

別冊

参考資料

蒲田駅周辺再編プロジェクト (蒲田駅周辺交通戦略)

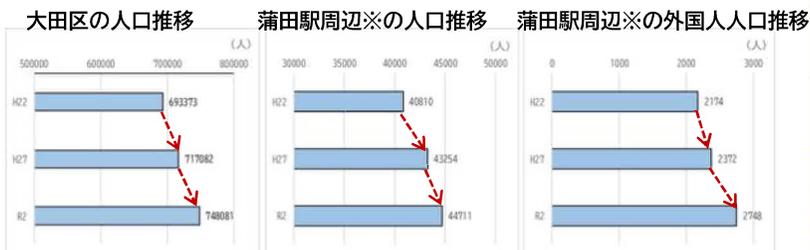
01. まちの特性
02. 駐車場地域ルール
03. 策定経過
04. 用語集

別冊. 参考資料

01. まちの特性 (人口)

■ 人口

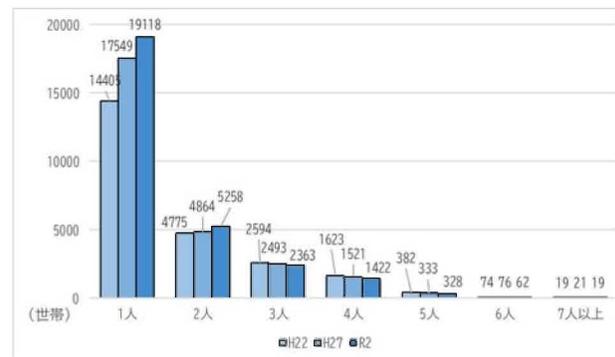
- ・区全体及び蒲田駅周辺において、人口は増加傾向にある。
- ・外国人人口数も増加傾向にある。



出典：国勢調査より作成

蒲田駅周辺※の世帯人数別世帯数推移

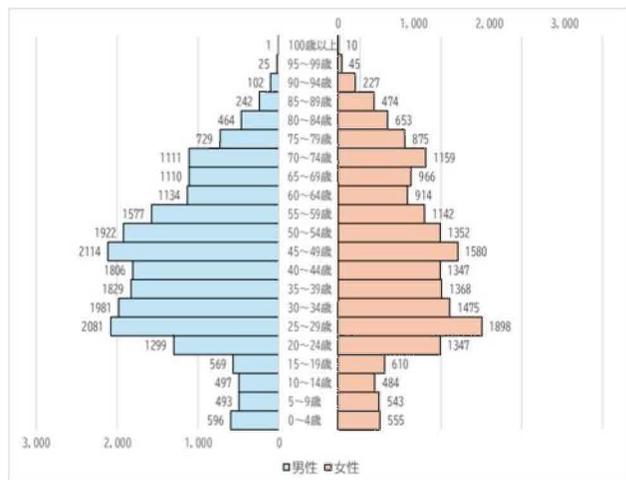
- ・蒲田駅周辺は、単身世帯が多く。全体の約7割を占める。



出典：国勢調査より作成

蒲田駅周辺※の年齢別人口 (R2年)

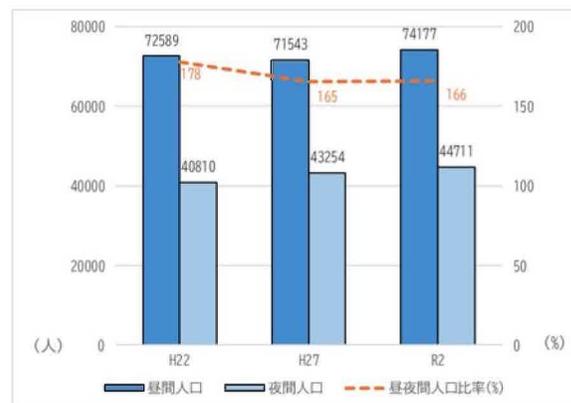
- ・蒲田駅周辺の年齢別人口は、25～35歳の若者が全体の約2割と比較的多い。



出典：国勢調査より作成

蒲田駅周辺※の昼間人口・夜間人口の推移

- ・蒲田駅周辺における昼間人口は、夜間人口を上回っている。
- ・経年変化は、夜間人口が増加しており、昼夜人口比率は減少傾向にある。



出典：国勢調査より作成

※「蒲田駅周辺」のデータは、新蒲田一丁目、西蒲田五丁目・六丁目・七丁目・八丁目、蒲田一丁目・三丁目・四丁目・五丁目、蒲田本町一丁目・二丁目のデータを集計しています。

別冊. 参考資料

01. まちの特性（交通量データ関連）

1) 駅前広場及び周辺

① 鉄道の利用状況

- ・新型コロナ発生（令和2年度）に近づく乗降客数の増加
- ・駅までの交通手段は、80%強が徒歩であり、11%が自転車利用
- ・駅舎・駅ビルから駅前広場の出入り交通量は、東口が多く。その傾向は朝方が顕著である

蒲田駅の平均乗降者数の推移 (単位：万人/日)

| | 令和元年度 | 令和2年度 | 令和3年度 | 令和4年度 | 令和5年度 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| JR蒲田駅 | 29.0 | 20.7 | 20.9 | 22.7 | 24.2 |
| 東急蒲田駅 | 16.9 | 12.3 | 12.9 | 14.3 | 14.8 |
| 合計 | 45.9 | 33.0 | 33.8 | 37.0 | 39.1 |

※ JR線の乗降人数は、乗車人数の2倍として想定した。

資料：鉄道各社HP

蒲田駅までの交通手段比率



資料：第5回東京都圏パーソントリップ調査

駅舎・駅ビル～駅前広場の出入り交通量 (単位：人)

| | 東口 | 西口 |
|------------|--------|--------|
| 1日（7時～18時） | 91,107 | 72,047 |
| 朝8時台 | 12,698 | 7,954 |
| 夕18時台 | 10,832 | 9,781 |

資料：【東口】R6年度蒲田駅東口交通量調査
【西口】R6年度蒲田駅西口交通量調査

<駅前における交通施設の配置>

| バス | 東口 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗車場は広場内に3ヶ所（うち1ヶ所は空港シャトルバス乗降場）、広場外の補助36号線に4ヶ所。計7ヶ所 ・降車場は広場外の補助36号線に3ヶ所、アロマスクエア前に4ヶ所。計7ヶ所 |
|------|----|--|
| | 西口 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗車場は広場外の補助37号線に計3ヶ所 ・降車場は広場外の駅街路3号線に計4ヶ所 |
| タクシー | 東口 | <ul style="list-style-type: none"> ・広場内に乗車場1ヶ所、降車場はなし ・広場内に15台程度の滞留スペース |
| | 西口 | <ul style="list-style-type: none"> ・広場内に乗車場1ヶ所、降車場はなし ・広場内に15台程度の滞留スペース |

