

### 3 . 蒲田駅周辺の課題と駅前空間の将来像

#### 1) 蒲田駅前空間の課題

蒲田駅周辺地区ランドデザインで示した蒲田駅を中心とする地区整備を踏まえて、蒲田駅前空間の課題を再整理します。

##### 蒲田駅前空間の周辺状況

- ・戦災復興の土地区画整理事業により形成されてきたまちの骨格は、都市基盤や建物の老朽化、都市としての機能不足など現在の社会・経済情勢への不適合が顕在化している
- ・羽田空港の国際化、近隣都市の再開発、交通環境の変化、少子・高齢社会などに対応し、環境配慮も含めた、新たなまちづくりが求められている
- ・様々な活動が集約的に展開され、大量のエネルギーを消費する都市において、地球温暖化ガス(二酸化炭素)排出量を低減する都市再生が求められている

##### 蒲田駅前空間の現状課題

###### (1) 歩行者環境

- ・駅前広場内や周辺の歩道での、混雑時の歩行者と自転車との交錯
- ・歩行者動線に影響する駅前広場の形状
- ・溜まり場などのゆとり空間の不足

###### (2) 蒲田駅東西の連絡性

- ・中央連絡通路の屈曲した形状による歩行者動線の錯綜と視認性の欠如
- ・北側地下通路のバリアフリー未対応、防犯面での不安
- ・災害時の東西間避難動線安全性の不安

###### (3) 公共交通利用

- ・駅前広場周辺に分散しているバスの乗降場による利便性の低下
- ・歩道でのバス降車場利用者と通勤歩行者の交錯
- ・駅前広場内でのバス・タクシーと一般車の動線の交錯
- ・道路上のタクシーの滞留

###### (4) 自転車利用

- ・解消が必要な暫定自転車駐車場
- ・駅周辺の放置自転車による歩行者や緊急車両通行の妨げ

###### (5) 建物の老朽化

- ・駅前広場周辺建物の老朽化による防災性の懸念

###### (6) 都市環境・景観

- ・環境負荷の低い建物への更新など環境配慮の必要性

#### 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】

###### (1) 都市基盤(公共施設)

駅前広場の歩行者環境の改善、交通機能の向上  
公共交通利便性の改善  
公共自転車駐車場の再編、自転車通行環境の改善  
駅東西の回遊性・連絡性の強化

###### (2) 都市環境

地域の玄関口としての駅前空間の形成  
京急蒲田駅周辺との一体的な歩行者空間の形成  
活気や潤いなどが感じられる魅力あるまちなみの形成  
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  
環境にやさしい先進的なまちづくり

###### (3) 都市防災

防災機能を高める基盤施設などの整備  
老朽化建物の建替え促進

##### 【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

ゆとりある十分な歩道幅員  
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)

# 4. 蒲田駅周辺現況の再整理

## 1) 駅前広場及び周辺

### ■ 鉄道利用と交通施設の配置

#### <鉄道の利用状況>

- ・平均乗降者数は約 42 万人/日で、近年は、ほぼ横ばいの推移
- ・駅までの交通手段は、80%強が徒歩
- ・駅までの交通手段は自転車利用が多い（蒲田駅 11%、大田区内各駅平均 6%）
- ・駅舎・駅ビルから駅前広場の出入り交通量は東口が多く、朝方に顕著

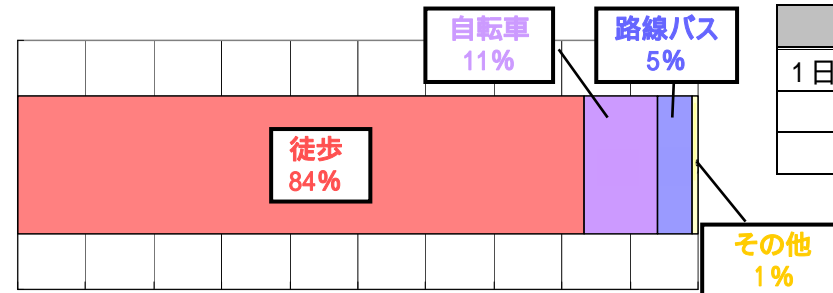
蒲田駅の平均乗降者数の推移 (単位:万人/日)

	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
J R 蒲田駅	27.2	27.1	26.8	26.7	26.7
東急蒲田駅	15.1	15.4	15.2	15.2	15.1
合計	42.3	42.5	42.0	42.0	41.8

J R 線の乗降人数は、乗車人数の 2 倍として想定した。

資料：鉄道各社 HP

蒲田駅までの交通手段比率



駅舎・駅ビル～駅前広場の出入り交通量 (単位:人)

	東口	西口
1日(7時～22時)	114,973	94,405
朝 8 時台	13,414	9,541
夕 18 時台	10,626	9,277

資料：H24 年度蒲田駅周辺交通利用実態調査

資料：第 5 回東京都圏パーソントリップ調査

#### <駅前における交通施設の配置>

- [バス] (東口) ・乗車場は広場内に 3 ヶ所 (うち 1 ヶ所は空港シャトルバス乗降場)、広場外の補助 36 号線に 4 ヶ所の計 7 ヶ所  
 ・降車場は広場外の補助 36 号線に 3 ヶ所、アロマスクエア前に 4 ヶ所の計 7 ヶ所  
 (西口) ・乗車場は広場外の補助 37 号線に計 3 ヶ所  
 ・降車場は広場外の駅街路 3 号線に計 4 ヶ所
- [タクシー] (東口) ・広場内に乗車場 1 ヶ所、降車場はなし  
 ・広場内に 15 台程度の滞留スペース  
 (西口) ・広場内に乗車場 1 ヶ所、降車場はなし  
 ・広場内に 15 台程度の滞留スペース

