

# 都市構造及び交通体系について (案)

平成 27 年 3 月 13 日

川崎市

# 目次

## 1. 現行の総合計画における都市構造・交通体系の考え方 …P1

## 2. これまでの取組と成果 …P3

- ①臨海都市拠点について …P5～P6
- ②川崎駅周辺について …P7～P8
- ③小杉駅周辺について …P9～P10
- ④新百合ヶ丘駅周辺について …P11～P12
- ⑤人口の変化と人口密度 …P13
- ⑥都市拠点整備に伴う整備効果 …P14
- ⑦主要企業と研究開発機関の立地状況と  
製造品出荷額等 …P15
- ⑧道路整備プログラム …P16
- ⑨都市計画道路の整備 …P17
- ⑩道路の混雑度 …P18
- ⑪鉄道利便性向上に向けた取組 …P19～20
- ⑫行動圏（全市） …P21  
～鉄道「沿線」を中心とした圏域の形成
- ⑬現行の都市構造・交通体系を踏まえた  
これまでの取組と成果（まとめ） …P22

## 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首都圏の周辺動向 …P24
- ②首都圏整備の考え方 …P25
- ③東京都市圏のプロジェクト状況  
（道路・鉄道） …P26
- ④東京都市圏のプロジェクト状況  
（オリンピック・パラリンピックに向けた取組） …P27
- ⑤川崎の将来人口 …P28
- ⑥区別の人口推移と将来推計 …P29

- ⑦本市の市街地形成 …P30
- ⑧川崎・小杉駅周辺エリア(南武線沿線)の特徴 …P31
- ⑨中部エリア(田園都市線沿線)の特徴…P32
- ⑩北部エリアの特徴 …P33
- ⑪臨海部エリアの特徴 …P34
- ⑫行動圏 ～今後の動向 …P35
- ⑬小中学生の推移と少子化の進行 …P36
- ⑭女性の就業率の上昇と  
多様な世代の住宅ニーズの現状 …P37
- ⑮本市の住宅ストックの現状 …P38
- ⑯地域包括ケアシステム …P39
- ⑰将来都市構造・交通体系を見据えた  
展望と課題（広域的視点） …P40
- ⑱身近なまちづくりの将来展望と課題…P41

## 4. 将来都市構造の基本的な方向性

- ①将来都市構造の基本的な方向性 …P44
- ②広域調和型まちづくり …P45
- ③身近な地域が連携した生活行動圏域づくり …P46

## 5. 将来交通体系の基本的な方向性

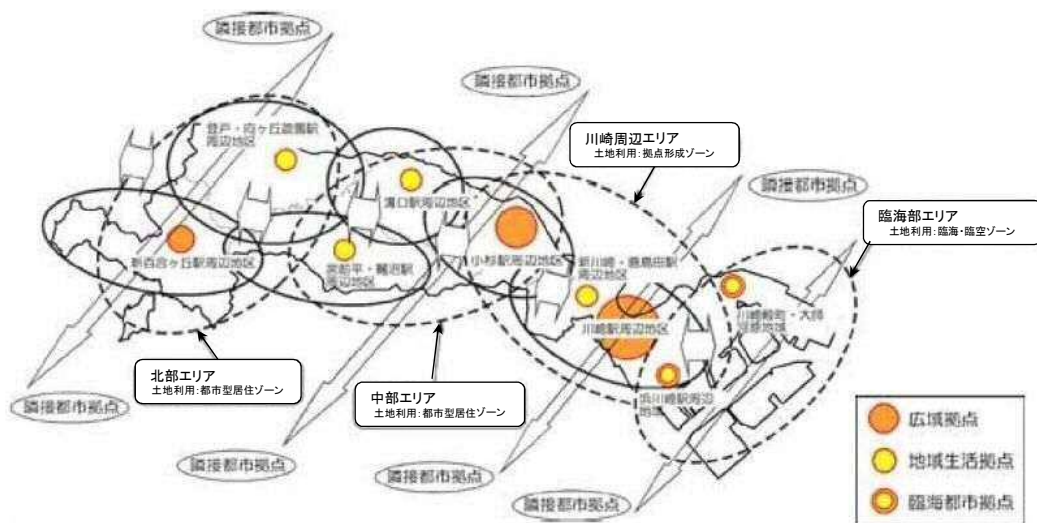
- ①交通体系の基本的な方向性 …P48
- ②道路ネットワーク図 …P49
- ③鉄道ネットワーク図 …P50

# 1. 現行の総合計画における 都市構造・交通体系の考え方

1

## 1. 現行の総合計画における都市構造・交通体系の考え方

- 川崎再生フロンティアプラン(H17~25年)では、厳しい財政状況と今後の少子高齢社会を踏まえ、近隣都市との適切な役割分担に基づく民間活力を活かした「広域調和・地域連携型都市構造」を目指したまちづくりを推進
- 広域拠点を中心に都市拠点整備を推進し、都市計画道路などの都市基盤整備を進めるとともに、民間活力を活かした市街地再開発事業等の推進により、さまざまな都市機能の集積を図る



広域拠点	(3地区)	川崎、小杉、新百合ヶ丘駅周辺地区
臨海都市拠点	(2地区)	川崎殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域
地域生活拠点	(4地区)	新川崎・鹿島田駅、溝口駅、登戸・向ヶ丘遊園駅、宮前平・鷺沼駅周辺地区

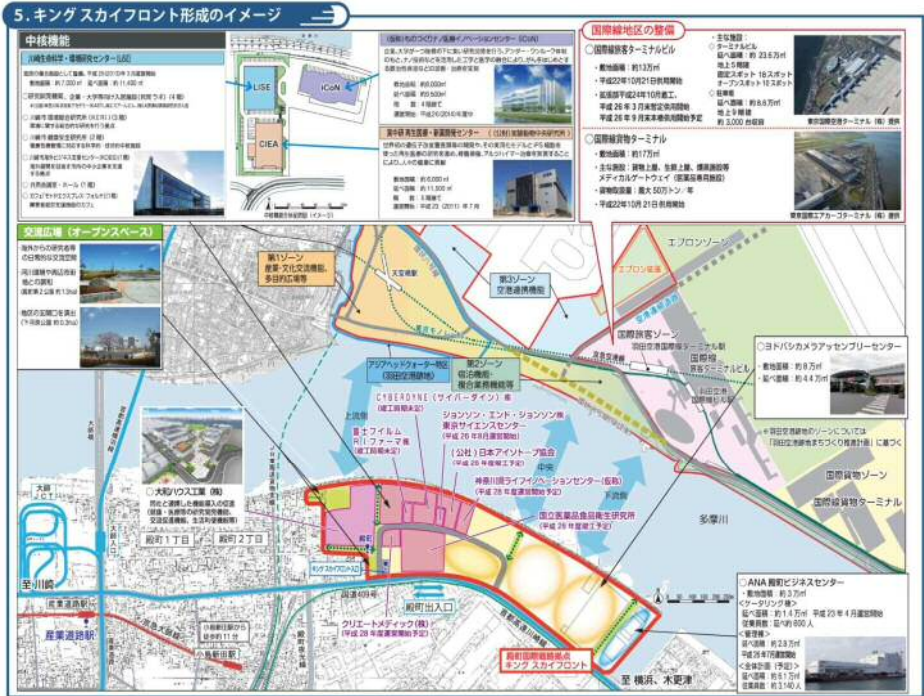
2

## **2. これまでの取組と成果**

## 2. これまでの取組と成果

### ①-1 臨海都市拠点について

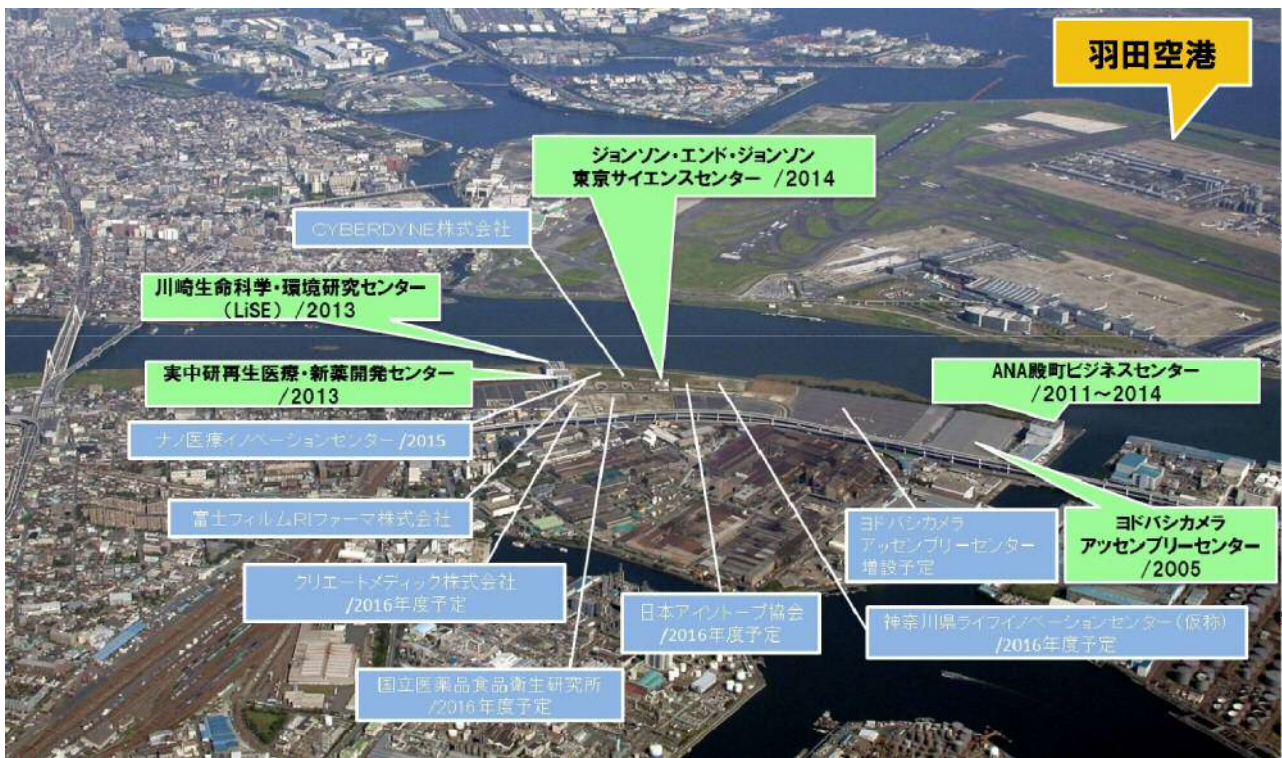
○本市臨海部は、国の施策である特別区域や緊急整備地域に指定され、羽田空港の対岸に位置する「**殿町国際戦略拠点 キングスカイフロント**」において、**ライフサイエンス・環境分野のイノベーションの実施を目指した整備が進められており、世界的な企業や研究機関が続々と進出している。**



