

川崎市都市計画マスタープラン全体構想
素案

平成28年9月

川 崎 市

— 目 次 —

第1部	改定の趣旨等	1
I	改定の趣旨	
II	都市計画マスタープランの位置づけ	
III	目標期間と計画の要件	
IV	都市計画マスタープランの章立て	
第2部	まちの現状・課題	5
第3部	都市づくりの基本理念	13
I	めざす都市像とまちづくりの基本目標	
II	基本政策	
III	都市づくりの基本方針	
IV	都市構造	
第4部	分野別の基本方針	24
I	土地利用	24
II	交通体系	40
III	都市環境	47
IV	都市防災	58
第5部	生活行動圏別の沿線まちづくりの考え方	65
I	生活行動圏の沿線まちづくりの基本的な考え方	65
II	川崎駅・臨海部周辺エリア	68
III	川崎・小杉駅周辺エリア	74
IV	中部エリア	80
V	北部エリア	86
第6部	計画の実現・推進方策	92

第1部 改定の趣旨等

I 改定の趣旨

- ・都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に基づく「市の都市計画に関する基本的方針」として定めるものです。
- ・都市計画マスタープランでは、市民の意見を反映したうえで、将来の都市像（市街地像）を展望し、土地利用の方針や都市施設整備の方針、市街地整備の方針を示しています。
- ・都市計画マスタープランは、個別・具体の都市計画決定の詳細や都市計画事業の事業計画などを定めるものではありませんが、本市が決定する地域地区や都市施設、市街地開発事業等の個別・具体の都市計画は、この都市計画マスタープランに掲げられた基本的方針に即して定められることとなります。
- ・本市では、平成19（2007）年3月に「川崎市都市計画マスタープラン（全体構想）」を策定し、これまで、この方針に沿った様々な取組を行ってまいりました。
- ・当初策定から、約10年が経過し、平成28（2016）年3月には、都市計画マスタープランの上位計画となる「川崎市総合計画」が策定され、都市計画に関連する分野別計画等の策定や改定も進んでいます。
- ・また、本市では、今後、しばらくは人口が増加すると見込まれていますが、少子高齢化の進展による長期的な人口動態の変化や、災害対策、環境問題、産業構造の変化など、都市計画を取り巻く環境の変化に対応する必要があります。
- ・これらの背景から、これまでの取組の成果を踏まえるとともに、川崎市総合計画の策定や都市計画を取り巻く環境の変化に対応するため、都市計画マスタープランの改定を行うものです。

II 都市計画マスタープランの位置づけ

1 都市計画マスタープランの役割

- ・今後、少子高齢化や人口減少が見込まれる中、限られた資源でより効果的なまちづくりを進める上では、多様な主体との連携とともに、市民主体の取組の重要性が高まっています。
- ・そのため、都市計画マスタープランでは、将来の都市像の実現に向けて、まちづくりの方向性をわかりやすく発信し、地域の主体的なまちづくりを促すとともに、次に示すまちづくりの指針として、その活用を図ります。
 - （1）長期的視点に立った将来の都市像を市民と共有し、計画的な都市計画行政を進めるにあたっての指針
 - （2）地域の特性に応じた土地利用等のあり方を示し、大規模な開発行為や建築行為、土地利用転換に対する誘導の指針
 - （3）都市計画の基本方針や情報を共有し、市民と行政の協働によるまちづくりの指針や市民発意によるまちづくりのルールを策定する際の指針

2 都市計画マスタープランの位置づけ

(1) 議会の議決を経て定められた「市の基本構想」との整合

- ・都市計画法の規定に基づき、「議会の議決を経て定められた基本構想」に即して定めます。
- ・総合的、かつ、計画的な行政運営を推進するため、「川崎市総合計画」との整合を図って定めます。

(2) 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」との整合

- ・都市計画法の規定に基づき、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画法第6条の2）に即して定めます。

(3) 関係部局が所管する分野別計画との整合性の確保

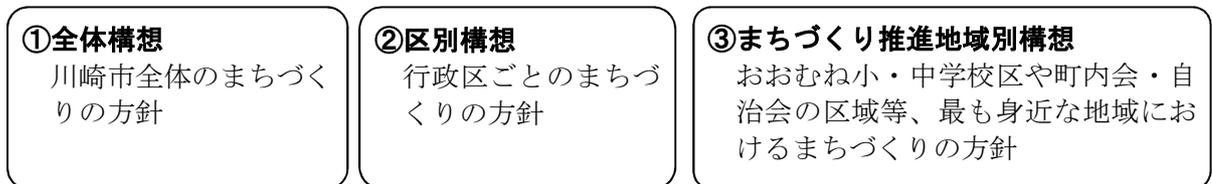
- ・都市計画に関する総合的・一体的な方針とするために、総合都市交通計画、住宅基本計画、景観計画、緑の基本計画、環境基本計画、防災都市づくり基本計画等、都市計画と関連のある分野別計画との調整を図り、計画間の整合性を確保します。

3 都市計画マスタープランの構成

(1) 構成

- ・本市の都市計画マスタープランは、「全体構想」と「区別構想」及び「まちづくり推進地域別構想」の3層から構成されています。

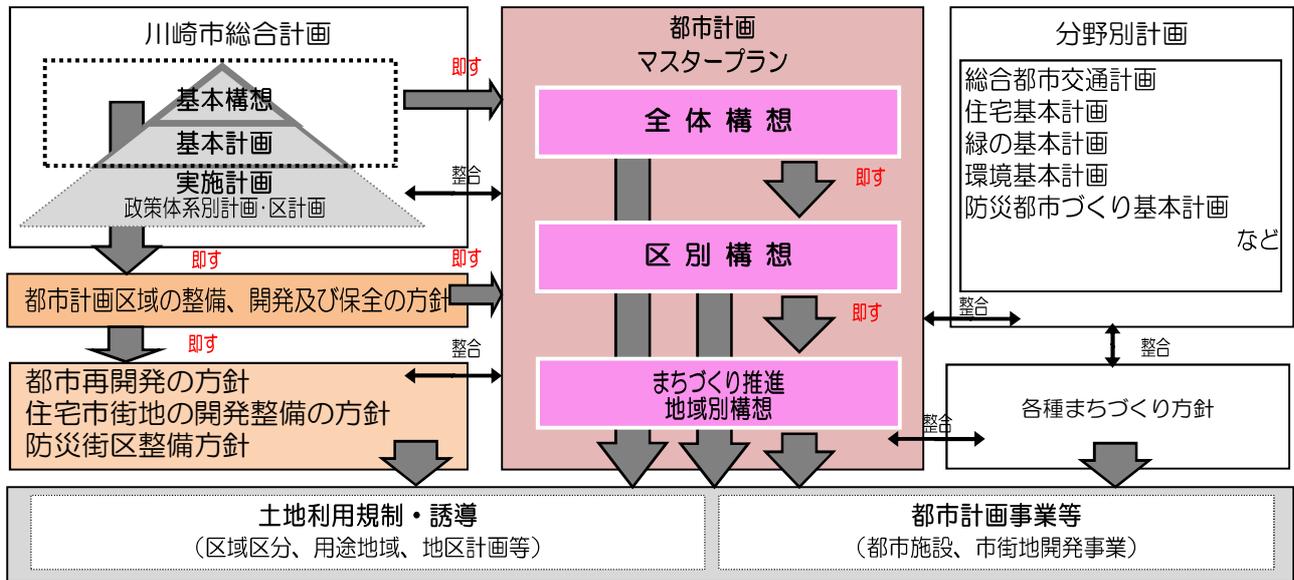
■川崎市都市計画マスタープランの構成



(2) 全体構想、区別構想、まちづくり推進地域別構想の位置づけ

- ・全体構想は、「川崎市総合計画」に即して「都市づくりの基本理念」を定めるとともに、「分野別の基本方針」や「生活行動圏別の沿線まちづくりの考え方」を併せて定めます。
- ・区別構想は、全体構想に即し、各区の地域特性を活かした方針として、「市民と行政の協働によるまちづくりの指針」や「市民発意によるまちづくりのルールを策定する際の指針」としての性格を持つ方針として定めます。
- ・まちづくり推進地域別構想は、全体構想と区別構想に即し、地域の視点で将来の都市像を共有しながら、身近なまちづくりを進めていくための指針として定めます。

4 計画体系



Ⅲ 目標期間と計画の要件

1 目標期間

- ・おおむね 30 年後の将来の都市像（市街地像）を展望し、都市計画の基本的目標・基本的方向を定めます。
- ・道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業の計画目標については、優先的におおむね 10 年以内に取り組む事項を示します。
- ・なお、策定後の社会情勢の変化に対応するため、必要な時期における機動的な見直しを行います。

2 計画の要件

- ・本市の将来における人口を次のとおり想定します。

年次	平成 27 (2015) 年	平成 37 (2025) 年	平成 47 (2035) 年	平成 57 (2045) 年
都市計画区域	1,475 千人	1,516 千人	1,517 千人	1,461 千人

※平成 27 (2015) 年の人口は、平成 27 年国勢調査の速報値を記載しています。

平成 37 (2025) 年、平成 47 (2035) 年、平成 57 (2045) 年の人口推計値は平成 22 (2010) 年国勢調査を基にした推計値を記載しています。

IV 都市計画マスタープランの章立て

1 全体構想の章立て構成

第1部 改定の趣旨等	都市計画マスタープランの位置づけや構成、改定的前提となる計画の要件を示します。
第2部 まちの現状・課題	都市計画に関する基礎調査等の統計資料に基づき、「めざす都市像」を明らかにするため、まちの現状・課題を示します。
第3部 都市づくりの基本理念	上位計画を踏まえ、今後の「めざす都市像」や「都市づくりの基本方針」、「都市構造」などを示します。
第4部 分野別の基本方針	都市づくりの基本理念を踏まえ、「土地利用」、「交通体系」、「都市環境」、「都市防災」の分野別にまちづくりの方針を示します。
第5部 生活行動圏別の 沿線まちづくりの考え方	鉄道に沿ったエリアで展開している市民の生活行動圏に着目した沿線まちづくりの考え方を示します。
第6部 計画の実現・推進方策	市民、事業者、行政の役割分担や計画の推進についての考え方を示します。

2 文章表現

- ・都市計画マスタープランの文章表現（語尾の記述）については、実施主体や計画熟度に従って、次のとおり整理しています。

表現方法	実施主体等	計画熟度
～めざします。 ～を図ります。	市が主体、市民と協働	・目標、方向性に関する事項
～育みます。	市民と協働	
～進めます。 ～推進します。 ～取り組みます。 ～整備します。	市が主体	・すでに事業着手されている事項 ・おおむね10年以内に優先的に取り組む事項 ・川崎市総合計画に位置づけられている事項
～努めます。	市が主体	・目標達成に時間がかかるが、継続して取り組んでいく事項
～検討します。	主体が決定していない	・目標の実現に向けて、庁内・関係機関・市民との協議・調整・検討が必要な事項
～を誘導します。 ～を促進します。 ～を働きかけます。	市が事業者の取組を誘導・促進	
～を支援します。	市が市民の活動を支援	

第2部 まちの現状・課題

1 本市の位置と地勢

○首都圏の中心部に位置し、羽田空港に隣接するなど、地理的な優位性を備えた地域となっています。

- 本市は首都圏の中心部に位置し、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、また、市の北西側には多摩丘陵が広がり、東側は東京湾に面しています。
- 市域は、臨海部から多摩川上流に向かい、南東から北西に細長い地形となっています。
- 羽田空港に隣接するとともに、川崎港を擁するなど、首都圏における重要な位置に立地し、品川駅や新横浜駅などの広域交通結節点にも近接し、地理的な優位性を備えた地域となっています。

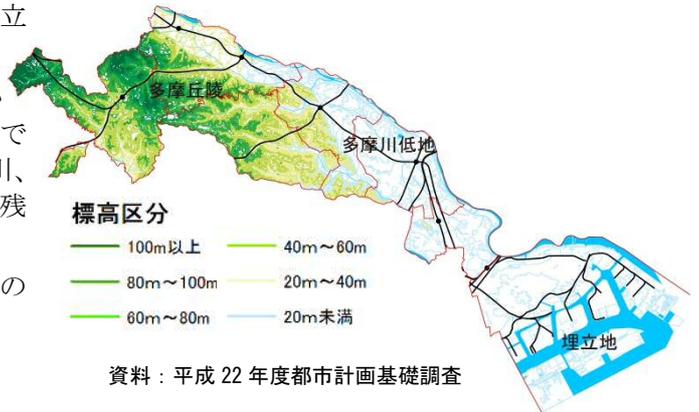
■川崎市周辺の状況



○市域は、「北西部の丘陵部」、「多摩川沿いの平坦な低地部」、「臨海部の埋立地」の3つの地形に分かれています。

- 本市は、市域の北西部に広がる山坂の多い丘陵部、多摩川沿いに広がる低地部、臨海部の埋立地の3つの地形に大きく分かれます。
- 東京都に隣接した立地と開発需要の高まりから、広い範囲にわたり、市街地の形成が進んでいますが、丘陵部には、生田緑地や麻生区黒川、岡上、早野などの地域を中心に自然的環境が残されています。
- 臨海部の埋立地の多くは、工業・流通施設等の用地として利用されています。

■川崎市周辺の状況

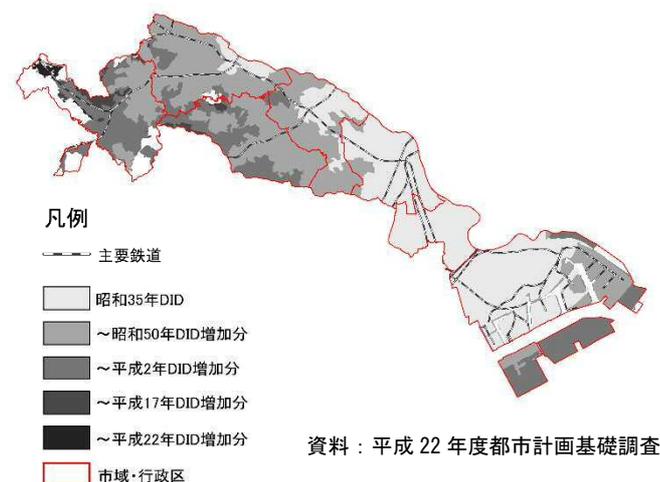


2 市街地の成り立ち

○南部地域を中心に古くから市街地が形成され、中部地域や北部地域では、鉄道の延伸と併せて市街地が形成されています。

- 昭和40(1965)年代から昭和50(1975)年代にかけて、東京近郊の急激な人口増加に対する居住の受け皿として、多摩丘陵における宅地開発が急速に進みました。特に小田急線沿線や東急田園都市線沿線では、鉄道延伸と併せて住宅地を主とした市街地が形成されています。
- また、戦後、川崎南部を中心として、戦災復興事業による土地区画整理が行われましたが、JR南武線沿線、南武支線沿線では、戦前に形成された市街地が残るエリアが存在しています。
- 既成市街地の計画的な土地利用の誘導と、人口増加や活発な都市活動に対応した都市基盤の整備が課題となっています。

■川崎市周辺の状況

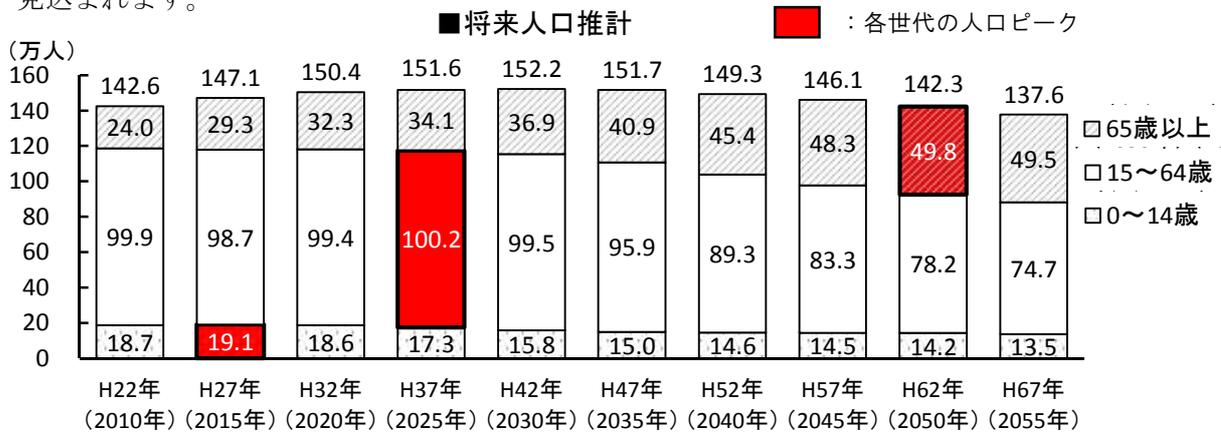


3 人口

(1) 将来人口の予測

○本市では、しばらく人口増加の傾向にあります、平成 42 (2030) 年をピークに人口減少へ転換し、急速な少子高齢化の進行が見込まれています。

- 本市の将来人口推計では、平成 42 (2030) 年の 152.2 万人をピークとして人口減少へ転換することが見込まれています。年少人口のピークは平成 27 (2010) 年、生産年齢人口のピークは平成 37 (2025) 年と推計されており、ピーク後は急速に減少し、少子高齢化がさらに進行していくと見込まれています。
- 今後の人口構成は、平成 32 (2020) 年に 65 歳以上の人口比率が 21% (超高齢社会の定義となる割合) を超え、平成 67 (2055) 年には現役世代 1.5 人で 1 人の高齢者を支える状況となることが見込まれます。

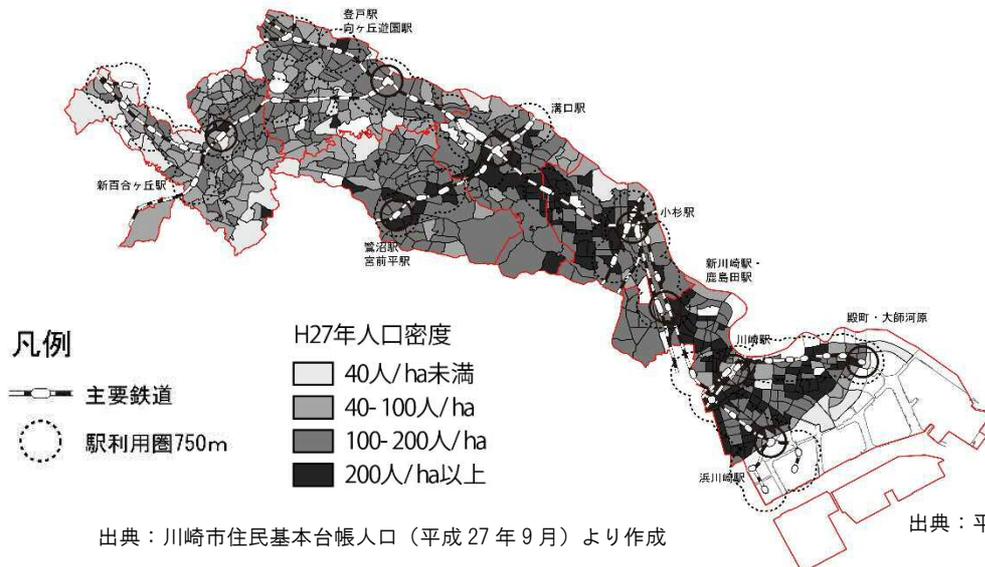


資料：川崎市人口推計（平成 26 (2014) 年 8 月）

(2) 人口密度の状況

○本市の人口密度は、政令市の中で高い値を示しています。

- 本市の人口密度は、政令市の中でも高い値を示しています。
- 地区ごとの人口密度の状況を見ると、1ha あたり 200 人以上の人口密度の高い地域は、川崎区に多く、他の区でも各鉄道路線の主要な駅周辺にみられます。
- 都市の効率性を維持するため、将来的な人口減少期においても、地域特性に応じ、一定の人口密度を維持することが課題となっています。



人口密度 (人/km ²)	
1	東京都区部 14 589
2	大阪市 11 928
3	川崎市 10 122
4	横浜市 8 525
5	名古屋市 6 974
6	さいたま市 5 756
7	堺市 5 607
8	福岡市 4 425
9	千葉市 3 553
10	神戸市 2 761
11	相模原市 2 199
12	北九州市 1 958
13	熊本市 1 896
14	京都市 1 775
15	札幌市 1 733
16	仙台市 1 365
17	広島市 1 308
18	新潟市 1 112
19	岡山市 905
20	浜松市 508
21	静岡市 500
平均 4 262	
平成26年10月1日	

出典：川崎市住民基本台帳人口（平成 27 年 9 月）より作成

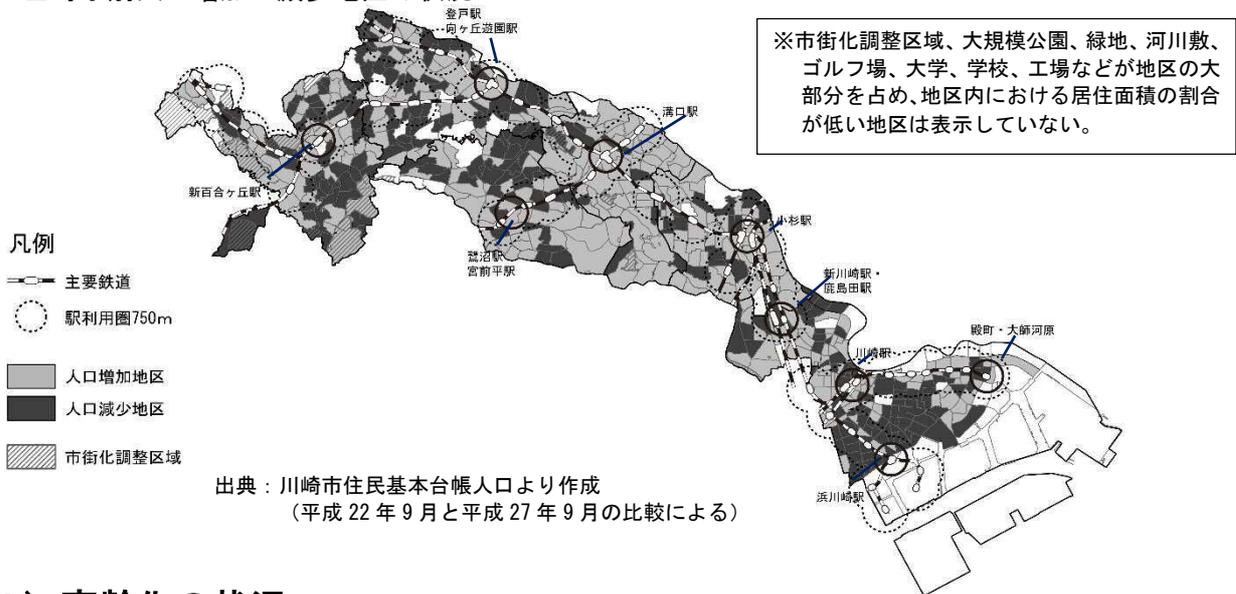
出典：平成 26 年度版大都市統計調査

(3) 地区ごとの人口動態

○全市の人口は増加傾向ですが、地区によって人口動態に差が生じています。

- ・本市の人口総数は約147万5千人（平成27年国勢調査の速報値による）と、前回調査の5年前とくらべて約3.5%増加しています。
- ・北部地域や中部地域の鉄道沿線に沿った比較的交通便利性の高い地域や拠点地区等の鉄道駅周辺、住宅地への大規模な土地利用転換が図られた地域では人口が増加している一方で、南部地域の既成市街地や北部地域の鉄道駅から離れた住宅地では人口減少が進んでおり、地区ごとの人口動態に差が生じています。
- ・地区ごとの人口動態の特徴を踏まえ、人口増加地域での子育て環境の整備や人口減少地域での良好な住環境の維持などが課題となっています。

■町丁別人口増加・減少地区の状況

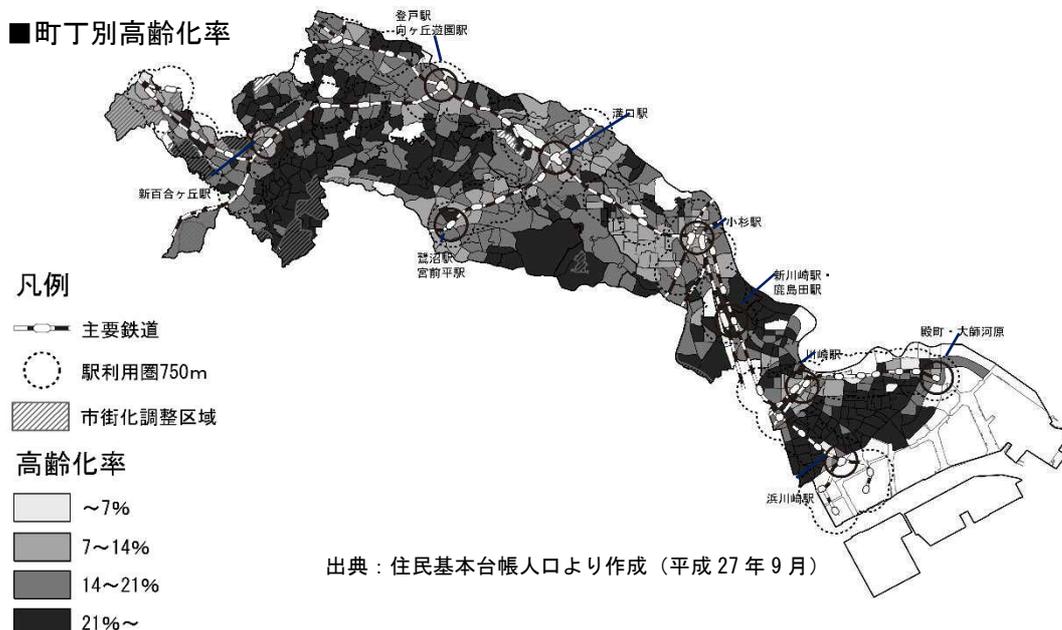


(4) 高齢化の状況

○鉄道沿線から離れた地域や南部地域を中心に高齢化が進んでいます。

- ・北部の鉄道から離れた地域や、古くから市街地が形成された川崎区を中心とした南部地域では、高齢化率が高い傾向にあり、これらの地域における地域コミュニティの活性化が課題となっています。

■町丁別高齢化率



4 交通環境と市民の行動特性

(1) 鉄道の状況

○放射状に広がる鉄道と市域を縦断する鉄道により、利便性の高い鉄道網が形成されています。

- 本市では、東急田園都市線・東横線や小田急小田原線などの市内を横断する放射状に広がる鉄道路線と、J R南武線などの市内を縦断する鉄道路線が本市の骨格として都市の形成を支えています。

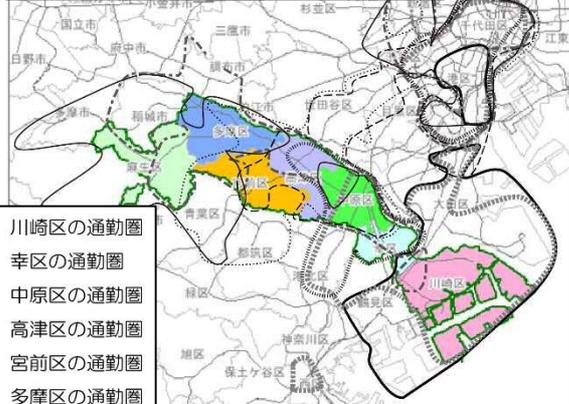


(2) 市民の行動・交通特性

○市民の行動は、鉄道路線に沿って広域的に展開しています。

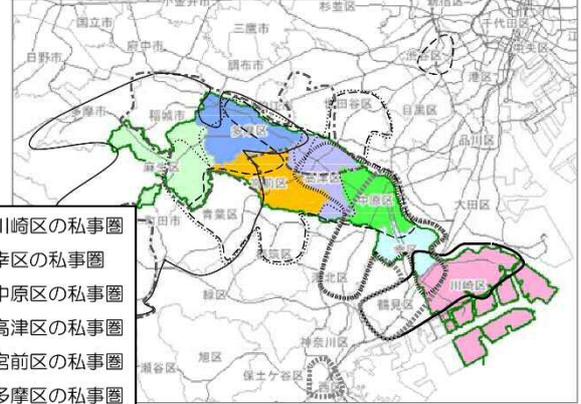
- 市民行動圏の傾向は、市域を超えて鉄道路線を中心に形成され、東京区部や横浜との結びつきが強い傾向にあり、また、私事目的交通からみた身近な生活圏域は、市内各区とも自区内を中心としています。
- 市民の生活行動圏が広域に展開している実態から、広域調和・地域連携型の都市構造を形づくっていくことが求められています。

川崎市各区発生交通の通勤圏域(1%圏)



- 川崎区の通勤圏
- 幸区の通勤圏
- 中原区の通勤圏
- 高津区の通勤圏
- 宮前区の通勤圏
- 多摩区の通勤圏
- 麻生区の通勤圏

川崎市各区私事交通圏(1%圏)

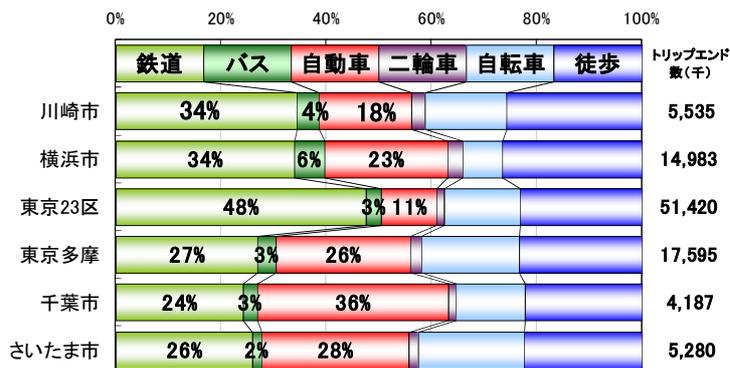


- 川崎区の私事圏
- 幸区の私事圏
- 中原区の私事圏
- 高津区の私事圏
- 宮前区の私事圏
- 多摩区の私事圏
- 麻生区の私事圏

出典：国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

○本市は、周辺都市と比較して鉄道やバスなどの公共交通の利用割合が高い傾向にあります。

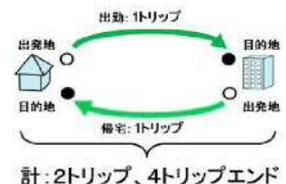
■代表交通手段分担率（他都市との比較）



出典：国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）

※トリップとトリップエンド

人の移動する単位を「トリップ」といい、1つのトリップの出発地○と目的地●をそれぞれ「トリップエンド」といいます。交通特性では、このトリップエンドを単位とした集計を行っています。

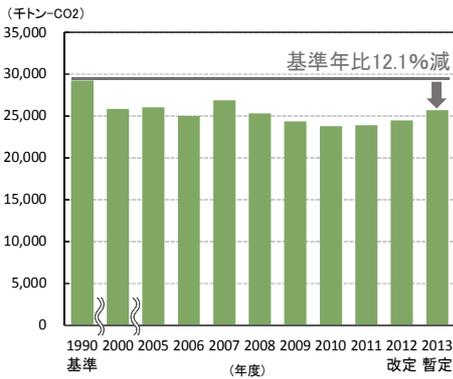


5 環境問題と低炭素社会の構築に向けた取組状況

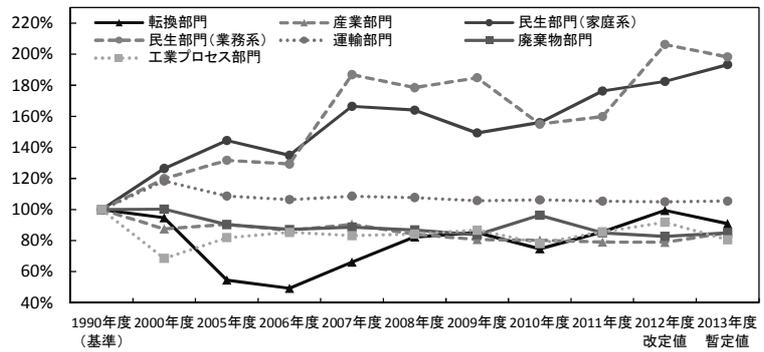
○地球温暖化に伴う気候変動の影響を軽減するための取組が必要とされています。

- ・地球温暖化対策として、本市では温室効果ガスの削減に向けた様々な取組を推進し、基準年度（平成2年度）との比較では、二酸化炭素排出量は減少していますが、近年は増加傾向にあります。
- ・特に民生部門からの二酸化炭素排出量が増加しており、その増加率も高くなっています。
- ・地球温暖化に伴う気候変動の影響が顕在化してきていることから、これまでの温室効果ガス削減などの取組（緩和策）に加えて、異常気象などの影響を低減するための取組（適応策）が求められています。

■市内温室効果ガスの排出量推移



■市内部門別二酸化炭素の排出量推移



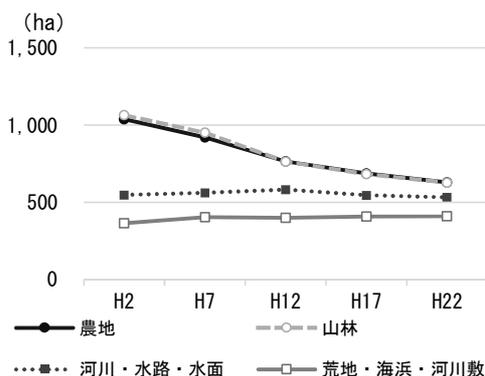
出典：2015年度版環境基本計画年次報告書

6 緑地や農地等の状況

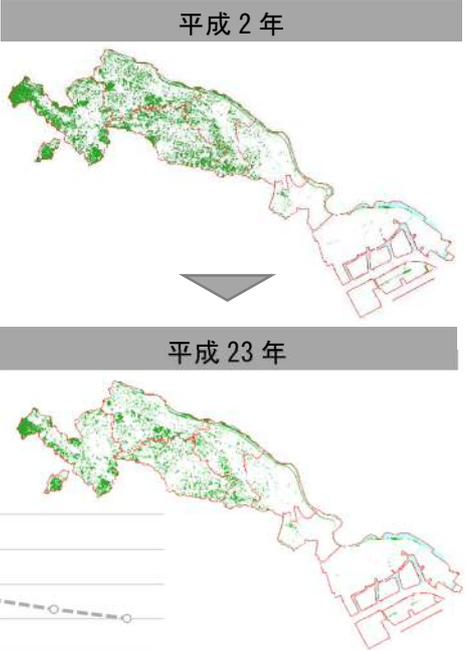
○市街化の進展により、緑地や農地の総量は減少しています。

- ・本市は、北西部の多摩丘陵の斜面緑地を中心としたまとまりのある緑地や、多摩川に代表される河川や水路等の市内全域に分布する水辺環境など、豊かな自然環境を有しています。しかし、東京都に隣接し、市域の約88%が市街化区域と広い範囲で市街地が形成されているため、開発の需要が高く、緑地の総量は減少し続けています。
- ・農地は、主に麻生区を中心とした市街化調整区域に広がっていますが、市街化の進展や農業従事者の高齢化、新たな担い手不足などにより、減少傾向が続いています。
- ・生活空間に身近な緑を求める市民の意向や防災・減災、生物多様性、地球温暖化などの課題に対する緑の役割の高まりから、緑の保全・創出・活用が求められています。

