

川崎駅周辺地区のまちづくり

魅力と活力あふれる広域拠点をめざして



川崎市

川崎駅周辺地区全体／東口地区				西口地区			
1946	昭和21年	8月	戦災復興土地区画整理事業決定(3,521,000坪) (昭和24年6月 2,000,000坪に縮小) 東口駅前広場(5.9ha) 都市計画決定(昭和24年1月 1.9haに縮小変更)	昭和21年	8月	戦災復興土地区画整理事業(昭和24年6月西口地区はずれる) 西口広場(2.1ha) 都市計画決定(昭和24年1月 0.5haに縮小変更)	
	24	4	川崎競輪場開設				
1950	25年	1月	川崎競馬場開設				
	26	3	トロリーバス開通(川崎-桜本間)(昭和42年廃止)				
1955	33	12	川崎駅ビル一部完成、開業(翌年全館完成)	31年	4月	南幸町渡田線開通 西口広場(0.5ha)完成	
1960				38年	2月	幸町・浮島町線(第1京浜国道-幸町1丁目間)開通 幅員20m	
1965	41年	12月	川崎駅京浜急行線高架化(多摩川堤-八丁畷間)	44	12	東口・西口連絡歩道(跨線橋)開通	
1980	56年	7月	川崎駅東口駅前広場・川崎駅地下街(1~6号線) 都市計画決定	59年	12月	都市再開発方針2号地区(川崎駅周辺地区72ha) 都市計画決定	
	59	5	川崎駅地下街(7号線) 都市計画決定	60	5	かわさきテクノピア第1街区特定街区 都市計画決定 西口駅前広場・川崎町田線・堀川町線 都市計画決定	
1985	61	2	川崎駅東西自由通路 都市計画決定	63	7	かわさきテクノピア第1街区完成 川崎市産業振興会館完成	
		8	東田町8番地地区第一種市街地再開発事業 都市計画決定				
		10	川崎駅東口駅前広場・川崎駅地下街(アゼリア)完成				
	63	5	大日本電線跡地地区完成				
		7	川崎駅ビルB E完成、川崎駅東西自由通路完成				
平成元年	5	5	川崎駅北口地区第1街区第一種市街地再開発事業 都市計画決定				
1990	2年	11月	東田町8番地地区第一種市街地再開発事業(パペール川崎)完成	平成2年	3月	東西自由通路西口延伸部分・川崎駅前西口広場・川崎町田線・堀川町線供用開始	
	5	6	京浜急行大師線連続立体交差事業 都市計画決定	4	4	「川崎駅西口地区都市居住更新事業(現・住宅市街地総合整備事業)整備計画」承認	
1995	7	4	川崎駅北口地区第1街区第一種市街地再開発事業(川崎駅前タワー・リパーク)完成	7	4	かわさきテクノピア第2街区再開発地区計画 都市計画決定 かわさきテクノピア第2街区完成	
	9	10	川崎駅北口地区第3西街区第一種市街地再開発事業 都市計画決定	10	7	川崎駅西口大宮町地区街づくり基本協定締結	
				11	12	川崎駅西口大宮町地区再開発地区計画 都市計画決定 川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業 都市計画決定	
2000	14年	11月	ラチッタデッラ完成	15年	12月	川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業(ミューザ川崎)完成	
	15	7	川崎駅周辺地域都市再生緊急整備地域指定				
		8	川崎駅北口第3西街区第一種市街地再開発事業(ダイス)完成	16	1	川崎駅西口堀川町地区地区計画(再開発等促進区)都市計画決定	
2005	18	4	「川崎駅周辺総合整備計画」策定	18	8	ラゾーナ川崎プラザ完成	
				19	9	大宮中幸町線完成、川崎駅西口線完成	
	20	5	川崎駅北口地区第2街区地区計画 都市計画決定	19	3	川崎駅西口第1駅前広場完成	
2010	23年	3月	川崎駅東口駅前広場の再整備完成	24年	8月	川崎駅北口自由通路線 都市計画決定	
	26	1	国家戦略特別区域に指定				
		3	「都市再生安全確保計画」作成				
2015	27	3	「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」策定				
	28	2	川崎駅東口駅前地区地区計画 都市計画決定	29	6	川崎駅中央北改札先行開業(18日)	
		3	「川崎市総合計画」策定	30	1	川崎駅西口駅前ペDESTリアンデッキ 供用開始(11日)	
		3	「川崎駅周辺総合整備計画」改定	30	2	川崎駅北口通路・北改札等 供用開始(17日)	
		3	都市再開発方針2号地区(川崎駅周辺地区147ha) 都市計画変更				
2020	令和2年	11月	「京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方」策定	3	4	カワサキデルタ街区全体完成	

問い合わせ

川崎市 まちづくり局 拠点整備推進室

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

TEL 044-200-2036



2023(令和5)年3月

川崎駅周辺地区の位置づけ

首都圏における川崎市の位置づけ

川崎市は、首都圏の拠点都市（業務核都市）の一つとして、自立性の高い都市機能の形成や隣接都市との連携の強化、広域都市機能を支える交通ネットワークの強化などの役割を担っています。

「業務核都市」：東京圏における住宅問題、職住遠隔化等の大都市問題の解決を図るため、東京都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域を中心となるべき都市

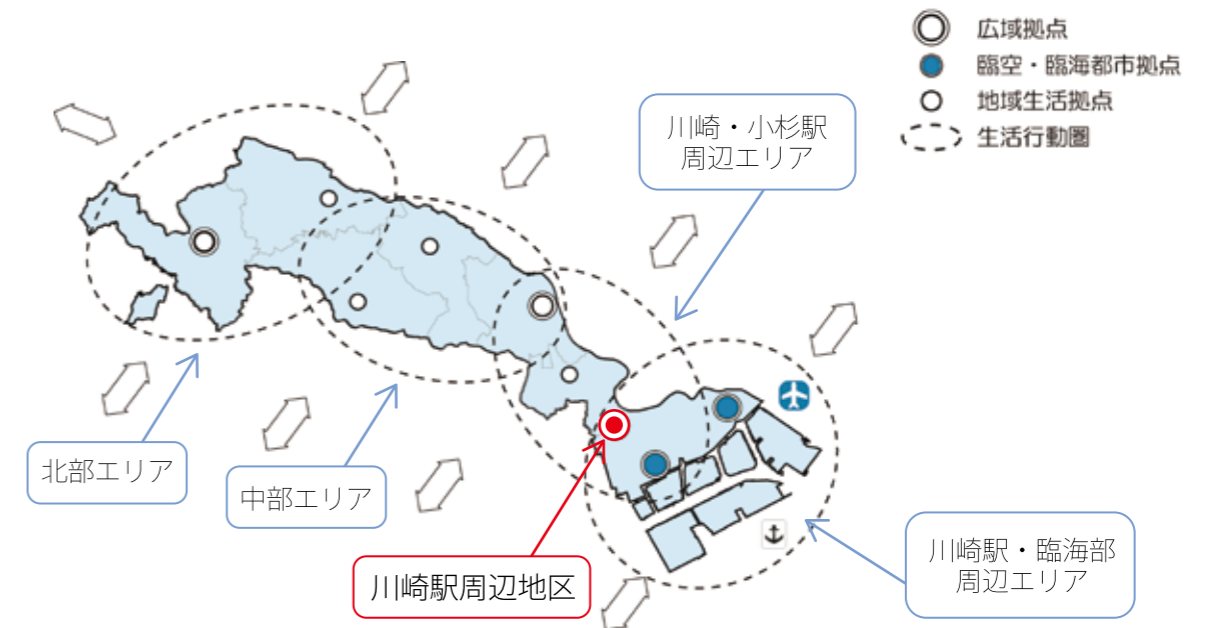


川崎市における位置づけ

川崎市は、首都圏機能の強化、まちの魅力や活力の向上等のため、これまで積み重ねてきたストックや、地理的優位性を活かした「広域拠点」の整備等により、『魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり』を引き続き推進します。

