

1

ランドデザインの
改定にあたって

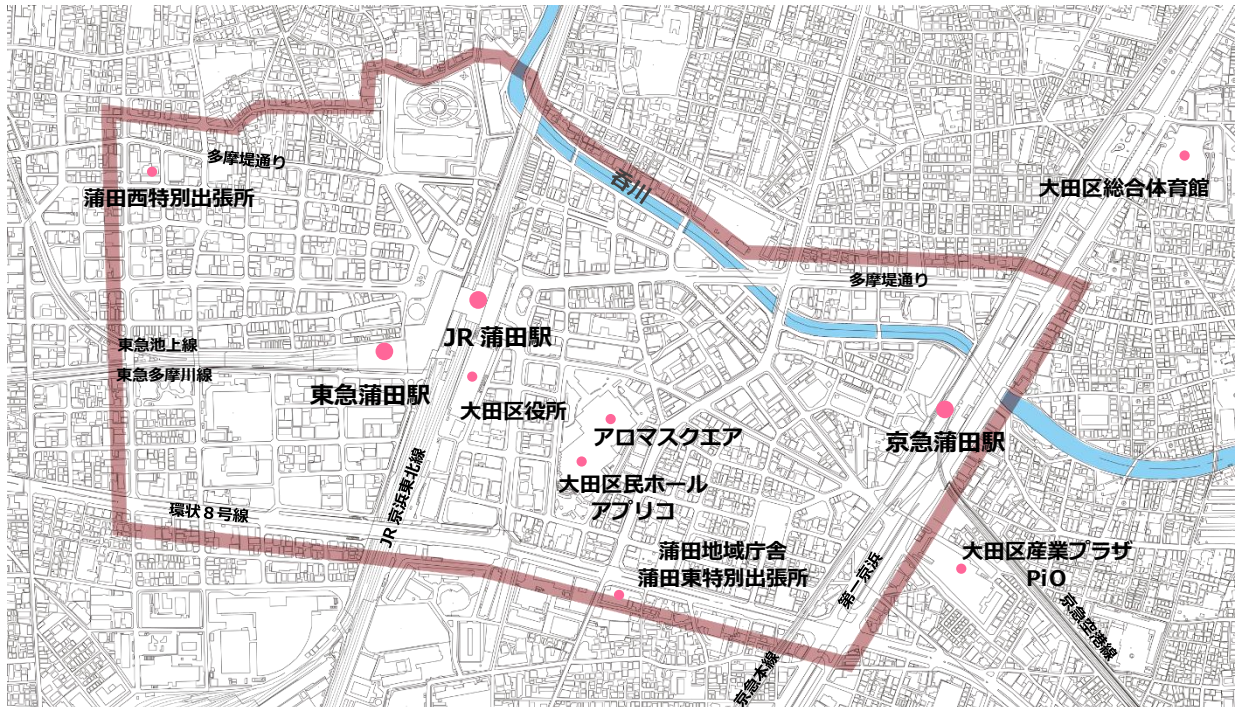
1-1. グランドデザインの役割

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索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「蒲田らしき（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ことが必要です。

