

蒲田駅周辺再編プロジェクトの進め方

蒲田駅周辺再編プロジェクトは、短期的な取組みと中長期にわたる取組みで構成される総合プロジェクトであり、短期的な取組みを初動期整備計画、中長期の取組みを中長期整備指針としてまとめる。

- 初動期（～5年程度） 蒲田駅周辺再編プロジェクト策定から5年以内を目途に着手をめざす、駅前空間再編の端緒となる公共空間を中心とした整備
- 中長期（～10年程度） 蒲田駅周辺再編プロジェクト策定から10年以内を目途に着手をめざす、新空港線「蒲蒲線」整備や駅ビル・駅前周辺街区の建替えなどと連携した整備

※事業認可がある場合は、認可後の目標年数とする。

	初動期（～5年程度）	中長期（～10年程度）
東口		
東口駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・用地取得による面積拡張 ・歩道幅員の一部拡幅 ・公共交通施設再配置 ・地下自転車駐車場整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・立体化（パデストラップ）の設置など ・中央自由通路と駅前広場の接続 ・新空港線「蒲蒲線」出入口
東口駅前周辺街区	<ul style="list-style-type: none"> ・建替え条件、共同化促進の検討、協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・共同化等による機能更新 ・一部街区での建物低層部の一部開放、駅前広場の立体利用と合わせた建物との接続など ・附置義務自転車駐車場の確保
東口周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の通行環境の改善 ・補助36号、駅街路2号など主要道路の歩道整備 	
東口駅ビル	<ul style="list-style-type: none"> ・建替え条件などの検討、協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央自由通路と駅前広場との接続 ・新空港線「蒲蒲線」出入口との連絡 ・駅前広場前面の歩行者空間確保 ・附置義務自動車駐車場、荷捌きスペースの確保
西口		
西口駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・段差解消、植栽帯の再配置による歩行者動線の確保 ・フラット化によるイベントスペース確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通施設再配置 ・中央自由通路と駅前広場の接続 ・新空港線「蒲蒲線」出入口
西口駅前周辺街区	<ul style="list-style-type: none"> ・建替え条件、共同化促進の検討、協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・共同化等による機能更新 ・一部街区での建物低層部の一部開放など ・附置義務自転車駐車場の確保
西口周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車の通行環境の改善 ・補助37号、駅街路3号など主要道路の歩道整備 	
西口駅ビル	<ul style="list-style-type: none"> ・建替え条件などの検討、協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央自由通路と駅前広場との接続 ・新空港線「蒲蒲線」出入口との連絡 ・駅前広場前面の歩行者空間確保 ・附置義務自動車駐車場、荷捌きスペースの確保
JR駅コンコース	<ul style="list-style-type: none"> ・再整備の検討、協議 	<ul style="list-style-type: none"> ・中央自由通路の再整備
南側・北側の東西自由通路	<ul style="list-style-type: none"> ・計画検討、協議 ・北側自由通路（JR管理通路）の自転車通行空間としての活用検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・新空港線「蒲蒲線」整備とあわせた南側地下自由通路・駅東西での出入口の設置 ・周辺施設整備とあわせた通路整備
新空港線「蒲蒲線」	<ul style="list-style-type: none"> ・整備計画策定後の事業化にあわせた検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下駅整備 ・地上（東急JR駅、東西駅ビル）連絡通路整備
再編プロジェクトでのとりまとめ	<p>初動期整備計画 初動期で整備を行う基盤施設整備計画</p>	<p>中長期整備指針 将来での施設整備に際しての基本的考え方、条件・課題のとりまとめ (熟度、状況変化に応じた見直し)</p>

※記載内容は、蒲田駅周辺再編プロジェクトの作成に向け検討中のものであり、今後変更の可能性があります。

初動期整備計画 (東口駅前広場の検討)

資料12

1. 計画条件

1. 計画条件

(1) 施設規模

- 既存交通量調査結果と現在の施設規模を踏まえた各交通施設の箇所数
(バス乗車場：5箇所 バス降車場：2箇所 シャトルバス乗降場：1箇所 など)
- シャトルバスは現状維持、バス降車場を優先した配置
- タクシー乗車場・降車場の配置、待機場一部確保

