

都市再生整備計画 事後評価シート
川崎駅周辺地区

平成23年3月

神奈川県川崎市

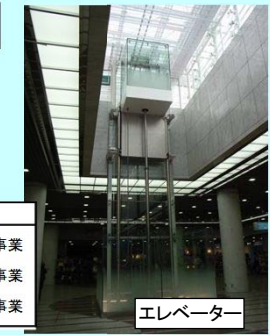
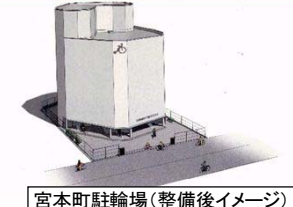
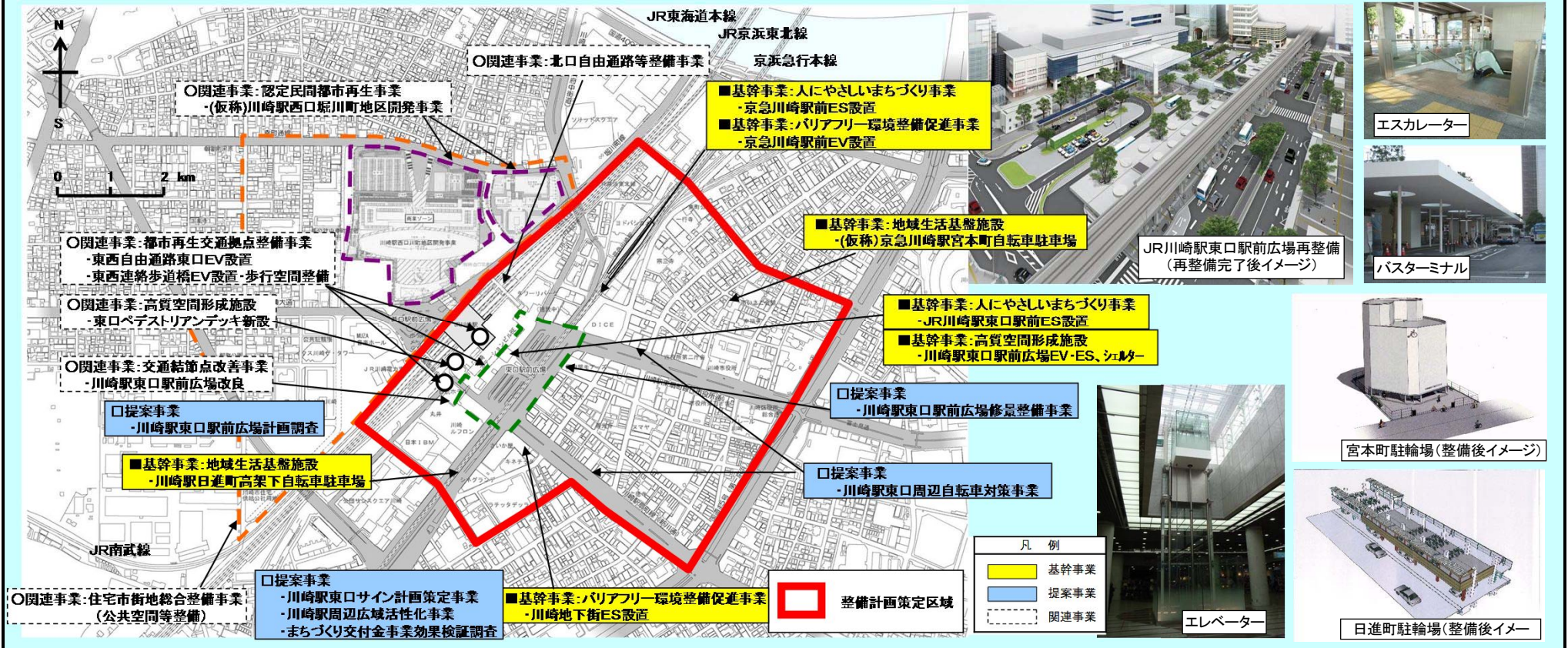
様式2-1 評価結果のまとめ

