

第1章 グランドデザインの改定にあたって

REVISION

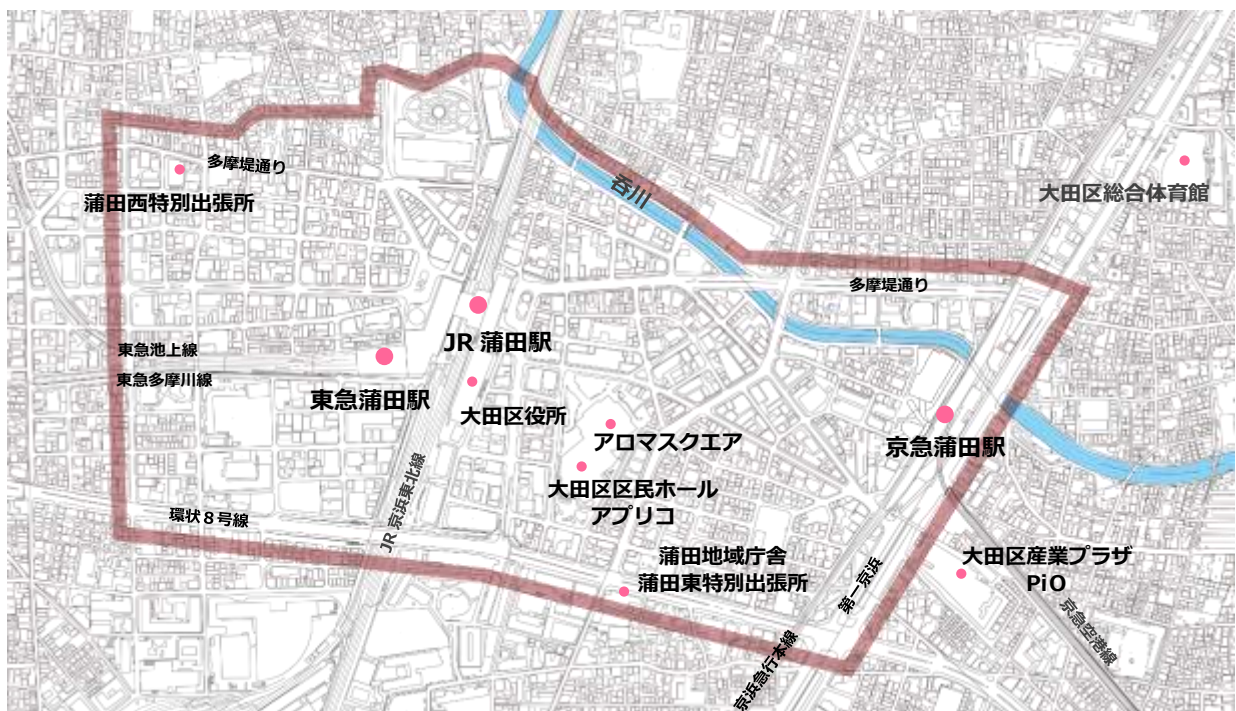
1-1. グランドデザインの役割

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。

1-2. グランドデザインの対象区域

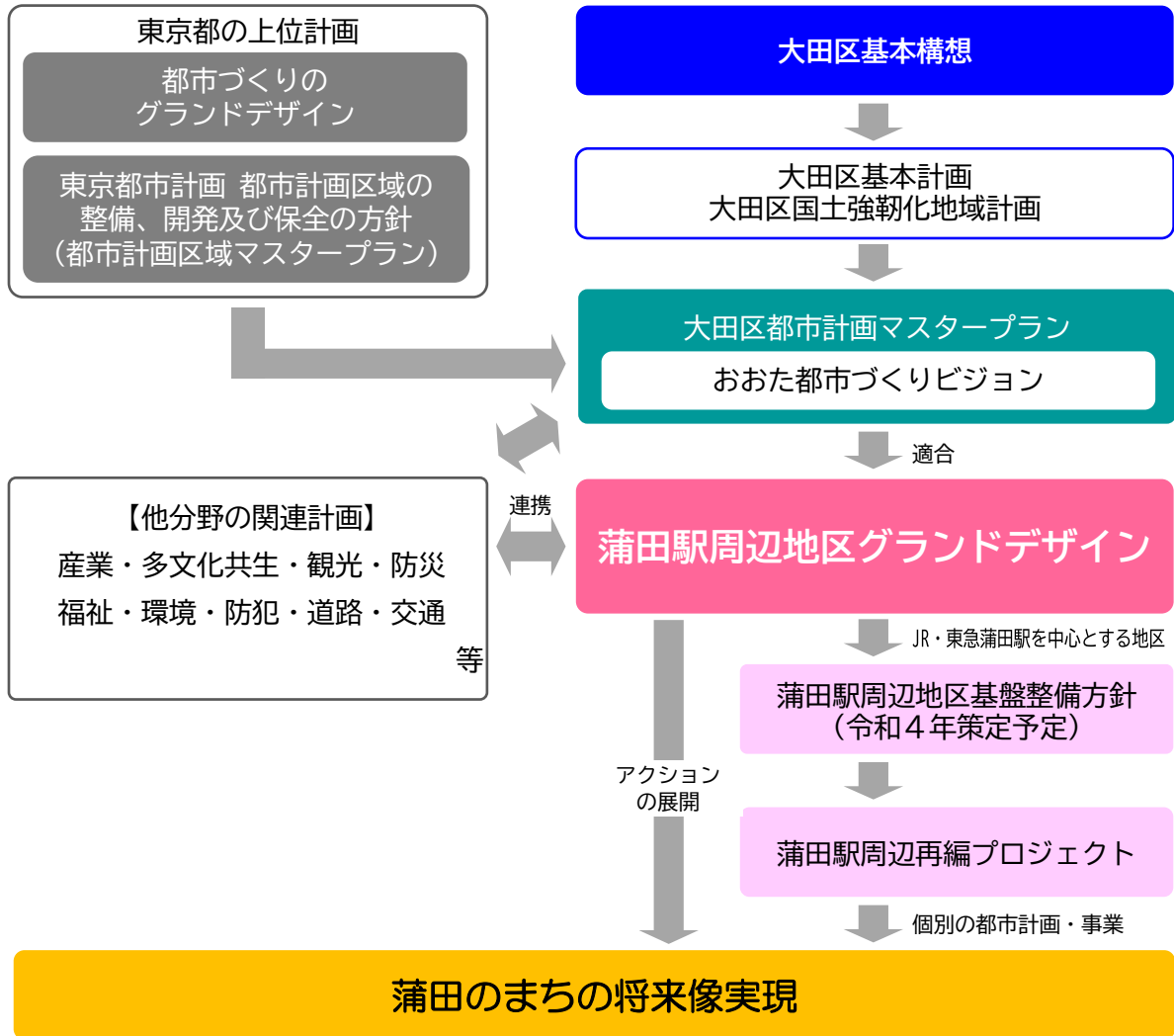
グランドデザインの対象区域は、JR・東急蒲田駅を中心とする京急蒲田駅を含む約 80ha とします。



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、対象区域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。

