

蒲田駅周辺地区基盤整備方針  
骨子（案）

令和 3 年 10 月

大田区



01. 目的と位置づけ .....	1
02. 蒲田駅周辺地区の現況と課題 .....	3
03. 蒲田駅周辺地区の将来像 .....	6
04. 駅を中心とする地区の基盤整備 .....	9
05. 駅を中心とする地区のまちづくりに向けて .....	
06. 参考 .....	



# 01. 目的と位置づけ

## (1) 策定の目的

大田区では、平成 21 年度に策定した「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の重点課題としている「蒲田駅を中心とする地区整備」を実現するため、平成 25 年 12 月に「蒲田駅周辺再編プロジェクト」を策定しました。平成 28 年 2 月には、再編プロジェクトの初動期整備に位置付けられた蒲田駅東口駅前広場（大田区画街路第 7 号線）および地下自転車駐車場（大田第 9 号蒲田駅東口地下自転車駐車場）の都市計画変更を行い、同年 4 月には事業認可を取得し、また西口駅前広場についても駅前広場の改修が行われ、蒲田駅周辺地区のまちづくりは着実に進展しています。

一方で、建物などの老朽化や線路を挟んだ市街地の分断、歩行者環境の改善など、解決すべき課題が今なお残っており、こうした地区課題の解決に向けた取り組みは、上位計画等との整合を図りながら関係者と連携して段階的に進めていく必要があります。

以上を踏まえ、「蒲田駅を中心とする地区」の拠点性や交通利便性を最大限に発揮し、将来にわたって地区の持続的な求心力を維持、発展させるため、公共施設の再編や駅舎、駅ビル、駅周辺の再開発などを一体的に行うための基盤施設の整備方針となる「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」を策定します。

