

社会資本総合整備計画 「川崎駅周辺地区市街地の活性化」 事後評価について

令和2年12月10日

まちづくり局市街地整備部地域整備推進課

目次

- 1 川崎駅周辺地区の概要
- 2 整備計画の概要
- 3 取り組んだ事業の概要
- 4 関連事業(別計画に位置付けられた事業)の概要
- 5 評価指標の達成状況
- 6 今後の方針等

1 川崎駅周辺地区の概要

川崎市総合計画(平成28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

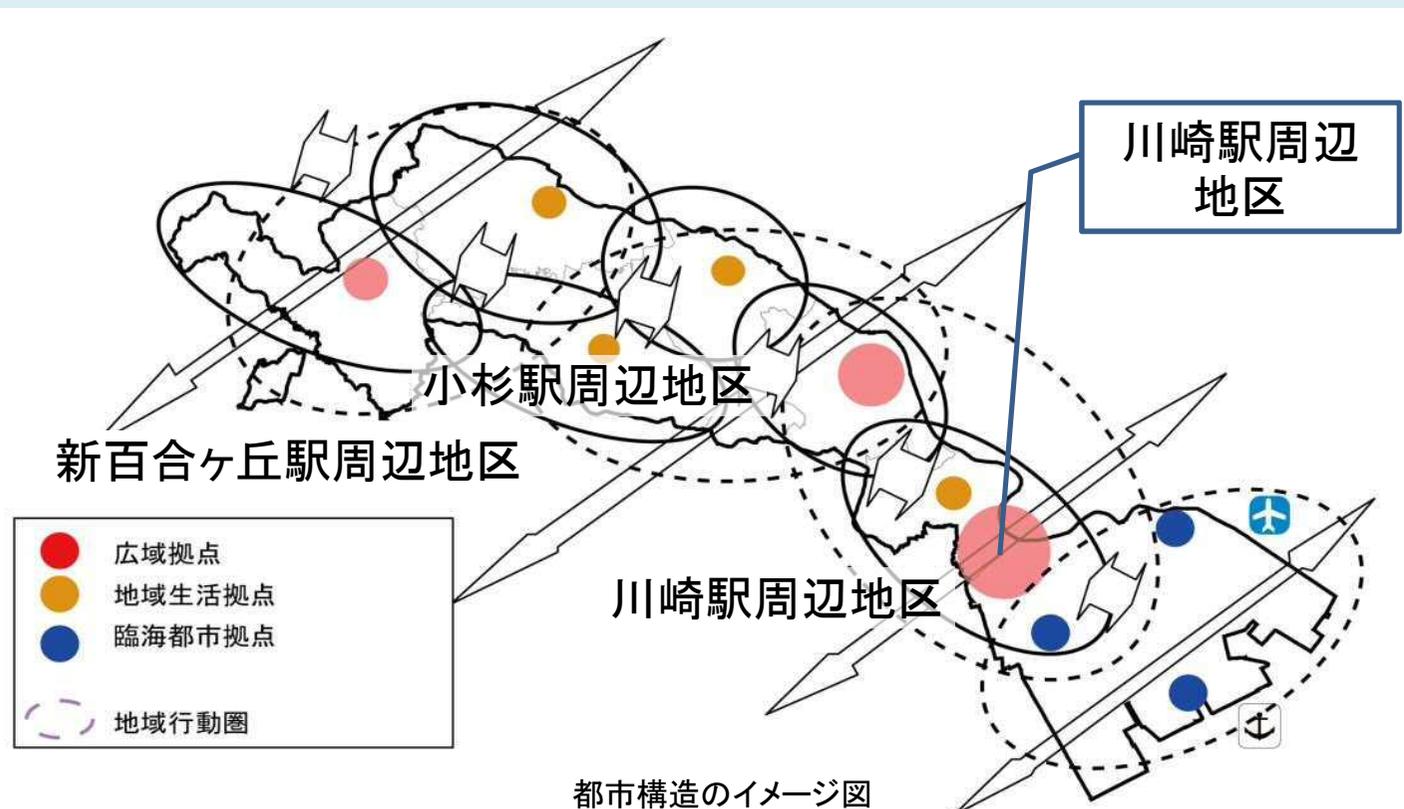
川崎駅周辺地区 =

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

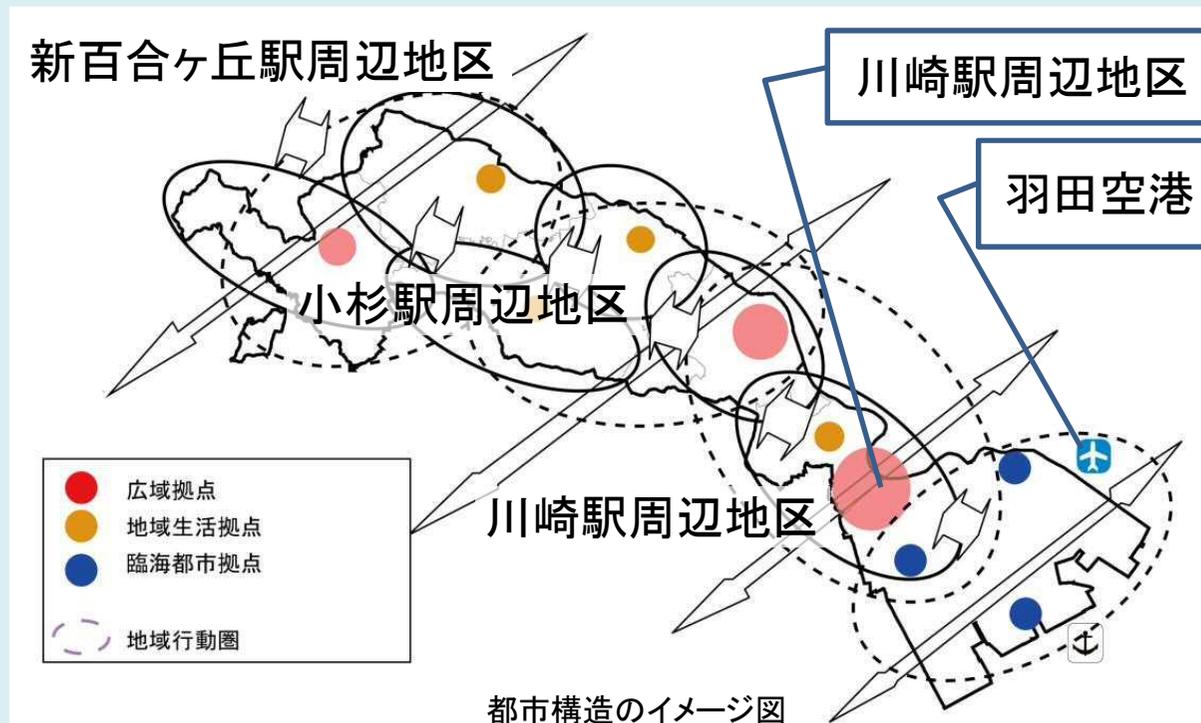
広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれるまち



