

# 低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインに基づく評価書

名称	(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業 (A-1 街区)	建物用途	業務、商業、駐車場等	延床面積	約 83,000 m <sup>2</sup>	着工日	2025 年 予定
申請者	京浜急行電鉄株式会社 取締役社長 川俣 幸宏	敷地面積	約 7,300 m <sup>2</sup>	階数	地下 1 階 地上 24 階	竣工日	2030 年 予定
計画地	川崎市川崎区駅前本町 21 番地ほか	建築面積	約 4,300 m <sup>2</sup>	構造	S 造(一部 CFT 造)・RC 造・SRC 造	評価日	2022 年 9 月 20 日

環境配慮	
評価対象 (目標値等)	<p><b>1 CO<sub>2</sub> 排出量の抑制</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>建築物から CO<sub>2</sub> 排出量を削減するため、最新仕様の LED 照明、高効率熱源機、全熱交換機などを積極的に採用するとともに、室用途や方位に配慮した適切な空調ゾーニングによって、建物全体として、建築物省エネルギー性能表示制度 (BELS) ☆☆☆相当とする。</li> </ul> <p><b>2 低炭素社会の実現に向けた検討</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2030 年における新築建築物の省エネ基準 (ZEB レベル) への適合を目指す。</li> </ul> <p><b>3 CASBEE 川崎 A ランクの獲得</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>評価 A ランクを獲得するため、建築物の環境品質の確保と環境負荷の低減を図る。</li> </ul> <p><b>(1) 環境品質の確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>温熱環境の向上を図るため、日射遮蔽性及び断熱性能を確保する。</li> <li>敷地内の歩行者空間の暑熱環境を緩和するため、ピロティや緑地を整備する。 等</li> </ul> <p><b>(2) 環境負荷の低減</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設備システムの高効率化を図るため、高効率熱源機等を導入する。 等</li> </ul> <p><b>4 再生可能エネルギー等の導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>低炭素社会の実現に向けた取組みとして、太陽光発電システム等の再生可能エネルギー (出力 10KW 以上) を導入し、共用部への電力供給の一部として利用する。また、非化石燃料比率の向上のため、グリーン電力証書や非化石証書などの取組みを検討する。</li> </ul> <p><b>5 次世代自動車に対応する充電インフラ等の導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>次世代自動車の普及促進による環境負荷の低減を目指し、時代のニーズに対応しながら、EV や PHV 用の急速充電設備等を導入する。</li> </ul> <p><b>6 都市環境に貢献する認証・認定の取得</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域環境に配慮した開発計画の実現を目指すため、都市環境に貢献する緑地機能や生物多様性の保全等に関わる認証・認定の取得を検討する。</li> </ul> <p><b>7 スマートシティの実現に向けた取組みの推進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エネルギーの効率的利用や市民等の利便性・快適性の向上と安全・安心の確保を目指したスマートコミュニティの構築に資する取組みを推進する。</li> </ul>
導入根拠など	<p><b>1 上位計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」の都市環境の方針において、脱炭素・低炭素都市づくりを目指し、市民・事業者・行政などの多様な主体との協働による地球温暖化対策により、地球環境保全に向けた環境負荷の少ない都市の形成を図るとされている。また、地域への環境負荷を出来るだけ削減することなどにより、持続可能な循環型のまちの実現を目指すこととされている。</li> <li>具体的には、周辺環境との調和や大気汚染など環境影響の配慮に努めること、資源・エネルギーの効率的な利用や排出抑制、再生利用など循環的な社会システムの構築を目指すこと、環境負荷が少なく、循環的な社会システムの構築を目指した都市構造の形成や土地利用の誘導、都市施設の整備を進めること等が掲げられている。</li> </ul> <p><b>2 周辺住民からの要望</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者による説明会において、高層ビルが建つことによる景観や日照、住民への影響について配慮した建物の整備が求められている。</li> </ul>
維持管理方法、運用方法など	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価依頼書に基づいて整備した建築物の導入機能及び取組み内容等については確実に実現させるとともに、適切な維持管理及び運用を行う旨を記載した誓約書を川崎市へ提出する。</li> <li>時代のニーズを捉えた施設整備を目指して、着工時期における最新の環境配慮技術や関連する法制度の動向についても考慮しながら、評価を受けた環境配慮の取組みを実現させる。</li> </ul>
特筆事項及び取組みの有効性など	<ul style="list-style-type: none"> <li>建物全体として建築物省エネルギー性能表示制度 (BELS) ☆☆☆相当 (建築物省エネ法の誘導基準) の性能を有し、2030 年における新築建築物の省エネ基準 (ZEB レベル) への適合を目指すなど、低炭素社会の実現に貢献する計画である。</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>太陽光などの再生可能エネルギーの導入、効率的なエネルギー利用に関する取組みや地域環境に配慮した計画となっている。</li> <li>省エネルギーに資する取組みとして、建築物の環境性能を総合的に評価する CASBEE 川崎において A ランクを獲得するとともに、複合建築物全体として建築物省エネルギー性能表示制度 (BELS) ☆☆☆評価相当であることなど、計画建物全体において、高い水準の計画となっている。</li> <li>その他、CO<sub>2</sub> 排出量の抑制として、ZEB 化を目指し、設備システムの高効率化や再生可能エネルギーである太陽光発電システム等を導入すること、次世代自動車に対応する急速充電器設備等を導入すること、都市環境に貢献する緑地機能や生物多様性の保全等に関わる認証・認定の取得を検討すること、スマートコミュニティの構築に資する取組みを推進するなど、低炭素社会の実現に向けた計画となっている。</li> <li>これらの機能導入や取組み等により、優れた環境配慮が行われている計画であると認められる。</li> </ul>