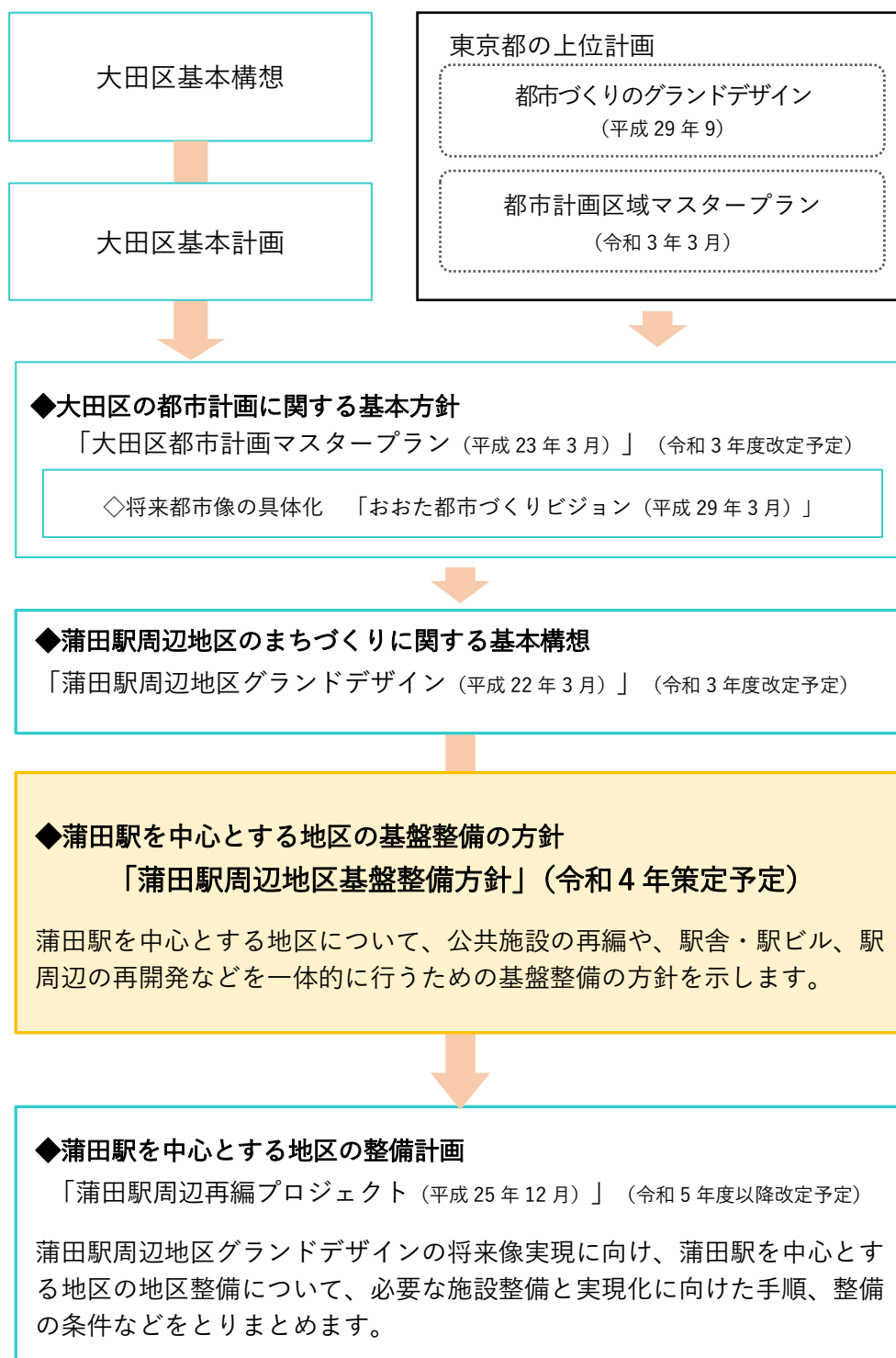


図 検討対象範囲

## (2) 蒲田駅周辺地区基盤整備方針の位置づけ

「蒲田駅周辺地区基盤整備方針」の位置づけを以下に示します。

また、基盤整備方針策定に改定を予定している「蒲田駅周辺再編プロジェクト」は、蒲田駅を中心とする地区における具体的な施設整備やその実現化に向けた手順などを取りまとめるものです。



## 02. 蒲田駅周辺地区の現況と課題

### (1) 蒲田駅周辺をとりまく現況

#### 1) 乗降客数の推移

蒲田駅の乗降客数は、JR線、東急線ともに増加しています。

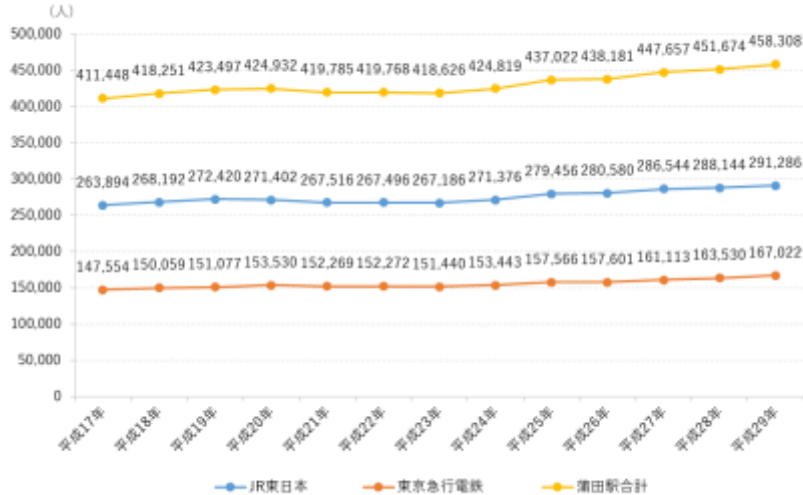


図 蒲田駅の乗降客数の推移

#### 2) 歩行者交通量の状況

駅、駅ビル及び東西連絡通路利用者数は、西口利用者に大きな変化が見られない一方、東口利用者は約 21%増加しています。また、駅周辺の歩行者交通量では、東口、西口ともに南(南口)方向への歩行者交通量が大きく増加しています。

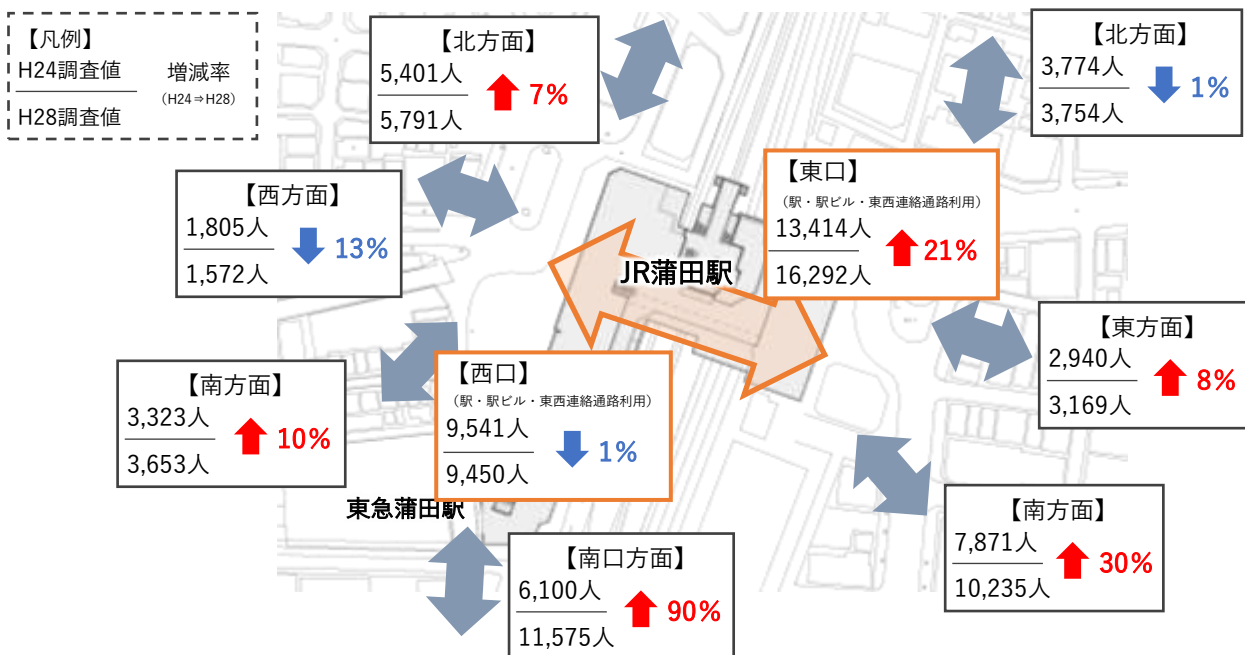


図 蒲田駅前エリアの歩行者流動 (平日 8 時台)

