

大森駅周辺都市基盤施設整備計画 (素案)

令和9年 月

大 田 区

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	2
1.3 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成	3
1.4 計画期間	3
1.5 対象範囲	4
1.6 補助第 28 号線及び大森駅西口広場整備事業について	5
1.6.1 事業の概要・経緯	5
1.6.2 整備の方針	6
2. 大森駅周辺総合交通戦略	9
2.1 大森駅周辺総合交通戦略策定にあたって	9
2.1.1 大森駅周辺総合交通戦略とは	9
2.1.2 計画期間	9
2.1.3 対象範囲	10
2.2 大森駅周辺の現況と課題	11
2.2.1 まちの概況	11
2.2.2 交通環境の現況	15
2.2.3 現況のまとめと交通課題	36
2.3 大森駅周辺総合交通戦略の将来像と方針	40
2.3.1 総合交通戦略の将来像	40
2.3.2 総合交通戦略の交通施策の方針	40
2.3.3 総合交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ	41
2.4 大森駅周辺総合交通戦略の実現に向けた交通施策	42
2.4.1 実施する交通施策	42
2.4.2 交通施策の実施プログラム	51
2.5 大森駅周辺総合交通施策の評価と推進管理体制	53
2.5.1 評価指標と目標値	53
2.5.2 推進管理体制	56
3. 大森駅西口地区交通戦略	57
3.1 大森駅西口地区交通戦略策定にあたって	57
3.1.1 大森駅西口地区交通戦略とは	57
3.1.2 計画期間	57
3.1.3 対象範囲	58

3.2 大森駅西口周辺の現況と課題	59
3.2.1 交通環境の現況	59
3.2.2 現況のまとめと交通課題	74
3.3 大森駅西口地区交通戦略の将来像と方針	78
3.3.1 地区交通戦略の将来像	78
3.3.2 地区交通戦略の施策の方針	78
3.3.3 地区交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ	79
3.4 大森駅西口地区交通戦略の実現に向けた施策	80
3.4.1 実施する交通施策	80
3.4.2 交通施策の実施プログラム	90
3.5 大森駅西口地区交通施策の評価と推進管理体制	92
3.5.1 評価指標と目標値	92
3.5.2 推進管理体制	94
4. 大森駅西口広場空間デザイン方針	95
4.1 大森駅西口広場空間デザイン方針策定にあたって	95
4.1.1 大森駅西口広場空間デザイン方針とは	95
4.1.2 大森駅西口広場空間デザイン方針を検討するまでの経緯	95
4.2 大森駅西口広場デザイン方針検討における3つの要素	97
4.2.1 大森駅西口広場周辺のポテンシャル	97
4.2.2 大森駅西口広場周辺の課題	100
4.3 大森駅西口広場空間デザイン方針	102
4.3.1 空間デザイン方針	102
4.3.2 大森駅西口広場の過ごし方イメージ図	103
4.3.3 大森駅西口広場の使い方イメージ	104
5. 整備の進め方	105
5.1 整備の流れ	105
5.2 今後の展望	106
6. 資料編	107
6.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の概要	107
6.1.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会構成(令和7年5月7日施行時)	107
6.1.2 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の開催経過	108
6.2 参考データ等	109
6.2.1 西口広場の利用方法に関する意見収集	109

1. 大森駅周辺都市基盤施設整備計画とは

1.1 背景・目的

大森駅周辺地区は、地形的な特徴と固有の歴史・文化などを背景に、駅東西で異なる個性をもとに発展しました。大森駅東側(以下、「駅東側」という。)では、戦災復興土地区画整理事業により公共施設が整備され、駅前の繁華街を中心に商業・業務・公益施設等の都市機能が集積しているのに対し、大森駅西側(以下、「駅西側」という。)では、豊かな自然環境を備えた居住地が形成され、歴史・文化資源にも富んだエリアとなっています。また、大森駅は、一日約8.3万人(令和6年度)の鉄道利用者(乗車)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・臨海部とともに区内の中心拠点に位置付けられています。

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」に基づき、大森駅周辺地区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います。

このような状況の中、駅東側では、空港臨海部への玄関口として更なる機能向上が求められる大森駅東口駅前広場(以下、「東口駅前広場」という。)について、令和2年4月に暫定整備工事が完了し、使いやすい広場へと生まれ変わりました。

また、駅西側では、平成24年7月に発足した「大森八景坂地区まちづくり協議会」により、地区のまちづくりの目標・方向性をまとめたまちづくり計画案が平成27年3月に区へ提出されました。それを踏まえ、区は、平成30年12月に「大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針」(以下、「施設整備方針」という。)を策定し、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。)の事業認可を取得しました。

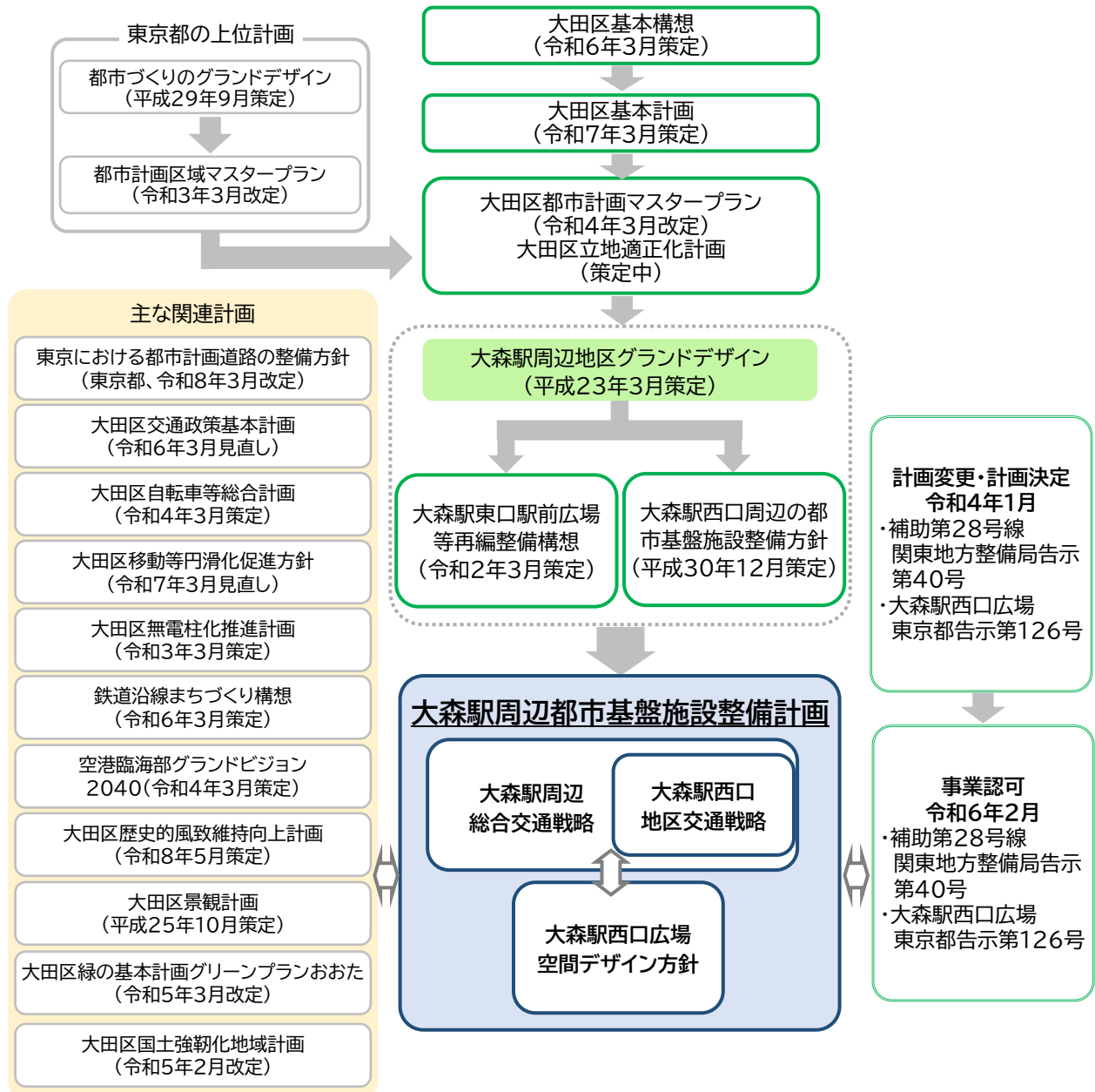
このように駅東側、西側の地域で駅周辺のまちづくりに関する様々な取り組みが行われています。しかし、大森駅東西間の連携強化をはじめ、交通に関連した様々な課題が存在することから、都市基盤施設の整備・再編に向けた継続的な検討が必要です。

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「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。)を上位計画とし、駅周辺全体を対象に総合的かつ戦略的な交通施策を推進する「大森駅周辺総合交通戦略」、駅西側を対象により具体的な交通施策を定める「大森駅西口地区交通戦略」、地域住民・事業者・行政が協働したまちづくりの中心となる「大森駅西口広場空間デザイン方針」の3つの内容を含む計画として策定します。

また、駅東側については、大森駅周辺総合交通戦略に基づく施策の推進により、基盤整備の具体化とともに大森駅東口地区交通戦略の策定を検討する予定です。



大森駅周辺都市基盤施設整備計画の位置付け

1.3 大森駅周辺都市基盤施設整備計画の構成

本計画を構成する3つの計画の構成を以下に示します。

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	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	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クア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	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

・大森駅周辺総合交通戦略

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。

・大森駅西口地区交通戦略

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。

・大森駅西口広場空間デザイン方針

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。

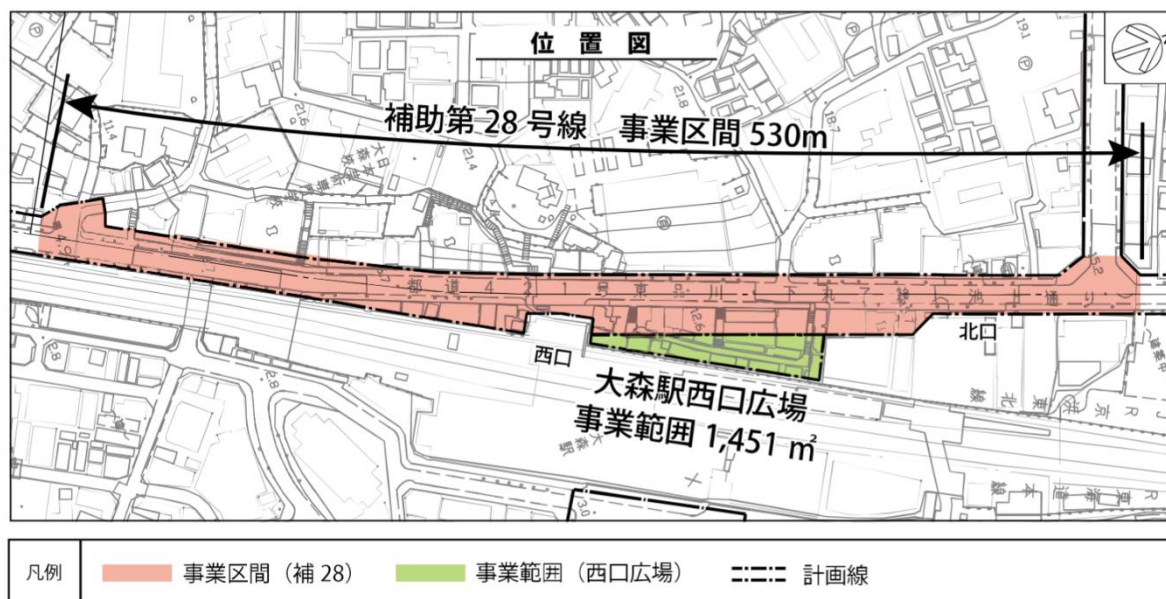


1.6 補助第28号線及び大森駅西口広場整備事業について

本計画において、補助第28号線及び西口広場整備事業は、顕在化している交通課題の解消や快適な駅前空間の確保に向けた基幹的な事業として位置付けます。以下に両事業の概要を示します。

1.6.1 事業の概要・経緯

補助第28号線及び西口広場整備事業の概要及び経緯は、以下のとおりとなり、東京都、大田区及び地域住民が協働で周辺まちづくりとも連携し、早期の実現に向け取り組んでいます。



※この地図は、東京都知事の認証を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。
 (承認番号) (MMT 利許第 06-K111-8 号) (6 都市基交測第 191 号) (6 都市基街都第 233 号、令和 6 年 12 月 3 日)

事業位置図

補助第28号線及び大森駅西口広場整備事業の概要

	補助第28号線	大森駅西口広場
都市計画施設名称	東京都市計画道路 幹線街路補助線街路第28号線	東京都市計画交通広場 第12号大森駅西口広場
事業予定区間	大田区山王二丁目地内	大田区山王二丁目地内
延長・面積	約530m	約1,500m ²
幅員	20～30m	—
車線数	2車線(上り1車線、下り1車線)	—
事業認可期間	令和6年2月～令和15年3月	

補助第28号線及び大森駅西口広場整備事業の経緯

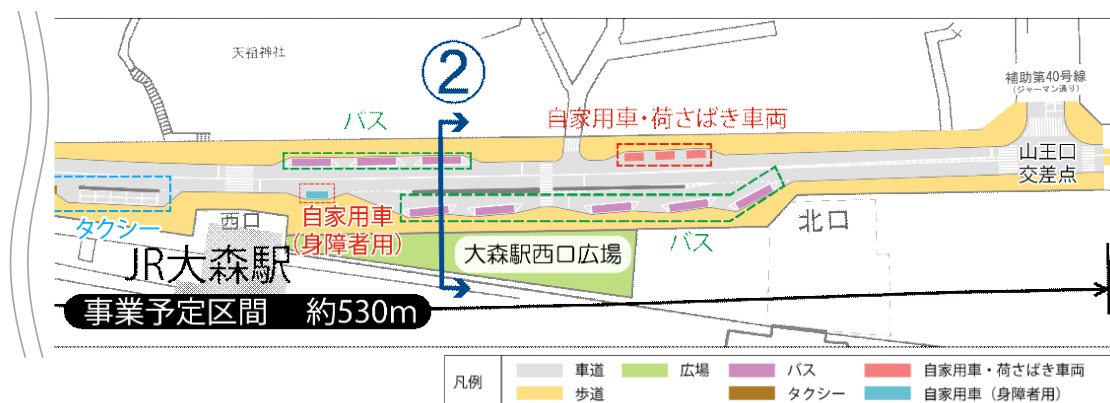
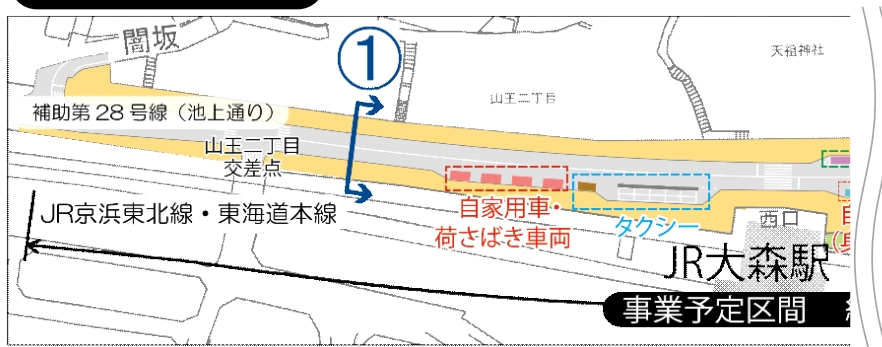
	東京都	大田区	地域住民
平成23年		「大森駅周辺地区グランドデザイン」の策定	
平成24年			大森八景坂地区まちづくり協議会の発足
平成27年			「大森八景坂地区まちづくり計画案」を策定
平成28年	「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」に、補助第28号線(補助40～補助33付近)を優先整備路線に選定		
平成29年		「大森駅西口基盤整備の基本的考え方について」を取りまとめ	「大森八景坂地区デザインコード」を策定
平成30年		「大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針」を策定	
令和4年	補助第28号線 都市計画決定(変更)	大森駅西口広場 都市計画決定	
令和6年	補助第28号線 都市計画事業認可	大森駅西口広場 都市計画事業認可	

1.6.2 整備の方針

(1) 補助第28号線

補助第28号線は、歩道空間を拡幅するとともに、歩行者の空間と自転車通行空間を分離することで安全で快適な歩行者空間を確保します。また、自動車の本線交通とバス・タクシーの乗降場を分離するとともに、乗降場を集約して配置することで、円滑な自動車交通を確保し、交通結節機能を強化します。

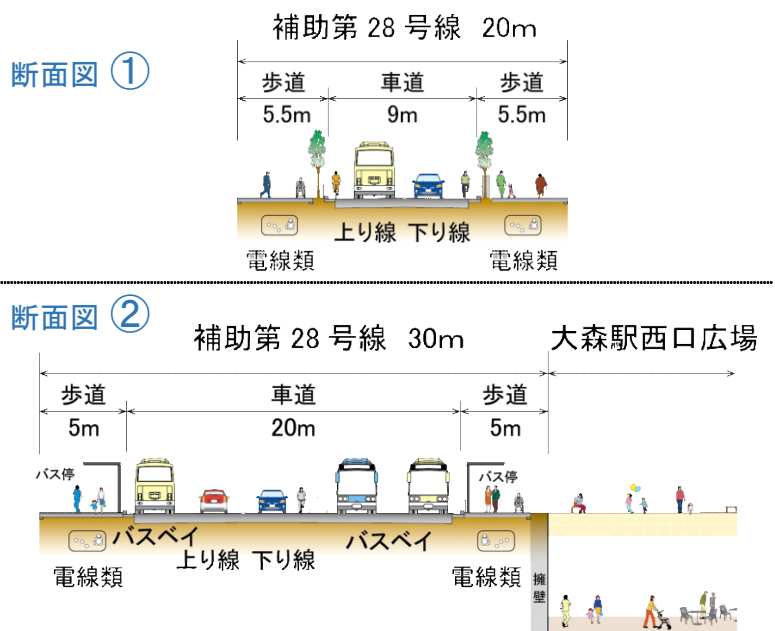
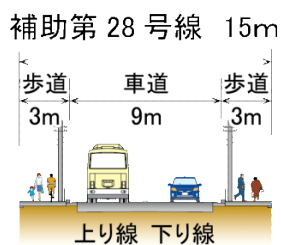
計画平面図



整備後のイメージ図

現況

整備後



注：計画平面図や整備イメージ図は、関係機関との協議により変更になることがあります。

(2) 大森駅西口広場

西口広場は、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します。

整備のイメージ図



出典:大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針(平成30年12月)

注:実際の広場デザインとは異なる可能性があります。

2. 大森駅周辺総合交通戦略

2.1 大森駅周辺総合交通戦略策定にあたって

2.1.1 大森駅周辺総合交通戦略とは

「都市・地域総合交通戦略」は、地方自治体が関係機関や団体との協議をもとに安全で円滑な交通と望ましい都市・地域像を実現するため必要となる交通施策を定めるものです。

大森駅周辺総合交通戦略(以下、「総合交通戦略」という。)は、ランドデザインで掲げられた下記の将来像及びまちづくりの目標の実現に向けて、関係機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を目的として策定します。

大森駅周辺地区ランドデザイン

【まちの将来像】 歴史と文化と浜風かおる いきいきとした心地よい「大森」

【まちづくりの目標(抜粋)】

大森駅東側
エリア

- 目標 3 まちなかの回遊性と、臨海部や羽田空港へのアクセス利便性の高いまち
- 目標 4 快適・安全な自転車環境
- 目標 7 大森駅周辺の充実した都市基盤

大森駅西側
エリア

- 目標 9 山王の地域特性を活かした住み続けたいまち(地形に対応した交通機関)
- 目標 10 安全・安心に暮らせる住宅地(狭あい道路の拡幅)
- 目標 11 住宅地と調和した身近な商店街(自転車駐車場や快適な歩行空間の確保)

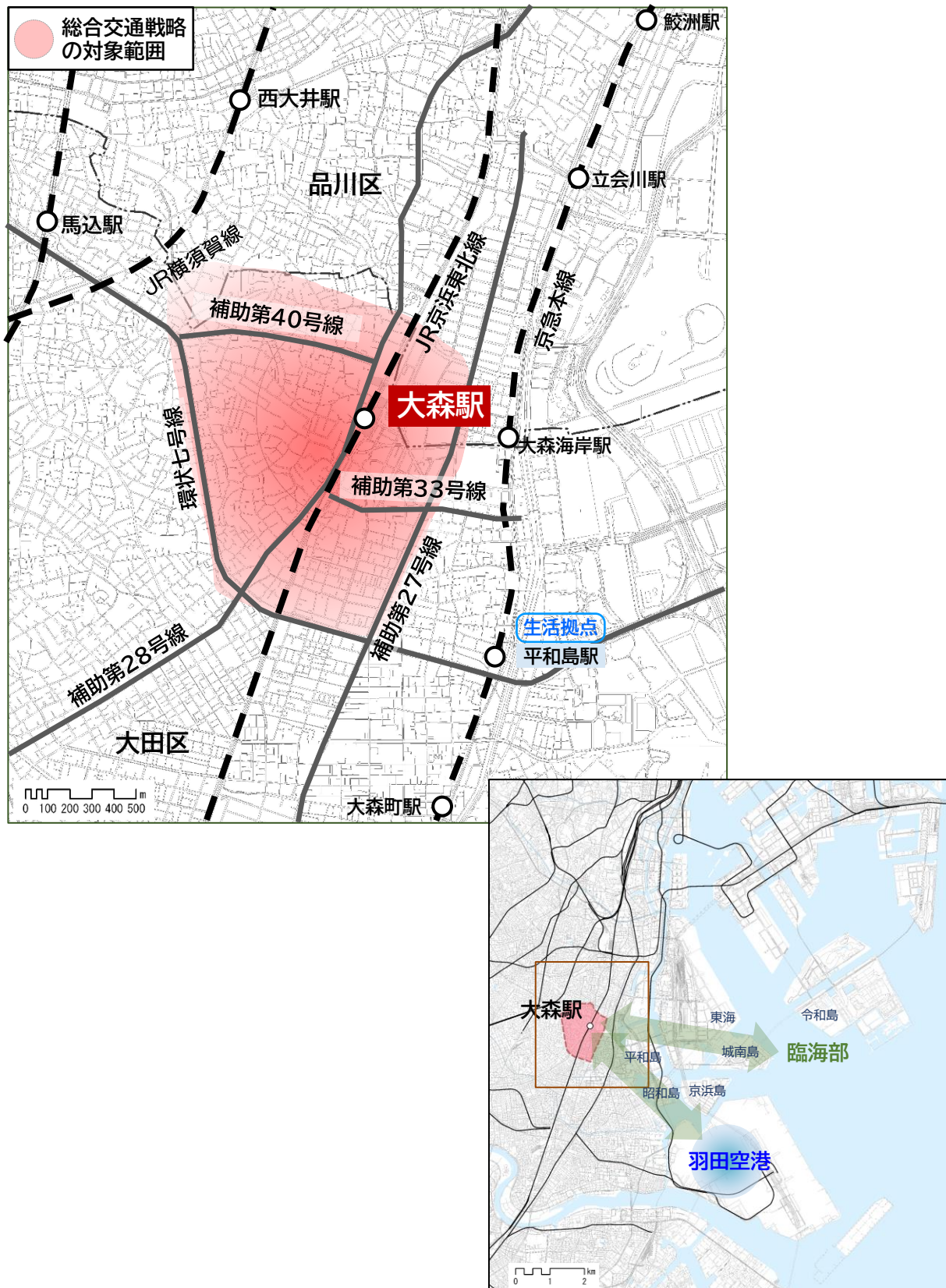
2.1.2 計画期間

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」に合わせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

2.1.3 対象範囲

駅周辺の中心拠点と外周の幹線道路沿道を含む地域を対象とします。

なお、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。



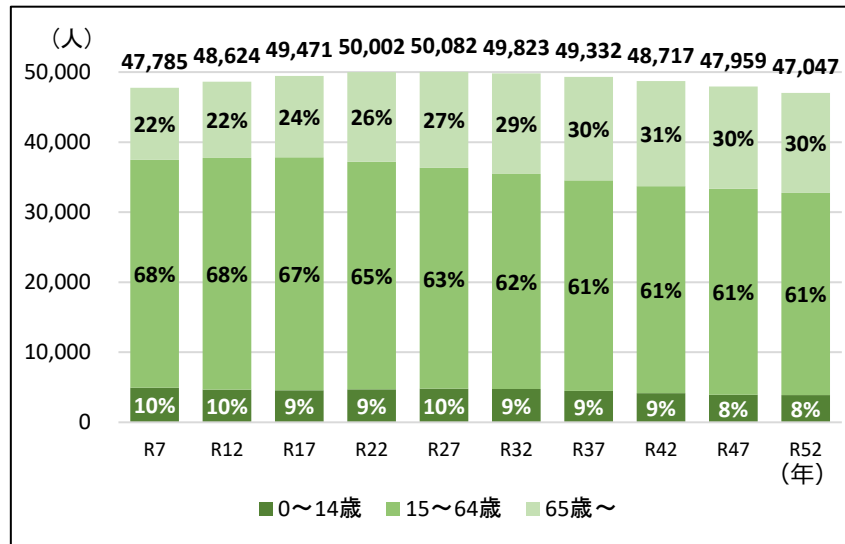
大森駅周辺総合交通戦略の対象範囲

2.2 大森駅周辺の現況と課題

2.2.1 まちの概況

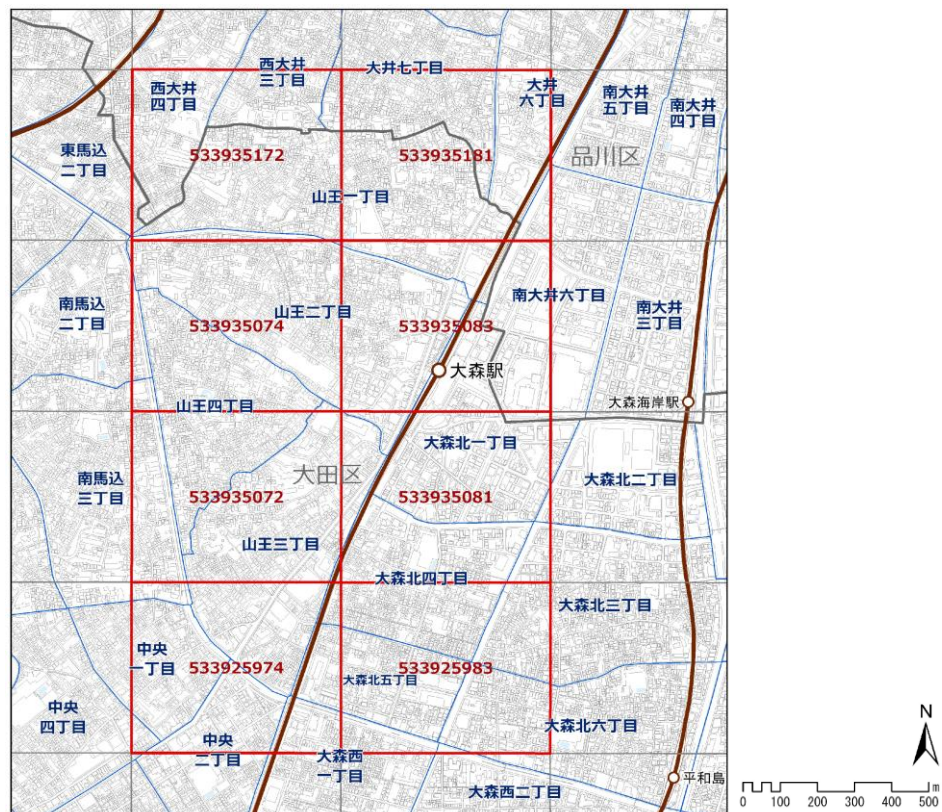
(1) 人口

○駅周辺の将来人口は、令和27年をピークに徐々に減少していくと予測されている。
○15～64歳の人口割合は、令和17年以降年々減少し、65歳以上の人口割合は年々上昇していく見込みとなっている。



大森駅周辺の将来人口の推移

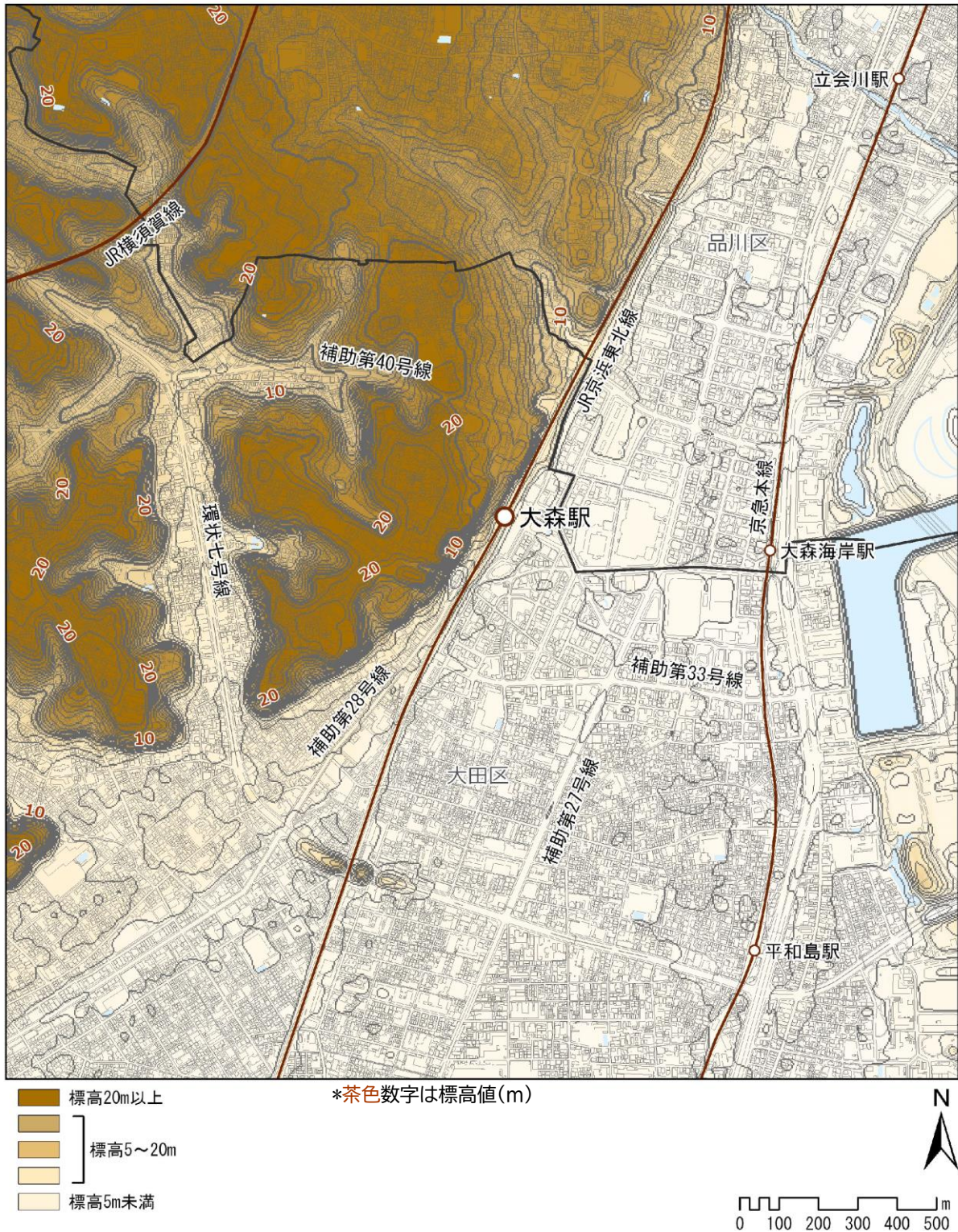
(メッシュ範囲)



出典:「R6国土交通省国政局推計(国土数値情報)」の500mメッシュ将来推計人口

(2) 地形

- 駅周辺の地形は、JR京浜東北線を境に東西で大きく異なっている。
- 駅東側では、標高5m未満の平坦な土地が臨海部まで広がっている。
- 駅西側では、20m近くの標高差が生じている箇所もあるなど、起伏に富んだ地形となっているため、駅と西側の居住地間の移動の負担が大きい。



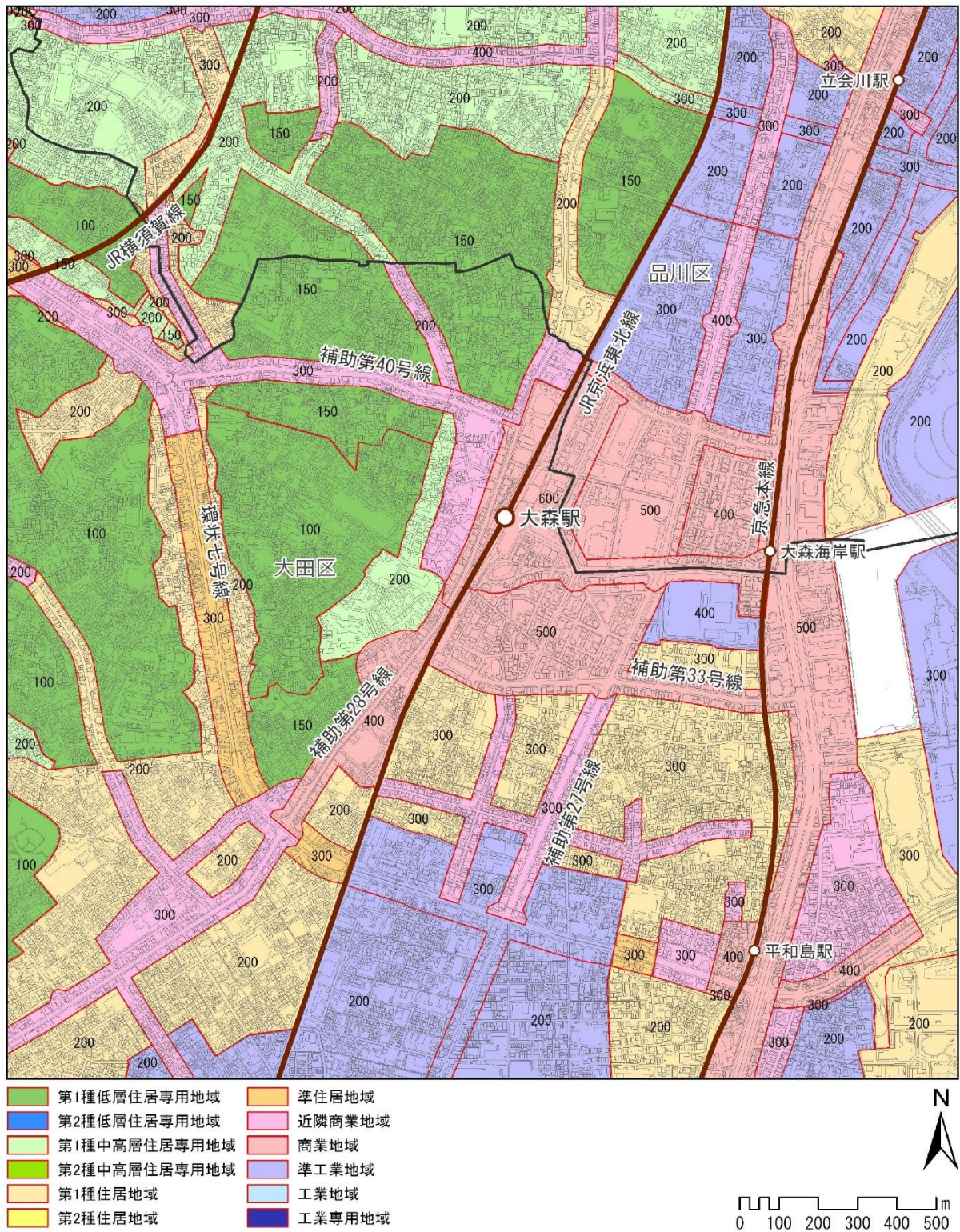
大森駅周辺の地勢

出典：基盤数値情報(国土地理院、令和6年9月時点)