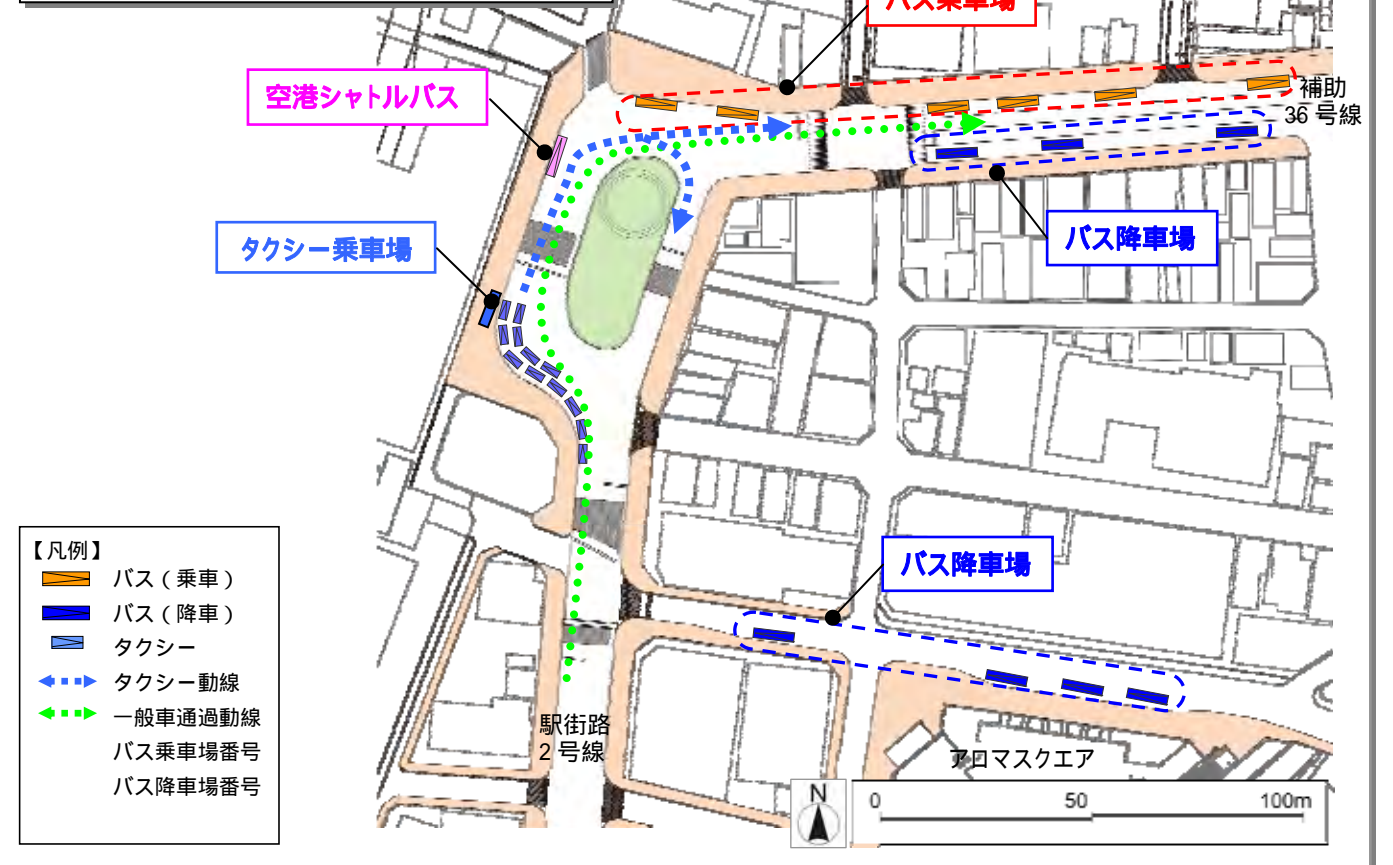
東口・西口のバス・タクシーのピーク時利用者数 (単位:人)

		バス		タクシー	
		7 時台	8 時台	17 時台	18 時台
東口	ピーク時 <sup>1</sup>				
	乗車 <sup>2</sup>	865	104		
	降車 <sup>2</sup>	681	49		
	合計	1,546	153		
西口	ピーク時 <sup>1</sup>				
	乗車 <sup>2</sup>	303	123		
	降車 <sup>2</sup>	203	12		
	合計	506	135		

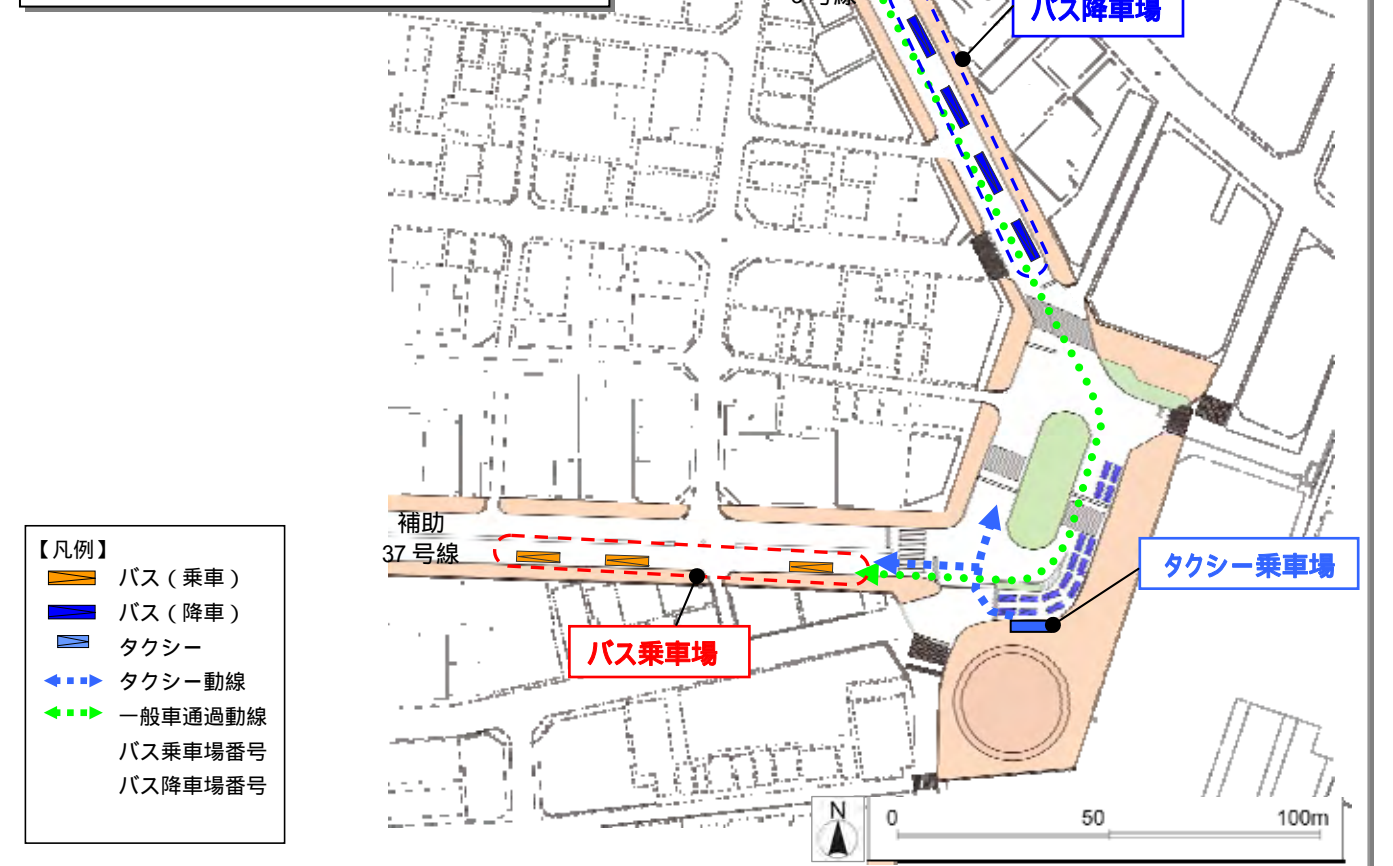
1 乗降合計のピーク時間帯  
 2 各交通手段の乗車、降車を指す

資料：H24 年度蒲田駅周辺交通利用実態調査

(東口駅前広場及び周辺の交通施設の現況)



