

駅前空間の将来イメージと整備概要

- 快適で安全な歩行者空間
- 駅東西が一体となった回遊性の高い空間
- 便利で快適な交通結節空間
- 快適な自転車利用空間
- 安全・安心な都市空間
- 環境にやさしい都市空間

駅前広場の整備などによるゆとりある歩行者空間、駅や中央自由通路(デッキレベル)と地上を円滑に移動できる歩行者動線  
 中央自由通路・駅前広場の整備などにより駅東西を結ぶまちの中心軸の形成  
 駅前広場の整備による交通施設の集約化、新空港線「蒲蒲線」に整備に合わせた交通結節機能の強化  
 東口地下自転車駐車場整備など自転車駐車場の確保、歩行者と自転車の共存をはかった自転車通行空間  
 駅ビル、駅前広場周辺街区の建替えなどによる防災性の向上  
 建替えなどに合わせた建物の省エネ・省CO2化

○西口駅前広場周辺街区

- ・共同化等による建替え
- ・建替え時の駅前広場沿いの建物低層部の一部開放
- ・建替え時の附置義務自転車駐車場の確保

○西口駅前広場

- ・フラット化による歩行者動線、イベントスペースの確保
- ・段差解消による歩行者動線の確保
- ・歩道幅員の一部拡幅
- ・乗換利便性向上に向けた交通施設の再配置
- ・中央自由通路と駅前広場の接続(バリアフリー化)
- ・新空港線「蒲蒲線」の出入口の確保

○西口周辺

- ・歩行者・自転車の通行環境の整備
- ・主要道路の歩道幅員の拡幅

○西口駅ビル

- ・中央自由通路と駅前広場の接続(バリアフリー化)
- ・東急改札とJR中央改札の連絡通路
- ・駅前広場前面の歩行者スペースの確保
- ・東急・JR南口と新空港線「蒲蒲線」の連絡通路の確保
- ・附置義務自動車・自転車駐車場、荷捌きスペースの確保

○東西自由通路

- ・中央部:駅東西を結ぶ中央自由通路(JRコンコース)の整備
- ・南側:新空港線「蒲蒲線」の整備と連携した地下自由通路の整備
- ・北側:自転車の駅東西方向の通行を可能にするJR管理通路の活用検討

○東口駅前広場

- ・歩行者環境の改善、交通結節機能強化のための面積拡張
- ・駅前広場内の歩道幅員の拡幅
- ・乗換利便性向上に向けた交通施設の再配置
- ・歩行者環境の改善、安全性・回遊性の向上のための立体利用(ペDESTリアンデッキの検討など)
- ・中央自由通路と駅前広場の接続(バリアフリー化)
- ・新空港線「蒲蒲線」の出入口の確保
- ・地下自転車駐車場、出入口整備

○東口駅前広場周辺街区

- ・共同化等による建替え
- ・建替え時の駅前広場沿い建物低層部の一部開放
- ・駅前広場の立体利用と合わせた周辺建物の接続
- ・建替え時の附置義務自転車駐車場の確保

