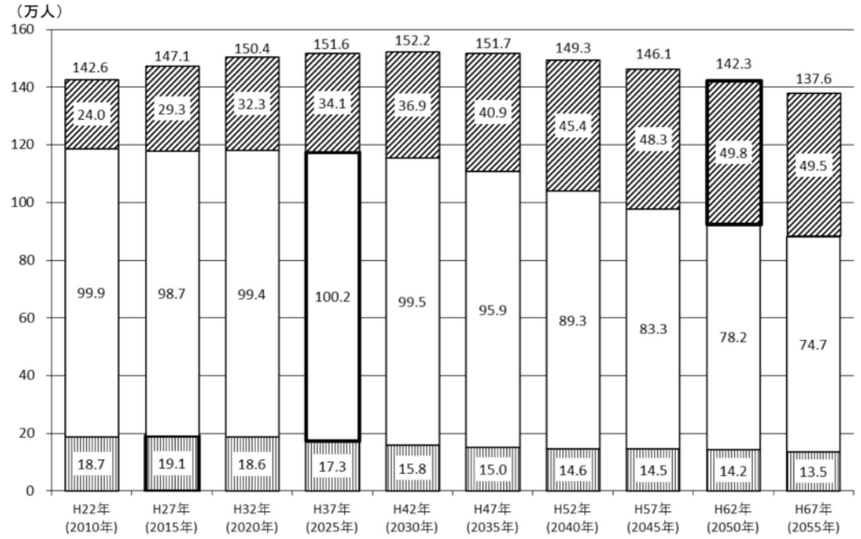
2　京急川崎駅周辺地区の現況

（1） 人口動向～少子高齢化が進み、2030 年頃を境に減少～

〇本市の人口総数は、2030年まで増加を続け、その後減少傾向となると想定されています。

〇本市では、2020年には超高齢社会（65歳以上人口が21%超）へと移行すると予測されています。

〇このように、川崎市全体で今後少子高齢化の進展が想定されているため、まちづくりにおいても少子高齢社会対策として集約型のまちづくりなどの検討が必要です。

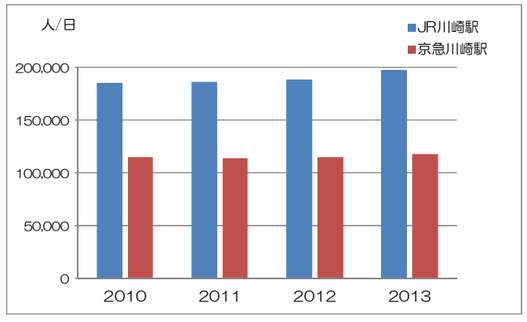


川崎市の将来人口推計（H26年 川崎市「新たな総合計画の策定に向けた将来人口推計について」より）

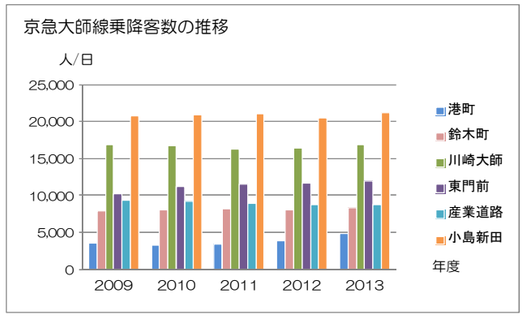
（2） 駅乗降客数の推移～JR 線、京急線とも増加の見通し～

〇乗降客数の推移を見ると、JR 川崎駅の利用者は 2010 年以後、増加傾向を示しています。また、京急本線の乗降人員総数は、羽田空港国際線ターミナル駅新設などに伴い、2011 年以後増加傾向を示しています。

〇京急大師線の乗降客数は、殿町国際戦略拠点や港町のマンション開発の影響から、年々乗降人員数が増加しています。今後も、沿線の開発と、それに伴う業務・商業をはじめとした各種機能の利用者が増加することが見込まれることから、それらに応じて、駅利用者も増加する事が予想されます。



