

改定蒲田駅周辺地区グランドデザイン
素案（たたき台）

蒲田駅周辺地区グランドデザインの改定について

蒲田駅周辺地区は、空の玄関である羽田空港に近接し、鉄道やバスなど主要交通が結節する空港と都市間をつなぐ広域的に重要な役割を担う中心拠点であり、大田区の中心的な商業・業務地として発展してきました。

大田区では、地区が内包する課題や状況の変化に対応するため、平成 22（2010）年に「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」を策定し、将来につなげていくまちづくりを進めてきました。

まちづくりが進展する一方、東日本大震災の発生や、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催、訪日外客数の増加、技術革新、新型コロナウイルス感染症の流行など社会情勢は日々変化し、都市間競争も激化しています。また、線路を挟んだ東西市街地の連絡性強化や駅前広場の整備、建物の更新など、今なお大きな課題を抱えていることから、変化し続ける社会やまちの状況に対応したまちづくりを推進し、首都圏の広域的な拠点として将来に渡って持続的に発展していくため、「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の改定に向け検討を進めています。

令和元年度より検討を進め、区民参画や専門部会で頂いた意見を踏まえ、蒲田駅周辺地区グランドデザインの「素案」を作成しました。

今後、素案に対する意見募集を行い、改定に向けてさらに検討を深めていきます。

目次

第1章 グランドデザインの改定にあたって	00
1-1. グランドデザインの役割と位置づけ	00
1-2. グランドデザインの対象区域	00
1-3. グランドデザイン改定の目的と背景	00
第2章 蒲田駅周辺地区の現況と特徴	00
2-1. 蒲田駅周辺地区の特徴	00
2-2. 蒲田駅周辺地区の課題	00
第3章 目指すべき都市構造	00
3-1. 広域的な都市構造	00
3-2. 地区の都市構造	00
第4章 まちの将来像	00
第5章 まちづくりの基本方針	00
5-1. 基本方針	00
基本方針1 文化・交流・にぎわいを生み出す多彩な「活動」の創出	
基本方針2 地域の価値を高める「空間」の充実	
基本方針3 安心して快適に過ごせる「環境」の向上	

5-2. 13 の分野別方針	00
1【商業】	いきいき元気な商業のまち
2【産業・ビジネス】	産業やビジネスが育つまち
3【暮らし】	多様な人が快適に暮らせるまち
4【観光】	国内外と繋がり、何度も訪れたいまち
5【駅・駅前広場】	ゆとりを感じる利便性の高い駅と駅前広場
6【歩行者空間】	歩いてめぐり楽しめるまち
7【交通】	様々な手段で快適に移動できるまち
8【建物】	建物の更新や活用が進むまち
9【防災】	災害に強いまち
10【ユニバーサルデザイン】	誰もが使いやすく人にやさしいまち
11【美観・景観】	個性と魅力のあるまち
12【自然・環境】	自然を感じ、環境にやさしいまち
13【防犯】	安心・安全なまち
第6章 まちづくりの取組(アクションプラン)	00
6-1. 地域の特徴を踏まえたエリアの区分	00
6-2. エリア・拠点・軸別のまちづくり	00
6-3. アクションプランの実施場所・実施手順・実施主体.....	00
6-4. 43の取組(アクション)の解説.....	00
第7章 まちづくりの実現に向けて	00
7-1. JR・東急蒲田駅前拠点における整備の方向性について	00
7-2. 協働によるまちづくりの推進.....	00
① アクションの担い手を中心としたまちづくりの考え方	
② 活用を検討する手法など	
参考資料.....	00

第 1 章 グランドデザインの改定にあたって

REVISION

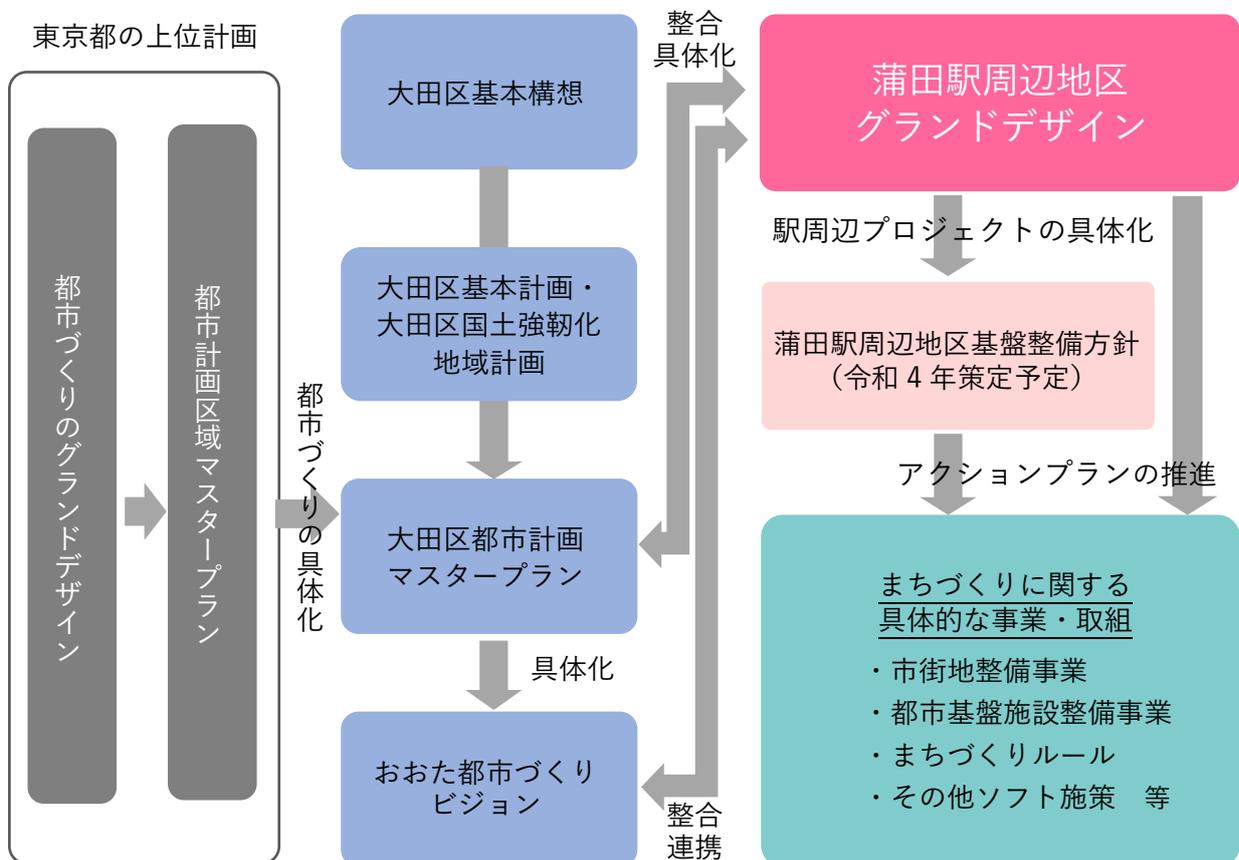
1-1. グランドデザインの役割と位置づけ

まちづくりは、地区が内包する課題や周辺状況の変化に応じて、都市計画や産業、観光、文化、環境保全など幅広い分野の取組を進めていくことが必要です。

蒲田駅周辺地区グランドデザインは、地域住民・事業者・行政が一体となってまちづくりを進めていくため、地区の特徴を捉え、課題を整理した上で、地区の将来像を描くとともに、その実現に向けた方針と幅広い分野の具体的な取組を示しています。

