

02 地区の現状と課題

- 社会的潮流
- 京浜東北線沿線の開発動向
- 蒲田らしさとは
- 蒲田地区における現況の交通
- 蒲田地区の課題
- まちづくりを考えていく上の視点

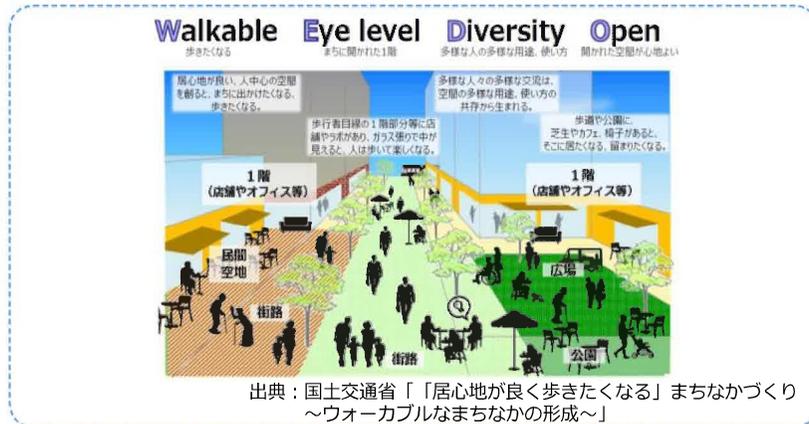
2. 地区の現状と課題

社会的潮流

■ ウォーカブルなまちづくりへの注目

ウォーカブルとは、街路空間を車中心から”人中心”の空間へと再構築するため、沿道と路上を一体的に使い、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場としていく取組みのことです。

ウォーカブル政策は、地域活性化に関する政策、交通政策、駐車場政策と連携していくことによって、「行きたくなる」視点を重視していくことが大切です。これらの取組みが都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながると注目されています。大田区は、国土交通省が募集する「ウォーカブル推進都市」に賛同し、ウォーカブルなまちづくりを目指しています。



■ ほこみち（歩行者利便増進道路制度）

「ほこみち」とは、道路を「通行」以外の目的で柔軟に利用できるようにする制度のことです。

この制度によって、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められるようになります。制度を利用すると、例えば、幅の広い歩道にオープンカフェやベンチなどを置いて、歩行者にとって便利で賑わいあふれる空間を創り出すことができます。

この制度は全国各地で活用されています。



■ 個性ある街の維持

2050東京戦略（令和7年1月）では、まちづくりの方針として「人や個性に着目した都市のリ・デザイン」が掲げられており、「個性に着目した地域づくり」が主な施策に位置づけられています。身近な商店街や路地等の地域の個性を生かした「都市やまちの顔づくり」が重要視されています。

東京の際立った地域の個性の例



出典：東京都「2050東京戦略（案）」（R7.1）

引き続き、都市の普遍的魅力を向上させるとともに、画一化することなく固有の魅力を一層高めていくため、官民連携の創意工夫を促し、これを評価することで、都市に人々の「共感」を呼び込む施策を推進。



子どもから若者・高齢者まで多世代が共創し、多様な価値観を包摂するインクルーシブなまちづくりを進めつつ、両方の魅力をともに高め、育てることが、人や投資を呼び込む都市の磁力の強化に繋がっていく。

出典：国土交通省「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会中間取りまとめ概要（案）」（R7.5）

2. 地区の現状と課題

社会的潮流

■ アフターコロナのインバウンド増加

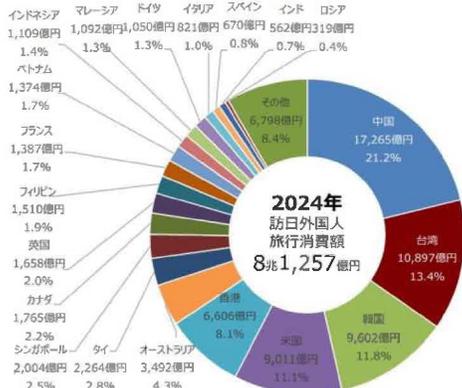
日本政府は、2030年までに訪日外国人旅行者数6,000万人、消費額15兆円の目標を掲げています。その中で、2024年の旅行者数は3,687万人で、過去最高だった2019年の実績を約500万人上回っています。また、旅行消費額は8.1兆円となり、こちらも過去最高となっています。

訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移



出典：日本政府観光局（JNTO）「訪日外国人旅行者数・出国日本人数」

国籍・地域別にみる訪日外国人旅行消費額と構成比

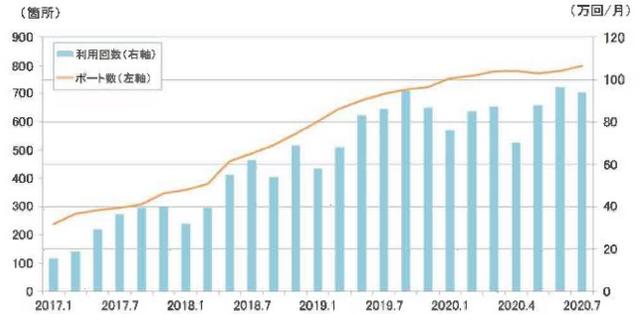


出典：国土交通省「インバウンド消費動向調査2024年暦年の調査結果（確報）」

■ 新たなモビリティに対応したまちづくり

近年のシェアリングエコノミーの台頭とともに、新しい移動手段の導入が進んでいます。東京区部では自転車シェアリングが充実し、ラストワンマイル移動を支える移動手段として、グリーンスローモビリティ、電動キックボード、定額制のタクシーサービスが生まれています。

2040年代を見据えたまちづくりにおいては、こうした新たなモビリティサービスに加えて、自動運転技術の進展や新技術の社会実装などの技術的な動向を踏まえながら、まちづくりと交通政策の両面から交通結節機能を向上させる取組みが求められています。



広域相互利用における利用回数・ポート数の推移（参考例：ドコモ・バイクシェア）

出典：東京都「東京都自転車活用推進計画」



主に中核広域拠点のイメージ（目指すべき将来像）

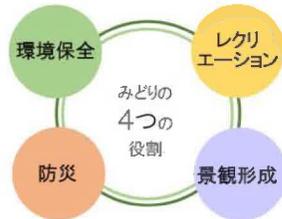
出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」

2. 地区の現状と課題

社会的潮流

■ 緑地の保全および緑化の推進

緑豊かで快適な都市を形成するためには、公園・緑地などの適正な保全、緑化の推進、及び都市公園・緑地の整備・管理などの推進が必要となっています。大田区では、グリーンインフラ、脱炭素化、SDGsなどの社会情勢の変化を新たな要素として捉え、みどりのまちづくりを加速させる取組みが進められています。



みどりのまちづくりの方向性（蒲田地区） ※抜粋

- 呑川や幹線道路を活かした地域のみどりの骨格をつくります。
 - ✓ 呑川緑道の整備、再整備（西蒲田から東蒲田）
 - ✓ 呑川の親水性向上のための水質浄化
- 地域内の回遊性を高める市街地のネットワークをつくります。
 - ✓ 蒲田駅東西ネットワークの分散解消や駅前広場の整備
 - ✓ 商店街や呑川沿いなどの回遊性に配慮した歩行者空間の整備



○取組み事例



出典：大田区「緑の基本計画グリーンプランおた」

写真：蒲田駅東口駅前 暫定広場（実証実験）

再開発等と連携したみどりの創出について～事例紹介～呑川緑道



※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

出典：京急蒲田センターエリア北地区 第一種市街地再開発事業

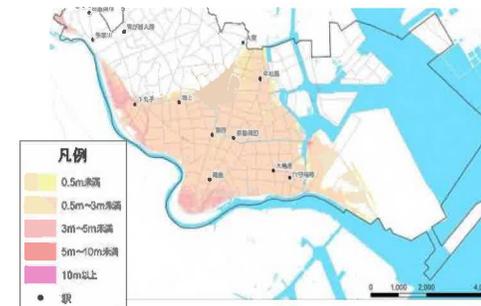
■ 防災機能の強化

近年の気候変動により、水害が激甚化・頻発化し、従来の対策では対応が困難な状況も生じています。

大田区では、多摩川が想定最大規模で氾濫した場合、区域の37.1%のエリアで浸水が予想されていることから、区民の生命、財産を保護することを目的に、強靱で回復しやすい減災都市の実現を目指しています。そのため、命の安全や最低限の避難生活水準を確保できる避難場所、救急救助・災害復旧拠点となる「高台まちづくり」を推進しています。

