

1. 蒲田駅周辺を取巻く周辺状況と現況課題

1) 蒲田駅前空間の周辺状況について

蒲田駅前空間の周辺状況について、「蒲田駅周辺の現況」、「蒲田駅周辺の動向」、「低炭素型都市の実現」から周辺状況を把握する

(1) 蒲田駅周辺の現況

戦災復興により形成されてきたまちの骨格は、都市基盤や建物の老朽化、都市としての機能不足など現在の社会・経済情勢への不適合が顕在化している。

- ・駅前広場空間の狭さ、交通利便性の不足
- ・放置自転車による歩行者や緊急車両の通行障害
- ・蒲田駅や線路敷による東西地区の分断
- ・災害時の東西地区連絡通路の不足
- ・既存東西連絡通路の混雑・錯綜、バリアフリー対応の更なる充実
- ・近い将来建替えが必要な躯体が老朽化した駅ビル
- ・更新時期となっている駅前広場近接街区の老朽化した建物
- ・十分に利用されていない建物の容積率
- ・運輸政策審議会答申でA2路線に位置付けられている新空港線「蒲蒲線」の整備

(2) 蒲田駅周辺の動向

羽田空港の国際化、近隣都市の再開発、交通環境の変化、少子・高齢社会などに対応し、環境配慮も含めた、新たなまちづくりが求められている。

- ・羽田空港国際化に伴う空港利用者の増加
- ・横浜、川崎、品川、大井町など東海道・京浜東北線沿線地域での都市間競争
- ・京急連続立体交差関連事業による交通環境の変化
- ・第一京浜・環状8号線立体交差事業による交通環境の変化
- ・東京工科大学拡大による学生の増加
- ・対応が求められる低炭素都市づくり・少子高齢社会

