

平成27年1月21日

まちづくり委員会資料

所管事務報告

京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）の策定について

<添付資料>

- 資料1 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）（概要版）
- 資料2 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）
- 資料3 パブリックコメントの意見募集について

まちづくり局

平成 26 年 川崎市

京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）

【概要版】

目 次

- 1 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針策定の目的
- 2 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針の位置付け
- 3 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針
 - (1) 京急川崎駅周辺地区に求められている取組
 - (2) 京急川崎駅周辺地区における基本方針と目指すべき都市像
 - (3) 土地利用の考え方
 - (4) 都市基盤の考え方

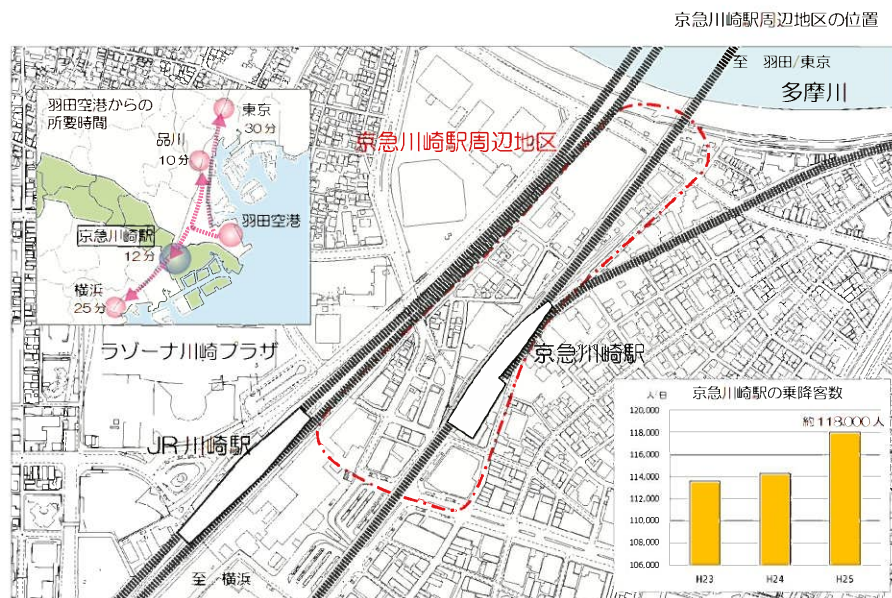
京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）【概要版】

1 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針策定の目的

京急川崎駅周辺地区は、近隣拠点都市に近接し、羽田空港と直結している京急川崎駅を中心とした地区でありながら、道路などの都市基盤が十分でないため、これまで建物の機能更新や土地の高度利用があまり進んで来ませんでした。

一方、羽田空港の国際化以降、京急川崎駅の乗降客が増加し、利用者の多様化が見込まれることから、地区のポテンシャルを活かした川崎の顔づくりが求められています。

そこで、羽田空港との直結などの地理的優位性や環境技術など川崎に培われた資源を活かし、川崎の玄関口にふさわしい商業・業務の集積による賑わいを民間主導で創出するために、「京急川崎駅周辺地区整備方針」を策定することとしました。



京急川崎駅周辺地区（昭和30年代）
※京浜急行電鉄提供



京急川崎駅周辺地区（現在）

2 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針の位置付け

○川崎駅周辺地区では、「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」を設置し、2006年4月に「川崎駅周辺総合整備計画」を策定しました。

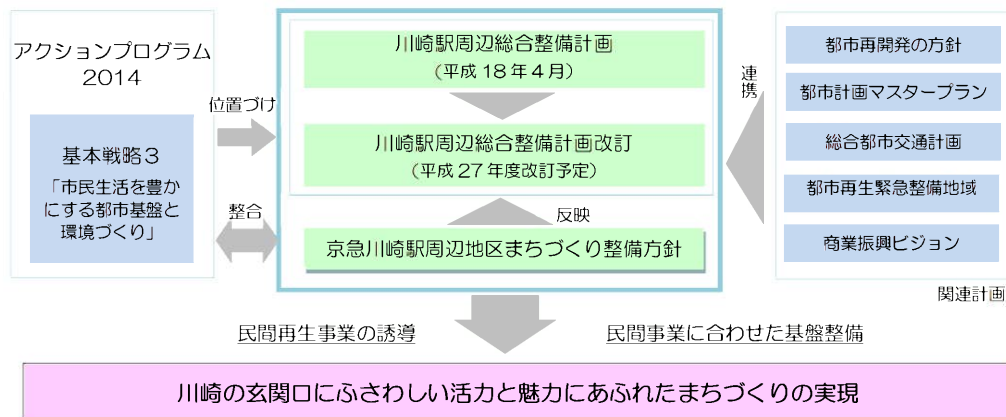
○「川崎駅周辺総合整備計画」では、川崎駅周辺地区の目指すべきまちづくりの方向性を示す5つの基本方針に基づき、これまで川崎駅東口駅前広場の再編整備などが実施されてきており、当地区についても、民間再開発事業の誘導等に取組んできました。

○そのような現状を踏まえ、これまで以上に活力と魅力にあふれたまちづくりを当地区において実現するために「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」を定めることとし、川崎駅周辺地区の全体計画である「川崎駅周辺総合整備計画」や関連する上位計画などとの関係を下図のとおり整理します。また、「川崎駅周辺総合整備計画」の改訂の際に反映します。

【川崎駅周辺総合整備計画の基本方針】

- ① 広域的拠点整備と地域連携のまちづくり
 - ・都市拠点としての整備と機能強化
 - ・羽田方面を含む臨海部地域との連携強化
- ② 地区内を往来しやすいまちづくり
 - ・駅東西の一体化、回遊性強化
 - ・良好な交通結節点整備
- ③ 人と環境にやさしいまちづくり
 - ・人にやさしい、うるおいある都市空間づくり
 - ・人と環境に優しい交通環境整備
 - ・少子高齢社会に対応した環境づくり
- ④ 個性的で賑わいのあるまちづくり
 - ・川崎らしい街並み、景観形成
 - ・身近にある賑わいと活力に満ちた商店街の形成
- ⑤ 市民協働のまちづくり
 - ・エリアマネジメント導入によるまちづくり

〈上位計画と「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」の関係〉



3 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針

(1) 京急川崎駅周辺地区に求められている取組

京急川崎駅周辺地区が川崎の玄関口として今後も発展し続けるために、当地区で求められている取組について整理します。

土地利用：

- 羽田空港などに近接した地理的優位性を活かした高次都市機能の集積が進んでおらず、川崎の玄関口である拠点駅にふさわしい、まちづくりが求められています。

都市基盤：

- 自動車と歩行者の動線が錯綜している箇所や自転車と歩行者が混在している箇所があり、安全な交通環境整備が求められています。
- JR川崎駅と京急川崎駅の駅間の乗り換え利便性や移動の円滑性の向上や乗換え時間短縮が求められています。
- 歩道のバリアフリー化が進んでおらず、さらに、来街者への案内やサイン計画が不十分なので、誰でも安心して快適に利用できる歩行環境整備への期待が高まっています。

防災：

- 緊急車両が進入できない細街路や老朽化した建物が多く、災害時の建物倒壊などが懸念されます。
- 広域交通結節点として必要な一時滞在施設の整備など、防災機能の強化が求められています。

都市環境：

- 多摩川などの自然環境を活かしたまちづくりや低炭素型のまちづくりの推進が求められています。

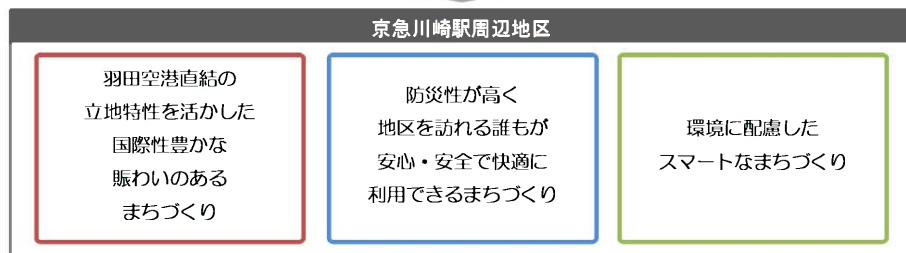


(2) 京急川崎駅周辺地区における基本方針と目指すべき都市像

①京急川崎駅周辺地区のまちづくり基本方針

「川崎駅周辺総合整備計画」における5つの基本方針と京急川崎駅周辺地区に求められる取組等を踏まえ、持続可能で活気にあふれたまちづくりを推進するため、京急川崎駅周辺地区の「まちづくり基本方針」を次のように決めました。

「川崎駅周辺総合整備計画」における
5つの基本方針



②京急川崎駅周辺地区の目指すべき都市像

京急川崎駅を中心とした「核」と周辺市街地との調和を図る「ゾーン」を形成し、民間活力によるまちづくりを誘導するとともに、「核」や「ゾーン」との連携を図る「軸」造りを民間と行政が連携して効果的に進めることで、新たな魅力や価値を創出し魅力ある都市づくりを目指します。

～京急川崎駅を中心とした「核」と周辺市街地との調和を図る「ゾーン」の形成～

にぎわい・交流核…国内外の人やモノの活発な交流を創出し、川崎の玄関口にふさわしい賑わいのある広域交流拠点の形成や新たなビジネス活動拠点の形成を図ります。

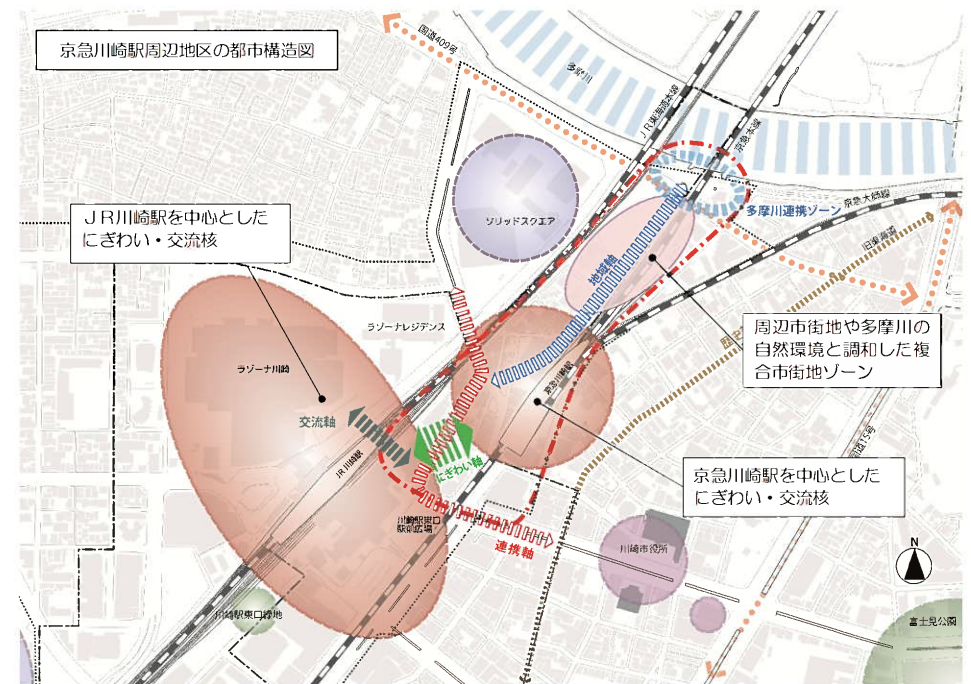
複合市街地ゾーン…川崎駅周辺にある商業・業務機能や市内にある企業・研究施設など既存ストックと連携・調和した国内外の人やモノが集い交流できる機能の導入や多摩川の自然環境と調和した複合空間の形成を誘導します。

～JR川崎駅-京急川崎駅周辺地区の賑わいを結ぶ「軸」の創出～

連携軸…広域拠点としての都市活動を支え東西市街地の連携を円滑に行う京急川崎駅周辺地区の骨格となる軸

地域軸…複合市街地ゾーンの骨格を形成し、川崎の玄関口であるにぎわい・交流核や多摩川との連携を誘導する軸

にぎわい軸…様々な交通機関への乗換えや、周辺に集積する商業・業務との連携を図り賑わいの骨格となる軸



京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）【概要版】

(3) 土地利用の考え方

京急川崎駅周辺地区に導入すべき都市機能

川崎の玄関口にふさわしい高次都市機能の充実

- 羽田空港への近接性を活かし、国内外から人々が集まり活動する広域拠点として商業・業務機能を主体とした高次都市機能の充実
- 川崎の玄関口にふさわしい景観の形成や土地利用の高度化

グローバル企業の活動拠点機能の充実

- 殿町国際戦略拠点などの市内に集積した企業・研究施設と連携するグローバル企業の活動拠点の形成
- ビジネス活動をサポートする貸会議室などの施設の充実や人材育成のための教育施設等の誘致
- 企業の成長や起業をサポートするインキュベーション産業の醸造や施設の充実

滞在機能や日常生活を支える機能の充実

- 誰もが安心して利用できる中長期型の滞在施設や外国人対応の高規格住宅などの充実
- 多様なニーズや言語に対応できる教育、医療、商業などの生活支援の充実
- 国内外の観光客などのニーズにマッチしたホテルや商業、飲食店などの誘致

多様な人々への情報発信機能

- 広域交通結節点に相応しい多様なニーズや言語に対応した情報発信機能の充実
- 歴史的な資産を活かしたまちづくりへの取組
- 災害情報や避難誘導など緊急時における来街者への情報発信機能の充実

(4) 都市基盤の考え方

誰もが歩きやすく利用しやすい都市基盤の整備

歩行環境の充実による交流拠点形成

- 民間再開発事業の進捗にあわせた既存歩行者専用道路の充実
- 駅間の乗り換え利便性向上や時間短縮への取組
- 川崎駅北口自由通路の整備による東西市街地の回遊性の向上
- 必要な機能に絞った交通結節機能の充実
- 歩道のバリアフリー化や多言語サイン計画の充実による快適性の向上

