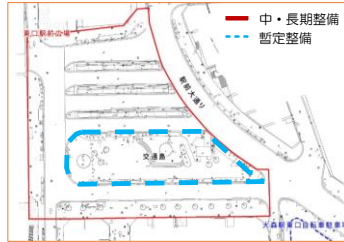


大森駅東口駅前広場等再編整備構想 [概要版]

1. 本構想の概要

1) 対象範囲

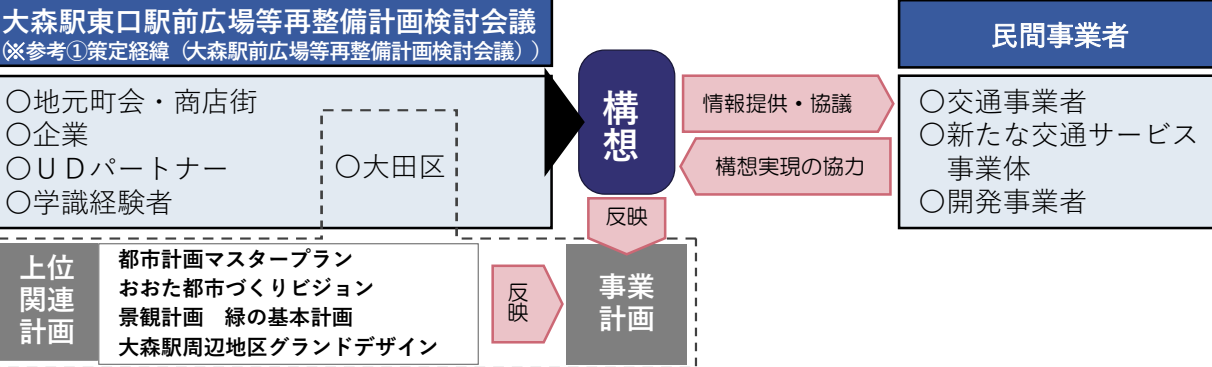
当駅前広場の対象範囲は、右図の通りである。
(図測面積：7,560㎡) (計画決定面積：6,750㎡)



