

はじめに

この計画は、「都市再生推進事業制度要綱」に基づき、「都市・居住環境整備重点地域」として指定された川崎中部・新鶴見都心地域において、当該事業を活用するために策定した「都市・居住環境整備基本計画」であり、川崎中部・新鶴見都心地域が目指す長期的な目標像を示すものである。

平成15年2月

川崎市、横浜市

川崎中部・新鶴見都心地域
都市・居住環境整備基本計画

川崎市・横浜市

目 次

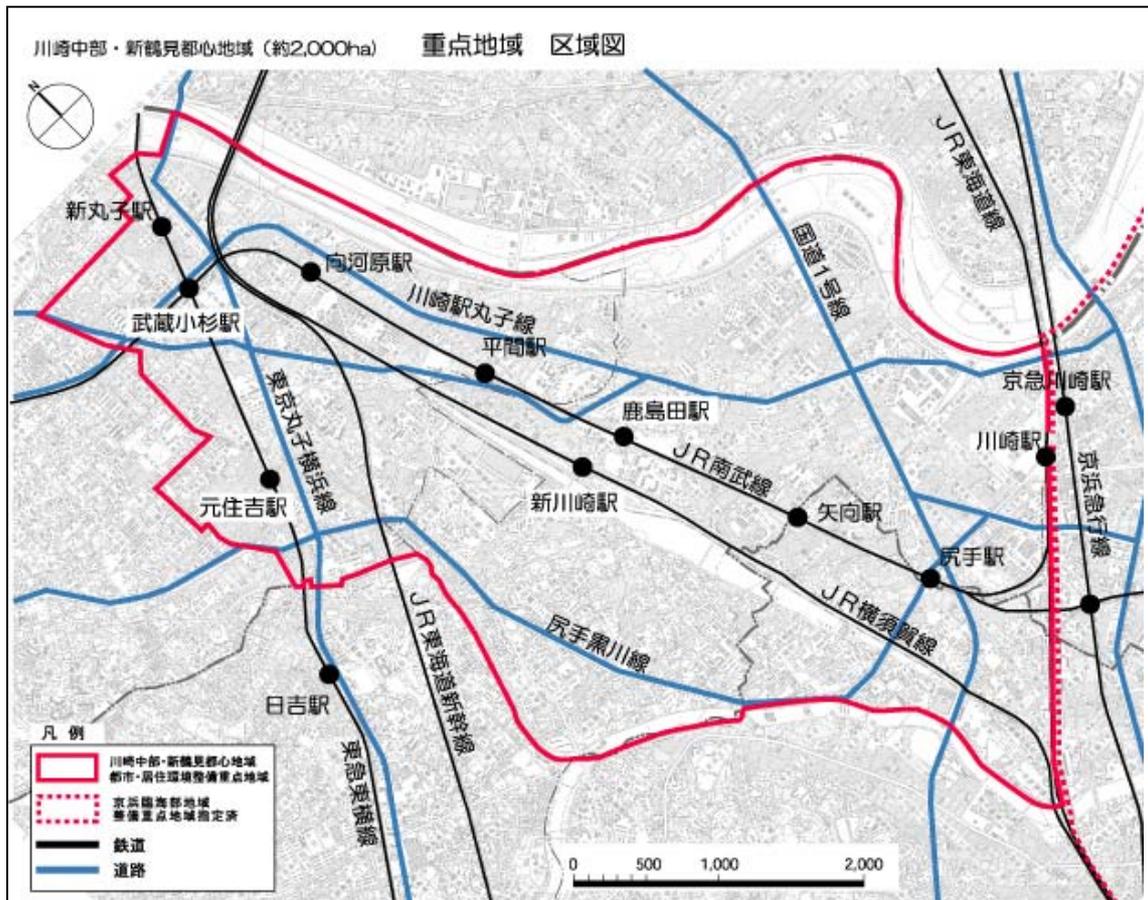
1 . 都市・居住環境整備重点地域の区域	1
2 . 面積	1
3 . 重点地域の整備の基本的な方針	2
1) 重点地域の現状	2
2) 将来の土地利用の方向	4
3) 土地利用に関する地区別基本方針	6
4) 都市基盤に関する基本方針	8
5) 戦略的拠点整備地区の基本方針	10
川崎駅西口周辺地区	10
新川崎・新鶴見地区及び鹿島田駅周辺地区	10
小杉駅周辺地区	10
元住吉駅周辺地区	11