(3) 用途地域

○駅東側では、商業地域に指定されているため、様々な用途の建物が建てられている。

○駅西側では、大部分が第一種低層住居専用地域と第一種中高層専用住居地域に指定されており、住居の環境を守るため娯楽施設や大規模店舗は建築できない規制が定められている。

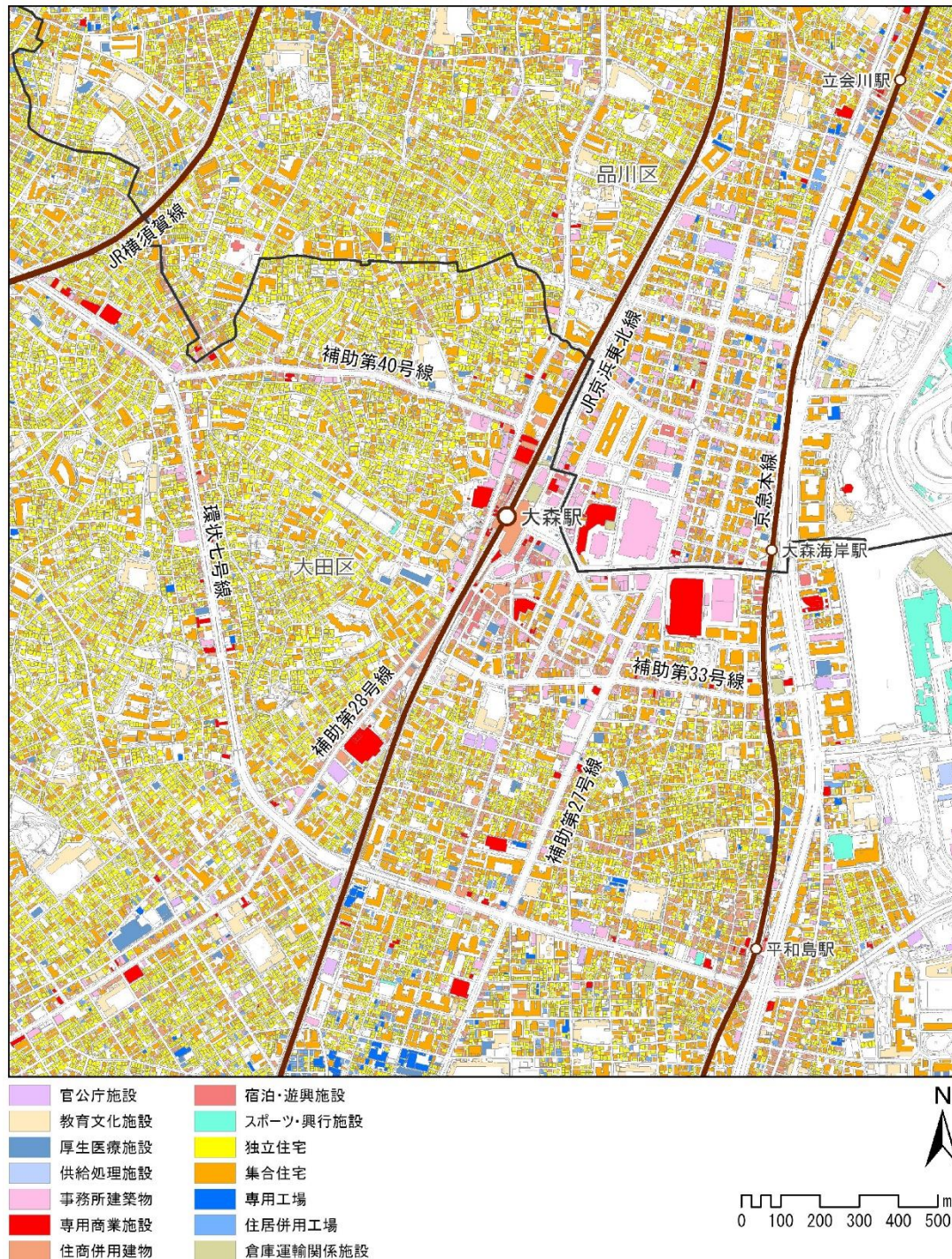


大森駅周辺の用途地域

出典：都市計画情報(国土交通省、令和7年度)

(4) 建物用途

- 駅東側の補助第33号線より北側の地域では、大街区による市街地形成が進み、商業・業務・公益施設等の都市機能が集積している。
- 駅西側の補助第28号線沿いでは、「事務所建築物」、「専用商業施設」、「住商併用建物」などが立地し、沿道に比較的規模の小さい商業・業務関連施設が立ち並び、街並みが形成されている。
- 補助第28号線の西側では、台地部に豊かな自然環境を備えた居住地が形成されている。



大森駅周辺の建物用途

出典:土地利用現況調査(東京都、令和3年度)

2.2.2 交通環境の現況

(1) 駅前環境

1) 駅東側

○東口駅前広場やバス停に向かう歩行者動線と広場内を走行する自動車動線が交錯し、歩行者の安全性が低下している。

○東口駅前広場は、京急バスやタクシーの乗降場が設置されているが、タクシープールがなく、また一般車両、企業バスの乗降場も設置されていない。



東口駅前広場前の信号機の設置されていない横断歩道において、歩行者動線と自動車動線が交錯

大森駅

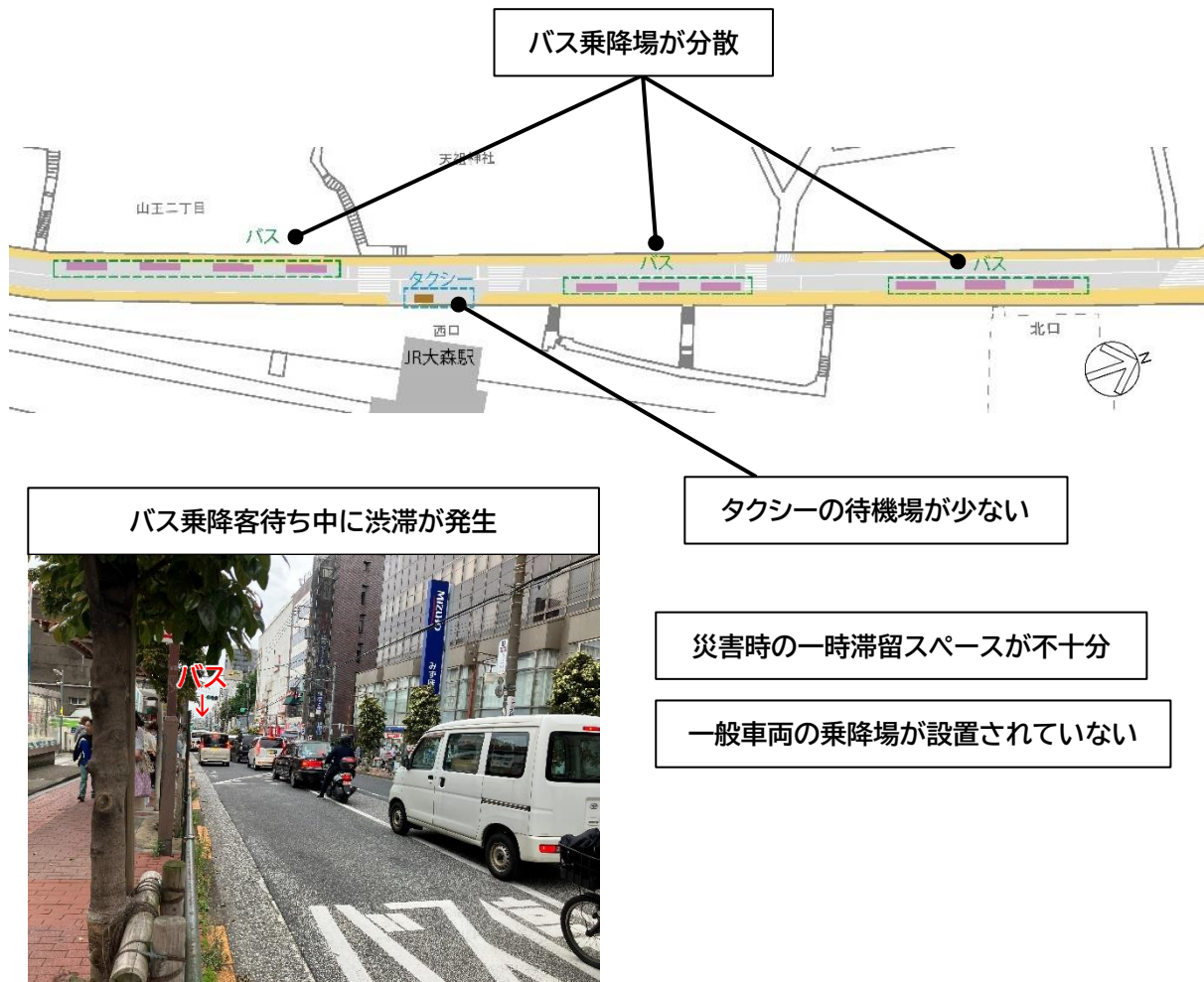


東口駅前広場内にタクシープールや一般車両等の乗降場がない

大森駅東側の駅前環境

2) 駅西側

- 自動車の本線交通とバス乗降場が分離されていないため、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している。
- バス乗降場が分散しているため、サービスレベルが低い。
- 駅前に一般車両の乗降場が設置されておらず、またタクシーの待機場が少ない。
- 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している。

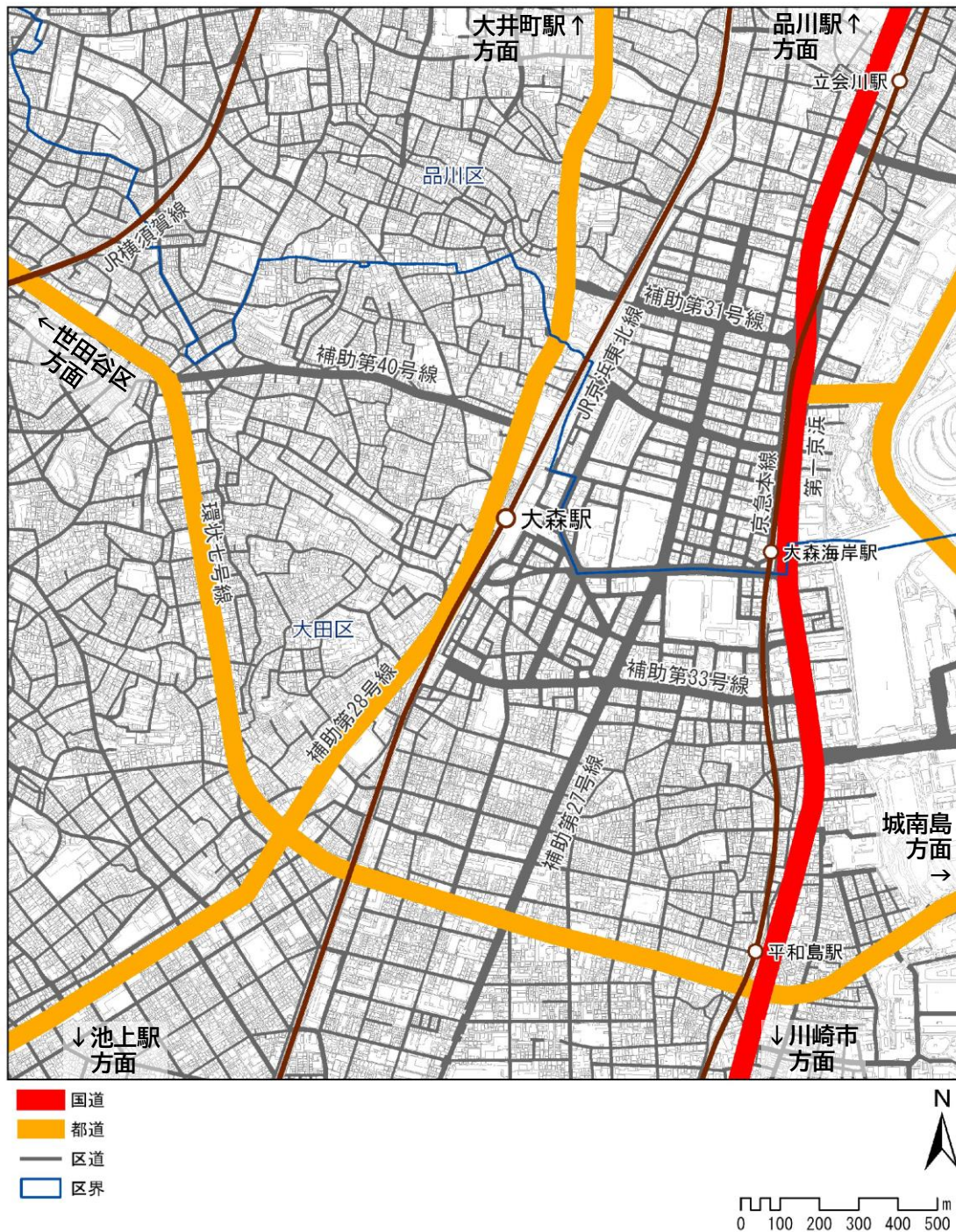


大森駅西側の駅前環境

(2) 道路

1) 現況道路網(道路管理者別)

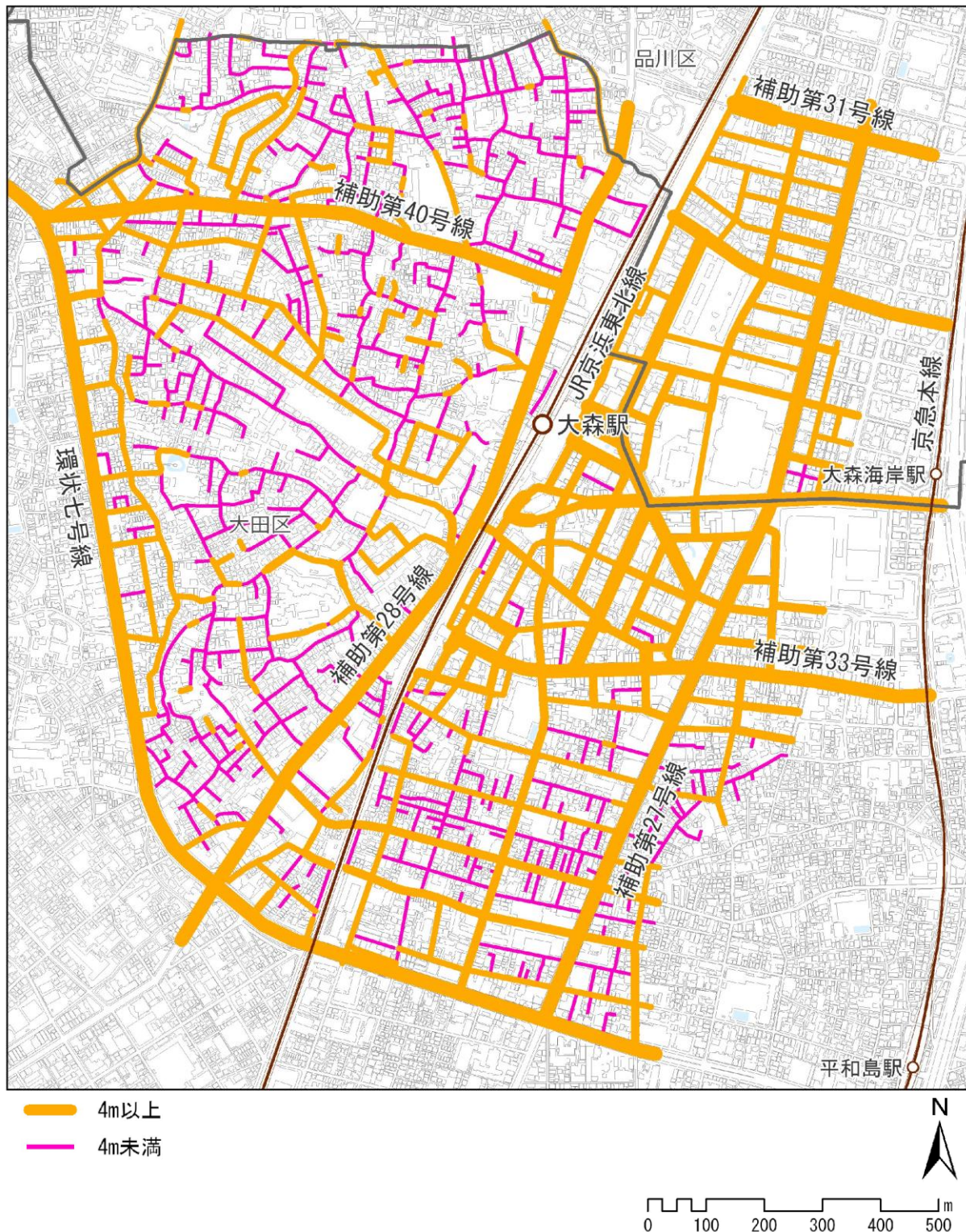
- 南北方向には、補助第28号線(都道)と第一京浜(国道)が通っており、都心や横浜方面へアクセスすることができる。
- 東西方向には、大田区内の広域連携の軸である環状七号線(都道)が通っており、都心を迂回して世田谷区、練馬区、江戸川区などに向かう道路ネットワークが形成されている。



2) 現況道路網(幅員別)

○駅東側では、駅前を中心に広い幅員の道路が整備されている。

○駅西側では、補助第28号線の西側に広がっている住宅地において、幅員4m未満の狭い道路が多く残っている。



大森駅周辺の幅員別道路現況

出典：東京都縮尺1/2,500地形図(東京都、令和3年度版)、大田区道路台帳平面図(令和7年11月時点)、品川区道路平面図(令和7年11月時点)より作成

注：大田区道路台帳平面図、品川区道路台帳平面図に幅員の表示がないものは図上計測で作成

3) 都市計画道路

- 駅東側では、多くの路線で整備が完了しているが、補助第27号線の一部区間では改修整備を進めている。
- 駅西側では、環状七号線や補助第28号線等の都市計画道路として未整備な区間が存在しているが、大森駅前区間の補助第28号線では整備を進めている。



大森駅周辺の都市計画道路の整備状況

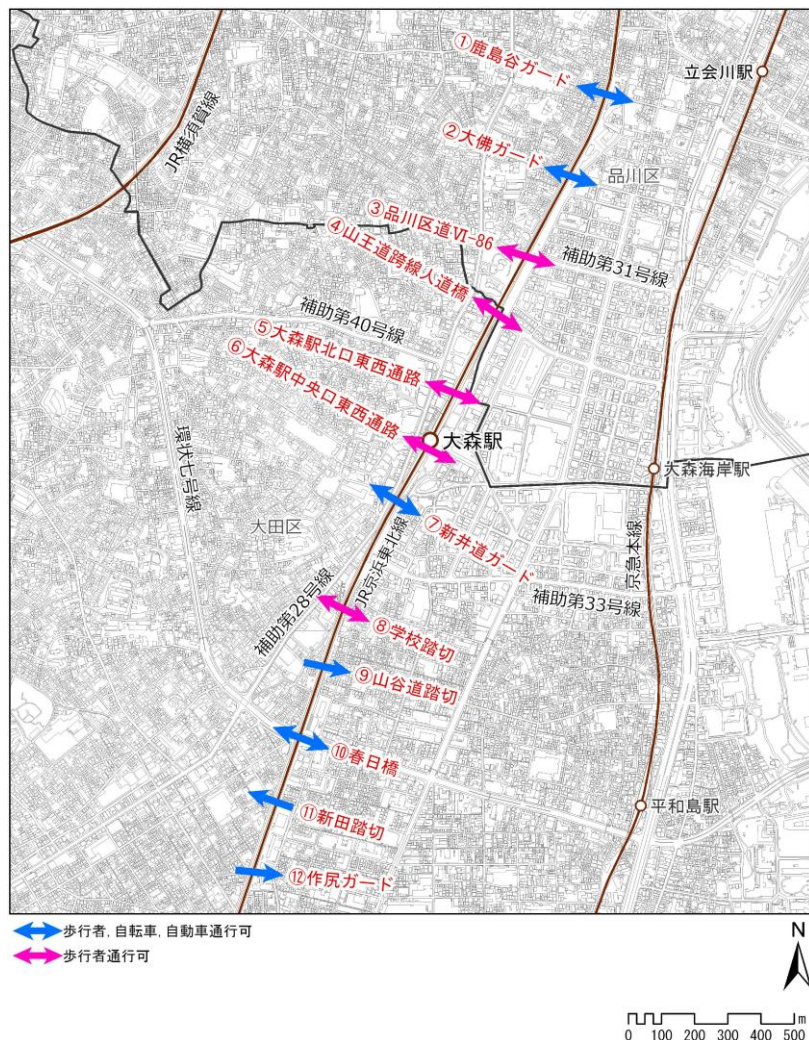
出典: 大田区都市計画施設図(令和8年3月作成)、品川区都市計画図(令和8年4月作成)より作成

4) JR京浜東北線東西間の往来道路

○大森駅の南側に3つの踏切(⑧、⑨、⑪)があるが、遮断時間が長いため、東西の往来が制限されている。

○自動車が東西を制限なく移動できる箇所は、⑩春日橋(環状七号線)のみと限定的である。

JR京浜東北線東西間の往来道路の位置図



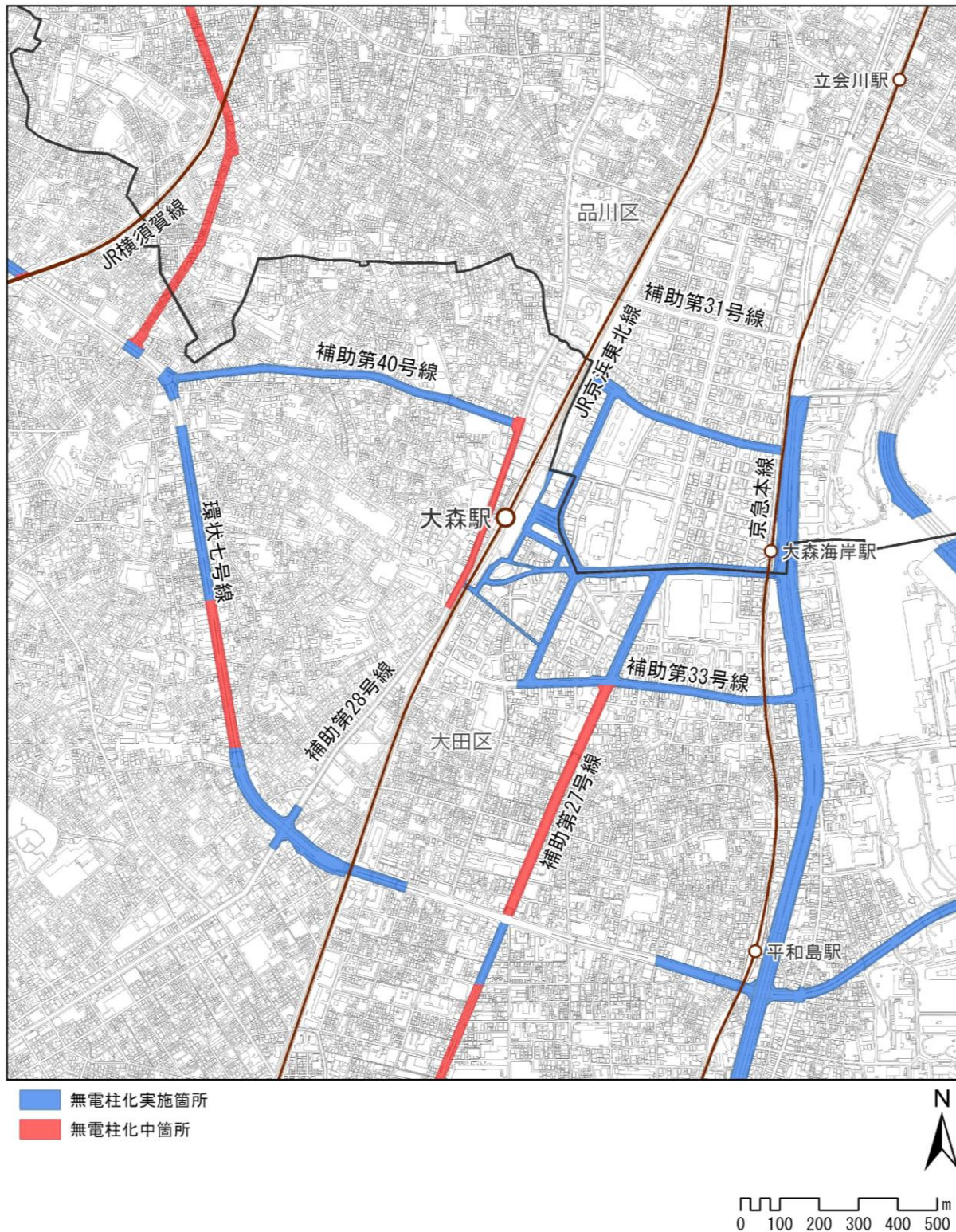
JR京浜東北線東西間の往来道路等の状況(令和8年6月時点)

	名称	道路形態	通行制限内容
①	鹿島谷ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限2.4m以下
②	大佛ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限3.6m以下
③	品川区道VI-86	アンダーパス	歩行者のみ通行可
④	山王道跨線人道橋	跨線橋	歩行者のみ通行可
⑤	大森駅北口東西通路 (以下、北口東西通路)	連絡通路	歩行者のみ通行可
⑥	大森駅中央口東西通路 (以下、中央口東西通路)	連絡通路	歩行者のみ通行可
⑦	新井道ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限2.4m以下
⑧	学校踏切	踏切	歩行者のみ通行可
⑨	山谷道踏切	踏切	自動車は東行一方通行
⑩	春日橋	オーバース	通行制限なし
⑪	新田踏切	踏切	自動車は西行一方通行
⑫	作尻ガード	アンダーパス	自動車は東行一方通行、高さ制限1.7m以下

5) 無電柱化整備

○駅東側は、東口駅前広場周辺や東西南北に往来できる道路で無電柱化が進んでいる。

○駅西側は、東側に比べて無電柱化が進んでいないが、都市計画道路として事業中である駅前区間の補助第28号線については、無電柱化も同時に行われる。



大森駅周辺の無電柱化整備の状況

出典：大田区無電柱化推進計画(令和3年3月)、品川区無電柱化推進計画(令和2年5月)、

東京都無電柱化計画(令和8年6月)より作成

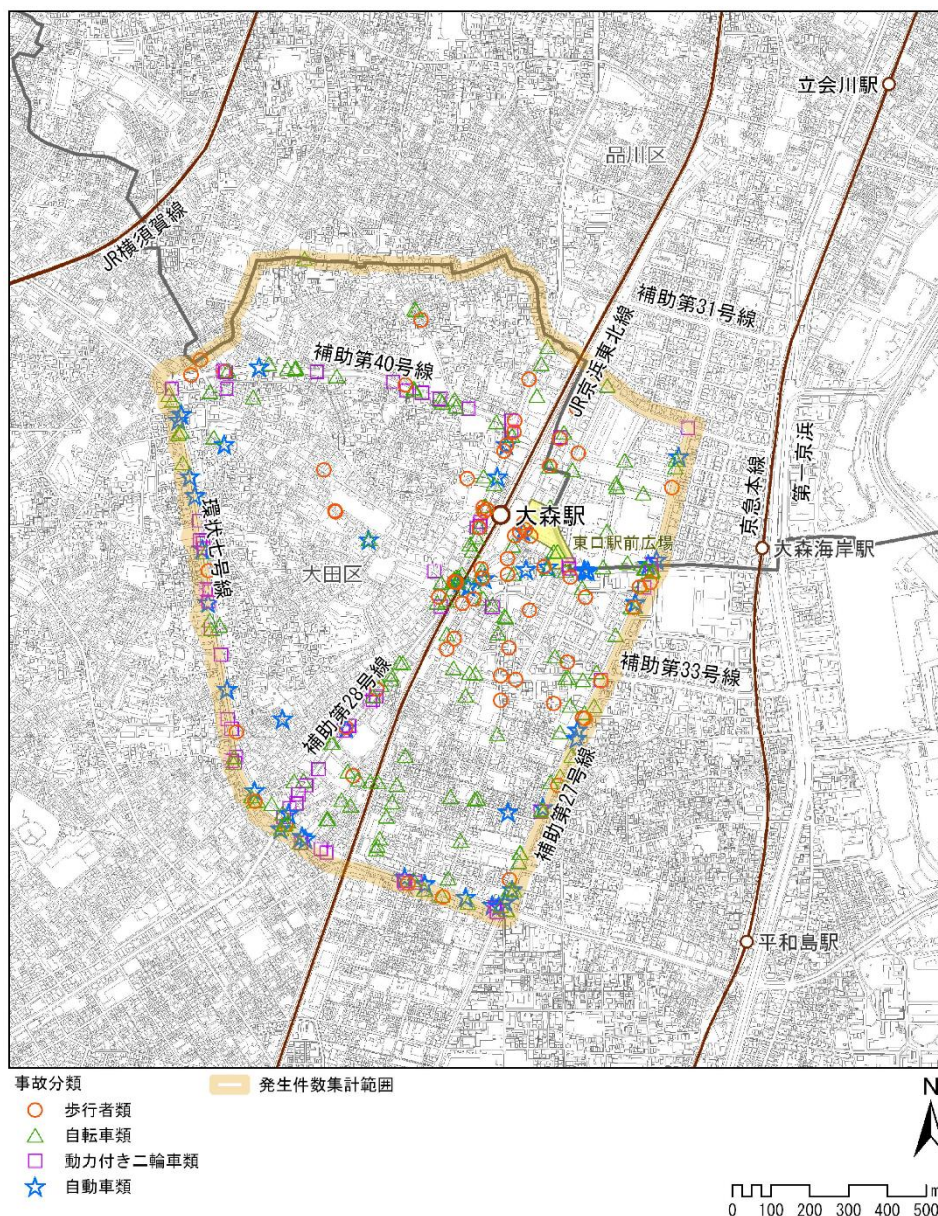
6) 交通事故

○駅周辺では、補助第28号線や補助第27号線、東口駅前広場付近で交通事故が慢性的に発生している。

○事故分類では、自転車の関わる事故が半数を占めている。

大森駅周辺の交通事故発生件数

	交通事故発生件数	備考
令和4年	102件	
令和5年	134件	
令和6年	101件	
年平均	112件	
〔事故分類〕		
①歩行者類	22件	当事者A、当事者Bのどちらかが歩行者類
②自転車類	55件	当事者A、当事者Bのどちらかが自転車類(①を除く)
③動力付き二輪車類	21件	当事者A、当事者Bのどちらかが動力付き二輪車類(①、②を除く)
④自動車類	14件	①～③以外



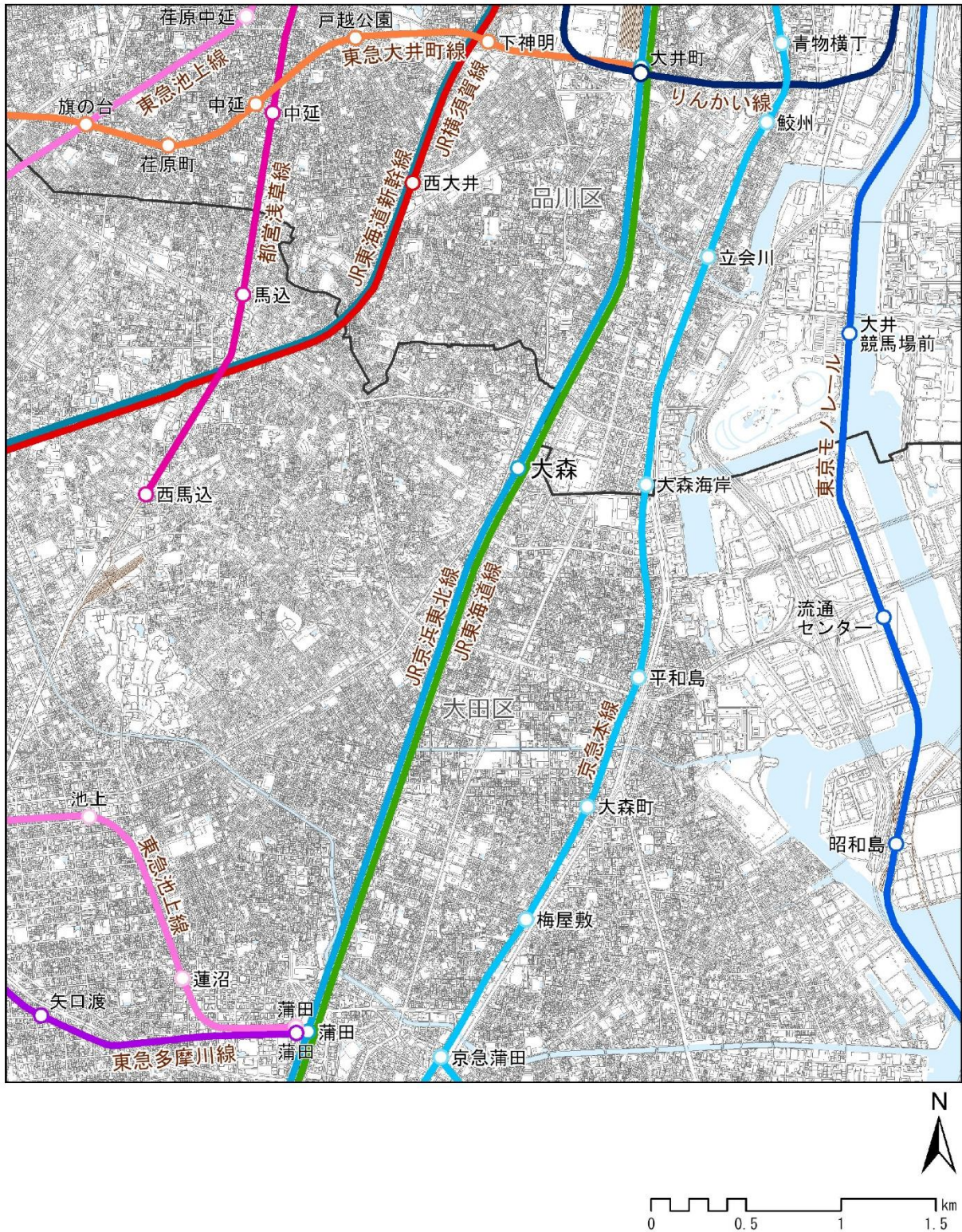
大森駅周辺の交通事故発生箇所(令和4年～令和6年、対象範囲内のみの記載)