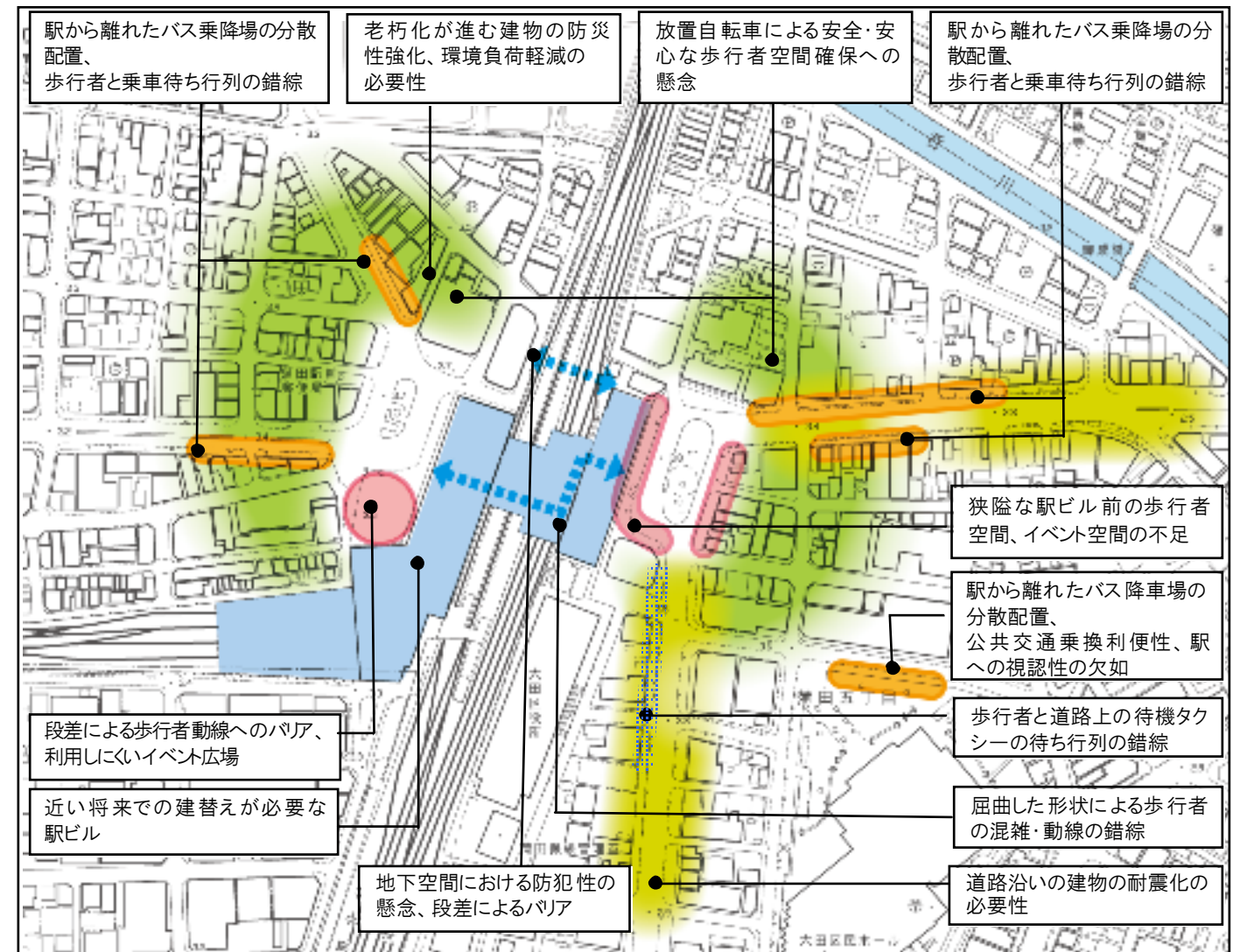
(3) 低炭素型都市の実現

様々な活動が集約的に展開され、大量のエネルギーを消費する都市において、地球温暖化ガス(二酸化炭素)の排出量を低減する都市再生が求められている。

- ・公共交通利用の促進
- ・自転車利用環境の向上
- ・環境負荷の低い建物への更新
- ・太陽光などの未利用・再生可能エネルギーの活用
- ・緑化の促進などヒートアイランド現象の抑制

2) 蒲田駅前空間の6つの現況課題

- 1. 歩行者環境**
 - ・駅前広場内での歩行者の混雑、駅前広場及び周辺での歩行者と自転車の錯綜
 - ・待ち合わせ空間等の来街者が憩える歩行者空間の不足
 - ・西口駅前広場の段差による動線のバリアや利用しにくいイベント広場 など
- 2. 蒲田駅東西の連絡性**
 - ・屈曲した形状による歩行者動線の錯綜や視認性の欠如
 - ・北側地下通路の段差による動線のバリア、防犯上の懸念 など
- 3. 公共交通利用**
 - ・駅から離れて分散しているバス乗降場による乗換えなどの利便性の低下
 - ・まちなかを歩く歩行者動線とバスの乗車待ち行列の錯綜 など
- 4. 自転車駐車需要**
 - ・駅周辺の放置自転車による安全・安心な歩行者空間の確保への懸念 など
- 5. 建物の老朽化**
 - ・駅前広場周辺建物の老朽化による耐震性、防災性の懸念 など
- 6. 都市環境・景観**
 - ・環境負荷の低い建物への更新など環境配慮の必要性 など



参考) 交通量調査結果を踏まえた駅前広場、交通基盤施設の現況

1) 駅前広場及び周辺

①鉄道の状況 ⇒ 乗降客数ほぼ横ばい

・平均乗降客数は約 42 万人/日で、近年は、ほぼ横ばいで推移している。

②バスの状況 ⇒ 駅前広場外への乗降場の分散

(東口) ・乗車場が 6ヶ所 (駅前広場内に 2ヶ所、駅前広場外に 4ヶ所)、降車場が 7ヶ所 (全て駅前広場外)、シャトルバス乗降場が 1ヶ所存在し、18系統のバスが運行している。
 ・平日 15 時間で 483 台のバスが発車し、約 7,800 人が乗車している。また、平日ピーク時 (朝 7 時台) には、41 台のバスが発車し、約 900 人が乗車している。
 ・東口の降車場はアロマスクエア前と補助 36 号の 2ヶ所に分かれて存在し、時間調整のための待機場場としても使われている。

