

大森駅東口駅前広場等再編整備構想

令和 2 年 3 月

大森駅東口駅前広場等再編整備計画検討会議

目次

1. 構想の目的と位置づけ	1
(1) 目的	1
(2) 対象範囲	1
(3) 構想策定の経緯	1
(4) 構想の役割	2
(5) 目標年次	2
2. 駅前広場整備の現状課題	3
(1) 上位・関連計画における当該広場の位置づけ	3
(2) 駅前広場を取り巻く現状	5
(3) 地域による駅前広場の活用状況	13
(4) 駅前広場の課題	15
3. 当駅前広場再整備にあたっての踏まえるべき前提条件	16
(1) 今後想定される社会変化	16
(2) 駅前広場等再整備構想づくりの前提条件	16
4. 将来像・方針	18
(1) 目標とする将来像	18
(2) 基本方針	18
5. 整備構想	19
(1) 整備コンセプト	19
(2) 多目的広場に関する配置パターン	20
6. 実現のための方策	21
(1) 基本的な考え方	21
(2) 各主体に期待する役割	22
資料編	23
(1) 交通量調査	23
(2) 大森駅東口駅前広場等再整備計画検討会議における検討内容	26

1. 構想の目的と位置づけ

(1) 目的

大森駅東口駅前広場（以下、「当駅前広場」という。）は、現在の形に整備されて30年余りが経過し、バスやタクシー・送迎用一般車両等の増加により停車スペースが常に混雑している。また、タクシープールが広場内に確保されていないため、当駅前広場に接続する区道上にタクシーが縦列停車している。一方、バスやタクシーの乗降スペースと駅出入口との間で、車両と歩行者が平面交差しており、歩行者動線の安全上の問題がある。また、車道を渡ってアプローチしなければならない広場内の『交通島（歩行者空間）』は、環境空間として必ずしも有効活用されているとは言えない。

上記の課題は、平成23年3月に策定した『大森駅周辺地区ランドデザイン』においても、中・長期的に整備検討すべき課題と位置づけられている。

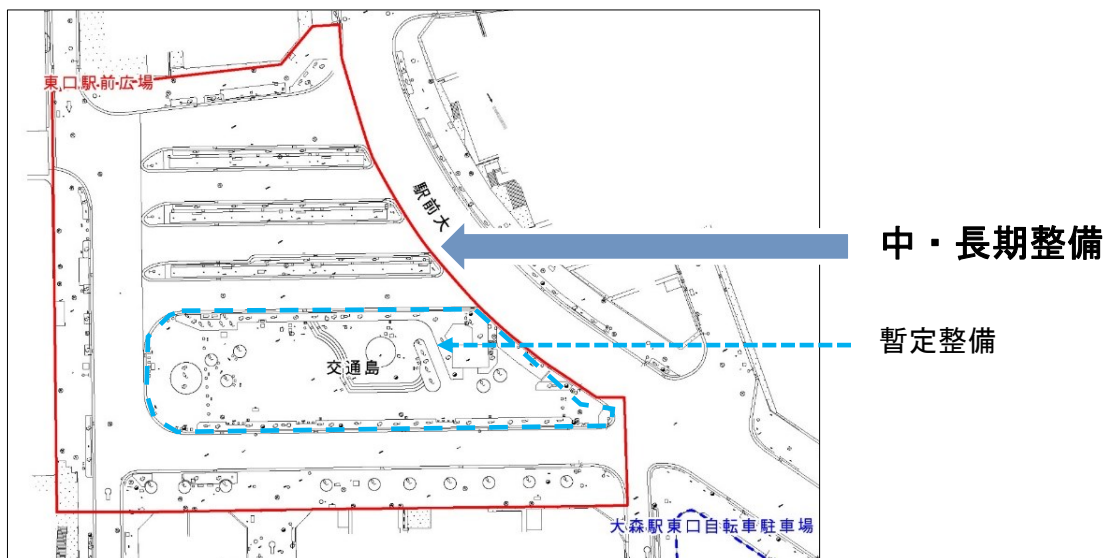
そこで、地域住民や駅利用者の意見を反映しつつ、大田区の中心拠点であり、空港臨海部への玄関口として更なる機能向上が求められる当駅前広場について、周辺地域の開発動向も注視した、中・長期的な整備のあり方を示した「大森駅東口駅前広場等再編整備構想」（以下、「本構想」という）を策定するものとする。

(2) 対象範囲

当駅前広場の対象範囲は、以下の通りである（面積7,560㎡は図測による）。

※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。

（計画決定面積は6,750㎡）

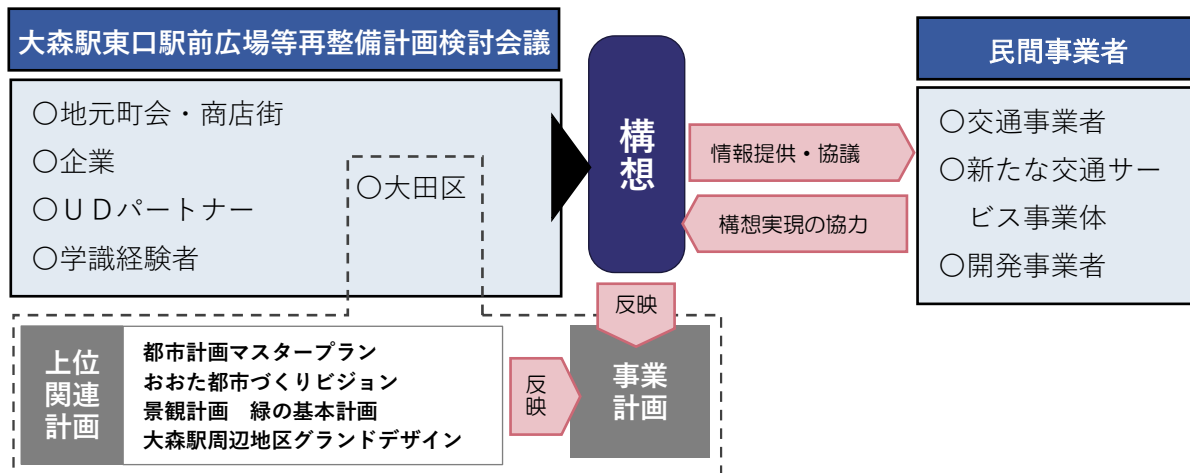


(3) 構想策定の経緯

本構想は、平成30年度～31年度の2か年にわたり、地元町会・商店街・企業、学識経験者、UDパートナー等で構成される大森駅東口駅前広場の再整備検討を行う「大森駅東口駅前広場等再整備計画検討会議」（全6回）にて検討を進めてきた。各回の概要については資料編に記載した。

(4) 構想の役割

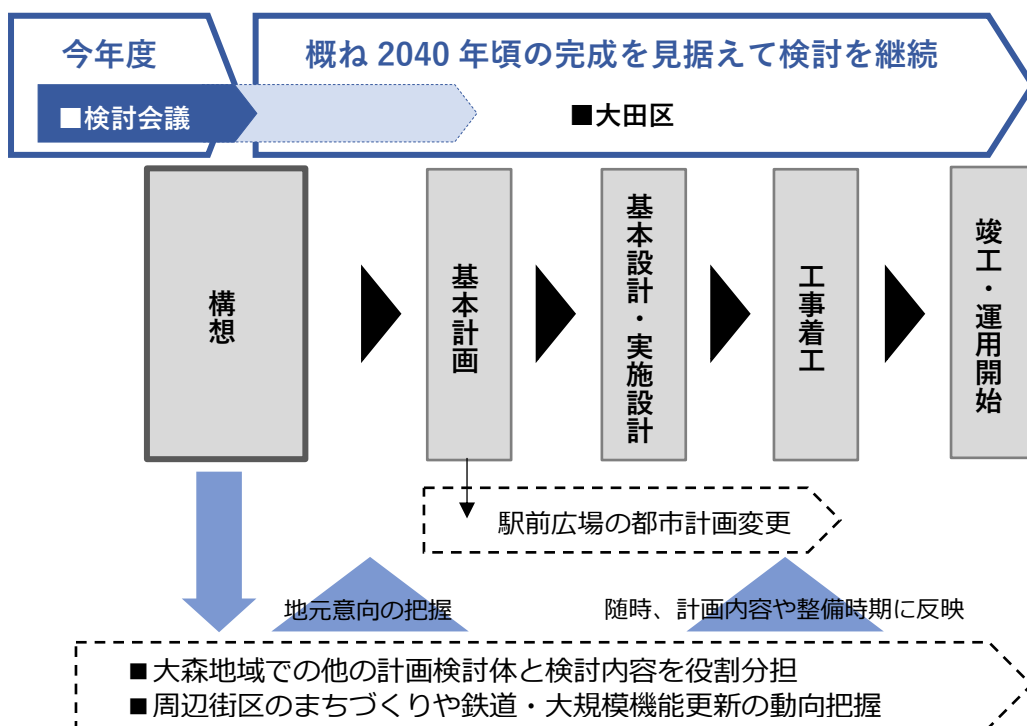
本構想は、今後の大森駅東口駅前広場の将来像や、整備コンセプトを示すものである。本構想の実現に向け、交通事業者や開発事業者等、民間事業者への情報提供や協議を行っていくためのツールとしての活用が期待される。また、大田区は、本構想を受けて、大森駅の交通拠点としての役割を関連する上位・関連計画や関連する事業に反映するよう努める。



(5) 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、検討を進めることとする。（周辺市街地や駅等の機能更新の時期を見据える）

本構想を受けて、大田区では改めて大森駅東地区における当駅前広場の位置づけ、さらには、交通拠点としてのあり方を整理した上で、中長期的な観点で基本構想づくりを進めていく。なお、最終的な基本計画や実施時期は、周辺街区のまちづくり動向（鉄道事業者や新たな交通サービス事業者の動向・民間開発事業者等による開発動向）を踏まえ具体的に反映をしていくこととする。策定にあたっては、パブリックコメント、オープンハウス等により地域ニーズを把握することとする。



2. 駅前広場整備の現状課題

(1) 上位・関連計画における当該広場の位置づけ

上位・関連計画における当駅前広場に求められる機能・空間および位置づけを整理した。

■上位・関連計画から駅前広場に求められる機能・空間

①交通機能

- ・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

②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としての活用
- ・大森のくらしや文化の魅力を活かした拠点づくり

③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

■上位・関連計画における位置づけ

①大田区都市計画マスタープラン（平成23年3月）

○大森地域（地域整備方針）

- ・既存の路線バスの接続性の向上や、交通結節点の機能充実を図るために、大森駅周辺のまちづくりにあわせて、駅前広場の再整備を進めます。
- ・大森駅周辺では、放置自転車を解消し良好な歩行空間を確保するために、自転車駐車場の整備を推進します。

○大森駅周辺商業業務地区

- ・中心的な拠点のひとつとして、これまでの地区まちづくり協議会活動の実績を踏まえ、商業業務機能、交通ターミナル機能及び文化の拠点として発展を図ります。
- ・既存の路線バスの接続性の向上や、交通結節点の機能充実を図るために、駅周辺のまちづくりにあわせて、駅前広場の再整備を進めます。