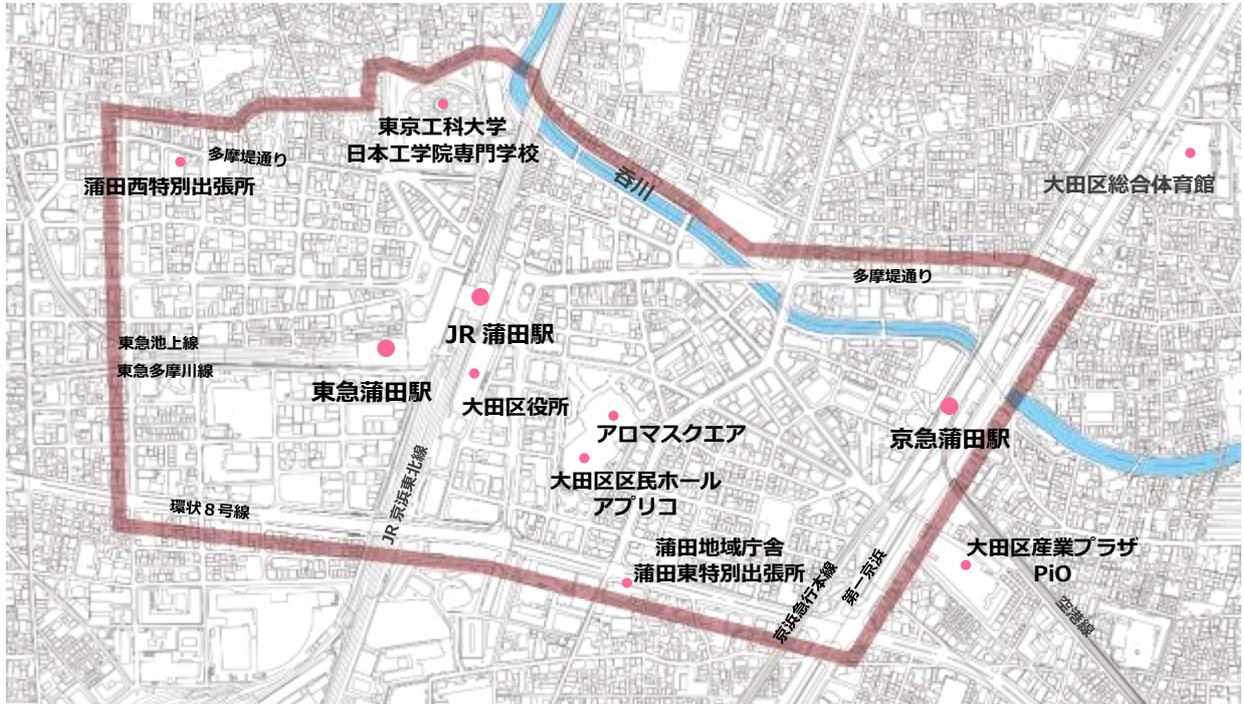
【 位置付け 】

グランドデザインは、区内全体の都市計画の基本的な方針を示す「大田区都市計画マスタープラン」に即し、蒲田駅周辺地区を対象として、よりきめ細かな方針や取組を定めたものです。



1-2. グランドデザインの対象区域

グランドデザインの対象区域は、JR・東急蒲田駅を中心とする京急蒲田駅を含む約 80ha とします。



西は蓮沼駅手前付近、東は第一京浜の沿道、南は環状 8 号線の沿道、北は呑川及び多摩堤通り沿道を対象範囲としますが、対象範囲外の施設や大田区の用途地域の指定状況等を考慮します。

1. グランドデザインの
改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の
現況と特徴

3. 目指すべき都市構造

4. まちの将来像

5. まちづくりの基本方針

6. まちづくりの取組
(アクションプラン)

7. まちづくりの
実現に向けて

1-3. グランドデザイン改定の目的と背景

平成 22（2010）年のグランドデザインの策定から 10 年が経過し、まちづくりは着実に進展している一方で、地区を取り巻く状況に変化が生じています。また、線路を挟んだ市街地の連絡性強化など解決すべき課題が今なお残っています。

変化し続ける社会やまちの状況に対応した計画的なまちづくりを推進し、首都圏の広域的な拠点としての役割を担うとともに、蒲田が将来に渡って持続的に発展していくため、グランドデザインの改定を行います。

○目標時期

上位計画である大田区都市計画マスタープラン等との整合を図る観点から、短期的取組としての 5 年、中期的取組としての 10 年、そして長期的な取組としての 20 年を見定め、2040 年代を見据えた計画とします。

【まちづくりの経緯】

大田区は、昭和 22（1947）年に大森区と蒲田区が合併して誕生して以来、着実な発展を遂げてきました。

蒲田駅周辺地区は、戦災復興の土地区画整理事業による都市基盤の整備とともに、建物の建築が進みましたが、事業完了から約 50 年経過し、建物等の更新時期を迎えています。

昭和 22(1947)	<input type="checkbox"/> 大森区と蒲田区が合併して「大田区」が誕生
昭和 24(1949)	<input type="checkbox"/> 多摩川大橋開通
昭和 27(1952)	<input type="checkbox"/> 羽田空港が米軍から返還され「東京国際空港」に
昭和 37(1962)	<input checked="" type="checkbox"/> 環状 8 号線蒲田陸橋開通 <input checked="" type="checkbox"/> 蒲田駅東口駅ビル完成
昭和 39(1964)	<input type="checkbox"/> 東京モノレール開通
昭和 40(1965)	<input type="checkbox"/> 大田区体育館開館
昭和 43(1968)	<input checked="" type="checkbox"/> 蒲田東急プラザ完成
昭和 45(1970)	<input checked="" type="checkbox"/> 蒲田駅西口駅ビル完成
昭和 46(1971)	<input checked="" type="checkbox"/> 戦災復興土地区画整理事業「蒲田駅西口」「蒲田駅東口」換地完了
昭和 53(1978)	<input type="checkbox"/> 新東京国際空港開港、羽田空港から国際線に移転
昭和 59(1984)	<input type="checkbox"/> 新六郷橋開通 <input type="checkbox"/> 大森駅ビル完成
平成元(1989)	<input type="checkbox"/> 東京都中央卸売市場「大田市場」完成
平成5(1993)	<input type="checkbox"/> 京浜急行電鉄空港線「羽田駅」開業 <input type="checkbox"/> 羽田空港新旅客ターミナル・東京モノレール「羽田駅」「羽田空港駅」開業
平成7(1995)	<input type="checkbox"/> 大田スタジアム開設
平成8(1996)	<input checked="" type="checkbox"/> 産業プラザ(P i O)開館
平成 10(1998)	<input checked="" type="checkbox"/> 区役所本庁舎蒲田へ移転 <input checked="" type="checkbox"/> 区民ホール「アプリコ」開館 <input type="checkbox"/> 京浜急行「羽田空港駅」開業
平成 13(2001)	<input type="checkbox"/> 大田文化の森開館
平成 16(2004)	<input type="checkbox"/> 羽田空港第 2 ターミナル開設
平成 19(2007)	<input type="checkbox"/> 大森ふるさとの浜辺公園開園



