

社会資本総合整備計画
「川崎駅周辺地区都市再生整備計画」
事後評価について

平成27年11月27日

まちづくり局市街地開発部市街地整備推進課

川崎市新総合計画(平成23年3月策定)における 川崎駅周辺地区の位置付けについて

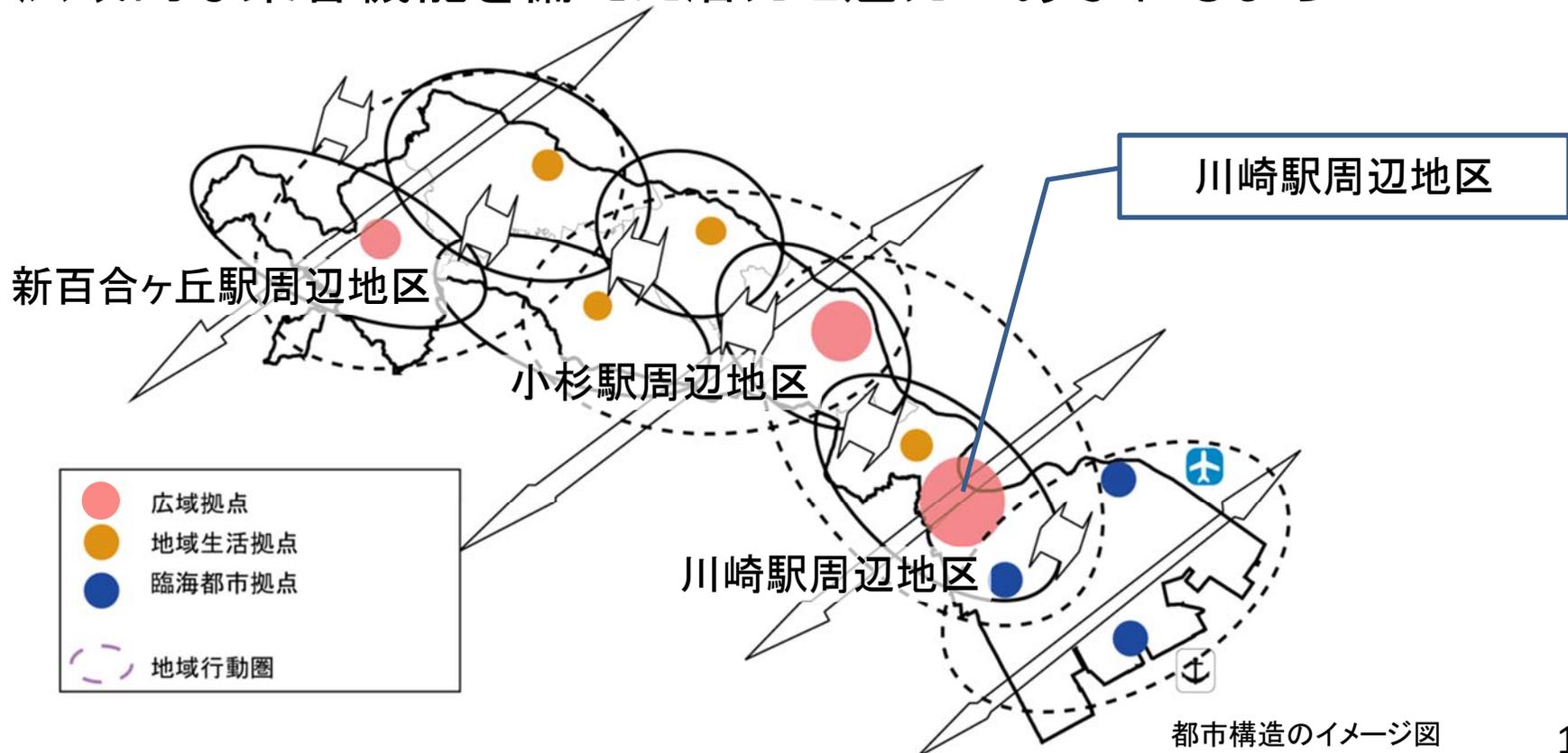
川崎駅周辺地区 =

広域拠点※

※市内の主要ターミナル駅などを
中心に商業・業務機能の集積を
図り、まちづくりを推進する地区

目指すべき都市像

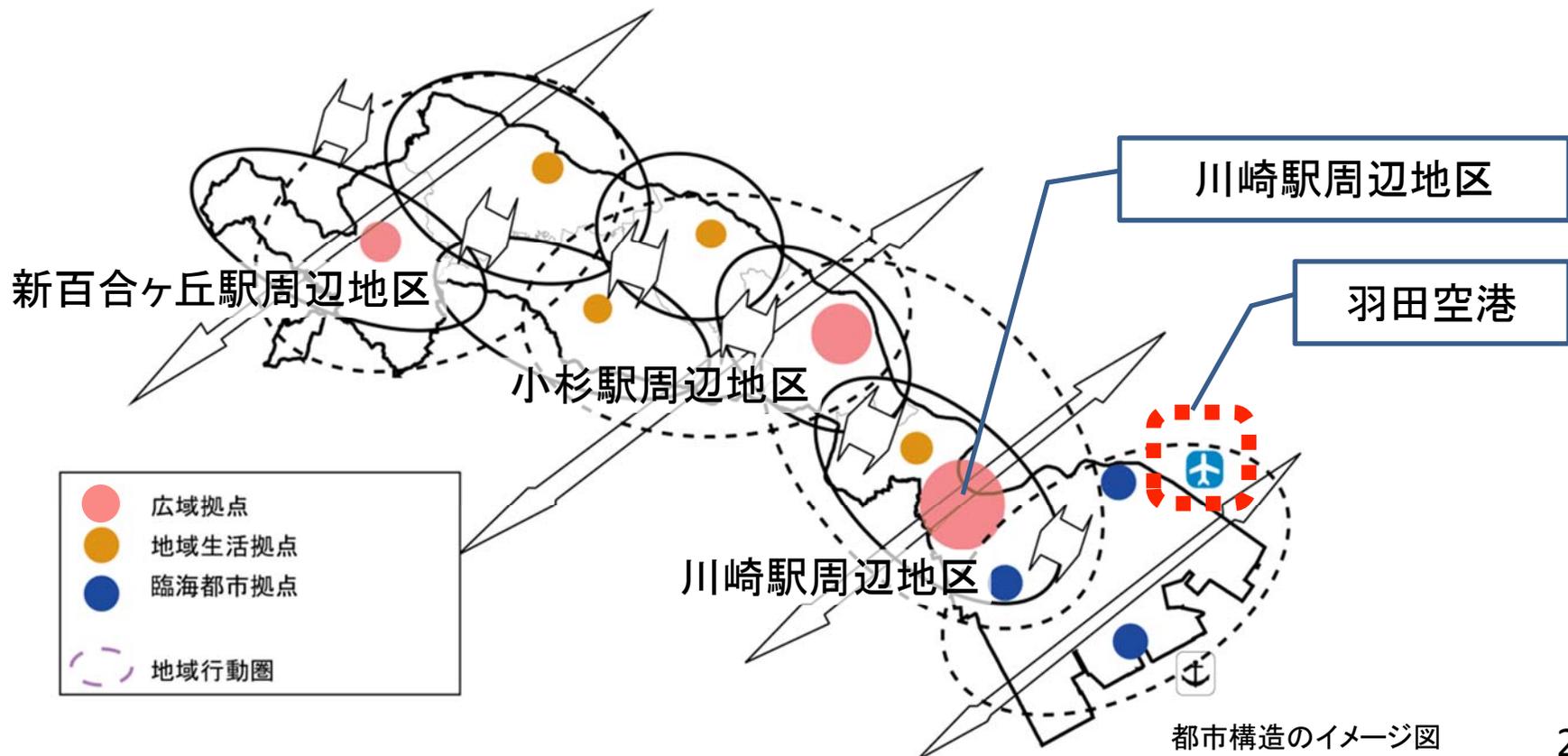
広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれるまち



