



総

論

● 第3期実行計画における東北地方太平洋沖地震への対応

本計画はタウンミーティングやパブリックコメントを通じて、市民の御意見を伺うとともに、議会との議論等を踏まえ、策定を進め、とりまとめたものです。

このたび発生した未曾有の大震災は、地震や津波の被害に加え、原子力発電所の事故などにより、市民生活にも多大な影響を及ぼしております。

こうしたことから、今後、本計画については、市民の安全安心の確保に向けた取組の充実を図るとともに、計画に位置付けた施策・事業についても、財政的な影響なども踏まえて、必要に応じた見直しを行います。

1 新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の趣旨

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン（2005（平成 17）年 3 月策定）」は、高度成長から低成長経済への移行や少子高齢化の急速な進行、人口減少過程への転換など、我が国全体における社会経済環境の大きな変化に的確に対応するため、川崎再生の姿を具体的に示すとともに、その実現に向けた市政運営の基本方針

として策定したものです。

また、本市の「地域経営プラン」として、すべての施策・事業を実行計画の対象とし、行財政改革の取組との連携や財政収支見通しとの整合を図り、施策の優先順位を含めた総合調整を行うことで、計画の実行性を高めています。

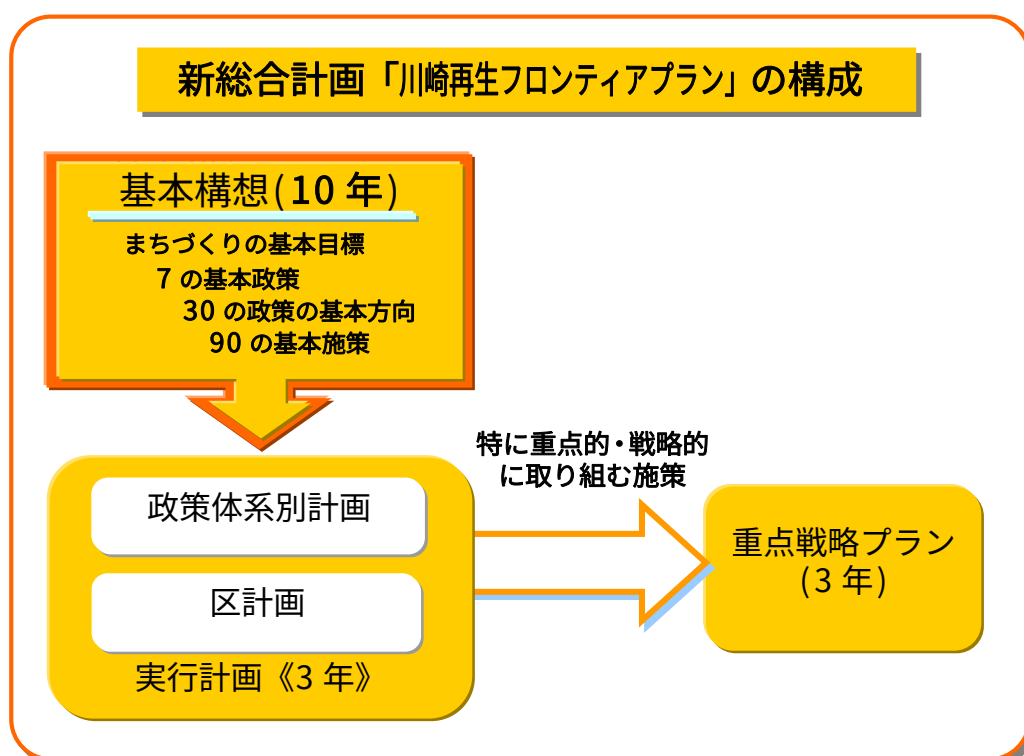
2 新総合計画の構成

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」は、今後も予測される急速な社会経済環境の変化の中においても、その変化に適切に対応し、計画の実行性を確保するために、これまでの計画に比べて計画期間を短期に設定するとともに、計画の構造についても、「基本構想」と「実行計画」の 2 層構造としています。

「基本構想」は、本市が進めるまちづくりの基本方針として、市政運営や施策の基本方向を掲げる具体性を持った 10 年程度の構想とし、「実行計画」は、基本構想に掲げるまちづくりの基本目標「誰もがいきいきと心豊かに暮らせ

る持続可能な市民都市かわさき」をめざして、施策の具体的内容及び目標を明示した、3 か年の計画としています。

また、課題の重要性や手法・発想の戦略性、取組の重点性などの視点から、特に重点的・戦略的に取り組むことにより、大きな施策効果の達成をめざすとともに、本計画の推進を先導していく施策を取りまとめた「重点戦略プラン」についても、取組期間は実行計画と同様に 3 か年としています。



3 川崎市基本構想

(1) まちづくりの基本目標

基本構想では、これまでの多くの英知と努力により育てられてきたこの川崎を、さらにさまざまな課題を解決しながら、川崎に暮らす人々

が活力とうるおいのある生活を送ることができ
るまちへと発展させていくために、新たな時代
に向けたまちづくりの基本目標を次のとおり掲
げています。

まちづくりの基本目標

「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる
持続可能な市民都市かわさき」をめざして

そして、この基本目標の達成に向けて、川崎
で暮らし、活動するすべての主体が力を合わせ

て取り組む「まちづくりの基本方向」を次のと
おり掲げています。

～ まちづくりの基本方向 ～

1 協働と協調をもとに、いきいきとすこやかに暮らせるまちをつくる

まちづくりを担うさまざまな主体のパートナーシップに基づく協働の取組を進めるとともに、市域内にとどまらず、広域的視点を大切に、近隣自治体などとの協調や機能分担・補完を適切に行うことによって、その成果を分かち合い、市民がいきいきとすこやかに暮らせるまちづくりを進めます。

2 川崎の特徴や長所を活かし、持続型社会の実現に貢献する

川崎には、我が国有数の産業集積や豊かな地域人材、首都圏に位置する地理的条件など、数多くの特徴や長所があります。こうした川崎の財産をしっかりと認識するとともに、それぞれの主体が率先してその力を発揮し、我が国や世界がめざす、将来にわたる生活の基盤となる、環境の保全と経済や社会の発展とが両立できるような持続型社会の実現に貢献することによって、国際的に存在感のあるまちづくりを進め、また、こうしたまちで、市民の自立的な活動が持続的・安定的に行われることをめざします。

3 自治と分権を進め、愛着と誇りを共有できるまちをつくる

地域が主体となった課題解決や身近なまちづくりを、わかりやすいしくみで進め、地域の力によってその魅力や個性を引き出すとともに、川崎を代表する魅力を大きく育てることによって、市民が愛着と誇りを共有できるまちづくりを進めます。

(2) 基本政策に取り組む視点

基本構想では、基本目標の達成に向けて、7つの基本政策（104・105 ページの「川崎再生フロンティアプランにおける政策体系」参照）を掲げています。実行計画は、その 7 つの基本

政策に基づき体系化し、それぞれの政策目的に応じた施策・事業内容を明示しています。基本目標の達成に向けては、次に示す 4 つの「基本政策に取り組む視点」に基づき、施策・事業を推進しています。

～基本政策に取り組む視点～

● 新たな時代にふさわしい価値観の創造と先駆的な取組を進める

少子高齢化の進行や人口減少過程への移行、経済の低成長など、社会経済環境が変化する中、成長を前提とするこれまでの考え方から脱却して、新たな時代にふさわしい価値観や行動規範を創造し、これを認め合うことが重要になります。少子高齢社会の中で高齢者が地域の主役として活躍できるしくみづくりに取り組むことや、地球環境に貢献する新たな環境技術を開発し、これを産業活動の中に普及させることなど、めざすべき持続型社会にふさわしい価値観に基づく取組を推進していくことが必要です。

川崎には、活発な市民活動や地域活動、我が国有数の企業の集積など、さまざまな特徴や長所があります。こうした特徴や長所を存分に発揮しながら、川崎から、主体的で先駆的な取組を積み重ねることによって、社会の持続可能性を確保する原動力の役割を果たします。

● 首都圏の好位置にある川崎としての個性を活かす

川崎は、首都圏の中心部に位置し、しかも東京と横浜という巨大消費地に隣接している極めて有利な地理的条件を備えています。こうした交通の利便性や潜在的な集客力などを含む優位性を十分に活かして、首都圏における位置付けや果たしている役割をしっかりと認識し、近隣自治体も含めた広域的・総合的な視点から施策を展開することによって、自立性を保ちつつ広域的に調和のとれたまちづくりを進めます。

● 相互信頼に基づき自立と自己決定を尊重する

少子高齢化の急速な進行や人口減少過程への移行など、社会構造が従来とは大きく変化する中で、地域のさまざまな課題解決に向けて市民活動が活発化するなど、まちづくりにおいて行政が主体となって担ってきた領域に変化が生まれてきています。こうしたことから、今後は市民・地域・企業と行政との相互信頼に基づいて、しっかりとしたパートナーシップを確立し、市民や地域の自立に向けた活動を促しながら、自己決定を尊重していきます。

● 市民が実感できる効果的な政策を経営的視点に立って創造する

これからも厳しい財政状況が続くことが予想される中、活用できる財源に限度があることから、行政が取り組む施策の厳選が必要となります。その際には、行政が執行する施策の効果を市民が実感できるかどうかということが重要になります。そのために、施策展開の着眼点を画一性重視から多様性重視へと転換しながら、身近な日常生活圏における課題解決に向けてきめ細やかな取組を進めます。