出典:警察庁オープンデータより作成

(3) 鉄道

1) 鉄道路線網

- 大森駅は単独駅であり、JR京浜東北線のみが停車する。
- JR京浜東北線は、東京方面と横浜方面につながっている。
- 駅周辺では、南北方向に通っている路線が多く存在している。

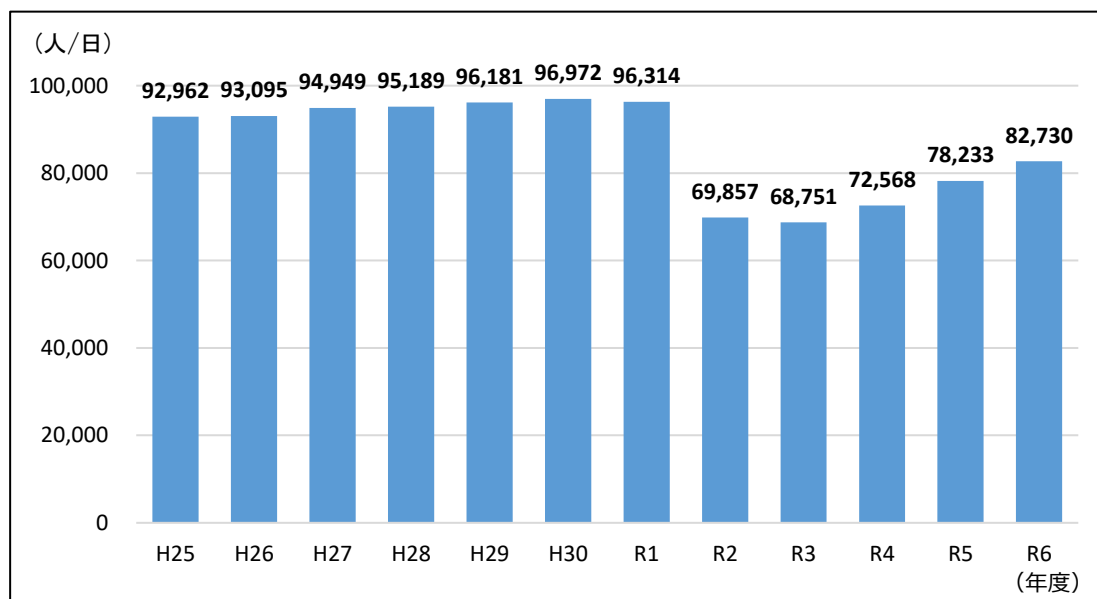


大森駅周辺の鉄道路線網(令和8年6月時点)

2) 大森駅乗車人員

○大森駅の乗車人員は、令和元年度までは増加傾向が続いていたが、令和2年のコロナ感染拡大により乗車人員が減少した。

○令和3年度以降、乗車人員は、徐々に回復している。



大森駅乗車人員の推移

出典：JR東日本ホームページ(令和7年9月公表)より作成

注：データは、乗車人員のみを示し、降車人員は含まない

(4) バス

- 東口を発着するバスは、羽田空港や平和島などの空港臨海部を連絡しているのに対し、西口を発着するバスは大井町駅や蒲田駅などの内陸方面を連絡している。
- 羽田空港行のバスは、1時間に1～2本しか運行しておらず、他方面行のバスに比べて運行本数が少なくなっている。
- 駅東西のバス本数を比べると、西口を発着するバスが多く、バス交通は駅西側における有効な交通手段となっている。
- 東口のバス総合案内板では、バス停ごとの次回出発時間が示されているが、西口のバス総合案内板では、バスの路線網しか掲載されておらず、記載情報が不足している。

大森駅周辺におけるバス運行本数

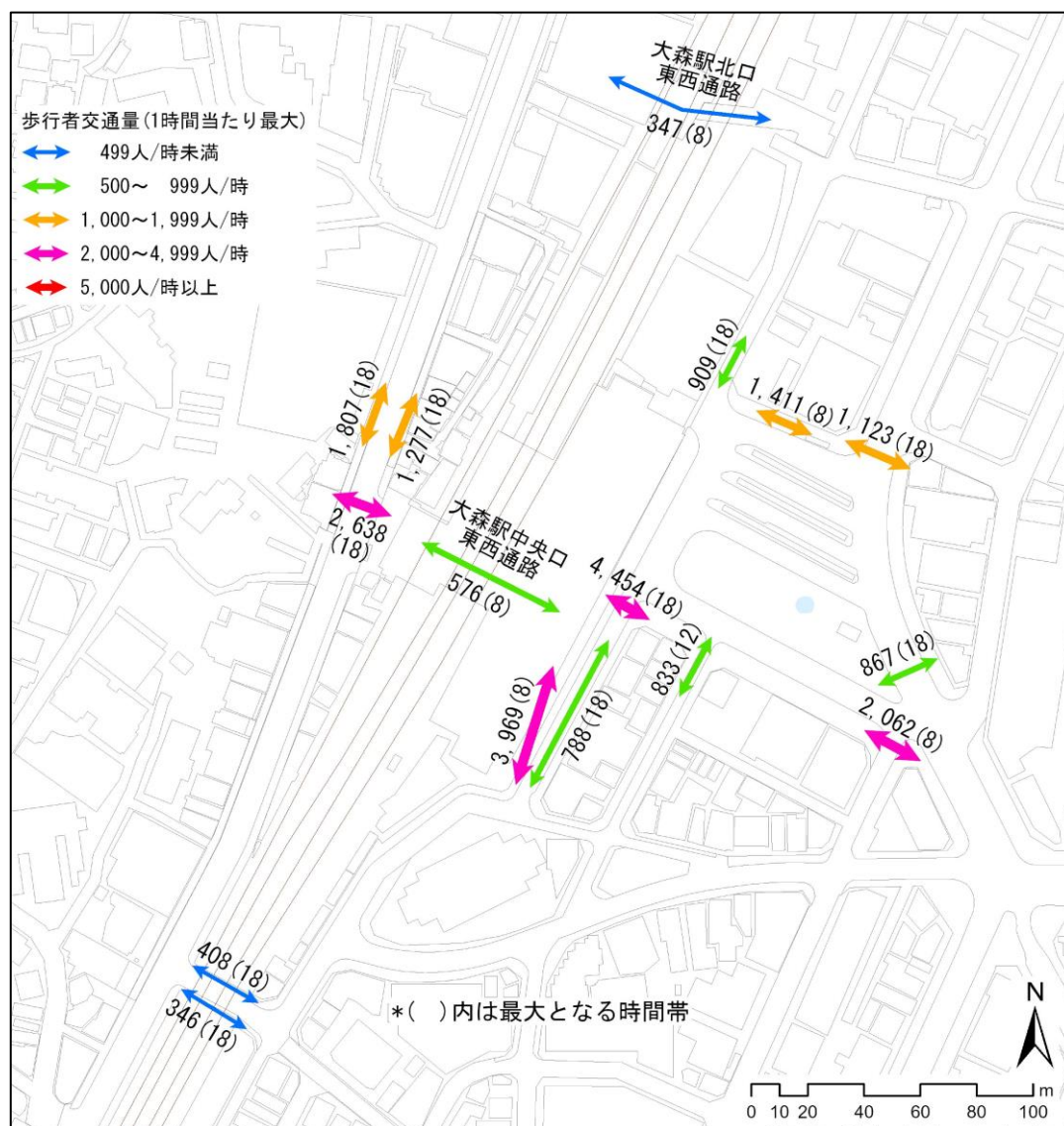
	バス停	行先	運行本数(本/日)		
			平日	土曜	休日
東口	京急バス		418	366	289
	1	蒲田駅	71	67	67
	2	森ヶ崎	72	66	66
	3	羽田空港, 天空橋駅, 大鳥居, 大森東五丁目 (うち羽田空港行)	43 (7)	43 (7)	43 (7)
	4	京浜島・昭和島循環	19	-	-
	5	京浜島循環, 京浜島・昭和島循環	41	42	29
	7	城南島循環	41	41	28
	7	大田市場	40	34	4
	8	八潮パークタウン, 八潮南	26	26	26
	9	平和島循環 大田スタジアム	55 10	34 13	13 13
西口	東急バス		859	734	706
	1	蒲田駅, 池上営業所, 池上駅	133	93	92
	2	洗足池	38	38	33
	3	上池上循環[外回り]	90	85	82
	4	池上警察署, 荏原営業所, 荏原町駅入口	90	80	79
	5	大森駅[循環], 馬込銀座	79	73	70
	9	大森操車所	133	122	116
	11	大井町駅	114	81	78
	a	大森操車所	38	36	34
	7	新代田駅前, 駒留	40	36	34
	8,12	池上営業所, 上池上循環[内回り]	104	87	88

出典: 各バス事業者時刻表(令和8年6月現在)

注: 運行本数は、各バス停での発本数



○北口・中央口東西通路の通過歩行者は、1.7万人/12hであり、歩行者の駅周辺における東西往来の要となっている。



大森駅周辺の歩行者交通量(7～19時の合計)

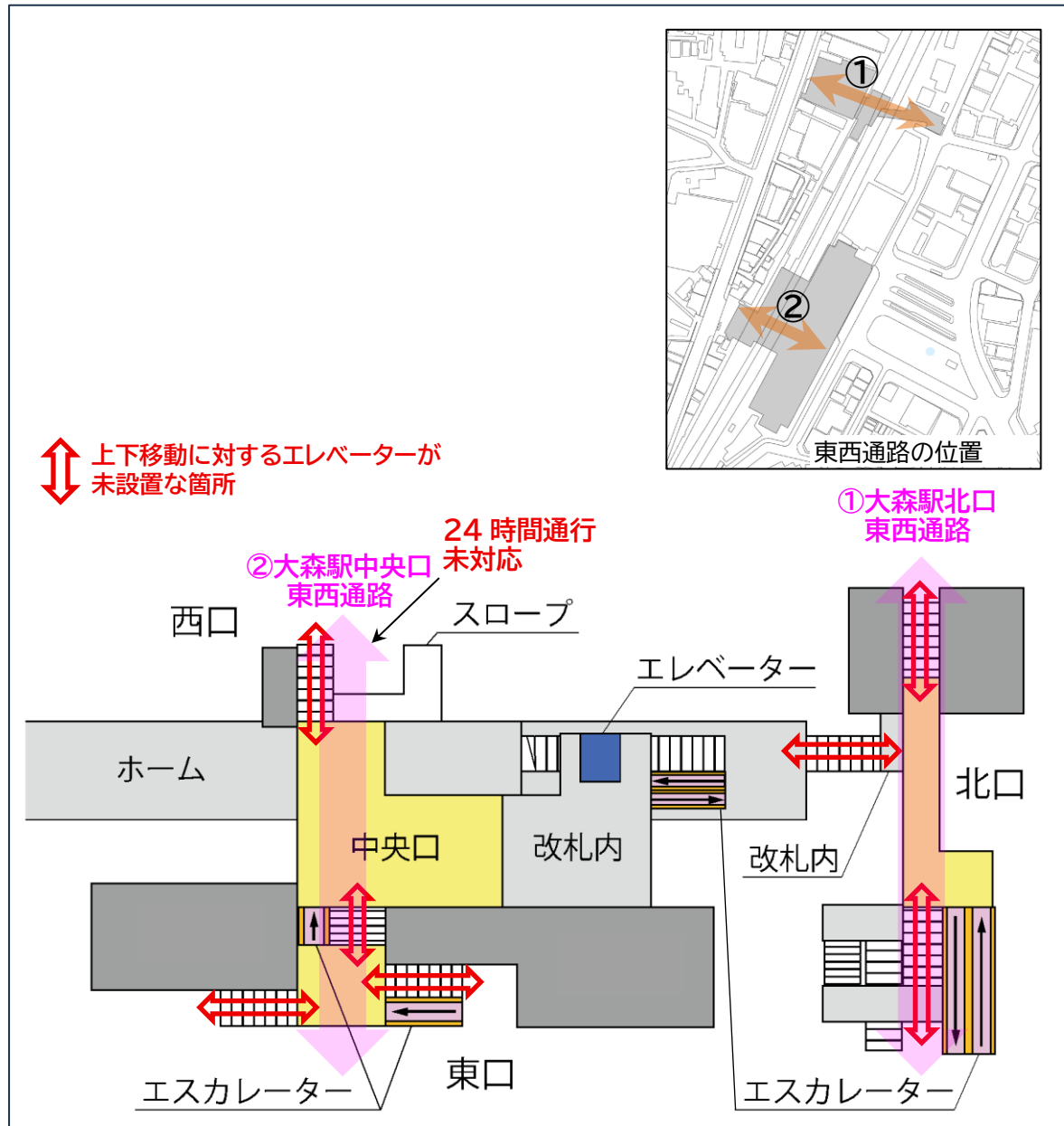
出典:令和7年5月27日(火)調査による

注:北口・中央口東西通路の交通量は通過利用者のみを示し、駅乗降客は含まない

2) 大森駅東西通路のバリアフリー化状況と迂回によるロス時間

① 大森駅東西通路のバリアフリー化状況

○大森駅での東西間の移動を担う①北口東西通路と②中央口東西通路は、バリアフリー化が不十分であり、②中央口東西通路に関しては、24時間通行が未対応となっている。



大森駅のバリアフリー状況

出典:大森駅構内図(JR東日本ホームページ、令和8年6月時点)より作成

注:①北口東西通路:(東口)使用可能なエレベーターはない

(西口)施設運用時間帯に稼働しているエレベーターあり

②中央口東西通路:(東口)JR京浜東北線運用時間帯は施設内のエレベーターを使用可能

(西口)JR京浜東北線運用時間帯は上図のスロープを使用可能

② 大森駅北口東西通路利用者の迂回によるロス時間

○①北口東西通路を利用しようとする移動制約者は、北口通路のバリアフリー対応が不十分なため、②中央口東西通路や③新井道ガードのバリアフリー経路に迂回する必要がある。

○北口改札を利用しようとする駅乗車客が迂回経路を利用する場合、①の直行経路に対して、②の中央口改札の利用で所要時間が約3～4 分増加する。

○北口東西通路通過しようとする者が迂回経路を利用する場合、①の直行経路に対して、②の中央口東西通路の利用で約 7 分、③の新井道ガードの利用で約 10 分、所要時間が増加する。

○迂回により、年間で 4.1 万人・時間の移動制約者のロス時間が発生する。

大森駅北口東西通路利用者の迂回によるロス時間

			対象者	通行者数 (人/日)	歩行距離 (m)	歩行時間 (分)	総所要時間 (人・時/日)	
直行経路利用時	北口改札 駅乗車客	①北口東西通路 東口 ⇒ 北口改札 (24 時間)	高齢者	654	80	1.4	15.3	
			肢体不自由者	27	80	1.3	0.6	
			ハビーカー利用	67	80	1.4	1.6	
			計	748			17.5	
		①北口東西通路 西口 ⇒ 北口改札 (22～翌 9 時)	高齢者	114	80	1.4	2.7	
			肢体不自由者	5	80	1.3	0.1	
			ハビーカー利用	12	80	1.4	0.3	
			計	131			3.1	
	大森駅 北口 東西通路 通過者	①北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路 西口 (4～翌 1 時)	高齢者	366	160	2.7	16.5	
			肢体不自由者	18	160	2.7	0.8	
			ハビーカー利用	47	160	2.7	2.1	
			計	431			19.4	
①北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路 西口 (1～4 時)		高齢者	4	160	2.7	0.2		
		肢体不自由者	0	160	2.7	0.0		
		ハビーカー利用	0	160	2.7	0.0		
		計	4			0.2		
総所要時間計(A)							40.2	
迂回経路利用時	北口改札 駅乗車客	②北口東西通路 東口 ⇒ 中央口改札 (24 時間)	高齢者	654	340	5.8	63.2	
			肢体不自由者	27	340	5.7	2.6	
			ハビーカー利用	67	340	5.8	6.5	
			計	748			72.3	
		②北口東西通路 西口 ⇒ 中央口改札 (22～翌 9 時)	高齢者	114	230	3.9	7.4	
			肢体不自由者	5	230	3.8	0.3	
			ハビーカー利用	12	230	3.9	0.8	
			計	131			8.5	
	大森駅 北口 東西通路 通過者	②北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路 西口 (中央口東西通路を 利用) (4～翌 1 時)	高齢者	366	570	9.7	59.2	
			肢体不自由者	18	570	9.5	2.9	
			ハビーカー利用	47	570	9.7	7.6	
			計	431			69.7	
		③北口東西通路 東口 ⇔ 北口東西通路西口 (新井道ガードを利 用) (1～4 時)	高齢者	4	780	13.2	0.9	
			肢体不自由者	0	780	13.0	0.0	
			ハビーカー利用	0	780	13.2	0.0	
			計	4			0.9	
	総所要時間計(B)							151.4
	移動制約者の迂回ロス時間(B)－(A)					111 人・時/日		
41 千人・時/年								

大森駅北口東西通路の通行者数の設定

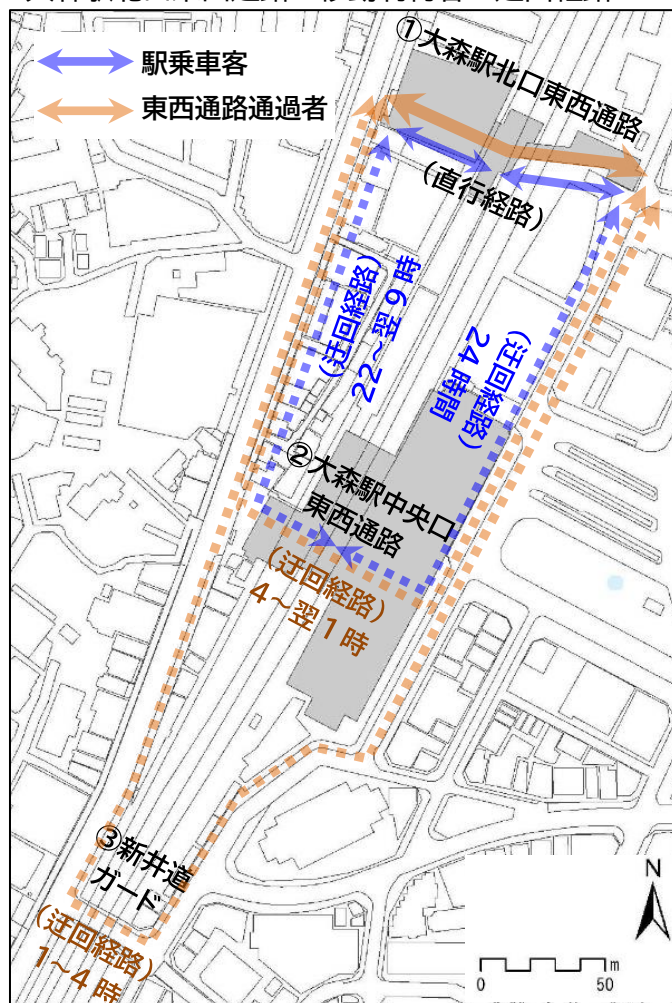
対象区分		設定方法
駅利用者	全体	大森駅の令和6年度の1日平均乗降者人員:165,460人(JR東日本ホームページより、大森駅の令和6年度の1日平均乗車人員(82,730人)の2倍に設定) 北口・中央口改札の利用者数:令和7年5月27日(火)調査より 北口東西通路東口・西口→北口改札の通行者数:令和7年5月27日(火)調査より 大森駅の時間帯別乗降客数:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施)より
	高齢者の割合	大田区の高齢者割合に大田区の高齢者の外出率及び公共交通分担率を乗じることで算定 【資料】 大田区の高齢者割合:21.9%(大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点) 大田区の高齢者の外出率:58.2%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施)) 大田区の高齢者の公共交通分担率28.7%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施))
	肢体不自由者割合	大田区の肢体不自由者の割合に移動制約者層の外出頻度と公共交通分担率を乗じることで算定 【資料】 大田区の肢体不自由者の割合:1.1%(おおた障がい施策推進プランより令和7年3月31日時点の身体障害者手帳所持者のうち肢体不自由者の人口は8,374人、大田区住民基本台帳(令和7年4月1日時点)より大田区の総人口は742,842人より算定) 肢体不自由者の外出率:46.8%(令和4年生活のしづらさなどに関する調査 厚生労働省) 大田区の高齢者の公共交通分担率:28.7%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施))
	ベビーカー利用の割合	大田区の0～3歳の人口割合に大田区の子育て世代の外出率と公共交通分担率を乗じることで算定。 【資料】 大田区の0～3歳の人口割合:2.4%(大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点) 大田区の子育て世代の外出率:67.7%(第6回東京都市圏PT調査(平成30年実施)) 大田区の子育て世代の公共交通分担率:22.9%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施))
通過利用者	全体	令和7年5月27日(火)の北口東西通路の12時間通過通行者数:17,001人 (令和7年5月27日(火)交通量調査) 新井道ガードの時間帯別通行者割合、平日・休日割合:令和7年5月、6月調査データより
	高齢者の割合	大田区の高齢者割合に大田区の高齢者の徒歩外出率を乗じることで算定 【資料】 大田区の高齢者割合:21.9%(大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点) 大田区の高齢者の徒歩外出率:20.7%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施))
	肢体不自由者の割合	大田区の肢体不自由者の割合に大田区の高齢者の徒歩外出率を乗じることで算定 【資料】 大田区の肢体不自由者の割合:1.1%(おおた障がい施策推進プランより令和7年3月31日時点の身体障害者手帳所持者のうち肢体不自由者の人口は8,374人、大田区住民基本台帳(令和7年4月1日時点)より大田区の総人口は742,842人より算定) 大田区の高齢者の徒歩外出率:20.7%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施))
	ベビーカー利用の割合	大田区の0～3歳の人口割合に大田区の子育て世代の徒歩外出率を乗じることで算定 【資料】 大田区の0～3歳の人口割合:2.4%(大田区住民基本台帳、令和8年4月1日時点) 大田区の子育て世代の徒歩外出率:24.3%(第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30年実施))

歩行速度の設定

	設定値
健常者	66m/分
高齢者	59m/分
肢体不自由者	60m/分
ベビーカー利用	59m/分

資料：健常者は、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年7月」の水平部速度
 高齢者、肢体不自由者、ベビーカー利用は、「津波防災まちづくりの計画策定に係る指針 平成25年6月」の各種調査等における避難速度の設定値の比により設定

大森駅北口東西通路の移動制約者の迂回経路



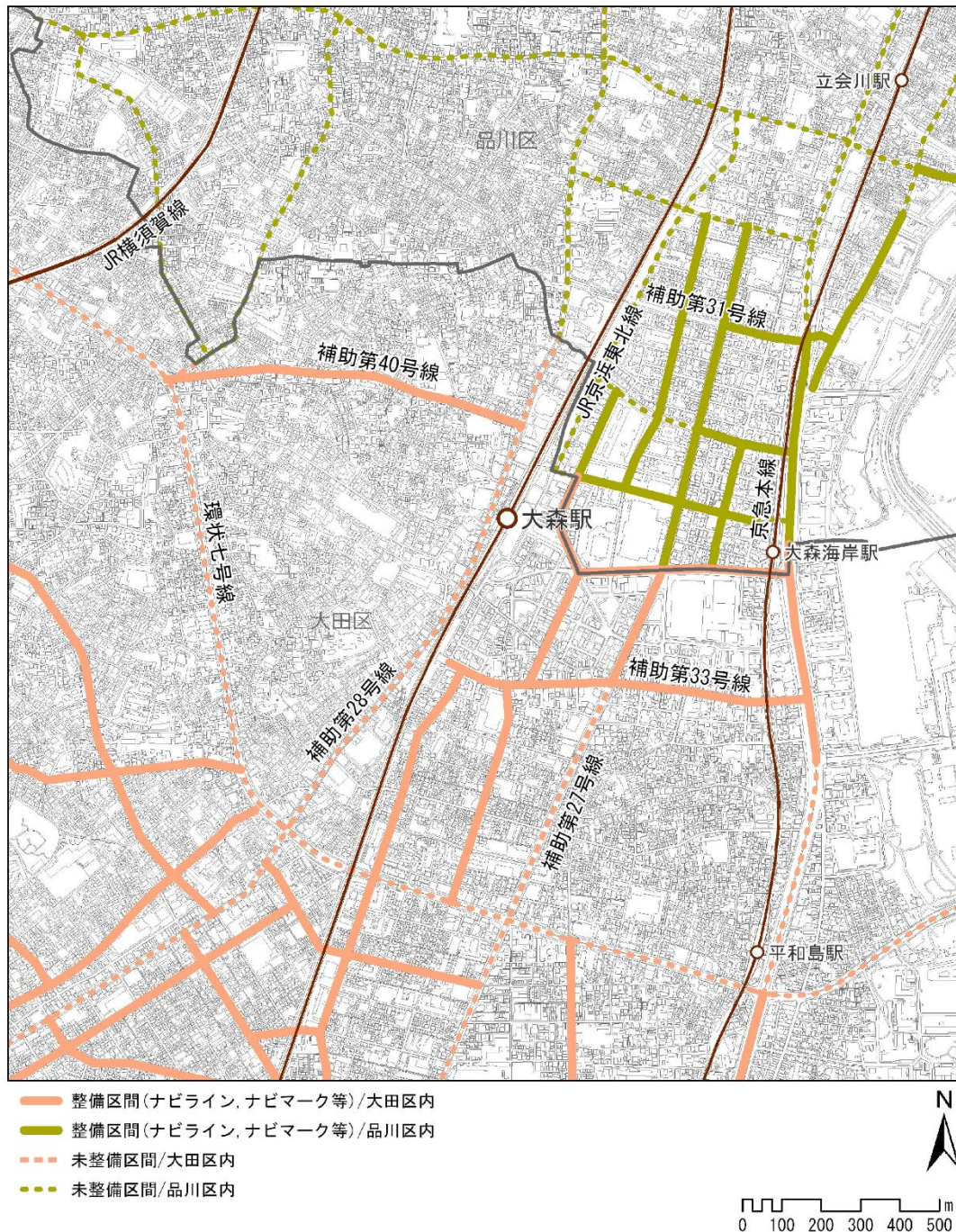
(6) 自転車交通

1) 自転車走行環境

○補助28号線や環状七号線等で、自転車走行環境整備が進んでいないため、自転車が歩道や車道の中央を通行している状況が見られる。



〔補助第28号線〕
駐停車中の車両の追越しにより、
自転車が車道中央を走行



2) 放置自転車

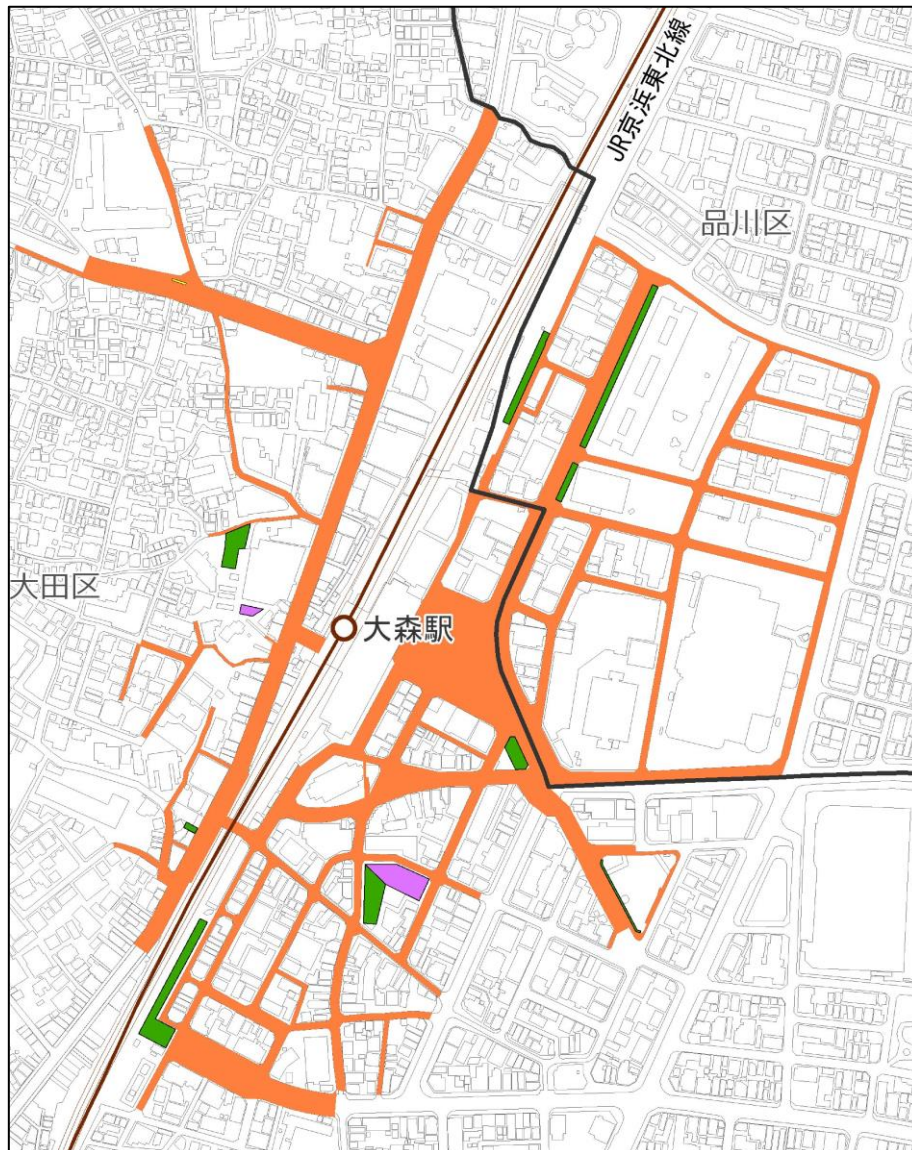
○駅周辺では、自転車放置禁止区域が指定されているが、自転車等駐車場の不足等により、放置自転車が一定数存在している。

大森駅周辺の放置自転車の台数

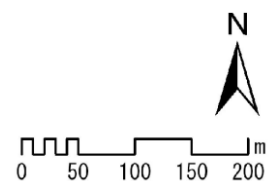
	駅東側	駅西側	計
大田区	21台	18台	39台
品川区	13台	- 台	13台
計	34台	18台	52台

出典：令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策(東京都)

令和7年10月の任意の1日(晴天の平日、午前11時頃)に調査



- 自転車放置禁止区域
- 区営自転車等駐車場(有料制)
- 区営自転車等駐車場(登録制)
- 民営自転車等駐車場



大森駅周辺の自転車等駐車場の立地状況

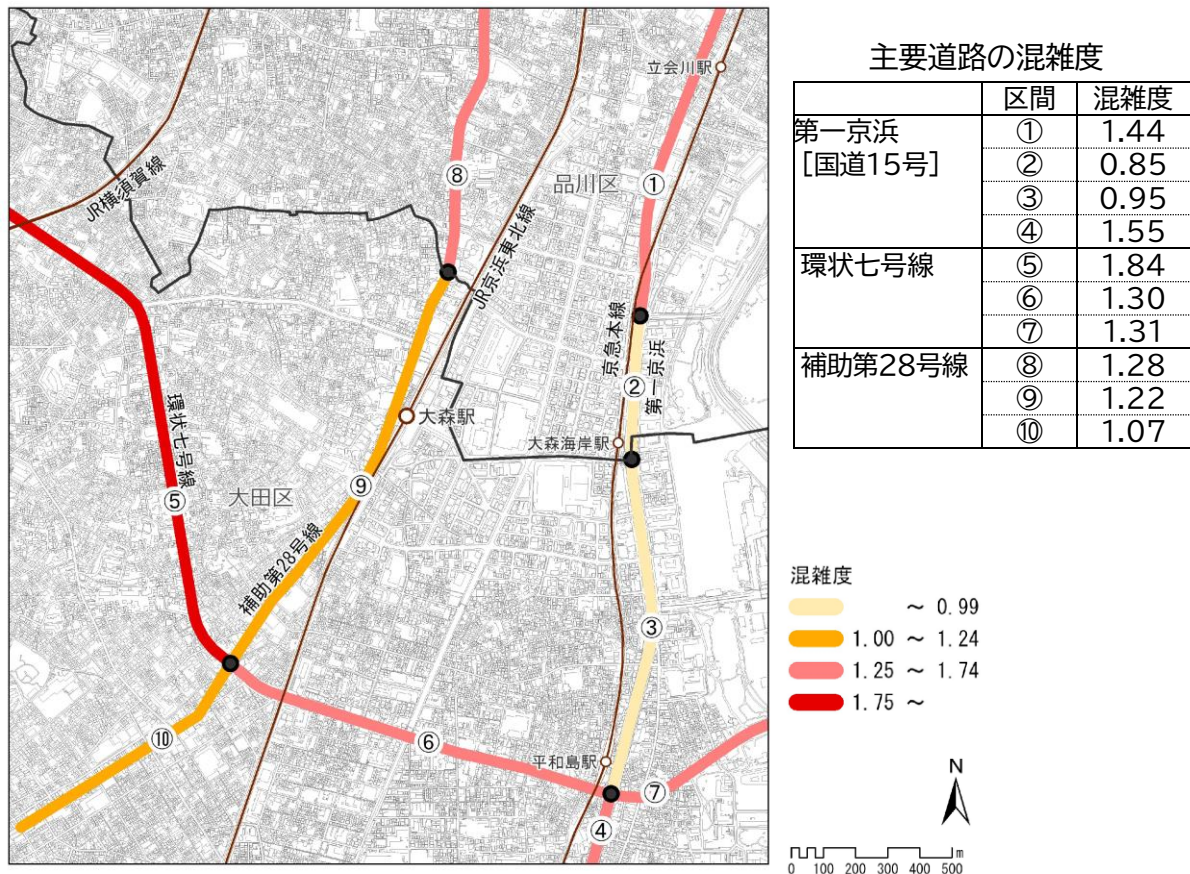
出典：大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン(令和4年3月)

(7) 自動車交通

1) 自動車混雑度

○駅周辺の主要道路では、混雑が発生するとされている混雑度1.00以上の箇所が多く存在する。

○環状七号線の⑤の区間の混雑度が最も高く、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している。



大森駅周辺における主要道路の混雑度

出典：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)

混雑度の目安(「道路の交通容量」(日本道路協会)による)