■自然的土地利用の推移



■緑地総量の推移



出典：土地利用現況

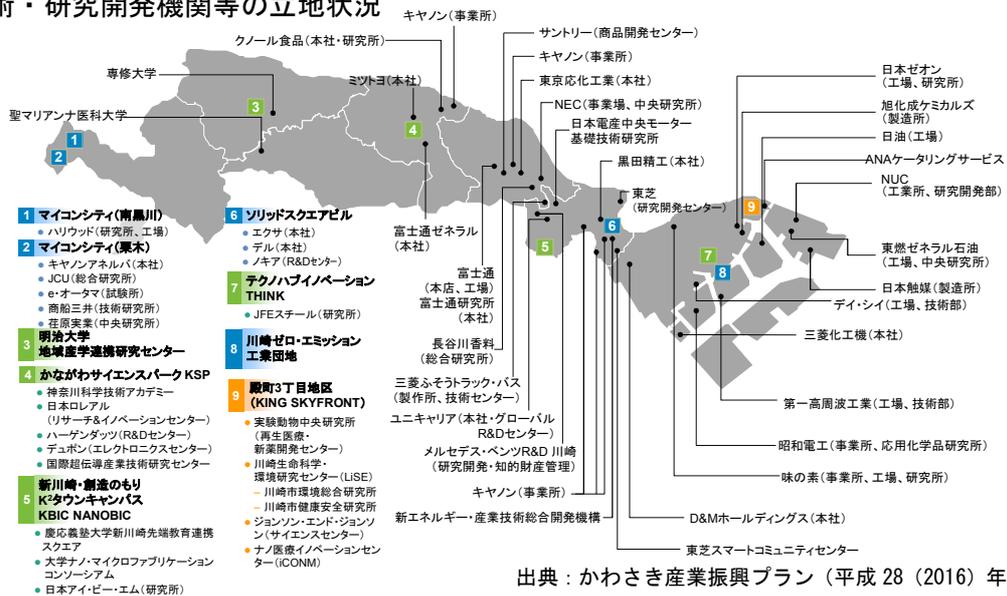
出典：都市計画基礎調査より作成

7 工場や研究機関の集積の状況

○市内には産業振興、イノベーションを推進する基盤があります。

- ・市内には、かながわサイエンスパーク、新川崎・創造のもり、テクノハブイノベーション川崎など民間企業等の研究開発を支援する拠点をはじめ、約400の研究開発機関が立地し、特に、臨海部やJR南武線沿線を中心に世界的企業が立地するなど、高度な産業集積が形成されています。
- ・また、国際競争の激化や国内市場の成熟等を背景に、事業の再編、事業所の集約が進んでいる中で、市内の大企業や中小企業の事務所の多くが、これまでの生産拠点から研究開発拠点へと転換するなど、産業構造が大きく変化しています。
- ・さらなる産業の高度化や国際競争力の強化に向けて、研究開発機関等の産業集積や高い生産性、立地的な優位性など、都市の潜在力を活かした取組が求められています。

■主な学術・研究開発機関等の立地状況



出典：かわさき産業振興プラン（平成28（2016）年2月）

8 災害リスクの状況

(1) 地震の発生予測と被害想定

○大規模地震の発生による大きな被害が予測されています。

- ・日本は世界的にみても地震による危険度が非常に高く、今後30年以内に首都圏直下地震が起きる確率は約70%と予測されています。
- ・本市では、川崎市地震被害想定調査により、建物被害が約90,000棟、死者約1,000人強の被害想定が予測されています。

■日本における震災リスク



■川崎市直下地震の被害想定

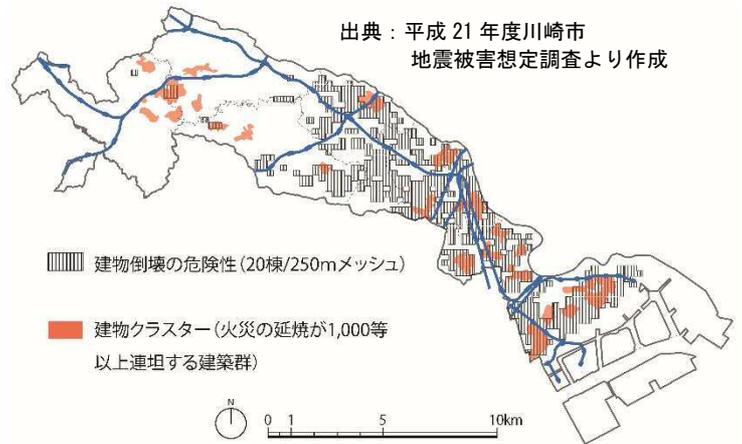
種別	被害項目	被害想定	
		平成24年度	平成21年度
建物被害	全壊棟数	22,329棟	33,861棟
	半壊棟数	49,798棟	56,701棟
地震火災	出火件数	243件	247件
	焼失棟数	16,395棟	17,372棟
人的被害	死者数	819人	1,143人
	重軽傷者数	15,822人	18,975人
ライフライン	上水道断水世帯数	351,337世帯	414,852世帯
	下水道機能支障世帯数	276,022世帯	263,404世帯
	停電世帯数	399,050世帯	329,661世帯
生活支障等	一般回線の不通件数	129,450回線	175,934回線
	避難者数	361,077人	414,715人
	駅前滞留者数(私用等)	34,616人	-

(2) 火災延焼と建物倒壊の危険性

○火災延焼や地震による建物倒壊など、災害危険度の高い地域が存在します。

- 火災延焼による建物被害について、建物クラスター（火災の延焼が連担する建物群）の分布をみると、1,000棟以上のクラスターが川崎区、幸区、中原区に多く、高津区、宮前区、多摩区、麻生区の一部にも見られます。
- 揺れによる建物被害については、20棟以上の建物倒壊（半壊以上）被害の分布が川崎区、幸区、中原区に多く見られます。
- 安全・安心なまちをめざすため、災害リスクに応じた市街地の改善が課題となっています。

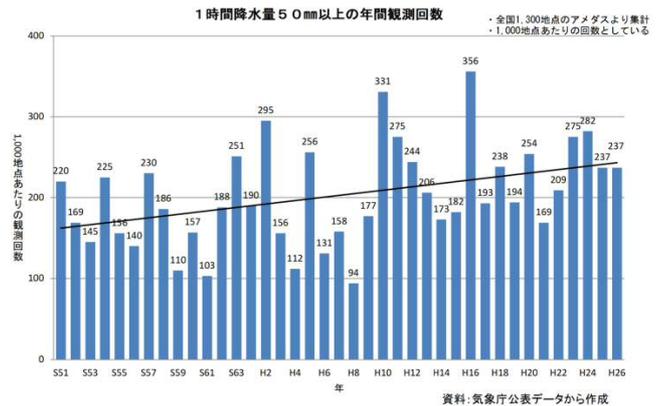
■火災延焼・建物倒壊のリスク



(3) 大雨などによる浸水被害

○集中豪雨などによる浸水被害や地盤被害の恐れがあります。

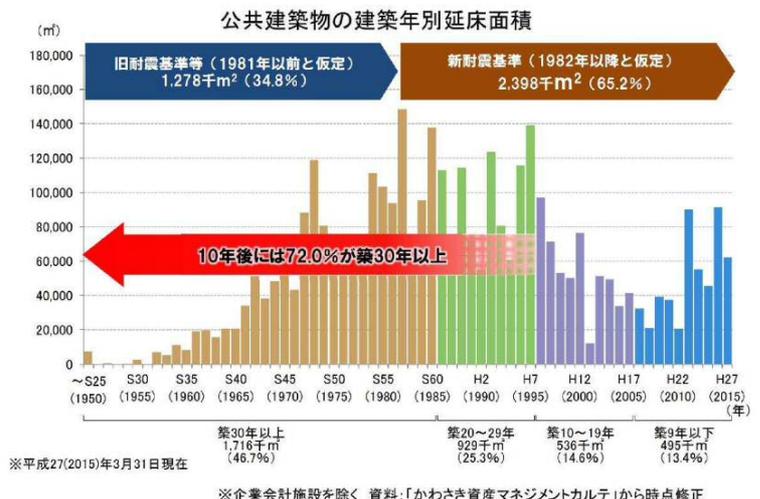
- 地球温暖化による降雨強度の増加等によって、全国で集中豪雨の発生回数が増加傾向にあり、本市では、大雨等による多摩川や鶴見川水系の河川の氾濫による浸水被害の恐れがあります。
- 自然災害には様々な要因があり、多摩丘陵の起伏が多い地域では急傾斜地の崩壊や大雨による土砂災害、多摩川沿いや沿岸部の低地部では液状化等の地盤被害も懸念されます。
- 神奈川県が平成27(2015)年に公表した津波浸水予測によると、川崎区の市街地及び臨海部で浸水被害の恐れがあります。



9 公共建築物の老朽化

○公共建築物の老朽化に伴う集中的な修繕・更新が懸念されます。

- 10年後には本市公共建築物の約7割が築30年以上となるなど、施設の老朽化に伴う今後の集中的な大規模修繕・更新期の到来が懸念されます。
- 今後は、整備費・維持管理経費など中長期にわたる財政負担の増大や、人口動態等を踏まえて、施設等の効率的かつ効果的な維持管理や、あり方の検討を進めていく必要があります。



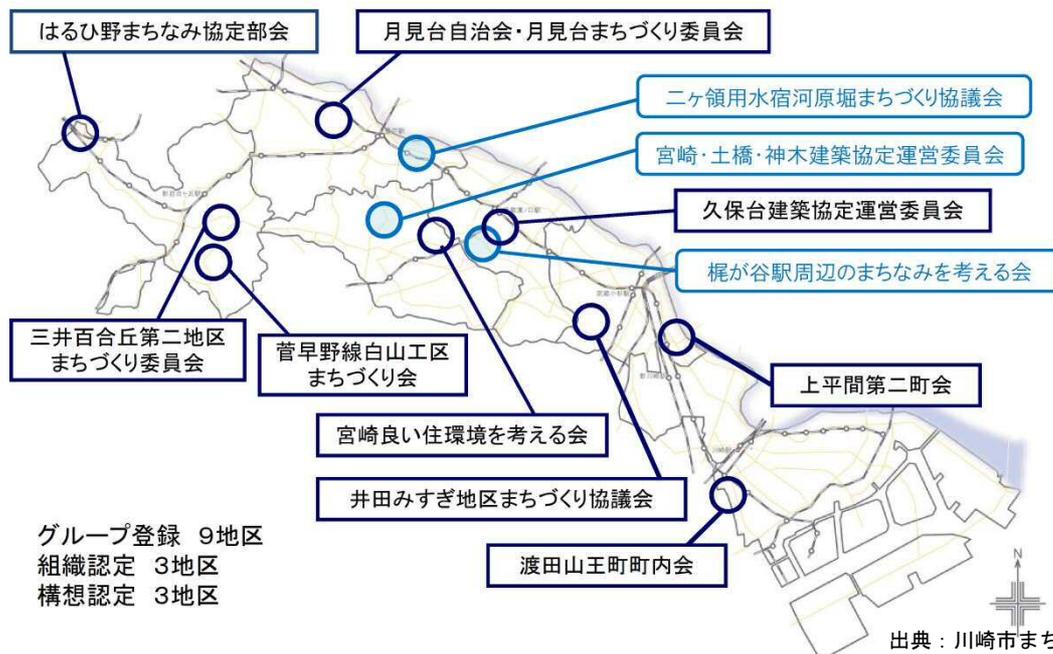
10 協働のまちづくりの取組

(1) まちづくりの取組状況

○市民の主体的なまちづくりへの取組が進んでいます。

- 本市では、地区計画や建築協定等の法令に基づく制度のほか、「川崎市地区まちづくり育成条例」の活用などにより、市民の発意によるコミュニティを単位としたまちづくりルールへの取組が行われており、これらの制度を活用した良好な市街地を形づくっていくことが求められています。

■川崎市地区まちづくり育成条例の活用

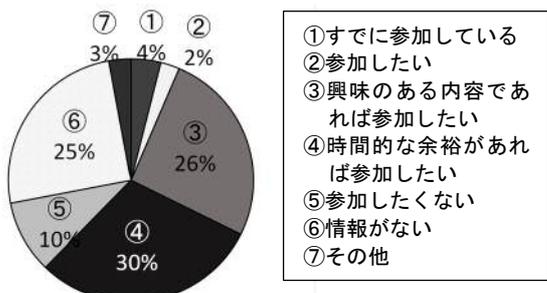


(2) まちづくり活動への市民意向

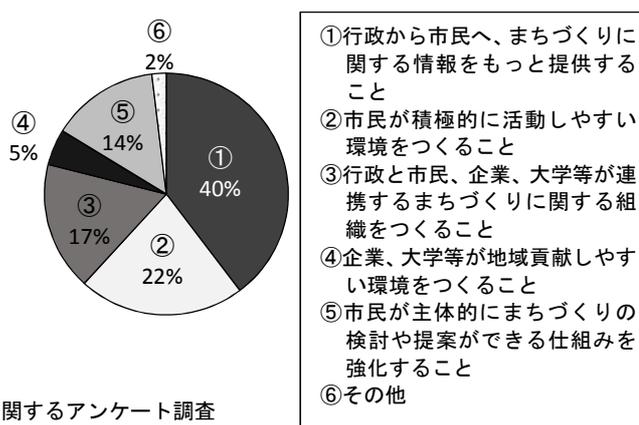
○市民のまちづくりへの参加意向が高く、まちづくりに関する情報提供の充実が求められます。

- 協働のまちづくりに対する市民の意向は、アンケート調査から、今後、まちづくり活動へ参加したいと答えた方の割合が高く、協働のまちづくりに対する意識の高まりがうかがえます。
- 一方で、まちづくりに関する情報提供の充実を求める意見が多くあり、まちづくりに関する情報の周知を効果的に行い、まちづくり活動への参加を促進していくことが求められています。

■まちづくり活動への参加状況



■協働のまちづくりを進めるために最も重要なこと



出典：都市計画マスタープランの見直しに関するアンケート調査

第3部 都市づくりの基本理念

I めざす都市像とまちづくりの基本目標

- ・都市づくりの基本理念とは、長期にわたり普遍性を持ち、将来に向けた都市づくりにあたり、地域の力を結集して取り組むために共有する根本となる考え方です。
- ・都市計画マスタープランでは、川崎市基本構想・基本計画（平成27（2015）年12月議決）に掲げられた「めざす都市像」、「まちづくりの基本目標」、「基本政策」に即して、本市における都市づくりの基本理念を定めます。

1 めざす都市像

「成長と成熟の調和による持続可能な最幸^{*}のまち かわさき」

※「最幸」とは・・・川崎を幸せのあふれる「最も幸福なまち」にしていきたいという思いを込めて使用しています。

2 まちづくりの基本目標

「安心のふるさとづくり」 「力強い産業都市づくり」

これは、「子どもたちの笑顔があふれ、高齢者や障害者等、誰もが社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、そのような成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざし、「安心のふるさとづくり（成熟）」と「力強い産業都市づくり（成長）」の調和により、市政をバランスよく進める。」という考え方を示したものです。

II 基本政策

- ・まちづくりの基本目標を達成する基本政策は次のとおりとします。
 - (1) 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり
 - (2) 子どもを安心して育てることのできるふるさとづくり
 - (3) 市民生活を豊かにする環境づくり
 - (4) 活力と魅力あふれる力強い都市づくり
 - (5) 誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり

Ⅲ 都市づくりの基本方針

- ・基本政策を踏まえ、都市づくりの方向性を体系的にわかりやすく示すため、「都市づくりの基本方針」を定めます。

(1) 魅力ある都市づくり

- ・近隣都市拠点との適切な連携のもとで、それぞれの地域特性を活かし、魅力にあふれる広域的な拠点整備を推進するとともに、地域のニーズに的確に対応し、地域生活拠点や交通利便性の高い身近な駅周辺などを中心とした身近な地域が連携した魅力あるまちづくりを推進します。
- ・これらのまちづくりを支える効率的・効果的な交通体系の構築や良好な景観づくりの推進などにより、魅力ある都市づくりをめざします。

(2) 誰もが暮らしやすい都市・住まいづくり

- ・超高齢社会にあっても、高齢者、障害者、子育て世帯など、誰もが住み慣れた地域や自らが望む場で、安心してすこやかに生き生きと快適に暮らせる都市・住まいづくりをめざします。

(3) 緑と水の豊かな環境に配慮した都市づくり

- ・市民、事業者などと協働しながら、地球や地域の環境保全を進め、健康で快適に暮らし続けることができる都市づくりをめざします。
- ・多摩川や多摩丘陵の自然をはじめ公園や農地など、生活にうるおいとやすらぎをもたらす市民共有の貴重な財産である緑を次世代に継承するなど、人と自然が共生する都市づくりをめざします。

(4) 産業の発展を支える都市づくり

- ・我が国が直面している少子高齢化やエネルギー政策の転換、地球温暖化などの課題を、高度先端技術やICT等の活用により、医療・福祉、エネルギーなどの新産業の創出に結びつけることをめざします。
- ・さらに、成長を続けるアジアをはじめ、世界と競いながら、付加価値の高い、活力ある産業の集積等を促進することなどで、国際的な課題解決に貢献する、環境と調和した持続可能な産業の発展を支える都市づくりをめざします。

(5) 災害に強い都市づくり

- ・誰もが安心して暮らせるよう、市民の身近な安全や生活基盤の確保に取り組むとともに、都市全体の安全性の向上を図り、大規模災害にも耐えられる災害に強い都市づくりをめざします。

(6) 市民が主体となる身近な地域づくり

- ・市民と行政の「情報共有」「参加」「協働」を基本としながら、市民が主体となって、地域の身近な課題解決を促進するとともに、支え合いながら個性と能力を発揮することができる地域づくりをめざします。

(7) 人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくり

- ・将来的な人口減少を見据えて、交通利便性が高い拠点地区等への都市機能の集積や多様な世代が居住できる環境整備及び人口減少や高齢化の進行する地区におけるファミリー世帯等の居住や多様な住まい方の誘導等を促進するとともに、公共交通を主体とした駅等へのアクセス向上を図り、持続可能で効率的な都市づくりをめざします。

IV 都市構造

- ・都市構造とは、都市の特徴や骨格を空間的かつ概念的に表した都市の全体像のことです。
- ・本マスタープランでは、「交通網」、「市民の行動圏」、「拠点地区」、「緑と水の骨格」により、都市構造を示します。

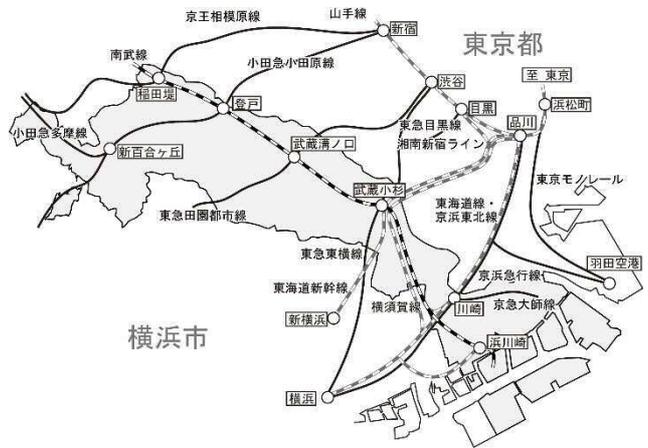
1 都市構造の現状

(1) 交通網

① 鉄道

- ・本市では、東急田園都市線・東横線や小田急小田原線などの市内を横断する東京都心から放射状に広がる鉄道路線と、JR南武線や京急大師線などの市内や地域を縦断し、放射状の鉄道路線と交差や連結する鉄道路線があり、これらによる鉄道網が形成されています。

■主な鉄道路線



② 道路

- ・本市では、東京・横浜間を結び市域を横断する主要な道路として高速道路や国道などが多い状況であり、また、市域を南北に縦断する国道409号（主要地方道川崎府中線）と尻手黒川線が整備され、これらの幹線道路による道路網が形成されています。

■主な幹線道路



(2) 市民の行動圏

① 生活行動圏

- 南北に長い本市の地理的な特徴を踏まえ、広域的に展開する市民の行動や産業経済活動、交通網の整備状況や特性などから、日常的な生活エリアである「生活行動圏」は、鉄道沿線を中心に展開しており、川崎駅・臨海部周辺エリア、川崎・小杉駅周辺エリア、中部エリア、北部エリアの概ね4つに大別することができます。

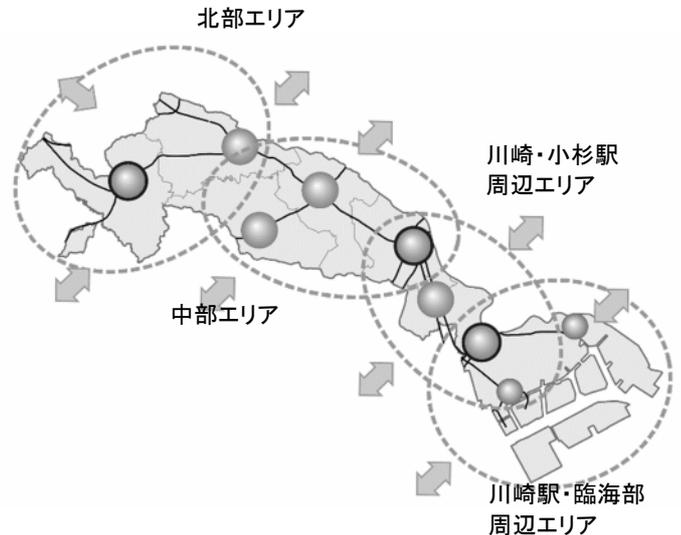
生活行動圏

② 地域生活ゾーン

- ターミナル駅などを中心に「地域生活ゾーン」が展開しており、概ね行政区と同一の広がりとなっています。

③ 地区コミュニティゾーン

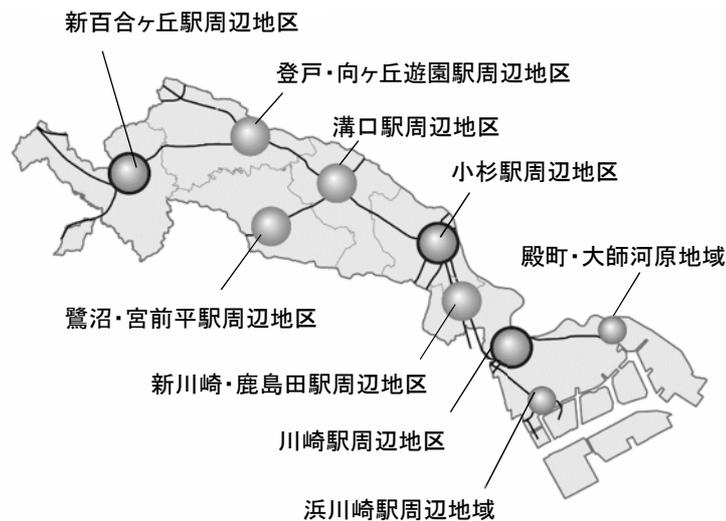
- 地域における身近なまちづくりの基礎的な単位として、町内会や自治会、市民団体などの一定の活動範囲となる「地区コミュニティゾーン」が展開しています。



(3) 拠点地区

- 本市の特性である鉄道利便性の高さを活かしたこれまでの取組により、主要なターミナル駅を中心に多様な都市機能の集積や交通利便性の高い地区が形成されています。

拠点地区位置図



(4) 緑と水の骨格

- ・市域の北西部には、広域的な樹林地や農地が広がっています。また、市内には多摩川を代表とする河川や大規模な公園・緑地など、市域の骨格を形成する貴重な環境資源があります。

① 多摩丘陵

- ・市域の北西部に位置する多摩丘陵では、麻生区黒川や岡上、早野などの地域や多摩川崖線に沿った地域などに広域的な広がりを持つ樹林地が形成されています。

② 多摩川

- ・市域の北側に沿って、本市の骨格を形成する多摩川が位置しており、水と緑による河川空間が形成されています。

③ 大規模な公園・緑地等

- ・市域には、富士見公園や等々力緑地、生田緑地などの大規模な公園・緑地や東扇島地区などの港湾緑地が配置されています。

④ 農業振興地域

- ・本市の北西部における麻生区黒川、岡上、早野の農業振興地域には、まとまりのある樹林地や優良な農地が広がり、里地里山の風景が形成されています。

2 めざす都市構造

(1) 広域調和・地域連携型のまちをめざします

- ・近隣都市と適切に役割を分担しながら、広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出をめざす「広域調和型のまちづくり」と、市内各地域の自立と連携をめざす「地域連携型のまちづくり」をバランスよく進める「広域調和・地域連携型」の都市構造をめざします。

(2) 魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成をめざします

① 広域拠点の整備

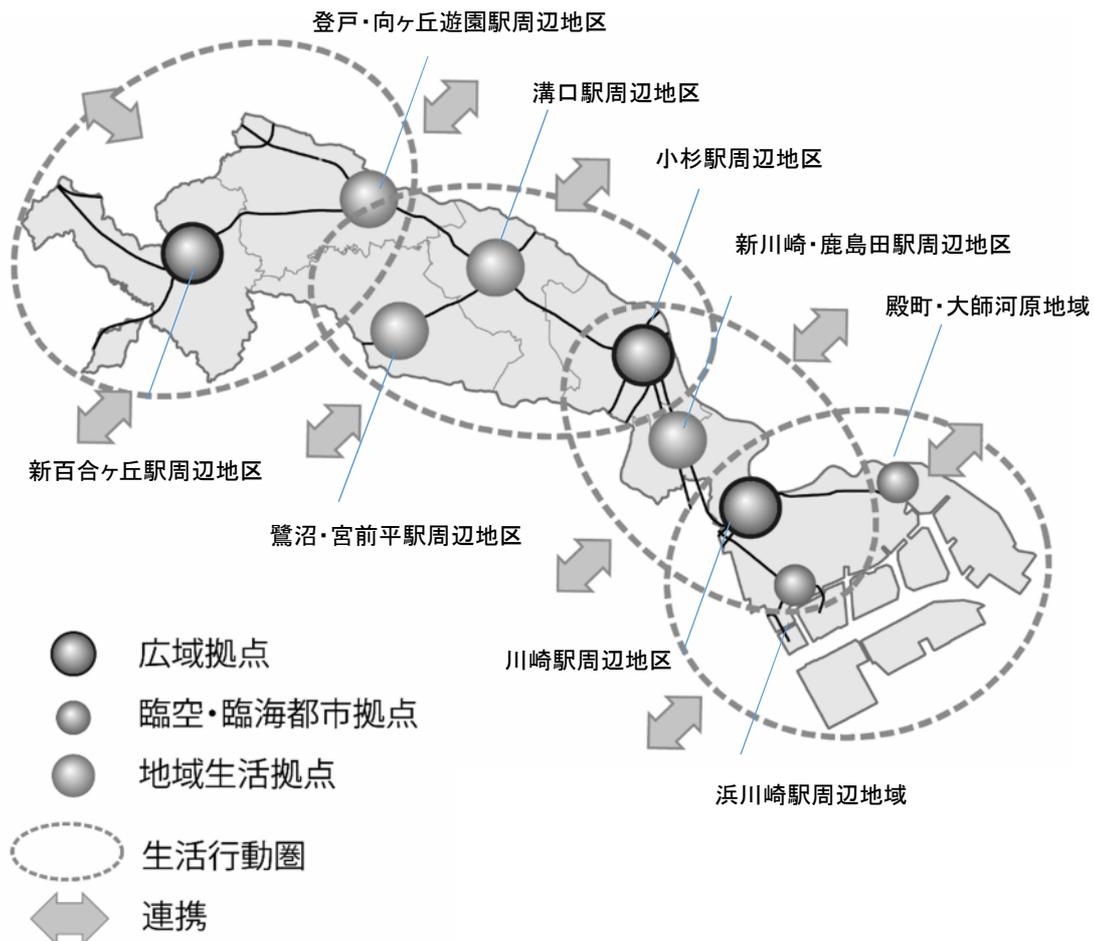
- ・グローバル化が急速に進展する中で首都圏の好位置に立地し、鉄道や道路などの恵まれた都市基盤を有する本市の強みを最大限に活かすとともに、時代の変化に応じた都市機能の集積や更新を進め、魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。
- ・生活行動圏を踏まえ、近隣都市と適切に役割を分担しながら、個性と魅力ある都市の形成をめざすため、「川崎駅周辺地区」、「小杉駅周辺地区」、「新百合ヶ丘駅周辺地区」を広域拠点に位置づけます。

②臨空・臨海都市拠点の整備

- ・臨海部では、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野など先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培った環境技術を活かした国際貢献、また、土地利用の誘導やこれらを支える都市基盤整備を進め、我が国の経済を牽引する活力ある臨空・臨海都市拠点の形成をめざします。
- ・臨海部の持続的発展を推進するため、「殿町・大師河原地域」、「浜川崎駅周辺地域」を臨空・臨海都市拠点に位置づけます。

③地域生活拠点の整備

- ・商業・業務、都市型住宅等の機能の集積を図るとともに、都市基盤等の整備を進め、安全で快適な利便性の高い都市機能がコンパクトに集約し、それぞれの地域特性や個性を活かす地域生活拠点の形成をめざします。
- ・地域生活ゾーンの自立と地域の連携の強化等を推進するため、「新川崎・鹿島田駅周辺地区」、「溝口駅周辺地区」、「鷺沼・宮前平駅周辺地区」、「登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区」を地域生活拠点に位置づけます。



(3) 生活行動圏の身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちをめざします

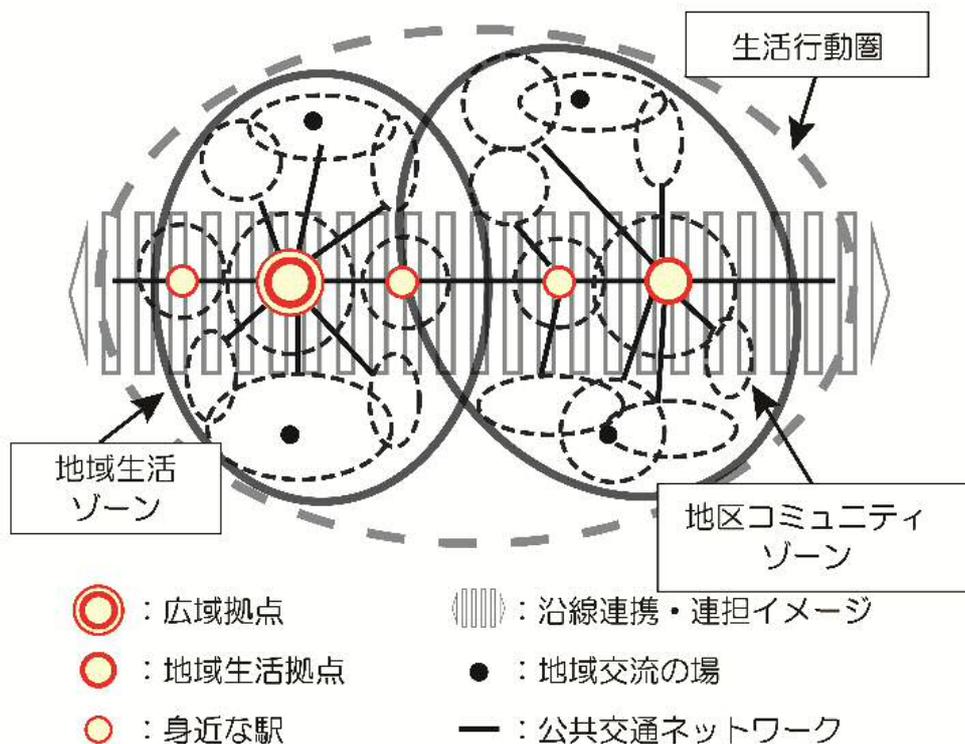
① 拠点駅と身近な地域が連携したまちづくり

- 生活行動圏のエリアごとに、広域拠点の整備による波及効果を、身近な地域に効率的かつ効果的に広げ、鉄道を主軸にした都市の一体性と都市機能の向上を図ります。

② 身近な駅周辺と身近な地域が連携したまちづくり

- 広域拠点や地域生活拠点以外の交通利便性が高い身近な駅周辺では、鉄道を主軸に沿線の拠点地区と都市機能を連携・分担し、地域の特性や課題に応じた生活利便性の向上をめざし、地域住民の暮らしを支えるまちづくりを推進します。
- 住みやすく暮らしやすいまちづくりに向け、「地区コミュニティゾーン」が相互につながり、機能的に連携する地域に密着した身近なまちづくりを進めます。

■ 身近な地域連携の概念イメージ図



(4) 広域調和・地域連携のまちを支える交通ネットワークの形成をめざします

①交通ネットワークの形成

- ・首都圏の都市構造や経済活動を支えるとともに、魅力や活力の向上に寄与する広域調和・地域連携型の都市構造の骨格となる交通ネットワークの形成を図ります。
- ・公共交通の利用促進に向けた交通体系の構築を図り、環境に配慮した持続可能な交通環境の形成をめざします。
- ・誰もが安全、安心、快適に移動できる交通環境の形成をめざします。