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

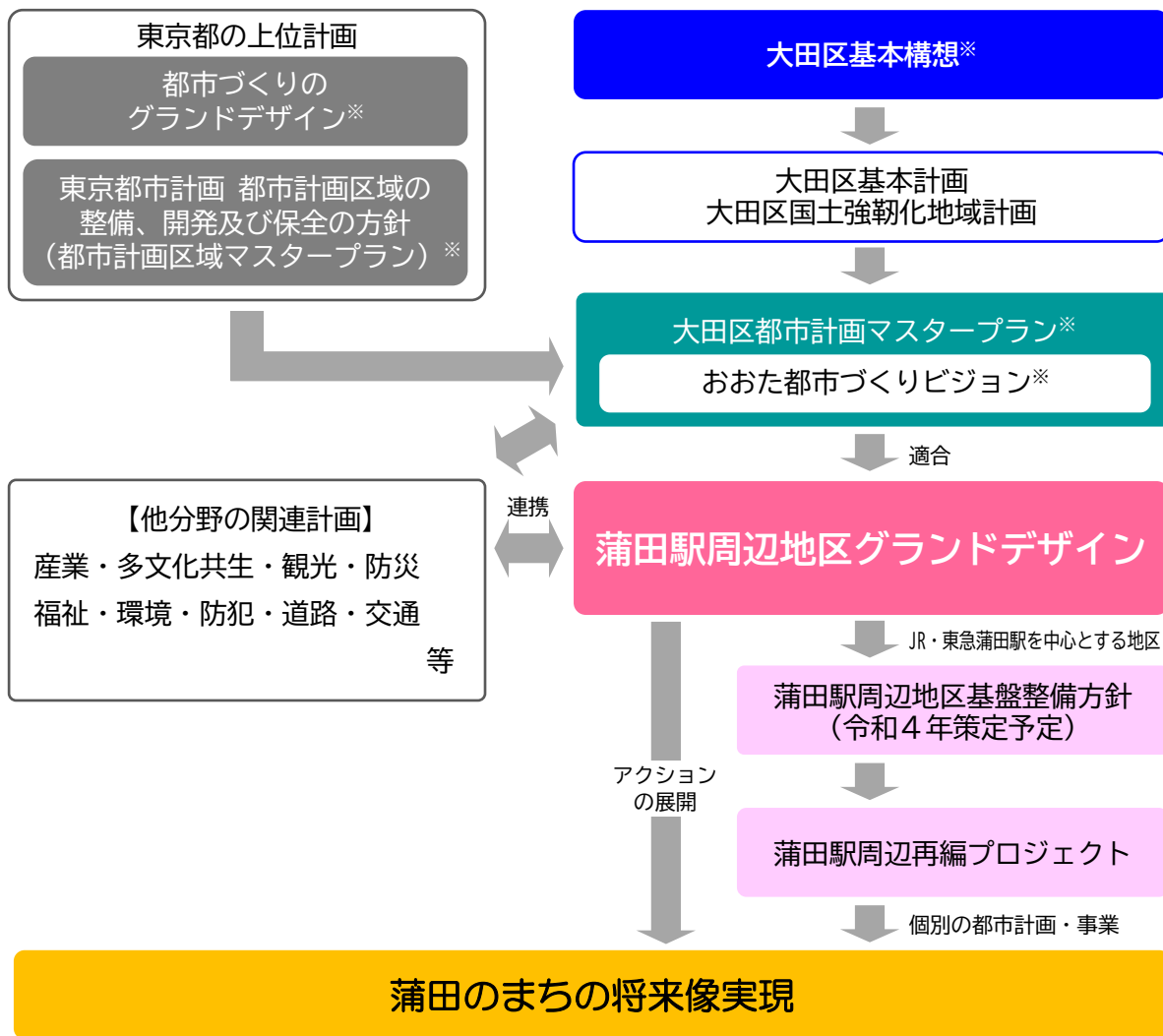
グランドデザインの対象区域は、JR・東急蒲田駅を中心とする京急蒲田駅を含む約 80ha とします。



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)

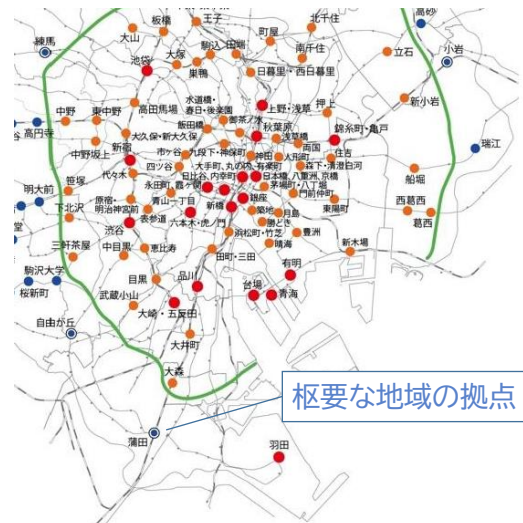
<誘導の方向> (抜粋)

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枢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



