

第2章 まちの現状・課題

- 1 本市の現状
- 2 本市の現状を踏まえた課題
- 3 都市づくりを取り巻く環境の変化

第2章 まちの現状・課題

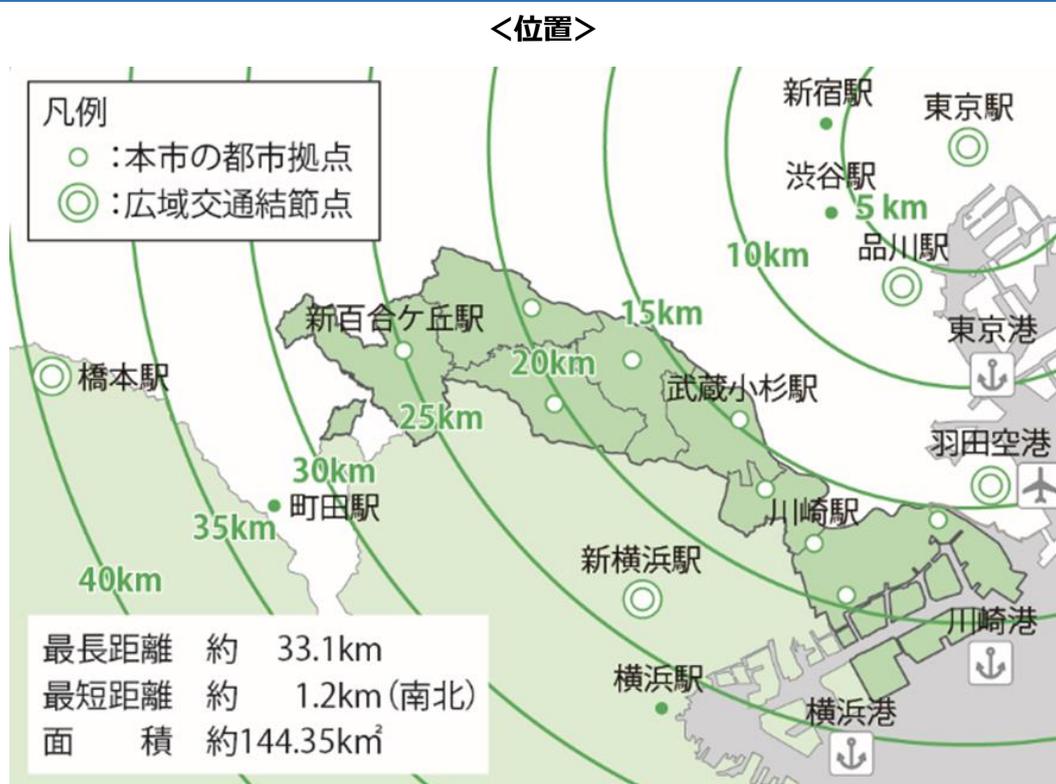
1 本市の現状

本市の現状を整理するため、「位置・地形」、「人口」、「土地利用」、「主な都市機能」「都市基盤」、「都市交通」、「主な災害」、「財政・地価」について基本的な分析を行いました。

なお、「人口」については、市域を250mメッシュ単位で分割し、分析を行いました。

※各種の「徒歩圏」については、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」において「一般的な徒歩圏」として採用されている「半径800m」としています。

(1) 位置・地形

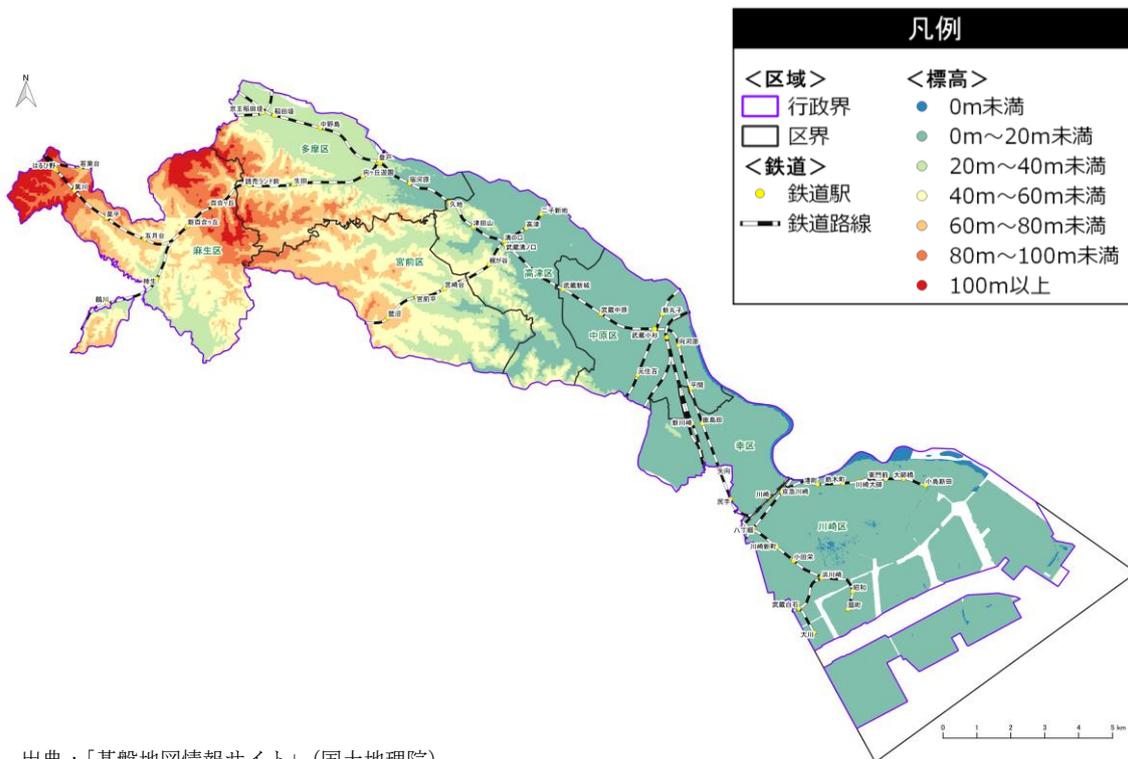


出典：「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」（平成29（2017）年3月）

<位置>

- ・本市は、首都圏の中心部に位置し、羽田空港や品川駅・新横浜駅と近接しています。
- ・そのため、都心部にアクセスしやすいなど利便性が高い所に位置しています。

<地形>



出典：「基盤地図情報サイト」(国土地理院)

<地形>

- ・市域は、臨海部の埋立地、多摩川沿いから東京湾にかけての平坦な低地、麻生区・多摩区・宮前区と高津区の一部にかけての丘陵地で構成されています。
- ・丘陵地では、谷戸が入り組んだ山坂の多い地形が広がっており、平坦な低地に比べ、移動に負担が生じやすくなっています。

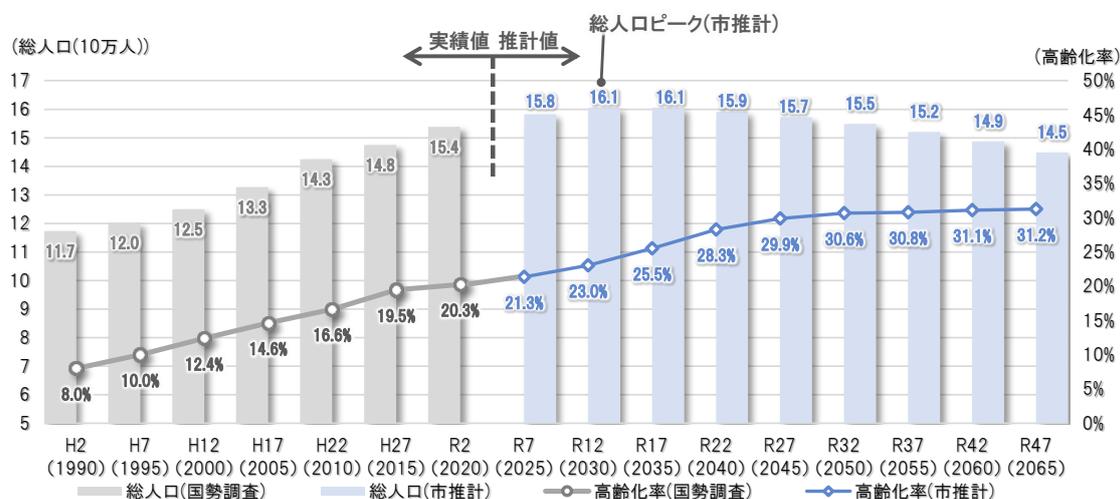
～位置・地形に関するまとめ～

- ◆東京都心や横浜市等と近接し、近隣都市拠点との公共交通や都市機能等の利便性が高い状況です。
- ◆北部の丘陵地では山坂が多く、特に多摩区や麻生区等では標高が高く高低差が大きいため、徒歩や自転車での移動に負担が生じやすくなっています。



(2) 人口

<将来人口推計（市独自推計）>



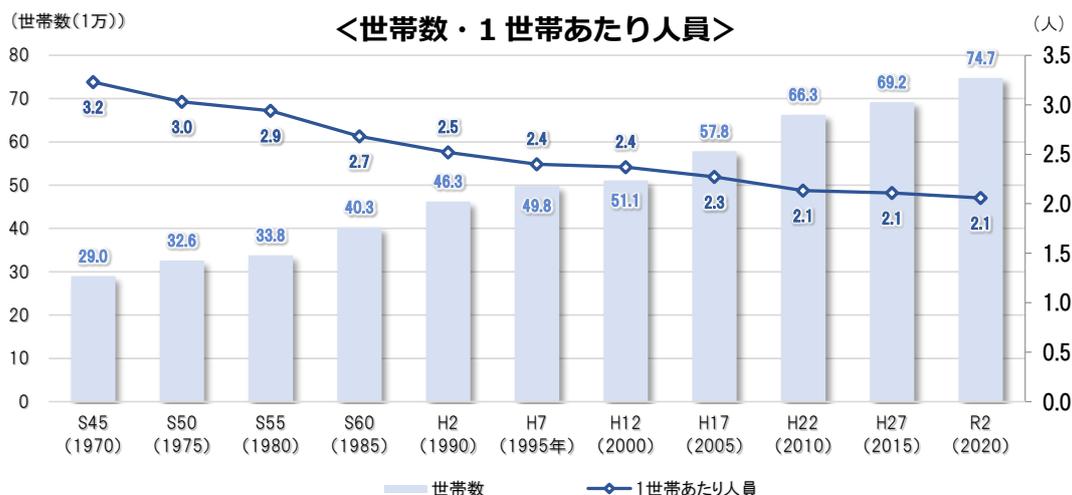
出典：「川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計（更新版）」（令和4（2022）年2月）をもとに作成

<将来人口推計>

- ・総人口は、令和12（2030）年頃にピークを迎え、令和27（2045）年以降の減少が顕著となっています。
- ・高齢化率は、一貫して上昇傾向にあり、令和27（2045）年に約30%に到達する見込みです。

※将来人口推計に関する考え方

- ・「立地適正化計画作成の手引き」（国土交通省）においては、「人口の将来見通しは、計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所が公表している値を採用すべき」とされていますが、国立社会保障・人口問題研究所が公表している値と本市独自の将来人口推計の値では人口のピークの時期がやや異なるものの人口増減の傾向が概ね同様であることを踏まえた上で、国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来人口推計を考慮しながら、本市独自の将来人口推計の値を基に分析を行います。

