

## 第8章 JR・東急蒲田駅前拠点の施設整備

---

# MAINTENANCE

## 8-1. 基盤施設の整備に向けて

JR・東急蒲田駅を中心とするエリアは、本地区のまちづくりを推進する上で骨格となる重要な地区内拠点であるため、東西通路、駅舎・駅ビル、駅前広場など基盤施設等に関する整備の考え方について示します。

## 8-2. 基盤施設が抱える課題

新空港線の整備が進展するなか、拠点を形成する基盤施設及び駅周辺街区については、社会経済、人口、生活等の状況変化により適合できなくなり、問題が顕在化してきています。

### (東西連絡機能)

- ・線路や駅により東西の市街地が分断され、東西連絡通路は、歩行者交通量が多いため、快適性や安全性に課題があると共に、深夜に閉鎖されるため、利便性が不十分
- ・駅北側地下通路は、老朽化が進みバリアフリー未対応で道幅が狭いため、安全面に課題

### (交通結節機能)

- ・駅前広場は、歩行者、バス・タクシーの運行等に対して空間が狭く、機能上も不十分
- ・駅前広場は、人々が集い・交流し・まちの活力を生み出す公共空間が不足

### (拠点機能)

- ・駅ビルは、耐震工事がされたが、老朽化により近い将来には機能更新が必要
- ・駅前広場に近接する街区の建物の多くが老朽化し、更新時期を迎えている
- ・比較的規模の小さい敷地や狭い道路が多く、有効な土地利用が図られていない

