

# 1 市域の概要

## 1-1 市域の位置・面積及びアクセス

### ●位置

川崎市は、関東平野の南、神奈川県北東部に位置し、北は多摩川を境に東京都に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、西は多摩丘陵をひかえ、東は東京湾に臨んでいます。

### ●面積

市域は、東西方向の最長が約 33.13km、南北方向の最短が約 1.22km という細長い形状をしており、面積は約 144.35 km<sup>2</sup>です。

### ●アクセス

#### <鉄道>

市域を横断する方向に J R 南武線・京急大師線・小田急多摩線などの各線が通り、東京を中心に放射状に延びる京急本線・J R 東海道本線・J R 横須賀線・J R 湘南新宿ライン・東急東横線・東急田園都市線・小田急小田原線・京王相模原線などの各線が、市域を縦断しています。

J R 川崎駅から J R 東京駅までは約 18km、J R 横浜駅までは約 10km で、川崎市の内陸部（武蔵小杉駅・溝の口駅・登戸駅）は、渋谷・新宿の副都心から 10~20km の通勤圏に位置しています。

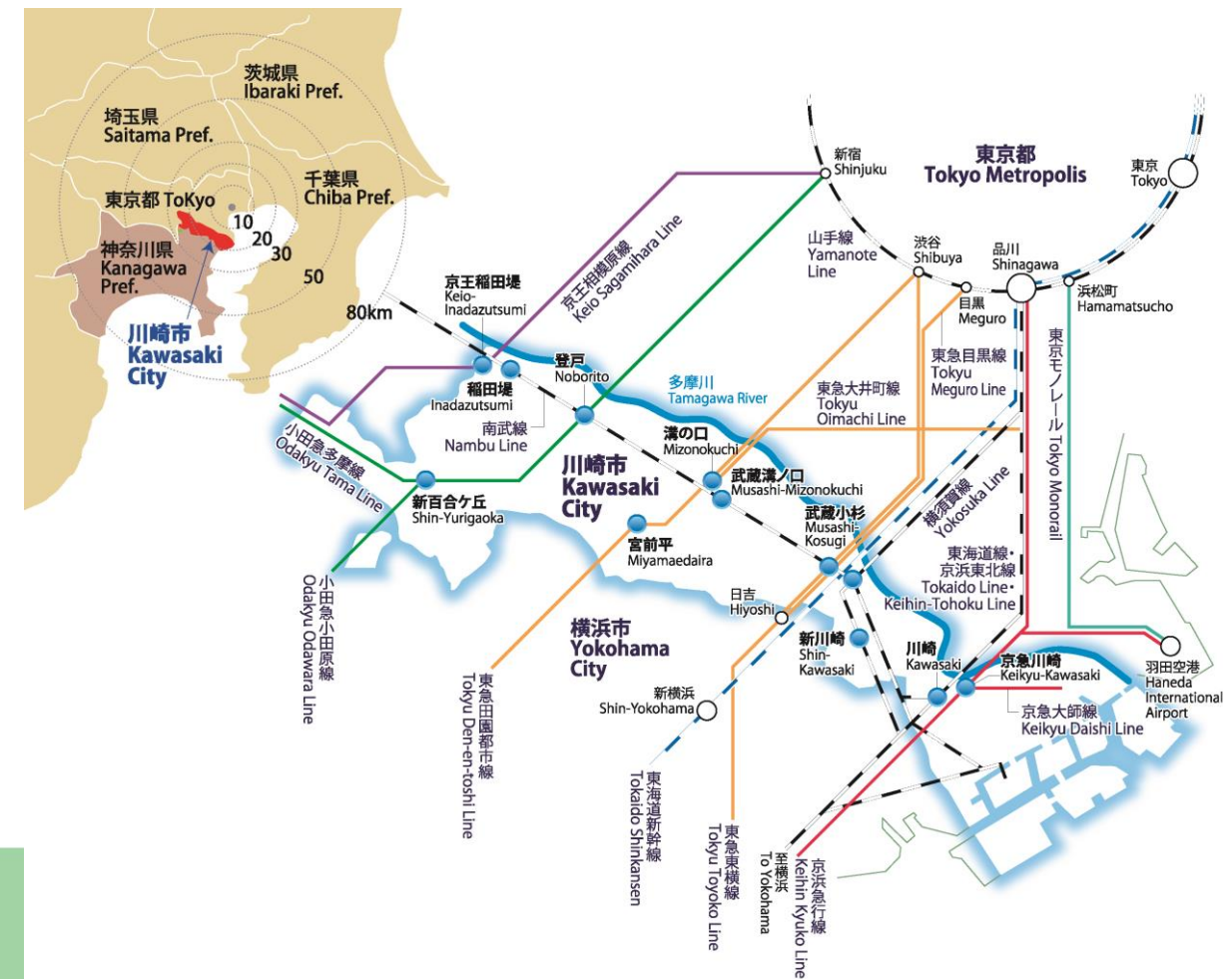
#### <幹線道路>

市域を縦断する方向に、高速湾岸線及び高速横浜羽田空港線、産業道路、国道 15 号、国道 1 号、第三京浜道路、国道 246 号、東名高速道路などの幹線道路が通っています。

