

蒲田駅周辺地区 グランドデザイン



令和4年4月
大田区

蒲田駅周辺地区グランドデザインの 改定にあたって



平成 22（2010）年の「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」策定以降、ＪＲ・東急蒲田駅周辺では、西口駅前広場の初動期整備が完了し、現在、東口駅前広場と地下自転車駐車場の整備を進めています。京急蒲田駅西口周辺では、京浜急行線連続立体交差事業を契機とした駅前の市街地再開発事業が完成し、駅前広場や再開発ビルが整備されました。

蒲田駅周辺地区においては、戦災復興の区画整理以降、まちの機能更新が進んでいないため、老朽化した建物が多く、都市の利便性や防災性の観点から課題があります。

そのため、新空港線事業をまちづくりの絶好の機会と捉え、羽田空港との近隣性を活かし、交通結節機能の強化など、まちの機能更新と都市基盤の整備を一体的に進める必要があります。また、まちづくりが着実に進展する一方、新型コロナウイルス感染症の感染拡大など、社会情勢は日々変化し、都市間競争も激化しています。

変化し続ける社会や、まちの状況に対応したまちづくりを推進し、首都圏の広域的な拠点である蒲田が、将来に渡って持続的に発展していくため、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を改定いたしました。

改定にあたり、地域の皆様とのワークショップ、出張座談会でのご意見や、学識経験者等による検討内容を踏まえ、本年 1 月、素案として取りまとめ、パブリックコメントを実施いたしました。

自治会・町会や商店街など地域の方々や区議会の皆様からいただいたご意見・ご提案を踏まえ「改定蒲田駅周辺地区グランドデザイン」として、取りまとめさせていただきました。改めて関係者の皆様に感謝申し上げます。

本グランドデザインで掲げる将来像「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」の実現に向け、ポストコロナを見据えながら、蒲田のまちづくりを着実に進めてまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

令和 4（2022）年 4 月

大田区長

松原 忠義

目次

第1章	グランドデザインの改定にあたって	01
1-1.	グランドデザインの役割	02
1-2.	グランドデザインの対象区域	02
1-3.	上位・関連計画における位置付け	03
1-4.	広域的な視点からみた蒲田駅周辺地区の役割	05
1-5.	グランドデザイン改定の目的と背景	08
第2章	まちの特徴と課題	13
2-1.	まちの特徴	14
2-2.	まちの課題	16
第3章	まちの将来像	19
3-1.	まちの将来像	20
3-2.	将来像の実現に向けて	21
第4章	拠点・軸・エリアのまちづくり	23
4-1.	拠点・軸・エリアのまちづくり	24
	地区内拠点【JR・東急蒲田駅前拠点】	交通結節機能の強化
	【京急蒲田駅前拠点】	来街者を魅了する駅前拠点の形成
	都市骨格軸【都市骨格軸】	歩いて楽しいストリートの形成
	エリア【都市機能集積エリア】	にぎわいの創出
	【新価値創造エリア】	新たな価値の創造
	【多機能複合エリア】	地域に根差した活力の創出
	【生活交流エリア】	地域への愛着や親しみの育成
	【幹線道路沿道エリア】	安全で快適な沿道環境の整備
第5章	まちづくりの目標と分野別方針	43
5-1.	まちづくりの目標	44
	目標1 文化・交流・にぎわいを生み出す「活動」の創出	
	目標2 地域の価値を高める「空間」の充実	
	目標3 安心して快適に過ごせる「環境」の向上	

5-2.	まちづくりの分野別方針	4 5
1	【商業】	いきいき元気な商業のまち
2	【産業・ビジネス】	産業やビジネスが育つまち
3	【暮らし】	多様な人々が快適に暮らせるまち
4	【観光】	国内外と繋がり、何度も訪れたくなるまち
5	【駅・駅前広場】	ゆとりを感じる利便性の高い駅と駅前広場
6	【歩行者空間】	歩いてめぐり楽しめるまち
7	【交通】	様々な手段で快適に移動できるまち
8	【建物】	建物の更新や活用が進むまち
9	【防災】	災害に強いまち
10	【ユニバーサルデザイン※】	誰もが使いやすく人にやさしいまち
11	【美化・景観】	個性と魅力のあるまち
12	【自然・環境】	自然を感じ、環境にやさしいまち
13	【防犯】	安全・安心なまち
第6章	まちづくりの取組（アクション）	4 9
6-1.	まちづくりの取組（アクション）	5 0
6-2.	まちづくりの取組（アクション）に関する 実施場所・実施手順・実施主体	7 0
第7章	JR・東急蒲田駅前拠点の施設整備	7 3
7-1.	基盤施設の整備に向けて	7 4
7-2.	基盤施設が抱える課題	7 4
7-3.	課題解決の方向性	7 4
7-4.	課題解決の考え方	7 5
7-5.	駅周辺基盤施設の一体的整備	8 1
第8章	グランドデザインの実現に向けて	8 3
8-1.	協働によるまちづくりの推進	8 4
8-2.	グランドデザインの運用の考え方	8 6
参考資料		参考

本文中において、特に解説が必要な語句は、末尾に「※」を付していますので、
巻末にある参考資料の用語集を参照してください。

蒲田駅周辺地区グランドデザインの構成

1章	グランドデザインの改定にあたって グランドデザインの役割や対象区域、地区が担う役割等を示しています。
2章	まちの特徴と課題 グランドデザイン対象区域の特徴と課題を示しています。
3章	まちの将来像 前章までに整理した本地区の特徴や役割を踏まえ、まちの将来像を示しています。 まちの将来像 「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」 また、将来像実現に向け、地区内拠点と都市骨格軸を設定すると共に、特徴に応じてエリアを区分し、拠点・軸・エリアの役割や特性に応じたきめ細かいまちづくりを推進することを示しています。 拠点・軸・エリアに応じたまちづくり
4章	拠点・軸・エリアのまちづくり 3章で設定した拠点・軸・エリアの各場所で、重点的に取り組む方策について示しています。 拠点 軸 エリア
5章	まちづくりの目標と分野別方針 拠点・軸・エリアの役割や特性に応じたきめ細かいまちづくりを進めるための、3つの目標と、目標に応じた13の分野別方針を示しています。 目標1:文化・交流・にぎわいを生み出す「活動」の創出 1【商業】 2【産業・ビジネス】 3【暮らし】 4【観光】 目標2:地域の価値を高める「空間」の充実 5【駅・駅前広場】 6【歩行者空間】 7【交通】 8【建物】 目標3:安心して快適に過ごせる「環境」の向上 9【防災】 10【エコデザイン】 11【美化・景観】 12【自然・環境】 13【防犯】
6章	まちづくりの取組(アクション) 分野別方針に基づく具体的な取組や実施手順、実施主体を示しています。
7章	JR・東急蒲田駅前拠点の施設整備
8章	グランドデザインの実現に向けて

The background features several overlapping circles and abstract shapes in various shades of blue. A large, light blue circle is in the top left, containing the number '1'. A medium blue circle is in the bottom left. A large, dark blue circle is in the center-right, containing the text. The overall design is clean and modern.

1

ブランドデザインの
改定にあたって

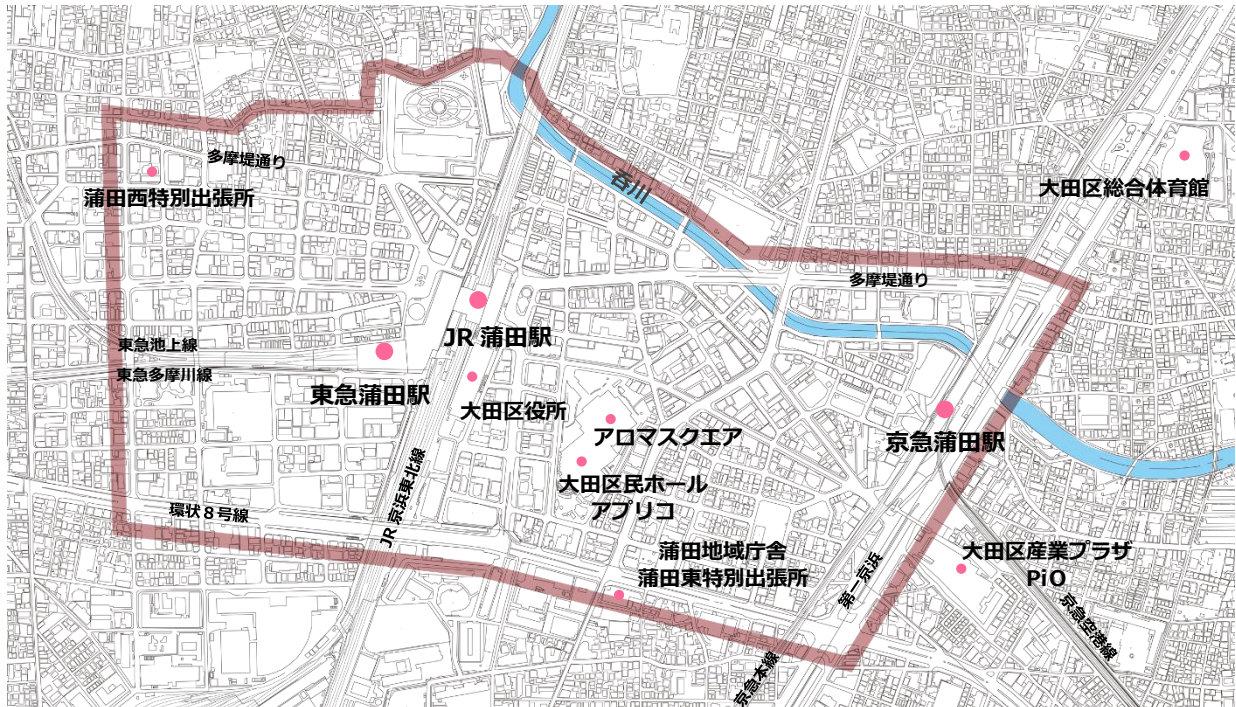
1-1. グランドデザインの役割

蒲田地区は、長い歴史の中で培われた個性ある食文化や界限性などが大きな特徴となっています。まちづくりに当たっては、これらの特徴を他の都市にない「蒲田らしさ（独自の強み）」と捉え、継承しつつも、地区が内包する課題や周辺状況の変化に応じて、都市計画や産業、観光、文化、環境保全など幅広い分野の取組を総合的に進めていく必要があります。

グランドデザインは、地域住民・事業者・行政が一体となってまちづくりを進めていくため、地区の特徴を捉え、課題を整理した上で、地区の将来像を描くとともに、その実現に向けた方針と幅広い分野の具体的な取組を示していきます。

1-2. グランドデザインの対象区域

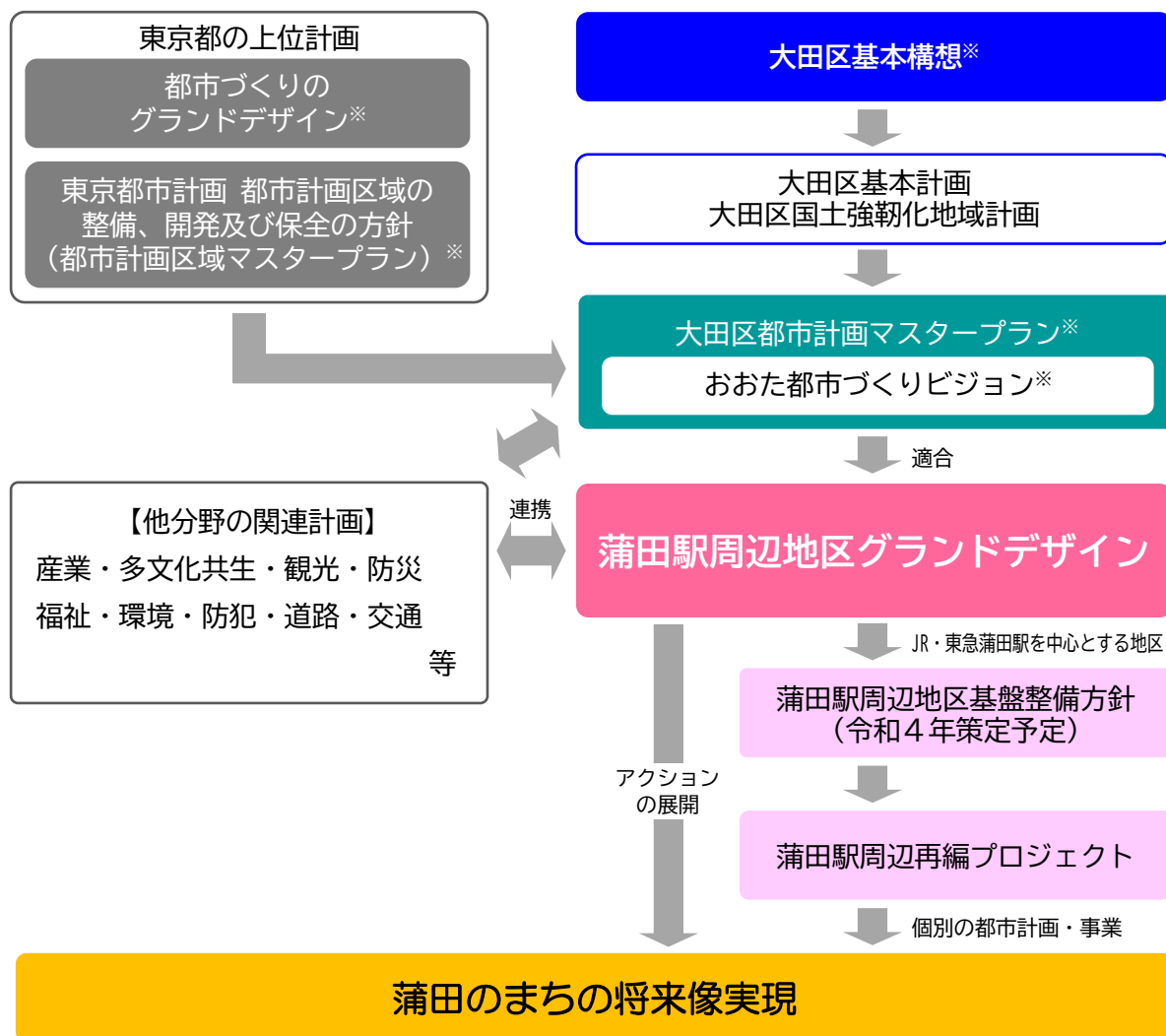
グランドデザインの対象区域は、JR・東急蒲田駅を中心とする京急蒲田駅を含む約 80ha とします。



東は第一京浜の沿道、西は蓮沼駅手前付近、南は環状 8 号線の沿道、北は呑川及び多摩堤通り沿道を対象範囲としますが、対象区域外の施設や大田区の用途地域※の指定状況等を考慮します。

1-3. 上位・関連計画における位置付け

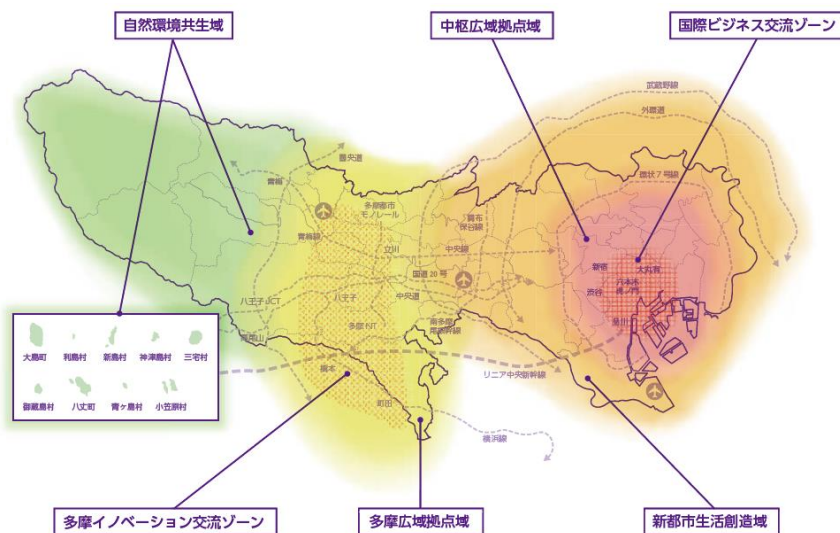
グランドデザインは、区全域の都市計画の基本的な方針を示す「大田区都市計画マスタープラン※」に即し、蒲田駅周辺地区を対象として、よりきめ細かな方針や取組を定めたものです。



都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）※

地域特性等を踏まえ、4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、広域的な一定の圏域ごとの将来イメージを示しています。

蒲田駅周辺地区は、「新都市生活創造域」の「枢要な地域の拠点」に位置付けられています。



出典：東京都 都市計画区域マスタープラン※

(新都市生活創造域)

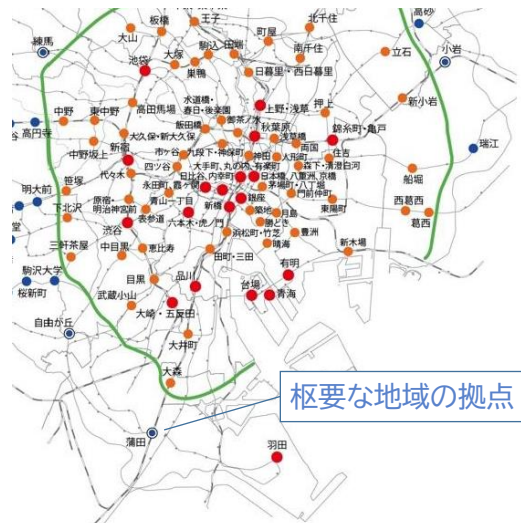
<誘導の方向> (抜粋)

主要な駅周辺では、大規模な商業、医療、高齢者福祉、子育て支援施設など、都民の生活を支え、柔軟な働き方・暮らし方に対応する都市機能が集積した地域の拠点の形成を図る。また、新型コロナ危機を契機とした都市づくりの観点から、共用スペースを備えたシェアオフィスやサテライトオフィス※等、オフィスワークとテレワークが補完的に機能するような場の整備や、ニーズに応じた柔軟な用途転用、交通ネットワークの強化などを進め、職住融合の拠点の育成を図る。

(特色ある地域の将来像)

<蒲田地区> (抜粋)

- ・ JR 蒲田駅周辺では、羽田空港と隣接する立地をいかし、商業の活性化や、交通結節点※としての道路や駅前広場などの基盤の機能向上が図られ、利便性が高く快適で、国内外の来街者でにぎわう活気あふれる重要な地域の拠点を形成
- ・ 新空港線※の整備などにより、羽田空港へのアクセス性の強化が推進されることを見据え、駅とまちの一体的な整備や市街地の更新が進み、国際的な産業・業務、宿泊機能が強化され、商業や観光施設等が集積した交流の拠点を形成
- ・ 京急蒲田駅西口周辺では、市街地再開発事業※や地区計画※を活用した共同建替え事業により、広場や道路などの基盤整備と、商業機能や都市型居住機能の集積が図られ、また、隣接する呑川と神社の既存の緑をいかした水と緑のネットワーク化などにより潤いある街並みを形成するとともに、建築物の建替えが進み回遊性と防災性が高まった市街地を形成



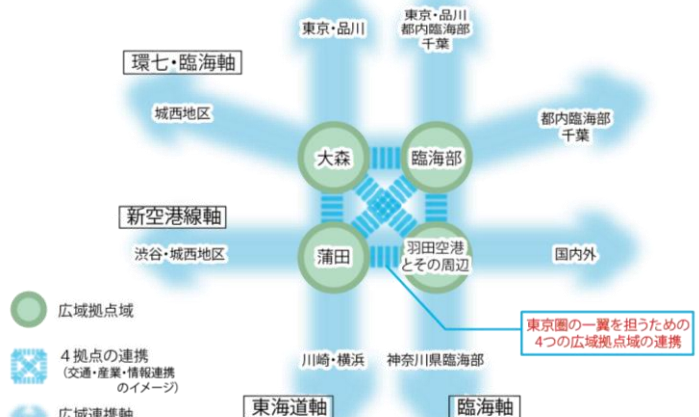
出典：東京都 都市計画区域マスタープラン※

大田区都市計画マスタープラン※

東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上をめざす「広域拠点域」、都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく「中心拠点」に位置付けられている。

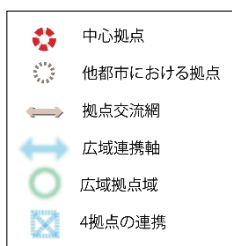
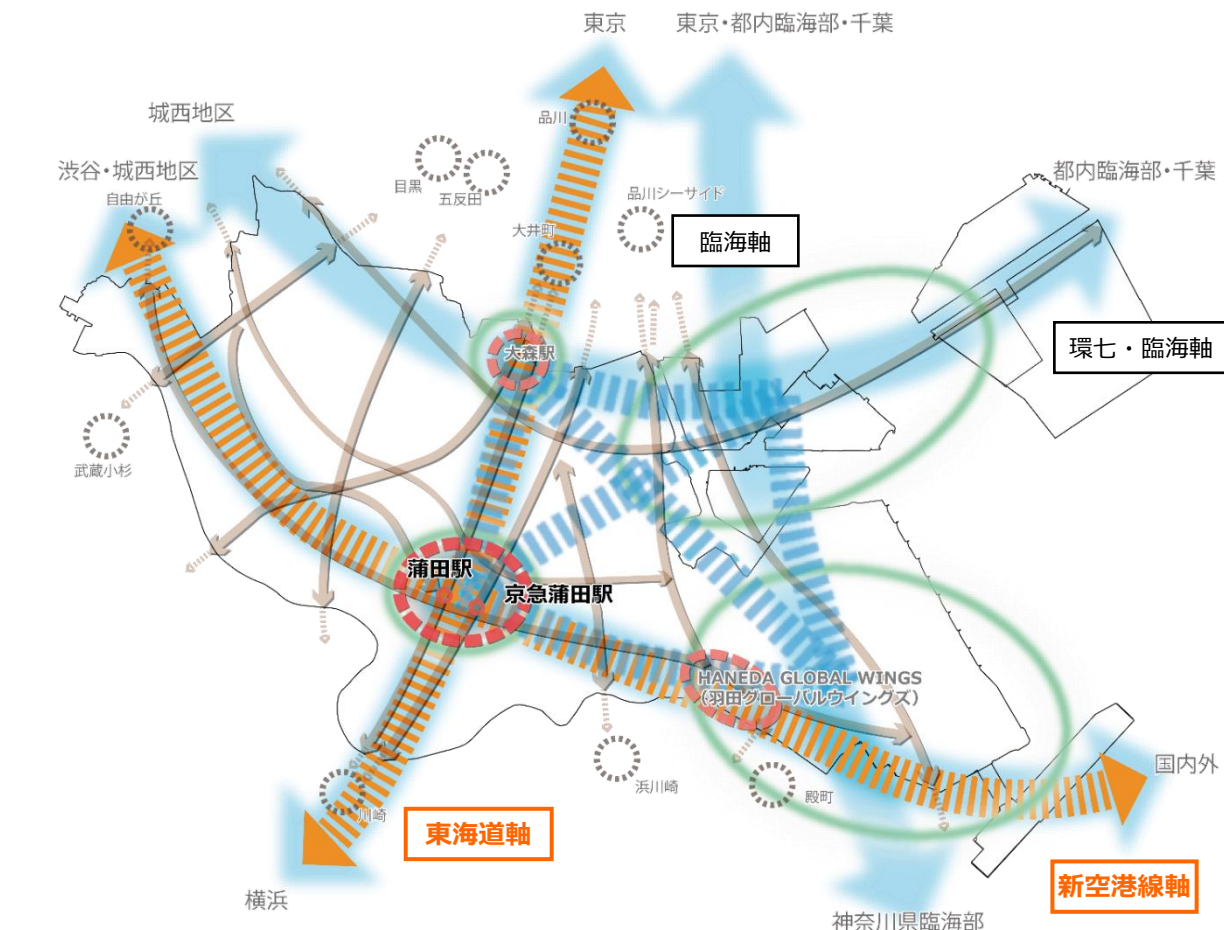
(広域でみた大田区の将来都市構造)

- ・ 広域拠点域が、地域特性を活かし個性ある拠点域を形成するとともに、拠点域同士をつなぐネットワークの強化により有機的な連携を高めます。さらに、周辺区市と連携し東京圏全体の成長に寄与することで、大田区の更なる発展をめざします。
- ・ 4 拠点域の連携については、広域連携軸を構成する道路・鉄道等の強化に加え、その他の道路や公共交通、さらに新技術などを活用し、最適な手段を検討します。



1-4. 広域的な視点からみた蒲田駅周辺地区の役割

まちの中心となる JR・東急蒲田駅及び京急蒲田駅を有する本地区は、都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークである東海道軸と新空港線軸の結節点に位置しています。大森駅周辺、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングズ）と並ぶ大田区の『中心拠点』として、都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の中心的な役割を担う拠点として、都市づくりを推進していく事が求められています。



中心拠点の考え方

商業・業務・公共など主要な都市機能、鉄道・バスなど主要交通の重要な結節機能などが集中して立地する地区。区内全域及び周辺区市との連携・交流の拠点となる。

都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく。

Figure 1 is a schematic diagram titled 'Figure 1: Future Urban Structure Diagram'. It depicts a central urban core with a grid-like pattern of streets and buildings. Surrounding this core are several distinct zones, including residential areas, commercial districts, and green spaces. The diagram is designed to show the spatial layout and land use planning for the future urban structure.

