

第7回 蒲田駅西口駅前広場検討部会 資料

蒲田駅西口駅前広場再整備計画

	頁
1 デザイン基本計画におけるデザイン基本プラン（方針）	1
2 駅前広場のフラット化	2
3 各施設の整備方針	3
4 現況写真	8



平成27年7月2日（木）

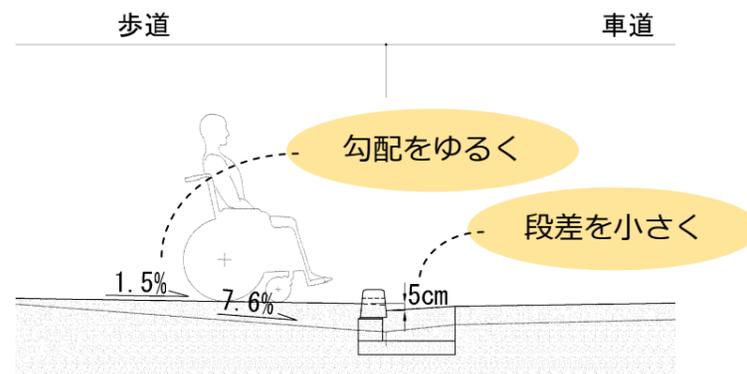
2 駅前広場のフラット化

(1) 一般部

- 歩道と車道の高さを調整して、現状よりもフラットになるよう段差を小さくする（車道面から歩道面までの段差を 5.0cm とする）。【セミフラット形式】
タクシーやバス、駅前を通過するその他自動車交通が多いため、車道と歩道の境界に、タイヤが乗り上げないようにブロックを設置し、歩道と車道を区分し安全に配慮する。

