

都市計画マスタープラン 第3編 川崎区構想

素案から案への新旧対照

本資料は、素案から案へ修正した箇所を比較・対照する資料としてまとめています。本ページ以降、偶数ページに「案」、奇数ページに「素案」を対照となるよう記載しています。

市民の皆様からいただいた御意見を参考に修正した箇所は2重下線で表示するとともに、参考とした御意見について「素案に対する御意見と市の考え方」の整理 NO を記載しています。また、政策領域別計画や関連事業等の進ちょく等に伴い修正した箇所は下線で表示しています。

平成18年11月

川 崎 市

川崎市都市計画マスタープラン

第3編 川崎区構想 案

平成 18 年 11 月

川 崎 市

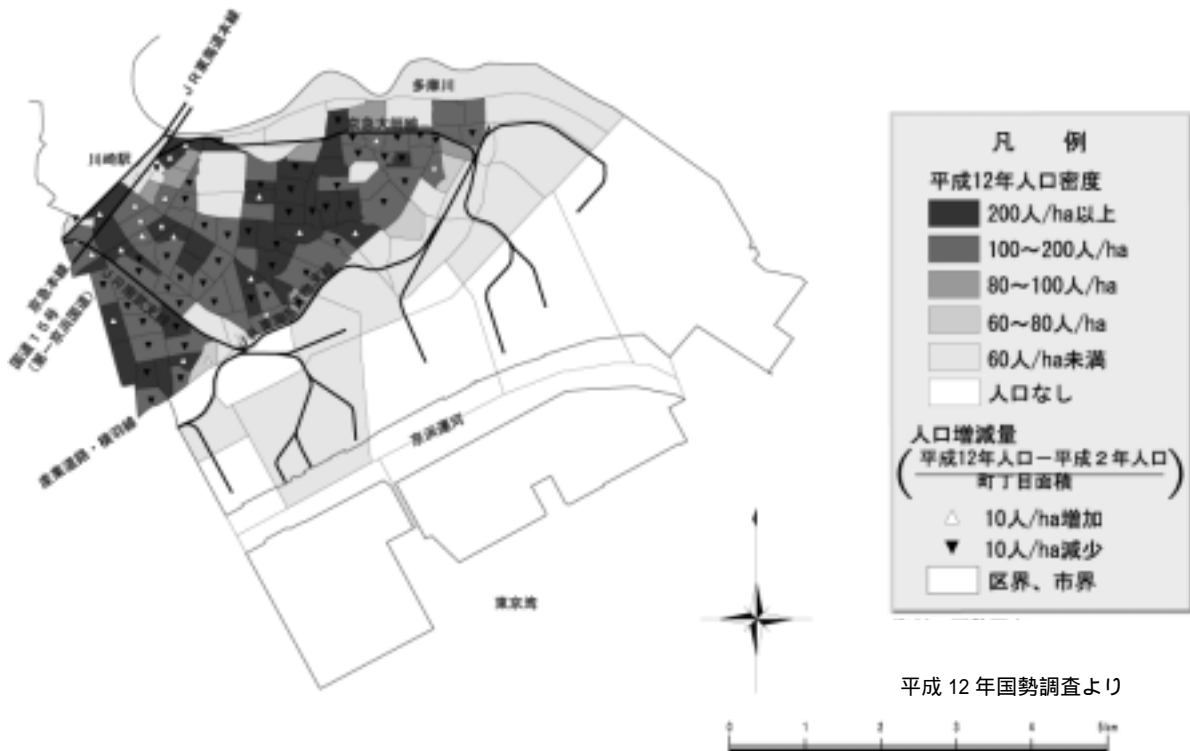
川崎市都市計画マスタープラン

川崎区構想 素案

平成 18 年 3 月

川 崎 市

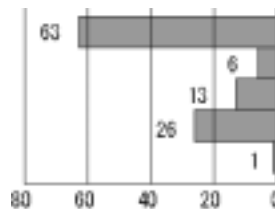
町丁別人口密度 + 増減図



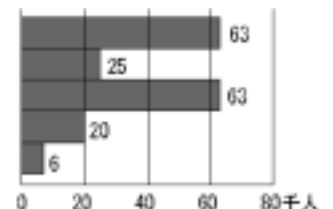
3 川崎区の産業

- 川崎区の就業状況を見ると、区内に居住する従業者及び通学者約109,000人のうち、就業先や通学先が区内にある人は約63,000人、区外にある人は46,000人となっています。一方で、区内に就業先や通学先がある約177,000人のうち、区外からやって来る人は約114,000人となっています。特に県内他市町から就業や通学でやって来る人が多く、本市のみならず県内においても商業や工業等、産業の大きな役割を持っています。
- 産業大分類別従業者数の割合をみると、区内では製造業、卸売・小売業、サービス業の割合が高くなっています。全市平均と比べると、運輸業、製造業、建設業の割合が高くなっています。
- 事業所従業者数は、平成3(1991)年以降減少を続けていますが、依然として全市に占める割合は大きく、平成16(2004)年には約142,300人となっており、全市の約32%を占めています。

区内に常住する従業者・通学者の従業・通学地別の人数 = 109,000人

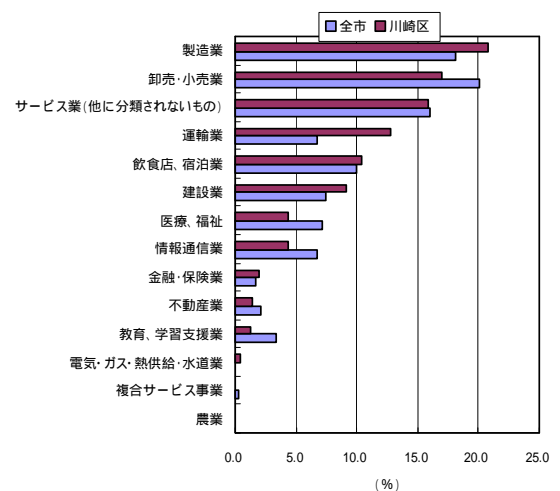


区内での従業者・通学者の常住地別の人数 = 177,000人



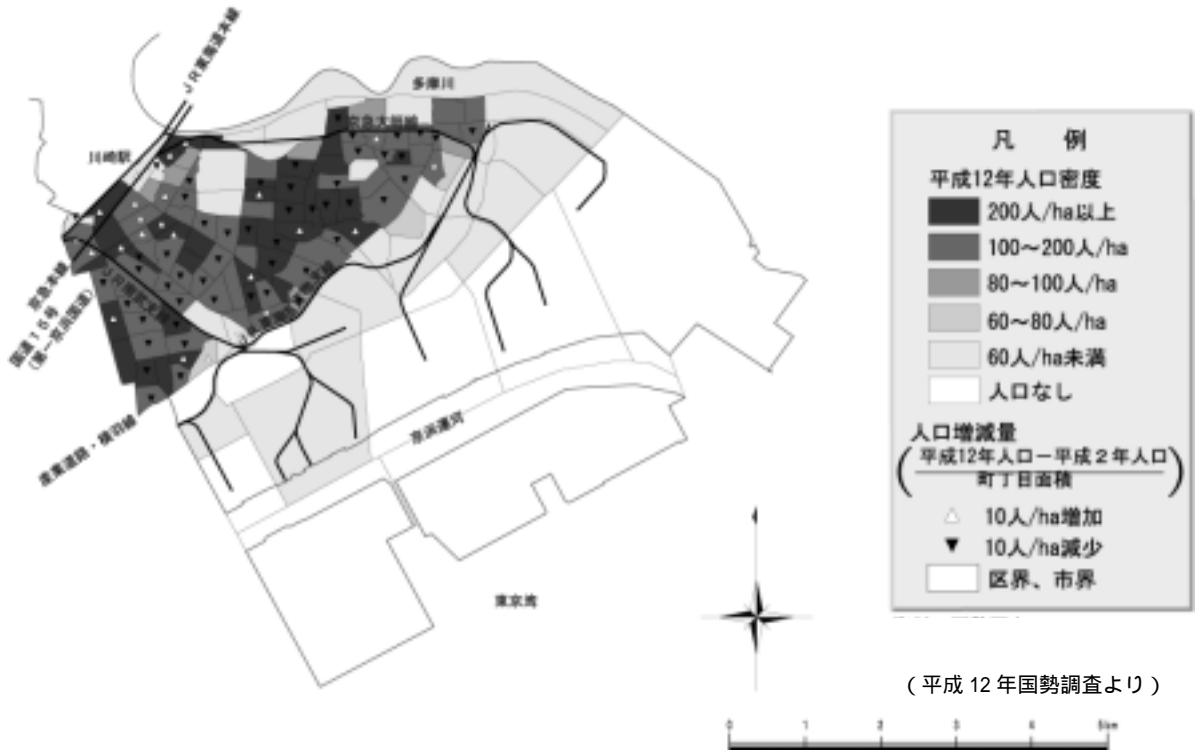
平成12年国勢調査より

産業大分類別従業者数の割合



平成16年事業所・企業統計調査より

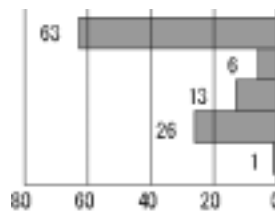
町丁別人口密度 + 増減図



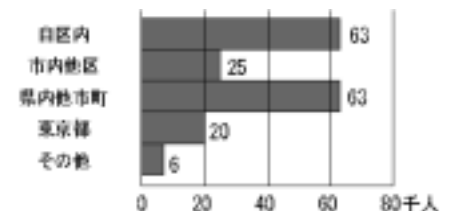
3 川崎区の産業

- 川崎区の就業状況を見ると、区内に居住する従業者及び通学者約109,000人のうち、就業先や通学先が区内にある人は約63,000人、区外にある人は46,000人となっています。一方で、区内に就業先や通学先がある約177,000人のうち、区外からやって来る人は約114,000人となっています。特に県内他市町から就業や通学でやって来る人が多く、本市のみならず県内においても商業や工業等、産業の大きな役割を持っています。
- 産業大分類別就業者数の割合をみると、区内ではサービス業、卸売・小売業、飲食店、製造業の割合が高くなっています。全市平均と比べると、運輸・通信業、製造業、建設業が全市平均を上回っています。
- 事業所従業者数は、平成3(1991)年以降減少を続けていますが、依然として全市に占める割合は大きく、平成13(2001)年には約162,000人となっており、全市の約32%を占めています。

区内に常住する従業者・通学者の従業・通学地別の人数 = 109,000人

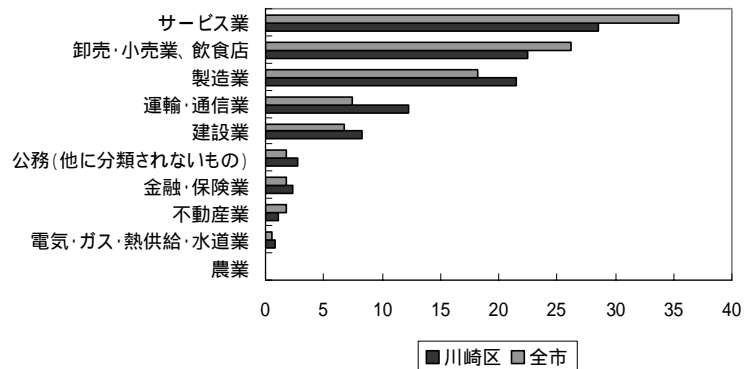


区内での従業者・通学者の常住地別の人数 = 177,000人



(平成12年国勢調査より)

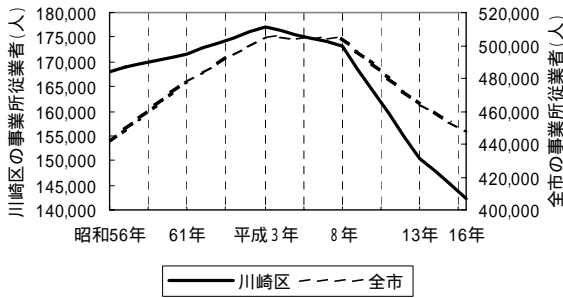
産業大分類別就業者数の割合



(平成13年事業所・企業統計調査より)

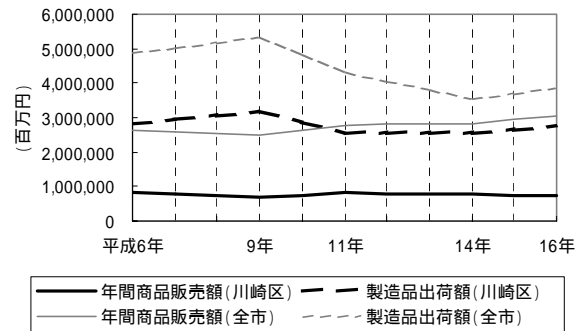
- ・年間商品販売額は、全市と同様に横ばい状態で推移しており、平成 16 (2004) 年には約 7,500 億円となっています。製造品出荷額等は、全市同様に平成 9 (1997) 年をピークに減少傾向にありましたが、平成 11 (1999) 年以降は全市が引き続き減少傾向にある中、横ばい状態で推移しており、平成 16 (2004) 年には約 2 兆 7,800 億円となっています。全市に占める割合は、平成 16 (2004) 年で、年間商品販売額が約 25%、製造品出荷額等が約 72%となっており、平成 11 (1999) 年以降、製造品出荷額等の全市に占める割合が増してきています。このように本市の産業の中心としての役割は、ますます大きくなっています。

事業所従業員数の推移



事業所・企業統計調査より

年間商品販売額と製造品出荷額等の推移

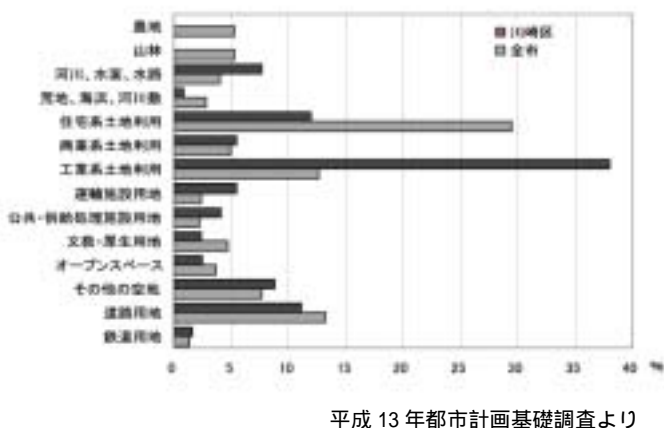


商業統計調査及び工業統計調査より

4 土地利用からみる川崎区

- ・川崎区の面積は 40.25 k²で、その土地利用面積の構成をみると、工業系土地利用の割合が最も高く、全体の約 38%となっています。全市平均と比べると工業系土地利用の割合が高く、農地、山林はなく、住宅系土地利用の割合が低いという特徴があります。
- ・用途別に土地利用をみると、工業系土地利用は、産業道路（東京大師横浜線）から東京湾側に広がる臨海工業地帯と多摩川沿いに集積しています。
- ・商業系土地利用は、JR東海道線と第一京浜（国道 15 号線）の間の地域に集積しています。また、主要な道路沿道にも集積しています。
- ・住居系土地利用は、第一京浜（国道 15 号線）と産業道路（東京大師横浜線）の間の地域に集積しています。