葛蒲橋付近から見た蒲田駅方面
昭和 27 年



蒲田駅東口前の広場 昭和35年



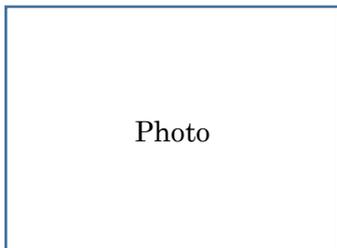
蒲田駅西口前 昭和36年

平成 22 (2010) 年のグランドデザイン策定以降、京急蒲田駅周辺では、京浜急行線連続立体交差事業が完了し、市街地再開発事業や関連街路整備により、まちの活性化や交通渋滞の解消など多面的に大きな効果をもたらしました。JR・東急蒲田駅周辺では、西口駅前広場の初動期整備が完了するなど着実にまちづくりが進められています。

平成 22(2010)	■「蒲田駅周辺地区グランドデザイン」の策定 □国際線ターミナルの供用開始
平成 24(2012)	■京浜急行線連続立体交差事業の事業区間全線高架化 ■蒲田立体(南蒲田交差点)の供用開始
平成 25(2013)	■蒲田駅周辺再編プロジェクトの策定
平成 27(2015)	■京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業完了 ■国家戦略道路占用事業の認定「さかさ川通り」
平成 30(2018)	■蒲田駅西口駅前広場整備完了
令和2(2020)	□羽田イノベーションシティ(羽田空港跡地第 1 ゾーン第一事業) まち開き

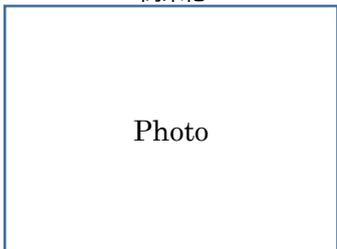
コラム column

グランドデザイン改定後のまちの変化



京浜急行線連続立体交差事業の高架化

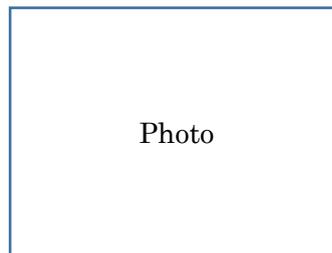
平成 24 年に京浜急行本線、空港線連続立体交差事業に合わせて、京急蒲田駅の機能を大幅に強化しました。高架化させることによる東西の分断解消や地域の融合の促進、踏切事故や交通渋滞の解消、さらには緊急車両などの移動円滑化による周辺地域の防災や救護活動など多面的にわたって大きな効果をもたらされました。



京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業

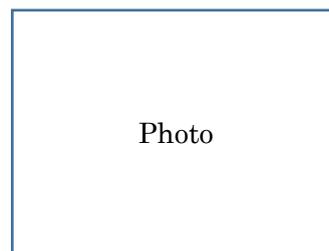
平成 27 年には京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業により、西口駅前広場とペDESTリアンデッキを整備し、複合商業施設「あすとウィズ」がオープンしました。蒲田地域の玄関口にふさわしい駅前商業地としての賑わいと、駅前立地の利便性を活かした居住空間がもたらされました。

平成27年に「さかさ川通り」が整備され、国家戦略道路占用事業に認定されたことにより、誰もが歩きやすい歩行者空間の整備、地域の諸団体を中心に官民学が連携した街路とパブリックスペース活用のイベント開催など、蒲田の賑わい創出につながっています。



国家戦略道路占用事業の認定「さかさ川通り」

令和 2 年に羽田イノベーションシティが先行開業(まち開き)し、研究開発施設(ラボ・大規模オフィス)や先端医療センター、会議場・ライブホール、体験型施設が立地しました。立地特性を生かし、世界と地域をつなぐゲートウェイとして国内外のヒト・モノ・情報を集積させ、新産業の創造と日本のものづくり技術や魅力を発信する「新産業・創造・発信拠点」づくりが進められています。



「HANEEDA INNOVATION CITY (羽田イノベーションシティ)」

1. グランドデザインの改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の現状と特徴

3. 目指すべき都市構造

4. まちの将来像

5. まちづくりの基本方針

6. まちづくりの取組(アクションプラン)

7. まちづくりの実現に向けて

【 蒲田を取り巻く状況の変化 】

グランドデザイン策定以降の、社会的な動きやまちの変化など、蒲田を取り巻く主な動向として以下が挙げられます。

（社会的な動き）

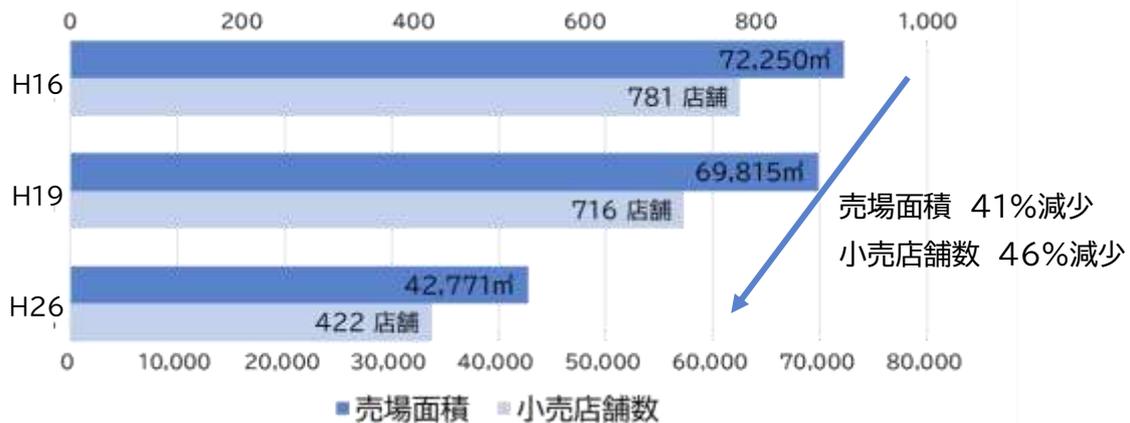
- ・ライフスタイルの多様化
- ・訪日外国人数の増加による国際化の進展
- ・デジタル化や自動化などの急速な技術革新に伴う産業構造の変化
- ・東日本大震災や近年の風水害などによる、防災意識の高まり
- ・国土交通省交通政策審議会答申第198号（平成28年4月20日）において、「国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト」に「新空港線の新設」が位置付け
- ・「居心地が良く歩きたくなるまちなか（国土交通省）」の提言
- ・パリ協定の採択やSDGsの提唱など、環境保全や温暖化抑制を目指した世界的な動き
- ・新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」に関する提言

