

# 川崎駅周辺総合整備計画

- 駅周辺地区整備の基本方針..... P 1
- 基本方針に対応する「施策・事業」..... P 2
- 「基本施策」と「施策課題」の位置図..... P 3
- 「基本施策」の内容
  - 1 . 再開発の推進..... P 4
  - 2 . 回遊性の強化..... P 5
  - 3 . 交通結節点整備..... P 6
  - 4 . 周辺道路、交通環境の整備..... P 7
  - 5 . 少子高齢社会への対応..... P 8
  - 6 . 自転車対策の推進..... P 9
  - 7 . 都市景観の形成..... P 10
  - 8 . 環境美化の推進..... P 11
  - 9 . 商業活性化の推進..... P 12

平成 1 8 年 4 月

川 崎 市

社会動向

少子・高齢社会の進展  
市民価値観やライフスタイルの多様化  
地方自治体の厳しい財政状況  
都市間競争の激化、都市の差別化・個性化  
ボーダレスな国際社会  
地球規模での環境問題

これまでのイメージを一新する風格  
ある川崎の新たな顔づくりの実現

川崎市まちづくりの基本目標

誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき  
目指すべき都市構造

- 持続型社会を形成する「広域調和・地域連携型」都市構造
- ・広域調和に基づくまちづくり
- ・地域連携に基づくまちづくり
- ・広域調和型と地域連携型のバランスのとれたまちづくり

(出典：川崎市新総合計画 H17.3)

現状調査を踏まえた課題 (下線はアンケートで確認できた内容)

- < 歩行者 >  
駅東西地区の往来者が自由通路に集中し、改札付近が混雑している
- < 自転車 >  
需要に対応した駐輪場が不足、市民から設置要望が多い  
駐輪誘導や放置自転車対策等の継続的な対応が望まれる  
府中街道の車道部で自転車走行者が多く危険である  
商業施設付近は休日に自転車が多く増えて歩行者が歩きづらい
- < 自動車 >  
京急川崎駅前自動車交通が人の流れを分断している  
駅周辺の自動車交通に対する環境対策のあり方
- < バリアフリー化 >  
駅広や駅施設内を含め地上や地下のバリアフリー設備が不十分  
街側から駅広へ向かう面的なバリアフリー化がなされていない
- < 駅前広場 >  
JR、京急とも十分な歩行空間がとれていないため混雑している  
放置自転車が多く、走行マナーが悪い  
ホームレスが依然として多く、ごみも周辺に散在して汚い
- < 景観 >  
好印象を持つ人が多い反面、混雑・汚い・臭いなど悪い印象を持つ人もいる  
駅周辺の暗いイメージを持つ人が多い  
ホームレス、ごみ、放置自転車への対応が不十分で都市景観を阻害

駅周辺地区整備の基本方針

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

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

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(バリアフリー、案内、安全、ゆとりある空間)

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

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(駅前広場、街路、沿道緑化)

身近にある賑わいと活力に満ちた商店街の形成

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

上位計画等における駅周辺地区の位置付け

今後の都市構造を考えるポイント

首都圏における位置付けや役割を的確に踏まえたまちづくりに取り組む。  
地域に密着した身近なまちづくりを意識する

持続型社会を形成する「広域調和・地域連携型」都市構造の展開

将来の都市構造における川崎駅周辺地区の位置付け

広域調和に基づくまちづくりに取り組むための拠点

- ・市民の生活行動圏を踏まえた市外の隣接都市との役割や機能の適切な分担、補完を図りつつ、民間活力を活かした個性と魅力ある拠点整備を進める。

地域連携に基づくまちづくりに取り組むための拠点

- ・地域生活ゾーンにおけるターミナル駅周辺地区での生活拠点の育成や地域生活ゾーン間の交通ネットワーク強化等を図る。

(出典：川崎市新総合計画 H17.3)

川崎駅周辺地区の位置付け

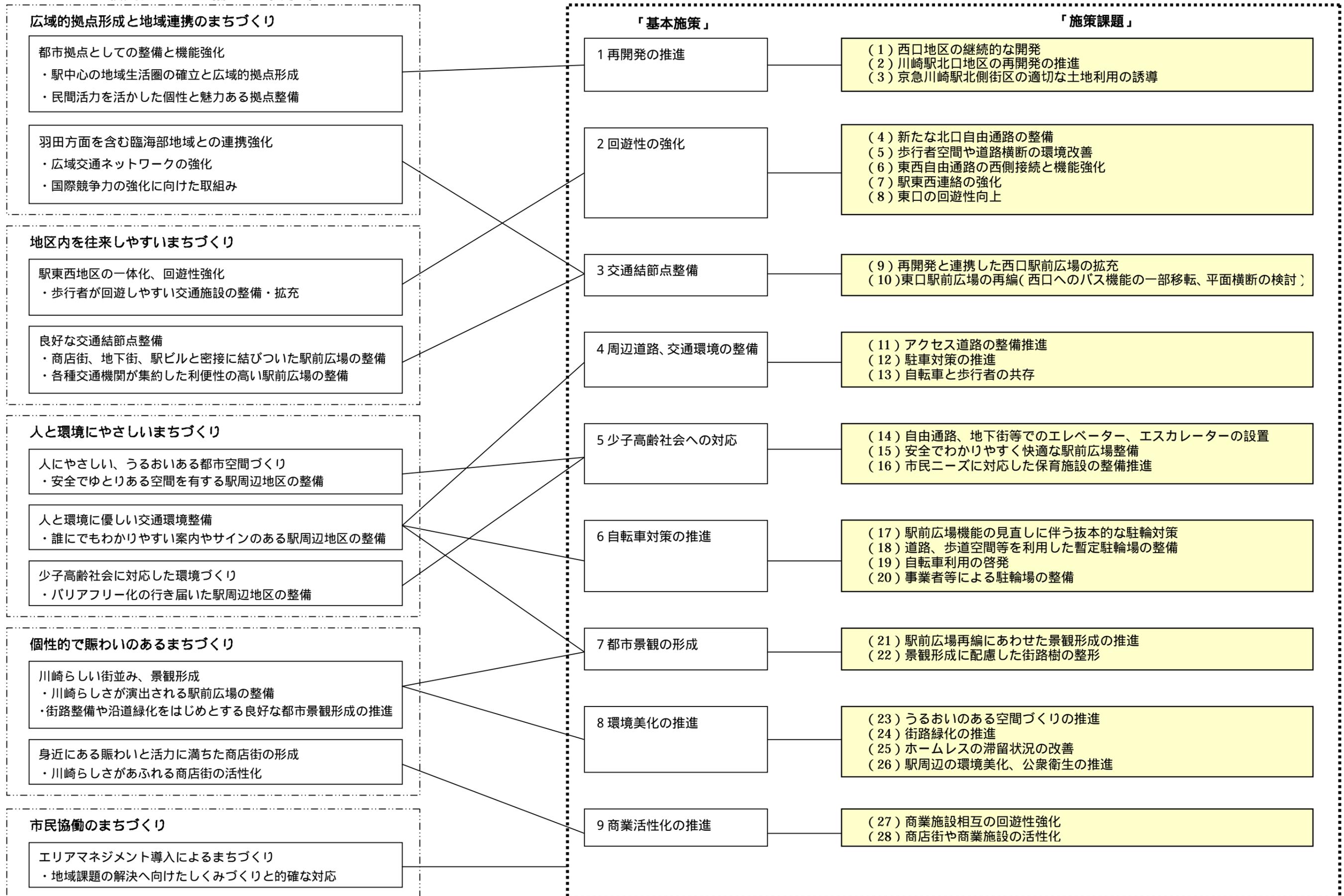
- ・駅東口エリアは都市の表玄関であり、都心に相応しい中枢業務機能や広域的な商業機能を担う地域として整備する。
- ・駅西口エリアは広域的な都市拠点としての先端性や文化・芸術性と共に快適な都心定住を担う地域として整備する。
- ・川崎駅や駅ビル、地下街等は「回遊の基点」である。
- ・東西市街地の一体化と地上～地下レベルの歩行者動線の整備を図り、各拠点の整備効果を一体的に享受し得る仕掛けを施す。
- ・駅を中心に回遊性を高め、魅力ある商業空間を形成する。

