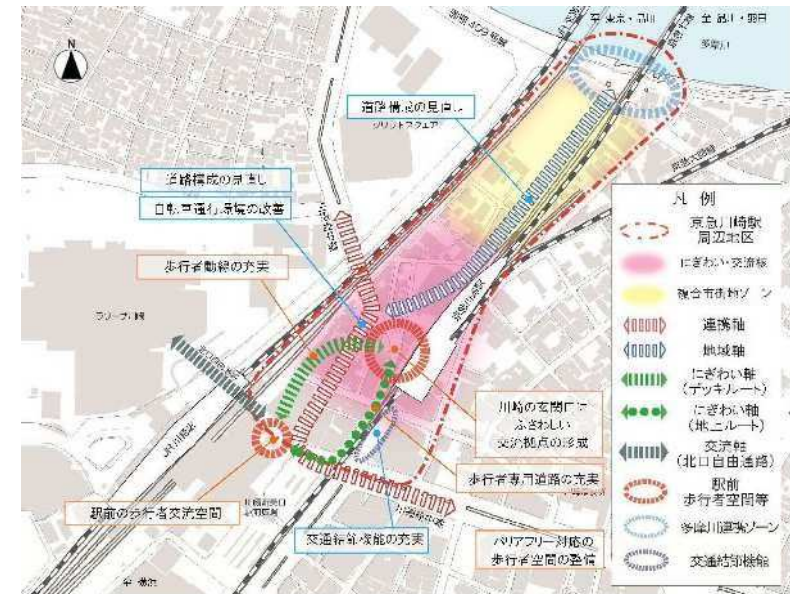


1 背景・目的

- 京急川崎駅周辺において、本市の広域拠点として、羽田空港に直結するなどの地理的優位性を活かした川崎の玄関口にふさわしいまちづくりを計画的に推進するため、「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」を平成27年3月に策定し、「川崎駅周辺総合整備計画」に反映しました。
- 京急川崎駅西口地区において、市街地再開発事業によるまちづくりと官民が連携して進める都市基盤の整備について、『「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」に基づく京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方』（以下、「京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方」）を令和2年11月に取りまとめました。
- (株)ディー・エヌ・エーおよび京浜急行電鉄(株)が「川崎新！アリーナシティ・プロジェクト」を令和5年3月に公表し、令和10年のアリーナ等の開業に向けて事業を進めています。
- 今回、アリーナシティ・プロジェクトを契機と捉え、民間活力を最大限に活かしたまちづくりの取組を、事業の初期段階から多様な関係者を巻き込みながら官民連携で効果的に推進するため、本市のプロジェクト誘導の方向性を整理することとしました。

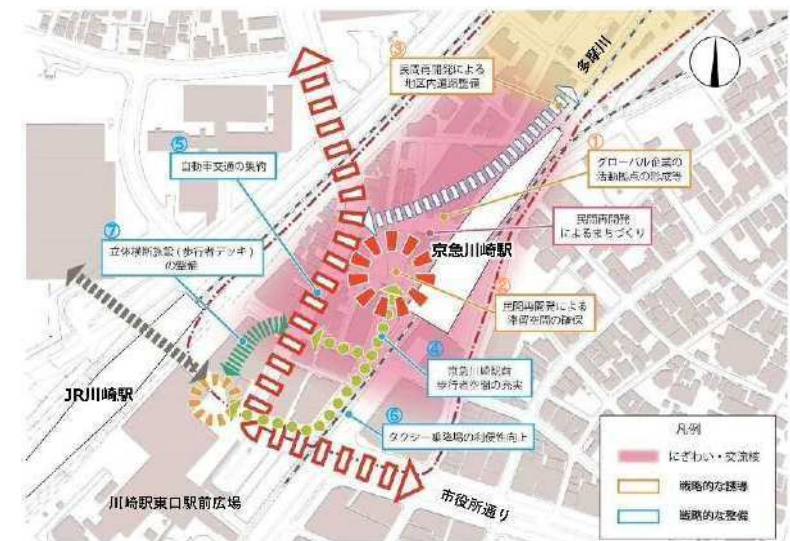
2 京急川崎駅周辺地区の位置づけ

- 京急川崎駅周辺地区は、「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」でまちづくりの概念図が示されており、その図中のにぎわい・交流核においては、「京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方」をとりまとめ、東西市街地の連携を円滑に行う京急川崎駅周辺地区の骨格となる連携軸に自動車交通の集約を行うことで、複数の街区をまとめた大街区化や土地の高度利用化を図るとともに、都市機能の集積等を民間再開発事業の機会を的確に捉えて、適切に誘導しています。
- まちづくり概念図に示された複合市街地ゾーンにおいては、国内外の人やモノが集い交流できる機能等の導入の促進や、多摩川の自然環境や景観を活かした都市空間の形成を図るとともに、にぎわい・交流核や多摩川との連携を誘導する地域軸の創出を図ることとしています。これまで整備誘導の考え方等は示されていません。