土地利用面積の構成率



平成 13 年都市計画基礎調査より

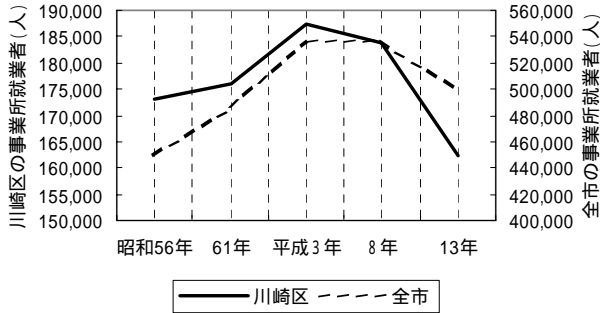
工業用地率図



平成 13 年都市計画基礎調査より

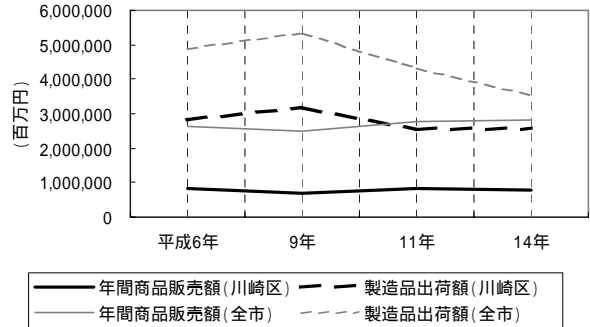
- ・年間商品販売額は、全市と同様に横ばい状態で推移しており、平成 14 (2002) 年には約 7,700 億円となっています。製造品出荷額は、全市同様に平成 9 (1997) 年をピークに減少傾向にありましたが、平成 11 (1999) 年以降は全市が引き続き減少傾向にある中、横ばい状態で推移しており、平成 14 (2002) 年には約 25,200 億円となっています。全市に占める割合は、年間商品販売額が全市の約 3 割、製造品出荷額は平成 11 (1999) 年以降高くなってきており、平成 14 (2002) 年には約 70% を占めています。このように本市の産業の中心としての役割がますます大きくなっています。

事業所従業者数の推移



(平成 13 年事業所統計調査より)

年間商品販売額と製造品出荷額の推移

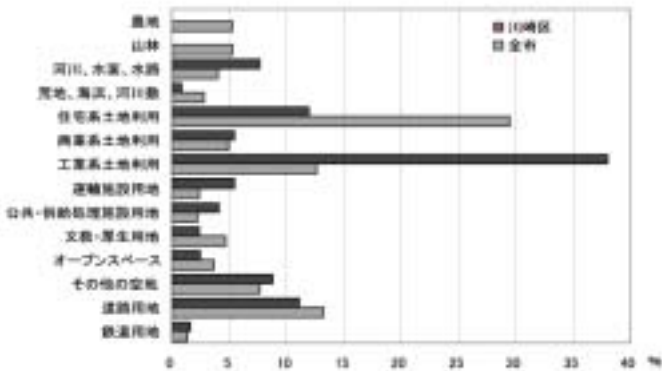


(商業統計調査及び工業統計調査より)

4 土地利用からみる川崎区

- ・川崎区の面積は 40.25 k²で、その土地利用面積の構成をみると、工業系土地利用の割合が最も高く、全体の約 38% となっています。全市平均と比べると工業系土地利用の割合が高く、農地、山林はなく、住宅系土地利用の割合が低いという特徴があります。
- ・用途別に土地利用率をみると、工業系土地利用は、産業道路 (東京大師横浜線) から東京湾側に広がる臨海工業地帯と多摩川沿いに集積しています。
- ・商業系土地利用は、JR 東海道線と第一京浜 (国道 15 号線) の間の地域に集積しています。また、主要な道路沿道にも集積しています。
- ・住居系土地利用は、第一京浜 (国道 15 号線) と産業道路 (東京大師横浜線) の間の地域に集積しています。

土地利用面積の構成率



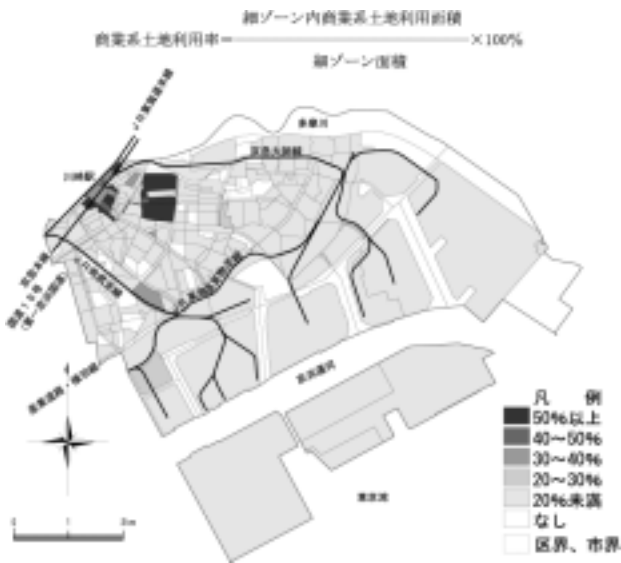
(平成 13 年都市計画基礎調査より)

工業用地率図



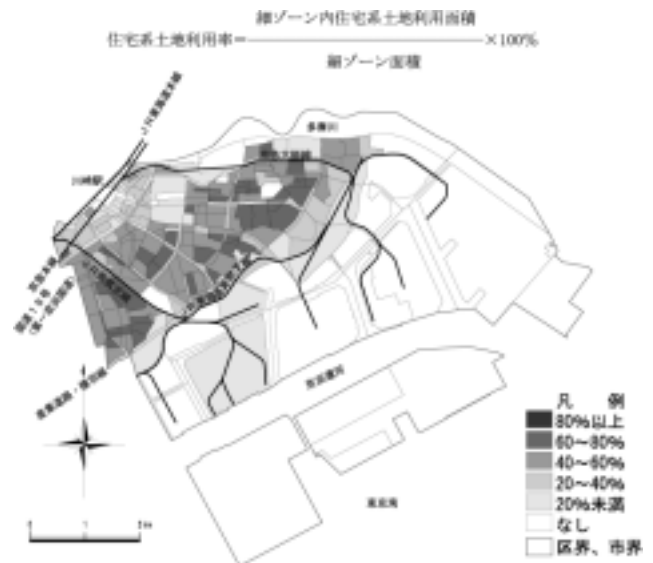
(平成 13 年都市計画基礎調査より)

商業用地率図



平成 13 年都市計画基礎調査より

住宅用地率図



平成 13 年都市計画基礎調査より

5 道路と住環境

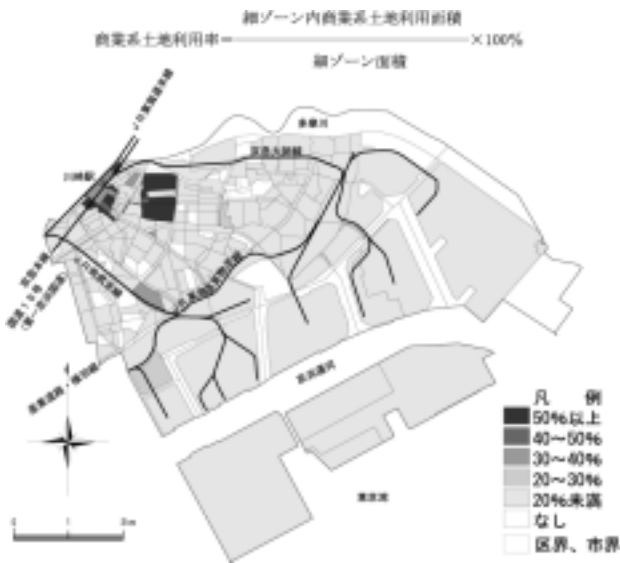
整理 NO.7 4 1

- ・川崎市の都市計画道路は、103 路線、総延長約 307km となっています。このうち完成延長は約 190km で、整備率は約 62%となっています。一方、川崎区の都市計画道路は、総延長約 87.340km で、完成延長約 62.235km、整備率約 71%となっています。
- ・第一京浜（国道 15 号線）と産業道路（東京大師横浜線）の間の地域に、木造率 60%以上で、かつ建物密度 80 棟/ ha 以上の木造住宅が密集する地区が分布しています。
- ・産業道路（東京大師横浜線）沿道や J R 南武支線沿線、多摩川沿い等に、住工併存市街地が分布しています。
- ・戦災復興土地区画整理事業が行われなかった地区を中心に、多くの地区で、狭あい道路に面して多数の住宅が建築されています。

都市計画道路区別進ちょく率表
(H18.4.1 現在)

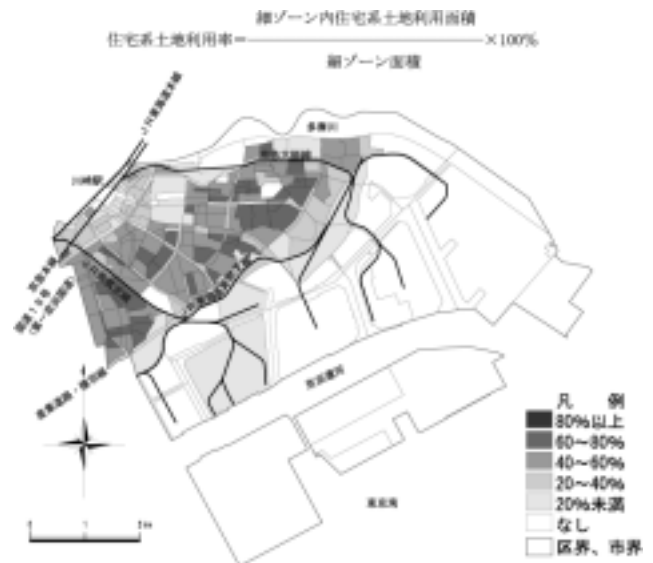
区	計画延長	完成延長	整備率
川崎区	87,340m	62,235m	71%
幸区	22,680m	13,906m	61%
中原区	32,320m	19,417m	60%
高津区	38,110m	22,799m	60%
宮前区	42,190m	35,201m	83%
多摩区	41,630m	19,701m	47%
麻生区	42,710m	16,911m	40%
計	306,980m	190,170m	62%

商業用地率図



(平成13年都市計画基礎調査より)

住宅用地率図

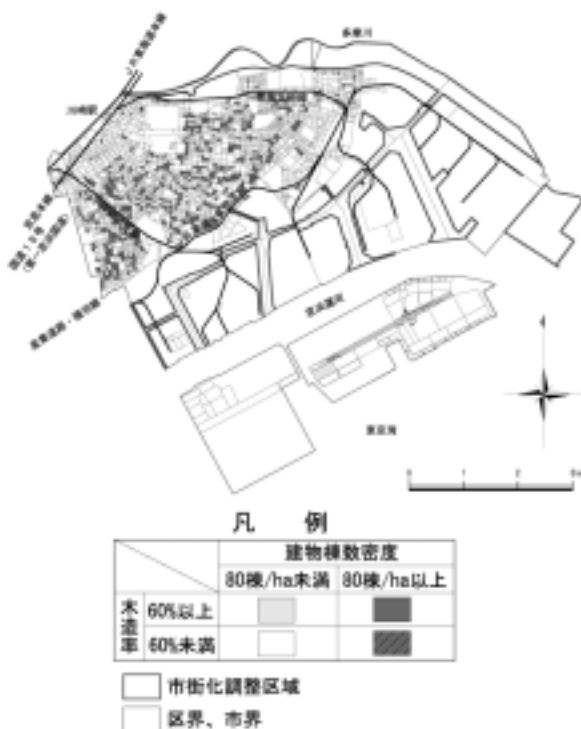


(平成13年都市計画基礎調査より)

5 住環境

- ・第一京浜（国道15号線）と産業道路（東京大師横浜線）の間の地域に、木造率60%以上で、かつ建物密度80棟/ha以上の木造住宅が密集する地区が分布しています。
- ・産業道路（東京大師横浜線）沿道やJR南武支線沿線、多摩川沿い等に、住工併存市街地が分布しています。
- ・戦災復興土地区画整理事業が行われなかった地区を中心に、多くの地区で、狭あい道路に面して多数の住宅が建築されています。

木造密集市街地図



(平成13年都市計画基礎調査より)

住工併存市街地図



(平成13年都市計画基礎調査より)

- ・ J R 東海道貨物支線の貨客併用化等、都市間・地域間の連携を強化する鉄道網の整備をめざします。
- ・ 地域間を連携するバスによる地域交通体系の整備をめざします。

(3) 歩行者、自転車、自動車が共存する道路をめざします

- ・ 誰もが安心して歩ける歩道空間の改善と沿道の街なみ景観の向上をめざします。
- ・ 歩行者、自転車、自動車が共存できる安全な生活道路の改善をめざします。
- ・ 住民や事業者の協力により、自転車駐輪場等の整備をめざします。
- ・ 道路緑化等による魅力ある道路空間の形成をめざします。

4 緑や水の環境を活かした潤いのあるまちを育みます

(1) 自然環境豊かな多摩川の保全と活用をめざします

- ・ 多摩川と海とのつながりや多摩川と市街地とのつながりを強化する歩行者空間の改善をめざします。
- ・ 多摩川の自然環境を活かした、河川空間の保全と活用をめざします。
- ・ 土地利用転換の機会をとらえ、市民が気軽に多摩川へアクセスできる歩行者空間の確保をめざします。

(2) 富士見公園や身近な公園の充実をめざします

- ・ 市民の憩いの空間となる富士見公園等の大規模公園の再整備をめざします。
- ・ 地域の特性を活かした身近な公園の再整備をめざします。

(3) 緑と水のネットワークをみんなで育みます

- ・ 浮島町公園（海風の森）における市民健康の森の取組など、住民が主体となった公園緑地の維持管理をめざします。
- ・ 事業所や地域の緑化活動の促進・支援により、緑と水のネットワークの形成をめざします。