(出典：川崎駅周辺市街地活性化基本計画 H12・3)

将来動向から想定される課題

- < 歩行者 >  
東西自由通路内で駅利用者の交錯状況が増え、混雑が増す  
府中街道アンダー部で歩行者が増え、自転車走行空間も含めて狭くなる  
駅前交差点の横断者が今以上に増え、滞留空間が狭くなる
- < 自転車 >  
駅東西の往来者が増えることに対応した動線への対処が限定される  
駅周辺の自転車交通に対する環境対策のあり方
- < 自動車 >  
駅東西の商業施設間を行き来する交通量が増え、道路渋滞が発生する  
駅周辺の自動車交通に対する環境対策のあり方
- < バリアフリー化 >  
バリアフリー法に適した整備や施設設置を地上・地下で実施する
- < 駅前広場 >  
西口駅前広場に併せた東口駅前広場の再整備と交通機能の再編  
バス利用者への利便性を確保する  
往来者が増え駅ビル BE 前の歩行空間が一層狭くなる
- < 景観 >  
新しい川崎の顔づくり、都市景観デザインの検討が迫られる
- < 再開発 >  
京急駅北街区の土地利用転換による高度利用化の検討

駅周辺地区整備の基本方針



1. 再開発の推進

- (1) 西口地区の継続的な開発
- (2) 川崎駅北口地区の再開発の推進
- (3) 京急川崎駅北側街区の適切な土地利用の誘導

2. 回遊性の強化

- (4) 新たな北口自由通路の整備
- (5) 歩行者空間や道路横断の環境改善
- (6) 東西自由通路の西側接続と機能強化
- (7) 駅東西連絡の強化
- (8) 東口の回遊性向上

3. 交通結節点整備

- (9) 再開発と連携した西口駅前広場の拡充
- (10) 東口駅前広場の再編（西口へのバス機能の一部移転、平面横断の検討）

4. 周辺道路、交通環境の整備

- (11) アクセス道路の整備推進
- (12) 駐車対策の推進
- (13) 自転車と歩行者の共存

5. 少子高齢社会への対応

- (14) 自由通路、地下街等でのエレベーター、エスカレーターの設置
- (15) 安全で分かりやすく快適な駅前広場整備
- (16) 市民ニーズに対応した保育施設の整備推進

6. 自転車対策の推進

- (17) 駅前広場機能の見直しに伴う抜本的な駐輪対策
- (18) 道路・歩道空間等を利用した暫定駐輪場の整備
- (19) 自転車利用の啓発
- (20) 事業者等による駐輪場の整備