5

## 2. これまでの取組と成果

### ①-2 臨海都市拠点について



6



## 2. これまでの取組と成果



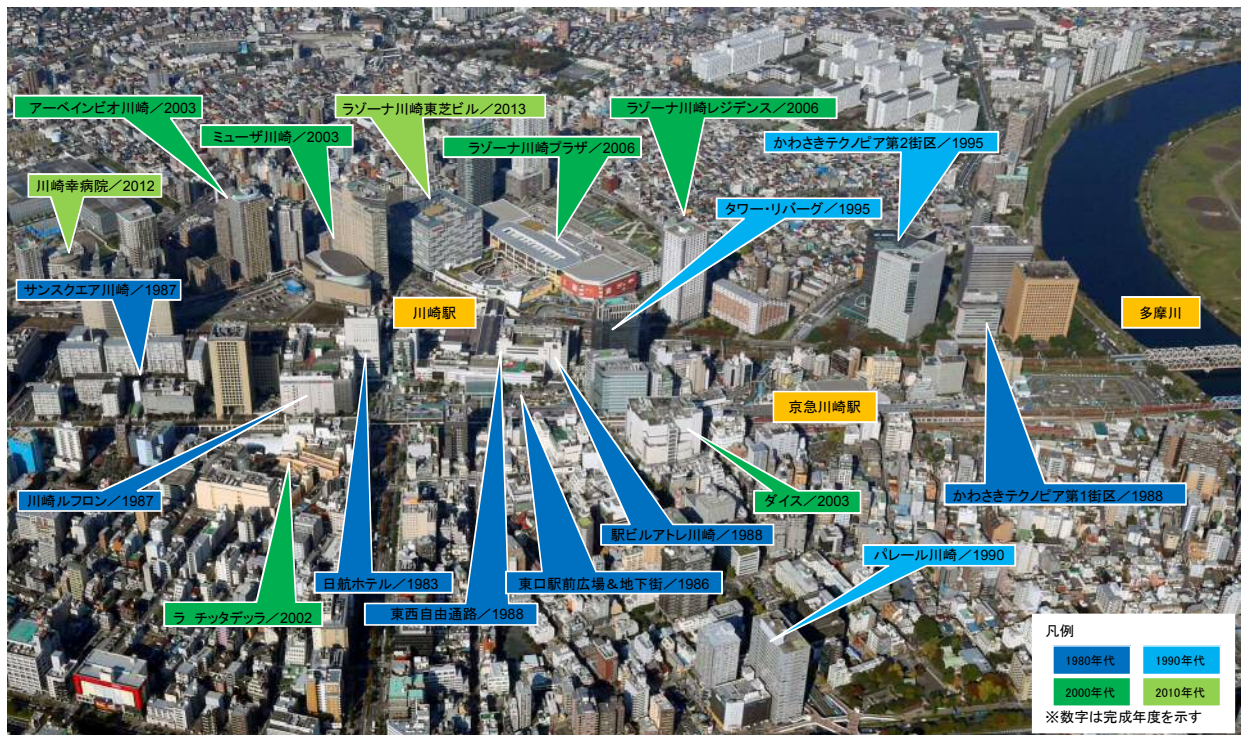
### ②-1 川崎駅周辺について

○川崎駅周辺は、民間開発を計画的に誘導するとともに、都市基盤整備を効果的に行うことで、音楽ホールや大型商業施設をはじめ、JR川崎駅の東西の駅前広場やこれを結ぶ連絡通路の整備など、川崎の玄関口としてふさわしい、魅力にあふれた広域拠点として進化を続けている。



## 2. これまでの取組と成果

### ②-2 川崎駅周辺について

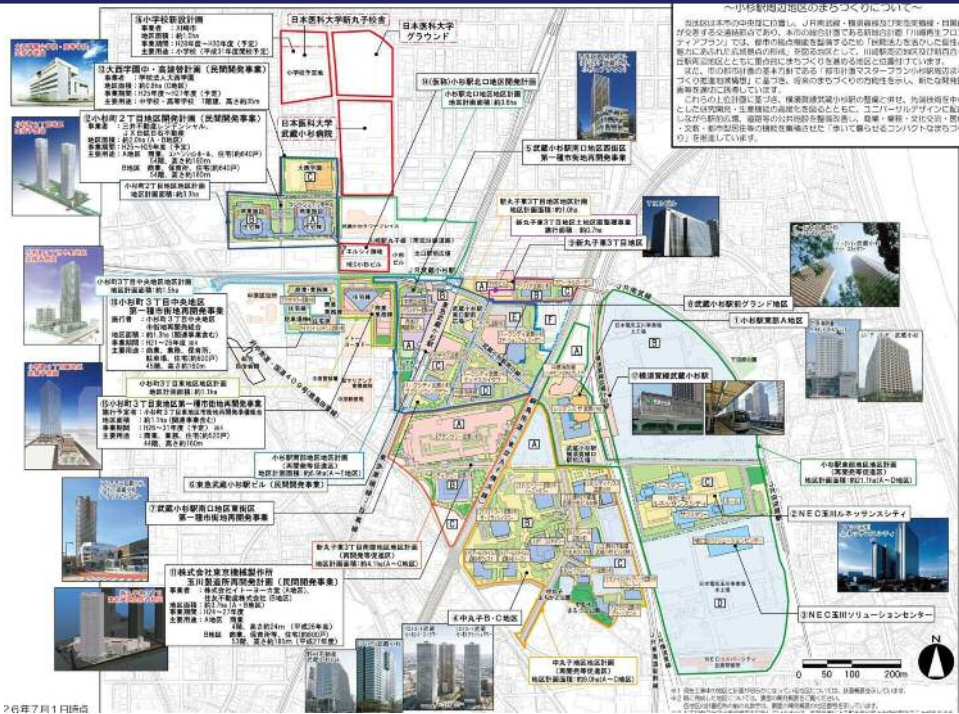




## 2. これまでの取組と成果

### ③-1 小杉駅周辺について

○小杉駅周辺は、民間活力を活かした再開発を段階的に進めることにより、駅前広場等の基盤整備を行うとともに、中原図書館等の公共施設をはじめ、住宅・商業・オフィスなど多様な都市機能を集約した利便性の高いまちに発展している



## 2. これまでの取組と成果

### ③-2 小杉駅周辺について





## 2. これまでの取組と成果

### ④-1 新百合ヶ丘駅周辺について

○1980年代から、継続的に都市開発が進められ、芸術・文化が息づく個性的な広域拠点として成長を遂げている。



11

## 2. これまでの取組と成果

### ④-2 新百合ヶ丘駅周辺について



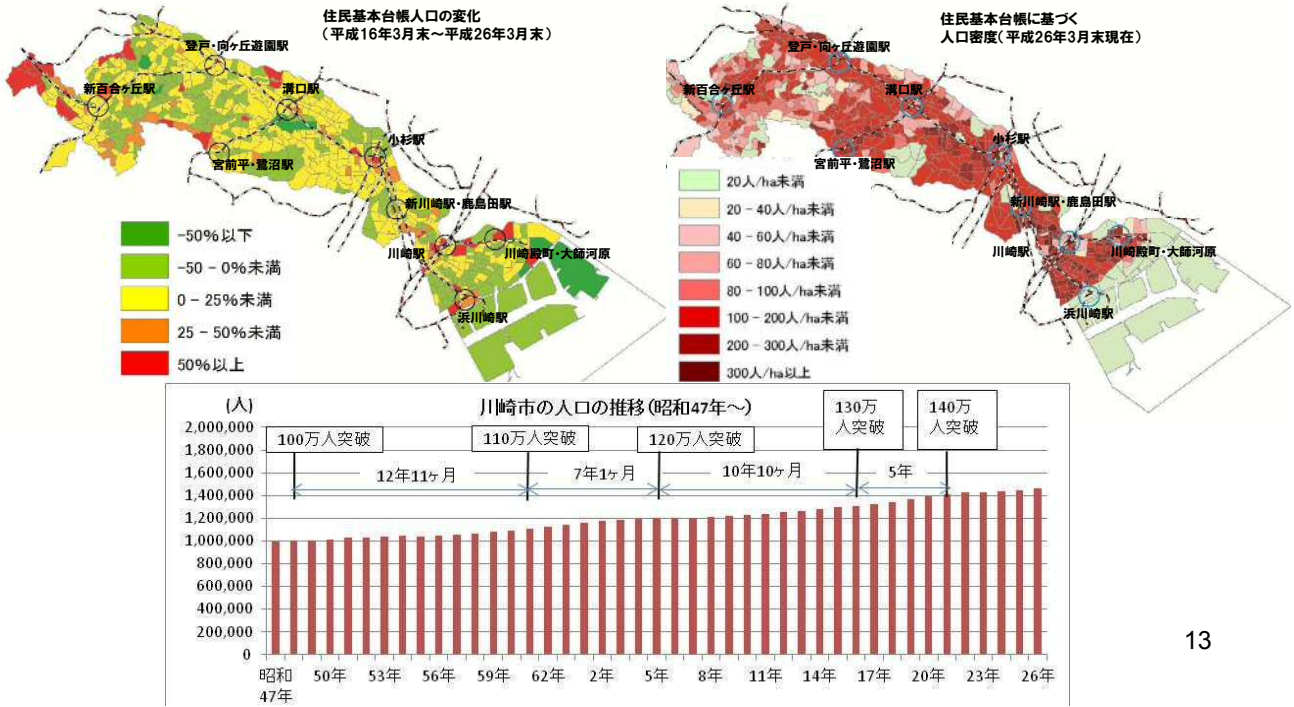
12



## 2. これまでの取組と成果

### ⑤人口の変化と人口密度

○鉄道が交差するターミナル駅周辺(川崎駅、武蔵小杉駅、新百合ヶ丘駅)等の都市整備が行われたエリアを中心に人口が増加している。  
 ○本市の総人口は、平成17年と平成26年を比較すると約13万人増加している。



