

蒲田駅周辺再編プロジェクト（蒲田駅周辺交通戦略）概要版

01. 背景と目的

平成25年に「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（以下「再編PJ」という）を策定してから約10年が経過し、蒲田を取り巻く状況は日々変化しています。新空港線開業時（令和20年代前半頃）を見据えて蒲田が将来に渡って持続的に発展し、かつ、新空港線後の整備と合わせて進めていく必要がある駅周辺の交通ネットワークや基盤整備の方向性などを整理し、再編PJの改定を行います。



対象区域は、駅舎・駅ビル、駅前広場、駅周辺街区、及び主要道路等の再編を検討するため、蒲田駅を中心とする概ね半径200m圏内を基本とします。将来交通ネットワークなどについては、対象区域だけではなく、蒲田駅周辺地区ランドデザインと連動する周辺部との広域的な視点も踏まえた上で検討します。

計画の位置づけ

- ◆新空港線開業の蒲田駅周辺地区のまちづくり計画の具体化「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（令和7年度改定）
 - ・ランドデザイン、基盤整備方針に沿った事業展開
 - ・民間と行政が連携、協働して区域の魅力向上等を図るためのまちづくりの基本方針の具体化
- ◇将来のまちづくりと連携した戦略的な公共交通施策の推進を図る具体的指針「都市・地域総合交通戦略」

02. 地区の現状と課題

社会的潮流や地区の現状、京浜東北線沿線の開発動向、蒲田らしさなどを踏まえて、まちづくりを考えて行く上の視点を整理しました。

上位計画

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
- ウォーカ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
- 多様な人で賑わう大衆文化

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(バス)
 - 東口を中心に多くの路線が発着(自転車)
 - 駅周辺に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

まちの課題

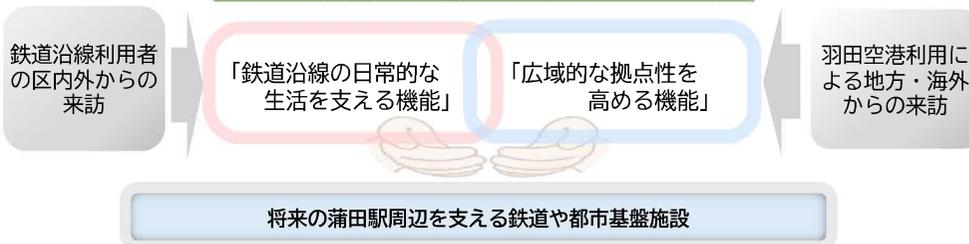
- 蒲田駅交通結節機能の強化
- 公共交通の利便性向上
- 安全で快適な歩行者空間の形成
- みどりの空間の創出
- 防災性の高い市街地の形成

03. まちの将来像とまちの実現に向けた方針

まちの将来像

これまで蒲田が培ってきたグランドレベルを中心に広がる文化・交流・賑わい創出の拠点と、国内外をつなぐ交通結節拠点をつくります。

新空港線開業時の蒲田駅を中心とした将来像



基盤方針

これまでの上位計画で示してきた基盤施設の整備コンセプト「つながる」「あつまる」「ひろがる」に、最近のまちづくりの潮流等を踏まえた「駅まち一体」「ウォーカブル」「公民連携」を新たな視点として追加し、新空港線整備を契機としたまちづくりを展開していきます。

■基盤整備における新たな視点

駅まち一体まちづくり

新空港線整備が具体化される蒲田駅において、駅舎・駅ビル・駅前広場・周辺地域を「駅まち空間」として一体的に捉え、関係者が共通の「まちを良くする視点」をもち、連携した整備を行います。

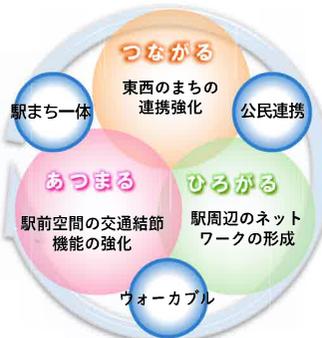
蒲田駅周辺の東西地域をつなぐ、居心地のよいウォーカブルなまちづくり

蒲田駅周辺において、広場・緑地の配置や滞在ができる魅力ある空間を創出しつつ、都市骨格軸を中心に東西地域をつなぎエリア全体の回遊性を向上させ、人中心のまちづくりを目指します。

公民連携の「賑わい」の周辺地域への波及

東西自由通路や乗換空間など駅周辺の都市基盤整備と駅舎・駅ビルなどの機能更新を、公民が連携して一体的かつ段階的に取り組むことによって、「賑わい」を駅周辺に留めるのではなく、周辺地域への波及・拡大を図ってまいります。