(2) 歩行者空間

- 歩行者交通量、周辺への回遊性を考慮し、広場北側、中央、南側の主要動線につながる駅ビル側・南側・北側歩道を拡幅
- 安全・快適に歩行できる歩行者幅員を確保

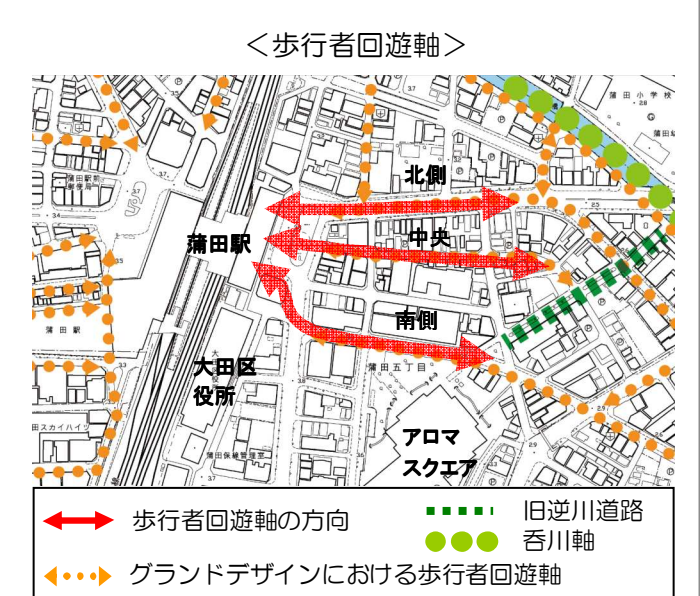
(3) 自動車動線

- バス・タクシーの補助36号線、駅街路2号線方面との動線を考慮し、交通島の北側と南側での転回を確保
- 駅前広場内に進入する一般車とバス・タクシー動線の輻輳を解消するため、一般車(通過交通)動線を変更

■ 歩行者空間

【歩行者動線】
広場北側、中央、南側の3方向の主要動線

- 既存の交通量調査結果より、①北側(東口商店街、バス乗車場方面)、②中央(東口中央通り、京急蒲田方面)、③南側(アロマスクエア、降車場方面)の3方向の主要な動線が存在する。
- 蒲田駅周辺地区ランドデザインにおいても、回遊軸として3方向が設定されている。

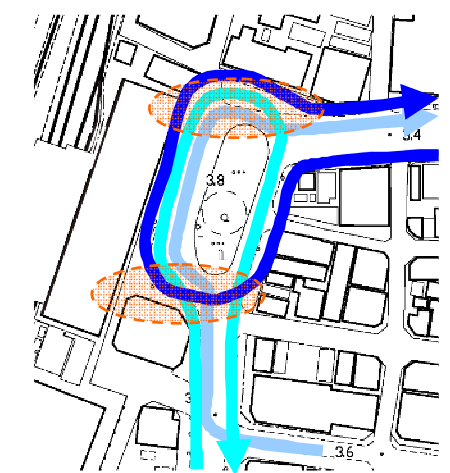


【必要歩道幅員】

位置	現状幅員	必要幅員	備考
駅ビル出入口より北側	6m	9m	<ul style="list-style-type: none"> 国基準でA水準(自由歩行)確保 バス乗降場等の滞留空間として3mを想定
駅ビル出入口より南側	6m	12m	

