

第6章

蒲田駅を中心とする地区整備について

蒲田駅を中心とするエリアは、基本方針「都市機能の向上」における目標4・5・6の実現にかかわる重要な部分であるため、ここで改めてこの地区の整備の方向性や取り組みの考え方等について整理します。

また、蒲田駅を中心とする地区全体の考え方や整備プロセスについて提示することで、区民や関係機関の合意を得ながら地区整備を進めるための出発点とします。

1. 課題解決の方向性

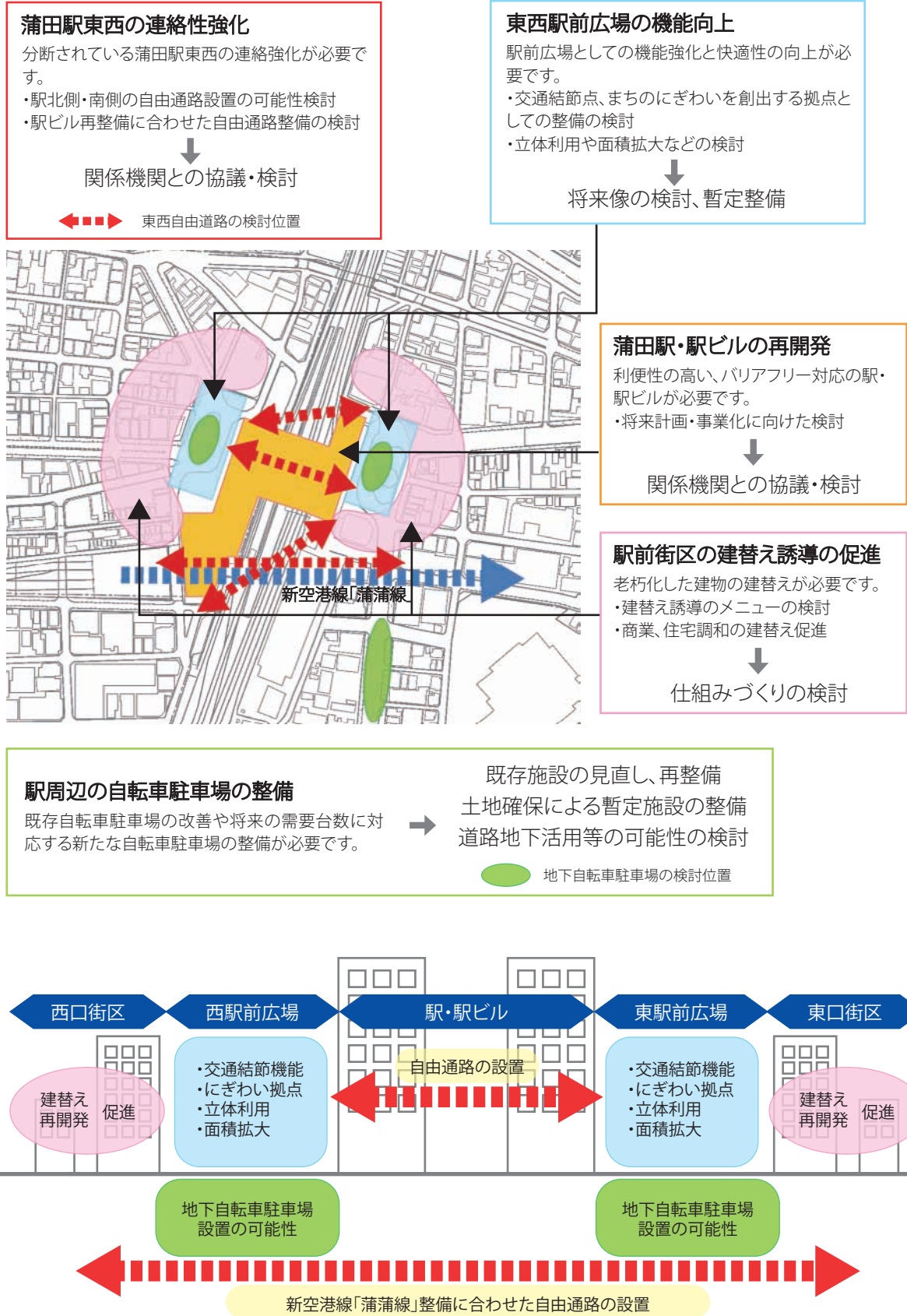
駅を中心に形成されてきたまちの骨格が、社会経済、人口、生活等の状況変化により適合できなくなり、問題が顕在化してきています。駅・駅前広場の抱える課題を整理します。

- ・蒲田駅により駅東西が分断され、東西連絡通路は、通行量の多さにより快適な歩行者環境が確保されず、深夜の閉鎖により利便性が不十分
- ・駅北側地下通路は、バリアフリー未対応で道幅が狭く、深夜の通行に防犯上の不安
- ・放置自転車の増加により、歩行者や緊急車両の通行への障害、景観上も問題
- ・駅前広場は、歩行者、タクシー・バス運行等に対して空間が狭く、機能上、景観上も不十分
- ・駅ビルは大規模改修されたが、躯体の老朽化により近い将来の建替えが必要
- ・新空港線「蒲蒲線」の整備と整合した駅の将来像の必要性
- ・駅前広場に近接する街区のビルは、建物の更新時期

