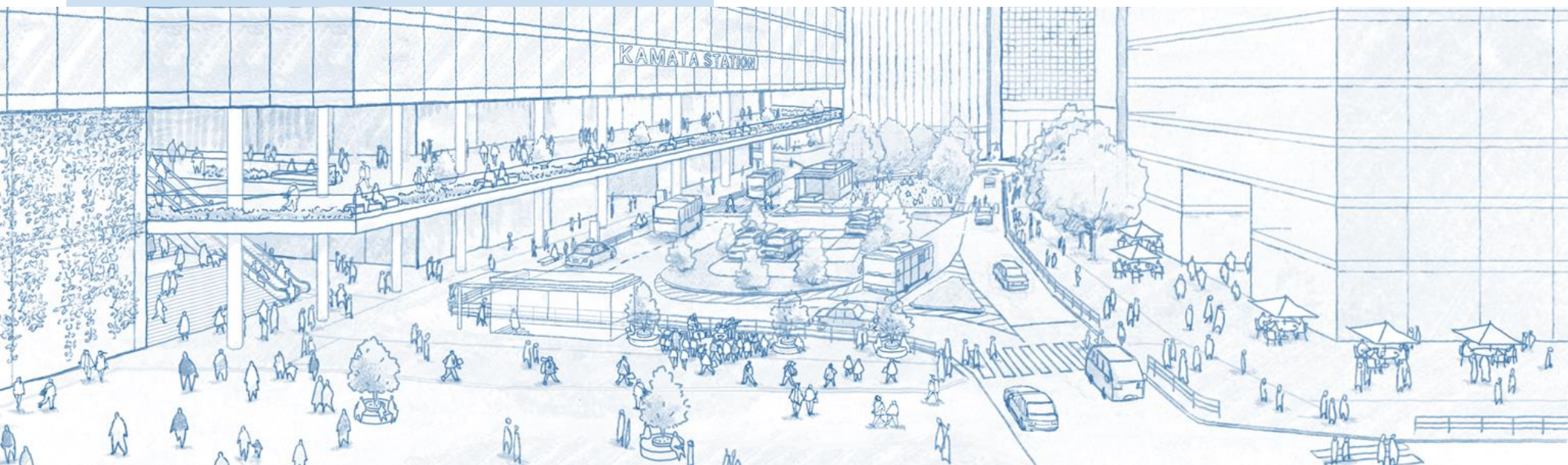


改定 蒲田駅周辺再編プロジェクト (蒲田駅周辺交通戦略) (素案)



令和7年10月時点 大田区

目次

章		項目		
1. 背景と目的		背景と目的	3	
		対象区域	3	
		計画の位置づけ	3	
2. 地区の現状と課題		社会的潮流	5	
		京浜東北線沿線の開発動向	8	
		蒲田らしさとは	9	
		蒲田地区の交通課題	14	
		まちづくりを考えていく上の視点	15	
3. まちの将来像とまちの実現に向けた方針		蒲田駅を中心とする地区のまちの将来像	17	
		まちの将来像を実現するための基盤方針	18	
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	20	
		蒲田駅周辺の歩行者動線イメージ	22	
		歩行者ネットワーク	23	
		自転車ネットワーク	24	
		自動車ネットワーク	25	
		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)	26	
		まちづくりの進め方	28	
		駅と東西駅前広場のイメージ	29	
5. 駅前の整備方針	5-1 方針	駅と駅前空間の中期の整備方針	30	
		東西自由通路・北側連絡通路	31	
		広場デッキ	32	
	5-2 個別の整備内容	新空港線との乗換空間の整備	33	
		東口駅前広場（中期） ＜グランドレベル・デッキ階レベル＞	34	
		中期整備完了時の将来イメージ図（パース）	36	
		5-3 長期整備の概要	蒲田駅周辺のまちの発展イメージ（長期）	37
		6. 将来像の実現に向けて		ロードマップ
			実現に向けた数値目標(KPI)	40
			関係者・役割分担	41
	推進体制、評価・見直し		42	

はじめに

今後、公開を予定しております。

01 背景と目的

- 背景と目的
- 対象区域
- 計画の位置づけ

1. 背景と目的

背景と目的

大田区では、変化し続ける社会に対応したまちづくりを推進し、蒲田が将来にわたって持続的に発展していくため、まちの将来像や目標、方針を定める「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を令和4年4月に改定するとともに、J・R・東急蒲田駅を中心とする地区の中長期的な視点を踏まえた基盤施設の整備方針として「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」を同年10月に策定しました。この方針をもとに、関係者等との協議・調整により、中・長期的な基盤施設の整備の方向性が具体化しつつあります。

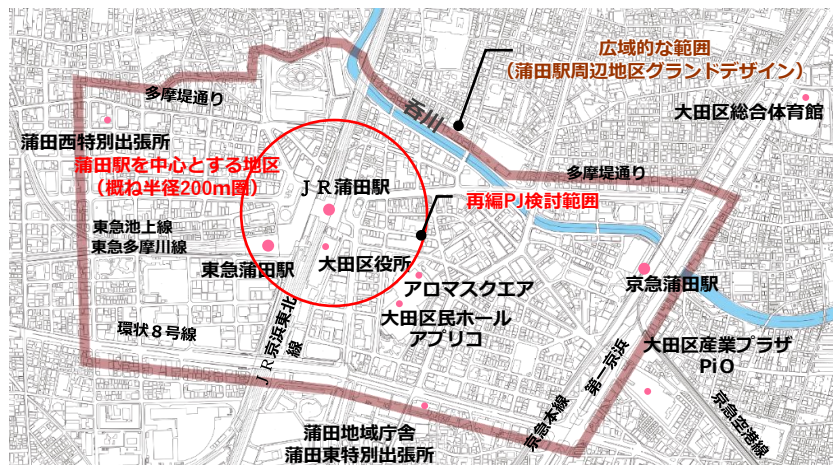
新空港線については、令和7年1月から都市鉄道等利便増進法に基づく手続き等が関係者により進められ、第一期整備の事業化に向けた動きが本格化しています。

さらに、新型コロナウイルス感染症の流行を経たまちの賑わいの回復、ウォーカブルなまちづくりや都市の個性に着目したまちづくりの推進、激甚化する自然災害への対応など、社会的潮流の変化も見られます。

以上を踏まえ、令和20年代前半に開業が予定されている新空港線を見据えた駅周辺の交通基盤の考え方や、交通とまちづくりが連携した基盤施設の整備指針を示すため、平成25年に策定した「蒲田駅周辺再編プロジェクト」（以下、「再編PJ」という。）を改定します。

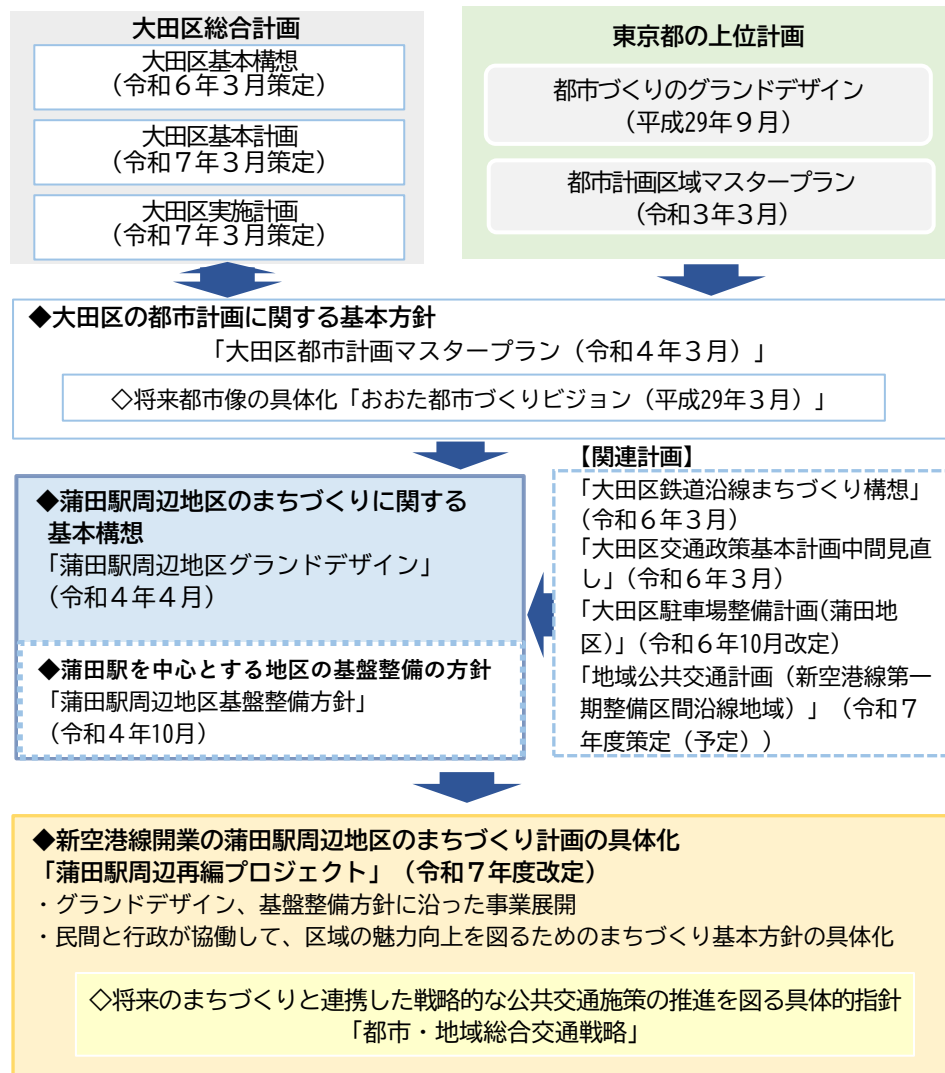
対象区域

再編PJの対象区域は、蒲田駅を中心とする地区（概ね半径200m圏）を基本とします。ただし、将来の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、蒲田駅周辺地区グランドデザインと連動する周辺部を含めた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

再編PJでは、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」に即し、主に蒲田駅を中心とする地区について、交通とまちづくりが連携した基盤施設の整備指針と実現に向けた手順・方策（事業手法）などを整理します。



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
- 蒲田地区の交通課題
- まちづくりを考えていく上の視点

2. 地区の現状と課題

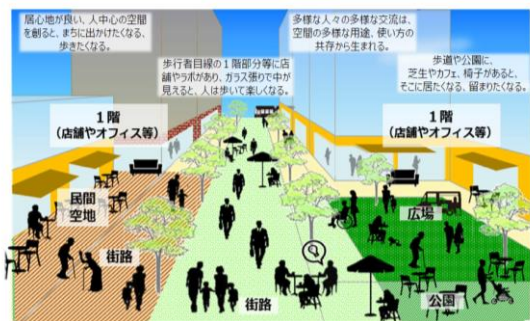
社会的潮流

■ 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。

Walkable Eye level Diversity Open
歩きたくなる まちに開かれた1階 多様な人の多様な用途、使い方 開かれた空間が心地よい



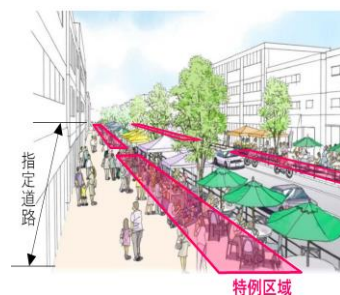
出典：国土交通省「「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～」

■ 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。



出典：国土交通省「歩行者利便増進道路制度とは」

■ 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り・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。

