

蒲田駅周辺地区基盤整備方針

令和 4 年 10 月

大田区

01．目的と位置づけ	1
02．蒲田駅周辺地区の現況と課題	5
03．駅を中心とする地区の基盤整備	8
04．駅を中心とする地区のまちづくりに向けて	13
05．参考	15

01. 目的と位置づけ

(1) 策定の目的

大田区では、令和4年4月に変化し続ける社会やまちの状況にあわせてまちの将来像やまちづくりの目標、方針を定める「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の改定を行いました。その中でJR・東急蒲田駅を中心とするエリアにおいては、蒲田駅周辺地区のまちづくりを推進するうえで骨格となる重要な地区内拠点として位置づけています。

本エリアでは、建物などの老朽化や線路を挟んだ市街地の分断、歩行者環境の改善などの地区課題の解決に向けて、上位のまちづくり計画などとの整合を図りながら、関係者と連携して地区の基盤整備を段階的に進めていく必要があります。

以上を踏まえ、「蒲田駅を中心とする地区」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、公共施設の再編や駅舎、駅ビル、駅周辺の再開発などを一体的、段階的に行うための基盤施設の整備方針となる「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」を策定します。

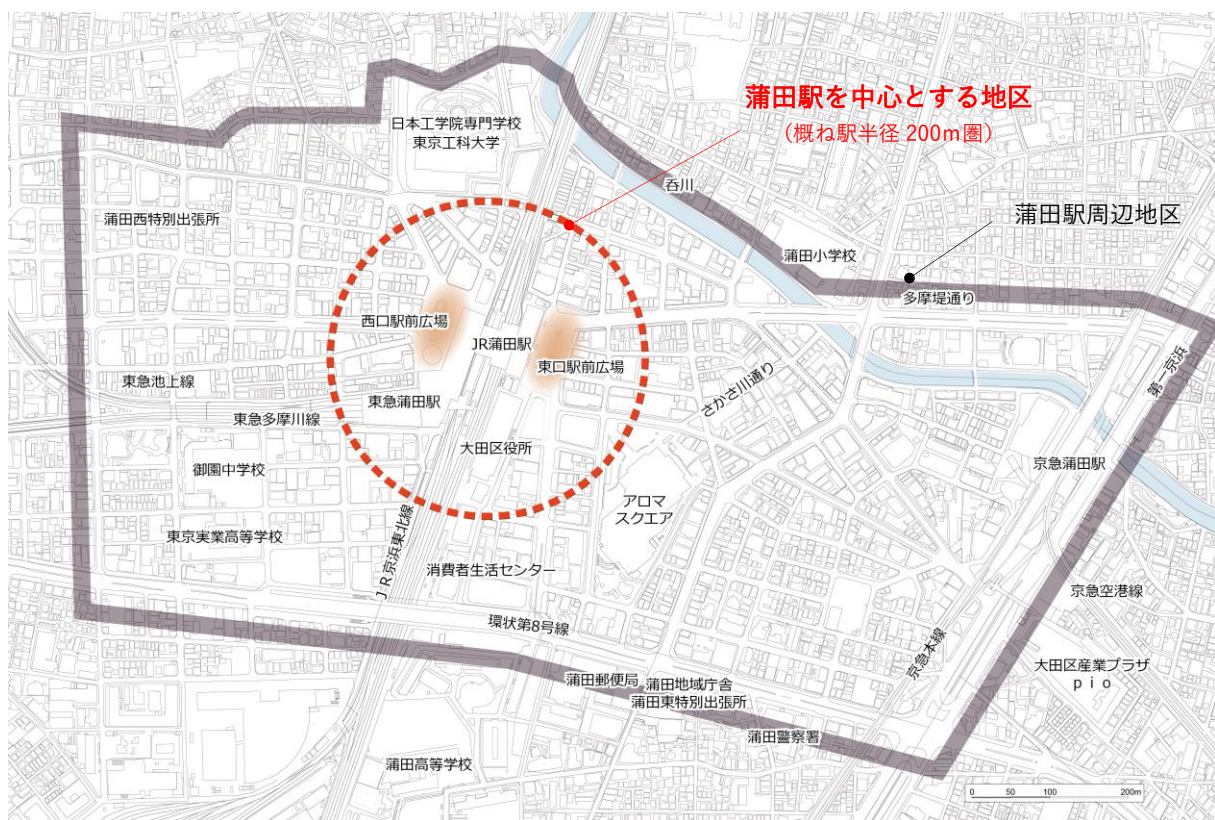
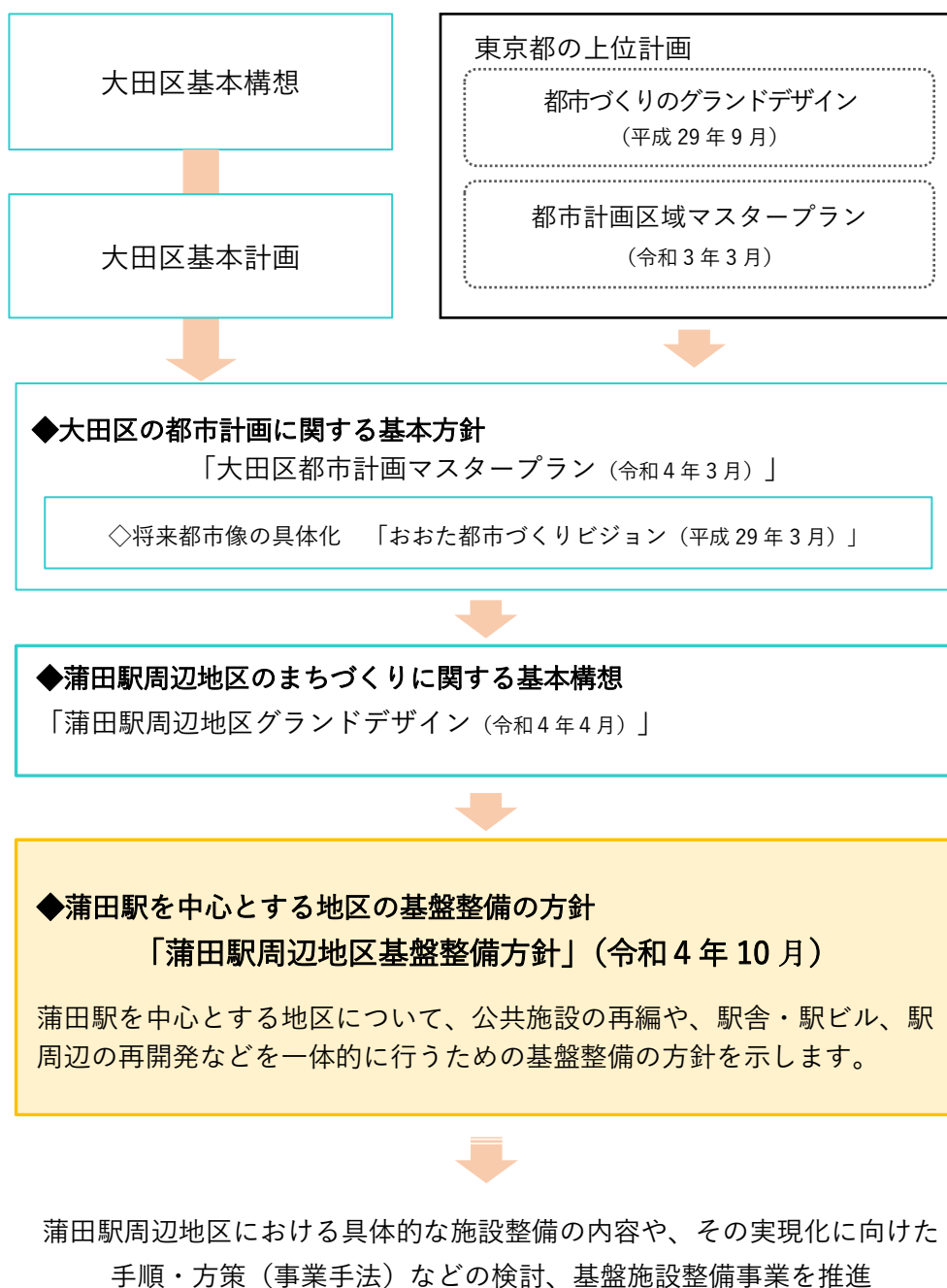


