

都市構造及び交通体系について
(案)
【参考資料】

平成 27 年 3 月 13 日

川崎市

目 次

0. 川崎市の現状

- | | | | |
|---------------------|-----|----------------|------|
| 1) 川崎市の地勢 | …P3 | 10) 町丁別高齢化率 | …P51 |
| 2) 本市の交通事情・特性 | …P4 | 11) 市内の居住年数の推移 | …P52 |
| (首都圏における本市の交通事情、特性) | | 12) 市民の定住意向 | …P53 |

2. これまでの取組と成果

- | | | | |
|---------------------------------|----------|-------------------------------------|------|
| 1) 川崎市総合計画 2010 プラン
における都市構造 | …P6 | 13) 世帯人員と住まい方 | …P54 |
| 2) 川崎駅周辺について | …P7 | 14) 認可保育所の入所状況の推移 | …P55 |
| 3) 小杉駅周辺について | …P8 | 15) 住宅ストックと空き家の状況 | …P56 |
| 4) 都市拠点整備に伴う整備効果 | …P9 | 16) 世代別の定住意向 | …P57 |
| 5) 都市計画道路等の整備の取組 | | 17) 高齢者と子供の住まい | …P58 |
| | …P10～P12 | 18) 介護保険給付費と介護保険料の推移 | …P59 |
| 6) 都市計画道路の整備の進捗状況 | | 19) 地域包括ケアシステム推進ビジョン (案)
(本市の取組) | …P60 |
| | …P13～P14 | 20) 徒歩の有効性 | …P61 |
| 7) 鉄道の混雑率等 | …P15 | 21) 安心・安全 | …P62 |
| 8) 物価・家計・労働 | …P16 | 22) 国の動向(交通政策基本法の制定) | …P63 |
| 9) 市内総生産の推移 | …P17 | 23) 国の動向 | …P64 |
| 10) 製造業における事業者数及び
従業者数の推移 | …P18 | (地域公共交通活性化再生法の一部改正) | |
| 11) グリーンイノベーションの推進 | …P19 | 24) 総合都市交通計画の策定 | …P65 |
| 12) ライフイノベーションの推進 | …P20 | 25) 本市の交通事情・特性 (鉄道) | …P66 |
| 13) 本市での水素エネルギー関連の取組 | | 26) (首都圏における本市の交通事情、特性) | …P67 |
| | …P21 | 27) (市民の交通事情・交通特性) | …P68 |
| 14) 港湾物流拠点としての川崎港 | …P22 | 28) (地域別の特徴) | …P69 |
| 15) 市内に立地する大学との連携 | …P23 | 29) (地域別の特徴2) | …P70 |
| 16) 景観施策の推進 | …P24 | 30) (環境への配慮) | …P71 |

3. 本市を取り巻く現状と

将来都市構造・交通体系を見据えた課題

- | | | | |
|--------------------|----------|---------------------------|------|
| 1) 東京都市圏のプロジェクト状況 | …P26 | 33) 川崎直下地震の被害想定
(全壊棟数) | …P74 |
| (大規模都市開発プロジェクトの状況) | | 34) 川崎直下地震の被害想定
(焼失率) | …P75 |
| 2) 川崎市の人口推移 | …P27 | 35) 土地利用の動向 | …P76 |
| 3) 人口構造の変化 | …P28 | 36) 本市の温室効果ガス排出量 | …P77 |
| 4) 区毎の人口推計 | …P29～P32 | 37) 川崎市緑の基本計画 | …P78 |
| 5) 町丁別将来人口 | …P33 | 38) 水質が改善した多摩川 | …P79 |
| 6) 川崎市のバス路線運行本数 | …P35 | 39) 多摩川の魅力を活かした取組 | …P80 |
| 7) 町丁目別バス停までの高低差 | …P36 | | |
| 8) 公共施設等の分布 | | | |
| 9) 駅・バス勢圏図 | …P37～P50 | | |

都市構造及び交通体系について (案)

【参考資料】

1

0. 川崎市の現状

2

0. 川崎市の現状

1) 川崎市の地勢

○川崎市は、首都圏の中央に位置する地理的優位性に加え、川崎駅は、東京、品川、羽田空港から20分以内に位置するなど、充実した鉄道網を有している。



3

0. 川崎市の現状

2) 本市の交通事情・特性(首都圏における本市の交通事情、特性)

○羽田空港は、より一層の市民の利用や本市への来訪者の増加が予想されるが、鉄道で1時間以上かかる地域がある。
 ○川崎市域周辺等の高速道路は未整備となっていることから、首都圏における広域道路ネットワークの機能が十分に発揮されていない状況である。



4

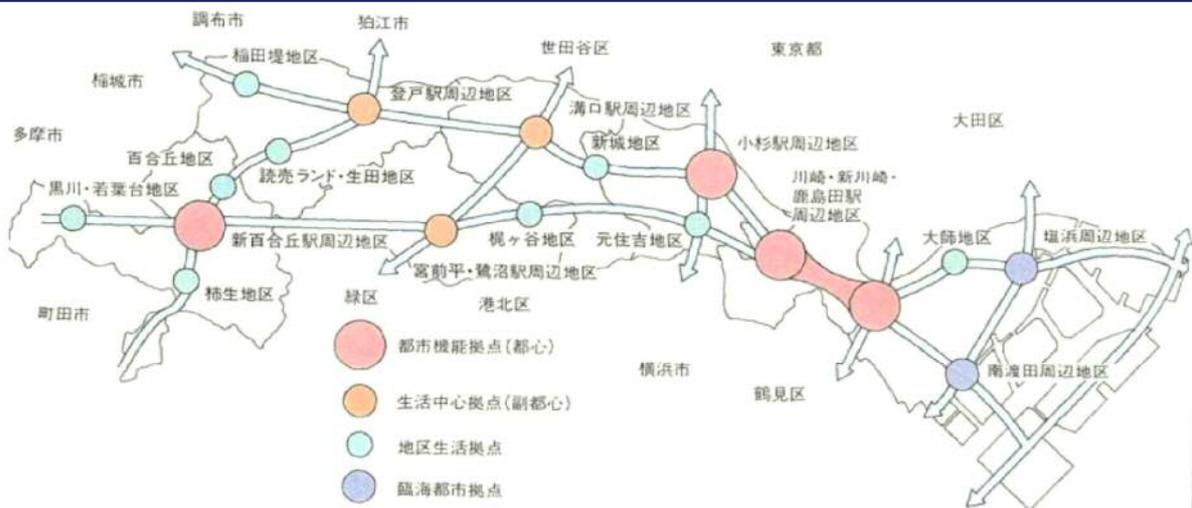
2. これまでの取組と成果

2. これまでの取組と成果

1) 川崎市総合計画2010プランにおける都市構造

川崎市総合計画2010プラン(H5～16年)では、
多核ネットワーク型都市構造、ラダー型交通ネットワークを目指していた。

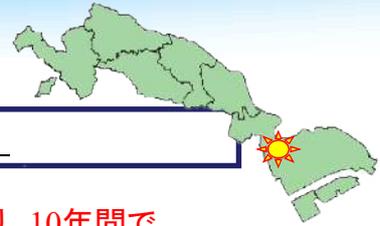
都市機能拠点(都心)	3地区	川崎・新川崎・鹿島田駅、新百合ヶ丘駅、小杉駅周辺地区
生活中心拠点(副都心)	3地区	溝口駅、登戸駅、宮前平・鷺沼駅周辺地区
地区生活拠点	9地区	大師、元住吉、新城、梶ヶ谷、稲田堤、読売ランド・生田、百合丘、柿生、黒川・若葉台地区
臨海都市拠点	2地区	塩浜、南渡田周辺地区



2. これまでの取組と成果

2) 川崎駅周辺について

○拠点整備が人口増加や経済効果に大きく寄与している。



近年の駅周辺整備により、10年間で、13,000人、人口が増加している。伸び率では、16.8%であり、市の伸び率を上回っている。

ダイス、ラゾーナ等の整備に伴う相乗効果で、川崎駅周辺の年間商品販売額は、4,400億円増加している。



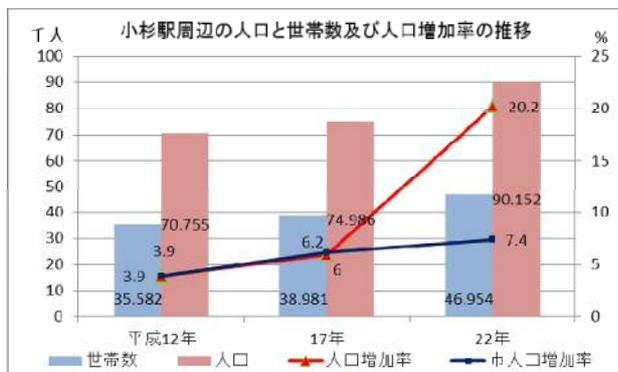
出所) 経済産業省「商業統計調査」

7

2. これまでの取組と成果

3) 小杉駅周辺について

○民間活力を活かした土地利用転換等の計画的な誘導により、小杉駅周辺の人口や駅乗降車人員が増加している。



平成17年以降の駅周辺開発の進展に伴い、15,000人の人口が増加しており、人口増加率は、20%を超えている。

横須賀線武蔵小杉駅の開業と湘南新宿ラインの停車により、JR線利用者が大幅に増加している。



8

2. これまでの取組と成果

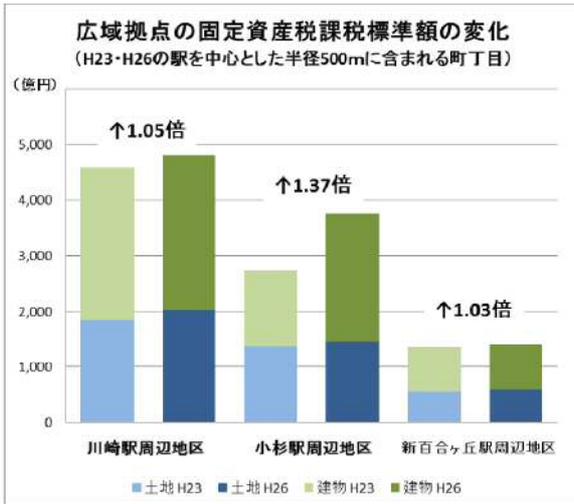
4) 都市拠点整備に伴う整備効果

- 大規模工場等から商業・業務・都市型住宅等への用途転換により、税金は、固定資産税(家屋)、個人市民税で大幅な増収となっております、小杉駅周辺では4倍強に増収。
- 固定資産税課税標準額も、広域拠点が上昇し、小杉駅周辺では、約1.4倍の大幅上昇。
- 仮想市場法(CVM)を用いた川崎駅周辺における公共施設整備の投資効果の試算によると、費用便益比(B/C)は1.66となり、便益が費用を大きく上回る。

土地利用転換に伴う増収動向の試算
(武蔵小杉駅周辺)

従前:大規模工場等
増収:約5億6,000万円

従後:商業・業務・住宅等
増収:約24億3,000万円



仮想市場法(CVM)を用いた川崎駅周辺における公共施設整備の投資効果の試算

CVMを用いた公共施設整備の投資効果
(億円)【供用開始後50年間の費用便益の発生額】(平成24年価格)

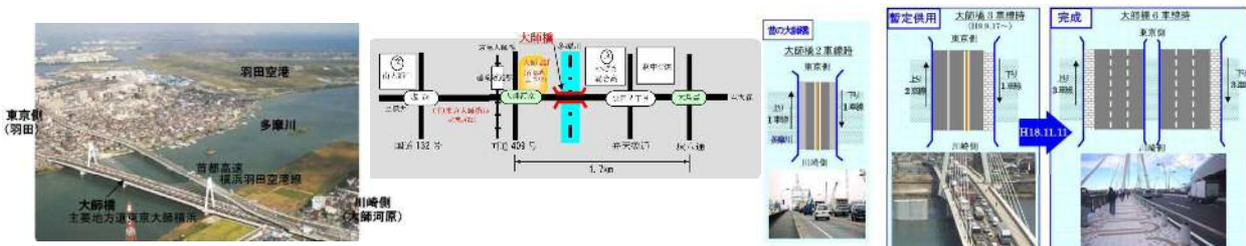


2. これまでの取組と成果

5) -1 都市計画道路等の整備の取組

隣接都市とを結ぶ主要幹線道路を整備することで、広域的な連携強化を支えるネットワークの構築を進めている。

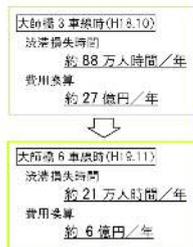
【大師橋(東京大師横浜線)の整備効果】



【測定結果】



大師橋上り車線においては渋滞がほぼ解消しました。



2. これまでの取組と成果

5) -2 都市計画道路等の整備の取組

市内の拠点地域周辺の幹線道路の整備を行うことで、道路混雑の解消など移動の円滑化や快適性の向上に取り組んでいる。

【尻手黒川線の整備効果】

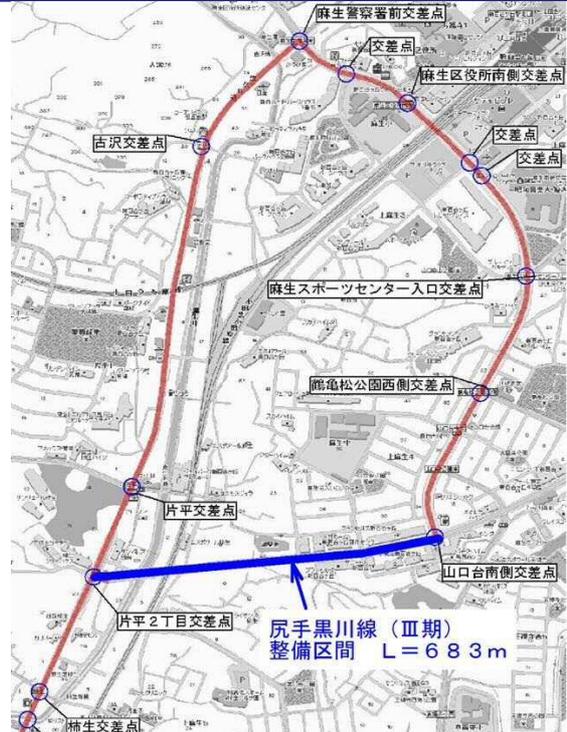
尻手黒川線(Ⅲ期)の開通前(H21)と開通後(H23)の山口台南交差点から柿生交差点までの移動距離の短縮効果を、混雑時移動時間として測定。



【測定結果】

	H21	H23	事業効果
移動距離	2.9km	0.9km	2km短縮
混雑時移動時間	11分17秒	2分42秒	8分35秒短縮

出典:川崎市建設緑政局資料



11

2. これまでの取組と成果

5) -3 都市計画道路等の整備の取組

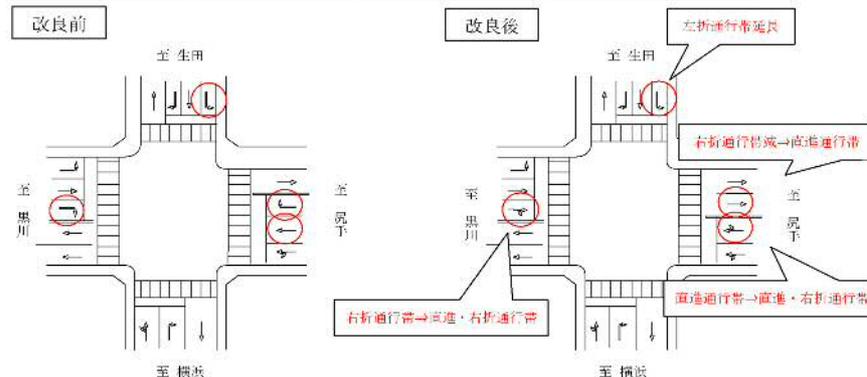
早期の効果発現と事業費の削減に配慮し、既存の施設を活かした施設再編対策により、渋滞などの交通課題の解決に向けた整備を推進している。

【清水台交差点(宮前区)の整備効果】

尻手黒川線(清水台)の交差点改良前(H20)と改良後(H24)に交差点の最大滞留長及び最大通過時間を測定。

【測定結果】

	H20	H24	事業効果
最大滞留長	450m	80m	370m縮小
最大通過時間	7分	2分20秒	4分40秒短縮



出典:川崎市建設緑政局資料

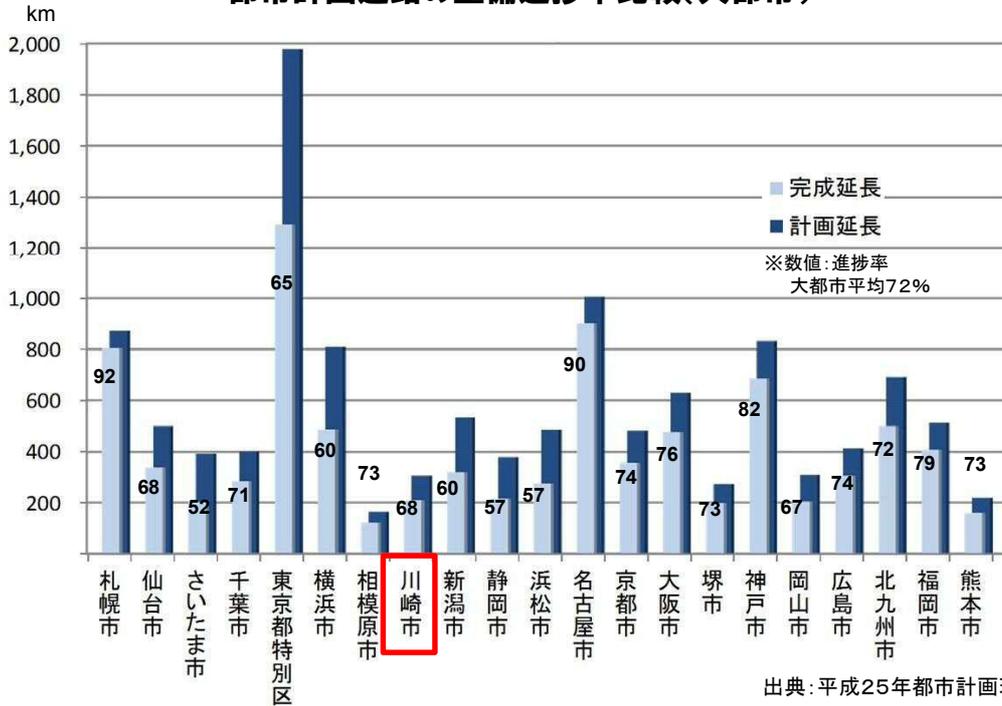
12

2. これまでの取組と成果

6) -1 都市計画道路の整備の進捗状況

川崎市の都市計画道路進捗率は、約67%で、大都市の平均(72%)より下回っている。

都市計画道路の整備進捗率比較(大都市)