など

（蒲田駅周辺地区のまちの変化）

【 小売店舗数と売場面積の推移 】

本地区※の小売店舗数や売場面積は減少傾向にある。



出典:平成16・19・26年の経済センサスより作成

【 土地利用状況 】

グランドデザインエリア内の事業所や工場が減少し、集合住宅が増加傾向

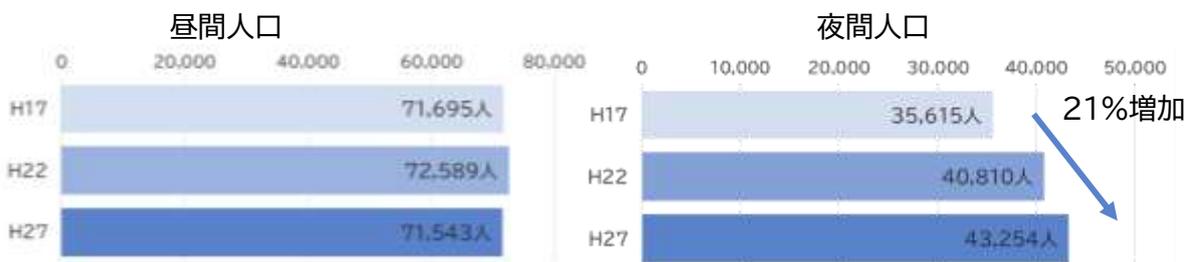


出典:平成18・28年の土地利用現況調査より作成

（「本地区」とは、主にGD対象範囲が該当している町丁目（蒲田1丁目、3丁目、4丁目、5丁目、蒲田本町1丁目、2丁目、西蒲田5丁目、6丁目、7丁目、8丁目、新蒲田1丁目）を対象としています。）

【 昼間・夜間人口の推移 】

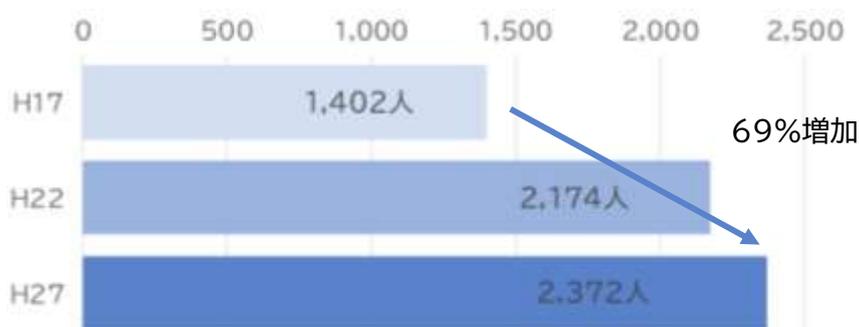
本地区の昼間人口は横ばい傾向、夜間人口は、住宅施設（集合住宅等）への転用に伴い、増加傾向



出典：各年の国勢調査より作成

【 外国人人口の推移 】

本地区における外国人人口は増加



出典：各年の国勢調査より作成

【 羽田空港の旅客数の推移 】

羽田空港国際線旅客数が急増



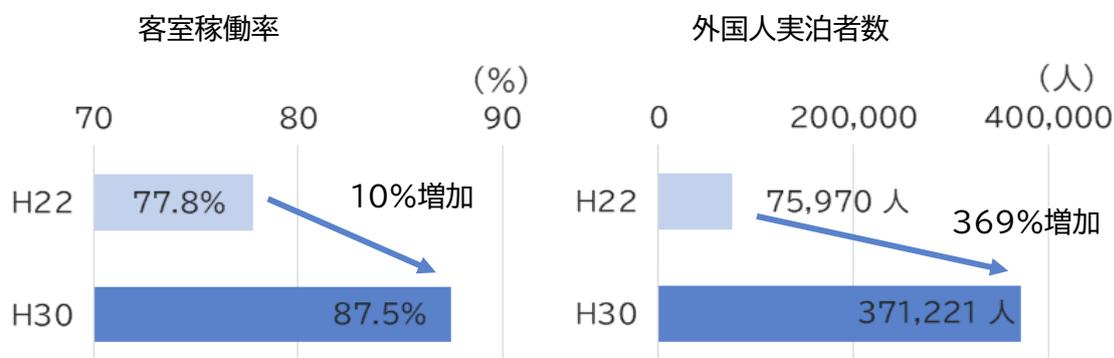
平成 22 年 10 月から国際線定期便の就航開始

出典：国土交通省公表値より作成

(「本地区」とは、主にGD対象範囲が該当している町丁目（蒲田1丁目、3丁目、4丁目、5丁目、蒲田本町1丁目、2丁目、西蒲田5丁目、6丁目、7丁目、8丁目、新蒲田1丁目）を対象としています。)

【 宿泊施設の稼働率と外国人利用の変化 】

大田区における宿泊施設客室稼働率は高く、外国人の利用者も増加している

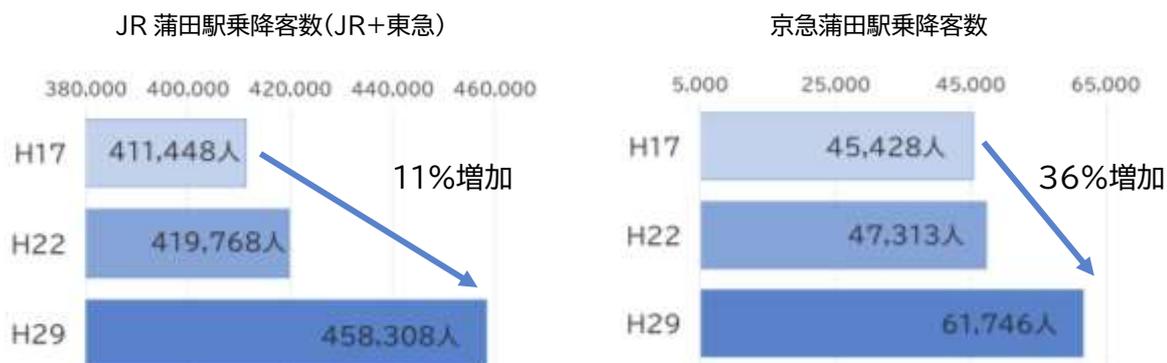


出典:観光統計(観光庁)より作成

【 蒲田駅乗降客数の推移 】

本地区内の鉄道駅である蒲田駅においては、JR線、東急線、京急線全ての路線において、1日平均乗降客数が増加

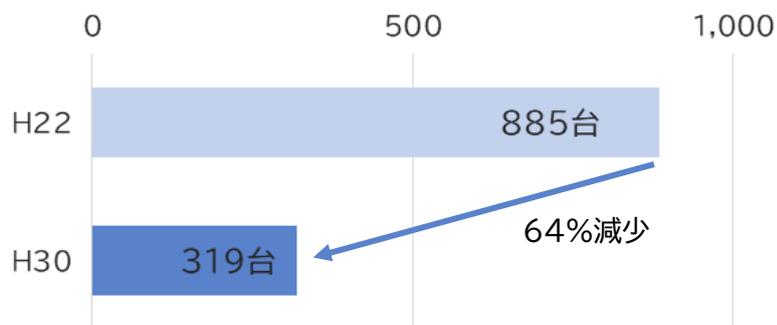
注) コロナの影響以前の数値であり、コロナの影響による変化を的確に捉えて、適宜見直していく



