

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・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、蒲田駅を中心とする地区（概ね半径200m圏）を基本とし、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。

<p>上位計画</p> <p>社会の潮流等</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢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 <p>蒲田らしさ</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢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 	<p>交通の現状 (鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢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) ➢駅周辺にて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 <p>まちの課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢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
--	---

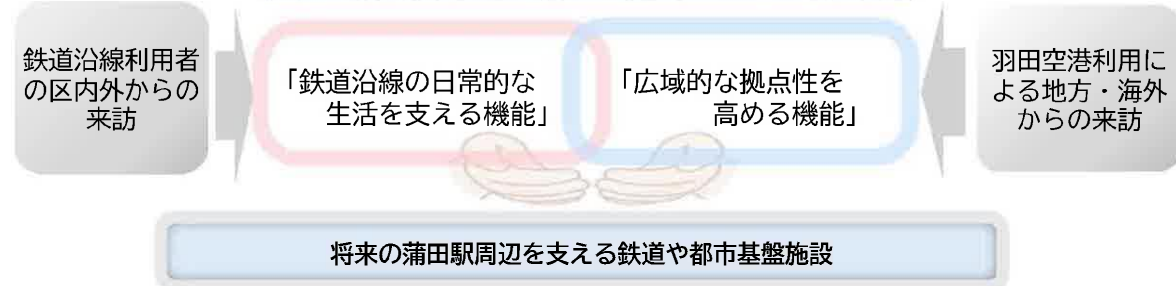
- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 視点
① 蒲田らしさを継承したまちづくり | 視点
③ ものづくりの拠点性・まちの回遊性の強化 |
| 視点
② 国内外から人を呼び込む・惹きつける | 視点
④ 憩い・賑わい・安心できる空間の創出 |
| 視点
⑤ 豊かな住民生活・自然のもつ機能を活かしたまちづくり | |

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。

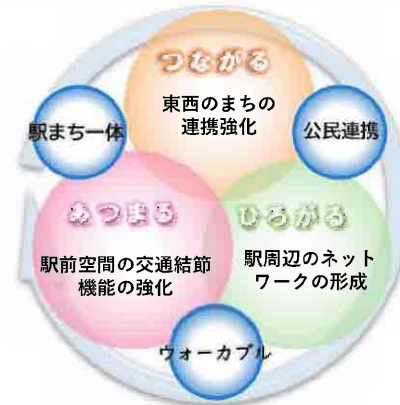
新空港線開業時の蒲田駅を中心とした将来像



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。

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～



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。

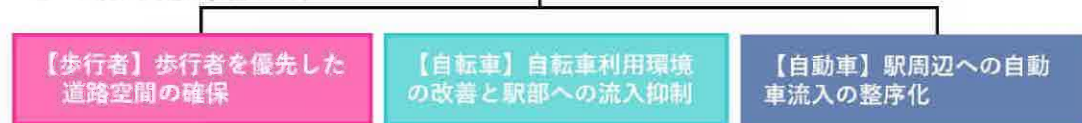
04. 交通戦略の考え方

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



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。

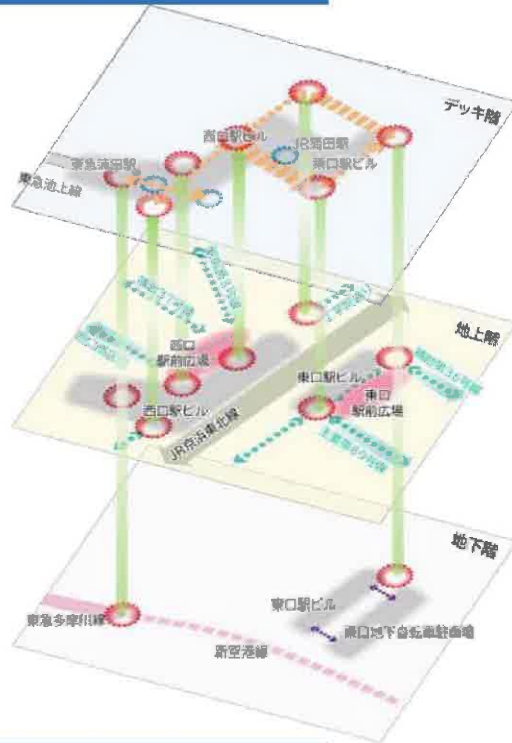
(2) グランドレベルのネットワーク

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、駅前広場と駅前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。



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、新空間整備により変化する駅周辺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、歩行者利便性増進道路（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。

滞在空間の確保

駅前広場や公園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在空間を創出します。

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

駅前広場にあるバス停を駅前集約し、生み出される道路空間を歩行者空間などに転換、駅前広場や沿道まちづくりと一体的に歩きやすい街づくり、賑わい空間の整備を検討します。