混雑度1.00未満 : 昼間12時間を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。

混雑度1.00~1.25: 昼間12時間のうち1~2時間(ピーク)、道路が混雑する可能性のある時間帯がある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。

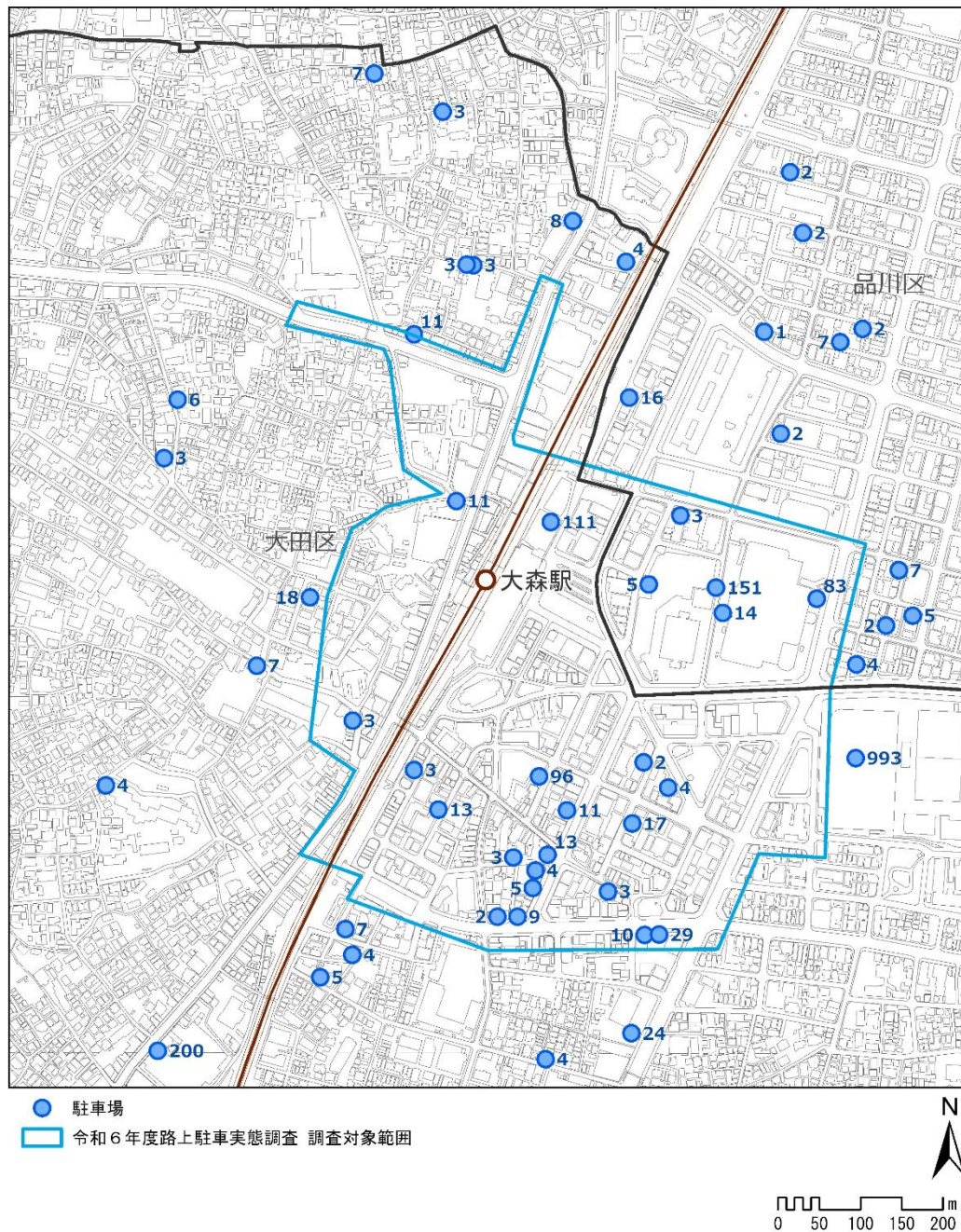
混雑度1.25~1.75: ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみから日中の連続的混雑への過度状態。

混雑度1.75以上 : 慢性的混雑状態を呈する。

2) 自動車駐車場

○駅周辺では、小規模な駐車場が散在しているため、自動車と歩行者・自転車の交錯が発生する箇所が多い。

○駅周辺の路外駐車場のピーク時推定利用率は、平日が13時で87.9%、休日が13時で37.9%と供給量がピーク時の需要量を上回る供給過剰の状況となっている。



大森駅周辺の路外駐車場の整備状況(令和8年6月時点)

出典: s-park 公益財団法人東京都道路整備保全公社、Google マップ 注:図中の数字は収容台数(台)

大森駅周辺地区の路外駐車場の実態

	ピーク時間	駐車場推定利用率
平日	13時	87.9%
休日	13時	37.9%

出典: 令和6年度路上駐車実態調査(公益財団法人 東京都道路整備保全公社)

2.2.3 現況のまとめと交通課題

2.2.1、2.2.2を踏まえて、「まちの概況」と「交通環境の現況(問題点)」について、以下のとおり整理しました。

まちの概況

- A 駅東側は平坦な地形に対して、駅西側は起伏に富んだ地形
- B 駅東側では商業・業務・公益施設等の都市機能が集積しているのに対し、駅西側では沿道に商店が立ち並び、台地部に居住地が形成されている
- C JR京浜東北線により駅東西の往来が制限されている

交通環境の現況(問題点)

<駅東側>

- D 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する
- E 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設置されていない
- F 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

<駅西側>

- G 駅近辺の歩行者交通量が多い上に補助第28号線の狭い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している
- H 補助第28号線の幅員不足により、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する
- I 駅前に一般車両の乗降場が設置されておらず、タクシーの待機場が少ない
- J 補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行している
- K 補助第28号線の西側の住宅地に狭あい道路が多く存在している
- L 駅前のバス乗降場が分散している
- M 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足している
- N 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している
- O 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

<共通>

- P 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
- Q 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で、かつ利用時間にも制限がある
- R JR京浜東北線により東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある
- S 補助第28号線と環状七号線の交差点付近において、交通渋滞が慢性的に発生する
- T 交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
- U 駅周辺の路外駐車場は、施設が散在し、供給量がピーク時の需要量を上回る供給過剰である

駅周辺の現況の問題点を踏まえて、交通課題を以下のように整理しました。

【課題1】東口駅前広場の改善

- ・東口駅前広場・バス停やその周辺に向かう安全で快適な歩行者動線の確保
- ・各交通手段の乗降場のレイアウト見直し

【課題2】駅西側の快適な駅前空間の確保

- ・補助第28号線の歩行者空間の確保
- ・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
- ・駅前に各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供
- ・駅西側における滞留スペースの確保

【課題3】駅東西の円滑な移動

- ・誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保
- ・自動車がJR京浜東北線の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

- ・ゆとりのある街路空間の確保
- ・補助第28号線における自転車走行環境の整備
- ・駅周辺における自転車等駐車場の充実
- ・駅周辺における自動車駐車場の適正配置

【課題5】駅西側住宅地内の快適な移動

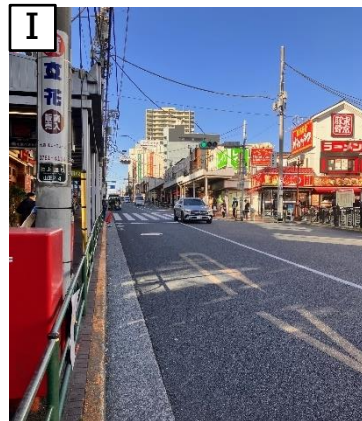
- ・起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保
- ・災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保

【課題6】拠点間の連携強化

- ・駅周辺と空港臨海部間のアクセス機能の強化

課題2 駅西側の快適な駅前空間の確保

- 【現況】G 駅周辺の歩行者交通量が多い上に、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】H 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】I 駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない
L 駅前のバス乗降場が分散
M 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足
- 【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】N 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1 東口駅前広場の改善

- 【現況】D 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】 東口駅前広場・バス停やその周辺に向かう安全で快適な歩行者動線の確保
- 【現況】E 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

- 【現況】C JR京浜東北線により駅東西の往来が制限
R 東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある
S 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JR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充
- 【現況】Q 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、かつ利用時間にも制限
- 【課題】 誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保



大森駅周辺における現況と課題図(1/2)

課題4 自動車・自転車の円滑な移動と適正な駐車空間の確保

- 【現況】T 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】J 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】P 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】U 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



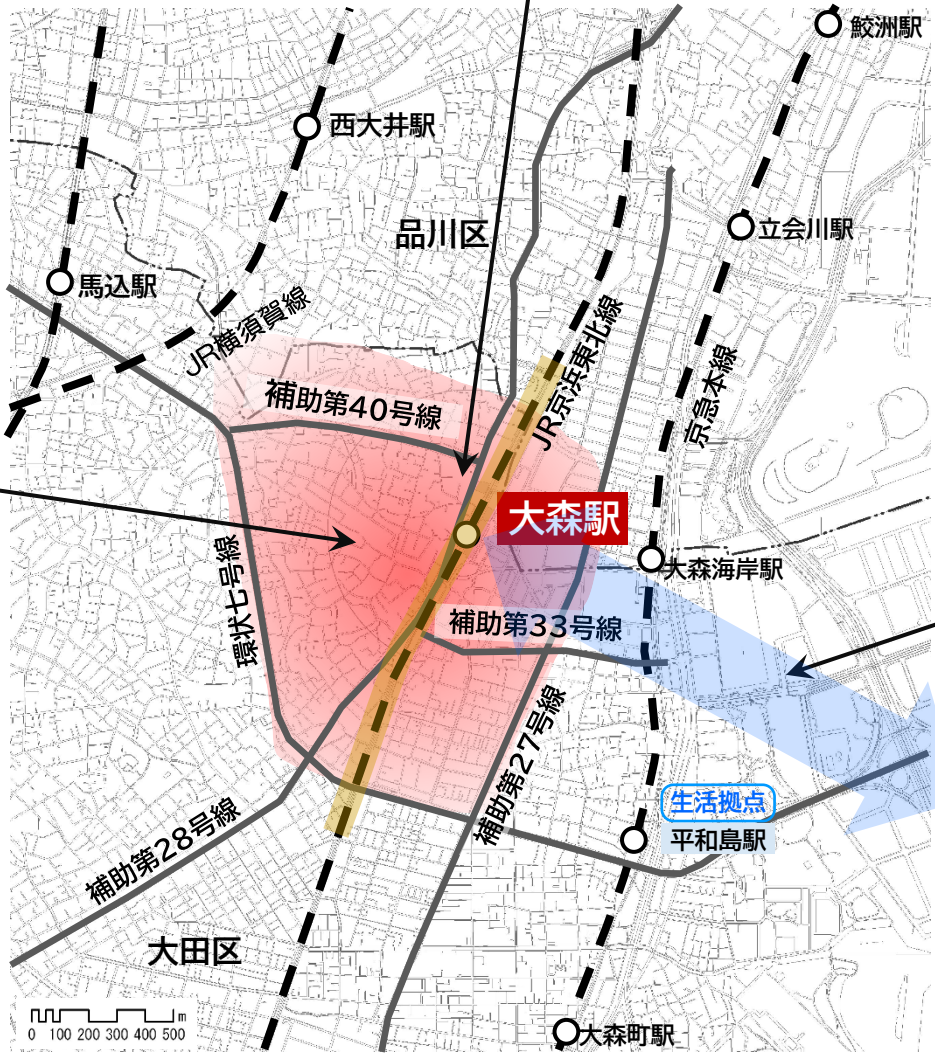
課題5 駅西側住宅地内の快適な移動

- 【現況】A,B 駅西側の台地部には居住地が形成

○ 駅と西側の住宅地間に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】K 住宅地に狭あい道路が多く存在

【課題】災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保



課題6 拠点間の連携強化

- 【現況】F 駅周辺から空港臨海部行き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(2/2)

2.3 大森駅周辺総合交通戦略の将来像と方針

2.3.1 総合交通戦略の将来像

2.2で挙げた交通課題を解決した後の駅周辺の姿を総合交通戦略の将来像として設定します。

大森駅周辺がめざす交通環境の将来像

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

2.3.2 総合交通戦略の交通施策の方針

総合交通戦略の将来像を実現するため、2.2で挙げた交通課題を踏まえて、次の4つの交通施策の方針を設定します。

【大森駅周辺の交通課題】

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| ①東口駅前広場の改善 | 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 |
| ②駅西側の快適な駅前空間の確保 | ⑤駅西側住宅地内の快適な移動 |
| ③駅東西の円滑な移動 | ⑥拠点間の連携強化 |



【大森駅周辺総合交通戦略の交通施策の方針】

(課題①②③④⑤より)

方針1 安全で快適な交通環境の確保

- 誰もが安全で快適に移動できる街路空間の整備を推進する
- 災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成を推進する

(課題①②④⑥より)

方針2 交通結節点の機能強化

- 乗換えの安全性・利便性を向上するため、交通基盤の整備・強化を推進する
- 周辺市街地と調和した緑化や滞留・にぎわい空間の確保を推進する

(課題③より)

方針3 駅東西の円滑な移動の確保

- 東西の移動経路拡充や既存道路の整備による交通ネットワークの強化を推進する
- 災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成を推進する

(課題④⑤⑥より)

方針4 次世代交通サービスの充実

- 大森地区内や近隣のまちへの快適な移動のため、将来の交通動向を踏まえた交通サービスの提供を推進する

2.3.3 総合交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

総合交通戦略の将来像や4つの交通施策の方針の実現に向けた各交通モードの目標とする姿と将来交通ネットワークのイメージを示します。

各交通モードの目標とする姿

○歩行者

- ・ウォーカブルな歩行環境が整備され、駅周辺の回遊やまちなかへのアクセス利便性が向上しています。
- ・緑を身近に感じられる集い・憩いの空間が整備され、にぎわいが生まれています。

○自転車

- ・連続性のある自転車ネットワークが形成され、自転車による安全かつ快適な移動ができます。
- ・利用しやすい自転車等駐車場の整備やシェアサイクルが拡充され、放置自転車が削減されています。

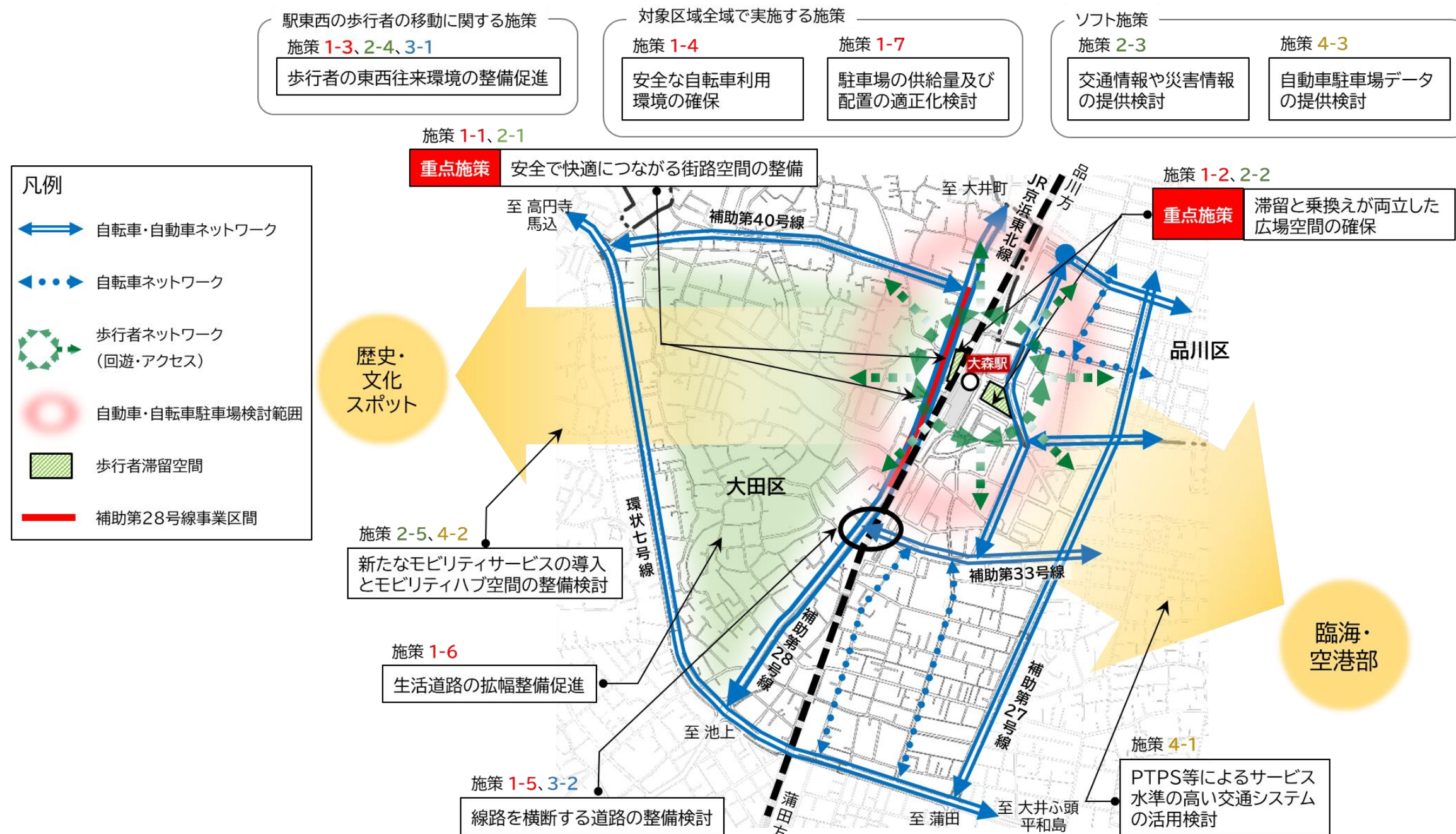
○自動車

- ・車道が拡幅整備されたことにより、安全性が向上し、渋滞が解消しています。
- ・駅周辺の東西を往来する道路が拡充され、目的地へのアクセス利便性が向上しています。
- ・駐車場配置の適正化とリアルタイムの情報提供により、目的地に応じて円滑に駐車場が利用できます。

○バス・タクシー

- ・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:公共車両優先システム(Public Transportation Priority System)の略称で、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



大森駅周辺総合交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

注：自転車ネットワークは、「大田区自転車等総合計画」と「品川区自転車活用推進計画」をもとに作成。ただし環状七号線については、「東京都自転車通行空間整備推進計画」（令和3年5月、東京都）の「2040年代の将来像（自転車ネットワーク）」に含まれていない。

2.4 大森駅周辺総合交通戦略の実現に向けた交通施策

2.4.1 実施する交通施策

総合交通戦略では、4つの交通施策の方針を実現し、大森駅周辺の交通課題を具体的に解決するための交通施策を設定します。また、優先度の高い交通施策を「重点施策」と位置付け、地域の課題の戦略的解決を図ります。

交通施策は、2.3.2で挙げた4つの交通施策の方針ごとに設定します。

(1) 方針1:安全で快適な交通環境の確保

1) 安全で快適につながる街路空間の整備

駅西側 重点施策

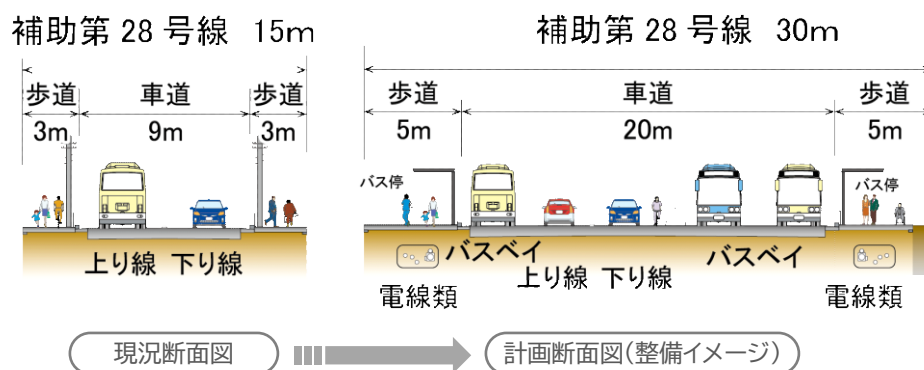
歩行者が安全かつ快適に通行できる環境を創出し、回遊性を向上するため、車道や歩道の拡幅、無電柱化を推進します。



出典:国土交通省 <https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/bf/design/case.html>

解決したい問題点 ・歩道上の電柱や放置自転車等の存在による混雑の常態化

補助第28号線のバス停車時に発生する交通渋滞の解消や交通モード間の乗換利便性向上のため、バスの乗降場を自動車の本線交通と分離し、新たにバスベイやタクシープール、一般車両の乗降場の整備を行います。



出典:道路整備計画のあらまし(令和7年3月)

解決したい問題点 ・補助第28号線でバス乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生
・駅前一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない
・駅前のバス乗降場が分散

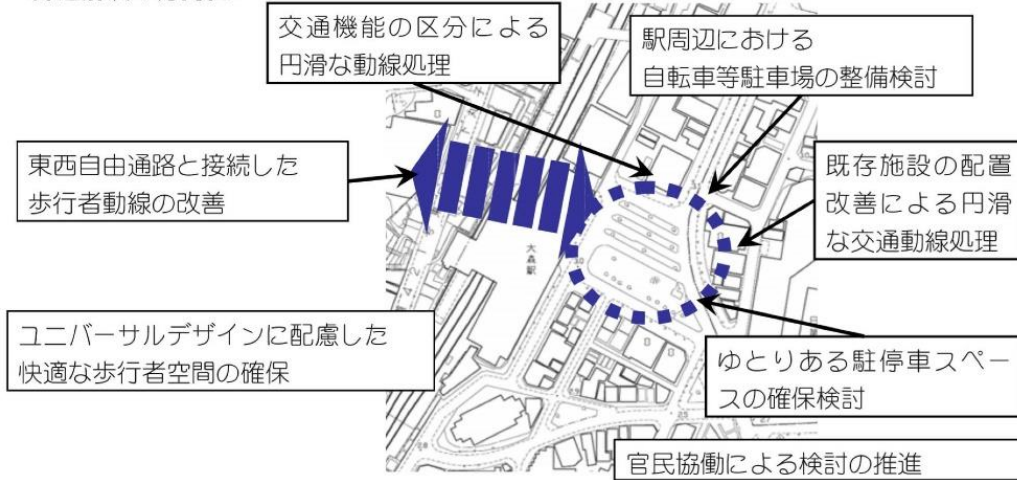
2) 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保

○東口駅前広場の再編整備

駅東側

歩行者の安全な通行の実現や交通モード間の乗換利便性の向上のため、駅前広場の再編整備を検討します。

<課題解決の方向性>



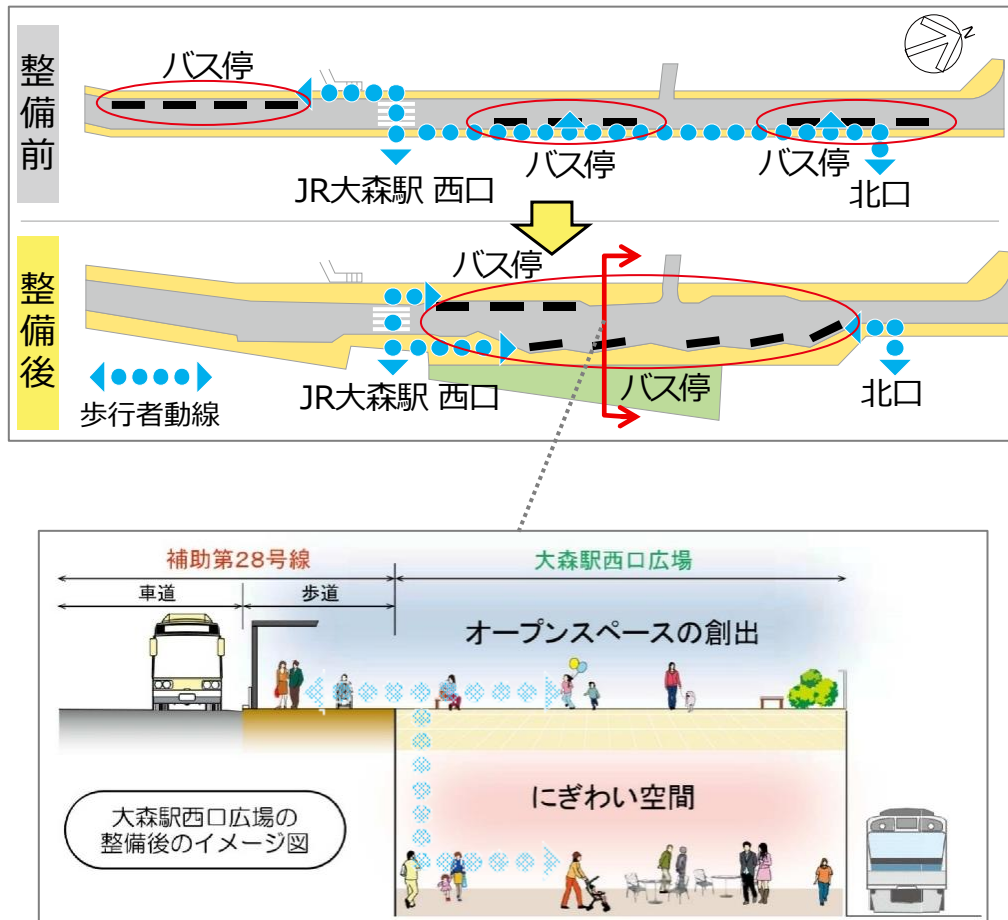
出典:大森駅周辺地区グランドデザイン(平成23年3月)

解決したい問題点

- ・東口駅前広場やバス停に向かう歩行者と自動車の動線が交錯
- ・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設置されていない

○補助第28号線の歩行空間と一体となった西口広場の整備 **駅西側** **重点施策**

歩行者のゆとりある通行・滞留や地域の防災性向上のため、駅西側に緑を感じられる重層の西口広場を新設します。また、施策(1)1)安全で快適につながる街路空間の整備において、西口広場の向かいにバスベイが整備されるため、西口広場はバス待ちの人がたたずめる空間となり、バス利用者の利便性向上にもつながります。



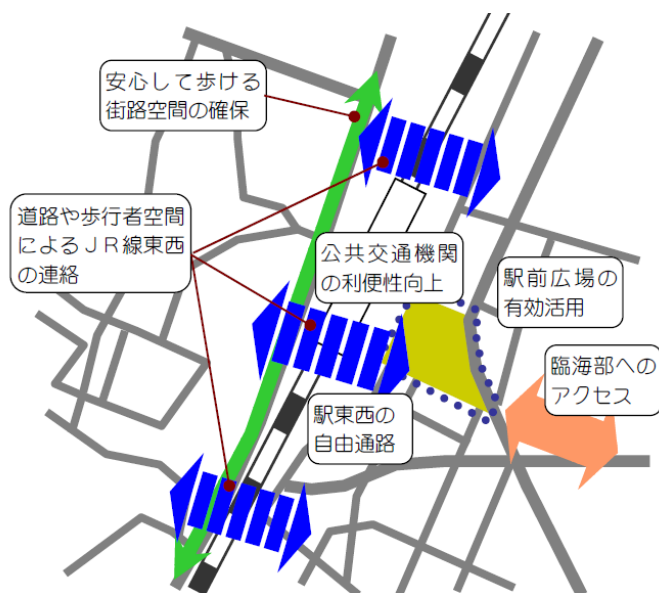
出典:道路整備計画のあらまし(令和7年3月)

解決したい問題点 ・集い・憩いの場や災害時の一時滞留スペースの不足

3) 歩行者の東西往来環境の整備促進

駅東側 駅西側

歩行者の安全で円滑な駅東西間の移動のため、事業者による建替えに合わせ、東西往来環境の整備を促進します。



出典:大森駅周辺地区グランドデザイン(平成23年3月)

解決したい問題点

- ・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、中央口の東西通路は利用時間に制限
- ・踏切の遮断時間が長く、東西の移動を阻害

4) 安全な自転車利用環境の確保

○自転車走行環境の整備

駅東側 駅西側

自転車と歩行者双方の安全かつ快適な通行や交通事故の減少を図るため、「大田区自転車ネットワーク整備方針」に基づき自転車走行環境の整備を実施します。



出典:大田区ホームページ 自転車走行環境整備事業について

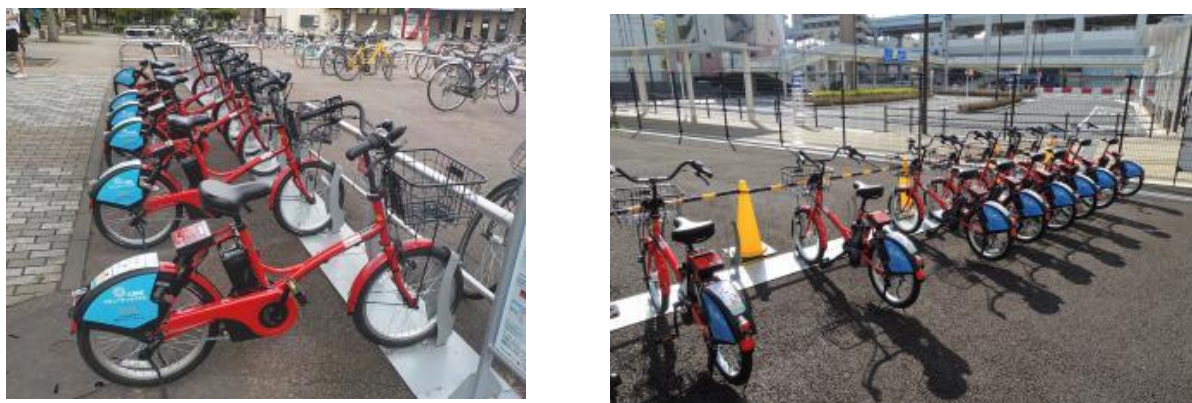
(<https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/jitensha/jitensyasokokankyo.html>)

解決したい問題点 ・自転車が歩道や車道の中央を通行

○自転車等駐車場の整備検討とシェアサイクルポートの整備促進

駅東側 駅西側

放置自転車を削減するため、「大田区自転車等総合計画」に基づき駅周辺の自転車等駐車場の新設や既存施設の改修の検討、施策(2)5)のモビリティハブ整備と合わせたシェアサイクルポートの整備促進を行います。



出典:大田区ホームページ コミュニティサイクル

(<https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/koutsu/cycle/community-cycle.html>)

解決したい問題点 ・自転車等駐車場の不足により、放置自転車が一定数存在

5) 線路を横断する道路の整備検討

駅東側 駅西側

環状七号線の慢性的な交通渋滞の改善や東西方向のリダンダンシー(代替ルート)の確保のため、JR京浜東北線の線路を横断する道路の整備を検討します。

解決したい問題点 ・補助第28号線と環状七号線の交差点で交通渋滞が慢性的に発生
・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

6) 生活道路の拡幅整備促進

駅西側

人優先の安全な通行環境の形成と災害に強いまちづくりを推進するため、狭あい道路拡幅整備事業の活用を促進し、幅員4m未満の狭あい道路の解消に向けて取組めます。



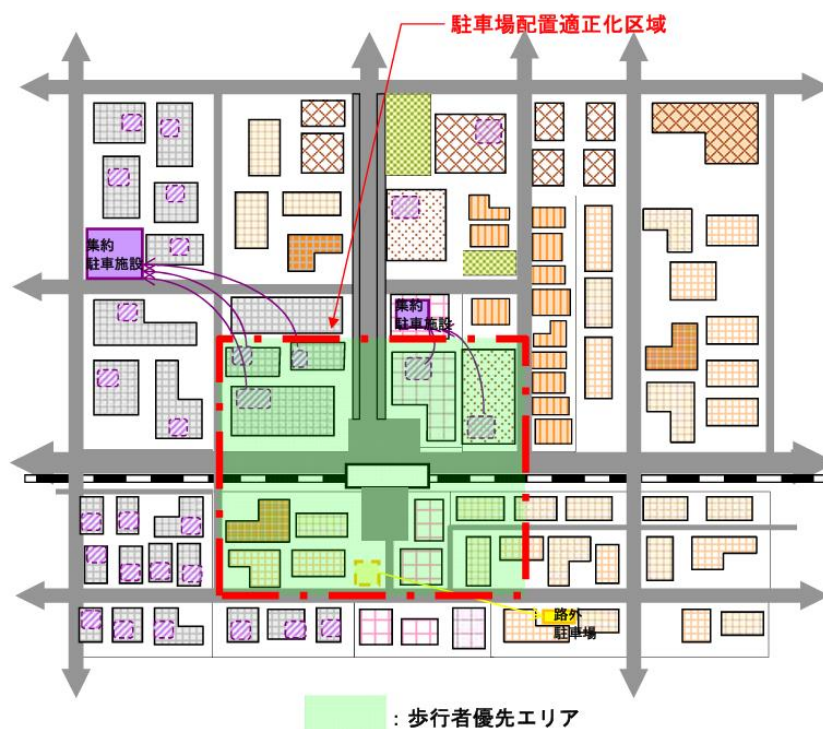
出典: 大田区ホームページ 狭あい道路拡幅整備事業
(https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/douro_kouen_kasen/douro/kyouai.html)

解決したい問題点 ・住宅地に狭あい道路が多く存在

7) 駐車場の供給量及び配置の適正化検討

駅東側 駅西側

大森駅を中心に需給バランスの取れた駐車場の面的な配置の適正化を図るため、地域の特性を踏まえた駐車施設の整備を検討します。



出典: 都市再生特別措置法に基づく駐車場の配置適正化に関する手引き (国土交通省都市局)

解決したい問題点 ・駅周辺の路外駐車場の散在による自動車と歩行者・自転車の交錯による事故リスクの増大

(2) 方針2:交通結節点の機能強化

1) 安全で快適につながる街路空間の整備

駅西側

重点施策

【再掲】(1)方針1:安全で快適な交通環境の確保 1)

2) 滞留と乗換えが両立した空間の確保

駅東側

駅西側

重点施策

【再掲】(1)方針1:安全で快適な交通環境の確保 2)

3) 交通情報や災害情報の提供

駅東側

駅西側

歩行者の乗換利便性の向上や災害時の情報発信のため、デジタルサイネージ等を活用した駅周辺の交通情報や災害情報の提供を検討します。



出典:国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針【歩行者編】(東京都、平成27年2月)