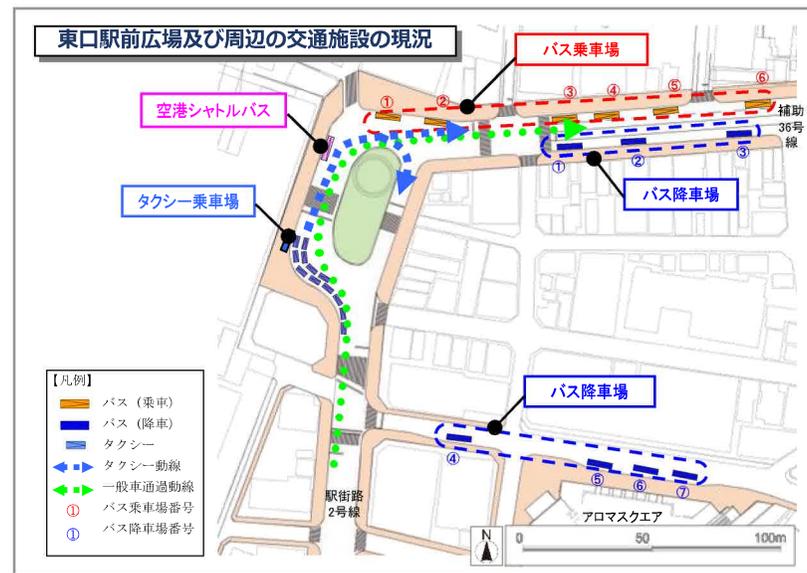
東口・西口のバス・タクシーのピーク時利用者数 (単位：人)

| 東口 | バス | | タクシー | 西口 | バス | | タクシー |
|----|--------|-----|------|-----|--------|------|------|
| | ピーク時※1 | 7時台 | 0時台 | | ピーク時※1 | 16時台 | 0時台 |
| | 乗車※2 | 678 | 207 | | 乗車※2 | 261 | 188 |
| | 降車※2 | 656 | 0 | | 降車※2 | 153 | 0 |
| 合計 | 1,334 | 207 | 合計 | 414 | 188 | | |

※1 乗降合計のピーク時間帯

※2 各交通手段の乗車、降車を指す

資料：【東口】R6年度蒲田駅東口交通量調査
【西口】R6年度蒲田駅西口交通量調査



別冊. 参考資料

01. まちの特性 (交通量データ関連)

②バスの利用状況

東口と西口の比較

- ・東口は、西口に比べ、乗車・降車ともに、多くの人数が利用
- ・東口は、西口に比べ、朝ピーク時の乗車の利用者の集中が顕著

(東口)

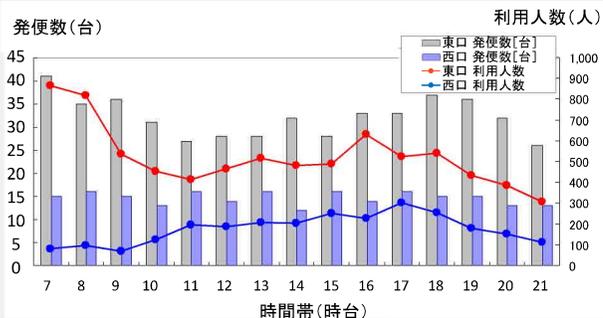
- ・平日12時間で発便数287台、約5,200人が乗車、着便数275台、約5,100人が降車 (H24年度 発便数483台、約7,800人乗車、着便数487台、約7,700人降車)
- ・近年(令和6年)は、平成24年度に比べ、便数・利用人数ともに大きく減少
- ・発車のピークは、朝7時台で、発便数31台、約680人が乗車
- ・到着のピークは、朝7時台で、着便数27台、約660人が降車
- ・ピーク時等では、乗降場付近の歩道上でのバス利用者と歩行者の交錯が発生

(西口)

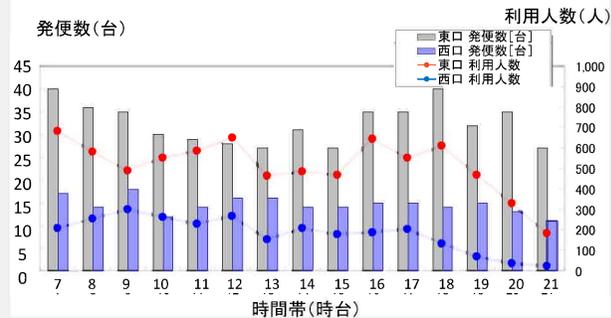
- ・平日12時間で発便数は139台、約1,900人が乗車、着便数は144台、約2,100人が降車(H24年度 発便数219台、約2,600人乗車、着便数218台、約2,700人降車)
- ・近年(令和6年)は、平成24年度に比べ、便数・利用人数ともに大きく減少
- ・発車のピークは、日中13時台で、発便数13台、約220人が乗車
- ・到着のピークは、朝8時台で、着便数15台、約210人が降車
- ・ピーク時等では、乗降場付近の歩道上でのバス利用者と歩行者の交錯が発生

バスの発着便数と利用人数

《バス乗車場》



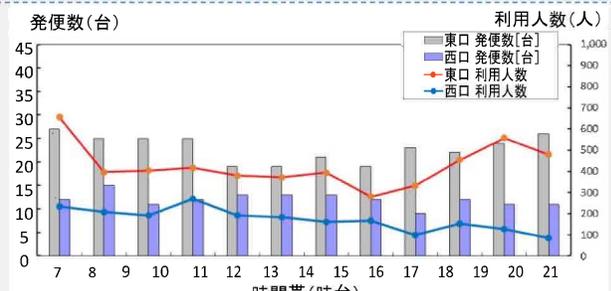
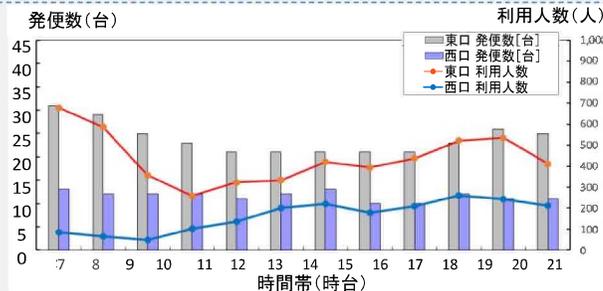
《バス降車場》



資料：H24年度蒲田駅周辺交通利用実態調査

平成
24年度

令和
6年度



資料：R6年度蒲田駅東口交通量調査

調査日 平成24年度：平成24年7月10日(火)

令和6年度：[東口] 令和6年5月16日(木) [西口] 令和6年11月12日(火)

調査時間 平成24年度：7時～22時

令和6年度：7時～18時

別冊. 参考資料

01. まちの特性（交通量データ関連）

③ タクシーの停車状況

（東口）

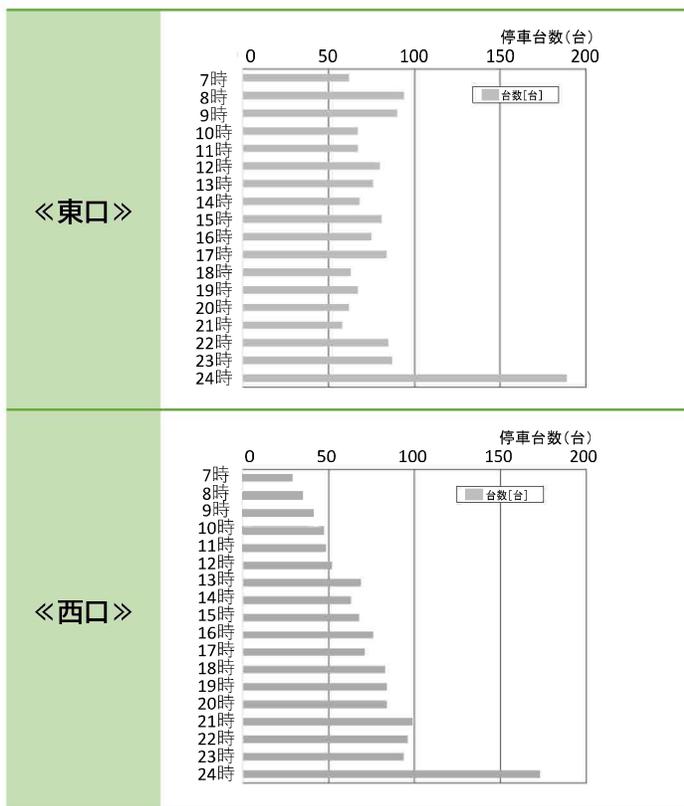
- ・ 9時から18時の平均停車台数は、70台程度となっている
- ・ 24時台の停車台数が、最大（189台）となっている

