

第6回蒲田駅周辺地区基盤整備研究会

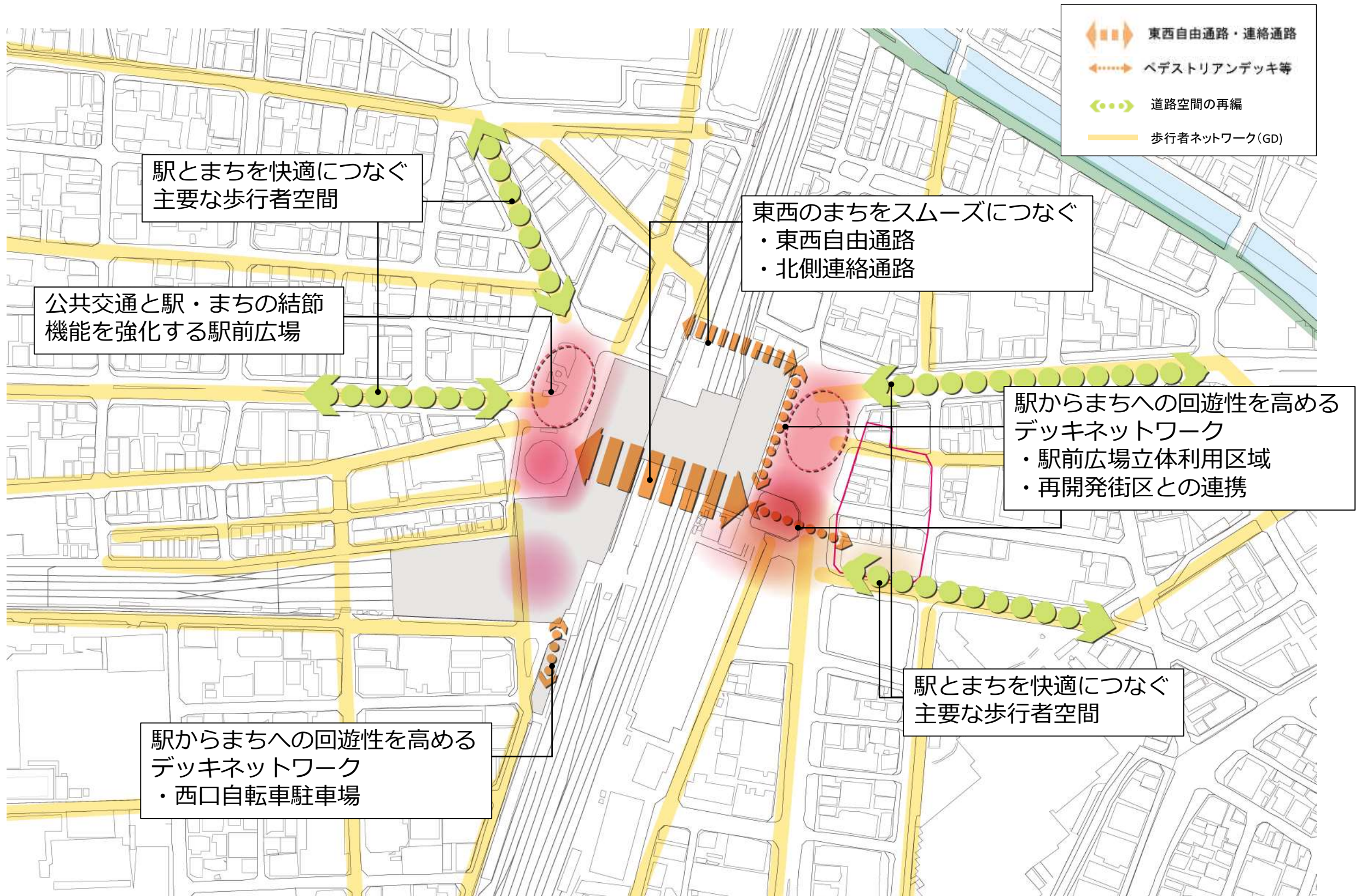
参考資料

1. 交通ネットワークの考え方について
2. 東西自由通路・連絡通路の整備について
3. 駅前広場の整備について
4. 駅周辺街路の道路空間の再編について

1. 交通ネットワークについて

■交通ネットワークの実現に向けた駅周辺の基盤整備

蒲田駅周辺地区では、まちの東西の歩行者ネットワークをつなぐ拠点として複数の基盤施設の整備に向けた検討を行う。



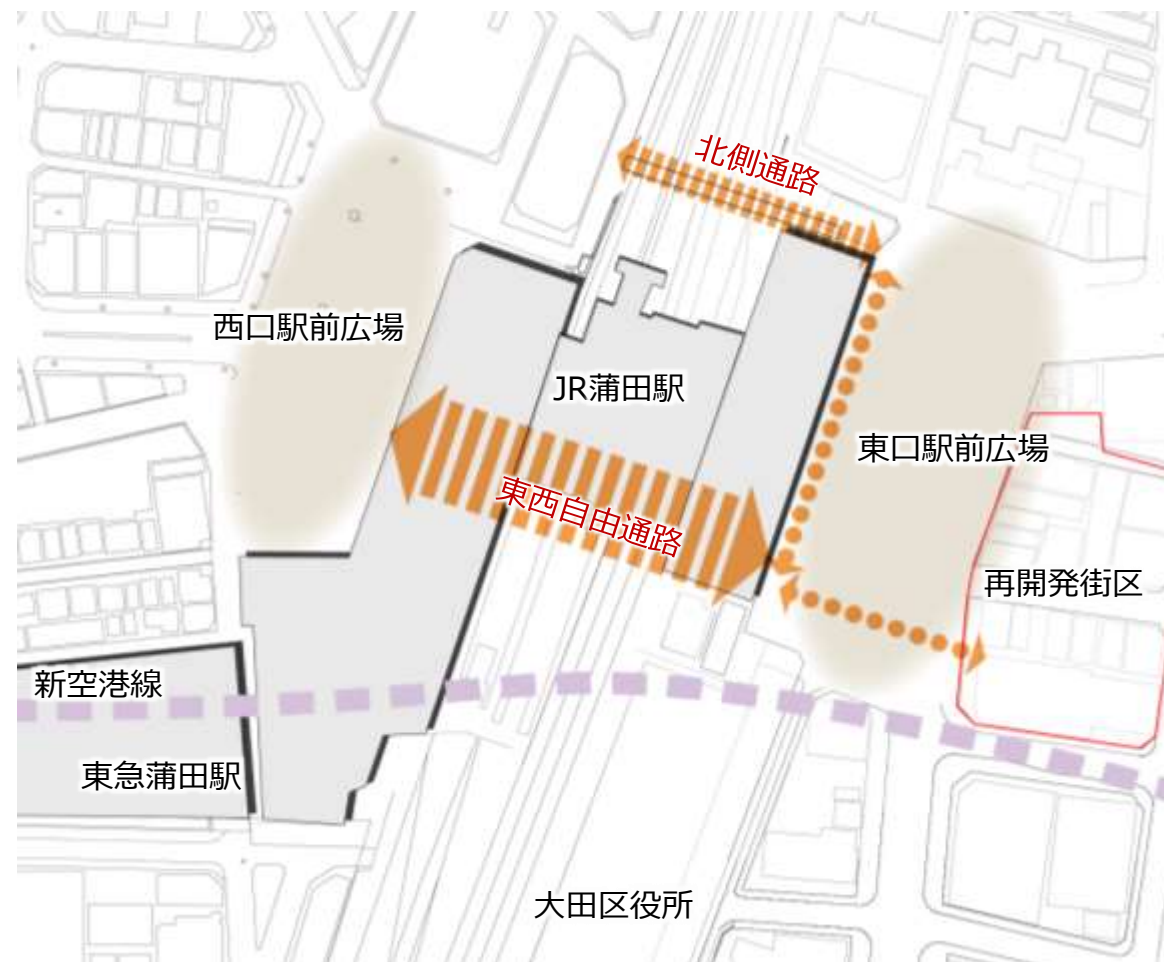
2. 東西自由通路・連絡通路の整備について

■現状と課題

- 駅利用者の増加により東西連絡通路が混雑し、またクランク形状の動線によりスムーズなまちへの流動を阻害している。
- JR南口と東急改札間において、滞留空間が不足し乗換え利用者等による混雑緩和が必要。
- 駅西側利用者（東急線利用者、西口利用者など）の駅東側南方面へのアクセス性の向上や、鉄道相互の乗換え利便性を向上させる必要がある。
- 西口の大学や東口の商業機能による人の流れに対応した、駅北側における歩行者動線の確保が必要。
- 周辺再開発と連携した歩行者動線の確保や、将来需要を見据えた配置と十分な幅員を確保した整備が必要。
- 災害時等における東西間の安全な避難経路としての機能を有し、地区の防災性の向上が必要。



■整備の方向性



【東西自由通路】

- ✓ 南口方面への歩行者交通量の増加傾向を踏まえて、中央南寄りの位置に整備し、将来需要を見据えた幅員（概ね15m程度）を確保するとともに、直線的形状とすることで、東西のまちをスムーズにつなぐ。
- ✓ 鉄道相互の乗換え動線において、十分な滞留空間を確保することで混雑緩和を図り、さらなる乗換え利便性の向上を図る。
- ✓ 24時間常時開放とし、災害時における避難経路とするなど、地区の防災性の向上に資する運用とする。