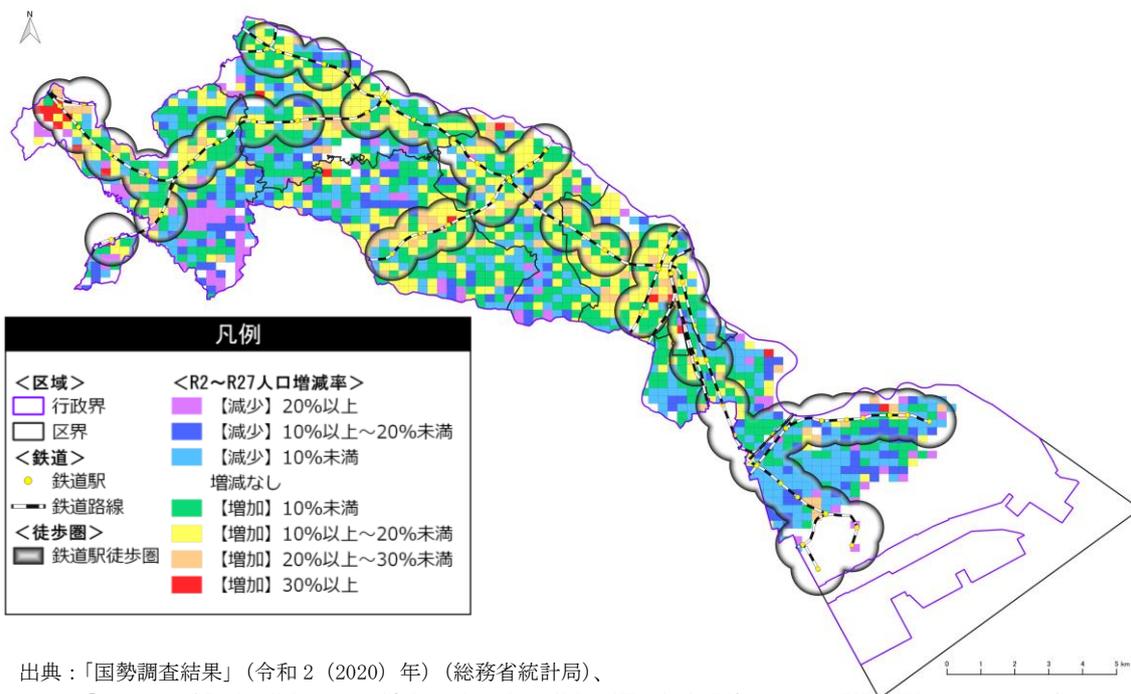


出典：「国勢調査結果」（昭和45（1970）年～令和2（2020）年）（総務省統計局）をもとに作成

＜世帯数・1世帯あたり人員＞

・世帯数は、一貫して増加傾向にあるが、1世帯あたり人員は減少傾向にあります。

＜令和2（2020）年～令和27（2045）年人口増減率×駅徒歩圏（半径800m）＞



出典：「国勢調査結果」（令和2（2020）年）（総務省統計局）、

「日本の地域別将来推計人口」（令和5（2023）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに作成

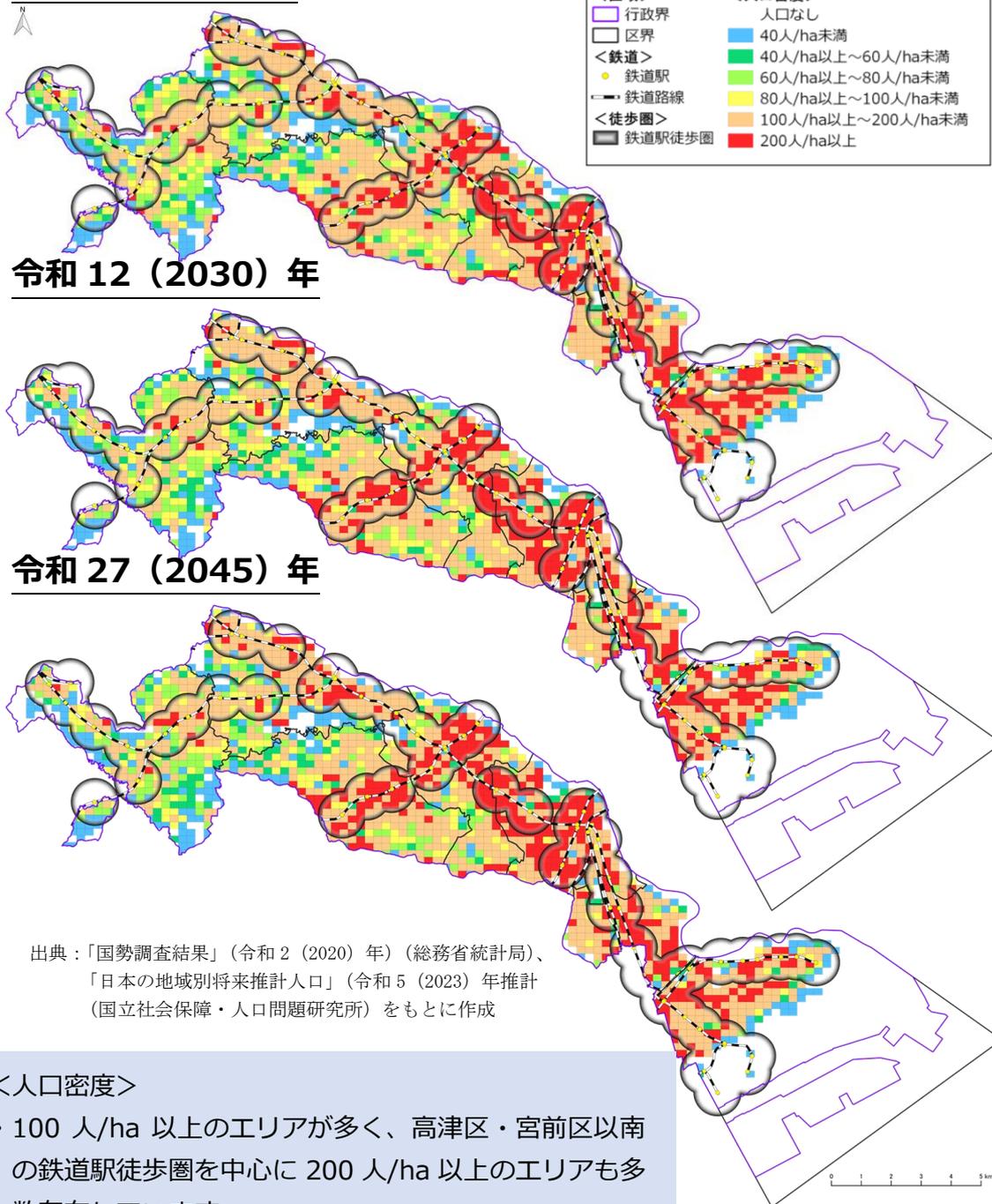
※行政区界をまたぐ人口メッシュデータは、隣接市の人口動向も考慮されているため、本市の人口動向と一致しない場合があります。

＜令和2（2020）年～令和27（2045）年人口増減率＞

- ・中原区以北の鉄道駅徒歩圏を中心に増加が見込まれています。
- ・一方、川崎区、幸区、宮前区、麻生区では減少見込みのエリアが見られます。
- ・特に麻生区南部の鉄道駅徒歩圏外のエリアで 20%前後の減少が見込まれています。

<令和2(2020)年～令和27(2045)年人口密度×駅徒歩圏(半径800m)>

令和2(2020)年



令和12(2030)年

令和27(2045)年

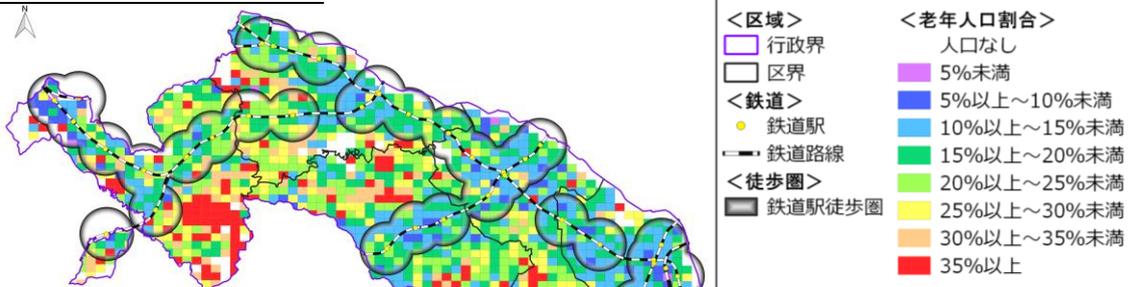
出典：「国勢調査結果」(令和2(2020)年)(総務省統計局)、
「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計
(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに作成

<人口密度>

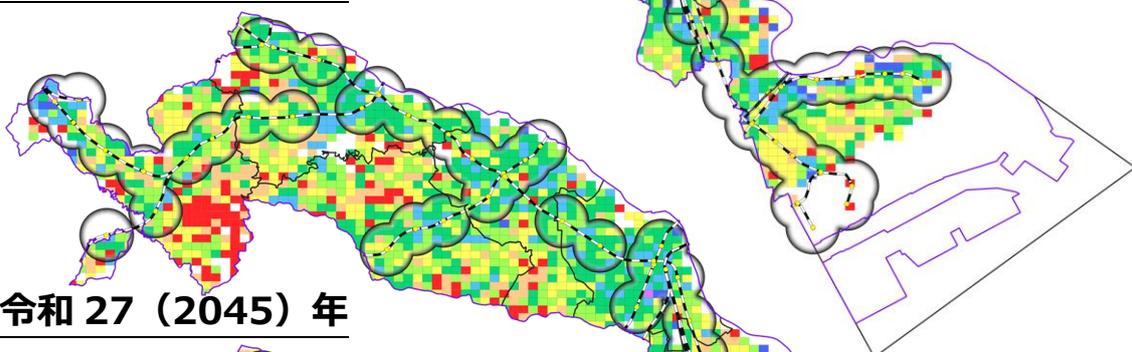
- ・ 100人/ha以上のエリアが多く、高津区・宮前区以南の鉄道駅徒歩圏を中心に200人/ha以上のエリアも多数存在しています。
- ・ 人口集中地区の基準である40人/haを下回るエリアは、ほとんどが市街化調整区域や臨海部の埋立地、大規模公園・緑地等の居住地でないエリアとなっています。
- ・ 令和27(2045)年にかけても、人口密度の傾向の変化や人口密度が大きく低下する地域は見られていません。

<令和 2(2020)~令和 27(2045)年老年（65 歳以上）人口割合×駅徒歩圏（半径 800m）>

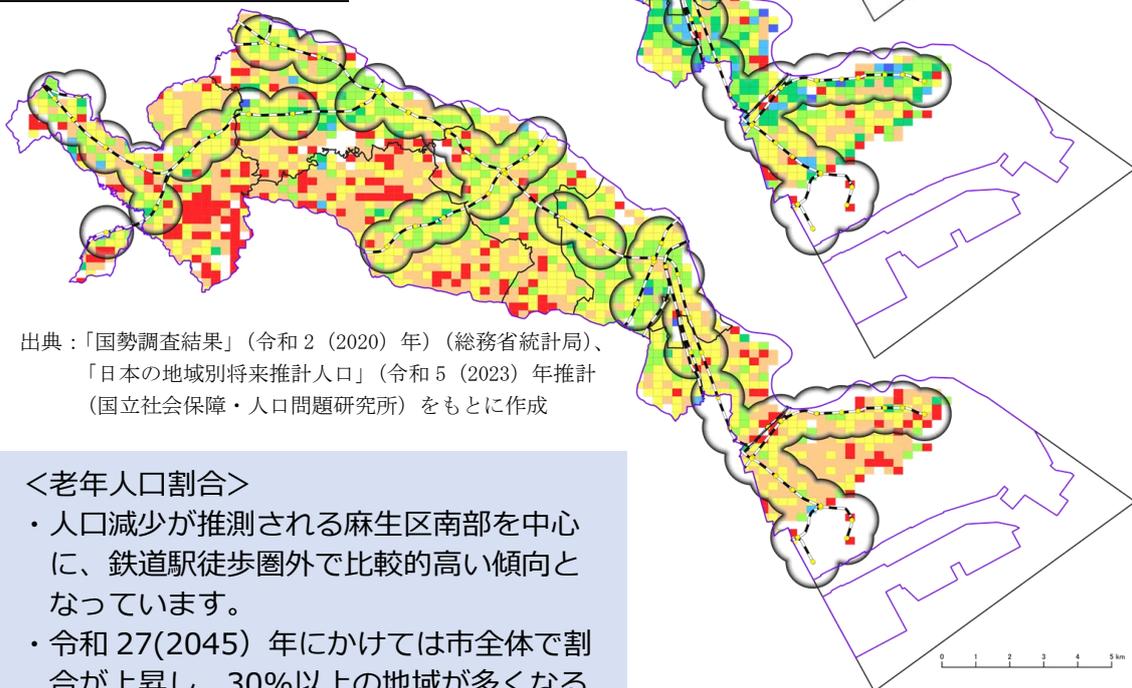
令和 2（2020）年



令和 12（2030）年



令和 27（2045）年



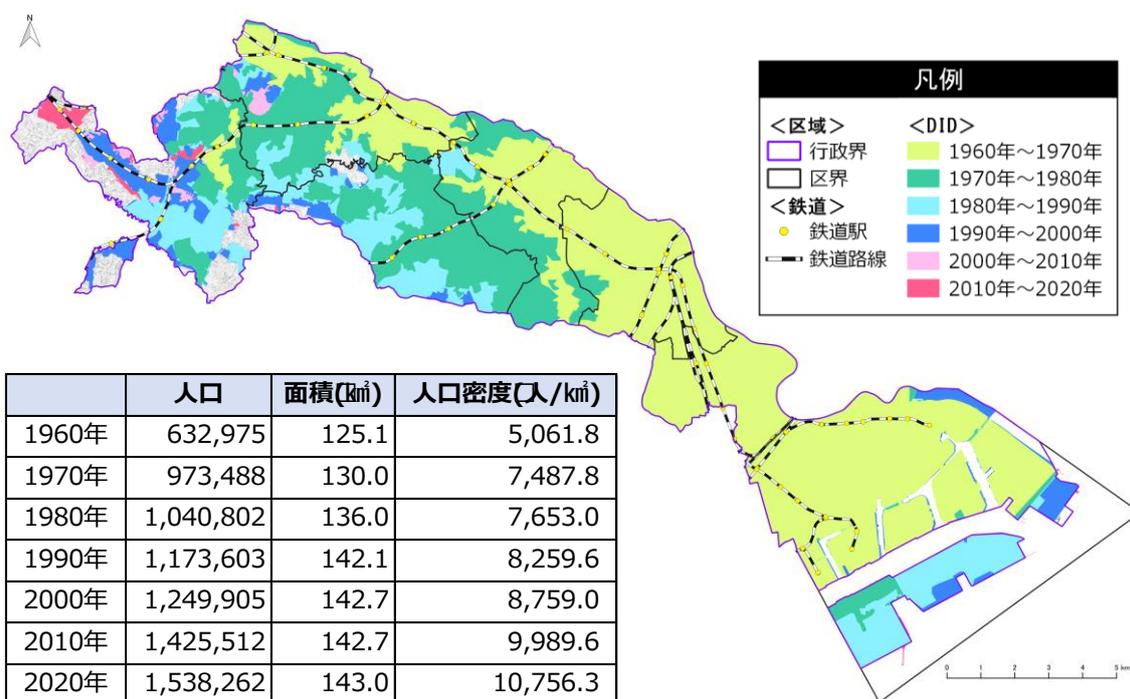
出典：「国勢調査結果」（令和 2（2020）年）（総務省統計局）、
「日本の地域別将来推計人口」（令和 5（2023）年推計
（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに作成