### (回遊性)

- ・放置自転車により、歩行者や緊急車両の通行を阻害
- ・駅周辺街路は、道路幅員や歩行者空間にゆとりがなく、快適性や安全性に課題

## 8-3. 課題解決の方向性

基盤施設の課題解決に向け、整備の方向性を示します。

### 1. 駅東西の連絡性強化

駅東西の分断を解消し、鉄道の乗換えを円滑にする東西自由通路の整備  
まちの円滑な移動を支える JR・東急蒲田駅北側通路の整備

### 2. 駅前広場の機能向上

多様な移動手段や駅とまちをつなぐ駅前広場の機能向上

### 3. 駅・駅ビルの機能更新

まちの顔となる駅舎・駅ビルの一体的な機能更新

### 4. 駅周辺街区の建替え誘導

老朽建物の建替えと公共施設や街区の再編によるまちの更新

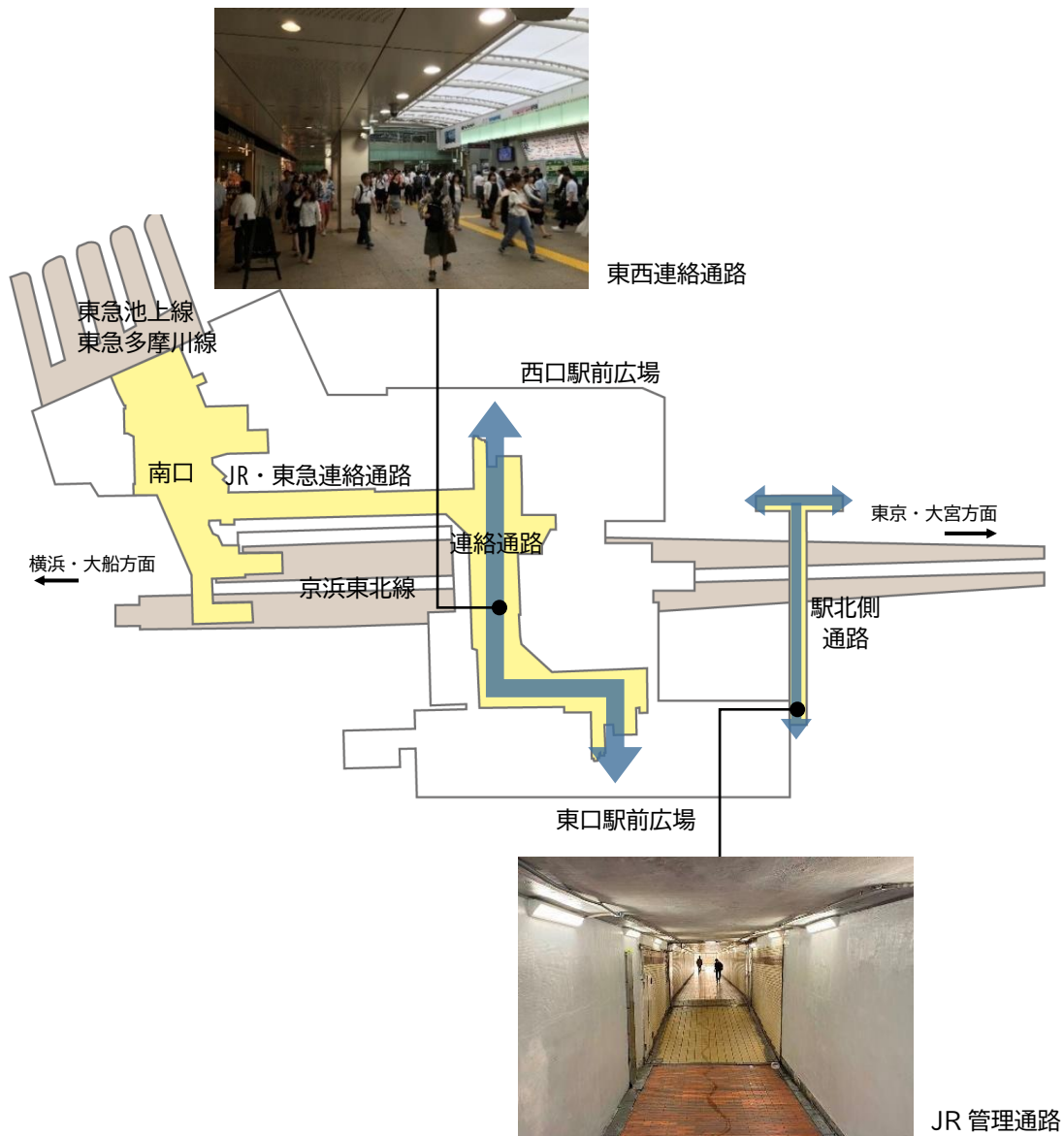
### 5. 駅周辺の自転車駐車場の確保

地域住民の移動を支え利便性の高い自転車駐車場の整備

