

4. 環境配慮と緑化整備の方向性

1) 環境配慮の方向性

大田区が目指す環境像(大田区環境基本計画)(H23 年度)
環境と生活、産業の好循環を礎とした持続可能で快適な都市

低炭素社会実現の必要性

- ・地球温暖化の抑制
- ・東日本大震災以降のエネルギー問題 など
- 地球温暖化対策推進法
- 都市の低炭素化促進法 などの制定

蒲田駅周辺の課題

- ・老朽化した駅前広場周辺街区などの建物
- ・躯体が老朽化した駅ビル
- ・公共交通の乗換えの不便
- ・駅周辺の自動車交通の錯綜・滞留 など

蒲田駅周辺再編プロジェクトにおける低炭素都市実現に向けた基本方向

●環境にやさしい交通手段の利用促進に貢献する交通結節機能の改善・強化

- ・駅前広場機能の改善、強化による公共交通の利用環境の改善、利用促進
- ・自転車駐車場の整備や歩行者の安全に配慮した自転車の走行環境の改善

●環境負荷軽減をはかった建替えなど都市機能の更新

- ・老朽化建物の機能更新
- ・未利用・再生可能エネルギーの利用促進、効率的エネルギーの利用
- ・緑化等によるヒートアイランド抑制
- ・駅前広場の再整備など都市基盤整備における環境負荷軽減

●まちの回遊性を高める、環境にやさしい水と緑のネットワークの形成

- ・呑川の親水空間整備による風の道の形成や旧逆川の整備による水と緑のネットワーク形成

蒲田駅周辺再編プロジェクトで考えられる環境負荷低減のための施策

交通

1. 公共交通利用の促進
 - ・駅前広場の整備
 - ・新空港線「蒲蒲線」の整備
2. 自動車から環境にやさしい自転車利用への転換
 - ・自転車駐車場の確保
 - ・自転車走行環境の改善
3. 自動車利用時の環境負荷軽減
 - ・駐車場、荷捌きスペースの確保

エネルギー

1. 建物の省エネルギー化
 - ・建替え時等に高断熱化、高効率設備機器を導入
 - ・太陽光発電など未利用・再生可能エネルギー利用機器の導入
2. 基盤施設の省エネルギー化
 - ・駅前広場、道路整備に LED 照明、太陽光発電などの導入
3. 街区・地区レベルでの効率的なエネルギー利用の推進
 - ・共同化等の際に建物間熱融通の導入

みどり

1. 水と緑のネットワーク
 - ・公共空間の緑化、公共施設の屋上緑化・壁面緑化の推進
 - ・建物整備にあわせた屋上緑化・壁面緑化の推進
 - ・暫定自転車駐車場の解消による呑川緑道における風のみちづくりの推進
 - ・道路表層整備によるクールスポットの形成・ヒートアイランド対策

2) 緑化整備の方向性

大田区緑の基本計画 (H23 年度)

世界に開かれた、賑わいと活力の中に潤いを感じるみどりのまち

大田区環境基本計画 (H23 年度)

環境と生活、産業の好循環を礎とした持続可能で快適な都市

大田区景観計画素案

基本方針1 地形、水辺、緑など自然を活かした景観づくり

緑化の基本方向

●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
- ・旧逆川の道路整備によるゆとりある歩行者空間の形成
- ・補助 37 号の歩行者空間の環境改善と合わせた街路樹の再配置

