                                       |                               |                 |                  |
|                   | 4-2 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討 |    | (2-5の再掲)                                                           |                               |                 |                  |
|                   | 4-3 自動車駐車場データの提供検討                 |    | ・自動車駐車場の利用環境の改善<br>・自動車駐車場の効率的利用                                   |                               |                 |                  |

検討・調整 実施

(3)大森駅周辺総合交通戦略の評価指標と目標値

総合評価指標

・安全で快適な交通環境の確保や、交通結節点の機能強化などの複数施策による効果を総合的に評価する指標として「交通事故発生件数」及び「大森駅の乗車人員」、「東西通路の通過歩行者交通量」を設定

施策評価指標

・自転車利用環境の改善や、東西の円滑な移動などの効果を直接的に評価する指標として、「放置自転車台数」及び「北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間」を設定

|        |   | 評価指標                       | 現況        | 目標値<br>(2040年代前半)                  | 設定の考え方                                  |
|--------|---|----------------------------|-----------|------------------------------------|-----------------------------------------|
| 総合評価指標 | ① | 交通事故発生件数※1                 | 約110件/年間  | 減少                                 | 「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として設定               |
|        | ② | 大森駅の乗車人員※2                 | 8.3万人/日   | 増加                                 | 「交通結節機能の向上」等を評価する指標として設定                |
|        | ③ | 東西通路の通過歩行者交通量※3            | 1.7万人/12h | 増加                                 | 「東西往来の活性化」を評価する指標として設定                  |
| 施策評価指標 | ④ | 放置自転車台数※4                  | 52台       | 2割以上削減<br>(後期アクションプランの目標値が定まり次第確定) | 「自転車環境の快適性向上」や「円滑な歩行空間の確保」等を評価する指標として設定 |
|        | ⑤ | 北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間※5 | 約4万人・時間/年 | 解消                                 | 「移動制約者の東西の円滑な移動」等を評価する指標として設定           |

※1 現況値は、警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より、令和4年から6年の対象地域内の交通事故発生件数の平均値を設定