※蒲田駅は JR 蒲田駅と東急蒲田駅の合計 JR は乗車のみの数値のため 2 倍にして算出

【 駅周辺の放置自転車台数の推移 】

蒲田駅周辺の放置自転車は減少してはいますが、引き続き対策を行う必要があります



※駅周辺(駅から概ね半径 500m 以内の区域)における自転車の乗入台数(放置台数と自転車等駐車場の駐車台数の合計)

出典:東京都放置自転車等の現状と対策 各年度報告書より作成

コラム column

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の感染拡大による影響は、日常生活のみならず、経済・社会全体のあり方、さらには人々の行動様式・意識など多方面に波及し、新しい常識(=ニューノーマル)へ移行していくとされています。

一方、人や機能等を集積させ、交流やにぎわいを生み出す都市そのものの重要性に変わりはなく、国際競争力強化やウォーカブルなまちづくり、スマートシティの推進は引き続き重要であると論じられています。まちづくりの推進に当たっては、新型コロナ危機を契機として生じた変化に引き続き注視し、柔軟に対応しつつ、将来を見据えた戦略的な取組を展開していく必要があります。

コラム column

持続可能な都市づくりに向けて ～SDGs～

SDGs(持続可能な開発目標:Sustainable Development Goals)とは、2015年9月の国連サミットで採択された、先進国を含む国際社会全体として、2030年までに達成すべき包括的な17の目標です。

SDGsは「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境などをめぐる幅広い課題に総合的に取り組むものとされており、民間企業が社会課題の解決に向け行政と連携する機運が高まっています。

蒲田駅周辺地区のまちづくりにおいても、民間企業等との連携をより一層高めて地域力をさらに強化し、持続可能なまちづくりを進めることが重要です。



第2章 蒲田駅周辺地区の特徴と課題

STRONG POINT/WEAK POINT

2-1. 蒲田駅周辺地区の特徴



2-2. 蒲田駅周辺地区の課題

<地区全体における課題>

【商業】

- ・ 商店街の減少と後継者不足
- ・ 多様化するニーズに対応しきれていない

【暮らし】

- ・ 公共施設が分散配置されており、区民サービス提供機能が不十分

【観光】

- ・ 歴史や観光資源が活かされていない(松竹キネマ蒲田撮影所・高砂香料・黒澤タイプライターなど)
- ・ 区内外へのPR不足

【歩行者空間】

- ・ 移動のしにくさ、回遊性の不足

【交通】

- ・ 路肩での荷捌き車両などによる交通阻害

【交通】【エバ-カルデザイン】

- ・ 蒲田駅と京急蒲田駅間の乖離(800m)

【交通】【防犯】

- ・ 自転車駐車場の不足

【建物】

- ・ 人が留まり、にぎわいを生むオープンスペースの不足
- ・ マンション等による商店街の連続性の喪失
- ・ 低い容積使用率

【建物】【防災】

- ・ 駅周辺の老朽化建物
- ・ 細街路や木造建物による地区での防災面での不安
- ・ 災害時の帰宅困難者等の受け入れ施設や災害活動拠点としてライフライン途絶時における区役所の機能継続強化の必要性

【美化・景観】

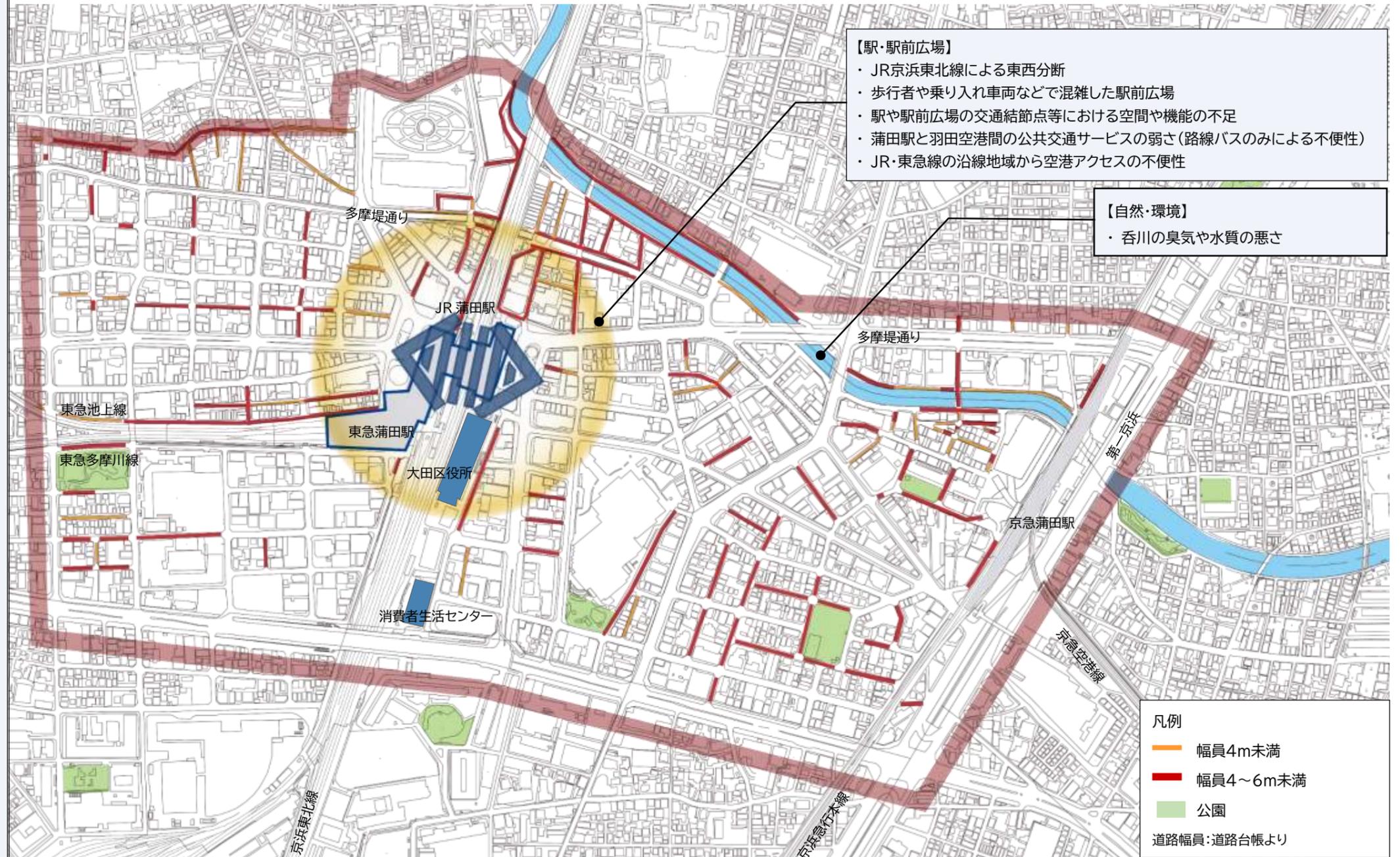
- ・ 違法看板やルールのない広告等による美観の悪さ

【自然・環境】

- ・ 環境資源の不足(緑被率の低さ等)

