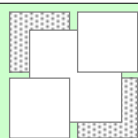


# 第 1 部 まちの現状

## まちの現状



# まちの現状

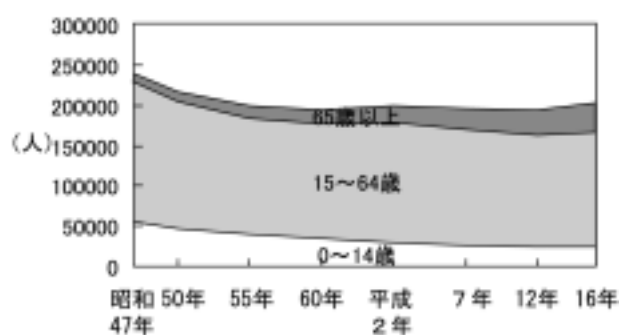
## 1 川崎区の変遷

- ・川崎区は本市の南東部に位置し、海側に開けた平たんな地形で、北側には東京都境となる多摩川が流れています。
- ・東海道の宿場町、川崎大師平間寺の門前町として開けた川崎区では、明治期から第二次大戦前にかけて東京からの工場移転が集中し、市街化が進みました。これを支えるため、海浜の埋立てや鉄道の整備、都市計画区域の指定、土地区画整理事業等が行われました。
- ・第二次大戦では、川崎区の市街地の大半が焦土と化し、戦後すぐに工業都市再生を基本とする復興計画が立てられ、昭和 21 (1946) 年には復興土地区画整理事業 (1,161 ha) の区域が決定し、新たな都市づくりが始まりました。臨海部では、大規模な埋立てが行われ、公共ふ頭が整備され、鉄鋼と石油コンビナートの集中する重化学工業地帯が形づくられました。
- ・工場の集中は、公害問題など様々な都市問題につながりましたが、工場への公害規制を行うことにより産業公害を克服してきました。
- ・産業構造の変化の中で、工場の再編や移転などが進むにつれ、人口も減少傾向に転じ、活力の低下がみられ始めました。
- ・昭和 60 年代以降は、商業・業務中心地としての機能強化をめざして川崎駅前再開発が行われるとともに、臨海部では東京湾アクアラインや物流センターの整備が進められ、商業・業務・流通等の機能強化が図られています。

## 2 人口動態

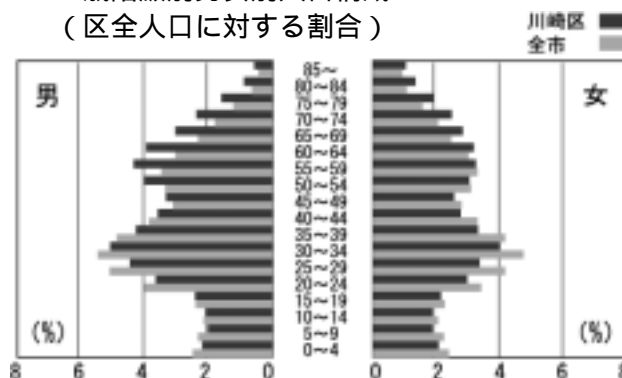
- ・区が誕生した昭和 47 (1972) 年には約 234,700 人であった人口は減少傾向にありましたが、昭和 60 (1985) 年以降は増減を繰り返しており、平成 17 (2005) 年には約 203,700 人となっています。
- ・年齢別の人口構成は、全市平均と比べ 50 歳以上の人口割合が高く、50 歳未満の人口割合が低くなっており、全市平均と比べ少子高齢化が進んでいます。
- ・町丁別の人口増減率をみると、J R 東海道線と第一京浜 (国道 15 号線) の間の地域で人口の増加、第一京浜 (国道 15 号線) 以南の地域で人口の減少が多くみられます。

■ 人口推移 (年齢 3 区分別)