課題解決の方向性



駅を中心とする地区の課題解決の方向性



2. 課題解決の考え方

1) 蒲田駅東西の連絡性強化

蒲田駅前は、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になっていません。

今以上に人の回遊性を高め、東西商業のさらなる発展を図るため、駅で分断されている東西の駅ビルや街区をつなぐ連絡通路を整備して一体的なまちとすることが必要です。

蒲田駅・駅前広場周辺



蒲田駅東口駅前



蒲田駅西口駅前

現在の駅連絡通路だけでは不十分であるため、駅の北側と南側への新設を検討します。

①東西自由通路設置による効果

東西街区の連絡性が強化することで、回遊性の拡充、人的交流の活発化、利便性の向上などの様々な効果により、将来の商業の活性につながっていくことが期待されます。

- 回遊性の拡充 ■■■■■▶ 新たな回遊路による商業の活性
- 人的交流の活発化 ■■■■■▶ 東西合同でのまちづくり研究やイベントの開催などによる一体感の醸成
- 利便性の向上 ■■■■■▶ 蒲田での豊かな暮らし、魅力の再発見

蒲田のポテンシャルアップ

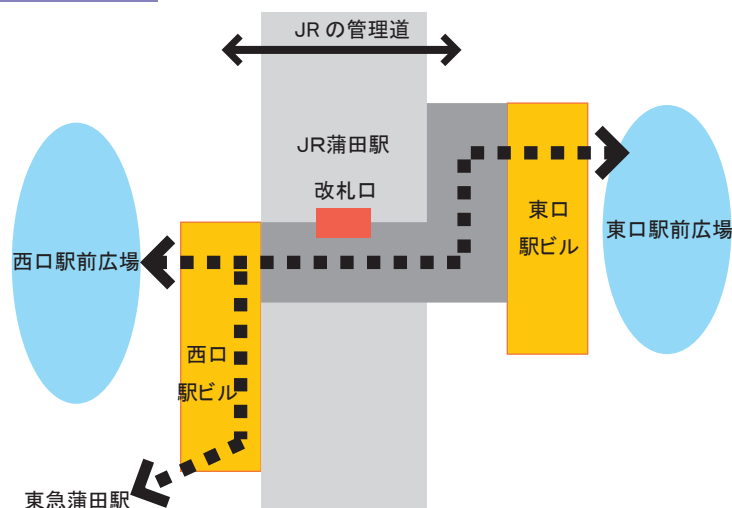
②東西自由通路設置に向けた検討

自由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、J R・駅ビルなどの関係機関と協議を進め、具体的な検討に入ることが必要です。

現在ある東西連絡通路は、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J Rの管理道(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、快適な歩行空間が確保できていません。ここから東急線をつなぐ通路はさらに複雑なため、円滑な通行を妨げています。また、J R管理道は、幅が狭く、バリアフリーにも対応していません。