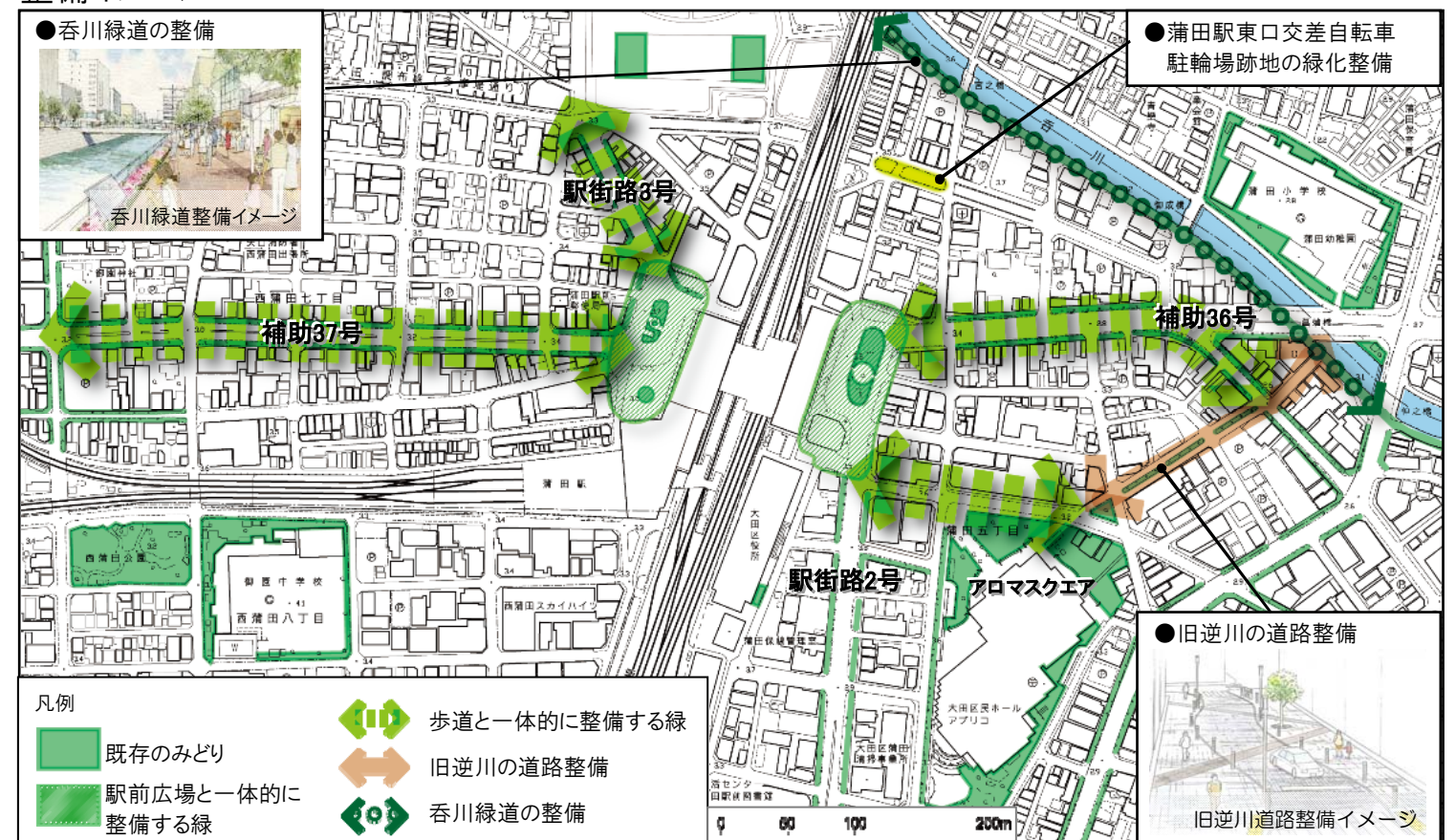
●緑のやすらぎ空間づくり

- ・駅前広場の整備における潤いやゆとりを感じる、賑わいや人の流れに配慮した植栽配置