(西口駅前広場及び周辺の交通施設の現況)



## 駅前広場の歩行者の状況

### 歩行者交通量

- (東口) 朝方のピーク時などで、駅ビル前面の南側の歩道は、混雑が顕著
- (西口) 夕方のピーク時などで、駅前広場南側の段差形状の円形広場を迂回しての通行が顕著
- (共通) 朝夕ともに、駅、街へと向かう双方向の交通量が一定量あるため、歩行者の交錯が多数発生

(東口駅前広場に入出入りする歩行者交通量) (単位:人)

	8時台	18時台	1日計 【15時間】	
駅前広場とまちを往 来する歩行者交通量	北方向	3,774 (26%)	4,547 (33%)	49,838 (34%)
	東方向	2,940 (20%)	3,620 (26%)	37,942 (26%)
	南方向	7,871 (54%)	5,721 (41%)	59,484 (40%)
	(小計)	14,585 (100%)	13,888 (100%)	147,264 (100%)
駅舎・駅ビルを出入りする歩行者交通量	13,414	10,626	114,973	

(西口駅前広場に入出入りする歩行者交通量)

	8時台	18時台	1日計 【15時間】	
駅前広場とまちを往 来する歩行者交通量	北方向	5,401 (51%)	4,760 (36%)	53,012 (39%)
	西方向	1,805 (17%)	2,310 (18%)	22,159 (16%)
	南方向	3,323 (32%)	6,017 (46%)	61,303 (45%)
	(小計)	10,529 (100%)	13,087 (100%)	136,474 (100%)
駅舎・駅ビルを出入りする歩行者交通量	9,541	9,277	94,405	

注1) 歩行者交通量に自転車交通量は含まれていない

調査日…平成24年11月7日(水)  
調査方法…通行量調査(7時~22時)

### 歩行者交通空間

- (東口) 駅ビル前面の南側の歩道は、歩道幅員が不足しており、サービス水準が B 水準\*1と歩行にやや制約がある (●: 右上図青点線丸囲み部分)

(駅ビル前面の南側の歩道におけるサービス水準)

