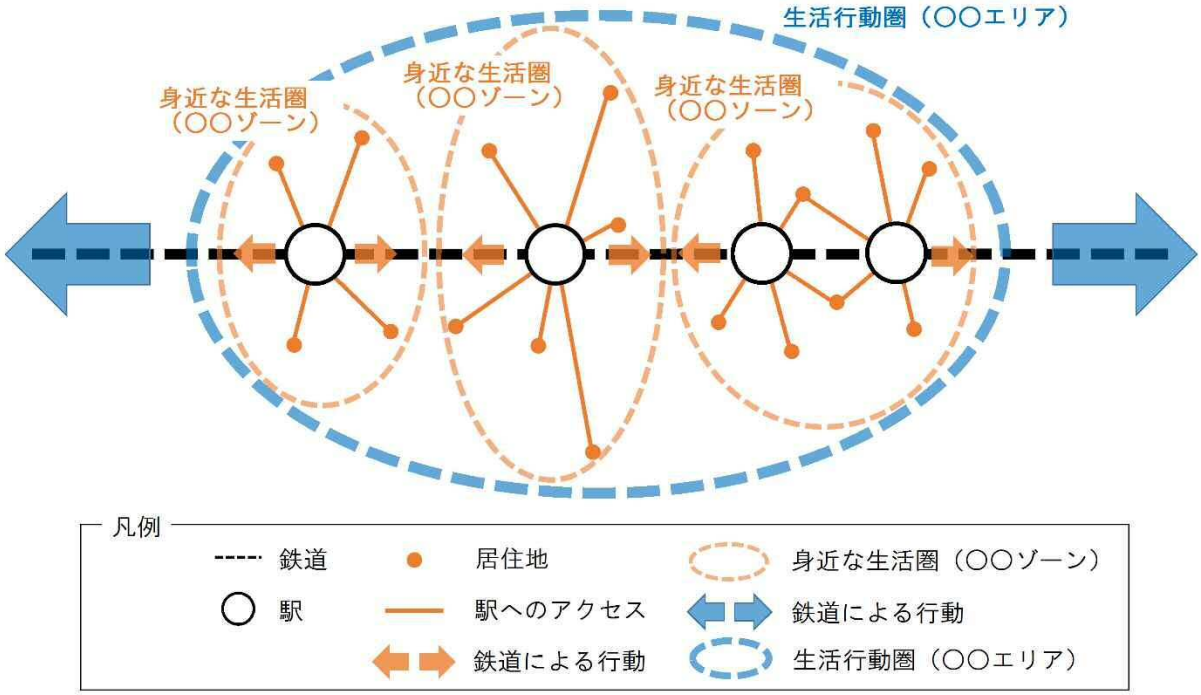
第５部　身近な生活圏別の沿線まちづくりの考え方

Ⅰ　身近な生活圏別の沿線まちづくりの基本的な考え方

１　目的

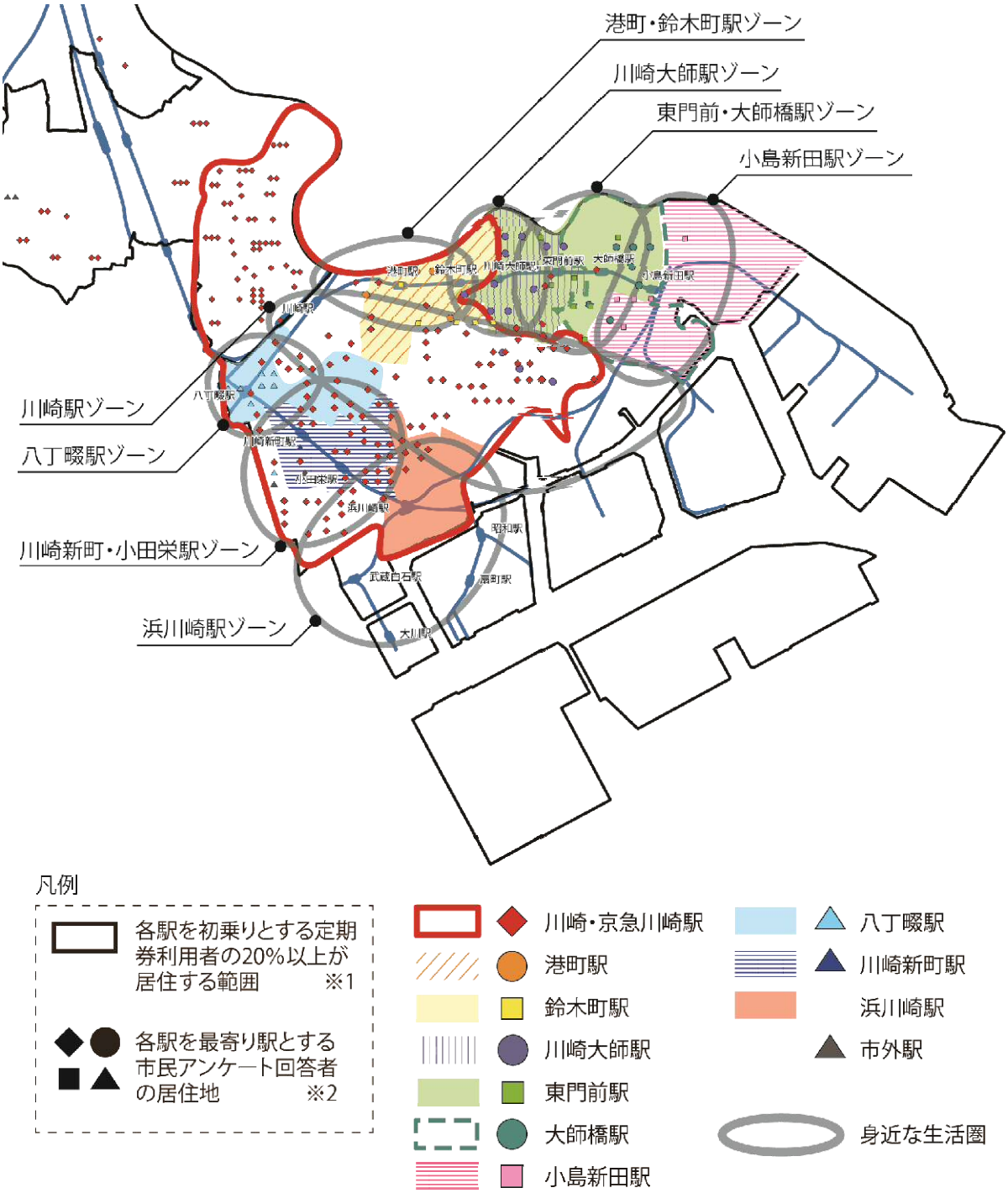
・市民の生活行動圏は、鉄道沿線を主軸に広域的に展開しており、日常的な生活圏（身近な生活圏）は鉄道駅と各々の居住地を中心とした比較的狭い範囲で展開しています。
・高齢化や人口減少を見据えると、日常的な買い物や身近なコミュニティの形成単位などは身近な生活圏の中で行えることが望ましく、沿線まちづくりを進めるにあたっては、広域的な視点とともに、地域に身近な視点も重要であると考えます。
・全体構想においては、鉄道を軸に市民の生活行動圏が「北部エリア」、「中部エリア」、「川崎・小杉駅周辺エリア」、「川崎駅・臨海部周辺エリア」の４つに分けられることに着目し、それぞれのエリアにおけるまちづくりの基本的な考え方を示しました。
・そこで、区別構想においては、市民とまちづくりの方向性をより共有しやすくすることを目的として、身近な生活圏ごとにまちの特徴やまちづくりの方針を整理し、それぞれのゾーン内に掲げられている主なまちづくりの方針を明確にします。

■生活行動圏と身近な生活圏の関係（イメージ）



２　川崎駅・臨海部周辺エリアにおける「身近な生活圏」

・川崎駅・臨海部周辺エリア内における「身近な生活圏」は、各鉄道駅の利用圏とおおむね一致すると考え、通勤･通学や日常的な活動における鉄道駅の利用圏等を踏まえ、次のとおり、７個のゾーンを設定しました。



※１　出典　「大都市交通センサス（平成 27（2015）年)」を基に作成
※２　出典　「都市計画マスタープラン改定に向けたアンケート調査（平成 27（2015）年)」を基に作成

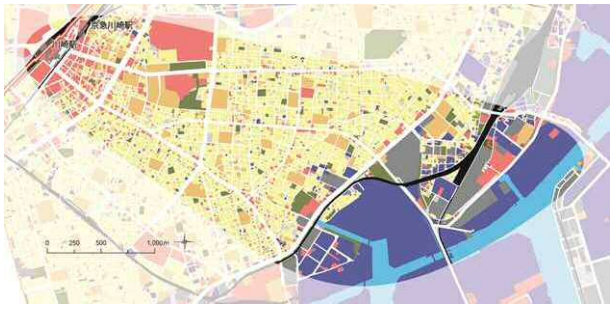
Ⅱ　身近な生活圏のまちづくり

ＪＲ川崎・京急川崎駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査（平成 27（2015）年）

駅前本町や大島地区、桜本地区などを含む、ＪＲ川崎駅から臨海部方面へ広がる広いゾーンです。かつては、旧東海道沿いに宿場町が発展しましたが、明治５（1872）年の川崎駅開業や明治末期の駅周辺への工場の立地とともに市街化が進み、戦災復興土地区画整理事業により現在の基盤が整備されました。近年では、産業構造の転換により、駅周辺において大規模工場の土地利用転換が進みました。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○「広域拠点」である川崎駅周辺地区では、本市の玄関口として、民間活力を活かしながら中枢業務機能や広域的な商業・宿泊機能、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、国際化に対応したまちづくりや、良質な都市型住宅の適切な誘導等による計画的な複合的土地利用を図り、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。

○京急川崎駅周辺地区では、羽田空港や臨海部の玄関口としての地理的優位性を活かした国際化に対応したまちづくりとともに、ＪＲ川崎駅との連携を図りながら、高次で多様な都市機能やグローバル企業の活動拠点等が集積した賑わいと魅力ある市街地の形成をめざします。

○桜本地区では、産業発展の歴史と多様な文化を活かした共生のまちづくりや地域の観光資源を活かしたまちづくりを進めるために、商業施設と住宅が調和した魅力あるまちの形成をめざします。

○戦災復興土地区画整理事業等により道路・公園等の一定の基盤整備が行われた地区は、「平たん部住環境調和エリア」として、戸建住宅と共同住宅等が調和した中密度の土地利用を維持していくとともに、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発意による主体的なまちづくり活動を支援し、良好な住環境の保全をめざします。

○川崎区における良好な景観形成の先導的役割をもつ川崎駅周辺地区は、川崎区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。