川崎駅周辺地区は、「広域拠点」の一つとして位置づけられており、首都圏の好位置にある本市の強みを最大限に活かし、時代の変化に応じた都市機能の集積・更新を進めます。

都市構造のイメージ図



川崎市総合計画 (2015(H27) 年度策定)



川崎駅周辺のまちづくりの取組

川崎駅周辺地区では、羽田空港や東京、横浜へのアクセスの良さを活かして、広域的な集客機能を備えたまちづくりを段階的かつ戦略的に進めています。

特に、2002(H14)年度以後は、ラ チッタデッラ、ミュージア川崎、ラゾーナ川崎プラザなどが次々とオープンし、併せて道路や歩行者デッキ、駅前広場の再編などの都市基盤整備が進んだため、駅周辺のイメージが一新され、市の内外から多くの人を訪れるようになりました。

また、2003(H15)年には、都市再生緊急整備地域に、2014(H26)年には、国家戦略特別区域に指定され、我が国を代表とする国際的なまちづくりを目指し、現在も様々なプロジェクトが進行しています。



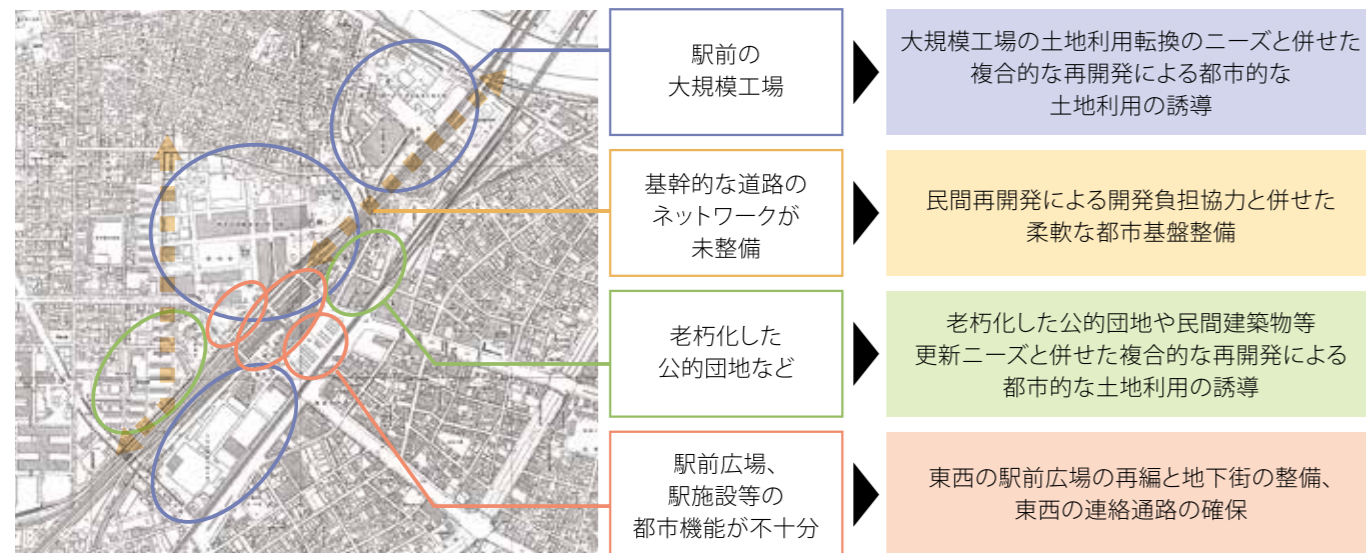
令和3年度撮影・承認番号(川崎市指令ま計第239号)

まちづくりの考え方

1980年代当時の川崎駅周辺地区は、東口地区には、古くからの繁華街やオフィス街が広がっていましたが、その一方で、駅周辺の建物等の老朽化や、駅前広場など都市機能が不十分でした。

また、西口地区は、駅周辺に大規模な工場や老朽化した公的団地などが立地しており、商業・業務施設が少なく、骨格的な道路ネットワークが不十分な状況でした。さらに、駅の東西を結ぶ歩行者ネットワークも脆弱で、駅周辺の回遊性が不足していました。

このため、地域全体の土地利用を誘導するための戦略的なまちづくりの考え方を整理し、都市計画に位置付けながら、駅前広場、地下街、東西の連絡通路等の公共事業や民間再開発を連鎖的に誘導してきました。



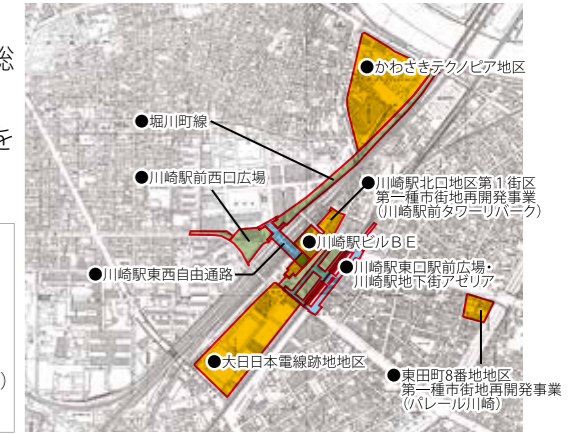
1980年代当時の川崎駅周辺

● 1980年～1999年

工場跡地等の大規模な土地利用転換や駅周辺の都市基盤整備を総合的に推進し、駅周辺の回遊性の強化を図りました。

また、「川崎市都市アーバンデザイン基本計画」に基づきデザインを統一し、都市イメージの転換を図りました。

- ・大日本電線跡地地区での再開発事業(1979-1988年/地区面積:5.2ha)
- ・川崎駅東口駅前広場、地下街、東西自由通路等の整備(1986-1988年)
- ・テクノピア地区での再開発事業(1985-1995年/地区面積:5.6ha)
- ・川崎駅前西口広場や堀川町線等の整備(1989年)
- ・建築デザインルールを定めた「川崎駅西口大宮町地区街づくり基本協定」の締結(1998年)
- ・川崎駅西口大宮町地区での再開発事業(1999年-/地区面積:8.2ha)

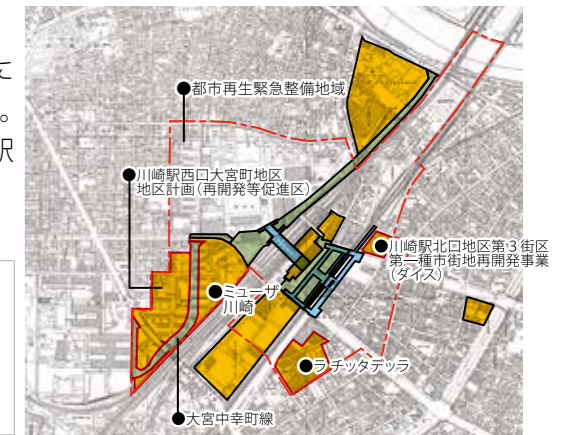


● 2000年～2004年

2003(H15)年7月に川崎駅周辺地域が「都市再生緊急整備地域」に指定され、官民が連携して都市開発事業を実施する環境が整いました。

ミュージア川崎やダイス、ラ チッタデッラ等の大規模な開発が進み、駅周辺の魅力が高まりました。

- ・「都市再生緊急整備地域」に指定(2003年/地域面積:53ha)
- ・大宮中幸町線等の幹線道路や、公園、歩行者デッキなどの整備
- ・ダイス、ラ チッタデッラ等の再開発事業(2002-2003年/地区面積:0.8ha, 1.6ha)
- ・東芝堀川町工場跡地での再開発事業(2004年-/地区面積:11.7ha)
- ・ミュージア川崎シンフォニーホールの開館(2004年/座席数:1997席)

