



JR川崎駅東口駅前広場の再整備完了

(平成23年3月)

川崎駅東口は、昭和61年に、歩行者の安全性を重視して、地下と地上で車両から分離するという考え方で整備されましたが、主要な移動ルートが地下街経由のため、回遊性・利便性に課題がありました。

広場の構造や交通処理上の問題などから、改善が困難な状況にありましたが、バリアフリー化の要請や西口開発に伴う東西両地区における回遊性・利便性の向上など、総合的な対策の必要性が高まったことから、平成18年4月に川崎駅周辺総合整備計画を策定し、川崎駅東口駅前広場の再編整備を推進することとなりました。

<議会での審議経過と市の取り組み>

【平成18年第1回定例会(3月)】

質問

平成17年11月12日から15日までバリアフリー化や回遊性、利便性の向上などの観点から、平面横断化の検討のため自動車交通と歩行者交通を変更して、検証する社会実験が行われましたが、この結果をどのように受けとめていますか。

答弁

周辺の道路・交差点における自動車交通に大きな影響は見られず、通過車両の駅周辺への集中度が緩和され、バス、タクシーなどの運行円滑化が期待される結果となっています。また、歩行者交通についても、駅前広場の平面横断化による歩行者の利便性向上などの効果が明らかになりました。

取り組みとしては・・・

いままでは、地下を通らなければ横断できなかった駅から銀柳街へと向かう箇所が横断できるようになりました。



【平成19年第1回定例会(2月)】

質問

川崎駅東口駅前広場再編整備計画の策定に際し、特に留意した項目や特徴的な点は。

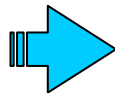
答弁

川崎市の玄関口にふさわしいにぎわい空間の創出を目指して7つのバス島を2つにまとめて、ゆったりとした広場空間や歩行空間の確保に努めています。さらに、懸案であったバリアフリー化の実現に向け、高齢者や身体障害者の方などの移動にも配慮して、平面横断が可能となる構造とするとともに、2つのバス島にエレベーターとエスカレーターを設置する計画としています。

取り組みとしては・・・



バス島 7つ
エスカレーター 12基
エレベーター 2基



バス島 2つ
エスカレーター 16基
エレベーター 7基

【平成19年第5回定例会（12月）】

質問

バス乗り場の案内表示ですが、今回の再編整備にあわせて、バス乗り場の案内をわかりやすいものに改善すべきでは。

答弁

高齢者や視覚障害者、車いす使用者、外国人などにも、わかりやすく、共通の情報が得られるよう、情報内容、設置位置、表現方式などを考慮し、案内標識などを整備していきます。

取り組みとしては・・・

バスの路線案内図では行き先を色分けし、見やすい高さにするなど、誰にでも分かりやすい大きな案内標識としました。

（写真は広場中央）



【平成22年第1回定例会（3月）】

質問

現在の地下街アゼリアの排気塔付近にモニュメントを設置するとのことですが、愛称を市民募集しては。

答弁

モニュメントの愛称募集については、定期的に行っている市民、学識者、関係事業者等で構成される川崎駅周辺総合整備事業推進会議の御意見を伺いながら、その方法等も含め検討していきます。

取り組みとしては・・・

愛称を投票によって決定しました（投票期間 平成23年1月14～31日）

1位 アースキャンドル	467票	4位 キザシの塔	180票
2位 いぶきの塔	324票	5位 プレスキャンドル	150票
3位 きらっとツリー	309票		



【平成22年決算審査特別委員会（9月）】

質問

環境配慮技術の導入について、遮熱性舗装などは性能が向上しているため、このような技術も取り入れるべきでは。

答弁

遮熱性舗装は、耐久性や剥離しやすいなどの課題があり、車道部への採用は見送りました。また、歩道部には、植栽を多く配置するため、保水性、透水性舗装を採用しました。しかし、モデル的な導入は可能と考えられるので、広場内に整備予定の荷さばきスペースを活用するなど、導入に向けて取り組んでいきたいと考えています。

取り組みとしては・・・

タクシープール、バス待機スペースに遮熱性舗装を採用しました。

遮熱性舗装の特徴としては、路面の温度上昇が緩和されることにより、周辺の気温を低下させ夏季の道路環境の改善及び舗装のわだち掘れの低減等の効果があります。

その他の環境配慮技術の導入

LED照明、遮光性自然採光、太陽電池パネル、環境配慮広報表示版、高反射屋根材、緑化、保水性舗装、透水性舗装、光触媒塗装などを導入しました。

再整備完了

平成23年3月26日に、川崎駅東口駅前広場再編整備工事が完了しました。

