

7. 初動期整備計画

1) 東口駅前空間整備の検討

◆初動期整備の主な内容

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

◆中・長期に向けた課題

新空港線整備を踏まえ駅ビル・駅前周辺街区の建替えなどと連携した検討・整備

(初動期を踏まえた整備)

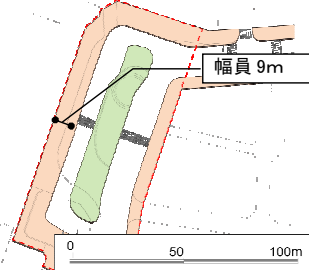
- 駅前広場の更なる拡張
⇒ 歩行者空間の拡充
⇒ 自動車動線と分離した安全な歩行者動線の確保
- 交通施設集約による再配置
⇒ 駅前広場外に残るバス乗車場、降車場の集約

(中・長期での周辺施設整備との連携)

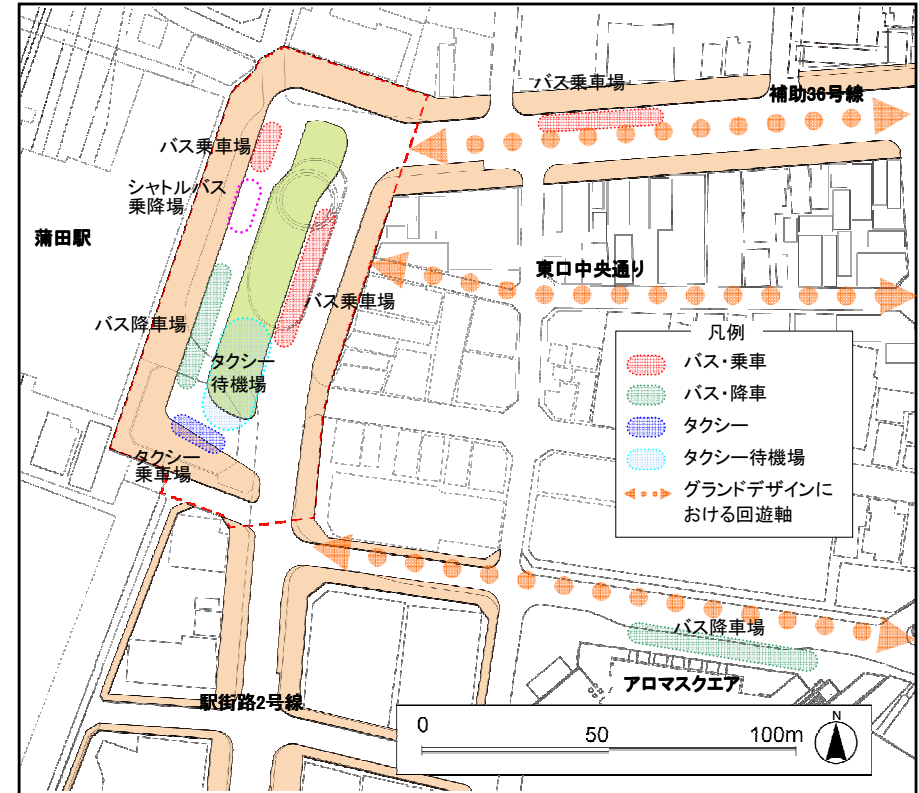
- 自由通路と駅前広場・周辺街区の結節
- 連絡通路と地上部との接続

◆駅前広場の配置パターン

歩行者環境の改善を重視して、駅前広場の基本的な配置パターンである「ロータリー型」と「アイランド型」について検討を行った。

	ロータリー型	アイランド型
○ 駅ビル側歩道をはじめとしてまとまった歩行者空間の確保が可能		× 駅ビル側歩道の幅員 9m 確保するとアイランド確保が不可能

◆整備イメージ



整備イメージの概要	
歩行者環境	・ 駅ビル前面に十分な歩行者空間 (幅員 9m 以上) を確保 ・ 広場中央の横断歩道など回遊軸と結ぶ歩行者空間を確保
交通施設	・ 補助 36 号線のバス降車場を広場内に配置 ・ タクシー待機場を広場内に確保