<老年人口割合>

- ・人口減少が推測される麻生区南部を中心に、鉄道駅徒歩圏外で比較的高い傾向となっています。
- ・令和 27(2045) 年にかけては市全体で割合が上昇し、30%以上の地域が多くなる見込みです。



<DID（人口集中地区）変遷概略図>



出典：「国勢調査結果」（昭和35（1960）年～令和2（2020）年）（総務省統計局）、
「国土数値情報」をもとに作成

※人口集中地区とは、市区町村の区域内で人口密度が4,000人/km²（40人/ha）以上の基本単
位区がお互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区のこと。

<DID>

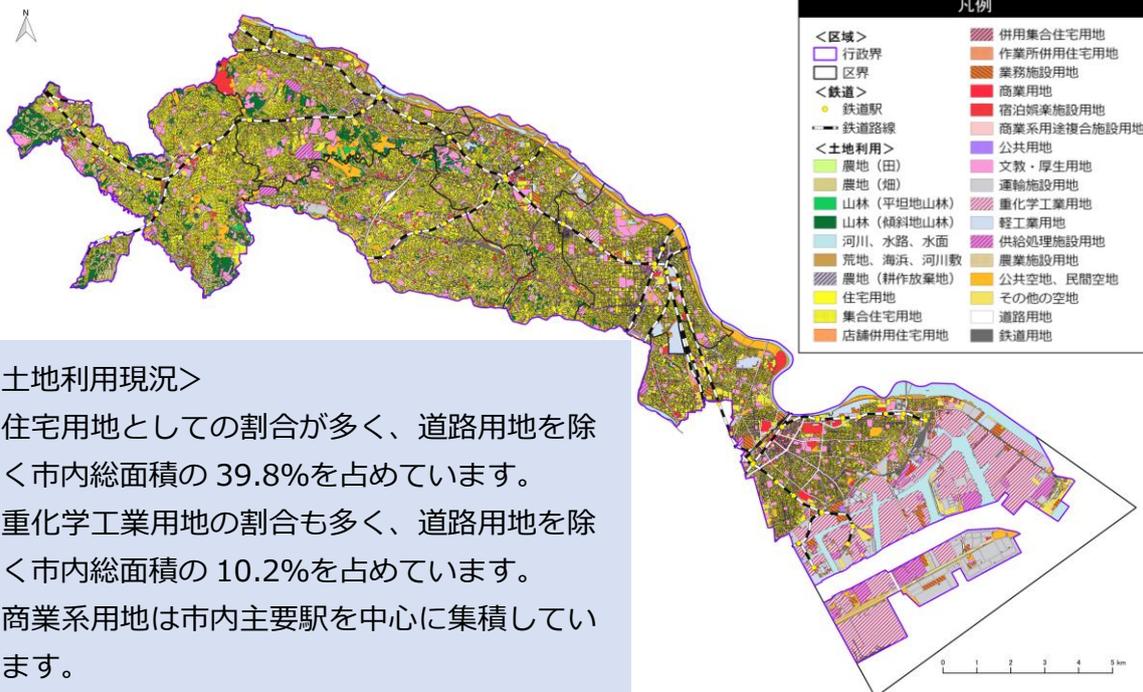
- ・川崎区や幸区などの市南部を起点として、人口の拡大とともに、市北部へとDID区域が拡大していますが、面積は平成2（1990）年以降ほぼ横ばいとなっています。
- ・DID区域の人口密度は昭和35（1960）年から継続して増加しており、令和2（2020）年が最も高い値となっています。

～人口に関するまとめ～

- ◆総人口は、令和12（2030）年頃にピークをむかえ、令和27（2045）年以降は減少率が大きくなる見込みです。
- ◆世帯数は増加、1世帯あたり人員は減少の傾向が継続しています。
- ◆人口密度は鉄道駅を中心に100人/haのエリアが多くみられ、令和27（2045）年においても大きく変化しない見込みです。
- ◆一方、老年人口割合は、令和27（2045）年にかけて市域の多くで30%以上となるなど、人口構成が変化する見込みです。
- ◆DID区域の面積は平成2（1990）年以降ほぼ横ばいですが、人口密度は増加傾向となっています。

(3) 土地利用

<土地利用現況>

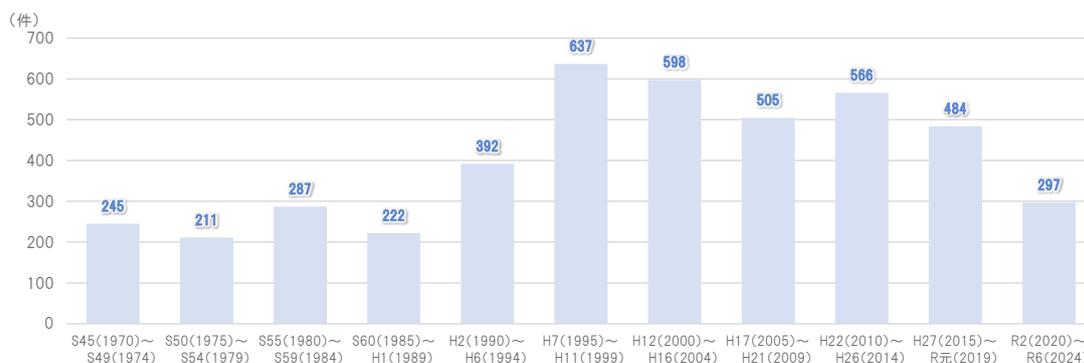


<土地利用現況>

- ・住宅用地としての割合が多く、道路用地を除く市内総面積の39.8%を占めています。
- ・重化学工業用地の割合も多く、道路用地を除く市内総面積の10.2%を占めています。
- ・商業系用地は市内主要駅を中心に集積しています。

出典：「都市計画基礎調査」(令和2(2020)年)

<開発許可>



出典：川崎市資料

<開発許可>

- ・本市における開発許可件数は、平成7(1995)年から平成11(1999)年における637件がピークとなっています。
- ・平成11(1999)年から令和元(2019)年にかけて、500件前後で推移していましたが、令和2(2020)年から令和6(2024)年には297件と大幅に減少しています。(令和6(2024)年は5月20日時点までの件数)

<空き地（屋外利用地）>



出典：「都市計画基礎調査」（令和2（2020）年）

<空き地（屋外利用地）>

- ・市全域に点在している状況です。

<空家>



出典：「第2期川崎市空家等対策計画」（令和4（2022）年3月）をもとに作成

<空家>

- ・全国的に空家率が上昇傾向にある中、本市の空家率はほぼ横ばいとなっています。
- ・一方空家総数は、平成30（2018）年に減少していますが、平成10（1998）年から平成30（2018）年の20年で約14,000戸（1.24倍）増加しています。

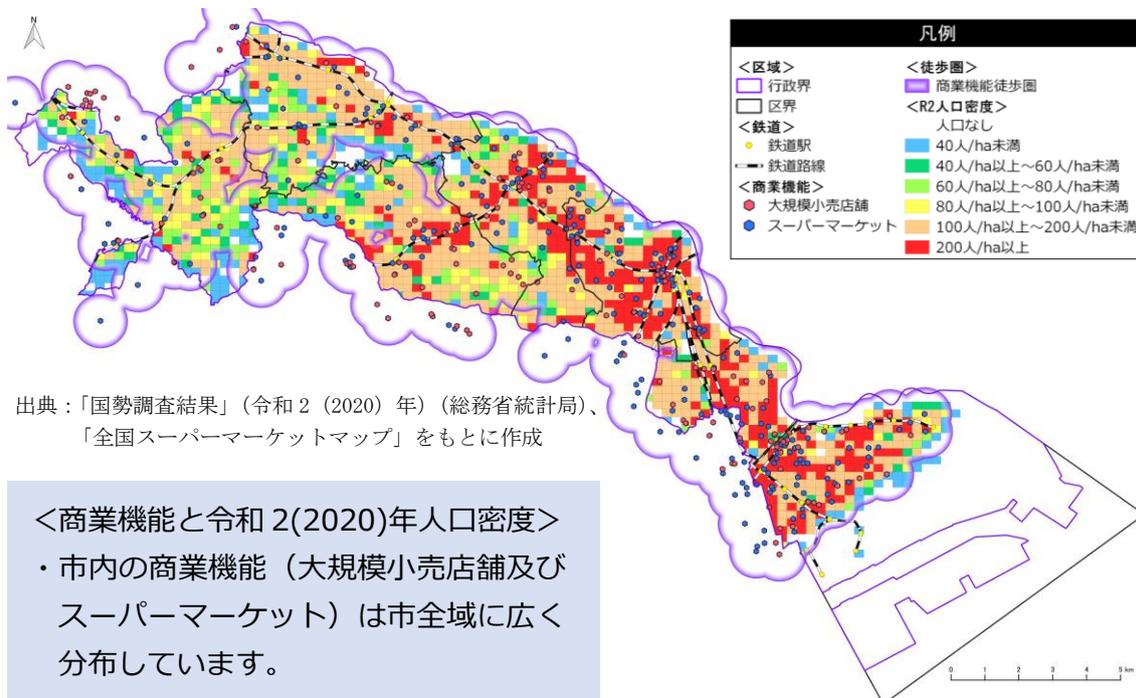
～土地利用に関するまとめ～

- ◆土地利用割合は、住宅用地が多くを占めていますが、重化学工業用地の割合の多さも顕著となっています。
- ◆直近5年間での開発許可件数は減少傾向となっています。
- ◆空き地は市全域に点在しており、空家率はほぼ横ばいの状況です。