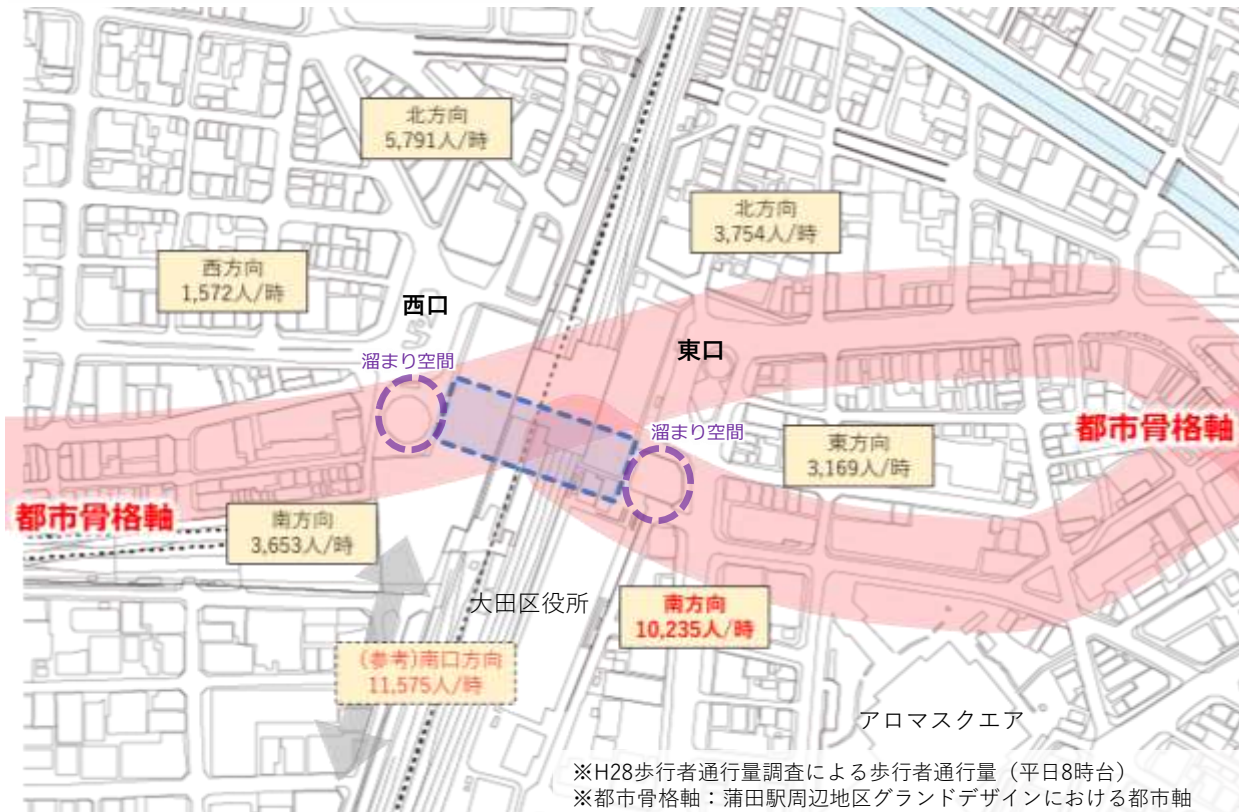
【デッキネットワークの構築】

- ✓ 駅北側の歩行者流動に対する動線を確保するため、駅北側にデッキレベルの連絡通路を設置する。
- ✓ 東西自由通路位置の変更（南寄り）により、東口中央通りや商店街利用者の利便性を確保するため、駅前広場の立体利用によるデッキを整備し、駅前空間の利便性、回遊性を維持・向上させる。
- ✓ また、東口再開発街区との連携によるペDESTリアンデッキの整備を検討し、アロマ街区などまちへの回遊性を高める。

2. 東西自由通路・連絡通路の整備について

■ 検討内容

東西自由通路



視点① ネットワーク性の向上・歩行者流動への対応

- 西口の都市骨格軸と歩行者通行量の多い東口南方面の都市骨格軸が直線的に接続する位置とすることで、東西のまちの移動がスムーズになる。

視点② 駅施設との関係性

- 駅舎の改良、駅ビル、新空港線整備等を踏まえると、構造上の支障や施工課題等の観点から、現在の位置よりやや南寄りの位置が望ましい。
- また、駅前広場との関係からも南寄りに設置することで溜まり空間が確保でき、駅前広場に接続する昇降施設は、駅利用者の安全面からも建物内に設置することが望ましい。

デッキネットワーク

視点① 駅前空間における利便性・安全性の向上

（駅北側連絡通路）

○現状（地下）

- 構造物の老朽化が進んでいる（昭和初期建設、昭和38年改築）
- バリアフリー未対応で、階段の勾配がきつい（東側約59%、西側約53%）