初動期整備では南側に面積を拡張し、歩行者環境の改善を重視した整備を行います。中・長期にて、駅ビル・周辺街区との連携(上空利用、平面の拡張等)による駅前広場機能の更なる充実を図ります。

※イメージ図及び記載内容については今後、関係機関と協議し決定していきます。

◆整備イメージ

駅前広場全体

・駅前広場の拡張により、魅力ある駅前空間を創出します。



駅ビル側歩道の拡幅

・快適でゆとりある歩行者環境を確保します。



※ 画像は北から南方向を望んだもの

バス降車場一部配置

・補助36号線のバス降車場を駅前広場に配置し、バス利用者の利便性を向上します。



※ 画像は北から南方向を望んだもの

※イメージ図及び記載内容については今後、関係機関と協議し決定していきます。

2) 東口地下自転車駐車場整備

駅周辺での用地確保が困難なことや駅周辺の自転車駐車場の利用率を踏まえ、駅前広場整備に合わせて、地下に新たな自転車駐車場を設置する。

◆ 初動期整備の主な内容

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必要台数の確保 | ⇒ 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 | |

◆ 中・長期に向けた課題

- 駅ビル、周辺建物の建替え時の連絡通路確保、エレベーター設置
- 東西地下連絡通路の再整備

機械式自転車駐車場イメージ

<地下フロアにおける機械式出入口>



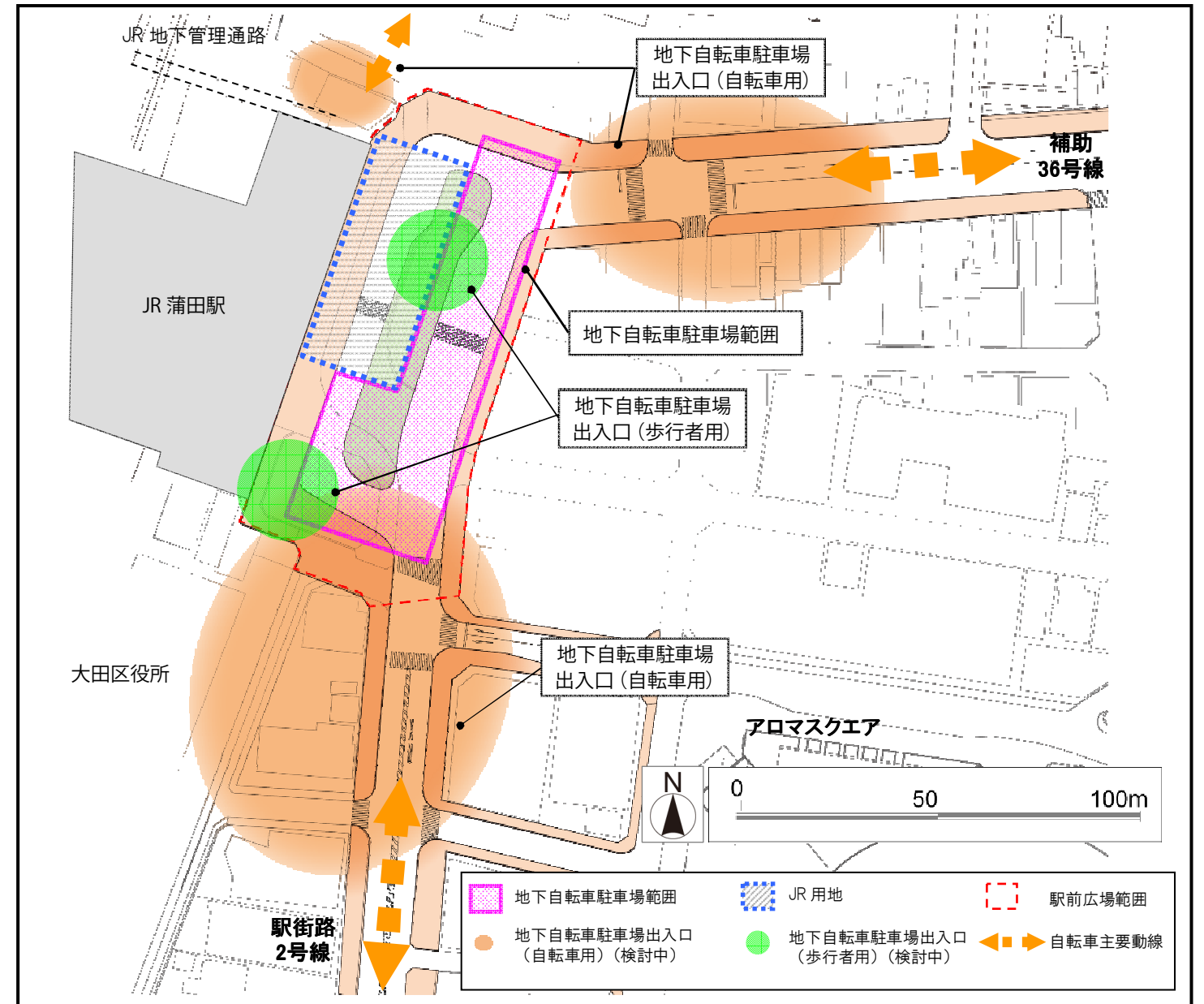
(葛西駅東口駐輪場・葛西駅西口駐輪場)