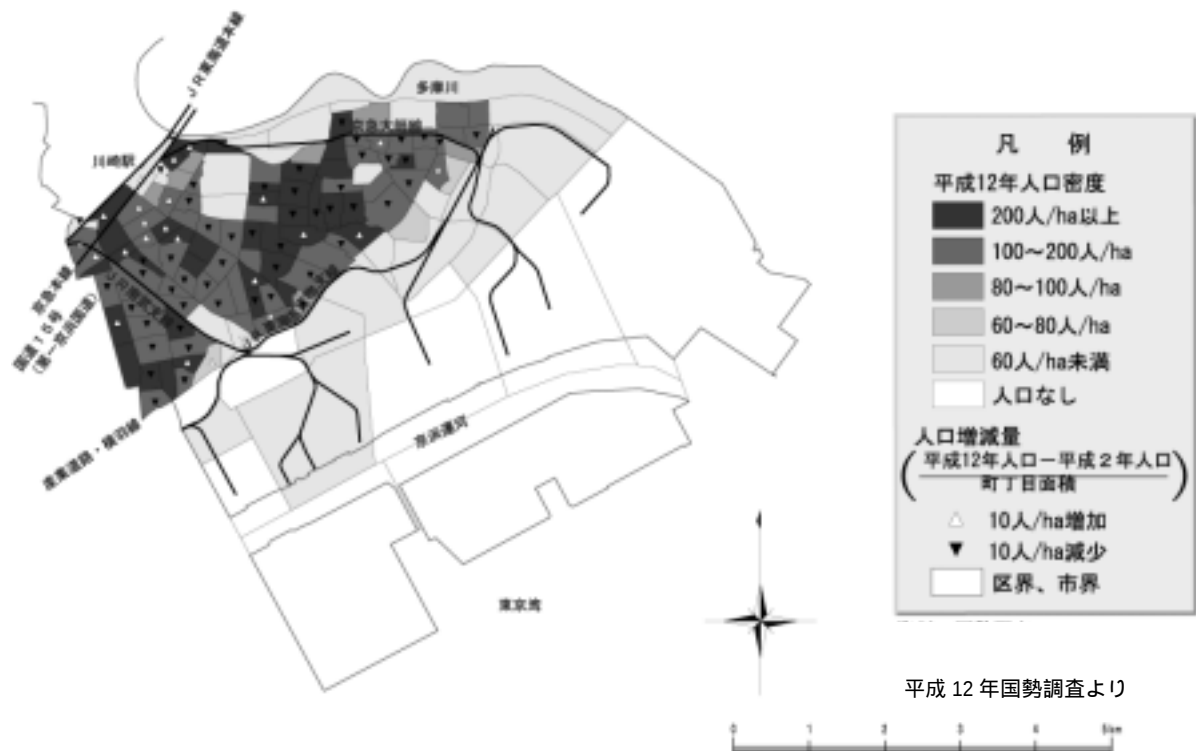
平成 16 年川崎市統計書より

■ 5 歳階級別男女別人口構成  
(区全人口に対する割合)



平成 16 年川崎市統計書より

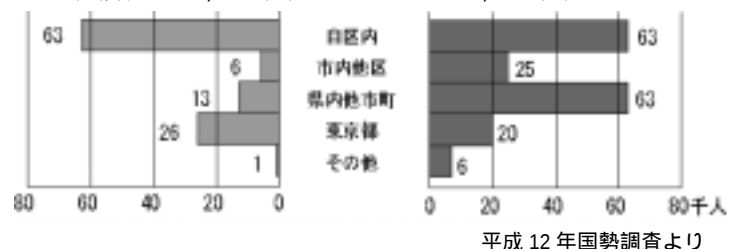
### ■町丁別人口密度 + 増減図



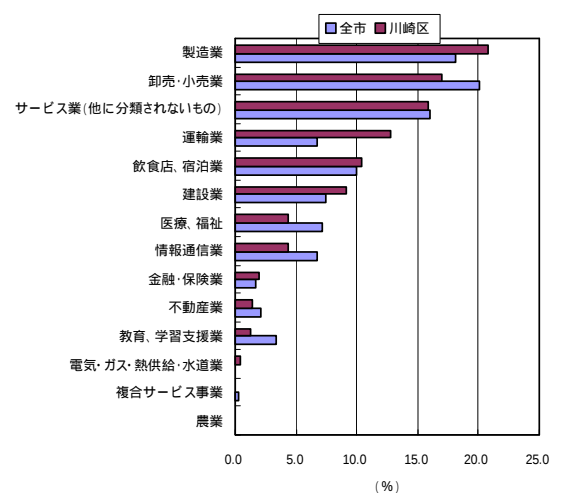
## 3 川崎区の産業

- 川崎区の就業状況をみると、区内に居住する従業者及び通学者約109,000人のうち、就業先や通学先が区内にある人は約63,000人、区外にある人は46,000人となっています。一方で、区内に就業先や通学先がある約177,000人のうち、区外からやって来る人は約114,000人となっています。特に県内他市町から就業や通学でやって来る人が多く、本市のみならず県内においても商業や工業等、産業の大きな役割を持っています。
- 産業大分類別従業者数の割合をみると、区内では製造業、卸売・小売業、サービス業の割合が高くなっています。全市平均と比べると、運輸業、製造業、建設業の割合が高くなっています。
- 事業所従業者数は、平成3（1991）年以降減少を続けていますが、依然として全市に占める割合は大きく、平成16（2004）年には約142,300人となっており、全市の約32%を占めています。

