

西加瀬地区における大規模工場跡地の
土地利用誘導の基本的な考え方

平成31（2019）年3月

川 崎 市

目 次

1	土地利用誘導の基本的な考え方策定の目的	1
2	土地利用誘導の基本的な考え方策定の背景	1
3	現状と課題	
	（1）人口・社会構成	2
	（2）土地利用	3
	（3）交通・都市基盤	9
	（4）地域環境	11
	（5）周辺町内会等からの主な意見	13
	（6）西加瀬地区における現状と課題の整理	13
4	土地利用誘導の方向性	
	（1）土地利用誘導の考え方	14
	（2）土地利用誘導における視点	14
	（3）土地利用誘導の方向性	14
	（4）今後の進め方	16

1 土地利用誘導の基本的な考え方策定の目的

中原区西加瀬の約 10 ヘクタールの工場敷地（以下「西加瀬地区」という。）における民間の土地利用転換のタイミングを的確に捉え、都市計画手法の活用などにより、地域課題等に対応し、都市機能や都市基盤を適切に誘導するため、土地利用誘導の基本的な考え方を策定します。

2 土地利用誘導の基本的な考え方策定の背景

- JR 南武線平間駅及び東急東横線元住吉駅からそれぞれ約 1 km に位置している西加瀬地区は、三菱ふそうトラック・バス株式会社の工場機能の再編整備に伴い、平成 29 年 1 月、大和ハウス工業株式会社へ売却されました。また、両者は、土地のリース契約を締結しており、土地の引き渡しは平成 31 年 3 月末に予定されており、今後、西加瀬地区において大規模な土地利用転換が図られることとなります。
- 本市の総合計画では、生活行動圏ごとのまちづくりの方向性が示されています。西加瀬地区は「川崎駅・小杉駅周辺エリア」に位置しており、土地利用転換を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら、民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりに取り組むことが示されています。
- また、都市計画の基本的な方針を定める都市計画マスタープランでは、西加瀬地区は「産業高度化エリア」として位置付けられており、土地利用の基本的な方針として、次のような考え方が示されています。



- ・ 生産機能の高度化、研究開発機能の集積、新産業の創出等、産業の育成・誘導を図り、地域環境と調和する都市型工業地の形成を促進
- ・ 大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の都市基盤施設の改善や周辺市街地の環境改善の促進、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して計画的な土地利用を誘導

- 西加瀬地区の用途地域は「工業地域」に指定されており、現行の規制上で土地利用を検討する場合、大規模な工場・物流施設や集合住宅などの土地利用が想定されるが、現行規制の範囲で整備ができる施設だけでなく、周辺地域にとって有用な計画となるような地域貢献の意向が土地所有者である大和ハウス工業株式会社から示されていることから、これまで、同社と事業実現性なども踏まえた土地利用のあり方について協議するとともに、地域ニーズを把握するために周辺町内会等との意見交換等を行ってきました。

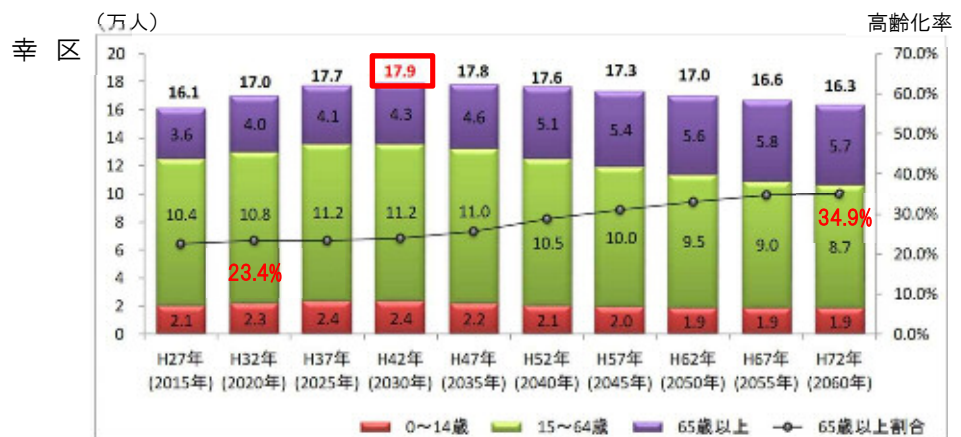
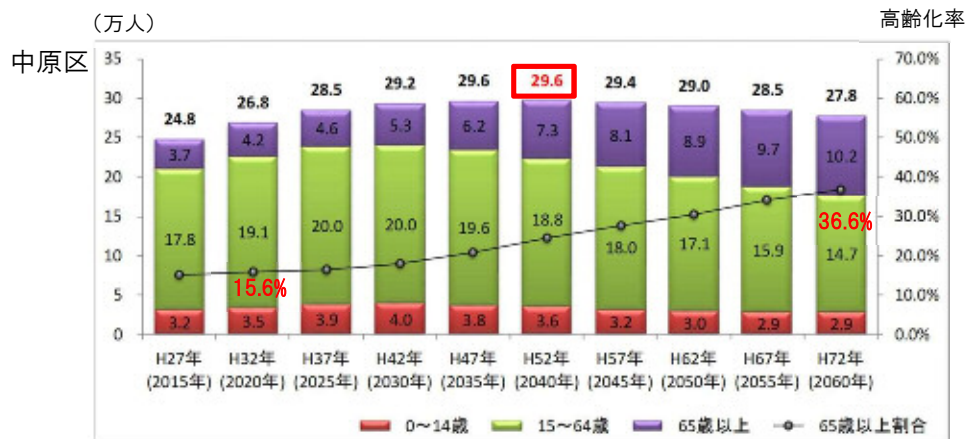
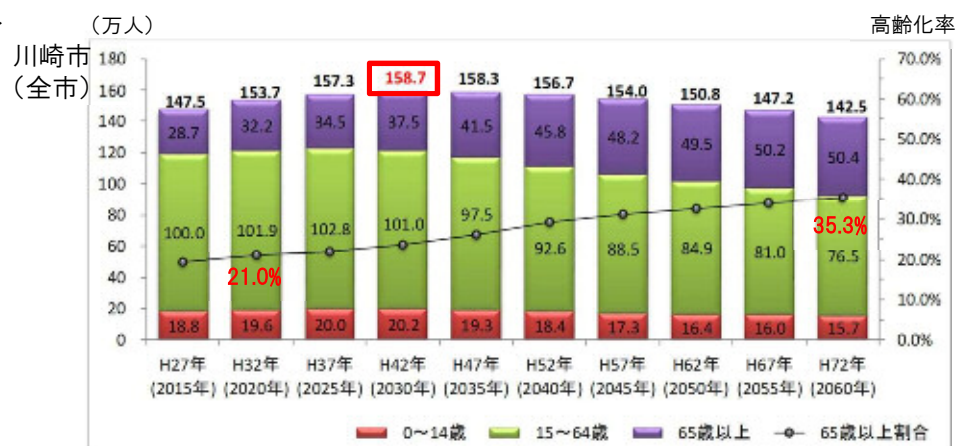


3 現状と課題

(1) 人口・社会構成

- 川崎市（全域）では、65歳以上の老年人口は増加しており2020年には高齢化率が21.0%に到達し、超高齢社会の到来が予測されています。幸区や中原区にいても、今後、少子化の進展とともに、急激に高齢化が進むことが予測されています。
- 中原区の人口は、川崎全市の人口が減少を始める2035年以降も増加が続き、2040年に29.6万人となりピークを迎え、その後、減少に転じるものと想定されています。
- 幸区の人口は、川崎市（全市）と同様に今後10年程度増加が続き、2030年に17.9万人となりピークを迎え、その後、減少に転じるものと想定されています。
- 少子高齢化・人口減少社会の到来、これらを起因とする働き方改革の推進によるワーク・ライフ・バランスの適正化などにより、価値観やライフスタイルの多様化が今後更に進むことが想定されます。