(西口) ・乗車場が 3ヶ所、降車場が 4ヶ所 (全て駅前広場外) 存在し、5系統のバスが運行している。
 ・平日 15 時間で 219 台のバスが発車し、約 2,600 人が乗車している。また、平日ピーク時 (夕 17 時台) には、16 台のバスが発車し、約 300 人が乗車している。

③タクシーの状況 ⇒ 周辺道路への滞留

(東口) ・日中は 20 台程度の滞留であるが、16 時以降は台数が増加し、駅街路 2 号に滞留が発生する。

(西口) ・日中は 10 台程度の滞留であるが、15 時以降は台数が増加し、補助 37 号に滞留が発生する。

④自動車の状況 ⇒ 通過交通の流入

(東口) ・ピーク時の駅ビル前面の自動車交通量 (約 500 台/時 (9 時台)) のうち、駅前広場に用事の無い通過交通が約 6 割 (約 300 台/時) を占めている。
 ・駅前広場利用車両 (バス、タクシー等) と通過交通車両との交錯がある。

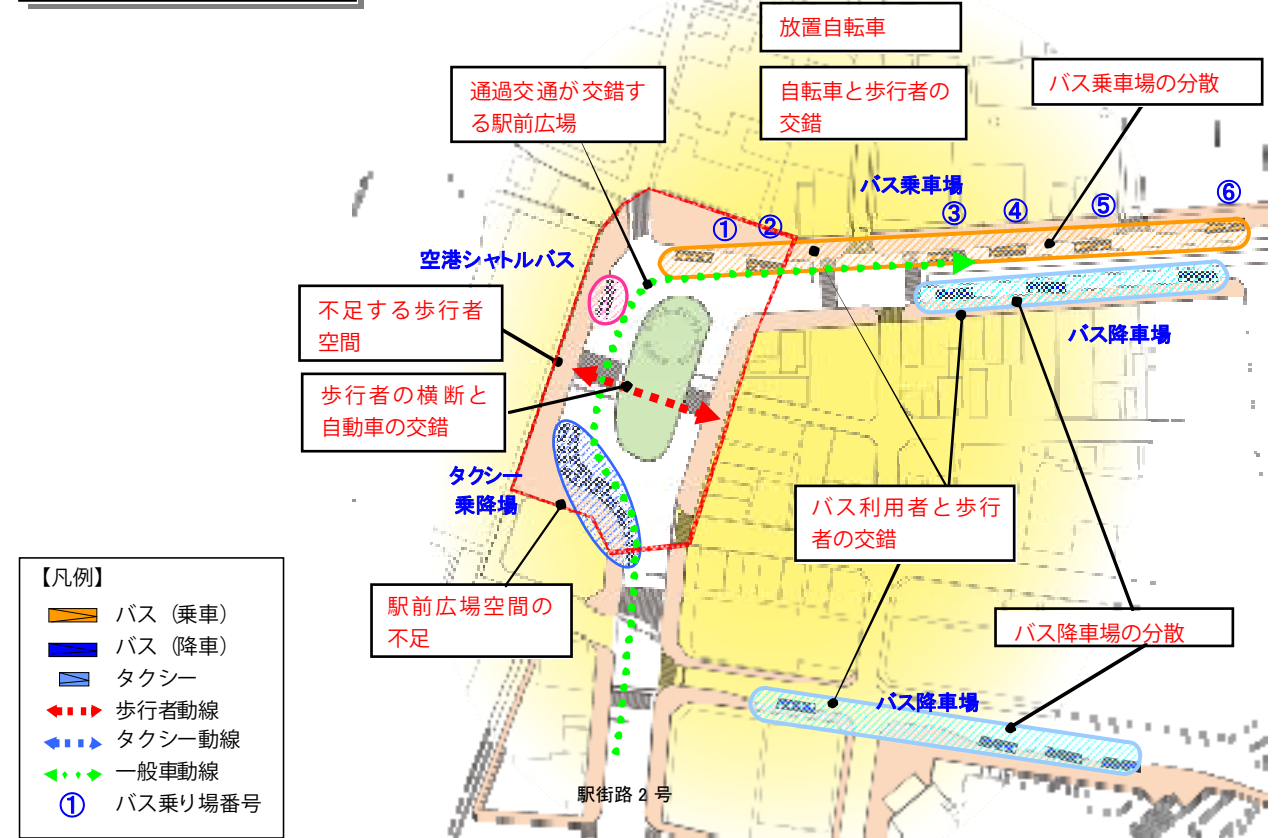
