

まちづくりの考え方における市庁舎の位置づけ

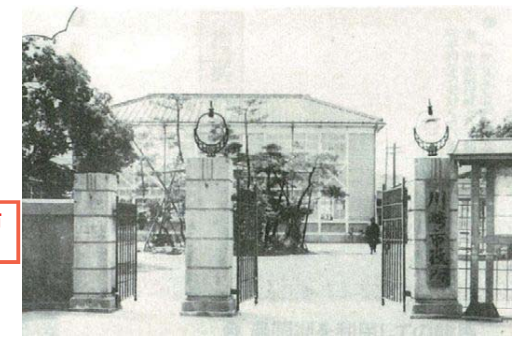
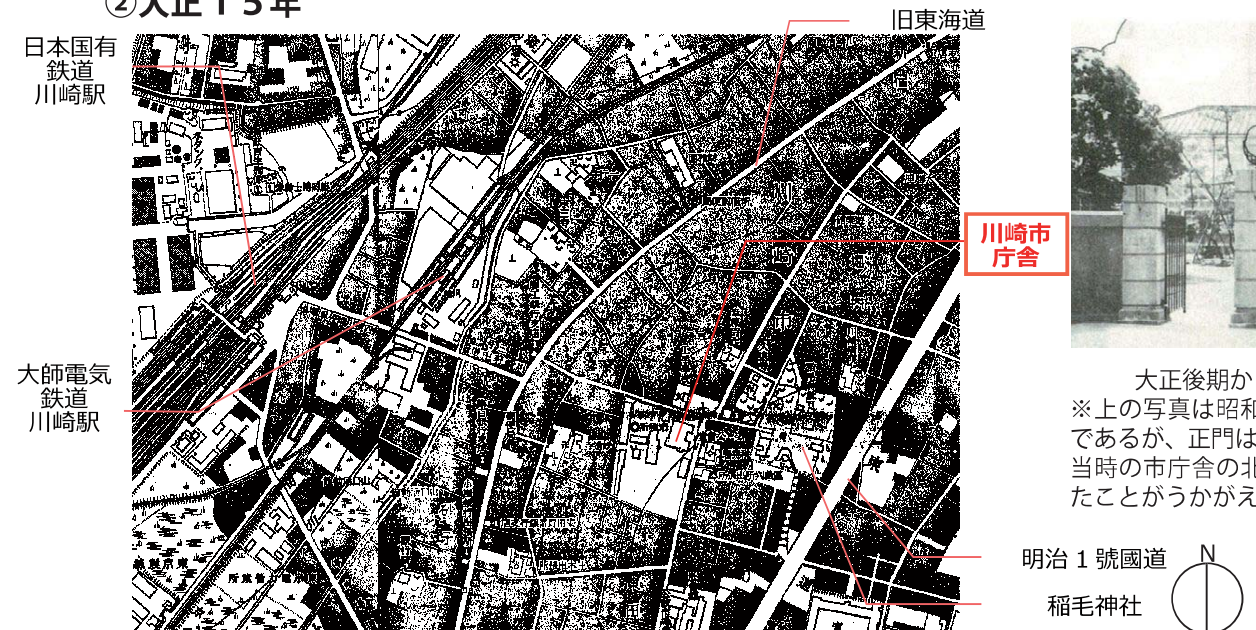
(1) 市役所及び市街地の歴史の変遷

①大正6年



- 日本国有鉄道（現：JR東日本旅客鉄道）東海道線川崎駅、大師電気鉄道（現：京浜急行電鉄）川崎駅が開通している。これらの駅の東側のうち、旧東海道の沿道に建物が密集しており、そこから稲毛神社付近にかけて現在の市庁舎敷地の北側のエリアに市街地が広がっていることが見てとれる。
- 日本国有鉄道川崎駅及び大師電気鉄道川崎駅から東海道を経て、稲毛神社に至る道路が現在の市庁舎敷地の北側を通過しており、当時はこの道路が川崎駅に通じる主たる動線だったことがうかがえる。
- 現在の市庁舎敷地には、川崎尋常小学校が建っていた。