川崎市総合計画(平成28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・文化・都市型住宅等の民間活力を活かしたまちづくりを推進し、東口・西口駅前広場の再編など、都市基盤整備を進めることで、広域拠点にふさわしいまちづくり
- ②計画的な土地利用誘導や既存ストックの有効活用など、民間活力を活かした多様な都市機能の集積を図り、本市の玄関口としてふさわしい広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれるまちづくり



川崎駅周辺総合整備計画について

川崎駅周辺総合整備計画

- ・平成18年4月 「川崎駅周辺総合整備計画」策定
川崎駅東口駅前広場の再編整備など、段階的にまちづくりを推進
- ・平成28年3月 「川崎駅周辺総合整備計画」改定
策定から10年を経て、川崎駅周辺を取り巻く環境も大きく変化したことから、取組の成果を活かしつつ、少子高齢化の更なる進展や、東日本大震災の教訓を踏まえた災害対策への対応など、新たな課題等に対応したまちづくりを推進するため

駅周辺地区整備の6つの基本方針(平成28年3月改定)

- ①魅力と活力ある広域拠点の形成
- ②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

川崎駅周辺地区のまちづくりにおける課題について

まちづくりの課題

- JR川崎駅の東西両地区を結ぶ歩行者主動線である駅東西自由通路の利用者の通行量が増加しており、これに伴う歩行者動線の輻輳、安全性などを考慮し混雑解消、交通利便性の向上を図る必要がある。
- 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。
- 京急川崎駅周辺では、広域拠点にふさわしい国際化に対応したまちづくり、川崎の玄関口にふさわしい交通結節機能の充実が求められ、民間の土地利用転換のタイミングを的確に捉えた民間開発の適切な規制誘導と都市基盤の再編整備などを推進していく必要がある。

2 整備計画の概要

社会資本総合整備計画「川崎駅周辺地区市街地の活性化」の目標

大目標

往来し易く、魅力と活力にあふれる広域拠点の形成

目標①

駅周辺地区の一体化を進めるとともに、交通環境の適切な再編・整備を進め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

歴史・文化、立地特性等の地域資源を活かし、個性的で賑わいのあるまちづくりを推進する

社会資本総合整備計画の概要

整備の方針

- 広域的拠点形成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
- 個性的で賑わいのあるまちづくり

事業の概要

地域生活基盤施設整備事業

・駐輪場の整備(2施設)

優良建築物等整備事業

・京急川崎駅西街区、駅前空地整備
 ・川崎駅北口地区第2街区10番館ビル、歩行者空間整備

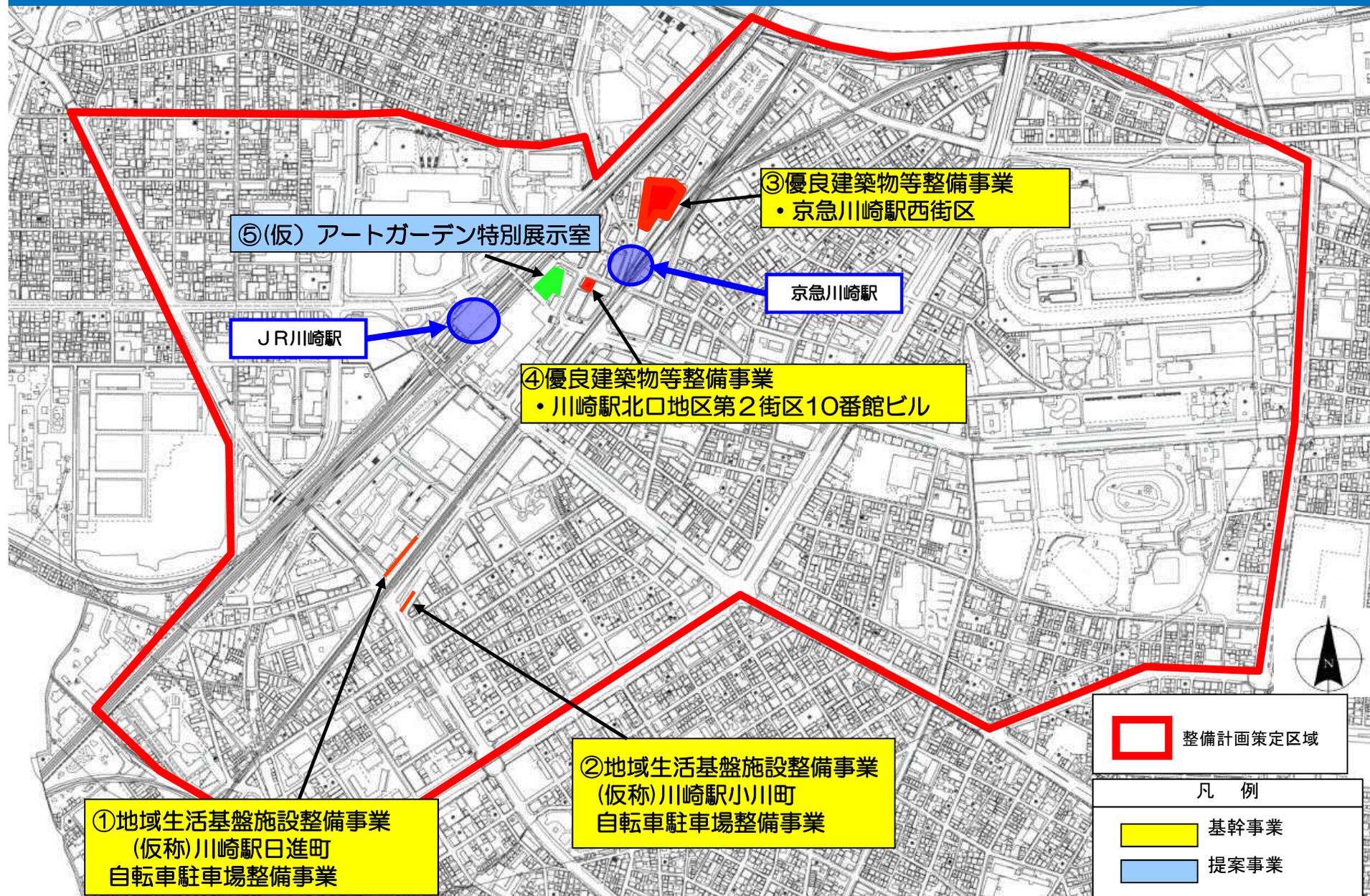
提案事業(3事業)