<将来人口推計>



(2) 土地利用

①土地利用の状況

- 川崎・小杉駅周辺エリアは、住宅用地が主な土地利用となっていますが、JR 南武線の各駅周辺や幹線道路沿いを中心に、商業用地が分布しているほか、JR南武線に沿って、「新川崎・創造のもり」やキヤノン、NEC、三菱ふそうトラック・バスなどの大規模な業務・工業用地が分布しています。
- 西加瀬地区は、工業用地・業務用地となっており、周辺地域をみると、住宅用地に業務用地・工業用地が混在した土地利用となっており、周辺の住環境への配慮が求められます。

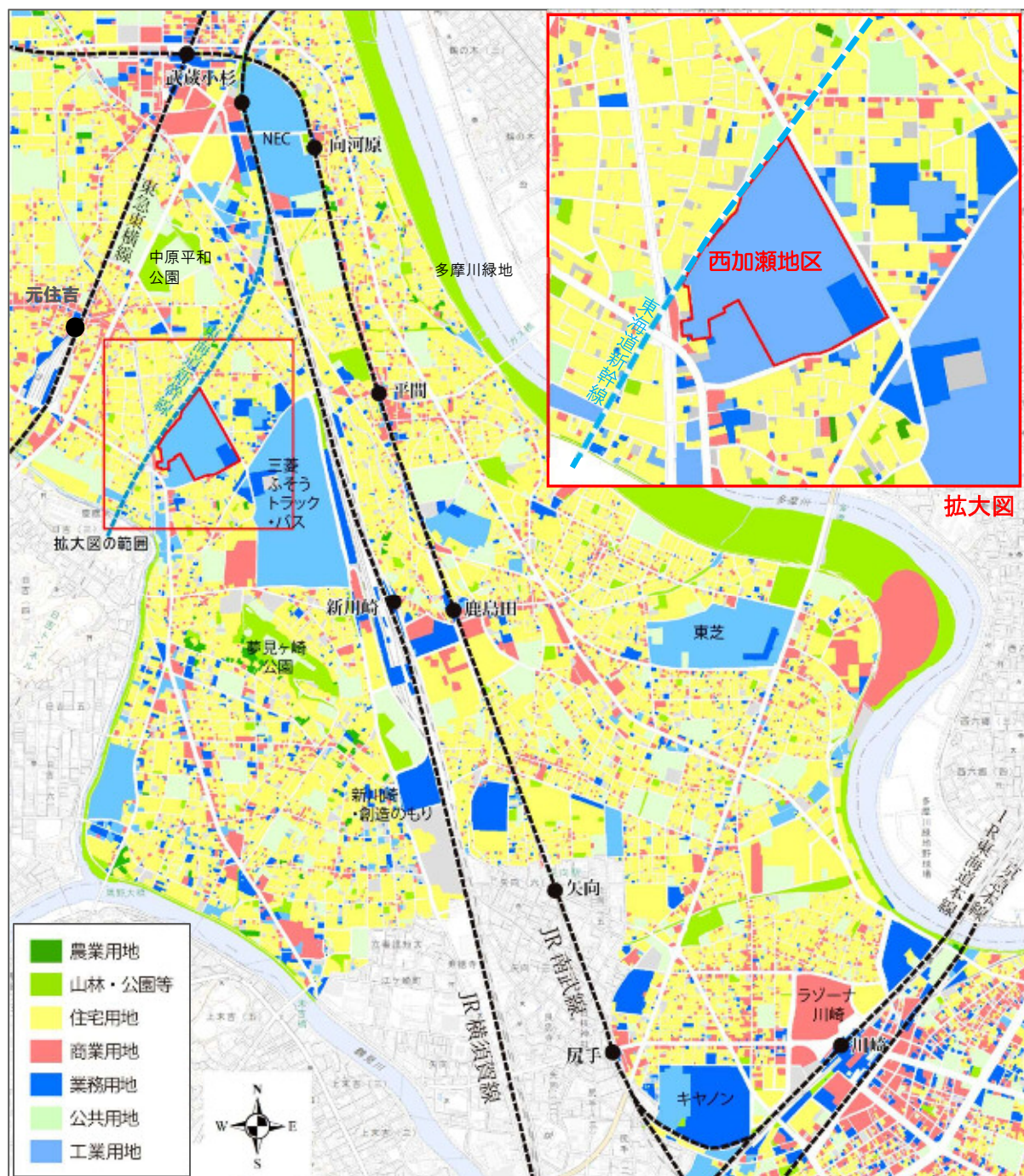
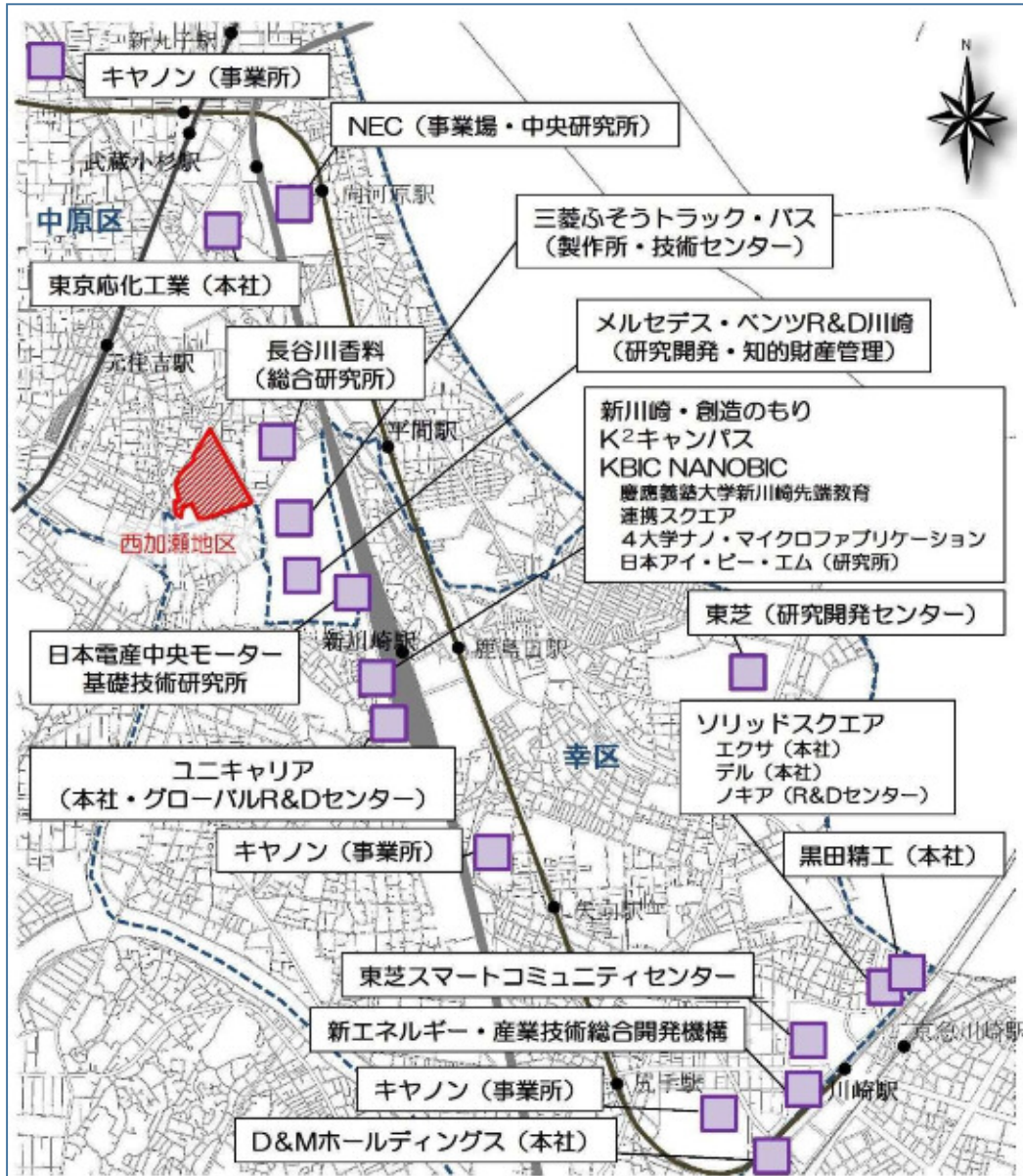


図 土地利用の状況(平成 27 年都市計画基礎調査より作成)