文化・交流・賑わい創出の拠点として
国内外をつなぐ、まちをつなぐ
～多彩な「活動」が広がる、まちをけん引する交通結節点～



04. 交通戦略の考え方

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

【自転車】自転車利用環境の改善と駅部への流入抑制

【自動車】駅周辺への自動車流入の整序化

- 視点
- ① 蒲田らしさを継承したまちづくり
 - ② 国内外から人を呼び込む・惹きつける
 - ③ ものづくりの拠点性・まちの回遊性の強化
 - ④ 憩い・賑わい・安心できる空間の創出
 - 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

04. 交通戦略の考え方（つづき）

歩行者動線のイメージ

（1）デッキ階レベルのネットワーク

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。

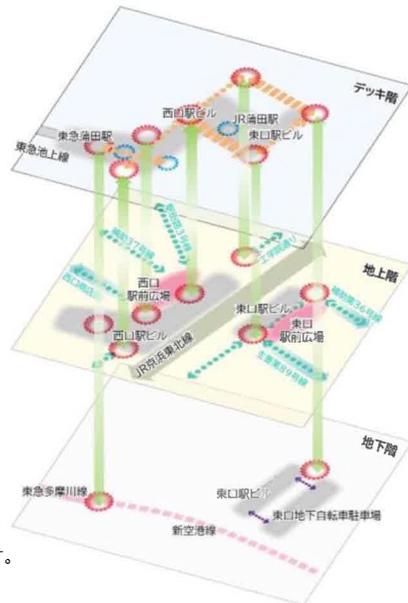
（2）グランドレベルのネットワーク

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。



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。



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。



自動車ネットワークについて

自動車のネットワークについて整理します。



05. 駅前の整備方針

まちづくりの進め方

現在進めている東口駅前広場の整備を「初動期」、その後の新空港線整備や駅舎・駅ビルの機能更新等と整合性を図った整備を「中期」、周辺街区整備の具体化に合わせて行う駅前広場の拡張整備を「長期」と位置づけます。

○東口駅前広場の将来目標

1. 歩行者環境改善による駅利用者の快適な利用と駅周辺への回遊性の創出
2. 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
3. 自転車駐車場整備による自転車利用環境の向上と暫定自転車駐車場跡地の活用

○西口駅前広場の将来目標

1. オープンスペース確保による歩行者環境の改善と商店街との一体的な賑わいの創出
2. 交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上
3. 新空港線事業化を踏まえた交通機能の集約・再配置による公共交通利便性の向上

【初動期整備の目標】

歩行者環境の改善及び自転車利用環境の向上

- ・歩道拡幅等による歩行空間の確保
- ・交通機能配置変更（バス降場の一部駅前集約）
- ・地下自転車駐車場の整備

【初動期】
事業中

※一般車両の動線変更は中長期計画で実現

【初動期整備の目標】歩行者環境の改善

- ・歩行者動線の改善（駅前空間と北側）
- ・賑わい創出の拠点となる整備

【初動期】
整備済

【中・長期整備の目標】初動期整備に続く交通機能の集約化と交通結節機能の強化

新空港線整備、駅舎・駅ビルの機能更新

- 1 デッキ階レベルのネットワーク、駅前広場、周辺街区との結節
 - ・東西自由通路・北側連絡通路整備（駅とまち、まちとまちをつなぐ、歩行者 動線の整備）
 - ・駅前広場の重層利用
- 2 新空港線との乗換空間の整備
 - ・分かりやすい乗り換え動線、滞留空間の整備

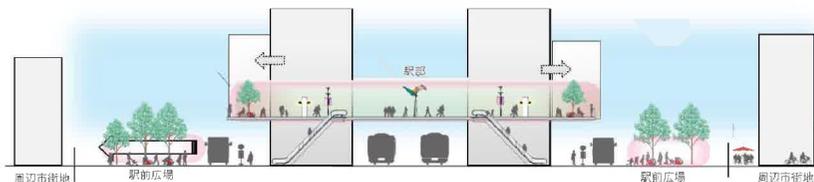
【中期】

周辺街区整備の具体化

- 1 東西駅前広場の拡張による更なる歩行者・賑わい空間の拡充
- 2 交通機能の集約・再配置による公共交通機能の利便性の向上
- 3 歩行者と車両との交錯の回避による安全で快適な歩行者空間の整備
- 4 幹線道路からの自動車ネットワークの強化