- 区内に常住する従業者・通学者の従業・通学地別の人数 = 109,000人
- 区内での従業者・通学者の常住地別の人数 = 177,000人

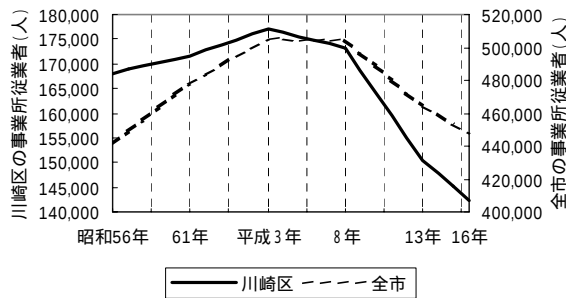


### ■産業大分類別従業者数の割合



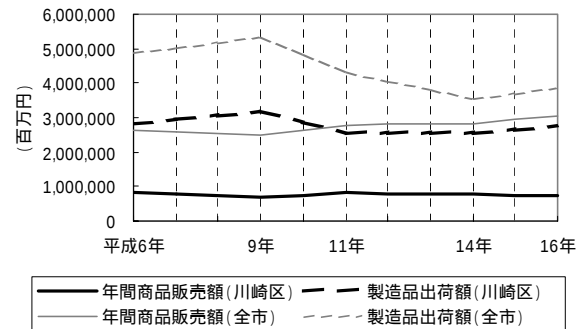
- ・年間商品販売額は、全市と同様に横ばい状態で推移しており、平成 16（2004）年には約 7,500 億円となっています。製造品出荷額等は、全市同様に平成 9（1997）年をピークに減少傾向にありましたが、平成 11（1999）年以降は全市が引き続き減少傾向にある中、横ばい状態で推移しており、平成 16（2004）年には約 2 兆 7,800 億円となっています。全市に占める割合は、平成 16（2004）年で、年間商品販売額が約 25%、製造品出荷額等が約 72%となっており、平成 11（1999）年以降、製造品出荷額等の全市に占める割合が増してきています。このように本市の産業の中心としての役割は、ますます大きくなっています。

#### ■事業所従業者数の推移



事業所・企業統計調査より

#### ■年間商品販売額と製造品出荷額等の推移

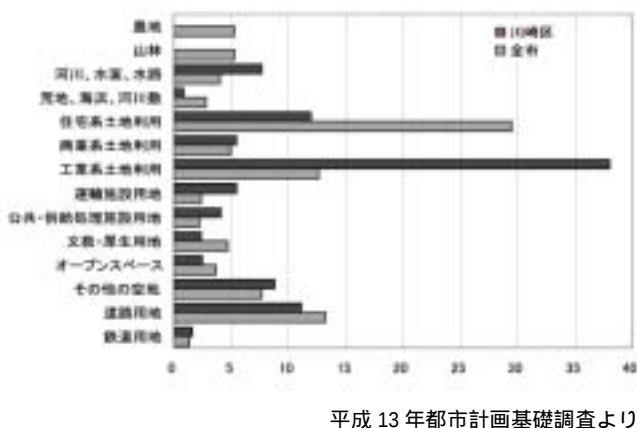


商業統計調査及び工業統計調査より

## 4 土地利用からみる川崎区

- ・川崎区の面積は 40.25  $\text{km}^2$ で、その土地利用面積の構成をみると、工業系土地利用の割合が最も高く、全体の約 38%となっています。全市平均と比べると工業系土地利用の割合が高く、農地、山林はなく、住宅系土地利用の割合が低いという特徴があります。
- ・用途別に土地利用をみると、工業系土地利用は、産業道路（東京大師横浜線）から東京湾側に広がる臨海工業地帯と多摩川沿いに集積しています。
- ・商業系土地利用は、JR東海道線と第一京浜（国道 15 号線）の間の地域に集積しています。また、主要な道路沿道にも集積しています。
- ・住居系土地利用は、第一京浜（国道 15 号線）と産業道路（東京大師横浜線）の間の地域に集積しています。