●ヒートアイランドの抑制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

整備イメージ

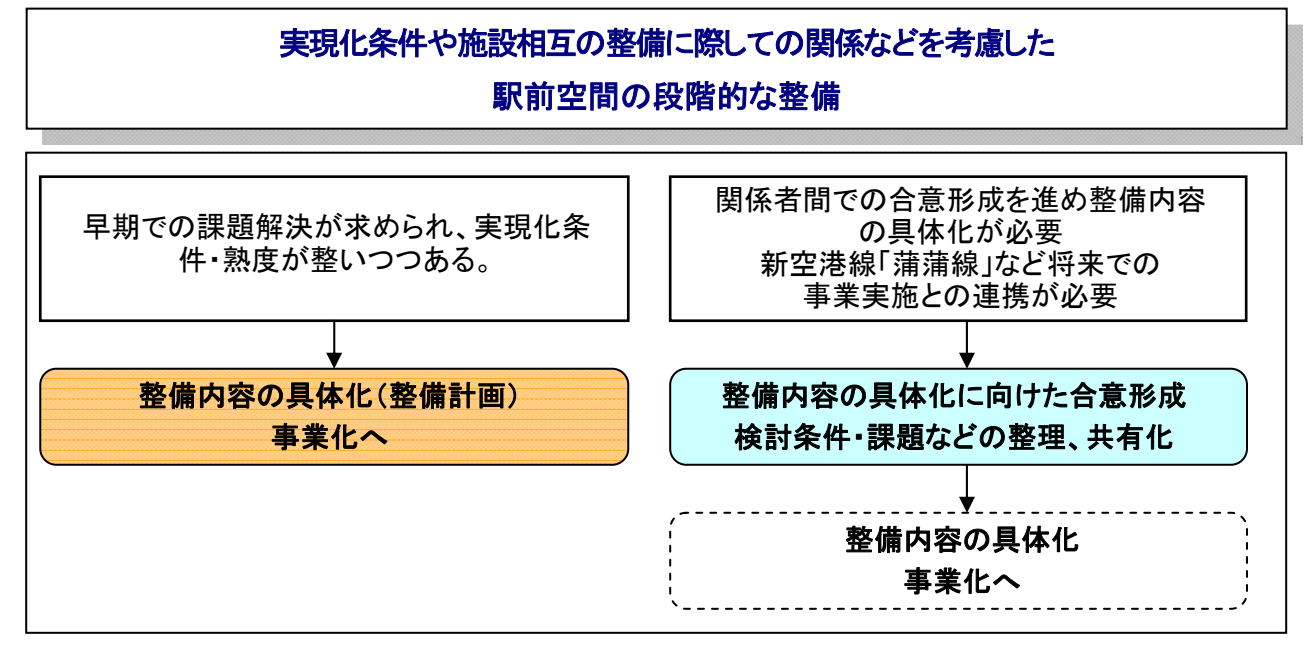