解決したい問題点 ・駅西側のバス総合案内板に記載されている情報が不足

4) 歩行者の東西往来環境の整備促進

駅東側

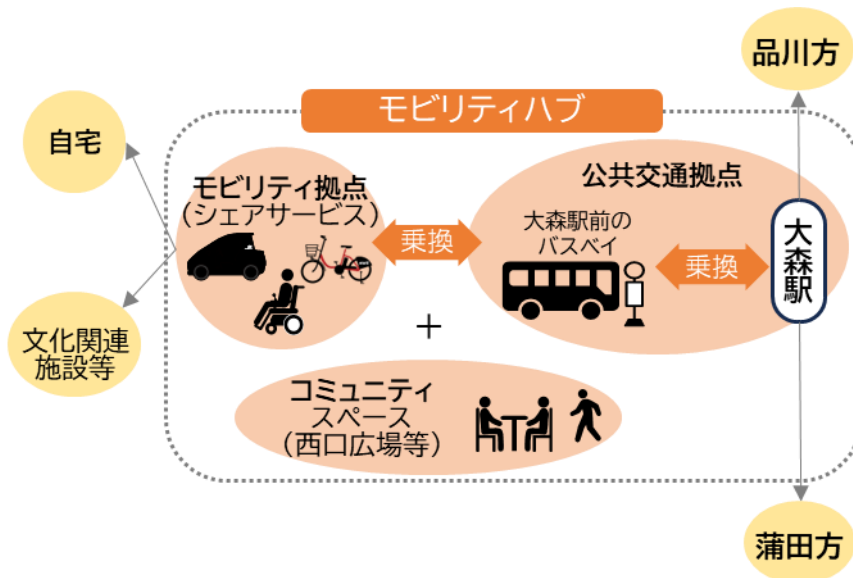
駅西側

【再掲】(1)方針1:安全で快適な交通環境の確保 3)

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

駅東側 駅西側

居住者や来街者等の快適で円滑な移動の実現と文化関連施設への回遊性や平和島駅周辺へのアクセスを向上するため、新たなモビリティサービスの導入やモビリティハブの整備を検討します。



解決したい問題点

- ・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
- ・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

(3) 方針3: 駅東西の円滑な移動の確保

1) 歩行者の東西往来環境の整備促進

駅東側 駅西側

【再掲】(1)方針1: 安全で快適な交通環境の確保 3)

2) 線路を横断する道路の整備検討

駅東側 駅西側

【再掲】(1)方針1: 安全で快適な交通環境の確保 5)

(4) 方針4:次世代交通サービスの充実

1) PTPS等による利便性の高い交通システムの活用検討

駅東側

大森駅から空港臨海部へのアクセスの向上と、拠点間の連携を強化するため、PTPS等による利便性の高い交通システムの活用を検討します。

解決したい問題点 ・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

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

駅東側

駅西側

【再掲】(2)方針2:交通結節点の機能強化 5)

3) 自動車駐車場データの提供検討

駅東側

駅西側

自動車の利用環境の改善や効率的利用のため、ICT技術を活用した自動車駐車場データの提供を検討します。

解決したい問題点 ・駅周辺の路外駐車場の散在

2.4.2 交通施策の実施プログラム

交通施策の実効性を確保するため、本総合交通戦略の各交通施策の内容や実施環境を踏まえ、施策の主な関係者や実施時期の目標と実施手順を以下に示します。

大森駅周辺総合交通戦略の交通施策の実施プログラム(1/2)

	交通施策		期待される効果	施策の実施側		主な関係者※1				実施スケジュール (2027年度～2040年代前半)		
				駅東側	駅西側	区	都	警察	交通/ 民間 事業者 等	短期 (概ね5年)	中期 (概ね6～10年)	長期 (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 1-1 安全で快適な街路空間整備	・補助第28号線の車道の拡幅 ・補助第28号線の歩道の拡幅 ・補助第28号線の自動車の本線交通とバス乗降場の分離 ・補助第28号線における各交通手段の乗降場の設置と集約 ・補助第28号線の無電柱化	・交通渋滞の解消、安全性向上 ・歩行者の安全で快適な移動環境の創出 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・バス利用者の利便性向上 ・歩行者の回遊性向上 ・災害時の安全な避難経路の確保		●	○	○	○	○	→→→→※2		
	重点施策 1-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保	・東口駅前広場の再編整備	・歩車分離による安全性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・各交通モード待合環境の向上	●		○		○	○	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	→	→→→→
		・補助第28号線の歩行空間と一体となった西口広場の整備	・平時のゆとりある歩行者の通行・滞留 ・バス利用者の利便性向上 ・災害時の一時滞留スペースの確保		●	○	○	○	○	→→→→※2		
	1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進	・東西通路の整備促進	・安全で円滑な歩行者の移動 ・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	・自転車走行環境の整備	・自転車ネットワークの強化 ・歩行者・自転車・自動車の動線分離による安全性向上	●	●	○	○	○	○	→→→→		
		・自転車等駐車場の整備検討 ・シェアサイクルポートの整備促進	・放置自転車の削減 ・歩道環境の改善による安全性向上 ・回遊性・利便性の向上 ・交通渋滞の緩和	●	●	○		○	○	→→→→		
	1-5 線路を横断する道路の整備検討	・東西を円滑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)の確保 ・環状七号線に接続した道路のネットワーク強化 ・防災機能の向上	●	●	○	○	○		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	→	→→→→
	1-6 生活道路の拡幅整備促進	・幅員4m未満の狭あい道路の拡幅	・災害時の円滑な避難・救助活動の実現 ・人優先の安全な通行空間の創出 ・歩行者の通行環境改善		●	○				→→→→		
	1-7 駐車場の供給量及び配置の適正化検討	・地域の特性を踏まえた、駐車施設の整備検討	・駐車場の出入口設置制限による安全な歩行環境の形成 ・駅周辺土地の有効活用によるまちの魅力向上	●	●	○			○	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	→	→→→→

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ 検討・調整 → 実施

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

大森駅周辺総合交通戦略の交通施策の実施プログラム(2/2)

	交通施策		期待される効果	施策の実施側		主な関係者※1				実施スケジュール (2027年度～2040年代)		
				駅東側	駅西側	区	都	警察	交通/ 民間 事業者 等	短期 (概ね5年)	中期 (概ね5～10年)	長期 (概ね10～15年)
方針2：交通結節点の機能強化	重点施策 2-1 安全で快適な街路空間整備	・補助第28号線の車道の拡幅 ・補助第28号線の歩道の拡幅 ・補助第28号線の自動車の本線交通とバス乗降場の分離 ・補助第28号線における各交通手段の乗降場の設置と集約 ・補助第28号線の無電柱化	(1-1の再掲)									
	重点施策 2-2 滞留と乗換えが両立した空間の確保	・東口駅前広場の再編整備 ・西口広場の整備	(1-2の再掲)									
	2-3 交通情報や災害情報の提供検討	・ICT技術を活用した交通情報や災害情報の提供	・乗換利便性向上 ・災害時の情報発信 ・防災性の向上	●	●	○			○			
	2-4 歩行者の東西往来環境の整備促進	・東西通路の整備促進	(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	・駅周辺や平和島駅周辺との回遊を担う交通手段の検討	・文化関連施設等への回遊性向上 ・居住者、来訪者等の快適で円滑な移動 ・平和島駅周辺へのアクセス向上	●	●	○			○			
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	・東西通路の整備促進	(1-3の再掲)									
	3-2 線路を横断する道路の整備検討	・東西を円滑に移動できる道路の整備検討	(1-5の再掲)									
方針4：次世代交通サービスの充実	4-1 PTPS等による利便性の高い交通システムの活用検討	・空港臨海部方面に向かう交通手段の検討	・空港臨海部へのアクセスの向上 ・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	・駅周辺や平和島駅周辺との回遊を担う交通手段の検討	(2-5の再掲)									
	4-3 自動車駐車場データの提供検討	・ICT技術を活用した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 ・自動車駐車場の効率的利用	●	●	○			○			

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

検討・調整 実施

2.5 大森駅周辺総合交通施策の評価と推進管理体制

2.5.1 評価指標と目標値

総合交通戦略では、戦略全体の成果を評価する総合評価指標と、施策の効果を評価する施策評価指標を設定します。

総合評価指標

- ・安全で快適な交通環境の確保や、交通結接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

これらの指標を活用し、施策の進捗状況や達成度を継続的に把握・評価するとともに、その結果を踏まえ、施策の改善及び効果的な推進につなげていきます。

(1) 総合評価指標

1) 交通事故発生件数

総合交通戦略の対象範囲では、駅近辺をはじめ、通行量の多い道路で交通事故が一定数発生しており、方針1で掲げている「安全で快適な交通環境の確保」が求められています。そのため、交通環境の安全性向上に寄与すると考えられる「施策1-1 安全で快適な街路空間整備」をはじめとした複数の交通施策を総合交通戦略で実施します。

このことを踏まえ、「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として「交通事故発生件数」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

総合交通戦略の対象範囲内における令和4年から令和6年の交通事故発生件数の平均値を現況値として設定します。

・目標値

大田区交通安全計画における交通事故発生件数の目標値や近年の交通事故の発生状況を考慮し、現況値から減少することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
交通事故発生件数	約110件/年間	減少

出典：【現況】警察庁オープンデータより、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

2) 大森駅の乗車人員

大森駅は大田区の中心拠点に位置づけられており、方針2で掲げている「交通結節点の機能強化」など拠点性の強化・向上が求められています。そのため、交通結節機能の向上や、にぎわいの創出に寄与すると考えられる「施策1-2 滞留と乗換えが両立した広場空間の確保」をはじめとした、複数の交通施策を総合交通戦略で実施し、大森駅が「選ばれる駅・利用しやすい駅」となることを目指します。

このことを踏まえ、「交通結節機能の向上」や「にぎわいの創出」等を評価する指標として「大森駅の乗車人員」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和6年度の1日平均の大森駅乗車人員を現況値として設定します。

・目標値

公共交通の交通分担率を上げ、乗車人員が増加することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
大森駅の乗車人員	8.3万人/日 (令和6年)	増加

出典：【現況】JR東日本ホームページ(令和7年9月公表)

3) 東西通路の通過歩行者交通量

駅周辺では、JR京浜東北線により東西の往来がしにくい状況となっており、方針3で掲げている「駅東西の円滑な移動の確保」が求められています。そのため、駅東西の往来活性化に寄与すると考えられる「施策1-3 歩行者の東西往来環境の整備促進」をはじめとした複数の交通施策を総合交通戦略で実施します。

このことを踏まえ、「東西往来の活性化」等を評価する指標として「東西通路の通過歩行者交通量」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年に調査した北口・中央口東西通路を通過する歩行者交通量を現況値として設定します。

・目標値

北口・中央口東西通路の整備促進や東西広場空間の整備などによる歩行者の増加を目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
東西通路の通過歩行者交通量	1.7万人/12h (令和7年)	増加

出典：【現況】令和7年5月27日(火)調査による

(2) 施策評価指標

1) 放置自転車台数

総合交通戦略の推進による「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します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅西側周辺における自転車の放置台数を現況値として設定します。

(「令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」(東京都)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)

・目標値

「大田区自転車等総合計画 後期アクションプラン」(令和9年4月策定予定)における放置自転車台数の現況値と2031年の目標値から算出された割合以上に削減することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
放置自転車台数	52台	2割以上削減

出典:【現況】令和6年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策(東京都)

2) 北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間

「北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間」とは、北口東西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であり、総合交通戦略の推進による「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します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

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します。

・目標値

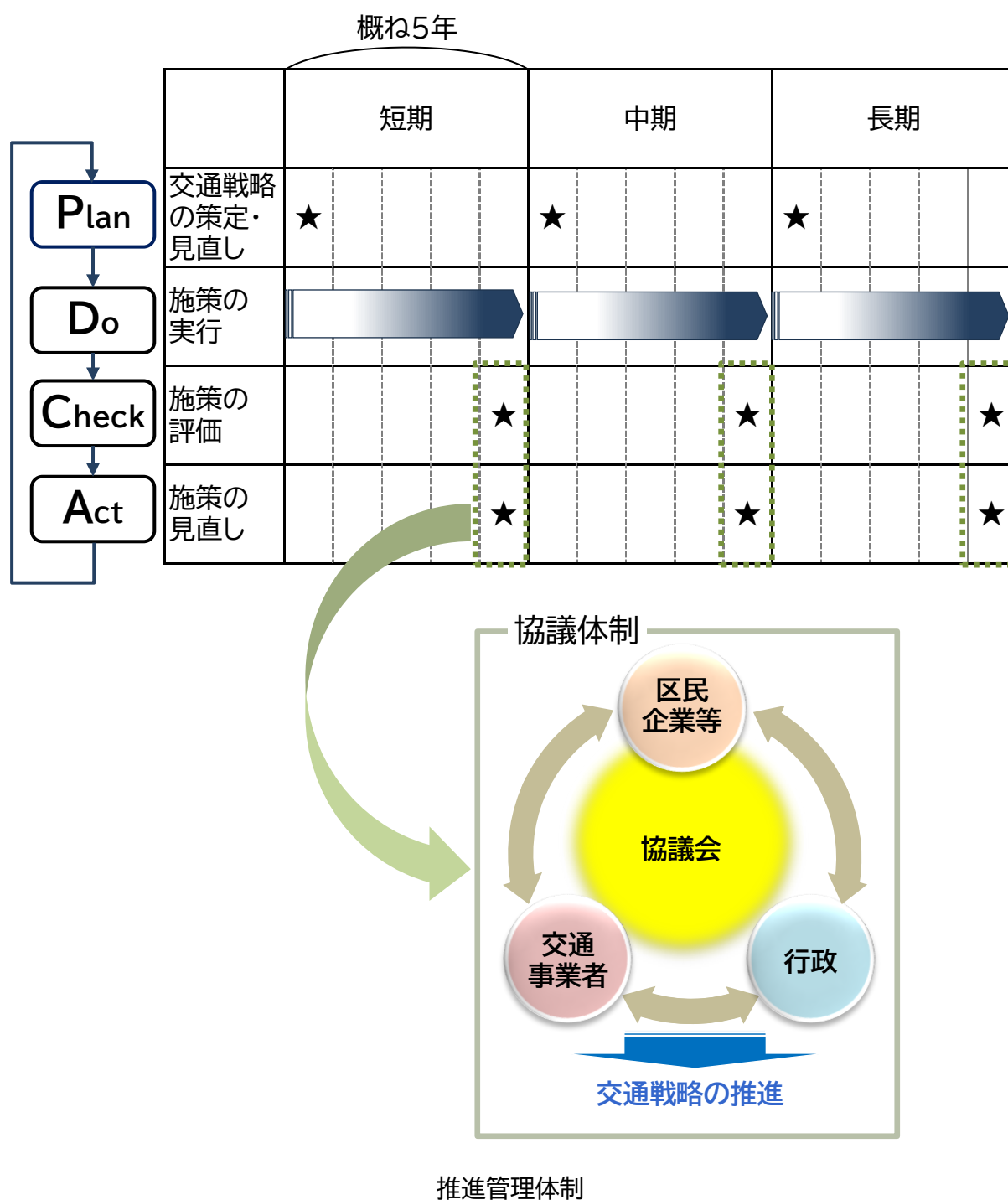
移動制約者が迂回する必要がなくなり、移動に係る時間の損失が解消されることを設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
北口東西通路の通行のしにくさによる移動のロス時間	約4万人・時間/年	解消

2.5.2 推進管理体制

総合交通戦略の推進にあたり、行政機関や交通事業者が主導するだけでなく、区民や企業等、関係者すべてが認識を共有し、それぞれが主体性をもって、相互に連携・協働しながら取り組みます。また、総合交通戦略に係る交通施策・事業の実行にあたっては、行政機関や交通事業者、関係者等で構成する協議会を立ち上げ、PDCAサイクルに基づき、定期的に評価・検証、見直しを行い、情勢の変化によっては新たな視点を加えながら事業を展開します。なお、協議会においては、同時に策定した「大森駅西口地区交通戦略」と一体的に推進管理を行います。

さらに、総合交通戦略の推進状況から大森駅東口の基盤整備の具体化とともに、大森駅東口地区交通戦略を策定することも検討します。



3. 大森駅西口地区交通戦略

3.1 大森駅西口地区交通戦略策定にあたって

3.1.1 大森駅西口地区交通戦略とは

「地区交通戦略」は、都市・地域総合交通戦略の対象範囲内において、より重点的に対策を行うべき地区に対して策定するものであり、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるために、より具体的な交通施策を定めます。

大森駅西口周辺(以下、「駅西口周辺」という。)は、特に交通課題が顕在化している状況にあり早期に整備促進を図る必要があります。区では補助第28号線及び西口広場の事業認可取得を契機に、駅西口周辺のきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に推進することを目的として大森駅西口地区交通戦略(以下、「地区交通戦略」という。)を策定します。

また、ランドデザインで掲げられているまちの将来像を実現すべく、ランドデザインのまちづくりの目標のうち、地形に対応した新たな交通システムの導入等により目標9を、狭あい道路の整備促進等により目標10を、街路空間整備等により目標11の達成を目指します。

大森駅周辺地区ランドデザイン

【まちの将来像】 歴史と文化と浜風かおる いきいきとした心地よい「大森」

【まちづくりの目標(抜粋)】

エリア
大森駅西側

目標 9 山王の地域特性を活かした住み続けたいまち(地形に対応した交通機関)

目標 10 安全・安心に暮らせる住宅地(狭あい道路の拡幅)

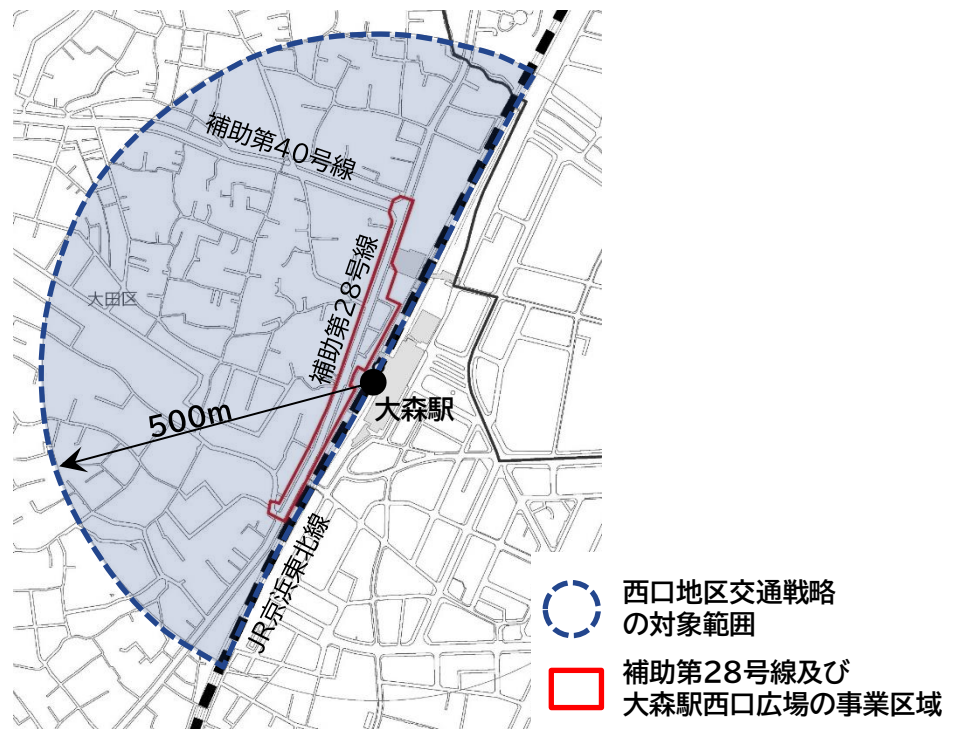
目標 11 住宅地と調和した身近な商店街(自転車駐車場や快適な歩行空間の確保)

3.1.2 計画期間

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」に合わせ、概ね15年後の2040年代前半とします。

3.1.3 対象範囲

大森駅を中心に徒歩の利用圏域となる半径500mの範囲を対象とします。



大森駅西口地区交通戦略の対象範囲

3.2 大森駅西口周辺の現況と課題

3.2.1 交通環境の現況

(1) 道路

1) 道路幅員

○駅西口周辺の住宅地においては、幅員4m未満の狭あい道路が多く残っている。

○勾配が急な道路や階段となっている道路も多い。



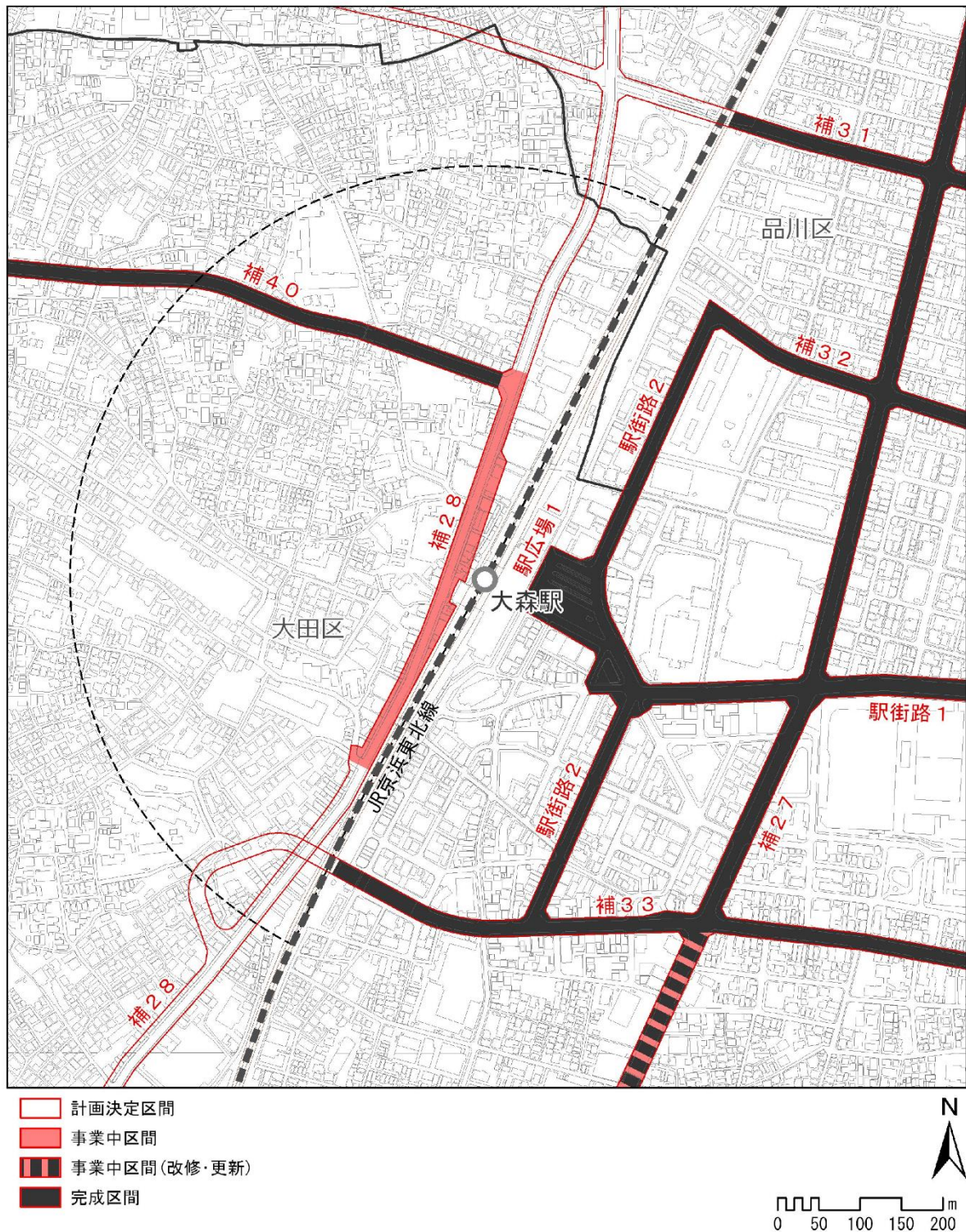
大森駅西口周辺の幅員別道路現況

出典:東京都縮尺1/2,500地形図(東京都、令和3年度版)、大田区道路台帳平面図(令和7年11月時点)、品川区道路平面図(令和7年11月時点)より作成

注:大田区道路台帳平面図、品川区道路台帳平面図に幅員の表示がないものは図上計測で作成

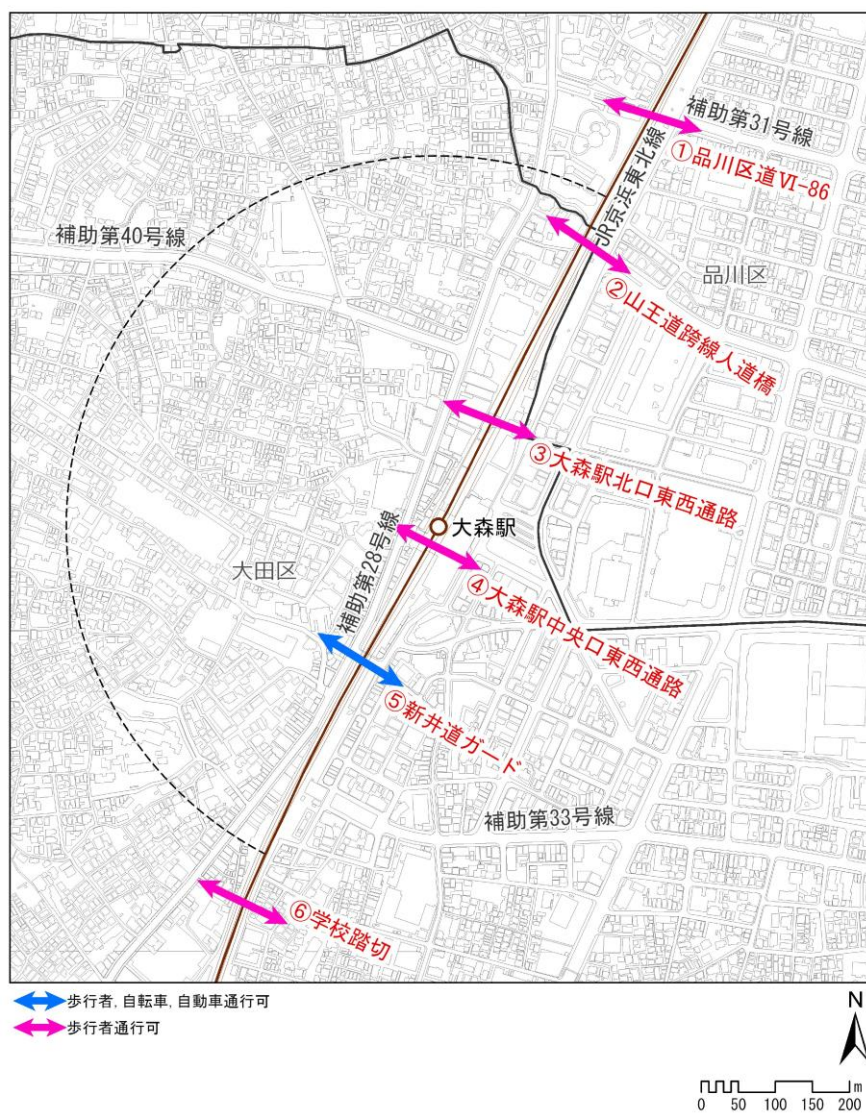
2) 都市計画道路

- 補助第31号線や補助第33号線とJR京浜東北線の交差部が未整備となっている。
- 駅前の補助第28号線の一部区間は事業中であるが、その前後区間は未整備となっている。



3) JR京浜東北線東西間の往来道路

- 駅西口周辺で自動車がJR京浜東北線を東西に横断できるのは、⑤新井道ガードの1箇所のみで、高さが2.4m以下の自動車に制限されている。
- 自転車に乗車してJR京浜東北線を東西に横断できる箇所は、⑤新井道ガードのみとなっている。①区道VI-86と⑥学校踏切は歩行者専用道路で、それぞれ自転車を降りて通行する必要がある。
- 大森駅の北側に位置する②山王道跨線人道橋は、階段のみであり、バリアフリー対応が不十分である。

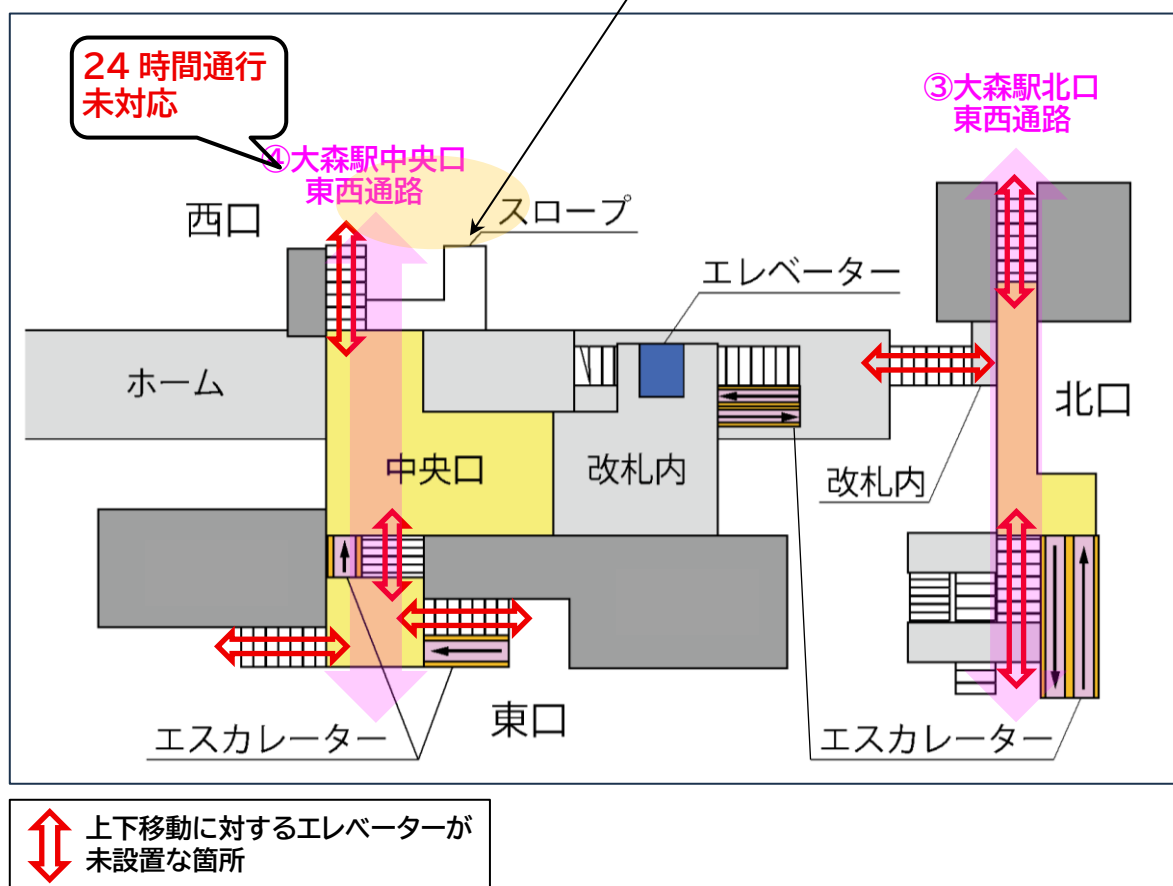


JR京浜東北線東西間の往来道路の位置図

JR京浜東北線東西間の往来道路等の状況(令和8年6月時点)

	名称	道路形態	通行制限内容
①	品川区道VI-86	アンダーパス	歩行者のみ通行可
②	山王道跨線人道橋	跨線橋	歩行者のみ通行可
③	大森駅北口東西通路	連絡通路	歩行者のみ通行可
④	大森駅中央口東西通路	連絡通路	歩行者のみ通行可
⑤	新井道ガード	アンダーパス	自動車の高さ制限2.4m以下
⑥	学校踏切	踏切	歩行者のみ通行可

- 大森駅での東西間の移動を担う③北口東西通路と④中央口東西通路は、バリアフリー化が不十分であり、④中央口東西通路に関しては、24時間通行が未対応となっている。
- 補助第28号線から駅西側の中央口スロープまでの動線が急勾配となっており、車いす等での利用の負担となっている。



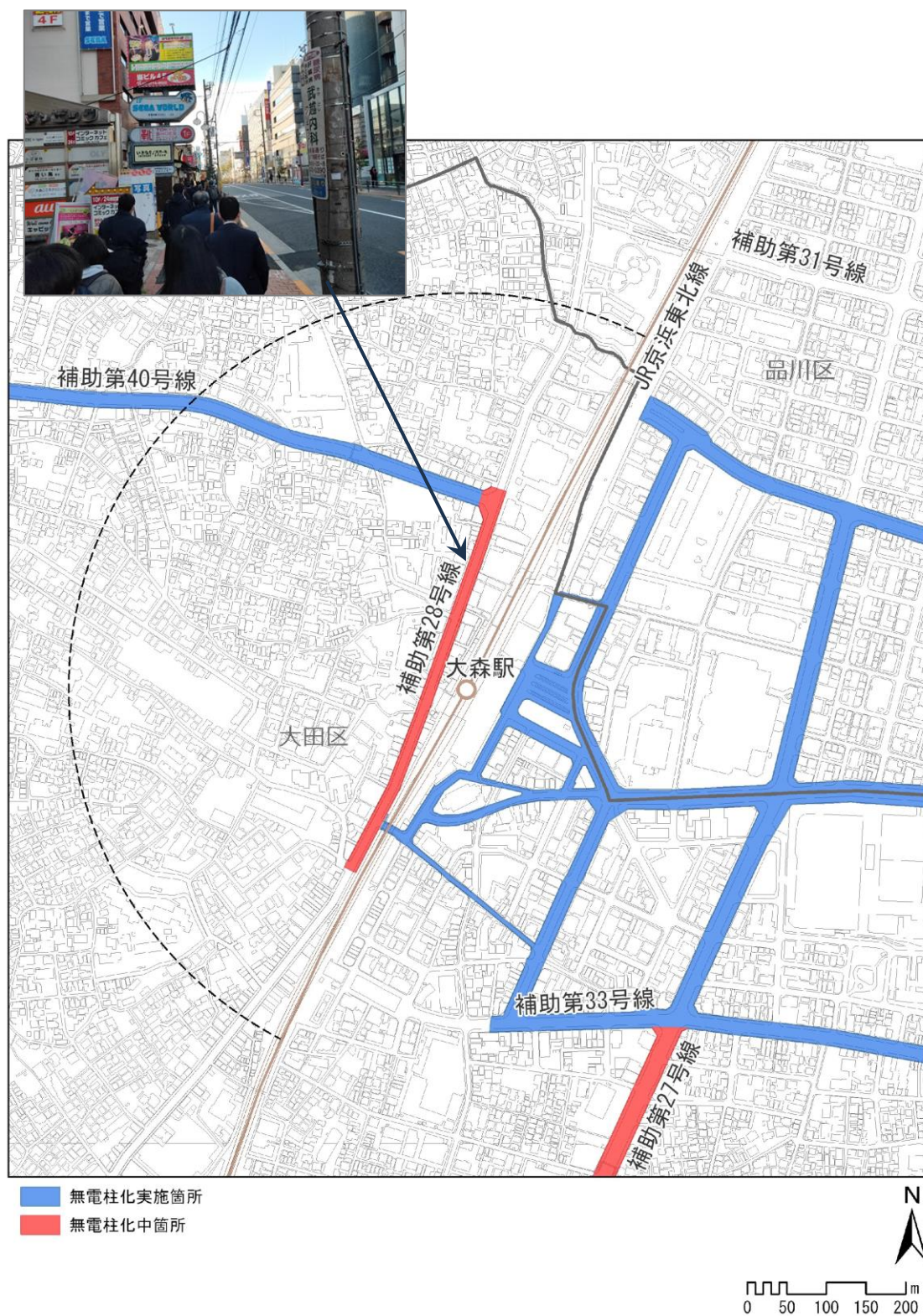
大森駅のバリアフリー状況

出典:大森駅構内図(JR東日本ホームページ、令和7年8月時点)より作成

4) 無電柱化整備

○駅西口周辺では、補助第40号線でのみ無電柱化が実施されており、それ以外では整備が進んでいない。

○補助第28号線は、電柱の存在が歩道の混雑の一因となっており、補助第28号線の事業中区間で無電柱化が同時に行われる。



大森駅西口周辺の無電柱化整備の状況

出典：大田区無電柱化推進計画(令和3年3月)、品川区無電柱化推進計画(令和2年5月)、
東京都無電柱化計画(令和8年6月)より作成

5) 交通事故

○駅西口周辺では、補助第28号線や補助第40号線などで交通事故が比較的多く発生しており、特に、補助第28号線の駅付近から新井道ガードまでの区間において交通事故が慢性的に発生している。