②交通体系の骨格

ア. 広域的な交通網

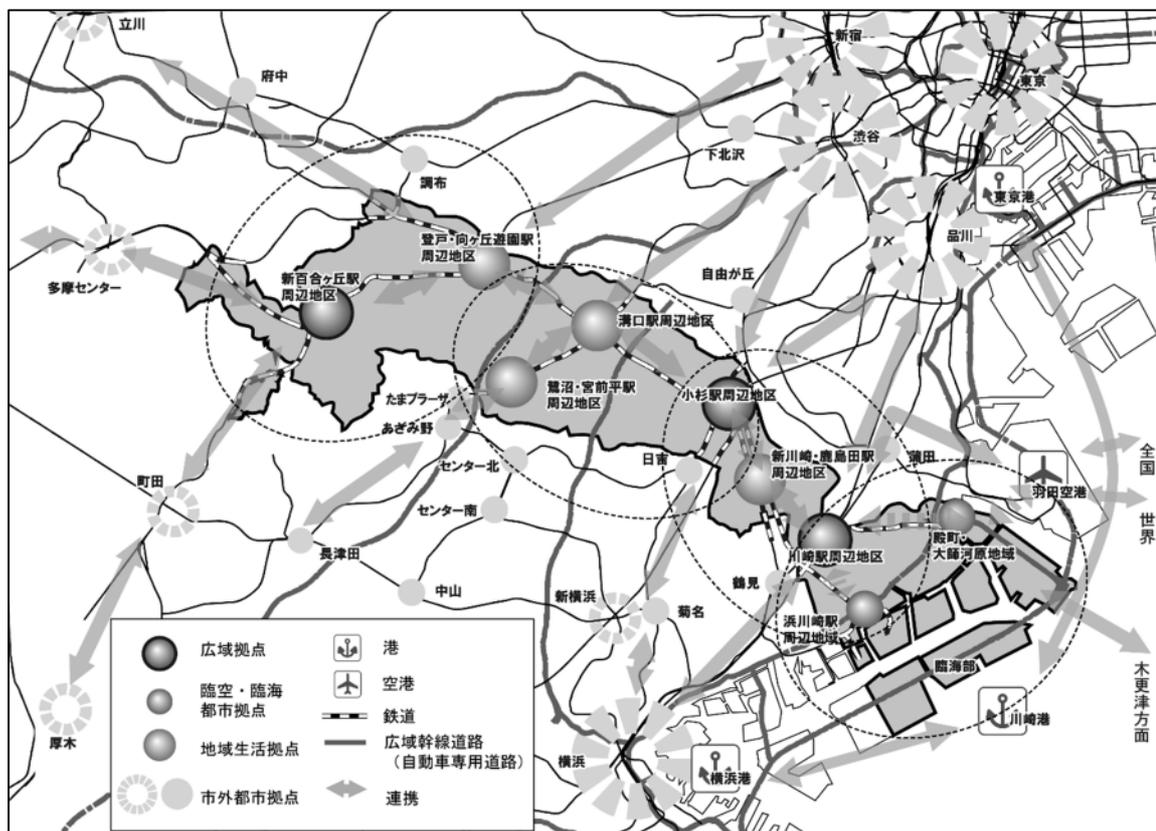
- ・首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網を最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の形成を進めます。
- ・本市の新たな飛躍に向けた拠点形成や首都圏機能の強化を図るため、国際化が進む羽田空港へのアクセスの強化などを進めます。

イ. 市域の交通網

- ・市域の骨格を形成し、生活行動圏における身近な地域間の連携を促進するとともに、安全快適な市民生活や効率的な都市活動を支えるため、広域的な鉄道・道路網と一体となったまちづくりや地域交通を支える機能的な市域の交通網の形成をめざします。

ウ. 身近な地域交通環境

- ・超高齢社会の到来を見据えて、居住地と身近な駅や拠点地区を結ぶ身近な交通の一層の充実を図るため、誰もが安全、安心、快適に移動できる地域交通ネットワークの形成をめざします。
- ・地域の特性やニーズに応じた取組を推進し、持続可能な地域交通ネットワークの形成をめざします。



(5) 多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした、緑と水のネットワークを育みます

① 緑と水のネットワークの形成

- ・多摩丘陵などの「みどり軸」や大規模公園等の「みどり拠点」を事業所の緑、住宅地の緑、街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、緑と水のネットワークの形成をめざします。

② 緑と水の骨格

ア. 多摩丘陵

- ・多摩丘陵の広域的な広がりの中で、麻生区黒川、岡上、早野の「緑と農の3大拠点」をつなぐ樹林地を「多摩丘陵軸」して、多摩川崖線の樹林地を「多摩川崖線軸」として位置づけ、緑地保全に関わる様々な制度を活用するとともに、近隣自治体等と連携し、その保全に努めます。

イ. 多摩川・鶴見川水系

- ・本市の骨格を形成する多摩川を「多摩川軸」として位置づけるとともに、二ヶ領用水を始めとした支川や鶴見川流域に広がる水辺空間についても、暮らしの中に息づく水と文化を伝え、潤いのある街なみを形成する大切な環境資源として、その保全・再生等に努めます。

ウ. 緑の拠点

- ・地域の核となる富士見公園等の大規模公園や等々力緑地、生田緑地等の緑地、比較的大規模な住区基幹公園、特別緑地保全地区などを「緑の拠点」と位置づけ、それぞれの多彩な機能を高め、安全で快適な暮らしを支える緑のまちづくりの推進に努めます。

エ. 緑と農の3大拠点

- ・市街化調整区域において農業振興地域となっている麻生区黒川、岡上、早野は、まとまりのある樹林地や優良な農地が残され、良好な里地・里山景観がみられることから、「緑と農の3大拠点」として位置づけ、その保全や振興に努めます。

(6) コンパクトで効率的なまちをめざします

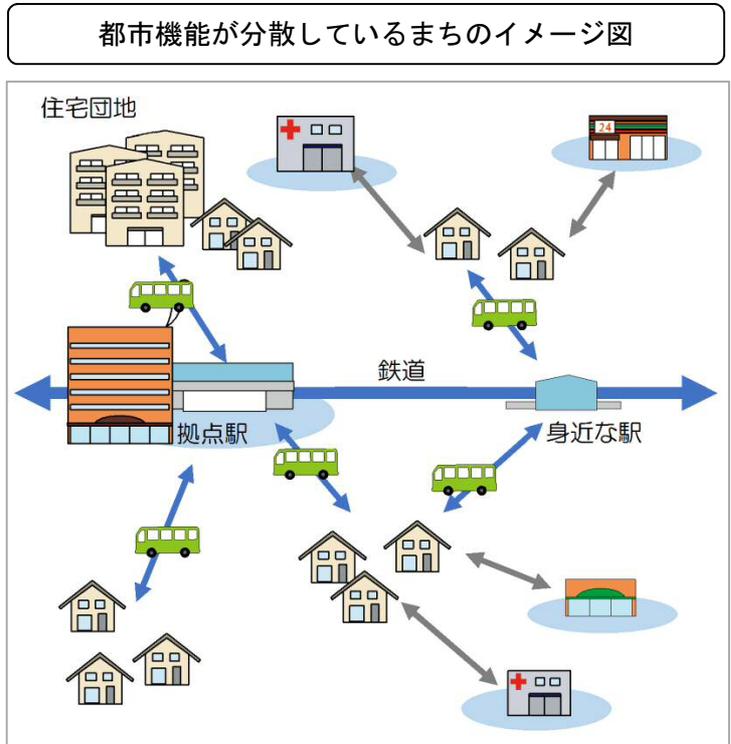
- ・少子高齢化の進行による社会的要請や今後の人口減少を見据えた地域課題に効果的に対応するとともに、地球環境に配慮した都市の形成を推進するため、コンパクトで効率的なまちをめざします。

① 駅周辺における取組

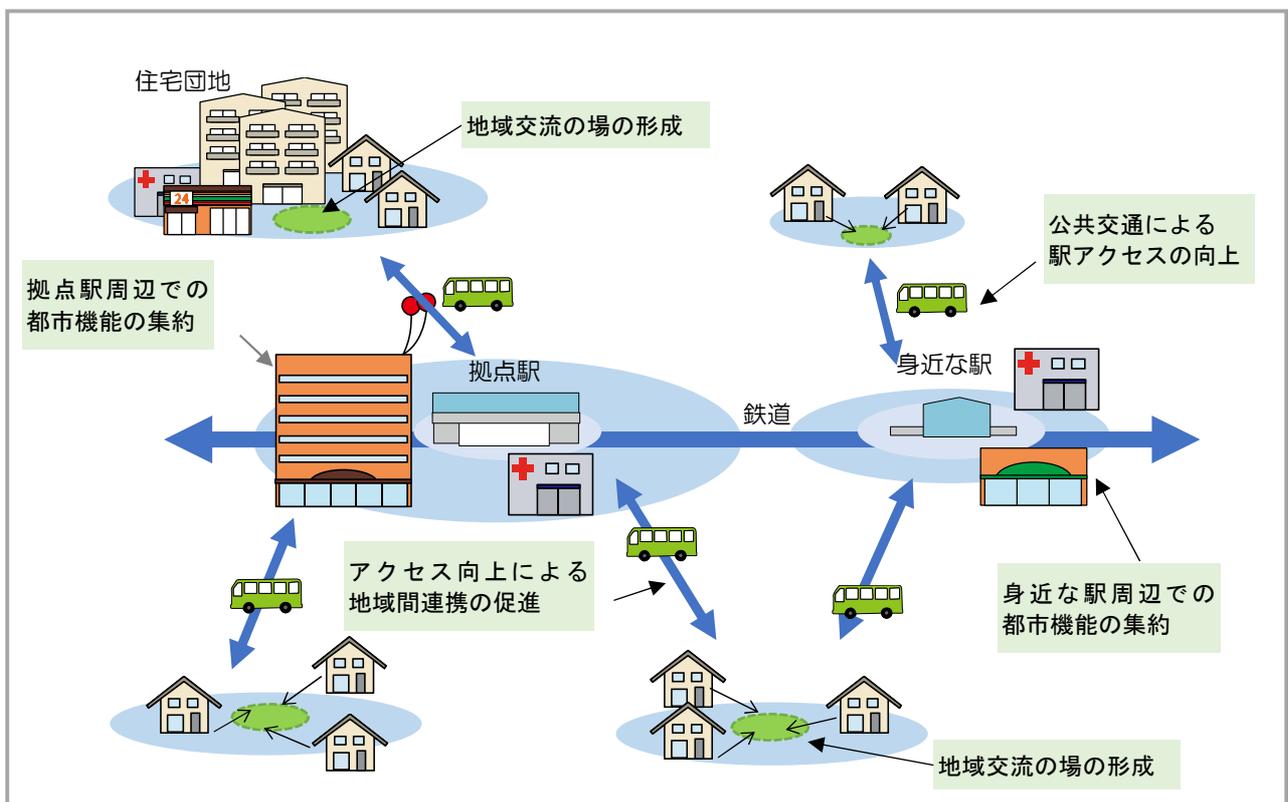
- ・公共公益施設の建替えや大規模な土地利用転換の契機を捉え、交通利便性の高い駅周辺地区等においては、公共公益施設の集約や多様なニーズに対応した都市機能の誘導を図るとともに、路線バスなどの公共交通による駅へのアクセス向上に向けた取組を推進します。

② 郊外部における取組

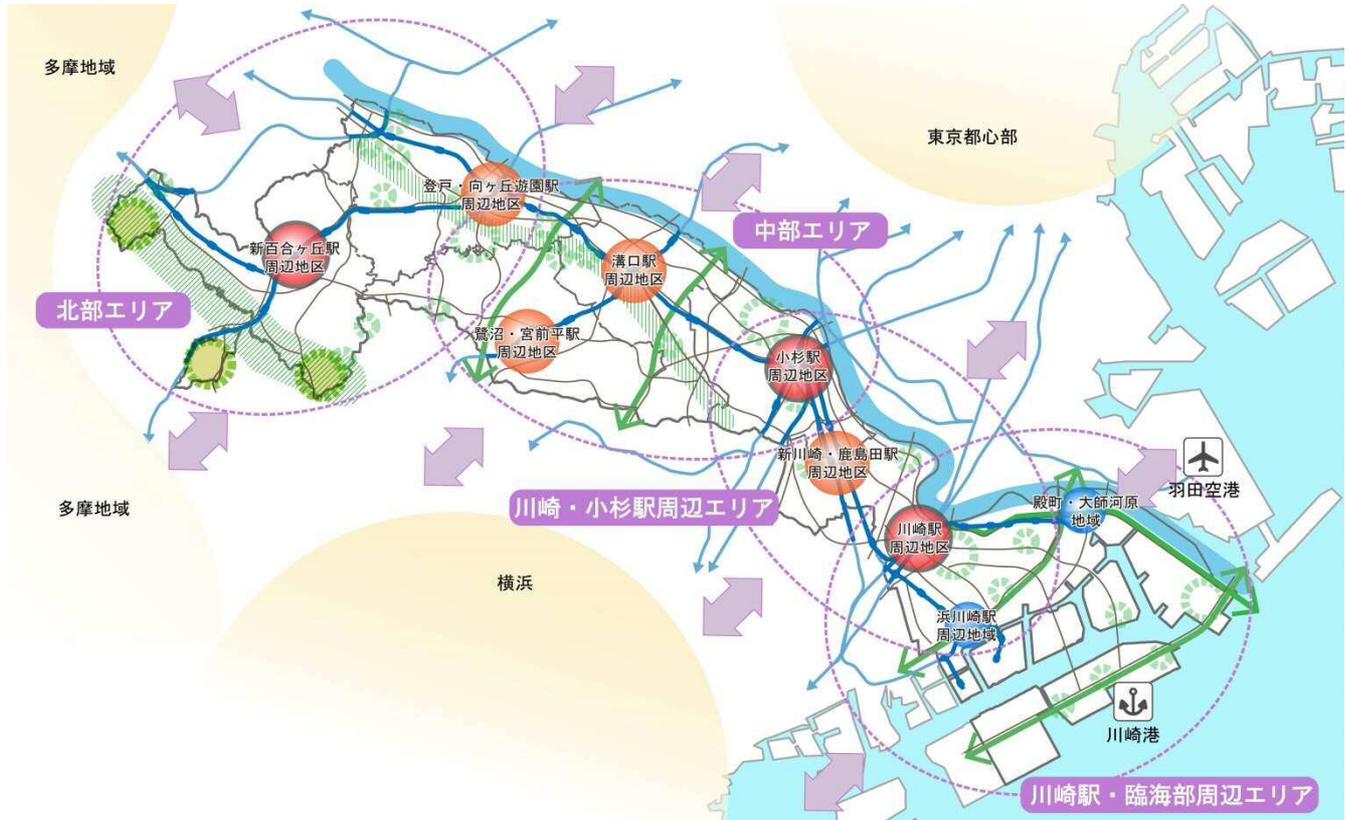
- ・郊外部においては、地域交流の場の形成や多世代が交流できる住環境の整備を推進するとともに、人口減少や高齢化が進行する地区については、住替えや空き家の活用等により、多世代の居住を促進し、一定の人口密度を維持しながら、効率性の低下を防ぎます。



コンパクトなまちづくりのイメージ図



都市構造図



— 方針 —

- 広域拠点
- 臨空・臨海都市拠点
- 地域生活拠点
- 緑の拠点
- 緑と農の3大拠点
- ▨ 多摩丘陵軸
- ▨ 多摩川崖線軸
- ▨ 多摩川軸
- 生活行動圏
- ↔ 連携
- 広域幹線道路(高速道路)
- 主な幹線道路(一般道路)

— 基本凡例 —

- 駅 鉄道(市内)
- 鉄道(市外)

第4部 分野別の基本方針

I 土地利用

1 魅力と活力にあふれる「広域拠点」の形成をめざします

- ・東京や横浜との近接性を踏まえて、近隣都市と適切に機能分担を行い、これまで積み重ねてきたストックや地理的優位性などを活かすとともに、都市経営の視点に立って、民間活力を活かしたまちづくりを進めます。
- ・広域から人を呼び込むことができる個性と魅力にあふれた「広域拠点」として、①川崎駅周辺地区、②小杉駅周辺地区、③新百合ヶ丘駅周辺地区を位置づけ、市街地開発事業や地区計画等による計画的な土地利用を誘導します。

①川崎駅周辺地区

- ・本市の中心的な「広域拠点」として、本市の玄関口としてふさわしい多様な賑わいや交流が生み出す魅力と活力にあふれた拠点の形成をめざします。
- ・中枢業務機能や広域的な商業機能、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積を図るとともに、良質な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な複合的土地利用による都市機能の強化を図り、「商業業務エリア」の形成をめざします。
- ・中心街区では、市街地再開発事業や地区計画等の活用により、土地の計画的な高度利用を図り、市街地環境の改善や都市機能の集積、道路、交通広場、公園、オープンスペース等の都市基盤整備、都市景観の向上などに資する計画的な土地利用を誘導します。
- ・川崎駅周辺における回遊性・利便性の向上を図り、歩いて移動しやすい歩行者空間の整備を推進します。
- ・JR川崎駅と京急川崎駅間の連携強化を促進するとともに、民間活力を活かした羽田空港や臨海部の玄関口である京急川崎駅周辺のまちづくりを推進します。
- ・川崎駅東口地区では、老朽施設の機能更新の機会をとらえた計画的かつ段階的な土地利用誘導や既存ストックの活用などにより、民間活力を活かした多様な都市機能の集積を図ります。
- ・都市再生緊急整備地域における地域整備方針に基づき、都市再生の拠点として、緊急かつ重点的な市街地整備の推進を図ります。

②小杉駅周辺地区

- ・本市中部の「広域拠点」として、武蔵小杉駅を中心に多様な都市機能がコンパクトに集積した、歩いて暮らせるまちをめざします。
- ・商業・業務、文化・交流、医療・福祉、教育、研究開発、子育て支援、防災・安全等の諸機能の集積を図るとともに、良質な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な複合的土地利用による都市機能の強化を図り、「商業業務エリア」の形成をめざします。
- ・中心街区では、市街地再開発事業や地区計画等の活用により、土地の計画的な高度利用を図り、市街地環境の改善や都市機能の集積、道路、交通広場、公園、オープンスペース等の都市基盤整備、都市景観の向上などに資する計画的な土地利用を誘導します。

- ・JR横須賀線武蔵小杉駅の開業により複数路線が乗り入れ、交通結節機能が高まったことを受け、ターミナル駅としての利便性、快適性を向上させる取組について鉄道事業者等とともに検討します。
- ・市街地再開発事業や国道409号の整備にあわせたまちづくりを進め、都市基盤整備を推進するとともに、JR武蔵小杉駅北側の地区においては、商業、医療・福祉、教育、文化・交流機能を中心としたまちづくりを進め、多くの都市機能が集積した誰もが暮らしやすいまちづくりを推進します。
- ・工場や事務所等が集積している地域は、「産業高度化エリア」として、生産機能の高度化や先端技術を中心とした研究開発機能の集積を図るとともに、大規模な工場等の土地利用転換による商業・業務機能の強化・導入など、「商業業務エリア」との連携を促進していきます。

③新百合ヶ丘駅周辺地区

- ・本市北部の「広域拠点」として、さらに芸術のまちとして、豊かな自然環境や文化・芸術等の地域資源、充実した都市機能を活かし、土地利用転換の適切な誘導や交通環境の改善を図り、より質の高い、魅力ある拠点の形成をめざします。
- ・商業・業務、文化等の諸機能の集積を図るとともに、良質な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な複合的土地利用による都市機能の強化を図り、「商業業務エリア」の形成をめざします。
- ・中心街区では、地区計画等の活用により、土地の計画的な高度利用を図り、市街地環境の改善や都市機能の集積、道路、交通広場、公園、オープンスペース等の基盤整備、都市景観の向上などに資する計画的な土地利用を誘導します。

2 個性を活かした「地域生活拠点」の形成をめざします

(1)「地域生活ゾーン」の核としての「地域生活拠点」の整備

- ・「地域生活ゾーン」の核となり、利便性の高い都市機能がコンパクトに集約した市民生活を支える「地域生活拠点」として、①新川崎・鹿島田駅周辺地区、②溝口駅周辺地区、③鷺沼・宮前平駅周辺地区、④登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区を位置づけ、民間活力を活かし、市街地開発事業や地区計画等による計画的な土地利用を誘導します。
- ・環境資源や歴史的・文化的資源等の地域資源を活かした土地利用や市街地環境の改善、良好な街なみの形成、商業振興施策との連携による魅力と活力のある商業地域の形成など、地域特性に応じた拠点の形成をめざします。

①新川崎・鹿島田駅周辺地区

- ・新川崎・鹿島田駅周辺地区では、大規模な土地利用転換を契機とし、商業、良質な都市型住宅、研究開発機能等の集積や道路等の都市基盤施設の充実を図り、計画的な土地の高度利用を誘導します。
- ・新川崎地区では、「新川崎・創造のもり」を核として、ものづくり・研究開発機能の強化を図るとともに、教育施設の整備を進めます。
- ・新川崎・鹿島田駅周辺地区を含むJR南武線沿線では、沿線の土地利用転換を戦略的・機動的に誘導し、優れた産業機能と生活環境の調和を図りながら、駅前の顔づくりの誘導や駅までのアクセスの向上など、民間活力を活かした駅を中心とする魅力あるまちづくりを推進します。
- ・地域に密着した商店街や自然的資源、歴史的・文化的資源などを活かした魅力とにぎわいのある街なみを形成するため、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

②溝口駅周辺地区

- ・溝口駅周辺地区は、高津区の拠点として、商業・業務、文化等の諸機能の集積を図るとともに、良質な都市型住宅の建設を適切に誘導します。
- ・駅前広場や都市計画道路の整備による交通機能の強化を進めます。
- ・地域に密着した商店街や大山街道における街なみ景観づくり等の歴史的・文化的資源などを活かした魅力とにぎわいのある街なみを形成するため、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

③鷺沼・宮前平駅周辺地区

- ・鷺沼・宮前平駅周辺地区は、宮前区の拠点として、商業・業務、文化等の諸機能の集積と、良質な都市型住宅の建設を誘導し、計画的に整備された良好な市街地と調和し、地域の特性を活かした市街地の形成を促進します。
- ・鷺沼駅周辺地区では、民間活力を活かした駅前広場の再整備等を推進し、駅を中心とした多様な都市機能集積と交通結節機能の強化に向けた取組を促進します。
- ・地域に密着した商店街や歴史的・文化的資源などを活かした魅力とにぎわいのある街なみを形成するため、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

④登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区

- ・登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、多摩区の拠点として、商業・業務、文化等の諸機能の集積と良質な都市型住宅の建設を誘導し、安全で快適な市街地の形成と都市計画道路や交通広場の整備による交通結節機能を強化するため、登戸土地区画整理事業を推進します。
- ・土地区画整理事業による建物更新にあわせて、良好な街なみ景観を形成するために、「登戸土地区画整理事業における地区別方針図」に基づき、地区計画等を活用した計画的な土地利用を誘導します。
- ・多摩川や多摩丘陵の自然環境、旧津久井道の歴史などの地域資源を活かすとともに、生田緑地との連携や商業の集積を活かし、個性ある利便性の高い市街地の形成を図るため、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

(2) 拠点地区等における土地の高度利用と再開発の促進

①計画的な再開発の促進

- ・「広域拠点」や「地域生活拠点」等の鉄道駅を中心とした拠点地区や大規模工場跡地等の計画的な土地利用転換を誘導すべき地区は、土地の高度利用を図るため、市街地再開発事業や地区計画を活用し、民間活力を活かした市街地整備の計画的な誘導に努めます。

②商業地域等における都市型住宅の適切な誘導

- ・「広域拠点」、「地域生活拠点」等の商業系地域において、高層住宅などの規模の大きな住宅施設を建築する場合は、商業業務施設の立地や公共・公益施設の整備、オープンスペースの確保等、商業振興施策や周辺市街地の環境改善に資する計画的な土地利用の誘導に努めます。

③オープンスペース等の活用

- ・地域活性化やまちのにぎわいの創出等、地域課題の解決に向け、再開発等で整備されたオープンスペース等について、公共的空間として適切な維持管理とともに、積極的な活用を促進し、魅力と活力があふれるまちづくりを推進します。

3 鉄道を主軸とした「都市軸」の形成をめざします

(1) 鉄道を主軸とした一体的な市街地の形成

- ・拠点や身近な駅周辺などのまちづくりを推進し、あわせて、公共交通を主体とした駅へのアクセス向上等の公共交通機能の強化を図ることで、沿線等の地域の相互連携を促進し、鉄道を主軸とした都市の一体性と都市機能の向上を図ります。

(2) 鉄道沿線における都市機能の連携・分担

- ・広域拠点や地域生活拠点、その他の身近な駅周辺において、都市機能の集積を図るとともに、鉄道を軸に都市機能の連携・分担を進めることで、沿線地域の利便性の維持・向上をめざします。
- ・地区計画等を活用した計画的な土地利用により、鉄道沿線の地域資源を活かした街なみの形成や土地の高度利用を図るとともに、にぎわいや交流の場の創出、地域のコミュニティの活性化などに向けた多様な主体との連携による鉄道沿線のまちづくりを推進します。

(3) 身近な駅周辺等の整備

- ・広域拠点と地域生活拠点以外の交通便利性の高い身近な駅周辺では、鉄道を主軸に沿線の拠点地区と都市機能を連携し、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能等の集積をめざします。
- ・拠点地区における多様な都市機能の集積の効果が効率的に波及するよう、その拠点とつながる身近な駅周辺の効率的な取組を促進し、それらが一体的な都市軸を形成し、都市機能の向上等が図れることをめざします。
- ・市民生活の質の向上と街なみ景観の改善をめざして、商業振興施策との連携により、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・柿生駅周辺地区では、駅を中心とした、民間主導の市街地再開発事業等の誘導により、地域特性を活かした魅力あるまちづくりを推進します。
- ・南武線沿線の駅を中心とした地区では、連続立体交差事業や都市計画道路の整備を契機とし、鉄道沿線の土地利用転換の機会を捉えた戦略的かつ機動的な誘導により、地域資源と民間活力を活かしたまちづくりを推進します。
- ・地域の人口動向や高齢化の進展を踏まえ、住宅地内の商店街等においても、身近な商業や生活支援関連サービス機能の維持・集積をめざすとともに、地区コミュニティの核として、また、市民生活を支える拠点として、商業振興施策や多様な主体との連携を図りながら、住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

- ・大規模店舗の立地にあたっては、周辺環境への配慮を求めるとともに、出店後も、にぎわいや交流の場、地域のコミュニティの形成、防災・防犯・環境美化等の地域活動への参加等、住民や事業者と連携したまちづくり活動を促進します。
- ・工場等の民有地の大規模な土地利用転換等の機会を捉えて、交通結節機能の向上等の地域課題の改善や先進的な取組を誘導し、地域の特性を活かした魅力ある市街地環境の整備に努めます。

4 安全・安心で誰もが暮らしやすい住環境を育みます

(1) 地域の特性に応じた住宅地の整備

①市街地の成り立ちや課題を踏まえた住宅地の維持・改善

- ・住宅地の成り立ちを見ると、多摩川沿いの平たん地と多摩丘陵上の丘陵地とでは、違いが見られ、さらに、多摩川沿いの平たん地は、東急東横線を境に、南部の市街地と北部の市街地とで土地利用の規制が異なっていることから、地域の特性に応じた住環境の保全や改善を促進します。
- ・土地区画整理事業等により道路・公園等の都市基盤が整備されている地区は、「住環境保全エリア」、「住環境調和エリア」として、住環境を維持・保全するために、地区計画や建築協定、地区まちづくり育成条例等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・地区計画や一定規模以上の総合設計等により良好な住宅地が形成されている地区は、「住環境保全エリア」、「住環境調和エリア」として、住環境の維持・保全を図る住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・道路等の都市基盤が未整備な地域は、「住環境向上エリア」として、住宅の建て替えの機会にあわせた狭あい道路の拡幅や地権者による土地区画整理事業による基盤整備の支援等、住環境整備を促進するために、住民の発意による地区計画や建築協定等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の主体的なまちづくり活動を支援します。

②地域の実情に応じた土地利用ルールの運用

- ・丘陵地の低層住居専用地域が指定されている住宅地は、低層住宅を中心とした良好な住環境の維持・向上を図るため、低密度の土地利用を維持していきます。
- ・中高層住居専用地域、住居地域等が指定されている住宅地は、中密度の土地利用を維持していきます。
- ・住環境の維持・成熟化に向けて、用途地域等の根幹的な土地利用ルールの基本的枠組みを維持していきます。ただし、現に立地している建築物の規模（容積率）に比べて指定されている容積率の最高限度が特に大きい地区については、地域の実情に応じた質の高い住宅地を形成するために、きめ細かな土地利用誘導方策を検討します。

③幹線道路沿道の土地利用の改善

- ・幹線道路の沿道地区では、用途地域や防火指定等により沿道建築物の不燃化や耐震化、また、周辺環境に配慮した中密度の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街なみ景観の形成を促進します。

(2) 人口減少・少子高齢社会の到来を見据えた住環境の整備

①安全・安心な住環境づくり

- ・今後の超高齢社会の到来を見据え、誰もが住み慣れた地域や本人の望む場で、安心して暮らし続けることができるまちの形成を図るため、地域包括ケアシステムと連携したまちづくりをめざします。
- ・駅周辺などの交通利便性の高い地区における多様な世代が居住できる環境整備の推進を図ります。
- ・人口減少や高齢化の進行する地区において、良好な住環境の維持を図るとともに、空き家等の既存住宅を活用し、多様な住まいや地域交流の場等の形成を図ります。
- ・地域ニーズに応じて、コミュニティの活性化に資する土地利用のルール等を検討します。

②鉄道沿線における住環境の整備

- ・将来的な人口減少や超高齢社会の到来を見据え、広域拠点、地域生活拠点やその他の交通利便性の高い身近な駅周辺等では、生活サービスの集積とともに居住機能の充実を図ります。
- ・工場等の民有地の大規模な土地利用転換等の機会をとらえて、交通結節機能の向上を図るなど、地域の特性を活かした魅力ある市街地の環境改善に努めます。

③良質な住宅ストックの形成

- ・長期優良住宅認定制度を適正かつ効率的に運用し、長期にわたり良好な状態で使用するための措置が講じられた質の高い優良な住宅の普及を促進します。
- ・戸建て住宅やマンション等のバリアフリー化、長寿命化、適切な維持管理等を支援し、誰もが安全で快適に暮らせる良質な住宅の維持・形成を図ります。

④多様な居住ニーズへの対応と住み替えの円滑化

- ・子育て世帯から高齢者までの住まいと快適な住環境の確保のため、それぞれの世帯が居住ニーズやライフスタイル、ライフステージの変化に合わせて住宅を選択できるよう、住まいの情報提供の充実や多様な住宅供給を促進します。
- ・高齢者や子育て世帯をはじめとした市民のニーズや暮らし方の多様化に対応するため、サービス付き高齢者向け住宅や子育て世帯向け住宅の供給を誘導するなど、川崎らしい都市型の地域包括ケアシステムを支える新しい住まい方や住みづくりの活動を支援します。
- ・住宅確保要配慮者の居住の安定に向けて、公営住宅の活用を図りつつ、民間住宅等も活用した重層的な住宅セーフティネットの構築をめざします。

⑤地域交流の場の形成

- ・多様な主体が連携し、様々な世代が交流しながら主体的に活動できる地域交流の場の形成を図ります。
- ・空き地・空き家などの遊休不動産を潜在的な地域資源（既存ストック）と捉え、これらの活用支援による、新たな魅力の創出や身近な地域交流の場づくりを促進します。

(3) 住宅団地の再生

- ・老朽化した市営住宅については、適切な建て替え、改善、修繕等を計画的に行うとともに、比較的規模が大きい団地の建て替えにおいては、社会福祉施設との併設、オープンスペースや良好な景観デザインの創出を図るなど、周辺地域の環境改善を含む一体的なまちづくりを考慮した取組を進めます。
- ・民間の大規模な住宅団地においても、建物の老朽化が進行した地域が見られることから、適切な維持管理を推進するために、管理組合等による住民の主体的な活動を支援します。
- ・老朽化した民間マンションが適切な時期に円滑な建替えが進められるよう、建替組合や民間事業者に対して法律上の指導・助言を行い、良好な居住環境の形成に向けた取組を促進します。

(4) 市街地環境の改善

- ・民有地の大規模な土地利用転換等の機会を捉えて、交通結節機能の向上等の地域課題の改善や先進的な取組を誘導し、地域の特性を活かした市街地環境の整備に努めます。
- ・住宅地の維持・再生に向けて、地域住民をはじめとする多様な主体と連携し、多様なライフスタイルやライフステージに応じた生活支援関連サービス機能を誘導するとともに、身近な交通環境の整備に取り組むことにより、良好な住環境の維持・形成を図ります。
- ・狭あい道路に面する敷地で建築を行う場合には、建築主等の理解と協力のもと、必要となる後退部分の整備を行い、地域の生活環境の改善と安全で住みよいまちづくりを促進するとともに、住民の発意による地区計画や建築協定、景観形成地区等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の主体的なまちづくり活動を支援し、修復型・改善型の住環境整備に取り組みます。
- ・地区や街区・近隣におけるルールづくりとあわせて、周辺市街地に寄与する環境空地等の整備による良好な市街地環境の形成と、良質な市街地住宅の供給をめざし、地権者による市街地環境の改善・向上に資する建物の共同化や協調建替等の支援に努めます。
- ・戸手4丁目北地区では、国による高規格堤防の整備に併せ、住宅と工場の住工混在の密集市街地を改善し、良好な市街地の形成を促進します。

5 戦略的な産業振興と基盤整備を促進し、臨海部の活性化をめざします

(1) 臨空・臨海都市拠点の形成

- ・我が国の経済を牽引する活力ある「臨空・臨海都市拠点」として、①殿町・大師河原地域、②浜川崎駅周辺地域を位置づけ、生産機能の高度化や研究開発・商業・業務・物流・レクリエーション交流機能の集積を図り、活力ある複合拠点の形成をめざします。