## 8-4. 課題解決の考え方

### 1) 駅東西の連絡性強化

JR・東急蒲田駅を中心に東口と西口に街区が広がり、それぞれ独自の個性を持ちながら発展してきましたが、東西が駅と線路により分断され、交流が活発ではありません。また、それぞれ特徴のある商業としてのにぎわいはありますが、東西の活力が統合したものとなっていません。今以上に人の回遊性を高め、東西商業のさらなる発展を図るため、東西の駅ビルや街区をつなぐ東西通路を整備して一体的なまちとすることが必要です。



現在ある東西連絡通路は、東西駅ビルをつなぐコンコースと東口交番脇から西口区営臨時駐輪帯横に抜けるJRの管理通路（地下道）があります。

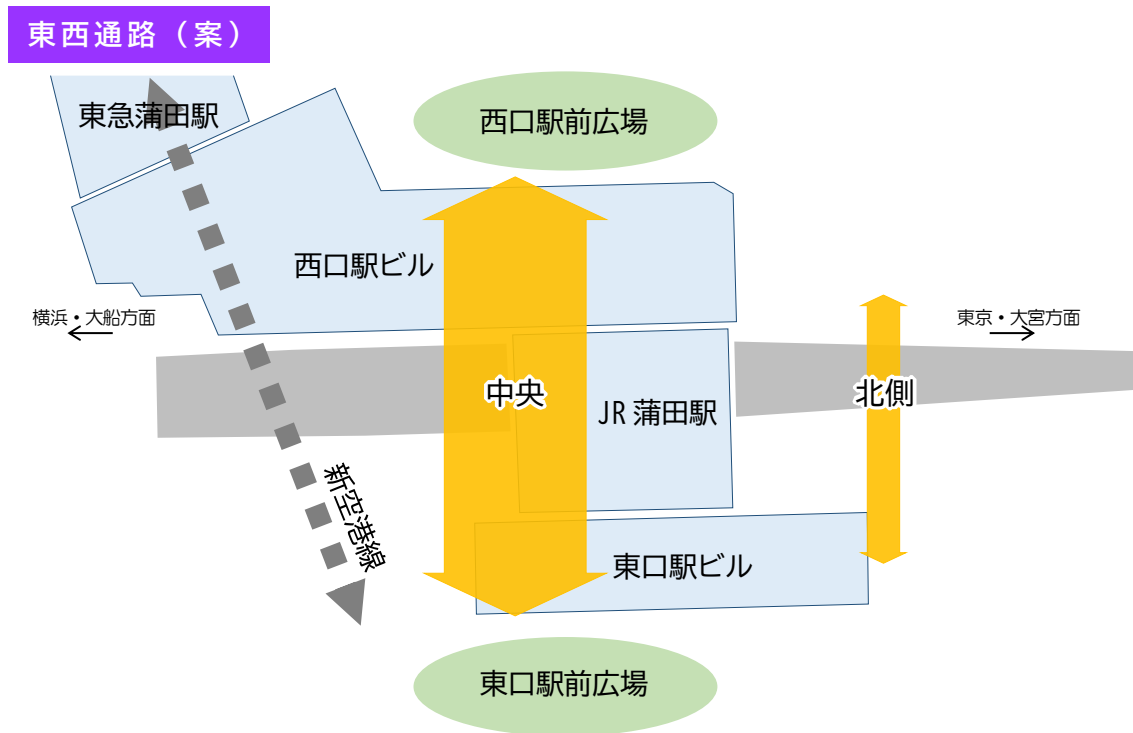
しかし、このコンコースは、直線での通り抜けが出来ないこともあり、駅利用者と通行者の集中で混雑し、快適な歩行空間が確保できていません。また、JR管理通路は、老朽化し、バリアフリーにも対応していません。