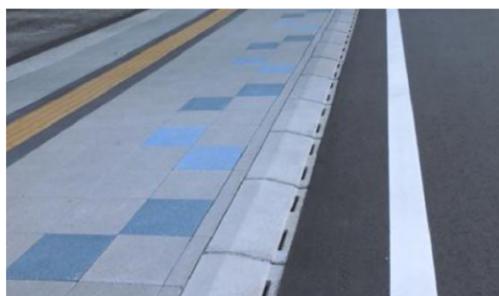


事例：旧逆川道路

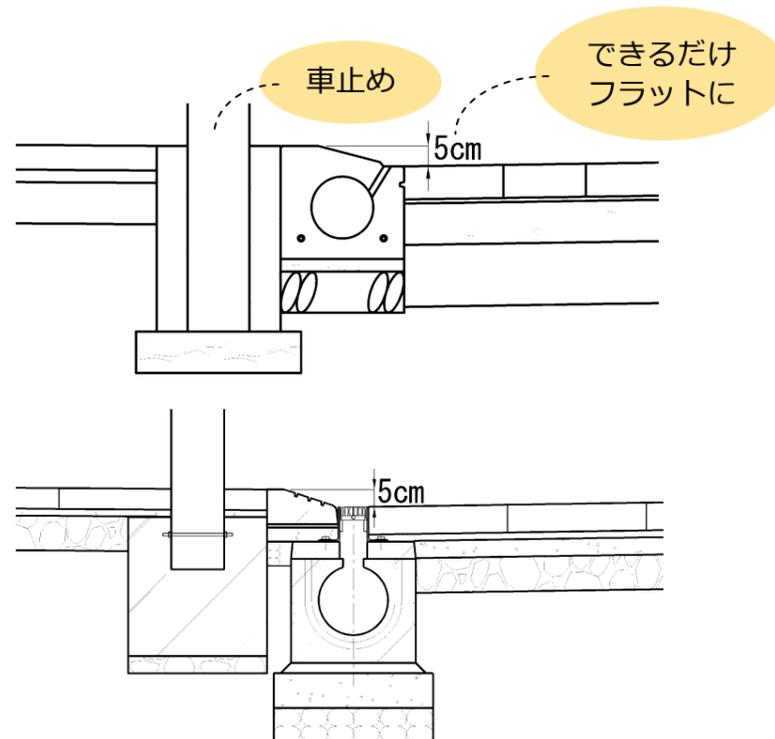


(2) 広場南側道路

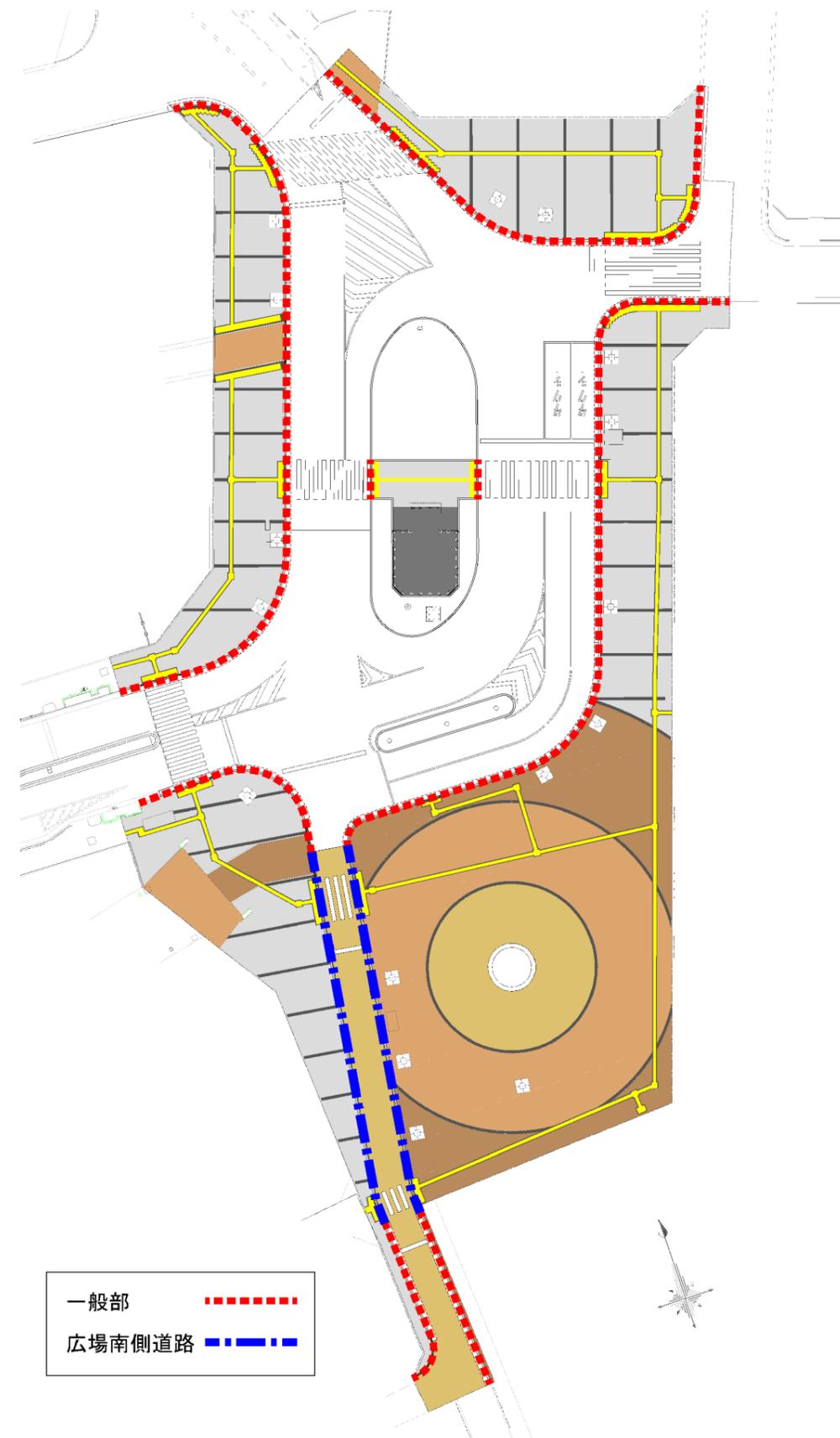
- イベント時に人が自由に往来できるよう、車道と歩道をブロックなどで区分せずに、できる限りフラットに近づける構造とする。
- イベント時以外の平常時は少ないものの自動車交通があるため、交通安全に配慮し車止めを設置する。



