

川崎をもっともっと住みやすいまちにするために。

川崎市 総合計画



まちを好きな人が多いと、
まちは良くなる！

川崎市

平成28(2016)年3月

はじめに

このたび川崎市は、その将来像を示す、新たな総合計画を策定しました。誰もが安心して暮らすことができ、人も企業も活気にあふれ、みんなが確かな「未来」を実感できる社会を創りあげてまいります。

川崎市は今、政令指定都市の中で、市民の平均年齢が最も低い、活気にあふれた大都市ですが、今後は、少子高齢化が急速に進展し、平成42年(2030)年をピークとして、人口減少への転換が見込まれています。

また、これまで日本経済を支えてきた臨海部をはじめとして、本市の産業はグローバルな競争の中にあります。さらに、地域に目を向けますと、町内会・自治会といった地域の担い手の高齢化が進んでおり、都市として大きな転換期を迎えているところです。

このように市政の舵取りが難しい時期だからこそ、行政だけでなく、市民の皆様や、地域で活動する団体、事業者、教育機関、研究開発機関など、川崎で活動するさまざまな主体が、それぞれの持つ情報やめざすべき方向性を「共有」することが大切です。そのため、長期ビジョンである「基本構想」「基本計画」、2年間の具体的な取組を示す「第1期実施計画」とあわせて、実施計画期間のさらにその先の戦略と見通しを「かわさき10年戦略」としてとりまとめました。この戦略等に基づき、希薄化の進んでいる地域社会の絆をもう一度強く結びつけるため、地域包括ケアシステムの構築をはじめとする、「成熟」したまちづくりを進めるとともに、日本経済をけん引する川崎臨海部の活性化をはじめとする、「成長」のための戦略を力強く推進してまいります。

これまで、喫緊の課題である保育環境の改善を大胆に進めるとともに、中学校給食の実現に向けて道筋をつけるなど、子育てしやすいまちに向けて、一定の成果をお示しすることができました。また、昨年、本市の人口は政令指定都市で7番目となる147万人に達するとともに、市内へ研究開発機関が次々に立地し、その数が約400にも及ぶなど、近年、川崎の「成長力」が高まってきております。

このような土台の上に、今後も、川崎をもっともっと住みやすいまちにするための取組を積み重ね、「『成長』と『成熟』の調和による持続可能な『最幸のまち』」をめざして全力で取り組んでまいりますので、御協力をお願いいたします。



平成28(2016)年3月

川崎市長

福田 紀彦



守られて安全。
つながり合って安心。



住み慣れたまちで、
生きられる幸せ。

1 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり



まちを歩けば、
リフレッシュ!



世界に広がる
Made in KAWASAKI !

3 市民生活を豊かにする環境づくり



気づけば誰でも
エコライフ。



つながる便利。ひろがる快適。

川崎の未来がここからはじまります。

新たな総合計画で、もっと

10年後も30年後も川崎がずっと暮らしやすいまちであるための総合計画が完成しました。どの取組も



子育ても、
まちぐるみなら安心!

2 子どもを安心して育てることのできる ふるさとづくり



頼りにされるという、
生きがい。



夢に向かって、
ひとつ飛び!

4 活力と魅力あふれる 力強い都市づくり



まちがステージ、
みんなが主役!

5 誰もが生きがいを持てる 市民自治の地域づくり



まちを好きな人が多いと、
まちは良くなる!

もっと住みやすいまちへ。

市民の皆さんの声と期待から生まれたものばかり。ともに協力し合って良い川崎にしていきたいと思います!

前のページのイラストの説明

新たな総合計画は、私たちの「まち」川崎をもっともっと住みやすくするための方針や取組のすべてを網羅した計画です。

その詳細かつ膨大な取組を分かりやすくイメージ化したものが、前のページに示したイラストです。

以下に、それぞれのイラストに込めた、「みんなの力を合わせて、こんなまちにしていきたい」という思いを記載しています。

1 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり



守られて安全。つながり合って安心。
…自然災害への対策はもちろん、いざという時に助け合える「顔の見える関係」づくりをサポートします。



住み慣れたまちで、生きられる幸せ。
…超高齢社会でも、生き生きと安心して暮らし続けられるしくみをつくりまします。

2 子どもを安心して育てることのできるふるさとづくり



子育ても、まちぐるみなら安心!
…「子育てするなら川崎!」と思ってもらえるような、安心して子育てできる環境づくりを進めます。



頼りにされるという、生きがい。
…いつまでも学びたいという気持ちや生きがいを応援するためのネットワークをつくりまします。



夢に向かって、ひとつ飛び!
…夢に向かって歩き出す、子どもたちの未来を拓く学びを応援します。

3 市民生活を豊かにする環境づくり

まちを歩けば、リフレッシュ!
…多摩川や貴重なみどりを守り、誰もが安らぎ、くつろげる環境づくりを行います。



気づけば誰でもエコライフ。
…地球環境に配慮し、市民一人ひとりのエコな行動を当たり前のものにしていきます。



5 誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり

まちを好きな人が多いと、まちは良くなる!
…みなさんのまちづくりへの積極的な参加を応援し、共に創りあげる地域社会をめざします。

4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり

世界に広がる Made in KAWASAKI!
…世界をリードする川崎のビジネスを、力強くサポートします。



つながる便利。ひろがる快適。
…首都圏の中でつながり、魅力ある暮らしやすいまちをつくりまします。

まちがステージ、みんなが主役!
…スポーツや文化活動が盛んなワクワクできるまちを、未来へとつなぎまします。



目次

I 総論 P1

1 計画策定の趣旨.....	P3
2 計画の構成.....	P3
3 計画期間.....	P4
4 基本構想で掲げる「めざす都市像」及び「まちづくりの基本目標」等.....	P5
5 計画策定にあたっての基本認識.....	P6
6 計画推進にあたって、重要な節目となる年次及びポイント.....	P22
7 都市構造と交通体系の考え方.....	P24
8 計画の推進に向けた考え方.....	P32

II 基本構想 P47

III 基本計画 P53

IV かわさき10年戦略 P63

V 実施計画 P77

■政策体系別計画.....	P79
（政策体系別計画 目次）.....	P86
■区計画.....	P371
川崎区.....	P377
幸区.....	P391
中原区.....	P405
高津区.....	P419
宮前区.....	P433
多摩区.....	P447
麻生区.....	P461

VI 実施計画の進行管理と評価 P475

資料編 P485

■計画の策定経過.....	P487
■総合計画と連携する計画.....	P496
■計画事業費及び政策体系図.....	P499
■総合計画に設定する成果指標一覧.....	P521
■局再編成について.....	P561



I

総論

1 計画策定の趣旨

※
「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」
の実現をめざします。

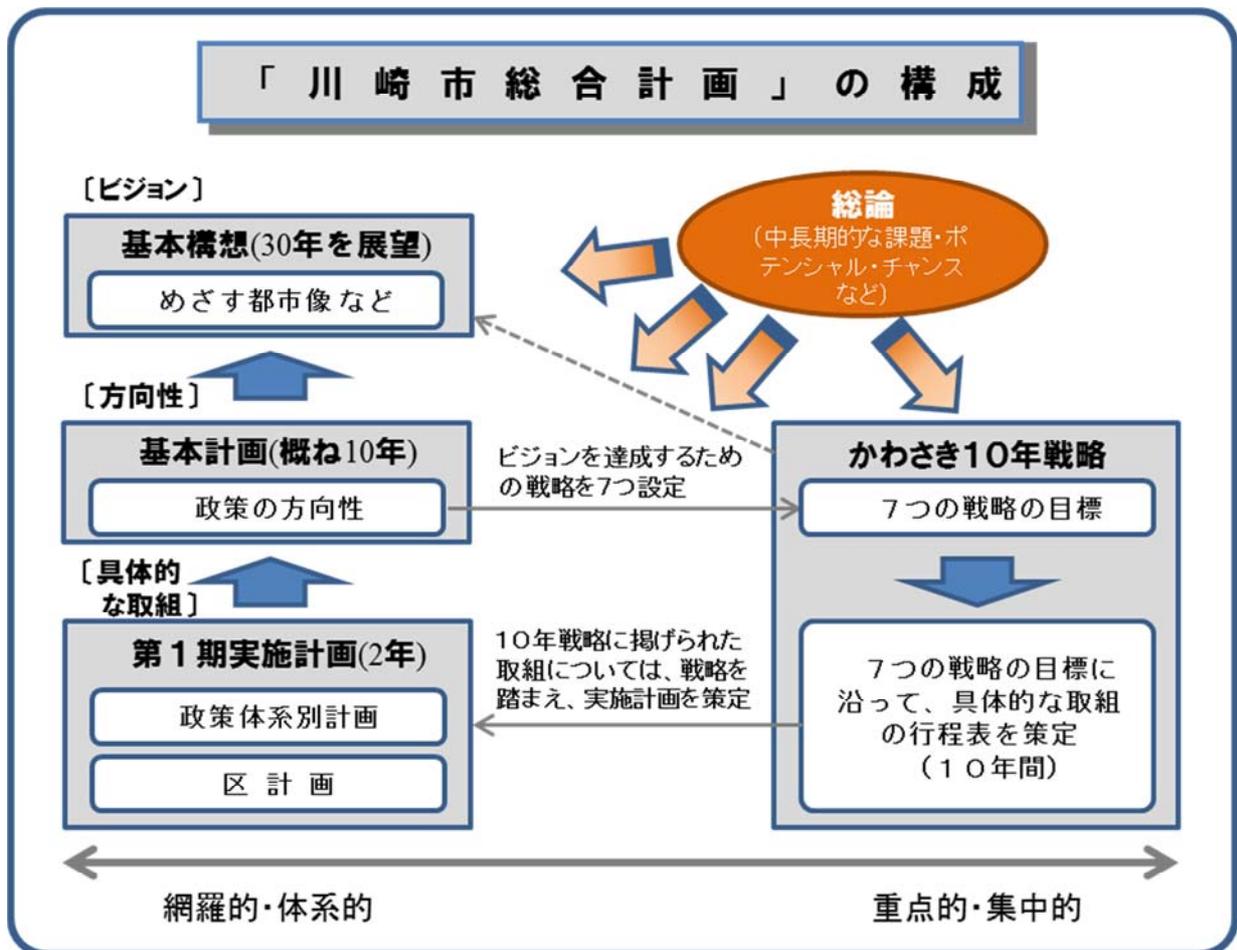
子どもたちの笑顔があふれ、高齢者や障害者等、誰もが社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、そのような成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざし、「安心のふるさとづくり(成熟)」と「力強い産業都市づくり(成長)」の調和により、市政をバランスよく進めるために、新たな総合計画を策定するものです。

※「最幸」とは、川崎を幸せのあふれる「最も幸福なまち」にしていきたいという思いを込めて使用しています。

2 計画の構成

「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の3層構造とし、社会経済状況の変化等に柔軟に対応していきます。

また、基本構想に掲げるめざす都市像等を実現するために、中長期的な課題等を踏まえて、「成長」と「成熟」のまちづくりに向けて、効果的な取組の考え方を明らかにする「かわさき10年戦略」を設定し、戦略的にまちづくりを進めていきます。

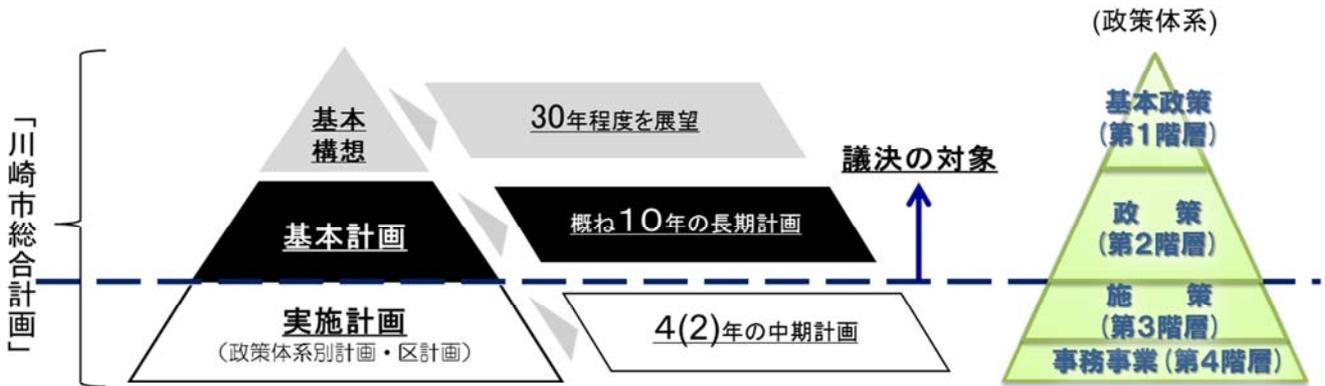


3 計画期間

「基本構想」は、今後 30 年程度を展望し、本市がめざす都市像や、まちづくりの基本目標、5つの基本政策を定めるものです。

「基本計画」は、今後概ね 10 年間を対象として、「基本構想」に定める5つの基本政策を体系的に推進するために、23の政策及び、その方向性を明らかにするものです。

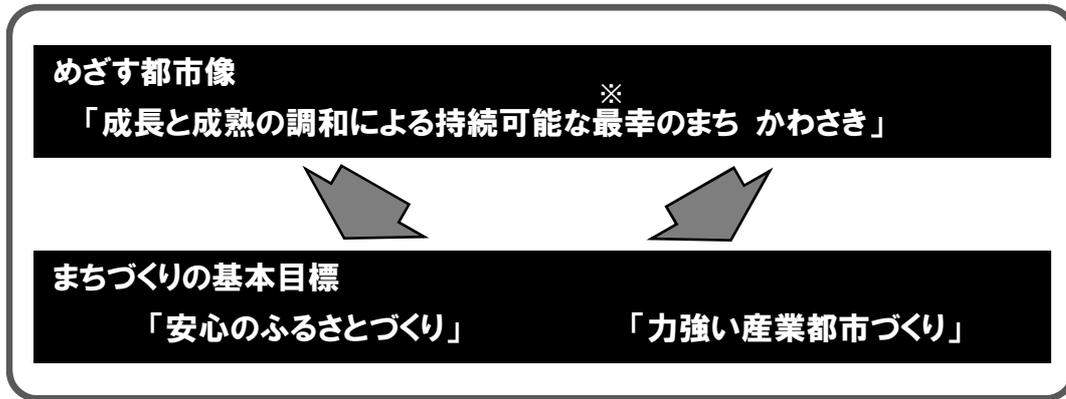
「実施計画」は、これらのビジョン・方向性に基づき、中期の具体的な取組を定めるもので、第1期実施計画の計画期間は平成 28(2016)年度から平成 29(2017)年度の2か年となります。



