

5. 機能導入の考え方と土地利用ゾーニング

(1) 機能導入・導入ゾーンの考え方

塩浜3丁目周辺地区は、既存の土地利用状況から、大規模な商業・業務系施設が集約する『商業・業務エリア』、中小工場と住宅が共存する『既成市街地エリア』、大規模工場が集積する『工場エリア』、市が保有する施設及び土地等が集積する『公共公益施設等集積エリア』に大分されます。

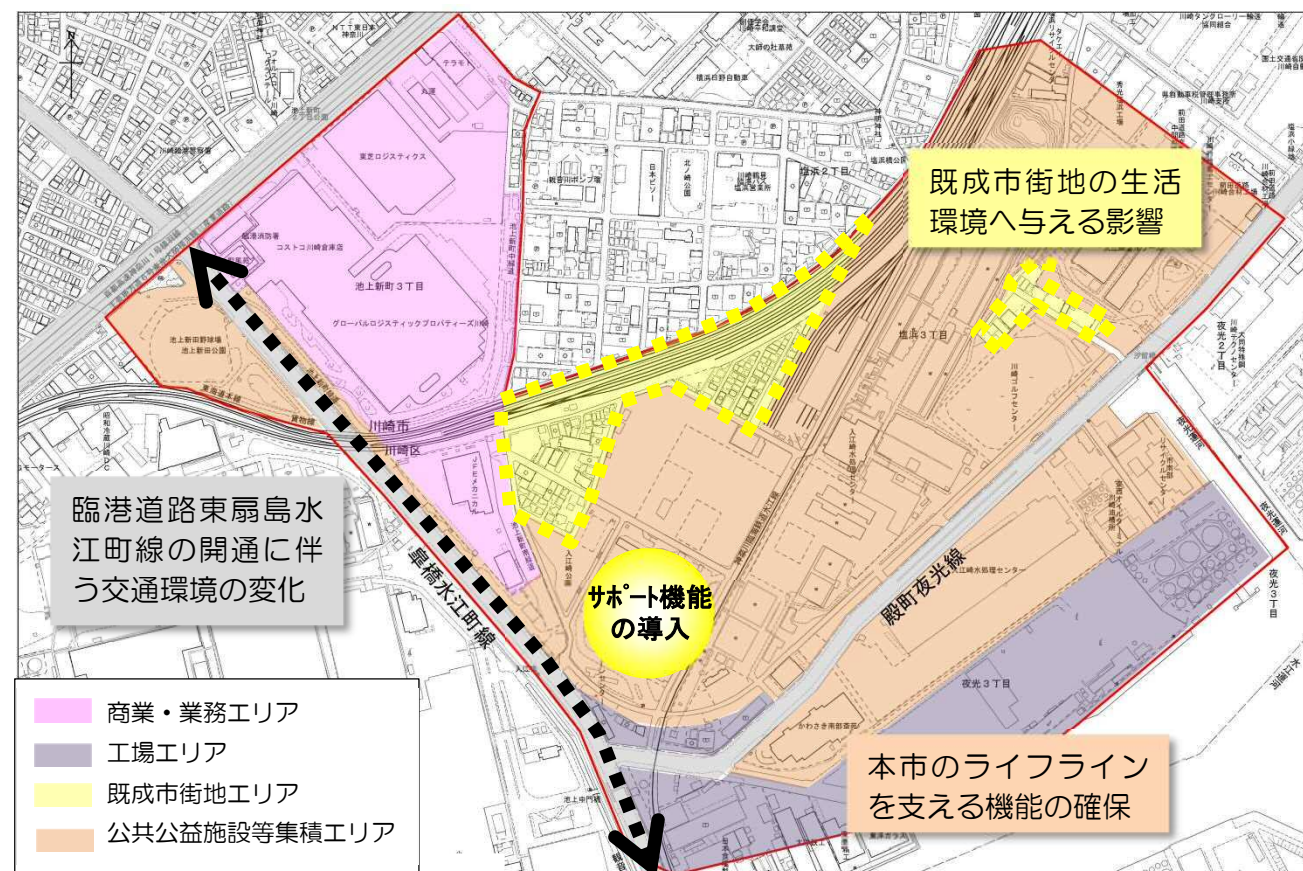
当地区への新たな機能導入にあたっては、用地等の空間の確保や既存の土地利用への影響を踏まえゾーニングを行う必要があることから、以下の前提条件や制約条件を考慮して、導入する機能や土地利用ゾーニングを整理しました。