（西口）

- ・ 午前中の停車台数は50台未満、夜にかけて漸増していく傾向がある
- ・ 終電以降（24時台）の停車台数が最大（173台）となっている

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）

調査方法：停車台数（7時～24時の毎正時）



資料：〔東口〕R6年度蒲田駅東口交通量調査
〔西口〕R6年度蒲田駅西口交通量調査

④ 自家用車の停車状況

（東口）

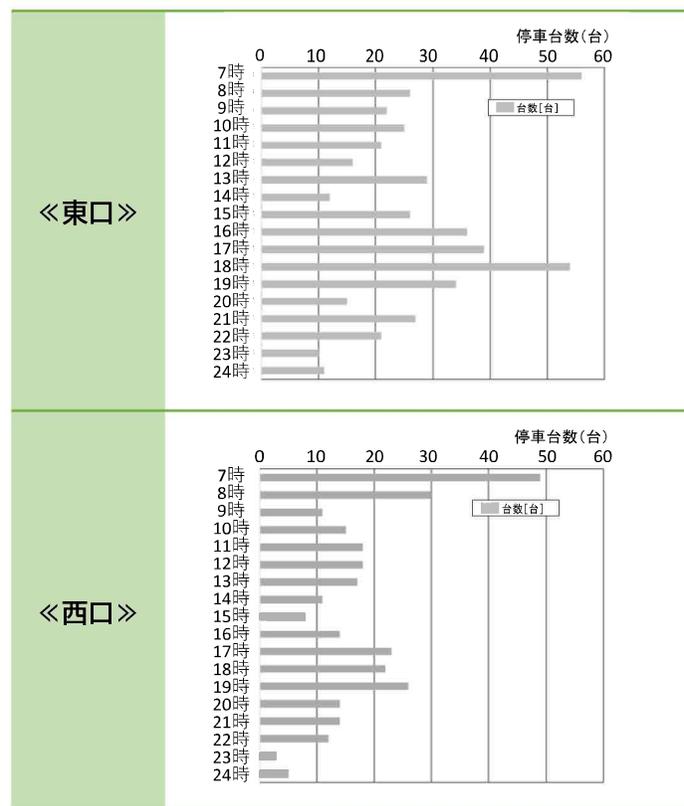
- ・ 通勤通学時間帯（7時台および18時台）の停車台数は、多い傾向がある
- ・ 14時台および23時以降は、10台程度と少ない

（西口）

- ・ 7時台の停車台数が最も多い。
- ・ 9時以降は、東口に比べ停車台数が少ない

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）

調査方法：停車台数（7時～24時の毎正時）



資料：〔東口〕R6年度蒲田駅東口交通量調査
〔西口〕R6年度蒲田駅西口交通量調査

別冊. 参考資料

01. まちの特性 (交通量データ関連)

⑤歩行者の利用状況

駅前広場に入出入りする歩行者交通量

平日8時台

(東口) 南方向の割合が高い。経年変化では、東方向への交通量が増加
 (西口) 北方向の割合が高い。経年変化では、北方向への交通量が増加
 (駅舎・駅ビル) 出入りは、東口・西口ともに減少

平成24年度



令和6年度

資料：H24年度蒲田駅周辺交通利用実態調査



資料：〔東口〕R6年度蒲田駅東口交通量調査
 〔西口〕R6年度蒲田駅西口交通量調査

駅前広場に入出入りする歩行者交通量

平日18時台

(東口) 南方向の割合が高い。経年変化では、南方向への交通量が増加
 (西口) 南方向の割合が高い。経年変化では、南方向への交通量が増加
 (駅舎・駅ビル) 出入りは東口・西口ともに増加。特に中央部からの出入りが増加

平成24年度



令和6年度

資料：H24年度蒲田駅周辺交通利用実態調査



資料：〔東口〕R6年度蒲田駅東口交通量調査
 〔西口〕R6年度蒲田駅西口交通量調査

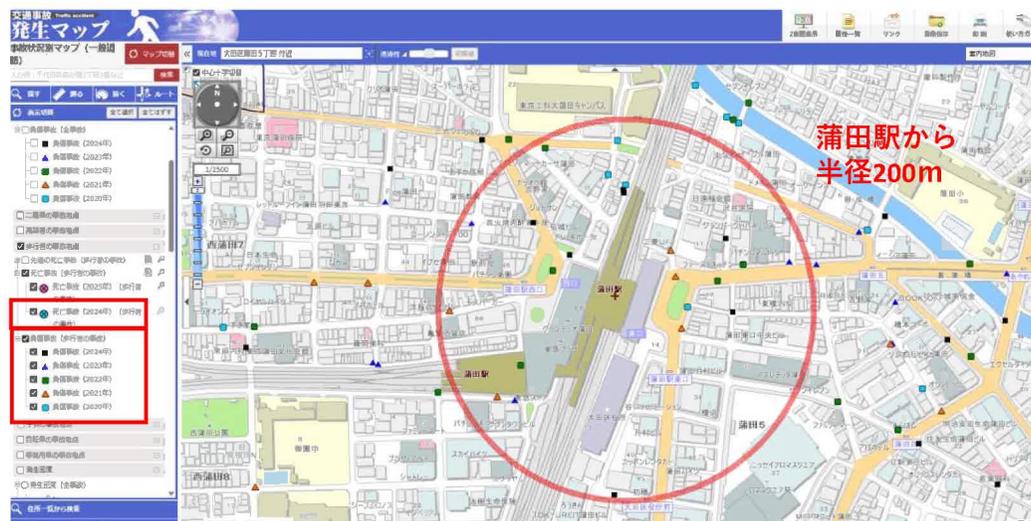
別冊. 参考資料

01. まちの特性 (交通量データ関連)

警視庁が公表している交通事故発生マップを参考に交通事故発生状況を整理した。

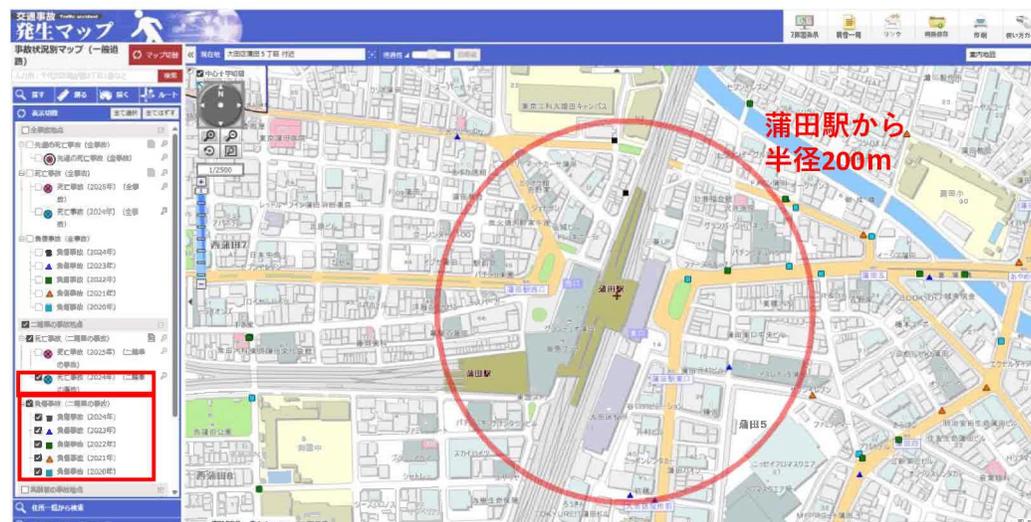
【歩行者の交通事故件数】
2020年 (R2) ~2024年 (R6)

| 年 | 事故件数 |
|-----------|------|
| 2020 (R2) | 4件 |
| 2021 (R3) | 5件 |
| 2022 (R4) | 5件 |
| 2023 (R5) | 3件 |
| 2024 (R6) | 7件 |
| 合計 | 24件 |