また、東京湾横断道路（東京湾アクアライン）を介して千葉県方面にも直結しています。

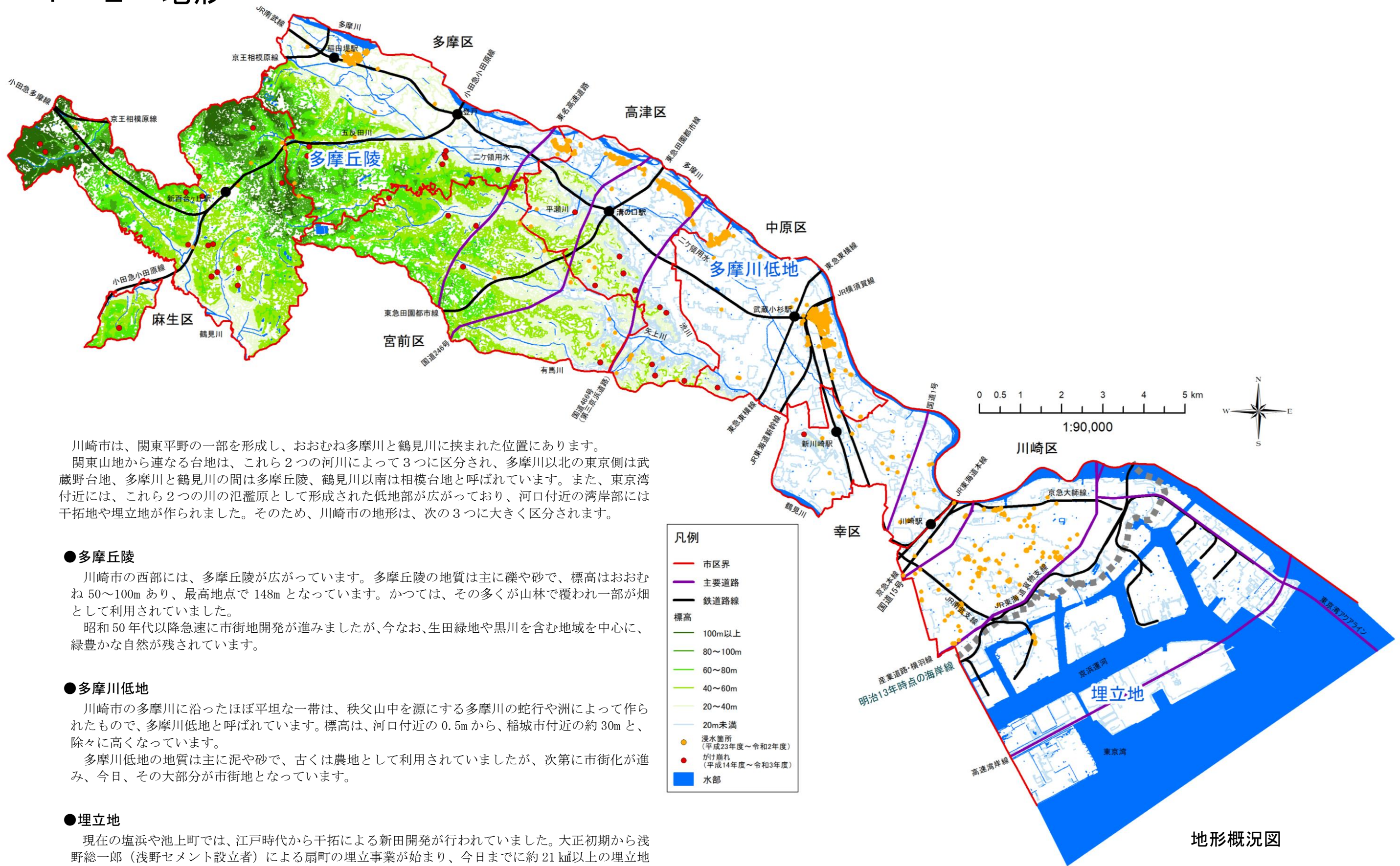
#### <空港・港湾>

多摩川を挟んで東京国際空港（羽田空港）に隣接し、川崎港は港湾物流拠点として、横浜港・東京港と共に、国内はもとより全世界に開かれた優れた立地条件を備えています。





# 1-2 地形



川崎市は、関東平野の一部を形成し、おおむね多摩川と鶴見川に挟まれた位置にあります。関東山地から連なる台地は、これら2つの河川によって3つに区分され、多摩川以北の東京側は武蔵野台地、多摩川と鶴見川の間は多摩丘陵、鶴見川以南は相模台地と呼ばれています。また、東京湾付近には、これら2つの川の氾濫原として形成された低地部が広がっており、河口付近の湾岸部には干拓地や埋立地が作られました。そのため、川崎市の地形は、次の3つに大きく区分されます。

