

まちづくり委員会資料

所管事務報告

「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想・幸区構想・中原区構想」の改定案の策定について

資料 1 「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想・幸区構想・中原区構想」の改定案について

資料 2 「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想、幸区構想及び中原区構想」の改定素案に関する意見募集（パブリックコメント手続）の実施結果について

資料 3 改定素案から改定案への変更内容について

参考資料 1 川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想 改定案の概要

参考資料 2 川崎市都市計画マスタープラン幸区構想 改定案の概要

参考資料 3 川崎市都市計画マスタープラン中原区構想 改定案の概要

参考資料 4 川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想 改定案

参考資料 5 川崎市都市計画マスタープラン幸区構想 改定案

参考資料 6 川崎市都市計画マスタープラン中原区構想 改定案

参考資料 7 改定案の意見募集に関する御案内

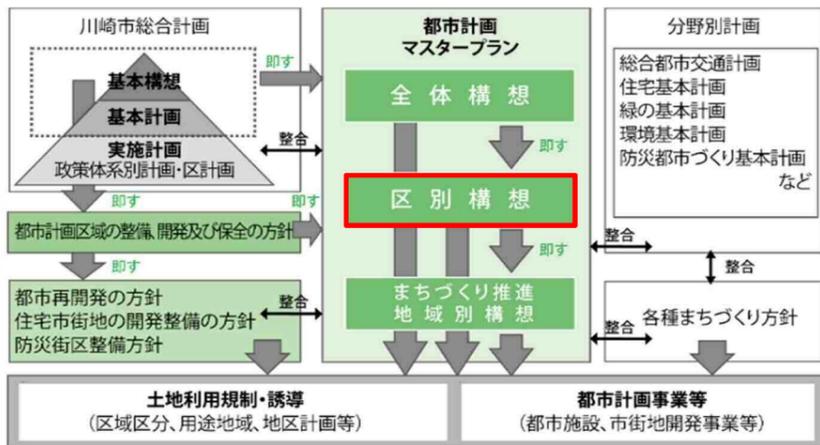
まちづくり局

1 背景、目的等

(1) 都市計画マスタープランとは

- 都市計画マスタープランは、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な方針」として定めるもので、土地利用の制限等を直接行うものではないが、個別・具体の都市計画は本プランに掲げられた基本的な方針に即して定めることとなる。
- 川崎区構想・幸区構想・中原区構想等の区別構想は、市全体の都市計画の方針となる全体構想に即しながら、行政区毎の方針として定めている。
- 本市では、全体構想、区別構想ともに平成19(2007)年に策定し、「都市計画の決定・変更の指針」や「市民協働のまちづくりの指針」等として活用している。

<計画体系>



(2) 背景、目的

- 策定から約10年が経過し、この間に「川崎市総合計画」や関連計画等の策定・改定が進み、「都市計画マスタープラン全体構想」を平成29(2017)年3月に改定した。
- また、各区では、まちづくりの進捗や、まちづくりを取り巻く状況に変化が生じていることから、これらに対応した都市計画の基本的な方針の市民との共有に向けて、区別構想を改定することで計画的なまちづくりを推進することとし、今回、川崎区構想・幸区構想・中原区構想の改定を行う。

3 改定案の構成

・区別構想の構成は、現行の構成を継承しつつ、改定した全体構想と一定程度揃える。

現行 (平成19(2007)年3月)	改定案
第1部 策定の趣旨等	第1部 改定の趣旨等 ⇒改定の背景や都市計画マスタープランの位置づけ、構成等
第2部 まちの現状	第2部 まちの現状 ⇒都市計画に関する基礎調査等の統計資料に基づくまちの現状等
第3部 めざすべき都市像	第3部 都市づくりの基本理念 I めざす都市像 II 全体構想における位置づけ III 都市構造 ⇒全体構想等を反映しためざす都市像や都市構造等
第4部 分野別の基本方針 I 都市構造 II 土地利用 III 交通体系 IV 都市環境 V 都市防災	第4部 分野別の基本方針 I 土地利用 II 交通体系 III 都市環境 IV 都市防災 ⇒都市づくりの基本理念を踏まえた「土地利用」、「交通体系」、「都市環境」、「都市防災」の分野別のまちづくりの指針
—	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 II 身近な生活圏のまちづくり (ゾーンの概要/ゾーン内の主なまちづくりの方針) ⇒駅を中心とした身近な生活圏ごとのまちづくりの方針等
第5部 計画の実現・推進方策	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推進に向けた考え方