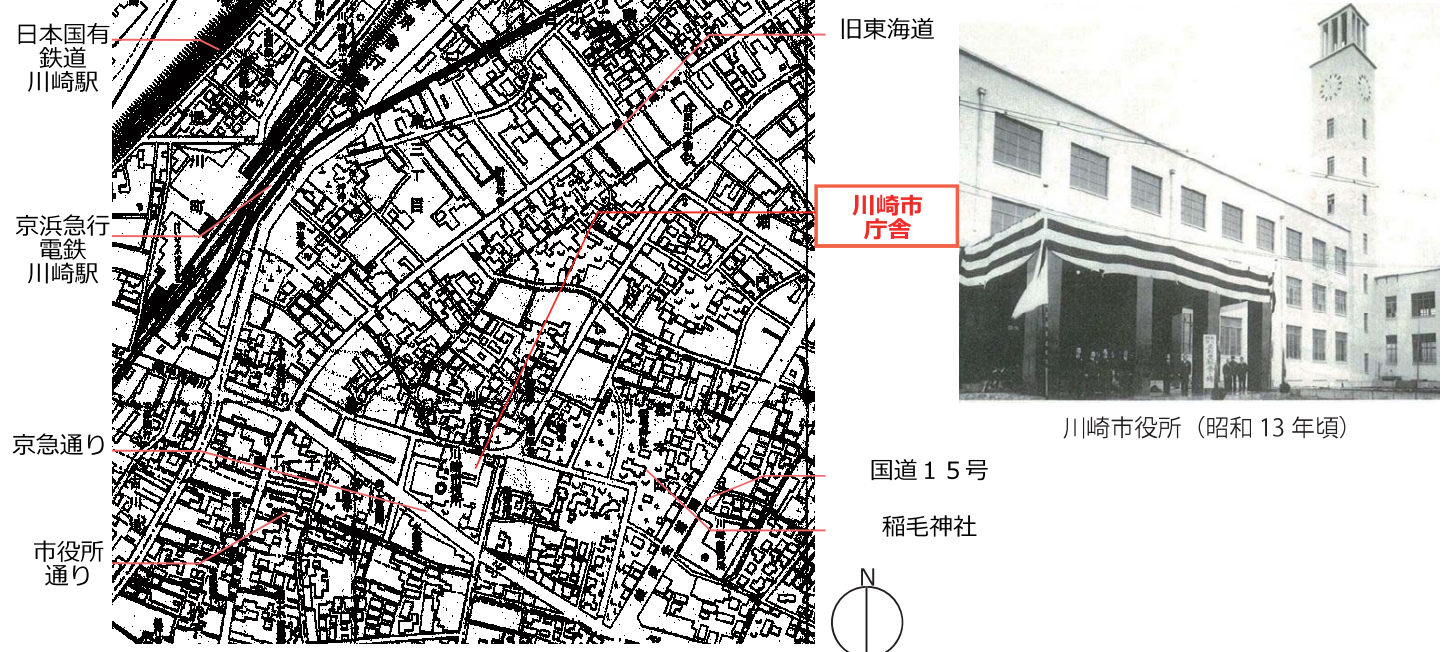
②大正15年



大正後期から昭和初期の市庁舎  
※上の写真は昭和6年頃に撮影されたものであるが、正門は現在の市庁舎北側にあり、当時の市庁舎の北側道路が主たる動線だったことがうかがえる。