・(仮)アートガーデン特別展示室
 ・インバウンドビジネス等推進事業費補助
 ※R2実施予定であったが、新型コロナウイルス感染症の影響で未執行
 ・都市再生整備計画事業効果検証調査
 ※R2実施予定であったが、職員対応により未執行

評価指標

評価指標名	当初実績値 (H26)	目標値 (R2)
JR川崎駅と京急川崎駅の 1日平均乗降人員の合計	528,335 人/日	545,867 人/日
JR川崎駅東口・京急川崎駅周辺地区に おける放置自転車数	1,028台	500台

社会資本総合整備計画の概要

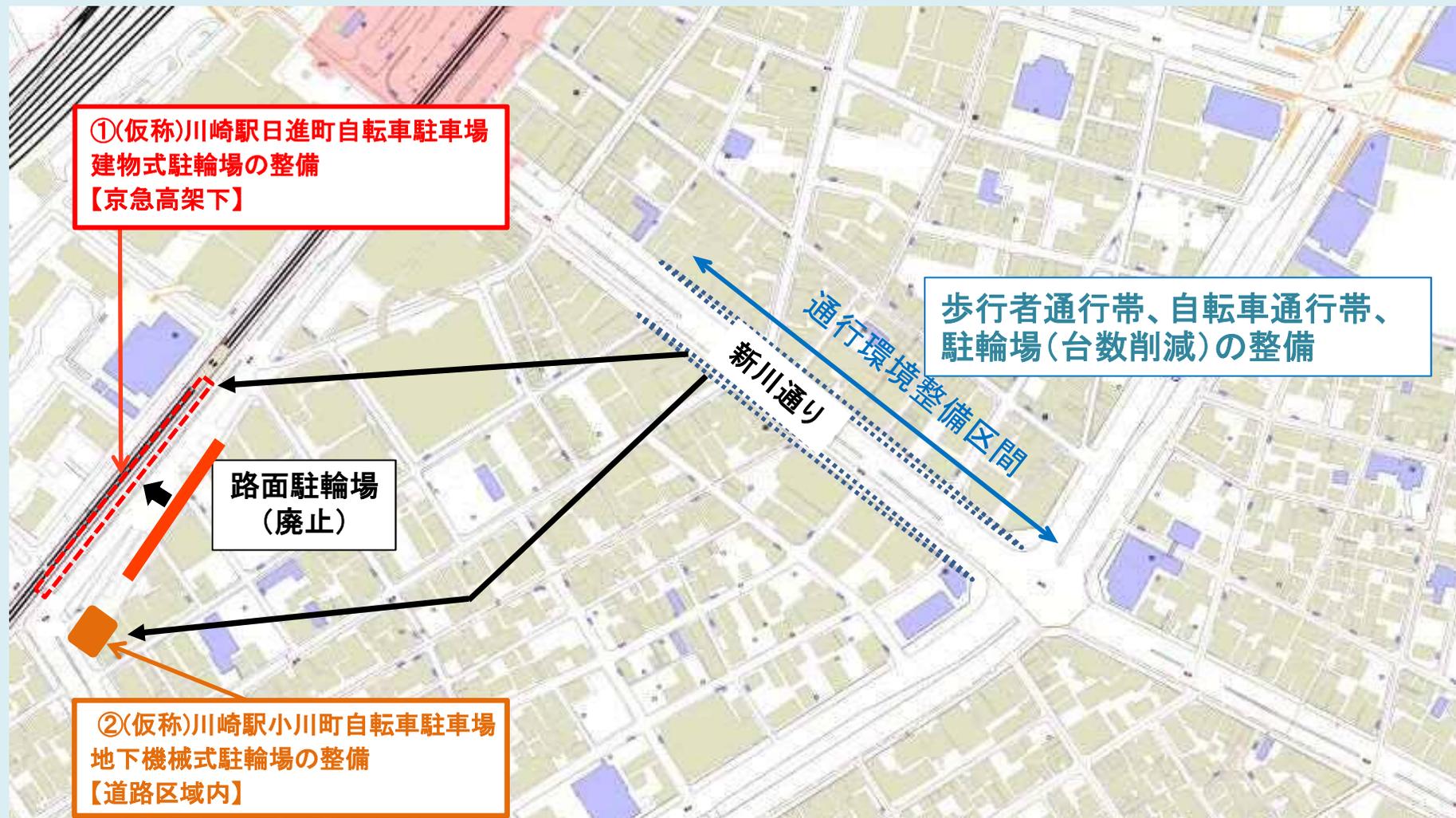


3 取り組んだ事業の概要

事業①②:【地域生活基盤施設整備事業】

新川通り自転車駐車場配置の考え方

・企業送迎のバス待ちや路上駐輪場などにより、歩道幅員が狭あいとなっている新川通りの安全な通行環境を整備するため、駐輪場の需要を周辺部に誘導する形で施設を整備

