

## 2. 駅前空間の将来像と駅前空間形成の方向性

**駅前空間の将来像**

環境にやさしく、快適で更なる活力を生み出す都市再生により  
「人が集い・にぎわう、国際都市 おおたの交通結節拠点・蒲田」

**駅前空間再編方針**

<p><b>1. 都市基盤(公共施設)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①駅前広場の歩行者環境の改善、交通機能の向上</li> <li>②公共交通利便性の改善</li> <li>③公共自転車駐車場の再編、自転車通行環境の改善</li> <li>④駅東西の回遊性・連絡性の強化</li> </ul>
<p><b>2. 都市環境</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①地域の玄関口としての駅前空間の形成</li> <li>②京急蒲田周辺との一体的な歩行者空間の形成</li> <li>③活気や潤いなどが感じられる魅力あるまちなみの形成</li> <li>④だれもが便利で快適なユニバーサルデザインのまちづくり</li> <li>⑤環境にやさしい先進的なまちづくり</li> </ul>
<p><b>3. 都市防災</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①防災機能を高める基盤施設などの整備</li> <li>②老朽化建物の建替え促進</li> </ul>

**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機能性・利便性・快適性の高い駅前空間の形成

<p><b>1. 快適で安全な歩行者空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○十分な歩道幅員などゆとりある歩行者空間</li> <li>○快適・安全で誰もが円滑に移動できる歩行者動線</li> </ul>
<p><b>2. 駅東西が一体となった回遊性の高い空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人が行き交う駅東西連絡</li> <li>○快適で魅力ある回遊路</li> </ul>
<p><b>3. 便利で快適な交通結節空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用しやすい公共交通</li> <li>○快適で機能性の高い駅前広場</li> </ul>
<p><b>4. 快適な自転車利用空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用しやすい自転車駐車場</li> <li>○安全な自転車通行環境</li> </ul>
<p><b>5. 安全・安心な都市空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地震に強い建物</li> <li>○防災機能を持つ駅前広場</li> </ul>
<p><b>6. 環境にやさしい都市空間</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○景観の美しいまちなみ</li> <li>○環境にやさしい施設(低炭素型都市)</li> </ul>

### ＜「駅前空間形成の方向性」の実現に向けた施設整備の視点＞

<p><b>○東口駅前広場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者環境改善、交通施設の再配置など駅前広場機能の改善・強化</li> <li>●駅ビル、周辺街区の再整備等と連携した駅前広場及び周辺の歩行者環境の向上</li> <li>●新空港線「蒲蒲線」の事業実施と合わせた新駅への出入口の整備、交通施設の再配置など公共交通利用の利便性の向上</li> </ul>
<p><b>○東口駅ビル・(中央)自由通路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駅東西を結ぶまちの中心軸となる(中央)自由通路の整備</li> <li>●駅前広場整備に合わせた駐車場・荷捌きスペースの配置、環境負荷低減方策の実施</li> </ul>
<p><b>○東口駅前広場周辺街区</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●老朽化建物の建替え促進(防災性強化、環境にやさしいまちづくり)</li> <li>●駅前広場から街に人を導く歩行者環境の整備(京急蒲田周辺や呑川へと結ぶ歩行者空間形成)</li> <li>●建替え、共同化などにおける自転車駐車場の確保</li> </ul>
<p><b>○東口周辺</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前広場から街に人を導く歩行者環境の整備(京急蒲田周辺や呑川へと結ぶ歩行者空間形成)</li> </ul>
<p><b>○西口駅前広場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●歩行者環境改善、交通施設の再配置など駅前広場機能の改善・強化</li> <li>●駅ビル、周辺街区の再整備等と連携した駅前広場及び周辺の歩行者環境の向上</li> <li>●新空港線「蒲蒲線」の事業実施と合わせた新駅への出入口の整備、交通施設の再配置など公共交通利用の利便性の向上</li> </ul>
<p><b>○西口駅ビル・(中央)自由通路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駅東西を結ぶまちの中心軸となる(中央)自由通路の整備</li> <li>●駅前広場整備に合わせた駐車場・荷捌きスペースの配置、環境負荷低減方策の実施</li> </ul>
<p><b>○西口駅前広場周辺街区</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●老朽化建物の建替え促進(防災性強化、環境にやさしいまちづくり)</li> <li>●駅前広場から街に人を導く歩行者環境の整備(商店街や工学院へと結ぶ歩行者空間形成)</li> <li>●建替え、共同化などにおける自転車駐車場の確保</li> </ul>
<p><b>○西口周辺</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前広場から街に人を導く歩行者環境の整備(商店街や工学院へと結ぶ歩行者空間形成)</li> </ul>
<p><b>○東西連絡通路(北側・南側)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●新空港線「蒲蒲線」の事業実施と合わせた南側連絡通路の整備、東西駅前広場との接続</li> <li>●北側自転車用地下東西通路の整備検討</li> </ul>
<p><b>○新空港線「蒲蒲線」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●地下改札・ホーム整備、地上・駅ビル・JRとの連絡通路整備</li> </ul>