出典:大田区都市計画マスタープラン※より作図

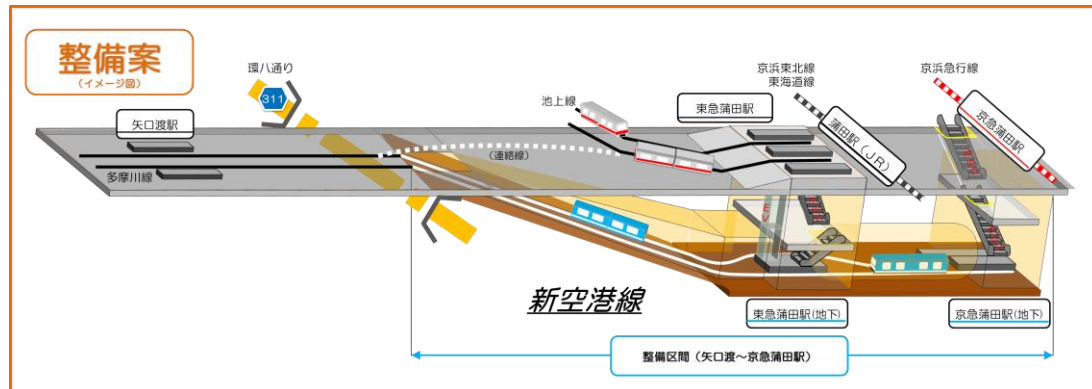
（本地区の役割）

新空港線※の整備により新たな広域連携軸（新空港線軸）が形成され、東京都心や羽田空港・HANEDA GLOBAL WINGS との連絡性強化が期待されるなか、本地区は、地域経済のイノベーション※と独自の都市文化を創造し、安全かつ持続的な成長を牽引する必要があります。

交通結節点※としての拠点性・利便性を活かすとともに未来のライフスタイルへの対応や先端技術の活用も意識しながら、『広域的な拠点性を高める機能』と『鉄道沿線の日常的な生活を支える機能』の強化・充実を両輪で進めていくことが必要です。

新空港線の整備と沿線都市づくり

新空港線の実現は大田区にとって30年来続く長年の悲願です。新空港線による鉄道ネットワークの構築とともに沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっています。



新空港線整備イメージ

(事業概要)

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を徒歩で移動することになります。新空港線はこの両駅間の800mを新たな鉄軌道でつなげる路線です。

この800mを短絡することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内からの移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光市等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待されます。



コラム column

（整備計画の概要）

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間の2段階に分けて行います。

整備延長:全長 4.8km (※1)

一期整備:矢口渡～京急蒲田の 1.7 km

二期整備:京急蒲田～大鳥居の 3.1 km (※2)

（一期整備の概要）

整備主体 第三セクター

運行主体 東急電鉄株式会社

整備スキーム 都市鉄道等利便増進法を想定

概算事業費 約1,260億円（平成28年度調査）

費用便益比 1.5（開業後30年間の便益等）

（期待される整備効果）

- 羽田空港を訪れる多くの人
が都心へスムーズに移動
することが可能となります。
- 複数路線との相互直通運転
によって、東京圏北西部に新
たな広域的な鉄道ネットワ
ークが形成されます。
- 渋谷、新宿、池袋などから羽
田空港への移動利便性が向
上し、世界で一番ビジネスの
しやすい環境づくりに貢献し
ます。
- 複数のルートが確保されるこ
とで、通勤や通学における既
存路線の混雑緩和につなが
ります。
- 災害時の迂回ルートとしての
機能を担い、目的地までのル
ートを複数確保します



(※1 交通政策審議会答申第198号（平成28年4月）で示された路線）

(※2 乗り入れ方法等については、引き続き検討)

1-5. グランドデザイン改定の目的と背景

平成 22（2010）年のグランドデザインの策定から 10 年が経過し、まちづくりは着実に進展している一方で、地区を取り巻く状況に変化が生じています。また、線路を挟んだ東西市街地の連絡性強化など解決すべき課題が今なお残っています。

変化し続ける社会やまちの状況に対応した計画的なまちづくりを推進し、首都圏の広域的な拠点としての役割を担うとともに、蒲田が将来に渡って持続的に発展していくため、グランドデザインの改定を行います。

○目標時期

上位計画である大田区都市計画マスタープラン※等との整合を図る観点から、各種取組の実施時期を短期（5 年）・中期（10 年）・長期（20 年）に区分し、2040 年代を見据えた計画とします。

【まちづくりの経緯】

大田区は、昭和 22（1947）年に大森区と蒲田区の合併により誕生して以来、着実な発展を遂げてきました。

蒲田駅周辺地区は、戦災復興の土地区画整理事業※による都市基盤の整備とともに、建物の建築が進みましたが、事業完了から約 50 年が経過し、建物等の更新時期を迎えています。

昭和 22(1947)	■大森区と蒲田区が合併して「大田区」が誕生
昭和 24(1949)	■多摩川大橋開通
昭和 27(1952)	■羽田空港が米軍から返還され「東京国際空港」に
昭和 37(1962)	■環状 8 号線蒲田陸橋開通 ■蒲田駅東口駅ビル完成
昭和 39(1964)	■東京モノレール開通
昭和 40(1965)	■大田区体育館開館
昭和 43(1968)	■東急プラザ蒲田完成
昭和 45(1970)	■蒲田駅西口駅ビル完成
昭和 46(1971)	■戦災復興土地区画整理事業※「蒲田駅西口」「蒲田駅東口」換地完了
昭和 53(1978)	■新東京国際空港開港、羽田空港から国際線に移転
昭和 59(1984)	■新六郷橋開通 ■大森駅ビル完成
平成 元（1989）	■東京都中央卸売市場「大田市場」完成
平成 5（1993）	■京浜急行電鉄空港線「羽田駅」開業 ■羽田空港新旅客ターミナル・東京モノレール「羽田駅」「羽田空港駅」開業
平成 7（1995）	■大田スタジアム開設
平成 8（1996）	■大田区産業プラザ(P i O)開館
平成 10(1998)	■区役所本庁舎蒲田へ移転 ■大田区民ホール「アプリコ」開館 ■京浜急行「羽田空港駅」開業
平成 13(2001)	■大田文化の森開館
平成 16(2004)	■羽田空港第 2 ターミナル開設
平成 19(2007)	■大森ふるさとの浜辺公園開園



菖蒲橋付近から見た蒲田駅方面
昭和 27 年



蒲田駅東口前の広場
昭和 35 年



蒲田駅西口前
昭和 36 年

平成 22 (2010) 年のグランドデザイン策定以降、京急蒲田駅周辺では、京浜急行線連続立体交差事業※、市街地再開発事業※及び街路整備が完了し、JR・東急蒲田駅周辺では、西口駅前広場の初動期整備が完了するなど着実にまちづくりが進められています。

平成 22(2010)	■「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の策定 ■羽田空港国際線ターミナルの供用開始
平成 24(2012)	■大田区総合体育館開館 ■京浜急行線連続立体交差事業※の事業区間全線高架化(※1) ■蒲田立体(南蒲田交差点)の供用開始
平成 25(2013)	■蒲田駅周辺再編プロジェクトの策定
平成 26(2014)	■さかさ川通りの供用開始(※2)
平成 27(2015)	■京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業※完了(※3)
平成 28(2016)	■蒲田駅東口駅前広場都市計画変更・地下自転車駐車場都市計画決定(※4)
平成 30(2018)	■蒲田駅西口駅前広場初動期整備完了(※4)
令和 2 (2020)	■羽田イノベーションシティ(羽田空港跡地第 1 ゾーン第一事業) まち開き

(まちづくりの進捗 1) ※1

平成 24 (2012) 年の京浜急行線連続立体交差事業※による高架化に伴い、地域の回遊性が向上され、踏切事故や交通渋滞の解消など多方面にわたって大きな効果がもたらされました。



京浜急行線連続立体交差事業※



さかさ川通り

(まちづくりの進捗 2) ※2

平成 26 (2014) 年に「さかさ川通り」が整備され、平成 27 (2015) 年に国家戦略道路占用事業※に認定されたことにより、地域の方々为中心となり街路空間などを活用したイベントを開催するなど、にぎわいの創出につながっています。

(まちづくりの進捗 3) ※3

連続立体交差事業※を契機として、平成 27 (2015) 年に京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業※や駅前広場等が整備され、蒲田地域の玄関口にふさわしい駅前商業地としてのにぎわいや、駅前立地の利便性を活かした居住空間がもたらされました。



京急蒲田西口駅前地区
第一種市街地再開発事業※



蒲田駅西口駅前広場初動期整備

(まちづくりの進捗 4) ※4

JR・東急蒲田駅においては、駅前広場初動期整備デザイン基本プランを策定し、東口駅前広場は平成 28 (2016) 年に初動期整備(地下自転車駐車場を含む)に関する都市計画決定がなされ、西口駅前広場は平成 30 (2018) 年に初動期整備が完了するなど、着実にまちづくりが進んでいます。

【 蒲田を取り巻く状況の変化 】

グランドデザイン策定以降、社会的な動きやまちの変化など、蒲田を取り巻く主な動向として以下が挙げられます。

（社会的な動き）

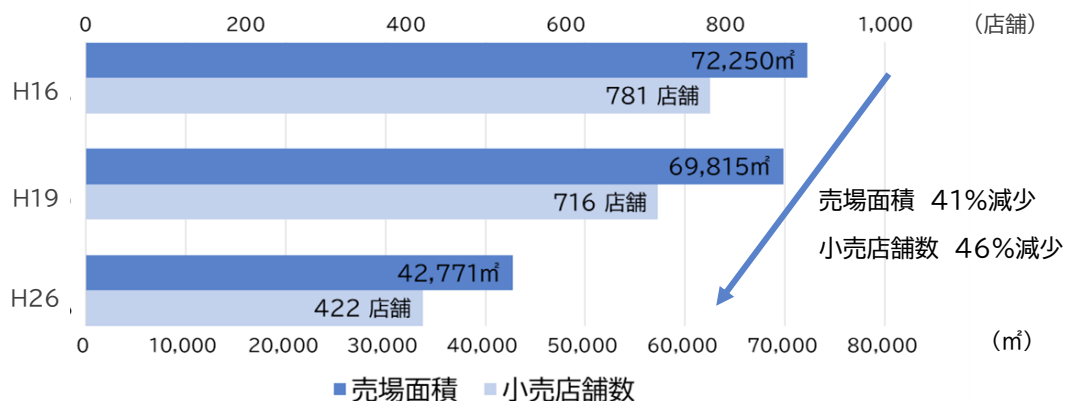
- ・ ライフスタイルの多様化
- ・ 国際化の進展による訪日外国人数の増加
- ・ デジタル化や自動化などの急速な技術革新に伴う産業構造の変化
- ・ 東日本大震災や近年の風水害などによる、防災意識の高まり
- ・ 国土交通省交通政策審議会答申第198号（平成28年4月20日）において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に「新空港線※の新設」が位置付け
- ・ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか（国土交通省）」の提言
- ・ パリ協定の採択やSDGsの提唱など、環境保全や温暖化抑制を目指した世界的な動き
- ・ 新型コロナウイルス感染症を契機とした「新しい生活様式」への移行

など

（まちの変化）

【 小売店舗数と売場面積の推移 】

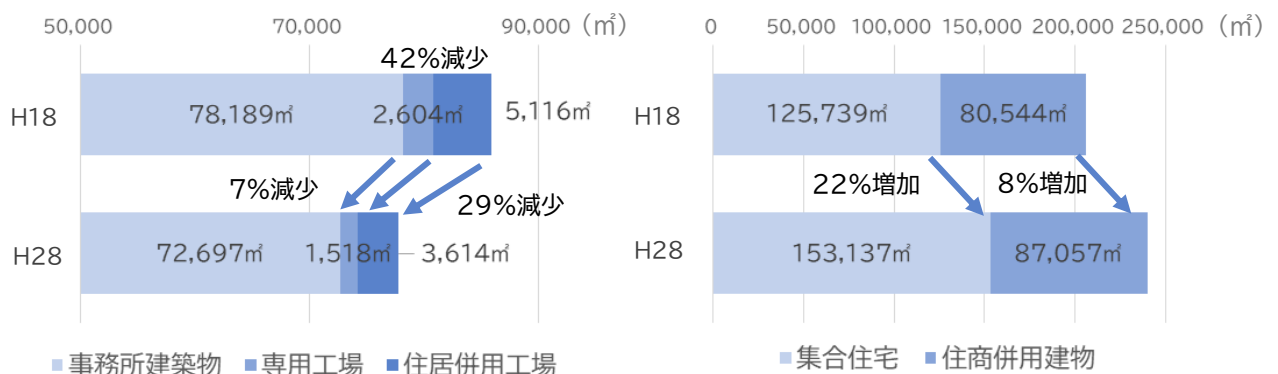
本地区（※1）の小売店舗数や売場面積は減少傾向にあります。



出典：経済センサスより作成

【 土地利用状況 】

グランドデザイン区域内の事業所や工場が減少し、集合住宅は増加傾向にあります。

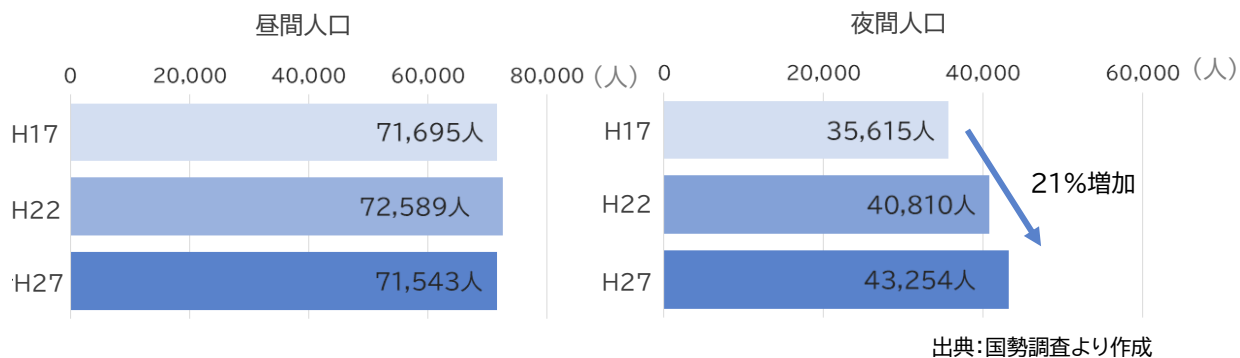


出典：土地利用現況調査より作成

（※1 「本地区」とは、主にGD対象範囲が該当している町丁目（蒲田一丁目、三丁目、四丁目、五丁目、蒲田本町一丁目、二丁目、西蒲田五丁目、六丁目、七丁目、八丁目、新蒲田一丁目）を対象としています。）

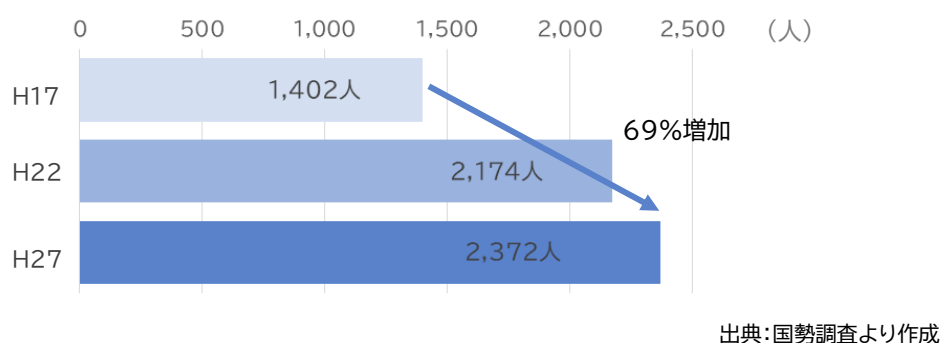
【 昼間・夜間人口の推移 】

本地区（※１）における昼間人口は横ばい傾向にあります。一方、夜間人口は住宅施設（集合住宅等）への転用に伴い、増加傾向にあります。



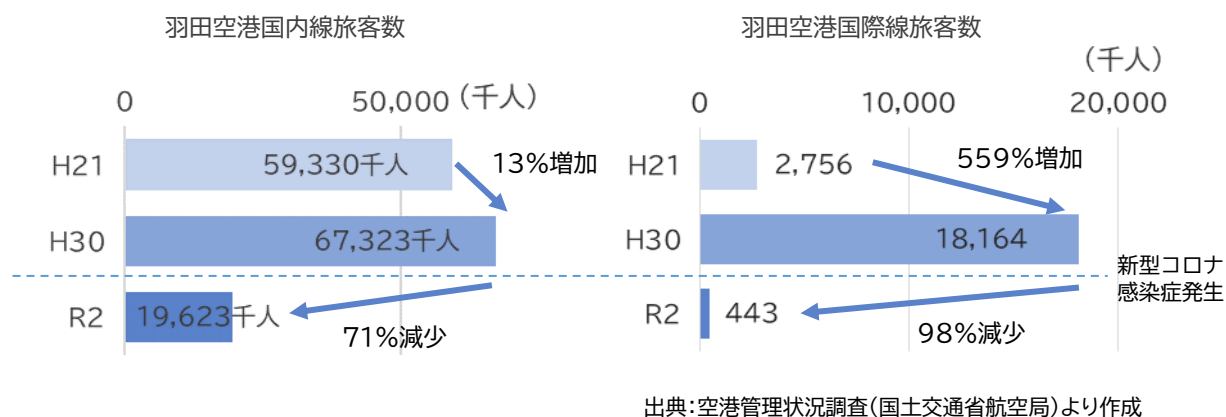
【 外国人人口の推移 】

本地区（※１）における外国人人口は増加しています。



【 羽田空港の旅客数の推移 】

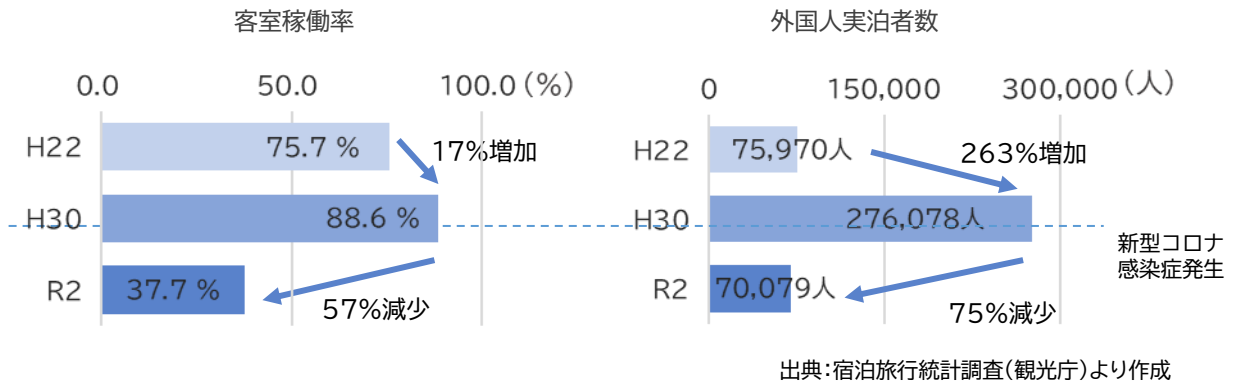
平成22年10月から国際線定期便の就航が開始され、羽田空港国際線旅客数は急増しています。



(※１「本地区」とは、主にGD対象範囲が該当している町丁目（蒲田一丁目、三丁目、四丁目、五丁目、蒲田本町一丁目、二丁目、西蒲田五丁目、六丁目、七丁目、八丁目、新蒲田一丁目）を対象としています。)

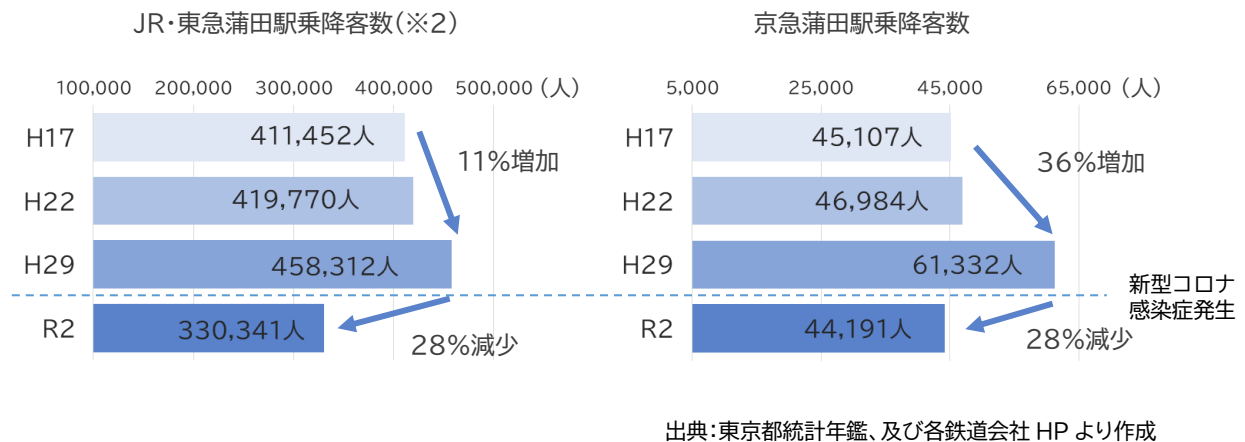
【 宿泊施設の稼働率と外国人利用の変化 】

大田区における宿泊施設客室稼働率は高く、外国人の利用者も増加しています。



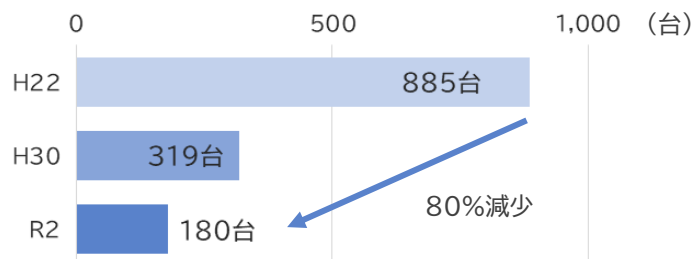
【 蒲田駅乗降客数の推移 】

蒲田駅（JR 線・東急線・京急線）における1日平均乗降客数は増加しています。



【 JR・東急蒲田駅周辺の放置自転車台数の推移 】

駅周辺(※3)の放置自転車は減少していますが、引き続き対策を行う必要があります。



出典: 東京都 都内における駅前広場自転車の現況より作成

(※2 JR・東急蒲田駅は JR 線と東急線の乗降客数の合計(JR 線は乗車のみの数値のため2倍にして算出))

(※3 駅周辺とは、駅から概ね半径 500m以内の区域を対象としています。)



2

まちの特徴と課題

2-1. まちの特徴（蒲田らしさ）

<まち全体における特徴>

【商業】【観光】

- ・個性ある蒲田特有の文化(蒲田食文化や下町の要素)
- ・交流やまちの活性化に繋がるイベントや祭りの開催

【産業・ビジネス】

- ・ものづくりのまち

【産業・ビジネス】【観光】

- ・羽田空港や HICity との近接性
- ・ホテル需要の高さ、外国人宿泊客の増加

【文教】

- ・教育機関が集積し、学生が集う

【暮らし】

- ・若い単身世帯や、外国人居住者の増加
- ・学生の増加

【産業・ビジネス】【暮らし】【建物】

- ・商業や業務、住宅などの様々な用途が共存する複合市街地

【交通】【防犯】

- ・環境にやさしい自転車利用の多さ

【美化・景観】

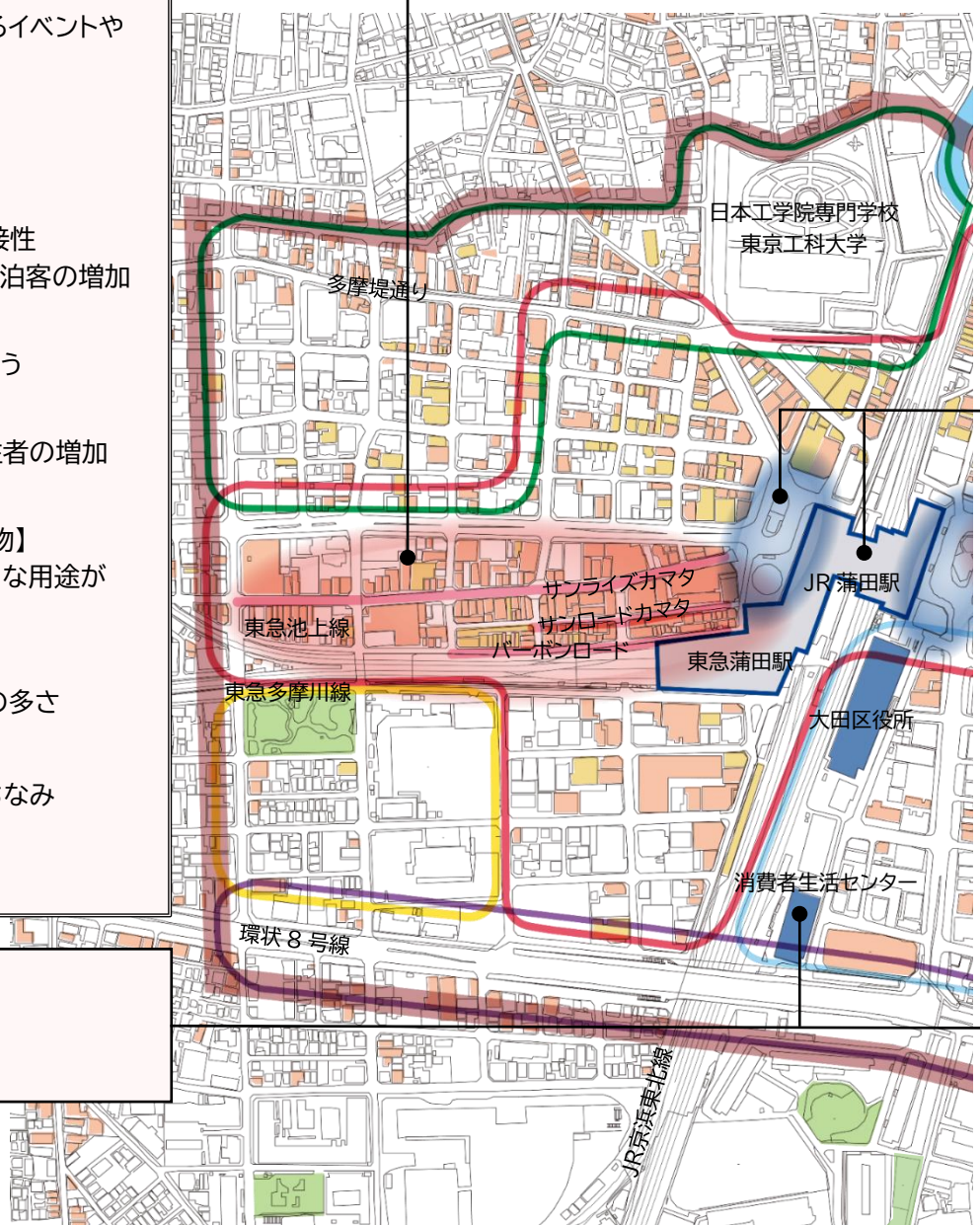
- ・界隈性のある蒲田らしいまちなみ

【自然・環境】

- ・地域住民等による緑化活動

【商業】

- ・個性や活力のある店や商店街の存在
 - ➡ 西) サンライズカマタ、サンロードカマタ、バーボンロード 等
 - ➡ 東) ぽぷらーど、あすと商店街 等



【暮らし】

- ・文化、芸術の場の存在

□ エリア

・用途地域※: 商業地域

駅を中心に個性的な商店街が連なり、飲食店や小売店舗、遊興施設が集積し、界隈性のある賑わい空間が広がる。人通りが多いエリア

□ エリア

(西: 京浜東北線より西側)

・用途地域※: 商業地域及び

近隣商業地域

商業、業務、集合住宅、学校、ホテルなど多様な用途が立地するエリア

□ エリア

(東: 多摩堤通り沿道)

・用途地域※: 近隣商業地域

商業、集合住宅、専門学校、ホテルなど多様な用途が立地するエリア。多摩堤通り沿道は建物の共同化・再開発が進み、比較的大きな集合住宅が立地

【駅・駅前広場】

- ・複数の鉄道路線が乗り入れる蒲田駅
- ・多様な交通手段が集積する交通結節点※

【交通】

- ・蒲田駅を拠点とする、充実した区内バス路線網

【歩行者空間】【自然・環境】

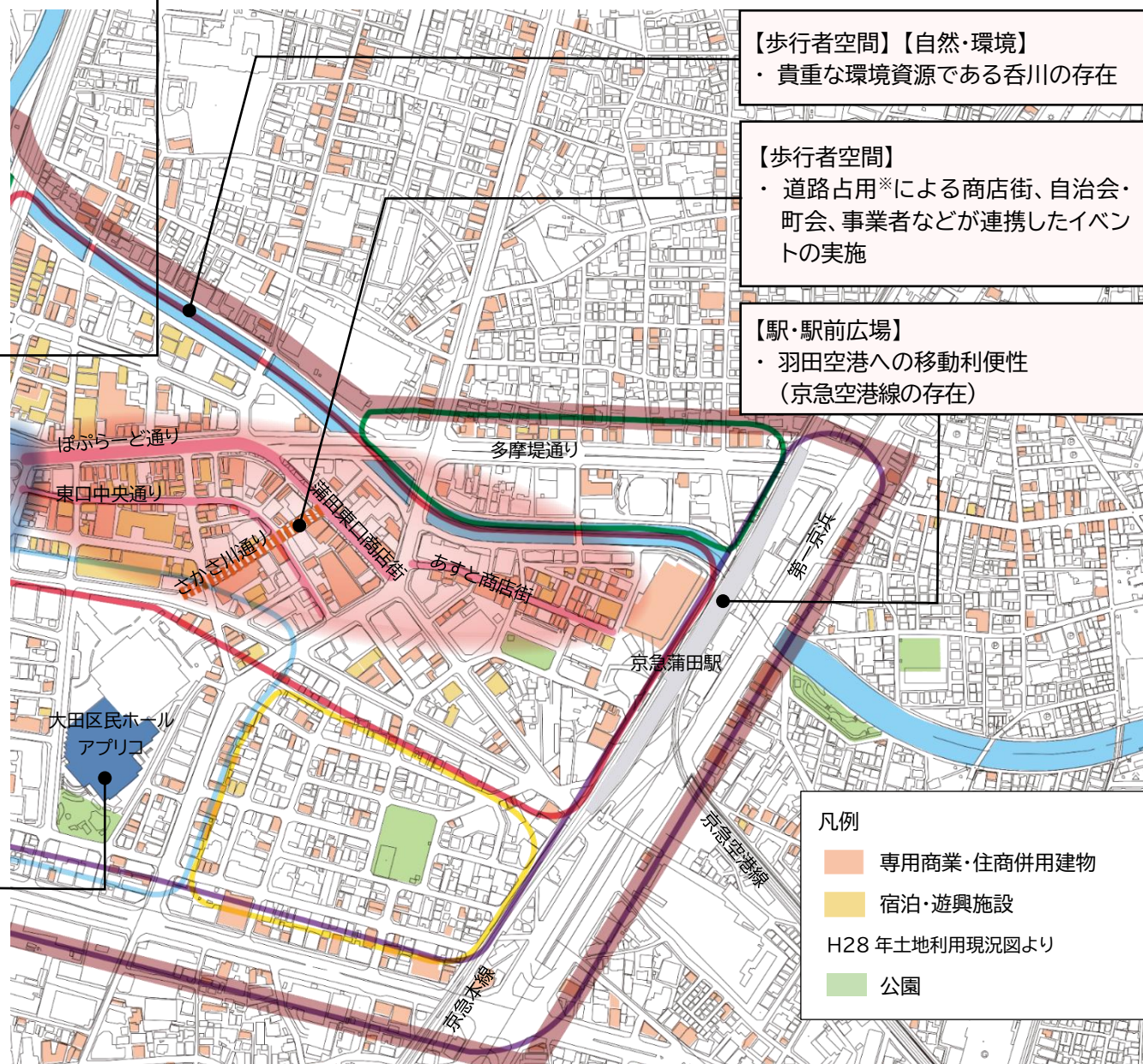
- ・貴重な環境資源である呑川の存在

【歩行者空間】

- ・道路占用※による商店街、自治会・町会、事業者などが連携したイベントの実施

【駅・駅前広場】

- ・羽田空港への移動利便性（京急空港線の存在）



□ エリア

- ・用途地域※:商業地域

大田区役所本庁舎をはじめとする官公庁施設や業務機能が多く立地し、ワーカーが多いエリア
芸術（音楽・美術など）を楽しめる区民ホールが立地

□ エリア

- ・用途地域※:第1種住居地域

学校や公園が立地し、住宅が集積しているエリア

□ エリア

- ・用途地域※:近隣商業地域(環八沿道) 商業地域(第一京浜沿道)
- 幹線道路が「特定緊急輸送道路※」に位置づけられ、沿道建物の建替えや耐震化が求められているエリア