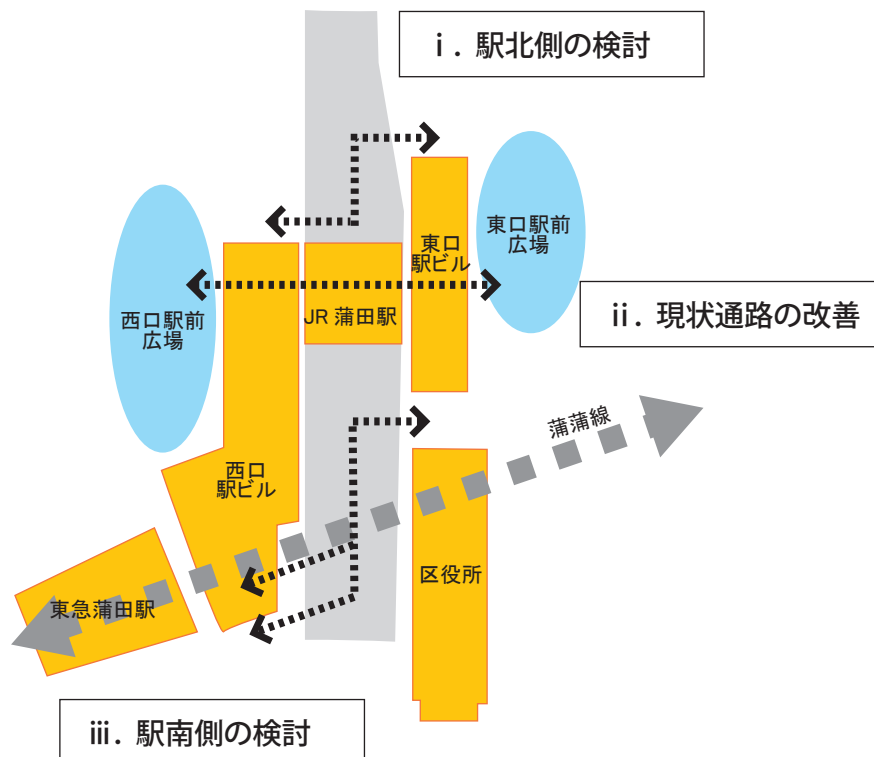
現在の連絡通路



東西連絡通路案

現時点で考えられる連絡通路の位置としては、次の３ルートが考えられます。

なお、これらのルートでは、バリアフリーの観点から、歩行者のみならず、車椅子や自転車の通行についても、合わせて検討することが必要です。

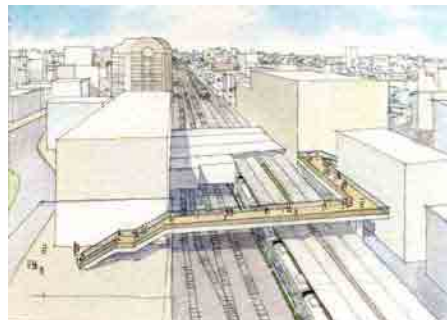


i. 駅北側の検討

現在のＪＲ管理道の位置あたりの線路上空に、人の回遊性を高め、東西街区の一体性を確保する連絡通路を整備する案です。連絡橋の単独整備が可能です。

【条件等】

- ◆線路上空使用等に関して鉄道事業者と協議
- ◆連絡橋東西取付部の検討・調整
- ◆整備手法の検討



連絡橋イメージ

ii. 現状通路の改善

現在の駅・駅ビルの再開発に合わせて、機能や連絡面で快適性の高い連絡通路を整備する案です。

【条件等】

- ・駅・駅ビルの将来構想について事業者（鉄道・駅ビル）との検討
- ・整備手法の検討



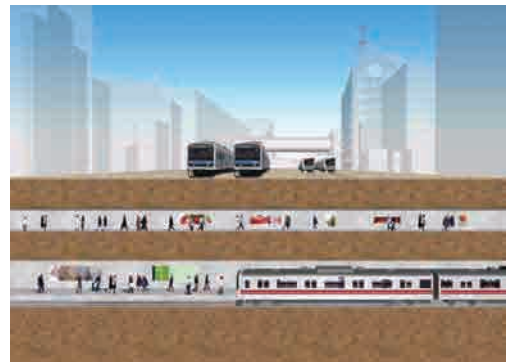
蒲田駅コンコースイメージ

iii. 駅南側の検討

(1)新空港線「蒲蒲線」の整備に合わせて、地下自由通路を整備する案です。

【条件等】

- ・新空港線「蒲蒲線」の事業化
- ・整備計画・手法の関係者・関係機関との検討

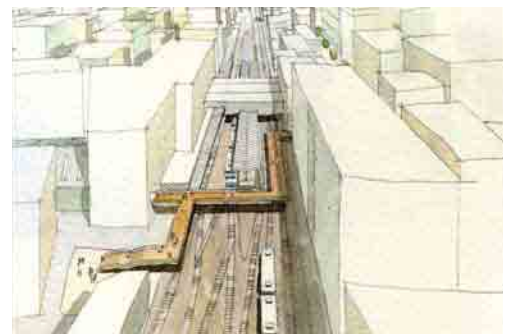


蒲蒲線整備に合わせた自由通路イメージ

(2)東急線改札方面から区役所脇の線路上空に交通利便性と人の回遊性を高める連絡橋を整備する案です。

【条件等】

- ・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
- ・西口東急線接続部の鉄道事業者等との検討
- ・整備手法の検討



連絡橋イメージ

2) 駅周辺の自転車駐車場の整備

人口の増加や自転車利用率の伸びに伴い、放置自転車も増えてきました。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。

自転車利用のルールづくりやマナー啓発などのソフト面の対策に、行政、事業者、区民が協働で取り組むとともに抜本的な対策を講じていく必要があります。

ここでは、将来の自転車駐車場の整備や既存自転車駐車場の見直しなどによる対応について整理します。

①自転車駐車場の確保(整備)について

蒲田駅周辺には約10,000台を超える自転車駐車場があります。現在、午前中の駅集中台数約10,000台に対しての収容台数としては足りていますが、平日午後から生じる買い物等の利用を含めると約15,000台の需要台数となり、約5,000台が不足しているのが現状です。さらに、将来、平成29年時点においても東側で約2,000台、西側で約2,800台の自転車駐車場が不足するとの予測が出ています。

ゆとりのない駅前広場への乗り入れ制限により歩行者の安全確保を図るなど、将来の自転車利用のあり方や、現在の自転車駐車場の見直し、今後の自転車駐車場整備の考え方をまとめておく必要があります。



歩行者の通行の妨げになる放置自転車



駅前の放置自転車

取り組みの方向性

- 1) 駅前広場への乗り入れ制限による歩行者の安全確保
- 2) 将来の自転車利用のあり方
- 3) 既存自転車駐車場の見直し
- 4) 将来の自転車駐車場の整備

蒲田駅エリア別自転車駐車場の不足台数

	将来需要台数 (平成29年)	既存収容台数(※)	不足台数
西口北エリア	3,626台	900台	2,726台
西口南エリア	3,798台	3,692台	106台
東口北エリア	2,890台	1,484台	1,406台
東口南エリア	5,078台	4,535台	543台
計	15,392台	10,611台	4,781台

資料: 蒲田駅・大森駅・雪谷大塚駅周辺自転車等利用実態調査報告書(平成20年3月 大田区)

(※) 既存収容台数は、設計上の収容台数である。

京急蒲田駅エリア別自転車駐車場の不足台数

	将来需要台数 (平成30年)	既存収容台数	不足台数
京急蒲田エリア(全体)	4,008台	1,480台	2,528台

資料: 大田区8駅自転車等利用実態調査報告書(平成21年 大田区)

