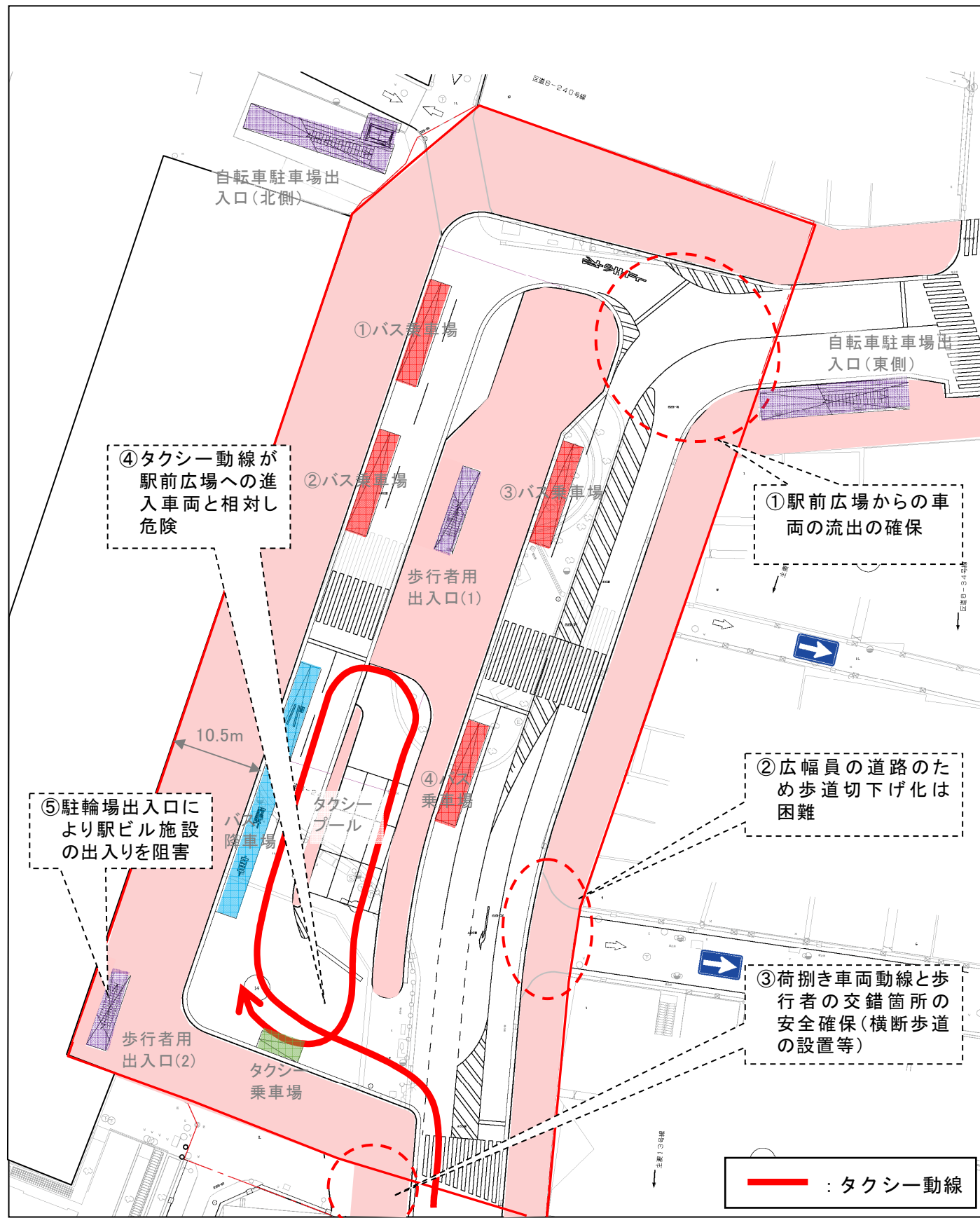
