

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<sup>※</sup>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

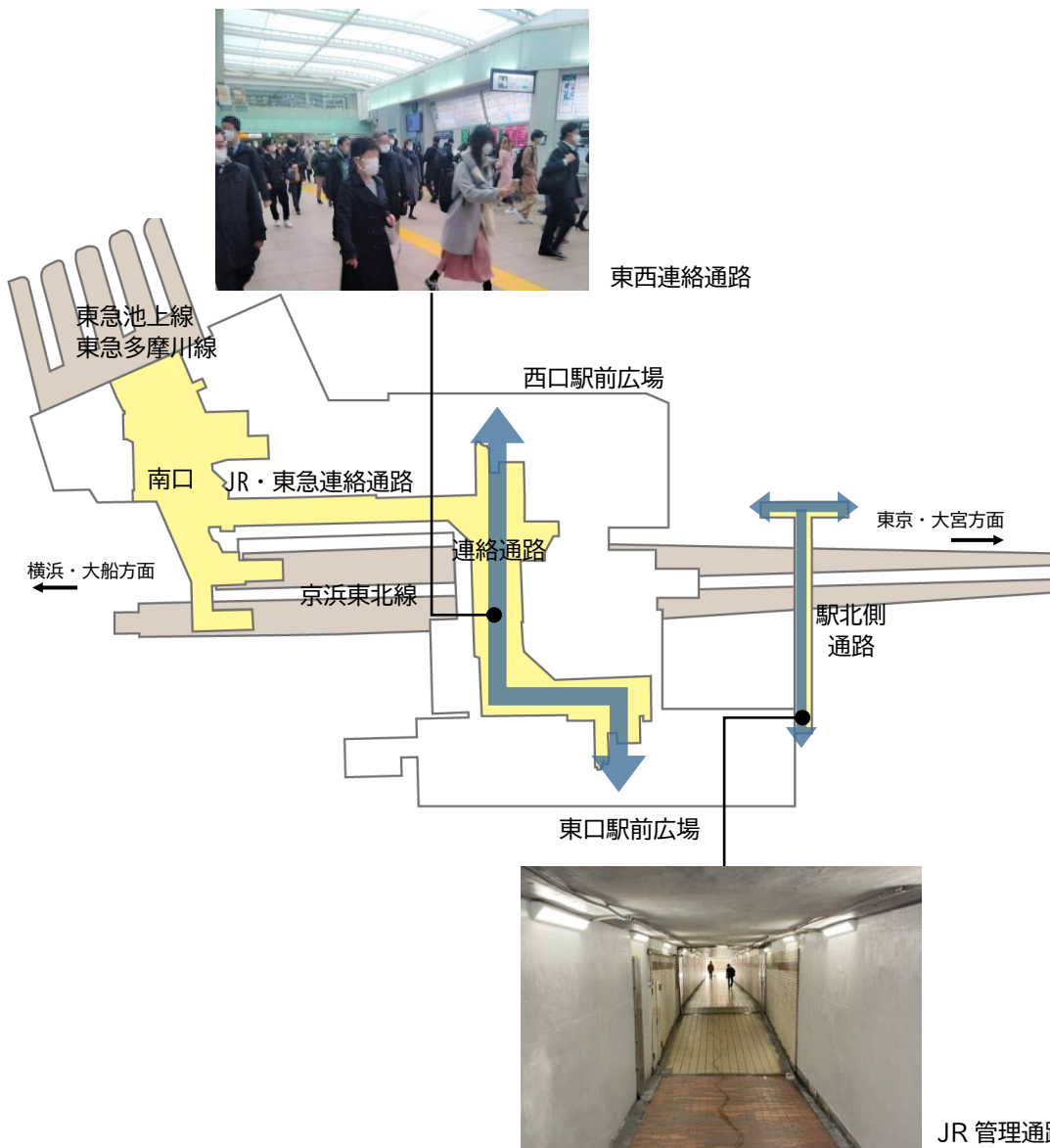
### 5. 駅周辺の自転車駐車場の確保

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. グランドデザイン  
改定にあたって

2. まちの特徴と課題

3. まちの将来像

4. 拠点・軸・エリアの  
まちづくり

5. まちづくりの目標と  
分野別方針

6. まちづくりの取組

7. JR・東急蒲田駅前  