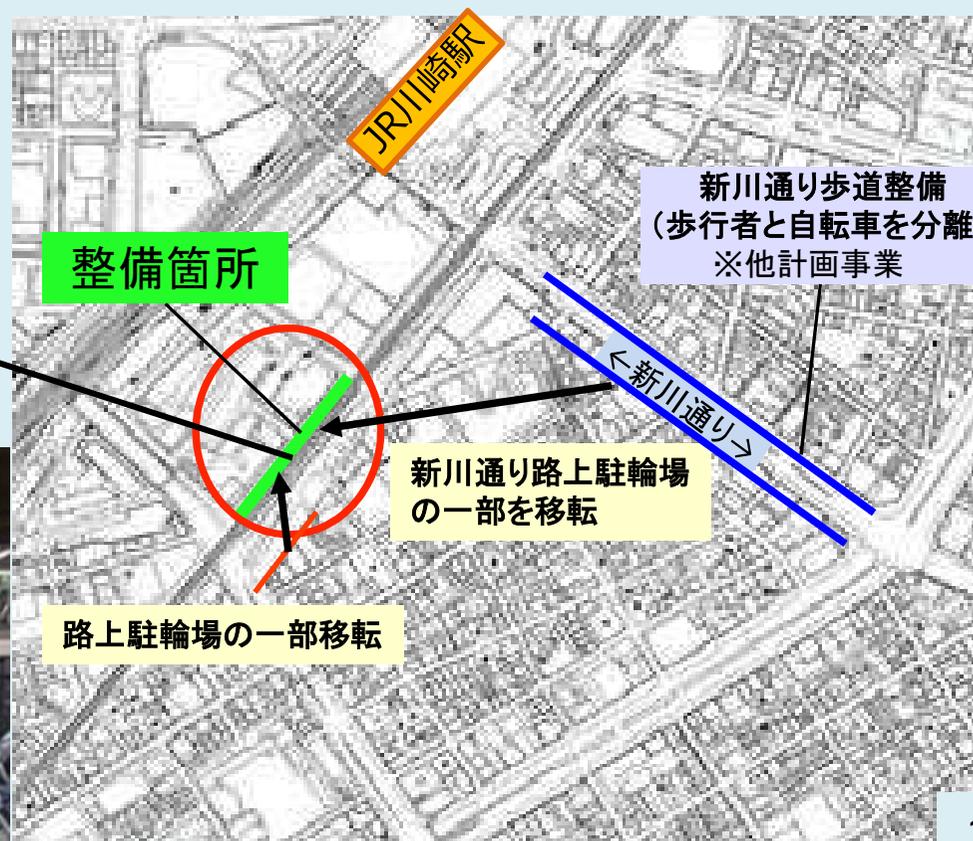
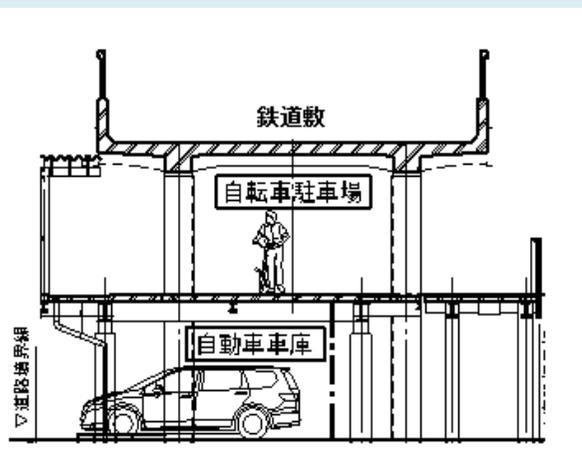


事業①:【地域生活基盤施設整備事業】 (仮称)川崎駅日進町自転車駐車場

事業概要:線路の高架下を活用した、安全で快適な歩行空間を確保するための駐輪場の整備。

完成年度:平成30年度(平成30年12月1日供用開始) **事業費:**約396百万円

事業規模:建物式駐輪場2階 駐輪台数740台



事業②:【地域生活基盤施設整備事業】 (仮称)川崎駅小川町自転車駐車場

事業概要: 既存駐輪場の一部を集約、地下化することにより、安全で快適な歩行空間を確保するための駐輪場の整備。

完成年度: 令和元年度(令和2年4月オープン) **事業費:** 約378百万円

事業規模: 地下機械式駐輪場 駐輪台数408台



整備前(路上駐輪場)