川崎市新総合計画(平成23年3月策定)における 川崎駅周辺地区の位置付けについて

整備の方向性

- ①商業・業務機能の高度な集積を活かし、バリアフリー化などの社会的ニーズに対応した広域拠点として、拠点機能を更に強化すること。
- ②京急川崎駅のもつ、羽田空港へのアクセス性などを活かし、民間主導による都市機能の再編整備を適切に誘導・促進し、広域的な集客機能を高めること。



川崎駅周辺地区の概要(その1)

川崎駅周辺総合整備計画

- ・学識者、市民、商業者、公共交通事業者、交通管理者等で構成された「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会(平成16年7月設置)」により協議、検討により、バリアフリーの未整備、駐輪場不足、商店街の空洞化等の課題を抽出
- ・「川崎駅周辺総合整備計画(平成18年4月)」を策定。

駅周辺地区整備の5つの基本方針

- ①広域的拠点形成と地域連携のまちづくり
- ②区内を往来しやすいまちづくり
- ③人と環境にやさしいまちづくり
- ④個性的で賑わいのあるまちづくり
- ⑤市民協働のまちづくり

川崎駅周辺地区の概要(その2)

まちづくりの課題

- 川崎駅東口周辺では、路線バスやタクシーなど様々な交通手段が集中し、交通過密地区となっているため、安全・安心で快適な交通環境の確保が求められている。
- 放置自転車により、円滑で安全に利用できる歩行空間の確保やまちなみ景観が阻害されている。
- 東京や横浜の二大商圈へ購買客が流出し、商業機能の空洞化などが懸念されている。このため、JR川崎駅と京急川崎駅との回遊性の向上や、東海道などの歴史的資源を生かし、広域交通拠点としてのさらなる機能向上の必要性が生じている。
- 川崎駅に近接する富士見公園は、都心における総合公園としての機能回復が求められている。

「川崎駅周辺地区都市再生整備計画」の目標

大目標

職・住・憩のバランスのとれた広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれる広域拠点の形成

目標①

駅周辺地区を一体化することにより交通結節点機能を強化し、市の玄関としてふさわしいまちづくりを推進する

目標②

安全性・快適性及びまちなみの景観の向上を図り、人と環境にやさしいおいある都市空間づくりを推進する

目標③

市民の憩いの場の創出と歴史的資源を活かし、回遊性を高めた個性的で賑わいのあるまちづくりを推進する

「都市再生整備計画事業」の概要

整備の方針

- 広域拠点と地域連携のまちづくり
- 人と環境にやさしいまちづくり
- 往来しやすく、個性的で賑わいのあるまちづくり

事業の概要

道路(2事業)

- ・歩行者専用道路の整備
- ・荷捌きスペースの創出

公園

- ・富士見公園長方形競技場の整備

地域生活基盤施設

- ・駐輪場の整備

高質空間形成施設

- ・歩道の拡幅、舗装、歩道壁面の塗装

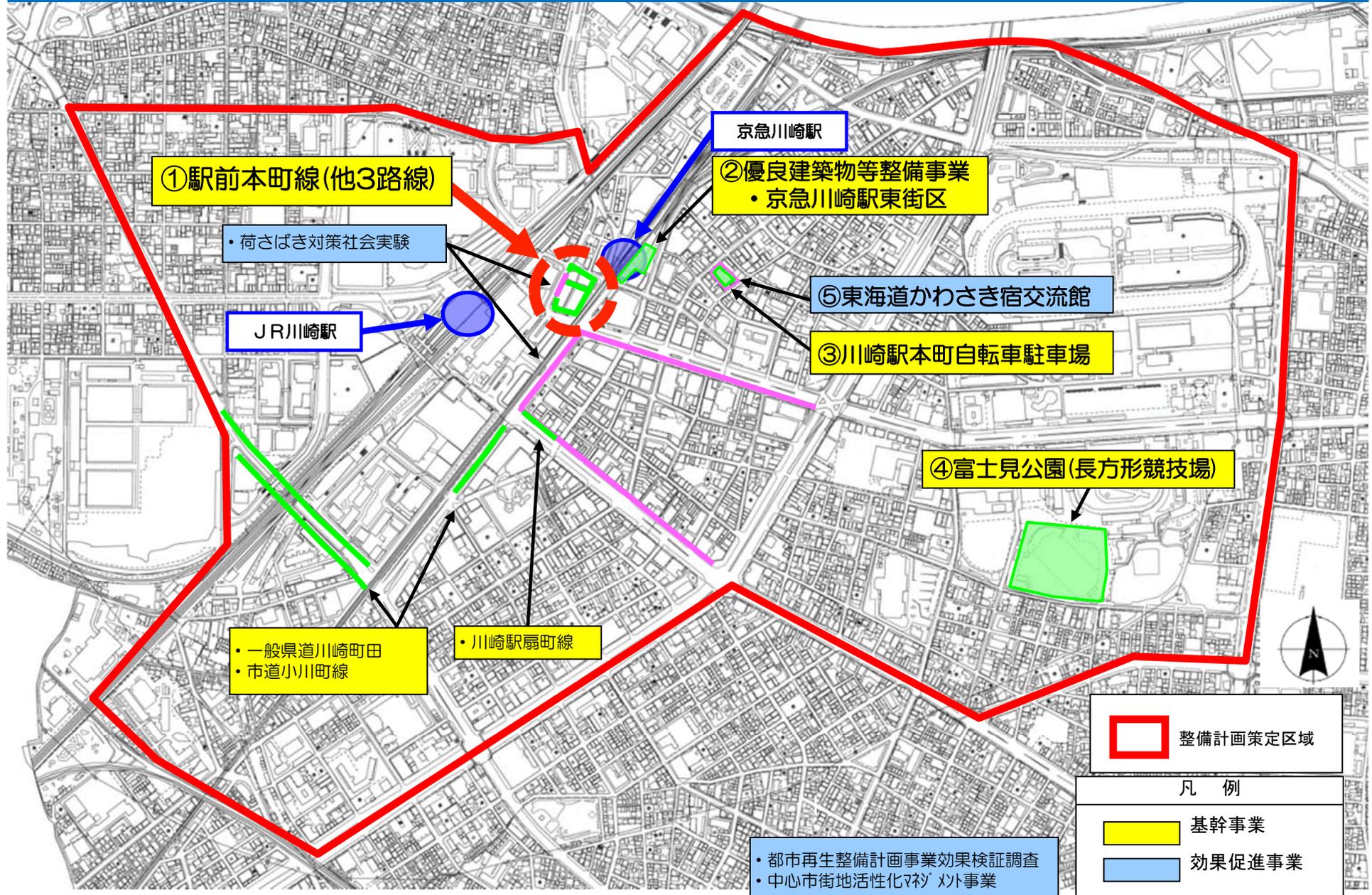
優良建築物等整備事業

- ・京急川崎駅ビル、駅前空地整備

提案事業(4事業)