○東口周辺

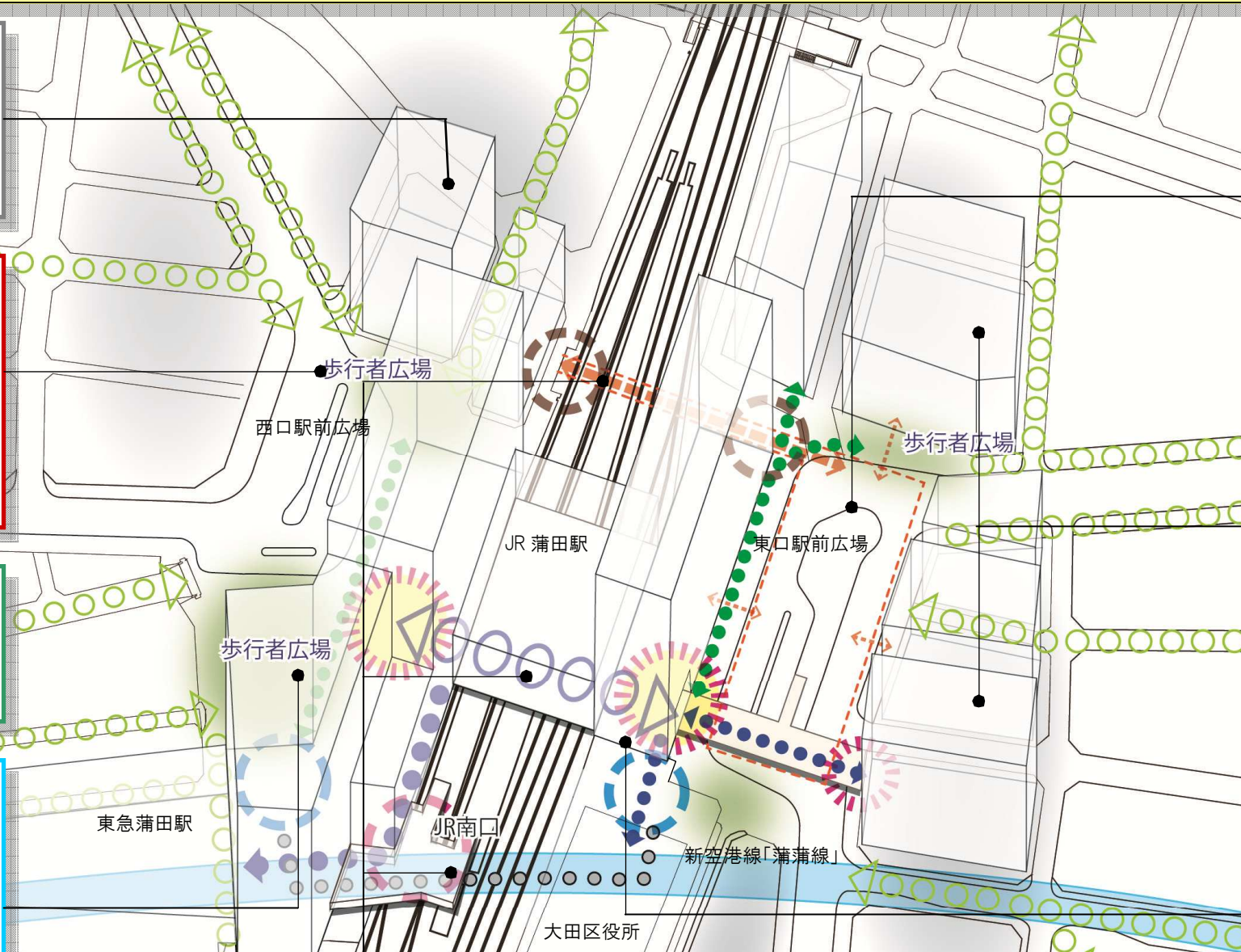
- ・歩行者・自転車の通行環境改善
- ・主要道路歩道幅員の拡幅

○東口駅ビル

- ・中央自由通路と駅前広場の接続(バリアフリー化)
- ・駅前広場前面の歩行者スペースの確保
- ・JR中央改札と新空港線「蒲蒲線」の連絡通路の確保
- ・地下自転車駐車場との連絡通路の整備
- ・附置義務自動車・自転車駐車場、荷捌きスペースの確保

○新空港線「蒲蒲線」

- ・地下改札・ホーム整備
- ・地上・駅ビル・JR連絡通路整備



※図中の中央自由通路(JRコンコース)の位置は、現在のJRコンコースの位置付近に仮置きしたものです。  
 ※東口駅前広場は、立体利用による拡張を想定し、中央自由通路と接続するペDESTリアンデッキのイメージ例を示したものです。