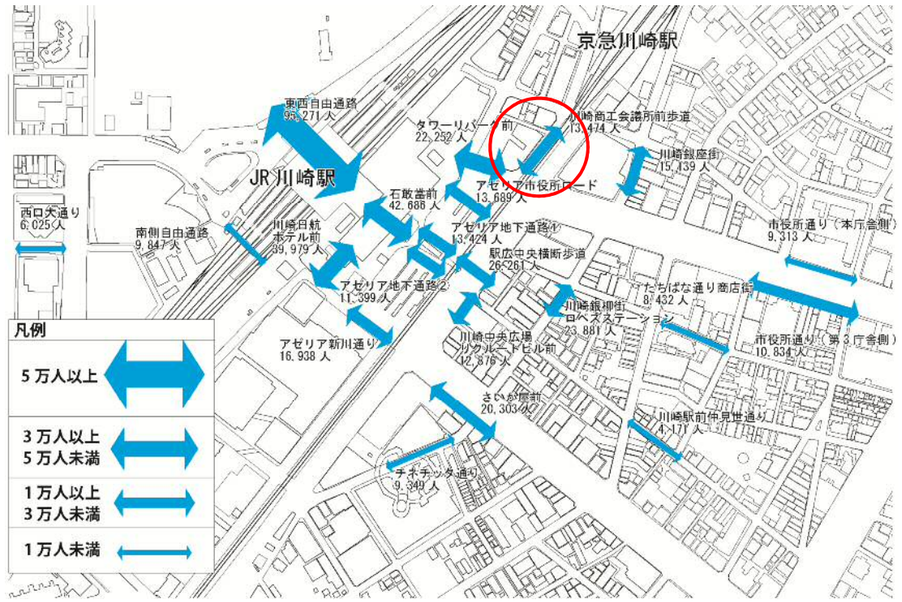
（JR 東日本旅客鉄道 HP、京浜急行電鉄 HP より作成）



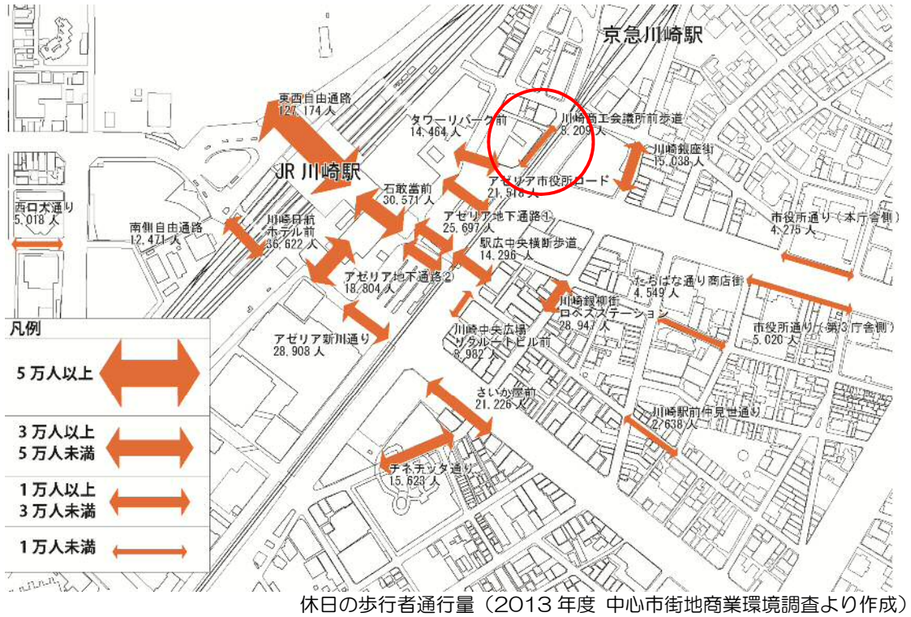
（京浜急行電鉄 HP　より作成）

（3） 歩行者数
～商業機能の立地による川崎駅北口の歩行者数増加、賑わい創出が課題～

〇平日における JR 川崎駅～本地区周辺への歩行者交通量（川崎商工会議所前歩道など）は、アゼリア地下通路などの歩行者交通量と同程度となっていますが、休日の歩行者数は減少する傾向にあります。