7. 都市景観の形成

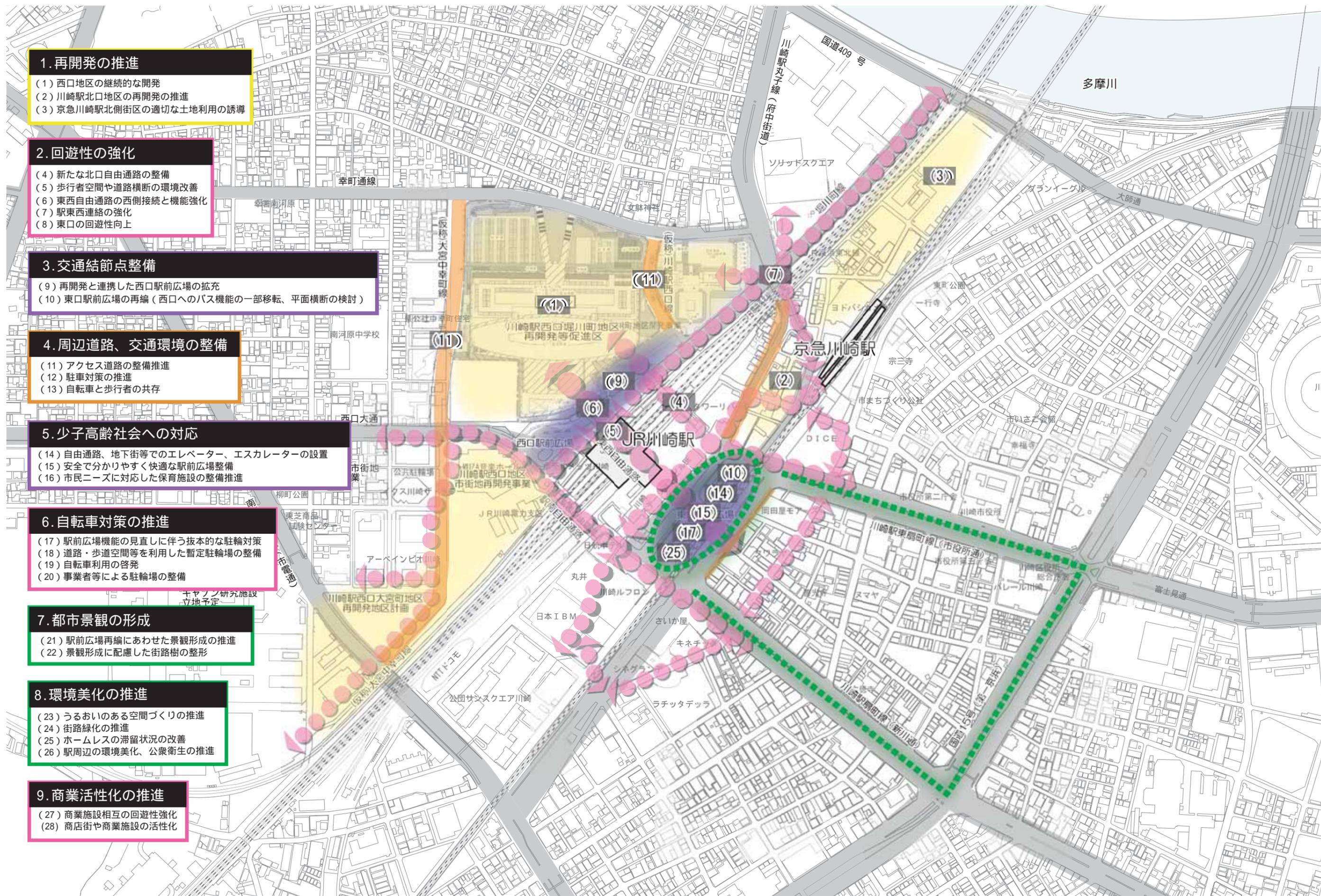
- (21) 駅前広場再編にあわせた景観形成の推進
- (22) 景観形成に配慮した街路樹の整形

8. 環境美化の推進

- (23) うるおいのある空間づくりの推進
- (24) 街路緑化の推進
- (25) ホームレスの滞留状況の改善
- (26) 駅周辺の環境美化、公衆衛生の推進

9. 商業活性化の推進

- (27) 商業施設相互の回遊性強化
- (28) 商店街や商業施設の活性化



## 1. 再開発の推進

川崎駅周辺地区では、現在、西口地区において、民間の再開発事業により土地利用が転換され、都市型住宅や文化施設等の整備が進み、東口地区では、商業施設のリニューアルが進む中で、駅周辺の拠点機能が充実しつつあります。こうした現在進んでいるまちづくりと連携しながら、魅力と活力のあるまちづくりを進め、川崎市の中心的な広域的な拠点としての機能強化を推進します。



西口堀川町地区再開発事業

### (1) 西口地区の継続的な開発

西口大宮町・中幸町地区の都市機能更新や堀川町地区の土地利用転換・再開発事業とあわせ、公共基盤整備を推進し、広域的な拠点としての都市機能の向上を図ります。

### (2) 川崎駅北口地区の再開発の推進

北口地区では北口第1街区、北口第3西街区の市街地再開発事業の完成など、商業・業務機能の更新が進んでいます。

現在、北口第2街区では、施設の老朽化に伴う土地の高度利用に向けたまちづくりの検討が進められています。こうした更新需要の動向を踏まえ、再整備に向けた地域の取り組みを支援し、広域的な都市拠点としての魅力の一層の増進を図ります。



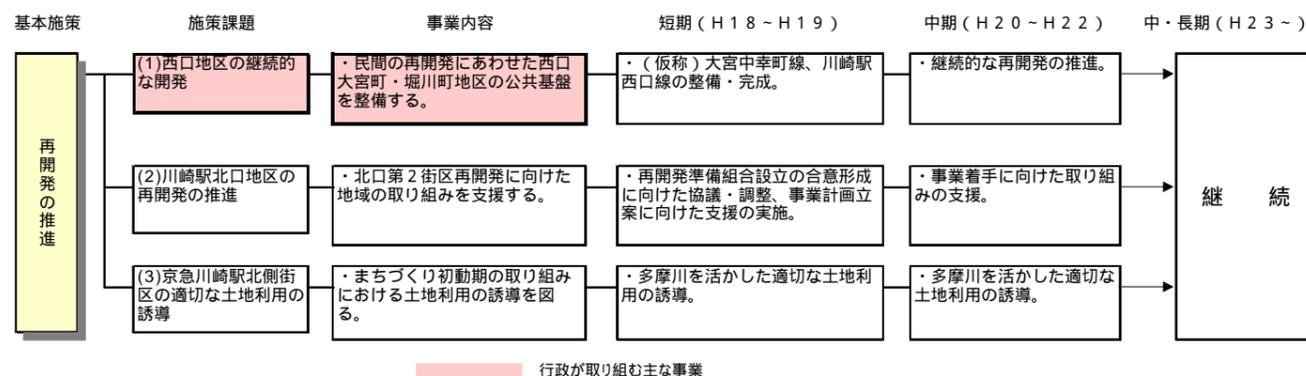
川崎駅北口第2街区



川崎駅周辺の再開発事業

### (3) 京急川崎駅北側街区の適切な土地利用の誘導

駅周辺では、商業・業務機能の更新が進められている中において、京急川崎駅の北側街区では、景観資源としての多摩川を活かした土地利用の誘導が課題となっています。新たなまちづくりの契機を捉え、川崎市の中心市街地にふさわしい土地利用の誘導を推進します。