事例：山口県内



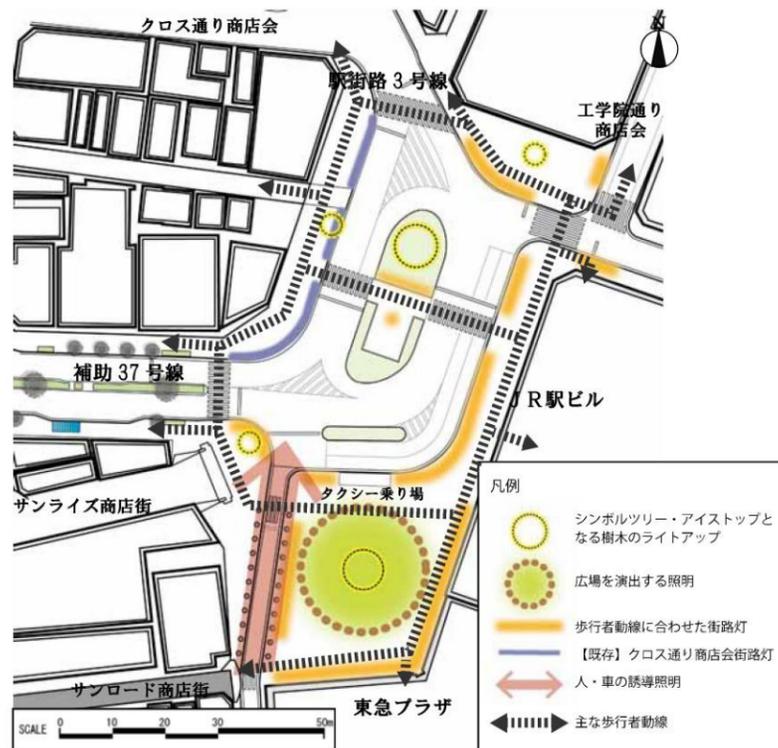
事例：旧逆川道路



3 各施設の整備方針

(1) 照明施設

①デザイン基本プランにおける照明配置計画



初動期整備デザイン基本プラン 平成 27 年 1 月

②広場設計における照明配置計画

- ・ 既存の商店会街路灯は活用することを前提に計画した。
- ・ 配置計画は J I S (日本工業規格) に基づき、歩道部は夜間の歩行者量が多いことをふまえ、下表の「交通量の多い道路」と「商業地域」し照度 20 lx を確保できるよう設定した。

