

都市構造と総合交通体系

現 状・背 景

- 1 広域的な都市構造の動向
七都県市首脳会議都市機能部会 (H14.1)
「生活圏は都県境を超えて形成され、独自性を持ち多様な機能が相互に補完・連携し合う」都市構造他
「良好な市街地及び便利で快適な都市交通をいかに実現・運営すべきか」(H15.4) 国土交通省社会資本整備審議会
「市街地のコンパクト化、アクセスビリティの優先と環境負荷の小さい都市交通の実現」他
- 2 全市的な現状
南武線主要駅から都内各所に概ね 30 分以内で到達可能
東京区部への通勤及び市内通勤がそれぞれ約 4 割。東京区部へのトリップが拡大 (S63 H10 で約 2.4 万トリップ増加) し、特に北部地区は住宅市街地としての性格を有している私事行動圏域は各区により鉄道沿線を中心に広がり、相互に重複
スポーツ観戦 (約 7 割) おしゃれ品の買い物 (約 8 割)、美術館・博物館・音楽会・美術展 (約 9 割) 観劇・映画鑑賞 (約 6 割) は市外施設の利用意向 (利用意向の無いものを除く)
第 2 次産業就業割合 (H14、24.9%) は全国政令市中最も高いが実数は減少傾向が続く、第 3 次産業が拡大
学術研究機関従業者 (人口 1,000 人当たり 19.2 人)、情報サービス業等の従業者 (同 21.6 人) 割合が極めて高い
市域における臨海部から多摩丘陵までの多様な地域特性
多摩川や旧東海道など自然的、歴史的資産を活用した多様な市民活動が展開
- 3 市民の生活像
定年制の延長など高齢者の就業の拡大が予想される
勤労形態や余暇時間などが多様化し、市民活動や地域活動に参加しながら自己実現を図る市民が増えている
地域コミュニティへの高齢者の参加が増加している
自立生活をおくる高齢者が増加している
女性の就業拡大などに伴い就業形態が多様化している
仕事と子育ての両立を求める女性が増えている

課 題 と 対 応

- 1 基本的な考え方
(1) 首都圏との関わり
首都圏における川崎市の位置づけとそのポテンシャルを意識したまちづくりを進める必要がある
(2) まちづくりの進め方
厳しい財政環境や少子高齢化が進展する中で効率的・効果的なまちづくりが求められている
- 2 都市構造と市民生活
(1) 広域調和・地域連携型都市構造の形成
市域の枠を越えて鉄道沿線に沿って形成される広域行動圏に即したまちづくりに対応する必要がある
市民生活や経済面において東京や横浜との関わりが強まっていることから、隣接都市との関わりの中で本市の拠点のあり方を検討する必要がある
臨海部の羽田空港国際化等に対応した土地利用の転換や、内陸部の工場跡地においては産業の構造転換などに適切に対応した土地利用の誘導が課題となっている
都市機能が集積した集約的で利便性の高い都市拠点の形成と、市内都市拠点を中心とする地域生活圏相互の連携が求められている
川崎市の自然資源や歴史資産、産業立地など特色を活かした、本市のアイデンティティを意識したまちづくりが求められている
- (2) 身近な日常生活圏の形成と暮らしやすい豊かな環境づくり
市民ニーズの多様化に伴い身近な日常生活圏において生活機能の充実や地域におけるネットワークづくりが求められている
地域に存在する歴史的資源や豊かな自然環境を核に、市内各地で展開されている緑地保全や地域環境保全、まちづくりなど活発な市民活動への対応
- (3) 地域に住み続けられる市民主体のまちづくり
市民の自治意識の高まりなどを背景とした市民のまちづくり参画への意欲の高まり
高齢者の豊かな経験や能力を活かしたまちづくりへの期待が高まっている
子育て環境の向上における地域コミュニティに対する期待の高まり