※昭和34年に大森駅付近街路2号を含め、戦災復興土地区画整理事業(昭和21年都市計画決定)により完了し、昭和60年の整備を以て現在の姿になった。

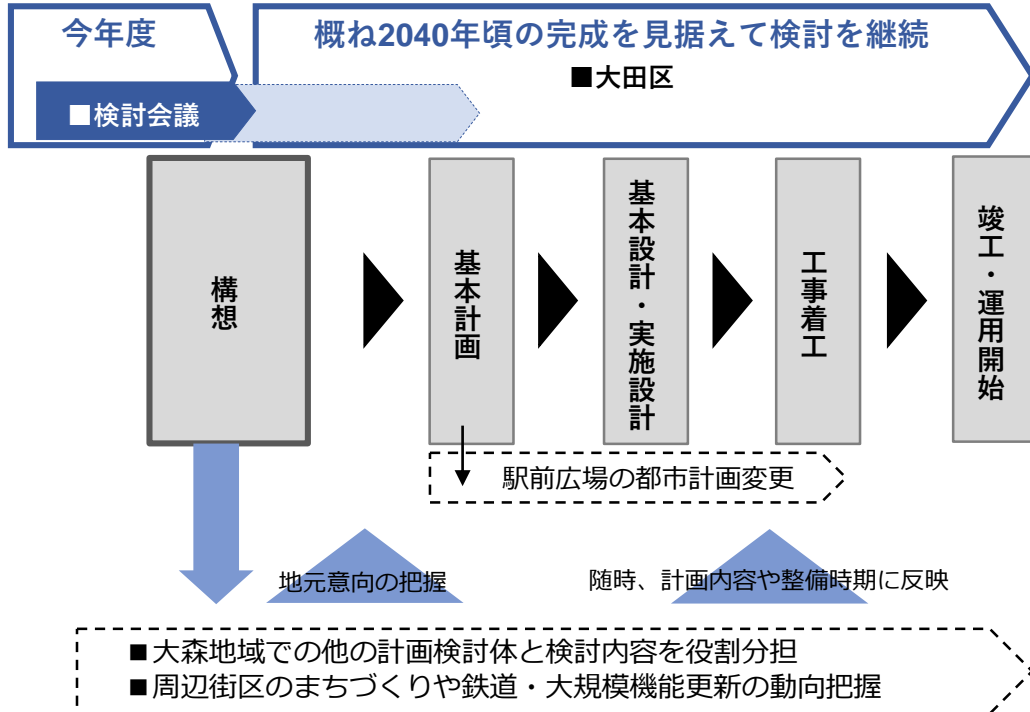
2) 構想の役割

本構想は、今後の大森駅東口駅前広場の将来像や、整備コンセプトを示すものである。本構想の実現に向け、交通事業者や開発事業者等、民間事業者への情報提供や協議を行っていくためのツールとしての活用が期待される。また、大田区は、本構想を受けて、大森駅の交通拠点としての役割を関連する上位・関連計画や関連する事業に反映するよう努める。