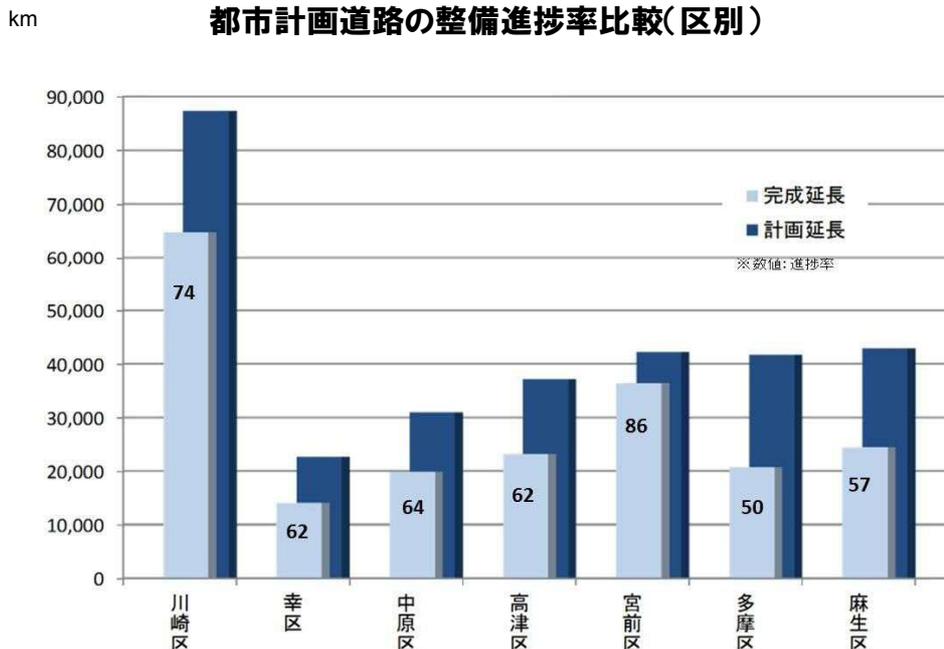


2. これまでの取組と成果

6) -2 都市計画道路の整備の進捗状況

区別の進捗率については、多摩区、麻生区の進捗率が低く、震災復興事業の一環として整備された川崎区や区画整理事業により整備された宮前区の進捗率が高い。

都市計画道路の整備進捗率比較(区別)



2. これまでの取組と成果

7) 鉄道の混雑率等

- 市民アンケート等では、今よりアクセス向上が求められる場所として、横浜、新横浜、東京都心、羽田空港、川崎駅が上位であり、鉄道利便性の向上が求められている。
- 通勤ラッシュ時の鉄道では、JR 南武線(武蔵中原～武蔵小杉)、東海道線、横須賀線(川崎～東京方面)で混雑率が180%を超える区間がある。

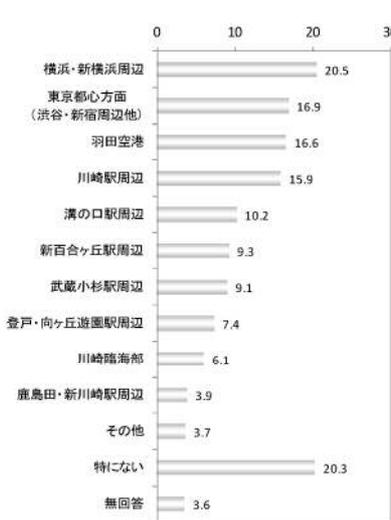


図 今よりアクセスが向上すると良いと思う場所 (出典) 平成23年度かわさき市民アンケート報告書

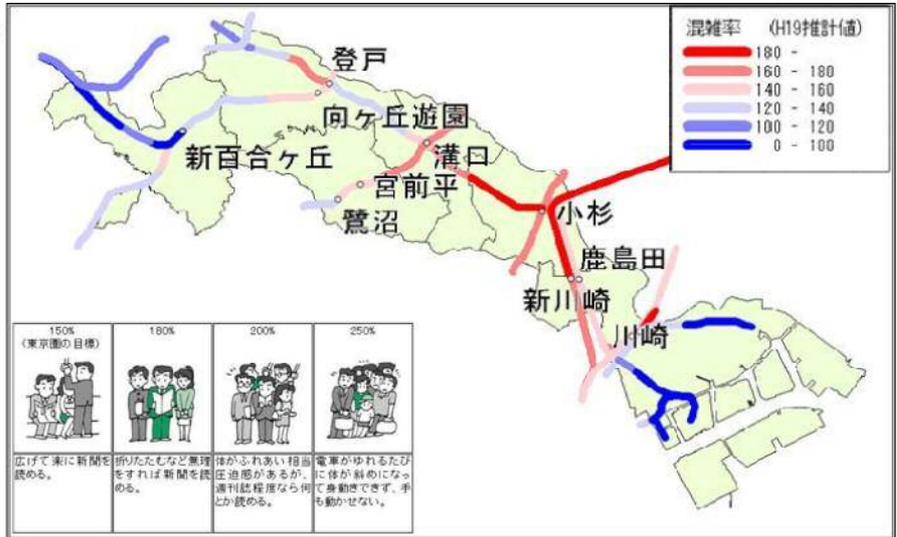


図 川崎市内鉄道におけるピーク時の混雑率 (H19推計値) (出典) 大都市交通センサス (平成17年度調査)、都市交通年報より作成

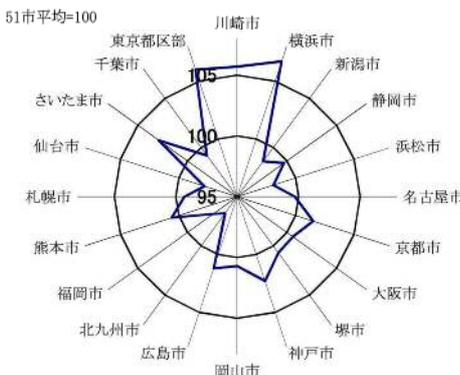
2. これまでの取組と成果

8) 物価・家計・労働

- 本市の物価指数は、平成17年以降3番目に高い物価水準に位置
- 勤労者世帯の1世帯当たり年平均1か月間の消費支出金額や教育費の支出割合が高い
- 有業率や正規の職員・従業員の割合が高い。
- 物価や家計、労働などから、活発な都市活動が行われていることが伺える。

消費者物価地域差指数

(20大都市) (H24)
(持家の帰属家賃を除く)



④ 2人以上の世帯のうち1世帯当たり年平均1か月間の消費支出金額(総額) (円)		⑤ 2人以上の世帯のうち1世帯当たり年平均1か月間の教育費の支出割合 (%)		⑦ 有業率 (%)		⑧ 雇用者に占める正規の職員・従業員の割合 (%)	
1 川崎市	326,269	1 さいたま市	7.98	1 東京都区部	63.7	1 川崎市	62.2
2 東京都区部	318,910	2 川崎市	7.95	2 川崎市	62.7	2 新潟市	60.6
3 さいたま市	314,879	3 大阪市	6.25	3 名古屋市	60.9	3 東京都区部	59.7
4 静岡市	307,815	4 名古屋市	4.82	4 浜松市	60.2	4 千葉市	59.3
5 横浜市	304,866	5 東京都区部	5.85	5 さいたま市	60.0	5 岡山市	59.2
6 仙台市	295,433	6 名古屋市	4.67	6 横浜市	59.7	6 静岡市	59.2
7 福岡市	295,272	7 横浜市	4.55	7 福岡市	59.5	7 広島市	59.0
8 新潟市	293,075	8 堺市	4.13	8 相模原市	59.3	8 浜松市	58.4
9 浜松市	293,043	9 千葉市	4.09	9 広島市	59.2	9 相模原市	58.3
10 広島市	290,940	10 新潟市	3.96	10 千葉市	58.6	10 熊本市	57.9
11 熊本市	284,192	11 浜松市	3.91	11 岡山市	58.2	11 熊本市	57.9
12 札幌市	281,574	12 福岡市	3.90	12 仙台市	58.0	12 さいたま市	57.6
13 大阪市	276,646	13 広島市	3.84	13 熊本市	57.9	13 名古屋市	56.7
14 北九州市	274,773	14 岡山市	3.80	14 大阪市	57.8	14 北九州市	56.5
15 岡山市	274,737	15 神戸市	3.69	15 新潟市	57.7	15 仙台市	55.8
16 京都市	271,914	16 札幌市	3.60	16 静岡市	57.3	16 仙台市	55.8
17 神戸市	269,877	17 静岡市	3.58	17 京都市	56.7	17 堺市	55.6
18 堺市	268,854	18 熊本市	3.37	18 札幌市	55.6	18 大阪市	55.2
19 千葉市	260,208	19 京都市	3.25	19 堺市	55.4	19 札幌市	54.8
20 名古屋市	253,787	20 北九州市	2.41	20 神戸市	53.5	20 福岡市	54.5
相模原市	...	相模原市	...	21 北九州市	52.5	21 京都市	52.3
平均	287,853	平均	4.48	平均	58.3	平均	57.5

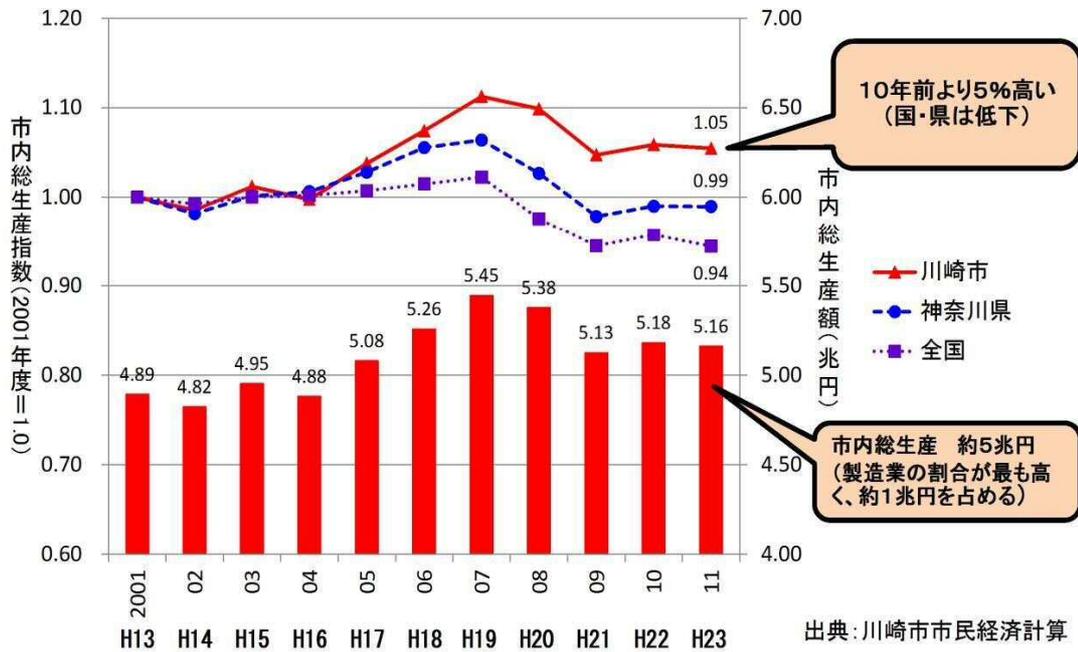
平成24年家計調査
平成24年就業構造基本調査
教育費÷消費支出×100
有業者÷総数(15歳以上人口)×100
平成24年就業構造基本調査
正規の職員・従業員÷雇員者×100

出典: 平成24年版 大都市比較統計年表

2. これまでの取組と成果

9) 市内総生産の推移

- 市内総生産は、5.1兆円(平成23年度、名目)で、全国の1.1%、県の16.8%を占める。
- 10年間の成長率は、国、県を上回る水準で推移している。



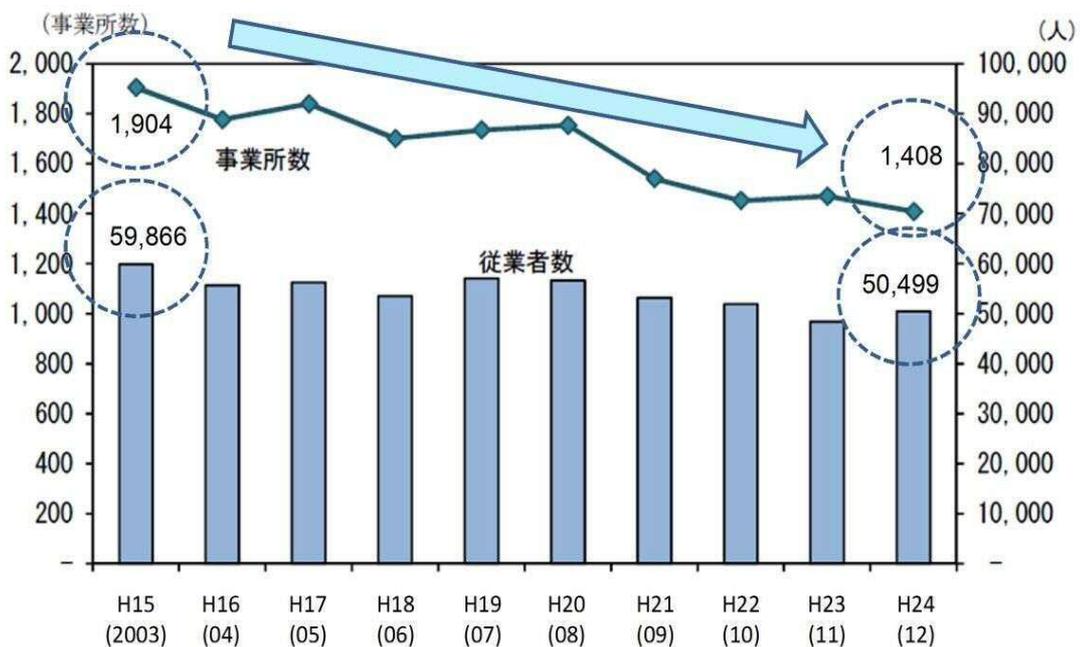
※ 市内総生産:市内の生産活動によって生み出された付加価値額の合計(生産の過程で必要となった中間投入の額を除く)

17

2. これまでの取組と成果

10) 製造業における事業者数及び従業者数の推移

- 10年間で、事業者数は496所(26.1%)、従業者数は9,367人(15.6%)の減
⇒産業集積の維持・強化が課題

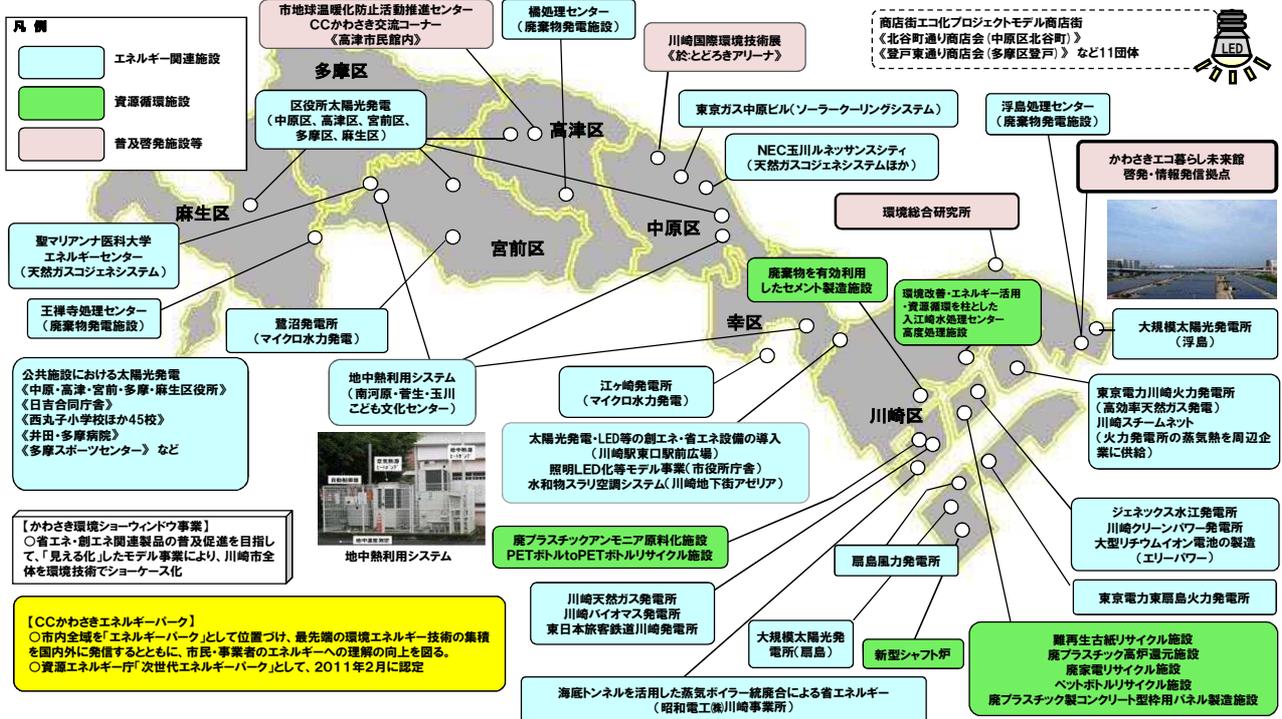


18

2. これまでの取組と成果

11) グリーンイノベーションの推進

革新的技術の研究・開発・普及に向けた取組を各地で展開。
環境に配慮した行動を経済・社会に浸透させるグリーン化を促進。



2. これまでの取組と成果

12) ライフイノベーションの推進

殿町3丁目地区を拠点として、健康・医療等の研究開発を推進。
川崎を含む東京圏が国家戦略特区に指定され、今後、国主導の支援措置を踏まえ、ビジネスや研究開発のしやすい環境整備を推進。



2. これまでの取組と成果

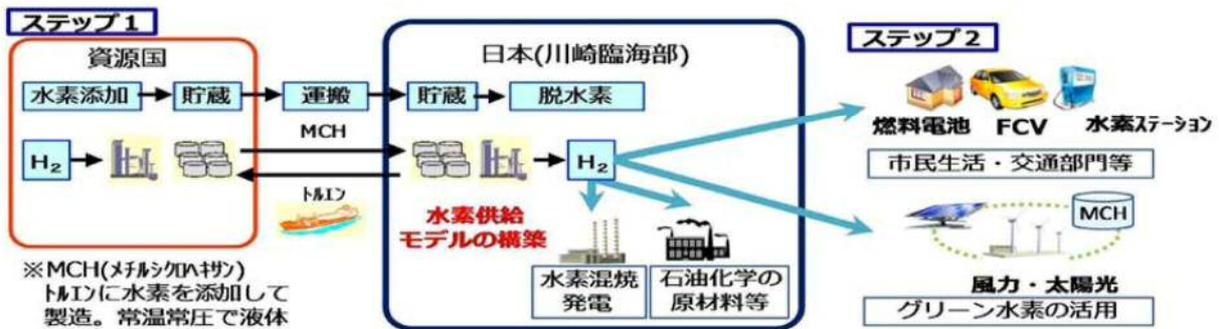
13) 本市での水素エネルギー関連の取組

本市では、新たな水素の大量貯蔵・輸送技術を活用して、川崎臨海部において水素ネットワークを整備し、コンビナートにおける水素の産業利用を促進するとともに、水素混焼発電所を整備する取組を進めている。