安全性の高さ
利便性の高さ
快適性の高さ
：

都市の
普遍的**魅力**

都市の
固有の**魅力**

地域の歴史・文化、自然・景観
本物の雰囲気（オーセンティシティ）
コミュニティ、ローカルビジネス
：

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。

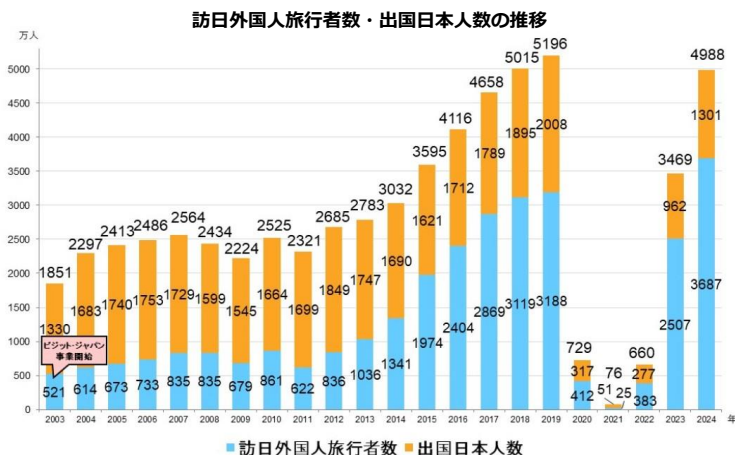
出典：国土交通省「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会中間取りまとめ概要（案）」（R7.5）

2. 地区の現状と課題

社会的潮流

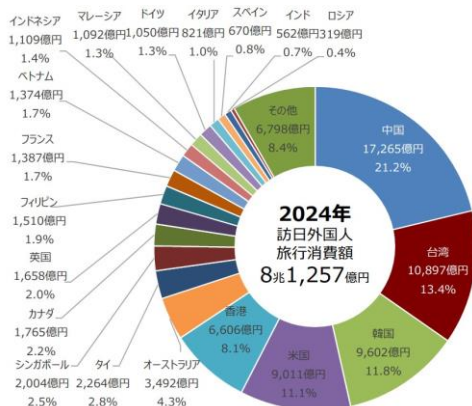
■ アフターコロナのインバウンド増加

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。



出典：日本政府観光局（JNITO）「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、定額制のタクシースervice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」



主に中枢広域拠点のイメージ（目指すべき将来像）

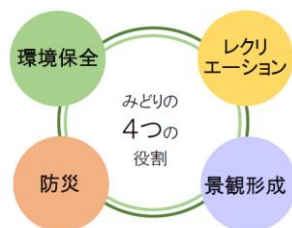
出典：東京都「自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方」

2. 地区の現状と課題

社会的潮流

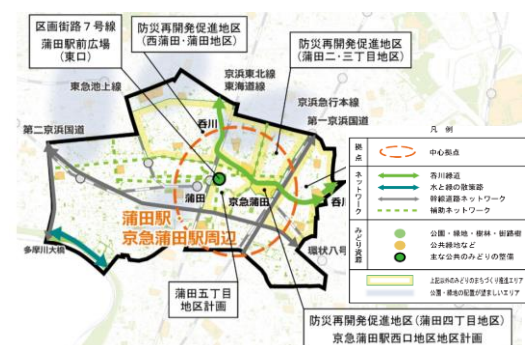
■ 緑地の保全および緑化の推進

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断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



写真：蒲田駅東口駅前
暫定広場（実証実験）

出典：大田区「緑の基本計画グリーンプランおた」

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

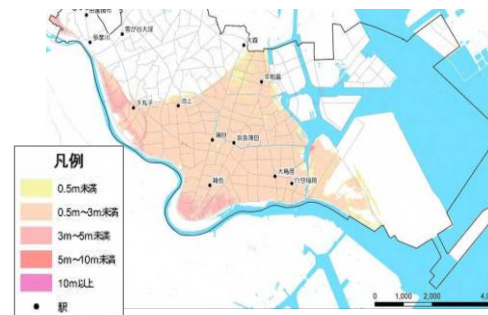
■ 防災機能の強化

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。



出典：大田区「高台まちづくり基本方針」

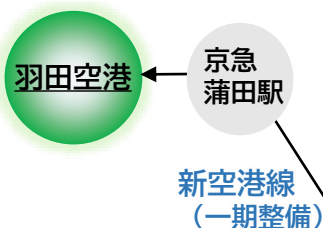
2. 地区の現状と課題

京浜東北線沿線の開発動向

大田区周辺のJ R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。



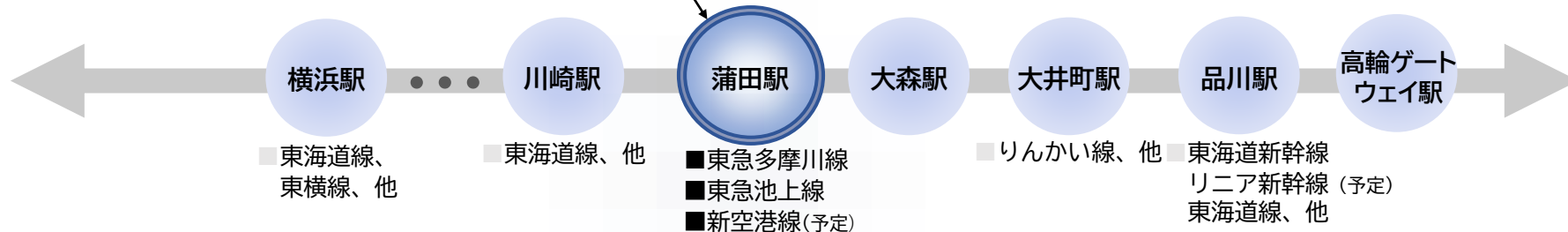
写真：HANEDA INNOVATION CITY



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。



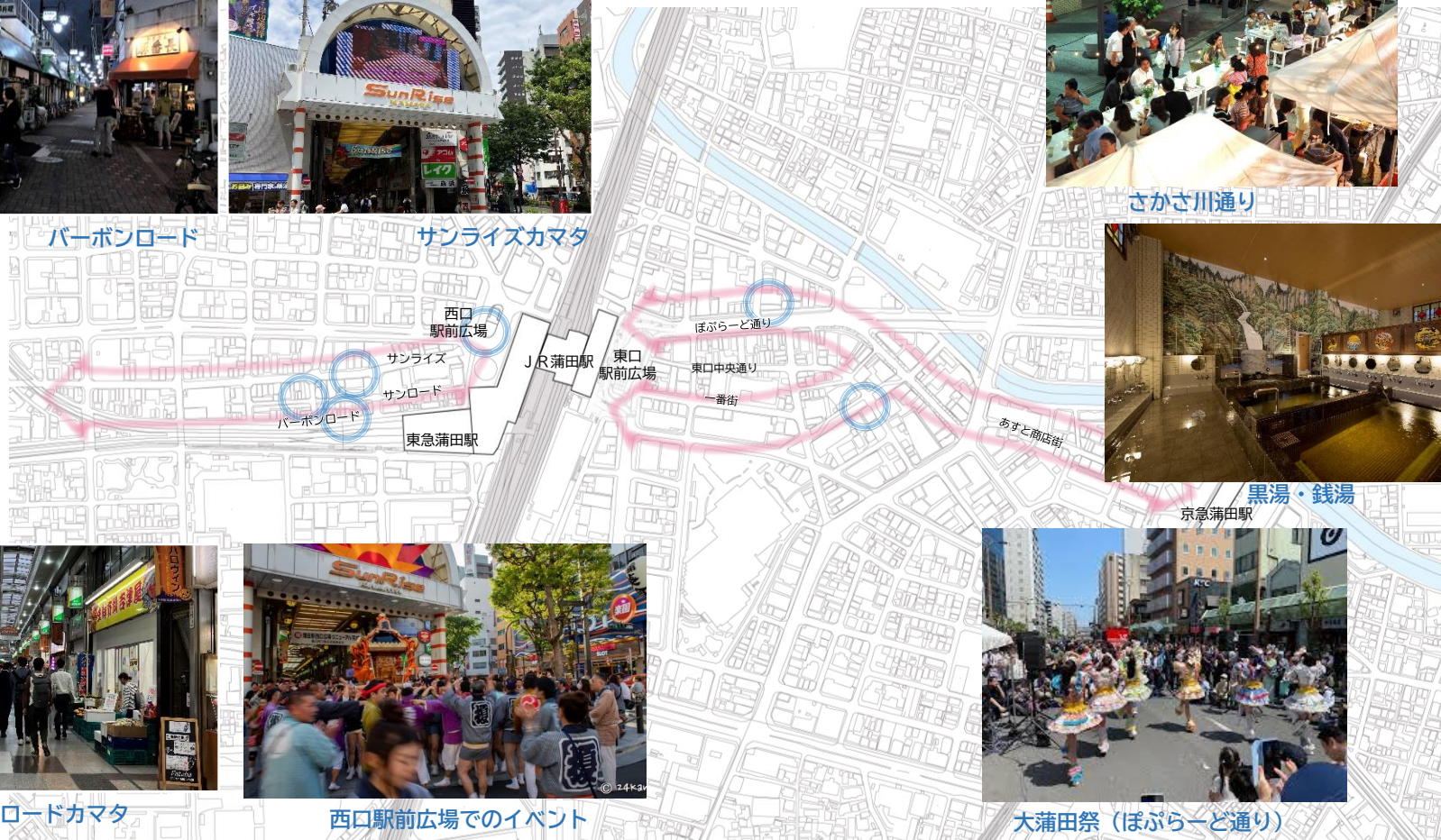
バーボンロード



サンライズカマタ



さかさ川通り



サンロードカマタ



西口駅前広場でのイベント



大蒲田祭 (ぼくらーど通り)

2. 地区の現状と課題

蒲田地区の交通課題

■ 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 往来する歩行者交通量	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・駅ビルを入出りする 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

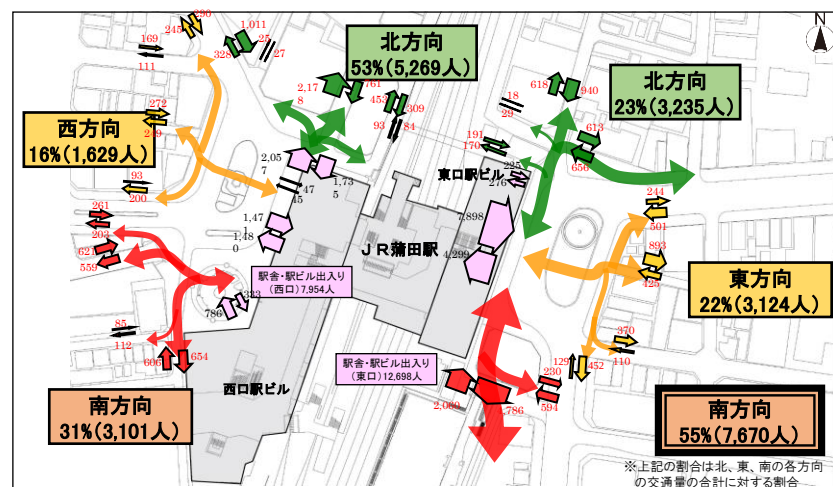
（単位：人）

		8時台	18時台	1日計 【12時間】
駅前広場とまちを 往来する歩行者交通量	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・駅ビルを入出りする 歩行者交通量		7,954	9,781	72,047