【参考：自転車の交通事故件数】
2020年 (R2) ~2024年 (R6)

| 年 | 事故件数 |
|-----------|------|
| 2020 (R2) | 2件 |
| 2021 (R3) | 0件 |
| 2022 (R4) | 1件 |
| 2023 (R5) | 3件 |
| 2024 (R6) | 2件 |
| 合計 | 8件 |

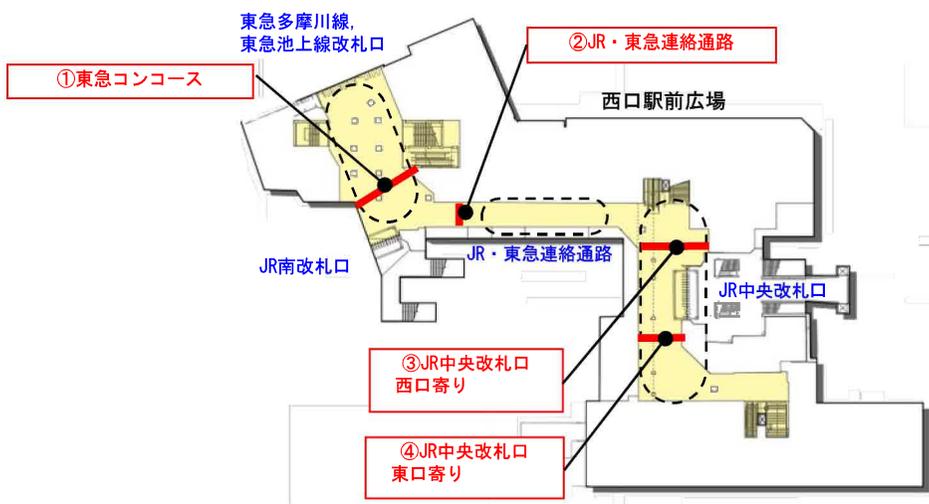


別冊. 参考資料

01. まちの特性 (交通量データ関連)

東急コンコース、JR・東急連絡通路、JR中央改札口（西口寄り、東口寄り）（下図①～④）にて歩行者交通量を調査

- ・いずれの調査箇所も、平日の朝8時台が歩行者交通量のピークであり、サービス水準はB水準（やや制約あり）となっている
- ・連絡通路の屈曲、通路に沿って存在する店舗の利用者や鉄道利用者、東西移動などによる動線の交錯などにより、利便性・快適性が低下



連絡通路のサービス水準【平日ピーク時（午前8時台）】

| | 調査年 | 10分ピーク時 交通量※1 (人/10分) | 1分当たり 交通量 (人/分) | 有効幅員 ※2 (m) | 単位m当たり 1分当たり交通 量 (人/m・分) | サービ ス 水準 |
|--------------|-----|-----------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------------------|----------------|
| ①東急コンコース | H23 | 4,081 | 408 | 10.0 | 40.8 | B |
| | R7 | 4,041 | 404 | | 40.4 | B |
| ②JR・東急連絡通路 | H23 | 1,285 | 129 | 3.6※3 | 35.8 | B |
| | R7 | 1,157 | 116 | | 32.2 | B |
| ③JR中央改札口西口寄り | H23 | 2,612 | 261 | 8.2 | 31.9 | B |
| | R7 | 2,384 | 238 | | 29.0 | B |
| ④JR中央改札口東口寄り | H23 | 2,668 | 267 | 6.2 | 43.1 | B |
| | R7 | 2,490 | 249 | | 40.2 | B |

※1「10分ピーク時交通量」は、1時間の交通量の内、最も混んでいる10分間の交通量を示す

※2「有効幅員」は、通路全幅から柱部分を除くとともに、柱・壁・店舗側端からの
余裕幅、券売機処理空間等を除いて残る幅員を設定した

※3 JR・東急連絡通路の有効幅員については、現状に合わせ調査年H23より見直しを行った

調査日・・・平成23年11月28日(月)、令和7年6月12日(木)

調査方法・・・通行量調査(7時～22時)

【大規模開発地区関連交通計画マニュアル】

歩行者系交通施設のサービス水準は下記のように示されており、「水準Aを目指すこと」とされている。

| サービス水準 | 自由歩行 | ～27人/m・分 |
|--------|---------|----------|
| B | やや制約 | 27～51 |
| C | やや困難 | 51～71 |
| D | 困難 | 71～87 |
| E | ほとんど不可能 | 87～ |

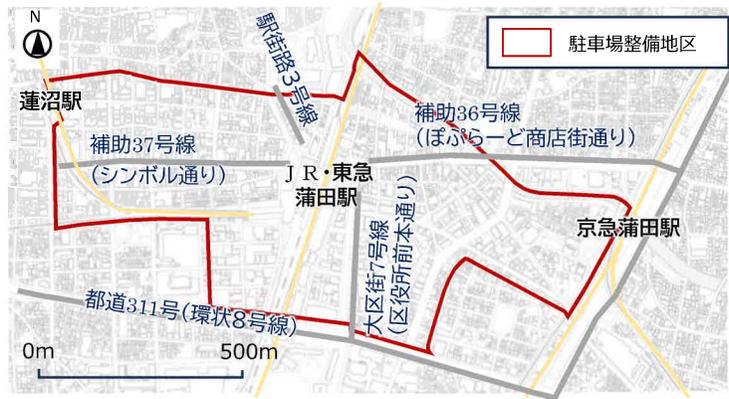
別冊. 参考資料

02. 駐車場地域ルール

歩行者の安全性が確保され、誰もがストレスなく移動できる快適な環境を備えたにぎわいのあるまちを創出するため、駐車施設の整備台数の緩和、集約化等、地区特性に応じた駐車施設の整備基準を定めます。

適用地区の区域

地域ルールの適用地区は、駐車場整備地区により指定された区域とします。



駐車場地域ルールによる駐車課題への対応の考え方



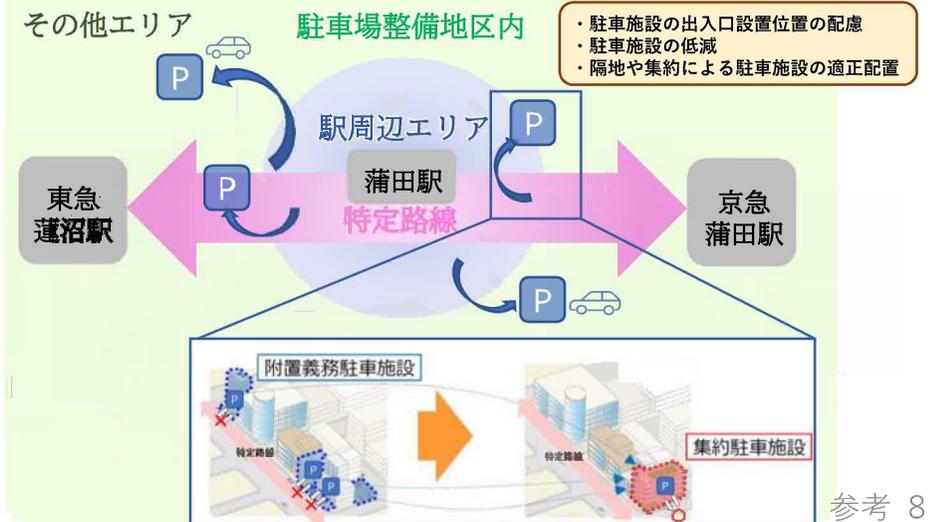
地区の駐車対策の基本方針

- 附置義務台数の適正化
地区特性に応じた附置義務台数の基準を定めることにより、地区内における整備台数の総量を適正化し、建替えや限られた空間の利活用を促進する。
- 駐車施設の集約化
集約駐車施設の設置を誘導すべき建築物や、隔地による駐車施設確保の考え方を地域ルールに位置づけることにより、駐車施設出入口の数を減らし、歩行者の安全性確保やにぎわいの連続性創出を実現する。
- 地域貢献策の実施
地域ルールの適用を受ける者に地域貢献策の実施を求めることにより地区特性に応じた駐車課題の解決を図る。