凡例

- 蒲田駅周辺地区ランドデザインの範囲
- 歩行者ネットワーク
- 駅前広場
- 公園

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。

自転車の安全な通行環境の確保

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。

距離表示（ナビライン・ナビマーク）

鉄道駅周辺整備

香川アンダーパス、多摩堤通りアンダーパス、環八通りに、24時間、駅東西の行き来が可能な動線を確保します。

自転車駐車の適正配置

東口は、地下自転車駐車の整備により駅周辺にある暫定自転車駐車の見直しを含め、自転車駐車の適正配置を行います。西口は、周辺のまちづくりの動向に合わせて、自転車駐車の適正配置を行います。

シェアサイクルの活用

シェアサイクルの活用促進を図ることで、多様なニーズに対応していきます。

自転車の押し歩きを抑制

歩行者通行量の多い駅前広場や商店街では、自転車利用者は押し歩きを推進します。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、自転車の乗り入れ及び自転車の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に配慮します。

距離スタッカー

凡例

- 蒲田駅周辺地区ランドデザインの範囲
- 自転車による歩道横断箇所
- 自転車駐車場（区画）
- 自転車押し歩きによる歩道横断箇所
- 地下自転車駐車場出入口
- 押し歩き規制ゾーン
- 自転車ネットワーク（計画）

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。

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13号線・建27号線、環状4号線にて処理します。
- 駅へのアクセス車線への対応
 - 駅周辺へのアクセス車線については、補助6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。

※左記の表裏については、概算もしくは工事完了した範囲を記載しております。

駅前近郊の駐車場の誘導

駅前近郊の都市骨格軸への過度な車両の流入抑制を行うための、到着数駐車場の一部について、フリンジ部（外縁部）への集約誘導を検討します。

生活道路における交通安全の確保

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、道路交差点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、必要な対策を検討します。

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。

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誘導を検討し、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道路

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

【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

【初動期】
事業中

- ・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】

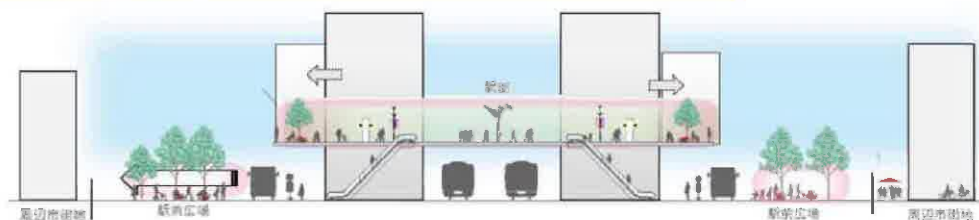
- 1 デッキ階レベルのネットワーク、駅前広場、周辺街区との結節
 - ・東西自由通路・北側連絡通路整備（駅とまち、まちとまちをつなぐ、歩行者 動線の整備）
 - ・駅前広場の重層利用
- 2 新空港線との乗換空間の整備
 - ・分かりやすい乗り換え動線、滞留空間の整備

周辺街区整備の具体化

【長期】

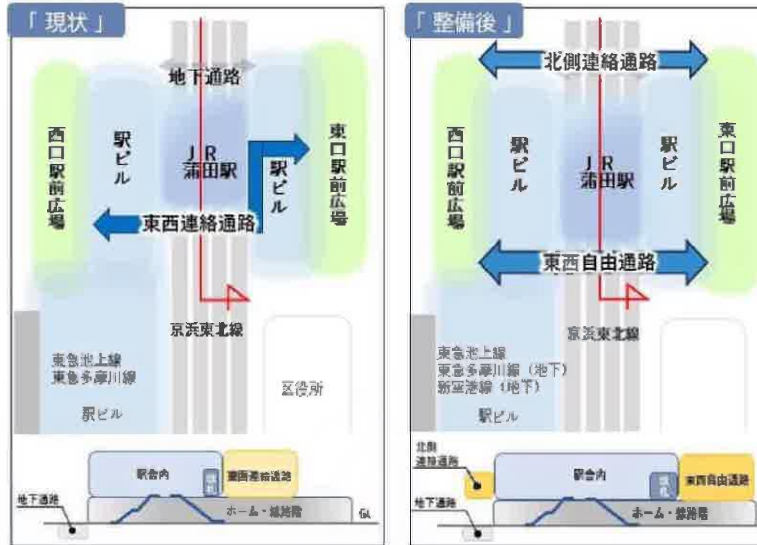
- 1 東西駅前広場の拡張による更なる歩行者・賑わい空間の拡充
- 2 交通機能の集約・再配置による公共交通機能の利便性の向上
- 3 歩行者と車両との交錯の回避による安全で快適な歩行者空間の整備
- 4 幹線道路からの自動車ネットワークの強化