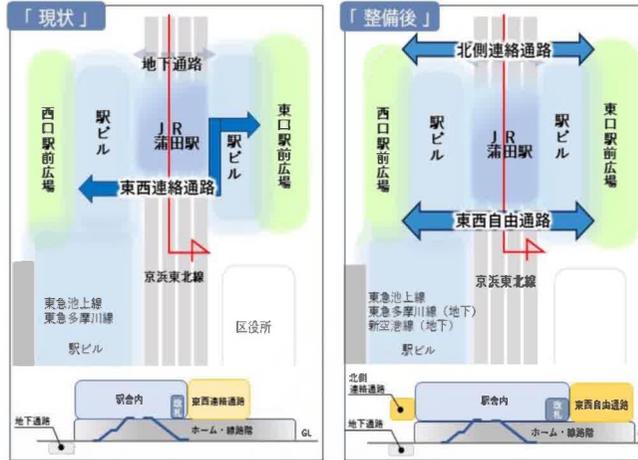
【長期】

駅と東西駅前広場のイメージ



東西自由通路・北側連絡通路の整備

線路上空を活用した『まち東西の回遊性を向上させる東西自由通路・北側連絡通路』を整備

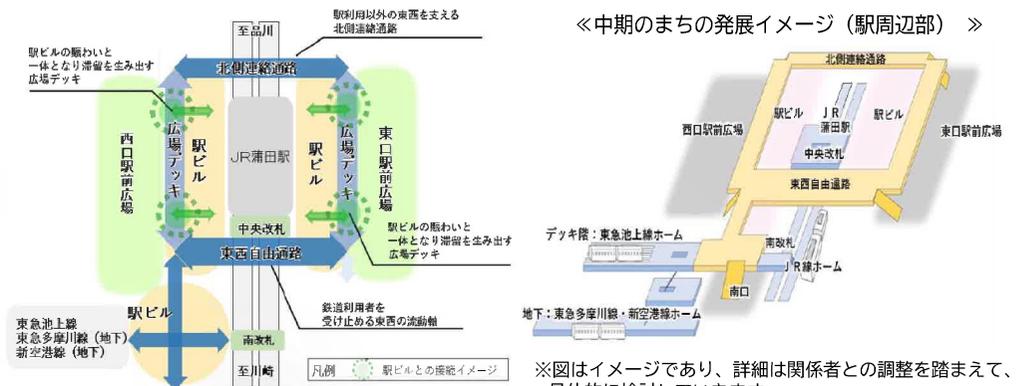


※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

基本的な考え方

- ・駅ビルの機能更新と連携した東西自由通路・北側連絡通路を整備し、東西のまちをシームレスにつなぎ、バリアフリーを確保した歩行者動線や円滑な乗り換え動線を整備します。
- ・東西の大きなネットワークを円滑に処理するため、東西自由通路は現状より南側寄りの位置に配置し、直線形状で十分な幅員の規模で整備します。
- ・北側連絡通路は地下通路と重ならない位置に配置し、現在より広い幅員の規模で整備します。
- ・24時間常時開放され、災害時の退避経路としての機能も確保します。

広場デッキの整備



《中期のまちの発展イメージ（駅周辺部）》

※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。

基本的な考え方

- ① デッキ階レベルの回遊性・防災機能の向上
東西自由通路と北側連絡通路を結び広場デッキを駅ビル空間に確保し、デッキ階レベルにおける歩行者の回遊性向上を図ります。また、防災機能の可能性についても検討していきます。
- ② 立体的な広場の活用
駅ビルの機能更新に合わせて駅前広場を重層的に活用し、みどりの創出や魅力ある空間を形成します。
- ③ 魅力ある空間の創出
立体的な広場空間の上部は、駅ビル空間等として活用し、公民連携により駅ビルの機能更新や魅力向上を図ります。

05. 駅前の整備方針（つづき）

新空港線との乗換空間の整備

【整備の方向性について】

快適に移動ができる乗換空間の確保

- 『東西自由通路から南方向への動線』および『東急線からJR南改札方向の動線』の動線交差部における、歩行者の安全な回遊性を確保します

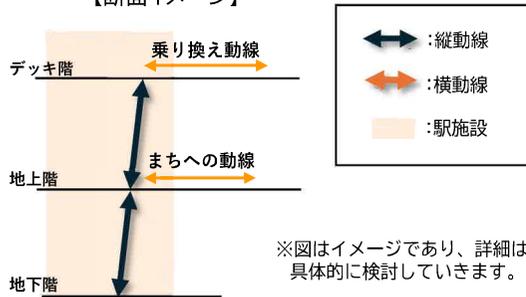
まちとの接続

- 新空港線整備による高架から地下への切り替えに伴い、地上への分かりやすいアクセス動線を確保します

【乗換空間イメージ】



【断面イメージ】



※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。

基本的な考え方

① 利用者が快適に移動できる乗換空間の整備

利用者の流動に十分に対応した幅員の確保や、分かりやすく視界が良好な乗り換え動線、統一された案内表示を検討し、初めて蒲田を訪れる人にとっても快適に移動できる乗換空間の創出を図ります。

