

蒲田駅東口駅前広場 初動期整備デザイン基本プラン

資料編
(案)

目次

本編

I. はじめに

1. 東口駅前広場検討部会について	2
(1) 設置の目的	
(2) 検討部会で扱う範囲	
(3) 構成員名簿	
(4) 開催状況	
2. 都市計画決定と事業計画	3
3. 現況施設配置	3

II. 「蒲田駅周辺再編プロジェクト」における初動期東口駅前広場レイアウト

III. 東口駅前広場の整備計画

1. 東口駅前広場 初動期整備コンセプト	5
2. 駅前広場整備方針と駅前広場に設置する施設の分類	6
3. 施設配置計画	7
(1) 基本方針	
(2) 個別施設	
①道路照明施設の整備方針	
②案内誘導サインの整備方針	
③喫煙所の整備方針	
④休憩施設の整備方針	
⑤オブジェの設置方針	
⑥道路植栽の整備方針	
4. 色彩計画	12
(1) 基本方針	
(2) 個別施設	
①歩道舗装の整備方針	
②道路照明や防護柵などの施設	
5. 計画平面図	15
6. イメージパース	16

資料編

I. 現況整理

1. 東口駅前広場の現況	2
2. 東口駅前広場周辺の特徴(主要施設)	3
3. 東口駅前広場周辺の特徴(広域)	4

II. 上位計画・関連計画等の整理

1. 上位計画・関連計画	5
(1) 大田区都市計画マスタープラン(平成23年3月)	
(2) 蒲田駅周辺ランドデザイン(平成22年3月)	
(3) おおた都市づくりビジョン(平成29年3月)	
(4) 蒲田駅周辺再編プロジェクト(平成25年12月)	
(5) 大田区景観計画(平成25年10月)	
(6) 大田区緑の基本計画(平成28年3月)	
2. 各種基準	10
(1) 道路照明施設	
(2) 誘導ブロック	
(3) 道路植栽	
(4) 色彩	

III. 歩行者交通量

IV. コンセプト比較

V. 歩道舗装の色彩比較

VI. 景観アドバイザーの意見

VII. 検討部会における委員からの意見

(1) 第1回検討部会	
(2) 第2回検討部会	
(3) 第3回検討部会	
(4) 第4回検討部会	
(5) 第5回検討部会	

I. 現況整理

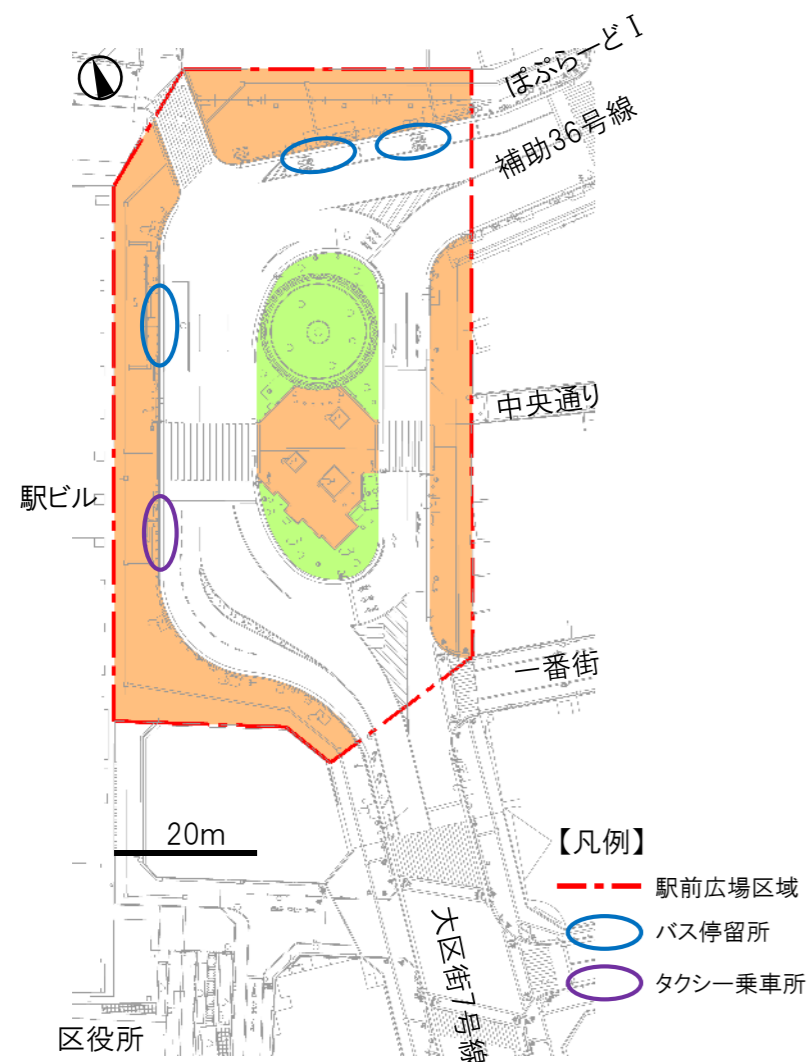
1. 東口駅前広場の現況

(1) 東口駅前広場の概要

- 面積：約4,450㎡(都市計画決定面積)
(出典：平成25年度 蒲田駅周辺再編プロジェクト策定業務 報告書)
- 駅前広場中央部に交通島が位置しており、約1,760㎡の歩行者空間が確保されている。(面積は現況図より計測)
- 1日(7時～22時)に駅前広場とまちを往来する歩行者数は約15万人/日である。(出典：第4回蒲田都市づくり推進会議 配布資料)

(2) 公共交通(鉄道、バス、タクシー)

- 鉄道
JR東日本(京浜東北線)が乗り入れる。
駅舎・駅ビルを出入りする歩行者数は1日(7時～22時)で約8.2万人である。(出典：平成24年度 蒲田駅周辺交通量調査 報告書)
- バス
京急バスの乗車所が駅前広場と補助36号線にかけて6箇所、降車所が補助36号線に3箇所設置されている。
1日(7時～22時)のバス利用者数
乗車人数：約7,800人、降車人数：約7,700人
(出典：第4回蒲田都市づくり推進会議 配布資料)
- タクシー
乗車所と待機ますが10区画と、タクシー停車帯が設置されている。



(3) 駅ビル・駅周辺街区



5-16、5-17、5-18街区方面

スカイラインが揃っていない、個々の建物や屋外広告物が主張しているため、複雑な景観を呈している。



駅ビル方面

規模の大きな建物が位置している、屋外広告物が少ないため、比較的落ち着いた景観を呈している。

(4) 歩行者空間



駅ビル前の歩車道境界部

駅ビルと車道部の高低差が大きく、歩車道境界部で段差が生じている。バス・タクシー乗降所にて、スロープを設置している。

舗装

モジュールの小さい舗装材が用いられている。複数の舗装パターンが組み合わさっており、複雑な印象を受ける。

(5) 植栽



交通島

比較的成育の進んだ高木が多く、駅前広場のランドマークとなっている。ソメイヨシノが歩行者動線上に位置している、梅が高木の影に隠れるなど植栽配置の再考の必要な箇所が見受けられる。



歩道部

多くの樹木が植栽されている。成育状況の芳しくない樹木が何本か見受けられる。プランターについては、NPO団体が管理を行っている。

(6) サイン、照明、オブジェ等



サイン

歩道に多くの道路附属物が設置されているため、サインが認識しにくい。統一性を感じにくいサインが混在している。



照明

デザインの異なる照明が、混在している。



オブジェ

5基のオブジェが設置されている。

(7) イベント利用

交通島と歩道を利用して、年に数回イベントが開かれている。

平成29年度の利用状況

- 4月 ライブ
- 8月 祭り
- 10月 ライブ
- 12月 コンサート



イベント利用時の状況

I. 現況整理

2. 東口駅前広場周辺の特徴(主要施設)

(1) 駅周辺の商店街

駅前広場に複数の商店街(ぼぷらード I、中央通り、一番街)が連続していることから、多くの買い物客が駅前広場を利用している。



ぼぷらード I



中央通り



一番街

(3) アロマスクエア・アプリコ

旧松竹蒲田撮影所跡・旧高砂香料工場跡に建てられた施設であるアロマスクエアとアプリコは、平日休日を問わず多くの利用者が見受けられる。



アロマスクエア



アプリコ

(2) 大田区役所・蒲田駅前図書館など

区役所や蒲田駅前図書館が近くに位置することから区民や就労者などが駅前広場内を利用しています。



区役所



蒲田駅前図書館

(4) さかさ川通り

さかさ川通り-おいしい道計画-が国家戦略道路占用事業の認定を受け、公道を利用したイベントが開かれています。



イベント時の写真

(5) 道路(大区街7号線、補助36号線)