# 低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインに基づく評価書

名称	(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業 (A-1 街区)	建物用途	業務、商業、駐車場等	延床面積	約 83,000 m <sup>2</sup>	着工日	2025 年 予定
申請者	京浜急行電鉄株式会社 取締役社長 川俣 幸宏	敷地面積	約 7,300 m <sup>2</sup>	階数	地下 1 階 地上 24 階	竣工日	2030 年 予定
計画地	川崎市川崎区駅前本町 21 番地ほか	建築面積	約 4,300 m <sup>2</sup>	構造	S 造(一部 CFT 造)・RC 造・SRC 造	評価日	2022 年 9 月 20 日

都市機能	
評価対象 (目標値等)	<p><b>1 商業・業務機能の導入</b></p> <p><b>(1) 賑わい形成に寄与する商業機能の導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが利用しやすい賑わいある駅前商業地の形成を図るため、地域住民や来街者、オフィスワーカー等が憩える飲食店や利便性を向上させる物販店舗・生活利便施設等を導入する。</li> </ul> <p><b>(2) 国際競争力を強化する業務機能の導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>国際的な業務機能の集積を牽引し、川崎エリア全体での国際競争力を強化するため、良質かつ大規模なハイグレードオフィスを導入する。</li> <li>多様な働き方に対応できる次世代型ワークプレイスとし、快適な執務環境を提供するため、高水準の設備・仕様を備え、自然採光・自然風を取込む計画とする。</li> </ul> <p><b>2 広場・回遊機能の整備</b></p> <p><b>(1) 南側広場の整備 (約 1,000 m<sup>2</sup>)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の回遊性向上を図るため、あらゆる方向への人の流れを受ける回遊の起点として、隣接する通路や歩道状空地と一体的に広場を整備する。</li> <li>人々の交流を促す活動拠点を形成するため、ICT 技術を活用した情報発信機能など、駅前の利便性を高める機能を導入する。</li> <li>都市活動の拠点となる場の形成を図るため、商業施設と連携したオープンテラス等として利活用を行い、都市アセットとして都市生活の質や都市活動の利便性向上に寄与する。</li> </ul> <p><b>(2) 北側広場の整備 (約 500 m<sup>2</sup>)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前市街地と多摩川を繋ぐ回遊性の起点として、多摩川方面へつながる広場を整備する。</li> <li>賑わいの核となる拠点を形成するため、建物と立体的につながるよう広場を整備し、イベント時には建物等と立体的かつ一体的な利活用を行う。</li> </ul> <p><b>(3) 南北連携通路の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅前の賑わいの形成や地域コミュニティの醸成を図るため、建物内に南北広場と接続し多摩川方面へのアクセスを強化する南北連携通路を開放的なピロティ空間として整備するとともに、通路に面して店舗を配置することで建物内外の連続性を意識した計画として、商業施設と一体的に活用できる心地の良いオープンスペースを整備する。</li> </ul> <p><b>(4) タクシーベイの整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京急川崎駅の交通結節機能の強化を図るため、京急川崎駅から雨に濡れずにアクセスできるタクシーベイを整備する。</li> </ul>
