

都市再生整備計画(第8回変更)

かわさきえきしゅうへんちく
川崎駅周辺地区

かながわけん かわさきし
神奈川県 川崎市

平成23年3月

・様式は、A4長辺側を、2箇所ホチキス留めすること。

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	神奈川県	市町村名	かわさきし 川崎市	地区名	かわさきえきしゅうへんく 川崎駅周辺地区	面積	49	ha							
計画期間	平成	18	年度	～	平成	22	年度	交付期間	平成	18	年度	～	平成	22	年度

目標
<p>大目標: 交通利便性が高い、都市機能が集積した活力と魅力にあふれる広域拠点の形成</p> <p>目標1: 駅東西地区の一体性を高めるための交通結節機能を向上し地区内を往来しやすいまちづくりを推進する</p> <p>目標2: 東口駅前広場の再編と周辺の都市基盤施設等を整備し、人と環境にやさしいうるおいある都市空間づくりを推進する</p> <p>目標3: 駅東西地区の回遊性の強化とあわせ川崎らしいまちなみと個性的で賑わいあるまちづくりを推進する</p>

目標設定の根拠
<p>まちづくりの経緯及び現況</p> <p>・川崎駅周辺地区の現況は、東京・横浜に近接する地理的優位性から、JR川崎駅には、東海道線、京浜東北線、南武線の3路線があり、京急川崎駅には、京急本線、京急大師線の2路線が乗り入れており、市内最大の利用客数を誇っている。さらに市役所をはじめとする都市機能が集積する本市の玄関口として、首都圏における広域的な交通利便性の高い主要ターミナル駅である。</p> <p>・川崎駅周辺の土地利用は、JR川崎駅を中心に大きく東口地区及び西口地区に分けられる。東口側は、本市の表玄関であり、駅前広場に面した大規模商業店舗や駅周辺市街地の商店街を中心とする商業機能の集積とともに、市役所や区役所をはじめとする公共機能、中枢業務機能や都市型サービス機能等の都市機能が集積した界隈性のある地区である。一方、西口側では、駅近くから住宅市街地が展開している。現在、堀川町東芝工場跡地の開発計画や西口再開発事業において、都市型居住機能を中心とし、商業、業務、文化機能などが融合した新たな川崎の顔づくりが進められており、川崎駅周辺地区では、二面性のある拠点形成が進められている。</p> <p>・まちづくりの経緯では、東口地区は、昭和61年に地下街アゼリア、東西自由通路が完成し、界隈性の高いまちづくりが進められてきたが、集客施設相互の一層の回遊性向上を図る歩行者ネットワークの形成やアーバン計画策定後20年が経過しており、駅前広場機能の再編や駅周辺の老朽化した建物や土地の高度利用や有効活用が進んでいない施設などの機能更新時期を迎えている。</p> <p>・こうした社会動向を踏まえ、都市の再生を図るため、JR川崎駅、京急川崎駅の両駅を中心とした地域(約52ha)を都市再生緊急整備地域に指定するとともに、少子・高齢社会の進展、ライフスタイルの多様化、社会経済環境の変化などから、あらたに生じている課題解決に向けて、平成16年7月から、学識者、市民、商業者、公共交通事業者、交通管理者等で構成する「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」を設置し、将来を見据えた駅周辺地区のあるべき姿や都市基盤施設等の整備、利便性・回遊性の向上、バリアフリー化への対応など様々な観点から、協議、検討を進め、今年度に川崎駅周辺総合整備計画をとりまとめる。</p>

課題
<p>・西口地区の大規模商業施設等開発計画の進展とともに、東口地区における大規模商業施設のリニューアルなどの機能更新とあわせ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の増加が予想される。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。</p> <p>・東口駅前広場は、市域南部の市街地方面や臨海部方面へ向うバスターミナルが集積している。各バス停へのアクセスは、安全性の観点から歩車道分離により整備された地下街アゼリアから主に階段で行かなければならない。このため、バス停と地下街をはじめ、駅東西自由通路と地上部などとの高低差を解消するためのバリアフリー施設の充実を図る必要がある。あわせて、地上部における駅前広場と周辺大規模商業店舗等を結ぶ歩行空間が狭い箇所があるなど東口駅前広場全体の再編にあわせてバリアフリー化を高める必要がある。</p> <p>・東口駅前広場周辺においては、約7,800台分の駐輪場が整備されているが、常に満車状態にあり、駅周辺では、約3,000台の自転車が放置されており、円滑で安全に利用できる歩行空間の確保が課題となっている。このため、放置自転車への周知徹底や走行マナーの向上などのソフト的な取組み活動もあわせ改善を図る必要がある。</p> <p>将来ビジョン(中長期)</p> <p>・平成17年3月に策定された川崎市新総合計画において、川崎駅周辺地区は広域拠点の形成を図る地区として位置づけられ、首都圏における地理的優位性を活かし、既存の高い商業・業務機能の集積を活かしながら、機能強化を進めるとともに羽田空港の再拡張・国際化に対応した民間主導による都市の再整備を適切に誘導・促進し、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を重点的に推進する。</p> <p>・商業・業務など都市機能の向上や広域的な拠点地区の形成を支える駅前広場や基幹的な幹線道路等の公共施設の整備改善、交通結節機能の向上など交通体系との連携を強化し「広域調和・地域連携型」都市構造をめざしたまちづくりを推進する。</p>