大区街7号線

計画幅員：22m

都市計画道路として整備された駅前広場と環八通りを繋ぐ地区幹線道路。

補助36号線

計画幅員：25m

都市計画道路として整備された駅前広場と第一京浜を繋ぐ地区幹線道路。

沿道にぼぷらード I が位置している。



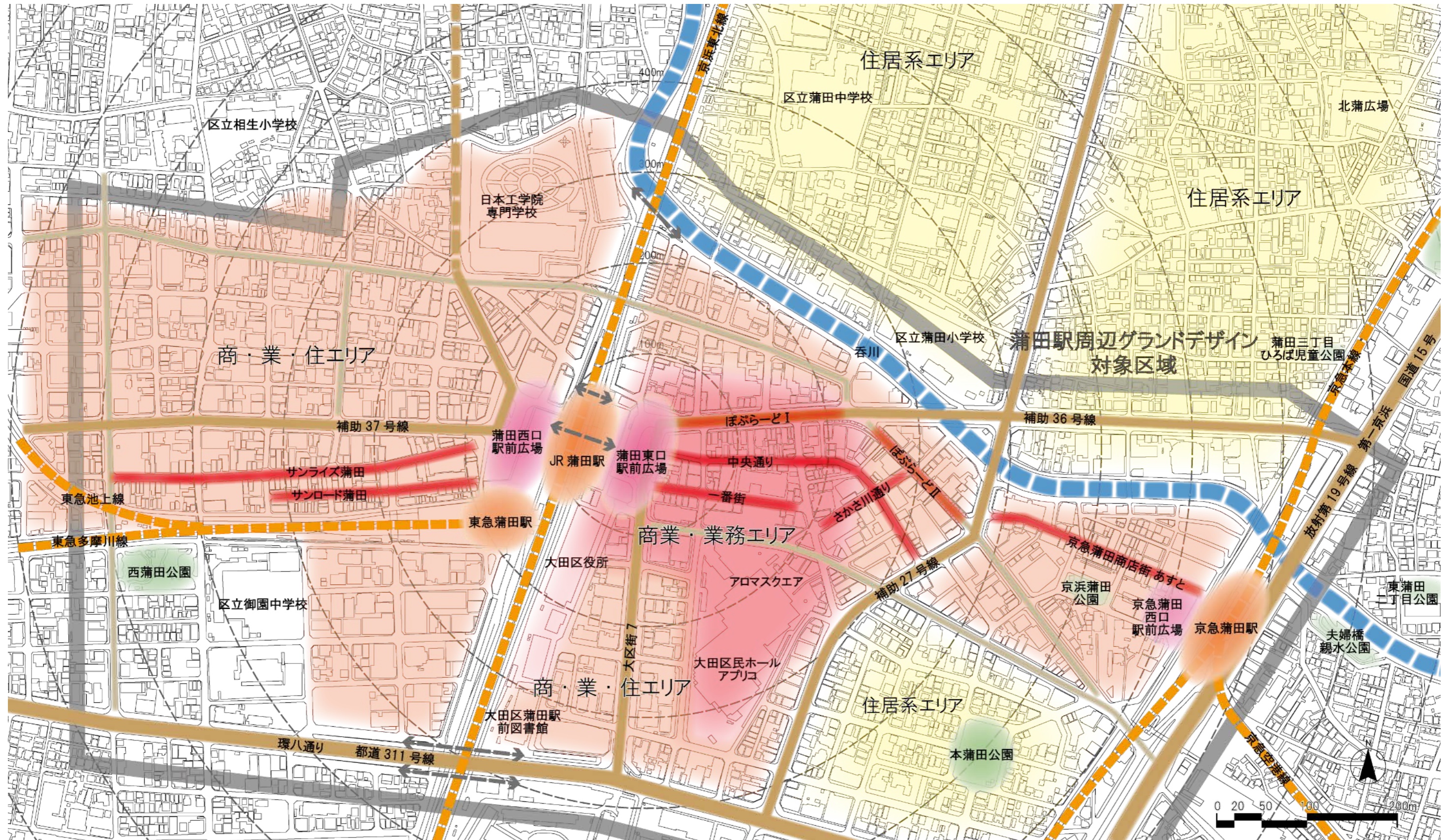
大区街7号線

I. 現況整理

3. 東口駅前広場周辺の特徴(広域)

【凡例】

- 都市計画道路
- 主要道路
- 商店街
- 鉄道
- 呑川



II. 上位計画・関連計画等の整理

1. 上位計画・関連計画

(2) 蒲田駅周辺グランドデザイン(平成22年3月)

景観・交通・その他



商業中心軸

基本方針1. 商業・にぎわい・交流の創出

- にぎわいを創出するイベントの実施
- 人を呼び込む観光・交流機能の拡充
- 個性と魅力のある商店街づくり
- 商店街情報提供の充実

基本方針2. 都市機能の向上

- 連続性のある商業空間の確保
- 災害に強く、商業を中心として、住宅との調和のとれた建物更新
- 老朽化建築物の建替え更新

基本方針3. まちの快適性の確保

- 放置自転車の改善
- 路上障害物の改善
- 安心して過ごすことができる治安維持
- 清潔感のある楽しい商店街の維持
- ユニバーサルデザインの推進

駅・駅前広場エリア

基本方針1. 商業・にぎわい・交流の創出

- 回遊性や利便性を高める東西自由通路の再整備
- 就労人員を増やす業務系事業の集積
- わかりやすいサイン整備

基本方針2. 都市機能の向上

- 快適性と交通結節機能に優れた駅前広場の再整備
- 駅利用者、歩行者が利用しやすい快適な駅の開発
- 空港アクセスを高める新空港線「蒲蒲線」の整備促進
- 土地の有効利用による街区の整備促進
- 駅前周辺の自転車駐車場の整備

基本方針3. まちの快適性の確保

- 歩行者の通行の妨げにならない自転車環境の改善
- 快適な歩行者空間を確保するバリアフリー整備
- 清潔で美しい駅前広場の維持
- 駅利用者等の安全確保
- 蒲田らしい駅前景観の確保
- ユニバーサルデザインの推進

商業・業務・住宅複合エリア(商業重点地区)

基本方針1. 商業・にぎわい・交流の創出

- 人でにぎわう回遊性の確保
- 就労人員を増やす業務系事業の集積
- 多文化性を活かした魅力づくり
- わかりやすいサイン整備

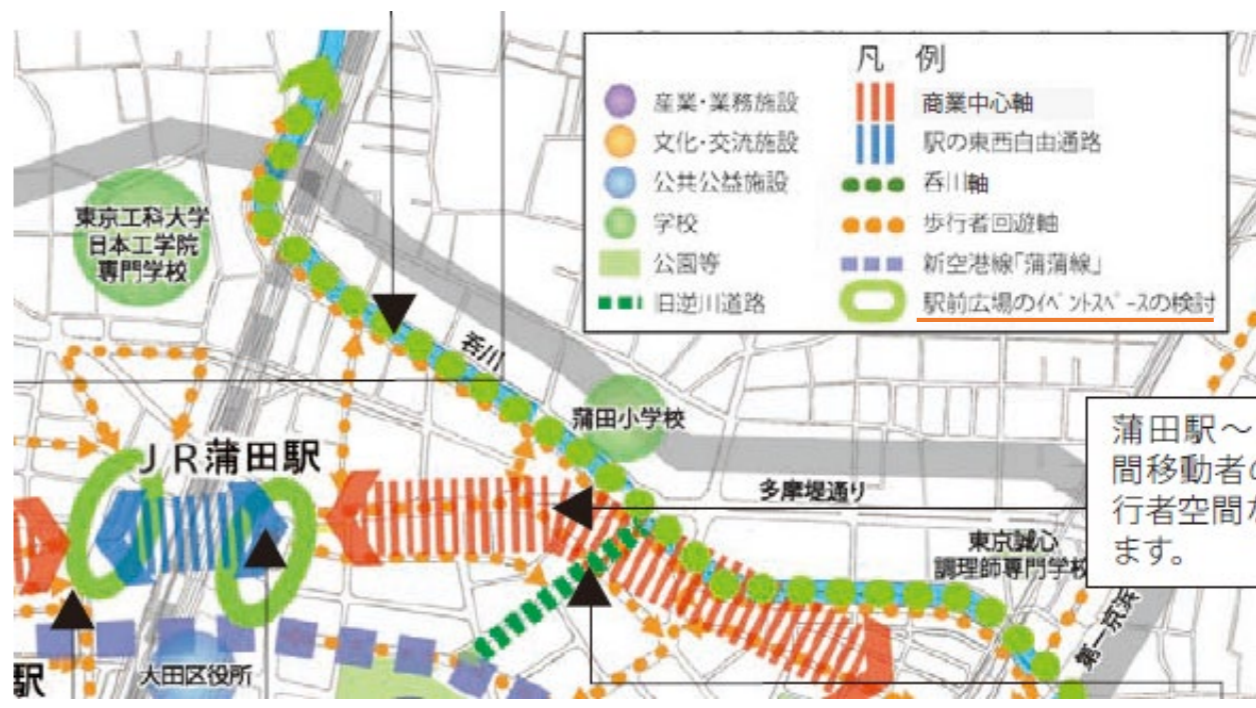
基本方針2. 都市機能の向上

- 災害に強く、商業を中心として、住宅との調和のとれた建物更新
- 老朽化建築物の建替え更新

基本方針3. まちの快適性の確保

- 路上放置自転車の改善
- 快適な歩行者空間の確保
- 居住者・来街者の安全確保
- 清潔感のある美しいまちの維持
- 回遊路・散策路を重点にした緑化の確保
- 利便性の高い居住環境の建替え更新
- 耐震性の低い建物の建替え促進、耐震改修
- ユニバーサルデザインの推進

利用



凡例

- 産業・業務施設
- 文化・交流施設
- 公共公益施設
- 学校
- 公園等
- 日逆川道路
- 商業中心軸
- 駅の東西自由通路
- 呑川軸
- 歩行者回遊軸
- 新空港線「蒲蒲線」
- 駅前広場のイベントスペースの検討

蒲田駅～間移動者(歩行者)空間が確保されます。

緑化

アクションプラン12-2 緑のやすらぎ空間づくり

1 魅力ある広場づくり

駅前広場などの公共広場を再整備し、緑あふれる憩いの場づくりなど、快適に過ごせる空間を確保します。

II. 上位計画・関連計画等の整理

1. 上位計画・関連計画

(3) おおた都市づくりビジョン(平成29年3月)