■大森地域地域別構想方針図



②大田区景観計画（平成 25 年 10 月）

■拠点商業市街地

○景観形成の目標

- ・ 区の顔となるべき地区として、商業が主体の活気やにぎわいを感じさせる景観づくり

○景観形成方針

- ・ まちの活気や**にぎわいを生み出す景観**づくりを進めます。
- ・ **駅前広場、川沿いの公共空間などを活かし商業地**としての魅力を高めます。

③大田区緑の基本計画（平成 28 年 3 月）

○大森地域（みどりのまちづくり方針）

- ・ 賑わいと、歴史文化のみどりのまちづくりを推進します。

④大田都市づくりビジョン（平成 29 年 3 月）

○まちの将来イメージ（大森駅周辺）

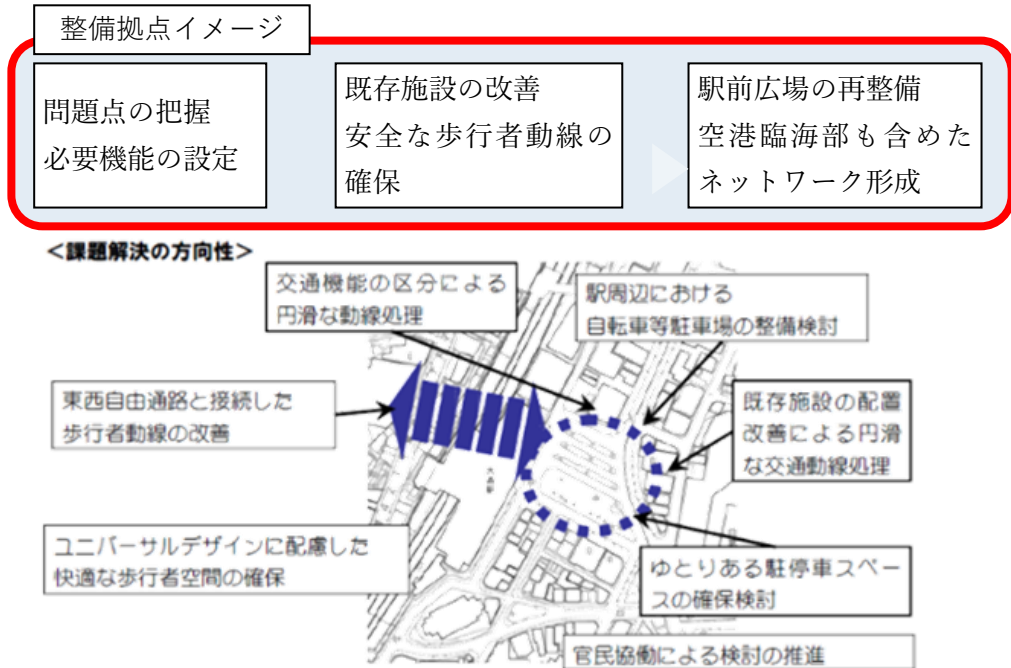
- ・ 公共交通や歩行者のための施設や空間が充実し、**にぎわいあふれる駅前空間**。

⑤大森駅周辺地区ランドデザイン（平成 23 年 3 月）

○東口駅前広場の再整備・機能強化（アクションプラン7-①）

大森駅東口は、臨海部等への交通起点としての機能充実を図るため、事業者、地域住民、行政などが協働して、駅前広場の再整備や機能強化の方法・手法などの検討を行います。

車両や歩行者の安全で円滑な通行の実現や、自転車駐輪スペースの確保、周辺建物の建て替えによる空間の確保など、ゆとりある駅前広場づくりを進めていきます。

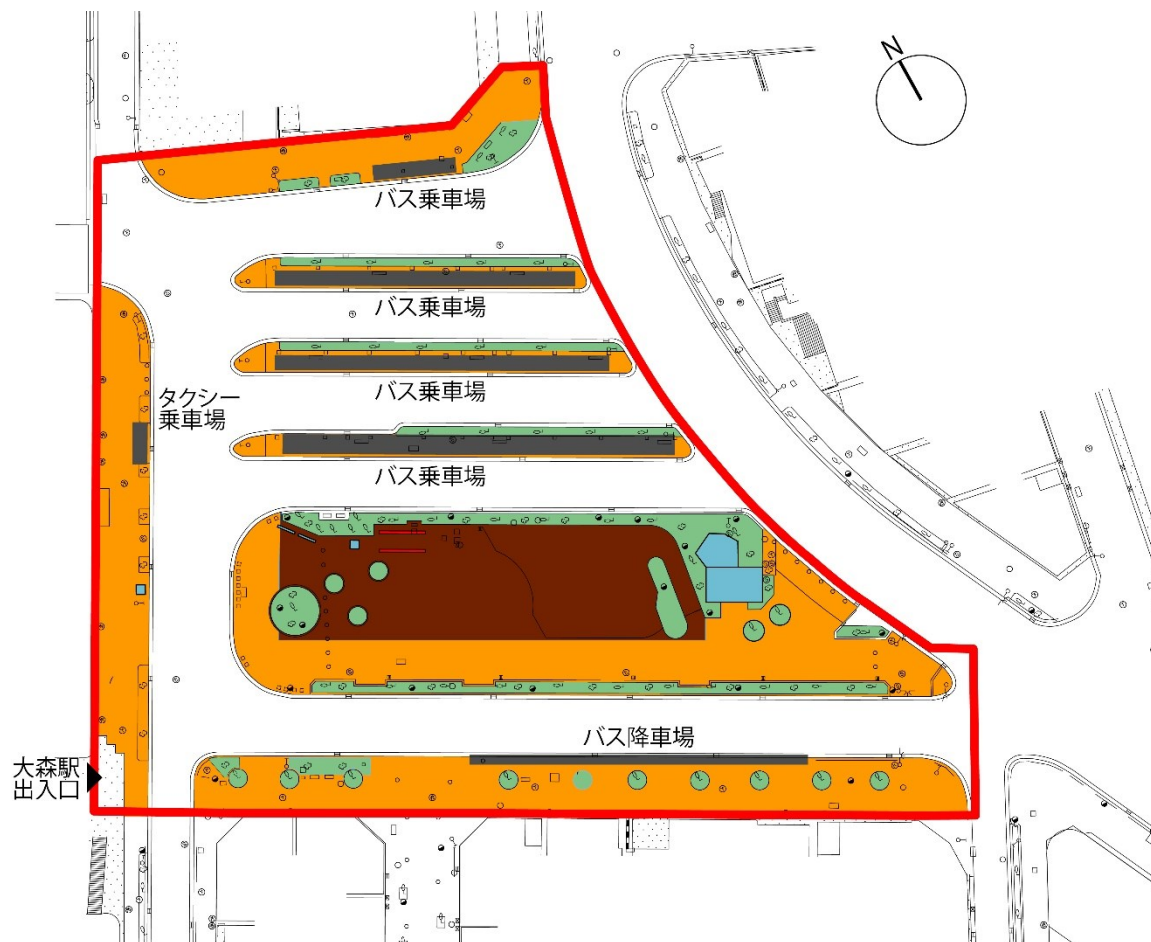


駅前広場の再整備は、駅ビルや隣接する建物との調整なども必要となり、長期にわたる取組みとなります。したがって、短・中・長期の時間軸で考え方を整理し、現在の駅前広場において可能な取組みから実施していくことにより、利便性・安全性の向上を図ります。

(2) 駅前広場を取り巻く現状

1) 現状の面積・バース数

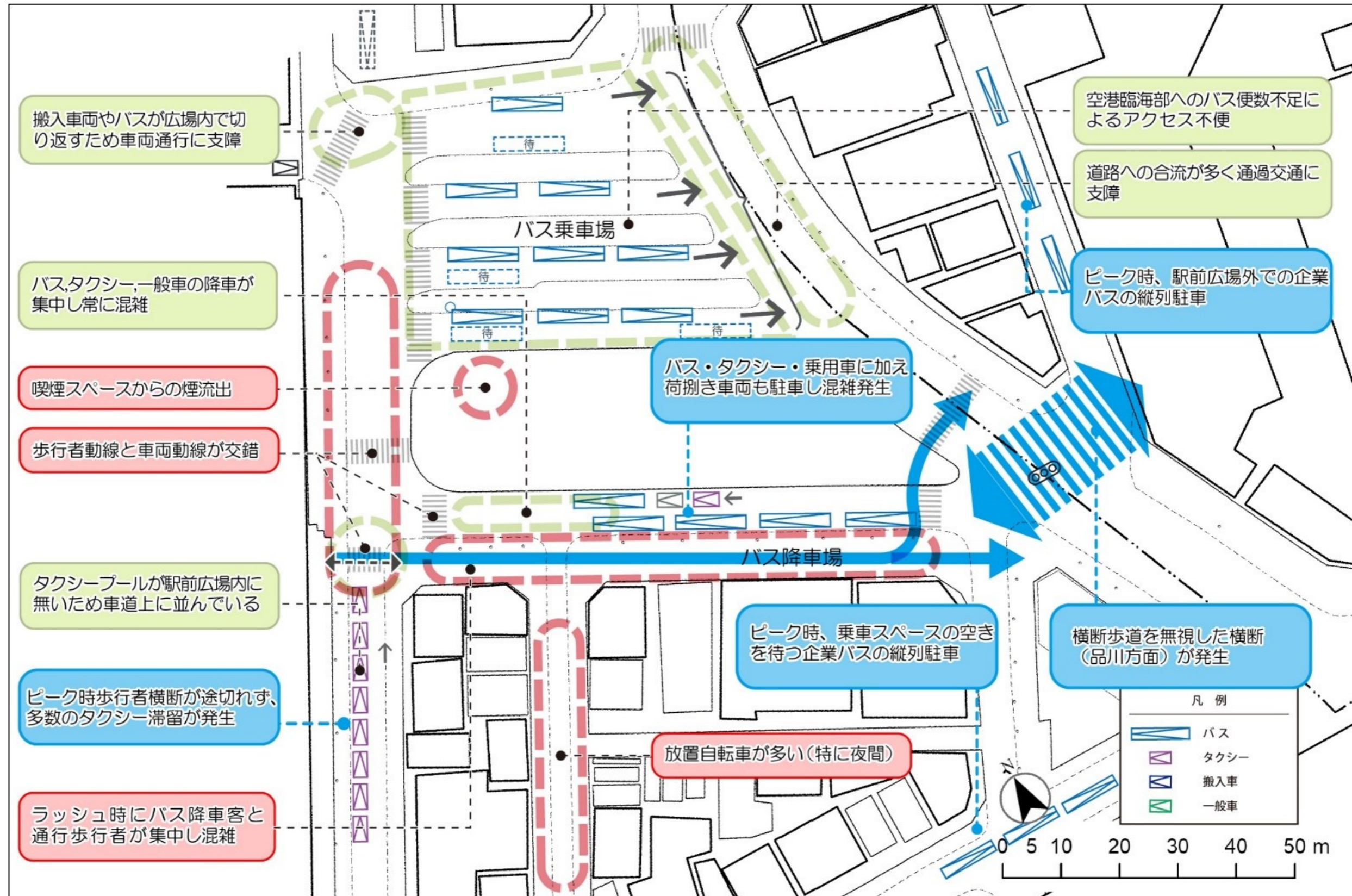
大森駅東口駅前広場の現状面積（図測）は下記の通りである。



■ 現況面積	7,560 m²
車道面積	3,150 m ²
歩道面積	2,595 m ²
緑地帯	618 m ²
サービス施設 (トイレ・倉庫・案内板・電話BOX)	58 m ²
シンボル施設 (交通島鉄道院柱)	16 m ²
交通島広場部分	794 m ²
滞留空間 (バス・タクシー等)	329 m ²
■ バース (乗降場) 数	
バス	乗車：9 降車 4
タクシー	乗車：1 降車 0
一般車	乗車：0 降車 0

