

04 交通戦略の考え方

- 蒲田駅周辺地区の交通基盤の考え方
- 蒲田駅周辺の歩行者動線イメージ
- 歩行者ネットワーク
- 自転車ネットワーク
- 自動車ネットワーク
- 蒲田駅周辺の全体像
(将来交通ネットワークとまちづくりの姿)

4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺地区の交通基盤の考え方

本計画で考える交通モードについて

蒲田駅を中心とする地区では、多様な交通手段・移動手段の充実を図ることで、人が集う賑わいの場を駅からまちへ波及させることができます。計画では、今後実用化が期待される次世代モビリティを含めて、歩行者、自転車、自動車の各交通モードを以下のように整理します。

**歩行者
(歩道等)**

歩行者(居住者・通勤者・高齢者など)

押し歩き

車いす

シニアカー

自動配送ロボット※

次世代
パーソナルモビリティ※

**自転車
(自転車レーン等)**

自転車

特定小型原動機付自転車

コミュニティサイクル

**自動車
(車道等)**

自動車

オートバイ

バス

タクシー

トラック 配送車

次世代モビリティ※

シニアカー：主に高齢者の移動をサポートする電動の乗り物で、ハンドル操作で動く。道路交通法上は歩行者として扱われ、運転免許は不要。
自動配送ロボット：小売店舗などの様々な荷物や商品を配送するロボット。遠隔操作により走行する。
次世代パーソナルモビリティ：高齢者や障がいのある方などが利用想定している。自動運転には、障害物を認識し、カメラやレーダーを使用して自分自身がいる場所と周囲の環境の形状を同時に認識して走行する。

上記乗り物は、歩道を走ることが出来る時速6km以下を想定。

※今後、まちでの活用を
検討していく内容となります。

4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺地区の交通基盤の考え方

基盤整備のコンセプト

～誰もが安全で快適な移動ができ、多彩な「活動」が広がり、駅前の賑わいをまちへ波及させる、歩行者を優先としたネットワークの形成～

モード別の交通の取組み方針

【歩行者】

歩行者を優先した道路空間の確保

歩行者を優先するネットワークの形成

安全で快適な歩行者空間を形成するため、特に歩行者通行量の多い駅周辺では、歩行者を優先に車両との交錯を回避する対策を講じます。

デッキ階レベルの歩行者ネットワークの確保

都市骨格軸を結ぶ歩行者の利便性、新空港線整備により変化する駅構内のアクセスや鉄道相互の乗り換え利便性を向上するため、デッキ階レベルに歩行者中心のネットワークを形成します。

バス乗降場集約等を契機とした道路空間の再編

駅周辺にあるバス停を駅前に集約することで生み出される道路空間を、歩行者空間などに転換します。駅前広場や沿線のまちづくりと一体となって、歩きやすく蒲田らしい賑わい空間の整備を検討します。

公共空間の活用と滞留空間の確保

公共空間において、ほこみち制度等を活用した地域活動を推進し、魅力と賑わいのある空間を創出します。

また、歩行者がひと休みしたり、人々との出会いを楽しめる居心地のよい滞留空間を確保します。

【自転車】

自転車利用環境の改善と駅部への流入抑制

自転車の押し歩きの設定等

歩行者通行量の多い駅前広場や商店街では、引き続き、自転車利用者は押し歩きを推奨します。

東西自由通路は、人が集中する空間のため歩行者専用として、自転車の乗入れ及び自転車押し歩きを規制します。北側連絡通路は、歩行者と自転車押し歩き利用者を区分させて、それぞれが安全に通行できるよう配慮します。