〔「基本構想」「基本計画」「実施計画」の計画期間〕

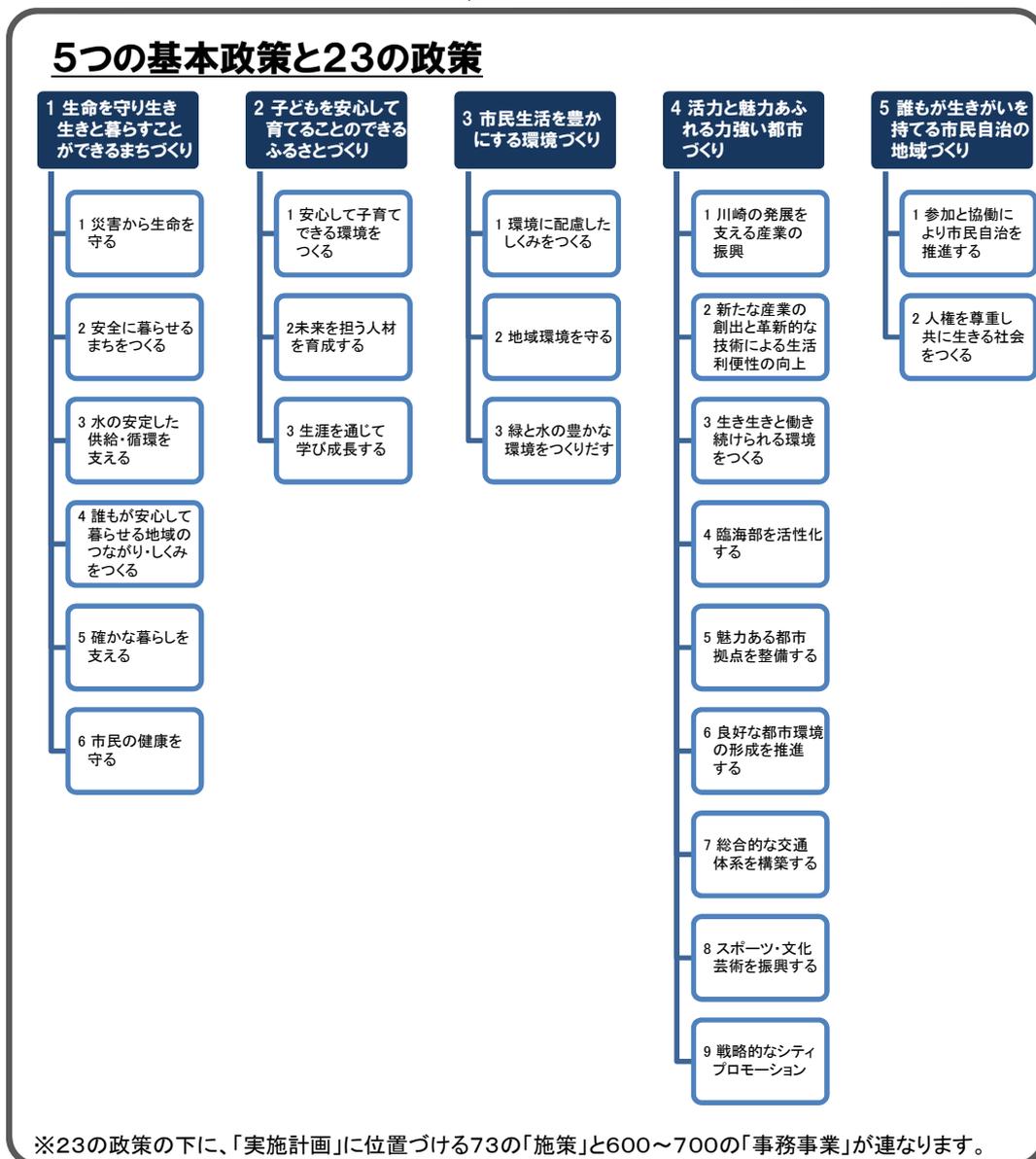
	26年度 (2014)	27年度 (2015)	28年度 (2016)	29年度 (2017)	30年度 (2018)	33年度 (2021)	34年度 (2022)	37年度 (2025)	
基本構想			川崎市基本構想 30年程度を展望						
基本計画			川崎市基本計画 平成28年度から概ね10年						
実施計画	※実施結果を盛り込む		第1期 実施計画 H26~H29		第2期 実施計画(想定) H30~H33		第3期 実施計画(想定) H34~H37		

4 基本構想で掲げる「めざす都市像」及び「まちづくりの基本目標」等



※「最幸」とは…川崎を幸せのあふれる「最も幸福なまち」にしていきたいという思いを込めて使用しています。

政策体系



- 総論
- 基本構想
- 基本計画
- 10年戦略
- 実施計画【政策体系別】
- 実施計画【区】
- 進行管理

基本構想

基本計画

5 計画策定にあたっての基本認識

本市は、変化の激しい社会経済状況の中で、自治体として大きな転換期を迎えています。新たな総合計画では、「将来を見据えて乗り越えなければならない課題」にいち早く対応するとともに、「積極的に活用すべき川崎のポテンシャル」を最大限に活用し、「新たな飛躍に向けたチャンス」を的確に捉えることが必要です。

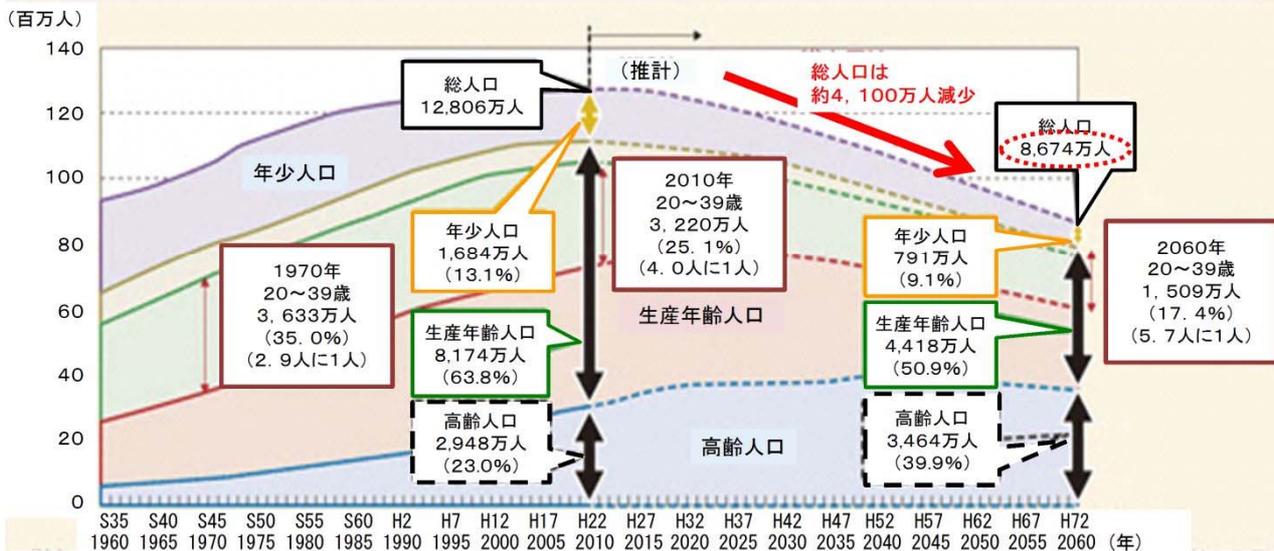
(1) 将来を見据えて乗り越えなければならない課題

① 少子高齢化の更なる進展、人口減少への転換、生産年齢人口の減少

日本の総人口はすでに減少局面に入っており、平成 22(2010)年から平成 72(2060)年にかけて、約 4,100 万人(約 32.3%)もの減少が見込まれるとともに、生産年齢人口と年少人口が大幅に減少する一方で、高齢人口は増加し、高齢化率は 23%から 40%に上昇する見込みです。

日本の将来人口・年齢別人口

- 日本の総人口は、平成72(2060)年には、8,674万人と約4,100万人減少する(約32.3%減少)。
- 65歳以上人口は約500万人増加するのに対し、生産年齢人口(15-64歳)は約3,750万人、年少人口(0-14歳)は約900万人減少し、高齢化率で見ればおよそ23%から40%へと上昇する。



(注) 1 「年少人口」は0～14歳の者の人口、「生産年齢人口」は15～64歳の者の人口、「高齢人口」は65歳以上の者の人口
2 ()内は年少人口、生産年齢人口、高齢人口がそれぞれ総人口のうち占める割合

※ 総務省「国勢調査(年齢不詳をあん分して含めた人口)」、同「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(2012年1月推計)」の中位推計より国土交通省作成

資料:平成24年度版国土交通白書

一方、本市の将来人口推計では、平成 42 (2030) 年まで人口が増加するものの、年少人口のピークは平成 27 (2015) 年、生産年齢人口のピークは平成 37 (2025) 年と推計されており、ピーク後は減少していくと見込まれています。

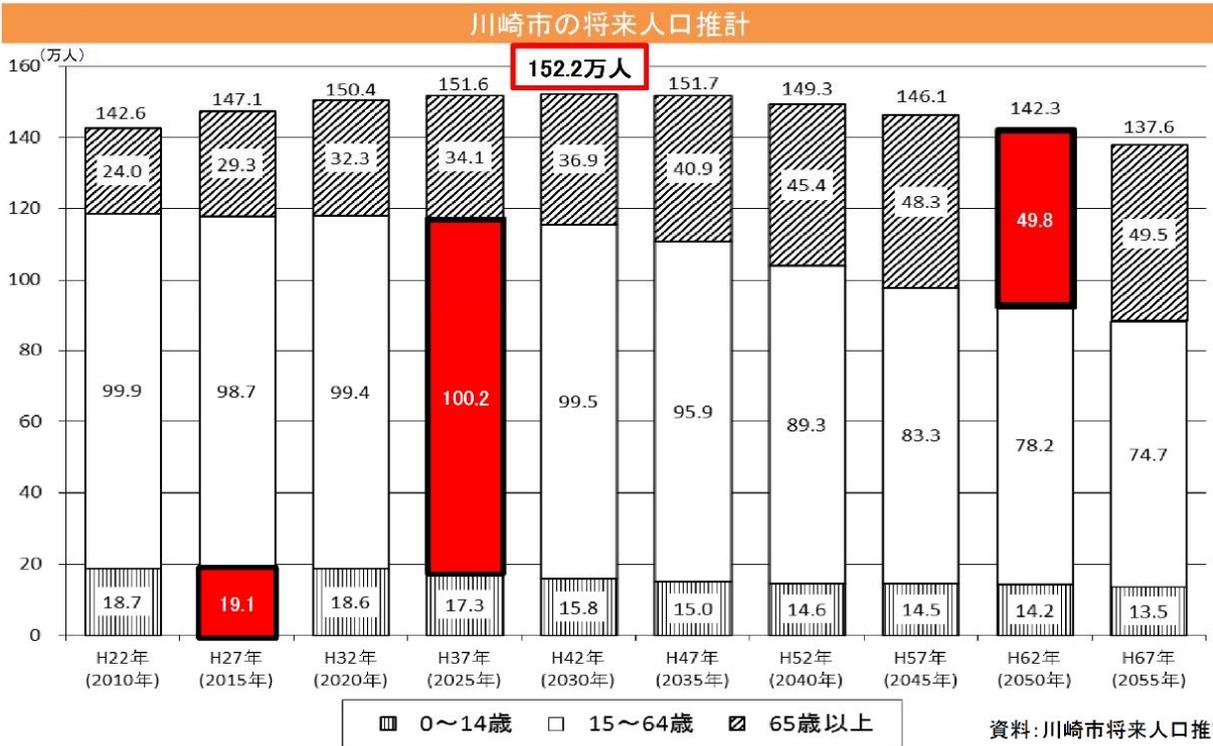
基本構想で展望する今後 30 年間の人口構成等の主な変化としては、平成 32 (2020) 年には本市でも「超高齢社会 (一般的には 65 歳以上の人口比率が 21% を超えた状態とされています。)」が到来するとともに、人口のピークとなる平成 42 (2030) 年を経て、平成 67 (2055) 年には現役世代約 1.5 人で 1 人の高齢者を支える状況となることを見込まれます。

