

## 6. 初動期整備計画

### 1) 東口駅前広場

#### ◆ 東口駅前広場の課題

##### ○ 歩行者空間に関する課題

- ・ 東口駅前広場内を通行する歩行者量に対して不足する歩行者空間
- ・ 駅へ向かう歩行者と街へ向かう歩行者の交錯
- ・ 駅前広場内やその周辺における自転車と歩行者の交錯

##### ○ 交通結節機能に関する課題

- ・ 必要な交通施設の集約に際して不足する駅前広場空間
- ・ 駅前広場外へ分散しているバス乗降場
- ・ 広場内に進入する通過交通とバス、タクシーとの交錯

#### ◆ 東口駅前広場の整備概要(目標・方針)

- 駅前広場機能面積の充足
- 交通施設(バス・タクシー乗降場等)の集約化
- 歩行者空間・オープンスペースの確保

初動期 (～5年程度) 駅前空間再編の端緒となる公共空間を 中心とした整備	中・長期 (～10・20年程度) 新空港線「蒲蒲線」の事業実施や駅ビル・駅前 周辺街区の建替えなどと連携した検討・整備
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 駅ビル側歩道の拡幅</li> <li>○ バス乗降場の駅前広場内への配置</li> <li>○ タクシー待機場の確保</li> <li>○ 一般車両の動線変更(通過動線の分離)</li> </ul>	<p>(初動期を踏まえた整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ペDESTリアンデッキの検討(上空利用)</li> <li>○ 交通施設再配置</li> </ul> <p>(中・長期での整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ (中央)自由通路と駅前広場の結節</li> <li>○ 新空港線「蒲蒲線」新駅への出入口</li> </ul>

#### ◆ 初動期整備の主な内容 ※歩行者環境の改善を重視し、交通結節機能の強化を図る。

##### ● 広場南側用地取得による拡張

- ・ 広場南側用地(14番街区)を駅前広場用地として活用

##### ● 駅ビル前の歩道幅員の拡幅

- ・ 現状6m → 計画9m(有効幅員)