導入根拠など	<p><b>1 上位計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」において、魅力と活力にあふれる「広域拠点」の形成を目指し、川崎市の玄関口としてふさわしい多様な賑わいや交流が生み出す魅力と活力あふれた拠点の形成、中枢業務機能や広域的な業務機能、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積を図るとともに、計画的な複合的土地利用による都市機能の強化を図り、「商業業務エリア」の形成を目指すエリアと位置付けられている。</li> <li>「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」において、交通拠点の利便性を活かした広域拠点にふさわしい商業・業務を主体とした高度で多様な都市機能の集積や、活動拠点形成を促進することが目指すべき都市像とされている。また、駅周辺に不足している駅前空間やオープンスペースの充実により、京急川崎駅前にふさわしい拠点性を創出することや、歩車分離やユニバーサルデザインの導入などによる歩行者空間の充実により、安全で快適な歩行者の通行環境を確保すること、地理的優位性を活かし、国際的な広域拠点にふさわしい高次都市機能が集積した賑わいと魅力ある複合市街地を形成することが求められている。</li> </ul> <p><b>2 周辺住民からの要望</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者による説明会において、ハイグレードオフィスの機能導入が求められている。</li> </ul>
維持管理方法、 運用方法など	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価依頼書に基づいて整備した建築物の導入機能及び取り組み内容等については確実に実現させるとともに、適切な維持管理及び運用を行う旨を記載した誓約書を川崎市へ提出する。</li> <li>建築物、広場等については、管理組合が管理規約等を定めて適切に運用することとする。</li> </ul>
特筆事項及び 取り組みの有効 性など	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業機能の整備により、広域拠点の形成に資する高次都市機能の集積による賑わいを形成する計画である。</li> <li>良質かつ大規模な業務機能の整備により、地理的優位性を活かして、市内に集積する企業・研究施設とも連携し、グローバル企業の活動拠点の形成する計画である。</li> <li>都市活動を支える広場や回遊性を高める南北連携通路の整備、それらと商業施設等との一体的な空間利用により、駅前の魅力を高める計画である。</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業・業務を主体とした高度で多様な都市機能の集積や広場等の充実により、高次都市機能が集積した賑わいと魅力ある複合市街地を形成する計画となっている。</li> <li>建物機能として、低層部に地域住民や計画地内のオフィスワーカー等が憩えるオープンカフェ等や利便性向上に寄与する物販店舗・生活利便施設等を低層部に導入することで、誰もが利用しやすい賑わいある駅前商業地の形成に資する計画となっている。また、高層部に、殿町国際戦略拠点など市内に集積する企業・研究施設と連携したグローバル企業の活動拠点となるハイグレードオフィスを導入することで、本市の玄関口にふさわしい中枢業務地の形成に資する計画となっている。</li> <li>広場や回遊機能として、本市による都市基盤整備と連携し、新たな回遊の起点となる南側広場及び北側広場、それらを有機的に繋ぐ南北連携通路等を整備することで、駅間の乗換え利用者だけではなく、あらゆる人々が行き交う広場や南北連携通路の賑わいを創出する駅前空間を形成するとともに、周辺市街地や多摩川方面への回遊動線を強化し、駅周辺における歩行者流動性を高める計画となっている。</li> <li>南側広場、北側広場、南北連携通路は、開放的なピロティ空間とし、低層部の商業施設等と一体的な利活用を行うことで、駅前の拠点性を高め、賑わい形成や地域コミュニティの醸成に資する計画となっている。</li> <li>これらの機能導入や取り組み等により、優れた都市機能を導入する計画であると認められる。</li> </ul>