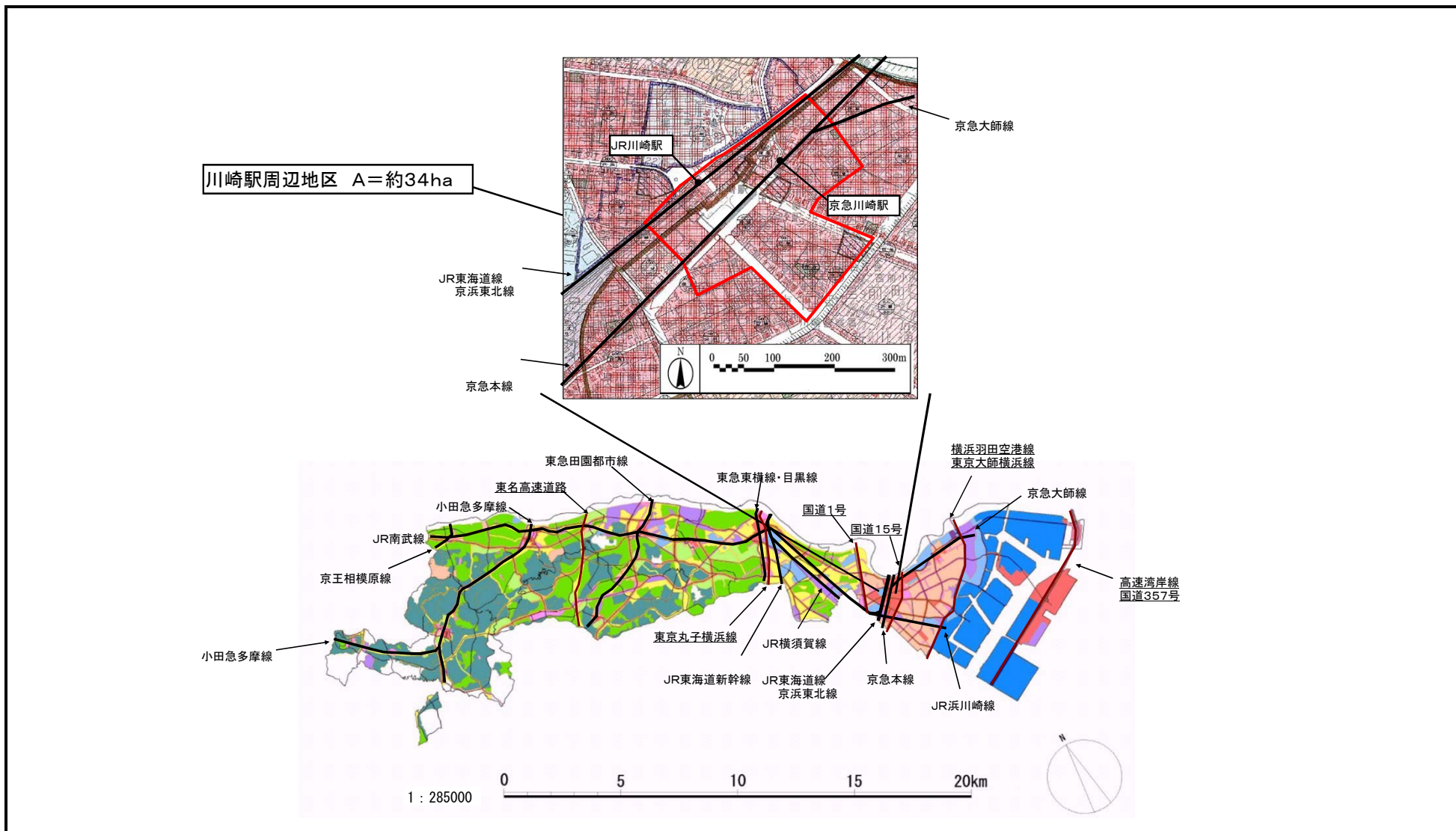
目標を定量化する指標								
指 標	単 位	定 義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値		目標値		
					基準年度		目標年度	
駅乗降客数	人／日	JR川崎駅の駅乗降客数の合計	東西の一体的な駅周辺整備による広域的な利便性の向上度合いを駅乗降客数の増加で評価し、25%の増加を目標とする。	280,000人／日	H17	350,000人／日	H22	
東口駅前広場からJR川崎駅へ向う歩行時間の短縮	分	東口駅前広場の主動線によりJR川崎駅へ向う歩行時間の短縮	安全で安心な歩行空間を確保することなどにより、混雑解消、交通利便性の向上を図り、歩行時間の短縮により、地区内を往来しやすいまちづくりを推進する。	約5.5分	H17	約2.0分	H22	
東西往来者数	人	東西自由通路及び東西連歩道橋往来者数の合計(平日12h)	東西自由通路や東西連絡歩道橋のバリアフリー化により、駅東西の快適性、回遊性の一層の向上を図り、中心的な広域拠点の形成を目指す。	約30,000人	H17	約76,000人	H22	
東口駅前広場の満足度	%	利用者による東口駅前広場の満足度(満足度アンケートによる)	東口駅前広場及びその周辺の回遊性やバリアフリー化などについて利用者の半分程度が満足する整備を目指す。	32%	H17	50%	H22	