平日の歩行者通行量（2013 年度 中心市街地商業環境調査より作成）



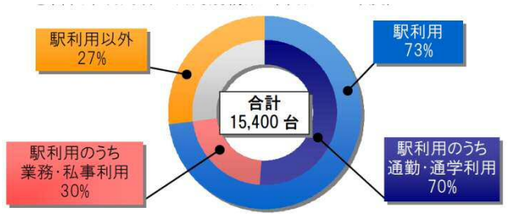
休日の歩行者通行量（2013 年度 中心市街地商業環境調査より作成）

（4） 自転車～通勤等の需要の高まりがあるが、歩車分離等安全面が課題～

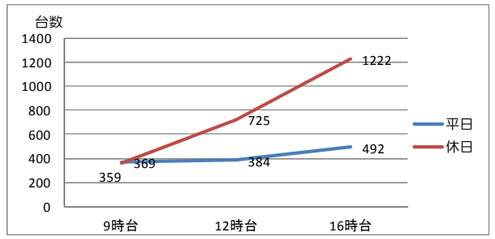
○川崎駅東口周辺地区における自転車利用者の７割以上が駅利用者です。

○市全体の放置自転車数は減少傾向にありますが、京急川崎駅周辺地区では放置自転車数が平日は 400 台前後、休日は最大 1,200 台と非常に多く、歩行者の通行や駅前の景観を阻害しています。

自転車利用者の目的別構成（H19年度）

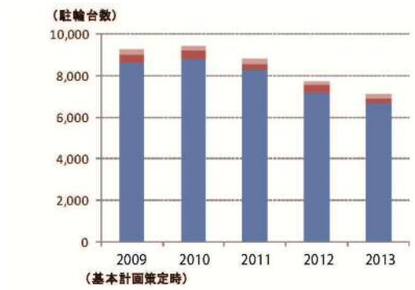


京急川崎駅周辺放置自転車数の推移（時間別）



（H25川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より）

自転車・バイクの駐輪台数・放置台数の推移



（川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より）

○川崎駅東口周辺地区及び京急川崎駅周辺では、2010 年度に策定した「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策基本計画」に基づいた「押し歩きエリア」の指定、及び、川崎府中線の一部や市役所通りでの自転車道等の整備など、歩行者と自転車による事故防止への取組みを行っており、引き続き安全で快適な通行環境の整備に向けた取組みが求められています。

自転車の押し歩きエリア

ガード下の自転車道の整備（川崎府中線）

（5） 外国人の流入状況～国際化への対応が課題～

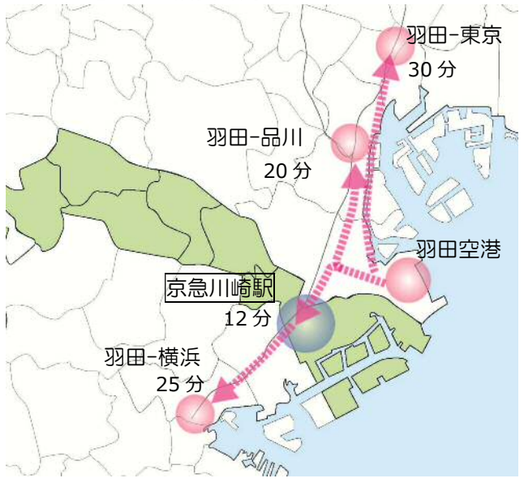
○京急川崎駅周辺地区は国際空港である羽田空港に近接しており、公共交通機関を活用した場合の羽田空港までの所要時間も 12 分と短く、高いアクセス性を誇ります。

○羽田空港は 2010 年の国際ターミナルの開業以降、国際線利用者は急速に増加しています。また、外国人入国者数も 2010 年以降増加傾向となっています。

○「H24 神奈川県外国人観光客実態調査」によると、羽田空港国際線ターミナルビル、神奈川県内の観光地点及び宿泊施設で行った訪日外国人へのアンケート結果から、川崎市を目的地とした訪日外国人は、約 1%にとどまっています。