① 少子高齢化、人口減少への転換、生産年齢人口の減少

〔本市の将来人口推計のポイント〕

- 平成 27 (2015) 年・・・「年少人口が減少へ」
- 平成 32 (2020) 年・・・「超高齢社会の到来」
- 平成 37 (2025) 年・・・「生産年齢人口が減少へ」「団塊の世代が 75 歳超」
- 平成 42 (2030) 年・・・「本市の人口が減少へ」
- 平成 67 (2055) 年・・・「現役世代 1.5 人で 1 人の高齢者を支える社会」

川崎市の将来人口
少子高齢化がさらに進行し、平成42(2030)年をピークとして、人口減少へ転換する。



② ひとり暮らし高齢者の増加や少子化の進行

平均寿命の伸長に伴い、ひとり暮らし高齢者、高齢者夫婦のみの世帯が増加することなどから、健康寿命を延伸し、誰もが住み慣れた地域で安心して元気に暮らし続けることができるような自助・互助・共助・公助のしくみづくりが求められています。

また、出生数が年間1万4,000人台で推移しており、就学前児童数は微増傾向にあるものの、合計特殊出生率(1.38)は国を下回る低い水準にあり、少子化が進行している傾向にあります。少子化の要因としては、核家族や共働き世帯の増加に伴う子育てに関する経済的・心理的負担などが挙げられています。

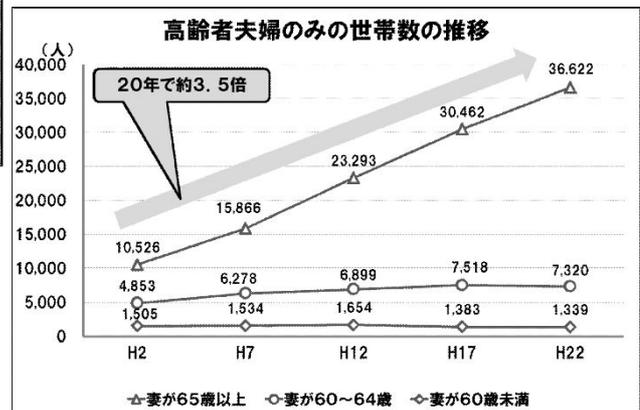
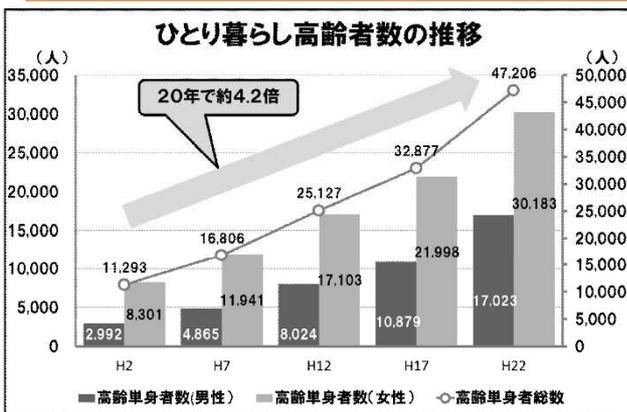
こうした状況の中、多様な子育てニーズへの適切な対応を図るとともに、就労と子育てが両立できる社会の実現に向けた子育て環境の整備が求められています。

②ひとり暮らし高齢者の増加や少子化の進行

- 高齢者人口が増加する中、ひとり暮らしや高齢者夫婦のみの世帯が増加
- 男・女ともに国の平均より大きい、平均寿命と健康寿命との差
- 本市の出生数は横ばいだが、合計特殊出生率は1.38と低水準

ひとり暮らし高齢者数や高齢者夫婦のみの世帯数の推移

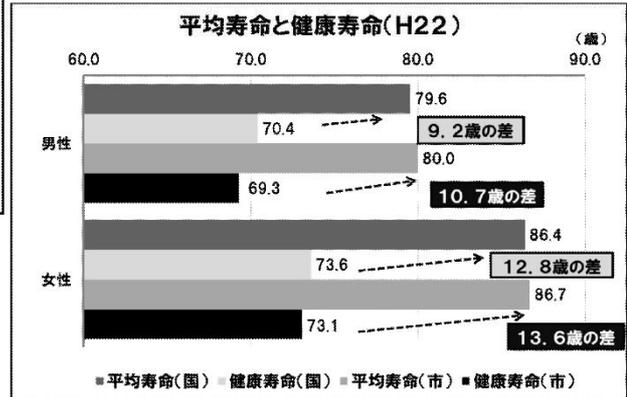
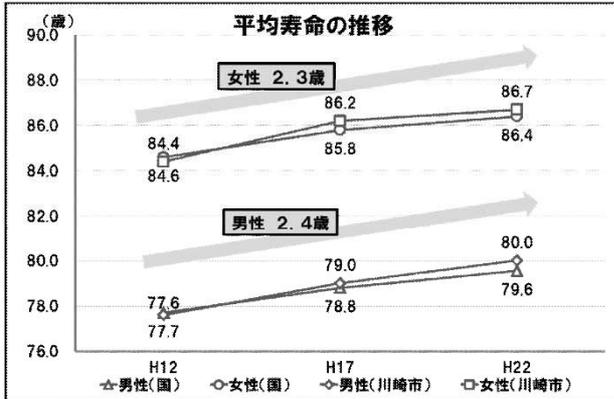
高齢者人口が増加する中、ひとり暮らしの高齢者や高齢者夫婦のみの世帯も増加している。



資料:平成22年国勢調査結果

平均寿命と健康寿命

本市の平均寿命はこの10年に、女性で2.3歳、男性で2.4歳延伸しており、ともに国平均を上回る。一方、平均寿命と健康寿命との差は男・女とも国の平均より大きい。

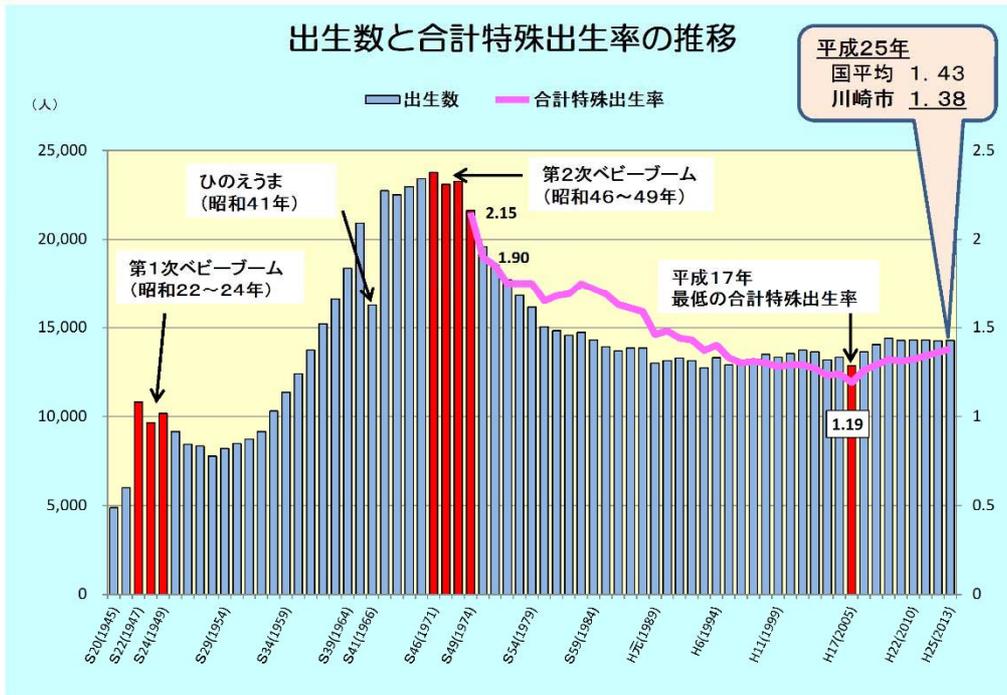


資料: 市町村別生命表(厚生労働省)

※ 健康寿命(市)は「健康寿命の指標に関する研究(厚生労働省科学研究費分担研究報告書)で平成22年の政令市比較が公表

出生数の減少と合計特殊出生率の低下

平成19年以降出生数は1万4千人台で推移しており、合計特殊出生率は平成25年に1.38であり、平成17年の1.19(過去最低)から微増傾向にあるものの、なお低い水準にある。



資料: 川崎市統計書、川崎市健康福祉年報

③ 都市インフラの老朽化

10年後には、総床面積ベースで公共建築物の約7割が築30年以上となるなど、上下水道施設、道路、橋りょう、公園施設なども含めた都市インフラの老朽化に、限られた財源で計画的に対応していく必要があります。

また、公共建築物の総床面積については、児童生徒の増加に対応した小・中学校の整備や、基準等に基づく市営住宅の居室スペースの拡大などの社会経済状況の変化に対応した取組により、平成17(2005)年度から平成26(2014)年度までの10年間で約23万㎡増加しています。

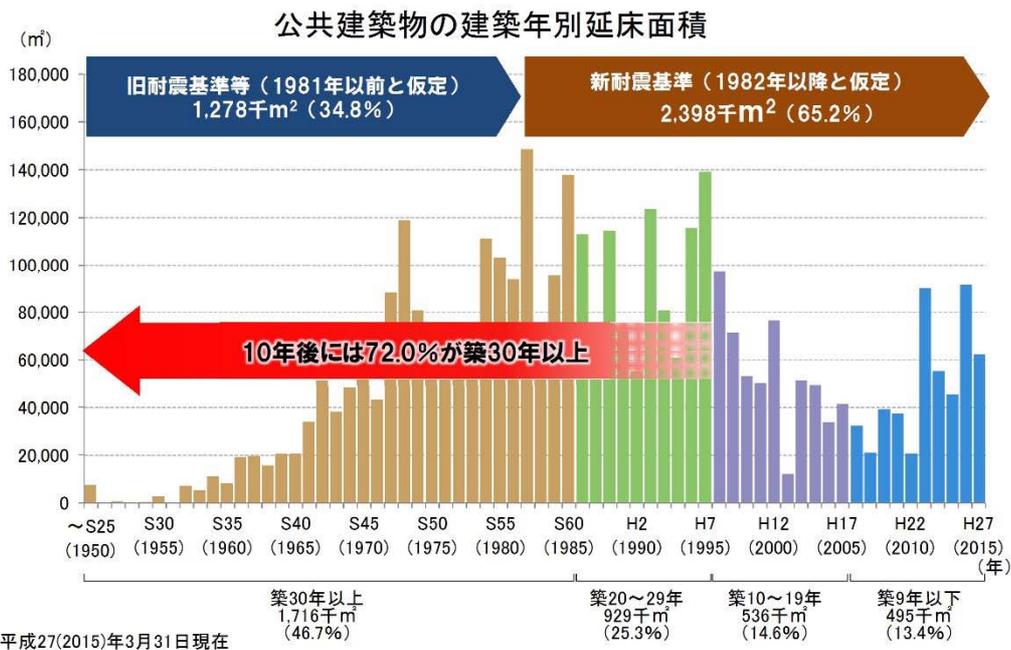
このため、今後は、整備費・維持管理経費など中長期にわたる財政負担の増大や、人口動態等を踏まえて、施設等の効率的かつ効果的な維持管理や、あり方の検討を進めていく必要があります。

③都市インフラの老朽化

- 10年後には公共建築物の約7割が築30年以上経過(平成37(2025)年)
- 上下水道施設、道路等も含めた都市インフラ全体の効率的かつ効果的な維持管理や、あり方の検討が必要

公共建築物の老朽化

10年後には公共建築物の約7割が築30年以上となるなど、施設の老朽化に伴う今後の集中的な大規模修繕・更新期の到来が懸念される。



④ 産業経済を取り巻く環境変化

新興国の経済成長等により、世界に占める日本のGDPシェアは20年間で、約6割減少しています。一方で日本企業の海外現地法人数は、大幅に増加しており、海外への企業進出が進んでいます。