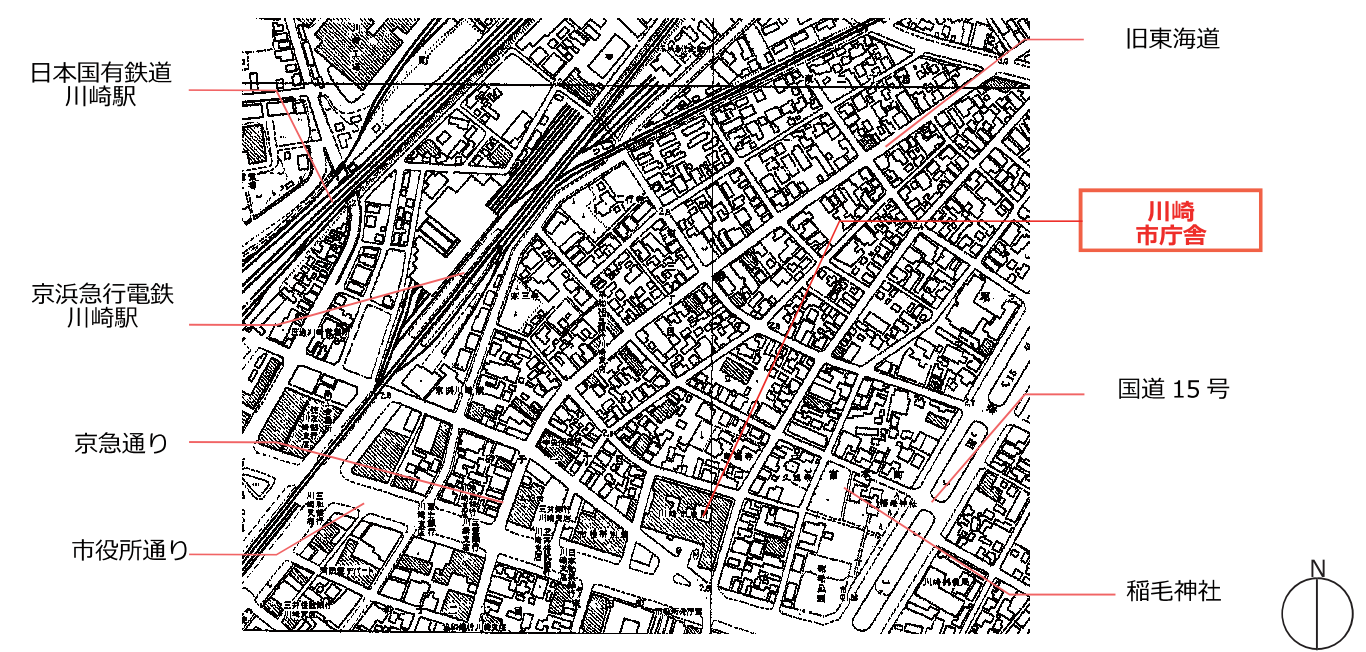
- 大正13年に川崎市が施行され、当時の川崎尋常小学校の校舎が市庁舎に転用された。
- この時代も川崎駅から市庁舎北側を通過して稲毛神社に向かう道路が川崎駅に通じる主たる動線だったと考えられるが、明治1号国道（現：国道15号）が開通するなど道路等の都市基盤が整備されつつあり、市庁舎の南側を通る動線も形成されつつあることがうかがえる。

③昭和22年



- 市道砂子9号線（京急通り）が整備され、現在の市役所の南側を通過して国道15号線に向かう人の往来が形成されることで、徐々に軸線が南側の市街地に移ってきている。
- 昭和13年、現在の市庁舎が建設されたが、市庁舎の正面出入り口が敷地の南側に配置されており、その後、市庁舎の南側に、川崎府中線（市役所通り）の都市計画決定（昭和21年）が行われるなど、市庁舎の南側に都市軸を形成しようとする意図が見てとれる。