2. 回遊性の強化

西口地区では、商業施設、都市型住宅の整備などの民間を中心とした再開発事業が進められるとともに、東口地区では、商業施設のリニューアルが進んでいます。今後、さらなる集客が見込まれることから、駅周辺の回遊性を高め、利便性の向上、中心市街地の活性化を図るため、往来しやすいまちづくりを推進します。

(4) 新たな北口自由通路の整備

現在の東西自由通路の通行者数は約 18 万人/12h (平成 16 年 9 月調査) となっており、通行量ピーク時には東西往来者と駅施設利用者の輻輳が顕著に見られます。



北口自由通路設置検討位置

今後、西口地区で進められている再開発事業の完成後の通行量は、約 22 万人/12h になると想定され、より一層歩行者に対する安全性やサービス水準の低下が懸念されます。将来における東西自由通路の混雑解消と歩行者通行の分散、駅周辺の回遊性強化と利便性向上を図るため、関係者と協議、調整を進めながら改札口設置を含めた北口自由通路の整備を推進します。

(5) 歩行者空間や道路横断の環境改善

西口大宮町地区の再開発事業では、都市型住宅の整備にあわせ、ペDESTリアンデッキの整備により、川崎駅へのアクセス性を強化し、回遊性の向上を図ります。また、東口地区においては、商店の路上看板や放置自転車等があるため、JR川崎駅と京急川崎駅間などにおける安全で快適な歩行空間が求められています。今後、関係者への協力を働きかけながら、市街地再開発事業等の機会を捉え、新たな歩行者空間のあり方を検討し、整備を推進します。



JR川崎駅・京急川崎駅間の歩行者通路

(6) 東西自由通路の西側接続と機能強化

西口堀川町地区の再開発事業における大規模商業施設の整備にあわせ、東西自由通路と大規模商業施設を結ぶペDESTリアンデッキの整備により、回遊性強化、利便性の向上を図ります。

(7) 駅東西連絡の強化

東口地区と西口地区を結ぶ府中街道は、歩道の幅員が狭い箇所や、一部に階段があります。こうした中で自転車通行の約 3 割が車道を通行していることから、歩行者・自転車通行の安全確保が課題となっています。今後、西口地区の再開発事業などにより、さらに自転車の通行量が増えることが想定されます。



府中街道アンダーパス部

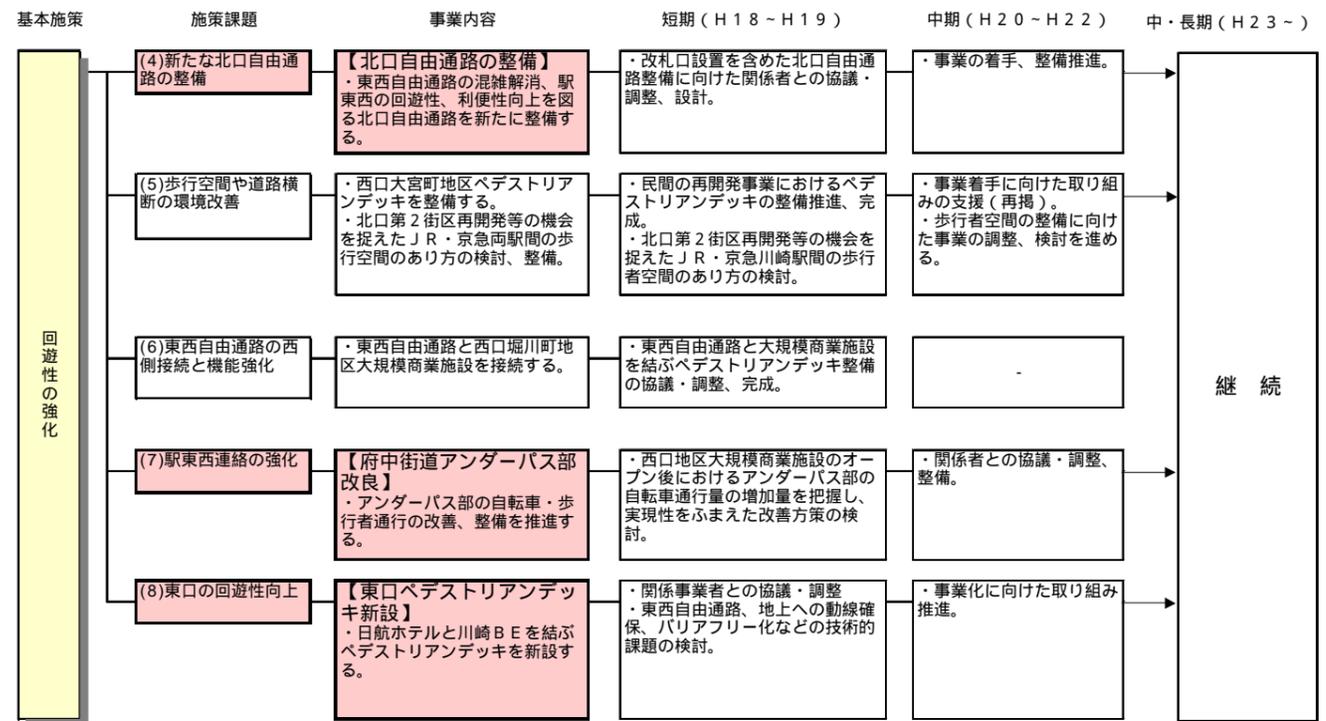
このため、歩行者・自転車通行の安全方策を検討し、改善、整備を図ります。

(8) 東口の回遊性向上

現在の川崎駅ビル前通路の歩行者交通量は、ルフロン方面へは約 4 万 3 千人/12h、リパーク方面へは約 4 万人/12h (平成 16 年 9 月調査) となっており、西口地区全体の再開発事業が完成した後の歩行者通行量はさらに増えると想定されます。このため、地上部の歩行空間の確保とともに、日航ホテルと駅ビル間のペDESTリアンデッキ整備や、これらと東西自由通路、北口自由通路などとの連携を検討し、東口の回遊性強化や利便性向上に向けた取り組みを進めます。