②研究開発機関の立地状況

- 中原区及び幸区には、市全体の約 1/3 にあたる、127 もの研究開発機関が集積しており、JR 南武線及び横須賀線沿いを中心に、「新川崎・創造のもり」をはじめとして研究開発機関や高度なものづくり産業、キヤノン、NECといった世界的企業などが多く立地しています。
- 西加瀬地区の周辺には、三菱ふそうトラック・バスをはじめ、メルセデス・ベンツ R&D 川崎の研究開発施設や長谷川香料の研究所などが立地しています。



	研究開発機関数		増減
	平成19年	平成27年	
川崎区	56 (24.9%)	95 (24.9%)	+39
幸区	35 (15.6%)	65 (17.0%)	+30
中原区	29 (12.9%)	62 (16.2%)	+33
高津区	56 (24.9%)	79 (20.7%)	+23
宮前区	12 (5.3%)	15 (3.9%)	+3
多摩区	15 (6.7%)	23 (6.0%)	+8
麻生区	22 (9.8%)	43 (11.3%)	+21
合計	225 (100%)	382 (100%)	+157

図・表 主な研究開発機関の立地状況

出典：イノベーション状況調査
(平成 28 年・川崎市)

③事業所の状況

- 川崎・小杉駅周辺エリアにおける事業所の立地は、広域拠点である川崎駅や武蔵小杉駅周辺に集中しています。一方で、面積あたりの事業所数は少ないその他の各駅周辺においても、面積あたりの従業者数は多く、駅を中心に事業所及もしくはは就業者数の密度が高いことがわかります。
- 西加瀬地区及びその周辺では、面積あたりの事業所数及び従業者数ともに多くないことがわかります。

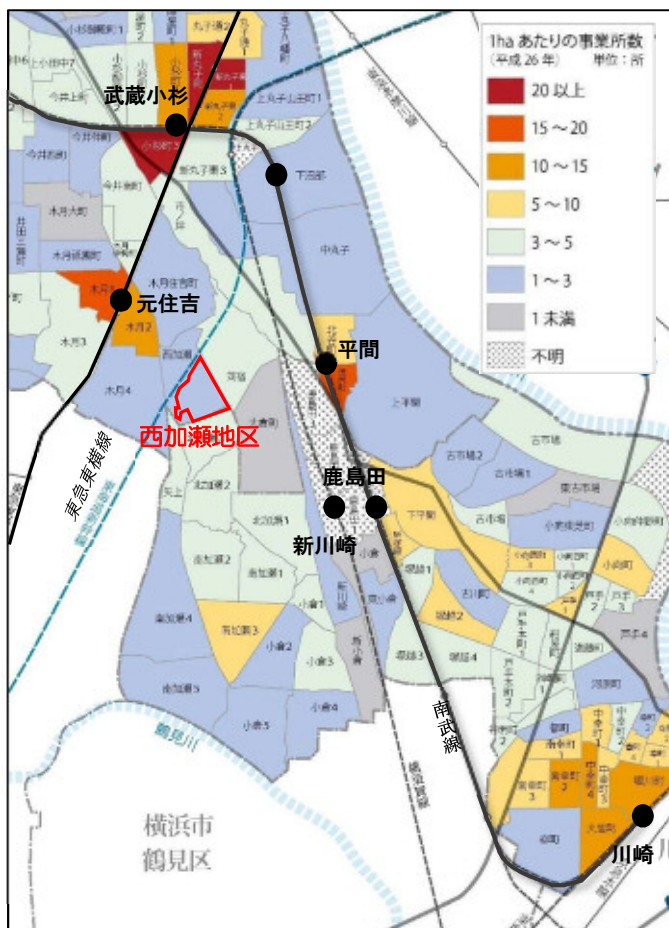


図 面積あたり民営事業所数
出典:平成26年経済センサス基礎調査

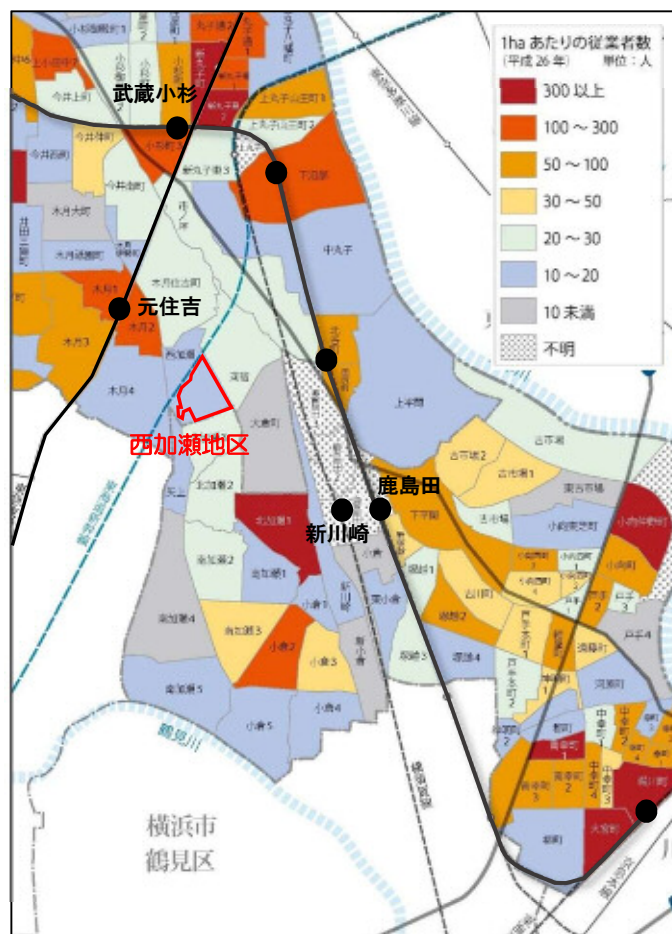


図 面積当たり従業者数
出典:平成26年経済センサス基礎調査

④商業の状況

- 広域拠点である川崎駅周辺・武蔵小杉駅周辺では、商店街や大規模小売店舗が立地していることから年間販売額が高くなっています。
- 西加瀬地区の最寄りの平間駅や元住吉駅では駅前に商店街が立地していることから、年間商品販売額はやや高くなっていますが、西加瀬地区及びその周辺の年間販売額は、駅周辺と比較すると低く、周辺町内会等からも商業施設の充実が求められています。
- 中原区及び幸区における消費行動について、平成10年と平成20年とで比較すると、区内で買物等をする割合は、中原区では約65%から60%未満に低下し、幸区でも約58%から40%に低下しており、東京区部、横浜市へ出かける傾向が強くなっています。
- また、社会状況の変化により、EC（eコマース（ネットショッピングなど））の市場規模及びEC化が年々拡大しており、川崎市を含む神奈川県は、消費支出額に占めるECの割合が2.5%と全国で最も高くなっています。