高台まちづくりの方向性（蒲田地域） ※抜粋

- 駅周辺のみどりのまちづくりや公共施設の改築等に合わせ、高台の創出を推進します。
- 駅周辺においては、区民以外の来街者が想定されることから、多様な主体に向けた情報発信を行い、水害が高まった際の避難行動円滑化を図ります。



将来のイメージ - 水害に対して強靱で回復しやすい市街地



出典：大田区「高台まちづくり基本方針」

2. 地区の現状と課題

京浜東北線沿線の開発動向

大田区周辺のJR京浜東北線各駅では、操車場跡地等のまとまった土地において、大規模開発が進行しています。一方で、蒲田駅周辺は、戦災復興の土地区画整理事業以降、駅舎・駅ビルをはじめとした駅周辺の機能更新が進んでいません。蒲田が将来にわたって持続的に発展していくために、計画的なまちづくりを推進していく必要があります。



写真：HANEDA INNOVATION CITY



写真：大井町トラックス（工事中）



写真：TAKANAWA GATEWAY CITY



写真：横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業



写真：(仮称)川崎新アリーナ、ラゾーナ



写真：(仮称)品川駅西口地区A地区 新築計画

※ HANEDA INNOVATION CITY…画像提供：羽田みらい開発株式会社
 ※横浜駅きた西口鶴屋地区第一種市街地再開発事業…写真提供：相鉄アーバンクリエイツ

※大井町トラックス…提供 東日本旅客鉄道株式会社 ※掲載の画像はイメージであり、今後変更となる場合があります。
 ※TAKANAWA GATEWAY CITY…提供 東日本旅客鉄道株式会社 ※掲載の画像はイメージであり、今後変更となる場合があります。
 ※(仮称)川崎新アリーナ、品川駅西口地区A地区新築計画…「京急電鉄」リリースより引用

2. 地区の現状と課題

蒲田らしさとは

■ 蒲田周辺の特徴

蒲田駅周辺には都内有数の繁華街が形成されており、空港利用の来街者や大学・専門学校に通う学生、地域住民など多くの人々で賑わいを見せています。路地裏には個性ある飲食店が立ち並び、下町風情や蒲田特有の個性ある食文化を感じられます。



バーボンロード



サンライズカマタ



さかさ川通り



黒湯・銭湯

京急蒲田駅



サンロードカマタ



西口駅前広場でのイベント



大蒲田祭 (ぼぶらーど通り)

2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

歩行者交通量（駅前広場の歩行者の状況）

（東口）朝方のピーク時（8時）は、駅ビル前面の南側歩道の混雑が顕著

（西口）夕方のピーク時（18時）は、南方向の歩行者交通量が多い

（共通）朝夕ともに、駅、まちへと向かう双方向の歩行者交通が多いため、交錯が多数発生

東口駅前広場に入出入りする歩行者交通量 (単位：人)

		8時台	18時台	1日計 【12時間】
駅前広場とまちを 往來する歩行者交通量	北方向	3,235 (24%)	4,563 (32%)	34,826 (30%)
	東方向	3,124 (24%)	4,189 (30%)	34,691 (30%)
	南方向	6,846 (52%)	5,375 (38%)	44,945 (39%)
	(小計)	13,205 (100%)	14,127 (100%)	114,462(100%)
駅舎・駅ビルを出入りする 歩行者交通量		12,698	10,832	91,107

※ 調査日・・・令和6年5月16日(木)