- 多摩丘陵**  
 川崎市の西部には、多摩丘陵が広がっています。多摩丘陵の地質は主に礫や砂で、標高はおおむね50~100mあり、最高地点で148mとなっています。かつては、その多くが山林で覆われ一部が畑として利用されていました。昭和50年代以降急速に市街地開発が進みましたが、今なお、生田緑地や黒川を含む地域を中心に、緑豊かな自然が残されています。
- 多摩川低地**  
 川崎市の多摩川に沿ったほぼ平坦な一帯は、秩父山中を源にする多摩川の蛇行や洲によって作られたもので、多摩川低地と呼ばれています。標高は、河口付近の0.5mから、稲城市付近の約30mと、徐々に高くなっています。多摩川低地の地質は主に泥や砂で、古くは農地として利用されていましたが、次第に市街化が進み、今日、その大部分が市街地となっています。
- 埋立地**  
 現在の塩浜や池上町では、江戸時代から干拓による新田開発が行われていました。大正初期から浅野総一郎（浅野セメント設立者）による扇町の埋立事業が始まり、今日までに約21㎢以上の埋立地ができ、その多くは工業・流通施設等の用地として利用されています。

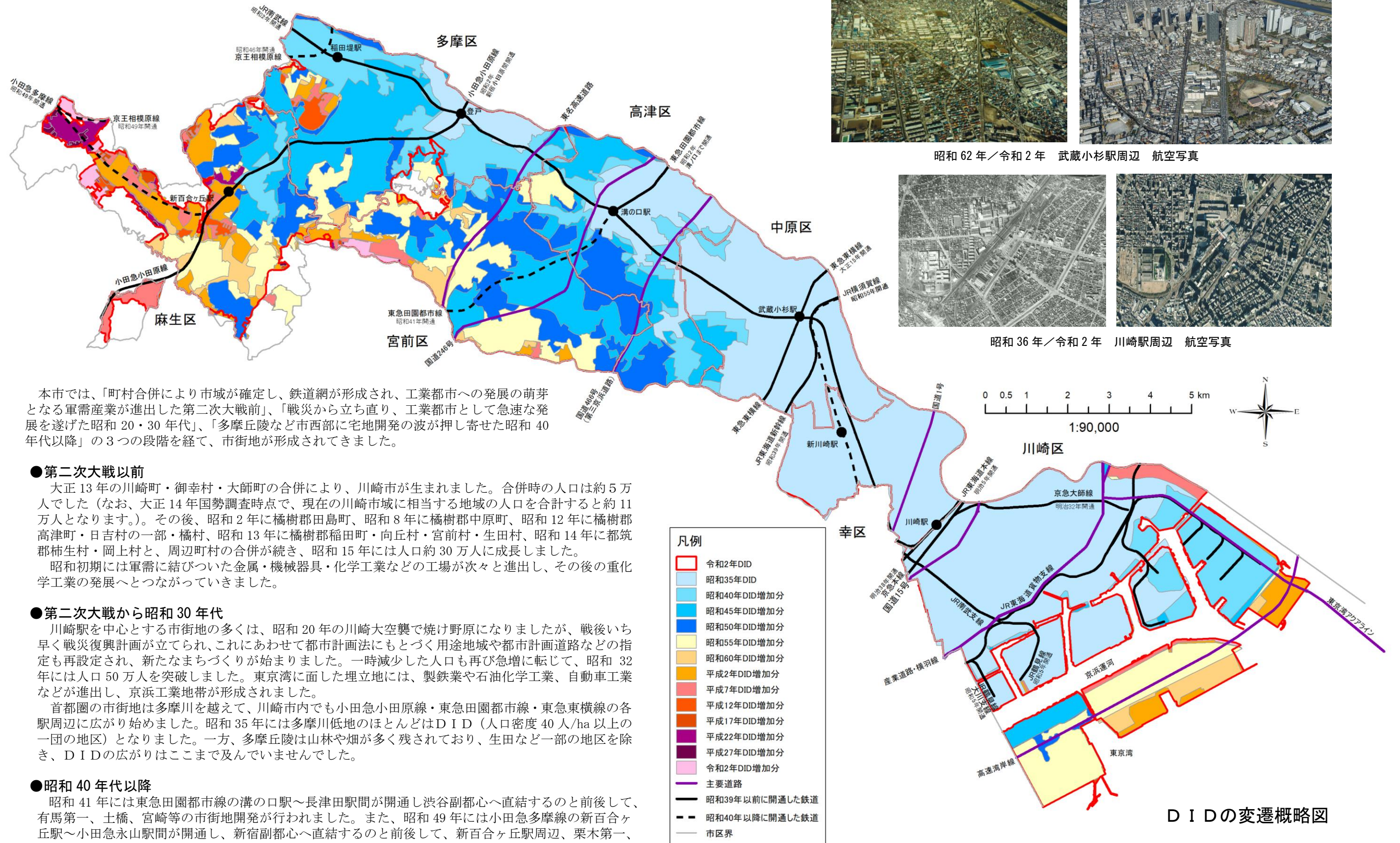
凡例	
<span style="color: red;">—</span>	市区界
<span style="color: purple;">—</span>	主要道路
<span style="color: black;">—</span>	鉄道路線
標高	
<span style="color: green;">—</span>	100m以上
<span style="color: lightgreen;">—</span>	80~100m
<span style="color: yellowgreen;">—</span>	60~80m
<span style="color: yellow;">—</span>	40~60m
<span style="color: lightyellow;">—</span>	20~40m
<span style="color: lightblue;">—</span>	20m未満
<span style="color: orange;">●</span>	浸水箇所 (平成23年度~令和2年度)
<span style="color: red;">●</span>	がけ崩れ (平成14年度~令和3年度)
<span style="color: blue;">■</span>	水部