(4) 主な都市機能

＜商業機能×令和2(2020)年人口密度＞

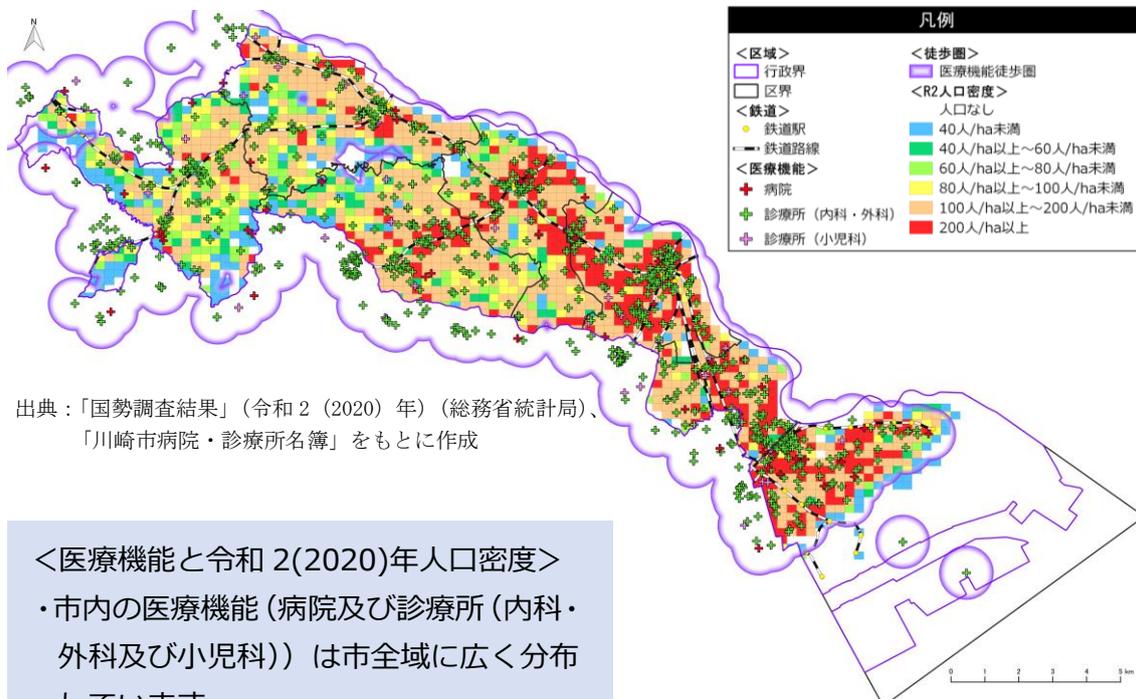


出典：「国勢調査結果」（令和2（2020）年）（総務省統計局）、
「全国スーパーマーケットマップ」をもとに作成

＜商業機能と令和2(2020)年人口密度＞

- ・市内の商業機能（大規模小売店舗及びスーパーマーケット）は市全域に広く分布しています。

＜医療機能×令和2(2020)年人口密度＞

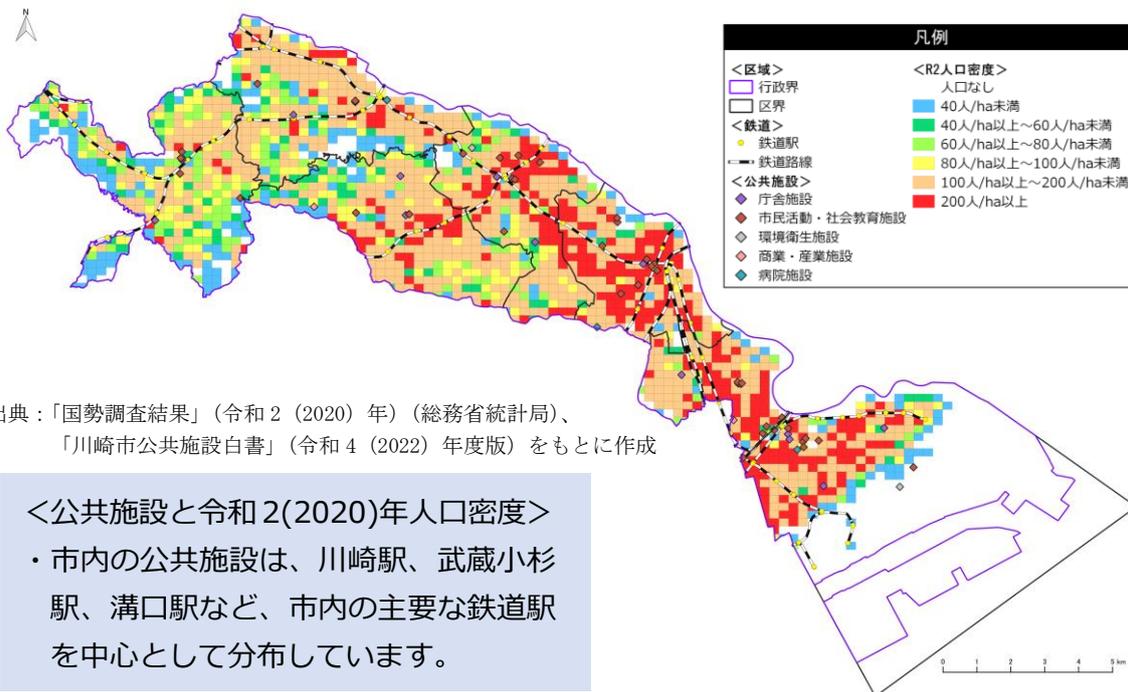


出典：「国勢調査結果」（令和2（2020）年）（総務省統計局）、
「川崎市病院・診療所名簿」をもとに作成

＜医療機能と令和2(2020)年人口密度＞

- ・市内の医療機能（病院及び診療所（内科・外科及び小児科））は市全域に広く分布しています。

<公共施設×令和2(2020)年人口密度>

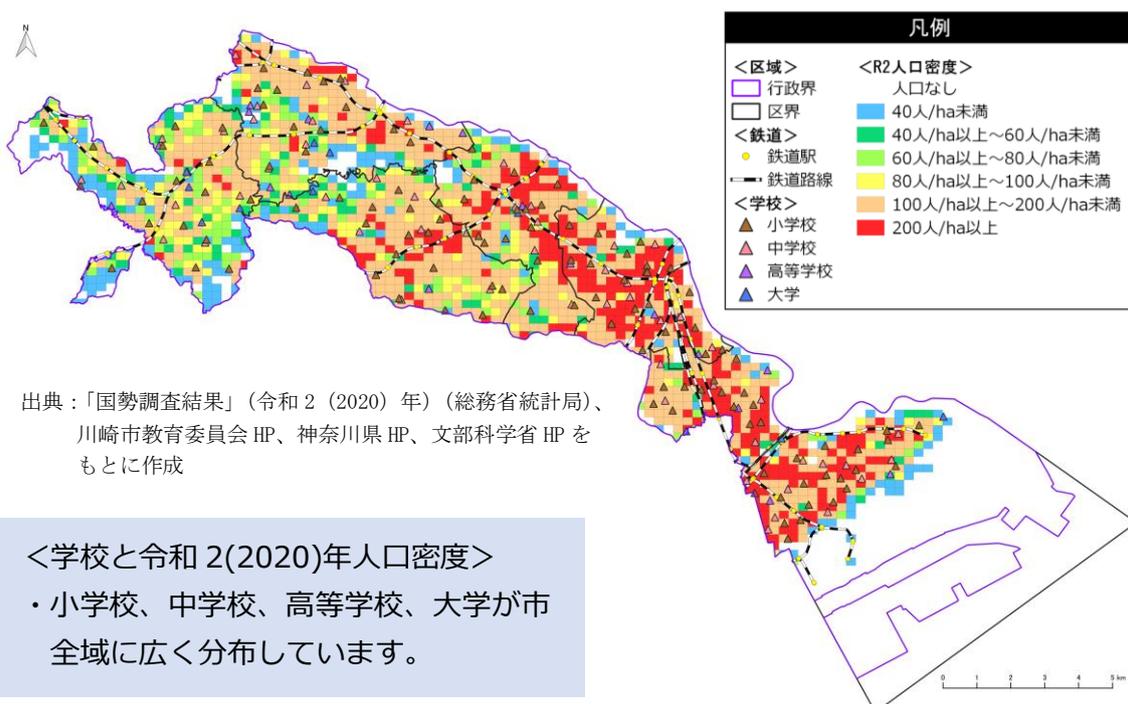


出典：「国勢調査結果」（令和2（2020）年）（総務省統計局）、
「川崎市公共施設白書」（令和4（2022）年度版）をもとに作成

<公共施設と令和2(2020)年人口密度>

- ・市内の公共施設は、川崎駅、武蔵小杉駅、溝口駅など、市内の主要な鉄道駅を中心として分布しています。

<学校×令和2(2020)年人口密度>



出典：「国勢調査結果」（令和2（2020）年）（総務省統計局）、
川崎市教育委員会 HP、神奈川県 HP、文部科学省 HP をもとに作成

<学校と令和2(2020)年人口密度>

- ・小学校、中学校、高等学校、大学が市全域に広く分布しています。

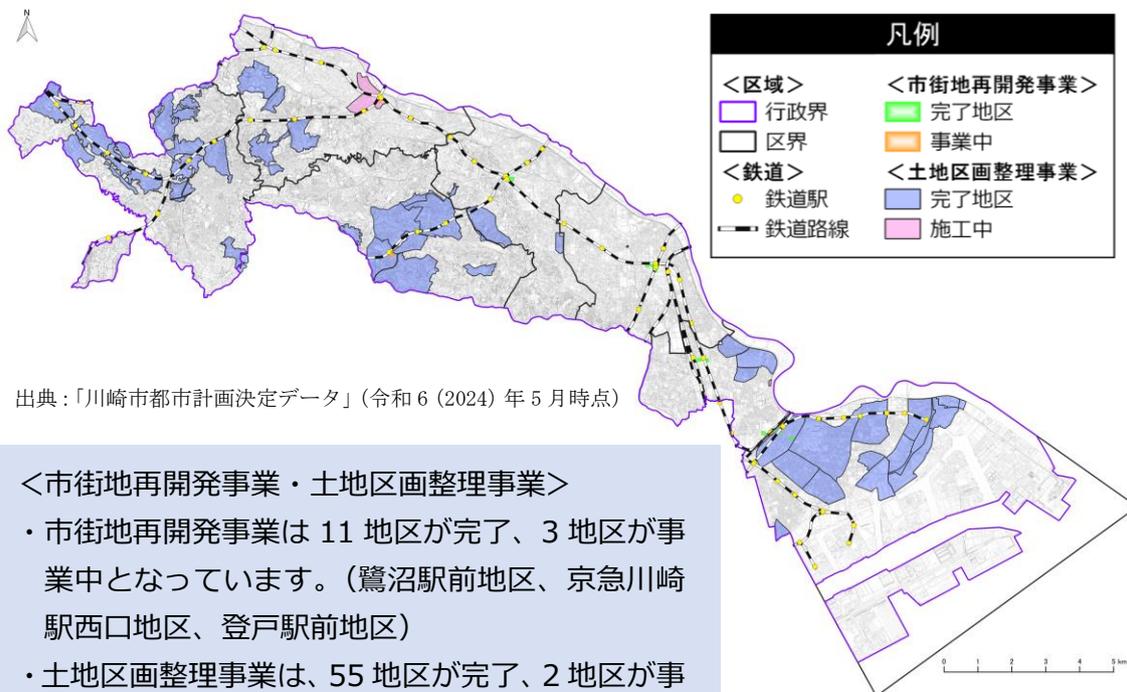
～主な都市機能に関するまとめ～

- ◆ 現状では、商業機能及び医療機能等が市全域に広く分布しています。
- ◆ 今後の立地状況の変化には留意する必要があります。



(5) 都市基盤

<市街地再開発事業・土地区画整理事業>

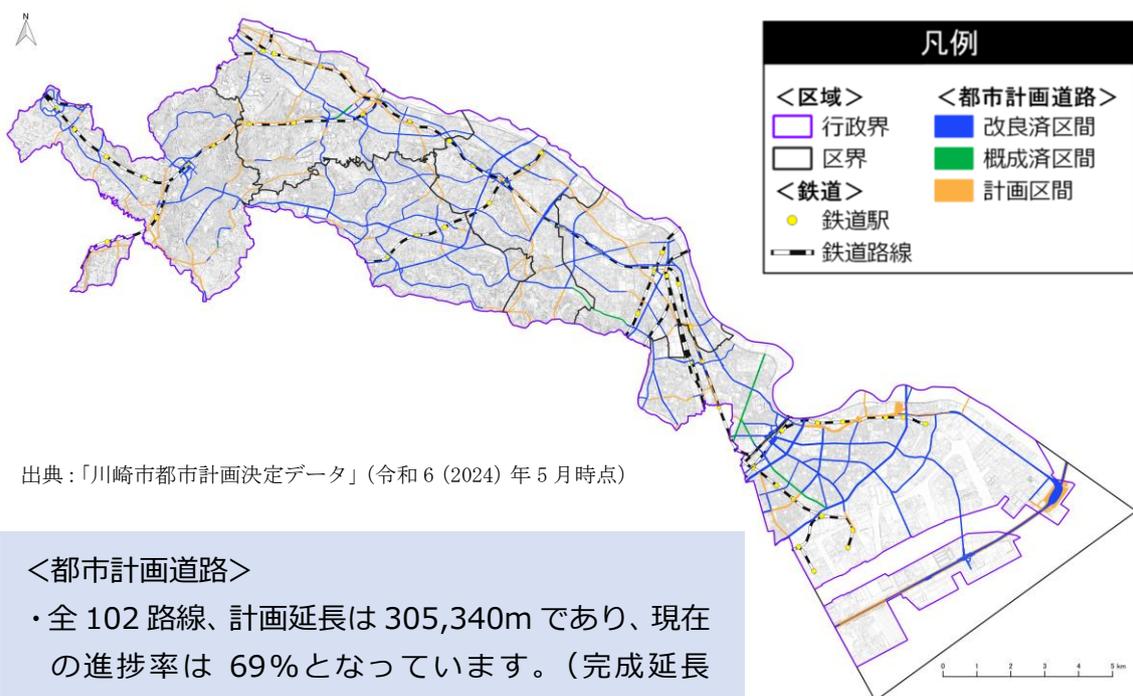


出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<市街地再開発事業・土地区画整理事業>

- ・市街地再開発事業は 11 地区が完了、3 地区が事業中となっています。(鷺沼駅前地区、京急川崎駅西口地区、登戸駅前地区)
- ・土地区画整理事業は、55 地区が完了、2 地区が事業中となっています。(登戸、戸手 4 丁目北地区)