さらに、こうした施策を進めるにあたっては、地域における既存のさまざまな資源や財産を有効に活用するほか、行政サービスの顧客として市民は何を望んでいるか、解決すべき課題に対して施策が有効に機能しているかなど、行政運営を市民本位に進めていく、顧客志向の考え方を重視していきます。また、施策の効果を最大限に発揮するために、地域での活動やさまざまな団体による取組と連携・協調するなど多種多様な事業主体や事業手法の適切な選択も心がけていきます。

このような経営的視点に立った施策展開により、財源を有効に活用して施策の効果を高め、市民が実感できる効果的な政策を創造していきます。

4 第2期実行計画までの取組の推進と成果

実行計画の進行管理を行うしくみとして、計画に位置付けられた事務事業の実施状況を把握する「事務事業総点検」と、事務事業の実施によって達成された施策目標の成果を把握する「施策評価」による「川崎再生 ACTION システム」を構築し、すべての事務事業及び施策課題を対象に運用しています。

このシステムは、単に計画の進行管理を行うだけでなく、その結果や点検・評価を通じて明らかになった課題を検証し、事務事業及び施策課題の取組の改善・見直しにつなげるとともに、その施策評価結果の内容や考え方を議会、市民に公表することにより、市民への説明責任を果たすなど、市政運営における「PDCA（計画-実行-評価-改善）サイクル」の役割を担っています。

第1期実行計画においては、すべての施策課題で一定の成果が上がっており、9割を超える事務事業で概ね目標を達成するという結果になっています。さらに、「重点戦略プラン」についても、各プランとも概ね計画どおりに

進捗し、基本構想に掲げるまちづくりの基本目標の実現に向けて、着実な成果につなげました。

第2期実行計画では、社会経済環境の急速な変化に適切に対応するとともに、第1期における成果をしっかりと継承・発展させて、好循環をさらに広げる取組の推進をめざし、2008（平成20）年度及び2009（平成21）年度においても、それぞれ点検・評価等を実施し、課題解決に向けた取組成果の把握を行った結果、施策の目標達成に向けて一定の成果が上がっており、概ね順調という結果となっています。

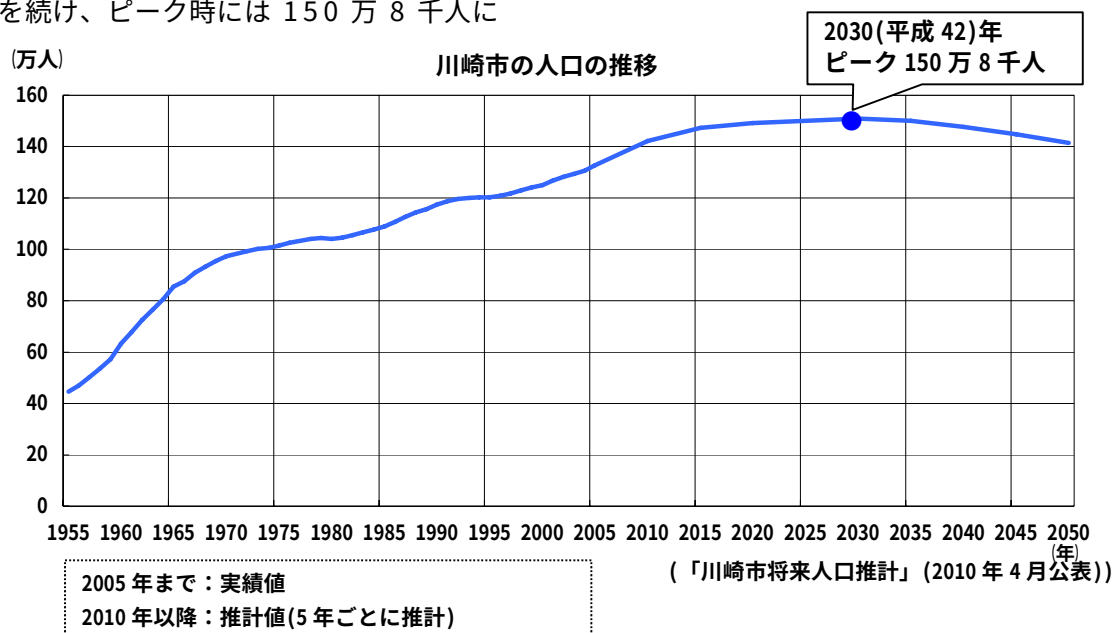
また、第2期実行計画の最終年度となる2010（平成22）年度についても、社会経済状況等の動向や新たなニーズを踏まえ、取組の改善が必要な施策課題について、事務事業の精査や見直しを行い、残された課題解決に向けた新たな取組など、柔軟かつ的確な対応を進めており、概ね順調に目標を達成できる見込みとなっています。

5 第3期実行計画の要件

（1）人口

2005（平成17）年に132万7千人であった本市の人口は、2030（平成42）年まで増加を続け、ピーク時には150万8千人に

なり、その後、減少に転換することが予想されます。

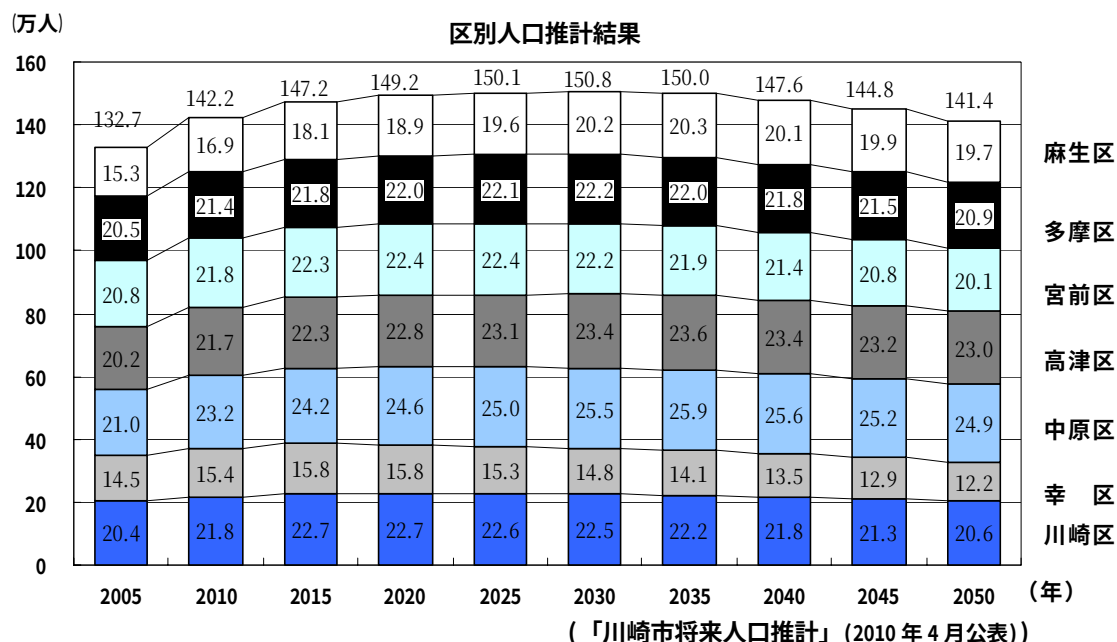
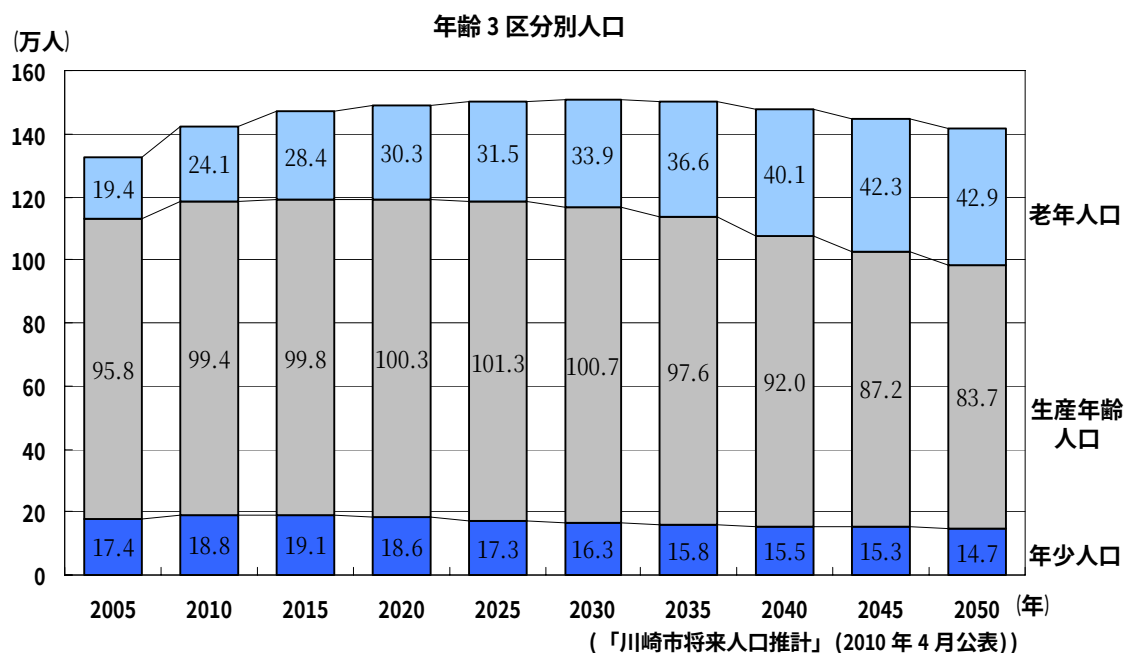