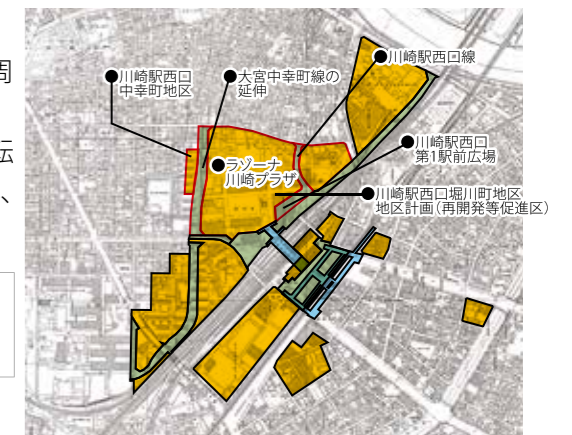


● 2005年～2009年

2006(H18)年4月に「川崎駅周辺総合整備計画」を策定し、川崎駅周辺の目指すべきまちづくりの方向性等を取りまとめました。

西口地区では、ラゾーナ川崎プラザの完成など大規模な土地利用転換による複合市街地の形成と、駅前広場等の都市基盤の整備が進み、広域的な集客力が飛躍的に高まりました。

- ・「川崎駅周辺総合整備計画」を策定(2006年)
- ・ラゾーナ川崎プラザの完成(2006年/延床面積:17.2万㎡)
- ・大宮中幸町線の延伸、川崎駅西口第1駅前広場等の整備(2006年)



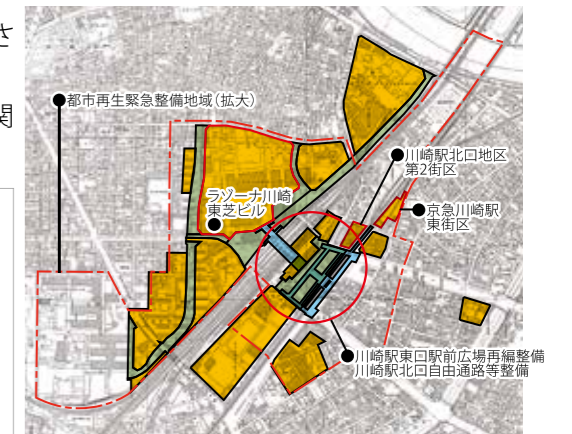
● 2010年～

東口地区では、川崎駅東口駅前広場を再編整備し、地球環境やバリアフリーなどに配慮したシンボリックな駅前空間を創出しました。

2014(H26)年5月に川崎市は東京圏の「国家戦略特別区域」に指定され、国際競争力のあるまちづくりを進めています。

現在も、駅周辺のさらなる回遊性の強化や安全・安心なまちづくりに関する様々なプロジェクトなどが進行しています。

- ・川崎駅東口駅前広場の再編整備(2008-2011年/面積:5.2ha)
- ・「都市再生緊急整備地域」の拡大(2011年/地域面積:66ha)
- ・「国家戦略特別区域」に指定(2014年)
- ・首都圏初の「都市再生安全確保計画」を作成(2014年)
- ・「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」を策定(2015年)
- ・川崎地下街アゼリアのリニューアル(2016年)
- ・「川崎駅周辺総合整備計画」を改定(2016年)
- ・川崎駅北口自由通路等の整備(2018年)



川崎駅周辺総合整備計画の改定

改定の趣旨と位置づけ

川崎市は、2006（H18）年4月に「川崎駅周辺総合整備計画」を策定し、川崎駅周辺地区の目指すべきまちづくりの方向性を示す基本方針等に基づき、川崎駅東口駅前広場の再編整備をはじめ、堀川町地区における民間活力を活かした土地利用の誘導、景観計画特定地区の指定など、段階的にまちづくりを進めてきました。

計画策定から約10年が経過し、少子高齢化がさらに進展するとともに、東日本大震災の教訓をふまえた災害対策や、身近な地域が連携したまちづくりへの対応などが求められています。

また、羽田空港の国際化や臨海部における先端産業・研究開発の集積といったポテンシャルの向上、2020（H32）年の東京オリンピック・パラリンピックの開催決定、国家戦略特区の指定など、川崎駅周辺を取り巻く環境も大きく変化しています。

こうした状況の変化を踏まえ、これまでの取組の成果を活かしつつ、新たな課題等に対応したまちづくりを推進するため、2016（H28）年3月に整備計画を改定しました。

まちづくりの基本方針・基本施策

まちづくりの基本方針

① 魅力と活力ある広域拠点の形成

② 地区内を往来しやすいまちづくり

③ 安全・安心に過ごせるまちづくり

④ 人と環境にやさしく持続可能なまちづくり

⑤ 個性的でにぎわいのあるまちづくり

⑥ 市民協働のまちづくり

まちづくりの基本施策

1 再開発の推進

- 現在進んでいるまちづくりと連携を図りながら、商業・業務・宿泊・交流等の都市機能が集積した都市拠点の整備を推進します。
- 本市の玄関口としてふさわしい魅力を発信する安全・安心な広域拠点としてのまちづくりを推進します。

2 回遊性の強化

- 多様な商業機能の集積や駅東西地区の一体化等によるまちの利便性や回遊性を高め、誰もが安全・安心に往来しやすく、にぎわいのあるまちづくりを推進します。
- 東海道など地域の歴史・文化資源を活かした愛着を持てる魅力あるまちづくりを推進します。

3 交通環境の整備

- 本市を代表する広域拠点の玄関口として、限られた空間を有効活用します。
- 駅前広場の「質的改善・量的拡大」の観点から、東口周辺における多様なニーズに総合的に取り組むことで交通環境の改善を図ります。

上位計画、関連計画における位置づけ

○上位計画

川崎市総合計画（2016（H28）年3月）
○「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」の実現を目指す

○関連計画

都市再生緊急整備地域「川崎駅周辺地域」（2003（H15）年7月）
○商業・業務・研究開発・文化・住宅等の都市機能がコンパクトに集積した魅力とにぎわいのある都市拠点の形成（地域整備方針より）

川崎市景観計画（2007（H19）年12月）
○駅東西の機能分担にあわせた、それぞれの顔にふさわしい魅力と活力のある景観の形成（景観形成方針より）

京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（2015（H27）年3月）
○羽田空港直結の立地特性を活かした国際性豊かな賑わいのあるまちづくり／防災性が高く地区を訪れる誰もが安心・安全で快適に利用できるまちづくり（まちづくり基本方針より）

4 防災機能の強化

- 災害時における広域的な都市拠点としての防災機能の強化や、老朽建物の更新・改修を推進します。
- 駅周辺の関係者間の密接な連携による災害対応力の強化などを図り、大規模災害にも耐えられるまちづくりを進めます。

5 少子高齢社会への対応

- 民間開発の機会を捉え、多様な保育ニーズに応える保育施設の導入促進など少子高齢社会への対応を図ります。
- バリアフリーの概念に捉われないよりきめ細かな取組を進め、ユニバーサルデザイン都市の実現に向けたまちづくりを推進します。

