

# 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針

平成27年3月 川崎市

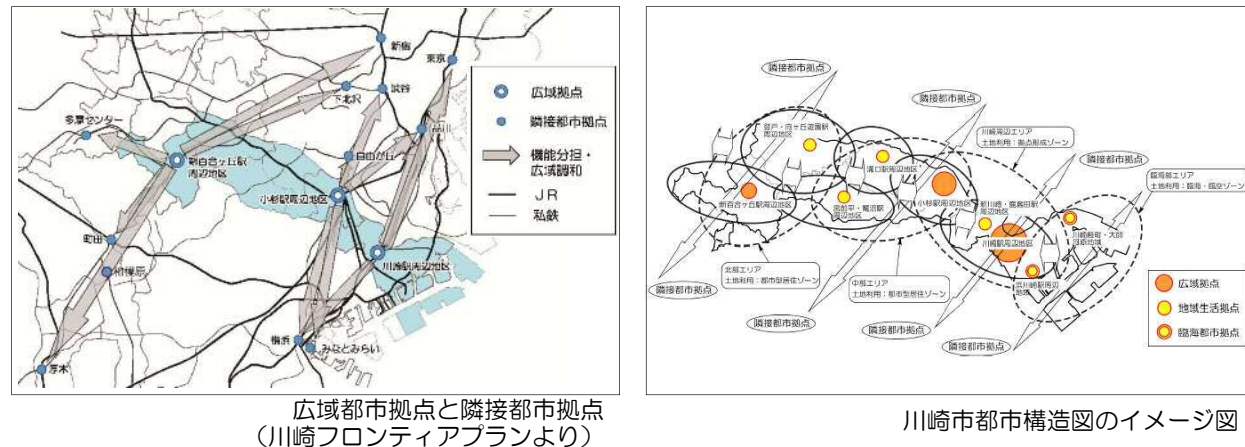
## 目次

- 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。



○1980年代当初の川崎駅周辺の状況は、東口には、古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

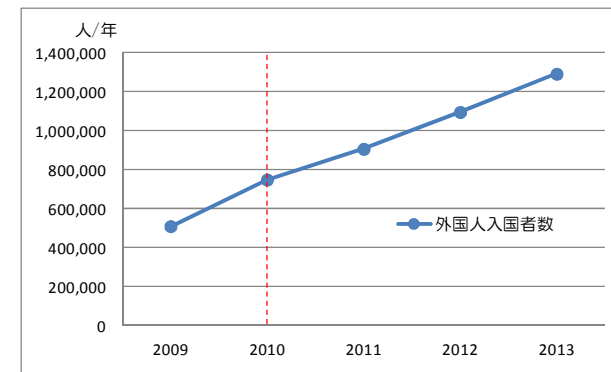


京急川崎駅周辺地区（現在）

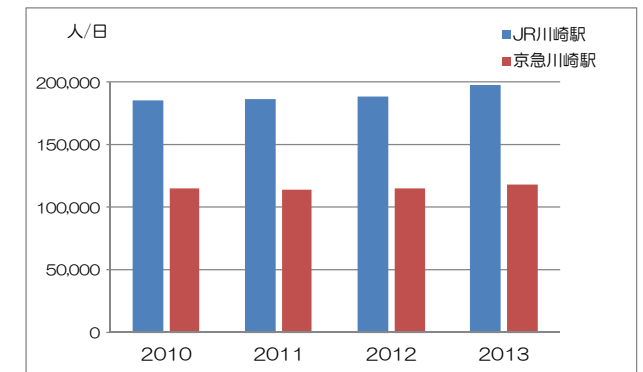
## (2) 整備方針策定の目的

○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)

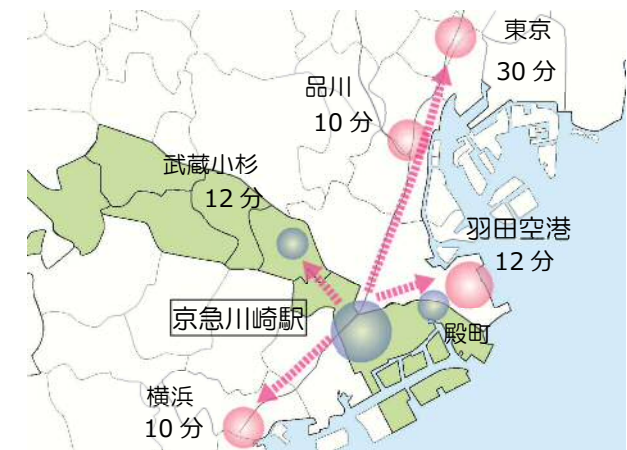


川崎駅/京急川崎駅の乗降客数の推移 (JR東日本旅客鉄道/京浜急行電鉄HPより作成)

○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