⑤歩行者の状況 ⇒ 歩行者空間の不足、迂回が必要な歩行者動線

(東口) ・1 日 (7 時~22 時) で、約 150,500 人が駅前広場に入出入りし、そのうち朝夕のピーク時に交通量が多い (8 時台: 約 14,600 人/時、18 時台: 約 13,900 人/時)。
 ・特に、朝ピーク時には、大田区役所、アロマスクエアのある南方向の交通量が半分以上を占め、駅ビル前面の南側の歩道 (幅員約 6m) は、自由歩行 (サービス水準 A) のために必要な幅員 (約 9m) に足りていない。

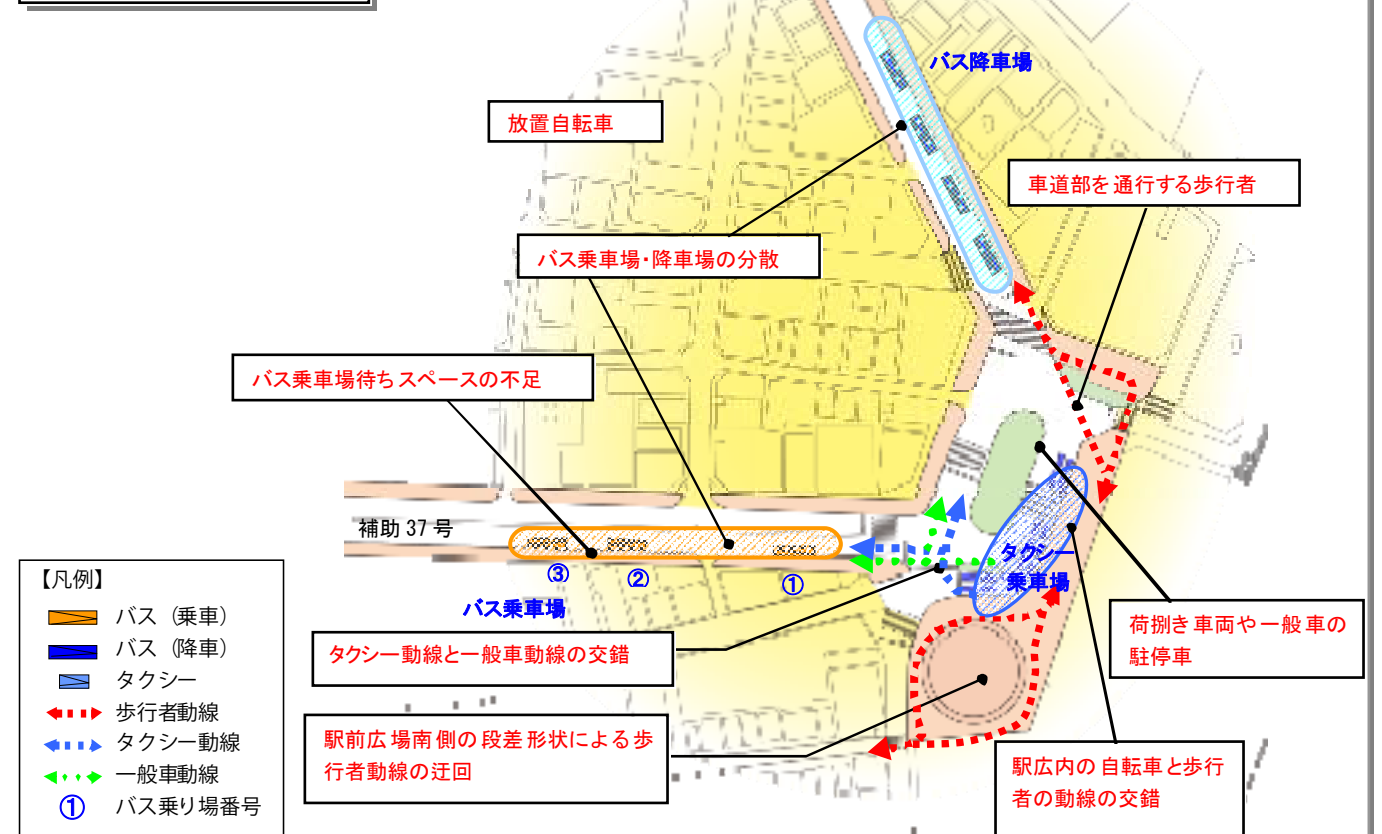
(西口) ・1 日 (7 時~22 時) で、約 136,500 人が駅前広場に入出入りし、そのうち夕ピーク時 (平日 18 時台) の交通量が多い (18 時台: 約 13,100 人/時)。
 ・特に、商店街のある南方向の交通量が約半分を占め、歩行者は駅前広場南側の段差形状の円形広場を迂回して通行している。