6 グローバル化への対応

- 羽田空港の国際化の進展や、2020（平成32）年東京オリンピック・パラリンピックの開催等による新たなビジネスチャンスの活用、地域資源や立地特性を活かした観光・商業の振興を図るため、国際化を見据えたまちづくりを推進します。

7 環境に配慮したまちづくりの推進

- 低炭素社会を目指した環境技術の導入や、スマートコミュニティの推進など、地球環境に配慮した持続可能なまちづくりを推進します。

8 美しい都市景観・都市環境の形成

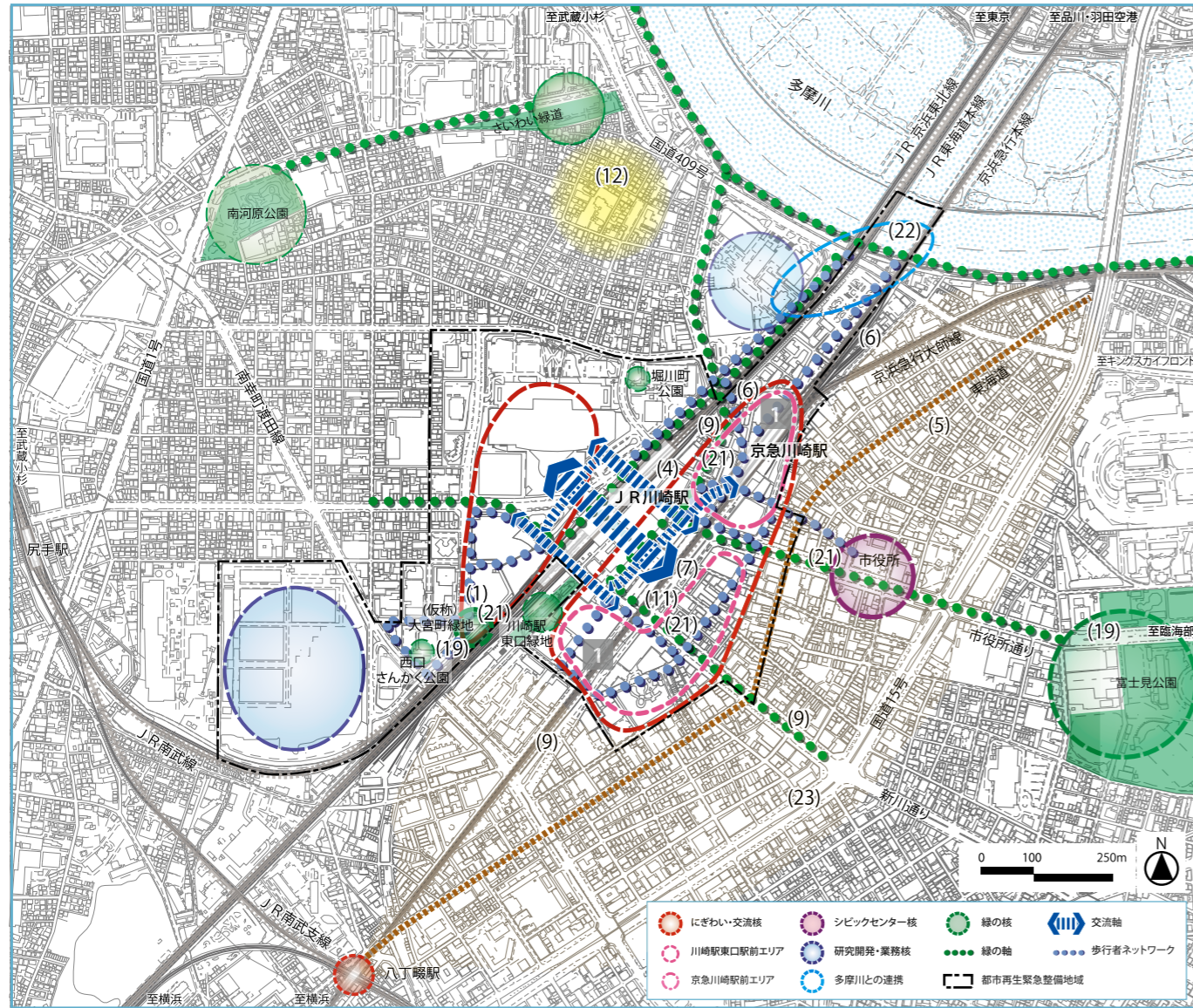
- 駅周辺は、様々な人が行き交うコミュニティの場所であることから、環境改善に向けた対策についても引き続き取組を推進します。

9 商業活性化の推進

- 魅力ある集客施設の集積や交通利便性などの立地特性を活かしながら、地域全体の回遊性強化を図ります。
- 地域を活性化するイベントや事業の支援を行うことで、川崎駅東西を含めた中心市街地の更なる活性化に向けた取組を推進します。

川崎駅周辺総合整備計画の改定

基本施策の取組

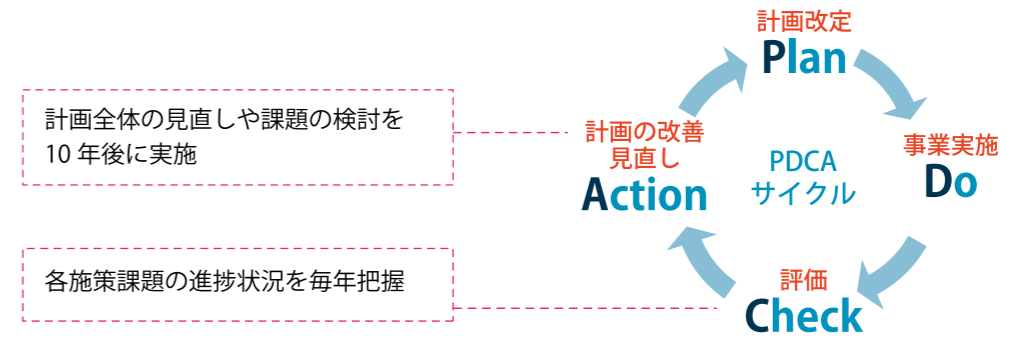


1 再開発の推進 (1) 魅力と活力を高める都市機能の誘導・産業の集積 (2) 駅前等の老朽化した施設などの機能更新と高度利用 (3) 誰もが安心して利用できる施設の誘導	4 防災機能の強化 (10) 建築物等の耐震性の向上 (11) 帰宅困難者対策の推進 (12) 密集市街地の改善	7 環境に配慮したまちづくりの推進 (17) 低炭素社会を目指した環境技術の導入の促進 (18) スマートコミュニティの推進
2 回遊性の強化 (4) 駅東西地区の一体化等による回遊性の強化 (5) 東海道の歴史と文化を活かしたまちづくりの推進 (6) 誰もが安全・安心に通行できる環境の実現	5 少子高齢社会への対応 (13) 生活の場にふさわしい機能の誘導 (14) ユニバーサルデザインの推進	8 美しい都市景観・都市環境の形成 (19) 緑化空間の形成 (20) 駅周辺の環境美化の推進 (21) 駅前にふさわしい健全な街並み誘導 (22) 多摩川の自然を活かしたまちづくり
3 交通環境の整備 (7) バス交通機能の強化 (8) 荷さばき対策の推進 (9) 自転車と歩行者が安全に通行できる環境の整備	6 グローバル化への対応 (15) 国際化を見据えた都市拠点の形成 (16) 多言語による案内・情報発信の充実	9 商業活性化の推進 (23) 既存ストックを活用したにぎわいの創出 (24) にぎわいと活力に満ちた身近な商店街の形成