①殿町・大師河原地域

- ・殿町・大師河原地域では、羽田空港周辺地区との連携強化や都市計画道路殿町羽田空港線の整備により、世界的な成長戦略拠点の形成を図ることで、イノベーションの創出等を誘発し、その効果を京浜臨海部や市域に波及させるとともに、日本経済の持続的な発展を牽引するまちづくりを推進します。
- ・特定都市再生緊急整備地域である殿町3丁目地域において、多摩川に面したうるおいと緑豊かな良好な都市環境を形成しつつ、公民連携によるインフラ整備と適切な土地利用の誘導により、ライフサイエンス・環境分野の研究開発等の中核機能、国内外の人材、もの、情報の交流拠点となる都市機能の集積を進め、国際競争力の強化を先導する中核拠点の形成を図ります。

② 浜川崎駅周辺地域

- ・ 浜川崎駅周辺地域では、広域的な視点から求められる機能の導入や土地利用転換の動向を視野に入れながら、活力ある拠点形成に向けたまちづくりを推進します。

(2) 臨海部の活性化をめざした土地利用の誘導

<臨海部全体>

- ・ おおむね産業道路（主要地方道東京大師横浜線）以東の地域を臨海部と位置づけ、産業政策と連携した計画的な土地利用の誘導を図ります。
- ・ 首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、国の特区制度などを活かしながら、既存産業の高度化・高付加価値化や研究開発機能等の集積を図るなど、戦略的マネジメントの展開により、持続的な発展を促進するとともに、これらを支える基盤整備を進め、我が国を代表する産業拠点の形成を図ります。
- ・ 大規模な工場等の土地利用転換にあたっては、既存産業の高度化や新産業の創出等をめざす産業政策と連携したまちづくりの推進や地域特性に応じた多様な都市機能の集積などを図り、計画的な土地利用の誘導に努めます。
- ・ 臨港地区内では、川崎港を活用した物流機能や生産機能、親水空間に配慮した緑地など、多様な機能が調和し連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾施設の良い管理運営と有効利用を進めるとともに、分区条例等に基づき、実情に応じた建築物や構築物を立地誘導することにより、適切な土地利用を図ります。

<エリア別>

- ・ 多摩川リバーサイド地区及び小田栄・鋼管通地区、田町、日ノ出、塩浜、四谷下町、江川町、殿町等の工業地域・工業専用地域については、「新産業複合エリア」として、既存の生産機能の高度化・高付加価値化に加え、研究開発機能や商業、業務機能の集積を適切に誘導し、土地の高度利用等による複合市街地の形成をめざします。
- ・ 多摩川リバーサイド地区、殿町地区（殿町3丁目地区を除く）、小田栄地区及び鋼管通地区の準工業地域・工業地域において、規模の大きな住宅施設を建築する場合には、既存住宅市街地や周辺工業地域との調和に配慮した計画的な土地利用の誘導を図り、土地の高度利用による複合市街地の形成をめざします。
- ・ 内奥運河から先の埋立地の地域は、「工業・物流エリア」として、既存の生産機能の高度化・高付加価値化や研究開発機能との融合による新たな産業の立地を促進するとともに、京浜港の一翼を担う川崎港の港湾・物流機能を活かした複合的な土地利用を適切に誘導します。

<地区別>

- ・ 産業道路駅前地区では、駅前広場や道路等の都市基盤を京浜急行大師線の連続立体交差事業の進捗にあわせた整備を促進し、臨海部の交通アクセスの向上を図りながら、周辺環境と調和した商業・業務、都市型住宅等の立地を計画的に誘導します。
- ・ 塩浜3丁目周辺地区では、公共施設の更新整備に合わせた施設の再配置・複合利用を推進し、地区の土地利用を支える基盤整備や殿町3丁目地区などの戦略拠点を支援・補完する機能の導入などを図ります。
- ・ 浮島1期地区では、本格利用に向けた土地利用計画や関連する計画の検討を進め、陸海空の結節点としての特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した新たな交流拠点の形成をめざします。

(3) 港湾物流拠点の形成

- ・国際戦略港湾京浜港の一員として、国際競争力強化に取り組むとともに、コンテナ貨物や自動車等の貨物の取扱量の増加に対応する港湾物流機能の強化を図るため、必要となる港湾施設の整備や貨物取扱機能を強化する取組を進めます。
- ・東扇島地区において、コンテナや自動車等の取扱貨物の増加や老朽化が進む倉庫の更新に対応するため、掘込部の土地造成に向けた取組を推進します。

(4) 安全で快適な臨海部の環境整備

- ・事業所の緑化を促進するとともに、土地利用転換の機会をとらえた緑地やオープンスペースの創出を誘導し、多摩川や東京湾の水と緑を活かした環境づくりと防災性の向上をめざします。
- ・浮島1期地区、ちどり公園、水江町緑地において、開放的な親水空間に配慮した港湾緑地の整備に向けた取組を進めます。

6 ものづくり産業や研究開発機関の集積を促進するとともに、住工が調和した適切な土地利用を誘導します

(1) 生産機能の高度化、新産業の創出と産業集積構造の維持

- ・先端科学技術の発展動向を踏まえ、既存産業との連携を図りながら、生産機能の高度化や研究開発機能等の育成・誘導等を進めるとともに、地区計画等の都市計画手法を活用し、産業政策と連携した計画的なまちづくりを進めます。
- ・高度なものづくり技術を持つ製造業の集積を背景に、研究開発型都市として発展していくために、大規模な工場が立地する工業地域等は、「産業高度化エリア」として、産業政策と連携して、生産機能の高度化や新技術を活かした研究開発・インキュベーション（新事業創出）拠点としての土地利用を積極的に誘導します。
- ・特に、幸区から多摩区にかけてのJR南武線沿線の工業地域・準工業地域は、積極的に研究開発型産業の振興を図るべき地区として位置づけ、研究開発拠点の立地誘導に努めます。
- ・これらの地区では、工業系の土地利用を維持し、周辺環境と調和した適正な土地利用を進めるために、特別用途地区や高度地区等を活用し、産業政策と連携した計画的なまちづくりを進めます。
- ・幸区新川崎地区は、「新産業誘導エリア」として、新たなものづくり産業・研究開発機能の集積を図るために、地区計画に基づき、産業創出や育成機能の集積を図るとともに、良質な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な土地の複合利用と高度利用を誘導します。
- ・新川崎・創造のもり地区では、先端技術を有する研究機関等の集積を図るため、オープンイノベーションの拠点となる産学交流・研究開発施設の整備を促進します。
- ・麻生区栗木、黒川地区の「マイコンシティ」は、「新産業誘導エリア」として、研究開発型企業の誘致を図り、地区計画に基づく計画的な土地利用を誘導します。
- ・中原区小杉町二丁目地区では、オープンイノベーションの交流拠点となるコンベンション施設の整備を進めます。

(2) 大規模な工場跡地等の土地利用転換の計画的な誘導

- ・工場機能の集約化や移転等による大規模な工場等の土地利用転換にあたっては、道路・公園等の都市基盤施設の改善や周辺市街地の環境改善の促進、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用の誘導に努めます。

(3) 住工の調和をめざした工場の操業環境の保全

- ・市内に点在する準工業地域等では、住宅地と工業地が共生したまちの形成をめざし、住民の住環境と中小製造業の操業環境の調和を図りながら、工業集積の維持・発展を促進します。
- ・大規模工場等の土地利用転換や都市計画道路の整備にあわせて、道路・公園等の都市基盤の整備や中小製造業の市内への立地誘導を図り、市街地環境の改善に努めます。
- ・特に、高津区の久地・宇奈根地区、下野毛地区、中原区の宮内地区、中丸子地区、川崎区の日ノ出・塩浜地区等の準工業地域については、研究開発を支える高度なものづくりの基盤を保有する中小製造業が立地しており、操業環境を維持・向上すべき「住工調和エリア」と位置づけ、工業系土地利用を維持していきます。

7 自然との調和をめざし、市街化区域の優良な農地や緑地の保全・活用を図り、適切な市街化を誘導します

- ・都市農業の多様な機能の発揮に資する都市農地の有効活用及び適正保全を図り、農地と宅地等が共存する良好な市街地の形成をめざします。
- ・良好な都市環境の形成に資する市街化区域内の一団の優良な農地は、生産緑地地区への指定を推進し、長期的な保全を図るとともに、緑地・環境、福祉・教育、レクリエーション、防災などの多面的な機能を評価・活用した様々な施策を継続して推進し、多様な主体との連携による農地の活用を図ります。
- ・農業の営農環境を維持するとともに、農地と住宅地が調和した良好な市街地の形成をめざして、農家の営農意向や宅地化意向を踏まえ、住民の発意による優良な農地の集約化と良好な住環境を形成する地区計画等の土地利用ルール策定や地権者による土地区画整理事業を支援します。
- ・良好な樹林地は、都市に残されたまとまりのある貴重な緑地空間であることから、特別緑地保全地区の指定等、地権者の理解と協力を得ながら、様々な緑地保全施策により、その保全に努めます。
- ・多摩丘陵に位置するレジャー施設には、良好な樹林地が残されているため、緑豊かな自然環境と調和した広域的なレジャー機能等の維持・保全を誘導します。

8 市街化調整区域の良好な自然環境の保全と優良な農地の保全を図ります

(1) 市街化調整区域の土地利用方針

- ・市街化調整区域は、都市における貴重な里地、里山環境が残されているとともに、農地については、新鮮な農産物の供給機能を持っていることなどから、都市における緑豊かな自然空間として、基本的に市街化を抑制します。
- ・河川流域の溢水、湛水の危険性のある地区やがけ崩れによる災害発生のおそれのある地区は、災害防止の観点から市街化を抑制します。

(2) 良好な自然環境の保全

- ・市街化調整区域における良好な樹林地は、都市に残されたまとまりのある貴重な緑地空間であることから、特別緑地保全地区の指定等、地権者の理解と協力を得ながら、様々な緑地保全施策により、その保全に努めます。

(3) 優良な農地の保全・活用

- ・麻生区黒川、岡上、早野の農業振興地域については、農業生産基盤の整備が行われてきたことから、都市農業として高い生産性が確保できる農地の保全に努めます。
- ・農業振興地域以外の農地は、営農意向を踏まえ、その維持保全・活用に努めます。
- ・休耕農地や遊休農地については、農地の貸し借りの促進や援農ボランティア等の市民の取組を支援し、その保全と有効利用を促進します。

(4) 計画的な土地利用の誘導

- ・都市的土地利用と農業的土地利用の混在、幹線道路沿道における無秩序な施設立地、農村集落の活力低下や自然環境の喪失などの課題がある又は課題が発生すると予測される地域については、地区計画の活用により、農地や緑地等の自然的環境の保全と市街化調整区域の性格の範囲内での一定の都市的土地利用を一体的に図っていくなど、地域の実情に応じた、きめ細やかな土地利用の整序を図ります。
- ・区域区分の見直しにあたって、すでに市街地を形成している区域や土地区画整理事業等により計画的に市街化を図ることが可能な区域、公有水面埋立法による埋立地で竣功認可を得た区域については、関係機関と調整を行った上で、市街化区域への編入を検討します。
- ・浮島1期地区については、陸海空の結節点としての特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した「新たな交流拠点」として、物流・臨空関連・産業支援機能などの導入を予定しており、詳細な土地利用計画が定まり、全体的な土地利用の方向性が明らかになった段階で、港湾計画と整合を図り、市街化区域へ編入します。

土地利用の区分

- ・現在の用途地域や将来の土地利用を考慮し、以下のような区分で土地利用の誘導を図ります。
なお、本表では、実施主体や計画熟度に応じた語尾の記述を省略しています。

区分（用途地域）		現状・課題	土地利用の基本的方向
商業・業務系	①商業業務エリア （商業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の「広域拠点」、「地域生活拠点」として、主要鉄道駅を中心に形成された拠点地域 ・拠点にふさわしい都市機能の強化が課題 ・大規模開発等の契機を捉えた市街地環境の改善や適切な都市機能の誘導が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒都市機能の集積を図る拠点地域として、商業・業務、文化施設等が調和した、高密度の複合的な土地利用を誘導 ⇒都市機能の強化を図るために、民間活力を活かした市街地開発事業を促進するとともに、地区計画等を活用し、基盤整備と一体となった土地の高度利用による計画的な市街地形成を促進 ⇒商業系地域において、高層住宅などの規模の大きな住宅施設を建築する場合は、商業業務施設の立地や公共公益施設の整備、オープンスペースの確保等、商業振興施策や市街地の環境改善に資する計画的な土地利用を誘導
	②地域業務エリア （近隣商業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点地区以外の身近な駅周辺や住宅地における商店街等を中心に、地域住民の暮らしを支える機能の強化が課題 ・交通結節点としての基盤が未整備な地域も存在 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒地区コミュニティの核としての身近な商業、サービスその他の業務の利便を増進する中密度の複合的な土地利用を誘導 ⇒街なみ形成や居住環境の確保等を考慮した都市型住宅等を誘導 ⇒地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、生活を支える利便性の高い身近な商業地を形成 ⇒道路等の整備や土地利用転換の機会をとらえた街なみの形成を促進
住居系	③丘陵部住環境保全エリア （低層住居専用地域・中高層住居専用地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業等により整備された計画的な住宅地 ・将来的な居住者の高齢化や建物の老朽化の急激な進行が懸念 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒低層住居専用地域では、低層の戸建住宅と共同住宅とが調和した住宅地として、低密度の土地利用を維持 ⇒中高層住居専用地域では、戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、住環境の保全・向上を誘導 ⇒住み替えの支援等による、多様な世代が居住する市街地への更新 ⇒保全を図るべき樹林地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全・活用 ⇒優良な農地については、生産緑地地区の指定により保全・活用

*土地利用の方針の「土地利用の密度」の基準は、次のとおりとします。

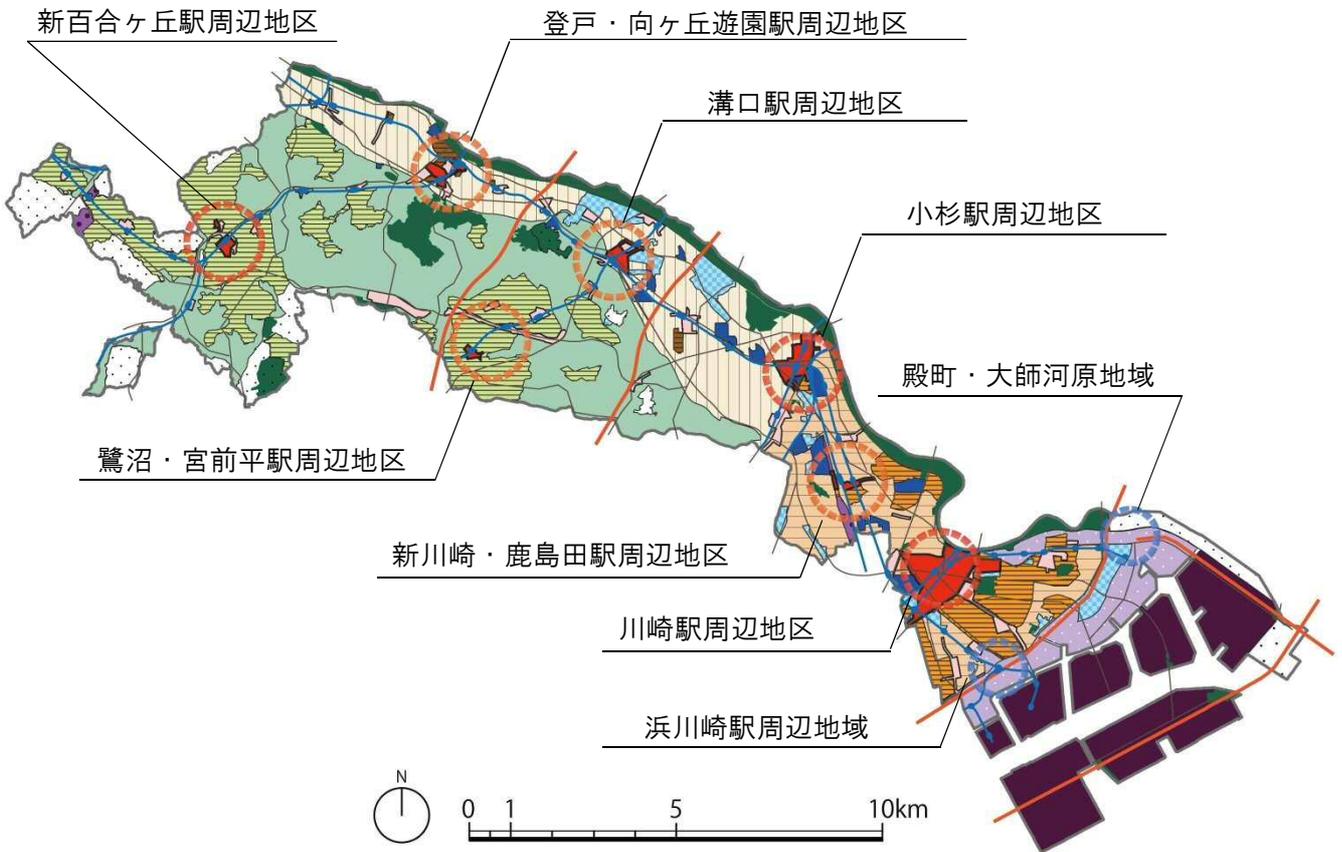
- ◇低密度：容積率おおむね 60%～100%
- ◇中密度：容積率おおむね 150%～300%
- ◇高密度：容積率おおむね 400%以上

区分（用途地域）	現状・課題	土地利用の基本的方向
住居系 ④丘陵部住環境向上エリア （低層住居専用地域・中高層住居専用地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地としての道路や公園等の都市基盤が未整備なまま、スプロール的に市街化が進んだ地域 ・戸建住宅と共同住宅との混在が課題 ・農地と住宅との混在や、丘陵地特有の狭あい道路が課題 	⇒低層住居専用地域では、低層の戸建住宅と共同住宅とが調和した住宅地として、低密度の土地利用を維持 ⇒中高層住居専用地域では、戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地としての基盤整備と良好な住環境形成を促進 ⇒建物の建替更新の機会をとらえ、狭あい道路拡幅や地権者による土地区画整理事業等を支援し、住環境改善を促進 ⇒空き家の活用や住み替えの支援等による、多様な世代の居住や新たな住まい方の誘導、コミュニティ活性化の検討 ⇒保全を図るべき樹林地については、地権者の理解と協力を得ながら、緑地保全施策により保全・活用 ⇒優良な農地については、生産緑地地区の指定により保全・活用
⑤北部平たん部住環境調和エリア （中高層住居専用地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業等により、一定の都市基盤が整備されている住宅地 ・戸建住宅と共同住宅との混在が課題 ・一定規模以上の総合設計等により、良好な住宅地が形成されている市街地 	⇒戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、住環境の保全・向上を誘導 ⇒良好な一団の住宅地では、住民の主体的なまちづくり活動を支援し、住環境の維持・向上を誘導
⑥北部平たん部住環境向上エリア （中高層住居専用地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地としての道路や公園等の都市基盤が未整備なまま、スプロール的に市街化が進んだ地域 ・戸建住宅と共同住宅との混在が課題 ・農地と住宅との混在や狭あい道路が課題 	⇒戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、緑地や農地と調和した住宅地としての基盤整備と良好な住環境形成を促進 ⇒建物の建替更新の機会をとらえ、狭あい道路拡幅や地権者による土地区画整理事業等を支援し、住環境改善を促進 ⇒市街地の防災性を向上させるために、共同化・協調化による建て替えや建物の不燃化を促進 ⇒優良な農地については、生産緑地地区の指定により保全・活用
⑦南部平たん部住環境調和エリア （住居地域等）	<ul style="list-style-type: none"> ・戦災復興土地区画整理事業等により、一定の都市基盤が整備されている住宅地 ・戸建住宅と共同住宅との混在が課題 ・地区計画や一定規模以上の総合設計等により、良好な住宅地が形成されている市街地 	⇒戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、住環境の保全・向上を誘導 ⇒良好な一団の住宅地では、住民の主体的なまちづくり活動を支援し、住環境の維持・向上を誘導

区分（用途地域）		現状・課題	土地利用の基本的方向
住居系	⑧南部平たん部住環境向上エリア （住居地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地としての道路や公園等の都市基盤が未整備なまま、スプロール的に市街化が進んだ地域 戸建住宅と共同住宅との混在が課題 老朽木造住宅等の密集や狭あい道路が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒戸建住宅と中高層の共同住宅等とが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等を活用した土地利用のルールづくりを支援し、住宅地としての基盤整備と良好な住環境形成を促進 ⇒建物の建替更新の機会をとらえ、狭あい道路拡幅や地権者による土地区画整理事業等を支援し、住環境改善を促進 ⇒市街地の防災性を向上させるために、共同化・協調化による建て替えや建物の不燃化を促進 ⇒密集住宅市街地の改善に向けた取組を住民と協働して推進し、生活道路や公園等の基盤を整備
	⑨住宅団地エリア （中高層住居専用地域、住居地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 計画的に開発された中高層の集合住宅が集積している地域 一定の都市基盤が整備されているが、居住者の高齢化や建物の老朽化が進んでいる地域では、その適正な維持管理や建て替えが課題 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒民間住宅団地に関しては、管理組合等の自主的な活動を支援し、団地の有効な維持管理や建て替え等を促進 ⇒民間の大規模な住宅団地の建て替えにあたっては、周辺の市街地環境の改善に資するものとなるよう協力を要請 ⇒老朽化した市営住宅については、改善、修繕等を計画的に行うとともに、建て替えにあたっては、団地を核とした周辺地域の住環境の改善や街なみ形成、福祉施策との連携を考慮
工業・産業系	⑩住工調和エリア （準工業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 準工業地域として、中小工場が集積している地域 スプロール的に市街化が進んだため、道路等の都市基盤が未整備 工場跡地への住宅等の立地に伴う工場の操業環境の維持・向上や住環境との調和が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒住環境と調和した生産機能の維持・強化を図る地域として、中密度の工業系土地利用を維持 ⇒住民の発意による地区計画等のルールづくりを支援し、工場の操業環境を維持・向上していくとともに、住環境との調和を誘導
	⑪産業高度化エリア （工業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 南武線沿線を中心に、都市型工業が集積している地域 産業構造の変化に伴い、研究開発機能への転換や、住宅等への土地利用転換も進行 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒生産機能の高度化、研究開発機能の集積、新産業の創出等、産業の育成・誘導を図り、地域環境と調和する都市型工業地の形成を促進 ⇒大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の都市基盤施設の改善や周辺市街地の環境改善の促進、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用を誘導
	⑫新産業誘導エリア （準工業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 新たに、ものづくりや業務・研究開発機能の集積が求められている地域 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒新川崎地区では、生産機能や研究開発機能の集積を図るために、地区計画等に基づき、産業創出や育成機能の集積を図るとともに、優良な都市型住宅の建設を適切に誘導し、計画的な複合利用と高度利用を誘導 ⇒栗木、黒川のマイコンシティ地区では、研究開発型企業の誘致促進を図り、地区計画による計画的な土地利用を誘導

区分（用途地域）		現状・課題	土地利用の基本的方向
工業・産業系	⑬新産業複合エリア （工業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 産業道路以南の殿町、田町、日ノ出、四谷下町等の準工業地域を除く、産業道路から内奥運河にかけての地域 産業道路以北の多摩川リバーサイド地区、小田栄地区、鋼管通地区等の工業地域・準工業地域として、一定の都市基盤が整備されてきた地域 産業構造の変化により、都市の活性化に資する、計画的な土地利用誘導が課題 	<p>⇒既存の生産機能の高度化・高付加価値化に加え、研究開発機能や商業、業務機能の集積を適切に誘導し、土地の高度利用による複合市街地の形成を促進</p> <p>⇒産業道路以北の地区では、上記の機能に加えて、周辺環境と調和した、優良な都市型住宅の建設を計画的に誘導</p> <p>⇒大規模な工場等が土地利用転換する場合は、道路・公園等の都市基盤施設の改善や周辺市街地の環境改善の促進、周辺市街地との調和に配慮するよう、地区計画等を活用して、計画的な土地利用を誘導</p>
	⑭工業・物流エリア （工業地域、工業専用地域、商業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 内奥運河から先の埋立地において、大規模な工場や物流施設が集積している地域 土地利用転換にあわせた産業の高度化や新産業の立地促進と質の高い港湾空間の形成が課題 増加するコンテナ貨物の保管用地や老朽化が進む倉庫の更新用地の整備が課題 	<p>⇒既存の生産機能の高度化・高付加価値化や研究開発機能との融合による新たな産業の立地を促進するとともに、港湾・物流機能を活かした複合的な土地利用を適切に誘導</p> <p>⇒海と港が調和した緑地やレクリエーション活動の場を形成</p> <p>⇒土地利用転換にあたっては、計画的な土地利用を誘導し、周辺環境への影響の低減を図る</p> <p>⇒港湾物流機能の強化に資する計画的な土地利用を図る</p>
補完系	⑮幹線道路沿道エリア （近隣商業地域、住居地域等）	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路の沿道で、商業・業務と住宅が複合化した市街地 倉庫等の物流施設が立地している地区もある 	<p>⇒沿道建築物の不燃化や耐震化、周辺環境に配慮した中密度の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街なみの形成を促進</p>
	⑯主な公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> 富士見公園、等々力緑地、生田緑地、王禅寺ふるさと公園の総合公園や大師公園、中原平和公園等の地区公園、菅生緑地等の都市緑地、多摩川緑地等の緑の拠点となる公園・緑地 	<p>⇒公園は、自然環境の中でレクリエーションや災害時の避難等を目的とする公共空地として、また、緑地は、自然環境の保全と公害の緩和、災害の防止、景観の向上等を目的とする公共空地として、計画的に配置し、整備・維持管理を推進</p>
	⑰市街化調整区域	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な多摩丘陵の一部を担い、新鮮な農産物を供給するとともに、首都圏における貴重な緑地空間を形づくっている地域 近年、資材置場や墓地造成等の土地利用が進行し、土地利用の整序が課題 農業振興策や集落環境の改善による地域の活力向上が課題 	<p>⇒都市における貴重な自然空間として、基本的に、市街化を抑制</p> <p>⇒優良な農地の保全・活用とまとまりのある樹林地の保全・活用</p> <p>⇒農地や緑地の保全・活用や集落環境の維持改善等の土地利用ルール策定を支援し、土地利用の整序化を図る</p> <p>⇒既に市街化している区域や土地区画整理事業等により計画的な市街化整備が確実に行われる地域、埋立地は、関係機関との調整を行った上で、市街化区域に編入を検討</p>

土地利用方針図



※地域商業エリアについては、駅周辺の主なエリアを図示しています。
住宅団地エリアと幹線道路沿道エリアは図示していませんが、幹線道路の沿道や大規模な住宅団地に適用します。

— 方針 —	— 基本凡例 —
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <ul style="list-style-type: none"> 広域拠点 臨空・臨海都市拠点 地域生活拠点 </div> <div style="width: 45%;"> <ul style="list-style-type: none"> 商業業務エリア 地域商業エリア 丘陵部住環境保全エリア 丘陵部住環境向上エリア 北部平たん部住環境調和エリア 北部平たん部住環境向上エリア 南部平たん部住環境調和エリア 南部平たん部住環境向上エリア </div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> 広域幹線道路(高速道路) 主な幹線道路(一般道路) 鉄道
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <ul style="list-style-type: none"> 住工調和エリア 産業高度化エリア 新産業誘導エリア 新産業複合エリア 工業・物流エリア 主な公園・緑地 市街化調整区域 </div> </div>	

II 交通体系

1 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備をめざします

(1) 都市の骨格を形成する交通網の整備

- ・首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網が本市の骨格として都市の形成を支えていることから、これらの既存ストックを最大限に活かしながら、市内外の拠点間の連携を推進する交通機能の強化や首都圏にふさわしい交通網の整備をめざします。
- ・都市拠点の形成を支援するとともに、拠点の整備効果を他の地域にも効果的に波及させながら、都市の一体性や都市機能の向上を図る交通網の整備をめざします。
- ・国際化が進む羽田空港に隣接する効果を高めるとともに、その効果を市内全体に波及させる交通網の整備をめざします。
- ・本市の地理的優位性を踏まえ、東海道新幹線やリニア中央新幹線へのアクセス強化を図り、広域的な交流を促進する交通網の整備をめざします。
- ・臨海部の活性化や国際戦略拠点の形成に向け、既存ストックの有効活用等による公共交通機能の強化を図り、利便性の高い臨海部の交通網の整備をめざします。

(2) 鉄道網の整備

① 鉄道網の強化

- ・市内外の都市拠点や羽田空港、新幹線駅へのアクセス向上や既存鉄道の混雑緩和に向けて、既存鉄道路線の機能強化を促進するとともに、鉄道沿線のまちづくりとの連携を図り、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。

② 輸送力増強等による混雑緩和の促進

- ・鉄道事業者との適切な連携により、鉄道の安全性の向上や輸送力増強等による混雑の緩和などに向けた効率的かつ効果的な取組を推進します。
- ・JR南武線については、鉄道事業者との連携を図り、車両の長編成化等による混雑緩和に向けた取組を促進します。

③ 新線整備の検討

- ・臨海部の交通ネットワークの充実に向け、東海道貨物支線貨客併用化や川崎アプローチ線の新設等の検討を進めます。
- ・横浜市営地下鉄3号線の延伸について、関係機関と協議を進めます。

④複々線化等による輸送力増強の促進

- ・小田急小田原線（登戸駅～新百合ヶ丘駅間）、東急田園都市線（溝の口駅～鷺沼駅間）の複々線化等、鉄道事業者による輸送力増強を促進します。

⑤連続立体交差事業の推進

- ・渋滞緩和、踏切事故の解消、分断された地域の一体化による生活利便性の向上、歩行者等の安全性向上など、暮らしやすいまちの実現に向け、関係機関との連携を図りながら、JR南武線の連続立体交差化の取組を進めます。

また、京急大師線の連続立体交差化においては、整備効果の高い区間について、早期完成に向けた取組を進めるとともに、事業の長期化に伴う交通環境の変化や関係機関との調整を踏まえて、交通課題等の改善に向けた効率的・効果的な対応策について幅広く検討を進めます。

（3）道路網の整備

①道路網の強化

- ・道路は、人や自動車交通等の移動を支える交通機能をはじめ、都市構造や街区の形成等を担う市街地形成機能、さらには都市の防災性の向上や上下水道施設、共同溝等のライフラインの収容等を担う空間機能など、多様な機能を有する根幹的な都市施設であり、市民生活や都市活動を支えるため、体系的、機能的に連携された道路網の整備をめざします。
- ・混雑時の走行性向上や道路網の整備による道路ネットワークの強化を図るとともに、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進め、交通の円滑化や都市機能の向上をめざします。
- ・「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成に資する路線を優先して整備するとともに、拠点地区における再開発や、土地利用転換を支える路線、鉄道駅への交通アクセスの改善に寄与する道路網の整備をめざします。
- ・歩行者等の安全性・快適性の向上や都市の防災性向上など、安全・安心な都市の形成に資する道路網の整備をめざします。
- ・地球温暖化や大気汚染などの環境問題に配慮し、自動車交通による環境負荷の低減に資するとともに、道路緑化を推進するなど、良好な景観の形成に資する道路網の整備をめざします。
- ・超高齢社会の到来を踏まえ、公共交通の利用環境の向上を図るため、バス等の走行環境の向上や交通の円滑化に資する道路網の整備をめざします。

②広域的な幹線道路網の整備

- ・本市の都市機能の強化などに資する広域的な道路ネットワークとして、川崎縦貫道路Ⅰ期事業の高速部（大師ジャンクション～国道15号間）の整備に向けた取組を推進します。
また、Ⅱ期区間（国道15号～東名高速道路間）の早期具体化に向けた取組を推進します。
- ・首都圏全体の都市構造の形成や本市の交通機能強化を図るため、広域的な幹線道路網として、国道357号の整備に向けた取組を推進します。

③市域の幹線道路網の整備

- ・キングスカイフロントと羽田空港周辺の連携を強化し、我が国の経済の発展を牽引する成長戦略拠点の形成を促進するため、国や関係自治体と連携を図りながら、一体的な拠点形成に寄与する都市計画道路殿町羽田空港線の整備を進めます。
- ・都心アクセスの向上や都市間連携強化のため、都市計画道路宮内新横浜線の整備とともに、関係自治体と連携を図りながら、(仮称)等々力大橋整備の取組を促進します。
- ・港湾貨物の円滑な輸送、防災機能の強化、交通混雑を緩和するため、臨港道路東扇島水江町線の整備を進めるとともに、臨海部の交通の円滑化に資する幹線道路の検討を進めます。
- ・道路整備にあたっては、事業効果を早期に発揮するために、道路整備プログラムに基づく重点的な取組により、効率的・効果的な幹線道路の整備を進めます。
- ・長期の事業期間を要している道路については、事業効果を早期に発現させるために、集中的な整備を行います。
- ・幹線道路における渋滞個所の先行的解決を図るために、早期に効果発現が期待できる交差点改良などの渋滞対策を推進し、効率的・効果的な渋滞の緩和を図ります。

④幹線道路を補完する道路の整備・改良

- ・幹線道路網の構築と連携し、地域特性を踏まえた道路拡幅、歩道整備などにより、地域交通環境の改善を進めます。

⑤都市計画道路網の見直しによる体系的な幹線道路網の構築

- ・都市計画道路網については、今後の社会経済環境の変化等を踏まえ、その必要性を総合的に検証し、必要に応じて見直しを進めるとともに、早期に効果発現が見込める整備手法等を検討し、体系的な幹線道路網の構築をめざします。