※ 調査日・・・令和6年11月12日（火）

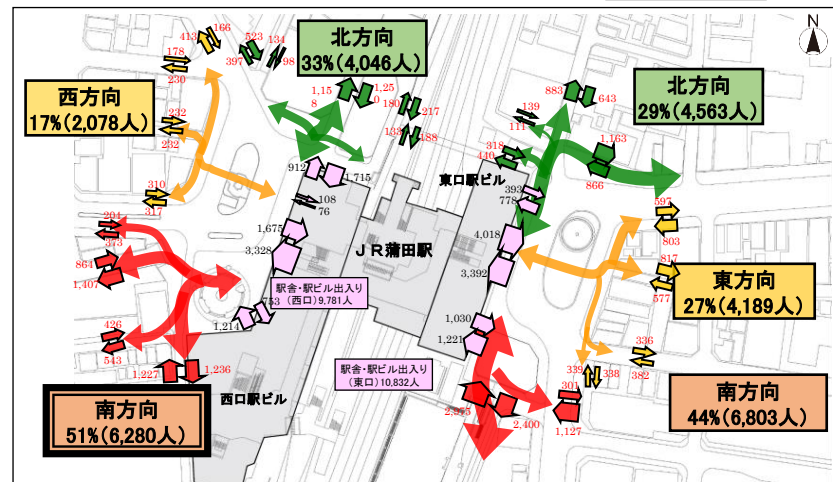
駅前広場に入出りする歩行者交通量経年変化

平日8時台



駅前広場に入出りする歩行者交通量経年変化

平日18時台



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

蒲田地区の交通課題

■ 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。

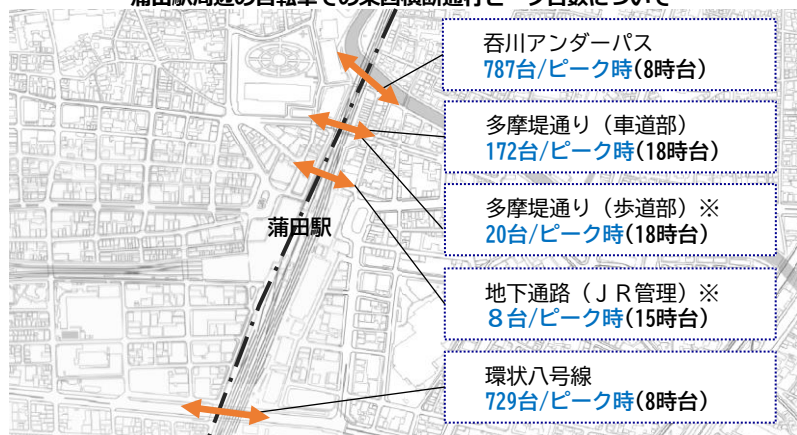
蒲田駅周辺の通勤・通学時間帯における東西横断通行台数について

	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

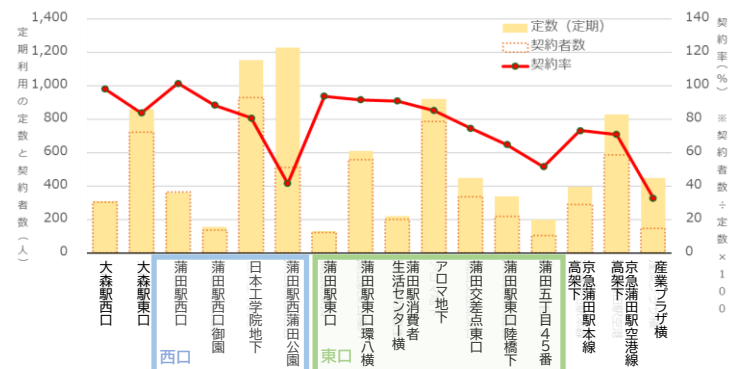


※) 自転車での押し歩き台数を示す。

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）

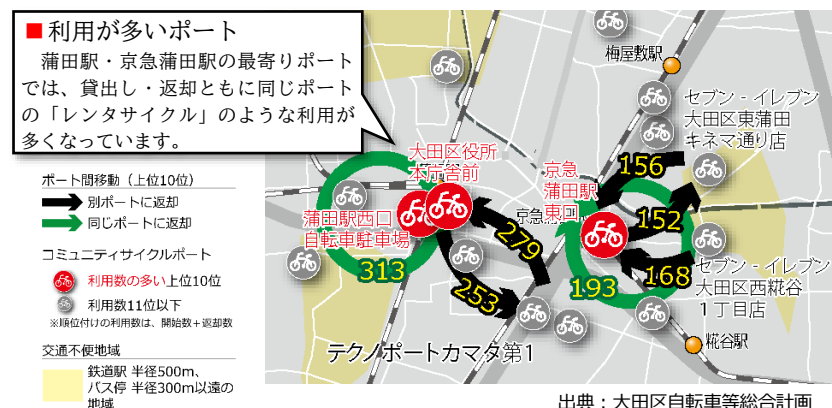


出典：大田区自転車等総合計画より加工

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）



2. 地区の現状と課題

蒲田地区の交通課題

■ バス

<利用状況>

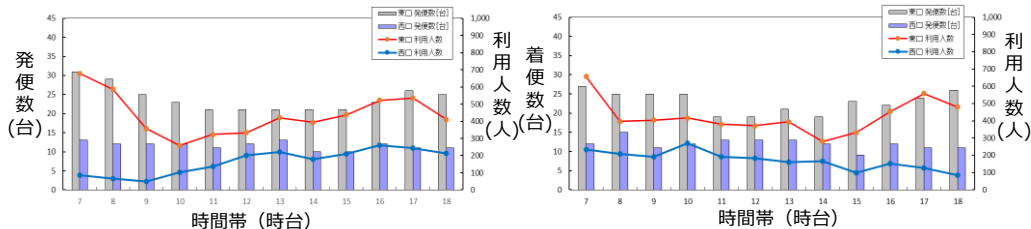
(東口)

- ・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)

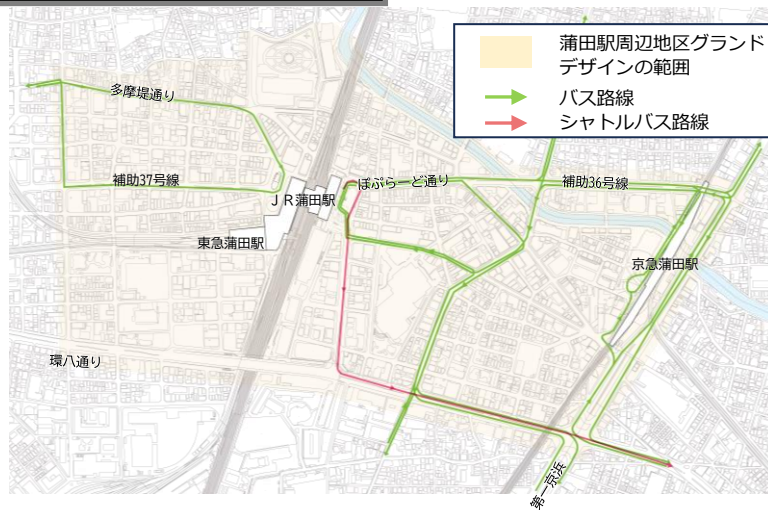
- ・発車のピークは、日中13時台で、発便数13台、約220人が乗車
- ・到着のピークは、朝8時台で、着便数15台、約210人が降車

駅東西のバス発着台数について

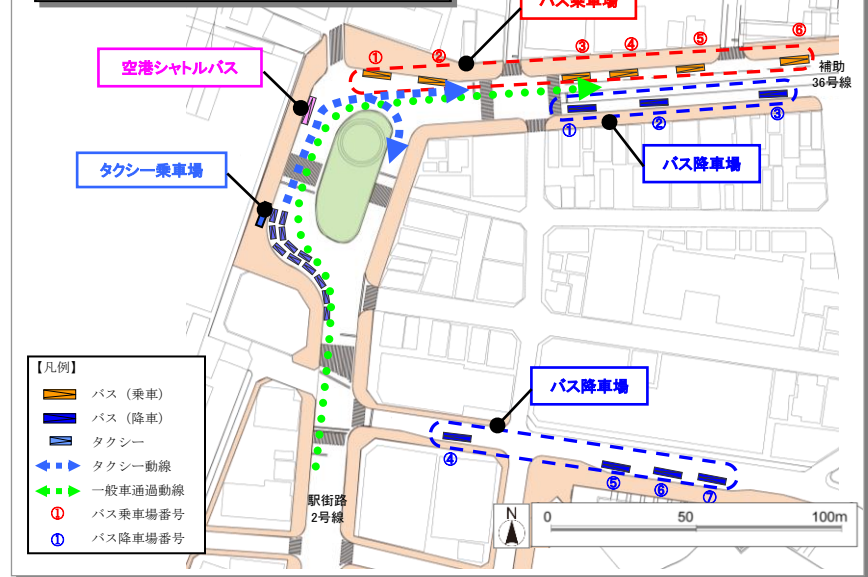


調査日 [東口] 令和6年5月16日(木)、[西口] 令和6年11月12日(火)

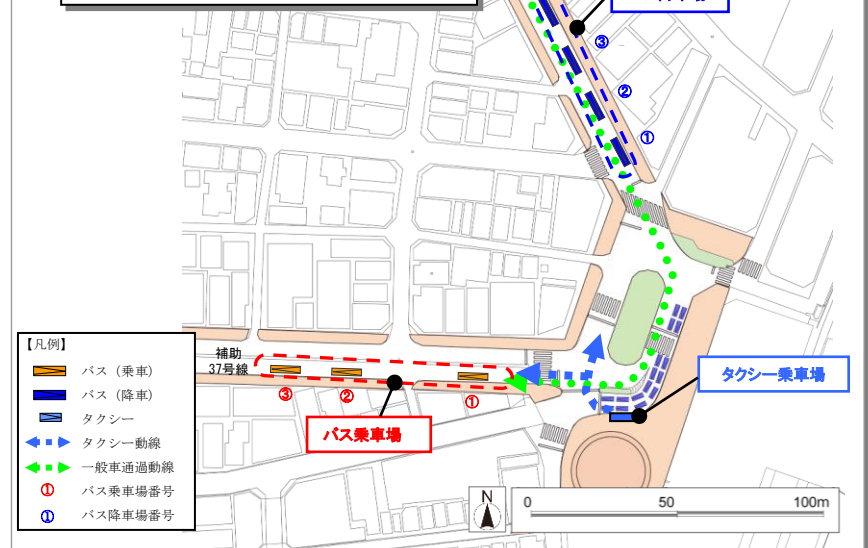
蒲田駅西口・東口のバス路線図



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

蒲田地区の交通課題

■ 鉄道

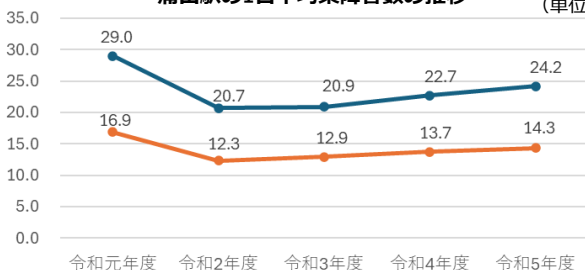
蒲田駅はJ R京浜東北線、東急池上線、東急多摩川線の3路線が乗り入れるターミナル駅であるとともに、羽田空港とも近接していることから、交通の要所となっています。

<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)



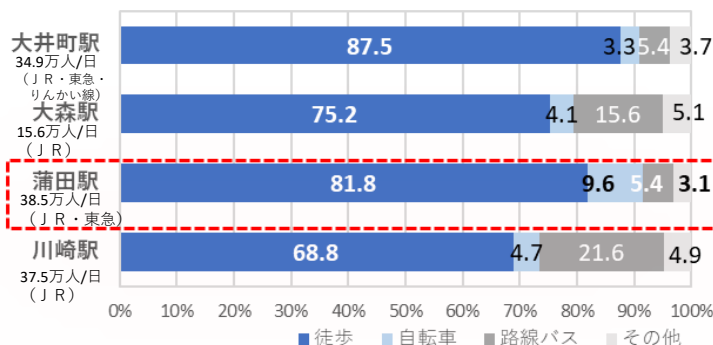
— J R 蒲田駅 — 東急蒲田駅

※ J R 線および東急線の合算値

注：J R 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）J R・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

J R・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。

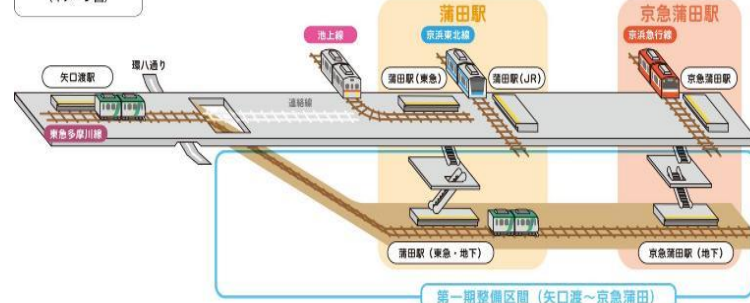


出典：大田区「大田区鉄道沿線まちづくり構想」

新空港線の位置関係について

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J R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。

第一期整備 (イメージ図)