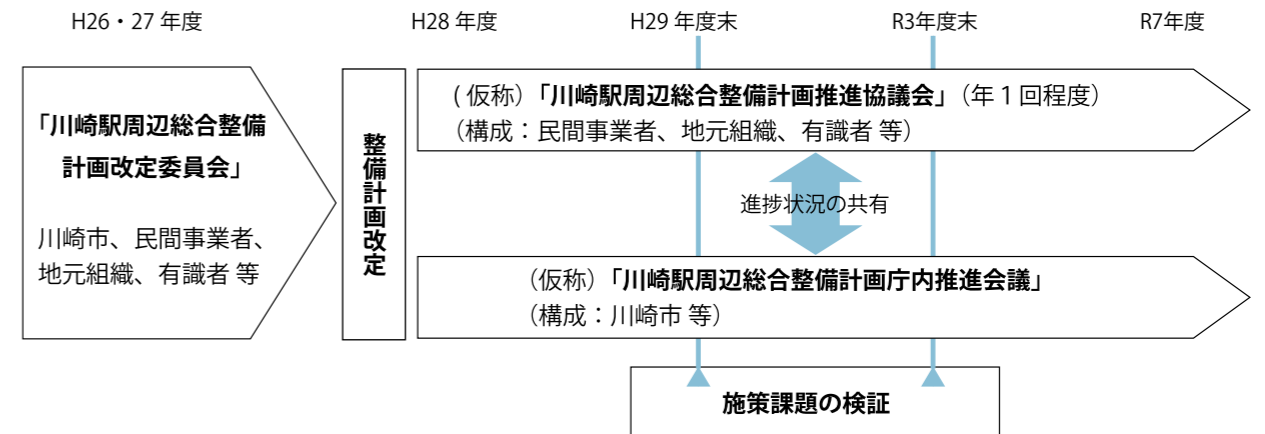
計画の進行管理と推進体制

本整備計画の改定後、P D C Aサイクルにより、各施策課題及び取組の進行状況を管理していきます。「(仮称)川崎駅周辺総合整備計画推進協議会」を設置し、P D C Aサイクルに基づいた施策課題等の取組状況について、関係者間で共有を図ります。

川崎市総合計画の基本計画と連携し、10年後を目途に中長期的な取組を含めた計画全体の見直しを行います。

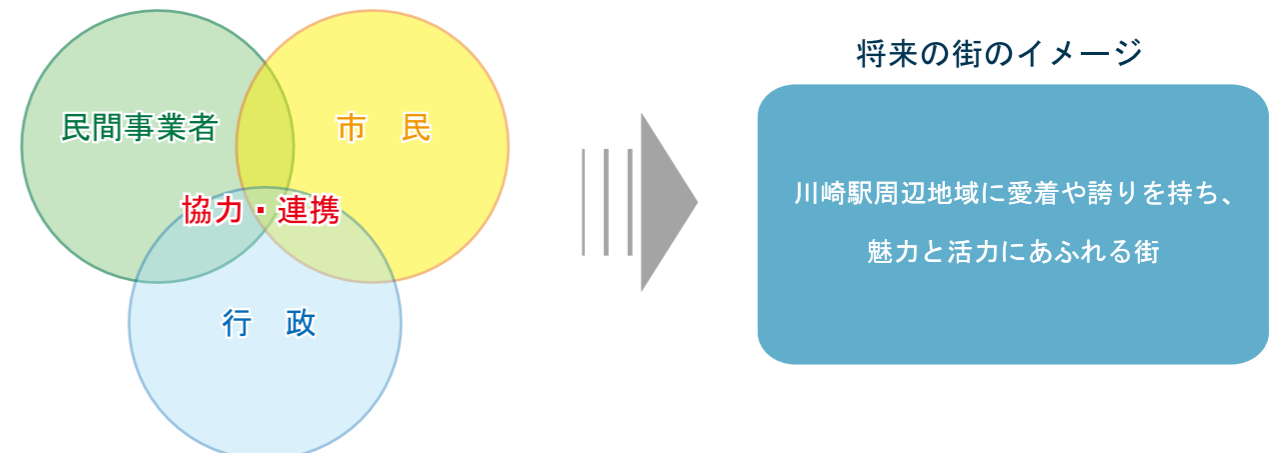


本整備計画の計画期間は、「川崎市総合計画」と整合を図り、2016 (H28) 年度から10年間 (2025 (R7) 年度まで) を対象とし、以下のような体制のもとで推進していきます。



本市の自治の基本を定めた自治基本条例に基づき、市民は、地域社会の課題を自ら解決していくことを基本として、市政に自ら主体的にかかわり、地域社会の創造を目指します。本市は、国や県と対等な立場で自律的運営を図り、自治体としての自立を確保します。

各主体がそれぞれの役割のもと、本計画に掲げた施策課題を解決し、広域拠点の玄関口として魅力と活力あふれる都市拠点の整備を実現するためには、連携・協力して取り組む必要があります。



川崎駅周辺地区の整備状況

川崎駅西口堀川町地区

都市計画決定:2003(H15)年度、2014(H26)年度(再開発等促進区)
地区面積:11.7ha
主な用途:商業・業務・住宅・道路、広場

- ラゾーナ川崎プラザ
主な用途:商業(7.9万㎡)、多目的ホール
完成:2006(H18)年度
- ラゾーナ川崎レジデンス
主な用途:住宅(667戸)
完成:2006(H18)年度
- 大宮中幸町線(堀川町区間)
幅員:26m
完成:2006(H18)年度
- 川崎駅西口線
幅員:18m
完成:2006(H18)年度
- 川崎駅西口第1駅前広場
面積:0.5ha
完成:2006(H18)年度
- ラゾーナ川崎東芝ビル
主な用途:業務、科学館
完成:2013年(H25)年度



川崎駅西口中幸町地区

地区面積:1.0ha
主な用途:住宅(522戸)、道路・公園

- フーロル川崎中幸町
主な用途:住宅(157戸)
完成:2003(H15)年度
- クレセント川崎タワー
主な用途:住宅(365戸)
完成:2008(H20)年度
- 大宮中幸町線(堀川町区間)



堀川町線

都市計画決定:1985(S60)年度
幅員:20m 完成:1989(H元)年度

川崎駅西口広場

都市計画決定:1985(S60)年度
面積:1.1ha 完成:1989(H元)年度

川崎駅西口大宮町地区(事業中)

都市計画決定:1999(H11)年度、2005(H17)年度、2008(H20)年度(再開発等促進区)
地区面積:8.2ha
主な用途:商業・業務・文化・住宅・医療、道路

- 川崎駅西口地区(ニューザ川崎)
都市計画決定:1999(H11)年度
(第一種市街地再開発事業)
地区面積:1.3ha
主な用途:業務、ホール(1997席)、商業
完成:2003(H15)年度
- カワサキデルタ
主な用途:ホテル(304室)、事務所等
完成:ホテル棟 2020(R2)年度
業務棟 2021(R3)年度
- アーベインピオ川崎
主な用途:住宅(574戸)、事務所等 完成:2003(H15)年度
- 市営大宮町住宅 主な用途:住宅(54戸) 完成:1997(H9)年度
- ウィルクレール川崎タワー 主な用途:住宅(105戸)、事務所等 完成:1999(H11)年度
- イクス川崎ザ・タワー 主な用途:住宅(160戸)、事務所等 完成:2000(H12)年度
- 大宮中幸町線(大宮町区間) 幅員:26m 完成:2006(H18)年度
- プリリアタワー川崎 主な用途:住宅(395戸) 完成:2008(H20)年度
- 川崎ゲートタワー 主な用途:住宅(110戸) 完成:2012(H24)年度
- 川崎幸病院 主な用途:病院 完成:2012(H24)年度
- 川崎駅西口大宮町地区地区施設整備活用事業(スベルノーヴァ川崎)
主な用途:広場、劇場等
完成予定:2023(R5)年10月