(4) 旧東海道や川崎宿の史跡を活かした街なみを育みます

- ・ 住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、旧東海道の歴史を活かした街なみ景観形成をめざします。
- ・ 貴重な歴史的遺産や「ものづくり」のまちとしての「産業文化財」の保全・継承をめざします。

5 臨海部の再生をめざします

(1) 臨海部に水辺に親しめる公園・緑地の整備をめざします

- ・ 市民が集える水辺を活かした港湾緑地の整備をめざします。
- ・ 工場等の大規模な土地利用転換による運河沿いの水辺空間を活用した緑地やオープンスペースの確保をめざします。

(2) ものづくり機能の高度化と研究開発の機能の融合した臨海部をめざします

- ・ ものづくり産業と研究開発機関の集積を活かした工業地域の形成をめざします。
- ・ 事業所緑化や環境改善の取組の促進により、臨海部の環境再生をめざします。
- ・ 羽田連絡道路や幹線道路等の整備をめざし、臨海部や周辺諸都市との連携強化を進めます。

- ・ J R 東海道貨物支線の貨客併用化等、都市間・地域間の連携を強化する鉄道網の整備をめざします。
- ・ 地域間を連携するバスによる地域交通体系の整備をめざします。

(3) 歩行者、自転車、自動車が共存する道路をめざします

- ・ 誰もが安心して歩ける歩道空間の改善と沿道の街なみ景観の向上をめざします。
- ・ 歩行者、自転車、自動車が共存できる安全な生活道路の改善をめざします。
- ・ 住民や事業者の協力により、自転車駐輪場等の整備をめざします。
- ・ 道路緑化等による魅力ある道路空間の形成をめざします。

4 緑や水の環境を活かした潤いのあるまちを育みます

(1) 自然環境豊かな多摩川の保全と活用をめざします

- ・ 多摩川と海とのつながりや多摩川と市街地とのつながりを強化する歩行者空間の改善をめざします。
- ・ 多摩川の自然環境を活かした、河川空間の保全と活用をめざします。
- ・ 土地利用転換の機会をとらえ、市民が気軽に多摩川へアクセスできる歩行者空間の確保をめざします。

(2) 富士見公園や身近な公園の充実をめざします

- ・ 市民の憩いの空間となる富士見公園等の大規模公園の再整備をめざします。
- ・ 地域の特性を活かした身近な公園の再整備をめざします。

(3) 緑と水のネットワークをみんなで育みます

- ・ 市民健康の森（海風の森）など、住民が主体となった公園緑地の維持管理をめざします。
- ・ 事業所や地域の緑化活動の促進・支援により、緑と水のネットワークの形成をめざします。

(4) 旧東海道や川崎宿の史跡を活かした街なみを育みます

- ・ 住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、旧東海道の歴史を活かした街なみ景観形成をめざします。
- ・ 貴重な歴史的遺産や「ものづくり」のまちとしての「産業文化財」の保全・継承をめざします。

5 臨海部の再生をめざします

(1) 臨海部に水辺に親しめる公園・緑地の整備をめざします

- ・ 市民が集える水辺を活かした港湾緑地の整備をめざします。
- ・ 工場等の大規模な土地利用転換による運河沿いの水辺空間を活用した緑地やオープンスペースの確保をめざします。

(2) ものづくり機能の高度化と研究開発の機能の融合した臨海部をめざします

- ・ ものづくり産業と研究開発機関の集積を活かした工業地域の形成をめざします。
- ・ 事業所緑化や環境改善の取組の促進により、臨海部の環境再生をめざします。
- ・ 羽田連絡道路や幹線道路等の整備をめざし、臨海部や周辺諸都市との連携強化を進めます。
- ・ 大規模な工場等跡地の土地利用転換における水と緑の環境の創出や地域の防災性の向上、周辺市

(2) 市街地の各拠点間の連携

- ・羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路と臨海部幹線道路などの整備をめざします。
- ・隣接都市との連携、区内の各生活拠点間の連携を強化するために、第一京浜(国道15号線)、産業道路(東京大師横浜線)、国道357号線等を市街地の骨格を形づくる幹線道路として位置づけ、地域間の連携強化をめざします。
- ・踏切除去による渋滞緩和や地域の分断を解消するために、京急大師線の連続立体交差事業を進めます。特に効果の大きい産業道路を優先的に立体化するために、東門前駅から小島新田駅までの整備を進めます。
- ・旧東海道の歴史を活かした歩行者空間の改善や沿道の街なみ景観の改善に向けて、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

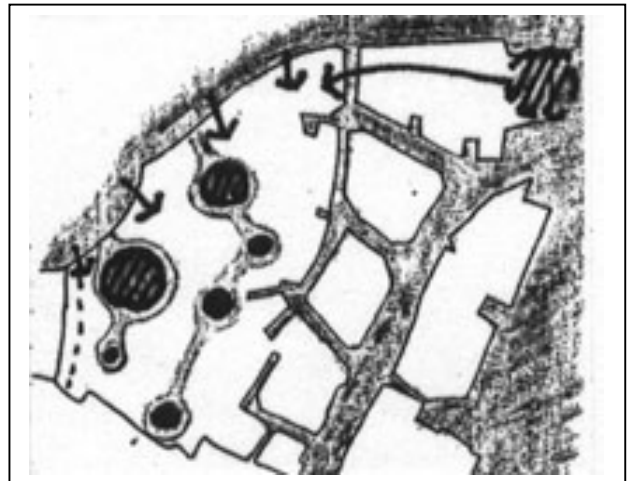
(3) 生活拠点間の連携

- ・拠点間連携を強化するために、幹線道路網の整備にあわせて、地域の実情に応じた安全で快適な歩行者空間の整備・改善に努めます。

4 緑や水の環境を活かした潤いのあるまちを育みます

(1) 海に面し、海に開いたまちを育みます

- ・臨海部は、川崎区にとって、そして川崎市にとって貴重な財産である海を活かしたまちづくりを進める地域として、土地利用転換等の機会をとらえて、市民が海にアクセスすることができ、水に親しむことのできる空間の創造をめざします。
- ・浮島から東扇島にかけての沿岸地域は、新しい市民の港として、海に親しむことができる市民に開かれた「親水空間のネットワーク」の形成をめざします。
- ・内奥運河沿いの水際線は、大規模工場跡地の土地利用転換等の機会にあわせて親水護岸や緑地の整備を誘導し、市民が水辺に親しめる空間づくりや運河を活かした景観づくり、防災性の向上に資するまちづくりなどにより、「親水空間のネットワーク」の形成をめざします。



(2) 多摩川を活かしたまちを育みます

多摩川の自然を活かしたまち

- ・多摩川は、地域の貴重な自然環境であり、市民の憩いの場でもあることから、多摩川から海へとつながる「(仮称)多摩川軸」と位置づけ、「多摩川プラン」を策定し、市民の利用環境の改善と、魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ・多摩川河口の干潟は、生態系保持空間として、水辺の豊かな自然環境の保全をめざします。
- ・大師橋から上流の区域は、スポーツやレクリエーション、環境学習の空間として、市民の利用環境の改善に努めます。さらに、川崎駅周辺地区から海へのアクセスやサイクリングコースの改善などの検討を進めます。
- ・沿川市街地の大規模な土地利用転換にあたっては、多摩川の自然と景観を活かした水辺に開かれた市街地の形成を誘導します。

(2) 市街地の各拠点間の連携

- ・羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路と臨海部幹線道路などの整備をめざします。
- ・隣接都市との連携、区内の各生活拠点間の連携を強化するために、第一京浜(国道15号線)、産業道路(東京大師横浜線)、国道357号線等を市街地の骨格を形づくる幹線道路として位置づけ、地域間の連携強化をめざします。
- ・踏切除去による渋滞緩和や地域の分断を解消するために、京急大師線の連続立体交差事業を進めます。特に効果の大きい産業道路を優先的に立体化するために、東門前駅から小島新田駅までの整備を進めます。
- ・旧東海道の歴史を活かした歩行者空間の改善や沿道の街なみ景観の改善に向けて、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

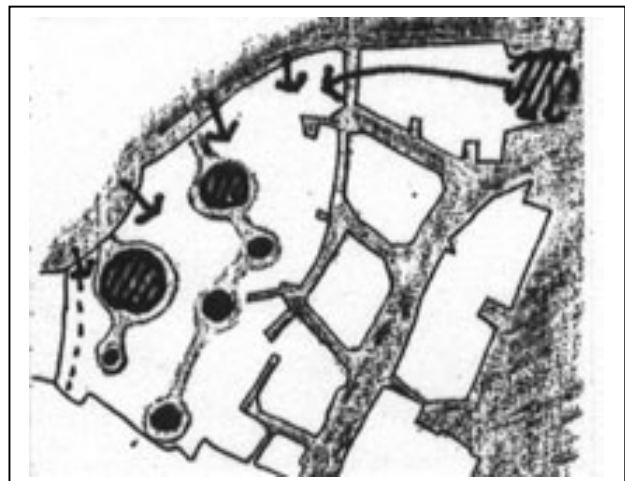
(3) 生活拠点間の連携

- ・拠点間連携を強化するために、幹線道路網の整備にあわせて、地域の実情に応じた安全で快適な歩行者空間の整備・改善に努めます。

4 緑や水の環境を活かした潤いのあるまちを育みます

(1) 海に面し、海に開いたまちを育みます

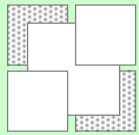
- ・臨海部は、川崎区にとって、そして川崎市にとって貴重な財産である海を活かしたまちづくりを進める地域として、土地利用転換等の機会をとらえて、市民が海にアクセスすることができ、水に親しむことのできる空間の創造をめざします。
- ・浮島から東扇島にかけての沿岸地域は、新しい市民の港として、海に親しむことができる市民に開かれた「親水空間のネットワーク」の形成をめざします。
- ・内奥運河沿いの水際線は、大規模工場跡地の土地利用転換等の機会にあわせて親水護岸や緑地の整備を誘導し、市民が水辺に親しめる空間づくりや運河を活かした景観づくり、防災性の向上に資するまちづくりなどにより、「親水空間のネットワーク」の形成をめざします。



(2) 多摩川を活かしたまちを育みます

多摩川の自然を活かしたまち

- ・多摩川は、地域の貴重な自然環境であり、市民の憩いの場でもあることから、多摩川から海へとつながる「(仮称)多摩川軸」と位置づけ、「多摩川プラン」を策定し、市民の利用環境の改善と、魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ・多摩川河口の干潟は、生態系保持空間として、水辺の豊かな自然環境の保全をめざします。
- ・大師橋から上流の区域は、スポーツやレクリエーション、環境学習の空間として、市民の利用環境の改善に努めます。さらに、川崎駅周辺地区から海へのアクセスやサイクリングコースの改善などの検討を進めます。
- ・沿川市街地の大規模な土地利用転換にあたっては、多摩川の自然と景観を活かした水辺に開かれた市街地の形成を誘導します。



土地利用

まちづくりの基本的方向

- 1 広域拠点として、川崎駅周辺地区の活性化と魅力の向上をめざします
- 2 地域の自然、歴史・文化の資源・資産を活かした市街地を育みます
- 3 人と人がふれあえる身近な商店街の活性化をめざします
- 4 住宅地の住環境の改善と用途混在地区の改善をめざします
- 5 臨海部の産業再生・都市再生・環境再生をめざし、適切な土地利用誘導による新たな拠点形成をめざします

1 広域拠点として、川崎駅周辺地区の活性化と魅力の向上をめざします

<現状・課題>

- ・川崎市の玄関である川崎駅周辺地区は、再開発等の進ちょくにより、中枢業務、商業等の機能が集積していますが、羽田空港の再拡張・国際化等の機会をとらえた広域連携を支える交通結節点としての快適な駅前空間の整備や、商店街の振興と一体となった都市の回遊性の確保、人と環境に優しいまちづくり等の課題があります。
- ・富士見周辺地区は、富士見公園や市民利用施設が集中していますが、公園の再整備や市民利用施設整備、周辺の土地利用転換と一体となったまちづくりが課題です。

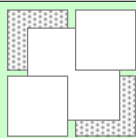
(1) 川崎駅周辺地区

「広域拠点」としての都心地区の整備

- ・川崎駅周辺地区は、本市の「広域拠点」として、中枢業務機能や広域的な商業機能、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積を図り、「商業業務エリア」の形成をめざします。
- ・羽田空港の再拡張や国際化に対応し、市街地再開発事業や地区計画等による、民間活力を活かした土地の高度利用を促進し、広域的な集客機能を備えた活力と魅力ある市街地の形成をめざします。
- ・周辺部に、住宅地が広がっている地域特性を活かし、職住が近接したまちとして、近隣の住民にとって親しみやすい生活都心としての機能と、広域から多様な来街者をひきつける個性と魅力ある機能とのバランスを図り、「地域商業エリア」の形成をめざします。

交通結節点機能の強化と回遊性の高い個性的なにぎわいのあるまちづくり

- ・広域連携を支える交通結節点機能を高めるために、「川崎駅周辺総合整備計画」に基づいて、川崎駅東口と西口の回遊性強化、施設のバリアフリー化を進め、東口駅前広場機能の見直しを図ることにより、広域的な都市拠点の形成をめざします。



土地利用

まちづくりの基本的方向

- 1 広域拠点として、川崎駅周辺地区の活性化と魅力の向上をめざします
- 2 地域の自然・歴史・文化の資源・資産を活かした市街地を育みます
- 3 人と人がふれあえる身近な商店街の活性化をめざします
- 4 住宅地の環境改善と用途混在地区の改善をめざします
- 5 臨海部の産業再生・都市再生・環境再生をめざします

1 広域拠点として、川崎駅周辺地区の活性化と魅力の向上をめざします

<現状・課題>

- ・川崎市 of 玄関である川崎駅周辺地区は、再開発等の進ちょくにより、中枢業務、商業等の機能が集積していますが、羽田空港の再拡張・国際化等の機会をとらえた広域連携を支える交通結節点としての快適な駅前空間の整備や、商店街の振興と一体となった都市の回遊性の確保、人と環境に優しいまちづくり等の課題があります。
- ・富士見周辺地区は、富士見公園や市民利用施設が集中していますが、公園の再整備や市民利用施設整備、周辺の土地利用転換と一体となったまちづくりが課題です。

(1) 川崎駅周辺地区

「広域拠点」としての都心地区の整備

- ・川崎駅周辺地区は、本市の「広域拠点」として、中枢業務機能や広域的な商業機能、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積を図り、「商業業務エリア」の形成をめざします。
- ・羽田空港の再拡張や国際化に対応し、市街地再開発事業や地区計画等による、民間活力を活かした土地の高度利用を促進し、広域的な集客機能を備えた活力と魅力ある市街地の形成をめざします。
- ・周辺部に、住宅地が広がっている地域特性を活かし、職住が近接したまちとして、近隣の住民にとって親しみやすい生活都心としての機能と、広域から多様な来街者をひきつける個性と魅力ある機能とのバランスを図り、「地域商業エリア」の形成をめざします。