夜間の歩行者交通量	地域	水平面照度(lx)
交通量の多い道路	住宅地域	5
	商業地域	20
交通量の少ない道路	住宅地域	3
	商業地域	10

資料：JIS Z9110

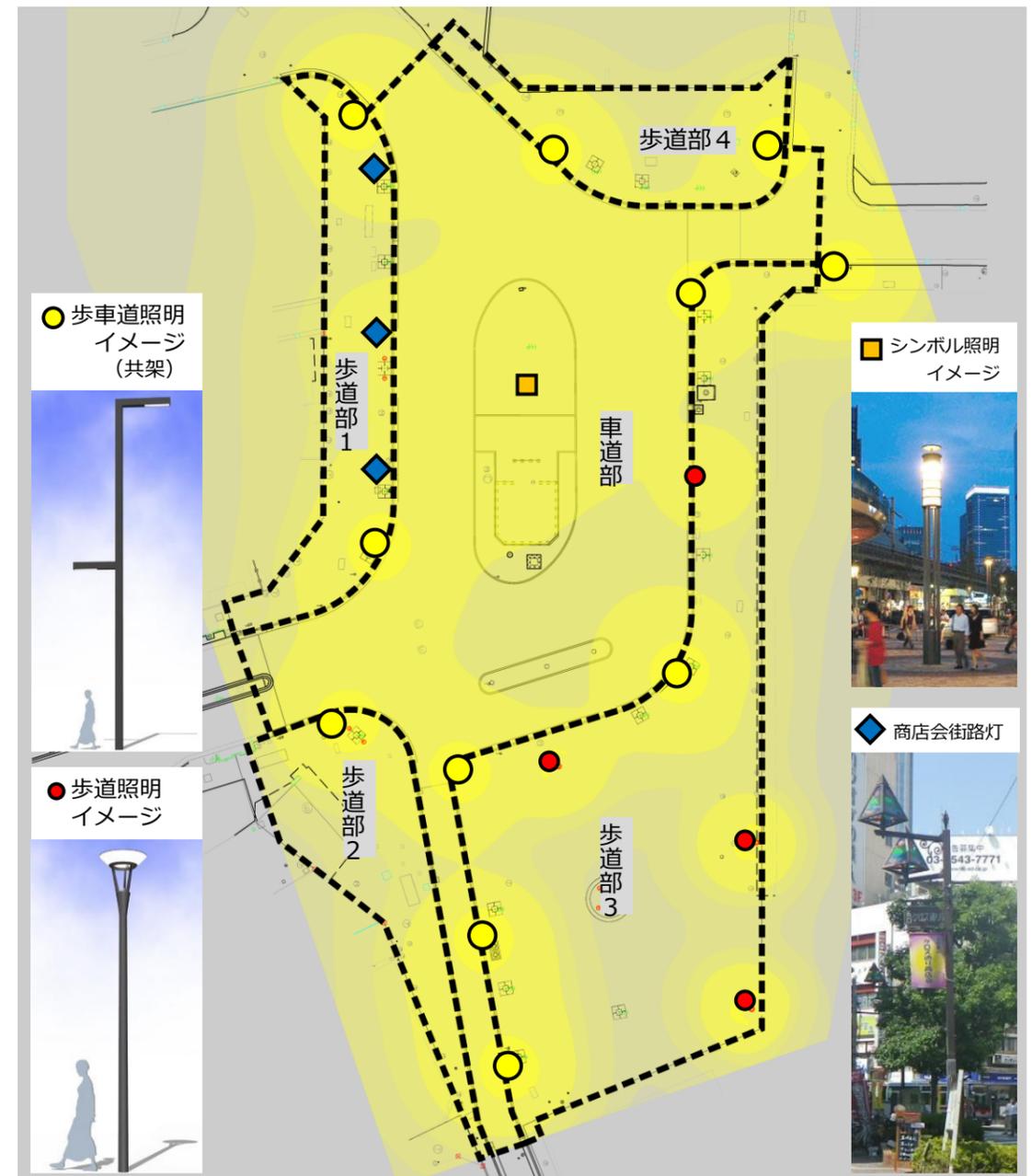
- ・ 車道部は、東京都道路工事設計基準に基づき、下表の「幹線、補助幹線道路」と「外部条件 A」より、輝度 0.7cd/m² を確保できるよう設定した。

道路分類	外部条件		
	A	B	C
放射、環状などの主要幹線道路	1.0	0.7	0.5
幹線、補助幹線道路	0.7	0.5	0.5

資料：東京都道路工事設計基準

外部条件 A：道路交通に影響を及ぼす光が連続的にある道路沿道の状態
 外部条件 B：道路交通に影響を及ぼす光が断続的にある道路沿道の状態
 外部条件 C：道路交通に影響を及ぼす光がほとんどない道路沿道の状態

- ・ 以上の結果をふまえ、すっきりとした景観とするため、歩道と車道の両方を照らせる照明と、歩道照明を組み合わせる計画した。



蒲田駅西口駅前広場の設計照度

	目標値	設計値	評価
車道部	輝度 0.7cd/m ² 以上	1.4	目標値を満足する明るさが確保されている。
歩道部 1	照度 20lx 以上	22	
歩道部 2		20	
歩道部 3		20	
歩道部 4		24	