<機械式 (水平式) 自転車格納庫>



(市営相模大野駅西側自転車駐車場)

整備イメージ



◆ 地下自転車駐車場出入口事例(自走による入庫形式)



(目黒区立上目黒 1 丁目自転車駐車場)



自転車用エレベーターと歩行者専用階段
(大岡山駅前地下自転車等駐車場)



オートスロープ付き階段
(Luz 大森地下自転車等駐車場)

暫定駐車場の解消と、駅周辺の放置自転車対応への駐車場として約 3,000 台を整備目標台数とする。

①【振替対象の暫定自転車駐車場】・・・約2,500台

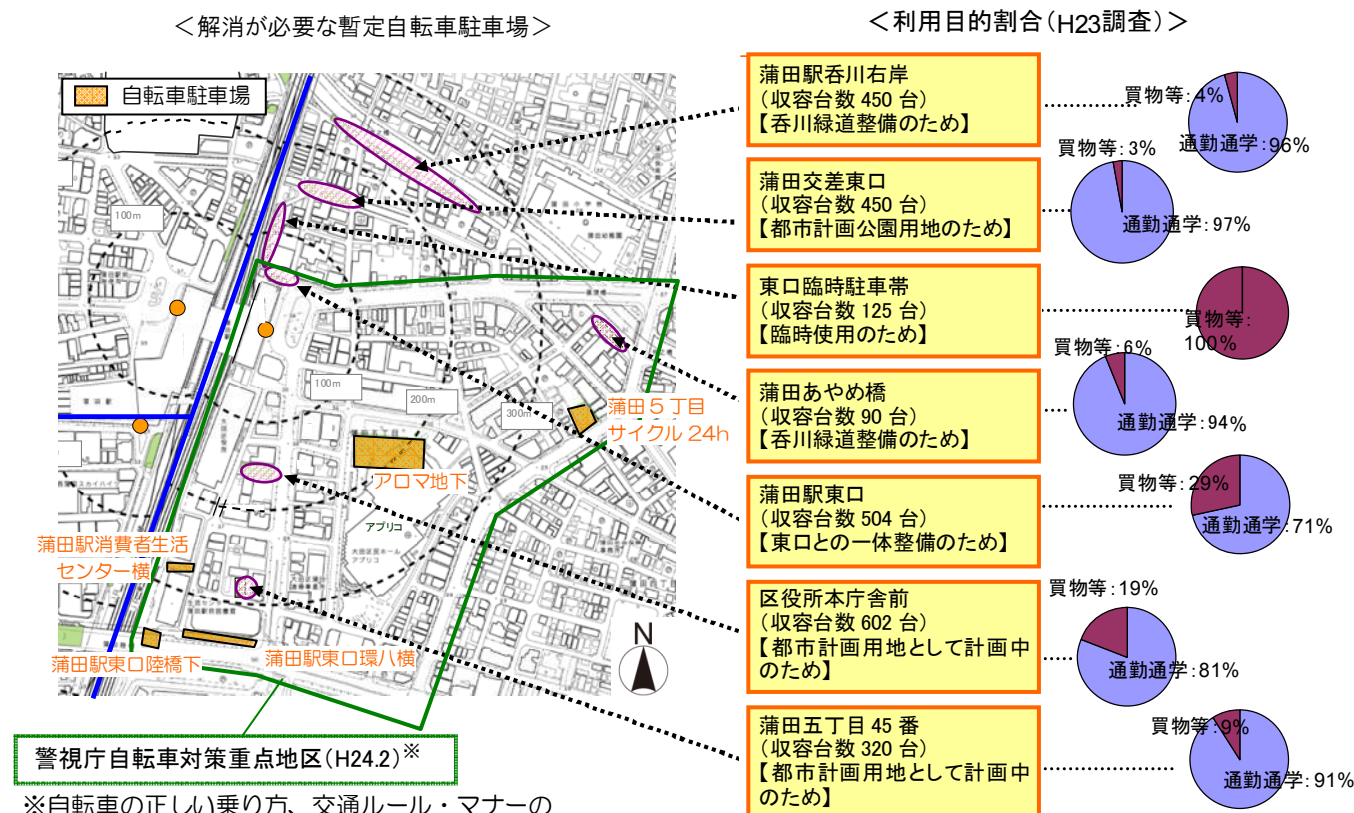
・暫定自転車駐車場の解消により、呑川緑道の整備促進や駅周辺の歩行者環境の改善による回遊性強化などを図るため、振替が必要な台数約2,500台を設定する

②【駅周辺の放置自転車の収容】・・・約500台

・駅周辺の放置自転車対応として、周辺の既存自転車駐車場との分担を考慮し、駅直近の放置自転車を対象に自転車が最も集中する時間帯(15時台)の放置台数相当を設定する(約 500 台)

■ 振替対象の暫定自転車駐車場(約 2,500 台)