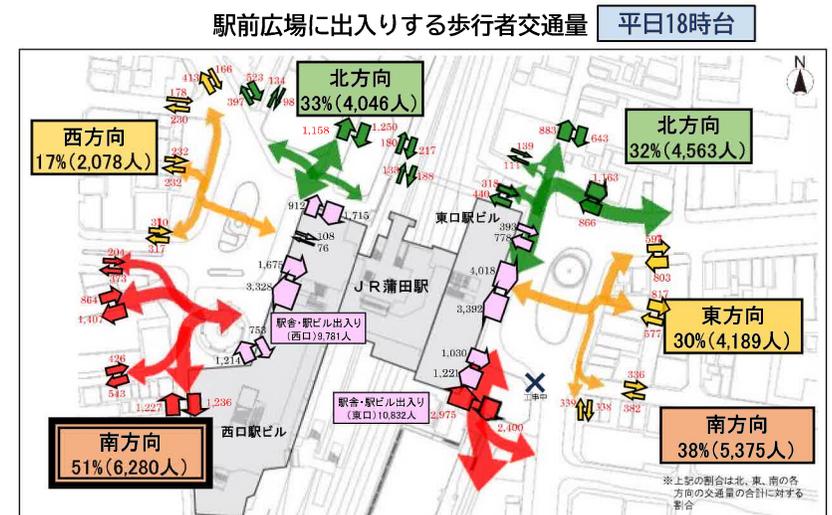
西口駅前広場に入出入りする歩行者交通量 (単位：人)

		8時台	18時台	1日計 【12時間】
駅前広場とまちを 往來する歩行者交通量	北方向	5,269 (53%)	4,046 (33%)	38,865 (37%)
	東方向	1,629 (16%)	2,078 (17%)	17,537 (17%)
	南方向	3,101 (31%)	6,280 (51%)	48,389 (46%)
	(小計)	9,999 (100%)	12,404 (100%)	104,791(100%)
駅舎・駅ビルを出入りする 歩行者交通量		7,954	9,781	72,047

※ 調査日・・・令和6年11月12日(火)

注1) 調査方法：通行量調査（7時～18時）

注2) 自転車交通量は含まない



2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ 自転車

1) 自転車での駅東西横断通行について

- ・ 自転車での駅周辺東西横断可能な箇所において、いずれの箇所も通勤・通学時間帯（8時、18時台）がピークとなっている。
- ・ 呑川アンダーパス及び環八号線の通行の合計が通勤・通学時間帯において、全体の88.3%と大部分を占めている。
- ・ 駅周辺の東西横断を目的とした、地下通路（JR管理）利用率は、0.4%となっている。

蒲田駅周辺の通勤・通学時間帯における東西横断通行台数について

	8時台(人)	18時台(人)	【12時間合計】
呑川アンダーパス	787(46.5%)	634(46.6%)	6,426(49.8%)
多摩堤通り(車道部)	168(9.9%)	172(12.8%)	1,279(9.9%)
多摩堤通り(歩道部) ※押し歩き	7(0.4%)	20(1.4%)	180(1.4%)
地下通路(JR管理) ※押し歩き	3(0.2%)	4(0.3%)	57(0.4%)
環状八号線	729(43.0%)	529(38.9%)	4,962(38.5%)
自転車での駅東西横断通行者数	1,694(100%)	1,359(100%)	12,904(100%)

注1) 調査方法：通行量調査(7時～18時)

調査日・・・令和5年11月21日(火)

蒲田駅周辺の自転車での東西横断通行ピーク台数について

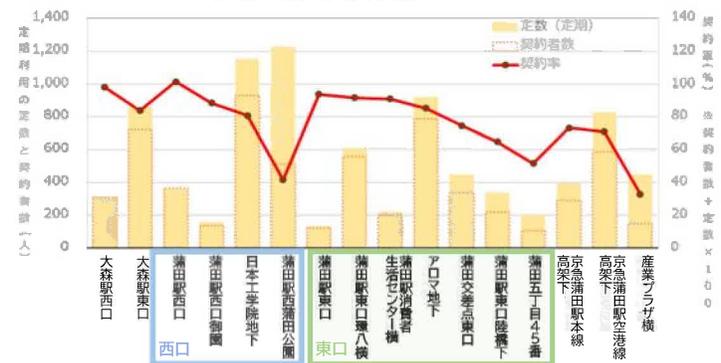


※) 自転車での押し歩き台数を示す。

2) 自転車駐車場

- ・ 蒲田駅周辺では、契約者数の多い自転車等駐車場を多数管理・運営している。
- ・ 蒲田駅東西口ともに自転車駐車場の定数（定期）台数を超える需要数があり、西口の方が収容台数と需要数の差が大きい。