3) 目標年次

本構想に掲げる駅前広場の抜本的な再整備は、概ね20年後(2040年頃)の完成を見据える。

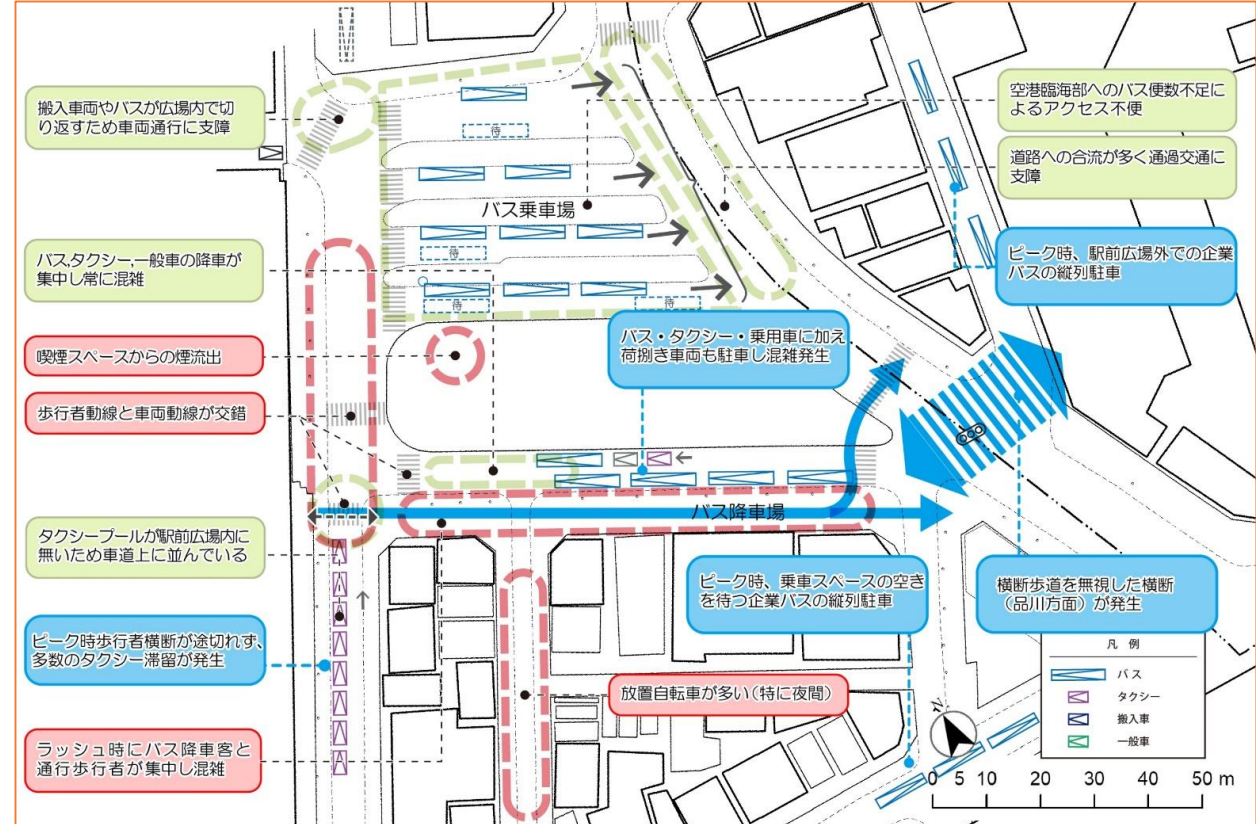


2. 駅前広場の現状課題

1) 駅前広場を取り巻く現状

駅周辺の歩行者動線および車両動線の状況(平日)は下図の通りである。臨海部で働く通勤者の多くは大森駅を利用している。駅出入口から駅前広場を経由して歩行する経路上で歩行者と車両との動線交錯が生じている。臨海部周辺は、近年就業地としてだけでなく、スポーツ施設やレジャー施設の整備・充実が図られている。

■ 歩行者・車両動線状況図



■ 臨海部周辺施設図



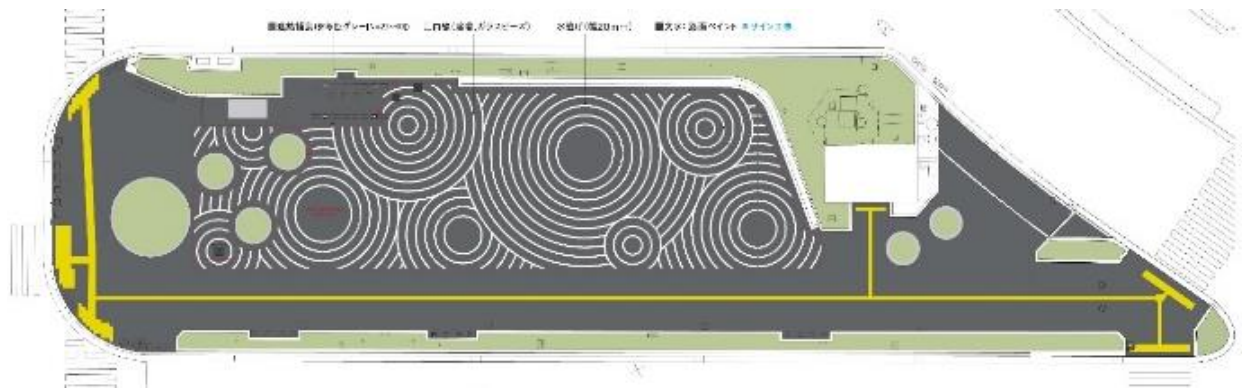
出典：凡例の「海沿いの散策路」「香川緑道」「桜のプロムナード」については、「大田区緑の基本計画「グリーンプランおおた」中間見直し(平成28年3月)」及び「おおた都市づくりビジョン(平成29年3月)」をもとに作成した。また、その他については現時点の状況にもとづき記載している。

2) 駅前広場の活用状況

交通島では年間を通し、商店街を中心としてイベントが開催されている。2020年3月に舗装のフラット化等の暫定整備が完了し、地元による積極的な広場活用が期待されている。



【イベント活用を想定し、段差を解消した交通島の暫定整備イメージ】



3) 駅前広場の必要面積

交通量調査をもとに以下の通り駅前広場に必要面積を算出した。

■ 駅前広場計画指針に基づく必要面積

		1交通量ベース		2現況(図測)	
		面積 ㎡	台数 台	面積 ㎡	台数 台
交通空間面積		3,446		3,150	
①バス乗降関連面積	乗車バス数	630	6		9
	降車バス数		3		4
	乗車バス数	60	1		1
	降車バス数		2		0
	③自家用車関連面積	自家用乗降バス(一般車)	40	1	
	福祉車両専用バス		1		0
	自家用乗降バス(企業バス)	70	1		0
④駐車場関連面積	タクシープール	450	15		0
⑤交通処理のための車道面積		2,196			
環境空間面積(歩道+乗車滞留空間含む)		3,446		4,410	
■ 歩道面積		1,743		2,595	
■ 環境空間面積(歩道除く)		1,703		1,815	
①緑地帯				618	
②サービス施設	トイレ・倉庫・案内板・電話BOX			58	
③シンボル施設	交通島鉄道院柱			16	
④交通島広場部分				794	
⑤滞留空間(バス・タクシー等)				329	
合計		6,892		7,560	