○今後、川崎市においては羽田空港を活用する訪日外国人の来訪をいかに取込むかという点が課題であり、国際化に対応したまちづくりがより一層求められます。

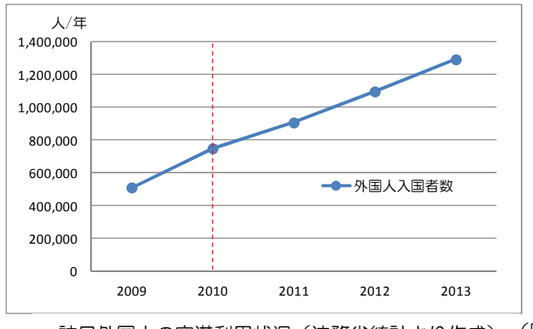
羽田空港からの所要時間



神奈川県内を訪れている外国人観光客の主な目的地

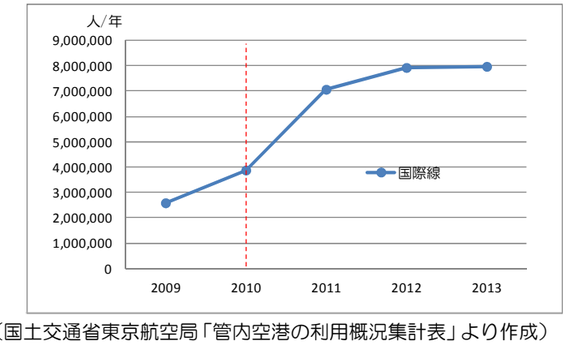
（H24 神奈川県外国人観光客実態調査結果報告書より）

外国人入国者数の推移



訪日外国人の空港利用状況（法務省統計より作成）

羽田空港の国際線利用者数



（国土交通省東京航空局「管内空港の利用概況集計表」より作成）

（6） 土地利用（建物）現況
～商業機能の低下、老朽化、土地の高度利用が図られていない～

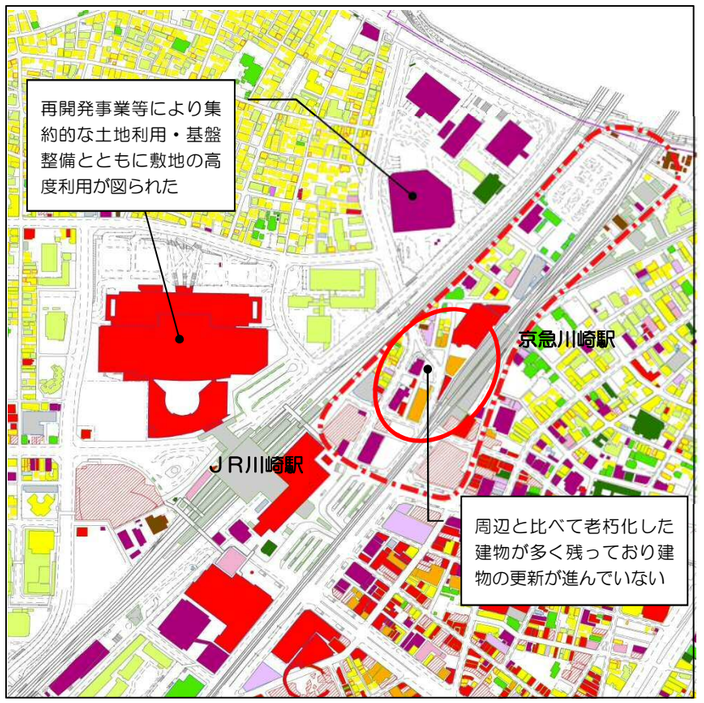
○JR 川崎駅を中心としたエリアには大型施設が立地しています。特に川崎駅西口には、ラゾーナ川崎プラザなどの大規模商業施設を誘致したことで、大規模開発による土地利用の転換と基盤の再編が進みました。

○京急川崎駅周辺地区は、ＪＲ川崎駅と京急川崎駅を結ぶ重要な地区であり、民間再開発事業による商業ビルの機能更新が一部では進んでいるものの、JR 川崎駅を中心としたエリアと比較して、商業等の立地が乏しく、地区の賑わいの創出が求められています。

○京急川崎駅周辺地区は、老朽化した建物の建替え・更新が進んでいない状況です。特に、ＪＲ線沿いの市街地では狭小敷地が多く、建物についても木造の住宅用途が多く存在するなど、周辺と比較して、土地の高度利用が進んでいません。