(※) 既存収容台数は、設計上の収容台数である。

〔駅西口〕

既存の収容台数は約4,600台、将来需要台数は約7,400台で約2,800台が不足する見込みです。

日本工学院の建替えに合わせ自転車駐車場の整備が進められていますが、既存自転車駐車場の見直しによる再配置や事業者との調整による台数の確保が急務となっています。

将来の需要台数に対応していくためには、幅広い整備の検討を進めていく必要があります。

〔駅東口〕

既存の収容台数は約6,000台、将来の需要台数は約8,000台で約2,000台が不足する見込みです。

特に東口では、呑川の緑道・散策路の整備に関して、現在の呑川沿い自転車駐車場の収容台数分を他の自転車駐車場に振り替える必要があります。

既存の自転車駐車場の再構築と将来需要台数に対応するために、地下を活用した整備の検討を進めていく必要があります。

〔京急蒲田駅周辺〕

既存の収容台数は約1,500台、将来需要台数は約4,000台で約2,500台が不足する見込みです。

京急蒲田駅周辺の地域も駅を中心とする周辺の放置自転車が、対策が必要となっています。

京急連続立体交差事業の進捗に合わせて、自転車駐車場の整備を進めます。

蒲田駅周辺の自転車駐車場



■: 既存施設箇所

	駐車場名	収容台数
A	蒲田駅東口自転車駐車場	504
B	蒲田交差東口自転車駐車場	450
C	蒲田駅呑川右岸自転車駐車場	450
D	臨時駐輪帯(東口)	125
E	蒲田あやめ橋自転車駐車場	90
F	蒲田5丁目サイクル24h自転車駐車場	148
G	アロマ地下自転車駐車場	1,912
H	区役所本庁舎前自転車駐車場	602
I	蒲田駅消費者生活センター横自転車駐車場	421
J	蒲田駅東口環八横自転車駐車場	1,014
K	蒲田駅東口陸橋下自転車駐車場	348
L	区役所自転車駐車場	-
東口合計		6,064
M	蒲田駅西口環八下自転車駐車場	1,479
N	エコステーション2 1 蒲田	101
O	蒲田駅西口自転車駐車場	1,257
P	蒲田駅西口御園自転車駐車場	347
Q	蒲田駅西蒲田公園自転車駐車場	508
R	日本工学院地下自転車駐車場	500
S	蒲田駅西口呑川横自転車駐車場	150
T	日本工学院専門学校駐輪場	-
U	臨時駐輪帯(西口)	225
西口合計		4,567
合計		10,631

(平成22年1月現在)

②地下自転車駐車場の整備

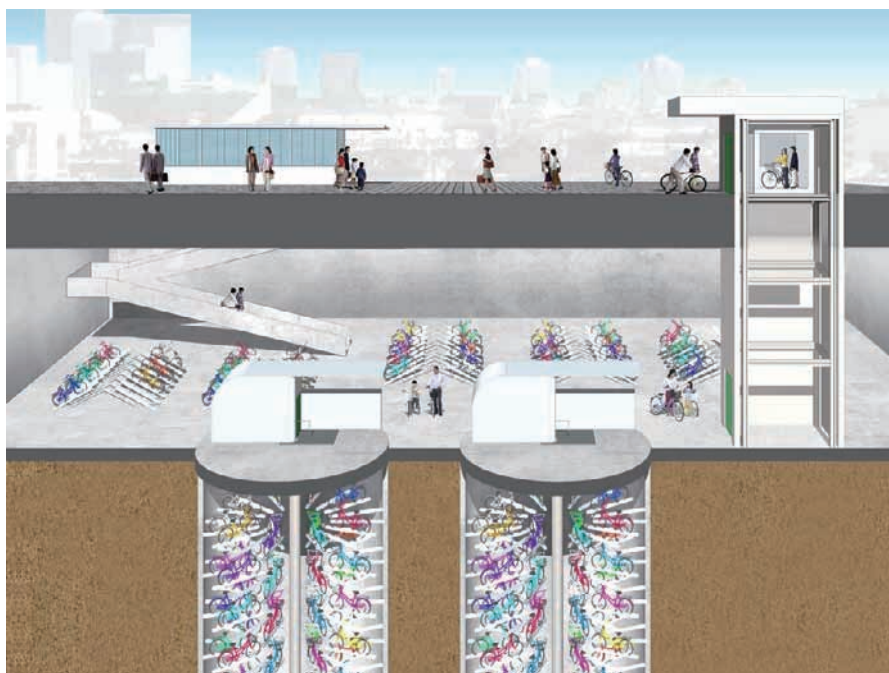
将来の需要台数を確保するためには、地下自転車駐車場が有効です。整備には道路や駅前広場の地下活用が考えられます。また、茶筒型機械や平地式など、通勤・通学、買物の利用実態に合わせた仕様を選択するなど、その組み合わせの検討も必要です。