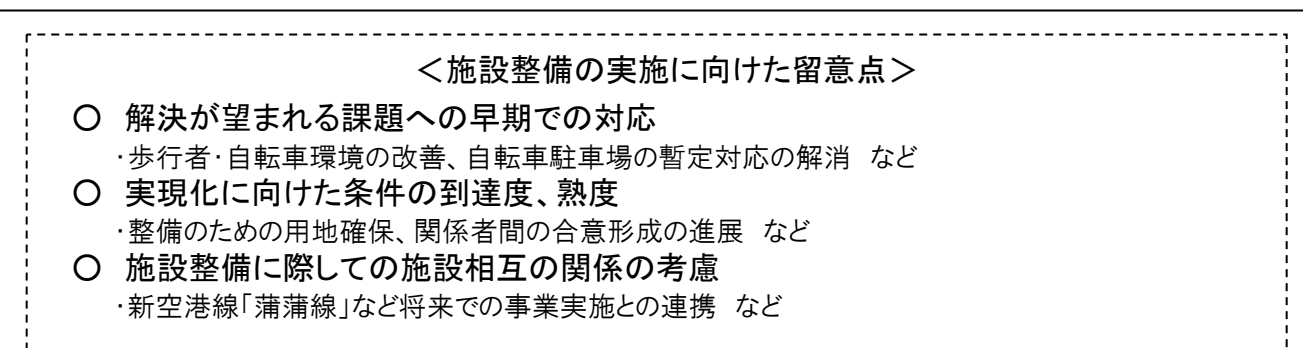
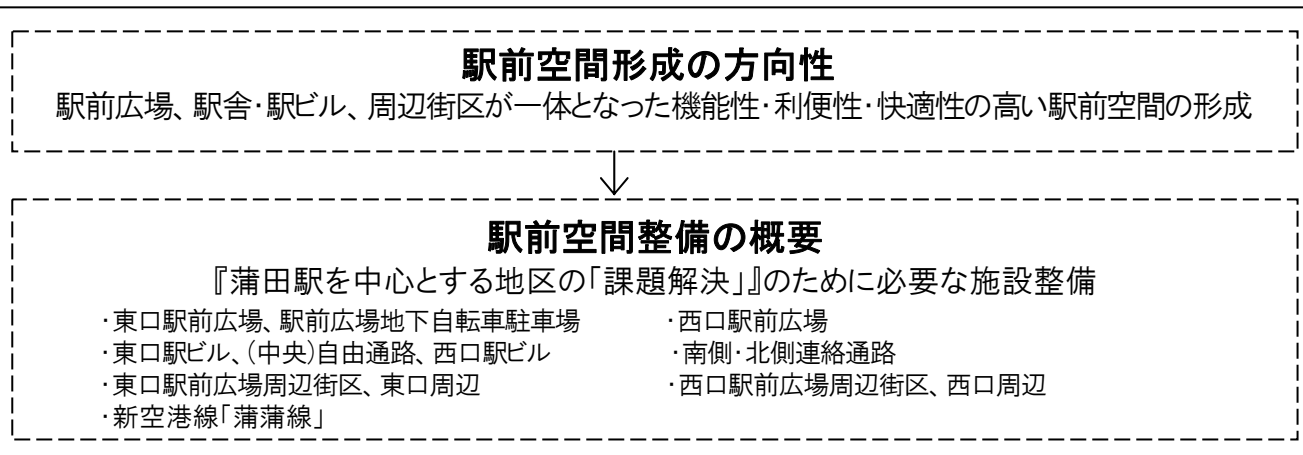