② 駅まち空間の魅力向上

公民連携により、駅ビルの機能更新と合わせた乗換空間の魅力向上を図ります。また、賑わいをまちへ波及させ、訪れる人々が何度でも足を運びたいような魅力的な「駅まち空間」を創出します。

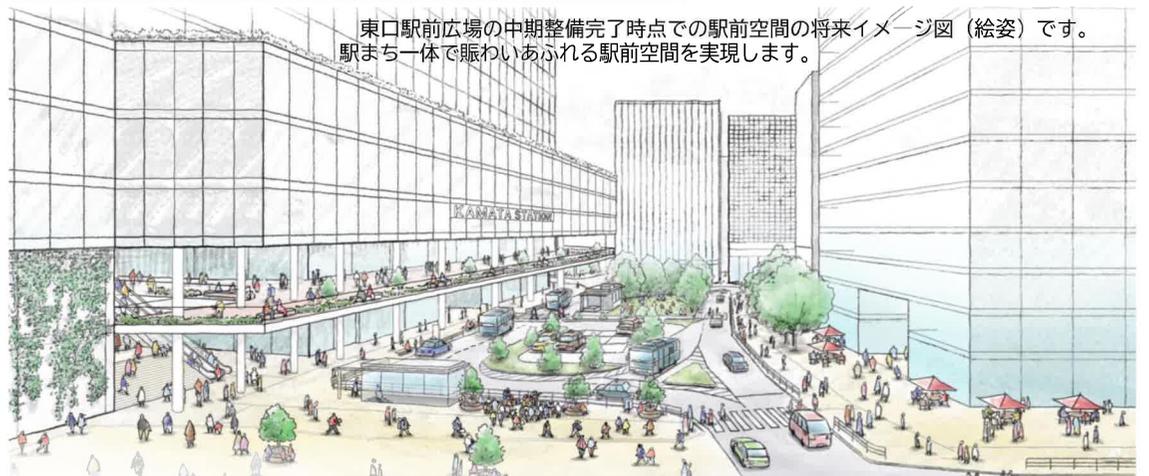
東口駅前広場（中期）＜グラウンドレベル＞

東口駅前広場は、駅ビルの機能更新や東西自由通路及び北側連絡通路と一体となった整備を進めるとともに、駅前広場に接する道路の歩行者空間への検討や周辺開発との連携により、更なる歩行者空間の拡充を図ります。



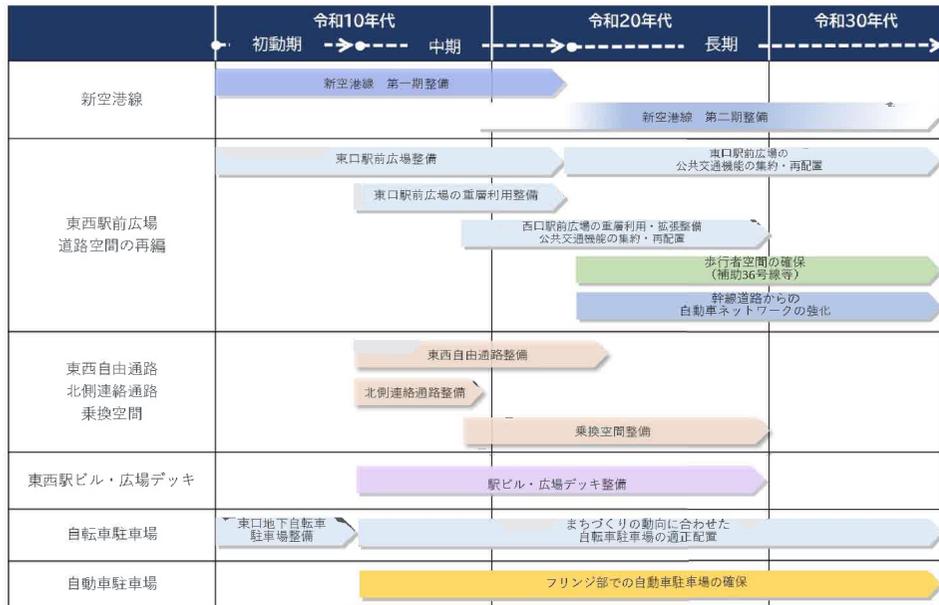
※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

