

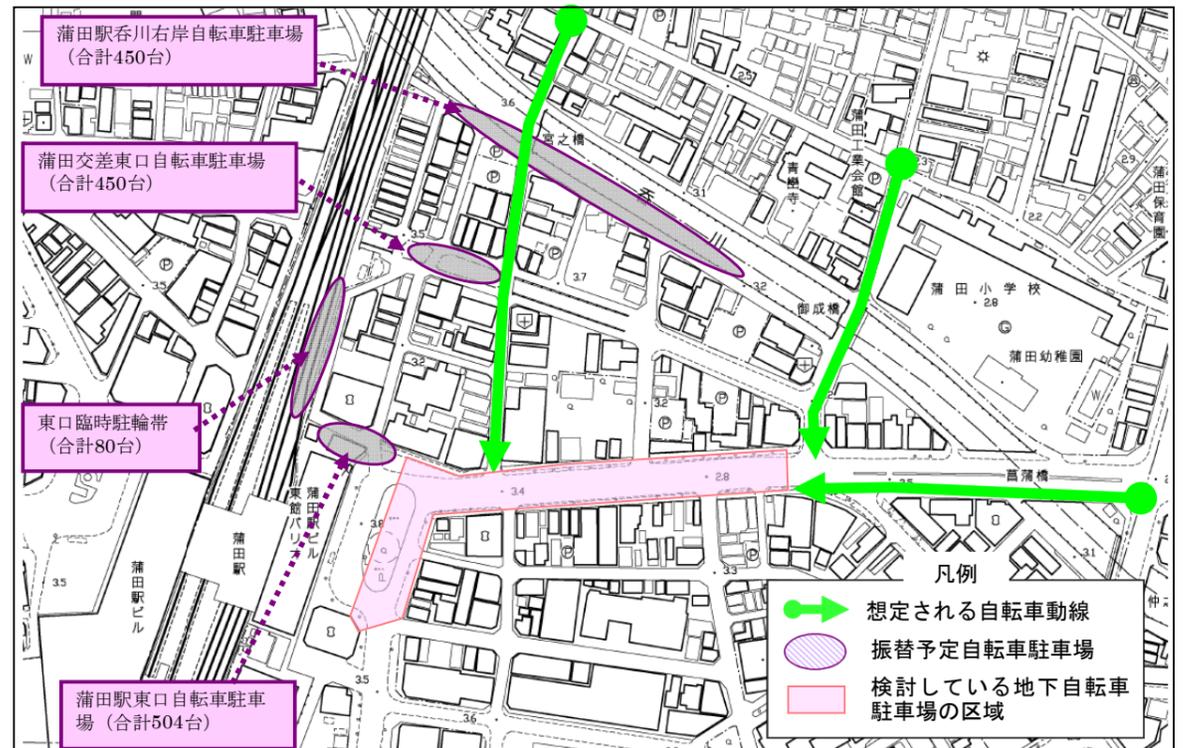
③ 北東エリアに対応した自転車駐車場の検討

■検討条件

- ・呑川を越えるルートに限られるため、北東エリアから駅前広場地下、あるいは補助36号線地下へのアクセスルートが限定される
- ・北東エリアの通勤・通学用途における不足台数2,400台を最大値として、自転車駐車場に物理的にどれだけのスペースが必要かを検討した。2,400台には、駅周辺の事業所等への通勤や買物等利用の台数も含まれると考えられ、収容台数の規模については、今後詳細な検討が必要である。