■水素エネルギーの意義



■川崎臨海部水素ネットワークの構築



21

2. これまでの取組と成果

14) 港湾物流拠点としての川崎港

国内有数の冷凍・冷蔵倉庫群を有する京浜港(川崎港、東京港、横浜港)は、日本の主要港湾として大きく発展。

近年は青島港、上海港、深セン港等の中国航路が開設。

東扇島物流倉庫群



効果

<雇用>

約2,400人

<賃料収入>

約8億7千万円

※年間の賃料

<貨物>

【コンテナ貨物】約3万7千TEU

【在来貨物】約33万4千トン

※全施設が本格稼働した際の年間取扱数量(計画値)

新航路の開設

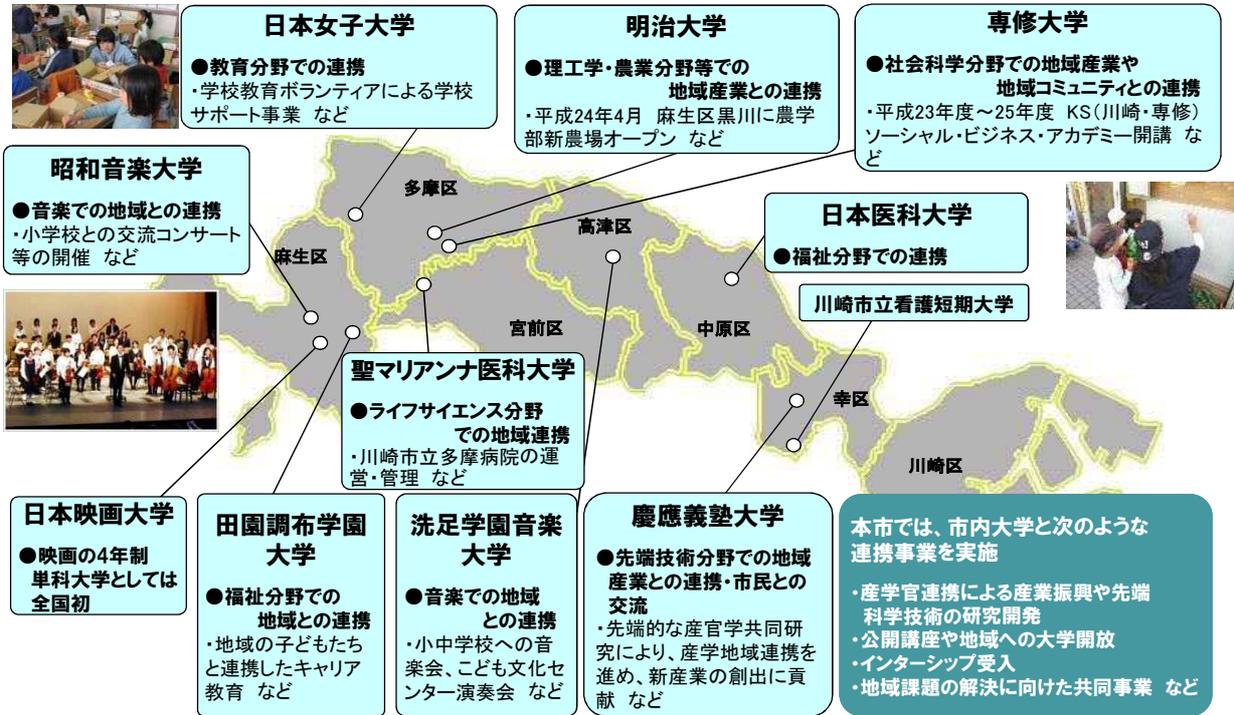


22

2. これまでの取組と成果

15) 市内に立地する大学との連携

本市にはさまざまな大学が立地しているため、その特色を活かし、地域課題の解決を進める等、連携・交流できる環境にある。



2. これまでの取組と成果

16) 景観施策の推進

景観法、都市景観条例、地区計画形態意匠条例の各制度を拠点形成や地域活動の状況に応じて指定



3. 本市を取り巻く現状と 将来都市構造・交通体系を 見据えた課題

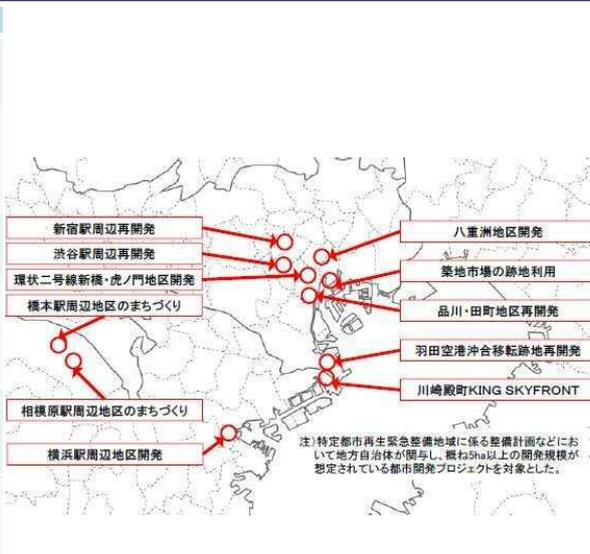
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

1) 東京都市圏のプロジェクト状況(大規模都市開発プロジェクトの状況)

○東京都市圏における大規模都市開発プロジェクトとしては、田町車両センター跡地を活用し、山手線新駅を設置する品川・田町地区再開発や、大規模鉄道ターミナルの大改造に合わせた新宿駅周辺及び渋谷駅周辺の再開発、日比谷線新駅の設置を含む虎ノ門地区再開発など、東京都心部において鉄道駅との一体的な大規模都市開発が推進もしくは計画されている。

○羽田空港周辺では、国や大田区による空港沖合移転跡地再開発と、川崎市による川崎殿町キングスカイフロントのプロジェクトがあり、両地区の連携強化に向け、羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会において、両地区を結ぶ連絡道路や国道357号多摩川トンネルの整備などについて検討されている

プロジェクト	概要
新宿駅周辺再開発	・新宿駅周辺の回遊性向上、都市機能の充実・強化、防災対応力の強化・環境性能の向上を推進
渋谷駅周辺再開発	・東横線地下化を契機とした土地区画整理事業(5.5ha、H22～38) ・渋谷駅再整備として、駅前広場・自由通路・地下広場整備、銀座線移設等
環状二号线新橋・虎ノ門地区開発	・環状2号线整備と一体的な市街地再開発事業(8.0ha、H14～26) ・日比谷線新駅設置予定
横浜駅周辺大改造計画	・まちづくりビジョン横浜駅周辺大改造計画「エキサイトよこはま22」を策定 ・連絡デッキによる回遊性向上、駅前広場再編、親水空間整備等
橋本駅周辺地区のまちづくり	・南口のリーア駅と北口の商業機能等の一体化を図り、交流ゲートとしてのまちづくりを推進(2027年リーア開業時まち開きを想定)
相模原駅周辺地区のまちづくり	・相模総合補給廠一部返還地(17ha)や共同使用区域(35ha)を活用し、中核業務拠点として集積促進(2027年まち開き)



プロジェクト	概要
八重洲地区整備計画	・八重洲一丁目東、二丁目北、二丁目中の3地区(いずれも仮称)の市街地再開発事業(施行面積:5.1ha、実施期間:H27～35)
築地市場の跡地利用	・豊洲移転に伴い約23haの跡地が発生(用途未定)、2016年11月の新市場開場後に解体
品川・田町地区再開発	・田町車両センター(約20ha)跡地再開発、JR品川駅一田町駅間に新駅設置予定 ・東京都が「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン」策定(周辺630ha)
羽田空港沖合移転跡地再開発	・第1ゾーン(約11ha)、第2ゾーン(約5ha)を対象として、まちづくり推進計画策定 ・産業・文化交流機能、宿泊機能・複合業務機能等導入、2020年概成
川崎殿町 KING SKY FRONT	・羽田空港対岸の殿町地区のいすゞ自動車跡地(約37ha)再整備事業 ・ナノ医療イノベーションセンター、実中研再生医療・新薬開発センター等の研究開発施設が多数進出 ・2014年9月、羽田連絡道路の整備について、国、関係自治体が合意

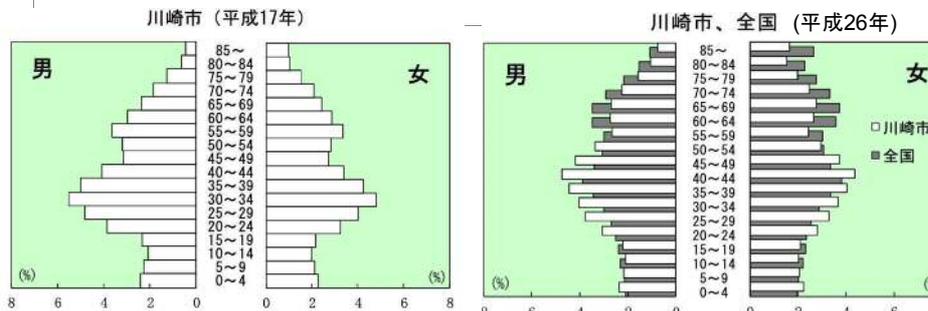
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

2) 川崎市の人口推移

- 本市の人口増加ペースは社会増減の状況により変動し、近年では平成19年をピークとする急増期があった。
- 平成17～22年の人口増加率を政令市(熊本市を除く)と比較すると、本市は7.44%でトップとなっている。
- 平成26年には、「40～44歳」(第2次ベビーブーム)を中心とする張り出しが目立っている。
- 今後10年間は、第1次ベビーブーム世代が後期高齢者世代に突入し、更なる少子高齢化が進展。



順位	平成17年～平成22年の人口増加率(%)
1	川崎市 7.4
2	福岡市 4.5
3	千葉市 4.0
4	さいたま市 3.9
5	横浜市 3.0
6	名古屋市 2.2
7	相模原市 2.3
8	仙台市 2.0
9	岡山市 1.9
10	札幌市 1.7
11	広島市 1.7
12	堺市 1.3
13	大阪市 1.4
14	神戸市 1.2
15	京都市 $\Delta 0.1$
16	新潟市 $\Delta 0.2$
17	浜松市 $\Delta 0.4$
18	静岡市 $\Delta 1.0$
19	北九州市 $\Delta 1.7$

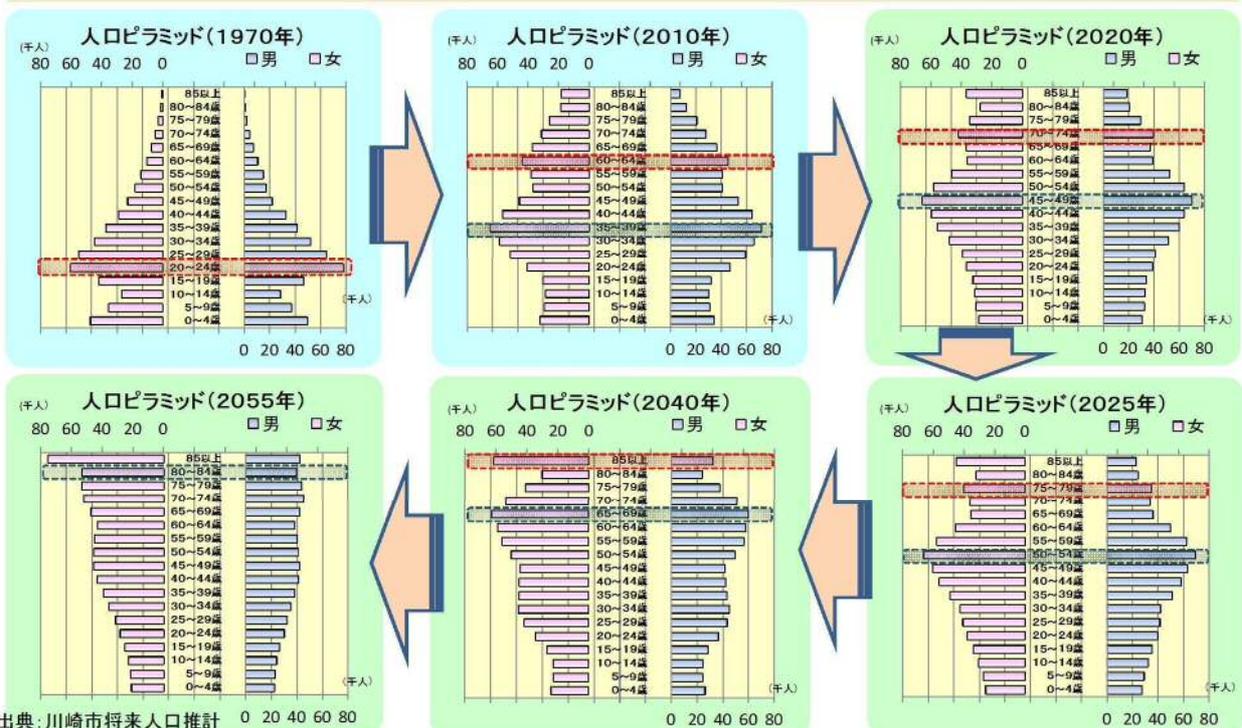


出典:平成24年版 大都市比較統計年表

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

3) 人口構造の変化

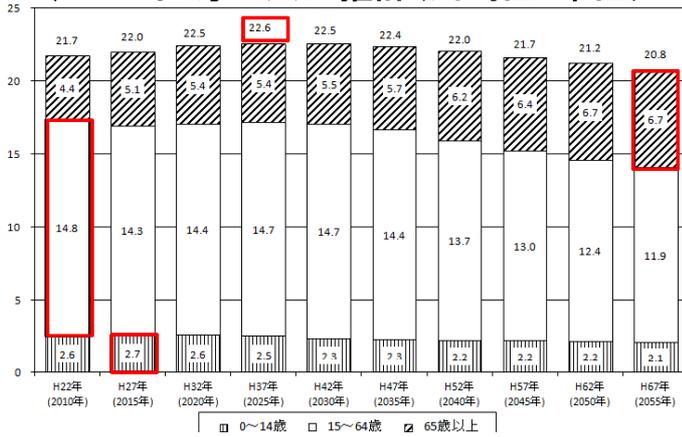
川崎市将来人口推計でも、少子高齢化は進行しており、団塊の世代が75歳以上を迎える2025年と団塊ジュニアが2040年の2度の大きな人口構造の変化が予測されている。



出典:川崎市将来人口推計

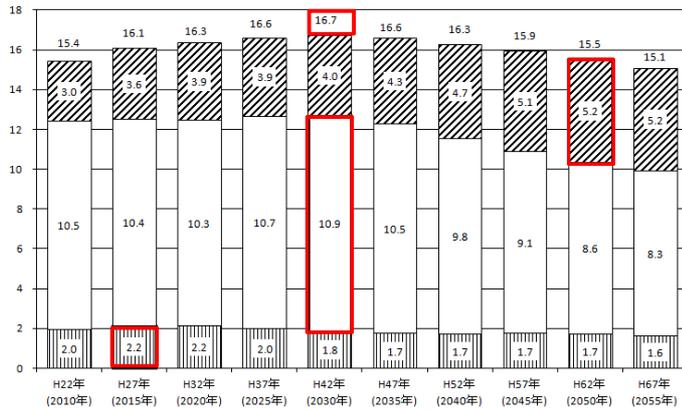
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

4) - 1 区毎の人口推計(川崎区・幸区)



川崎区

総人口のピーク: 2025年 22.6万人
 老年人口のピーク: 2055年 6.7万人
 生産年齢人口のピーク: 2010年 14.8万人
 年少人口のピーク: 2015年 2.7万人

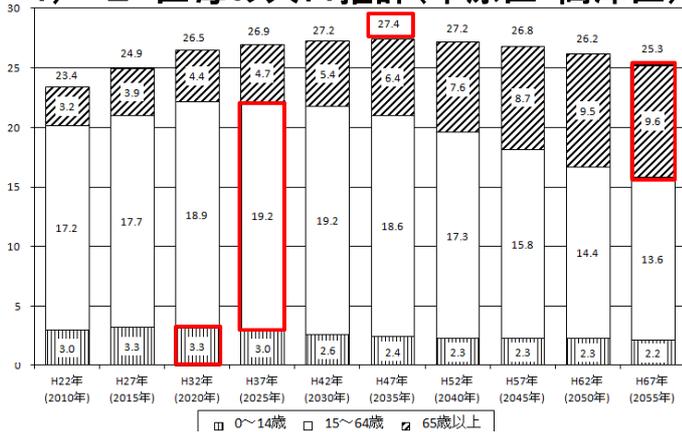


幸区

総人口のピーク: 2030年 16.7万人
 老年人口のピーク: 2050年 5.2万人
 生産年齢人口のピーク: 2030年 10.9万人
 年少人口のピーク: 2015年 2.2万人

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

4) - 2 区毎の人口推計(中原区・高津区)



中原区

総人口のピーク: 2035年 27.4万人
 老年人口のピーク: 2055年 9.6万人
 生産年齢人口のピーク: 2025年 19.2万人
 年少人口のピーク: 2020年 3.3万人

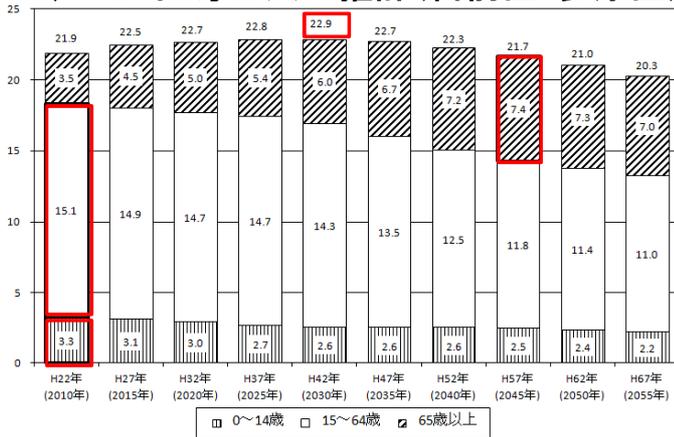


高津区

総人口のピーク: 2035年 24.1万人
 老年人口のピーク: 2050年 8.3万人
 生産年齢人口のピーク: 2030年 16.0万人
 年少人口のピーク: 2015年 3.1万人

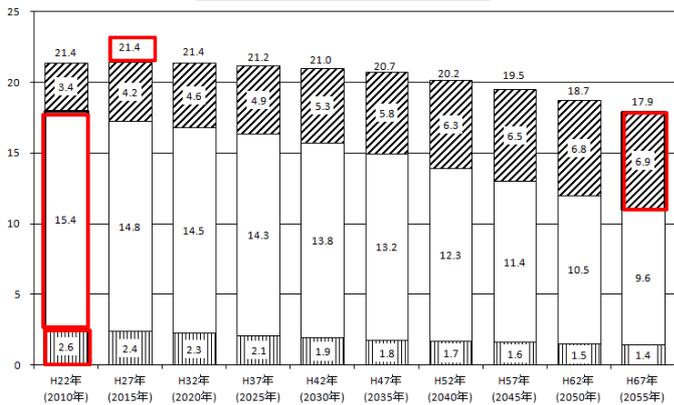
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