<都市計画道路>



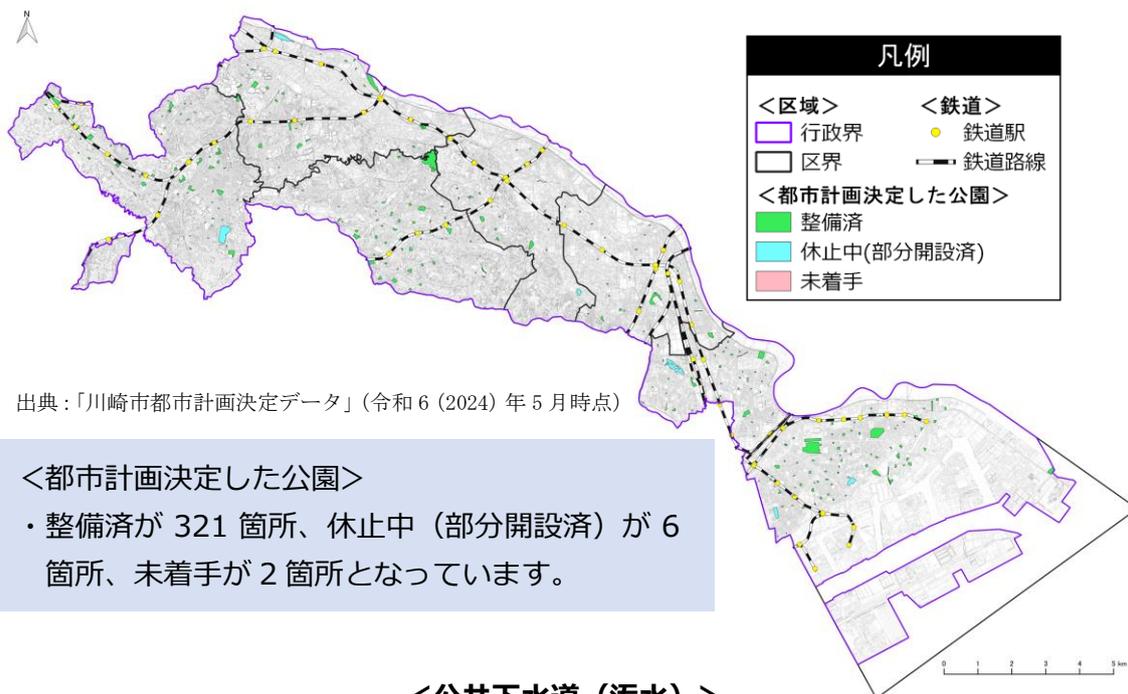
出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<都市計画道路>

- ・全 102 路線、計画延長は 305,340m であり、現在の進捗率は 69%となっています。(完成延長 210,409m)



<都市計画決定した公園>

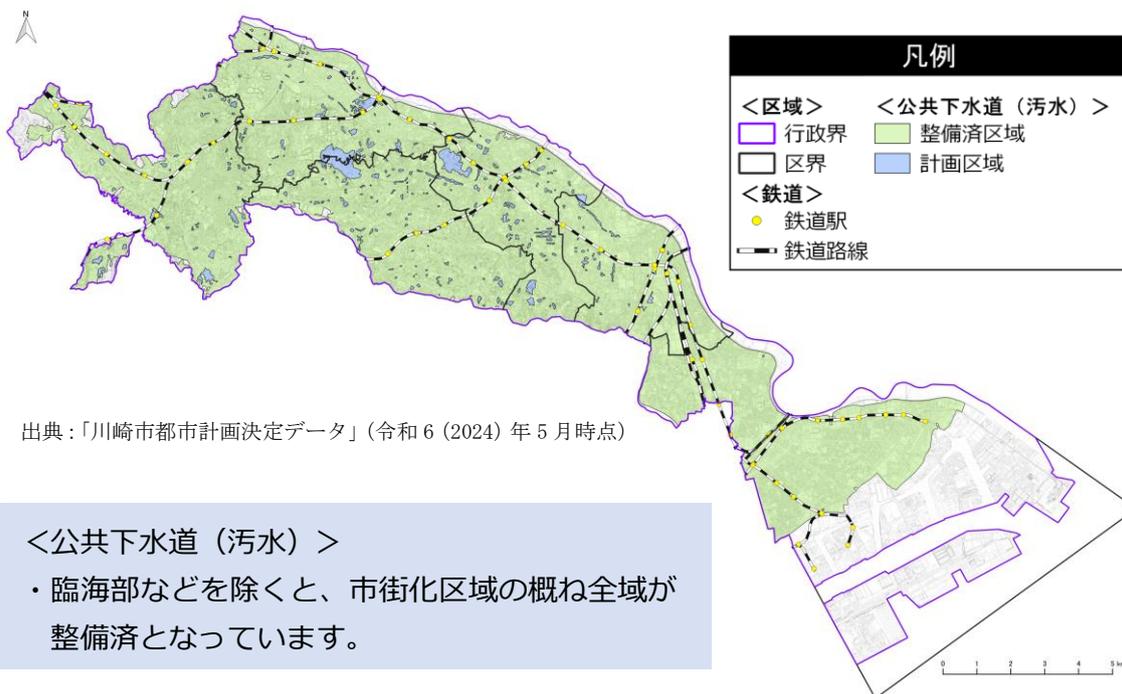


出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<都市計画決定した公園>

- ・整備済が321箇所、休止中(部分開設済)が6箇所、未着手が2箇所となっています。

<公共下水道(汚水)>



出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<公共下水道(汚水)>

- ・臨海部などを除くと、市街化区域の概ね全域が整備済となっています。

～都市基盤に関するまとめ～

- ◆市街地再開発事業、土地区画整理事業、都市公園、公共下水道(汚水)は概ね完了又は整備済となっています。
- ◆都市計画道路は、一定程度の未整備区間が存在しています。



(6) 都市交通

<鉄道網図>



<鉄道網図>

- ・東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と市内や地域を縦断する鉄道路線により骨格となる鉄道網を形成しています。

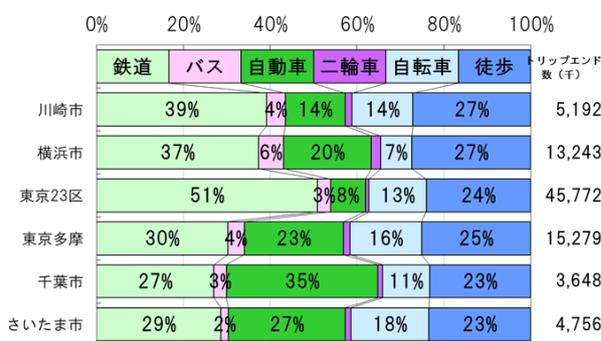
<バス路線網図>



<バス路線網図>

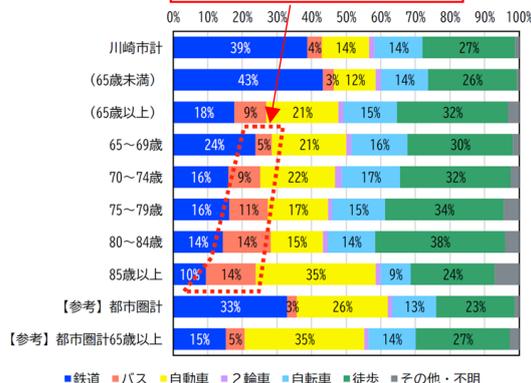
- ・ターミナル駅などへのアクセスを中心に、市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成しています。

<代表交通手段別分担率>



図：代表交通手段分担率（他都市との比較）

年齢が高いほどバスの利用割合が高い



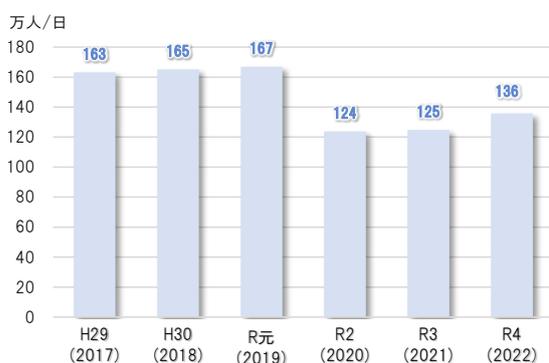
図：高齢者別代表交通手段分担率（川崎市）

出典：「国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査」（平成30（2018）年）をもとに作成

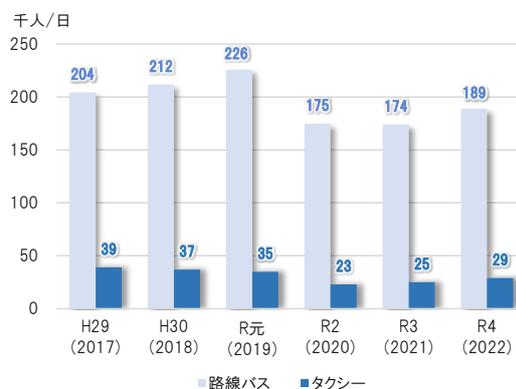
<代表交通手段別分担率>

- ・本市は、周辺都市と比べると自動車分担率（利用割合）は東京23区に次いで低く、鉄道やバスなどの公共交通の分担率が高い傾向となっています。
- ・また、高齢者（65歳以上）は年齢とともに、バスの分担率が高まる傾向にあり、また自動車、自転車の分担率も高い傾向となっています。

<市内鉄道駅の1日平均乗車人員>



<市内路線バスとタクシー1日平均乗車人員>



出典：「川崎市統計書」（令和5（2023）年版）をもとに作成

<公共交通の利用者数>

- ・令和元(2019)年から令和2(2020)年にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者が著しく減少しているが、近年は回復傾向にあります。

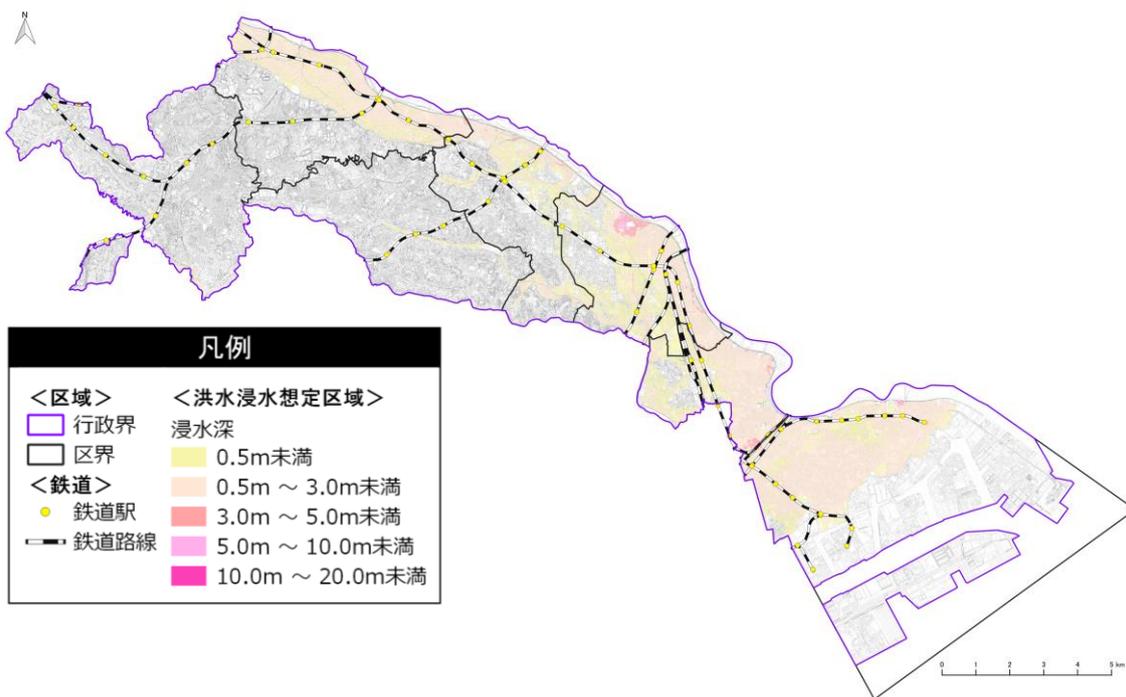
～都市交通～

- ◆ 地域公共交通の基幹的役割を担う路線バスは、ターミナル駅等へのアクセスを中心に市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成しており、鉄道網とあわせた交通ネットワークを形成しています。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通の利用者数の減少はみられますが、鉄道やバスの交通手段分担率は高い傾向となっています。
- ◆ 人材不足の深刻化など、公共交通の環境変化には留意する必要があります。