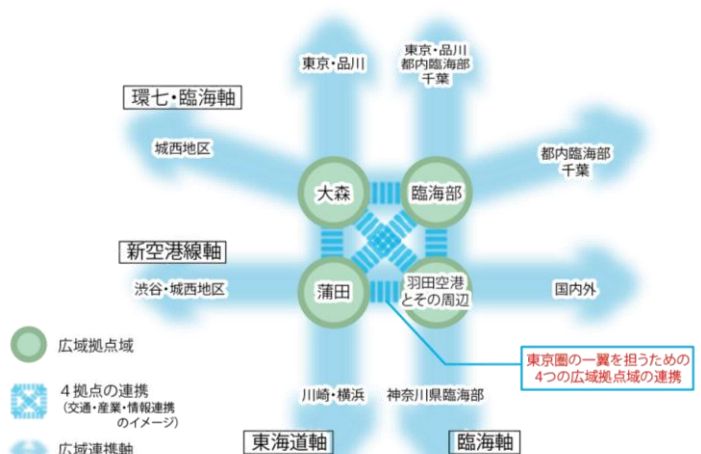
出典：東京都 都市計画区域マスタープラン※

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。

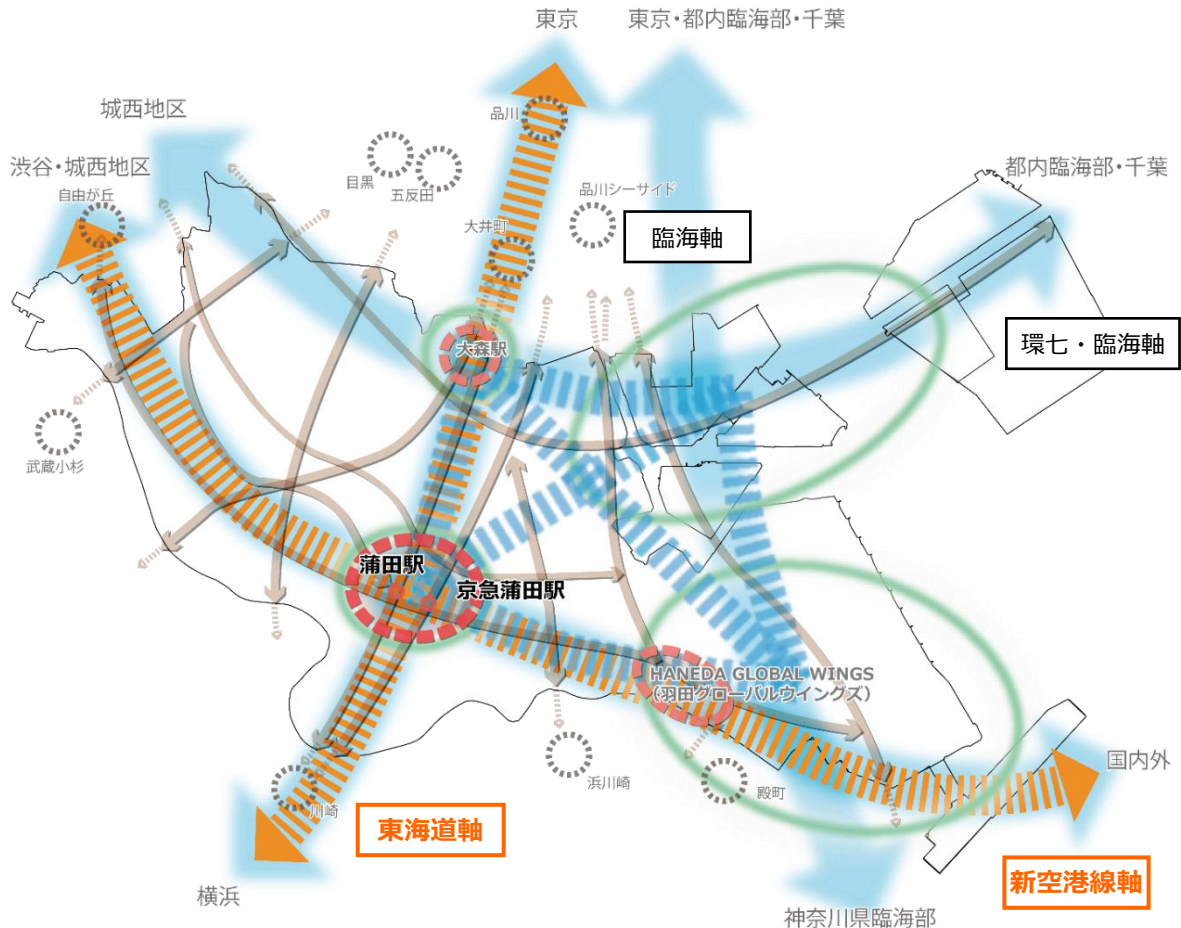
(広域でみた大田区の将来都市構造)