3 各施設の整備方針

整備方針

- ・周辺のまちなみと一体となって空間を演出するデザインとする。
- ・デザイン基本計画で決定した舗装色などと調和するものとする。

③使用する照明器具

歩車道用照明・歩道用照明

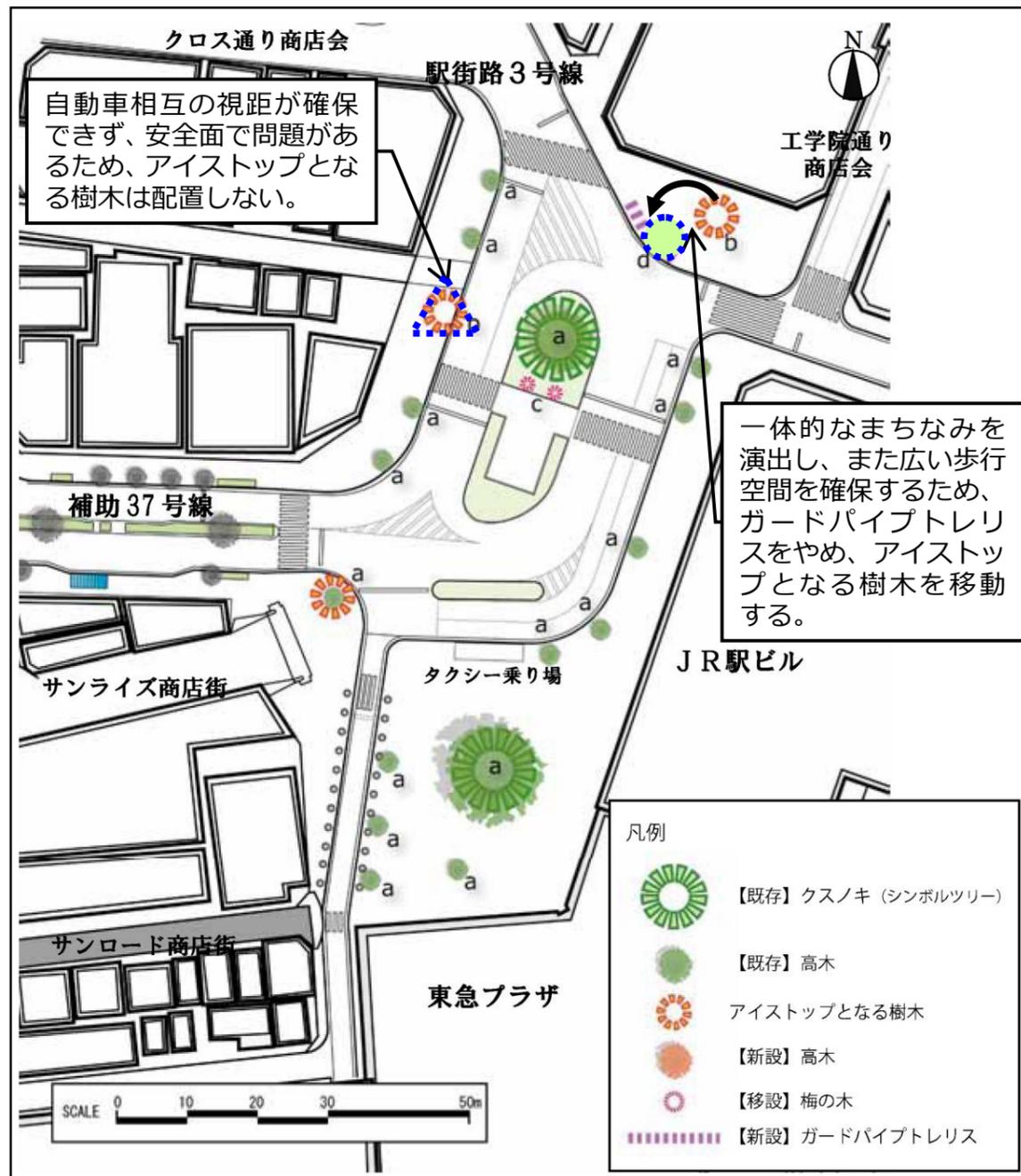
写真イメージ						メリット (○) デメリット (▲)	評価
歩車道照明			歩道照明				
						○周辺のコンクリート造りの商業ビルなどの モダンなまちなみ と調和するシンプルなデザイン。	○
						▲洋を強調したデザインであるため、西洋風の建物が建ち並ぶまちなみとは調和するが、 近代的なまちなみ とは調和しづらい。	△
						▲和を強調したデザインであるため、歴史あるまちなみ、街道とは調和するものの、 近代的なまちなみ とは調和しづらい。	△