(共通) ・蒲田駅周辺では、朝夕ともに、駅へ向かう方向、街へ向かう方向の双方向で同時に一定量の交通量があり交錯が生じているため、整流化された歩行者空間と比べると歩行に制約がある。

(東口駅前広場の現況)



(西口駅前広場の現況)



○ 駅前広場の歩行者の状況

(東口)

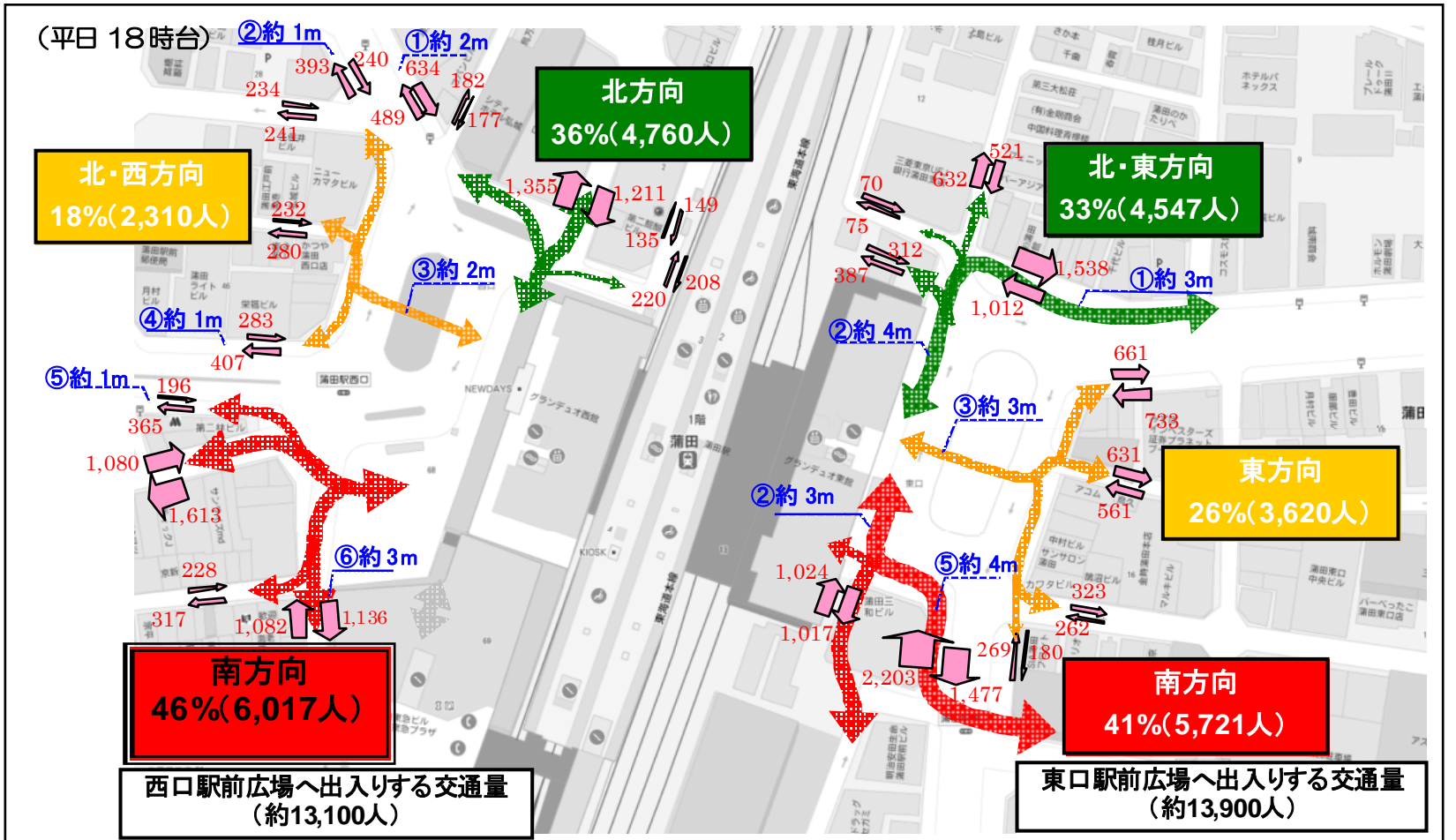
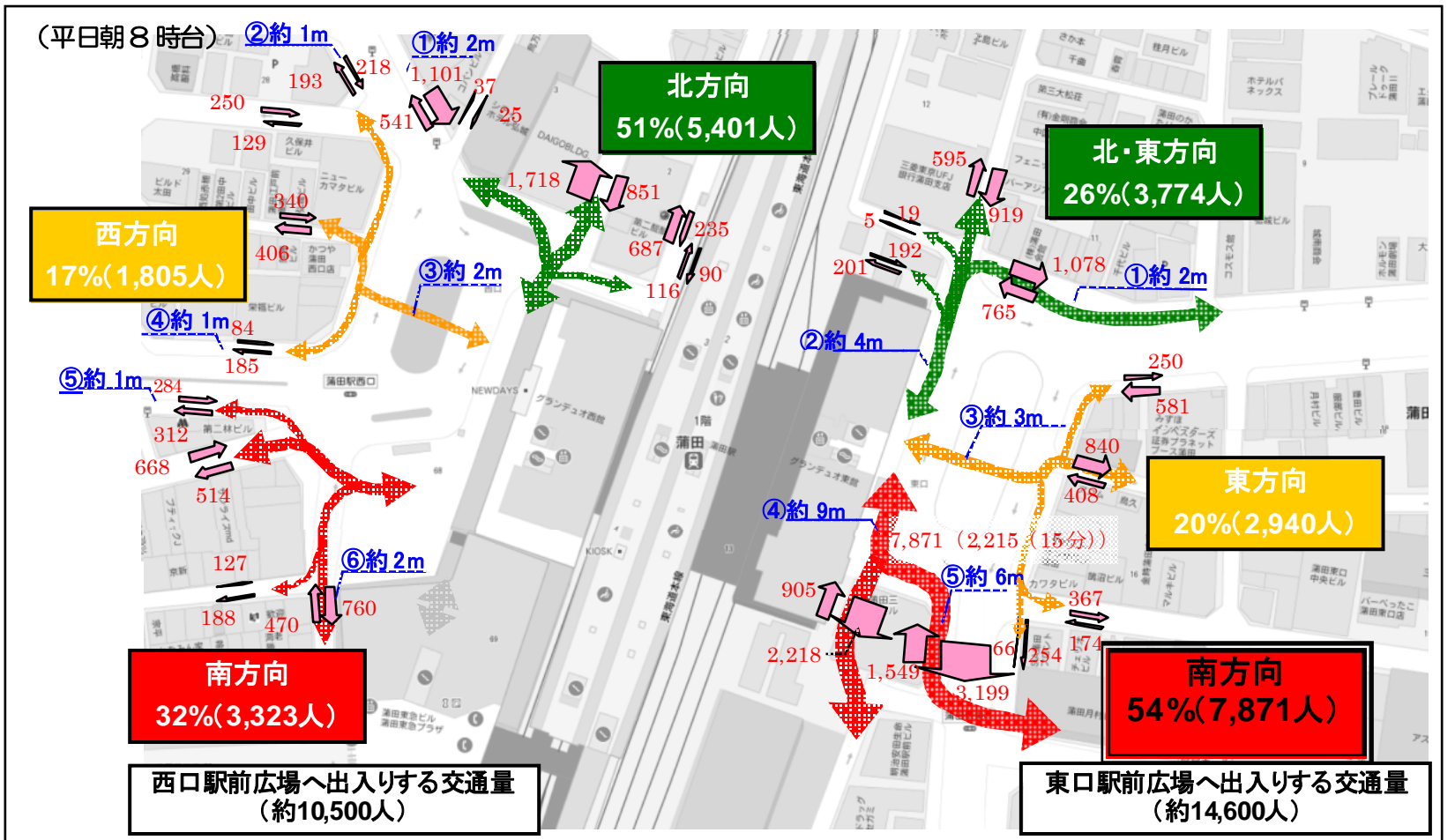
- ・1日(7時~22時)で、約150,500人が駅前広場に入出入りし、そのうち朝夕のピーク時に交通量が多い(8時台:約14,600人/時、18時台:約13,900人/時)。
- ・特に、朝ピーク時には、大田区役所、アロマスクエアのある南方向の交通量が半分以上を占め、駅ビル前面の南側の歩道(幅員約6m)は、自由歩行(サービス水準 A)のために必要な幅員(約9m)に足りていない。