①機能導入における前提条件

- 新たな機能導入にあたって必要となる用地等の空間については、市有財産が集積している地区の特性を活かし、市有財産の有効活用により生み出すことから、塩浜3丁目周辺地区整備基本方針』(平成25年3月)においてサポート機能の導入が位置付けられているエリアを中心とした**公共公益施設等集積エリアに機能導入**を図ります
- 公共公益施設等集約エリアへの機能導入において、下水道施設や環境施設など、**本市のライフラインを支える重要な機能は確保**します

②立地上の制約

- 阜橋水江町線**においては、臨港道路東扇島水江町線の開通に伴い交通環境が変化するため、新たに導入する機能から発生する交通量が、**阜橋水江町線の交通流へ与える影響について配慮**が必要です
- 既存住宅周辺への機能導入**においては、**景観や騒音等の生活環境へ与える影響への配慮**が必要です



5. 機能導入の考え方と土地利用ゾーニング

(2) 土地利用ゾーニング

緑のアメニティ機能【導入の考え方】

- 良好な沿道景観形成による臨海部の効果的なイメージアップおよび、通行者に対する快適な緑空間創出のために、市有地を活用しながら幹線道路沿道を軸にした緑のネットワークを形成します
- 点在する公園・緑地、水辺空間や公共施設等を緑のネットワークにより一体的に結びつけることで、地区内の回遊性向上、歩行者等の休息・滞留スペースの創出、奥行きのある緑空間を形成します