- 深夜の通行に防犯上の不安がある

西口側出入口 連絡通路内部（幅員2.7m） 東口側出入口



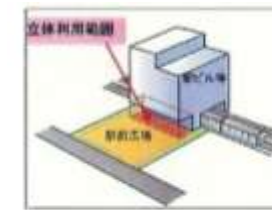
【現況交通量（令和2年11月交通量調査結果より）】
ピーク時：614人（自転車含む）、12時間合計：5,035人

○将来（デッキレベル）

- バリアフリー対応により、現況の利用者の利便性が向上**するとともに、東西自由通路利用者の転換により、東西自由通路の混雑緩和が期待される
- 防犯上の不安が払しょく**されることにより、利用者の増加、まちのイメージや安全性の向上も期待される

（東口駅前広場の立体利用）

- 立体道路制度等を活用し、東口駅前広場の回遊性を向上させ、駅前広場内の安全性を確保する。
- 地上部の空間形成にも配慮した整備を検討する。



▲イメージ



▲例)博多駅

（西口自転車駐車場との連携）

- 西口自転車駐車場の再整備と連携したデッキレベルの歩行者動線を検討する。

視点② 駅とまちの一体性、まちへの回遊性の向上

（東口再開発街区）

- 駅前の混雑緩和や安全な歩行環境を確保し、駅利用者の利便性、まちの回遊性を高めるため、再開発街区と連携したペDESTリアンデッキを整備する。

3. 駅前広場の整備について

■現状と課題

【東口、西口共通】

- 駅周辺に分散しているバス・タクシー乗降場などの交通施設を再配置し、駅利用者のシームレスな乗換え利便性向上や交通結節機能を強化する必要がある。
- 将来需要に対応できる駅前広場の規模を確保する必要がある。