交通環境の整備推進

- 自転車通行環境の向上と駐輪場の効果的な設置の誘導
- 荷さばき対策基本計画に沿った荷さばき施設の設置誘導

災害時における防災関連施設の整備

災害に強いまちづくり

- 老朽建物の更新を契機とし、震災・水害などを考慮した避難経路の確保
- 災害時の帰宅困難者対策
- 民間再開発事業等と連携し、災害時における帰宅困難者のための一時滞在施設等の確保

地球環境に配慮した潤いある都市環境の形成

良好な市街地景観の形成

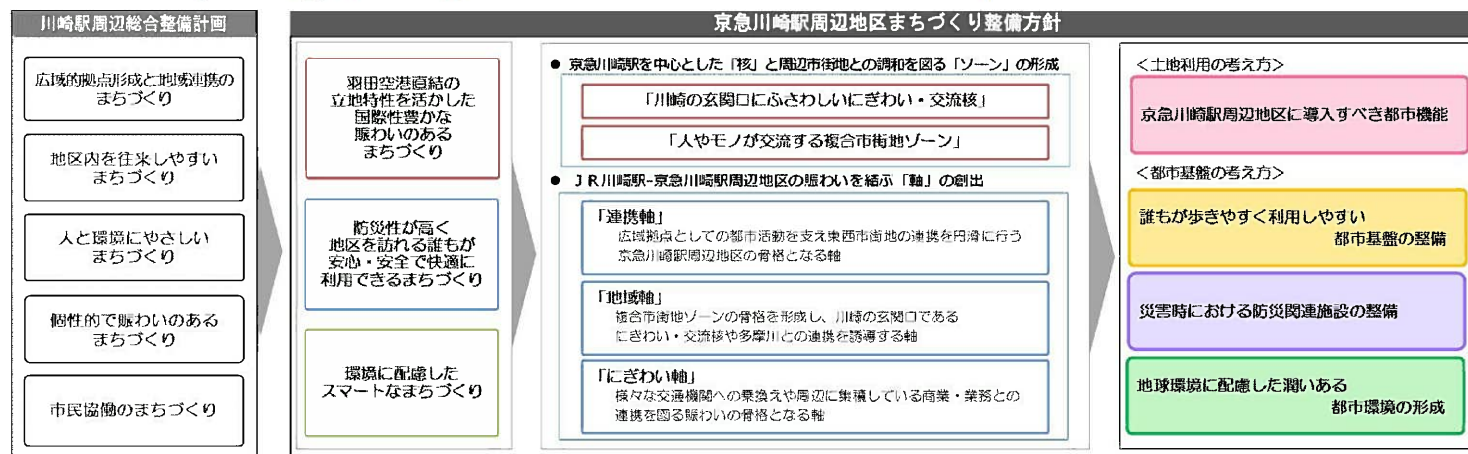
- 民間事業と高規格堤防整備事業の一体的な整備や多摩川沿いの市有地の活用などによる、潤いのある良好な市街地環境の形成

環境へ配慮したまちづくり

- 市民の利便性・快適性の向上、安全・安心の確保を目指したスマートコミュニティ構築に向けた誘導

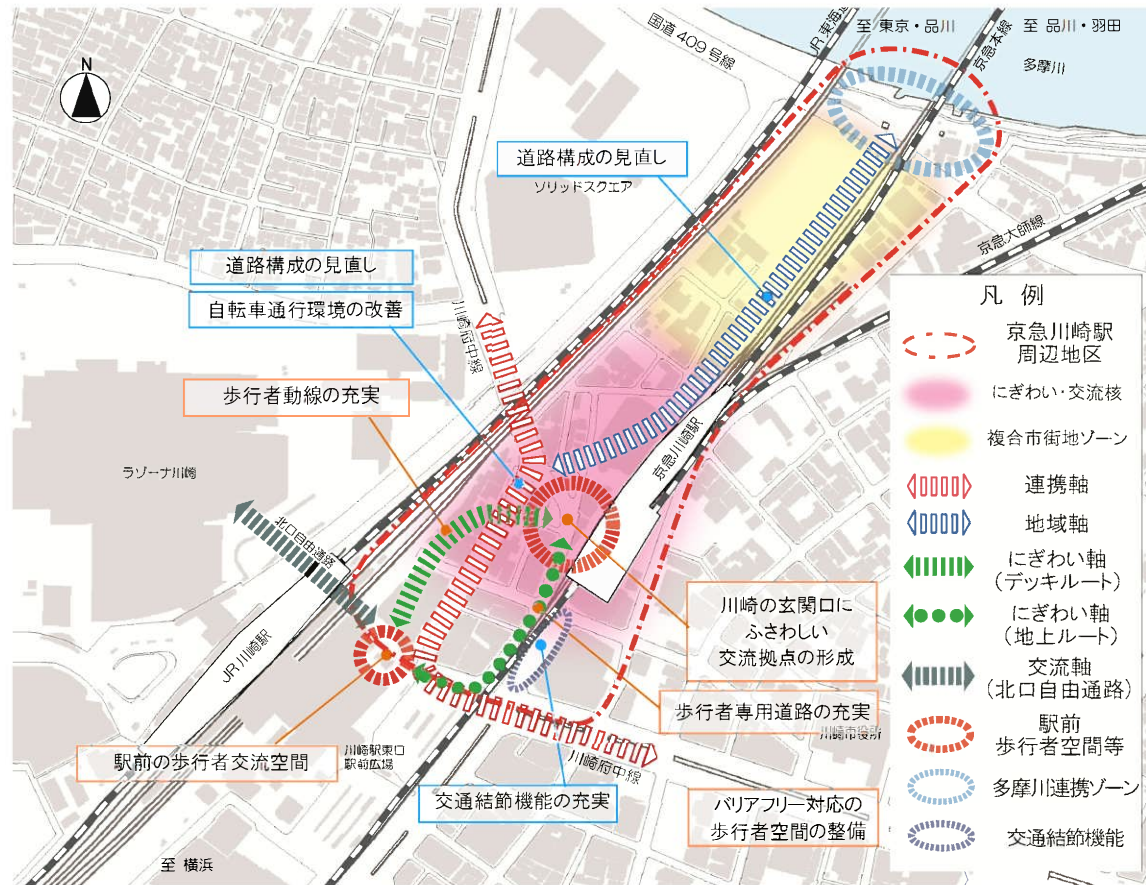
〈京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針の体系図〉

「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」は、川崎駅周辺総合整備計画の基本方針を踏まえ3つの基本方針を掲げ、下図に示すような体系に基づき整備誘導を図ります。



京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）【概要版】

＜まちづくりの概念図1：ゾーニング図＞

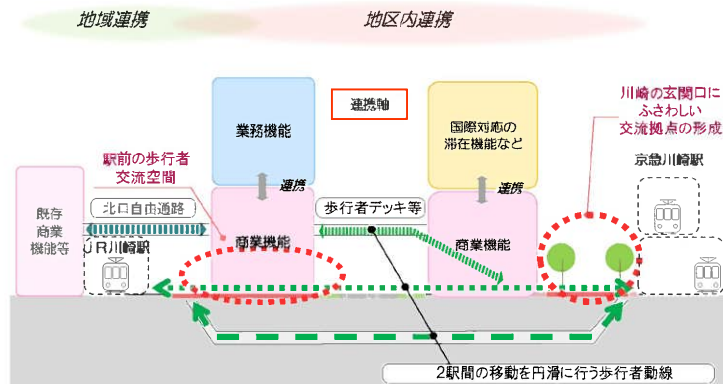


＜区域の考え方＞

- にぎわい・交流核 ～高度利用による広域拠点形成～**
- 広域拠点にふさわしい商業・業務機能を主体とした高度で多様な都市機能の集積を促進します。
 - 土地の高度利用を誘導し川崎の玄関口にふさわしい都市的な景観形成を誘導します。
 - 殿町国際戦略拠点など市内に集積している企業や研究施設などと連携したグローバル企業の活動拠点の形成を促進します。
 - 民間再開発事業に併せ、都市基盤の再編整備による広域交通結節機能の充実や乗換え利便性の向上を図ります。

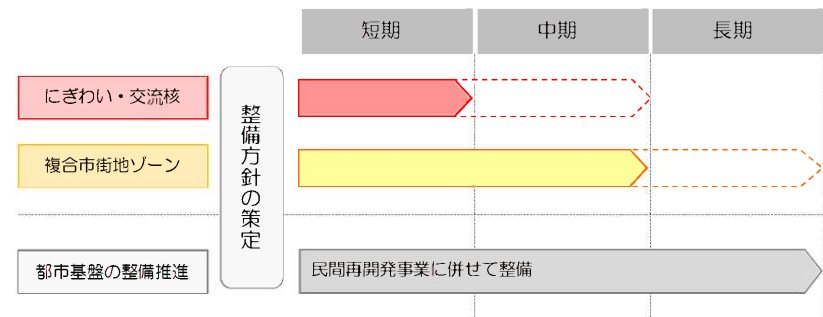
- 複合市街地ゾーン ～土地利用転換の計画的誘導～**
- 人やモノが集い・交流できる機能、居住機能、生活サポート機能を導入することで、新たな情報・文化交流の創出とアメニティの向上を促進します。
 - 民間の土地利用転換時期に合わせ、多摩川の自然環境と調和した複合空間の形成を図ります。

＜まちづくりの概念図2：断面空間構成の考え方＞



＜整備スケジュール＞

民間再開発事業の誘導を図り、民間再開発事業の推進にあわせた都市基盤の整備に取り組みます。



※建物は個別の事業を示すものではなくイメージです。

平成 26 年 川崎市

京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）

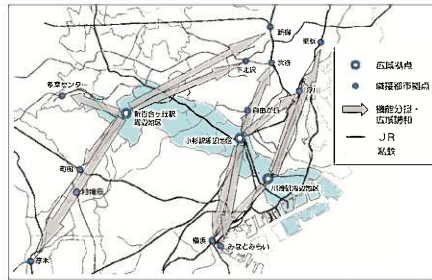
目 次

- 1 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針策定の目的
- 2 京急川崎駅周辺地区の現況
- 3 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針の位置付け
- 4 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針
 - (1) 周辺の開発動向と京急川崎駅周辺地区に求められている取組
 - (2) 京急川崎駅周辺地区における基本方針と目指すべき都市像
 - (3) 整備誘導の方針
- 5 参考資料

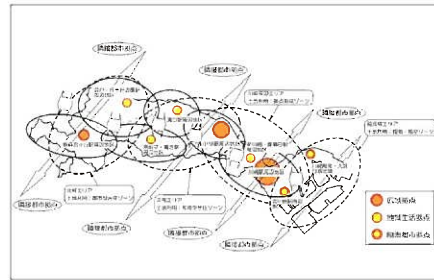
1 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針策定の目的

(1) 川崎駅周辺地区におけるこれまでの経緯

○本市では、川崎駅周辺地区を川崎再生フロンティアプランなどの上位計画に、「広域拠点」として位置づけ、東京や横浜などの近隣都市拠点との調和のもとに機能分担を行い、民間活力を活かした個性と魅力にあふれた拠点形成を推進してきました。



広域都市拠点と隣接都市拠点
(川崎フロンティアプランより)



川崎市都市構造図のイメージ図

○1980年代当初の川崎駅周辺の状況は、東口には、古くからの繁華街やオフィス街が形成されていましたが、駅周辺の建物や都市施設は老朽化が進んでおり、また、駅前広場も歩車分離されていないなど十分な都市機能も確保されていませんでした。一方、西口では、駅周辺に大規模な工場などが立地しており、商業・業務施設が少なく、道路も未整備な状況のため、骨格的な道路ネットワークが欠落している状況などから、川崎駅東西の市街地の回遊性が不足していました。

○そこで、地域全体の土地利用を戦略的に誘導するため、まちづくりの考え方を整理し、駅前広場、地下街、東西の連絡道路などの公共事業や民間再開発による都市的な土地利用を連鎖的に積み重ね、土地利用の誘導と、民間事業のタイミングにあわせた都市基盤の整備を進めてきました。

○近年、西口では、東芝堀川町工場跡地の大規模な土地利用転換を誘導し、2006年にラゾーナ川崎プラザがオープンし、ミュージアム川崎シンフォニーホールとあわせ、川崎駅の広域的な集客力が飛躍的に高まりました。また、東口では川崎駅東口駅前広場の再編整備を行い、バリアフリーに配慮した、シンボリックな駅前空間の創出を図ってきました。



京急川崎駅周辺地区（昭和30年代）

※京浜急行電鉄(株)提供

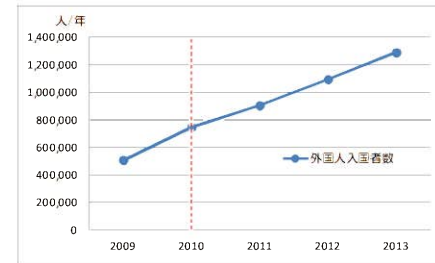


京急川崎駅周辺地区（現在）

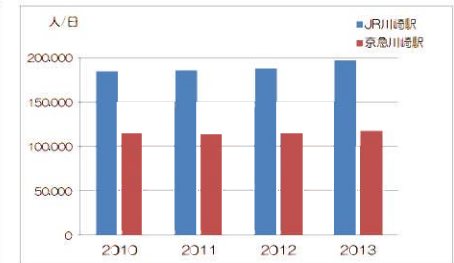
(2) 整備方針策定の目的

○京急川崎駅周辺地区は、東京や横浜などの近隣拠点都市に近接し、羽田空港と直結する京急川崎駅を中心とした地区でありながら、これまで、大規模な土地利用転換はなく、また、地区内の道路などの都市基盤が十分ではないことなどから、老朽化した建物や低利用の土地が残っているなど、川崎駅周辺にありながら、これらのポテンシャルを活かしたまちづくりが進んでいません。

○また、一方では、羽田空港の国際化の進展により、空港を利用した訪日外国人数は、2009年から2013年の間で2.5倍に増加しており（※1）、さらに、羽田空港の国際化や沿線の開発などの影響により、京急川崎駅の乗降客数は平成2011年以降増加傾向にあるなど、川崎を取り巻く環境に変化が見られます。