- ・荷さばき対策社会実験の実施
- ・歴史文化の受発信、地域活動、地域交流拠点の整備
- ・タウンマネジメント組織の運営体制強化
- ・都市再生整備計画事業効果検証

「都市再生整備計画事業」の概要



主な事業①:【道路事業】 駅前本町線(他3路線)の整備

事業概要: JR川崎駅と京急川崎駅を結ぶ歩行者専用道路などの路面整備

完成年度: 平成24年度

事業規模: 歩道部タイル等整備延長295m、防護柵延長60m、照明16基 他



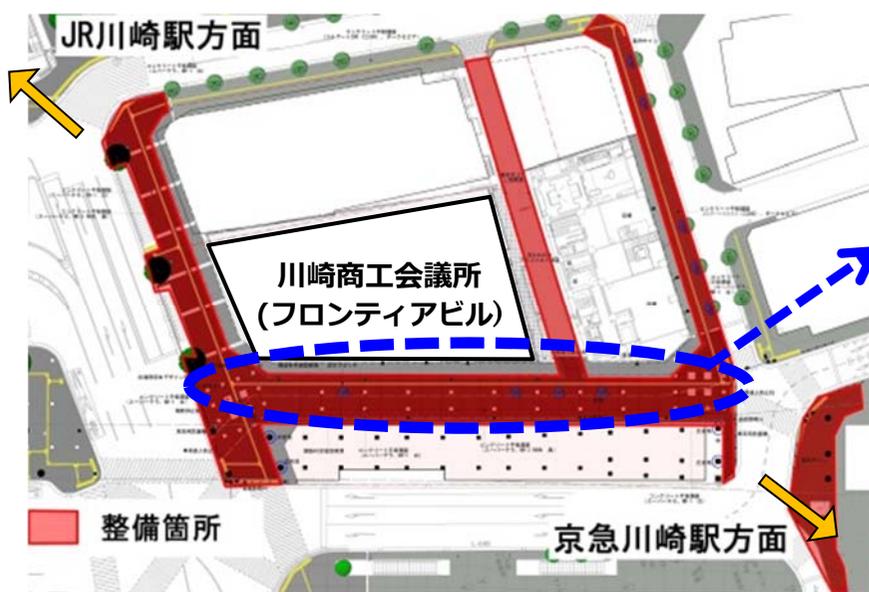
整備前写真(歩道4m:車道4m)

主な事業①:【道路事業】 駅前本町線(他3路線)の整備

事業概要: JR川崎駅と京急川崎駅を結ぶ歩行者専用道路などの路面整備

完成年度: 平成24年度

事業規模: 歩道部タイル等整備延長295m、防護柵延長60m、照明16基 他

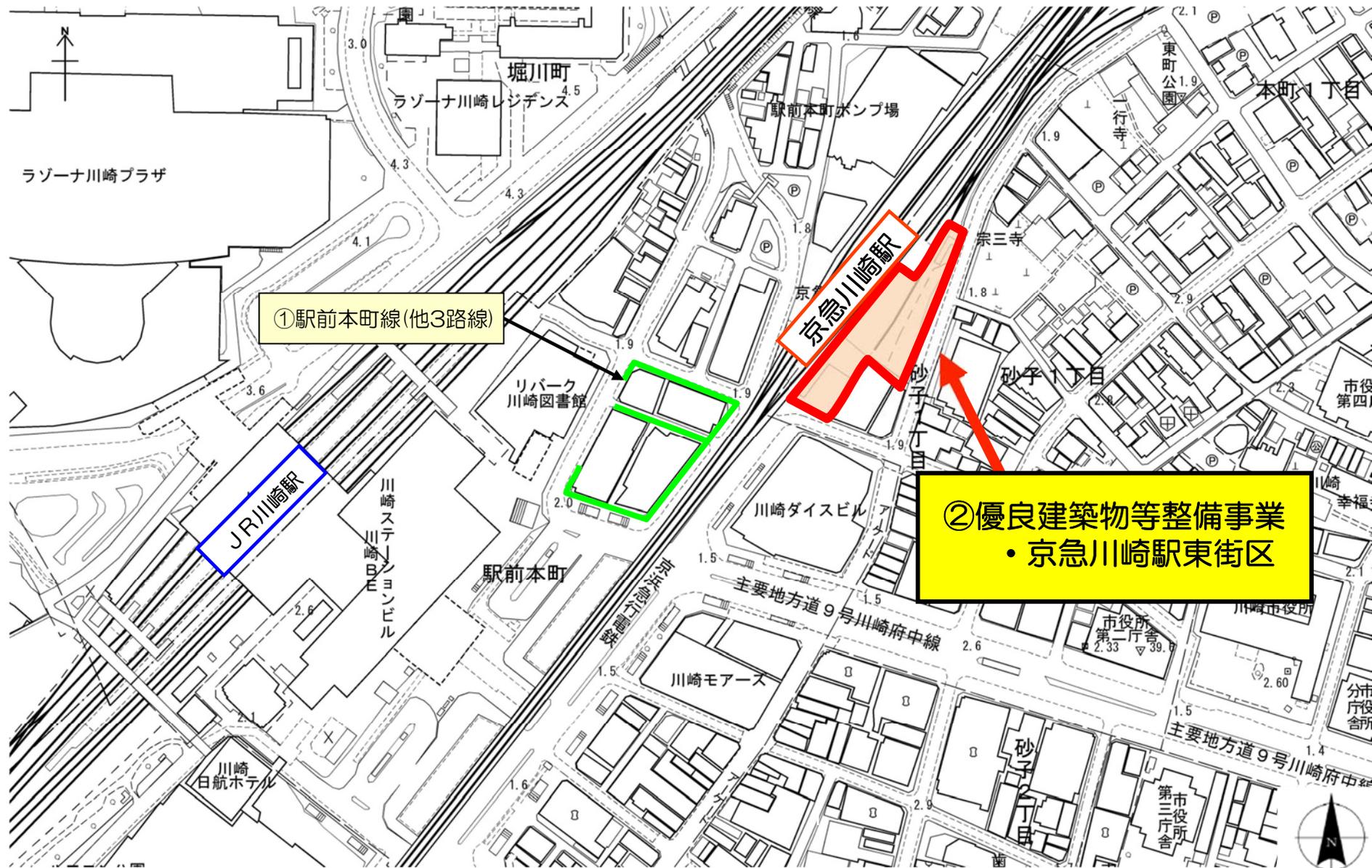


完成写真(歩行者専用道路:8m)

効果

- ・ 2つの駅をつなぐ歩行空間の改善による交通結節点機能の強化

主な事業②:【優良建築物等整備事業】京急川崎駅東街区



主な事業②:【優良建築物等整備事業】 京急川崎駅東街区

事業概要:老朽化した駅事務所、店舗等を解体し、駅前にふさわしい商業施設等を整備

完成年度:平成27年度【平成28年3月完成予定】

事業規模:地上12階建 延床面積 約9,000㎡

- | | | | |
|------|--------|------|--------|
| ・商業 | 4,180㎡ | ・ホテル | 3,974㎡ |
| ・保育所 | 448㎡ | ・駐輪場 | 496㎡ |