利用

① 蒲田駅周辺 - まちの将来像 -

まちの将来像

にぎわいあふれる多文化共生の拠点

まちづくりの方向性(例示)

- 新空港線の整備などにより、羽田空港へのアクセス性を強化し、外客受入戦略拠点としての基盤を構築。
- 羽田空港等を利用する国内外のワーカーや観光客などを受入れる機能(ホテル・インターナショナルスクールなど)の強化。
- 駅前広場の整備などにより、公共交通の利便性を向上し交通結節機能を強化。
- 東西自由通路の整備、駅舎や駅ビルの機能更新、駅とまちの一体的な整備(線路の地下化、駅前の歩行者空間の拡充、駅と周辺街区が一体となった都市開発など)により、市街地の分断を解消し駅周辺エリアの回遊性・にぎわいを向上。
- 駅とまちの一体的な整備や市街地の機能更新にあわせ、国際的な産業・ビジネス機能や外客受入機能(世界的企業の東京支店・会議室・ホテルなど)を強化。
- 『駅まちマネジメント』により、地方自治体や鉄道事業者などが課題を共有化。課題解決の方策として、駅や駅前広場などにおける歩行者空間の拡充や、サインや観光情報センター等の案内や情報発信の改善などを実施。
- 地域特性やまちの歴史を活かし、飲食、物販、観光や業務などが集積し、多様な表情を持つ利便性の高いまちを構築。
- コミュニティサイクルの拠点整備による回遊性の向上・にぎわいの創出。
- 市街地の機能更新などに合わせた、生活支援機能(図書館、保育所、病院、健康施設等)の強化。
- 駅前広場や道路等を活用したイベントなどにより、にぎわいや交流の機会を創出。
- 駅周辺の公共施設を「公共施設適正配置方針」にもとづき再編・活用。
- 呑川の水質改善と呑川緑道の整備。
- 開発や線路の地下化に合わせた緑化の推進。

〔 駅周辺の基盤施設整備や老朽化した市街地の機能更新に向けて、特区等様々な手法による航空法緩和や容積割増などを検討・協議 〕

(4) 蒲田駅周辺再編プロジェクト(平成25年12月)

景観・交通

【駅前空間形成の方向性】

駅前広場、駅舎・駅ビル、周辺街区が一体となった
快適性・機能性・利便性の高い駅前空間の形成

- | | |
|------------------------|--|
| (1) 快適で安全な歩行者空間 | ○ <u>ゆとりある十分な歩道幅員</u>
○ 安全で誰もが円滑に移動できる歩行者動線 |
| (2) 駅東西が一体となった回遊性の高い空間 | ○ 人が行き交う駅東西連絡
○ 快適で魅力ある回遊路 |
| (3) 便利で快適な交通結節空間 | ○ 利用しやすい公共交通
○ 快適で機能性の高い駅前広場 |
| (4) 快適な自転車利用空間 | ○ 利用しやすい自転車駐車場
○ 安全な自転車通行環境 |
| (5) 安全・安心な都市空間 | ○ 地震に強い建物
○ 防災機能を持つ駅前広場 |
| (6) 環境にやさしい都市空間 | ○ 景観の美しいまちなみ
○ 環境にやさしい施設(低炭素型都市) |

緑化

緑化の基本方向

1. 水と緑の散策路づくり

- ・ 暫定自転車駐車場の解消による呑川緑道の整備
- ・ 旧逆川道路の整備によるゆとりある歩行者空間の形成

2. 緑のやすらぎ空間づくり

- ・ 駅前広場のにぎわいや人の流れに配慮した潤いやゆとりを感じる植栽配置

3. ヒートアイランド現象の緩和など環境にやさしいまちづくり

- ・ 駅ビルや駅周辺街区の建替えに合わせた建物の屋上や壁面などの緑化の推進

II. 上位計画・関連計画等の整理

1. 上位計画・関連計画

(5) 大田区景観計画(平成25年10月)

緑化

(a)区域

- 大森・蒲田駅周辺の商業地域が指定されている区域とします。

(b)景観形成の目標

区の顔となるべき地区として、
商業が主体の活気やにぎわいを感じさせる景観づくり

p. 50

緑化

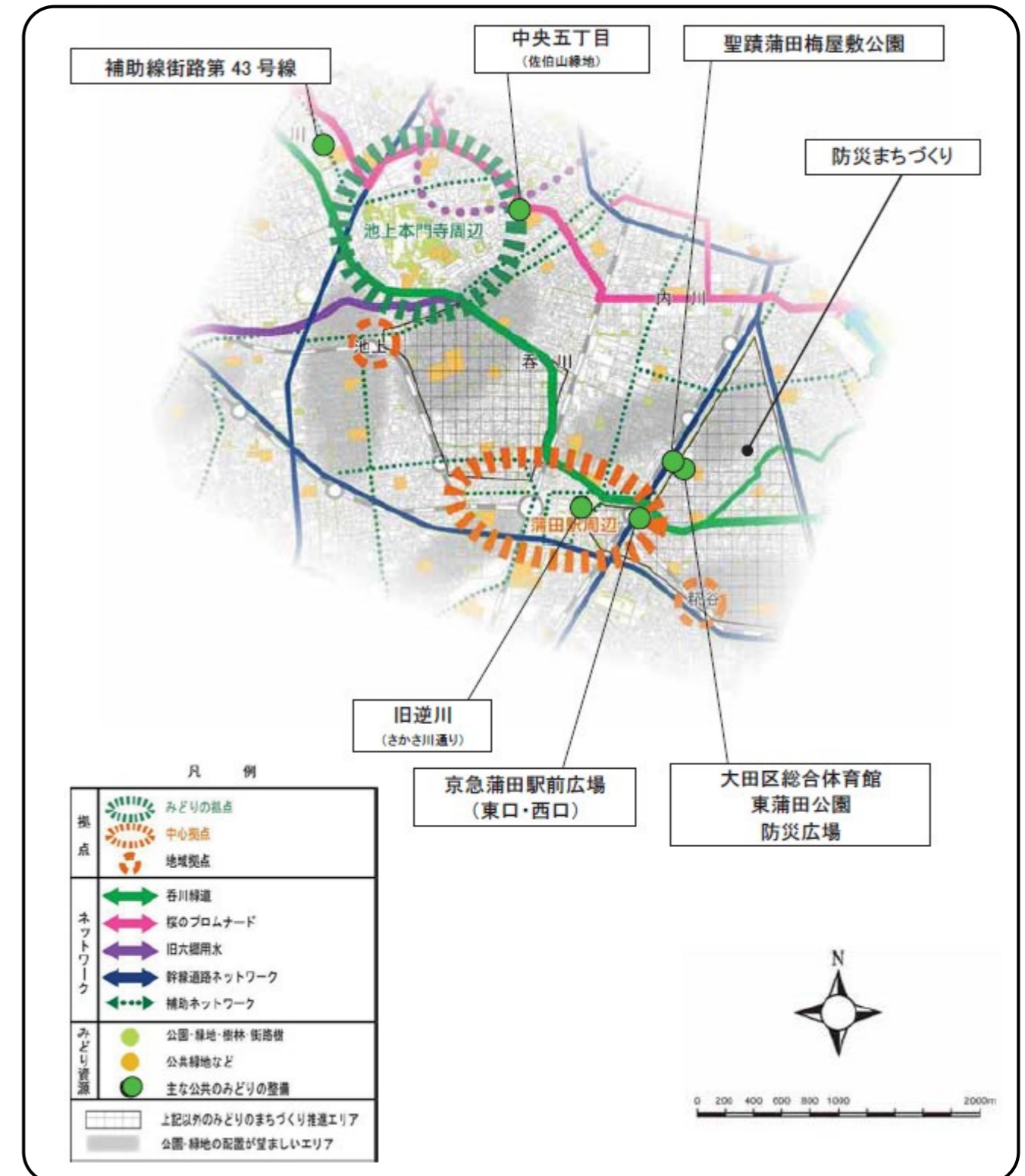
(c)景観形成の方針(景観法第8条第3項関係)

- まちの活気やにぎわいを生み出す景観づくりを進めます。
- 商店街のアーケード、公園・緑地、歴史資源などを活かします。
- 駅前広場、川沿いの公共空間などを活かし、商業地としての魅力を高めます。
- 低層の街並みと近接する場合は、低層の街並みとの調和を図ります。

p. 52

(6) 大田区緑の基本計画(平成28年3月)