1. 都市・居住環境整備重点地域の区域

本地域は、首都圏の業務核都市である川崎市及び横浜市の中で、南はJR東海道線、北は東急東横線、東は多摩川、西は鶴見川を概ねの境とする区域

2. 面積

約2,000ha



3. 重点地域の整備の基本的な方針

1) 重点地域の現状

人口構造

本地域の大部分を占める川崎市幸区、中原区及び横浜市鶴見区については、3区とも人口は増加傾向にある。

また、年齢構成については、中原区が他の2区と比べて生産年齢人口の割合が高く、老年人口の割合が低い傾向にある。

(参考)

各区の人口(川崎市は平成14年10月1日、横浜市は平成15年1月1日時点)

川崎市 幸区 139,157人(過去5年間の増加率:2.07%)

中原区 204,044人(過去5年間の増加率:6.13%)

横浜市 鶴見区 258,159人(過去5年間の増加率:2.96%)

各区の年齢構成比(川崎市は平成14年10月1日、横浜市は平成15年1月1日時点)

15歳未満の年少人口 15~64歳の生産年齢人口 65歳以上の老年人口

川崎市 幸区 12.5% 71.1% 16.4%

中原区 12.8% 74.6% 12.6%

横浜市 鶴見区 13.1% 71.9% 14.9%

土地利用状況

本地域の主な土地利用は、住宅用地となっているとともに、川崎駅、武蔵小杉駅等の各駅周辺において、商業業務用地が立地している。

商業施設については、川崎駅西口周辺では川崎町田線の沿道を中心に形成されている。また、鹿島田駅周辺では古市場矢上線の沿道に、武蔵小杉駅周辺では北口に銀行、ホテル、南口に商店街が形成されている。また、JR南武線や東急東横線の沿線駅周辺では、駅前商店街が形成されているとともに、各地で沿道型の商店街が形成されている。

業務施設については、川崎駅西口周辺、新川崎・鹿島田駅周辺、武蔵小杉駅周辺の各々の地区にランドマークとなる高層事務所ビルが立地している。

また、工場については、横須賀線沿線を中心に内陸型の大規模な工場が位置しているとともに中小の工場も多く本地域内に存在している。これらの工場の中には、近年の産業構造や経済状況の変化に伴い、土地利用転換の動きが見られる。

農地については、日吉地区を中心に点在している程度である。

都市計画

用途地域については、川崎駅、武蔵小杉駅等の駅前を中心に商業地域、近隣商業地域が指定され、大規模工場用地を中心に工業地域、準工業地域が指定されている。また、それ以外の地域では住居系の用途地域が指定されている。沿道型の商店街がある地域に

については、路線に沿って近隣商業地域が指定されている。

容積率は全ての地域で200%以上であり、川崎駅、武蔵小杉駅、鹿島田・新川崎駅等の商業地域では容積率400%から600%が指定されている。

防火地域及び準防火地域については、工業地域の一部を除いて指定されている。また、国道1号線、川崎駅丸子線等の主要な道路沿いについては、路線沿いの大半で防火地域が指定されている。

それ以外の都市計画としては、市街地再開発事業が川崎駅西口地区、鹿島田駅西及び東部地区で現在進行している。

道路・鉄道

道路については、本地域を東西に横断する道路として、国道1号線、大田神奈川線、東京丸子横浜線等があり、本地域を南北に縦断する道路として、川崎駅丸子線、川崎町田線、尻手黒川線等がある。

鉄道については、本地域を南北に連絡しているJR南武線を中心に、東京横浜間を結ぶJR東海道線、京浜東北線、横須賀線、東急東横線の5路線が通っている。

公園・緑地

本地域内の公園・緑地としては、夢見ヶ崎公園のある加瀬山と多摩川緑地が代表される。夢見ヶ崎公園については、動物公園として、多摩川緑地については、スポーツ広場、サイクリングコース等として、市民の憩いの空間になっている。