目指す効果

- ・広域拠点としての駅前にふさわしい商業集積、土地の高度利用化
- ・開放的で明るい駅前空間、ゆとりある歩行者動線の確保



整備前

主な事業②:【優良建築物等整備事業】 京急川崎駅東街区

事業概要:老朽化した駅事務所、店舗等を解体し、駅前にふさわしい商業施設等を整備

完成年度:平成27年度【平成28年3月完成予定】

事業規模:地上12階建 延床面積 約9,000㎡

- | | | | |
|------|--------|------|--------|
| ・商業 | 4,180㎡ | ・ホテル | 3,974㎡ |
| ・保育所 | 448㎡ | ・駐輪場 | 496㎡ |



目指す効果

- ・広域拠点としての駅前にふさわしい商業集積、土地の高度利用化
- ・開放的で明るい駅前空間、ゆとりある歩行者動線の確保



完成イメージ

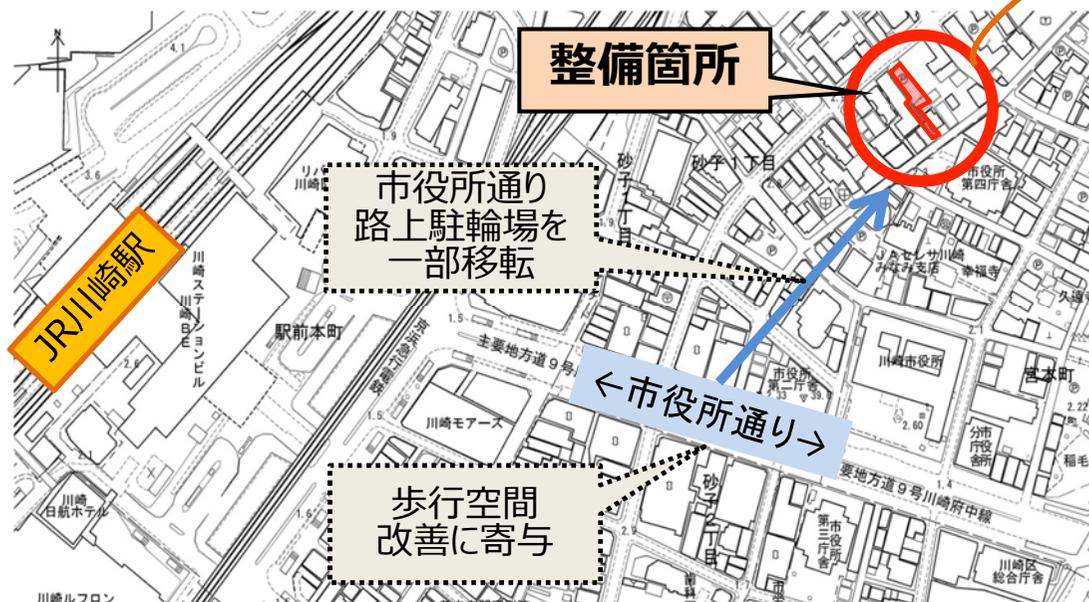
主な事業③:【地域生活基盤施設整備事業】

川崎駅本町自転車駐車場

事業概要:安全で快適な歩行空間を確保するための
計画的な駐輪場の整備

完成年度:平成24年度

事業規模:建物式駐輪場(1F~3F) 駐輪台数 449台



主な事業③:【地域生活基盤施設整備事業】

川崎駅本町自転車駐車場

効果

- ・安全で快適な歩行空間の確保
- ・放置自転車の減少

自転車対策前後の市役所通りの様子

路面駐輪場の大部分を
本町駐輪場に移転

啓発事業等により放置
自転車を駐輪場に誘導



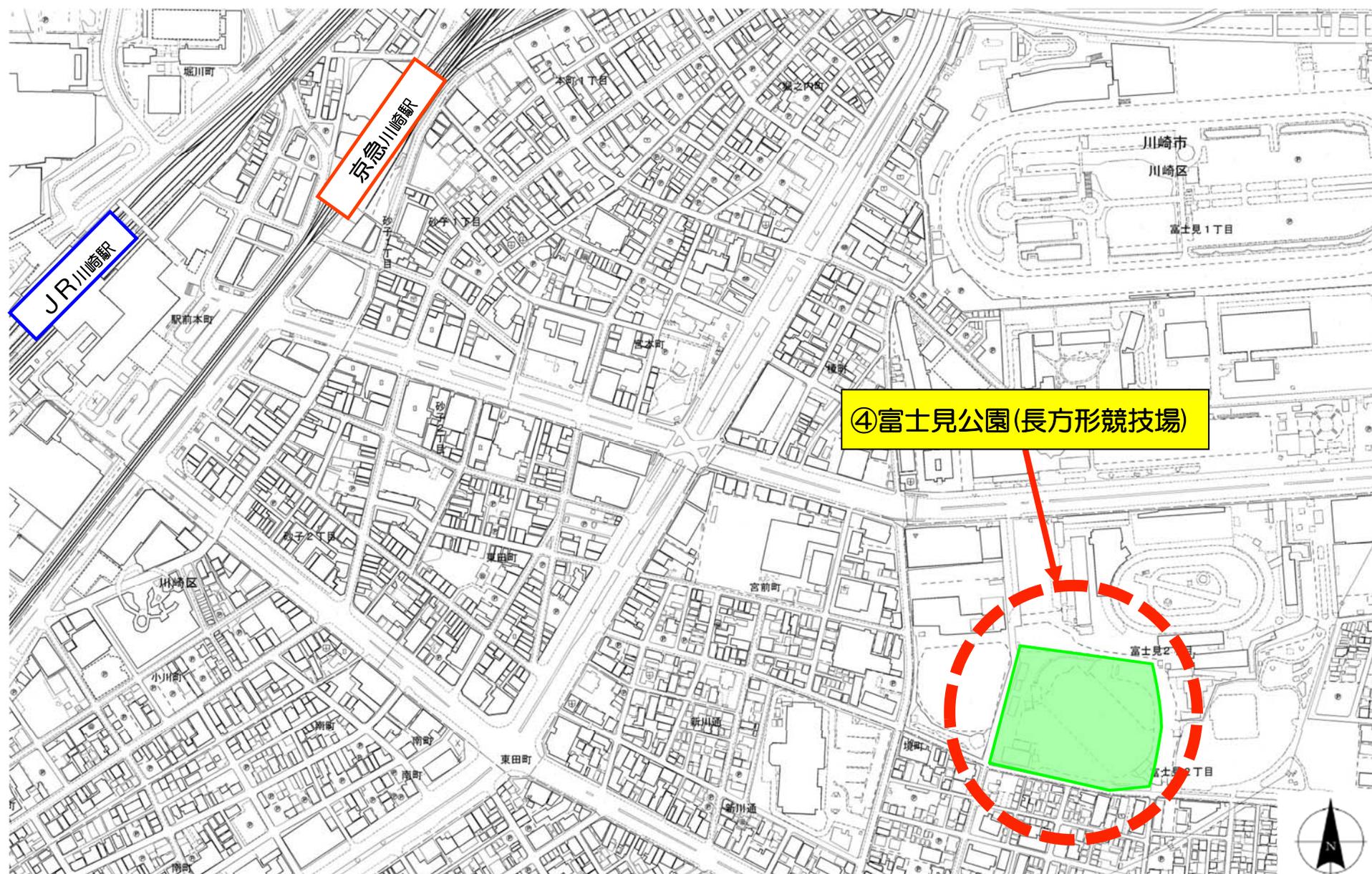
対策前

駐輪場撤去で空いたスペースを
活用し歩車分離の路面整備



対策後

主な事業④:【公園事業】富士見公園(長方形競技場)



