

1

ランドデザインの
改定にあたって

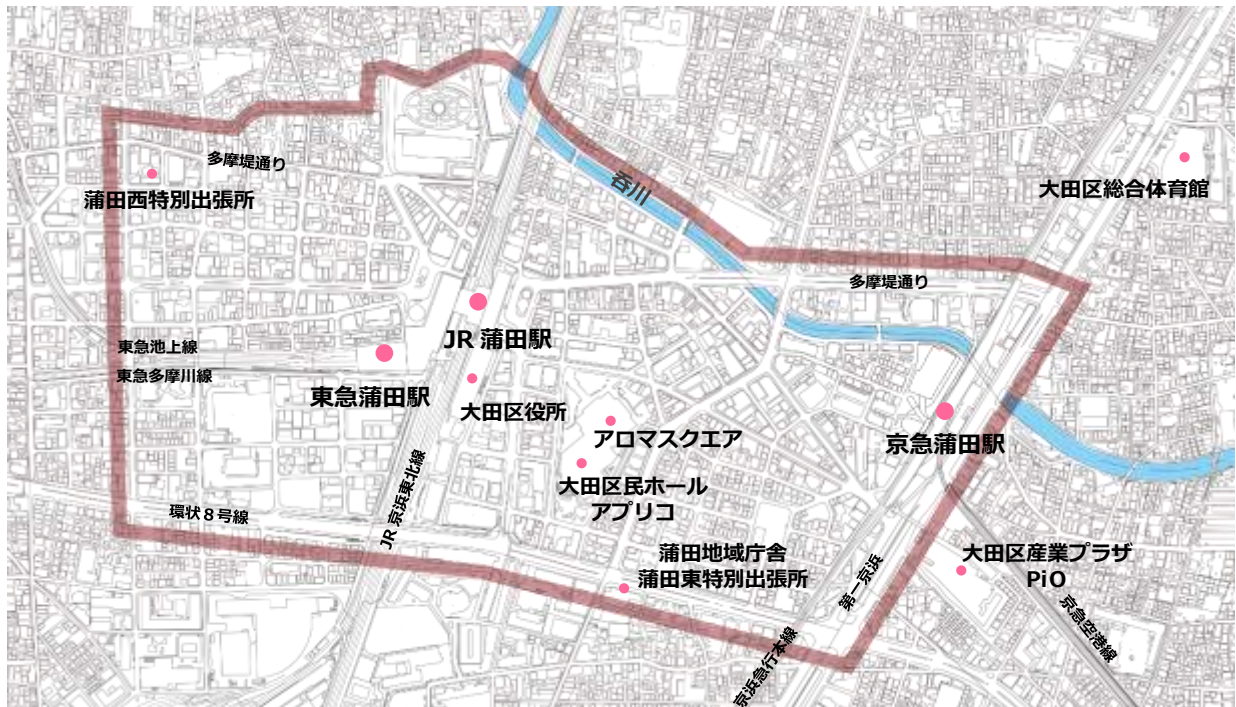
1-1. グランドデザインの役割

蒲田地区は、長い歴史の中で培われた個性ある食文化や界索性などが大きな特徴となっています。まちづくりに当たっては、これらの特徴を他の都市にない「蒲田らしき（独自の強み）」と捉え、継承しつつも、地区が内包する課題や周辺状況の変化に応じて、都市計画や産業、観光、文化、環境保全など幅広い分野の取組を総合的に進めていく必要があります。

グランドデザインは、地域住民・事業者・行政が一体となってまちづくりを進めていくため、地区の特徴を捉え、課題を整理した上で、地区の将来像を描くとともに、その実現に向けた方針と幅広い分野の具体的な取組を示していきます。

1-2. グランドデザインの対象区域

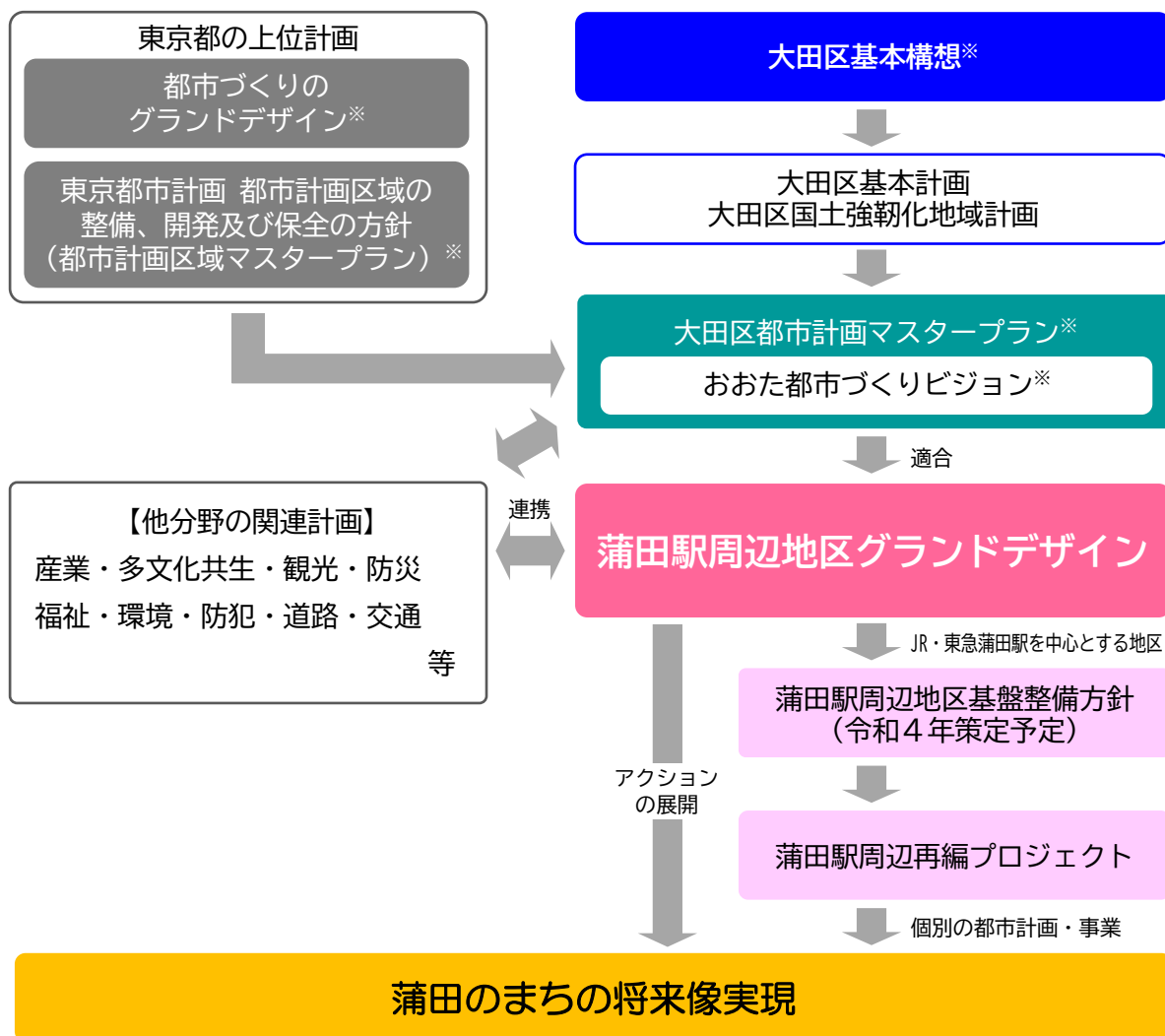
グランドデザインの対象区域は、JR・東急蒲田駅を中心とする京急蒲田駅を含む約 80ha とします。



東は第一京浜の沿道、西は蓮沼駅手前付近、南は環状 8 号線の沿道、北は呑川及び多摩堤通り沿道を対象範囲としますが、対象区域外の施設や大田区の用途地域[※]の指定状況等を考慮します。

1-3. 上位・関連計画における位置付け

グランドデザインは、区全域の都市計画の基本的な方針を示す「大田区都市計画マスタープラン※」に即し、蒲田駅周辺地区を対象として、よりきめ細かな方針や取組を定めたものです。



都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）※

地域特性等を踏まえ、4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、広域的な一定の圏域ごとの将来イメージを示しています。

蒲田駅周辺地区は、「新都市生活創造域」の「枢要な地域の拠点」に位置付けられています。

出典：東京都 都市計画区域マスタープラン※

(新都市生活創造域)

<誘導の方向> (抜粋)

主要な駅周辺では、大規模な商業、医療、高齢者福祉、子育て支援施設など、都民の生活を支え、柔軟な働き方・暮らし方に対応する都市機能が集積した地域の拠点の形成を図る。また、新型コロナ危機を契機とした都市づくりの観点から、共用スペースを備えたシェアオフィスやサテライトオフィス※等、オフィスワークとテレワークが補完的に機能するような場の整備や、ニーズに応じた柔軟な用途転用、交通ネットワークの強化などを進め、職住融合の拠点の育成を図る。

(特色ある地域の将来像)

<蒲田地区> (抜粋)

- ・ JR 蒲田駅周辺では、羽田空港と隣接する立地をいかし、商業の活性化や、交通結節点※としての道路や駅前広場などの基盤の機能向上が図られ、利便性が高く快適で、国内外の来街者でにぎわう活気あふれる重要な地域の拠点を形成
- ・ 新空港線※の整備などにより、羽田空港へのアクセス性の強化が推進されることを見据え、駅とまちの一体的な整備や市街地の更新が進み、国際的な産業・業務、宿泊機能が強化され、商業や観光施設等が集積した交流の拠点を形成
- ・ 京急蒲田駅西口周辺では、市街地再開発事業※や地区計画※を活用した共同建替え事業により、広場や道路などの基盤整備と、商業機能や都市型居住機能の集積が図られ、また、隣接する呑川と神社の既存の緑をいかした水と緑のネットワーク化などにより潤いある街並みを形成するとともに、建築物の建替えが進み回遊性と防災性が高まった市街地を形成



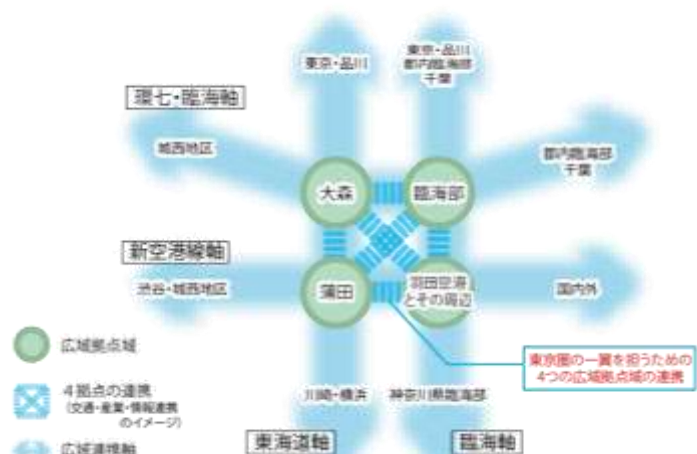
出典：東京都 都市計画区域マスタープラン※

大田区都市計画マスタープラン※

東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上をめざす「広域拠点域」、都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく「中心拠点」に位置付けられている。