3 各施設の整備方針

(2) 植栽

①整備方針

・デザイン基本プランに示された方針のうち、交通安全面や景観面に考慮し、配置計画を見直した。



初動期整備デザイン基本プラン 平成 27 年 1 月

②樹種の選定方針 (アイスストップ樹木)

・周辺の既存のアイスストップとなる樹木と異なり、歩行者の目にとまる樹木とする。

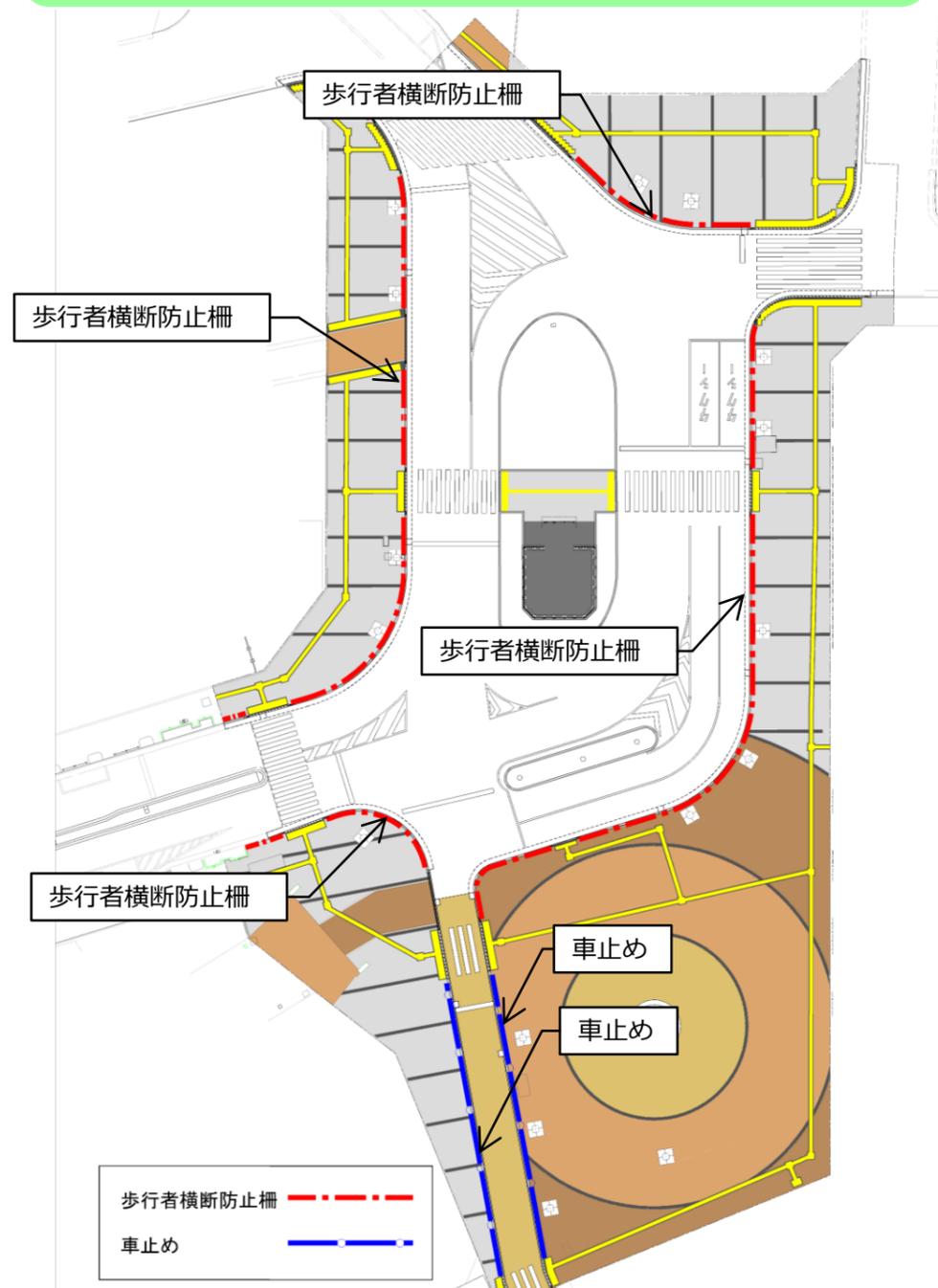
整備イメージ	特徴	メリット (○) デメリット (▲)	評価
	花：咲く (樹種により季節は異なる) 葉色の変化： 紅葉する	○葉色が変わり、花が咲くため、周辺樹木と異なり季節感を感じられるため、アイスストップとして十分な存在感を発揮できる。	○
	花：咲く (樹種により季節は異なる) 葉色の変化： なし	○花が咲くため、周辺樹木と異なり季節感を感じられるため、存在感がある。 ▲葉色の変化がない分、アイスストップとしての存在感が若干劣る。	△
	花：咲かない 葉色の変化： なし	▲花が咲かず、紅葉もしないため、既存のアイスストップ樹木と同化してしまい、存在感がうすくなる。	△