鉄道横断動線の確保

駅周辺において、24時間駅東西の行き来が可能な動線を確保します。

自転車の安全な走行環境の確保

安全かつ快適な自転車の利用環境を確保するため、引き続き、自転車走行環境の整備を推進します。

自転車駐車場の適正配置

自転車駐車場が不足しているエリアでは、今後の需要予測を踏まえながら、自転車駐車場の確保を行います。

【自動車】

駅周辺への自動車流入の整序化

道路の役割分担の明確化

通過交通を処理する道路と駅周辺にアクセスするための道路の役割分担を明確にします。

フリンジ部への駐車車両の誘導

駅直近や都市骨格軸への過度な車両の流入を抑制するため、フリンジ部への駐車場整備を検討します。

荷さばき車両への対応

駅周辺の安全な歩行空間の確保等を踏まえ、荷さばき車両動線を検討します。

公共交通の利便性向上

交通機能の駅前広場への集約等により、公共交通機能の利便性を高めます。

新たなモビリティへの対応

今後の社会情勢の変化や技術革新等を踏まえ、次世代モビリティへの道路空間の対応について検討します。

生活道路における交通安全の推進

道路交通法の改正（R 8. 9. 1 施行）に伴う生活道路における自動車の法定速度引き下げ等の動向を踏まえて、必要な対策を検討します。

4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺の歩行者動線イメージ

駅や駅前にあつまる人々や活動をまちへ広げる歩行者ネットワークを形成していくためには、初めて蒲田駅に訪れる人にも配慮した鉄道相互間の円滑な乗り換え動線の確保や駅・まち間の快適な歩行環境の創出が重要となります。

この実現に向けて、駅や東西のまちをシームレスにつなぎ、デッキ階とグランドレベル（地上階）の歩行者動線を重層的に確保した歩行者ネットワークを形成していきます。

階層別歩行者動線ネットワーク

（１）デッキ階レベルのネットワーク

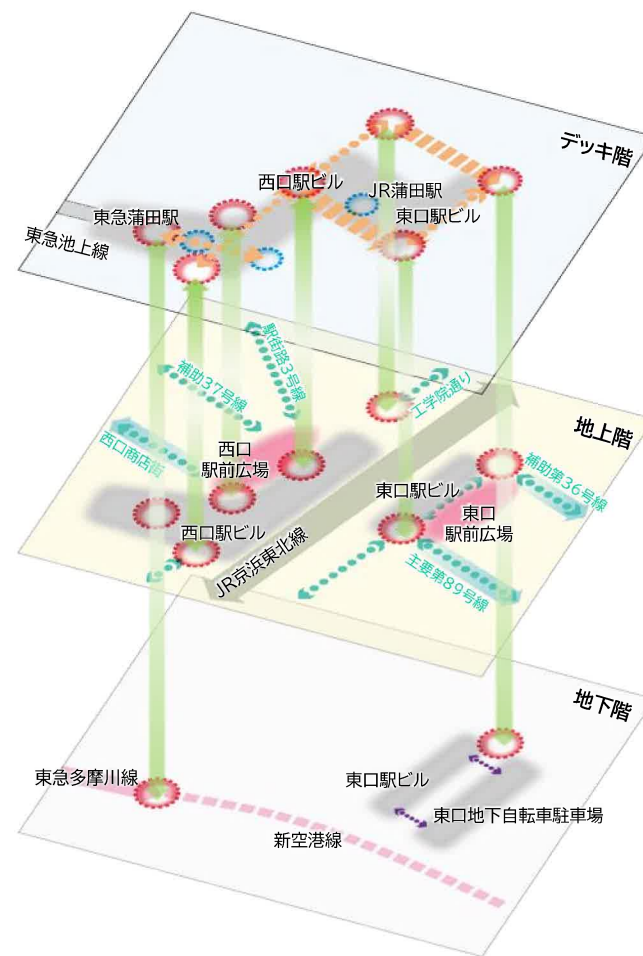
デッキ階レベルの歩行者ネットワークは、東西のアクセス性や、鉄道相互の乗り換え利便性を向上させることが大切です。

そのため、まちの東西を結ぶ自由通路・連絡通路を駅ビルの更新とあわせて整備するとともに、駅改札間を分かりやすくつなぐ歩行者動線を建物内にも確保していきます。

（２）グランドレベルのネットワーク

デッキ階レベルの歩行者ネットワークとグランドレベルの歩行者ネットワークをシームレスにつなぐことでグランドデザインで示した都市骨格軸を東西一体の歩行者空間として形成することができます。