※「自由通路」とは…駅東西間を結ぶ24時間通行可能でバリアフリー化された通路  
「連絡通路」とは…駅東西間を結ぶバリアフリー化された通路

### 3. 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十分な歩行空間、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  
 駅東西を結ぶまちの中心軸となる(中央)自由通路・駅前広場などの整備、中心軸とまちなかを結ぶ歩行者空間の整備  
 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」事業実施に合わせた交通結節機能の強化  
 自転車駐車場整備、歩行者と自転車の共存をはかった自転車通行空間  
 駅前広場など基盤施設や駅ビルの再整備、駅前広場周辺街区の建替えなどの促進による防災性の向上  
 建物、設備の更新などによる省エネ・省CO2化の促進

#### ○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
- ・省エネ化など環境負荷低減方策の実施

#### ○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」新駅への出入口の整備
- ・省エネ化など環境負荷低減方策の実施

#### ○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」新駅との連絡通路の確保
- ・附置義務自動車・自転車駐車場、荷捌きスペースの確保
- ・省エネ化など環境負荷低減方策の実施

#### ○自由通路・連絡通路

- ・中央部:駅東西を結ぶ(中央)自由通路の整備
- ・南側:新空港線「蒲蒲線」の事業実施と連携した連絡通路の整備
- ・北側:自転車の駅東西方向の通行を可能にする自転車用地下東西連絡通路の活用検討