資料：  
 標高区分（等高線）：川崎市都市計画基本図(1/2,500)  
 明治13年時点の海岸線：明治前期測量2万分の1フランス式彩色地図（財団法人 日本地図センター）



# 1-3 市街地形成の歴史

近年の動向としては、平成14年頃より、武蔵小杉駅周辺で工場跡地等の再開発が進み、タワーマンションを始めとした多くの住宅が供給され、平成22年には、横須賀線新駅が開設されました。また、登戸や向ヶ丘遊園駅周辺で土地区画整理事業、新川崎駅周辺で再開発事業が進んでいます。



昭和62年/令和2年 武蔵小杉駅周辺 航空写真



昭和36年/令和2年 川崎駅周辺 航空写真

本市では、「町村合併により市域が確定し、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した第二次大戦前」、「戦災から立ち直り、工業都市として急速な発展を遂げた昭和20・30年代」、「多摩丘陵など市西部に宅地開発の波が押し寄せた昭和40年代以降」の3つの段階を経て、市街地が形成されてきました。

**●第二次大戦以前**  
 大正13年の川崎町・御幸村・大師町の合併により、川崎市が生まれました。合併時の人口は約5万人でした（なお、大正14年国勢調査時点で、現在の川崎市域に相当する地域の人口を合計すると約11万人となります。）。その後、昭和2年に橘樹郡田島町、昭和8年に橘樹郡中原町、昭和12年に橘樹郡高津町・日吉村の一部・橘村、昭和13年に橘樹郡稲田町・向丘村・宮前村・生田村、昭和14年に都筑郡柿生村・岡上村と、周辺町村の合併が続き、昭和15年には人口約30万人に成長しました。昭和初期には軍需に結びついた金属・機械器具・化学工業などの工場が次々と進出し、その後の重化学工業の発展へとつながっていきました。

**●第二次大戦から昭和30年代**  
 川崎駅を中心とする市街地の多くは、昭和20年の川崎大空襲で焼け野原になりましたが、戦後いち早く戦災復興計画が立てられ、これにあわせて都市計画法にもとづく用途地域や都市計画道路などの指定も再設定され、新たなまちづくりが始まりました。一時減少した人口も再び急増に転じて、昭和32年には人口50万人を突破しました。東京湾に面した埋立地には、製鉄業や石油化学工業、自動車工業などが進出し、京浜工業地帯が形成されました。首都圏の市街地は多摩川を越えて、川崎市内でも小田急小田原線・東急田園都市線・東急東横線の各駅周辺に広がり始めました。昭和35年には多摩川低地のほとんどはDID（人口密度40人/ha以上の一団の地区）となりました。一方、多摩丘陵は山林や畑が多く残されており、生田など一部の地区を除き、DIDの広がりはこちらまで及んでいませんでした。

**●昭和40年代以降**  
 昭和41年には東急田園都市線の溝の口駅～長津田駅間が開通し渋谷副都心へ直結するのと前後して、有馬第一、土橋、宮崎等の市街地開発が行われました。また、昭和49年には小田急多摩線の新百合ヶ丘駅～小田急永山駅間が開通し、新宿副都心へ直結するのと前後して、新百合ヶ丘駅周辺、栗木第一、黒川第一等の市街地開発が行われるなど多摩丘陵が急速に開発され、平成に入り五力田、片平、黒川などで市街地が形成されました。臨海部では扇島・東扇島の埋め立てが進みました。