##### ● 交通施設(バス・タクシー)一部配置替え

- ・ 補助36号の降車場を駅前広場内に設置

##### ● 地下自転車駐車場設置

- ・ 東口駅前広場地下への自転車駐車場整備

#### ◆ 初動期整備計画の実現化に向けた課題

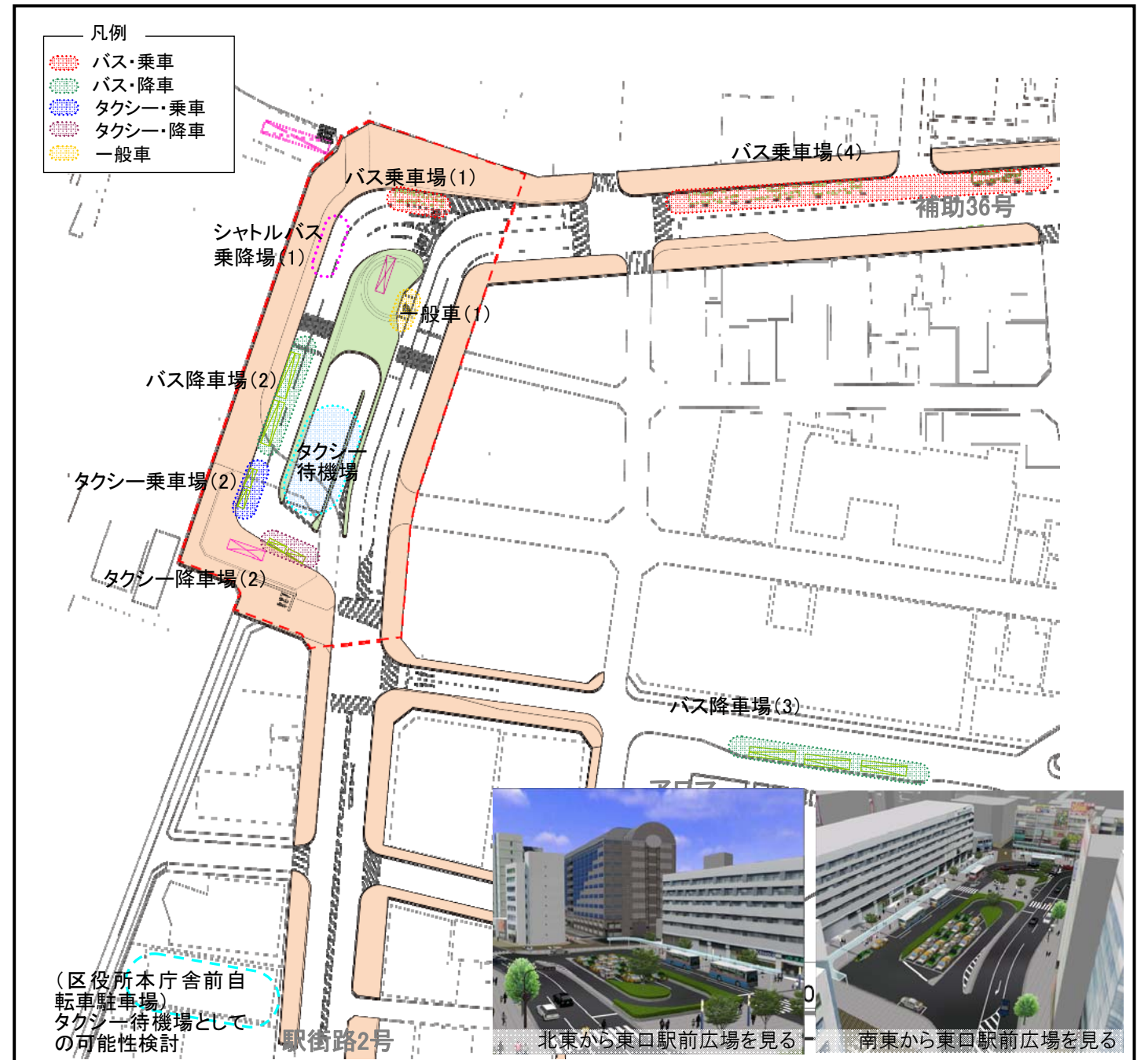
##### ○ 配置計画の詳細化

- ・ バス乗車場・降車場・待機場、タクシー乗車場・降車場の位置
- ・ 歩行者・自転車通行空間
- ・ タクシー待機場台数・位置

##### ○ 関係する交通事業者等との協議

- ・ バス乗車場箇所数
- ・ バス運行経路の変更
- ・ 駅ビル荷捌き施設、駐車場への出入り 等

#### 整備イメージ



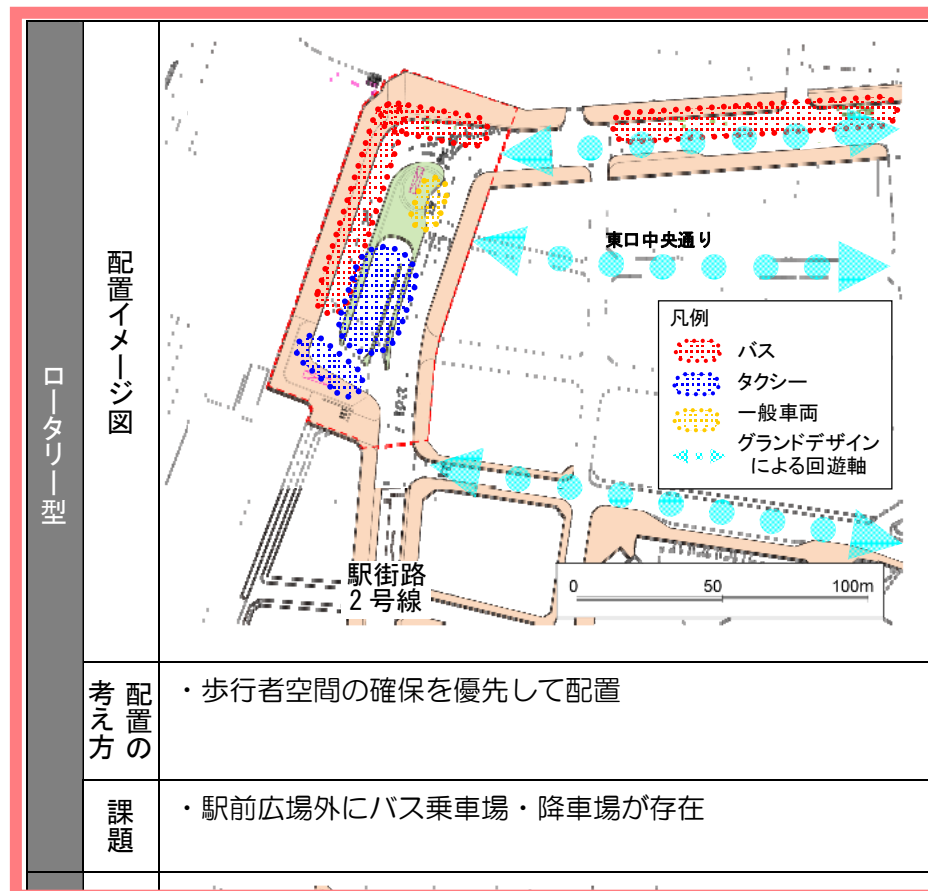
#### ◆ 現状と初動期整備計画の施設数の比較

施設	現況		計画		
		計		計	
バス	乗車	広場内2ヶ所、補助36号4ヶ所	6ヶ所	広場内1ヶ所、補助36号4ヶ所	5ヶ所
	降車	補助36号3ヶ所、アロマ前4ヶ所	7ヶ所	広場内2ヶ所、アロマ前3ヶ所	5ヶ所
シャトルバス		広場内1ヶ所	1ヶ所	広場内1ヶ所	1ヶ所
タクシー	乗車	広場内1ヶ所	1ヶ所	広場内2ヶ所	2ヶ所
	降車	なし	0ヶ所	広場内2ヶ所	2ヶ所