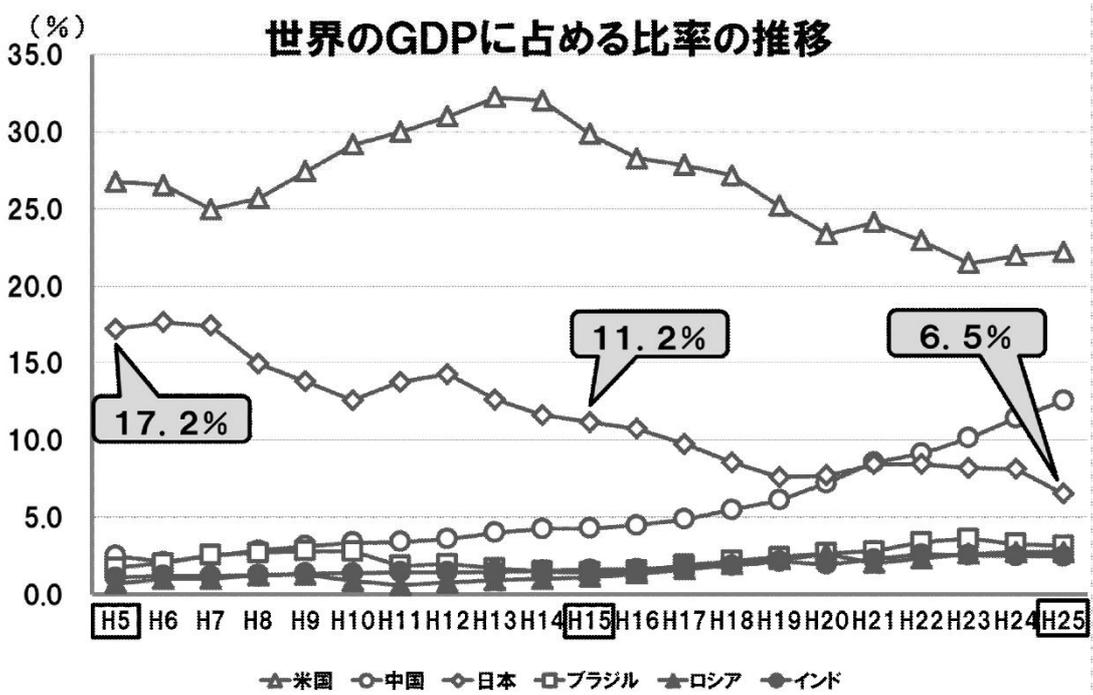
国・県の成長率がマイナスや横ばいとなる中、市内総生産は10年前と比べて5%高い水準を維持しています。また、本市の基幹産業である製造業では、製造品出荷額等が大都市中第1位(従業員1人あたりの額も第1位)であり、高度な産業集積を実現していますが、事業所数と従業者数はそれぞれ減少傾向を示しています。成長産業の育成により産業集積を維持・強化するなど、産業を取り巻く環境の変化を的確に捉え、市内産業をさらに活性化させていくことが課題となっています。

④産業経済を取り巻く環境変化

- 経済のグローバル化の進展・産業構造の変化などへの対応
- 医療・福祉・環境などの成長産業の育成による市内産業の更なる活性化

世界のGDPに占める比率の推移

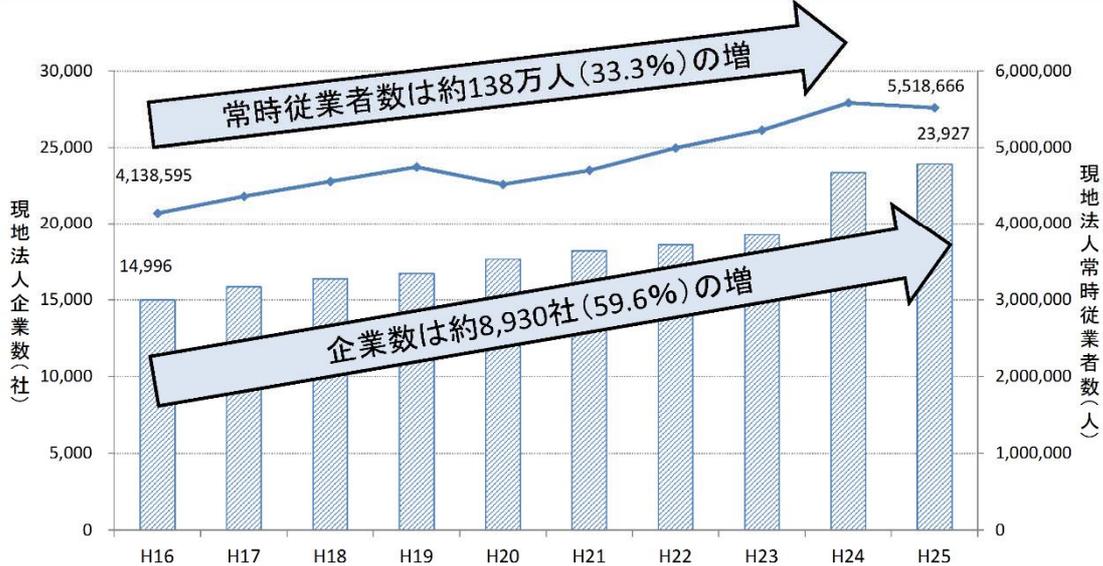
新興国の経済成長等により、日本のGDPシェア(名目)は20年間で約6割減少している。



資料: IMF, World Economic Outlook Database, April 2015

海外現地法人企業数・従業者数の推移

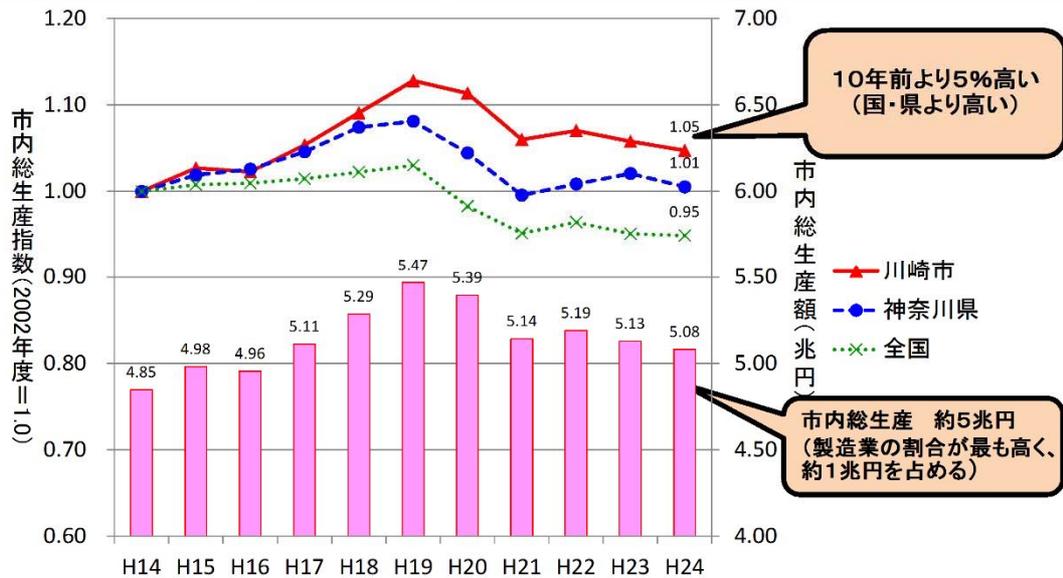
日本企業の海外子会社等を指す「海外現地法人」は、企業数・常時従業者数ともに、10年間で大幅に増加しており、日本企業の海外進出が進んでいる。



資料：海外事業活動基本調査(経済産業省)

市内総生産の推移

- 市内総生産は5.1兆円(平成24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。

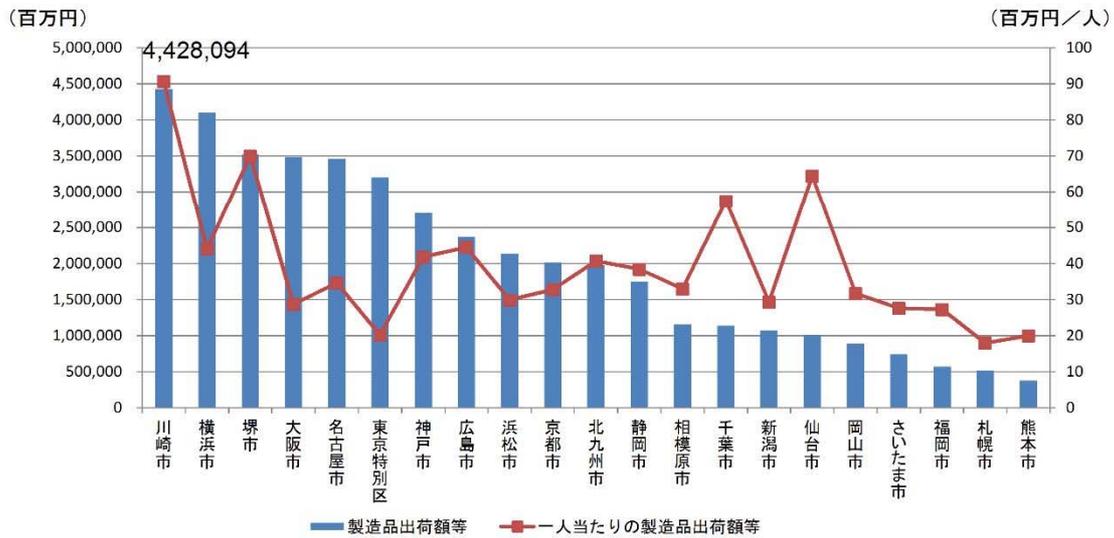


資料：川崎市市民経済計算

※ 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)

製造業における製造品出荷額等の大都市比較 (H25)

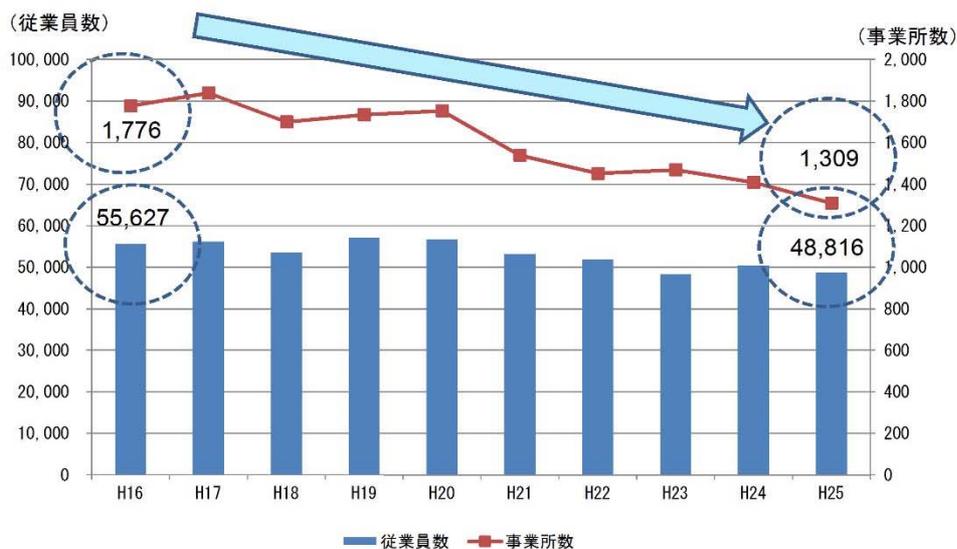
- 本市の製造品出荷額等は、4兆4,280億円で大都市中で第1位
- 従業員1人あたりの額では、9,100万円で大都市中で第1位 ⇒ 高度な産業集積と生産性を実現



資料:工業統計調査

製造業における事業所数及び従業者数の推移

10年間で、事業所数は467所(26.3%)、従業者数は6,811人(12.3%)の減
→ 産業集積の維持・強化が課題



資料:工業統計調査

⑤ 災害対策や環境問題などの重要な課題

日本の面積は世界の面積の1%未満であるにもかかわらず、世界の地震の約1割が日本の周辺で起こっています。とりわけ、今後30年間に約70%の確率で発生するとされている「東海・東南海・南海地震」や、いわゆる「首都直下地震」については、甚大な被害が想定されており、東日本大震災や阪神・淡路大震災の教訓を踏まえた対策が求められています。