(7) 主な災害想定

<洪水浸水想定区域（計画規模）>



出典：「洪水浸水想定区域図」（国土交通省京浜河川事務所）をもとに作成

※計画規模は150年から200年程度に1回の降雨確率とされている。

※洪水浸水想定は、多摩川及び鶴見川の各地で堤防決壊が起きた場合の浸水想定を重ね合わせ、各地の最も浸水深が深い場合の情報を示したもの

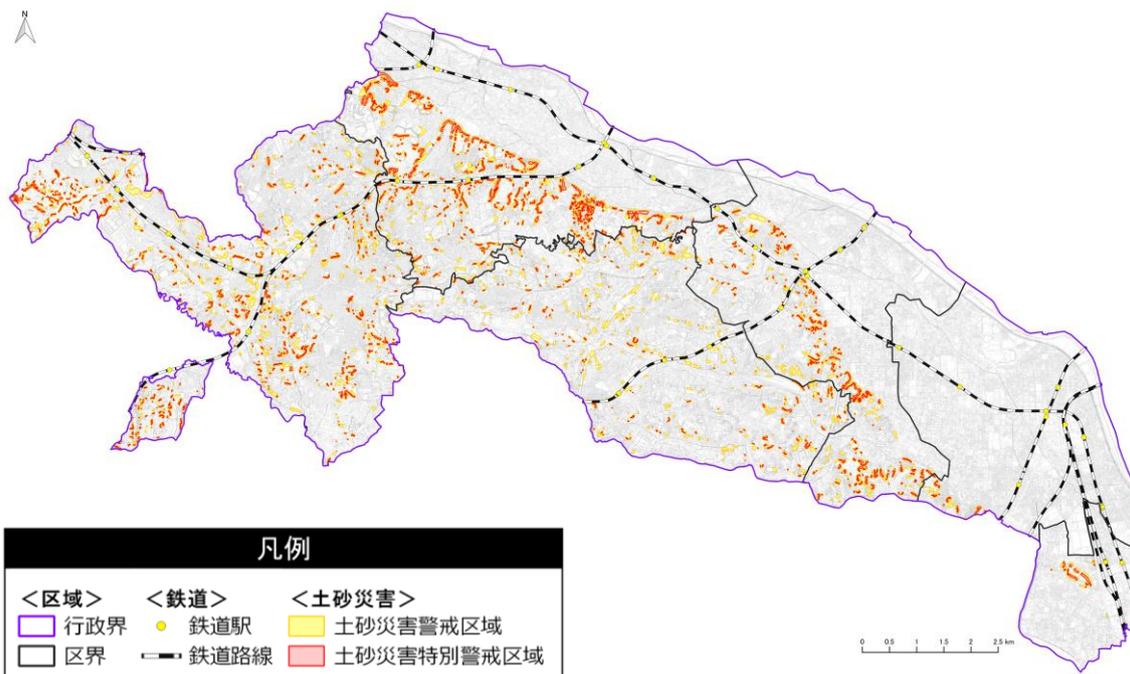
※計画規模での浸水継続時間、家屋倒壊等氾濫想定区域のデータは一部河川で未作成のため未掲載

<洪水浸水想定区域（計画規模）>

- ・多摩川沿いを中心に広く浸水が想定され、2階まで浸水し低層の建物で垂直避難が困難になる「浸水深3.0m以上」の区域については、川崎駅周辺や等々力緑地周辺に留まることが想定されています。



＜土砂災害（特別）警戒区域＞



出典：「土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域の法定図書」（神奈川県）をもとに作成

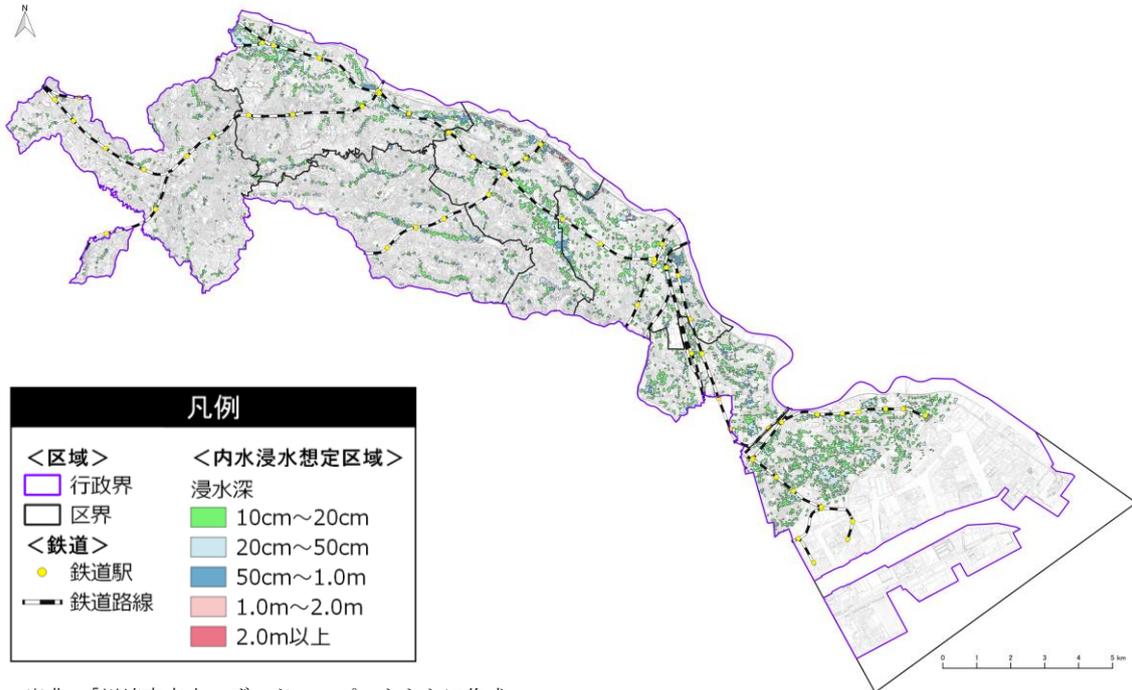
※川崎区には指定箇所は存在しない。

＜土砂災害（特別）警戒区域＞

- ・区域指定により建築や開発に規制がかかる「土砂災害特別警戒区域」や、「土砂災害警戒区域」は、丘陵地を中心に多数存在しています。



<内水浸水想定区域（想定最大規模）>



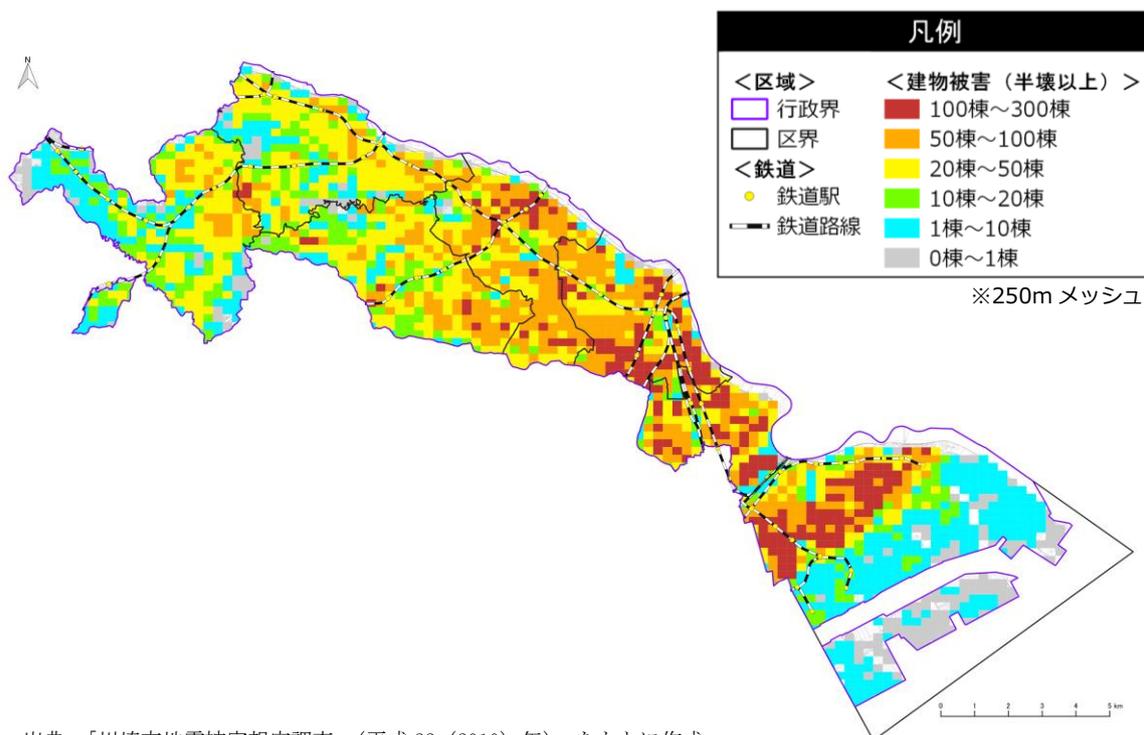
出典：「川崎市内水ハザードマップ」をもとに作成

<内水浸水想定区域（想定最大規模）>

- ・想定最大規模（1時間降雨 153mm）の降雨時には、市内の多くの地点で数十 cm 程度の浸水が想定されています。
- ・多摩川沿いでは、1m を超える浸水が想定される地域も存在しています。



<揺れによる自治体判定建物被害（半壊以上）棟数分布（川崎市直下の地震）>



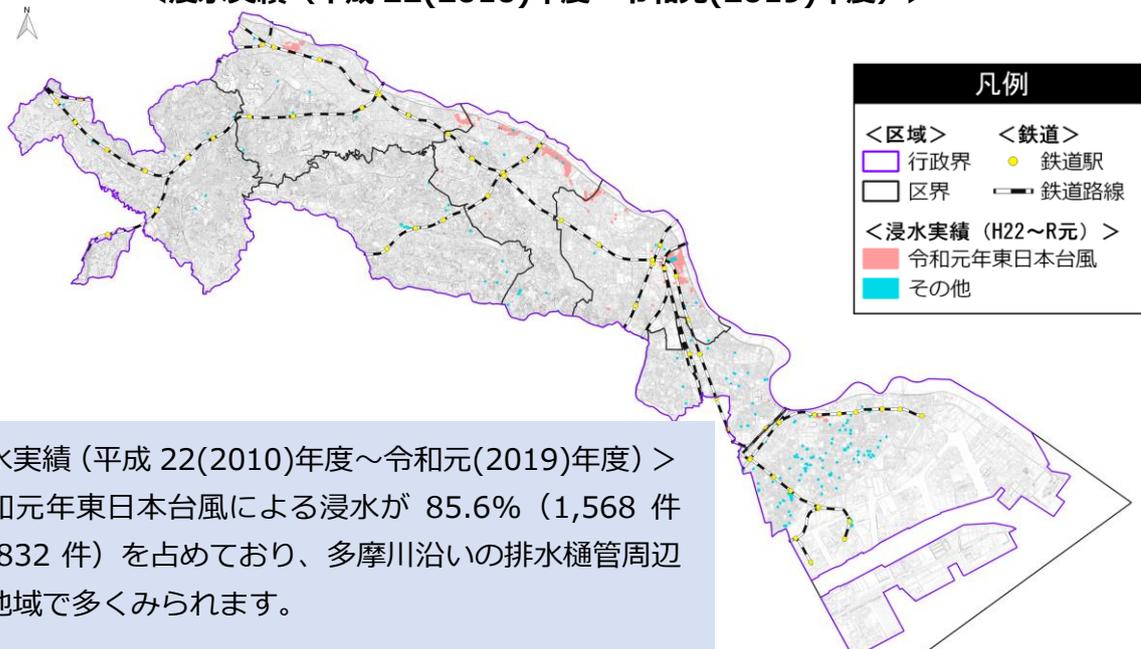
出典：「川崎市地震被害想定調査」（平成 22（2010）年）」をもとに作成

<揺れによる自治体判定建物被害（半壊以上）棟数分布（川崎市直下の地震）>

- ・川崎区や中原区などにおいて、地震により 100 棟以上の建物被害（半壊以上）が見込まれるエリアが多く存在しています。
- ・自然的土地利用が多い多摩区や麻生区では、建物被害（半壊以上）が 10 棟未満のエリアが多くみられます。