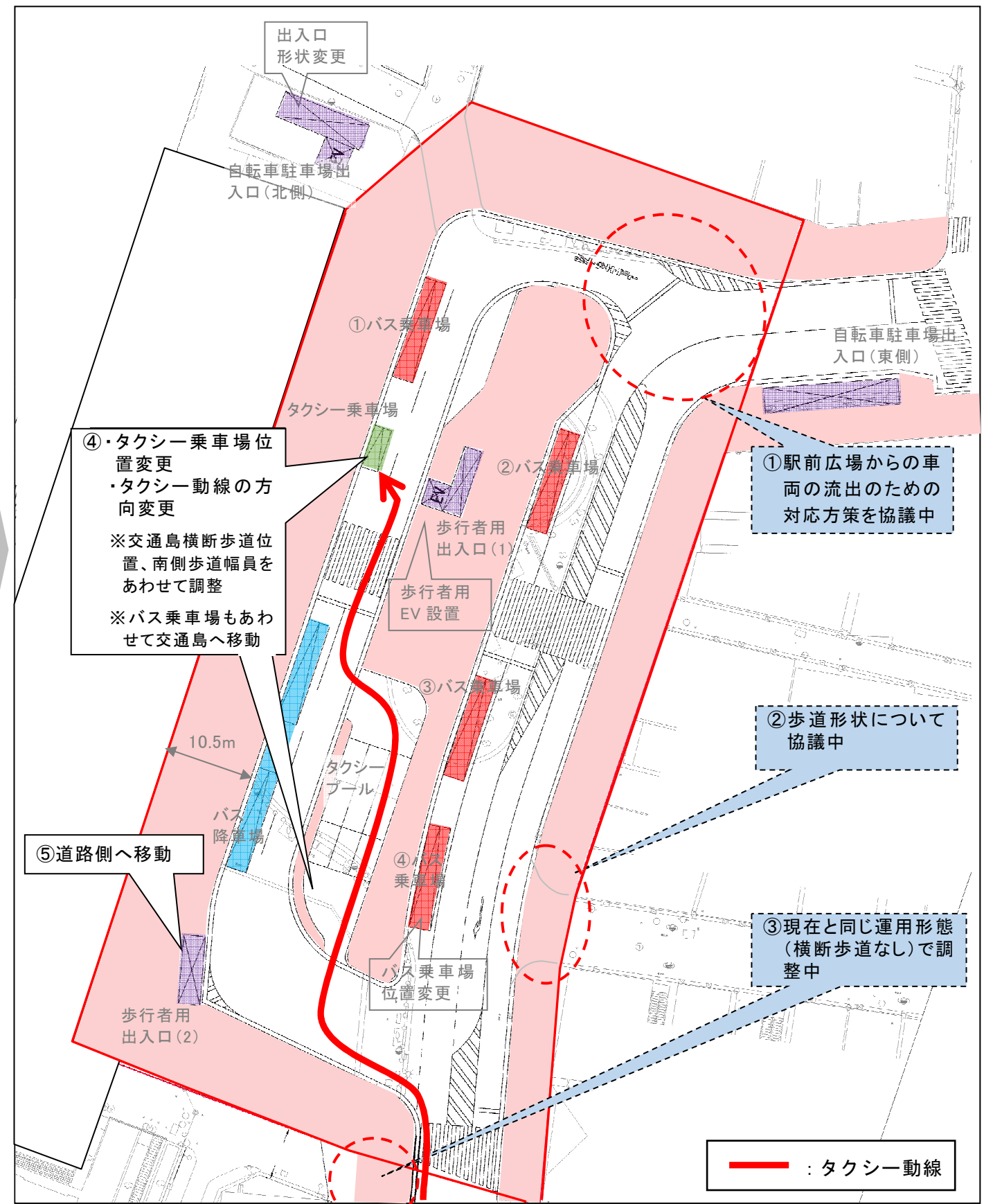