2) 歩行者動線・車両の状況

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。歩行者動線を見ると、駅出入口から駅前広場を經由して歩行する経路上で車両との動線交錯が生じている。また、車両動線：バス・一般車・タクシー・荷捌き車両の降車場は分離されていない。加えて、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。

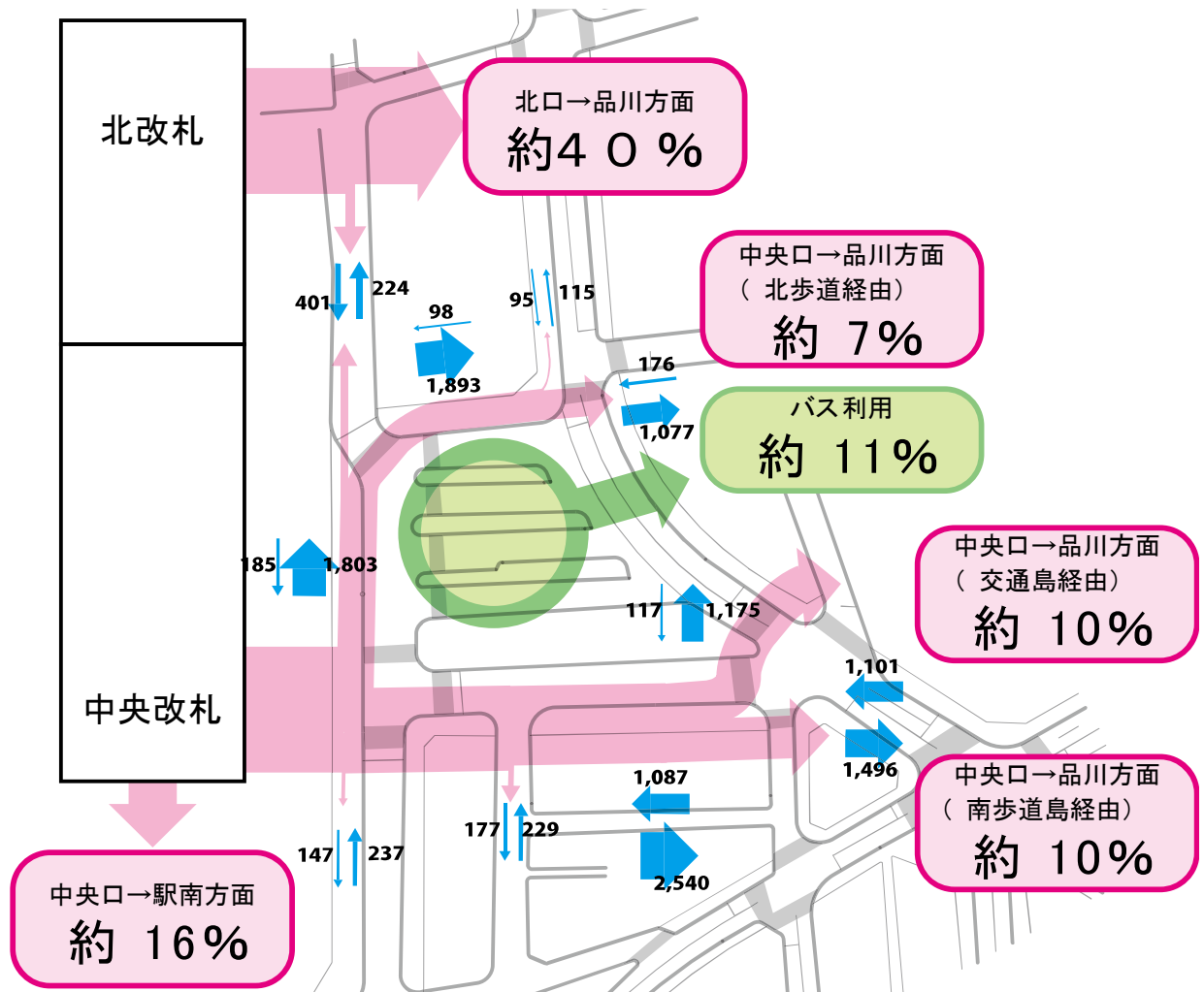


3) 駅周辺の交通現況

① 歩行者流動の状況

改札→駅東側へ移動後、駅前広場を経由して目的地へ移動するのは4割(38%)。残りの6割は、北改札から品川方面へ移動する(40%)か、中央改札から南側に移動(16%)バス利用者が11%と最も多い。

■ 平日8時台ピーク時における人の流れ(%表示は駅東方面に向かう歩行者を母数とする。)



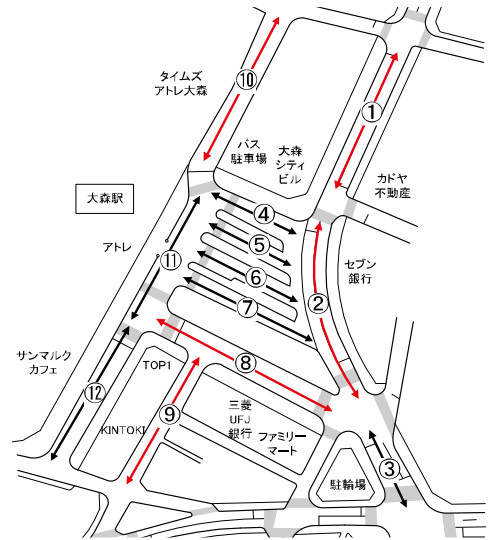
②自動車（荷捌き車両・タクシー・乗用車）の状況

■車両別駐車・滞留の状況（平日）

【荷さばき車両】

- ・下図①②⑧⑨⑩の各地点において、多くの荷捌き車両（小型貨物車）駐停車が観測された。特に①での駐車が多い（107台。12時間計）
- ・10時～12時台（各地点約8台）と、14時～17時台（各地点約5台）でのピークがみられた。

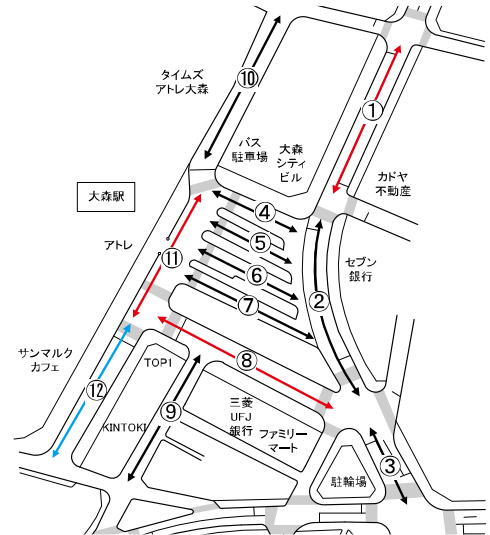
【観測地点】（↔：駐車車両）



【タクシー】

- ・タクシー駐車（降車）は下図地点⑧が圧倒的に多く（202台）、地点⑪（31台）、地点①（22台）と続く。（台数は12時間計）
- ・タクシー滞留（地点⑫）は、7時台（11台/時間）と12時台（12台/時間）でピークがみられた

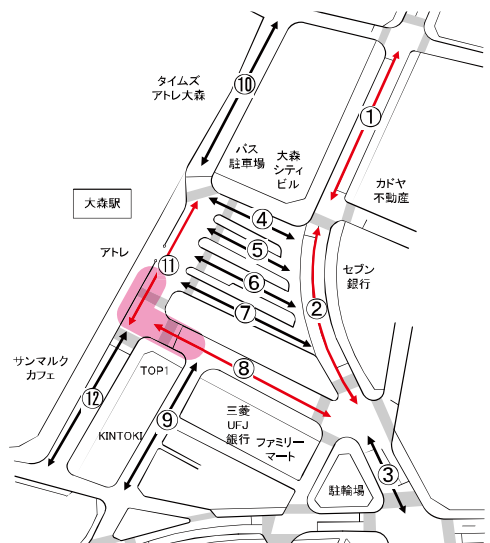
【観測地点】（↔：駐車車両、↔：滞留車両）



【乗用車】

- ・上図①②⑧⑪の各地点で、多くの乗用車の駐車が観測された。特に多いのが地点⑧（197台）と地点①（105台）である。
- ・送迎用の乗車・降車が約7割（68%）である。

【観測地点】（↔：駐車車両、●（⑧⑪での駐車位置）



③臨海部とのつながり

■公共交通（バス）の状況

【バス利用者の移動先】

- ・バス乗車のピークは7時～8時台である。
- ・特に臨海部方面（埋立て島部、平和島競艇場・ビックファン他）が半数近く（45%）で大半を占める。

<参考>

- ・バス路線のアクセス先を蒲田駅と比較すると、埋め立て島部（臨海部）へ本数が多く、ターミナルとしての性格が強い。
- ・羽田空港への路線も存在し、空港との結びつきも見られる（大森駅から羽田空港第一ターミナルまでの移動距離は約35分）。しかし複数の経由地が存在し、速達性に欠ける。

【バス路線の比較（大森駅・蒲田駅）】

（※運行本数は平日の本数）

	大森駅（東口）	蒲田駅（東口）
バス路線数	24路線	20路線
（うち羽田アクセス）	（2路線）	（6路線）
（うち臨海部アクセス）	（13路線）	（0路線）
（うち内陸部アクセス）	（6路線）	（11路線）
（うち不定期便）	（3路線）	（1路線）
（うち都外）	—	（2路線）
バス運行本数	605本	530本
（うち羽田アクセス）	（42本）	（157本）
（うち臨海部アクセス）	（303本）	（0本）
（うち内陸部アクセス）	（260本）	（373本）
（うち不定期便）	—	—
（うち都外）	—	—

2019年7月現在（京浜急行バス時刻表より集計）

羽田アクセス：（大森駅）

羽田空港（国際線ターミナル）、羽田空港（第1ターミナル）、羽田車庫（第1ターミナル 国際線ターミナル）

臨海部アクセス：（大森駅）

京浜島・昭和島循環、京浜島循環、城南島循環、流通センター循環、大田市場、八潮パークタウン、船の科学館駅前（平和島駅、大井競馬場等経由）、レジャーランド平和島、平和島循環、大田スタジアム