交通結節点機能の強化と回遊性の高い個性的なにぎわいのあるまちづくり

- ・広域連携を支える交通結節点機能を高めるために、「川崎駅周辺総合整備計画」に基づいて、川崎駅東口と西口の回遊性強化、施設のバリアフリー化を進め、東口駅前広場機能の見直しを図ることにより、広域的な都市拠点の形成をめざします。

- ・住宅地の中に立地する商店街は、「地域商業エリア」として、身近な商店街を中心に、商業施設と住宅とが調和した市街地の形成をめざします。
- ・身近な商店街は、地区コミュニティの核として、多くの人が集まり、交流できる空間としていくために、買物客にとって安全で快適な空間とするための道路のバリアフリー化や自転車等駐車場の整備、空き店舗を活用したコミュニティの場づくり、街なみ景観の整備等、住民や商店街組織の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・大規模店舗の立地にあたっては、周辺環境への配慮を求めるとともに、出店後も、にぎわいや交流の場や地域のコミュニティの形成、防犯・環境美化等の地域活動への参加等、住民や商業者と連携したまちづくり活動を促進します。

4 住宅地の住環境の改善と用途混在地区の改善をめざします

<現状・課題>

- ・川崎区の住宅地の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により基盤整備が進められました。区画整理が行われた地域は一定の基盤が整備されていますが、一部、狭あいな道路や老朽化した木造家屋の建替更新などの課題を抱えている地区もあります。
- ・小田、小田栄、浅田、渡田、浜町、鋼管通、四谷等の面的整備が行われていない地域では、幅員4m以下の道路が多く分布し、道路率も15%未満で、さらに、老朽化した木造家屋が密集している地区もあるため、これらの改善が課題となっています。
- ・産業道路周辺の日ノ出、塩浜、四谷下町の一部、JR南武支線周辺の小田栄、元木、下並木の一部、多摩川周辺の殿町の一部等、中小工場と住宅とが混在している地域があります。その多くは、準工業地域であり、操業環境の維持・保全と、住環境との調和が課題となっています。

(1) 住宅地の環境改善

- ・戦災復興土地区画整理事業等により道路や公園等の一定の都市基盤が整備されている地区は、「住環境調和エリア」として、中密度の土地利用を維持し、住環境の整備や防災機能の向上を図り、戸建住宅と共同住宅等とが調和した市街地の形成をめざします。
- ・地区計画や一定規模以上の総合設計等により良好な住宅地が形成されている地区は、「住環境調和エリア」として、住環境の維持・保全を図る住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・安定、成熟した都市型社会を踏まえて、用途地域等の根幹的な土地利用ルールの基本的枠組みを維持していきます。ただし、現に立地している建築物の規模（容積率）に比べて指定されている容積率の最高限度が特に大きい地区については、地域の実情に応じた質の高い住宅地を形成するために、きめ細かな土地利用誘導方策を検討します。
- ・桜本地区は、歴史と文化を活かした共生のまちづくりや地域の観光資源を活かしたまちづくりを進めるために、商業施設と住宅が調和した、魅力のあるまちの形成をめざします。
- ・幹線道路の沿道は、建物の不燃化による防災性の向上や良好な街なみ景観の誘導を図ります。

(2) 木造密集住宅市街地の改善

- ・生活道路等の基盤が未整備な木造密集住宅市街地は、「住環境向上エリア」として、中密度の土地利用を維持し、戸建住宅と中高層の共同住宅とが調和した、住宅地の形成をめざします。さらに、老朽建築物の建て替えなどを促進します。
- ・新たな住宅等の建築や既存の住宅の建替更新の機会をとらえて、狭あいな道路の拡幅を促進し、安全で快適な住宅地の形成に努めます。
- ・接道要件を満たさない敷地が存在していることにより建替更新が進まない地域においては、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、老朽化した木造住宅の建て替えを促進します。

- ・住宅地の中に立地する商店街は、「地域商業エリア」として、身近な商店街を中心に、商業施設と住宅とが調和した市街地の形成をめざします。
- ・身近な商店街は、地区コミュニティの核として、多くの人が集まり、交流できる空間としていくために、買物客にとって安全で快適な空間とするための道路のバリアフリー化や自転車等駐車場の整備、空き店舗を活用したコミュニティの場づくり、街なみ景観の整備等、住民や商店街組織の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・大規模店舗の立地にあたっては、周辺環境への配慮を求めるとともに、出店後も、にぎわいや交流の場や地区コミュニティの核として、防犯・環境美化等の地域活動への参加等、住民や商業者と連携したまちづくり活動を促進します。

4 住宅地の住環境の改善と用途混在地区の改善をめざします

<現状・課題>

- ・川崎区の住宅地の多くは、戦災復興土地区画整理事業等により基盤整備が進められました。区画整理が行われた地域は一定の基盤が整備されていますが、一部、狭あいな道路や老朽化した木造家屋の建替更新などの課題を抱えている地区もあります。
- ・小田、小田栄、浅田、渡田、浜町、鋼管通、四谷等の面的整備が行われていない地域では、幅員4m以下の道路が多く分布し、道路率も15%未満で、さらに、老朽化した木造家屋が密集している地区もあるため、これらの改善が課題となっています。
- ・産業道路周辺の日ノ出、塩浜、四谷下町の一部、JR南武支線周辺の小田栄、元木、下並木の一部、多摩川周辺の殿町の一部等、中小工場と住宅とが混在している地域があります。その多くは、準工業地域であり、操業環境の維持・保全と、住環境との調和が課題となっています。

(1) 住宅地の環境改善

- ・戦災復興土地区画整理事業等により道路や公園等の一定の都市基盤が整備されている地区は、「住環境調和エリア」として、中密度の土地利用を維持し、住環境の整備や防災機能の向上を図り、戸建住宅と共同住宅等とが調和した市街地の形成をめざします。
- ・地区計画や一定規模以上の総合設計等により良好な住宅地が形成されている地区は、「住環境調和エリア」として、住環境の維持・保全を図る住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・安定、成熟した都市型社会を踏まえて、用途地域等の根幹的な土地利用ルールの基本的枠組みを維持していきます。ただし、現に立地している建築物の規模（容積率）に比べて指定されている容積率の最高限度が特に大きい地区については、地域の実情に応じた質の高い住宅地を形成するために、きめ細かな土地利用誘導方策を検討します。
- ・桜本地区は、歴史と文化を活かした共生のまちづくりや地域の観光資源を活かしたまちづくりを進めるために、商業施設と住宅が調和した、魅力のあるまちの形成をめざします。
- ・幹線道路の沿道は、建物の不燃化による防災性の向上や良好な街なみ景観の誘導を図ります。

(2) 木造密集住宅市街地の改善

- ・生活道路等の基盤が未整備な木造密集住宅市街地は、「住環境向上エリア」として、中密度の土地利用を維持し、戸建住宅と中高層の共同住宅とが調和した、住宅地の形成をめざします。さらに、老朽建築物の建て替えなどを促進します。
- ・新たな住宅等の建築や既存の住宅の建替更新の機会をとらえて、狭あいな道路の拡幅を促進し、安全で快適な住宅地の形成に努めます。
- ・接道要件を満たさない敷地が存在していることにより建替更新が進まない地域においては、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、老朽化した木造住宅の建て替えを促進します。

り活発にするため、住民との協働により、空き店舗等の活用の支援・促進、さらに、各地域にある老人いこいの家やこども文化センター、学校などの既存施設の有効利用を図るとともに、学校、公営住宅の建て替え等にあわせ、地域ニーズに対応した機能の充足をめざします。

(8) 良好な住宅団地の維持・改善

- ・老朽化した市営住宅については、適切な建て替え、改善、修繕等を計画的に行うとともに、比較的規模が大きい団地の建て替えにおいては、福祉施設との合築、オープンスペースや良好な景観デザインの創出等、周辺地域の環境改善を含む一体的なまちづくりに考慮して取り組みます。
- ・民間の大規模な住宅団地においても、建物の老朽化が進行した地域も見られることから、適切な維持管理を推進するため、管理組合等による住民の主体的な活動を支援します。また、その建て替えにあたっては、周辺の市街地環境の改善に資するものとなるよう協力の要請をします。

(9) 幹線道路沿道の土地利用の改善

- ・幹線道路の沿道地区では、沿道建築物の不燃化や周辺環境に配慮した中密度の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街なみ景観の形成を促進します。

5 臨海部の産業再生・都市再生・環境再生をめざし、適切な土地利用誘導による新たな拠点形成をめざします

<現状・課題>

- ・臨海部地域は、重化学工業等の集積立地により、我が国の経済をけん引してきましたが、近年の産業構造の転換や経済環境の変化に伴い、土地利用転換が進んでいます。既存産業の高度化や新産業立地を促進し、臨海部の産業・都市・環境の再生が求められています。
- ・臨海部に隣接する既成市街地は、住工混在地や密集住宅市街地も広がっており、大規模な工場跡地等の土地利用転換をきっかけにした周辺市街地の環境改善や、海に開かれた快適な環境の整備、地域の防災性の向上に資する土地利用が求められています。
- ・川崎港は、首都圏の経済活動を支える重要な役割を果たしていますが、東京湾内諸港などとの広域連携や総合的な物流体系を構築し、国際競争力を強化していくことが課題となっています。

(1) 臨海部の再生をめざした土地利用

- ・首都圏における地理的優位性や再拡張・国際化が予定される羽田空港との近接性などを活かした既存産業の高度化・複合化や研究開発機能等の集積、川崎港の機能強化と陸海空の交通結節点を活かした物流拠点の形成、先端的な環境技術の移転を通じた国際貢献に資する産業の集積をめざす地域として、これらを支える基盤施設の整備を進め、我が国を代表する産業拠点にふさわしい、活力のある臨海部の再生をめざします。
- ・事業所の緑化を促進するとともに、土地利用転換の機会をとらえた緑地やオープンスペースの創出を誘導し、多摩川や東京湾の水と緑を活かした環境づくりと防災性の向上をめざします。

内奥運河までの地域

- ・臨海部の再生を先導する地区として、「浜川崎駅周辺地域」と「川崎殿町・大師河原地域」を、「臨海都市拠点」に位置づけ、産業道路以西及び殿町1、2、3丁目(一部)を除く地区については、工場跡地等の土地利用転換にあわせて、生産機能の高度化や研究開発、商業、業務、物流、レクリエーション交流機能の集積を図るなど複合拠点の形成をめざします。
- ・田町、日ノ出、塩浜、四谷下町、江川町等の準工業地域を除く、産業道路から内奥運河までの地域は、「新産業複合エリア」として、既存の生産機能の集積に加え、研究開発機能や商業、業務

り活発にするため、住民との協働により、空き店舗等の活用の支援・促進、さらに、各地域にある老人いこいの家やこども文化センター、学校などの既存施設の有効利用を図るとともに、学校、公営住宅の建て替え等にあわせ、地域ニーズに対応した機能の充足をめざします。

(8) 良好な住宅団地の維持・改善

- ・老朽化した市営住宅については、適切な建て替え、改善、修繕等を計画的に行うとともに、比較的規模が大きい団地の建て替えにおいては、福祉施設との合築、オープンスペースや良好な景観デザインの創出等、周辺地域の環境改善を含む一体的なまちづくりに考慮して取り組みます。
- ・民間の大規模な住宅団地においても、建物の老朽化が進行した地域も見られることから、適切な維持管理を推進するため、管理組合等による住民の主体的な活動を支援します。また、その建て替えにあたっては、周辺の市街地環境の改善に資するものとなるよう協力の要請をします。

(9) 幹線道路沿道の土地利用の改善

- ・幹線道路の沿道地区では、沿道建築物の不燃化や周辺環境に配慮した中密度の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街なみ景観の形成を促進します。

5 臨海部の産業再生・都市再生・環境再生をめざし、適切な土地利用誘導による新たな拠点形成をめざします

< 現状・課題 >

- ・臨海部地域は、重化学工業等の集積立地により、我が国の経済をけん引してきましたが、近年の産業構造の転換や経済環境の変化に伴い、土地利用転換が進んでいます。既存産業の高度化や新産業立地を促進し、臨海部の産業・都市・環境の再生が求められています。
- ・臨海部に隣接する既成市街地は、住工混在地や密集住宅市街地も広がっており、大規模な工場跡地等の土地利用転換をきっかけにした周辺市街地の環境改善や、海に開かれた快適な環境の整備、地域の防災性の向上に資する土地利用が求められています。
- ・川崎港は、首都圏の経済活動を支える重要な役割を果たしていますが、東京湾内諸港などとの広域連携や総合的な物流体系を構築し、国際競争力を強化していくことが課題となっています。

(1) 臨海部の再生をめざした土地利用

- ・首都圏における地理的優位性や再拡張・国際化が予定される羽田空港との近接性などを活かした既存産業の高度化・複合化や研究開発機能の集積、川崎港の機能強化と陸海空の交通結節点を活かした物流拠点の形成、先端的な環境技術の移転を通じた国際貢献に資する産業の集積をめざす地域として、これらを支える基盤施設の整備を進め、我が国を代表する産業拠点にふさわしい、活力のある臨海部の再生をめざします。
- ・事業所の緑化を促進するとともに、土地利用転換の機会をとらえた緑地やオープンスペースの創出を誘導し、多摩川や東京湾の水と緑を活かした環境づくりと防災性の向上をめざします。

産業道路から内奥運河までの地域

- ・臨海部の再生を先導する地区として、「浜川崎駅周辺地域」と「川崎殿町・大師河原地域」を、「臨海都市拠点」に位置づけ、産業道路以西及び殿町1、2、3丁目(一部)を除く地区については、工場跡地等の土地利用転換にあわせて、生産機能の高度化や研究開発、商業、業務、物流、レクリエーション交流機能の集積を図るなど複合拠点の形成をめざします。
- ・田町、日ノ出、塩浜、四谷下町、江川町等の準工業地域を除く、産業道路から内奥運河までの地域は、「新産業複合エリア」として、既存の生産機能の集積に加え、研究開発機能や商業、業務

機能の集積を適切に誘導し、土地の高度利用等による複合市街地の形成をめざします。

- ・多摩川リバーサイド地区、殿町1、2、3丁目（一部）、小田栄地区及び鋼管通地区の工業地域・準工業地域も、「新産業複合エリア」として、既存の生産機能の集積に加え、研究開発機能や商業、業務機能の集積を適切に誘導するとともに、これら地区で、優良な都市型住宅を建築する場合には、既存住宅地や周辺工業地域との調和に配慮し、計画的な土地利用を誘導していく中で、土地の高度利用による複合市街地の形成をめざします。
- ・土地利用転換にあたっては、緑地やオープンスペース等の形成を促進するなど、都市再生に資する計画的な土地利用を促進します。