1-3. 上位・関連計画における位置付け

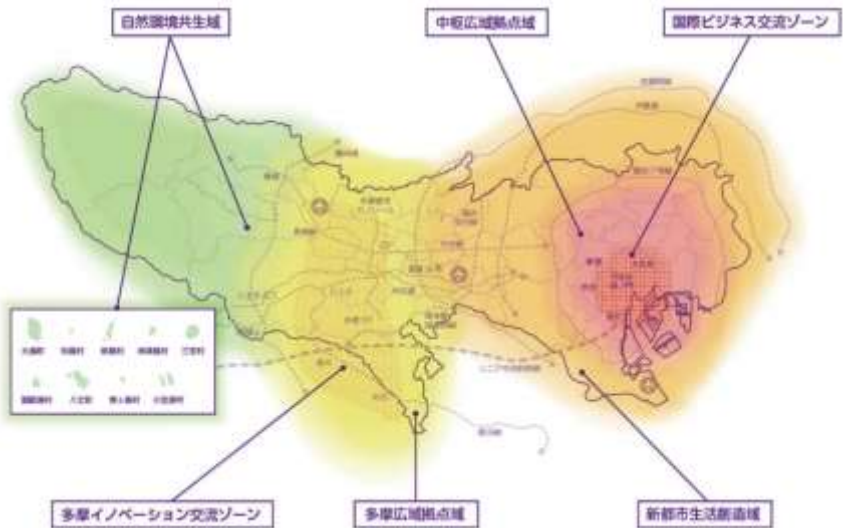
グランドデザインは、区内全体の都市計画の基本的な方針を示す「大田区都市計画マスタープラン」に即し、蒲田駅周辺地区を対象として、よりきめ細かな方針や取組を定めたものです。



都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

地域特性等を踏まえ、4つの地域区分及び2つのゾーンを設定し、広域的な一定の圏域ごとの将来イメージを示しています。

蒲田駅周辺地区は、「新都市生活創造域」の「枢要な地域の拠点」に位置付けられています。



出典：東京都 都市計画区域マスタープラン

(新都市生活創造域)

＜誘導の方向＞(抜粋)