- ・ 駅前広場全体としての面積は充足している状況
- ・ 交通空間は約300㎡不足
- ・ 環境空間の調整が不可欠

4) 駅前広場を取り巻く現状

駅前広場の活用状況を踏まえ駅前広場の課題を以下の通り整理した。

1) 上位・関連計画における地区の位置づけ

- 交通機能の充実
 - ・ 歩行者、自転車の円滑な通行機能
 - ・ 臨海部などへの交通アクセス機能の強化
 - ・ 駅前広場周辺の自転車駐輪場の整備
- 駅前広場周辺と連携したにぎわい拠点機能
 - ・ 駅前広場を活かしたにぎわいづくり(商店街や地域にぎわいイベント等)
 - ・ 周辺商業施設と連携した公共空間の活用
- 大森の顔となる駅前空間
 - ・ 周辺地域と調和した景観づくり
 - ・ 歩行者のための憩いの場の創出
 - ・ 緑を活かした駅前広場空間
 - ・ 大森のくらしや文化の魅力を活かした拠点づくり

2) 駅前広場を取り巻く現状のまとめ

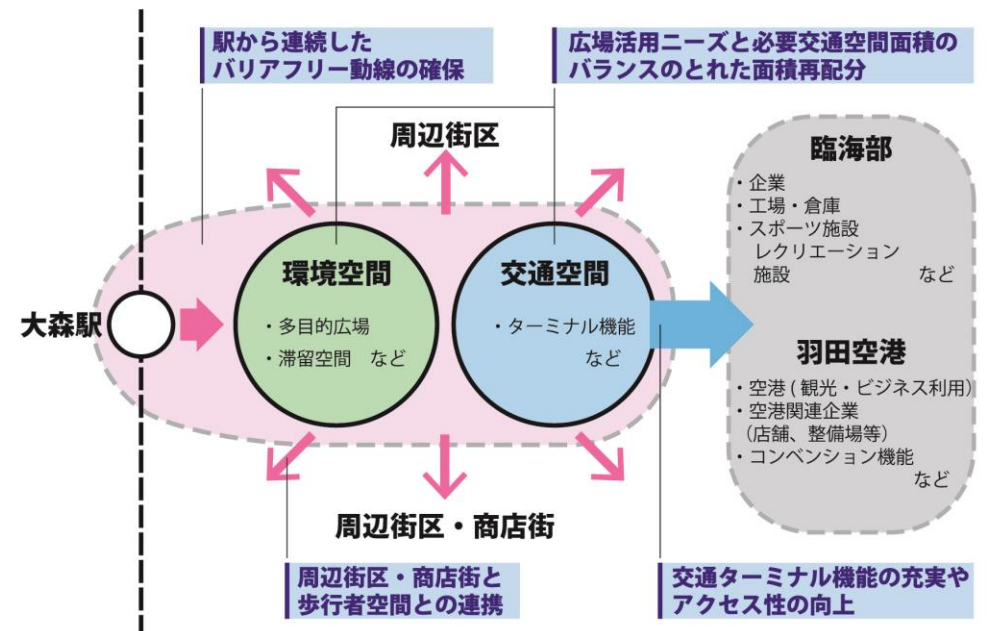
- 歩行者動線
 - ・ 駅出入口から駅前広場を経由して歩行する経路上で車両との動線交差が生じている。
 - ・ 交通島が分離されており、駅出入口や歩道から直接出入りできない。
 - ・ 駅の改札から使い勝手の良いバリアフリールートがない。
- 交通機能
 - ・ バス・一般車・タクシー・荷捌き車両の降車場が分離されていない。
 - ・ 南西に位置する区道(北0番街・アトレ横の道路)では多数のタクシー滞留が発生している。
 - ・ 広場全体の面積は充足しているが、交通空間の必要面積が不足している。
- 広域交通
 - ・ 臨海部に向けた公共交通機関のターミナル機能を担う。
 - ・ 羽田空港へのバス路線は存在するものの、直行便はなく、速達性に欠ける。