【条件等】

- ・導入空間確保のための調査
- ・自転車・歩行者出入口取付部の用地確保
- ・駅前広場地下の場合は駅前広場の総合的な整備計画の中での検討が必要



地下自転車駐車場導入検討位置図



地下自転車駐車場整備イメージ

③当面の自転車駐車場の整備

地下自転車駐車場の整備は長期的な対応が求められるため、喫緊の課題である自転車対策は短期的な対応も考えなければなりません。

・空地活用による暫定的な自転車駐車場の設置で、既存自転車駐車場の再整備や収容台数を拡大

・既存自転車駐車場の通勤・通学者や買物利用者などの区分により配置換え

・事業者等の協力を得ながら、収容台数を確保

【条件等】

- ・二層化等、既存自転車駐車場の高度利用
- ・路上駐輪器の設置可能性の検討
- ・積極的な場所の確保



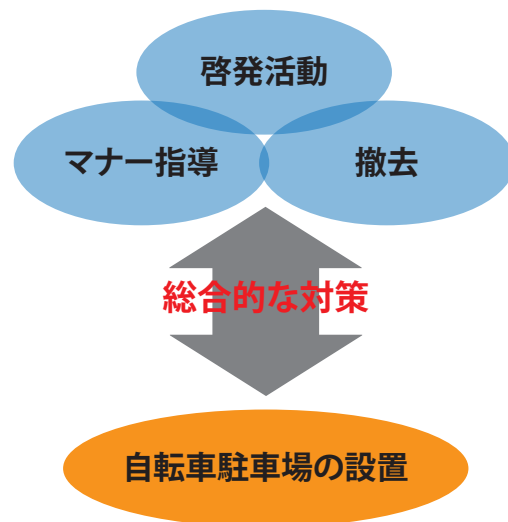
既存自転車駐車場

④放置自転車の対策

放置自転車対策は、まちの重要な課題ですが、自転車駐車場を確保しただけでは、十分な解決を図ることはできません。

区では、広報の活用や駅前放置自転車クリーンキャンペーン等により、区民に対する幅広い啓発活動を実施しています。また、自転車駐車場整理員・自転車放置防止指導員の配置による直接的なマナー指導や、ルール違反に対しては「撤去」という強行手段を講じてきていますが、未だ放置は後を絶ちません。今後は、これらの取り組みの強化と効果的な組み合わせにより、総合的な放置自転車対策としていくことが重要です。

一方で、自転車利用者は、まちのマナーを守る実践者であり、放置自転車対策の重要な協力者でもあります。すべての自転車利用者をまちづくりの重要なパートナーとするためにも、快適で利便性の高い自転車駐車場の整備は欠かせません。そのためには、地下の活用や駅前広場周辺街区の開発に合わせた自転車駐車場の設置はもとより、既存の自転車駐車場付置義務の見直しも視野に入れ、対策を考えていく必要があります。



3) 東西駅前広場の機能向上

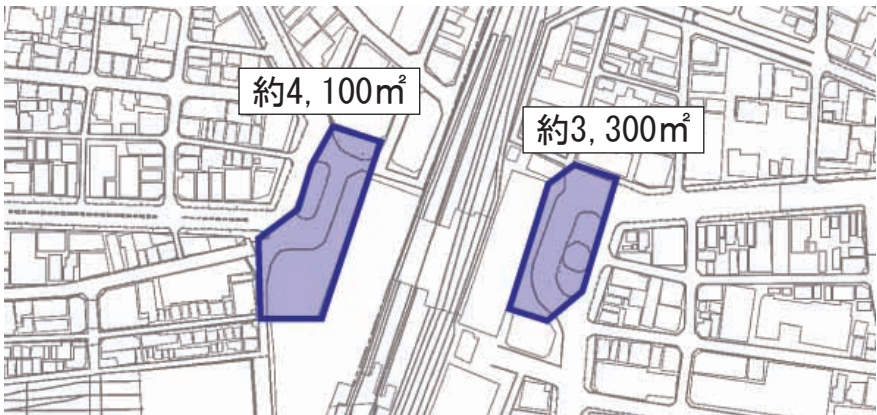
①東西駅前広場の不足面積

現在の駅利用者から算出した必要な面積は、東口が約6,000㎡、西口が約4,500㎡です。将来(平成28年)の駅乗降客数は推計で約1.2倍となり、必要面積は東口が約7,500㎡、西口が約5,400㎡となります。

東西いずれも現状の面積では不足していることが明らかであり、特に東口が大きく不足しています。



西口駅前広場



現状駅前広場の面積



東口駅前広場

駅前広場の不足面積

	現状の面積 (通過交通分を除く)	現状必要面積	現状不足面積	将来必要面積	将来不足面積
東口駅前広場	約3,300㎡	約6,000㎡	約2,700㎡	約7,500㎡	約4,200㎡
西口駅前広場	約4,100㎡	約4,500㎡	約 400㎡	約5,400㎡	約1,300㎡

資料：蒲田駅前東西交通広場再整備基礎調査報告書(平成20年3月 大田区)

②駅前広場の整備

将来必要となる駅前広場の規模や機能の確保は、長期的な取り組みとなります。本グランドデザインの考え方を踏まえ、暫定的な取り組みも行いながら、総合的な取り組みと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。

【歩行者空間】

駅からまちへ出入りする歩行者が多く、特に通勤帯は密集状態です。安全性や快適性の確保のため、歩行空間の拡大が望まれます。



人の混雑

【バス利用者の歩行距離】

区内バス路線網は充実していますが、バス乗降場がやや駅から離れているため、バス利用者の歩行距離など、改善すべき課題があります。



駅から離れたバス停

【バス・タクシー乗場の位置】

バス乗降場やタクシー乗場・待機場の適切な配置なども合わせ、機能性・快適性に優れた駅前広場の再整備を考えなければなりません。



混雑するタクシー待機場所

【にぎわい拠点】

駅前広場は多くの人々が集まり、まちのにぎわいを生む拠点になります。イベントスペースの確保は多くの人が望んでいます。



駅前広場

十分な駅前機能を満たすためには、現在の面積では対応できません。将来の駅ビル、駅前街区、東西自由通路の整備を考慮した駅前広場の立体的利用や面積拡幅などの検討を進めていくことが必要です。

i. 駅前歩行者空間と交通結節機能

歩行者の快適性を確保するため、駅前広場への自転車の乗り入れ制限を考慮しながら、連絡動線の拡幅やバリアフリー化などの改善が必要です。

鉄道との乗り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することが考えられますが、これまでの調査から現状での対応は困難であることが分かっています。また、京急連続立体交差事業や環状8号線と第一京浜の立体交差が完成すると、蒲田駅東口に流入する車の減少も予測されます。この状況を踏まえて駅周辺の交通体系の見直しを含め、バス乗降場やタクシー乗り場及び待機スペースの検討を行います。