【東口】

- 駅前広場内を一般車両が通過するなど、広場内の安全性を確保する必要がある。
- 駅や自由通路とまちを結ぶ円滑な歩行者動線を確保する必要がある。
- 東口地下自転車駐車場など、初動期整備計画との整合を図りながら検討を進めることが必要。

【西口】

- 新空港線に対応した交通結節空間などを確保する必要がある。
- 歩行者の増加が見込まれる南口方面の歩行者動線を確保し、南側への回遊性を高めることが必要。



■整備の方向性



東口、西口ともに、交通施設の集約、安全な歩行者空間の確保、将来需要への対応の観点から、駅前広場を拡張する。

【東口】

- ✓ 公共施設等との連携による南側への拡張を図るとともに、ペDESTリアンデッキ等の施設整備の検討状況を踏まえながら、中長期整備における駅前広場の検討を進める。

【西口】

- ✓ 隣接事業者と連携した歩行者空間を確保し、駅前広場内における快適性・安全性の向上を図る。

3. 駅前広場の整備について

■ 検討内容

視点① 駅前広場の必要規模



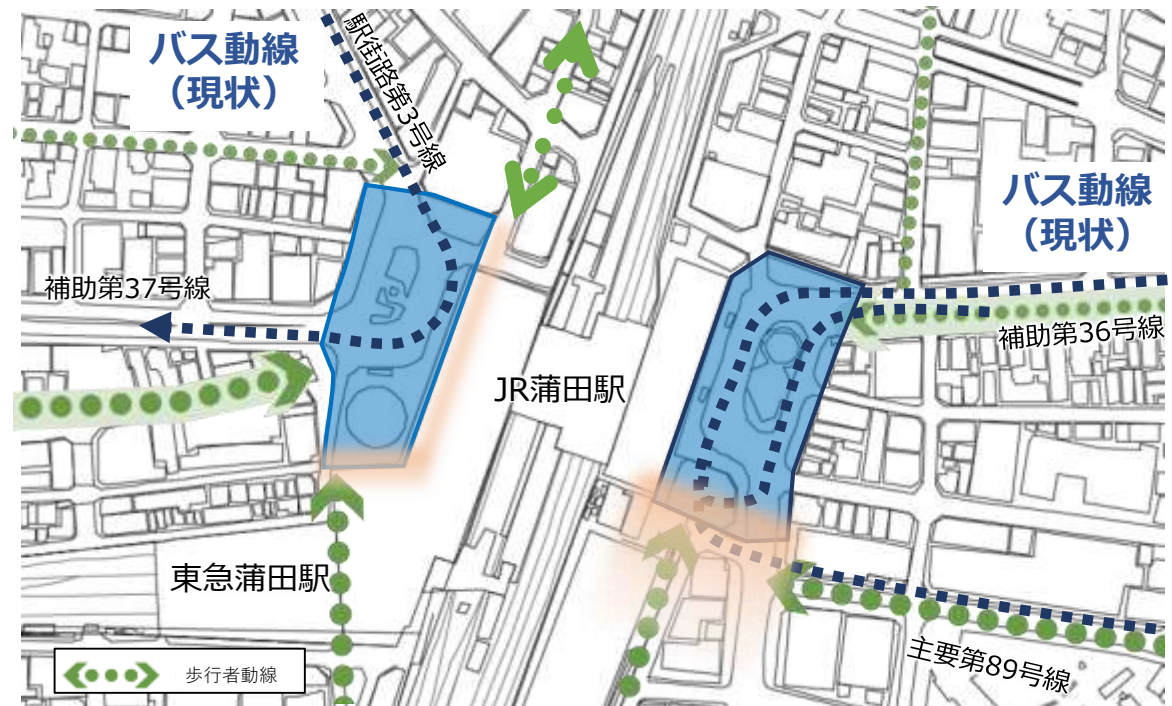
- 将来の駅前広場の必要面積は、東口で約9,000㎡程度、西口で約7,000㎡程度となる。