○事故分類では、自転車の関わる事故が半数を占めている。

大森駅西口周辺の交通事故発生件数

	交通事故発生件数	備考
令和4年	21件	
令和5年	23件	
令和6年	23件	
年平均	22件	
〔事故分類〕		
①歩行者類	6件	当事者A、当事者Bのどちらかが歩行者類
②自転車類	11件	当事者A、当事者Bのどちらかが自転車類(①を除く)
③動力付き二輪車類	4件	当事者A、当事者Bのどちらかが動力付き二輪車類(①、②を除く)
④自動車類	1件	①～③以外

出典:警察庁オープンデータ



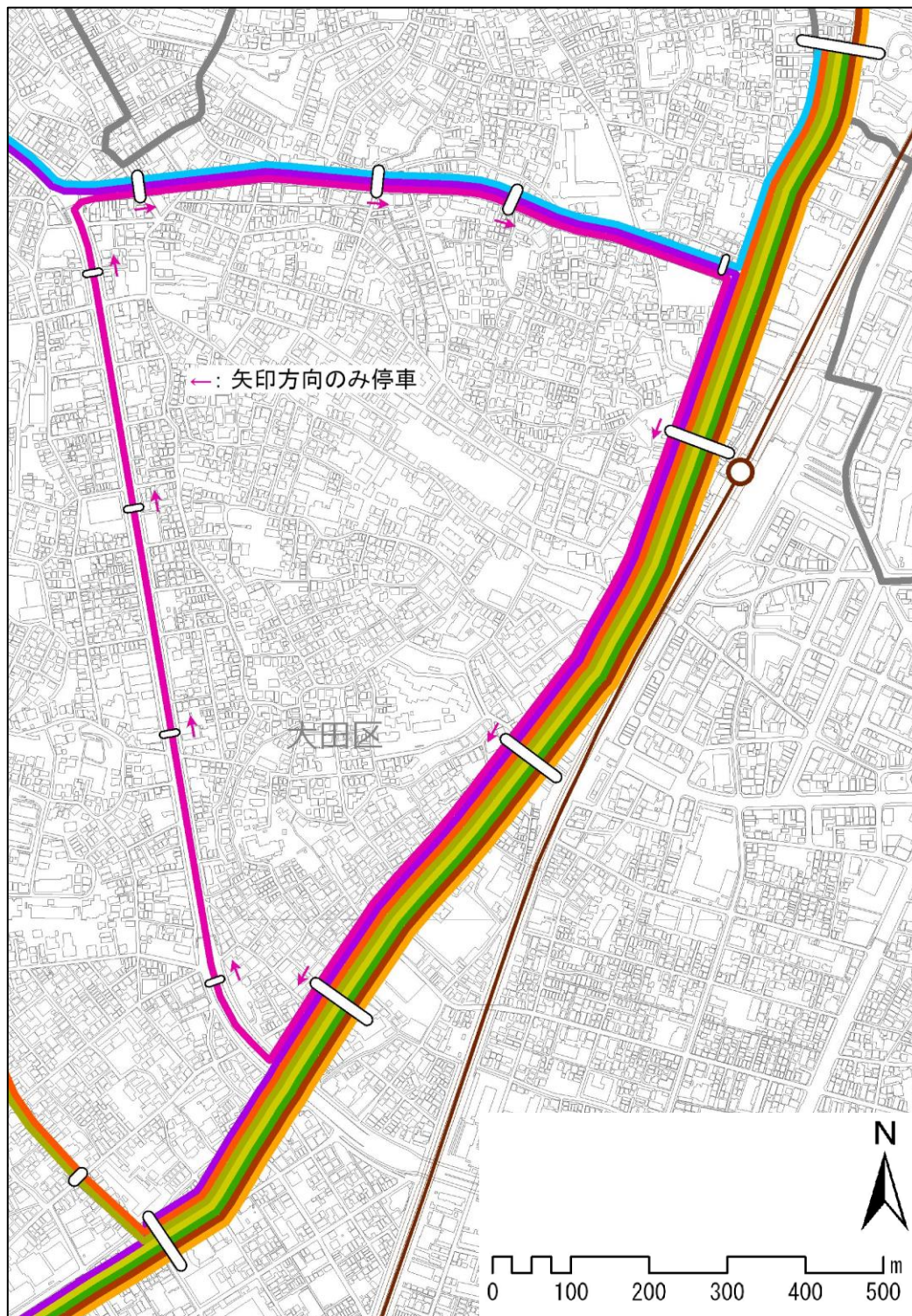
大森駅西口周辺の交通事故発生箇所(令和4年～令和6年、対象範囲内のみの記載)

出典:警察庁オープンデータより作成

(2) バス

1) 路線網

- 駅西側では、補助第28号線の南北方面や内陸方面へのバス路線が設けられている。
- 駅西口周辺の住宅地から駅前方面へは、起伏に富んだ地形から、バス乗降場へのアクセスの負担が大きい。



大森駅西口周辺のバス路線網(令和8年6月時点)

2) バス乗降場、総合案内板の状況

- 駅前のバス乗降場が分散し、バス利用者の利便性が低い。
- バスの乗降場近くにバス利用者の待機場がないため、歩道が混雑している。
- 自動車の本線交通とバス乗降場が分離されていないため、バスの停車中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生している。
- 駅前のバス総合案内板にバスの路線網しか掲載されておらず、記載情報が不足している。



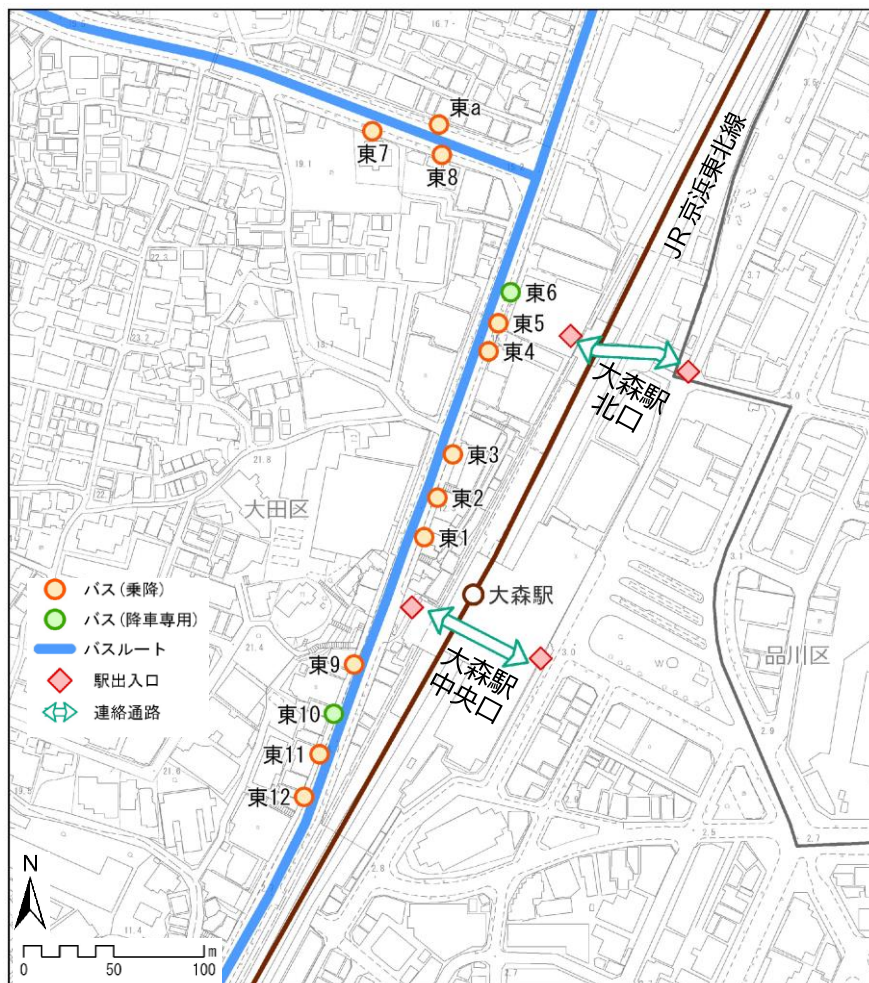
バス利用者乗降客と歩行者の混雑



バス停車による渋滞



バス総合案内板の状況



大森駅西口周辺のバス停配置(令和8年6月時点)

3) 運行状況

○駅西口付近を発着するバス網は、東急バスが駅西口と内陸方面(洗足池駅、新代田駅、西馬込駅、荏原町駅、池上駅、蒲田駅方面)及び都心方面(西大井駅、大井町駅方面)を連絡している。

○バスは、平均で1時間に片道約24本運行※されており、補助第28号線を南北両方向とも高頻度に運行している。

※平日859本/日÷18時間(運行時間帯)÷2(片道)≒24本

バス系統別本数

バス停	行先	運行本数(本/日)		
		平日	土曜	休日
計		859	734	706
南方面		430	372	356
東1	蒲田駅、池上営業所、池上駅	133	96	92
東2	洗足池	38	38	33
東3	上池上循環[外回り]	90	85	82
東4	池上警察署、荏原営業所、荏原町駅入口	90	80	79
東5	大森駅[循環]、馬込銀座	79	73	70
北方面		285	239	228
東9	大森操車所	133	122	116
東11	大井町駅	114	81	78
東a	大森操車所	38	36	34
西方面		144	123	122
東7	新代田駅前、駒留	40	36	35
東8,12	池上営業所、上池上循環[内回り]	104	87	88

出典:東急バスホームページ(令和8年6月時点)

注:運行本数は、各バス停での発本数

(3) 歩行者交通

1) サービス水準

○補助第28号線の歩行のサービス水準はやや制約があるとされている「B」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、放置自転車によって歩行空間が制約を受けることなどにより、歩行環境の実態はさらに悪い可能性がある。



歩行者交通量の計測箇所

補助第28号線での歩行者交通量調査(令和7年5月27日(火))の結果による検証

NO.		10分 交通量 (人/10分)	1分間 交通量 (人/分)	1分間 ピーク 交通量 (人/分) ^{※1}	歩道 有効幅員 (m) ^{※2}	歩行者 流量 (人/m・分)	サービス 水準 ^{※3}
現況歩道幅員 (3m)	ア	362	36	54	1.7	31.8	B
	イ	279	28	42	1.7	24.7	A

※1:1分間交通量の1.5倍(「土木技術資料44-9(2002)歩行者交通流からみた歩道幅員に関する一考察」の割増係数)

※2:バス待ち空間(現況0.75m≒0.8m、将来2.0m)、民地側の側方余裕幅(0.5m)を除いた幅員

※3:「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 国土交通省」の歩行者流量によるサービス水準

サービス水準の基準

サービス水準	歩行者流量
A 自由歩行	～ 27人/m・分
B やや制約	27～ 51人/m・分
C やや困難	51～ 71人/m・分
D 困難	71～ 87人/m・分
E ほとんど不可能	87～100人/m・分

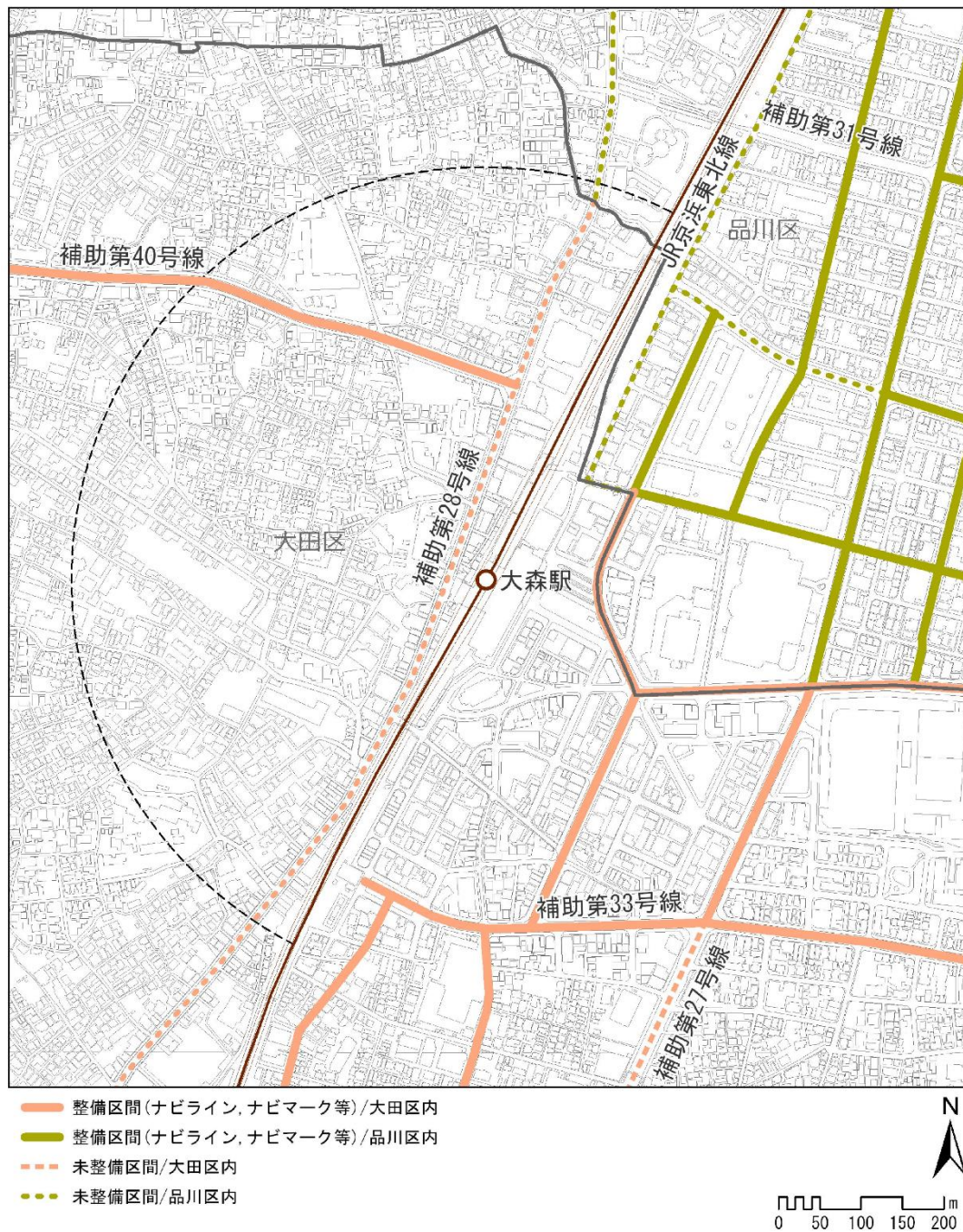
(4) 自転車交通

1) 自転車走行環境

- 駅西側では、補助第40号線以外の自転車走行環境整備が進んでいない。
- 補助28号線では、自転車走行環境整備が進んでいないため、自転車が歩道や車道の中央を通行している状況が見られる。



駐停車中の車両の追越しにより、自転車が車道中央を走行



大森駅西口周辺における自転車走行環境整備の状況

出典：大田区ホームページ（令和7年4月時点）、品川区自転車活用推進計画（令和6年3月）

注：大田区側は、「大田区自転車等総合計画」の自転車ネットワーク候補路線における整備状況、品川区側は「品川区自転車活用推進計画」の自転車ネットワーク路線における整備状況を示す

2) 放置自転車

○駅周辺では自転車放置禁止区域が設定されているが、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している。

○補助第28号線では、放置自転車の存在が歩道の混雑の一因となっている。

大森駅西口周辺の放置自転車の台数

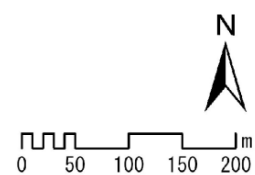
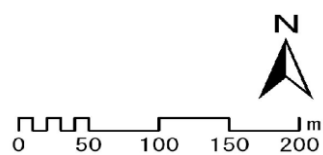
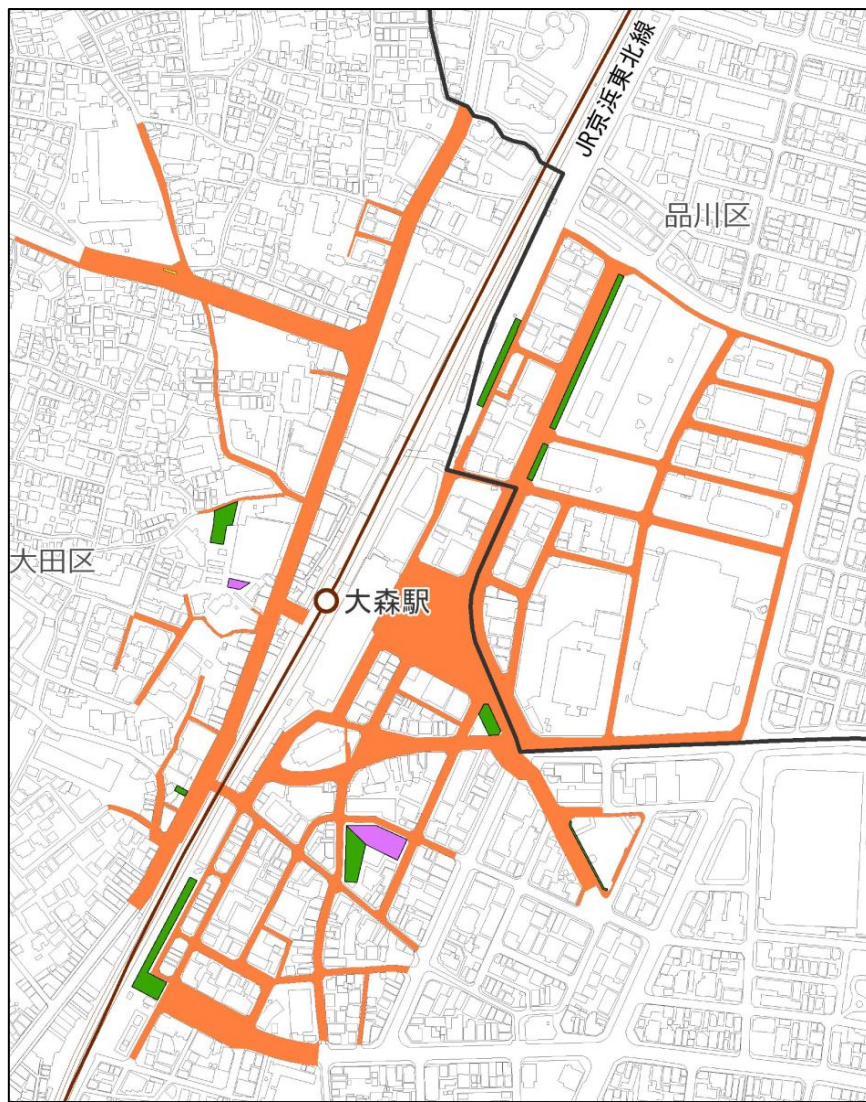
	大森駅西側
放置自転車数	18台

出典：「令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」
(東京都)

令和7年10月の任意の1日(晴天の平日、午前11時頃)に調査



放置自転車の存在



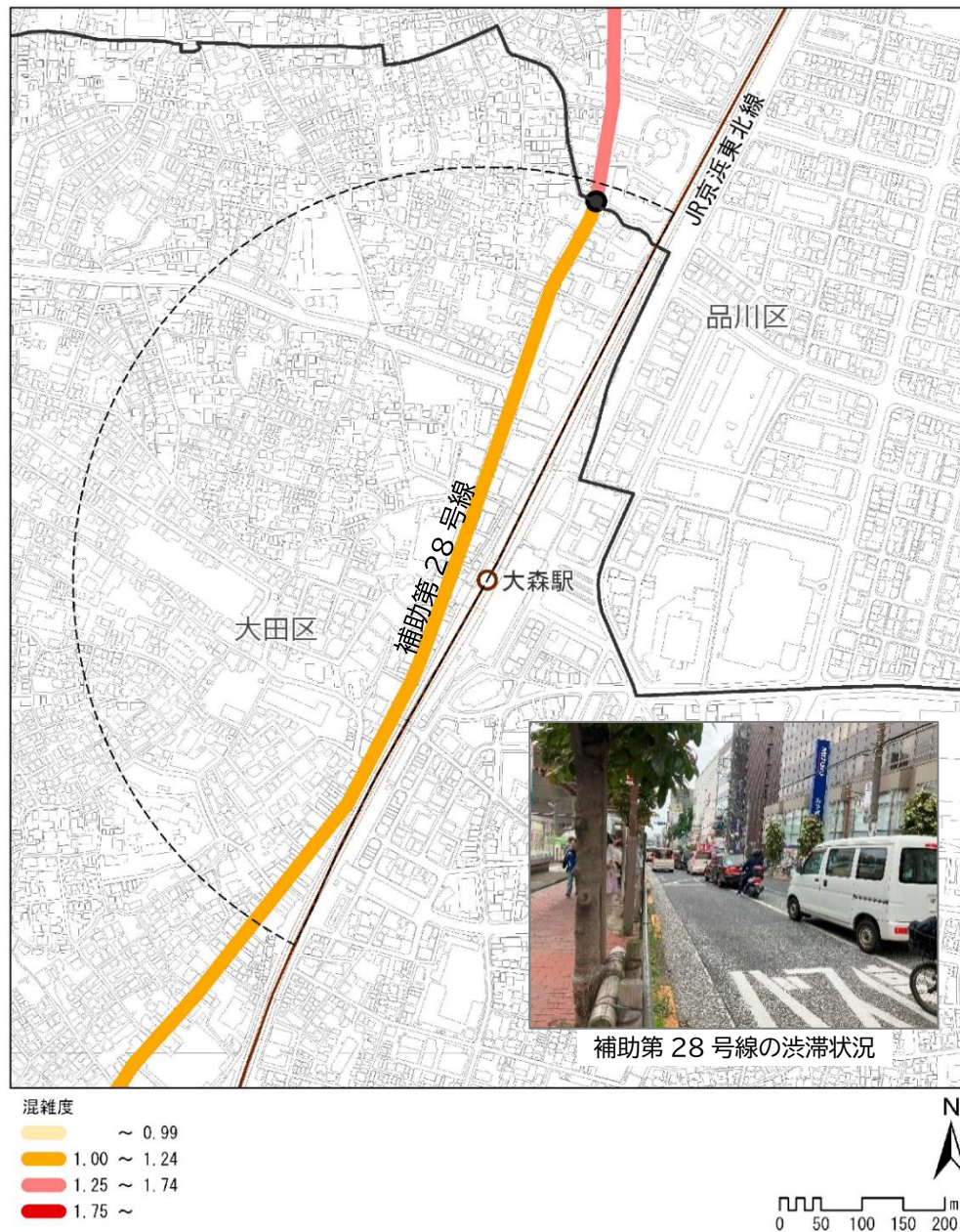
大森駅西口周辺の自転車等駐車場の立地状況

出典：大田区自転車等総合計画 前期アクションプラン(令和4年3月)

(5) 自動車交通

1) 自動車混雑度

- 補助第28号線の混雑度は1.22であり、自動車交通量のピーク時を中心に混雑が発生する時間帯がある。
- 駅前の補助第28号線はバスの乗降場が10箇所あり、片側1車線である補助第28号線の本線内で停車するため、渋滞をさらに助長している。



補助第28号線の交通量、大型車混入率、混雑度

	交通量 (台/12時間)	大型車 混入率 (%)	混雑度
補助第28号線	8,121	14.1	1.22

出典: 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)

2) 路上停車等の状況

- 駅西口周辺では、タクシーの待機場が少ないため、タクシーの路上停車等が発生している。
- 一般車両の乗降場や荷捌き場、身障者用の乗降場がないため、一般車両の路上停車が発生している。
- バスの乗降時の停車を含め、上記のようなタクシーや一般車両の路上停車等によって、片側1車線である補助第28号線の円滑な走行が阻害されている。



路上停車の状況(タクシー)



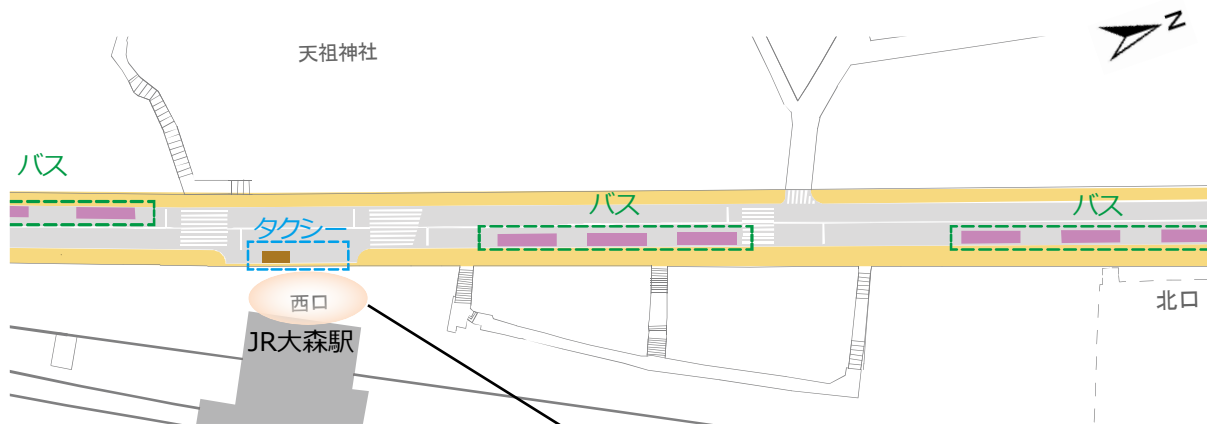
路上停車の状況(一般車)



路上停車の状況(バス走行の阻害)

(6) 交通広場

○駅西口は、補助第28号線から駅へアクセスするための空間があるが、集い・憩いの場や災害時の一時滞留ができるような十分なスペースがない。



西口前のスペース

大森駅西口前の状況

3.2.2 現況のまとめと交通課題

2.2.1や2.2.2、3.2.1を踏まえて、「まちの概況」と「交通環境の現況(問題点)」について、以下のとおり整理しました。

まちの概況

- A 起伏に富んだ地形
- B JR京浜東北線と台地部の間の限られた空間に商店が立ち並び、台地部には居住地が形成されている
- C JR京浜東北線により駅東西の往来が制限されている

交通環境の現況(問題点)

- D 駅近辺の歩行者交通量が多い上に補助第28号線の狭い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している
- E 補助第28号線の幅員不足により、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する
- F 駅前に一般車両の乗降場が設置されておらず、タクシーの待機場が少ない
- G 補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行している
- H 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
- I 住宅地に狭あい道路が多く存在する
- J 駅前のバス乗降場が分散している
- K 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足している
- L 駅西口のスロープ周辺が急勾配となっている
- M 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している
- N 駅と西側の住宅地間の大きな高低差により、移動の負担が大きい
- O 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
- P 駅中央口の東西通路の利用時間に制限がある
- Q 交通量の多い道路で交通事故が慢性的に発生
- R JR京浜東北線により東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある
- S 駅周辺の路外駐車場は、施設が散在し、供給量がピーク時の需要量を上回る供給過剰である

駅西口周辺の現況の問題点を踏まえて、交通課題を以下のように整理しました。

【課題1】駅西側の快適な駅前空間の確保

- ・補助第28号線の歩行者空間の確保
- ・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
- ・駅前に各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供
- ・駅西側における滞留スペースの確保
- ・駅西口スロープ周辺のバリアフリー化

【課題2】駅東西の円滑な移動

- ・誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保
- ・自動車がJR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充

【課題3】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

- ・ゆとりのある街路空間の確保
- ・補助第28号線における自転車走行環境の整備
- ・駅周辺における自転車等駐車場の充実
- ・駅周辺における自動車駐車場の適正配置

【課題4】駅西側住宅地内の快適な移動

- ・起伏に富んだ地形に対応した移動手段の確保
- ・災害時の避難・緊急車両の通行空間の確保

課題1 駅西側の快適な駅前空間の確保

【現況】D 駅近辺の歩行者交通量が多い上に、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】E 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】F 駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない

J 駅前のバス乗降場が分散

K 駅前のバスの総合案内板に記載されている情報が不足

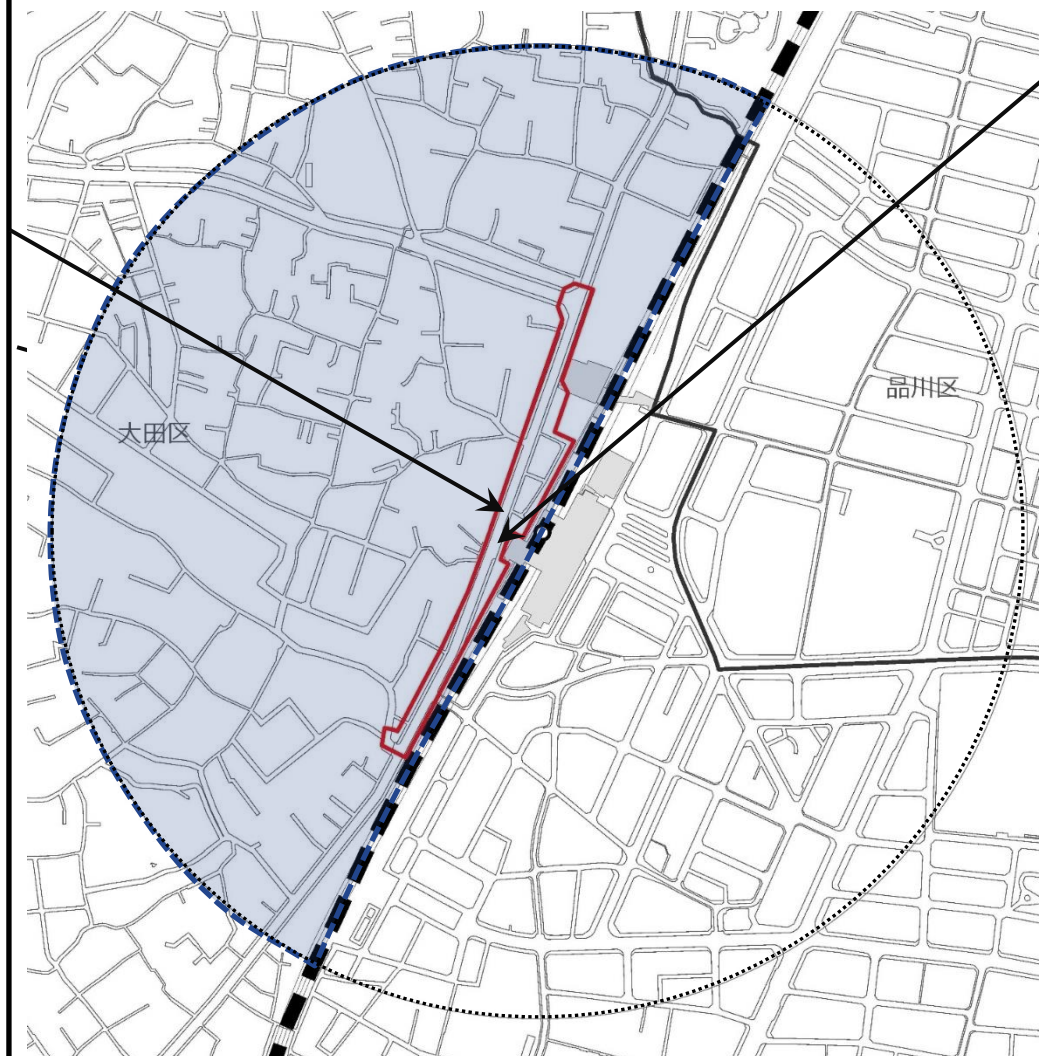
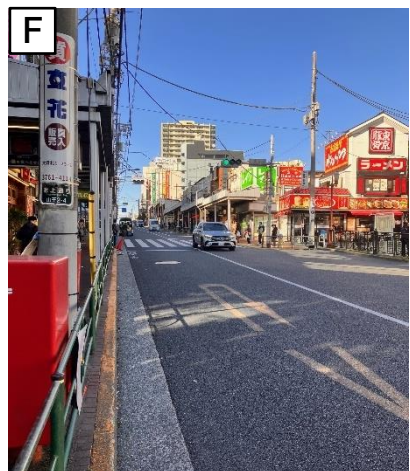
【課題】 各交通手段の乗降場の設置と集約及び交通情報の提供

【現況】L 駅西口のスロープ周辺が急勾配

【課題】 駅西口スロープ周辺のバリアフリー化

【現況】M 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2 駅東西の円滑な移動

【現況】C JR京浜東北線により駅東西の往来が制限

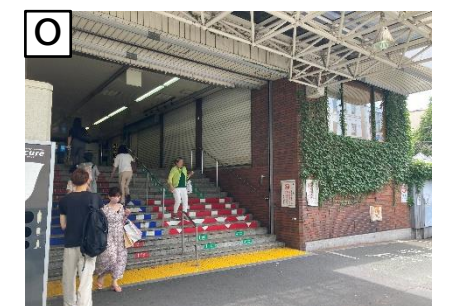
R 東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行可能な自動車も制限がある

【課題】 自動車がJR京浜東北線の東西間を円滑に移動できる経路の拡充

【現況】O 駅北口と中央口の東西通路のバリアフリー対応が不十分

P 駅中央口の東西通路の利用に時間制限

【課題】 誰もが自由に通行可能な駅東西通路の確保



大森駅西口地区における現況と課題図(1/2)

課題3 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

【現況】Q 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】G 補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行