ペDESTリアンデッキ設置検討位置



行政が取り組む主な事業

3. 交通結節点整備

川崎駅は、首都圏における主要な交通結節点のひとつとなっており、目的地までの移動や各交通機関の乗り換えなどにおける利便性や移動の円滑化、施設のバリアフリー化など、快適な移動空間の確保が課題となっています。現在、西口堀川町地区再開発事業とあわせて整備が進められている「西口第1駅前広場」の完成に伴い、東口に乗り入れているバス路線が西口に一部移転することから、東口バス乗り場の再編が課題となっています。この機会を捉え、東口バス乗り場の再編や施設のバリアフリー化を含めた交通結節点の整備を着実に進めます。



東口駅前広場

(9) 再開発と連携した西口駅前広場の拡充

西口地区における再開発事業により、住宅や大規模商業施設などの都市機能が更新され、市内外からの交通需要の増加が見込まれています。これらの動向に対応するため、駅前広場機能の拡充や公共基盤の整備を進め、交通結節機能の強化と駅アクセス性の向上を図ります。

(10) 東口駅前広場の再編（西口へのバス機能の一部移転、平面横断の検討）

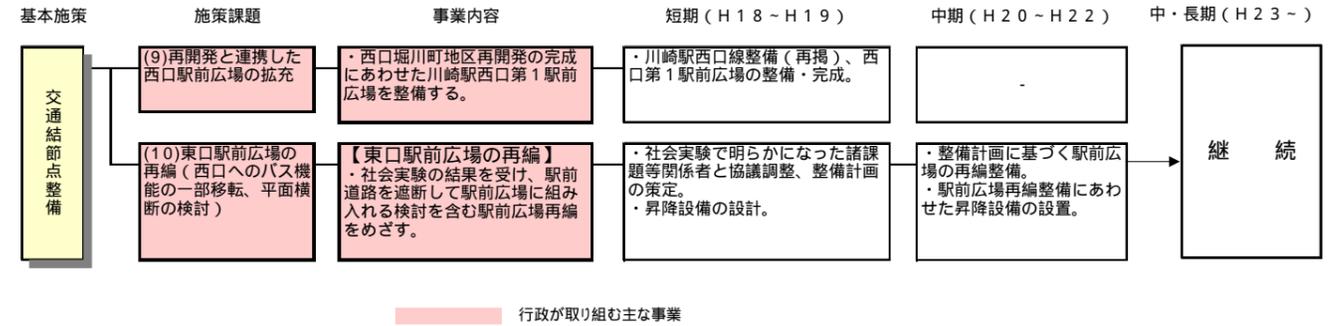
東口バス乗り場へは、地下街通路から主に階段を利用する構造となっており、エレベーターは7つのバス島に対して1箇所しか整備されていないため、この高低差を解消するバリアフリー化が課題となっています。この課題解決を図る具体策として、昇降設備の拡充や地上からバス停に直接アクセスできるような改善が求められています。また、駅前広場内では、歩行者通行量に対して有効幅員の狭い箇所があり、歩行者が輻輳している状況も見受けられ、円滑な歩行空間の確保が必要となっています。これらの課題に対応していくためには、東口バス路線の西口への一部移転に伴う東口乗り場の再編を契機として、駅前広場の構造的な見直しを含めた駅前広場の再編が必要となります。



東口駅前広場平面横断社会実験

駅前広場再編に向けた検討のひとつとして、地上部の平面横断による歩行者空間の確保の検討をする必要があるため、平面横断化による社会実験を実施いたしました。その結果、歩行者の利便性向上の効果が明らかとなり、周辺自動車交通、歩行者通行に対する大きな影響も見受けられませんでした。特に通過自動車交通については、駅周辺への流入台数が減少し、バス・タクシー等の通行は円滑になりました。この結果を受け、駅前道路を遮断して駅前広場に組み入れる検討を含む東口駅前広場の再編をめざします。

なお、この検討にあたっては、駅前道路や駅前広場地上部の構造等改良が前提となるため、駅前広場の構造等技術的な検証と社会実験で明らかになった諸課題への対応とあわせて、関係者と協議、調整を図りながら駅前広場の整備計画の策定を進めます。



4. 周辺道路、交通環境の整備

川崎駅は、首都圏や横浜方面、川崎南部地域や京浜臨海部方面への交通結節点となっており、その機能を十分に発揮する円滑な交通の確保が求められます。今後の羽田空港の国際化や京浜臨海部の再編の動向を見据え、交通需要の増加に対応する道路整備や、交通の円滑化を妨げる違法駐車を取り締まりなどを実施し、駅周辺の交通環境の改善を図ります。

また、自転車と歩行者が安全に通行できる道路の整備や自転車ネットワーク整備の検討を行い、交通環境の整備を進めます。



川崎府中線の違法駐車

(11) アクセス道路の整備推進

現在進められている西口大宮町地区及び西口堀川町地区等の再開発事業により、住宅や大規模商業施設などの都市機能が更新され、市内外からの交通需要の増加が見込まれています。これらの動向に対応するため、公共基盤の整備を進め、川崎駅西口地区への交通アクセス性の向上を図ります。



(仮称) 中幸町大宮町線

(12) 駐車対策の推進

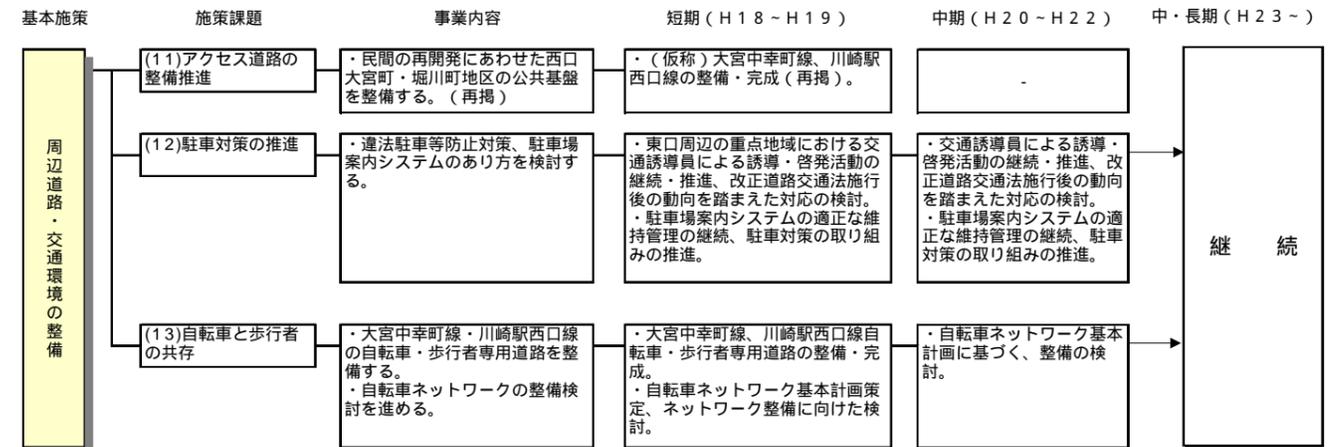
川崎駅へ向かう幹線道路は、一般車や荷捌き車による違法駐車が多く、バス、タクシーなどの公共交通機関や一般車の通行に支障となっている箇所が見受けられます。交通誘導員による誘導・啓発活動や、「改正道路交通法」施行後の動向を踏まえた駐車対策を推進することで駅周辺の自動車交通の円滑化を図ります。

