

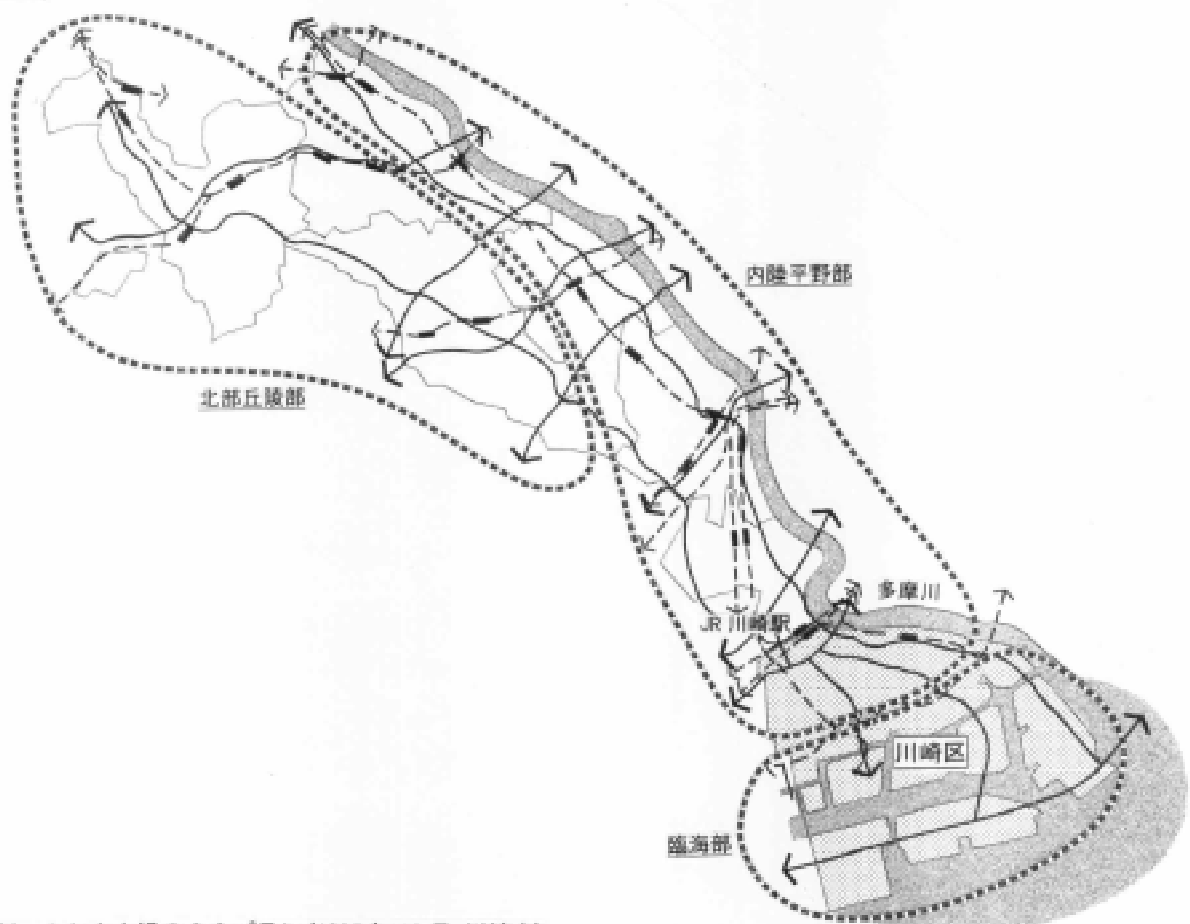
3) 現在の川崎区の特徴

ワークショップで話題となった幾つかの項目について、グラフなどを交えながら整理しました。

① 川崎市の中の川崎区

- ・ 川崎区は、本市の南東部に位置し、海側に開けた平坦な地形で、北側には東京都との境となる多摩川が流れています。
- ・ 本市の商業・業務の中心となる川崎都心部(川崎駅周辺)を抱え、臨海部周辺は産業活動の中心地として栄えています。
- ・ 多摩川沿いと東側の臨海部には重化学工業を中心とした工業地があります。