そのため、東西自由通路と都市骨格軸をつなぐ縦動線を確保するとともに、駅前広場と駅前につながる道路空間を安全で快適な歩行者空間として整備していきます。



【凡例】



※今後の各施設整備の検討状況などにより変更の可能性があります。
また、各施設の位置や規模などは現時点でのイメージです。

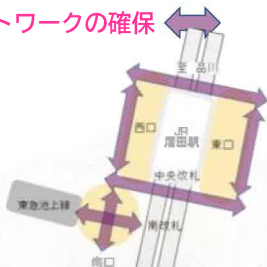
4. 交通戦略の考え方

歩行者ネットワーク

歩行者のネットワークについて整理します。

デッキ階レベルの歩行者ネットワークの確保

都市骨格軸を結ぶ歩行者の利便性、新空港線整備により変化する駅構内のアクセスや鉄道相互の乗り換え利便性の向上のため、デッキ階レベルに歩行者ネットワークを形成します。



公共空間の活用

駅前広場やさかさ川通り等では、歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度を活用するなど、地域と連携した魅力ある賑わい空間を創出します。



さかさ川通り

出典 ほこみちの取組み/国交省

都市骨格軸

道路と沿道が一体的となった賑わい溢れるストリートを創出します。JR・東急蒲田-京急蒲田駅間を円滑で、安心・快適に通行できる歩道空間を形成します。

歩行者を最優先する道路

デッキ階レベルの歩行者動線、サンライズなどの商店街は、歩行者を最優先にする道路として、歩行者の安全性及び回遊性、利便性の向上を図り、賑わい空間を創出します。



賑わい空間を創出する道路

安全で快適な歩行区域

区域内に入ってくる一般車、荷さばき車両を抑制し、安全で快適な歩行者空間の形成を図ります。

滞留空間の確保

駅前広場や公開空地等の活用により、歩行者がひと休みしたり、人々との出会いを楽しめる居心地のよい滞留空間を創出します。



てつみち/調布市

バス乗降場集約等を契機とした道路空間の再編

駅周辺にあるバス停を駅前に集約し、生み出される道路空間を歩行者空間などに転換、駅前広場や沿線まちづくりと一体的に歩きやすい蒲田らしい、賑わい空間の整備を検討します。

凡例

- 蒲田駅周辺地区グランドデザインの範囲
- 歩行者ネットワーク
(蒲田駅周辺地区グランドデザインより)
- 駅前広場
- 公園

4. 交通戦略の考え方

自転車ネットワーク

自転車のネットワークについて整理します。



4. 交通戦略の考え方

自動車ネットワーク

自動車のネットワークについて整理します。

道路の役割分担の明確化

- 通過交通への対応 

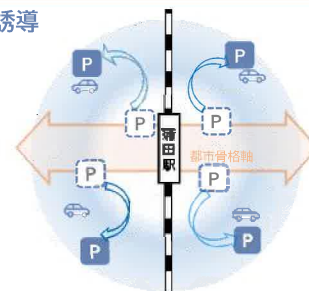
通過交通は、環状8号線・多摩堤通り、南北方向は、国道15号線・補助27号線、補助43号線にて処理します。
- 駅へのアクセス車両への対応 