その他の公園・緑地としては、御幸公園、さいわい緑道等がある。

2) 将来の土地利用の方向

本地域は、職・住をはじめ多様な機能が共存するまちづくり、災害に強いまちづくり、河川の活用や緑地等の充実、鉄道や広域幹線道路による地域分断の軽減を図り、移動しやすいまちづくり等によって安心して快適に暮らせるまちを将来像として、以下の点に留意して土地利用を進める。

魅力ある都市・地域拠点の整備

川崎市の都心地区については、業務・商業・文化、都市型住宅等の機能を充実し、広域的な都市拠点として育成するため、土地の合理的な高度利用や計画的な整備を進める。また、横浜市の地域拠点である新鶴見地区は、市民の日常生活の身近な拠点として機能の強化を進める。

きめこまかな土地利用の誘導

土地利用のきめこまかな計画や誘導手法を活用して、商業の活性化や適切な居住環境を備えた住宅への更新等を進める。

複合的な土地利用の誘導

土地利用の混在が進むおそれがある地区では、地区の特性に応じて、土地利用の共存を図り、質の高い複合市街地の形成を目指す。

周辺市街地への貢献

建物や設備の老朽化、産業構造の変化により、大規模な工場、社宅等の土地利用転換が進む場合、周辺の市街地への貢献や地域の施設需要を考慮した誘導を検討する。

地域施設の充実や改善

南北の幹線道路不足による道路渋滞が著しく、住宅地内の狭く歩道もない道路に通過交通が流入しており、安心して歩ける生活道路への改善と、狭い道路が多い地区の防災対策を進める。

災害に強いまちづくり

幹線道路の沿道市街地を燃えにくく、壊れにくくする等、災害に強いまちの骨格づくりを進める。さらに、住宅や店舗、工場等が密集した市街地の更新や不燃化の促進、浸水対策等、安心して住みつけられる、災害に強いまちづくりを進める。

自然環境の保全及び整備

河川や残された貴重な緑地、オープンスペース等の自然環境の保全を進めるとともに、公園・緑地等身近なオープンスペースの整備を進める。

鉄道で分断された地域の一体性の向上

本地域は、鉄道によって地域が分断されているため、通学・買物等日常的な暮らしの利便性を高め、地域間の交流を促進し活力を創出することを目指して、地域内を連絡する幹線・地区幹線道路網や歩行者用通路、鉄道横断箇所の整備、改善に努め、地域の一体性を高める。

3)土地利用に関する地区別基本方針

重点地域を8地区に分け、各地区において目指すべき土地利用の方針を以下のとおりとする。

川崎駅西口周辺地区（A地区）

- ・ 広域的な都市拠点にふさわしい中枢管理業務や先端技術を主体とした研究開発機能等の誘導・集積を図り、国際的なビジネスゾーンを形成する。
- ・ ゆとりある都市型住宅の整備や地域商業の活性化等により、職住の調和した暮らしやすい地区を形成する。
- ・ 地区の利便性を活かした文化・余暇施設を整備する。
- ・ 老朽公的住宅の建替等による居住環境の整備や良好な街並みを作る。

多摩川沿線地区（B地区）

- ・ 都市生活に潤いと豊かさを与える多摩川の水と緑を生かしたりバーサイドづくりを目指す。
- ・ 老朽化住宅の建替等による居住環境の整備や良好な街並みづくりを目指す。

新川崎・新鶴見地区及び鹿島田駅周辺地区（C地区）

- ・ 都市拠点にふさわしい業務、商業等の諸機能の集積を図る。
- ・ 川崎市の都心地区の拠点性を高める広域的な交通基盤の強化を図ると共に、駅周辺での安全で快適な歩行者空間を確保する。
- ・ 良好な都市型住宅の形成を図り、業務・商業機能等と調和した複合的土地利用を図る。

日吉地区（D地区）

- ・ 加瀬山のイメージアップと貴重な緑・歴史遺産等を活かした市民のオアシスづくりを目指す。
- ・ 地域商業の活性化や市民利用施設の整備等による良好な居住環境づくりを目指す。