内陸部アクセス：（大森駅）

蒲田駅、森ヶ崎、羽田車庫、大森東五丁目、大井町駅

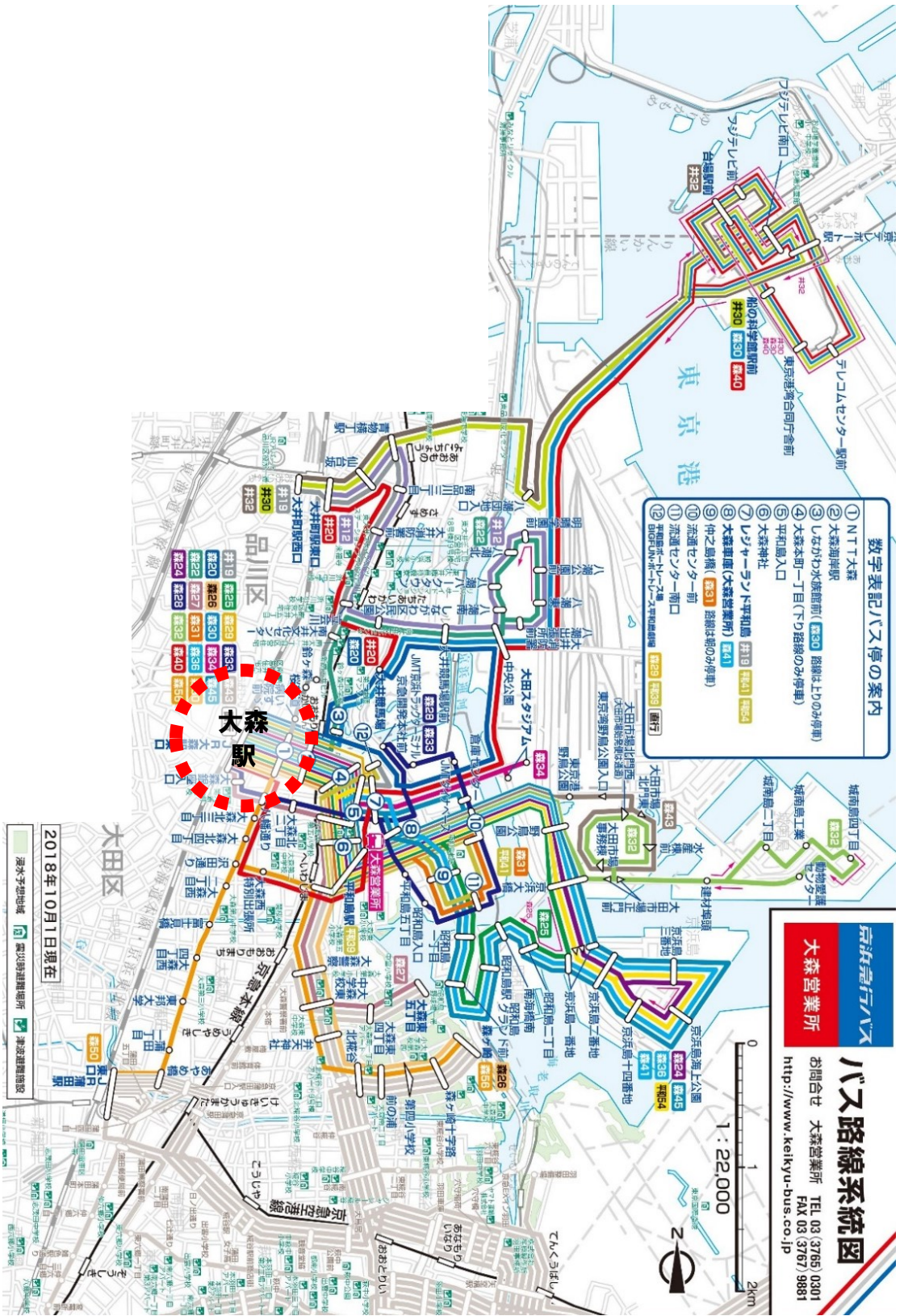
不定期便：（大森駅）

平和島ボートレース場、BIGFUN・ボートレース平和島劇場、大井競馬場

都外：（蒲田駅）

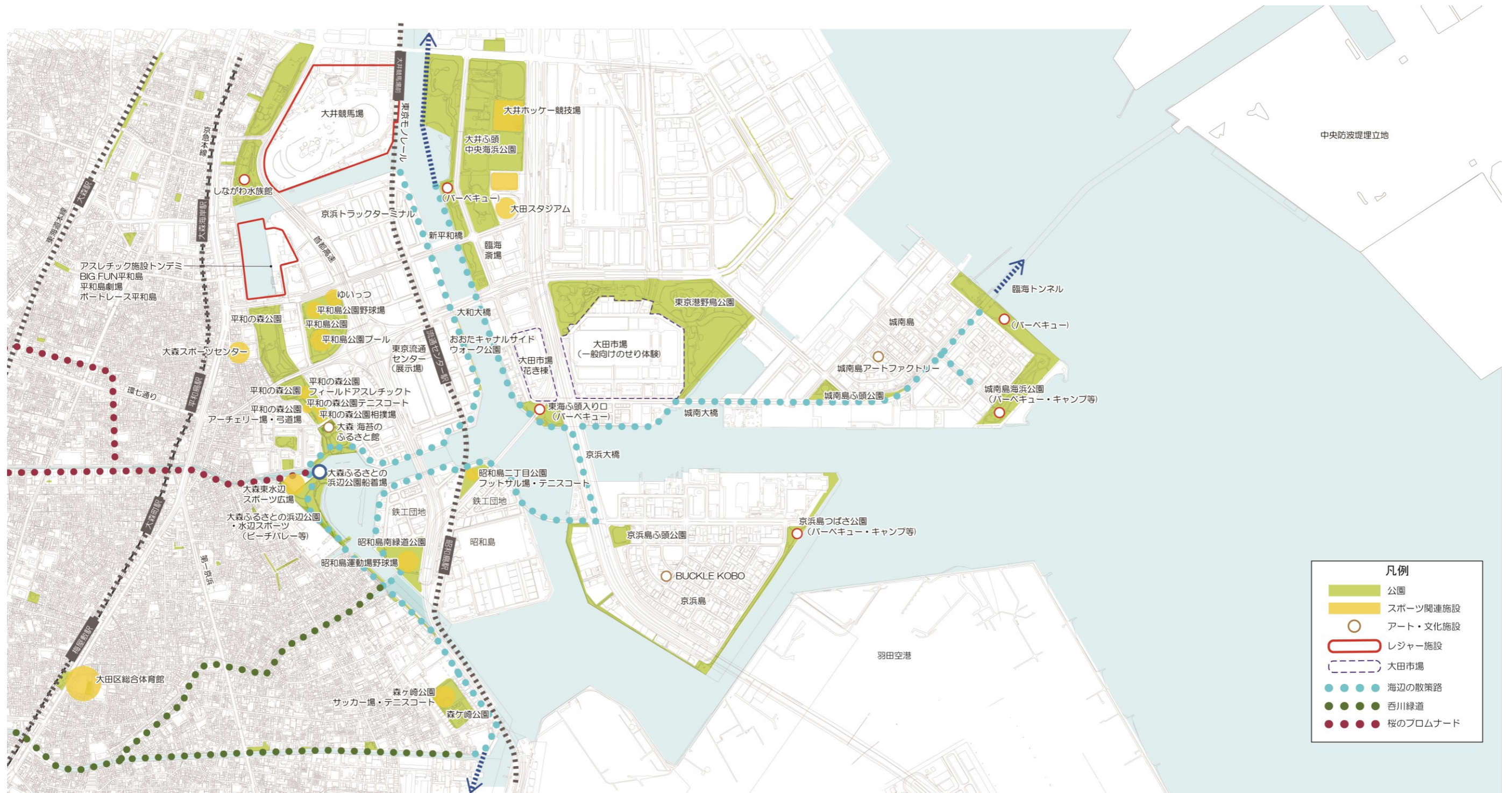
JFE（川崎市）、東京ディズニーリゾート（浦安市）

■バス路線系統図



■臨海部周辺の資源

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。



出典：凡例の「海辺の散策路」「呑川緑道」「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。

4) 駅前広場の必要面積

交通量調査の結果から、将来的な駅利用者数に応じた駅前広場の必要面積を算出[※]すると、駅前広場全体としての面積は充足する結果が得られたが、交通空間の面積が約 300 m²不足する結果となった。すなわち、現状の駅前広場の範囲での必要面積を想定した場合、交通空間面積を確保するためには、交通空間以外の部分（環境空間）との調整が必要となる。

※必要面積は、「駅前広場計画指針（1998年・建設省都市局都市交通調査室）」に倣い算出した。

指針では、現状の駅利用者や、将来的な人口推移、交通手段別利用者割合（交通量調査結果）等を基に「交通空間面積」と「環境空間面積」に大別して算出する。

■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 m ²	台数 台	面積 m ²	台数 台
交通空間面積		3,446		3,150	
①バス乗降関連面積	乗車バース数	630	6		9
	降車バース数		3		4
②タクシー乗降場関連面積	乗車バース数	60	1		1
	降車バース数		2		0
③自家用車関連面積	自家用乗降バース（一般車）	40	1		0
	福祉車両専用バース		1		0
	自家用乗降バース（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	

(3) 地域による駅前広場の活用状況

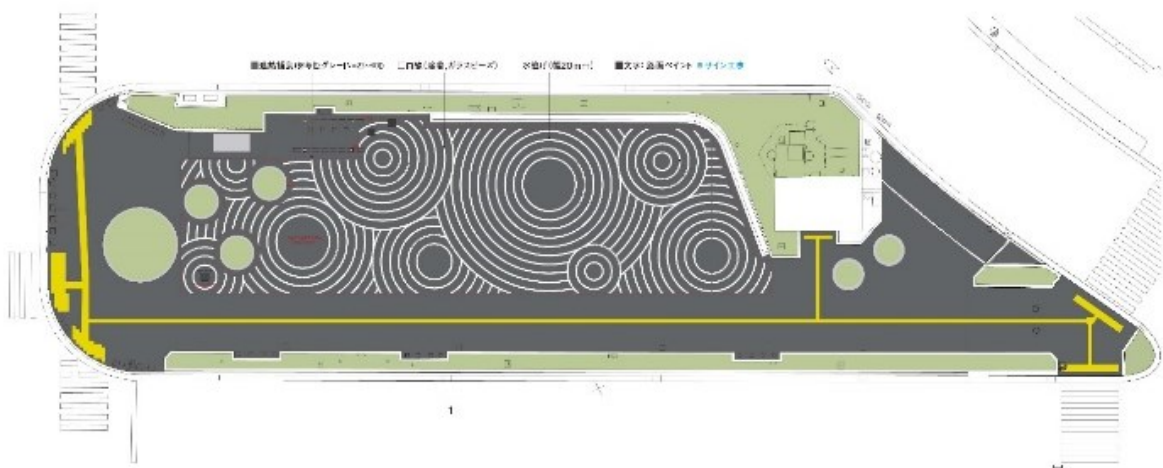
1) 駅前広場の利用状況

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。また、交通島については、舗装のフラット化等の暫定整備が行われ、地元による積極的な広場活用が期待されている。



(うーたんフェスティバル・絵どうろうまつり)

【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】



2) 利用者の意向

地域による広場活用ニーズは高い。活用方法として、「おしゃべり・語らい」、「体力づくり・スポーツの練習」、「休憩・憩い」、「イベント・祭り」など、通り過ぎるだけでなく、多様な使い方・活用への期待が伺える。