図 検討対象範囲

(2) 蒲田駅周辺地区基盤整備方針の位置づけ

「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」は、蒲田駅周辺地区のまちの将来像やまちづくりの目標、方針を示す「蒲田駅周辺地区グランドデザイン（令和4年4月）」に即し、蒲田駅を中心とする地区を対象として、公共施設の再編や、駅舎・駅ビル、駅周辺の再開発などを一体的に行うための基盤整備の方針を示し、今後の具体的な施設整備の内容や、その実現化に向けた手順・方策などの検討、基盤施設整備事業の推進につなげるものです。

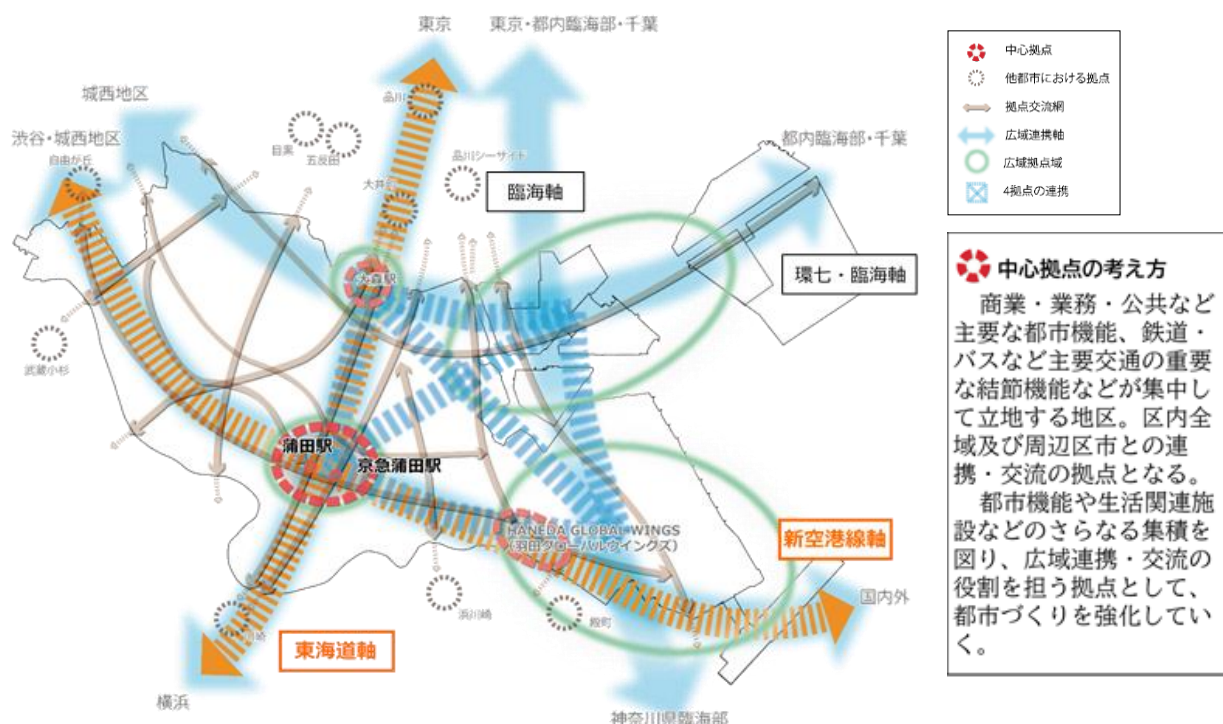


(3) 蒲田駅周辺地区グランドデザインにおける「駅を中心とする地区」の位置づけ

基盤整備方針の上位計画である「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」におけるまちづくりの方向性や拠点形成などの考え方を整理します。