- ・ピーク時(8時台)の15分間交通量:2,217人
- ・駅ビル前面の歩道幅員:約6.5m
- ・有効な歩道幅員<sup>2</sup>:約4.5m

1 1分間・1m当りの歩行者交通量

$$= (\text{ピーク時15分間交通量} / 15分) / \text{有効な歩道幅員}$$

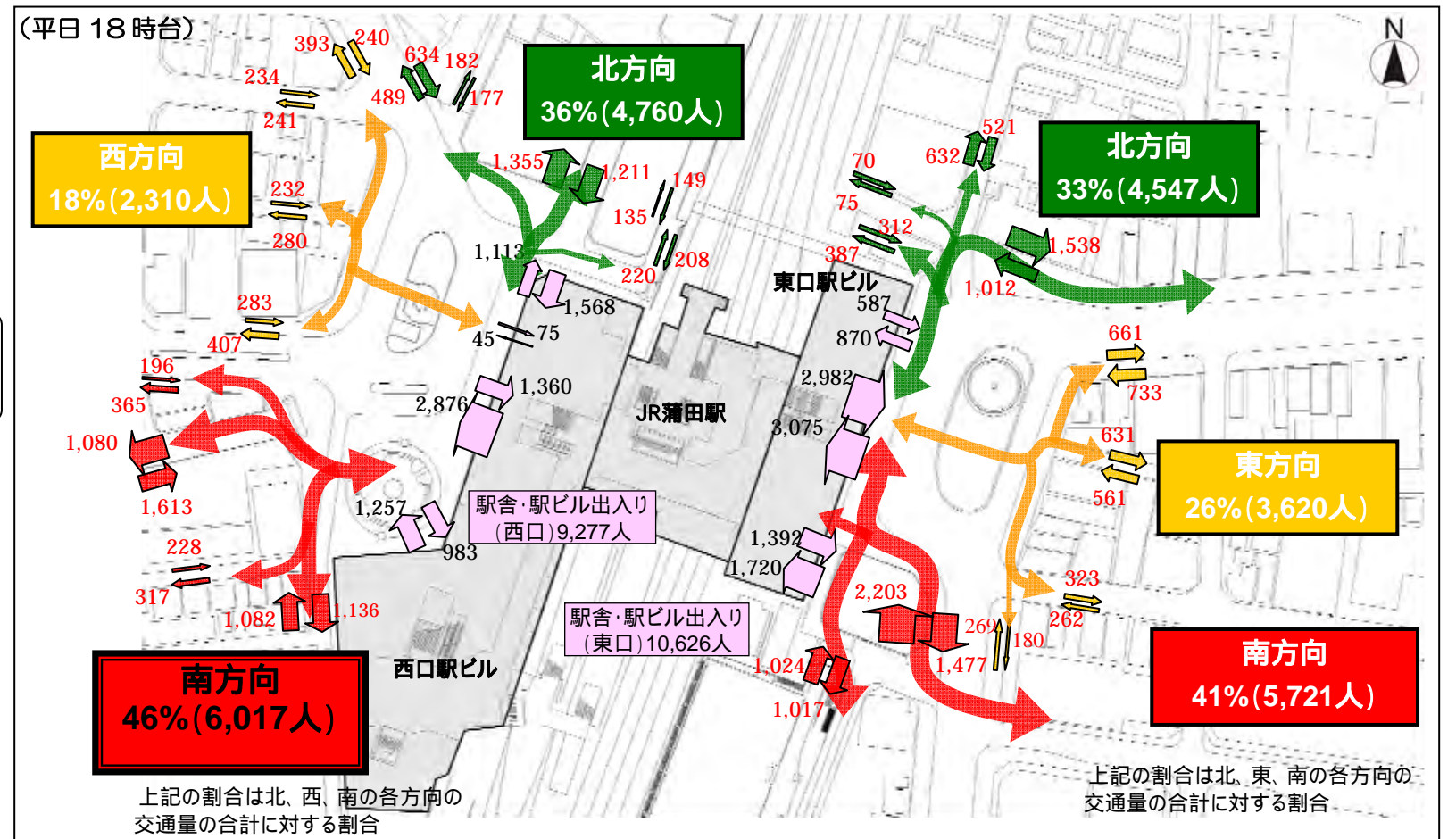
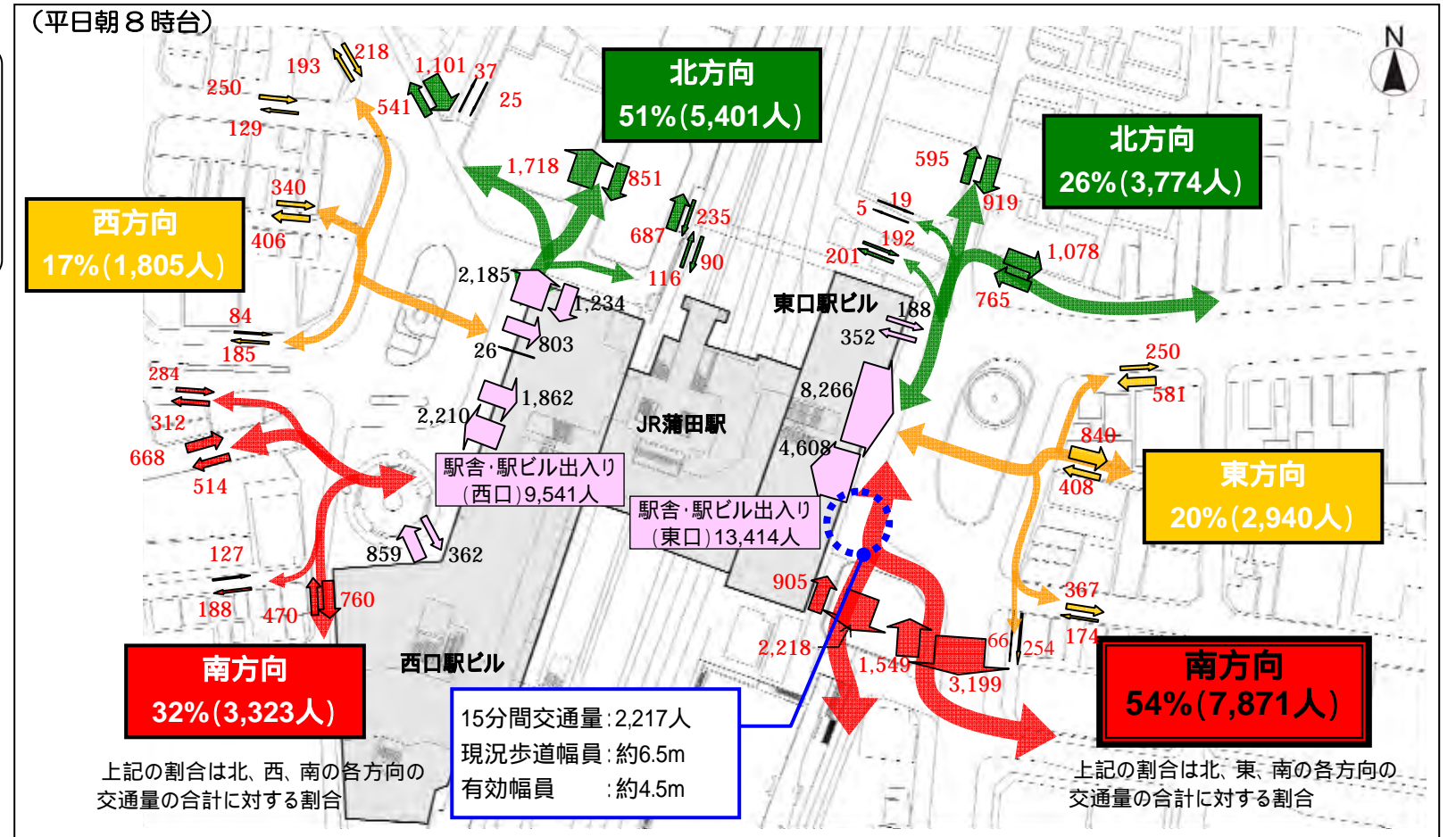
$$= 2,217(\text{人}) / 15(\text{分}) / 4.5(\text{m}) \quad 33(\text{人}/\text{m}\cdot\text{分}) \quad \dots \text{B水準(やや制約)}$$

1 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右記のように示されており、「A水準を目指すこと」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~

2「有効な歩道幅員」は、歩道全幅からタクシー乗場の待ちスペースを除いた幅員を歩行に有効な幅員として設定。

## 駅前広場に入出入りする歩行者交通量



資料: H24年度蒲田駅周辺交通利用実態調査

## バスの利用状況

(東口)

- ・平日 15 時間で発便数は 483 台、約 7,800 人が乗車、着便数は 487 台、約 7,700 人が降車
- ・発車のピークは、朝 7 時台で、発便数 41 台、約 900 人が乗車
- ・到着のピークは、朝 7 時台で、着便数 40 台、約 700 人が降車
- ・ピーク時などには、乗降場付近の歩道上でのバス利用者と歩行者の交錯が発生

(西口)