※2 現況値は、JR東日本ホームページより令和6年度の大森駅の乗車人員を設定

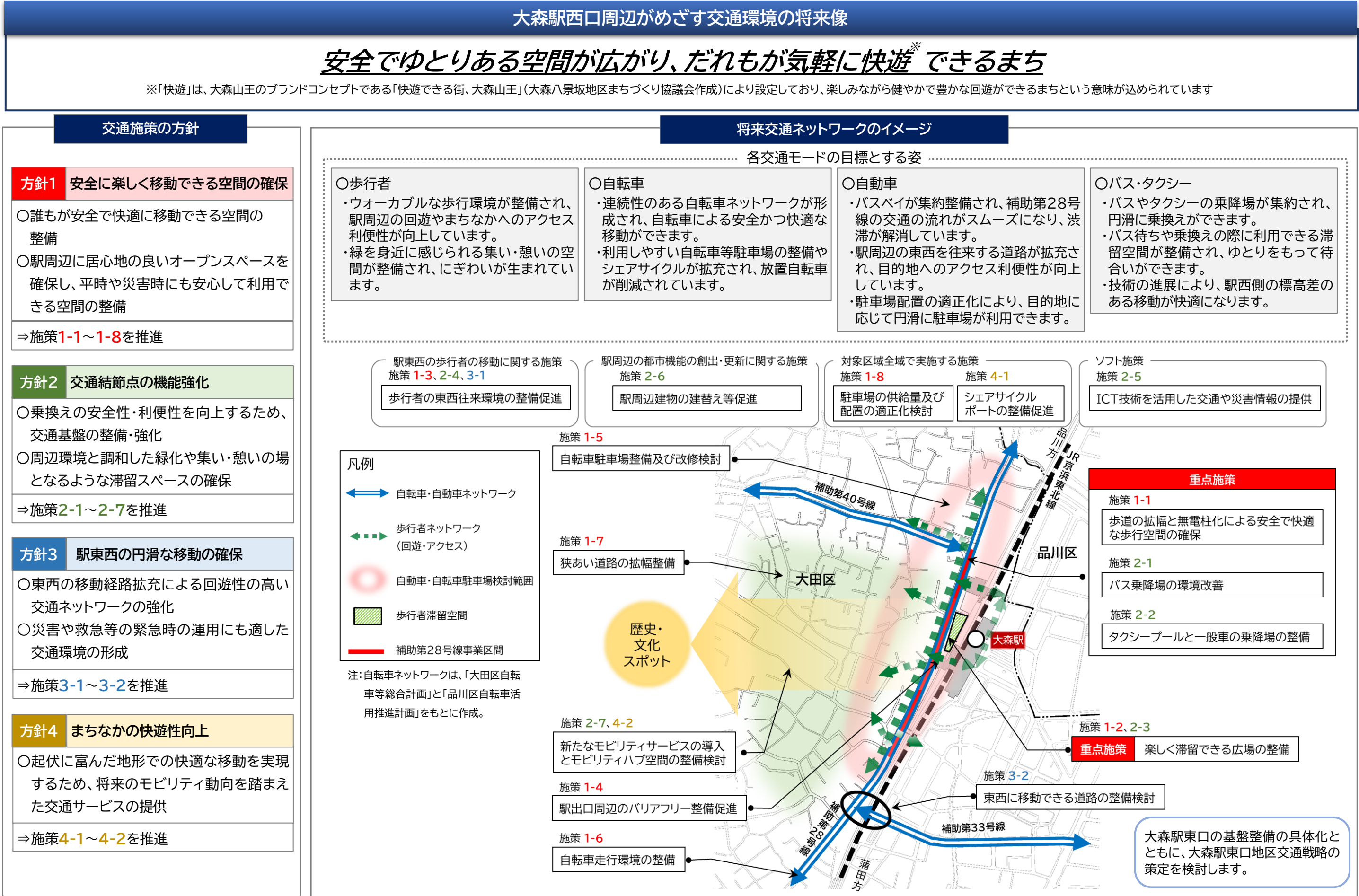
※3 現況値は、令和7年5月27日(火)の北口及び中央口の東西通路の通過通行者数

※4 現況値は、「令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」における駅周辺の放置自転車台数を設定

※5 「北口東西通路の通行の障壁による移動のロス時間」とは、北口通路の不十分なバリアフリー対応により、北口東西通路を使用したいが、迂回を強いられる移動制約者の移動に係る年間の損失時間のこと  
現況値は、JR東日本ホームページより令和6年度の大森駅の乗車人員と令和7年5月27日(火)の北口東西通路通行者数をもとに算定した年間の移動に係る損失時間を設定