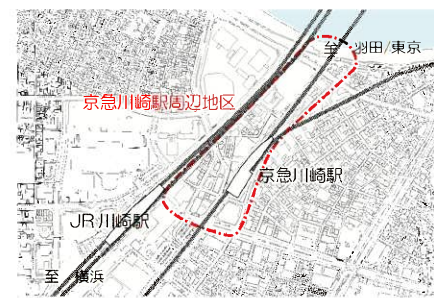


羽田空港の外国人入国者数の推移（法務省統計より作成）

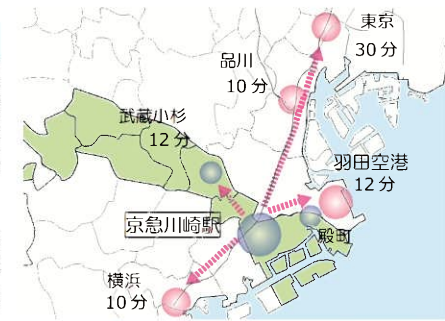


川崎駅/京急川崎駅の乗降客数の推移
(JR東日本旅客鉄道/京浜急行電鉄HPより作成)

○今後は、これまで川崎で培ってきた環境技術や市内にある企業・研究施設など「川崎が持っている資源」と、近隣拠点都市や羽田空港と近接している「地理的優位性」など、京急川崎駅周辺地区の持っているポテンシャルを活かし、民間の土地利用転換のタイミングを捉えて、共同化などによる大街区化を積極的に誘導するとともに、これら民間再開発事業の進捗にあわせて現状の脆弱な都市基盤の再編整備を進め、川崎の玄関口としてふさわしい都市的な土地利用や景観形成を誘導するための「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」を策定し、整備方針に沿って地区内の権利者をはじめとする関係者がまちづくりの意義を共有し、連携を図ることで、世界的な都市間競争や超高齢社会の到来などの「社会状況の変化」や「周辺環境の変化」に対応し、持続可能で活気にあふれたまちづくりを推進します。



京急川崎駅周辺地区の位置



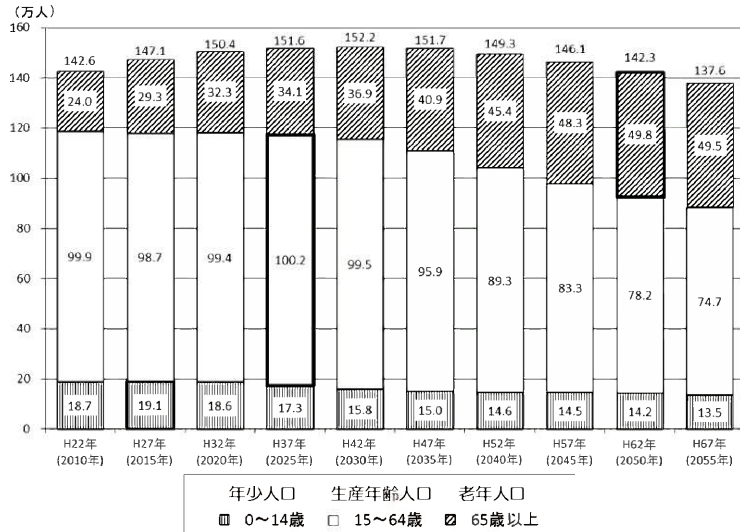
京急川崎駅と近隣拠点都市・羽田空港の位置関係

※1：法務省「出入国管理統計：港別 入国外国人の国籍」より羽田空港における入国者数の推移（2009年(512,164人)と2013年(1,293,083人)の比較より）

2 京急川崎駅周辺地区の現況

(1) 人口動向～少子高齢化が進み、2030年頃を境に減少～

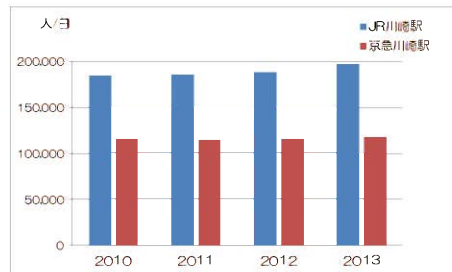
- 本市の人口総数は、2030年まで増加を続け、その後減少傾向となると想定されています。
- 本市では、2020年には超高齢社会（65歳以上人口が21%超）へと移行すると予測されています。
- このように、川崎市全体で今後少子高齢化の進展が想定されているため、まちづくりにおいても少子高齢社会対策として集約型のまちづくりなどの検討が必要です。



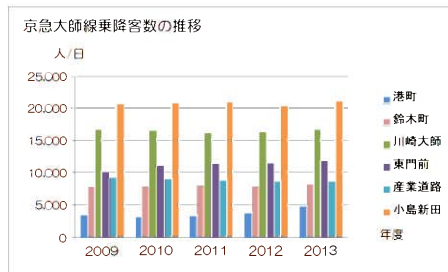
川崎市の将来人口推計 (H26年 川崎市「新たな総合計画の策定に向けた将来人口推計について」より)

(2) 駅乗降客数の推移～JR線、京急線とも増加の見通し～

- 乗降客数の推移を見ると、JR川崎駅の利用者は2010年以後、増加傾向を示しています。また、京急本線の乗降人員総数は、羽田空港国際線ターミナル駅新設などに伴い、2011年以後増加傾向を示しています。
- 京急大師線の乗降客数は、殿国国際戦略拠点や港町のマンション開発の影響から、年々乗降人員数が増加しています。今後も、沿線の開発と、それに伴う業務・商業をはじめとした各種機能の利用者が増加することが見込まれることから、それらに応じて、駅利用者も増加する事が予想されます。



(JR東日本旅客鉄道HP、京急急行電鉄HPより作成)

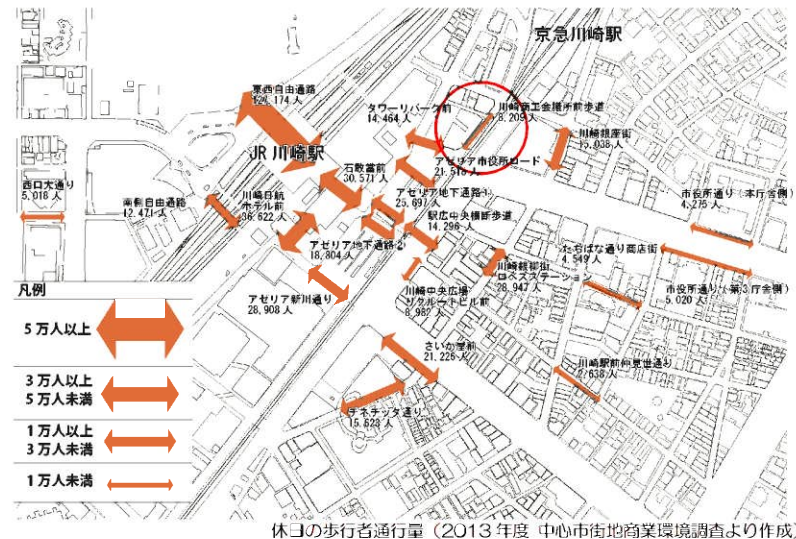
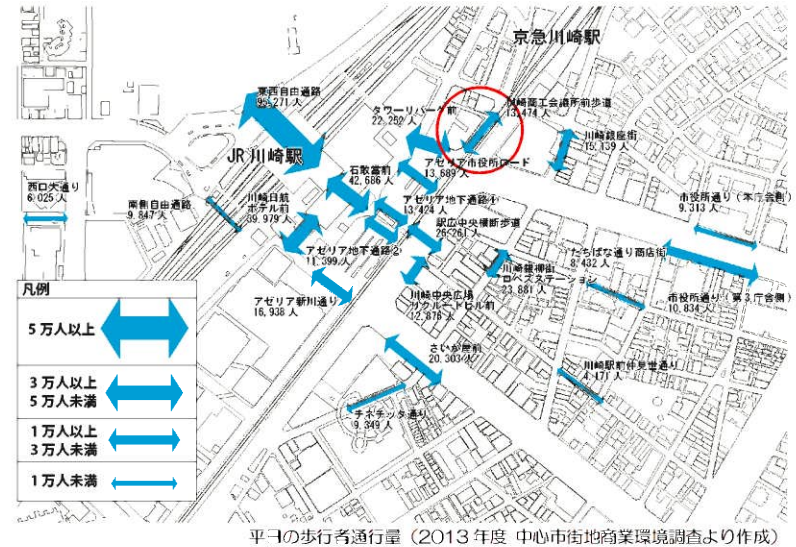


(京浜急行電鉄HPより作成)

(3) 歩行者数

～商業機能の立地による川崎駅北口の歩行者数増加、賑わい創出が課題～

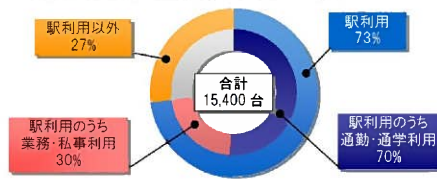
- 平日におけるJR川崎駅～本地区周辺への歩行者交通量（川崎商工会議所前歩道など）は、アゼリア地下通路などの歩行者交通量と同程度となっていますが、休日の歩行者数は減少する傾向にあります。



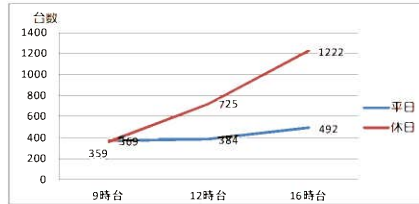
(4) 自転車～通勤等の需要の高まりがあるが、歩車分離等安全面が課題～

- 川崎駅東口周辺地区における自転車利用者の7割以上が駅利用者です。
- 市全体の放置自転車数は減少傾向にありますが、京急川崎駅周辺地区では放置自転車数が平日は400台前後、休日は最大1,200台と非常に多く、歩行者の通行や駅前の景観を阻害しています。

自転車利用者の目的別構成 (H19年度)



京急川崎駅周辺放置自転車数の推移 (時間別)



(H25川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より)

自転車・バイクの駐輪台数・放置台数の推移



(川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より)

○川崎駅東口周辺地区及び京急川崎駅周辺では、2010年度に策定した「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」に基づいた「押し歩きエリア」の指定、及び、川崎府中線の一部や市役所通りでの自転車道等の整備など、歩行者と自転車による事故防止への取組みを行っており、引き続き安全で快適な通行環境の整備に向けた取組みが求められています。



自転車の押し歩きエリア

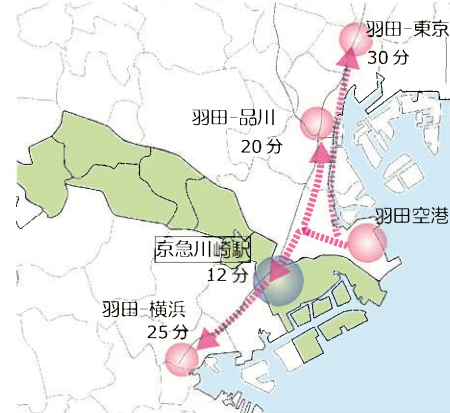


ガード下の自転車道の整備 (川崎府中線)

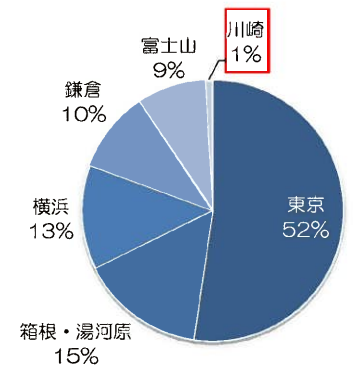
(5) 外国人の流入状況～国際化への対応が課題～

- 京急川崎駅周辺地区は国際空港である羽田空港に近接しており、公共交通機関を活用した場合の羽田空港までの所要時間も12分と短く、高いアクセス性を誇ります。
- 羽田空港は2010年の国際ターミナルの開業以降、国際線利用者は急速に増加しています。また、外国人入国者数も2010年以降増加傾向となっています。
- 「H24 神奈川県外国人観光客実態調査」によると、羽田空港国際線ターミナルビル、神奈川県内の観光地点及び宿泊施設で行った訪日外国人へのアンケート結果から、川崎市を目的地とした訪日外国人は、約1%にとどまっています。
- 今後、川崎市においては羽田空港を活用する訪日外国人の来訪をいかに取込むかという点が課題であり、国際化に対応したまちづくりがより一層求められます。

羽田空港からの所要時間

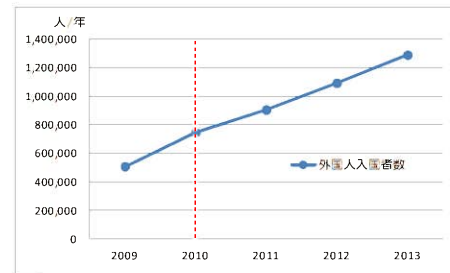


神奈川県内を訪れている外国人観光客の主な目的地



(H24 神奈川県外国人観光客実態調査結果報告書より)

外国人入国者数の推移



訪日外国人の空港利用状況 (法務省統計より作成)

羽田空港の国際線利用者数



(国土交通省東京航空局「管内空港の利用概況集計表」より作成)