○川崎駅周辺地区では、「川崎駅周辺地域都市再生安全確保計画」に基づき、多様な主体との連携による一時滞在施設の確保や災害情報の提供、訓練の実施など、帰宅困難者対策の取組を推進します。

■方針図

－方針－

- 商業業務エリア
- 地域商業エリア
- 平たん部住環境調和エリア
- 平たん部住環境向上エリア
- 住工調和エリア
- 工業・物流エリア
- 新産業複合エリア
- 幹線道路沿道エリア
- 多摩川リバーサイド地区
- 公園緑地の拠点
- かわさき多摩川ふれあいロード
- 京急大師線連続立体交差事業
- 川崎アプローチ線
- JR東海道貨物支線貨客併用化
- バリアフリー基本構想策定地区
- バリアフリー推進構想対象地区
- 基幹的広域防災拠点
- 密集市街地の改善に向けた不燃化重点対策地区
- 協働による防災まちづくりの推進地区
- 都市景観の形成
- 歴史的景観の創出
- 緑化推進重点地区
- 多摩川と沿線空間の連携
- 歴史軸（旧東海道）

－基本凡例－

- 区役所・出張所
- 駅 鉄道
- 自動車専用道路
- 自動車専用道路(事業・計画区間)
- 都市計画道路(完成・概成区間)
- 都市計画道路(事業・計画区間)
- その他の主要な道路
- 臨港道路(事業中)
- 河川
- 臨港地区
- 市街化調整区域
- 景観計画特定地区
- 都市景観形成地区
- 防火地域
- 地域防災拠点(中学校)
- 避難所
- 消防署
- 広域避難場所
- 生産緑地
- 主な公園・緑地等
- 主な施設
- 路線バスネットワーク
- 区境

平成31(2019)年３月現在

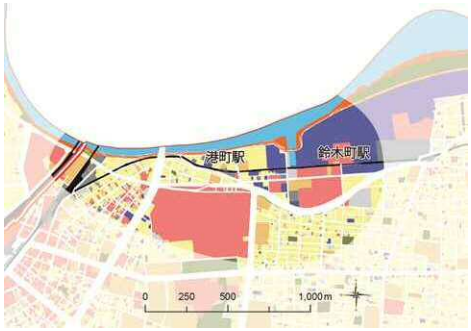
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

港町・鈴木町駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査（平成 27（2015）年）

旭町地区や港町地区、鈴木町地区などを含むゾーンです。明治末期から昭和初期にかけて工場の立地が進み、昭和４（1929）年に鈴木町駅が、昭和７（1932）年には港町駅が開設しました。その後、大規模工場の跡地等において、大規模な住宅や商業施設、競馬場等の立地が進みました。多摩川河口水門周辺では、令和元年東日本台風により浸水被害が生じました。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○港町・鈴木町駅周辺では、大規模工場の土地利用転換により住宅や商業施設等の立地が進んでいるため、商業・生産・業務・研究開発・都市型住宅等の機能の集積を適切に誘導し、複合市街地の形成をめざします。

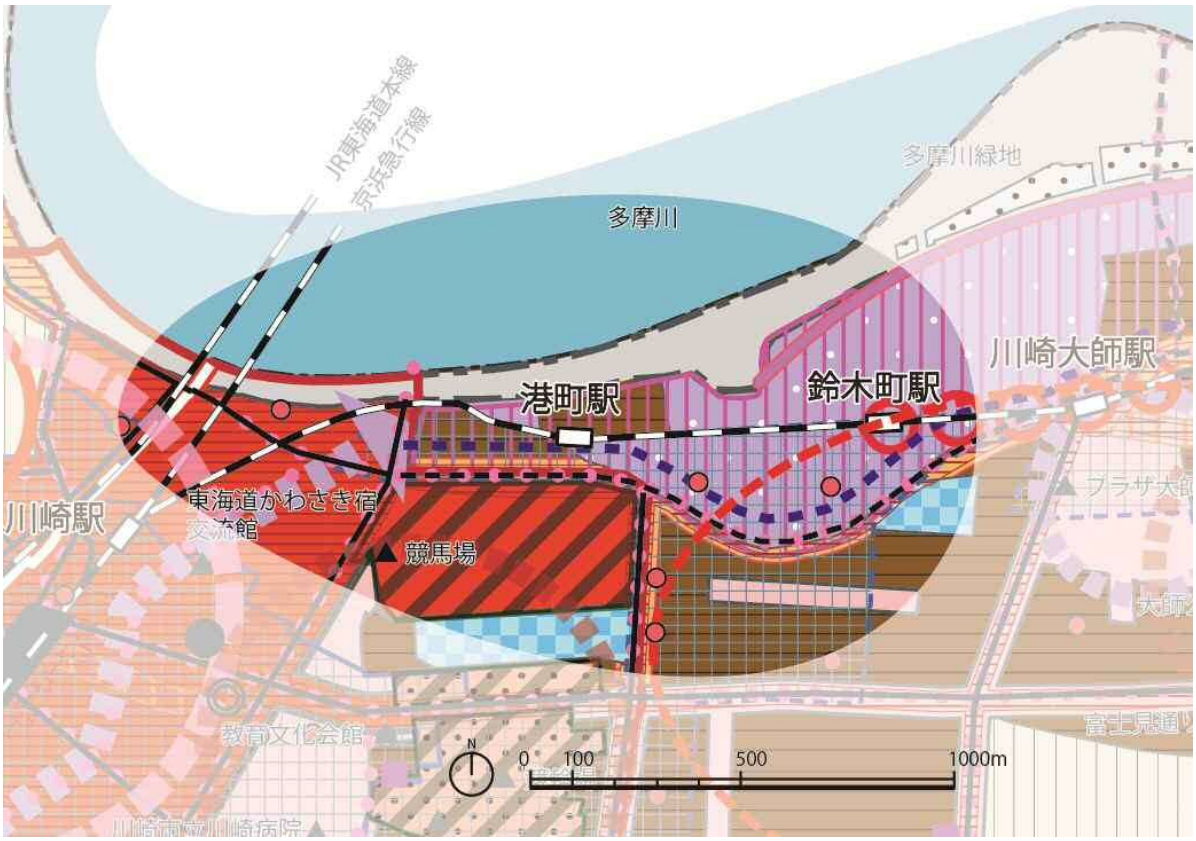
○多摩川リバーサイド地区では、羽田空港近接の立地条件を活かした土地利用転換の誘導や多摩川の貴重な自然空間の活用と既存市街地との連携、市内外の拠点を結ぶ交通機能の強化や新たなまちづくりを支える地域内の基盤整備をめざします。

○大規模な工場等の機能更新や土地利用転換の機会を捉え、高規格堤防の整備や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により、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。

○京浜急行大師線の連続立体交差事業について、京急川崎駅～川崎大師駅間においては、事業性などを踏まえて見直しを行うとともに、交通量の多い踏切については、対策の検討など、必要な取組を進めます。

○河港水門周辺では、高規格堤防の整備と併せた市街地整備等、今後の水門及び周辺整備のあり方について、地域の関係者などと検討を進め、多摩川沿川市街地の安全性の向上を図ります。

■方針図



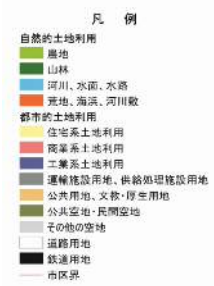
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

川崎大師駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査
（平成 27（2015）年）

大師駅前地区などを含むゾーンは、かつては、川崎大師の門前町として発展しました。明治 32（1899）年に川崎大師駅が開設し、昭和初期には、多摩川沿いの地域に工場が立地するとともに市街化が進みました。川崎大師周辺では、現在でも歴史と文化が息づく個性的な街なみが残されています。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○川崎大師駅周辺では、商店街振興施策との連携により、川崎大師や川崎大師駅を核とした商店街の活性化を促進し、門前町としての歴史性を活かした観光・レクリエーション機能、商業・文化機能、居住機能が集積した複合市街地の形成をめざします。また、大規模工場が土地利用転換する場合には、商業・業務・研究開発等の機能と地域資源が連動するなど、地域の特性を活かした魅力ある市街地の形成をめざします。

○川崎大師や大師公園、多摩川など地域の資源を活かし、誰もが安全・快適に歩くことができる回遊性の高いまちをめざします。

○大師地区の商業地域をはじめとした住宅地に立地する商店街は「地域商業エリア」として、近隣住民の買物などの日常生活を支える場として、身近な商業や生活支援関連サービス機能等の維持・集積をめざすとともに、商業施設と住宅とが調和した市街地の形成をめざします。

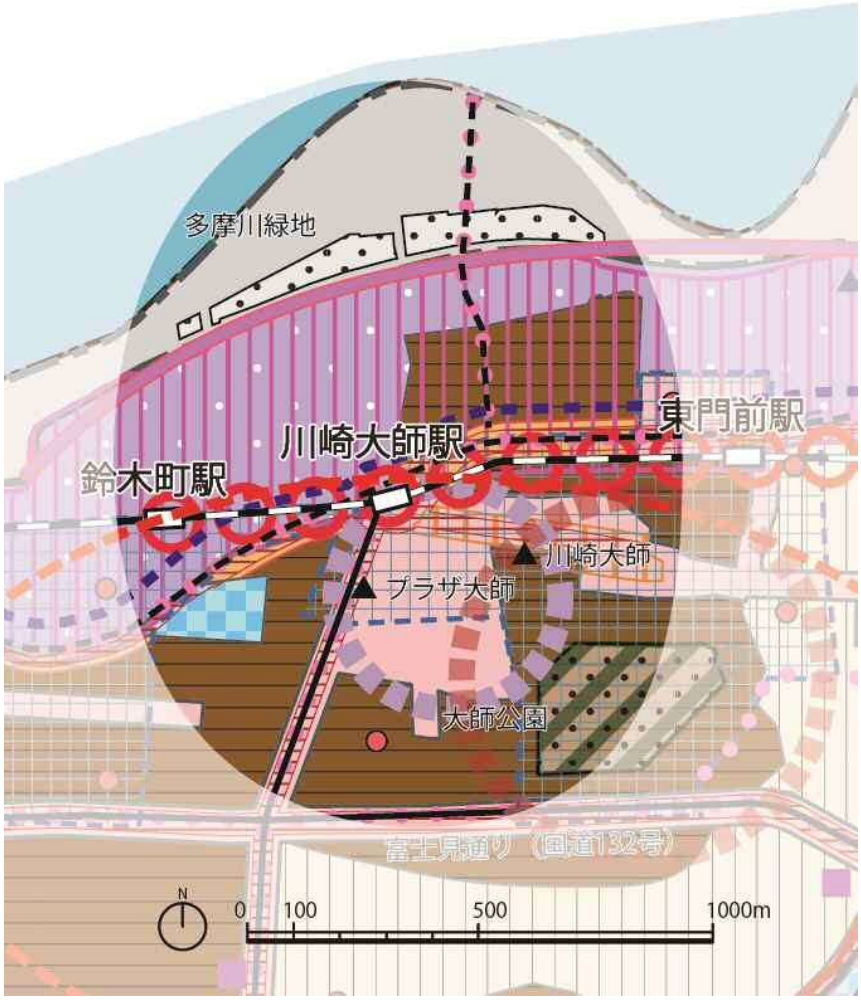
○戦災復興土地区画整理事業等により道路・公園等の一定の基盤整備が行われた地区は、「平たん部住環境調和エリア」として、戸建住宅と共同住宅等が調和した中密度の土地利用を維持していくとともに、地区計画や建築協定等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、良好な住環境の保全をめざします。