全分野の骨格となる方針として第3部に移動

新設

2 改定の主な内容

(1) 少子高齢化や人口減少を見据え、全体構想における「コンパクトで効率的なまちづくり」や「鉄道沿線のまちづくり」の考え方に即し、各区の鉄道沿線を「都市軸」として位置づけ、鉄道を主軸としたまちづくりに向け、地域資源を活かした駅周辺のまちづくりや駅へのアクセス向上に関する方針等を新たに示す。

(2) まちづくりの進捗や関連する分野別計画等と整合を図り、土地利用、交通体系、都市環境、都市防災の分野別の方針を更新する。

- 分野別計画等：総合都市交通計画、緑の基本計画、これからのコミュニティ施策の基本的考え方 等
- まちづくりの進捗：地域資源の活用に関する検討の進捗、拠点周辺の整備に関する検討の進捗 等

■主な方針

- (川崎区) 京急川崎駅周辺地区における賑わいと魅力ある市街地の形成をめざす/臨海部における既存産業の高度化・研究開発機能等の集積や、利便性の高い交通ネットワークの整備を図る 等
- (幸区) 新川崎・鹿島田駅周辺地区における魅力ある複合市街地の形成をめざす/自然環境などの地域資源を活かした公園づくりにより賑わいの創出を図る 等
- (中原区) 武蔵小杉駅北口における適切な都市機能の誘導や交通結節機能の強化に努める/河川・水路・大規模公園等の地域資源を活かしたまちづくりを推進する 等
- (各区共通) 気候変動等による浸水被害のリスクの増大を踏まえた水害に強いまちづくりをめざす 等