区定期利用自転車等駐車場の契約率（令和2年9月時点）

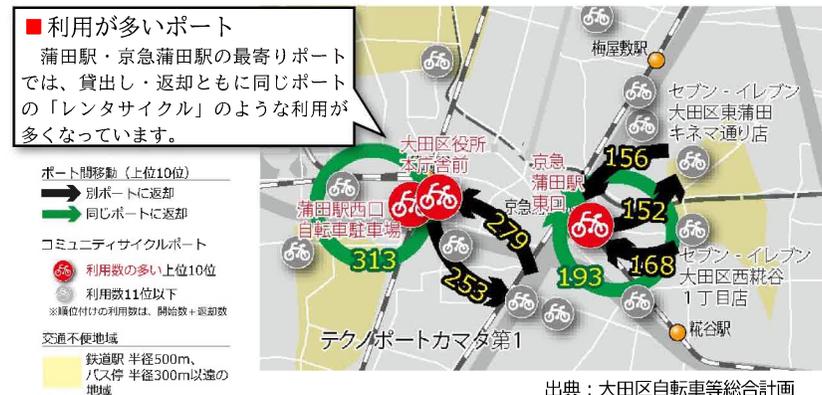


出典：大田区自転車等総合計画より加工

3) シェアサイクル

- ・ 区内外を自転車での回遊ができる大田区コミュニティサイクル事業は、年々ポート数が増えており、蒲田駅周辺ではレンタサイクルとして利用されている。

利用が多いポート間の移動（令和3年4月時点）



出典：大田区自転車等総合計画

2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ バス

<利用状況>

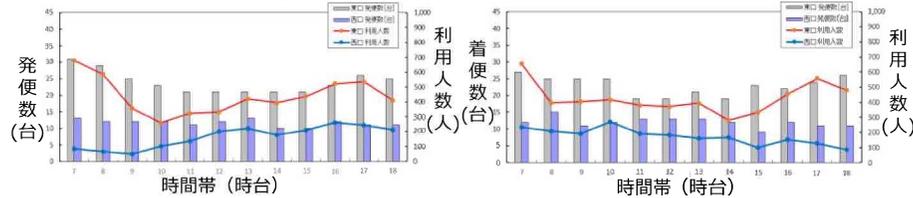
(東口)

- ・発車のピークは、朝7時台で、発便数31台、約680人が乗車
- ・到着のピークは、朝7時台で、着便数27台、約660人が降車

(西口)

- ・発車のピークは、日中13時台で、発便数13台、約220人が乗車
- ・到着のピークは、朝8時台で、着便数15台、約210人が降車

駅東西のバス発着台数について

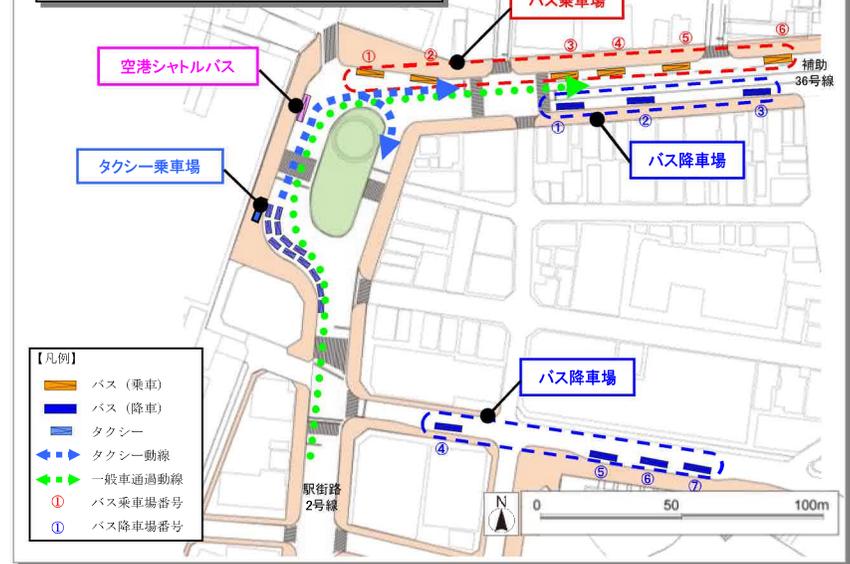


調査日 [東口] 令和6年5月16日(木)、[西口] 令和6年11月12日(火)