主要な駅周辺では、大規模な商業、医療、高齢者福祉、子育て支援施設など、都民の生活を支え、柔軟な働き方・暮らし方に対応する都市機能が集積した地域の拠点の形成を図る。また、新型コロナ危機を契機とした都市づくりの観点から、共用スペースを備えたシェアオフィスやサテライトオフィス等、オフィスワークとテレワークが補完的に機能するような場の整備や、ニーズに応じた柔軟な用途転用、交通ネットワークの強化などを進め、職住融合の拠点の育成を図る。

(特色ある地域の将来像)

＜蒲田地区＞(抜粋)

- ・ J R 蒲田駅周辺では、羽田空港と隣接する立地をいかし、商業の活性化や、交通結節点としての道路や駅前広場などの基盤の機能向上が図られ、利便性が高く快適で、国内外の来街者でにぎわう活気あふれる重要な地域の拠点を形成
- ・ 新空港線の整備などにより、羽田空港へのアクセス性の強化が推進されることを見据え、駅とまちの一体的な整備や市街地の更新が進み、国際的な産業・業務、宿泊機能が強化され、商業や観光施設等が集積した交流の拠点を形成
- ・ 京急蒲田駅西口周辺では、市街地再開発事業や地区計画を活用した共同建替え事業により、広場や道路などの基盤整備と、商業機能や都市型居住機能の集積が図られ、また、隣接する呑川と神社の既存の緑をいかした水と緑のネットワーク化などにより潤いある街並みを形成するとともに、建築物の建替えが進み回遊性と防災性が高まった市街地を形成



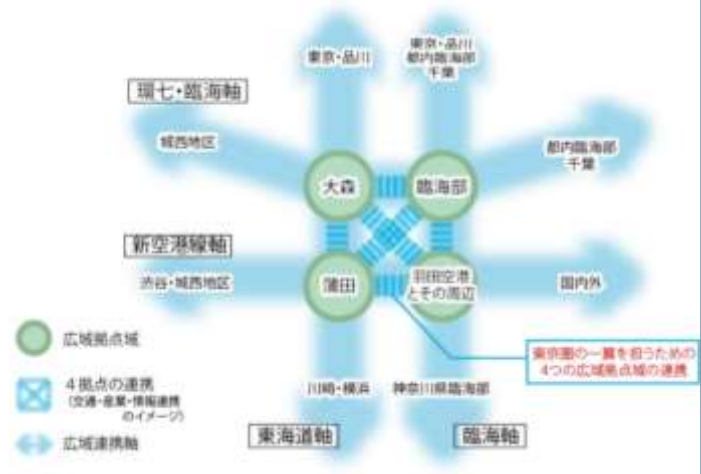
出典：東京都 都市計画区域マスタープラン

大田区都市計画マスタープラン

東京圏における広域交流機能としての役割と地域間交流の中心機能を担い、今後の都市づくりにおいてさらなる拠点性の強化・向上をめざす「**広域拠点域**」、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、都市づくりを強化していく「**中心拠点**」に位置付けられている。

(広域でみた大田区の将来都市構造)

- ・ 広域拠点域が、地域特性を活かし個性ある拠点域を形成するとともに、拠点域同士をつなぐネットワークの強化により有機的な連携を高めます。さらに、周辺区市と連携し東京圏全体の成長に寄与することで、大田区の更なる発展をめざします。
- ・ 4 拠点域の連携については、広域連携軸を構成する道路・鉄道等の強化に加え、その他の道路や公共交通、さらに新技術などを活用し、最適な手段を検討します。



