

3. 交通結節点整備

川崎駅は、首都圏における主要な交通結節点のひとつとなっており、目的地までの移動や各交通機関の乗り換えなどにおける利便性や移動の円滑化、施設のバリアフリー化など、快適な移動空間の確保が課題となっています。現在、西口堀川町地区再開発事業とあわせて整備が進められている「西口第1駅前広場」の完成に伴い、東口に乗り入れているバス路線が西口に一部移転することから、東口バス乗り場の再編が課題となっています。この機会を捉え、東口バス乗り場の再編や施設のバリアフリー化を含めた交通結節点の整備を着実に進めます。



東口駅前広場

(9) 再開発と連携した西口駅前広場の拡充

西口地区における再開発事業により、住宅や大規模商業施設などの都市機能が更新され、市内外からの交通需要の増加が見込まれています。これらの動向に対応するため、駅前広場機能の拡充や公共基盤の整備を進め、交通結節機能の強化と駅アクセス性の向上を図ります。

(10) 東口駅前広場の再編（西口へのバス機能の一部移転、平面横断の検討）

東口バス乗り場へは、地下街通路から主に階段を利用する構造となっており、エレベーターは7つのバス島に対して1箇所しか整備されていないため、この高低差を解消するバリアフリー化が課題となっています。この課題解決を図る具体策として、昇降設備の拡充や地上からバス停に直接アクセスできるような改善が求められています。また、駅前広場内では、歩行者通行量に対して有効幅員の狭い箇所があり、歩行者が輻輳している状況も見受けられ、円滑な歩行空間の確保が必要となっています。これらの課題に対応していくためには、東口バス路線の西口への一部移転に伴う東口乗り場の再編を契機として、駅前広場の構造的な見直しを含めた駅前広場の再編が必要となります。



東口駅前広場平面横断社会実験

駅前広場再編に向けた検討のひとつとして、地上部の平面横断による歩行者空間の確保の検討をする必要があるため、平面横断化による社会実験を実施いたしました。その結果、歩行者の利便性向上の効果が明らかとなり、周辺自動車交通、歩行者通行に対する大きな影響も見受けられませんでした。特に通過自動車交通については、駅周辺への流入台数が減少し、バス・タクシー等の通行は円滑になりました。この結果を受け、駅前道路を遮断して駅前広場に組み入れる検討を含む東口駅前広場の再編をめざします。

なお、この検討にあたっては、駅前道路や駅前広場地上部の構造等改良が前提となるため、駅前広場の構造等技術的な検証と社会実験で明らかになった諸課題への対応とあわせて、関係者と協議、調整を図りながら駅前広場の整備計画の策定を進めます。