方 向 性

- 1 基本的な考え方
(1) 首都圏における川崎市
首都圏特に東京・横浜に隣接することのメリットを活かしたまちづくりの推進
(2) 効率的・効果的なまちづくり
限られた資源の効率的・効果的な投入により最大限の効果を得ることを絞ったまちづくり推進、市民参画や民間活力を活用したまちづくりの適切な誘導
- 2 都市構造と市民生活
(1) 広域調和・地域連携型都市構造の形成
東京都心や横浜など隣接都市と調和・連携した広域行動圏を踏まえたまちづくり (4つのゾーン・グエリア)
東京都心や横浜など隣接都市の拠点と機能分担された市内の都市拠点の形成
地域の産業再生の役割を担う環境関連・情報産業、研究開発機能等を誘導する産業拠点の育成
市内都市拠点を中心とする地域生活圏が相互に連携する地域連携型都市構造の形成
多摩川や南武線等を都市構造の基軸の一つに位置付けるなど地域資源や産業拠点を活かした川崎らしさの発揮と市域の一体性や自立性の醸成
- (2) 身近な日常生活圏の形成と暮らしやすい豊かな環境づくり
市民ニーズに合った魅力ある日常生活機能が充実した安全で利便性の高い日常生活圏の形成と相互連携
地域の個性や特性 (歴史・文化的背景、自然環境、市民気質、地理的、社会的状況、経済的活動等) を活かした、暮らしやすいまちづくりの実現と、良好な景観やまちなみの形成
- (3) 誰もが安全・安心に地域に住み続けられる市民主体のまちづくり
誰もが生きがいを持って地域のまちづくりを主体的に進められる環境づくり
地域コミュニティの中で安心して子育てができる環境づくり

都市構造と総合交通体系

現状・背景

各拠点地区の状況

川崎駅周辺(川崎市・幸区)
音楽ホール、大規模エンターテインメント施設等を含む複合型商業施設の開設・整備予定。西武百貨店跡がヨドバシカメラ等を核にリニューアルオープン。東芝堀川町工場跡地における商業施設と都市型住宅の開発が手続き中、東芝柳町工場跡地にはキャノン(研究開発拠点)の進出が決定

新川崎・鹿島田地区(幸区)
横須賀線新駅設置の見直し。新鶴見操車場跡地における区画整理事業見直し

武蔵小杉駅周辺地区(中原区)
今後民間事業による住宅系開発事業が本格化。NECの業務系開発(二期)事業が進行中

溝口駅周辺地区(高津区)
駅勢圏が広く乗降客数は市内第2位。北口再開発事業(H9完成)により丸井等大規模商業施設等が立地。

宮前平・鷺沼駅周辺地区(宮前区)
良好な住宅地が形成。田園都市線沿線の商業集積により利便性は高いが拠点機能の集積は少ない

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区(多摩区)
既存商店街と低層住宅が混在する密集市街地の存在。土地区画整理事業による宅地整備や小田急線複々線化工事が進展

新百合ヶ丘周辺地区(麻生区)
土地区画整理事業の完了後、市街地形成が進展し、大型店舗等も立地。駅西側の万福寺土地区画整理事業が進展。旧あさひ銀行グランド跡地に教育施設と住宅系の開発が計画中

川崎臨海部
・生産機能の縮小と産業用地の空洞化
・川崎殿町・大師河原周辺地区(約107ha)、浜川崎周辺地区(約104ha)を都市再生特別措置法に基づく緊急整備地域に指定。多摩川リバーサイド地区(約130ha)に70,000㎡の大規模商業施設が計画。構造改革特区の認定
・羽田空港の再拡張、国際化に伴う神奈川口構想

課題と対応

各拠点地区の課題

川崎駅周辺地区
主要プロジェクトの進展に併せた本市の都心としての広域的拠点形成

新川崎・鹿島田地区
抜本的な整備計画の見直しと新たな土地利用計画や整備手法の早急な策定

武蔵小杉駅周辺地区
交通結節点としての優れたポテンシャルを活かし、民間開発を基本とした都市型居住・商業・市民交流・研究開発など複合的な機能の拠点形成

溝口駅周辺地区
再開発事業の完成により生活拠点性は確保、南口の基盤整備推進

宮前平鷺沼地区
良好な住宅地が形成されており、暮らしやすい生活拠点機能の充実

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区(多摩区)
土地区画整理事業により、今後良好な市街地や拠点機能の充実