#### ■土地利用面積の構成率



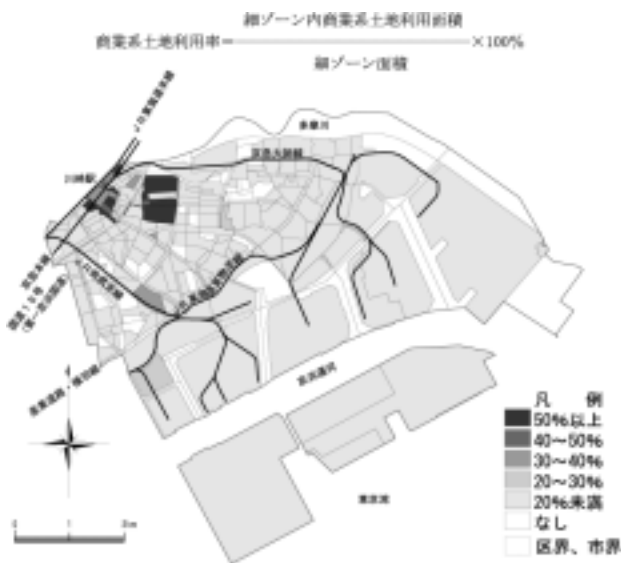
平成 13 年都市計画基礎調査より

#### ■工業用地率図



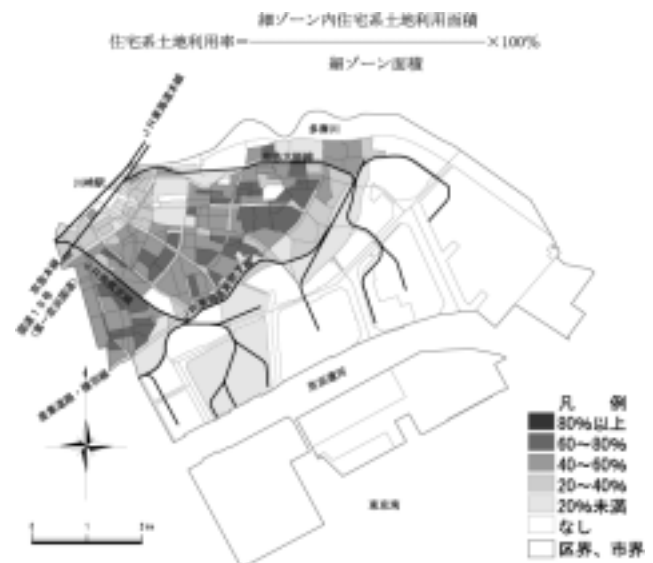
平成 13 年都市計画基礎調査より

## ■ 商業用地率図



平成 13 年都市計画基礎調査より

## ■ 住宅用地率図



平成 13 年都市計画基礎調査より

## 5 道路と住環境

- 川崎市の都市計画道路は、103 路線、総延長約 307km となっています。このうち完成延長は約 190km で、整備率は約 62%となっています。一方、川崎区の都市計画道路は、総延長約 87.340km で、完成延長約 62.235km、整備率約 71%となっています。
- 第一京浜（国道 15 号線）と産業道路（東京大師横浜線）の間の地域に、木造率 60%以上で、かつ建物密度 80 棟/ha 以上の木造住宅が密集する地区が分布しています。
- 産業道路（東京大師横浜線）沿道やＪＲ南武支線沿線、多摩川沿い等に、住工併存市街地が分布しています。
- 戦災復興土地区画整理事業が行われなかった地区を中心に、多くの地区で、狭あい道路に面して多数の住宅が建築されています。

■ 都市計画道路区別進ちょく率表  
（H18.4.1 現在）

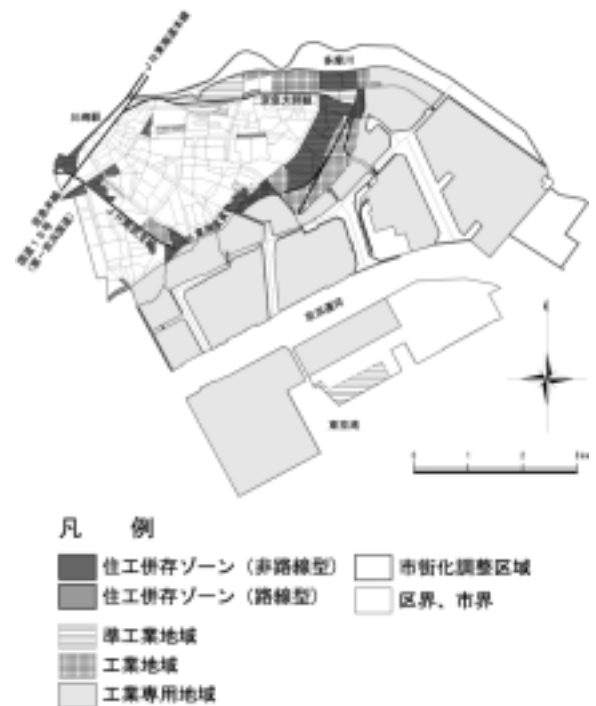
| 区   | 計画延長     | 完成延長     | 整備率 |
|-----|----------|----------|-----|
| 川崎区 | 87,340m  | 62,235m  | 71% |
| 幸区  | 22,680m  | 13,906m  | 61% |
| 中原区 | 32,320m  | 19,417m  | 60% |
| 高津区 | 38,110m  | 22,799m  | 60% |
| 宮前区 | 42,190m  | 35,201m  | 83% |
| 多摩区 | 41,630m  | 19,701m  | 47% |
| 麻生区 | 42,710m  | 16,911m  | 40% |
| 計   | 306,980m | 190,170m | 62% |