#### ○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」新駅への出入口の整備
- ・地下自転車駐車場、出入口整備
- ・省エネ化など環境負荷低減方策の実施

#### ○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
- ・省エネ化など環境負荷低減方策の実施

#### ○東口周辺

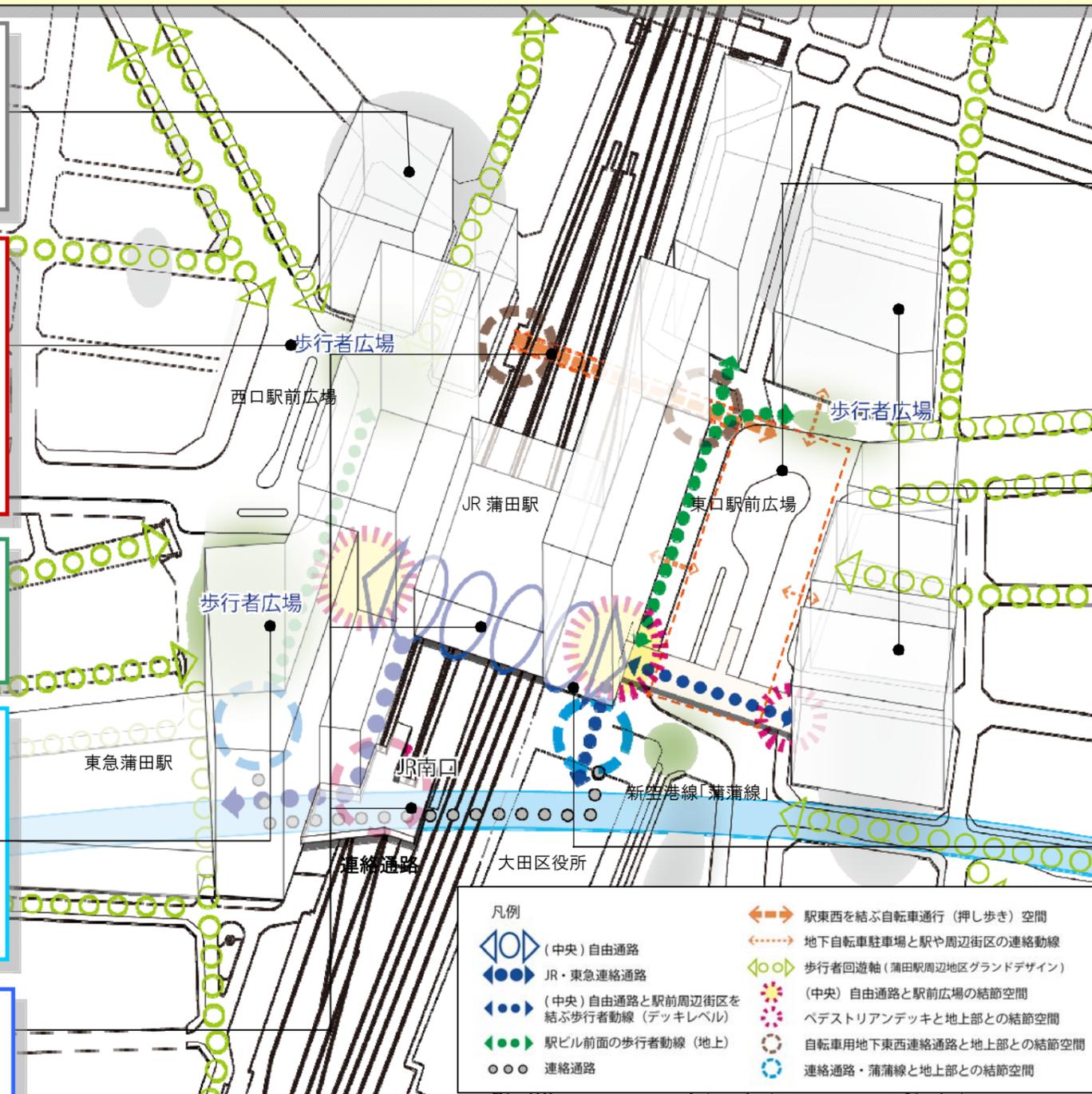
- ・歩行者・自転車の通行環境改善
- ・主要道路歩道幅員の拡幅

#### ○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」新駅の連絡通路の確保
- ・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
- ・省エネ化など環境負荷低減方策の実施

#### ○新空港線「蒲蒲線」

- ・地下新駅とホーム整備
- ・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を想定し、仮置きした(中央)自由通路と直線状に接続するペ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。

## (参考) 駅前空間整備による蒲田駅周辺の回遊性強化

駅前空間の整備概要に示す施設整備により、暫定自転車駐車場や放置自転車の解消、歩行者とバス利用者の交錯の解消などを図り、蒲田駅周辺の回遊性向上に貢献する。

### 1. 蒲田駅東西の連絡性・回遊性の強化

- 自由通路・連絡通路の整備
  - 駅東西を結ぶ（中央）自由通路の整備
  - 新空港線「蒲蒲線」の事業実施と連携した連絡通路の整備
  - 自転車の駅東西方向の通行を可能にする自転車用地下東西連絡通路の活用検討
- 自由通路とまちを結ぶ駅前広場整備
  - 歩道の拡幅など駅前広場の歩行者空間の拡充
  - 東口駅前広場の立体利用など駅東西を結ぶ歩行者動線の利便性・快適性向上