年少人口（0～14 歳）は、2015（平成 27）年まで増加を続けるものの、それ以降は、減少していくことが予想されます。その一方で、老年人口（65 歳以上）は今後も増加を続け、2030（平成 42）年には 33 万 9 千人（総人口比 22.5%）になることが予想されます。

地域的に見ると、多摩区は 2030（平成 42）年まで、中原区・高津区・麻生区は 2035（平成 47）年まで人口増加を続けるのに対して、幸区は 2015（平成 27）年、川崎区及び宮前区は 2020（平成 32）年と全市動向より早く人口減少過程に移行することが予想されます。

また、本市の人口は、1992（平成 4）年から 1996（平成 8）年にかけて社会減となりましたが、それ以降、人口の都心回帰の影響を受け、人口流入が続いており、社会増となっています。特に、2007（平成 19）年から 2 年連続で増加数が 2 万人を超える状況にあり、中長期的には、社会経済環境などの変化の影響を強く受けることに留意する必要があります。

なお、2011（平成 23）年 2 月に公表された国勢調査結果の速報値では、2010（平成 22）年の人口は、約 142 万 6 千人となっています。



(2) 産業・経済

ア 市内経済の概況

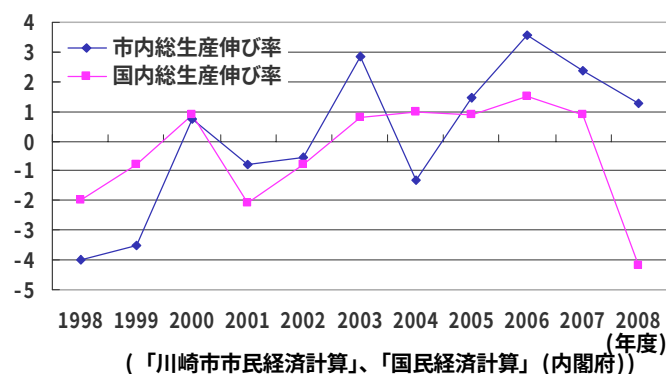
我が国の経済は、バブル経済の崩壊による低迷から 2001（平成 13）年度を底として回復に向かい、緩やかな成長を続けてきましたが、2007（平成 19）年半ばから、原油・原材料価格の高騰に加え、米国のサブプライムローン問題の影響により、経済の一部で「足踏み状態」がみられるようになり、2007（平成 19）年末頃から景気後退局面に入ったとされています。特に、2008（平成 20）年 9 月以後、世界的な景気後退の影響を受け、厳しく深い景気後退局面に入りました。

2009（平成 21）年 10 月以降、景気は持ち直してきていますが、2010（平成 22）年 10 月からは「足踏み状態」にあり、今後の先行きについては、米国経済の減速、円高など懸念材料を注視していく必要があります。

市内経済については、2004（平成 16）年度の経済成長率（市内総生産（生産側）の対前年度増加率）は 0.8%の減少となったものの、2005 年度以降の 4 年間は連続のプラスとなっています。

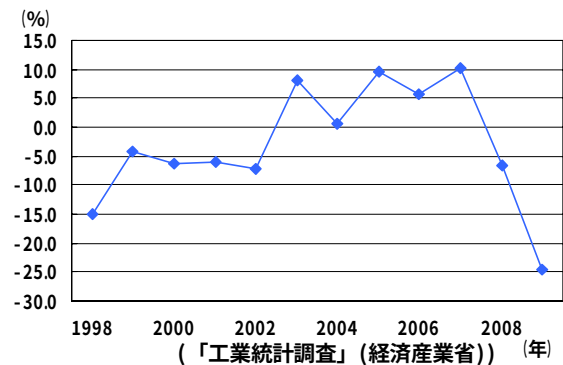
また、製造品出荷額等（4 人以上の製造業等の事業所）については対前年比で 2003（平成 15）年から 2007（平成 19）年まで 5 年連続で増加してきました。しかしながら、リーマンショックの影響を受け、2008（平成 20）年には 6.6%、2009（平成 21）年には 24.7%の減少となっています。

(%) 市内総生産及び国内総生産対前年度伸び率の推移(名目)



本市の場合、円高による原材料調達のコスト減という恩恵を被る石油や化学、電力、鉄鋼産業などもあります。市内産業を支えている中小企業にとって、円高等は経営を圧迫する要因となることから、今後の動向を注視していく必要があります。

製造品出荷額等対前年伸び率の推移(4 人以上の事業所)

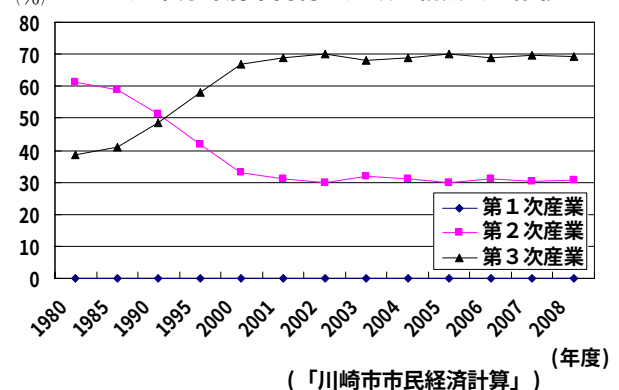


イ 市内産業構造の変化

本市は、我が国を代表する工業都市として、日本経済の発展を支えてきましたが、バブル経済の崩壊以降、生産拠点の海外移転やサービス経済化の進展などにより、その産業構造は大きく変貌しています。

まず、市内総生産の産業別構成比を見ると、1980（昭和 55）年度には製造業などの第 2 次産業で 61.4%、サービス業などの第 3 次産業で 38.6%となっていました。第 2 次産業の総生産額が減少し第 3 次産業の総生産額が増加する中で、本市の産業構造は第 2 次産業から第 3 次産業へと大きくシフトしており、2008（平成 20）年度には第 2 次産業で 30.7%、第 3 次産業で 69.3%となっています。

産業分野別市内総生産額・構成比の推移

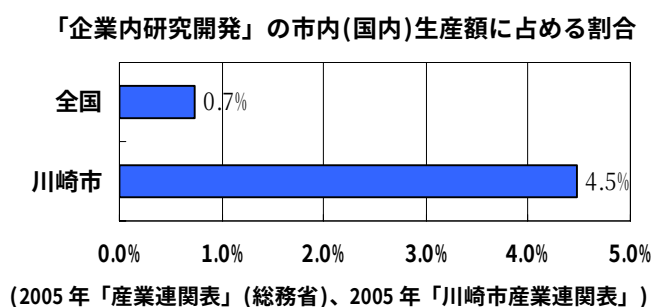
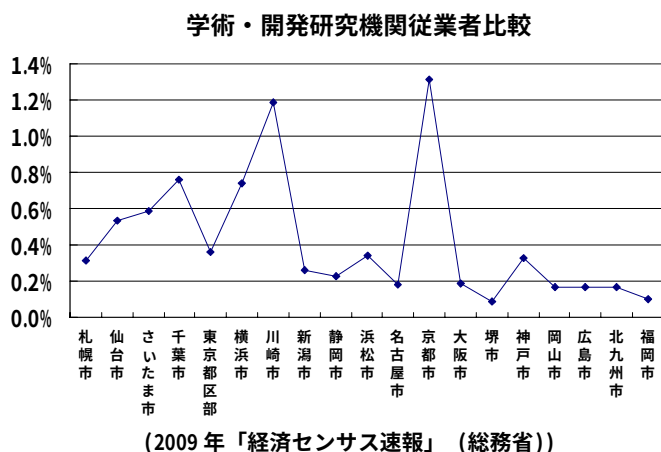
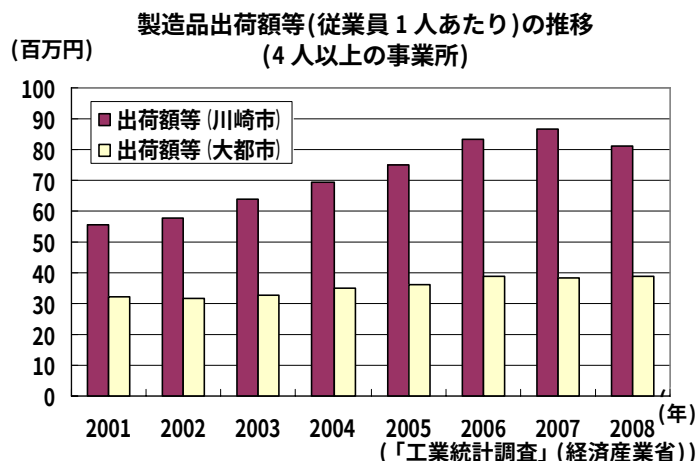
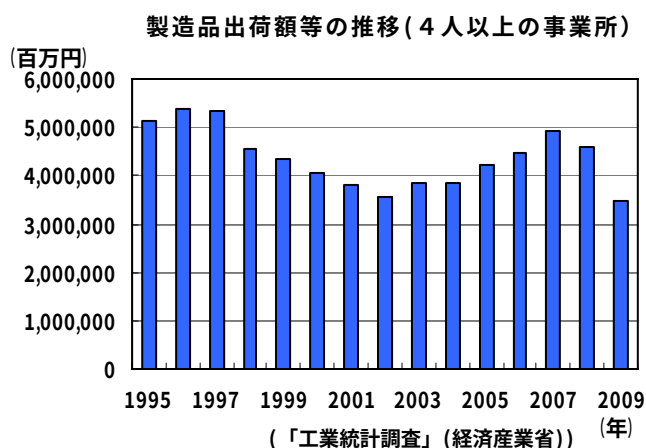