○道路交通の円滑化や踏切事故の解消などを図るため、引き続き、京浜急行大師線の連続立体交差事業を進めます。京急川崎駅～川崎大師駅間においては、事業性などを踏まえて見直しを行うとともに、交通量の多い踏切については、対策の検討など、必要な取組を進めます。

○歴史的な資産を活かした賑わいと交流が生まれる街なみ景観を形づくるために、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。

○火災延焼等のリスクが高い地区では、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。

■方針図



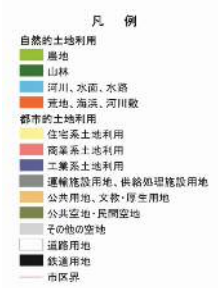
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

東門前・大師橋駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査
（平成 27（2015）年）

中瀬地区や東門前地区、大師河原地区などを含むゾーンです。昭和 19（1944）年に東門前駅および産業道路駅（現大師橋駅）が開設しました。大正から昭和初期にかけて多摩川沿いに工場が立地しましたが、近年では、大規模工場の土地利用転換が進みました。また、京浜急行大師線連続立体交差事業進捗による大師橋駅の地下化や、川崎縦貫道路の整備の進捗により、交通環境が向上しています。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○東門前駅・大師橋（旧産業道路）駅周辺では、商業・業務・都市型住宅等の機能の集積を適切に誘導するとともに、駅前広場・道路等の公共施設の整備により、計画的な複合市街地の形成をめざします。

○スプロール的に宅地化が進み、生活道路等の基盤が未整備な密集市街地は、「平たん部住環境向上エリア」として、戸建住宅と中高層の共同住宅等が調和した中密度の土地利用を維持するとともに、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発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

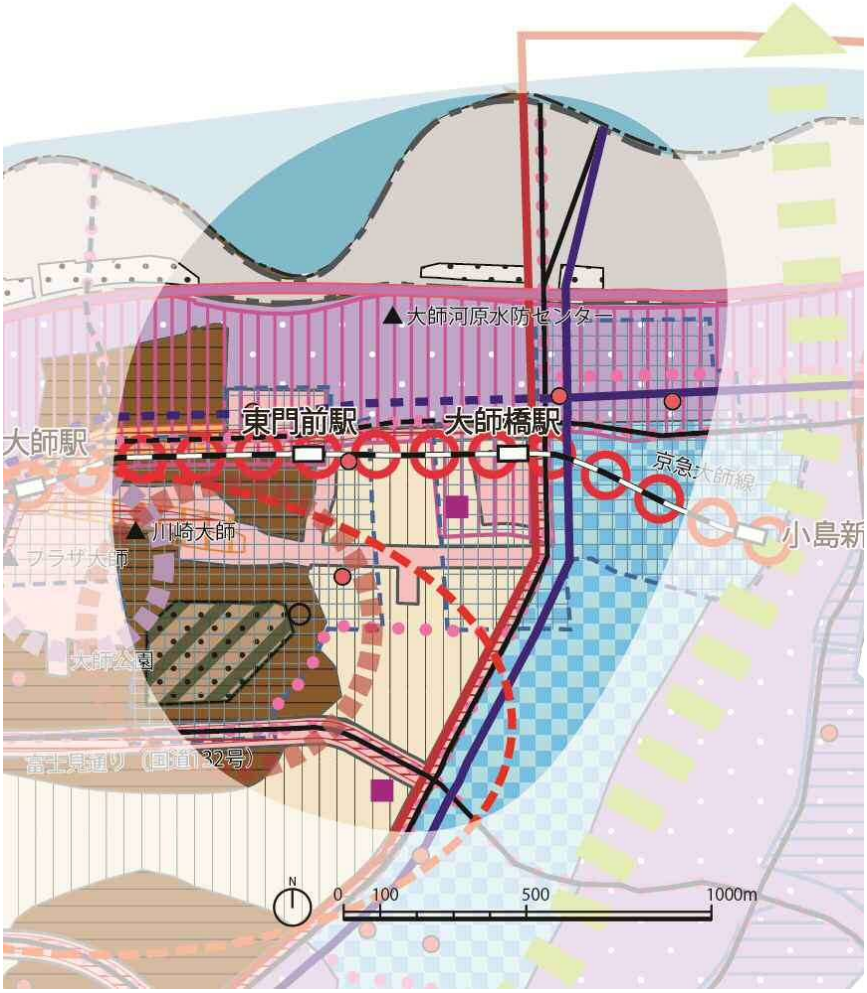
○大師橋（旧産業道路）駅前地区では、駅前広場や道路等の基盤の整備を促進し、臨海部への交通アクセスの向上を図りながら、周辺環境と調和した商業・業務、都市型住宅等の立地を計画的に誘導します。

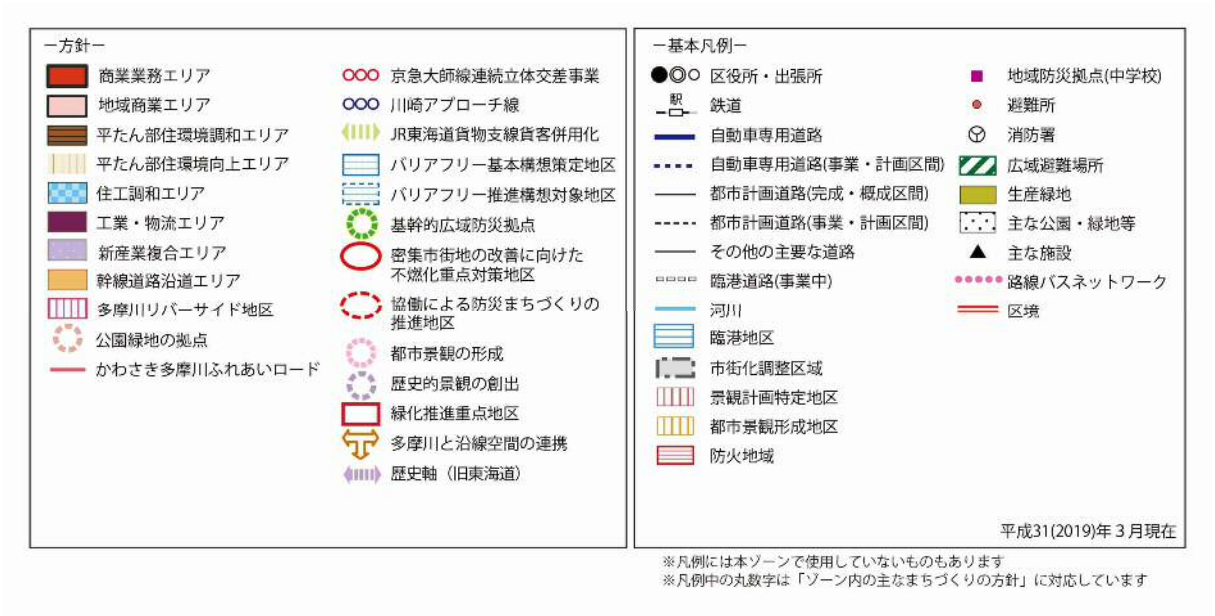
○道路交通の円滑化や踏切事故の解消などを図るため、引き続き、京浜急行大師線の連続立体交差事業を進めます。

○大師公園を「公園緑地の拠点」と位置づけ、市民の休憩、鑑賞、散歩、遊戯、運動等の利用に供するレクリエーション機能をはじめ、防災機能、環境保全機能、景観形成機能の発揮をめざします。

○火災延焼等のリスクが高い地区では、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。

■方針図





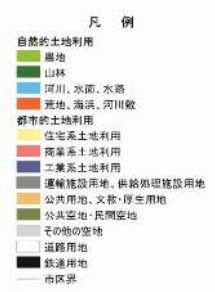
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

小島新田駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査
（平成 27（2015）年）

殿町地区や田町地区などを含むゾーンです。昭和 19 年（1944）年に小島新田駅が開業しました。昭和初期に大規模工場が立地するとともに市街化が進み、土地区画整理事業により現在の基盤が整備されました。また、昭和中期に神奈川臨港鉄道の営業が開始されるとともに埋立地の土地利用が進みました。近年では、殿町国際戦略拠点キングスカイフロントにおける研究開発等の機能の集積など、羽田空港との近接性を活かした活力ある拠点の形成に向けたまちづくりが進みました。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○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。

○準工業地域では、住宅地と工業地が共生したまちの形成をめざし、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。

○特に、日ノ出・塩浜地区等の準工業地域については、先端産業・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」として、工業系土地利用を維持していきます。