緑化



p. 94

II. 上位計画・関連計画等の整理

1. 上位計画・関連計画

上位計画・関連計画のまとめ

上位計画

関連計画

	利用	景観	緑化	交通	その他
大田区都市計画マスタープラン (平成 23 年 3 月)		<ul style="list-style-type: none"> 統一感、にぎわい、美しさのある景観づくり 潤いと安らぎを感じられる空間づくり 商業や観光で活気あふれるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 水と緑の拠点として位置付ける 	<ul style="list-style-type: none"> 誰にとっても利便性の高い都市基盤整備、潤いと安らぎを感じられる空間づくり 	
おおた都市づくりビジョン (平成 29 年 3 月)	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通や歩行者のための施設や空間が充実した駅前広場 				
蒲田駅周辺地区グランドデザイン (平成 22 年 3 月)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のイベントスペースの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 清潔で美しい駅前広場の維持 蒲田らしい駅前景観の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 緑あふれる憩いの場など、快適に過ごせる空間を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 快適性と交通結節機能に優れた駅前広場の再整備 快適な歩行者空間を確保するバリアフリー整備 ユニバーサルデザインの推進 バリアフリーの推進 	<ul style="list-style-type: none"> 分かりやすいサイン整備
蒲田駅周辺再編プロジェクト (平成 25 年 12 月)		<ul style="list-style-type: none"> 地域の玄関口としての駅前空間の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場のにぎわいや人の流れに配慮した潤いやゆとりを感じる植栽配置 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の歩行者環境の改善、交通機能の向上 ゆとりのある十分な歩道幅員 	
大田区景観計画 (平成 25 年 10 月)		<ul style="list-style-type: none"> 区の顔となるべき地区として、商業が主体の活気やにぎわいを感じさせる景観づくり 商店街のアーケード、公園・緑地、歴史資源などを活かす 駅前広場などを活かし、商業地としての魅力を高める 			
大田区緑の基本計画 (平成 28 年 3 月)			<ul style="list-style-type: none"> みどりの補助ネットワークとして位置付ける 		
まとめ	<p>充実した駅前広場（イベントスペース等）として利用できる空間づくりを目指しています。</p>	<p>大田区を代表する地区としての景観づくりや、地域の景観資源であるアーケード等を活かした景観づくり等を目指しています。</p>	<p>緑による憩いの場として整備することを目指しています。</p>	<p>ユニバーサルデザインの推進や快適な歩行者空間の整備を目指しています。</p>	<p>分かりやすいサイン整備を目指しています。</p>

II. 上位計画・関連計画等の整理

2. 各種基準

(1) 道路照明施設

○参考○歩道等の明るさについて

JIS Z 9111 道路照明基準

表 歩行者に対する道路照明基準

夜間の歩行者交通量	地域	照度 (lx)	
		水平面照度	鉛直面照度
交通量の多い道路	住宅地域	5	1
	商業地域	20	4
交通量の少ない道路	住宅地域	3	0.5
	商業地域	10	2

- ・水平面照度は路面上の平均照度
- ・鉛直面照度は、歩道の中心線上で路面上から1.5mの高さの道路軸に対して直角な鉛直面上の最小照度

具体的には、重点整備地区等は周辺環境が明るい商業地域が該当すると考えられることや、高齢者や障害者等の特性を考慮すると、安全・安心に移動の円滑な通行ができる明るさとして、交通量の少ない道路であっても最低限水平面照度10ルクス（単位：lx）以上を確保することが望ましく、さらに歩行者等の交通量が多い大規模駅や中心業務地区等では、それ以上の照度レベルを適用することが望ましい。

国土技術研究センター『増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン』2011.08 p. 280

歩道等の路面にムラがある（均斉度が低い）と障害物が視認しづらくなる。このため、均斉度（当該歩道路面上の水平面照度の最小値を平均値で除した値）は、0.2以上*を確保するものとする。特に視覚障害者はムラによる影を障害物と誤認するおそれがあること、また、照明器具の発光部分を視線誘導として利用する場合もあることなどから、照明器具は等間隔で連続的に設置するものとする。

照明方式は、路面の平均照度、まぶしさ、保守の容易性等の面からポール照明方式（ポールの先端に灯具を取り付け照明する方法）が望ましい。また、樹木等によって照明器具が覆われてしまわないように留意することが必要である。

※均斉度0.2は、（社）照明学会技術基準 JIEC-006（1994）「歩行者のための屋外公共照明基準」を参考にした。

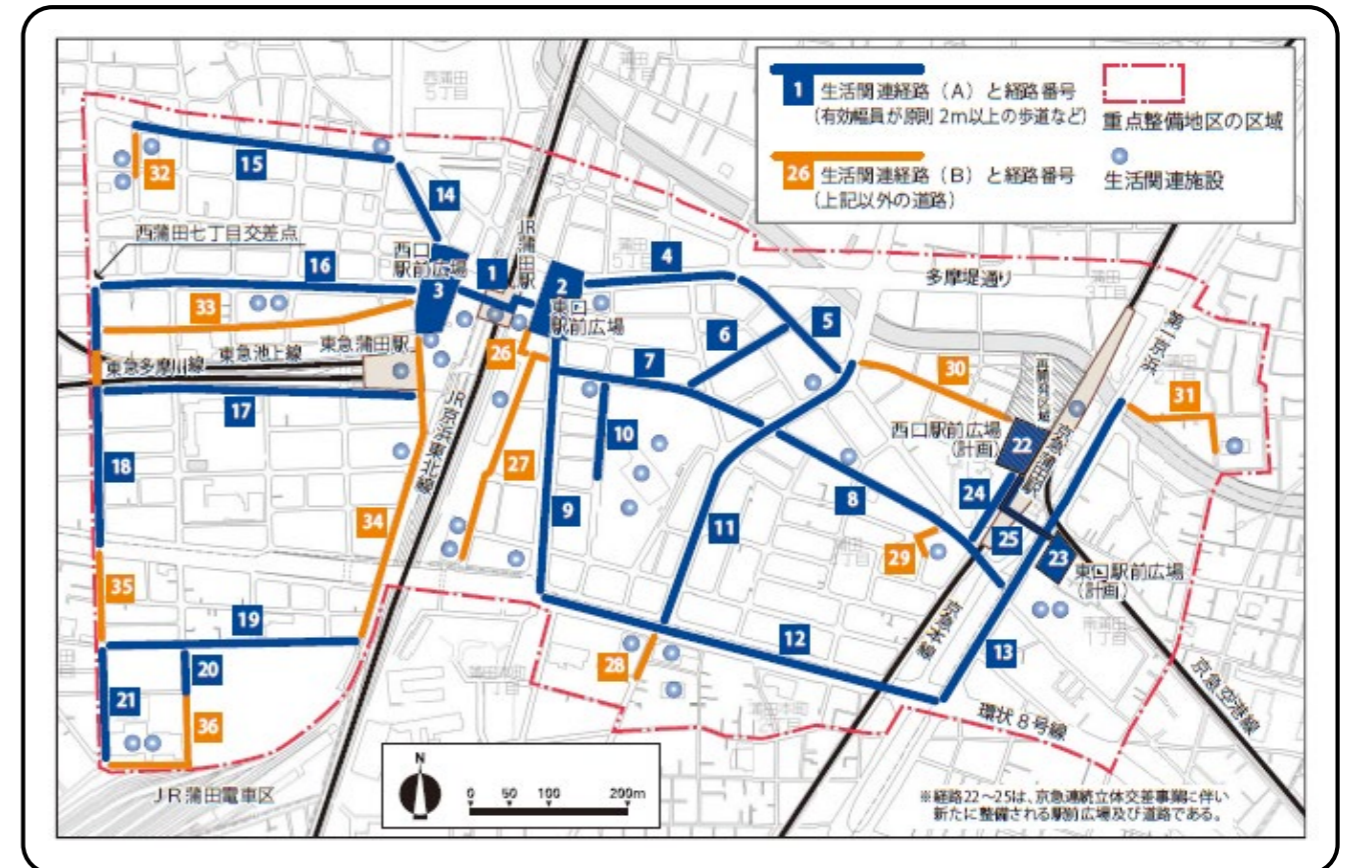
国土技術研究センター『増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン』2011.08 pp. 281-282

(2) 誘導ブロック

(2)道路等

- 歩道は、高齢者、障がい者等が安全で快適に移動できる構造とします。
- 視覚障がい者が安全かつ円滑に移動できるように、利用者の動線を考慮して、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置と連携して、横断歩道にバリアフリー対応信号機やエスコートゾーンを設置します。

大田区「かまた街なか“すいすい”プラン 本編(蒲田駅周辺地区)」H24.03 p. 9



大田区「かまた街なか“すいすい”プラン 本編(蒲田駅周辺地区)」H24.03 p. 7

II. 上位計画・関連計画等の整理

2. 各種基準

(3) 道路植栽

(2) 快適で安全な道路交通の確保

道路空間に中・低木を配置する際には、交差点や横断歩道のある一定区間内で自動車運転者等の見通しを確保するように植栽しなければならない。(写真 2-2-18、2-2-19 参照)。



写真 2-2-18 運転者の視線と低木の高さ

写真 2-2-19 中・低木による視認阻害

日本道路協会『道路緑化技術基準・同解説』H28.03 p.31

(4) 色彩

表3.1 基本とする4色の特徴と留意点 (○長所、◇短所)

基本色名称 及び マンセル値	色の特徴	使い分けを検討する際の留意点
ダークグレー 10YR3.0/0.2*	彩度が極めて低いため、無彩色に近い印象を与えることがある濃灰色	○沿道景観を選ばない(汎用性が高い) ○都心部や駅周辺など、景観をコントロールする場合の使い勝手が良い ○明度、彩度が低いため歴史的な街並みと調和しやすい ◇塗装面が大きい道路附属物等への使用や、開放的な沿道空間のある道路での使用は、重たい印象となることがある
ダークブラウン 10YR2.0/1.0	4色のなかで明度が最も低いため、ダークグレーよりも暗い色に感じられるこげ茶色	○沿道景観を選ばない(汎用性が高い) ○明度が低いため、樹林地等のやや閉鎖的な自然景観のなかで道路附属物等の存在感を主張しすぎない ○明度、彩度が低いため歴史的な街並みと調和しやすい ◇塗装面が大きい道路附属物等への使用は重たい印象となることがある ◇彩度は低いが赤の色味があるため、経年変化による退色で赤味が浮き上がる場合がある
オフグレー 5Y7.0/0.5 (本ガイドライン追加色)	色味をあまり感じない明るい自然な灰色	○周辺が比較的明るい色彩を基調とする地域の景観と調和しやすい ○YR系以外を基調とする街なみにも調和しやすい ○明度が高いため、連続する道路附属物等においては、視線誘導効果が高い ◇鬱蒼とした樹林地や閉鎖的な沿道空間のある道路においては、塗装面が大きい道路附属物等に使用すると目立ちすぎる場合がある ◇明度が高いため、夜間景観においては光を反射して必要以上に目立つ場合がある
グレーベージュ 10YR6.0/1.0	黄赤の色味の彩度を低く抑えた薄灰茶色	○開放的で明るい色彩を基調とする地域の景観と調和しやすい ○明度が高いため、連続する道路附属物等においては、視線誘導効果が高い ◇鬱蒼とした樹林地や閉鎖的な沿道空間のある道路においては、塗装面が大きい道路附属物等に使用すると目立ちすぎる場合がある ◇明度が比較的高いため、夜間景観においては光を反射して必要以上に目立つ場合がある