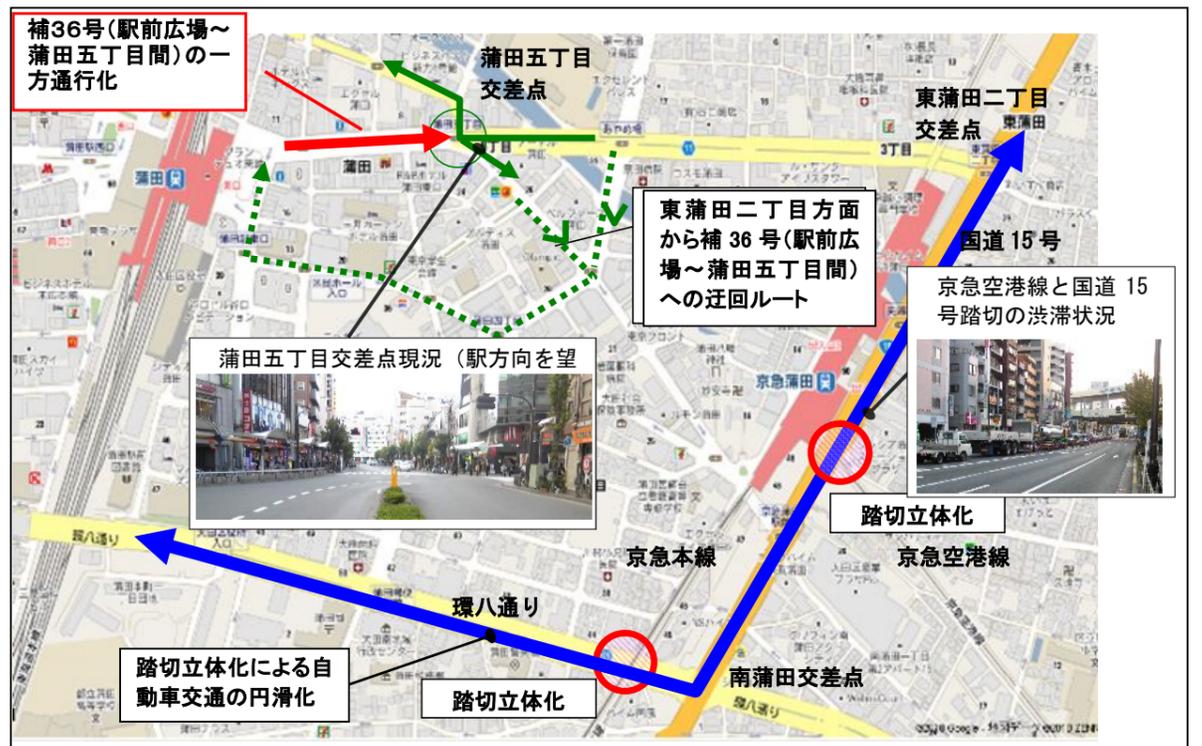
	A案（駅前広場地下+補助36号線地下併用型）	B案（補助36号線地下単独型）
配置図	<p>凡例 地下自転車駐車場 自転車・歩行者出入口 地下通路 歩行者専用出入口</p> <p>約3,700㎡ (約2,400台収容)</p> <p>15番街区 駅前路2</p>	<p>凡例 地下自転車駐車場 自転車・歩行者出入口 地下通路 歩行者専用出入口</p> <p>約3,700㎡ (約2,400台収容)</p> <p>駅前路2</p>
出入口設置の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・北東エリアの需要に対応するため、補助36号線の歩道上に3箇所設置。 ・駅前広場内への自転車の流入を避け、歩道拡幅の余地がある。15番街区前(※)、1箇所設置。 ※現況の歩道幅員約5mであり、約2mの拡幅が必要。車道は約14mあり余裕がある。 ・駅利用者の利便性を考慮し、駅側に歩行者専用出入口を設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ・北東エリアの需要に対応するため、補助36号線の歩道上に3箇所設置。 ・駅利用者の利便性を考慮し、駅側に歩行者専用出入口を設置。
特性	<ul style="list-style-type: none"> ・駅に近く、駅利用の通勤・通学利用者にとって利便性が高いと考えられる。 ・南東エリアからの自転車動線への対応も図れるため、南東エリアの需要に配慮した検討可能性についても考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下自転車駐車場の東端は、駅よりやや離れているが、駅からの直線距離は約200m程度であり、東口のその他の既存自転車駐車場と比較しても、距離の点で大きな差はない。 ・北東エリアの自転車動線上に位置し、北東エリアの利用者にとって利便性が高いと考えられる。 ・東端の出入口より地下自転車駐車場へ自転車を誘導することにより、補助36号線の地上部における自転車交通量が減少する可能性がある。 ・将来、南側の需要が拡大等で更なる自転車駐車場整備が必要となった場合には、駅前広場地下へ延伸させることが可能性として考えられる。 ・駅前広場と切り離れた整備可能性があり、駅前広場の検討状況にもよるが、整備スケジュールの短縮、地下自転車駐車場の早期の供用につながる可能性が考えられる。

参考) 北東エリアからの自転車動線の整理



参考) 補助36号線（駅前広場～蒲田五丁目間）の一方通行化の可能性検討

駅前広場空間の有効活用や補助36号線地下への自転車駐車場整備に合せた歩行者・自転車動線の充実などの視点から、補助36号線の一方通行化の可能性について検討を行った。



※本頁の各案は検討案の一例であり、継続的な検討の深度化とともに、今後の関係事業者・機関、地元等との協議・検討が必要