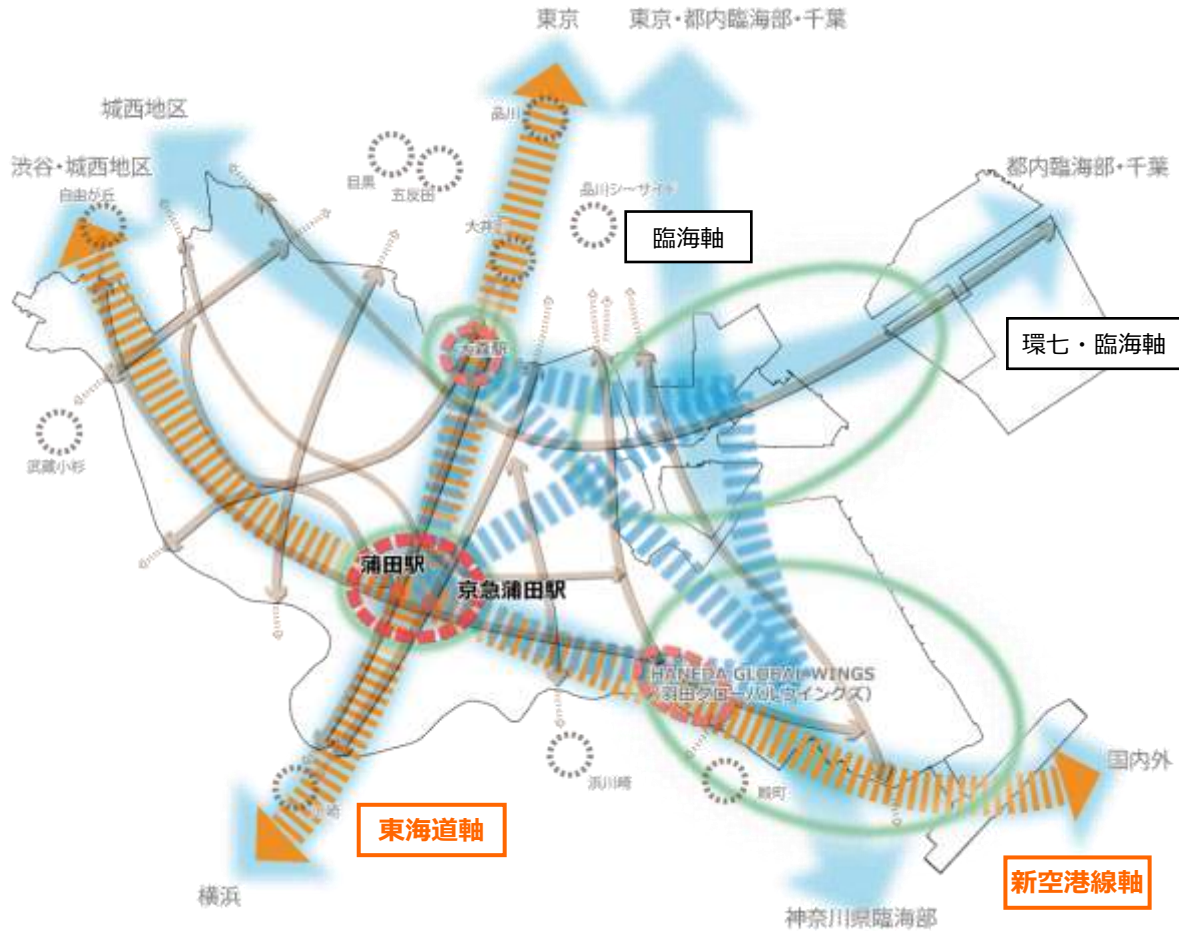
(広域でみた大田区の将来都市構造)

- ・ 広域拠点域が、地域特性を活かし個性ある拠点域を形成するとともに、拠点域同士をつなぐネットワークの強化により有機的な連携を高めます。さらに、周辺区市と連携し東京圏全体の成長に寄与することで、大田区の更なる発展をめざします。
- ・ 4拠点域の連携については、広域連携軸を構成する道路・鉄道等の強化に加え、その他の道路や公共交通、さらに新技術などを活用し、最適な手段を検討します。



1-4. 広域的な視点からみた蒲田駅周辺地区の役割

まちの中心となる JR・東急蒲田駅及び京急蒲田駅を有する本地区は、都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークである東海道軸と新空港線軸の結節点に位置しています。大森駅周辺、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングズ）と並ぶ大田区の『中心拠点』として、都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の中心的な役割を担う拠点として、都市づくりを推進していく事が求められています。



<ul style="list-style-type: none"> 中心拠点 大都市における拠点 拠点交通軸 広域連携軸 広域拠点 4拠点の連携 	<p> 中心拠点の考え方</p> <p>商業・業務・公共など主要な都市機能、鉄道・バスなど主要交通の重要な結節機能などが集中して立地する地区。区内全域及び周辺区市との連携・交流の拠点となる。</p> <p>都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを強化していく。</p>
---	--

図 将来都市構造図 出典:大田区都市計画マスタープラン*より作図

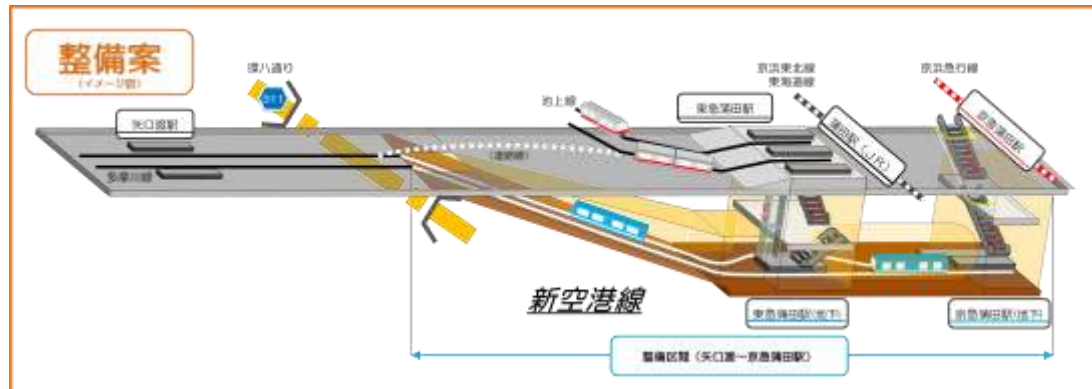
(本地区の役割)

新空港線*の整備により新たな広域連携軸（新空港線軸）が形成され、東京都心や羽田空港・HANEDA GLOBAL WINGS との連絡性強化が期待されるなか、本地区は、地域経済のイノベーション*と独自の都市文化を創造し、安全かつ持続的な成長を牽引する必要があります。

交通結節点*としての拠点性・利便性を活かすとともに未来のライフスタイルへの対応や先端技術の活用も意識しながら、『広域的な拠点性を高める機能』と『鉄道沿線の日常的生活を支える機能』の強化・充実を両輪で進めていくことが必要です。

新空港線の整備と沿線都市づくり

新空港線の実現は大田区にとって30年来続く長年の悲願です。新空港線による鉄道ネットワークの構築とともに沿線のまちづくりをあわせて行うことは、地域の活性化にも大きく寄与するため、大田区の都市づくりを進める上で重要な施策の一つとなっています。



新空港線整備イメージ

(事業概要)

現在、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は約800m離れているため、JR・東急蒲田駅から羽田空港へ鉄道で向かう際は、この区間を徒歩で移動することになります。新空港線はこの両駅間の800mを新たな鉄軌道でつなげる路線です。

この800mを短絡することで、区内の東西方向の移動利便性が向上するだけでなく、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武池袋線との相互直通運転が可能となり、区内からの移動はもとより、東京圏全体に広がる新しい鉄道ネットワークの一翼を担うことで、羽田空港や、渋谷・新宿・池袋等のほか、川越・所沢・和光市等の埼玉方面への移動利便性が格段に向上することが期待されます。



コラム column

（ 整備計画の概要 ）

整備は、矢口渡～京急蒲田間と、京急蒲田～大鳥居間の 2 段階に分けて行います。

整備延長:全長 4.8km (※1)

一期整備:矢口渡～京急蒲田の 1.7 km

二期整備:京急蒲田～大鳥居の 3.1 km (※2)

（ 一期整備の概要 ）

整備主体 第三セクター

運行主体 東急電鉄株式会社

整備スキーム 都市鉄道等利便増進法を想定

概算事業費 約1,260億円 (平成28年度調査)

費用便益比 1.5 (開業後30年間の便益等)

（ 期待される整備効果 ）

- 羽田空港を訪れる多くの人
が都心へスムーズに移動す
ることが可能となります。
- 複数路線との相互直通運転
によって、東京圏北西部に新
たな広域的な鉄道ネットワ
ークが形成されます。
- 渋谷、新宿、池袋などから羽
田空港への移動利便性が向
上し、世界で一番ビジネスの
しやすい環境づくりに貢献し
ます。
- 複数のルートが確保されるこ
とで、通勤や通学における既
存路線の混雑緩和につなが
ります。
- 災害時の迂回ルートとしての
機能を担い、目的地までのル
ートを複数確保します



(※1 交通政策審議会答申第198号(平成28年4月)で示された路線)

(※2 乗り入れ方法等については、引き続き検討)

1-5. グランドデザイン改定の目的と背景

平成 22（2010）年のグランドデザインの策定から 10 年が経過し、まちづくりは着実に進展している一方で、地区を取り巻く状況に変化が生じています。また、線路を挟んだ東西市街地の連絡性強化など解決すべき課題が今なお残っています。

変化し続ける社会やまちの状況に対応した計画的なまちづくりを推進し、首都圏の広域的な拠点としての役割を担うとともに、蒲田が将来に渡って持続的に発展していくため、グランドデザインの改定を行います。

○目標時期

上位計画である大田区都市計画マスタープラン※等との整合を図る観点から、各種取組の実施時期を短期（5 年）・中期（10 年）・長期（20 年）に区分し、2040 年代を見据えた計画とします。

【まちづくりの経緯】

大田区は、昭和 22（1947）年に大森区と蒲田区の合併により誕生して以来、着実な発展を遂げてきました。

蒲田駅周辺地区は、戦災復興の土地区画整理事業※による都市基盤の整備とともに、建物の建築が進みましたが、事業完了から約 50 年が経過し、建物等の更新時期を迎えています。

昭和 22(1947)	■大森区と蒲田区が合併して「大田区」が誕生
昭和 24(1949)	■多摩川大橋開通
昭和 27(1952)	■羽田空港が米軍から返還され「東京国際空港」に
昭和 37(1962)	■環状 8 号線蒲田陸橋開通 ■蒲田駅東口駅ビル完成
昭和 39(1964)	■東京モノレール開通
昭和 40(1965)	■大田区体育館開館
昭和 43(1968)	■東急プラザ蒲田完成
昭和 45(1970)	■蒲田駅西口駅ビル完成
昭和 46(1971)	■戦災復興土地区画整理事業※「蒲田駅西口」「蒲田駅東口」換地完了
昭和 53(1978)	■新東京国際空港開港、羽田空港から国際線を移転
昭和 59(1984)	■新六郷橋開通 ■大森駅ビル完成
平成 元（1989）	■東京都中央卸売市場「大田市場」完成
平成 5（1993）	■京浜急行電鉄空港線「羽田駅」開業 ■羽田空港新旅客ターミナル・東京モノレール「羽田駅」「羽田空港駅」開業
平成 7（1995）	■大田スタジアム開設
平成 8（1996）	■大田区産業プラザ(PiO)開館
平成 10(1998)	■区役所本庁舎蒲田へ移転 ■大田区民ホール「アプリコ」開館 ■京浜急行「羽田空港駅」開業
平成 13(2001)	■大田文化の森開館
平成 16(2004)	■羽田空港第 2 ターミナル開設
平成 19(2007)	■大森ふるさとの浜辺公園開園



菖蒲橋付近から見た蒲田駅方面
昭和 27 年



蒲田駅東口前の広場
昭和 35 年



蒲田駅西口前
昭和 36 年

平成 22 (2010) 年のグランドデザイン策定以降、京急蒲田駅周辺では、京浜急行線連続立体交差事業※、市街地再開発事業※及び街路整備が完了し、JR・東急蒲田駅周辺では、西口駅前広場の初期整備が完了するなど着実にまちづくりが進められています。

平成 22(2010)	■「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の策定 ■羽田空港国際線ターミナルの供用開始
平成 24(2012)	■大田区総合体育館開館 ■京浜急行線連続立体交差事業※の事業区間全線高架化(※1) ■蒲田立体(南蒲田交差点)の供用開始
平成 25(2013)	■蒲田駅周辺再編プロジェクトの策定
平成 26(2014)	■さかさ川通りの供用開始(※2)
平成 27(2015)	■京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業※完了(※3)
平成 28(2016)	■蒲田駅東口駅前広場都市計画変更・地下自転車駐車場都市計画決定(※4)
平成 30(2018)	■蒲田駅西口駅前広場初期整備完了(※4)
令和 2 (2020)	■羽田イノベーションシティ(羽田空港跡地第 1 ゾーン第一事業) まち開き