4)－3 区毎の人口推計(宮前区・多摩区)



宮前区

総人口のピーク:2030年 22.9万人
 老年人口のピーク:2045年 7.4万人
 生産年齢人口のピーク:2010年 15.1万人
 年少人口のピーク:2010年 3.3万人



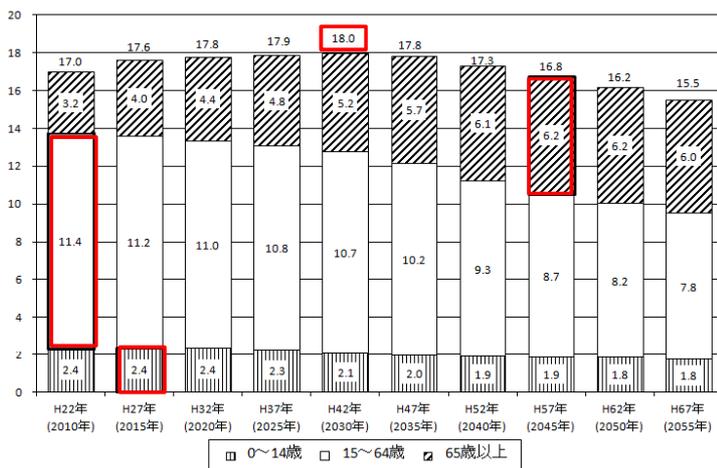
多摩区

総人口のピーク:2015年 21.4万人
 老年人口のピーク:2055年 6.9万人
 生産年齢人口のピーク:2010年 15.4万人
 年少人口のピーク:2010年 2.6万人

31

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

4)－4 区毎の人口推計(麻生区)



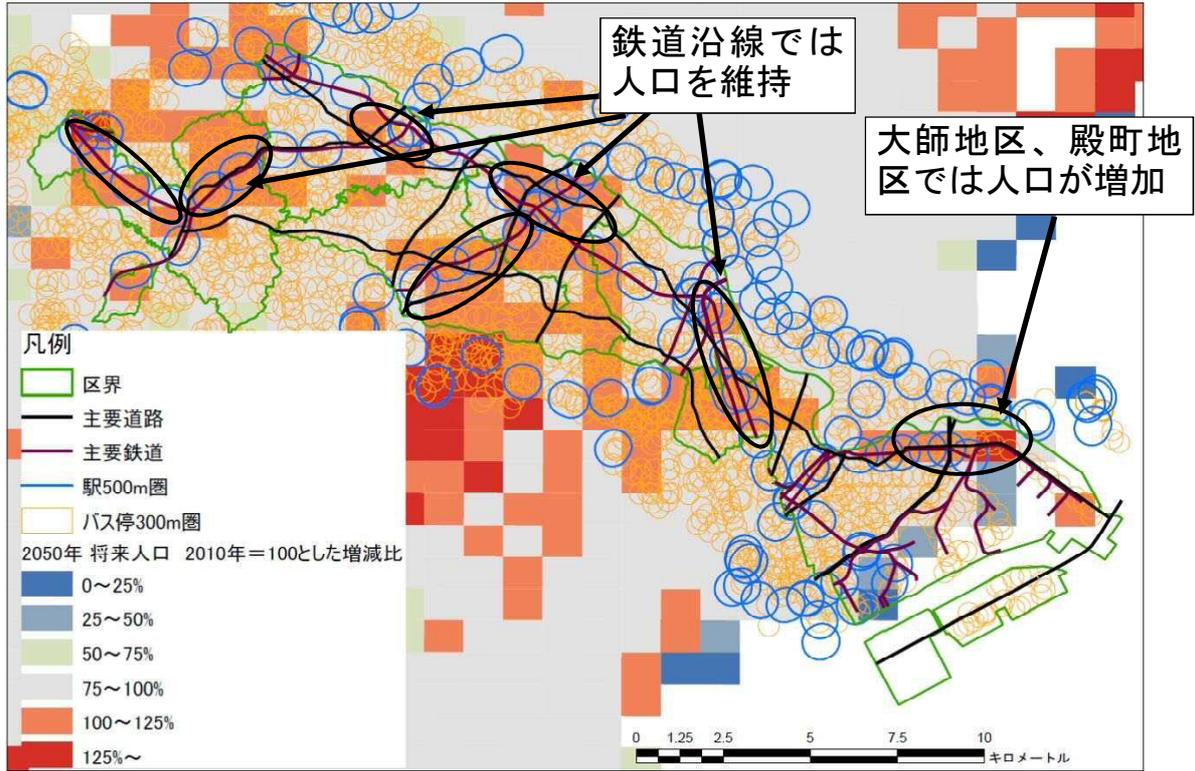
麻生区

総人口のピーク:2030年 18.0万人
 老年人口のピーク:2045年 6.2万人
 生産年齢人口のピーク:2010年 11.4万人
 年少人口のピーク:2015年 2.4万人

32

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

5) 町丁別将来人口

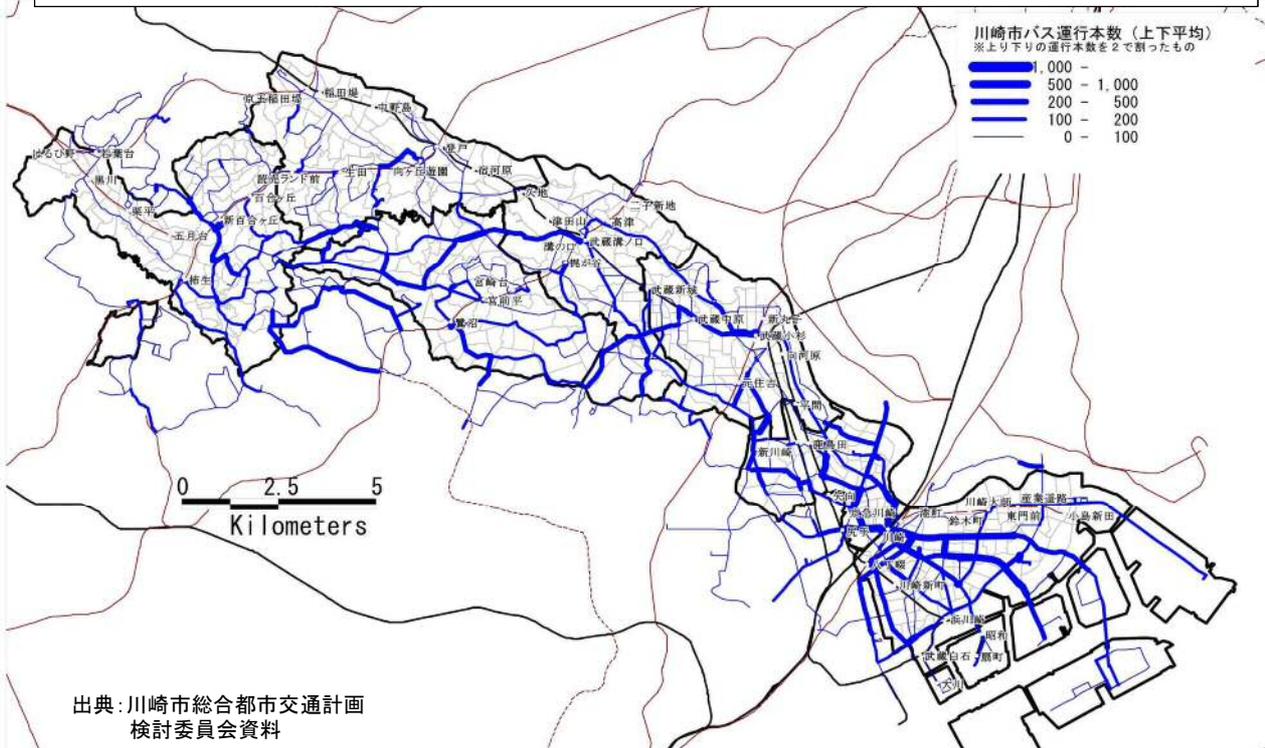


出展:国土のグランドデザイン2050

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

6) 川崎市のバス路線運行本数

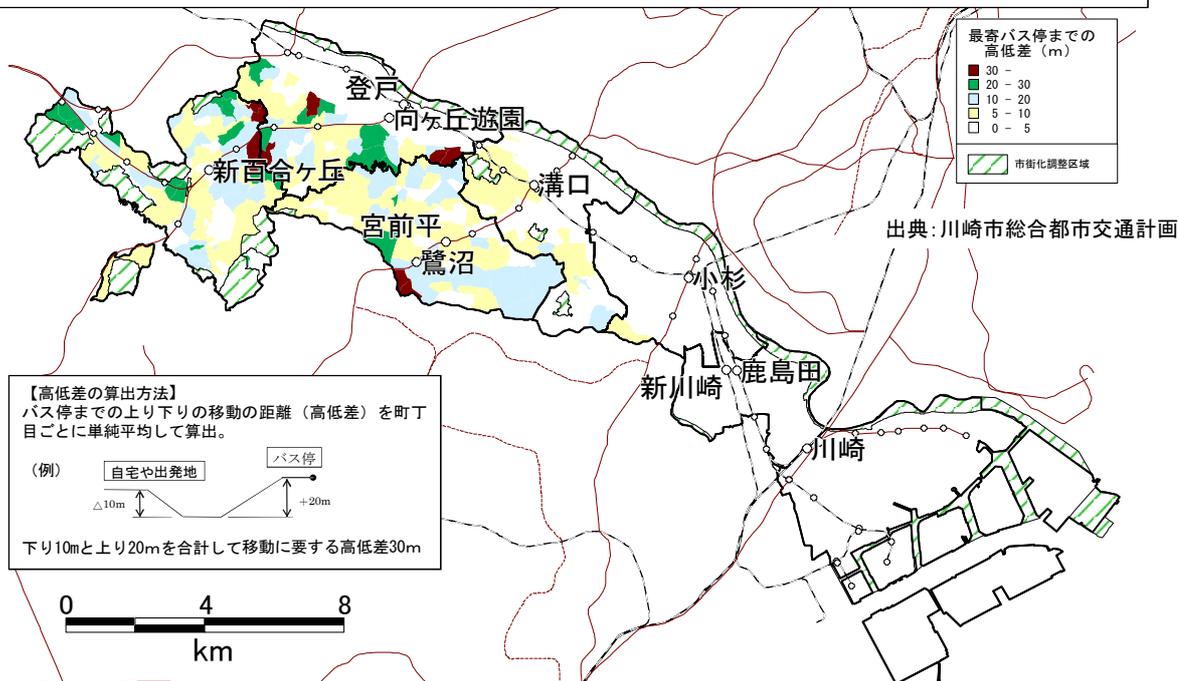
○川崎市内のバス路線は、各拠点駅を中心に、ネットワークが形成され、運行頻度も比較的確保されている状況にある。



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

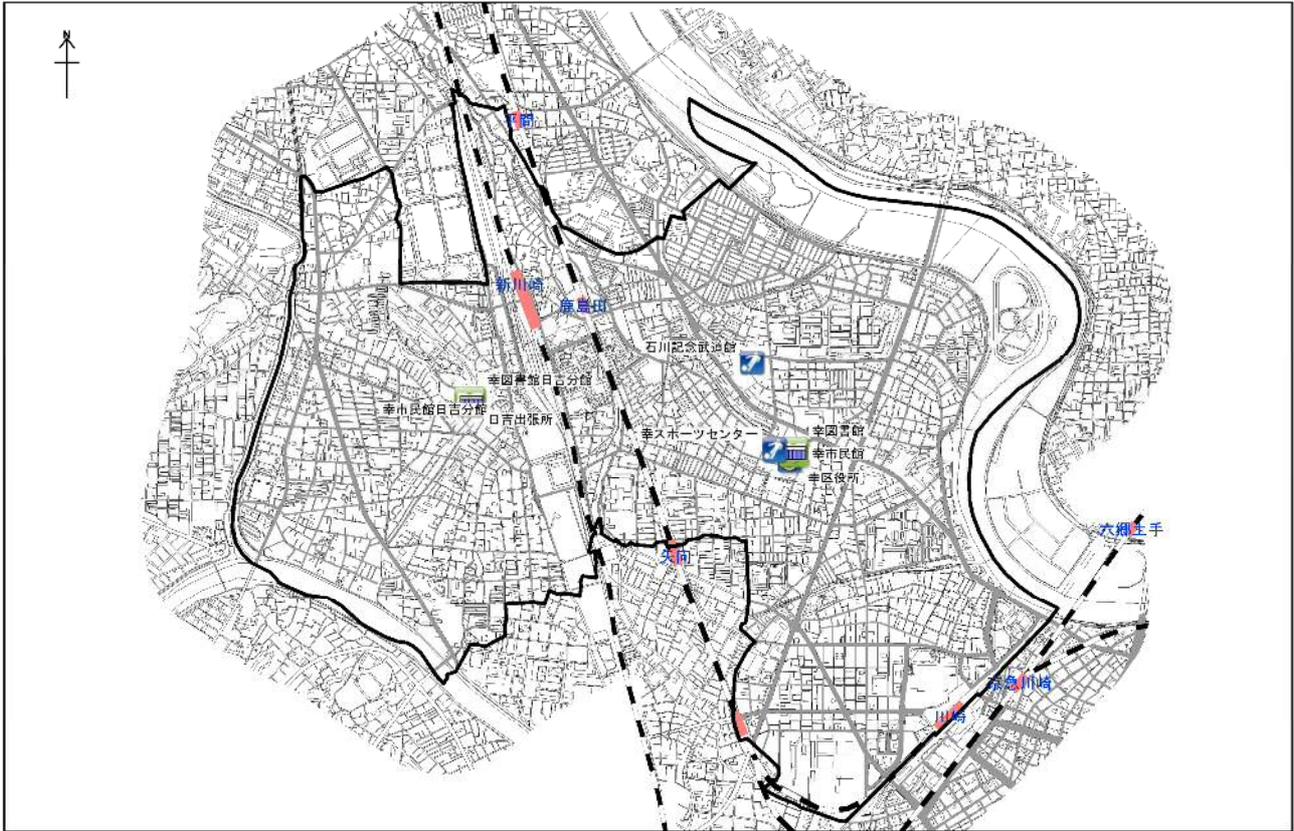
7) 町丁目別バス停までの高低差

○最寄りバス停までの高低差についてみると、高低差が大きいのは、麻生区・多摩区などの市の西側地域である。
○特に、高石地区、多摩美地区、長尾地区、鷺沼2丁目地区、有馬9丁目地区などは高低差が大きい地区である。



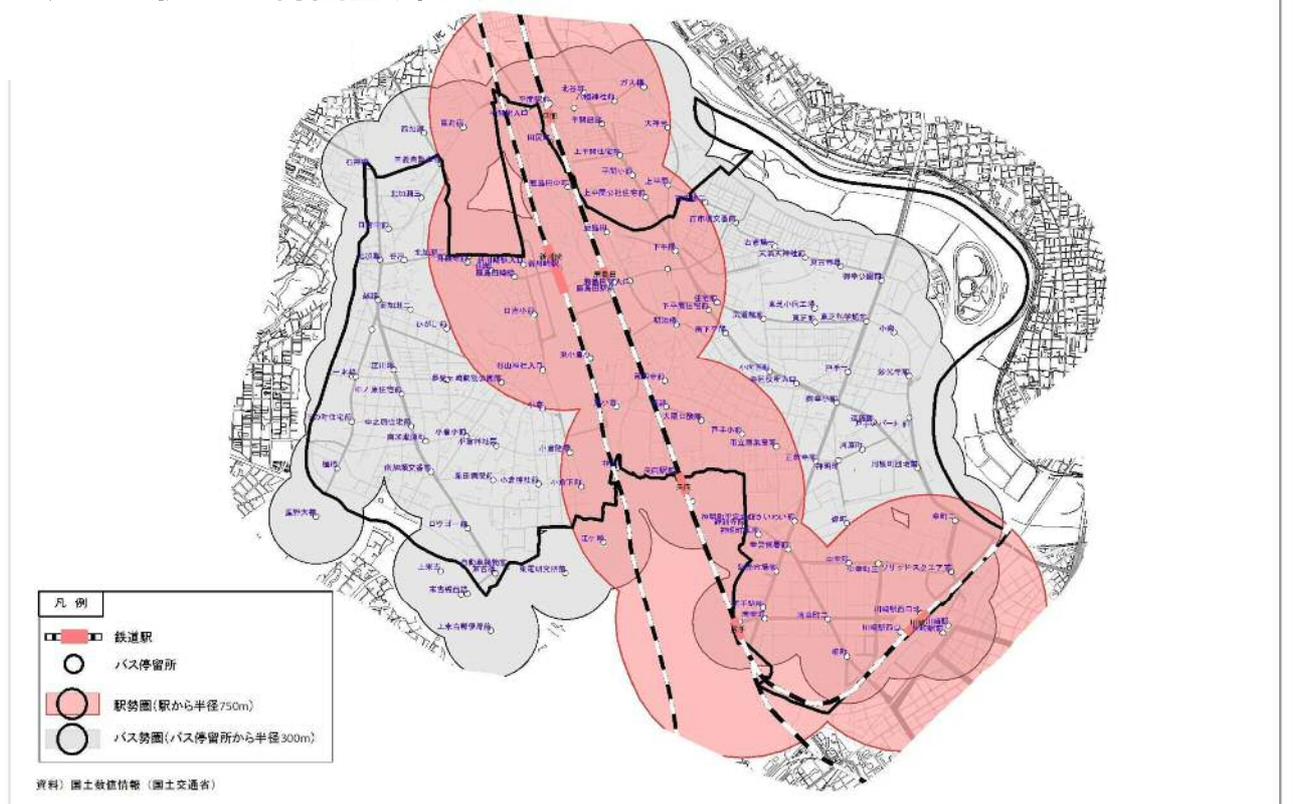
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

8) - 2 公共施設等の分布(幸区)