主な事業④:【公園事業】富士見公園(長方形競技場)

事業概要:アメリカンフットボールの他、サッカーの公式試合が行える長方形競技場の整備

完成年度:平成26年度

完成写真

事業規模:

スタンド整備(4階建、延床面積約7,635m²)

スタンド席 3,800席、芝生席 約200席

来賓室、医務室、放送室、エレベーター2基 等

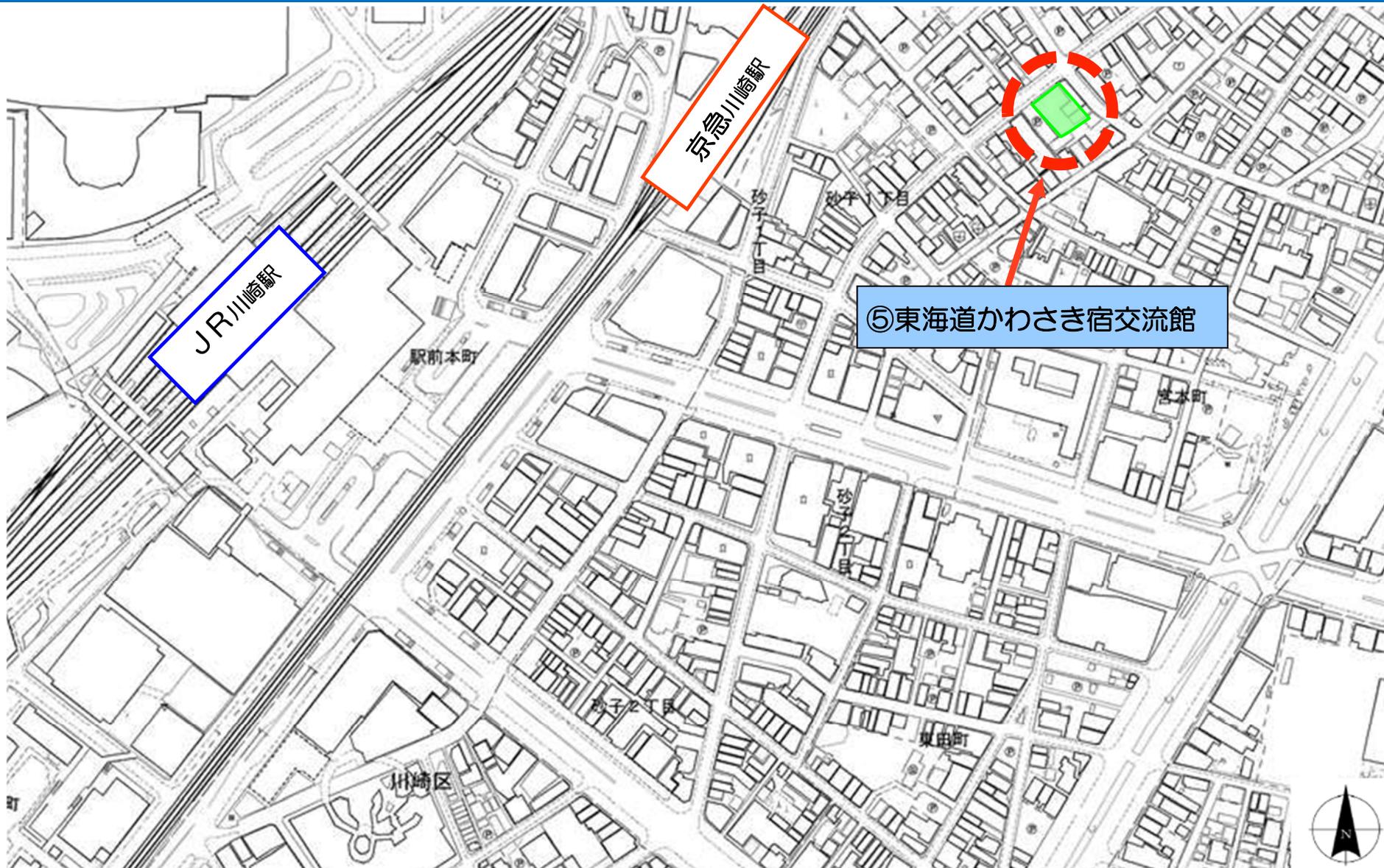
フィールド人工芝舗装 10,258.9m²



効果

- ・ 競技場の整備による施設利用環境の向上
- ・ 試合及びイベント開催による市民の公園利用機会の増加

主な事業⑤:【提案事業】 東海道かわさき宿交流館



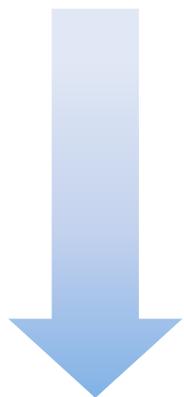
主な事業⑤:【提案事業】 東海道かわさき宿交流館

事業概要: 地域資源を活用したまちづくりを展開する拠点として、交流館を整備

完成年度: 平成25年度 (H25.10.1開館)

事業規模: 建築面積 約328㎡、延床面積 約1,013㎡、地上4階

(地域情報受発信機能、休憩・交流機能、地域資源展示機能、エリアマネジメント機能等を備えた文化交流拠点施設)



完成写真



効果

- ・ 平成26年12月に「かながわ観光大賞グランプリ」を受賞
- ・ 平成25年10月から平成27年9月の累計来館者は10万4200人
- ・ 会議室や談話室は年間約1万7千人が利用し、地域住民の交流を促進

目標を定量化する指標について

①駅の乗降客数: JR・京急川崎駅の一日平均乗降人員の合計

評価対象→ 魅力・賑わい

②放置自転車数: 川崎駅周辺地区における放置自転車数

評価対象→ 快適な歩行空間

③通行量: 休日の川崎駅周辺地区の通行量

評価対象→ 魅力・賑わい 快適な歩行空間

④試合及びイベント開催日数: 富士見公園長方形競技場での試合及びイベント開催日数

評価対象→ 富士見公園の機能回復

指標1 駅乗降客数(人/日)

定義及び算定式

JR東日本及び京浜急行公表の1日平均乗車人員の2倍

その指標を設定した理由

交通結節点機能や駅周辺の魅力向上による賑わいの創出を評価するため

目標値の設定方法

H21の実測値に要素事業等による増分を加算して設定

※主な要素事業等

- ・基盤整備(駅前本町線ほか3路線の整備、川崎駅本町自転車駐車場)
- ・民間開発等(京急川崎駅東街区、(要素事業外)民間集合住宅・オフィス)