1-4. 広域的な視点からみた蒲田駅周辺地区の役割

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。

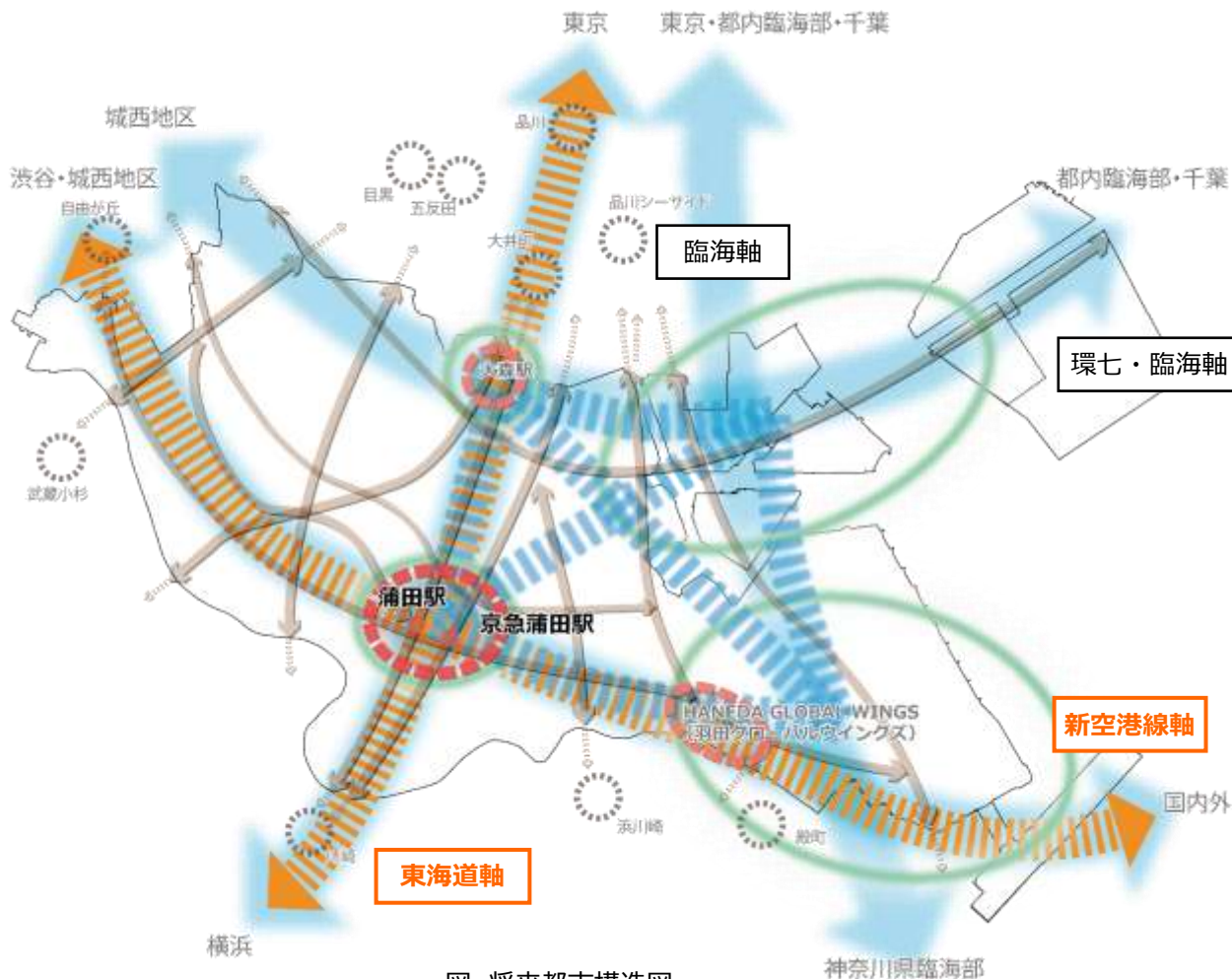


図 将来都市構造図
出典:大田区都市計画マスタープランより作図



中心拠点の考え方

商業・業務・公共など主要な都市機能、鉄道・バスなど主要交通の重要な結節機能などが集中して立地する地区。区内全域及び周辺区市との連携・交流の拠点となる。

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、都市づくりを強化していく。

(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。

1-5. 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、各種取組の実施時期を短期（5年）・中期（10年）・長期（20年）に区分し、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)	■大森区と蒲田区が合併して「大田区」が誕生
昭和 24(1949)	■多摩川大橋開通
昭和 27(1952)	■羽田空港が米軍から返還され「東京国際空港」に
昭和 37(1962)	■環状 8 号線蒲田陸橋開通 ■蒲田駅東口駅ビル完成
昭和 39(1964)	■東京モノレール開通
昭和 40(1965)	■大田区体育館開館
昭和 43(1968)	■東急プラザ蒲田完成
昭和 45(1970)	■蒲田駅西口駅ビル完成
昭和 46(1971)	■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)	■新東京国際空港開港、羽田空港から国際線を移転
昭和 59(1984)	■新六郷橋開通 ■大森駅ビル完成
平成元(1989)	■東京都中央卸売市場「大田市場」完成
平成5(1993)	■京浜急行電鉄空港線「羽田駅」開業 ■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)	■大田スタジアム開設
平成8(1996)	■産業プラザ(P i O)開館
平成 10(1998)	■区役所本庁舎蒲田へ移転 ■区民ホール「アプリコ」開館 ■京浜急行「羽田空港駅」開業
平成 13(2001)	■大田文化の森開館
平成 16(2004)	■羽田空港第 2 ターミナル開設
平成 19(2007)	■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)	■大田区総合体育館開館 ■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

グランドデザイン策定後のまちの変化



京浜急行線連続立体交差事業の
高架化

平成 24 年の京浜急行本線、空港線連続立体交差事業により高架化され地域の回遊性が向上されて、踏切事故や交通渋滞の解消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年には連続立体交差事業を契機とした京急蒲田西口駅前地区第一種市街地再開発事業や駅前広場等が整備され、蒲田地域の玄関口にふさわしい駅前商業地としてのにぎわいや、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、地域の方々が中心となり街路空間などを活用したイベントを開催するなど、にぎ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 年に研究開発施設(ラボ・大規模オフィス)や会議場・ライブホール、体験型施設を有する羽田イノベーションシティが開設しました。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の役割を担い、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。