新百合ヶ丘駅周辺地区
拠点形成はほぼ完了し一定の拠点機能の集積が図られ成熟化が進展している一方で、万福寺地区や旧あさひ銀行グランド跡地における新たな都市機能の充実が求められている

川崎臨海部
・首都圏及び川崎の基盤となる産業の再生と都市再生に向けた土地利用転換や基盤整備
・羽田再拡張等に伴う連絡路などの緊急整備
・東京・横浜との連携による物流機能の強化

方向性

各拠点地区の方向性の考え方
～各拠点地区の地域特性を踏まえた広域行動圏を意識すると共に、限られた資源の効率的・効果的な投入により最大限の効果を得ることを絞った拠点形成を推進～

川崎駅周辺
限界性のある「東口地区」と研究開発や都市型居住機能等の「西口地区」の二面性のある拠点の一体性の確保と導入機能等の明確化による広域的拠点形成

新川崎・鹿島田地区
都市型居住機能、産学連携による研究開発・新産業創造機能、商業業務機能等を含めた複合型市街地形成の誘導

武蔵小杉駅周辺地区
川崎駅周辺との役割分担等位置づけの明確化。都市型居住機能、商業、研究開発機能、市民交流機能等の複合拠点の形成

溝口駅周辺地区
南口基盤整備を進めるとともに、既存商店街活性化、駅周辺の駐輪対策、大田街道や二ヶ領用水など地域資源を活かした個性あるまちづくりの推進

宮前平・鷺沼駅周辺地区
良好な居住環境の保全や暮らしやすいまちづくりの推進

登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区
区画整理の進展に併せた生活拠点の形成と、多摩川、生田緑地、大学等の地域資源を活用した個性あるまちづくりの推進

新百合ヶ丘周辺地区
一定の商業・業務機能等の集積があり、これらの機能を維持するとともに、映像・音楽等芸術・文化機能等を活用したまちづくりの推進

川崎臨海部
・羽田空港の国際化や都市再生緊急整備地域の指定などを踏まえた土地利用の誘導と、限られた財源の中での戦略的な基盤整備
・民間投資等による臨海部再生のしくみづくり

都市構造と総合交通体系

現状・背景

1 交通需要・都市構造の現状

(1) 交通需要の現状

現在の高齢者の自動車分担率の増加傾向や将来の定年延長など就業構造の変化から見た交通需要の増加(高齢者の自動車への分担率がS63 H10で9.8%から18.8%に増加)

(2) 都市構造からの現状

東京区部への通勤及び市内通勤がそれぞれ約4割、東京区部のトリップが拡大(S63 H10で約2.4万トリップ増加) スポーツ観戦(約7割)、おしゃれ品の買い物(約8割)、美術館・博物館利用(約9割)、音楽会等(約9割)は市外施設の利用意向
高齢社会の進展に伴う生活拠点への依存度が増大

2 交通体系

(1) 首都圏レベルの広域交通

鉄道利用者の交通流動は横方向が主流、各区から東京区部への流動が増加(東京方面のピーク混雑率はピーク時間帯での各路線の平均で200%、H10PT)
羽田空港の再拡張・国際化

(2) 市域レベルの幹線交通

都市計画道路103路線の進捗率は約59%(政令市平均65%)
15路線が計画決定以降30年経過しても進捗率が50%未満であり9路線が未着工(H15.4現在)
市域の幹線道路において渋滞交差点が点在する
4車線以上の縦方向幹線道路が少なく混雑度の高い区間や平均旅行速度の低い(20km/h未満)区間が多い
川崎縦貫道路については事業主体の民営化や期計画ルート案公表からの期間経過等事業環境が変化している
川崎縦貫高速鉄道線については財政状況等諸環境の悪化から着工を5年間程度延期