(まちづくりの進捗 1) ※1

平成 24 (2012) 年の京浜急行線連続立体交差事業※による高架化に伴い、地域の回遊性が向上され、踏切事故や交通渋滞の解消など多方面にわたって大きな効果がもたらされました。



京浜急行線連続立体交差事業※



さかさ川通り

(まちづくりの進捗 2) ※2

平成 26 (2014) 年に「さかさ川通り」が整備され、平成 27 (2015) 年に国家戦略道路占用事業※に認定されたことにより、地域の方々を中心となり街路空間などを活用したイベントを開催するなど、にぎわいの創出につながっています。

(まちづくりの進捗 3) ※3

連続立体交差事業※を契機として、平成 27 (2015) 年に京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業※や駅前広場等が整備され、蒲田地域の玄関口にふさわしい駅前商業地としてのにぎわいや、駅前立地の利便性を活かした居住空間がもたらされました。



京急蒲田西口駅前地区
第一種市街地再開発事業※



蒲田駅西口駅前広場初期整備

(まちづくりの進捗 4) ※4

JR・東急蒲田駅においては、駅前広場初期整備デザイン基本プランを策定し、東口駅前広場は平成 28 (2016) 年に初期整備(地下自転車駐車場を含む)に関する都市計画決定がなされ、西口駅前広場は平成 30 (2018) 年に初期整備が完了するなど、着実にまちづくりが進んでいます。

【 蒲田を取り巻く状況の変化 】

グランドデザイン策定以降、社会的な動きやまちの変化など、蒲田を取り巻く主な動向として以下が挙げられます。

（社会的な動き）

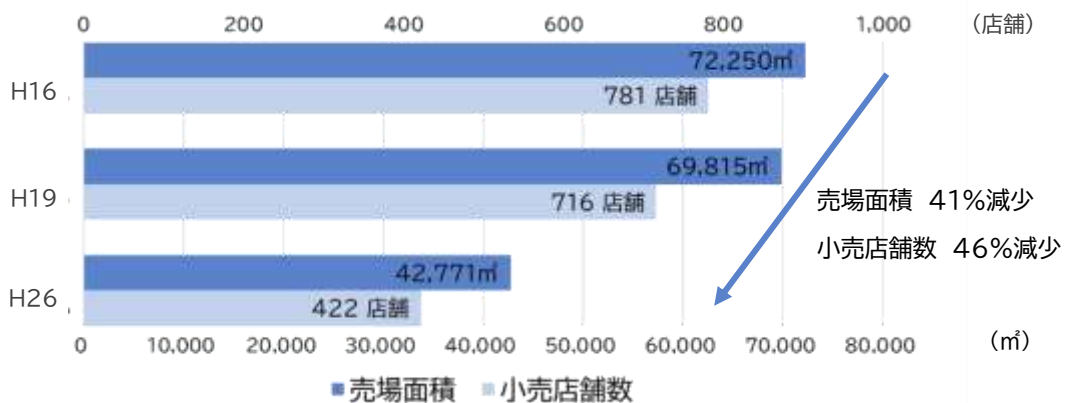
- ・ ライフスタイルの多様化
- ・ 国際化の進展による訪日外国人数の増加
- ・ デジタル化や自動化などの急速な技術革新に伴う産業構造の変化
- ・ 東日本大震災や近年の風水害などによる、防災意識の高まり
- ・ 国土交通省交通政策審議会答申第198号（平成28年4月20日）において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に「新空港線※の新設」が位置付け
- ・ 「居心地が良く歩きたくなるまちなか（国土交通省）」の提言
- ・ パリ協定の採択やSDGsの提唱など、環境保全や温暖化抑制を目指した世界的な動き
- ・ 新型コロナウイルス感染症を契機とした「新しい生活様式」への移行

など

（まちの変化）

【 小売店舗数と売場面積の推移 】

本地区（※1）の小売店舗数や売場面積は減少傾向にあります。



出典：経済センサスより作成

【 土地利用状況 】

グランドデザイン区域内の事業所や工場が減少し、集合住宅は増加傾向にあります。



出典：土地利用現況調査より作成

（※1 「本地区」とは、主にGD対象範囲が該当している町丁目（蒲田一丁目、三丁目、四丁目、五丁目、蒲田本町一丁目、二丁目、西蒲田五丁目、六丁目、七丁目、八丁目、新蒲田一丁目）を対象としています。）

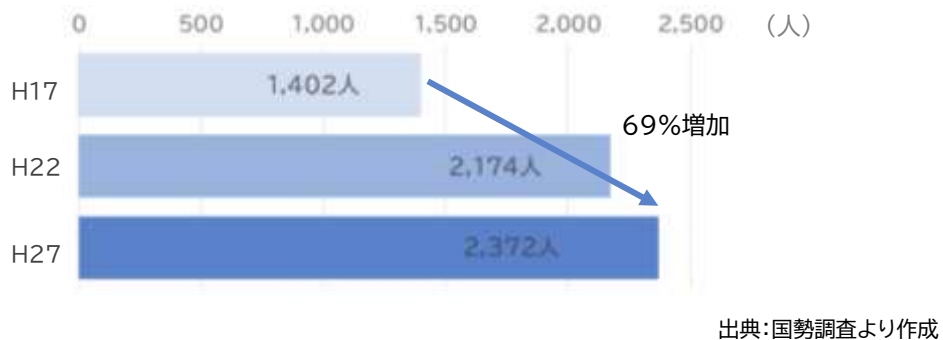
【 昼間・夜間人口の推移 】

本地区（※1）における昼間人口は横ばい傾向にあります。一方、夜間人口は住宅施設（集合住宅等）への転用に伴い、増加傾向にあります。



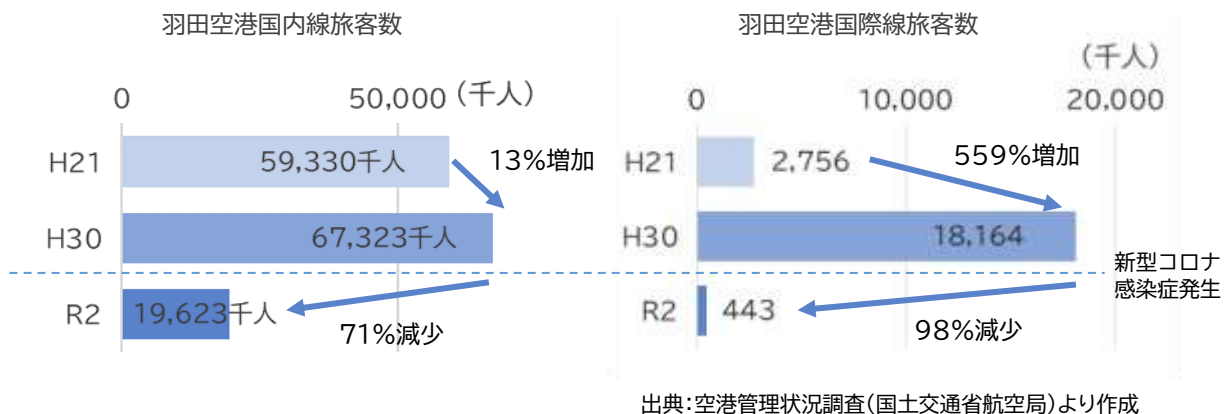
【 外国人人口の推移 】

本地区（※1）における外国人人口は増加しています。



【 羽田空港の旅客数の推移 】

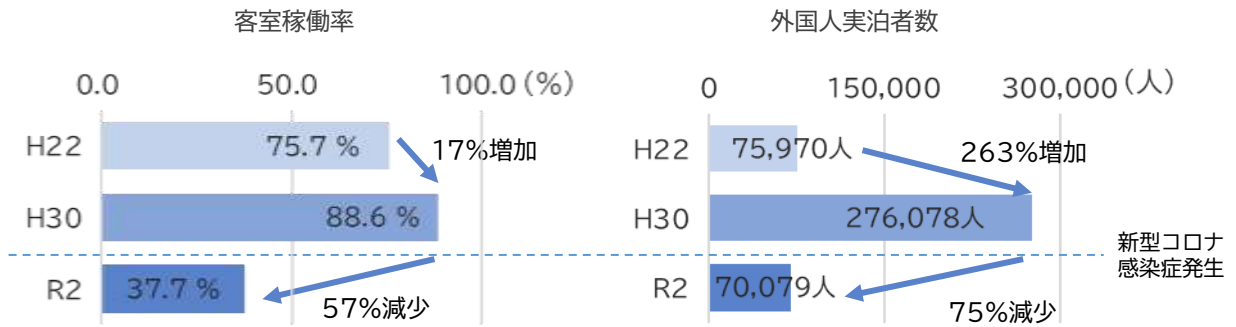
平成22年10月から国際線定期便の就航が開始され、羽田空港国際線旅客数は急増しています。



(※1 「本地区」とは、主にGD対象範囲が該当している町丁目（蒲田一丁目、三丁目、四丁目、五丁目、蒲田本町一丁目、二丁目、西蒲田五丁目、六丁目、七丁目、八丁目、新蒲田一丁目）を対象としています。)

【 宿泊施設の稼働率と外国人利用の変化 】

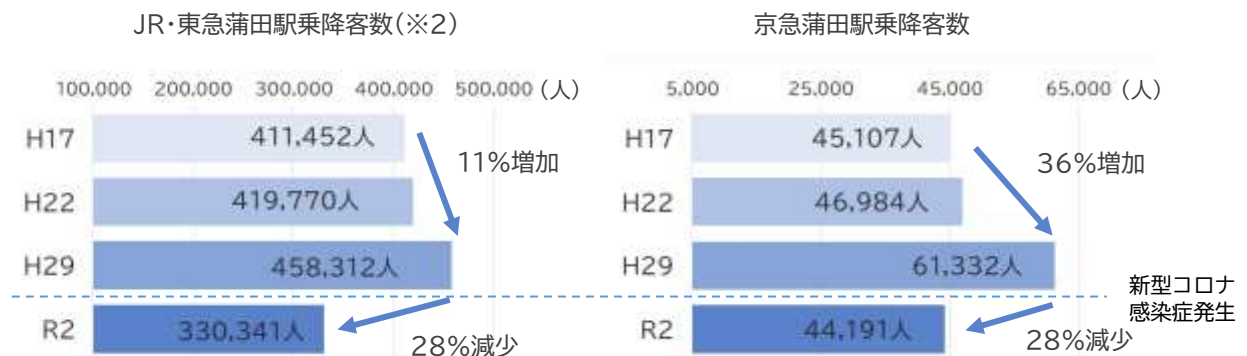
大田区における宿泊施設客室稼働率は高く、外国人の利用者も増加しています。



出典: 宿泊旅行統計調査(観光庁)より作成

【 蒲田駅乗降客数の推移 】

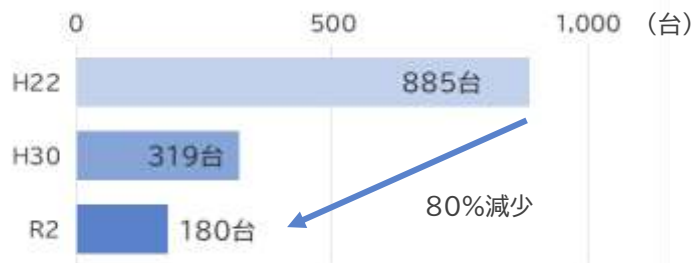
蒲田駅 (JR 線・東急線・京急線) における 1 日平均乗降客数は増加しています。