評価値の算出

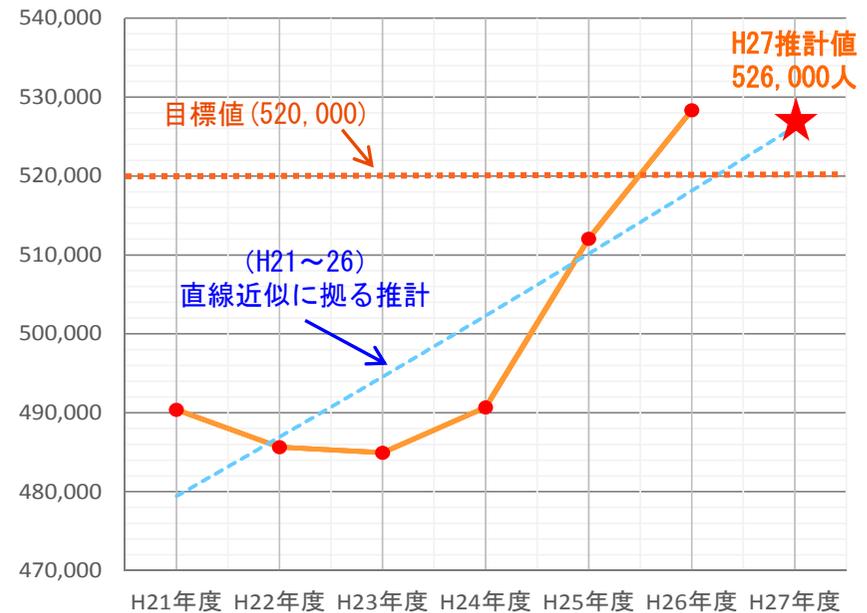
H21~26の実績から最も相関の高い近似式(直線近似)により推計

目標達成状況

当初実測値(H21)	目標値(H27)	評価値(H27見込)	目標達成状況
490,367人/日	520,000人/日	526,000人/日	達成

・平成27年の見込値で目標値を達成しており、川崎駅と京急川崎駅との回遊性強化等の事業効果により、交通結節点機能や拠点としての魅力が向上していると考えられる。

川崎駅の駅乗降客数の推移(人/日)



指標2 放置自転車数(台)

定義及び算定式

JR川崎駅東口及び京急川崎駅周辺地区における放置自転車数

その指標を設定した理由

放置自転車を減少させることで、安全で快適な歩行空間の創出を図れるため

目標値の設定方法

需要予測値から既存・整備予定の駐輪場の駐車台数を除してH27目標値を設定

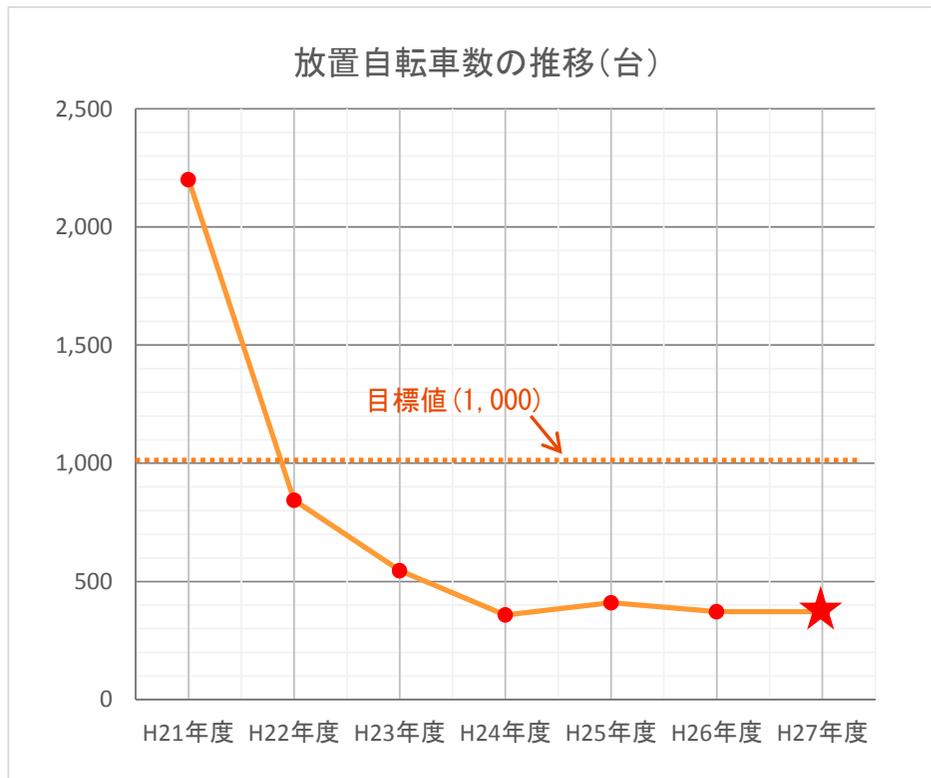
評価値の算出

H26の実績値を評価値とする。

目標達成状況

当初実測値 (H21)	目標値 (H27)	評価値 (H27見込)	目標達成 状況
2,200台	1,000台	372台	達成

・目標値を達成しており、駐輪場の整備を初めとした放置自転車対策の事業効果が現れていると考える。



指標3 通行量(人・台/日)

定義及び算定式

休日(9:00~17:00)の川崎駅周辺地区の通行量(歩行者及び自転車)

その指標を設定した理由

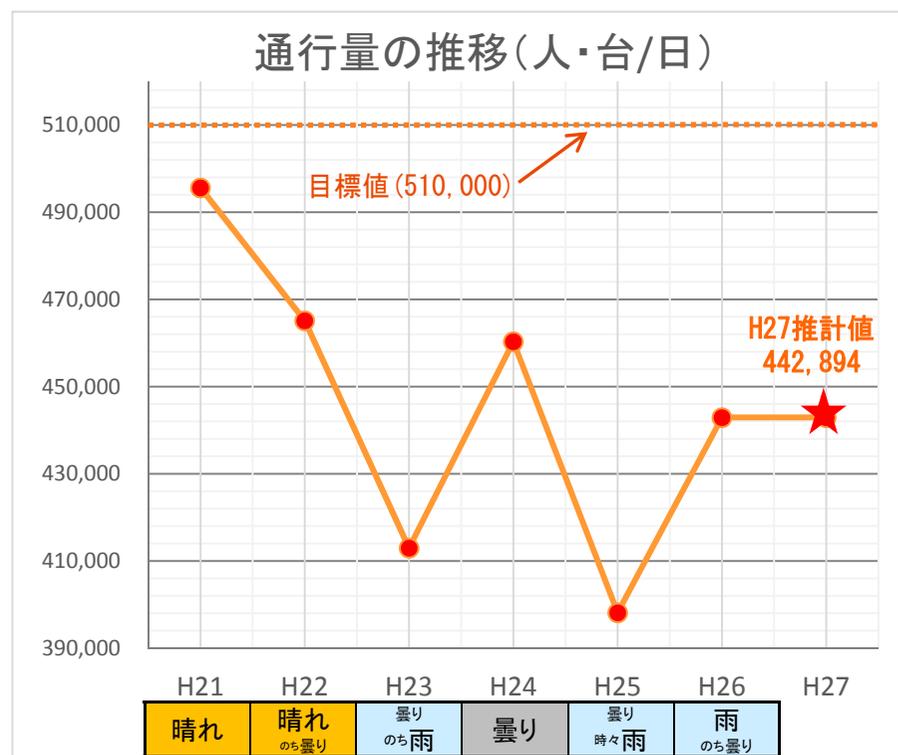
快適で歩きやすい歩行空間の実現や、都市の魅力やにぎわい向上を評価するため

目標値の設定方法

H21実測値に、要素事業等による通行量増加推定値を加算してH27目標値を設定

※主な要素事業等

- ・基盤整備(駅前本町線ほか3路線の整備、川崎駅本町自転車駐車場)
- ・民間開発等(京急川崎駅東街区、(要素事業外)民間集合住宅)