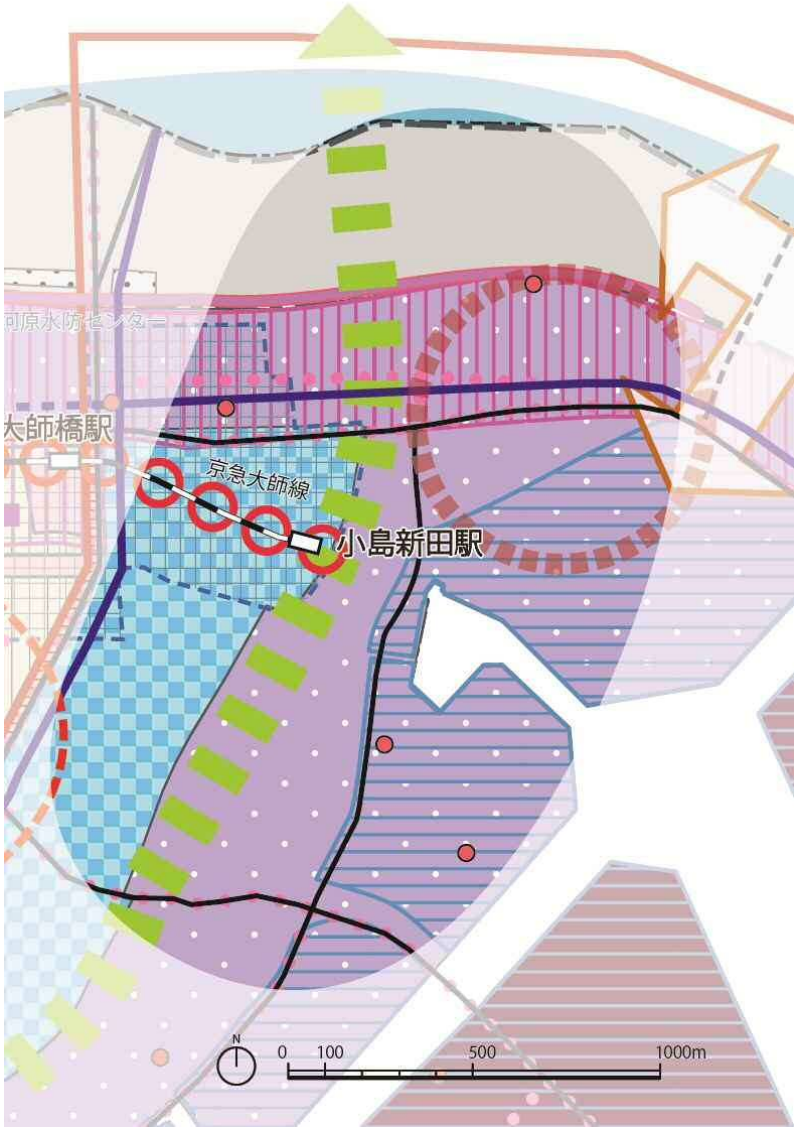
○臨海部の基幹的交通軸の強化を図り、東海道貨物支線貨客併用化の検討を進めます。

○殿町３丁目地区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殿町羽田空港線の整備を進めます。

○海の玄関口となる臨海部を「東京湾軸」として位置づけ、市民や事業所等と連携しながら、運河や海、多摩川の広大な水域を活かした緑化や緑のネットワークの形成を図り、市民や就労者が憩える「臨海のもり」づくりを推進します。

○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、海岸保全施設の適切な維持管理及び改良を推進します。

■方針図



－方針－

- 商業業務エリア
- 地域商業エリア
- 平たん部住環境調和エリア
- 平たん部住環境向上エリア
- 住工調和エリア
- 工業・物流エリア
- 新産業複合エリア
- 幹線道路沿道エリア
- 多摩川リバーサイド地区
- 公園緑地の拠点
- かわさき多摩川ふれあいロード
- 京急大師線連続立体交差事業
- 川崎アプローチ線
- JR東海道貨物支線貨客併用化
- バリアフリー基本構想策定地区
- バリアフリー推進構想対象地区
- 基幹的広域防災拠点
- 密集市街地の改善に向けた不燃化重点対策地区
- 協働による防災まちづくりの推進地区
- 都市景観の形成
- 歴史的景観の創出
- 緑化推進重点地区
- 多摩川と沿線空間の連携
- 歴史軸（旧東海道）

－基本凡例－

- 区役所・出張所
- 駅 鉄道
- 自動車専用道路
- 自動車専用道路(事業・計画区間)
- 都市計画道路(完成・概成区間)
- 都市計画道路(事業・計画区間)
- その他の主要な道路
- 臨港道路(事業中)
- 河川
- 臨港地区
- 市街化調整区域
- 景観計画特定地区
- 都市景観形成地区
- 防火地域
- 地域防災拠点(中学校)
- 避難所
- 消防署
- 広域避難場所
- 生産緑地
- 主な公園・緑地等
- 主な施設
- 路線バスネットワーク
- 区境

平成31(2019)年３月現在

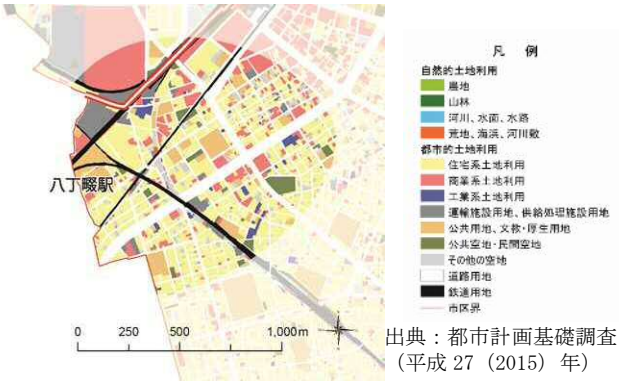
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

八丁畷駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査（平成 27（2015）年）

日進町地区や下並木地区、池田地区などを含むゾーンです。昭和５（1930）年に八丁畷駅が開設しました。明治末期からの工場の立地とともにスプロール的に市街化が進んだ地域で、一部の地域では住宅と中小工場が混在しています。近年では、大規模工場の跡地において住宅の立地が進み、また、川崎市福祉センター跡地を活用した複合福祉センターの整備が進んでいます。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○八丁畷駅周辺では、ＪＲ南武支線の玄関口として、旧東海道を活かした街なみづくりの支援や、既存ストックを活用した賑わいの再生を図るとともに、住民や商業者等の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。また、準工業地域では住環境と中小製造業の操業環境の調和を図ります。

○道路・公園等の一定の都市基盤が整備されている地区は、「平たん部住環境調和エリア」として、戸建住宅と共同住宅等が調和した中密度の土地利用を維持していくとともに、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発意による主体的なまちづくり活動を支援し、良好な住環境の保全をめざします。

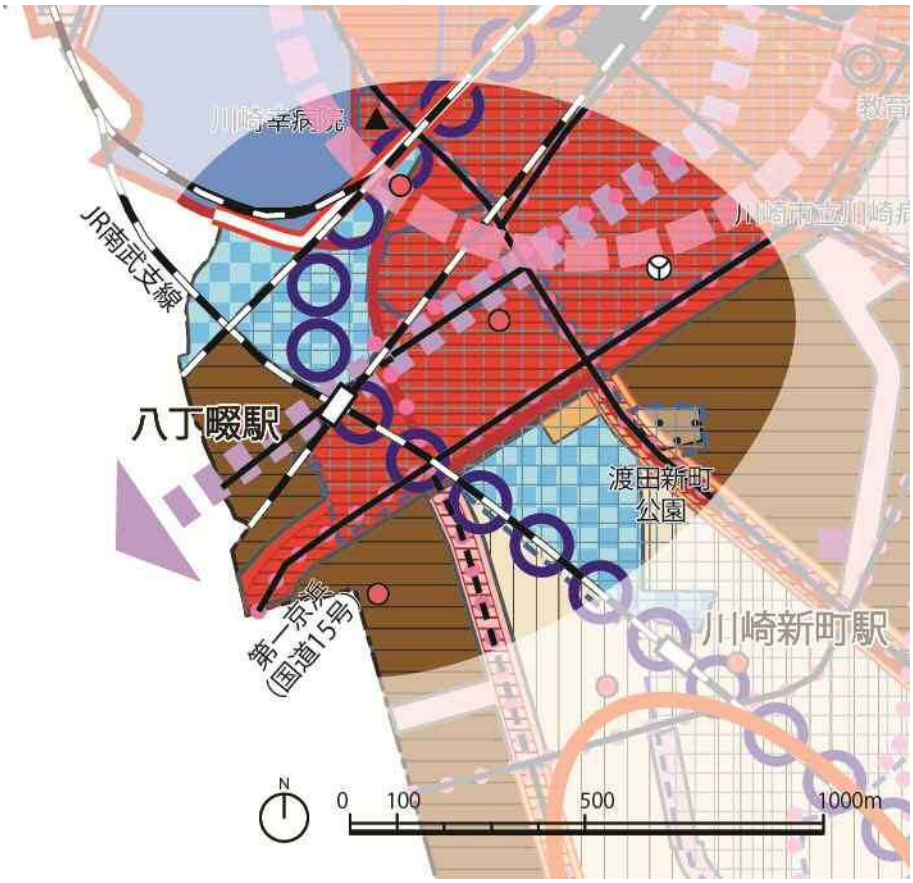
○操業環境を維持・向上すべき「住工調和エリア」では、先端産業・研究開発を支える高度なものづくりの基盤を保有する中小製造業が立地しており、工業系土地利用を維持していきます。

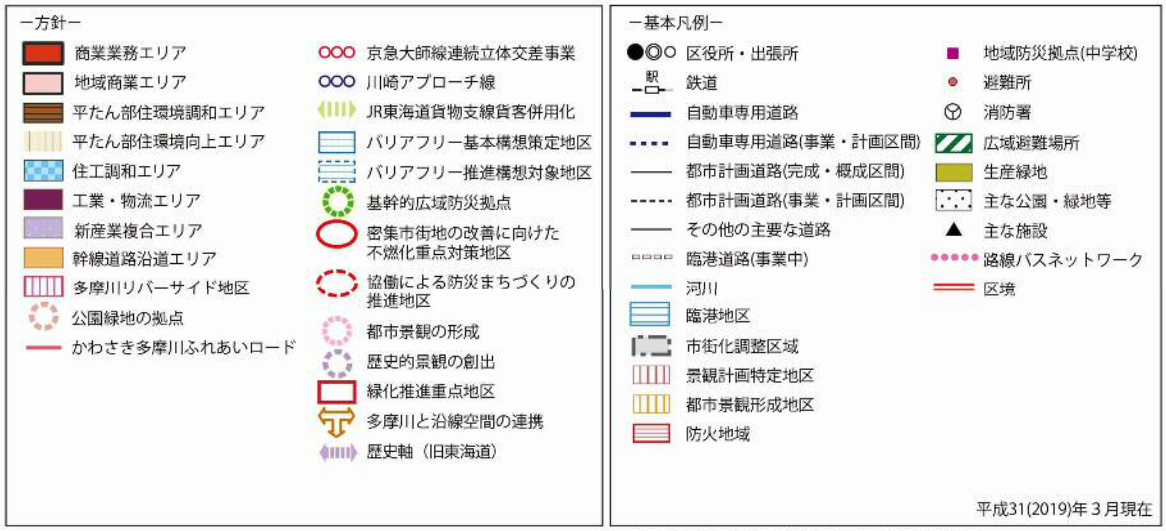
○住環境と工場の操業環境が調和した市街地の形成をめざして、地区計画や建築協定等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

○臨海部の基幹的交通軸の強化を図り、川崎アプローチ線の新設等の検討を進めます。

○旧東海道の沿道では、東海道かわさき宿交流館を拠点とし、「東海道川崎宿まちなみまちづくりガイドライン」に基づいて、川崎宿の史跡を活かした歴史的な雰囲気を感じさせる沿道景観形成や、地域らしさを活かした街なみ景観の創出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、歩行者空間の改善に努めます。