【条件等】

- ・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

ii. 羽田空港行きバスの現状と改善の方向

羽田空港アクセスとなる新空港線「蒲蒲線」の整備は長期的な事業となるため、当面の対応として蒲田駅からの直行バス運行が考えられます。

現在、羽田空港行き路線バスは、東口バス乗り場3、4番から出ていますが、駅からの距離はそれぞれ約120、140mです。また、降り場がアロマスクエアの北側となっています。現状の改善に向けて、駅前広場の機能を見直し、整備する必要があります。

まず、バスの大きさ・形状に留意しながら、駅に近い手前のスペースに発着場を設けることが考えられます。将来的には、蒲田駅東口自転車駐車場の機能を新たに設置する自転車駐車場へ移設するなど、バス発着スペースの確保について検討する必要があります。

【条件等】

- ・バス事業者への羽田空港直行バス運行の働きかけ
- ・駅・駅ビル、駅前街区などを含めた総合的な対策の検討
- ・警察等関係機関との協議



バス乗降場位置図(現状)



バス乗り場(現状)



羽田空港直行バスイメージ

iii. にぎわいと日常利用のために

駅前広場は、駅とまちなかをつなぐ空間であり、まちのにぎわいを生む拠点、界限性の起点という役割と、安らぎや安息などの快適空間としての役割を併せ持ちます。このため、さまざまな活動に対応できるとともに、ゆとりのある空間であることが求められます。

西口では、駅前広場のフラット化などによりイベントスペースを確保することも考えられます。東口は、限られたスペースにさまざまな要素が含まれているため、総合的な整備検討を進める中で整理をする必要があります。

また、サイン整備によるまちの案内、情報提供や歩道整備により、駅を中心に広がる回遊性を高めていくことも重要です。

【条件等】

- ・商店街など地元関係者との協議
- ・駅前広場暫定改修の検討
- ・暫定改修後の問題点の検証
- ・理想的な駅前広場の将来像



歩行者中心の駅前広場イメージ

iv. 広場スペースの確保

駅前には、さまざま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。しかし、駅利用者増加に伴い機能向上と安全な歩行者空間の拡張は避けられず、必要面積を確保することが求められます。

広場面積を確保するためには、民間等の土地を取得するほか、現在の広場を2層構造にして機能拡大を図る方法等も考えられます。立体的利用の例としてペDESTリアンデッキが考えられますが、駅ビルや民間ビル取り付け部のレベルの解消、歩道の階段スペース、地上部の日照、景観・風紀への影響などの問題があり、賛否が分かれることが予想されます。

したがって、駅や駅前街区の整備に合わせ、スペース確保の手法については幅広く検討を重ねることが必要です。



ペDESTリアンデッキ事例（船橋駅）

【条件等】

- ・駅前広場の拡大対策地元検討会の設置
- ・ペDESTリアンデッキの可能性検討
- ・東西自由通路や駅前街区と広場の関係性整理
- ・行政・鉄道事業者・関係者での面積拡張の手法等の検討・調整

v. バリアフリー化

ユニバーサルデザインの考え方に基づいた駅前広場整備を推進します。そのため、バリアフリー新法重点整備地区の検討を行い、行政や関係者で策定するバリアフリー基本構想に基づいた整備を進めます。

【条件等】

- ・バリアフリー新法重点整備地区に指定
- ・関係者によるバリアフリー基本構想の策定
- ・地域連帯の強化



蒲田駅のエレベーター（平成19年設置）

vi. まちの環境づくり

駅前広場は、喫煙所を除き路上喫煙禁止地域に指定されています。吸殻の投げ捨ては減ってきましたが、空き缶、ごみ、ガムなども含め、未だに投げ捨てが見受けられます。

これまでも地域が中心となって清掃活動などに取り組んできましたが、今後、蒲田の将来像実現のため、地域・行政・関係機関などが連携しながら、美化啓発・治安維持活動も含めた取り組みを強化していくことが重要です。