コラム ●川崎区の位置など



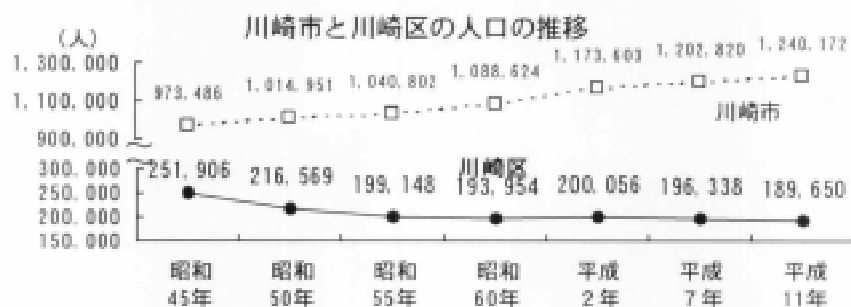
資料：かわさき緑の30プラン(1995年10月 川崎市)

② 人口

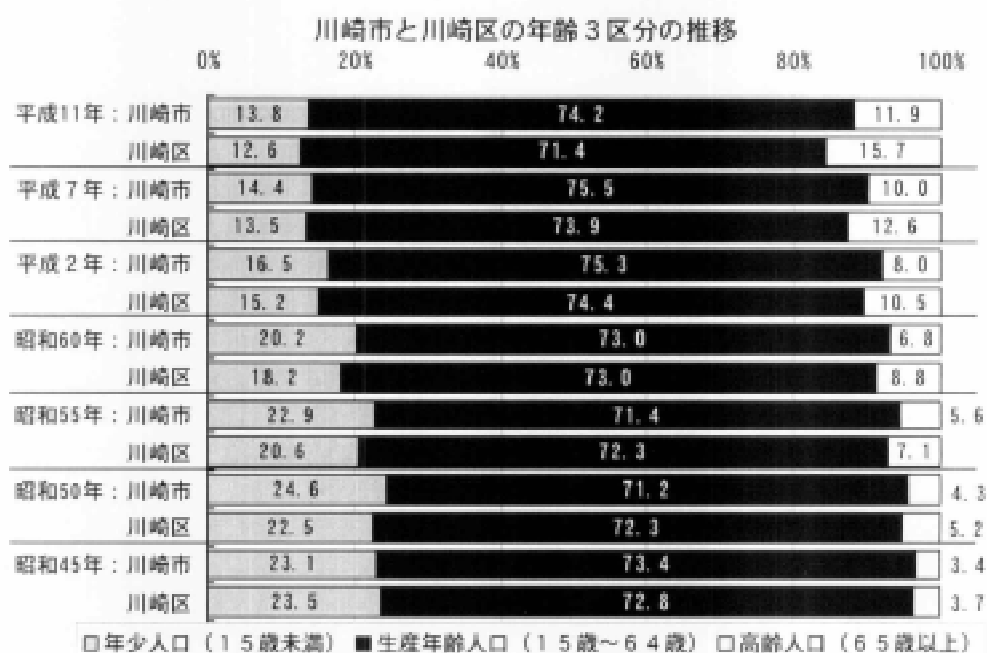
人口が減っていること、高齢化の進行、若者が減っていることから、街の活力の衰えが心配です。

コラム (グラフの解説)

- ・川崎市全体の人口が微増しているのに対し、川崎区の人口は減少しつつあります。



- ・平成11年の川崎区の高齢者人口の構成比は、7区の中で一番高くなっています。
- ・年少人口が市平均より低く、また高齢者人口が市平均よりも高く、年々高齢化が進んでいます。



以上のグラフの資料：昭和45年～平成7年：国勢調査 平成11年：住民基本台帳

③ みどりー少ないみどりと区民の満足度の低さ

他の区と比べて緑が少なく、また多摩川や海に面しているにもかかわらず水辺空間が十分に活かされていません。

コラム (図やグラフの解説)