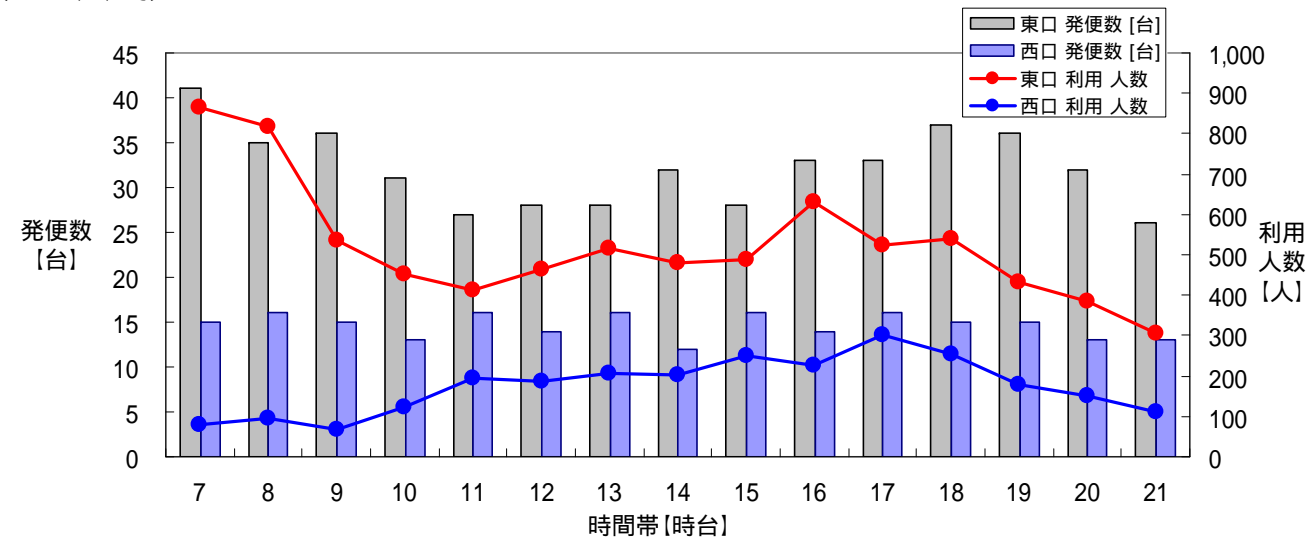
- ・平日 15 時間で発便数は 219 台、約 2,600 人が乗車、着便数は 218 台、約 2,700 人が降車
- ・発車のピークは、夕方 17 時台で、発便数 16 台、約 300 人が乗車
- ・到着のピークは、朝 9 時台で、着便数 18 台、約 300 人が降車
- ・ピーク時などには、乗降場付近の歩道上でのバス利用者と歩行者の交錯が発生

(東口と西口の比較)

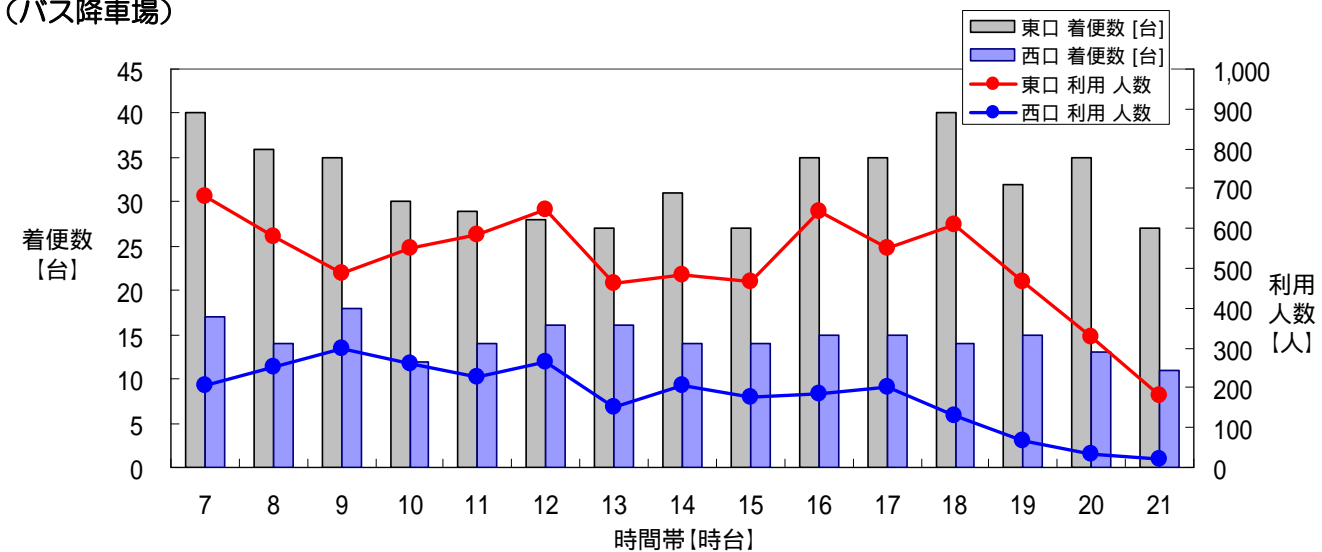
- ・東口の方が、乗車、降車とも、多くの人数が利用
- ・東口の方が、朝ピーク時の乗車の利用者の集中が顕著

調査日…平成 24 年 7 月 10 日(火)  
調査方法…発着台数、乗降人数調査(7 時～22 時)

(バス乗車場)



(バス降車場)



資料：H24 年度蒲田駅周辺交通利用実態調査

バスの発着便数と利用人数

## タクシーの滞留状況

(東口)

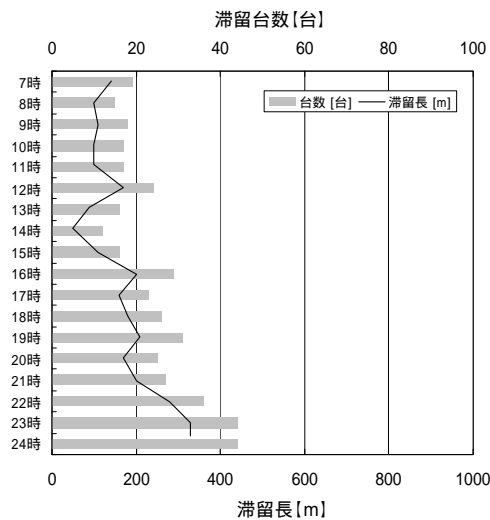
- ・日中は 20 台程度の滞留、一部が駅街路 2 号線上に滞留
- ・16 時以降、駅街路 2 号線上に滞留が増加(平日ピーク時(夜 24 時頃)最大 44 台、滞留長 330m)

(西口)

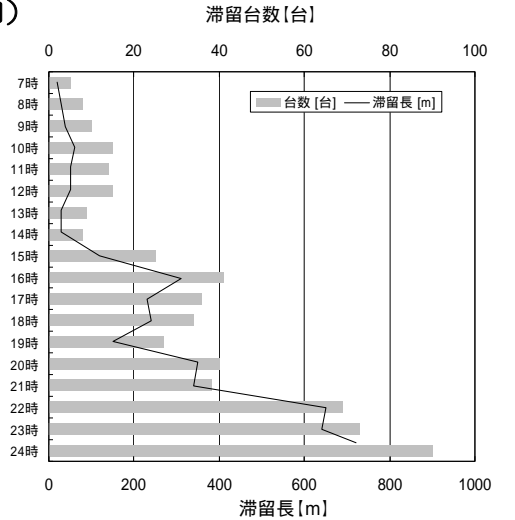
- ・日中は 10 台程度の滞留
- ・15 時以降、補助 37 号線上に滞留が増加(平日ピーク時(夜 24 時頃)最大 90 台、滞留長 720m)

調査日…平成 24 年 11 月 7 日(水)、調査方法…滞留台数、滞留長調査(7 時～24 時の毎正時)