■道路区分と交通機能、配慮すべき機能

区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
a) 広域幹線道路 (自動車専用道路等)	・自動車の通行に特化し、広域交通を大量かつ高速に処理する道路	・沿道の市街地環境に配慮した道路構造
b) 幹線道路	・隣接都市拠点や市内の拠点間を連絡し、各地区間の交通を集約して処理をする市街地の骨格を形成する道路	・歩車分離等により、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮 ・道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮 ・延焼遮断帯や避難路等としての利用など防災空間の形成に配慮
c) 補助幹線道路	・幹線道路に囲まれた区域内において、外周の幹線道路を補完し、区域内に発生集中する交通を効率的に集散させる道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮（歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する）
d) 区画道路 (生活道路)	・街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する、日常生活に密着した道路	・歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮（歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する）
e) 歩行者専用道路	・歩行者の通行のための道路	・歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮

2 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備をめざします

(1) 駅周辺の特성에応じた交通環境の整備

- ・駅周辺の交通環境の整備を推進し、公共交通の利用促進に向けた交通体系の確立と、利用者が安全に安心して、快適に移動できる地域交通環境の形成をめざします。
- ・駅の利用者等の規模を踏まえ、アクセス性、回遊性、乗継利便性の向上などの交通結節機能の強化や交通集中による混雑を緩和するため、自由通路や駅前広場の整備等を推進します。
- ・複数の路線が乗り入れるターミナル駅などにおいては、バスやタクシー、自転車など様々な交通がアクセスすることから、それらの乗り継ぎの更なる円滑化、利便性の向上に向け、駅前広場等の整備や案内情報等の充実を推進します。
- ・交通遮断、地域分断を解消する鉄道の連続立体交差化と連携して、地域交通網の見直しや駅前空間の充実など、駅アクセスの向上を推進します。
- ・駅の橋上駅舎化や踏切の安全対策などにより、鉄道による地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者の安全性・利便性を高め、駅へのアクセス向上を図ります。

(2) 安全・安心な移動環境の確保

①安全・安心な歩行空間づくりの推進

- ・歩行者、自転車、自動車の空間的分離に向けた取組を推進し、歩行者が安全で安心して利用しやすい空間づくりを推進します。
- ・通過交通の生活道路への流入防止の取組や、交通事故の抑止を目的とした歩道設置や交差点改良、カーブミラー、区画線などを整備し、歩行者等の安全確保に努めます。
- ・交通事故の発生割合の高い地区を中心に、交通安全施設や速度抑制、路側帯の設置、段差の解消など総合的な交通安全対策に、交通管理者と連携して取り組みます。
- ・通勤通学時における踏切遮断の長時間化や、歩行者横断の安全性が課題となっていることから、鉄道事業者との連携により、踏切の安全対策を進めます。

②地域特性に応じた自転車利用環境の整備

- ・地域特性に応じた自転車道・自転車レーンなどの通行環境整備により、道路を利用するすべての人が、安全・安心で快適に通行できる道路空間の形成に向けた取組を進めます。
- ・安全性・利便性・快適性を実現する自転車ネットワークの構築に向け、安全性の向上に向けた取組を最優先し、その後、利便性・快適性の向上を図る段階的な自転車通行環境の整備を推進します。
- ・放置自転車のない安全なまちづくりに向けて、市民や事業者等と連携した自転車利用ルール、マナー等の継続的な啓発活動を推進するとともに、自転車等放置禁止区域等における整理誘導や撤去活動、地域の実情に応じた駐輪場の整備、駐輪場の利用促進などの取組を進めます。

③交通安全対策の推進

- ・交通事故の防止に向け、行政、交通安全関連団体、警察、市民等と協働・連携し、交通事故のない安全で住みやすいまちの実現をめざした活動を進めます。
- ・事業者や物流関係者と連携した無秩序な路上荷さばきの抑制や、建築物の用途に応じた駐車施設の台数や車路出入口等の構造基準等についての協議及び指導を行い、交通環境の改善を図ります。

(3) ユニバーサルデザイン化の推進

- ・外国人にも配慮した多言語表示や誰もがわかりやすい統一的な公共サインの整備など、よりきめ細やかな取組を進めることにより、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン都市の実現に向けたまちづくりを推進します。
- ・誰もが安心して安全に暮らし、移動できるまちをめざして、バリアフリー基本構想・推進構想に基づき、鉄道駅を中心としたバリアフリーのまちづくりを推進します。
- ・高齢者や子育て世代、車椅子利用者をはじめとした、誰もが利用しやすい交通手段の確保や外出の支援に向け、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の普及、利用環境の整備を促進します。
- ・公共性が高い施設等のバリアフリー化の促進に向けて、福祉のまちづくり条例の適切な運用等により、安心して快適な生活を送ることができる福祉のまちづくりを進めます。
- ・市民にとって身近な鉄道駅の利便性と安全性の確保に向けて、片側改札駅の改良やホームドア等の整備に向けた取組を促進します。

3 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備をめざします

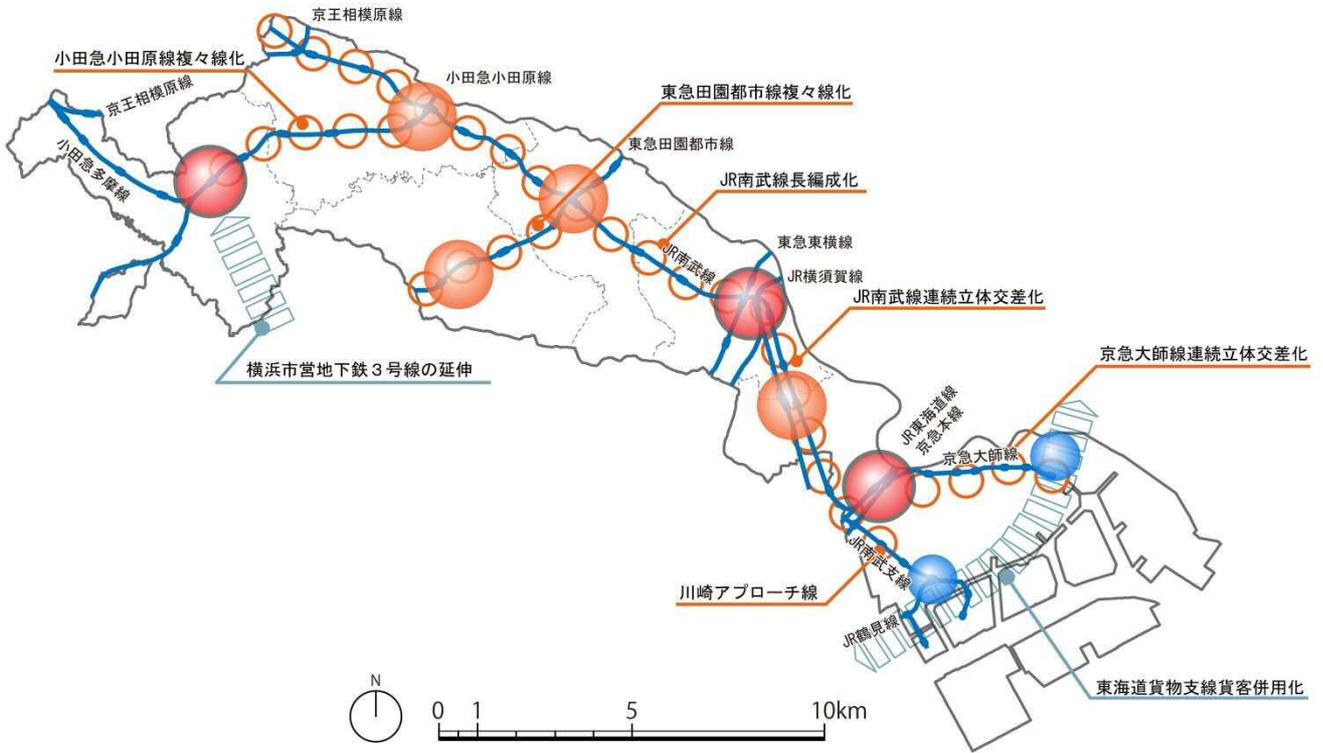
(1) バス交通の利便性の向上

- ・地域のニーズや特性に応じて、身近な地域が連携したまちづくりを促進するとともに、路線バスを基本とした公共交通による、駅へのアクセス向上に向けた取組を推進します。
- ・路線バスサービスの維持、向上をめざし、輸送需要、地形、道路基盤や走行環境など、地域の特性を踏まえた効率的・効果的な運用や隣接都市とも連携した路線の見直しなど、社会実験の手法を効果的に活用しつつ、バス事業者と連携した取組を推進します。

(2) コミュニティ交通の取組への支援

- ・コミュニティ交通に関する積極的な情報提供や技術支援、環境整備をはじめ、タクシーや送迎バス等の既存資源の有効活用など、多様な主体との連携の検討を重点的に行いながら、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組を支援します。

交通体系方針図（鉄道）



— 方針 —

- 広域拠点
- 臨空・臨海都市拠点
- 地域生活拠点

□□□□ 鉄道新規ネットワーク

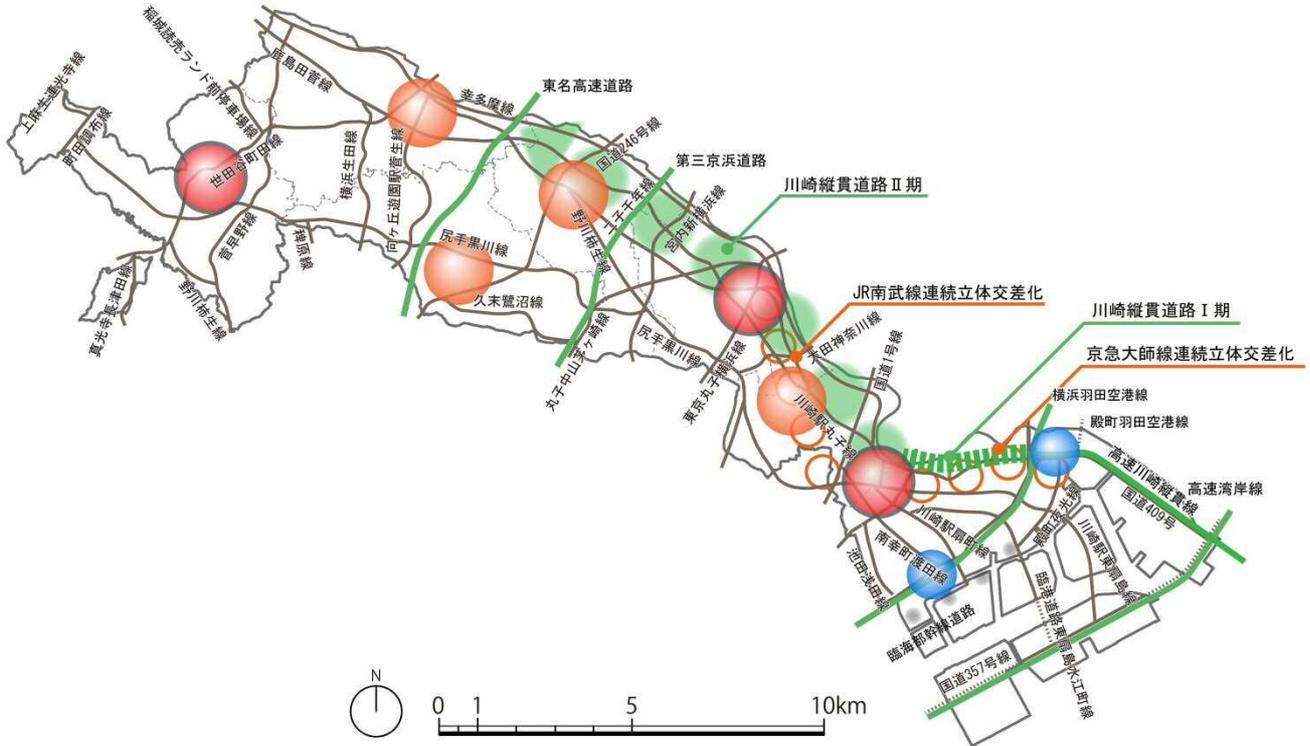
○○ 機能の強化・改善等をする区間

— 基本凡例 —

— 駅 — 鉄道

※川崎縦貫鉄道計画は、現在、計画を休止しています。
今後、本市の交通のあり方を検討し、川崎縦貫鉄道計画の方向性について、明確化を図ります。

交通体系方針図（道路）



— 方針 —

||||| 広域幹線道路 新規ネットワーク

●● // 構想ネットワーク

..... 主な幹線道路 新規ネットワーク

●● // 構想ネットワーク

● 広域拠点

● 臨空・臨海都市拠点

● 地域生活拠点

—— 広域幹線道路(高速道路)

—— 主な幹線道路(一般道路)

Ⅲ 都市環境

1 地球環境と地域環境に配慮したまちをめざします

(1) 低炭素都市づくりの推進

①地球環境保全に向けた環境負荷の少ない都市の形成

- ・低炭素社会の構築による地球環境の保全に向け、優れた環境技術の集積などの強みと特徴を活かして、温室効果ガスの排出量削減の取組（緩和策）を推進するとともに、今後想定される気候変動が市民生活に及ぼす影響を低減する取組（適応策）についても実施し、市民・事業者・行政などの多様な主体との協働による地球温暖化対策を推進します。
- ・建築物の低炭素化を図るとともに、拠点となる駅周辺への公共公益施設をはじめ、様々な都市機能の効率的な集約化にあわせて、駅へのアクセスを高める取組などを推進し、環境にやさしく利便性の高いコンパクトな都市の形成をめざします。
- ・拠点地区などの土地の高度利用を図る地域において、地球環境に配慮した都市づくりを誘導するため、民間活力や創意工夫を最大限活かす観点から、都市の成長に寄与する幅広い環境貢献の取組を評価し、都市の成長を促す取組を推進します。
- ・緑地は二酸化炭素の吸収源であるとともに、ヒートアイランド現象の緩和にも寄与することから、樹林地等の緑地の保全を図るとともに、街路樹や公園・緑地の整備、屋上緑化や壁面緑化等の都市緑化の取組を推進します。

②エネルギーの最適利用と次世代エネルギーの導入

- ・本市が多様なエネルギーの供給地であるとともにエネルギーの大消費地であることや、太陽光、風力、バイオマス、水素などの次世代エネルギーを活用した取組が市域で展開されている特色を活かしながら、創エネ・省エネ・蓄エネの総合的な取組など、エネルギーに関する取組を推進します。
- ・建築物環境配慮制度（CASBEE 川崎）や太陽光発電設備設置等への導入支援などにより、省エネルギー型設備の導入や風や光などの自然エネルギー利用等、環境に配慮した建築物の整備を促進します。
- ・公共施設等への太陽光発電システム等の導入に努めるとともに、「低炭素都市づくり・都市の成長への誘導ガイドライン」に基づき、民間事業者の開発計画において環境配慮等の取組を評価し、環境負荷の少ない優良な都市開発の誘導を図ります。
- ・低炭素建築物認定制度の適正かつ効率的な運用により、都市の低炭素化を促進します。
- ・公共建築物等の整備にあたっては、地球温暖化の防止や循環型社会の形成に向け、太陽光発電設備の導入や木材の利用促進等に努めます。

③スマートシティの推進

- ・多様な主体と連携しながら、エネルギーの最適利用やICT（情報通信技術）・データの利活用により、快適性・利便性の向上と環境に配慮したスマートシティを推進します。

(2) 環境に配慮した交通体系の構築

①環境に配慮した交通環境の整備

- ・自動車利用から公共交通利用への転換に向けて、鉄道ネットワーク機能の強化などを推進し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・環境にもやさしく利便性の高いコンパクトなまちづくりを支えるために、都市計画道路の整備によるバスの走行環境の改善やバス停までのアクセス向上などにより、駅への利便性を高め、自家用車から公共交通利用への転換を促進します。
- ・交差点改良など局所的かつ即効的な対策を進め、効率的・効果的に自動車交通流の円滑化を推進します。
- ・一定幅員以上の幹線道路の整備にあたっては、周辺市街地への環境影響を低減するため、道路緑化を進めるとともに、低騒音舗装等の道路構造の改善に努めます。
- ・南部地域の道路沿道の環境改善を図るため、沿道環境改善事業の推進に努めます。

②交通需要マネジメントの推進

- ・臨海部企業の従業員の通勤等に関して、公共交通機関の利用を促進するなど、マイカー通勤の抑制を図ります。
- ・首都高速横羽線を走行する大型車等を湾岸線へ誘導する環境ロードプライシングについて、関係機関との連携により普及拡大を図ります。

③交通の低炭素化の促進

- ・燃料電池自動車や電気自動車等の次世代自動車の普及促進及び利用環境の整備に向けた取組を推進します。
- ・エコドライブの普及に向けた取組を推進します。

(3) 地域環境対策の推進

- ・用途地域等の地域地区の指定にあたっては、市民の健康や安全な生活環境の維持を図るため、環境との調和に配慮した土地利用の誘導に努めます。
- ・都市施設の整備や市街地開発事業の実施にあたっては、地域の環境特性を十分把握し、周辺環境との調和や大気汚染、水質汚濁、悪臭、騒音・振動、雨水流出、廃棄物の増加、風環境等による環境影響への配慮に努めます。
- ・工場跡地等の大規模な土地利用転換にあたっては、周辺市街地との調和や環境改善等に資する計画的な土地利用の誘導に努めます。また、有害物質等による土壌汚染対策の事業者等の適切な取組を指導します。
- ・一定規模以上の建築物等の建築にあたっては、あらかじめ大気、水、土、生物等への影響の回避又は低減を図り、良好な環境の保全に努めるよう、事業者等の環境配慮を適切に誘導します。
- ・土地の区画形質の変更を伴う大規模な開発行為に対しては、周辺の環境特性や土地利用と整合するよう、緑地や生物の生息環境への配慮や水質汚濁、雨水流出、廃棄等による環境への影響の配慮を適切に誘導します。
- ・工場や事業所等からの大気汚染、悪臭、水質汚濁、土壌汚染、騒音・振動等の公害を防止するため、事業者等の適切な取組を指導します。

(4) 持続可能な循環型のまちをめざした取組の推進

①環境に優しい循環型のまちづくり

- ・持続可能な循環型のまちの実現に向けて、より一層の環境負荷の低減を図るため、市民・事業者・行政の協働による発生抑制、再使用、再生利用の取組を推進します。
- ・川崎エコタウン立地企業における資源循環等の取組を支援し、環境調和型まちづくりを推進します。
- ・首都圏における消費地である本市の特徴と強みを活かして、国産木材の利用促進・普及を図ります。

②廃棄物処理施設の適正な立地による資源循環のまちづくり

- ・廃棄物処理施設は、処理区域の広がり、人口の分布、施設の特性等を勘案して、都市計画決定により設置することを原則とします。
- ・廃棄物の処理について、適正かつ安定的に処理施設を稼働させるとともに、長期的な視点で適切な処理施設の更新を進めます。
- ・廃棄物処理施設のうち、橋処理センターについては、老朽化による更新に伴い、資源化処理施設の機能を備えた複合的ごみ施設として整備を進めるとともに、堤根処理センターについては、更新に向けた取組を進めます。
- ・民間事業者による廃棄物処理施設の立地にあたっては、資源の再生利用による循環型社会の構築の観点や周辺市街地への環境影響を考慮し適切に誘導します。
- ・浮島において、市内で発生する一般廃棄物の焼却灰や公共工事の建設発生土等を適切に受入・処分するため、廃棄物埋立護岸等の施設について、適切な管理に努めます。

2 川崎らしい緑と水の骨格の形成をめざします

(1) 市域の骨格を形成する緑・水の保全と活用

- ・多摩丘陵の広域的な広がりの中で、麻生区黒川、岡上、早野の「緑と農の3大拠点」をつなぐ樹林地を「多摩丘陵軸」として、多摩川崖線の樹林地を「多摩川崖線軸」として位置づけ、緑地保全に関わる様々な制度を活用するとともに、近隣自治体等と連携し、その保全に努めます。
- ・本市の骨格を形成する多摩川を「多摩川軸」として位置づけ、潤いのある街なみを形成する大切な環境資源として、その保全・再生等に努めます。
- ・国際港として海の玄関口となる臨海部を「東京湾軸」として位置づけ、運河や多摩川河口の広大な水域を活かした港湾緑地の整備や事業所緑化の誘導に努めます。
- ・これらの自然的環境資源を市域の骨格を形成する「みどり軸」として位置づけ、広域的な視点を踏まえた緑の保全、創出に努めます。
- ・地域の核となる富士見公園や等々力緑地、生田緑地等の大規模な公園緑地、まとまりのある緑地や農地、都市緑化などを重点的に推進する地区などを、「みどり拠点」と位置づけ、それぞれの多彩な機能を高め、安全で快適な暮らしを支える緑のまちづくりの推進に努めます。

(2) 計画的な公園・緑地の配置の方針

①環境保全の視点による公園・緑地の配置の方針

- ・緑のネットワークを形成し、都市気象の緩和、二酸化炭素などの温室効果ガスの吸収や騒音の防止などを図るとともに、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間の確保や身近な自然とのふれあいの場の提供など、環境保全の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。

②レクリエーションの視点による公園・緑地の配置の方針

- ・緑とオープンスペースの確保や市民が快適に利用できるスポーツ・レクリエーション施設の確保、身近な憩い・交流の場の確保の視点から、計画的な公園・緑地の配置に努めます。

③防災の視点による公園・緑地の配置の方針

- ・都市の防災機能の向上により、安全で安心できる都市づくりを図るため、災害時等に避難地や復旧・復興の拠点となり得る公園・緑地の計画的な配置に努めます。
- ・災害時における一時避難場所となり得る身近な住区基幹公園等については、特別緑地保全地区、生産緑地地区、市民防災農地、公益施設などと連続性を持たせながら適性に配置することに努めます。

④都市景観の視点による公園・緑地の配置の方針

- ・空間的な広がりを持つ多摩川、歴史的な文化遺産である二ヶ領用水や中小の河川、多摩丘陵台地に存する樹林地、多摩川に沿って点在する果樹園を主体とした生産緑地地区等は、良好な田園的景観を醸しだしていることから、これらの緑地については、郷土的景観を構成する緑地として保全に努めます。
- ・市街地においては、地域の景観構成の核となるよう公園緑地を配置し、公共施設緑化、街中や河川流域の地域緑化を推進し、街なみ景観の形成に努めます。
- ・臨海部における事業所緑化を促進するとともに、水辺景観と調和した緑地の配置に努めます。

(3) 「農」のある風景の保全

- ・麻生区黒川、岡上、早野の農業振興地域は、「緑と農の3大拠点」として、優良な農地の保全に努めるとともに、生物多様性の保全や環境学習の場の確保、耕作放棄地の解消の観点から、まとまりある樹林地の保全と谷戸に介在する農地の一体的な保全に努め、里地里山環境の保全と「農ある風景」の保全をめざします。
- ・麻生区黒川、岡上、早野の農業振興地域は、農業生産の場として、また、農業者や市民と協働した観光交流型農業に向けて、グリーンツーリズムを取り入れた地域農業の活性化を進めます。
- ・高津区久末の台地に広がる農地と樹林地は、「農と緑のふれあい拠点」として、地域の振興と併せた一体的な保全に努めます。

(4) 緑と水のネットワークの形成

- ・多摩丘陵などの「みどり軸」や大規模公園などの「みどり拠点」を事業所の緑、住宅地の緑、街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、「緑と水のネットワーク」の形成をめざします。

3 緑を保全・創出・活用し、地域の特色を活かした緑のまちをめざします

(1) 多摩丘陵の緑の保全と育成

- ・多摩丘陵の一角に位置する多摩川崖線を始めとした緑地は、野鳥や昆虫などの小動物の生息空間や市民の生活に潤いを与える貴重な自然環境であることから、緑地総合評価に基づいて、地権者の協力を得ながら、「特別緑地保全地区」や「緑の保全地域」の指定、「緑地保全協定」の締結、ふれあいの森（市民緑地）として借地契約の締結等、様々な緑地保全施策を活用し、保全に努めます。
- ・「特別緑地保全地区」等に指定された緑地については、良好な自然環境を維持していくために、植生管理や生物多様性の保全といった観点から、市民と協働して「保全管理計画」を策定し、里山ボランティア等の市民の活動を支援し、保全管理に努めます。
- ・一定規模以上の開発が行われる場合には、事業者や地権者に対して、緑地保全施策への協力を求めていくとともに、開発対象区域内の自然的環境の保全への配慮の助言・指導を行います。
- ・多摩丘陵における緑の保全・再生・創出・活用にあたっては、本市域が首都圏の貴重な自然環境である多摩・三浦丘陵の一角を形成していることから、関係自治体との連携を深め、広域的な取組を促進します。

(2) 地域特性を活かした特色ある公園・緑地の整備

①大規模公園・緑地の整備

「総合公園」である富士見公園、等々力緑地、生田緑地、王禅寺ふるさと公園や「都市緑地」である菅生緑地等の大規模公園・緑地は、本市の緑の骨格を形成する「緑の拠点」として、地域特性を踏まえ、個性と魅力のある整備を進め、維持管理に努めます。

②地域の核となる公園の整備

- ・人口密度や誘致圏域、地域特性等に配慮しながら、利用者のニーズを踏まえた魅力ある公園・緑地の整備に努めます。
- ・地域の核となる「地区公園」、「近隣公園」は、少子高齢社会における子育てや健康増進の場など、多世代の交流が可能な地域コミュニティの場として、老朽化した公園は、市民参加により整備計画を策定し、公園の再生に努めます。
- ・地域の身近な「街区公園」は、借地公園制度などの整備手法を活用しながら、地域のニーズに沿った特色ある公園の整備に努めます。
- ・公園施設の長寿命化を図るとともに、公園の再整備にあたっては、市民参加による地域のニーズを踏まえた魅力ある公園づくりに努めます。

③協働による身近で安全な公園づくりと活用の促進

- ・身近な公園・緑地は、地域コミュニティ形成の場として柔軟な活用を図るとともに、公園の維持管理や利用調整を行う「管理運営協議会」等を地元組織し、住民主体による身近な緑の育成活動を支援します。

④多様な公園・緑地の整備・保全

- ・緑ヶ丘霊園、早野聖地公園は、墓地の安定供給を図るとともに、緑地保全や生物多様性の保全及びレクリエーション機能をあわせ持つ墓園整備を進めます。
- ・再開発等の整備の機会をとらえて、都市景観の向上や歩行者等の休息・交流等のための「広場」の配置に努めます。
- ・都市林については、林相や土地の形態などに応じて、自然環境の保護、保全、復元に配慮した整備を市民協働により図ります。
- ・環境保全機能や災害時の安全な避難路、避難地などが期待できる「緑道緑地」の配置に努めます。
- ・臨海部において、東扇島地区や水江町緑地の整備、東扇島地区・千鳥町地区の港湾緑地等の利用促進を推進するとともに、浮島1期地区の緑地整備を検討します。

⑤長期未整備公園・緑地の整備・見直し

- ・長期未整備となっている都市計画公園・緑地については、区域の一部に市街地を含み事業の推進に支障をきたすとともに、長期にわたる制限を課している事例も見られることから、地域ニーズや社会情勢、市域全体としての公園・緑地のあり方等を踏まえつつ、区域の見直しや整備に向けた取組を進めます。

(3) 市街地緑化の推進

①拠点地区等における重点的な緑化の推進

- ・広域拠点や地域生活拠点及び川崎臨海地区は、都市緑化を効果的かつ効率的に推進するため、「緑化推進重点地区」として位置づけ、市民、事業者と協働して策定した緑化推進重点地区計画に基づき、公共施設の緑化や民有地の緑化などを促進します。

②公共空間や公共施設、民有地の緑化の推進

- ・再開発等の大規模な土地利用転換にあたっては、「緑化指針」等に基づき、敷地内緑化の推進と緑のネットワーク化など、緑の創出を適切に誘導します。
- ・一定幅員以上の幹線道路において、道路緑化に努めるとともに、沿道の街なみ景観の向上・改善に取り組む住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・街路樹の適切な維持管理を進めるとともに、街なみ景観や歩行者の通行に支障をきたしている狭あい歩道に植樹された街路樹の樹種、管理のあり方を検討し、良好な街路樹ネットワークの形成をめざします。
- ・市街地においては、学校・庁舎などの公共公益施設の緑化に努めるとともに、市民や事業者との協働により、生垣緑化や駐車場緑化、屋上緑化、壁面緑化、事業所緑化などの民有地の緑化を促進し、環境や景観の向上に寄与する市街地の緑化の推進に努めます。
- ・工場を始めとした事業所の緑化を促進するとともに、地域環境の維持・保全を促進します。
- ・民有地における地域緑化を促進するため、地区計画等を活用した適切な緑地の保全・創出の誘導を図ります。
- ・レクリエーション機能や広域的な交流機能を持つ民間のレジャー施設の豊かな緑地の維持・保全を促進します。

③市民協働による市街地緑化の促進

- ・遊休地となっている公共事業予定地や街かどのオープンスペース等を活用して、花壇の設置を進めるなど、市民の発意による主体的な緑化活動を支援します。
- ・住民からの申請に基づき「地域緑化推進地区」を認定し、住民の発意による主体的な地域緑化の活動を支援するとともに、「緑化地域」などの新たな緑化推進施策の取組を進めます。

④臨海部の緑化の推進

- ・臨海部では、港湾緑地の整備を進め、市民が集う魅力ある港づくりを進めるとともに、大規模な土地利用転換の機会をとらえて、親水空間に配慮した緑地の整備を検討し、緑と水のネットワークの形成をめざします。

(4) 都市農地の保全と活用

- ・多摩川沿いの平野部や丘陵部に点在する優良な農地は、都市における新鮮な農産物の供給地として、さらに、良好な景観の形成や水源の涵養などの緑地としての機能、火災の延焼防止や一時的な避難場所などの防災機能、市民農園などのレクリエーション機能、農業体験を通じて食に対する理解を深める福祉・教育機能など、多面的な機能を持っていることから、良好な都市環境の形成に資する一団の優良な農地は、生産緑地地区への指定を促進し、一層の保全に努めます。
- ・都市農地の保全・活用を進めるために、農家が指導を行う体験型農園や市民農園など市民が「農」に親しむことができる仕組みづくりや市民の農業理解を促進するためのPR等に取り組むとともに、市民や大学、企業等の多様な主体との連携を図ります。
- ・農家・農業団体と連携した地産地消の取組を促進し、「農」のあるまちづくりによる都市農業の振興を図ります。
- ・地域の防災性の向上をめざして、農家の協力により、災害復旧活動支援の場となる「市民防災農地」の登録を進めるとともに、農家や市民への制度の周知を通じて、農地の活用に努めます。
- ・農業の営農環境を維持するとともに、農地と住宅地が調和した良好な市街地の形成をめざして、農家の営農意向や宅地化意向を踏まえ、住民の発意による優良な農地の集約化と良好な住環境を形成する地区計画等の土地利用ルール策定や、地権者による土地区画整理事業等を支援します。
- ・安全・安心な環境保全型農業の推進、さらに、「農ある風景」の保全等の農業振興施策と連携し、農家地権者や住民等の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

4 暮らしの中に息づく水辺空間を育みます

(1) 流域を視野に入れた総合的な治水対策と健全な水循環系の構築

- ・多摩川水系、鶴見川水系において、流域の保水・遊水機能の確保や、流域一体となった総合的な治水対策をめざします。
- ・河川については、都市の安全性を高めるため、河川整備や適切な維持管理により、治水機能の向上等を図るとともに、自然環境や社会環境、景観や水質、親水などに配慮した、人と自然に優しい河川づくりをめざします。
- ・多摩川沿いの地域の治水安全性を高め、流域の市街地の良好な住環境を形成するために、国による高規格堤防の整備と連携し、多摩川の自然資産を活用した、市街地と河川敷が一体利用できる空間形成をめざします。

(2) 多摩川の水辺空間の保全と活用

- ・貴重な環境資源である多摩川は、本市の骨格を形成する「多摩川軸」として位置づけ、多くの市民が楽しみ憩える環境の創出をめざして、多摩川やニヶ領用水などの貴重な資源を有効に活用し、市民活動団体やNPO、国などとの協働・協調の取組により、魅力ある水辺空間づくりを推進します。
- ・多摩川は、都市計画緑地として指定されているとともに、一部は、風致地区にも指定されており、治水安全度の向上と、かけがえのない自然の恵みの次世代への継承、健全な水循環系の実現を図る流域全体を視野に入れた総合的な治水対策、生物多様性の保全回復をめざす「多摩川水系河川整備計画」と連携して、川を活かしたまちづくりをめざします。
- ・自然環境や景観の保全、スポーツやレクリエーション、環境学習の場等としての活用をめざし、「新多摩川プラン」を基に、市民活動団体や国などとの協働・協調の取組により、持続可能な魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ・水環境の向上や多自然川づくりの推進などを図るとともに、「多摩川景観形成ガイドライン」に基づく多摩川の水辺景観の保全と沿河市街地を含めた一体的な景観づくりをめざします。
- ・河川敷の施設をわかりやすく案内するための誘導案内板等の整備を進めるとともに、市街地を一体となった身近な多摩川を創出するよう、多摩川へのアクセスの向上に配慮した道路整備を推進します。また、国による高規格堤防の整備等と連携し、誰もが多摩川に行きやすくなるような坂路や階段の整備を促進します。
- ・多摩川河川敷の運動施設やサイクリングコース等は、より多くの市民が集い、利用する場として、快適な河川空間の創出や運動施設の充実、利便性の向上を図ります。
- ・新たな河川空間の利用として、様々な手法を模索するとともに、市街地での開発事業との連携による河川空間の利用促進に向けた検討や、国による高規格堤防事業などにあわせた利用環境の整備を促進します。

(3) 鶴見川流域を視野に入れた水循環系の健全化

- ・鶴見川水系においては、水循環系の健全化を理念とし、洪水安全度の向上、平常時の水量の適正化と水質の改善、流域の自然環境の保全回復、震災・火災時の安全支援、水辺とのふれあいの促進を総合的にマネジメントする「鶴見川流域水マスタープラン」に基づき、国や県などの関係機関と連携して、河川整備や河川環境の改善をめざします。
- ・河川敷や水面などの水辺環境の向上を図るため、動植物の生育・生息空間の保全・再生や緑化の推進などに努めます。