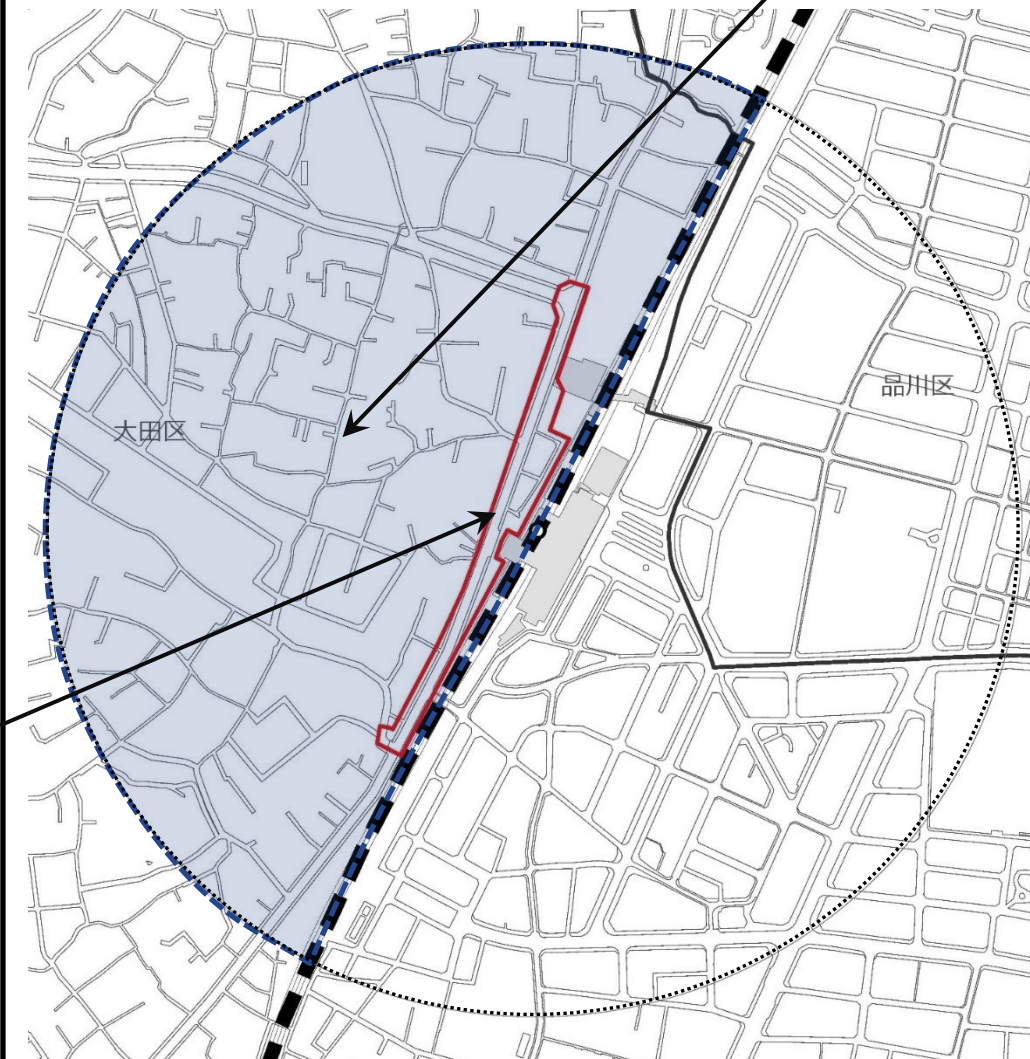
【課題】補助第28号線における自転車走行環境の整備

【現況】H 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】S 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4 駅西側住宅地内の快適な移動

【現況】I 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

【現況】A 起伏に富んだ地形

B 台地部には居住地が形成

N 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



大森駅西口地区における現況と課題図(2/2)

3.3 大森駅西口地区交通戦略の将来像と方針

3.3.1 地区交通戦略の将来像

3.2で挙げた交通課題を解決した後の駅西口周辺の姿を地区交通戦略の将来像として設定します。将来像内にある「快遊」は、大森山王のブランドコンセプトである「快遊できる街、大森山王」(大森八景坂地区まちづくり協議会作成)により設定しており、楽しみながら健やかで豊かな回遊ができるまちという意味が込められています。

大森駅西口周辺がめざす交通環境の将来像

安全でゆとりある空間が広がり、だれもが気軽に快遊できるまち

3.3.2 地区交通戦略の施策の方針

地区交通戦略の将来像の実現を図るため、次の4つの交通施策の方針を設定します。

【大森駅西口周辺の交通課題】

- | | |
|-----------------|------------------------------|
| ①駅西側の快適な駅前空間の確保 | ③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 |
| ②駅東西の円滑な移動 | ④駅西側住宅地内の快適な移動 |

【大森駅西口地区交通戦略の交通施策の方針】

(課題①②③④より)

方針1 安全に楽しく移動できる空間の確保

- 誰もが安全で快適に移動できる空間の整備を推進する
- 駅周辺に居心地の良いオープンスペースを確保し、平時や災害時にも安心して利用できる空間の整備を推進する

(課題①②より)

方針2 交通結節点の機能強化

- 乗換えの安全性・利便性を向上するため、交通基盤の整備・強化を推進する
- 周辺環境と調和した緑化や集い・憩いの場となるような滞留スペースの確保を推進する

(課題②より)

方針3 駅東西の円滑な移動の確保

- 東西の移動経路拡充による回遊性の高い交通ネットワークの強化を推進する
- 災害や救急等の緊急時の運用にも適した交通環境の形成を推進する

(課題④より)

方針4 まちなかの回遊性向上

- 起伏に富んだ地形での快適な移動を実現するため、将来のモビリティ動向を踏まえた交通サービスの提供を推進する

3.3.3 地区交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ

地区交通戦略の将来像や4つの交通施策の方針の実現に向けた各交通モードの目標とする姿と将来交通ネットワークのイメージを示します。

各交通モードの目標とする姿

○歩行者

- ・ウォーカブルな歩行環境が整備され、駅周辺の回遊やまちなかへのアクセス利便性が向上しています。
- ・緑を身近に感じられる集い・憩いの空間が整備され、にぎわいが生まれています。

○自転車

- ・連続性のある自転車ネットワークが形成され、自転車による安全かつ快適な移動ができます。
- ・利用しやすい自転車等駐車場の整備やシェアサイクルが拡充され、放置自転車が削減されています。

○自動車

- ・バスベイが集約整備され、補助第28号線の交通の流れがスムーズになり、渋滞が解消しています。
- ・駅周辺の東西を往来する道路が拡充され、目的地へのアクセス利便性が向上しています。
- ・駐車場配置の適正化により、目的地に応じて円滑に駐車場が利用できます。

○バス・タクシー

- ・バスやタクシーの乗降場が集約され、円滑に乗換ができます。
- ・バス待ちや乗換えの際に利用できる滞留空間が整備され、ゆとりをもって待合ができます。
- ・技術の進展により、駅西側の標高差のある移動が快適になります。



大森駅西口地区交通戦略の将来交通ネットワークのイメージ
注: 自転車ネットワークは、「大田区自転車等総合計画」と「品川区自転車活用推進計画」をもとに作成

3.4 大森駅西口地区交通戦略の実現に向けた施策

3.4.1 実施する交通施策

地区交通戦略では、4つの交通施策の方針を実現するため、駅西口周辺の交通課題を具体的に解決するための交通施策を設定します。また、優先度の高い交通施策を「重点施策」と位置付け、地域の課題の戦略的解決を図ります。

交通施策は、3.3.2で挙げた4つの交通施策の方針ごとに区分して設定します。

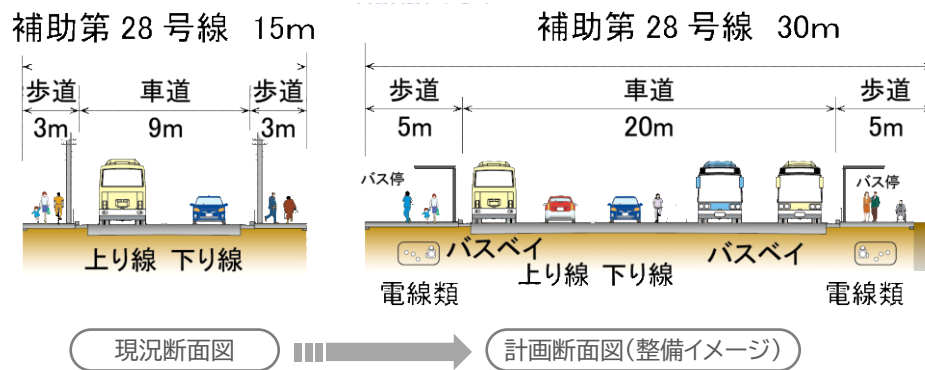
(1) 方針1:安全に楽しく移動できる空間の確保

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

重点施策

補助第28号線の安全で快適な歩行環境の創出のため、補助第28号線の歩道幅員を3mから5～5.5mに拡幅整備し、電線共同溝による無電柱化を行います。また、無電柱化が行われることにより、電柱の倒壊の恐れがなくなり、災害時の避難経路の確保につながります。

補助第28号線の歩道の整備イメージ



出典:道路整備計画のあらまし(令和7年3月)

解決したい問題点 ・補助第28号線の狭い道路に電柱や放置自転車等が存在し、歩行者の混雑が常態化している

2) 楽しく滞留できる広場の整備

重点施策

日常的な滞留空間や災害時の一時滞留スペースの確保のため、大森駅と隣接した位置に高低差のある現地形を最大限活用した西口広場を整備します。西口広場は、バス待ちや待合せ等の歩行者が緑を感じながらたずめる空間と緊急時における避難者等の一時滞留スペースを創出します。

大森駅西口広場の整備イメージ



出典：大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針(平成30年12月)

注：実際の広場デザインとは異なる可能性があります。

解決したい問題点 ・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している

3) 歩行者の東西往来環境の整備促進

駅東西の回遊性の向上や東西通路の安全性・利便性向上のため、鉄道事業者とともに駅舎や東西駅前広場の整備に合わせた東西通路の整備などを促進します。

解決したい問題点 ・鉄道により駅東西の往来が限定的
・駅北口と中央口の東西通路のバリアフリー対応が不十分
・駅中央口の東西通路の利用に時間制限がある

4) 駅出口周辺のバリアフリー整備促進

駅から補助第28号線や西口広場の安全なアクセスを確保するため、補助第28号線整備に合わせて、補助第28号線からJR中央口スロープまでの勾配を緩和し、スロープ所有者である交通事業者とともにバリアフリーに対応した整備を促進します。

解決したい問題点 ・駅西口のスロープ周辺が急勾配となっている

5) 自転車等駐車場整備及び改修検討

放置自転車の削減のため、「大田区自転車等総合計画」に基づいた自転車等駐車場の整備や既存施設の改修を行います。歩道上の放置自転車の削減により、歩道環境が改善され、歩行者の安全性向上につながります。

自転車等駐車場の整備事例



区役所本庁舎前自転車駐車場(公共用地を活用した事例)

出典:大田区ホームページ

解決したい問題点

- ・自転車等駐車場台数の不足等により、放置自転車が一定数存在する
- ・駅周辺の歩行者交通量が多い上に狭い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している

6) 自転車走行環境の整備

自転車と歩行者双方の安全かつ快適な通行や交通事故の減少、自転車ネットワークの強化を図るため、「大田区自転車ネットワーク整備方針」に基づき自転車走行環境の整備を実施します。

自転車走行環境整備イメージ



普通自転車専用通行帯(自転車レーン)



ナビライン・ナビマーク

出典:大田区ホームページ自転車走行環境整備事業について

(<https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/jitensha/jitensyasokokankyo.html>)

解決したい問題点

- ・補助第28号線で自転車が歩道や車道の中央を通行している

7) 狭あい道路の拡幅整備

駅西側の住宅地内における歩行者通行環境の改善や災害時の緊急自動車などの円滑な通行のため、「大田区狭あい道路拡幅整備条例(平成16年3月16日公布)」による道路の拡幅整備を推進します。

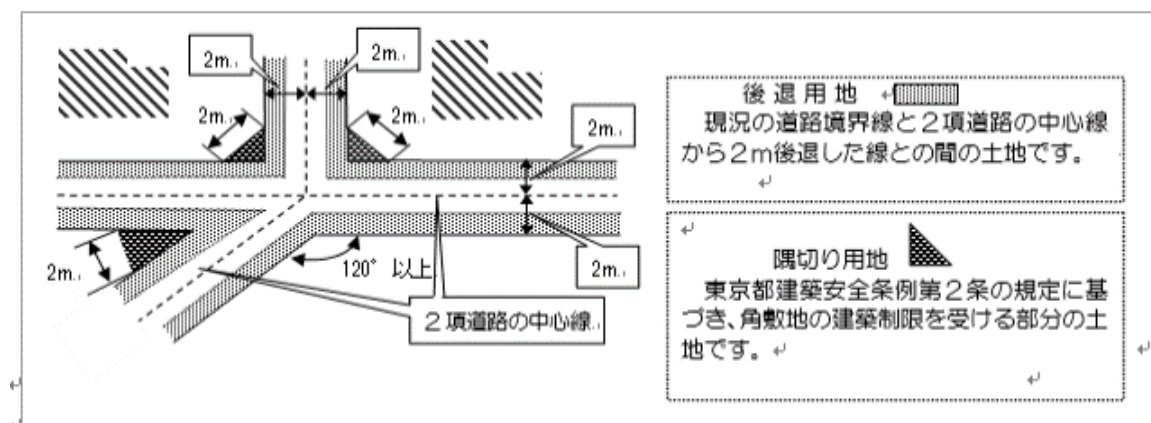
狭あい道路の拡幅整備例



狭あい道路拡幅工事のモデルケース

出典:大田区ホームページ 狭あい道路拡幅整備事業

(https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/douro_kouen_kasen/douro/kyouai.html)



拡幅整備する対象箇所

出典:大田区ホームページ 狭あい道路拡幅整備事業

(https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/douro_kouen_kasen/douro/kyouai.html)

解決したい問題点 ・住宅地内に狭あい道路が多く存在する

8) 駐車場の供給量及び配置の適正化検討

駅周辺における駐車場の需給状況を踏まえた適切な供給量の確保と、効率的な配置の実現を図るため、駐車場地域ルールを活用した集約駐車施設の整備を検討します。

解決したい問題点 ・駅周辺の路外駐車場の散在による自動車と歩行者・自転車の交錯による事故リスクの増大

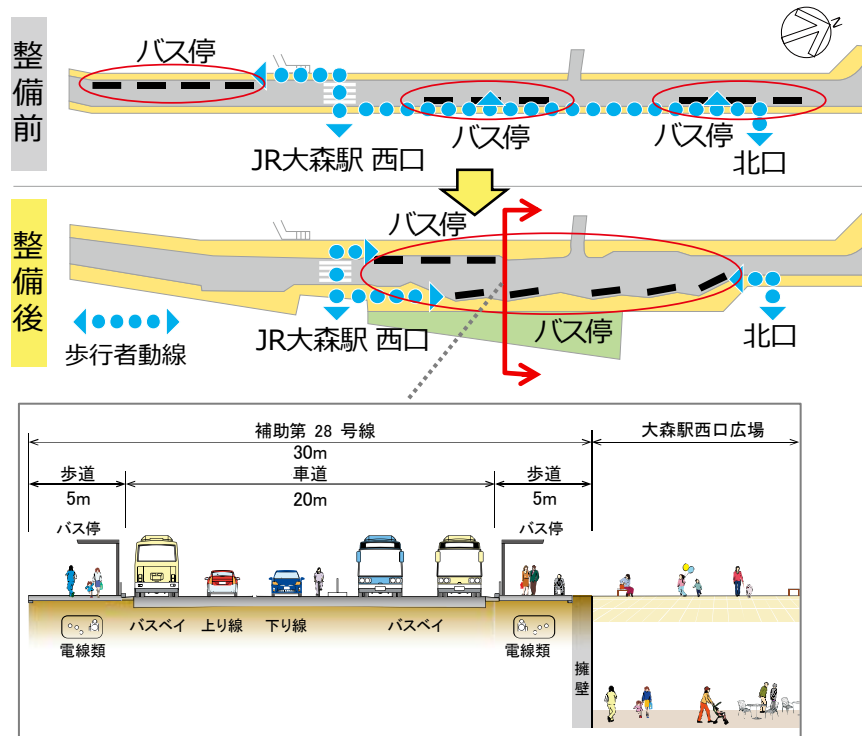
(2) 方針2:交通結節点の機能強化

1) バス乗降場の環境改善

重点施策

バス利用者の乗換利便性の向上や補助第28号線の本線交通の渋滞緩和のため、駅前のバスを集約し、本線交通から分離したバスベイを設置します。また、バスベイの前に施策(1)2)のバス待ちが行えるような広場の整備を行い、バス待ち環境の改善も行います。

バスとの乗換改善、待合環境の改善



出典:道路整備計画のあらまし(令和7年3月)

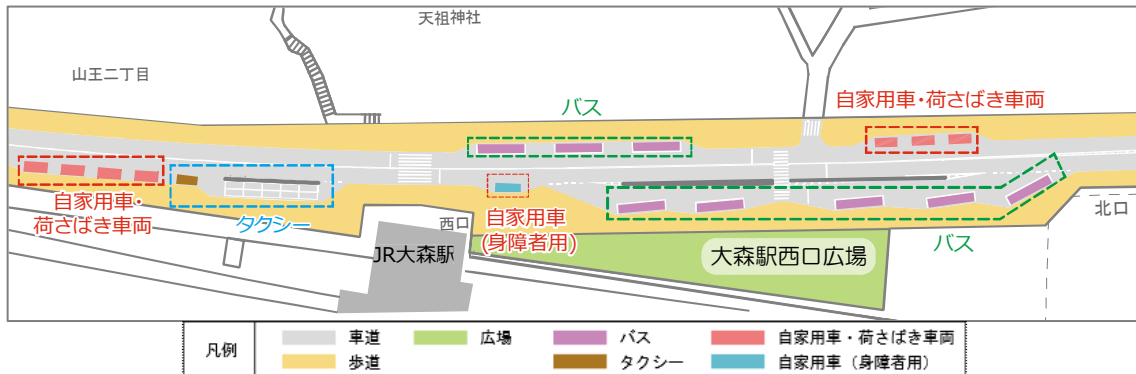
- 解決したい問題点
- ・補助第28号線の幅員不足により、バスの乗降客待ち中に自動車の渋滞や無理な追越しが発生する
 - ・駅前のバス乗降場が分散している

2) タクシープールと一般車両の乗降場の整備

重点施策

タクシー・一般車両利用者の乗換利便性向上や補助第28号線の自動車本線交通の渋滞緩和のため、駅前にタクシープールと一般車両の乗降場を整備します。

タクシー、一般車両の乗換改善



出典:道路整備計画のあらまし(令和7年3月)

解決したい問題点 ・駅前に一般車両の乗降場がなく、タクシーの待機場が少ない

3) 楽しく滞留できる広場の整備

重点施策

【再掲】(1)方針1:安全に楽しく移動できる空間の確保 2)

4) 歩行者の東西往来環境の整備促進

【再掲】(1)方針1:安全に楽しく移動できる空間の確保 3)

5) ICT技術を活用した交通や災害情報の提供

バス利用者の乗換利便性向上のため、路線バスの運行情報を確認できるデジタルサイネージ等を設置します。また、災害時の災害情報や一時退避場所・一時滞在場所等の情報の提供についても検討を行います。

デジタルサイネージによる運行情報提供例

デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×鉄道)

《バス運行情報提供(門前仲町駅 他)》

○地下鉄からバスに乗り換える利用者に対して、バスの発車時刻、乗り場、路線・系統図等を駅構内でデジタルサイネージにより案内

【外観】



東京都交通局提供

【全体画面】



ただ今、春の交通安全運動実施中

出典：東京都交通局 報道発表資料（平成29年4月27日）

デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×バス+観光)

《運行情報・観光情報提供(葛西臨海公園駅)》

○多言語対応のデジタルサイネージを活用し、バス運行情報、周辺観光情報を提供し、外国人観光客を含めた利用者の利便性を向上

【多言語対応の表示画面】



【外観】



※表示画面の情報は平成29年3月21日時点

出典：京成バス株式会社 News Release（平成29年3月21日）

出典：バスを中心とした交通結節点に関する参考事例(国土交通省)

解決したい問題点 ・バスの総合案内板に記載されている情報が不足している

6) 駅周辺建物の建替え等促進

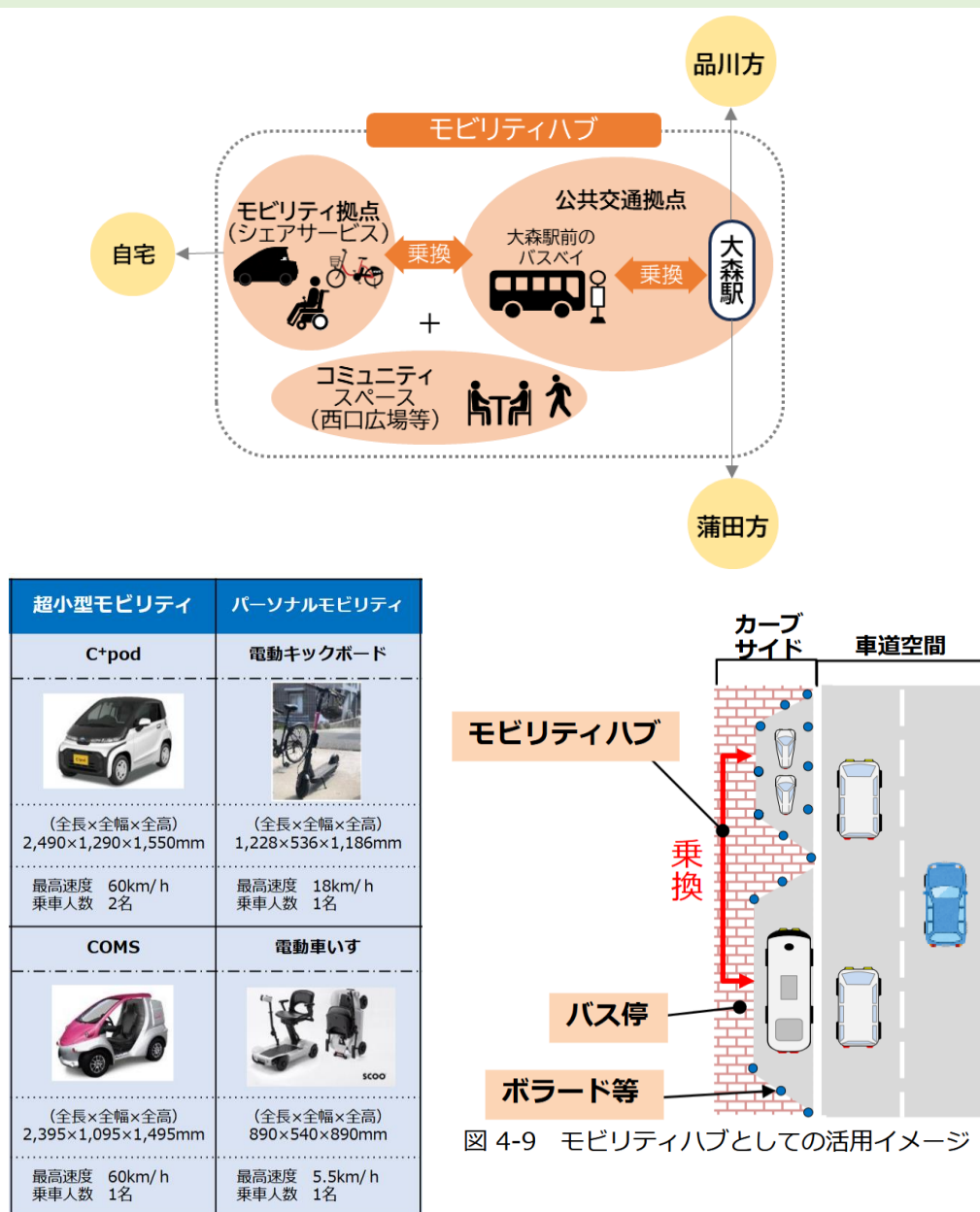
駅周辺にふさわしい都市機能の創出・更新や補助第28号線のにぎわいの創出、防災性の向上のため、補助第28号線の整備等に伴う駅周辺建物の建て替えに合わせた再開発や建物共同化などを促進します。

解決したい問題点 ・鉄道により駅東西の往来が限定的

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

駅西側の起伏に富んだ地形での快適で円滑な移動の実現のため、超小型モビリティ・パーソナルモビリティの導入や補助第28号線の沿道開発に合わせてモビリティハブ空間の整備を検討します。

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イメージ



出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方(東京都)

解決したい問題点 ・起伏に富んだ地形に対応した移動手段が不十分

(3) 方針3:駅東西の円滑な移動の確保

1) 歩行者の東西往来環境の整備促進

【再掲】(1)方針1:安全に楽しく移動できる空間の確保 3)

2) 東西に移動できる道路の整備検討

道路ネットワークの強化や緊急時の東西方向のリダンダンシー(代替ルート)の確保のため、都市計画道路の未整備区間などの整備の有用性を検討します。

都市計画道路整備の方向性

基本 目標



実現に向けて

社会情勢を踏まえた

都市計画道路ネットワークの形成・充実

<都市計画道路ネットワーク>



過去に整備された都市計画道路を

新たなニーズに応じた道路空間に再編

<にぎわいと交流の場等を提供する道路空間>



出典:東京における都市計画道路の整備方針(令和8年3月)

解決したい問題点

- ・自動車が東西方向に往来可能な道路が限定的であり、かつ通行できる自動車も制限がある

(4) 方針4:まちなかの回遊性向上

1) シェアサイクルポートの整備促進

放置自転車の削減や回遊性の向上を図るため、「大田区自転車等総合計画」に基づいてシェアサイクルポートの整備促進を行います。シェアサイクルポートは、施策(2)7)のモビリティハブとともに整備することについても検討します。

シェアサイクルポートの整備例



出典:大田区ホームページ コミュニティサイクル

(<https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/koutsu/cycle/community-cycle.html>)

解決したい問題点

- ・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する
- ・駅周辺の歩行者交通量が多い上に狭い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している

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

【再掲】(2)方針2:交通結節点の機能強化 7)

3.4.2 交通施策の実施プログラム

交通施策の実効性を確保するため、総合交通戦略の各交通施策の内容や実施環境を踏まえ、施策の主な関係者や実施時期の目標と実施手順を以下に示します。

大森駅西口地区交通戦略の交通施策の実施プログラム(1/2)

	交通施策	期待される効果	主な関係者※1				実施スケジュール (2027年度～40年代)		
			区	都	警察	交通/ 民間 事業者 等	短期 (概ね5年)	中期 (概ね6～10年)	長期 (概ね11～15年)
方針1…安全に楽しく移動できる 空間の確保	重点施策 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 ・災害時の安全な避難路確保 ・歩行者の回遊性向上	○	○	○	○	—————▶▶▶▶▶※2		
	重点施策 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 ・災害時の一時滞留スペースの確保	○	○		○	—————▶▶▶▶▶※2		
	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 ・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 ・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 ・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 ・人優先の安全な通行空間の創出 ・歩行者の通行環境改善	○				—————▶▶▶▶▶		
	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 ・駅周辺土地の有効活用によるまちの魅力向上	○			○	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■▶

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

■■■■▶ 検討・調整 —————▶ 実施

大森駅西口地区交通戦略の交通施策の実施プログラム(2/2)

	交通施策	期待される効果	主な関係者※1				実施スケジュール (2027年度～40年代)		
			区	都	警察	交通/ 民間 事業者 等	短期 (概ね5年)	中期 (概ね6～10年)	長期 (概ね11～15年)
方針2:交通結節点の機能強化	重点施策 2-1 バス乗降場の環境改善	・バス利用者の利便性向上 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・交通渋滞の解消 ・交通事故の減少	○	○	○	○	→※2		
	重点施策 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 ・交通モード間の乗換利便性向上 ・交通渋滞の解消	○	○	○	○	→※2		
	重点施策 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 ・災害時の情報発信 ・防災性の向上	○			○	→		
	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 ・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 ・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 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 ・道路のネットワークの強化 ・交通渋滞の緩和 ・防災機能の向上	○	○	○		→		
方針4:まちなかの回遊性向上	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 ・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)							

※1 主な関係者欄は代表的な組織名称であり、施策を実施する際には、必要に応じて関係機関と協議・調整を行います。

※2 西口広場整備及び補助第28号線整備に関する施策は、事業認可期間内の事業完了を目指します。

→ 検討・調整 → 実施

3.5 大森駅西口地区交通施策の評価と推進管理体制

3.5.1 評価指標と目標値

地区交通戦略では、戦略全体の成果を評価する総合評価指標と、施策の効果を評価する施策評価指標を設定します。

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

これらの指標を活用し、施策の進捗状況や達成度を継続的に把握・評価するとともに、その結果を踏まえ、施策の改善及び効果的な推進につなげていきます。

(1) 総合評価指標

1) 交通事故発生件数

地区交通戦略の対象範囲では、通行量の多い道路で交通事故が一定数発生しており、方針1「安全で快適な交通環境の確保」が求められています。そのため、交通環境の安全性向上に寄与すると考えられる「施策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」をはじめとした複数の交通施策を地区交通戦略で実施します。

このことを踏まえ、「交通環境の安全性向上」等を評価する指標として「交通事故発生件数」を設定します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

地区交通戦略の対象範囲内における令和4年から令和6年の交通事故発生件数の平均値を現況値として設定します。

・目標値

大田区交通安全計画における交通事故発生件数の目標値や近年の交通事故の発生状況を考慮し、現況値から減少することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
交通事故発生件数	約22件/年間	減少

出典：【現況】警察庁オープンデータ

(2) 施策評価指標

1) 補助第28号線の自動車混雑度

地区交通戦略の推進による「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します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

「令和3年度 全国・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」における補助第28号線の混雑度を現況値として設定します。

・目標値

自動車が円滑に走行できる状態を示す混雑度1.00未満を目標として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
補助第28号線の 自動車混雑度	1.22	1.00未満

出典:【現況】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)

2) 放置自転車台数

地区交通戦略の推進による「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します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

令和7年10月中、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前11時頃の駅西側周辺における自転車の放置台数を現況値として設定します。

(「令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策」(東京都)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)

・目標値

「大田区自転車等総合計画 後期アクションプラン」(令和9年4月策定)における放置自転車台数の現況値と2031年の目標値から算出された割合以上に削減することを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
放置自転車台数	18台	2割以上削減

出典:【現況】令和7年度調査 駅前放置自転車等の現況と対策(東京都)

3) 補助第 28 号線の歩道のサービス水準

地区交通戦略の推進による「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します。

【現況値・目標値の考え方】

・現況値

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現況値として設定します。

・目標値

歩行者が自由に移動可能となることを示すサービス水準Aを目標値として設定します。

評価指標	現況	目標値 (2040年代前半)
補助第28号線の 歩道のサービス水準	サービス水準B (やや制約)	サービス水準A (自由歩行)

注: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。

3.5.2 推進管理体制

地区交通戦略は、同時に策定した総合交通戦略と一体的に推進管理を行います。

4. 大森駅西口広場空間デザイン方針

4.1 大森駅西口広場空間デザイン方針策定にあたって

4.1.1 大森駅西口広場空間デザイン方針とは

大森駅西口広場空間デザイン方針(以下、「空間デザイン方針」という。)は、長期に渡って続く広場整備事業の計画や工事を行うにあたって、西口広場が長く愛着を持って利用できる広場になるように、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・課題・ニーズを考慮して、一貫性のある考えを反映させることを目的としています。

4.1.2 大森駅西口広場空間デザイン方針を検討するまでの経緯

平成 24 年 7 月に駅西側周辺の地権者による「大森八景坂地区まちづくり協議会」が発足しました。

平成 27 年 3 月には同協議会から、補助第 28 号線(池上通り)及びその沿線周辺のまちづくりの目標・方向性・具体的な方策を取りまとめた「大森八景坂地区まちづくり計画案」が区に提出され、それを契機に区においても、駅西側の空間のあり方を検討しました。

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を解決するために、補助第 28 号線及び西口広場のあり方など、都市基盤整備にあたっての考え方を「大森駅西口の都市基盤整備の基本的な考え方について(以下、「基本的な考え方」という。)」に取りまとめました。

平成 30 年 12 月には、基本的な考え方を元に、関係地権者を対象とした意向調査や区民アンケートを行い、その意見を取り入れた上で整備イメージなどを記載した施設整備方針を策定しました。

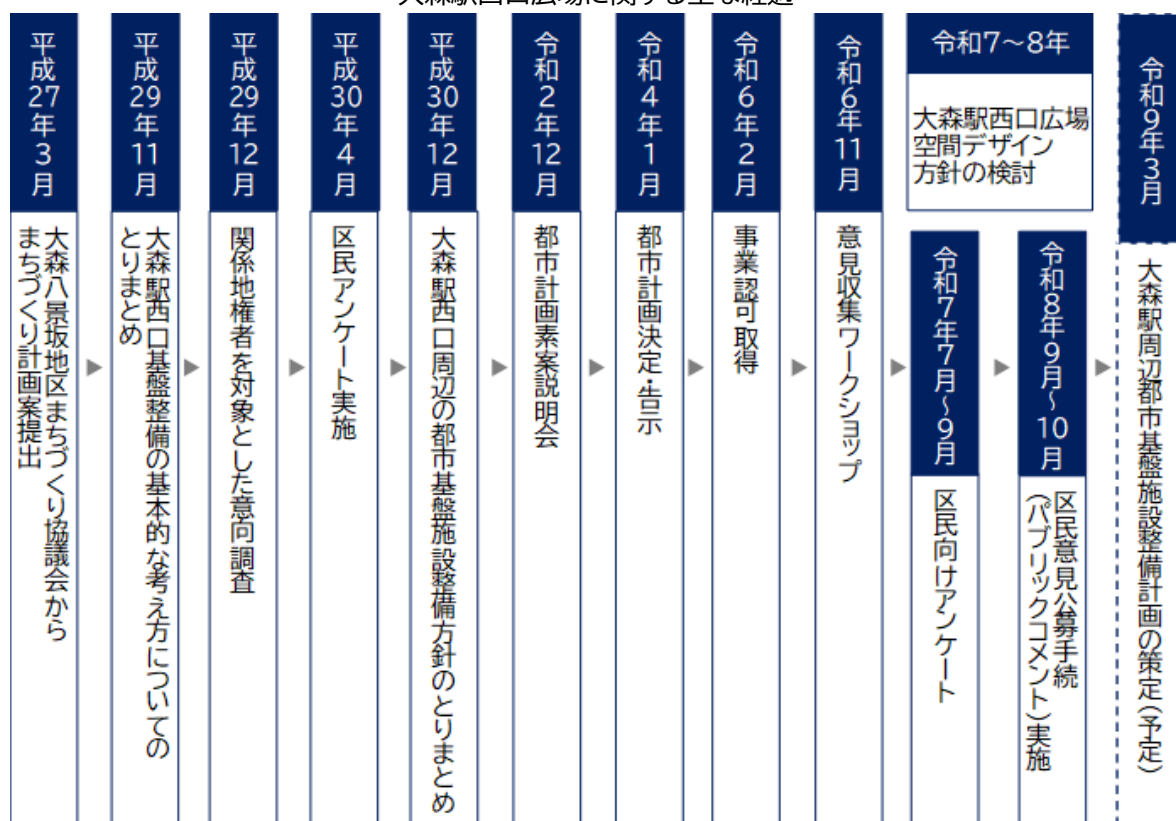
その後、施設整備方針を踏まえ、関係機関と協議・調整を行い、令和 4 年 1 月に補助第 28 号線の都市計画変更と合わせて、西口広場についても都市計画決定を経て、令和 6 年 2 月には事業認可を取得しました。