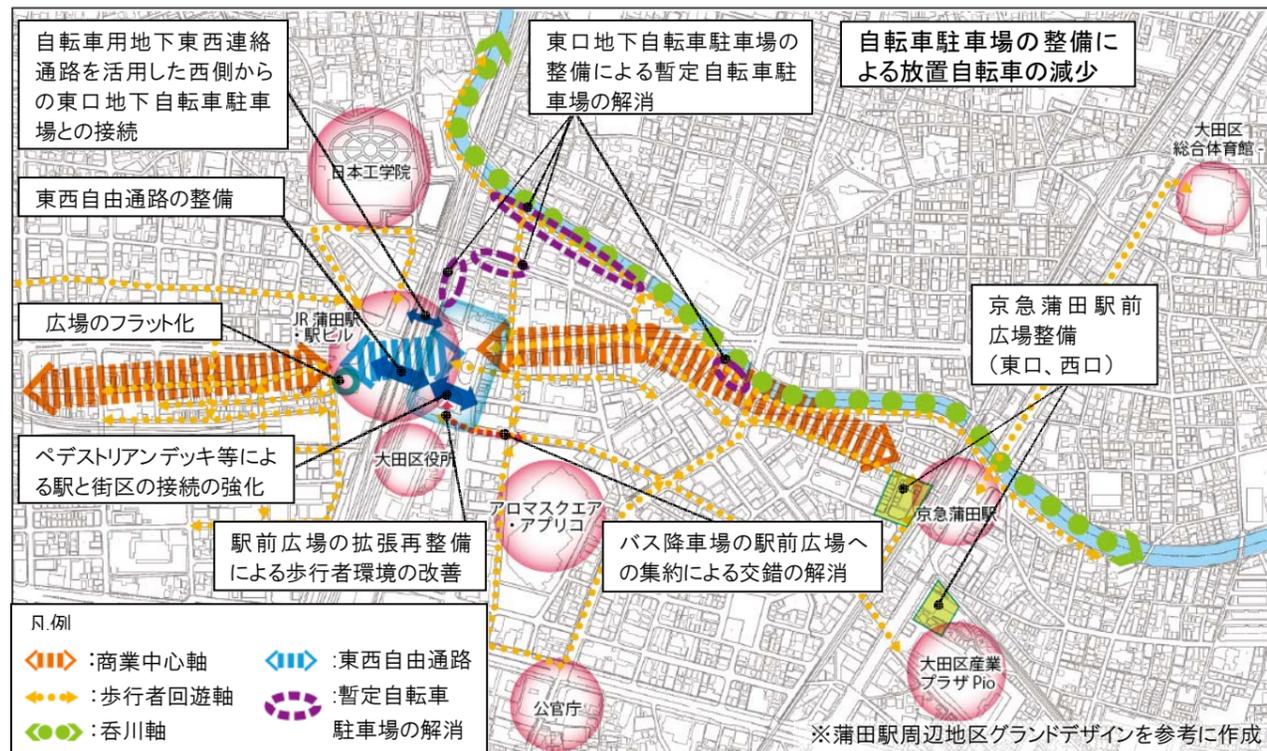
### 2. 駅周辺の歩行者環境改善による回遊性強化

- 東口地下自転車駐車場整備による放置自転車の解消
- 駅前広場整備における交通施設再配置による歩行者環境改善

### 3. 呑川緑道の整備促進

- 暫定自転車駐車場の解消による整備空間の確保、整備促進

蒲田駅再編プロジェクトによる回遊動線形成の考え方



## (参考) 駅東西の連絡性・回遊性強化について

### 【歩行者交通量調査(H23年実施)を踏まえた整理】

- 現状の連絡通路の歩行者サービス水準は、B水準(やや制約)(※)という結果であったが、屈曲した形状や店舗の存在により、通路全体が有効に機能せず、歩行者環境は充実しているとはいえない。

### 【整備の方向性】

たたき台を検証し、駅東西の連絡性・回遊性強化のための整備の方向性を示す。

#### 1. 駅東西を結ぶまちの中心軸となる(中央)自由通路の再整備

- 駅舎・駅ビルの更新では、国基準でA水準(自由歩行)(※)が確保できる幅員を有した、直線状の明快な(中央)自由通路を整備し、駅東西の連絡性・回遊性強化と鉄道利用者の利便性の向上を図る。