※イメージ図及び記載内容は、蒲田駅周辺再編プロジェクトの作成に向け検討中のものであり、各施設は仮に配置したもので、今後、関係機関と協議して決定していきます。

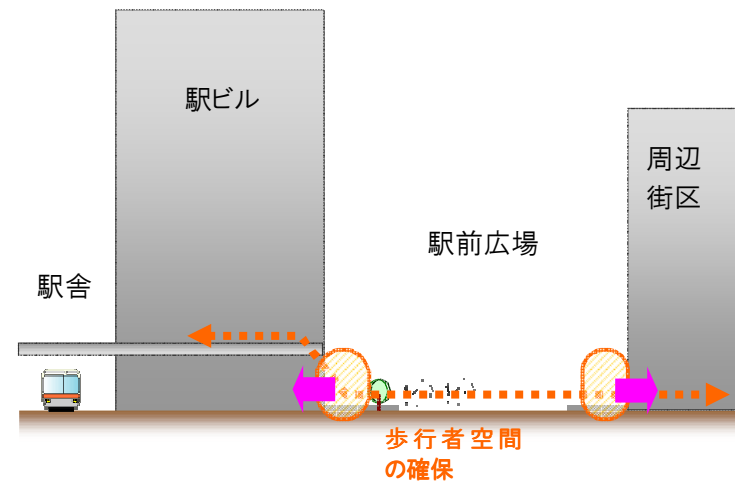


## 東口駅前広場の拡張の考え方

### 地上部のみでの拡張

便利で快適な駅前広場として機能するための歩行者空間と交通空間を地上部で確保する

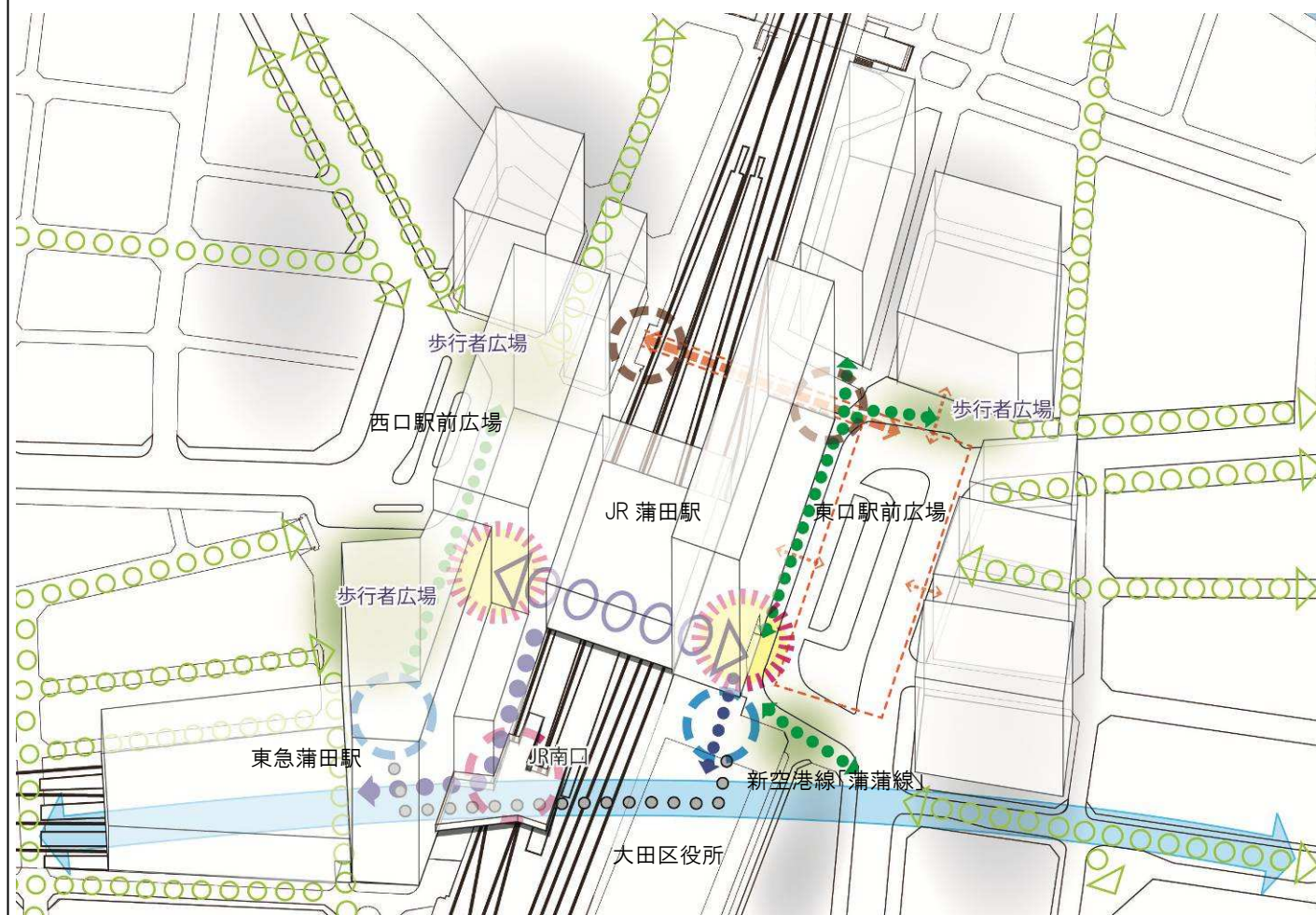
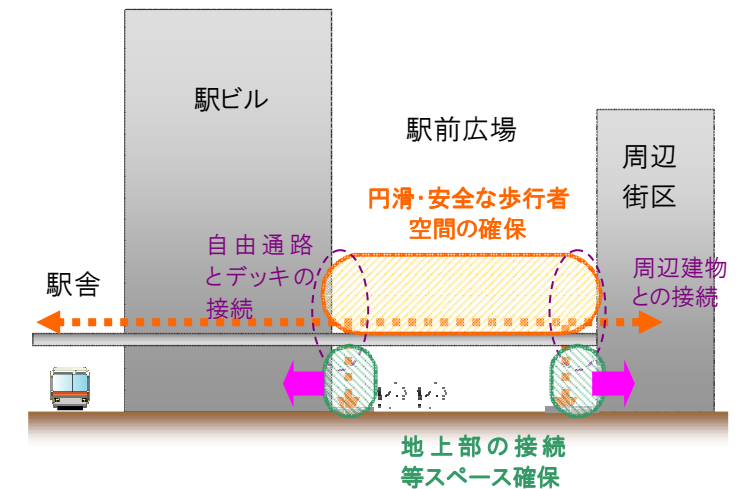
- ・駅前広場に面する駅ビル地上部の一部を歩行者空間として活用
- ・駅前広場周辺街区での建物の建替え時に、駅前広場沿いの建物足元の地上部の一部を歩行者空間として活用



### 立体利用による拡張

駅ビルと駅前広場周辺街区をつなぐ、駅前広場の立体利用による歩行者空間を確保し、歩行者動線と自動車動線の立体分離をはかる

- ・中央自由通路と接続する駅前広場上部へのペDESTリアンデッキの設置
- ・デッキレベルでの駅舎、駅ビル、駅前広場周辺街区建物との接続
- ・デッキへの階段、エレベータなどの接続空間、柱の設置スペースなどの地上部での確保



※図中の中央自由通路 (JR コンコース) の位置は、現在の JR コンコースの位置付近に仮置きしたものです。  
 ※東口駅前広場は、地上部のみでの拡張を想定したイメージ例を示したものです。

※図中の中央自由通路 (JR コンコース) の位置は、現在の JR コンコースの位置付近に仮置きしたものです。  
 ※東口駅前広場は、立体利用による拡張を想定し、中央自由通路と接続するペDESTリアンデッキのイメージ例を示したものです。

※イメージ図及び記載内容は、蒲田駅周辺再編プロジェクトの作成に向け検討中のものであり、各施設は仮に配置したもので、今後、関係機関と協議して決定していきます。



■ 整備事例

1. 回遊性の高い視認性・開放性のある自由通路

- ・自由通路の整備による駅両側の連絡性強化（回遊性向上）
  - －東西の連絡性を高める開放的で明快な自由通路
  - －まちとのつながりを意識した視認性・開放性のある自由通路