建築物を新築する場合



地域ルール適用による駐車場整備地区内の将来イメージ



別冊. 参考資料

03. 策定経過

目標となるまちづくりを実現するための各種施策を進めるには、地域住民・事業者・地権者などの地元の方々からの理解と協力を得ていくことが重要です。

本計画を策定するに辺り、蒲田都市づくり推進会議やパブリックコメント等で、広く区民から意見の集約を行いました。

| 実施日 | 会議等の名称 | 主な内容 |
|----------------------------|-----------------------|--|
| R7.5.23 | 第21回 蒲田都市づくり推進会議 | ・新空港線第一期整備事業の進捗について ・改定蒲田駅周辺再編プロジェクト(骨子) |
| R7.10.22 | 第22回 蒲田都市づくり推進会議 | ・新空港線沿線整備 速達性向上 計画認定について ・改定蒲田駅周辺再編プロジェクト(素案) |
| R7.11.11 ~12.9 (4週間) | パブリックコメント | ・意見者数 18 名、意見数 40 件 |
| R8.1月 | 蒲田都市づくり 推進会議委員への報告 | ・改定蒲田駅周辺再編プロジェクト(案) |

■蒲田都市づくり推進会議構成員簿

| 役職 | 区分 | 所属・役職等(敬称略) | |
|----------------------|-------|-----------------------------|-----------------|
| 座長 | 学識 | 大沢 昌玄(日本大学 理工学部 土木工学科 教授) | |
| 副座長 | 経験者 | 大森 文彦(東京科学大学 環境・社会理工学院 准教授) | |
| 委員 | 地元関係者 | 蒲田東地区自治会連合会 会長 | |
| | | 蒲田西地区自治会連合会 会長 | |
| | | 蒲田東口地区まちづくり協議会 会長 | |
| | | 蒲田東口商店街商業協同組合 理事長 | |
| | | 蒲田西口商店街振興組合 理事長 | |
| | | 蒲田大好き委員会 会長 | |
| | | 蒲田再開発推進委員会 委員長 | |
| | | 特定非営利活動法人 大身連 理事長 | |
| | | 区議会 | まちづくり環境委員会 委員長 |
| | | 議員 | まちづくり環境委員会 副委員長 |
| | 東京都 | 都市整備局都市基盤部 交通企画課長 | |
| | | 都市整備局都市基盤部 街路計画課長 | |
| | 大田区 | 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり部長 | |
| | | 鉄道・都市づくり部 鉄道・都市づくり課長 | |
| | | 鉄道・都市づくり部 蒲田駅拠点整備担当課長 | |
| | | 鉄道・都市づくり部 新空港線・沿線整備担当課長 | |
| | | 企画経営部 企画経営部長 | |
| | | まちづくり推進部 まちづくり推進部長 | |
| | | まちづくり推進部 都市計画課長 | |
| | | 都市基盤整備部 都市基盤管理課長 | |
| 都市基盤整備部 都市基盤計画調整担当課長 | | | |

※本名簿は、R7年度における会議構成員名簿を示します。

別冊. 参考資料

パブリックコメントに提出されたご意見と区の考え方

※皆様からいただいたご意見については、趣旨を損なわない範囲で要約または一部を抽出しています。

| No. | 分類 | 意見要旨 | 区の考え方 |
|-----|------|--|---|
| 1 | 計画全般 | 本編P.14のタイトルが「交通課題」だが、交通課題とは直接関係のない「環境」や「防災」といった課題は、別の課題として切り分けた方がよいのではないか。 | (素案の修正対応) ご指摘を踏まえて、本編P10～13は「蒲田地区における現況の交通」、P14は「蒲田地区の課題」として整理いたします。 |
| 2 | 計画全般 | 計画づくりは、区民参加の機会がほしい。特に駐輪場は区民の利便性を高めるものであるべき。 | 蒲田駅周辺のまちづくりでは、平成24年から、大田区・東京都・国・学識経験者に、地域団体等の代表を加えた「蒲田都市づくり推進会議」において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を積み重ねていることに加え、様々な機会をとらえて地域の方々との意見交換会を開催しております。今後の計画推進においても、引き続き区民の皆様のご意見を伺う機会を設けてまいります。 |
| 3 | 計画全般 | 今回の交通戦略計画だけでなく、新空港線計画や蒲田駅周辺地区ランドデザインと連携して、蒲田駅を中心に魅力あるまちづくりを求める。 (同意見2件) | 改定蒲田駅周辺再編プロジェクト(以下、改定再編PJ)は、蒲田駅周辺地区ランドデザイン(令和4年4月策定)の内容、新空港線開業を見据えた蒲田駅周辺地区のまちづくりの具体化に向けた計画など、相互に連携しながら一体的なまちづくりを推進してまいります。 |
| 4 | 計画全般 | 年配の人の意見を取り入れると時代遅れのまちづくりになることを危惧している。20～30年後に一番影響を受ける若い人の意見を最優先した尖ったまちづくりを希望する。 | 広く区民の皆様から意見を求めるため、SNSやオンラインツールを活用した意見募集や、学生等を対象とした意見交換会を行うなど、幅広い年代へのアプローチを検討してまいります。 |
| 5 | 計画全般 | 難しいと思うが、航空法による高さ制限を緩和することも視野に入れ、さらには環境が良くなるようなまちづくりをスピーディーにしたい。天神ビックバンのような蒲田スーパービックバンを目指してほしい。 | 蒲田駅周辺地区は、航空法の高さ制限の影響を受けることから、これまで国土交通大臣へ要望を行うなど様々な機会をとらえ対応を進めてきたところ。また、改定再編PJでは、初期、中期、長期と時間軸を定めながら都市基盤の整備がスムーズに進むようにロードマップを定めています。 |

| | | | |
|----|-------|---|--|
| 6 | 計画全般 | これらのまちづくり・みちづくりを実現していくためにも、大田区、まち、民間事業者等がともに意見交換する場があればと考えます。計画段階からのより柔軟な意見交換のあり方について引き続き検討いただきたい。 | 蒲田駅周辺のまちづくりでは、平成24年から、大田区・東京都・国・学識経験者に、地域団体等の代表を加えた「蒲田都市づくり推進会議」において、専門的な見地を踏まえた継続的な議論を積み重ねていることに加え、様々な機会をとらえて地域の方々との意見交換会を開催しております。引き続き、この会議体を基軸に民間事業者等の多様な主体との意見交換のあり方について引き続き検討してまいります。 |
| 7 | 計画全般 | 概要版p1で唐突に、半径200メートルの区域が示されているが、この区域についての説明が不足している。 | (素案の修正対応) 改定再編PJの対象区域は、平成25年に策定した当初の区域の考え方を踏襲して概ね半径200メートル圏としており、対象区域の設定の考え方を記載します。 |
| 8 | 計画全般 | 概要版p3 駅と東西連絡通路、デッキレベルのネットワークの計画、北側通路の改修計画等は、JRや地元との調整など様々な課題を抱えていると考えるが、実現性をどのように考えているか。 (同意見1件) | 改定再編PJで示す計画の実現に向け、JR東日本をはじめとした関係事業者及び地元の皆様と検討・協議を進めてまいります。 |
| 9 | 計画全般 | 蒲田駅東口のデッキ整備の工事計画策定においては、利用者動線の確保と、滞留によるトラブル発生リスクに最大限の配慮を求める。 | 工事期間中の利用者動線については、長期間の利用が想定されるため、鉄道事業者や交通管理者との協議を進め、安全性に配慮した施工計画としてまいります。 |
| 10 | 方針・取組 | 本編P.32, P.33 現在の南改札にはエレベーター・エスカレーターがなく、特に体の弱い方、高齢者、子連れの利用には不便である。南改札をもっと乗り換えしやすくするため観点や意気込みを、言葉として入れてほしい。 | JR・東急蒲田駅部においては、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、東西の街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誰もが円滑かつ快適に移動できる鉄道相互の分かりやすい乗り換え動線を確保することとしております。こうした歩行者動線や乗換空間の確保に向けて、関係事業者との協議・調整を進めてまいります。 |