1. 東口駅前広場初動期整備計画

◆ 第 8 回 推進会議時点案 (2/17) に対するこれまでの指摘事項



◆ 現在の計画案



※塗りつぶしの項目は継続協議中

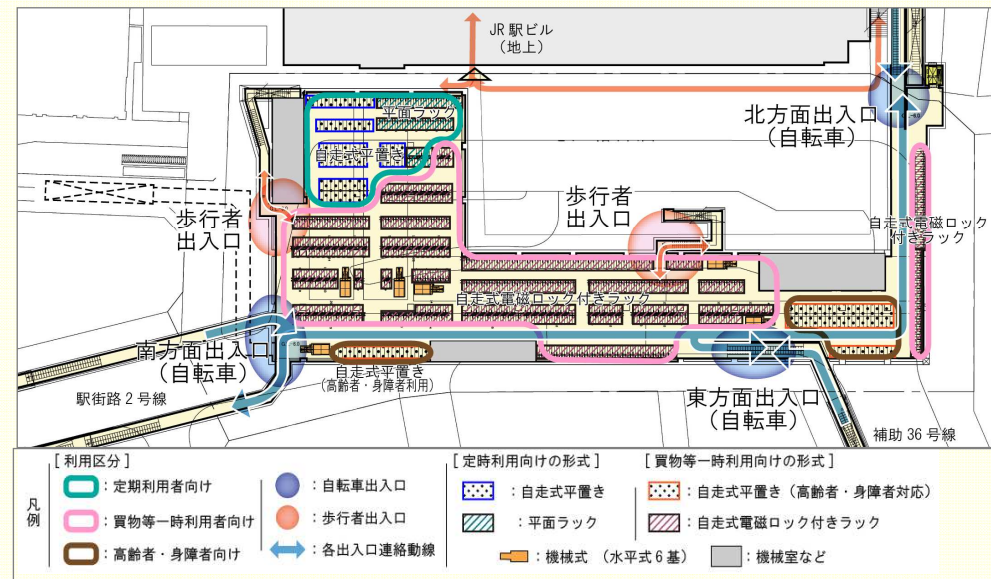
## 2. 東口地下自転車駐車場計画

◆第8回推進会議時点案（2014年2月）

### 【第8回会議時点における計画条件】

- ◆公共用地の活用を基本として、暫定自転車駐車場解消 2500 台、放置自転車対策 500 台、合計 3000 台を目標台数に設定
- ◆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」を参考

### 〔配置計画〕



駐車設備区分	計画台数	設置可能台数
自走式平置き	200	190
平面ラック	400	78
自走式電磁ロック付ラック	900	900
機械式〔水平式6基〕	1,500	1,548
合計	3,000	2,716

### 公共用地の活用によるレイアウトの課題

- ◆駐車場躯体形状が不整形
  - ・必要台数の確保が困難
  - ・利用目的に応じた駐車施設の配置が困難
  - ・駐車場内北側の狭あい部分に北・東方面からの動線が集中
  - ・駐車場の南、駅ビル側の視認性が悪い

◆現在の計画案

### 【現在の計画条件】

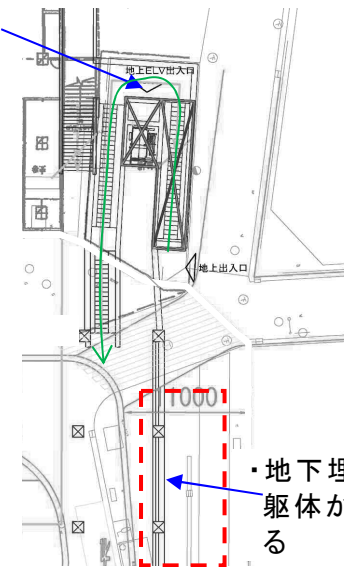
左記条件に下記を追加

- ・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300台を目処に確保**
- ・地域の要望に配慮して**トイレを設置**
- ・地下機械式へ分散配置して**代車用スペース100台分確保**
- ・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**

### 【北側出入口の形状変更】

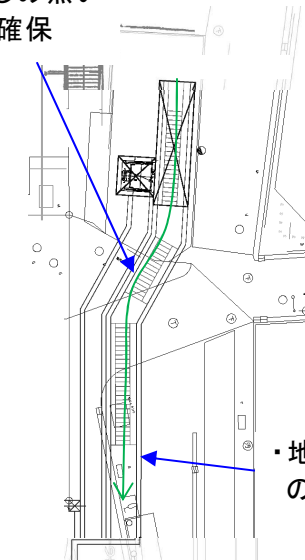
- ・当初配置計画案では、地下埋設管と躯体がぶつかるため、躯体の位置を変更する。
- ・折り返し斜路付階段は利便性を考慮し、直線的な形状に変更する。