2-3. 大森駅西口地区交通戦略

(1)大森駅西口周辺がめざす交通環境の将来像と方針



(2)大森駅西口地区交通戦略の交通施策と実施スケジュール

|                      | 交通施策                                          | 期待される主な効果                                  | 実施スケジュール<br>(2027年度～2040年代前半) |                 |                  |
|----------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------------------|-----------------|------------------|
|                      |                                               |                                            | 短期<br>(概ね5年)                  | 中期<br>(概ね6～10年) | 長期<br>(概ね11～15年) |
| 方針1:安全に楽しく移動できる空間の確保 | <b>重点施策</b><br>1-1 歩道の拡幅と無電柱化による安全で快適な歩行空間の確保 | ・歩行者の安全で快適な移動環境の創出<br>・災害時の安全な避難路確保        | →                             | →               | →                |
|                      | <b>重点施策</b><br>1-2 楽しく滞留できる広場の整備              | ・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留<br>・災害時の一時滞留スペースの確保     | →                             | →               | →                |
|                      | 1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進                           | ・安全で円滑な歩行者の移動<br>・歩行者の東西間の回遊性向上            | →                             | →               | →                |
|                      | 1-4 駅出口周辺のバリアフリー整備促進                          | ・駅から補助第28号線や西口広場への安全なアクセス                  | →                             | →               | →                |
|                      | 1-5 自転車等駐車場整備及び改修検討                           | ・放置自転車の削減<br>・歩道環境の改善による安全性向上              | →                             | →               | →                |
|                      | 1-6 自転車走行環境の整備                                | ・自転車ネットワークの強化<br>・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上 | →                             | →               | →                |
|                      | 1-7 狭あい道路の拡幅整備                                | ・災害時の円滑な避難や、救助活動の実現<br>・人優先の安全な通行空間の創出     | →                             | →               | →                |
|                      | 1-8 駐車場の供給量及び配置の適正化検討                         | ・駐車場の出入口設置制限による安全な歩行環境の形成                  | →                             | →               | →                |
| 方針2:交通結節点の機能強化       | <b>重点施策</b><br>2-1 バス乗降場の環境改善                 | ・バス利用者の利便性向上<br>・交通モード間の乗換利便性向上            | →                             | →               | →                |
|                      | <b>重点施策</b><br>2-2 タクシープールと一般車両の乗降場の整備        | ・タクシー利用者の利便性向上<br>・交通モード間の乗換利便性向上          | →                             | →               | →                |
|                      | <b>重点施策</b><br>2-3 楽しく滞留できる広場の整備              | (1-2の再掲)                                   |                               |                 |                  |
|                      | 2-4 歩行者の東西往来環境の整備促進                           | (1-3の再掲)                                   |                               |                 |                  |
|                      | 2-5 ICT技術を活用した交通や災害情報の提供                      | ・乗換利便性向上<br>・災害時の情報発信                      | →                             | →               | →                |
|                      | 2-6 駅周辺建物の建替え等促進                              | ・駅周辺にふさわしい都市機能の創出・更新<br>・にぎわいの創出           | →                             | →               | →                |
|                      | 2-7 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討            | ・文化関連施設等への回遊性向上<br>・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動      | →                             | →               | →                |
| 西の方針3:駅東の円滑な移動の確保    | 3-1 歩行者の東西往来環境の整備促進                           | (1-3の再掲)                                   |                               |                 |                  |
|                      | 3-2 東西に移動できる道路の整備検討                           | ・リダンダンシー(代替ルート)確保<br>・道路のネットワークの強化         | →                             | →               | →                |
| 回遊性向上の方針4:まちなかの活性化   | 4-1 シェアサイクルポートの整備促進                           | ・放置自転車の削減<br>・回遊性・利便性の向上                   | →                             | →               | →                |
|                      | 4-2 新たなモビリティサービスの導入とモビリティハブ空間の整備検討            | (2-7の再掲)                                   |                               |                 |                  |

検討・調整 実施

(3)大森駅西口地区交通戦略の評価指標と目標値

総合評価指標

・複数施策による効果である「安全で快適な交通環境の確保」を総合的に評価する指標として「交通事故発生件数」を設定

施策評価指標

・補助第28号線の自動車の混雑緩和や自転車利用環境の改善、補助第28号線の歩行空間の快適性向上などの効果を直接的に評価する指標として、「補助第28号線の自動車混雑度」及び「放置自転車台数」、「補助第28号線の歩道のサービス水準」を設定

|        |   | 評価指標                | 現況                | 目標値<br>(2040年代前半)                  | 設定の考え方                                 |
|--------|---|---------------------|-------------------|------------------------------------|----------------------------------------|
| 総合評価指標 | ① | 交通事故発生件数※1          | 22件/年間            | 減少                                 | 「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として設定              |
|        | ② | 補助第28号線の自動車混雑度※2    | 1.22              | 1.00未満                             | 「補助第28号線における自動車の混雑緩和」を評価する指標として設定      |
| 施策評価指標 | ③ | 放置自転車台数※3           | 18台               | 2割以上削減<br>(後期アクションプランの目標値が定まり次第確定) | 「自転車環境の快適性向上」や「円滑な歩行空間の確保」等を評価する指標として設 |
|        | ④ | 補助第28号線の歩道のサービス水準※4 | サービス水準B<br>(やや制約) | サービス水準A<br>(自由歩行)                  | 「補助第28号線の歩行空間の快適性向上」を評価する指標として設定       |