(13) 自転車と歩行者の共存

市民の手軽な交通手段として自転車が通勤・通学、買物に多く利用され、その利用者数は増加の傾向にあります。特に駅周辺の道路・歩道では、自転車と歩行者の通行が輻輳、混雑している状況が見受けられ、両者が共存できる交通環境の整備が課題となっています。西口大宮町地区及び西口堀川町地区等の再開発事業にあわせて、川崎駅への自転車・歩行者の通行を円滑にする自転車・歩行者専用道路を整備し、自転車と歩行者の通行における安全確保を図ります。また、自転車通行のネットワーク化を視野に入れた検討を進め、自転車の利用環境の向上をめざします。



自転車歩行者専用道路の整備事例



5. 少子高齢社会への対応

少子高齢化の進行により、公共基盤や施設のバリアフリー化や高齢者、障害者を含むすべての人にやさしい公共空間の整備が求められています。このため、バリアフリー化を推進するとともに、案内・誘導のサインを整備することにより、利用しやすい空間づくりを推進します。また、駅周辺における再開発事業等の機会を捉え、多様な保育ニーズに応える保育施設の導入を促進するなど、少子高齢社会への対応を図ります。



東口駅前広場のサイン

(14) 自由通路、地下街等でのエレベーター、エスカレーターの設置

川崎駅周辺のバリアフリー化の状況は、東西自由通路の階段部分や東西連絡歩道橋の日航ホテル接続部などにおいて、バリアが存在し、高齢者、障害者を含めたすべての人々が利用しやすいバリアフリー化への対応が求められています。

こうした高低差の解消を図るため、昇降設備を整備してバリアフリー化を推進します。



東西自由通路

(15) 安全でわかりやすく快適な駅前広場整備

駅前広場は、自動車交通を処理する空間だけではなく、人が快適に移動するための歩行者空間の整備が求められています。このため、駅前広場再編にあわせて、十分な歩行者空間の確保や憩いの空間を整備するとともに、案内・誘導サインの整備を図り、快適な広場空間の整備を図ります。



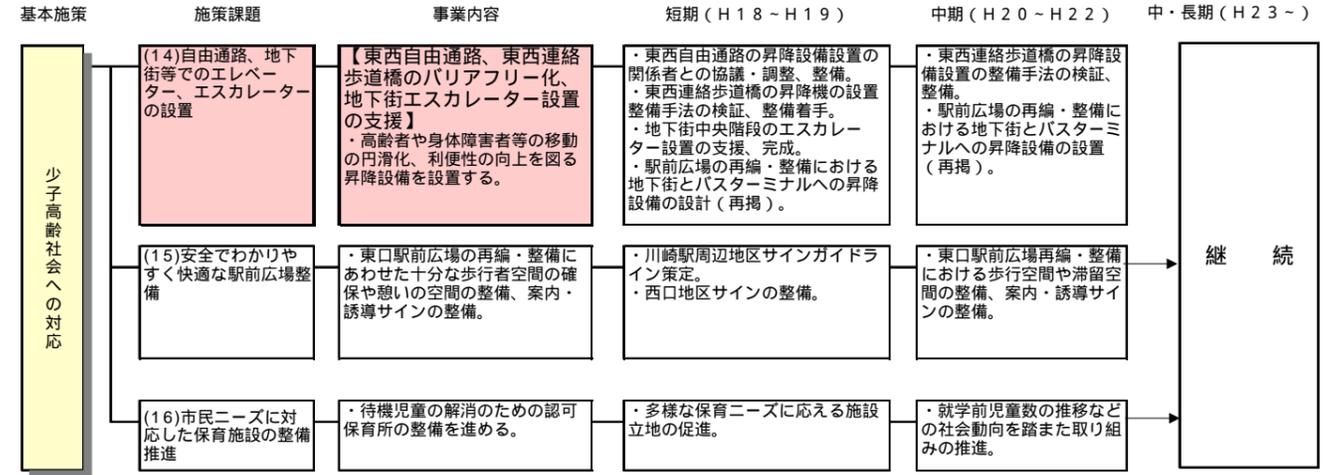
東口駅前広場の歩行者通路

(16) 市民ニーズに対応した保育施設の整備推進

ライフスタイルの多様化や市民ニーズの変化などから、保育施設の配置を求める声も寄せられています。駅周辺の再開発事業などの機会を捉えて、市民のニーズに対応する保育施設の導入を促進するなど、就学前児童数の推移等の今後の社会動向を踏まえながら対応を図ります。



西口地区のYMCA かわさき保育園



行政が取り組む主な事業

## 6. 自転車対策の推進

川崎駅周辺の自転車の放置台数は、東口地区では約1,500台、西口地区では約1,000台(平成15年5月の調査)となっており、西口地区の再開発事業の完成により、駅周辺への自転車利用者は増加するものと見込まれています。現在の駅周辺では、自転車需要に対応した駐輪場整備の用地確保が難しい状況から、新たな駅周辺の自転車対策の方向性についての検討が必要となっています。今後、東口駅前広場機能の見直しを契機として、駅周辺の放置自転車の解消に向けて、市が中心となり、鉄道事業者や商業者等との協働による自転車対策へ取り組み、また、市民等による自転車利用のマナー啓発活動など、ハード面とソフト面からの自転車対策を推進します。