・当該出入口は折り返し階段となっており、駐輪場出入口としての利便性がよくない



(変更前)

・折り返しの無い階段の確保



(変更後)

◆計画条件の再整理を踏まえたプラン案の検討

【東口地下自転車駐車場案】

	公共用地の活用	公共用地同面積での整形化																			
レイアウト案	<p>建築面積：約 3,600 m<sup>2</sup> 収容台数：約 2,100 台</p> <p>地下 1 階</p> <p>地下 2 階</p> <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ : 自走式平置き</li> <li>■ : 機械式(水平式 6 基)</li> <li>■ : 高低型ラック</li> </ul>	<p>建築面積：約 3,600 m<sup>2</sup> 収容台数：約 2,500 台</p> <p>地下 1 階</p> <p>地下 2 階</p> <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ : 自走式平置き</li> <li>■ : 機械式(水平式 6 基)</li> <li>■ : 高低型ラック</li> </ul>																			
	<p>収容形式・台数</p> <p>・EV ピット、給排気設備、機械式駐輪設備のメンテナンススペース、代車スペースなどの設備配置の検討を行った結果、プラン形状によるロスが大きく、<u>目標台数を満たせない</u></p> <table border="1"> <tr> <td>自走式平置き</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>高低型ラック（電磁式含む）</td> <td>300</td> </tr> <tr> <td>機械式（水平式 6 基）※1</td> <td>1,520</td> </tr> <tr> <td>うち点検時等の代車</td> <td>(100)</td> </tr> <tr> <td><b>合 計 ※2</b></td> <td><b>2,120 (70.7%)</b></td> </tr> </table>	自走式平置き	300	高低型ラック（電磁式含む）	300	機械式（水平式 6 基）※1	1,520	うち点検時等の代車	(100)	<b>合 計 ※2</b>	<b>2,120 (70.7%)</b>	<p>・EV ピット、給排気設備、機械式駐輪設備のメンテナンススペース、代車スペースなどの設備配置の検討を行った結果、公共用地活用案に比べ設備配置に伴うロスは少ないものの、依然として<u>目標台数を満たせない</u></p> <table border="1"> <tr> <td>自走式平置き</td> <td>310</td> </tr> <tr> <td>高低型ラック（電磁式含む）</td> <td>520</td> </tr> <tr> <td>機械式（水平式 6 基）※1</td> <td>1,700</td> </tr> <tr> <td>うち点検時等の代車</td> <td>(100)</td> </tr> <tr> <td><b>合 計 ※2</b></td> <td><b>2,530 (84.3%)</b></td> </tr> </table>	自走式平置き	310	高低型ラック（電磁式含む）	520	機械式（水平式 6 基）※1	1,700	うち点検時等の代車	(100)	<b>合 計 ※2</b>
自走式平置き	300																				
高低型ラック（電磁式含む）	300																				
機械式（水平式 6 基）※1	1,520																				
うち点検時等の代車	(100)																				
<b>合 計 ※2</b>	<b>2,120 (70.7%)</b>																				
自走式平置き	310																				
高低型ラック（電磁式含む）	520																				
機械式（水平式 6 基）※1	1,700																				
うち点検時等の代車	(100)																				
<b>合 計 ※2</b>	<b>2,530 (84.3%)</b>																				

※1 機械式は各案 6 基配置することは共通であるが、敷地形状に合わせて配置するため 1 基あたりの収容台数はそれぞれ異なる。

※2 %は目標台数 3000 台に対する達成率。機械式自転車駐車場の故障点検時に備え、100 台の代車を別途用意。通常時はレンタサイクル等を実施。

◆今後の検討課題

- 計画範囲の検討 目標台数を確保するため、関係事業者の協力による用地の活用について引き続き協議を行う。
- 自転車走行空間の検討 自転車駐車場の出入口までの自転車走行空間の整備については、補助 36 号線、駅街路 2 号線の荷捌き停車への対応、周辺（環状 8 号線等）の自転車走行空間との接続等の観点から、沿道の方々も含む関係者間での協議を継続。