＜浸水実績（平成 22(2010)年度～令和元(2019)年度）＞

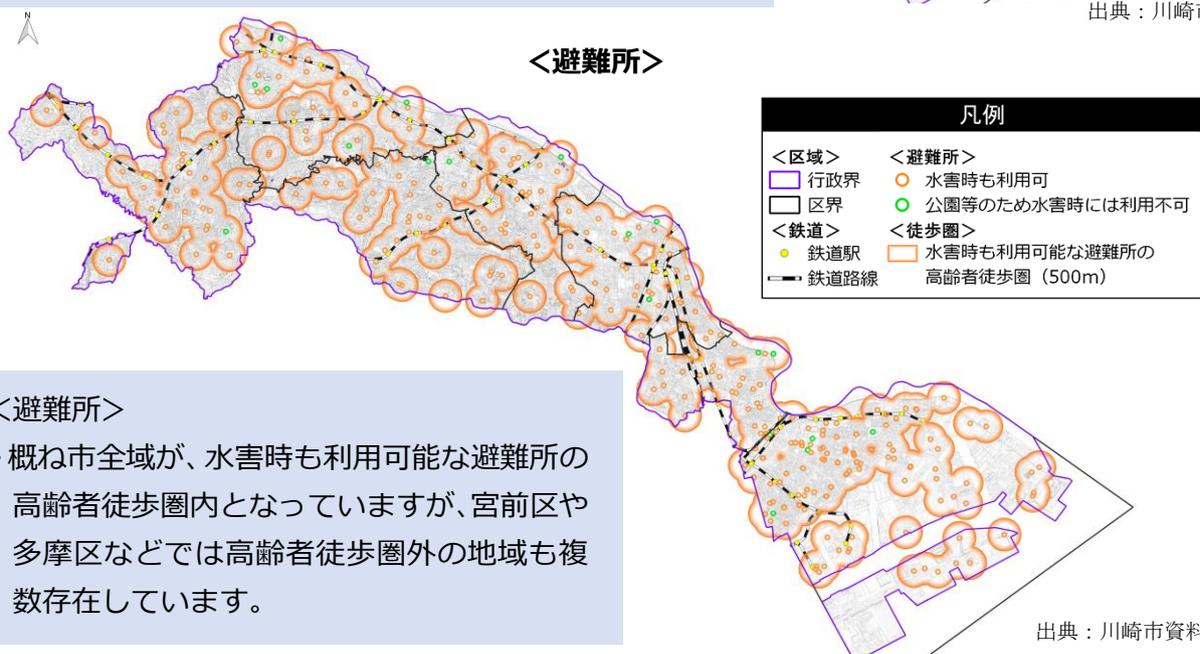


＜浸水実績（平成 22(2010)年度～令和元(2019)年度）＞

・令和元年東日本台風による浸水が 85.6%（1,568 件 /1,832 件）を占めており、多摩川沿いの排水樋管周辺の地域で多くみられます。

出典：川崎市資料

＜避難所＞



＜避難所＞

・概ね市全域が、水害時も利用可能な避難所の高齢者徒歩圏内となっていますが、宮前区や多摩区などでは高齢者徒歩圏外の地域も複数存在しています。

出典：川崎市資料

～主な災害に関するまとめ～

- ◆洪水の発生時は、多摩川沿いを中心に広範囲での浸水が想定されていますが、建物の2階以上が浸水するおそれがあるエリアは、川崎駅や等々力緑地周辺など限定的となっています。
- ◆丘陵地では、「土砂災害特別警戒区域」が多数存在しています。
- ◆主に市北部で、高齢者が徒歩で避難所へ行くことが困難なエリアが存在しています。
- ◆平成 22(2010)年度から令和元(2019)年度の浸水実績は、多摩川沿いの排水樋管周辺の地域が中心となっています。
- ◆市域の多くの地域で、いずれかの自然災害のリスクが存在しています。

(8) 財政・地価

<歳入>

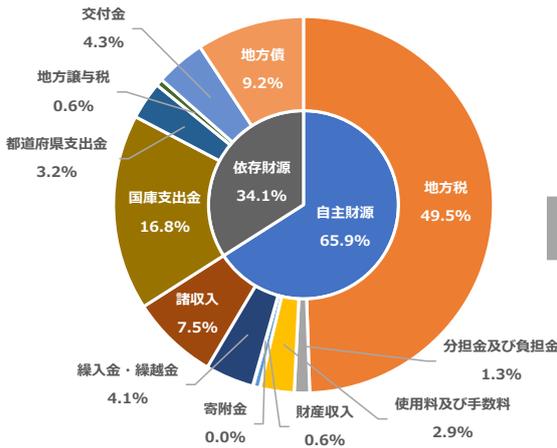
<平成 25(2013)年度の歳入状況>

項目	歳入額 (億円)
自主財源	3849.9
地方税	2,889.9
分担金及び負担金	76.3
使用料及び手数料	170.3
財産収入	33.6
寄附金	2.8
繰入金・繰越金	241.1
諸収入	435.9
依存財源	1991.2
国庫支出金	983.1
都道府県支出金	188.9
地方譲与税	34.7
交付金	248.9
地方債	535.6
合計	5,841

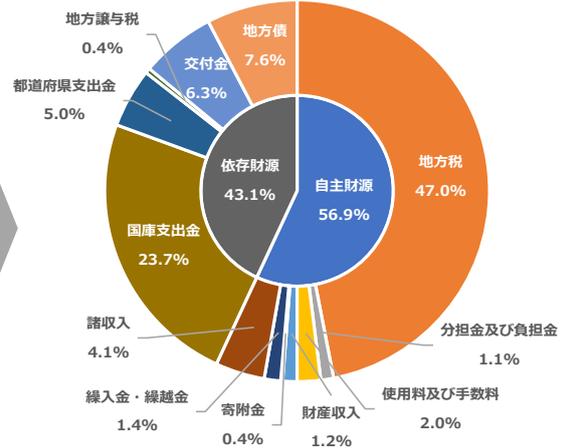
<令和 4(2022)年度の歳入状況>

項目	歳入額 (億円)
自主財源	4581.6
地方税	3781.7
分担金及び負担金	86.5
使用料及び手数料	158.9
財産収入	96.2
寄附金	13.3
繰入金・繰越金	111.0
諸収入	333.9
依存財源	3471.8
国庫支出金	1910.5
都道府県支出金	403.5
地方譲与税	34.6
交付金	508.3
地方債	614.9
合計	8,053

<平成 25(2013)年度の歳入状況の割合>



<令和 4(2022)年度の歳入状況の割合>



出典：「総務省決算カード」

<歳入>

・平成 25(2013)年度から令和 4(2022)年度にかけて、地方税や国庫支出金等の増加に伴い歳入総額は増加していますが、自主財源の割合は9.0%低下しています。

<歳出>

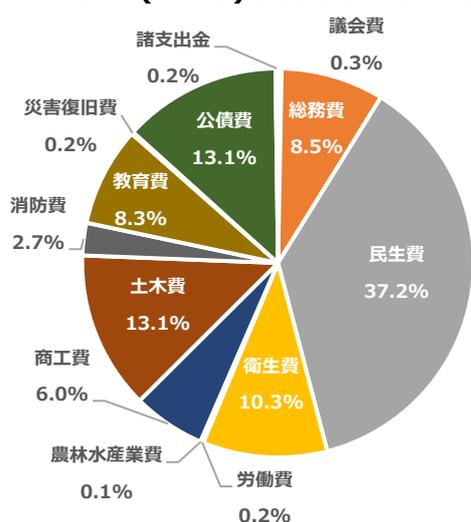
<平成 25(2013)年度の歳出状況>

項目	歳出額 (億円)
議会費	17.4
総務費	492.5
民生費	2152.9
衛生費	595.9
労働費	10.1
農林水産業費	4.7
商工費	347.6
土木費	761.0
消防費	156.2
教育費	478.3
災害復旧費	9.9
公債費	756.3
諸支出金	11.9
合計	5794.6

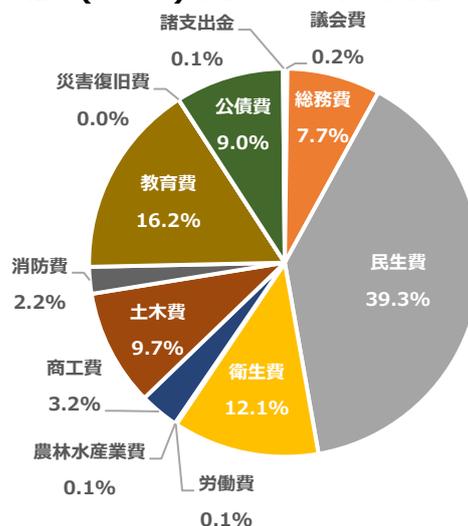
<令和 4(2022)年度の歳出状況>

項目	歳出額 (億円)
議会費	17.3
総務費	616.5
民生費	3133.0
衛生費	965.0
労働費	7.1
農林水産業費	4.8
商工費	258.5
土木費	773.9
消防費	177.7
教育費	1293.9
災害復旧費	0.1
公債費	715.5
諸支出金	11.3
合計	7974.7

<平成 25(2013)年度の歳出状況の割合>



<令和 4(2022)年度の歳出状況の割合>

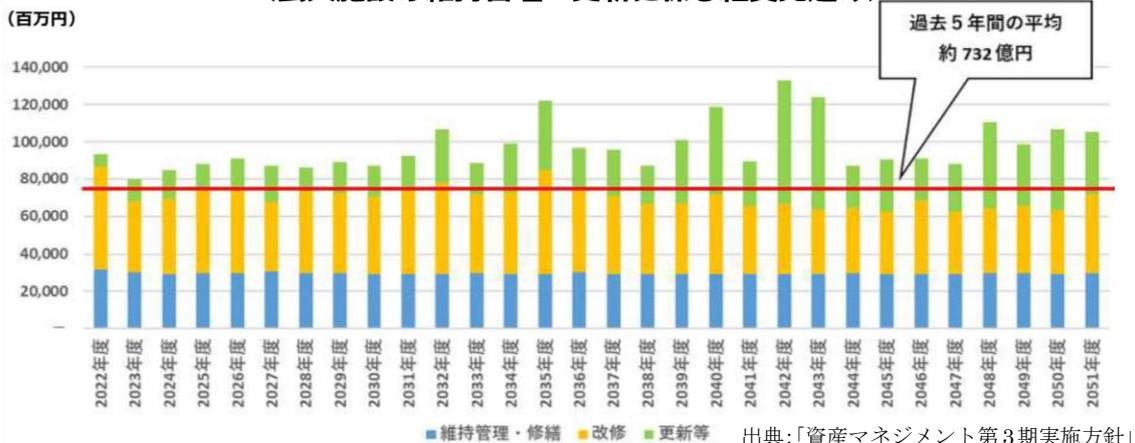


出典：「総務省決算カード」

<歳出>

・平成 25(2013)年度から令和 4(2022)年度にかけて、民生費の総額に対する割合は 2.1%微増していますが、金額で見ると 980.2 億円 (45.5%) 増加しています。

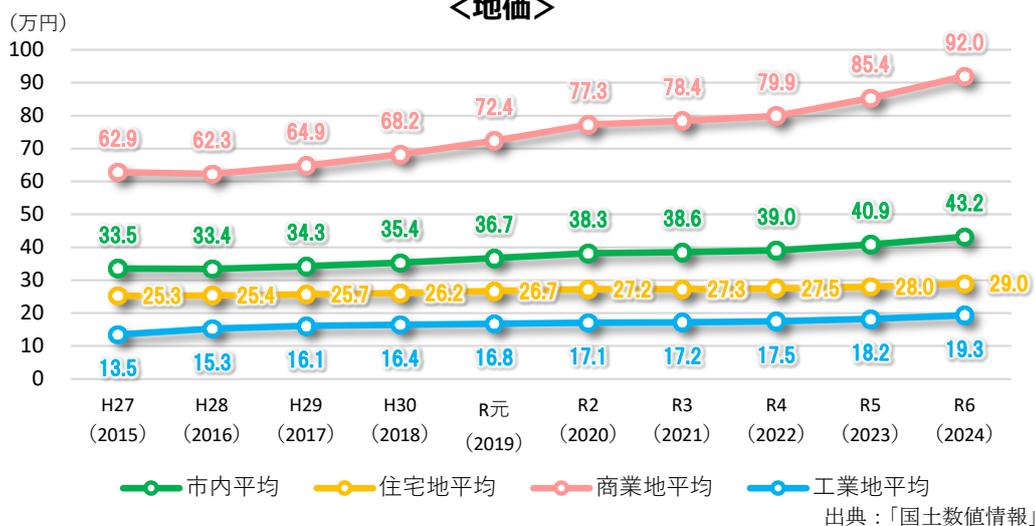
<公共施設の維持管理・更新に係る経費見込み>



<公共施設の維持管理・更新に係る経費見込み>

- ・平成 27(2015)年度から令和元(2019)年度における年平均の経費は約 732 億円でしたが、令和 4(2022)年度からの今後 30 年間では、年平均で約 972 億円の経費がかかる見込みとなっています。

<地価>



<地価>

- ・直近 10 年間の市内の地価は、住宅地、商業地、工業地の全てにおいて増加傾向となっています。
- ・商業地は、約 29 万円 (46.4%) 増加しています。

～財政・地価に関するまとめ～

- ◆歳入における自主財源の割合が低下し、歳出は民生費が 980.2 億円 (45.5%) 増加しています。
- ◆今後 30 年間にける公共施設の維持管理等の経費は、現在よりも年平均で約 240 億円の増加見込みとなっています。
- ◆直近 10 年間の市内の地価は、全市的に増加傾向となっています。

