

川崎駅北口通路・北改札 の開設（平成30年2月）



JR川崎駅は、昭和63年に中央改札口のある東西自由通路・橋上駅舎を建設したものの、これに伴って旧北口改札口が閉鎖され、市民からは、通勤時間帯の混雑など様々な理由により北改札の再開を望む声が多く上がっていました。

市議会でも議論を重ね、再開に向け働きかけてきましたが、市とJR東日本との長年の協議の末、東西自由通路の混雑解消や駅東西の利便性や回遊性向上のため、新たに東西をつなぐ北口通路と北改札を整備することになり、平成30年2月17日に供用を開始しました。

北口通路及び北改札の開設が決まるまで

- 昭和63年5月の旧北口改札口の閉鎖による混雑の増大や利便性の低下の問題は、閉鎖後まもなく市議会でも取り上げられ、同年12月には「川崎駅混雑解消等に関する決議」を全ての会派が共同で提出し、全議員の賛成により可決しました。北口改札口の再開などの改善策を市議会の総意として示すことで、JR東日本に働きかけました。

川崎駅混雑解消策等に関する決議

川崎駅東西自由通路・橋上駅舎の建設は、本市都心整備の一環として、昭和61年12月以来、旧国鉄との協定に基づき鋭意進められ、川崎の玄関口にふさわしい風格を備えた施設として、本年7月に完成をみたところである。

しかしながら、これに伴う川崎駅北口改札口の閉鎖により、朝夕のラッシュ時を中心とする駅構内混雑が増大したり、利用者の利便性が低下するという事態も生じ、南武線停車位置の変更などの対策が講ぜられたものの、いまだ十分とはいえない状態にある。

よって本市議会は、関係機関が現状を理解され、川崎駅北口改札口を再開するなどの改善策を早急に講じ、利用者の安全と利便性の向上を図るよう強く望むものである。

以上、決議する。

昭和63年12月21日

川崎市議会

※決議とは、法律上の根拠はありませんが、議会の意思を対外的に表明することが必要である等の理由でなされる議決のことです。

- その後、平成5年1月には、市側からJR東日本に「北口改札口の開設」の要望を申し入れました。

また、同年6月には、陳情第184号「JR川崎駅北口改札口再開等に関する陳情」が「川崎駅利用者の会」から提出され、市議会で協議した結果、同年12月に陳情の趣旨を反映した「JR川崎駅北口改札口開設に関する決議」を全会一致で可決し、JR東日本に決議文を提出しました。

JR東日本としては、JR川崎駅が改修されてから間もないことと、中央改札口だけで対応できるとの判断で、当面は現状のまま対応していくが、川崎駅前再開発の状況を見極めて検討していくとの見解を示していました。

【平成16年予算審査特別委員会（3月）】

質問

川崎駅周辺の開発動向を踏まえ、現在の東西自由通路にさまざまな利用者が集中することを避けるためにも、新しい自由通路を検討することについて伺います。

答弁

川崎駅における新しい自由通路についてですが、大きく変貌しております川崎駅周辺におきましては、東西を結ぶ新たな歩行動線の強化が大変重要な課題であると認識しています。新しい自由通路の設置につきましては、かねてからJR東日本に要望していた川崎駅北口改札口の再開と深く関連するとともに、JR東日本の協力が不可欠です。したがって、川崎駅周辺総合整備計画策定事業検討委員会での今後の展開を見据え、引き続き同社と協議し、検討を進めていきます。

- 平成18年に策定された川崎駅周辺総合整備計画において、計画内の基本施策「回遊性の強化」の一環として、改札口の設置を含めて新たな北口通路の整備が位置付けられ、整備手法や費用についてJR東日本と協議していくことになりました。



「議会かわさき」広報キャラクター

およよん

北口通路の整備・北改札再開の決定

市として川崎駅周辺総合整備計画を策定したものの、その後、JR東日本との協議・調整がなかなか進みませんでした。そこで、市議会では平成21年10月に「JR川崎駅北口自由通路等の早期整備に関する決議」を全会一致で可決し、決議文を直接JR東日本に持参して、早期の実現について強く働きかけを行うなどした結果、平成22年1月にJR東日本も同意し、市と同社との間で「川崎駅北口自由通路等整備事業に関する基本覚書」を締結しました。