■方針図





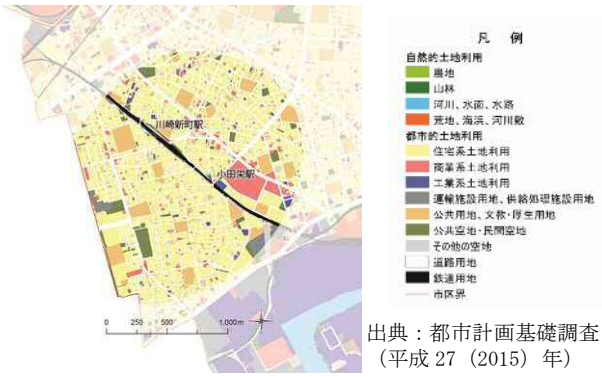
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

川崎新町・小田栄駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査（平成 27（2015）年）

渡田新町地区や小田地区、小田栄地区などを含むゾーンで、昭和５(1930)年に川崎新町駅が開設しました。スプロール的に宅地化が進んだため、道路等の基盤が未整備な地域があり、住環境や防災性の向上に向けた取組が進んでいます。平成 28（2016）年に小田栄駅が開設し交通利便性が向上するとともに駅北側では大規模工場の土地利用転換が進みました。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○川崎新町駅・小田栄駅周辺では、災害に強く誰もが快適に暮らせるまちをめざし、建築物の不燃化・耐震化や狭あい道路の拡幅、延焼遮断帯の形成、公共空間や既存ストックを活用した地域交流の場の形成を図ります。

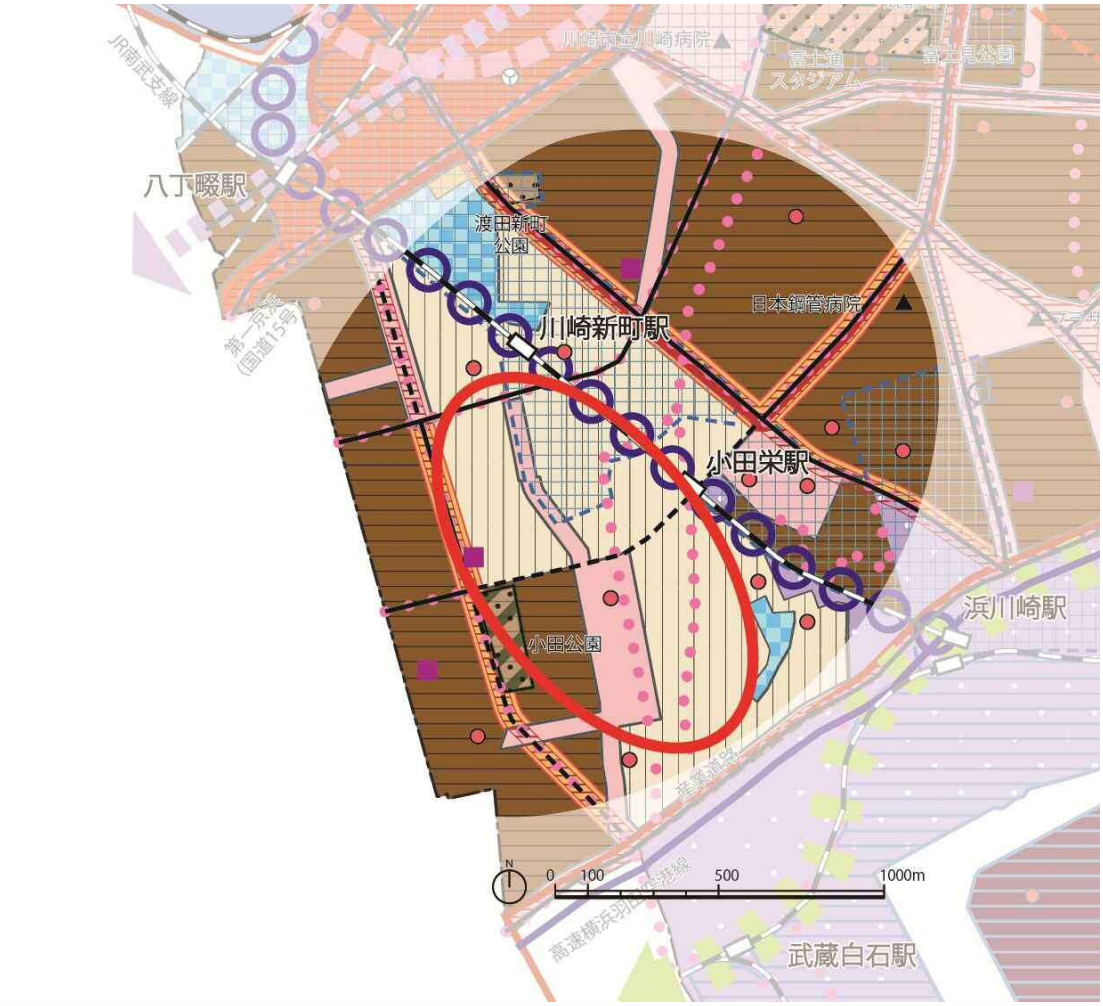
○小田栄駅の北側では、南渡田地区の研究開発拠点に隣接した、商業・業務・都市型住宅等の機能を中心とした複合市街地の形成をめざします。

○スプロール的に宅地化が進み、生活道路等の基盤が未整備な密集市街地は、「平たん部住環境向上エリア」として、戸建住宅と中高層の共同住宅等が調和した中密度の土地利用を維持するとともに、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発意による主体的なまちづくり活動を支援します。

○密集市街地のうち、重点的な対策の優先度が極めて高い小田周辺地区を「不燃化重点対策地区」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防火規制条例による不燃化の促進や公園・空地の確保、官民連携による様々な手法を活用し、密集市街地の改善を進めます。

○不燃化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されているため、老朽木造建築物等の除却や建替え、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、延焼の拡大防止や避難地、避難路の確保をめざします。

■方針図



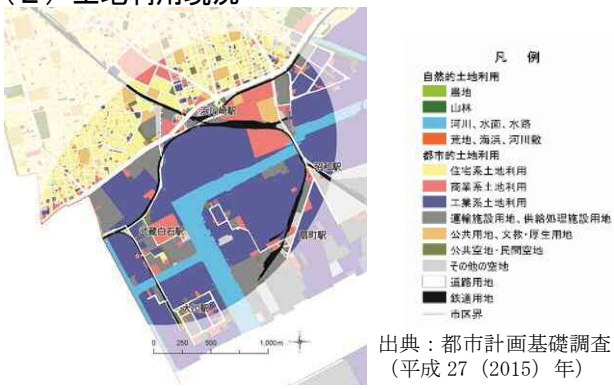
※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

浜川崎駅ゾーン

＜ ゾーンの概要 ＞

（１）位置

（２）土地利用現況



出典：都市計画基礎調査（平成 27（2015）年）

鋼管通地区や南渡田町地区などを含むゾーンです。明治末期から大正初期における日本鋼管や浅野セメントの工場立地や、大正７（1918）年の浜川崎駅の開設とともに市街化が進みました。また、大正末期から昭和初期にかけてＪＲ鶴見線の各駅が開設するとともに埋立地の土地利用が進みました。近年では浜川崎駅周辺において、研究開発等の機能を中心とした、産業拠点にふさわしい複合市街地の形成に向けたまちづくりが進んでいます。

＜ ゾーン内の主なまちづくりの方針 ＞

○南渡田地区では、研究開発機能の集積を図り、オープンイノベーションを促進する交流機能をはじめとした産業支援関連機能や本格的な実験・実証のための機能導入を進め、産業拠点にふさわしい複合市街地の形成をめざします。

○南渡田運河に沿って就業者や来街者など誰もが憩いや潤いを感じられる緑や水に親しむ空間の形成をめざします。

○南渡田地区では、川崎駅方面や羽田空港方面への公共交通の機能強化にあわせて、交通結節機能の充実を図ります。

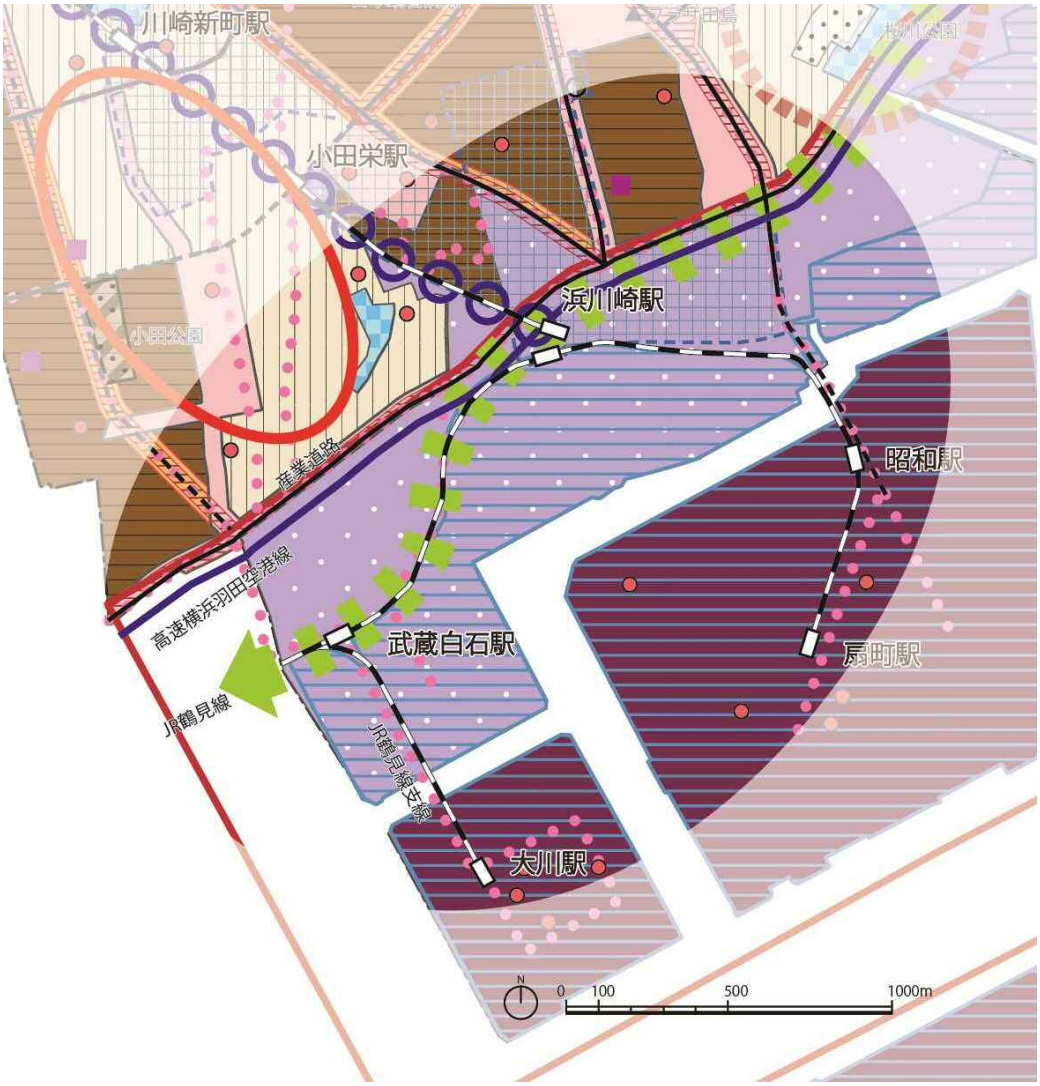
○東京大師横浜線から内奥運河までの地域、小田栄地区及び鋼管通り地区の工業地域・準工業地域は「新産業複合エリア」として、既存の生産機能の高度化・高付加価値化に加え、研究開発機能や商業・業務機能の集積を適切に誘導するとともに、良質な都市型住宅を建築する場合には、既存の住宅市街地や周辺工業地域との調和に配慮した計画的な土地利用の誘導を図り、土地の高度利用等による複合市街地の形成をめざします。