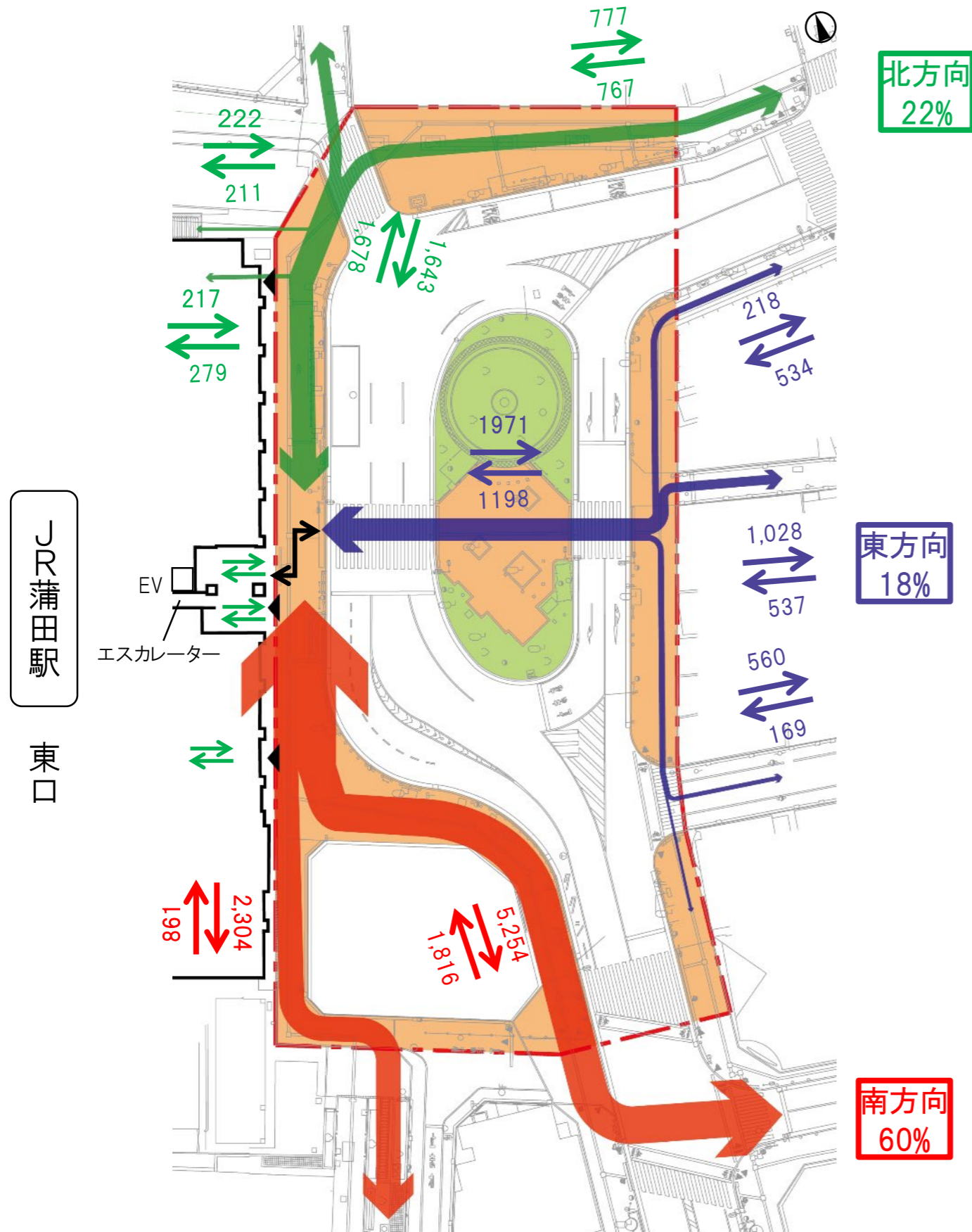
※10YR3.0/0.2を基本とし、彩度は0.5を上限とする。なお、本ガイドラインにおいて同様の取り扱いとする。
注) 基本色については、巻末綴込みの色見本をあわせて参照する。