(6) 土地利用(建物)現況

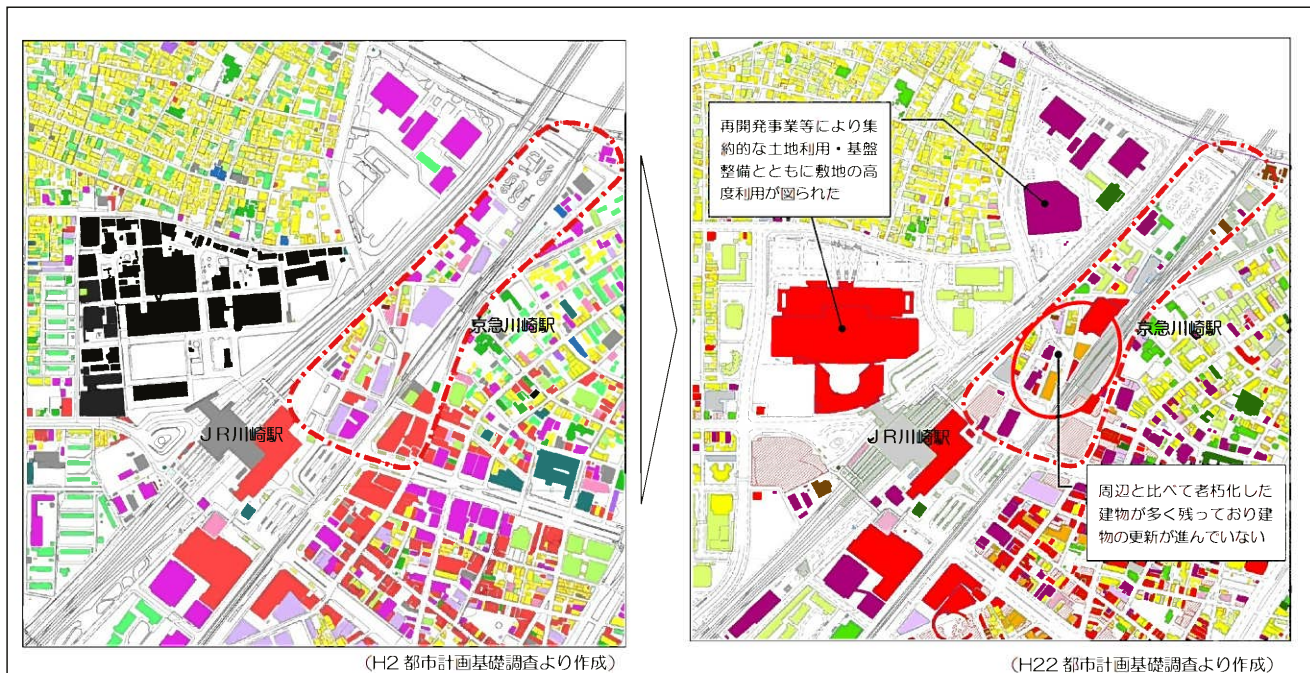
～商業機能の低下、老朽化、土地の高度利用が図られていない～

○JR 川崎駅を中心としたエリアには大型施設が立地しています。特に川崎駅西口には、ラゾーナ川崎プラザなどの大規模商業施設を誘致したことで、大規模開発による土地利用の転換と基盤の再編が進みました。

○京急川崎駅周辺地区は、JR川崎駅と京急川崎駅を結ぶ重要な地区であり、民間再開発事業による商業ビルの機能更新が一部では進んでいるものの、JR 川崎駅を中心としたエリアと比較して、商業等の立地が乏しく、地区の賑わいの創出が求められています。

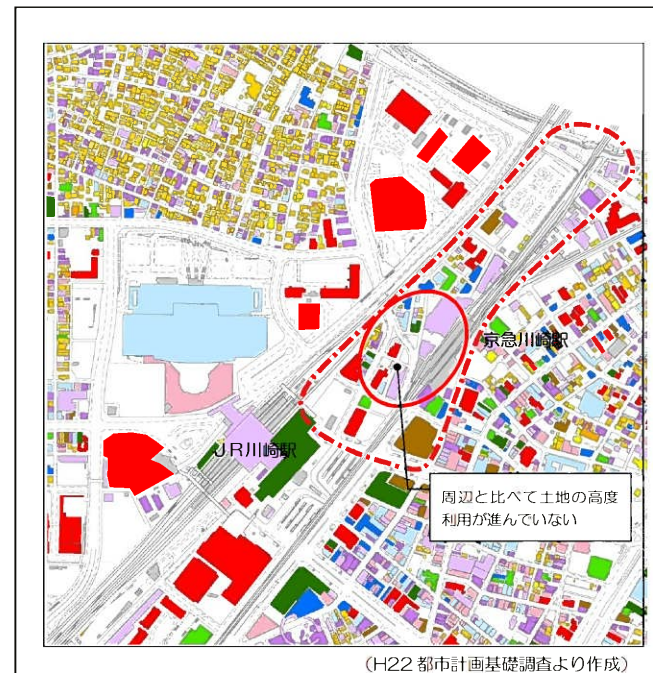
○京急川崎駅周辺地区は、老朽化した建物の建替え・更新が進んでいない状況です。特に、JR線沿いの市街地では狭小敷地が多く、建物についても木造の住宅用途が多く存在するなど、周辺と比較して、土地の高度利用が進んでいません。

建物用途現況図



凡例			
住宅	商業施設	官公庁施設	家内工業施設
集合住宅	宿泊施設	文教厚生施設	処理施設
店舗併用住宅	娯楽施設	運輸倉庫施設	農業施設
店舗併用集合住宅	遊戯施設	重化学工業施設	防衛施設
作業所併用住宅	商業系用途複合施設	軽工業施設	仮設建造物等
業務施設		サービス工業施設	

建物構造・階数別現況図

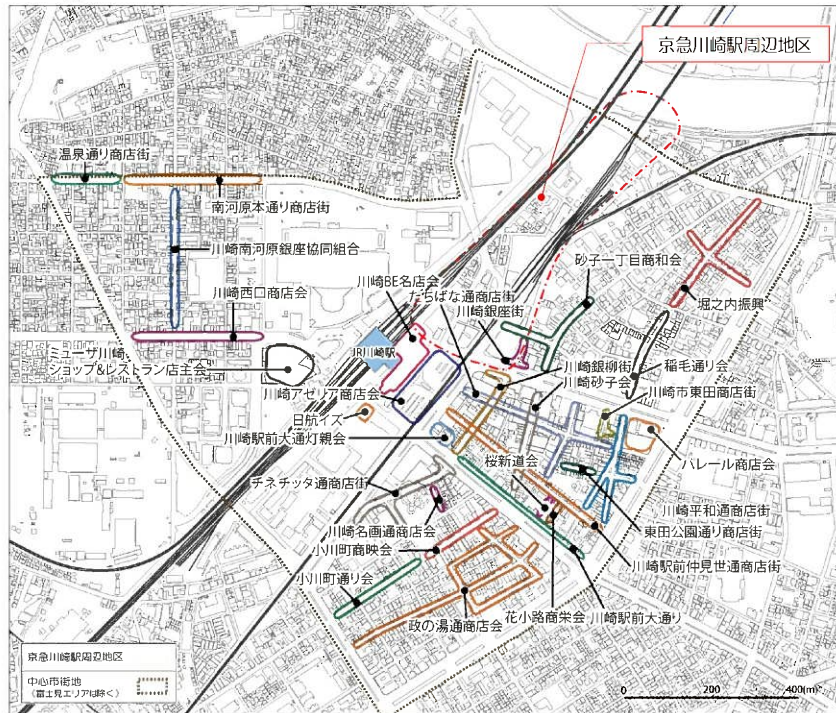


凡例		
木造1階	非木造1階	非木造6階
木造2階	非木造2階	非木造7階
木造3階以上	非木造3階	非木造8階
	非木造4階	非木造9階
	非木造5階	非木造10階以上

(7) 出店規模～商業施設の集積の遅れ、地域活力の低下～

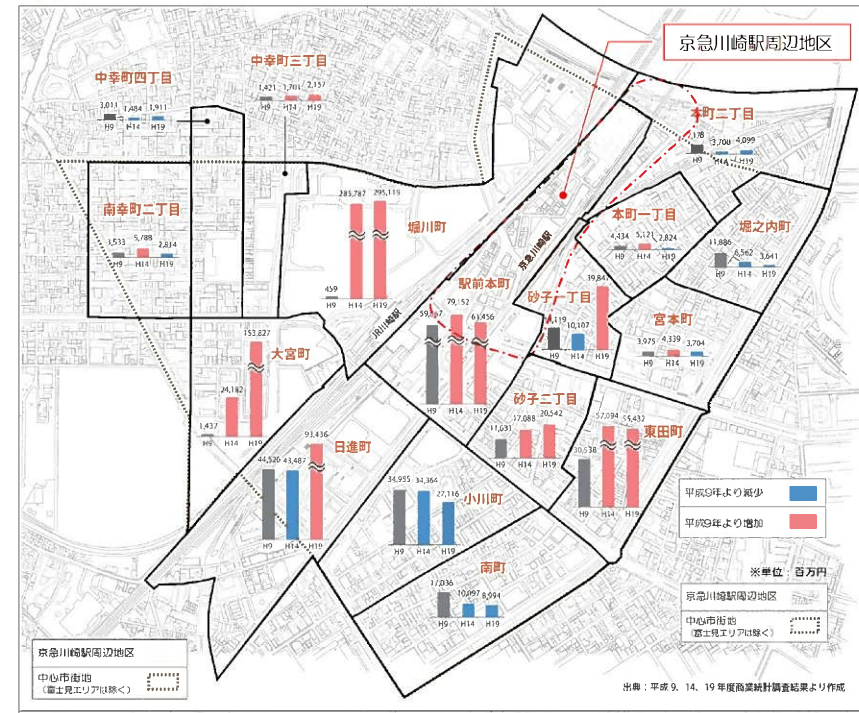
- 中心市街地内（富士見エリアを除く）には、JR 川崎駅東口に24、西口に5の商店街があり、特に東口の市役所通りより南側のエリアに多くの商店街が集積しています。しかしながら、市役所通りから北側のエリアは、住宅・商業用途の小規模な建物や集合住宅等を主体とする市街地であり、商業集積が進んでいません。
- JR川崎駅西口とは対照的に、東口の市街地は年間販売額の推移が減少傾向にある地区も存在し、商業の衰退が懸念されます。

本地区周辺の商店街の分布



(川崎市商業図 (H21) より作成)

年間販売額の推移



(平成 9、14、19 年度商業統計調査結果より作成)



ラソーナ川崎

(工場跡地等を大規模商業施設へ有効活用)



ミュースァ

(西口再開発による土地利用の集約化)



川崎駅西口線 (広幅員道路で歩車分離が図られている)



京急川崎駅前

(バリアフリー化・歩車分離がされていない)



地区内の建物 (高度利用されておらず、

老朽化した建物が見られる)

3 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針の位置付け

川崎駅周辺総合整備計画における京急川崎駅周辺地区の位置付け、ならびに京急川崎駅周辺地区に関連する上位計画について整理をします。

- 広域的拠点である川崎駅周辺地区の将来を見据え、駅東西両地区の回遊性・利便性の向上、バリアフリー化の促進、放置自転車対策などの諸課題に対応するため、「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」を設置し、2006年4月に「川崎駅周辺総合整備計画」を策定しました。
- 「川崎駅周辺総合整備計画」では、川崎駅周辺地区のめざすべきまちづくりの方向性を示す5つの基本方針と9つの基本施策が右図のとおり位置づけられ、その基本施策に基づいて、これまで東口駅前広場の再編整備や、JR川崎駅における北口自由通路の整備といった施策が実施されてきました。
- 京急川崎駅周辺地区は、川崎駅周辺総合整備計画の基本施策「(1)再開発の推進」において「京急川崎駅北側街区の適切な土地利用の誘導」、基本施策「(2)回遊性の向上」において「歩行空間や道路横断の環境改善・駅東西連絡の強化」を課題施策として取組むことが位置付けられています。
- 平成19年度には地区内の権利者等にアンケートを実施するなど民間再開発事業の誘導に取り組んできましたが、老朽化した建物や低利用の土地が残るなど、有効に土地利用転換が図られていません。
- そのようなことから、当地区において、「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」を定め、民間再開発事業の促進と都市基盤の推進を計画的に行うことで、川崎の玄関口にふさわしい活力と魅力にあふれたまちづくりの実現を目指します。
- 「川崎駅周辺総合整備計画」や関連する上位計画などとの関係を下図のとおり整理するとともに、当地区の整備方針は、2015年度に改定が予定される川崎駅周辺総合整備計画に反映します。

○川崎駅周辺総合整備計画における基本方針及び都市構造図

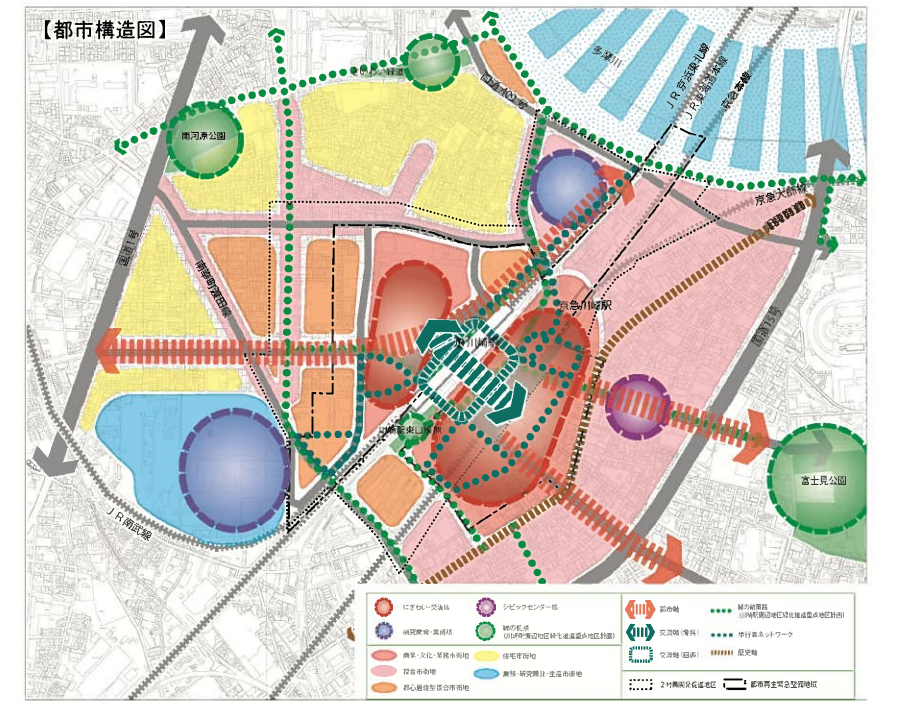
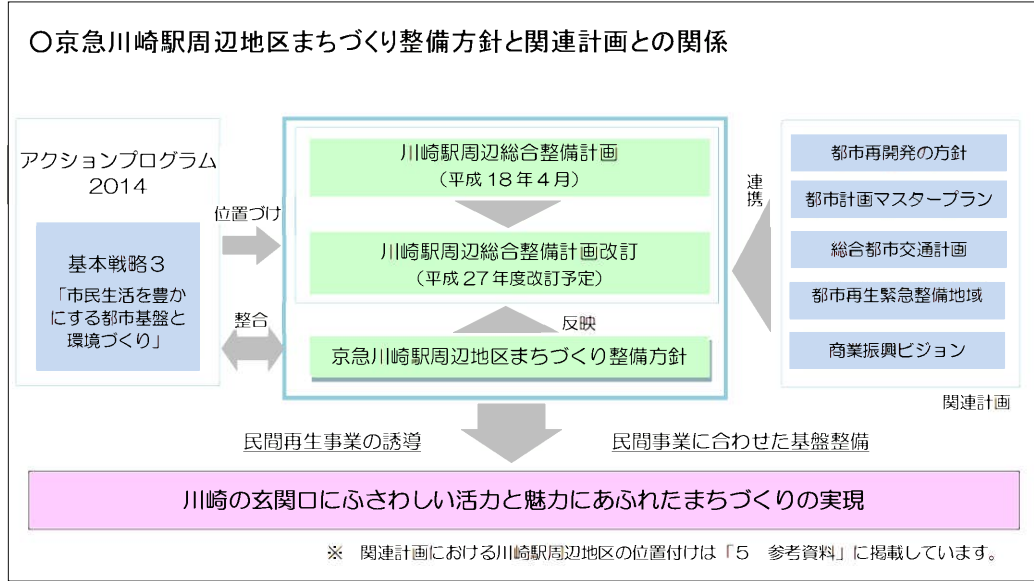
【基本方針】