駅直近へのアクセス車両については、補助36号線など道幅が広い道路からのアクセスを基本とします。

※矢印の表現については、概成もしくは事業完了した範囲を記載しております。

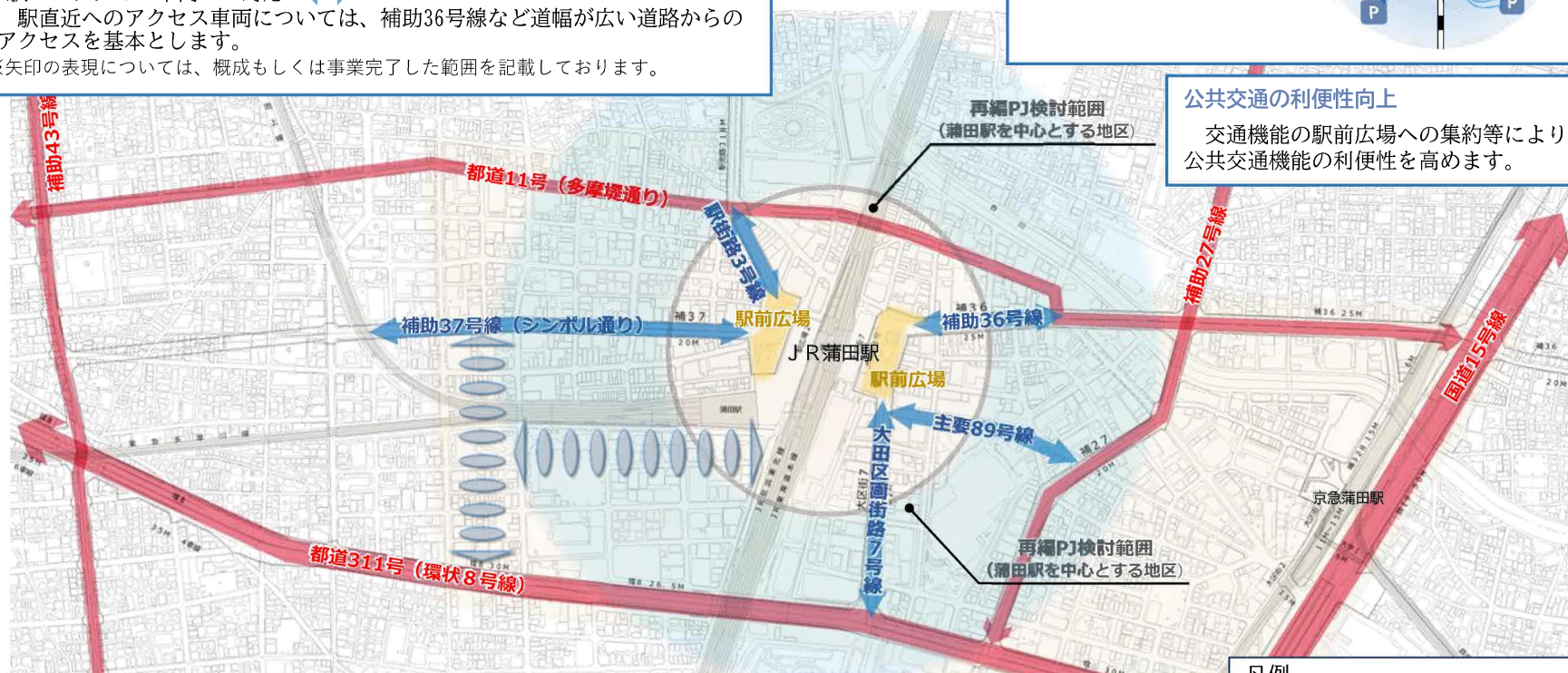
フリンジ部への駐車車両の誘導

駅直近や都市骨格軸への過度な車両の流入抑制を行うため、附置義務駐車場の一部について、フリンジ部（外縁部）への集約整備を検討します。



公共交通の利便性向上

交通機能の駅前広場への集約等により、公共交通機能の利便性を高めます。



生活道路における交通安全の推進

生活道路における人優先の安心・安全な通行空間確保をするため、道路交通法の改正に伴う生活道路における自動車の法定速度の引き下げ等の動向を踏まえて、必要な対策を検討します。