5. 再編プロジェクトの進め方

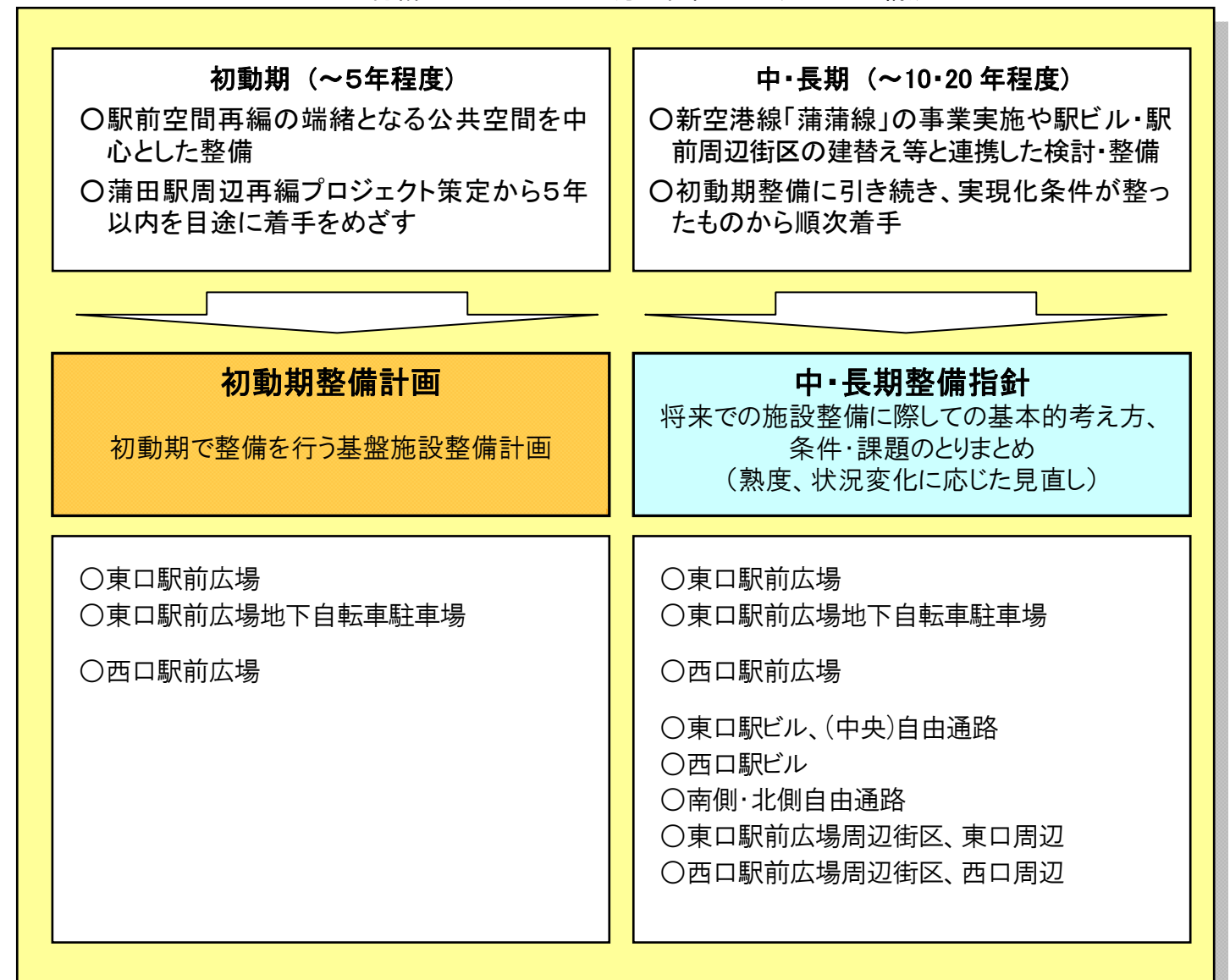
1) 再編プロジェクトの進め方

駅前空間整備の概要に示した各施設の整備にあたっては、整備を進めるための条件や施設相互の関係などを考慮しながら、将来像の実現に向けて整備を順次進めていくことが必要と考えます。

そのため、再編プロジェクトの進め方として、「駅前空間再編の端緒となる公共空間を中心に蒲田駅周辺再編プロジェクト策定から5年以内を目途に着手をめざす『初動期整備』」と、「初動期整備に引き続き、新空港線「蒲蒲線」の事業実施や駅ビル・駅前周辺街区の建替え等と連携し、実現化条件が整ったものから順次着手する『中・長期整備』」に整理します。