	待機	広場内滞留スペース(15台程度)	15台程度	広場内(20台程度)	20台程度
一般車		無し	0ヶ所	広場内1ヶ所(身障者用)	1ヶ所

# (参考) 東口駅前広場配置計画の比較検討

・南側拡張に際して考えられる駅前広場の基本的な配置パターン

・バス降車場集約案とバス乗降場集約案



## 中・長期整備

- ・ 駅ビル・周辺街区の機能更新との連携(立体利用、平面の拡張等)による駅前広場機能の更なる充実
- ・ 交通施設の再配置(集約化など)による利便性向上)
- ・ オープンスペース・環境空間の確保

※イメージ図及び記載内容は、蒲田駅周辺再編プロジェクトの作成に向け検討中のものであり、決まったものではありません。

## 2)東口地下自転車駐車場

### ◆ 整備目標台数の考え方

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の追加】・・・約2,500台

- ・これまでの検討(たたき台)では、駅周辺の自転車駐車場の総収容台数と自転車の総集中台数はほぼ等しいことから、暫定利用解消によって不足する台数分のみ整備することとし、約2,000台と設定した。
- ・解消が必要な暫定自転車駐車場として、蒲田駅東口交差(450台)、蒲田あやめ橋(90台)を振替対象に追加し、2,500台と設定する。