視点② 歩行者流動



- 駅西側の歩行者通行量は南口方面が最も多く、駅東側は南方向への流動が多い傾向にある。

◆ 駅前広場の拡張可能性等の検証



【西口】

- ✓ 新空港線・南口利用者が多く行き交う南側に交通施設を拡げる場合、交錯等の懸念があることに加え、駅街路第3号線への接続も悪い。
- ✓ 西側へ拡げる場合、既存の商店街を避けると、駅前広場が不整形となるなど課題がある。
- ✓ 北側へ拡げる場合、東急蒲田駅から遠くなる。
- ✓ 上記を踏まえ、駅ビル側と連携した機能確保が望ましい。

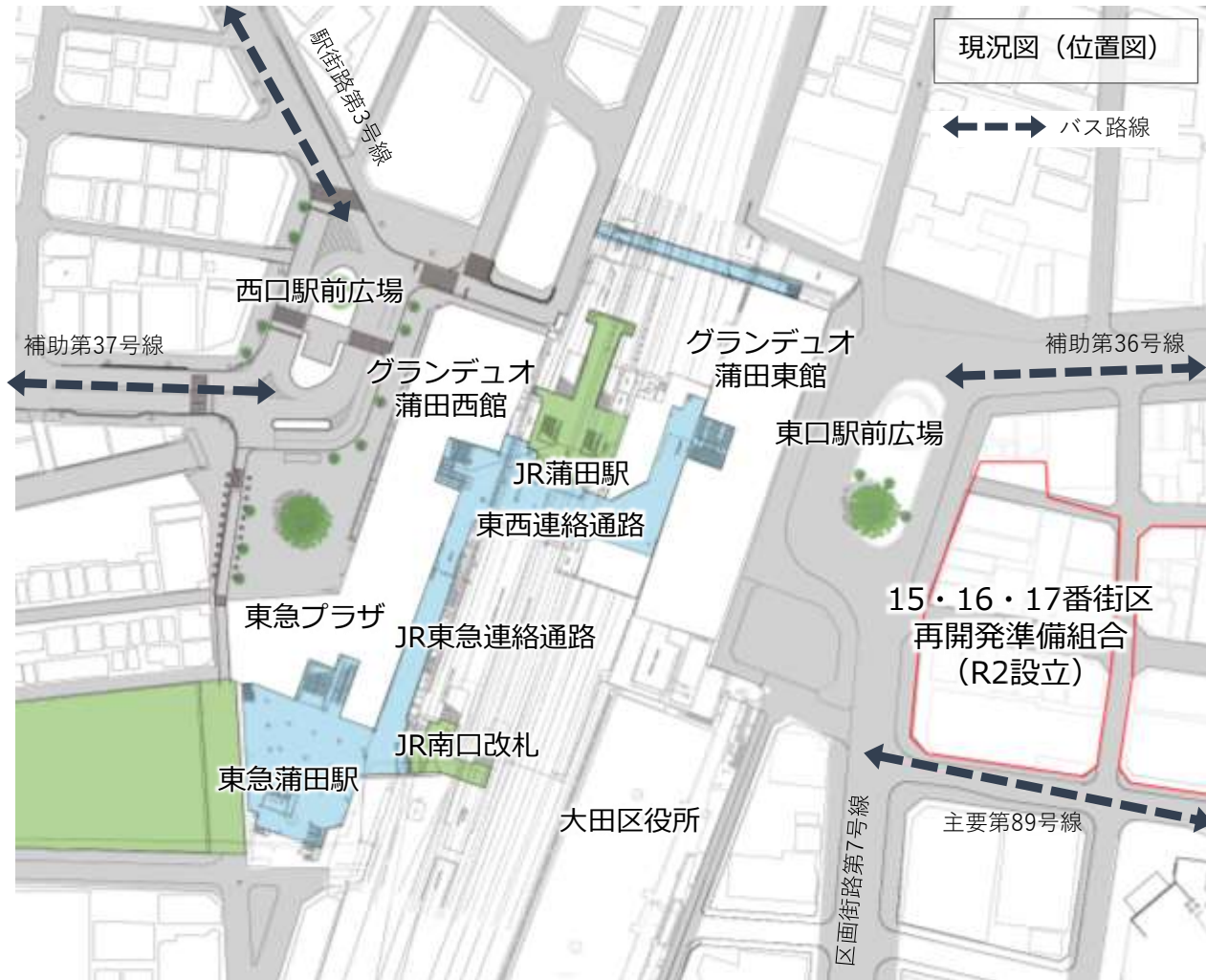
【東口】

- ✓ 北側へ交通施設を拡げる場合、主要な歩行者動線から遠くなり、補助第36号線への接続が悪い。
- ✓ 東側へ拡げる場合、区画街路第7号線との接続が悪く、一般車両動線の分離も難しい。
- ✓ 駅ビル側へ拡げる場合、駅ビルの足元空間が狭くなる。
- ✓ 上記を踏まえると、南側への拡張可能性を検討することが望ましい。