2-2. まちの課題

<まち全体における課題>

【商業】

- ・ 商店の減少と後継者の不足
- ・ 多様化するニーズに対応しきれていない

【暮らし】

- ・ 公共施設が分散配置されており、区民サービスの提供機能が不十分

【観光】

- ・ 歴史や観光資源が活かされていない（松竹キネマ蒲田撮影所など）
- ・ 区内外への PR 不足

【歩行者空間】

- ・ 移動利便性・回遊性の不足

【交通】

- ・ 荷捌き車両などによる交通阻害

【交通】【エバ・カルデザイン※】

- ・ JR・東急蒲田駅－京急蒲田駅間の距離（800m）

【交通】【防犯】

- ・ 自転車駐車場の不足

【建物】

- ・ 人々が留まり、にぎわいを生むオープンスペース※の不足
- ・ マンション等による商店街の連続性の分断
- ・ 低い指定容積充足率※

【建物】【防災】

- ・ 多くの老朽化建築物の存在
- ・ 細街路や木造建物による防災面での不安
- ・ 災害時における帰宅困難者等の受け入れ施設の不足や災害活動拠点としてライフライン途絶時における区役所の機能継続に対する不安

【美化・景観】

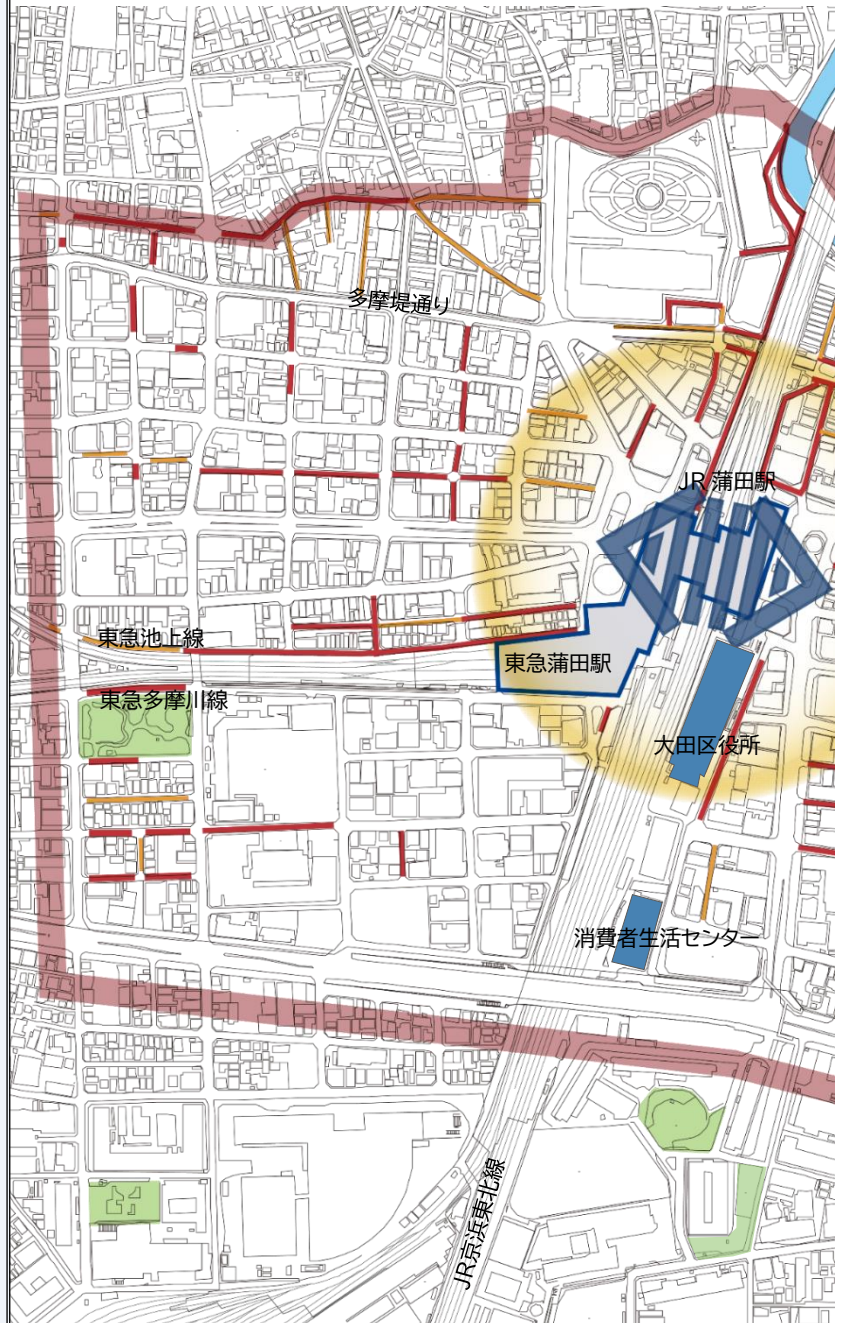
- ・ 違法看板等による美観の悪さ

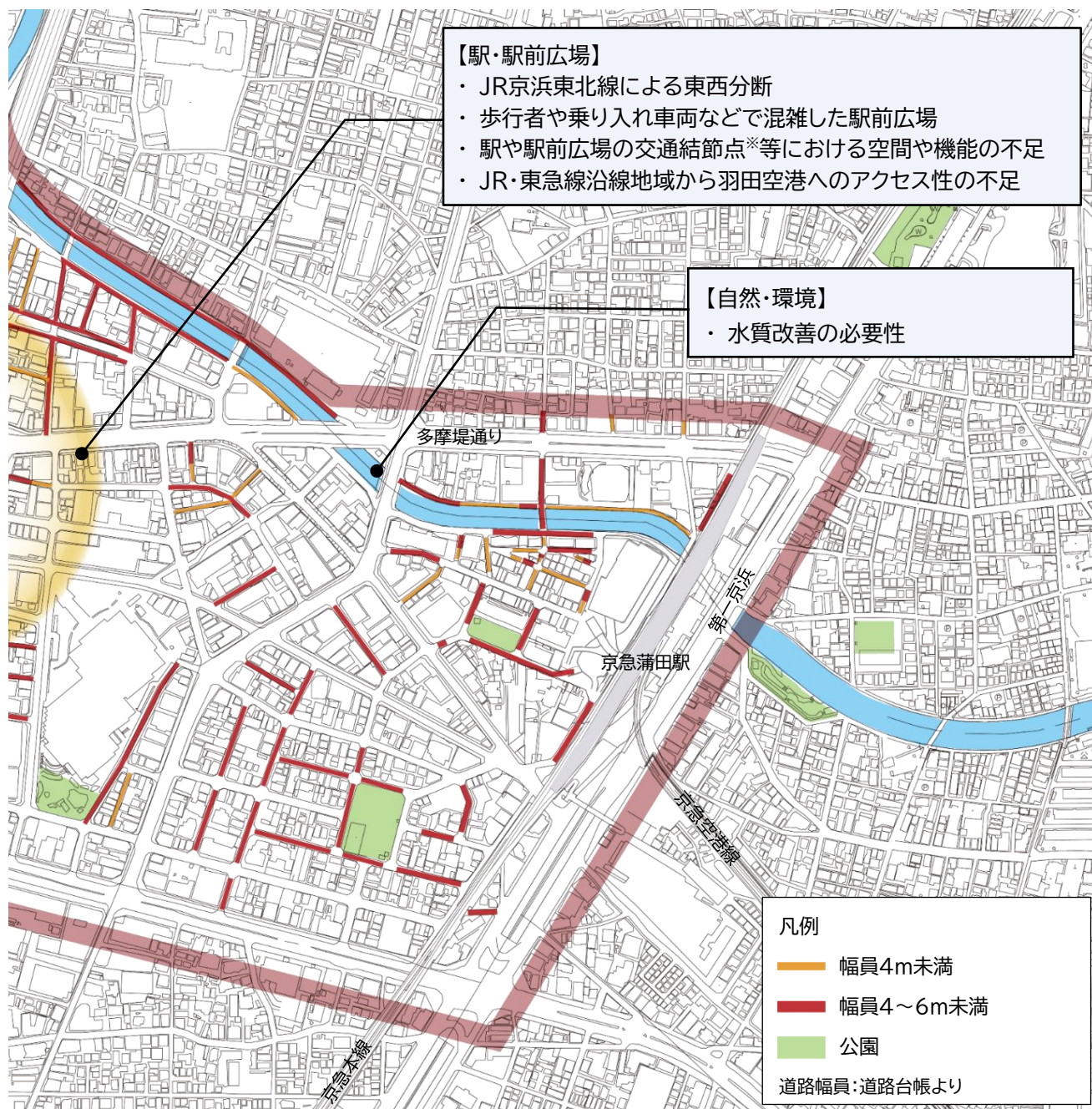
【自然・環境】

- ・ 環境資源の不足（緑被率※の低さ等）

【防犯】

- ・ 自転車利用マナーの不足
- ・ 治安の悪さ





3

まちの将来像

3-1. まちの将来像

「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」

時代に応じて求められる新しい技術や環境が整い、利便性高くゆとりある空間が多様な文化や習慣を受け入れるとともに、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人などの多彩な活動により、いざなり豊かな魅力を生み出しています。この魅力に惹かれて、国内外から多くの人々が集まり、まちは活気づき、にぎわいあふれ、持続的に価値を高め発展しています。



目指すべき将来像は時代が変わっても普遍的なことから、平成 22 年に策定したグランドデザインにて示した将来像を継承することとします。

3-2. 将来像の実現に向けて

1) 都市構造

将来像の実現に向け、本地区の特徴や役割を踏まえ、まちの骨格となる地区内拠点及び都市骨格軸を設定します。

【地区内拠点（JR・東急蒲田駅前拠点・京急蒲田駅前拠点）】

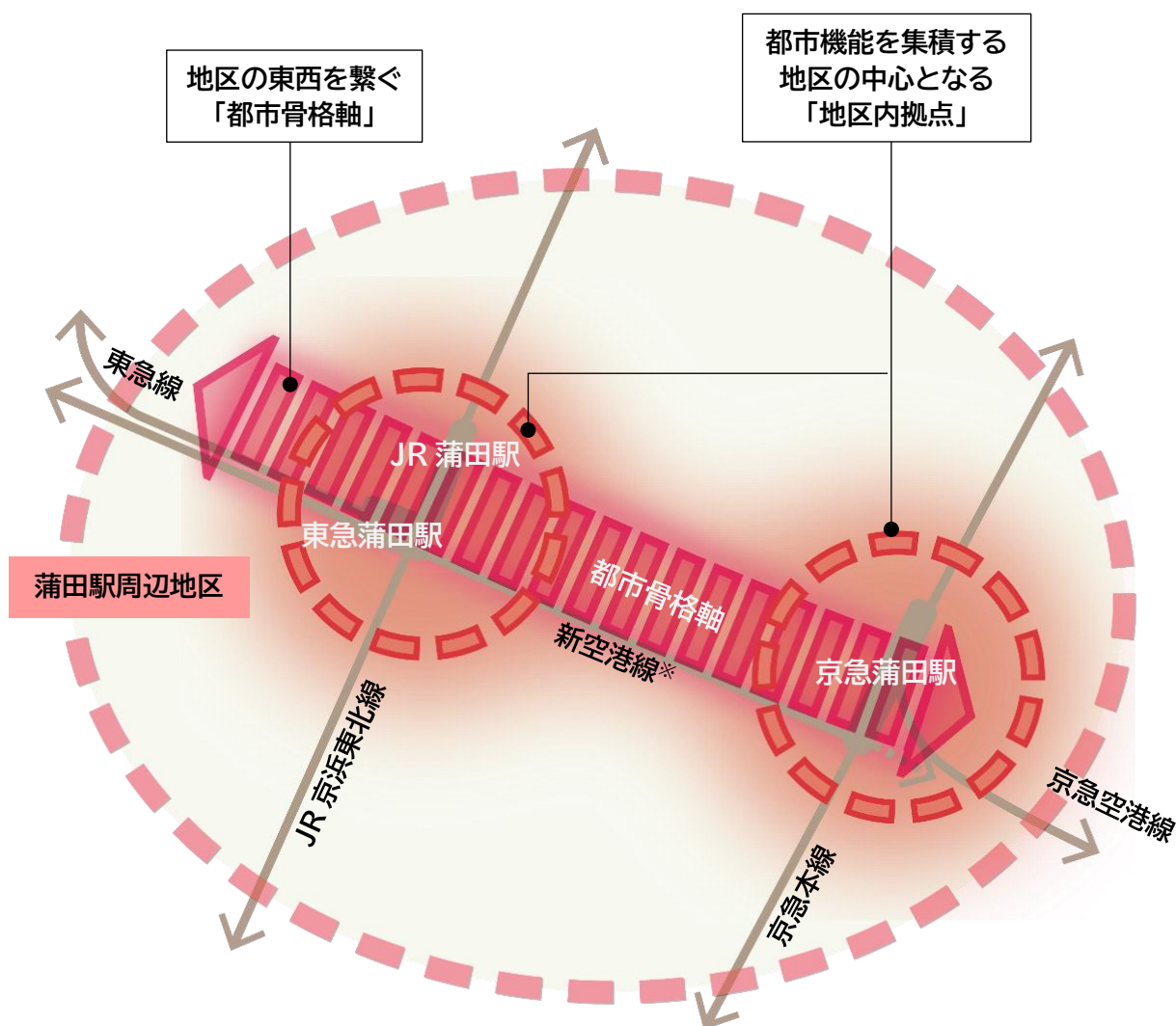
区内外をつなぐ交通結節点※であり、まちの中心である JR・東急蒲田駅及び京急蒲田駅とその周辺を「地区内拠点」に位置付け、より重点的・積極的なまちづくりを推進し、駅からまちをスムーズにつなぎ、人々をまちへ誘導します。

【都市骨格軸】

本地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸を「都市骨格軸」に位置付け、まち全体を繋ぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくります。

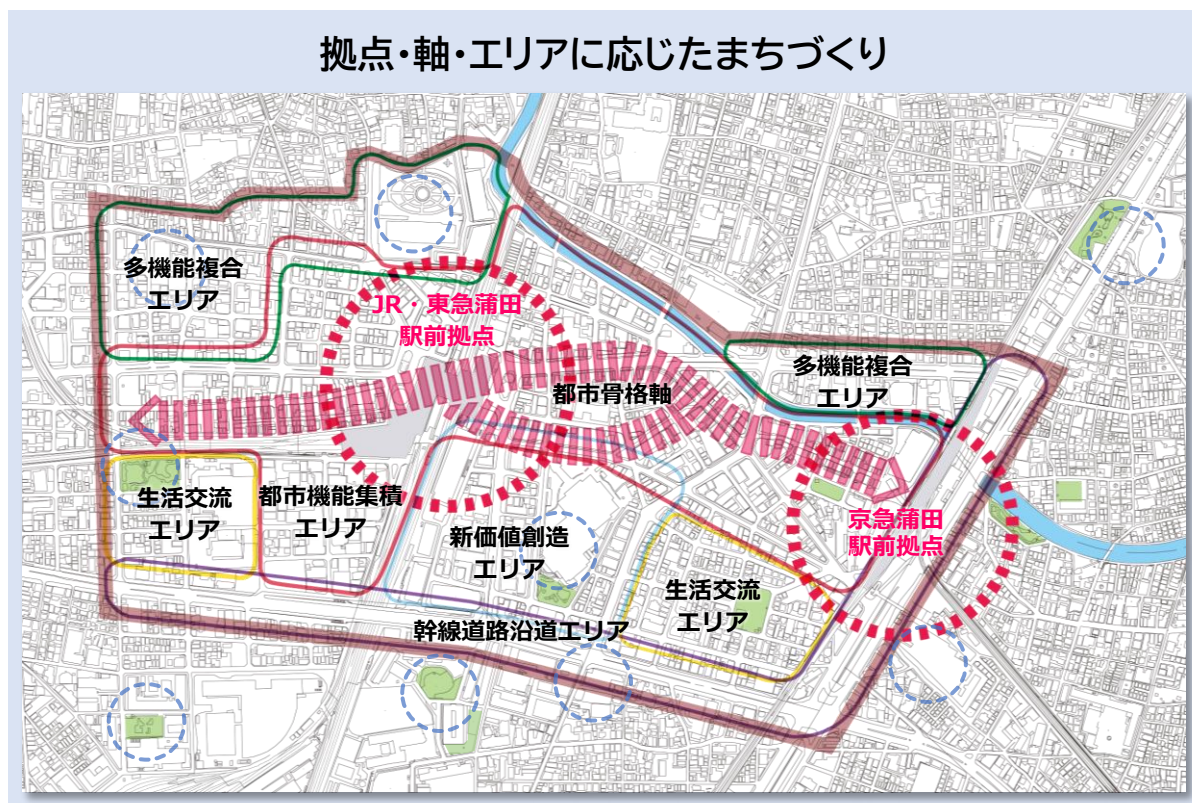
（ 2核1軸の都市構造 ）

ヒト・モノ・コトを集め、骨格を中心として生じるにぎわいが地区全体に波及する、2つの拠点を軸が繋ぐまちの骨格を形成します。



2) まちづくりの方向性

「第2章 まちの特徴と課題」で整理した通り、本地区は特性に応じて5つのエリアに区分されます。前頁の都市構造で示した2つの地区内拠点とまちを繋ぐ都市骨格軸や5つのエリアの役割に加え、特徴に応じた取組（アクション）を総合的・横断的に行うことにより、まち全体が活気とにぎわいにあふれ、持続的に価値を高め発展させていくことを目指します。



3) エリア区分の考え方

各エリアの特徴を活かしながら、アクションにメリハリを付けて取り組むことが重要です。

なお、エリア毎に明確な境界があるわけではないため、境界付近では隣接するエリアとの協調や融合など、一体的なまちづくりを意識した取組を行っていくことが必要です。

都市機能集積エリア
新価値創造エリア
多機能複合エリア

生活交流エリア
幹線道路沿道エリア

連携施設

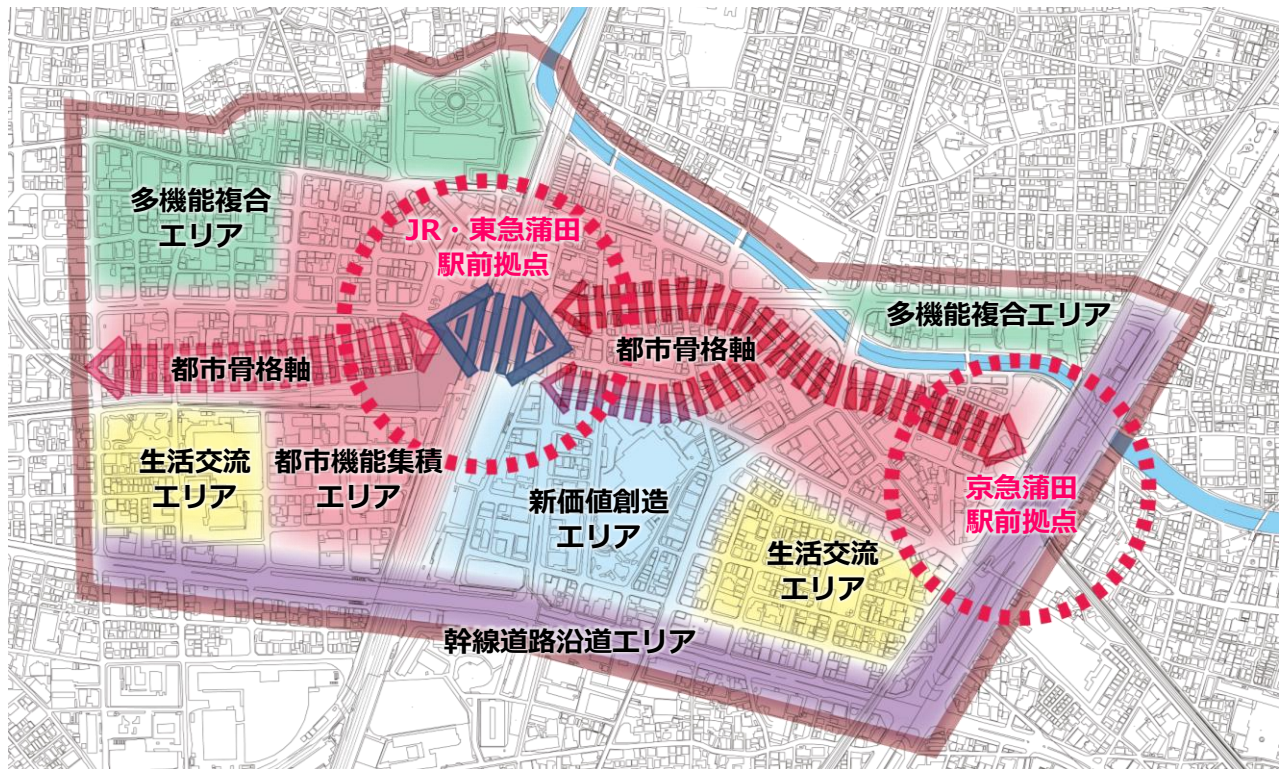
本地区内に誘導する機能との連携・相乗効果により、蒲田地区の活性化、利便性・防災性の向上が期待できることから、連携のあり方等について検討していく。検討の深度化に応じて、必要な取組や地区計画※などの制度を活用し、効果的・効率的な土地利用を促進し、本地区内との更なる連携強化を図る。

4

拠点・軸・エリアのまちづくり

4-1. 拠点・軸・エリアのまちづくり

3章では地域の特徴などを踏まえて拠点・軸・エリアを設定しましたが、4章では拠点・軸・



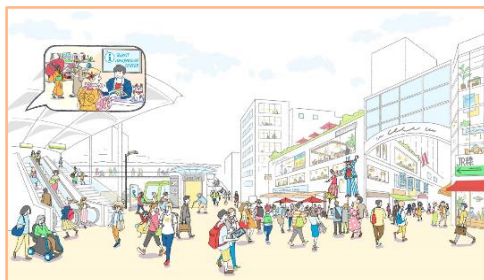
地区内拠点



JR・東急蒲田駅前拠点

国内外やまちを繋ぎ、利便性が高くまちの顔となる
交通結節機能の強化

- (1) 駅の東西、駅とまちを円滑に繋ぐ歩行者空間の創出
- (2) 公共交通の乗換えを支え、にぎわい溢れる駅前空間の創出
- (3) 交通結節点*にふさわしい都市機能の強化



京急蒲田駅前拠点

人々をまちに呼び込む、玄関口にふさわしい
来街者を魅了する駅前拠点の形成

- (1) 国内外からの来街者を迎え入れる玄関口の形成
- (2) 調和の取れたまちなみと安全で快適な歩行者空間の形成

都市骨格軸



都市骨格軸

商業などが連続し、にぎわいの広がりをつくる
歩いて楽しいストリートの形成

- (1) 沿道のにぎわいが連続するまちなみの形成
- (2) 道路と沿道が一体となったにぎわい溢れるストリートの創出
- (3) 安心で快適に拠点やまちを繋ぐ歩行者環境の形成

エリアにおいて、重点的に取り組む方策（重点方策）について示します。

エリア



都市機能集積エリア

様々な都市機能が集積し、人々を惹きつけ・留める
にぎわいの創出

- (1) 商業・業務を中心に多様な機能が集積する複合市街地の形成
- (2) 多様な活動が展開され、にぎわい溢れる空間の創出
- (3) 安全で環境にやさしい市街地の形成



新価値創造エリア

ビジネス・文化などが集約し、人々の活発な活動・交流による
新たな価値の創造

- (1) 人々や企業の交流を育み新たな価値を生み出す市街地の形成
- (2) 集い・学び・交流が生まれる空間の創出
- (3) 安全で環境にやさしい市街地の形成