# 低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインに基づく評価書

名称	(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業 (A-1 街区)	建物用途	業務、商業、駐車場等	延床面積	約 83,000 m <sup>2</sup>	着工日	2025 年 予定
申請者	京浜急行電鉄株式会社 取締役社長 川俣 幸宏	敷地面積	約 7,300 m <sup>2</sup>	階数	地下 1 階 地上 24 階	竣工日	2030 年 予定
計画地	川崎市川崎区駅前本町 21 番地ほか	建築面積	約 4,300 m <sup>2</sup>	構造	S 造(一部 CFT 造)・RC 造・SRC 造	評価日	2022 年 9 月 20 日

都市防災	
評価対象 (目標値等)	<p><b>1 震災対策機能</b></p> <p><b>(1) 耐震性能の高い施設整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>震度 6 強以上の今後想定される首都直下型地震等に対して建物の変形を抑制するため、制震構造を採用する。</li> <li>安全性に配慮した計画とするため、震災等のゆれを原因とした脱落により危険が及ぶ特定天井以外の吊り天井や居室上部に設置する設備配管や機器等について、落下防止対策に努める。</li> <li>機械換気設備等が停止した際にも滞在し続けられる環境を整えるため、オフィス部分等のはめ殺し窓等の外装を採用する居室については、自然換気可能なスリットのある設えとする。</li> </ul> <p><b>(2) 災害時の施設機能維持</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>停電対策として、非常用発電機 (72 時間 (3 日) 以上対応) を整備する。</li> <li>給排水設備の機能維持を図るため、給排水管の耐震化や配管系統の複数化を行う。</li> <li>災害時に計画建物の就業者が継続的に留まることのできる環境を整えるため、従業員並びにオフィス就業者等のための備蓄倉庫を整備する。</li> </ul> <p><b>(3) 防災広場等の整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害時に駅周辺に滞在する人々が一時的に滞留し、身の安全を確保するための防災広場を整備する。南北連携通路と一体となって約 900 人程度が一時的に滞留できる空間とし、広場にはマンホールトイレや情報発信機器、非雨掛かりスペースを整備する。</li> <li>停電対策として、防災広場内の照明確保や情報発信機器の機能維持を図るため、非常電源を整備し、広場内への電力供給を行う。</li> </ul> <p><b>(4) 帰宅困難者への施設開放</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>帰宅困難者の一時滞在施設として、約 500 人の受入が可能なオフィ스로ビー等の共用部を開放するとともに、帰宅困難者用の防災備蓄倉庫を整備する。</li> </ul> <p><b>2 風水害対策機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水害時において避難スペースとしても運用するため、非常用発電機や帰宅困難者受入スペースを浸水想定レベルよりも上に配置する。</li> <li>雨水が一気に流出しないようにするため、雨水流出抑制施設の計画における基準値以上の容量の雨水貯留槽の確保を目指す。</li> </ul>
導入根拠など	<p><b>1 上位計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」において、広域交通結節点として必要な一時滞在施設等が不足していることから、帰宅困難者対策への取組みが求められており、当地区は京急川崎駅周辺で発生した帰宅困難者の十分な収容が可能な規模の空間整備が求められている。</li> <li>「都市再生安全確保計画」において、川崎駅周辺では、一時的に滞在している買い物客等の 19,000 人が駅前に滞在すると予測されているが、現状の帰宅困難者の受入可能施設の整備体制として、すべての人数を受け入れる避難先を整備できていない状況にある。