- ※1 現況値は、警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より、令和4年から6年の対象地域内の交通事故発生件数の平均値を設定
- ※2 現況値は、「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」の混雑度を設定
- ※3 現況値は、「令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」における駅周辺の放置自転車台数から駅西側の放置自転車台数を設定
- ※4 現況値は、令和7年5月27日に行った歩行者交通量調査によるサービス水準を設定  
現況のサービス水準は、令和7年度交通量調査から「やや制約」のある状態に分類されるが、補助第28号線の勾配が比較的急であることから自転車を押し歩きする人が多いことや放置自転車による歩行空間が制約を受けることなどにより、実態の歩行環境はさらに制約を受けている状況がみられる

3. 大森駅西口広場空間デザイン方針

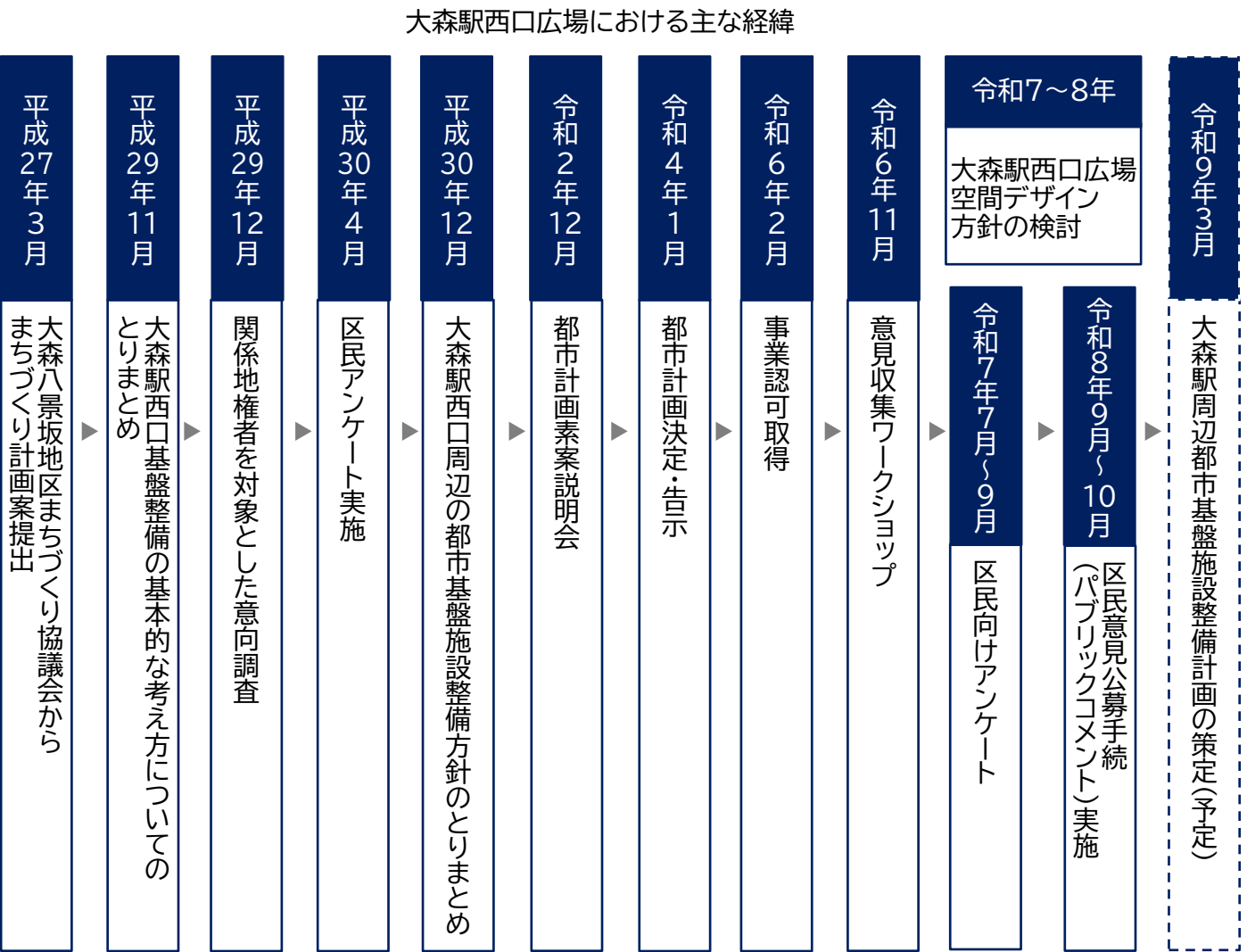
3-1. 大森駅西口広場における空間デザイン方針の検討経緯

大森駅西側周辺で活動している大森八景坂地区まちづくり協議会より、大森駅西側周辺のまちづくりの方針などをまとめて作成された「大森八景坂地区まちづくり計画案」が平成 27 年3月に区に提出されたことを契機に、区は駅西側周辺の空間のあり方の検討を開始しました。

平成 29 年 11 月には駅西側が抱える交通、安全、防災などに対する課題解決するため「大森駅西口の都市基盤整備の基本的な考え方について」を、平成 30 年 12 月には意向調査・区民アンケートの意見を反映した「大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針」をそれぞれとりまとめました。

その後、大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針を踏まえ、関係機関と協議・調整を行い、令和4年1月に補助第 28 号線の都市計画変更と合わせて、西口広場についても都市計画決定を経て、令和6年 2 月には事業認可を取得しました。

令和7年5月には、西口広場整備を行うため、学識経験者を含む「大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会」を設置し、空間デザイン方針の検討を行いました。