評価値の算出

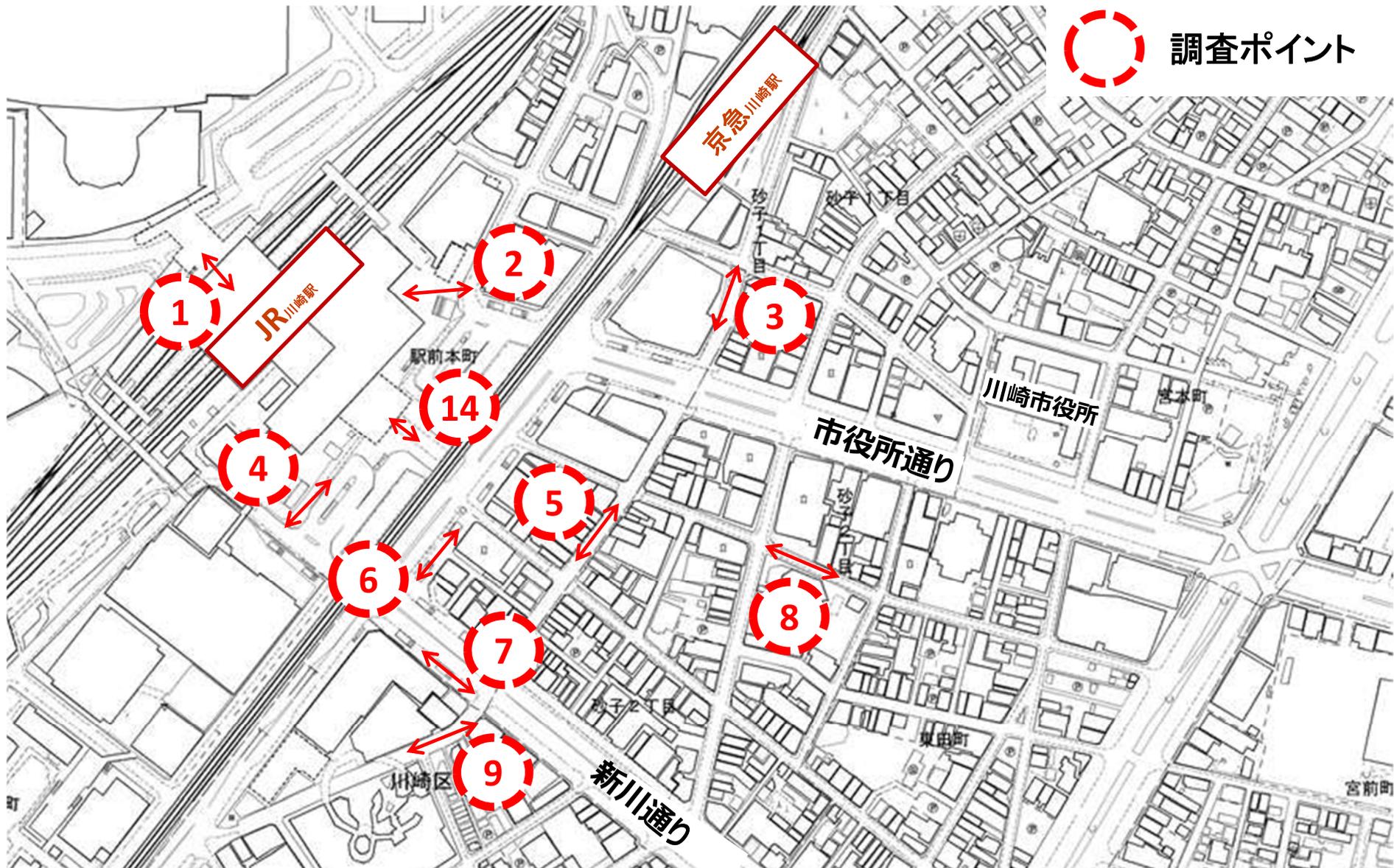
H26の実績値を評価値とする。※平成23年度の東口再編整備により新設された地上部の通路について、調査地点を一箇所追加しました。

目標達成状況

当初実測値(H21)	目標値(H27)	評価値(H27見込)	目標達成状況
495,585人・台/日	510,000人・台/日	442,894人・台/日	未達成

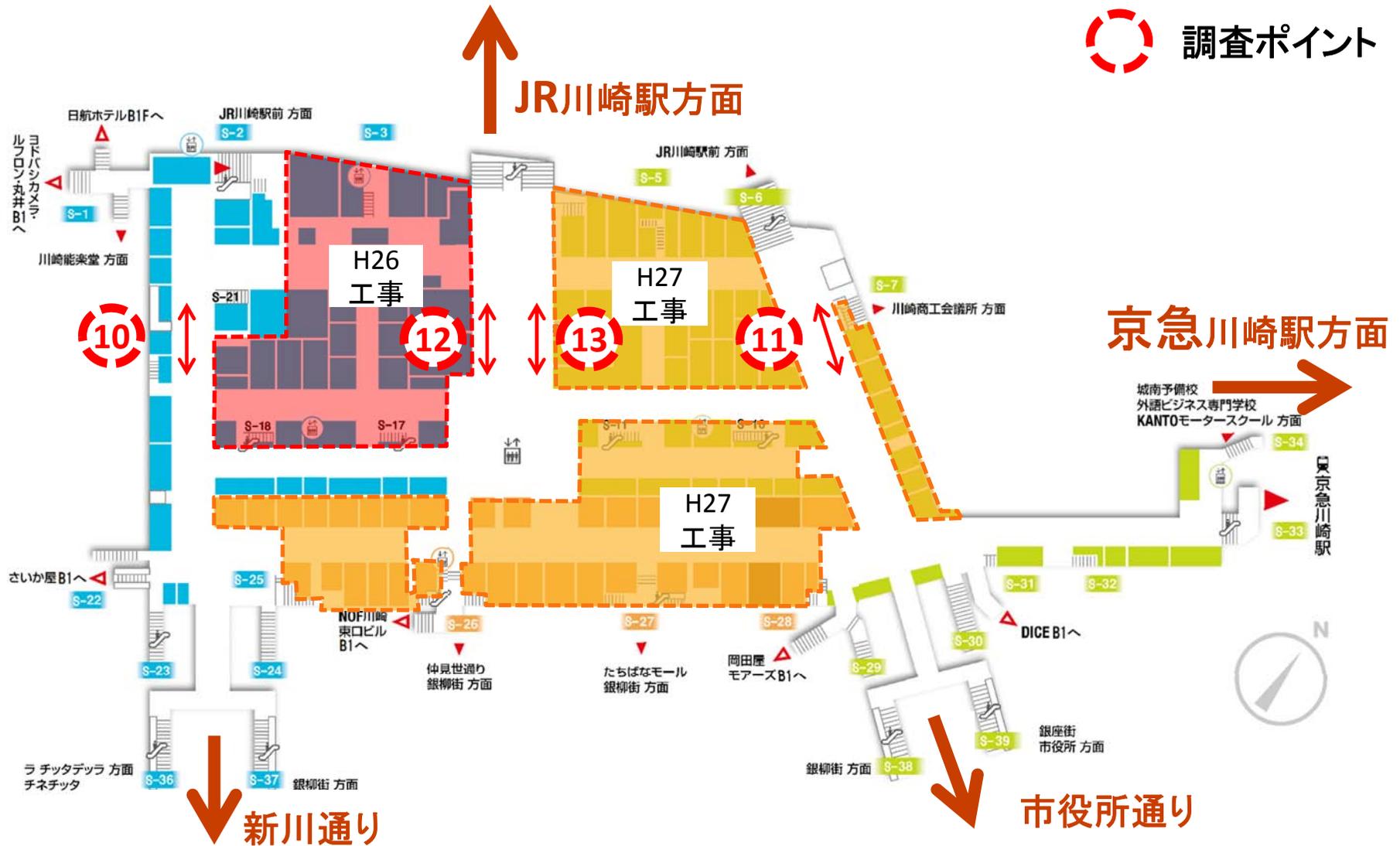
・平成27年の見込値では、地下街商業施設のリニューアル工事などの要因により、目標が達成できなかった。