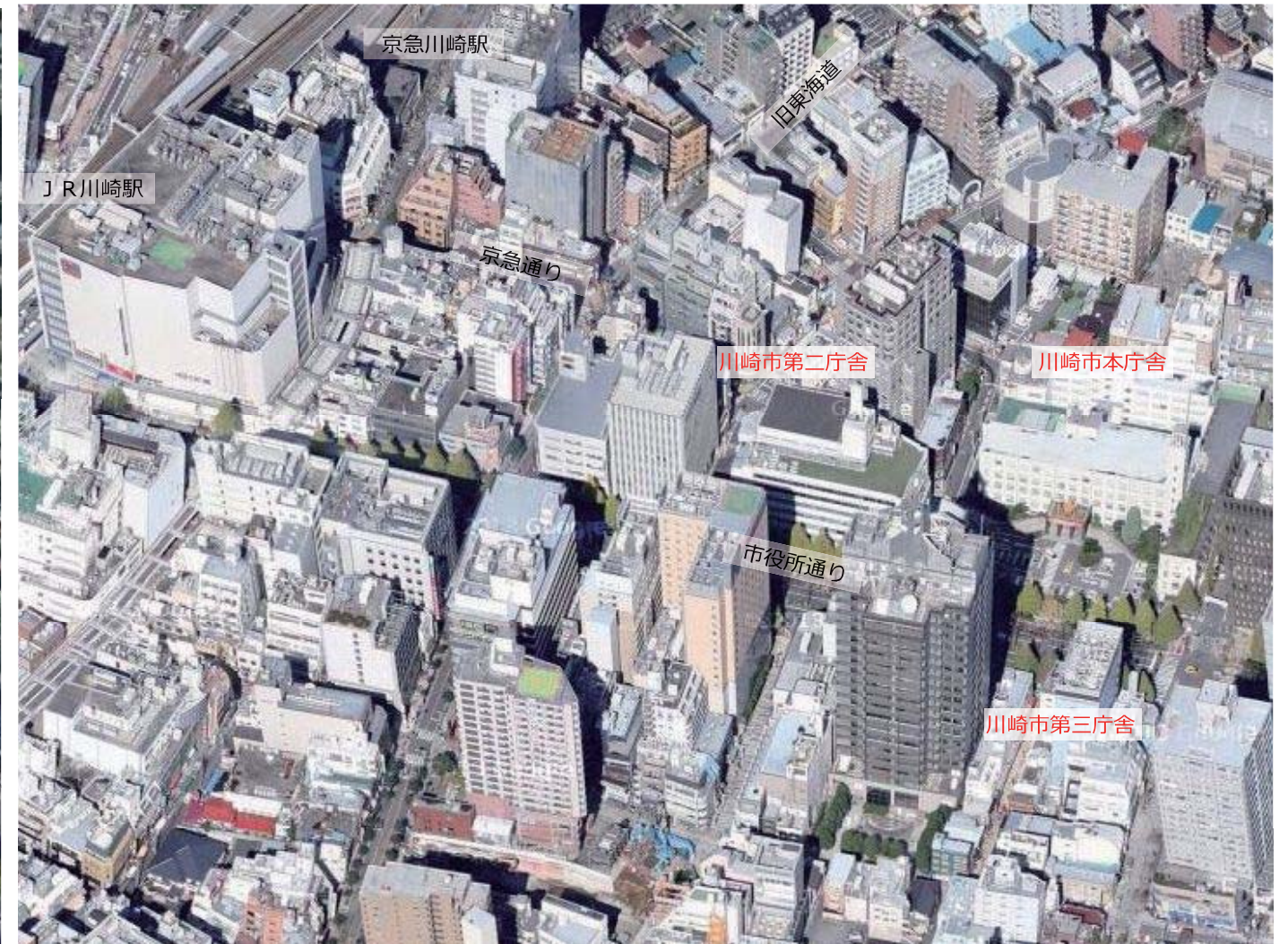