- ・ 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。



<ul style="list-style-type: none"> 中心拠点 他都市における拠点 拠点交流網 広域連携軸 広域拠点域 4拠点の連携 	<p> 中心拠点の考え方</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
--	--

図 将来都市構造図 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。

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を移転
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(PiO)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、地域の方々を中心に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）

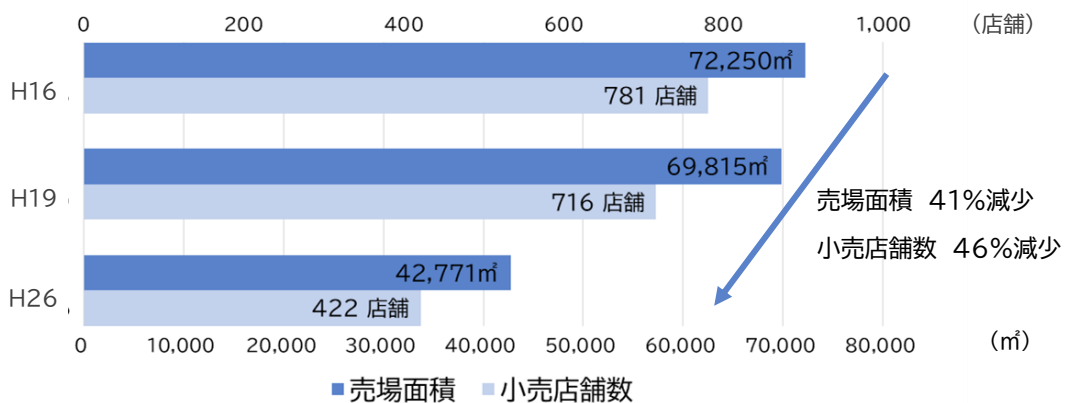
- ・ ライフスタイルの多様化
- ・ 国際化の進展による訪日外国人数の増加
- ・ デジタル化や自動化などの急速な技術革新に伴う産業構造の変化
- ・ 東日本大震災や近年の風水害などによる、防災意識の高まり
- ・ 国土交通省交通政策審議会答申第198号（平成28年4月20日）において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に「新空港線※の新設」が位置付け
- ・ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか（国土交通省）」の提言
- ・ パリ協定の採択やSDGsの提唱など、環境保全や温暖化抑制を目指した世界的な動き
- ・ 新型コロナウイルス感染症を契機とした「新しい生活様式」へ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