○暫定利用解消のため、東口エリアでは約2,500台(通勤通学:約2,100台、買物約450台)の自転車駐車場が必要



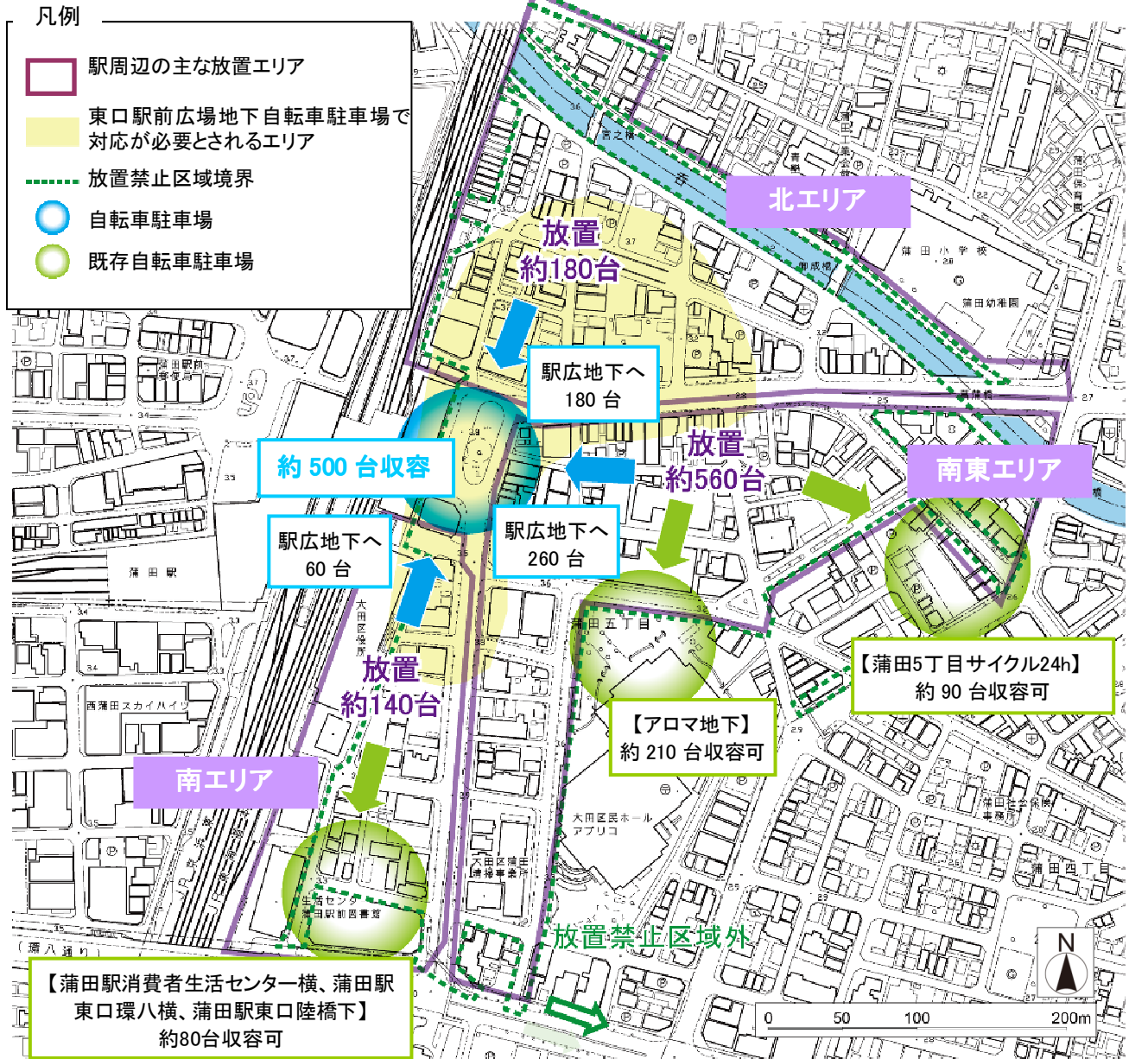
東口自転車駐車場の収容台数

自転車駐車場名	収容台数(台)	利用率※	利用目的割合に合わせて収容台数を按分(台)		自転車駐車場名	収容台数(台)	利用率※
			通勤通学	買物等			
蒲田駅呑川右岸	450	59%	432	18	蒲田 5 丁目サイクル 24h	148	33%
蒲田交差東口	450	62%	437	13	アロマ地下	1,912	92%
東口臨時駐車帯	125	106%	0	125	蒲田駅消費者生活センター横	421	89%
蒲田あやめ橋	90	62%	85	5	蒲田駅東口環八横	1,014	51%
蒲田駅東口	504	103%	358	146	蒲田駅東口陸橋下	348	62%
区役所本庁舎前	602	141%	488	114			
蒲田五丁目 45 番	320	79%	291	29			
合計	2,541		2,091	450	合計	3,843	

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をもとに作成
※利用率は平日最大利用台数と収容台数の比率

■ 駅周辺の放置自転車の収容(約 500 台)