○臨海部の基幹的交通軸の強化を図り、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。

○海の玄関口となる臨海部を「東京湾軸」として位置づけ、市民や事業所等と連携しながら、運河や海、多摩川の広大な水域を活かした緑化や緑のネットワークの形成を図り、市民や就労者が憩える「臨海のもり」づくりを推進します。

○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、海岸保全施設の適切な維持管理及び改良を推進します。

■方針図



－方針－

- 商業業務エリア
- 地域商業エリア
- 平たん部住環境調和エリア
- 平たん部住環境向上エリア
- 住工調和エリア
- 工業・物流エリア
- 新産業複合エリア
- 幹線道路沿道エリア
- 多摩川リバーサイド地区
- 公園緑地の拠点
- かわさき多摩川ふれあいロード
- 京急大師線連続立体交差事業
- 川崎アプローチ線
- JR東海道貨物支線貨客併用化
- バリアフリー基本構想策定地区
- バリアフリー推進構想対象地区
- 基幹的広域防災拠点
- 密集市街地の改善に向けた不燃化重点対策地区
- 協働による防災まちづくりの推進地区
- 都市景観の形成
- 歴史的景観の創出
- 緑化推進重点地区
- 多摩川と沿線空間の連携
- 歴史軸（旧東海道）

－基本凡例－

- 区役所・出張所
- 鉄道
- 自動車専用道路
- 自動車専用道路(事業・計画区間)
- 都市計画道路(完成・概成区間)
- 都市計画道路(事業・計画区間)
- その他の主要な道路
- 臨港道路(事業中)
- 河川
- 臨港地区
- 市街化調整区域
- 景観計画特定地区
- 都市景観形成地区
- 防火地域
- 地域防災拠点(中学校)
- 避難所
- 消防署
- 広域避難場所
- 生産緑地
- 主な公園・緑地等
- 主な施設
- 路線バスネットワーク
- 区境

平成31(2019)年３月現在

※凡例には本ゾーンで使用していないものもあります
※凡例中の丸数字は「ゾーン内の主なまちづくりの方針」に対応しています

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、互いの特性を発揮しながら、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、「川崎市協働・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が期待されます。

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捗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

①計画的な都市計画行政の推進

・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。

・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。

・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も、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。

・また、新型コロナウイルス感染症の感染対策の観点も踏まえながら、都市計画マスタープランの実現に努めていきます。

②民間の大規模な開発行為や建築行為に対する誘導

・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、「川崎市建築行為及び開発行為に関する総合調整条例」における事業者への指導・助言の機会などを通じて、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。

③市民との協働によるまちづくりの推進

・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、「川崎市地区まちづくり育成条例」を活用したまちづくりルールの策定や地区計画等の法定計画の策定を進めます。

・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捉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。

（２）進捗状況の共有

・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。

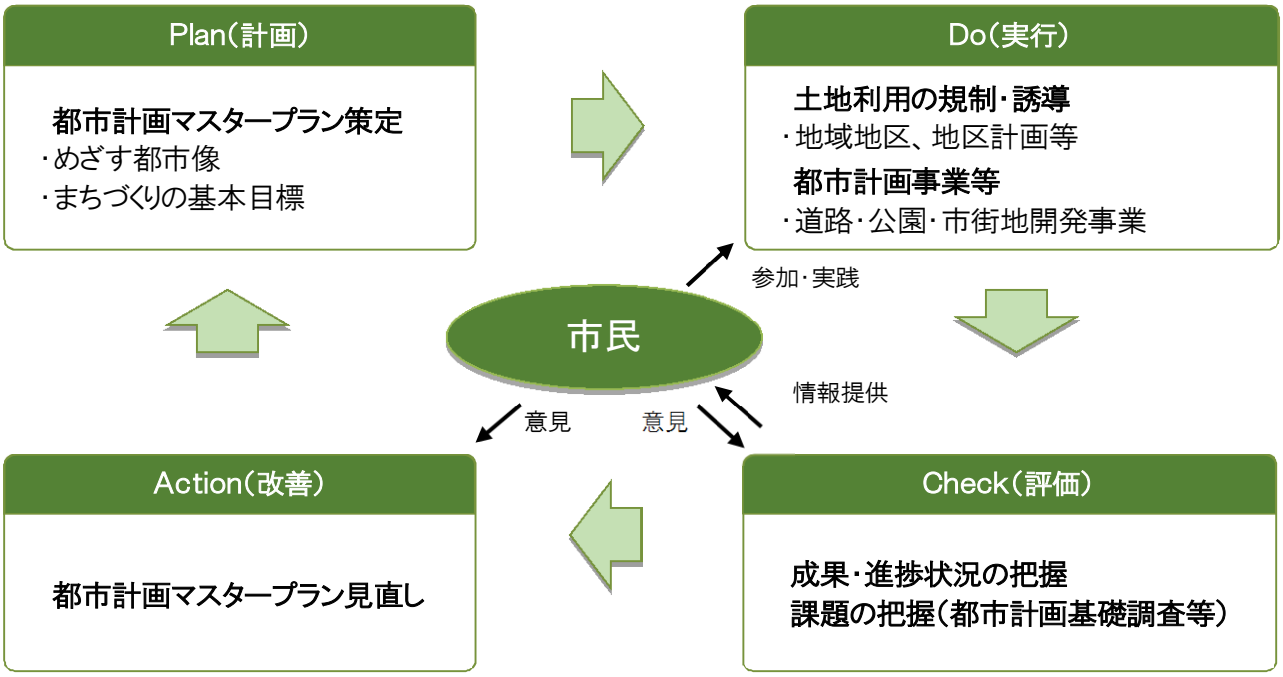
（３）都市計画マスタープランの見直し

・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。



（５）持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）と都市計画マスタープラン

・平成 27（2015）年９月に国連において、先進国と開発途上国が共に取り組むべき国際社会全体の普遍的な目標として、持続可能な開発のための 2030 アジェンダが採択され、この中に「持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）」として 17 のゴール（目標）が掲げられています。

・ＳＤＧｓの課題は、本市を取り巻く課題と共通するものが多く、本市の持続的な発展を図る上では、本市自らが積極的にＳＤＧｓ達成に寄与する取組を進めていく必要があることから、ＳＤＧｓ推進に関する基本的な方針である「川崎市持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）推進方針」を策定し、ＳＤＧｓ達成に寄与する取組を推進することとしており、都市計画マスタープランについても、この考え方に基づき推進するものです。