【防犯】

- ・ 自転車利用マナーの不足
- ・ 治安の悪さ



1. グランドデザインの改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の現状と特徴

3. 目指すべき都市構造

4. まちの将来像

5. まちづくりの基本方針

6. まちづくりの取組(アクションプラン)

7. まちづくりの実現に向けて

第3章 目指すべき都市構造

URBAN STRUCTURE

3-1. 広域的な都市構造

まちの中心となる JR・東急蒲田駅及び京急蒲田駅を有する本地区は、都市間の連携や交流の促進及び強化に資する広域交通ネットワークである東海道軸と新空港線軸の結節点に位置しています。大森駅周辺、HANEDA GLOBAL WINGS（羽田グローバルウイングズ）と並ぶ大田区の『中心拠点』として、都市機能や生活関連施設などのさらなる集積を図り、広域連携・交流の役割を担う拠点として、都市づくりを推進していく事が求められています。

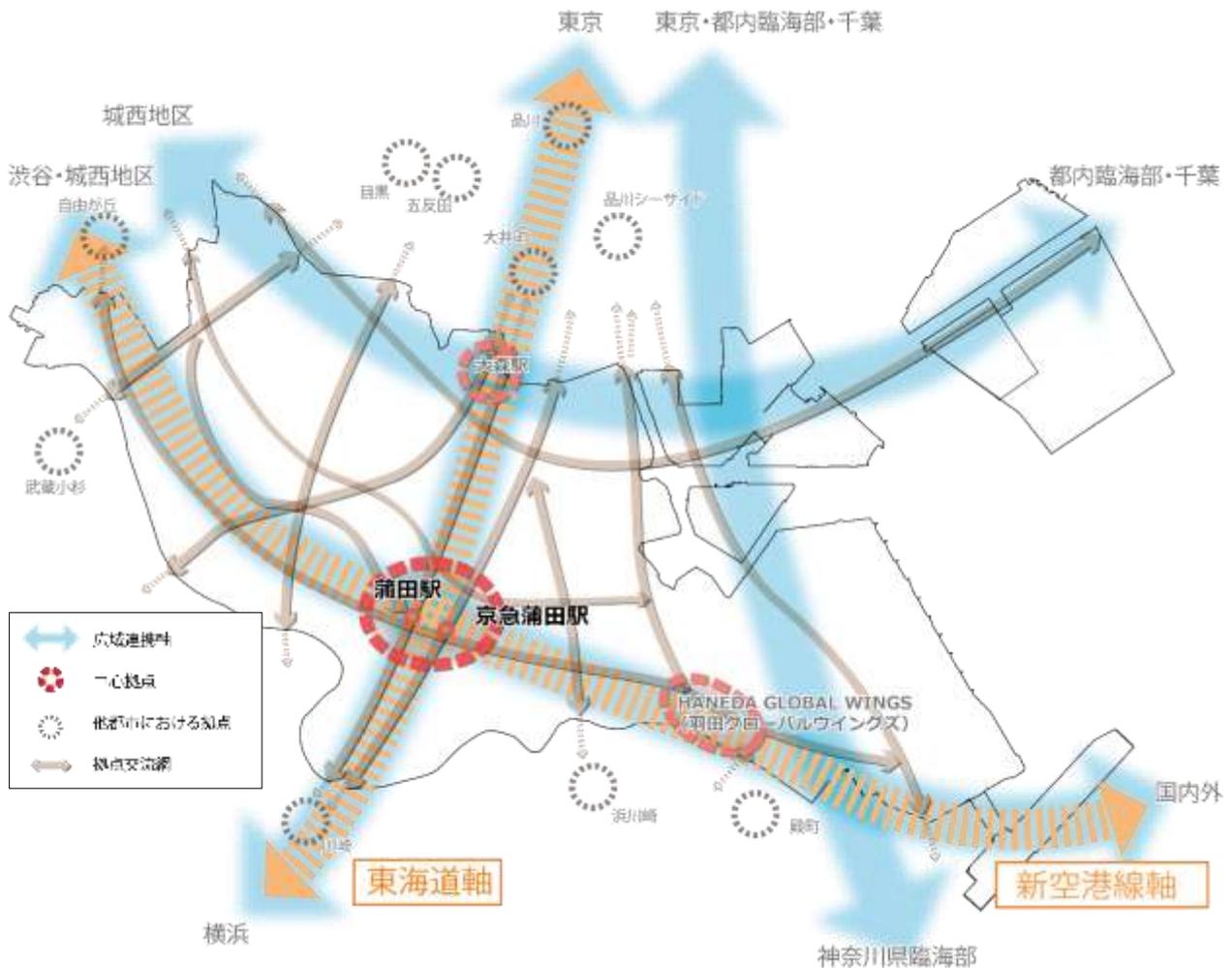


図 将来都市構造

出典：令和3年 大田区都市計画マスタープランより作図

（本地区の役割）

新空港線の進展により新たな広域連携軸（新空港線軸）が形成され、東京都心や羽田空港・HANEDA GLOBAL WINGS との連絡性強化が期待されるなか、本地区は、地域経済のイノベーションと独自の都市文化創造を推進し、安全かつ持続的な成長を牽引する必要があります。