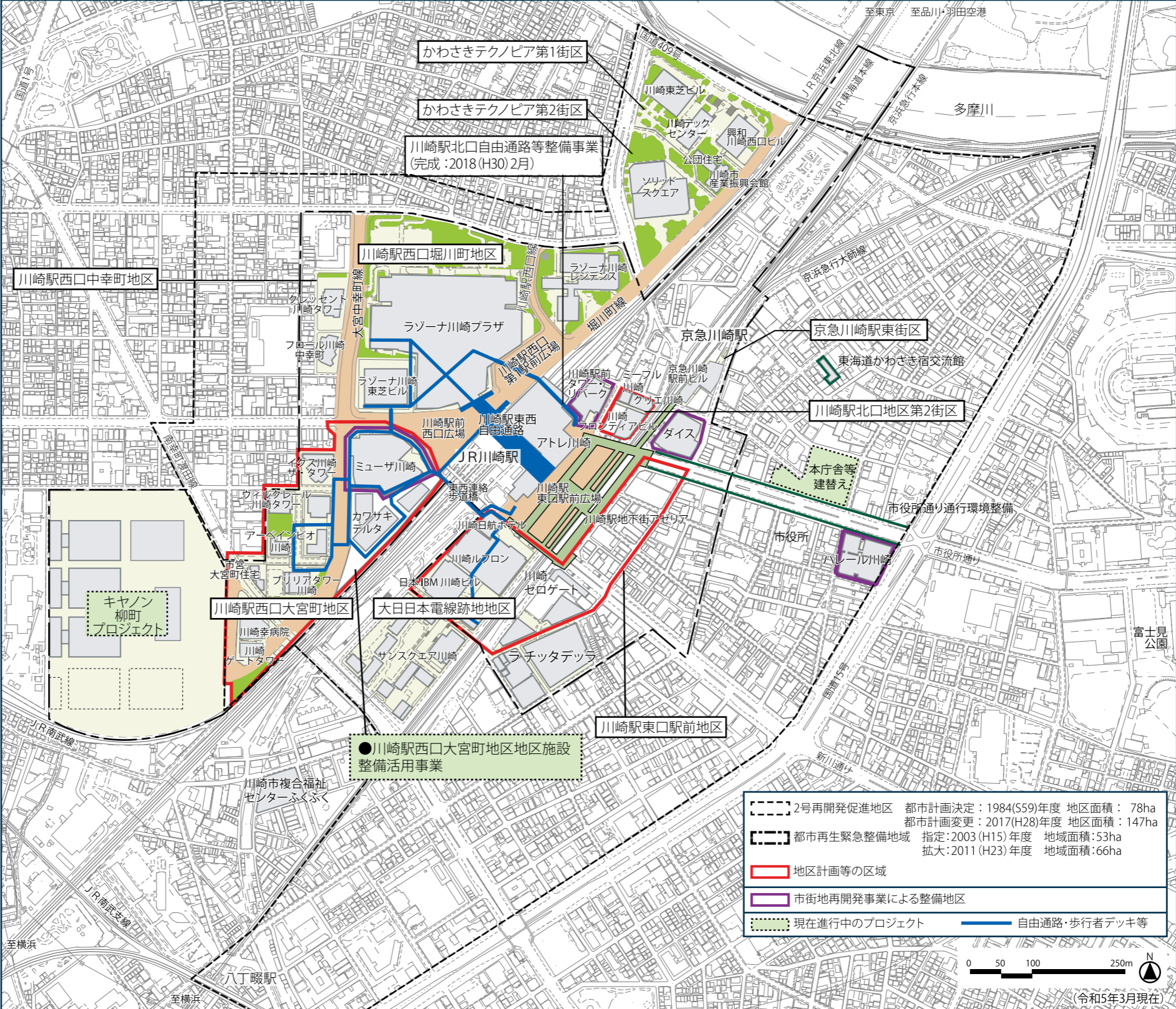
大日本電線跡地区

都市計画決定:1979(S54)年度(用途地域変更)
地区面積:5.2ha
主な用途:商業(9.5万㎡)・業務(7.4万㎡)
ホテル(185室)・住宅(678戸)
完成:1987(S62)年度



ラチッタデッラ

地区面積:1.6ha
主な用途:商業・映画館等(4.1万㎡)
完成:2002(H14)年度

東田町8番地地区(パレル川崎)

都市計画決定:1986(S61)年度
(第一種市街地再開発事業)
地区面積:1.1ha
主な用途:事務所・商業(3.5万㎡)・住宅(100戸)
完成:1990(H2)年度



川崎駅北口地区第1街区(タワー・リパーク)

都市計画決定:1989(H元)年度
(第一種市街地再開発事業)
地区面積:0.5ha
主な用途:事務所、商業、図書館等(3.5万㎡)
完成:1995(H7)年度



川崎駅北口地区第2街区

都市計画決定:2008(H20)年度(地区計画)

- 10番地地区(クリエ川崎)
地区面積:0.1ha
主な用途:商業、事務所、住宅(5戸)(0.7万㎡)
完成:2011(H23)年度
- 10番地地区(ミーフル川崎)
地区面積:0.1ha
主な用途:商業
完成:2022(R4)年度
- 11番地地区(川崎フロンティアビル)
地区面積:0.2ha
主な用途:商業、事務所(1.4万㎡)
完成:2012(H24)年度




川崎駅北口地区第3西街区(ダイス)

都市計画決定:1997(H9)年度
2000(H12)年度
(第一種市街地再開発事業)
地区面積:0.8ha
主な用途:商業、映画館(3.9万㎡)
完成:2003(H15)年度



京急川崎駅東街区(京急川崎駅前ビル)

地区面積:0.4ha
主な用途:商業、ホテル(175室)、保育所(60名)
完成:2015(H27)年度



かわさきテクノピア第1街区

都市計画決定:1985(S60)年度(特定街区)
地区面積:3.3ha
主な用途:業務(16.7万㎡)・住宅(143戸)
完成:1988(S63)年度

かわさきテクノピア第2街区

都市計画決定:1990(H2)年度(地区計画)
地区面積:2.3ha
主な用途:業務・商業(16.9万㎡)
完成:1995(H7)年度



川崎駅東口駅前広場

都市計画決定:1981(S56)年度 面積:3.1ha
完成:1986(S61)年度
再編整備:2010(H22)年度



川崎地下街アゼリア

都市計画決定:1981(S56)年度、1984(S59)年度
完成:1986(S61)年度
リニューアル:2015(H27)年度

川崎駅東西自由通路

都市計画決定:1985(S60)年度 幅員:25m
完成:1988(S63)年度

東海道かわさき宿交流館

主な用途:展示場(1千㎡)、駐輪場併設(約450台)
完成:2013(H25)年度



市役所通り通行環境整備

延長:約440m(両側)
時間利用駐輪場:487台
完成:2013(H25)年度



川崎駅周辺の主なまちづくり

川崎駅東口駅前広場の再編整備 (2011(H23) 年完成)

川崎駅東口駅前広場は、1986(S61)年度に整備されてから、築20年以上が経過して、施設が老朽化していました。また、バスのりばが7つの島に分離されており、地下街からのみのアクセスだったことからバリアフリーや、歩行者の回遊性にも課題がありました。