(東口)



(西口)

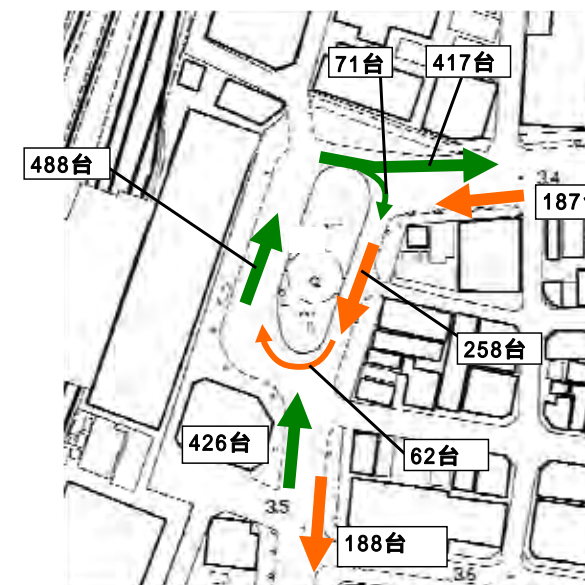


タクシーの滞留台数と滞留長 資料：H24 年度蒲田駅周辺交通利用実態調査

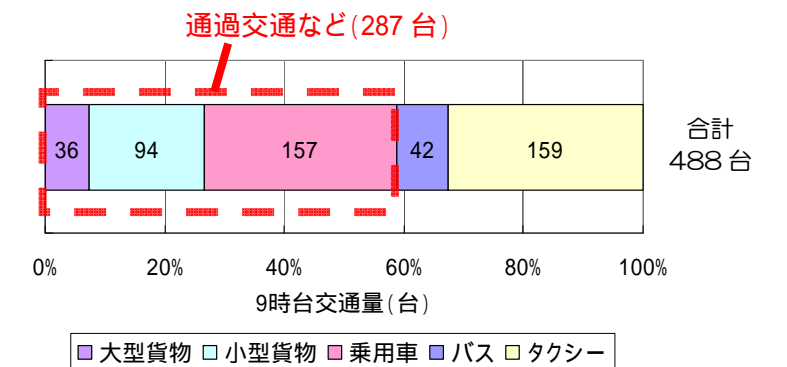
## 自動車の通行状況(東口駅前広場)

- ・駅ビル前面にて、平日 12 時間(7～19 時)で約 4,600 台
- ・平日朝ピーク時(9 時台)の自動車交通量(488 台/時)のうち、バス・タクシーを除く車両(以下「通過交通」という)が約 6 割(287 台/時)
- ・通過交通と駅前広場利用車両の交錯が発生

調査日…平成 25 年 1 月 24 日(木)  
調査方法…通行量調査(7 時～19 時)



朝ピーク時の駅前広場内の自動車交通量(平日 9 時台)



資料：H24 年度蒲田駅周辺交通利用実態調査より作成

駅ビル前面道路の車種別交通量(平日 9 時台)

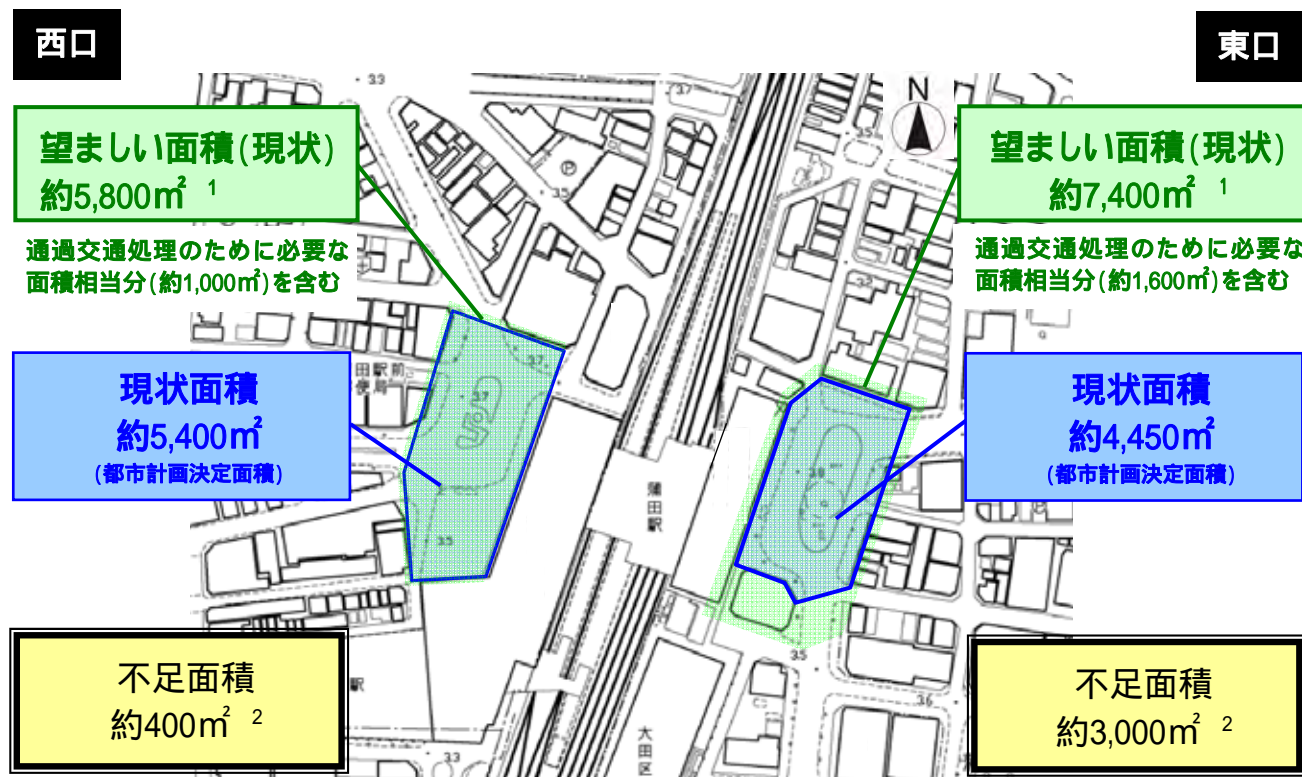
## 駅前広場の面積

### 【東口】

現状の駅前広場面積（約 4,450 m<sup>2</sup>）は、駅前広場として望ましい面積（約 7,400 m<sup>2</sup>）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 m<sup>2</sup>）は、駅前広場として望ましい面積（約 5,800 m<sup>2</sup>）に対して不足している