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

【 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感染症を契機とした「新しい生活様式」への移行

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ります。



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 】

グランドデザイン区域内の事業所や工場が減少し、集合住宅は増加傾向にあります。

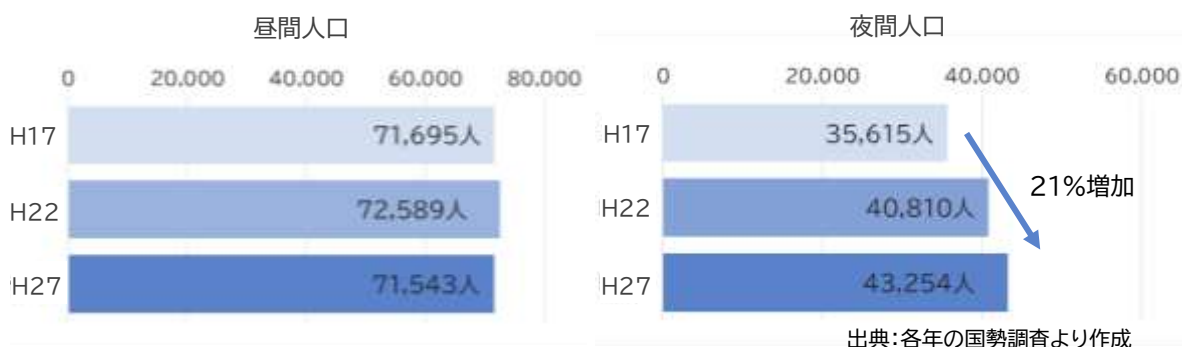


出典：平成18・28年の土地利用現況調査より作成

（「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。）

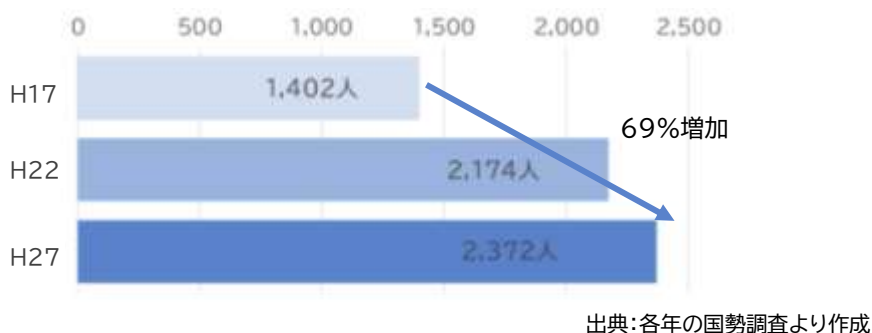
【 昼間・夜間人口の推移 】

本地区※の昼間人口は横ばい傾向にあります。一方夜間人口は、住宅施設（集合住宅等）への転用に伴い、増加傾向にあります。



【 外国人人口の推移 】

本地区における外国人人口は増加しています。



【 羽田空港の旅客数の推移 】

平成22年10月から国際線定期便の就航が開始され、羽田空港国際線旅客数は急増しています。



(「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ます。

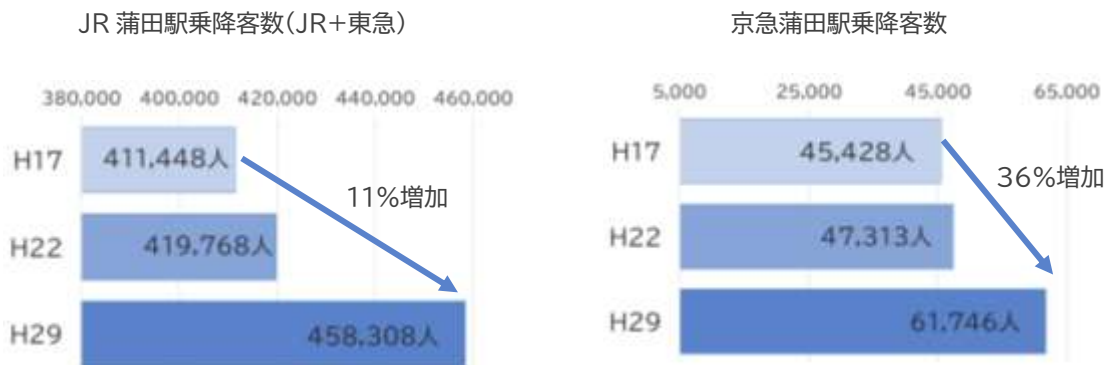


出典:観光統計(観光庁)より作成

【 蒲田駅乗降客数の推移 】

本地区内の鉄道駅である蒲田駅、JR線・東急線・京急線全ての1日平均乗降客数は増加しています。

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、適宜見直していきます。

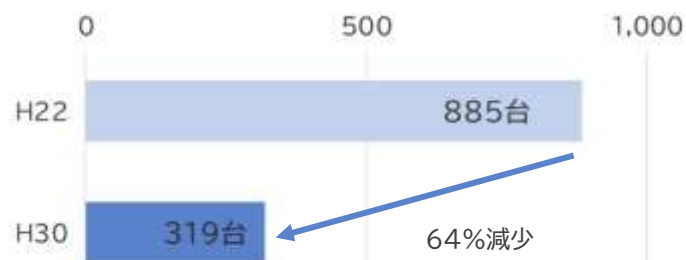


※蒲田駅は JR 蒲田駅と東急蒲田駅の合計 JR は乗車のみの数値のため 2 倍にして算出

出典:東京都統計年鑑より作成

【 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

FEATURES/PROBLEMS

2-1. 蒲田駅周辺地区の特徴



1. グランドデザインの改定にあたって

2. 蒲田駅周辺地区の特徴と課題

3. まちの将来像

4. まちづくりの方向性

5. まちづくりの目標

6. まちづくりの分野別方針

7. まちづくりの取組

8. JR・東急蒲田駅前拠点の施設整備

9. グランドデザインの実現に向けて

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、区民サービスの提供機能が不十分

【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】

- ・ 荷捌き車両などによる交通阻害

【交通】【E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】

- ・ 多くの老朽化建物の存在
- ・ 細街路や木造建物による防災面での不安
- ・ 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】