道路のデザインに関する検討委員会『景観に配慮した道路附属物等ガイドライン』H29.11 p.17

Ⅲ. 歩行者通行量

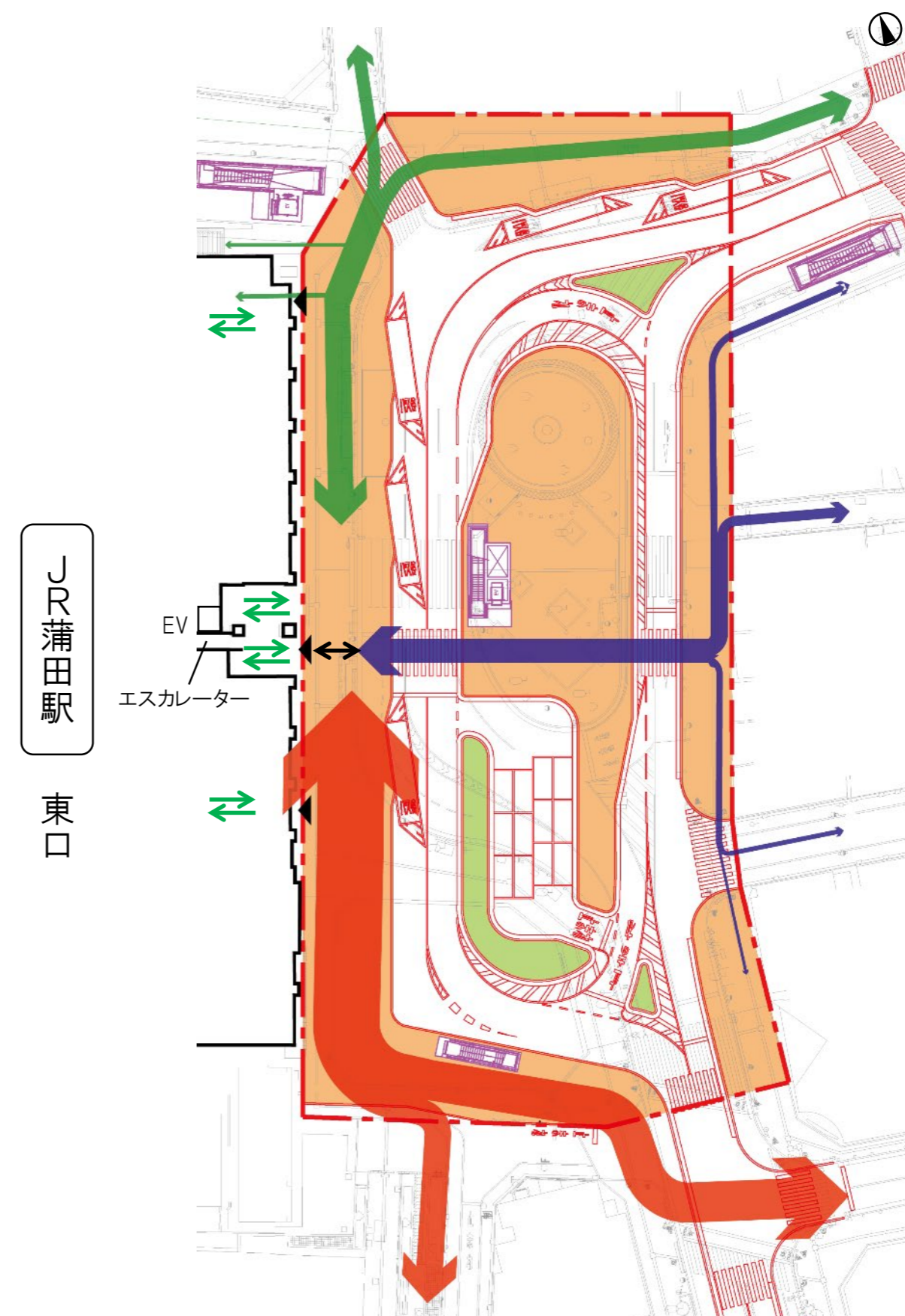
現況

交通量調査を行った際のピーク時(平日8時台)の歩行者通行量を以下に示します。



計画

再整備後のピーク時における想定歩行者動線を以下に示します。

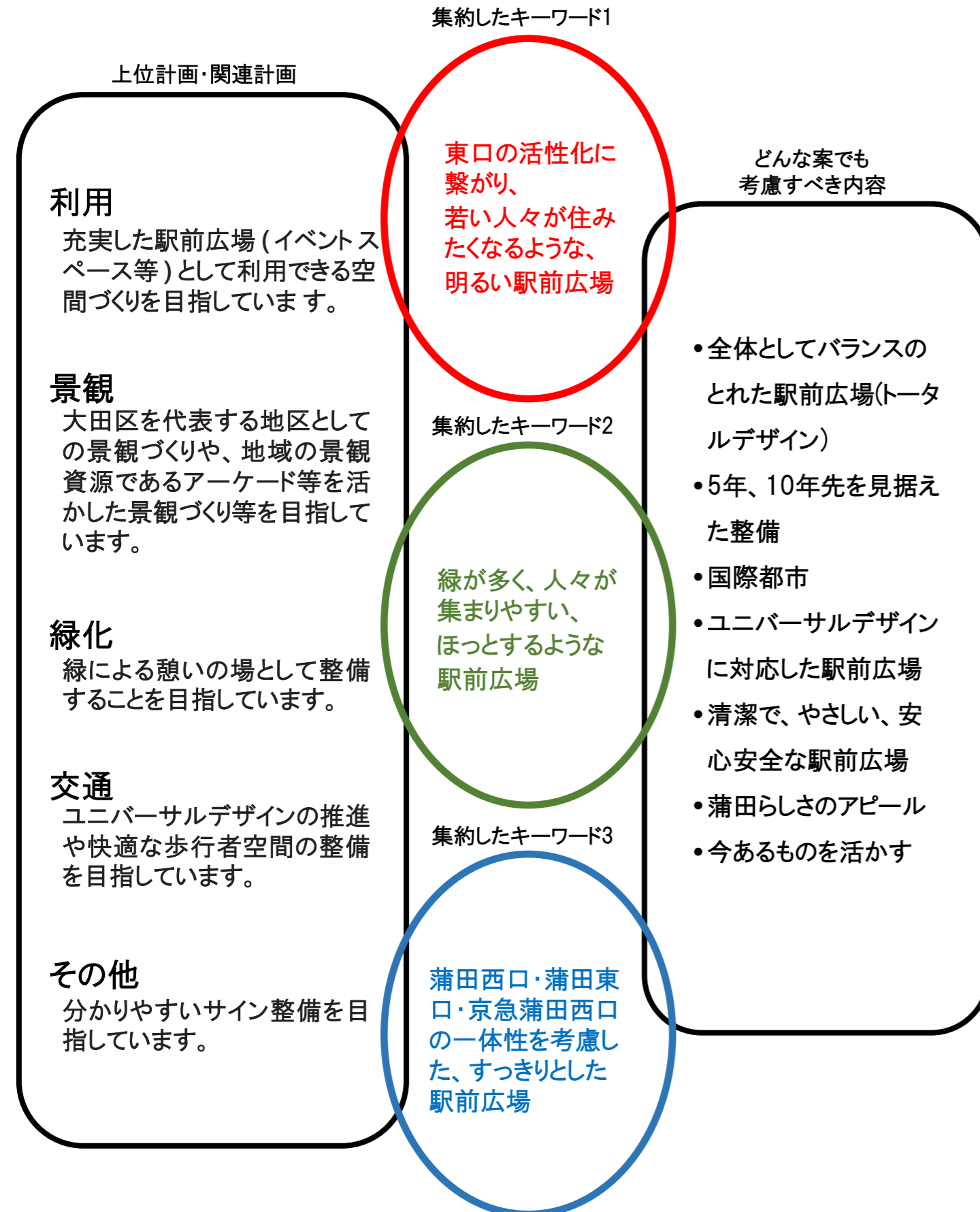


※歩行者通行量は平成28年度に実施した交通量調査結果に基づく。

IV. コンセプト比較

初動期整備の目標:

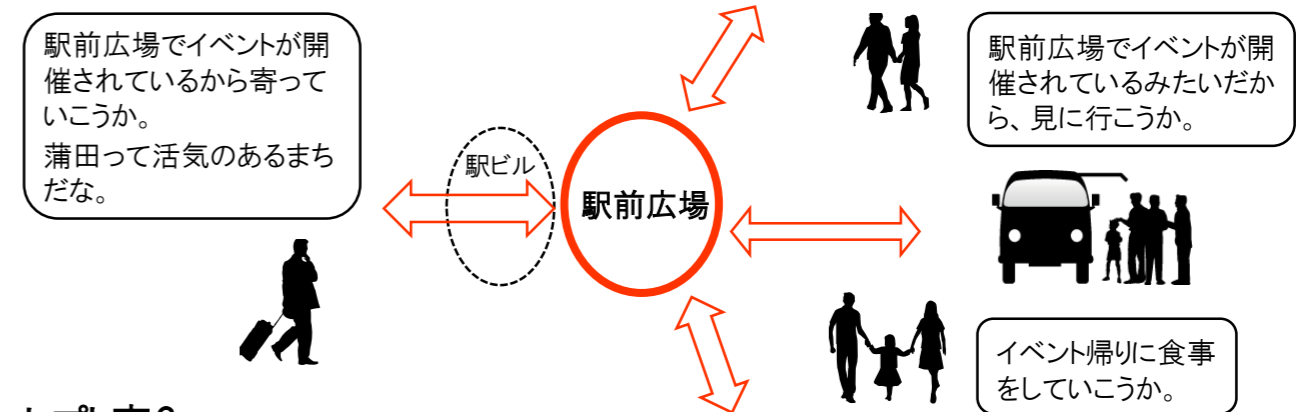
歩行者環境の改善を重視した整備



コンセプト案1

まちとつながり賑わい溢れる駅前広場

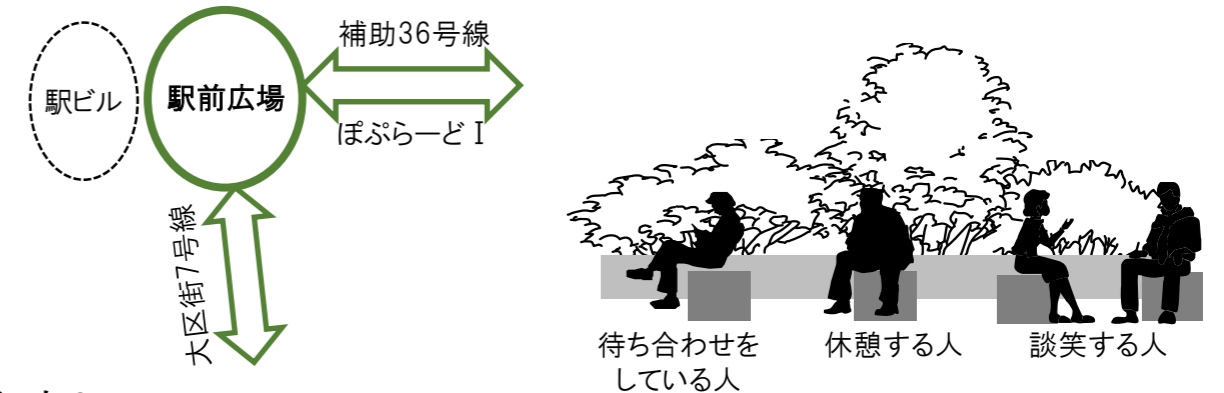
- イベント等による、まちの活性化に繋がる賑わいのある駅前広場を目指します
- 賑わいにより、駅前広場とまちの連続性と一体性を高めます



コンセプト案2

憩う木陰の駅前広場

- 緑による快適な滞留空間が有る駅前広場を目指します
- 緑により駅前広場とまちの連続性と一体性を高めます



コンセプト案3

表現者が自由に活動できる駅前広場

- 歩行圏内である蒲田西口～京急蒲田西口を一体的なデザインで繋ぎ、地区としての一体性を高めます
- 蒲田西口駅前広場や京急蒲田西口駅前広場のよう、すっきりとした駅前広場を目指します(道路附属物や道路占用物件を極力少なくする)



V. 歩道舗装の色彩比較

舗装の基本色と舗装パターンに関する検討を行い、基本色は暖色系、舗装パターンは通行・滞留空間の分離を強調した舗装デザインが採用されました。

	舗装の基本色 案1 暖色系(茶・ベージュ系)	舗装の基本色 案2 寒色系(グレー系)
舗装パターン1 通行・滞留空間 の分離を強調し た舗装デザイン		
舗装パターン2 進行方向を強調 した舗装デザイン		

舗装の基本色は右表※「大田区景観計画」の中で定められている範囲から色彩を選定することとします。

※「大田区景観計画」の中で示される基本色(市街地類型)

	色相	明度	彩度
無彩色	N	4以上	—
有彩色	0R~4.9YR	4以上8.5未満	4以下
		8.5以上	1.5以下
	5.0YR~5.0Y	4以上8.5未満	6以下
		8.5以上	2以下
その他	4以上8.5未満	2以下	
	8.5以上	1以下	

