

2. 回遊性の強化

西口地区では、商業施設、都市型住宅の整備などの民間を中心とした再開発事業が進められるとともに、東口地区では、商業施設のリニューアルが進んでいます。今後、さらなる集客が見込まれることから、駅周辺の回遊性を高め、利便性の向上、中心市街地の活性化を図るため、往来しやすいまちづくりを推進します。

(4) 新たな北口自由通路の整備

現在の東西自由通路の通行者数は約 18 万人/12h (平成 16 年 9 月調査) となっており、通行量ピーク時には東西往来者と駅施設利用者の輻輳が見られます。



北口自由通路設置検討位置

今後、西口地区で進められている再開発事業の完成後の通行量は、約 22 万人/12h になると想定され、より一層歩行者に対する安全性やサービス水準の低下が懸念されます。将来における東西自由通路の混雑解消と歩行者通行の分散、駅周辺の回遊性強化と利便性向上を図るため、関係者と協議、調整を進めながら改札口設置を含めた北口自由通路の整備を推進します。

(5) 歩行者空間や道路横断の環境改善

西口大宮町地区の再開発事業では、都市型住宅の整備にあわせ、ペDESTリアンデッキの整備により、川崎駅へのアクセス性を強化し、回遊性の向上を図ります。また、東口地区においては、商店の路上看板や放置自転車等があるため、JR川崎駅と京急川崎駅間などにおける安全で快適な歩行空間が求められています。今後、関係者への協力を働きかけながら、市街地再開発事業等の機会を捉え、新たな歩行者空間のあり方を検討し、整備を推進します。



JR川崎駅・京急川崎駅間の歩行者通路

(6) 東西自由通路の西側接続と機能強化

西口堀川町地区の再開発事業における大規模商業施設の整備にあわせ、東西自由通路と大規模商業施設を結ぶペDESTリアンデッキの整備により、回遊性強化、利便性の向上を図ります。

(7) 駅東西連絡の強化

東口地区と西口地区を結ぶ府中街道は、歩道の幅員が狭い箇所や、一部に階段があります。こうした中で自転車通行の約 3 割が車道を通行していることから、歩行者・自転車通行の安全確保が課題となっています。今後、西口地区の再開発事業などにより、さらに自転車の通行量が増えることが想定されます。



府中街道アンダーパス部

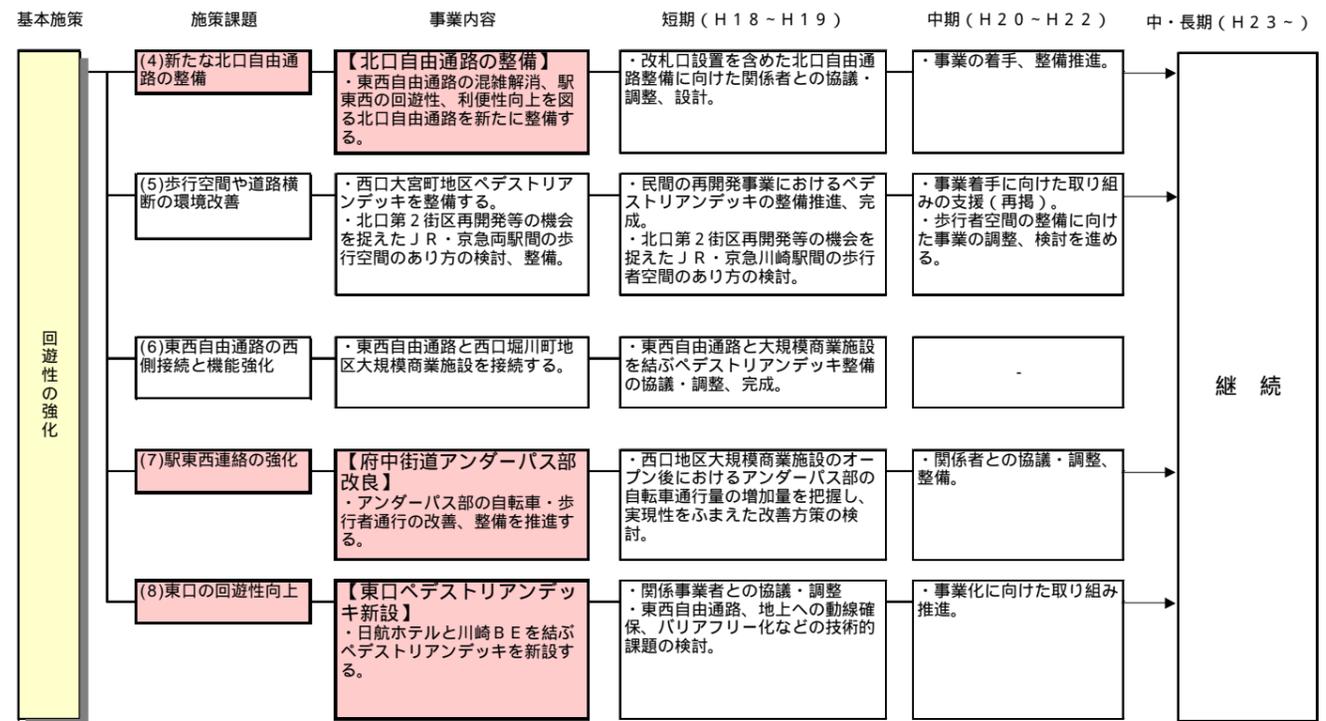
このため、歩行者・自転車通行の安全方策を検討し、改善、整備を図ります。

(8) 東口の回遊性向上

現在の川崎駅ビル前通路の歩行者交通量は、ルフロン方面へは約 4 万 3 千人/12h、リパーク方面へは約 4 万人/12h (平成 16 年 9 月調査) となっており、西口地区全体の再開発事業が完成した後の歩行者通行量はさらに増えると想定されます。このため、地上部の歩行空間の確保とともに、日航ホテルと駅ビル間のペDESTリアンデッキ整備や、これらと東西自由通路、北口自由通路などとの連携を検討し、東口の回遊性強化や利便性向上に向けた取り組みを進めます。



ペDESTリアンデッキ設置検討位置



行政が取り組む主な事業