※構成比算出にあたり税や利子の控除等をしていない。

一方で、素材型産業や加工型産業などのものづくり産業は、依然として、第2次産業の大きな割合を占めており、本市の産業構造の特徴のひとつとなっています。製造品出荷額等の推移を見ると、1997（平成9）年から6年連続で減少が続いていましたが、2003（平成15）年に増加に転じ、2007（平成19）年まで5年連続で増加となりました。リーマンショックの影響もあり、2008（平成20）年、2009（平成21）年については減少となっています。

また、従業員1人あたりの製造品出荷額等については、2008（平成20）年は大都市平均が増加したのに対し、本市は減少に転じましたが、本市の値は大都市平均の値の2倍以上を保っており、本市の製造業のものづくり技術と生産性の高さを示すものと考えられます。

本市の全産業に占める「学術・開発研究機関の従業者数」の割合は、2009年（平成21年）には1.2%となっており、大都市平均の0.4%の約3倍となっています。また、市内の企業内研究開発が市内生産額に占める割合は、2005（平成17）年には4.5%で、国内の6倍となっており、研究開発型企業の集積が本市の特徴となっています。



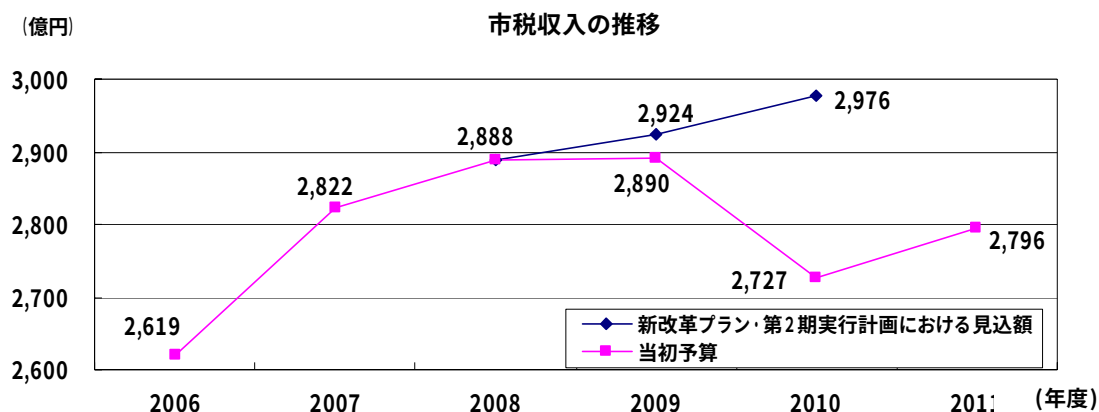
(3) 本市の財政状況

本市では、これまでの行財政改革の取組により、2009（平成 21）年度予算においては「減債基金からの新規借入を行わずに収支均衡を図る」という目標を達成しました。

しかしながら、米国のサブプライムローン問題に端を発した世界的な経済危機から回復基調にあった景気は、現在足踏み状態にあり、失業率も高水準にある中で、本市の財政状況は依然として厳しいものとなっています。

2010（平成 22）年度当初予算においては、市税収入が前年比で 5.6%、163 億円の過去最大の減収へと大きく転換しました。

また 2011（平成 23）年度当初予算では、景気を持ち直し傾向を反映し、69 億円の増収を見込んでいますが、円高傾向が続いていることや海外経済の減速懸念などの先行きの不透明感から大幅な回復は見込めない状況となっています。

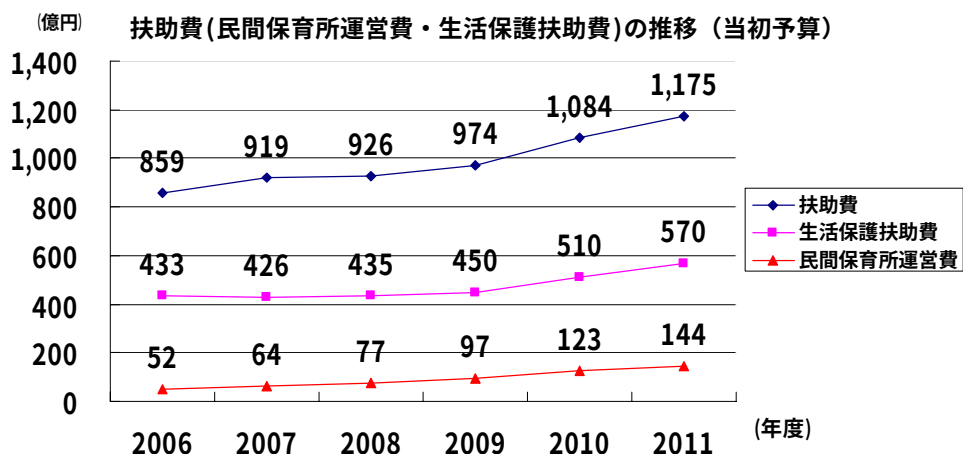


歳出においては、扶助費が増加の一途をたどっており、2010（平成 22）年度は前年度比で 110 億円増加し、2011（平成 23）年度予算ではさらに 91 億円の増加となっています。

その主な要因として、民間保育所運営費については、待機児童対策のための保育受入枠の大幅な拡大などにより、2010（平成 22）年度は前年度比で 26 億円増加、2011（平成 23）年度はさらに 21 億円の増加となっていること、生活保護扶助費については高齢化

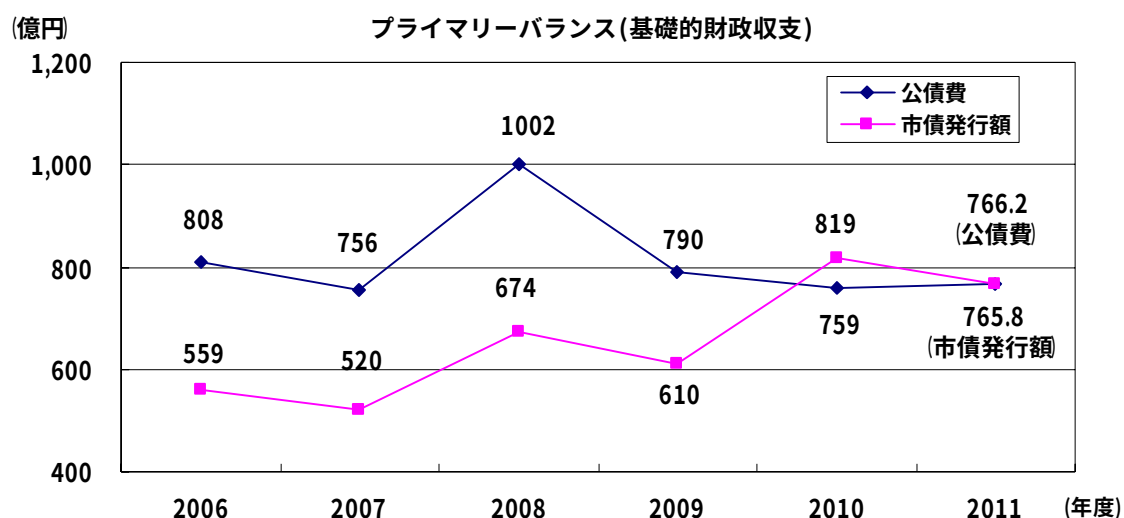
の進展や厳しい社会経済状況の影響等から 2009（平成 21）年度から 2011（平成 23）年度にかけて毎年 60 億円増加したことが挙げられます。

こうした市税収入の減少や扶助費の増加等に対して、さまざまな財源対策を講じても収支不足が解消されなかったため、2010（平成 22）年度は 150 億円、2011（平成 23）年度予算においては 108 億円を減債基金からの新規借入として計上せざるを得なかったところです。