- 駅周辺の放置自転車について、収容台数に余裕のある周辺の既存自転車駐車場と分担して対応する
- 東口駅前広場地下自転車駐車場では、既存自転車駐車場の存在しないエリアを中心とした、約500台分(自転車が最も集中する時間帯(15時台)の、主に買物等が目的)の放置自転車への対応が必要



東口駅前広場地下自転車駐車場にて対応が必要な放置自転車台数

	放置台数(台) ①	既存自転車駐車場に対応が可能な収容可能台数(台) ②	東口駅前広場地下自転車駐車場にて対応が必要な放置台数(台) ③=①-②
北エリア	約 180	0	約 180
南東エリア	約 560	約 300 (アロマスクエア地下、蒲田 5 丁目サイクル 24h)	約 260
南エリア	約 140	約 80 (蒲田駅消費者生活センター、蒲田駅東口環八横、蒲田駅東口陸橋下)	約 60
合計	約 880	約 380	約 500

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をもとに作成

3) 西口駅前空間整備の検討

◆ 初期整備の主な内容

歩行者環境の改善を重視した整備を行う

- ① 広場南側のフラット化と歩車道の段差解消
 - ⇒ 円形段差部の撤去
 - ⇒ 商店街前の歩道と車道の段差解消
- ② 広場北側歩道部の歩行者動線確保と歩車道段差解消
 - ⇒ 植栽等再配置
 - ⇒ 歩道と車道の段差解消

◆ 中・長期に向けた課題

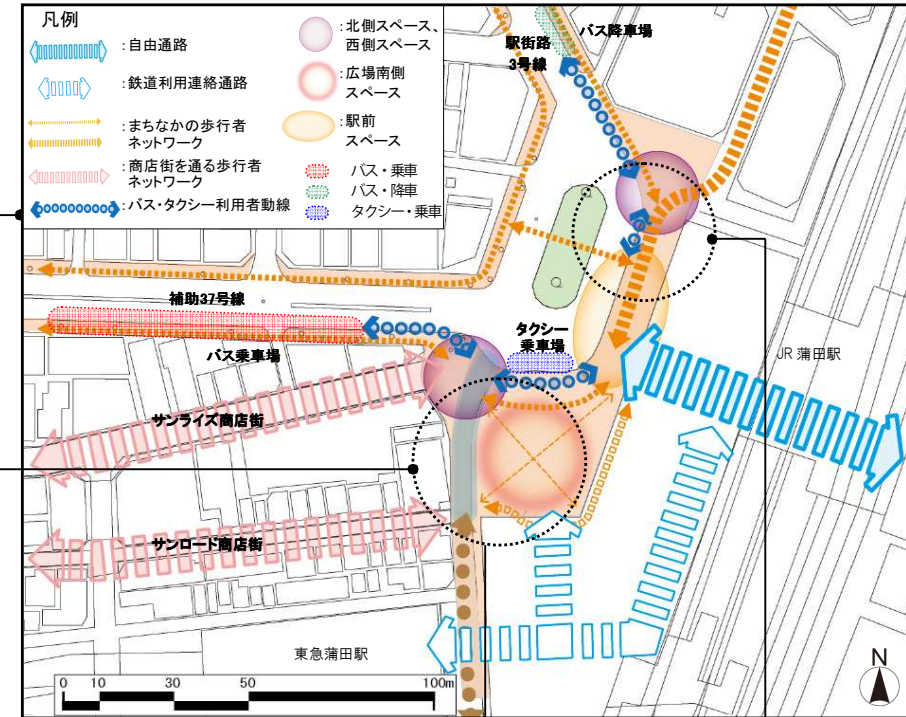
新空港線整備を踏まえ駅ビル・駅前周辺街区の建替えなどと連携した検討・整備

- 交通施設の再配置の検討
- 自由通路と駅前広場の結節
- 補助37号線歩道拡幅の検討

駅前広場全体



整備イメージ



広場北側歩道部の歩行者動線確保



広場南側のフラット化



※イメージ図及び記載内容については今後、関係機関と協議し決定していきます。