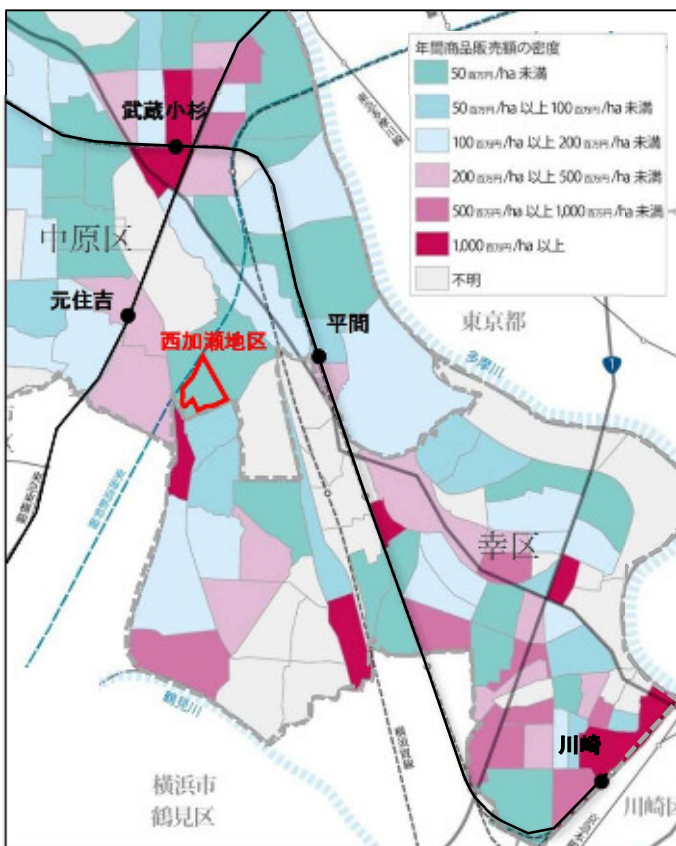
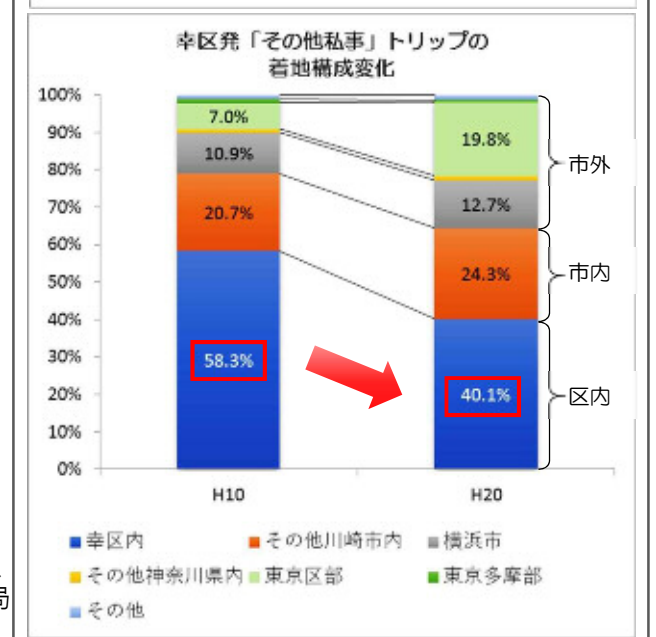
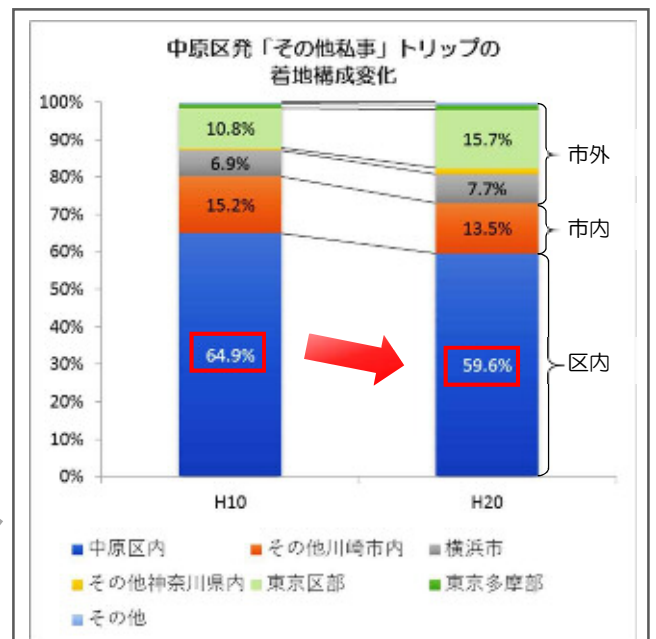


図 年間商品販売額密度
出典：平成 26 年商業統計



出典：平成 26 年「全国消費実態調査結果」、
「人口推計」総務省統計局

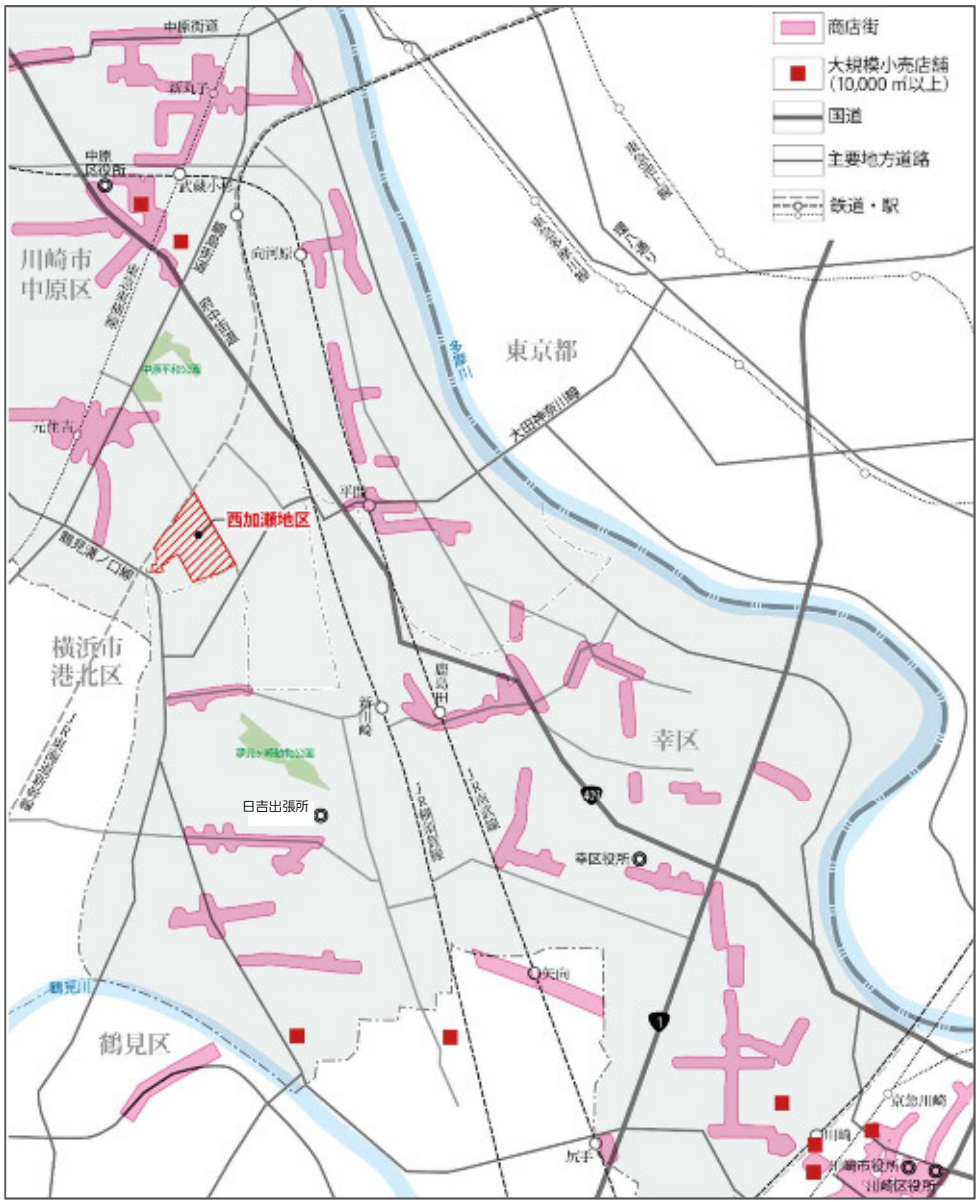
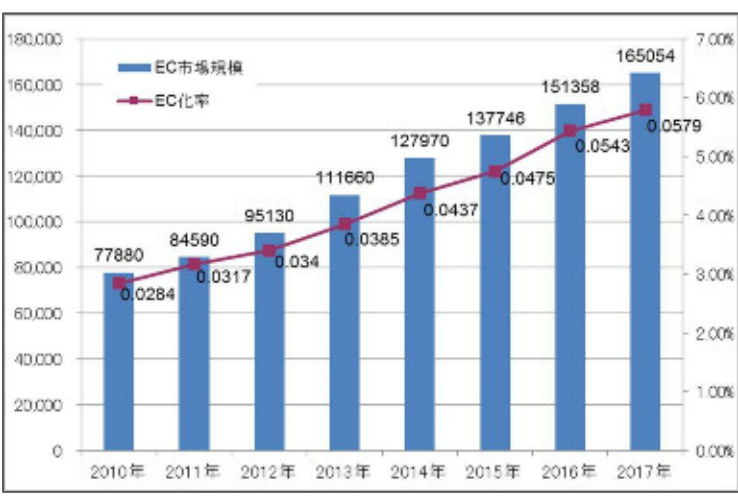
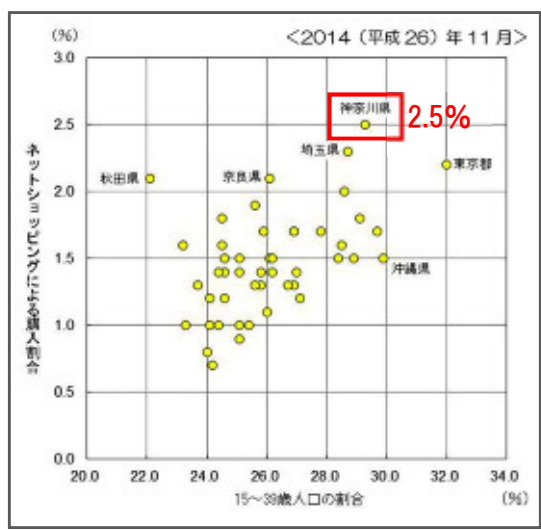