13

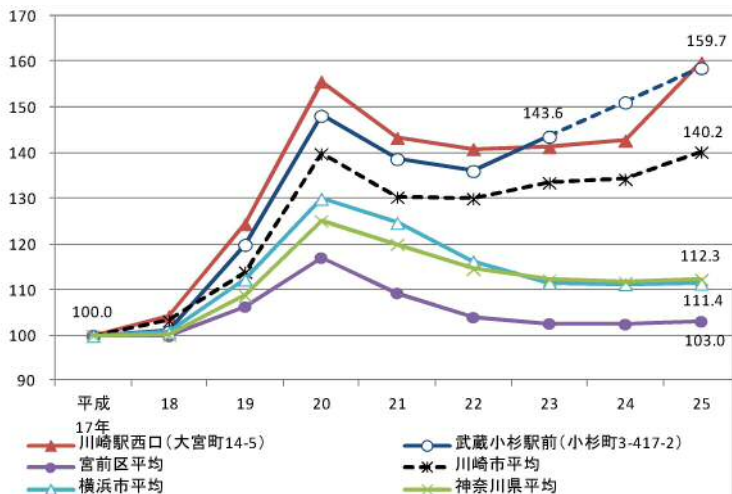
13

## 2. これまでの取組と成果

### ⑥ 都市拠点整備に伴う整備効果

○川崎駅西口、小杉駅周辺は、民間活力を活かした土地利用誘導等により、平成17年より、地価が大きな伸び幅を示している。  
 ○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。

平成17年の水準を100とした場合の公示地価



14





## 2. これまでの取組と成果

### ⑨都市計画道路の整備

○都市計画道路整備に伴い、渋滞等により混雑が発生していたエリアの課題解決に取り組み、円滑な道路ネットワークの構築が進められている。



17

## 2. これまでの取組と成果

### ⑩道路の混雑度

- 川崎市内の主要な一般道の混雑度はほとんどの区間で1.0を超えており、一般道の平均は0.99である
- 川崎府中線(府中街道)、鶴見溝ノ口線、国道409号などで2.00以上の区間がある。
- 川崎市内の混雑度は、改善されてきているが、20大都市\*のうち6番目に高い数値となっている。また地域では、市中南部は改善されてきているが、北部は混雑している路線が多い。



18

## 2. これまでの取組と成果

### ⑪-1 鉄道利便性向上に向けた取組

○鉄道事業の進捗による利便性向上や交通結節機能の強化が図られている。

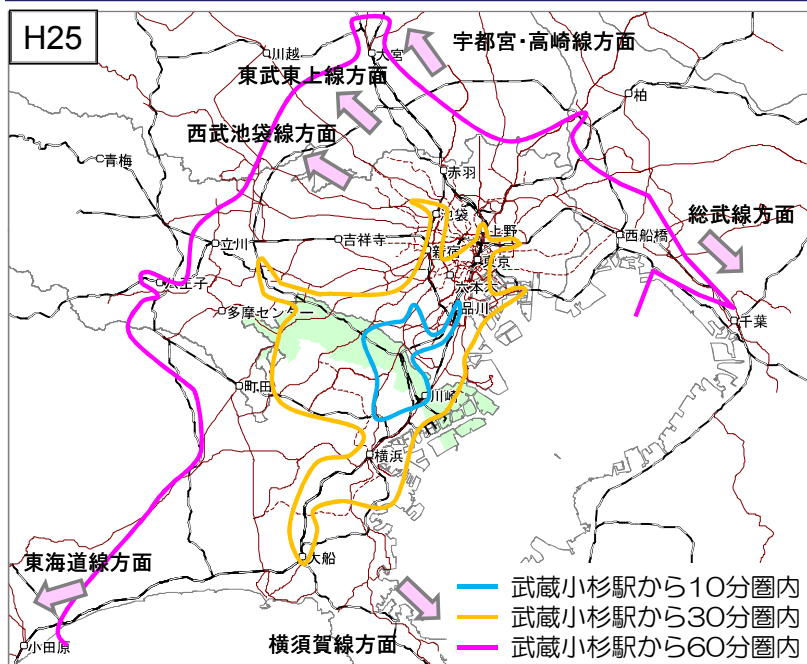


- 私鉄
  - ⇒【複々線化】小田急小田原線(向ヶ丘遊園まで3線)
  - ⇒【延伸】東急大井町線(溝の口まで)
  - ⇒【乗入れ】京急本線(空港線)
  - 東急東横線(目黒線)
  - ⇒【相互直通】東急東横線(副都心線・東武・西武等)
  - 田園都市線(東武電鉄等)
- JR東日本
  - ⇒【新駅設置・特急等全停車】武蔵小杉駅
  - ⇒【快速運行】南武線

## 2. これまでの取組と成果

### ⑪-2 鉄道利便性向上に向けた取組

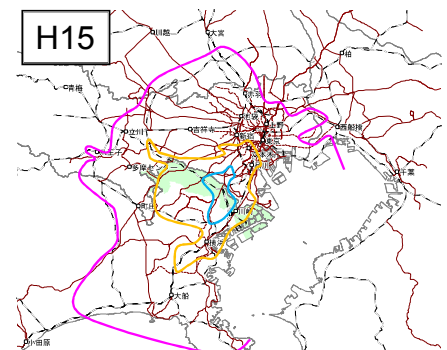
○横須賀線新駅の設置、南武線の快速運行、東急線の副都心線等との相直により、武蔵小杉駅の交通結節機能が大幅に強化されている。



武蔵小杉駅からの所要時分

川崎駅	9分(快速)
	12分(普通)
東京駅	17分
新宿駅	18分
渋谷駅	13分
品川駅	10分
横浜駅	10分

H15



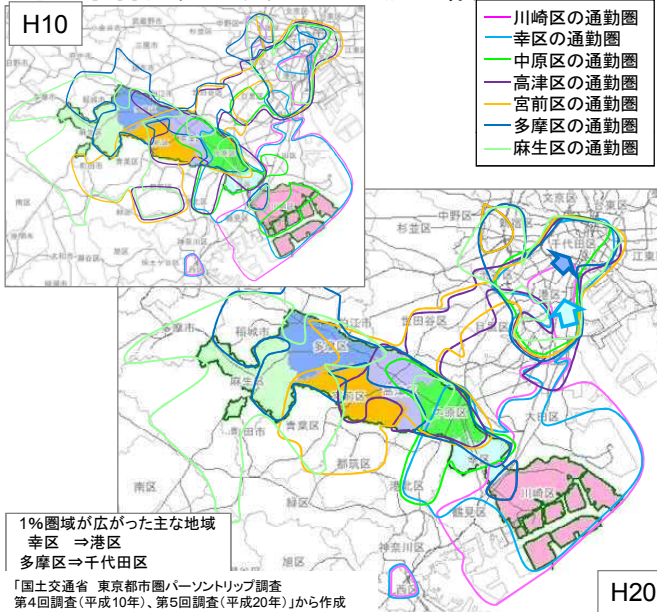


## 2. これまでの取組と成果

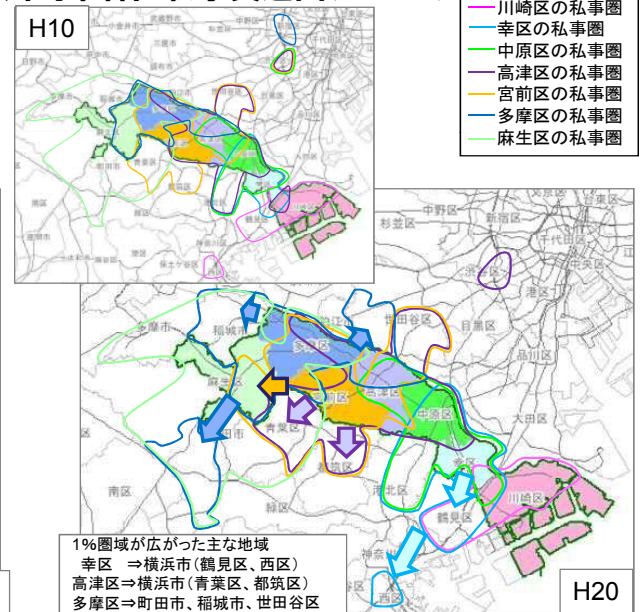
### ⑫行動圏(全市) ~鉄道「沿線」を中心とした圏域の形成

- 市内各区とも、鉄道沿線を中心にして通勤圏が形成され、東京都内へは港区、千代田区など都心部まで広がっているが、総量は減少傾向にある。
- 私事目的交通からみた身近な生活圏域は、市内各区とも自区内を中心としているが、鉄道に沿った隣接地域にも広がっている。
- 通勤圏域、私事圏域とも、現行計画策定時から行動圏に大きな変化は見られない。

#### 川崎市各区発生交通の通勤圏域(1%圏)



#### 川崎市各区私事交通圏(1%圏)



21

## 2. これまでの取組と成果

### ⑬現行の都市構造・交通体系を踏まえたこれまでの取組と成果(まとめ)

- 平成17年以降、選択と集中により、広域拠点を中心に都市拠点整備を推進してきており、駅前広場や都市計画道路などの都市基盤整備を進めるとともに、民間活力を活かした市街地再開発事業等の推進により、さまざまな都市機能の集積が図られてきた。
- 交通結節機能も大幅に強化されるとともに、ターミナル駅を中心に、駅周辺人口の増加、駅乗降客数の増加などが顕著に見られる。
- 人口については、平成17年と比較すると約13万人増加し、拠点整備が行われたエリアを中心に人口増加が見られる。また、民間活力を活かした都市拠点整備により、地価や駅周辺の年間販売額が大幅に増加している。
- 工業統計においては、平成17年以降、事業所数及び事業者数は年々減少しているが、本市の製造品出荷額等は大都市中第2位、従業員一人あたり額では第1位となっている。
- 道路整備については、道路整備プログラムの中で優先順位を明確にし、混雑エリアや拠点整備エリアへの集中的な道路整備により道路ネットワークの構築が進められている。鉄道についても、私鉄の複々線化などを中心に整備を進め、鉄道利便性の向上や交通結節機能の強化が図られてきた。
- 行動圏としては、平成10年と比較し、市内発生<sup>1)</sup>の通勤圏は沿線を中心に拡大しているが、総量としては減少傾向が見られている。また、市内発生<sup>1)</sup>の私事交通圏も、自区内を中心とする傾向に変化は見られないが、同様に沿線に沿って拡大し、隣接地域への移動が増加している