都市再生整備計画の整備方針等

計画区域の整備方針	方針に合致する主要な事業
<p>整備方針1 (広域的拠点形成と地域連携のまちづくり)</p> <ul style="list-style-type: none"> 西口駅前広場の整備にあわせて、東口駅前広場の再編整備を行い、ターミナル性を高めることにより、交通結節機能を強化し、広域的な拠点形成を図る。 西口の大規模開発が予定されているため、東西の連絡を強化し、交通結節点としての利便性を高める。 	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高質空間形成事業（川崎駅東口駅前広場EV・ES、シェルター等整備） <p>【提案事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○地域創造支援事業（川崎駅東口駅前広場修景整備事業） ○事業活用調査（川崎駅東口駅前広場計画調査）…東口駅前広場 ○事業活用調査（まちづくり交付金事業効果検証調査） <p>【関連事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住宅市街地総合整備事業・・・西口駅前広場、都市計画道路等の整備 ○交通結節点改善事業・・・東口駅前広場改良 ○都市再生交通拠点整備事業・・・東西自由通路EV、東西連絡歩道橋EV等 ○北口自由通路等整備事業
<p>整備方針2 人と環境にやさしいまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 地区全体の回遊性に配慮しながら、駅前広場や歩行支援施設等を連携させ、バリアフリー化の行き届いた安心・安全なゆとりある駅周辺の整備を図る。 誰にでも分かりやすい案内やサイン計画により、駅周辺の利便性の向上を図る。 	<p>【基幹事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高質空間形成事業（川崎駅東口駅前広場EV・ES、シェルター等整備） ○人にやさしいまちづくり事業・・・JR川崎駅東口駅前ES設置 京急川崎駅前ES設置 ○バリアフリー環境整備促進事業・・・京急川崎駅前EV設置、川崎地下街ES設置 ○生活基盤施設・・・川崎駅日進町高架下自転車駐車場 (仮称)京急川崎駅宮本町自転車駐車場 <p>【提案事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業活用調査（川崎駅東口サイン計画策定事業）・・・東口周辺 ○事業活用調査（まちづくり交付金事業効果検証調査） ○事業活用調査（川崎駅東口周辺自転車対策事業） <p>【関連事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住宅市街地総合整備事業・・・西口駅前広場、都市計画道路等の整備 ○交通結節点改善事業・・・東口駅前広場改良 ○都市再生交通拠点整備事業・・・東西自由通路EV、東西連絡歩道橋EV等
<p>整備方針3 (往来しやすく、個性的で賑わいのあるまちづくり)</p> <ul style="list-style-type: none"> 東西及び東口駅前広場周辺の回遊性を向上し、東西の一体性を高めることで、中心市街地の活性化を図る。 駅周辺の多様な事業主体の人材育成による体制強化を行い、商業等の活性化を図り、賑わいのあるまちづくりを推進する。 	<p>【提案事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業活用調査（まちづくり交付金事業効果検証調査） ○まちづくり活動推進事業（川崎駅周辺広域活性化事業）・・・東口周辺 <p>【関連事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住宅市街地総合整備事業・・・西口駅前広場、都市計画道路等の整備 ○(仮称)川崎駅西口堀川町地区開発事業・・・西口民間開発（商業、集合住宅） ○交通結節点改善事業・・・東口駅前広場改良 ○都市再生交通拠点整備事業・・・東西自由通路EV、東西連絡歩道橋EV等 ○北口自由通路等整備事業
<p>その他</p> <p>【すぐれた都市景観形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・景観法に基づく景観計画区域の指定を視野に入れ、各関係者との協調のもと、川崎の「顔」にふさわしい都市景観の形成を図る。 <p>【市民協働のまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺が抱えるゴミ問題、放置自転車、環境整備などの解決に向け、川崎の「顔」づくりを実現するエリアマネジメントを導入し、市民・企業・行政による継続的なまちづくり活動を推進する。 	

都市再生整備計画の区域

川崎駅周辺地区(神奈川県川崎市)	面積	43 ha	区域	川崎市川崎区駅前本町、日進町、本町一丁目、砂子一丁目、砂子二丁目、宮本町、東田町、南町、小川町、幸区堀川町の一部
------------------	----	-------	----	--



川崎駅周辺地区(神奈川県川崎市) 整備方針概要図

目標	交通利便性が高い、都市機能が集積した活力と魅力にあふれる広域拠点の形成	代表的な指標	駅乗降客数 (人/日)	280,000 (平成17年度) →	350,000 (平成22年度)
			JR川崎駅へ向う歩行時間の短縮 (分)	5.5 (平成17年度) →	2.0 (平成22年度)
			東西往来者数(平日12H) (人)	30,000 (平成17年度) →	76,000 (平成22年度)