川崎の新たなイメージを一新する風格ある

- ①広域的拠点形成と地域連携のまちづくり
 - 都市拠点としての整備と機能強化
 - 羽田方面を含む臨海部地域との連携強化
- ②地区内を往来しやすいまちづくり
 - 駅東西地区の一体化・回遊性強化
 - 良好な交通結節点整備
- ③人と環境にやさしいまちづくり
 - 人にやさしい、うるおいある都市空間づくり
 - 人と環境に優しい交通環境整備
 - 少子高齢社会に対応した環境づくり
- ④個性的で賑わいのあるまちづくり
 - 川崎らしい街並み、景観形成
 - 身近にある賑わいと活力に満ちた商店街の形成
- ⑤市民協働のまちづくり
 - Eリアマネジメント導入によるまちづくり

【基本施策】

- (1) 再開発の推進
- (2) 回遊性の強化
- (3) 交通結節点整備
- (4) 周辺道路、交通環境の整備
- (5) 少子高齢社会への対応
- (6) 自転車対策の推進
- (7) 都市景観の形成
- (8) 環境美化の推進
- (9) 商業活性化の推進



4 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針

(1) 周辺の開発動向と京急川崎駅周辺地区に求められている取組

川崎駅周辺総合整備計画の基本方針に基づき、広域拠点にふさわしい都市機能の集積に取組むことで、これまでの川崎のイメージを一新するまちづくりを推進してきました。

こうした都市機能の集積を踏まえ、これまでの川崎駅周辺での開発動向について整理するとともに、さらなる川崎の発展のために、京急川崎駅周辺地区における課題と、川崎の玄関口として今後も発展し続けるために当地区で求められている取組について整理します。

① 周辺の開発動向～従来の商業機能の集積に加え、業務・行政・文化機能がさらに充実～

「まちの賑わいを創出する『商業機能』の集積」

〇川崎駅周辺には、多くの商店街が存在しており、街の活気を生み出してきましたが、2006年にはラゾーナ川崎プラザがオープン、2012年にはアトレ川崎や京急ストアがリニューアルし、さらに2016年には京急川崎駅前ビルのオープンが予定されているなど、さらなる川崎駅周辺の賑わい施設・拠点施設の整備が進められています。



ラゾーナ川崎



京急川崎駅前ビル(2016年竣工予定)

「新たな産業を生み出す『業務・業務支援機能』の立地」

〇川崎駅周辺では、東芝スマートコミュニティセンターが2013年に開設されるなど企業集積が進んでいます。

〇世界的な成長が見込まれる殿町国際戦略拠点がある臨海部からも至近距離であることから、ライフサイエンス・環境分野などを中心としたグローバル企業や海外のベンチャー企業などの川崎駅周辺への進出が期待されます。



東芝スマートコミュニティセンター



殿町国際戦略拠点 (LISE)

「『行政機能・文化交流機能』の集積」

〇市役所・区役所が立地する他、川崎駅前のタワーパークには図書館が設置されるなど、行政機能が集積した利便性の高い地区となっています。今後、市役所庁舎の建替えにより、行政機能の集約化・機能拡充、市民の利便性向上を図ります。

〇駅前には川崎能楽堂等の伝統文化施設に加え、ミュージザ川崎やラチッタテッラなど音楽ホール・ライブ施設も整備され、文化・交流機能も充実しています。



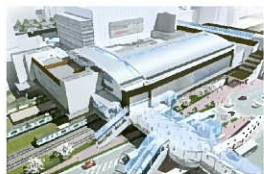
ラチッタテッラ



ミュージザ川崎シンフォニーホール

「北口自由通路の整備による歩行者ネットワークの充実」

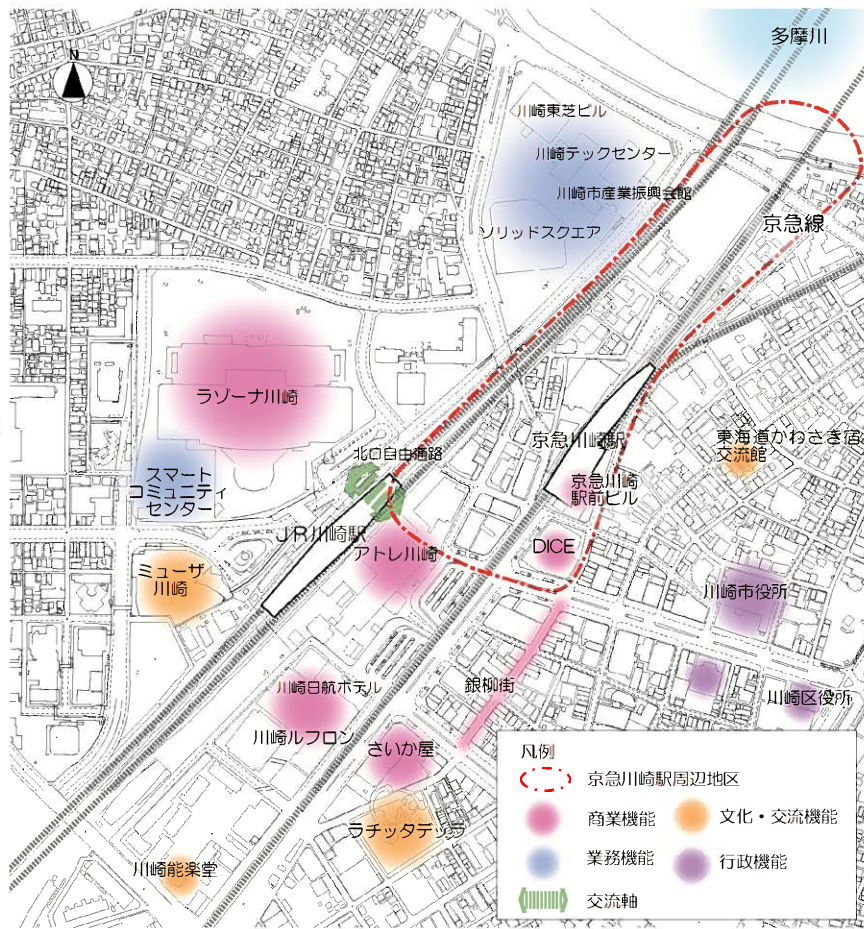
〇2017年度中には川崎駅北口自由通路が整備され、これまで鉄道で分断されていた東西の市街地の回遊性がさらに改善され、東西の市街地の連携による賑わいの相乗効果や周辺への波及効果が期待されます。



川崎駅北口自由通路のイメージ



(上図はイメージ図であり、今後計画に変更が生じる可能性があります。)



「交通結節機能の充実」

〇2007年のラゾーナ川崎プラザの整備に合わせた西口駅前広場の拡充や2011年の川崎駅東口駅前広場の再編整備により、方面別にバス島を集約し、歩行者が地上を平面で移動できるようにすることで、バリアフリーの改善や回遊性とゆとりのある広場空間を生みだしました。

〇2013年度には、名古屋や大阪、金沢など地方都市を結ぶ高速バスの発着場を整備し、新たなバス路線の運行が開始されました。



②京急川崎駅周辺地区の課題と求められている取組

土地利用・都市機能 ～広域拠点にふさわしい国際化に対応したまちづくり～

「国際的な広域拠点として高次都市機能が集積した賑わいと魅力のある複合市街地の形成」

- 羽田空港へ直結し、また、国際戦略拠点の殿町地区がある臨海部や市内に集積した企業・研究施設などとのアクセス性にも優れている地理的優位性を活かし、国際化に対応したまちづくりが求められています。
- これまで、川崎駅周辺総合整備計画で進められてきた商業・業務施設の集積による高いポテンシャルを活かし、地域間での連携を強化することで、さらに高度で多様な商業・業務機能を集積し、賑わいを創出する民間活力によるまちづくりが求められています。

都市基盤 ～川崎の玄関口にふさわしい交流拠点の形成と交通結節機能の充実～

「京急川崎駅前にふさわしい拠点性の創出」

- 国際的な広域拠点にふさわしい空間が不足していることから、駅前空間やオープンスペースの充実が求められています。
- タクシー乗り場や車寄せ施設などの機能が駅前に不足しており、交通結節機能の充実が求められています。

「歩車分離やユニバーサルデザインの導入などによる歩行者空間の充実」

- JR 川崎駅と京急川崎駅の駅間を移動するためには、幹線道路を複数回横断する必要があることなど、円滑な歩行者動線の確保や乗換え利便性の向上、乗換え時間の短縮が求められています。
- 歩行者・自転車・自動車の動線が分離されておらず、また、地区内には高低差があり、バリアフリー化が進んでいない箇所も存在するなど、安全で快適な歩行者空間整備が求められています。
- 外国人などをはじめとする来街者へのわかりやすい案内表示や多言語のサインなどの充実が求められています。

「自動車の通行環境の改善」

- 広域交通結節点であることから、歩行者、自転車、自動車が集中し、円滑な交通が妨げられており、都市基盤の改善が求められています。
- 荷さばき車両や駐車待ちの車両を原因として円滑な交通が妨げられており、荷さばき駐車場の整理や附置義務駐車場の集約化など、円滑な交通環境の整備が求められています。

「自転車の通行環境の改善」

- 歩行者と自転車の動線が錯綜しており、また、路上駐輪により歩行者の円滑な通行を阻害していることから、自転車と歩行者動線の整理と、駐輪場を適切な位置へ設置するなど安全な自転車通行環境の整備が求められています。

防災 ～細街路、老朽化した建物による密集市街地の改善と防災対策への取組～

- 緊急車両が進入できないような細街路が存在し、老朽化した建物も多く、災害時の避難や倒壊などが懸念されます。
- 広域交通結節点として必要な一時滞在施設などが不足していることから、帰宅困難者対策への取組みが求められています。
- 川崎府中線のアンダーパス部分などの低い箇所などでは、局所的な豪雨災害などへの対策が求められています。

都市環境 ～多摩川等の豊かな自然を活かした良好な景観形成への取組～

- 京急川崎駅は、多摩川や富士見公園など「自然環境」や、東海道の宿場町であった「歴史的な生立ち」などを活かしたまちづくりが求められています。
- 地区内でのエネルギー融通やBEMS等のツールを活用による、エネルギーの最適化を行うなど、低炭素型まちづくりの推進が求められています。



狭小敷地・老朽建物の密集地が残る



歩道上に停められた自転車等



バリアフリー未対応の歩道橋



バリアフリー未対応の歩道



車が輻輳する駅前空間



荷さばき車両の路上駐車



東日本大震災時の状況

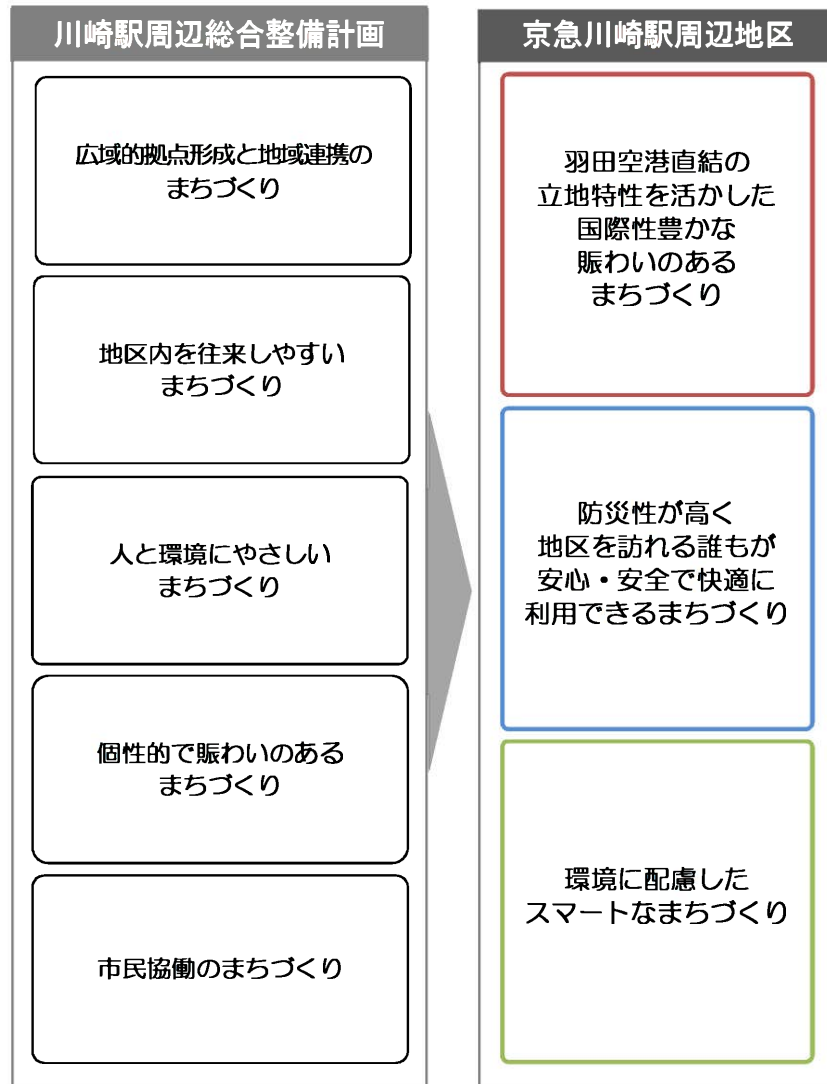


多摩川沿いの環境・景観の活用も課題

(2)京急川崎駅周辺地区における基本方針と目指すべき都市像

①京急川崎駅周辺地区のまちづくり基本方針

「川崎駅周辺総合整備計画」における5つの基本方針と京急川崎駅周辺地区に求められる取組などを踏まえ、「川崎が培った資源」や「地理的優位性」などを活かし、持続可能で活気にあふれたまちづくりを推進するために、「まちづくり基本方針」を次のように決めました。