### ① 東西通路整備による効果

- ・ 駅東西の円滑な移動による回遊性の向上と人的交流の活発化
- ・ 駅利用者の利便性の向上
- ・ 駅北側の歩行者の安全・安心な東西移動の確保による回遊性の向上

### ② 東西通路整備に向けた検討

東西通路設置の可能性を検討し、東西街区の分断解消に向けた整備を促進します。実現に向けて、JR・駅ビルなどの関係機関と協議を進め、具体的な検討に入ることが必要です。



#### 中央通路の整備 (アクション5-②)

JR・東急蒲田駅東西の分断を解消し、連携を高めると共に、駅利用者の円滑な乗換えを実現するため、ゆとりある幅員を持つバリアフリーな東西自由通路の整備に向け検討を行います。

##### 【整備に向けて】

- ・ 駅舎・駅ビルの機能更新について事業者（鉄道・駅ビル）と検討
- ・ 整備手法、事業主体等の検討

#### 北側通路の整備 (アクション5-③)

JR・東急蒲田駅東西の交通ネットワークを繋ぎ円滑な回遊を促すため、駅北側通路の整備に向け、関係者と検討を行います。

##### 【整備に向けて】

- ・ 現在の地下通路に関する調整
- ・ 線路上空使用等に関する鉄道事業者との協議
- ・ 連絡橋東西取付部の検討・調整
- ・ 整備手法、事業主体等の検討

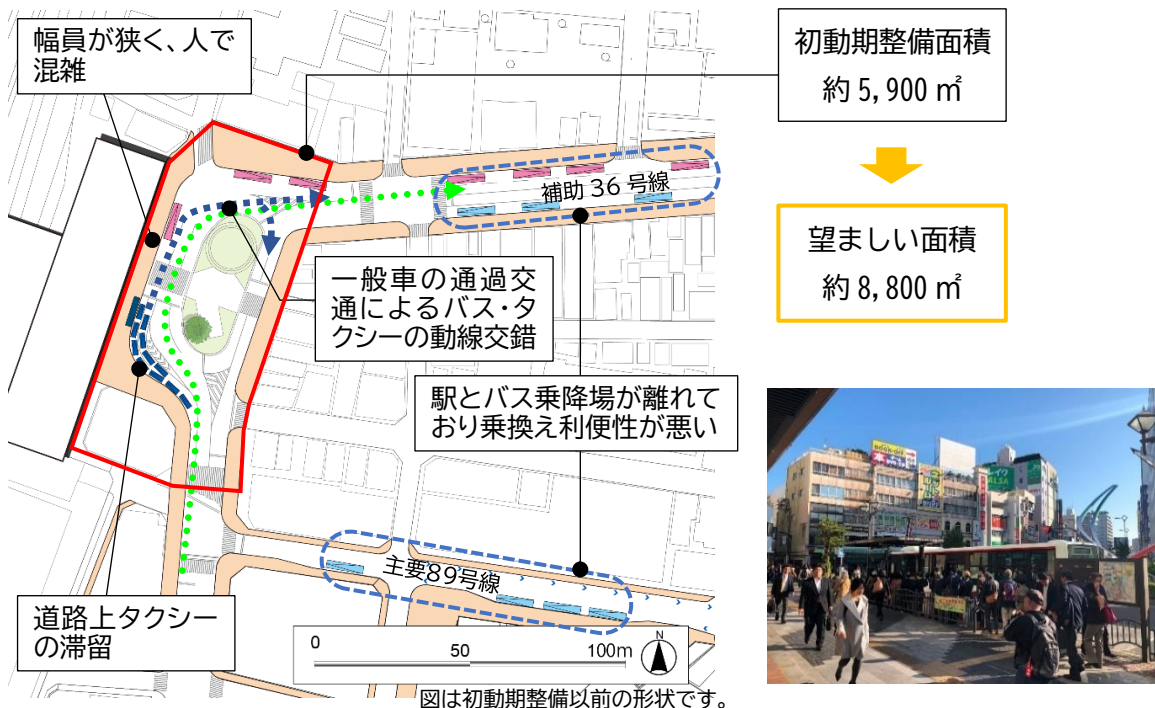
## 2) 駅前広場の機能向上

駅前広場は、段階的整備として、西口は初動期整備が完了し、東口は初動期整備を進めていますが、駅前広場として十分な機能を満たすためには、初動期整備の面積では対応できていません。今以上に交通結節性機能を高め、ゆとりとにぎわいのある空間とするため、将来的な駅ビルの機能更新、東西自由通路の整備、駅周辺街区の動向を考慮し、駅前広場の立体的利用や面積拡幅などの中長期整備に向けた検討を進めていくことが必要です。

### 【西口駅前広場】



### 【東口駅前広場】



## ① 駅前広場整備による効果

- ・ 駅や自由通路とまちをつなぐ、安全で快適な歩行者空間の確保
- ・ にぎわい拠点となるイベントスペースの確保による、人的交流の活発化
- ・ バス乗降場の駅前広場集約による公共交通の利便性向上
- ・ 駅前広場への一般車流入抑制による、公共交通の安全性向上と、定時運行の確保

## ② 駅前広場整備に向けた検討

将来必要となる駅前広場の規模や機能の確保は、長期的な取組となります。初動期整備後も暫定的な取組も行いながら、事業プロセスを検討し、着実な事業として進めていくことが重要です。

### 駅前広場の整備（アクション5-⑥）

様々な交通手段の乗換えや、駅とまちをスムーズに繋ぎ、人々が集いにぎわう、オープンスペースを備えた JR・東急蒲田駅駅前広場の再編整備に向け、立体的利用や面積拡幅などの検討を行います。