3) 地域による駅前広場の活用状況のまとめ

- ・ 地元による広場の多様な活用の機運が高い(イベント利用等)
- ・ 通りすぎるだけでない多様な活用への期待

【駅前広場の再整備に関する課題】

- ①地域による多様な使い方にこたえつつ、駅前交通拠点機能を充足する必要面積とのバランスが必要。
- ②周辺商店街と歩行者空間のより一層の連携が求められる。
- ③空港臨海部に向けた交通ターミナル機能の充実や、アクセス性の向上が求められる。
- ④駅からつながるバリアフリー動線の確保が求められる。



3. 将来像・方針

これからの大森駅東口駅前広場は、駅への通過点、商店街や周辺市街地に移動する際に通り過ぎるだけの通過点としてではなく、人々の活動を受け止められる場＝「みんなのひろば」としての役割を担うことを、以下のような言葉で表現する。

■ 将来像

多様な人と活動を受け止める「みんなのひろば」

■ 基本方針

方針1 安全・安心な歩行者空間の形成

- －歩行者の動線が交錯しない
- －バリアフリー空間の形成



バス乗車場所からフラットにつながる広場（牛久駅）



バリアフリーが確保された歩行者空間（フラットな歩行者空間、エスカレーター）（姫路駅）

方針2 公共交通ネットワークと連携した広域交通ネットワークの維持・向上

- －臨海部や羽田空港、周辺市街地へ向けた交通の拠点としての役割
- －周辺のまちへの移動利便性の向上



環境に配慮した水素バス（国土交通省資料より）



駅前広場に設置されているコミュニティサイクルポート（仙台駅）

方針3 まち全体へのにぎわいを波及させる交流景の創出

- －活力ある賑わい空間形成
- －良質な地域イメージを与える駅前空間づくり



まちのイメージを一新する駅前景観（天理市）

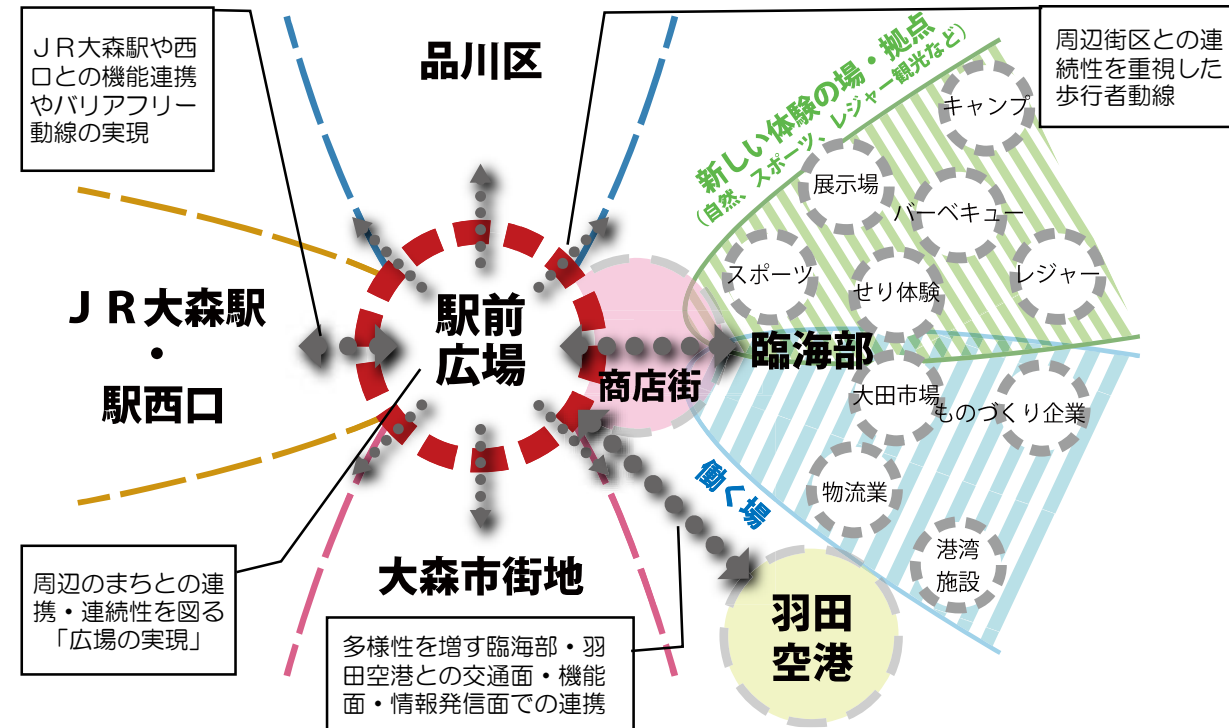


賑わいを与えるオープンカフェ（横浜市）

4. 整備構想

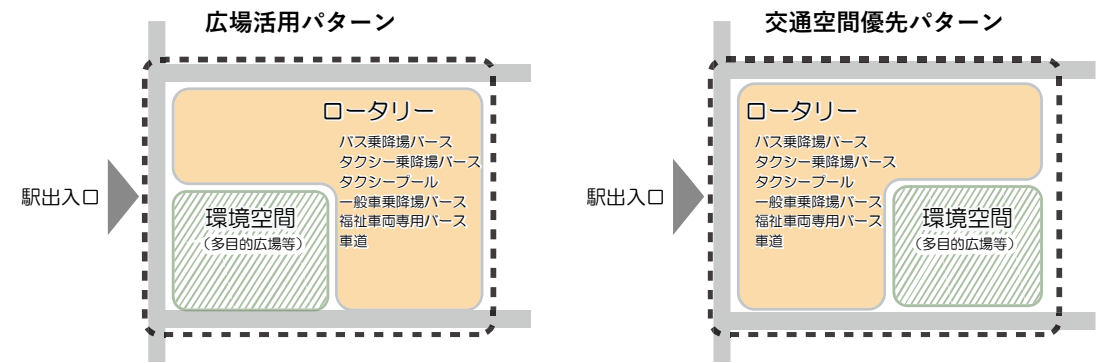