22

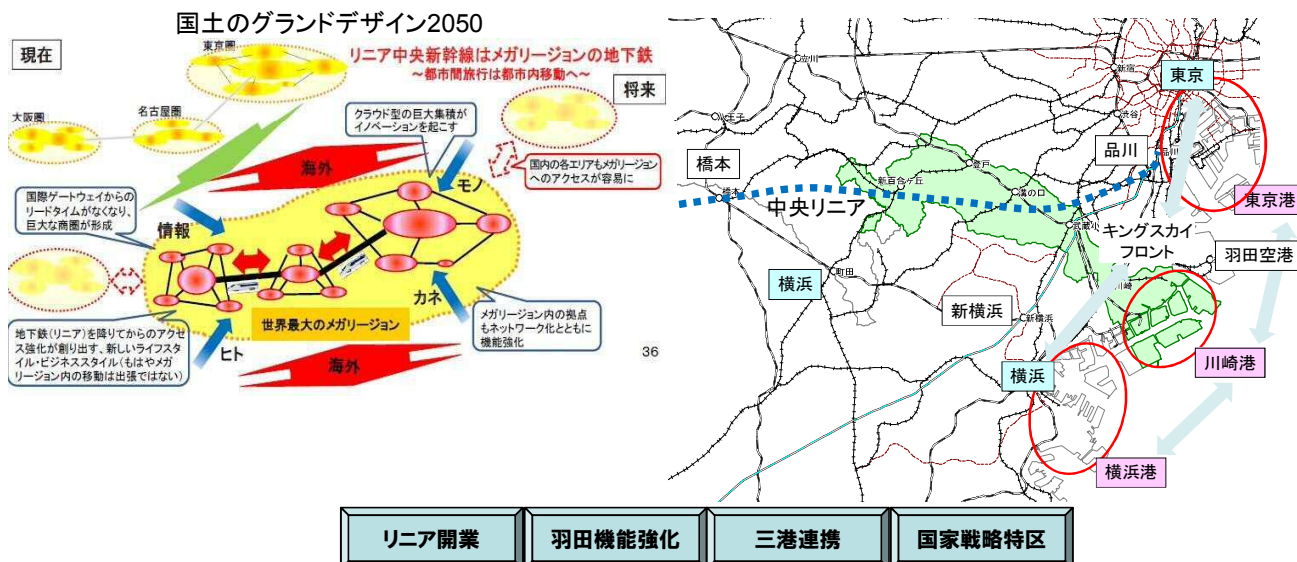
# 3. 本市を取り巻く現状と 将来都市構造・交通体系を 見据えた課題

## 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首都圏の周辺動向

- 国土交通省は、2014年7月に「国土のグランドデザイン2050」を公表。
- 首都圏では、2027年(平成39年)に予定される中央リニア新幹線の開業、首都圏空港機能の強化、京浜三港の連携、国家戦略特区の取り組み等が進められており、グローバル化が進展する中で、川崎市はその地理的優位性を活かしていくことが期待される。

首都圏周辺動向図(リニア開業、羽田空港機能強化、三港連携、国家戦略特区)

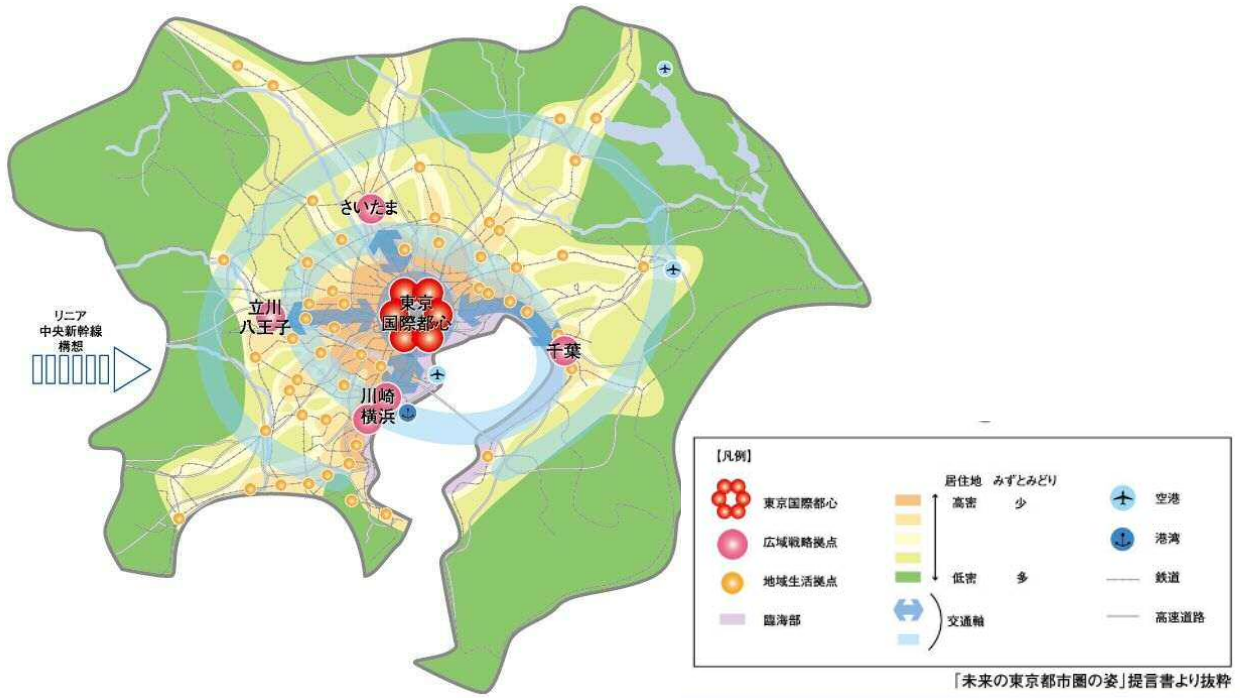




### 3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

#### ②首都圏整備の考え方

- 東京都市圏将来展望懇談会がとりまとめた提言書において、今後の東京都市圏が目指すべき方向性が提言された。
- 拠点機能については、現在多数ある業務核都市から絞り込み、東京国際都心の機能を一部分散させ、都市圏の安全・安心・安定を強化する広域戦略拠点の一つとして、川崎は捉えられている。



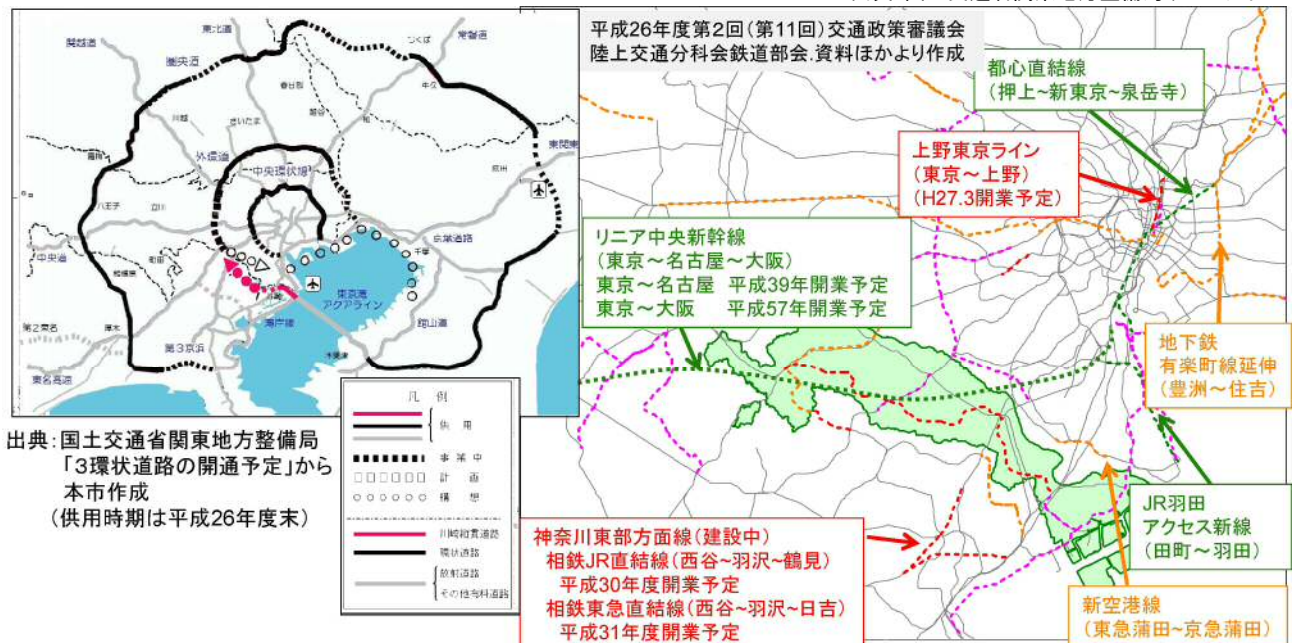
25

### 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東京都市圏のプロジェクト状況(道路・鉄道)

- 放射方向と比較して整備が遅れている環状道路網として、首都圏三環状道路の整備が急ピッチで進められている。
- 鉄道整備は、18号答申に基づき、JR東海道線と東北線を直結する東北縦貫線や、相模鉄道線とJR横須賀線及び東急東横線・目黒線を直結する神奈川東部方面線等の整備が進められている

出典：国土交通省関東地方整備局ウェブサイト



26

### 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東京都市圏のプロジェクト状況(2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた取組)

○2020年オリンピック・パラリンピック東京大会は、コンパクトな会場配置を特徴としており、行われる37の会場のうち28会場は晴海地区(東京都中央区)に置かれる選手村から8km圏内に配置される予定となっている。選手や観客等の移動を支える主なインフラ整備として、首都高速晴海線、国道357号、環状第2号線等の整備が進められている。