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

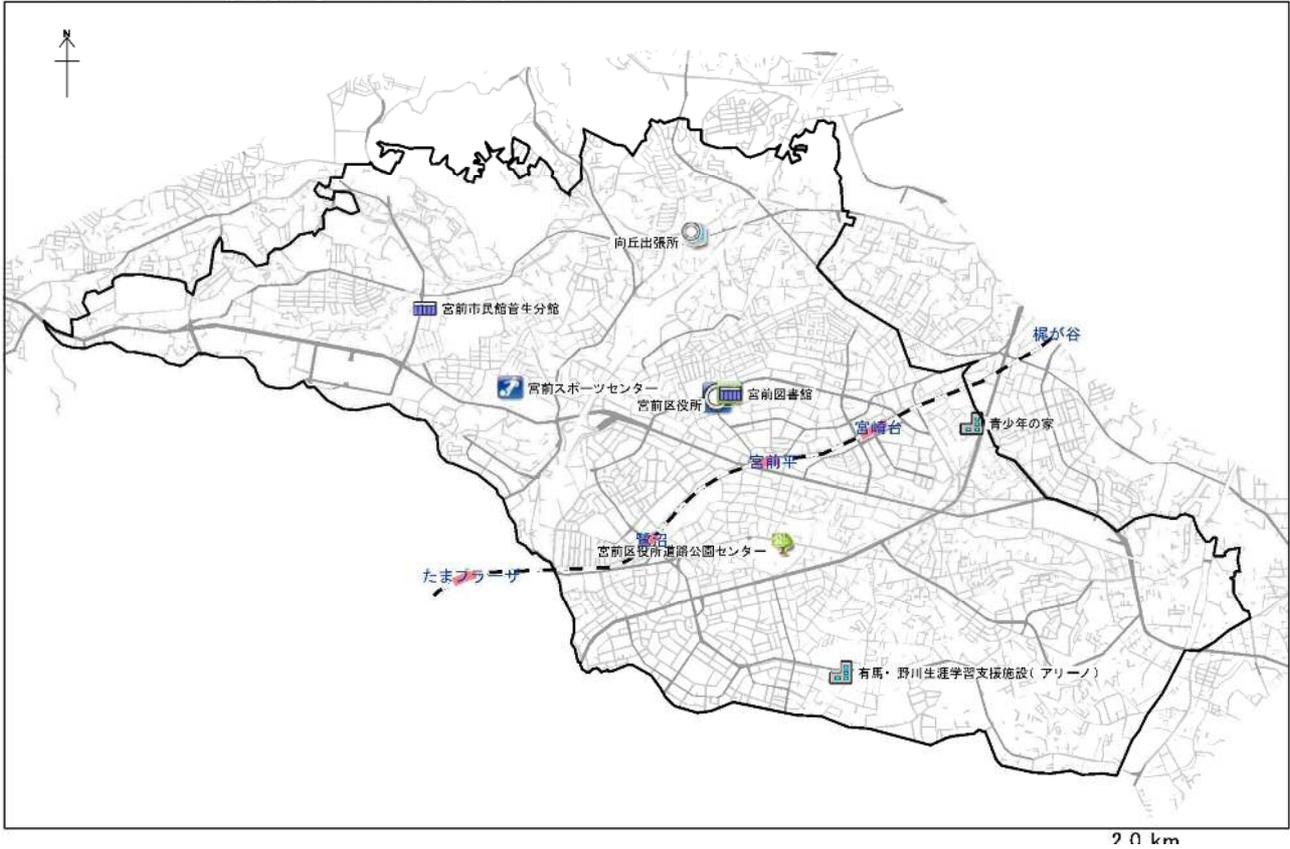
9) - 2 駅・バス勢圏図(幸区)



資料) 国土数値情報 (国土交通省)

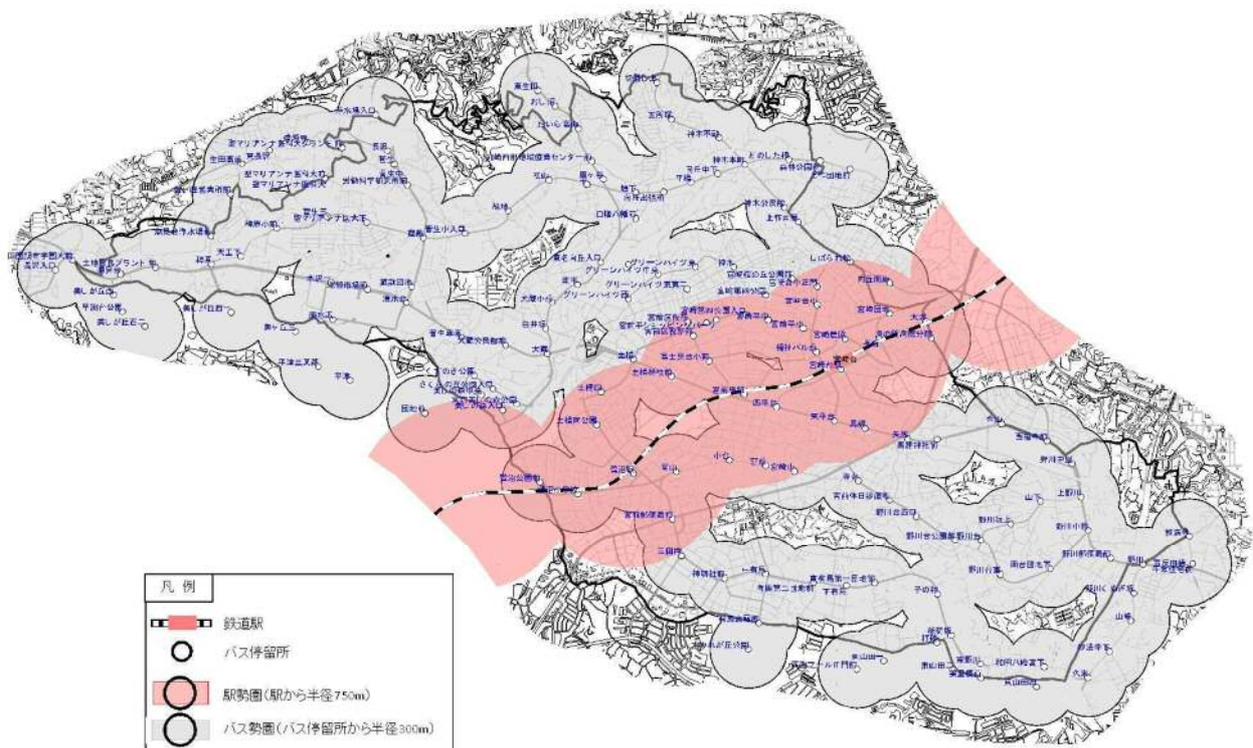
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

8)－5 公共施設等の分布(宮前区)



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

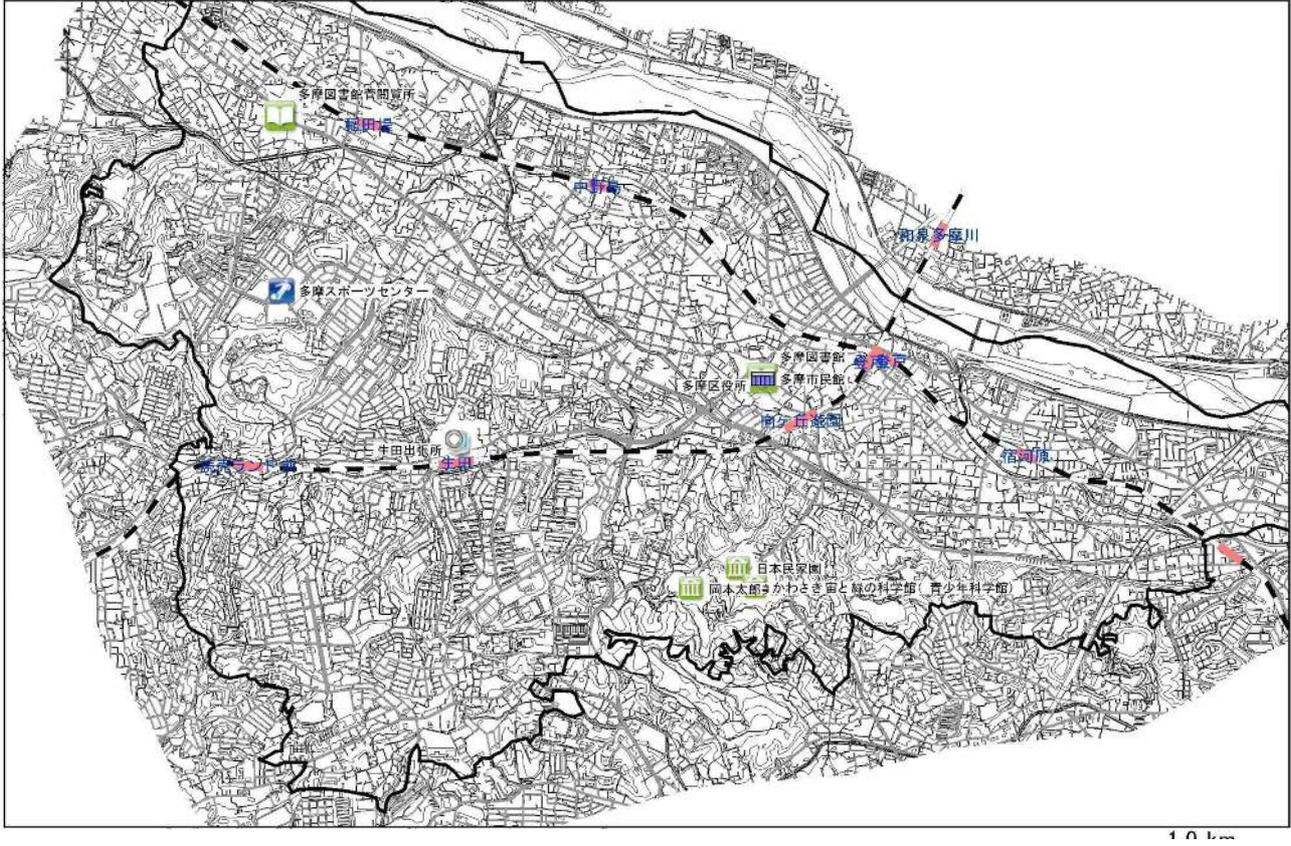
9)－5 駅・バス勢圏図(宮前区)



資料) 国土数値情報(国土交通省)

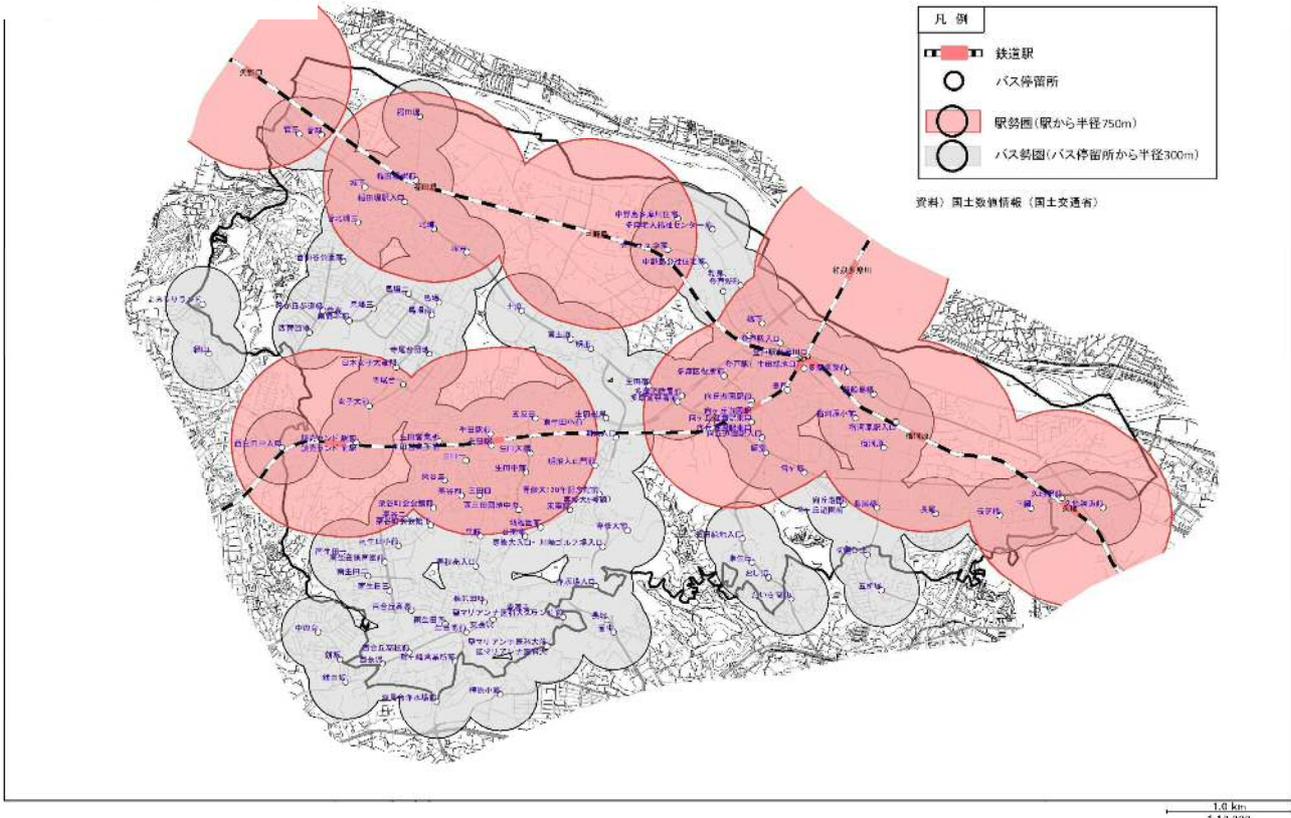
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

8) - 6 公共施設等の分布(多摩区)



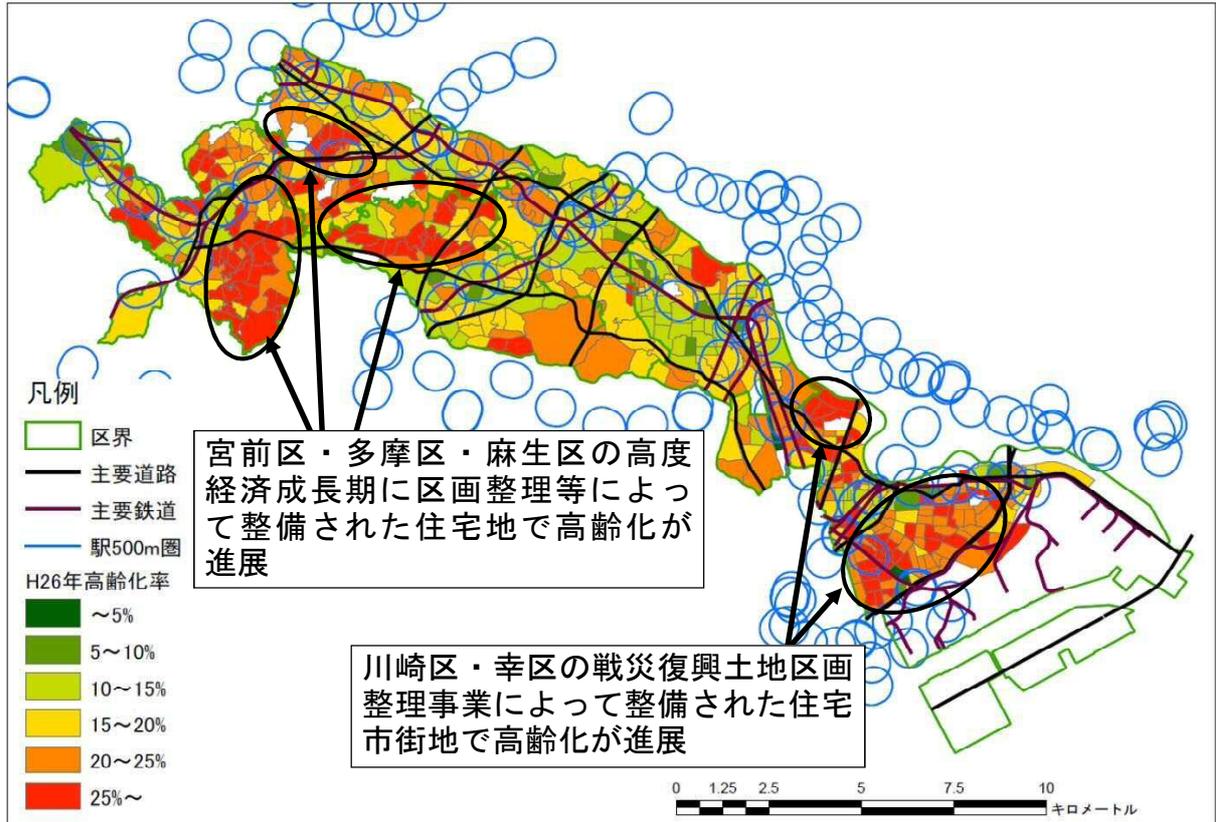
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

9) - 6 駅・バス勢圏図(多摩区)