1) 蒲田に求められる役割

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。



(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。

出典 蒲田駅周辺地区グランドデザイン（令和4年4月）

2) 蒲田駅周辺地区のまちづくり

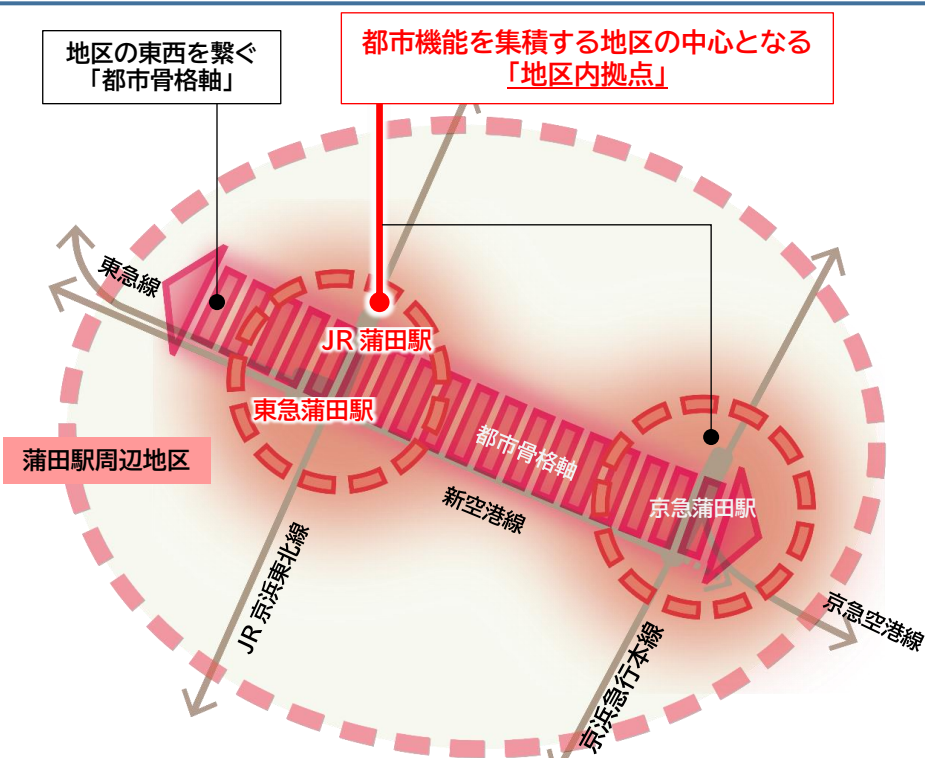
【まちの将来像】

「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」



【将来像の実現に向けた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。



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



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) 安心して快適に拠点やまちを繋ぐ歩行者環境の形成



出典 蒲田駅周辺地区グランドデザイン（令和4年4月）より一部作成

02. 蒲田駅周辺地区の現況と課題

(1) 蒲田駅周辺をとりまく現況

1) 乗降客数の推移

蒲田駅の乗降客数は、JR 線、東急線ともに増加しています。

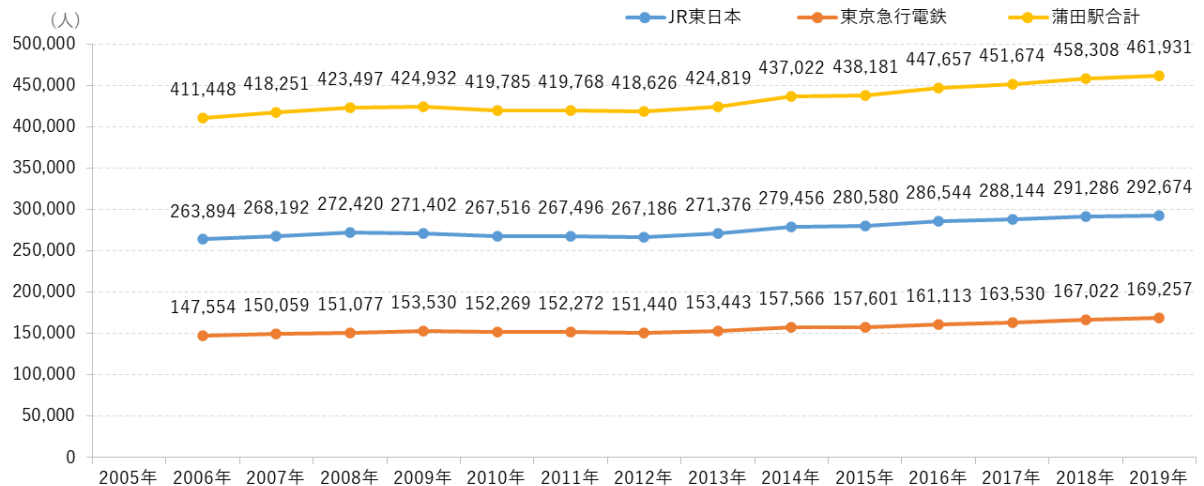


図 蒲田駅の一日平均乗降客数の推移

出所 各鉄道会社 HP

2) 歩行者交通量の状況

駅、駅ビル及び東西連絡通路利用者数は、西口利用者に大きな変化が見られない一方、東口利用者は約 21%増加しています。また、駅周辺では、東口、西口ともに南（南口）方向への歩行者交通量が大きく増加しています。