まちづくりの概念図

<平成27年 京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針>



整備誘導の概略図

<令和2年 京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方>

3 川崎アリーナシティ・プロジェクトエリア周辺の状況等

(1) 土地利用誘導の必要性

【複合市街地ゾーンの土地利用転換を促したまちづくり】

- 川崎アリーナシティ・プロジェクトエリア周辺はJRと京急本線の高架に囲まれ、周辺地域とのつながりが希薄かつ、土地の高度利用が図られていないという課題があります。広域拠点にふさわしい、人やモノが交流し、創造的な賑わいによる持続的で活気にあふれたまちづくりを進めるために、周辺地区との連携を高めながら、地区のイメージを刷新することが有効です。

【多摩川等の活用】

- 川崎アリーナシティ・プロジェクトエリア周辺は、多摩川へのアクセス性が悪く、そのポテンシャルを活かしきれていないため、エリア周辺のにぎわいを創出に向け、「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」で示された多摩川への地域軸を強化しながら、多摩川連携ゾーンを含む河川利用や京急高架下の活用も含め、周辺地区全体を面的に考える必要があります。



川崎アリーナシティ・プロジェクトエリア周辺の鳥瞰



現在の川崎アリーナシティ・プロジェクトエリア周辺の様子

(2) 歩行者等の安全性・回遊性

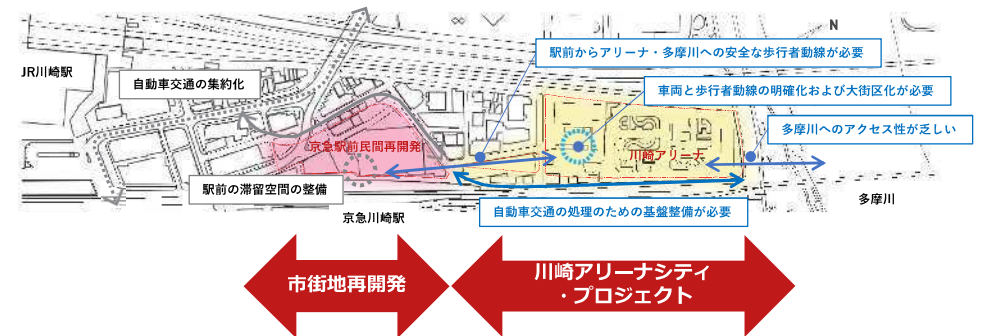
【歩行者動線の安全性の確保】

- 川崎アリーナシティ・プロジェクトエリア周辺は狭い道路が存在するとともに、歩車分離が図られていないため、歩行者の安全性や利便性に課題があります。歩行者空間の充実を行うことで歩行者の安全性を確保するとともに、歩行者中心のウォークアブルなまちづくりを進める必要があります。また、京急川崎駅西口地区市街地再開発事業と連携した自動車交通の処理のための基盤整備が必要です。

【地域軸の強化による回遊性の向上】

- 現状、京急川崎駅から多摩川への歩行者動線がわかりづらく、多摩川方面へのアクセスに必要な地域軸が明確になっていません。川崎アリーナシティ・プロジェクトの推進にあたっては、エリア内の道路等の整理を行い、京急川崎駅と多摩川をつなぐ自動車・歩行者動線を確立することで、地域軸の強化及びそれによる回遊性の向上を図る必要があります。

<都市基盤の現状の課題>



(3) 社会変容等を踏まえたまちづくり誘導の視点

【社会変容や多様なニーズを踏まえたまちづくり】

- 新型コロナウイルス感染症の拡大を契機に、対面での交流が減少した際の気づきにより、人が集い、空間や時間を共有することの重要性が高まっています。また、環境に対する意識や、多様性・包摂性のあるまちづくりへの関心が高まるなど、社会変容や多様なニーズを踏まえた新しいまちづくりが求められています。

【持続可能なまちづくり】

- ハード整備中心の「つくる」まちづくりだけでは、まちの課題等に寄与しきれないため、エリアが抱える多様な課題の解決や、持続的ににぎわい創出に向け、エリアマネジメントに目を向けた官民連携の枠組みや、SDGsの理念に沿った基本的・総合的取組の推進が求められています。