1) 整備コンセプト

本構想を達成するために、整備コンセプトとして下図のように掲げた。



2) 整備パターン

本構想においては、周辺街区との連続性を重視した多目的広場の配置や歩行者動線の確保を重点に置くため、「広場活用パターン」「交通空間優先パターン」の2パターンを望ましい配置パターンとして提示する。（※「参考 ②広場配置レイアウト図」参照）



着眼点	広場活用パターン	交通空間優先パターン
駅との連続性	<ul style="list-style-type: none"> ・駅出入口付近にイベント空間（多目的スペース）を配置。 ・イベント空間（多目的スペース）・商店街が歩行者空間で連続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅出入口付近に小型車乗降場所・バス乗り場を配置 ・駅出入口側でバス降車場所と商店街が、南東側で商店街と多目的スペースが歩行者空間で連続。
歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ・ほぼ正形になっており、まとまった空間が確保されている。 ・駅ビルと一体的な活用も可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街と接している総延長が長い。 ・イベント空間（多目的スペース）が駅から遠い。
多目的スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・導入部で出入りのバス・小型車（一般車・タクシー）交通が輻輳する（区域内の場合）。 ・島状バースがないとバスバースが12バース確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスと小型車（一般車・タクシー）が同じロータリーとなる。 ・前面道路沿道と島状バースがないとバスバースが12バース確保できない。
交通空間		