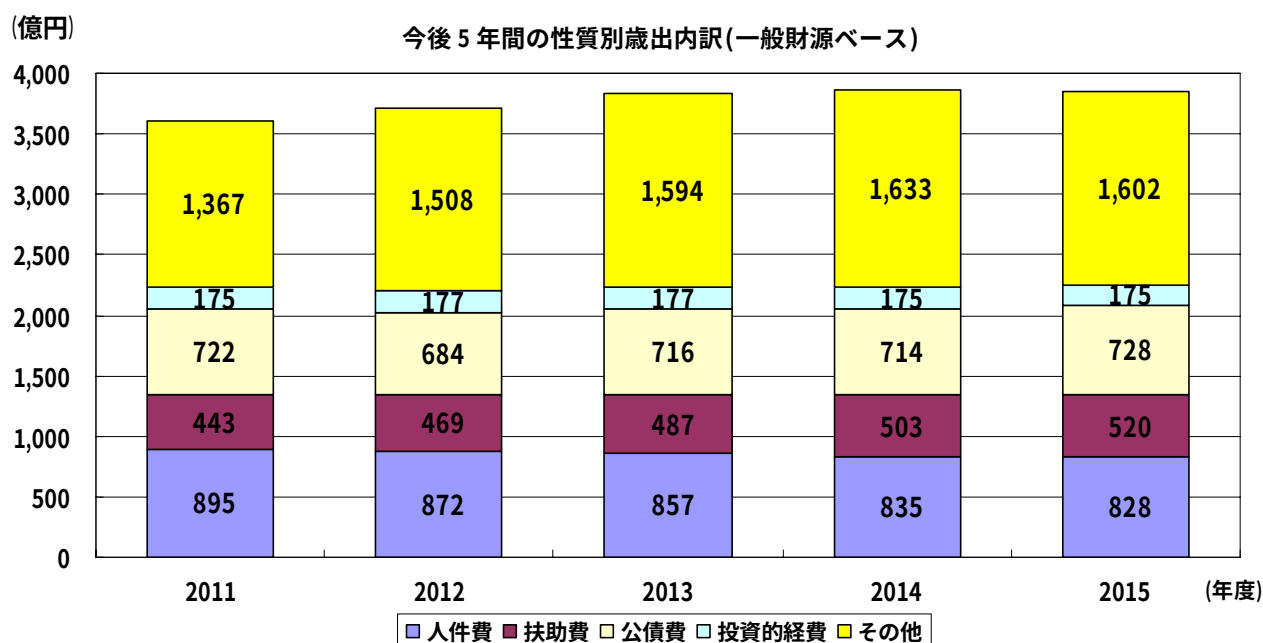


過去数年のプライマリーバランス（基礎的財政収支）については、黒字（市債の元利償還等の費用である公債費がその年度の市債発行額を上回っている状態）が続いていましたが、2010（平成22）年度予算では、市税収入の大幅な減少に対応するための市債活用により赤字となっています。

今後についても、税収の大幅な回復が見込めない上、当面の人口増加や高齢化の進展に適切に対応するための経費の増大が見込まれるなど、厳しい財政状況が継続することが想定されることから持続可能な財政構造の構築が必要とされています。



*2009年度までは決算額、2010、2011年度は当初予算額



(新たな行財政改革プラン財政フレーム)

6 第3期実行計画の基本的な考え方……………

(1) 基本構想の実現をめざした取組の推進

2008（平成 20）年度から 2010（平成 22）年度までの3か年を計画期間とする第2期実行計画については、第1期実行計画に引き続き、概ね順調に推進し、着実にその成果が表れているところです。

また、総合的な子育て支援や高齢者の多様な居住環境整備など、第2期実行計画策定時と状況が異なってきた課題については、計画の前倒しや市民ニーズに応じた取組を行うなど、機動的な対応を図ってきました。

第3期実行計画では、第2期までの取組の成果を踏まえながら、こうした課題や環境変化に的確に対応し、概ね 10 年間を目標年次

とする川崎再生フロンティアプランの基本構想の実現をめざすとともに、次期総合計画を視野に入れ、川崎再生から「新たな飛躍」へ向けた取組を推進します。

(2) 第3期実行計画における基本的な視点

第3期実行計画では、以下の4点を「基本的な視点」として、取組を推進します。

- ①引き続き見込まれる人口増など環境変化への的確な対応
- ②中長期的なまちづくりの方向性を踏まえた取組の推進
- ③成長戦略を踏まえた取組の推進
- ④地域特性・課題に応じた取組の推進

【第3期実行計画における基本的な視点】

① 引き続き見込まれる人口増など環境変化への的確な対応

本市において 2030(平成 42)年まで引き続き見込まれる人口増や、景気回復の兆しは見られるものの依然として高水準にある失業率、さらには、頻発する局地的集中豪雨や、国による地方分権改革の取組など、本市を取り巻く環境変化への的確に対応し、市民生活の安定の確保に向けた取組を推進します。

② 中長期的なまちづくりの方向性を踏まえた取組の推進

将来的な人口減少期への転換を見据え、持続可能な市民都市の構築をめざし、社会資本の整備や自治基本条例に基づく市民本位のまちづくりなど、中長期的なまちづくりの方向性を踏まえた取組を推進します。

特に、本市の公共建築物等については、今後、施設の更新時期を迎え、財政負担の増大・集中が懸念されます。そこで、本市が保有する土地や建物などの資産を、改めて重要な経営資源として捉え直し、全庁横断的な視点による総合的な資産活用戦略を推進します。

第3期実行計画期間においては、本市の資産マネジメント戦略である「かわさき資産マネジメントプラン」に基づき、川崎版PRE(Public Real Estate：公的不動産)戦略の第1期取組期間として、モデルケースを中心に取組を推進し、マネジメントノウハウの蓄積と汎用化をめざします。

③ 成長戦略を踏まえた取組の推進

首都圏における立地優位性や羽田空港との近接性、市内企業に蓄積された優れた環境技術など、本市の持つ特徴と強みを活かし、国際競争力の強化と国際社会への貢献に向けた取組や、都市としての活力を創出する取組など、本市が持続的に発展していく成長戦略を踏まえた取組を推進します。

④ 地域特性・課題に応じた取組の推進

自治基本条例に基づく市民本位のまちづくりを推進し、地域の特色を活かした協働の取組や、地域課題への的確な対応、市民が自治の主役となる地域社会の創造に向けた取組などを推進し、市民の自治力が十分に発揮される分権型社会の構築をめざします。

また、これまでの区行政改革の取組を踏まえ、区役所が地域の総合的な視点から、一層主体的に地域の課題解決を進められるよう、局区間の連携を一層強化し、地域の特性・課題に応じた取組を推進します

(3) 行財政改革の取組との連携

これまでの行財政改革については、改革の効果を子ども関連施策をはじめとする市民サービスに還元するなど、所期の目的を概ね達成しつつあります。

一方で、本市を取り巻く社会経済状況が大きく変化する中で、今後の市政運営においては、少子高齢化が進展した人口減少期を見据え、地域の活力の維持向上を図るとともに、大幅な税収増が見込めない中でも、増大する行政需要に的確に対応しながら、引き続き持続可能な行財政基盤を確立し、質の高い市民サービスを提供していく必要があります。

そこで、「新たな行財政改革プラン」では、不変の改革の取組を推進するとともに、将来の人口減少社会を見据えた公共サービス提供システムの構築に向けた期間内の具体的な取組を明らかにしています。

第3期実行計画では、「新たな行財政改革プラン」と十分に連携し、改革の視点を計画に反映していきます。

(4) 財政フレームと事業計画の調整

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の実行計画は、計画の実行性を確保するとともに、健全で持続可能な行財政基盤を確立・維持しながら計画を推進していくため、計画事業費と行財政改革プランに掲げる財政フレームの整合を図っており、これは本市の総合計画の大きな特徴となっています。

サブプライムローン問題に端を発する世界的な不況の影響から、本市においても大変厳しい財政状況となっており、当面は大幅な市税収入の回復が見込めない状況にありますが、第3期実行計画につきましても、この基本的な考え方を継承し、計画策定作業を通じて、全ての事務事業の内容の調整を行い、「新たな行財政改革プラン」における財政フレームと整合した計画として策定しました。

今後、2011（平成23）年3月に東北・関東地方で発生した震災の影響など社会経済環境の変化によって、財政フレームの歳入歳出額が変動する可能性があり、必要に応じて施策・事業計画の見直しを行います。

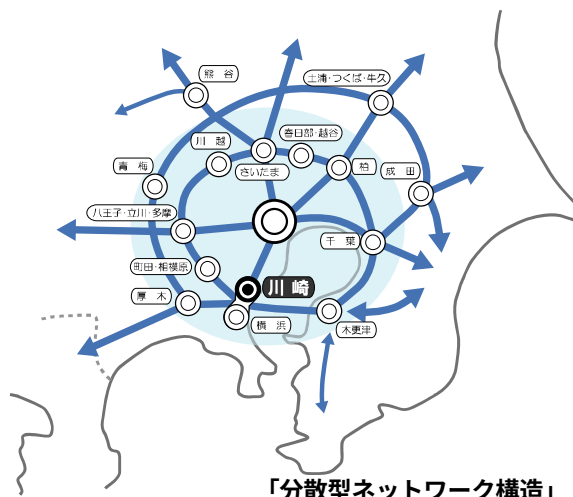
7 都市構造と交通体系の考え方

(1)都市構造

ア 背景

「分散型ネットワーク構造」をめざしている首都圏において、本市は、拠点都市の一つとして、生活、文化、医療、福祉等の機能などを備えた自立性の高い都市機能の形成や、隣接都市との連携の強化、広域都市機能を支える交通ネットワークの強化などの役割を担っています。

その中で今後の都市構造を考える上では、地域に密着した身近なまちづくりを意識しながら、首都圏における位置付けや役割、また川崎市の特性を的確に踏まえた都市構造をめざすまちづくりに取り組んでいくことが求められています。



イ 「広域調和・地域連携型」のまちづくり

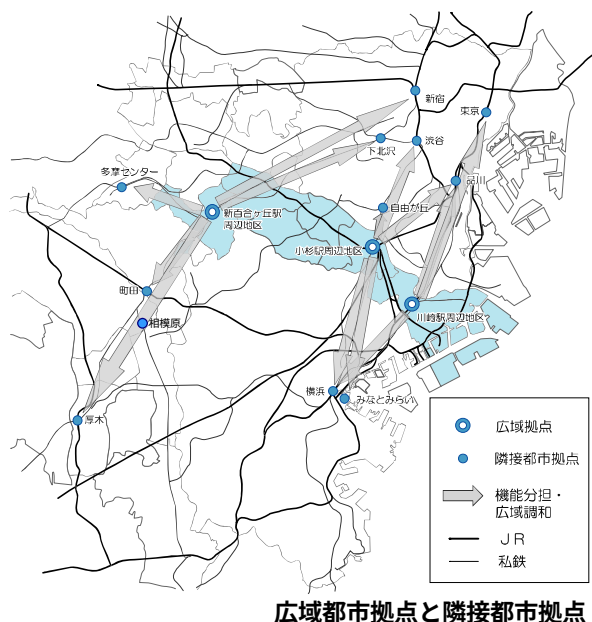
本市では、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出をめざす広域調和型のまちづくりと、市内各地域の自立と連携をめざす地域連携型のまちづくりをバランスよく進める「広域調和・地域連携型」都市構造の構築をめざしています。