資料編

Ⅰ　策定経緯

市民意見募集・説明会等

（１）素案作成に向けた取組

①都市計画マスタープラン川崎区構想改定に向けた市民ワークショップを開催

・開催日：令和２（2020）年２月１日

・参加人数：11 名

②都市計画マスタープラン川崎区・幸区・中原区構想改定に向けたまちづくりフォーラムを開催

・開催日：令和２（2020）年７月 12 日（幸区・中原区と合同で開催）

・参加人数：37 名

③地域で主体的にまちづくり活動を行う団体等にヒアリングを実施

・実施期間：令和元（2019）年 10 月～令和元（2019）年 12 月

・対象団体：27 団体 135 名（幸区・中原区と合算）

（２）素案作成後の取組

①改定素案に関するパブリックコメント

・調査期間：令和　（）年　月　日～令和　（）年　月　日

・閲覧場所等：ホームページ、情報プラザ、各区役所、都市計画課

・意見書受付：郵送、持参、ＦＡＸ、メール

・意見書総数：　通（　件）（幸区・中原区と合算）

②改定素案に関する市民説明会

・日程(会場)：令和　（）年　月　日（川崎市役所第４庁舎）

・参加者総数：　名

・質疑総数：　件

③改定案の縦覧（意見募集）

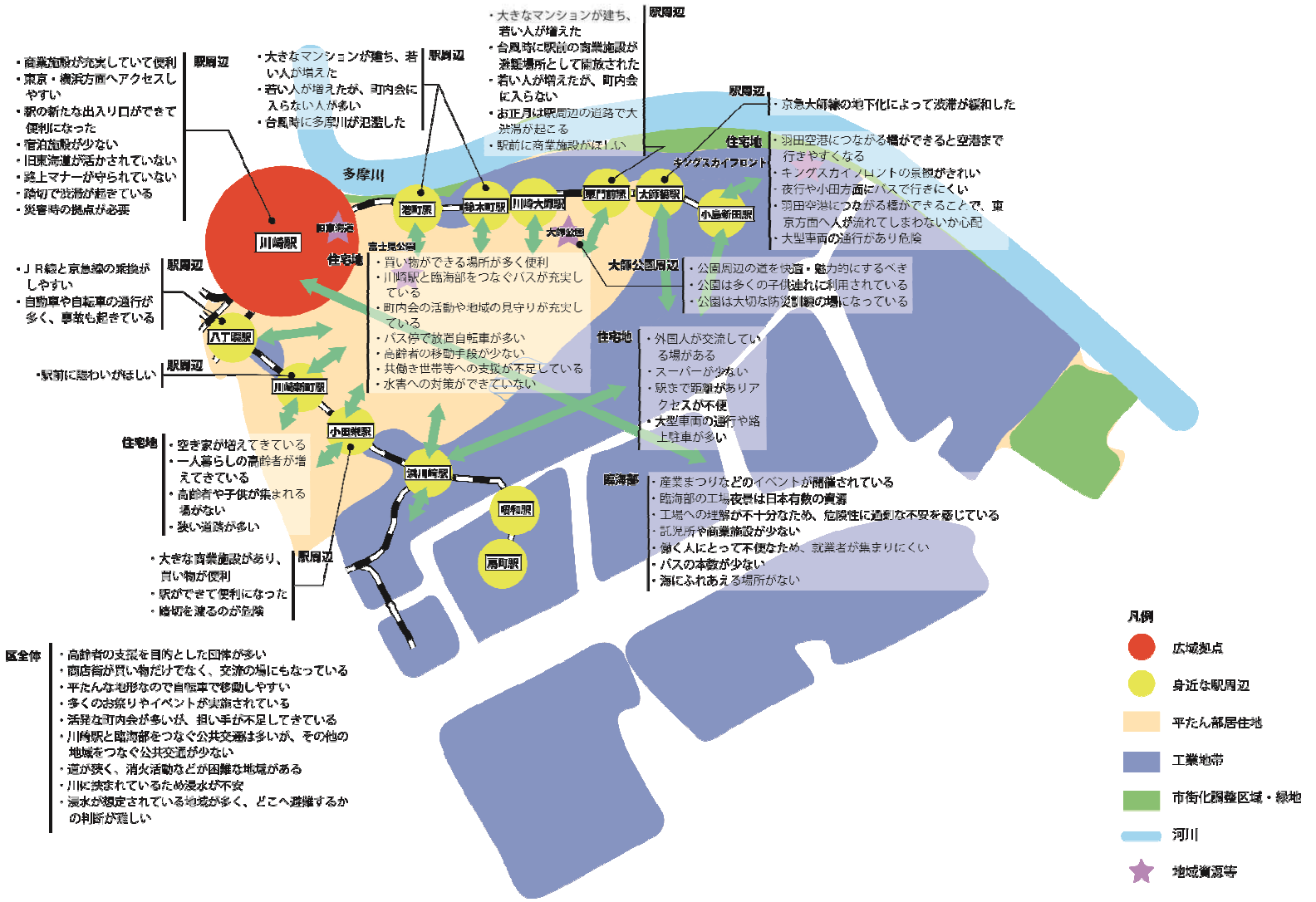
・調査期間：

・閲覧場所等：

・意見書受付：

・意見書総数：

ワークショップ等のとりまとめ



川崎市都市計画審議会等

①第１１回　都市計画マスタープラン小委員会
・開 催 日：平成 31（2019）年３月 19 日
・議　　題：〇都市計画マスタープラン区別構想の改定について

②第１２回　都市計画マスタープラン小委員会
・開 催 日：令和元（2019）年８月 30 日
・議　　題：〇高津区構想・宮前区構想の改定に向けた取組について
〇川崎区構想・幸区構想・中原区構想の改定に向けた取組について

③第１５回　都市計画マスタープラン小委員会
・開 催 日：令和２（2020）年９月 23 日
・議　　題：〇都市計画マスタープラン区別構想の改定に向けた取組状況について

④

Ⅱ　用語集

あ行

ＩＣＴ	Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。情報や通信に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称。
ウォーカブルなまちづくり	官民連携により、公共空間等を利活用し、居心地が良く歩行者が滞在したくなる空間へと転換させることによって、人々の多様な交流や賑わいの生まれやすい、歩きたくなるまちをめざす考え方。
ＮＰＯ	Non Profit Organization（民間非営利組織）の略。環境・福祉などの非営利活動を行う市民団体の総称。平成 10（1998）年に特定非営利活動団体に法人格を付与する「特定非営利活動促進法」が施行された。
オフピーク通勤	主に鉄道の混雑緩和を図るため、混雑時間を避けて通勤すること。
温室効果ガス	二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスなどの海や陸などの地球の表面から地球の外に向かう熱を大気に蓄積し、再び地球の表面に戻す性質のある気体。温室効果ガスの増加により、大気の温室効果が強まったことが、地球温暖化の原因と考えられている。

か行

海岸保全基本計画	「海岸法」に基づき、地域の意見を反映した、海岸保全および、海岸保全施設の整備に関する基本的な計画として、都道府県知事が全国の 71 沿岸区分ごとに定めるもの。
街区公園	「都市公園法」に基づく都市公園の一つで、主として街区の居住者の利用を目的とする公園。１箇所当たり 0.25ｈａを標準として設置する。
川崎エコタウン	平成９（1997）年に川崎臨海部全体を対象に、環境と産業の調和したまちづくりをめざす「環境調和型まちづくり構想」を策定し、政府から認定を受けた、国内第１号のエコタウン地域。市内産業の活性化とともに、国内外の資源循環の促進に向けて取組を進めている。
川崎市協働･連携の基本方針	今後の協働･連携の取組を進める際に持つべき視点や取組の方向性を明らかにすることを目的として、協働･連携に関する市としての基本的考え方や方向性を示すもの。（平成 28（2016）年３月）
川崎市総合計画	地方自治体が行政運営を総合的かつ計画的に行うことを目的として定める計画で、長期的な指針となるビジョンを定めた「基本構想」、政策の方向性を定めた「基本計画」、具体的な施策の取組内容等を定めた「実施計画」の３層で構成されている。（平成 28（2016）年３月策定）
川崎市地区まちづくり育成条例	市民が主体となって、身近な居住環境の維持･改善に取り組む活動を進めていく際に必要な手続きや仕組みを定めたもの。（平成 21（2009）年 12 月策定）
川崎市無電柱化整備基本方針	市内の無電柱化の一層の推進を図るために、重点化するエリアを設定するなどの方向性を定めたもの。（平成 23（2011）年３月策定）
環境ロードプライシング	首都高横浜羽田空港線（以下横羽線）沿線の住宅地域の沿道環境を改善することを目的に、首都高湾岸線･川崎線を利用する大型車の料金を割り引くことで、横羽線と料金に差を設け、横羽線から湾岸線への転換を図る施策のこと。

管理運営協議会	公園利用に係わる規制緩和を推進し、地域コミュニティの核としての公園の利活用を図るとともに、市民との協働による管理運営を進めることを目的として、平成 18（2006）年から実施された地元管理の取組。
基幹的広域防災拠点	首都圏における広域的・甚大な災害に対して円滑かつ効率的な応急復旧活動の拠点として活用されるもので、川崎臨海部の東扇島地区は災害時の物流のコントロール機能や自衛隊等広域支援部隊のベースキャンプとしての機能を担う。平常時には、東扇島東公園として市内で唯一の人工海浜を持つ親水公園として利用される。
狭あい道路	幅員が４m未満の狭い道路。
協調建替	複数の土地所有者等が一体性に配慮した設計に基づいて、各戸の敷地で行う建替え。
緊急輸送道路、緊急交通路	震災時における救出救助活動、救命救急活動、消火活動及び救援物資の輸送等を効率的かつ円滑に実施するために確保された道路のこと。緊急交通路は、県公安委員会が、災害応急対策の円滑な実施のために交通規制を行う道路で、緊急輸送道路は、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク計画等策定協議会が被災者の避難や物資を輸送するために指定した道路のこと。
キングスカイフロント	川崎区殿町地区の愛称。羽田国際空港の前の拠点において日本の成長を索引し、世界の持続的な発展のためのイノベーションを創出する地区。
近隣公園	「都市公園法」に基づく都市公園で、主として近隣の居住者の利用を目的とする公園。１箇所当たり２ｈａを標準として設置する。
グリーンインフラ	自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方。本市では、「緑の基本計画」において、本市の緑を考える上での骨格として位置づける「様々な主体の協働」「つながりのある緑」「地域の核となる緑」「緑と水のネットワーク」「緑の活用の仕組み」の総称としてとらえている。
国際化	社会的あるいは経済的活動が、国家や地域などの境界を越えて広がっていくこと。
景観計画特定地区	「景観法」に基づき、本市の景観を先導していくべき重要な地区のこと。景観形成の方針・基準を定め、建築行為などの届出や公共事業の推進によって都市景観の形成を図ることを目的に定めるもの。
建築協定	「建築基準法」に基づき、住宅地としての環境や商店街としての利便を維持増進し、また、地域の環境を改善することを目的として、土地所有者がその全員の合意によって、建築物についての基準（位置、構造、用途、形態、意匠等）を定める制度。
建築物環境配慮制度（ＣＡＳＢＥＥ川崎）	川崎市の基本構想に掲げる「環境に配慮したしくみをつくる」という政策の基本方向に沿って、地球温暖化その他環境への負荷の低減を図ることを目的とし、持続可能な建築物を普及促進するため、建築物の建築に際し、建築主に対して環境への配慮に関する自主的な取組を促すもの。
高規格堤防	従来の堤防の外側を盛土し、堤防の幅を高さの 30 倍程度に広げた堤防のこと。従来の堤防は水位が限界に達すると決壊し、水が溢れるが、高規格堤防は後背地全体が高くなっているため、決壊を防ぐことができ、耐震設計を行うため地震に対しても安全な堤防である。また、堤防上については、通常の土地利用が可能。
交通結節機能	鉄道とバスなど交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
港湾緑地	「港湾法」に定められた港湾環境整備施設の一つである緑地。

コージェネレーションシステム	あるエネルギー源から、電気と熱など複数の異なるエネルギーを同時に得るシステムのこと。エネルギー効率の大きな改善が可能となる。
コミュニティ交通	在来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域などを対象に、地域の住民などが中心となって導入する基本的に誰もが利用できる交通手段のこと。

さ行

サービス付き高齢者向け住宅	平成 23（2011）年、「高齢者住まい法」の改正により、従来の高齢者優良賃貸住宅、高齢者専用賃貸住宅、高齢者円滑入居賃貸住宅が統合・廃止され創設された、バリアフリー構造、一定の面積・設備を有し、ケアの専門家による見守りサービス（安否確認・生活相談）を提供する高齢者向けの住宅。
市街化区域	「都市計画法」に基づく区域区分の一つ。既に市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべく区域として定めるもの。
市街化調整区域	「都市計画法」に基づく区域区分の一つ。市街化を抑制すべき区域として定めるもの。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、「細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築」、「公園、広場、街路等の公共施設の整備」等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るための事業
住宅セーフティネット	住宅市場のなかで独力では住宅を確保することが困難な方々が、それぞれの所得、家族構構成、身体の状況等に適した住宅を確保できるようなさまざまな取組。
自立分散型エネルギー	再生可能エネルギーやコージェネレーションシステムなど、地域の特性を踏まえた多様かつ小規模なエネルギーの供給体制を組み合わせ、地域で必要とされる電力を賄い、災害時に電力供給が停止した場合においても、地域で自立的にエネルギーを確保できるシステム。
新多摩川プラン	多摩川の歴史的・文化的資源、そして環境資源を最大限に活かした賑わいの場（憩い、遊ぶ、学ぶ）を創出するために策定された計画。（平成 28（2016）年３月策定）
スプロール	市街地が無計画に郊外に拡大し、虫食い状の無秩序な市街地を形成すること。
スマートシティ	電力の有効利用に加え、熱や未利用エネルギーも含めたエネルギーの「面的利用」や、地域の交通システム、市民のライフスタイルの変革などを複合的に組み合わせた、エリア単位での次世代エネルギー・社会システムの概念のこと。
生活行動圏	鉄道沿線を中心に展開している市民の日常的な生活圏として、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４つに大別したエリア。
総合公園	「都市計画法」に基づく都市公園の一つで、都市住民全般の休息、鑑賞、散策、遊戯、運動など総合的に利用することを目的とする公園。都市規模に応じ、１箇所当たり、10～50ha を標準として設置する。
総合設計制度	市街地環境の整備を図ることを目的とした、「建築基準法」に基づく制度の一つ。敷地内に一定以上の公共的なオープンスペースを確保する場合などに、容積率や高さの制限が緩和される。