- ・川崎区は、7区の中で一番緑の面積が少ない状況です。
- ・緑の満足度についても、不満の割合が高くなっています。

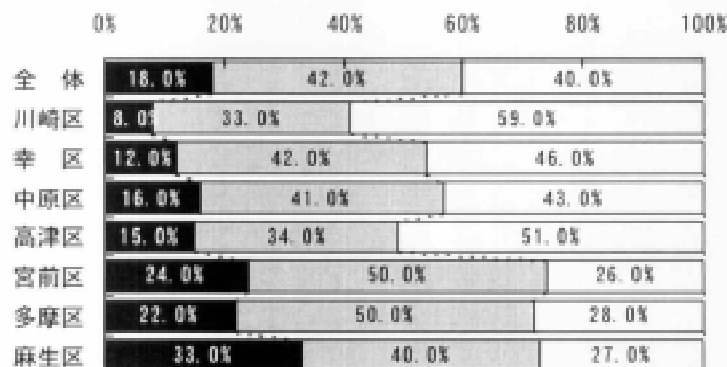
区別緑被率

	全 市	川 崎 区	幸 区	中 原 区	高 津 区	宮 前 区	多 摩 区	麻 生 区
樹林地	4.7	0.0	0.1	0.3	4.9	5.7	5.4	16.0
農 地	6.2	0.0	0.8	3.9	7.6	14.1	8.0	11.8
公 園 緑 地	3.7	1.8	3.7	5.3	4.5	4.2	5.6	3.3
緑化地	7.9	6.2	8.6	7.0	9.8	8.1	11.0	7.3
その他の 緑地	4.7	4.2	6.6	5.4	7.9	1.8	5.6	3.1
合 計	27.2	12.2	19.8	21.9	34.7	33.9	35.6	41.5

注：平成6年3月31日現在(単位：%) 市域面積：14,385ha
資料：かわさき緑の30プラン

緑被率とは？
緑被率という緑被の対象となるものは、「樹林地」「農地」「公園緑地」「道路や学校」などの公共公益施設や、住宅や団地、工場などの民有地の緑のほか、「河川の水」面や「河川敷」などによって構成されます。

公園の緑の豊かさ



■満足 □まあ満足 □少し不満・不満・わからない

資料：川崎市民意識実態調査(平成12年3月)

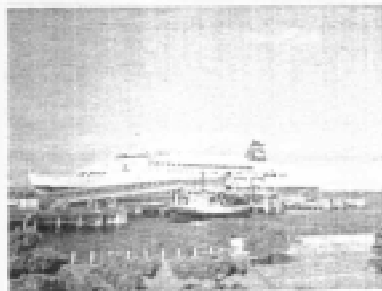
- ・区内には、富士見公園、大師公園、小田公園などの大規模な公園が整備されています。
- ・街区公園は、設備が古かったり小規模な公園であったりと十分ではありません。
- ・臨海部には大規模な公園などが整備されていますが、公園までの交通手段が十分に無いことや遠いことから、区民にとって使いにくい公園が多いです。