多機能複合エリア

周辺住宅地と本地区を繋ぎ、水と緑を感じる
地域に根差した活力の創出

- (1) 多様なライフスタイルに対応する市街地の形成
- (2) 水と緑が感じられる生活環境の形成



生活交流エリア

学びや交流の場となる学校や公園などを中心として
地域への愛着や親しみの育成

- (1) 人々が交流し、繋がりを育む生活環境の形成
- (2) 安全で安心して暮らせるまちづくりの推進



幹線道路沿道エリア

広域的な移動を支え、街路樹や災害に強い建物が立ち並び
安全で快適な沿道環境の整備

- (1) 安全で安心な幹線道路沿道の整備促進
- (2) 快適で円滑な移動を支える沿道環境の創出

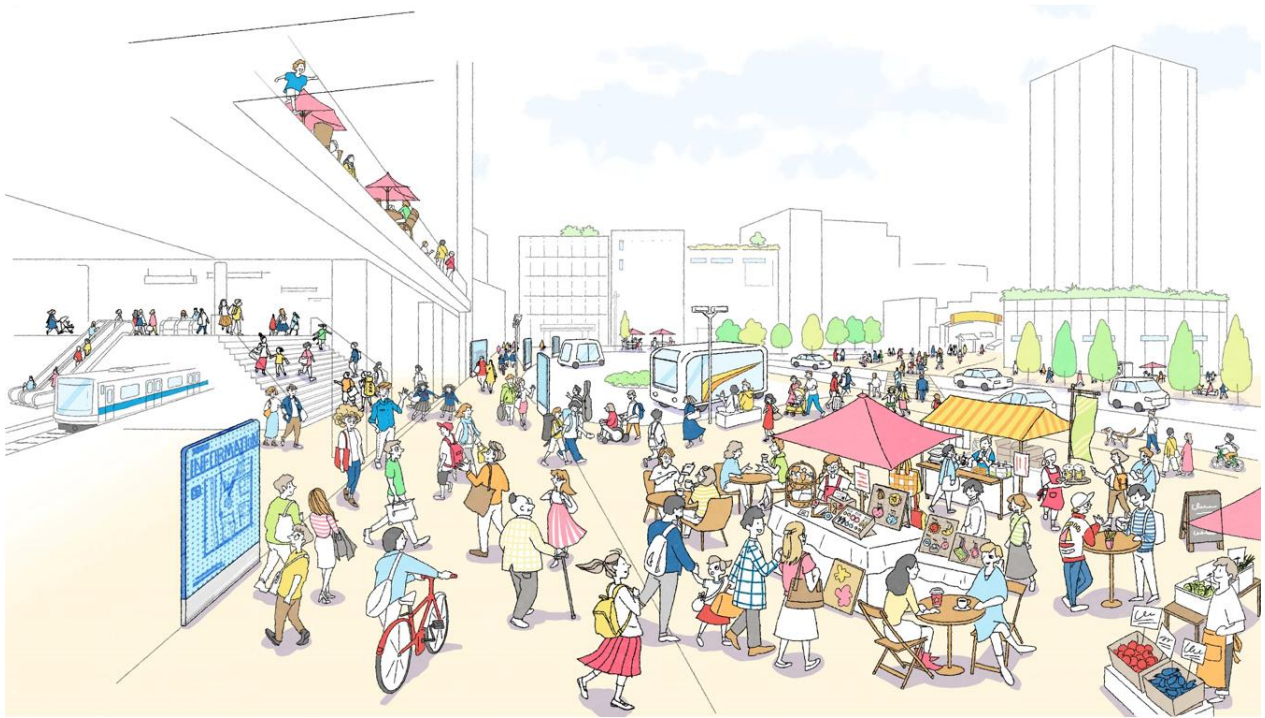


拠点 JR・東急蒲田駅前拠点

国内外やまちを繋ぎ、利便性が高くまちの顔となる

交通結節機能の強化

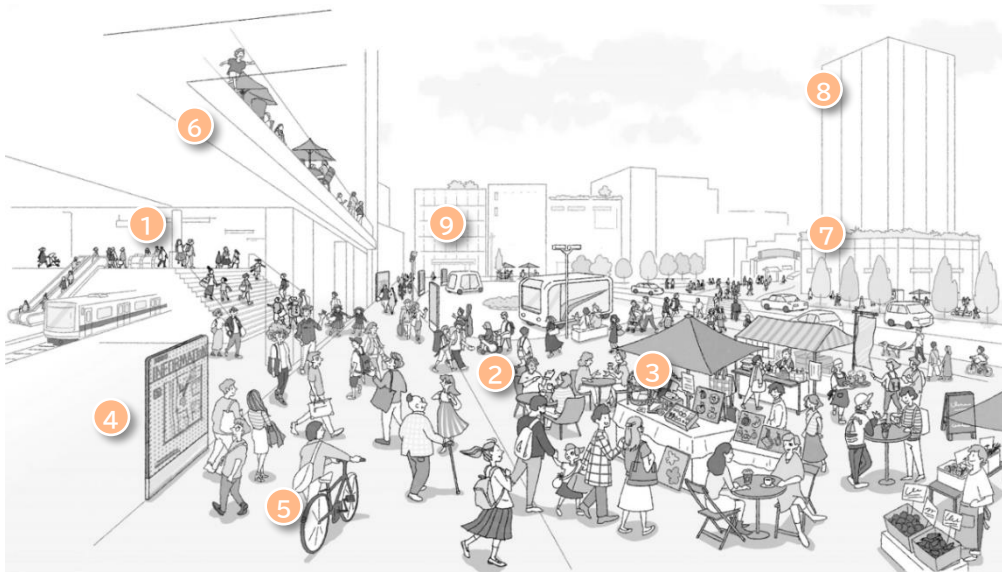
(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 駅の東西、駅とまちを円滑に繋ぐ歩行者空間を創出します
 - ・ JR・東急蒲田駅東西の分断を解消し、連携を高めるとともに、駅利用者の円滑な乗換えを実現する東西自由通路と北側通路の整備に向けた検討
- (2) 公共交通の乗換えを支え、にぎわい溢れる駅前空間を創出します
 - ・ 様々な交通手段の円滑な乗換えを支え、人々をまちへとスムーズに繋ぐ、駅前広場の機能向上
 - ・ 駅前空間の活用によるにぎわいの創出
- (3) 交通結節点※にふさわしい都市機能を強化します
 - ・ 交通結節点※として快適性・利便性の高い、駅前広場と連携した駅舎・駅ビルの機能更新や周辺街区の共同化による土地の高度利用
 - ・ 建築物の機能更新や周辺街区の共同化に合わせた都市機能の集積

(将来イメージの解説)



解説

- | | |
|----------|--------------------------------|
| 重点方策 (1) | ① 駅の東西を快適に繋ぐ東西自由通路 |
| 重点方策 (2) | ② 多様な活動が展開される駅前広場 |
| | ③ オープンスペース※等を活用したイベント等の実施 |
| | ④ 案内誘導など分かりやすいサイン |
| | ⑤ 駅前広場における自転車の押し歩き |
| 重点方策 (3) | ⑥ 駅前広場と連携した駅舎・駅ビルの機能更新 |
| | ⑦ 駅周辺街区の建替えや共同化、街区や公共施設の再編 |
| | ⑧ 環境性能と防災性能に優れた建築物 |
| | ⑨ 建築物の機能更新等に合わせた商業・業務・宿泊機能等の集積 |



拠点 京急蒲田駅前拠点

人々をまちに呼び込む、玄関口にふさわしい

来街者を魅了する駅前拠点の形成

(将来イメージ)



(重点方策)

(1) 国内外からの来街者を迎え入れる玄関口を形成します

- ・観光情報センター等を観光の起点として観光や文化の情報発信・文化体験等の実施
- ・駅前広場など様々な空間におけるイベント等の開催
- ・羽田空港へのアクセス性を活かし、建築物の共同化等に合わせた駅前に相応しい多様な機能の集積

(2) 調和の取れたまちなみと安全で快適な歩行者空間を形成します

- ・地区計画※により共同化を促進し、人々でにぎわう公開空地や街路空間の創出
- ・玄関口として、来街者を迎え入れ、まちへ誘導する駅前広場や主要街路等のサイン整備・バリアフリー機能の強化

(将来イメージの解説)



解説

重点方策(1)

- ① 観光情報センター等による観光施策の展開
- ② オープンスペース※等を活用したイベント等の実施
- ③ 新空港線※の整備と鉄道間の快適な乗換え空間の形成
- ④ 建築物の共同化等に合わせた商業・業務・宿泊機能等の集積

重点方策(2)

- ⑤ 地区計画※による共同化
- ⑥ 移動しやすいバリアフリーな歩行空間
- ⑦ 案内誘導など分かりやすいサイン
- ⑧ 自由な移動を支える先端技術と交通モード



軸 都市骨格軸

商業などが連続し、にぎわいの広がりをつくる

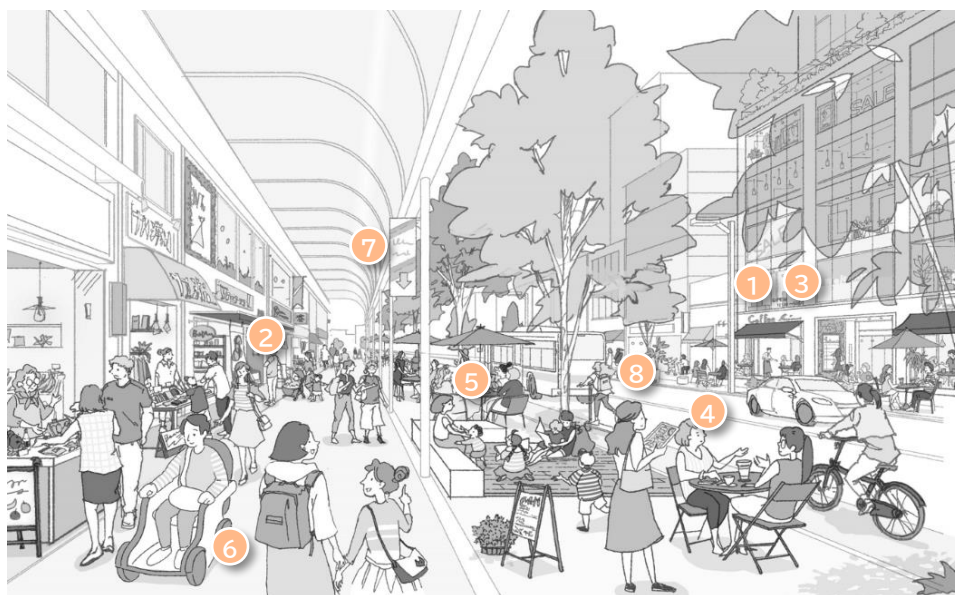
歩いて楽しいストリートの形成

(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 沿道のにぎわいが連続するまちなみを形成します
 - ・低層部に商業や業務が配置されストリートに顔を向けたまちなみの形成
 - ・低未利用地※や駐車場の出入口等によるにぎわいの連続性の分断を防止
- (2) 道路と沿道が一体となったにぎわい溢れるストリートを創出します
 - ・建築物の共同化等と合わせ、公開空地や歩行者空間などオープンスペース※の創出と道路空間の再編。それら空間の活用によるにぎわいの創出
- (3) 安心して快適に拠点やまちを繋ぐ歩行者環境を形成します
 - ・JR・東急蒲田駅-京急蒲田駅間の円滑な移動を支えるサイン・バリアフリー機能の強化
 - ・地区内外をストレスなく移動できるよう、パーソナルモビリティ※やグリーンスローモビリティ※の導入

(将来イメージの解説)**解説**

- 重点方策 (1)**
- ① 通りに顔を向ける低層部への商業や業務等の配置
 - ② 低未利用地※や無秩序な駐車場の出入口等の抑制
- 重点方策 (2)**
- ③ 歩行者空間と一体となったオープンスペース※の創出
 - ④ 歩行者の回遊と多様な活動を支える道路空間の再編
 - ⑤ 歩行者空間等を活用したイベント等の実施
- 重点方策 (3)**
- ⑥ 安全で快適なバリアフリーな歩行空間
 - ⑦ 案内誘導など分かりやすいサイン
 - ⑧ 自由な移動を支える先端技術と交通モード



エリア 都市機能集積エリア

様々な都市機能が集積し、人々を惹きつけ・留める

にぎわいの創出

(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 商業・業務を中心に多様な機能が集積する複合市街地を形成します
- ・個性ある商店を中心に、業務・生活利便・娯楽施設等、地域住民だけではなく来街者やビジネスパーソンなど人々のニーズに対応した多様な機能の集積
 - ・低未利用地※や無秩序な駐車場の出入口等を抑制し、低層部への商業や業務等の配置により連続性のある蒲田らしいまちなみの形成
- (2) 多様な活動が展開され、にぎわい溢れる空間を創出します
- ・建築物の共同化等の促進と合わせ、公開空地や歩行者空間などオープンスペース※が創出され、まちなかで人々がにぎわい・留まるためのイベントなどの実施
 - ・地域住民等と緑化や美化活動を推進するとともに、地域住民や事業者が主体となったまちの魅力を高めるマネジメント活動の促進
- (3) 安全で環境にやさしい市街地を形成します
- ・建築物の耐震化を促進するとともに、共同化等に合わせた無電柱化や緑化の推進、環境負荷の低減
 - ・地域住民の QOL※や来街者の利便性向上に資する先端技術の活用

(将来イメージの解説)**解説**

- 重点方策 (1)**
- ① 人々のニーズに対応した多様な機能の集積
 - ② 低層部に商業や業務等の配置
 - ③ 低未利用地※や無秩序な駐車場の出入口等を抑制
 - ④ 老朽化した建築物の共同化等
- 重点方策 (2)**
- ⑤ 人々の活動を支えるオープンスペース※の創出
 - ⑥ オープンスペース※等を活用したイベント等の実施
 - ⑦ まちの魅力を高めるマネジメント活動
- 重点方策 (3)**
- ⑧ 無電柱化や緑化されたまちなみの形成
 - ⑨ 先端技術を活用したサービスの展開

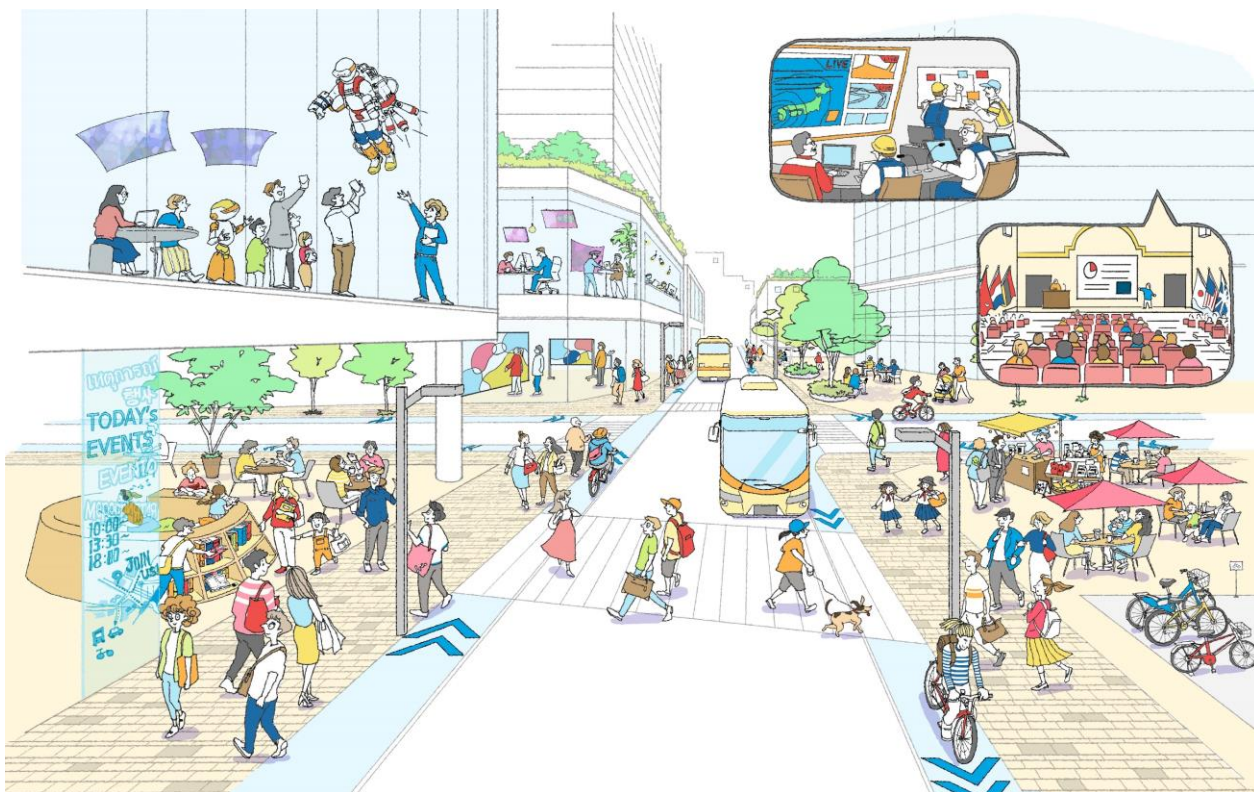


エリア 新価値創造エリア

ビジネス・文化などが集約し、人々の活発な活動・交流による

新たな価値の創造

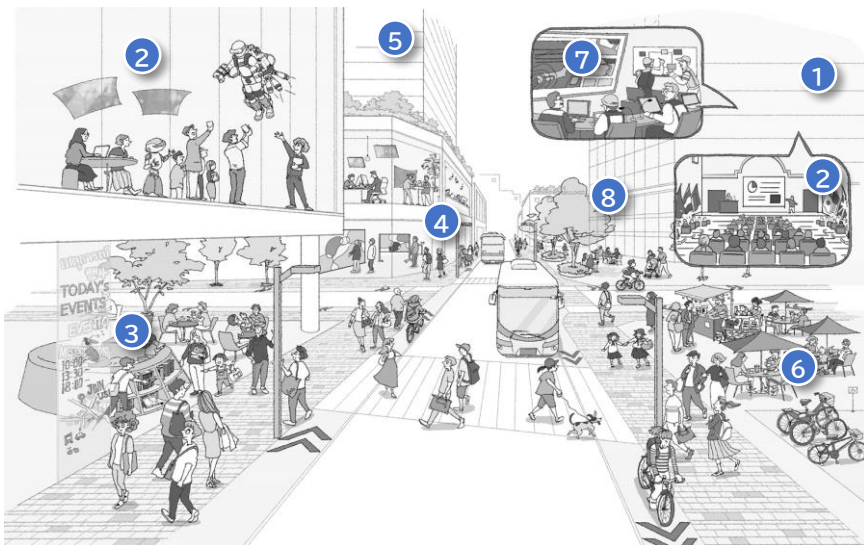
(将来イメージ)



(重点方策)

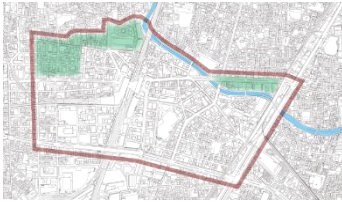
- (1) 人々や企業の交流を育み新たな価値を生み出す市街地を形成します
 - ・国内外や都市間への広域アクセス性の高い立地を活かし、業務機能やビジネスパーソンを支える機能の集積
 - ・区のモノづくり技術をはじめとした先端技術等に関する MICE※の誘致や企業間交流を支える機能の誘導
- (2) 集い・学び・交流が生まれる空間を創出します
 - ・歴史等を学び・交流が生まれ、蒲田に対する愛着が育まれる多面的な機能を誘導するとともに、現代アートやデジタルアートの展示など、創造性を生み出す取組の実施
 - ・建築物の共同化等の促進や街区再編と合わせ、交流・活動の場となる公開空地や歩行者空間など道路空間と一体となったオープンスペース※の創出
- (3) 安全で環境にやさしい市街地を形成します
 - ・企業等における BCP※策定を推進するとともに、再開発や共同化等に際して地域冷暖房施設※の受入れや自立分散型エネルギーシステム※導入の促進

(将来イメージの解説)



解説

- | | |
|----------|--------------------------------------|
| 重点方策 (1) | ① 高機能なオフィスやシェアオフィス等業務機能の集積 |
| | ② 新技術などのショーケースとなる中規模 MICE※や産業交流施設の誘導 |
| 重点方策 (2) | ③ 学びと地区への愛着を育む多面的機能の誘導 |
| | ④ 多様な文化やアートに触れられる機会の創出 |
| | ⑤ 建築物の建替えや共同化、街区や公共施設の再編 |
| | ⑥ 人々の活動や交流を支えるオープンスペース※の創出 |
| 重点方策 (3) | ⑦ 企業における BCP※の作成等 |
| | ⑧ 環境性能と防災性能に優れた建築物 |



エリア 多機能複合エリア

周辺住宅地と本地区を繋ぎ、水と緑を感じる

地域に根差した活力の創出

(将来イメージ)



(重点方策)

(1) 多様なライフスタイルに対応する市街地を形成します

- ・住商近接の立地特性を活かし、商業や業務をはじめ、医療・教育・子育て等の生活支援機能の誘導
- ・観光客やビジネスパーソンを支える滞在施設（中長期滞在型を含む）やワーキングスペース等の誘導

(2) 水と緑が感じられる生活環境を形成します

- ・呑川沿いを親水空間として活用するため、水質の改善や水と緑が楽しめる沿道の整備
- ・建築物の建替えを促進するとともに、あらゆる場所への緑の創出

(将来イメージの解説)



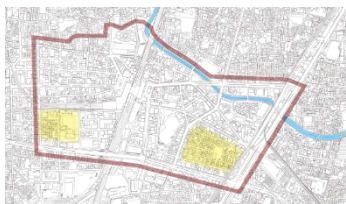
解説

重点方策(1)

- ① 商店や学習塾等、暮らしを支える機能
- ② 国内外からの観光客やビジネスパーソンが中長期滞在できる宿泊機能
- ③ ビジネスパーソンが快適に働くことのできる、まちなかの小さな仕事場

重点方策(2)

- ④ 緑を感じながら散策できる呑川沿いの緑化の推進
- ⑤ 潤いのある親水空間の創出に向けた、呑川の水質改善
- ⑥ 老朽化した建築物の建替え
- ⑦ 官民の垣根を超えた緑の創出

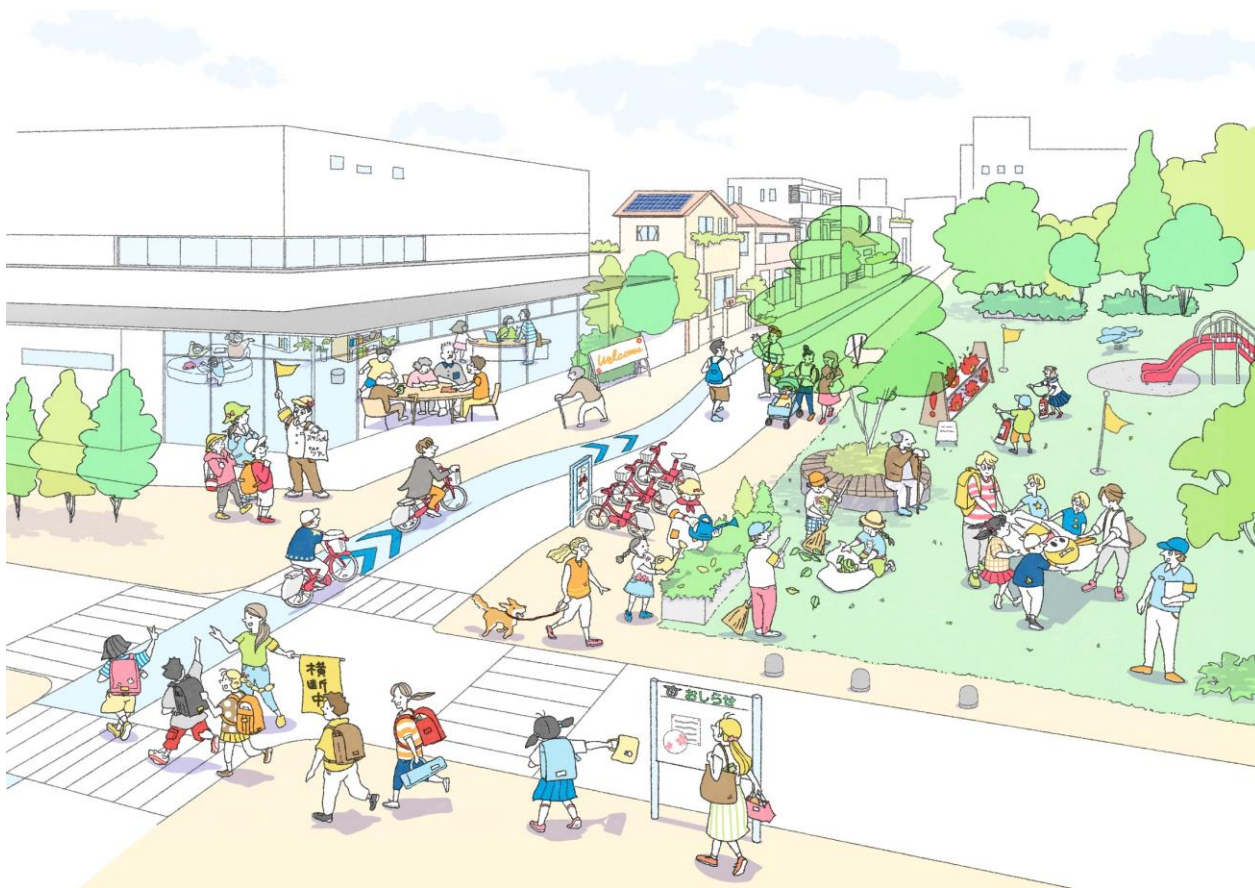


エリア 生活交流エリア

学びや交流の場となる学校や公園などを中心として

地域への愛着や親しみの育成

(将来イメージ)



(重点方策)

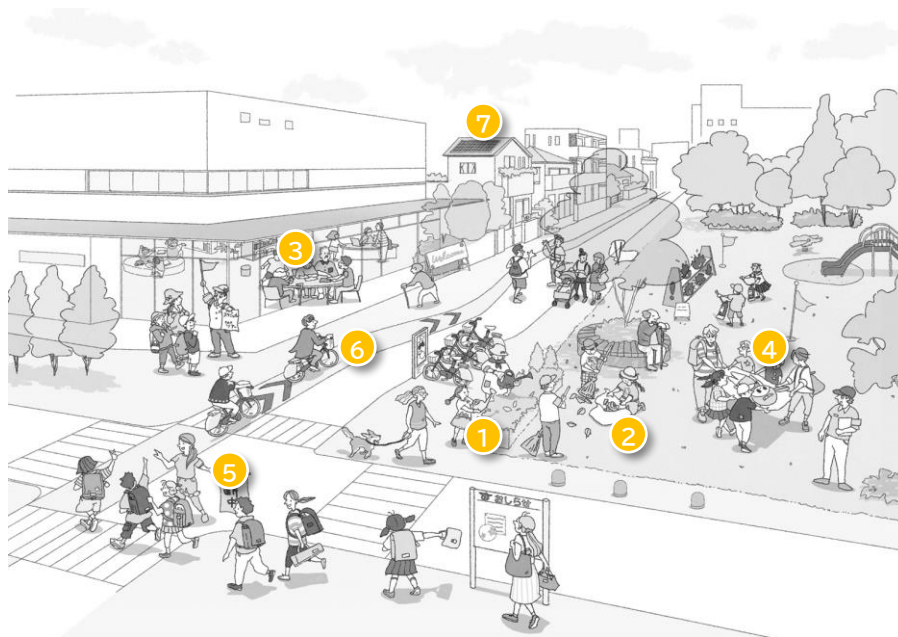
(1) 人々が交流し、繋がりを育む生活環境を形成します

- ・公園等の緑づくりや美化活動に取り組み、居心地の良い生活環境を創出するとともに、交流の促進を図る地域イベントの実施やサークル等への積極的な参加に繋がる取組の推進

(2) 安全で安心して暮らせるまちづくりを推進します

- ・地域防災力を高める防災訓練の継続的な実施や、パトロール活動への支援
- ・自転車利用のマナーやルールの啓発活動に取り組み、安全な移動環境を創出
- ・あらゆる場所に緑を創出し、環境に配慮した省エネルギー設備の導入を促進

(将来イメージの解説)



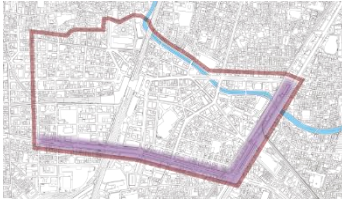
解説

重点方策(1)

- ① 地域ボランティアによる花壇づくりや緑豊かな公園の整備
- ② 地域住民等による清掃活動
- ③ 活発に行われている地域イベントやサークル活動

重点方策(2)

- ④ 災害時に備えた防災訓練や避難情報等の周知
- ⑤ 地域が一体となって行う見守り活動やパトロール活動
- ⑥ 自転車利用のマナーやルールの啓発活動
- ⑦ 建築物等の建替に合わせた敷地内の緑化と再生可能エネルギー※の導入



エリア 幹線道路沿道エリア

広域的な移動を支え、街路樹や災害に強い建物が立ち並ぶ

安全で快適な沿道環境の整備

(将来イメージ)



(重点方策)