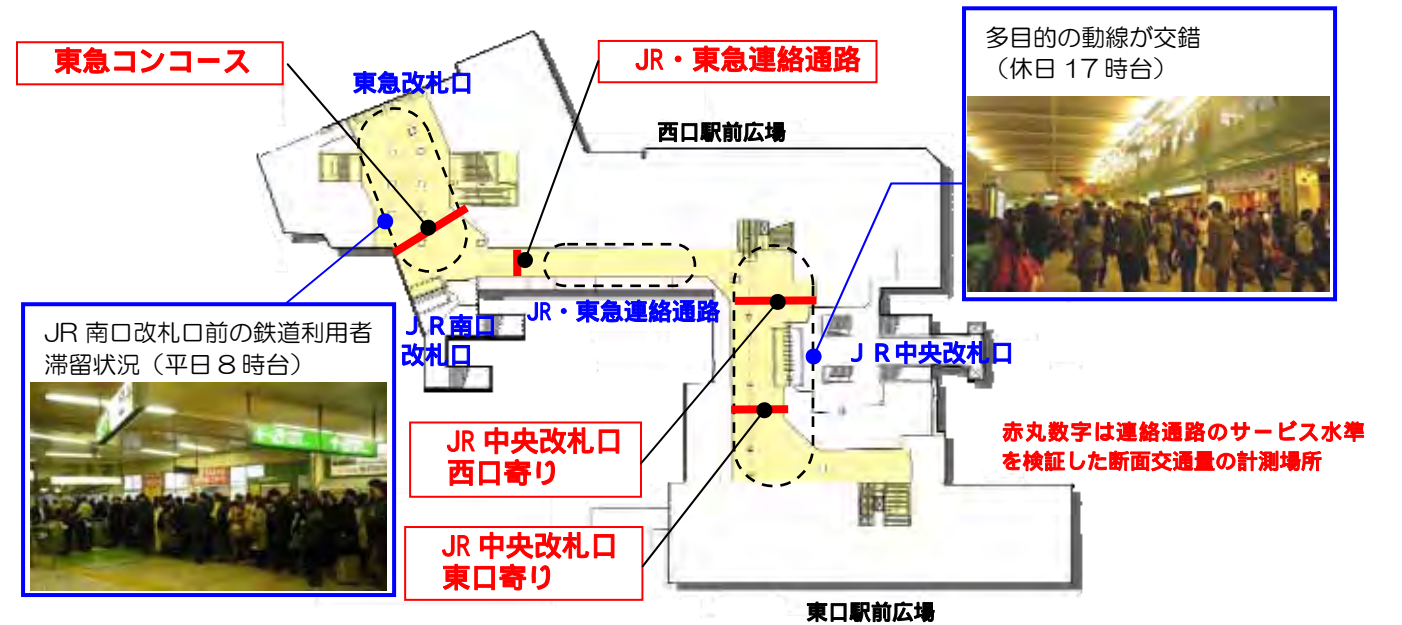
1 H24 年度実施の最新の交通量調査結果から、「駅前広場計画指針(建設省(現国土交通省)都市局監修)(平成 10 年)」に掲載の算定式を用いて面積を算定

2 望ましい面積と現状面積の差

## 2) 自由通路

- ・東急コンコース、JR・東急連絡通路、JR 中央改札口（西口寄り、東口寄り）（下図①～④）にて歩行者交通量を調査
- ・いずれの調査箇所も、平日の朝 8 時台が歩行者交通量のピーク
- ・朝 8 時台の東急コンコース、JR 中央改札口（西口寄り、東口寄り）のサービス水準は B 水準
- ・連絡通路の屈曲、通路に沿って存在する店舗の利用者や鉄道利用者、東西移動などによる動線の交錯など、利便性・快適性の低下

調査日…平成 23 年 11 月 28 日(月)、平成 23 年 11 月 27 日(日)  
調査方法…通行量調査(7 時～22 時)



連絡通路のサービス水準【平日ピーク時(午前 8 時台)】

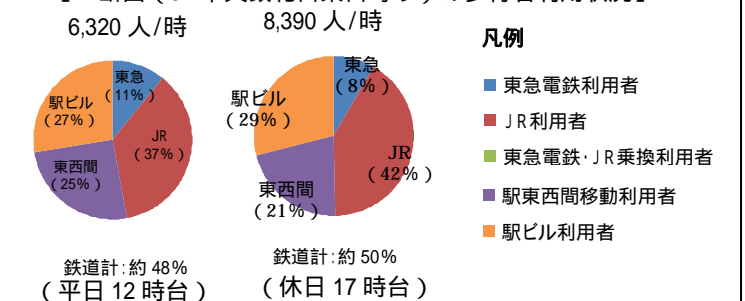
	10分ピーク時交通量 <sup>1</sup>	1分当たり交通量	有効な歩道幅員 <sup>2</sup>	単位m当たり1分当たり交通量	サービス水準
	(人/10分)	(人/分)	(m)	(人/m・分)	
東急コンコース	4,081	408	10.0	40.8	B
JR・東急連絡通路	1,285	129	5.5	23.5	A
JR 中央改札口西口寄り	2,612	261	8.2	31.9	B
JR 中央改札口東口寄り	2,668	267	6.2	43.1	B

1 「10分ピーク時交通量」は、1時間の交通量内、最も混んでいる10分間の交通量。

2 「有効な歩道幅員」は、通路全幅から柱部分を除くとともに、柱・壁・店舗側端からの余裕幅、券売機処理空間等を除いて残る幅員を設定。

・平日の 12 時台、休日 17 時台では、駅東西を移動（駅東西間移動と駅ビル利用）する歩行者が、JR 中央改札口前の歩行者交通量全体の約半分となっている。

【断面（JR 中央改札口東口寄り）の歩行者利用状況】



資料：平成 23 年度蒲田駅東西間移動歩行者通行量調査

### 3) 自転車駐車場

- ・自転車駐車台数（需要）と自転車駐車場収容台数（供給）は、東口、西口とも、概ね均衡しているものの、放置自転車が多数存在
- ・自転車駐車場利用者の大半は通勤・通学目的、路上放置自転車の大半は買い物等目的