広場空間に対する地域住民のニーズ

地域住民が望む広場空間での過ごし方（平成 29 年度いりあらいキッズフェスティバルより）

受取型の過ごし方
その場所に行くことで、できるアクティビティ。

<p>くつろぎ</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 足の上で「好きなこと」ができること (女性) ② 美しく休憩できそう (女性) ③ みんなでピクニックしたい (女性) ④ 広い芝生がいい (男性) ⑤ 竹藪や緑地が好きな人が居るといい (男性) ⑥ 外での読書、楽しい (女性) ⑦ 外で雑談が売られるといい (男性) ⑧ 家族でわいわい外観劇 (男性) 	<p>対面販売・マルシェ</p> <ul style="list-style-type: none"> ① おしゃれなマルシェがほしい (女性) ② Content マルシェがあったらいいな (女性) ③ マルシェあったらいい (女性) ④ おしゃれなマルシェ屋を！大森でやっているのは雰囲気がいい (女性) ⑤ たくさんお話を聞きたい (女性)
<p>スポーツ</p> <ul style="list-style-type: none"> ① スケートできたらいい (女性) ② 家でスケートができるといい (女性) ③ 素足でスケート (子ども) ④ 屋外でスポーツは楽しい (女性) 	<p>食事</p> <ul style="list-style-type: none"> ① おいしいものがたくさん食べられたらいい (子ども) ② オープンカフェおしゃべり！ (男性)
<p>プレイランド</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 観前に座るところがきれいな、おしゃべり自慢など (女性) ② 子どもが安全に楽しく遊べるこころ (男性) 	<p>イベント</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 楽しそう！ (子ども) ② お魚さん見たい (子ども)

参加型の過ごし方
見て・感じて楽しむアクティビティ。
特に、住民自身が飾り付けたり演奏したりするなどの空間演出も望んでいる。
双方型の過ごし方。

<p>参加・展示</p> <ul style="list-style-type: none"> ① つくってみんなで飾りたい (子ども) ② さわいで作って見てみたい、ちょっと構えている (女性) ③ 稲の人の手造りの灯籠まつりがしたい (子ども) 	<p>パフォーマンス</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 子どもたちが演奏できる場所が欲しい、屋外で気持ちのよい場所がほしい (女性) ② プラスバンドやって欲しい (女性) ③ 芝生のおしゃべりスペース (女性)
<p>感じる</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 目につく高さにある花がある、景観が良い (男性) 	

出典：大森駅東地区近代化協議会 駅前広場の活用について

(4) 駅前広場の課題

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經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

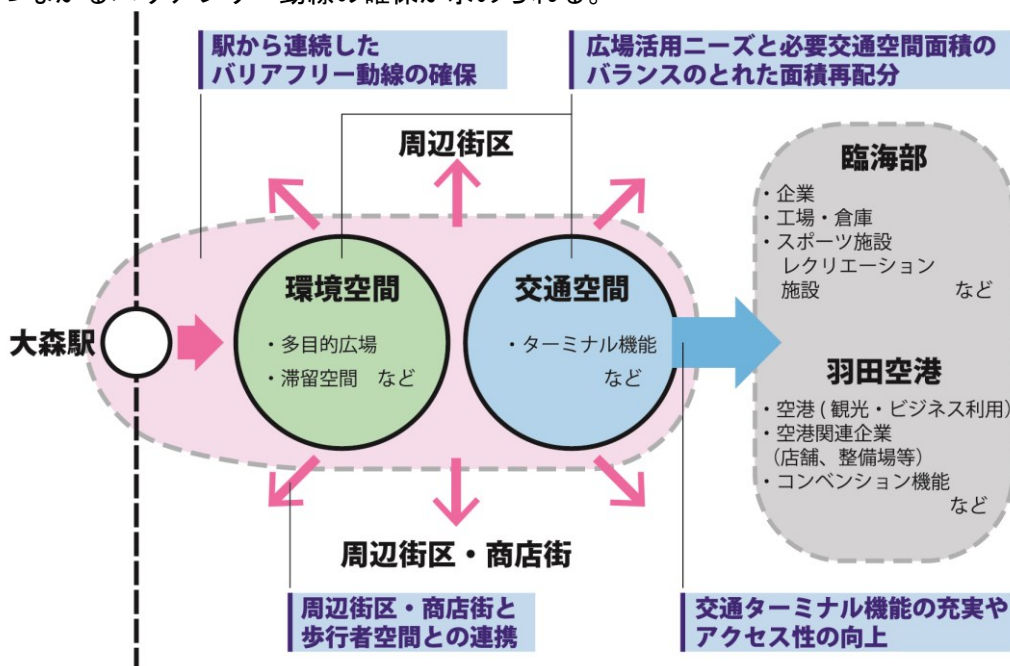
- ・ 臨海部に向けた公共交通機関のターミナル機能を担う。
- ・ 羽田空港へのバス路線は存在するものの、直行便はなく、速達性に欠ける。

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. 当駅前広場再整備にあたっての踏まえるべき前提条件

2で整理した課題解決に向けて、今後想定される社会変化も踏まえ、再整備に向けた構想づくりの前提条件は以下の(2)の通りとする。

なお、概ね2040年の整備に向けた時間軸の中では本構想の中で目指すべき前提条件は(2)の通りとするが、不確定な社会変化・開発動向への対応については、当該変化に応じて検討・対応することとする。

(1) 今後想定される社会変化

1) 駅前広場利用者の多様化

- ・超高齢化社会に突入し、高齢利用者の増加が見込まれる。
- ・イベント活用・滞留・待ち合わせなど、利用目的が多様化している。
- ・通勤目的だけでなく利用者（観光目的等）が増加している。

2) 臨海部への玄関口としての機能強化

- ・臨海部開発進展（工場・倉庫等の機能更等）による通勤者増加が見込まれる。
- ・新スポーツ健康ゾーンとしての位置づけも受け、臨海部へのレクリエーション機能の充実が見込まれる。

※おおた都市づくりビジョンにおける位置づけ

「スクエアの連携」大森駅と臨海部をつなぐ交通機能強化

(2) 駅前広場等再整備構想づくりの前提条件

1) “まち”機能(=環境空間)での対応

- ・大森のまち・臨海部の観光・レクリエーションの情報発信拠点としての機能・空間
- ・商店街への波及をもたらす機能空間
- ・憩い・活動できる空間

2) 交通機能(=交通空間)での対応

- ・利用者ボリューム・利用ピークを考慮した各空間（バス・歩行者・タクシー・一般車）確保と一般車+タクシー及びバスとの分離
- ・歩行者と車両が交錯しない

※不確定な社会変化・開発動向への対応

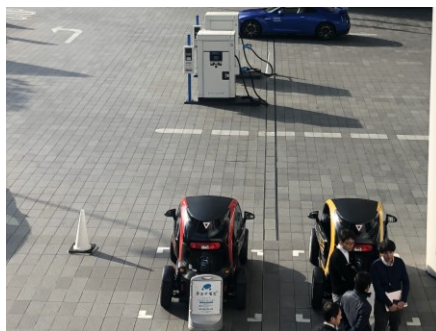
- ・ 10～15 年後の環境の変化（駅北口通路の機能更新、アトレ大森ビルの建替え検討、周辺街区の開発動向）
- ・ 新たな交通手段・体系、利用手段の多様化の進展（次世代移動サービス（MaaS など）、移動のパーソナル化など、環境の進展による移動手段の多様化など）

上記のような不確定な社会変化・開発動向については、当該変化の動向に応じて対応することとし、本構想においては、考え方として整理する。

駅広周辺開発における考え方

将来的な大森駅及び駅ビルの改修、周辺街区の開発等、個別の開発における連鎖的な機能・空間の整備による歩行者ネットワーク等の形成を目指す。

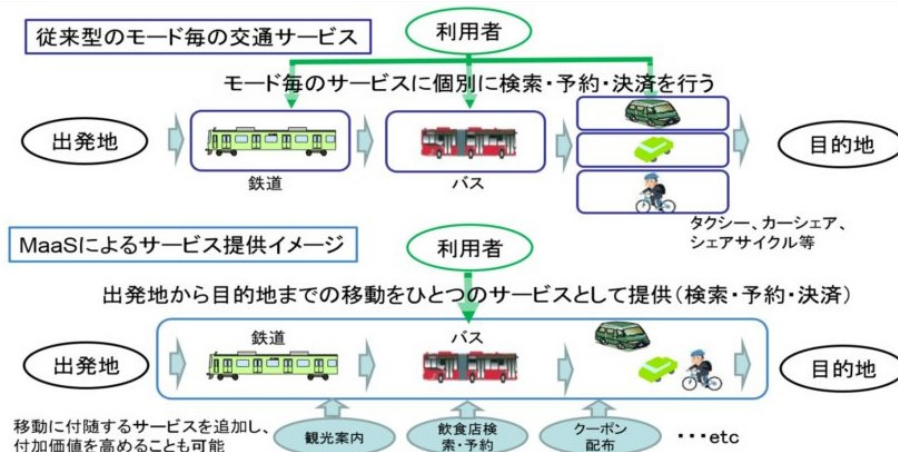
- ・ 広場と連携できるバリアフリー動線の確保（歩行者ネットワークも含めて）
- ・ 広場に顔を向けたしつらえ・空間・機能配置
- ・ 新たな交通手段に対応した交通空間スペースの確保



広場内に設置するパーソナルモビリティステーション（チョイモビ・横浜市）



二連節バス導入による大量輸送（新潟市）



MaaS（Mobility as a Service）：出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念（国土交通省資料）

4. 将来像・方針

(1) 目標とする将来像

これまでのように、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」**

(2) 基本方針

将来像を実現する基本方針を、以下の通り掲げる。

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）

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拠点性の維持・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）