事業認可の取得を受け、施設整備方針に示された西口広場の整備イメージや整備方針を踏まえ、長期に渡って続く西口広場の整備実現に向けて、一貫性のある考えを反映させるため空間デザイン方針の検討を行い始めました。

令和 6 年度から、地元向けの意見収集ワークショップや西口広場の使い方に関する区民向けアンケートを実施し、区民の皆様から西口広場のあり方や使い方などについてご意見を伺うことで、空間デザイン方針検討の基礎資料としました。

あわせて、空間デザイン方針を含む本計画を検討するため、令和 7 年 5 月に大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会(以下、「検討委員会」という。)を立上げ、学識経験者を含む検討委員により、西口広場のあり方や整備のための空間デザイン方針を議論・検討しました。

大森駅西口広場に関する主な経過



『大森駅西口周辺の都市基盤施設整備方針』より(平成30年12月)

大森駅西口周辺の都市基盤施設の整備方針

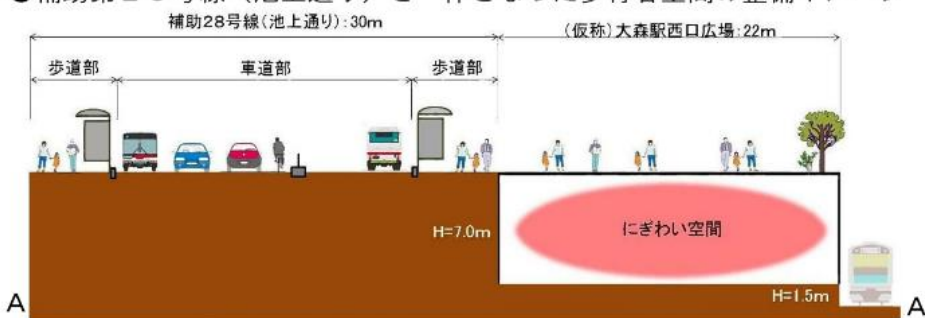
大森駅西口周辺 都市基盤施設整備のテーマ… “つなぐ”

【(仮称)大森駅西口広場】

歩道と一体となった歩行者空間が、地域の人々をつなぎます。
地形を活かしたにぎわい空間が、地域の歴史を未来へつなぎます。

- 補助第28号線(池上通り)と一体となった歩行者空間の確保
 - ・補助第28号線(池上通り)と一体となった歩行者空間を確保します
 - ・大森駅西口周辺の駅前空間として求められる交通結節機能(※)を補完すること
で、駅前空間ゾーンの形成を目指します
- 歩行者がたたずみ、災害時やイベントにも活用できる空間の創出
 - ・バス待ちや待ち合わせなど、歩行者がたたずみ、地域の歴史や文化に触れ、イベントにも活用できる歩行者空間を創出します
 - ・災害時における帰宅困難者の一時滞留スペースにもなりえるまとまった歩行者空間を確保します
 - ・駅前空間の顔となるオープンスペースを実現します
- 重層活用による賑わい空間の創出
 - ・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、重層活用による賑わい空間を創出を目指します
- 都市計画施設として位置づけ
 - ・新たな都市計画施設として位置づけ、区が主体となって整備します

●補助第28号線(池上通り)と一体となった歩行者空間の整備イメージ



4.2 大森駅西口広場デザイン方針検討における3つの要素

空間デザイン方針の検討のために、まず3つの要素を整理しました。

西口広場周辺を取り巻く状況の把握(ポテンシャル・課題の整理)を行うとともに、区民の皆様が西口広場に求める機能、あり方や活用方法について、意見収集ワークショップ(令和6年実施)及び西口広場の使い方に関する区民向けアンケート(令和7年実施)を行うことで利用ニーズを調査しました。

4.2.1 大森駅西口広場周辺のポテンシャル

西口広場周辺に存在するポテンシャルとして、3つのカテゴリーに整理しました。

(1) 地形に富んだ大森固有の風景

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」(西口広場に隣接する道路であり、池上通りの一部)として、かつて浮世絵にも描かれており、坂のある風景が駅西側の固有の風景として感じることが出来ます。

西口広場は八景坂に接しているため、どのように坂のある風景を活かすか検討する必要があります。



歌川広重による
八景坂鑑掛松の浮世絵
(東京都中央図書館)



天祖神社から見下ろした昭和48年当時の大森駅山王駅舎(大田区HP)

空間デザイン方針への示唆

→池上通りと西口広場は最大約7mの高低差があるため、道路から西口広場へのアクセス性を担保しながら大森固有の風景を引き継ぐことを検討します。高低差を活かした重層活用を前提としつつ、天祖神社やJR大森駅プラットホームから広場を見た際の視覚的つながりを目指します。

(2) 歴史・文化要素の集積

駅西側は、大森貝塚、郊外随一の遊園地だった八景園が区画分譲され住宅地として広がって行きました。

その後、文士や画家が集まる馬込文士村といった歴史・文化資源の要素が駅至近や周辺に点在し、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り、時代ごとの暮らしとにぎわいを受け止めてきました。そうした周辺の歴史・文化資源の情報を西口広場で情報収集及び情報発信を行うことについて検討する必要があります。

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、エリア全体の価値を向上する機運が高まりを見せています。



馬込文士村のレリーフ



大森貝塚の碑

空間デザイン方針への示唆

→周辺の歴史・文化資源の情報が駅に近接している西口広場において、山王・馬込などの周辺の歴史・文化資源への玄関口としての役割を持ち、駅に近接した西口広場と周辺で相互に好影響を与えあうような空間を目指します。

(3) 駅周辺に滞留できる広場となる土地の存在

大森駅に近接した敷地が、交通結節点機能の補完や歩行者空間の拡充を図るため、西口広場を都市計画事業として認可取得しました。

それにより駅前の広場空間として、バス待ち、買い物途中の休憩などの日常利用と共ににぎわい形成を行う公共空間が新たに生まれ、活用検討を行う必要があります。

空間デザイン方針への示唆

→西口広場は新たに生まれる貴重な駅前空間であるため、地域が主体となって日常利用やイベント利用が行える空間とし、地域固有の風景を意識した空間構成とすることを目指します。

(4) 地域活動主体の存在

地域内の企業・団体が街なかで既に様々な取り組みを行っており、広場活用の機運を醸成し、今後地域活動の一環として西口広場活用の貴重な活力と捉えています。地域活動団体をはじめとして、地域の方が主体的に広場を活用したいと思えるような広場整備を検討する必要があります。

空間デザイン方針への示唆

→西口広場が、地域住民をはじめ様々な企業・団体が活動できるプラットフォームとなるよう、それを下支えすることが出来る西口広場整備の空間デザイン方針を策定し、整備した西口広場において地域が主体となって運用できる仕組みの導入を目指します。

4.2.2 大森駅西口広場周辺の課題

西口広場周辺の現況について、特に以下の3つが課題であると整理しました。

(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

西口広場周辺は市街化により建物が林立していることにより、休憩やかつての坂としての風景を立ち止まって楽しむ滞留空間の不足、バス・タクシーなどの交通手段の乗降場や待機場の不足による歩行者空間交錯、バリアフリーが不十分である等の課題があります。



混雑する歩行者空間

(2) アクセスがしづらい道路環境

西口広場周辺においては小規模建物が密集しており、道が階段状になっているため、緊急車両等のアクセスが困難になっています。それに合わせ、見通しも悪く防犯上・防災上の課題があります。併せて、周辺エリアとの行き来のにくさも課題となっています。



池上通りから
アクセスしにくい低地部



建物が密集しており周囲から
視認しにくい空間

(3) 駅前沿道において緑が不足している

街路樹が少なく、西口広場周辺は住宅街や天祖神社との緑の連続性がなく、緑とふれあえる憩いの場の充実や、近年における記録的な猛暑への暑熱対策を行うこと等の課題があります。



天祖神社の緑



滞留空間やまとまった緑が
不足した駅前空間

補助第28号線(池上通り)・西口広場の整備によって、西口広場周辺を一体的な空間と捉え、これらの課題解決を図る空間デザイン方針とすることを目指します。

4.2.3 大森駅西口広場の利用ニーズ(アンケート・ワークショップの意見)

(1) 意見収集ワークショップの実施

令和6年11月に西口広場の今後のあり方を地元の方と議論するために、意見収集を目的としたワークショップを日時と対象地区を分けて2回実施しました。

各ワークショップにおいて、二つのテーマに分けて行っており、ワーク①「大森駅西口エリアが将来どうあってほしいか」、ワーク②「大森駅西口広場でどんなことができるか」としています。

両日程とも、令和6年2月の事業認可時の計画図を用いて2つのテーマについて議論を行いました。

対象地区	日時	場所	参加人数
入新井地区	令和6年11月6日(水)	入新井集会室	14名
新井宿地区	令和6年11月8日(金)	新井宿特別出張所	15名

意見収集ワークショップの回答傾向：

ワーク①では、歴史・文化やにぎわいの継承など、西口広場周辺にいまあるものを活かしながら、安全で魅力的な駅前空間をどのように作るかに関するご意見を多く頂きました。

ワーク②では、広場を重層活用する前提に立ちながら、下層広場への人の流れの引き込み方、区民が立寄りやすい広場とするためにどのような仕掛けが必要か等についてのご意見を頂きました。

(2) 区民アンケートの実施

令和7年度に区民の皆様を対象に西口広場の使い方、広場でやってみたいこと、あった方がよい施設などの具体的な意見を伺うためアンケートを実施しました。

アンケートにおいては、『大森駅西口広場でどのような過ごし方が出来るとよいと思いますか』という質問をまず行い、その回答に対してさらに深掘りして、広場の過ごし方、使い方について調査を行っています。

回答内容の詳細については次項「検討委員会などによる検討」に記載のほか、資料編(第6章)にも記載がありますのでご参照下さい。

回答者数(方法別)

インターネット(Logo フォーム)	554 件
回収ボックス及び持ち込み	63 件
合計	617 件

区民アンケートの回答傾向：

居心地の良さや交流機能への期待が高く、イベント利用よりも日常利用の中で静かに過ごすことを求める声が多くありました。日常利用の延長の中で、仮設店舗の集まるイベントや、地域活動、こどもが遊べる空間など多様な使い方も出来るような空間も求められています。さらに、暑さ対策も踏まえた緑の空間、地域の防災性向上など駅前広場空間としていた機能が求められています。

4.3 大森駅西口広場空間デザイン方針

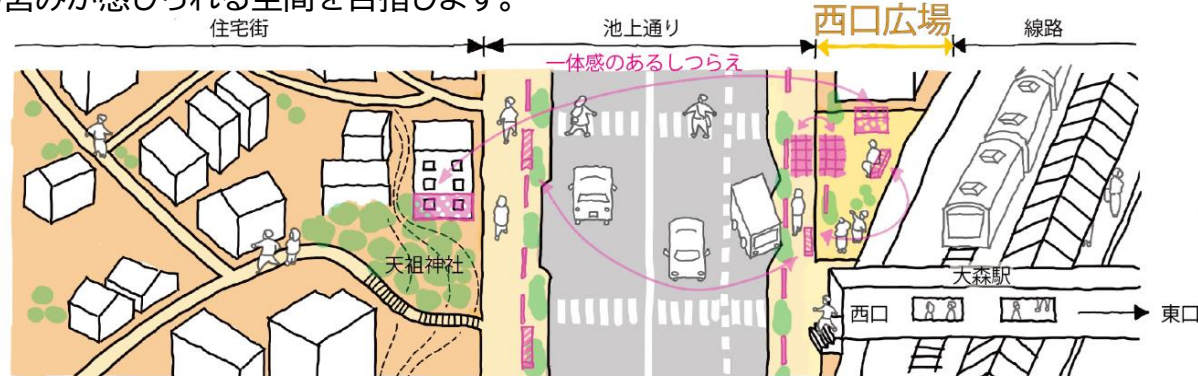
4.3.1 空間デザイン方針

西口広場周辺のポテンシャルを活かし、課題を解決し、西口広場に求められるニーズを踏まえて、西口広場整備における6つの空間デザイン方針をまとめました。

大森駅西口広場空間デザイン方針

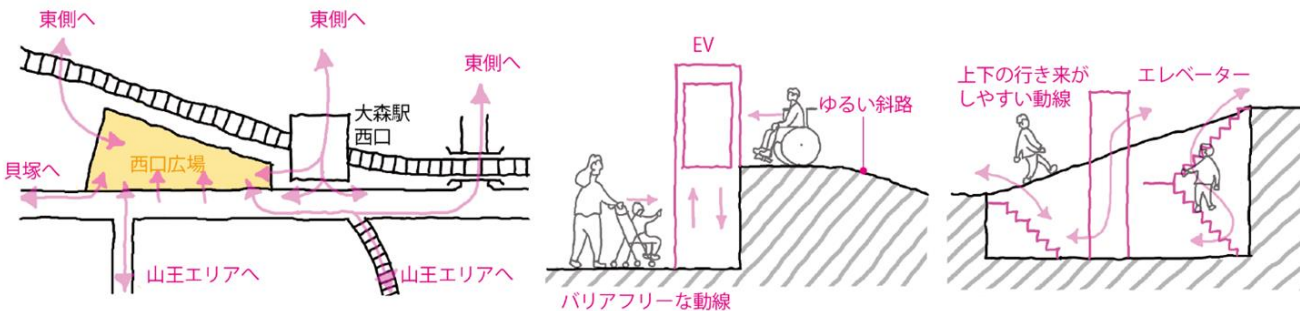
八景坂(池上通り)と西口広場を一体的に捉え、連続性のある空間となることを目指す

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が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、西口広場へ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。



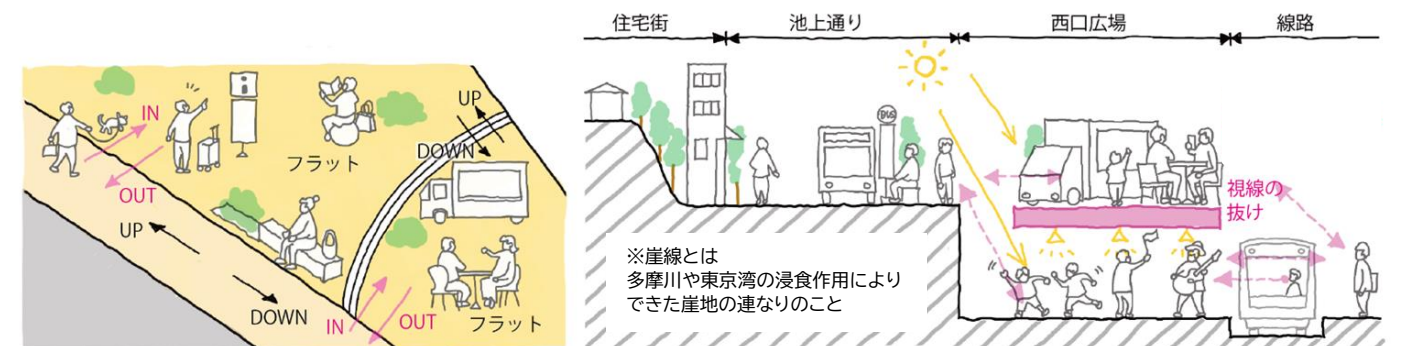
緑のネットワークを形成し、広場の快適性を高める環境を整える

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。



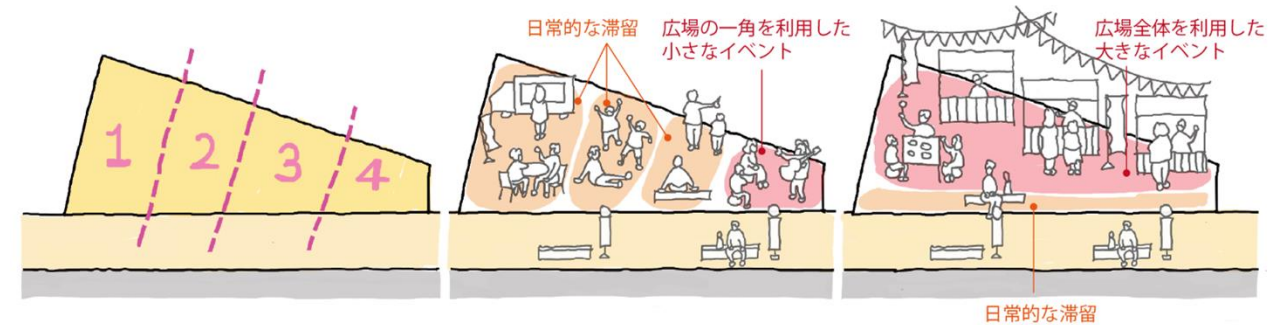
大森固有の坂の地形を活かし、待合いをはじめ日常的に滞留できる空間をつくる

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。



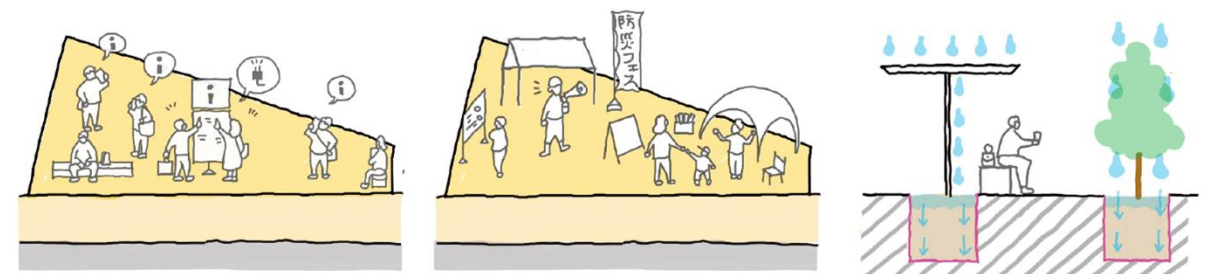
利用者のニーズに応じて柔軟な空間の使い分けができるようにする

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、ゾーンをか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。



4.3.2 大森駅西口広場の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。



4.3.3 大森駅西口広場の使い方イメージ

西口広場周辺のポテンシャル・課題・広場に対するニーズを踏まえて、西口広場がどのように整備されるべきかを示す「空間デザイン方針」を検討しました。

今後は、空間デザイン方針や西口広場における日常の過ごし方を踏まえて、利用者の皆さまと一緒に、西口広場の使い方や運用の検討を行っていきます。

検討するにあたり、以下の(1), (2)は重視する運用の基本となる考えを表し、(3), (4), (5), は基本的な考えを踏まえた、具体的な考えを表しており、それぞれイメージとして示しています。

基本的な考え

(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



具体的な考え

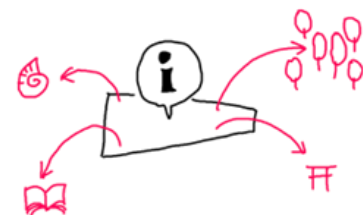
(3) 自由な広場活用の担保

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

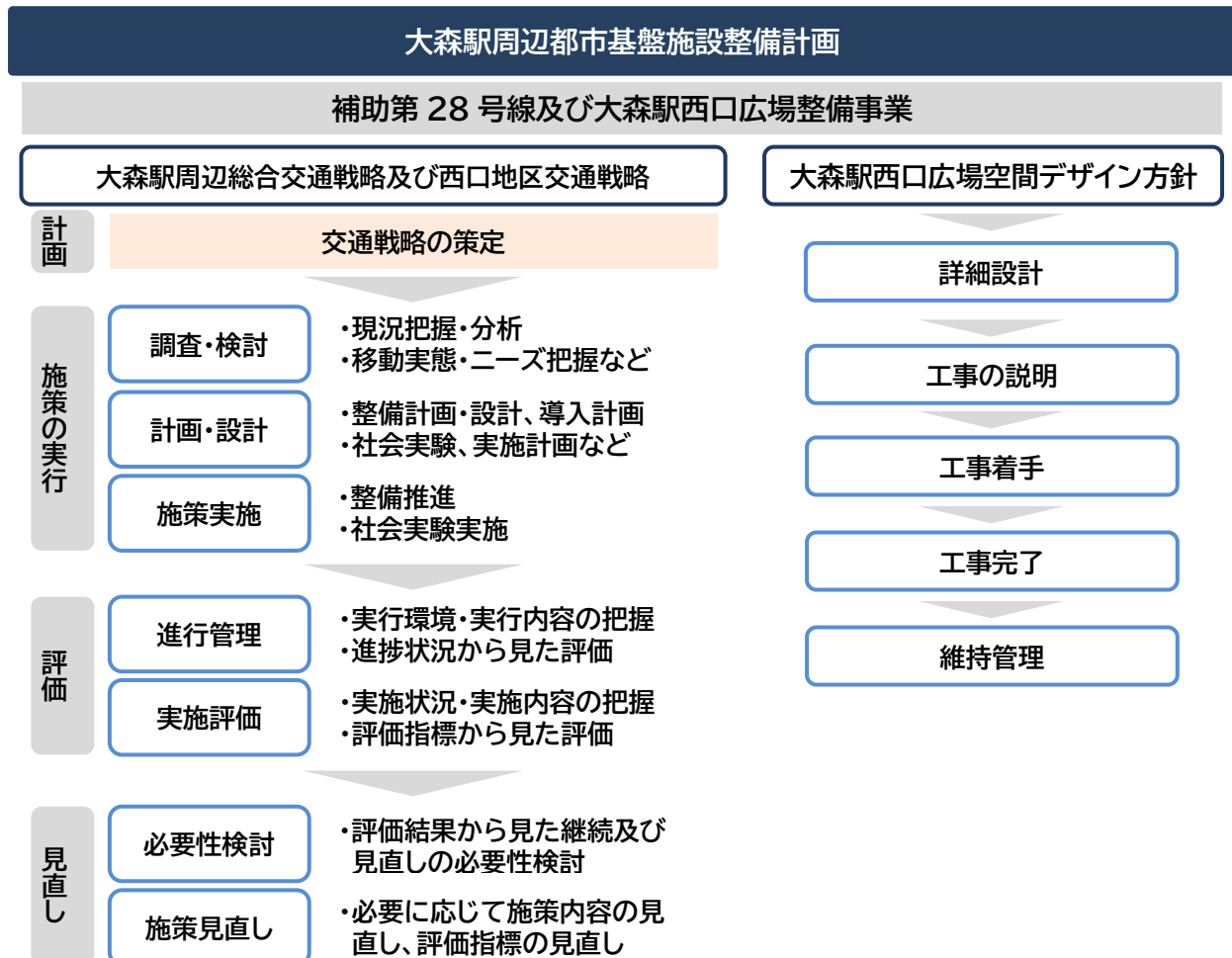


5. 整備の進め方

5.1 整備の流れ

本計画は、大森駅周辺総合交通戦略及び西口地区交通戦略の推進管理と都市計画事業の整備に合わせて、基盤施設の整備推進を図るものとし、以下に整備の流れを示します。

大森駅周辺都市基盤施設整備の流れ



5.2 今後の展望

本計画を推進することで、交通戦略では駅周辺の東西間を含めた交通ネットワークを、より利用しやすく、安全で快適なものへと強化することを目指します。

西口広場では、空間デザイン方針を作成したことにより、安心して快適に集える駅前空間として、大森らしい地域性を持った住宅街や補助第28号線と一体的な空間や、緑と様々な関わりが持てるような、質の高い日常の憩いの場になるように整備していきます。さらに、将来の利用状況や周辺環境の変化にも対応できるよう、地域と連携した使い方や運用手法を検討し、持続可能な広場づくりを進めてまいります。

駅周辺は多くの方が利用する区を中心拠点であり、駅周辺の基盤整備は、まちの魅力向上やにぎわい創出にも直結する重要な事業です。今後も、安全で快適に移動でき、誰にとっても使いやすい駅周辺環境の実現に向けて、取組を加速してまいります。

6. 資料編

6.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の概要

6.1.1 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会構成(令和7年5月7日施行時)

委員長	日本大学 理工学部 土木工学科教授	大 沢 昌 玄
副委員長	国土館大 学理工学部まちづくり学系教授	二 井 昭 佳
	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院教授	野 原 卓
委員	東京都 建設局 道路建設部 計画課長	荒 井 徹
	品川区 都市環境部 都市計画課長	高 梨 智 之
	品川区 防災まちづくり部 地域交通政策課長	櫻 木 太 郎
	警視庁大森警察署 交通課長	齊 藤 陽 子
	東日本旅客鉄道株式会社 首都圏本部 企画総務部 経営戦略ユニット チーフマネージャー	櫻 井 昭 夫
	大田区 まちづくり推進部長	西 山 正 人 (～令和7年8月)
		杉 山 良 樹 (令和7年8月～)
	大田区 鉄道・都市づくり部長	池 田 中 (～令和8年3月)
		和 田 真 治 (令和8年4月～)
	大田区 都市基盤整備部長	遠 藤 彰 (～令和8年3月)
		保 下 誠 (令和8年4月～)

6.1.2 大森駅周辺都市基盤施設整備計画検討委員会の開催経過

	開催日	主な内容
第1回委員会	令和7年6月11日(水)	(1)整備計画策定の概要について (2)大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口周辺地区交通戦略について (3)大森駅西口広場空間デザイン方針について
第2回委員会	令和7年12月4日(木)	(1)大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口周辺地区交通戦略について (2)大森駅西口広場空間デザイン方針について (3)その他(策定スケジュールの見直し)
第3回委員会	令和8年4月30日(木)	(1)大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口地区交通戦略について (2)大森駅西口広場空間デザイン方針について (3)大森駅周辺都市基盤施設整備計画について
第4回委員会	令和8年6月26日(金)	(1)大森駅周辺都市基盤施設整備計画(素案)について (大森駅周辺総合交通戦略及び大森駅西口地区交通戦略) (2)大森駅周辺都市基盤施設整備計画(素案)について (大森駅西口広場空間デザイン方針)
第5回委員会		

6.2 参考データ等

6.2.1 西口広場の利用方法に関する意見収集

①意見収集ワークショップの実施

令和6年度に西口広場の今後のあり方を地元の方と議論するために、意見収集を目的としたワークショップを2回実施しました。両日程とも、令和6年2月の事業認可時の計画図を用いて2つのテーマについて議論を行いました。

意見収集ワークショップの開催概要

対象地区	日時	場所	参加人数
入新井地区	令和6年11月6日(水)	入新井集会室	14名
新井宿地区	令和6年11月8日(金)	新井宿特別出張所	15名

「ワーク①のテーマ:大森駅西口エリアが将来どうあってほしいか？」

ワーク①では、西口広場に限らず、より広域に西口「エリア」を対象として西口エリアが将来どうあって欲しいかについて議論を行いました。

ワーク①の主な意見

東西の連携について	東西のアクセシビリティやつながりを向上してほしい
西口のにぎわいについて	大森ならではの歴史や文化を活かしたい
	商業によるにぎわいがほしい
	きれいで健全な雰囲気のまちになってほしい
駐車場や駅前アクセスについて	歩車分離や駐輪場確保等で自転車の利便性と歩行者の安全性確保
	高低差の解消で高齢者やベビーカーも通行しやすく

「ワーク②のテーマ:大森駅西口広場でどんなことができるか？」

ワーク②では、ワーク①とは対照的に西口広場に焦点を絞ってどのようなことができると良いかを踏まえて空間の作り方や使い方などについて議論しました。

ワーク②の主な意見

空間の作り方に関する意見	広場や歩道を一体利用できる商業空間がほしい
	広い空間と滞在できる場所がほしい
	開放的でホームや道路からの視認性が高い下層空間に
	季節を感じる緑のある空間に
	大森ならではの文化を形として広場に残したい
	日常時も非常時も安全に使える広場に
空間の使い方に関する意見	だれでも利用できるステージ・イベントスペースがほしい
	目的性のある施設がほしい
	集まって利用できる商業・飲食施設がほしい
	子どもを中心とした老若男女が楽しめる場所に
	バス停や駅など周辺からも立ち寄りたくなる機能がある広場に
管理・運営に関する意見	安定的で持続的な運営が必要
	広場に防災・防犯機能を持たせたい
	大森のブランディングにより周知や発信をしていきたい

意見収集ワークショップの回答傾向:

ワーク①では、歴史・文化やにぎわいの継承など、西口エリアにいまあるものを活かした

から、安全で魅力的な駅前エリアをどのように作るかに関するご意見を多く頂きました。ワーク②では、広場を重層活用する前提に立ちながら、下層広場への人の流の引き込み方、区民が立ち寄りやすい広場とするためにどのようなしかけが必要か等についてのご意見を頂きました。

②区民向けアンケートの実施

令和7年度に区民の皆さまを対象に大森駅西口広場の使い方、広場でやってみたいこと、あった方がよい施設などの具体的な意見を伺うためアンケートを実施しました。

アンケートにおいては、『大森駅西口広場でどのような過ごし方が出来るとよいと思いますか』という質問をまず行い、その回答に対してさらに深掘して、広場での過ごし方、使い方について調査を行っています。

1. 回答者数

方法別

インターネット(Logoフォーム)	554件
回収ボックス及び持ち込み	63件
合計	617件

2. 回答者属性

年齢別

男性	女性	その他	回答しない
258件	327件	4件	28件

年代別

10代未満	10代	20代	30代	40代
8件	85件	25件	126件	161件

50代	60代	70代	回答しない
83件	47件	74件	8件

3. 主なアンケート回答結果

① 大森駅西口広場でどのような過ごし方が出来ると良いと思いますか

①	座れる・休憩できる	435件
②	飲食を楽しむ	371件
③	花や草木とふれあう	279件
④	子供(乳幼児～小学生)が遊べる	233件
⑤	イベントへ参加する	188件
⑥	家族・友人・同僚・地域の人たちで集まって活動する	135件
⑦	スポーツ・運動ができる	86件
⑧	その他	59件
⑨	合計	1786件

回答傾向:「座れる・休憩できる」が最多。日常的に立ち寄れる「憩いの場」としての二

ーズが高く、普段使いとしての質の高さが求められています。また、滞在型の広場や緑が多い住宅街や神社に隣接している所から連続した緑を感じられる場所としての機能も求められています。

① -1座ったり休憩したりする時はどんな時ですか

待ち合わせをしているとき	284件
西口付近での買い物のとき	224件
バスやタクシーを待っているとき	218件
飲食したいとき	211件
広場で子どもを遊ばせているとき	152件
座ったり寝転んだりして休みたいとき	152件
その他	10件
合計	1727件

回答傾向:交通・買い物・飲食・待ち合わせなど、日常的な行動の合間に休憩するニーズが高い傾向がありました。

① -2どのように飲食が楽しめると思いますか

広場内の店舗で飲食を楽しむことができる	211件
電車を見下ろしながら食事ができる	196件
キッチンカー等をテイクアウトして食べることができる	184件
ベンチに座ってさっと食事ができる	171件
駅周辺の店舗で買ったものを持ち込んで食べる	155件
テーブルでゆったり食事ができる	144件
お酒を飲むことができる	93件
その他	15件
合計	1196件

回答傾向:景観を楽しみながらの飲食や、多様な飲食スタイル(テイクアウト・店舗)を求める傾向にありました。

① -3どのように花や草木とふれあって過ごせると良いと思いますか

木陰でひとやすみすることができる	247件
花や草木の鑑賞や手入れを楽しむことができる	155件
収穫の楽しみを味わえる	67件
その他	12件
合計	481件

回答傾向:日常利用の中で緑を感じながら休憩できる空間として暑熱対策ができることが強く求められています。季節を感じられる自然体験への関心も見られました。

① -4子供がどのように遊べるとよいと思いますか

走り回れる	149件
電車を眺める	135件
月齢の小さな子供でも遊べる空間がある	126件
移動式遊具で遊べる	102件
その他	18件
合計	530件

回答傾向:のびのび体を動かせる空間や電車などの既にある景観を活かした工夫、乳幼児向けの配慮が求められる傾向にありました。

① -5どんなイベントをどのように楽しみたいと思いますか

仮設店舗が集合するイベント(マルシェなど)	150件
体験型イベント(工作、ヨガ、防災など)	105件
ステージを利用するイベント(屋外コンサート、演劇・ダンス発表会など)	79件
その他	8件
合計	342件

回答傾向:マルシェなどの地域密着型イベントへの関心が高い結果となりました。

① -6どのように集会・会合ができると良いと思いますか

地域活動ができる(お祭り、餅つきなど)	103件
趣味の集まりで利用できる(サークルなど)	82件
家族・友人で集まってパーティすることができる	60件
同僚と仕事で使うことができる(打合せなど)	32件
その他	3件
合計	280件

回答傾向:地域交流・個人の楽しみの両方が求められています。特に顔見知り同士で集まれる場のニーズが高い傾向にありました。

① -7どのようなスポーツ・運動が楽しめると良いと思いますか

バトミントンやキャッチボールなどの球技	48件
まとまった空間を利用する運動(ヨガ・ストレッチなど)	39件
ダンス練習	23件
スケートボードやBMXなどのアーバンスポーツ	19件
その他	8件
合計	137件

回答傾向:広場の空間を活かした運動が望まれています、回答数は他と比べると少ない傾向にありました。

② -1大森駅西口広場にあったら良いと思う機能は何ですか

トイレ	409件
子どものおむつ替え・授乳スペースなど	189件
特になし	116件
喫煙所	41件
その他	116件
合計	871件

回答傾向:トイレは現在も駅南側に設置されていることからニーズが高く、子育て世帯向けの設備も求められている傾向にありました。

4. 自由意見について

- ・ ベンチをもっと用意して欲しい
- ・ 待ち合わせできる場所が欲しい
- ・ にぎわいを生むイベントスペースが良い
- ・ 電車が見え休息できる日陰のある場所がいい
- ・ 緑を多く取り入れてほしい
- ・ みんなでにぎやかに楽しめる空間になると良い
- ・ 高齢者も子供もゆったり過ごせる広場にしてほしい
- ・ 敷地の高低差を活用した広場に期待する
- ・ 地域の防災性が向上するような広場が良い
- ・ 夏は暑いので日陰のある場所がいい

等、総意見数として775意見が得られました。

回答傾向:居心地の良さや交流機能への期待が高く、イベント利用よりも日常利用の中で静かに過ごすことを求める声が多くありました。日常利用の延長の中で、仮設店舗の集まるイベントや、地域活動、子供が遊べる空間など多様な使い方も出来るような空間も求められています。さらに、暑さ対策も踏まえた緑の空間、地域の防災性向上など駅前広場空間としていた機能が求まれています。