都道府県名	神奈川県		市町村名	川崎市		地区名	川崎駅周辺地区			面積	49ha	
交付期間	平成18年度～平成22年度		事後評価実施時期	平成22年度		交付対象事業費	4,069百万円		国費率	0.4		
1)事業の実施状況	当初計画に位置づけ、実施した事業	基幹事業	【人にやさしいまちづくり事業】JR川崎駅東口駅前									
		提案事業	【事業活用調査】川崎駅東口駅前広場計画調査、川崎駅東口サイン計画策定事業、まちづくり交付金事業効果検証調査 【まちづくり活動推進事業】川崎駅周辺広域活性化事業									
	当初計画から削除した事業	基幹事業	【高次都市施設】JR川崎駅北口自由通路(立体遊歩道)		事業見直しにより、整備完了が交付期間年度を越える見通しとなったため、関連事業に変更				指標3【東西往来者数】の「定義」及び「目標と指標及び目標値の関連性」について変更した。なお、指標への影響は考えられるが、数値目標は据え置きとする。			
		提案事業	【地域創造支援事業】駅舎橋上化事業		事業見直しにより、整備完了が交付期間年度を越える見通しとなったため、関連事業に変更							
	新たに追加した事業	基幹事業	①【地域生活基盤施設】自転車駐輪場(日進町)、自転車駐輪場(宮本町) ②【高気空間形成施設】緑化施設等(照明施設) ③【高気空間形成施設】歩行者支援施設、障害者誘導施設 ④【人にやさしいまちづくり事業】京急川崎駅前 ⑤【バリアフリー環境整備促進事業】京急川崎駅前、川崎地下街		①川崎駅周辺の回遊性・安全性を高めるため、放置自転車対策および市役所通りにおける安全で快適な歩行者と自転車の通行環境構築のため追加。 ②川崎駅周辺の回遊性・利便性の向上を図るため ③関係事業者等との調整に目途が付いたため、関連事業から一部移行 ④⑤川崎駅周辺の回遊性・利便性の向上、地下街の活性化、バリアフリー化を促進するため				①②④⑤指標4【東口駅前広場の満足度】に影響を与えるが、目標値の修正は据え置く。 ③影響なし			
		提案事業	①【地域創造支援事業】川崎駅東口駅前広場修景整備事業 ②【事業活用調査】川崎駅東口周辺自転車対策事業		①関係事業者等との調整に目途が付いたため、関連事業から一部移行 ②歩行者の安全性・快適性の向上に資する通行空間を確保するため、社会実験を実施し効果を検証するため				①影響なし ②社会実験の結果は、地区のまちづくり方針に反映されているが、都市再生整備計画の目標等には影響はない。			
交付期間の変更	当初変更	-		交付期間の変更による事業、指標、数値目標への影響				-				
2)都市再生整備計画に記載した目標を定量化する指標の達成状況	指標		単位	従前値	目標値	数値		目標達成度	1年以内の達成見込み	効果発現要因(総合所見)		フォローアップ予定時期
	指標1	駅乗降客数	人/日	280,000	H16 350,000 H22	モニタリング	評価値	△	あり	目標達成には至らなかったが、駅周辺での都市機能の集積や居住人口の増加とあわせ、JR川崎駅周辺のバリアフリー化や駐輪場整備を進めた結果、交通拠点機能が向上しており、駅乗降客数が増加傾向にある。		平成23年9月
	指標2	東口駅前広場からJR川崎駅へ向う歩行時間の短縮	分	約5.5	H17 約2.0 H22	-	約2.0	○	あり	JR川崎駅東口駅前の再編整備を行い、これまでは川崎地下街を通る必要があったバスターミナルや市街地に地上から平面移動できるようになる。そのため、東口市街地からJR川崎駅に向かう歩行時間が短縮されることになる。		平成23年4月
	指標3	東西往来者数	人	約30,000	H16 約76,000 H22	-	49,262	△	あり	目標達成には至らなかったが、エレベーター・エスカレーターの設置やサイン等の誘導施設の設置など、JR川崎駅東西の往来者は確実に増加しており、東西の一体性や回遊性の強化は図られていると見える。		平成23年9月
	指標4	東口駅前広場の満足度	%	32	H16 50 H22	-	70	○	あり	JR川崎駅東口駅前広場の再編整備により、動線の複雑さ・不便さを解消し、安全にバス乗降ができるようになる。また、社会実験の実施結果により、自転車歩行者道の分離の有効性や押し歩きの実現性が確認された。		平成24年3月
3)その他の数値指標(当初設定した数値目標以外の指標)による効果発現状況	その他の数値指標1	地区居住人口	人	26,996	H17	/		/	/	川崎駅を持つ交通利便性を活かし、川崎駅周辺の基盤を改良したことにより、高層マンションの開発や商業施設の開業など多様な都市機能の集積に寄与した。		平成23年4月
	その他の数値指標2	川崎駅周辺地区における通行量	人・台/日	351,642	H17	/		/	/	ラゾーナ川崎等商業施設の集積や、中心市街地の活性化を図るイベント等が継続的に開催されたため、集客力が向上するだけでなく、回遊の目的や選択肢が増えて来街者の回遊が促された。また、駅周辺での移動や乗り換えにおける円滑化やバリアフリー化等が進み、快適でスムーズな移動が可能となった。		平成23年9月
4)定性的な効果発現状況	<p>・平成22年4月週間東洋経済「第2回住みたい駅ランキング」第1位、平成22年9月週間東洋経済「デフレ時代のお勧めエリア604駅」に選出、平成22年SUUMO「住んでみてよかった街ランキング」第3位に選ばれるなど、職・住・遊がバランスよく整備され、利便性が高い駅として選ばれる駅となっている。</p> <p>・平成22年9月に川崎駅周辺で実施したアンケート調査(事後評価アンケート)では、「違法駐輪が減った」との意見が見られ、社会実験の実施等における放置禁止エリア周知の効果が見られる。また、東口駅前広場については、「雨に濡れずに歩ける」「動線が増え、混雑が分散されて移動しやすい」といった回遊性の向上に対する意見や、「明るく開放的な駅前広場となった」「以前と比べ綺麗になった」といった印象が改善された意見が多く見られた。さらに、「環境配慮技術導入の満足度」に対しては、9割がよいと答えるなど高評価であった。</p>											
5)実施過程の評価	実施内容			実施状況				今後の対応方針等				
	モニタリング	なし		都市再生整備計画に記載し、実施できた								
	住民参加プロセス	川崎駅周辺総合整備事業推進会議の開催(構成は市、学識経験者、市民、商工業者代表)		都市再生整備計画に記載はなかったが、実施した				市・学識経験者・市民・商工代表者で構成された川崎駅周辺総合整備事業推進会議において検討された内容を、引き続き川崎駅周辺地区のまちづくりに活かしていく。				
持続的なまちづくり体制の構築	商業者による主体的な「かわさきTMO」の運営 かわさきTMOを主体とした事業の実施(TMOとは中心市街地における商業まちづくりをマネジメント(運営・管理)する機関である)		都市再生整備計画に記載し、実施できた				今後も川崎駅周辺の事業者が主体となって回遊性の向上、賑わいの創出及び情報発信力を強化し、魅力あるまちづくりを推進する。また、富士見地区も含めた川崎駅東西の回遊性を向上し、エリア全体のイメージアップを図ることで、都市ブランド力のある商業集積地を形成する。市としては、引き続き「かわさきTMO」の活動を支援していく。					