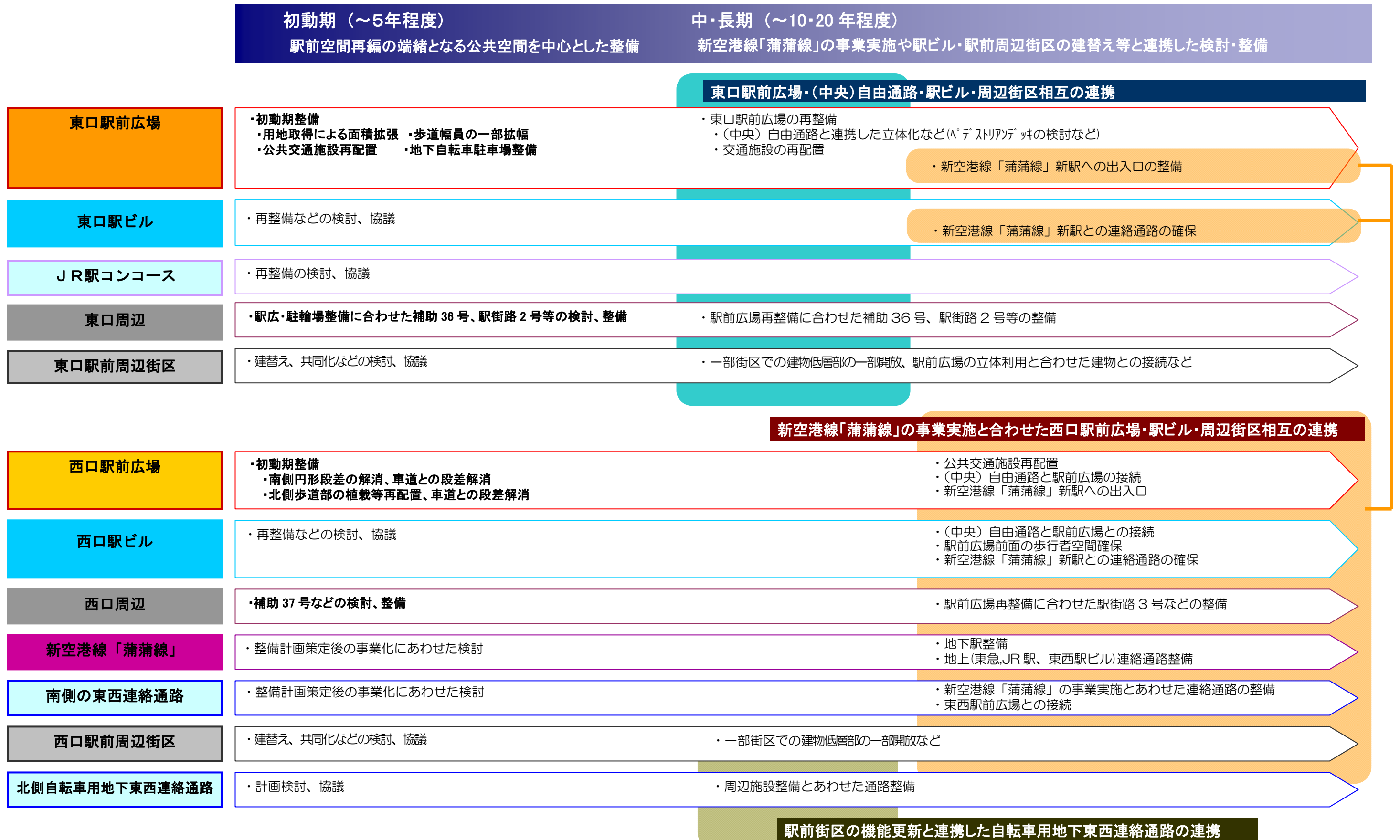


再編プロジェクトの進め方と素案でのとりまとめの構成



2) 整備プログラム

駅東西の連続性・回遊性強化などのための一体的な駅前空間を形成するためには、各施設が相互に連携しながら順次整備を進めていくことが求められる。



※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、決まったものではありません。

3) 駅前広場機能の拡充の考え方

駅前広場の交通現況

○交通結節機能

- ・駅前広場外へのバス乗降場の分散
- ・周辺道路に滞留する客待ちのタクシー
- ・駅前広場内への自動車の通過交通の流入

○歩行者空間

- ・歩行者空間の不足
- ・迂回が必要な歩行者動線
- ・駅へ向かう歩行者と街へ向かう歩行者の交錯

○オープンスペース・環境空間

- ・待合せや憩いの場となるオープンスペースの不足(東口)
- ・段差の存在など、イベント実施のためのまとまったオープンスペースの不足(西口)