同時に、人流を考慮した連絡動線の拡幅、鉄道との乗換え利便性を高めるため、バス乗降場を駅前広場内へ設置、イベント等に活用できるゆとりある空間の確保について検討を行います。

#### 1 歩行者環境と交通結節機能

##### 【整備に向けて】

- ・ 駅・駅ビル、駅前街区などを含めた総合的な対策の検討
- ・ 駅前広場整備に関する鉄道事業者との協議
- ・ 警察等関係機関との協議

#### 2 ゆとりある空間

##### 【整備に向けて】

- ・ 商店街など地元関係者との協議
- ・ 利活用を想定した空間のあり方についての検討

駅前には、さまざまな機能が集積していることから公共スペースを確保することが困難ですが、駅や自由通路とまちをつなぐ安全な歩行者空間を確保することが求められます。

そこで、ペDESTリアンデッキを設置し、立体的利用すること考えられますが、駅ビルや民間ビル取付部のレベルの解消、歩道の階段スペースの確保などの問題がありますので、駅・駅ビル、駅前街区等と幅広く検討を重ねます。

### 3) 駅・駅ビルの機能更新

区はこれまで駅利用者や東西通行者のため、エスカレーターやエレベーターの設置によりバリアフリー化などに取り組んできました。駅ビルのリニューアル工事（耐震工事を含む）は完了していますが、蒲田の顔を整えるため、将来的な東西自由通路や駅前広場の整備等に合わせた駅・駅ビルの機能更新が求められています。

#### ① 駅・駅ビルの機能更新による効果

- ・人々を呼び寄せるシンボリックなまちの顔づくり
- ・駅や駅前広場と連携した都市機能の強化

#### ② 駅・駅ビルの機能更新に向けた検討

駅・駅ビルの機能更新（アクション5-④）
<p>交通結節点であるJR・東急蒲田駅・駅ビルの機能強化を図るため、各種制度を活用し、施設間の段差がなく、駅前広場等と一体となった、シンボリックで利便性の高い駅ビル等の整備に向け、関係者と検討を進めます。</p> <p>【整備に向けて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場、東西自由通路や新空港線の整備を考慮した総合的な検討</li> <li>・ユニバーサルデザインに対応した駅舎・駅ビルの一体的な整備</li> </ul>

### 4) 駅周辺街区の建替え誘導

駅前に老朽化した建築物や建築規模の大きくない建物が多くあるという現状は、商業の幅広い展開を抑制する要因の一つとなっています。まちの活性化を図るため、さまざまな業態に対応できる、多様な商業・業務床を持つ建物が必要といえます。また、大規模地震災害などに備え、防災面から、建替え等を誘導する必要があります。