東口駅前の放置自転車

### (17) 駅前広場機能の見直しに伴う抜本的な駐輪対策

東口地区では、常に満車の状態であり、歩道上に駐輪されている状況が見受けられ、自転車需要に見合う駐輪場整備が課題となっています。現在の駅周辺の土地利用の状況からは、駅に近接する駐輪場整備用地の確保は難しい状況にあることから、整備候補地の検討やその実現可能性の検証が必要となっています。今後、東口駅前広場機能の見直しを契機として、市では駐輪場整備に向けた調査、検討を行い、段階的な駐輪場整備を推進します。



東口新川通り店舗前の駐輪

### (18) 道路、歩道空間等を利用した暫定駐輪場の整備

川崎駅周辺では、違法駐輪や買物客による一時駐輪が多く、歩行者通行の妨げになっている箇所が多いことから、違法駐輪の解消に向けた取り組みが必要となっています。

このため、市では自動車交通が少ない道路、歩道空間を有効活用した暫定駐輪場の整備を図ります。

### (19) 自転車利用の啓発

駐輪場整備などのハード面の整備による自転車対策とあわせ、自転車監視員、市民ボランティアなどによる自転車利用マナーの啓発や放置防止啓発活動などのソフト対策を講じることで、歩行者空間の確保、駐輪マナーの向上による放置状況の改善を図ります。



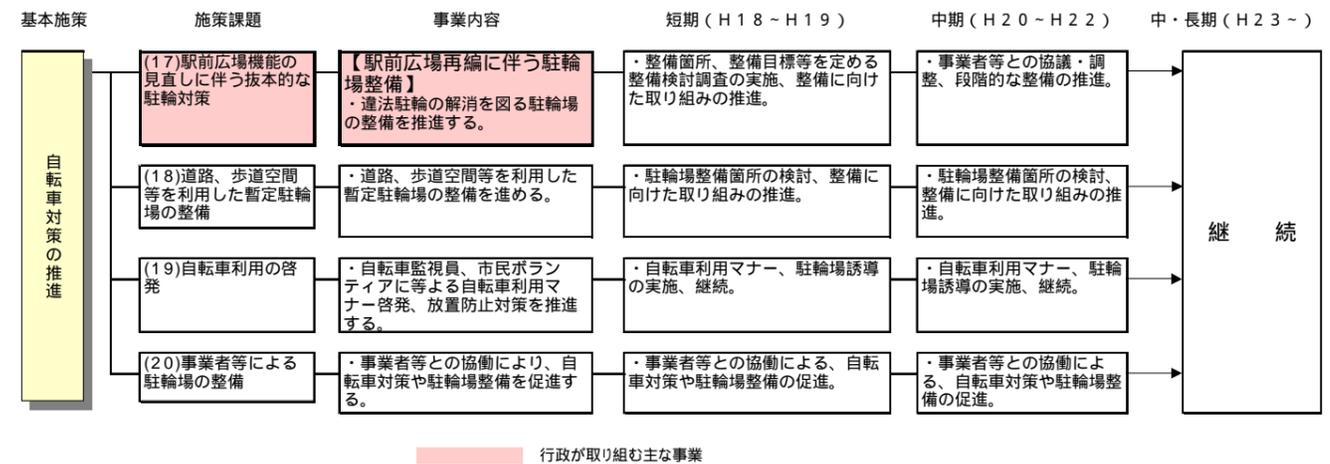
市民ボランティアの活動

### (20) 事業者等による駐輪場の整備

平成17年4月から、新築等の商業施設を対象に駐輪場の設置を義務づける条例が施行されました。条例に基づいて駐輪場整備の指導・誘導を進めるとともに、鉄道事業者や既存の商業者等の自転車対策への協力を得ながら、駅周辺の放置状況の改善を図ります。



鉄道事業者等との協働による駐輪場整備



## 7. 都市景観の形成

川崎駅周辺地区は、広域的な都市拠点の機能を支える公共基盤の整備のほか、魅力ある川崎らしい景観形成が求められています。東口地区においては、駅前広場機能の見直しを契機とする駅前広場や道路などの公共空間における景観形成を推進し、西口地区においては、再開発事業等にあわせて指定された景観形成地区を中心に景観形成を推進します。また、景観資源として多摩川を活かすことにより、広域的な都市拠点にふさわしい都市景観づくりを進めます。

### (21) 駅前広場再編にあわせた景観形成の推進

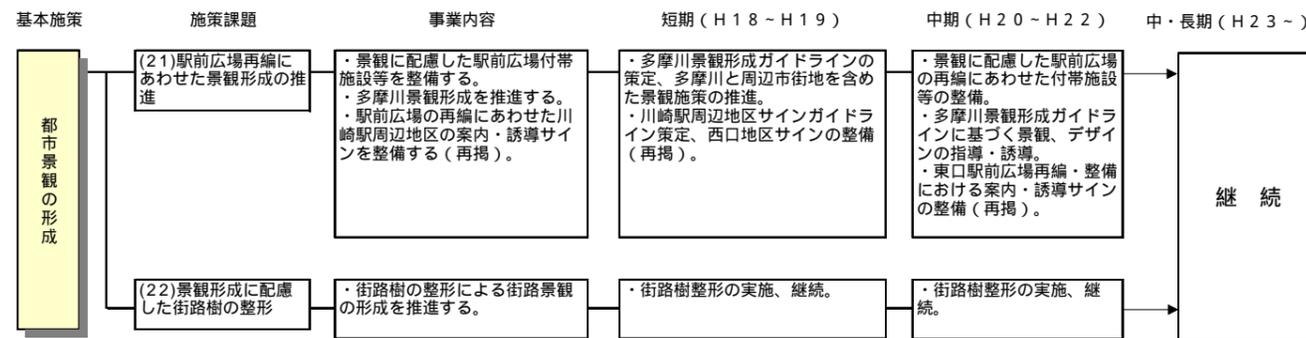
東口駅前広場機能の見直しにあたっては、色彩やデザインに配慮した広場の空間づくりに取り組み、川崎の拠点にふさわしい都市景観形成を推進します。また、近接する多摩川の自然環境を活かしたまちづくりに取り組み、中心市街地と多摩川の景観形成を図りながら魅力ある都市景観づくりを推進します。