#### ②【駅周辺の放置自転車に対応する場合】・・・約500台

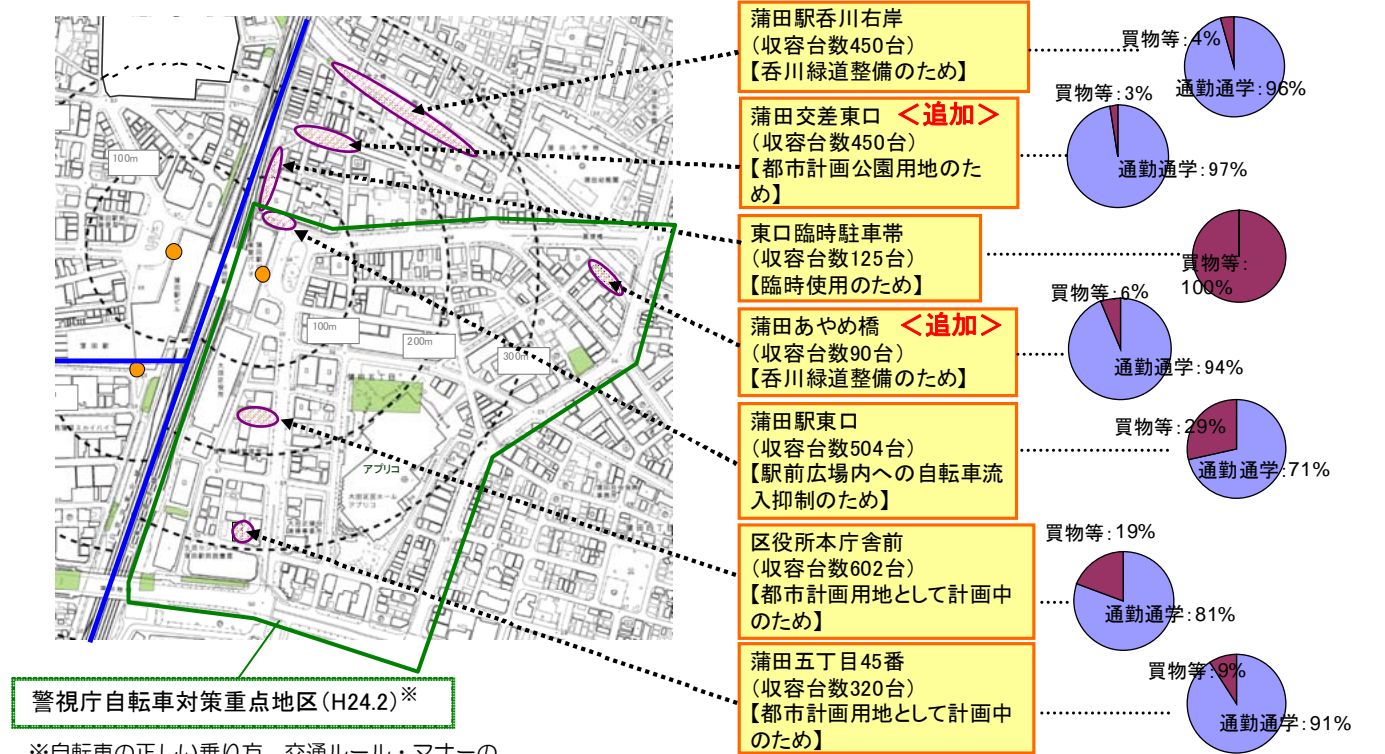
- ・駅周辺の放置自転車対応として、周辺の既存自転車駐車場との分担を考慮し、駅直近の放置自転車を対象に自転車が最も集中する時間帯(15時台)の放置台数相当を設定する。(500台)

### ◆暫定自転車駐車場の解消(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
- ※都市計画公園用地、呑川緑道整備のため蒲田交差東口(450台)、あやめ橋(90台)を解消が必要な暫定自転車駐車場に追加。