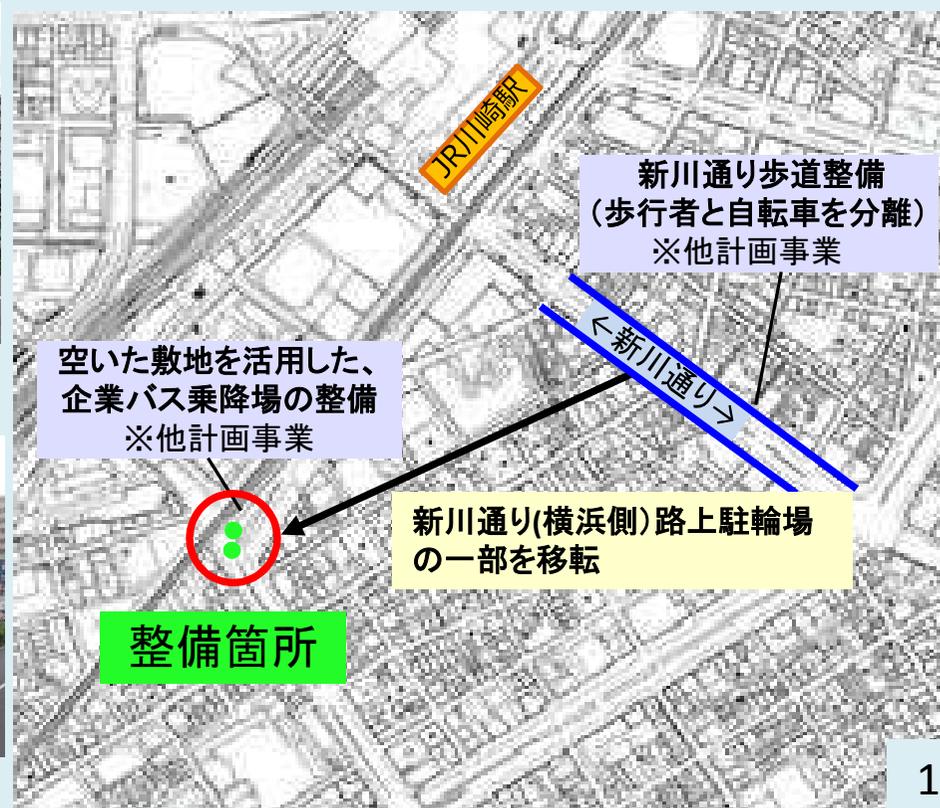
整備前(道路側)



機械式駐輪場の設置



企業バス乗降場の整備



事業①②:【地域生活基盤施設整備事業】

本計画事業による効果

- ・駐輪場台数の増加。
- ・放置自転車の減少による、円滑で安全に利用できる歩行空間の確保及び、まちなみ景観の向上。

他計画事業を含めた効果

- ・小川町の企業バス乗降場の整備による新川通りにおける企業バス乗降待機列の解消。
- ・新川通りの歩道整備(歩車分離)による安全で快適な歩行者と自転車の通行空間の整備。

自転車対策前後の新川通りの様子



(歩行者と自転車の輻輳)



(企業バスの乗降待機列)

駅周辺外延部に
誘導



対策後(歩車分離)

事業③:【優良建築物等整備事業】 京急川崎駅西街区



事業③:【優良建築物等整備事業】 京急川崎駅西街区

事業概要:老朽化した駅前低層商業建築物の建替えによる土地の高度利用を誘導するとともに、駅前広場や歩道と一体での空地を整備することによる、安全で快適な歩行空間の形成。

事業規模:地上23階／地下1階

本計画の事業費:約6百万円

本計画期間内の取組:事業計画作成のため基本設計への補助（実施主体:民間企業）

今後の取組:基本設計の成果を踏まえ、防災機能や公益性を高めるための区域の拡大も含めた、より効果的な事業の実現(民間再開発事業の誘導と都市基盤の再編整備)に向け検討。(次期計画へ位置付け)



目指す効果

- ・ 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

事業③:【優良建築物等整備事業】 京急川崎駅西街区



建物現況



整備後 (イメージパース図)
※H29基本設計より



広場空間のない京急川崎駅前



駅前広場 (イメージ)
※H29基本設計より

事業④:【優良建築物等整備事業】 川崎駅北口地区第2街区10番館ビル



事業④:【優良建築物等整備事業】 川崎駅北口地区第2街区10番館ビル

事業概要:耐震性不足の判明した老朽建築物の更新を図り、駅前にふさわしい土地の高度利用を図るとともに、歩道と一体での空地を整備することによる安全で快適な歩行空間の形成。

事業規模:構造・高さ S造 12階、延床面積 3,500m² 用途 商業・業務

本計画の事業費:約54百万円

本計画期間内の取組:設計及び既存建築物解体等への補助(実施主体:民間企業)

完成年度:令和4年度完成予定(次期計画へ位置付け)