2 本市の現状を踏まえた課題

現状を踏まえ、分野ごとに整理した本市の主要課題は次のとおりです。

分野	主要課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・全市的に増加基調、高い人口密度の維持を踏まえた、更なる都市の利便性や魅力の向上が必要 ・将来的な高齢化率の上昇に対応した高齢者が快適に暮らせる生活環境の形成が必要
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な人口減少に伴う空家の増加等を見据えた、空家・空き地の利活用及び発生を防止する取組が必要
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・医療機能や商業機能が身近な場所に立地している生活利便性の高さの維持が必要 ・市民利用に留まらず、近隣都市や東京都区部等も含めた広域的利用等を見据えた都市機能の検討が必要
都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発事業や土地区画整理事業による事業中又は施工中の地区の適切な事業推進が必要 ・都市計画道路の未整備区間の整備推進が必要
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市全域での効率的・効果的なネットワークの維持が必要 ・利用者数の減少や担い手不足など、公共交通に係る環境変化への対応が必要
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・災害種別やリスク評価、地域特性等に応じた更なる防災・減災対策の推進が必要 ・被災後の都市復興に向けた事前準備の取組が必要
財政・地価	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な人口減少や高齢化の進展に伴う税収の減少や民生費の増加、公共施設の維持管理等の費用増加を見据えた、行政サービス水準の維持が必要

上記の主要課題や立地適正化計画制度の概要、本市の立地適正化計画の策定目的などを踏まえ、次ページのとおり、本市の立地適正化計画で対応する課題を設定します。



＜本市の立地適正化計画で対応する課題＞

① 人口減少・少子高齢化の更なる進展	
社会潮流	<ul style="list-style-type: none"> 全国的に高齢化率が上昇し、日本の総人口に占める 65 歳以上人口の割合は 28.6% (R2 国勢調査)
本市の状況 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> 令和 12 (2030) 年に人口ピークをむかえ、その後は緩やかな減少が見込まれる (市独自集計) 65 歳以上人口の割合は増加傾向が継続し、令和 27 (2045) 年には約 30%となることが見込まれる (市独自集計)
対応の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ◆将来的な人口減少期における良好な住環境の維持が必要 ◆人口減少社会への転換や少子高齢化の更なる進展を見据え、コミュニティのあり方や立地の適正化によるコンパクトで効率的なまちづくり、広域的観点に基づいた施設の適正配置等の検討が必要 ◆誰もが安全・安心に暮らし続けることができるよう、医療や商業などの生活サービスを維持するための取組が必要

② 自然災害リスクの高まり	
社会潮流	<ul style="list-style-type: none"> 気候変動等を要因とした自然災害の激甚化及び頻発化
本市の状況 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> 多摩川、鶴見川沿いや臨海部を中心として広範囲にわたる洪水等による水災害リスク 麻生区や多摩区を中心として点在する土砂災害リスク 令和元年東日本台風では、多摩川沿いの排水樋管周辺の地域で多くの浸水が発生 その他市域においても様々な自然災害リスクが想定
対応の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ◆今後の災害リスクに対応するため、これまでに発生した風水害や地震等の教訓を踏まえた対策を講じることが必要 ◆災害時の被害軽減・復旧・復興の早期実現に向け、自助・共助(互助)・公助の視点から地域防災力の強化を図ることが必要



3 都市づくりを取り巻く環境の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う社会変容

新型コロナウイルス感染症の影響は社会・経済の多方面に及んでおり、社会・経済活動の復興に向けた取組が今後も引き続き重要となります。

国土交通省は、令和2（2020）年8月に「新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性」（論点整理）を発表し、「コンパクトシティ構築の推進の継続」、「職住近接のニーズへの対応推進」、「まちづくりと一体となった総合的な交通戦略推進」、「緑やオープンスペースの柔軟な活用」等が示されました。

さらに、国土交通省は、令和3（2021）年4月に「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」の中間とりまとめを発表し、「地域の資源として存在する官民の都市アセットを最大限に利活用し、市民のニーズに応じていくことが重要」との考え方が示されました。

外出頻度や活動場所の変化、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたデジタル化推進やテレワークの急速な普及等、社会変容の動向に注視が必要となります。

新型コロナウイルス感染症の影響 「感染症の影響による働き方と人の動きの急速な変化」

新型コロナウイルスの感染拡大により、首都圏の雇用型就業者に占めるテレワーカーの割合が上昇するとともに私鉄各社の通勤定期輸送人員が減少しており、社会のオンライン化が急速に進んでいる。



※テレワーク人口実態調査は、年度ごとに実施
 ※テレワーク人口実態調査では、テレワーカーを「これまで、ICT等を活用し、普段仕事を行う事業所・仕事場とは違う場所で仕事をしたことがあると回答した人」と定義づけている。

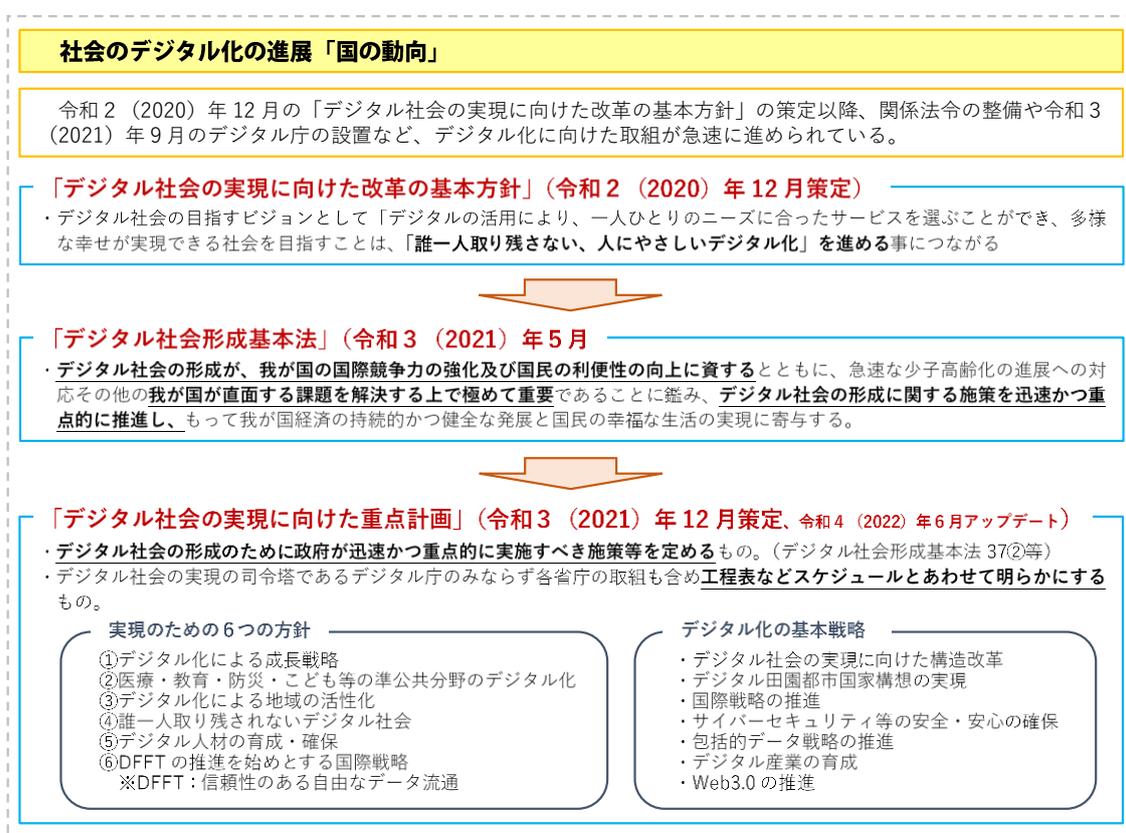
資料：国土交通省「テレワーク実態調査」、東京急行電鉄(株)「月次営業状況のお知らせ」、小田急電鉄(株)「月次営業概況(速報)に関するお知らせ」、京王電鉄(株)「月次営業概況のお知らせ」から作成

出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
 (令和4(2022)年3月)

(2) 社会のデジタル化の進展

新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークやオンライン会議の利用拡大など、社会のデジタル化に向けた取組が急速に進んでいます。本市においても、デジタル化に向けた取組を着実に進める必要があります。

国が策定した「デジタル社会の実現に向けた重点計画」（令和3(2021)年12月）における「デジタル社会の実現に向けた施策」の一つに、国等の関与が大きい「準公共分野」として、自動運転、MaaS、ドローン、自動配送ロボット等の「モビリティ」の推進が挙げられています。



出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
(令和4(2022)年3月)

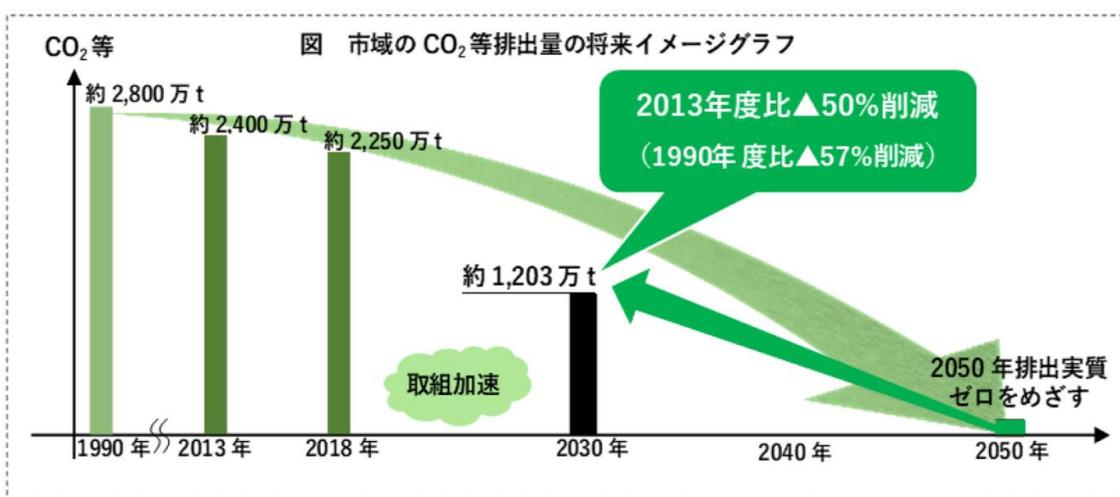


(3) 脱炭素社会の実現に向けた取組の進展

世界的に温室効果ガス削減に向けた動きが急速に進んでいます。

本市においても、脱炭素社会の実現に向け「脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ 2050」」(令和2(2020)年11月)を策定したほか、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和4(2022)年3月)を改定し、取組を推進しています。

令和2(2020)年2月に、令和32(2050)年のCO₂排出実質ゼロを表明し、令和12(2030)年までに市域の温室効果ガス排出量を平成25(2013)年度比50%削減する目標を掲げ、脱炭素社会の実現をめざしています。



出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
(令和4(2022)年3月)



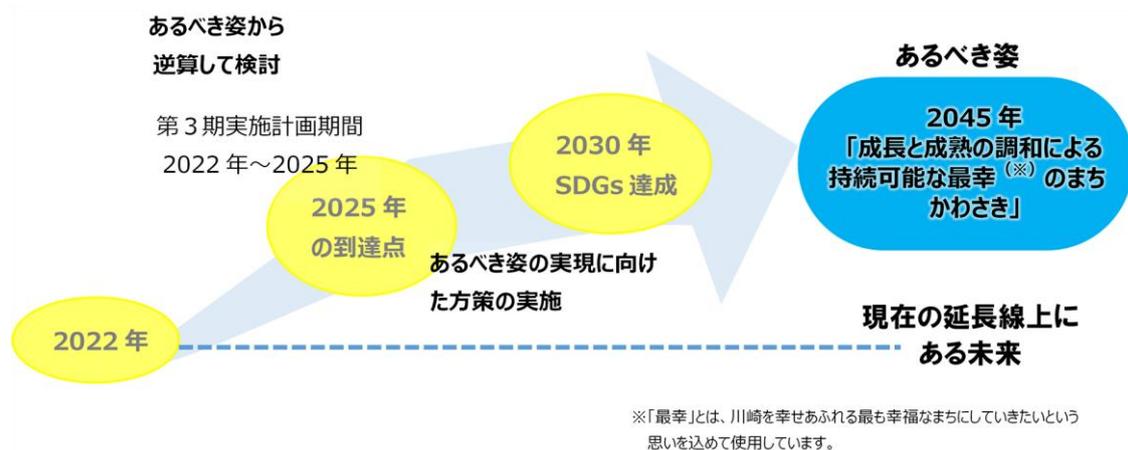
（４）持続可能な開発目標（SDGs）を踏まえた政策の推進

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals ; SDGs）は、平成 27(2015)年 9月に国連本部において 193 の国連加盟国の全会一致で採択された国際目標で、持続可能な未来をつくるための 17 のゴール（目標）と 169 のターゲットが掲げられています。

「誰一人取り残さない」をキーワードに、ゴールの達成に向けてすべての国が行動すること、自治体も事業者も市民も含めてすべてのステークホルダーが役割を担うこと、経済・社会・環境の三側面の取組を統合的に進めることなどを特徴としています。

本市においては、平成 31（2019）年 2月に「川崎市持続可能な開発目標（SDGs）推進方針」を策定しました。

SDGs の達成期限である令和 12（2030）年にどうあるべきか、めざす未来を描きながら、そこから逆算して必要な方策を考えることが求められます。



出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
(令和4(2022)年3月)