出典: 東京都統計年鑑、及び各鉄道会社 HP より作成

【 JR・東急蒲田駅周辺の放置自転車台数の推移 】

駅周辺(※3)の放置自転車は減少していますが、引き続き対策を行う必要があります。



出典: 東京都 都内における駅前広場自転車の現況より作成

(※2 JR・東急蒲田駅は JR 線と東急線の乗降客数の合計(JR 線は乗車のみの数値のため2倍にして算出))

(※3 駅周辺とは、駅から概ね半径 500m 以内の区域を対象としています。)

2

まちの特徴と課題

2-1. まちの特徴（蒲田らしさ）

<まち全体における特徴>

【商業】【観光】

- ・ 個性ある蒲田特有の文化(蒲田食文化や下町の要素)
- ・ 交流やまちの活性化に繋がるイベントや祭りの開催

【産業・ビジネス】

- ・ ものづくりのまち

【産業・ビジネス】【観光】

- ・ 羽田空港や HICity との近接性
- ・ ホテル需要の高さ、外国人宿泊客の増加

【暮らし】

- ・ 若い単身世帯や、外国人居住者の増加
- ・ 専門学校などの教育環境拡充等による学生の増加

【産業・ビジネス】【暮らし】【建物】

- ・ 商業や業務、住宅などの様々な用途が共存する複合市街地

【交通】【防犯】

- ・ 環境にやさしい自転車利用の多さ

【美化・景観】

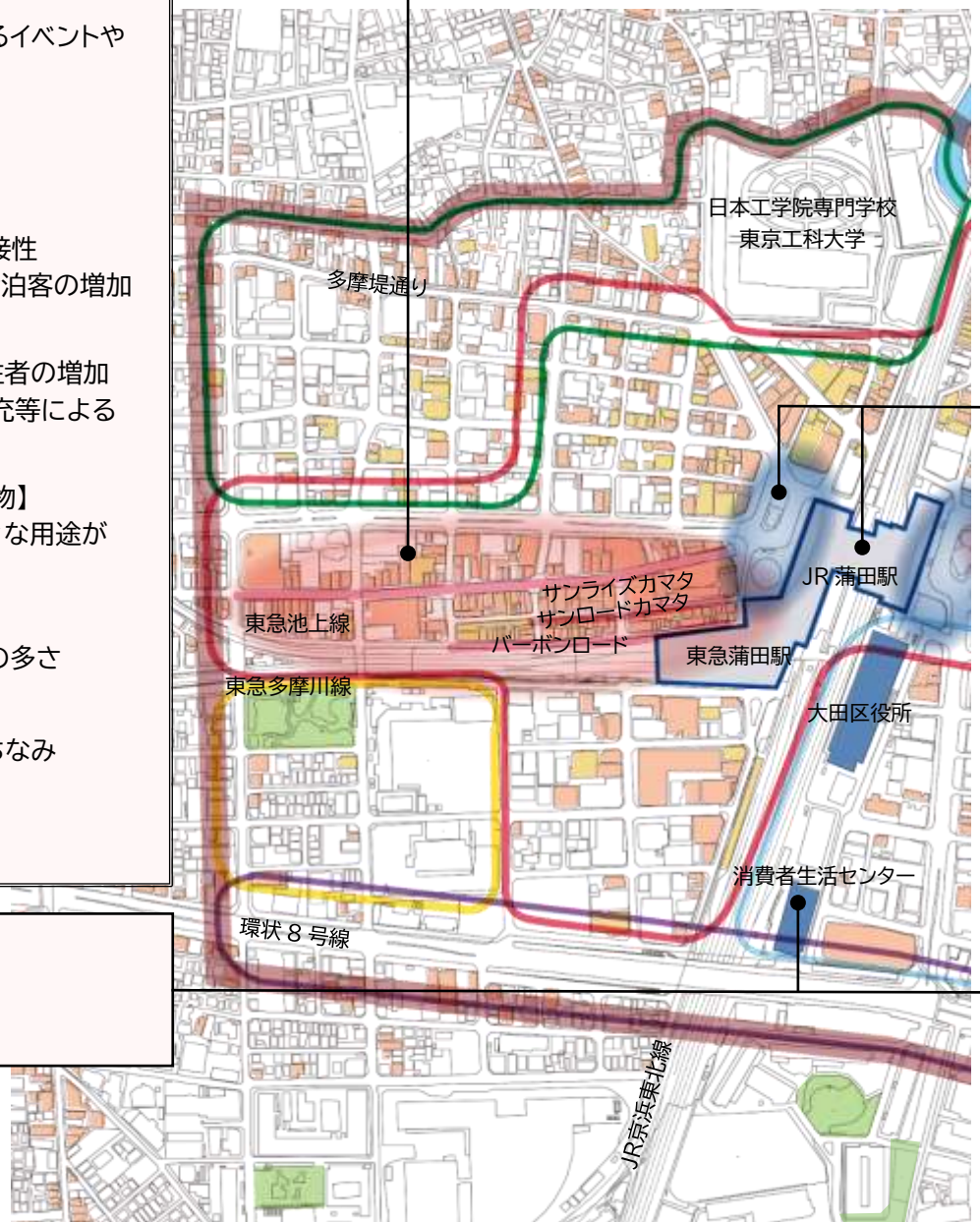
- ・ 界限性のある蒲田らしいまちなみ

【自然・環境】

- ・ 地域住民等による緑化活動

【商業】

- ・ 個性や活力のある店や商店街の存在
- ➡ 西) サンライズカマタ、サンロードカマタ、バーボンロード 等
- ➡ 東) ぽぷらーど、あすと商店街 等



【暮らし】

- ・ 文化、芸術の場の存在

□ エリア

- ・ 用途地域*: 商業地域

駅を中心に個性的な商店街が連なり、飲食店や小売店舗、遊興施設が集積し、界限性のある賑わい空間が広がる。人通りが多いエリア

□ エリア

(西: 京浜東北線より西側)

- ・ 用途地域*: 商業地域及び近隣商業地域
- 商業、業務、集合住宅、学校、ホテルなど多様な用途が立地するエリア

□ エリア

(東: 多摩堤通り沿道)

- ・ 用途地域*: 近隣商業地域
- 商業、集合住宅、専門学校、ホテルなど多様な用途が立地するエリア。多摩堤通り沿道は建物の共同化・再開発が進み、比較的大きな集合住宅が立地

【駅・駅前広場】

- ・ 複数の鉄道路線が乗り入れる蒲田駅
- ・ 多様な交通手段が集積する交通結節点*

【交通】

- ・ 蒲田駅を拠点とする、充実した区内バス路線網

【歩行者空間】【自然・環境】

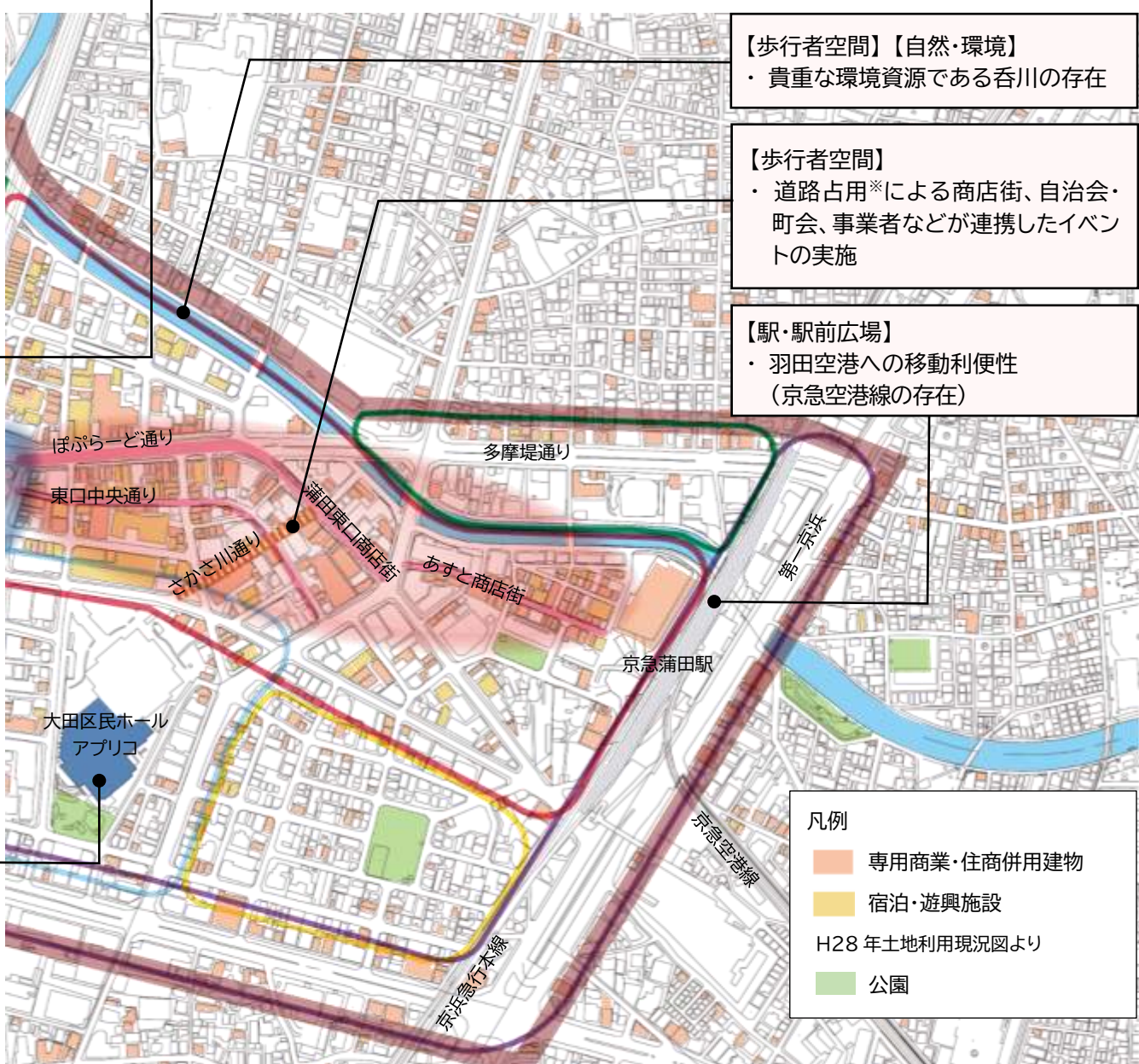
- ・ 貴重な環境資源である呑川の存在

【歩行者空間】

- ・ 道路占用*による商店街、自治会・町会、事業者などが連携したイベントの実施

【駅・駅前広場】

- ・ 羽田空港への移動利便性（京急空港線の存在）



□ エリア

- ・ 用途地域*: 商業地域

大田区役所本庁舎をはじめとする官公庁施設や業務機能が多く立地し、ワーカーが多いエリア
芸術（音楽・美術など）を楽しめる区民ホールが立地

□ エリア

- ・ 用途地域*: 第1種住居地域

学校や公園が立地し、住宅が集積しているエリア

□ エリア

- ・ 用途地域*: 近隣商業地域(環八沿道) 商業地域(第一京浜沿道)

幹線道路が「特定緊急輸送道路*」に位置づけられ、沿道建物の建替えや耐震化が求められているエリア

2-2. まちの課題

<まち全体における課題>

【商業】

- ・ 商店の減少と後継者の不足
- ・ 多様化するニーズに対応しきれていない

【暮らし】

- ・ 公共施設が分散配置されており、
区民サービスの提供機能が不十分

【観光】

- ・ 歴史や観光資源が活かされていない
(松竹キネマ蒲田撮影所など)
- ・ 区内外へのPR 不足

【歩行者空間】

- ・ 移動利便性・回遊性の不足

【交通】

- ・ 荷捌き車両などによる交通阻害

【交通】【エバ-カルデザイン※】

- ・ JR・東急蒲田駅－京急蒲田駅間の距離
(800m)