出典：大田区「大田区鉄道沿線まちづくり構想」

2. 地区の現状と課題

蒲田地区の交通課題

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

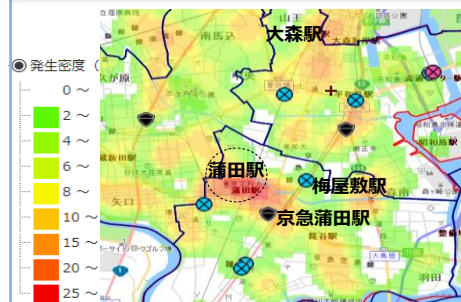
基盤 ② 公共交通の利便性向上



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阻害人が多い、滞留や佇める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

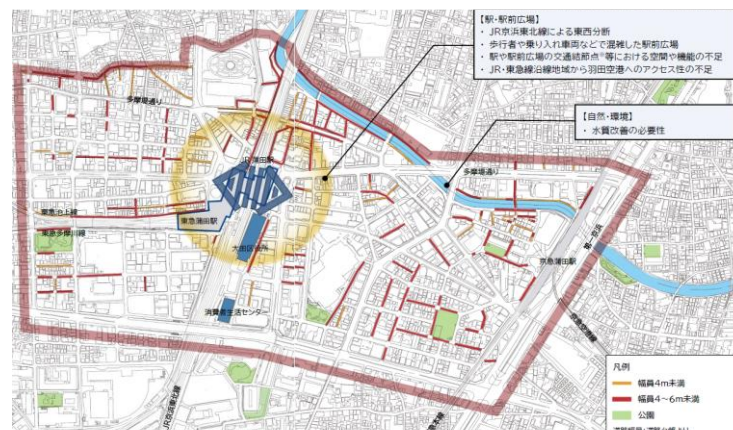
- ・蒲田地域は、大田区の中で最もみどりが少なく（※）、緑地の保全及び緑化の推進を重点的に実施することが必要
- ・呑川沿いの散策路や幹線道路における街路樹により、水と緑の環境軸を形成していくことが必要

※ 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「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」

まちの将来像とまちの 実現に向けた方針

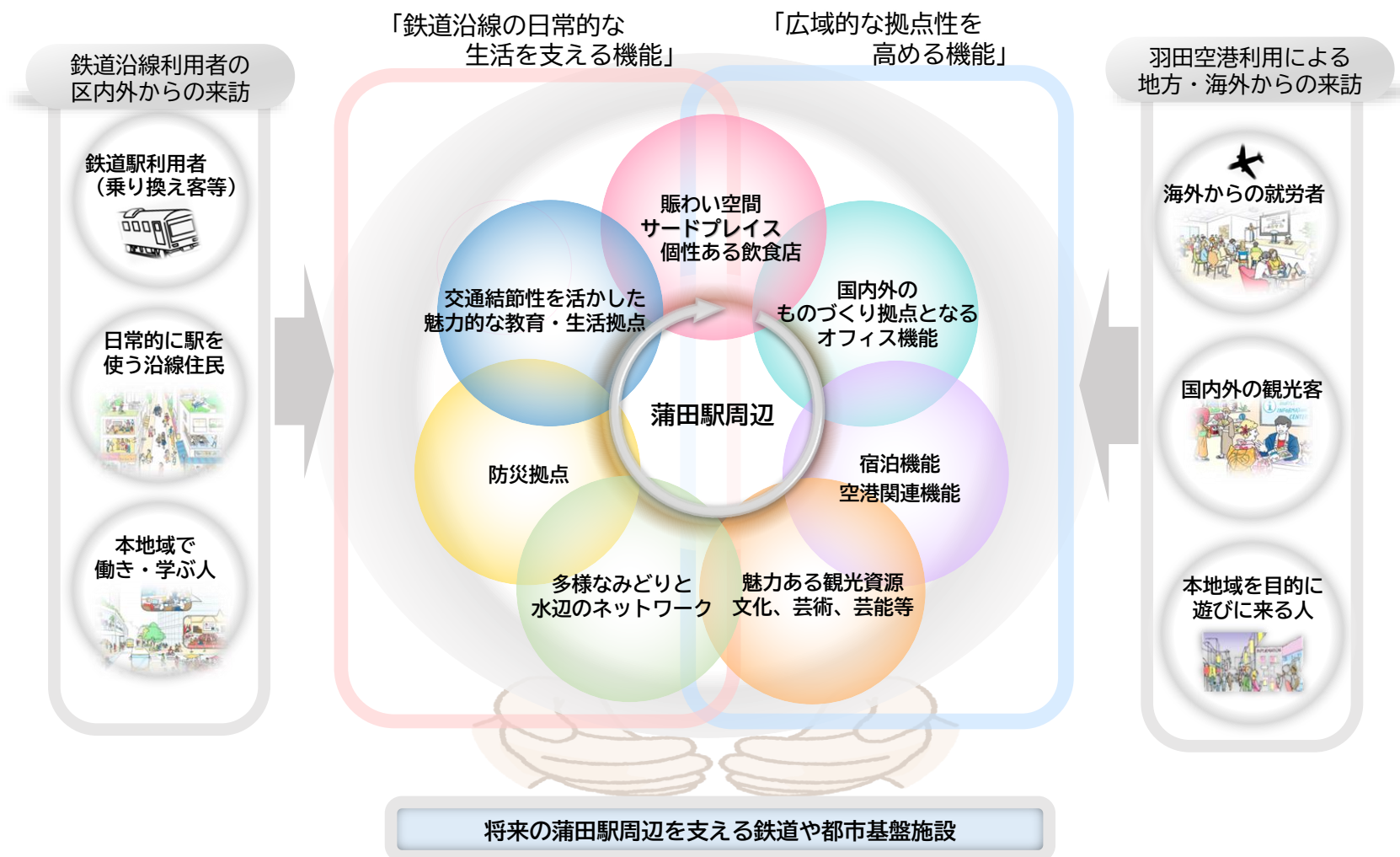
- 蒲田駅を中心とする地区のまちの将来像
- まちの将来像を実現するための基盤方針

3. まちの将来像とまちの実現に向けた方針

蒲田駅を中心とする地区のまちの将来像

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る。

新空港線開業時の蒲田駅を中心とした将来像

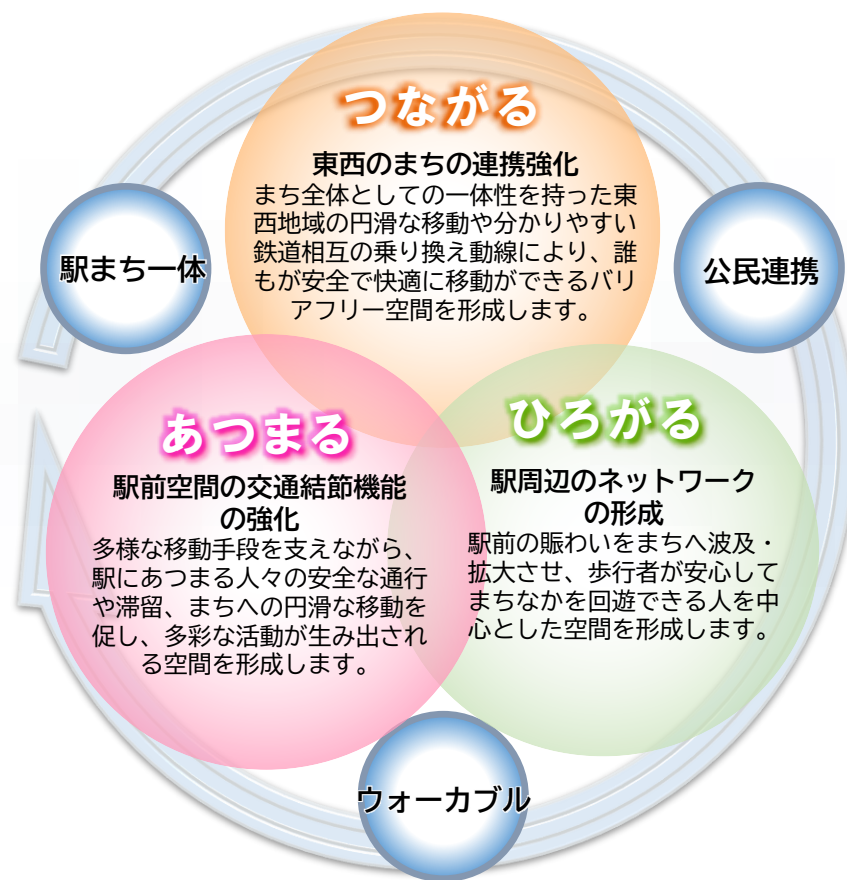


3. まちの将来像とまちの実現に向けた方針

まちの将来像を実現するための基盤方針

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。

文化・交流・賑わい創出の拠点として国内外とつなぐ、まちをつなぐ～グランドレベルを中心に多彩な「活動」が広がる、まちをけん引する交通結節点～



■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、駅前広場及び周辺地域を「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・拡大を図ります。

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、歩行者を優先し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

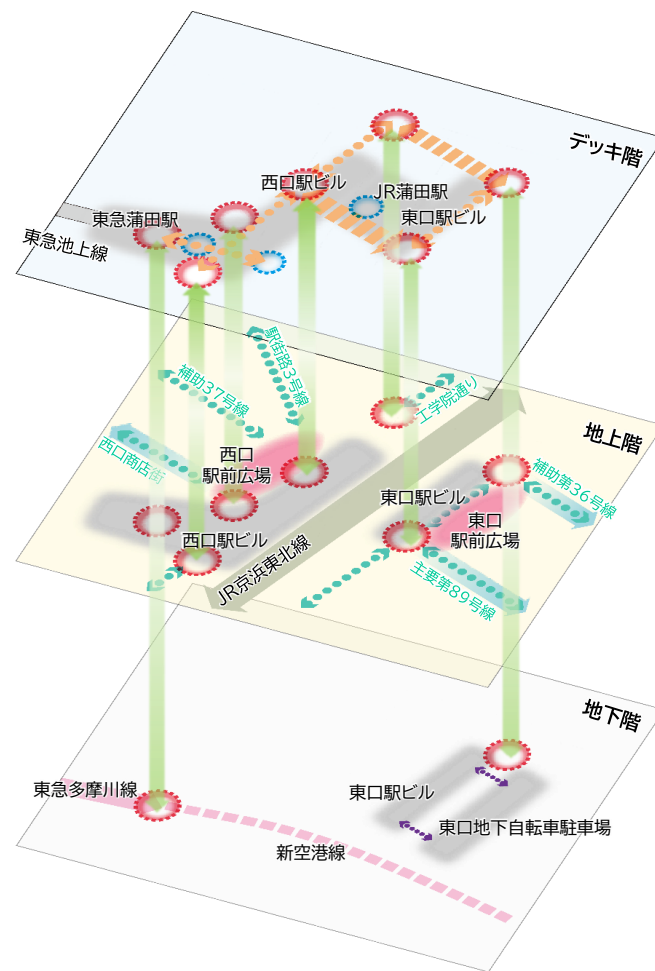
デッキ階レベルの歩行者ネットワークは、東西のアクセス性や、鉄道相互の乗り換え利便性を向上させることが大切です。