内奥運河から先の埋立地の地域

- ・内奥運河から先の埋立地の地域は、「工業・物流エリア」として、既存の生産機能の高度化・高付加価値化や研究開発機能との融合による新たな産業の立地を促進するとともに、港湾・物流機能を活かした複合的な土地利用を適切に誘導します。また、海と港が調和した緑地やレクリエーション活動の場の形成をめざします。

（2）臨海部における大規模な工場跡地等の土地利用転換の方針

- ・大規模な工場等が土地利用転換する場合は、既存産業の高度化や新産業の創出等をめざす産業政策との協調や既成市街地と臨海部の土地利用や環境面での緩衝帯機能の向上、水と緑の環境の創出と地域の防災性の向上、周辺市街地の環境改善や市街地環境との調和といった視点から、計画的な土地利用の誘導に努めます。

（3）臨港地区における土地利用の方針と港湾物流拠点の形成

- ・臨港地区内では、船舶を利用した物流機能や生産機能、緑地等の親水空間など、多様な機能が調和し連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾施設の良い管理運営と有効利用を進めるとともに、分区条例等に基づき、実情に応じた建築物や構築物を立地誘導することにより、適切な土地利用を図ります。
- ・東扇島地区は、川崎港の東京・横浜へのアクセスや羽田空港への近接性、臨港地区内の企業集積、港湾物流機能の集積等の優位性を踏まえ、港湾物流の動向にあわせた業種・企業の立地に向けた土地活用を図り高機能物流拠点の形成を推進します。
- ・市内初となる人工海浜として、市民が川崎の海にふれあえる親水性豊かな東扇島東緑地を整備するなど、魅力ある空間を提供し、海と港が調和した拠点の形成をめざします。

（4）新たな臨海都市拠点の形成

- ・臨海部全体の再編整備を先導する地域として、次の2地域を位置づけます。また、2地域以外にも、既成市街地の再生に資するとともに、整備効果が高い地区の指定を検討します。

川崎殿町・大師河原地域

- ・羽田空港への近接性や多摩川に面する優れた地域特性を活かし、殿町3丁目地区では、大規模工場跡地の土地利用転換を誘導し、集客・交流施設の整備を核とする複合拠点や業務、商業及び研究開発機能等の導入を計画的に誘導します。また、地域内の他の地区においては、優良な都市型住宅を誘導し、土地の高度利用による複合市街地の形成をめざします。
- ・土地利用転換にあたっては、内奥運河から多摩川に連続した緑のネットワークの形成や、多摩川の水辺環境の創造、魅力ある景観形成に配慮した開発の誘導に努めます。
- ・拠点機能の強化を図るため、羽田連絡道路の整備をめざすと同時に、川崎縦貫道路、国道409号線の整備による広域交通アクセスの向上を進めます。
- ・国による高規格堤防（スーパー堤防）整備事業や人と川とのふれあい対策事業（緩傾斜スロープ

機能の集積を適切に誘導し、土地の高度利用等による複合市街地の形成をめざします。

- ・多摩川リバーサイド地区、殿町1、2、3丁目（一部）、小田栄地区及び鋼管通地区の工業地域・準工業地域も、「新産業複合エリア」として、既存の生産機能の集積に加え、研究開発機能や商業、業務機能の集積を適切に誘導するとともに、これら地区で、優良な都市型住宅を建築する場合には、既存住宅地や周辺工業地域との調和に配慮し、計画的な土地利用を誘導し、土地の高度利用による複合市街地の形成をめざします。
- ・土地利用転換にあたっては、緑地やオープンスペース等の形成を促進するなど、都市再生に資する計画的な土地利用を促進します。

内奥運河から先の埋立地の地域

- ・内奥運河から先の埋立地の地域は、「工業・物流エリア」として、既存の生産機能の高度化・高付加価値化や研究開発機能との融合による新たな産業の立地を促進するとともに、港湾・物流機能を活かした複合的な土地利用を適切に誘導します。また、海と港が調和した緑地やレクリエーション活動の場の形成をめざします。

（2）臨海部における大規模な工場跡地等の土地利用転換の方針

- ・大規模な工場等跡地の土地利用転換に際しては、既存産業の高度化や新産業の創出等をめざす産業政策との協調や既成市街地と臨海部の土地利用や環境面での緩衝帯機能の向上、水と緑の環境の創出と地域の防災性の向上、周辺市街地の環境改善や市街地環境との調和といった視点から、計画的な土地利用の誘導に努めます。

（3）臨港地区における土地利用の方針と港湾物流拠点の形成

- ・臨港地区内では、船舶を利用した物流機能や生産機能、緑地等の親水空間など、多様な機能が調和し連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾施設的良好な管理運営と有効利用を進めるとともに、分区条例等に基づき、実情に応じた建築物や構築物を立地誘導することにより、適切な土地利用を図ります。
- ・東扇島地区は、川崎港の東京・横浜へのアクセスや羽田空港への近接性、臨港地区内の企業集積、港湾物流機能の集積等の優位性を踏まえ、港湾物流の動向にあわせた業種・企業の立地に向けた土地活用を図り高機能物流拠点の形成に努めます。
- ・市内初となる人工海浜として、市民が川崎の海にふれあえる親水性豊かな東扇島東緑地を整備するなど、魅力ある空間を提供し、海と港が調和した拠点の形成をめざします。

（4）新たな臨海都市拠点の形成

- ・臨海部全体の再編整備を先導する地域として、次の2地域を位置づけます。また、2地域以外にも、既成市街地の再生に資するとともに、整備効果が高い地区の指定を検討します。

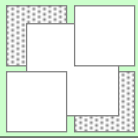
川崎殿町・大師河原地域

- ・羽田空港への近接性や多摩川に面する優れた地域特性を活かし、殿町3丁目地区では、大規模工場跡地の土地利用転換を誘導し、集客・交流施設の整備を核とする複合拠点や業務、商業及び研究開発機能等の導入を計画的に誘導します。また、地域内の他の地区においては、優良な都市型住宅を誘導し、土地の高度利用による複合市街地の形成をめざします。
- ・土地利用転換にあたっては、内奥運河から多摩川に連続した緑のネットワークの形成や、多摩川の水辺環境の創造、魅力ある景観形成に配慮した開発の誘導に努めます。
- ・拠点機能の強化を図るため、羽田連絡道路の整備をめざすと同時に、川崎縦貫道路、国道409号線の整備による広域交通アクセスの向上を進めます。
- ・国による高規格堤防（スーパー堤防）整備事業や人と川とのふれあい対策事業（緩傾斜スロープ

低密度：容積率おおむね 60%～100%
中密度：容積率おおむね 150%～300%
高密度：容積率おおむね 400%以上

*本表では、第1編 はじめに 案 1 - 8 ページ、6(3)文章表現について の項における実施
主体や計画熟度についての語尾の記述を省略しています。

低密度：容積率おおむね 60%～100%
中密度：容積率おおむね 150%～300%
高密度：容積率おおむね 400%以上



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備をめざします
- 2 公共交通機関網が整ったまちをめざします
- 3 歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安心して歩ける安全で快適な生活道路の整備をめざします

1 地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・首都圏の広域的な交通ネットワークを構築するためにも、さらに、住宅地への通過交通の進入を防ぐためにも、環境に配慮した広域幹線道路網の整備が課題です。
- ・さらに、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路や臨海部幹線道路の整備などが求められています。
- ・川崎区の都市計画道路の整備率は、約71%で（平成18年4月現在）市の平均約62%を上回っていますが、川崎駅周辺地区と既成市街地、臨海部とを結び、市民の海へのアクセスが容易になる幹線道路網、さらに、小田地区、田島地区、大師地区等を連携する公共交通網の整備が求められています。
- ・ものづくり産業のまちを支える骨格基盤や周辺諸都市との連携、区内の地域間の連携を強化し地域の活力を高めること、川崎駅周辺地区と海とのつながり、多摩川と住宅地とのつながりが改善され、人々が行き交い、水や緑の資源・資産が活かされたまちとなることが課題です。
- ・その一方で、自動車交通量を削減するための交通需要管理施策の実施や、周辺環境への環境負荷を低減させる自動車公害対策も大きな課題です。

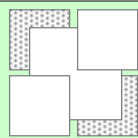
（1）広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる幹線道路網のあり方

都市の骨格形成のための幹線道路

- ・首都圏の多核的な都市構造の形成を支援し、本市の拠点性と都市機能の向上を図るため、広域的な交通機能の強化や隣接都市との連携強化などを推進し、都市の骨格形成を図る幹線道路網の整備をめざします。

拠点形成や地域のまちづくりのための幹線道路

- ・都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市機能の向上や地域生活ゾーン相互の連携を推進し、土地利用とバランスの取れた地域のまちづくりを支援する幹線道路網の整備をめざします。



交通体系

まちづくりの基本的方向

- 1 地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備をめざします
- 2 公共交通機関網が整ったまちをめざします
- 3 歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安心して歩ける安全で快適な生活道路の整備をめざします

1 地域間の連携を強くする、安全で快適な幹線道路網の整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・首都圏の広域的な交通ネットワークを構築するためにも、さらに、住宅地への通過交通の進入を防ぐためにも、環境に配慮した広域幹線道路網の整備が課題です。
- ・さらに、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路や臨海部幹線道路の整備などが求められています。
- ・川崎区の都市計画道路の整備率は、約71%で（平成17年4月現在）、市の平均約61%を上回っていますが、川崎駅周辺地区と既成市街地、臨海部とを結び、市民の海へのアクセスが容易になる幹線道路網、さらに、小田地区、田島地区、大師地区等を連携する公共交通網の整備が求められています。
- ・ものづくり産業のまちを支える骨格基盤や周辺諸都市との連携、区内の地域間の連携を強化し地域の活力を高めること、川崎駅周辺地区と海とのつながり、多摩川と住宅地とのつながりが改善され、人々が行き交い、水や緑の資源・資産が活かされたまちとなることが課題です。
- ・その一方で、自動車交通量を削減するための交通需要管理施策の実施や、周辺環境への環境負荷を低減させる自動車公害対策も大きな課題です。

(1) 広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる幹線道路網のあり方

都市の骨格形成のための幹線道路

- ・首都圏の多核的な都市構造の形成を支援し、本市の拠点性と都市機能の向上を図るため、広域的な交通機能の強化や隣接都市との連携強化などを推進し、都市の骨格形成を図る幹線道路網の整備をめざします。

拠点形成や地域のまちづくりのための幹線道路

- ・都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市機能の向上や地域生活ゾーン相互の連携を推進し、土地利用とバランスの取れた地域のまちづくりを支援する幹線道路網の整備をめざします。

< 道路区分と交通機能、配慮すべき機能 >

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
d) 区画道路(生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

(2) 広域幹線道路網の整備

- ・首都圏の周辺諸都市との連携強化をめざし、広域調和・地域連携型の都市構造を支える広域幹線道路網については、川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線） 期区間の整備、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路や臨海部幹線道路などの整備をめざします。
- ・川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線） 期（国道 15 号線～東名高速道路方面）は、将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を行い、ルート・構造等の見直しを進めます。

(3) 市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備

効率的、効果的な幹線道路網の整備

- ・幹線道路の整備にあたっては、「広域調和・地域連携型」の都市機能の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における再開発や、土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に重点を置いて進めます。
- ・臨海部における都市間連携と臨海部の再編整備を進めるために、臨港道路東扇島水江町線等の整備や、臨海部の交通の円滑化に資する幹線道路の検討を進めます。
- ・京急大師線沿線の踏切事故や交通渋滞の緩和を図るため、連続立体交差事業を引き続き進めます。特に効果の大きい産業道路を優先的に立体化するために、東門前駅から小島新田駅までの整備を進めます。
- ・道路整備にあたっては、道路整備の事業効果を早期に発現させ、その効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換していくために、「道路整備計画」に基づき、効率的な投資による効果的な整備を進めます。
- ・既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担・代替や地形条件、沿道状況等との整合性を考慮し、事業化の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路の見直しを行うなど、効率的・

< 道路区分と交通機能、配慮すべき機能 >

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
d) 区画道路(生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮(道路幅員によって、歩車分離、歩車共存の道路構造とする)
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

(2) 広域幹線道路網の整備

- ・首都圏の周辺諸都市との連携強化をめざし、広域調和・地域連携型の都市構造を支える広域幹線道路網については、川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線） 期区間の整備、羽田空港の再拡張・国際化に対応して、羽田連絡道路や臨海部幹線道路などの整備をめざします。
- ・川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線） 期（国道 15 号線～東名高速道路）は、将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めた幅広い検討を行い、ルート・構造等の見直しを進めます。

(3) 市域の各拠点を結ぶ幹線道路網の整備

効率的、効果的な幹線道路網の整備

- ・幹線道路の整備にあたっては、「広域調和・地域連携型」の都市機能の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における再開発や、土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に重点を置いて進めます。
- ・臨海部における都市間連携と臨海部の再編整備を進めるために、臨港道路東扇島水江町線等の整備や、臨海部の交通の円滑化に資する幹線道路の検討を進めます。
- ・京急大師線沿線の踏切事故や交通渋滞の緩和を図るため、連続立体交差事業を引き続き進めます。特に効果の大きい産業道路を優先的に立体化するために、東門前駅から小島新田駅までの整備を進めます。
- ・道路整備にあたっては、道路整備の事業効果を早期に発現させ、その効果がまちづくりに波及するような進め方へ転換していくために、「道路整備計画」に基づき、効率的な投資による効果的な整備を進めます。
- ・既存道路を有効に活用した都市計画道路機能の分担・代替や地形条件、沿道状況等との整合性を考慮し、事業化の動向を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路の見直しを行うなど、効率的・

善に努めます。

- ・市や事業者と協働して、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動を支援します。

(3) 適切な駐車場の整備

- ・大規模な商業施設等、多くの集客がある施設等の立地について、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等による駐車場の設置を誘導し、利用しやすい交通環境の整備を進めます。
- ・川崎駅東口周辺の駐車場整備地区においては、民間駐車場と連携した駐車場案内システムにより、道路交通の円滑化に努めます。

(4) 公共交通の利用促進と一体となった交通需要の管理

- ・交通需要管理（TDM）手法を活用し、地域の特性に応じた交通量・交通流対策を関連機関との連携により実施し、自動車からの汚染物質の排出量を削減することにより道路沿道の環境改善に努めます。

3 歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安心して歩ける安全で快適な生活道路の整備をめざします

