

1. 東口駅前広場初動期整備計画

(1) 検討の進捗状況

◆東口駅前広場初動期整備計画の内容（蒲田駅周辺再編プロジェクト）

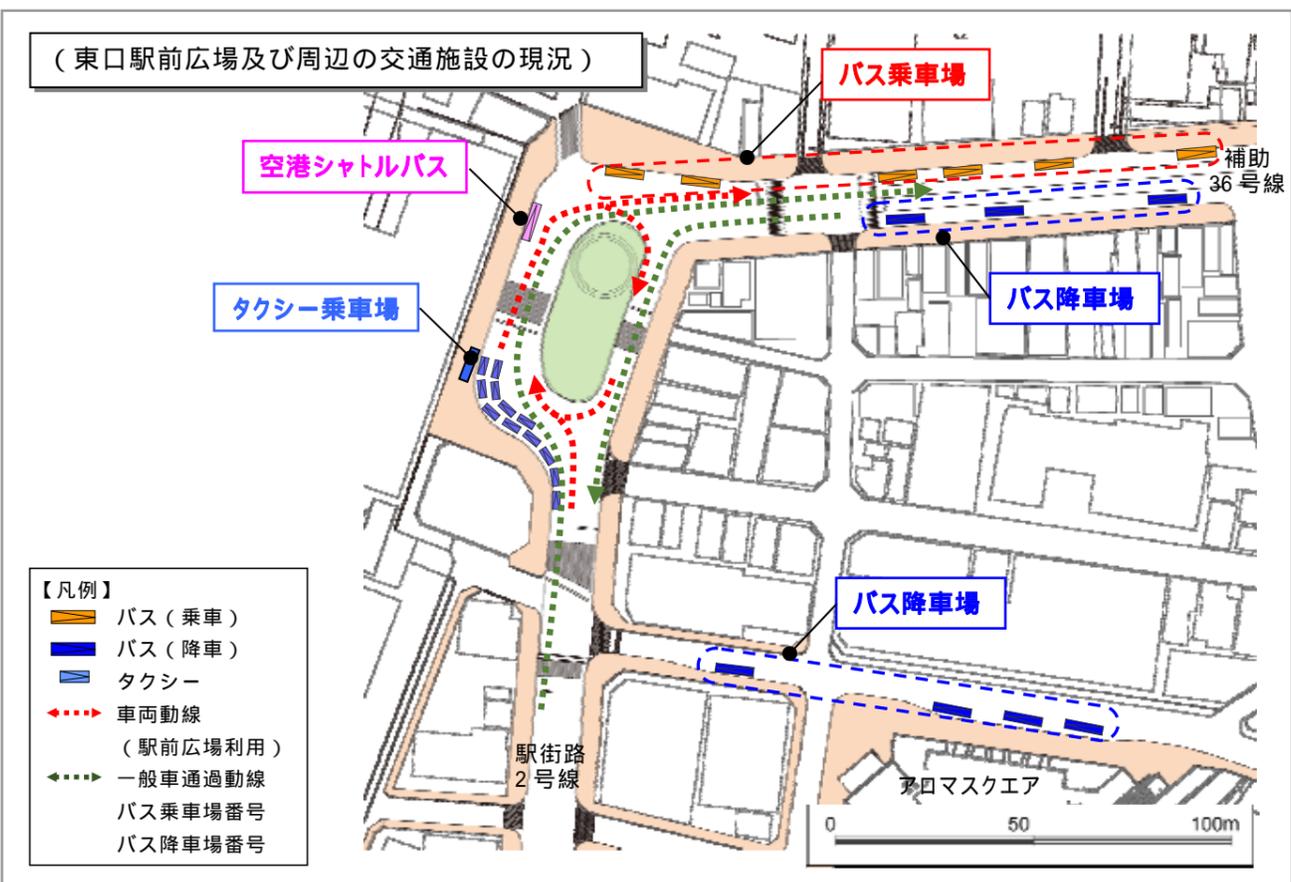
歩行者環境の改善を重視した整備を行う

※整備の前提として南側用地の取得により面積拡張

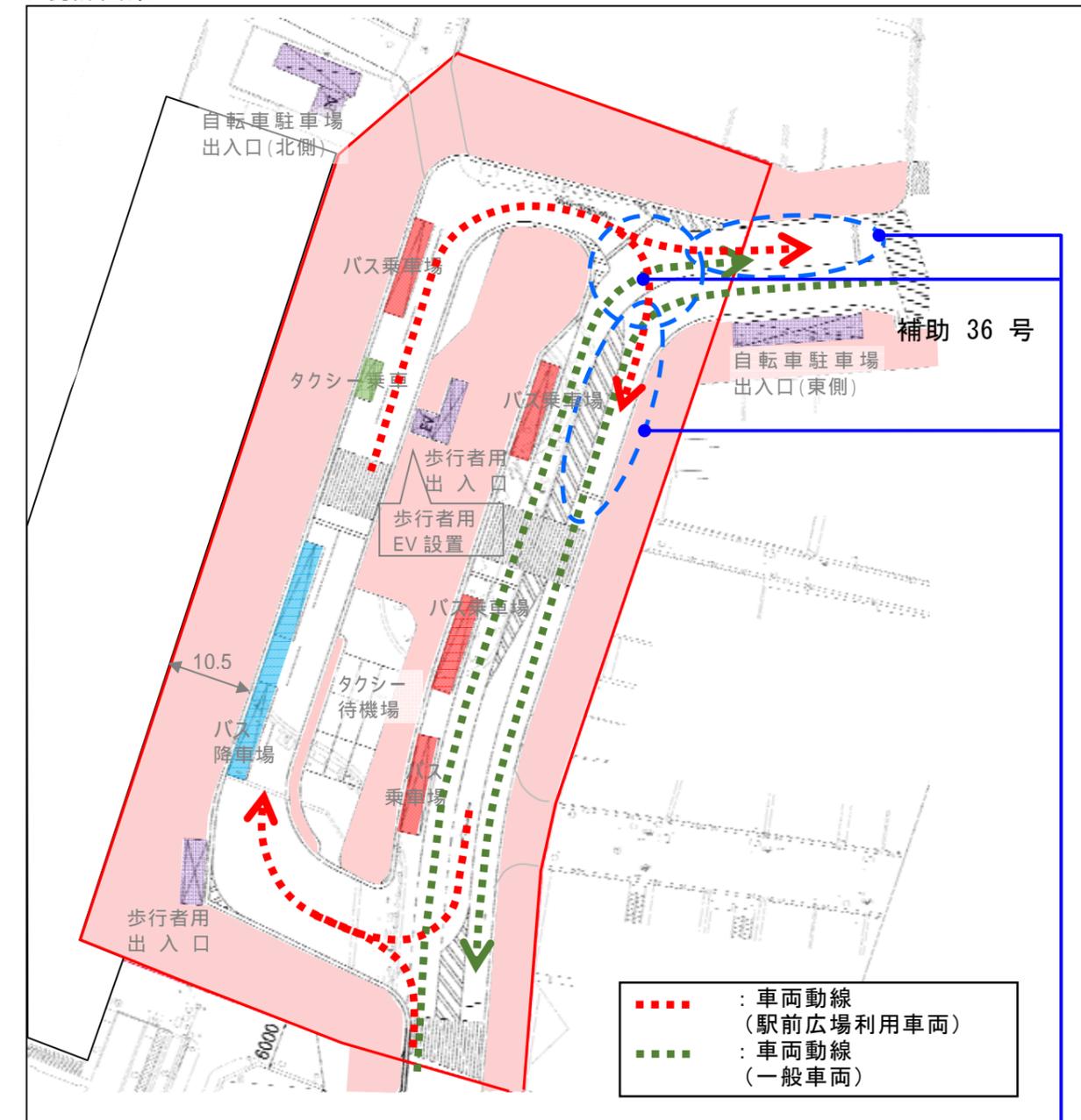
① 駅ビル側歩道の拡幅	現状約 6.5m 幅員 9m 以上の確保
② 駅とまちを結ぶ歩行者動線の確保	回遊軸と結ぶ歩行者空間の確保 (補助 36 号線、東口中央通り、アロマスクエア方面)
③ バス降車場一部配置	補助 36 号線降車場を駅前広場内に配置
④ タクシー乗車場・待機場の配置	タクシー待機場の新設
⑤ 一般車両の動線変更	駅街路 2 号線から補助 36 号線方向の一般車両動線の分離