<解消が必要な暫定自転車駐車場>

<利用目的割合(H23調査)>

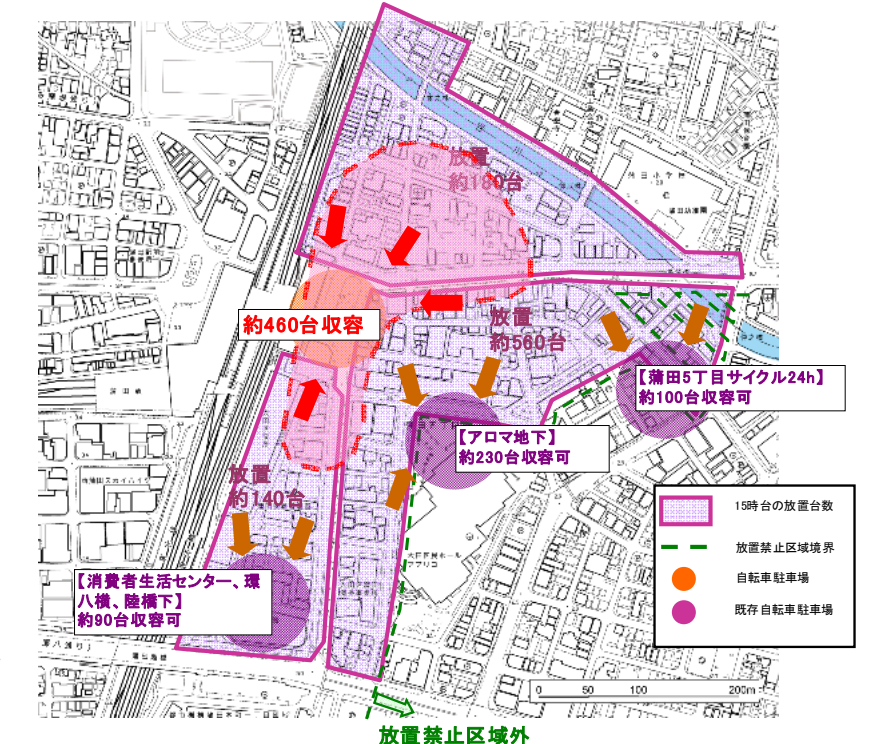


警視庁自転車対策重点地区(H24.2)※  
※自転車の正しい乗り方、交通ルール・マナーの浸透を図ることを目的に定められたエリア

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

### ◆東口駅前広場周辺の放置自転車への対応(約 500 台)

- 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(主に買物等目的)の放置自転車への対応が必要



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

◆ 東口地下自転車駐車場の課題

- 暫定自転車駐車場
  - ・都市計画用地や、緑道整備が予定されている箇所等に整備されている暫定自転車駐車場の解消
- 東口駅前広場周辺の放置自転車
  - ・東口駅前広場周辺に存在する放置自転車の収容