拠点の施設整備

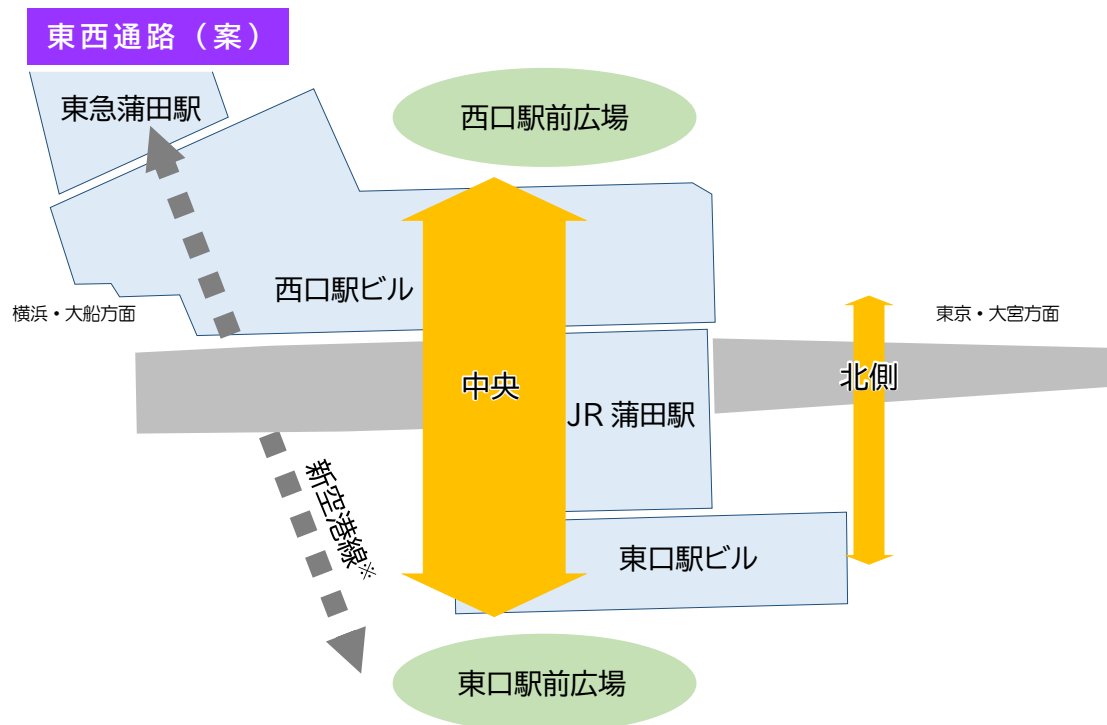
8. グランドデザイン  
実現に向けて

## 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ことが必要です。



### 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ことが必要です。

【西口駅前広場】



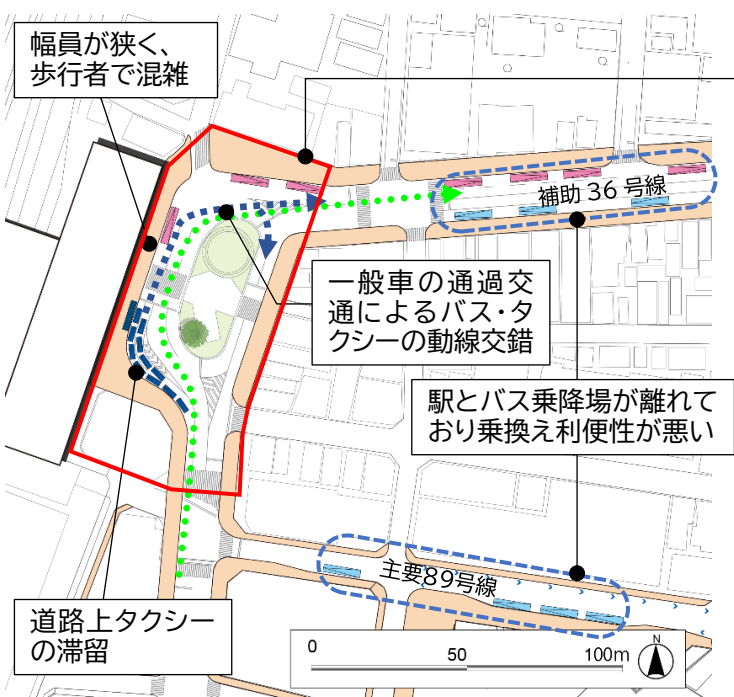
現況面積  
約 5,400 m<sup>2</sup>



望ましい面積  
約 7,000 m<sup>2</sup>



【東口駅前広場】



初動期整備面積  