図 商業施設立地状況



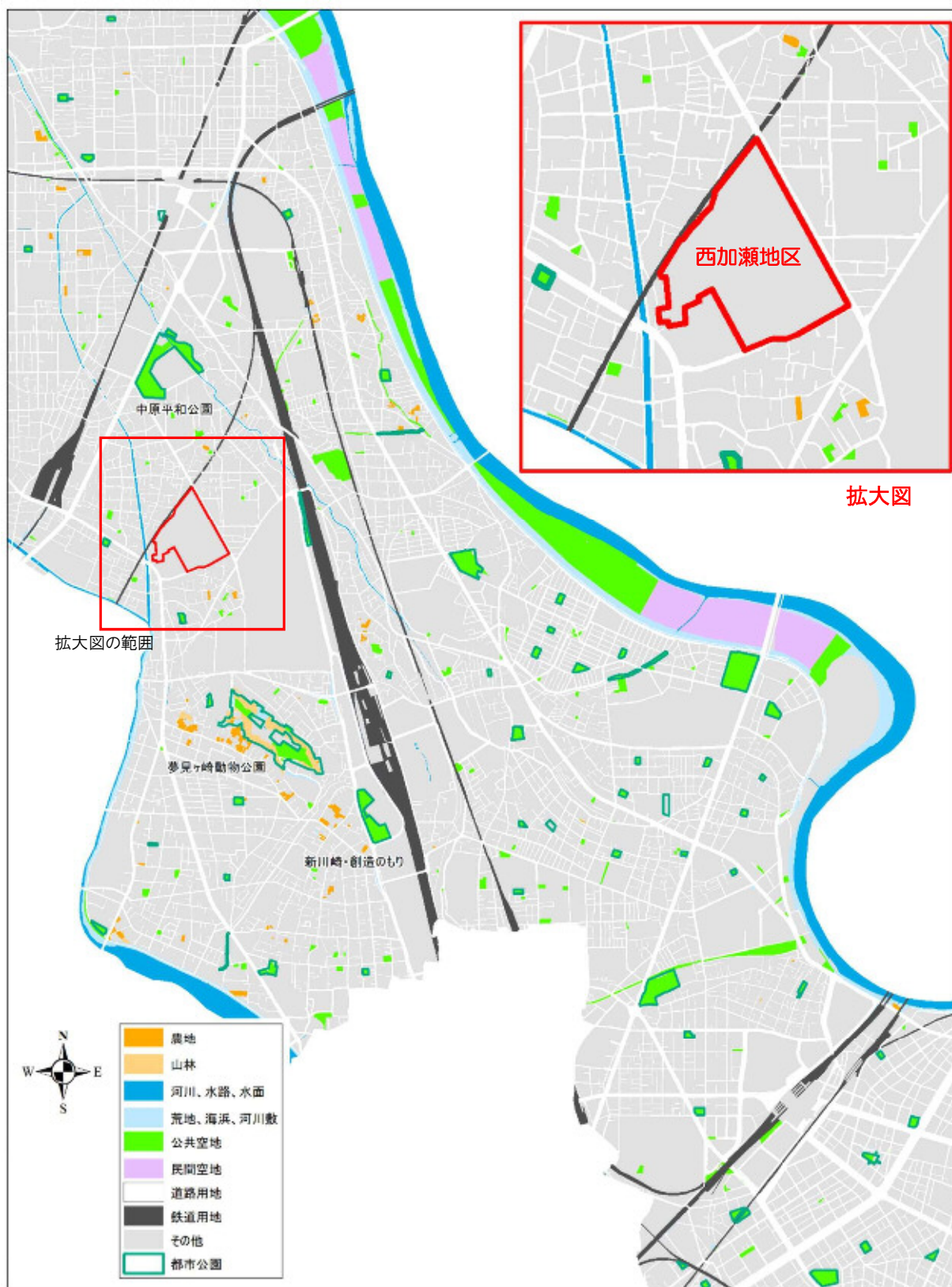
グラフ EC市場規模及びEC化率の経年推移
出典：電子商取引に関する市場調査(経済産業省)



グラフ 都道府県別 15~39歳人口割合とネットショッピングによる購入割合(2人以上世帯)
出典：平成26年「全国消費者実態調査結果」、「人口推計」(総務省統計局)

⑤公園等の状況

- 川崎・小杉駅周辺エリアにおける公園などの自然的土地利用に注目すると、多摩川沿いや夢見ヶ崎公園、中原平和公園などに、まとまりのある公園や空地がみられます。
- 西加瀬地区周辺地域では、広場などの公共空間は多くありません。



(3) 交通・都市基盤

① バス路線の状況

- 川崎・小杉駅周辺エリアにおけるバス路線は川崎駅や武蔵小杉駅方面を結び、JR 南武線と並行するように市内を縦断するバス路線は、運行本数も多く充実しており、西加瀬地区については、元住吉駅からの路線バスの運行本数が充実しています。