た行

大規模小売店舗	店舗面積のうち、飲食店業等を除く小売業を行うための床面積が一定の基準（政令では　1,000 ㎡と規程）を超える小売店舗のこと。新設しようとする者は「大規模小売店舗立地法」に基づく届出等が必要。
多自然川づくり	河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、河川管理を行うこと。
多摩川景観形成ガイドライン	多摩川の魅力を活かした街なみづくりの推進を図るために、多摩川の沿岸地域で建築行為や開発行為等を行う際の基本的なルールを設定したもの。（平成 20（2008）年３月策定）
多摩川水系河川整備計画	多摩川（国の直轄管理区間）における、治水、利水、環境を総合的に捉えた河川整備計画。（平成 13（2001）年３月策定）
地域包括ケアシステム	介護、医療、予防、住まい、生活支援が一体的に提供され、可能な限り住み慣れた地域で生活を継続することができるような包括的な支援･サービス提供体制。
地域緑化推進地区	緑豊かな住み良い環境のまちにするために、地区における緑化の内容や緑化された土地の管理などを住民自らが計画し、自主的に緑化を推進しようとする地区のうち、計画案を条例に基づき市長が認定した地区。
地区計画	「都市計画法」に基づく制度の一つ。地区の特性にふさわしい良好な環境の街区を整備・保全するため、建築物の形態や道路、公園の配置等について、住民の意向を反映し、市が定める都市計画。
地区公園	「都市公園法」に基づく都市公園の一つ。主として徒歩圏内の居住者の利用を目的とする公園。１箇所当たり４ha を標準として設置する。
長期優良住宅認定制度	構造躯体の劣化対策、耐震性、維持管理・更新の容易性、可変性、バリアフリー性、省エネルギー性の性能を有し、かつ、良好な景観の形成に配慮した居住環境や一定の住戸面積を有する住宅について、その建築及び維持保全に関する計画を認定する制度。
超高齢社会	65 歳以上の高齢者の占める割合が全人口の 21%を超えた社会。
鶴見川流域水害対策計画	流域の浸水被害を防止・軽減する目的で進める河川整備、下水道整備、流域対策についての計画。河川管理者及び下水道管理者、流域自治体が共同で策定している。（平成 19（2007）年３月策定）
鶴見川流域水マスタープラン	鶴見川流域で健全な水循環系構造をめざし、流域の市民、企業、行政が連携して、水循環系に関わる各計画、施策を総合的に進めるための基本となる計画。
低炭素建築物認定制度	建築物における生活や活動に伴って発生する二酸化炭素を抑制するための措置が講じられている建築物について、「低炭素建築物新築等計画」を認定する制度。認定を受けた建築物は、税制優遇や容積率の緩和等を受けることができる。
低炭素都市づくり･都市の成長への誘導ガイドライン	拠点地域等における開発計画において、地球環境への配慮や都市の成長に資する取組を適切に評価することで、事業者の積極的な取組を促す、容積率特例制度等の運用の考え方等を示したガイドライン。（平成 27（2015）年３月策定）

道路整備プログラム	川崎市内で進める道路整備について、客観的な指標などを用いた整備効果の高い箇所を選定することで、整備箇所の重点化を図るとともに、計画や目標を市民と共有し、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進するための計画のこと。現在の道路整備プログラムは、平成 28（2016）年度から令和 7（2025）年度までの計画を示している。（平成 28（2016）年３月策定）
特定建築物	「建築物における衛生的環境の確保に関する法律」により定められた、興行場、百貨店、集会場、図書館、博物館、美術館、遊技場、店舗、事務所、学校、旅館の用途に使用する床面積が 3000 平方メートル以上（学校は 8000 平方メートル以上）の建築物。
特定都市河川	「特定都市河川浸水被害対策法」に基づき指定される河川。著しい浸水被害が発生するおそれがある都市部を流れる河川及びその流域について、総合的な浸水被害対策を講じるため、流域水害対策計画の策定、河川管理者による雨水貯留浸透施設の整備、雨水流出の抑制に向けた規制、都市洪水想定区域等の指定・公表等が定められる。
都市計画基礎調査	「都市計画法」により定められた、都市計画区域内における都市計画に関する基礎調査。おおむね５年ごとに、人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量などについて、現況及び将来の見通しについて調査される。
都市計画区域	「都市計画法」による都市計画に関する規制等の適用を受ける区域。自然的・社会条件的、人口・土地利用・交通量などの現況、推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	「都市計画法」に基づき、都市計画区域ごとに定める土地利用や都市施設、市街化開発事業、自然環境の保全などの都市計画に関する基本的な方針。
都市景観形成地区	「川崎市都市景観条例」に基づき指定される、住民が主体的に都市景観の形成に取り組む地区のこと。景観形成の方針・基準を定め、建築行為などの届出や公共事業の推進によって都市景観の形成を図ることを目的に定めるもの。
都市再生緊急整備地域・特定都市再生緊急整備地域	都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域。特定都市再生緊急整備地域は、都市再生緊急整備地域の内から、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域として政令で指定する地域。
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

な行

ノンステップバス	入口から出口まで床面に段差のない低床式の路線バスのこと。車いすの乗車も可能である。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズに行える。

は行

バイオマス	植物や動物などの再生可能な生物由来のエネルギー資源で、化石資源を除いたもの。
バスロケーションシステム	ＧＰＳ等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに運行情報を提供するシステムのこと。
パブリックコメント	市民生活に重要な計画、制度などの策定に際し、あらかじめその概要を公表し、市民からの意見を募り、その意見を十分考慮して意思決定を行う手続きのこと。
バリアフリー	公共建築物や道路、住宅における段差の解消など、高齢者や障害者などに配慮された設計・仕様のこと。
バリアフリー基本構想・推進構想	「バリアフリー法」に基づき、市が作成する。重点整備地区において、公共交通機関や建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために事業に関する基本的な構想と地区の整備方針を定めるもの。
樋管	用水流入や内水排除のため堤防を貫通して設置される暗渠のことで、樋門とも言う。取水のためのものを用水樋管、内水排除のためのものを排水樋管と言う。
ヒートアイランド現象	都市域において、人工物の増加、地表面のコンクリートやアスファルトによる被覆の増加、それに伴う自然的な土地被覆の減少、さらに冷暖房等の人工排熱の増加により、地表面の熱収支バランスが変化し、都市域の気温が郊外に比べて高くなる現象のこと。
ヒートショック	温度の急激な変化で血圧が上下に大きく変動する等によって起こる失神、心筋梗塞、不整脈、脳梗塞等の健康被害であり、特に冬場に多く見られ、高齢者に多くみられる。
風致地区	「都市計画法」に基づく地域地区の一つ。自然の景観を維持し、また、名勝・史跡等の環境保護等、都市空間における自然環境の保全を図るために定めるもの。
福祉のまちづくり条例	障害者や高齢者などが安全で快適に施設を利用できるよう、建築物等の通路、出入口や廊下などの幅員やスロープ、トイレ、エレベーターなどの整備基準を定めたもの。（平成 21（2009）年 10 月改正）
分区条例	港湾の陸域部分である臨港地区（*1）内の土地を、港湾とは無関係に、無秩序に使用されると、港湾の機能が阻害され、その使命を果たすことが困難となるため、このような弊害を除去するため、分区（*2）内において構築物の規制を行い、港湾とは無関係な構築物を制限することを定めた条例。 （*1）港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域（水域）と一体的に機能すべき陸域として、都市計画法の規制により定められた地区 （*2）港湾の機能を十分に発揮させることを目的として、臨港地区を機能別に区分したもの（川崎港では、臨港地区に「商港区」「工業港区」「集計厚生港区」の３つの区分が指定されている。）
包括連携協定	地域が抱える課題に対して、自治体と民間企業等が双方の強みを活かし、協力しながら課題解決に対応するための大枠を定める枠組み。
防災再開発促進地区	延焼の危険性をはじめ倒壊危険性や避難困難性など、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のこと。

ま行

身近な生活圏	生活行動圏の範囲内における市民の日常的な生活圏として、鉄道駅を中心に生活行動圏を分けたゾーン。

や行

ユニバーサルデザイン	高齢者や障害者をはじめ、誰もが分け隔てなく快適に生活できるようにしていくこと。
ユニバーサルデザインタクシー	高齢者や子育て世代、車いす利用者をはじめとした、誰もが利用できるタクシーのこと。川崎市内を運行するユニバーサルデザインタクシーは、一般のタクシーと同料金で利用できる。
用途地域	「都市計画法」に基づく地域地区の一つ。機能的で安全な住みよい都市をつくるために、合理的な土地利用計画の基に、建物の用途、建ぺい率、容積率、高さなどについて、適正なルールを定めるもの。

ら行

ライフライン	電気・ガス・上下水道等の公共公益設備や電話やインターネット等の通信設備、圏内外に各種物品を搬出入する運送や人の移動に用いる鉄道等の物流機関など、都市機能を維持し人々が日常生活を送る上で必要な設備や機能のこと。
緑化推進重点地区	都市の顔となる地区として、重点的な緑化の推進が効果的であること、市街地開発事業等と連携した計画策定が可能であること、緑による良好な住環境の形成が可能であることなどの考え方のもとで設定した地区。市内の都市拠点を中心に８地区を設定。地区ごとに、緑化の基本方針、目標及び主な緑化の取組等を位置づけた「緑化推進重点地区計画」を、市民・事業者・行政の協働により策定している。
臨海部ビジョン	川崎臨海部を持続的に発展させるために、企業をはじめ川崎臨海部におけるさまざまな関係者とともに策定。30 年後を見据えた川崎臨海部のめざす将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示すことで、関係者が将来像等を共有し実現に向け協力して取り組んでいくことを策定の目的としている。（平成 30（2018）年３月策定）
連続立体交差事業	都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除去し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。
連担建築物設計制度	「建築基準法」に基づき、既存の建物を含む複数の敷地・建物を一体として合理的な設計を行う場合に、特定行政庁の認定により、当該敷地群を一つの敷地とみなして、接道義務、容積率制限、建ぺい率制限、斜線制限、日影制限等を適用できる制度。

川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想

発　行　　川崎市

○編　集

川崎市まちづくり局計画部都市計画課

住　所　　〒210-8577　川崎市川崎区宮本町１番地

電　話　　044-200-2713

ＦＡＸ　　044-200-3969

E-MAIL　　50tosike@city.kawasaki.jp