3) 実現のための方策

駅前広場の抜本的な整備は、周辺街区の更新のタイミングに合わせて進めていくため、本構想の実現には長期的な時間を要する可能性も想定される。そこで、行政、民間事業者、地域住民・団体等が、本構想に掲げる将来像・方針のもと、各々の役割を果たしつつ、継続的に連携を図ることで、本構想の主旨実現を図る視点が求められる。

① 駅前広場に向けた周辺街区等の顔づくり

- ・周辺街区で開発等が行われる際に、駅前広場に向けた広場配置やバリアフリー動線を確保するなど、駅前広場に向けた顔づくりを進める。

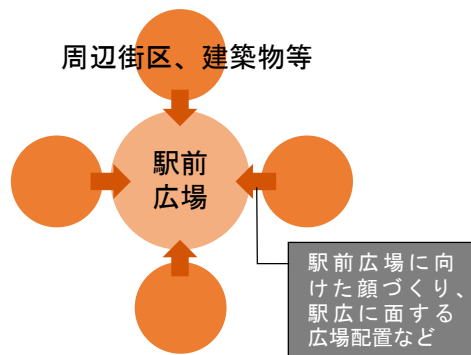
② 駅前広場と連携した、駅東地区全体の回遊性向上に向けた検討

- ・本構想では、駅前広場エリアだけでなく、駅東地区全体の歩行者動線や屋外空間のあり方を改めて見直していくことが必要である。

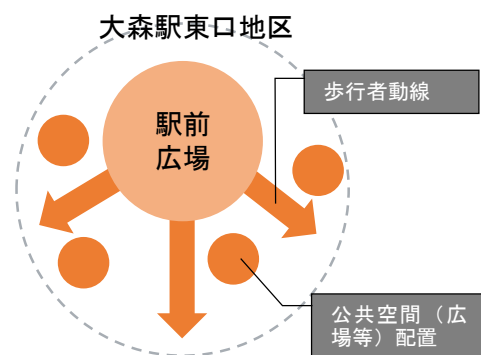
③ 公共空間の利活用によるまちづくり機運の醸成

- ・地域の賑わいづくりや、エリアの価値向上に向けた取り組みを継続させる。特に、暫定整備エリア等を活用して、地域による公共空間の利活用を実験的・継続的に行うことで、構想実現に向けた機運を高める。