など

（まちの変化）

【 小売店舗数と売場面積の推移 】

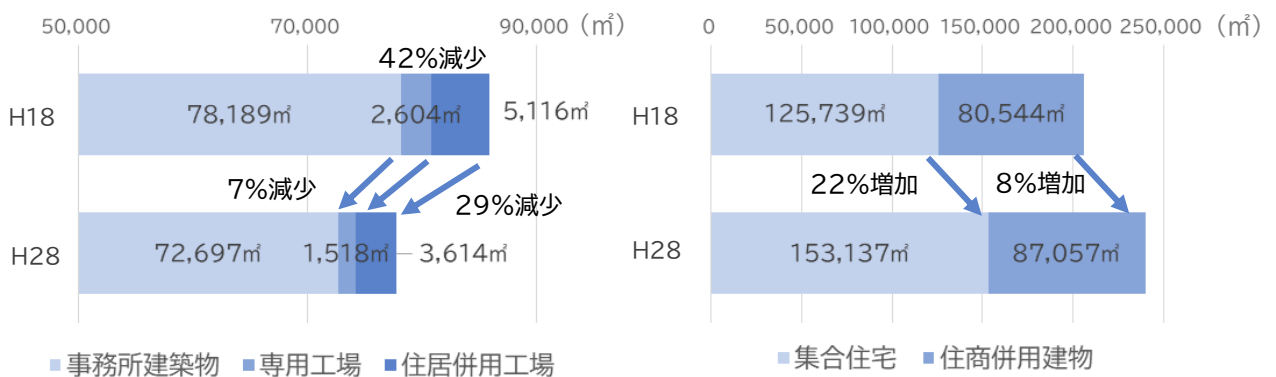
本地区（※1）の小売店舗数や売場面積は減少傾向にあります。



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。

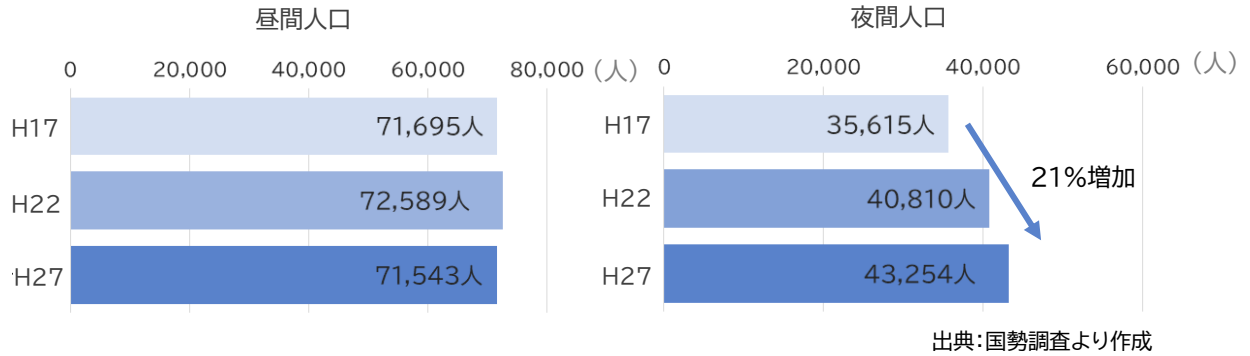


出典：土地利用現況調査より作成

（※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。）

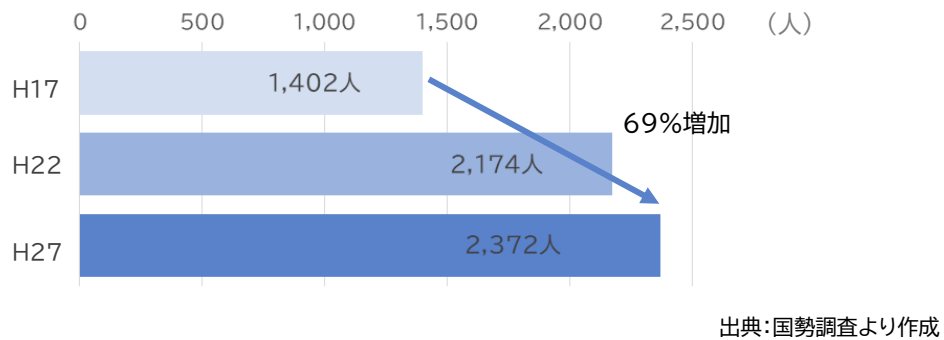
【 昼間・夜間人口の推移 】

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。



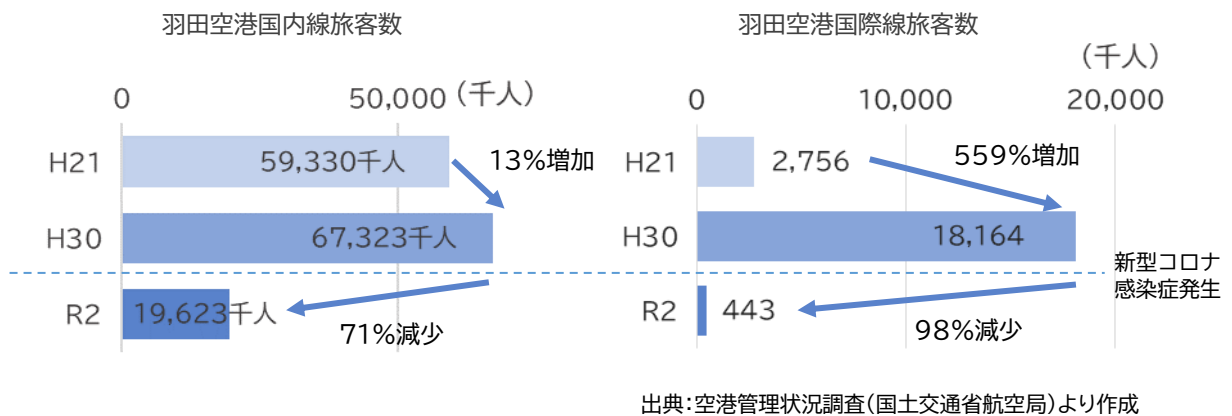
【 外国人人口の推移 】