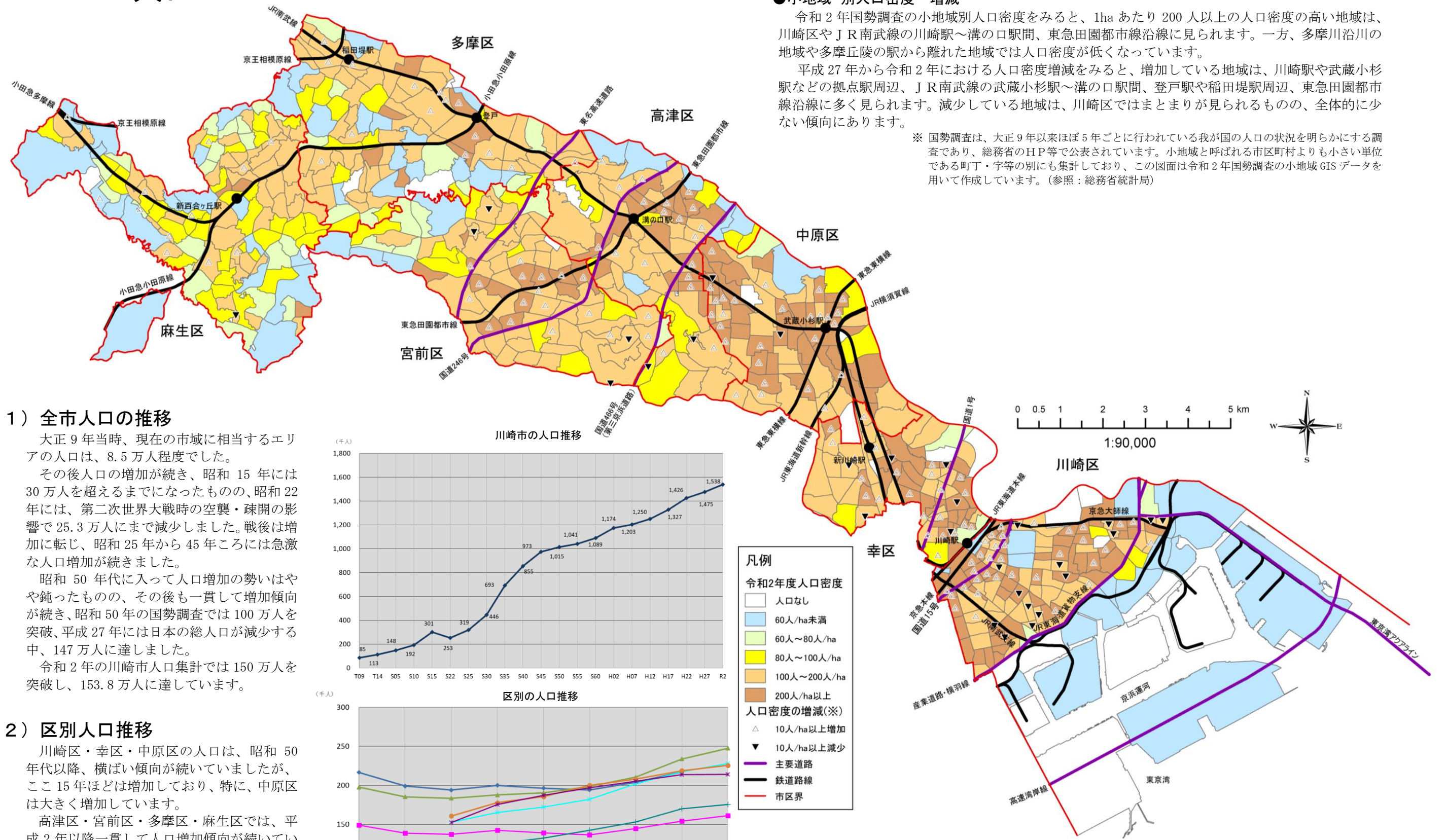
凡例

- 令和2年DID
- 昭和35年DID
- 昭和40年DID増加分
- 昭和45年DID増加分
- 昭和50年DID増加分
- 昭和55年DID増加分
- 昭和60年DID増加分
- 平成2年DID増加分
- 平成7年DID増加分
- 平成12年DID増加分
- 平成17年DID増加分
- 平成22年DID増加分
- 平成27年DID増加分
- 令和2年DID増加分
- 主要道路
- 昭和39年以前に開通した鉄道
- 昭和40年以降に開通した鉄道
- 市区界

※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。



# 1-4 人口



## ●小地域※別人口密度・増減

令和2年国勢調査の小地域別人口密度をみると、1haあたり200人以上の人口密度の高い地域は、川崎区やJR南武線の川崎駅～溝の口駅間、東急田園都市線沿線に見られます。一方、多摩川沿川の地域や多摩丘陵の駅から離れた地域では人口密度が低くなっています。

平成27年から令和2年における人口密度増減をみると、増加している地域は、川崎駅や武蔵小杉駅などの拠点駅周辺、JR南武線の武蔵小杉駅～溝の口駅間、登戸駅や稲田堤駅周辺、東急田園都市線沿線に多く見られます。減少している地域は、川崎区ではまとまりが見られるものの、全体的に少ない傾向にあります。

※ 国勢調査は、大正9年以来ほぼ5年ごとに行われている我が国の人口の状況を明らかにする調査であり、総務省のHP等で公表されています。小地域と呼ばれる市区町村よりも小さい単位である町丁・字等の別にも集計しており、この図面は令和2年国勢調査の小地域GISデータを用いて作成しています。(参照：総務省統計局)