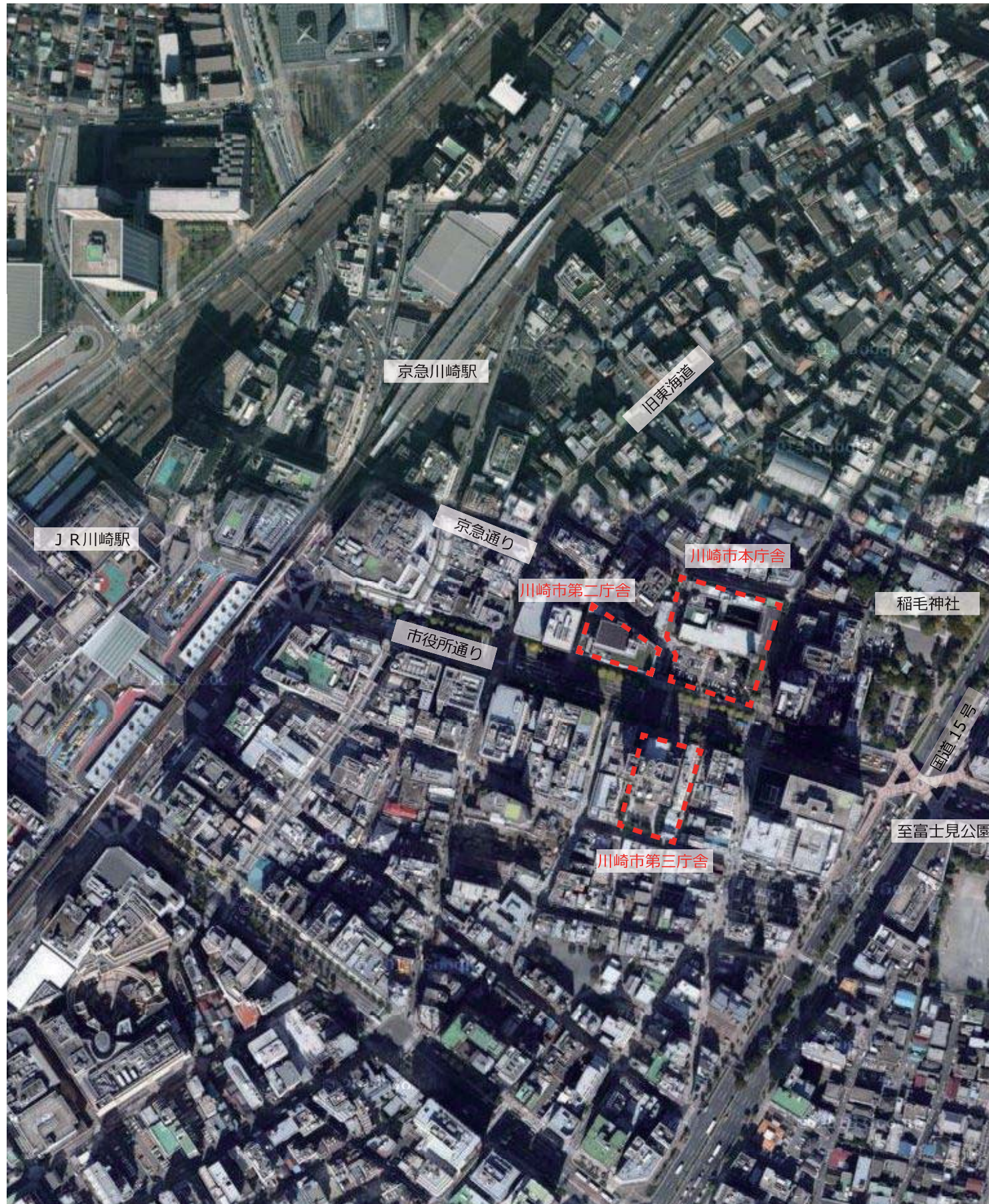
④昭和37年