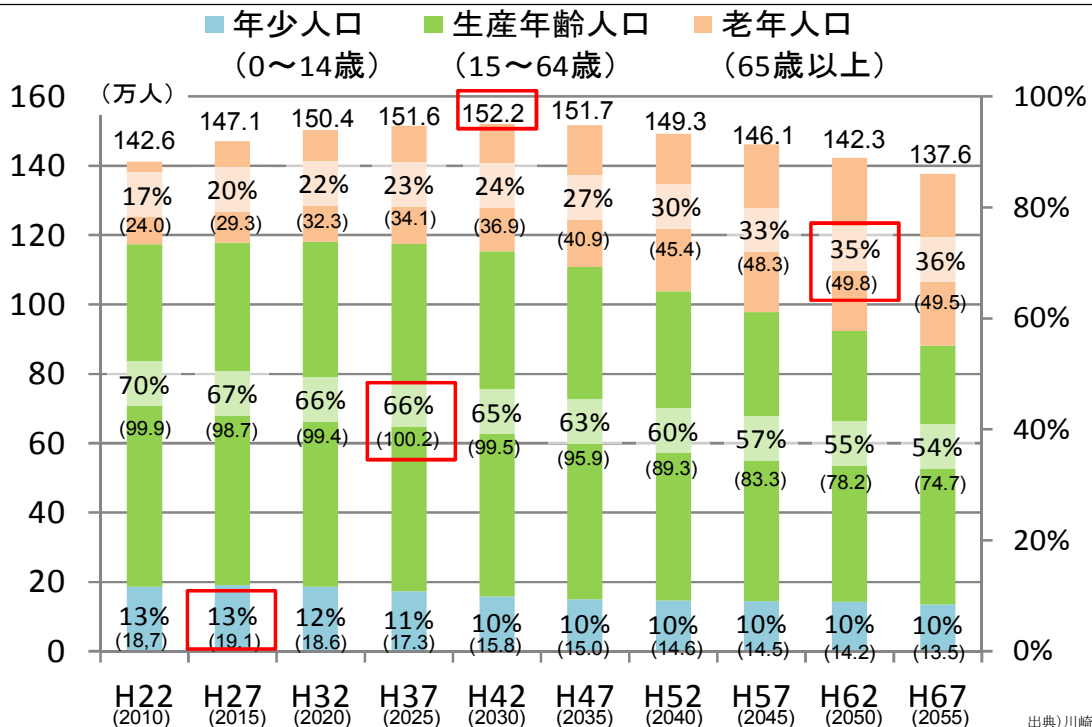


27

### 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川崎の将来人口

○本市の人口は、当面、増加傾向にあり、平成42年には人口が152.2万人となりピークを迎えるものと想定  
○年少人口は平成27年の19.1万人、生産年齢人口は平成37年の100.2万人がピークと想定  
○平成62年には、65歳以上の人口が49.8万人となり、少子高齢化の進行が顕著となる。



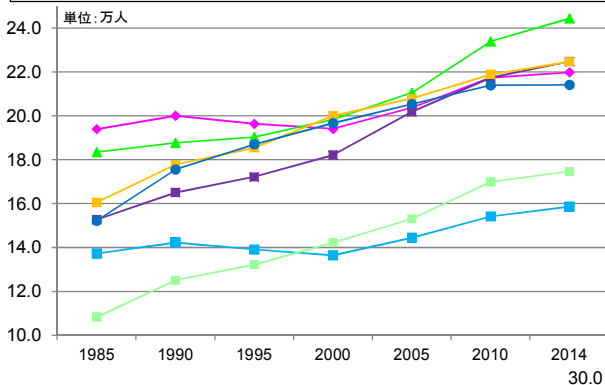
28



### 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 区別の人口推移と将来推計

○近年の拠点整備により、中原区で高い人口増加の伸びを示している一方で、多摩区では人口の伸びが鈍化。  
 ○区別推計では、多摩区が最も早く人口のピークを迎え、2015年に21.4万人。人口のピーク時期が最も遅いのは、2035年の中原区と高津区で、それぞれ27.4万人、24.1人と想定される。



総人口と各区別人口の推移

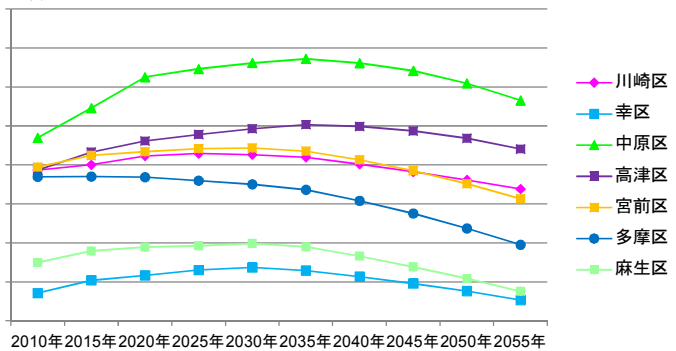
	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2014
川崎市	19.4	20.0	19.6	19.4	20.4	21.7	22.0
幸区	13.7	14.2	13.9	13.6	14.4	15.4	15.9
中原区	18.3	18.8	19.0	19.8	21.1	23.4	24.4
高津区	15.3	16.5	17.2	18.2	20.2	21.7	22.5
宮前区	16.1	17.8	18.5	20.0	20.8	21.9	22.5
多摩区	15.2	17.6	18.7	19.7	20.5	21.4	21.4
麻生区	10.8	12.5	13.2	14.2	15.3	17.0	17.5

出典)川崎市将来人口推計

総人口と各区別人口の見通し

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年
全市	142.6	147.1	150.4	151.6	152.2	151.7	149.2	146.1	142.3	137.6
川崎市	21.7	22.0	22.5	22.6	22.5	22.4	22.0	21.6	21.2	20.8
幸区	15.4	16.1	16.3	16.6	16.7	16.6	16.3	15.9	15.5	15.1
中原区	23.4	24.9	26.5	26.9	27.2	27.4	27.2	26.8	26.2	25.3
高津区	21.7	22.7	23.2	23.6	23.9	24.1	24.0	23.7	23.4	22.8
宮前区	21.9	22.5	22.7	22.8	22.9	22.7	22.3	21.7	21.0	20.3
多摩区	21.4	21.4	21.4	21.2	21.0	20.7	20.2	19.5	18.7	17.9
麻生区	17.0	17.6	17.8	17.9	18.0	17.8	17.3	16.8	16.2	15.5

単位:万人



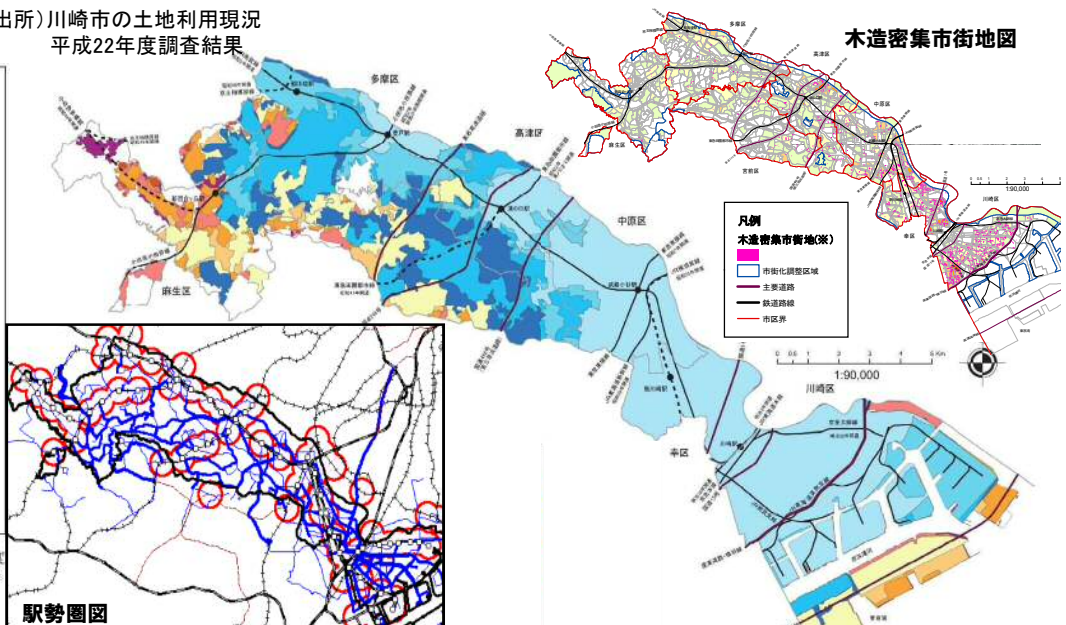
### 3. 本市を取り巻く現状と将来都市構造・交通体系を見据えた課題

#### ⑦ 本市の市街地形成

- 戦前は、鉄道網が形成され、工業都市への発展の萌芽となる軍需産業が進出
- 戦後から昭和30年代は、戦災から立ち直り、南部の平たん地を中心に工業都市として急速な発展
- 北部では、昭和40年代の鉄道の開設と前後して、鉄道沿線での比較的計画的な市街地が形成
- 市街地の成り立ちから、南部では、戦後の急速な市街化による、狭あい道路や木造住宅が多い木造密集市街地が集中。北部では、駅勢圏に比べ、市域の奥行きが大きく、山坂が多いなど、エリア毎の地域特性が異なるため、地域特性に応じたまちづくりが必要。