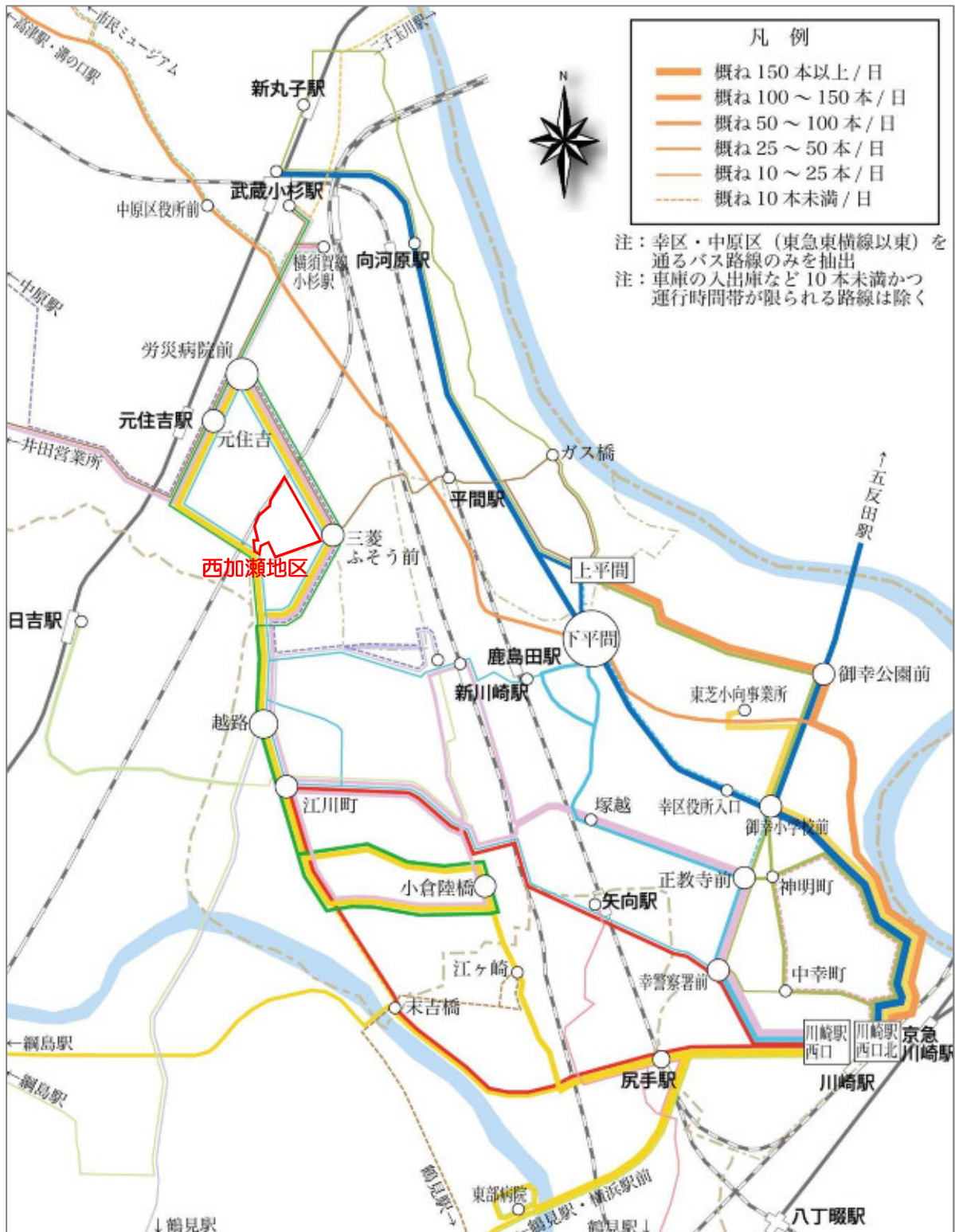


図 バス路線の状況(平成29年時点)

②幹線道路の状況

- 西加瀬地区は、東側で荻宿小田中線に接し、周辺では県道大田神奈川線、尻手黒川線、綱島街道にも近接していることから、市北部方面や臨海部エリアなど市内各所や横浜、東京へのアクセス性に優れた立地である一方で、自動車交通の集中が懸念される側面もあり、土地利用転換にあたっては、周辺地域への交通環境への配慮が求められます。



図 西加瀬地区周辺の道路網図

(4) 地域環境

①災害危険性

- 西加瀬地区周辺には、耐震性に劣るとされる昭和56年以前に建築された旧耐震基準の木造建築物が密集し、大規模地震時に倒壊危険性の高い地域が広がっています。また、北東側には火災発生時に延焼の危険性が高い地域があることがわかります。
- また、周辺には、避難の際や緊急車輛の通行に支障が発生する可能性のある、幅員4m未満の狭隘道路が広がる地域が存在します。

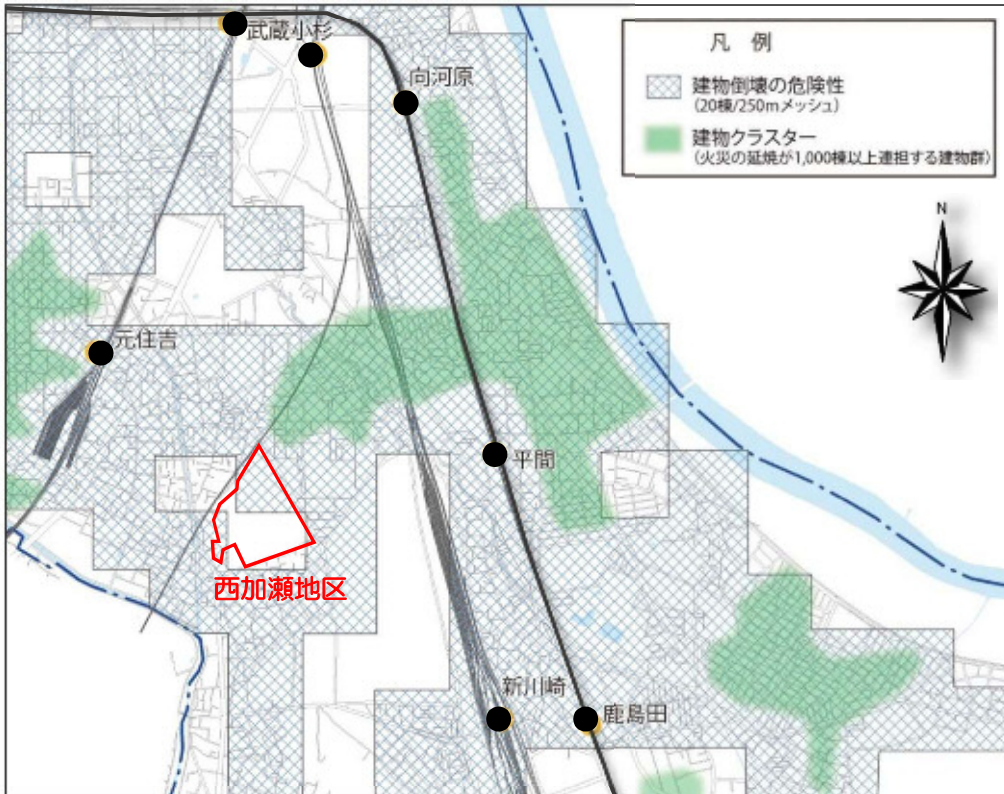


図 建物倒壊・火災延焼リスク
(平成21年度川崎市
地震被害想定調査より作成)