#### ① 駅周辺街区による効果

- ・高容積率を活かした有効な土地利用
- ・大規模災害などへの備え、まちの防災性の向上

#### ② 駅周辺街区の建替え誘導に向けた検討

駅周辺街区の建替え誘導（アクション8-②）
<p>地区計画や都市開発諸制度等を活用し、建築物の建替え、共同化を促進します。また、公共施設や街区の再編も含めた計画的で一体的な整備についても検討を進めます。</p> <p>【整備に向けて】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間活力を活かした共同化等の促進</li> <li>・円滑な民間開発と関係権利者の理解が得られるよう、各種制度活用の検討</li> <li>・蒲田の発展に貢献できるような条件づくり</li> </ul>

## 5) 自転車駐車場の整備

人口の増加や自転車利用率の伸びに伴い、放置自転車も増えてきました。移動手段としては環境に優しい自転車ですが、歩道や車道などの放置自転車は、歩行者や緊急車両などの通行の妨げになるだけでなく、まちの景観の印象も悪くしています。

東口では第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備を進めていますが、将来の自転車駐車場の整備や既存自転車駐車場の見直しなどについて整理する必要があります。



呑川沿いや駅周辺の暫定自転車駐車場

### ① 自転車駐車場の整備による効果

- ・ 放置自転車の減少に伴う歩行者等の移動環境の確保と景観の向上

### ② 自転車駐車場の整備に向けた検討

#### 自転車駐車場の整備（アクション7-①）

JR・東急蒲田駅東口地下自転車駐車場など大田区自転車等総合計画に基づき整備を進めると共に、民間施設に対する整備を促進します

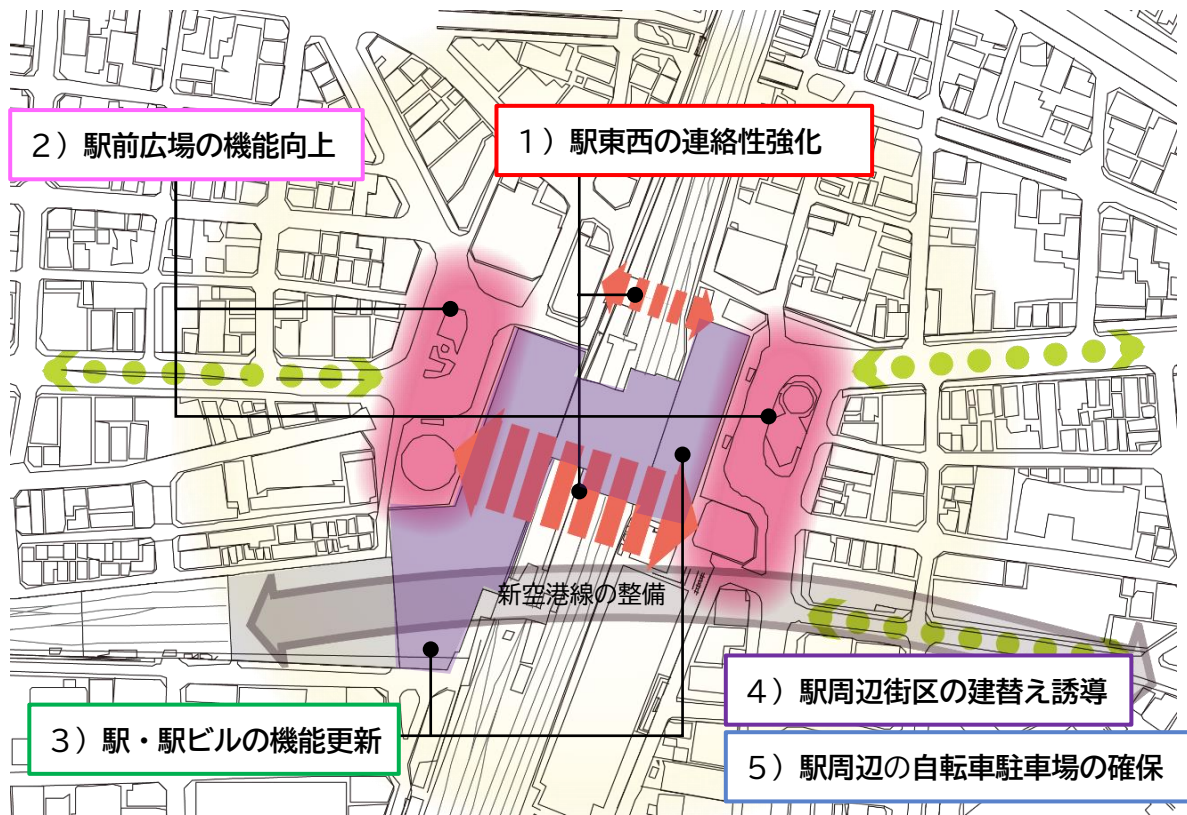
#### 【整備に向けて】

- ・ 第9号蒲田駅東口地下自転車駐車場の整備促進
- ・ 東口暫定駐車場のあり方等の検討
- ・ 老朽化した西口自転車駐車場など既存駐車場の整備と合わせた収容台数確保の検討

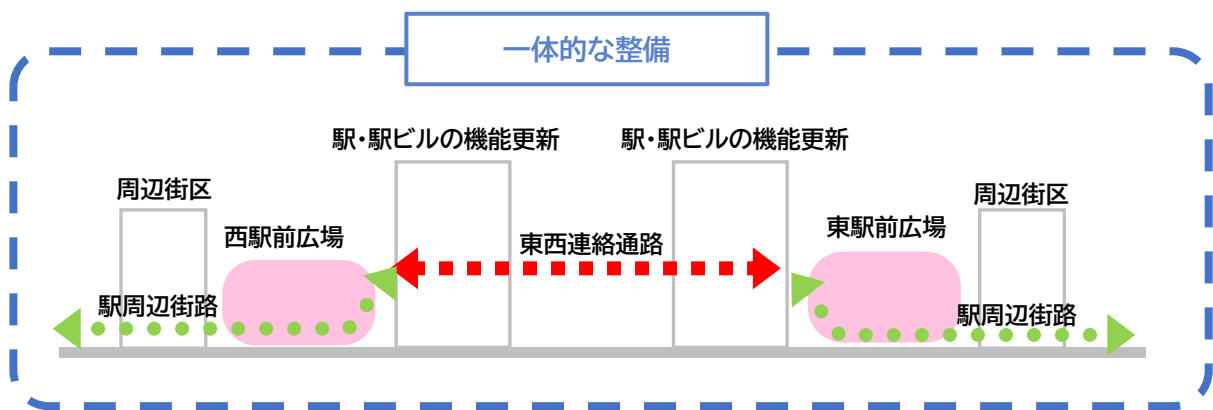


## 8-5. 駅周辺基盤施設の一体的整備

前項で示した通り、各施設は単独で成立するものではなく、他施設と密に関連していることを踏まえ、各基盤施設を総合的・一体的に捉えた整備の検討を、関係者・関係機関と進めていくことが重要です。



基盤施設の機能強化等を進めるとともに、駅前の活力やにぎわいをまちへと面的に広げ、蒲田駅周辺地区の持続的な発展へと繋げていくためには、**基盤施設の整備と、公共施設の再編、駅舎・駅ビル・駅前街区の建替え誘導等を一体的に進めていくことが必要**です



### <今後の進め方について>

JR・東急蒲田駅前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、駅前拠点において整備を進めるべき基盤施設等の具体的な規模や配置などについては、関係者との協議を進めます。駅・駅ビル、駅周辺の再開発や公共施設の再編などを一体的に行うための整備方針を策定します。