3-2. 大森駅西口広場を考えるための3つの要素

(1) 大森駅西口広場周辺におけるポテンシャル

大森駅西側にある池上通りの坂道は、かつて遠く房総まで望める景勝地「八景坂」として親しまれ、遊園地であった八景園や、文士や画家が集まる馬込文士村へと連なる文化を育むとともに、戦後には自然発生した大森マーケットが東京一長いマーケットとして広がるなど、時代ごとの暮らしとにぎわいを受け止めてきました。

にぎわいと共に地域の様々な活動を受け止め、地域固有の地形や歴史・文化の要素があることに加え、都市計画事業により駅至近に滞留できる広場となる土地が生まれることが、西口広場周辺のポテンシャルであり、駅前空間のアクセス性や地域固有の風景、歴史や文化の流れを踏まえた広場になるような検討が必要です。

加えて、令和8年 5 月には「大田区歴史的風致維持向上計画」が国から認定され、大森駅周辺における価値を向上する機運が、高まりを見せています。

1 地形に富んだ固有の風景

2 歴史・文化要素の集積

3 駅周辺に滞留できる広場となる土地の存在

4 地域活動主体の存在



坂上から見た遠景を表現した浮世絵

天祖神社から見下ろした大森駅舎（昭和 48 年当時）

文化要素の集積（馬込文士村）

(2) 大森駅西口広場周辺における課題

現在、駅西口周辺は市街化により建物が林立しており、立ち止まって景色を楽しむことは難しく、日常生活における滞留の不足、緊急車両等のアクセスの悪さ、災害時の一時滞留ができる空間も少ないことが主な問題として挙がっています。その他にも、沿道の緑の不足により隣接する住宅街の緑との連続性の無さなどの問題に対して、西口広場周辺を一体的な空間として、アクセスしやすい空間の創出、緑とふれあえる日常における滞留空間の充実、暑熱対策などの検討が必要です。

1 安全安心で日常的に滞留できる  
/災害時に活用できるオープンスペースの不足

2 アクセスがしづらい道路環境

3 駅前沿道において緑が不足している



滞留空間やまとまった緑が不足した駅前空間

混雑する歩行者空間

(3) 大森駅西口広場の利用ニーズ

西口広場は、補助第 28 号線拡幅によって生まれる空間を広場として整備します。駅前に生まれたこの貴重な土地を、様々な使い方ができる広場空間とすることで、有効的かつ主体的に活用してもらえるよう、地域の方を中心とした意見収集ワークショップと、区民アンケート調査による意見収集を行いました。