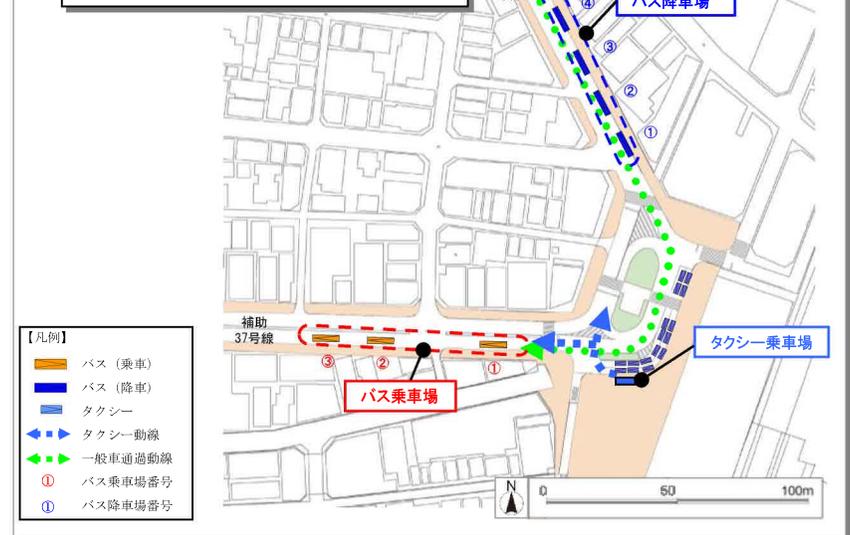
蒲田駅西口・東口のバス路線図



東口駅前広場及び周辺の交通施設の現況



西口駅前広場及び周辺の交通施設の現況



2. 地区の現状と課題

蒲田地区における現況の交通

■ 鉄道

蒲田駅はJR京浜東北線、東急池上線、東急多摩川線の3路線が乗り入れるターミナル駅であるとともに、羽田空港とも近接していることから、交通の要所となっています。

<利用状況>

- 令和5年度の平均乗降者数は約39万人/日※であり、新型コロナウイルス感染症発生（令和2年度）以降は増加傾向にあるものの、現時点では感染症発生前の乗降者数水準には回復していない。
- 蒲田駅までの交通手段は、他駅と比較すると徒歩と自転車利用率が多い。

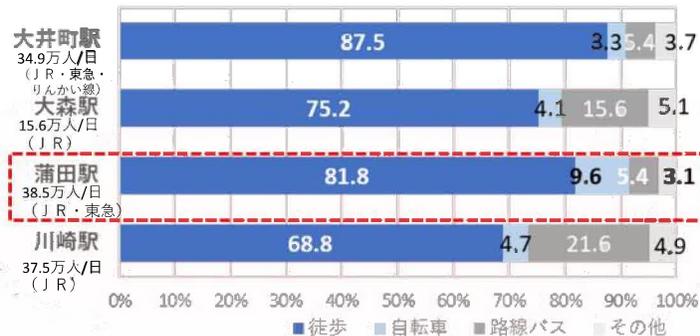
蒲田駅の1日平均乗降客数の推移 (単位: 万人/日)