### 3) 蒲田駅周辺の開発動向

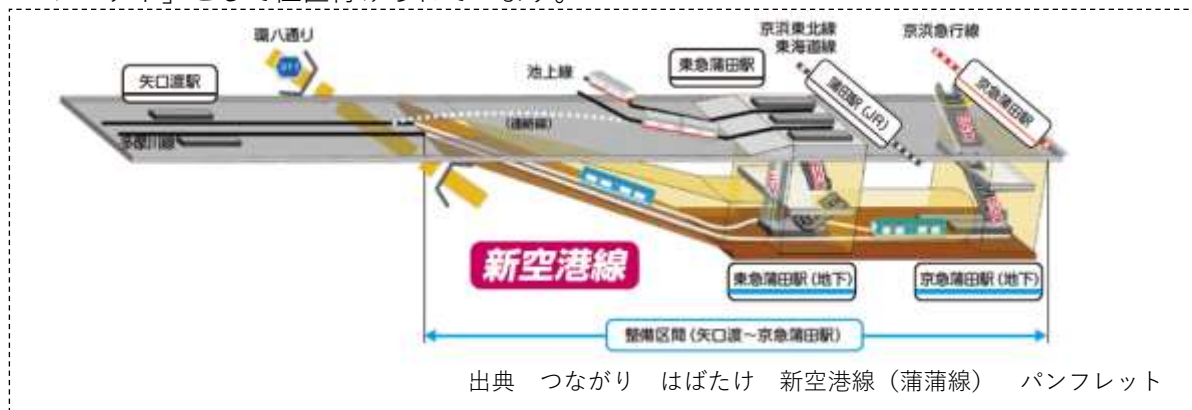
蒲田駅周辺では、戦災復興土地区画整理事業で整備された街区に比較的小規模な建築物が高密度で集積しており、駅ビルを含む駅周辺の建物は老朽化が進んでいます。

一方で、東口、西口の駅前広場では初動期整備が進行中であるとともに、東口周辺では再開発事業の動きが見られます。



### 4) 新空港線整備事業（計画）

JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅を結ぶ新空港線の新設は、国土交通省交通政策審議会答申第198号（平成28年4月20日）において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」として位置付けられています。



出典 つながり はばたけ 新空港線（蒲蒲線）パンフレット



## (2) 駅を中心とする地区の基盤施設の課題

蒲田駅の駅前空間は、東口、西口の駅前広場など段階的な整備が進められていますが、近年の蒲田駅及び駅周辺地区における現況を踏まえて、駅を中心とする地区における課題を中長期的な視点も考慮して次のように整理します。

東西連絡通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅利用者の増加に伴う連絡通路の混雑緩和</li> <li>・ 連絡通路のクランク形状の解消</li> <li>・ JR 南口と東急改札間の乗換え滞留・混雑の解消</li> <li>・ 東急改札側と東口南側双方からのアクセス確保</li> <li>・ 鉄道相互の乗換え利便性の向上</li> <li>・ 駅北側の歩行者動線の確保</li> <li>・ 周辺再開発と連携した歩行者動線の確保</li> <li>・ 将来需要を見据えた配置と幅員の確保</li> <li>・ 災害時等における東西間の安全な避難動線の確保</li> </ul>	
駅前広場	東西共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅利用者の乗換え利便性向上のためのバス・タクシー乗降場等、交通施設の再配置(集約化など)</li> <li>・ 将来需要を見据えた駅前広場の拡張</li> </ul>
	東口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場内を通過する一般車両動線の変更</li> <li>・ 駅や自由通路とまちを結ぶ円滑な歩行者動線の確保</li> <li>・ 東口地下自転車駐車場等、初動期整備計画との整合</li> </ul>
	西口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新空港線に対応した交通結節空間の確保</li> <li>・ 歩行者の増加が見込まれる南口方面の歩行者動線の確保</li> </ul>
駅周辺街路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリーへの対応など、安全性、快適性に配慮した歩行者空間の確保</li> <li>・ 回遊性の高い歩行者・自転車ネットワークの形成</li> </ul>	
駅舎・駅ビル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 老朽化による建物更新</li> <li>・ 荷捌き車両と歩行者の交錯の解消</li> <li>・ 航空制限や敷地形状など、高度利用上の制約を克服した駅ビルの建替え</li> <li>・ 機能更新時の附置義務駐車台数の確保</li> </ul>	

現況図（位置図）



### 03. 蒲田駅周辺地区の将来像

「駅を中心とする地区」のまちづくりの検討にあたっては、基盤整備方針の上位計画である「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」(改定予定)におけるまちづくりの方向性や拠点形成などの考え方を踏まえて検討します。