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。

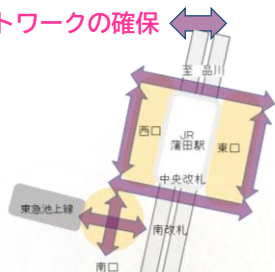
4. 交通戦略の考え方

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

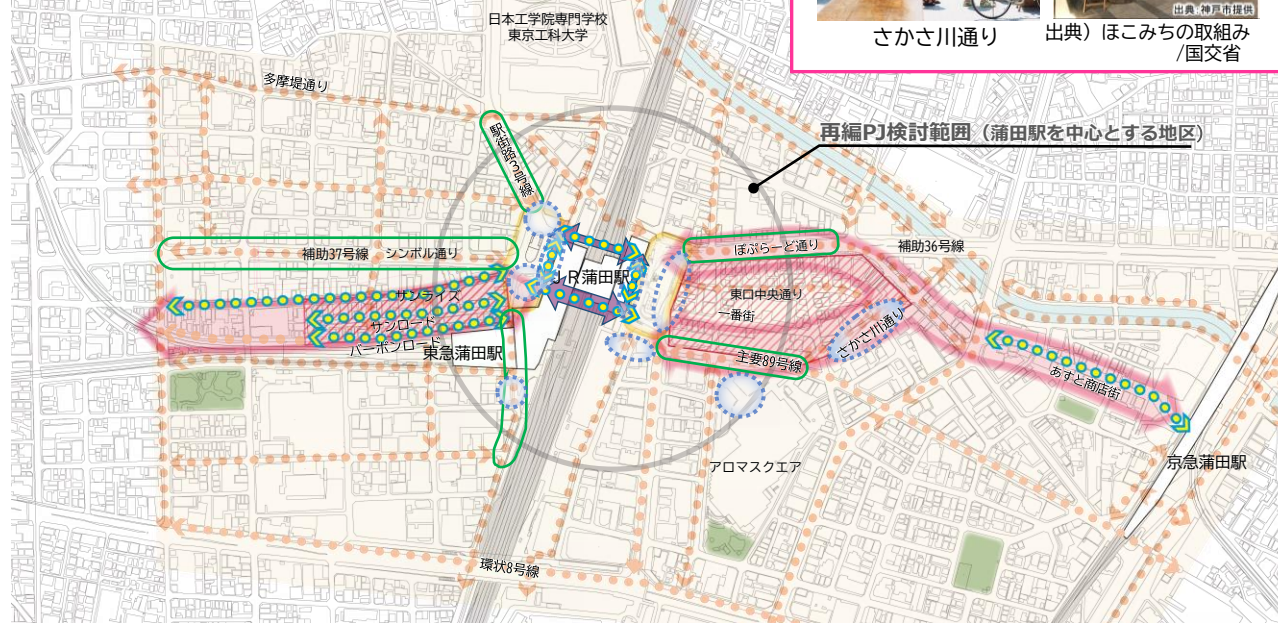
デッキ階レベルの歩行者動線、サンライズなどの商店街は、歩行者を最優先にする道路として、歩行者の安全性及び回遊性、利便性の向上を図り、賑わい空間を創出します。



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

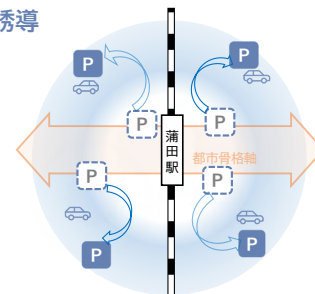
自動車のネットワークについて整理します。

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。

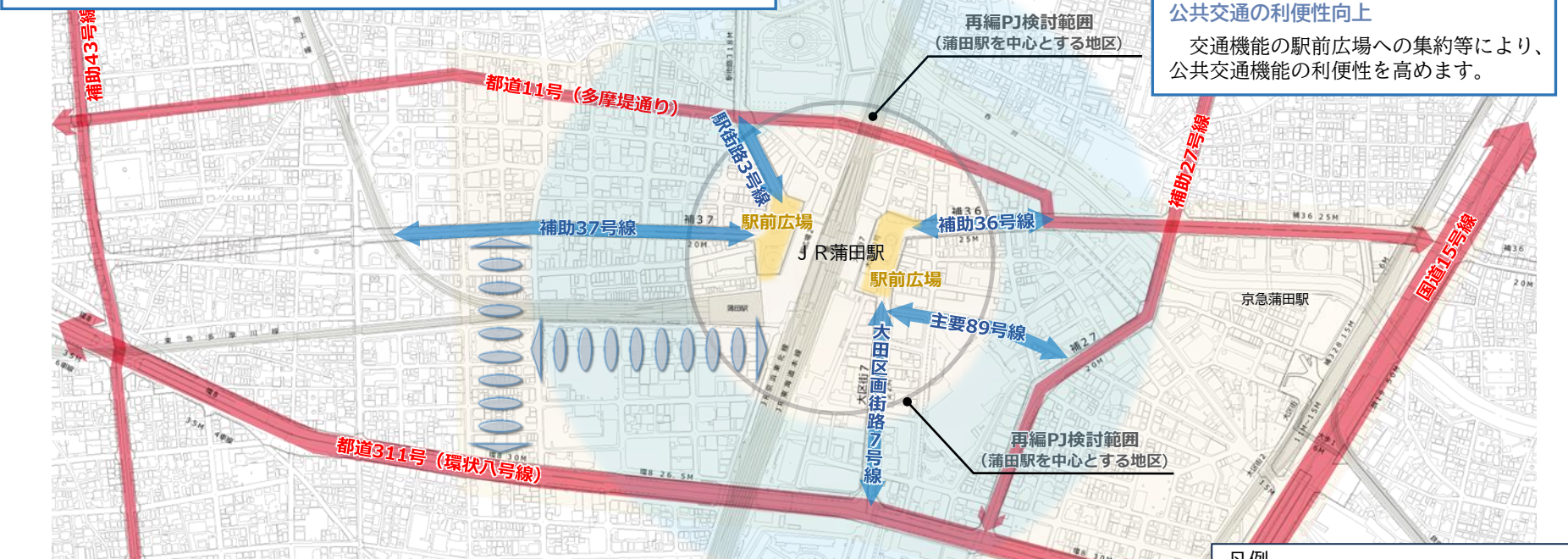
フリンジ部への駐車車両の誘導

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整序化を図ります。

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

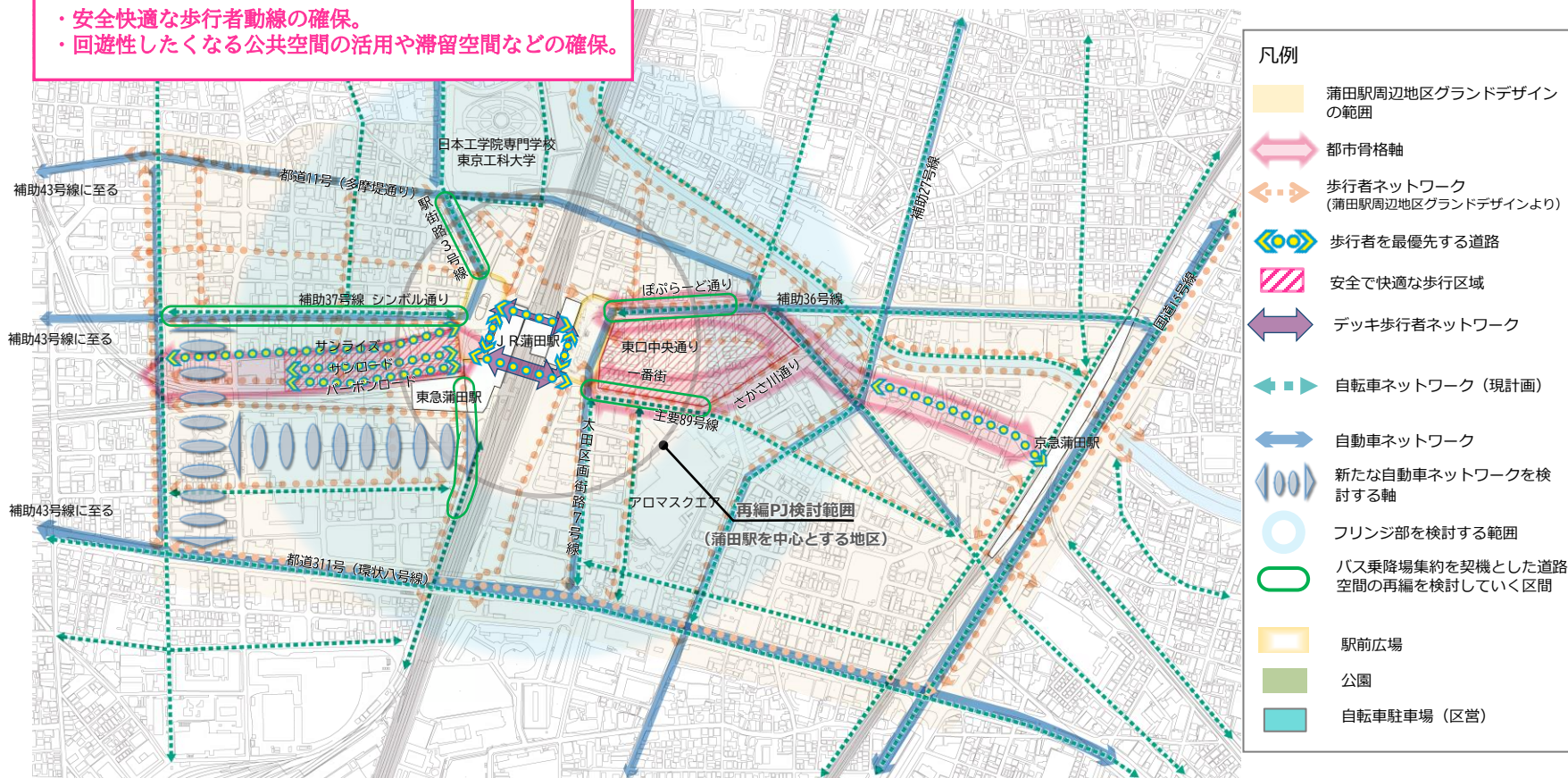
4. 交通戦略の考え方

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。

05 駅前整備方針

5-1. 方針

- まちづくりの進め方
- 駅と東西駅前広場のイメージ
- 駅と駅前空間の中期の整備方針

5-2. 個別の整備内容

- 東西自由通路・北側連絡通路
- 広場デッキ
- 新空港線との乗換空間の整備
- 東口駅前広場(中期)
＜グランドレベル・デッキ階レベル＞
- 中期整備完了時の将来イメージ図(パース)

5-3. 長期整備の概要

- 蒲田駅周辺のまちの発展イメージ(長期)

まちづくりの進め方

- 平成25年に策定した「蒲田駅周辺再編プロジェクト」の基本的な考え方に基づいて駅前空間の整備を進めます。
- 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

【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

【初動期】
事業中

- ・ 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

※一般車両の動線変更は中長期計画で実現

○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

【初動期】
整備済

- ・ 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

【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

【中期】

- 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

周辺街区整備の具体化

【長期】

- 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

駅と東西駅前広場のイメージ

東西の駅前広場とその周辺の基本的な考え方を整理します。

基本的な考え方

駅前広場

- ・駅前を歩行者と公共交通を中心とした空間とする（タクシーや自動車等は分離して配置）

歩行者NW

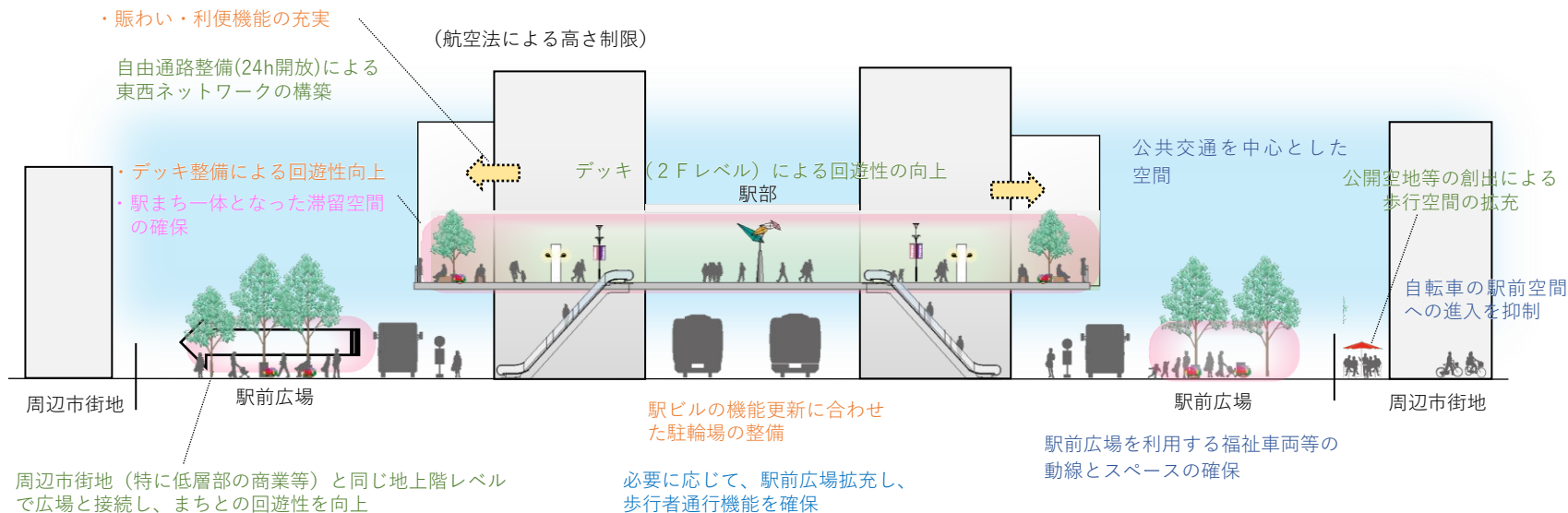
- ・橋上駅と駅ビル周辺は2Fレベルで連結し、東西や駅周辺の回遊性を高める
- ・周辺市街地（低層部の商業等）と駅前広場は地上階レベルで接続し、まちとの回遊性を高める