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。

3-2. 地区の都市構造

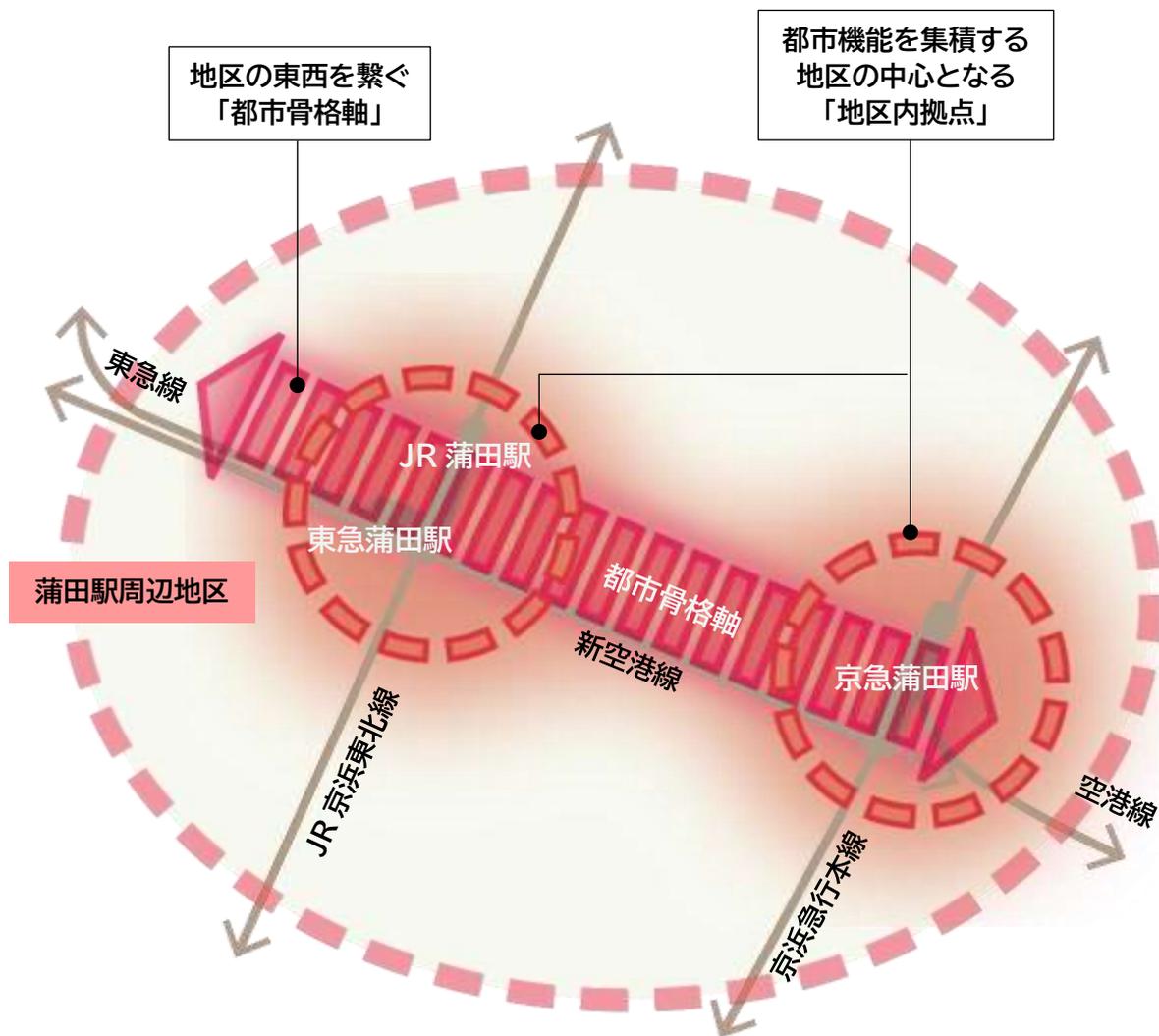
広域的な都市構造や役割を踏まえ、まちの骨格となる地区内拠点及び軸を設定します。

【地区内拠点（JR・東急蒲田駅前拠点・京急蒲田駅前拠点）】

区内外をつなぐ交通結節点であり、まちの中心である JR・東急蒲田駅及び京急蒲田駅とその周辺を拠点に位置付け、より重点的・積極的なまちづくりを推進し、駅からまちをスムーズにつなぎ、人々をまちへ誘導します。

【都市骨格軸】

本地区の東西と地区内拠点間をつなぐ軸を「都市骨格軸」と位置付け、まち全体をつなぎ一体性を創出し、にぎわいの広がりをつくり出します。



（ 2核1軸のまちづくり ）

2つの拠点を軸が繋ぐまちの骨格を形成し、ヒト・モノ・コトを集め、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します。

1. グランドデザインの改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の現況と特徴

3. 目指すべき都市構造

4. まちの将来像

5. まちづくりの基本方針

6. まちづくりの取組（アクションプラン）

7. まちづくりの実現に向けて

第4章 まちの将来像

VISION OF FUTURE

【 まちの将来像 】

「にぎわいあふれる多文化都市、 誰もが安心して気持ちよく過ごせる人にやさしい蒲田」

時代に応じて求められる新しい技術や環境が整い、利便性高くゆとりある空間が多様な文化や習慣を受け入れると共に、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人などが多彩な活動を展開して、いろどり豊かな魅力を生み出しています。この魅力に惹かれて、国内外から多くの人々が集まり、まちは活気づき、にぎわいあふれ、持続的に価値を高め発展しています。

将来像が実現したまちの風景(イメージ)

環境が整った様々な空間で

人々が多様な活動を展開することにより、

まちのにぎわいや価値が創出されています。



第 5 章 まちづくりの基本方針

BASIC POLICY

5-1. 基本方針

まちの将来像の実現に向けて、「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まちづくりに向け、3つの基本方針と各基本方針を踏まえた分野別方針を設定します。

(基本方針1) **文化・交流・にぎわいを生み出す多彩な「活動」の創出**

個性的で魅力ある店舗等による商業活動、企業による経済活動、人々による地域活動、観光客を受け入れる活動など、多彩な「活動」により人々を惹きつけ、にぎわいあふれる複合市街地を目指します。

蒲田らしい魅力を活かしたイベントの開催やプロモーション活動などを進めると共に、商業の活性化に向けた取組はもとより、企業等の業務機能やそれを支える機能、暮らしの場として生活を支える機能等の集積を図ります。また、様々な人々が出会い、交流し活動が活性化する機会を創出します。

— 分野別方針 —

1. いきいき元気な商業のまち
2. 産業やビジネスが育つまち
3. 多様な人々が快適に暮らせるまち
4. 国内外と繋がり、何度も訪れたいまち

(基本方針2) **地域の価値を高める「空間」の充実**

利便性の高い公共交通や質の高い駅空間、蒲田駅東西やまちを繋ぐ歩行者空間、まちの随所にあるゆとりある空間など、充実した都市「空間」が多様な人々を受け入れ、回遊や滞在を促し、地域全体の価値が高まることを目指します。

羽田空港へのアクセス向上を図る新空港線の整備、交通結節機能の強化に向けた蒲田駅の東西や駅とまちをスムーズに繋ぐ東西自由通路や駅前広場の整備等を推進します。また、歩行者にやさしい歩行者空間の形成はもとより、自転車や様々なモビリティの受入れに向けた取組、老朽化建物の共同化等の建替えや既存ストックの有効活用を推進します。

— 分野別方針 —

5. ゆとりを感じる利便性の高い駅と駅前広場
6. 歩いてめぐり楽しめるまち
7. 様々な手段で快適に移動できるまち
8. 建物の更新や活用が進むまち

(基本方針3) **安心して快適に過ごせる「環境」の向上**

地震や水害などの災害に強い環境、誰もが使いやすく多様な人を受け入れる環境、個性的で魅力ある環境など、豊かな「環境」が人々に快適さや安心感を与えるまちを目指します。

災害対策の拠点として災害に強いまちづくりを推進するとともに、減災や災害発生時の早期復旧に向けた備えの強化や、関係者の連携した防災活動等により、まちの安全性を高めます。また、誰もが分かりやすく移動しやすい環境の整備、ゆとりを与える緑の確保やエネルギー消費を減らす取組などを推進します。

— 分野別方針 —

9. 災害に強いまち
10. 誰もが使いやすく人にやさしいまち
11. 個性と魅力のあるまち
12. 自然を感じ、環境にやさしいまち
13. 安全・安心なまち

5-2.13 の分野別方針

3つの基本方針のもと、13の分野別方針を設定します。
基本方針や分野別方針は横断的に捉え、相乗効果を生み出していくことを意識します。

基本方針1



分野別方針1【商業】

いきいき元気な商業のまち

駅周辺は、商業を中心に発展してきましたが、居住者の増加や消費者ニーズの多様化など商業を取り巻く環境が変化しており、競争も激化しています。

商業環境の整備などにより多様な人々のニーズに応じた商業の集積を促進するとともに、蒲田らしさを活かしたイベントの開催や情報発信に取り組み多様な人々を呼び込むことで、地域住民や来街者でにぎわうまちを創出し、商業で生まれる活力が将来に持続する商業のまちを目指します。