(3) 身近な地域のまちづくりの推進に向け、生活行動圏を駅の利用圏で分けた「身近な生活圏」ごとにまちづくりの方針を整理し、新設する第5部で示す。

主な反映箇所

第3部 都市づくりの基本理念
第4部 分野別の基本方針

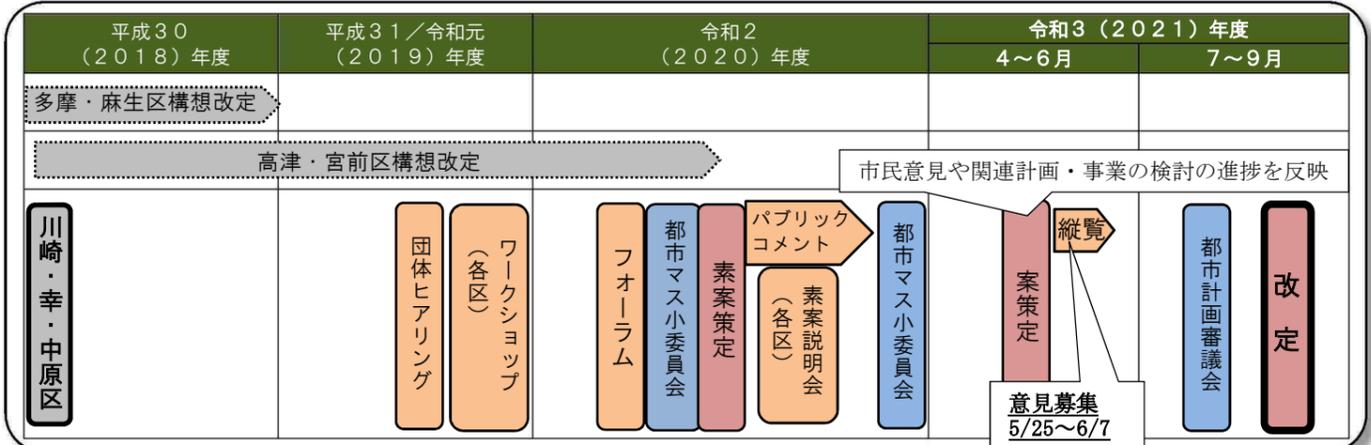
第4部 分野別の基本方針

第5部 身近な生活圏別の沿線まちづくりの考え方

4 これまでの取組

- 令和元(2019)年10月 ~ 令和2(2020)年7月 : 市民意見聴取(団体ヒアリング、ワークショップ、フォーラム)
- 令和2(2020)年11月 : 改定素案作成・公表
- 令和2(2020)年11月 ~ 令和3(2021)年1月 : 改定素案のパブリックコメント実施(3区合計 6通48件)
- 令和2(2020)年12月 : 素案説明会実施(各区1回開催/3区合計 10名参加)

5 改定のスケジュール



「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想、幸区構想及び中原区構想」の改定素案に関する 意見募集（パブリックコメント手続）の実施結果について

1 概要

都市計画マスタープランは、長期的な視点に立った都市の将来像を市民と共有し、計画的なまちづくりを進めるにあたっての指針となるもので、都市計画決定・変更や市民との協働のまちづくりを行う際などに活用されています。

「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想、幸区構想及び中原区構想」は、平成19年3月の策定から初めての改定にあたり、上位計画や関連計画をはじめ、都市づくりを取り巻く環境の変化とともに、市民参加により開催したワークショップの御意見等を踏まえながら、改定素案の策定作業を進めてきました。

このたび、「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想、幸区構想及び中原区構想」の改定素案について、広く市民の皆様からの御意見を募集し、その結果、6通48件の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する市の考え方を次のとおり公表します。

2 意見募集の概要

題名	川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想、幸区構想及び中原区構想の改定素案
意見の募集期間	令和2年11月25日（水）～令和3年1月12日（火）
意見の提出方法	電子メール、ファックス、郵送、持参
募集の周知方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市政だより（12月1日号掲載） ・ 市ホームページ ・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所（市政資料コーナー）、大師支所、田島支所、日吉出張所、教育文化会館、幸市民館、中原市民館、川崎図書館（大師分館、田島分館含む）、幸図書館（日吉分館含む）、中原図書館、まちづくり局計画部都市計画課） ・ 説明会の開催（計3回：川崎区役所、幸区役所、中原区役所）
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市ホームページ ・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所（市政資料コーナー）、大師支所、田島支所、日吉出張所、教育文化会館、幸市民館、中原市民館、川崎図書館（大師分館、田島分館含む）、幸図書館（日吉分館含む）、中原図書館、まちづくり局計画部都市計画課）

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		6通（48件）
内訳	電子メール	3通（27件）
	ファックス	2通（14件）
	郵送	0通（ 件）
	持参	1通（ 7件）

4 御意見の内容と対応

意見募集の結果、交通網の整備、緑の保全、良好な景観の形成、防災対策の推進などに関する御意見が寄せられました。

いただいた御意見は、その趣旨が素案に沿ったもののほか、素案に対する御要望、御提案などがあったため、御意見の趣旨を踏まえ、一部内容を反映し、「改定案」をとりまとめました。

今後、「改定案」について、都市計画法上の手続きに準じて縦覧による意見募集を行い、その結果を都市計画審議会に諮問・答申の上、川崎区構想、幸区構想及び中原区構想の改定を行います。

【御意見に対する市の考え方の区分説明】

- A 御意見を踏まえ、案に反映したもの
- B 御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの
- C 今後の取組を進めていく上で参考とするもの
- D 案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの
- E その他