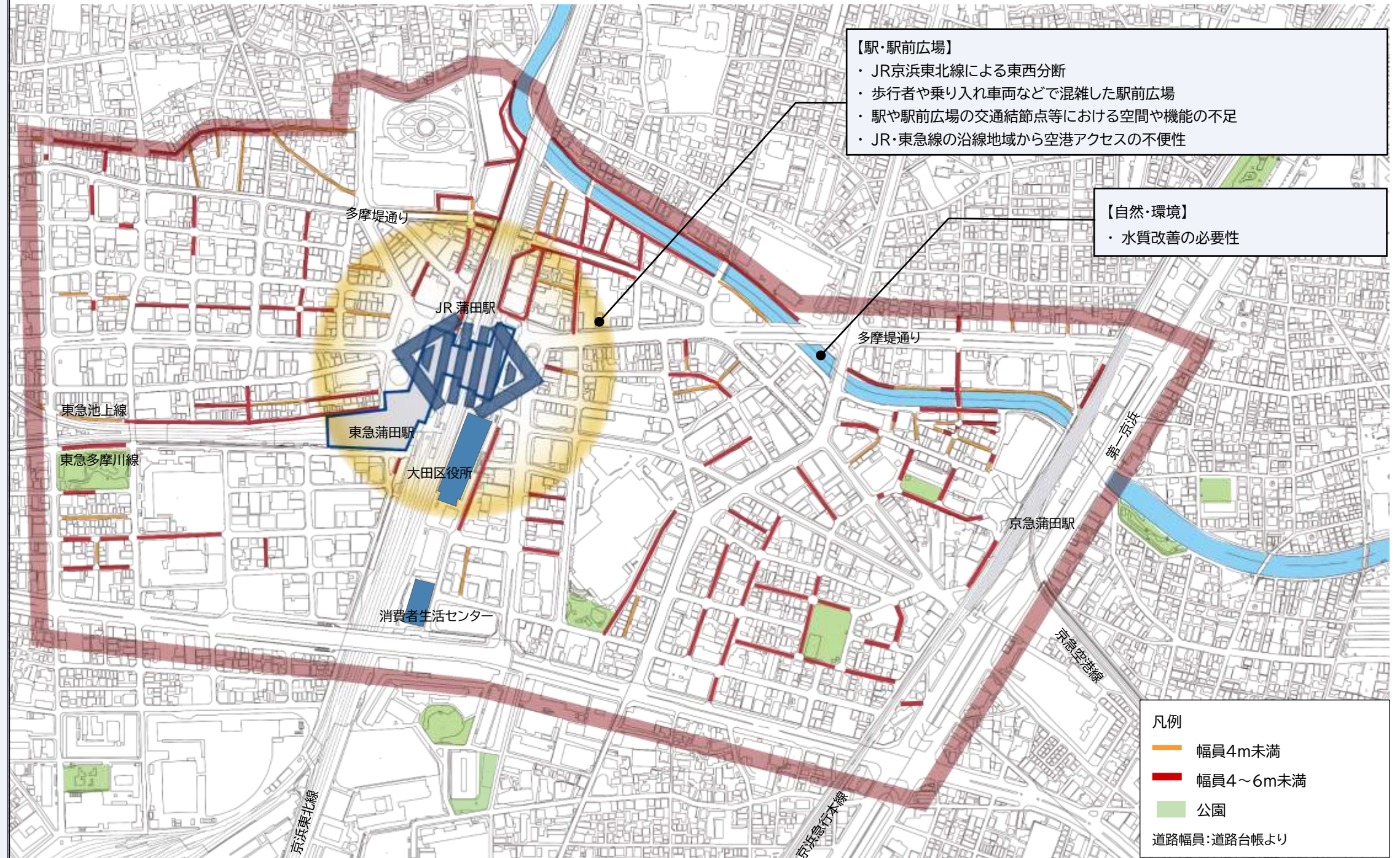
- ・ 違法看板等による美観の悪さ

【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



第3章 まちの将来像

VISION OF FUTURE

3-1. まちの将来像