イメージ図



分野別方針2【産業・ビジネス】

産業やビジネスが育つまち

東海道軸と新たな広域連携軸（新空港線軸）の結節点である蒲田には東京城南地区の産業・経済の活性化をけん引する広域中心拠点としての役割が期待されています。

羽田空港との近接性や交通結節性を活かし、業務機能、産業支援機能やビジネス交流機能などの誘導を図るとともに、羽田空港や HANEDA INNOVATION CITY との連携を強化することにより、産業やビジネスが育ち新たな価値を創造し、国内外へ発信するまちを目指します。

イメージ図

1. グランドデザインの改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の現状と特徴

3. 目指すべき都市構造

4. まちの将来像

5. まちづくりの基本方針

6. まちづくりの取組（アクションプラン）

7. まちづくりの実現に向けて



分野別方針3【暮らし】

多様な人々が快適に暮らせるまち

羽田空港の国際化のほか、共同住宅等の増加などに伴い、居住者・学生・外国人などが増えていることを踏まえ、多文化都市として、誰もが安心して暮らせる居住環境の整備が求められています。

地域住民の生活を支える施設の充実を図ることにより、誰もが必要なサービスを受けることができ、それぞれのライフスタイルを快適に実現できるまちを目指します。また、地域に暮らす多様な人々の交流により、親しみやすいまちを目指します。

イメージ図



分野別方針4【観光】

国内外と繋がり、何度も訪れたいまち

羽田空港の機能強化や新空港線整備などに伴い、蒲田を訪れる人の増加が期待されます。また、蒲田特有の文化に、若者や海外の文化が加わるなど、多様化が進んでいます。

空港利用者など様々な人をまちに呼び込むために、蒲田らしい観光資源の発掘や情報発信などを進めます。また、多言語化の充実や宿泊機能の誘導などを図ることにより、国内外の来街者と住民の居心地が良く滞在し、多文化の交流を育むまちを目指します。

イメージ図

基本方針2



分野別方針5【駅・駅前広場】

ゆとりを感じる利便性の高い駅と駅前広場

J R・東急蒲田駅を中心とした駅前空間を構成する基盤施設は、駅舎・駅ビルの老朽化、東西ネットワークの分断や駅前広場の機能不足など様々な課題を抱えています。

区を中心拠点としての交通結節機能の向上を図るためにも、新空港線の整備に向けた取組を進めると共に、東西自由通路、駅舎・駅ビルと駅前広場や自転車駐車場などを含む基盤施設の一体的な整備を進め、ゆとりある空間を有し、駅利用者や地域にとっても利便性の高い、基盤施設を目指します。



イメージ図



分野別方針6【歩行者空間】

歩いてめぐり楽しめるまち

魅力的な店や場所が各所にありますが、幅の狭い道路や人の往来を阻害する車両の存在などにより、魅力的なスポットを巡り楽しむための回遊性や快適性に課題があります。

商店街や呑川沿いなど道路では、回遊性に配慮した歩行者空間を整備していくとともに、歩行者に配慮した車両動線の誘導などにより、思わず歩きたくなり楽しめる歩行者優先のまちを目指します。



イメージ図

1. グランドデザインの改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の現状と特徴

3. 目指すべき都市構造

4. まちの将来像

5. まちづくりの基本方針

6. まちづくりの取組
(アクションプラン)

7. まちづくりの実現に向けて



分野別方針7【交通】

様々な手段で快適に移動できるまち

商店街などでは、回遊性の向上によるにぎわいの創出が求められていますが、駅前や商店街などでは、歩道を自転車が走行するなど、快適な移動に課題があります。

自転車駐車場や自転車利用環境の計画的な整備と合わせて、歩行者・自転車・次世代型の新たなモビリティなどの多様な移動手段の有効活用により、誰もが快適に移動できるまちを目指します。

イメージ図



分野別方針8【建物】

建物の更新や活用が進むまち

老朽化により更新時期を迎えた建物が増えてきています。また、マンションなどの共同住宅の開発により、商店の連続性が欠如するなどの状況も見受けられることから、まちの魅力や活力の維持・向上が必要です。

共同化・協調化のほか多様な手法による建替えと、リノベーションなどによる既存ストックの有効活用を促進し土地の高度利用を図り、商業・業務・宿泊機能など多様な機能が調和した複合市街地の形成を図ります。商業が集積するエリアでは、低層部には店舗が連続し、中高層階には住宅や業務機能などの用途がバランス良く配置されたまちを目指します。

イメージ図

基本方針3



分野別方針9【防災】

災害に強いまち

災害時の対策本部となる区役所を有し、また、住民・就業者・学生などが集中する地区であることから、住民の避難対応と帰宅困難者対応が同時に求められます。

大規模災害が発生した際に、機能継続や早期復旧が可能となるまちを目指して、建築物の耐震化や浸水対策、無電柱化などによる防災対策を進めるとともに、避難対応と帰宅困難者対応を円滑に進めるための体制構築により安全・安心なまちを目指します。

イメージ図



分野別方針10【ユニバーサルデザイン】

誰もが使いやすく人にやさしいまち

これまで、道路の段差解消や公共施設のバリアフリー整備などを中心に進めてきましたが、高齢化や国際化などの社会動向も踏まえて、高齢者・障がい者・子ども・外国人などの誰もが利用しやすい、ユニバーサルなまちづくりが不可欠です。

基盤施設のバリアフリー整備を進めるとともに、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすい」を基本に、サービスやサインなどの情報提供や、情報通信技術を取り入れた取組により、人にやさしいまちを目指します。

イメージ図



分野別方針11【美化・景観】

個性と魅力のあるまち

まちなかの風景には蒲田らしい雑多なエリアなど、魅力的な場所が多くあります。一方で、路上放置物や看板、広告の無秩序な設置などにより、美観が阻害されている場所も数多くあります。

多文化都市として誰もが気持ちよく過ごせる環境を整備するため、清掃活動の実施や、清潔感を維持するための意識向上の促進、景観の一定程度の誘導により、多くの人に受け入れられるまちを目指します。

イメージ図



分野別方針12【自然・環境】

自然を感じ、環境にやさしいまち

緑の総量が少ない、呑川の有効活用ができていないなどの課題から四季や自然を感じることができる空間の形成が求められます。また、近年の夏の猛暑により建物に滞留し、まちなかへ人々が出てこないことも課題です。

自然や潤いを感じ快適に過ごしていただくため、公園や道路の緑化や呑川の親水空間整備などにより、自然と親しめるまちを目指します。また、人々を猛暑から守り、まちなかに留まり過ごしていただくための環境づくりを目指します。

イメージ図



分野別方針13【防犯】

安全・安心なまち

夜の治安の悪さや違法駐輪など多くの課題があります。課題解決のためには、犯罪発生を抑制するまちの環境づくりが必要です。

行政・地域住民・商店会・警察などが連携した防犯活動の実施や、自転車盗難防止に向けた啓発活動などを継続することで、若い人や女性など誰もが安心できるまちを目指します。

イメージ図