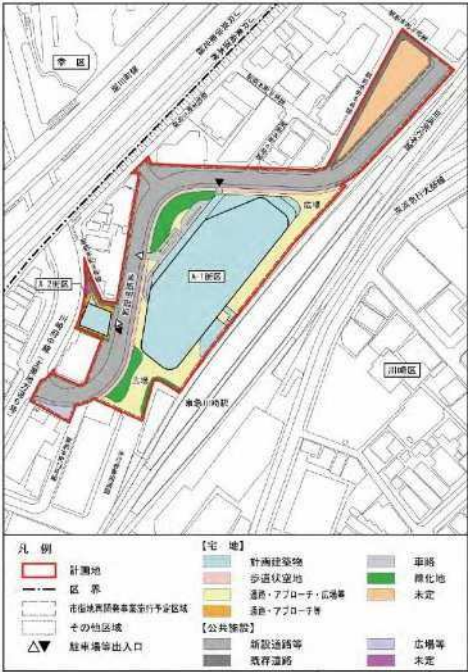
4 京急川崎駅周辺地区における民間事業の取組と進捗状況

(1) 京急川崎駅西口市街地再開発事業

- 「京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方」に基づき、国際性豊かなにぎわいのある広域拠点の形成、安全で快適な歩行空間の創出、防災性の高い駅前市街地の形成を図ることを目的として、再開発の計画が進行中です。
- 市街地再開発事業施行予定区域の宅地は、A-1街区、A-2街区の2つの街区に分けて利用する計画です。

令和5年9月 都市計画決定
令和6年度 組合設立認可・実施設計（予定）
令和7年度 工事着手（予定）
令和12年度 事業完了（予定）

項目	A-1街区	A-2街区
宅地（建築敷地）面積	約7,300㎡	約350㎡
延べ面積	約83,000㎡	約2,170㎡
高さ	約119m	約46m
階数	地上24階 塔屋1階 地下1階＋機械式駐車場	地上11階 塔屋1階
主な用途	業務 商業 駐車場等	業務 商業 駐車場等



鳥瞰図



(2) 川崎アリーナシティ・プロジェクト

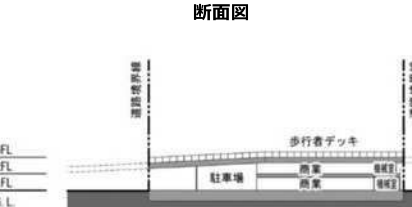
- 「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」に基づき、民間事業者の開発による土地利用転換の計画が進行中です。羽田空港から最短13分、品川駅からも最短10分と交通利便性の高い立地性を活かし、日本国内にとどまらず世界中のお客様を迎える「世界にひらかれた複合エンターテインメント施設」を民間事業者によって進めています。

令和6年度 実施設計（予定）
令和7年度 工事着手（予定）
令和10年10月 開業予定（予定）

予定地面積		約13,640㎡
メインアリーナ	最大想定 収容人数	約15,000人規模
	試合開催時	10,000人以上
建物の主な用途		
アリーナ、宿泊、商業、温浴等		