出所)川崎市の土地利用現況  
平成22年度調査結果

#### DID変遷図



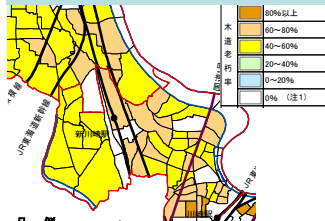
注)DIDとは人口集中地区(人口密度40人/ha以上の一団の地区)を表します。

### 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

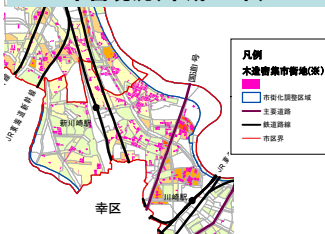
#### ⑧川崎・小杉駅周辺エリア(南武線沿線)の特徴

- ・戦災後に工業都市としての急速な発展を支える市街化が進行したため、木造老朽化率が高い値を示しており、狭あい道路や木造住宅が多い木造密集市街地が存在している。
- ・駅勢圏に比べて市域の奥行きが狭く、平坦なことから、徒歩や自転車での身近な駅へのアクセスが多い。一方で、バス利用者は、川崎・小杉の両拠点へアクセスしており、都計道未整備区間や踏切による地域分断などアクセスが課題。
- ・川崎駅や小杉駅周辺などの広域拠点で、基盤整備や機能集積などが進展し、両拠点を結ぶJR南武線沿線は、居住人口の増加がみられるほか、沿線企業に勤務する従業者数も多く、居住地としての特性と就業地としての特性を併せ持っており、比較的ポテンシャルが高いエリアと言える。

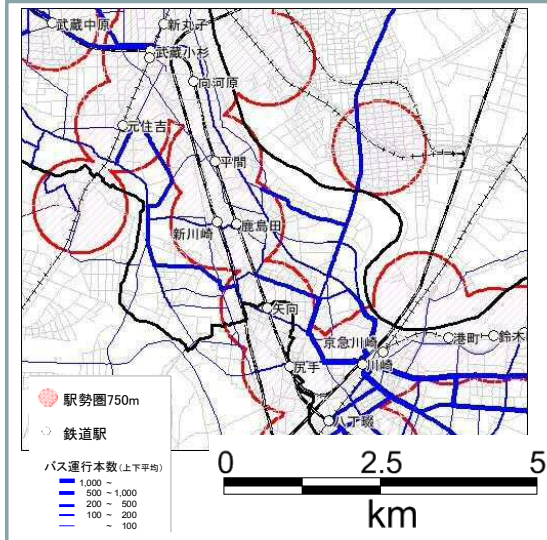
建物老朽率(平成22年)



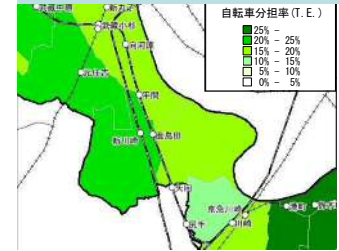
木密現況(平成22年)



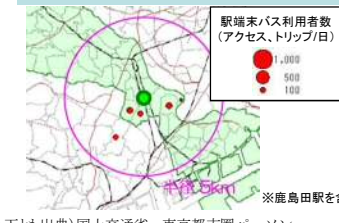
上下とも出典)川崎市の土地利用現況



自転車分担率(代表)



新川崎駅バスアクセス利用者



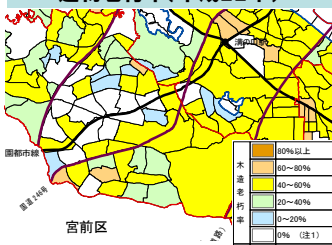
上下とも出典)国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)

### 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中部エリア(田園都市線沿線)の特徴

- ・鉄道の整備などと併せて、鉄道事業者等を中心に、同時期に、比較的計画的に市街地が形成されたことから、居住している人に同質性が高く、狭あい道路や密集エリアは少ない。
- ・同時期にまちができたため、今後、高齢化や建物の高経年化が急激に発生することが予想される。
- ・駅勢圏に比べて市域の奥行きが大きく、山坂が多いことから田園都市線への路線バスのアクセスが多いが、今後の人口減少や高齢化の進展により、長期的には、低密度化が懸念される。
- ・鉄道沿線を中心に通勤圏が形成。私事目的交通は、自区内を中心としつつ、鉄道沿線の隣接地域にも行動圏が広がっている。

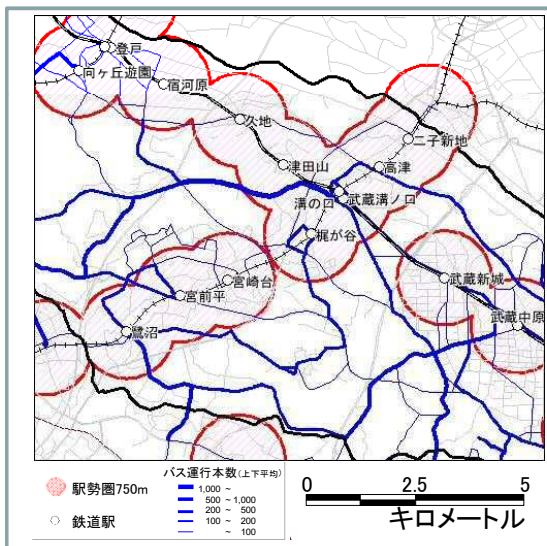
建物老朽率(平成22年)



木密現況(平成22年)



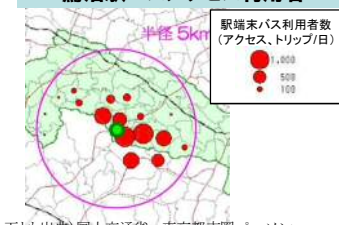
上下とも出典)川崎市の土地利用現況



自転車分担率(代表)



鷺沼駅バスアクセス利用者



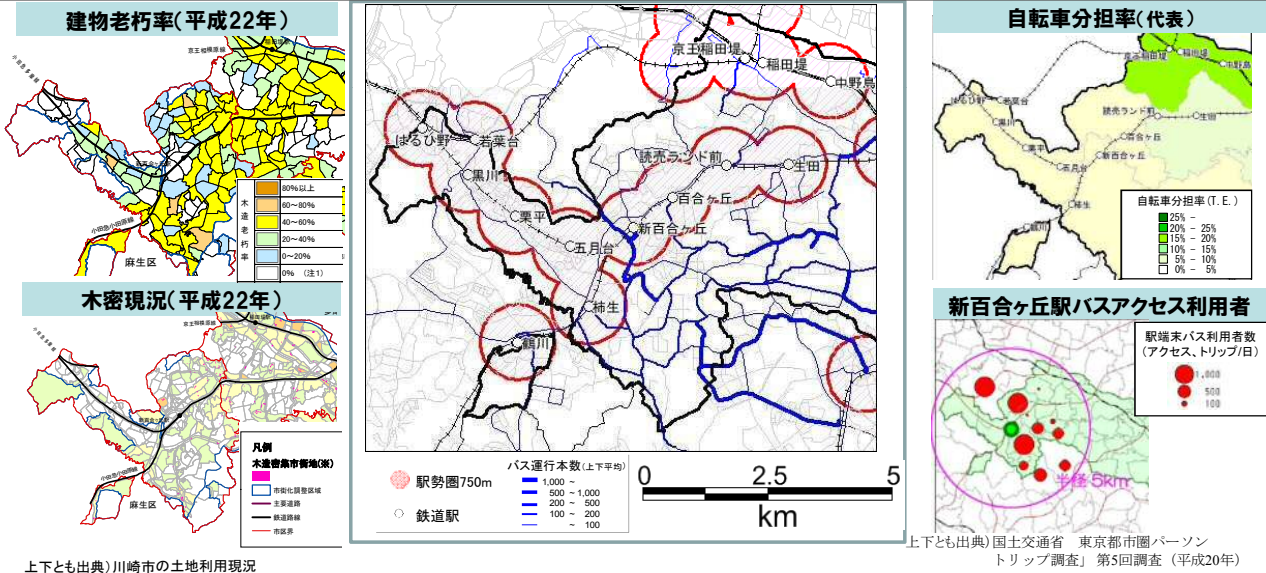
上下とも出典)国土交通省「東京都市圏パーソントリップ調査」第5回調査(平成20年)



### 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北部エリアの特徴

- ・民間事業を中心に、計画的に形成されたエリアと古くから市街化されたエリアが混在しており、居住している人の属性、狭あい道路や密集エリアが混在している。
- ・駅勢圏に比べて市域の奥行きが大きく、山坂が多いことから、小田急線への路線バスでのアクセスが多いが、今後の人口減少や高齢化の進展により、長期的には、低密度化が懸念される。
- ・鉄道沿線を中心に通勤圏が形成。私事目的交通は、自区内を中心としつつ、鉄道沿線の隣接地域にも私事行動圏が広がっている。
- ・さまざまな大学が立地し、その特色を活かした連携・交流が行われている。



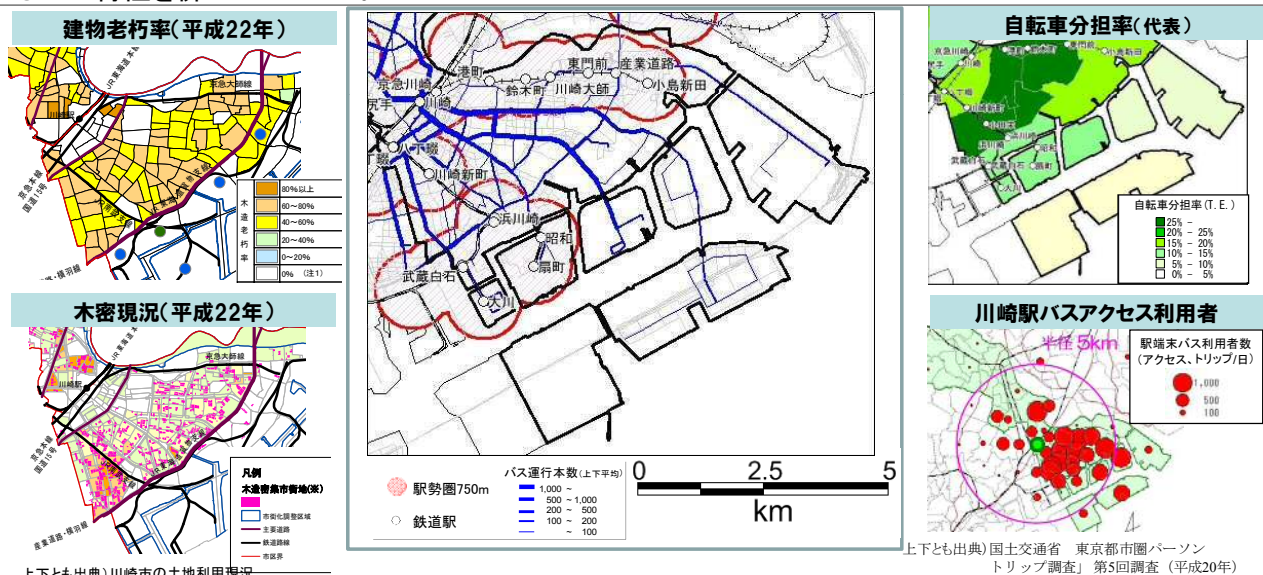
上下とも出典)川崎市の土地利用現況

上下とも出典)国土交通省 東京都圏パーソントリップ調査 第5回調査 (平成20年)