【 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。



第 4 章 まちづくりの方向性

DIRECTIONS

4-1. 地区の都市構造

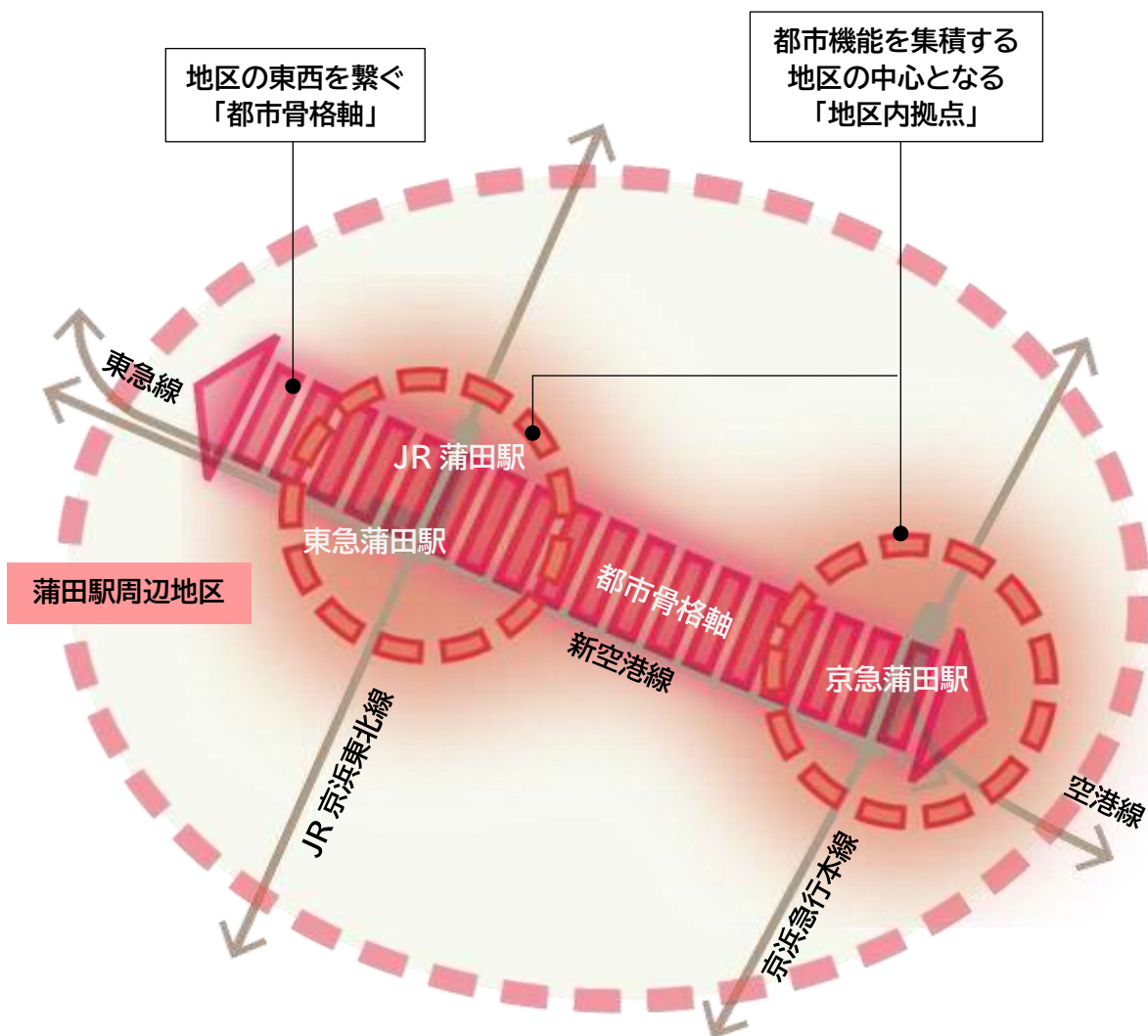
「第3章 まちの将来像」の実現に向け、本地区の特徴や役割を踏まえ、まちの骨格となる地区内拠点及び軸を設定します。