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）

5. 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次のように掲げた。

①歩行者・活動者のための賑わい空間・憩い空間を充実する

- ・たたずむ姿が絵になる待ち合わせスポットを創出する
- ・地域によるイベント等が開催できる多目的広場を配置する

②周辺街区との連続性を重視した多目的広場の配置、歩行者動線を確保する

- ・移動・活動の利便性を高める
- ・周辺街区や駅、駅西口とのバリアフリー動線や、機能連携を図る

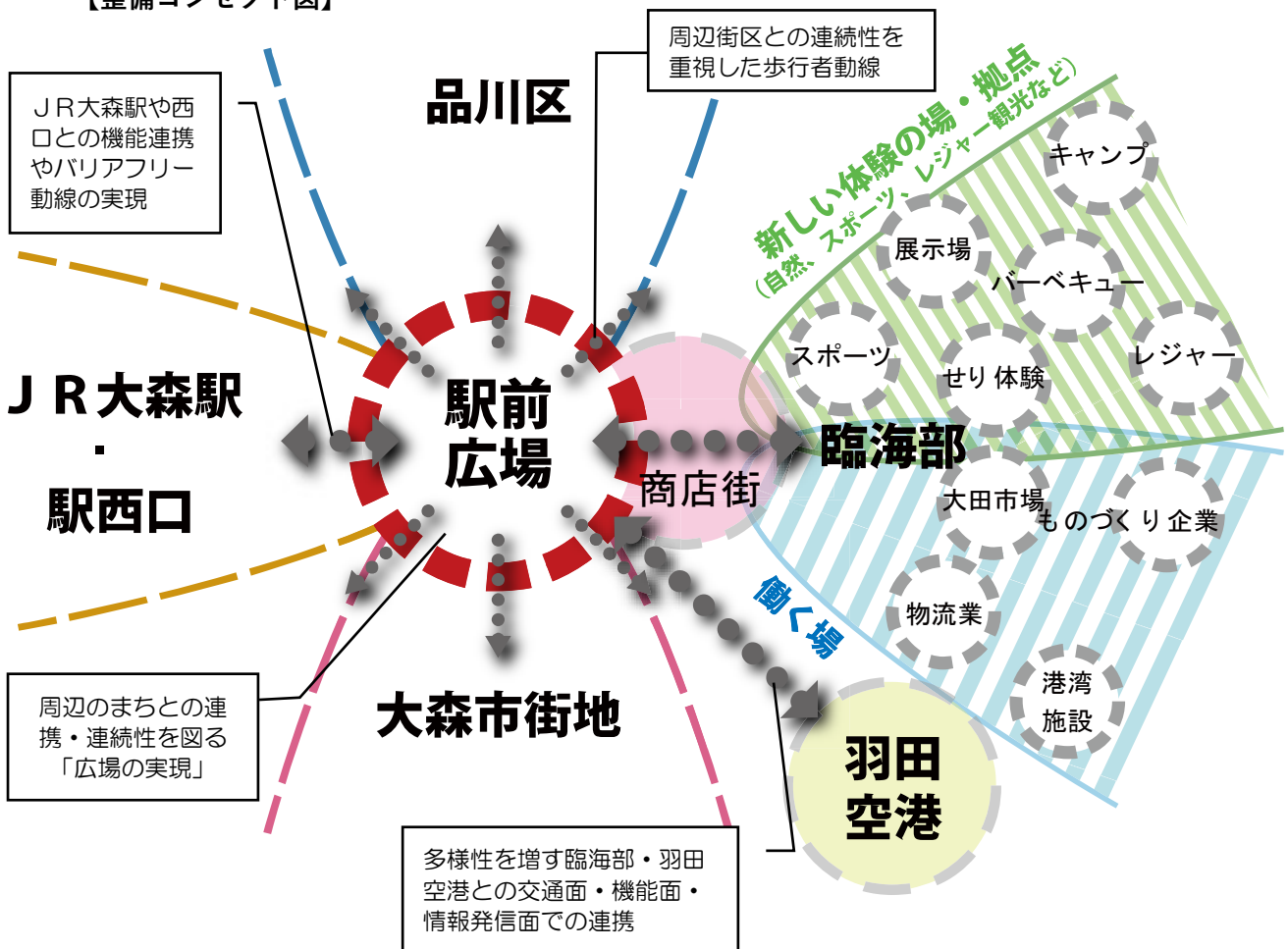
③時間帯別の運用等による多様な交通・広場活用ニーズに対応する

- ・時間帯別の運用により多面的な広場利用を実現する（商店街への荷捌き車両侵入など）

④臨海部や羽田空港との連携を目指した交通の拠点形成を図る

- ・臨海部や周辺市街地へ向けた移動手段の最適化に対応した交通機能、各エリアのプロモーションにも資する情報発信機能を確保する
- ・羽田空港までのアクセス性向上（速達性や定時性向上など）を図る交通機能を確保する

【整備コンセプト図】



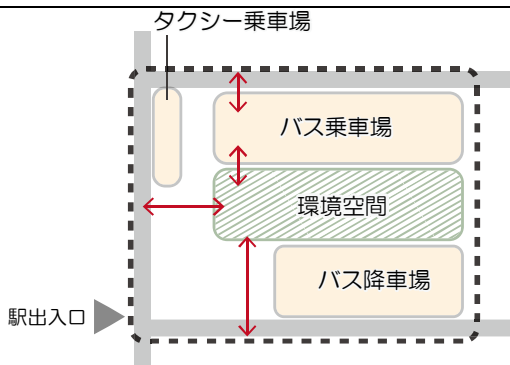
(2) 多目的広場に関する配置パターン

参考として、現状の駅前広場空間を前提とした場合の、多目的広場に関する望ましい配置パターンを示す。配置パターンは、多目的広場の配置と交通空間（バス等のロータリー等）、歩道の配置の組み合わせにより複数が考えられる（資料編 P31 参照）。

本構想においては、整備コンセプト主旨「②周辺街区との連続性」を重要な視点として置くため、「広場活用パターン」「交通空間優先パターン」の2パターン（駅出入口から多目的広場・周辺街区まで歩行者動線として連続する空間配置）を望ましい配置パターンとして提示する。

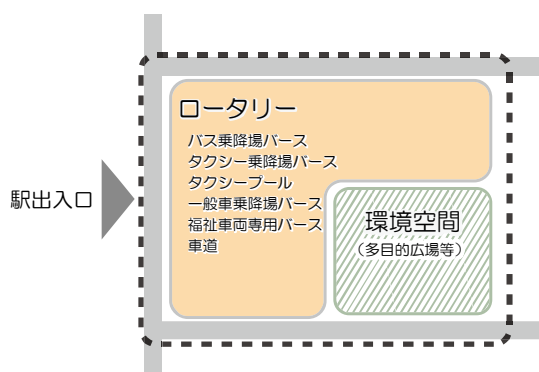
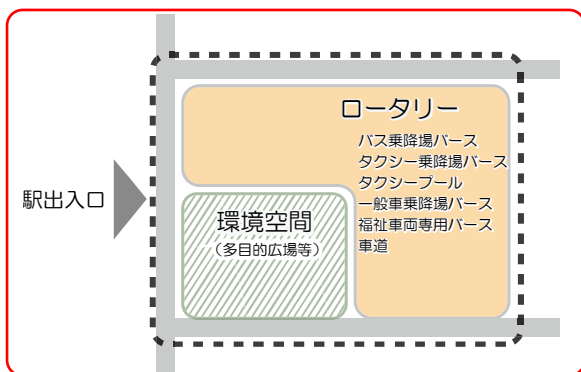
さらに、2パターンのうち、「①歩行者・活動者のための賑わい空間の充実」を図る、駅出入口に近接し、かつ南側の商店街からも大きな空間を配置する「広場活用パターン」が最も望まれる。

■現状



■広場活用パターン

■交通空間優先パターン



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。 	<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
歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> 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。
多目的スペース	<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。
交通空間	<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。

6. 実現のための方策

(1) 基本的な考え方

本構想の内容は周辺街区の更新のタイミングで抜本的な整備を進めていくことになるため、整備実施までの間には長期的な時間を要することが想定される。

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。

具合的には、以下のような取組みが求められる

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。

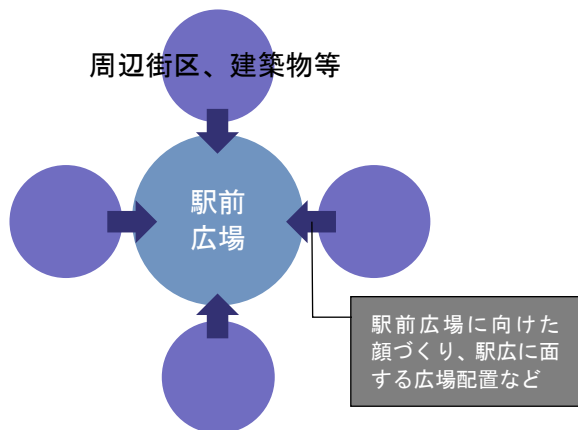
2) 駅前広場と連携した、駅東地区全体の回遊性向上に向けた検討

- ・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。

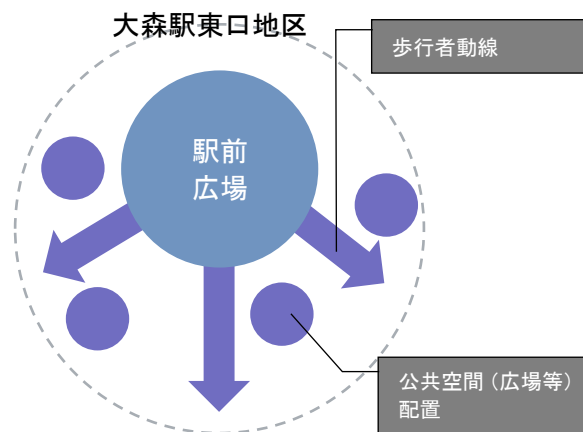
3) 公共空間の利活用によるまちづくり機運の醸成

- ・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。

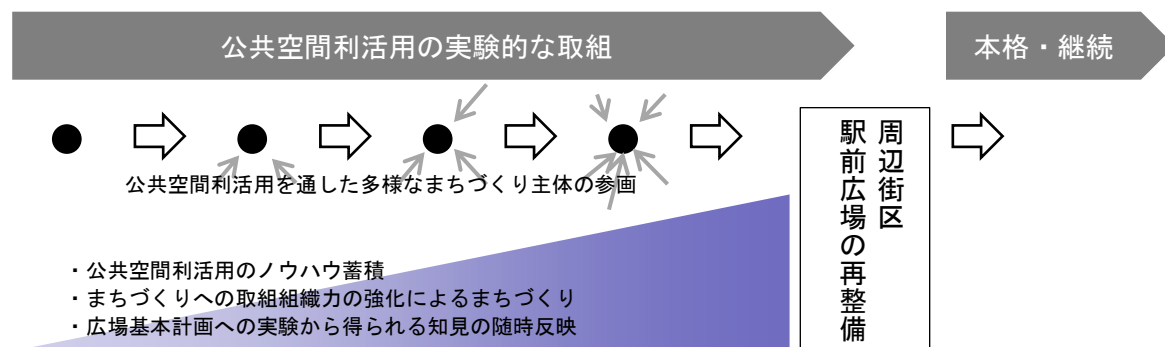
■ 駅前広場に向けた周辺街区等の顔づくり



■ 駅東口地区の公共施設整備



■ まちづくり機運を高める



(2) 各主体に期待する役割

1) 行政

- ・本構想を踏まえた、交通拠点としての大森駅の位置づけや、大森駅東地区周辺の公共施設整備の方針について検討する。
- ・民間事業者や交通事業者等との継続的な協議、意向把握を行う。
- ・広場整備の事業化や、行政が駅前広場周辺で行う事業実施の際には、本構想の反映に努める。

2) 民間事業者、交通事業者、新交通サービス事業者等

- ・建替え・改修等にあたり、本構想を踏まえた動線計画、広場等屋外空間の配置計画等を反映するよう努める。
- ・特に駅前広場に面する部分へは積極的に顔づくりを行う。
- ・地域や行政等の呼びかけに応じ、構想の実現（特に交通拠点としての駅の実現）・現況の課題解決に向けた協議・改善等に協力する。
- ・商店街が行う賑わいイベントや、まちづくり活動に対し、積極的に参加・支援を行い、まちづくり機運を高めていく。

3) 地域（住民・商店街・地元まちづくり団体）

- ・暫定整備エリアや地域の公共空間を積極的に活用し、ソフトなまちづくりを展開していく。
- ・大森や臨海部等、駅前広場に影響を及ぼす地区のまちづくり動向を適切に反映できるように、地域団体と積極的に連携して、公共空間利活用の可能性を模索していく。
- ・駅前広場の地域による利活用実現に向けた体制づくりを進めていく。

(1) 交通量調査

■調査概要

1) 調査日

【平日】平成30年11月9日（金） 【休日】平成30年11月10日（土）

※当日、平和島競艇場本場でのレースあり

2) 調査項目・調査時間

①自動車交通量調査	7:00～19:00（12時間）
②駅利用者歩行者調査	7:00～19:00（12時間）
③駅広歩行者流動調査※平日のみ実施	7:00～10:00（3時間）
④路線バス利用状況調査	7:00～19:00（12時間）
⑤タクシー利用状況調査	7:00～19:00（12時間）

3) 調査日の駅乗降客数（単位：人、JR提供）

	11/9（金）			11/10（土）		
	降車計	参考		降車計	参考	
		乗車計	乗降車計		乗車計	乗降車計
中央改札	63,794	60,417	124,211	44,972	43,205	88,177
北改札	29,993	34,171	64,164	14,413	17,268	31,681
合計	93,787	94,588	188,375	59,385	60,473	119,858