(7) 広域調和型のまちづくり

広域的に展開する市民の行動圏や産業経済活動は、交通網の整備状況や地域の特性などから、概ね臨海部エリア、川崎周辺エリア、中部エリア、北部エリアの4つの広域行動圏に大別することができます。

それぞれのエリア内における都市拠点の整備にあたっては、市外の隣接都市拠点との役割や機能の適切な分担、補完を図りつつ、個性と魅力ある拠点整備を進めることにより、首都圏における

川崎市の拠点性と都市機能の向上を図る持続可能な広域調和型のまちづくりをめざします。

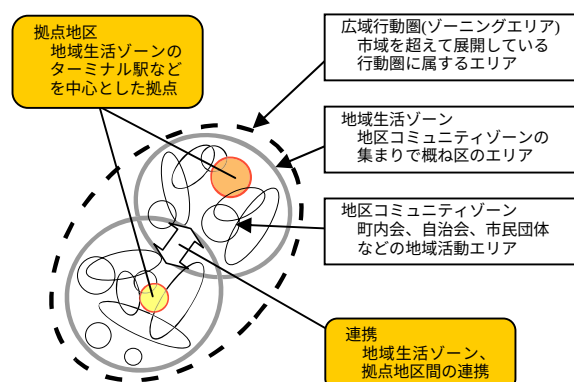


(イ) 地域連携型のまちづくり

地域における基礎的な単位として、町内会や自治会、市民団体などの一定の活動範囲を「地区コミュニティゾーン」と位置付けています。地域に密着した身近なまちづくりを進めるために、「地区コミュニティゾーン」が相互につながり、機能的に連携する地域連携のまちづくりを進めます。

また、地域コミュニティのつながりや機能の連携によって、ターミナル駅などを中心に概ね行政区を単位として「地域生活ゾーン」が形づくられていることから、これらの地域生活ゾーンの自立と相互の連携を促し、都市の一体性と都市機能の向上を図る地域連携型のまちづくりをめざします。

概念图



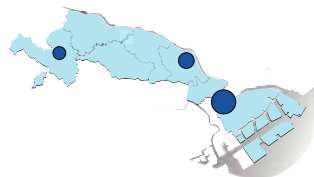
ウ 「広域調和・地域連携型」都市構造を めざしたまちづくりの推進

(ア)都市拠点の整備

a 広域拠点の整備

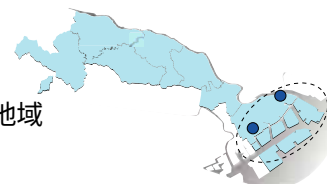
市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行い、地理的条件や交通機能などを踏まえ、民間活力を活かした個性と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

- 川崎駅周辺地区
- 小杉駅周辺地区
- 新百合ヶ丘駅周辺地区



の集積・創出、陸海空の交通結節点機能を活かした物流拠点形成、環境技術の移転を通じた国際貢献などを推進するとともに、土地利用の誘導を図るなど、戦略的マネジメントの展開により、持続的な発展を促進します。また、これらを支える基盤施設整備を進め我が国を代表する国際競争拠点にふさわしい活力ある地域の形成を促進します。

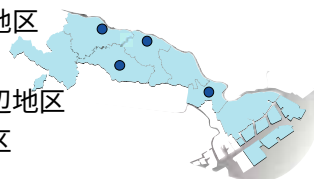
- 川崎殿町・大師河原地域
- 浜川崎駅周辺地域



b 地域生活拠点の整備

市内の主要ターミナル駅などを中心に商業・業務機能の育成を図り、活力とうるおいのある地域生活拠点の形成をめざします。

- 新川崎・鹿島田駅周辺地区
- 溝口駅周辺地区
- 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区
- 宮前平・鷺沼駅周辺地区



(イ)身近なまちづくりの推進

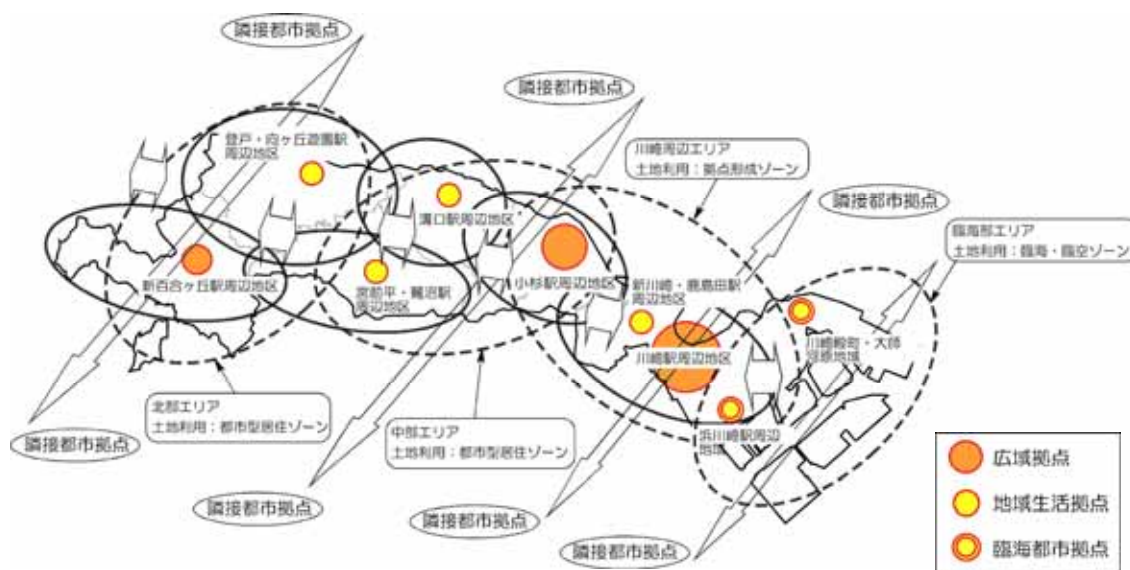
日常生活において暮らしやすいまちづくりを実現するために、地域の主体的な活動をさらに支援するとともに、これらをまちづくりの中に活かすしくみを整備し、きめ細かなまちづくりを推進することにより、市民がいつまでも住み続けたいと思えるような身近な生活環境の整備を推進します。

(ウ)交通体系との連携

効率的・効果的なまちづくりを推進するため、都市拠点の形成を支援する基幹的な交通網の整備や、首都圏の多核的な都市構造を支える広域交通幹線網の形成支援などにあわせて取り組み、都市構造と交通体系の連携を強化します。

c 臨海都市拠点の整備

臨海部では、首都圏における地理的優位性や再拡張・国際化した羽田空港との近接性などを活かして既存産業の高度化・高付加価値化や研究開発機能や環境・ライフサイエンス分野など先端産業



都市構造のイメージ図

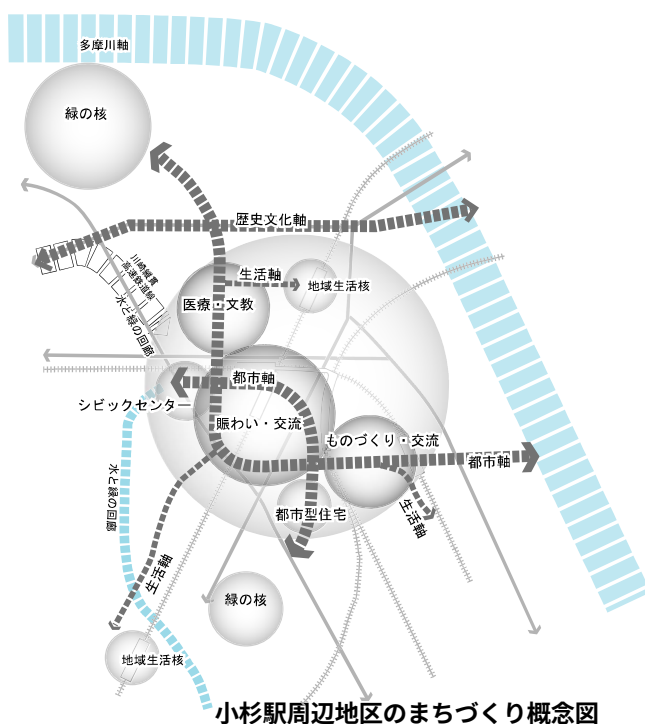
エ 都市拠点整備の方向性

(7) 広域拠点

●川崎駅周辺地区

既存の高い商業・業務機能の集積を活かし、川崎市の玄関口としての広域拠点の形成が進んでいます。さらに、東口駅前広場再編整備が完了し、環境配慮技術の導入とバリアフリー化等が進んでいます。引き続き、北口自由通路等の整備により東西の回遊性及び利便性のより一層の向上や東口の総合自転車対策など、社会的ニーズに対応した広域拠点としての拠点機能の強化に向けた取組を推進します。