### 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臨海部エリアの特徴

- ・古くから市街地が形成されている南武支線沿線エリアでは、木造老朽化率が高い値を示しており、狭あい道路や木造住宅が多い木造密集市街地が最も集中している。
- ・京浜工業地域の発展を支える中で、バス路線が非常に充実しており、川崎駅はターミナル駅と最寄駅の両面を併せ持っている。今後の人口減少や高齢化の進行の中でもポテンシャルの高いエリアと言える。また、小田方面を中心に自転車分担率が高く、南武支線の鉄道軸強化が求められている。
- ・臨海部では、ライフサイエンス・環境分野等の取組が進められ、川崎駅周辺では業務機能の集積が図られる中で、川崎区は市内で唯一、自区内への通勤が過半を占めており、居住地としての特性と就業地としての特性を併せ持っている。



上下とも出典)川崎市の土地利用現況

上下とも出典)国土交通省 東京都圏パーソントリップ調査 第5回調査 (平成20年)

### 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行動圏 ～今後の動向

- 平成10年から平成20年の10年間で高齢者のトリップ数が約1.7倍に増加している。
- その中でも、私事目的については、3ポイント割合が増加している。
- 今後も高齢化の進行に伴い、私的活動や居住地周辺の活動ニーズの増加が予想される。

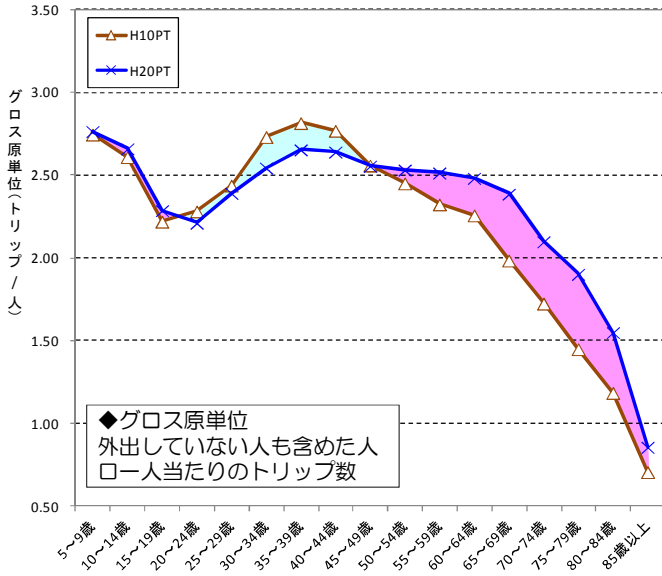


図 川崎市の年齢階層別グロス原単位

(出典)「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査第4回調査(平成10年)、第5回調査(平成20年)」

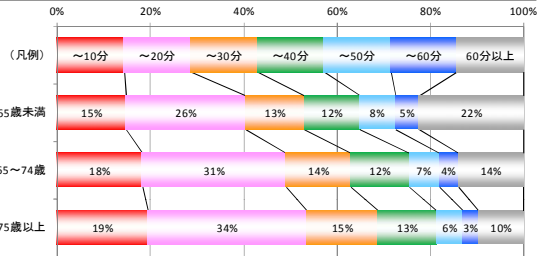


図 川崎市の所要時間帯別年齢階層別トリップの割合

(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)」

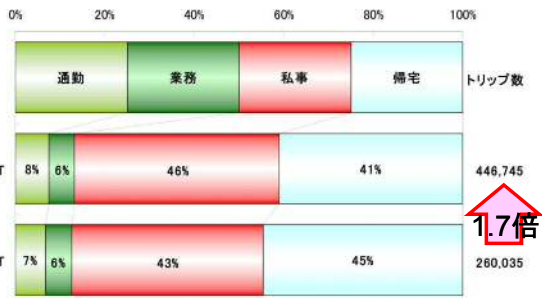


図 高齢者の目的別トリップ数

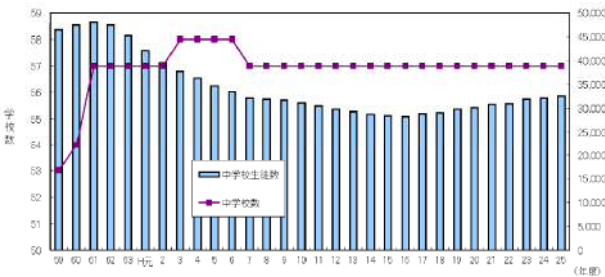
(出典)「国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査、第5回調査(平成20年)」 35

### 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

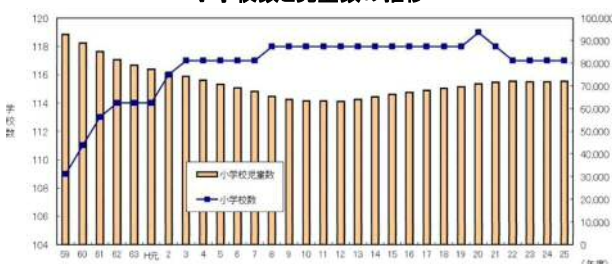
#### ⑬小中学生の推移と少子化の進行

- 小学校の児童数は、全市的に増加しているが、区毎にみると、川崎・幸・中原は6年連続で増加、宮前・多摩は5年連続で減少
- 中学校の生徒数は、微増傾向にあり、区毎にみると全区で増加
- 出生数が14,000人台で推移しているものの、合計特殊出生率は平成24年で1.36と国の平均より低い水準

中学校数と生徒数の推移

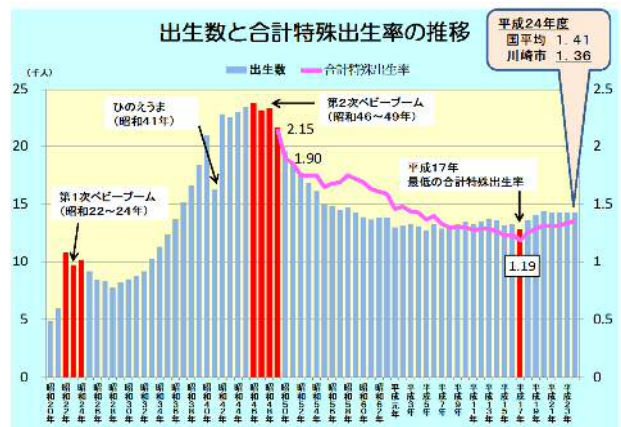


小学校数と児童数の推移



上下とも出典)川崎市の学校～平成25年度学校基本調査結果～

出生数と合計特殊出生率の推移



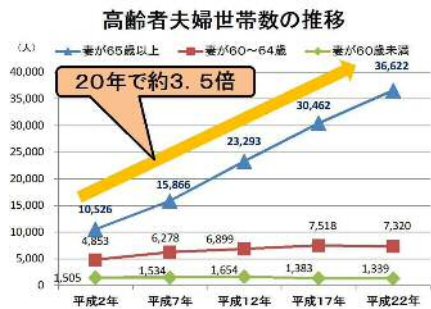
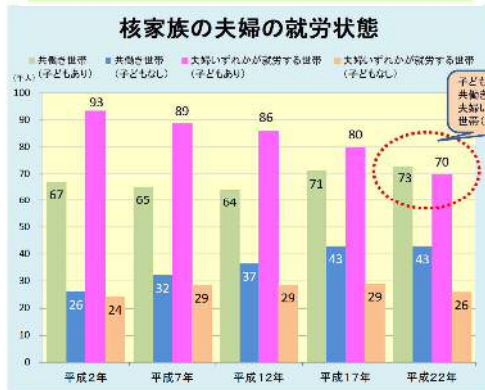
出典)川崎市統計書、川崎市健康福祉年報



### 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女性の就業率の上昇と多様な世代の住宅ニーズの現状

- 女性の就業率は年々上昇しており、結婚後に、共働きをする家庭も増加傾向
- 一方で、高齢者人口が増加する中、一人暮らしや夫婦のみの高齢者世帯も増加



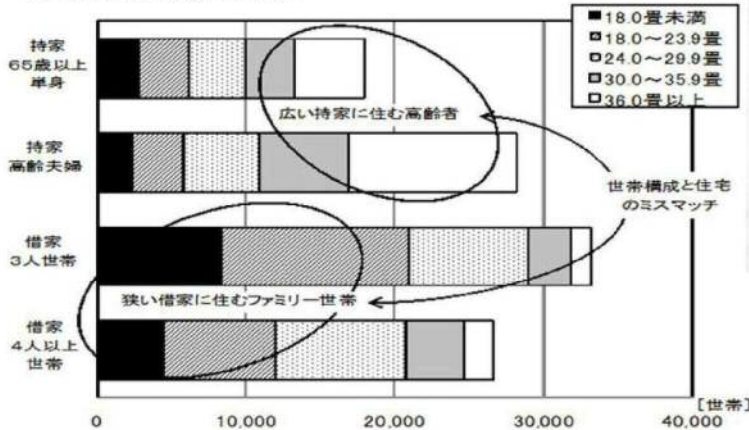
出典) 国勢調査結果

### 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

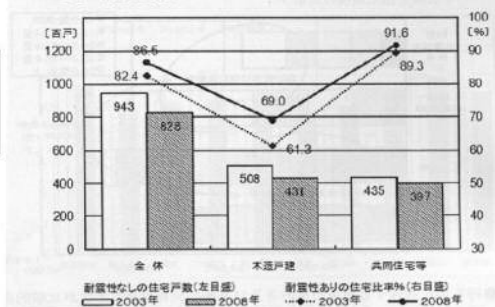
#### ⑮本市の住宅ストックの現状

- 家族構成人数が多い子育て世帯が狭い住戸に、単身若しくは夫婦世帯の高齢者が広い住戸に住んでいる状況にあり、ライフスタイル、ライフステージに応じた住まい方が求められている。
- 平成20年時点で、新耐震基準を満たしていない住宅は、約8.3万戸、耐震化率約86.5%
- 65歳以上の高齢者が居住する住宅のバリアフリー化率は、一定の要件:38.7%、高度の要件:8.6%となっている