(西口)

- ・1日(7時~22時)で、約136,500人が駅前広場に入出入りし、そのうち夕ピーク時(平日18時台)の交通量が多い(18時台:約13,100人/時)。
- ・特に、商店街のある南方向の交通量が約半分を占め、歩行者は駅前広場南側の段差形状の円形広場を迂回して通行している。

(共通)

- ・蒲田駅周辺では、朝夕ともに、駅へ向かう方向、街へ向かう方向の双方向で同時に一定量の交通量があり交錯が生じているため、整流化された歩行者空間と比べると歩行に制約がある。



【歩道の幅員算出方法(サービス水準 A)例 (平日朝8時台の東口④)】

ピーク時(8時台)の15分間交通量: 2,215人

$$2,215(\text{人}) \div 15(\text{分}) \times 1.5 \times 27 = 8.2 = \text{約} 9(\text{m})$$

※15分交通量を1分交通量に換算する場合の補正係数(国交省資料)

※サービス水準 A の値

※端数は切り上げ

サービス水準	歩行状況	必要幅員(人/m・分)
A	自由歩行	~27
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~

大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成19年3月改訂・国土交通省)

※必要幅員は当該位置の交通量調査結果を用いて算出

2) 自転車駐車場

- ・自転車駐車台数（需要）と自転車駐車場収容台数（供給）は、東口、西口とも、概ね均衡しているものの、放置自転車も多数存在している。
- ・自転車駐車場利用者の大半は通勤・通学目的の利用者が占めており、路上放置自転車の大半は買い物等利用者が占めている。