別冊. 参考資料

パブリックコメントに提出されたご意見と区の考え方（つづき）

| | | | | | | | |
|----|-------|---|---|----|-------|---|--|
| 11 | 方針・取組 | 蒲田の課題として、歩きタバコやポイ捨てが多く、ゴミが散乱しているエリアがあるといった「街の汚さ」があると考えているが、資料ではこの課題に触れられていないことが気になる。街を綺麗にするといった観点の記述が必要ではないか。オープンスペースや広場ができて、今のままだとタバコくさい、ゴミが散乱しているエリアになるのではないかという不安がある。 | 誰もが気持ちよく過ごせる環境を整備するため、関係部署と連携し、地域住民が主体となって、美化活動を進めるとともに、指導員配置や啓発物により喫煙マナーの向上を図り、清潔なまちの維持を図ってまいります。 | 15 | 方針・取組 | 駅ビルに付随するデッキではなく、現在工事中の駐輪場の上空に広くデッキを設置することは検討出来ないか。 | 蒲田駅周辺は、グランドレベルに繁華街が形成されており、歩行者ネットワークのつながりが大切だと考えております。そのため、繁華街に接する駅前広場はグランドレベルで整備する方針で引き続き検討を行ってまいります。 |
| 12 | 方針・取組 | JRの駅ビル更新が計画の中心であると考えているが、民間ビルの更新に対して公費負担の予定があるのか。公費負担があるのであれば、更新にかかる工事費の概算と、公費負担の割合を示していただきたい。 | 駅ビルなど民間ビルの機能更新については、民間事業者での負担を原則として考えております。 | 16 | 方針・取組 | 西口は動線が良く、広場で小規模の催しが出来るので良いが、東口は、歩行エリア含め狭く、歩行者と自転車の動線も危険な状態であるが、ロータリー上部だけでも人工地盤化することは検討出来ないか。将来的には京急蒲田、アプリコあたりまで人工地盤化できると、歩行者の安全担保や、バス・タクシー乗り場の動線が良くなると思う。 | 東口の駅前広場の整備については、周辺開発の動向を踏まえ、グランドレベルでの整備として引き続き検討を行ってまいります。歩行者の安全性確保やバス・タクシー乗り場の動線も引き続き検討を行ってまいります。 |
| 13 | 方針・取組 | 概要版P3右下 蒲田の東西交通の円滑化は常に課題だったと認識しています。その解決策の一つが2階デッキでの北側通路整備かと理解しました。JR川崎駅の北側通路整備も参考にされたのでしょうか？川崎の場合は、北側通路の出入口も相応の商業ゾーンにつながっていて相応の人流が確保される結果、有意義な投資と感じられます。川崎と蒲田、それぞれの北側通路整備の費用便益分析を示した上で、蒲田の2階デッキでの北側通路整備の有効性を示していただけませんか？ | 駅ビルの機能更新と連携した北側連絡通路と広場デッキを整備することにより、デッキ階（2F）レベルにおける歩行者の回遊性の向上を図り、新たな滞留空間を創出してまいります。また、災害時等の一時的な退避スペースの確保により防災機能の強化が期待されます。 今後、北側連絡通路の計画の具体化に合わせて事業費を算出していくとともに、まちと駅との接続については、JR川崎駅など他駅の事例も参考にしながら、検討を進めてまいります。 | 17 | 方針・取組 | ロータリー周辺の商業施設は北側、西側のみであるため、JR蒲田駅から区役所へ2階部分で接続することはできないか。 | JR蒲田駅から周辺施設へのデッキ階（2階）レベルでの接続は、駅周辺街区における開発動向を見据えながら、協議・調整を進めてまいります。 |
| 14 | 方針・取組 | 概要版P4右上 ウォーカブルタウンは良いコンセプトだと思うが、自転車や電動キックボードといったスローモビリティを含めたウォーカブル概念は定義しないのか。 スローモビリティが2階デッキの北側通路から排除されるのであれば、現状の北側地下通路の拡充しつつ、東口駅前地下で整備中の駐輪場からのダイレクトアクセスを検討すべきと考えるが、区の考えは何かか。 | デッキ階（2階）レベルでは、歩行者の安全性確保を最優先とし、自転車を乗車して通行することは認めない方針です。北側連絡通路については、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に検討してまいります。 本編（P20, 21）に示しておりますが、今後実用化が期待される、次世代パーソナルモビリティについても、移動手段の一つとして考えております。 | 18 | 方針・取組 | 現在の蒲田駅東西連絡通路ならびに東西連絡通路から東急蒲田駅に接続する通路は、幅員の拡張することを計画に入れていただきたい。 | 東西自由通路や東急蒲田駅に接続する通路は、将来の歩行者交通量を考慮した道路幅員で検討してまいります。 |
| 19 | 方針・取組 | | | 19 | 方針・取組 | 周辺のマンションやビルは築50年超えの旧耐震基準の建物が多く、防災面で大きな不安がある。道路や建物の更新を進める際は、単一の建物単位ではなく区域全体を一体的に見直す総合的な計画とし、安心・安全なまちづくりを希望する。 (同意見5件) | 蒲田駅周辺地区は、震災復興の区画整理以降、まちの機能更新が進んでいないため、老朽化した建物が多く、都市機能の更新時期を迎えております。 駅周辺においては、様々なまちづくり手法を活用し、建築物の建替え、共同化を進めることで、土地の高度利用を図ってまいります。 また、連続したにぎわいある街並みや複合市街地を維持するため、地区計画等を活用し、商業が集積するエリアでは、低層部には商業や業務機能が連続し、中高層階には業務機能や住宅などの用途がバランス良く配置されたまちを目指してまいります。 |