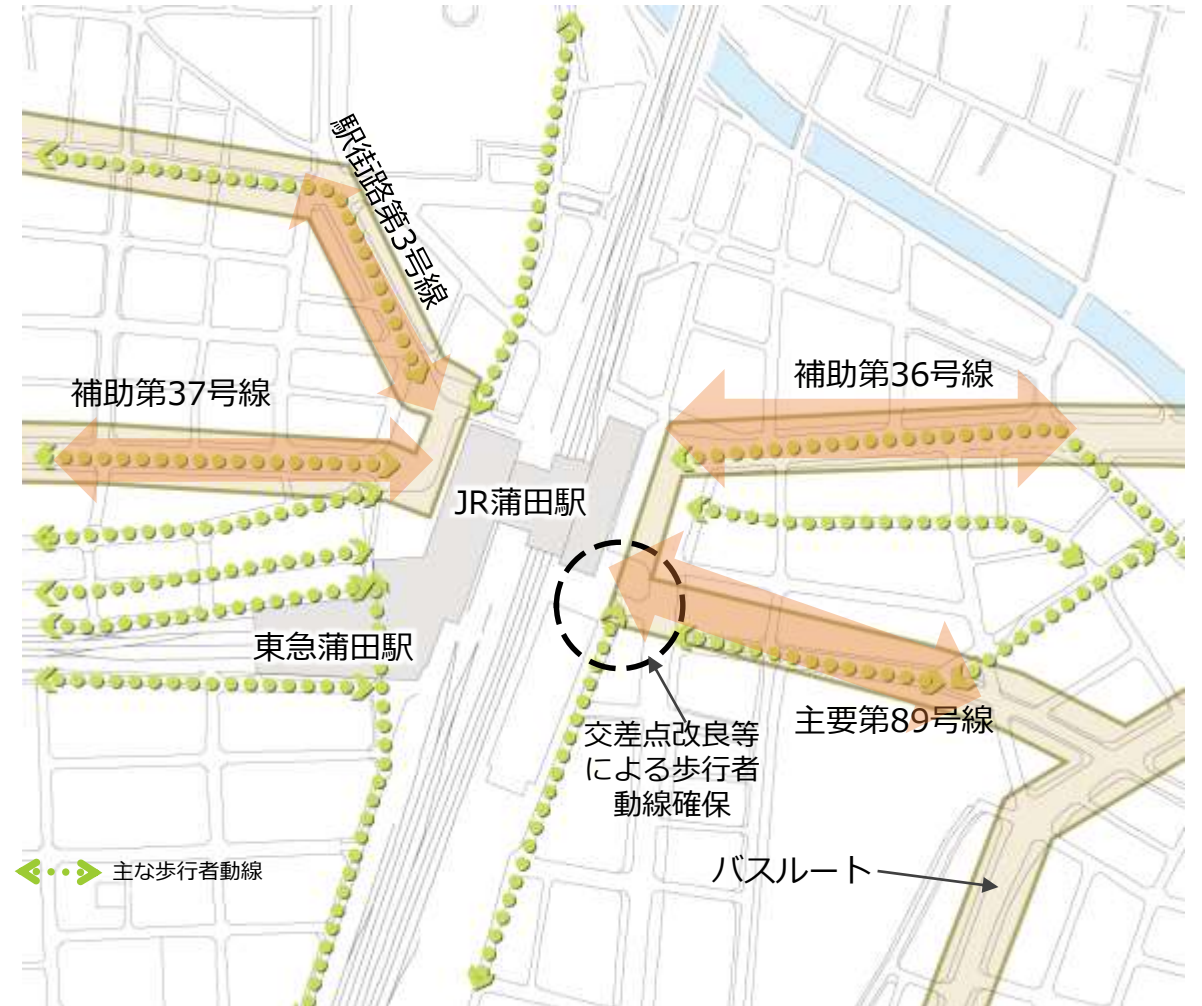
4. 駅周辺街路の道路空間の再編について

■ 現状と課題

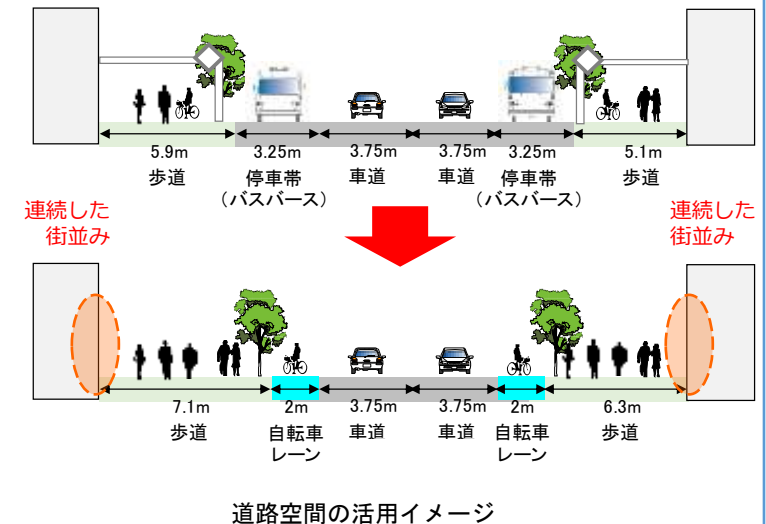
- 補助第36号線沿い（ぽぷらード（東口商店街））などに分散しているバス乗降場により、バス待ちの人と歩行者が錯綜し歩道空間が混雑している。
- バリアフリーへの対応など、安全性、快適性に配慮した歩行者空間を確保することが必要。
- 歩車分離など、安全で快適な歩行者・自転車ネットワークを形成し、地区内の回遊性を高めることが必要。



■ 整備の方向性



- 補助第36、37号線、駅街路第3号線のバス乗降場の駅前広場への集約により、空いた停車帯を自転車・歩行者空間に活用する。
- 車両出入による分断や壁面位置、1階の用途など街並みの連続性に配慮した誘導を行い、安全で快適な歩行者空間を創出する。
- 主要第89号線は、隣接する街区と連携した歩行者空間の拡充を図る。



4. 駅周辺街路の道路空間の再編について

■ 検討内容

視点① 駅周辺街路の役割

補助第37号線、駅前街路第3号線

- バス停からの人の流動を受け止め、生活を支える商業・業務機能が集積

- ▶ バス乗降場の駅前広場集約により空いた停車帯を、自転車・歩行者空間に活用
- ▶ 車両出入による分断や壁面位置や1階の用途など街並みの連続性に配慮した誘導が必要



補助第36号線【ぽぷらーど（東口商店街）】

- バス停からの人の流動を受け止め、生活を支える商業機能の集積があり、京急蒲田駅方面への主な歩行者動線を担う通りである

- ▶ バス乗降場の駅前広場集約により空いた停車帯を、自転車・歩行者空間に活用
- ▶ 車両出入による分断や壁面位置や1階の用途など街並みの連続性に配慮した誘導が必要



道路を横断する歩行者の安全性を確保することが必要

主要第89号線

- 現状はバスの通行や乗降が多く、大規模施設（アロマスクエア等）への相当数の歩行者動線との交錯が課題になっている

- ▶ バス乗降場を駅前広場に集約するとともに、隣接する街区と連携した歩行者空間の拡充を行っていくことが必要



歩行者ネットワーク

香川沿い