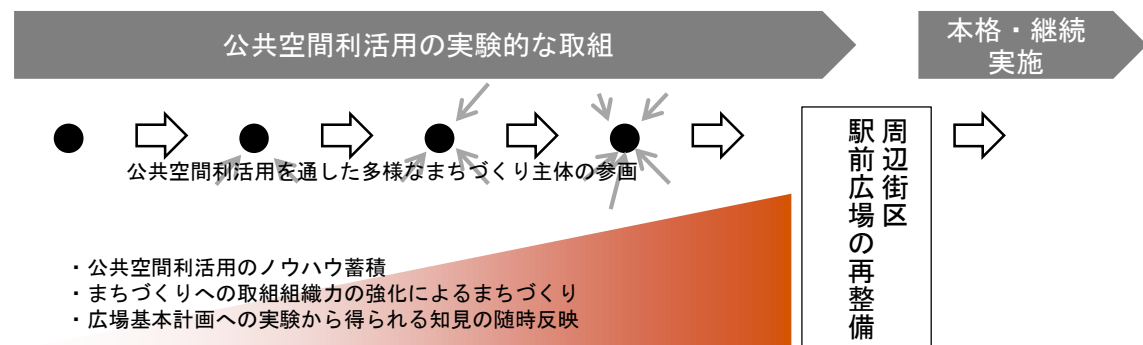
■ 駅前広場に向けた周辺街区等の顔づくり



■ 駅東口地区の公共施設整備



■ まちづくり機運を高める



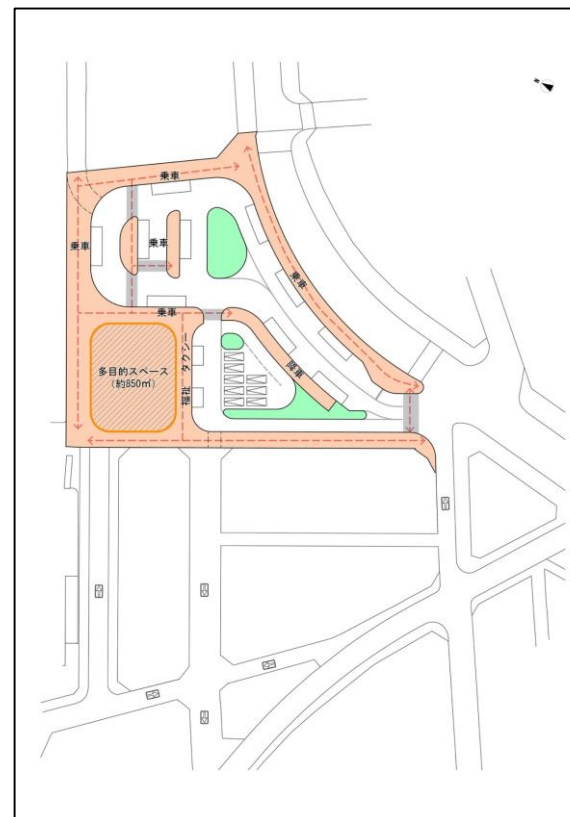
参考

① 策定経緯（大森駅東口駅前広場等再整備計画検討会議）

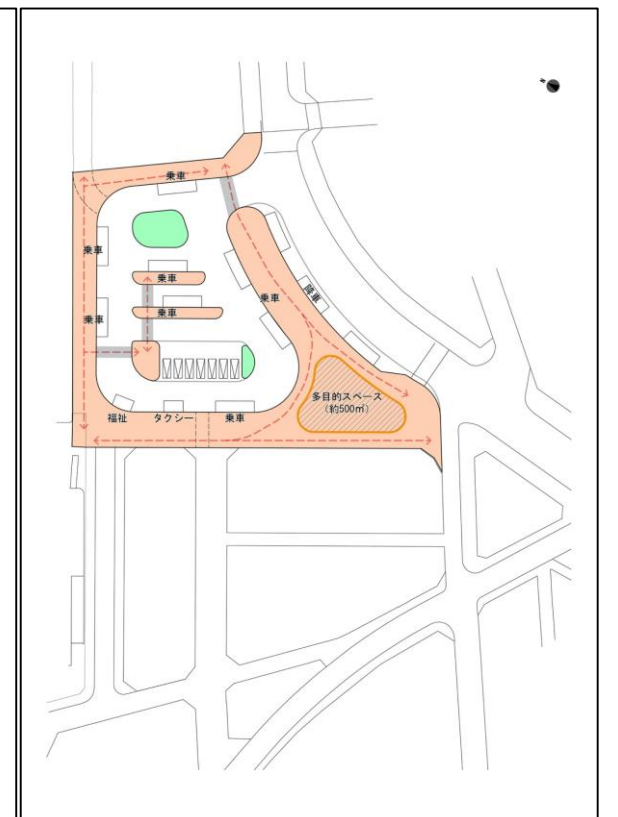
回	日程	テーマ
第1回	2018年7月25日	○駅前広場の課題検証 駅前利用実態調査を踏まえ大森駅周辺地区ランドデザイン等の課題の検証。
第2回	2018年12月4日	○駅前広場の役割・目指す方向性・将来像 将来の駅前広場のあり方や将来像について検討。
第3回	2019年3月1日	○駅前広場のレイアウト検討 その1 →レイアウト検討にあたっての前提条件を確認。
第4回	2019年7月23日	○駅前広場のレイアウト検討 その2 将来像実現に向けた、具体的なレイアウトパターン案について議論。
第5回	2019年11月6日	○駅前広場構想のたたき台 駅前広場の整備構想（素案）の取りまとめ。
第6回	2020年2月5日	○駅前広場整備構想 駅前広場整備構想の策定。

② 広場配置レイアウト図

■ 広場活用パターン



■ 交通空間優先パターン



※バス・タクシーのバース数については今後の検討事項