#### (1) 蒲田に求められる役割

新空港線の新設や「HANEDA INNOVATION CITY (ハネダ イノベーション シティ)」(旧名称：羽田空港跡地)の進展により新たな広域都市軸(新空港線軸)が形成され、東京都心や羽田空港との連携が強化されるなか、東海道軸と新空港線軸の結節点に位置する蒲田には『枢要な地域の拠点』としての役割が求められています。

拠点としての役割を果たすために、交通結節点としての利便性を活かすとともに未来のライフスタイルへの対応や先端技術の活用も意識しながら、『広域的な拠点性を高める機能の強化・充実』と『鉄道沿線の日常的生活を支える機能の強化・充実』を両輪で進めていくことが必要です。

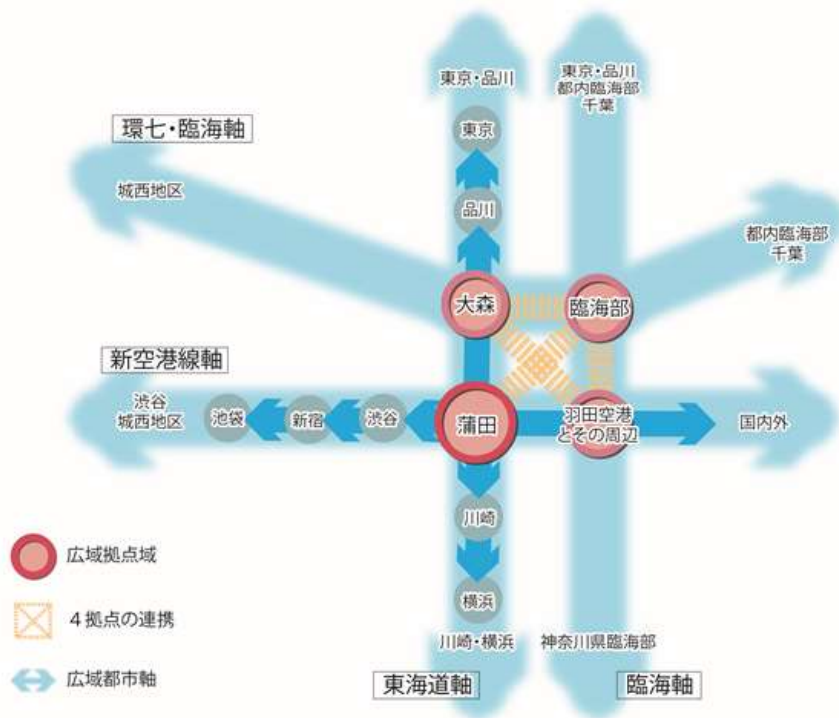


図 東京圏における蒲田の位置づけ

出所 改定蒲田駅周辺地区グランドデザイン骨子(案)

## (2) 蒲田駅周辺地区のまちづくり

### 【拠点】

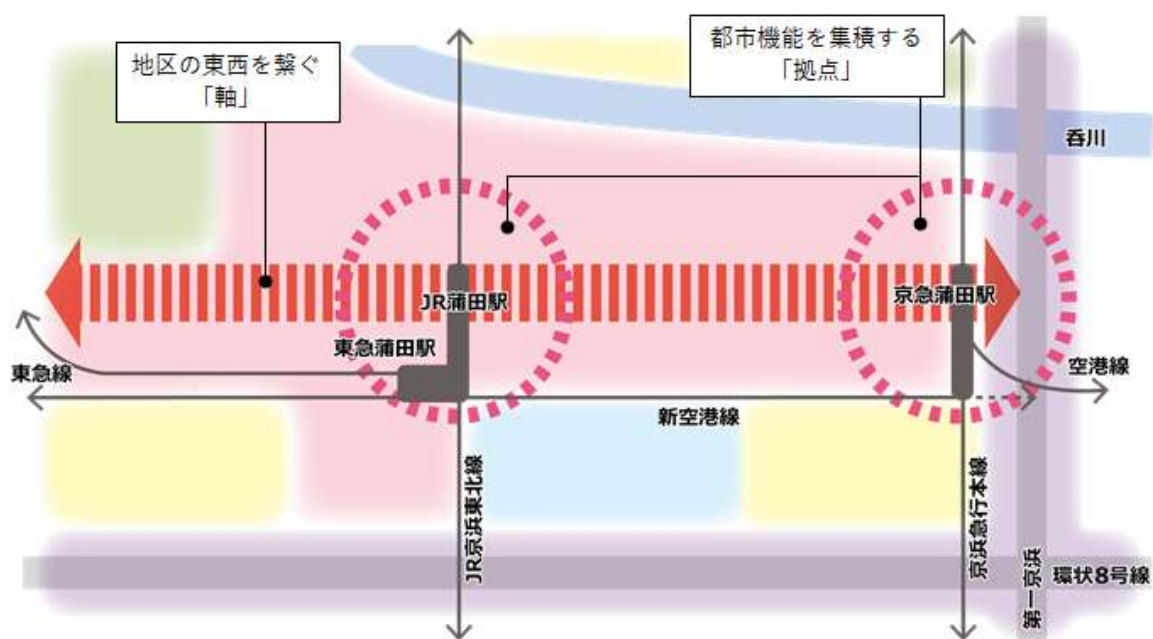
JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅は、複数の鉄道路線が乗り入れ、区内外をつなぐ交通結節点であり、ランドデザイン対象範囲の中心であることから、より重点的・積極的なまちづくりを推進するため、JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅の駅とその周辺を拠点に位置付ける。