<現状・課題>

- ・戦災復興土地区画整理事業が行われた地域では、一定の道路基盤が整備されていますが、土地区画整理事業が行われなかった地域では幅員4m未満の道路が多く、災害上の課題がある地域もあります。
- ・さらに、多摩川や旧東海道など自然や歴史を活かした歩行者空間の整備や商店街の活性化と一体となった歩行者空間の整備、歩行者と自転車、自動車が共存する道路整備も求められています。
- ・平たんな川崎区では、身近な交通手段として自転車が多く利用されていますが、放置自転車の問題があります。さらに、高齢社会に対応したバリアフリーのまちづくりも大きな課題です。

(1) 住宅地内の狭あいな生活道路の整備

- ・住宅地内では、建て替えなどにあわせて、狭あいな生活道路の拡幅を促進し、安全・快適な歩行者空間の整備と地域の防災性の向上を図ります。

(2) 大規模工場等の土地利用転換における基盤整備

- ・大規模な工場等の土地利用転換に際して、周辺の道路網との整合を図りながら、道路や歩行者空間の整備を適切に誘導します。

(3) 地域の特性に応じた歩行者道・自転車道等の整備

- ・生活道路の安全性の確保に向けて、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズを考慮するとともに、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための歩道、自転車歩行者道の設置に努めます。
- ・多摩川沿いの水辺を活かした散策路の設定や川崎殿町・大師河原地域の土地利用転換等にあわせて多摩川サイクリングコースの整備の検討を行います。
- ・旧東海道の歴史を活かした街なみ景観の形成や既存商店街のモール化事業の促進など、住民の発

善に努めます。

- ・市や事業者と協働して、新しいコミュニティ交通の運営や検討を行う市民の主体的な活動を支援します。

(3) 適切な駐車場の整備

- ・大規模な商業施設等、多くの集客がある施設等の立地について、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」等による駐車場の設置を誘導し、利用しやすい交通環境の整備を進めます。
- ・川崎駅東口周辺の駐車場整備地区においては、民間駐車場と連携した駐車場案内システムにより、道路交通の円滑化に努めます。

(4) 公共交通の利用促進と一体となった交通需要の管理

- ・交通需要管理（TDM）手法を活用し、地域の特性に応じた交通量・交通流対策を関連機関との連携により実施し、自動車からの汚染物質の排出量を削減することにより道路沿道の環境改善に努めます。

3 歩行者・自転車・自動車が共存し、誰もが安心して歩ける安全で快適な生活道路を整備します

<現状・課題>

- ・戦災復興土地区画整理事業が行われた地域では、一定の道路基盤が整備されていますが、土地区画整理事業が行われなかった地域では幅員4m未満の道路が多く、災害上の課題がある地域もあります。
- ・さらに、多摩川や旧東海道など自然や歴史を活かした歩行者空間の整備や商店街の活性化と一体となった歩行者空間の整備、歩行者と自転車、自動車が共存する道路整備も求められています。
- ・平たんな川崎区では、身近な交通手段として自転車が多く利用されていますが、放置自転車の問題があります。さらに、高齢社会に対応したバリアフリーのまちづくりも大きな課題です。

(1) 住宅地内の狭あいな生活道路の整備

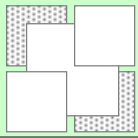
- ・住宅地内では、建て替えなどにあわせて、狭あいな生活道路の拡幅を促進し、安全・快適な歩行者空間の整備と地域の防災性の向上を図ります。

(2) 大規模工場等の土地利用転換における基盤整備

- ・大規模な工場等の土地利用転換に際して、周辺の道路網との整合を図りながら、道路や歩行者空間の整備を適切に誘導します。

(3) 地域の特性に応じた歩行者道・自転車道等の整備

- ・生活道路の安全性の確保に向けて、歩行者・自転車のネットワークや利用者のニーズを考慮するとともに、歩行者・自動車等の交通量が多く、一定の幅員が確保されている道路については、歩車分離を図るための歩道、自転車歩行者道の設置に努めます。
- ・多摩川沿いの水辺を活かした散策路の設定や川崎殿町・大師河原地域の土地利用転換等にあわせた多摩川サイクリングコースの整備の検討を行います。
- ・旧東海道の歴史を活かした街なみ景観の形成や既存商店街のモール化事業の促進など、住民の発



都市環境

まちづくりの基本的方向

- 1 多摩川の自然を市民の生活に活かしていくことをめざします
- 2 市民に開かれた、親水性豊かな臨海部の再生・整備をめざします
- 3 富士見公園や身近な公園の充実をめざします
- 4 水と緑のネットワークを育みます
- 5 地区の特性を活かした心地よい調和の取れた街なみを育みます
- 6 環境調和型のまちをめざします

1 多摩川の自然を市民生活に活かしていくことをめざします

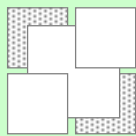
<現状・課題>

- ・川崎市、川崎区にとって、多摩川は母なる川です。二ヶ領用水は、かつての川崎区の農業を育むとともに、工業用水としても利用され京浜工業地帯を支えてきました。現在も、多摩川の河川敷は緑地として貴重な自然空間であるとともに、レクリエーションの空間でもあります。しかし、市街地から多摩川へのアクセスが十分でなく、多摩川の自然を市民の暮らしに活かしていく必要があります。

(1) 多摩川の河川環境の保全と活用

- ・多摩川は、「(仮称)多摩川軸」として、かけがえのない自然の恵みの次世代への継承、健全な水循環系の実現を図る流域全体を視野に入れた総合的な治水対策、生物多様性の保全回復をめざす「多摩川水系河川整備計画」と連携して、川を活かしたまちづくりをめざします。
- ・多摩川河川敷は、都市計画緑地に指定されており、多くの市民が楽しみ憩える空間として、自然環境の保全や景観の保全、スポーツ・レクリエーション、環境学習の場等としての活用をめざして、「多摩川プラン」を策定し、市民や河川管理者との協働・協調の取組により、魅力ある水辺空間づくりに努めます。
- ・河口部の干潟においては、貴重な生態系を保全し、また、大師橋上流部においては、親水性のあるスポーツ・レクリエーション空間の整備や桜並木など樹木の植栽、さらに、大師の渡し等の歴史資源を活かした景観整備、多摩川沿いの散策路の設定やサイクリングコースの改善を住民とともに検討します。

(2) 多摩川へのアクセスの改善



都市環境

まちづくりの基本的方向

- 1 多摩川の自然を市民の生活に活かしていくことをめざします
- 2 市民に開かれた、親水性豊かな臨海部の再生・整備をめざします
- 3 富士見公園や身近な公園の充実をめざします
- 4 水と緑のネットワークを育みます
- 5 地区の特性を活かした心地よい調和の取れた街なみを育みます
- 6 環境調和型のまちをめざします

1 多摩川の自然を市民生活に活かしていくことをめざします

<現状・課題>

- ・川崎市、川崎区にとって、多摩川は母なる川です。二ヶ領用水は、かつての川崎区の農業を育むとともに、工業用水としても利用され京浜工業地帯を支えてきました。現在も、多摩川の河川敷は緑地として貴重な自然空間であるとともに、レクリエーションの空間でもあります。しかし、市街地から多摩川へのアクセスが十分でなく、多摩川の自然を市民の暮らしに活かしていく必要があります。

(1) 多摩川の河川環境の保全と活用

- ・多摩川は、「(仮称)多摩川軸」として、かけがえのない自然の恵みの次世代への継承、健全な水循環系の実現を図る流域全体を視野に入れた総合的な治水対策、生物多様性の保全回復をめざす「多摩川水系河川整備計画」と連携して、川を活かしたまちづくりをめざします。
- ・多摩川河川敷は、都市計画緑地に指定されており、多くの市民が楽しみ憩える空間として、自然環境の保全や景観の保全、スポーツ・レクリエーション、環境学習の場等としての活用をめざして、「多摩川プラン」を策定し、市民や河川管理者との協働・協調の取組により、魅力ある水辺空間づくりに努めます。
- ・河口部の干潟においては、貴重な生態系を保全し、また、大師橋上流部においては、親水性のあるスポーツ・レクリエーション空間の整備や桜並木など樹木の植栽、さらに、大師の渡し等の歴史資源を活かした景観整備、多摩川沿いの散策路の設定やサイクリングコースの改善を住民とともに検討します。

(2) 多摩川へのアクセスの改善

- ・川崎殿町・大師河原地域等の多摩川沿川の市街地整備においては、市民が気軽に多摩川へアクセスできるよう、大規模な土地利用転換の機会をとらえて、国による高規格堤防（スーパー堤防）整備事業や人と川とのふれあい対策事業（緩傾斜スロープ整備等）と連携し、まちづくりと一体となった歩行者空間の整備に努めます。
- ・沿川における大規模な土地利用の転換にあたっては、水辺空間を活かした公園・緑地の整備を促進します。

2 市民に開かれた、親水性豊かな臨海部の再生・整備をめざします

< 現状・課題 >

- ・川崎区は、川崎市で唯一海に面した区です。東京湾や運河などの自然空間、親水空間がありますが、港湾緑地を除いてそのほとんどは工場等の私有地で、市民がアクセスすることができません。
- ・かつては、のりの養殖や漁業が営まれ、潮干狩りなどのレクリエーション活動の場でしたが、埋立てが行われた後は、自然海浜は残されていません。
- ・臨海部の工場地帯や海と運河の水辺空間等の特徴を活かした景観整備や、事業所緑化による緑の空間整備も課題です。

（１）公園・緑地と親水空間の整備

- ・自然豊かな水辺環境・水辺景観を活かした、海とのふれあいを可能とする港湾緑地の整備を進めます。
- ・内奥運河・東京湾に沿って広がる水辺空間については、「親水空間のネットワーク」の形成をめざして、大規模な工場跡地の土地利用転換の機会をとらえて、親水空間や緑地の整備を誘導し、水際線の親水化と市民利用に向けた整備を促進します。
- ・東扇島地区の水際線は、東扇島西公園・東扇島東緑地などの港湾緑地を活用し、市民利用のための整備を進めます。特に、東扇島東緑地は、基幹的広域防災拠点として、災害時には、広域的な防災拠点の機能を持ちながら、平常時は、市内初の人工海浜として、市民が川崎の海にふれあえる親水性豊かな緑地として整備を進めます。
- ・公園・緑地の整備等にあたっては、地域の特性を活かし市民の参加により進めます。浮島町公園（海風の森）は、市民健康の森の取組として、市民による「海」の魅力を感じられるような森づくりの活動を支援します。

（２）事業所緑化と臨海部の景観の向上

- ・工業地域等では、工場や事業所の緑化を誘導するとともに、色彩ガイドラインに基づく工場施設等の外観デザインの誘導や海と運河を活かした水辺の景観の誘導など、魅力ある産業景観づくりに努めます。
- ・浜川崎地区と塩浜地区は、「緑化推進重点地区」候補地区として、土地利用の動向を踏まえながら、その具現化を検討します。

- ・川崎殿町・大師河原地域等の多摩川沿川の市街地整備においては、市民が気軽に多摩川へアクセスできるよう、大規模な土地利用転換の機会をとらえて、国による高規格堤防（スーパー堤防）整備事業や人と川とのふれあい対策事業（緩傾斜スロープ整備等）と連携し、まちづくりと一体となった歩行者空間の整備に努めます。
- ・沿川における大規模な土地利用の転換にあたっては、水辺空間を活かした公園・緑地の整備を促進します。

2 市民に開かれた、親水性豊かな臨海部の再生・整備をめざします

<現状・課題>

- ・川崎区は、川崎市で唯一海に面した区です。東京湾や運河などの自然空間、親水空間がありますが、港湾緑地を除いてそのほとんどは工場等の私有地で、市民がアクセスすることができません。
- ・かつては、のりの養殖や漁業が営まれ、潮干狩りなどのレクリエーション活動の場でしたが、埋立てが行われた後は、自然海浜は残されていません。
- ・臨海部の工場地帯や海と運河の水辺空間等の特徴を活かした景観整備や、事業所緑化による緑の空間整備も課題です。

(1) 公園・緑地と親水空間の整備

- ・自然豊かな水辺環境・水辺景観を活かした、海とのふれあいを可能とする港湾緑地の整備を進めます。
- ・内奥運河・東京湾に沿って広がる水辺空間については、「親水空間のネットワーク」の形成をめざして、大規模な工場跡地の土地利用転換の機会をとらえて、親水空間や緑地の整備を誘導し、水際線の親水化と市民利用に向けた整備を促進します。
- ・東扇島地区の水際線は、東扇島西公園・東扇島東緑地などの港湾緑地を活用し、市民利用のための整備を進めます。特に、東扇島東緑地は、基幹的広域防災拠点として、災害時には、広域的な防災拠点の機能を持ちながら、平常時は、市内初の人工海浜として、市民が川崎の海にふれあえる親水性豊かな緑地として整備を進めます。
- ・公園・緑地の整備等にあたっては、地域の特性を活かし市民の参加により進めます。浮島町公園は、「市民健康の森（海風の森）」として、市民による「海」の魅力を感じられるような森づくりの活動を支援します。

(2) 事業所緑化と臨海部の景観の向上

- ・工業地域等では、工場や事業所の緑化を誘導するとともに、色彩ガイドラインに基づく工場施設等の外観デザインの誘導や海と運河を活かした水辺の景観の誘導など、魅力ある産業景観づくりに努めます。
- ・浜川崎地区と塩浜地区は、「緑化推進重点地区」候補地区として、土地利用の動向を踏まえながら、その具体化を検討します。

3 富士見公園や身近な公園の充実をめざします

< 現状・課題 >

- ・川崎区には、農地はほとんど残されていません。緑被率は、平成 11 (1999) 年の緑の現況調査によると、水域を含めると約 21%、水域を含めないと約 4 %で、川崎市の平均を下回っています。
- ・公園・緑地として、総合公園の富士見公園、地区公園の大師公園等や街区公園が点在していますが、地域のニーズに応じた再整備が課題となっています。

(1) 計画的な公園・緑地の配置の方針

- ・緑のネットワークの形成や都市気象の緩和、大気汚染の軽減、騒音の防止などを図るとともに、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間を確保し、身近な自然とのふれあいの場の提供など、環境保全の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・緑とオープンスペースの確保や市民が快適に利用できるスポーツ・レクリエーション施設の確保の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・都市の安全性の向上を図るために、災害の防止に資するよう避難地、避難路、防災遮断帯としての機能を有する公園・緑地の計画的な配置に努めます。

(2) 総合公園、地区公園、近隣公園の再整備

- ・総合公園である富士見公園は、富士見公園周辺のまちづくりと連携しながら、都市のオアシス空間として、緑豊かなくつろぎの場やスポーツ・レクリエーション活動の場を確保し、「富士見周辺地区整備基本計画」に基づく公園機能の再整備に努めます。
- ・地域の核となる地区公園・近隣公園は、市民の参加により、地域の特性を活かした市民に親しまれる公園として再整備に努めます。