②京急川崎駅周辺地区の目指すべき都市像

「まちづくり基本方針」に沿って、持続可能で活気にあふれたまちづくりの実現に向け、京急川崎駅を中心とした「核」と周辺市街地との調和を図る「ゾーン」を形成し、民間活力によるまちづくりを誘導するとともに、「核」や「ゾーン」との連携を図る「軸」造りを民間と行政が連携して効果的に進めることで、新たな魅力や価値の創出を誘導します。

京急川崎駅を中心とした「核」と周辺市街地との調和を図る「ゾーン」の形成

「川崎の玄関口にふさわしいにぎわい・交流核」

- 交通拠点の利便性を活かして、広域拠点にふさわしい商業・業務を主体とした高度で多様な都市機能の集積を促進します。
- 土地の高度利用や集約的な街区形成により川崎の玄関口にふさわしい都市的な景観形成を誘導します。
- 殿町国際戦略拠点など市内に集積する企業や研究施設と連携するグローバル企業の活動拠点形成を促進します。

「人やモノが交流する複合市街地ゾーン」

- 川崎駅周辺にある商業・業務機能や市内に集積する企業・研究施設などの既存ストックと連携・調和した「国内外の人やモノが集い交流できる機能」や「居住・生活サポート機能」の導入を促進します。
- 多摩川の自然環境や景観を活かし、民間の土地利用転換にあわせ職住の調和がとれた都市空間の形成を図ります。

核やゾーンとの連携を図る「軸」の創出

「連携軸」…広域拠点としての都市活動を支え東西市街地の連携を円滑に行う

京急川崎駅周辺地区の骨格となる軸

- 京急川崎駅周辺地区における円滑な交通処理を実現し、広域交通ネットワークとの連携など幹線道路を補完する機能を担います。
- 京急川崎駅周辺地区における通過交通などを地区外へ円滑に誘導するとともに、地区内の建物などへのアクセス性の向上を図ります。

「地域軸」…複合市街地ゾーンの骨格を形成し、川崎の玄関口であるにぎわい・交流核や

多摩川との連携を誘導する軸

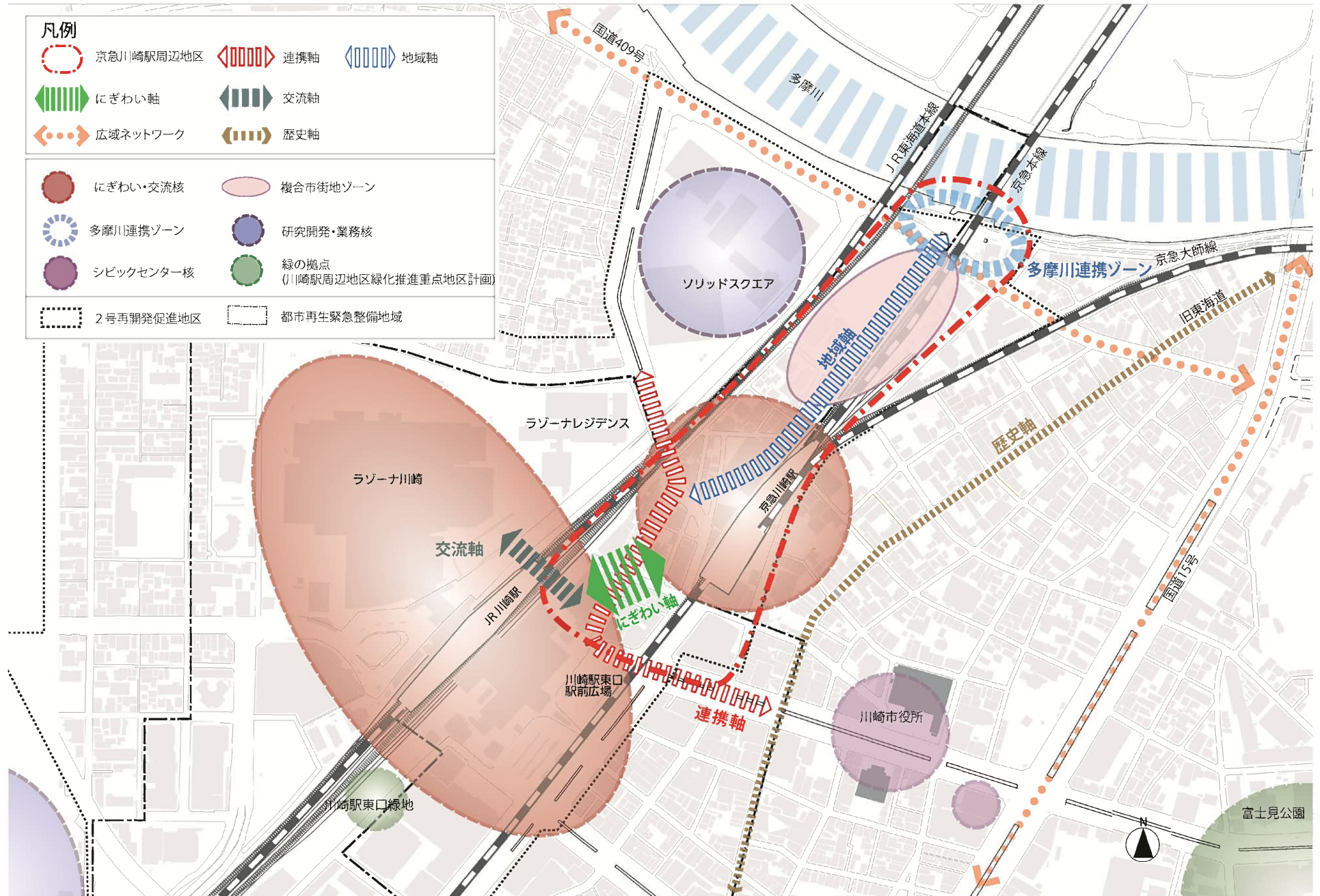
- 京急川崎駅を中心としたにぎわい・交流核と複合市街地ゾーンの連携を図り、地区内の発集交通を円滑に処理する機能を担います。
- まちと水辺空間の回遊性・連続性の向上を図り、多摩川との連携を創出します。

「にぎわい軸」…様々な交通機関への乗換えや周辺に集積している商業・業務との連携を図る

賑わいの骨格となる軸

- 道路の再編整備による歩行者専用道路の整備や、民間事業との調整によるペDESTリアンデッキの整備を検討するなど、地区内の回遊性の向上を図ることで、商業集積地である両駅間の賑わいを強化します。

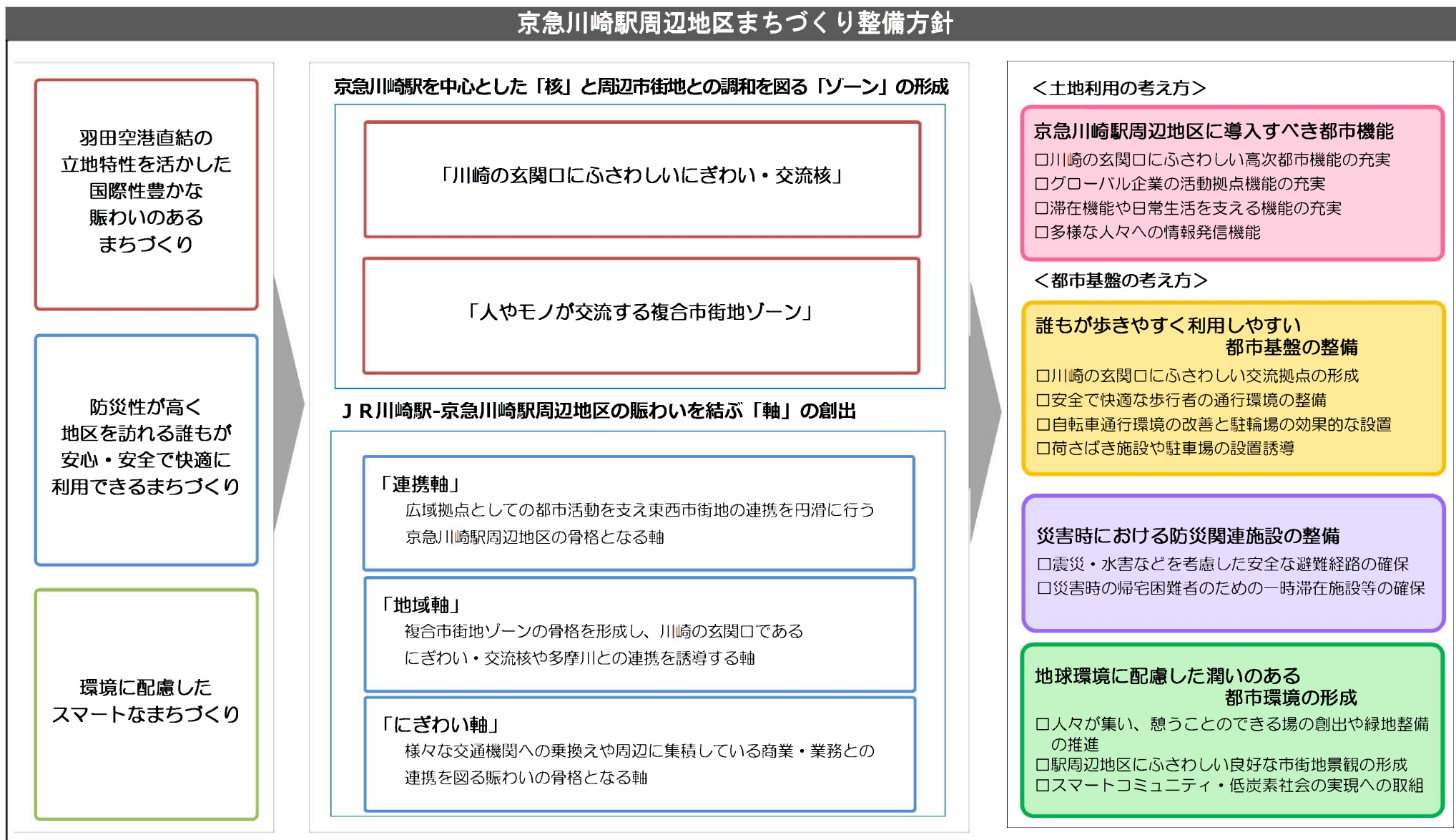
京急川崎駅周辺の都市構造図



(3) 整備誘導の方針

京急川崎駅周辺地区におけるまちづくりの「基本方針」と目指すべき都市像を踏まえ、当地区における土地利用及び都市基盤の考え方を次のように定めます。

京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針



(3) -1 土地利用の考え方

京急川崎駅周辺地区に導入すべき都市機能

川崎の玄関口にふさわしい高次都市機能の充実

○国際都市東京や国際化が進められている羽田空港と直結する地理的優位性を活かし、国内外からのビジネスパーソンや観光客など多様な人々が集まり活動する賑わいのある広域拠点として、既存機能を生かしつつ、「国際的な業務」、「広域的な商業」、「高度な文化・交流」など高度で多様な都市機能の集積を誘導します。

○川崎の玄関口としてふさわしい土地利用の高度化、立体的な複合化を誘導するなど、都市的な景観形成を促進するとともに、イベント開催など交流の場となる広場やまちの活気が融合するノード空間の形成を進め「回遊性」や「各交通機関への乗り換え利便性」の高いまちづくりをめざします。

○重層的に整備されている歩行者空間が、広場や商業施設とわかりやすく快適につながり、国内外から来た初めての来街者にも安心してまちなかを回遊することができるユニバーサルデザインを取入れた都市環境を整備することで、賑わいの創出に努めます。



広場を活用したイベント



オープンカフェなどの路面店

滞在機能や日常生活を支える機能の充実

○殷町をはじめとする、市内の商業・業務、研究機能等の活動を支え、国内外の人々が安心して利用できる中長期型の滞在施設や高規格住宅等の整備を誘導します。

○外国人のオフィスワーカーなどの滞在者が、日常生活を過ごしやすい環境を整備するため、ビジネスコンシェルジュの導入や生活支援機能（食料、日用品の販売等）、医療・健康支援機能（医療施設、フィットネス、温浴施設等）、等の導入をめざします。