### 【都市軸】

まちづくりの進展、新空港線整備やJR・東急蒲田駅周辺の基盤整備を見据えて、これらの進展により生じる活力を蒲田駅周辺地区のまちづくり全体へと波及させるため、蒲田駅周辺地区の東西を繋ぐ都市軸を位置付ける。

### 【地区全体のまちづくりの方向性】

「環境」が整った様々な「空間」で多様な「活動」が展開され、にぎわいが創出されることを目的に、2つの拠点を軸が繋ぐまちの骨格を形成し、骨格を中心として生じるにぎわいが地区全体に波及する一体的なまちづくりを推進する。



出所 改定蒲田駅周辺地区ランドデザイン骨子（案）より一部抜粋

(3) 拠点形成の考え方

拠点に求められる3つの視点

都市軸

都市軸の始点であり、東西を結ぶ重要な位置にあることから、まち全体をつなぎ一体性を創出する。  
交通結節点として、駅から駅のみならず、駅からまちをスムーズにつなぎ、人々をまちにひろげる。

ネットワーク

歩行者、自動車、公共交通等があつまる場所であることから、それらを受け入れ、安全・快適な回遊を促す。

機能誘導

複合的な土地利用が求められる蒲田地区の中心であることから、商業・業務のまちとしての顔（核）をつくる。

ひと・もの・ことを集め、生まれる活力をつなぎ、エリア全体に広げていくことが求められる



○機能誘導のあり方（案）

凡例	エリア名称	設定根拠・定義	機能誘導のあり方(案) (◎:特に誘導を図る機能 ○:誘導を図る機能)						
			商業	観光 宿泊	業務	産業 支援	公共 公益	生活 利便	住宅
	〈仮称〉 商業・業務中心エリア	多くの商店街を始め、小売店舗や飲食店が集積	◎	◎	◎	○	○		
	〈仮称〉 創造・交流エリア	大規模な業務施設・官公庁施設が立地	○	○	◎	◎	◎		
	〈仮称〉 多彩な活動エリア	商業・業務・住宅などの多様な用途が混在	○	○	○		○	◎	○
	〈仮称〉 暮らしの拠点エリア	第一種住居地域を有するエリア 住宅中心。業務施設が点在			○			○	◎

出所 第5回蒲田駅周辺地区グランドデザイン専門部会（R3.1.14）（資料7）まちづくりの方向性（骨子）

## 04. 駅を中心とする地区の基盤整備について

「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」(改定予定)におけるまちづくりの方向性などを踏まえて、駅を中心とする地区の基盤施設における整備の方向性を示します。

### (1) 駅を中心とする地区に求められる役割

- 駅舎、駅ビル、東西自由通路や駅前広場などの基盤施設の一体的整備によって最大限の利便性を発揮する駅前空間
- 回遊性の高い歩行者空間の整備とともに、歩行者の安全性に配慮した車両の誘導、抑制などによる歩行者優先のまちづくり
- 自転車駐車場や自転車利用環境の計画的な整備や、次世代交通を見据えた多様な移動手段の有効活用による快適な移動環境

### (2) 整備の方向性

#### 自由通路・連絡通路(東西ネットワーク)・駅空間

- ・ 駅東西の連絡性・回遊性の強化を図るため、東西駅前広場を直線でつなぐデッキレベルの自由通路を整備します。
- ・ 新空港線整備を見据えたまちや鉄道相互の連絡の利便性向上を図ります。
- ・ 駅北側の自転車・歩行者東西ネットワークの利便性向上を図ります。