荷さばき車両への対応

幹線道路からの搬出入動線や駐車施設の出入口構造を検討し、安全かつ円滑に利用できる荷さばき駐車施設の整備を推進します。

都市骨格軸においては、道路空間の再編等と連携した取組みを行い、路上での駐車位置の秩序化を図ります。

凡例

-  蒲田駅周辺地区グランドデザインの範囲
-  新たな自動車ネットワークを検討する軸
-  フリンジ部を検討する範囲

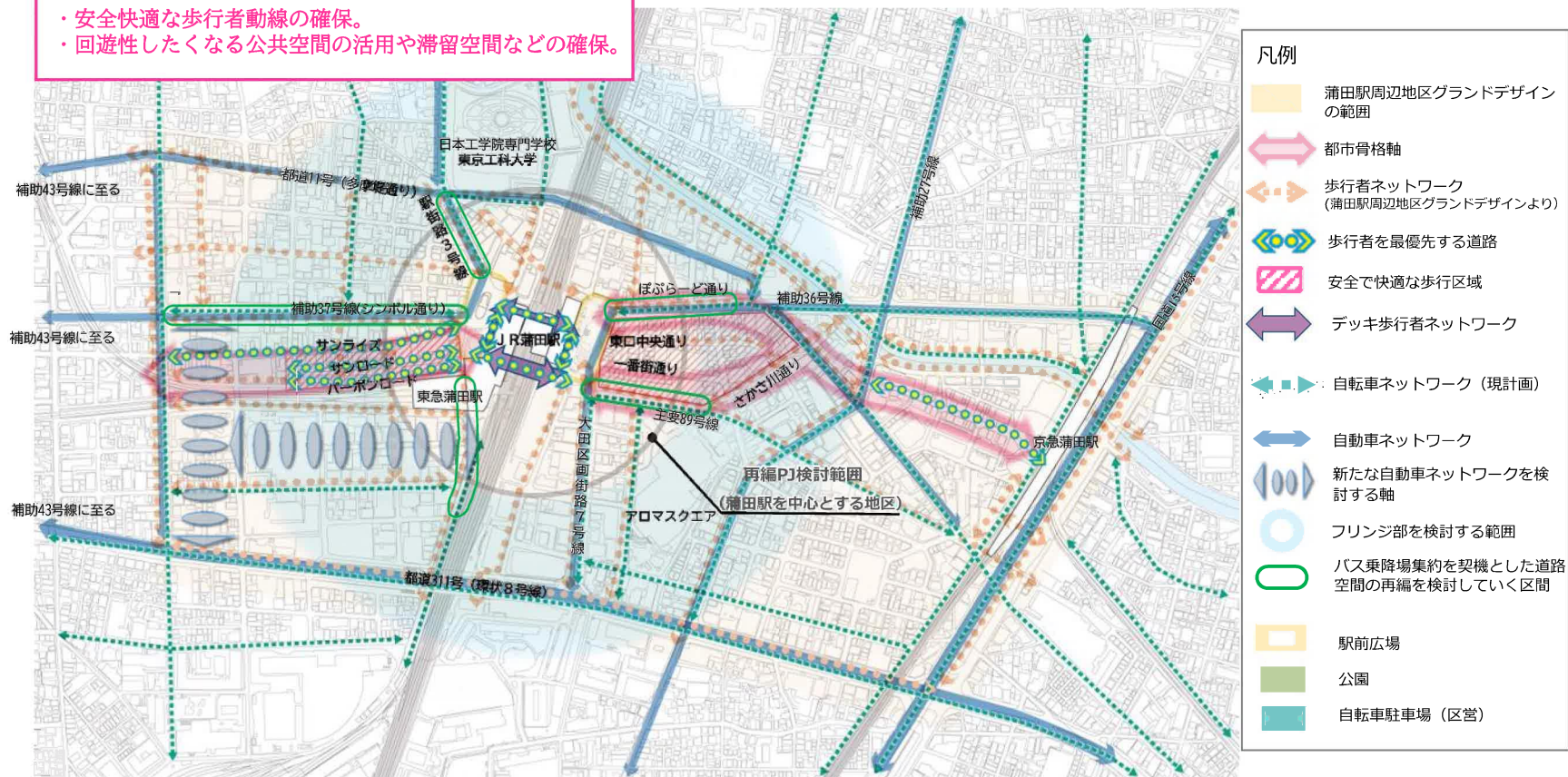
4. 交通戦略の考え方

蒲田駅周辺の全体像（将来交通ネットワークとまちづくりの姿）

各交通モードの取組みにより、ウォーカブルなまちづくりを推進します。

歩行者ネットワーク

- ・安全快適な歩行者動線の確保。
- ・回遊性したくなる公共空間の活用や滞留空間などの確保。



自転車ネットワーク・自転車駐車場

- ・安全かつ快適な自転車の安全な走行環境の確保。
- ・駅周辺を歩行者優先エリアに向けた、自転車駐車場の適正配置や鉄道横断動線の確保。

自動車ネットワーク・駐車場

- ・駅周辺への自動車流入の抑制に向けた、フリンジ部（外縁部）への駐車施設の誘導及び荷さばき車両等駐車場の適正配置。