(4) 都市の快適な環境づくりに寄与する河川・港湾の整備

①河川の整備

- ・河川や水路は、市街地に残された貴重な緑と水のオープンスペースとして、河川整備にあたっては、地域の実情に応じて、自然環境や景観に配慮した多自然川づくりの考え方に基づいた施設整備を図るとともに、河川や水路に隣接する道路等の緑化に努めるなど、緑と水のネットワークの形成をめざします。
- ・二ヶ領用水では、水路や周辺景観を保全する取組を推進するとともに、豊かな自然を守り、親しみのある二ヶ領用水をめざした整備を進めます。
- ・渋川では、都市景観の形成や身近な親水施設として、緑豊かで水と親しめ、多様な生物が生息できる空間として、まちづくりと一体的な環境整備を進めます。
- ・河川・水路の潤いある空間づくりにあわせて、水辺空間を活かした沿江市街地の街なみ景観づくりに取り組む住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- ・丘陵部の谷戸には湧水が残されていることから、健全な水循環を回復し、地下水の保全を図るため、地下水涵養の取組、湧水地の整備に努めます。

②港湾の整備

- ・臨海部の活性化に向け、川崎マリエンや東扇島西公園・東公園などの港湾施設の利用を促進する取組を進めます。
また、川崎港の魅力を高めるとともに、臨海部における就労環境等の充実を図るため、開放的な親水空間に配慮した港湾緑地の整備に向けた取組を進めます。

(5) 下水道による良好な循環機能の形成

- ・安全で快適な都市環境を実現するために、浸水対策や水洗化による生活環境の向上、公共用水域の水質保全を図る下水道施設の早期完成をめざします。
汚水整備については、未普及地域の解消に向けた取組を進め、雨水整備については、整備水準を5年確率降雨（時間雨量 52mm）とし、浸水リスクの高い地区では、10年確率降雨（時間雨量 58mm）に対応する対策を進め、浸水被害の軽減を図ります。
- ・計画的な維持管理や老朽化した下水管きよの再整備・水処理センター・ポンプ場における地球温暖化対策・省エネルギー対策などを考慮した設備更新や再構築を進めます。
- ・東京湾や多摩川・鶴見川の水質改善を図るために、合流式下水道の改善を進めるとともに、水処理センターにおける高度処理施設の導入を進めます。

5 個性と魅力にあふれた川崎らしい景観の形成をめざします

(1) 川崎を形づくる骨格を際立たせる景観づくり

- ・市域の骨格を形成する景観要素である、多摩丘陵や多摩川、港湾、二ヶ領用水などを大切にし、その特徴的な骨格を際立たせる景観づくりをめざします。

(2) 個性と魅力ある川崎の顔となる景観づくり

- ・広域拠点、地域生活拠点、臨空・臨海都市拠点等の本市における良好な景観形成の先導的役割をもつ都市拠点は、川崎の都市イメージをつくる顔として、個性と魅力ある表情豊かな景観づくりをめざします。

(3) 地域特性を活かした身近な街なみの景観づくり

- ・地域の自然的資源や歴史的資源、新たにつくられた都市的資源等の地域らしさを発見し、調和させながら受け継いでいくことをめざして、市民の発意による主体的な景観づくりの活動を支援します。

(4) 市民・事業者・行政の協働による景観づくり

- ・優れた景観形成に向けて、市民、事業者、行政がそれぞれの役割を果たすことが求められています。景観形成の主役として、市民の主体的な景観づくりの活動を支援するとともに、景観形成の協力者である事業者に対しては、景観形成施策に基づく事業の実施を誘導します。
- ・行政は、景観形成の総合的な推進役として、また、景観形成の先導的な役割を担うために、景観に配慮した公共空間の整備に努めます。

(5) 来訪者に優しい交流環境の整備と観光を通じたまちづくり

- ・交通アクセシビリティの強化とネットワーク化に向けて、川崎駅周辺の交通結節機能の強化及び羽田・殿町地区等と川崎駅周辺の連携強化をめざすとともに、情報を伝えるためのインフラの充実に向けて、Wi-Fiの快適な通信環境の整備や公共サインの多言語対応を進めていきます。

都市環境方針図



※緑の拠点は現行の緑の基本計画を元に図示しており、今後、緑の基本計画の改定の進行を踏まえ、更新します。

<p style="text-align: center;">— 方針 —</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;">みどり軸</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;">みどり拠点</div> </div> <ul style="list-style-type: none"> 多摩丘陵軸 多摩川崖線軸 多摩川軸 東京湾軸 緑の拠点 緑と農の3大拠点 農と緑のふれあい拠点 緑化推進重点地区 	<p style="text-align: center;">— 基本凡例 —</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路 河川
---	--

IV 都市防災

1 自然災害による被害を軽減するまちをめざします

(1) 震災に配慮した土地利用の推進

①防火地域の拡充

- ・災害時における緊急交通路等として重要な幹線道路の機能確保や都市の不燃化促進等、都市の防災性向上を図るため、防火地域拡大等の効果的な防火対策を検討します。

②オープンスペースの確保

<道路空間の確保>

- ・火災延焼被害の軽減を図るため、延焼遮断機能を有する都市計画道路等の整備を推進します。

<公園・緑地の確保>

- ・公園・緑地は、憩いの場、スポーツ・レクリエーション活動の場であるとともに、震災時には、避難場所や避難路、延焼防止のオープンスペースとして機能し、また、給水車等の緊急車両の配置、救急医療などの救援活動や物資集積等の場所としても重要な役割を果たすことから、既存公園の整備・拡充に努めます。

<市民防災農地の確保>

- ・優良な農地を生産緑地地区に指定し、その保全に努めるとともに、震災時における市民の一時避難場所又は仮設建設用地・復旧用資材置場として、農地所有者の協力のもと農地をあらかじめ「市民防災農地」として登録し、市民の安全確保と円滑な復旧活動に役立てる防災農地の周知・普及を図ります。

<工場等跡地の防災的利用>

- ・大規模な工場や事業所等の土地利用転換に際して、避難地や防災空間の確保等、地域の防災課題を解決する視点から土地利用を適切に誘導します。

③緑化の推進

- ・幹線道路等における植樹帯や街路樹などの樹木は、火災の延焼を防止し、家屋倒壊の際には被害の拡大を抑止するなど、優れた防災機能を有しています。

そのため、幹線道路における街路緑化、学校・庁舎など公共公益施設の緑化を推進するとともに、市民や企業が主体となる事業所緑化、生垣緑化、駐車場緑化など私有地の緑化を支援します。

特に、避難所や避難路では耐火性に優れた樹木を植栽するなど、防災に資する緑のネットワークの形成に努めます。

(2) 震災に強い市街地の形成

①拠点地区等の整備

- ・本市の広域拠点である川崎駅周辺地区・小杉駅周辺地区の交通広場では、防災機能の充実を図るとともに、市街地再開発事業の促進や地区計画等による土地利用の適切な誘導により、防災空間等を確保し、災害に強い都市づくりを進めます。
- ・鷺沼・宮前平駅、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺等の地域生活拠点や交通利便性の高い身近な駅周辺では、市街地再開発事業、土地区画整理事業等の推進により、道路・公園等の都市基盤施設の整備による安全なまちづくりを進めます。

②密集市街地の改善

- ・老朽木造住宅等が密集し、大規模地震時に建物倒壊や火災延焼による被害の恐れがある密集市街地では、防災性の向上に向けて、耐震・耐火性能に優れた建築物への建替えを促進するとともに、地域特性に応じた防災上の課題解決に向けた検討を住民と協働して取り組みます。
- ・密集市街地のうち、重点的な対策の優先度が極めて高い川崎区小田周辺地区及び幸区幸町周辺地区を「重点対策地区」として位置づけ、建物の新築時の耐火性能強化を義務化する新たな防火規制条例と、義務化の対象となる地域住民の負担に配慮した支援制度の拡充をあわせて推進します。
- ・重点対策地区については、防災上の危険性が特に高い地域のうち、一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区として防災再開発促進地区にも指定し、老朽木造建築物等の除却や建て替え、共同化にあわせた建築物の不燃化・耐震化を促進するとともに、道路・公園・広場等の整備を進め、延焼の拡大防止や避難地、避難路の確保をめざします。
- ・密集市街地においては、建築基準法の接道要件を満たさない敷地が存在していること等により、建て替え等の更新が進まず、防災面をはじめ住環境の改善が難しい状況にあるため、連担建築物設計制度等の活用などを検討し、住環境の改善に努めます。

③建築物の耐震化の促進

- ・地震時の建築物の倒壊等による被害を未然に防止し、市民の生命や財産を保護するため、昭和56年以前に建築された耐震性の不足する住宅や特定建築物等の民間建築物に対し、耐震診断、耐震改修等に係る支援を行い、建築物の耐震化を促進します。
- ・災害時に基幹道路に求められる救命救助・消火活動・救援物資の輸送等の機能を維持するため、災害時に通行を確保すべき道路を指定し、対象となる沿道建築物の耐震診断を義務化するなど、沿道建築物の耐震化を促進します。

④臨海部の安全性向上

- ・臨海部の石油コンビナート地域には、危険物・高圧ガス施設等が集中的に存在し、大規模地震が発生した場合には、火災等の発生が予想され、周囲へ被害が波及する恐れがあることから、大規模石油タンクの耐震性強化等の取組を進めます。また、土地利用転換に際して緑地及び不燃化施設の立地などを促進するとともに、立地企業と協力して災害に強い都市づくりに努めます。

(3) 地盤被害の軽減

- ・がけ崩れなどの土砂災害による被害を最小限に抑えるため、神奈川県による急傾斜地崩壊危険区域の指定や土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の指定、さらには周辺の自然環境に配慮した急傾斜地崩壊防止工事の実施等について、連携して取り組んでいきます。
- ・がけ崩れによる建築物の倒壊や人身への直接的な被害を防止するため、災害危険区域を指定し、居室を有する建築物の安全対策を適切に誘導します。
- ・宅地造成工事規制区域に指定されている区域では、宅地造成に伴う災害を防止するために、宅地造成等規制法に基づき、宅地造成工事の適切な指導に努め、危険宅地の解消に努めます。
- ・地震による宅地への影響の調査を実施するなど、大規模盛土による造成地の震災被害軽減の取組を推進するとともに、がけ崩れ等による被害を未然に防止するため、老朽化した擁壁の改修等を促進します。

(4) 浸水被害の軽減

①河川の整備

- ・局地的な集中豪雨の多発や都市化の進展に伴い、浸水被害の増大が想定されているため、計画的な河川改修や、雨水貯留浸透施設の設置促進等により、まちの治水安全度の向上をめざします。
- ・神奈川県が管理し、市が工事する一級河川、市が管理・工事する準用河川、普通河川については、時間雨量 50 mmに対応できる整備を推進します。さらに、重要な河川においては、重要な河川においては、将来計画の時間雨量概ね 90mmの降雨に対応した堤防や護岸の整備を検討します。また、護岸等の河川管理施設の老朽化に対応するため、計画的な修繕・更新に努めます。
- ・特定都市河川の鶴見川流域では、鶴見川流域水害対策計画に基づき、雨水貯留浸透施設の設置等を促進し、目標対策量の確保に努めます。
- ・二ヶ領本川の抜本的治水対策として、五反田川の水を分水し、多摩川に直接放流する五反田川放水路の整備を進めます。
- ・平瀬川支川では、平瀬川支川改修基本計画に基づき、自然環境に配慮し、地域住民が水に親しめる、洪水に強い安全な川づくりを進めます。
- ・多摩川河口から国道1号線付近までの区間において、国による高規格堤防の整備と併せた市街地整備事業等を誘導することで、多摩川沿江市街地の安全性の向上を図ります。
- ・河川水を災害時における消火用水や生活用水として利用する防災施設の設置に努めます。

②浸水対策

- ・下水道の雨水整備については、整備水準を5年確率降雨（時間雨量 52 mm）とし、浸水リスクの高い地区では10年確率降雨（時間雨量 58 mm）に対応する対策を進め、浸水被害の軽減を図ります。
- ・局地的な集中豪雨などによる浸水被害が発生していることから、重点化地区における雨水管きょや貯留管などの整備を推進します。
- ・河川流域の保水・遊水機能の向上を図るため、流域の優良な農地や良好な緑地の保全、雨水浸透施設や透水性・保水性舗装の整備などを進めます。
- ・総合的な治水・浸水対策として、雨水の流出量を抑制し、地域の浸水安全度を向上させるため、学校や公園などの公共施設における雨水流出抑制施設の設置を進めるとともに、一定規模以上の開発行為や建築行為の際には、雨水貯留浸透施設設置の指導等により、降雨時に雨水が一気に下水や河川に流出しないよう、雨水流出抑制を促進します。

③港湾施設の整備

- ・高潮等の浸水被害から後背地を防護するため、海岸保全基本計画に基づき、海岸保全施設を整備するとともに、適切な維持管理を推進します。
- ・大規模災害時における緊急物資等の輸送機能を確保するため、千鳥町及び東扇島における耐震強化岸壁の整備を進めます。

2 災害時における都市機能の維持と質の高い復興を可能にするまちをめざします

(1) 都市機能の防災性の向上

①交通環境の整備

- ・災害時の被害を軽減するため、関係機関との連携による鉄道施設や道路施設の耐震化を促進するとともに、都市全体の復旧、復興を牽引する防災性の高い交通ネットワークの形成をめざします。
- ・災害発生時の救出・救助活動や救援物資の輸送等を円滑に行うため、緊急輸送道路の整備を推進するとともに、市民や道路利用者への周知や機能の確保に向けた沿道建築物の損壊を防ぐ取組を推進します。
- ・市民生活において重要な生活道路などにおける橋りょうの耐震対策を進めます。
- ・道路や橋りょうなどの道路施設について、適切な管理に努めるとともに、今後、多くの施設が更新時期を迎えることから、定期的な点検や予防保全の考え方による計画的な維持管理を適切に進め、施設の機能確保を図ります。
- ・電柱の倒壊や電線の切断による道路の寸断を防ぐため、国の動向を踏まえるとともに、川崎市無電柱化整備基本方針に基づき、円滑かつ効率的な無電柱化の推進を図ります。

②ライフラインの整備

- ・老朽化した水道施設や下水道施設の更新、液状化対策を含めた施設の耐震化を計画的に推進します。
- ・ライフライン事業者等の多様な主体との協働・連携による災害時の燃料確保や応急対策等の取組を促進します。

③災害対策拠点の整備・活用

- ・川崎市役所本庁舎について、災害対策活動の中核拠点としての耐震性能を確保するための建替えを行い、機能性や経済性、環境、文化、まちづくりなどにも配慮した庁舎の整備に取り組みます。
- ・首都圏における基幹的広域防災拠点として機能する東扇島東公園を活用し、防災性の向上をめざします。

(2) 公共施設への再生可能エネルギーの導入

- ・防災拠点となる公共施設等において、再生可能エネルギーの導入を図り、都市の低炭素化と自立分散型エネルギー化の取組を推進するとともに、災害時における機能維持を可能とする仕組みの構築をめざします。

(3) 質の高い復興対策の推進

- ・柔軟な復興対策が可能となるよう発災前の復興準備を行い、都市復興の迅速化をめざすとともに、都市復興のプロセス等を市民と共有し、予防と復興への機運醸成や復興準備のさらなる質的向上を図ります。

3 安全に避難できるまちをめざします

(1) 地域防災拠点及び避難所の整備

①地域防災拠点の整備

- ・市立中学校を地域防災拠点として位置づけ、避難者の収容機能のほか、情報収集伝達機能、物資備蓄機能、応急医療救護機能等を有する施設として整備を図ります。

②避難所の整備

- ・地域防災拠点及び市立小学校、高等学校等の避難所について、生活の場を失った被災者の臨時的な生活の場となるよう、施設の耐震性などの安全性を確保するとともに、施設の更新等に合わせて、災害時要援護者に配慮したバリアフリー対策に努めます。

③消防署の整備

- ・老朽化した消防署等の整備を進め、総合的な災害対応力の充実・強化を図ります。

④安全対策の推進

- ・高層ビル、地下街、ターミナル駅の安全確保対策を検討し、建築物所有者に対して安全対策を促進します。
- ・大規模災害に伴う公共交通への集中回避に向け、一斉帰宅の抑制の周知や帰宅困難者用一時滞在施設の確保等の帰宅困難者対策の取組を推進するとともに、駅における物資の確保や運行情報の伝達手法の検討など、緊急時に備えた取組を促進します。
- ・防災関連の施設や災害時に的確に情報伝達を行うための情報通信システム等を整備し、本市の災害対応力及び地域防災力の向上を図ります。
- ・災害時の円滑な避難をめざし、広域避難場所^(※)や避難所の耐震化など、安全に避難できる場所の確保に努めます。

※) 川崎市内の広域避難場所

- ・多摩川河川敷、川崎競馬場、川崎競輪場、川崎球場、富士見公園、大師公園、小田公園、御幸公園、等々力緑地、中原平和公園、リハビリテーション福祉センター、市民プラザ、橘処理センター、緑ヶ丘霊園、県立東高根森林公園、稲田公園、生田緑地、西菅公園、菅馬場公園、王禅寺ふるさと公園

⑤津波避難対策の推進

- ・津波からの一時的な避難のため、堅固な中・高層建物を利用した津波避難施設の指定・周知を図ります。

(2) 避難路の安全性の確保

①避難路のネットワーク

- ・地域防災拠点や避難所等への安全な避難路のネットワークを確保していくために、幹線道路沿道市街地の不燃化の促進や緑道の活用を検討するとともに、住民の発意による生活道路の安全性の点検、地区計画や建築協定等を活用した自主的な建物壁面の後退のルールづくりなど、住民の主体的な防災まちづくり活動を支援します。

②ブロック塀等の転倒防止

- ・ブロック塀等の倒壊を防止するために、教育施設等の公共施設については、既存のブロック塀の補強やフェンス化等の改善に努めます。また、民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのある物については改善の意識醸成や指導等に努めるとともに、住民の発意による地区計画や建築協定等を活用した生垣化のルールづくりなど、住民の主体的なまちづくり活動を支援し、安全対策を促進します。

③落下物防止対策

- ・地震動における建築物の窓ガラスや外壁、広告物等の破損落下による危険を防止するため、所有者又は管理者に対する改修の指導や啓発に努めます。
また、公共建築物については、建築物の窓ガラス、外壁、看板等についての落下防止対策に努めます。

4 自助・共助により被害を軽減するまちをめざします

(1) 防災知識の普及による防災意識の向上

- ・地震による被害想定や洪水、土砂災害等の災害に関するハザードマップや災害情報を一元化した「かわさきハザードマップ」を活用し、地域における災害リスクについて、広く地域住民や事業者への周知を進め、防災意識の向上を図ります。
- ・災害への対応は公助だけでなく、自助・共助（互助）の取組が重要になることから、災害時における協力体制を整えるとともに、災害への備えについての周知・啓発を行い、地域でお互いに助け合う仕組みづくりに取り組むことで、地域防災力の向上を図ります。
- ・洪水のおそれがある場合に土のう等による対策が講じられるよう、市内の水防倉庫に水防用資器材を補完するなどの地域の水防活動を支援する取組を推進し、地域防災力の強化に努めます。

(2) 地域住民との協働による防災まちづくりの推進

- ・建物倒壊、火災延焼被害のリスクが高い地区において、町会、自治会、自主防災組織等を中心とした地域住民との協働による防災まちづくりを推進し、地域課題の抽出・共有を図るとともに、対策の検討とその実現に向けた地域住民主体の防災活動を支援し、地域防災力の向上をめざします。

都市防災方針図



— 方針 —

- 緊急交通路
- 第1次緊急輸送路
- 第2次緊急輸送路
- ⊙ 基幹的広域防災拠点
- ⊙ 密集市街地の改善に向けた重点対策地区
- ⊙ 協働による防災まちづくりの推進地区

— 基本凡例 —

- ★ 市役所・区役所
- 地域防災拠点(中学校)
- 広域避難場所
- 河川
- 駅 鉄道

第5部 生活行動圏別の沿線まちづくりの考え方

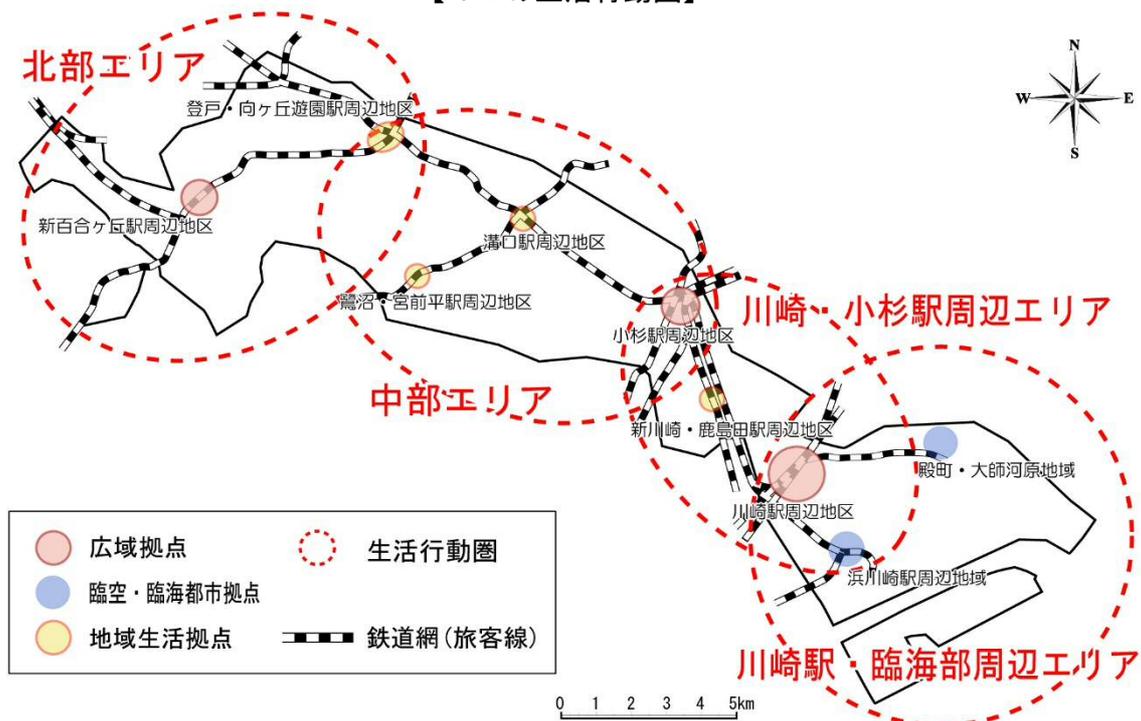
I 生活行動圏の沿線まちづくりの基本的な考え方

1 生活行動圏の沿線まちづくりの考え方について

市民の身近な日常生活は、住まいを起点に、近隣地域から身近な駅やターミナル駅周辺など、鉄道に沿ったエリア（行動圏）で展開していることから、市民の行動圏に着目した4つの行動圏域ごとに、鉄道を主軸とした、身近な地域が連携する沿線まちづくりの考え方を示します。

- ・これまで取り組んできた拠点地区での多様な都市機能集積等によるまちづくりの効果が、効率的かつ効果的に身近な地域に波及するよう、市民の生活行動の軸である鉄道を中心に、環境にやさしく、鉄道沿線や身近な地域が相互に連携した一体的なまちづくりを促進します。
- ・そこで、エリア内における交通特性や拠点地区、地域資源の分布等の地域特性を活かしながら、鉄道沿線の特徴や動向に着目した、まちづくりの考え方を示します。
- ・ここに示す考え方は、さらなる少子高齢化に伴う社会的要請を見据えた身近なまちづくりを進める上で、生活行動圏を踏まえた機動的なまちづくりや市民主体のまちづくりの場面で活用していきます。

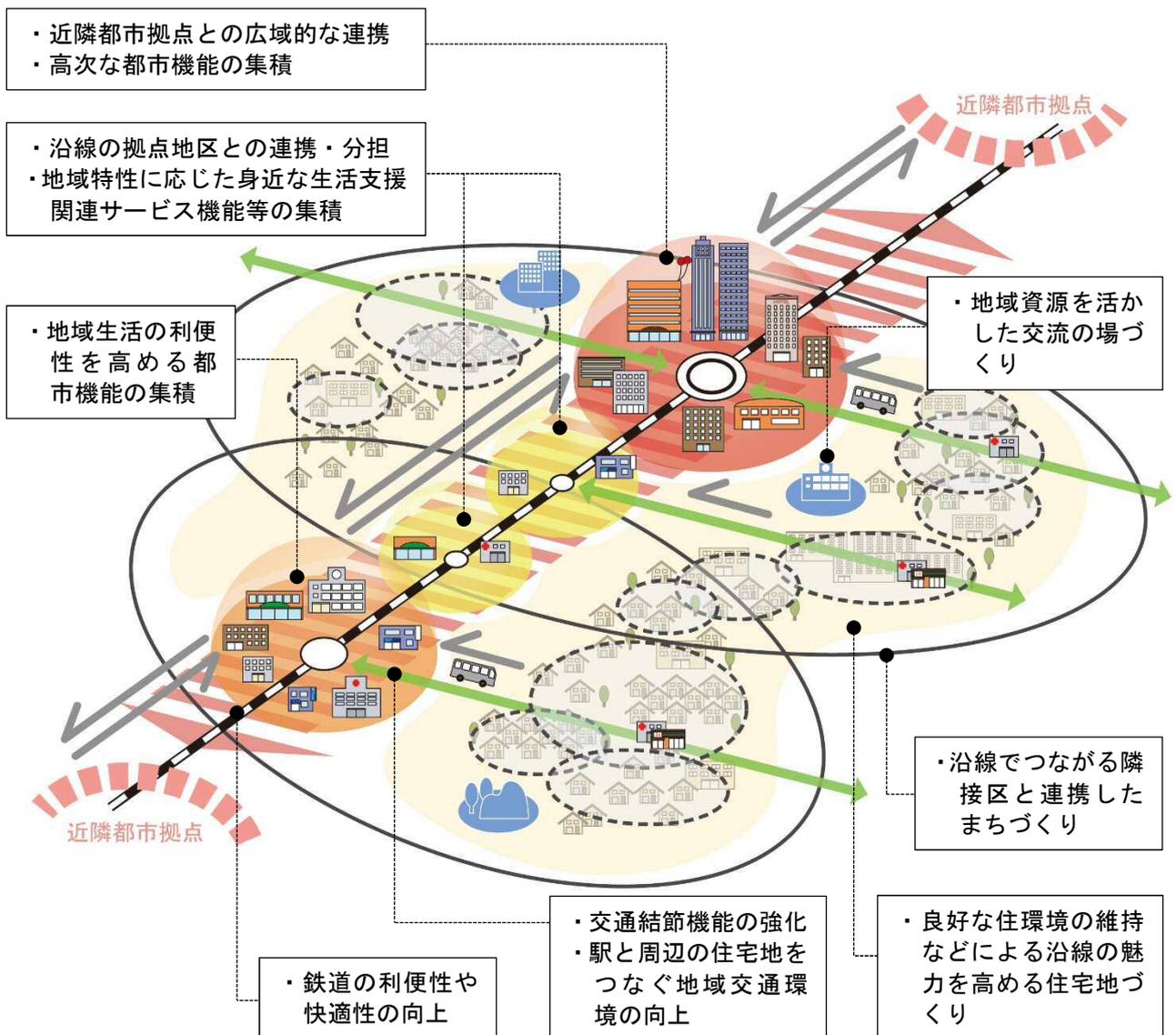
【4つの生活行動圏】

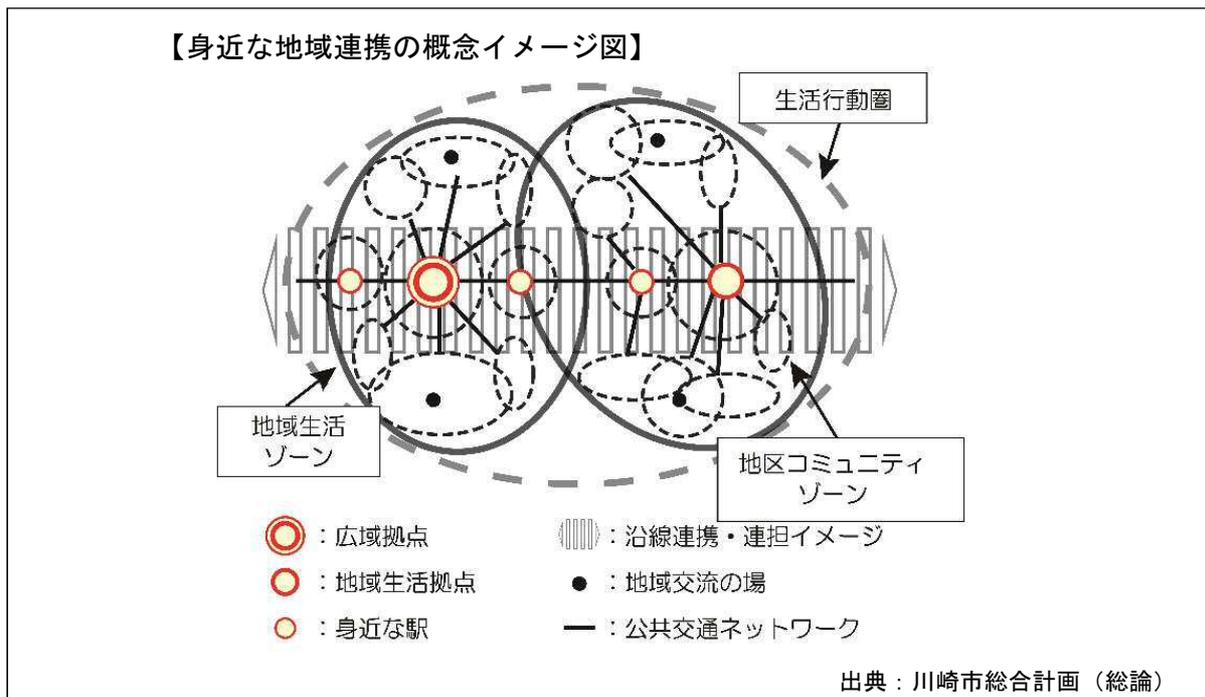


2 生活行動圏の沿線まちづくりイメージ

- ・鉄道の利便性の向上を図るとともに、その沿線では、近隣都市拠点との広域的な連携や、エリア内での都市機能の連携・分担を見据え、拠点地区の都市機能の向上を図ります。
あわせて、身近な駅周辺においても日常生活を支える商業や生活支援関連サービス機能等の集積を図り、沿線全体の一体性を高め、さらなる都市機能の向上を図ります。
- ・駅や駅周辺に集積する都市機能を周辺の住宅地から利用しやすい環境とするため、駅と周辺の住宅地等をつなぐ地域交通環境の向上を図るとともに、周辺の住宅地においても、良質な住環境の維持や地域特性に応じた住環境の良質化など、多様な世代の居住につながる新たな住まいや住まい方の誘導を図ります。
あわせて、地域資源を活かした交流の場づくりなど、様々な地域課題に対応した住民主体のまちづくり活動の促進を通じ、生活行動圏の魅力づくりをめざします。

【生活行動圏の沿線まちづくりイメージ図】





■拠点等

● 広域拠点	生活行動圏の中心となる拠点
○ 地域生活拠点	拠点地区を補完し、地域生活ゾーンの中心となる拠点
○ 身近な駅周辺	拠点地区と鉄道沿線につながる身近な駅

■軸・ネットワーク

⇄ 都市軸	沿線まちづくりを推進するうえで、基幹となる軸（拠点地区を含む鉄道沿線の地域）
⇄ 公共交通ネットワーク	駅や駅周辺と居住地等を結ぶ身近な地域交通ネットワーク

■地域間連携

← 人の動き	買い物や通勤等の日常的な人の動き
--------	------------------

■圏域

○ 地域生活ゾーン	ターミナル駅等を中心とした概ね行政区の単位
○ 地区コミュニティゾーン	住まいを起点とした町内会や自治会などの地域の基礎的な単位。 居住地の魅力を高める、防犯・防災や街なみづくり、地域の見守り、地域ぐるみの緑化の活動など、地域固有の課題やテーマに応じた身近なまちづくり活動を行う範囲

■その他

● 地域資源	自然的資源や歴史・文化的資源、大学、産業集積などの地域の特性に応じた沿線の魅力となる資源
--------	--

居住地の魅力を高めるまちづくりの例



住宅団地では…

老朽化した団地の再生や高齢者の見守り・支援等のまちづくりの取組など



密集市街地では…

密集市街地における地域住民との防災・減災のまちづくりの取組など



高齢化の進む

住宅地では…

住宅地の空き家を活用した多様な世代の交流の活性化の取組など

II 川崎駅・臨海部周辺エリア

川崎駅を中心に広がる、JR南武支線及び京急大師線沿線と臨海部を有する概ね川崎区を含む範囲



1 川崎駅・臨海部周辺エリアの特徴

(1) 市民の行動

- ・エリア内における市民の買い回り品の購入や娯楽・レジャー等を目的とした行動は、川崎駅周辺が多く利用されており、市民の行動圏は、エリア内の移動が多い傾向となっています。
- ・通勤においては、都心方面や横浜方面へと市民の行動圏が広がっていますが、川崎駅周辺や臨海部に向かうエリア内の移動が多い傾向となっています。
- ・就業地としての臨海部を有し、近隣都市や他のエリアからも臨海部に向かう移動が多くみられます。

(2) エリア内の交通特性と拠点地区

①交通特性

ア 鉄道ネットワーク

- ・川崎駅周辺と臨海部を結ぶ鉄道路線として、JR南武支線（尻手駅から浜川崎駅）と京急大師線（京急川崎駅から小島新田駅）があります。

イ バス等の交通ネットワーク

- ・京急大師線とJR南武支線に挟まれた地域を中心に、川崎駅から臨海部の工業地域に接続する放射状の路線バスネットワークが形成されています。
- ・川崎駅から臨海部までの移動には、乗換えが必要なことや鉄道の運行本数等の状況から、路線バスの利用が多くみられます。
- ・臨海部は、製造・研究・物流等の多様な企業や施設が数多く立地している就業地のため、川崎駅からのバス利用は、特に通勤時間帯での集中度合が高くなっています。

②拠点地区

ア 広域拠点：川崎駅周辺地区

- ・JR川崎駅西口を中心とした老朽住宅団地や大規模な工場跡地等の土地利用転換による、中枢業務機能を有する都市機能や広域的な商業施設の集積が進められ、広域的な集客機能の強化が進められています。