約 5,900 m<sup>2</sup>



望ましい面積  
約 8,800 m<sup>2</sup>



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。

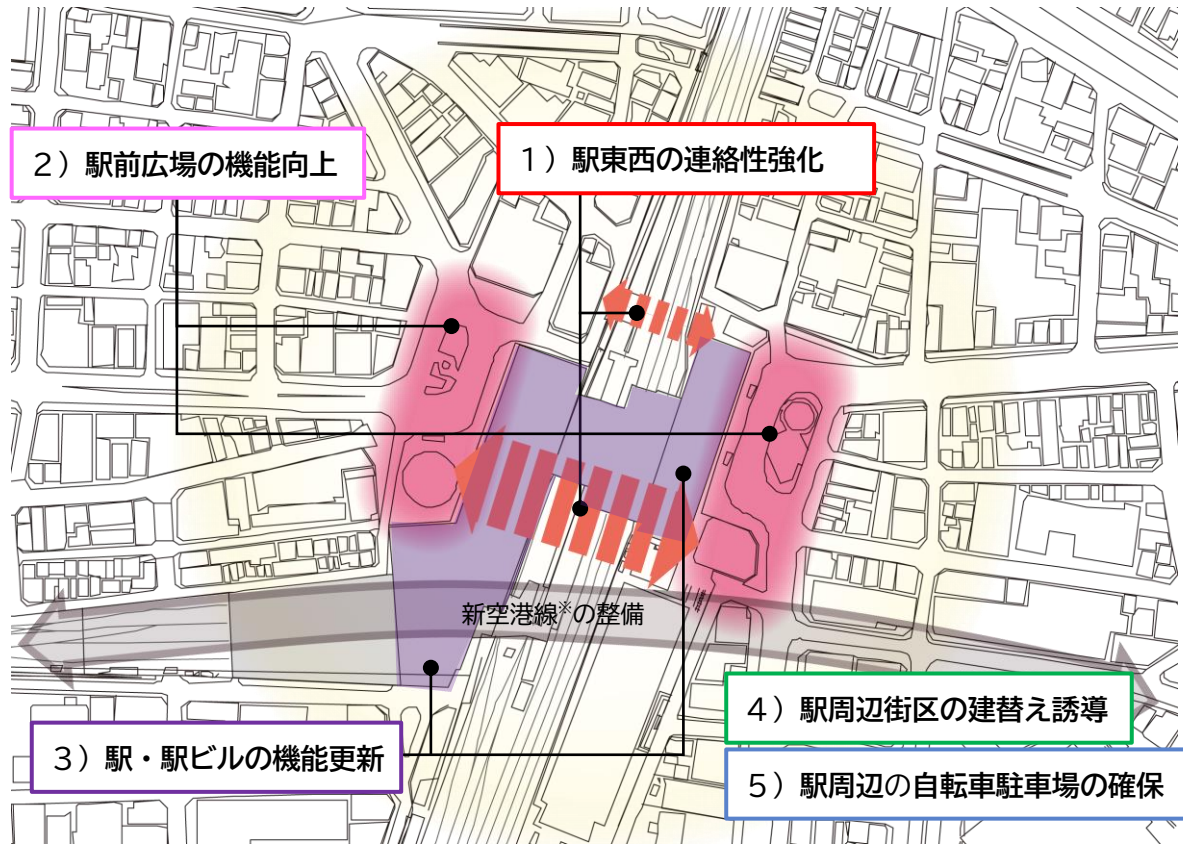
#### 【整備に向けて】

- ・ 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

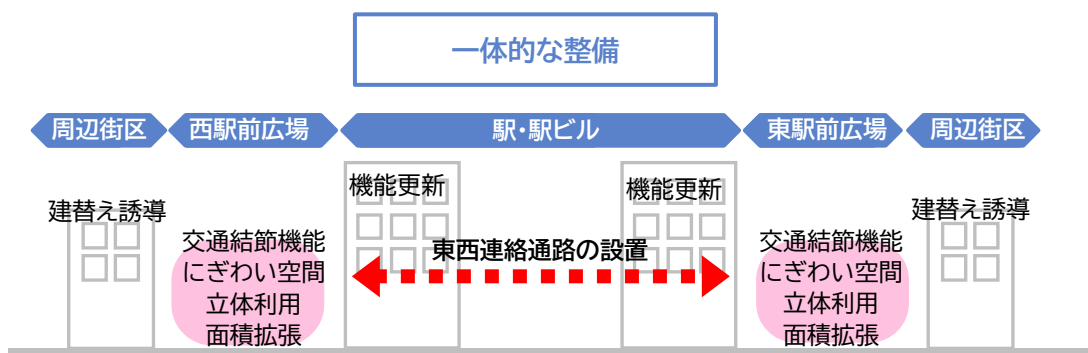


## 7-5. 駅周辺基盤施設の一体的整備

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。