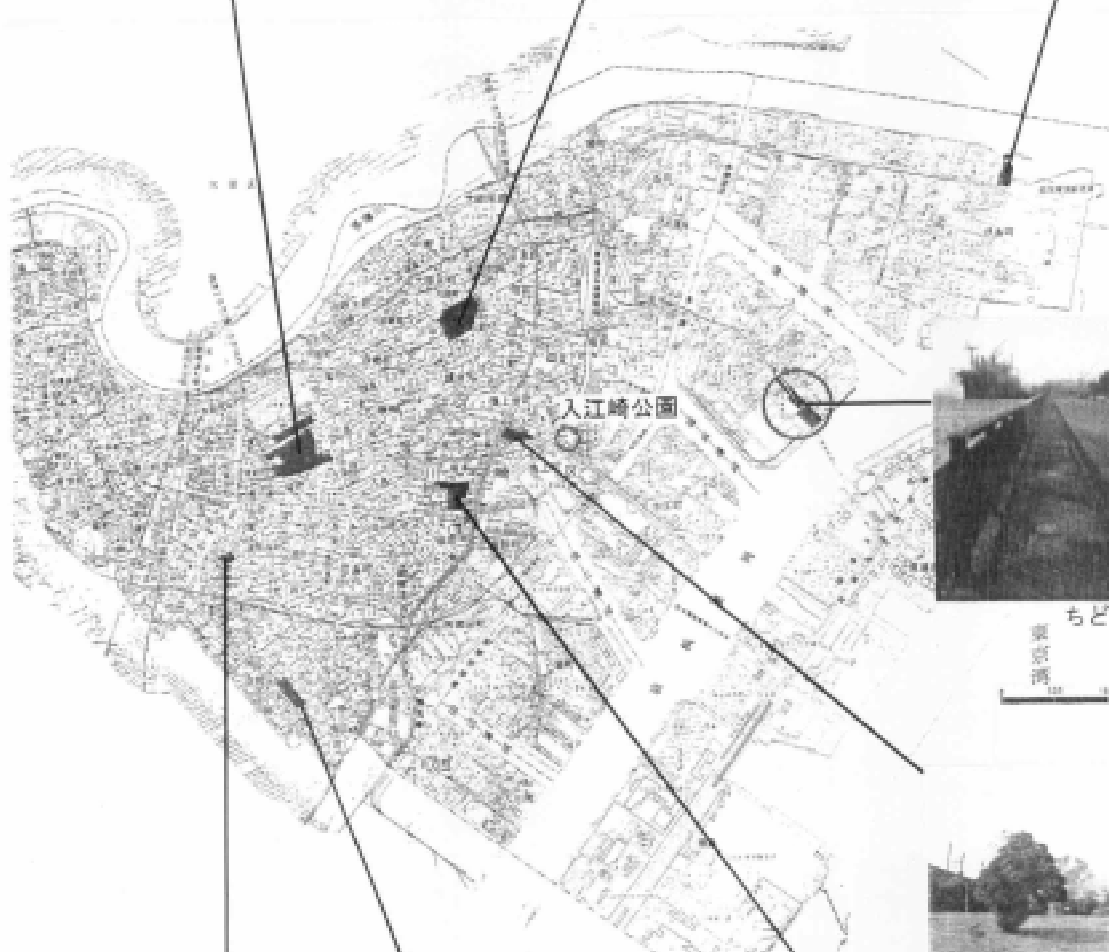
富士見公園



大師公園



浮島町公園 (浮島つり園)