- 戦後の戦災復興土地区画整理事業にあわせて、現在の市街地基盤が完成しつつある。
- 市役所通りが整備され、市庁舎の南側に新たな都市軸が形成された。



⑤現在



- ・昭和34年には市役所の一部が増築され現在の市庁舎の形となった。市役所通り等の都市基盤が整備された後、川崎駅に通じる主たる動線は市役所通りとなり、今日に至る。
- ・一方で、市庁舎増築に際し、京急通りの一部が市役所の敷地に含まれ駐車場として利用されるなど、京急通りからの動線が分断された。
- ・現在の市街地は、東日本旅客鉄道（JR東日本）川崎駅、京浜急行電鉄（京急）川崎駅を中心とし、市役所通りをはじめとした都市基盤上に、商業・業務、住宅地等の市街地が形成されている。
- ・中でもJR東日本川崎駅や京急川崎駅の周辺には、大規模な商業・業務地が形成されている。
- ・また、市役所通り沿道には、大～中規模の商業・業務地が形成されており、駅前周辺の市街地や市庁舎とともに、中心市街地を形成している。
- ・その周囲に位置する京急通りや旧東海道沿いには、主に小規模な建物からなる繁華街が形成されており、賑わいが形成されている。
- ・また、市役所の周辺には稲毛神社等の歴史的資源があり、市役所通りや富士見公園をはじめとする主要な公共施設では、豊かな緑が分布している。