横須賀線沿線の職・住共存地区（E地区）

- ・ 既存の工業集積を活かし、住環境と調和した都市型工業を育てる。
- ・ 小杉駅周辺及び新川崎地区の再開発と歩調を合わせた研究開発産業の発展を図る。

小杉駅周辺地区（F地区）

- ・ 再開発により、市の第3都心にふさわしい機能の集積を図る。
- ・ 商業機能と都市景観の整った風格のある街なみを作る。
- ・ 広域的な交通結節機能を高め、東急東横沿線文化圏の核となる文化環境を整備する。
- ・ 区の中心地として都市基盤を整備し、区の周辺地区との交通利便性を高める。

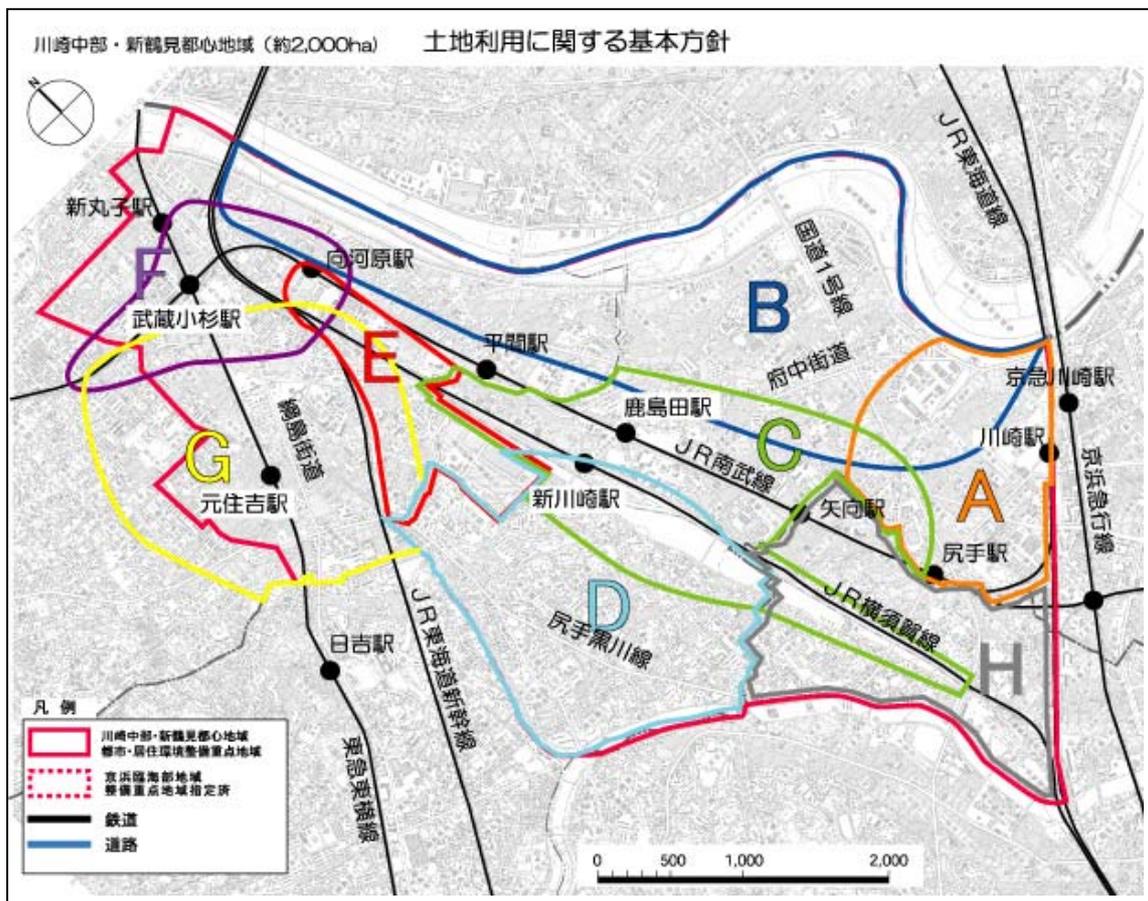
- ・ 産業機能に居住機能を加えた質の高い複合市街地の形成を図る。

今井・木月地区（G地区）

- ・ 元住吉駅周辺商店街の発展と交通環境の改善により、暮らしやすいまちづくりを目指す。
- ・ 渋川の浸水被害を解消し、二ヶ領用水や渋川の水辺に親しめる護岸工事を進める。