別冊. 参考資料

パブリックコメントに提出されたご意見と区の考え方（つづき）

| | | | |
|----|-------|--|---|
| 20 | 方針・取組 | 蒲田は羽田空港に近接した貴重な立地です。この強みを前面に打ち出し、これまでのイメージを刷新する「空港シティ」としての包括的なまちづくりを期待します。国際物流やビジネス、観光と連携したスマートで魅力的な居住・交流空間を創出し、地域全体のブランド力向上と持続可能な発展を実現してください。 | 蒲田の立地特性を生かし、羽田空港利用による地方・海外からの来訪者が蒲田のまちを目指して来訪される目的地となるよう、蒲田駅周辺のまちづくりを進めてまいります。 |
| 21 | 方針・取組 | 蒲田駅周辺は樹木などの緑が少なく、公園も少ない。子どもから高齢者まで、幅広い世代の方が集い憩える場所として、また、温暖化による気候変動対策やヒートアイランド現象を抑制するためにも、呑川沿いなども含めて、緑ある環境の整備を進めていただきたい。 | 人々が緑を感じ、快適に過ごすことができる環境を創出するため、都市開発や建築行為に合わせて敷地内の緑化を促すなど、公民連携によるみどりの創出を推進してまいります。 |
| 22 | 方針・取組 | 蒲田駅周辺にベンチや座れる構造物を増やして欲しい。駅前を設置するだけではなく、建物内の増設も民間事業者と連携して検討いただきたい。無料で休める場所を設置することは、外出を促進し、ひいてはまちの賑わいや健康増進に繋がると考える。 | 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、広場デッキを駅ビル内に確保し、憩い佇める空間の創出を目指してまいります。実現に向けて、今後、民間事業者とともに、検討の深度化を図ってまいります。 |
| 23 | 方針・取組 | 飲み屋が多い今の蒲田も素敵だが、子どもや女性も安心して過ごせるような、明るく治安のよい街並みの形成を進めてほしい。 | 飲食店が多い蒲田らしさを活かしつつ、地域住民・商店街・警察等と取り組む防犯活動などを継続することで、若い人や女性など誰もが安心できるまちを目指してまいります。 |
| 24 | 方針・取組 | 老朽化が進む蒲田駅北側地下通路について、整備と治安対策をお願いしたい。 | 改定再編PJでは、JR蒲田駅北側部に、デッキ階（2階）レベルで北側連絡通路を整備する予定です。 北側連絡通路整備後の蒲田駅北側地下通路については、所有者であるJR東日本と協議・検討を進めてまいります。 |

| | | | |
|----|------|--|--|
| 25 | 新空港線 | 再編計画の根幹にある新空港線計画の現在の進捗状況について、説明を受けたことがないが、関係住民への丁寧な説明が必要ではないか。 | 新空港線事業については、蒲田のまちづくりの軸となるものであり、新空港線第一期整備事業の進捗としては、令和7年1月17日に羽田エアポートライン株式会社、東急電鉄株式会社がそれぞれ「整備構想」、「営業構想」の認定を国土交通省へ申請し、同年4月4日に認定されました。これを受け、両社が共同で速達性向上計画を作成し、同年8月1日に計画の認定を国土交通省へ申請いたしました。この計画が10月3日に認定されたことを受け、今後は、都市計画や環境影響評価の手続きを行っていくこととなります。これらの手続きに数年かかり、その後工事に着手していくことを想定しております。都市計画手続きを行う中で、説明会等を実施し、皆様のご意見を伺ってまいります。 事業の内容や進捗状況については、区ホームページに掲載しており、また、多くお問い合わせをいただく内容につきましては、「新空港線（蒲蒲線）整備促進事業に関するよくある質問（Q&A）」としても掲載しております。区ホームページは、今後の進捗に応じて随時更新をしてまいります。 |
| 26 | 新空港線 | 蒲蒲線計画を原案通り進めるなら、蒲田駅前の商店街の景観や雰囲気は損なわないように、以下の案を参考に見直しをいただきたい。原案通りなら、計画は当面凍結すべきと考える。 案1 東横線直通をやるなら「池上線と多摩川線を2メートル車3両編成にしてから」で、京急線内の線路容量を考慮しつつ、双方の路線を羽田空港へ直通させることが適当である。 案2 多摩川線のみ地下化は他路線への乗り換えが不便になるため、池上線も多摩川線と同様に地下化を行い、京浜東北線との乗り換え改札は地下に設置する。 案3 蒲田駅西口の再開発は、池上線と多摩川線の双方を地下化した後に、その跡地を活用した「立ち退きのいらぬ再開発」を行う。 | 案1についてですが、池上線と多摩川線の車両編成については、ご意見として、両路線を営業する東急電鉄株式会社にお伝えいたします。なお、羽田空港までの直通に関しては、第二期整備に関することとなります。第二期整備については、区において引き続き検討を行ってまいります。 案2についてですが、東急蒲田駅・JR 蒲田駅間及び蒲田新駅（仮称）・京急蒲田駅間では上下移動を伴う乗換が発生することとなります。駅での乗換については、乗換時間の短縮や、スムーズな乗換ができるよう、整備主体である羽田エアポートライン株式会社と区が中心となって、駅改良やエレベーター、エスカレーター等の設置について関係者とともに今後検討してまいります。 案3についてですが、池上線の地下化については、今後の貴重なご意見として承ります。（鉄道事業者である東急電鉄株式会社にご意見としてお伝えします。） |

別冊. 参考資料

パブリックコメントに提出されたご意見と区の考え方（つづき）

| | | | |
|----|------|--|--|
| 27 | 新空港線 | <p>「新空港線」について、建築資材や人件費が高騰する中で、莫大な税金をかけて設置することは、区民にとって利益があるのでしょうか。</p> <p>また、地下にできるということですが、蒲田駅東口は「液状化危険度が高い」と区のハザードマップに表記されています。安全性の検証はされているのでしょうか。</p> | <p>新空港線を整備することで、区内から羽田空港や渋谷、新宿、池袋及び埼玉県南西部へのアクセスが便利になります。また、区内の東西方向の移動が便利になり、天気にも左右されず、高齢の方、障がいのある方、ベビーカーなどを利用される方も、安全で快適に移動できるようになります。災害や事故等があったときの代替ルートとしての役割も果たし、東京圏全体の交通ネットワークの向上に大きく貢献します。</p> <p>さらに、蒲田をはじめとする区内の鉄道沿線のまちづくりを進めていくための大きなきっかけとなる事業であり、まちがにぎわい、地域の活性化につながるなど、区が持続的に発展していく上で必要不可欠な事業であります。本事業の意義や必要性などのPRを引き続き行い、皆様にご理解・ご賛同をいただけるよう取り組んでまいります。</p> <p>新空港線第一期整備の事業費については、令和4年6月に、「大田区は、整備主体となる第三セクターとともに本事業の事業計画の検討に当たり、事業費の圧縮に努める」ことを東京都と大田区で合意しておりますので、区は羽田エアポートライン株式会社と連携し、事業費の精査・圧縮に向けた検討を引き続き行ってまいります。</p> <p>地盤に関するリスクへの対策につきましては、今後、羽田エアポートライン株式会社が詳細な地質調査などを行いながら、必要に応じた対策工法を検討してまいります。</p> |
| 28 | 新空港線 | <p>デッキ階レベルの東西自由通路とあるが、可能なら新空港線と池上線、さらには京浜東北線のホームも同じ階となるように整理していただきたい。もし全てを地下に整理できるなら、線路跡地に建物や広場といった滞留空間を創出することや、駅東西の交通の利便性の向上に繋がると考える。事業者とも連携して検討いただきたい。</p> | <p>新空港線は、東急多摩川線矢口渡駅の近くから多摩川線を地下化し、JR・東急蒲田駅の地下、京急蒲田駅の地下を通して、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる構想です。</p> <p>現在は、第一期として矢口渡駅・蒲田駅の間から京急蒲田駅付近（蒲田新駅（仮称））までの区間の整備に取り組んでいます。</p> <p>他の路線の地下化に関しては、ご意見として鉄道事業者にお伝えいたします。</p> |
| 29 | その他 | <p>大田区には、医療、保育、教育環境、公営住宅、公営葬儀場、火葬場をより充実していただくような施策に期待しています。 (同意見1件)</p> | <p>いただいたご意見は、今後のまちづくりの貴重なご意見として、承ります。蒲田の駅周辺が魅力的な「まち」となるよう検討を進めてまいります。</p> |
| 30 | その他 | <p>パブリックコメントを形式的な手続きとして軽視せず、その意義を行政・議会関係者が再確認することを強く要請する。</p> | <p>パブリックコメントでいただいたご意見は、今後のまちづくりの貴重なご意見として承ります。</p> |
| 31 | その他 | <p>説明会に参加したが、配布資料に作成者や開催日時、会場等が記載されていない。資料作成の責任者を明確にするためにも記載すべき。</p> | <p>(素案の修正対応)</p> <p>説明会の開催日時と会場については、説明会にて配布した次第に記載をさせていただきました。</p> <p>本編、概要版ともに問い合わせ先（所管課）を明記いたします。</p> |