また、京急川崎駅周辺において、羽田空港へのアクセス性等の立地特性を活かし、民間主導による都市機能の再編整備を適切に誘導・促進するなど、広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれるまちづくりを推進します。



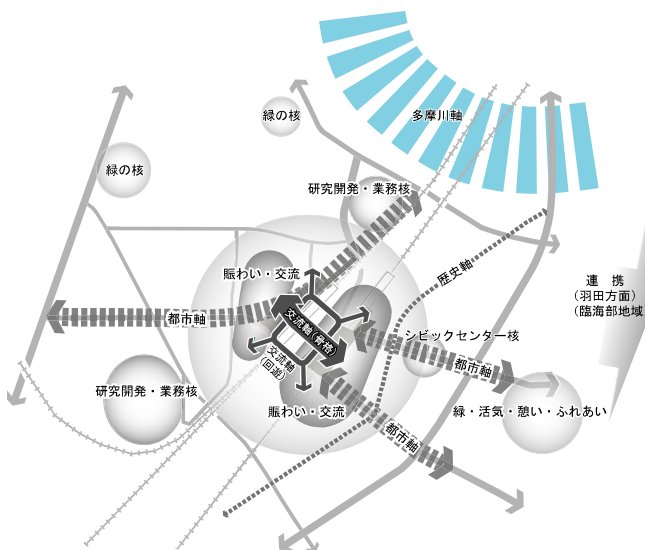
小杉駅周辺地区のまちづくり概念図

●新百合ヶ丘駅周辺地区

商業・業務・文化機能が集積する中で、バリアフリー化や尻手黒川線（Ⅲ期）の開通など円滑な都市活動を支える整備を進めています。

引き続き、幹線道路の整備、駅周辺における交通環境の向上及びバリアフリー化の推進など、安全で快適な暮らしを支える都市基盤整備を進めるとともに、芸術・文化などを通じた市民活動や教育施設などの地域の資源を活かして、職、遊、住の機能が融合した、多世代にとって魅力ある広域拠点の形成を推進します。

川崎駅周辺地区のまちづくり概念図



●小杉駅周辺地区

2010（平成22）年3月のＪＲ横須賀線武蔵小杉駅の開業や、駅周辺の大規模民間開発事業などにより、広域拠点としての機能強化が図られています。引き続き、駅を中心とした多様な都市機能がコンパクトに集積する南口地区の市街地再開発事業や駅へのアクセス性を高める幹線道路の整備等のハード面と、エリアマネジメント活動等のソフト面の取組により、利便性の高い都市生活環境を備えた活力と魅力あふれる広域拠点の形成を推進します。

また、北側地区においても、市民や事業者、行政の連携・協働によるまちづくりを進め、駅前を中心としたさまざまな都市機能の集積とともに、多摩川など周辺環境資源との連携した広がりのある都市空間づくりをめざし、誰もが利用しやすく快適で賑わいのあるまちづくりを推進します。



新百合ヶ丘駅周辺地区

(イ)地域生活拠点

●新川崎・鹿島駅周辺地区

民間活力の導入や市民・事業者・行政の協働の取組により、創造、活力、ゆとり、安心の融合した効率的・効果的な拠点地区の形成をめざし、道路や公園等の都市基盤整備、民間開発の適切な誘導及び市街地再開発事業の推進により、個性ある利便性の高い地域生活拠点の形成を推進します。

また、「新川崎・創造のもり」を核として、先端科学技術・新産業創出に向けて、ナノ・マイクロ産学官共同研究施設の整備を進め、ものづくり・研究開発機能の強化を図るなど特色あるまちづくりを進めます。

●溝口駅周辺地区

広域的な集客力のある商業施設と地域に密着した商店街が共存する、回遊性、界限性のある商業・文化拠点の形成をめざすとともに、周辺の自然環境や文教施設、歴史的・文化的資源を活かして、魅力と賑わいのある地域生活拠点の形成を推進するとともに、南口駅前広場の整備を推進し交通結節機能の強化を図ります。

また、地区の魅力と活力を維持するため、既存の資源を活かしながら、市民、事業者、行政それぞれの工夫と連携により、より良いまちづくりを進めます。

●宮前平・鷺沼駅周辺地区

街の成熟化が進む中、社会経済環境の変化や市民ニーズ等を踏まえ、主要な公共施設へのアクセス向上等交通環境改善などの観点から、身近なまちづくりを進め、魅力ある地域生活拠点の形成を推進します。

駅周辺における土地利用転換などの機会をとらえ、地域生活拠点としての地域振興やまちの魅力の向上などを進めます。

●登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区

交通結節点としての立地優位性、多摩川や生田緑地の玄関口として都市機能の強化や集積を促進するとともに、自然や歴史といった地域資源を活かした魅力の創出により個性ある利便性の高い地域生活拠点の形成を推進します。

登戸土地区画整理事業により、安全で快適な暮らしを支えるインフラを整備するとともに、向ヶ丘遊園駅連絡通路の整備により、鉄道による地域分断の解消や回遊性の向上を図るなど、地域の活性化に寄与する効果的なまちづくりを進めます。

(ウ)臨海都市拠点の整備

首都圏における地理的優位性、羽田空港との近

接性、研究開発機能の集積、陸海空の交通結節点機能などを強みとして、我が国の活力を支えてきた川崎の産業の更なる基盤強化を進め、国際競争力を持った臨海都市拠点機能の形成に向けた取組を促進するとともに、臨海部の土地利用の誘導を図る戦略的マネジメントの展開により、持続的な発展を促進します。

●川崎殿町・大師河原地域

2010（平成22）年の羽田空港再拡張・国際化の機会をとらえ、対岸に位置する近接性を活かし、殿町3丁目地区において、民間活力による都市基盤整備を進め、適切な土地利用の誘導によりライフサイエンス・環境分野など高度先端技術を有する研究開発機能の立地を促し、イノベーションの創出により、京浜臨海部の持続的な発展と日本の経済成長を牽引する国際競争拠点「地区名称：KING SKYFRONT（キング スカイフロント）」の形成を進めるとともに、商業・業務、物流機能等の集積を進め、活力ある臨海都市拠点の形成を図ります。

●浜川崎駅周辺地域

広域的な視点から求められる新たな機能立地や土地利用転換の動向を視野に入れながら、段階的かつ計画的な都市基盤施設の整備を促進し、市民・事業者・行政の連携・協力に基づく円滑な地域整備を進め、活力ある臨海都市拠点の形成を図ります。



(2)交通体系

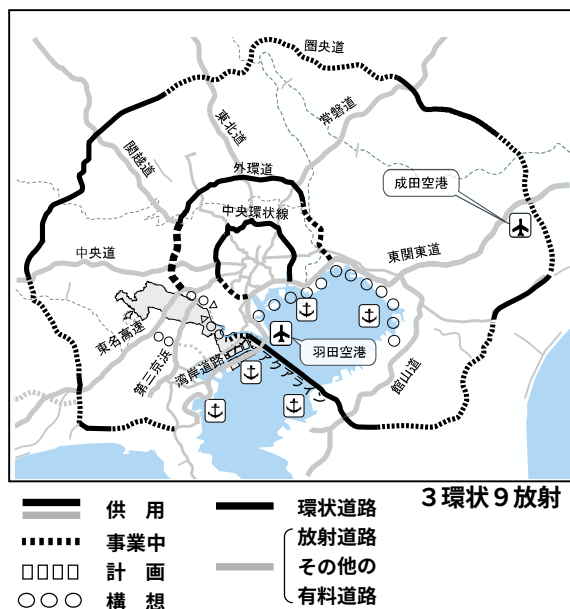
ア 背景と課題

都市活動や経済活動などを支える交通体系については、社会経済環境や市民の意識・行動などが変化する中で生じる課題を的確にとらえて、計画やその整備に向けた取組を進める必要があります。

その中で、首都圏の拠点都市である本市は、圏域全体の都市再生に向けた取組として、市域を越えた広域的な人・もの・情報の交流や連携を促進するなど、活力ある社会の実現をめざして、都市機能の向上や広域的な拠点地区の形成を支える広域交通幹線網の整備が必要となっています。

また、活力ある持続可能なまちづくりを進めるためには、多様な人々の地域におけるいきいきとした暮らしを支える地域交通環境の整備とともに、積極的に社会との関わり合いを望む高齢者や障害のある人たちが、より広域的に社会への参画を続けることができるような交通環境の形成が課題となっています。

さらに、地球温暖化防止の取組があらゆる分野で展開されるなど、交通体系の整備においても環境に配慮した施策の推進が必要です。



イ 交通体系整備の基本的な視点

都市や経済の再生と多様化する市民生活を支え、環境との共生の中で持続可能な都市を構築していくために、次の3点を基本的な視点として交通体系の整備に取り組みます。

(7)再生・活力をめざした交通体系の整備

成熟した社会において持続可能なまちづくりを推進していくために、都市構造の構築やそれを支える基幹的な交通網の強化を通して、広域的な交流・連携を促進し、都市の魅力や活力の向上を図ります。