宿泊機能の整備



ビジネスコンシェルジュ

グローバル企業の活動拠点機能の充実

○殷町国際戦略拠点や新川崎・創造のもり地区などの市内に集積した企業・研究施設と連携する、グローバル企業の活動拠点の形成を促進します。

○貸会議室、ショールームなどのビジネス支援機能、高い専門性を備えた各種学校や大学、大学のサテライトキャンパスのような人材育成機能などの集積を促進します。また、これら企業や大学の研究者、市民などの多様な人々の活動や交流が行える活動拠点の醸造を促進します。

○地区内においてスモールオフィス・シェアオフィスなど、多様なビジネスシーンを生み出す機能の導入を進め、市内の企業などと連携できる「多様な業種の企業」や「起業したばかりの企業」などが活動しやすい環境整備を促進します。



スモールオフィスの例



殷町地区に集積する研究拠点施設

多様な人々の情報発信機能

○羽田空港と直結する鉄道・リムジンバスや地方都市を結ぶ高速バス、市内各所を結ぶ路線バスなどが発着することから、観光客からオフィスワーカー、周辺住民まで様々な人々が行き交う広域交通結節点として相応しい情報発信機能の強化や、来訪者が交流・情報交換等を行う空間の整備を促進します。

○川崎能楽堂や東海道かわさき宿など、市街地に立地する歴史文化資源（施設）の情報発信等を行うなど、来訪者の観光（まち歩きなど）を促進することで、駅前地区の回遊性及び地区の魅力の向上に取組みます。

○交通事業者や防災施設管理者等と連携し、交通情報や災害情報の発信機能を充実させるような整備を誘導します。

○当地区を訪れる外国人が増えることが期待されることから、多言語対応のサインなど、ユニバーサルデザインを取入れた整備を推進します。



バスターミナル



情報発信機能

(3)－2都市基盤の考え方

①誰もが歩きやすく利用しやすい都市基盤の整備

川崎の玄関口にふさわしい交流拠点の形成

- 民間再開発事業の進捗にあわせて川崎府中線などの道路構成を見直し、既存の歩行者専用道路の充実に取り組みます。
- 地区計画制度などを活用し、歩道と一体的に利用できる歩道状空地や民有地内に誰もが利用できる広場やアメニティスペースなどの整備を誘導するとともに、沿道建物の低層部には、賑わいを創出する商業施設などの機能集積を誘導します。
- 誰もがわかりやすく区内を移動できるような案内表示や多言語対応のサイン計画の充実努めます。
- タクシープールや車寄せなど、必要な機能に絞った交通結節機能の充実に取り組みます。

安全で快適な歩行者の通行環境の整備

- 京急川崎駅とJR川崎駅の乗り換え利便性の向上や乗り換え時間の短縮を図るため、民間再開発事業などにあわせた歩行者デッキ等の整備誘導など、歩行者動線の充実に取り組みます。また、川崎駅北口自由通路を介した、東西市街地の連携による賑わいの相乗効果を図ります。
- 民間再開発事業の進捗に合わせてバリアフリー対応の歩行者空間の整備を目指します。

自転車通行環境の改善と駐輪場の効果的な設置

- 川崎府中線の交通環境の改善にあわせ、自転車通行環境のさらなる改善に取り組みます。
- 歩行者が集中する京急川崎駅周辺では、都市基盤整備の進捗にあわせて、「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」に基づき指定した押し歩きエリアの見直しを行うとともに、「自転車押し歩き推進活動」を継続して行います。
- 京急川崎駅前を通過する自転車の進入を抑制するため、国道409号の自転車通行環境を改善し、自転車動線の充実努めます。また、京急川崎駅周辺への路上駐輪の削減のため、民間再開発事業の進捗にあわせて効果的な位置への駐輪場の設置を誘導します。

荷さばき施設や駐車場の設置誘導

- 大規模な共同化事業などを契機に、「川崎駅周辺地区荷さばき対策基本計画」に沿った荷さばき施設の設置誘導や附置義務駐車場の適正な位置への設置や集約化などを検討し、京急川崎駅周辺への自動車の流入抑制に取り組みます。

②災害時における防災関連施設の整備

震災・水害などを考慮した安全な避難経路の確保

- 沿道の老朽建物の更新により歩行者空間の充実を図り、災害時も安全に避難することができる避難路を確保するとともに、多摩川が近く、水害のリスクも考えられることから、浸水などの危険性が高い場所も踏まえた避難経路の確保に努めます。

災害時の帰宅困難者のための一時滞在施設等の確保

- 当地区に進出する企業や店舗に対し、川崎駅周辺帰宅困難者対策協議会への参加を誘導するとともに、「川崎駅周辺地区都市再生安全確保計画」に基づく帰宅困難者のための一時滞在施設や備蓄倉庫などの設置を誘導します。

③地球環境に配慮した潤いのある都市環境の形成

人々が集い、憩うことのできる場の創出や緑地整備の推進

- 民間再開発事業の機会を捉え、高規格堤防整備による治水安全性の向上を図るとともに、多摩川沿いの市有地の活用などにより、まちと水辺空間の回遊性・連続性の向上を図り、多摩川を身近に感じられる憩い空間と多摩川への人の流れの創出を誘導します。

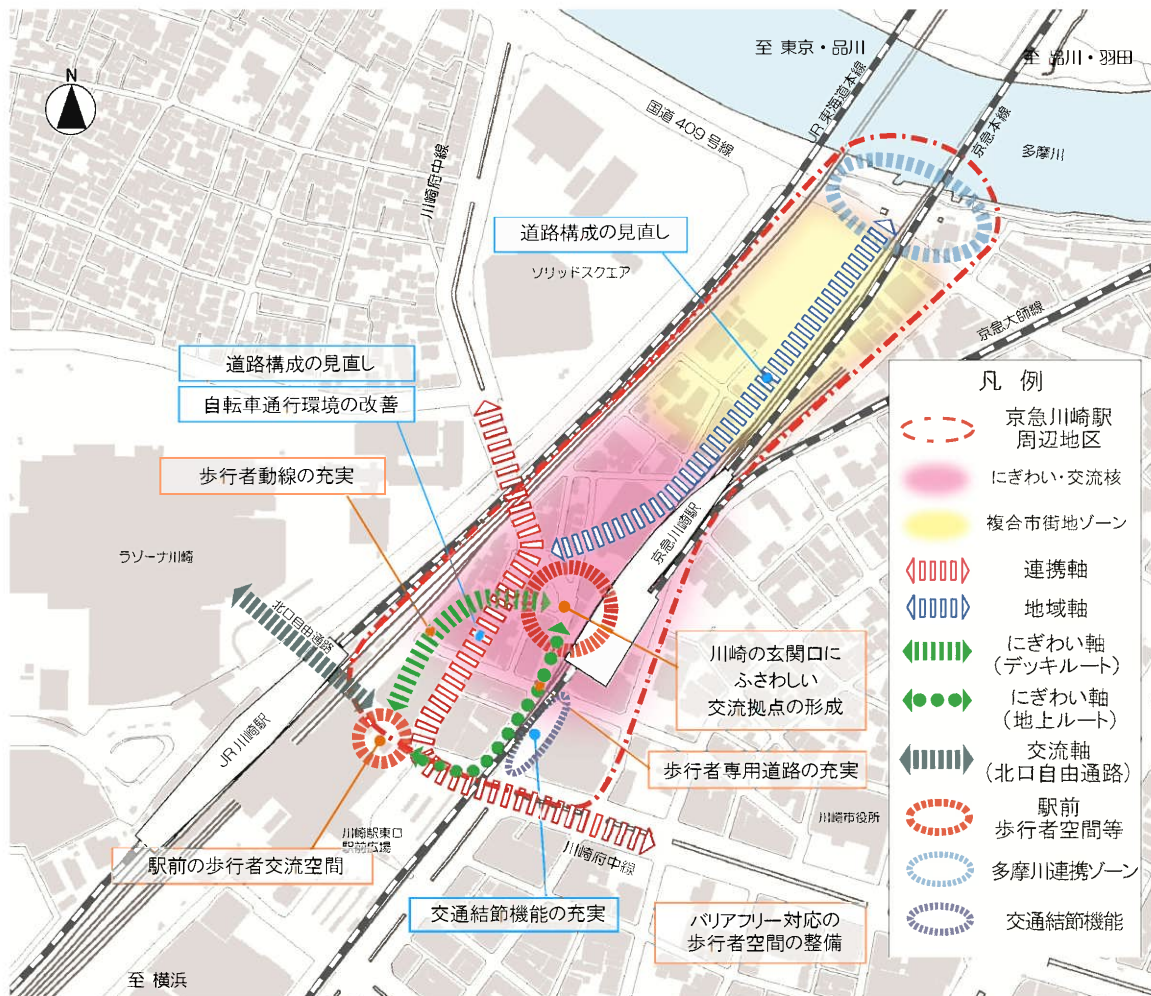
駅周辺地区にふさわしい良好な市街地景観の形成

- 川崎駅周辺地区では、当地区に隣接した範囲を「景観計画特定地区」として位置付け、詳細な景観形成方針を定め、地域の景観の形成を先導する地区として、地区の魅力向上に寄与するまちづくりが進められていることから、当地区においても、川崎市、そして関東圏の玄関口としてふさわしい景観の形成を目指すため、事業進捗にあわせ、デザインの誘導を行いつつ、景観計画特定地区等への指定に向けた検討に取り組みます。

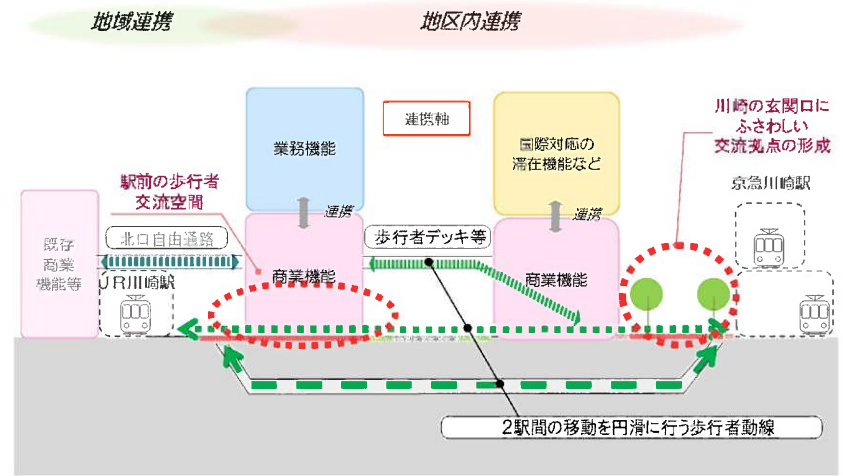
スマートコミュニティ・低炭素社会の実現への取組

- 持続可能な社会の実現に向けて、エネルギーの最適利用による低炭素化をはじめ、市民の利便性・快適性の向上、安全・安心の確保を目指したスマートコミュニティ構築に向けた取組みを誘導します。

<まちづくり概念図（平面図）>

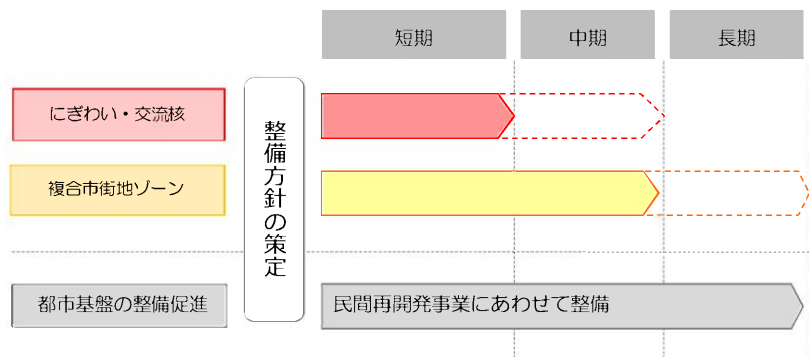


<まちづくり概念図（断面図）>



<取組みのスケジュール>

民間再開発事業の誘導を図り、民間再開発事業の進捗にあわせた都市基盤の整備に取組みます。



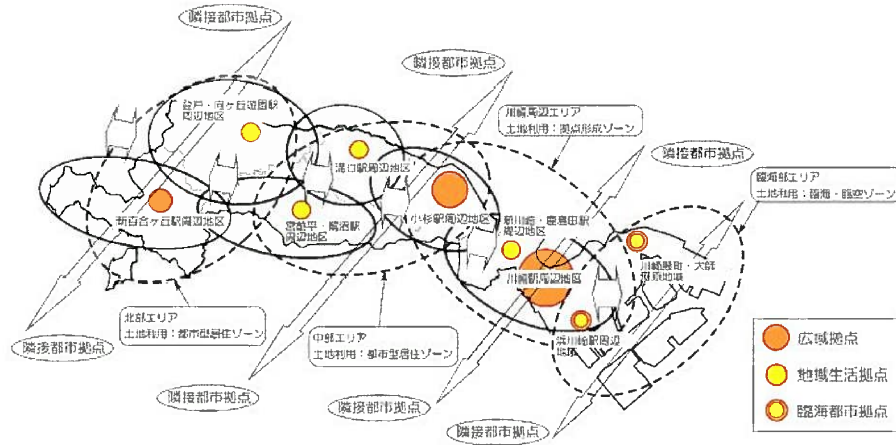
5 参 考

川崎駅周辺地区の位置付け～商業・業務機能を中心とした高度利用による広域的な拠点形成と基盤整備等による都市の防災性・回遊性の向上～

①本市の都市構造のイメージ

「民間活力を活かした個性と魅力あふれた広域拠点の形成」

○横浜や東京と近接している首都圏における地理的な優位性を活かし、既存の高い商業・業務機能の集積を活かしながら、首都機能の機能強化を進める広域拠点に位置づけられています。