目指す効果

- ・ 駅前にふさわしい商業集積、土地の高度利用化
- ・ 安全で快適な歩行者動線の確保

事業④:【優良建築物等整備事業】 川崎駅北口地区第2街区10番館ビル

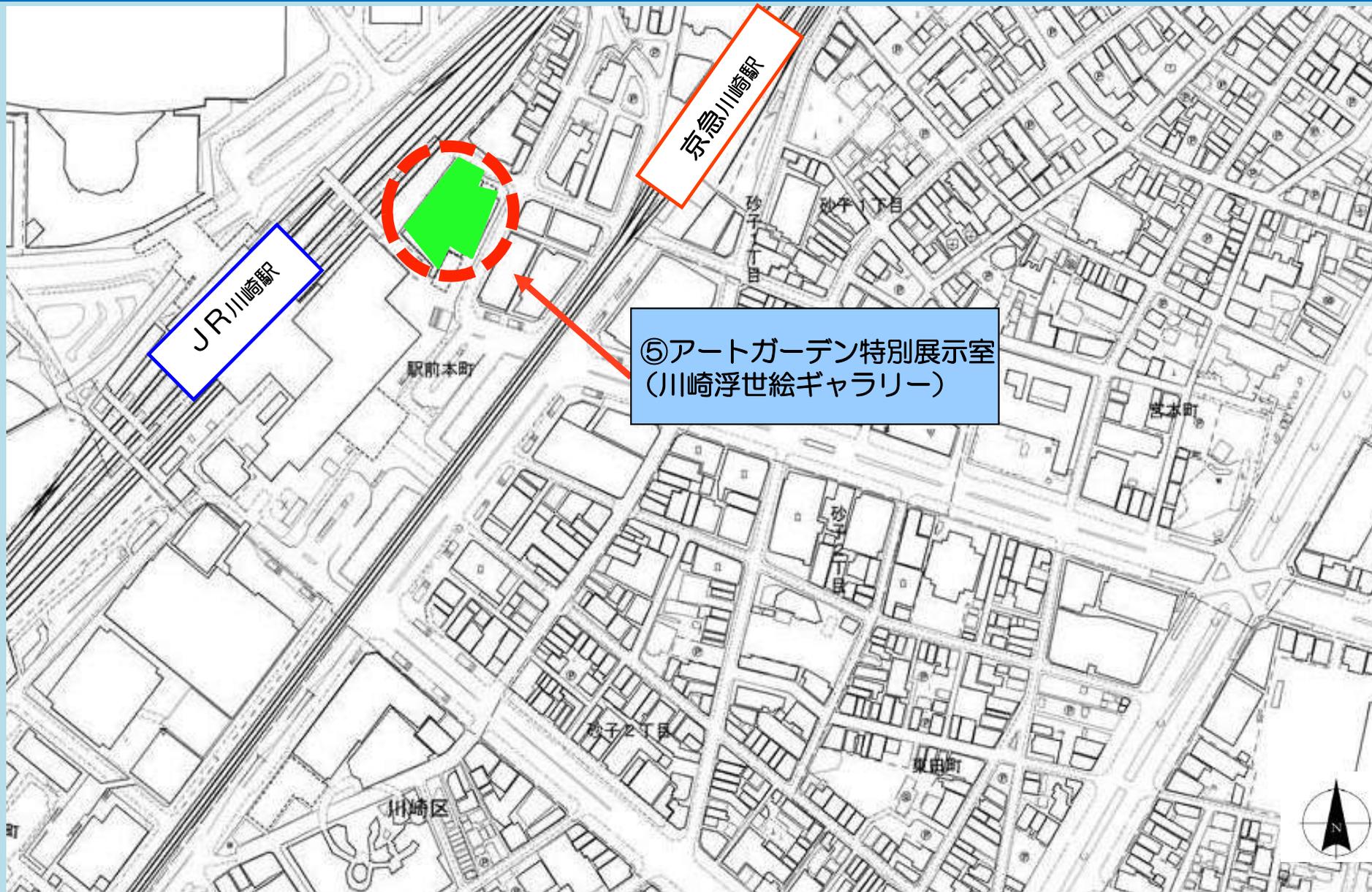
既存建築物



整備後（イメージパース図）



事業⑤:【提案事業】 アートガーデン特別展示室



事業⑤:【提案事業】アートガーデン特別展示室

事業概要: 浮世絵約4,000点、希少性の高い浮世絵肉筆画(原画)約100点という充実した所蔵数を活用し、国内外からの誘客・回遊性向上を図り、新たなにぎわいの創出と魅力を発信する拠点として、川崎駅北口に直結した川崎駅前タワー・リバーク内に展示室「川崎浮世絵ギャラリー」を整備。

完成年度: 令和元年度(R1.12.3開館)

事業費: 約13百万円

事業規模: 約150㎡ (川崎駅前タワー・リバーク3階部分の一部を改装)