#### 2. 駅南側の東西連絡通路の設置可能性検討

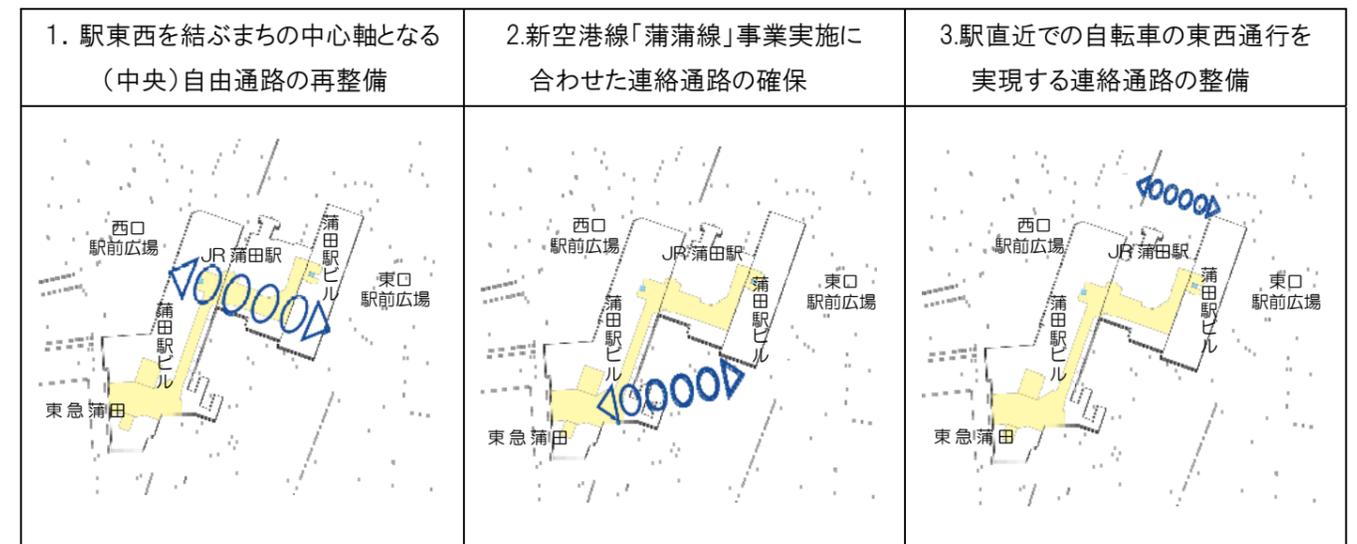
- 新空港線「蒲蒲線」の事業実施に合わせて、東急蒲田駅方面と東口を結ぶ連絡通路を確保し、鉄道利用者の利便性の向上、駅東西の連絡性・回遊性強化を図る。  
※空間確保や施工性など事業可能性について、詳細な検討が必要である。

#### 3. 駅直近での自転車の東西通行を可能とする地下連絡通路の整備

- 駅北側JR管理通路を活用した自転車通行(押し歩き)が可能な地下連絡通路を整備し、自転車通行の東西連絡性の強化を図る。  
※JR管理通路活用については、詳細な検討が必要である。  
※東口駅前広場地下自転車駐車場へのアクセス、歩行者通行機能の確保についても検討する。

たたき台とは・平成23年度蒲田駅周辺整備計画策定調査研究会・蒲田駅周辺整備計画(たたき台)

### 自由通路・連絡通路の整備の考え方



※補足	大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成19年3月改訂・国土交通省)では歩行者系交通施設のサービス水準は下記のように示されており、「水準Aを目指すこと」とされている。	サービス水準	自由歩行	～27人/m・分
		B	やや制約	27～51
		C	やや困難	51～71
		D	困難	71～87
		E	ほとんど不可能	87～