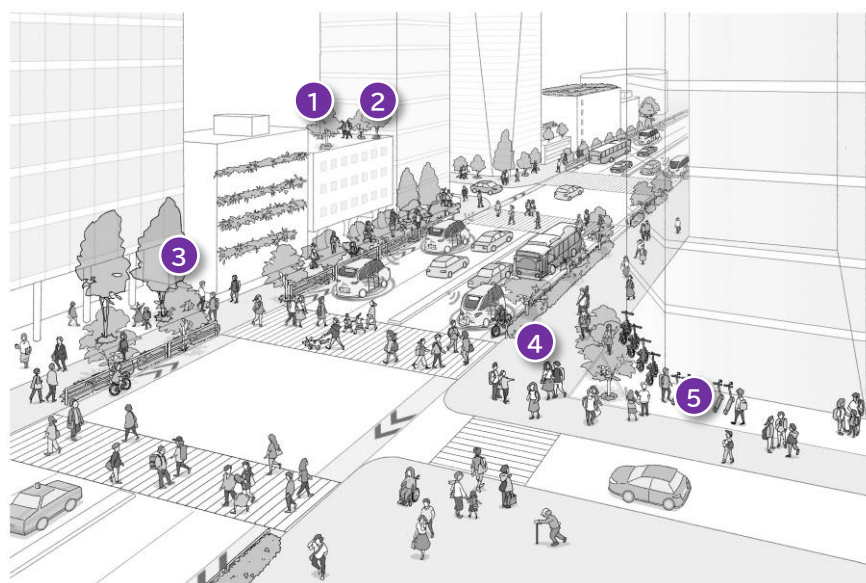
(1) 安全で安心な幹線道路の沿道整備を促進します

- ・沿道建築物の耐震化を促進するとともに、建替え等に際しては高い防災性能を備えた建築物への誘導等

(2) 快適で円滑な移動を支える沿道環境を創出します

- ・街路樹や沿道の緑化による連続した緑の創出
- ・次世代モビリティなど、将来動向に応じた道路空間のあり方等の検討

(将来イメージの解説)



解説

重点方策(1)

- ① 老朽化した沿道建築物の建替えに合わせた耐震化の促進
- ② 連続した建築物による、後背地への交通騒音の抑制や延焼遮断帯の形成

重点方策(2)

- ③ 官民の垣根を超えた、沿道の緑化整備
- ④ 次世代モビリティが共存する道路空間
- ⑤ 自由で快適に移動できる交通手段の活用

5

まちづくりの目標と
分野別方針

5-1. まちづくりの目標

3章に示す将来像の実現に向けて、拠点・軸・エリアの役割や特性に応じたまちづくりを進めるための、3つの目標を設定します。「環境」が整った様々な「空間」で多様な「活動」が展開され、にぎわいが創出されるまちづくりを推進していきます。

目標1

文化・交流・にぎわいを生み出す 「活動」の創出

個性的で魅力ある店舗等による商業活動、企業による経済活動、人々による地域活動、観光客を受け入れる活動など、多彩な「活動」により人々を惹きつけ、にぎわいあふれる複合市街地を目指します。

商業の活性化に向けた取組はもとより、企業等の業務機能やそれを支える機能、暮らしの場として生活を支える機能等の集積を図ります。また、様々な人々が出会い、交流し、活動が活性化する機会を創出します。

目標2

地域の価値を高める 「空間」の充実

利便性の高い公共交通や質の高い駅空間、JR・東急蒲田駅東西やまちを繋ぐ歩行者空間、まちの随所にあるゆとりある空間など、充実した都市「空間」が多様な人々を受け入れ、回遊や滞在を促し、地域全体の価値が高まることを目指します。

羽田空港へのアクセス向上を図る新空港線※の整備、蒲田駅の東西や駅とまちをスムーズに繋ぐ東西自由通路や駅前広場の整備等を推進します。また、歩行者にやさしい歩行者空間の形成、老朽化建築物の共同化等を推進します。

目標3

安心して快適に過ごせる 「環境」の向上

地震や水害などの災害に強い環境、誰もが使いやすく多様な人々を受け入れる環境、個性的で魅力ある環境など、豊かな「環境」が人々に快適さや安心感を与えるまちを目指します。

災害対策の拠点として災害に強いまちづくりを推進するとともに、減災や災害発生時の早期復旧に向けた備えの強化や、関係者の連携した防災活動等により、まちの安全性を高めます。また、誰もが分かりやすく移動しやすい環境の整備、ゆとりを与える緑の確保やエネルギー消費を減らす取組などを推進します。

（横断的取組による相乗効果の創出）

個々の取組による効果を更に高めるためには、「活動」「空間」「環境」に渡る複数の取組を横断的・総合的に行うことが有効です。

5-2. まちづくりの分野別方針

前項で示す3つの「まちづくりの目標」を踏まえ、13の分野別方針を設定します。

目標1

文化・交流・にぎわいを生み出す「活動」の創出



分野別方針1【商業】

いきいき元気な商業のまち

駅周辺は、商業を中心に発展してきましたが、居住者の増加や消費者ニーズの多様化など商業を取巻く環境が変化しており、競争も激化しています。

多様な人々のニーズに応じた商業の集積を促進するとともに、蒲田らしさを活かしたイベントの開催や情報発信に取り組み多様な人々を呼び込むことで、地域住民や来街者でにぎわうまちを創出し、商業で生まれる活力が将来に持続する商業のまちを目指します。



分野別方針2【産業・ビジネス】

産業やビジネスが育つまち

東海道軸と新たな広域連携軸（新空港線軸）の結節点である蒲田には東京城南地区の産業・経済の活性化をけん引する中心拠点としての役割が期待されています。

羽田空港との近接性や交通結節性を活かし、業務機能、産業支援機能やビジネス交流機能などの誘導を図るとともに、羽田空港や HANEDA×PiO(羽田イノベーションシティを含む)との連携を強化することにより、産業やビジネスが育ち、国内外へ発信することで、多くのビジネスパーソンが集い交流するまちを目指します。



分野別方針3【暮らし】

多様な人々が快適に暮らせるまち

羽田空港の国際化や共同住宅等の増加などに伴い、居住者・学生・外国人等が増えていることを踏まえ、多文化都市として、誰もが安心して暮らせる居住環境の整備が求められています。

地域住民の生活を支える施設や学びと交流の場の充実を図るとともに、文化を育む活動や人々の支えあいを育む機会の充実を図り、誰もが必要なサービスを受けることができ、それぞれのライフスタイルを快適に実現できるまちを目指します。



分野別方針4【観光】

国内外と繋がり、何度も訪れたいくなるまち

羽田空港の機能強化や新空港線※整備などに伴い、蒲田を訪れる人の増加が期待されます。また、蒲田特有の文化に、若者や海外の文化が加わるなど、多様化が進んでいます。

空港利用者など様々な人をまちに呼び込むために、蒲田らしい観光資源や魅力の発信などを進めます。また、おもてなしの体制づくりや宿泊機能の誘導などを行うことにより、国内外の来街者が居心地良く滞在し、多文化の交流を育むまちを目指します。

目標2

地域の価値を高める「空間」の充実



分野別方針5【駅・駅前広場】

ゆとりを感じる利便性の高い駅と駅前広場

JR・東急蒲田駅を中心とした駅前空間を構成する基盤施設は、駅舎・駅ビルの老朽化、東西ネットワークの分断や駅前広場の機能不足など様々な課題を抱えています。

区の中心拠点として交通結節機能の向上を図るためにも、新空港線※の整備に向けた取組を進めるとともに、東西自由通路、駅舎・駅ビルと駅前広場などを含む基盤施設の一体的な整備を進め、ゆとりある空間を有し、駅利用者や地域にとっても利便性の高い基盤施設を目指します。



分野別方針6【歩行者空間】

歩いてめぐり楽しめるまち

蒲田には魅力的な店や場所が各所にありますが、幅の狭い道路や人の往来を阻害する車両の存在などにより、魅力的なスポットを巡り楽しむための回遊性や快適性に課題があります。

商店街や呑川沿いなど道路では、回遊性に配慮した歩行者空間を創出するとともに、歩行者の安全とまちなみの連続性の確保を進め、思わず歩きたくなり楽しめる歩行者にやさしいまちを目指します。



分野別方針7【交通】

様々な手段で快適に移動できるまち

駅前や商店街などでは、回遊性の向上によるにぎわいの創出が求められていますが、歩道を自転車が行き交うなど、快適な移動に課題があります。

自転車駐車場や自転車利用環境の計画的な整備と合わせて、歩行者・自転車・次世代型の新たなモビリティなど多様な移動手段の有効活用により、誰もが快適に移動できるまちを目指します。



分野別方針8【建物】

建物の更新や活用が進むまち

老朽化により更新時期を迎えた建築物が増えてきています。また、マンションなどの共同住宅の開発により、商店の連続性が欠如するなどの状況も見受けられることから、まちの魅力や活力の維持・向上が必要です。

共同化・協調化のほか多様な手法による建替えや既存ストックの有効活用を促進し、商業・業務・宿泊機能など多様な機能が調和した複合市街地の形成と土地の高度利用を図ります。商業が集積するエリアでは、低層部には商業や業務機能が連続し、中高層階には業務機能や住宅などの用途がバランス良く配置されたまちを目指します。

目標3 安心して快適に過ごせる「環境」の向上



分野別方針9【防災】

災害に強いまち

災害時の対策本部となる区役所を有し、また、地域住民だけでなく、ビジネスパーソンや学生などが集中する地区であることから、災害に強いまちづくりが求められます。

大規模災害が発生した際に、機能継続や早期復旧が可能となるまちを目指して、建築物等の耐震化や浸水対策、無電柱化などによる防災対策を進めるとともに、避難対応と帰宅困難者対応を円滑に進めるための体制構築により安全・安心なまちを目指します。



分野別方針10【ユニバーサルデザイン※】

誰もが使いやすく人にやさしいまち

これまで道路の段差解消や公共施設のバリアフリー整備などを中心に進めてきましたが、高齢化や国際化などの社会動向も踏まえて、高齢者・障がい者・子ども・外国人等の誰もが利用しやすい、ユニバーサルなまちづくりが不可欠です。

基盤施設のバリアフリー整備を進めるとともに、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすい」を基本に、サービスやサインなどの情報提供や、時代に応じた先端技術を取り入れた取組等により、人にやさしいまちを目指します。



分野別方針11【美化・景観】

個性と魅力のあるまち

まちなかの風景には蒲田らしい雑多なエリアなど、魅力的な場所が多くあります。一方で、路上放置物や看板、広告の無秩序な設置などにより、美観が阻害されている場所も数多くあります。

多文化都市として誰もが気持ちよく過ごせる環境を整備するため、清掃活動や蒲田らしさを活かした景観の育成により、多くの人に受け入れられるまちを目指します。



分野別方針12【自然・環境】

自然を感じ、環境にやさしいまち

緑の総量は少なく、呑川は有効活用ができていない状況ではありません。四季を通じて自然を感じながら、快適に佇むことが出来る外部空間の形成が求められます。

自然や潤いを感じ快適に過ごすことができるよう、公園や道路の緑化や呑川の親水空間整備等により、まちなかに留まり過ごしていただく環境づくりを目指します。また、脱炭素化に向けて、まち全体で環境負荷の低減に取り組み、地球環境にやさしいまちを目指します。



分野別方針13【防犯】

安全・安心なまち

夜の治安の悪さや違法駐輪など多くの課題があります。課題解決のためには、犯罪発生を抑制するまちの環境づくりが必要です。

地域住民・商店街・警察等と取り組む防犯活動や、自転車マナーや盗難防止に向けた啓発活動などを継続することで、若い人や女性など誰もが安心できるまちを目指します。

6

まちづくりの取組
(アクション)

6-1. まちづくりの取組(アクション)

第5章で示す「まちづくりの目標と分野別方針」に基づき、それぞれの行動計画を定め、取組



(アクション) を行っていきます。

分野別方針	取組(アクション)	1. グランドデザインの改定にあたって
1.【商業】 いきいき元気な商業のまち	1- ① 多様なニーズに応える商業の集積と担い手支援 ② 商業やまちの魅力を広げるイベント等の拡充	2. まちの特徴と課題
2.【産業・ビジネス】 産業やビジネスが育つまち	2- ① 立地特性を活かした業務機能の誘導 ② 経済活動の活性化を図る産業支援の促進 ③ ビジネスパーソンが快適に働くことができる環境の充実	3. まちの将来像
3.【暮らし】 多様な人々が快適に暮らせるまち	3- ① 多様な人々の暮らしを支える施設・サービスの誘導 ② 地区への愛着を育む学びと交流機能の誘導 ③ 豊かな心と文化を育む文化活動の充実 ④ 人々の支えあいを育む交流機会の充実と参加促進	4. 拠点・軸・エリアのまちづくり
4.【観光】 国内外と繋がり、 何度も訪れたいまち	4- ① 来街者を惹きつけるプロモーションの充実 ② 来街者を迎え入れる体制の充実 ③ 来街者の快適な滞在を支える施設の充実	5. まちづくりの目標と分野別方針
5.【駅・駅前広場】 ゆとりを感じる利便性の高い 駅と駅前広場	5- ① 区内の円滑な移動と広域的な利便を生む新空港線※整備の推進 ② 駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを円滑にする JR・東急蒲田駅東西自由通路の整備 ③ まちの円滑な移動を支える JR・東急蒲田駅北側通路の整備 ④ まちの顔となる駅・駅ビルの一体的な機能更新 ⑤ 駅と駅を繋ぐ快適な乗換え空間の形成 ⑥ 多様な移動手段や駅とまちを繋ぐ駅前広場の機能向上	6. まちづくりの取組
6.【歩行者空間】 歩いてめぐり楽しめるまち	6- ① 歩行者の円滑な移動と多様な活動を支えるストリートの創出 ② 緑と潤いのある呑川沿いの散策路整備 ③ 歩行者の安全とまちのにぎわいを創出する駐車場の適正化	7. JR・東急蒲田駅前拠点の施設整備
7.【交通】 様々な手段で 快適に移動できるまち	7- ① 地域住民の移動を支え利便性の高い自転車駐車場の整備 ② 自転車や歩行者等が安全に移動できる自転車走行環境の整備 ③ 自由な移動を支える先端技術と交通モードの活用	8. グランドデザインの実現に向けて
8.【建物】 建物の更新や活用が進むまち	8- ① 沿道のにぎわいが連続する複合市街地の形成 ② 老朽建築物の建替えと公共施設や街区の再編によるまちの更新 ③ 人々が留まり、にぎわいを生むオープンスペース※の整備	
9.【防災】 災害に強いまち	9- ① 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 ② 首都直下地震等への対策の推進 ③ 台風・豪雨による都市型水害対策の推進 ④ 帰宅困難者等を受け入れる施設や体制の確保 ⑤ 地域住民の防災意識の向上	
10.【ユニバーサルデザイン※】 誰もが使いやすく人にやさしいまち	10- ① 誰にとっても分かりやすいサインの整備 ② 誰もががすいすい移動できるバリアフリー化の推進 ③ 人々の多様性を認め受け入れるダイバーシティ※の推進 ④ 先端技術を駆使した環境の整備	
11.【美化・景観】 個性と魅力のあるまち	11- ① みんなで綺麗なまちをつくる美化活動 ② 蒲田らしい特性や魅力を活かした景観の育成	
12.【自然・環境】 自然を感じ、環境にやさしいまち	12- ① 地域とつくる緑あふれる都市環境の創出 ② 緑とにぎわいを感じる公園等の充実 ③ まち全体で取り組む環境負荷の低減 ④ 暑い日もまちなかで快適に過ごせるための暑さ対策 ⑤ 潤いを創出する呑川の水質改善	
13.【防犯】 安全・安心なまち	13- ① 地域の力でつくる安全な環境の確保 ② 自転車マナーアップと放置自転車対策の推進	

分野別方針1:【商業】いきいき元気な商業のまち

1-① 多様なニーズに応える商業の集積と担い手支援

多様なニーズに応じた商業の集積を図り商店街の連続性を確保するため、商業の担い手を育成・支援します。また、商店街を巡回訪問し、商店街を取り巻く実情や課題を聞き取る中で、空き店舗や担い手不足等の課題解決に向けた取組の提案を行います。

1-② 商業やまちの魅力を広げるイベント等の拡充

蒲田に訪れる機会・機運を高め、にぎわいを創出するため、商店街や地域団体（自治会・町会等）が連携し、公共空間やオープンスペース※を活用したイベントの開催や商店街・個店の魅力を発信する戦略的なPR活動を支援します。



公共空間を活用したイベントのイメージ

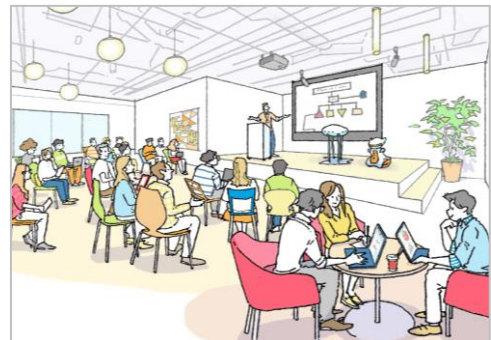
分野別方針2:【産業・ビジネス】産業やビジネスが育つまち

2-① 立地特性を活かした業務機能の誘導

複数の鉄道やバスが乗り入れる交通結節性や羽田空港との近接性を強みに、様々な人材（主体）を集め、経済活動が活性化するように、業務機能の誘導を図ります。また、HANEDA×Pi0（羽田イノベーションシティを含む）との連携を検討します。

2-② 経済活動の活性化を図る産業支援の促進

企業を支え、新たなビジネスや価値を生み出されるよう、シェアオフィス、インキュベーション※施設やコワーキングスペース※等を誘導し、創業者や企業間交流の支援、中小規模 MICE※の開催を支援します。また、実証実験・ショーケースの場としてまちの活用を検討します。



コワーキングスペースのイメージ

2-③ ビジネスパーソンが快適に働くことができる環境の充実

国内外のビジネスパーソンが蒲田で快適に働くことができるよう、中長期滞在機能をもった宿泊機能やまちなかの小さなワーキングスペースの誘導等による環境の充実を検討します。

分野別方針 3:【暮らし】多様な人々が快適に暮らせるまち

3-① 多様な人々の暮らしを支える施設・サービスの誘導

蒲田に住む幅広い世代や外国人、合わせて蒲田で働く人にとっても、日常の暮らしを快適でより便利にするため、医療、教育、子育て等の生活支援機能を誘導します。また、おおた国際交流センターを国際交流活動並びに多文化共生推進の拠点とし、多言語相談窓口を設置するとともに、やさしい日本語（※4）の普及に取り組みます。



生活支援機能のイメージ

3-② 地区への愛着を育む学びと交流機能の誘導

様々な人々が集い、地域の歴史等を学び・交流が生まれ、それらを通じて、大田区または蒲田に対する愛着が育まれるよう、子ども・若者が安心して活動できる多面的な機能を持つ施設の誘導を検討するとともに、文化を通じてシビックプライドを醸成する機会を創出します。

3-③ 豊かな心と文化を育む文化活動の充実

人々の心を豊かにするとともに、文化活動の活性化を図るため、現代アートやデジタルアートの展示など、官民で展開する創造性を生み出す取組を検討します。

3-④ 人々の支えあいを育む交流機会の充実と参加促進

地域コミュニティの活性化や区民の支えあいの精神を育むため、ICT※の活用を含め幅広い手段での情報発信などによる自治会・町会、青少年団体等が開催するイベント、地域のサークル活動への積極的な参加に繋がる取組や、多文化交流会の開催など、様々な取組を実施します。

（※4 約6割の外国人が理解できると言われるやさしい日本語

（出展：2020年8月 出入国在留管理庁・文化庁発行『在留支援のためのやさしい日本語ガイドライン』）

分野別方針 4:【観光】国内外と繋がり、何度も訪れたくなるまち

4-① 来街者を惹きつけるプロモーションの充実

区内外からの誘客促進及び大田区の認知度向上、興味・関心の喚起のため、観光資源や魅力など様々なツールを活用して情報発信を行います。



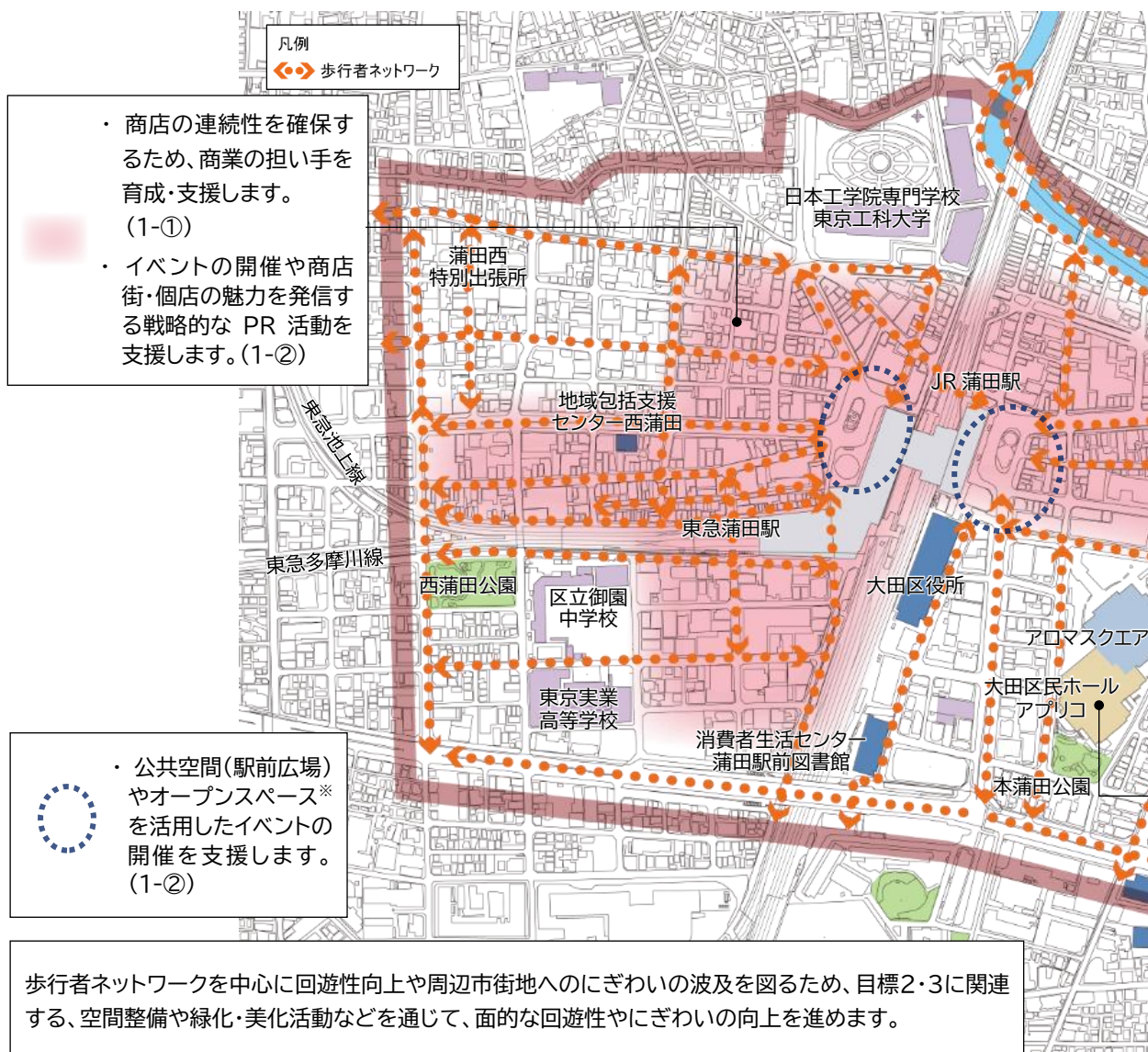
観光案内のイメージ

4-② 来街者を迎え入れる体制の充実

おもてなしの心をもって来街者を迎え入れ、蒲田の魅力を伝える、観光に携わるガイド等の育成・活動支援、外国人来街者の受入れや蒲田の魅力を発信する施設の充実を図ります。

4-③ 来街者の快適な滞在を支える施設の充実

来街者の快適な滞在を支え、ストレスなく観光を楽しめるよう、宿泊機能を誘導するとともに、羽田空港利用者向けのサービスの充実を検討します。



分野別方針 5:【駅・駅前広場】ゆとりを感じる利便性の高い駅と駅前広場

5-① 区内の円滑な移動と広域的な利便を生む新空港線※整備の推進

区内の円滑な移動はもとより東京圏の鉄道ネットワークを強化し、利便性の向上、通勤や通学における混雑緩和を図る新空港線※の整備を推進します。

5-② 駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを円滑にする JR・東急蒲田駅東西自由通路の整備

JR・東急蒲田駅東西の分断を解消し、連携を高めるとともに、駅利用者の円滑な乗換えを実現するため、ゆとりある幅員を持つバリアフリーな東西自由通路の整備を推進します。



コンコースのイメージ

5-③ まちの円滑な移動を支える JR・東急蒲田駅北側通路の整備

JR・東急蒲田駅東西の円滑な回遊を促すため、駅北側通路の整備に向け、関係者と検討を進めます。

5-④ まちの顔となる駅・駅ビルの一体的な機能更新

交通結節点※である JR・東急蒲田駅・駅ビルの機能強化を図るため、都市計画などの各種制度を活用し、駅前広場等と一体となった、シンボリックで利便性の高い駅ビル等の整備に向け、関係者と検討を進めます。

5-⑤ 駅と駅を繋ぐ快適な乗換え空間の形成

多くの乗降客数を抱える交通結節点※として、鉄道間の乗換えが快適にできるよう、わかりやすく、快適性に配慮した設えを備えた乗換え空間の形成に向け、関係者と検討を進めます。

5-⑥ 多様な移動手段や駅とまちを繋ぐ駅前広場の機能向上

様々な交通手段への円滑な乗換えや、駅とまちをスムーズに繋ぐことによる回遊性の向上、人々が集いにぎわうオープンスペース※の整備など、多様な機能が期待される JR・東急蒲田駅の駅前広場の再編整備に向け、関係者と検討を進めます。

分野別方針6:【歩行者空間】歩いてめぐり楽しめるまち

6-① 歩行者の円滑な移動と多様な活動を支えるストリートの創出

出会いと交流を生む基礎的な公共空間として、居心地が良い滞在空間や、快適な回遊を支える沿道敷地等と連携したゆとりある歩行者空間の創出など、道路空間の再編・活用方策について検討します。



居心地の良い滞在空間のイメージ

【道路空間の再編・活用に関する制度紹介】



歩行者利便増進道路制度(ほこみち制度)

「道路を街の活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」などの道路に対する新しいニーズの高まりを受けて、道路法の改正(令和2年11月施行)により、新たに創設された制度です。

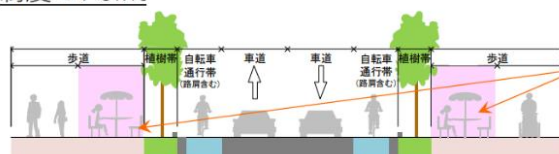
【制度の特徴・メリット】

- ✓ 道路管理者が歩道の中に、“歩行者の利便増進を図る空間”となる特例区域を定めることができます。
- ✓ 特例区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用※許可が柔軟に認められるようになります。
- ✓ 道路管理者が道路空間を活用する者(= 占用者)を公募により選定することが可能になります。
この場合には、最長20年の占用が可能となります。(通常は5年)

ほこみちとは

賑わいのある道路の構築のための道路の指定制度です。

制度のPoint



Point①
歩道等の中に“歩行者の利便増進を図る空間”を定めることが可能

Point②

特例区域では道路空間の活用を柔軟に許可

Point③

道路空間を活用する者の公募による選定が可能
その場合、最長20年の占用が可能



「ほこみち制度」のイメージ

(出典:「ほこみち」リーフレット/国土交通省道路局/2021.6)

6-② 緑と潤いのある呑川沿いの散策路整備

呑川沿いの水と緑を楽しみながら散策できるよう、呑川緑道の整備に取り組めます。現在、蒲田駅周辺の呑川沿いに設置されている暫定自転車駐車場については、蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備に伴い、周辺の既存自転車駐車場の整備として段階的に見直し、整理を進めます。