矢向・江ヶ崎・市場地区（H地区）

- ・ 鉄道で分断された地域の一体性を高め、生活の利便性を高める。
- ・ 地域施設の充実や改善を進め、安全で住みやすいまちにする。
- ・ 公園や緑、地域の広場を充実する。



4)都市基盤に関する基本方針

首都圏の一翼を担う業務核都市にふさわしい交通体系の確立を図るため、総合的な交通体系の整備を進めるとともに、鉄道等による地域分断を解消することを基本として、次の方針のもとに地域の移動環境の整備を進める。

- ・ 首都圏周辺諸都市との連携を強化する広域的な交通体系の整備を促進する。
- ・ 川崎市の各都心間の連携を強化する縦貫方向の交通軸の整備を進める。
- ・ 鉄道等による地域的な分断の解消を図る交通基盤の整備を進める。
- ・ 市民生活に密着した地域交通の体系化を図る。
- ・ 道路利用者に優しい、快適で魅力ある道路空間の形成を図る。
- ・ 交通施設の整備にあたっては、その構造等について、沿道環境への影響に十分配慮し、快適な交通空間の整備に努める。

道路

本地域は、南北に細長いことから、地域を支える交通体系として、ラダー型の交通体系が必要である。そのため、川崎駅丸子線、川崎町田線・尻手黒川線等の縦貫方向の軸と、国道1号線、東京丸子横浜線等の横断方向の軸とを合わせた交通軸を形成していく。また、鉄道等により分断された地域の一体性を高めるために、操車場跡地の再整備を進める中での人道橋の整備や既存跨線橋の改善、踏切等の改善、開かずの踏切の解消、立体化等の方策を検討する。