地上部整備に合わせた地下自転車駐車場の設置

◆現況図



◆現計画案



(2)指摘事項への対応

【指摘事項】 広場北側の車両流出後の滞留空間が狭く、広場からの車両の流出が阻害される。

	現計画案	改良案 広場北側滞留空間拡張
レイアウト		
案の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 再編プロジェクトに示す下記の初動期整備内容を満たす。 ①駅ビル側歩道の拡幅、②駅とまちを結ぶ歩行者動線の確保、③バス降車場一部配置、④タクシー乗車場・待機場の配置、⑤一般車両の動線変更 	<ul style="list-style-type: none"> ①～⑤の目標を満たしつつ、交通島中央の横断歩道を南側へ約 10m ずらすことにより、広場北側で右折後の滞留空間を 20m から 30m に拡張。
課題	<ul style="list-style-type: none"> i) 広場北側の車両流出部と前後の信号（横断歩道）との距離が近いため、流出後の滞留空間が狭く、広場からの車両の流出が阻害される。 	<ul style="list-style-type: none"> i) 広場北側流出部で動線の交錯あり。 ii) バス乗車場数は現状維持

◆改良案に対しての指摘事項（警視庁 H27 年 1 月）

改良案においても北側の車両流出部で、依然として流出後の十分な滞留空間の確保や安全対策等ができていない。
⇒引き続き改良案の課題解決に向けて取り組むとともに、現在と同じ交通形態（本線非分離（一般車が駅前広場へ流入））での検討についても新たに行う。

(3)本線非分離の検討

・一般車の動線について現在と同様に駅前広場へ流入し、北側部分を交差点ではなく、合流として処理する場合(本線非分離)のレイアウトについて検討を行った。

	検討案 1 (タクシー待機場を広場南側に配置)	検討案 2 (タクシー待機場を交通島内に配置)
レイアウト	<p>レイアウトは検討中のものであり引き続き詳細検討を行う</p>	<p>レイアウトは検討中のものであり引き続き詳細検討を行う</p>
案の特徴	<ul style="list-style-type: none"> 再編プロジェクトに示す下記の初動期整備内容を満たす。 <ol style="list-style-type: none"> 駅ビル側歩道の拡幅 (10.5m 確保) 駅とまちを結ぶ歩行者動線の確保 (中央横断歩道等の確保) バス降車場一部配置 (駅ビル前面に2箇所確保) タクシー乗車場 (駅ビル前面)・待機場 (広場南側) の配置 再編プロジェクトに示す「⑤一般車両の動線変更」については改善できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 再編プロジェクトに示す下記の初動期整備内容を満たす。 <ol style="list-style-type: none"> 駅ビル側歩道の拡幅 (10.5m 確保) 駅とまちを結ぶ歩行者動線の確保 (中央横断歩道等の確保) バス降車場一部配置 (駅ビル前面に2箇所確保) タクシー乗車場 (交通島内)・待機場 (交通島内) の配置 再編プロジェクトに示す「⑤一般車両の動線変更」については改善できない。
広場内施設数	バス乗車場：2台 バス降車場：2台 シャトルバス乗降場：1台 タクシー乗車場：1台 タクシー待機場：9台	バス乗車場：2台 バス降車場：2台 シャトルバス乗降場：1台 タクシー乗車場：1台 (交通島内) タクシー待機場：10台 (交通島内)

2. 東口地下自転車駐車場整備計画

(1) 検討の進捗状況

◆東口地下自転車駐車場整備の内容（蒲田駅周辺再編プロジェクト）

駅前広場地下に、暫定自転車駐車場の解消と駅周辺の放置自転車へ対応した整備を行う

①目標台数の確保	暫定自転車駐車場 約 2,500 台分 放置対策 約 500 台分	計 3,000 台
②平置き・機械式の併用	地上からの自走による入庫 地下 1 層部での自走式平置きと機械式（水平式）	
③自転車出入口の設置	北・東・南側の 3ヶ所設置 エレベーターなどの併設	
④歩行者専用出入口の設置	広場南側、交通島内の 2ヶ所設置	
⑤東西連絡通路暫定整備	既存地下通路の活用	