■調査結果（速報：平日の交通量の状況）

1) 歩行者の流れ

■平日8時台ピーク時（降車15,072人）

【改札利用の別】

・両改札とも、同等の利用率。

（中央改札：57%、北口改札：43%）

・中央・北改札とも、ほとんどが駅東側へ移動（駅西側への移動は中央・北とも5%未満）

・改札→駅東側へ移動後、駅前広場を經由して目的地へ移動するのは4割（38%）。残りの6割は、北改札から品川方面へ移動する（40%）か、中央改札から南側へ移動（16%）

【駅前広場からの歩行者流動】

・バス利用者が11%と最も多い。

・広場南側のバス降車場の歩道を經由して、大森海岸方面への移動と品川方面への移動がそれぞれ10%。その他、広場北側の歩道を抜けて品川方面への移動が10%と続く。

【北口改札利用者の交通流動】

・北口利用者は約95%が品川方面へ移動。

【歩道のサービス水準】

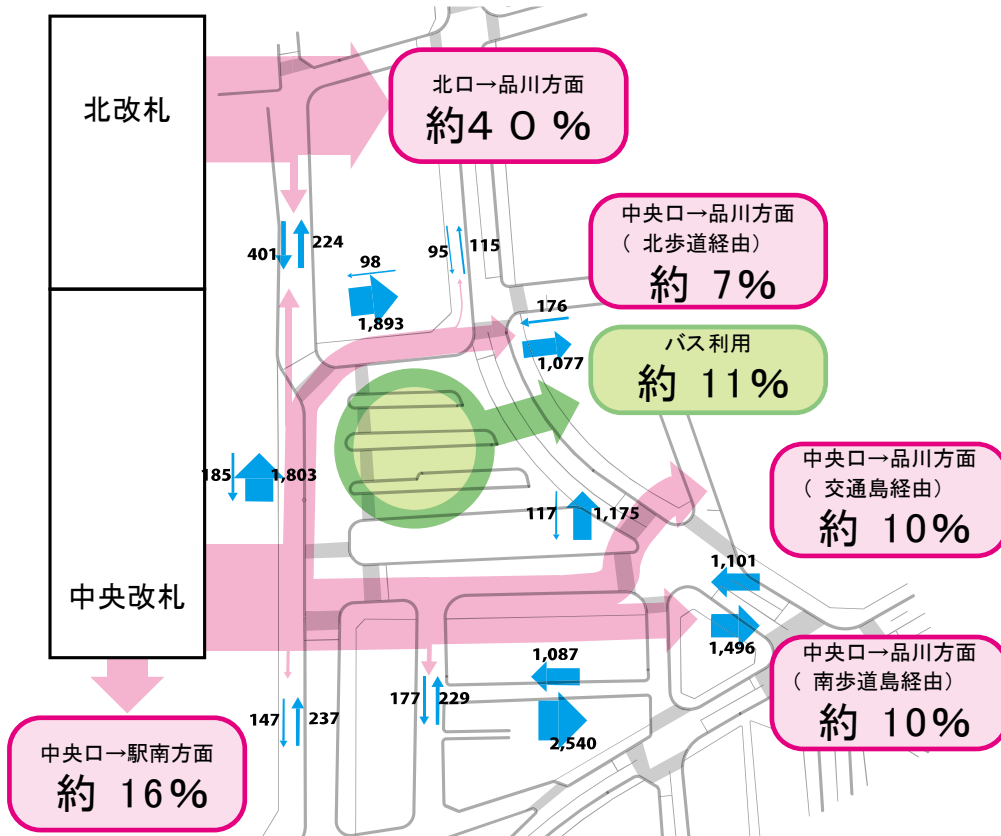
・歩道のサービス水準は、すべての地点で A レベルであり、良好な水準にある。

※サービス水準：歩道幅員に対する 1 分間の
交通量で算出し、歩道の混雑度等を測る指
標として用いられる（単位：人/m・分）

※水準 A を達成する幅員が望ましい

A	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~

■平日 8 時台ピーク時における人の流れ（%表示は駅東方面に向かう歩行者を母数とする。）



2) 自動車

■駐車の状況（平日 12 時間合計）

- ・乗用車の駐車が最も多く（523 台）、次いで貨物車（394 台、小型・大型合計）、タクシー（281 台）、その他バス（99 台、企業バス）と続く。
- ・平均駐車時間は、大型バスが 7.3 分で最も長い。観測期間中 7 割が荷捌きであった。
- ・反対に送迎用駐車が多く観測されたのが乗用車、タクシー（降車）、その他バス（企業バスの降車）である。

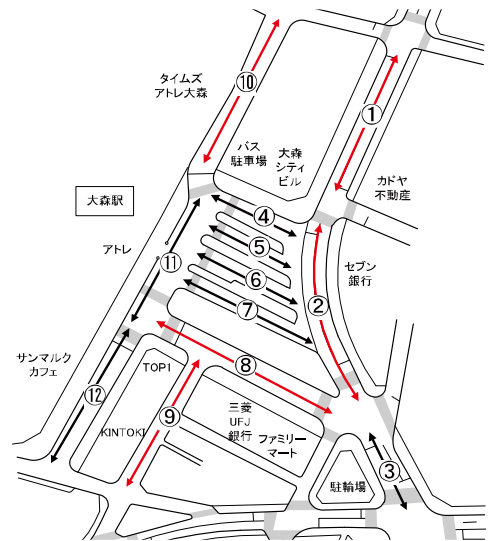
種別	駐車台数・平均駐車時間												送迎人数		荷捌き	
	乗用車		タクシー		その他バス		小型貨物車		大型貨物車		合計		乗車人数	降車人数	有り	無し
	駐車台数	平均駐車時間	駐車台数	平均駐車時間	駐車台数	平均駐車時間	駐車台数	平均駐車時間	駐車台数	平均駐車時間	駐車台数	平均駐車時間				
時間帯	[台]	[分]	[台]	[分]	[台]	[分]	[台]	[分]	[台]	[分]	[台]	[分]	[人]	[人]	[台]	[台]
12時間計	523	4.8	281	1.1	99	6.2	272	7.3	122	13.0	1,297	5.4	732	1,125	272	1,025

■車両別駐車・滞留の状況（平日）

【荷さばき車両】

- ・下図①②⑧⑨⑩の各地点において、多くの荷捌き車両（小型貨物車）駐停車が観測された。特に①での駐車が多い（107台。12時間計）
- ・10時～12時台（各地点約8台）と、14時～17時台（各地点約5台）でのピークがみられた。

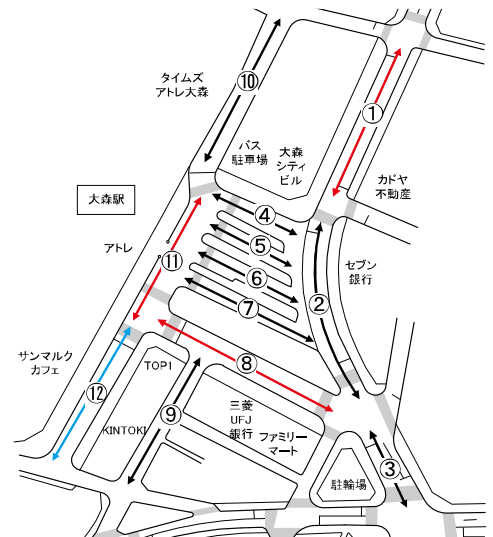
【観測地点】（↔：駐車車両）



【タクシー】

- ・タクシー駐車（降車）は下図地点⑧が圧倒的に多く（202台）、地点⑪（31台）、地点①（22台）と続く。（台数は12時間計）
- ・タクシー滞留（地点⑫）は、7時台（11台/時間）と12時台（12台/時間）でピークがみられた

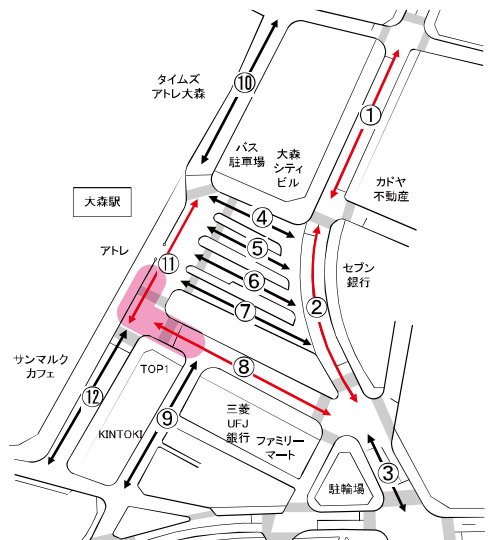
【観測地点】（↔：駐車車両、↔：滞留車両）



【乗用車】

- ・上図①②⑧⑪の各地点で、多くの乗用車の駐車が観測された。特に多いのが地点⑧（197台）と地点①（105台）である。
- ・送迎用の乗車・降車が約7割（68%）である。

【観測地点】（↔：駐車車両、●（⑧⑪での駐車位置）



(2) 大森駅東口駅前広場等再整備計画検討会議における検討内容

1) 委員名簿

所 属	備 考
入新井自治会連合会	
大森銀座商店街振興組合	大森駅東地区近代化協議会
大森駅東口商店会	
大森北一丁目町会	
入新井六丁目町会	
(株)アトレ大森店	
大森八幡通り商店会	
丸紅リアル・エステート・マネジメント	
東京商工会議所大田支部	
(株)イトーヨーカ堂大森店	
特定非営利活動法人 大身連	
横浜市立大学准教授	学識経験者
大田区 都市基盤計画調整担当課	行政
大田区 建設工事課	
大田区 地域基盤整備第一課	
大田区 都市開発課	
都市開発課都市開発担当	事務局

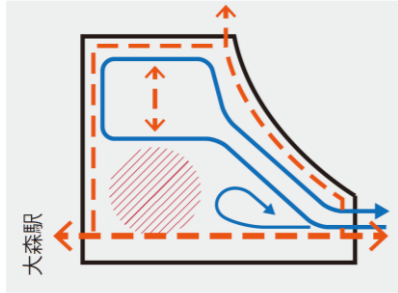
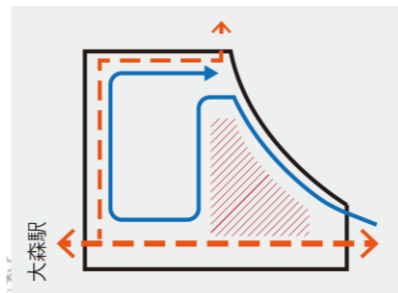
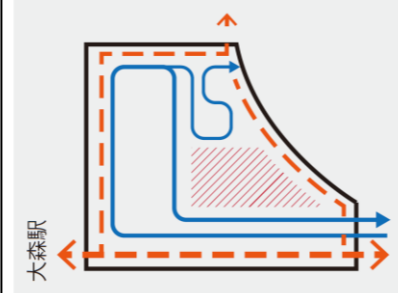
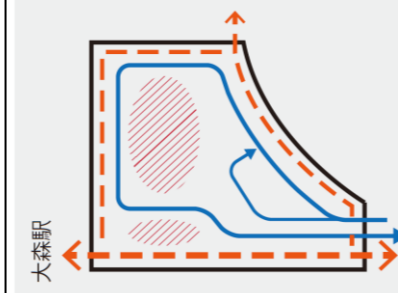
2) 検討経過