路上喫煙禁止地区看板（東口）

【条件等】

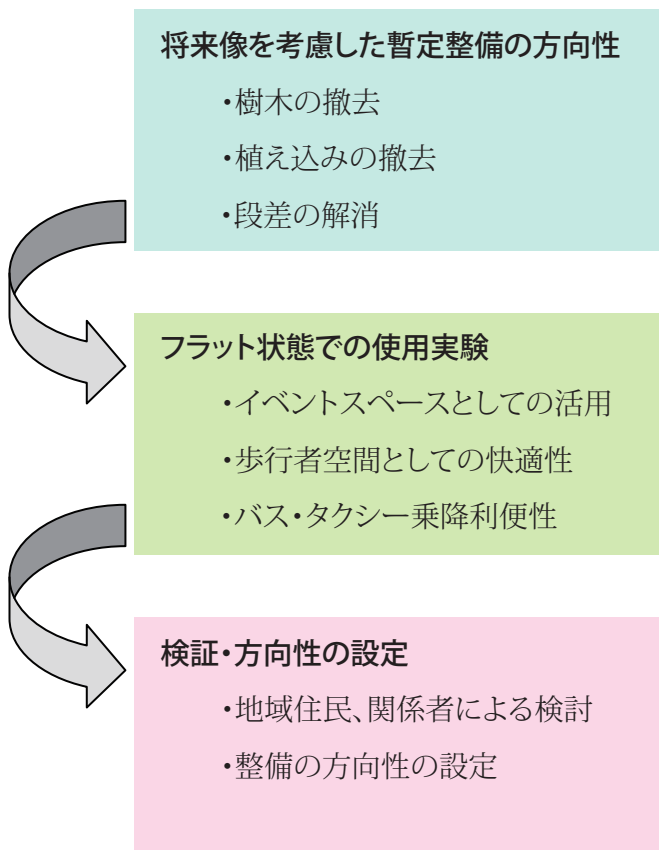
- ・パトロールや美化活動のための組織体制の創設
- ・地域連帯の強化

③段階的整備の考え方について

前述のとおり、東西駅前広場の整備については、さまざまな角度からの検討が不可欠であり、面積の確保には多くの時間と経費投入が必要です。社会的な条件整備を待ちながらの対応では、問題解決の先送りとなり、進展が見られないことが予想されます。

そこで、将来の駅前広場について、地域住民の意見を伺いながら、関係者を交えた協議の場を設定し、具体的な検討を行う必要があります。将来像の検討、暫定的な広場の改修、使い方のルール設定について検討するとともに、実験も行います。具体的な使い方を試し、望ましい方向を定めて最終的な整備の方向性を出すという手法は、やり直しが可能な上、区民参加の機会も得やすく、現実的な方法といえます。

例：西口駅前広場の考え方



西口駅前広場（段差）



西口駅前広場（中央分離帯）

4) 建替え促進

蒲田駅や、駅ビル、駅前の民間ビルなどを機能更新していくためには、再開発を含めた機能更新の手法を活用することが不可欠です。そのため、それぞれの課題に適合した手法を考えねばなりません。ここでは、駅舎・駅ビルの更新と民間ビルの更新について整理しておきます。

①蒲田駅・駅ビル

蒲田駅・駅ビルには、駅前広場、東西自由通路、バスへの乗り継ぎ問題、タクシー利用、景観や緑のやすらぎなどを含め、一体的な問題として捉えておく必要があります。

これまで、区は蒲田駅利用者や東西通行者のために、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などの改善に取り組んできました。蒲田駅ビルのリニューアル工事(耐震工事を含む)は平成20年に完了していますが、蒲田の顔を整えるため、将来の開発に備えた作業を今から進めていくことが必要です。



西口駅ビル



東口駅ビル

将来の駅ビルの開発は、駅前広場や東西自由通路などの問題の根本的な解決が必要であり、蒲田駅の機能性の向上とともに総合的な取り組みが求められます。また、新空港線「蒲蒲線」の整備も考慮しながら、全体の機能を一体的に考える必要があります。

東口駅ビルと駅舎のフロアーの高さは、レベルが違うため、段差があります。現在、駅ビルの改修により段差は解消されていますが、将来的にはユニバーサルデザインの視点で一体的な整備が求められます。

蒲田駅の乗降客数は増加傾向にあり、東西連絡通路は、駅利用者や通行者で大変混雑しています。歩行者空間を拡大し、バスやタクシーの乗り継ぎも含め、快適性・利便性の高い移動空間の整備が必要です。

【整備の考え方】

- ・駅前広場、東西自由通路の問題や新空港線「蒲蒲線」の整備を考慮した総合的な検討
- ・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
- ・駅利用者増加に対応した東西自由通路(コンコース)の拡大による快適性、利便性の向上

蒲田駅・駅ビルの再整備に向けて

将来の望ましい姿を実現するためには、今から関係者・関係機関と蒲田駅・駅ビルのあり方について具体的な検討を進めていくことが重要です。鉄道事業者、駅ビル所有者、バス事業者、行政機関などで構成する会議体を組織し、問題の共有化を図ることから始めます。

最終的な終結点は、十分な広さを持つ駅やコンコース、また、駅前広場の機能拡張、利便性につながるような解決案を導き出して実現していくことであり、利用する多くの人が満足できる駅舎や駅ビルの建替えにつながる取り組みを進めます。

－取り組みの方向－

駅舎・駅ビル等のあり方検討会の設定

行政、鉄道事業者、商業協同組合などのほか学識経験者も交えた蒲田駅・駅ビルあり方検討会を組織し、問題の整理と将来のあるべき姿を検討します。

あり方検討会による蒲田駅再開発の促進

行政、事業者、関係機関等のあり方検討会による合意に基づき、それぞれの役割分担を明確にして、蒲田駅、駅ビルの再開発を促進します。

②駅前周辺街区

蒲田駅東西の地域は、戦災復興土地区画整理事業から約40年が経過し、当時建てられた建築物（旧耐震基準の建物）が老朽化してきました。一部の街区では建替えられた建築物もありますが、未だ多くの旧耐震基準の建築物が残っており、駅前の立地特性を更に有効活用することが可能です。

駅・駅前広場の整備の考え方と合わせて、街区の整備についても検討を進めていくことが必要です。蒲田は、権利関係が複雑であることも指摘されるところですが、新たな手法や枠組み等の活用も含め、研究していきます。

駅前に老朽化した建築物や建築規模の大きくない建物が多くあるという現状は、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。商業活性化のため、さまざまな業態に対応できる、多様な商業・業務床を持つ建物が必要といえます。また、大規模地震災害などに備え、防災面から、耐震補強や建替えを考える必要があります。