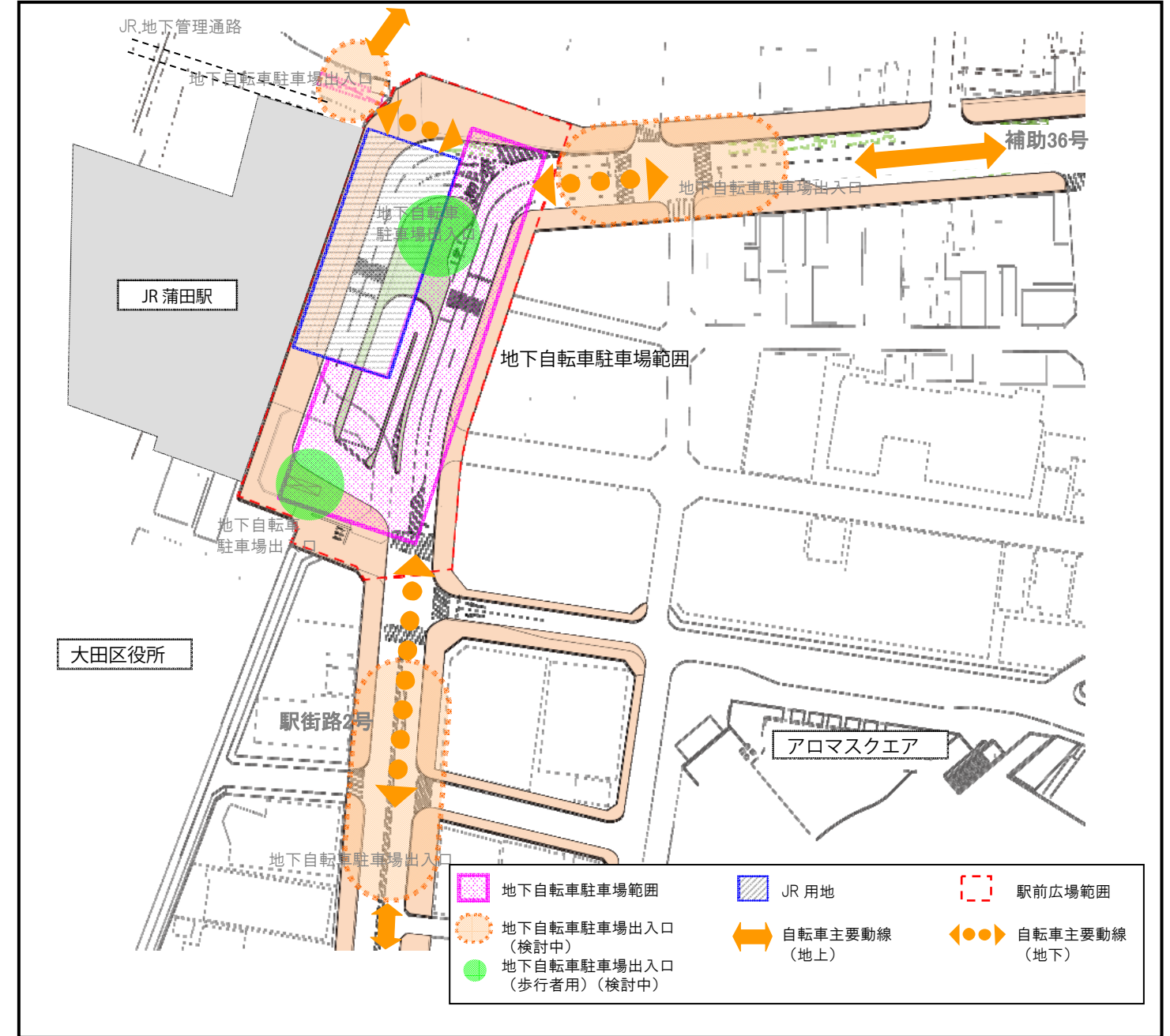
◆ 初動期整備の考え方と主な整備内容

- 収容目標台数
  - ・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約 3,000 台の確保 (JR用地の活用を含めた検討)
- 整備箇所
  - ・駅に近く収容目標台数を収容するまとまった空間がある駅前広場地下への整備
- 自転車駐車場形式
  - ・事前登録が不要で買物利用者にとって利用しやすく、地上からの入庫口の数が少ないすむ自走による入庫形式
  - ・収容目標台数確保のため、地下 1 層の自走式平置きと地下からの機械式(水平式)の併用
- 地下自転車駐車場出入口
  - ・駅前広場にアクセスする北・東・南側の 3ヶ所への設置
  - ・駅前広場内の自転車通行抑制のため、駅前広場外への設置
  - ・子ども連れや高齢者の利用に対応するための昇降施設の併設
  - ・鉄道利用者の利便性を考慮した、歩行者専用の出入口の設置

◆ 初動期整備計画の実現化に向けた課題

- (自転車駐車場の課題)
- 利用者の利便性を考慮した平置き自走式の収容台数の確保
    - ・JR用地の活用
  - 出入口設置位置・スペースの確保
    - ・北方面からの利用者用の出入口確保 (補助 36 号、駅ビル北側)
    - ・南方面からの利用者用の出入口確保 (駅街路 2 号)
    - ・駅前広場内への歩行者用出入口の設置位置確保 (JR用地の活用)
    - ・買物目的の利用者、高齢者等にも使いやすい出入口の設置 (スロープと EV の併設等)
- (自転車駐車場関連の課題)
- 自転車の東西連絡の検討
    - ・既存 JR 地下管理通路の技術的検討
  - 自転車駐車場までのアクセス動線の確保
    - ・自転車レーン等の自転車走行空間の検討
    - ・自転車駐車場出入口までの誘導ルートの検討

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)