VI. 景観アドバイザーの意見

平成30年10月15日に行った景観アドバイザーへの相談結果を下表にまとめる。

項目	意見・アドバイス
交通島の使い方	色彩や樹木の配置は、活動や使い方を考慮して決めることを勧める。
	交通島は歩行者動線から離れており、本当に目的がないと一般の人は立ち寄らない空間である。歩行者動線を変えられるのであれば使い勝手は変わると思うが、そうでなければ強い仕掛けが必要となる。
	交通島のイベント空間を管理運営できる団体に委託することを検討してみてはどうか。完成までに時間があるのであれば、運営方法等に力を注ぐべきではないか。
	交通島の半円部に翼を設置すると、イベント時には翼が背景となることに留意する必要がある。
休憩施設	交通島の利用方法に合わせて、休憩施設の位置を検討すればよいのではないか。
色彩	誘導ブロックとの輝度比を確保しようとする、ベージュは結構濃い目になり、どちらかというと茶色に近い色になる。ベージュや茶色は温かみのある色ではある。グレー系は色味の種類が多く、二次製品の中から選ぶ際に、候補が多い。
	蒲田駅西口や京急蒲田駅西口との連続性を考慮した方がよいと思う。現在の蒲田駅東口は看板等により雑然としたイメージを受ける。完成時期にまだ蒲田駅東口が雑然としたイメージがあるのであれば、グレー系の引き締まった色彩が良いと思う。
	舗装にグレー系を選び、立ち上がり物にダークグレーを選択すると、空間全体がスタイリッシュになってしまう。蒲田の猥雑さが失われる可能性がある。
	ダークブラウンは歴史的な場所で採用される色彩なので、選択肢から除外しても良いと思う。オフグレーは候補に残してよいと思う。グレーベージュは個人的に勧めない。ダークグレーは周囲とのコントラストとが付きやすい。オフグレーは目立ちにくく、周辺とまとまりやすい。
	舗装材1色で敷き詰める方法もあれば、2～3色の混合も考えられる。明度差の大きい舗装材を用いたストライプ柄は勧めない。近い色彩の舗装材を使用した方がよい。個人的にはパターン1を勧める。輝度比を確保するために、暗めの1色で全体を収めるのは反対である。
	ベージュ系は緑(植栽)との相性が良い。
	交通島の舗装だけ変える方法もある。
植栽	交通視距が確保できるので、大きな高木を設置するのが良いと思う。整備前よりも緑視率や緑量が増えたと思えることが重要だと思う。
	上昇気流の周りに設置してある草花のように、管理してくれる団体があるのであれば、草花も設置してよいのではないか。
	近年台風が多いので倒木のリスクは注意する必要がある。
	四季を感じられる植栽は重要だが、やりすぎは禁物である。

■ VII. 検討部会における委員からの意見

(1) 第1回検討部会

大分類	小分類	主な意見	会議での回答及び検討状況
整備の方向性	回遊性	駅前広場だけでなく、駅とまちのつながりを考慮したコンセプトが必要と考える。	駅前広場とまち、区役所、各商店街、上位計画等との関係や影響範囲を含めて検討していく。
コンセプト	イベントスペース	十分なイベントスペースが欲しい。	次回以降の検討部会で検討する。
	森のような空間	森のような空間をイメージして整備したらどうか。	植栽の配置や規模については、駅前広場の利用状況の中で検討する。
景観	現代風デザイン	現代風のデザインにすることを検討して欲しい。	次回以降の検討部会で検討する。
	地下自転車 駐車場出入口	駐車場の出入口が景観への影響を気になる方がいるので、景観に配慮した計画にして欲しい。	出入口の工作物は景観等に配慮した計画とします。
工作物等	オブジェ	モヤイ像、翼は残して欲しい。母児像(希望)、躍進工業蒲田についても思い入れ、いわれがあるので配慮して欲しい。 上昇気流については、再設置が難しければ、写真等で残すことを検討して欲しい。	次回以降の検討部会で駅前広場内に設置可能かを検討する。
	電話ボックス	ユニバーサルデザイン対応のものにして欲しい。	次回以降の検討部会で検討する。
	緑化	NHK連続テレビ小説「梅ちゃん先生」の放映に際して植えられた梅の木を残して欲しい。	残す方向で検討する。日当たりも配慮する。
	喫煙所	ビル解体の跡地空間に喫煙所を設けられないのか？	拡張する空間は駅前の歩行者空間となるため、次回以降の検討部会で検討する。

■ VII. 検討部会における委員からの意見

(2) 第2回検討部会

テーマ	主な意見	抽出キーワード
キーワード	<ul style="list-style-type: none"> 明るく感じの良いといった新しい蒲田のイメージに結び付く、東口の活性化に繋がる、人が集まりやすい東口駅前広場が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 明るく感じの良い新しい蒲田のイメージに繋がる駅前広場 東口の活性化に繋がる駅前広場 人が集まりやすい駅前広場
	<ul style="list-style-type: none"> モヤイ像を活かした待ち合わせ場所や、まちの賑わいを生み出すためのイベントスペースがあると良い。 広場全体のバランスがとれていることが必要である。 喫煙所は、利用状況等や喫煙を推奨しないように配慮ある設置にして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> モヤイ像を活かした待ち合わせ場所 まちの賑わいを生み出すためのイベントスペース 全体としてバランスのとれた駅前広場 駅前広場の利用状況等に配慮した喫煙所の設置検討
	<ul style="list-style-type: none"> 武蔵境駅北口駅前広場のコンセプト(潤いと賑わい)に共感する。 緑の多い駅前広場が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 潤いと賑わいがある緑の多い駅前広場
	<ul style="list-style-type: none"> 5年先、10年先を見据えた「国際都市」というコンセプトを提案する。 「若い学生が卒業後も住み続けたい」というコンセプトを提案する。若い人々を惹きつける要素として、イベントや路上コンサートができる常設ステージがあった方が良い。 東口駅前広場と西口駅前広場は共通したコンセプトにすることを提案する。 	<ul style="list-style-type: none"> 5年、10年先を見据えた国際都市 イベントや路上ライブで若い人々を惹きつけ、住みたいと思える街 常設のステージ 西口駅前広場と東口駅前広場の共通したコンセプト
	<ul style="list-style-type: none"> 西口広場のような腰掛ではなく、高齢者に配慮した着座可能な休憩施設が必要である。 ポイ捨てが危惧されるため、喫煙所は設置して貰いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 着座可能な休憩施設 喫煙所の設置
	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場は一度整備するとなかなか作り変えることが難しい空間なので、10年後を見据えて行きたい。 駅ビル前の歩道には、バスシェルターやベンチの配置を検討して貰いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 10年先を見据えた整備 駅ビル前歩道へのシェルターや休憩施設の設置
	<ul style="list-style-type: none"> 駅を利用する人々が、ほっとするような駅前広場、地下自転車駐車場にして貰いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ほっとするような駅前広場と地下自転車駐車場
	<ul style="list-style-type: none"> イベントスペースに常設のステージや電源装置が必要。交通機能、賑わいを考慮したまちづくりを行って貰いたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 常設のイベントスペースや電源装置 交通機能と賑わいを考慮したまちづくり
	<ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅東口は大田区の顔なので、蒲田らしさをアピールするものが必要。今あるものを活かし、西口駅前広場と東口駅前広場を統一したデザインにしたい。 羽田空港が24時間化された場合、照明計画に注力する必要がある。 レンタル自転車等を活用した取り組み。現在と計画の歩行者動線を認識した方が良い。 イベント施設の半分程度は常設が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 蒲田らしさのアピール 今あるものを活かす 西口駅前広場と東口駅前広場のデザイン的な統一 照明計画への注力 半分程度が常設のイベントスペース
	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者に配慮した歩きやすい歩行者空間を整備して貰いたい。 タクシー乗り場は、ユニバーサルデザイン対応の車両に対応したものにしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者に配慮した歩行者空間 ユニバーサルデザインに対応したタクシー乗車所
	<ul style="list-style-type: none"> トータルデザインを行うために、アーティストやデザイナーの専門家に意見を聞くことを提案する。 	<ul style="list-style-type: none"> トータルデザイン
	<ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅と京急蒲田駅が、雰囲気的に結ばれた空間になると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 蒲田駅と京急蒲田駅の一体的な空間整備
	<ul style="list-style-type: none"> 東口駅前広場と西口駅前広場は類似したコンセプトで同じようなイメージの広場になると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 西口駅前広場と東口駅前広場の共通したコンセプト
	<ul style="list-style-type: none"> 蒲田は夜の街というイメージがあるが、明るく、きれいで、清潔な、粋が良く、やさしく、下町らしく、安全安心なイメージの駅前広場になると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 清潔で、下町らしく粋が良く、やさしい、安心安全な駅前広場

■ VII. 検討部会における委員からの意見

(3) 第3回検討部会

質問① コンセプト案に対するご意見をお聞かせ下さい。

駅前広場全体や交通島をどのように利用したいと考えますか？また、どのコンセプト案が適しているかをお聞かせください。

コンセプト案1 まちとつながり賑わい溢れる駅前広場

コンセプト案2 憩う木陰の駅前広場

コンセプト案3 表現者が自由に活動できる駅前広場

	意見	選択案
質問①	蒲田がやさしくなるのに適した案を選びたい。そうしたとき、案1が一番近いと思う。	1
	夏季にイベントを行う場合、観客が滞留するための日除けが必要と考える。ただし、鳥害については対策を取る必要がある。	2
	駅を利用する一般の人の利便性を考えると、必要なのは「やすらぎ」や「落ち着く」といったやわらかいイメージだと思う。水景施設があると良いと思う。	2
	蒲田西口や京急蒲田西口と一体感のあるまちを造っていきたい。	3
	空間を広く使いたい。若い人々を惹きつけるようなイベントが開催できる、若い人々が良いまちだ、住んでみたいと思える駅前をしたい。	3
	現在の駅前のざわついた雰囲気を一新したい。駅前広場の完成が10年先であることを考えると、まちの雰囲気が変わっていることも考えられる。そうすると、シンプルな変化に対応できる駅前広場がよいと思う。	3
	各コンセプト案の良いところ取りが良い。	複合案
	人が集まり、賑わいを感じられるイベントができる広場がよい。	1
	まちの活性化に繋がるような利用が良い。空間の利用例として、品川駅港南口や伊勢崎町商店街で行われているストリートライブを参考にしてみてもどうか。多様なアクティビティを包括するような設えが良い。	1
	商店街としては集客を重視したいのでコンセプト案1が良い。緑陰もある程度必要と考える。	1
ステージや休憩施設は、仮設・移動式が良い。休憩施設は、ベンチタイプではなく、1人用のタイプを点在するように設置して欲しい。駅ビルを含めた駅前空間に、休憩施設が不足しているように思える。12月に行うイベントは定着してきており、駅前に行けば何かイベントを行っているというようなイメージを作りたい。	1	