(3) 身近な街区公園や小広場の整備

- ・街区公園等の身近な公園の整備にあたっては、住民参加の取組により地域の特性を活かしながら、質的な充実に努めます。
- ・身近な公園・緑地は、地域コミュニティを育む拠点として、公園の維持管理や利用調整を行う「公園緑地管理運営協議会」を地元組織し、住民主体による身近な緑の育成活動を支援します。

4 水と緑のネットワークを育みます

< 現状・課題 >

- ・公園・緑地が点在するとともに、土地区画整理事業が実施された地域では、街路樹等の整備が進んでいます。さらに潤いのある川崎区とするために、これら点の緑を結ぶネットワーク化が必要です。
- ・さらに、オープンスペースや施設の緑化を促進し、緑の量と質を向上させることも課題です。

- ・川崎駅周辺地区は、「緑化推進重点地区」として、四季折々の花見の場づくりや、緑化空間の創出、公共施設や街路樹・グリーンベルトの整備、旧東海道の文化的資産を活かした緑のまちづくりに市民、事業者と協働して取り組みます。

3 富士見公園や身近な公園の充実をめざします

<現状・課題>

- ・川崎区には、農地はほとんど残されていません。緑被率は、平成6（1999）年の緑の現況調査によると、水域を含めると約21%、水域を含めないと約4%で、川崎市の平均を下回っています。
- ・公園・緑地として、総合公園の富士見公園、地区公園の大師公園等や街区公園が点在していますが、地域のニーズに応じた再整備が課題となっています。

（1）計画的な公園・緑地の配置の方針

- ・緑のネットワークの形成や都市気象の緩和、大気汚染の軽減、騒音の防止などを図るとともに、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間を確保し、身近な自然とのふれあいの場の提供など、環境保全の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・緑とオープンスペースの確保や市民が快適に利用できるスポーツ・レクリエーション施設の確保の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。
- ・都市の安全性の向上を図るために、災害の防止に資するよう避難地、避難路、防災遮断帯としての機能を有する公園・緑地の計画的な配置に努めます。

（2）総合公園、地区公園、近隣公園の再整備

- ・総合公園である富士見公園は、富士見公園周辺のまちづくりと連携しながら、都市のオアシス空間として、緑豊かなくつろぎの場やスポーツ・レクリエーション活動の場を確保し、公園機能の再整備に努めます。
- ・地域の核となる地区公園・近隣公園は、市民の参加により、地域の特性を活かした市民に親しまれる公園として再整備に努めます。

（3）身近な街区公園や小広場の整備

- ・街区公園等の身近な公園の整備にあたっては、住民参加の取組により地域の特性を活かしながら、質的な充実に努めます。
- ・身近な公園・緑地は、地域コミュニティを育む拠点として、公園の維持管理や利用調整を行う「公園緑地管理運営協議会」を地元組織し、住民主体による身近な緑の育成活動を支援します。

4 水と緑のネットワークを育みます

<現状・課題>

- ・公園・緑地が点在するとともに、土地区画整理事業が実施された地域では、街路樹等の整備が進んでいます。さらに潤いのある川崎区とするために、これら点の緑を結ぶネットワーク化が必要です。
- ・さらに、オープンスペースや施設の緑化を促進し、緑の量と質を向上させることも課題です。

- ・川崎駅周辺地区は、「緑化推進重点地区」として、四季折々の花見の場づくりや、緑化空間の創出、公共施設や街路樹・グリーンベルトの整備、旧東海道の文化的資産を活かした緑のまちづくりに市民、事業者と協働して取り組みます。

6 環境調和型のまちをめざします

整理 NO. 2 1 4、2 1 5

< 現状・課題 >

- ・川崎区は、産業のまちであると同時に、公害防止に取り組んできたまちです。市民や立地企業の取組により、地域の環境は改善されつつありますが、地球規模の環境問題の解決を図るために、環境技術を活用した国際貢献する地域としていくことが課題です。
- ・臨海部は、産業活動に伴う自動車交通が多く、大気汚染の防止が重要な課題となっています。
- ・工業地帯での環境改善の取組や東京湾における富栄養化、住宅地での騒音・振動が課題となっています。
- ・臨海部は、工場が集中しており、大量のエネルギーを消費しています。地球温暖化の原因となる二酸化炭素も産業部門からの排出量が約 8 割を占めているとともに、産業廃棄物の処理も課題となっています。

(1) 自動車公害対策の推進

- ・自動車の排出ガスの低減や低公害車の普及、自動車利用の抑制などを推進し、自動車公害の防止に努めます。
- ・交通需要管理 (T D M) 手法を活用し、地域の特性に応じた交通量・交通流対策を関係機関との連携により実施し、自動車からの汚染物質の排出量を削減することにより、道路沿道の環境改善に努めます。

(2) 市民の快適な生活環境の創造

- ・産業公害や都市生活型公害の防止を図るために、用途地域等の地域地区の指定にあたっては、環境との調和に配慮した土地利用の誘導に努めます。
- ・都市施設の整備や市街地開発事業の実施にあたっては、地域の環境特性を十分把握し、周辺環境との調和や大気汚染、水質汚濁、悪臭、騒音・振動、雨水流出、廃棄物の増加等による環境影響への配慮に努めます。
- ・工場跡地等の大規模な土地利用転換にあたっては、周辺市街地との調和や環境改善等に資する計画的な土地利用の誘導に努めます。また、有害物質等による土壌汚染対策の事業者等の適切な取組を指導します。
- ・一定規模以上の建築物等の建築にあたっては、大気汚染や騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染等の公害を防止するため、環境に配慮した適切な土地利用や施設整備を誘導します。
- ・土地の区画形質の変更を伴う大規模な開発行為に対しては、周辺の環境特性や土地利用と整合するよう、緑地や生物の生息環境への配慮や水質汚濁、雨水流出、廃棄等による環境への影響の配慮を適切に誘導します。
- ・工場や事業所等からの大気汚染、悪臭、水質汚濁、土壌汚染、騒音・振動等の公害を防止するため、事業者等の適切な取組を指導します。

(3) 環境に優しい循環型のまちづくり

- ・地球環境問題への対応を考慮し、資源・エネルギーの効率的な利用、廃棄物の発生・排出抑制、再利用・再生利用、水循環構造の保全・再生等の視点に立って、環境負荷が少なく、循環的な社会システムの構築をめざ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ます。
- ・公共施設等への太陽光発電システムやコージェネレーションシステム等の導入に努めるとともに、民間における新エネルギーの普及・促進を進めます。
- ・地域への環境負荷をできるだけ削減し、環境と産業活動が調和した持続可能な社会をめざして、ゼロ・エミッション工業団地の振興や地域企業の環境技術を活かした新たな産業の育成、企業間の連携による未利用エネルギーや廃棄物・副生成物の相互利用や地域内循環を図ることにより、環境調和型のまちづくりを促進します。

6 環境調和型のまちをめざします

< 現状・課題 >

- ・川崎区は、産業のまちであると同時に、公害問題を克服してきたまちです。市民や立地企業の取組により、地域の環境は改善されつつありますが、地球規模の環境問題の解決を図るために、環境技術を活用した国際貢献する地域としていくことが課題です。
- ・臨海部は、産業活動に伴う自動車交通が多く、大気汚染の防止が重要な課題となっています。
- ・工業地帯での環境改善の取組や東京湾における富栄養化、住宅地での騒音・振動が課題となっています。
- ・臨海部は、工場が集中しており、大量のエネルギーを消費しています。地球温暖化の原因となる二酸化炭素も産業部門からの排出量が約8割を占めているとともに、産業廃棄物の処理も課題となっています。

(1) 自動車公害対策の推進

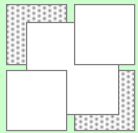
- ・自動車の排出ガスの低減や低公害車の普及、自動車利用の抑制などを推進し、自動車公害の防止に努めます。
- ・交通需要管理（TDM）手法を活用し、地域の特性に応じた交通量・交通流対策を関係機関との連携により実施し、自動車からの汚染物質の排出量を削減することにより、道路沿道の環境改善に努めます。

(2) 市民の快適な生活環境の創造

- ・産業公害や都市生活型公害の防止を図るために、用途地域等の地域地区の指定にあたっては、環境との調和に配慮した土地利用の誘導に努めます。
- ・都市施設の整備や市街地開発事業の実施にあたっては、地域の環境特性を充分把握し、周辺環境との調和や大気汚染、水質汚濁、悪臭、騒音・振動、雨水流出、廃棄物の増加等による環境影響への配慮に努めます。
- ・工場跡地等の大規模な土地利用転換にあたっては、周辺市街地との調和や環境改善等に資する計画的な土地利用の誘導に努めます。また、有害物質等による土壌汚染対策の事業者等の適切な取組を指導します。
- ・一定規模以上の建築物等の建築にあたっては、大気汚染や騒音・振動、水質汚濁、土壌汚染等の公害を防止するため、環境に配慮した適切な土地利用や施設整備を誘導します。
- ・土地の区画形質の変更を伴う大規模な開発行為に対しては、周辺の環境特性や土地利用と整合するよう、緑地や生物の生息環境への配慮や水質汚濁、雨水流出、廃棄等による環境への影響の配慮を適切に誘導します。
- ・工場や事業所等からの大気汚染、悪臭、水質汚濁、土壌汚染、騒音・振動等の公害を防止するため、事業者等の適切な取組を指導します。

(3) 環境に優しい循環型のまちづくり

- ・地球環境問題への対応を考慮し、資源・エネルギーの効率的な利用、廃棄物の発生・排出抑制、再利用・再生利用、水循環構造の保全・再生等の視点に立って、環境負荷が少なく、循環的な社会システムの構築をめざ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ます。
- ・公共施設等への太陽光発電システムやコージェネレーションシステム等の導入に努めるとともに、民間における新エネルギーの普及・促進を進めます。
- ・地域への環境負荷をできるだけ削減し、環境と産業活動が調和した持続可能な社会をめざして、ゼロ・エミッション工業団地の振興や地域企業の環境技術を活かした新たな産業の育成、企業間の連携による未利用エネルギーや廃棄物・副生成物の相互利用や地域内循環を図ることにより、環境調和型のまちづくりを促進します。



都市防災

まちづくりの基本的方向

- 1 災害に強い都市構造の形成をめざします
- 2 安全に避難できるまちをめざします
- 3 地域コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

1 災害に強い都市構造の形成をめざします

< 現状・課題 >

- ・第一京浜と産業道路の間には、木造密集市街地が多く分布するとともに、面的整備が行われな
いまま市街化が進んだ地区では、狭あい道路が多く分布しており、木造密集住宅市街地の改善
による不燃化の促進や狭あい道路の改善、公園・緑地等のオープンスペースの確保等による市
街地の安全性の向上が課題となっています。
- ・産業道路周辺の準工業地域は、工場と住宅との混在や密集もみられ、災害が発生した場合には、
被害が拡大する恐れがあります。
- ・臨海部の工業地域は、石油コンビナートや危険な物質を扱う工場が集積しており、震災時にお
ける火災発生や埋立地特有の液状化現象等が懸念されています。
- ・川崎区の多くは、多摩川の蛇行や州によってつくられた多摩川低地に市街地が広がっており、
大雨による浸水被害の発生や震災時における液状化現象が懸念されています。
- ・近年、都市化の進展による雨水浸透域の減少や集中豪雨の多発による浸水被害が増加していま
す。水害から生活環境を守るため、多摩川の治水対策と、総合的な雨水排水対策により、まち
の治水の安全性向上を図ることが必要です。
- ・台風による高潮から浸水被害を防ぐために、防潮堤の機能維持が必要です。

(1) 震災に配慮した土地利用の推進

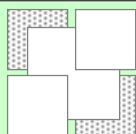
防火地域の拡充

- ・災害時における避難路として重要な幹線道路の機能の確保や都市の不燃化の促進等、都市の防災
性向上を図るため、防火地域、準防火地域の指定拡大を検討します。

オープンスペースの確保

< 公園・緑地の確保 >

- ・公園・緑地は、憩いの場、スポーツ・レクリエーション活動の場であるとともに、震災時には、
避難場所や避難路、延焼防止のオープンスペースとして機能し、また、給水車等の緊急車両の配



都市防災

まちづくりの基本的方向

- 1 災害に強い都市構造の形成をめざします
- 2 安全に避難できるまちをめざします
- 3 地区コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

1 災害に強い都市構造の形成をめざします

< 現状・課題 >

- ・第一京浜と産業道路の間には、木造密集市街地が多く分布するとともに、面的整備が行われな
いまま市街化が進んだ地区では、狭あい道路が多く分布しており、木造密集住宅市街地の改善
による不燃化の促進や狭あい道路の改善、公園・緑地等のオープンスペースの確保等による市
街地の安全性の向上が課題となっています。
- ・産業道路周辺の準工業地域は、工場と住宅との混在や密集もみられ、災害が発生した場合には、
被害が拡大する恐れがあります。
- ・臨海部の工業地域は、石油コンビナートや危険な物質を扱う工場が集積しており、震災時にお
ける火災発生や埋立地特有の液状化現象等が懸念されています。
- ・川崎区の多くは、多摩川の蛇行や州によってつくられた多摩川低地に市街地が広がっており、
大雨による浸水被害の発生や震災時における液状化現象が懸念されています。
- ・近年、都市化の進展による雨水浸透域の減少や集中豪雨の多発による浸水被害が増加していま
す。水害から生活環境を守るため、多摩川の治水対策と、総合的な雨水排水対策により、まち
の治水の安全性向上を図ることが必要です。
- ・台風による高潮から浸水被害を防ぐために、防潮堤が必要です。

(1) 震災に配慮した土地利用の推進

防火地域の拡充

- ・災害時における避難路として重要な幹線道路の機能の確保や都市の不燃化の促進等、都市の防災
性向上を図るため、防火地域、準防火地域の指定拡大を検討します。

オープンスペースの確保

< 公園・緑地の確保 >

- ・公園・緑地は、憩いの場、スポーツ・レクリエーション活動の場であるとともに、震災時には、
避難場所や避難路、延焼防止のオープンスペースとして機能し、また、給水車等の緊急車両の配