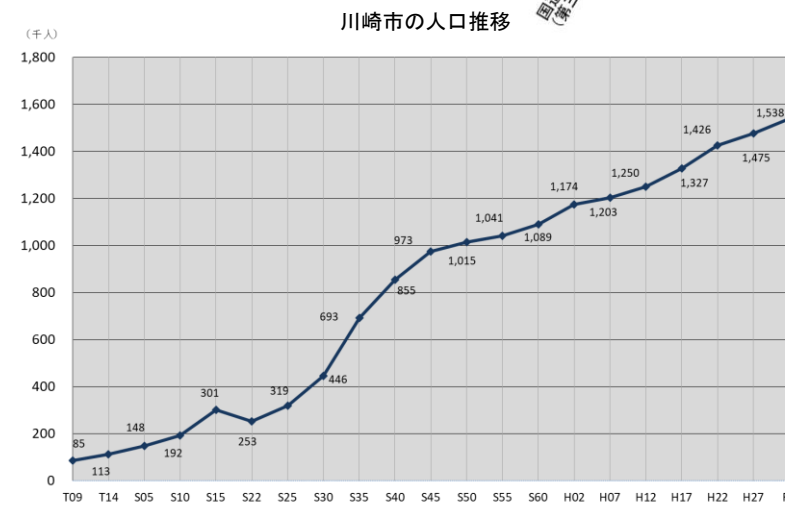
## 1) 全市人口の推移

大正9年当時、現在の市域に相当するエリアの人口は、8.5万人程度でした。

その後人口の増加が続き、昭和15年には30万人を超えるまでになったものの、昭和22年には、第二次世界大戦時の空襲・疎開の影響で25.3万人にまで減少しました。戦後は増加に転じ、昭和25年から45年ころには急激な人口増加が続き、昭和50年代に入って人口増加の勢いはやや鈍ったものの、その後も一貫して増加傾向が続き、昭和50年の国勢調査では100万人を突破、平成27年には日本の総人口が減少する中、147万人に達しました。

昭和50年代に入って人口増加の勢いはやや鈍ったものの、その後も一貫して増加傾向が続き、昭和50年の国勢調査では100万人を突破、平成27年には日本の総人口が減少する中、147万人に達しました。

令和2年の川崎市人口集計では150万人を突破し、153.8万人に達しています。

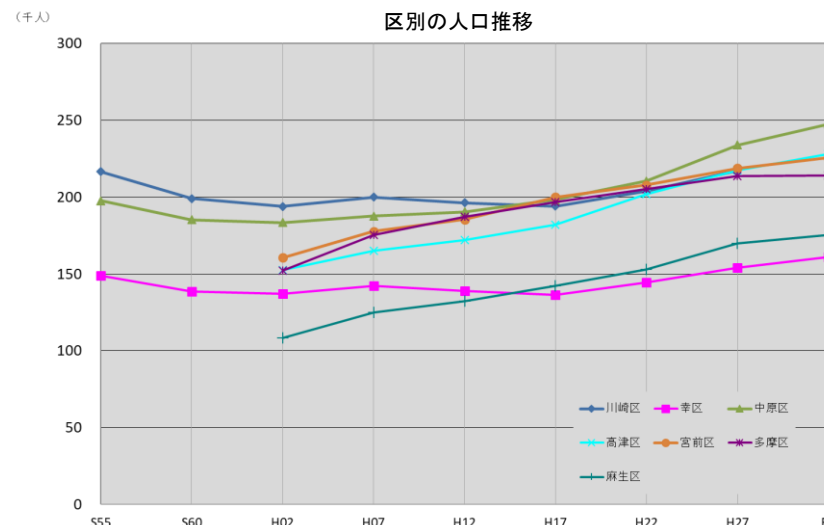


## 2) 区別人口推移

川崎区・幸区・中原区の人口は、昭和50年代以降、横ばい傾向が続いていましたが、ここ15年ほどは増加しており、特に、中原区は大きく増加しています。

高津区・宮前区・多摩区・麻生区では、平成2年以降一貫して人口増加傾向が続いていますが、多摩区では平成27年からほぼ横ばいとなりました。

※昭和47年4月1日に政令指定都市となり川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区を設置し、昭和57年7月1日の行政区再編により、旧高津区を高津区と宮前区に、旧多摩区を多摩区と麻生区に区分しました。各区の人口は、最終的な区分以降のものです。



**凡例**

令和2年度人口密度

- 人口なし
- 60人/ha未満
- 60人～80人/ha
- 80人～100人/ha
- 100人～200人/ha
- 200人/ha以上

人口密度の増減(※)