外観

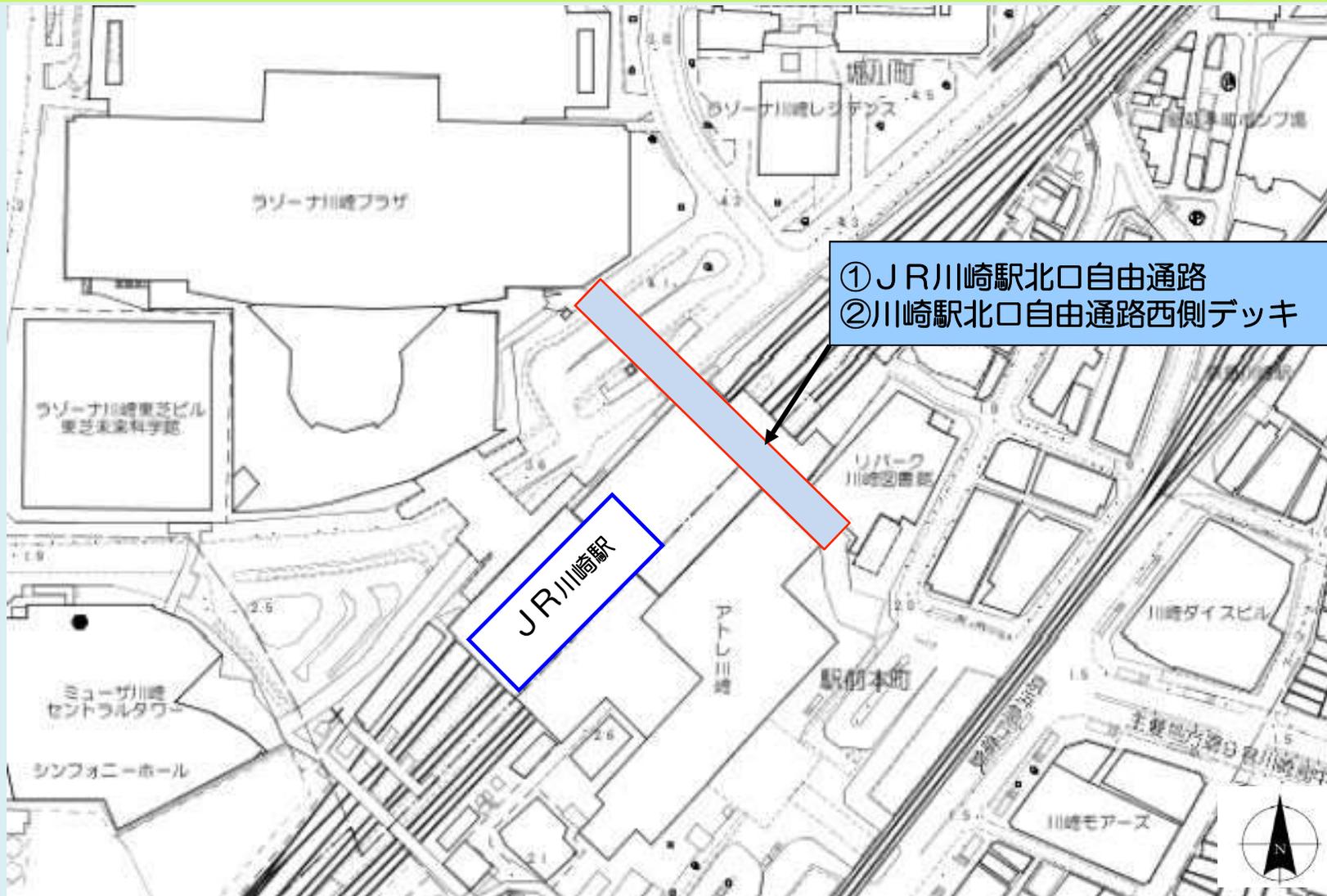


館内展示

4 関連事業（別計画に位置付けられた事業）の概要

社会資本総合整備計画「川崎市地域住宅等整備計画(Ⅱ期) (地域住宅計画川崎市地域(Ⅲ期))」における整備内容

本計画に位置付けられた事業だけでなく、別計画に位置付けられた事業も一体的に進めることで川崎駅周辺の課題解決につながることから、関連事業への位置付けを行っております。



- ① JR川崎駅北口自由通路
- ② 川崎駅北口自由通路西側デッキ

社会資本総合整備計画「川崎市地域住宅等整備計画(Ⅱ期) (地域住宅計画川崎市地域(Ⅲ期))」における整備内容

本計画に位置付けられた事業だけでなく、別計画に位置付けられた事業も一体的に進めることで川崎駅周辺の課題解決につながることから、関連事業への位置付けを行っております。

1 JR川崎駅北口自由通路



延長:約115m 幅員:10m

2 川崎駅北口自由通路西側デッキ



延長:約40m 幅員:5m

・平成30年2月供用開始

京急川崎駅・JR川崎駅間のアクセス性の向上とともに、既存東西自由通路の混雑緩和、西口バス広場ラゾーナ川崎プラザに接続することによる駅回遊性・利便性の向上。

5 評価指標の達成状況

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の1日平均乗降人員の合計

その指標を設定した理由

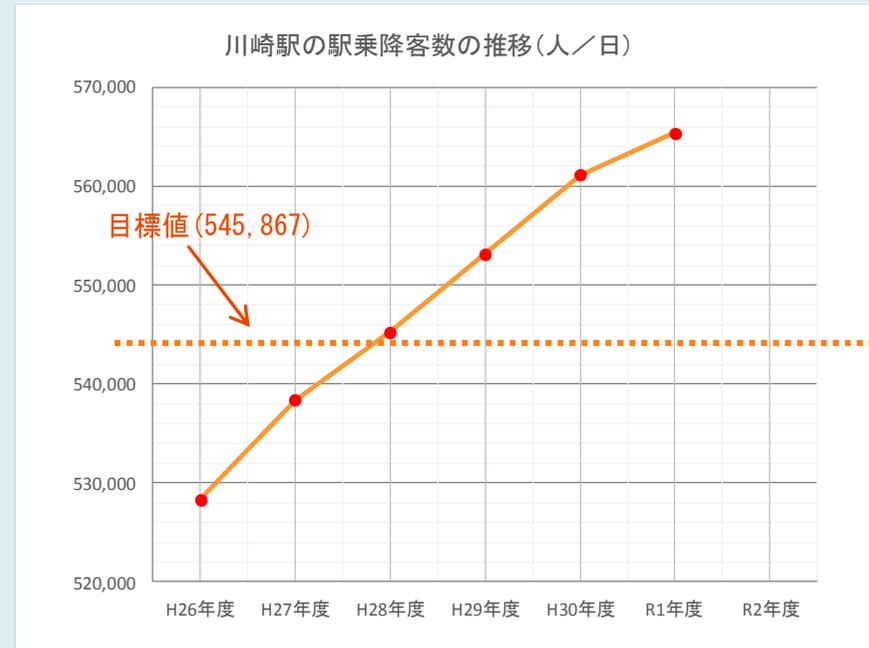
交通結節点機能や駅周辺の魅力向上による賑わいの創出を評価するため

目標値の設定方法

H19からH26の増加率を維持していくことを目標に近似曲線を描き、令和2年度末の推計値を算出し、設定

評価値の算出

R1人数について、JR川崎駅分は実績値。京急川崎駅分についてはH30実績まで公表されており、計画期間中の増加率より推計。R2年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により減少が見込まれるが、影響の大きさが推計困難なため、不明とする。



目標達成状況

当初実測値 (H26)	目標値 (R2)	評価値 (R2見込)	目標達成 状況
528,335 人/日	545,867 人/日	不明 ※R1 565,360人	不明 ※R1時点では達成

・R2年度は新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、全国的に鉄道利用が大きく減少しており、R2年度の見込値については推計困難となってしまいました。しかしながらR1年度時点では、関連事業の整備の効果もあり、既にR2年度の目標値を達成することができています。 29