都市構造のイメージ図

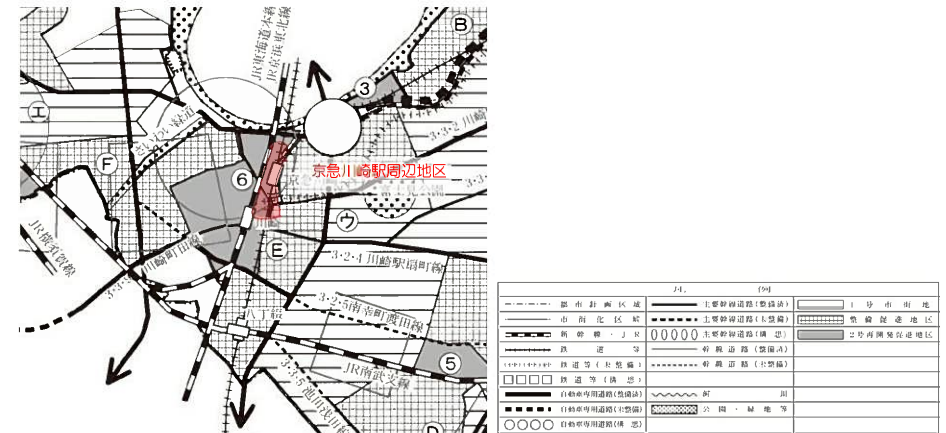
川崎駅周辺 地域の役割

地理的優位性を活かした首都圏における広域拠点としての役割が求められています。

②「都市再開発の方針」における位置づけ

「中枢業務機能や広域的な商業機能が集積する川崎市の広域拠点としての役割」

○川崎都市計画都市再開発の方針において、市街地再開発事業や民間活力の誘導等により、土地の高度利用を図るとともに、道路等の都市施設の高水準な整備を図る2号再開発促進地区として位置づけられています。



都市再開発の方針における京急川崎駅周辺地区の位置づけ

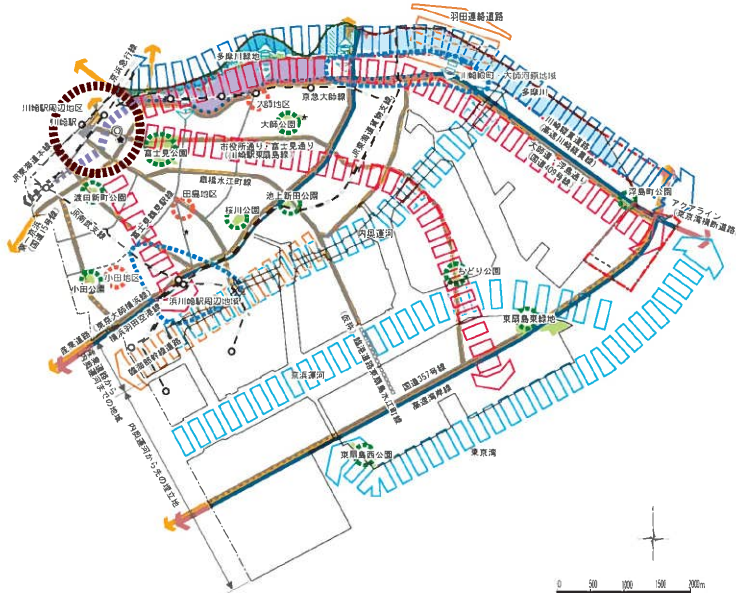
川崎駅周辺 地域の役割

高水準の公共施設整備等と中枢業務機能や広域的な商業業務、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積を適切に誘導し、広域的な拠点の形成を目指すことが求められています。

③「川崎市都市計画マスタープラン」における川崎駅周辺地域の位置づけ

「広域から人を呼びこむことができる個性と魅力にあふれた広域拠点」

- 「川崎市都市計画マスタープラン（平成19年3月）」において川崎駅周辺地区は本市の中心的な「広域拠点」として、中枢業務機能や広域的な商業機能、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積を図るとともに、優良な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な複合的土地利用による都市機能の強化を図り、「商業業務エリア」の形成を目指します。
- 中心地区では、市街地再開発事業や地区計画等の活用により、土地の計画的な高度利用を図り、市街地環境の改善や都市基盤整備、都市計画の向上に資する計画的な土地利用を誘導します。



川崎市都市計画マスタープラン都市構造方針図

<p>基本凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 市役所・区役所・支所 鉄道駅 自動車専用道路 自動車専用道路(事業中・計画) 都市計画道路(完成・80%整備済区域間) 都市計画道路(事業中・計画) 主な河川 市街地調整区域 多摩川緑地 主な公園・緑地等 	<p>方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域拠点 生活拠点 臨海都市拠点 緑の拠点 広域幹線道路 主な幹線道路 臨港道路(計画) 幹線道路(構想) 歴史軸(旧東海道) 	<ul style="list-style-type: none"> 海への軸 多摩川軸 親水空間のネットワーク 多摩川へのアクセスの改善(※1) 多摩川リバーサイド地区
---	---	--

(※1) 特定の場所を示すものではありません。

川崎駅周辺地域の役割

計画的な土地利用の誘導による商業業務エリアの形成が求められています。

④「川崎市総合都市交通計画」における川崎駅周辺地域の位置づけ

「民間活力を活かした個性と魅力あふれた広域拠点の形成」

- 「川崎市総合都市交通計画（平成25年3月）」において、重点施策として交通安全・安心の強化が挙げられており、安全で安心な歩行空間づくり等が取り組みの方針として挙げられています。
- また、公共交通の強化のため、都市計画道路などの整備による駅へのアクセスの向上や駅周辺の特性に応じた駅前広場の整備等があげられています。

【重点施策】

- (1) 都市の骨格を形成する交通機能の強化
- (2) 交通安全・安心の強化
- (3) 市民生活を支える公共交通の強化
- (4) 環境に配慮した交通の低炭素化
- (5) 臨海部の交通機能の強化

【取り組みの方針】

- (2) 交通安全・安心の強化
 - ア 安全性の向上(安全・安心な歩行空間づくりの推進)
 - イ ユニバーサル(バリアフリー)化の推進とグローバル化への対応
- (3) 市民生活を支える公共交通の強化
 - ア 公共交通へのアクセス向上
 - イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進
 - イ 自由通路や駅前広場等の整備
 - イ 駅前広場等の整備、案内情報等の充実
 - イ 地域交通網の見直しや駅前空間の充実
- (5) 臨海部の交通機能の強化
 - ・ 殿町等の臨海部の拠点形成に向けて、川崎駅や羽田空港、京浜3港間のアクセス性の向上
 - ・ 将来の土地利用転換を見据え、臨海部の都市機能を支える交通機能強化に向けた方策検討
 - ・ 更なる交通機能の強化を図るため、東京・横浜方面や、羽田空港や京浜3港間を繋ぐ新たな鉄道や道路の整備を推進

重点施策(川崎市総合都市交通計画より)

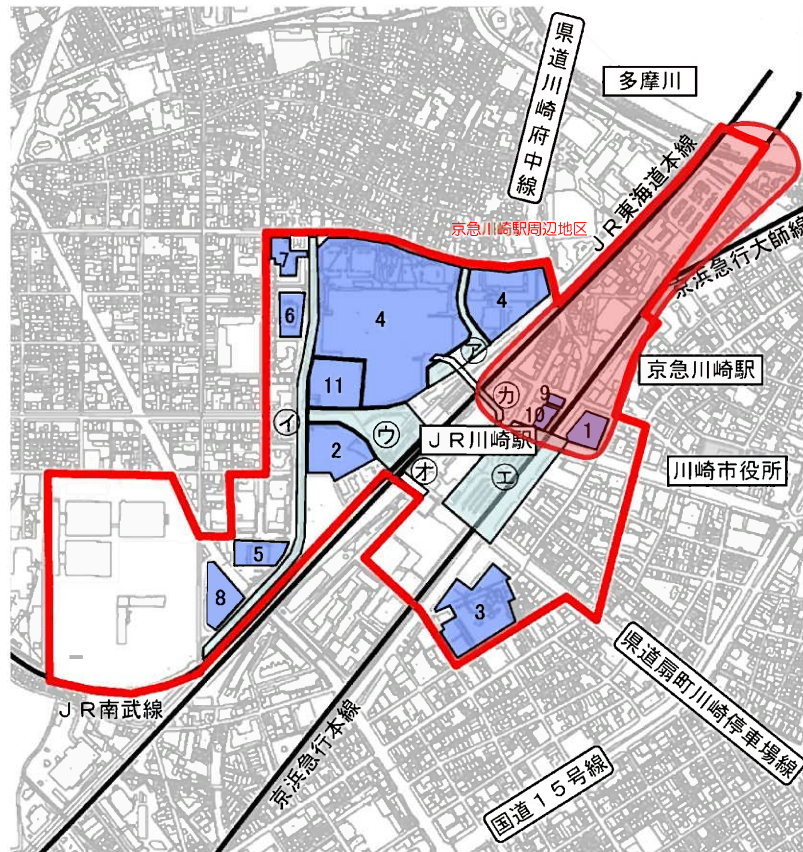
川崎駅周辺地域の役割

誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備や公共交通を駅を中心により利用しやすくし、強化することで、利用促進を図ることが求められています。

⑤「川崎市都市再生緊急整備地域」における位置づけ

「次世代を見据えた高次な都市機能拠点」

- 川崎駅周辺の回遊性向上に資する交通結節機能の改善・強化や、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が求められています。
- 公共施設の整備においては、西口地区における地区内の回遊性の向上と歩行者空間の整備や、東口駅前広場から京急川崎駅周辺地区における、防災性の向上と回遊性の強化に資する老朽建物の更新・改善及びこれと併せた歩行者空間の整備が求められています。



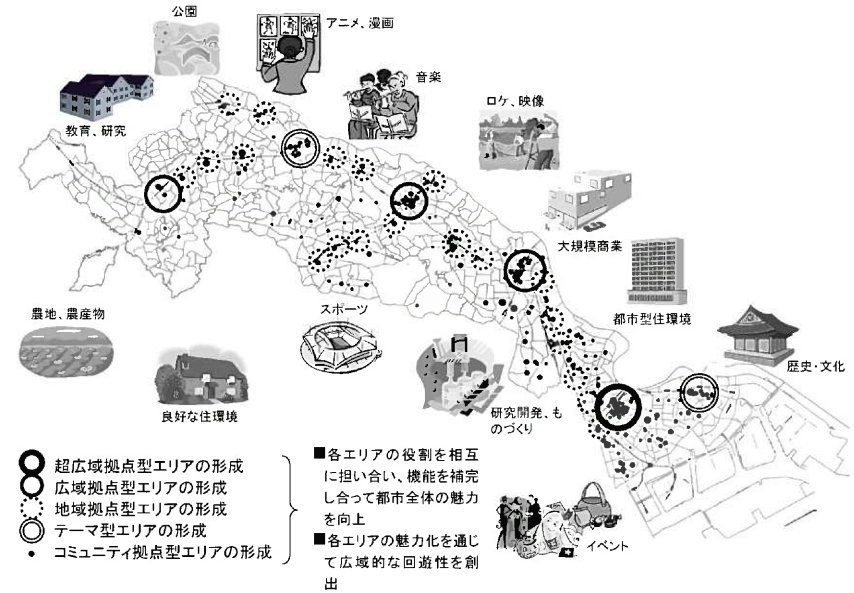
 都市再生緊急整備地域
 都市開発事業
 公共施設整備
 都市開発事業の実施状況

川崎駅周辺地域の役割 広域的な交通結節点としての立地特性を活かし、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賑わいのある都市拠点の形成が求められています。

⑥「川崎市商業振興ビジョン」における位置づけ

「川崎駅周辺：超広域拠点型エリア」

- 川崎市商業振興ビジョンにおいて、多数の大規模商業施設や多くの商店街が集積し、都市ブランド力のある商業集積地の形成を目指す超広域拠点型エリアとして位置付けられています。
- 大型店、商店街等が一体となった魅力ある中心市街地の創出による回遊性の向上が求められています。



商店街・商業集積エリアの分布イメージ

川崎駅周辺地域の役割 海外からの受け皿として、地方都市と首都圏を繋ぐ玄関口としての役割が求められています。

「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）」について意見を募集します

京急川崎駅周辺地区は、東京都心などの近隣都市に近接し、羽田空港と直結している京急川崎駅を中心とした地区でありながら、道路などの都市基盤が十分でないため、これまで建物の機能更新や土地の高度利用があまり進んで来ませんでした。

一方、羽田空港の国際化以降、京急川崎駅の乗降客が増加し、利用者の多様化が見込まれることから、地区のポテンシャルを活かした川崎の顔づくりが求められています。

そこで、東京や羽田に近接している地理的優性や環境技術など川崎が持っている資源を活かし、川崎の玄関口にふさわしい商業・業務の集積による賑わいを民間主導で創出するため、「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針（案）」を策定しました。

本整備方針をより良いものとするため、市民の皆様からの御意見を次のとおり募集します。

1 意見募集期間

平成 27 年 1 月 29 日（木）から平成 27 年 2 月 27 日（金）

2 閲覧場所

川崎市ホームページ、各区役所市政資料コーナー、かわさき情報プラザ（川崎市役所第 3 庁舎 2 階）、まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課（明治安田生命ビル 6 階）

3 意見の提出方法

次のいずれかの方法により提出してください（電話による意見等の受付は行っておりませんので御了承ください）。

なお、様式は自由ですが、別添の意見書も御活用いただけます。

(1) 郵送又は持参

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町 1 番地

川崎市まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課（明治安田生命ビル 6 階）

(2) FAX

FAX 番号 044-200-3970

(3) 電子メール

市ホームページのパブリックコメント専用ページから所定の方法により送信

(<http://www.city.kawasaki.jp/shisei/category/50-10-0-0-0-0-0-0-0-0.html>)

※ (1)、(2) についての意見書の書式は自由です。必ず「題名」、「氏名（法人又は団体の場合は、名称及び代表者の氏名）」及び「連絡先（電話番号、FAX 番号、メールアドレス又は住所）」を明記してください。

※ 電話や来庁による口頭での御意見はお受けできませんので御了承ください。

4 その他

お寄せいただいた御意見は、個人情報を除き、類似の内容を整理又は要約したうえで、御意見とそれに対する本市の考え方を取りまとめてホームページ等で公表する予定です。

《問い合わせ先》

川崎市まちづくり局市街地開発部

市街地整備推進課 長谷川、砂田担当

TEL 044-200-3011