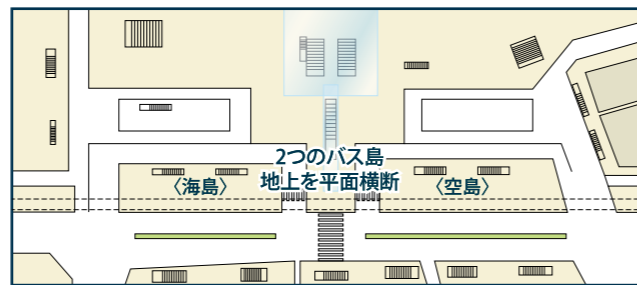
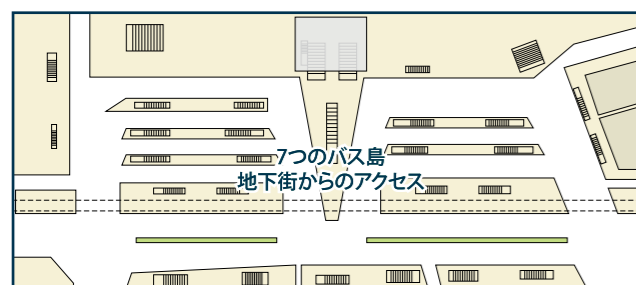
そこで、川崎駅西口の再開発と併せて整備した新たなバスターミナルに、幸区方面行きのバス停を移すことで、東口駅前広場に空間的な余剰を生み出し、再編整備を行いました。

再編整備にあたっては、まず7つあったバス島を2つに集約し、歩行者が地上を平面で移動できるようにし、バリアフリーの問題を改善するとともに、歩行者の回遊とゆとりのある広場空間を生み出しました。

また、閉鎖的な地下街への階段の上屋を撤去し、高い位置にガラスの大屋根を設けることで、見通しのよい、開放的な空間を確保し、さらに大屋根と連続して、地下街を見通せるガラスの回廊を設けることによって、地上と地下の回遊性を高めるとともに、東口から東西自由通路を経て、西口へ至る歩行者軸をつくりました。



整備後



歩行者・広場空間



全国初のユニバーサルデザインタクシー専用乗り場の整備など、東口駅前広場の再編整備により、国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰を受賞(2014(H26)年度)



(平成23年完成時撮影)

川崎駅北口自由通路等の整備 (2018(H30) 年完成)

JR川崎駅へのアクセス性の向上と東西自由通路の混雑緩和、駅東西の利便性・回遊性等の向上を図るため、北口自由通路と新たな改札口の整備を行いました。

JR川崎駅の東京寄りに、東口駅前広場と北口西(ラゾーナ広場)を結ぶ「北口自由通路」を整備するとともに、新たな改札口となる「北改札」を整備しました。

整備にあたっては、川崎駅の混雑緩和と利便性のより一層の向上を図るため、東西自由通路の東京側に「中央北改札」を設けるとともに、これを先行開業することで、工事期間中の混雑緩和も図りました。

行政サービス施設「かわさききたテラス」では、市民サービスの提供の他、本市の魅力発信拠点として、観光案内や情報発信の機能を担っています。

整備概要

北口自由通路	北口自由通路：有効幅員10m、延長約230m(両デッキ部含む)、川崎駅前タワー・リパークとの接続 西側デッキ：有効幅員5m~10m 北口西バスのりば(ラゾーナ広場)及びラゾーナ川崎プラザとの接続
新設コンコース	トイレ、エレベーター・エスカレーターの整備
改札口	北口改札、中央北改札、中央南改札
関連施設	地下街アゼリアへの接続エレベーター及び歩行者動線上への屋根の設置 市行政サービス施設「かわさききたテラス」
スケジュール	○中央北改札(先行開業)：2017(H29)年6月18日 ○北口通路・北改札(供用開始)：2018(H30)年2月17日 ※全面開業(既存駅施設の改修を含む)：2018(H30)年12月 ○西側デッキ、アゼリア接続屋根・エレベーター(供用開始)：2018(H30)年2月17日 ○ネーミングライツによる北口西バスのりば及び西側デッキの愛称決定：2018(H30)年1月

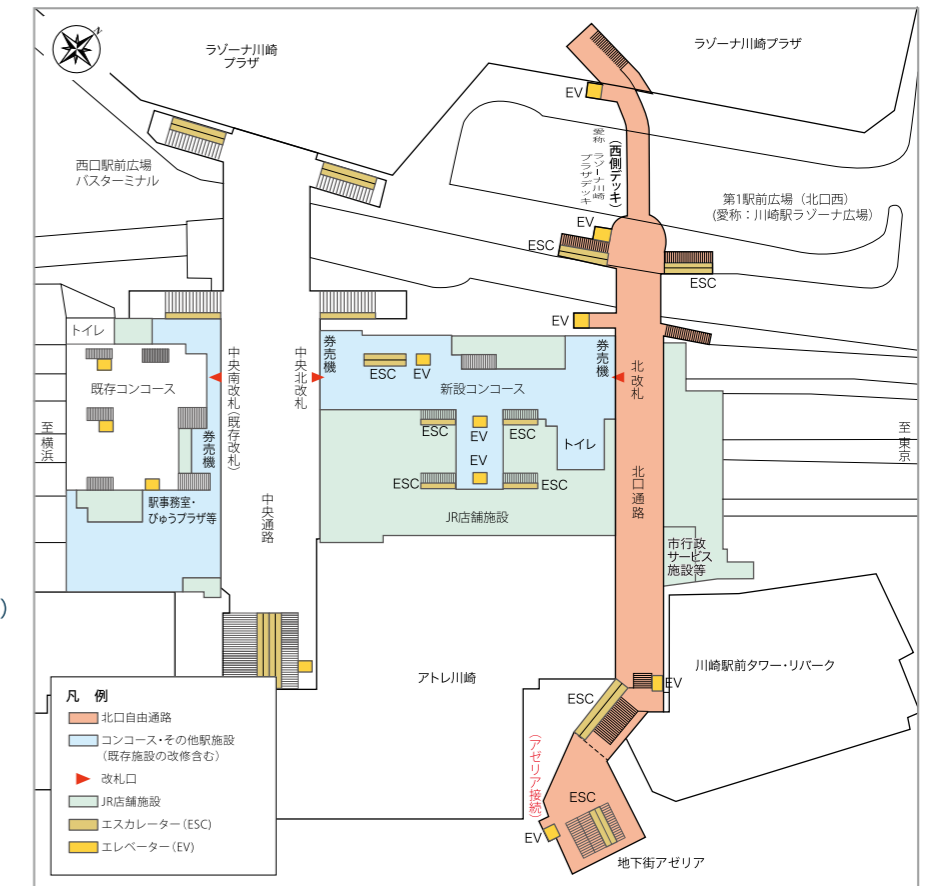
全景(北側から)



北改札付近



北口通路西側デッキ(愛称：ラゾーナ川崎プラザデッキ)



凡例

- 北口自由通路
- コンコース・その他駅施設(既存施設の改修含む)
- 改札口
- JR店舗施設
- エスカレーター(ESC)
- エレベーター(EV)