1. グランドデザイン  
の改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の  
特徴と課題

3. まちの将来像

4. まちづくりの  
方向性

5. まちづくりの目標

6. まちづくりの  
分野別方針

7. まちづくりの取組

8. JR・東急蒲田駅前  
拠点の施設整備

9. グランドデザインの  
実現に向けて



## 第9章 グランドデザインの実現に向けて

---

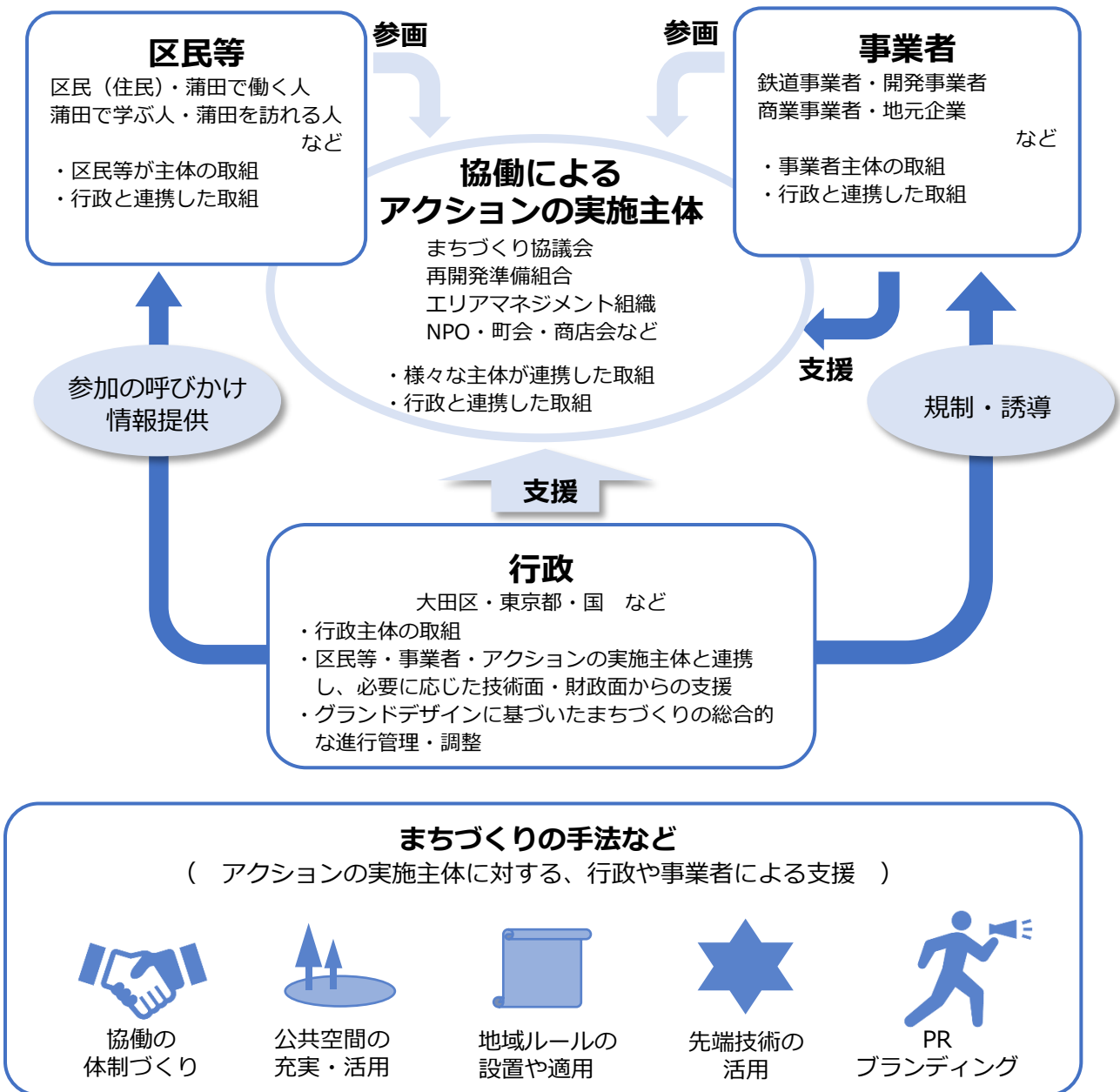
# TOWARD THE REALIZATION

## 9-1. 協働によるまちづくりの推進

### アクションの担い手を中心としたまちづくり

グランドデザインに掲げたアクションを推進していくためには、区民等（大田区民、蒲田で働く人、学ぶ人、訪れる人など）や事業者が、それぞれ個別に取組を行うだけでなく、積極的にアクションの実施主体に参画し、協働することによる主体的なまちづくりが重要です。

行政（大田区・都・国など）や事業者は、様々な手法を活用しながら、アクションの担い手を支援していくことで、協働型によるまちづくりを推進します。



協働の体制づくり に関する手法の例



「地域力を生かした大田区まちづくり条例」に基づくまちづくり活動に対する支援等

区民、事業者、区がお互いに協力し、一人一人の力を源とする地域力を生かして、未来にわたって誰もが安心して快適に暮らせるまちづくりを目指し、「地域力を生かしたまちづくり条例」は制定されました（平成 23 年 4 月施行、令和 3 年 4 月一部改正）。

この条例に基づき大田区は、地区まちづくり協議会を設立しようとする団体の設立準備や、区から認定を受けた地区まちづくり協議会の活動に対する支援、地区計画素案を策定しようとする団体に対する支援を行っています。