【御意見の件数と対応区分】

項目	A	B	C	D	E	計
1 川崎区構想に関すること (11件)		1		10		11
2 幸区構想に関すること (18件)		2		16		18
3 中原区構想に関すること (7件)	1	1		5		7
4 各区の構想に関すること (7件)	1	2	1	3		7
5 その他 (5件)					5	5
合計	2	6	1	34	5	48

【具体的な御意見の内容と市の考え方】

- 1 川崎区構想に関すること . . . 5ページ
- 2 幸区構想に関すること . . . 10ページ
- 3 中原区構想に関すること . . . 16ページ
- 4 各区の構想に関すること . . . 19ページ
- 5 その他 . . . 21ページ

1 川崎区構想に関すること

No.	意見（要旨）	市の考え方	区分
1	<p>鉄道各駅を身近な生活圏のまちづくりの拠点とする計画とすると、区中央部が計画から抜けてしまうため、「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（案）」に示されている「臨海部中央軸」のような場所にバスに替わる市電やトラム、モノレールといった新たな鉄道路線を設置すべき。</p>	<p>めざす都市構造のうち、改定素案第3部 III 2（7）における「コンパクトで効率的なまち」については、「駅周辺における必要な都市機能の集約や、駅から離れた住宅地における地域交流の場の形成や生活支援関連サービス機能の維持・向上と併せて、両者間における公共交通によるアクセス環境が整えられた、効率的で持続可能なまち」を意味しており、駅から離れた地域も含めたまちづくりの方向性を示しているものです。</p> <p>また、「臨海部中央軸」については、「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」において、路線バスの機能強化を目的として、既存都市基盤の活用が可能なBRTの導入を位置付けており、「コンパクトで効率的なまち」の実現に向け、引き続き、公共交通によるアクセス環境の向上をめざしてまいります。</p>	D
2	<p>鉄道駅の近くに居住する人は、利便性を求めている場合が多く、長期間住み続けるのか疑問であるため、郷土愛や故郷と呼べる意識を育むようなまちづくりの方針とするべき。</p>	<p>愛着をもっていただけるようなまちづくりについては、改定素案第4部 I 4（6）①において、「誰もが暮らし続けることができるまちの形成を図るため、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まいづくりをめざす」方針などを示すとともに、第4部III 5において、「川崎区の個性と魅力を活かした景観の形成をめざす」方針を示しており、引き続き、長く居住して愛着をもっていただけるようなまちづくりをめざしてまいります。</p>	D
3	<p>川崎アプローチ線を早期に実現してほしい。</p>	<p>川崎アプローチ線については、改定素案第4部 II 1（2）③において、「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などの検討を進める」方針を示しており、引き続き、公共交通網の整備について検討してまいります。</p>	D

4	川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）について、Ⅰ期事業の高速部の未整備区間の整備とともに、Ⅱ期計画のうち、川崎駅周辺の渋滞解消や交通円滑化の効果が高い国道15号から国道1号までの区間を先行し、早期に同時整備してほしい。	川崎縦貫道路Ⅰ期事業の高速部については、改定素案第4部Ⅱ1(3)②において、「川崎縦貫道路Ⅰ期事業の高速部の整備に向けた取組を推進する」方針を示しております。また、本市も参画する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」においては、Ⅰ期事業の高速部の未整備区間も含め、Ⅱ期計画と東京外かく環状道路との一本化を含めた幅広い検討を進めており、引き続き、国や関係自治体と協議調整を進めてまいります。	D
5	殿町国際戦略拠点キングスカイフロントへの大師線の延伸構想を、神奈川臨海鉄道軌道を利用するなどの方法も含めて検討してほしい。	殿町国際戦略拠点キングスカイフロントへのアクセスについては、「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」において、大師橋駅からの端末交通の活用や、浜川崎駅から池上塩浜、キングスカイフロントを經由し羽田空港方面に至る臨海部横断軸（東海道貨物支線貨客併用化またはBRT）を位置付けており、段階的な整備推進を図り、臨海部交通機能の強化を進めてまいります。	D
6	現在でも、川崎区の都市環境上の最大の課題は公害問題の解決であり、特に温室効果ガスの大量排出が課題であることから、大企業に対する厳しい規制とともに、化石燃料使用から自然再生エネルギー使用への早期の転換が求められている。	地球環境への配慮については、改定素案第4部Ⅲ「現状・課題」①において、地球環境への負荷の低減が課題であることを示した上で、第4部Ⅲ1(1)①において、「脱炭素社会の構築による地球環境の保全に向け、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する」など方針を示しており、また、令和2年11月に策定した脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」を踏まえ、脱炭素社会の実現に向けたまちづくりをめざしてまいります。	D