イ 臨空・臨海都市拠点：殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域

- ・殿町・大師河原地域では、キングスカイフロントを中心として、ライフサイエンス・環境分野の研究機関等の集積が進められています。
- ・浜川崎駅周辺地域では、大規模な工場跡地等の土地利用転換により、商業、都市型住宅等の都市機能の集積が進められ、更に広域的な視点から求められる機能の導入や土地利用転換の動向を視野に入れながら、活力ある拠点形成に向けたまちづくりが進められています。

(3) 京急大師線・JR南武支線等

① 鉄道沿線の主な拠点地区

- ・京急大師線によって、広域拠点である川崎駅周辺地区と臨空・臨海都市拠点である殿町・大師河原地域とがつながっています。また、JR南武支線には、臨空・臨海都市拠点である浜川崎駅周辺地域が位置しています。

② 鉄道沿線の人口動態

- ・川崎駅を中心とした地域、京急大師線沿線の周辺地域、小田栄地区等において人口が増加しており、特に京急大師線沿線では、今後も人口増加が見込まれています。
- ・一方で、既に人口減少や高齢化が進展している地区もみられます。

③ 鉄道沿線の動向

- ・京急大師線は、連続立体交差事業による、安全性の向上や道路交通の円滑化に向けた取組を進めています。また、鉄道沿線での工場跡地等から都市型住宅への土地利用転換により、駅利用者が増加しています。
- ・JR東日本と、川崎市で包括連携協定を結んでおり、JR南武支線においては、小田栄駅の新設に伴う列車の増発や駅周辺の整備が図られるなど、鉄道沿線の利便性・快適性の向上やイメージアップに向けた取組を進めています。
- ・臨海部の交通ネットワークの充実に向け、東海道貨物支線貨客併用化や川崎アプローチ線の新設等の検討を進めています。

(4) 土地利用

- ・臨海部の埋立地を中心に、工場等の工業系土地利用が多くを占め、産業が集積しています。埋立地以外の市街地では住宅系土地利用や商業系土地利用が多く、住宅地の多くでは、戦災復興土地区画整理事業が行われ、道路等が整備されていますが、JR南武支線沿線等の一部の地域では、戦前に形成された市街地が残っている地域もあります。
- ・京急大師線沿線は、東海道の宿場町として発展してきた川崎宿や川崎大師の門前町として発展してきた大師地区等の歴史的な資源を有しています。
- ・自然的土地利用の割合が他のエリアに比べ、低い傾向にありますが、東京湾や多摩川の大規模な水辺空間や大規模公園である富士見公園等の資源を有しています。
- ・居住地には、都心方面の就業者と臨海部を主としたエリア内の就業者が居住する特徴があります。
- ・平坦地が広がっているため、駅へのアクセスは、自転車も多い傾向となっています。

2 川崎駅・臨海部周辺エリアの課題

① 拠点等の整備とその効果の効果的・効率的な波及

- ・本エリアの拠点地区である川崎駅周辺地区、殿町・大師河原地域及び浜川崎駅周辺地域による都市機能の集積効果や整備効果を高めるとともに、その効果を効果的・効率的にエリア全体に波及させていくため、拠点整備と連携した鉄道沿線の取組が必要となります。

② 交通環境の利便性の維持・活用

- ・エリア内には、市民生活や企業活動を支える川崎駅を中心とした鉄道、路線バス等の公共交通ネットワークが形成されています。これらの交通環境を活かし、サービスの向上等による公共交通の利用促進を図るとともに、こうした交通環境をまちづくりに活かしていくことが必要となります。

③ 地域資源の活用

- ・臨海部における羽田空港との近接性や、産業集積や物流拠点機能を活かしたまちづくりを進めていくことが必要となります。

- ・地域資源の活用による多様な交流の創出を図るため、東京湾や多摩川等の自然的資源、東海道の街なみ、川崎大師等の歴史的な資源及び企業の情報発信施設等を、本エリアの特徴的な地域資源として、まちづくりに活かしていくことが必要となります。

④市街地環境の改善

- ・戦前に形成された市街地では、狭あい道路や木造住宅が多く、特にJR南武支線沿線は密集市街地が市域で最も集中していることから、市街地環境の改善が必要となります。

⑤臨海部の持続的発展

- ・臨海部においては、引き続き、我が国を代表する産業拠点の形成に向け、羽田空港や川崎港等、陸海空の交通結節機能等を活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や、研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野等の先端産業の集積・創出、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点の形成などによる持続的な発展が必要となります。また、臨海部の持続的発展に向け、産業活動や就業者の通勤等を支える公共交通の機能強化が必要となります。

3 川崎駅・臨海部周辺エリアの都市構造

(1) 鉄道		京浜急行大師線、JR南武支線、JR東海道線、 JR京浜東北線、京浜急行本線、JR鶴見線 東海道貨物支線（構想）
(2) 地域生活ゾーンの形成		概ね川崎区
(3) 拠点地区	①広域拠点	川崎駅周辺地区
	②臨空・臨海都市拠点	殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域
(4) 主な施設等	①身近な駅 (拠点地区以外)	京浜急行大師線：港町駅、鈴木町駅、川崎大師駅、 東門前駅、産業道路駅、小島新田駅 JR南武支線：尻手駅、八丁畷駅、川崎新町駅、 小田栄駅
	②病院 (一般病床 300 床以上)	川崎市立川崎病院、日本鋼管病院
	③産業・研究開発	臨海部、キングスカイフロント
	④歴史的資源	川崎大師、東海道
	⑤公園緑地 (市民健康の森含む)	多摩川緑地、富士見公園、大師公園、桜川公園、 東扇島西公園、東扇島東公園、浮島町公園、ちどり公園
	⑥その他	市営住宅：川崎区 12か所 (京町、大島 等) 教育文化会館、プラザ大師、プラザ田島、 競馬場、競輪場、富士通スタジアム川崎、 東海道かわさき宿交流館、大師河原水防センター かわさきマリエン

【川崎駅・臨海部周辺エリアの地域特性】



凡例

-  鉄道
-  広域幹線道路
-  路線バス (100本以上/日)
-  主な病院 (一般病床300床以上)
-  主な産業・研究開発
-  主な公園・緑地
-  市営住宅
-  文化施設等
-  商店街・街道
-  土地区画整理事業
-  耕地整理
-  その他、宅地開発
※5ha以上の開発許可等。
一部工業跡地利用(2ha以上)含む
-  市域・行政区
- H22土地利用**
-  農地
-  山林
-  河川・水路・水面
-  公園・広場・緑地等

4 川崎駅・臨海部周辺エリアのまちづくりの考え方

(1) 広域拠点（川崎駅周辺地区）

- ・都心から放射状に延びる主要な鉄道路線が複数乗り入れる本市の中心的なターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点（品川・横浜等）の都市機能を意識しながら、中枢業務機能や広域的な商業、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積や良質な都市型住宅を誘導し、羽田空港に隣接する本市の玄関口にふさわしい市内外から人を呼びこむことができる活力と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

(2) 臨空・臨海都市拠点（殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域）

- ・殿町・大師河原地域は、羽田空港との近接性を活かし、都市計画道路殿町羽田空港線の整備等による羽田空港との連携強化に取り組むとともに、高度な研究開発機能や企業の集積を図り、臨海部の持続的発展を先導する活力ある拠点の形成をめざします。
- ・浜川崎駅周辺地域は、広域的な視点から求められる機能導入や土地利用転換の動向を視野に入れながら、活力ある拠点の形成をめざします。

(3) 身近な駅周辺／鉄道沿線

- ・鉄道沿線の拠点地区と連携することで機能の分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積をめざします。
- ・歴史的な資源である東海道、川崎大師及び企業の情報発信施設等を活かした街なみづくりや建物の更新、リニューアル等により地域交流の場の形成を促進するなど、既存ストックを活かしたまちづくりの推進をめざします。
- ・老朽建築物の更新等により、新たな住宅や住まい方の誘導を図るとともに、鉄道駅周辺における高い利便性を活かし、多様な世代が居住できる環境整備の促進をめざします。
- ・駅の機能更新等により、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・鉄道の利便性や快適性の向上を促進します。

(4) 臨海部

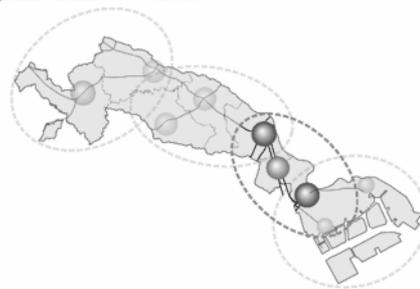
- ・本市経済を牽引し、就業地でもある臨海部では、付加価値の高い、活力ある産業集積の促進などにより、国際的な課題解決に貢献する、環境と調和した産業の持続可能な発展をめざすとともに、人材育成や多様な就業が可能な社会の実現をめざします。
- ・陸海空の結節点として、総合的な物流拠点機能の形成により、川崎港が首都圏の産業の競争力を高めるとともに、本市の産業活動を支え、地域経済や市民生活の安定・向上に貢献することをめざします。
- ・川崎駅周辺地区と臨海部を結ぶ路線バスや鉄道などの既存ストックを活かした公共交通の機能強化を段階的に進めることにより、近隣都市や他のエリアからも人が集まる広域的な就業地を支え持続的な発展に寄与する利便性の高い公共交通網の構築をめざします。

(5) エリア全般

- ・本エリアにおける地域特性や交通環境を考慮し、サービスの向上による公共交通の利用促進を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・多摩川や港湾緑地等の地域資源を活かし、アクセスの向上や魅力の発信を通じ、広域的な交流の場の形成をめざします。
- ・路線バスを維持・活用し、誰もが快適に移動できるまちづくりをめざします。
- ・老朽建築物の更新等により、新たな住宅や住まい方の誘導を図ります。
- ・密集市街地における地域住民との防災・減災まちづくりの取組を進めます。
- ・臨海部の就業者などの居住を支える住環境の向上を図ります。

Ⅲ 川崎・小杉駅周辺エリア

J R南武線沿線等の地域で、幸区、中原区を含む範囲



1 川崎・小杉駅周辺エリアの特徴

(1) 市民の行動

- ・エリア内に川崎駅・小杉駅周辺地区の2つの広域拠点があり、住民の活動の選択の幅が大きく、買回り品の購入や娯楽・レジャー、文化・スポーツ活動等の行動は、エリア内の移動が大半を占めています。
- ・通勤においては、都心方面や横浜方面へと市民の行動圏が広がっています。

(2) エリア内の交通特性と拠点地区

①交通特性

ア 鉄道ネットワーク

- ・J R南武線が、川崎駅から多摩地域方面へと伸び、市内の南部地域と北部地域をつないでおり、それと接続するように市域を放射方向に貫き、都心方面、横浜方面と川崎駅、武蔵小杉駅をつなぐJ R東海道線、東急東横線等によって広域的なネットワークが形成されています。

イ バス等の交通ネットワーク

- ・川崎駅・武蔵小杉駅を中心に、鉄道沿線から離れた住宅地に接続する路線バスのネットワークが形成されています。

②拠点地区

ア 広域拠点：川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区

- ・川崎駅周辺地区では、J R川崎駅西口を中心とした老朽住宅団地や大規模な工場跡地等の土地利用転換による、中枢業務機能を有する都市機能や広域的な商業施設の集積が進められ、広域的な集客機能の強化が進められています。
- ・小杉駅周辺地区では、駅前広場や道路等の整備にあわせて、商業・業務・医療・都市型住宅等の都市機能の集積が進められています。

イ 地域生活拠点：新川崎・鹿島田駅周辺地区

- ・大規模な操車場跡地の活用により、「新川崎・創造のもり」を核とした、ものづくり・研究開発機能の集積が進められています。

(3) J R南武線等

①鉄道沿線の主な拠点地区

- ・J R南武線によって、広域拠点である川崎駅周辺地区と小杉駅周辺地区とがつながっています。

②鉄道沿線の人口動態

- ・J R南武線沿線では、川崎駅・小杉駅周辺の広域拠点を中心に人口が増加していますが、将来的には、一部の地域で人口減少が見込まれています。

- ・エリア内のJR南武線沿線では、高齢者の増加が見込まれています。

③鉄道沿線の動向

- ・JR東日本は、南武線を「東京メグループ」の一部と位置づけ、他の鉄道路線との結節点を多く持つ東京圏の環状路線群の一つとして、輸送サービスの改善を図るとともに、川崎市と包括連携協定を結び、沿線のイメージアップに向けた取組を進めています。
- ・JR南武線の尻手駅から武蔵小杉駅間において連続立体交差事業による、交通の円滑化や歩行者、自転車等の安全・安心な通行環境の形成を図っています。

(4) 土地利用

- ・本エリアでは、住宅系土地利用が多く、住宅地では、震災後、臨海部の工業都市としての発展に伴い、居住の受け皿として急速に市街化が進展したため、狭あい道路や木造住宅が多い密集市街地が存在する一方で、鉄道沿線の操車場跡地や工場跡地等の低未利用地の土地利用転換により市街地の更新が進む地域も存在します。
- ・鉄道沿線には、地域住民の活動・交流の場となる商店街等があり、また居住地としての需要の高さから住宅系土地利用が多くなっています。
- ・JR南武線沿線は、「新川崎・創造のもり」をはじめとした研究開発機関や高度なものづくり産業が集積し、世界的企業などが立地する就業地となっており、また、夢見ヶ崎公園等の自然的資源や歴史・文化的資源が立地しています。
- ・自然的土地利用の割合が他の生活行動圏に比べ、低い傾向にあり、多摩川の河川敷や夢見ヶ崎公園等のまとまりある緑は、地域の貴重な自然的資源となっています。
- ・本エリアは、多摩川と横浜市に挟まれた地勢から市域の幅が狭く、駅勢圏が多くを占めています。更に平坦地が広がっているため、駅へのアクセスは、徒歩や自転車の割合が多い傾向となっています。

2 川崎・小杉駅周辺エリアの課題

①拠点等の整備とその効果の効率的・効率的な波及

- ・本エリアは、川崎駅周辺と小杉駅周辺の2つの広域拠点とそれらをつなぐ地域生活拠点である新川崎・鹿島田駅周辺地区を有しており、これら拠点における都市機能の集積効果や整備効果を高めるとともに、その効果を効率的・効率的にエリア全体に波及させていくため、拠点整備と連携した鉄道沿線の取組が必要となります。

②交通環境の利便性の向上

- ・鉄道によって地域が分断されていることから、住民の快適性・利便性を高める交通環境の形成が必要となります。

③地域資源の活用

- ・地域資源の活用による多様な交流の創出を図るため、多摩川、夢見ヶ崎公園等の自然的資源、JR南武線沿線に立地する企業等を本エリアの特徴的な地域資源として、まちづくりに活かしていくことが必要となります。

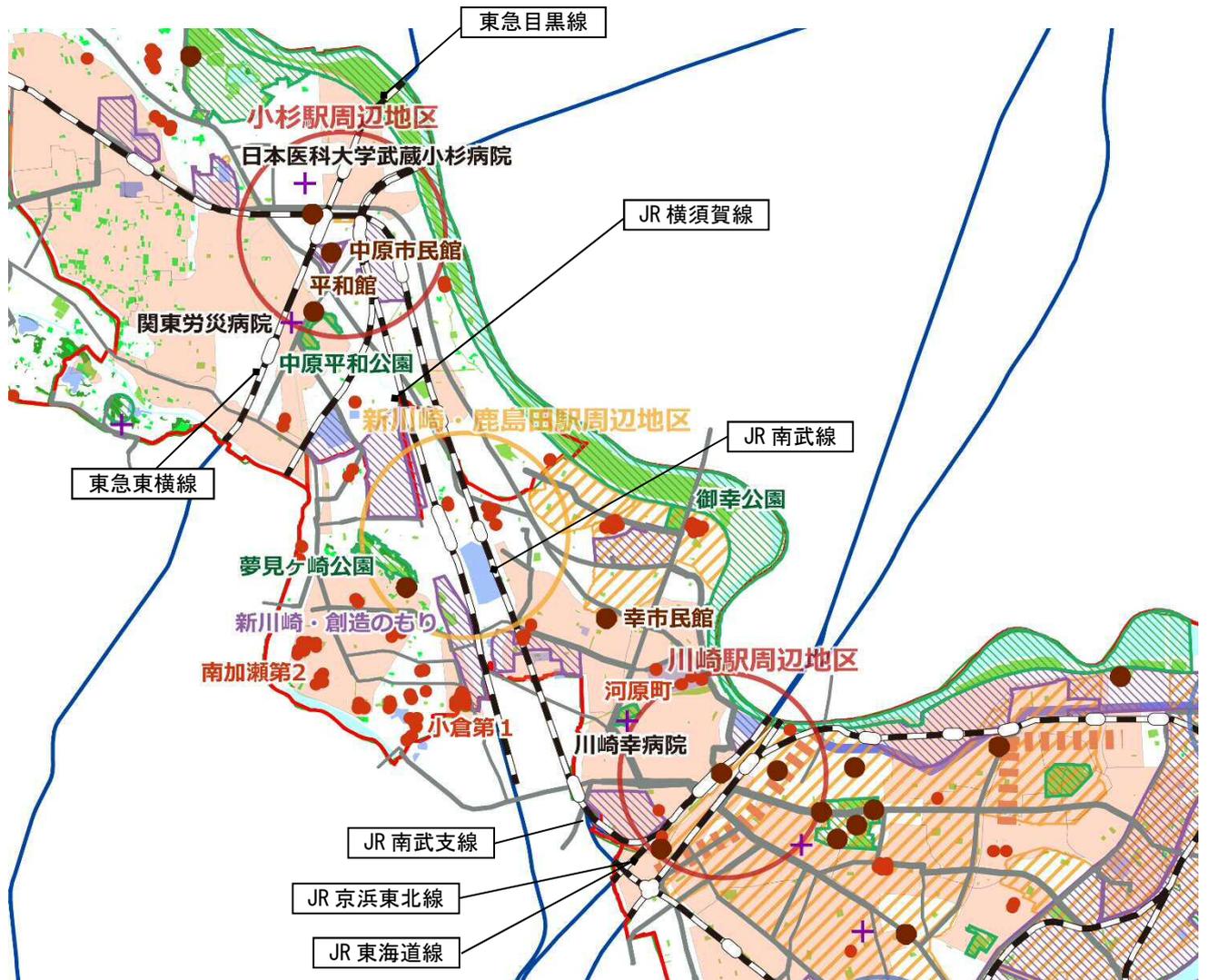
④市街地環境の改善

- ・狭あい道路や木造住宅が多い密集市街地において、市街地環境の改善が必要となります。また、工場等の土地利用転換等があった際には適切な誘導等のまちづくりが必要となります。

3 川崎・小杉駅周辺エリアの都市構造

(1) 鉄道		J R 南武線、J R 南武支線、J R 東海道線、 J R 京浜東北線、J R 横須賀線 東急東横線、東急目黒線
(2) 地域生活ゾーンの形成		概ね幸区域及び中原区域
(3) 拠点地区	①広域拠点	川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区
	②地域生活拠点	新川崎・鹿島田駅周辺地区
(4) 主な施設等	①身近な駅 (拠点地区以外)	J R 南武線：尻手駅、平間駅、向河原駅 東急東横線：新丸子駅、元住吉駅
	②病院 (一般病床 300 床以上)	川崎幸病院、日本医科大学武蔵小杉病院、 関東労災病院
	③産業・研究開発	新川崎・創造のもり
	④公園緑地 (市民健康の森含む)	多摩川緑地、夢見ヶ崎公園、御幸公園、中原平和公園
	⑤その他	市営住宅：幸区 19 か所 (小倉第 1、河原町、南加瀬第 2 等) 中原区 7 か所 (宮内 等) 幸市民館、中原市民館、平和館

【川崎・小杉駅周辺エリアの地域特性】



凡例

- +— 主要鉄道
- 路線バス (100本以上/日)
- + 主な病院 (一般病床300床以上)
- ▨ 主な産業・研究開発
- ▨ 主な公園・緑地
- 市営住宅
- 文化施設等
- ▨ 土地区画整理事業
- ▨ 耕地整理
- ▨ その他、宅地開発
※5ha以上の開発許可等。
一部工業跡地利用(2ha以上)含む
- ▭ 市域・行政区
- H22土地利用
- 農地
- 山林
- 河川・水路・水面
- 公園・広場・緑地等

4 川崎・小杉駅周辺エリアのまちづくりの考え方

(1) 広域拠点（川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区）

- ・川崎駅周辺地区は、都心から放射状に延びる主要な鉄道路線が複数乗り入れる本市の中心的なターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点（品川・横浜等）の都市機能を意識しながら、中枢業務機能や広域的な商業、文化・交流、行政等の高次な都市機能の集積や良質な都市型住宅を誘導し、羽田空港と隣接する本市の玄関口にふさわしい市内外から人を呼びこむことができる活力と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。
- ・小杉駅周辺地区は、都心から放射状に延びる主要な鉄道路線が複数乗り入れる本市の主要なターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点（渋谷・横浜等）の都市機能を意識しながら、商業・業務、文化・交流、医療・福祉、教育、研究開発、子育て支援、防災・安全等の様々な都市機能のコンパクトな集積を図り、市内外から人を呼びこむことができる個性と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

(2) 地域生活拠点（新川崎・鹿島田駅周辺地区）

- ・本市における主要な鉄道駅としての特性を活かすとともに、J R南武線の連続立体交差事業を契機として、鉄道沿線の川崎駅周辺地区及び小杉駅周辺地区等と連携し、土地利用の機動的な誘導及び市街地開発事業等の推進により、多様な都市機能や研究開発機能、良質な都市型住宅等の集積を図り、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成をめざします。

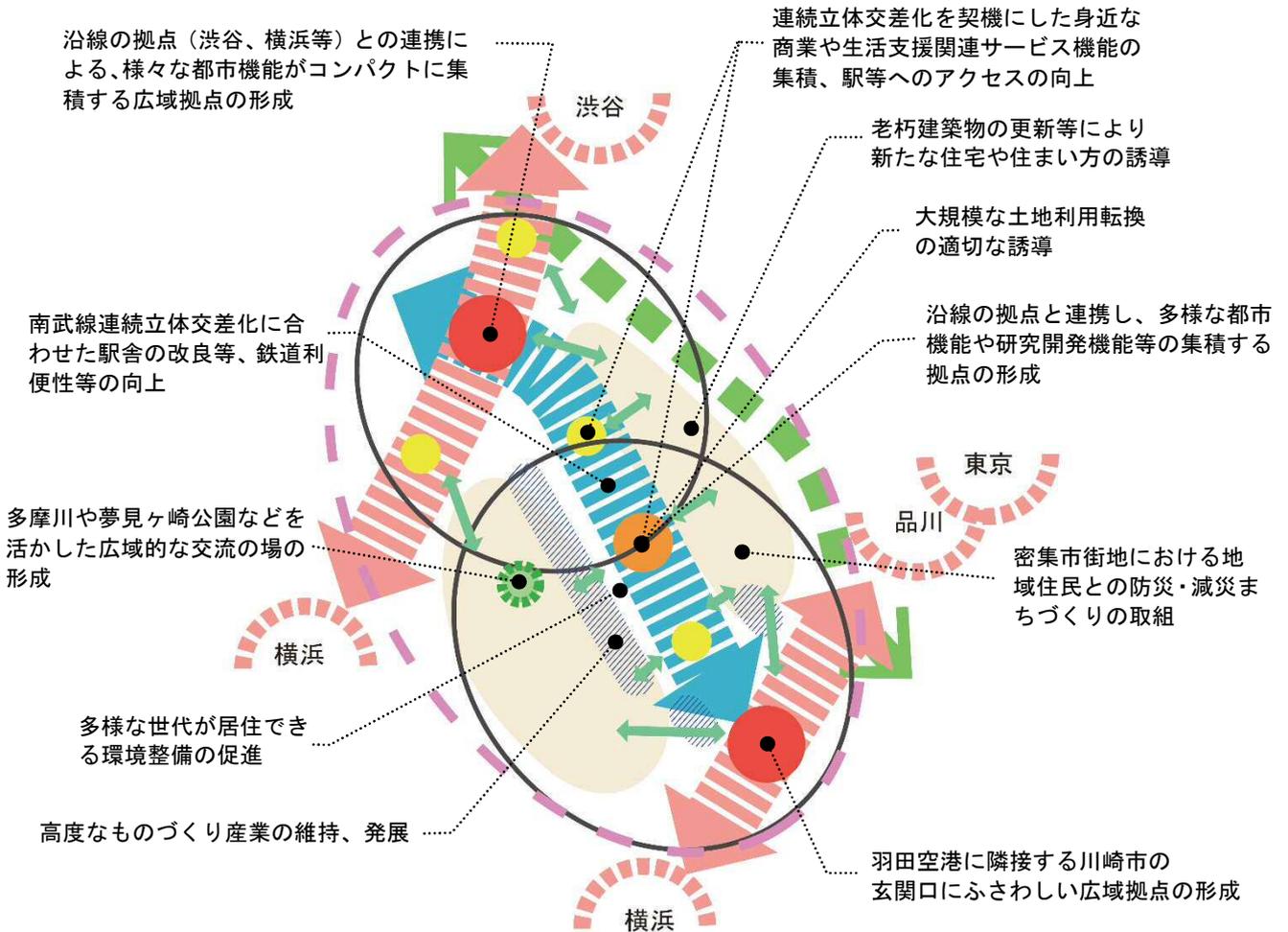
(3) 身近な駅周辺／鉄道沿線

- ・鉄道沿線の拠点地区と連携することで機能の分担を図り、南武線の連続立体交差事業を契機として、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積をめざします。
- ・J R南武線沿線の高度なものづくり産業が集積している地域特性を活かし、産業の維持、発展を支援、鉄道沿線の魅力の向上をめざします。
- ・建物の更新やリニューアル等により、新たな住宅や住まい方の誘導を図り、また、鉄道駅周辺における高い利便性を活かし、多様な世代が居住できる環境整備の促進をめざします。
- ・J R南武線の連続立体交差事業等による、高齢者等に配慮した歩行者の移動の円滑化を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・J R南武線連続立体交差化に合わせた駅舎の改良など、鉄道の快適性や利便性の向上をめざします。

(4) エリア全般

- ・本エリアにおける地域特性や交通環境を考慮し、サービスの向上による公共交通の利用促進を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・多摩川や夢見ヶ崎公園等の地域資源を活かし、アクセスの向上や魅力の発信を通じ、広域的な交流の場の形成をめざします。
- ・大規模な土地利用の更新等においては、地域特性を踏まえながら、地域課題の改善につながる土地利用転換を適切に誘導します。
- ・老朽建築物の更新等により、新たな住宅や住まい方の誘導を図ります。
- ・密集市街地における地域住民との防災・減災まちづくりの取組を進めます。

【川崎・小杉駅周辺エリアのまちづくり概念イメージ図】

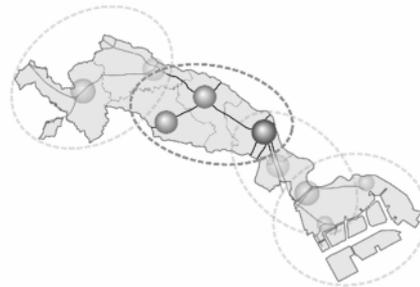


凡例

- | | | | |
|--|--|---|---|
|  広域拠点 |  都市軸（放射方向） |  生活行動圏 |  主な公園・緑地 |
|  地域生活拠点 |  都市軸 |  地域生活ゾーン |  主な産業・研究開発 |
|  身近な駅周辺 |  駅や駅周辺へのアクセスの向上 | |  多摩川 |
| | | |  平たん部居住地 |

IV 中部エリア

東急東横線、田園都市線沿線等の地域で、中原区、高津区及び宮前区を含む範囲



1 中部エリアの特徴

(1) 市民の行動

- ・通勤や買い物等の市民の行動圏は、東急東横線、東急田園都市線に沿って、渋谷方面や横浜方面に広がっているほか、JR南武線に沿って川崎駅方面にも広がっています。
- ・市民の買回り品の購入や娯楽・レジャー等を目的とした行動は、都心方面や横浜方面の近隣都市の利用が多い傾向となっています。

(2) エリア内の交通特性と拠点地区

①交通特性

ア 鉄道ネットワーク

- ・放射方向に市域を貫き、都心方面から横浜方面へと延びる東急東横線と東急田園都市線によって広域的な鉄道ネットワークが形成されており、市域を縦断するJR南武線が武蔵小杉駅と溝の口駅でこれらの鉄道路線と接続しています。
- ・東急東横線と東急田園都市線の鉄道利用者が多く、都心方面と横浜方面を結ぶ重要な鉄道路線となっています。

イ バス等の交通ネットワーク

- ・武蔵小杉駅等の拠点地区や東急田園都市線の各駅などから、沿線の住宅地等を経由し、他の鉄道路線の駅や大型病院等のバスターミナルに接続する路線バスのネットワークが形成されています。
- ・山坂が多く、駅勢圏に比べ本エリアの奥行きが広いとため、路線バスによる駅へのアクセスが多くみられます。

②拠点地区

ア 広域拠点：小杉駅周辺地区

- ・駅前広場や道路等の整備にあわせて、商業・業務・医療・都市型住宅等の都市機能の集積が進められています。

イ 地域生活拠点：溝の口駅周辺地区、鷺沼・宮前平駅周辺地区

- ・溝の口駅周辺地区では、交通結節機能の強化や商業・業務、文化機能の集積に向けた取組が進められています。
- ・鷺沼・宮前平駅周辺地区では、交通結節機能の強化や商業・業務・文化等の諸機能の集積に向けた取組が進められています。

(3) 東急東横線・東急田園都市線等

①鉄道沿線の主な拠点地区

- ・東急東横線、東急田園都市線の鉄道沿線には、我が国の代表的な文化発信地である渋谷駅や横浜駅があり、それらの拠点では、大規模な業務施設や商業施設等の高次の都市機能の集積がみられます。

- ・東急田園都市線における市民の行動では、隣接都市の二子玉川駅やたまプラーザ駅の利用割合が高い傾向にあり、それらの駅では、大規模な業務施設や商業施設等の都市機能の集積がみられます。

②鉄道沿線の人口動態

- ・市外を含めた鉄道沿線全体では、今後、人口減少の進展が見込まれている一方で、市内の東急田園都市線沿線では人口増加が見込まれています。
- ・エリア内の鉄道沿線では、急激な高齢者の増加が見込まれています。

③鉄道沿線の動向

- ・東急電鉄と川崎市で包括協定を結び、鉄道を主軸とする駅を中心としたまちづくりと鉄道沿線の特性に応じた利便性の充実、暮らしを支える持続可能なまちづくりに向けた取組を進めています。

(4) 土地利用

- ・本エリアでは、住宅系土地利用が多く、特に東急田園都市線沿線では、鉄道の延伸とあわせて一体的に形成された住宅地が広がっており、また、鉄道沿線から離れた市街地では、主に戸建て住宅を中心とした住宅地が形成されています。
- ・中小工場の集積地がある中で、工業跡地が住宅に転用され、住工混在が進展しています。
- ・J R南武線・東急東横線沿線には、工業都市としての本市の発展を支えた古くからの住宅地が形成されています。
- ・市内では、中原街道、大山街道等の歴史・文化的資源が東急東横線、東急田園都市線沿線に残されています。
- ・自然的土地利用の割合が他の生活行動圏に比べ高く、多摩川の河川敷や多摩川崖線の樹林地、等々力緑地、二ヶ領用水等の豊かな自然的資源を有しています。
- ・都市農地が多く存在し、生産緑地が他のエリアより多く指定されています。

2 中部エリアの課題

①拠点等の整備とその効果の効率的・効率的な波及

- ・本エリアの拠点地区である小杉駅周辺地区、溝口駅周辺地区及び鷺沼・宮前平駅周辺地区の都市機能の集積効果や整備効果高めるとともに、その効果を効率的・効率的にエリア全体に波及させていくため、拠点整備と連携した鉄道沿線の取組が必要となります。
- ・鉄道沿線の近隣都市拠点である二子玉川駅及びたまプラーザ駅等の都市機能の集積から生じる様々な需要を捉らえた沿線まちづくりが必要となります。

②交通環境の利便性の向上

- ・本エリアは奥行きが広く、高低差のある丘陵部に住宅地が広く分布しているため、駅からの距離や地形、道路環境の特性等も考慮したうえで、市民の生活を支える身近な駅へのアクセスの向上が必要となります。
- ・J R南武線や東急田園都市線の一部駅では、ピーク時の旅客集中によるホーム上の混雑が生じており、混雑緩和に向けた対策が必要となります。

③地域資源の活用

- ・地域資源の活用による多様な交流の創出を図るため、多摩川や多摩川崖線の樹林地、二ヶ領用水等の自然的資源や大山街道・中原街道の歴史的な街なみ等を、本エリアの特徴的な地域資源として、まちづくりに活かしていくことが必要となります。

④高齢化等が進む地区への対応

- ・東急田園都市線の延伸とあわせて一体的に形成された市街地では、同時期に同世代の入居が進んだため、今後急激な高齢化や建物の高経年化が進行することが懸念され、その対応が必要となります。

3 中部エリアの都市構造

(1) 鉄道	東急東横線、東急田園都市線、JR南武線、JR横須賀線、東急目黒線、東急大井町線、	
(2) 地域生活ゾーンの形成	概ね中原区域、高津区域及び宮前区域	
(3) 拠点地区	①広域拠点	小杉駅周辺地区
	②地域生活拠点	溝口駅周辺地区、鷺沼・宮前平駅周辺地区
(4) 主な施設等	①身近な駅 (拠点地区以外)	東急東横線：新丸子駅、元住吉駅 東急田園都市線：二子新地駅、高津駅、梶が谷駅、 宮崎台駅 JR南武線：武蔵中原駅、武蔵新城駅、津田山駅、 久地駅
	②病院 (一般病床300床以上)	帝京大学医学部附属溝口病院、虎の門病院分院、 日本医科大学武蔵小杉病院、関東労災病院、 川崎市立井田病院
	③産業・研究開発	かながわサイエンスパーク
	④公園緑地 (市民健康の森含む)	多摩川緑地、等々力緑地、中原平和公園、 東高根森林公園、緑ヶ丘霊園、菅生緑地、井田山緑地、 春日台公園
	⑤その他	市営住宅：中原区 7か所 (宮内 等) 高津区 24か所 (蟹ヶ谷槍ヶ崎、千年新町、野川東、 久末 等) 宮前区 12か所 (有馬第2、高山、南平、鷺ヶ峰 等) 中原市民館、高津市民館、宮前市民館、平和館 川崎市市民ミュージアム、大山街道ふるさと館、 二ヶ領せせらぎ館、橘樹官衙遺跡群

