

6. 基盤施設設計画の検討 (3) 自由通路

① 実態調査を踏まえた課題の整理

1) 東西自由通路の必要性

蒲田駅東西の
連絡性強化の
ための自由通
路の整備

- 東西間の回遊性、災害時も含めた連絡性を強化する、24時間利用可能な東西連絡動線の確保
- 駅・駅前広場を円滑に移動できる歩行者空間の確保による公共交通の利便性改善
- 駅の東西を連絡する自転車通行動線の確保の可能性
- 新空港線「蒲蒲線」整備に合わせた自由通路の確保

■ 空間上の課題

各柱付近には滞留者グループが存在。
(休日 17 時台)



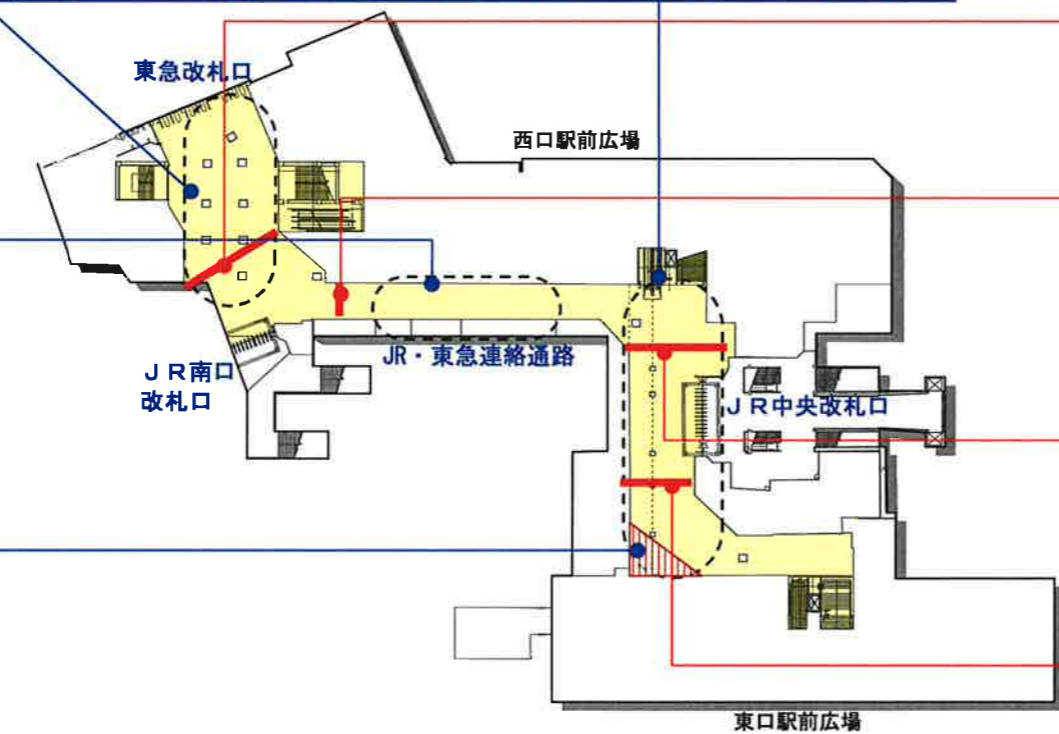
多目的かつ異なる速度の動線が輻輳している。また通路中央の柱付近に陣取る滞留者が見受けられる。(休日 17 時台)



テナント前の行列により、通路のサービスレベルが低下。(休日 17 時台)



朝ピーク時(駅ビルオープン前)には
ほぼ使用されていないスペースが存在。
(平日 8 時台)