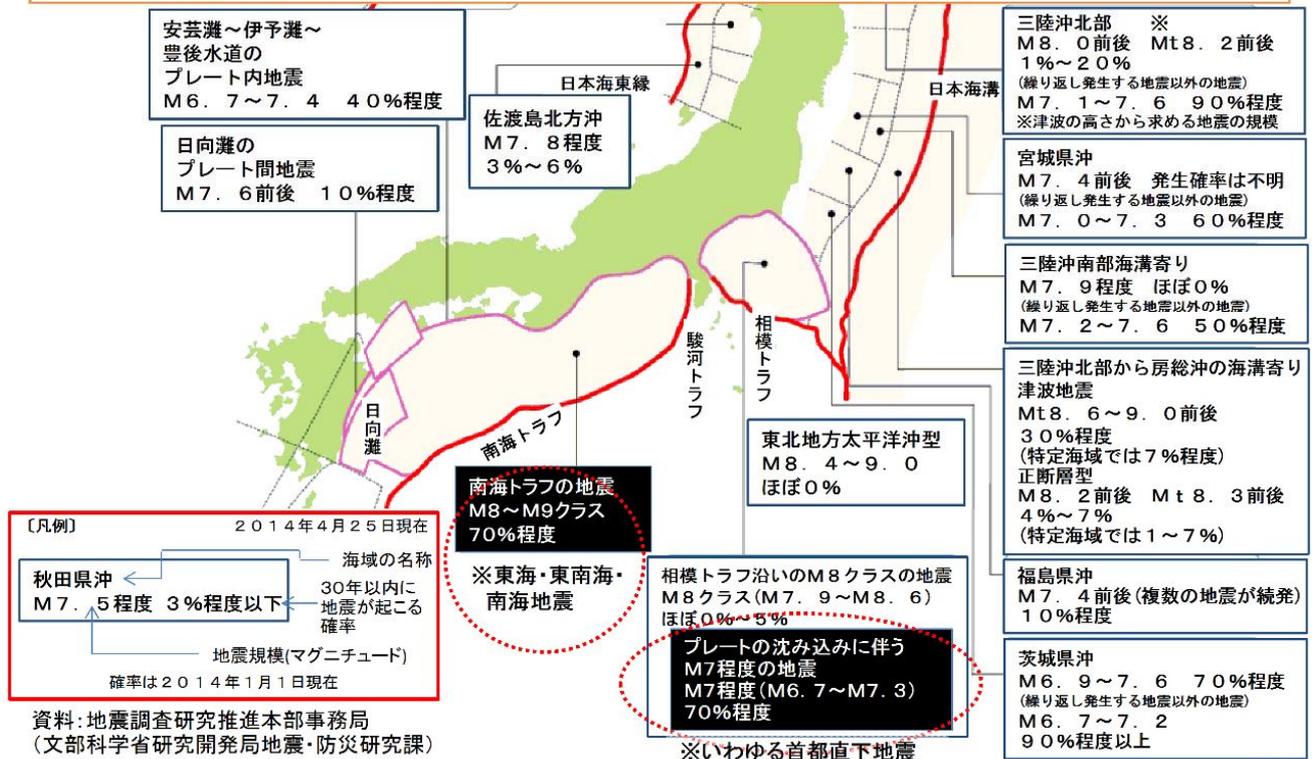
また、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）は、地球温暖化について疑いのない事実であるとしており、温室効果ガスの削減や循環型の社会づくりが求められています。

⑤災害対策や環境問題などの重要な課題

- 自然災害（大規模な地震災害、集中豪雨などによる浸水リスク等）
- 環境・エネルギー問題（地球温暖化への対応、リサイクルなどの推進、生物多様性の保全等）

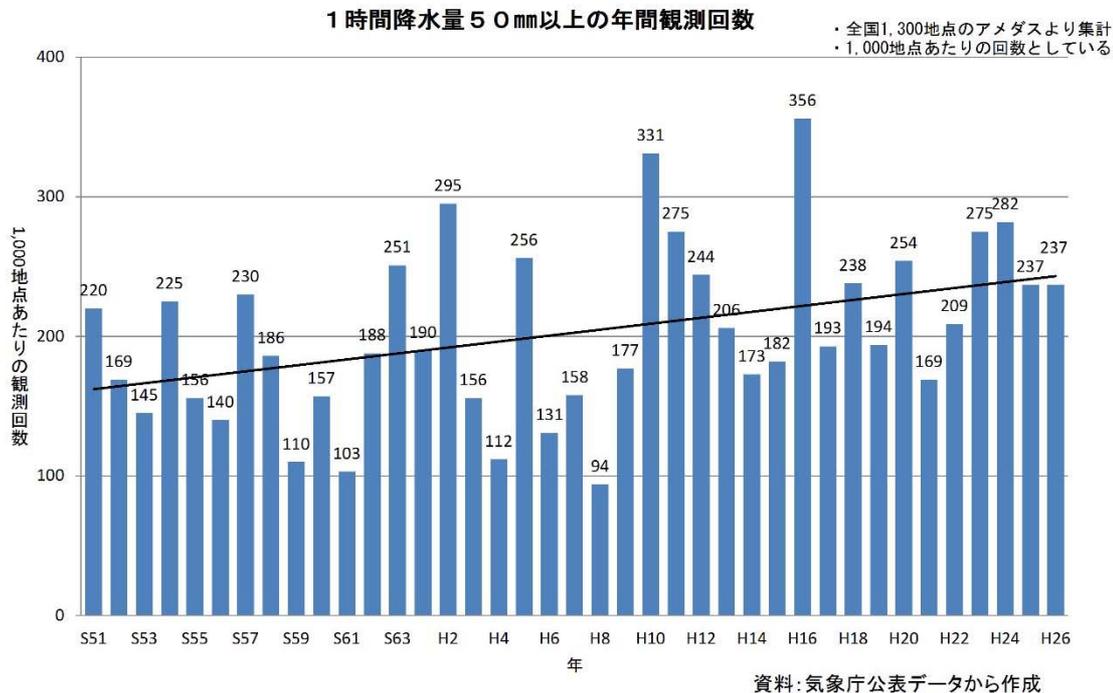
今後30年間に震度6弱以上の地震が発生する確率

日本の面積は世界の面積の1%未満であるにもかかわらず、世界の地震の約1割が日本の周辺で起こっており、日本は世界的に見ても地震による危険度が非常に高い。



降水量に関する状況

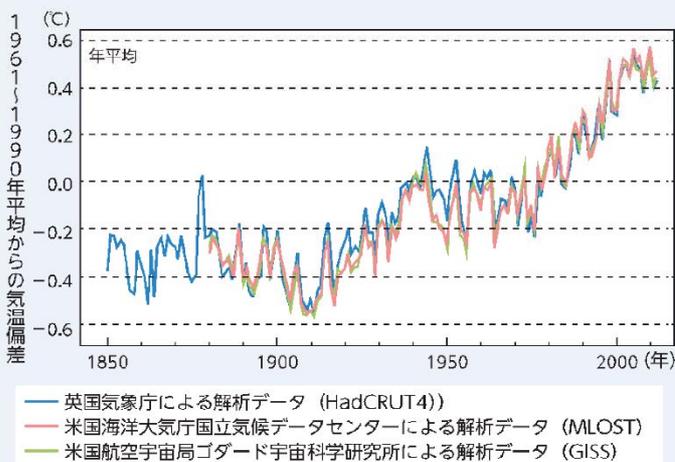
1時間降水量が50mm以上の年間発生回数は増加傾向にある。



世界の気温の上昇

IPCCは、地球温暖化については疑う余地のない事実としており、気温の上昇に伴い、氷床や氷河の減少、海面水位や海水温度の上昇などを指摘している。今後のシナリオのうち危機的なものでは、2100年までに平均気温が2.6～4.8℃、平均海面水位が45～82cm上昇する可能性が高いとしている。

観測された世界の平均地上気温（陸域+海上）の偏差（1850～2012年）



注：偏差の基準は1961～1990年平均
資料：IPCC第5次評価報告書第1作業部会報告書より環境省作成

※「RCP8.5」・かなり高いCO2排出量が続くシナリオ。

※今回（第5次報告）新たに代表的濃度経路（RCP）と呼ばれる4つのシナリオが作成され、可能な限りの地球温暖化対策を前提としたシナリオであるRCP2.6でも、2081年から2100年において、20世紀末ごろに比べて世界の平均地上気温が0.3～1.7℃上昇し、世界の平均海面水位が26～55cm上昇する可能性が高いとされている。

※IPCC・温室効果ガスによる気候変動の見通しや、自然や社会経済への影響、気候変動に対するなど、2,500人以上の科学者が参加し、最新の研究成果に対して評価を行っている「気候変動に関する政府間パネル」

資料：図で見る環境・循環型社会（H26）（環境省）

⑥ 市民の主体的な取組を促し、地域でお互いに助け合うしくみの強化

少子高齢化の進行による超高齢社会の到来など、社会経済状況が大きく変化していく中、これまでの社会の枠組みでは対応することが困難な問題が生じることが想定されます。限られた資源や財源を有効に活用し、持続可能な社会を構築していくためには、行政の果たすべき役割を捉え直した上で、市による直接的な市民サービスの提供に加えて、市民の主体的な取組を促し、地域でお互いに助け合うしくみを強化することが求められます。

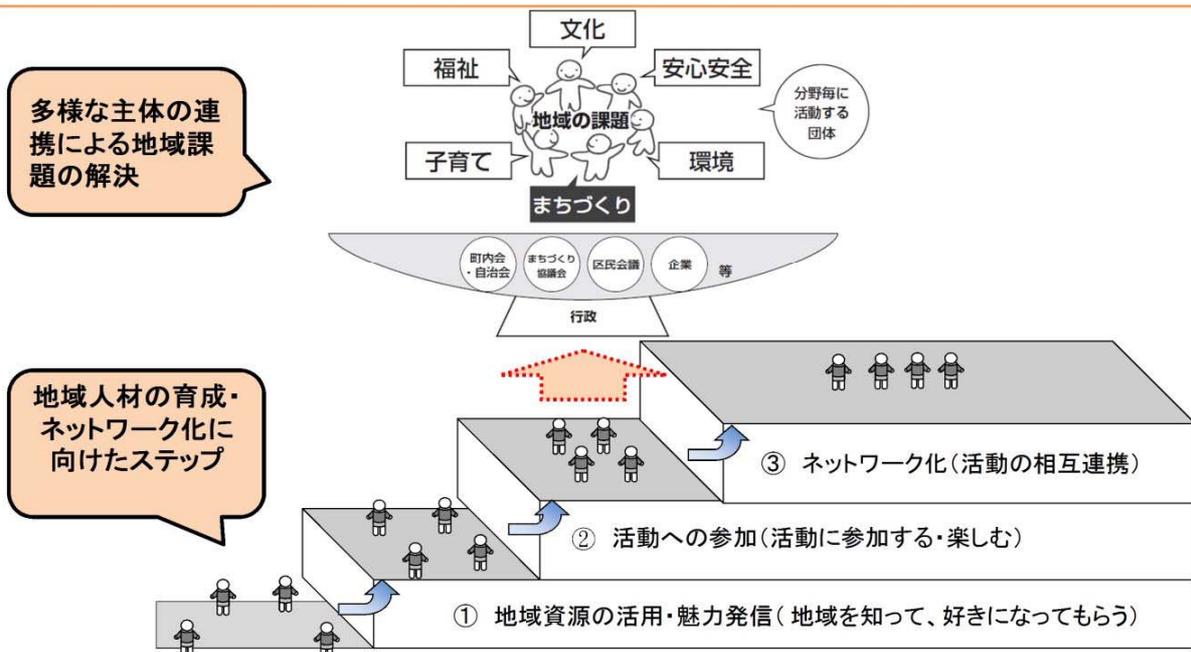
従来から地域コミュニティの中心的存在であった町内会・自治会などの地縁組織が運営上の課題を抱える中、ボランティアやNPO、企業などによる社会貢献活動も広がってきています。地域のつながりを深め、複雑化・多様化する地域課題に的確に対応していくために、地縁組織を中心とする地域コミュニティの活性化とともに、地域を支える新たな人材の育成や、多様な活動の担い手が互いに連携し地域課題を解決できるしくみづくりが求められます。

⑥市民の主体的な取組を促し、地域でお互いに助け合うしくみの強化

- 地域コミュニティの活性化と多様な主体との連携
- 地域人材の育成と多様な主体間のコーディネート機能の拡充

多様な主体の連携による地域課題の解決

多様化する地域課題に柔軟に対応していくため、地域活動の中心的存在となってきた地縁組織とともに、市民活動団体や企業など地域のさまざまな人材を活かすことにより市民主体の持続可能な地域づくりを進めていく。そのための地域人材の育成と主体間の連携を促すしくみが求められる。



(2) 積極的に活用すべき川崎のポテンシャル

川崎には、次のような優れたポテンシャルがあります。このポテンシャルを最大限に活かしながら、取組を進めます。

- 交通・物流の利便性(羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながり、充実した鉄道網・路線バスネットワーク、高度に集積した都市機能 など)
- 先端産業・研究開発機関の集積等(約 400 の研究開発機関、高付加価値化が進んだ臨海部の重化学工業・素材産業、環境・エネルギー等の先端産業、殿町地区(キングスカイフロント)を中心とする生命科学・医療分野の企業・研究機関の集積、市内に立地する多様な大学との連携 など)
- 豊富な文化・芸術資源等(「ミュージア川崎シンフォニーホール」を中心とした音楽のまちづくり、市内に数多く存在する映像資源を活用した映像のまちづくり、「川崎フロンターレ」をはじめとする「かわさきスポーツパートナー」等との連携によるスポーツのまちづくり など)