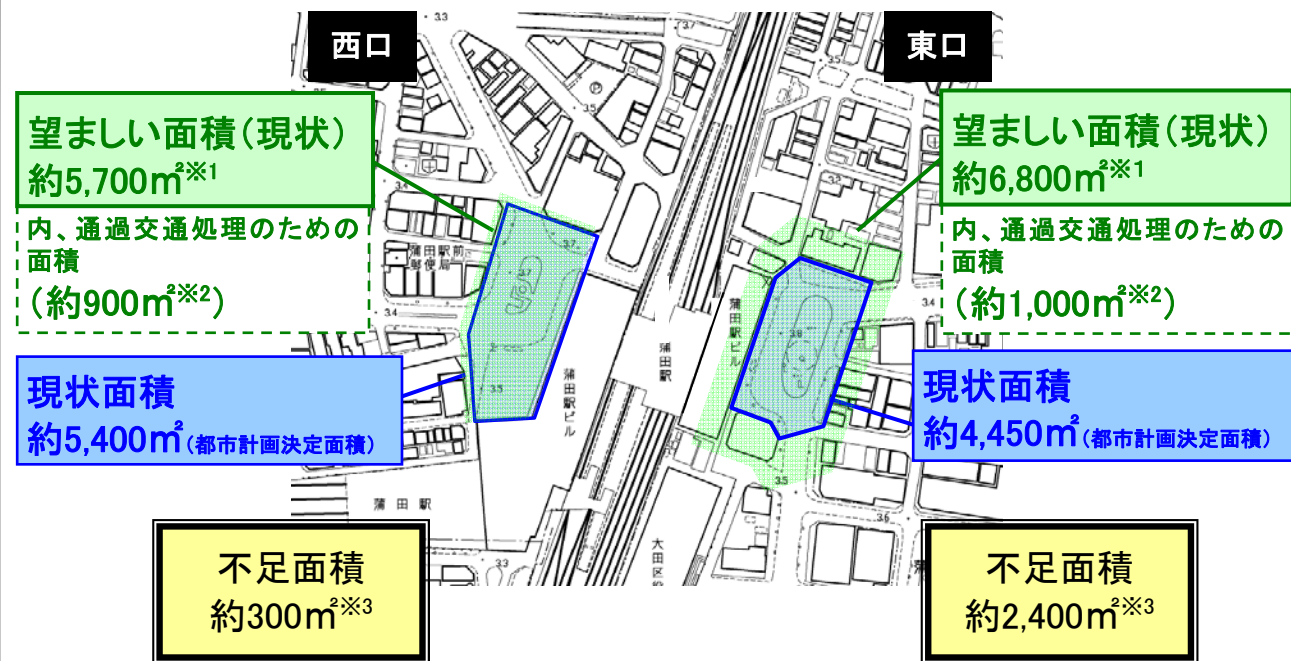
面積の不足

【東口】

現状の駅前広場面積(約4,450㎡)は、駅前広場として望ましい面積(約6,800㎡)に対して大きく不足しており、十分な歩行者空間や交通空間が確保できていない。

【西口】

現状の駅前広場面積(約5,400㎡)は、駅前広場として望ましい面積(約5,700㎡)に対して不足している。



※1 H24年度実施の最新の交通量調査結果を用いて再計算を実施
 ※2 通過交通処理のために要すると考えられる面積
 ※3 望ましい面積と現状面積の差

駅前広場に求められる役割

- 鉄道と他の交通手段との円滑な乗継・乗換えができる「交通結節機能」
- 駅とまちを円滑、快適に結ぶ「歩行者空間」
- 憩いの場やイベント空間としての「オープンスペース・環境空間」

駅前広場整備の視点

1. 早期での交通環境の改善

- ・狭い歩行者空間の改善や歩行者動線の迂回の解消など早期での課題解決

2. 公共施設整備を契機としたまちづくりの促進

- ・老朽化による防災性への懸念、商業など駅前に集積する機能の更新などの促進による市街地の再生

3. 周辺開発・動向を見据えた効率・効果的な整備

- ・新空港線「蒲蒲線」の整備、駅ビルや駅前広場周辺街区の機能更新との連携による高度・複合利用が進んでいる駅前空間での駅前広場機能の確保

整備の進め方

段階的な取り組みによる駅前広場機能の改善・強化

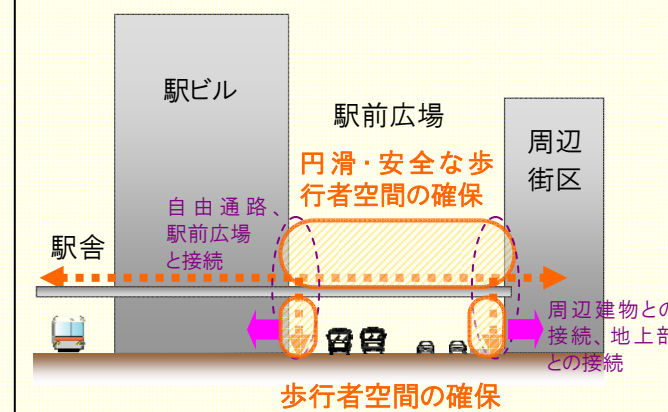
<初動期>

- 東口 大幅に広場面積が不足する中、南側の歩行者交通量への対応など歩行者環境改善等が求められていることから、駅前広場を南側に一部拡張し、歩行者空間の確保や交通施設の一部再配置による交通結節機能の改善などにより課題を解決する。
- 西口 現状で抱える歩行者空間やオープンスペースの改善等の課題を解決する整備を先行して行う。

<中・長期>

立体利用による駅前広場機能の拡充(東口)

- 駅ビルと駅前広場周辺街区をつなぎ、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、エレベーターなどの接続空間、柱の設置スペースなどの地上部での確保



地上部のみでの拡張(東口・西口)

- 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