その結果、主に日常生活の合間で安全・快適に滞留できる広場づくりが求められていることが分かりました。

<意見収集ワークショップでの主な意見>

- 歴史・文化や賑わいの継承など、西口エリアに今あるものを活かしたい
- 下層広場への人の流れの引き込み方
- 区民が立ち寄りやすい仕掛けがほしい など

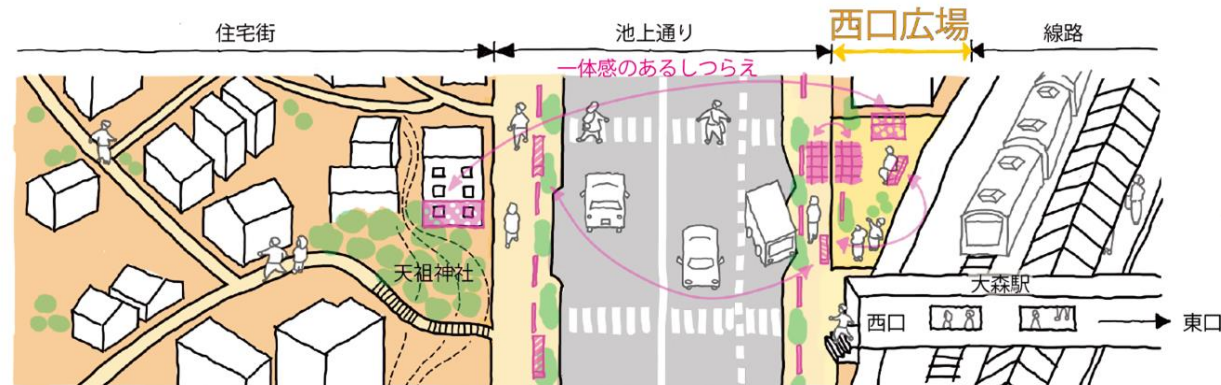
<区民アンケートでの主な意見(回答件数合計 617 件)>

- 居心地の良さや交流機能への期待
- 日常利用、その延長での多様な使い方(軽飲食、地域イベント等)ができる空間が欲しい
- 暑さ対策としての緑
- 防災性向上のための機能が欲しい など

## 大森駅西口広場空間デザイン方針

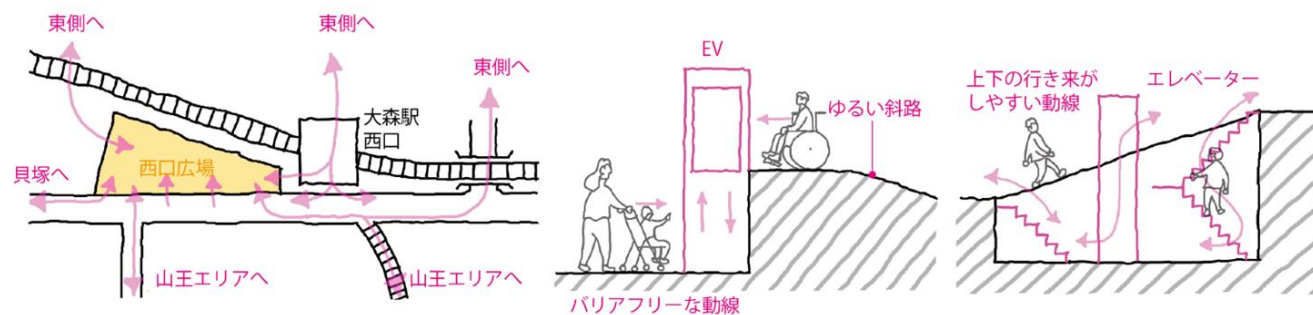
## 八景坂(池上通り)と西口広場を一体的に捉え、連続性のある空間となることを目指す