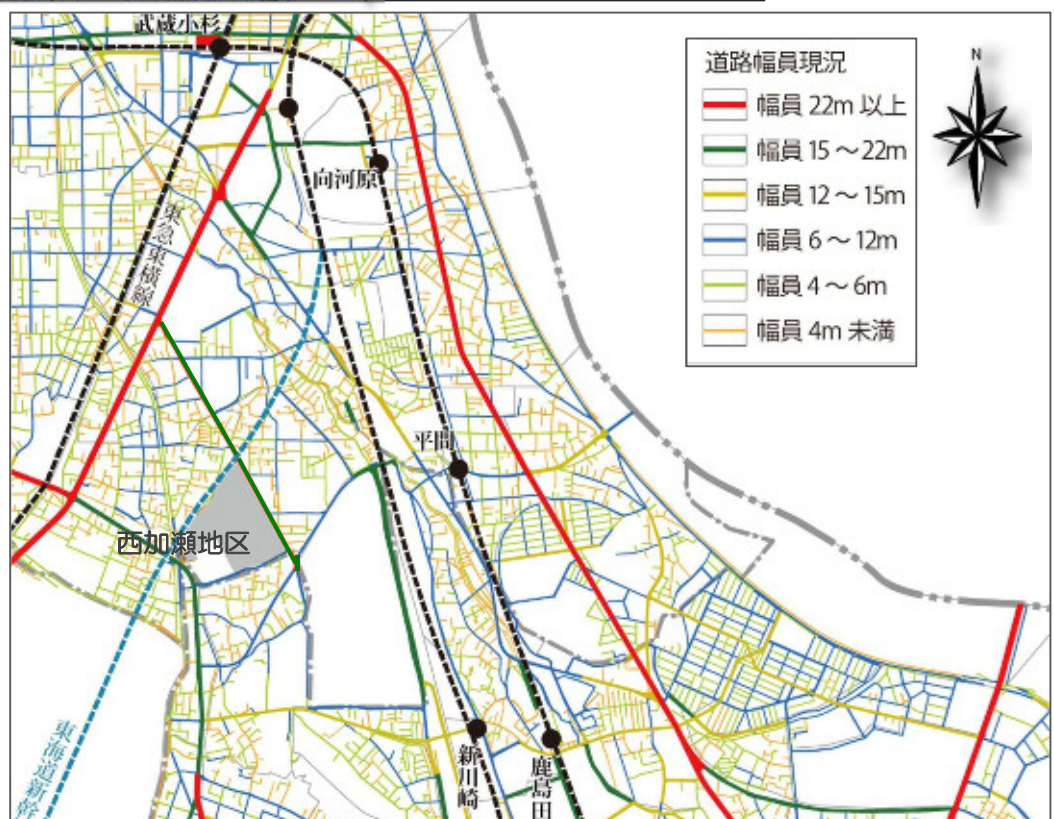
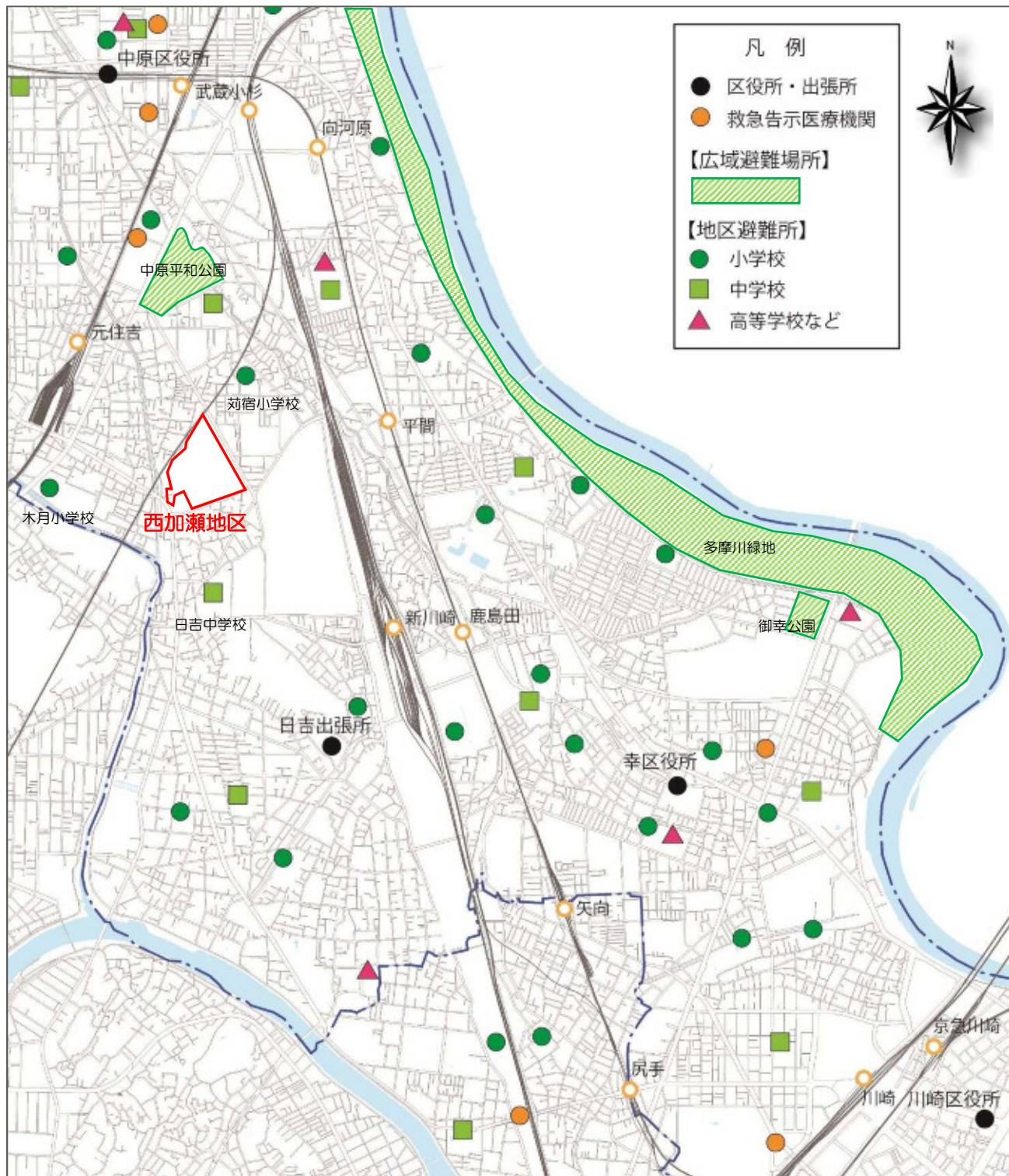


図 幅員別道路現況図
(平成27年都市計画
基礎調査より作成)

②避難施設の状況

- 川崎・小杉駅周辺エリアでは、広域避難場所として多摩川緑地や御幸公園、中原平和公園が指定されています。また地区の身近な地区避難所には小学校や中学校が指定されています。
- 西加瀬地区周辺では、最寄りの広域避難場所として北側約1kmに立地する中原平和公園、地区避難場所として、木月小学校、荻宿小学校、日吉中学校が指定されています。



(5) 周辺町内会等からの主な意見

- 殿町や新川崎地区と連携できる研究開発施設等が集積するとよい。
- 商業施設や生活利便施設、サービス施設が整備されると便利になってよい。
- 周辺の商店街との連携などにも取り組んで、地域の活性化に繋げてもらいたい。
- 子どもから高齢者まで、多くの人ができるスポーツ施設が整備されるとよい。
- 単なる公園ではなく、様々なイベントなどができる広場が整備されるとよい。
- 地区を回遊できる通路や空間などが整備されるとよい。
- 周辺地域における交通渋滞への対策や安全性の確保にしっかりと取り組んでもらいたい。
- 災害時にも対応できる施設や避難できるオープンスペースが整備されるとよい。

(6) 西加瀬地区における現状と課題の整理

【人口・社会構成】

- 少子高齢化・人口減少社会の到来、これらを起因とする働き方改革の推進によるワーク・ライフ・バランスの適正化などにより、価値観やライフスタイルの多様化が今後更に進むことが想定されます。

【土地利用】

- 西加瀬地区の周辺は、住宅地もしくは住宅地と業務・工場用地が混在した土地利用となっており、周辺の住環境への配慮が求められます。
- 周辺には、三菱ふそうトラック・バス、新川崎・創造のもりをはじめとした研究開発機関や高度なものづくり産業などが数多く立地しています。
- 西加瀬地区周辺の商業の年間販売額は駅周辺と比較すると低く、周辺町内会等から商業・サービス施設等の充実が求められています。一方で、近年、消費者の市外への流出や e コマースが進展し、商業を取り巻く環境が大きく変化しています。
- 西加瀬地区周辺にまとまった広場などの公共空間は多くありません。

【交通・都市基盤】

- 元住吉駅からの路線バスの運行本数が充実しています。
- 西加瀬地区周辺は、荻宿小田中線に接し、尻手黒川線、東京丸子横浜線、大田神川線に近接していることから、市北部や臨海部など市内各所や横浜、東京などへのアクセス性に優れた立地である一方で、自動車交通の集中が懸念される側面もあり、土地利用転換にあたっては、周辺地域への交通環境への配慮が求められます。

【地域環境】

- 西加瀬地区周辺は、老朽化した木造建築物が建ち並び、狭隘な道路も多い地域であり、災害時に住民などが安全に避難できる施設やオープンスペースなどは不足しています。

4 土地利用誘導の方向性

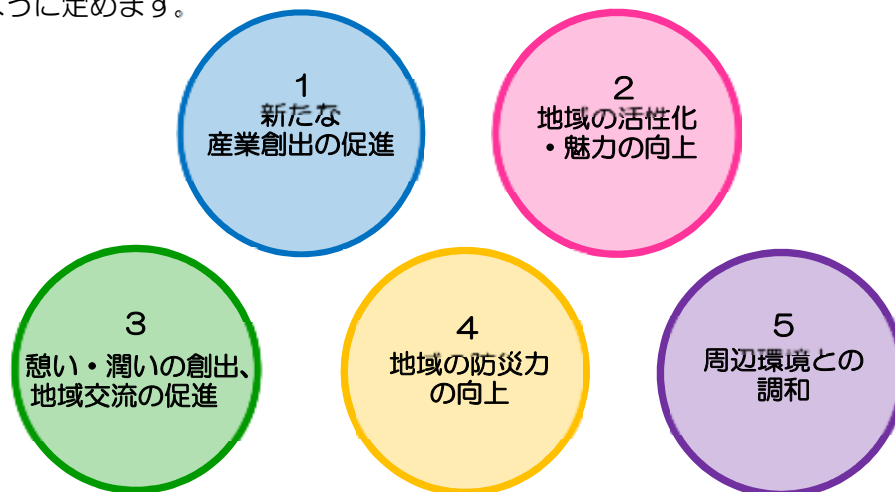
都市計画マスタープランでは、地域環境と調和する都市型工業地の形成を促進するとともに、大規模な土地利用の更新等においては、地域特性を踏まえ、適切に土地利用を誘導することが示されています。こうした上位概念や西加瀬地区及びその周辺における現状と課題を踏まえ、土地利用誘導の手法や考え方を次のように定めます。