4 中部エリアのまちづくりの考え方

(1) 広域拠点（小杉駅周辺地区）

- ・都心から放射状に延びる主要な鉄道路線が複数乗り入れる本市の主要なターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点（渋谷・横浜等）の都市機能を意識しながら、商業・業務、文化・交流、医療・福祉、教育、研究開発、子育て支援、防災・安全等の様々な都市機能のコンパクトな集積を図り、市内外から人を呼びこむことができる個性と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

(2) 地域生活拠点（溝口駅周辺地区、鷺沼・宮前平駅周辺地区）

- ・溝口駅周辺地区は、本市における主要な駅としての特性を活かすとともに、隣接都市（二子玉川等）との連携・調和のもと、商業・業務、文化、良質な都市型住宅等の諸機能の集積を図るとともに、歴史的・文化的資源や地域に密着した商店街等を活かした、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成をめざします。
- ・鷺沼・宮前平周辺地区は、本市における主要な駅としての特性を活かすとともに、隣接都市（たまプラーザ等）との連携・調和のもと、商業・業務、文化、良質な都市型住宅等の諸機能の集積及び交通結節機能の強化を図り、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成をめざします。

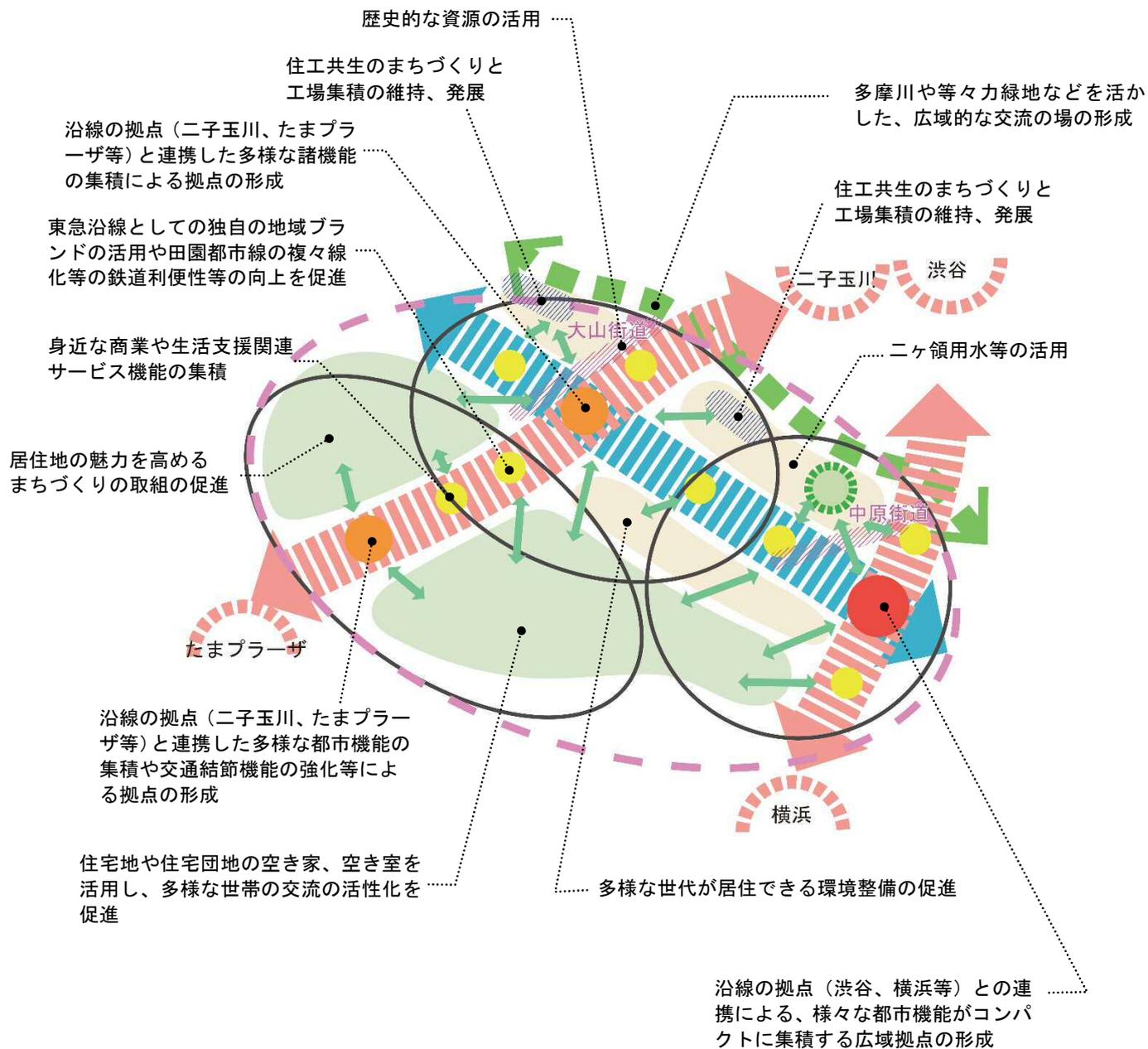
(3) 身近な駅周辺／鉄道沿線

- ・鉄道沿線の拠点地区と連携することで機能の分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積をめざします。
- ・歴史的資源である大山街道等を活かした街なみづくりや、東急沿線としての独自の地域ブランドを活かし、鉄道沿線の魅力の向上をめざします。
- ・駅周辺では、人口が増加している地区が多いことから、多様なライフスタイルに対応した新たな住宅や住まい方の誘導を図り、また、鉄道駅周辺における高い利便性を活かし、住み替えの円滑化やコミュニティ形成の促進等による多様な世代が居住できる環境整備の促進をめざします。
- ・橋上駅舎化等による駅の安全性や利便性の向上を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・東急田園都市線の複々線化やJR南武線の長編成化による鉄道の利便性や快適性の向上を促進します。

(4) エリア全般

- ・エリア内の奥行の広さや高低差のある地形等、本エリアにおける地域特性を考慮し、サービスの向上による公共交通の利用促進を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・多摩川や等々力緑地等の本市を代表する地域資源を活かし、アクセスの向上や魅力の発信を通じ、広域的な交流の場の形成をめざします。
- ・二ヶ領用水、多摩丘陵の樹林地、都市農地等を活かし、身近な地域が連携する交流の場の形成をめざします。
- ・住宅地と工業地が共生したまちの形成をめざし、住民の住環境と中小製造業の操業環境の調和を図りながら、工業集積の維持、発展を促進します。
- ・良好な居住環境を有する計画的に整備された住宅地や住宅団地の空き家、空き室を活用して、多様な住まいや地域交流等の場の形成を図り、多様な世帯の交流による、地域コミュニティの活性化に取り組むなど、居住地の魅力を高めるまちづくりの取組を促進します。

【中部エリアのまちづくり概念イメージ図】

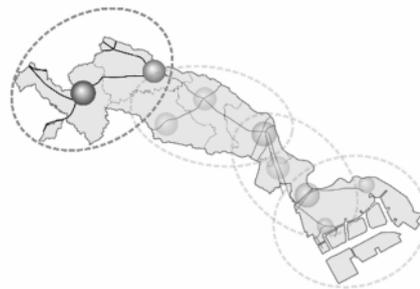


凡例

- | | | | | | | | |
|---|--------|---|----------------|---|---------|---|-----------|
|  | 広域拠点 |  | 都市軸（放射方向） |  | 生活行動圏 |  | 主な公園・緑地 |
|  | 地域生活拠点 |  | 都市軸 |  | 地域生活ゾーン |  | 主な産業・研究開発 |
|  | 身近な駅周辺 |  | 駅や駅周辺へのアクセスの向上 |  | 多摩川 |  | 平たん部居住地 |
| | | | | | |  | 丘陵部居住地 |

V 北部エリア

小田急小田原線、多摩線沿線等の地域で、
麻生区・多摩区を含む範囲



1 北部エリアの特徴

(1) 市民の行動

- ・通勤や買い物等の市民の行動圏は、小田急小田原線に沿って、新宿方面や町田方面に広がっています。
- ・エリア内における市民の買回り品の購入や娯楽・レジャーを目的とした行動では、新百合ヶ丘駅周辺が多く利用されているほか、新宿方面や町田方面等、小田急沿線の他の近隣都市の利用もみられます。

(2) エリア内の交通特性と拠点地区

①交通特性

ア 鉄道ネットワーク

- ・放射方向に北部エリアと都心をつなぐ小田急小田原線と新百合ヶ丘駅と多摩ニュータウン方面をつなぐ小田急多摩線によって広域的な鉄道ネットワークが形成されており、それと接続するJR南武線が市域を縦断しています。
- ・本エリア内では、小田急小田原線の鉄道利用者が多く、都心方面と多摩地域や県央方面を結ぶ重要な鉄道路線となっています。

イ バス等の交通ネットワーク

- ・新百合ヶ丘駅等の拠点地区や小田急小田原線の各駅から、周辺の住宅地や住宅団地等を経由し、他の鉄道路線の駅や大型病院等のバスターミナルに接続するバスネットワークが形成されています。
- ・駅勢圏に比べ本エリアの奥行きが広く山坂が多いため、路線バスによる駅へのアクセスが多くみられます。

②拠点地区

ア 広域拠点：新百合ヶ丘駅周辺地区

- ・芸術のまちとして、商業・業務、文化等の諸機能の集積が進んでおり、拠点地区の周辺では、計画的に整備された住宅地が広がる中、多摩丘陵等の緑豊かな自然環境が残されています。

イ 地域生活拠点：登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区

- ・登戸土地区画整理事業が事業中であり、交通結節機能の強化や商業・業務・文化等の諸機能の集積が進んでおり、拠点地区の周辺では、住宅地が広がり、多摩川や生田緑地等の緑豊かな自然環境が残されています。

(3) 小田急小田原線等

①鉄道沿線の主な拠点地区

- ・小田急小田原線沿線の都心方面には、我が国を代表する商業・ビジネス都市である新宿駅があり、また小田原方面には、町田市の中心市街地で交通結節点である町田駅があり、それらの拠点では、大規模な業務施設や商業施設等の機能集積がみられます。

②鉄道沿線の人口動態

- ・市外を含めた鉄道沿線全体では、今後、人口減少の進展が見込まれている一方で、市内の鉄道沿線では、新百合ヶ丘駅周辺や小田急多摩線沿線の計画的に形成された市街地を中心に、今後も人口の増加が見込まれています。
- ・新百合ヶ丘駅周辺や小田急多摩線沿線を中心に高齢者の増加が見込まれています。

③鉄道沿線の動向

- ・小田急電鉄では、小田急小田原線の複々線化による輸送力の増強に向けた取組や、鉄道沿線の快適な住環境の形成による個性と魅力の向上に向けた取組を進めています。
- ・横浜市北部や川崎市北部と横浜市中心部とのアクセス利便性の向上に向けた横浜市営地下鉄3号線の延伸について、関係機関と協議を進めています。

(4) 土地利用

- ・本エリアでは、住宅系土地利用が多く、鉄道延伸とあわせて一体的に形成された住宅地と鉄道駅から離れ、個別の土地区画整理事業や宅地造成事業等によって形成された住宅地や住宅団地が混在しています。
- ・丘陵部では、主に低層の戸建て住宅を中心とした住宅地が形成されています。
- ・小田急小田原線の鉄道沿線には、専修大学や明治大学、昭和音楽大学等の文化・教育施設が多く立地しており、また、広域的なレクリエーション交流機能を持つレジャー施設も立地しています。
- ・小田急多摩線の麻生区栗木、黒川のマイコンシティでは、工業系土地利用により、研究開発機能の集積が進められています。
- ・自然的土地利用の割合が、他の生活行動圏と比較して高く、多摩丘陵に広がる樹林地や農地、生田緑地等の自然環境が豊富に存在します。

2 北部エリアの課題**①拠点等の整備とその効果の効果的・効率的な波及**

- ・本エリアの拠点地区である新百合ヶ丘駅周辺地区や登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区の都市機能の集積効果や整備効果高めるとともに、その効果を効果的・効率的にエリア全体に波及させていくため、拠点整備と連携した鉄道沿線の取組が必要となります。

②交通環境の利便性の向上

- ・本エリアは奥行きが広く、高低差のある丘陵部に住宅地が広く分布しているため、駅からの距離や地形、道路環境の特性等も考慮したうえで、市民の生活を支える身近な駅へのアクセスの向上が必要となります。

③地域資源の活用

- ・地域資源の活用による多様な交流の創出を図るため、生田緑地や多摩川、多摩丘陵の樹林地、農地（黒川・岡上・早野地区の農の三大拠点や都市農地）、大学等の教育・文化施設、栗木・黒川地区の研究開発機能等を本エリアの特徴的な地域資源として、まちづくりに活かしていくことが必要となります。

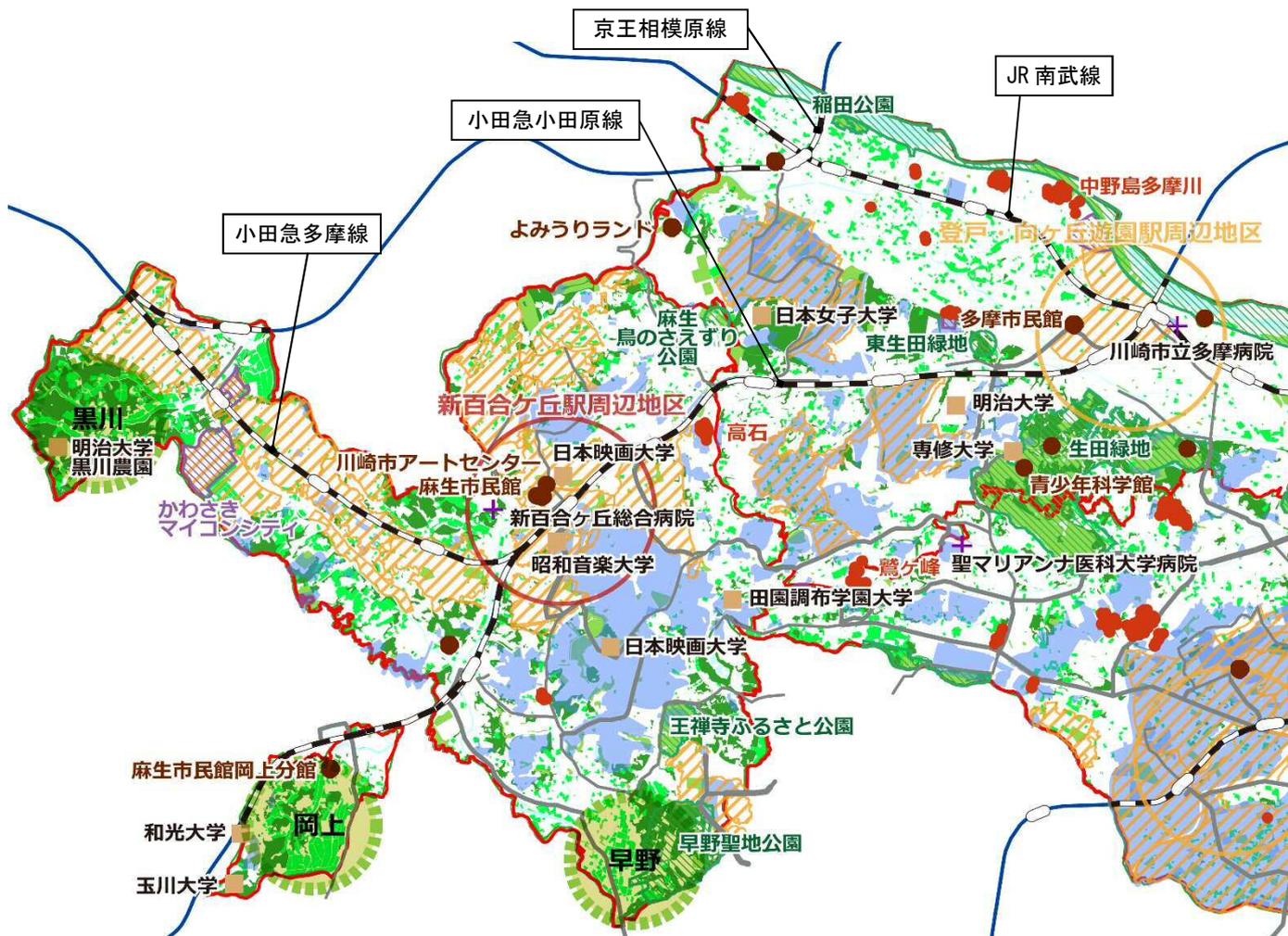
④市街地環境の改善

- ・鉄道沿線から離れたエリアでは、開発事業等により計画的に整備された住宅地や住宅団地が広く分布しており、このような市街地では、同時期に同世代の入居が進んだことから、人口減少や高齢化が進んでいる地域もみられるため、地域コミュニティの低下や空き家の増加等への対策が必要となります。

3 北部エリアの都市構造

(1) 鉄道		小田急小田原線、小田急多摩線、J R南武線、京王相模原線、横浜市営地下鉄3号線（構想）
(2) 地域生活ゾーンの形成		概ね多摩区域及び麻生区域
(3) 拠点地区	①広域拠点	新百合ヶ丘駅周辺地区
	②地域生活拠点	登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区
(4) 主な施設等	①身近な駅 (拠点地区以外)	小田急小田原線：生田駅、読売ランド前駅、百合ヶ丘駅、柿生駅 小田急多摩線：五月台駅、栗平駅、黒川駅、はるひ野駅 J R南武線：稲田堤駅、中野島駅、宿河原駅、京王相模原線：京王稲田堤駅
	②病院 (一般病床 300 床以上)	新百合ヶ丘総合病院、聖マリアンナ医科大学病院、川崎市立多摩病院
	③大学	専修大学、明治大学、日本女子大学、昭和音楽大学、日本映画大学、田園調布学園大学、玉川大学、和光大学
	④産業・研究開発	かわさきマイコンシティ
	⑤公園緑地等 (市民健康の森含む)	多摩川緑地、生田緑地、王禅寺ふるさと公園、東生田緑地、稲田公園、麻生鳥のさえずり公園、早野聖地公園
	⑥その他	市営住宅：多摩区 9か所 (中野島多摩川 等) 麻生区 2か所 (高石 等) 多摩市民館、麻生市民館、麻生市民館岡上分館 よみうりランド、川崎市アートセンター、青少年科学館

【北部エリアの地域特性】



凡例

- | | |
|--|--|
|  主要鉄道 |  農の3大拠点 |
|  路線バス（100本以上/日） |  土地区画整理事業 |
|  主な病院（一般病床300床以上） |  耕地整理 |
|  主な産業・研究開発 |  その他、宅地開発
※5ha以上の開発許可等。
一部工業跡地利用(2ha以上)含む |
|  主な公園・緑地 |  市域・行政区 |
|  市営住宅 | H22土地利用 |
|  文化施設等 |  農地 |
|  大学 |  山林 |
| |  河川・水路・水面 |
| |  公園・広場・緑地等 |

4 北部エリアのまちづくりの考え方

(1) 広域拠点（新百合ヶ丘駅周辺地区）

- ・都心からの放射状に伸びる主要な鉄道路線が乗り入れる本市の主要なターミナル駅としての特性を活かすとともに、近隣都市拠点（新宿・町田等）の都市機能を意識しながら、豊かな自然環境、文化・芸術等の地域資源を活かし、芸術文化が息づく魅力あるまちづくりを推進し、市内外から人を呼びこむことができる個性と魅力にあふれた広域拠点の形成をめざします。

(2) 地域生活拠点（登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区）

- ・本市における主要な駅としての特性を活かすとともに、鉄道沿線の新百合ヶ丘駅周辺地区等と連携し、交通結節機能の強化や、多摩川や多摩丘陵等の地域資源を活かしたまちづくりを推進し、商業、業務、都市型住宅が調和した、地域生活ゾーンの核となる拠点の形成をめざします。

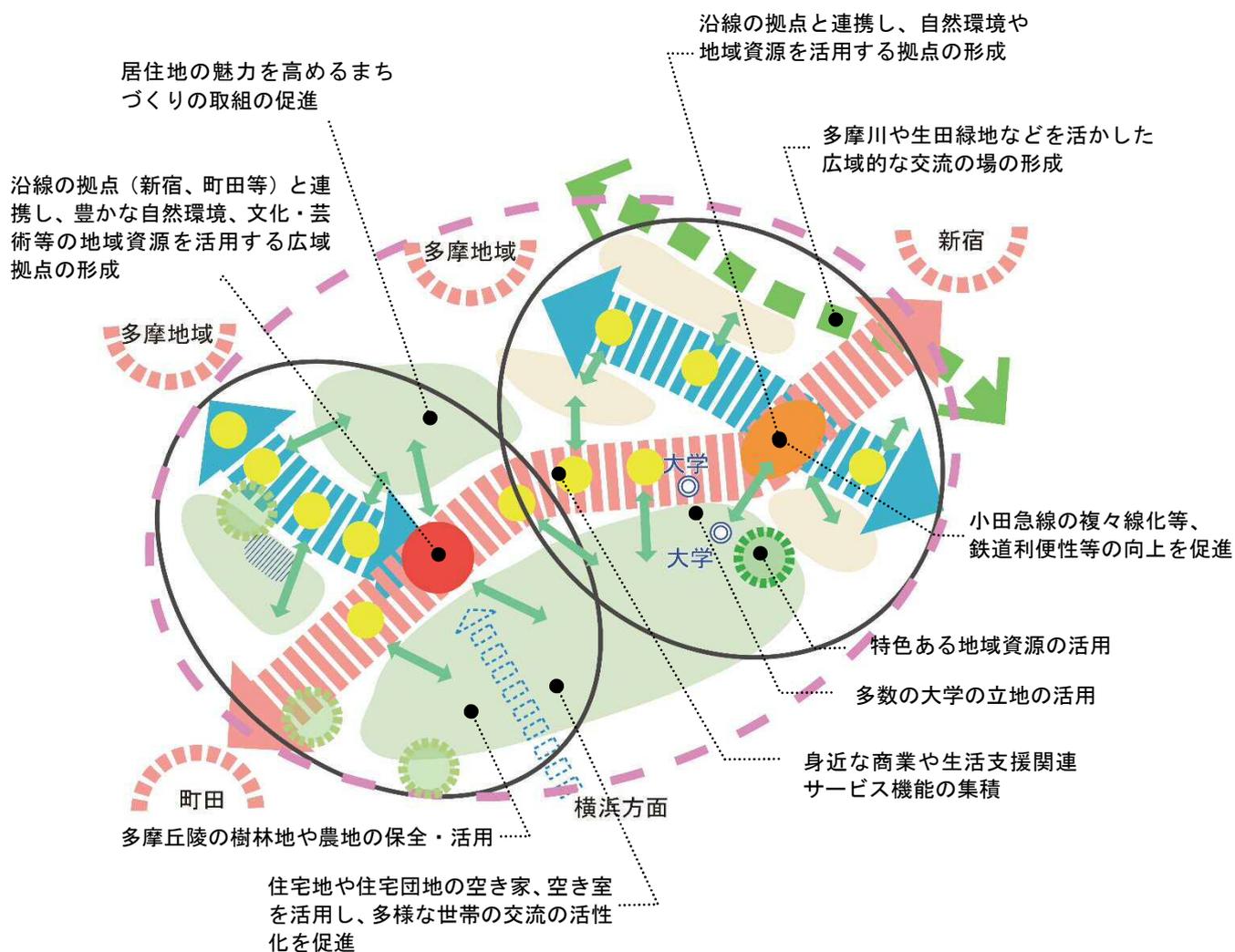
(3) 身近な駅周辺／鉄道沿線

- ・鉄道沿線の拠点地区と連携しながら、機能の分担を図り、地域住民の暮らしを支える身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積をめざします。
- ・豊かな自然環境や農地、文化・教育施設、レジャー施設といった特色ある地域資源を活かし、鉄道沿線の魅力の向上をめざします。
- ・鉄道駅周辺における高い利便性を活かし、多数の大学が立地していること等から新たな住宅や住まい方の誘導を図るとともに、住み替えの円滑化等による多様な世代が居住できる環境整備の促進をめざします。
- ・橋上駅舎化等による駅の安全性や利便性の向上を図り、また駅周辺の機能更新に合わせ、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・小田急小田原線の複々線化等による鉄道の利便性や快適性の向上を促進します。

(4) エリア全般

- ・エリア内の奥行の広さや高低差のある地形等、本エリアにおける地域特性を考慮し、サービスの向上による公共交通の利用促進を図り、駅や駅周辺へのアクセスの向上をめざします。
- ・多摩川や生田緑地等の本市を代表する環境資源を活かし、アクセスの向上や魅力の発信を通じ、広域的な交流の場の形成をめざします。
- ・多摩丘陵の樹林地や農地を保全・活用し、身近な地域が連携する交流の場の形成をめざします。
- ・良好な居住環境を有す計画的に整備された住宅地や住宅団地の空き家、空き室を活用して、多様な住まいや地域交流等の場の形成を図り、多様な世帯の交流による、地域コミュニティの活性化に取り組むなど、居住地の魅力を高めるまちづくりの取組を促進します。

【北部エリアのまちづくり概念イメージ図】



凡例

- | | | | |
|--|--|---|---|
|  広域拠点 |  都市軸（放射方向） |  生活行動圏 |  主な公園・緑地 |
|  地域生活拠点 |  都市軸 |  地域生活ゾーン |  主な農地 |
|  身近な駅周辺 |  構想軸 | |  主な産業・研究開発 |
| |  駅や駅周辺へのアクセスの向上 | |  多摩川 |
| | | |  大学 |
| | | |  平たん部居住地 |
| | | |  丘陵部居住地 |

第6部 計画の実現・推進方策

1 都市計画マスタープラン実現・推進の基本的な考え方

(1) 自治基本条例の趣旨に基づく都市計画マスタープランの推進

平成17(2005)年4月1日に施行された、本市における市政運営の基本的ルールを明らかにする「自治基本条例」では、第5条で、次の3つの自治運営の基本原則を掲げています。都市計画マスタープランを実現し、推進していく基本的な考え方もこの条例の考え方に沿って進めます。

①情報共有の原則

・まちづくりを進めるために、市民と行政とが互いに必要な情報を共有していきます。

②参加の原則

・まちづくりは、市民の参加の下で進めていきます。市民は、まちづくりの各過程に参加する権利を有するとともに、主体的にかかわることが求められます。

③協働の原則

・暮らしやすい地域社会の実現を図るために、市民と行政が協力し、互いの特性を發揮しながら、まちづくりの課題の解決に努めます。

(2) 協働・連携によるまちづくり

平成28(2016)年3月に策定された、「協働・連携の基本方針」では、協働・連携の基本理念と協働・連携の推進に向けた視点を次のとおり掲げています。都市計画マスタープランの実現・推進においては、多様な主体との協働・連携が重要であり、この基本方針に沿った協働・連携により、まちづくりを進めます。

【協働・連携の基本理念】

市民活動団体、町内会・自治会、ソーシャルビジネス事業者、企業、大学、行政などの多様な主体がその枠を超えて、互いに強みを持ち寄り、地域の課題解決や社会の変革に向けて、主体的に取り組むことを通じ、暮らしやすい地域社会の実現を図ること

①成果志向による、多様性を活かした効果的な課題解決

・地域課題を共有しながら成果を意識して取り組み、それぞれの強みを活かした多様性による相乗効果を発揮することにより、効果的なまちづくりが期待されます。

②協働・連携の活性化による社会変革の促進

・地域課題が複雑化する中、異なる特徴を持つ主体同士が協働・連携することで、地域課題の解決とともに、新たな取組の誘発や取組の充実が図られ、まちづくりの活性化につながることを期待されます。

③持続可能な地域づくりに向けた協働・連携の促進

・超高齢社会や人口減少社会に対応するため、協働・連携を通じた取組により、市民の取組への積極的な関わりを促し、地域の担い手不足を解消するなど、市民主体による持続可能な地域づくりが期待されます。

(3) 市民、事業者、行政の役割分担

都市計画マスタープランは、長期的視点に立った都市の将来像を明らかにし、計画的な都市計画行政を進めるにあたっての指針とするものです。さらに、市民、事業者、行政が将来の都市像を共有し、まちづくりの目標や道筋に関する共通の理解を深めることも目的としています。都市計画マスタープランを実現し、推進していくために、市民、事業者、行政の役割を次のとおり整理します。

①市民の役割

- ・本市に在住・在勤・在学する人、町内会・自治会等の地域の団体、まちづくり活動を行う市民団体等の多様な担い手は、まちづくりに関する情報を知ること、まちづくりの過程に参加すること、まちづくりに関する意見を表明し、提案すること、まちづくりに関する諸施策のサービスを受ける権利があります。
- ・さらに、相互に尊重し、責任を持ってまちづくりを担い、次の世代に配慮し、持続可能な地域社会を築いていくよう努めること等が求められています。
- ・具体的には、都市計画マスタープランに掲げられた将来の都市像を実現、推進する主体として、まちづくりに参加し、地域のまちづくりを主体的に担っていくことが期待されています。
- ・少子高齢化や人口減少が見込まれる中、限られた資源でより効果的なまちづくりを進める上で、市民主体の取組の重要性は、一層高まっています。

②事業者の役割

- ・市内で活動する事業者は、地域社会を構成する一員としての社会的責任を自覚し、地域社会との調和を図り、暮らしやすい地域社会の実現に寄与することが求められています。
- ・具体的には、都市計画マスタープランに掲げられた将来の都市像を実現するために、まちづくりの主体として事業活動を行うとともに、その事業活動にあたっては、周辺環境への配慮や環境保全・環境改善、都市施設の整備に対して貢献・協力していくことが期待されています。
- ・また、地域課題の解決に向けた多様な主体との協働・連携のまちづくりに主体的に関わることが期待されています。

③行政の役割

- ・行政は、都市計画マスタープランに従って、都市計画制度を適切に運用するとともに、土地利用の誘導や都市計画事業等の実施により、計画的なまちづくりを進めます。
- ・行政は、都市計画基礎調査等の基礎情報やまちづくりの進ちょく状況等に関する効果的な情報発信等を行うことにより、市民・事業者との情報共有に努めます。
- ・都市計画提案制度や地区計画の申出制度等の適切な運用に努め、市民からのまちづくり提案に的確に応答していきます。
- ・市民の自主的なまちづくり活動を尊重し、市民の発意による主体的なまちづくり活動への誘導・支援の一層の展開を図ります。
- ・行政は、多様なまちづくりの主体の一員になり、協働・連携のまちづくりを推進するとともに、必要に応じて地域の多様な主体や資源をつなぐコーディネート機能も担います。

2 都市計画マスタープランの推進等について

(1) 都市計画マスタープランの推進

- ・地域における住民等の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、地区まちづくり育成条例を活用したまちづくりルールや地区計画等の法定計画の策定を進めます。また、都市計画マスタープランに従って、地域の実情を反映させた用途地域等の地域地区の見直しを検討します。
- ・都市計画マスタープランの方針を実現するためには、都市計画決定事項のみならず、開発行為や建築行為といった民間の土地利用を適切に誘導していくことも必要です。そのため、市民・事業者の協力により都市計画マスタープランに従った土地利用の誘導に努めます。
- ・都市計画マスタープランに掲げられた方針には、行政が主体となって取り組むもののみならず、市民と行政が協働して取り組むべきものが示されています。市民参加による地域主体のまちづくりを進めるため、まちづくり活動を主体的に行う市民団体等の実践を踏まえて、区や地域の課題解決、市民との協働による事業の展開に努めていきます。
- ・都市計画マスタープランに掲げられた将来の都市像の実現のためには、建物の建替更新等をとらえた住環境の改善や地域緑化、街なみ景観の形成及び防災まちづくりの推進等、市民一人ひとりや、町内会・自治会等の地域が主体的に取り組むことも必要です。行政は、これら市民が主体的に取り組む活動に対して、情報提供や技術的な助言等、その活動を支援していきます。また、解決すべき地域課題に応じ、多様な主体をつなぎコーディネートするなど、多様な主体との協働・連携による効果的な課題解決の取組に努めていきます。
- ・市民生活の実態は市域を越えて広域化していることから、隣接自治体とも連携・協力して、都市計画マスタープランの実現に努めていきます。
- ・自治体を取り巻く行財政環境は依然として厳しい状況であることから、今後の公共公益施設や都市基盤の整備にあたっては、効率的・効果的な取組や手法へと転換していくことが求められています。施設・設備の長寿命化の推進、既存ストックの活用と時代要請への対応、効率的で効果的な整備主体・手法の選択といった視点から、都市計画マスタープランを推進していきます。

(2) 進ちよく状況の共有

- ・都市計画マスタープランに掲げられた将来の都市像を実現するために、地域地区等の土地利用や都市施設・市街地開発事業等の個別・具体の都市計画決定にあたり、適切な情報の提供に努めます。
- ・行政が主体となって取り組むまちづくり事業のみならず、区役所を中心に市民と行政が協働して取り組んでいく事業や、地域において、市民が主体となって取り組むまちづくり活動に関する情報や市内におけるまちづくりの状況を、市民・行政双方が把握できるよう、情報共有に努めます。

(3) 都市計画マスタープランの見直し

- ・川崎市総合計画の進行管理において把握されたまちづくりの結果や成果を都市計画マスタープランの見直しに反映していきます。

- ・上位計画である「川崎市総合計画（基本計画）」の改定や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の改定が行われた場合など、社会情勢の変化に的確に対応し、都市計画基礎調査等の結果等を踏まえながら必要な見直しを機動的に行います。

（４）都市計画マスタープランの進行管理

- ・都市計画マスタープランの実現・推進について、進行管理の基本的な流れを次のとおり整理します。