調査日…平成 23 年 11 月 30 日(水)  
 調査方法…駐輪・放置台数調査(7 時～26 時のほぼ 3 時間おき)、アンケートによる利用実態調査

#### 駐車台数と収容可能台数

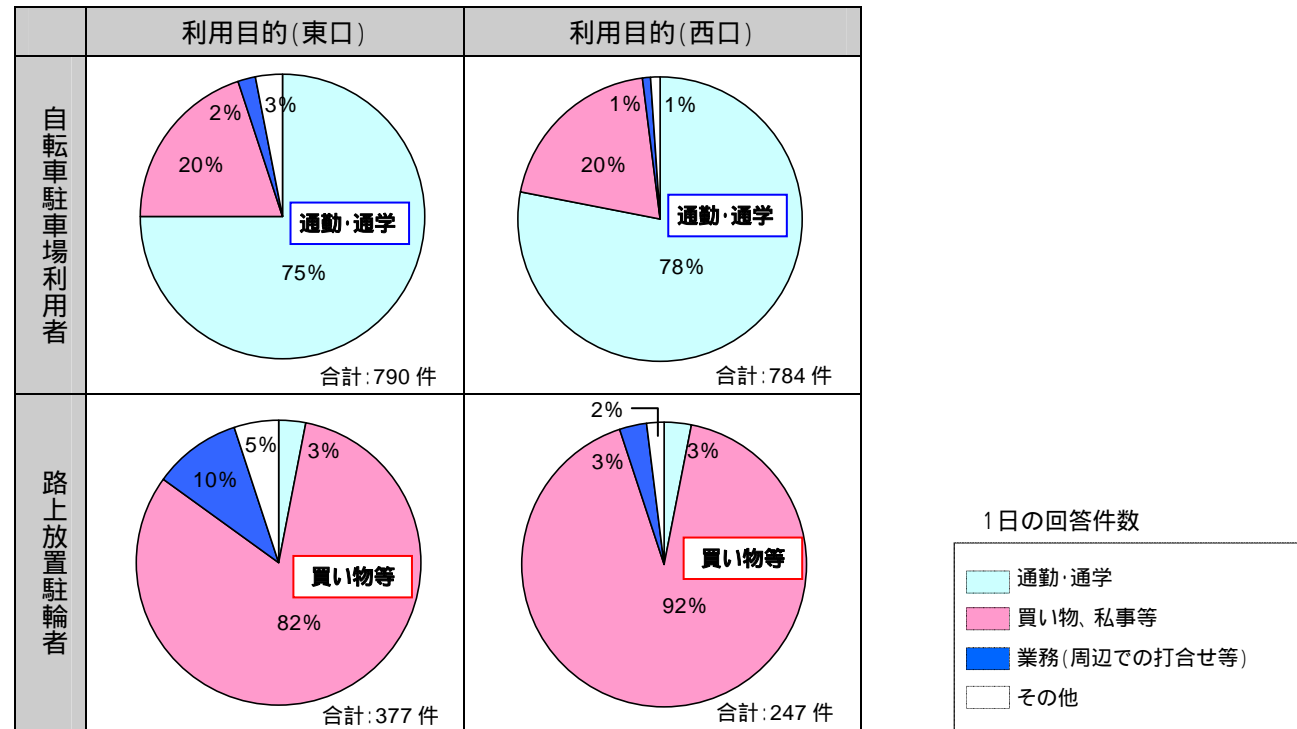
蒲田駅周辺の駐車台数と収容可能台数 (単位:台)

		東口	西口	合計
<b>駐車台数</b>		6,432	6,489	<b>12,921</b>
内訳	自転車駐車場	5,132	4,541	9,673
	放置	1,300	1,948	3,248
<b>自転車駐車場収容可能台数</b>		6,384	6,038	<b>12,422</b>

駐車台数は、15 時のピークの数字である

資料：平成 23 年度蒲田駅周辺自転車利用者駐輪実態調査結果

#### 利用目的

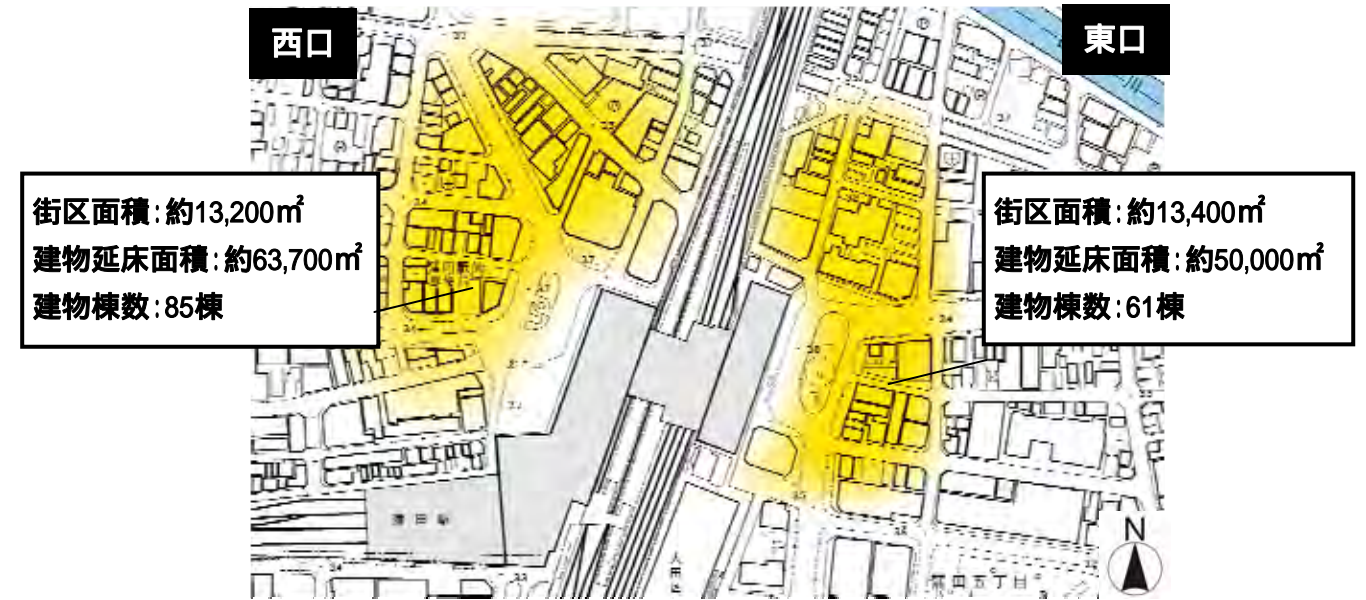


資料：平成 23 年度蒲田駅周辺自転車利用者駐輪実態調査結果

自転車駐車場利用者、路上放置者別利用目的割合

### 4) 周辺街区

- ・駅前広場周辺の建物では半数以上の建物が築 30 年以上経過



建物築年数(棟数)

年数	~9年	10~19年	20~29年	30~39年	40年~
棟数	11	9	15	13	36

( 1 棟不明)

建物築年数(棟数)

年数	~9年	10~19年	20~29年	30~39年	40年~
棟数	8	4	7	15	25

( 2 棟不明)

資料：平成 22 年度蒲田駅周辺地区再開発事業化に係る調査