◆計画条件の整理

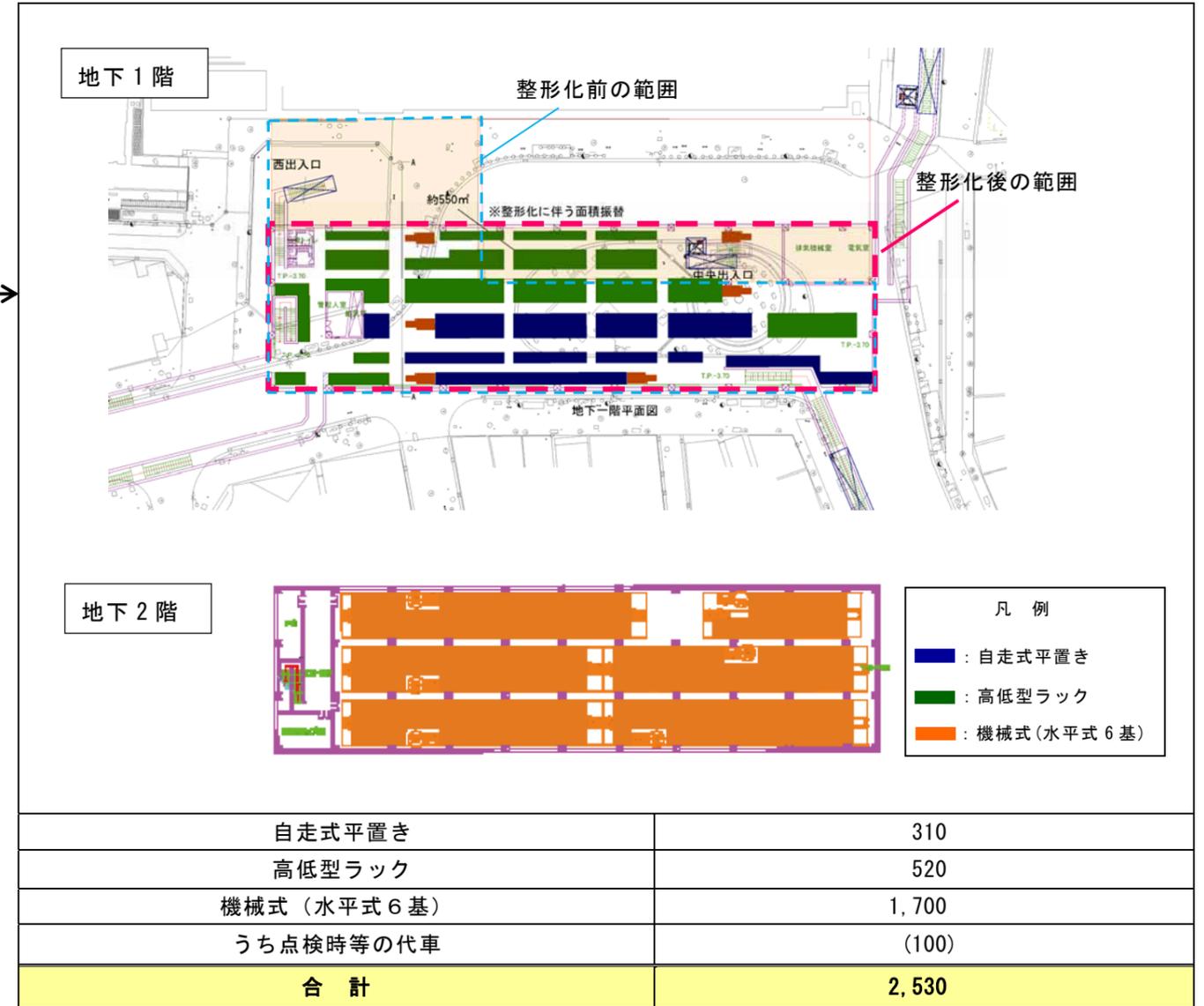
- ・ラック式では収容困難な子供乗せカゴ付き自転車、電動自転車、身障者用の対応として **自走式平置きを確保**（目標台数の約 1 割を目途）
- ・通勤・通学、買い物等の利用区分を考慮した**設備の配置**
- ・**場内通路・スロープ幅員等**は「自転車駐車場整備マニュアル 建設省都市局」の**基準を確保**
- ・地域の要望に配慮して**トイレを設置**
- ・地下機械式の故障時の対応として、機械式内に分散配置して**代車用スペースを確保**
- ・地上部広場形状に合わせた**給排気設備（吸気口、排気筒等）の配置**
- ・**歩行者用エレベーターの設置**