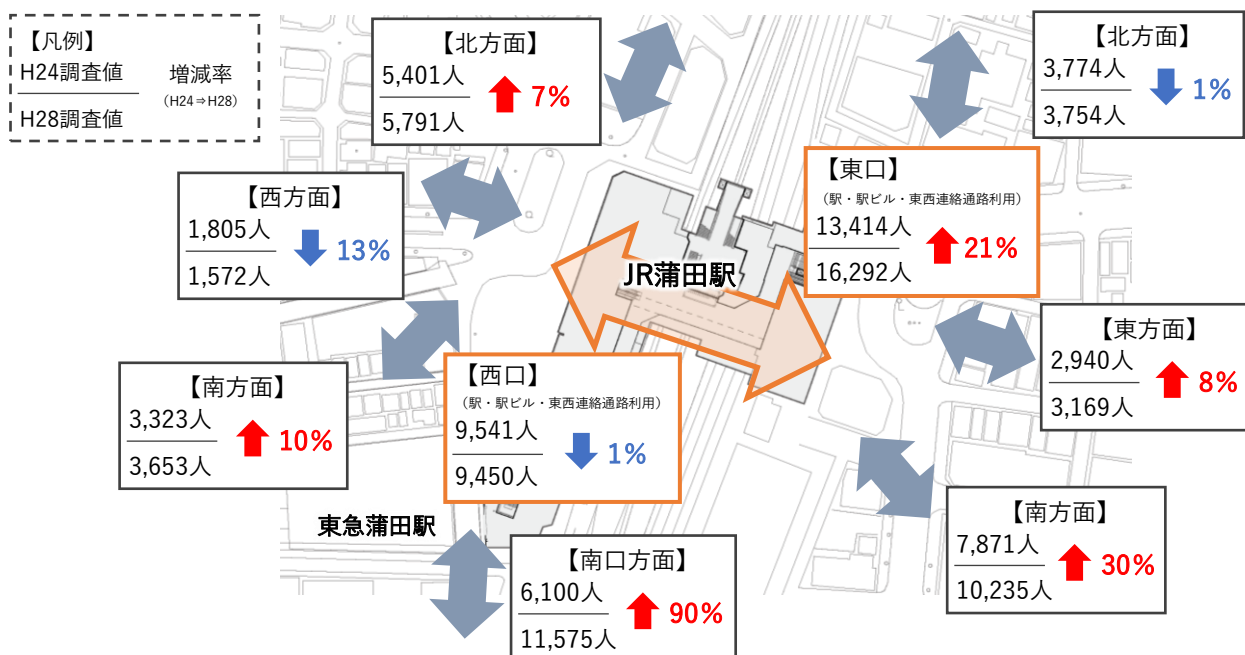
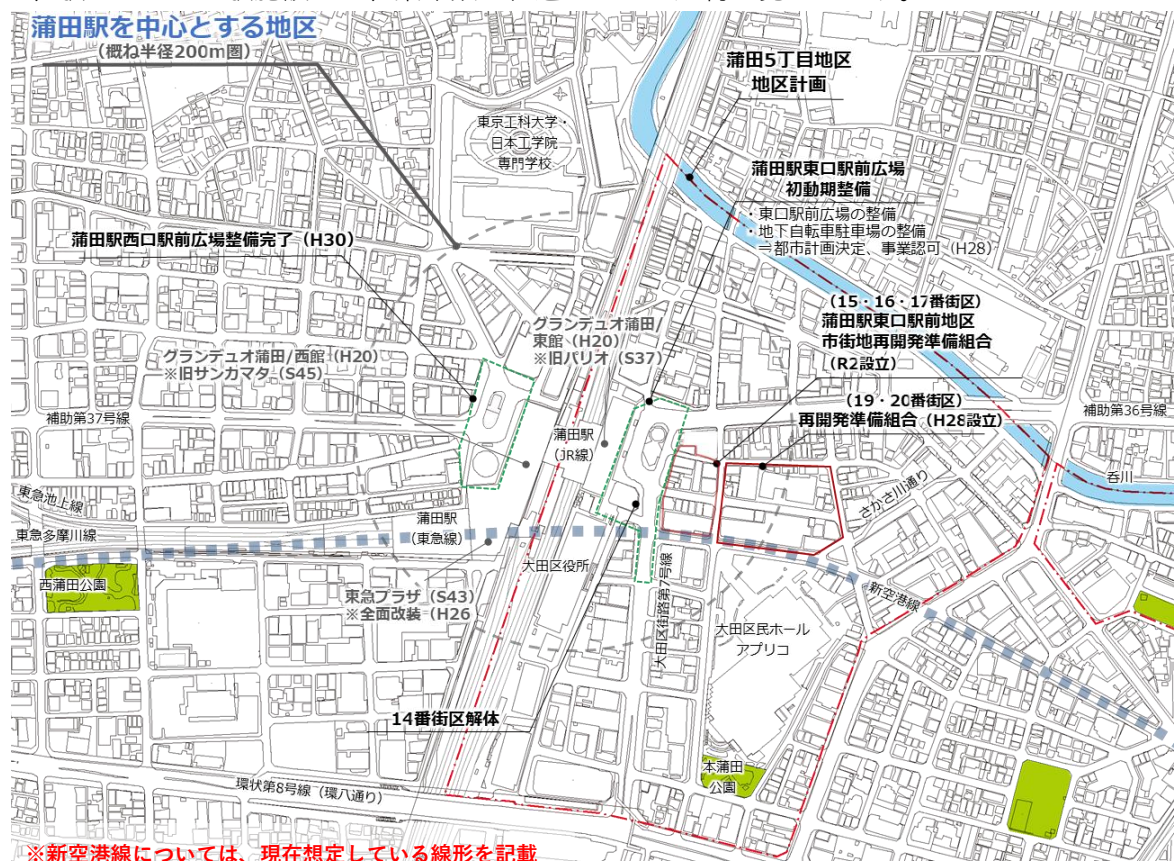