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

10) 町丁別高齢化率

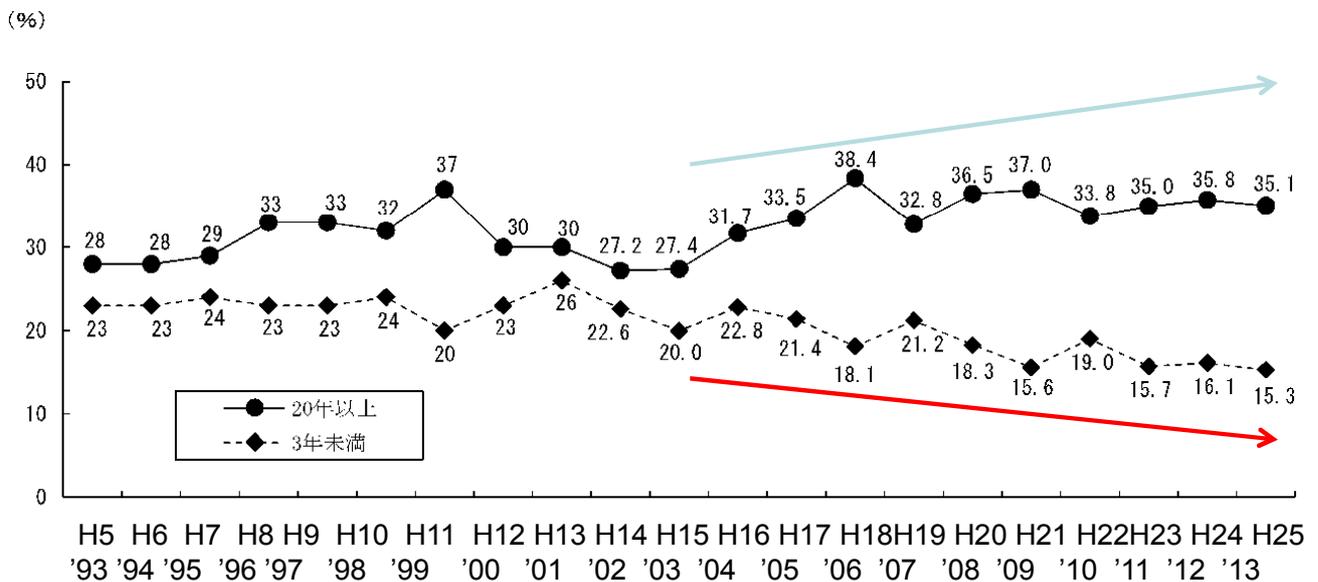


51

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

11) 市内の居住年数の推移

居住年数は、20年以上の長期居住者が増加し、3年未満の短期居住者が減少する傾向。



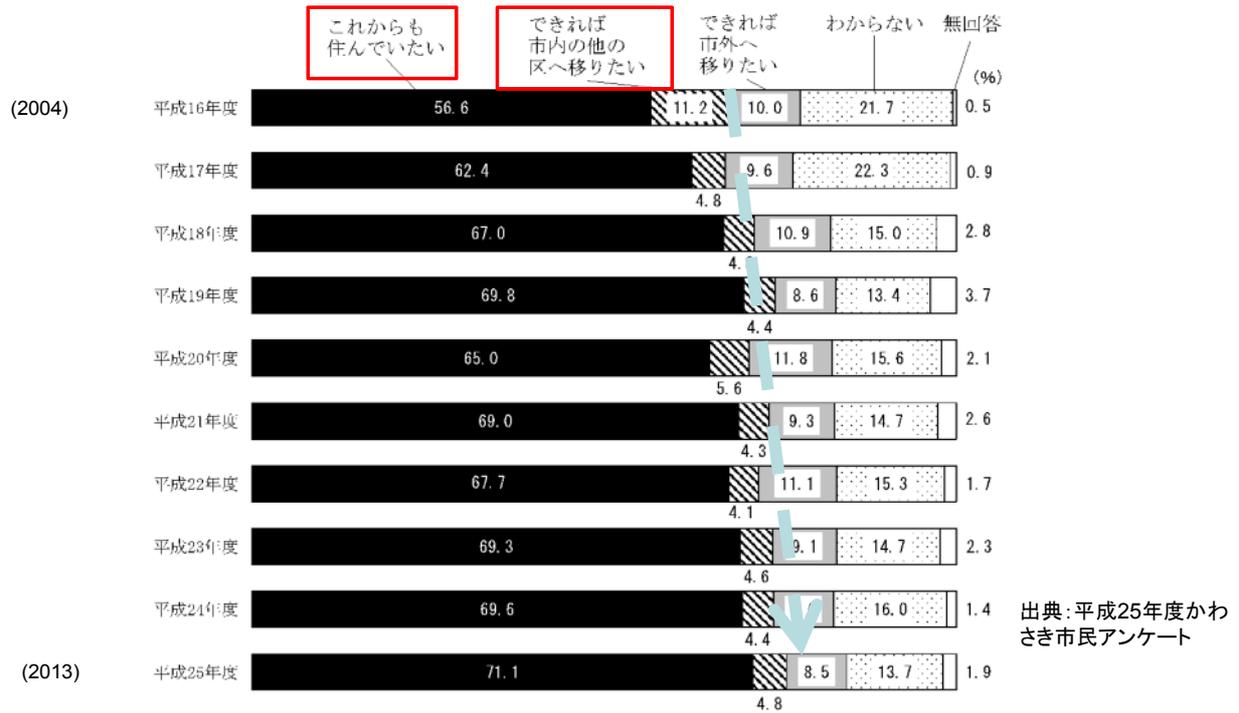
出典：平成25年度かわさき市民アンケート

52

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

12) 市民の定住意向

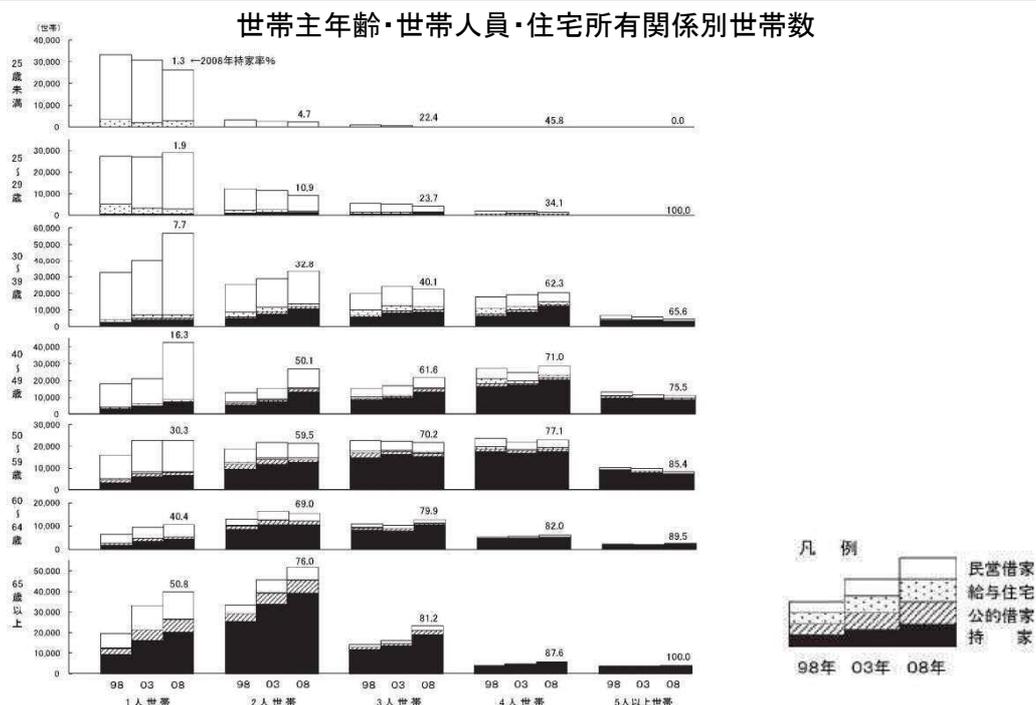
「これからも住んでいきたい」と意向する居住者は年々増加し、現在7割を超える。



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

13) 世帯人員と住まい方

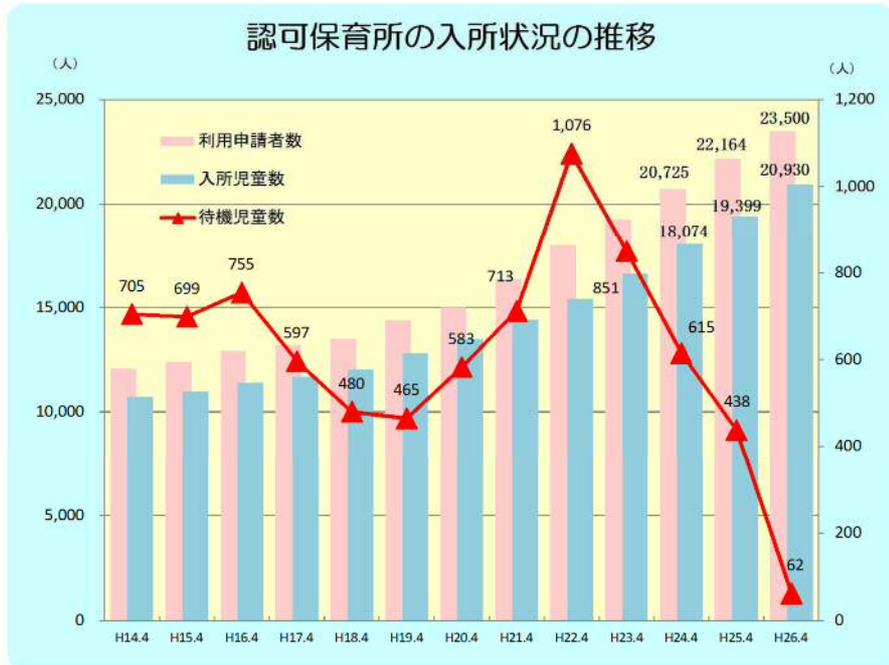
年齢構成別の住まい方では、世帯主年齢が高いほど、1~2人世帯の持家率が上昇する。一方、若年及び子育て世代は、持家率が低く、多くの世帯が民間借家に居住している。



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

14) 認可保育所の入所状況の推移

人口増加に伴う就学前児童数の増加や共働き世帯の増加などを背景に、認可保育所の利用ニーズは高まっており、待機児童ゼロに向けた取組を進めている状況にある。



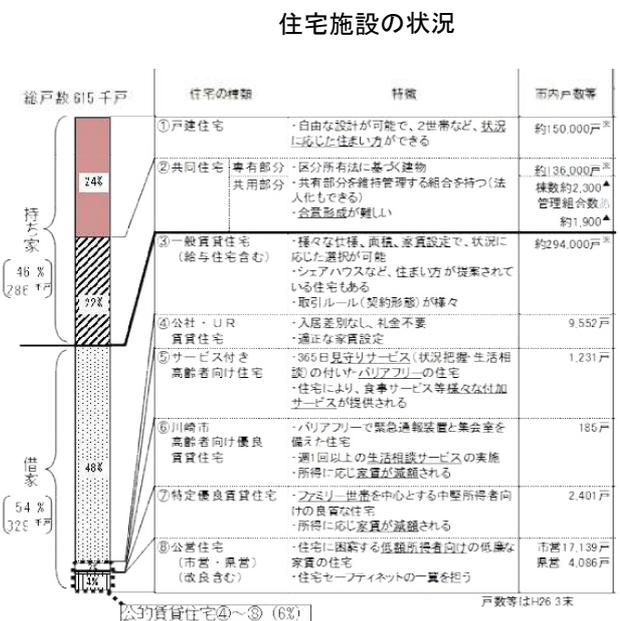
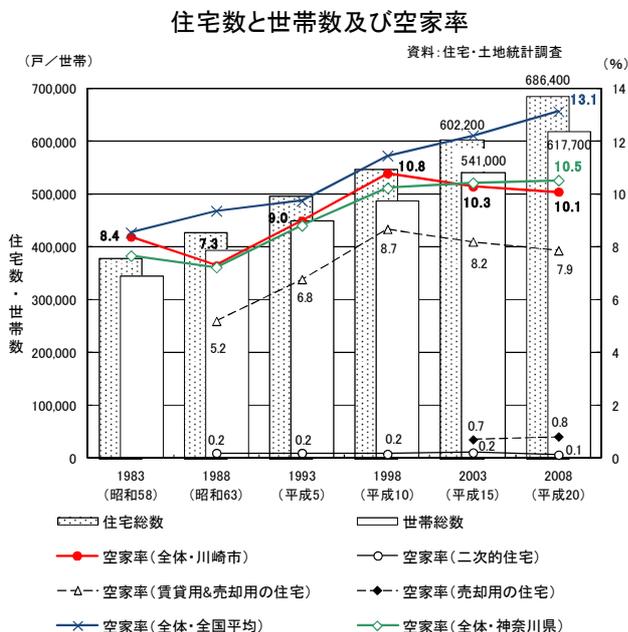
出典: こども本部調べ

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

15) 住宅ストックと空き家の状況

○住宅ストック(住宅整備数)は、近年の拠点整備による都市拠点集積等に伴い、68.6万戸と増加。

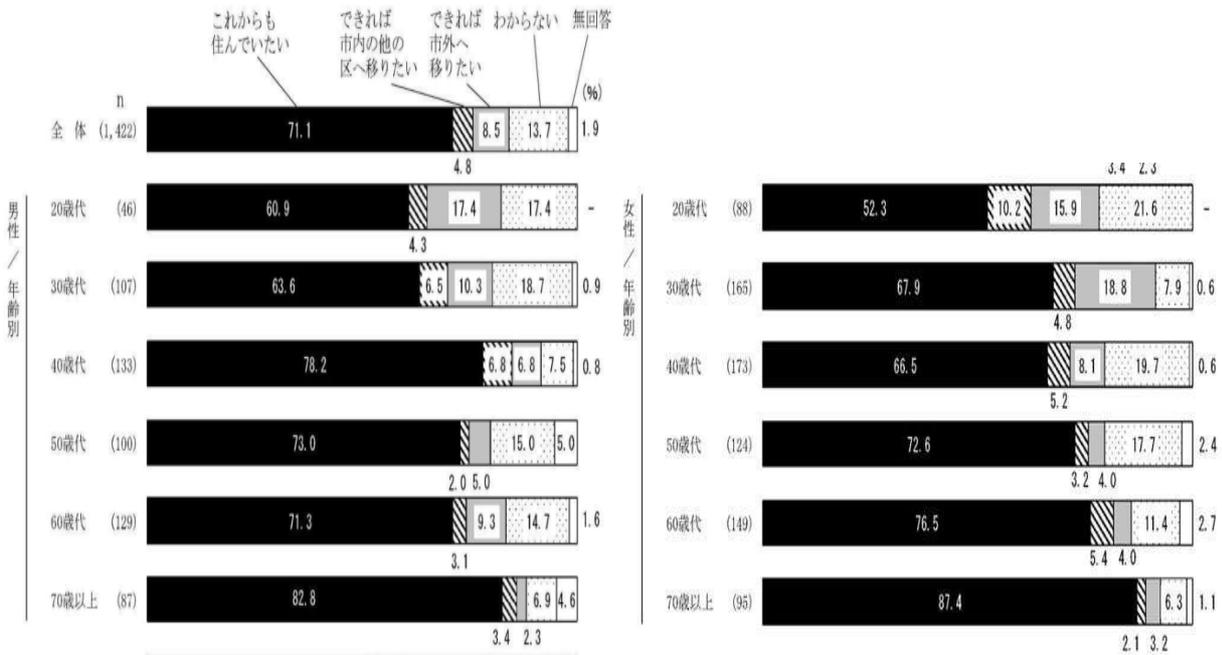
○空家率は、他都市と比べ低く10%程度となっている。



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

16) 世代別の定住意向

「これからも住んでいきたい」とされる定住意向は各世代で高く、高齢になるほどその意向が強くなっている。



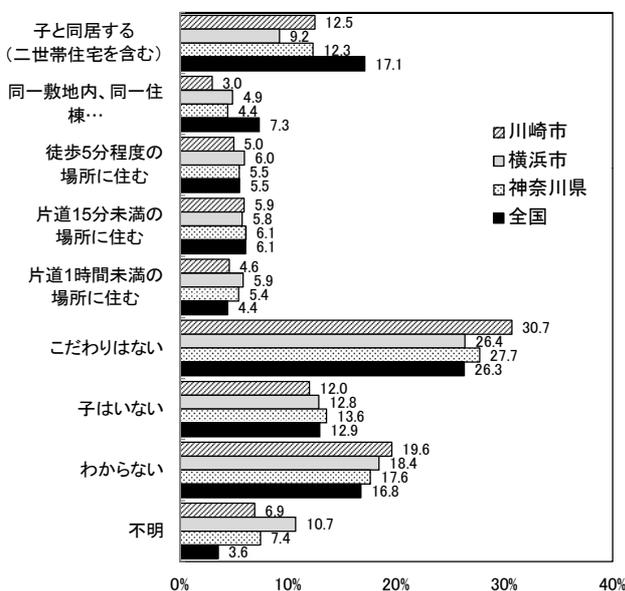
平成25年度かわさき市民アンケート報告書

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

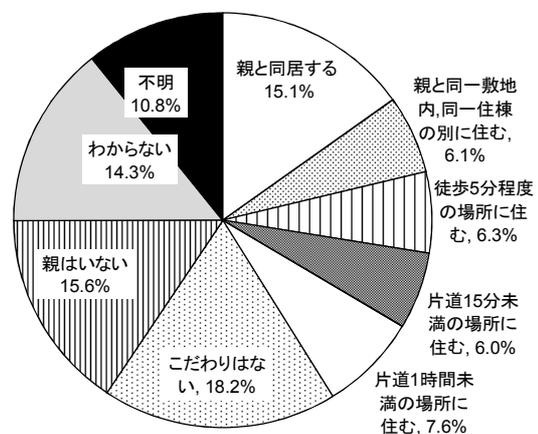
17) 高齢者と子供の住まい

高齢者は、子どもとの同居若しくは近居についてこだわりのない市民が多く、子供のいる世帯での同居・近居の意向が示されている。

高齢期における子との住まい方(2008年)



高齢になった親との住まい方(2008年)

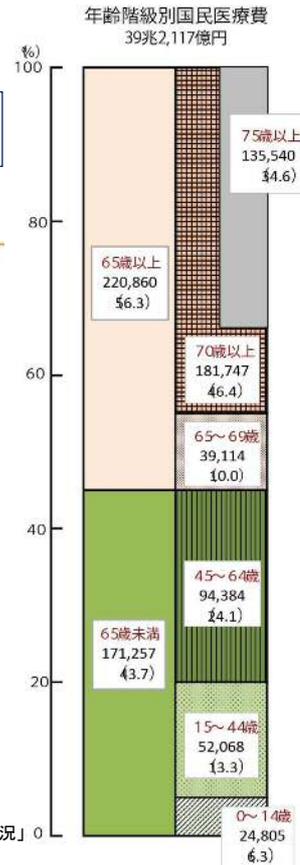


住生活総合調査

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

18) 介護保険給付費と介護保険料の推移

○高齢化の進行による介護保険サービス利用者数の増加や特養ホーム等の整備の推進による施設サービスの拡充等に伴い、介護保険給付と介護保険料が上昇している。



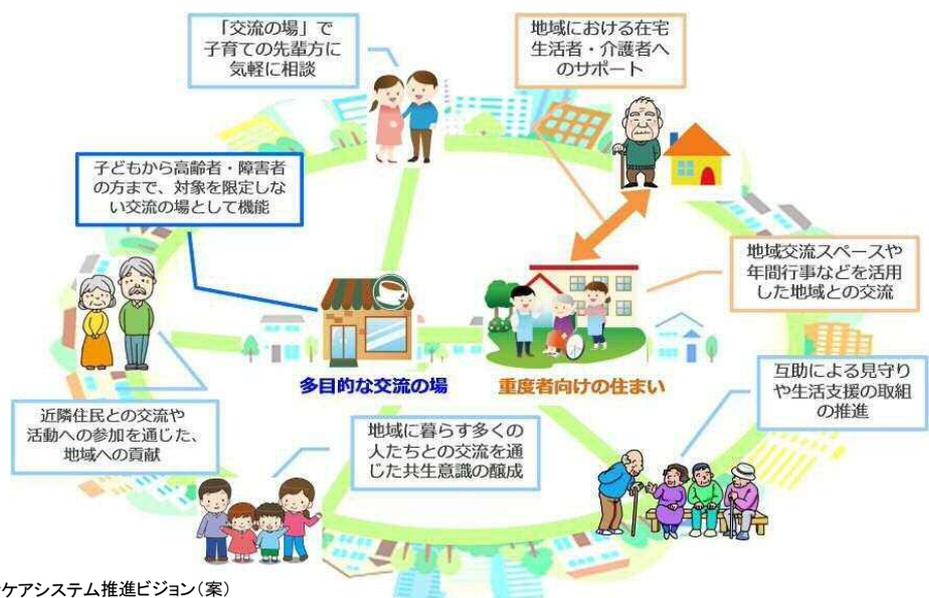
3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

19) 地域包括ケアシステム推進ビジョン(案)(本市の取組)【住まいと住まい方】

- 基本理念を達成するため、5つの基本的な視点、及び11の具体的な取組に向けた考え方を設定
- 「住まい」と「住まい方」に関して、『安心して暮らせる「住まいと住まい方」の実現』を基本的な視点に設定
- 具体的な取組に向けた考え方として、以下の2点を位置付け
 - ・「まちづくり」に関する方針の共有
 - ・生活基盤としての「住まい」の確保と自らのライフスタイルに合った「住まい方」の実現

基本理念

川崎らしい都市型の地域包括ケアシステムの構築による、誰もが住み慣れた地域や自らが望む場で安心して暮らし続けることができる地域の実現



出典: 川崎市地域包括ケアシステム推進ビジョン(案)

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

20) 徒歩の有効性

○身体活動を増加させることにより、健康寿命の延長や医療費の軽減が見込まれる。

運動継続者と運動しない対象者との医療費比較 新潟県見附市における試算

筑波大学久野教授の研究室が実施した新潟県見附市における試算によると、長期間に渡り運動を3年以上継続することによる年間の医療費抑制効果は約10万円とされ、医療費が抑制される可能性が示されている。(1歩あたり0.061円に相当)