(1) 土地利用誘導の考え方

約 10 ヘクタールの広大な民有地において、地区計画等の都市計画手法を活用して、民間事業の事業実現性を考慮しながら、地域に必要な都市機能や都市基盤の整備、必要な取組みを適切に誘導します。

(2) 土地利用誘導における視点

西加瀬地区やその周辺における現状や課題、地域ニーズ等を踏まえ、土地利用誘導における考え方の視点を次のように定めます。



(3) 土地利用誘導の方向性

1 新たな産業創出の促進

□ 社会状況の変化に対応する新たな産業機能等の誘導

- ・ 研究開発機関や高度なものづくり産業などが多く立地している状況や市内及び市外へのアクセスに優れた立地特性を活かし、将来を見据えた新たな産業機能や研究開発機能、産業創出・育成機能などを誘導します。

2 地域の活性化・魅力の向上

□ ライフスタイルの多様化に対応する都市機能の誘導

- ・ 少子高齢化の進展による社会構造の変化、消費活動の変化や働き方、余暇の過ごし方などの多様化するライフスタイルを見据え、多世代が利用できる新たな都市機能を誘導します。
- ・ 地域の賑わいや魅力、利便性を向上させる商業施設や子育て・医療などの生活サービス施設などを誘導するとともに、地域の活性化に向けて周辺の都市機能との連携を促します。
- ・ 高齢化や長寿命化の進展による健康志向の高まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機とした市民のスポーツへの関心などをとらえて、誰もが健康で生き生きとした生活が送れるよう、健康・体力づくり、スポーツに親しめる施設や環境の整備を誘導します。

3 憩い・潤いの創出、地域交流の促進

□ 緑や広場等の整備による地域交流の促進

- ・人が集い、憩いや潤いを感じられる空間の形成を目指し、質の高い緑地や広場等の整備を誘導します。
- ・周辺地域との回遊性の強化に向けて、地域に開かれた街区の形成や敷地の内外を行き来できる通路等の整備を誘導します。
- ・地域交流による人のつながりやにぎわいを生み出すため、新たに誘導する都市機能と緑地・広場等との一体的な管理及びそれらを活用したイベントなどの取組を誘導します。

4 地域の防災力の向上

□ 緊急時の避難場所や物資提供など地域の防災力向上に寄与する空間・施設等の誘導

- ・周辺地域における一時避難場所となるマンホールトイレやかまどベンチなどを整備した防災上有効な空地の整備を誘導します。
- ・災害時における帰宅困難者や周辺住民等に対する物資提供や一時避難場所としての利用に向けた取組を誘導します。

5 周辺環境との調和

□ 交通環境の整備誘導

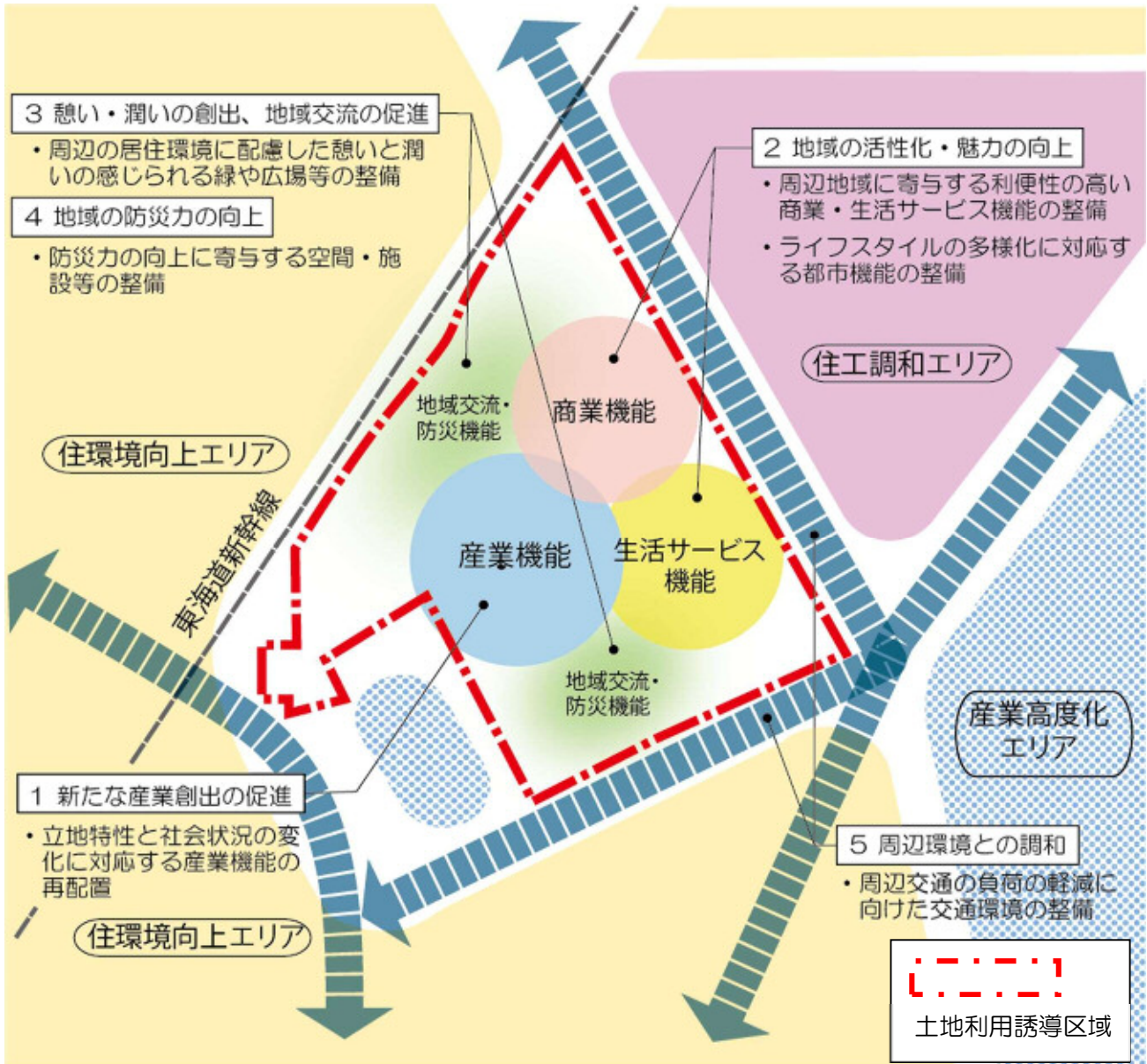
- ・土地利用転換にあわせた適切な都市基盤の整備により、周辺交通の負荷の軽減を図るとともに、バリアフリーに対応した歩道の整備など、安全で快適な交通環境の整備を誘導します。
- ・周辺地域からのアクセス性の良さを起因とする自動車交通の集中による周辺道路の渋滞対策やCO₂排出量の削減等に向けて、路線バスなどの公共交通の利用促進に向けた取組を誘導します。

□ 地球環境や景観に配慮した取組誘導

- ・新たな都市機能の誘導による環境負荷の軽減を図るため、省エネルギー対策として、再生可能エネルギーの活用やエネルギーのマネジメントシステムの導入を促します。
- ・土地利用転換に伴う周辺環境との調和を図るため、建築物の色彩や屋外広告物等などの景観に対する配慮を促します。

□ 周辺の住環境に配慮した取組誘導

- ・周辺の土地利用や道路・交通状況等を考慮した建物の配置の検討や周辺の住環境に対する影響緩和のための空間や緑地などの整備を誘導します。



(4) 今後の進め方

上記の土地利用誘導の考え方や取組の方向性に基づき、事業者と詳細な協議を行うとともに、事業者に対しては、具体的な都市機能の計画段階に応じて、周辺住民等に対して適切な対応が図られるよう調整を行っていきます。