図 蒲田駅前エリアの歩行者流動（平日 8 時台）

3) 蒲田駅周辺の開発動向

蒲田駅前におけるまちづくりは、西口では初動期整備が平成30年に完了し、東口では駅前広場や地下自転車駐車場の整備が進んでおり、駅前街区では再開発事業の動きがあります。また、駅ビルなどの駅施設では、築年数が経過している建物が見られます。

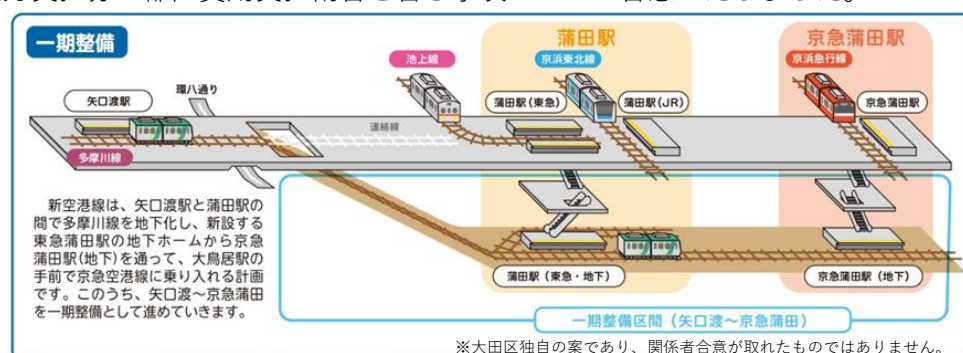


4) 新空港線整備事業 (計画)

新空港線は、矢口渡駅と蒲田駅の間で多摩川線を地下化し、新設する東急蒲田駅の地下ホームから京急蒲田駅 (地下) を通って、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画です。

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」として位置付けられています。

大田区は、東京都との「新空港線及び沿線まちづくり等の促進に関する協議の場」において協議を進め、矢口渡から京急蒲田の一期整備について、令和4年6月6日付けで東京都と整備費の地方負担分の都区費用負担割合を含む事項について合意いたしました。



(2) 基盤施設の課題と整備の方向性

蒲田駅の駅前空間は、東口、西口の駅前広場など段階的な整備が進められていますが、近年の蒲田駅及び駅周辺地区における現況を踏まえて、駅を中心とする地区における課題を中・長期的な視点も考慮して整理し、課題解決に向けた基盤施設の整備の方向性を示します。

○東西自由通路・連絡通路

<課題>

- ・駅利用者の増加により東西連絡通路が混雑し、クランク形状の動線によりスムーズなまちへの流動を阻害。
- ・駅西側利用者の駅東側へのアクセス性や、鉄道相互の乗換え利便性を向上させる必要がある。
- ・周辺再開発と連携した歩行者動線や、将来需要を見据えた配置と十分な幅員を確保した整備が必要。
- ・災害時等における東西間の避難経路としての機能を備えるなど、地区の防災性を向上させる必要がある。
- ・西口の大学や東口の商業機能による人の流れに対応した、駅北側における歩行者動線の確保が必要。
- ・JR 南口と東急改札間において滞留空間が不足しており、乗換え利用者等による混雑緩和が必要。

【整備の方向性】

- 駅ビルと連携した東西自由通路、北側連絡通路を整備し、東西のまちをシームレスにつなぐバリアフリーな歩行者動線や円滑な乗換え動線を確保する。

○駅周辺街路

<課題>

- ・補助第 36 号線沿いなど、バス乗降場がある道路は、バス待ちの人と歩行者が錯綜し混雑している。
- ・バリアフリーへの対応や歩車分離など、歩行者の安全性を確保し、地区内の回遊性を高めることが必要。

【整備の方向性】

- 駅周辺のバス乗降場の駅前広場への集約などにより道路空間を再編し、まちなかの回遊性向上と快適な移動環境を創出する。

○駅舎・駅ビル

<課題>

- ・老朽化による建物の機能更新とあわせて、駅利用者のための歩行者動線や附置義務駐車台数の確保、荷捌き車両と歩行者の交錯の解消が必要。

【整備の方向性】

- 周辺基盤施設整備と連携した駅ビルの建て替え等により、駅前空間を充実させる。



○東西駅前広場

<課題>

- (東西共通) ・駅周辺に分散している交通施設を駅前広場に集約し、駅利用者の乗換え利便性や交通結節機能を強化する必要がある。
- ・歩行者や乗り入れ車両により広場内が混雑しているため、安全性を確保する必要がある。
- (東口) ・駅とまちを結ぶ歩行者動線など、東口初動期整備や周辺街区との連携・整合を図りながら検討を進めることが必要。
- (西口) ・新空港線に対応した交通結節空間などを確保する必要がある。
- ・歩行者の増加が見込まれる南口方面の歩行者動線を確保し、南側への回遊性を高めることが必要。

【整備の方向性】

- 東口初動期整備との整合性を図りながら東口駅前広場を拡張・再整備し、さらなる交通利便性の向上と、駅とまちの一体性を高める駅前空間を創出する。
- 隣接事業者と連携して西口駅前広場及び南口周辺の歩行者空間を確保し、ゆとりある駅前空間を創出する。

03. 駅を中心とする地区の基盤整備

(1) 整備コンセプトと視点

JR・東急蒲田駅は複数路線が乗り入れるターミナル駅であり、また大田区を代表する中心的拠点でもあるため、駅を中心とする地区のまちづくりには様々な主体が関わります。

都市基盤施設は、各施設が相互に密接して関連しているため、それぞれ単体で考えるのではなく、各施設を総合的、一体的に捉えることが重要です。そのため、基盤施設の整備にあたっては、各整備主体が共通のビジョンを持って検討を進めることができるよう、本方針において、各施設整備の基本的な考え方となる整備コンセプトと視点を設定し、今後、各整備主体や関係者と連携を図りながら再整備に向けた検討を進めていきます。