目標台数確保のための、公共用地外の活用について、関係事業者と協議

◆協議状況（H26年11月～H27年1月）

- ・公共用地と同面積での整形化について、協力が得られる方向で調整中
（協議・検討状況を踏まえた整備の考え方）
⇒地下自転車駐車場形状の整形化での整備案を検討

◆整形化による収容台数確保の検討



◆課題

- ①必要な設備の置き込みにより、不足台数約 500 台が発生する。
- ②既存の東西地下通路は老朽化や構造的な課題があって暫定整備が困難である。

（課題解決の方向性）

- ①最新型 2 段ラック採用、既存自転車駐車場の再整備による東口周辺での収容台数確保の検討
- ②中・長期整備での東西自転車連絡通路確保の検討

【参考】ばね式垂直 2 段式ラック事例

垂直 2 段式ラック

BC-W-AIR (下段前入れタイプ)



垂直上下動タイプ。取り出し後は上段がオートリターン。
女性の力でも楽々操作。



機能性について

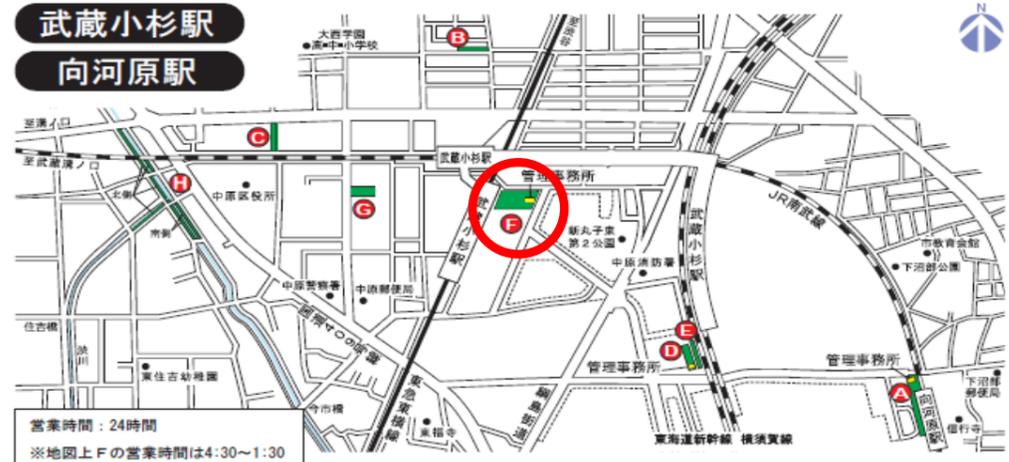
- 上段は、機能性と静音性を追求したばね式。
※昇降耐久実験 10,000 回クリア。
- 昇降操作が容易な垂直上下動タイプ。
- 自転車のカゴなどを傷めず出し入れがスムーズな設計。
- 上段フレームを引き出す必要がなく、狭小スペースにも対応。
- マウンテンバイク (タイヤ幅 55mm まで) も収容可能。
- 自転車を取り出した後、上段レールは自動的に上まで上がる、オートリターン機構付。
- 20°、30°、40°タイプあり。
- 下段スライドラックは自転車重量 35kg (3 人乗り) 対応タイプに換えられます。お問い合わせ下さい。

上段レールは、自転車を載せたまま垂直に昇降し、女性でも楽々操作できます。上げ降ろしはばね式で静音に配慮。デザインも端部を R 形状にして安全性に配慮しています。また、錆びないアルミ仕様で耐久性と高品質を追求しました。場所をとらず美しいデザインで利用者が気持ちよく使うことができます。

★動画 DVD をご用意しております。お気軽にご利用下さい。
★ホームページからもダイジェスト版をご覧頂けます。
<http://www.bicydette.co.jp>

出典：株式会社ビシクレットカタログ

(整備事例：武蔵小杉駅周辺自転車等駐車場 第 5 施設)

利用開始日	2012 年 11 月 1 日
収容台数	本供用台数 約 2,200 台
利用料金	一時利用 200 円 1 箇月定期 3,400 円 3 箇月定期 9,600 円
位置図	 <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：一般社団法人川崎市交通安全協会</p>
駐輪場内部	 <p style="text-align: right; font-size: small;">出典：武蔵小杉ブログ (武蔵小杉ライフ 公式ブログ)</p>