○：使いづらい公園

- 〔・入江崎公園
- ・ちどり公園



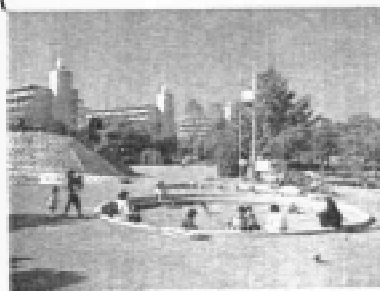
ちどり公園



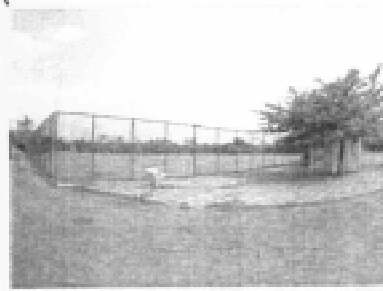
池上新田公園



渡田新町公園



小田公園



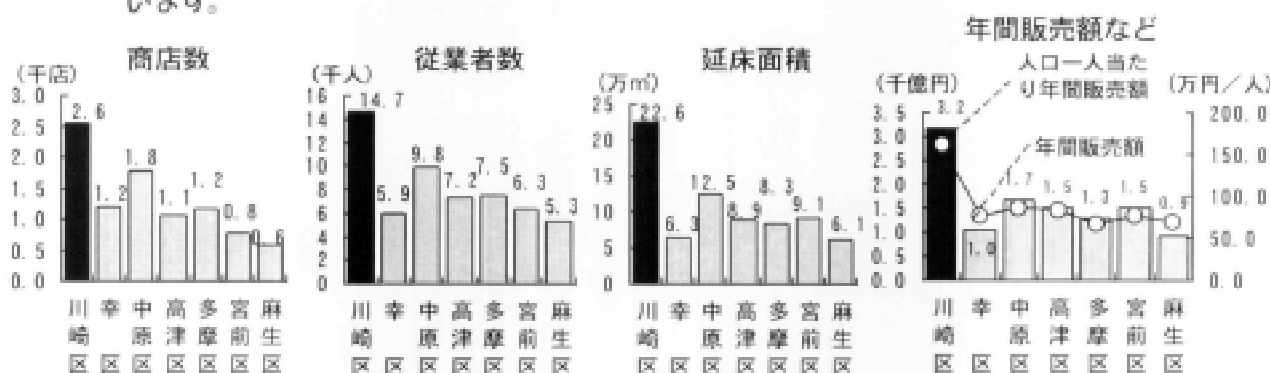
桜川公園

- ・川崎区は、川崎市の商業や工業などの産業の中心地として栄えてきました。
- ・川崎区は、現在も飲食や小売りなどの商業と金融や保険業、不動産業のオフィスなどの業務の中心地として栄えていますが、臨海部の工場従業員の減少や区の人口減少に伴って、地元でお店を利用する人や川崎区で働く人などが徐々に減少してきたため、その影響が出ています。
- ・また町工場や臨海部の自動車・造船・食品・化学などの工業は、移転・再編などの産業構造の変化から街の中から工場が無くなったり、臨海部では大規模工場の遊休地などもみられます。

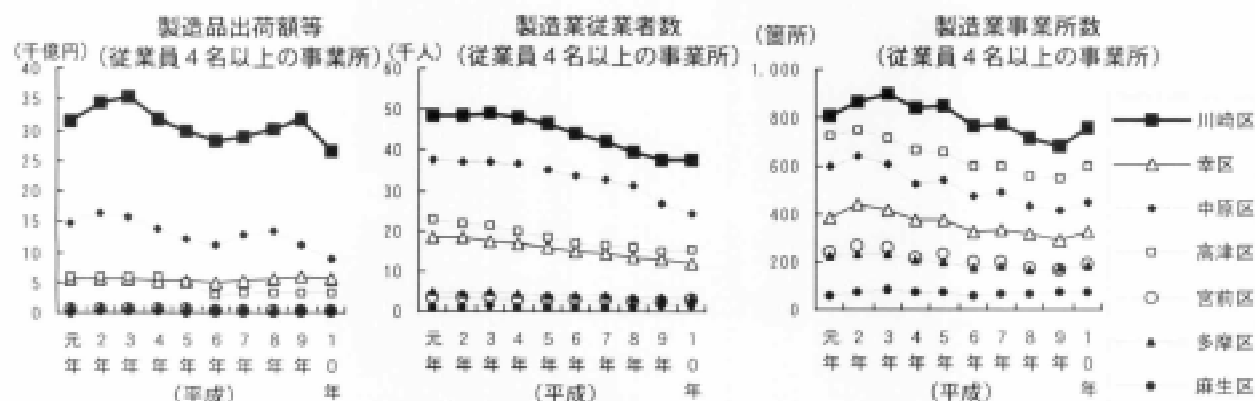
コラム (グラフの解説)

川崎区の産業（商業と工業のみ）をみてみると、

- ・小売業の商店数・従業者数・延床面積・年間販売額が7区の中で一番高くなっています。
- ・小売業一人当たり年間販売額をみると、川崎区は他の区と比べかなり高いことが伺えます。こうしたことから、川崎都心の商店街には、多くの人が集まってくるということがいえます。
- ・製造業のグラフを見ると、事業所数、従業員数、製造品出荷額は、減少傾向にありますが、臨海部を抱えている川崎区は、他の7区と比べ、それぞれの項目で最も高い数値となっています。