建物用途現況図

（H2 都市計画基礎調査より作成）

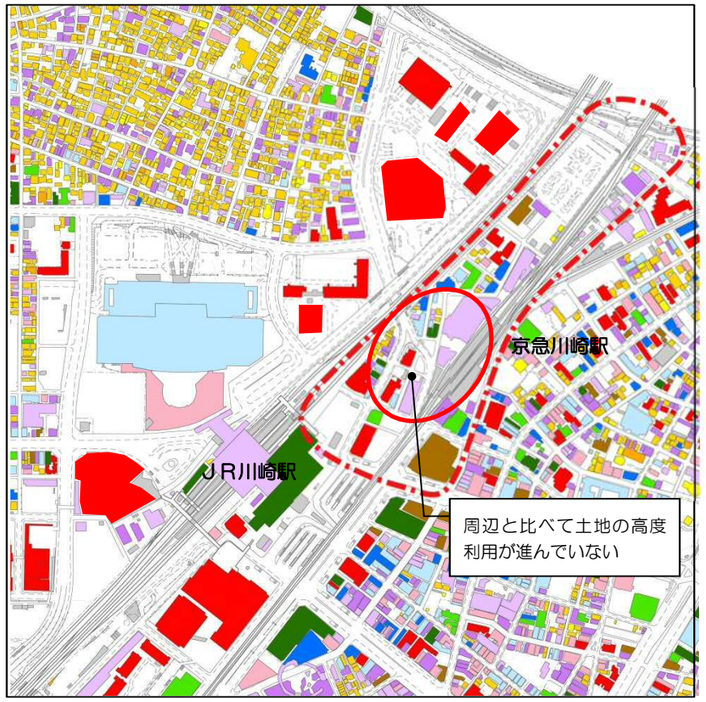


（H22 都市計画基礎調査より作成）

凡例

住宅
集合住宅
店舗併用住宅
店舗併用集合住宅
作業所併用住宅
業務施設
商業施設
宿泊施設
娯楽施設
遊戯施設
商業系用途複合施設
官公庁施設
文教厚生施設
運輸倉庫施設
重化学工業施設
軽工業施設
サービス工業施設
家内工業施設
処理施設
農業施設
防衛施設
仮設構造物等

建物構造・階数別現況図



（H22 都市計画基礎調査より作成）

凡例

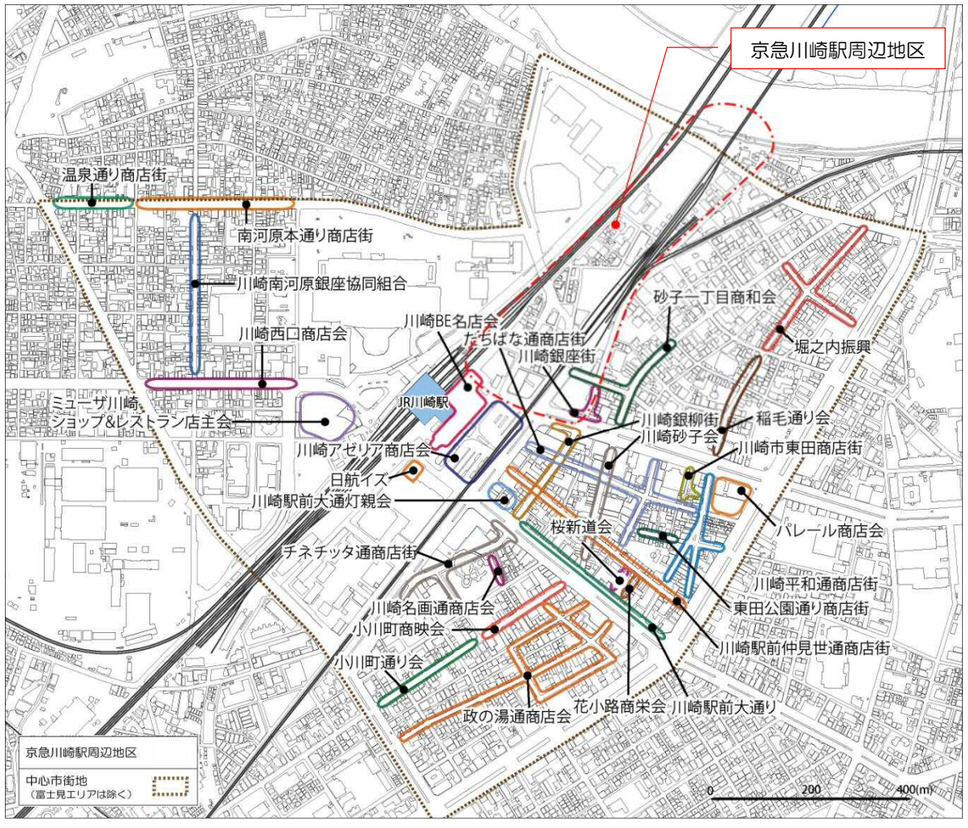
木造1階
木造2階
木造3階以上
非木造1階
非木造2階
非木造3階
非木造4階
非木造5階
非木造6階
非木造7階
非木造8階
非木造9階
非木造10階以上