そのため、川崎駅周辺での帰宅困難者への対応が可能な施設整備が求められる。</li> <li>神奈川県「高潮浸水想定区域図」において、想定し得る最大規模の高潮をもたらす台風の想定条件下で、1m～5m の浸水が想定されている。また、「川崎市洪水ハザードマップ」において、多摩川水系の洪水浸水想定区域に指定されており、想定最大雨量 588mm (2 日間) の条件における水害時に 3m～5m の浸水が想定されており、「内水ハザードマップ」においては、関東地域における想定最大規模降雨の想定条件において、計画地は 10cm～20cm 道路冠水相当の浸水、20cm～50cm 床下浸水相当の浸水、50cm～1m 床上浸水相当の浸水が想定されているため、建物を計画する際には浸水被害を最小限に抑える工夫や水害時における計画敷地内の雨水流出抑制に係る計画や垂直避難場所としての機能が求められている。</li> </ul> <p><b>2 周辺住民からの要望</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者による説明会において、大規模災害発生に備えた防災に関する機能導入が求められている。</li> </ul>
維持管理方法、運用方法など	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価依頼書に基づいて整備した建築物の導入機能及び取り組み内容等については確実に実現させるとともに、適切な維持管理及び運用を行う旨を記載した誓約書を川崎市へ提出する。</li> <li>時代のニーズを捉えた施設整備を目指して、着工時期における最新の防災技術や関連する法制度の動向についても考慮しながら、評価を受けた都市防災の取組みを実現させる。建築物や広場・南北連携通路、防災備蓄倉庫等については、施設の管理者が適切に維持管理を行う。</li> </ul>
特筆事項及び取組みの有効性など	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震性能の高い施設整備により、大地震時における建物倒壊による被害を未然に防止する計画である。</li> <li>計画建物を利用する店舗従業員並びにオフィスの就業者等が継続的に留まることのできる施設整備により、震災時に施設外に出ることによる計画地周辺の混乱を防ぐ計画である。</li> <li>一時退避場所として利用可能な広場空間を整備することにより、震災時に来街者等が一時的に身の安全を確保できる計画である。</li> <li>帰宅困難者の一時滞在施設として、オフィ스로ビー等の共用部の開放や防災備蓄倉庫の整備を行うことにより、交通インフラの途絶等により発生する帰宅困難者を受け入れる計画である。</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>制震構造を採用し、震度 6 強以上の今後想定される首都直下型地震等に対して建物の変形を抑制するとともに、停電対策として、非常用発電機 (72 時間 (3 日) 以上対応) の整備、及び、店舗従業員・オフィス就業者等のための備蓄倉庫を設け、災害時に就業者等が計画建物に継続的に留まることのできる施設計画となっている。</li> <li>震災対策として、約 900 人程度が一時的に滞留できる南北広場及び南北連携通路を開放すること、さらには、マンホールトイレ設置の対応、情報発信機器を活用した情報提供、非雨掛かりスペースの活用、非常電源の整備による停電時における防災広場内の照明確保や情報発信機器の機能維持など、震災時における帰宅困難者等への対応に配慮した計画となっている。</li> <li>また、本市と協定締結を行い、風水害時も想定し、浸水想定レベルよりも上のオフィ스로ビー等の共用部を、約 500 人の受入れが可能な一時滞在施設として開放するとともに、同一フロアへ帰宅困難者用の防災備蓄倉庫を整備し、物資提供を行うなど、震災時及び風水害時における帰宅困難者等への対応に配慮した計画となっている。</li> <li>川崎駅周辺において、一時滞在施設を備えたオフィスパビルは事例がなく、駅前周辺の防災機能に貢献する計画となっている。</li> <li>これらの機能導入や取組み等により、地域又は市の防災機能として多大な効果が期待できる計画であると認められる。</li> </ul>