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グ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。

3) 検討会における参考資料

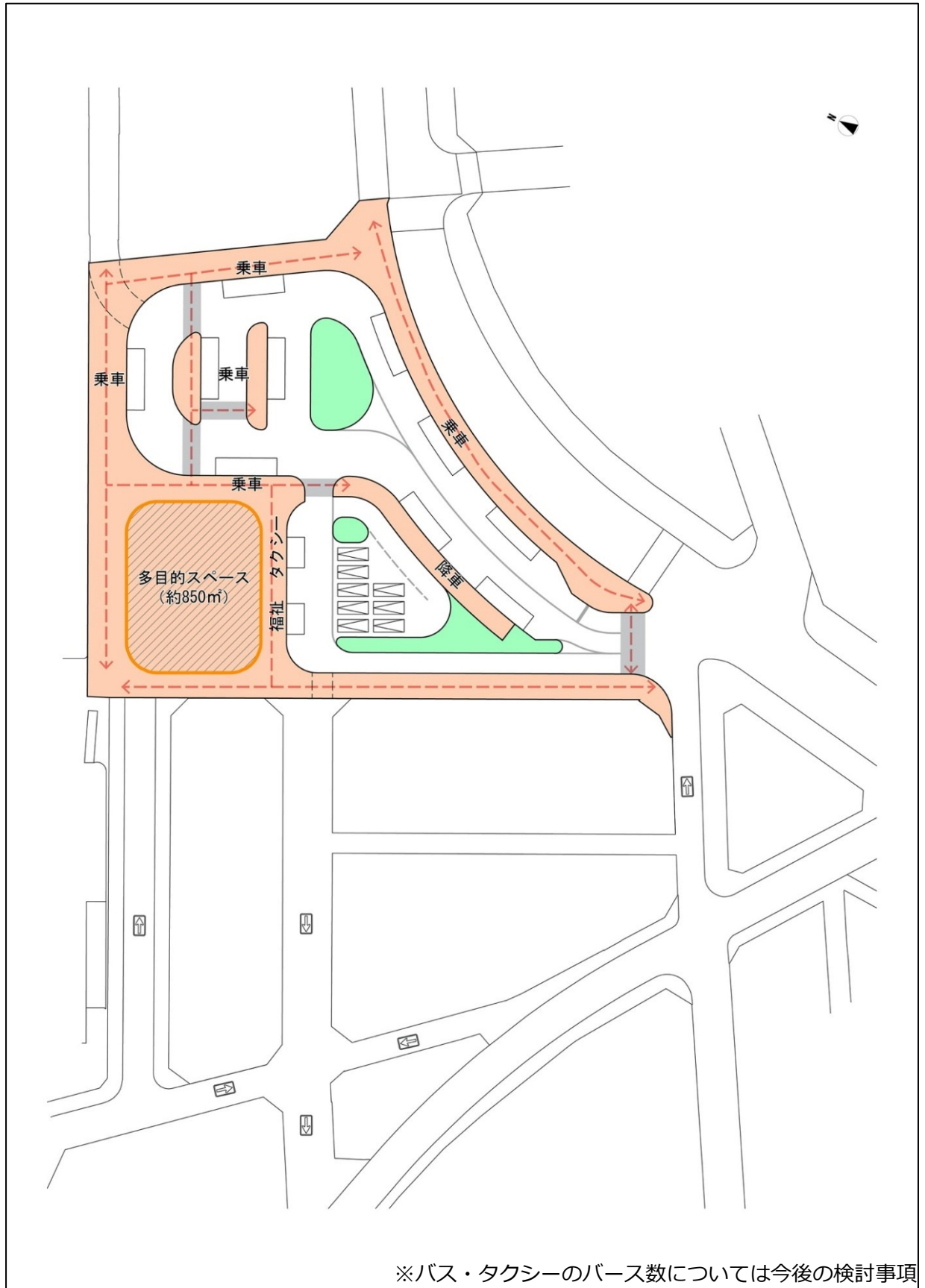
- ・環境空間の配置パターン
- ・広場配置レイアウト

①環境空間の配置パターン

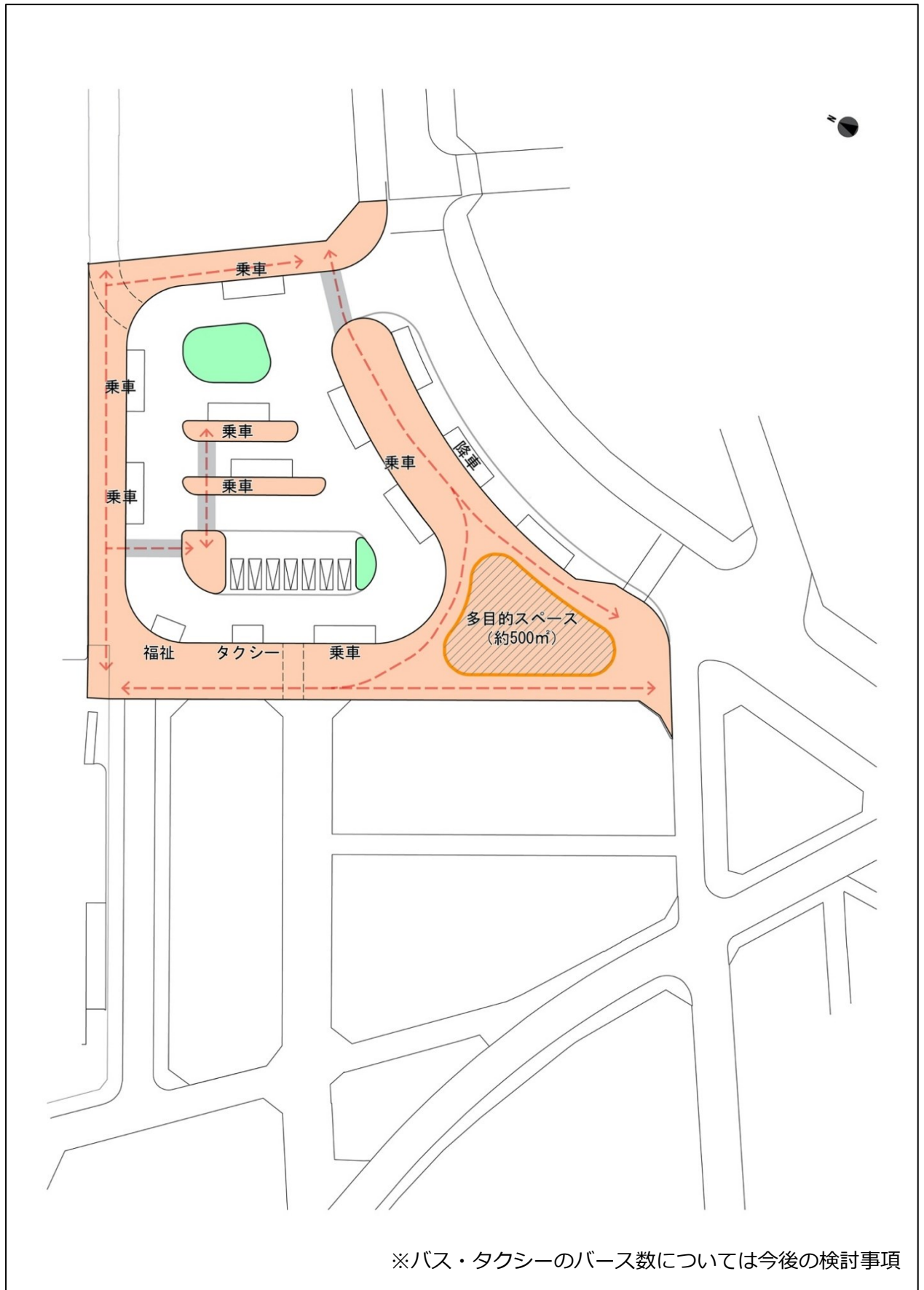
配置パターン・概念図		南西側広場タイプ	南東側広場タイプ	東側広場タイプ	交通島タイプ	参考	
						現状改善タイプ1	現状改善タイプ2
配置の特徴	駅との連続性	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口付近にイベント空間（多目的スペース）を配置。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口付近に小型車乗降場所・バス乗り場を配置 	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口付近にタクシー乗降場所、一部のバス乗り場を配置。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口付近に滞留空間を確保。 各交通の乗降場所及び多目的スペースは、駅出入口付近の横断歩道を渡る島の中。 	<ul style="list-style-type: none"> 区道が歩行者空間化。 環境空間を縮小し、タクシープールを挿入。 	
	歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 島に渡るには、駅から遠い南東端（五差路）の横断歩道を利用するため、動線が長くなる。 イベント空間（多目的スペース）と商店街との動線が連続していない。 	<ul style="list-style-type: none"> イベント空間（多目的スペース）と商店街との動線が連続していない。 バス・小型車利用者ともに一度車道を横断しなければならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 多目的スペースなど新たな使い方が可能。 バス降車、駅から大森海岸の歩行者動線が重なる。 	
	多目的スペース	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 正形に近く、まとまった空間が確保されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 正形に近く、バス・小型車利用者が必ず通過する動線になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状のイベント空間（多目的スペース）及び緑地面積が少なくなる。 	
	交通空間	<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。 	<ul style="list-style-type: none"> 導入部で出入りのバス・一般車・タクシーが輻輳する。 	<ul style="list-style-type: none"> 広場が島状となり交通機関を利用しない一般車が利用しづらい。 バスと小型車（一般車・タクシー）が同じロータリーとなり、自動車の移動距離が長い。 	<ul style="list-style-type: none"> タクシープールが新設できる。 ○タクシーバース 4台程度 ○タクシーバース 9台程度 	

②広場配置レイアウト

■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

[参考レイアウトにおける検討課題]

■ 商店街側への車両アクセス動線（荷捌き車両）の確保策検討

- ・ 南側街区の荷捌き車両やゴミ収集車の動線確保が必要となる。
- ・ 例えば、一方通行の処理、道路面の切り下げ、環境空間部分を縮小した荷捌き車両の設置や、運用面での工夫などが考えられる。

■ バス降車場の位置の工夫によるコンパクトな道路空間レイアウトの検討

- ・ 現状4バース分で運用がされているが、地区外降車場の活用や、交通事業者の運用により、広場内は台数の削減等コンパクトな道路空間レイアウトの可能性が考えられる。
- ・ 将来的に不確定な要素（MaaS等の新交通）については社会情勢に応じた検討が必要

■ 多目的広場の活用・使い勝手の検討

- ・ 本構想で示した整備パターンでは、商店街や駅出入口に駅前広場に多目的広場を近づけることで、広場のデッドスペース化を防ぐ、広場自体の視認性を高める、歩行者バリア解消が図られる、周辺街区（南側街区やアトレ建替え）整備にあたっての連携が進められる、等の効果が期待できる
- ・ 一方、具体的な使い勝手や賑わいづくりについて地域による検討を継続していくことが必要である。

■ 臨海部等の開発動向を踏まえた駅前広場のレイアウト検討など

- ・ 将来は、新交通サービスの技術革新によって、これまでとは大きく交通環境が変わる可能性を秘めている。概ね20年後の駅前広場でも、新しい交通サービスに対応した交通スペースの確保が望まれる。