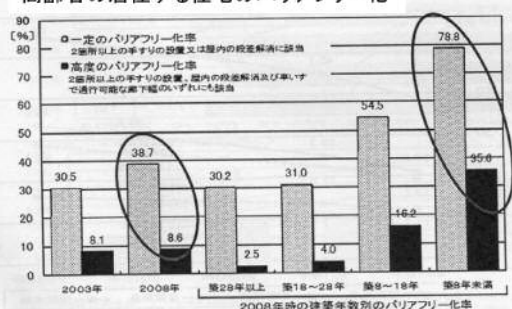
#### 《世帯と住宅規模の対応》



#### 《住宅の耐震化状況》



#### 高齢者の居住する住宅のバリアフリー化

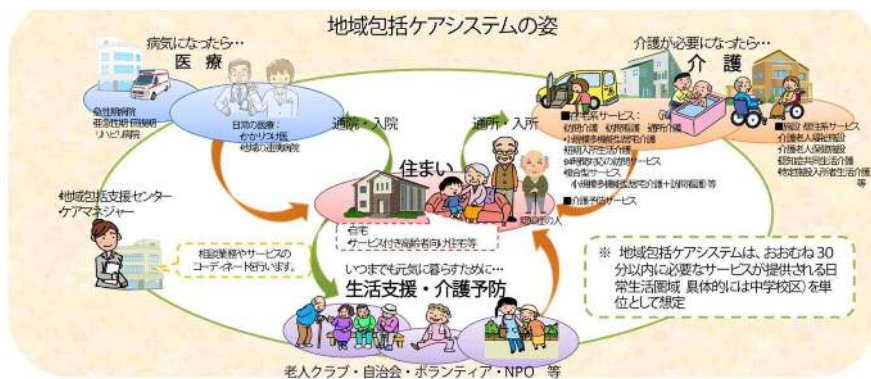


出典) 平成20年住宅・土地統計調査

### 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

#### ⑯地域包括ケアシステム

- 厚生労働省においては、2025年(平成37年)を目途に、高齢者の尊厳の保持と自立生活の支援の目的のもとで、可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、地域の包括的な支援・サービス提供体制(地域包括ケアシステム)の構築を推進
- 住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムの構築が求められている。



厚生労働省HPより



出典)地域包括ケア研究会報告書

### 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将来都市構造・交通体系を見据えた展望と課題(広域的視点)

- 首都圏においては、着実な首都圏整備にあわせ、国土のグランドデザイン等により、中央リニア新幹線開業、羽田空港機能強化、三港連携、国家戦略特区などの取組が進められるとともに、オリンピック東京大会に向けたインフラ整備への取組が始められている。
- 今後の展望としては、グローバル化の進展等により、更なる国際的な都市間競争の激化が予想されており、首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成を支える交通環境の整備が求められている。
- 都市活力増進のため、民間活力を活かしたまちづくりにより、まちの魅力や活力の向上、地域経済の活性化などに資する一層のまちづくりの推進が求められている。
- 今後の人口の推移については、H37年に生産年齢人口がピーク(100.2万人)となり、平成42年に人口が152.2万人でピークとなる。また、平成62年に65歳以上の人口がピーク(49.8万人)となるため、少子高齢化の進行が顕著となる。
- 平成10年からの約10年間で、高齢者のトリップ数が1.7倍に増加しており、今後は更なる高齢化の進行に伴い、私的活動や居住地周辺の活動ニーズの増加が想定される中で、身近な生活圏域内の一層の利便性向上や高齢化、災害、環境等へ対応した交通体系が重要となっている。



### 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

#### ⑩身近なまちづくりの将来展望と課題

- 本市の市街化形成は市南部から始まり、順次北部の丘陵部へと拡大しており、大別した4つのエリアにおいて、広域拠点等の整備が進められてきたが、それらの拠点周辺における一層の地域連携や地域特性に応じたきめ細やかで安全・安心なまちづくりが求められている。また、まちづくりと一体で地域を支える持続可能な公共交通の充実が重要となっている
- 小学校児童数、中学校生徒数の推移は、平成17年以降増加傾向が見られるが、宮前区・多摩区の小学校児童数は5年連続で減少している。また、子育ての不安を解消し、安心して子どもを産み育てられる地域社会の構築が求められている。
- 女性の就業率が年々上昇し、共働きをする家庭も増加傾向にある一方で、高齢者人口が増加する中、ひとり暮らし高齢者や高齢者夫婦世帯の増加が顕著になっている。
- 市民の豊かさを支える生活基盤としての住まいについては、着実に優良な住宅ストックの形成が進められる一方で、バリアフリー化やスマート化等による既存ストックの良質化や多様なライフスタイル・ライフステージに応じた住まい方が求められている。
- 増加する一人暮らしの高齢者や高齢者夫婦などが可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを続けるため、身近な地域で支えあう包括的な支援・サービス体制の構築が求められている。

## 4. 将来都市構造の基本的な方向性

43

### 4. 将来都市構造の基本的な方向性

#### ① 将来都市構造の基本的な方向性

現行総合計画

広域調和・地域連携型のまちづくり



新たな総合計画

～広域調和型まちづくりの更なる推進と身近な地域が連携した生活行動圏域づくりの充実～

- 首都圏における広域的な役割や都市活力の増進などから、これまで積み重ねてきたストック、地理的優位性を活かし「臨空・臨海都市拠点、広域拠点の整備」等により、首都圏機能の強化、まちの魅力や活力の向上等に向けて、広域調和型のまちづくりの更なる推進を図る。
- 更に、今後の超高齢社会を見据え、広域拠点等の周辺におけるより一層の地域連携に向け、また、少子・高齢化による社会的要請や社会経済状況とともに変化する地域課題に応じたきめ細やかな対応を図るため、身近な地域が連携した生活行動圏域づくりの充実を図り、持続可能なまちづくりを推進する。

44



## 4. 将来都市構造の基本的な方向性

### ②広域調和型まちづくり

○市民の生活行動圏や産業経済活動の動向等を踏まえて、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図るとともに、隣接都市をはじめとする国内外との連携や広域都市機能を支える交通ネットワークの強化などを図る。

#### ◆個性と魅力ある都市拠点整備

グローバル化が急速に進展する中で、首都圏の好位置にある本市の強みを最大限に活かした拠点整備により、戦略的に「都市の成長」を牽引し、時代の変化に応じて必要となる都市機能の集積・更新により「都市の成熟化」を図ることで、都市の活力向上による持続可能なまちづくりを推進

#### 都市構造図(案)



## 4. 将来都市構造の基本的な方向性

### ③身近な地域が連携した生活行動圏域づくり

○地域コミュニティのつながりや市民の日常的な生活エリア（生活行動圏）などを踏まえて、誰もが安心して暮らせる住まいと住まい方の充実を図る。また、地域生活拠点や交通便利性の高い身近な駅周辺などのまちづくりを推進するとともに、鉄道を主軸に沿線地域をつなぎ、地域生活ゾーン内や隣接地域などとの連携を高め、市民の暮らしを支える交通ネットワークなどの強化を図る。

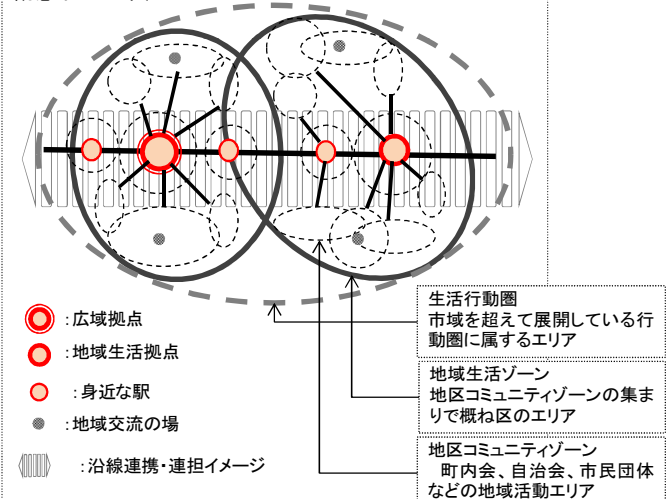
#### ◆身近な駅を中心とする沿線地域で連携したまちづくり

- ・個性と魅力にあふれた地域生活拠点の整備を推進
- ・駅を中心とする「公共交通の利便性向上」と駅周辺の回遊性向上など「歩いて暮らせるまちづくり」による身近な駅を中心とするまちづくりを推進
- ・拠点地区以外の交通便利性の高い駅周辺などでは、鉄道を主軸に沿線の拠点地区と連携、分担して地域の特性や課題に応じた利便性の充実などにより、地域住民の暮らしを支えるまちづくりを推進

#### ◆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」を支える誰もが住み続けられる地域づくり

- ・地域の特性を活かした住宅ストックの良質化や多様な住まいの供給を推進
- ・「住まい方」を支える身近な地域交流の場などを中心とする地域づくりを促進
- ・地域の特性や地域コミュニティなどの地域資源を活かした協働の取組による沿線まちづくりを推進

概念イメージ図



## 5. 将来交通体系の基本的な方向性

47

### 5. 将来交通体系の基本的な方向性

#### ①交通体系の基本的な方向性

- 「本市を取り巻く現状と課題」や「将来都市構造の基本的な方向性」等を踏まえ、「**総合的な交通体系の構築**」を図る。
  - 広域的な都市間連携や羽田空港等へのアクセス強化、本市の拠点形成や拠点間連絡を支える既存鉄道路線の機能強化や鉄道路線・道路整備など「**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**」を推進
  - 安全・安心な歩行空間づくりやバリアフリー化、駅を中心に市民生活を支える公共交通の利便性向上など「**誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備**」を推進
  - 交通基盤の耐震性の向上やネットワークの多重化など「**災害に強い交通環境の整備**」を推進
  - 身近な地域における交通課題への対応など「**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**」を推進
  - 交通の低炭素化や公共交通の利用促進など「**地球にやさしい交通環境の整備**」を推進

48