評価 (a)・b・c

## 低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドラインに基づく評価書

名称	(仮称)京急川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業 (A-1 街区)	建物用途	業務、商業、駐車場等	延床面積	約 83,000 m <sup>2</sup>	着工日	2025 年 予定
申請者	京浜急行電鉄株式会社 取締役社長 川俣 幸宏	敷地面積	約 7,300 m <sup>2</sup>	階数	地下 1 階 地上 24 階	竣工日	2030 年 予定
計画地	川崎市川崎区駅前本町 21 番地ほか	建築面積	約 4,300 m <sup>2</sup>	構造	S 造(一部 CFT 造)・RC 造・SRC 造	評価日	2022 年 9 月 20 日

### 都市空間

評価対象 (目標値等)	<p><b>1 まちの顔となる都市空間の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>半屋外空間の確保など、人々が集まりたくなる心地の良いパブリックスペースを整備する。</li> <li>マルシェ、オープンカフェなどの物販・飲食イベントやアートイベント、ワークショップ等の様々な利活用ができる空間を整備する。</li> <li>歩行者中心のゆとりある空間づくりを行うとともに、バリアフリーに配慮した空間を整備する。</li> <li>駅前の滞留空間をコミュニケーションの創出が可能な憩いの場とするため、景観と統一的なデザイン計画がされたストリートファニチャー等を整備する。</li> </ul> <p><b>2 緑豊かな駅前空間の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多摩川方面へと連続するみどりの景観軸を形成し、潤いある駅前空間を創出するため、歩道状空地に沿って大景木等を植栽する。</li> <li>緑の連続性を確保するとともに、緑豊かな街並み景観を形成するため、周囲からの緑の見え方に配慮した多層階の緑化を行う。</li> <li>周辺市街地に配慮した潤いある街並みを形成するため、計画地北西側に緩衝帯となる緑地を整備する。</li> </ul>
導入根拠など	<p><b>1 上位計画等</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」において、地球環境に配慮した潤いのある都市環境の形成がコンセプトとして掲げられており、人々が集い、憩うことのできる場の創出や緑地整備の推進が求められている。また、京急川崎駅に直結する立地特性にある計画地は、利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある駅まち空間を形成していくことが求められている。</li> <li>多摩川や富士見公園といった環境資源や、東海道の宿場町であった歴史的な生立ち等を活かした川崎市ならではのまちづくりが必要とされている。さらに、京急川崎駅西口と多摩川河川敷までが地域軸として位置付けられており、計画地と水辺空間の連続性が求められている。</li> </ul> <p><b>2 周辺住民からの要望</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者による説明会において、駅前に相応しい空地や緑地、景観を求める声や、駅周辺に隣接する多摩川など、自然環境を生かした街づくりを求める声が挙がっている。</li> </ul>
維持管理方法、 運用方法など	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価依頼書に基づいて整備した建築物の導入機能及び取り組み内容等については確実に実現させるとともに、適切な維持管理及び運用を行う旨を記載した誓約書を川崎市へ提出する。</li> </ul>
特筆事項及び 取り組みの有効 性など	<ul style="list-style-type: none"> <li>マルシェやアートイベント等の様々な利活用ができる空間を整備する計画である。</li> <li>バリアフリーへの配慮や、景観と統一的なデザインのストリートファニチャー等を配置することで、様々な人々が集い、憩うことのできる滞留空間を整備する計画である。</li> <li>前面道路及び歩道状空地の緑化整備により、多摩川方面へと連続する「みどりの景観軸」形成の一翼を担い、緑豊かな駅前空間を創出する計画である。</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>マルシェやアートイベントなどの様々な利活用を想定した空間整備を行うとともに、半屋外空間の確保、バリアフリーへの配慮、景観と統一的なデザイン計画がされたストリートファニチャー等の配置など、様々な人々が集い、憩い、交流を可能とする、ゆとりある駅まち空間の形成に資する計画となっている。</li> <li>潤いある駅前空間を創出するため、歩道状空地に沿って樹木やベンチを適切に配置することで多摩川方面へと連続するみどりの景観軸を形成し、さらに、周囲からの緑の見え方に配慮した多層階の緑化を行うことで、緑の連続性を確保し、周辺市街地にも配慮した、緑豊かな街並み景観を形成する計画となっている。</li> <li>これらの機能導入や取り組み等により、都市空間に配慮した優れた計画であると認められる。</li> </ul>

評価 a・**(b)**・c

### 総合評価

川崎市の玄関口である京急川崎駅前の再開発の機会を活かし、低炭素・脱炭素化に資する優れた取り組みや、地区の拠点性を高める取り組み、災害に強いまちづくりの促進に資する取り組みが計画されており、環境配慮、都市機能、都市防災において、高い水準での評価が得られる計画である。各評価項目における導入機能等を適切に維持管理する旨を記載した誓約書を川崎市と取り交わすことから、適切に維持管理される見通しがあると判断できる。また、上位計画や周辺地域の要望にも配慮していることから、計画全体として標準以上の優良品性が認められる計画である。

総合評価

S・A・**(B)**・C