※ JR線および東急線の合算値

注: JR線の乗降人数は、乗車人数の2倍とみなして算定。
資料: 鉄道各社HPより作成

駅までの交通手段比率について



※各駅の乗降者数は鉄道会社HP (R5年度) JR・りんかい線の乗降人数は、乗車人数の2倍とみなして算定。

出典: 第6回東京都市圏 パーソントリップ調査データより加工

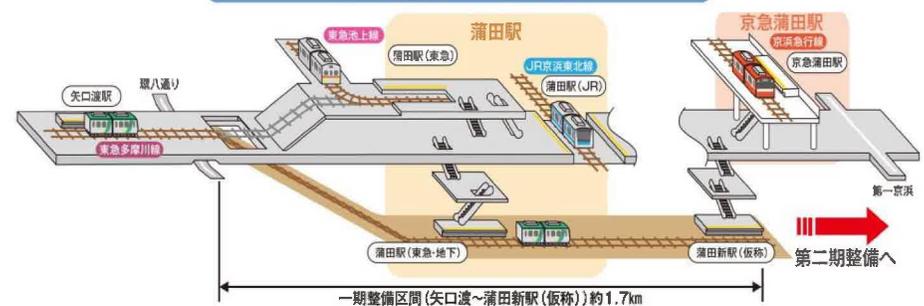
■ 新空港線（蒲蒲線）の整備

JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅が結ばれることで、羽田空港と、渋谷・新宿・池袋及び埼玉方面とのアクセスが強化されます。新空港線の実現により、区内外の移動の利便性が向上するとともに、東京圏に広がる新しい鉄道ネットワークが生まれます。平成28年に、国の諮問機関である交通政策審議会がとりまとめた第198号答申を受け、早期整備に向けた取組みとして、矢口渡から京急蒲田までの区間を第一期整備、京急蒲田から大鳥居までの区間を第二期整備と位置付け、段階的に整備を行う予定です。新空港線第一期整備事業は、令和20年代前半の開業を目標に進めております。



出典: 大田区「大田区鉄道沿線まちづくり構想」

第一期整備 (イメージ図)



新空港線第一期整備と併せて、蒲田駅部においては、地下レベルの東急多摩川線・新空港線と、地上レベルのJR線、デッキ階レベルの東急池上線との分かりやすく利便性の高い乗換空間の整備を検討しています。

2. 地区の現状と課題

蒲田地区の課題

基盤 ① 蒲田駅交通結節機能の強化



東西連絡通路の状況

- 朝夕のピーク時を中心に東西連絡通路の歩行者交通量が多く、安全性・快適性に課題
- 東西連絡通路の屈曲した形状により、歩行者動線が錯綜し、視認性が欠如
- 駅とまちをつなぐ機能や、中核となる駅のシンボル性が不足しており、常時開放ではないことや、まちの顔となる空間が不足
- 災害時等における東西間の避難動線の確保が不十分で、安全性に不安

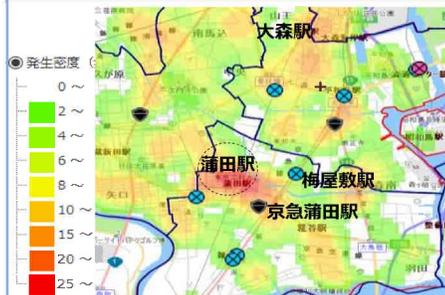
基盤 ② 公共交通の利便性向上



歩行空間の不足

- 駅とバス乗降場が離れていることによる乗り換え利便性の低下
- 歩道上でのバス利用者と歩行者、自転車との交錯
- 一般車の通過交通によるバス・タクシーとの動線交錯
- 道路上でのタクシーの滞留

基盤 ③ 安全で快適な歩行者空間の形成



歩行者の事故発生密度

出典：警視庁「交通事故発生マップ（歩行者の事故）」

- 鉄道による東西のまちの分断、回遊性の低下
- 歩行者空間と自動車動線・自転車動線の交錯
- 路上駐車や荷さばき車両による歩行者の通行障害、人が憩い佇める滞留空間やオープンスペースの不足

環境 ④ みどりの空間の創出



都市のヒートアイランド現象

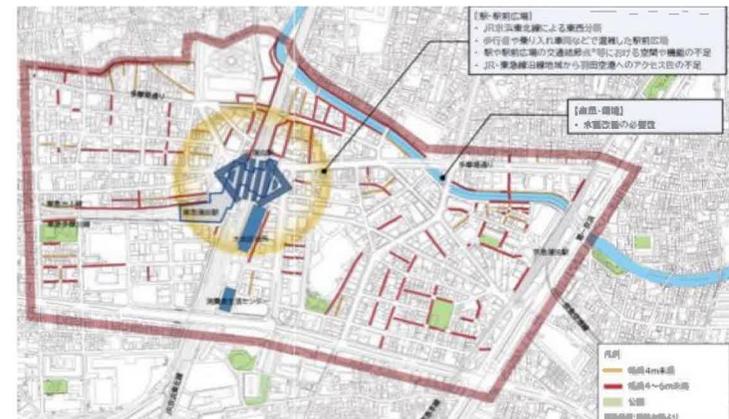
- 蒲田地域は、大田区の中で最もみどりが少なく（※）、緑地の保全及び緑化の推進を重点的に実施することが必要
- 呑川沿いの散策路や幹線道路における街路樹により、水と緑の環境軸を形成していくことが必要

