

6. 基盤施設計画の検討 (3)自由通路

②中間報告案の検証

蒲田駅東西間移動歩行者量調査結果を踏まえて、中間報告で示した自由通路の整備の方向性について、整備イメージを再整理し検証する。

	駅北側設置案	現連絡通路改修案	駅南側設置案(上空)(区役所接続 or 駅ビル接続)	駅南側設置案(地下)
イメージ				
	<ul style="list-style-type: none"> 西口側は、道路部に取付け、街区との連携による接続 東口側は、蒲田駅東口自転車駐車場、駅ビル駐車場付近にエレベーターを設置 JR管理通路を自転車通路として活用 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の中央通路の拡幅 東口駅ビル出入口の移設とエレベーターの設置 	<ul style="list-style-type: none"> 西口側は、東急駅ビルに接続、蒲田駅西口自転車駐車場付近への取付けとエレベーターの設置 東側は、区役所に接続 	<ul style="list-style-type: none"> 新空港線「蒲蒲線」整備に合わせた地下自由通路の整備
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 調査結果では、東西の行き来は少ないが、整備による需要増が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者の錯綜が緩和され、円滑な流れが確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 東急利用者のJR中央改札前コンコースへの流入が緩和される。 	<ul style="list-style-type: none"> 左に同じ
回遊性	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道による東西分断の解消により、駅周辺の一体的な回遊性の向上が期待される。 自転車の回遊性が高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> 東口側は、改札から駅前広場へのつながりが強調され、駅周辺への回遊性向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 西口商店街側と駅南東方面との回遊性向上が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 導入位置（地上部からの深さ）により回遊性の効果に違いがあると考えられる。
防災性	<ul style="list-style-type: none"> 災害時、滞留者受け入れを行う、東京工科大学やアプリコへの移動経路として活用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時、開放された場合、改札内への侵入やグリーンロードのガラス落下の可能性はある。 	<ul style="list-style-type: none"> 西口側滞留者のアプリコへの移動経路として活用できる。 区役所の西口側への対応が早くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の地下空間の移動には、停電等の不安がある。
施工性	<ul style="list-style-type: none"> 既存駅機能に支障なく整備が可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> JR中央改札を機能させながらの難工事となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 新空港線「蒲蒲線」整備に配慮が必要である。 自由通路取り付け部の各施設のレベル調整が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 新空港線「蒲蒲線」の整備による
諸条件	<ul style="list-style-type: none"> 東口駅ビル駐車場・自転車駐車場の代替確保 西口接続のための道路取付部の確保、街区の更新 	<ul style="list-style-type: none"> 駅ビルの耐震補強工事が平成20年に終了 	<ul style="list-style-type: none"> 東急駅ビル、JR南口、区役所の一体的な改修 区役所の構造等の課題 	<ul style="list-style-type: none"> 新空港線「蒲蒲線」の事業化促進

■東西自由通路の整備は、鉄道関係施設や周辺街区の一部に大きく影響するため、短期的に整備することが困難と考える。

■今後の駅舎・駅ビルの更新を検討する中で、自由通路の整備も含めて検討を進める。