地域が定めたまちづくりの方針(大森八景坂地区まちづくり協議会作成のまちづくり計画案)と連携しながら、八景坂(池上通り)と連続した空間であることを考慮し、住宅街との連続性や八景坂(池上通り)の街並みと西口広場を一体的に捉えることで、大森の人々が古くから親しんできた坂と人々の営みを感じられる空間を目指します。



## どこからでもアクセスしやすい西口広場周辺の回遊起点とする

八景坂(池上通り)や清浦さんの坂など、周辺の主要な歩行者動線を広場内に導き、バリアフリーにも配慮した、上下層の行き来がしやすい動線計画とします。西口広場周辺の既存施設の更新も視野に入れ、西口広場のアクセスポイントを増やすことで、池上通りや山王エリア、駅東側への回遊性を高めることを目指します。



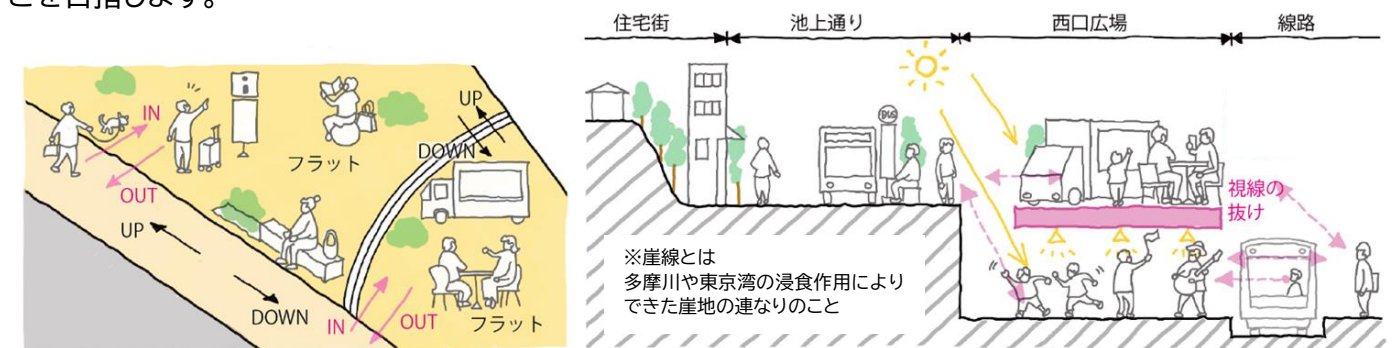
## 緑のネットワークを形成し、広場の快適性を高める環境を整える

天祖神社をはじめとした昔からある山王エリアの緑や八景坂(池上通り)の街路樹など、周辺環境と連続した緑のネットワークを形成します。日陰をつくって暑熱時の快適性を高める、利用者と緑の関係をつくる(見て楽しむ、ふれて楽しむ)など、西口広場周辺において潤いがある豊かな緑の環境づくりを目指します。



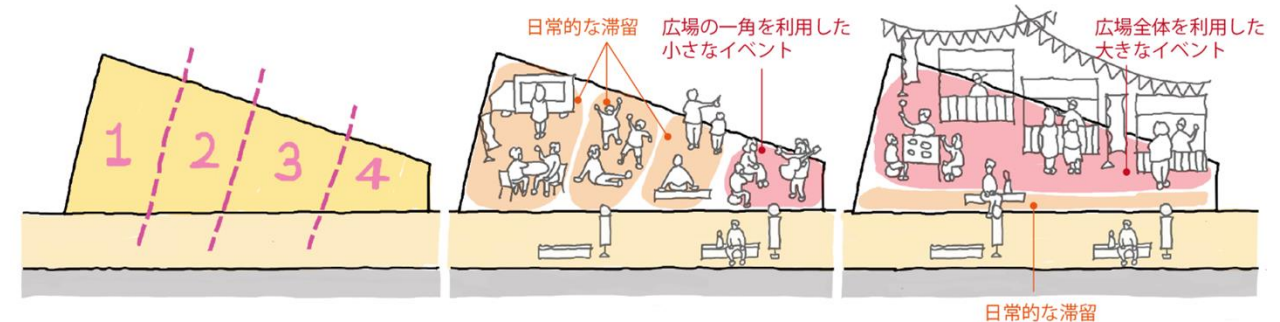
## 大森固有の坂の地形を活かし、待合いをはじめ日常的に滞留できる空間をつくる

大森固有の地形である崖線や坂といった住宅地から西口広場まで繋がる高低差を有効活用し、駅前に不足した滞留空間を、八景坂(池上通り)との連続性にも配慮しながら確保します。日常的な居心地の良い待合いや、様々な活用ができる空間を上下層にわたって設け、下層部についても利用しやすい工夫を行った空間となることを目指します。