【交通】【防犯】

- ・ 自転車駐車場の不足

【建物】

- ・ 人々が留まり、にぎわいを生む
オープンスペース※の不足
- ・ マンション等による商店街の連続性の
分断
- ・ 低い容積使用率※

【建物】【防災】

- ・ 多くの老朽化建築物の存在
- ・ 細街路や木造建物による防災面での不安
- ・ 災害時における帰宅困難者等の受け入れ
施設の不足や災害活動拠点としてライフ
ライン途絶時における区役所の機能継続
に対する不安

【美化・景観】

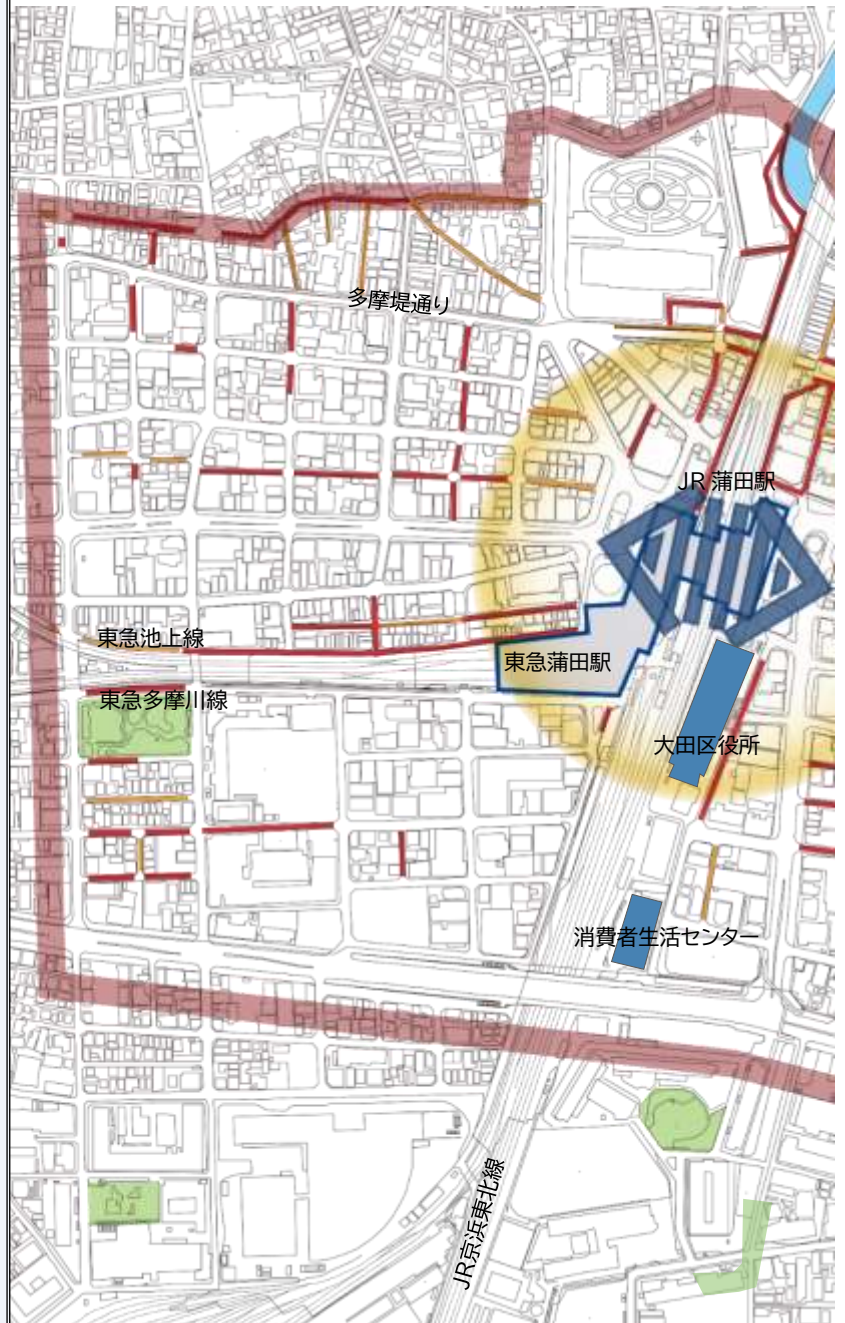
- ・ 違法看板等による美観の悪さ

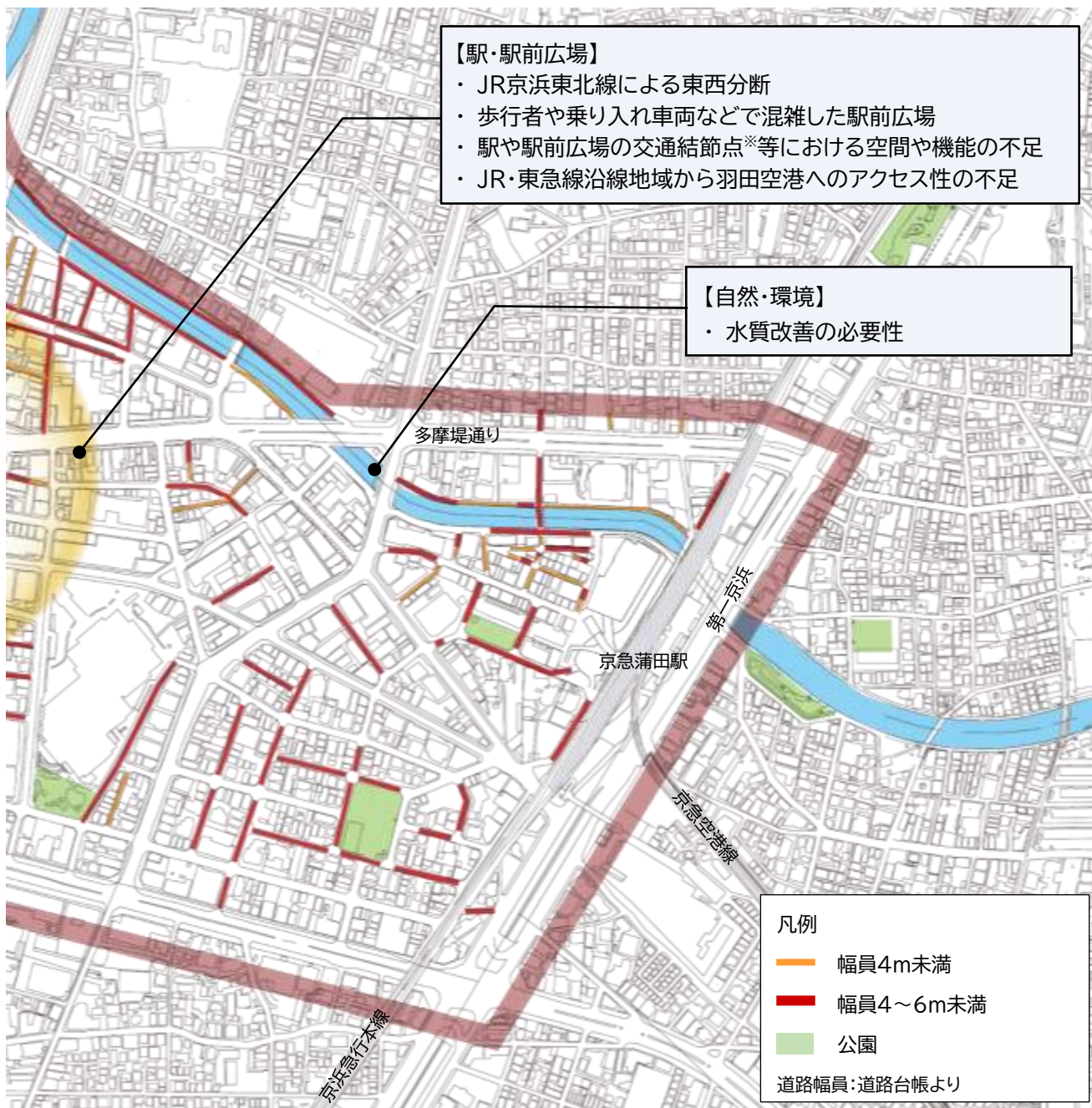
【自然・環境】

- ・ 環境資源の不足(緑被率※の低さ等)

【防犯】

- ・ 自転車利用マナーの不足
- ・ 治安の悪さ





3

まちの将来像

3-1. まちの将来像

「にぎわいあふれる多文化都市、 誰もが安心して気持ちよく過ごせる人にやさしい蒲田」

時代に応じて求められる新しい技術や環境が整い、利便性高くゆとりある空間が多様な文化や習慣を受け入れるとともに、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人などの多彩な活動により、いざなり豊かな魅力を生み出しています。この魅力に惹かれて、国内外から多くの人々が集まり、まちは活気づき、にぎわいあふれ、持続的に価値を高め発展しています。



目指すべき将来像は時代が変わっても普遍的なことから、平成 22 年に策定したグランドデザインにて示した将来像を継承することとします

3-2. 将来像の実現に向けて

1) 都市構造

将来像の実現に向け、本地区の特徴や役割を踏まえ、まちの骨格となる地区内拠点及び都市骨格軸を設定します。

【地区内拠点（JR・東急蒲田駅前拠点・京急蒲田駅前拠点）】

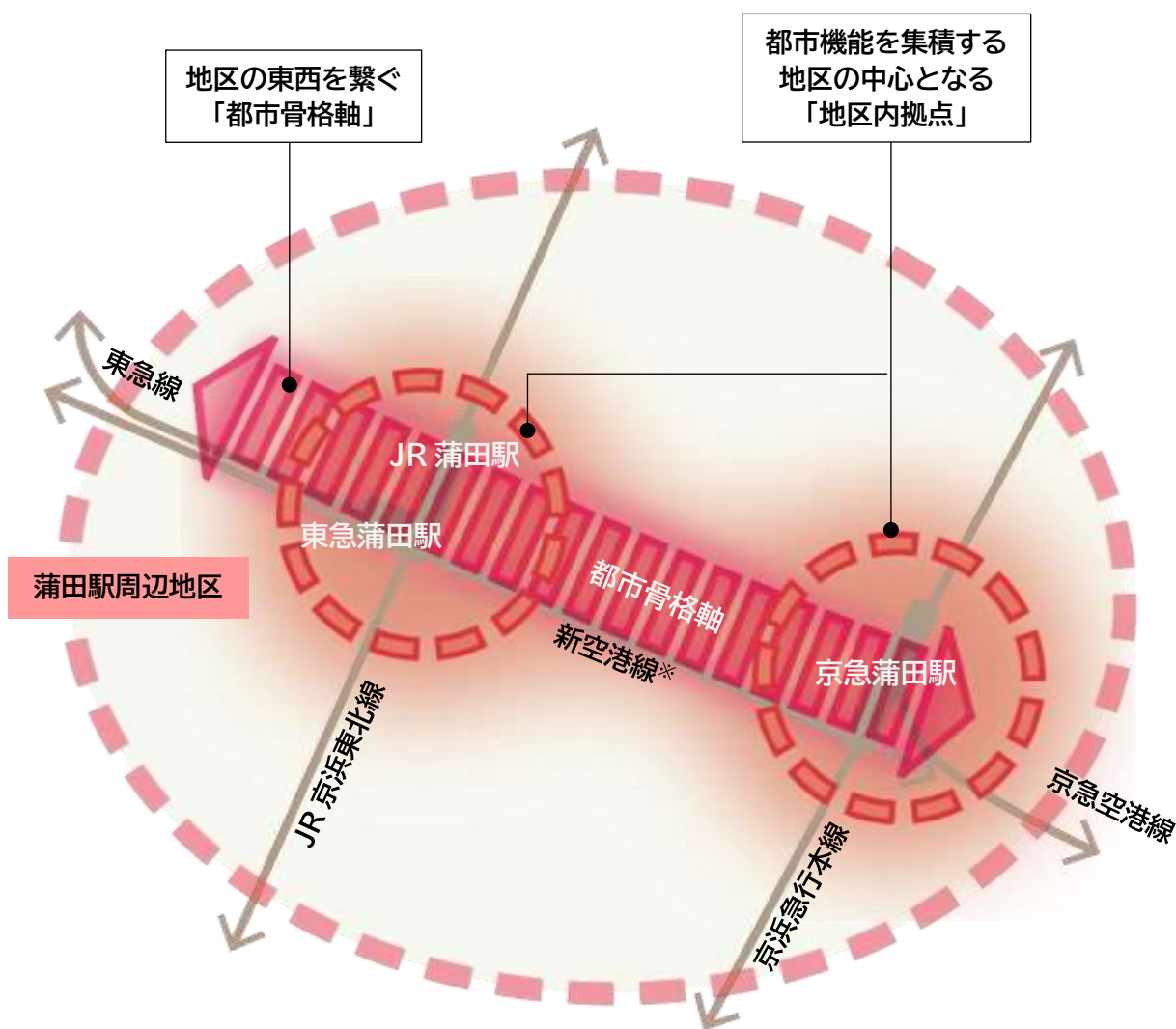
区内外をつなぐ交通結節点※であり、まちの中心である JR・東急蒲田駅及び京急蒲田駅とその周辺を「地区内拠点」に位置付け、より重点的・積極的なまちづくりを推進し、駅からまちをスムーズにつなぎ、人々をまちへ誘導します。