（7） 出店規模～商業施設の集積の遅れ、地域活力の低下～

○中心市街地内（富士見エリアを除く）には、JR 川崎駅東口に24、西口に５の商店街があり、特に東口の市役所通りより南側のエリアに多くの商店街が集積しています。しかしながら、市役所通りから北側のエリアは、住宅・商業用途の小規模な建物や集合住宅等を主体する市街地であり、商業集積が進んでいません。

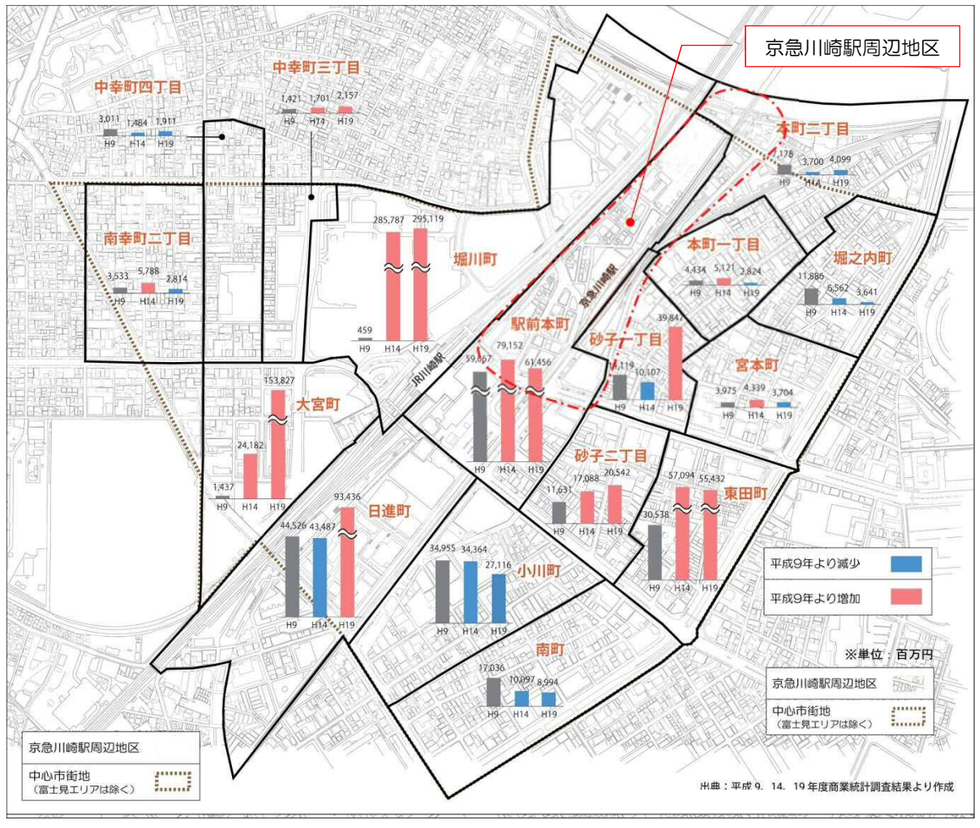
○JR川崎駅西口とは対照的に、東口の市街地は年間販売額の推移が減少傾向にある地区も存在し、商業の衰退が懸念されます。

本地区周辺の商店街の分布



（川崎市商業図（H21）より作成）

年間販売額の推移



（平成９、14、19 年度商業統計調査結果より作成）

ラゾーナ川崎
（工場跡地等を大規模商業施設へ有効活用）

ミューザ
（西口再開発による土地利用の集約化）

川崎駅西口線（広幅員道路で
歩車分離が図られている）

京急川崎駅前
（バリアフリー化・歩車分離がされていない）

地区内の建物（高度利用されておらず、
老朽化した建物が見られる）