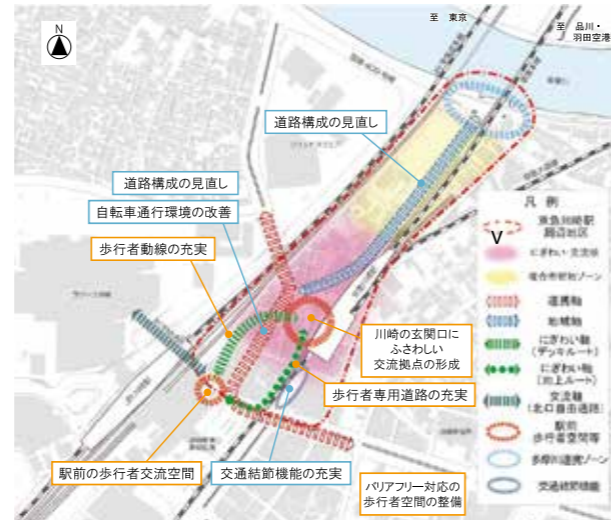
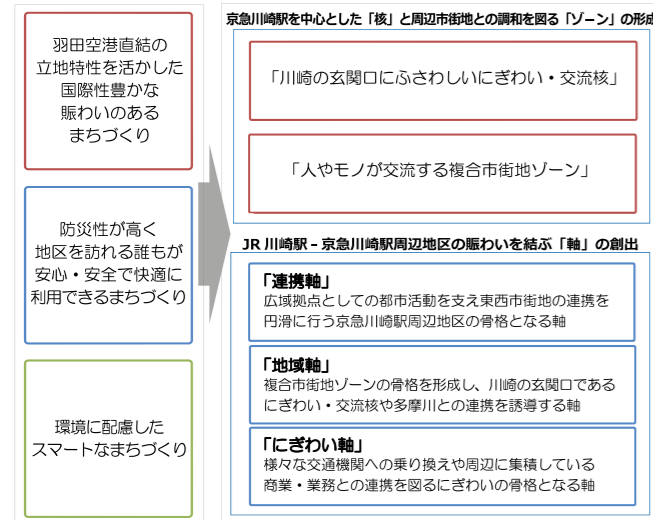
川崎駅周辺の主なまちづくり

京急川崎駅周辺地区における民間活力を活かしたまちづくり

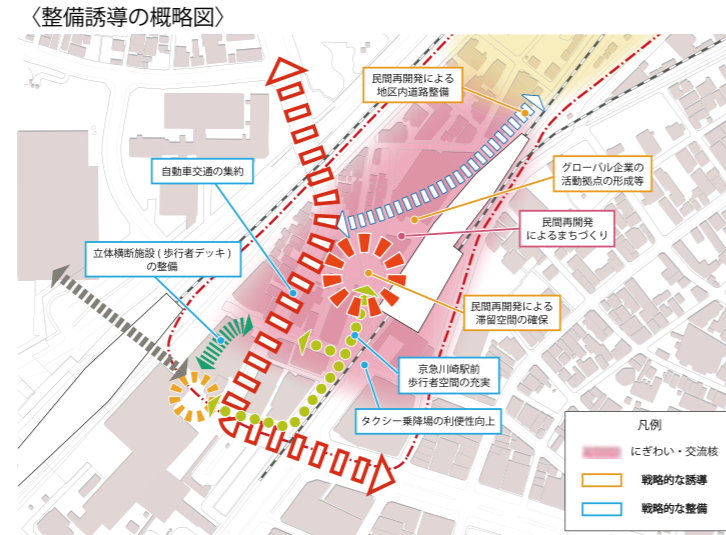
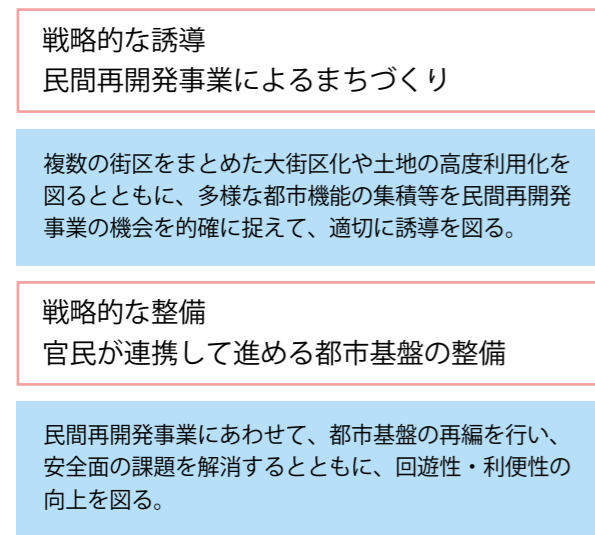
京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針を策定(2015(H27)年3月)し、羽田空港直通の地理的優位性を活かした川崎の玄関口にふさわしいまちづくりを計画的に推進しています。

京急川崎駅西口地区において、民間再開発事業の検討が進められており、民間再開発事業にあわせた官民が連携して進める道路再編整備等について『京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方』をとりまとめ(2020(R2)年)、これに基づき、官民連携でまちづくりを進めています。

京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針

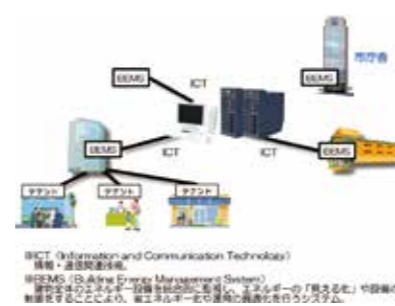


京急川崎駅周辺地区の戦略的な整備誘導の考え方



川崎駅周辺地区スマートコミュニティ事業

地区内の特性が異なる複数施設の統合的なエネルギーマネジメント実証や、情報発信機能等のスマート機能を搭載した「川崎スマートEVバス」の運行・検証など、既成市街地におけるスマートコミュニティの実現に向けた取組を進めます。



景観形成による良好なまちづくり

川崎駅周辺では、景観法に基づく景観計画特定地区を指定し、良好な景観づくりを進めています。

東西あわせて5つの地区に区分し、それぞれの地区ごとに建築物・工作物等のデザインの基準を設け、各地区のテーマ性を明確にした上で、統一された良好な街なみを誘導しています。



・建物の壁面を基壇部、中層部、高層部に分節化し、表情を変化させて圧迫感を軽減
・落ち着いた暖かみのある暖色の外壁
・中層部から高層部にかけて段階的に明度を上げ、高層部は軽快感を感じさせる色彩
・住宅のバルコニーを柱や壁などで構成したグリッドで囲い、街区に対して、整然とした表情を見せる重厚感のある景観を形成

帰宅困難者対策の取組

災害発生時における駅周辺の滞在者が安全・安心に過ごせるように、首都圏初の「川崎駅周辺地域 都市再生安全確保計画」を2014(H26)年に作成しました。

交通事業者、民間事業者、市民団体、行政等で構成する「川崎駅周辺帰宅困難者等対策協議会」と連携し、一時滞在施設の更なる確保、的確な情報提供、また、継続的な訓練の実施や「川崎駅周辺の災害時における行動ルール」の検証を行うことにより、帰宅困難者対策の取組を推進しています。



デジタルサイネージによる災害情報の提供(川崎地下街アゼリア)

川崎駅周辺の災害時における行動ルール

川崎市役所本庁舎等の建替え

本庁舎及び第2庁舎は耐震性能が低く、補強も困難なことから、現地で建て替える計画を進めています。

本庁舎の敷地に超高層棟を配置し、行政機能と議会機能を集約します。また、旧本庁舎の外観の一部を低層棟として復元し、超高層棟とアトリウムで接続するとともに、カフェや情報発信スペースなどを設置して、にぎわいの核を創出します。第2庁舎跡地は広場とし、市民が憩えるうるおいの核を創出します。

※新本庁舎は2023(R5)年度、第2庁舎跡地広場は2024(R6)年度に完成予定