2) 蒲田駅周辺東西間移動歩行者通行量調査

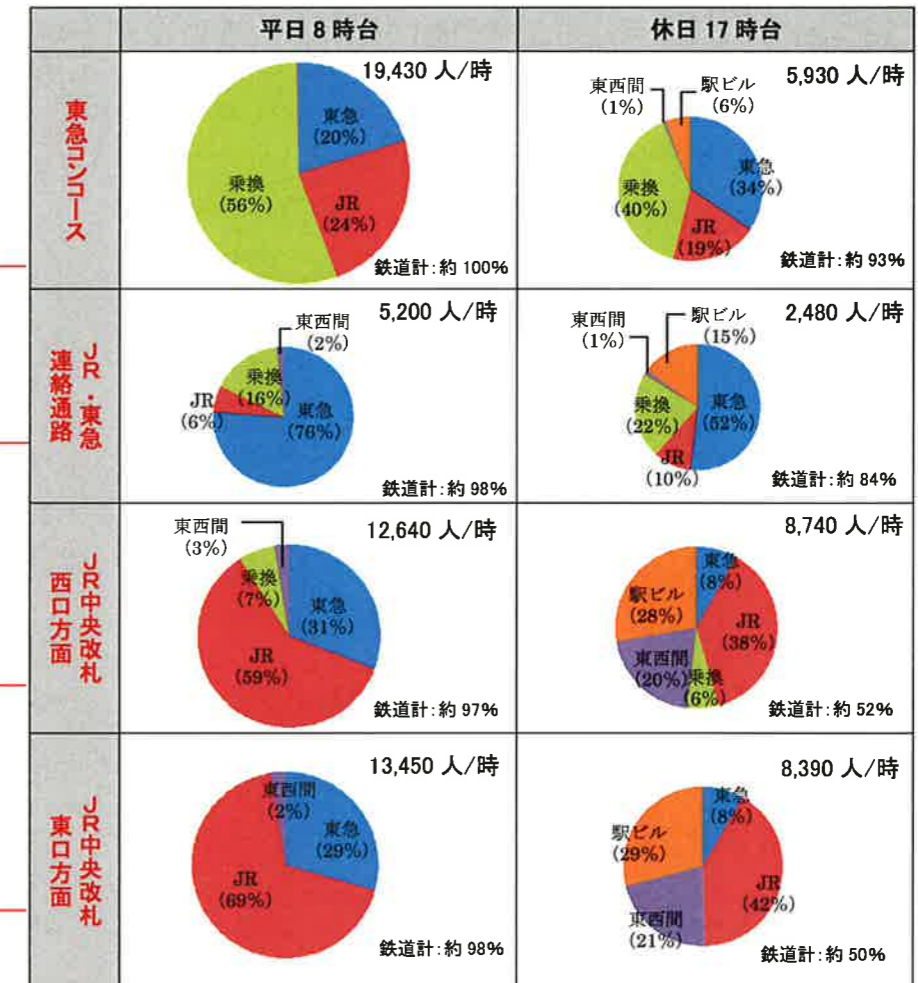
【調査概要】

調査目的：東西間歩行者流動状況の把握
調査時期：平成 23 年 11 月 27 日(日)、11 月 28 日(月)
調査項目：自由通路通行者カウント調査、自由通路滞留者等状況調査 等

【調査結果】

■ 連絡通路歩行者交通量

- ・東急コンコースでは、東急・JR の乗換利用者が多い。
- ・JR 東急連絡通路では、平日 8 時台において 76% を東急利用者が占めており、東急改札口から東口への利用の状況が伺える。
- ・JR 中央改札西口方面及び東口方面では、休日 17 時台では、駅東西間移動と駅ビルの利用が多く、動線が錯綜し、滞留者も多い。



3) 連絡通路のサービス水準【平日ピーク時(午前 8 時台)】

	10分ピーク 時通行量	1分当たり 交通量	歩行空間計画 論的有効幅員	単位m当たり1 分当たり交通量	現況 水準
	(人/10分)	(人/分)	(m)	(人/分・m)	
東急コンコース	4081	408	10.0	40.8	B
JR 東急連絡通路	1,285	129	5.5	23.5	A
JR 中央改札西口方面	2,612	261	8.2	31.9	B
JR 中央改札東口方面	2,668	267	6.2	43.1	B

補足 1) 大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成 19 年 3 月改訂・国土交通省)では歩行者系交通施設のサービス水準は下記のように示されており、「水準 A を目指すこと」とされている。

サービス水準	自由歩行	~27人/m・分
B	やや制約	27~51
C	やや困難	51~71
D	困難	71~87
E	ほとんど不可能	87~

補足 2) 計画論的有効幅員とは、通路全幅から柱部分を除くとともに、柱・壁・店舗側端からの余裕幅、券売機処理空間等を除いて残る有効幅員のこと。

4) 調査結果を踏まえた課題整理

- ・連絡通路は屈曲しており、更にテナント等の存在により、異なる目的の動線が錯綜し利便性・快適性が低い。
- ・歩行者交通量は東急コンコースが多く、東急改札口から東口駅前広場へ移動する歩行者も多数存在。

中間報告時の駅北側、中央、南側(上空、地下)の整備可能性のある各案について、通行量調査結果を踏まえて検証する。