【平成22年第1回定例会（3月）】

質問

川崎駅北口自由通路の整備について伺います。混雑緩和の解消などに向けて、JRとの間で基本覚書が交わされましたが、その内容について伺います。

答弁

JR東日本と共同して施設設計等を進めていくために、整備形態、費用負担、用地処理等の基本的な考え方について合意したものです。整備形態については、川崎駅へのアクセス性と駅東西の利便性、回遊性等の向上を図るため、北口自由通路、北改札等を整備するとともに、混雑緩和対策として先行的に中央北臨時改札を設置することとします。また、JR東日本では駅店舗展開を行うとしています。次に、費用負担については、北口自由通路、北改札とそれに伴う駅関連施設の整備、中央北臨時改札に関する費用は市が負担し、店舗展開に要する費用等はJR東日本が負担し、これらに共通に必要な費用は、双方で適切に負担することとしています。



【平成29年6月に先行開業した中央北改札】



その後の市議会での審議経過

【平成22年予算審査特別委員会（3月）】

質問

現在、川崎駅東口アゼリア地下街入り口に行政サービスコーナーが設置されていますが、今後、移転を検討していると発表されています。北口自由通路付近や西口のラゾーナの一角の業務ビル計画に行政サービスコーナーを設置することも検討するべきと考えますが、いかがでしょうか。

答弁

行政サービスコーナーの移転候補地については、川崎駅北口自由通路等整備事業など、駅施設関連の整備計画との連携を初めとして、行政サービスコーナーを利用する方々にとりまして、さらに利便性の高い場所で充実したサービスを提供できるよう検討しています。

【平成24年第3回定例会（9月）】

質問

観光の振興には、川崎にふさわしい総合観光案内所の設置が不可欠であり、とりわけ川崎の顔とも言えるJR川崎駅構内は最善であると考えますが、いかがでしょうか。

答弁

1日平均約37万人の乗降人員を抱えるJR川崎駅の構内において、各種の観光情報の発信及び観光案内を行うことは有意義と考えています。川崎駅北口自由通路等整備事業の進捗状況を見きわめながら、関係団体等との協議を踏まえ、観光案内所の移転について、検討します。

取り組みとしては・・・

- ・北口通路の供用開始に合わせ、行政サービスコーナー、市バス乗車券発売所、観光案内機能（コンシェルジュサービスや川崎市の名産品等の展示・販売、2つのディスプレイを備え、市の魅力やイベント情報の発信など）を持つ複合施設「かわさききたテラス」がオープンしました。



【かわさききたテラスの外観】



【かわさききたテラス内のディスプレイなど】

【平成27年第2回定例会（7月）】

質問

北口自由通路は現在建設中ですが、情操教育の一環として、子ども目線の電車の見える窓、仮称チャイルドビューを設置すべきと考えます。西側デッキあたりに設置できませんか。

答弁

川崎駅北口自由通路西側デッキへの展望エリアの設置についての御質問ですが、北口自由通路西側デッキについては、本年8月からの工事着手に向け現在契約等の手続きを進めていますが、整備計画では、のぞかれ防止のための約1.1メートルのスモークガラス製高欄をデッキ両側に設置する計画となっています。要望のありました周囲を展望できる構造への対応としては、ガラス製高欄上部の透明化等が考えられますが、今後、子どもの目線からの見え方等の検証を行いながら、導入について検討します。

取り組みとしては・・・

- ・北口通路西側デッキの両側に設置されている、高さ110cmのガラス製高欄において、60cmより上部を透明化し、子どもの目線で下を走る電車やバスを眺めることができる展望エリア（仮称チャイルドビュー）が整備されました。



【展望デッキからみた外の景色】

川崎駅北口通路の概要

事業費 約190億円（川崎市負担 約94億円、JR東日本負担 約96億円）

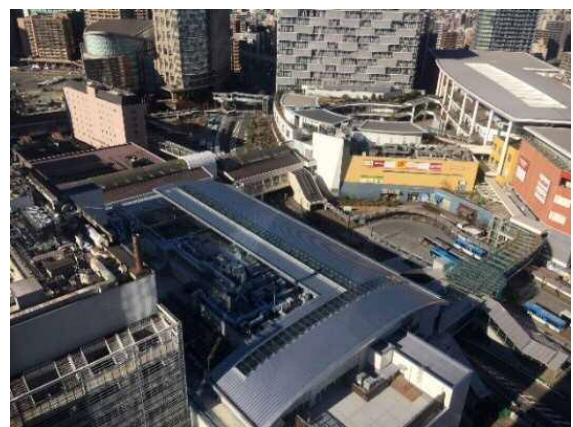
整備主体 川崎市・JR東日本

工事期間 平成25年5月～平成30年12月
北口通路・北改札の供用開始は平成30年2月17日
※中央北改札は平成29年6月18日に先行開業

施設概要 有効幅員10m（西側デッキは5m～10m）、延長約230m（両デッキ部含む）、エレベーター4基、エスカレーター6基（上下各3基）



【北改札】



【北口通路完成後の川崎駅の外観】