交通の拠点機能【導入の考え方】

バス事業者所有地において、バス運行台数の増便が可能なバス拠点を形成します

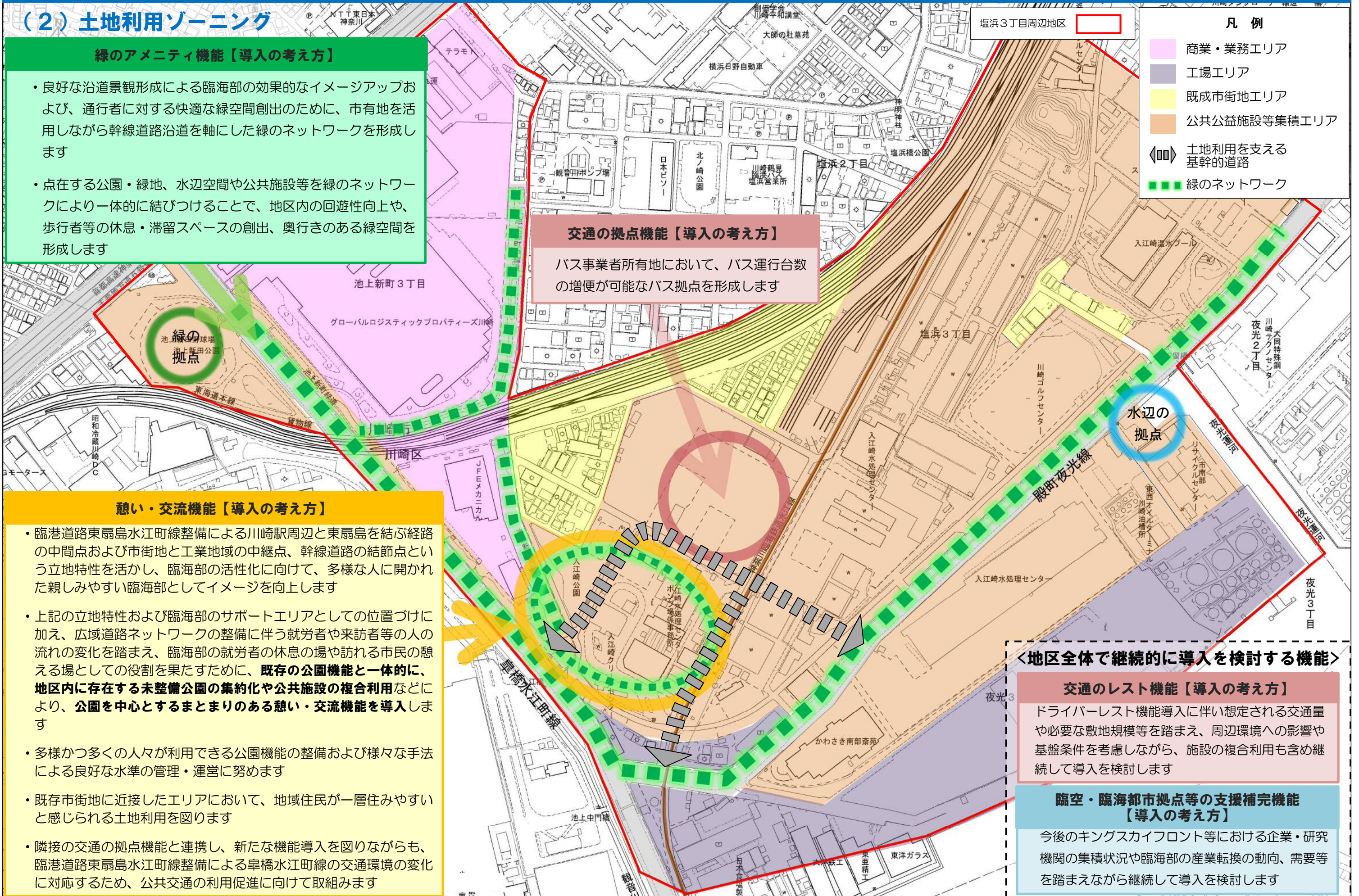
憩い・交流機能【導入の考え方】

- 臨港道路東扇島水江町線整備による川崎駅周辺と東扇島を結ぶ経路の中間点および市街地と工業地域の中継点、幹線道路の結節点という立地特性を活かし、臨海部の活性化に向けて、多様な人にかかれた親しみやすい臨海部としてイメージを向上します
- 上記の立地特性および臨海部のサポートエリアとしての位置づけに加え、広域道路ネットワークの整備に伴う就労者や来訪者等の人の流れの変化を踏まえ、臨海部の就労者の休息の場や訪れる市民の憩える場としての役割を果たすために、**既存の公園機能と一体的に、地区内に存在する未整備公園の集約化や公共施設の複合利用**などにより、**公園を中心とするまとまりのある憩い・交流機能**を導入します
- 多様かつ多くの人々が利用できる公園機能の整備および様々な手法による良好な水準の管理・運営に努めます
- 既存市街地に近接したエリアにおいて、地域住民が一層住みやすいと感じられる土地利用を図ります
- 隣接の交通の拠点機能と連携し、新たな機能導入を図りながらも、臨港道路東扇島水江町線整備による皇橋水江町線の交通環境の変化に対応するため、公共交通の利用促進に向けて取組みます

塩浜3丁目周辺地区

凡例

- 商業・業務エリア
- 工場エリア
- 既成市街地エリア
- 公共公益施設等集積エリア
- 土地利用を支える基幹的道路
- 緑のネットワーク



<地区全体で継続的に導入を検討する機能>

交通のレスト機能【導入の考え方】

ドライバーレスト機能導入に伴い想定される交通量や必要な敷地規模等を踏まえ、周辺環境への影響や基盤条件を考慮しながら、施設の複合利用も含め継続して導入を検討します

臨空・臨海都市拠点等の支援補完機能【導入の考え方】

今後のキングスカイフロント等における企業・研究機関の集積状況や臨海部の産業転換の動向、需要等を踏まえながら継続して導入を検討します

200 m