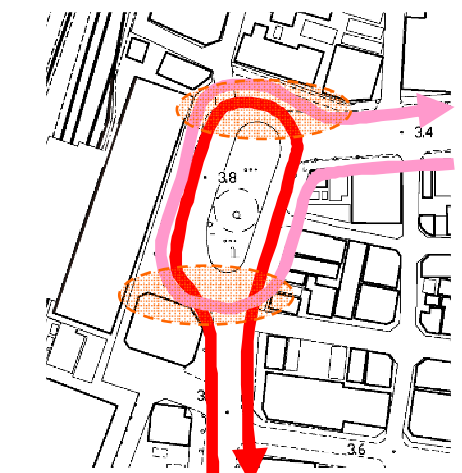
■ 自動車動線

(バス動線)
ロータリー北側と南側で転回できること



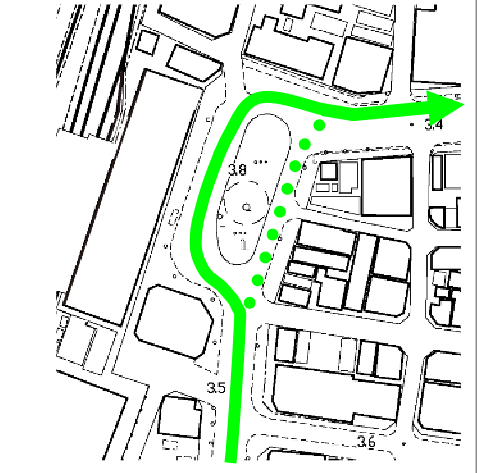
現行のバスルートをお案するとロータリーの北側、南側で転回が必要である。(シャトルバスが最短経路での運行のため、ロータリー北側で転回し環八方面へ向かう。)

(タクシー動線)
ロータリー北側と南側で転回できること



タクシーは、環八方面へのアクセス、補助36号からのアクセスを考慮すると、駅前広場で転回できる必要がある。

(自動車動線)
バス、タクシー動線との分離



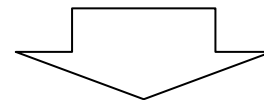
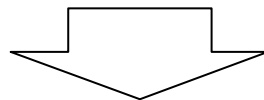
駅前広場内の円滑な交通流確保のため、一般車(通過交通)動線をバス、タクシー動線から分離する必要がある。

■ 施設規模

施設	現状施設数	必要施設数	備考
バス乗車場	広場内 2箇所 広場外 4箇所 (補36号沿い)	5箇所	・バス利用実態調査等から乗車場の統合可能性を考慮して必要施設数を試算
バス降車場	広場内 0箇所 広場外 7箇所 (補36、アロマスクエア前)	2箇所	・バス利用実態調査等から降車場の統合可能性を考慮して必要施設数を試算 ・別途待機場が必要
シャトルバス乗降場	1箇所	1箇所	・現状維持
バス待機場	無し	要検討	・現状はアロマスクエア前降車場が待機場を兼用 ・バス降車場を縮減するため、待機場が必要
タクシー乗車場	1箇所	1箇所 +待ち1台	・現状と同程度を確保
タクシー降車場	無し	2箇所相当	・タクシー利用のサービス向上のために確保
タクシー待機場	無し	20台程度	・現状の昼間時間帯の平均滞留台数(16台)を踏まえて設定
一般車乗降場	無し	1箇所	・身障者用の乗降場の確保が必要
歩行者専用自転車駐車場出入口	無し	1箇所	・歩行者動線の妨げとならない位置に設置

2. 駅前広場の基本型

	アイランド型	ロータリー型	ロータリー型(参考)
イメージ			
考え方	<p>公共交通機能優先</p> <ul style="list-style-type: none"> バス乗車場・降車場を可能な限り駅前広場に集約し、交通結節機能の強化を図る。 	<p>歩行者空間優先</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般車両の動線を駅前広場と分離し、歩行者環境の改善を重視し、交通結節機能の強化を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般車両の動線について現在の運用を維持したパターン。
特徴	<ul style="list-style-type: none"> バス乗車場・降車場を集約 駅ビル側歩道の拡幅 一般車両の動線変更 	<ul style="list-style-type: none"> 駅ビル側歩道の大幅拡幅 バス降車場を配置 一般車両の動線変更 タクシー待機場一部確保 バス・タクシーの転回確保 	<ul style="list-style-type: none"> 駅ビル側歩道の拡幅 バス降車場を配置 タクシー待機場一部確保 バス・タクシーの転回確保



ロータリー型の深度化

【アイランド型】

- 駅ビル側の歩道は拡幅するが、バス乗車滞留者が集中する。
- 交通島を通過する駅ビル側と東側の横断歩行者の安全面の負担が増加する。
- バス乗車場・降車場集約と植栽帯確保ができないことから景観への影響がある。

駅ビル側の歩行者空間が拡大でき、バス・タクシーと一般車（通過交通）動線が分離できる「ロータリー型」を基本に駅前広場配置計画の深度化を行う。

配置計画の詳細化の関わる課題

- バス乗車場箇所数
- バス乗車場、タクシー乗車場・降車場の位置
- タクシー待機場台数・位置
- 駅前広場外、バス乗車場・待機場、タクシー待機場の位置
- バス運行経路の変更
- 歩行者・自転車通行空間