立体利用

- ・駅前広場の重層利用によるデッキ空間の整備及び広場上空の高度利用の促進により、新たな賑わいと活力を創出する

滞留空間

- ・駅にあつまる人々の多様な活動や滞留、みどりの創出や魅力ある空間を形成する



『※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。』

駅と駅前空間の中期の整備方針

駅舎・駅ビルの機能更新や新空港線整備と整合性を図った駅前空間の中期整備により、駅まち一体となった賑わいあふれる蒲田駅を中心とする地区を実現します。

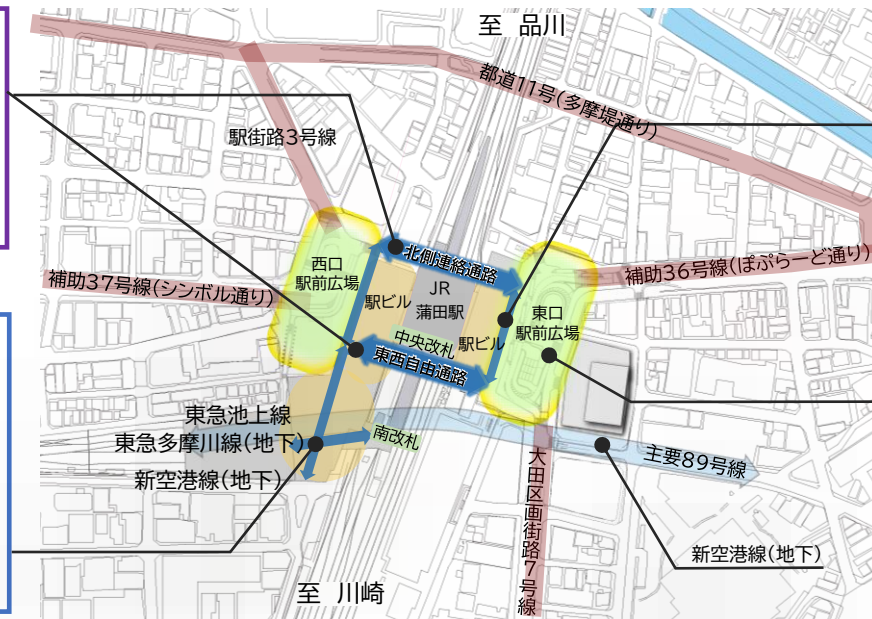
《中期のまちの発展イメージ（鳥観図）》

東西自由通路・北側連絡通路の整備（⇒5-2参照）

- ・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確保します。

新空港線との乗換空間の整備（⇒5-2参照）

- ・新空港線とJR線を結ぶ誰もが鉄道相互の乗り換えを円滑にできる動線の他、高架から地下への切り替えに伴う地上への分かりやすいアクセス動線を確保します。



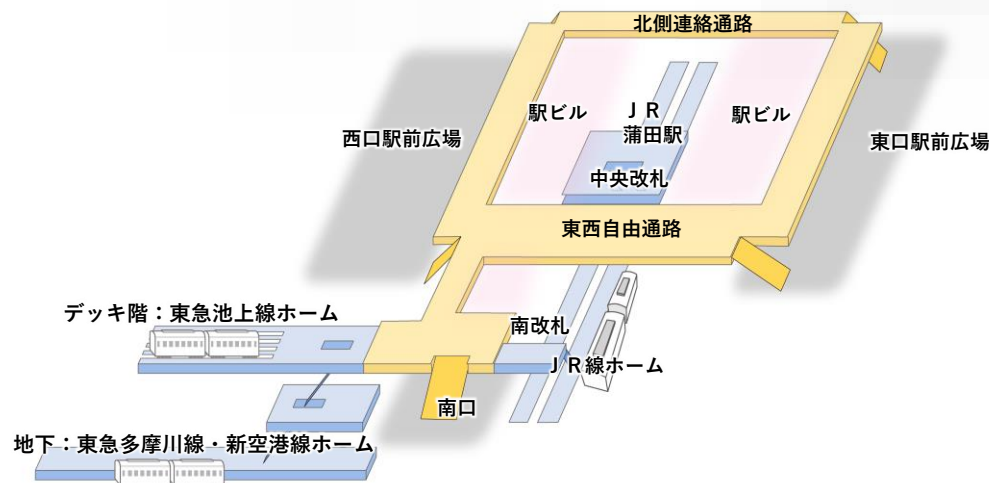
駅ビルとの連携（駅前広場空間の立体利用）（⇒5-2参照）

- ・東西自由通路・北側連絡通路を結ぶ広場デッキの整備によるデッキ階レベルの回遊性向上を図ります。
- ・駅前広場の重層利用によるみどり・賑わい空間を創出します。

東口駅前広場（⇒5-2参照）

- ・乗り換え利便性向上のため、交通機能を集約します。
- ・東西自由通路と接続する快適な歩行者動線や回遊性を高める歩行者空間を整備します。

《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。

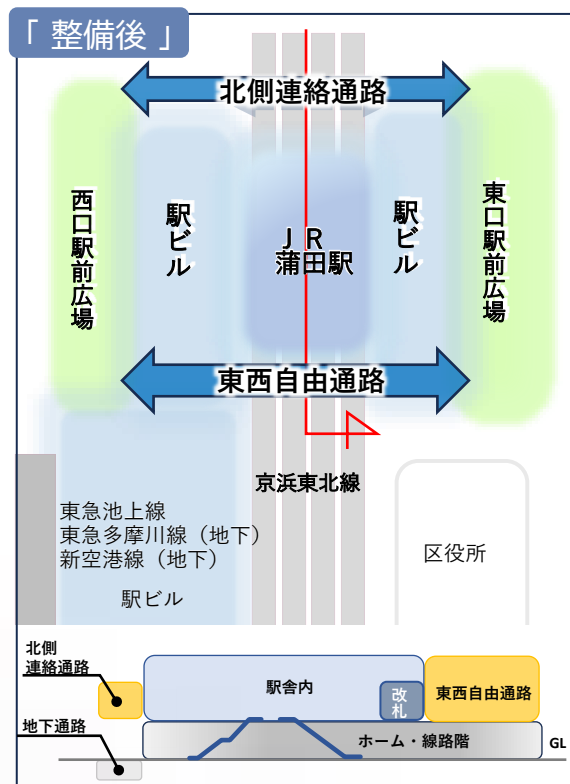
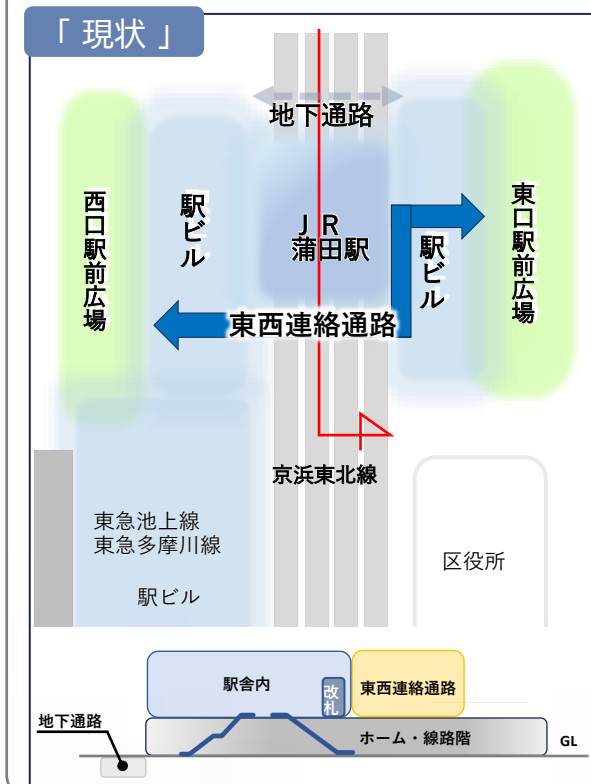
東西自由通路・北側連絡通路

新空港線整備に伴う羽田空港へのアクセス強化や今後の駅周辺のまちづくりの進展を見据え、蒲田駅東西の分断を解消し連携を高めるとともに、鉄道相互の円滑な乗り換えや回遊を実現するため、『東西自由通路』・『北側連絡通路』を整備します。

課題

- 駅利用者の増加による東西連絡通路の混雑とクランク形状の動線が、まちへのスムーズな歩行者流動を阻害している。
- 北側に位置するJR管理の地下通路は古い構造物であり、幅員が狭く、バリアフリー動線が確保されていない。
- 24時間開放の通路でないため、災害時等の駅東西間の移動が確保されていない。

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



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、現地下通路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。

※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。

広場デッキ

課題

- 駅を利用しない人も含め、歩行者のデッキ階レベルでの回遊性を向上させるためには、東西を結ぶ動線に加えて、南北方向の動線の強化が必要。
- 蒲田駅周辺は緑地・広場が少ない地域であり、駅周辺に魅力的なオープンスペースの創出が必要。
- 蒲田駅周辺において、災害時の一時的な退避スペース等、防災機能を高めることが必要。

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ぶ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。