調査ポイント 指標3 通行量(人・台/日)



・地上の調査ポイントは10箇所

調査ポイント 指標3 通行量(人・台/日)



- ・地下の調査ポイントは4箇所
- ・店舗閉鎖や天候不順などの要因により未達成となったと考えられる。

指標4 試合及びイベント開催日数(日)

定義及び算定式

富士見公園に立地する長方形競技場での試合及びイベント開催日数

その指標を設定した理由

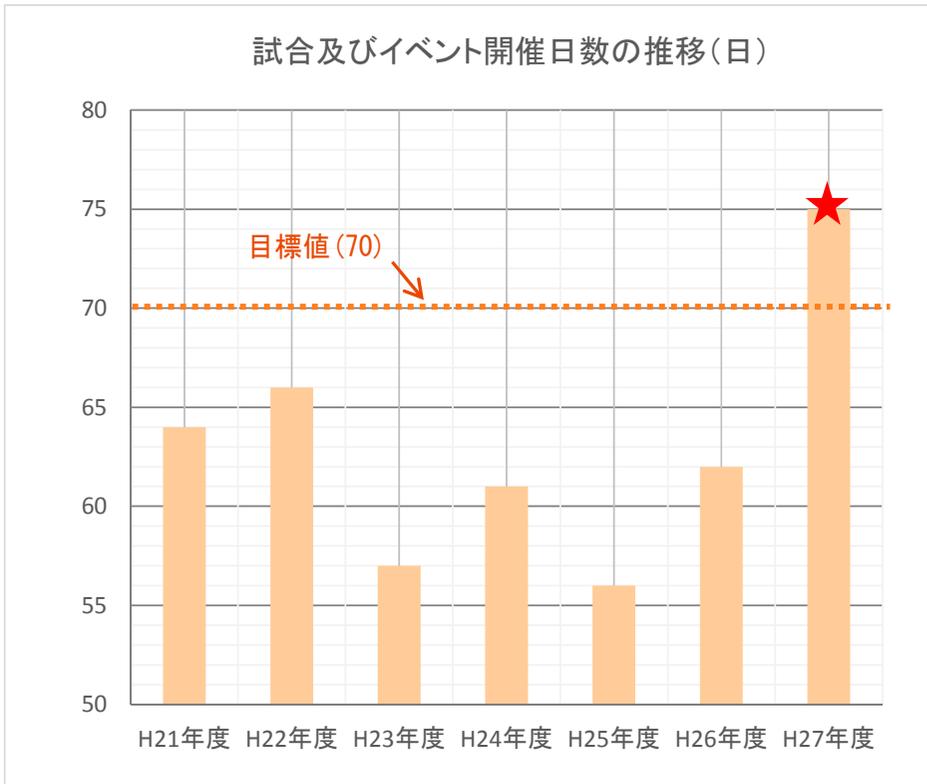
総合公園としての機能回復の度合いを評価するため

目標値の設定方法

H21から毎年1日増を目標値として設定

評価値の算出

H27の実績値(予約含む)



目標達成状況

当初実測値 (H21)	目標値 (H27)	評価値 (H27見込)	目標達成 状況
64日/年	70日/年	75日/年	達成

- 平成27年の見込値で、最終目標値を達成しており、試合及びイベント開催による市民の利用機会の増加という、競技場整備の事業効果が現れていると考える。

市民に対する意見募集の調査状況

市民意見の募集方法

- 市のホームページに事業目的、事業概要、事後評価を掲載し、市民から意見を募集。また、区役所等に冊子、意見書（紙）を設置。
- 周知方法：9月1日版「市政だより」に意見募集を告知。市ホームページに掲載。
- 実施期間：9月1日（火）～9月30日（水）
- 意見書の提出方法：意見書の持参及び郵送、FAX、メールなどにより意見を募集

主な意見

- 意見者数： 7人 ○意見数： 15件
- ・放置自転車や駅近くまでの自転車の乗り入れが減り、以前より歩き易くなった。
- ・東海道かわさき交流館は、日曜も子供と楽しく川崎を学ぶことができる。
- ・西口に続く形で、東口も整備が進み、駅前全体の雰囲気はよくなってきた。
- ・乗降客数の増加と整備効果の相関が不明確。また、駅ホームが危険な状態なので、乗降客数の増加を目標とするなら、北口自由通路の整備を急いで欲しい。
- ・北口自由通路の開通やオリンピックに合わせ、外国語も含めた案内板などの整備を進めるとよいと思う。

総合的な所見

指標の達成度

評価指標として「駅乗降客数」、「放置自転車数」、「通行量」、「試合及びイベント開催日数」を設定したが、「駅乗降客数」、「放置自転車数」、「試合及びイベント開催日数」については目標を達成しており、事業の効果が見られた。

一方で、「通行量」については、地下街商業施設のリニューアル工事などの要因により未達成であったが、リニューアル工事の完了、京急川崎駅ビルの完成等により、今後増加することが見込まれる。

今後の方針

今後の方針

- 東日本大震災の教訓を踏まえた災害対策や、羽田空港の国際化等、川崎駅周辺を取り巻く状況変化を踏まえ、新たな課題に対応したまちづくりを推進するため、現在、「川崎駅周辺総合整備計画」の改定に向けた取り組みを進めている。(平成27年度末改定予定)
- 川崎駅周辺の回遊性や、にぎわいの更なる向上を目指すため、川崎駅北口自由通路の整備、JR川崎駅と京急川崎駅間の歩行者アクセスの強化、新川通りの歩行環境改善などについて、引き続き取り組む。
- 次期社会資本総合整備計画の作成に当たっては、総合整備計画改定におけるまちづくりの方向性と整合を図りつつ、引き続き魅力と活力ある広域拠点の形成に向けて取り組む。