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

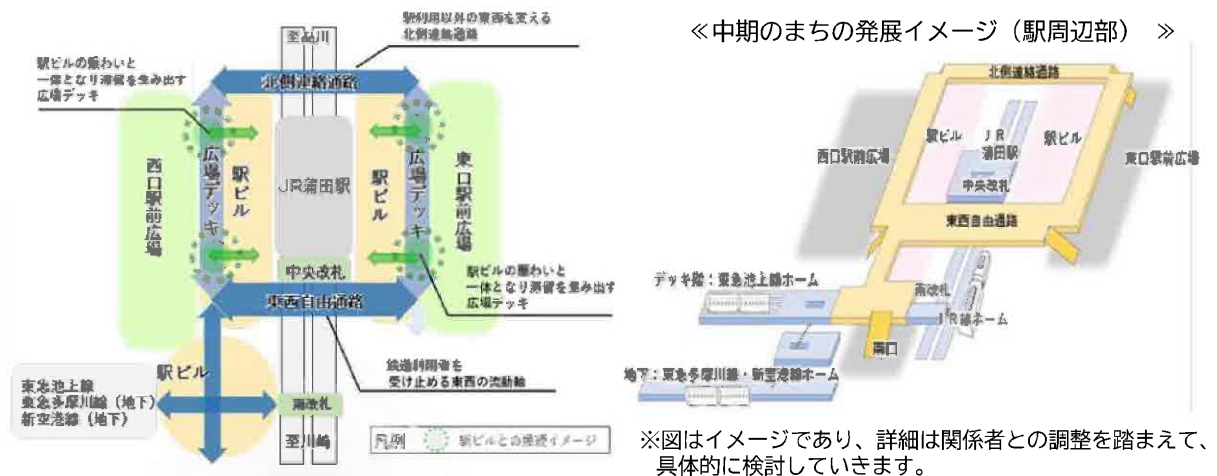


※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

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



※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

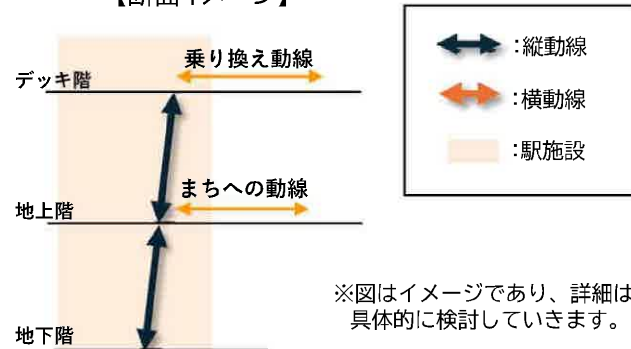
まちとの接続

- 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くなるような魅力的な「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。



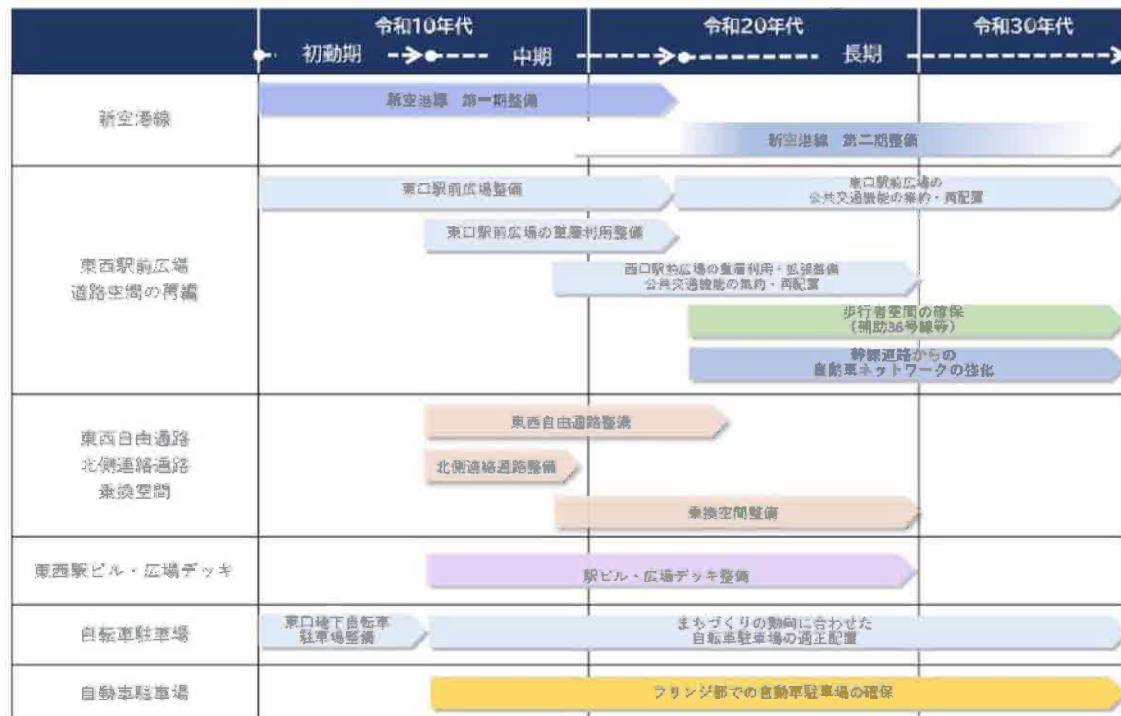
※図はイメージであり、詳細は関係者との調整を踏まえて、具体的に検討していきます。

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 JR・東急蒲田駅 1日平均乗降人員 (人/日) ※1	JR・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JR線及び東急線の合算値。JR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。