【都市骨格軸】

本地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸を「都市骨格軸」に位置付け、まち全体をつなぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくります。

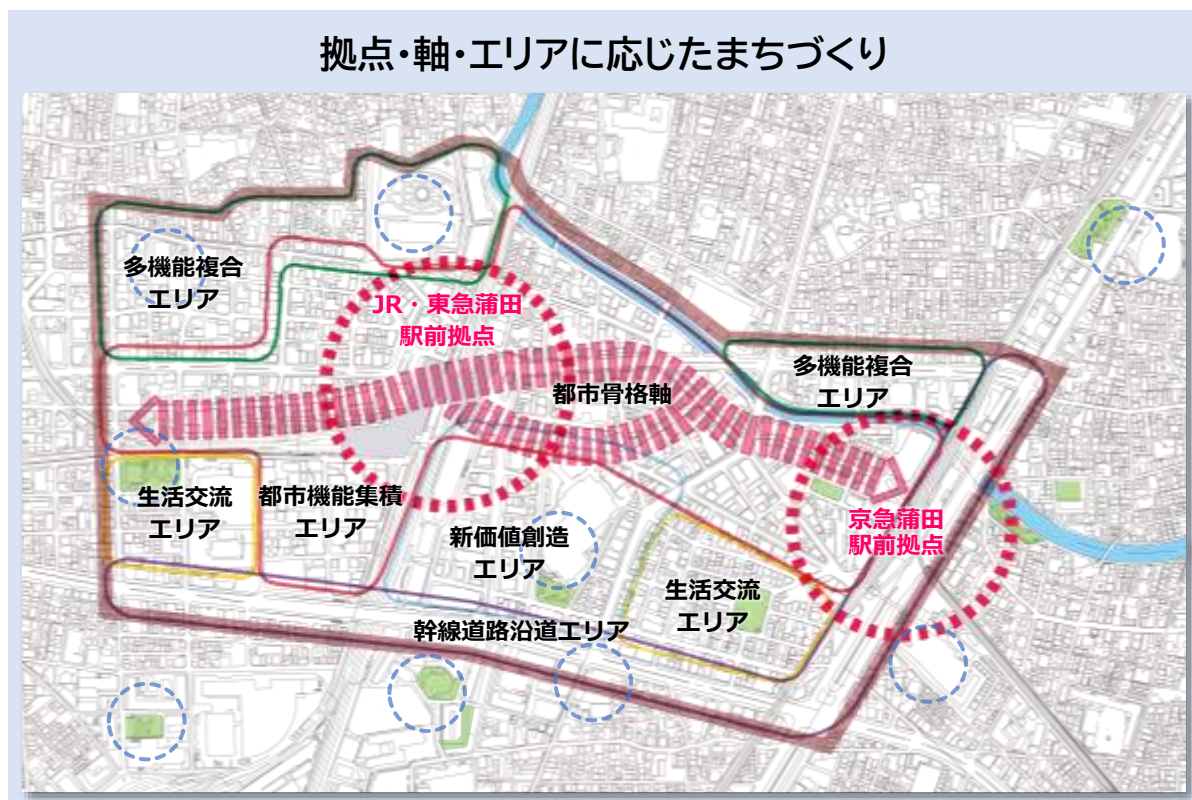
（ 2核1軸の都市構造 ）

ヒト・モノ・コトを集め、骨格を中心として生じるにぎわいが地区全体に波及する、2つの拠点を軸が繋ぐまちの骨格を形成します。



2) まちづくりの方向性

「第2章 まちの特徴と課題」で整理した通り、本地区は特性に応じて5つのエリアに区分されます。前頁の都市構造で示した2つの地区内拠点とまちを繋ぐ都市骨格軸や5つのエリアの役割に加え、特徴に応じた取組（アクション）を総合的・横断的に行うことにより、まち全体が活気とにぎわいにあふれ、持続的に価値を高め発展させていくことを目指します。



3) エリア区分の考え方

各エリアの特徴を活かしながら、アクションにメリハリを付けて取り組むことが重要です。

なお、エリア毎に明確な境界があるわけではないため、境界付近では隣接するエリアとの協調や融合など、一体的なまちづくりを意識した取組を行っていくことが必要です。

都市機能集積エリア

生活交流エリア

新価値創造エリア

幹線道路沿道エリア

多機能複合エリア

連携施設 ○

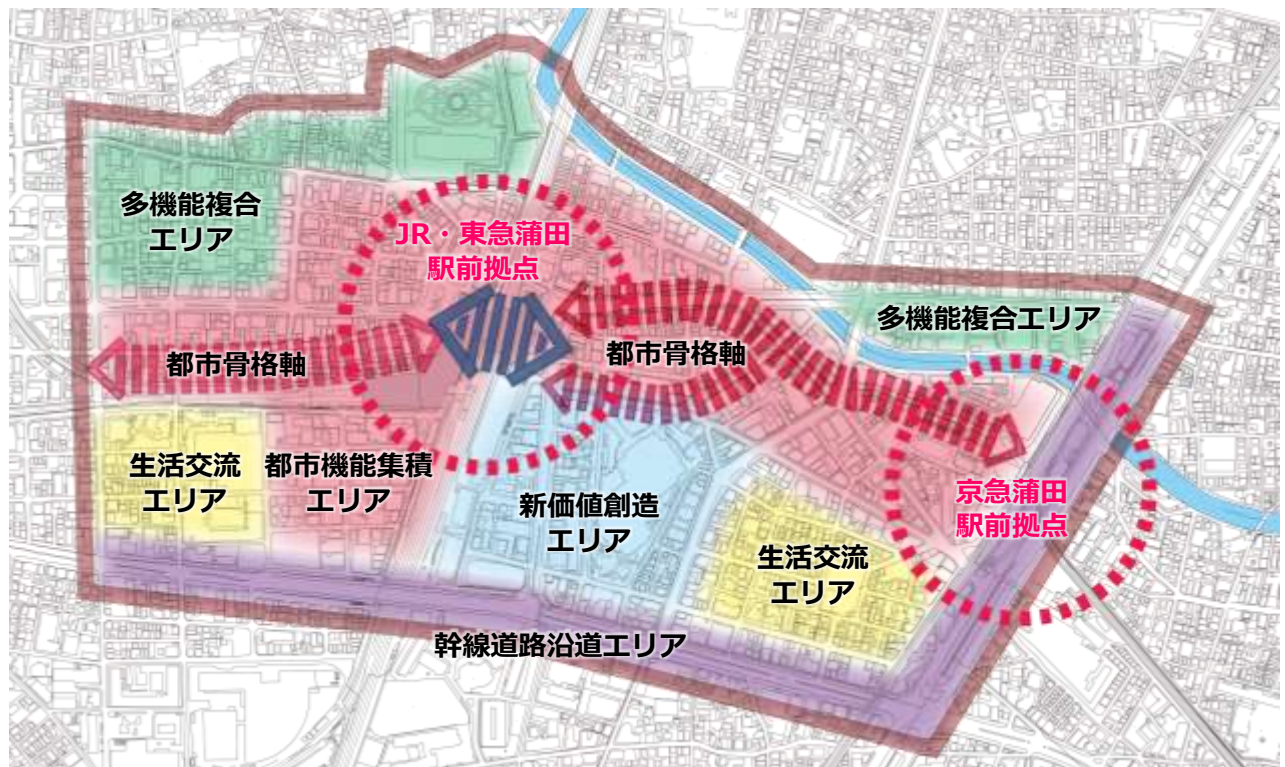
本地区内に誘導する機能との連携・相乗効果により、蒲田地区の活性化、利便性・防災性の向上が期待できることから、連携のあり方等について検討していく。検討の深度化に応じて、必要な取組や地区計画[※]などの制度を活用し、効果的・効率的な土地利用を促進し、本地区内との更なる連携強化を図る。

4

拠点・軸・エリアのまちづくり

4-1. 拠点・軸・エリアのまちづくり

各拠点・軸・エリアが担う役割や特徴を踏まえ、各場所で特に重点的に取り組む方策（重点方策）



地区内拠点



JR・東急蒲田駅前拠点

国内外やまちを繋ぎ、利便性が高くまちの顔となる
交通結節機能の強化

- (1) 駅の東西、駅とまちを円滑に繋ぐ歩行者空間の創出
- (2) 公共交通の乗換えを支え、にぎわい溢れる駅前空間の創出
- (3) 交通結節点※にふさわしい都市機能の強化



京急蒲田駅前拠点

人々をまちに呼び込む、玄関口にふさわしい
来街者を魅了する駅前拠点の形成

- (1) 国内外からの来街者を迎え入れる玄関口の形成
- (2) 調和の取れたまちなみと安全で快適な歩行者空間の形成

都市骨格軸



都市骨格軸

商業などが連続し、にぎわいの広がりをつくる
歩いて楽しいストリートの形成

- (1) 沿道のにぎわいが連続するまちなみの形成
- (2) 道路と沿道が一体となったにぎわい溢れるストリートの創出
- (3) 安心して快適に拠点やまちを繋ぐ歩行者環境の形成

を示します。

エリア



都市機能集積エリア

様々な都市機能が集積し、人々を惹きつけ・留める
にぎわいの創出

- (1) 商業・業務を中心に多様な機能が集積する複合市街地の形成
- (2) 多様な活動が展開され、にぎわい溢れる空間の創出
- (3) 安全で環境にやさしい市街地の形成



新価値創造エリア

ビジネス・文化などが集約し、人々の活発な活動・交流による
新たな価値の創造

- (1) 人々や企業の交流を育み新たな価値を生み出す市街地の形成
- (2) 集い・学び・交流が生まれる空間の創出
- (3) 安全で環境にやさしい市街地の形成