#### 西口駅前広場

- ・ 歩行者環境・動線の改善、交通結節機能の強化のため、公共交通機能の集約・再配置や、周辺用地の活用可能性を含めた歩行者空間の確保を検討します。

#### 西口駅周辺街路・街区

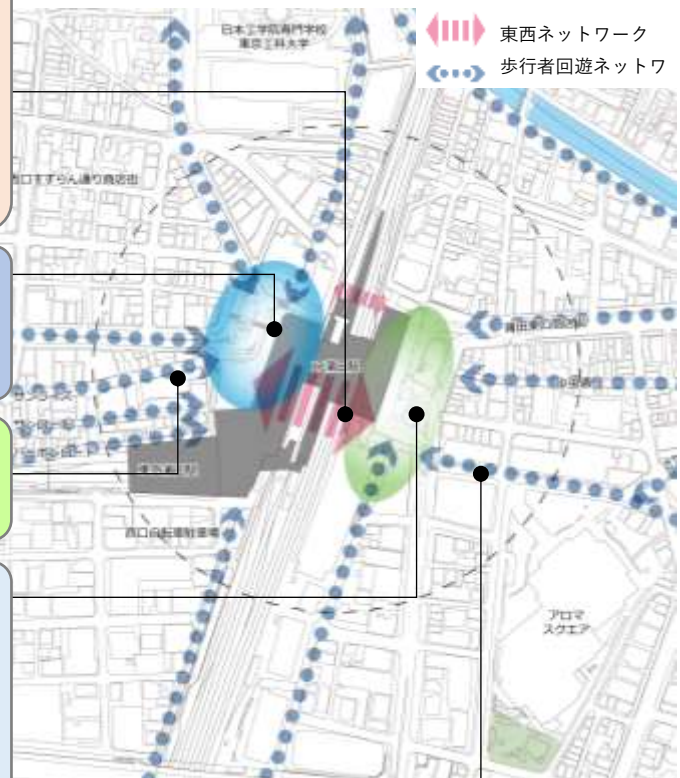
- ・ 周辺建物の建替えなどに合わせた歩行者空間の確保を検討します。

#### 東口駅前広場

- ・ 歩行者環境・動線の改善・交通結節機能の強化のため、駅前広場を拡張し公共交通機能の集約・再配置を行い、初動期整備計画との整合性を図りながら、さらなる利便性の向上を図ります。
- ・ 駅前広場の拡張については、周辺の公共施設や周辺街路の活用可能性も含めて検討します。

#### 東口駅周辺街路・街区

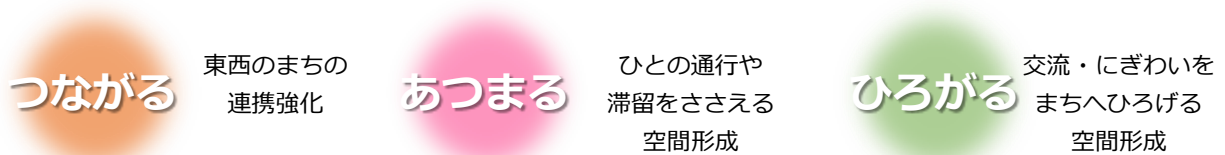
- ・ 駅周辺に求められる機能や駅前基盤施設と連携した、歩行者優先の道路空間を創出します。



### (3) 整備コンセプト

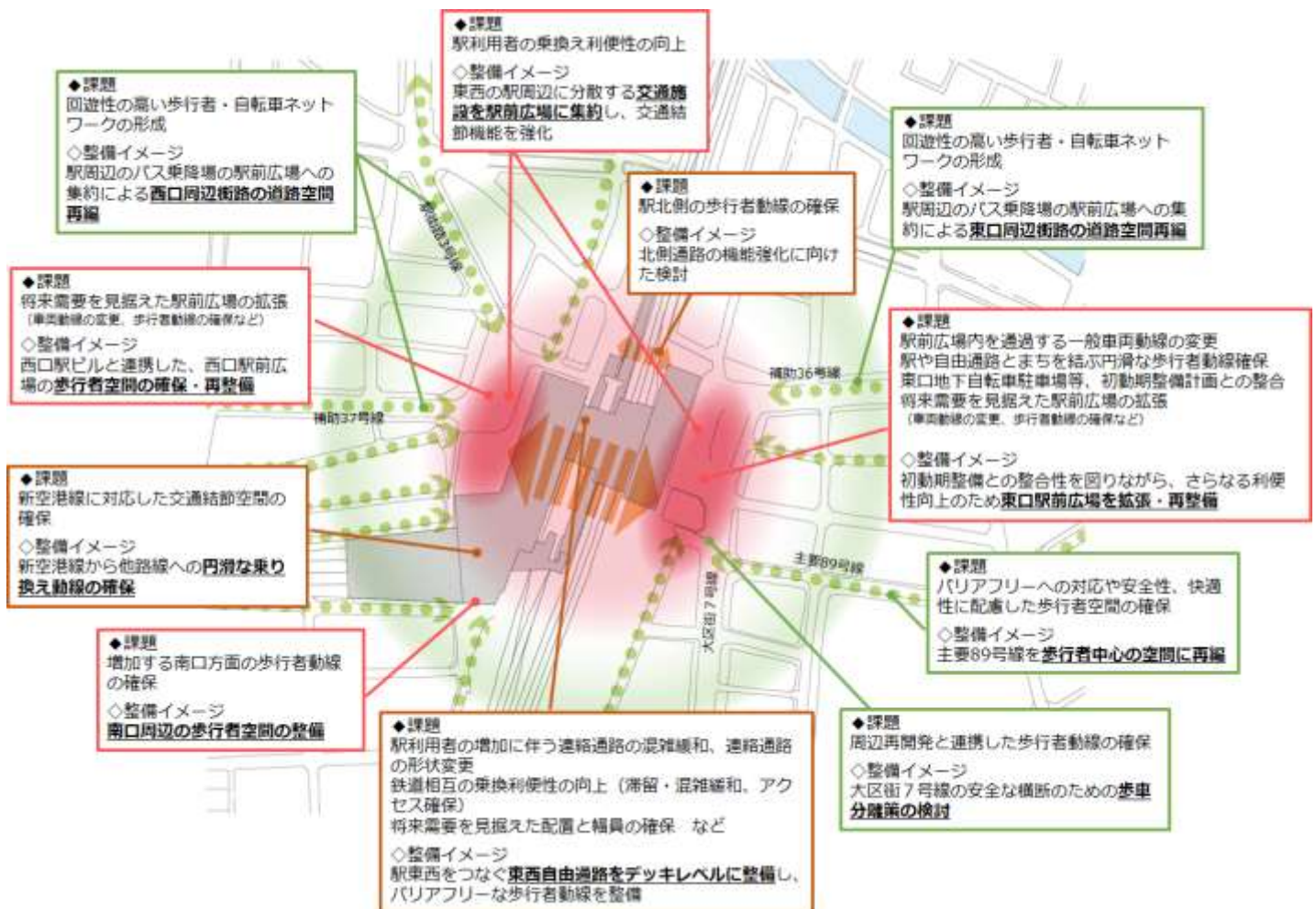
前章の「(3) 拠点形成の考え方」に基づき、駅を中心とした地区の基盤整備について、3つのコンセプトを設定します。