駅前の高容積率を活かし、有効な土地利用を図ることが望まれます。しかし、6 m以下の道路に面している敷地は、500・700%の容積を使い切れず、投資効果を発揮できない面も指摘されています。共同化等による再開発手法を使った建替えも考えられますが、権利者間の調整などの問題もあり、実現が難しいという現状にあります。蒲田に適した新たな開発手法の構築、法整備による新たな取り組みが期待されます。

【整備の考え方】

- ・新たな手法や枠組み等の活用も含めた研究
- ・さまざまな業態に対応できる、多様な商業・業務床を持つ建物の必要性
- ・大規模地震災害に備えるなど防災面を向上させる耐震補強や建替え
- ・高容積率を活かした有効な土地利用
- ・共同化等による再開発手法を使った建替え

例：街区の整備と建替えルールの方角性

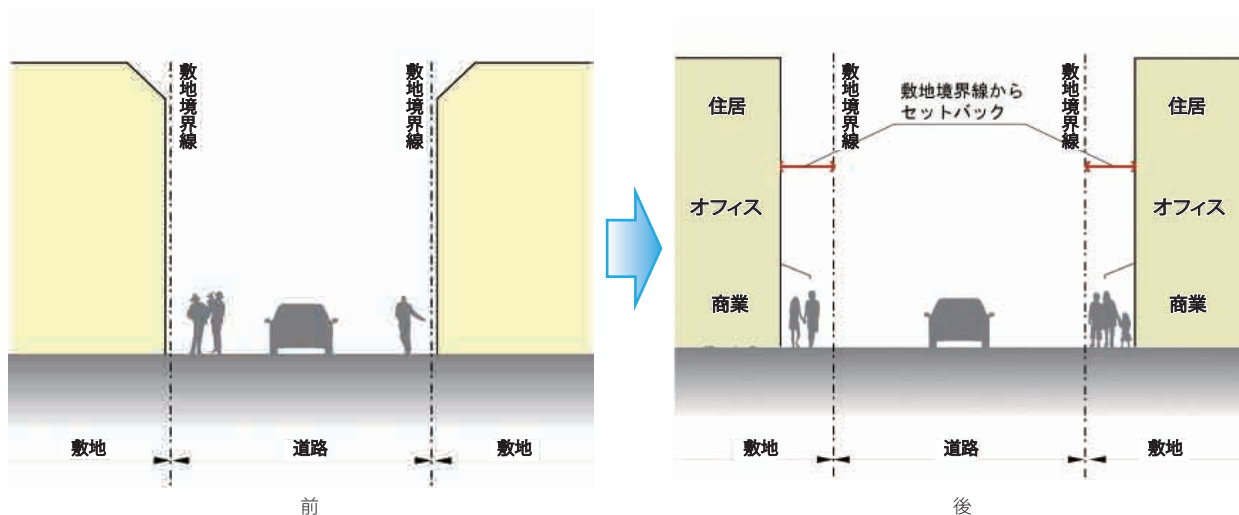
駅前街区の整備にあたり、2つのメニューを検討します。

ー駅前広場に面している街区の建物ー

歩道空間を最大限確保するため、新たな制度導入により、建替え時には必要なセットバック等を行うとともに、余裕のできた空間に樹木を植えることを考えます。

ー幅員6メートル以下の道路に面する土地ー

地区計画等の導入を図り、建物のセットバックを条件に使える容積を増やすことを考えます。セットバックの空間により、実質的な道路空間が広がり、現在より震災時等の安全環境が確保できます。



【建替え促進の考え方】

- ・駅前街区は、可能な限り大きな建物にして、時代のニーズにあったものとし、蒲田の繁栄を支えていきます。
⇒円滑な民間開発と関係権利者の理解が得られるよう、開発の制度の検討
- ・建替えにあたっては、低層階は商業・業務とし、上層階を住宅とするなど、商業・業務と住宅の共存を図るよう指導していきます。
⇒蒲田の発展に貢献できるような条件づくり

3. 当面の対応と整備の方向性

前項 1)～4)の内容を踏まえて、整備の考え方をまとめました。

理想形である「整備の方向性」は、様々な方面への影響や物理的条件などの多くの課題があり、長い期間と費用がかかることから、「当面の対応」として、現実的な対応も考えておく必要があります。

また、今から、駅・駅前広場の総合的な整備の検討を、関係者・関係機関と進めていくことが重要です。

	課題解決の方向性	当面の対応	整備の方向性
1	蒲田駅東西の連絡性強化	◎実現に向けた関係者・関係機関との検討	■蒲田駅の北・南側東西自由通路の新設 ■駅ビルの更新に合わせた新たな東西自由通路の設置
2	駅周辺の自転車駐車場の整備	◎既存施設の見直し、再整備 ◎土地の確保による暫定施設の整備 ◎駅前広場、道路地下活用の可能性の検討	■地下自転車駐車場の整備
3	東西駅前広場の機能向上	◎立体的利用や拡幅等による面積確保の検討 ◎バリアフリー整備	■バス・タクシー乗降場の再整備 ■快適な歩行者空間の整備 ■イベントスペースの確保 ■不足面積の確保
4	建替えの促進		
	①蒲田駅・駅ビル	◎実現に向けた関係者・関係機関との検討 ◎線路上空利用の検討	■蒲田駅・駅ビルの建替え ■新空港線「蒲蒲線」・蒲田地下駅の整備
	②駅前街区	◎商・住調和した街区の検討 ◎建替え更新の誘導	■老朽化した建築物の建替え ■共同化による建替え

注) J R 京浜東北線・東海道線の高架化・地下化、東急多摩川線・池上線の地下駅化的可能性については考慮していません。