資料：平成9年度商業統計調査

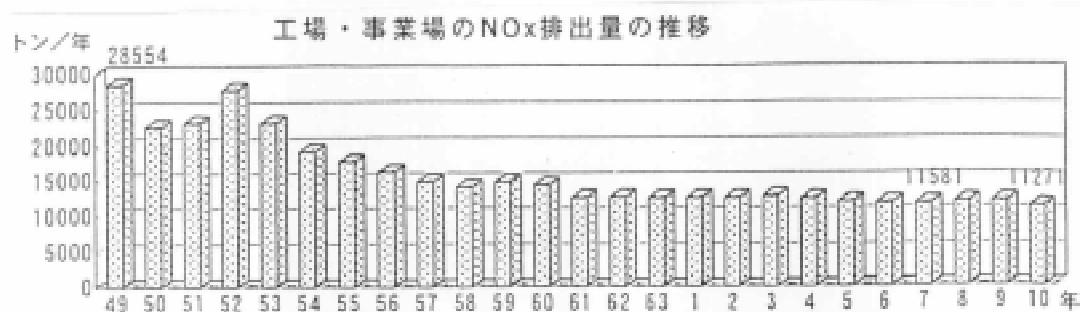


資料：川崎の産業

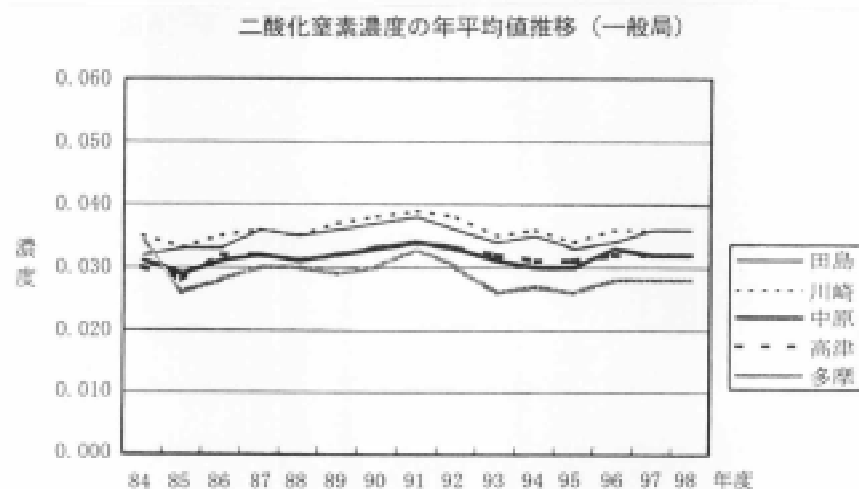
- ・川崎区は、産業のまちであるとともに公害のまちで、川崎の代名詞でもありました。
- ・その後、公害に対する市民の様々な活動が行われ、またこうした動きに対応した公害対策などに取り組みつつありますが、その成果は十分といえません。
- ・また現在もなお、交通渋滞や幹線道路沿道の騒音、ゴミ問題、水質汚濁をはじめ様々な環境の問題が残されています。

コラム (グウツの解説)

- ・工場・事業所の窒素酸化物の総排出量は、平成10年に過去最低値を記録しました。
- ・しかし大気測定所による田島と川崎の二酸化窒素の濃度は、ほぼ横ばいと大きな変化は見られません。



出典：平成11年度 環境局事業概要—公害編—（平成12年2月 川崎市）



出典：1999年度版 環境基本計画年次報告書—1998年度における環境の現状と施策展開—（2000年1月 川崎市）

①公共交通

〔鉄道網〕

- ・川崎区内の鉄道は、区域の縁辺部を取り囲むように通っています。
- ・現在、J R東海道本線、J R南武線、J R南武支線、J R鶴見線、京浜急行線、京浜急行大師線が旅客線として、J R東海道本線貨物線が貨物専用線として利用されています。
- ・京浜急行大師線は地下化が予定され、地下化とともに上部跡地の有効利用が求められています。
- ・J R東海道貨物支線は旅客線としての利用が検討されています。

〔バス交通網〕

- ・バス交通網は、川崎市営バスが駅から放射状に伸びています。
- ・そのほか、川崎駅と臨海部を結ぶ臨港バスや京急バスなどが通っています。
- ・これらのバス網は、異なった会社線が重複して営業する区間も多く、幹線道路以外にはバスがあまり通っていません。
- ・また南北方向を連絡するバス路線網が十分でないため、一度川崎駅を経由していかなければならないなど、利用しにくい状況です。

②道 路

〔自動車の道路〕

- ・川崎区内の幹線道路網は、駅を中心に臨海部に向けて放射状に伸びています。そのため臨海部への道路網は十分に確保されていますが、区内を南北方向に結ぶ幹線道路網が少ないため車両の移動が不便となっています。
- ・また、東京と横浜方面を結ぶ産業道路や高速湾岸線などの道路は、川崎区が通過点となっているため、沿道では交通による公害が発生しています。

〔歩行者の道路〕

- ・J R川崎駅などの駅前には、放置自転車がが多く、駅前の空間が乱雑に見えるばかりでなく、歩行者空間として十分に機能していません。
- ・川崎駅前などの歩道は、段差があったり路面がガタガタになっていたり、路上に看板などがおかれたりしているため、車椅子やお年寄りにとって移動しやすい空間になっていません。
- ・また、生活道路内に大型車などが入り込むなどもみられるため、安全で生活道路網の確保も必要です。

●川崎区のバス路線網



●都市計画道路の整備状況と鉄道網