充実した交通ネットワーク

充実した道路網や鉄道網など、新幹線や羽田空港等へのアクセス性が高く、利便性の高い交通ネットワークが構築されている。



都市計画道路102路線(総延長約305km)のうち、約68%の約207kmが完成している。

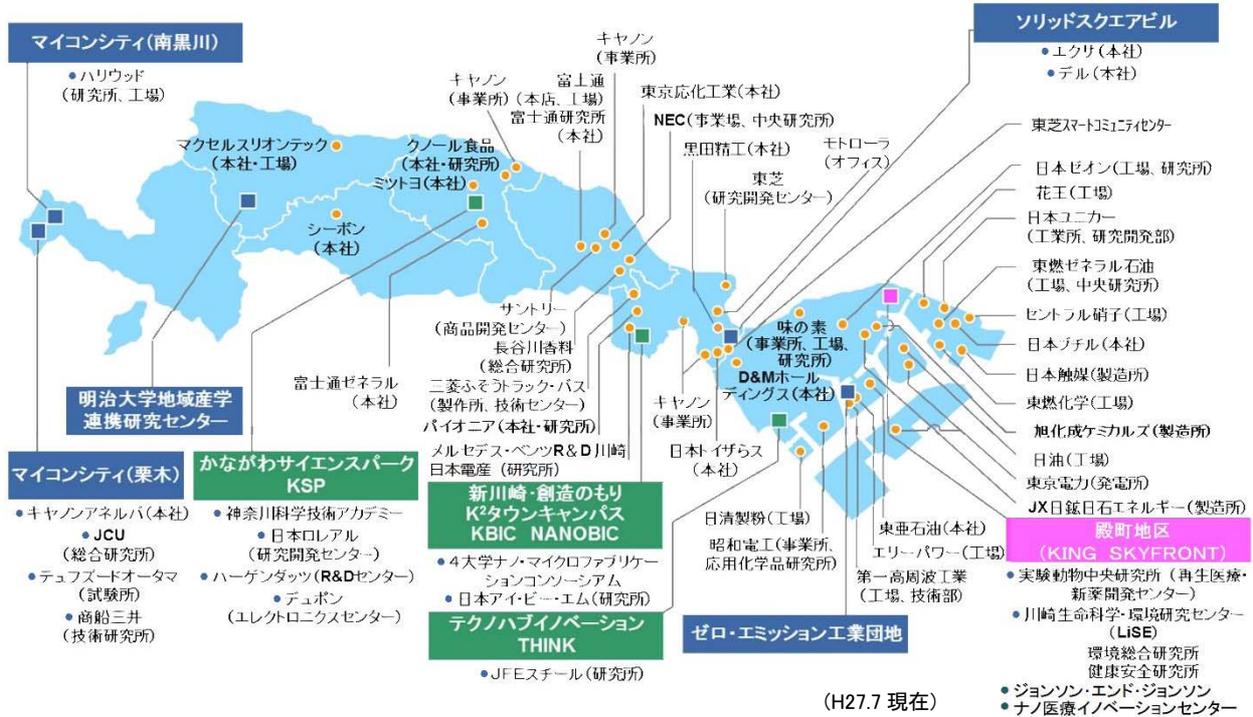


鉄道駅を53駅有する、政令指定都市で2番目に鉄道駅密度の高い都市である。

(H27.7 現在)

主要企業と研究開発機関の立地状況

200以上の研究開発機関が立地し、学術・開発研究機関の従業者割合が政令指定都市でトップ(H24経済センサス)となるなど、産業振興・イノベーションを推進する基盤がある。



文化・芸術・スポーツ資源の活用

音楽のまち・かわさき



音楽のまち・かわさき



フランチャイズオーケストラ「東京交響楽団」

ミュージア川崎シンフォニーホール



平成26(2014)年7月に10周年を迎えたミュージア川崎シンフォニーホール

映像のまち・かわさき



【第69回毎日映画コンクール表彰式】H27.2.10



学校現場における映像制作活動の支援

スポーツのまち・かわさき

〈サッカー・J1リーグ〉川崎フロンターレ

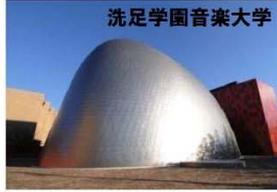


多摩川マラソン ©オールスポーツコミュニティ

- かわさきスポーツパートナー
- 川崎国際多摩川マラソン
- 多摩川リバーサイド駅伝
- 国際トランポリンジャパンオープン
- 東京オリンピック・パラリンピック開催に向けた取組

市内の文化芸術資源の概況

市内には2つの音楽大学をはじめ、4つの市民オーケストラ、100を超える市民合唱団・吹奏楽団などがある。音楽家、舞台芸術家、映像撮影者等の職業に従事する人の割合も高く、全国平均の2～3倍の割合となっている。また、多数の映画館の他、映像スタジオや日本初の映画の単科大学があり、映像制作活動が盛ん。さらに、最新の調査による川崎市民の消費動向は、文化施設入場料への支出が大都市中1位である。



消費生活の動向（平成21～23年平均）



資料：総務省家計調査

川崎市で特化係数の高い職業
 (※特化係数は、全国の割合に対する本市の割合で、1.0を超えると集積の高さを示す。)

順位	総数	
	産業中分類	特化係数
1	音楽家、舞台芸術家	2.91
2	技術者	2.53
3	著述家、記者、編集者	2.45
4	美術家、デザイナー、写真家、映像撮影者	2.25
5	研究者	2.00
6	居住施設・ビル等管理人	1.82
7	経営・金融・保険専門職業従事者	1.76
8	営業・販売事務従事者	1.56
9	事務用機器操作員	1.54
10	法務従事者	1.44

資料：平成22年国勢調査

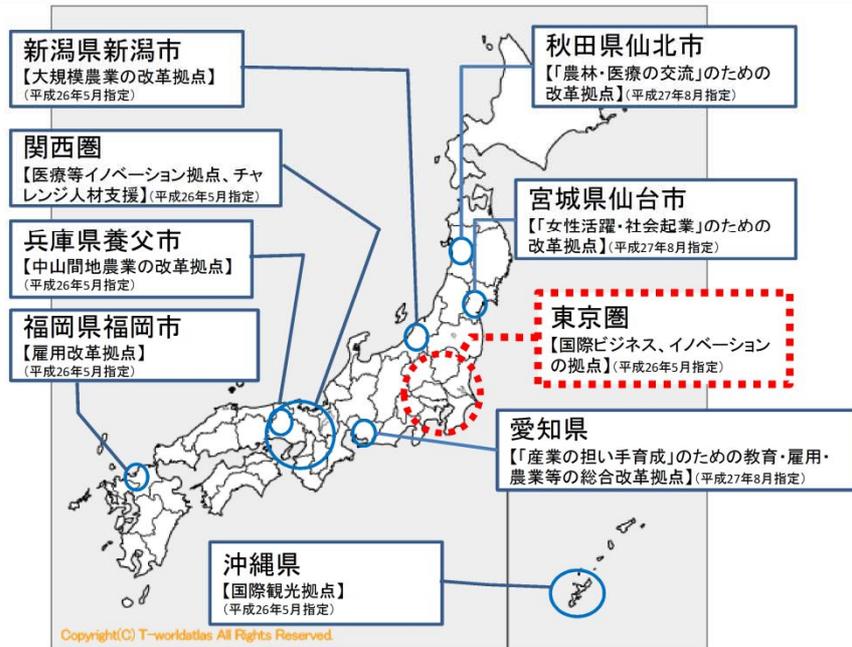
(3) 新たな飛躍に向けたチャンス

川崎がさらに飛躍するチャンスを最大限に活用しながら、取組を進めます。

- 国の成長戦略(本市全域を含む東京圏が国家戦略特区「国際ビジネス・イノベーションの拠点」に指定)
- 首都圏の活力(東京 2020 オリンピック・パラリンピック、羽田空港の更なる国際化)

国家戦略特区

経済社会の構造改革を重点的に推進することにより、産業の国際競争力の強化、国際的な経済活動の拠点の形成を促進し、規制改革を総合的・集中的に推進するため、国家戦略特区が指定されている。



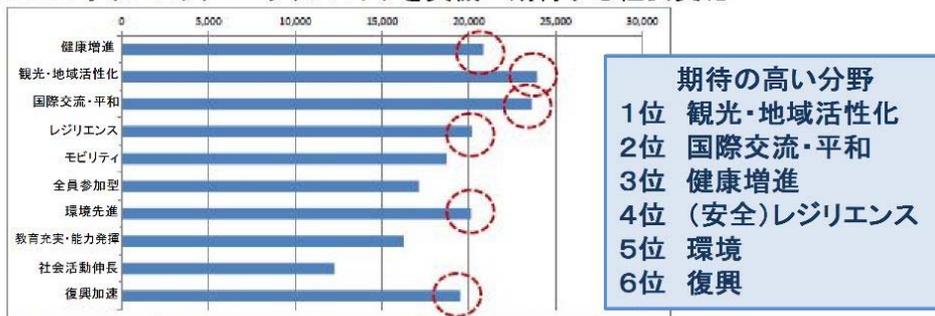
東京2020オリンピック・パラリンピックへの期待

全国20～60歳代の男女3,500名に対し東京2020オリンピック・パラリンピックによって持続的にもたらされる効果(レガシー)に関する意識調査を実施

東京2020オリンピック・パラリンピックに対する期待(2020年東京大会を契機に社会が良くなるか?)



東京2020オリンピック・パラリンピックを契機に期待する社会変化



注:重視すべき順位を1~10位まで回答したデータについて1位10点、2位9点...10位1点として点数化

資料:三菱総合研究所「オリンピックレガシーに関する意識調査」(平成26(2014)年1月)

6 計画推進にあたって、重要な節目となる年次及びポイント

およそ 30 年後の未来を見据えた上で、重要な節目となる年次及びポイントを設定します。

(1) 【重要な節目となる年次及びポイント 1・平成 32(2020)年】

「国の成長戦略や東京 2020 オリンピック・パラリンピックなど「新たな飛躍のチャンス」を最大限に活かします。」

国の成長戦略や首都圏の活力を最大限に活用しながら、力強い産業都市として世界をリードする姿や、子どもや高齢者、障害者など、多様な人々が生き生きと暮らし、スポーツや文化・芸術があふれる、川崎の魅力を世界に向けて発信していくため、重要なポイントとなる年次

⇒主に、5- (3) 「新たな飛躍に向けたチャンス」(P20)に対応した年次及びポイント

(2) 【重要な節目となる年次及びポイント 2・平成 36(2024)年】

「およそ 10 年後の市制 100 周年に向けて、まちづくりを進めます。」

交通・物流の利便性や、先端産業・研究開発機関の集積、豊富な地域資源とそれらを活用した市民・企業等との協働の取組などを活かして、市のシンボルとなる施策や事業を計画的に進めるため、重要なポイントとなる年次

⇒主に、5- (2) 「積極的に活用すべき川崎のポテンシャル」(P17)に対応した年次及びポイント

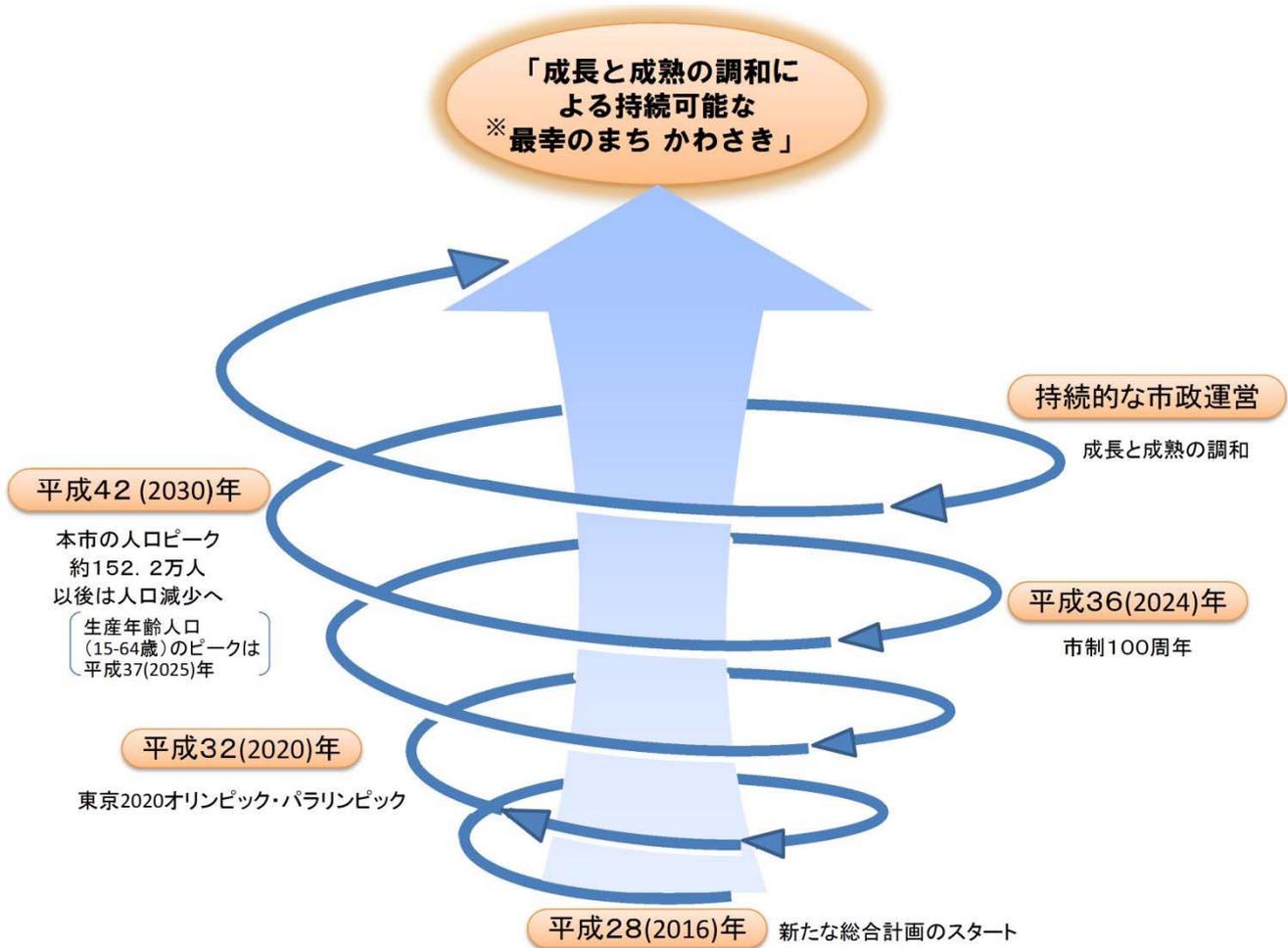
(3) 【重要な節目となる年次及びポイント 3・平成 42(2030)年(平成 37(2025)年)】