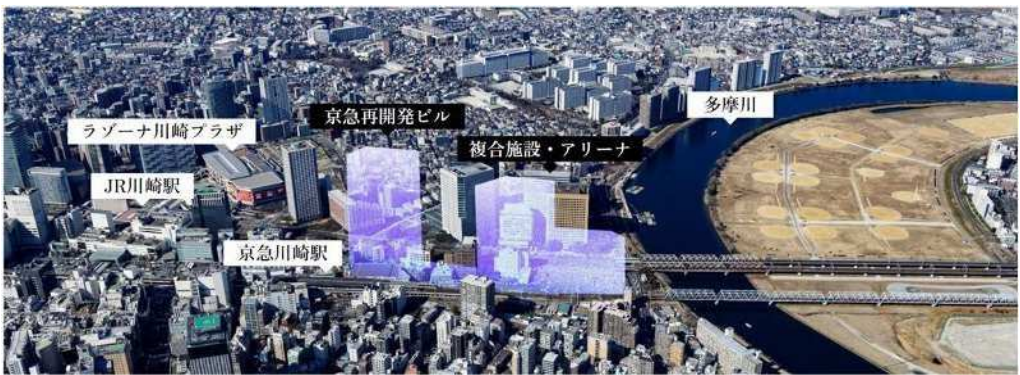
鳥瞰図



※ この資料は令和6年3月時点のもので、今後の協議や詳細検討等によって計画に変更が生じる可能性があります。

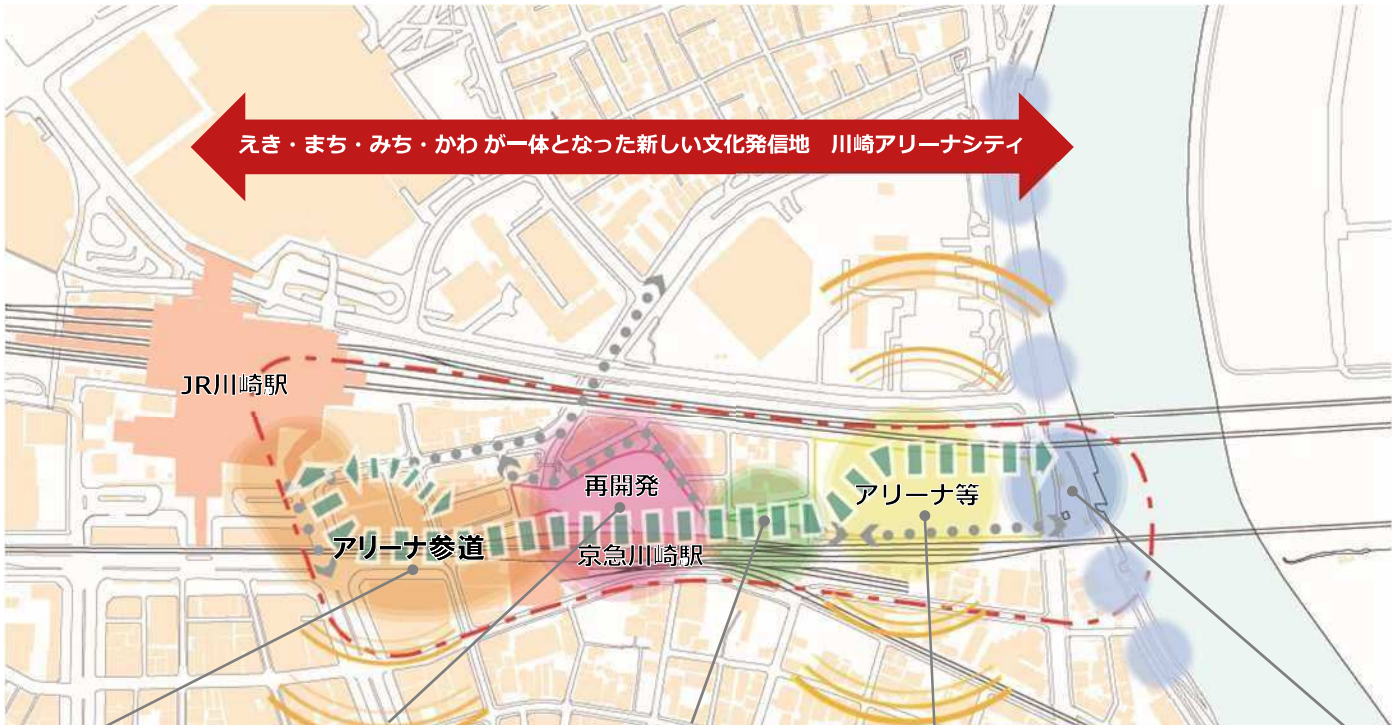
5 プロジェクト誘導の方向性

- 「京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針」及び「京急川崎駅西口地区の戦略的な整備誘導の考え方」に基づく取組を進めるとともに、新型コロナウイルス感染症等に伴う社会変容や多様なニーズを的確に捉え、川崎アリーナシティ・プロジェクトを核とする市民が日常から楽しめるエリアとなるよう、地域を一体的かつ戦略的に整備・利活用することにより、川崎の新たなシンボルとして、国内外の来街者によるまちのにぎわいや交流の創出を図り、本市の玄関口にふさわしい多様なにぎわいと魅力にあふれた広域拠点の形成を目指します。



全体ゾーニング（イメージ）

- 整備方針を踏まえた、官民連携により公有地・民有地を一体とした京急川崎駅周辺地区における5つのゾーンを核としたまちづくり



駅前にぎわいゾーン	再開発ゾーン	事業連携ゾーン	アリーナゾーン	多摩川連携ゾーン
アリーナシティの世界観に染まり 高揚感を高めるアリーナシティの玄関口 想像的にぎわい形成手段として 公共空間活用と屋外広告事業の展開	多様性を受け止め魅力を高める、 アリーナシティの玄関口 公共空間と連携した、地域の憩いの場 様々な人のチャレンジを受け止め、 生み出すステージ	アリーナとまち・えき をつなぐエリア エリアのにぎわいと 回遊性を高める	アリーナシティの中心 スポーツ・ライブ・エンターテインメントの メインステージ アリーナを中心とするコンテンツを まちへ展開し街全体での価値向上を目指す	アリーナ・まちに開かれた ウォーターフロント 新しい河川の顔づくり 開かれた河川空間による 回遊性の向上