基盤施設の一体的再整備に向けた整備コンセプト

文化・交流・にぎわい創出の拠点として国内外とつなぐ、まちをつなぐ
～ 多彩な「活動」が広がる、まちをけん引する交通結節点 ～

〈3つの視点〉

つながる

【東西自由通路・連絡通路】

東西のまちの連携強化

まち全体としての一体性を持った東西地域の円滑な移動やわかりやすい乗換え動線により、誰もが安全で快適に移動ができるバリアフリー空間を形成します。

あつまる

【東西駅前広場】

駅前空間の交通結節機能の強化

多様な移動手段を支えながら、駅にあつまる人々の安全な通行や滞留、まちへの円滑な移動を促し、多彩な活動が生み出される空間を形成します。

ひろがる

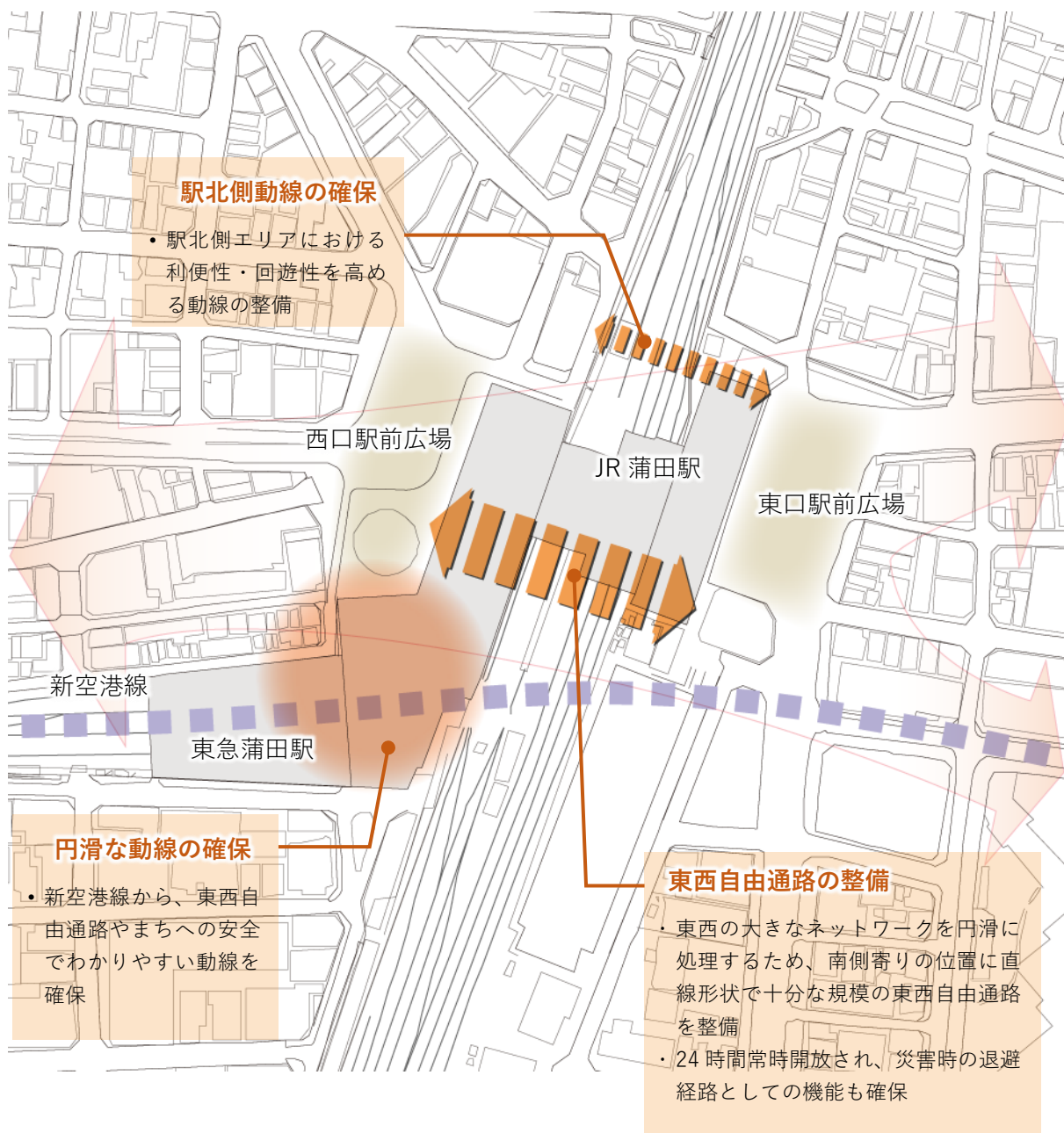
【駅周辺街路・街区】

駅周辺のネットワークの形成

駅前のにぎわいをまちへ波及・拡大させ、歩行者が安心してまちなかを回遊できる人を中心とした空間を形成します。

(2) 整備内容

つながる



駅北側動線の確保

- ・駅北側エリアにおける利便性・回遊性を高める動線の整備

西口駅前広場

JR 蒲田駅

東口駅前広場

新空港線

東急蒲田駅

円滑な動線の確保

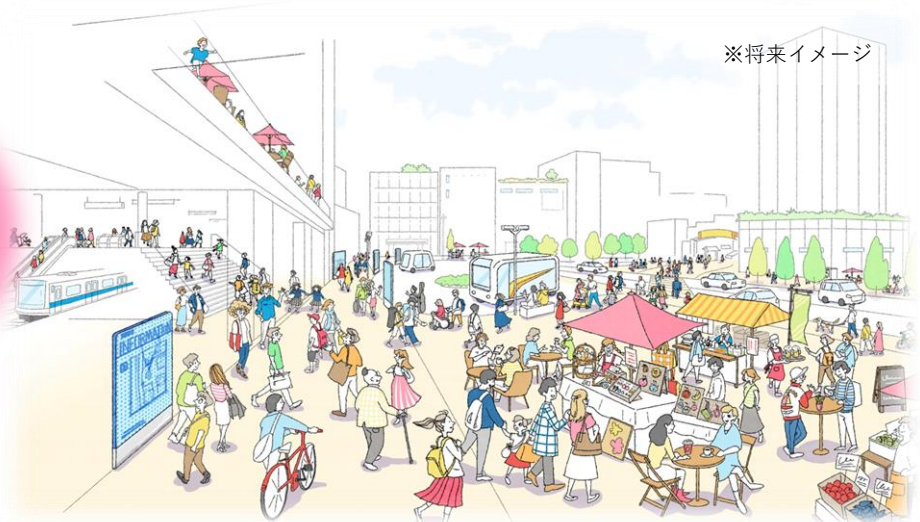
- ・新空港線から、東西自由通路やまちへの安全でわかりやすい動線を確保

東西自由通路の整備

- ・東西の大きなネットワークを円滑に処理するため、南側寄りの位置に直線形状で十分な規模の東西自由通路を整備
- ・24 時間常時開放され、災害時の退避経路としての機能も確保