図4-3-4: 世界の死亡原因と「身体活動」の関係

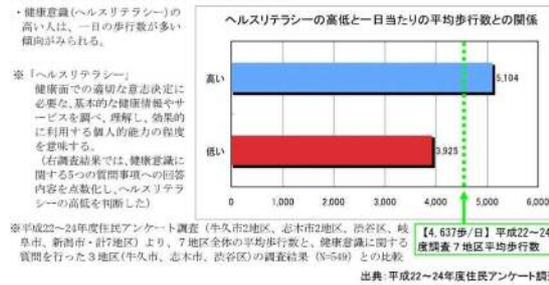
死亡の原因となる10の主要危険因子(全世界)

・2009年のWHOによるグローバルレポートによれば、「身体活動不足(運動不足)」は全世界の死亡者数に対する4番目の危険因子となっている。

ランク	危険因子	死亡数(百万人)	総死亡中の割合(%)
1	高血圧	7.5	12.8
2	喫煙	5.1	8.7
3	高血糖	3.4	5.8
4	身体活動不足(運動不足)	3.2	5.5
5	過体重と肥満	2.8	4.8
6	高コレステロール	2.6	4.5
7	安全でない性行為	2.4	4.0
8	飲酒	2.3	3.8
9	低体重児	2.2	3.8
10	図形標料の使用による屋 内の煤煙	2.0	3.3

出典:「Global Health Risks Mortality and burden of disease attributable to selected major risks」(2009)WHO

図4-3-1: ヘルシラテラシーと一日の平均歩数

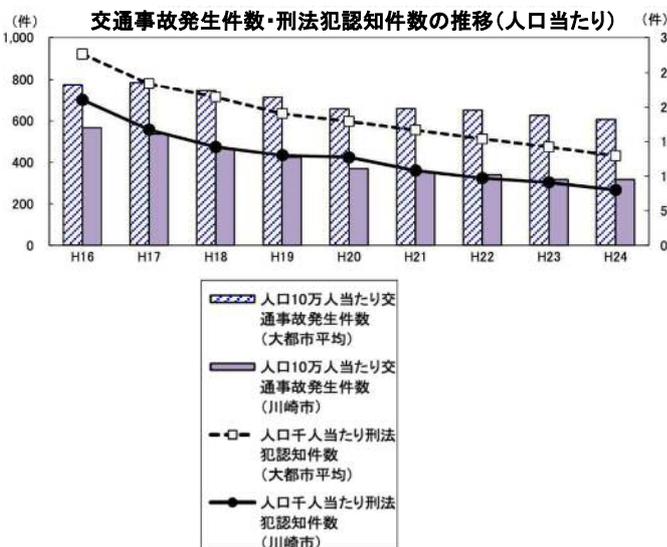


出典)健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

21) 安心・安全

- 交通事故発生件数・刑法犯認知件数は、人口当たりの推移をみると、大都市平均、川崎市ともに値が減少傾向にあり、さらに、川崎市は大都市平均を大きく下回っている。
- 交通事故死者数は、11年連続で大都市の中で最も少ない。
- 人口千人当たり刑法犯認知数が横浜市と並んで最も少ない。



⑤ 人口10万人当たり交通事故発生件数 (件)		⑦ 人口千人当たり刑法犯認知件数 (件)		③ 人口1万人当たり火災発生件数 (件)	
1 浜松市	1,180.9	1 大阪市	22.7	1 東京都区部	4.2
2 岡山市	994.6	2 名古屋市	18.7	2 大阪市	3.8
3 静岡市	944.2	3 福岡市	17.9	2 堺市	3.8
4 北九州市	921.1	4 千葉市	15.3	4 神戸市	3.7
5 福岡市	842.2	5 堺市	15.1	5 岡山市	3.6
6 名古屋市	715.9	6 京都府	14.7	6 静岡市	3.5
7 熊本市	677.0	6 岡山市	14.7	6 北九州市	3.5
8 神戸市	597.7	8 北九州市	14.6	8 名古屋市	3.4
9 堺市	590.2	9 神戸市	14.2	9 さいたま市	3.3
10 大阪市	565.3	10 東京都区部	14.0	9 広島市	3.3
11 広島市	517.4	11 さいたま市	13.2	11 仙台市	3.1
12 京都市	516.2	12 札幌市	11.7	11 千葉市	3.1
13 さいたま市	497.1	13 熊本市	10.9	13 札幌市	3.0
14 相模原市	485.6	14 広島市	10.7	14 浜松市	2.7
15 仙台市	471.6	15 仙台市	10.1	15 相模原市	2.6
16 新潟市	426.1	16 新潟市	9.9	16 横浜市	2.4
17 千葉市	397.6	17 相模原市	9.5	17 福岡市	2.3
18 横浜市	355.9	18 静岡市	9.2	17 川崎市	2.3
19 東京都区部	345.7	19 浜松市	8.4	19 新潟市	1.9
20 札幌市	344.6	20 横浜市	8.0	20 京都市	1.8
21 川崎市	317.1	20 川崎市	8.0	20 熊本市	1.8
平均	605.0	平均	12.9	平均	3.0
平成24年		平成24年		平成24年	

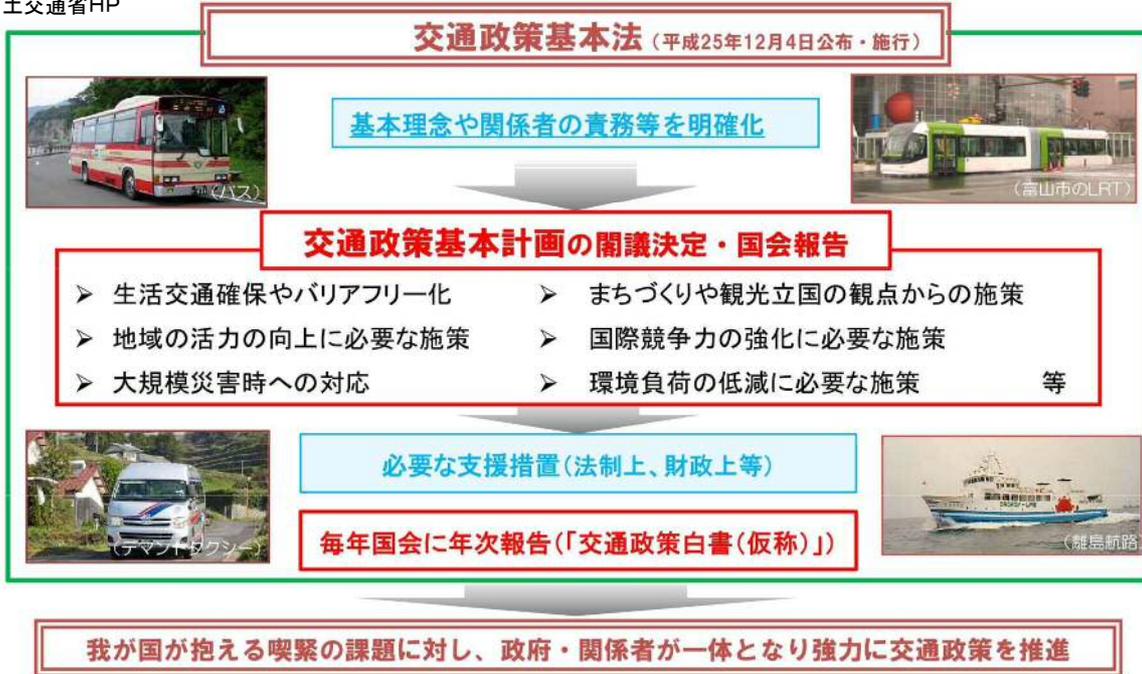
出典:平成24年版 大都市比較統計年表

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

22) 国の動向 (交通政策基本法の制定)

○国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定

出典：国土交通省HP



63

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

23) 国の動向 (地域公共交通活性化再生法の一部改正)

○交通政策基本法の基本理念に則り、「地方公共団体が中心」となり、「コンパクトシティの実現に向けたまちづくり」と連携し、「面的な公共交通ネットワークを再構築」することを改正のポイントとしている。

地域公共交通に求められる役割

地域住民の移動手段の確保

コンパクトシティの実現

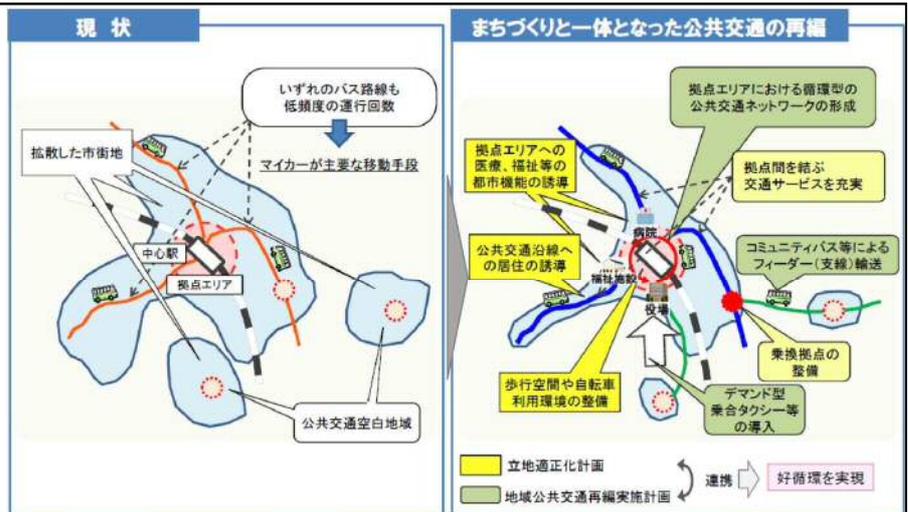
まちのにぎわいの創出や健康増進

人の交流の活発化

出典：国土交通省HP

解決の方向性

住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める



64

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

24) 総合都市交通計画の策定

交通をめぐる環境の変化を的確に捉え、本市の将来を見据えたうえで、様々な交通課題に対応した総合的かつ持続可能な交通政策を関係者の連携・協力のもと、戦略的に実施するため、概ね20年後を見据えた総合都市交通計画を平成25年に策定した。

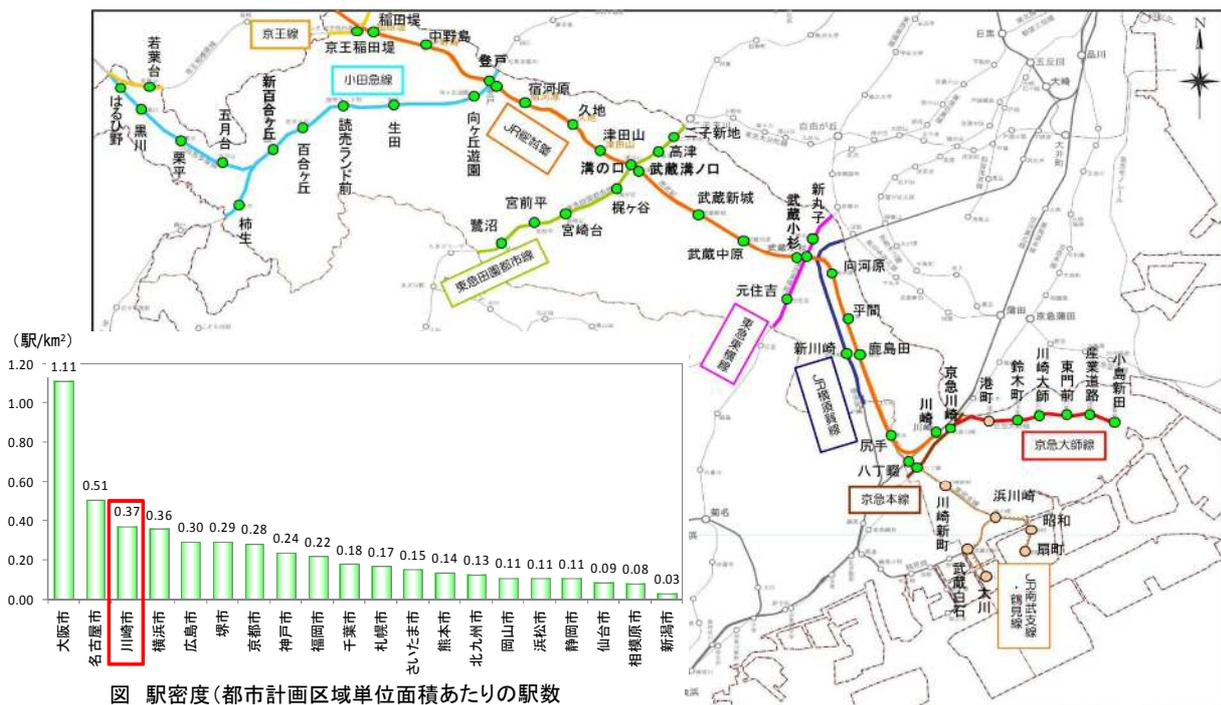
本市の交通政策の目標	本市の交通政策の方向性
<p>①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。 ●拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。 ●広域的な都市間の移動を活発にする。 	<p>①-1 広域的な都市間の連携強化</p> <p>①-2 本市拠点機能及び拠点間連携の強化</p> <p>①-3 羽田空港へのアクセス強化</p> <p>①-4 東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化</p> <p>①-5 国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成などに資する臨海部の交通環境の整備</p>
<p>②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●誰もが利用できる公共交通をより利用しやすくする。 ●移動をより安全、安心、快適にする。 ●高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。 ●地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。 	
<p>③災害に強い交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。 ●被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。 	
<p>④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域のまちづくりを支える地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。 	
<p>⑤地球にやさしい交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ●交通の低炭素化を推進する。 ●公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。 	
	<p>②-1 公共交通へのアクセス向上</p> <p>②-2 快適性の向上（混雑緩和、定時性確保）</p> <p>②-3 安全、安心な移動環境の確保</p> <p>②-4 ユニバーサル（バリアフリー）化の推進</p> <p>②-5 地域（交通）分断の解消（交流の推進）</p>
	<p>③-1 耐震性の向上</p> <p>③-2 減災（復旧）対策の推進</p> <p>③-3 リダンダンシー（多重性）の向上</p>
	<p>④-1 地域特性に応じた交通課題への対応</p> <p>④-2 駅周辺の特性に応じた結節機能の向上</p>
	<p>⑤-1 車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進</p> <p>⑤-2 環境負荷軽減に配慮した自動車利用</p> <p>⑤-3 沿道環境の改善</p> <p>⑤-4 公共交通の利用促進</p>

65

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

25) 本市の交通事情・特性(鉄道)

○川崎市内には54駅の鉄道駅があり、駅密度は、政令指定都市19都市中3番目の0.37駅/km²であり、おおよそ半径900mの円内に1駅ある換算となる。



66

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

26) 本市の交通事情・特性(首都圏における本市の交通事情、特性)

- 分布交通量は、内々交通が増加し、通過交通が減少する見込み。
- 市域を越えて広域的に展開する市民行動圏の傾向は、鉄道路線を中心に形成され、東京区部や横浜との結びつきが強く、将来においても交通量はほぼ変わらない。

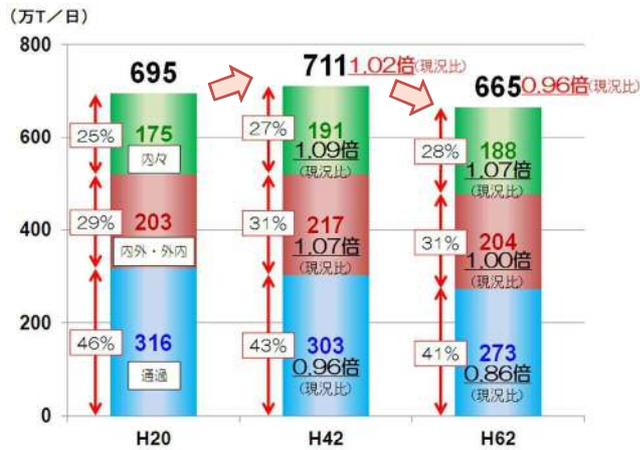


図 川崎市の分布交通量の推移

出典:国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)より作成

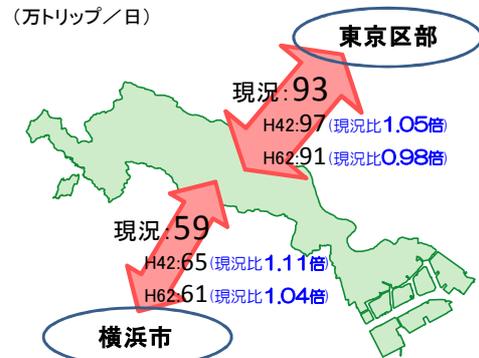


図 川崎市の内外・外内交通量の推移

出典:国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)より作成

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

27) 本市の交通事情・特性(市民の交通事情・交通特性)

- 周辺都市と比較し自動車利用割合が低く、鉄道やバスなどの公共交通の利用割合が高い。
- 高齢になるほど、バスを利用する傾向が高い
- 路線バスやタクシーの利用者は長期的に減少傾向にある。
- 地域によって、駅やバス停までの高低差や距離がある。

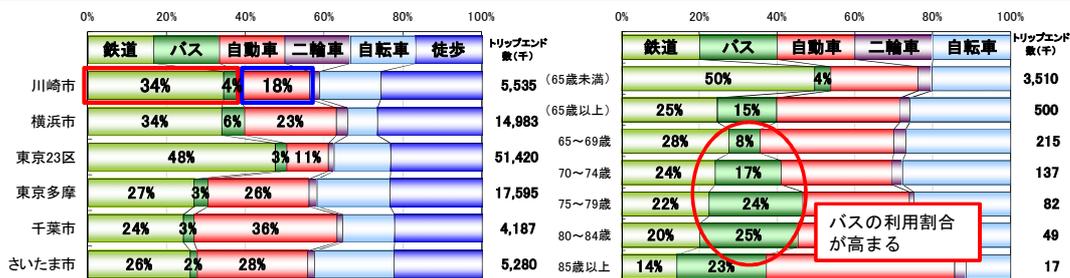


図 代表交通手段分担率 (他都市との比較)

図 高齢者別代表交通手段分担率 (徒歩を除く)

(出典) 国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)

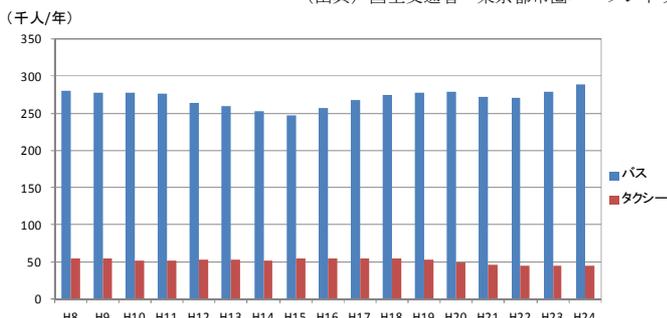


図 川崎市内路線バスとタクシー乗車人員

出典:川崎市統計書

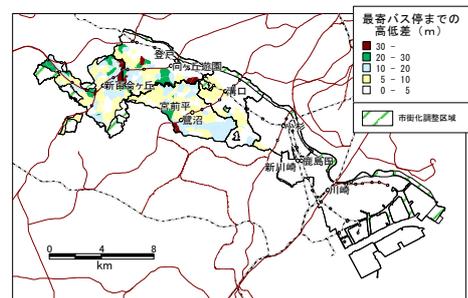


図 バス停から高低差のある地域

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

28) 本市の交通事情・特性(地域別の特徴)