さらに、中丸子地区等の市街地開発にあわせた道路整備を促進する。

駅前広場については、武蔵小杉駅南口、川崎駅西口等の整備を図る。

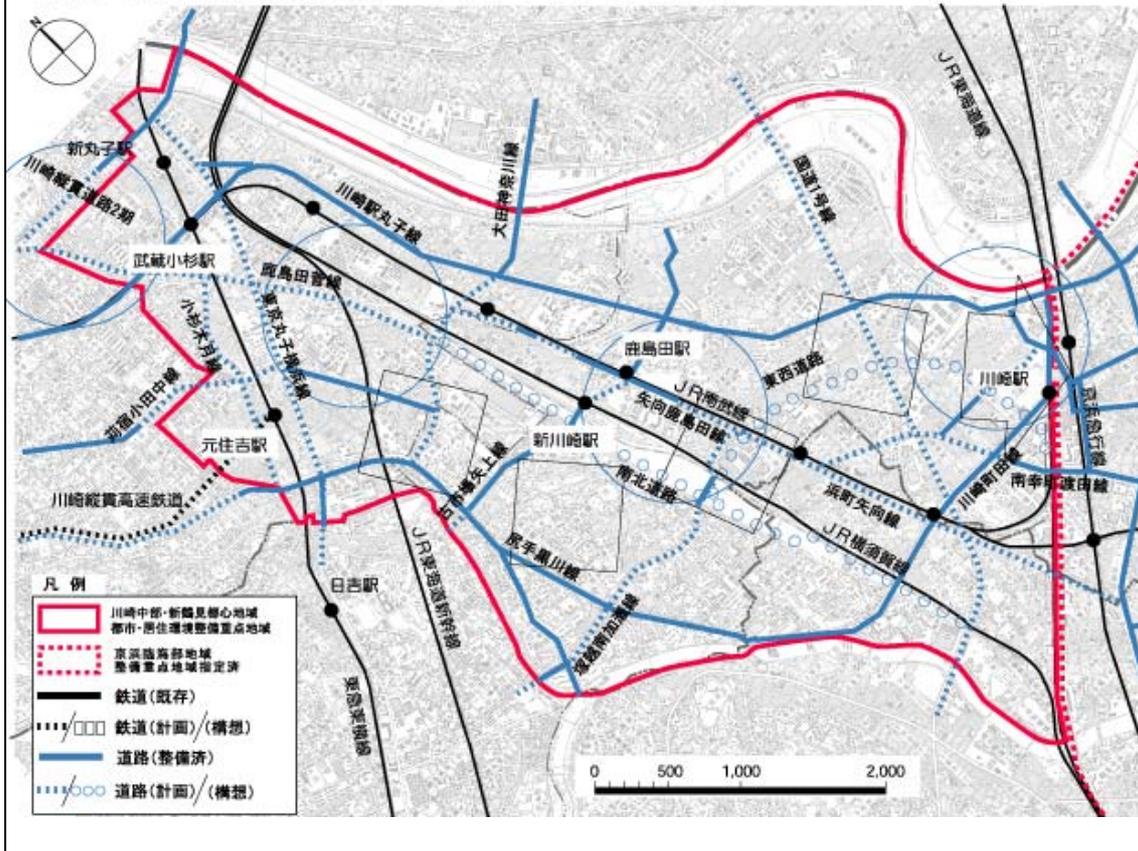
鉄道等

東京方面への輸送力を強化するための複々線化については、運輸政策審議会第18号答申のとおり、東急東横線武蔵小杉駅から大倉山駅間の複々線化を進める。

併せて、本地域の交通体系、土地利用計画等を考慮しながら、必要な交通手段の検討を進める。

川崎中部・新鶴見都心地域（約2,000ha）

都市基盤に関する基本方針



5) 戦略的拠点整備地区の基本方針

重点地域のうち、特に一体的かつ総合的に都市の再構築を進める地区である特定地区の候補地区として、4地区の戦略的拠点整備地区を設定し、以下に各地区の基本方針を定める。

川崎駅西口周辺地区

首都圏の広域的な役割を担う地区として商業業務機能の集積を図るとともに、既存の先端科学技術を中心とした中枢業務管理機能の集積を図る。

土地利用としては、都心の商業業務地として、土地の合理的な高度利用を促進するとともに、都心として活力増進のため、商業業務と複合した都市型住宅の立地を図る。

都市基盤については、川崎駅西口駅前広場及び主要な道路等を整備し、広域的交通体系におけるターミナルとしての機能強化を図る。

また、都心部機能の再編成の中で、都心として魅力ある個性を創造するため、都市景観及び都市空間の形成に配慮する。

新川崎・新鶴見地区及び鹿島田駅周辺地区

新川崎及び鹿島田駅周辺地区は、川崎市における都心地区として、商業業務機能の集積や都市型住宅の立地を図る等、土地の合理的な高度利用を促進することで、広域的な拠点の形成を目指す。新鶴見地区については、横浜市における地域拠点として、福祉・教育・業務等の多様な土地利用の推進を図る。

都市基盤については、鹿島田駅、新川崎駅東口駅前広場及び古市場矢上線等の主要な道路の整備を図る。

また、木造又は老朽住宅密集地等における建築物の更新を促進し、共同化、不燃化等により防災性を高め、居住環境の改善を図る。住工混在地区においては、工場跡地等の活用により、街区単位の用途純化を図り、住環境と生産環境の調和した市街地の形成を図る。

小杉駅周辺地区

枢要な交通結節点である武蔵小杉駅とその周辺地区の都心機能の強化を図るため、駅前広場、道路等の公共施設を整備改善し、商業業務、研究開発、文化交流、都市型住宅等の機能が集積した広域的な拠点の形成を目指す。

土地利用については、市街地再開発事業等により、都心としての商業業務、研究開発、文化交流機能と都市型住宅の集積を図り、土地の合理的な高度利用を促進する。

都市基盤については、駅前広場、主要な道路等の整備を図る。

また、住工混在地区においては、工場跡地等の活用により、街区単位の用途純化を図り、住環境と生産環境の調和した市街地の形成を目指すとともに、建築物の共同化、不燃化等の促進、オープンスペースの確保等に努め、防災性、安全性の高い市街地環境の形成を図る。

元住吉駅周辺地区

川崎市の地域生活拠点として、地域住民の利便性の向上を図る。

土地利用については、地域中心商業地として、商業機能の充実を図り、土地の合理的な高度利用を促進する。

都市基盤については、東急東横線の複々線化の推進や必要な交通手段の導入を図る。

また、建築物の共同化、不燃化等の促進、オープンスペースの確保等に努め、防災性、安全性の高い市街地環境の形成を図る。