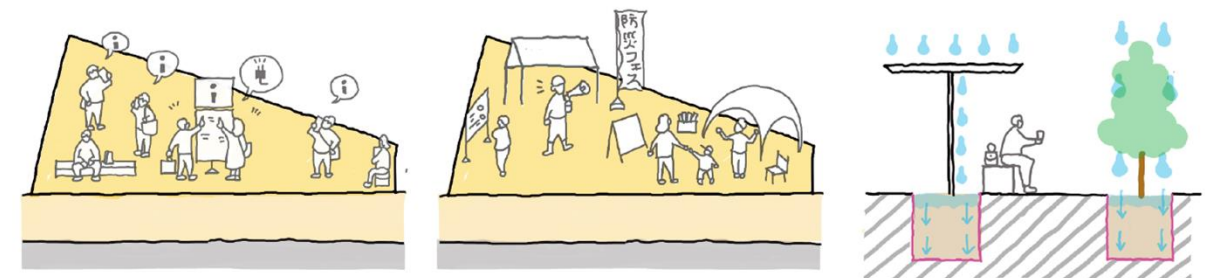
## 利用者のニーズに応じて柔軟な空間の使い分けが出来る

休憩・飲食・バス待ち・交流・イベント活動など、様々な利用ニーズに対応できるよう、広場全体をいくつかのゾーンに分けられる構成とします。ゾーンごとに利用が完結する場合もあれば、ゾーンを掛け合わせて広場全体を大きく利用するなど、柔軟に使い分けのできる広場を目指します。



## 地域の防災力を向上させる

日常的な滞留だけではなく、災害時の一時避難や帰宅困難者の一時滞留や、災害時の備えとなる防災イベント等が行える空間にします。また、防災情報の発信や防災に資するインフラ整備検討を行い、防災力・減災力の高い広場となることを目指します。



3-4. 過ごし方イメージ図

「大森駅西口広場空間デザイン方針」の内容をふまえて、大森駅西口広場の「過ごし方のイメージ」を表現しました。



※このイメージ図は、広場の過ごし方を想像して作成したものであり、確定した計画ではありません。

広場の使い方イメージ

空間デザイン方針や日常の過ごし方を踏まえて、今後、大森駅西口広場の使い方や運用イメージを、利用者の皆さまと考えていきます。

1. 利用者が主体となった  
広場活用ルールづくり

利用者が主体となって誰もが広場を快適に使うことができるルールづくりを行い、活用状況に応じて柔軟にブラッシュアップできるようにすること



2. 開かれた広場運営

地域の方々が運営に参画できる仕組みにより、ボランティアや企画参加の募集を行い気軽に参加できるようにすること



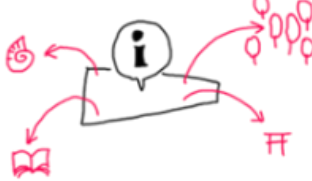
3. 自由な広場活用の担保

誰でも広場で休憩、待ち合わせができる、地元企業が出店できる場がある、地域の歴史等を発信するイベントを誘致するなどの、区民ニーズを取り入れること



4. 地域とつながる情報発信拠点

地域のイベントやまちづくり団体、歴史文化保存団体などの情報を発信・見つけることができる拠点とすること



5. にぎわい創出を目的とした  
機能の導入

広場と一体利用できるカフェ、ランチや軽食のキッチンカーなど、にぎわい機能が導入できる仕組みをつくること



具体的な運用の考え