- △ 10人/ha以上増加
- ▼ 10人/ha以上減少
- 主要道路
- 鉄道路線
- 市区界

※上記のとおり各小地域の人口密度を比較していますが、平成22年国勢調査以降に住居表示が実施された区域については、各年の小地域面積が異なるため、区域内の各町丁の人口、面積を合算して算出した人口密度により比較を行っています。

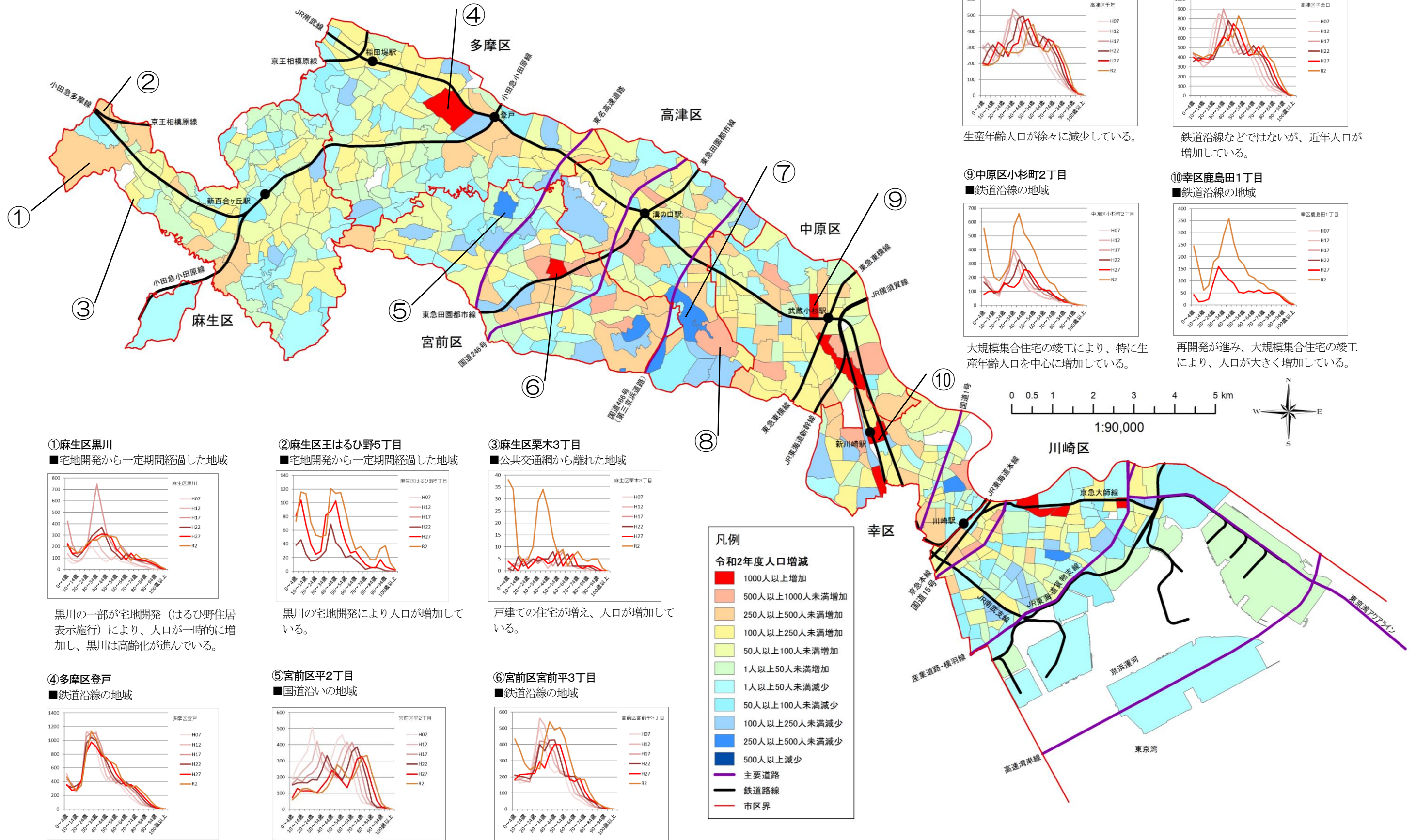
資料：国勢調査

グラフ出典：国勢調査

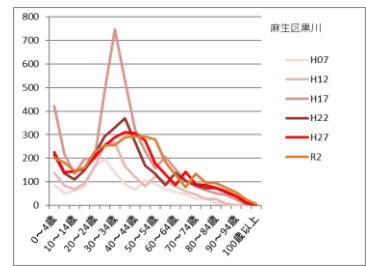
小地域別人口密度・増減図



### 3) 小地域別人口密度・増減

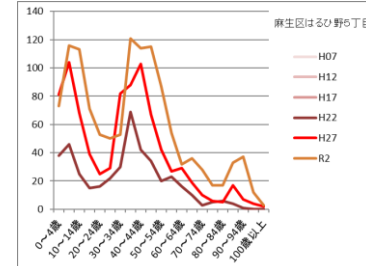


①麻生区黒川  
■宅地開発から一定期間経過した地域



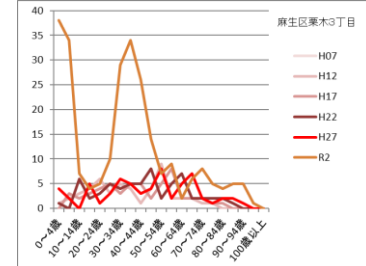
黒川の一部が宅地開発（はるひ野住居表示施行）により、人口が一時的に増加し、黒川は高齢化が進んでいる。