① 駐車台数と収容可能台数

蒲田駅周辺の自転車駐車台数と自転車駐車場収容可能台数は、東口、西口とも概ね均衡している。その一方で、放置自転車も多数存在している。

表 蒲田駅周辺の駐車台数と収容可能台数

		東口	西口	合計
駐車台数		6,432	6,489	12,921
内訳	自転車駐車場	5,132	4,541	9,673
	放置	1,300	1,948	3,248
自転車駐車場収容可能台数		6,384	6,038	12,422

※駐車台数は、平日 15 時のピークの数字である

出典：平成 23 年度蒲田駅周辺自転車利用者
駐輪実態調査結果

② 利用目的

東口、西口ともに、自転車駐車場利用者の大半は通勤・通学目的の利用者が占めている。路上放置自転車の大半は買い物等利用者が占めている。

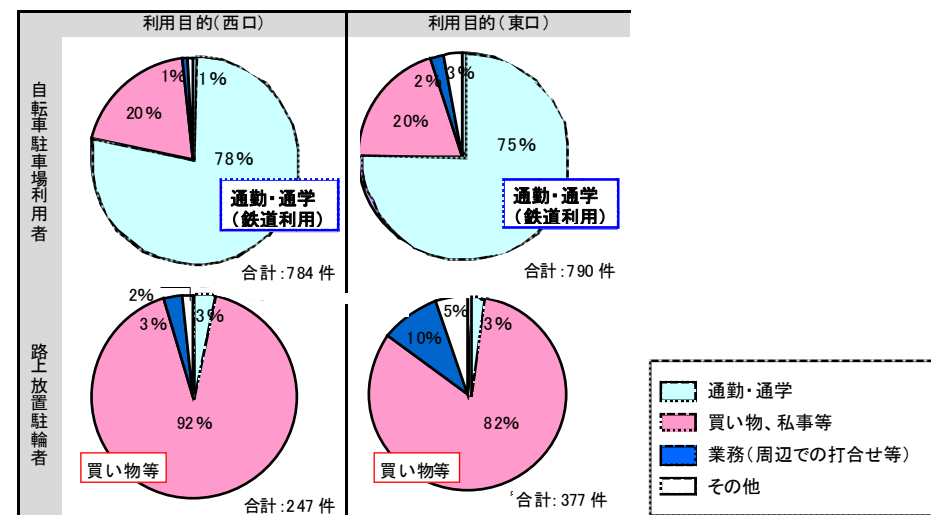


図 自転車駐車場利用者、路上放置者別利用目的割合

3) 自由通路

- ・東急コンコース、JR・東急連絡通路、JR 中央改札とも、平日の朝 8 時台がピークであり、その際のサービス水準は東急コンコース、JR 中央改札ともに B 水準である。
- ・平日の 12 時台、休日 17 時台では、JR 中央改札前を通り鉄道を利用しない駅東西を結ぶ移動（駅東西間移動と駅ビル利用）をする歩行者が、当断面における歩行者交通量全体の約半分存在する。
- ・連絡通路は屈曲しており、更にテナント等の存在により、異なる目的の動線が錯綜し利便性・快適性が低い。

① 連絡通路のサービス水準【平日ピーク時(午前 8 時台)】

	10分ピーク時通行量 (人/10分)	1分当たり交通量 (人/分)	歩行空間計画的有効幅員 (m)	単位m当たり1分当たり交通量 (人/m・分)	現況水準
東急コンコース	4081	408	100	40.8	B
JR 東急連絡通路	1,285	129	5.5	23.5	A
JR 中央改札西口方面	2,612	261	8.2	31.9	B
JR 中央改札東口方面	2,668	267	6.2	43.1	B

補足 1) 大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成 19 年 3 月改訂・国土交通省)では歩行者系交通施設のサービス水準は下記のように示されており、「水準 A を目指すこと」とされている。

サービス水準	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~

補足 2) 計画的有効幅員とは、通路全幅から柱部分を除くとともに、柱・壁・店舗側端からの余裕幅、券売機処理空間等を除いて残る有効幅員のこと。

② 連絡通路の方面別交通量