別冊. 参考資料

04. 用語集

| 50音順 | 用語 | 説明文 |
|------|---|---|
| あ行 | EV施設 | 電気自動車（EV）の充電設備が設置されている場所の総称 |
| | ウォークブル | 居心地が良く歩きたくなること。まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組が進んでいる |
| | ウォークブル推進都市 | 国土交通省が推進する「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指す取り組みに賛同する地方公共団体を指す。これらの都市は、国内外の先進事例を参考に、情報共有や政策づくりを行い、ウォークブルなまちづくりを推進する |
| | SDGs (Sustainable Development Goals) | 2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものとして、日本も積極的に取り組んでいる |
| | 大田区基本構想 | 平成20年10月に策定。20年後の大田区をめざすべき将来像を提示し、今後の大田区のまちづくりの方向性を明らかにした最も基本となる考え方を示すもの |
| | 大田区景観計画 | 景観法に基づき良好な景観の形成を図るため、その区域、良好な景観の育成に関する基本的な方針、行為の制限に関する事項等を定める計画 |
| | 大田区交通政策基本計画 | 平成30年3月に策定。大田区の目指す交通の姿とその実現に向けた取組を提示するため、区の総合的な交通の計画 |

| 50音順 | 用語 | 説明文 |
|------|----------------|--|
| あ行 | アンブレラフリー | 駅の改札から商業施設、公共施設、交通機関の乗り場まで、大きな庇（ひさし）や屋根付きのデッキ等を経由することで、雨に濡れず、日よけにもなり、日差しの厳しい夏場でも心地よく移動ができる動線のこと |
| | 大田区鉄道沿線まちづくり構想 | 平成6年3月に策定。新空港線の整備とともに、今後、民間都市開発の機運が高まることが予想される中、地域課題の解決や公共貢献に資する良好なまちづくりの取組が行われるよう、沿線のまちの将来像や実現に向けた道筋を示している。これに基づき官民が協働し、地域特性や限られた空間を最大限有効に活用しながら、安全かつ快適で利便性の個性的な都市空間を創出していく |
| | 大田区都市計画マスタープラン | 都市計画法第十八条の二で定める都市計画に関する基本的な方針（令和4年3月改定）。大田区基本構想に即した20年後の大田区の都市の将来像や方向性を示す計画 |
| | おおた都市づくりビジョン | 平成29年3月に策定。2030年代を目標に大田区都市計画マスタープランの具体化に向けたまちづくりの方向性や都市の将来像を分かりやすく可視化して示したもの |
| | オープンスペース | 一般に開放されている公共性の高い空間 |
| か行 | 街路空間 | 街路とは、都市内にある道路の総称であり、街路空間は、道路及び沿道空間も含む空間。 |
| | 蒲田駅周辺地区基盤整備方針 | 令和4年10月に策定。蒲田駅周辺地区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、公共施設の再編や駅舎、駅ビル、駅周辺の再開発などを一体的、段階的に行なうための基盤施設の整備方針 |

別冊. 参考資料

04. 用語集 (つづき)

| 50音順 | 用語 | 説明文 |
|------|---------------------|--|
| か行 | 蒲田駅周辺地区 グランドデザイン | 令和4年4月に改訂。総合的・長期的視点におけるまちの将来像を掲げ、これを実現させるまちづくりの方針に基づいた取組施策を示したもの |
| | 帰宅困難者 | 大規模な災害の発生によって、公共交通機関が運行を停止し、当分の間復旧の見通しが無い場合に勤務先・通学先・外出先などから、徒歩で容易に帰宅できない人びとのこと |
| | 基盤施設 | 道路・鉄道等基幹交通施設、上下水道、電気・ガス等エネルギー関連施設、ゴミ・汚水等処理施設など都市のさまざまな活動を支える最も基本となる施設。近年は、情報通信施設、基幹緑地・公園などのシステムや施設も基盤施設としている |
| | グリーンインフラ | 自然環境が有する多様な機能を活用して、地域の魅力・居住環境の向上や防災・減災等の価値の創出を図り、持続可能な社会を実現しようとする考え方。自然環境には多面的な機能があり、事例としては多自然の川づくり、遊水・水循環・雨水流出抑制等のための貯留や浸透を行う公園や街路、屋上等の緑化、緑の防潮堤の築造などがある |
| | グリーン ローモビリティ | 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称 |
| | 減災都市 | 災害が発生した際に被害を最小限に抑えるための対策が施された都市のこと。具体的には、災害リスクの評価、避難場所の確保、防災施設の整備、住民の防災意識の向上などが挙げられる |

| 50音順 | 用語 | 説明文 |
|------|-------------|---|
| か行 | 交通結節点 | バスや電車、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと |
| | 幹線道路 | 都市間交通や通過交通などの高い交通量を有する道路及び主要交通発生源を結び、都市全体に網状に配置された都市の骨格をなす比較的高水準の規格を備えた道路のこと |
| | クールスポット | 例えば、水辺や緑地などの涼しさを感じる場所や、散水設備などの暑熱対応設備を設置した空間など、夏でも涼しく過ごせる空間・場所のこと |
| さ行 | 細街路 | 主に建築基準法第42条第2項が定める最低幅員4m未満の道路(2項道路)のこと |
| | サードプレイス | 自宅や学校、職場でもない、居心地の良いカフェ等の「第3の場所」のこと。 例) カフェ、クラブ、公園など |
| | シームレス | 「継ぎ目のない」、「縫い目がない」を意味している。改定再編プロジェクトの交通頁におけるシームレスは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。交通のシームレス化の取り組みとしては、交通結節点整備などのハード整備から、運行方法の改良や、分かりやすい情報発信等、ソフトのサービスまで幅広い取組みが含まれる |
| | シェアリングエコノミー | インターネットを介して個人と個人・企業等との間で活用可能な資産(場所・モノ・スキル等)をシェア(売買・貸し借り等)することで生まれる新しい経済のこと 例) 民泊、カーシェアなど |

別冊. 参考資料

04. 用語集 (つづき)

| 50音順 | 用語 | 説明文 |
|------|---------------|---|
| た行 | 脱炭素化 | 地球温暖化の原因となる代表的な温室効果ガスである二酸化炭素の排出量をゼロを目指す取り組みのこと |
| | 道路占用 | 道路管理者の許可を受け、道路に一定の施設を設置して 継続して道路を使用すること |
| | 都市計画区域マスタープラン | 都市計画法第六条の二に基づき、都道府県が広域的見地 からの都市計画の基本的な方針を定めるもの |
| | 都市づくりのランドデザイン | 平成29年9月に東京都が策定。2040年代のめざすべき東京の都市の姿とその実現に向けた、都市づくりの基本的な方針と具体的な方策を示したもの |
| | 都市鉄道利便増進法 | 平成17年8月施行。既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進 |
| | 土地区画整理事業 | 土地区画整理法に基づき、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用促進を図る事業 |
| は行 | ヒートアイランド現象 | 都市の気温が郊外よりも高くなる現象のこと。気温の分布図を描くと、高温域が都市を中心に島のような形状に分布する |
| や行 | ユニバーサルデザイン | あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、国籍等にかかわらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方 |

| 50音順 | 用語 | 説明文 |
|------|----------|--------------------------------|
| ら行 | ラストワンマイル | 最寄りの鉄道駅やバス停等から、最終目的地である自宅までの区間 |

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