

① 駅前広場整備の考え方

西口駅前広場の考え方

1) 西口駅前広場の特性・課題

【特性】

- ア. 駅西側に伸びる2つの商店街の出入口に接続しており、飲食や買い物客の動線となっている。
- イ. 広場の南側部分は商店街、駅ビルに東・西・南の3面を囲まれたスペースがあり、憩い・にぎわい空間となっている。

【現況】

- ウ. 駅に向かう歩行者・自転車と駅の周辺へ向かう歩行者が駅前広場近傍で錯綜している。
- エ. バス乗降場が駅周辺の歩道に設置されており、歩行者・自転車の通行を妨げている。
- オ. 広場の南側は、段差や、樹木・植栽マスの設置位置などから、歩行者動線に支障がある。

【課題】

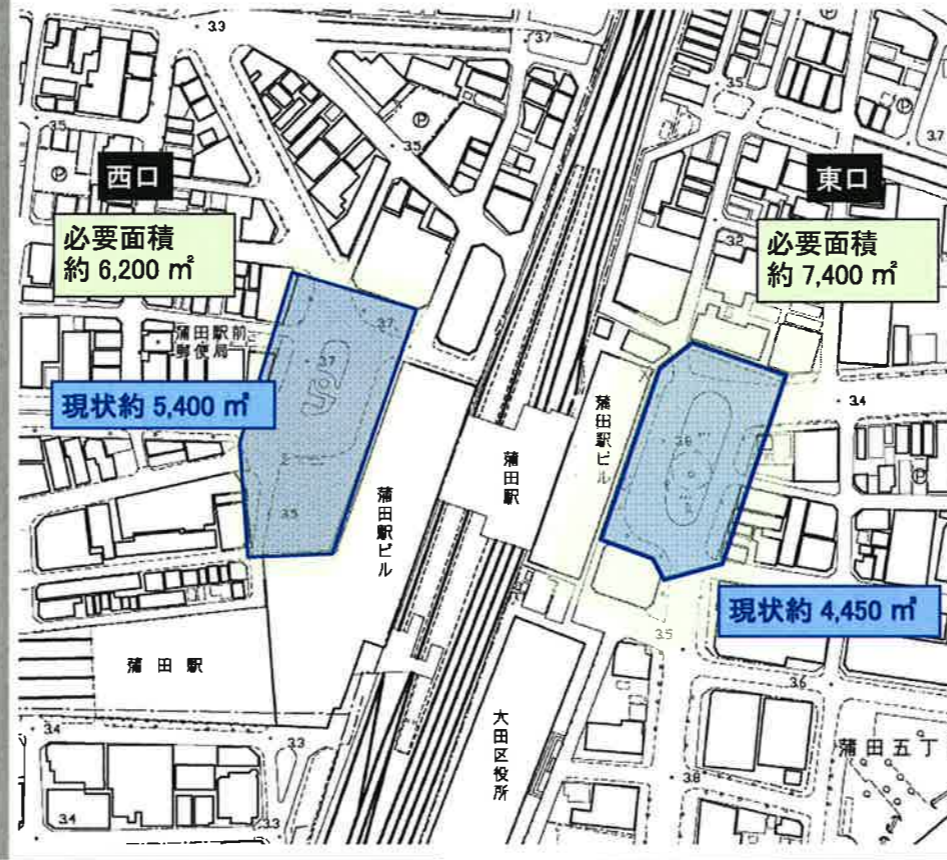
- カ. 歩行者が円滑に移動できる歩行者空間の確保
- キ. にぎわいが創出されるスペースの確保
- ク. 憩いの場としての空間の確保

2) 短期的な対応

- ケ. 広場スペースのフラット化を行い、歩行者動線や広場の活用状況を把握し、将来の基盤施設整備に向けた検討素材とする。

3) 中長期的な対応

- コ. 駅舎・駅ビルの建替えに合わせ、自由通路と連続した歩行者空間の確保を図る。
- サ. 新空港線「蒲蒲線」整備に合わせ、地下空間等の活用を視野に入れた駅前広場の整備を図る。



東口駅前広場の考え方

1) 東口駅前広場の特性・課題

【特性】

- ア. 羽田空港や京急蒲田駅アクセスの交通結節点となっている。
- イ. 糎谷・六郷・羽田地区などのバス路線が集中する交通結節点となっている。
- ウ. 幹線道路である環状8号線、第一京浜へのアクセスがよい。

【現況】

- エ. 交通結節点として役割を担うバス乗降場が分散しており、利便性が悪い。
- オ. 集中する歩行者量に対して歩行者空間が不足している。
- カ. 一部歩道と車道に高低差があり、バリアフリーに対応していない。
- キ. 必要な交通施設を集約するための駅前広場空間が不足している。

【課題】

- ク. 公共交通の乗換え利便性の向上
- ケ. 歩行者が円滑に移動できる歩行者空間の確保

2) 短期的な対応

- コ. 駅直近街区の一部を駅前広場機能として活用した、バス乗降場の集約化など乗降施設の見直しと再配置を行う。
- サ. 限られたスペースの中で、効率的に安全な歩行者環境を確保する整備を行う。

3) 中長期的な対応

- シ. 駅舎・駅ビルの建替えに合わせ、自由通路と連続する広場の立体的な利用も考慮した歩行者空間の確保を図る。
- ス. 周辺街区の建替えに際し、駅前広場と連動した歩行者空間の確保を図る。

整備の手順

◆ 東口は面積拡張から、西口は広場のフラット化から

東口は、現状面積が大きく不足していることや、バス乗降場が多く、駅周辺部まで分散しており、面積拡張の検討とともに広場に置き込む必要な機能について方向性を整理する。

西口は、バス乗降場の配置と歩道空間の問題はあるが、全体計画については新空港線「蒲蒲線」の整備の動向に合わせて検討を行う。短期的には、駅前広場のフラット化により、歩行者動線等の状況を踏まえて対応する。

◆ 整備の考え方を踏まえたケーススタディ

- ① 東口は、面積拡張の可能性と必要な機能を整理し、広場の基本的な形状でスタディする。
- ② 西口は、短期的な対応となる駅前広場のフラット化についてスタディする。