※ 蒲田地域における公園・緑地の整備面積は0.34㎡/人で、区内平均5.25㎡/人よりも大幅に小さい。

出典：大田区「緑の基本計画グリーンプランおおた」

防災 ⑤ 防災性の高い市街地の形成

- 戦災復興の区画整理以降、まちの機能更新が進まないため、駅周辺には老朽化した建物が多く、防災面での不安
- 多摩川氾濫の場合、3m未満の浸水が想定されることから、行政機能や都市機能の維持、区民だけでなく来街者等の安全確保の不足
- 災害時における帰宅困難者の一時滞在施設や活動拠点の施設確保が必要
- 細街路が多く、法令上の規制により建て替えが進まない



駅周辺における街路の状況

出典：大田区「蒲田駅周辺地区ランドデザイン」

2. 地区の現状と課題

まちづくりを考えていく上の視点

上位計画

【都市計画マスタープラン】

広域拠点域

- 区の中核的な商業業務地として発展しつつ、世界の最先端技術を有するものづくりのまちとしての役割
- 羽田空港との機能強化や、新空港線整備とあわせた地区の再整備等により、さらなるまちの発展が期待



図：広域で見た将来都市構造

【蒲田駅周辺地区グランドデザイン】

JR・東急蒲田駅前拠点

- 国内外や街をつなぐ交通結節機能の強化

都市骨格軸

- 賑わいのある歩いて楽しいストリート形成

都市機能集積エリア

- 商業業務を中心とした複合市街地の形成



図：拠点・軸・エリアに応じたまちづくり

社会の潮流等

- アフターコロナのインバウンド増加
- 都市の個性の確立や質の向上
- 京浜東北線沿線で大規模開発が進行
- ウォークアブルなまちづくりへの注目
- 個性ある街の維持
- 緑地の保全および緑化の推進
- 防災機能の強化

蒲田らしさ

- 商店街を中心とする路面の賑わい
- 多様な人でにぎわう大衆文化

交通の現状

- (鉄道)
 - 新空港線整備
 - コロナ前に近づく乗降客数の増加
 - 羽田空港との近接性
- (自転車)
 - 駅周辺にて多くの自転車が集中
- (歩行者)
 - 駅、まちを行き来する多くの歩行者が存在
- (バス)
 - 東口を中心に多くの路線が発着

まちの課題

- 蒲田駅交通結節機能の強化
- 公共交通の利便性向上
- 安全で快適な歩行者空間の形成
- みどりの空間の創出
- 防災性の高い市街地の形成

視点

①

蒲田らしさを継承したまちづくり

- 地域住民の他、通勤・通学、日常の買い物及び観光等、さまざまな目的で蒲田へ来訪する、多様な属性の人々が快適に過ごせる環境を継承する
- 界隈性のある街並みや個性豊かな商店街等、「蒲田らしさ」を継承し、地域文化の醸成に資する新たな価値を付加する

視点

②

国内外から人を呼び込む・惹きつける

- 新空港線整備を契機として、羽田空港からの国内外の観光・ビジネス等目的の来街者を受け入れる機能を確保する
- 公民連携による魅力ある駅まち空間の整備を行う
- 魅力的なコンテンツの充実・活用の促進を図る

視点

③

ものづくりの拠点性・まちの回遊性の強化

- 蒲田駅の交通結節機能を強化する
- 賑わいが連続する街並みの形成と人々が集まることのできるオープンスペースの確保により、ものづくり拠点性やまちの回遊性を高める

視点

④

憩い・賑わい・安心できる空間の創出

- 人々が憩い、適切な休憩ができる環境を整備する
- 若者が集いやすいサードプレイスの提供を行う
- 多様な人々が訪れる街として、安全・安心に過ごせる公民連携による防災機能を確保する

視点

⑤

豊かな住民生活・自然のもつ機能を活かしたまちづくり

- 地域住民の豊かで充実した生活環境を確保するため、充実した教育・文化・芸術・芸術施設の空間確保や公民連携によるみどりの配置を強化する