例) 立川駅

JR線立川駅の平均乗降客数：約31.2万人/日  
(多摩モノレール立川北・立川南駅の平均乗降客数：約6.7万人/日)

約25m幅員のまっすぐな自由通路により、南北のまちが連絡されており、駅の利便性と地域の回遊性を高めるため、コンコースから直接南北自由通路に通じる改札口が設けられている。  
自由通路の左右には商業が顔出しされており、賑わいのある空間となっている。

立川グランディオ前

ルミネ前



例) 川崎駅

JR線川崎駅の平均乗降客数：約37.1万人/日  
(京急川崎駅の平均乗降客数：約11.5万人/日)

約25m幅員のまっすぐな自由通路により東西区間が連絡されている。自由通路の階段を下りると、バスターミナルや仲見世通り他東口地区がずっと視野に入るなど、まちへのつながりも意識されている。  
また、自然採光により、明るい空間となっている。

改札口前

川崎ラゾーナ前



2. 快適で安全な歩行者空間の整備された駅前広場

- ・駅前広場の整備などによるゆとりある歩行者空間整備、安全性・回遊性の向上を意識した立体利用 等
  - －円滑に移動ができる歩行者スペースの確保
  - －安全性・回遊性を向上のための駅前空間の立体利用（ペDESTリアンデッキ等）

例) 川崎駅 東口

川崎駅駅前広場再編整備により、交通結節点の強化、回遊性の向上、歩行者空間の整備、バリアフリー化の促進、駅前景観の形成などを図っている。  
東口からアゼリアに降りる中央階段の屋根と壁面はガラス製で、開放的な空間を演出している。

中央階段壁面前の歩行者空間

東口駅前広場鳥瞰



例) 武蔵小杉駅 横須賀線口

JR線武蔵小杉駅の平均乗降客数：約20.6万人/日  
東急線武蔵小杉駅の平均乗降客数：14.9万人/日

駅周辺の再開発事業に合わせ、駅前広場を一新し、ゆとりある歩行者空間を確保するとともに、舗装の色彩や照明の光源や植栽などを総合的にデザインし、まちの顔としての景観を作り出している。また、駅前の放置自転車対応として、駅前広場整備に合わせ、1,400台収容の4階建て駐輪場を新しく設置し、歩行者の安全面と駅前広場としての景観向上を図っている。

駅前広場鳥瞰

バス乗り場前空間



不二窯業株式会社 HP 最新実績 (<http://www.fujiyogyo.co.jp/latestresults/741>)

例) 川崎駅 西口

駅とミュージア川崎（再開発ビル）とを結ぶペDESTリアンデッキにより、歩行者と自動車交通とが上下分離され安全性の高い空間が確保されている。  
さらに、駅前広場のケヤキ大木群を保全しつつ、利用者の視界に取り込まれるよう配慮されている。駅前広場地上部のバスシェルターの役割も兼ねている。

川崎駅ミュージアデッキ

駅前広場地上部



景観開花 HP 景観・構造事例紹介 (<http://kaika.client.jp/2007/dncon/kawasaki.html>)

例) 大崎駅

JR線大崎駅の平均乗降客数：約25.6万人/日  
(りんかい線大崎駅平均乗降客数：約10.1万人/日)

大崎駅の東西のまちを結び、JR線路上空で大崎駅改札口と直結しており、歩行者動線と自動車動線が上下分離されている。  
ペDESTリアンデッキは、両側部に屋根を架けるとともに、中央部からの採光を確保することで、降雨・晴天に関わらずいつでも快適な歩行者空間となっている。

新西口前デッキ

新東口前デッキ



※ JR線の乗降客数は、JR東日本HP2011年度の乗車人員を2倍している。

※JR線蒲田駅の平均乗降客数：約26.7万人/日  
東急線蒲田駅の平均乗降客数：約15.1万人/日