呑川緑道のイメージ

6-③ 歩行者の安全とまちのにぎわいを創出する駐車場の適正化

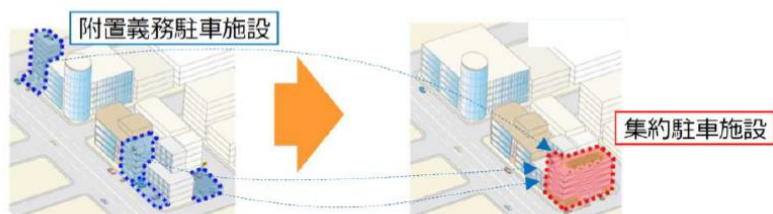
歩行者と車の交錯や駐車場出入口等によるまちなみの分断を防ぐため、実態を踏まえ、駐車場の適正な需給台数、配置や荷捌き車両等のあり方、必要な取組を検討します。

【駐車場の適正化に関する手法紹介】

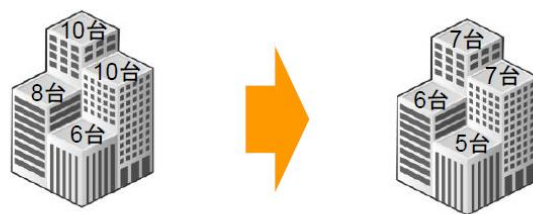
駐車場附置に係る地域ルール

駐車場法に基づく附置義務駐車施設は原則として建築物又は建築物の敷地内に設けることとされていますが、駐車施設が建物ごとに分散して配置されることで出入口が多く発生し、自動車と歩行者の輻輳が生じています。

駐車場附置に関わる地域ルールでは、駐車場整備地区※などを対象に、一律の基準によらず地域特性に応じた駐車施設の配置や附置義務基準の設定を可能とします。小規模な敷地が連続する商業地における駐車場の共同設置や、附置義務台数の緩和が行われ、歩行者空間の安全性・快適性の向上が図られます。



駐車施設の共同設置のイメージ



駐車施設の附置義務台数緩和のイメージ

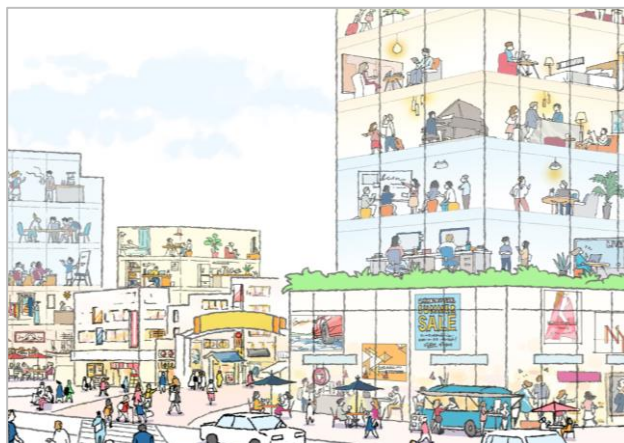
地域ルールのイメージ

(出典:「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について」(案)/東京都都市整備局/21.10)

分野別方針8:【建物】建物の更新や活用が進むまち

8-① 沿道のにぎわいが連続する複合市街地の形成

連続したにぎわいあるまちなみや複合市街地を維持するため、地区計画※等を活用し、商業が集積するエリアは、低層階に商業や業務、中高層階に業務や住宅等を配置するなど、地域特性を踏まえたまちづくりを誘導します。



複合市街地のイメージ

【まちづくりに関する手法紹介】

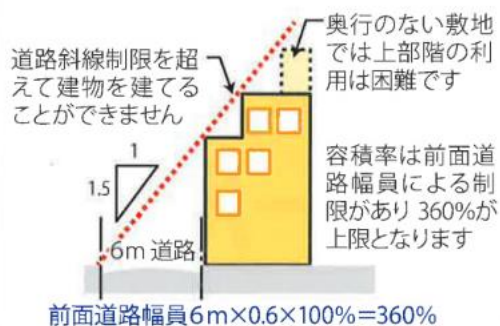
街並み誘導型地区計画

蒲田には老朽化が進む建築物が多く存在しますが、幅員が狭い道路に面する建物は道路斜線制限などによる影響を受けて、効率的な建替えを行うことが難しいという課題があります。また、歩行者空間が狭く安全性や快適性に課題のある道路も存在します。

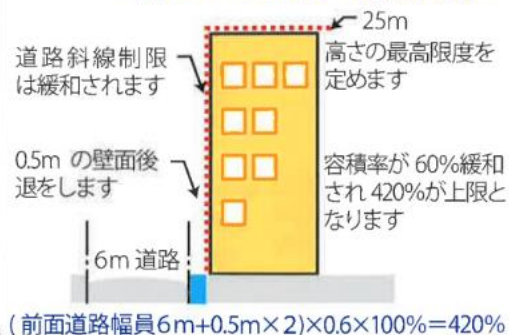
「街並み誘導型地区計画」の活用により、壁面後退※を行う代わりに道路斜線制限※を緩和することで、容積率の効果的な活用が可能となり、建築物の建替えが促進され防災性が向上するとともに、ゆとりある歩行者空間の確保が可能となります。

なお、本グランドデザインの対象区域内では、京急蒲田駅西口地区において、街並み誘導型地区計画が定められています。(平成17年策定、平成27年区域拡大)

■地区計画を定めていない区域では… ～例えば6m道路沿いの建物の場合～



■地区計画を定めた区域では… ～例えば6m道路沿いの建物の場合～



街並み誘導型地区計画の活用イメージ
(出典:京急蒲田駅西口地区街並み誘導型地区計画パンフレット/大田区)

8-② 老朽建築物の建替えと公共施設や街区の再編によるまちの更新

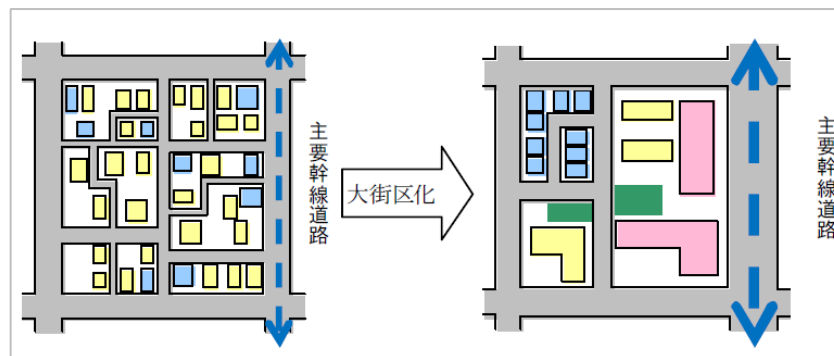
駅周辺において、地区計画※や都市開発諸制度※等を活用し、建築物の建替え、共同化を促進することで、土地の高度利用と市街地の更新を図ります。また、公共施設や街区の再編も含めた計画的で一体的な整備についても検討を進めます。

【市街地再開発等に関する手法紹介】



公共施設の再編・大街区化

大街区化とは、複数の街区に細分化された土地を集約・整形して大規模な街区を創出することにより敷地の一体的利用と公共施設の再編を図る手法です。大街区化に合わせて、都市機能の更新・集積や公共空間の充実を進めることにより、公共用地を含む土地の有効活用・効率的なエネルギー利用・緑地の確保・防災性や安全性の確保などの、様々な効果が期待できます。



大街区化のイメージ

(出典:まちづくり推進のための 大街区化活用にかかる執務参考資料/国土交通省都市局・住宅局/2014.3)

8-③ 人々が留まり、にぎわいを生むオープンスペース※の整備

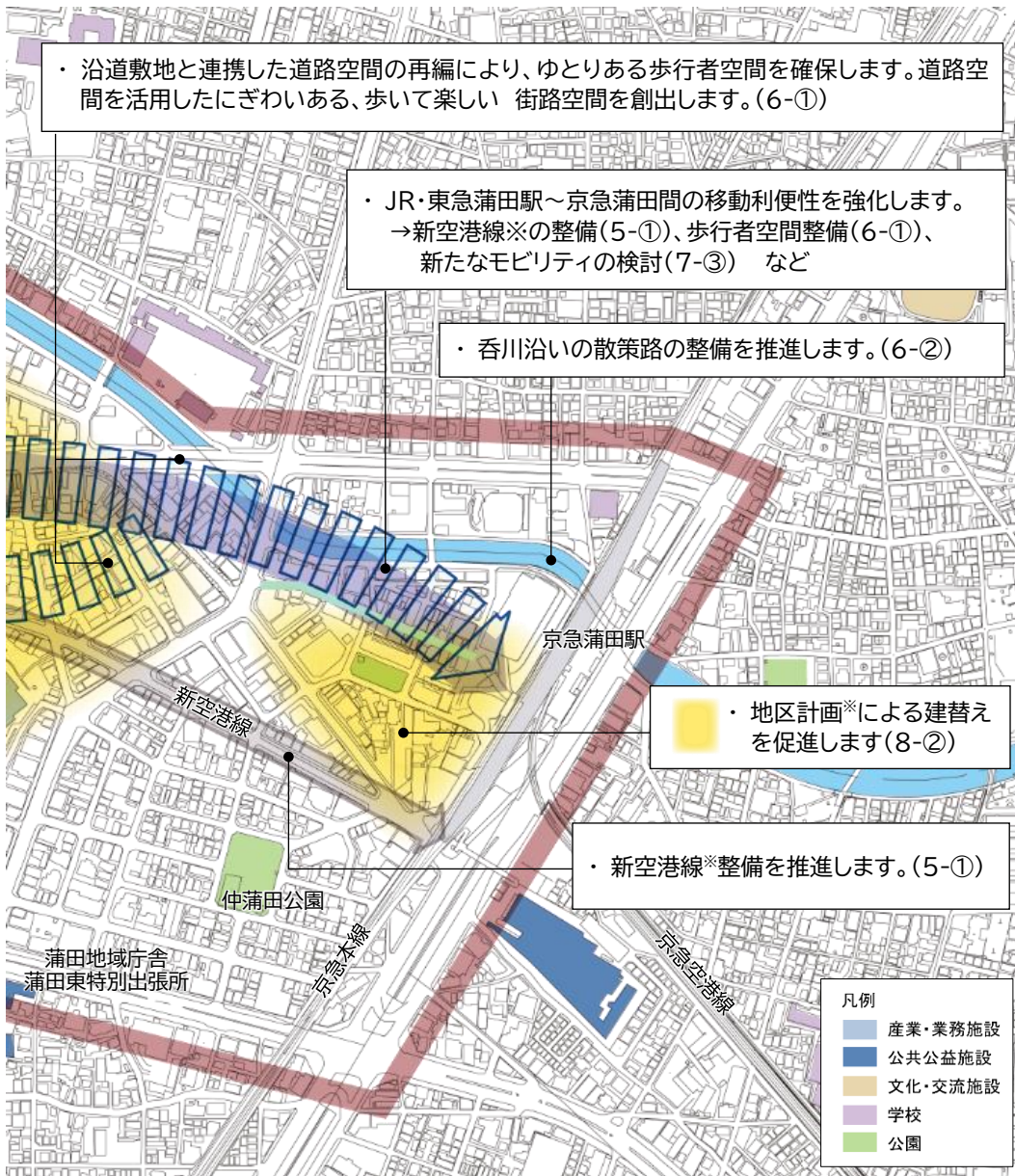
快適な移動や滞在を支え、にぎわいの創出に資する空間を整備するため、再開発や共同化等の際には、公開空地としてのオープンスペース※の整備を誘導するとともに、歩行者空間と一体的な利活用等のマネジメントについて検討します。



にぎわいのある公開空地のイメージ

(目標2) 地域の価値を高める「空間」の充実

- 5-① 区内の円滑な移動と広域的な利便を生む
新空港線※整備の推進
- 5-② 駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを
円滑にする JR・東急蒲田駅東西自由通路
の整備
- 5-③ まちの円滑な移動を支える JR・東急蒲田駅
北側通路の整備
- 5-④ まちの顔となる駅・駅ビルの一体的な機能
更新
- 5-⑤ 駅と駅を繋ぐ快適な乗換え空間の形成
- 5-⑥ 多様な移動手段や駅とまちを繋ぐ駅前広場
の機能向上
- 6-① 歩行者の円滑な移動と多様な活動を支える
ストリート[※]の創出
- 6-② 緑と潤いのある呑川沿いの散策路整備
- 6-③ 歩行者の安全とまちのにぎわいを創出
する駐車場の適正化
- 7-① 地域住民の移動を支え利便性の高い
自転車駐車場の整備
- 7-② 自転車や歩行者等が安全に移動できる
自転車走行環境の整備
- 7-③ 自由な移動を支える先端技術と交通モード
の活用
- 8-① 沿道のにぎわいが連続する複合市街地の
形成
- 8-② 老朽建築物の建替えと公共施設や街区の
再編によるまちの更新
- 8-③ 人々が留まり、にぎわいを生むオープン
スペース※の整備



分野別方針9:【防災】災害に強いまち

9-① 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

災害時にも都市活動が継続する防災性の高い拠点を形成するため、災害に強い建築物やインフラ※等の整備を関係機関と連携して進めるとともに、再開発や共同化等に際して地域冷暖房施設※の受入れやコージェネレーションシステム※など自立分散型エネルギーシステム※の導入を促進します。また、事業者に対し、BCP※（事業継続計画）作成に向けた啓発を進めます。

9-② 首都直下地震等への対策の推進

大地震による建築物倒壊から区民の生命・財産を守るため、老朽化した建築物の耐震化を促進するとともに、橋梁耐震整備計画に基づき、橋梁の架替え・耐震補強整備を計画的に推進します。また、電柱の倒壊解消による都市防災機能の強化、安全で快適な歩行空間の確保や良好な都市景観の創出を図るため、大田区無電柱化推進計画※に基づき無電柱化を推進します。



沿道の耐震建築物のイメージ

9-③ 台風・豪雨による都市型水害対策の推進

集中豪雨などによる都市型水害へ対応するため、建築物の更新に併せて雨水流出抑制施設※、雨水貯留施設※の整備を促進します。また、防水板の設置や電気設備の上層階設置等を働きかけます。

9-④ 帰宅困難者等を受け入れる施設や体制の確保

帰宅困難者等の安全を確保するため、再開発や共同化等に合わせて一時滞在施設や物資保管場所の整備を誘導します。また、企業、商店街、自治会・町会等で構成する蒲田駅周辺滞留者対策推進協議会において滞留者対策の取組を推進します。

9-⑤ 地域住民の防災意識の向上

地域住民が日頃から災害に備え、「自らの命は自らが守る」という防災意識の向上を図るため、防災訓練や防災講話及び要配慮者に向けた災害対策への周知・啓発を継続的に行います。

分野別方針10:【ユニバーサルデザイン※】誰もが使いやすく人にやさしいまち

10-① 誰にとっても分かりやすいサインの整備

高齢者、障がい者及び国内外からの来街者等の安心で円滑な移動を支えるため、まちなかや駅等では多言語化及びユニバーサルデザイン※に配慮したサインの充実を図ります。また、公共交通間の乗換え経路では、シームレスで分かりやすい誘導サインの充実を図ります。



サインによる乗り換え誘導のイメージ

10-② 誰もがすいすい移動できるバリアフリー化の推進

高齢者、障がい者及び来街者等が安全で快適に活動できるよう、大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針※に基づき、移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想を策定し、道路や公共施設はもとより、公共交通機関や商業施設など民間建築物のバリアフリー化を進めます。

10-③ 人々の多様性を認め受け入れるダイバーシティ※の推進

様々な人が互いを認めあい、共に交流し、支えあう地域づくりに向け、豊かな心を育む「心のバリアフリー」教育を進めていきます。

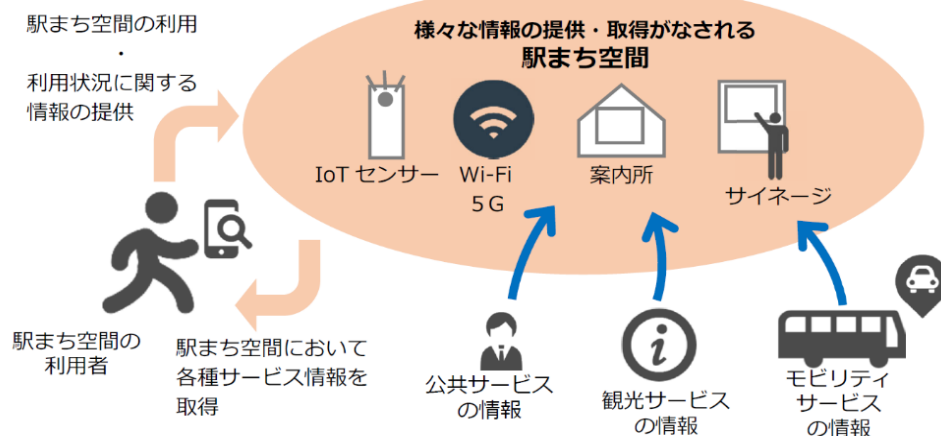
10-④ 先端技術を駆使した環境の整備

災害時にも安全で質の高い生活・都市活動を実現するため、5Gなど次世代通信インフラ※を始めとして、ICT※等を活用したシームレスな公共交通、災害・観光対策、地域の見守りなど、多様な主体と連携し、先端技術を駆使した都市環境を目指します。

【先端技術の活用に関する手法紹介】

★ まちづくりにおけるデータの利活用

駅や周辺市街地においては、様々な情報の取得が可能であることから、これらの情報を駅やまちの整備や管理・運営に活用していくことも考えられます。駅やその周辺市街地が、交通結節点※としての役割だけではなく、IoTセンサー・高速通信(Wi-Fi, 5G等)・案内所・サイネージなどを介して、様々な情報が集まり提供される「情報の駅」としての役割を担うことで、人々の利便性の向上や、周辺市街地への回遊促進とその活性化へと繋がることも期待されます。行政は、データの提供や主体間の連携促進などにおいて、大田区内外の企業等が主導するデータを利活用したまちづくりを支援していくことが考えられます。



「情報の駅」としての役割も担う駅まち空間のイメージ(出典:駅まちデザインの手引き /国土交通省都市局/2021.9)

分野別方針11:【美化・景観】個性と魅力のあるまち

11-① みんなで綺麗なまちをつくる美化活動

地域住民が主体となって、美化活動を進めるとともに、指導員配置や啓発物により喫煙マナーの向上を図り、清潔なまちを維持します。



美化活動のイメージ

11-② 蒲田らしい特性や魅力を活かした景観の育成

蒲田らしい多様性に富んだまちなみを活かすため、大田区景観計画※等に基づき、人々が活気にぎわいを感じられる景観の形成を図ります。また、警察と連携し、違法看板等の撤去や所有者への指導を継続して実施します。

分野別方針12:【自然・環境】自然を感じ、環境にやさしいまち

12-① 地域とつくる緑あふれる都市環境の創出

人々が緑を感じ、快適に過ごすことができる環境を創出するため、地域住民・事業者と連携し、地域で緑や花の輪を広げると共に、都市開発や建築行為に合わせて敷地内の緑化を促進します。

12-② 緑とにぎわいを感じる公園等の充実

公園や広場の緑をシンボリックに魅せる工夫をするとともに、計画的なリニューアルを行うことで、人々が集い、憩う緑あふれる空間を創出します。また、地域との協働により、緑あふれ、きれいな公園づくり・環境活動を推進します。



公園づくりのイメージ

12-③ まち全体で取り組む環境負荷の低減

地球環境にやさしいまちづくりを進めるため、都市開発や建築行為に合わせ、省エネルギー設備の導入、再生可能エネルギー※の導入など環境性能の高い建築物を誘導します。また、複数の建築物や街区間で面的にエネルギーを融通する取組を促進します。

12-④ 暑い日もまちなかで快適に過ごせるための暑さ対策

暑い日もまちなかで快適に過ごせる良好な屋外環境を創出するため、緑陰の形成等に努めるとともに、ヒートアイランド現象※の緩和や快適な憩いの場の提供等の取組を検討します。

12-⑤ 潤いを創出する呑川の水質改善

呑川沿いを親水空間として活用するために、高濃度酸素水浄化施設※の稼働や合流式下水道※の改善など、東京都や流域自治体と連携し水質改善対策を推進します。

分野別方針13:【防犯】安全・安心なまち

13-① 地域の力でつくる安全な環境の確保

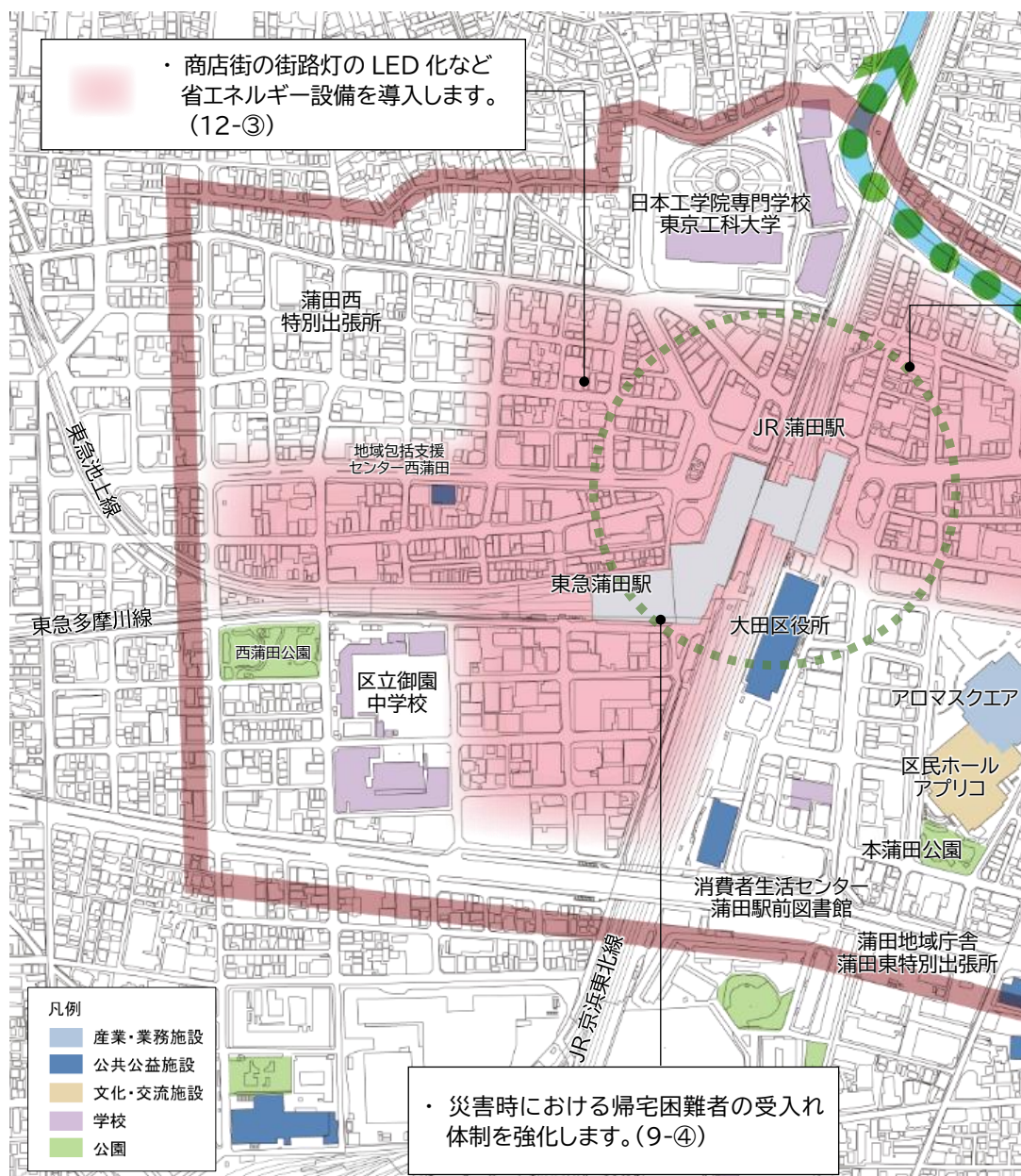
安全で安心して暮らせるまちづくりを実現するため、地域住民が主体となる見守り活動や、商店街・自治会・町会と警察や行政が連携したパトロール活動を支援します。また、防犯カメラや防犯灯等の設置を促進します。



見守り活動のイメージ

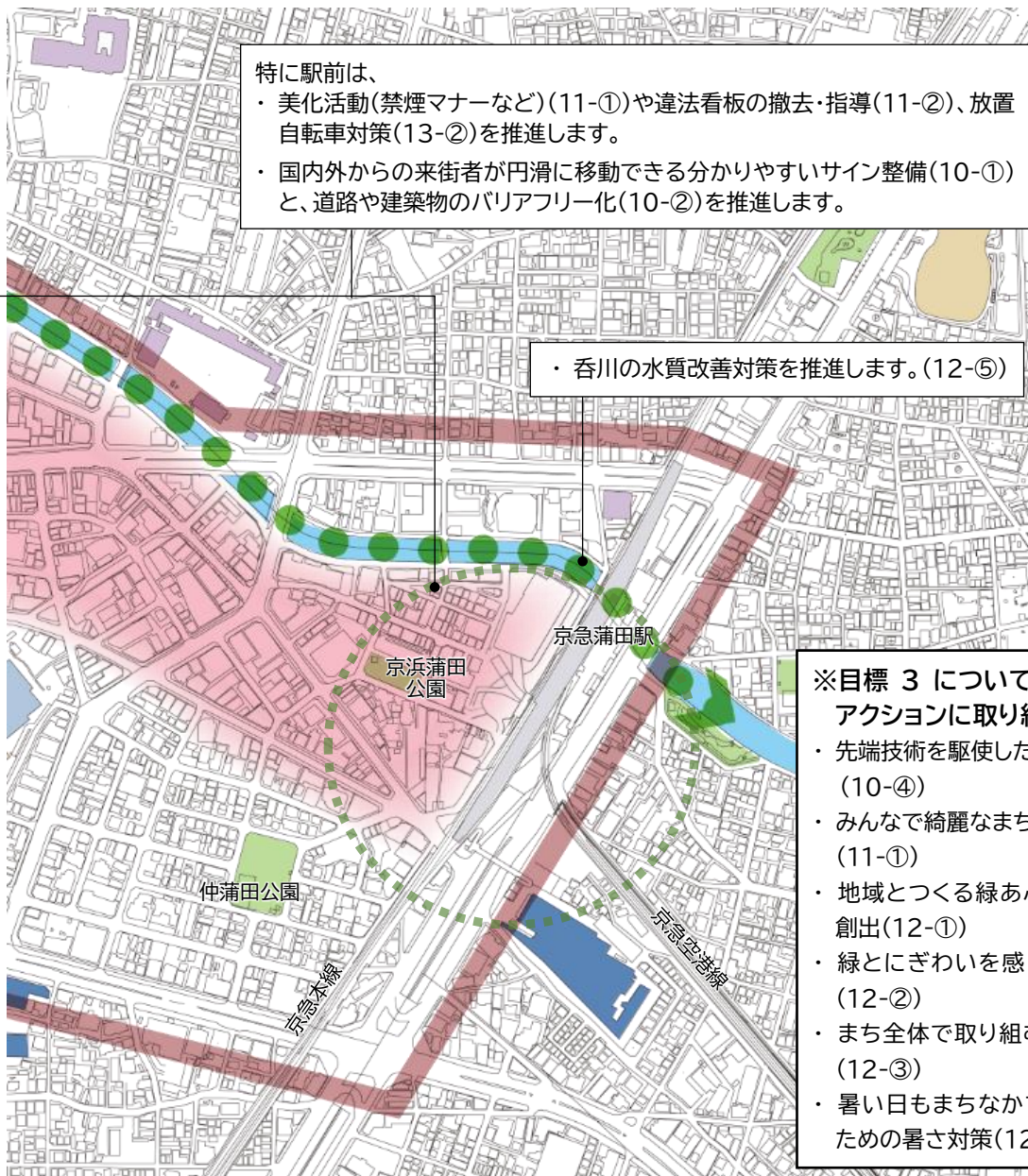
13-② 自転車マナーアップと放置自転車対策の推進

安全で快適な自転車利用環境や歩行環境を創出するため、自転車利用者に対してルールやマナーについて、より理解を深めてもらえるよう啓発活動を実施します。また、行政、地元関係者がそれぞれの役割で連携しながら、放置自転車の撤去に引き続き取り組みます。



