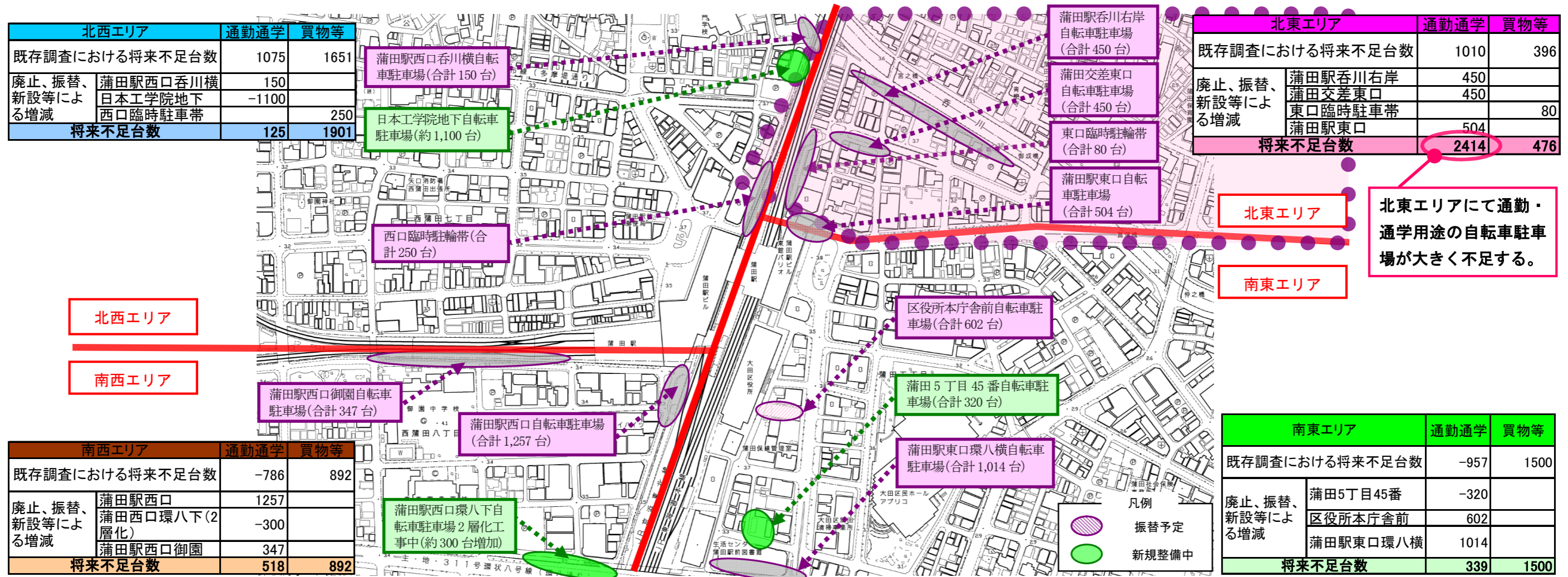


② 整備方針の検討

- ・将来、通勤・通学用途(※)の自転車駐車が北東エリアにて大きく不足することが考えられ、北東エリアに対応した自転車駐車を公共側で優先的に整備する。
- ・北東エリアにおける不足台数は、既存自転車駐車場(呑川右岸、蒲田交差東口、東口臨時駐輪帯、蒲田駅東口)の振替によるものが約1,400台と、既存調査にて推計された将来の自転車駐車場不足台数約1,000台を合計すると約2,400台となる。なお、公共側で優先的に整備する台数については、駅端末利用や、駅周辺の職場の従業者利用等の駅周辺の自転車利用実態の詳細を把握した上で、今後精査していく必要がある。
- ・蒲田駅を周辺とする地区全体に対しては、買物等用途(※)の自転車駐車場も不足するため、違法駐車対策や課金施策などのソフト施策も含めて官民連携により整備・対応する。

※ 既存調査(蒲田駅・大森駅・雪が谷大塚駅周辺自転車等利用実態調査)にて、朝9時の時点における自転車集中台数(自転車駐車場利用者+放置自転車)のことを通勤・通学用途の自転車集中台数とし、9時~15時の間に増加する台数のことを買物等用途の自転車集中台数としている。



北東エリアにて通勤・通学用途の自転車駐車が大きく不足する。

参考) 既存調査における将来の自転車駐車場不足台数の推計方法

①エリア別の人口伸び率の推計

過去5年間(H16年~H20年)の人口推移をもとに、将来(2018年)の人口の伸び率を計算。

表 将来人口伸び率計算結果

地区	2008年	2018年	増減率
南西エリア	55,875	56,740	1.55%
北西エリア	87,707	87,366	-0.39%
北東エリア	93,677	93,862	0.20%
南東エリア	133,607	134,680	0.80%
計	370,866	372,648	0.48%

②将来の自転車駐車場不足台数の計算

現在の自転車集中台数(自転車駐車場利用者+放置自転車)に将来人口伸び率を乗じて得られた将来需要から、既存の自転車駐車場収容台数を引いて算出。

イ) 北東エリアにおける将来の通勤通学用途の自転車需要

$$= \text{現在の通勤通学用途の自転車等集中台数(北東)} \times \text{将来人口伸び率(北東)}$$

$$= 2,409(\text{台}) \times 100.2(\%) = 2,414(\text{台})$$

ロ) 北東エリアにおける将来の自転車駐車場不足台数

$$= \text{将来の通勤通学用途の自転車需要} - \text{既存の自転車駐車場収容台数}$$

$$= 2,414(\text{台}) - 1,404(\text{台}) = 1,010(\text{台})$$

資料: 蒲田駅・大森駅・雪が谷大塚駅周辺自転車等利用実態調査報告書(資料編)