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 】

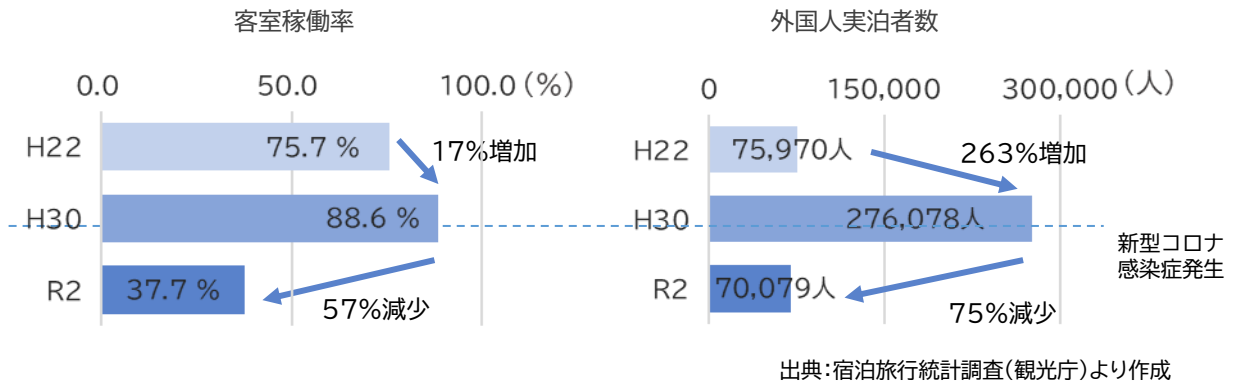
平成22年10月から国際線定期便の就航が開始され、羽田空港国際線旅客数は急増しています。



(※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。)

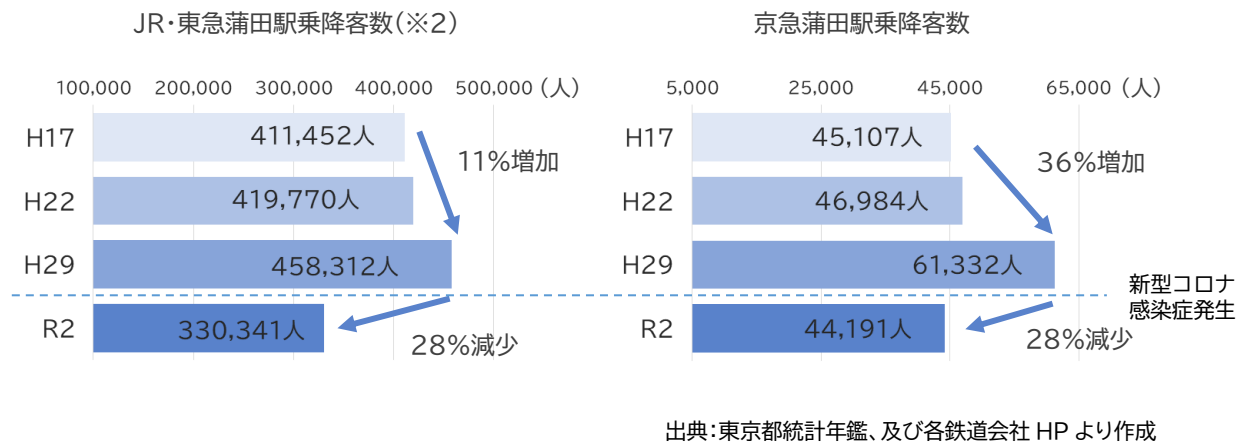
【 宿泊施設の稼働率と外国人利用の変化 】

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。



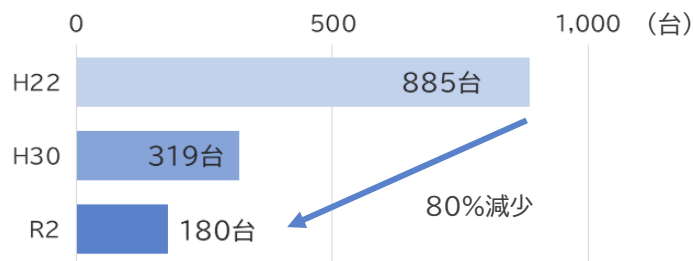
【 蒲田駅乗降客数の推移 】

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。



(※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。)