(目標3) 安心して快適に過ごせる「環境」の向上

- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| 9-① 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 | 11-① みんなで綺麗なまちをつくる美化活動 |
| 9-② 首都直下地震等への対策の推進 | 11-② 蒲田らしい特性や魅力を活かした景観の育成 |
| 9-③ 台風・豪雨による都市型水害対策の推進 | 12-① 地域とつくる緑あふれる都市環境の創出 |
| 9-④ 帰宅困難者等を受け入れる施設や体制の確保 | 12-② 緑とにぎわいを感じる公園等の充実 |
| 9-⑤ 地域住民の防災意識の向上 | 12-③ まち全体で取り組む環境負荷の低減 |
| 10-① 誰にとっても分かりやすいサインの整備 | 12-④ 暑い日もまちなかで快適に過ごせるための暑さ対策 |
| 10-② 誰もがすいすい移動できるバリアフリー化の推進 | 12-⑤ 潤いを創出する呑川の水質改善 |
| 10-③ 人々の多様性を認め受け入れるダイバーシティ※の推進 | 13-① 地域の力でつくる安全な環境の確保 |
| 10-④ 先端技術を駆使した環境の整備 | 13-② 自転車マナーアップと放置自転車対策の推進 |



特に駅前には、

- ・ 美化活動(禁煙マナーなど)(11-①)や違法看板の撤去・指導(11-②)、放置自転車対策(13-②)を推進します。
- ・ 国内外からの来街者が円滑に移動できる分かりやすいサイン整備(10-①)と、道路や建築物のバリアフリー化(10-②)を推進します。

- ・ 呑川の水質改善対策を推進します。(12-⑤)

※目標 3 については全域で様々なアクションに取り組めます。

- ・ 先端技術を駆使した環境の整備(10-④)
- ・ みんなで綺麗なまちをつくる美化活動(11-①)
- ・ 地域とつくる緑あふれる都市環境の創出(12-①)
- ・ 緑とにぎわいを感じる公園等の充実(12-②)
- ・ まち全体で取り組む環境負荷の低減(12-③)
- ・ 暑い日もまちなかで快適に過ごせるための暑さ対策(12-④)

6-2. まちづくりの取組(アクション)に関する実施場所・実施手順・実施主体

各取組の実施場所、実施手順、実施主体を整理しました。行政をはじめ、まちに関わる様々な人びと

	分野別 方針	取組(アクション)	実施場所							
			拠点		軸	エリア				
			JR・東急蒲田	京急蒲田	都市骨格	都市機能集積	新価値創造	多機能複合	生活交流	幹線道路沿道
目標1【活動の創出】	1	① 多様なニーズに応える商業の集積と担い手支援	◎	◎	◎	◎	○	○		
		② 商業やまちの魅力を広げるイベント等の拡充	◎	◎	◎	◎	○	○		
	2	① 立地特性を活かした業務機能の誘導	◎	◎	○	○	◎	○		
		② 経済活動の活性化を図る産業支援の促進	◎	◎		○	◎	○		
		③ ビジネスパーソンが快適に働くことができる環境の充実	◎	◎		○	○	◎		
	3	① 多様な人々の暮らしを支える施設・サービスの誘導	◎	◎		◎	○	○		
		② 地区への愛着を育む学びと交流機能の誘導			○	◎		○		
		③ 豊かな心と文化を育む文化活動の充実				○	◎			
		④ 人々の支えあいを育む交流機会の充実と参加促進			◎			○	◎	
	4	① 来街者を惹きつけるプロモーションの充実	○	○	○	◎	○			
		② 来街者を迎え入れる体制の充実	◎	◎	○	◎	○	○		
		③ 来街者の快適な滞在を支える施設の充実	◎	◎	○	○	○	◎		
目標2【空間の充実】	5	① 区内の円滑な移動と広域的な利便を生む新空港線*整備の推進	◎	◎						
		② 駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを円滑にするJR・東急蒲田駅東西自由通路の整備	◎							
		③ まちの円滑な移動を支える JR・東急蒲田駅北側通路の整備	◎							
		④ まちの顔となる駅・駅ビルの一体的な機能更新	◎							
		⑤ 駅と駅を繋ぐ快適な乗換え空間の形成	○	○						
		⑥ 多様な移動手段や駅とまちを繋ぐ駅前広場の機能向上	◎	○						
	6	① 歩行者の円滑な移動と多様な活動を支えるストリートの創出	○	○	◎	◎	◎			
		② 緑と潤いのある呑川沿いの散策路整備				◎		◎		
		③ 歩行者の安全とまちのにぎわいを創出する駐車場の適正化	○	○	◎	◎	○			
	7	① 地域住民の移動を支え利便性の高い自転車駐車場の整備	◎	◎		○	○			
		② 自転車や歩行者等が安全に移動できる自転車走行環境の整備				○	○		○	
		③ 自由な移動を支える先端技術と交通モードの活用	◎	◎	○	○	○			○
	8	① 沿道のにぎわいが連続する複合市街地の形成	○	○	◎	◎	○	○		
		② 老朽建築物の建替えと公共施設や街区の再編によるまちの更新	◎	◎	○	◎	◎			
		③ 人々が留まり、にぎわいを生むオープンスペース*の整備	○	○	◎	◎	◎			
目標3【環境の向上】	9	① 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	◎	◎	○	○	◎	○	○	○
		② 首都直下地震等への対策の推進	○	○	○	○	○	○	○	◎
		③ 台風・豪雨による都市型水害対策の推進	○	○	○	○	○	○	○	○
		④ 帰宅困難者を受け入れる施設や体制の確保	◎	◎	○	○	◎			
		⑤ 地域住民の防災意識の向上						○	◎	
	10	① 誰にとっても分かりやすいサインの整備	◎	◎	◎	○	○			
		② 誰もがしやすい移動できるバリアフリー化の推進	◎	◎	◎	○	○	○		
		③ 人々の多様性を認め受け入れるダイバーシティ*の推進						○	◎	
		④ 先端技術を駆使した環境の整備	◎	◎	◎	○	○			
	11	① みんなで綺麗なまちをつくる美化活動				○	○		◎	
		② 蒲田らしい特性や魅力を活かした景観の育成	○	○	○	○	○			
	12	① 地域とつくる緑あふれる都市環境の創出	○	○	○	○	○		○	
		② 緑とにぎわいを感じる公園等の充実		○		○			◎	
		③ まち全体で取り組む環境負荷の低減	◎	◎	○	◎	◎	○	○	○
		④ 暑い日もまちなかで快適に過ごせるための暑さ対策	○	○	○	○	○	○	○	○
		⑤ 潤いを創出する呑川の水質改善				◎		◎		
	13	① 地域の力でつくる安全な環境の確保						○	◎	
		② 自転車マナーアップと放置自転車対策の推進	○	○		○	○	○	◎	

8. グランドデザインの 実現に向けて

7

JR・東急蒲田駅前拠点の施設整備

7-1. 基盤施設の整備に向けて

JR・東急蒲田駅を中心とするエリアは、本地区のまちづくりを推進する上で骨格となる重要な地区内拠点であるため、東西通路、駅舎・駅ビル、駅前広場など基盤施設等に関する整備の考え方について示します。

7-2. 基盤施設が抱える課題

新空港線[※]の整備に向けた検討が進展するなか、拠点を形成している現在の基盤施設及び駅周辺街区は、社会経済、人口、生活等の状況変化に対して適合できなくなりつつあり、様々な問題が顕在化してきています。

（東西連絡機能）

- ・線路や駅により東西の市街地が分断され、現在の東西連絡通路は、歩行者交通量が多いため、快適性や安全性に課題があるとともに、深夜に閉鎖されるため、利便性が不十分
- ・駅北側地下通路は、老朽化が進みバリアフリー未対応で道路幅が狭いため、利用面や安全面に課題

（交通結節機能）

- ・駅前広場は、歩行者、バス・タクシーの運行等に対して空間が狭く、機能上も不十分
- ・駅前広場において、人々が集い・交流し・まちの活力を生み出す公共空間が不足

（拠点機能）

- ・駅ビルは、耐震工事がされたが、躯体の老朽化等により、近い将来には機能更新が必要
- ・駅前広場に近接する街区の建物の多くが老朽化し、更新時期を迎えている
- ・比較的規模の小さい敷地や狭い道路が多く、有効な土地利用が図られていない

（回遊性）

- ・放置自転車により、歩行者や緊急車両の通行を阻害
- ・駅周辺街路は、道路幅員や歩行者空間にゆとりがなく、快適性や安全性に課題

7-3. 課題解決の方向性

基盤施設の課題解決に向け、整備の方向性を示します。

1. 駅東西の連絡性強化

駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを円滑にする東西自由通路の整備
まちの円滑な移動を支える JR・東急蒲田駅北側通路の整備

2. 駅前広場の機能向上

多様な移動手段や駅とまちを繋ぐ駅前広場の機能向上

3. 駅・駅ビルの機能更新

まちの顔となる駅・駅ビルの一体的な機能更新

4. 駅周辺街区の建替え誘導

老朽建築物の建替えと公共施設や街区の再編によるまちの更新

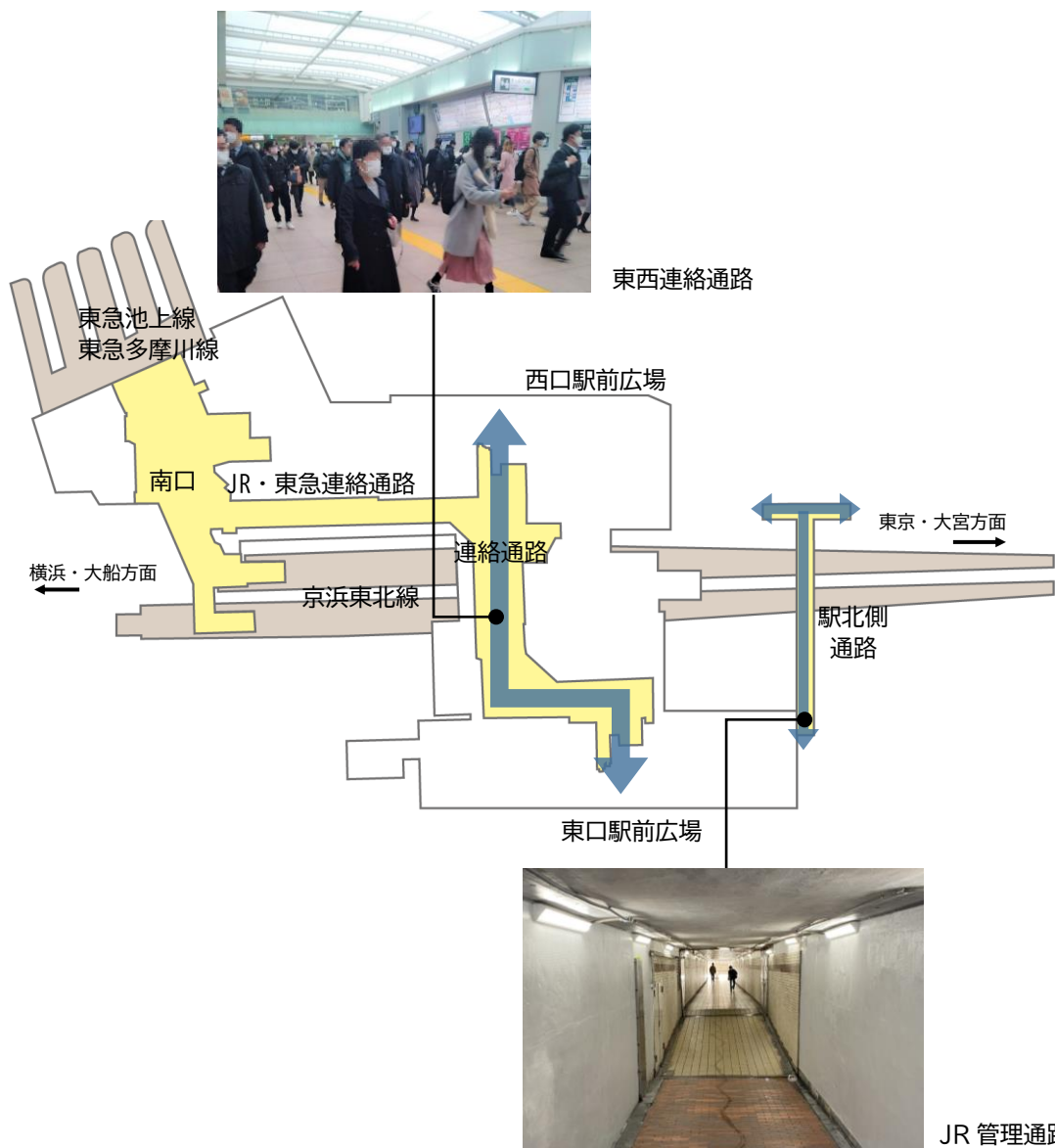
5. 駅周辺の自転車駐車場の確保

地域住民の移動を支え利便性の高い自転車駐車場の整備

7-4. 課題解決の考え方

1) 駅東西の連絡性強化

JR・東急蒲田駅を中心に東口と西口に街区が広がり、それぞれ独自の個性を持ちながら発展してきましたが、東西が駅と線路により分断され、交流が活発ではありません。また、それぞれ特徴のある商業としてのにぎわいはありますが、東西の活力が統合したものとなっていません。今以上に人の回遊性を高め、東西市街地のさらなる発展を図るため、東西の駅ビルや街区を繋ぐ東西通路を整備して一体的なまちとすることが必要です。



現在ある東西連絡通路（上図及び写真）は、東西駅ビルをつなぐコンコースと東口交番脇から西口区営臨時駐輪帯横に抜けるJRの管理通路（地下道）があります。

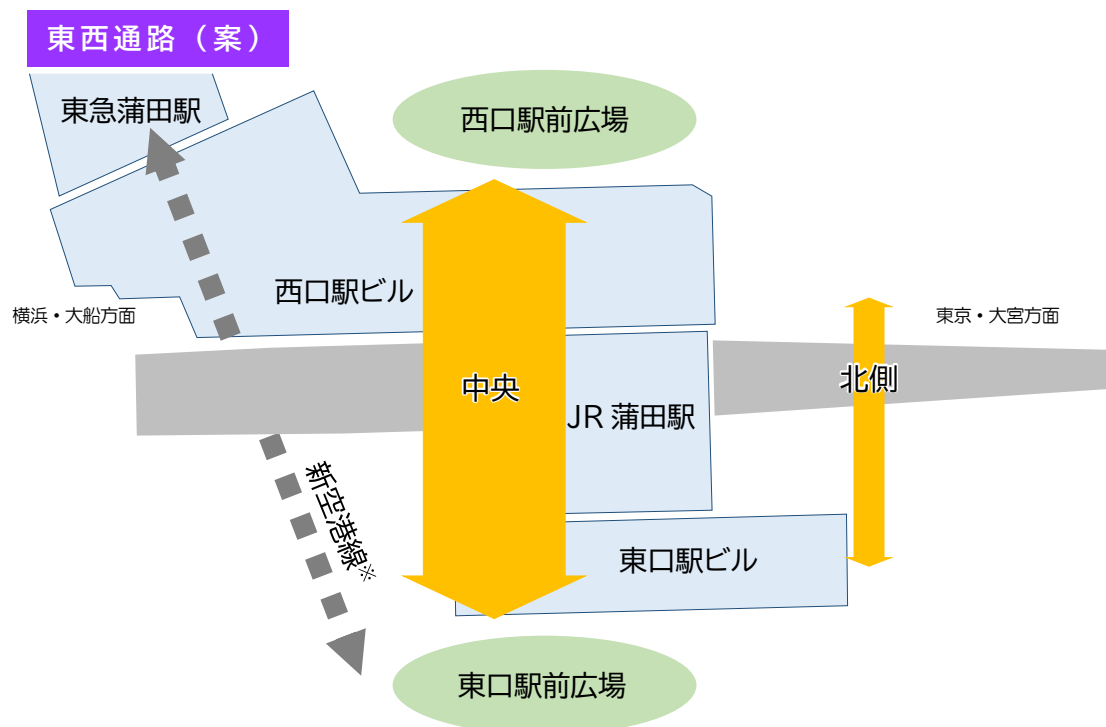
しかし、このコンコースは、直線での通り抜けが出来ないこともあり、駅利用者と通行者の集中で混雑し、安全性や快適性に大きな課題があります。また、JR管理通路は、空間が狭い上、老朽化し、バリアフリーにも対応していません。

① 東西通路整備による効果

- ・ 駅東西の円滑な移動による回遊性の向上と人的交流の活発化
- ・ 駅利用者の利便性の向上
- ・ 駅北側における歩行者の安全・快適な東西移動の確保による回遊性の向上

② 東西通路整備に向けた検討

東西通路設置の可能性を検討し、東西街区の分断解消に向けた整備を促進します。実現に向けて、ＪＲ・駅ビルなどの関係機関と協議し、具体的な検討を進めていく必要があります。



中央通路の整備（アクション5-②）

ＪＲ・東急蒲田駅東西の分断を解消し、連携を高めるとともに、駅利用者の円滑な乗換えを実現するため、ゆとりある幅員を持つバリアフリーな東西自由通路の整備に向け検討を行います。

【整備に向けて】

- ・ 駅舎・駅ビルの機能更新について事業者（鉄道・駅ビル）と検討
- ・ 整備手法、事業主体等の検討

北側通路の整備（アクション5-③）

ＪＲ・東急蒲田駅東西の円滑な回遊を促すため、駅北側通路の整備に向け、関係者と検討を進めます。

【整備に向けて】

- ・ 現在の地下通路に関する調整
- ・ 線路上空使用等に関する鉄道事業者との協議
- ・ 連絡橋東西取付部の検討・調整
- ・ 整備手法、事業主体等の検討

2) 駅前広場の機能向上

駅前広場は、段階的整備として、西口は初動期整備が平成 30 年に完了し、東口は初動期整備を進めていますが、駅前広場として十分な機能を満たすためには、初動期整備の面積では対応できていません。今以上に交通結節機能を高め、ゆとりとにぎわいのある空間とするため、将来的な駅ビルの機能更新、東西自由通路の整備、駅周辺街区の動向を考慮し、駅前広場の立体的利用や面積拡張などの中長期整備に向けた検討を進めていく必要があります。

【西口駅前広場】



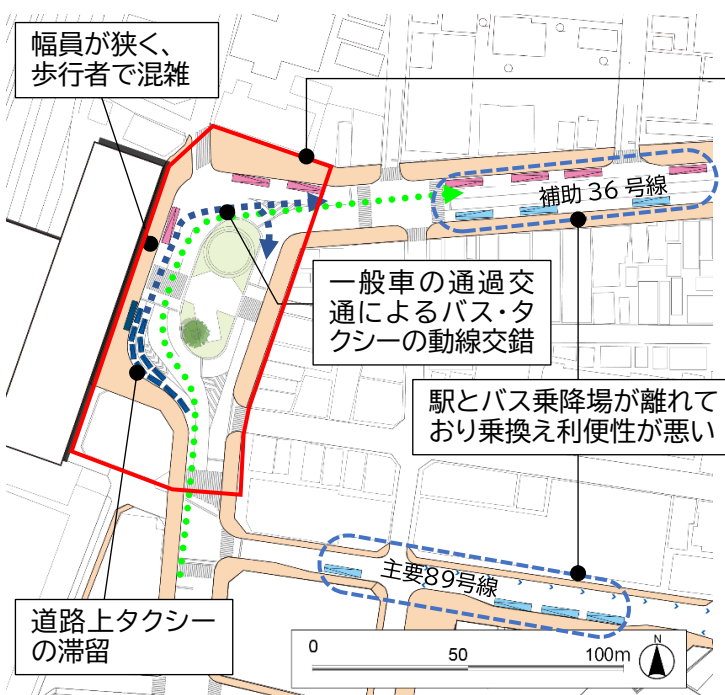
現況面積
約 5,400 m²



望ましい面積
約 7,000 m²



【東口駅前広場】



初動期整備面積
約 5,900 m²



望ましい面積
約 8,800 m²



図は初動期整備以前の形状です。

※望ましい面積は、あくまで試算であり、今後の検討により決定します。

① 駅前広場整備による効果

- ・ 駅や自由通路とまちを繋ぐ、安全で快適な歩行者空間の確保
- ・ にぎわいの拠点となるイベントスペースの確保による、人的交流の活発化
- ・ バス乗降場の駅前広場への集約による公共交通の利便性の向上
- ・ 駅前広場への一般車の流入抑制による、公共交通の安全性向上と定時運行の確保

② 駅前広場整備に向けた検討

将来必要となる駅前広場の規模や機能の確保は、長期的な取組となります。初動期整備後も暫定的な取組を行いながら、事業プロセスを検討し、着実な事業として進めていくことが重要です。

駅前広場の整備（アクション5-⑥）

様々な交通手段への円滑な乗換えや、駅とまちをスムーズに繋ぐことによる回遊性の向上、人々が集いにぎわうオープンスペース※の整備など、多様な機能が期待される JR・東急蒲田駅駅前広場の再編整備に向け、立体的利用や面積拡張などの検討を行います。

同時に、人流を考慮した連絡動線の拡幅、鉄道との乗換え利便性を高めるため、バス乗降場を駅前広場内へ設置、イベント等に活用できるゆとりある空間の確保等について検討を行います。

1 歩行者環境と交通結節機能

【整備に向けて】

- ・ 駅・駅ビル、駅前街区などを含めた総合的な対策の検討
- ・ 駅前広場整備に関する鉄道事業者との協議
- ・ 警察等関係機関との協議

2 ゆとりある空間

【整備に向けて】

- ・ 商店街など地元関係者との協議
- ・ 利活用を想定した空間のあり方についての検討

駅前には、様々な機能が集積していることから公共スペースを確保することが困難ですが、駅や自由通路とまちを繋ぐ安全な歩行者空間や滞留空間の確保はまちの活力やにぎわい形成の観点からも重要です。

そこで、ペDESTリアンデッキ※を設置し、立体的利用すること考えられますが、駅ビルや民間ビル取付部のレベルの調整、歩道の階段スペースの確保などの課題があるため、駅・駅ビル、駅前街区の関係者等と幅広く検討を重ねていきます。

3) 駅・駅ビルの機能更新

区はこれまで駅利用者や東西通行者のため、エスカレーターやエレベーターの設置によりバリアフリー化などに取り組んできました。駅ビルのリニューアル工事（耐震工事を含む）は完了していますが、建物そのものは築50年以上が経過しているため、将来を見据えた対応が必要です。蒲田の顔を創出していくためにも、将来的な東西自由通路や駅前広場の整備等に合わせた駅・駅ビルの機能更新が求められています。

① 駅・駅ビルの機能更新による効果

- ・シンボリックなまちの顔づくり
- ・駅や駅前広場と連携した都市機能の強化

② 駅・駅ビルの機能更新に向けた検討

駅・駅ビルの機能更新（アクション5-④）

交通結節点※であるJR・東急蒲田駅・駅ビルの機能強化を図るため、都市計画などの各種制度を活用し、施設間の段差がなく、駅前広場等と一体となった、シンボリックで利便性の高い駅ビル等の整備に向け、関係者と検討を進めます。

【整備に向けて】

- ・駅前広場、東西自由通路や新空港線※の整備を見据えた総合的な検討
- ・ユニバーサルデザイン※に対応した駅舎・駅ビルの一体的な整備

4) 駅周辺街区の建替え誘導

駅前には老朽化した建築物や小規模な建築物が多く、防災性や機能性、効果的な土地利用の面から課題があり、商業の幅広い展開を抑制する要因の一つとなっています。まちの活性化を図るため、さまざまな用途に対応できる、機能性の高い建築物が求められており、また、大規模地震災害などに対して安全・安心を確保するためにも、建替え等による機能更新を誘導していく必要があります。

① 駅周辺街区による効果

- ・駅前に相応しい土地利用
- ・大規模災害などへの備え、まちの防災性の向上

② 駅周辺街区の建替え誘導に向けた検討

駅周辺街区の建替え誘導（アクション8-②）

地区計画※や都市開発諸制度※等を活用し、建築物の建替え、共同化を促進します。また、公共施設や街区の再編も含めた計画的で一体的な整備についても検討を進めます。

【整備に向けて】

- ・民間活力を活かした再開発や共同化等の促進
- ・駅前に相応しい土地利用の実現を図るための都市計画制度などの活用を検討
- ・蒲田のまちづくりへの公共貢献内容の検討・整理

5) 自転車駐車場の整備

人口の増加等に伴い自転車の利用が増えてきました。移動手段としては環境に優しい自転車ですが、歩道や車道などの放置自転車は、歩行者や緊急車両などの通行の妨げになるだけでなく、まちの景観の印象も悪くしています。

東口では第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を進めていますが、地域全体における将来の自転車駐車場整備のあり方や既存自転車駐車場の再編などについて整理する必要があります。



呑川沿いや駅周辺の暫定自転車駐車場

① 自転車駐車場の整備による効果

- ・ 放置自転車の減少に伴う歩行者等の移動環境の確保と景観の向上

② 自転車駐車場の整備に向けた検討

自転車駐車場の整備（アクション7-①）

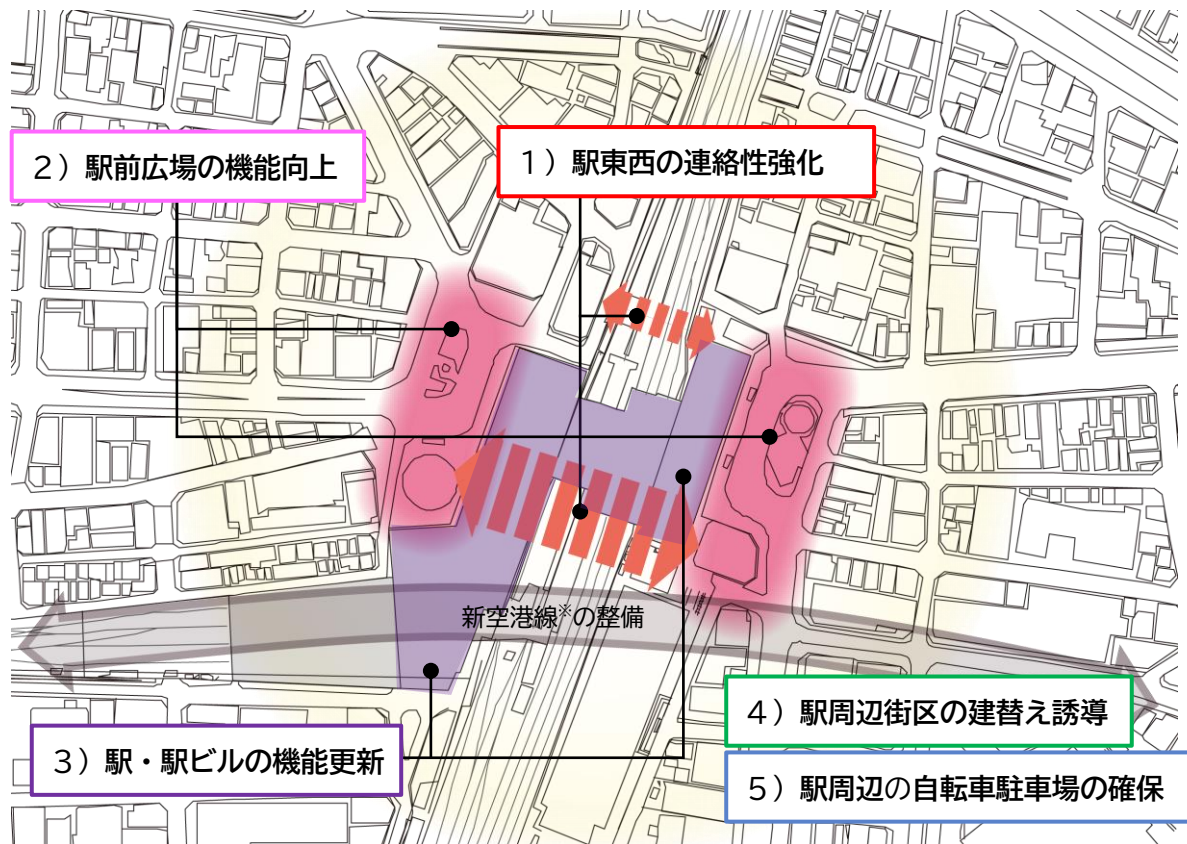
JR・東急蒲田駅東口地下自転車駐車場など大田区自転車等総合計画※に基づき整備を進めるとともに、民間施設に対する整備を促進します。