「人口減少への転換を見据えて、持続可能な社会を構築します。」

総人口や生産年齢人口の減少、更なる少子高齢化の進展を見据えて、都市インフラの老朽化への対応や、経済のグローバル化への対応、自然災害・環境・エネルギー問題への対応、多様な主体の連携など、持続可能な社会を構築する上で、重要なポイントとなる年次

⇒主に、5- (1) 「将来を見据えて乗り越えなければならない課題」(P6)に対応した年次及びポイント

めざす都市像の実現に向けて 重要なポイントとなる年次と視点



※「最幸」とは…川崎を幸せのあふれる「最も幸福なまち」にしていきたい
という思いを込めて使用しています。

総論

基本
構想

基本
計画

10年
戦略

実施
計画
【政策体
系別】

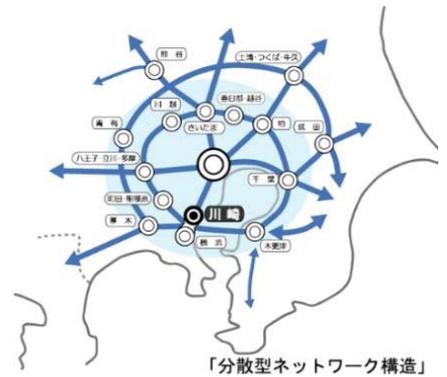
実施
計画
【区】

進行
管理

7 都市構造と交通体系の考え方

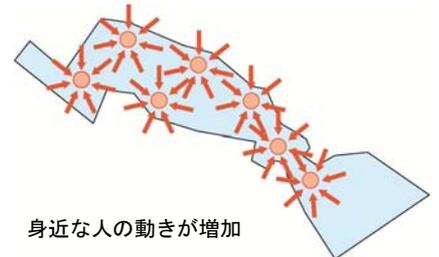
(1) 背景と現状

本市はこれまで、近隣都市と適切に役割を分担しながら、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」都市構造をめざしてまちづくりを推進してきました。特に、厳しい財政状況を踏まえ、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います。



「分散型ネットワーク構造」

今後の超高齢社会の到来等を見据えた都市構造及び交通体系を考えると、住まいを起点とした、市民の日常生活を支える身近な生活エリアの重要性が、これまで以上に高まることが予想されることから、首都圏における本市の位置づけや役割を踏まえつつ、より身近なまちづくりを意識した取組をあわせて進めることが必要です。



身近な人の動きが増加

(2) 今後の方向性

①魅力と活力にあふれた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住みやすく暮らしやすいまちづくりに取り組みます

～広域調和・地域連携型の都市構造を引き続きめざします～

首都圏機能の強化、まちの魅力や活力の向上等のため、これまで積み重ねてきたストックや、地理的優位性を活かした「広域拠点」「臨空・臨海都市拠点」の整備等により、「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」を引き続き推進するなど、持続可能なまちづくりの更なる推進に取り組みます。

また、市民の身近な日常生活は、住まいを起点に、近隣地域から身近な駅やターミナル駅周辺など、鉄道路線に沿ったエリアで展開しています。

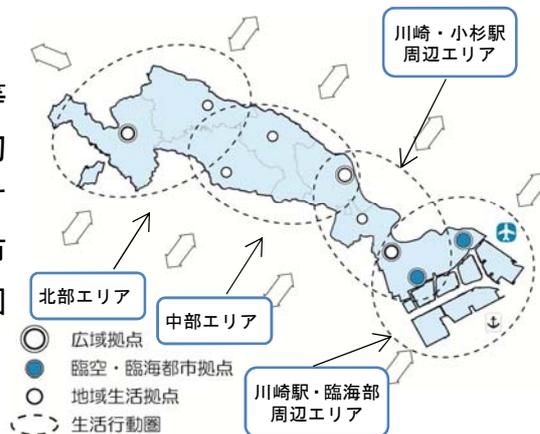
このような市民の行動圏域を意識するとともに、今後の少子高齢化に伴う社会的要請を見据え、地域課題にきめ細やかに対応するため、「地域生活拠点」等の整備をはじめとした、「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり」を推進します。あわせて、広域的な交通網・市域の交通網・身近な交通環境などの整備を進め、持続可能なまちづくりに向けた、効率的・効果的な交通体系の構築を推進します。

②魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進に取り組みます

市民の日常的な生活エリアである「生活行動圏」は、広域的に展開する市民の行動や産業経済活動、交通網の整備状況や地域の特性などから、鉄道沿線を中心に展開しており、川崎駅・臨海部周辺エリア、川崎・小杉駅周辺エリア、中部エリア、北部エリアの概ね4つに大別することができます。

これらの市民の行動や産業経済活動の動向等を踏まえて、近隣都市拠点と役割や機能を適切に分担・補完しながら、都市拠点整備を推進するとともに、近隣都市との連携や首都圏の都市機能を支える交通ネットワークの強化などを図り、魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくりの更なる推進に取り組みます。

■都市構造イメージ図



- **広域拠点**:川崎駅、小杉駅、新百合ヶ丘駅周辺地区
- **臨空・臨海都市拠点**:殿町・大師河原、浜川崎駅周辺地域
- **地域生活拠点**:新川崎・鹿島田駅、溝口駅、登戸・向ヶ丘遊園駅、鷺沼・宮前平駅周辺地区

●広域拠点の整備

グローバル化が急速に進展する中で、首都圏の好位置に立地し、鉄道や道路などの恵まれた都市基盤を有する本市の強みを最大限に活かした拠点整備や、時代の変化に応じた都市機能の集積・更新を進めることで、都市の活力を高め持続可能なまちづくりを推進します。

■広域拠点位置図



a 川崎駅周辺地区

商業・業務・文化・都市型住宅等の民間活力を活かしたまちづくりを推進し、特に、西口を中心に、大規模な土地利用転換を適切に誘導するとともに、東口・西口駅前広場の再編など、都市基盤整備を進めることで、広域拠点にふさわしいまちづくりに取り組んできました。

今後も、北口自由通路等の整備により、駅東西の回遊性・利便性のより一層の向上を図ります。また、京急川崎駅周辺地区や建物の高経年化が進む東口の既成市街地等において、計画的な土地利用誘導や既存ストックの有効活用など、民間活力を活かした多様な都市機能の集積を図り、本市の玄関口としてふさわしい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。



航空写真(川崎駅周辺地区)

b 小杉駅周辺地区

J R横須賀線武蔵小杉駅や駅前広場・道路等の公共施設の整備にあわせ、商業・業務・都市型住宅等の機能集積を推進するとともに、老朽化した公共・公益施設の再編整備を駅近くで行うことで、効率的で利便性の高いまちづくりに取り組んできました。



航空写真（小杉駅周辺地区）

今後も、小杉駅北側地区や国道409号線沿道などで、民間活力を活かした計画的かつ段階的なまちづくりに取り組み、武蔵小杉駅を中心としたさまざまな都市機能がコンパクトに集積する、歩いて暮らせるまちづくりを推進します。

c 新百合ヶ丘駅周辺地区

円滑な都市活動を支える世田谷町田線や尻手黒川線などの幹線道路の整備にあわせ、都市型住宅・商業等の都市機能の集積に加え、大学や文化・芸術施設等が立地する地区の特徴を活かしたまちづくりに取り組んできました。



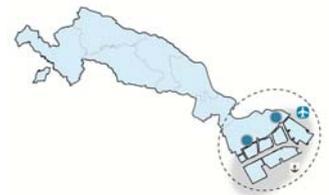
川崎市アートセンター

今後も、豊かな自然環境と文化・芸術等の地域資源、充実した都市機能を活かし、土地利用転換の適切な誘導とともに、交通環境改善を図り、文化・芸術が息づく魅力あるまちづくりを推進します。

● 臨空・臨海都市拠点の整備

臨海部には、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルがあります。これらを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培った環境技術を活かした国際貢献などが進められています。今後も臨海部の持続的な発展を促すため、こうした取組を引き続き推進するとともに、これらを支える都市基盤整備や土地利用の誘導を進め、我が国の経済を牽引する活力ある臨空・臨海都市拠点の形成を進めます。

■臨空・臨海都市拠点位置図



a 殿町・大師河原地域

羽田空港との近接性を活かし、キングスカイフロントを中心に、ライフサイエンス・環境分野の世界最高水準の研究開発から新産業を創出する拠点形成に取り組んできました。

今後も、国内外の高度な研究開発人材や研究機関や企業の集積を進め、また、羽田空港周辺地区との連携強化や連絡道



航空写真（臨海部）

路の整備により、世界的な成長戦略拠点の形成を図ることで、イノベーションの創出等を誘発し、その効果を京浜臨海部や市域に波及させるとともに、日本経済の持続的な発展を牽引するまちづくりを推進します。

b 浜川崎駅周辺地域

浜川崎駅周辺地域では、市民・事業者・行政の連携・協力による、都市型住宅・商業等の都市機能の集積に加え、小田栄駅や路線バスの路線新設等の都市基盤施設の整備など、計画的なまちづくりに取り組んできました。

今後も、広域的な視点から求められる機能の導入や土地利用転換の動向を視野に入れながら、活力ある拠点形成に向けたまちづくりを推進します。

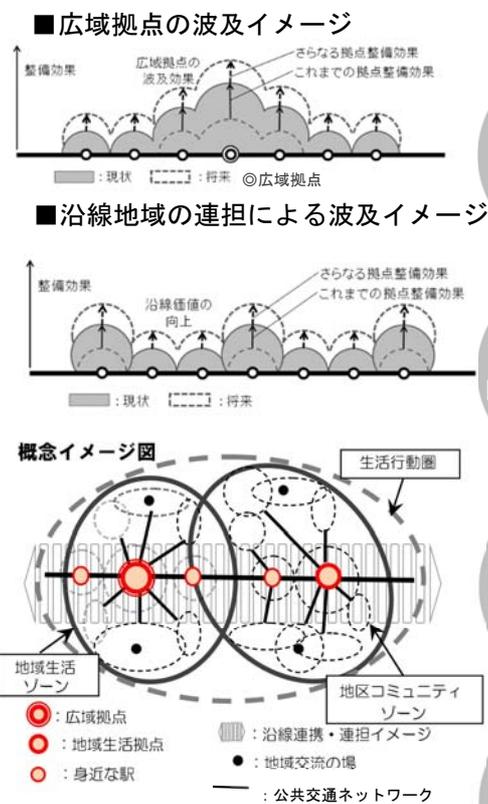
③身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくりを推進します

市民生活は、住まいを起点とした町内会や自治会などの地域の基礎的な単位である「地区コミュニティゾーン」、ターミナル駅などを中心とした概ね行政区を単位とする「地域生活ゾーン」、及び鉄道沿線に展開する「生活行動圏」によって構成されています。

川崎・小杉・新百合ヶ丘の広域拠点等の重点的整備により、商品販売額の増加や地価の上昇など、まちづくりによる大きな効果が見られ、広域拠点等につながる駅周辺にも波及しています。このことから、4つの生活行動圏のエリアでは、この状況を捉え、効率的かつ効果的に波及効果を広げ、地域の特性を活かしたまちづくりが大切となっています。

そこで、まちの波及的發展を促しながら、超高齢社会の到来を見据え、地域のニーズにきめ細やかに対応するため、「誰もが安心して暮らせる住まいと住まい方の充実」や「地域生活拠点及び交通利便性の高い身近な駅周辺などのまちづくり」を推進します。

あわせて、身近な地域間の相互の連携を促すため、公共交通を主体とした駅へのアクセス向上等の「将来にわたる市民の暮らしを支える交通ネットワークなどの強化」に取り組めます。これらにより、地域生活ゾーンの更なる自立と連携強化や沿線等の地域の相互連携を促進し、鉄道を主軸とした都市の一体性と都市機能の向上を図り、身近な地域が連携するまちづくりを進めます。