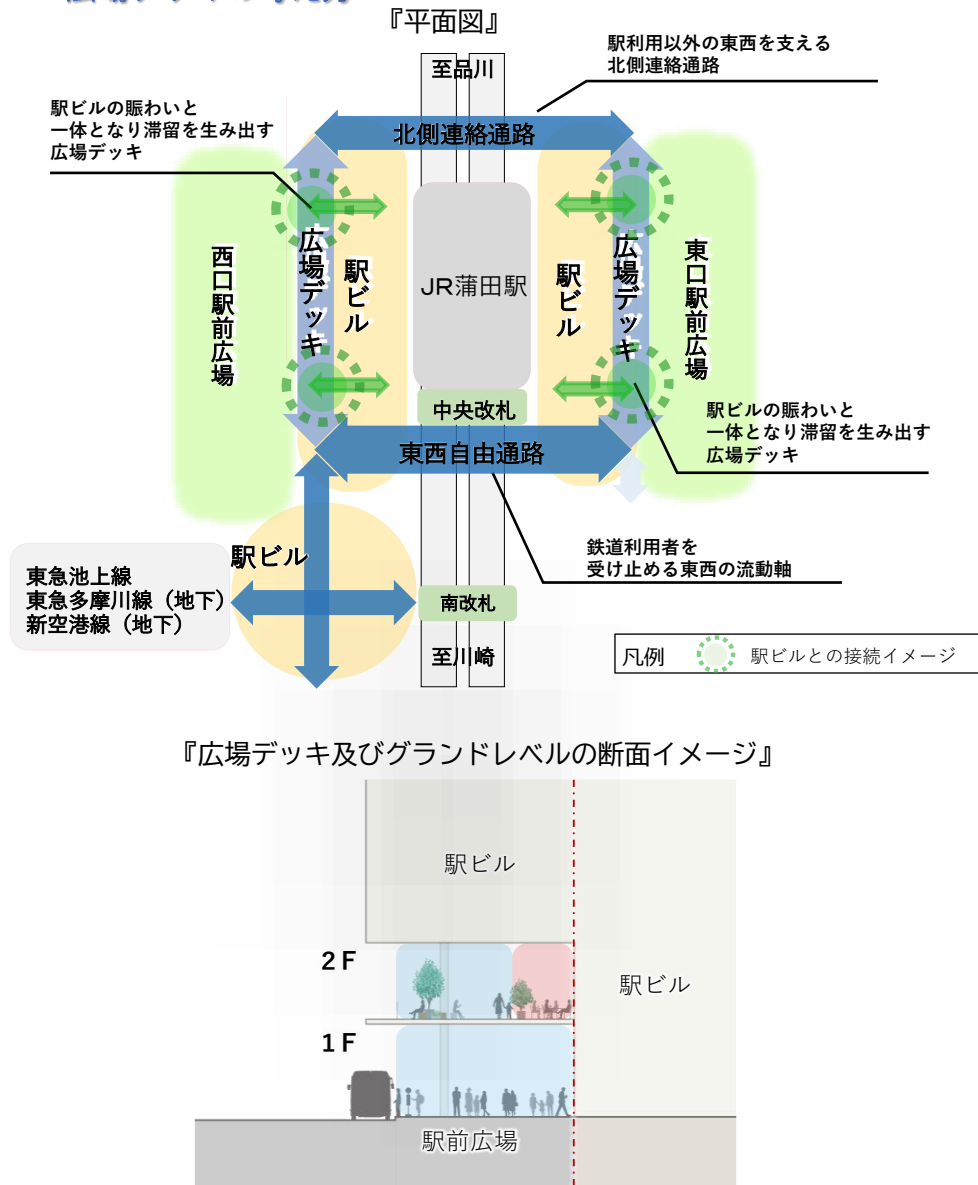
② 立体的な広場の活用

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。

広場デッキの考え方



※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。

新空港線と乗換空間の整備

課題

- 新空港線整備や駅周辺の機能更新により、国内外から観光やビジネス目的などで初めて蒲田を訪れる人への対応。
- 東急多摩川線や新空港線のホームが地下階になることに伴い従来のアクセス動線や乗換動線が変わることから、分かりやすく魅力的な乗換空間の創出。
- 周辺開発等に伴う来街者の増加を考慮した歩行環境の更なる改善と、駅の魅力や拠点性の創出。

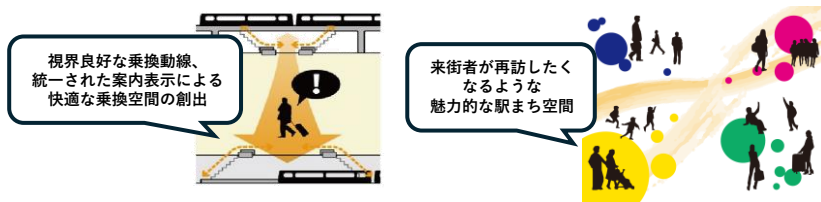
基本的な考え方

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くなるような魅力的な「駅まち空間」を創出します。



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』の動線交差点における、歩行者の安全な回遊性を確保する

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する

乗換空間イメージ

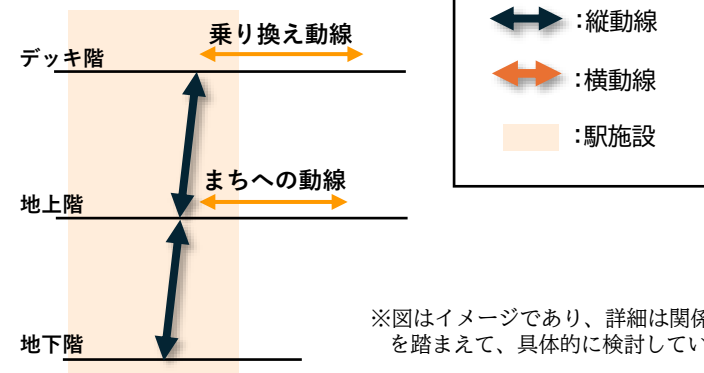


縦動線のイメージ



横動線のイメージ

【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。

東口駅前広場（中期）＜グランドレベル＞

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。

東口駅前広場（中期）＜デッキ階レベル＞

東西自由通路と北側連絡通路を結ぶ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。広場デッキは、駅ビル空間等として活用し、みどりの創出や魅力ある空間を形成します。

一体的な機能更新に向けた基本的な考え方

バリアフリー動線

- ・ 駅ビル（デッキ階レベル）とまち（地上レベル）を円滑に接続するEV施設の配置

広場デッキ（南北通路）

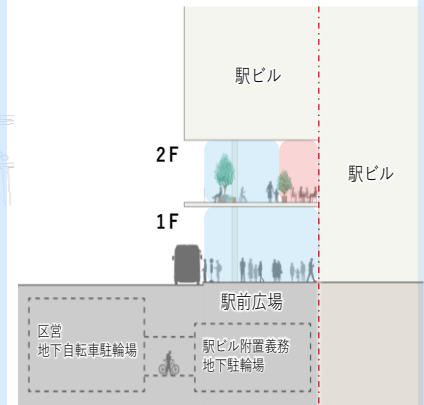
- ・ 災害時等の一時的な退避スペースの確保
- ・ 駅とつながる東西自由通路と北側連絡通路を結ぶ、駅周辺の回遊性を向上
- ・ 重層的な広場空間の創出による、開放性のある憩い空間と賑わいの創出

景観形成

- ・ 周辺のまちなみと調和した駅ビルのデザイン形成



イメージ図について



※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）

東口駅前広場の中期整備完了時点での駅前空間の将来イメージ図（絵姿）です。駅まち一体で賑わいあふれる駅前空間を実現します。

***豊かな歩行者空間が広がります！**

蒲田駅東西を結ぶ東西自由通路の足元から、安全で快適な歩行者空間が都市骨格軸方面に向かって広がります。まとまった歩行者空間では、ベンチに腰を下ろして思いの時間を過ごし、パフォーマンスやイベントなどにも活用できる賑わいの場所になります。

***デッキ階レベルに憩い佇めるみどり空間が生まれます！**

デッキ階レベルには、東西自由通路から連続した歩行者空間が広場デッキとして駅ビル内に誕生します。広場デッキはみどりも確保された憩い佇める空間となり、家族や友人との待ち合わせや駅ビル内の店舗からテイクアウトして、ちょっと一息つくことができます。

***傘を差さずにバスやタクシーに乗れます！**

駅ビルに面する1階歩道部にはデッキが駅前広場に張り出してくるので、傘を差さずにバス・タクシーを待つことができ、快適に利用することができます。また、日よけにもなるため、日差しが厳しい夏場でも心地よく利用できる空間になります。

蒲田駅周辺のまちの発展イメージ（長期）

蒲田が将来にわたって持続的に発展していくため、長期的に計画・調整していく内容を整理します。
実現に向けて、引き続き、駅周辺街区の開発の進展を見据えた関係者との協議・調整を進めてまいります。