【整備に向けて】

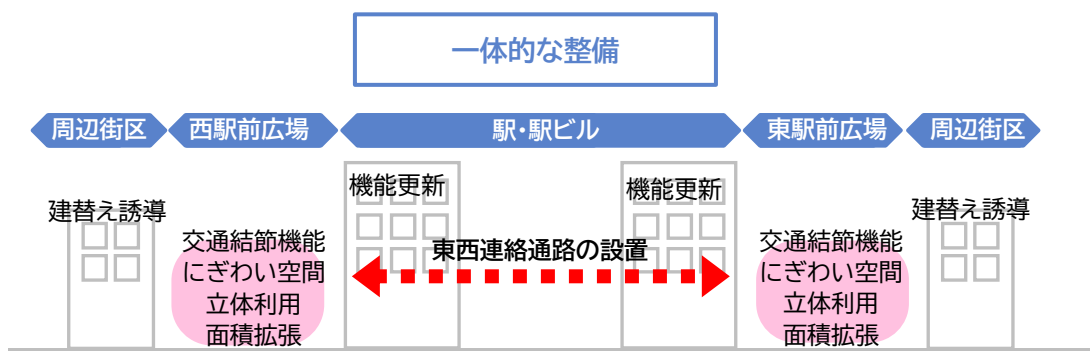
- ・ 第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備促進
- ・ 東口暫定駐車場のあり方等の検討
- ・ 老朽化した西口自転車駐車場など既存駐車場の整備と合わせた収容台数確保の検討

7-5. 駅周辺基盤施設の一体的整備

前項で示した通り、各施設は単独で成立するものではなく、他施設と密に関連していることを踏まえ、各基盤施設を総合的・一体的に捉えた整備の検討を、関係者と進めていくことが重要です。



基盤施設の機能強化等を進めるとともに、駅前の活力やにぎわいをまちへと面的に広げ、蒲田駅周辺地区の持続的な発展へと繋げていくためには、**基盤施設の整備と、公共施設の再編、駅・駅ビル・駅前街区の建替え誘導等を一体的に進めていくことが必要です**



<今後の進め方について>

JR・東急蒲田駅前の拠点性や交通利便性を最大限に発揮し、将来にわたって地区の持続的な求心力を維持、発展させるため、駅前拠点において整備を進めるべき基盤施設等の具体的な規模や配置などについて、関係者との協議を進めます。駅・駅ビル、駅周辺の再開発や公共施設の再編などを一体的に行うための整備方針を策定します。



8

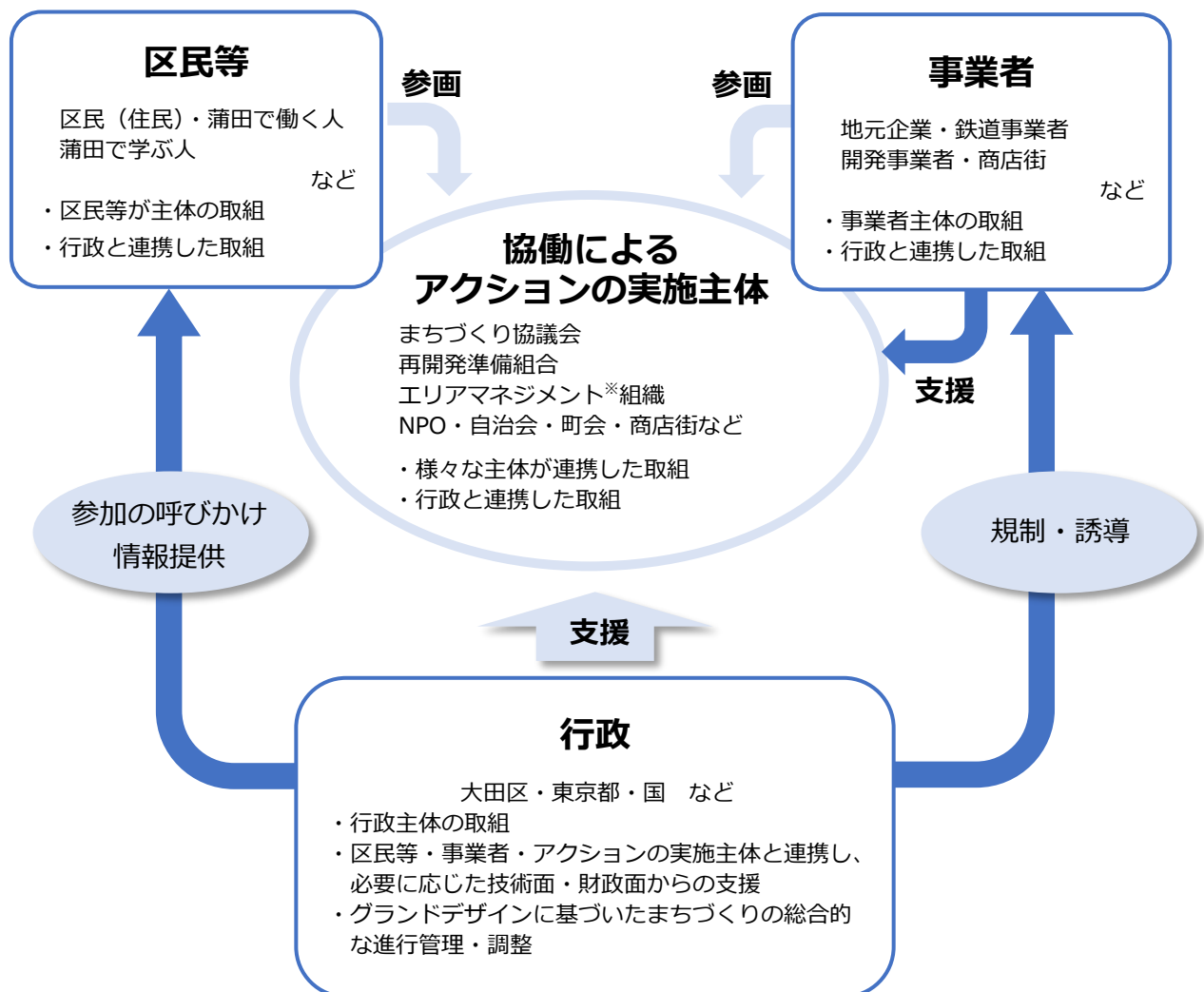
ランドデザインの
実現に向けて

8-1. 協働によるまちづくりの推進

1) アクションの担い手を中心としたまちづくり

「第6章 まちづくりの取組（アクション）」に掲げる取組を実施するにあたり、区民等や事業者が取組の実施主体として積極的に参画し、協働することによる主体的なまちづくりが重要です。

行政や事業者は、様々な手法を活用しながら、自ら、またはアクションの担い手を支援していくことで、公民連携の協働型によるまちづくりを推進します。



2) 協働の体制づくりに関する手法の例



「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づくまちづくり活動に対する支援等

区民、事業者、区がお互いに協力し、一人一人の力を源とする地域力を生かして、未来にわたって誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを目指し、「地域力を生かしたまちづくり条例」は制定されました。

この条例に基づき大田区は、地区まちづくり協議会を設立しようとする団体の設立準備や、区から認定を受けた地区まちづくり協議会の活動に対する支援、地区計画※素案を策定しようとする団体に対する支援を行っています。



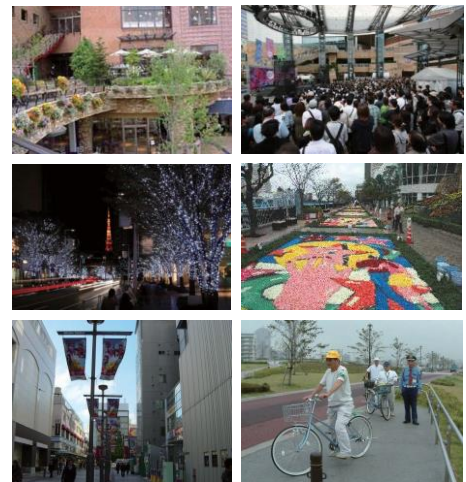
まちづくり協議会のイメージ
(出典：「地域力を生かした大田区まちづくり条例」パンフレット)



エリアマネジメント※

蒲田の活力や快適性を持続的に高めていくために、蒲田の人々（住む人・働く人・学ぶ人など）や、自治会・町会、商店、企業などの多様な主体が連携して、特定のエリアを対象に、ハードとソフトが一体となった取組を展開していく「エリアマネジメント※」を実施することが考えられます。

駅周辺の公共施設整備や民間事業等を契機として、エリアマネジメント※組織を組成して、以下に示すような活動をおこなっていくことが考えられます。エリアマネジメント※は民間が主体的に行う活動ですが、区は主体同士の連携促進や活動場所の確保など、必要な支援を行うことを検討します。



項 目	具体的な内容
①地域の将来像の共有化	- まちづくり協議会の設置、協議会を中心とした活動の実施 - まちづくり方針^{※1}の策定
②地域ルール ^{※2} の策定	景観、環境、緑化、公開空地^{※2}の活用などに関する地域ルール（ガイドライン^{※3}）の策定
③地域ルール ^{※2} の運用体制の構築及び運用	まちづくり方針や地域ルールに基づき開発が適切に行われるよう、まちづくり協議会などで開発計画等をチェックする体制を構築し運用
④公共施設等の維持・管理	道路、公園、駐輪場などの維持・管理
⑤良好な市街地環境の形成	- 良好な都市景観や緑化、公開空地などの維持・管理 - 清掃活動による美化
⑥まちのにぎわいや活力、良好なコミュニティ等の形成	公共施設や公開空地を活用したイベント等の開催（お祭り、コンサート、イルミネーションなど）
⑦まちの安全・安心	防災及び防犯活動による安全・安心の確保（防災訓練、防犯パトロールなど）
⑧まちのPR、情報発信	ホームページ、広報誌による情報発信
⑨エリアマネジメントの活動資金の確保	イベントの開催や広告収入などによるエリアマネジメントの活動資金の確保

エリアマネジメント※の主な内容
(出典：市街地整備におけるエリアマネジメント※の手引き（第2版）平成28年／東京都)

8-2. グランドデザインの運用の考え方

1) 地域の状況に応じたより具体的なルールづくり

グランドデザインでは、蒲田駅周辺地区において、2つの駅前拠点と1つの都市骨格軸、5つのエリアを設定し、それぞれの重点方策や取組などを示しました。まちづくりを進めていくためには、より具体的な地域の課題や特徴を踏まえて、必要となる公共施設や基盤施設の整備、民間による都市開発の誘導などを行っていくことが必要となります。

地域主体のまちづくり協議会などが、本グランドデザインとの整合を図りながら、より具体的な計画を作成し、進めていくことが考えられます。区は、地域主体の計画作成や取組の実施に対して、必要な支援を行います。

また、本地区における都市開発諸制度※などを活用した民間による事業は、本グランドデザインや関連上位計画に沿った計画となるように、区などの関係行政機関や関係事業者等との協議・調整を早い段階から行っていくことが重要です。

2) アクションへの参画を促進する普及啓発

グランドデザインに基づくまちづくりを推進していくためには、将来像に対して人々の共感を得ながら、積極的にアクションに参画していただくことが必要です。そのため、「わかりやすく・参画したくなる」ような普及啓発を進めていきます。

3) 新しい制度や先端技術の活用

自然災害・感染症・国際化・デジタル化など、蒲田の人々やまちづくりを取り巻く社会環境は日々変化をしています。そのため、アクションの実施においては、社会環境の変化に柔軟に対応するための新たな制度の活用や、先端技術の活用なども行いながら、より柔軟に・より効率的に・より効果的に進めていきます。

4) まちづくりの進捗にあわせたグランドデザインの更新

グランドデザインに示す取組の進行管理を行うとともに、駅周辺の整備や新空港線※の整備などの具体化・進捗に合わせて、まちづくりの効果や影響などの検証も行いながら、グランドデザインの内容を適宜更新していくことが重要です。

コラム column

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の感染拡大による影響は、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に波及し、新しい常識(=ニューノーマル)へ移行していくとされています。

一方、人や機能等を集積させ、交流やにぎわいを生み出す都市そのものの重要性に変わりはなく、国際競争力強化やウォークブル※なまちづくり、スマートシティ※の推進は引き続き重要であると論じられています。まちづくりの推進に当たっては、新型コロナ危機を契機として生じた変化に引き続き注視し、柔軟に対応しつつ、将来を見据えた戦略的な取組を展開していく必要があります。

コラム column

持続可能な都市づくりに向けて ～SDGs～

SDGs(持続可能な開発目標:Sustainable Development Goals)とは、2015年9月の国連サミットで採択された、先進国を含む国際社会全体として、2030年までに達成すべき包括的な17の目標です。

SDGsは「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境などをめぐる幅広い課題に総合的に取り組むものとされており、民間企業が社会課題の解決に向け行政と連携する機運が高まっています。

蒲田駅周辺地区のまちづくりにおいても、民間企業等との連携をより一層高めて地域力をさらに強化し、持続可能なまちづくりを進めることが重要です。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



参考資料

01. 策定の体制
02. 蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
03. 策定経過
04. 区民参画の実施概要
05. 用語集

01. 策定の体制

令和元年8月に「蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会」を設置し、区役所内における「庁内検討部会」と連携を図りながら、蒲田のまちの将来像、まちづくりの方向性等について検討を進めました。

02. 蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会

(敬称略)

役職	氏名	職名	専門分野
委員長	中井 検裕	東京工業大学 環境・社会理工学院 教授	都市計画、まちづくり（再開発、まちの再整備など）
委員	大沢 昌玄	日本大学 理工学部土木工学科 教授	都市計画、都市交通計画
委員	野原 卓	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 都市イノベーション部門 准教授	都市デザイン、都市計画、まちづくり、景観
顧問	屋井 鉄雄	東京工業大学 環境・社会理工学院 教授	国土・都市計画、環境交通工学

03. 策定経過

2019(令和元)年	7月 11日	第1回庁内検討部会
	8月 9日	第1回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
	10月 15日	第2回庁内検討部会
	11月 1日	第2回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
2020(令和2)年	1月 24日	第3回庁内検討部会
	2月 13日	第3回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
	10月 5日	第4回庁内検討部会
	10月 8日	第4回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
2021(令和3)年	1月 8日	第5回庁内検討部会
	1月 14日	第5回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
	3月 1日	改定骨子の策定
	4月 19日	第6回庁内検討部会
	4月 26日	第6回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
	7月 13日	第7回庁内検討部会
	7月 30日	第7回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
	10月 28日	第8回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
2022(令和4)年	11月 24日	第8回庁内検討部会
	12月 1日	第9回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会
	3月 3日	第9回庁内検討部会
	3月 14日	第10回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会

04. 区民参画の実施概要

(1) イベント

まちの特徴や課題の参考とするため、蒲田の良いところ、直した方がいいところを募集しました。

	概要	実施期間	参加者・回答数
イベント 「教えて！蒲田 の魅力」	蒲田の魅力・課題の場所、モノ、コト を大きな地図に、書いて貼ってもらう	令和元年 12 月 2 日 ～12 月 3 日	100 名以上

(2) ワークショップ

まちの特徴や課題、将来像の参考とするため、蒲田に対する想いや蒲田の将来像（あるべき姿）について意見交換を行いました。

	概要	実施期間	参加者・回答数
ワークショップ	テーマに沿ってグループごとに意見交換 【意見交換のテーマ】 ● 蒲田の良いところ・悪いところ ● 将来どんなまちにしたい ● どうしたらそのまちができる	令和元年 12 月 8 日	21 名

(3) 意見募集

改定蒲田駅周辺地区グランドデザイン（素案）の検討を進めていくため、改定骨子に対するご意見を募集しました。

	概要	実施期間	参加者・回答数
意見募集箱	改定骨子に対するご意見を、郵送・持参・回収箱・ファクシミリ・電子申請にて募集	令和 3 年 3 月 11 日 ～3 月 26 日	16 件

(4) 出張座談会

将来像実現に向けたまちづくりを行っていくため、実際に蒲田に住む人、働く人、学ぶ人等と、日頃感じている蒲田のまちへの想いやこれからの蒲田に求めていることなどについて、意見交換を行いました。

	概要	実施期間	参加者・回答数
出張座談会	地元住民、商店会、区内企業、学生など団体ごとに、キーワードを基に意見交換 【意見交換のキーワード】 ● にぎわい、快適性 ● 働きやすさ、学びやすさ ● 立地の特性 ● 先端技術の導入 ● 災害対策	令和 2 年 12 月 1 日 ～12 月 25 日 (企業・学校 計 4 回)	22 名
		令和 3 年 7 月 26 日 ～8 月 27 日 (町会・自治会・商店会 計 2 回)	8 名

(5) 説明会

改定骨子の説明・周知を図るとともに、まちづくりの方向性・具体的な取組（アクション）を検討するため、ご意見を収集しました。

	概要	実施期間	参加者・回答数
説明会 (オープンハウス型)	駅前広場にパネルを設置し、改定骨子の説明及び、5つの各エリアにおける方針・取組を基に、意見収集	令和3年7月16日 ・7月17日	141名

(6) 大田区区民意見公募手続（パブリックコメント）

改定素案の説明・周知を図るとともに、区民等の皆様からの意見を広く収集・反映するため、ご意見を募集しました。

多くの区民の皆様に見て頂くためにWEBによる動画配信も行いました。

	概要	実施期間	参加者・回答数
大田区区民意見公募手続 (パブリックコメント)	改定素案に対するご意見を、郵送・持参・ファクシミリ・電子申請にて募集	令和4年1月17日 ～2月4日	16名 (39件)
動画による区民説明会	動画配信YouTubeによる、改定素案の説明動画の配信	令和4年1月21日 ～2月4日	動画再生数 969回 (参考:HPアクセス数1,525件)



ワークショップの風景



出張座談会の風景



説明会（オープンハウス型）の風景

05. 用語集

50音順	用語	解説文
あ行	雨水流出抑制施設	大雨が降った時にその雨水を一時溜めたり、浸透させたりすることにより下水道や河川、その他排水施設等に能力以上の水が一気に流出しないようにする施設
	雨水貯留施設	地表や地下に雨水を貯留し、時間差をつけて下水道や河川に放流させ雨水流出のピーク量を減ずる施設
	イノベーション	新たなものを創造し、変革を起こすことで経済や社会に対して新しい価値を生み出すこと
	インキュベーション施設	創業初期段階にある起業家の支援を目的に、事務所スペースを低廉で提供するほか、事業立ち上げにまつわるアドバイスを行う人を配置するなど、創業初期段階に不足している経営ノウハウを補完した、スタートアップを目指す人に向けた施設
	インフラ	生活や産業などの経済活動を営む上で不可欠な社会基盤と位置づけられ、公共の福祉のため整備・提供される施設の総称。たとえば、公共施設、ガス・水道、道路・鉄道、電話・電気などが挙げられる。
	ウォークابل	居心地が良く歩きたくなること。まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組が進んでいる。
	エリアマネジメント	住民・事業主・地権者などが連携し、まちにおける文化活動、広報活動、交流活動などのソフト面の活動を自立的・継続的・面的に実施することにより、まちの活性化や都市の持続的発展を推進する活動のこと。
	大田区基本構想	平成20年10月に策定。20年後の大田区のめざすべき将来像を提示し、今後の大田区のまちづくりの方向性を明らかにした最も基本となる考え方を示すもの。
	大田区景観計画	景観法に基づき良好な景観の形成を図るため、その区域、良好な景観の育成に関する基本的な方針、行為の制限に関する事項等を定める計画
	大田区都市計画マスタープラン	都市計画法第十八条の二で定める都市計画に関する基本的な方針であり、令和4年3月に改定。大田区基本構想に即した20年後の大田区の都市の将来像や方向性を示す計画
	大田区自転車等総合計画	令和4年3月に策定。日常に不可欠な乗り物として利用されている自転車の利用環境の確保と活用の推進を図る計画
	大田区自転車ネットワーク整備実施計画	平成28年3月に策定。自転車走行空間の整備を円滑かつ統一的に進めるための具体的な実施計画
	大田区無電柱化推進計画	令和3年3月に策定。計画的かつ効果的に無電柱化を進めるため、今後10年間にわたる区の無電柱化に関わる具体的な取組や整備目標などを定めた計画
	大田区ユニバーサルデザインのまちづくり基本方針	誰もがより使いやすいまちづくりを推進していく上で、区の各計画や事業などを実施するにあたっての基本的な考え方や方向性を示す指針となる計画
	おおた都市づくりビジョン	平成29年3月に策定。2030年代を目標に大田区都市計画マスタープランの具体化に向けたまちづくりの方向性や都市の将来像を分かりやすく可視化して示したもの。
	オープンスペース	一般に開放されている公共性の高い空間

50音順	用語	解説文
か行	基盤施設	道路・鉄道等基幹交通施設、上下水道、電気・ガス等エネルギー関連施設、ゴミ・汚水等処理施設など都市のさまざまな活動を支える最も基本となる施設。近年は、情報通信施設、基幹緑地・公園などのシステムや施設も基盤施設として扱われるようになってきている。
	緊急輸送道路	東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路と知事が指定する拠点(指定拠点)とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路のこと。
	グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称
	交通結節点	バスや電車、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のこと。
	高濃度酸素水浄化施設	水質悪化の一因となっている川底付近の酸素不足を解消するための水質浄化施設
	合流式下水道	家庭や事業場から排出される汚水と雨水を一つの下水道管で集め、処理する下水道の方式
	コージェネレーションシステム	熱源より電力と熱を生産し供給するシステム
	国家戦略道路占用事業	国家戦略特別区域法に基づき、道路法の特例による道路占用許可の基準緩和を受け、道路空間を活用したエリアマネジメント等により、都市の魅力向上やにぎわいの創出を図る事業
さ行	コワーキングスペース	異なる職業や仕事を持った人たちが同じ場に集まり、作業場を共同して使うスペース。実務を行う場所が個室ではなく、図書館やカフェのようなオープンスペースとなっていることが多い。
	再生可能エネルギー	エネルギー源として永続的に利用することができるもの。具体的には、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱そのほかの自然界に存する熱、バイオマス（動植物に由来する有機物であってエネルギー源として利用することができるもの化石燃料を除く）を指す。
	サテライトオフィス	企業や団体の本社・本拠から離れた場所に設置されたオフィスのこと。
	市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、低層の木造建築物などが密集し、土地の利用状況が有効的に活用されていない地区について、地区内の建築物を除去し、中高層のビルを建築し、あわせて道路やオープンスペース等の整備を行う事業
	指定容積充足率	都市計画で定められる指定容積率（敷地面積に対する建物の延べ床面積の割合）のうち、実際に使われている容積率との割合のこと。容積率÷指定容積率
	自立分散型エネルギーシステム	エネルギーの地産地消を実現し、自立的で持続可能な災害に強い地域分散型のエネルギーシステム。
	新空港線	渋谷・新宿・池袋を含む東京圏西南部地域から羽田空港へのアクセス機能強化、蒲田地域の都市再生、大田区内の東西交通問題の解消などを図るため、東急多摩川線と京急空港線を結ぶ鉄道新線

50音順	用語	解説文
	スマートシティ	都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のこと。
た行	ダイバーシティ	多様性。人種・性別・嗜好・価値観・信仰等の違いを受け入れ、多様な人材が持つ可能性を発揮させようとする考え方
	地域冷暖房施設	エネルギープラント（熱発生所施設）で冷水・温水・蒸気などを集中的に作り、配管で地域内の複数の建物に供給して冷暖房や給湯などを行い、循環させる仕組み。建物ごとに設備を設けるよりもエネルギー効率が良く、環境負荷が低いという利点がある。
	地区計画	都市計画法に基づき、住民の合意に基づいたまちづくりの要請に応え、道路・公園などの配置や建築物に関する制限などについて、地区特性に応じてきめ細かく定める計画
	駐車場整備地区	駐車場法第三条に基づき、自動車交通が著しくふくそうする地区等で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要がある区域として都市計画に定めた地区
	道路斜線制限	建築基準法に基づき、道路境界線または隣地境界線からの距離に応じて建築物の各部分の高さを制限することにより、道路や隣地の採光、通風を確保し、圧迫感を和らげるもの。
	道路占用	道路管理者の許可を受け、道路に一定の施設を設置して継続して道路を使用すること。
	特定緊急輸送道路	東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例（平成23年東京都条例第36号）第7条に基づき、緊急輸送道路のうち特に沿道建築物の耐震化を図る必要がある道路として指定した道路
	都市開発諸制度	公開空地の確保など公共的な貢献を行う建築計画に対して、容積率や斜線制限などの建築基準法に定める形態規制を緩和することにより、市街地環境の向上に寄与する良好な都市開発の誘導を図る制度のこと。
	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）	都市計画法第六条の二に基づき、都道府県が広域的見地からの都市計画の基本的な方針を定めるもの。
	都市づくりのグランドデザイン	平成29年9月に東京都が策定。2040年代のめざすべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示したもの。
	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、道路、公園、河川などの公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の促進を図る事業

50音順	用語	解説文
は行	パーソナルモビリティ	1人乗りのコンパクトな移動支援機器。歩行者と既存の乗り物（自転車・原付・自動二輪車・乗用車など）の間を補完する目的で開発された個人向けの移動ツールであり、人が移動する際の1人当たりのエネルギー消費を抑制するという意図のもと、従来の自動車とは一線を画した移動体として提案されている。
	ヒートアイランド現象	都市の気温が周囲よりも高くなる現象のこと。気温の分布図を描くと、高温域が都市を中心に島のような形状に分布する。
	壁面後退	地区計画等において壁面の位置の制限が定められた道路に面する敷地において、制限値に応じて壁面を後退すること。
	ペDESTリアンデッキ	橋上駅舎に広場と横断歩道橋の両機能を併せ持ち、建物と接続して建設された、歩行者の通行専用的高架歩道
ま行	未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない土地のこと。
や行	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
	用途地域	都市計画では都市を住宅地、商業地、工業地などいくつかの類型に区分し、住居の環境の保護又は業務の利便の増進を図るため、類型に応じた建築規制を行うもの。
ら行	緑被率	みどりの総量を把握する方法のひとつで、航空写真等によって上空から見たときのみどりに覆われている面積の割合のこと。森林・樹林地のほか、草地や農地、公園や道路、学校などの公共公益施設のみどり、住宅、工場などの民有地のみどり等が含まれる。
	連続立体交差事業	踏切が連続している鉄道の一定区間を高架化又は地下化することにより、多数の踏切の除去と道路と鉄道との立体交差化を一挙に実現し、踏切事故の解消、道路交通の円滑化、市街地の一体的発展を図る事業

50音順	用語	解説文
B	BCP	Business Continuity Plan の略。企業が自然災害、大 火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合におい て、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる 事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常 時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方 法、手段などを取り決めておく計画
I	ICT	「Information and Communication Technology」の 略で、意味は「情報通信技術」。SNS上でのやり取りや メールでのコミュニケーション、オンラインショッピング 等、人同士のコミュニケーションを手助けしたり、 「IT技術を使ってどのように人々の暮らしを豊かにして いくか」という活用方法に関する考え方。
M	MaaS	Mobility as a Service（サービスとしての移動）の略。 マースと呼ぶ。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単 位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以 外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決 済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的 地における交通以外のサービス等との連携により、移動 の利便性向上や地域の課題解決にも資する手段となるも の。
	MICE	Meeting（企業等の会議）、Incentive Travel（企業等 の報奨・研修旅行）、Convention（国際機関等が行う 国際会議）、Event /Exhibition（イベントや展示会な ど）の頭文字で、多くの集客交流が見込まれるビジネ スイベントなどの総称。マイスと呼ぶ。
Q	QOL	Quality of Life（生活の質）の略称