- 川崎アリーナシティのまちづくりは、民間開発の動向や地域における課題等を踏まえ、以下の5つの視点の下できめ細かな整備誘導を図っていきます。

① 【土地利用】

【スポーツ・ライブ・エンターテインメント拠点の形成】

- 地区全体を対象に、文化・交流、商業、宿泊等の多様な都市機能集積やスポーツの力によって、当該地区独自の多様な都市活動と都市体験を創出
- 安全なまちづくりを推進すると共にナイトタイムエコノミーを推進し、インバウンドを視野に入れた、文化・経済の活性化を誘導

【駅周辺にふさわしい大街区化】

- 道路等の整理により、回遊動線の明確化と駅前の複合エンターテインメント拠点にふさわしい土地利用を誘導

【にぎわいのある水辺空間等の創出】

- 国の堤防整備等と連携した樋管等の効率的な集約・再編によって、多摩川の水辺空間の有効利用・にぎわい創出を誘導
- 京急川崎駅から多摩川までにぎわいをシームレスにつなぎ、地区全体のポテンシャルの最大化を誘導
- 川崎アリーナシティのにぎわいの連続性の形成を目指し、高架下空間の活用を誘導

② 【交通】

【安全な歩行者動線の確保と多摩川地域軸の強化】

- 駅前本町線の歩行者専用化に併せ、京急川崎駅から多摩川へのアクセス性の向上や国道歩道のユニバーサル化の検討によって、歩車分離が図られたウォーカブルなまちづくりの推進と、JR川崎駅・京急川崎駅から多摩川をつなぐ地域軸の強化及び回遊動線の明確化を誘導

【公共交通の利用促進】

- 脱炭素社会を見据え、公共交通利用促進に向けた効率的な基盤整備を官民連携で行うことで、自動車交通の抑制と歩行者中心のまちづくりを推進

③ 【防災】

【災害に強い空間形成・施設整備】

- 建築物の耐震性能確保、災害時の帰宅困難者のための一時滞在施設や備蓄倉庫の設置、情報発信機能を誘導
- 周辺道路の無電柱化や広場空間の適切な配置による地区周辺の景観の向上及び防災機能の強化を誘導

④ 【環境】

【環境に配慮したまちづくり推進】

- 脱炭素社会を目指した等、環境技術の導入や効果的な緑化空間の創出など、地球環境に配慮したまちづくりを促進
- 多摩川の水辺空間の活用を誘導し、都市空間に潤いのある良好な環境を創出

⑤ 【協働】

【創造的な賑わい形成の推進】

- 創造的にぎわいと活力に溢れるエンターテインメントを意識した独自の都市景観の創出を目指し、当エリアに相応しい洗練された建築デザイン・屋外広告物・アートを活用した景観形成や空間演出を、自主ルール及びチェック体制を構築し推進
- 官民が連携し、道路空間や河川の効果的な利活用と公有地・民地を一体的に演出・使用し、川崎市100周年を契機として生まれた事業との連携を図りながら、地区全体の価値を高める仕組みを検討
- 創造的で魅力あるエリアを目指し、官民が連携したアート活用による仕組み・コミュニティを形成

【持続的な価値向上に向けた取組の推進】

- あらゆる人々を包み込む社会的包摂（ソーシャル・インクルージョン）と、あらゆる領域が展開される多様性（ダイバーシティ）の実現に向けて、官民が連携したエリアマネジメント活動の展開を検討
- 官民の更なる連携により、テクノロジー等も活用しながら、あらゆる分野において、「あたらしい川崎」を生み出していくとともに、先駆的なSDGsの取組を推進

6 段階的なまちづくり推進

- 川崎アリーナシティの取組については、令和7年度に改定を予定している川崎駅周辺総合整備計画への反映など位置づけを明確にし、適切に誘導を図ってまいります。
- 本内容を整備・誘導のツールとして、事業の初期段階から多様な関係者を巻き込みながら、官民連携で効果的に推進していきます。
- 京急川崎駅周辺のまちづくりの効果を、川崎駅周辺全体へ波及させる取組を推進してまいります。