## (2) 周辺のまちづくり施策との整合について

川崎市では、H 16 年度に学識者、市民、公共交通事業者、商業者等で構成する「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」を設置し、協議・調整を進めながら、H 18 年 4 月に「川崎駅周辺総合整備計画」を策定しました。

この「川崎駅周辺総合整備計画」において、川崎市役所本庁舎敷地周辺は、「シビックセンター核」と位置付けられています。

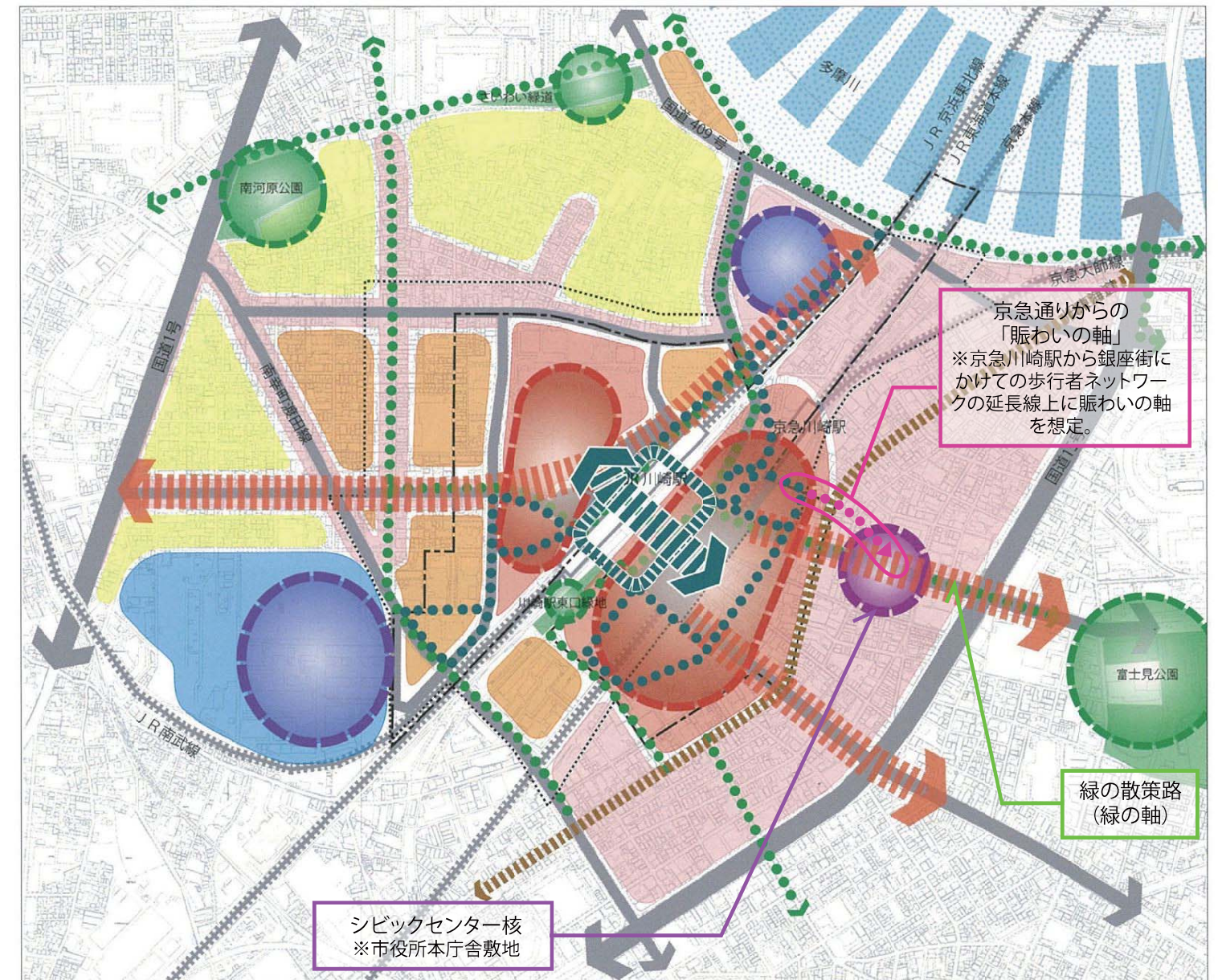
都市軸については、敷地南側に面する市役所通りは「緑・活気・憩い・ふれあい」の拠点である富士見公園に続く街路樹が美しい「緑の散策路」に位置付けられています。