あつまる

※将来イメージ



交通施設の集約

- 補助第 37 号線、駅街路第 3 号線のバス乗降場を駅前広場へ集約
- 安全な車両・歩行者動線の確保

隣接事業者と連携した歩行者空間の確保

- 駅前広場内を円滑に通行するため、駅ビル敷地と連携した歩行者空間の確保

西口駅前広場

JR 蒲田駅

東口駅前広場

東急蒲田駅

東西自由通路とまちをつなぐ歩行者空間の確保

- 西口商店街へつながる歩行者空間の確保

東西自由通路とまちをつなぐ歩行者空間の確保

- 歩行者が滞留できる安全な空間を確保

交通施設の集約

- 補助第 36 号線、主要第 89 号線のバス乗降場を駅前広場へ集約
- 安全な車両・歩行者動線の確保

南口の歩行者空間の確保

- 西口駅前広場と南口を接続する歩行者空間の確保

東口地下自転車駐車場との連携

- 東口駅ビルや駅前再開発街区などの建物更新等における地下自転車駐車場との接続

公共施設と連携した駅前広場機能の拡充

- 駅南側に多い歩行者通行量を踏まえて、駅前広場を南側へ拡張

ひろがる

※将来イメージ



地上レベル

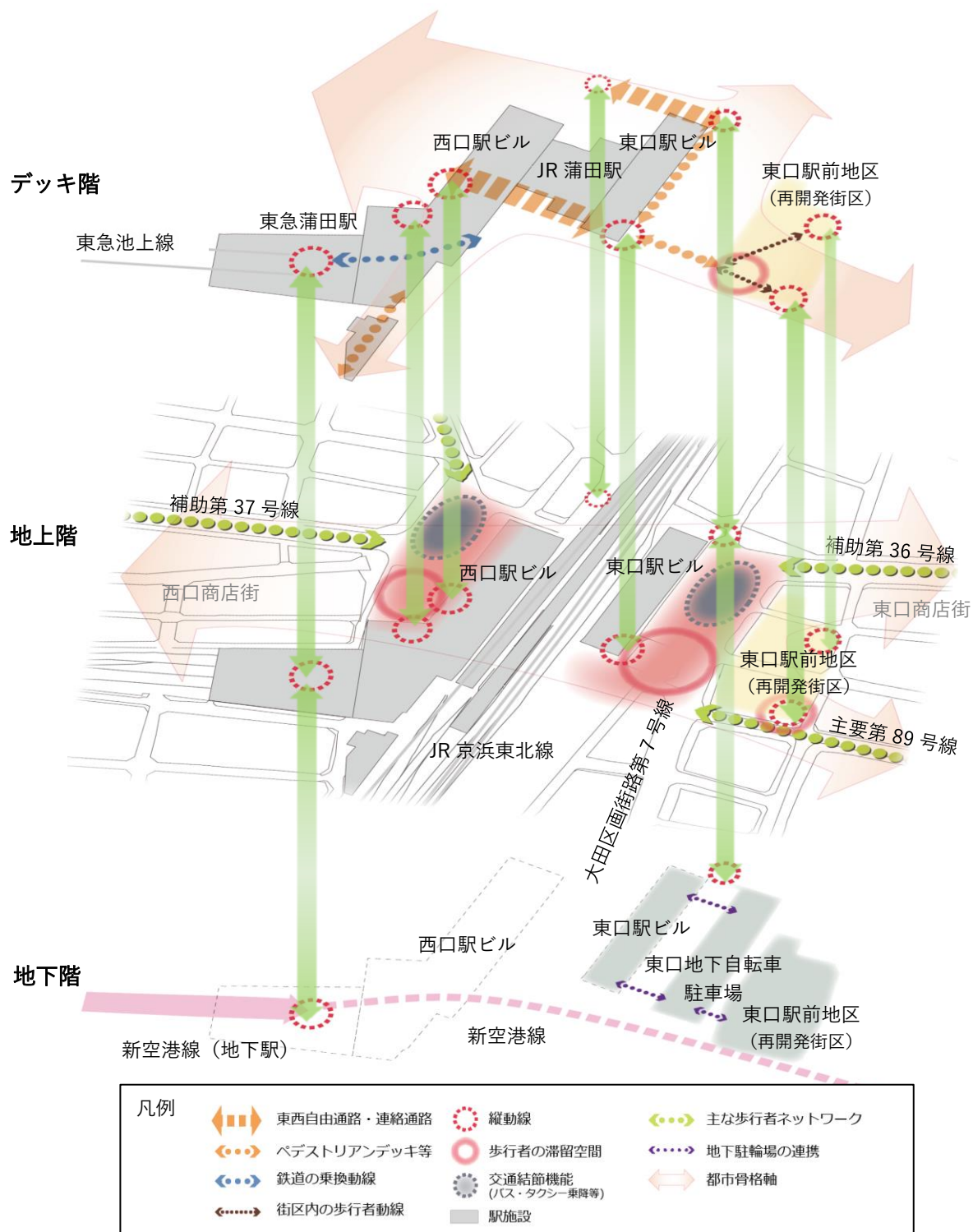
デッキレベル



(3) 階層別歩行者動線イメージ

歩行者ネットワークについて

東西のまちをつなぎ、駅や駅前にあつまる人々や活動をまちへ広げる歩行者ネットワークは、鉄道間の乗換え利用者や駅からまち、まちから駅へ流れる人々が快適に移動できる歩行環境とすることが重要です。わかりやすく安全で快適な移動を実現するためには、駅ビルなどの機能更新とあわせて、建物内にも歩行者のための動線や滞留空間などを確保することが重要です。



※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。

04. 駅を中心とする地区のまちづくりに向けて

(1) 事業の構成



(2) 今後のスケジュール

	短期	中期	長期
駅東西のネットワーク	東西自由通路整備 北側連絡通路の整備 鉄道相互の乗換利便性向上		
西口駅前広場			公共交通機能の集約・再配置 歩行者空間の確保
西口駅周辺街路			歩行者空間の確保
東口駅前広場	東口初動期整備 (駅前広場・地下自転車 駐車場)		駅前広場の 拡張再編整備
東口駅周辺街路			歩行者空間の確保
その他事業	東口市街地再開発事業		

※本スケジュールは現段階の想定であり、今後の関係者間協議等により変更となる可能性があります。

基盤整備方針の実現に向けて

蒲田のまちの再編を確実に進めるためには、本方針で位置づけた整備内容の詳細化や実現に向けた手順、方策（事業手法）等を検討する必要があります。

今後、基盤整備と関連する計画・事業と整合を図りながら、時代の潮流に合わせた発展的な視点で検討を行い、まちの将来像の実現を目指していきます。

05. 参考

(1) 検討経緯と今後の予定

平成 21 年度	蒲田駅周辺地区のまちづくりの将来像を描いた「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を策定
平成 25 年度	蒲田駅周辺地区グランドデザインの将来像実現に向け、蒲田駅を中心とする地区整備の条件などをまとめた「蒲田駅周辺再編プロジェクト」を策定
平成 28 年度	蒲田駅東口駅前広場及び地下自転車駐車場の事業認可 蒲田駅西口駅前広場における初動期整備完了
平成 29 年度	大田区の有する高いポテンシャルや都市の将来像をわかりやすく可視化した「おおた都市づくりビジョン」を作成