(イ)安全・安心・快適な交通環境の整備

高齢者や障害のある人など誰もが安心していきいきと暮らせる身近な生活空間や、安全・快適に活動できる移動環境の形成など交通環境の整備に向けた取組を推進します。

(ロ)環境に配慮した交通施策の推進

都市の再生や活力あるまちづくりと調和を図りながら、環境負荷の低減や地球環境の保全など環境に配慮した取組を推進します。

ウ 交通体系の整備

基本的な視点に基づき、持続可能なまちづくりに向けた効率的・効果的な交通体系の整備を推進します。

(ア)基幹的な交通体系の構築

a 広域的な交通幹線網の整備

本市は、首都圏の中心部に位置しており、首都圏を中心とした人や物の移動を支えるとともに、首都圏の国際競争力の強化に向けた交通基盤整備の一翼を担っています。

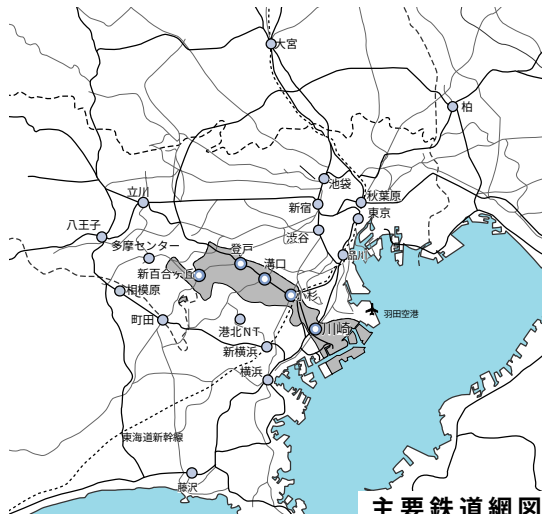
その中で、首都圏全体の都市構造の形成や本市の交通機能の強化を図るための広域的な幹線道路網の整備については、広域連携の活発化や円滑な都市活動、渋滞緩和等に向けて、高速道路ネットワークの構築に向けた取組を進めます。

公共交通機関網の整備については、広域拠点のターミナル性や交通機能強化に向けた取組を推進するとともに、首都圏の鉄道ネットワークの形成を促進する鉄道網の整備に向けた取組を推進し、都心居住及び活動の快適性向上と都市間の連絡強化による都市機能の向上を図ります。また、都心部へ向かう鉄道の混雑緩和に向けた鉄道事業者の取組を促進するとともに、臨海部再編整備の動向を踏まえた鉄道計画等の検討を進めます。

羽田空港再拡張・国際化を契機として、本市の利便性の向上、経済の活性化、さらには国際競争力の強化に向けて、臨海部の交通ネットワーク基盤の整備に向けた取組を進めます。また、総合港湾である川崎港については、京浜港の広域連携や施設の機能強化を図り、効率的で安全な物流体系を構築し、国際競争力強化に向けた取組を進めます。

b 市域の交通幹線網の整備

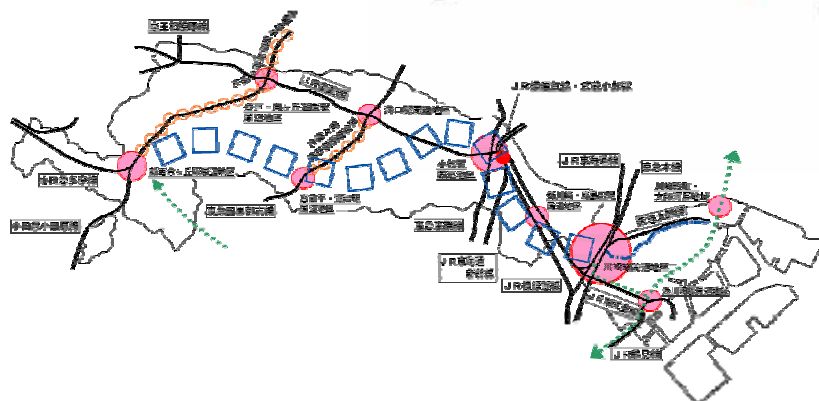
社会経済環境の変化を踏まえ、都市拠点を支える幹線道路網の整備や、交差点の渋滞解消など、課題を的確にとらえた重点的な取組により、早期にその取組効果がまちづくりに波及するよう、計画的に整備を実施します。また、駅前広場の整備や駅を中心としたバリアフリー化などによる鉄道やバスの移動円滑化などの強化に取り組むとともに、鉄道の輸送力や利便性の向上などを促進し、効率的で環境負荷の少ない公共交通機関の利用促進を図ります。



主要鉄道網図

さらに、安全で安心な暮らしを実現するため、増大する施設の計画的な維持・更新による適切な維持管理を行うとともに、震災時の円滑かつ安全、確実な救護・避難活動を支える橋りょうの耐震化など、震災対策の強化を図ります。

主要鉄道整備計画図



(i)身近な地域交通環境の整備

さまざまな人々の社会参加と多様な活動を支える安全で快適な地域交通環境の形成に向けて、交通施設のバリアフリー化とともに、安全対策や放置自転車対策などを推進します。

また、地域交通基盤の整備や社会的ニーズの変化に合わせて、バス利用の促進に向けたサービスの充実などに取り組むことで、環境負荷の低減も図りながら、安全で利用しやすい地域交通環境の整備を進めます。

また、丘陵地などの特性や市民ニーズに応じて、地域が主体となったコミュニティ交通などの取組の支援を行うなど、さまざまな地域交通施策を推進します。

(ii)交通需要管理・環境対策の推進

環境負荷の少ない交通体系の形成においては、都市機能の強化や円滑な交通機能の確保などを効率的・効果的に推進していく必要があります。そのため、公共交通機関の利用促進や交通の分散化を図る交通需要の適正な管理などにより、経済と環境の調和を図りながら、交通基盤施設の整備を行い、持続可能な社会に向けた取組を進めます。

(i)将来を見据えた都市総合交通体系の構築

これら交通施策を推進する一方で、少子高齢化の進展やライフスタイルの多様化など、交通を取り巻く環境に変化が生じています。

こうした環境変化に伴う交通の目的や手段などの変化とともに、都市活動や経済活動の動向等を踏まえながら、将来を見据えた交通ネットワークの構築に向けた取組を進めます。

主要道路整備計画図



エ 交通幹線網整備の方向性

(7)道路

首都圏における本市の地理的特性や役割を踏まえ、広域調和型の都市構造を支える基幹的な広域幹線道路網の整備を進めます。

その中で、環状方向の高速道路ネットワークの一翼を担うとともに、本市の臨海部から内陸部へと至る縦軸方向の交通需要に対応する川崎縦貫道路については、Ⅰ期事業の殿町から大師ジャンクション間が2010（平成22）年度に供用開始されたことから、引き続き、ネットワークの強化に向け、残る大師ジャンクションから国道15号間の工事着手に向けた取組を促進します。Ⅱ期計画（国道15号～東名高速道路方面）については、今後の社会経済情勢や高速道路ネットワーク構築の動向等を見定めながら、東京外かく環状道路との調整も含めてルート、構造、整備効果等について幅広く検討を進めます。

また、神奈川方面からの空港アクセスを向上させる羽田連絡道路の取組を進め、国際的な交通結節点である羽田空港と市内の幹線道路を連絡することにより、道路ネットワークの広域性を強化するとともに、臨海都市拠点としての価値の増進と活力の創出に向けて、羽田連絡道路と連携した臨海部交通ネットワーク基盤の整備に向けて、調査・検討を進めます。

市内交通の円滑化や市民の利便性向上を図る国道409号や東京丸子横浜線、尻手黒川線などの市域の幹線道路網の整備については、事業の重点化による効率的かつ円滑な整備により、都

市の魅力や活力を向上させるとともに、安全で快適な市民生活の確保を図ります。

総合港湾としての川崎港の機能強化に向けて、新たなアクセスルートとなる臨港道路東扇島水江町線の整備を推進し、港湾貨物の円滑な輸送、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減等を図ります。

(イ)鉄道

市内及び広域的な拠点間の連絡並びにネットワーク機能の強化に向けた取組を推進し、都市機能の向上と利便性の促進を図る取組を進めます。

首都圏の放射方向に充実・発展してきた本市の横軸方向の鉄道網については、複々線化などによる機能の強化・改善等を促進し、利便性の向上を図ります。

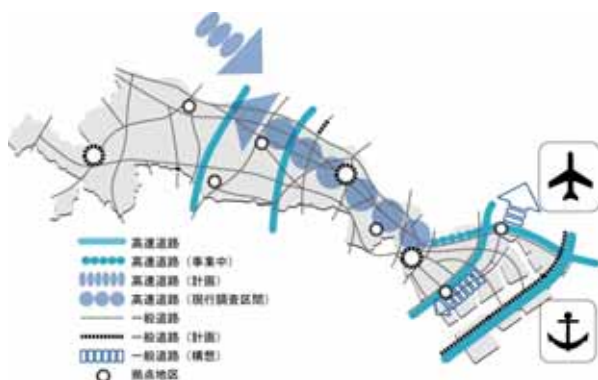
本市の縦軸方向の鉄道網については、首都圏及び市域の広域交通網の一貫として、川崎縦貫鉄道の新技術の導入など幅広い視点で事業推進に向けた検討を行うなど、事業化に向けた取組を推進します。

また、既存ストックを最大限に活かし、臨海部における鉄道ネットワークの形成に向けた検討を進めます。

交通の安全の確保と円滑化、さらには都市機能の向上に資する連続立体交差事業については、京浜急行大師線の早期の事業効果発現に向け、段階的整備区間の事業を推進し、2013（平成25）年度に産業道路の立体交差化を図ります。

また、ＪＲ南武線については、尻手駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業の事業実施に向けた調査や関係機関との調整を進めます。

道路網整備イメージ図



鉄道網整備イメージ図