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調査員のカウントによる放置自転車数

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

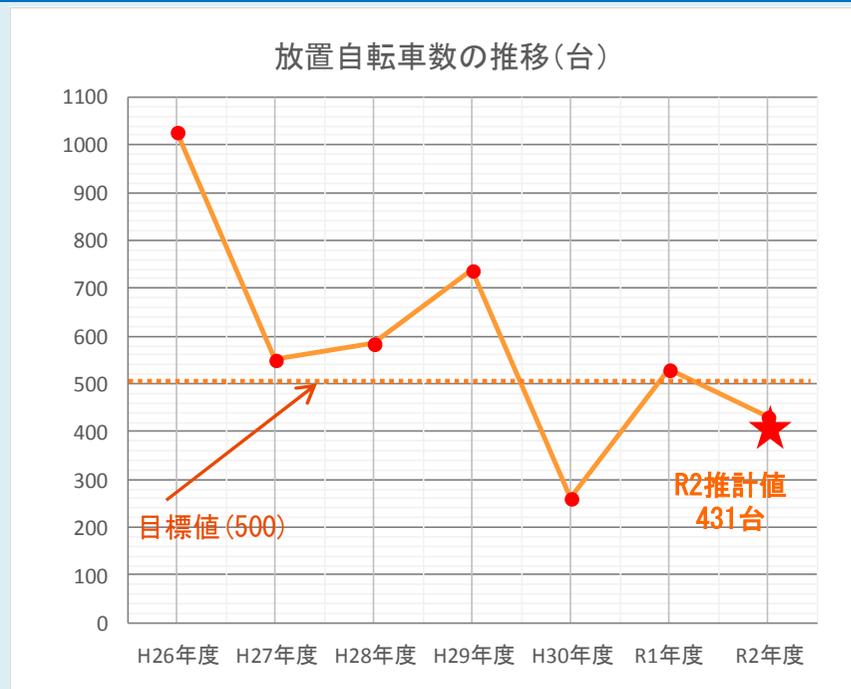
需要予測値から既存・整備予定の駐輪場の駐車台数を除してR2目標値を設定

評価値の算出

R1までは実績値。例年6月に調査を行っていたが、緊急事態宣言の影響から調査時期が見直されており、R2年4月の小川町の駐輪場の開設等も考慮し、過去5年間の減少率を加味した推計値とする。

目標達成状況

当初実測値 (H26)	目標値 (R2)	評価値 (R2見込)	目標達成 状況
1,028台	500台	431台	達成



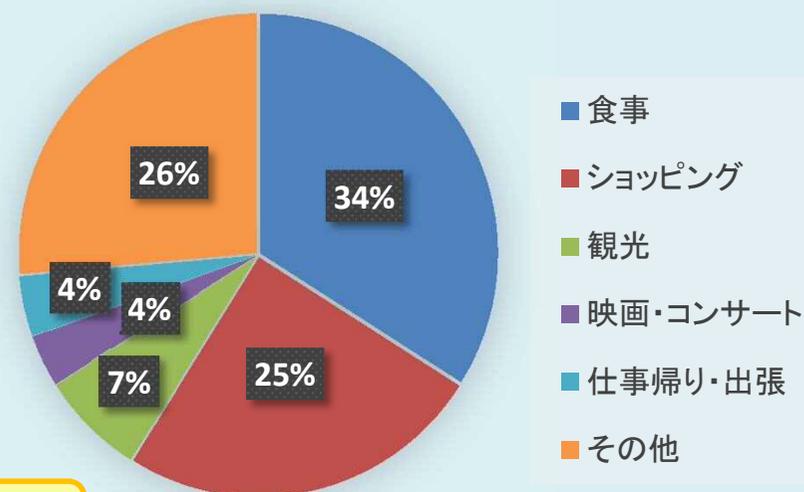
- ・目標値を達成しており、駐輪場の整備等による放置自転車対策の事業効果が現れていると考えられます。

計画で設定した以外の評価指標 アートガーデンの累計来館者数(人)

令和元年12月から令和2年9月までの
累計来館者: **8,280人**



来館前後の過ごし方
(複数回答)



来場者アンケートの結果(回答数177)

- ・来館者の約4割が川崎市外からの訪問客
- ・展示について、来館者の9割が「よい」と回答
- ・食事やショッピング等、川崎駅周辺の回遊性の向上に貢献

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年3月以降来館者が大幅に減少、また4月～5月は休館しましたが、開館当初の令和元年12月～令和2年2月と9月は1,000人を超える多くの方々に来館いただきました。

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日号「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、メール等により募集。

主な意見

- 意見者数： 1人 ○意見数： 2件
- 意見の内容
 - ・評価指標である乗降客数の実績値は「見込」となっていますが、新型コロナウイルスの影響も踏まえたものでしょうか。
 - ・次期計画においては、JR川崎駅と京急川崎駅のアクセスについて、より快適性や安全性が高まる取組を期待します。

6 今後の方針等

総合的な所見

指標の達成度

- ・評価指標として設定した「駅乗降客数」については、新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、令和2年度の見込値を推計することが困難であり、不明となりましたが、令和元年度時点で既に令和2年度の目標値を超えて増加しており、関連事業における整備の効果もあり、事業の効果が見られたものと考えています。
- ・「放置自転車数」については、令和2年度の見込値が目標を達成しており、駐輪場の整備等の事業の効果が見られました。
- ・なお、「駅乗降客数」については、今回、新型コロナウイルス感染症等の影響により、令和2年度の見込値を算出することができなかったことを踏まえ、次期計画策定においては、外的要因に左右されずに事業効果を計測することができる新たな指標の設定について検討していきます。

今後の方針

今後の方針

・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、京急川崎駅周辺での民間開発による都市機能の更新、JR川崎駅と京急川崎駅間の歩行者アクセスの強化及び歩行環境改善などについて、引き続き取り組んでまいります。

・次期社会資本総合整備計画の作成に当たっては、川崎駅周辺総合整備計画におけるまちづくりの方向性と整合を図りつつ、川崎市の玄関口として魅力と活力ある広域拠点の形成に向けて取り組んでまいります。