3 各施設の整備方針

(3) 交通安全施設

①整備方針

- ・駅前ロータリーは、タクシー、バス、自家用車など、通過交通が多い車道に接している歩道では、交通事故、歩行者の乱横断防止として横断防止柵を設置する。
- ・南側広場は、イベント時は人が自由に行き来でき、普段は安全性に配慮して、車止めを設置する。



②歩行者横断防止柵

整備イメージ	メリット (○)・デメリット (▲)	評価
	○周辺のコンクリート造りの商業ビルなどのモダンなまちなみと調和するシンプルなデザイン。	○
	▲洋を強調したデザインであるため、西洋風の建物が建ち並ぶまちなみとは調和するが、近代的なまちなみとは調和しづらい。	△
	▲和を強調したデザインであるため、歴史あるまちなみ、街道とは調和するものの、近代的なまちなみとは調和しづらい。	△

③車止め

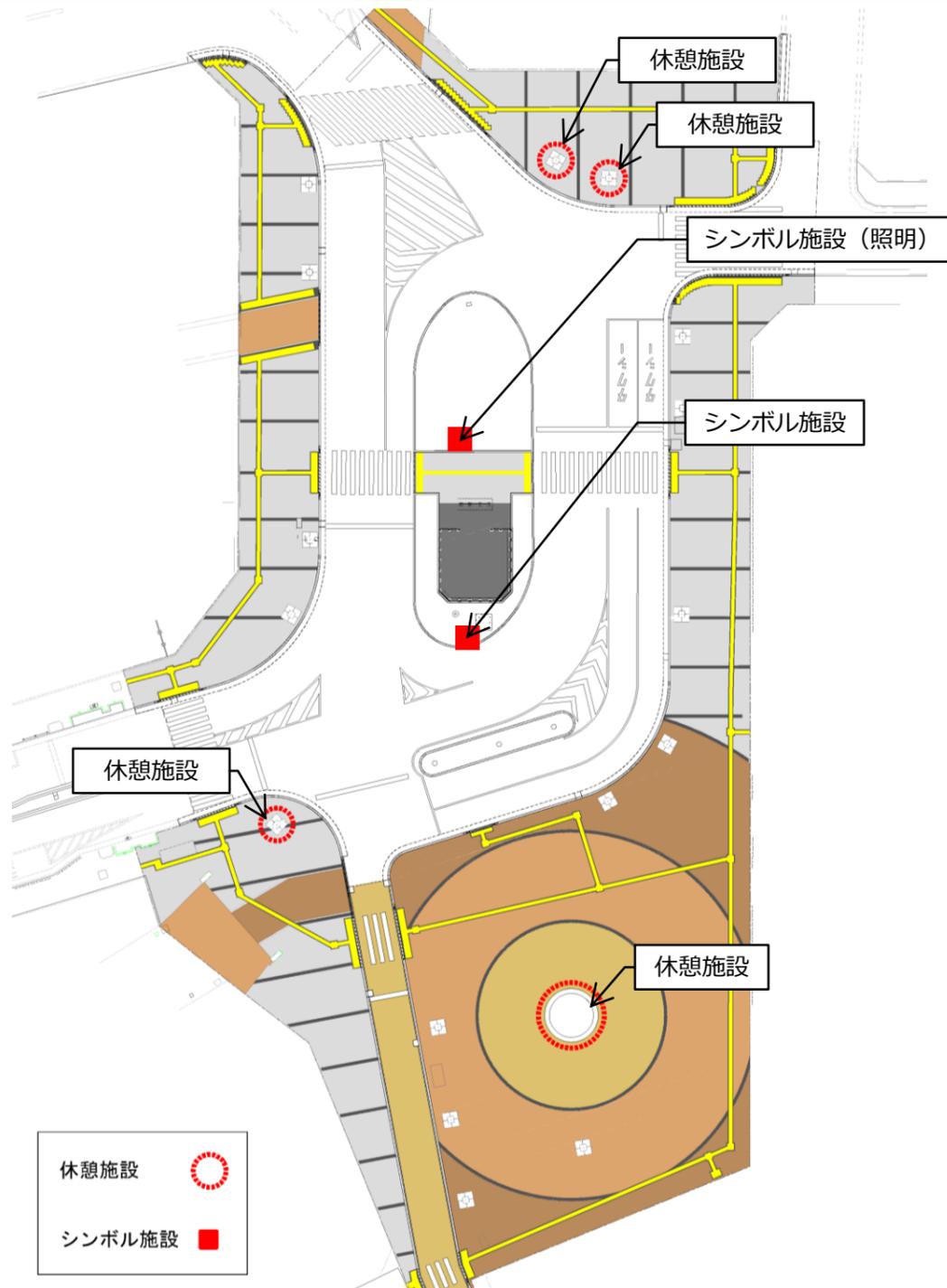
整備イメージ	メリット (○)・デメリット (▲)	評価
	○取り外しではなく、車止めを上下に動かすことで地下に埋められるようにすることで、イベントの際に広く空間を活用することができる。さらに、取り外し手間がないため、扱いが容易である。	○
	○イベントなどの際に、取り外すことで広く空間を活用できる。 ▲取り外した時に、一時保管する場所の確保、運搬などの手間がかかり、さらに紛失などする可能性が高い。	△
	▲イベント時に、車止めが障がいとなり、広く空間を使用できない。	△

3 各施設の整備方針

(4) その他施設

① 整備方針

- ・車道に接していない樹木の陰を利用して、歩行者が短時間休憩できるような休憩施設を配置する。
- ・広場のシンボルとなる施設を交通島に設置する。



② 休憩施設

整備イメージ (木を囲むように配置)	メリット (○)・デメリット (▲)	評価
	○短時間の休憩に適しており、より多くの人が利用できる。	○
	▲長時間の利用者により、多くの人が利用しにくくなる可能性がある。	△

③ シンボル施設 (時計塔+防災無線、シンボル照明)

整備イメージ	方針
 防災無線 (スピーカー) ソーラーパネル付時計 イメージ	シンボリックな時計塔を設置する。
 イメージ	蒲田駅西口を印象づけ、かつ周囲の <u>景観と調和する</u> シンボリックな照明を設置する。

4 現況写真