多機能複合エリア

周辺住宅地と本地区を繋ぎ、水と緑を感じる
地域に根差した活力の創出

- (1) 多様なライフスタイルに対応する市街地の形成
- (2) 水と緑が感じられる生活環境の形成



生活交流エリア

学びや交流の場となる学校や公園などを中心として
地域への愛着や親しみの育成

- (1) 人々が交流し、繋がりを育む生活環境の形成
- (2) 安全で安心して暮らせるまちづくりの推進



幹線道路沿道エリア

広域的な移動を支え、街路樹や災害に強い建物が立ち並ぶ
安全で快適な沿道環境の整備

- (1) 安全で安心な幹線道路沿道の整備促進
- (2) 快適で円滑な移動を支える沿道環境の創出

1. グランドデザインの
改定にあたって

2. まちの特徴と課題

3. まちの将来像

4. 拠点・軸エリアの
まちづくり

5. まちづくりの目標と
分野別方針

6. まちづくりの取組

7. JR・東急蒲田駅前
拠点の施設整備

8. グランドデザインの
実現に向けて



拠点 JR・東急蒲田駅前拠点

国内外やまちを繋ぎ、利便性が高くまちの顔となる

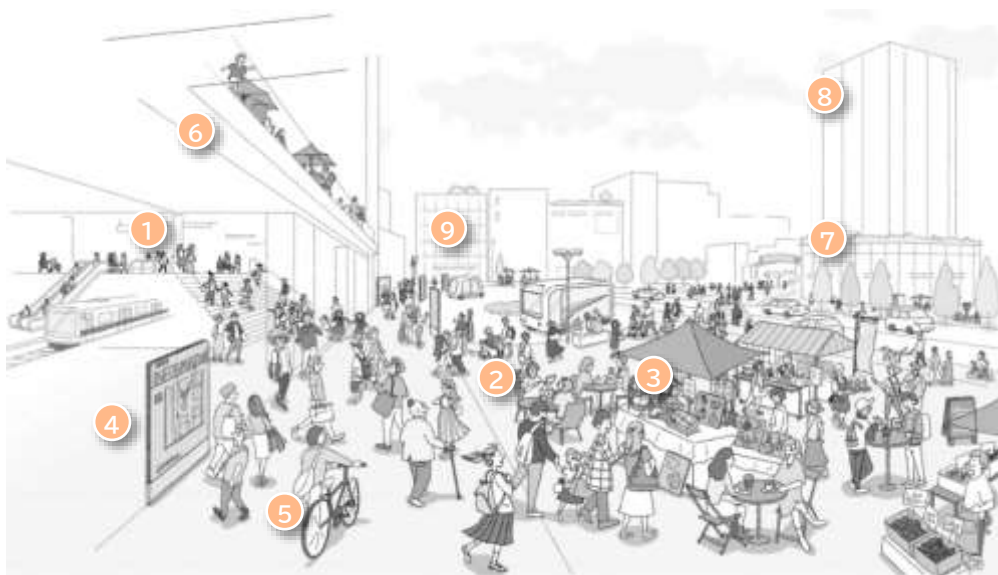
交通結節機能の強化

(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 駅の東西、駅とまちを円滑に繋ぐ歩行者空間を創出します
- ・ JR・東急蒲田駅東西の分断を解消し、連携を高めるとともに、駅利用者の円滑な乗換えを実現する東西自由通路と北側通路の整備に向けた検討
- (2) 公共交通の乗換えを支え、にぎわい溢れる駅前空間を創出します
- ・ 様々な交通手段の円滑な乗換えを支え、人々をまちへとスムーズに繋ぐ、駅前広場の機能向上
 - ・ 駅前空間の活用によるにぎわいの創出
- (3) 交通結節点※にふさわしい都市機能を強化します
- ・ 交通結節点※として快適性・利便性の高い、駅前広場と連携した駅舎・駅ビルの機能更新や周辺街区の共同化による土地の高度利用
 - ・ 建築物の機能更新や周辺街区の共同化に合わせた都市機能の集積

(将来イメージの解説)**解説**

- 重点方策 (1)** ① 駅の東西を快適に繋ぐ東西自由通路
- 重点方策 (2)** ② 多様な活動が展開される駅前広場
③ オープンスペース※等を活用したイベント等の実施
④ 案内誘導など分かりやすいサイン
⑤ 駅前広場における自転車の押し歩き
- 重点方策 (3)** ⑥ 駅前広場と連携した駅舎・駅ビルの機能更新
⑦ 駅周辺街区の建替えや共同化、街区や公共施設の再編
⑧ 環境性能と防災性能に優れた建築物
⑨ 建築物の機能更新等に合わせた商業・業務・宿泊機能等の集積



拠点 京急蒲田駅前拠点

人々をまちに呼び込む、玄関口にふさわしい

来街者を魅了する駅前拠点の形成

(将来イメージ)



(重点方策)**(1) 国内外からの来街者を迎え入れる玄関口を形成します**

- ・観光情報センター等を観光の起点として観光や文化の情報発信・文化体験等の実施
- ・駅前広場など様々な空間におけるイベント等の開催
- ・羽田空港へのアクセス性を活かし、建築物の共同化等に合わせた駅前に相応しい多様な機能の集積

(2) 調和の取れたまちなみと安全で快適な歩行者空間を形成します

- ・地区計画※により共同化を促進し、人々でにぎわう公開空地や街路空間の創出
- ・玄関口として、来街者を迎え入れ、まちへ誘導する駅前広場や主要街路等のサイン整備・バリアフリー機能の強化

(将来イメージの解説)**解説****重点方策 (1)**

- ① 観光情報センター等による観光施策の展開
- ② オープンスペース※等を活用したイベント等の実施
- ③ 新空港線※の整備と鉄道間の快適な乗換え空間の形成
- ④ 建築物の共同化等に合わせた商業・業務・宿泊機能等の集積

重点方策 (2)

- ⑤ 地区計画※による共同化
- ⑥ 移動しやすいバリアフリーな歩行空間
- ⑦ 案内誘導など分かりやすいサイン
- ⑧ 自由な移動を支える先端技術と交通モード



軸 都市骨格軸

商業などが連続し、にぎわいの広がりをつくる

歩いて楽しいストリートの形成

(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 沿道のにぎわいが連続するまちなみを形成します
 - ・低層部に商業や業務が配置されストリートに顔を向けたまちなみの形成
 - ・低未利用地[※]や駐車場の出入口等によるにぎわいの連続性の分断を防止
- (2) 道路と沿道が一体となったにぎわい溢れるストリートを創出します
 - ・建築物の共同化等と合わせ、公開空地や歩行者空間などオープンスペース[※]の創出と道路空間の再編。それら空間の活用によるにぎわいの創出
- (3) 安心して快適に拠点やまちを繋ぐ歩行者環境を形成します
 - ・JR・東急蒲田駅-京急蒲田駅間の円滑な移動を支えるサイン・バリアフリー機能の強化
 - ・地区内外をストレスなく移動できるよう、パーソナルモビリティ[※]やグリーンスローモビリティ[※]の導入

(将来イメージの解説)**解説**

- 重点方策 (1)** ① 通りに顔を向ける低層部への商業や業務等の配置
 ② 低未利用地[※]や無秩序な駐車場の出入口等の抑制
- 重点方策 (2)** ③ 歩行者空間と一体となったオープンスペース[※]の創出
 ④ 歩行者の回遊と多様な活動を支える道路空間の再編
 ⑤ 歩行者空間等を活用したイベント等の実施
- 重点方策 (3)** ⑥ 安全で快適なバリアフリーな歩行空間
 ⑦ 案内誘導など分かりやすいサイン
 ⑧ 自由な移動を支える先端技術と交通モード



エリア 都市機能集積エリア

様々な都市機能が集積し、人々を惹きつけ・留める

にぎわいの創出

(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 商業・業務を中心に多様な機能が集積する複合市街地を形成します
- ・個性ある商店を中心に、業務・生活利便・娯楽施設等、地域住民だけではなく来街者やビジネスパーソンなど人々のニーズに対応した多様な機能の集積
 - ・低未利用地*や無秩序な駐車場の出入口等を抑制し、低層部への商業や業務等の配置により連続性のある蒲田らしいまちなみの形成
- (2) 多様な活動が展開され、にぎわい溢れる空間を創出します
- ・建築物の共同化等の促進と合わせ、公開空地や歩行者空間などオープンスペース*が創出され、まちなかで人々がにぎわい・留まるためのイベントなどの実施
 - ・地域住民等と緑化や美化活動を推進するとともに、地域住民や事業者が主体となったまちの魅力を高めるマネジメント活動の促進
- (3) 安全で環境にやさしい市街地を形成します
- ・建築物の耐震化を促進するとともに、共同化等に合わせた無電柱化や緑化の推進、環境負荷の低減
 - ・地域住民のQOL*や来街者の利便性向上に資する先端技術の活用

(将来イメージの解説)**解説**

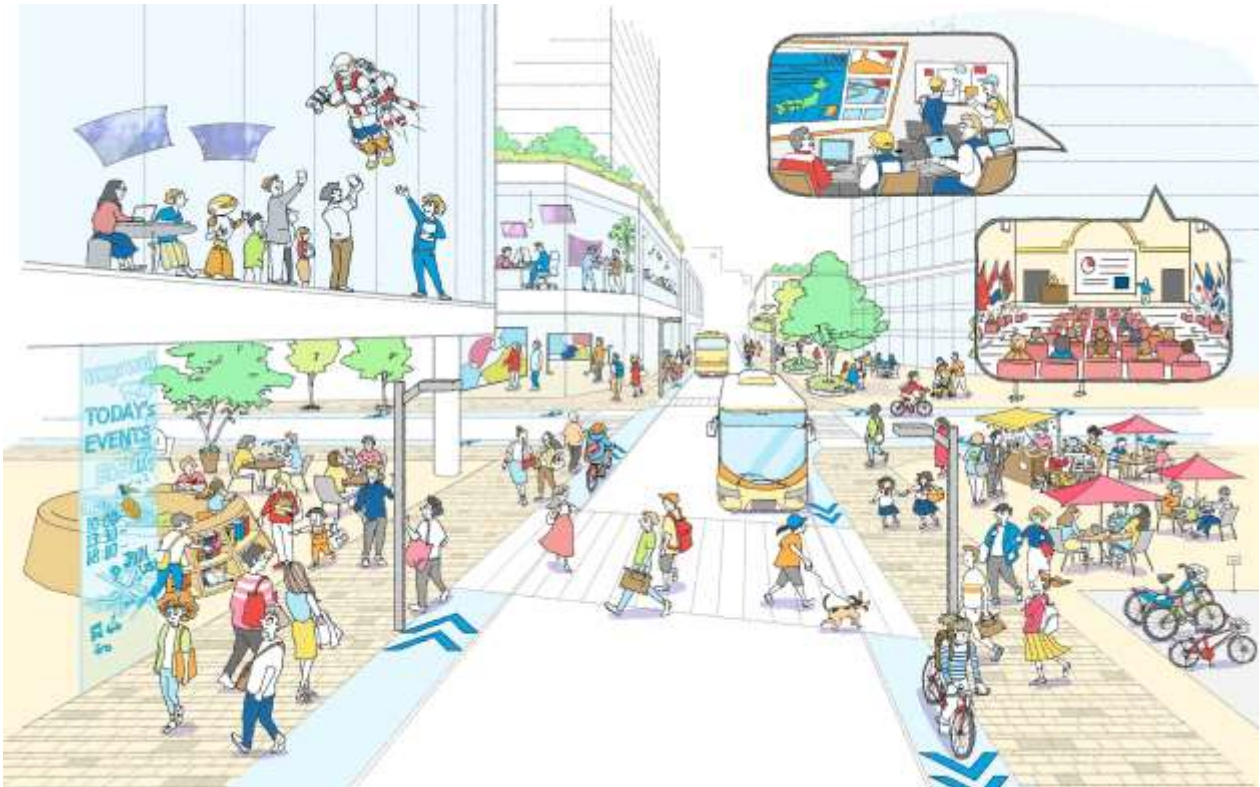
- 重点方策 (1)**
- ① 人々のニーズに対応した多様な機能の集積
 - ② 低層部に商業や業務等の配置
 - ③ 低未利用地*や無秩序な駐車場の出入口等を抑制
 - ④ 老朽化した建築物の共同化等
- 重点方策 (2)**
- ⑤ 人々の活動を支えるオープンスペース*の創出
 - ⑥ オープンスペース*等を活用したイベント等の実施
 - ⑦ まちの魅力を高めるマネジメント活動
- 重点方策 (3)**
- ⑧ 無電柱化や緑化されたまちなみの形成
 - ⑨ 先端技術を活用したサービスの展開