置、救急医療などの救援活動や物資集積等の拠点としても重要な役割を果たすことから、既存公園の整備・拡充に努めます。

- ・国の「基幹的広域防災拠点」として、広域的な防災拠点機能を持つ、親水性豊かな緑地として、東扇島東緑地の整備を進めます。

<工場等跡地の防災的利用>

- ・大規模な工場や事業所等の土地利用転換に際して、避難地や防災空間の確保等、地域の防災課題を解決する視点から土地利用を適切に誘導します。特に、工業地帯と既成市街地の間は、環境改善や防災性の向上に資するため緩衝帯機能を高めるために、大規模な土地利用転換にあわせて、緑地やオープンスペース等の防災空間の確保を誘導します。

緑化の推進

- ・幹線道路等における植樹帯や街路樹などの樹木は、火災の延焼を防止し、家屋倒壊の際には被害の拡大を抑止するなど、優れた防災機能を有しています。そのため、幹線道路における街路緑化、学校・庁舎など公共施設の緑化を推進するとともに、市民や企業が主体となる事業所緑化、生垣緑化、駐車場緑化など民有地の緑化を支援します。特に、避難所や避難路では耐火性に優れた樹木を植栽するなど、防災に資する緑のネットワークの形成に努めます。

臨海部の安全性向上

- ・臨海部の石油コンビナート地域には、危険物・高圧ガス施設等が集中的に存在し、大規模地震が発生した場合には、火災の発生が予想され、周囲へ被害が波及する恐れがあることから、土地利用転換に際して緑地及び不燃化施設の立地を促進する等、立地企業と協力して災害に強い都市づくりに努めます。

(2) 震災に強い市街地の形成

拠点地区の整備

- ・川崎駅周辺地区では、交通広場等の都市基盤の整備を進めるとともに、再開発等の促進や地区計画等による土地利用の適切な誘導により、災害に強い都市づくりをめざします。

既成市街地の災害予防対策

- ・小田2・3丁目、小田栄1丁目、浅田3丁目の緊急に改善すべき密集住宅市街地では、防災性の向上に向けて、老朽建築物等の建て替えの促進や地区改善の手法等の検討を住民と協働して取り組みます。
- ・密集住宅市街地等においては、接道要件を満たさない敷地が存在していること等により、建て替え等の更新が進まず、住環境の改善が難しい状況にあるため、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、住環境の改善に努めます。
- ・密集住宅市街地と類似の課題を抱えている地区では、住民主体による住環境改善の取組等、地区のまちづくり活動を支援します。

建築物の耐震・不燃化の促進

<一般建築物の耐震性の促進>

- ・災害に強い安全なまちづくりを進めるために、木造老朽住宅の割合が高い密集住宅市街地などを、耐震改修を推進する地域として設定し、当該地域において、木造住宅耐震改修助成制度の活用による地域の防災性の向上に向けた取組を促進します。

置、救急医療などの救援活動や物資集積等の拠点としても重要な役割を果たすことから、既存公園の整備・拡充に努めます。

- ・国の「基幹的広域防災拠点」として、広域的な防災拠点機能を持つ、親水性豊かな緑地として、東扇島東緑地の整備を進めます。

<工場等跡地の防災的利用>

- ・大規模な工場や事業所等の土地利用転換に際して、避難地や防災空間の確保等、地域の防災課題を解決する視点から土地利用を適切に誘導します。特に、工業地帯と既成市街地の間は、環境改善や防災性の向上に資するため緩衝帯機能を高めるために、大規模な土地利用転換にあわせて、緑地やオープンスペース等の防災空間の確保を誘導します。

緑化の推進

- ・幹線道路等における植樹帯や街路樹などの樹木は、火災の延焼を防止し、家屋倒壊の際には被害の拡大を抑止するなど、優れた防災機能を有しています。そのため、幹線道路における街路樹やグリーンベルトの植栽、学校・庁舎など公共公益施設の緑化を推進するとともに、市民や企業が主体となる事業所緑化、生垣緑化、駐車場緑化など民有地の緑化を支援します。特に、避難所や避難路では耐火性に優れた樹木を植栽するなど、防災に資する緑のネットワークの形成に努めます。

臨海部の安全性向上

- ・臨海部の石油コンビナート地域には、危険物・高圧ガス施設等が集中的に存在し、大規模地震が発生した場合には、火災の発生が予想され、周囲へ被害が波及する恐れがあることから、土地利用転換に際して緑地及び不燃化施設の立地を促進する等、立地企業と協力して災害に強い都市づくりに努めます。

(2) 震災に強い市街地の形成

拠点地区の整備

- ・川崎駅周辺地区では、交通広場等の都市基盤の整備を進めるとともに、再開発等の促進や地区計画等による土地利用の適切な誘導により、災害に強い都市づくりをめざします。

既成市街地の災害予防対策

- ・小田2・3丁目、小田栄1丁目、浅田3丁目の緊急に改善すべき密集住宅市街地では、防災性の向上に向けて、老朽建築物等の建て替えの促進や地区改善の手法等の検討を住民と協働して取り組みます。
- ・密集住宅市街地等においては、接道要件を満たさない敷地が存在していること等により、建て替え等の更新が進まず、住環境の改善が難しい状況にあるため、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、住環境の改善に努めます。
- ・密集住宅市街地と類似の課題を抱えている地区では、住民主体による住環境改善の取組等、地区のまちづくり活動を支援します。

建築物の耐震・不燃化の促進

<一般建築物の耐震性の促進>

- ・災害に強い安全なまちづくりを進めるために、木造老朽住宅の割合が高い密集住宅市街地などを、耐震改修を推進する地域として設定し、当該地域において、木造住宅耐震改修助成制度の活用に

< 重要建築物及び特定建築物の安全対策 >

- ・地震発災時における情報拠点、応急復旧活動の中核拠点、医療救護拠点、避難収容拠点等となる公共建築物は、建築物耐震診断基準に基づき、十分な耐震性を有していないと判断された場合は、耐震補強工事等の必要な措置を講じ、耐震化に努めます。
- ・高層ビル、地下街、ターミナル駅の安全確保対策を検討し、建築物所有者に対して安全対策を促進します。

(3) 風水害に強い都市環境づくり

河川の整備

- ・多摩川沿いの地域の治水安全性を高め、流域の市街地の良好な住環境を形成するために、国による高規格堤防（スーパー堤防）整備事業と連携し、多摩川の自然資産を活用した市街地と河川敷が一体利用できる空間形成をめざします。
- ・多摩川の洪水や地震時における活動拠点として、国による大師河原河川防災ステーションの整備と連携して、水防センターの設置を進めます。

市街地の浸水対策

- ・総合的治水対策として、雨水の流出量を抑制し、地域の浸水安全度を向上させるため、学校や公園などの公共施設における雨水流出抑制施設の設置を進めるとともに、一定規模以上の開発行為や建築行為の際には、雨水貯留浸透施設設置の指導により、降雨時に雨水が一気に下水、河川に流出しないよう、雨水流出抑制を促進します。
- ・都市部における緊急的な浸水対策として、浸水対策施設、雨水幹線などの整備を推進し、都市型水害の防止に努めます。
- ・集中豪雨時における浸水被害を防ぐため、雨水を一時的にためて時間差排水する雨水貯留管の整備を進めます。

港湾施設の整備

- ・台風によって引き起こされる高潮等の被害を軽減するために、内陸続きの海岸線に整備された防潮堤などの港湾施設は、港湾管理者の施設と民間企業の施設が一体となって機能していることから、この機能の保守や災害発生時の対策について、市と事業所が一体となった取組を進めます。
- ・災害時に避難、応急復旧の物資搬入の基地とするため、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、震災後における広域的な物流活動を確保し、背後地域の経済活動を支えるために、コンテナ岸壁の耐震化に努めます。

(4) 都市施設の防災性向上

- ・発災時における救出・救助・消火活動及び被災者の生活を確保するため、緊急車両及びこの活動を支援する車両のみの通行に限定される緊急活動道路を選定し、優先的に道路施設の安全対策に努めます。
- ・路線の重要度を総合的に考慮して耐震補強を推進し被害の軽減に努めるとともに、電線類の地中化や上下水道等の整備を進め、災害に強いライフラインの形成に努めます。
- ・緊急活動道路に指定された路線等における橋りょうの耐震対策を進めます。

2 安全に避難できるまちをめざします

(1) 地域防災拠点の整備

よる地域の防災性の向上に向けた取組を促進します。

<重要建築物及び特定建築物の安全対策>

- ・地震発災時における情報拠点、応急復旧活動の中核拠点、医療救護拠点、避難収容拠点等となる公共建築物は、建築物耐震診断基準に基づき、十分な耐震性を有していないと判断された場合は、耐震補強工事等の必要な措置を講じ、耐震化に努めます。
- ・高層ビル、地下街、ターミナル駅の安全確保対策を検討し、建築物所有者に対して安全対策を促進します。

(3) 風水害に強い都市環境づくり

河川の整備

- ・多摩川沿いの地域の治水安全性を高め、流域の市街地の良好な住環境を形成するために、国による高規格堤防（スーパー堤防）整備事業と連携し、多摩川の自然資産を活用した市街地と河川敷が一体利用できる空間形成をめざします。
- ・多摩川の洪水や地震時における活動拠点として、国による大師河原河川防災ステーションの整備と連携して、水防センターの設置を進めます。

市街地の浸水対策

- ・総合的治水対策として、雨水の流出量を抑制し、地域の浸水安全度を向上させるため、学校や公園などの公共施設における雨水流出抑制施設の設置を進めるとともに、一定規模以上の開発行為や建築行為の際には、雨水貯留浸透施設設置の指導により、降雨時に雨水が一気に下水、河川に流出しないよう、雨水流出抑制を促進します。
- ・都市部における緊急的な浸水対策として、浸水対策施設、雨水幹線などの整備を推進し、都市型水害の防止に努めます。
- ・集中豪雨時における浸水被害を防ぐため、雨水を一時的にためて時間差排水する雨水貯留管の整備を進めます。

港湾施設の整備

- ・台風によって引き起こされる高潮等の被害を軽減するために、内陸続きの海岸線に整備された防潮堤などの港湾施設は、港湾管理者の施設と民間企業の施設が一体となって機能していることから、この機能の保守や災害発生時の対策について、市と事業所が一体となった取組を進めます。
- ・災害時に避難、応急復旧の物資搬入の基地とするため、耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、震災後における広域的な物流活動を確保し、背後地域の経済活動を支えるために、コンテナ岸壁の耐震化を進めます。

(4) 都市施設の防災性向上

- ・発災時における救出・救助・消火活動及び被災者の生活を確保するため、緊急車両及びこの活動を支援する車両のみの通行に限定される緊急活動道路を選定し、優先的に道路施設の安全対策に努めます。
- ・路線の重要度を総合的に考慮して耐震補強を推進し被害の軽減に努めるとともに、電線類の地中化や上下水道等の整備を進め、災害に強いライフラインの形成に努めます。
- ・緊急活動道路に指定された路線等における橋りょうの耐震対策を進めます。

2 安全に避難できるまちをめざします

- ・市立中学校及び南部防災センターを地域防災拠点として位置づけ、耐震強化・補強工事を進めるとともに、避難収容機能、物資備蓄機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を図ります。

(2) 消防署の整備

- ・各消防署を災害発生時の活動拠点として、耐震強化・補強工事を進めるとともに、消火・救助活動機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を推進します。

(3) 避難対策の確立

- ・被災者が避難し、一時生活を確保できる施設として市立の小・中学校、高等学校、及び南部防災センターを指定しています。また、広域にわたって大きな被害が予測される場合に避難する場所として、大規模な公園・緑地、グラウンド等を広域避難場所に指定しています。避難所の耐震化など、安全に避難できる場所の確保に努めます。

) 川崎区内の広域避難場所

- ・多摩川河川敷、川崎競馬場、川崎競輪場、川崎球場、富士見公園、大師公園、小田公園、

(4) 避難路の安全性の確保

整理 NO. 1 2 1、2 2 1、3 2 3、3 2 4

避難路のネットワーク

- ・地域防災拠点や避難所等への安全な避難路のネットワークを確保していくために、幹線道路沿道市街地の不燃化の促進や緑道の活用を検討するとともに、生活道路の安全性の点検などの住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。

ブロック塀等の転倒防止

- ・ブロック塀等の倒壊を防止するために、教育施設等の公共施設については、既存のブロック塀の補強やフェンス化等の改善に努めます。また、民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのあるものについては改善の指導等に努め、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、生け垣化を促進します。

落下物防止対策

- ・地震時における建築物の窓ガラスや屋外広告物、看板等の落下による危険を防止するために、一般建築物については、落下の恐れのある建築物について、その所有者又は管理者に対し改修を指導します。また、公共建築物については、建築物の窓ガラス、外壁、看板等についての落下防止対策に努めます。

3 地域コミュニティにおける災害に強いまちを育みます

- ・災害に強いまちを形成するために、町内会・自治会や自主防災組織と連携して、地区の安全性について点検するなど、住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。

避難のイメージ



(1) 地域防災拠点の整備

- ・市立中学校及び南部防災センターを地域防災拠点として位置づけ、耐震強化・補強工事を進めるとともに、避難収容機能、物資備蓄機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を図ります。

(2) 消防署の整備

- ・各消防署を災害発生時の活動拠点として、耐震強化・補強工事を進めるとともに、消火・救助活動機能、応急医療救護機能、情報収集伝達機能の整備を推進します。

(3) 避難対策の確立

- ・被災者が避難し、一時生活を確保できる施設として市立の小・中学校、高等学校、及び南部防災センターを指定しています。また、広域にわたって大きな被害が予測される場合に避難する場所として、大規模な公園・緑地、グラウンド等を広域避難場所に指定しています。避難所の耐震化など、安全に避難できる場所の確保に努めます。

）川崎区内の広域避難場所

- ・多摩川河川敷、川崎競馬場、川崎競輪場、川崎球場、富士見公園、大師公園、小田公園、

(4) 避難路の安全性の確保

避難路のネットワーク

- ・地域防災拠点や避難所等への安全な避難路のネットワークを確保していくために、幹線道路沿道市街地の不燃化の促進や緑道の活用を検討するとともに、生活道路の安全性の点検などの住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。

ブロック塀等の転倒防止

- ・ブロック塀等の倒壊を防止するために、教育施設等の公共施設については、既存のブロック塀の補強やフェンス化等の改善に努めます。また、民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのあるものについては改善の指導等に努め、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、生け垣化を促進します。

落下物防止対策

- ・地震時における建築物の窓ガラスや屋外広告物、看板等の落下による危険を防止するために、一般建築物については、落下の恐れのある建築物について、その所有者又は管理者に対し改修を指導します。また、公共建築物については、建築物の窓ガラス、外壁、看板等についての落下防止対策に努めます。

3 地域コミュニティによる災害に強いまちを育みます

- ・災害に強いまちを形成するために、町内会・自治会や自主防災組織と連携して、地区の安全性について点検するなど、住民の発意による主体的な防災まちづくり活動を支援します。