○自動車は、北部及び臨海部において利用割合が高く、自転車は、中・南部において利用割合が高い
 ○駅へのアクセスがあまり良くない地域やバス停までの高低差があることなどにより、バスを利用しにくい地域が存在。

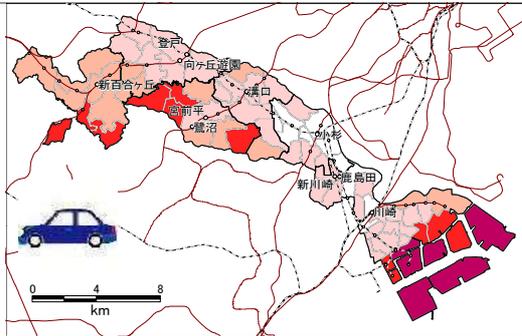


図 地域別自動車分担率(代表交通手段)

(出典) 国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)

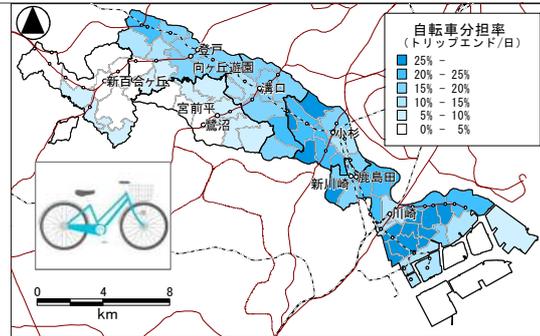


図 地域別自転車分担率(代表交通手段)

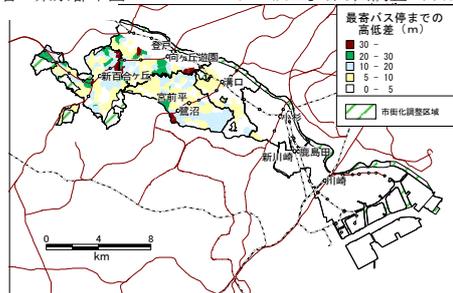


図 バス停から高低差のある地域

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

29) 本市の交通事情・特性(地域別の特徴)

○ターミナル駅では、バスの利用が多いなど駅の性格や地域の交通事情によって、駅までの交通手段が異なる。
 ○臨海部では、川崎駅からのバス利用者が多く、また、周辺市街地から川崎駅へ向かうバス利用者も多いため、川崎駅へバスが集中している。

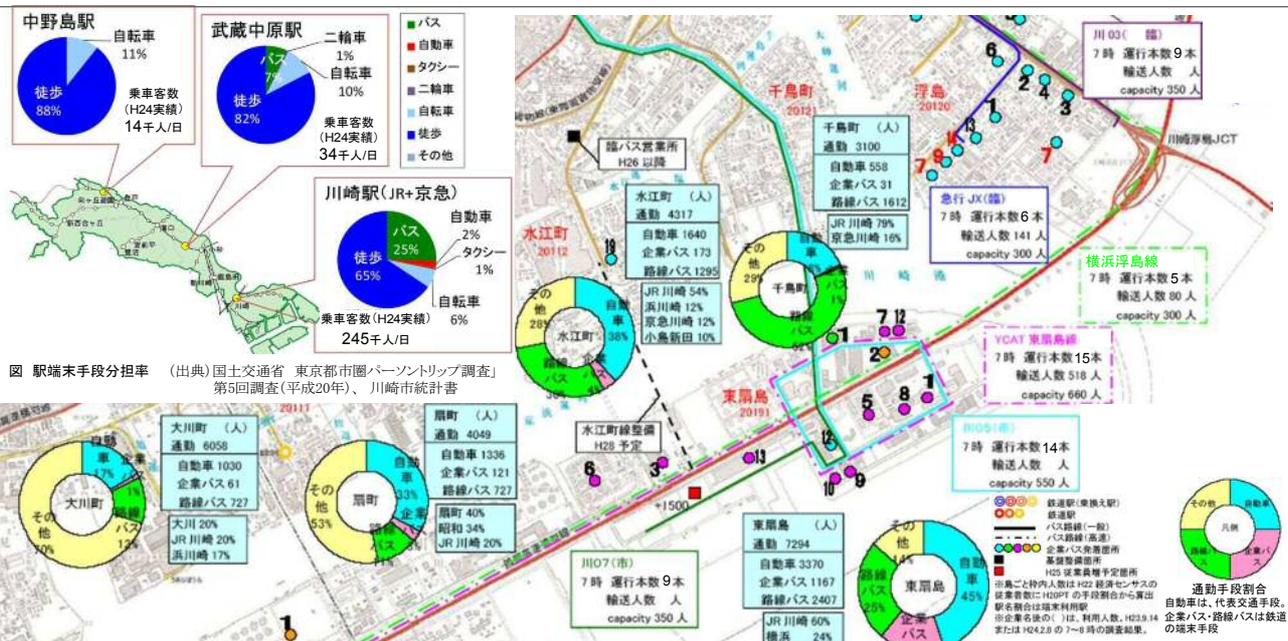


図 駅端末手段分担率 (出典) 国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)、川崎市統計書

出典)交通手段: 国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)、従業員数: H21経済センサス、バス本数: H21.2時点各局時刻表

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

30) 本市の交通事情・特性(環境への配慮)

- 本市は、公共交通の利用割合が高いことから、運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量は、政令市の中で最も低くなっている。
- 平成25年度は二酸化窒素の環境基準を達成したものの、自動車交通量に占める貨物車の割合や大型車混入割合が高く、継続した環境基準の達成に向けて自動車交通からの大気汚染物質の削減が必要となっている。

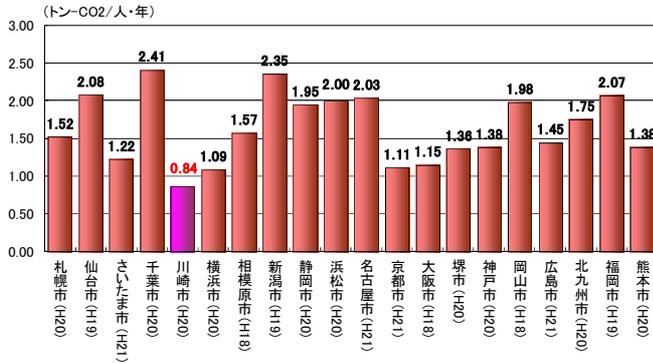


図 運輸部門における一人当たり二酸化炭素排出量の政令市間での比較
(出典) 各自治体HPより作成

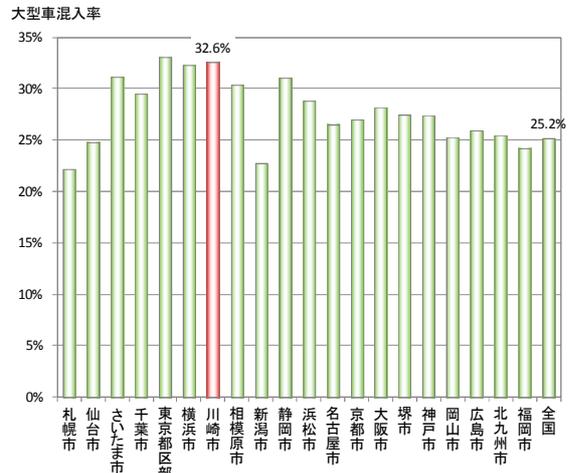


図 大都市別平均大型車混入率
(出典) 平成22年度道路交通センサス一般交通量調査結果より集計
※大型車混入率:自動車類交通量に対する大型車(バス・普通貨物車)交通量の割合
※12時間交通量観測区間は昼夜率により換算した推計値

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

31) 都市インフラの老朽化対策

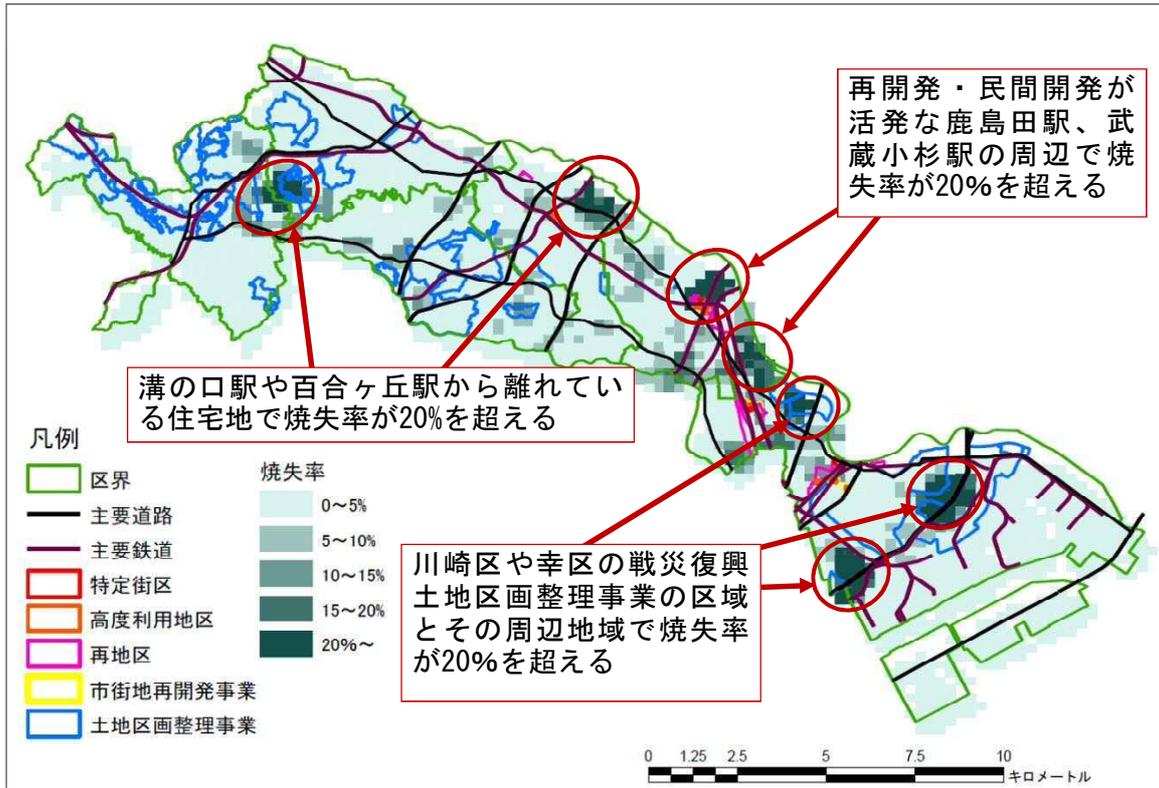
道路や橋梁等の都市基盤施設の進捗に伴い、維持管理に要する費用が増加している。加えて、老朽化対策に関する効率的な取組が求められている。



(注) 推計方法について
国土交通省所管の8分野(道路、港湾、空港、公共賃貸住宅、下水道、都市公園、治水、海岸)の直轄・補助・地事事業を対象に、2018年度以降につき次のような設定を行い推計。
・更新費は、耐用年数を経過した後、同一機能で更新すると仮定し、当初新設費を基準に更新費の実態を踏まえて設定。耐用年数は、税法上の耐用年数を示す財務省令を基に、それぞれの施設の実態を踏まえて設定。
・維持管理費は、社会資本ストック額との相関に基づき推計。
・(なお、更新費・維持管理費は、近年のコスト増減の取組みを反映)
・災害復旧費は、過去の年平均値を設定。
・新設(充当可能)費は、投資総額から維持管理費、更新費、災害復旧費を差し引いた額であり、新設需要を示したものではない。
・用地費・権借費を含まない。各高速道路会社等の独法等を含まない。
なお、今後の予算の推移、技術的知見の蓄積等の要因により推計結果は変動しうる。
資料) 国土交通省

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

34) 川崎直下地震の被害想定(焼失率)

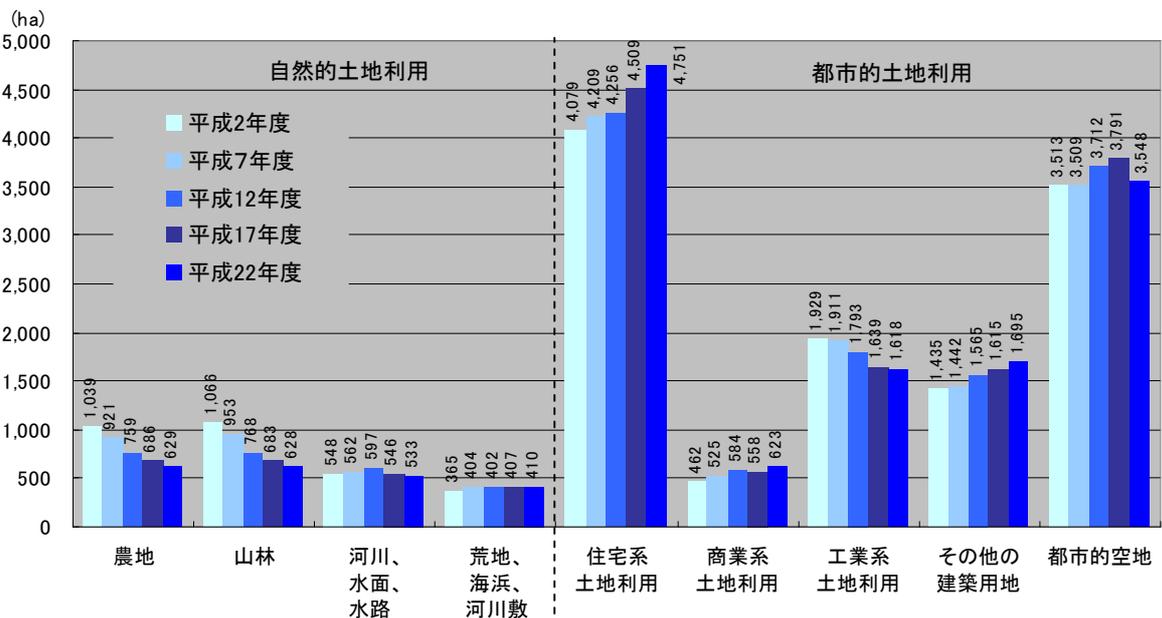


75

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

35) 土地利用の動向

市の土地利用は農地、山林、工業系が減少し、住宅系、商業系、その他建築用地が増加



資料：平成22年度都市計画基礎調査

76

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

36)本市の温室効果ガス排出量

本市の温室効果ガス排出量は、中期的には減少傾向にあり、排出量は基準年度比18.3%減少している。



3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

37)川崎市緑の基本計画

緑の基本計画を牽引するリーディングプロジェクトとして、次の取組を推進している。

<p>○緑のボランティア活動の推進 【個別施策】 ・公園管理運営協議会の設立促進</p> 	<p>○緑のボランティアセンター機能の充実 【個別施策】 ・緑のボランティアセンター機能の充実 (交流拠点の確保と地域ごとの交流組織立ち上げ)</p> 
<p>○樹林地の保全 【個別施策】 ・特別緑地保全地区の指定拡大</p> 	<p>○多摩川プランの推進 【個別施策】 ・多摩川プランの推進 (3つのリーディングプロジェクトの推進)</p> 
<p>○新たな緑地保全施策に向けた検討 【個別施策】 ・かわさき里地・里山ミュージアム構想の推進</p> 	<p>○大規模公園緑地の整備推進 【個別施策】 ・総合公園の整備推進（富士見公園、等々力緑地、生田緑地） ・緑地の整備推進(首生緑地) ・霊園の整備推進(早野聖地公園)</p> 
<p>○緑化推進重点地区（候補地）における緑化推進 【個別施策】 ・緑化推進重点地区計画の策定</p> 	<p>○多様な手法による緑化の推進 【個別施策】 ・地域緑化推進地区認定の推進</p> 
<p>○(仮称)かわさき臨海の森づくりの促進 【個別施策】 ・事業所と連携した「かわさき臨海の森づくり宣言」の検討 ・事業所と連携した地区別緑化計画</p> 	<p>○市民による緑化活動の推進 【個別施策】 ・140万市民による植樹運動の推進</p> 

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

38) 水質が改善した多摩川

近年、多摩川の水質が大幅に改善され、多摩川を遡上する天然アユが増加している。

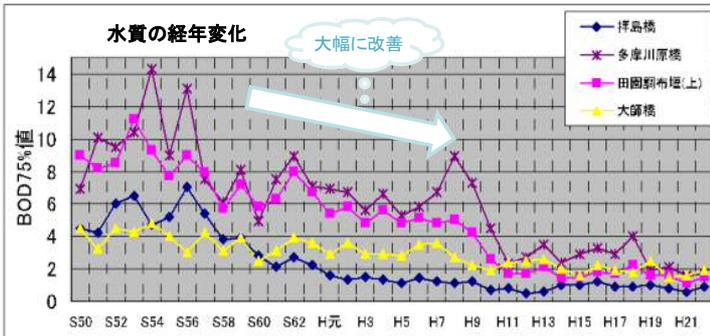
昭和40年代、工場排水などで汚濁した多摩川



出典：東京都環境局ホームページ



アユの遡上状況



出典：国交省京浜河川事務所



出典：国交省京浜河川事務所

3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

39) 多摩川の魅力を活かした取組

多摩川の魅力的な資源を活かした様々な活動が行われている。

多摩川を『理解』する

- 東高津小学校の4年生が環境学習の一環として描いたポスターの掲示



- 多摩川の魅力を紹介する情報発信センターの管理運営と様々な市民活動の展開

【ニヶ領せせらぎ館(多摩区)】

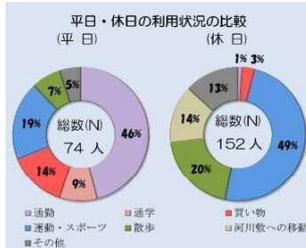


【多摩川交流センター(幸区)】



多摩川を『整備』する

- 多摩川サイクリングコースを快適に利用できるような取組を推進します。



- 重点エリアの再整備として、旧日ハム球団グラウンド跡地を硬式野球場として整備しました。



多摩川を『保全・活用』する

- 「水辺の楽校」は多摩川流域では、20校運営されており、川崎市内では「かわさき」「とどろき」「だいし」の3校で活動が行われています。



- かわさき多摩川博2013 (多摩川桜/コンサート・河口干潟観察会・エコ★カップいかだ下り)



- スポーツイベントの実施 (多摩川カヌー教室・川崎国際多摩川マラソン・多摩川リバーサイド駅伝)



出典：2013年度川崎市多摩川プラン実施事業報告書