様式2-2 地区の概要

川崎駅周辺地区(神奈川県川崎市) 都市再生整備計画事業の成果概要

まちづくりの目標	目標を定量化する指標		従前値	目標値	評価値
大目標: 交通利便性が高い、都市機能が集積した活力と魅力にあふれる広域拠点の形成 目標1: 駅東西地区の一体性を高めるための交通結節機能を向上し地区内を往来しやすいまちづくりを推進する 目標2: 東口駅前広場の再編と周辺の都市基盤施設等を整備し、人と環境にやさしいおおいある都市空間づくりを推進する 目標3: 駅東西地区の回遊性の強化とあわせ川崎らしいまちなみと個性的で賑わいあるまちづくりを推進する。	駅乗降客数	単位: 人/日	280,000 H16	350,000 H22	312,246 H22
	東口駅前広場からJR川崎駅へ向う歩行時間の短縮	単位: 分	約5.5 H17	約2.0 H22	約2.0 H22
	東西往来者数	単位: 人	約30,000 H16	約76,000 H22	49,262 H22
	東口駅前広場の満足度	単位: %	32 H16	50 H22	70 H22



凡例

■	基幹事業
■	提案事業
- - -	関連事業
□	整備計画策定区域

まちの課題の変化	<ul style="list-style-type: none"> 駅東西の歩行者動線は、エレベーター・エスカレーターの設置やサイン等の誘導施設の設置により、輻輳が緩和しスムーズな移動が可能となったことから、回遊性が向上した。しかし、JR川崎駅の東西市街地を結ぶルートが限定されていることにより、依然として東西自由通路の混雑が見られる。 エレベーター・エスカレーターの増設により自由通路と地上部との上下移動がスムーズとなるとともに、JR川崎駅東口駅前広場の再編整備によりバスターミナルや市街地への平面移動が可能となり、利用者の利便性や安全性が高まった。 社会実験の実施結果により、自転車歩行者道の分離の有効性や押し歩きの実現性が確認された。今後2箇所の駐輪場整備も行うが、依然として駐輪スペースが不足している状況にあり、引き続き対応が必要である。 駅周辺の大規模マンション開発等による人口増加や羽田空港の国際化等による来街者の増加が見込まれる中、JR川崎駅と京急川崎駅との連携を図り、広域交通拠点や生活拠点としてのさらなる機能向上や憩いのスペースやレクリエーション機能の充実が求められる。
今後のまちづくりの方策 (改善策を含む)	<ul style="list-style-type: none"> 川崎駅の回遊性、拠点性の向上を図るため、川崎駅周辺の多様な事業主体の連携を強化するとともに、事業者や地域住民等が主体となってまちの活性化に取り組む。 JR川崎駅と京急川崎駅との連携を強化するとともに、羽田空港国際化により増加する外国人観光客やビジネスマンを集客するための方策を検討する。 川崎駅周辺の安全性・利便性の維持のため、歩行空間の確保や施設の長寿命化を図る。また、環境美化や公衆衛生の推進、利用者意識の啓発を図り、川崎駅周辺のイメージアップを図る。 放置自転車を防止するため、市民ボランティア等を活用した放置自転車禁止の周知徹底、走行マナーの啓発等の利用者意識の改革を図る。また、公民が連携しながら駐輪場の整備促進を図っていく。 川崎駅東西市街地の円滑な通行を推進するため、東西自由通路における駅利用者や周辺利用者の動線の分散化を図るとともに、東西市街地を安全・円滑に行き来できるルートを整備する。 駅周辺の既存の施設を活用し、住民や来街者の憩い空間の創出やスポーツやレクリエーションなどの活動の拠点機能の強化を図る。