(3) 地域・身近な交通

交通事故の約7割が生活道路で発生(H14全国平均)
交通バリアフリー法に基づく重点整備地区を指定(川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区、溝口駅周辺地区:H15現在)
駅周辺の駐輪自転車の約3割、20,000台/日が放置
乗合バスの需給調整規制廃止と、今後予想される移動に制約のある高齢者の増加
市営バスの実車走行キロは現状を維持しているものの、市営バス・民営バス共にバス利用者は減少(H3 H13で市営バスは23%の減、民営バスは17%の減)

(4) 交通需要管理・環境施策

自動車交通への分担率が増加傾向(S63 H10で22.8%
24.5%)
八都県市におけるディーゼル車規制の実施

課題と対応

1 交通需要・都市構造の将来動向

交通需要は人口ピーク以降も一定の期間増加しその後減少
市民の行動圏の実態や志向が市域を越え東京・横浜等を含め展開

2 交通体系

(1) 首都圏レベルの広域交通

首都圏におけるネットワーク形成に資する広域的な交通機能の強化や利便性の向上
羽田空港国際化と神奈川口構想など首都圏・全国レベルの連絡性・利便性の向上

(2) 市域レベルの幹線交通

交差点や踏切における渋滞箇所の早期解消
拠点形成等まちづくりを支える幹線道路が未整備
都市計画道路の一部が都市構造や社会経済環境の変化と不整合
川崎縦貫道路計画を取り巻く社会経済環境等の変化への対応
財政状況等社会経済環境の悪化による川崎縦貫高速鉄道線の着工延期

(3) 地域・身近な交通

高齢化の進展への対応や市民参加による身近な道路づくりの重要性の増大
歩行者と自動車が混在する生活道路の安全性の確保に向けた改善
身近な生活圏における徒歩・自転車環境の改善と利用の促進
公共交通機関としてのバス交通の環境改善と利便性の向上による利用促進

(4) 交通需要管理・環境施策

自動車交通への依存傾向の拡大
二酸化窒素(NO2)、浮遊粒子状物質(SPM)とも環境基準の達成度が低い

方向性

1 交通需要・将来都市構造への対応

~長期的な需要動向や都市構造の転換を視野に入れた交通体系の構築~
長期的には減少する需要動向や限りある財源の活用を踏まえた効率的・効果的な展開
広域調和・地域連携型都市構造や駅を中心とした集約的で利便性の高いまちづくりへの転換を支援する交通体系の構築

2 交通体系

(1) 首都圏レベルの広域交通

~首都圏における本市の位置づけを踏まえた広域交通の効率的・効果的な施策の推進~
首都圏の都市構造や経済活動を支える骨格的交通基盤との連携
神奈川口構想など基幹的な結節点へのアクセス性の向上推進

(2) 市域レベルの幹線交通

~交通網の線的整備中心から、渋滞箇所の先行的解消など緊急の課題に対する集中的な取り組みへ軸足をシフト~
早期に効果を発現する交差点改良や未整備箇所の整備等を推進
連続立体交差事業の段階施行など効果的な推進
拠点整備と連動した幹線道路の改良など資源の集中による早期効果発現
時代の変化や事業化を見据えた都市計画道路の見直しと制度上の課題の検証
首都圏の自動車専用道路の進捗状況などを見据えた川崎縦貫道路のルート・構造等の見極め
川崎縦貫高速鉄道線については財政状況や広域レベルでの事業環境を見極め対応

(3) 地域・身近な交通

~高齢化の進展や環境保全への気運の高まり等を背景とした身近な地域交通の重要性の増大~
市民参加を踏まえた生活道路の整備、交通事故対策、ターミナル駅等における放置自転車対策の推進などによる安全・安心な交通環境づくり
交通手段としての自転車利用の検討
定時性確保や運行情報提供等によるバス利用促進策の展開
新たな地域交通システムとしてのコミュニティ交通の検討

(4) 交通需要管理・環境施策

~将来の需要動向を見定め交通需要の管理施策を展開~
ピーク需要の平準化、公共交通機関の利用促進、自動車利用の抑制など交通施設や環境への負荷軽減の検討