令和元年度	「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の改定に向けた検討着手
令和 2 年度	蒲田駅を中心とする地区の都市空間の実現のための施設整備などをまとめた「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」の検討着手
令和 4 年度	「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の改定 「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」の策定
令和 6 年度以降	「蒲田駅周辺再編プロジェクト」の改定

■基盤整備研究会開催日程

	日時	場所	議題
第 1 回	令和 2 年 7 月 2 日 10 時～12 時	大田区役所 本庁舎 5 階 特別会議室・庁議室	- 研究会の趣旨 - 今年度の検討内容とスケジュール - 駅周辺をとりまく現況 - 駅周辺の将来像
第 2 回	令和 2 年 10 月 21 日 14 時～16 時		- 第 1 回の振り返り - 検討スケジュール - 蒲田駅周辺における課題 - 蒲田駅周辺における基盤整備の検討方針 - 整備の方向性
第 3 回	令和 3 年 2 月 2 日	書面開催	- 第 2 回の振り返り - 検討スケジュール - 蒲田駅周辺地区グランドデザインにおけるまちづくりの方向性 - 基盤整備コンセプトと基盤整備イメージ
第 4 回	令和 3 年 5 月 20 日 10 時～12 時	WEB 開催 (大田区役所本庁舎 5 階 特別会議室・庁議室)	- 令和 2 年度蒲田駅周辺地区基盤整備研究会とりまとめ - 検討スケジュール - その他
第 5 回	令和 3 年 10 月 20 日 15 時～17 時	大田区役所 本庁舎 5 階 特別会議室・庁議室	- 検討スケジュール - 蒲田駅周辺地区基盤整備方針 骨子案 - その他
第 6 回	令和 4 年 1 月 31 日 10 時～12 時	大田区役所 本庁舎 5 階 特別会議室・庁議室	- 検討スケジュール - 蒲田駅周辺地区基盤整備方針 素案 - その他
第 7 回	令和 4 年 9 月 9 日 10 時～12 時	大田区消費者生活センター 2 階大集会室	- 蒲田駅周辺地区基盤整備方針 素案パブリックコメント - 蒲田駅周辺地区基盤整備方針 案

(2) 検討体制

蒲田駅周辺地区基盤整備研究会

区 分	氏 名	所属等
学識 経験者	岸井 隆幸	政策研究大学院大学 客員教授
	中井 検裕	東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
行 政	国土交通省 都市局 都市計画課	
	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 土地利用計画課	
	東京都 都市整備局 都市基盤部 街路計画課	
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課	
鉄道 事業者	東日本旅客鉄道株式会社 グループ経営戦略本部 財務・投資計画部門 投資調査・計画共創ユニット	
	東日本旅客鉄道株式会社 マーケティング本部 まちづくり部門 開発戦略ユニット	
	東急株式会社 プロジェクト開発事業部 開発第一グループ	
	東急電鉄株式会社 鉄道事業本部 技術戦略部	
大田区	副区長	
	企画経営部	
	まちづくり推進部	
	鉄道・都市づくり部	
オブザーバー	独立行政法人 都市再生機構	