文化・交流・にぎわい創出の拠点として国内外とつなぐ、まちをつなぐ  
～多彩な「活動」が広がるまちをけん引する交通結節点～



### (4) 整備イメージ

整備コンセプトに基づいた、駅を中心とした地区における基盤整備の全体イメージは以下の通りです。



(5) 整備内容

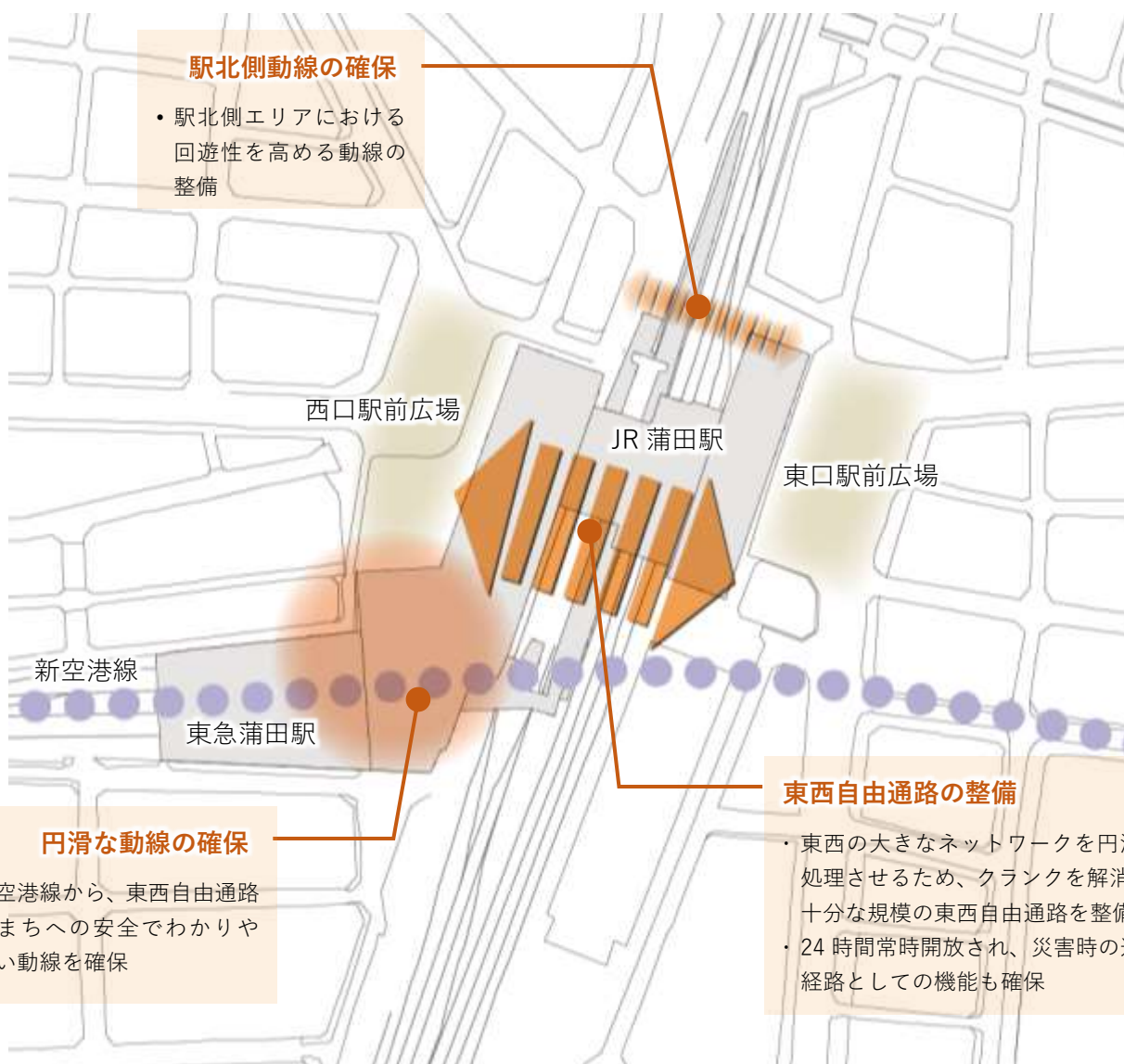
24時間利用可能な歩行者動線の整備により、東西のまちの連携を強化します。

つながる

東西のまちの  
連携強化

取組内容

- ◆ 駅東西を直線でつなぐ東西自由通路をデッキレベルに整備し、バリアフリーな歩行者動線を確保
- ◆ 新空港線から、他の路線への円滑な動線を確保
- ◆ 駅北側エリアの動線を確保