補助37号、駅街路3号線の道路空間再編による更なる歩行者空間、滞留空間の確保

バス乗降場・待機場を駅前広場に集約することでうまれる空間を歩行者空間に活用し、道路空間の再編を行います。

幹線道路からの自動車ネットワークの強化

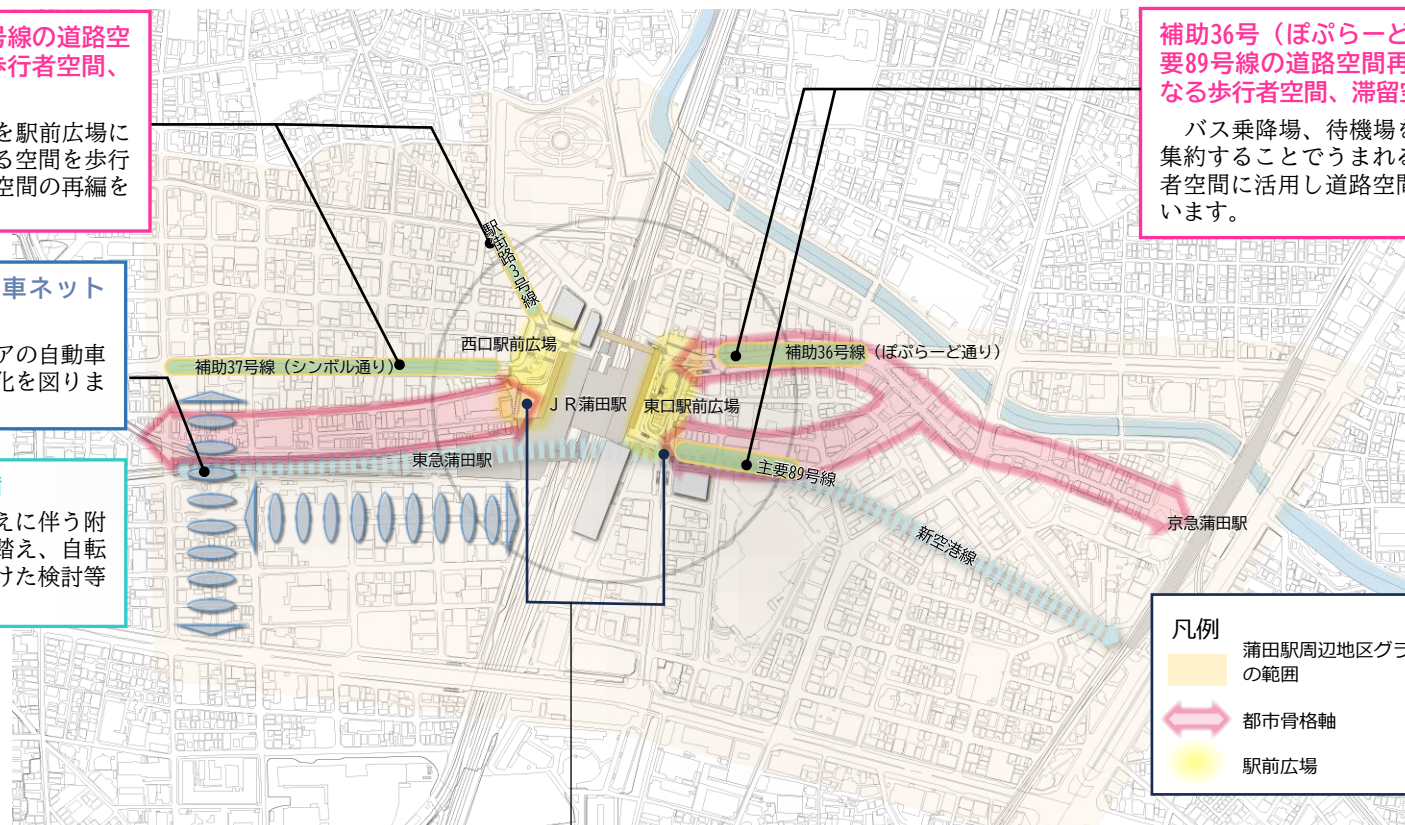
蒲田駅西口周辺エリアの自動車交通ネットワークの強化を図ります。

西口自転車駐車場整備

駅周辺ビル等の建替えに伴う附置義務駐輪場の整備を踏まえ、自転車収容台数の確保に向けた検討等を行います。

補助36号（ぼぷらーど通り）、主要89号線の道路空間再編による更なる歩行者空間、滞留空間の確保

バス乗降場、待機場を駅前広場に集約することでうまれる空間を歩行者空間に活用し道路空間の再編を行います。



- 凡例
- 蒲田駅周辺地区グランドデザインの範囲
 - 都市骨格軸
 - 駅前広場

東西駅前広場の拡張による更なる歩行者動線・賑わい空間の拡充

歩行者や自動車ネットワークを踏まえ、駅前広場内において安全で快適な歩行空間の創出を図り、駅からまちへの動線を確保するとともに、賑わいや滞留空間を強化します。

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確保

安全で快適な歩行者空間を形成するため、特に歩行者交通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。

駅前広場拡張にあわせた更なる交通機能（バス等）の集約

広場の拡張に合わせて、駅周辺に分散している交通機能（バス等）を駅前広場に集約し、駅利用者の乗り換え利便性を強化します。

新たなモビリティの乗降空間確保

駅前広場拡張に合わせて、多様な交通モードに対応した鉄道相互の乗り換えの円滑化等に資する空間活用の検討を行います。

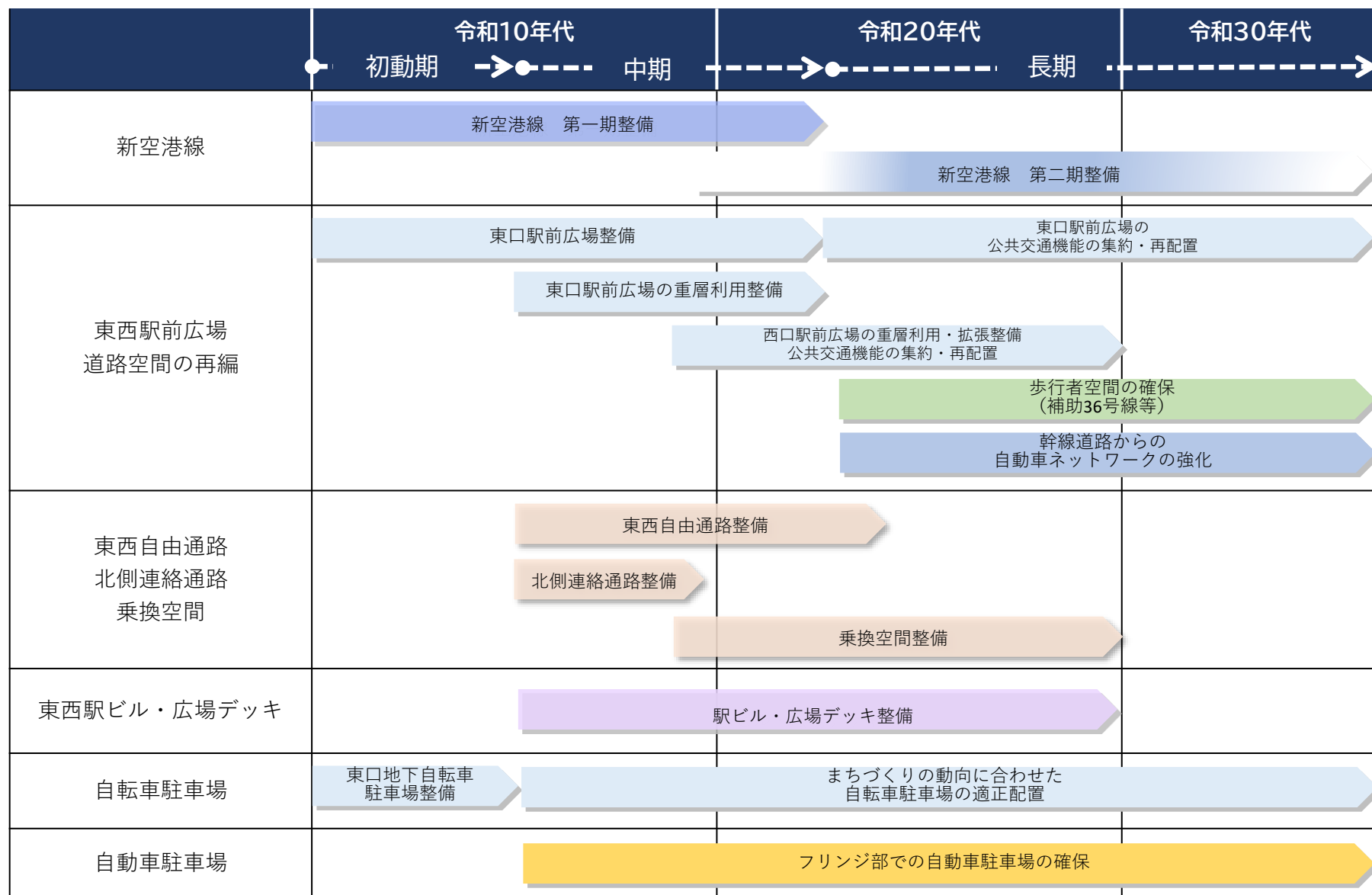
06 将来像の実現に向けて

- ロードマップ
- 実現に向けた数値目標(KPI)
- 関係者、役割分担
- 推進体制、評価・見直し

6. 将来像の実現に向けて

ロードマップ

将来像の実現に向けた各種取組みを以下のロードマップに示します。



※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。

6. 将来像の実現に向けて

実現に向けた数値目標（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）を下記に示す。

目標年度は、令和20年代前半とします。

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）

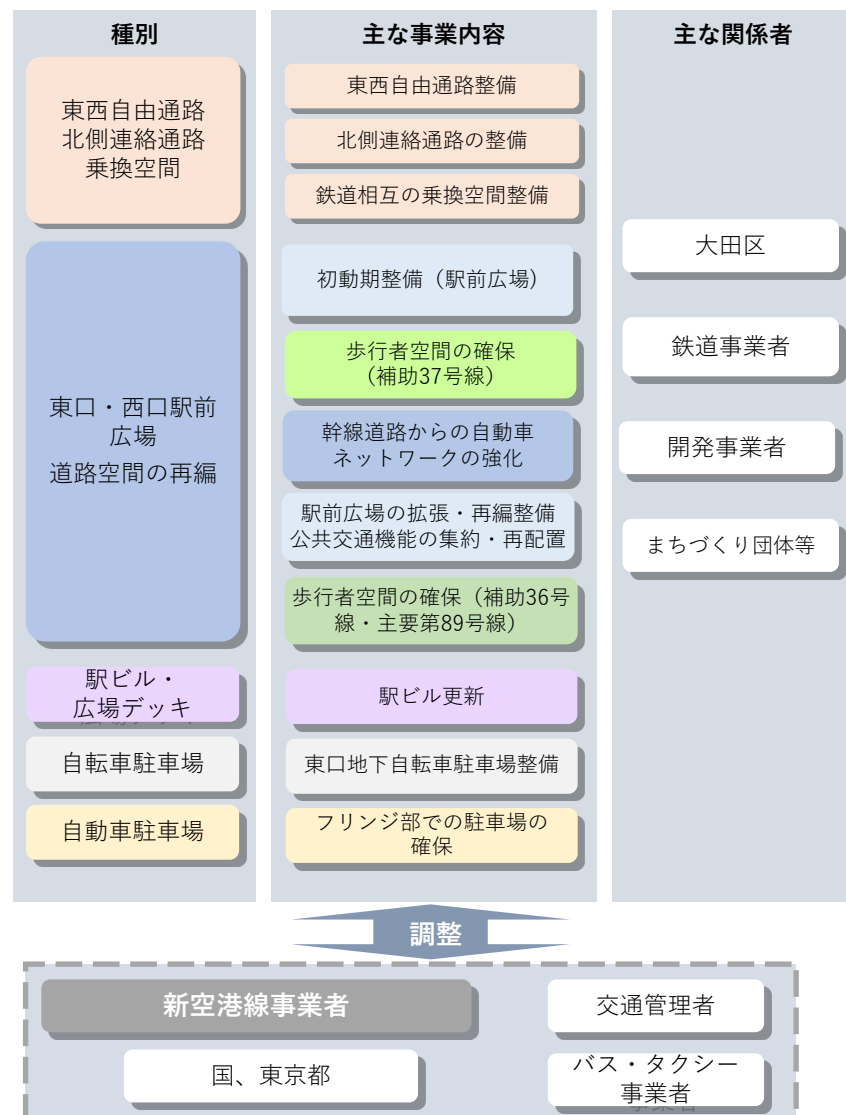
※ 3：位置情報統計データより集計 区域内における15分以上滞在人数の1日平均値
（取得期間：令和6年4月1日～令和7年3月31日）

※ 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

6. 将来像の実現に向けて

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。



推進体制、評価・見直し

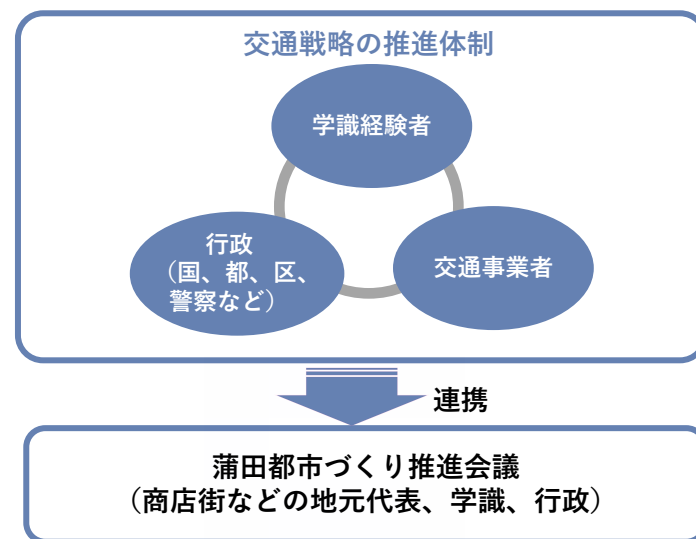
再編PJ（蒲田駅周辺交通戦略）に基づき実施される施策が着実に進行しているかどうか、また、目標達成に寄与しているかどうかを、定期的に評価・検証を行っていきます。

1. 交通戦略の推進体制

目標となる交通環境を実現するためには、鉄道事業者、地域住民・商業者・地権者などの地元の方々からの理解と協力を得ていく事が重要です。

目標となる交通環境の構築に向けた具体的な取組みに対する重点かつ専門的・技術的な検討を関係者と協議を行ってきました。今後も、交通戦略を推進する体制として、継続していきます。

また、地元の方々にも、ご協力とご理解を頂きながら進めるべく、地元の方々も参加する「蒲田都市づくり推進会議」とも連携を図ります。

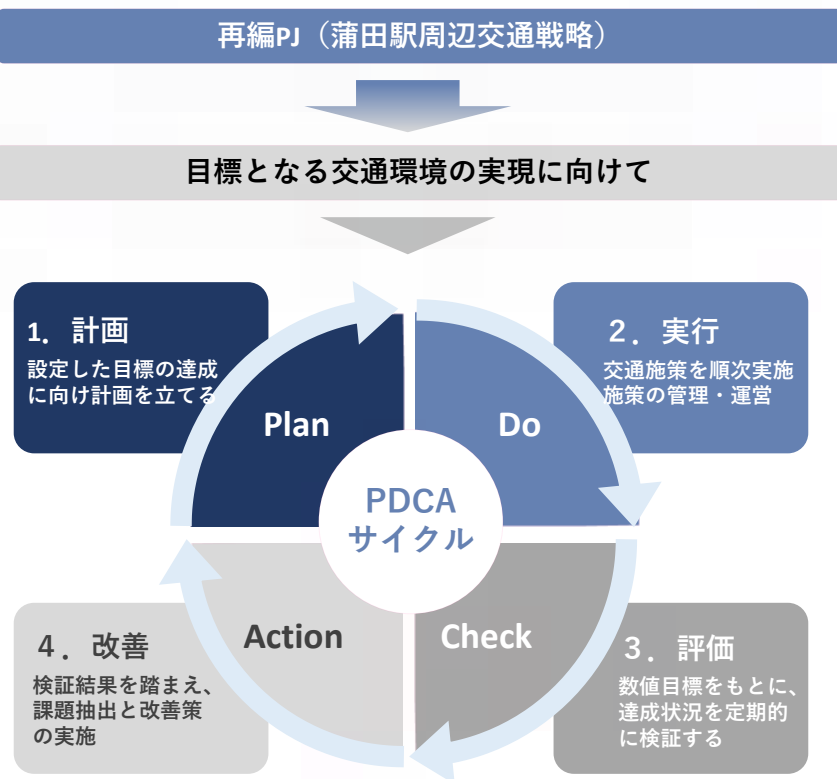


6. 将来像の実現に向けて

2. 評価・見直し

本計画（再編PJ）が蒲田駅周辺を目指すべき将来像の実現に寄与しているかについて、定期的に評価・検証をしていくことが必要です。令和20年代前半を見据えた数値目標について、5年毎に評価・検証を行い、社会情勢や交通環境などが大きく変化する際は、数値目標の見直しを行います。

PDCAサイクルにより、再編PJを着実に推進するとともに、関係者との協議・調整の進展に伴い状況の変化が生じた場合には、再編PJの見直しも行います。



参考資料

- ・ 検討経緯
- ・ 用語集