京急川崎駅から市役所に続く道路（以下「京急通り」と呼ぶ）は、小規模な小売店舗や飲食店が集積し賑わいのある街並みが形成されており、京急川崎駅から銀座街にかけての区間が「歩行者ネットワーク」の経路として位置づけられ、歴史軸である旧東海道を横断し、シビックセンター核に続いています。

今回の計画ではこれらの位置づけと整合をとり、より発展させて、「賑わいの軸」である京急通りの終点の市役所敷地に、情報発信や交流の場としての機能を持った「賑わいの核」を創出し、また、「緑の軸」である富士見通りに面する部分については緑化されたオープンスペースなどの「緑の核」を形成することにより、2つの都市軸の魅力的な結節点となることを目指して計画する必要があります。

なお、「川崎駅周辺総合整備計画」については、策定後一定期間が経過し、時点修正なども必要なことから、本庁舎等建替基本計画などと整合をとりながら、来年度以降に見直すことを検討しています。

「川崎駅周辺総合整備計画における都市構造及び土地利用イメージ図」



※「京急通り」

…昭和 57 アーバンデザイン基本計画において使用されていた通りの

愛称が分かり易いため使用した。正式な路線名は砂子 8 号線及び砂子 9 号線



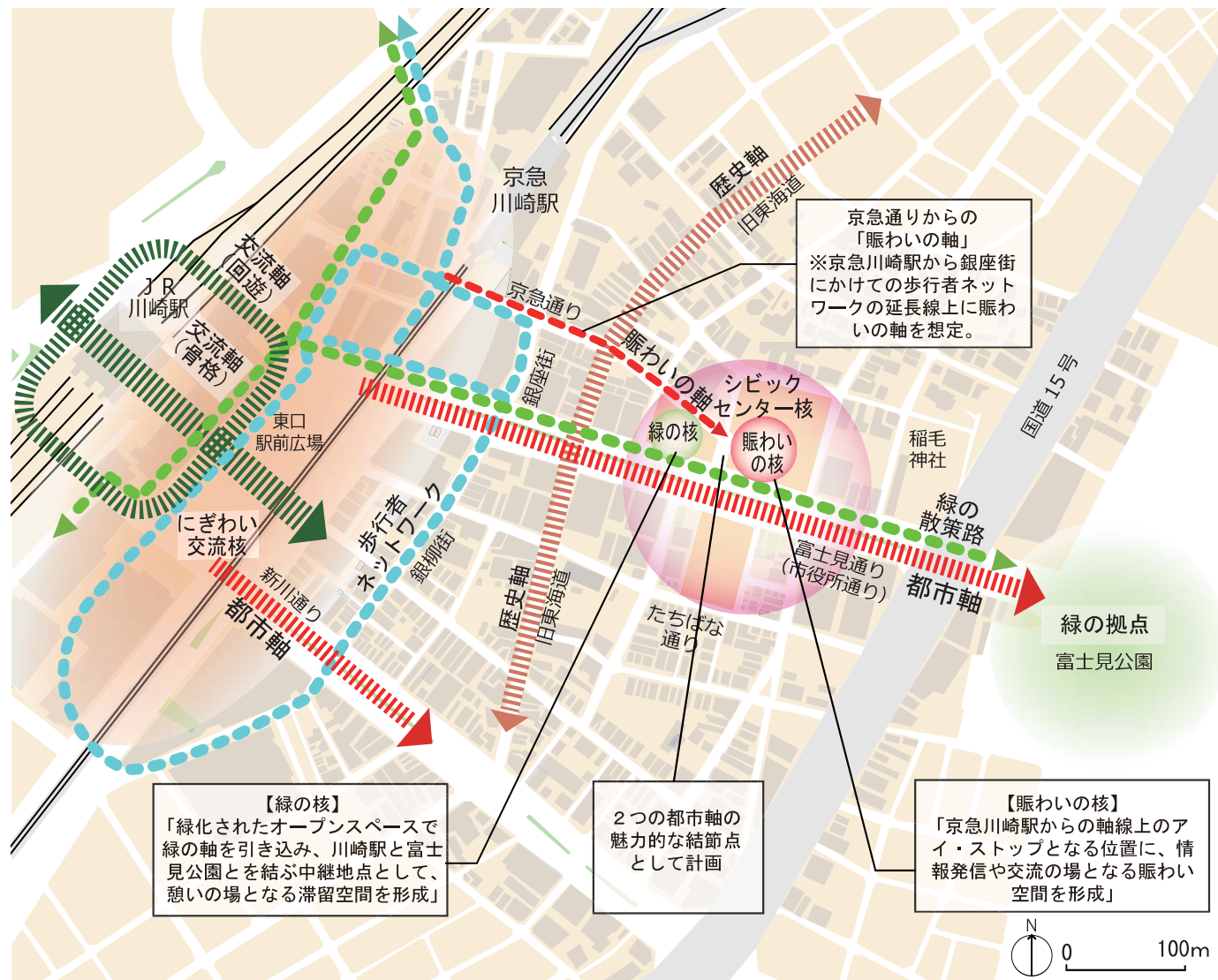


### (3) まちづくりの考え方における市庁舎の位置づけ（案）

#### ① 周辺のまちづくり施策との整合について

##### ～「賑わいの核」の創出と「緑の核」の形成により魅力的な結節点として計画～

- 川崎駅東口地区は、旧東海道の宿場町としての歴史を背景とし、地域に根差した小規模な商業の集積による賑わいを形成してきました。また、戦後の戦災復興を契機とした大規模なインフラ整備などにより、現在の都市の骨格が形成されました。
- 本庁舎敷地は富士見通りと京急通りの結節点に位置していることから、それぞれの地域資源を活かした核を創出することにより、川崎駅周辺地区全体の回遊性の強化と賑わいの創出を図り、さらなる「かわさき」の魅力向上を目指します。
- 富士見通りについては、「川崎駅周辺総合整備計画」において都市軸とされており、また川崎駅と「緑の拠点」である富士見公園地区とを結ぶ「緑の散策路」としても位置付けられていることから、その中間となる本計画地に、「緑の核」を形成し憩いの場となる滞留空間を形成します。
- 京急通りについては小規模な商業・物販店舗等による「賑わいの軸」を形成していることから、この終着点である本庁舎敷地に、情報発信や、交流の場となる「賑わいの核」を創出することにより、旧東海道や駅前の商店街などへ賑わいの波及効果を生みだします。



#### ② 周辺市街地との関係性について

- 市庁舎の計画に当たっては、賑わいの核には情報発信や交流の場となるアトリウムのある広場空間や情報プラザ、カフェ等の賑わい施設などを検討し、緑の核には緑豊かなオープンスペースを設置します。また、敷地外周に歩行者空間を配置することで、周辺敷地への回遊性を生み出し周辺市街地に配慮していきます。
- これらの歩行者空間と、緑の核・賑わいの核が一体となったシビックセンター核を形成し、都市軸である市役所通りや京急通り、歴史軸である東海道等とともに形成されてきた周辺市街地に、賑わい・憩いの波及を生み出していきます。