### (22) 景観形成に配慮した街路樹の整形

東口駅前広場、市役所通り、新川通りの緑及び西口の桜並木は、市民にうるおいとやすらぎをもたらす貴重な役割を果たしており、また、国道15号では環境施設帯の整備が進められていることから、都市景観や都市環境の向上につながる緑化の推進や適切な維持管理を行い、駅周辺における都市景観の形成に努めます。



新川通りのケヤキ並木



8 . 環境美化の推進

川崎駅周辺の幹線道路沿いの緑は、市民にうるおいとやすらぎをもたらす身近な緑であり、駅周辺の都市景観としても定着しています。今後も引き続き、東口駅前広場の再編にあわせ良好な都市空間づくりを進めます。また、駅周辺では、様々な人が行き交うコミュニティの場であることから、ホームレス問題やごみ問題などへの環境改善の対策についても取り組みを進めます。

( 2 3 ) うるおいのある空間づくりの推進

これまでに形成されてきた駅周辺の貴重な緑の景観を活かしながら、東口駅前広場再編の中でバランスに配慮した緑の再配置などを行い、うるおいが感じられる空間づくりを進めます。



東口駅前広場の緑

( 2 4 ) 街路緑化の推進

人々にうるおいとやすらぎをもたらす、川崎駅周辺地区のイメージ向上と良好な都市環境の形成を図るため、街路の緑化を推進します。

( 2 5 ) ホームレスの滞留状況の改善

川崎駅周辺地区では、ホームレスが点在しており、滞留状況の改善が課題となっています。このため、滞留しにくい駅前広場空間の整備や緊急一時入所施設である愛生寮の活用、富士見公園を活用した自立支援を行うシェルターの整備などを推進し、ホームレス滞留状況の改善を進めます。



東口駅前広場内ホームレスの滞留状況

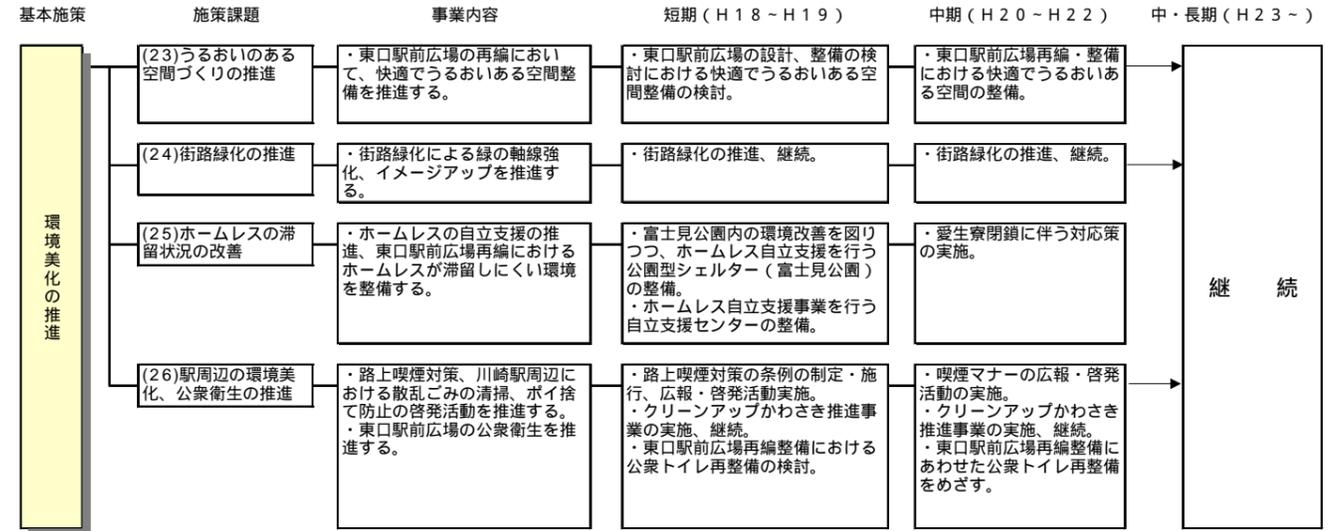
( 2 6 ) 駅周辺の環境美化、公衆衛生の推進

首都圏を中心に路上喫煙防止に関する啓発活動や条例の施行、早朝・夜間におけるごみ収集の徹底など、都市環境の向上や公衆衛生、市民マナーなどに対する関心が高まっています。

本市においても良好な都市のイメージを形成し、都市環境の向上を図るため、路上喫煙対策やポイ捨て防止の啓発活動などに取り組み、駅周辺の環境美化、公衆衛生の対策を推進します。



駅前広場中央部に散乱するごみ



## 9. 商業活性化の推進

川崎駅周辺地区には、市内最大規模の商店街や地下街、シネマコンプレックスや音楽ホールなどの魅力ある集客施設が集積しており、西口地区の再開発による大規模商業施設のオープンにより、さらなる集客が見込まれています。

これらの状況を踏まえ、地域全体の回遊性強化や、利用者が使いやすい施設の整備などを進めます。また、地域を活性化させ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さらなる活性化に向けた取り組みを推進します。

### (27) 商業施設相互の回遊性強化

川崎駅周辺においては、現在進められているまちづくりにあわせて魅力ある商業拠点の形成を促進する必要があります。

川崎駅周辺の商業を振興し、大型店、中小商業者及び住民が一体となって、街の賑わいを創出する地域一帯型のイベントの実施などを通じて、駅周辺の回遊性向上や中心市街地の活性化を図る地域主体の取り組みを支援します。

### (28) 商店街や商業施設の活性化

西口堀川町地区再開発事業で整備される大規模商業施設のオープンにより、これまでの東口の商業の集客と相まって、集客力はさらに高まることが期待されています。このため、回遊性や利便性の向上につながる事業への支援や、中心市街地活性化の事業との連携、支援を通して、商店街や商業施設の活性化を推進します。



川崎銀柳街



kawasaki 光のメモリアル



川崎地下街