## ■ 木造密集市街地図



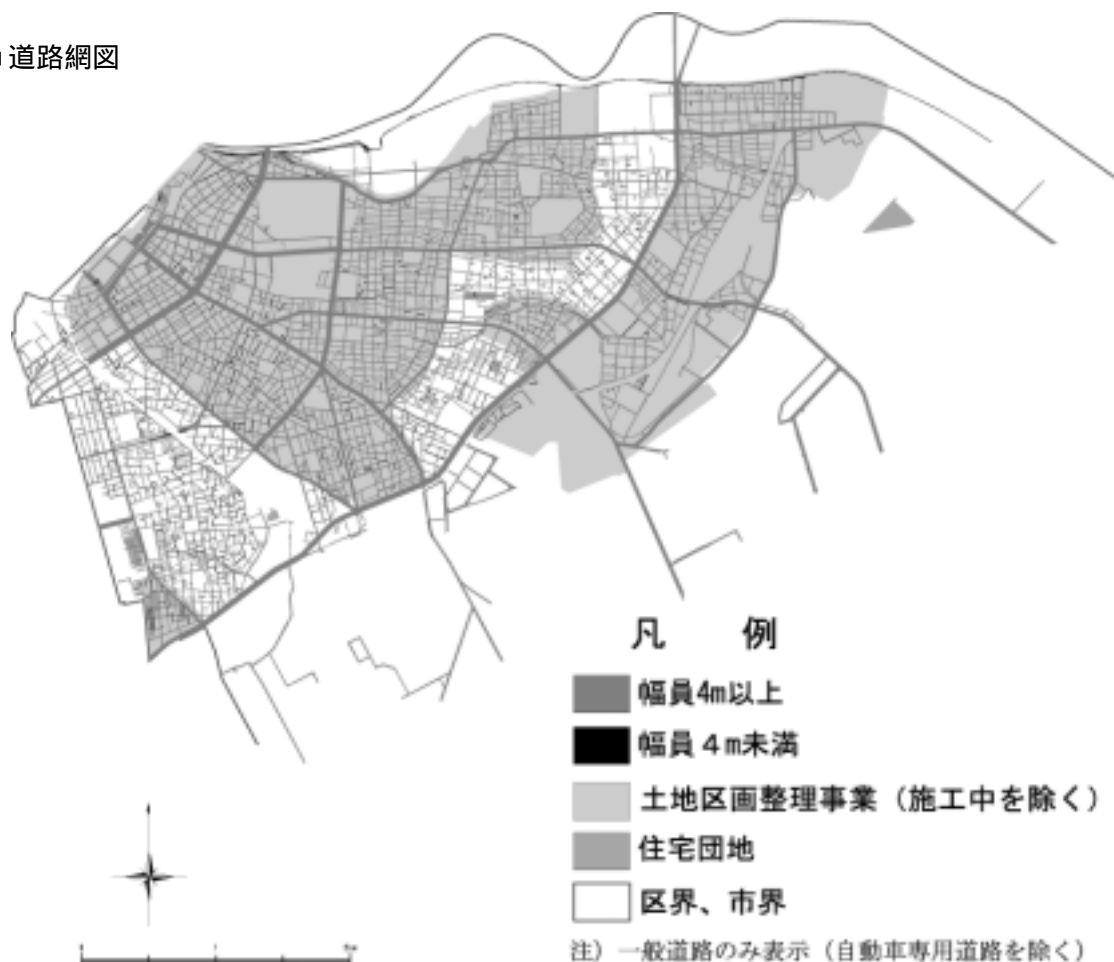
平成 13 年都市計画基礎調査より

## ■ 住工併存市街地図



平成 13 年都市計画基礎調査より

## ■ 道路網図



平成 13 年都市計画基礎調査より