②麻生区王はるひ野5丁目  
■宅地開発から一定期間経過した地域



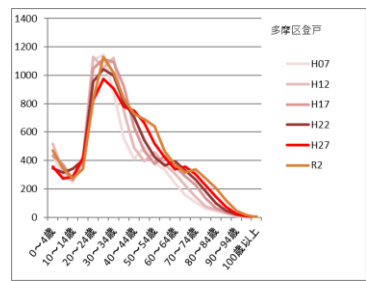
黒川の宅地開発により人口が増加している。

③麻生区栗木3丁目  
■公共交通網から離れた地域



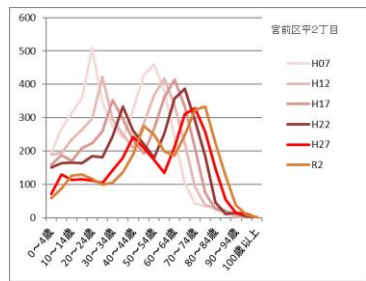
戸建ての住宅が増え、人口が増加している。

④多摩区登戸  
■鉄道沿線の地域



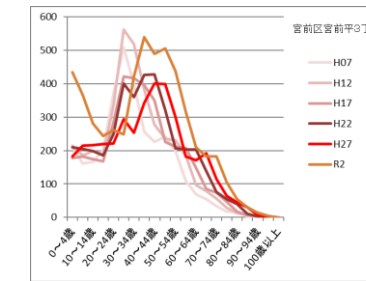
特に、若年ファミリー層の人口が増加している。

⑤宮前区平2丁目  
■国道沿いの地域



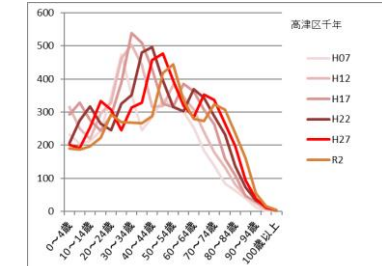
老朽化した大規模団地、集合住宅等があり、人口が減少している。

⑥宮前区宮前平3丁目  
■鉄道沿線の地域



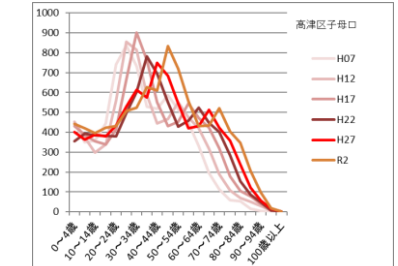
大規模集合住宅の竣工により、人口が増加している。

⑦高津区千年  
■国道沿いの地域



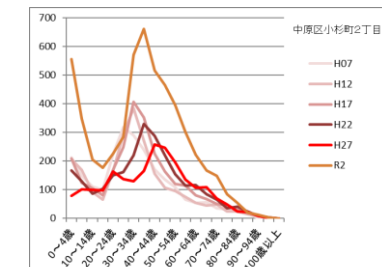
生産年齢人口が徐々に減少している。

⑧高津区子母口  
■公共交通網から離れた地域



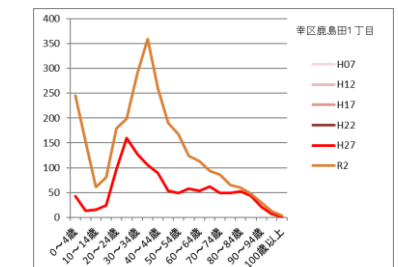
鉄道沿線などではないが、近年人口が増加している。

⑨中原区小杉町2丁目  
■鉄道沿線の地域



大規模集合住宅の竣工により、特に生産年齢人口を中心に増加している。

⑩幸区鹿島田1丁目  
■鉄道沿線の地域



再開発が進み、大規模集合住宅の竣工により、人口が大きく増加している。

**凡例**

**令和2年度人口増減**

- 1000人以上増加
- 500人以上1000人未満増加
- 250人以上500人未満増加
- 100人以上250人未満増加
- 50人以上100人未満増加
- 1人以上50人未満増加
- 1人以上50人未満減少
- 50人以上100人未満減少
- 100人以上250人未満減少
- 250人以上500人未満減少
- 500人以上減少

■ 主要道路  
■ 鉄道路線  
■ 市区界

※この図面及びグラフは、令和2年国勢調査の小地域GISデータ及び小地域集計を用いて作成しています。

小地域別人口密度推移図