【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ます。



（ 2核1軸の都市構造 ）

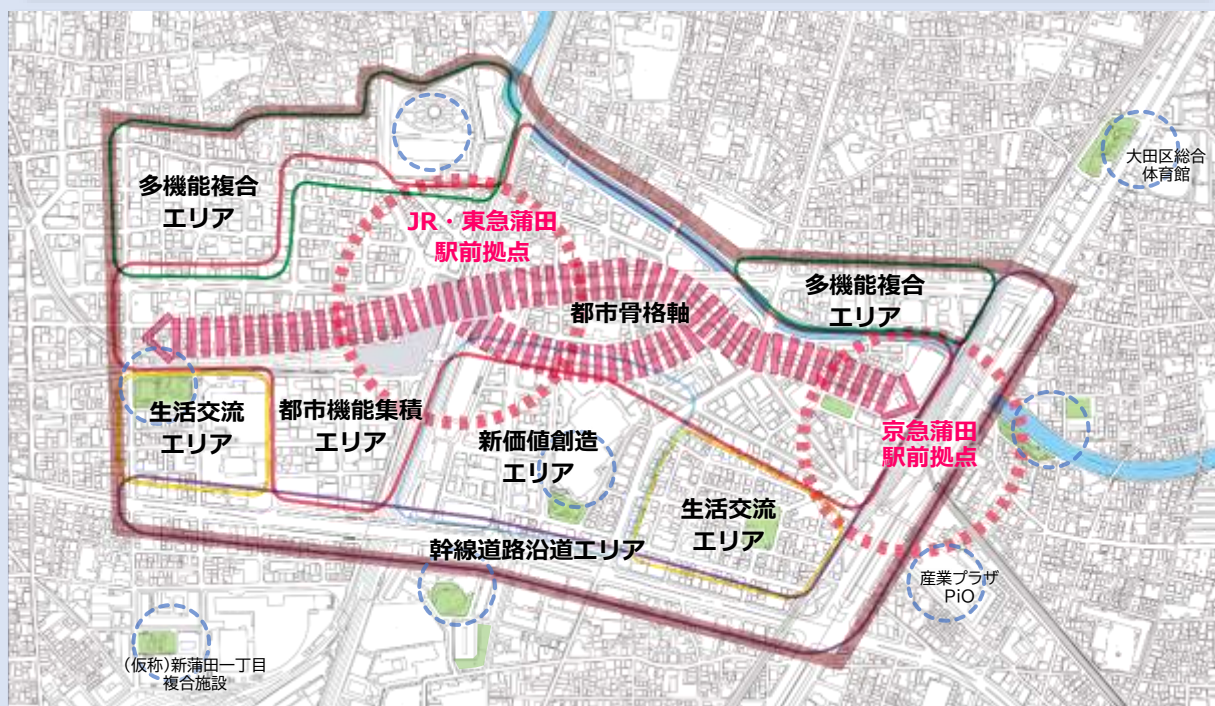
ヒト・モノ・コトを集め、骨格を中心として生じるにぎわいが地区全体に波及する、2つの拠点を軸が繋ぐまちの骨格を形成します。

4-2. まちづくりの方向性

本地区は、「第2章 まちの特徴と課題」で整理した通り、特性に応じて5つのエリアに区分されます。前項の都市構造とエリア特性を踏まえ、まちづくりを推進します。

2核1軸+エリア別のまちづくり

2つの駅前拠点とまちを繋ぐ**都市骨格軸**、5つの**エリア**の**役割や特徴に応じた取組**
(アクション)を横断的に行うことにより、まち全体が活気とにぎわいあふれ、持続的に
価値を高め発展させていくことを目指します。



(エリア毎のまちづくりについて)

各エリアの特徴を活かしたアクションにメリハリを付けて進めることが重要です。なお、エリアに明確な境界はなく、隣り合うエリアと相互に融合しています。境界付近では隣接するエリアに配慮した取組を行っていくことが必要です。

都市機能集積エリア

生活交流エリア

新価値創造エリア

幹線道路沿道エリア

多機能複合エリア

周辺施設 ○

本地区内に誘導する機能との連携・相乗効果により、蒲田の活性化、利便性向上、防災性向上が期待できることから、連携を検討していく。検討の深度化に応じて、必要な取組や地区計画などの制度を活用し、効果的・効率的な土地利用を促進し、本地区内との更なる連携強化を図る。