中期整備完了時の将来イメージ図（パース）



06. 将来の実現に向けて

ロードマップ



※本スケジュールは現段階の想定であり、今後の関係者間協議などにより変更となる可能性があります。

実現に向けた数値目標について (KPI)

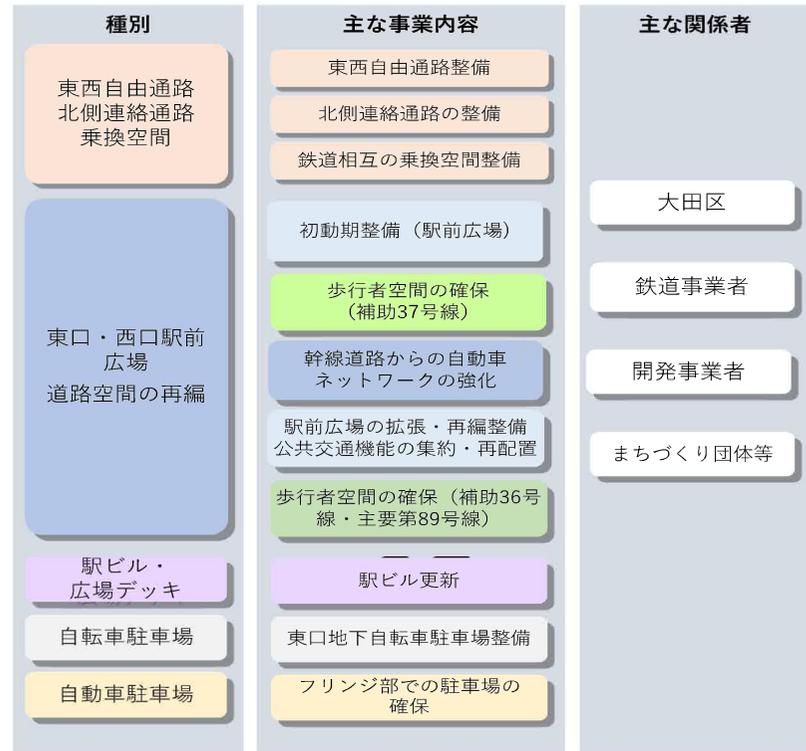
再編PJを踏まえ地区交通戦略に測地的かつ具体的に位置付ける事業（案）と、これにより実現される客観的、定量的なKPI (Key Performance Indicator) を下記に示します。目標年度は、新空港線が開業する令和20年台前半頃とします。

指標	取得箇所	取得データ	従前値	目標値
① J R・東急蒲田駅 1日平均乗降人員 (人/日) ※1	J R・東急蒲田駅	鉄道事業者公表データ	385,267 (人/日)	駅利用者数の増加 ↑
② 区域内の1日平均歩 行者通行量 (人/日) ※2	蒲田駅を中心とした 半径200m区域	位置情報統計データ	104,459 (人/日)	まちなかの歩行者 量の増加 ↑
③ 区域内の滞在時間が 15分以上の人の1日 平均人数 (人/日) ※3	蒲田駅を中心とした 半径200m区域	位置情報統計データ	82,677 (人/日)	まちなかの歩行者 滞在時間の増加 ↑
④ 交通事故発生件数 (件/年) ※4	蒲田駅を中心とした 半径200m区域	警視庁公表データ	7 (件/年)	交通事故発生件数 の減少 ↓

※1：鉄道各社HPより集計 令和5年度のJ R線及び東急線の合算値。J R線の乗降人数は、乗車人数の2倍とみなして算定。
 ※2：位置情報統計データより集計 区域内道路の1日平均通行量（取得期間：令和6年4月1日～令和7年3月31日）
 ※3：位置情報統計データより集計 区域内における15分以上滞在人数の1日平均値
 （取得期間：令和6年4月1日～令和7年3月31日）
 ※4：警視庁ホームページの「交通事故発生マップ」より令和6年度の歩行者による交通事故発生件数

関係者・役割分担

関係者による適切な役割分担のもと、再編PJを推進します。



2026年1月 大田区 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課
 〒144-8621 東京都大田区蒲田5-13-14
 Tel: 03-5744-1339 FAX:03-5744-1526
<https://www.city.ota.tokyo.jp>

改定蒲田駅周辺再編プロジェクト

で検索