まちづくり協議会のイメージ  
（出典：「地域力を生かした大田区まちづくり条例」パンフレット）

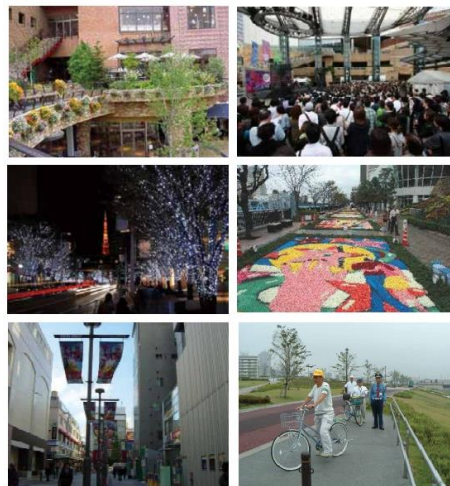
協働の体制づくり に関する手法の例



エリアマネジメント

蒲田の活力や快適性を持続的に高めていくために、蒲田の人々（住む人・働く人・学ぶ人など）や、自治会・町会、商店、企業などの多様な主体が連携して、特定のエリアを対象に、ハードとソフトが一体となった取組を展開していく「エリアマネジメント」を実施することが考えられます。

駅周辺の公共施設整備や民間事業等を契機として、エリアマネジメント組織を組成して、以下に示すような活動をおこなっていくことが考えられます。エリアマネジメントは民間が主体的に行う活動ですが、区は主体同士の連携促進や活動場所の確保など、必要な支援を行うことを検討します。



項目	具体的な内容
①地域の将来像の共有化	・まちづくり協議会の設置、協議会を中心とした活動の実施 ・まちづくり方針 <sup>※1</sup> の策定
②地域ルール <sup>※2</sup> の策定	・景観、環境、緑化、公開空地 <sup>※2</sup> の活用などに関する地域ルール（ガイドライン <sup>※3</sup> ）の策定
③地域ルール <sup>※2</sup> の運用体制の構築及び運用	・まちづくり方針や地域ルールに基づき開発が適切に行われるよう、まちづくり協議会などで開発計画等をチェックする体制を構築し運用
④公共施設等の維持・管理	・道路、公園、駐輪場などの維持・管理
⑤良好な市街地環境の形成	・良好な都市景観や緑化、公開空地などの維持・管理 ・清掃活動による美化
⑥まちのにぎわいや活力、良好なコミュニティ等の形成	・公共施設や公開空地を活用したイベント等の開催（お祭り、コンサート、イルミネーションなど）
⑦まちの安全・安心	・防災及び防犯活動による安全・安心の確保（防災訓練、防犯パトロールなど）
⑧まちのPR、情報発信	・ホームページ、広報誌による情報発信
⑨エリアマネジメントの活動資金の確保	・イベントの開催や広告収入などによるエリアマネジメントの活動資金の確保

エリアマネジメントの主な内容  
（出典：市街地整備におけるエリアマネジメントの手引き（第2版）平成 28 年／東京都）

## 9-2. グランドデザインの運用の考え方

### 1) 地域の状況に応じたより具体的なルールづくり

本グランドデザインでは、蒲田駅周辺地区において、5つのエリアや2つの駅前拠点と都市骨格軸を設定し、それぞれの重点目標や取組などを定めました。まちづくりを進めていくためには、より具体的な場所の課題や特徴を踏まえて、必要となる公共施設・基盤施設の整備や、民間事業の誘導などを図っていくことが必要となります。

地域主体のまちづくり協議会などが、本グランドデザインとの整合を図りながら、より具体的な計画を作成し、進めていくことが考えられます。区は、地域主体の計画作成や取組の実施に対して、必要な支援を行います。

また、本地区における都市開発諸制度などを活用した民間開発事業などは、本グランドデザインや関連上位計画に沿った計画となるように、区と民間事業者等との協議・調整を、早い段階から行っていくことが重要です。

### 2) アクションへの参画を促進する普及啓発

本グランドデザインに基づき蒲田駅周辺地区のまちづくりを推進していくためには、将来像に対する人々の共感を得ながら、積極的にアクションに参画していただくことが必要です。そのため、「わかりやすく・参画したくなる」ような普及啓発を進めていきます。

### 3) 新しい制度や先端技術の活用

自然災害・感染症・国際化・デジタル化など、蒲田の人々やまちづくりを取り巻く社会環境は日々変化をしています。そのため、本グランドデザインに定めたアクションの実施においては、社会環境の変化に柔軟に対応するための新たな制度の活用や、先端技術の活用なども行いながら、より柔軟に・より効率的に・より効果的に進めていきます。

### 4) まちづくりの進捗にあわせたグランドデザインの更新

駅周辺の整備や新空港線の整備などのまちづくりの具体化・進捗に合わせて、まちづくりの効果や影響などの検証も行いながら、本グランドデザインの内容を適宜更新していくことが重要です。