Ⅶ. 検討部会における委員からの意見

(3) 第3回検討部会

質問② オブジェの駅前広場再設置の可否に関するご意見をお聞かせ下さい。
(上昇気流については設置を行わない方針です。)

	意見
質問②	モヤイ像は見慣れていて、紡ぎ合う意味もあるのでシンボルとして再設置をしても良いと思う。
	有事の際に支障となる可能性があり、住民の総意で設置されたものではないので、将来を見据えて若い人々の事を考えると、全て再設置不要と考える。 (複数回答有り)
	全てどちらでも良い。
	全て再設置が必要だと思う。(複数回答有り)
	若い人達に既設のオブジェは認知されておらず、新しいまちに変わるために他への移設を検討して欲しい。どうしても残したいのであれば、アプリコ周辺などへ移設すれば良いと考える。
	国際都市や平和都市を表現するものが無いのであれば、モヤイ像と翼を分離帯に再設置し、躍進工業蒲田と希望は、本庁舎の前に移設するのが良いと考える。
	必要であれば新しいものを作れば良い。
	モヤイ像と翼は再設置、母子像(希望)と躍進工業蒲田はどちらでもよいと考える。
	母子像(希望)は駅前広場の暖かみを増し、翼はシンボルになると思うので再設置を希望する。モヤイ像と躍進工業蒲田は再設置不要と考える。躍進工業蒲田は、工業が盛んな地域である羽田方面への移設を検討してみてもどうか。

集計結果

	再設置	非設置・移設	どちらでもよい
①翼	5	4	2
②モヤイ像	5	5	1
③躍進工業蒲田	2	6	3
④希望	3	5	3

質問③ 喫煙所の設置の可否と配置の条件に関するご意見をお聞かせ下さい。

	意見
質問③	なるべく目立たない位置に、現在よりも規模を縮小して再設置が必要だと考える。
	大きな規模である必要はないが、見つけやすい位置に設置する必要があると考える。
	受動喫煙の問題があること、公共施設に行けば煙草が吸えるという慣例が出来てしまうことが将来的に問題になると思う。
	蒲田西口ではポイ捨て対策から喫煙所を交通島に設けたが、区民から批評を受けることがある。蒲田東口の顔となるような場所に喫煙所を設けたら、蒲田は遅れていると思われる。また、受動喫煙の問題もある。
	よい方法や場所があれば再設置を検討して貰いたい。
	再設置が必要だと考える。京急蒲田駅西口では喫煙所を設けなかったためにタバコ屋の前で喫煙する人々がおお、子供たちへの受動喫煙に対して苦情が出ている。決められた場所で喫煙するようにして貰いたい。
	国際都市を掲げるのであれば、喫煙所を再設置するべきではないと考える。本庁舎横か地下自転車駐車場北出入口近くに喫煙所を設けて貰いたい。
	再設置が良いと考える。ポイ捨て防止にもなる。
	駅前広場の端の方に、あまり大きくない規模のものを設置してはどうか。
	西口ほどの規模は不要だが、屋外で煙草を吸っている人がいるので、喫煙所は必要だと思う。

集計結果

	再設置	非設置	どちらでもよい
喫煙所	8	3	0

■ VII. 検討部会における委員からの意見

(4) 第4回検討部会

項目	意見	会議での回答及び検討状況	参照資料
喫煙所	将来を見据え、喫煙所の規模は実際の利用者数を基に決めて欲しい。	検討部会内での意見を考慮して、現状と同程度にする予定である。	
照明	現在の駅前広場の交通島の明るさを教えて欲しい。	次回までに現況を調査して報告する。	資料3
	交通島を明るくした方が活気が出ると思う。	最適にするよう照明計画を立てる。	デザイン基本プラン 本編 p.8
植栽	エレベーターの横の位置の植栽がその位置で使い勝手が良いのか。	スケルトン仕様の変更も含めて今後検討していく。	デザイン基本プラン 本編 p.10
休憩施設	椅子はイベント時もイベントのない日もそれなりに主張した方が良い。 スツールは他の場所にも配置したほうが良い。	イベントで利用しない日も含めて検討する。	デザイン基本プラン 本編 p.10
自転車駐車場 出入口	出入口の屋根はどうなっているのか。	出入口には屋根がつく仕様となる。	
	出入口階段横の腰壁60cmというのは危険な高さだと思う。	腰壁には転落防止を兼ねた立ち上がり110cm以上の手摺を設置する予定である。	
	出入口から雨が吹き込む対策はどうなっているか。	警察の指導により視距がとれなくなるため側面の囲いは設置できない。	
エレベーター	自転車駐車場の全ての出入口にエレベーターを設置して欲しい。	エレベーターは北側出入口と交通島出入口に設置するが、東側出入口と南側出入口はスペース上設置が困難である。	
	エレベーターと出入口はスケルトンにし、他の出入口も同じ仕様が良い。	交通島のエレベーターはスケルトン仕様で考えている。 他の出入口のデザインは今後設計の中で検討していく。	デザイン基本プラン 本編 p.17
時計	時計台の検討がされていない。	次回の検討部会で方向性を示す。	デザイン基本プラン 本編 p.15
電源設備等	イベントを開催する場合、電源設備や給排水設備が必要である。	電気や給排水設備については、公共空間なので基本的には設置しない方向だが、イベントに公共性があり地域振興等が目的であれば設置を考えたい。まずは地域の方々を中心にルール作りを整理するところから検討する必要がある。	
色彩計画	舗装の色彩が暖色系なら、照明や防護柵は締まった色彩にして欲しい。	舗装の色彩とバランスのとれた色を検討する。	デザイン基本プラン 本編 p.14
	蒲田らしさや街との連続性を考えなければならない。 ランドスケープデザイナーを入れて検討して欲しい。	景観アドバイザー、学識経験者等の意見を取り入れ検討している。	

■ VII. 検討部会における委員からの意見

(5) 第5回検討部会

項目	意見	会議での回答及び検討状況	参照資料
駅前広場 レイアウト	交通島の横断歩道の幅員が現況6m程度なのに4mの計画案では不安がある。	警視庁との協議では幅員4mの計画だが、現状幅員を考慮し、可能な限り広い幅員を確保できるよう協議していく。	
	駅前への自転車経路はどのようになるのか。	自転車走行環境の整備では、蒲田駅東口の地下自転車駐車場へ誘導する経路となっており、ロータリーの中に経路を設けない予定である。	
	選挙演説時の選挙カー等の利用をどうするのか想定してほしい。	空いている場所に停めていただくことになるが、現在、駐車禁止の運用の中で使用されていることを踏まえ、今後警視庁と協議する必要があると考えている。	
	ロータリーの車線数や線形が変わることで渋滞等が懸念される。	警察庁と協議を行い、事前に調査を行い交通量に対応できる設計となっている。	
	タクシー乗降所について、停める位置のルール周知徹底を図ることが必要だ。	タクシー乗降所の運用ルールについては、今後タクシー事業者と協議を行っていく。	
	送迎や買い物時に自動車を停めておくスペースがない。	限られたスペースの中での配置であり、一般車両の駐車場所は作らないように警察からも指導を受けていることから、停められるスペースを利用してほしい。	
	駅前広場のレイアウトやバス降車場の位置が変わることで、商店街への人の流れが変わるのではないかと。	公共交通の集約により蒲田駅全体の利便性が向上し、その結果、人が集まり賑わいが生まれると考えている。また、駅ビル主要出入口から横断歩道までの主動線もまっすぐになるよう配慮した。	
	東側の車道が現在より狭くなること懸念される。	車道や歩道の幅員については、自動車交通量や歩行者通行量を基に計画している。	
交通島	交通島が凄くさっぱりした感じなのでもう少し何か欲しい。	賑わい溢れるイベントという初動期整備コンセプトの下、ある程度自由度を高め、すっきりした空間にした。	
	地域としてイベントがないときの活用方法を考えなくてはいけない。	イベントスペースで活気ができるように活用方法やルール作りを、広場が完成するまでに地元と一緒に検討する必要がある。	
	植え込みへのゴミの投げ捨て対策をしてほしい。	維持管理の面も含めて、今後、ゴミ対策を検討する必要があると考えている。	
休憩施設	交通島は多くの人々が長居するような場所ではないのに、多くの休憩施設が設置されている。	前回意見を踏まえ設置数を増やし、長時間居座ることがないような想定で一人用スツールと腰掛けパイプを設置している。	
	腰掛パイプの座面はどの位の高さか。	類似事例を参考にして、35cm程度を想定している。	
照明施設	区の街路灯にフラッグアームの設置を検討してほしい。	今後、公共で使うフラッグアーム設置の可否は必要に応じて検討する。	
自転車駐車場 出入口	交通島に設置されるエレベーターや階段出入口は、どこにつながるのか。	地下自転車駐車場に連絡している。	
	交通島に設置するエレベーターは人専用か。	交通島のエレベーターは人専用である。	
	交通島に自転車を載せられるエレベーターを設置しないのか。	駅前広場内は押し歩きとなっているため、自転車用エレベーターは設置しないが、北側出入口付近に1基設置する予定である。	
	自転車駐車場出入口の勾配について知りたい。	出入口の詳細が決まり次第、周知していく予定である。	
その他	今後10年、15年先を見据えて、駅前広場整備と駅ビル建て替えと新空港線等をどのように連携させるのか。	蒲田のまち全体を一体的に捉えて関係者と研究している。	