エリア 新価値創造エリア

ビジネス・文化などが集約し、人々の活発な活動・交流による
新たな価値の創造

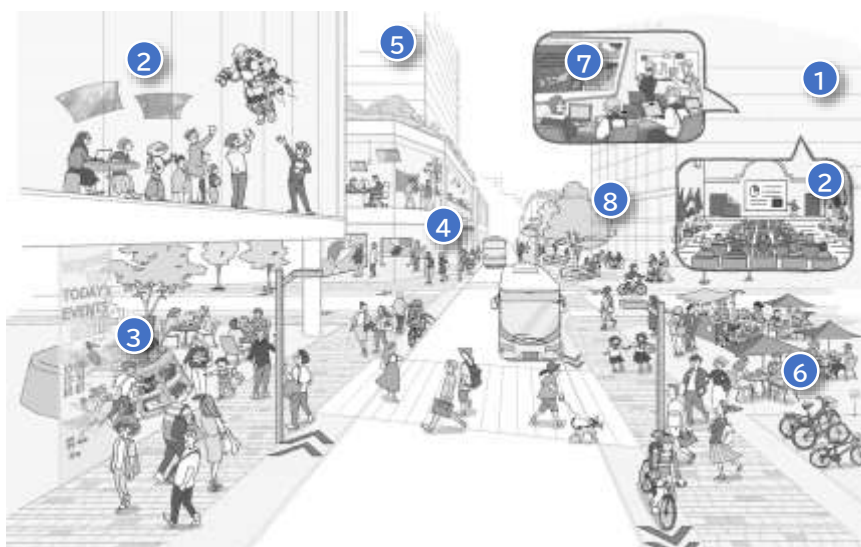
(将来イメージ)



(重点方策)

- (1) 人々や企業の交流を育み新たな価値を生み出す市街地を形成します
- ・国内外や都市間への広域アクセス性の高い立地を活かし、業務機能やビジネスパーソンを支える機能の集積
 - ・区のモノづくり技術をはじめとした先端技術等に関する MICE*の誘致や企業間交流を支える機能の誘導
- (2) 集い・学び・交流が生まれる空間を創出します
- ・歴史等を学び・交流が生まれ、蒲田に対する愛着が育まれる多面的な機能を誘導するとともに、現代アートやデジタルアートの展示など、創造性を生み出す取組の実施
 - ・建築物の共同化等の促進や街区再編と合わせ、交流・活動の場となる公開空地や歩行者空間など道路空間と一体となったオープンスペース*の創出
- (3) 安全で環境にやさしい市街地を形成します
- ・企業等における BCP*策定を推進するとともに、再開発や共同化等に際して地域冷暖房施設*の受入れや自立・分散型エネルギー導入の促進

(将来イメージの解説)



解説

- 重点方策 (1)**
- ① 高機能なオフィスやシェアオフィス等業務機能の集積
 - ② 新技術などのショーケースとなる中規模 MICE*や産業交流施設の誘導
- 重点方策 (2)**
- ③ 学びと地区への愛着を育む多面的機能の誘導
 - ④ 多様な文化やアートに触れられる機会の創出
 - ⑤ 建築物の建替えや共同化、街区や公共施設の再編
 - ⑥ 人々の活動や交流を支えるオープンスペース*の創出
- 重点方策 (3)**
- ⑦ 企業における BCP*の作成等
 - ⑧ 環境性能と防災性能に優れた建築物



エリア 多機能複合エリア

周辺住宅地と本地区を繋ぎ、水と緑を感じる

地域に根差した活力の創出

(将来イメージ)



(重点方策)

(1) 多様なライフスタイルに対応する市街地を形成します

- ・住商近接の立地特性を活かし、商業や業務をはじめ、医療・教育・子育て等の生活支援機能の誘導
- ・観光客やビジネスパーソンを支える滞在施設（中長期滞在型を含む）やワーキングスペース等の誘導

(2) 水と緑が感じられる生活環境を形成します

- ・呑川沿いを親水空間として活用するため、水質の改善や水と緑が楽しめる沿道の整備
- ・建築物の建替えを促進するとともに、あらゆる場所への緑の創出

(将来イメージの解説)



解説

重点方策 (1)

- ① 商店や学習塾等、暮らしを支える機能
- ② 国内外からの観光客やビジネスパーソンが中長期滞在できる宿泊機能
- ③ ビジネスパーソンが快適に働くことのできる、まちなかの小さな仕事場

重点方策 (2)

- ④ 緑を感じながら散歩できる呑川沿いの緑化の推進
- ⑤ 潤いのある親水空間の創出に向けた、呑川の水質改善
- ⑥ 老朽化した建築物の建替え
- ⑦ 官民の垣根を超えた緑の創出

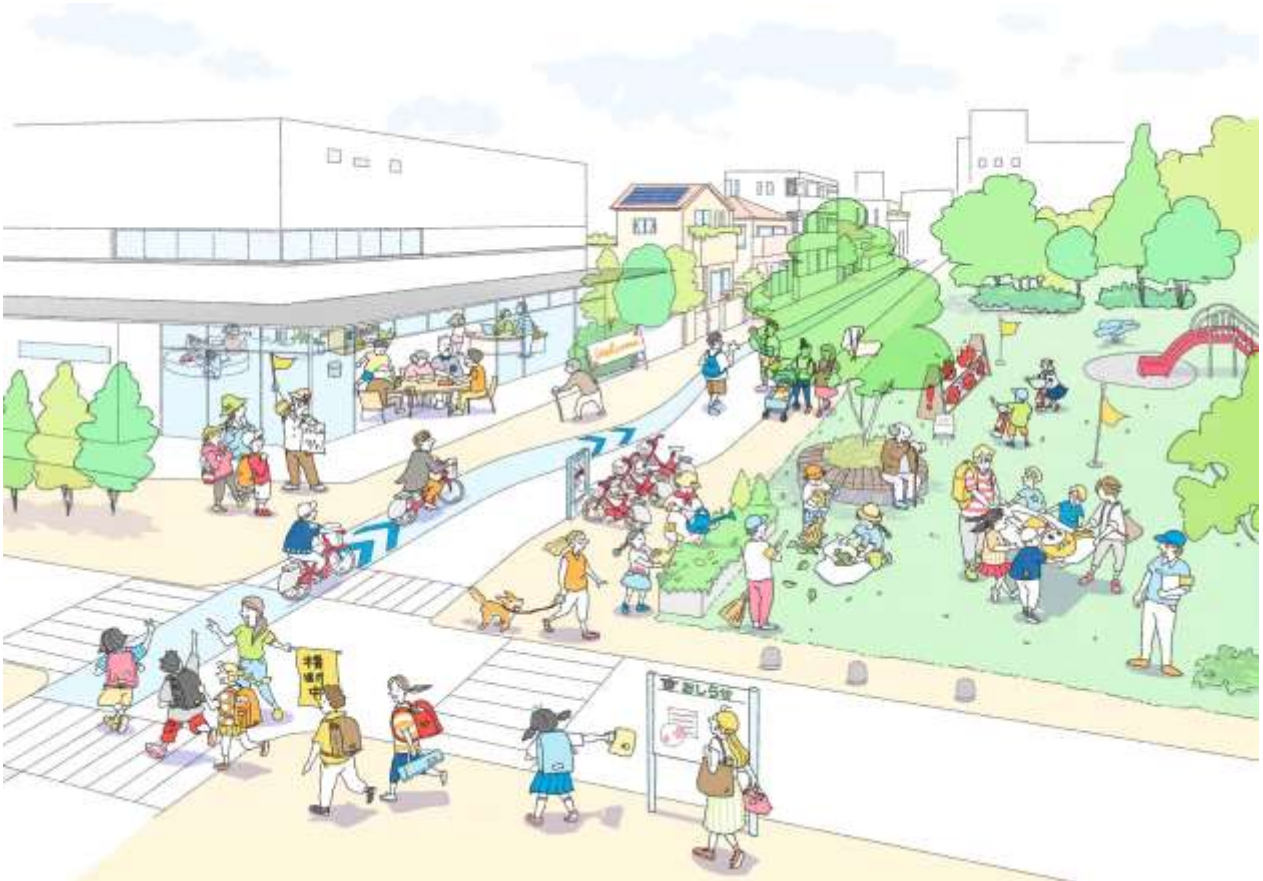


エリア 生活交流エリア

学びや交流の場となる学校や公園などを中心として

地域への愛着や親しみの育成

(将来イメージ)

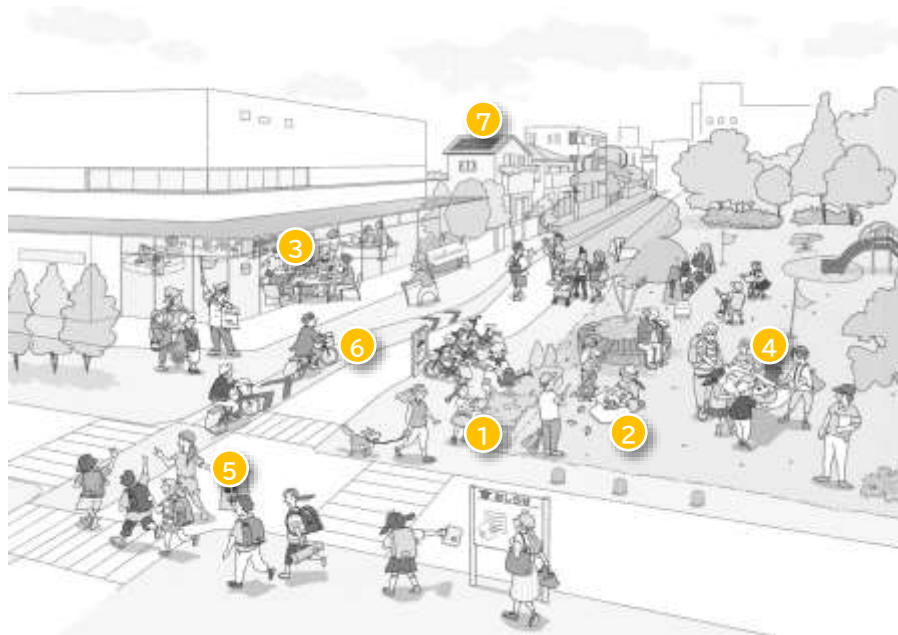


(重点方策)**(1) 人々が交流し、繋がりを育む生活環境を形成します**

- ・公園等の緑づくりや美化活動に取り組み、居心地の良い生活環境を創出するとともに、交流の促進を図る地域イベントの実施やサークル等への積極的な参加に繋がる取組の推進

(2) 安全で安心して暮らせるまちづくりを推進します

- ・地域防災力を高める防災訓練の継続的な実施や、パトロール活動への支援
- ・自転車利用のマナーやルールの啓発活動に取り組み、安全な移動環境を創出
- ・あらゆる場所に緑を創出し、環境に配慮した省エネルギー設備の導入を促進

(将来イメージの解説)**解説****重点方策 (1)**

- ① 地域ボランティアによる花壇づくりや緑豊かな公園の整備
- ② 地域住民等による清掃活動
- ③ 活発に行われている地域イベントやサークル活動

重点方策 (2)

- ④ 災害時に備えた防災訓練や避難情報等の周知
- ⑤ 地域が一体となっていく見守り活動やパトロール活動
- ⑥ 自転車利用のマナーやルールの啓発活動
- ⑦ 建築物等の建替に合わせた敷地内の緑化と再生可能エネルギー*の導入



エリア 幹線道路沿道エリア

広域的な移動を支え、街路樹や災害に強い建物が立ち並ぶ

安全で快適な沿道環境の整備

(将来イメージ)



(重点方策)

(1) 安全で安心な幹線道路の沿道整備を促進します

- ・沿道建築物の耐震化を促進するとともに、建替え等に際しては高い防災性能を備えた建築物への誘導等

(2) 快適で円滑な移動を支える沿道環境を創出します

- ・街路樹や沿道の緑化による連続した緑の創出
- ・次世代モビリティなど、将来動向に応じた道路空間のあり方等の検討

(将来イメージの解説)



解説

重点方策 (1)

- ① 老朽化した沿道建築物の建替えに合わせた耐震化の促進
- ② 連続した建築物による、後背地への交通騒音の抑制や延焼遮断帯の形成

重点方策 (2)

- ③ 官民の垣根を超えた、沿道の緑化整備
- ④ 次世代モビリティが共存する道路空間
- ⑤ 自由に快適に移動できる交通手段の活用