●生活行動圏の各エリアごとの特徴とまちづくりの方向性

拠点整備の波及効果を効率的かつ効果的に活用し、地域生活拠点を中心に、4つのエリアのそれぞれの特性を活かした身近なまちづくりを推進します。

a 川崎駅・臨海部周辺エリア

- ・JR南武支線及び京急大師線沿線と埋立地を中心とした川崎臨海部を有する川崎区内の範囲
- ・戦前からの川崎市の中心市街地で、京浜工業地域の発展に伴って、市街化が進展した古くからの市街地と臨海部の工業地域からなるエリアであり、特に、JR南武支線沿線は、戦災の影響が少なかったこともあり、狭あい道路や木造住宅が多く、木造密集市街地が市域で最も集中
- ・川崎区は市内で唯一、自区内への通勤が過半を占め、居住地としての特性と就業地としての特性を併せもつエリアであるが、近年では、住・工が混在する地域の工場が都市型住宅に転換
- ・臨海部や川崎駅周辺は、本市及び京浜工業地域の発展を支える中で企業集積が促進し、川崎駅を中心に放射状の路線バスネットワークが充実

JR南武支線や京急大師線、地域コミュニティなど都市の発展過程で蓄積された地域資源を最大限に活用するため、新駅の設置や交通広場等の整備を契機に、駅までのアクセスや交通結節機能の改善など、鉄道と路線バスの連携等による臨海部の公共交通機能の強化を図るとともに、防災面を含めた住環境の改善などの魅力向上の取組を段階的に実施することで、居住者や就業者、産業活動を支え、まちの活力と魅力が持続するまちづくりを推進します。

b 川崎・小杉駅周辺エリア

- ・JR南武線沿線で、幸区、中原区を含む範囲
- ・戦災後、臨海部の工業の発展に伴い、従業員の居住地として急速に市街化が進展したことにより、狭あい道路や木造住宅が多く存在
- ・道路・鉄道ともに、交通利便性が高く、居住地としての人気と世界的企業等が立地する就業地としてのポテンシャルも持つエリア
- ・平坦で、エリアの奥行きが狭く、徒歩や自転車での身近な駅へのアクセスが多い

多摩川や夢見ヶ崎公園など自然環境資源や沿線に立地する世界的企業などエリアのポテンシャルを最大限に活用するため、沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら駅前の顔づくりの誘導や駅までのアクセスの向上など、民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりを推進します。

c 中部エリア

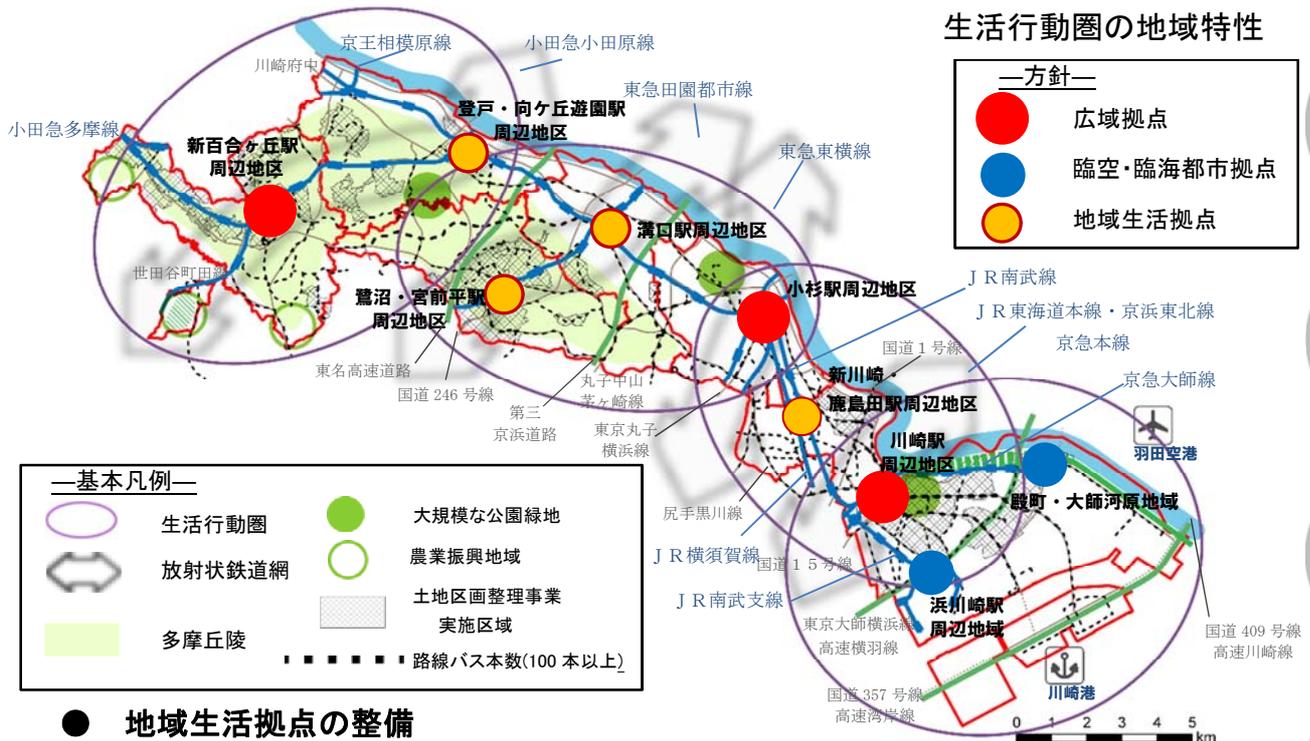
- ・東急東横線沿線、田園都市線沿線の地域で、中原区、高津区及び宮前区を含む範囲
- ・鉄道整備と同時期に区画整理などの計画的な市街地形成が進められ、同年代の居住者が一定期間に増加し、今後、高齢化や建物の高経年化が同時期、かつ、急激な発生が懸念されるエリア
- ・山坂が多く、駅勢圏に比べエリアの奥行きが広く、路線バスでの駅までのアクセスが多い

鉄道を軸に、駅を中心に多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や交通結節機能の強化、それらに伴う路線バスサービスの充実などによる駅までのアクセスの向上などを図るとともに、計画的に整備された良好な市街地や町内会や自治会などの地域コミュニティを活かした協働の取組による鉄道沿線のまちづくりを推進します。

d 北部エリア

- ・小田急小田原線、多摩線沿線の地域で、麻生、多摩区を含む範囲
- ・計画的に形成された市街地と古からの市街地及び住宅団地群が混在
- ・大学や文化・芸術施設に加え、生田緑地などの自然環境も豊富なエリア
- ・山坂が多く、駅勢圏に比べエリアの奥行きが広く、駅までの路線バスでのアクセスが多い

鉄道駅周辺を中心に、沿線の都市拠点と連携して、路線バスサービスの充実などによる駅までのアクセス向上や地域特性などに応じた利便性向上などに取り組みます。また、計画的に整備された住宅団地、多摩川・緑地など恵まれた自然環境や大学、文化的施設などの地域資源と鉄道駅のポテンシャルというさまざまな地域特性を活かした個性あるまちづくりを推進します。



● 地域生活拠点の整備

a 新川崎・鹿島田駅周辺地区

民間の土地利用の機動的な誘導及び市街地再開発事業等の推進により、利便性の高い拠点形成を推進します。また、「新川崎・創造のもり」を核として、引き続き、ものづくり・研究開発機能の強化を図ります。

b 溝口駅周辺地区

ターミナル駅として、駅前広場などの交通機能の強化とあわせて、歴史的・文化的資源や地域に密着した商店街などを活かした拠点の形成を推進します。

c 鷺沼・宮前平駅周辺地区

民間活力を活かした駅前広場の再整備等による、鷺沼駅周辺を中心に多様な都市機能の集積及び交通結節機能の強化に向けた取組を推進します。

d 登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区

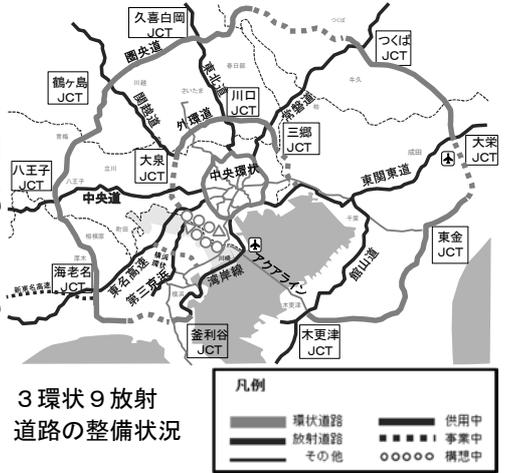
登戸土地地区画整理事業による安全で快適な暮らしを支える都市基盤整備とあわせて、都市機能の強化を促進するとともに、多摩川や生田緑地などの地域資源を活かした魅力的な拠点の形成を推進します。

④持続可能なまちづくりに向け効率的、効果的な交通体系の構築を推進します

a 広域的な交通網の整備

首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が、本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成を進めます。

さらに、本市の新たな飛躍に向けた拠点形成や首都圏機能の強化を図るため、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化などを進めます。



b 市域の交通網の整備

慢性的な渋滞は大きな経済損失を招き、環境や交通安全、路線バスの運行など、市民生活にさまざまな影響を与えています。このことから、広域的な鉄道・道路網と一体となったまちづくりや地域交通を支える機能的な市域の交通網を形成するため、鉄道の連続立体交差化や幹線道路等の整備を推進するとともに、駅との交通結節機能の強化や早期に効果が発現する交差点改良など、効率的・効果的な取組を推進します。

c 身近な交通環境等の整備

超高齢社会の到来を見据え、身近な交通の一層の充実を図るため、高齢者や障害者など誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮し、歩行者空間の整備や公共交通などの利用環境の整備を進めるとともに、関係団体や警察などと連携して交通安全対策を推進するなど、よりきめ細やかな取組を進めることで、誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の整備を推進します。

市民生活を支えるバス等の公共交通は、駅を中心に利便性の向上や機能強化を図るなど、効果的な利用促進を図ります。駅までのアクセスの向上は、路線バスを基本とし、路線バスサービスの維持、向上をめざし、輸送需要、地形、道路基盤や走行環境など地域の特性を踏まえた効率的・効果的な運用や隣接都市とも連携した路線の見直しなど、社会実験の手法を効果的に活用しつつ、バス事業者と連携した取組を推進します。さらに、コミュニティ交通に関する積極的な情報提供や技術的支援、環境整備をはじめ、タクシーや送迎バス等の既存資源の有効活用など、多様な主体との連携の検討を重点的に行いながら地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組を支援するなど、持続可能な交通環境の整備に向けて、地域の特性やニーズに応じた取組を推進します。

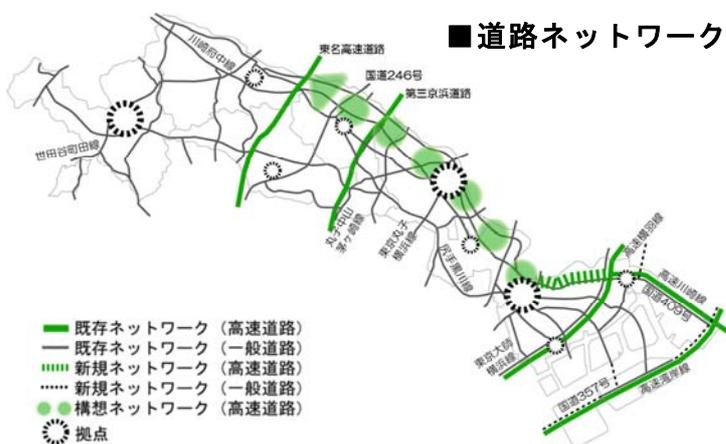
⑤交通網整備の方向性

a 道路

首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、本市の都市機能を強化する広域的なネットワークの形成や、市内の交通混雑の解消及び沿道環境の改善、また、災害時における物資輸送を支える道路ネットワークの確保のため、川崎縦貫道路や国道357号線など広域的な幹線道路網整備の取組を推進します。

また、交通混雑の緩和、防災機能の強化、港湾貨物の円滑な輸送など臨海部の活性化に向けて、臨港道路東扇島水江町線の整備を進めるとともに、羽田空港周辺との連携を強化し、羽田空港を中心とした一体的な成長戦略拠点の形成に寄与する羽田連絡道路の整備を進めます。

市域の交通網については、都市の活力を支え、日常生活における安全、安心、快適な交通環境の構築に向け、整備を優先する路線を厳選し、整備路線の重点化など、これまで以上の「選択と集中」による早期の効果発現に向けた効率的・効果的な道路整備を推進します。また、早期に効果が発現する交差点改良など局所的かつ即効的な対策による早期の効果発現を図ります。



b 鉄道

広域鉄道ネットワークの充実や既存鉄道路線の輸送力増強等による混雑緩和の促進に向けて、鉄道事業者や他自治体との連携により、既存ストックを最大限に活かし、公共交通の機能強化を図るため、内陸部については、JR南武線の長編成化の促進、東急田園都市線や小田急小田原線の複々線化の促進、横浜市営地下鉄3号線延伸の検討、臨海部についてはJR東海道貨物支線貨客併用化等の検討などの取組を推進します。鉄道による交通遮断や地域分断、踏切事故の解消に向け、京浜急行大師線、南武線（武蔵小杉駅～尻手駅間）の連続立体交差化の取組を進めます。