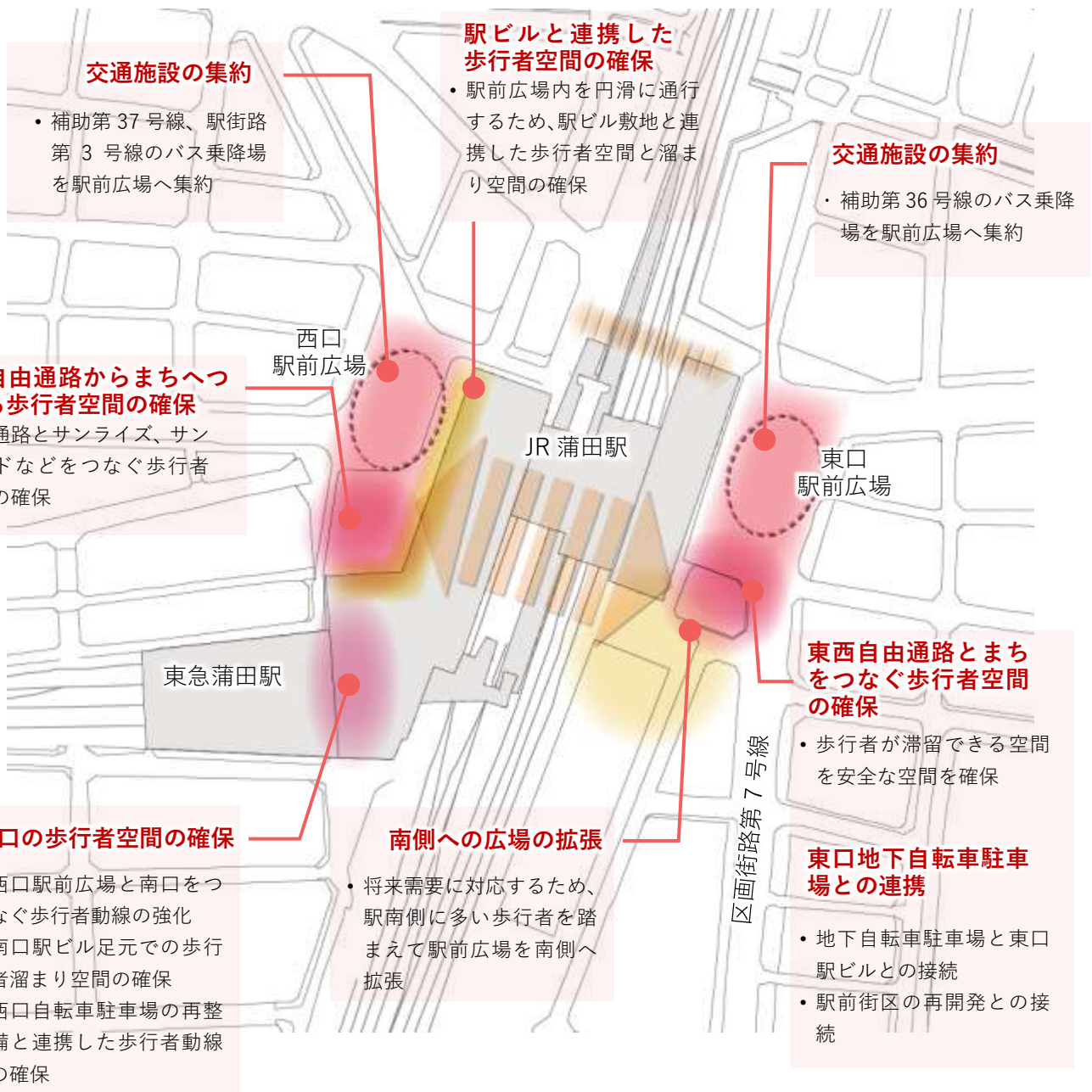
## あつまる

ひとの通行や滞留を  
ささえる空間形成

駅前広場の再編整備により、歩行者空間を確保し、交通結節機能を強化します。

### 取組内容

- ◆ 東西の駅周辺に分散する交通施設を駅前広場に集約し、交通結節機能を強化
- ◆ 初動期整備との整合を図りながら、さらなる利便性向上のため、東口駅前広場を拡張・再整備
- ◆ 西口駅ビルと連携した西口駅前広場の歩行者空間の確保・再整備
- ◆ 歩行者の増加が著しい南口周辺の歩行者空間の整備





# ひろがる

交流・にぎわいをまちへ  
ひろげる空間形成

駅周辺の道路空間再編により、にぎわいをまちへ波及・拡大します。

## 取組内容

- ◆ 駅周辺のバス乗降場の駅前広場への集約による、東口、西口周辺街路の道路空間再編
- ◆ 区画街路第7号線の安全な横断のための歩車分離策の検討
- ◆ 主要第89号線を歩行者中心の空間に再編