7	<p>めざす都市像の基本的な考え方では、「自然を育む」とあるが、多摩川や東京湾のみでなく、区内陸部の「自然を育む」ことが求められている。具体的には、大規模な自然公園の整備や、かつての二ヶ領用水の再生などをしてほしい。</p>	<p>公園の整備などについては、改定素案第4部Ⅲ3(1)①に総合公園である富士見公園について、②にその他の公園についての整備・活用に関する方針を示すとともに、第4部Ⅲ3(2)において、川崎駅周辺地区や臨海部、公共空間や民有地の緑化を推進する方針を示しております。</p> <p>これらの方針を踏まえ、引き続き、緑豊かなまちをめざしてまいります。</p> <p>なお、二ヶ領用水の再生については、現時点において、川崎区内における具体的な取組はございませんが、改定素案第4部Ⅲ2(3)において示すように、大規模公園などを事業所の緑、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」の形成をめざしてまいります。</p>	D
8	<p><u>川崎区は、他都市と比べて治安が特段に悪いわけではないにもかかわらず、治安が悪いというイメージが定着しているため、まちづくりの方針として治安が悪いというイメージの改善を重点テーマとして、取組を推進すべき。</u>また、川崎駅周辺の繁華街における治安向上に向けた取組を行ってほしい。</p>	<p>川崎区のイメージの改善については、改定素案第4部Ⅲ5(1)及び(2)において、「<u>川崎駅周辺地区や臨空・臨海都市拠点、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す</u>」方針を示しており、引き続き、イメージの改善に寄与するような景観づくりをめざしてまいります。</p> <p>なお、<u>川崎駅周辺の繁華街における治安対策については、防犯カメラの設置支援や街路灯のLED化、川崎駅周辺における「路上喫煙防止重点区域」や「客引き行為等防止重点区域」の指定・拡大などを実施しており、引き続き、安全に安心して歩けるまちづくりに努めてまいります。</u></p>	D

9	<p>改定素案 28 ページの川崎区に対する市民の現状評価で「古い・しゃれていない」ということが問題点としてあげられているので、良好なイメージ構築をまちづくりのポイントにしてほしい。</p>	<p>川崎区の個性と魅力を活かしたまちづくりについては、改定素案第 4 部 III 「現状・課題」⑤において、川崎駅周辺地区において風格と魅力ある空間づくりなどが課題であることを示した上で、第 4 部 III 5 (2) において、「川崎駅周辺地区や臨空・臨海都市拠点、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す」方針を示すとともに、第 4 部 III 5 (3) ②において、「旧東海道や川崎大師などの歴史的特性を活かした街なみ景観や、身近な商業地における親しみやすく賑わいのある景観づくりをめざす」方針を示しております。</p> <p>これらの方針を踏まえ、引き続き、都市のイメージの向上に努めてまいります。</p>	B
10	<p>川崎大師駅周辺について、土地利用の基本方針に、門前町としての歴史性を活かした機能の集積のみでなく、景観づくりも追記してほしい。その上で、街なみ景観に関する内容についても、川崎大師参拝路の道路意匠や、京浜急行大師線連続立体交差化に伴いリニューアルが予想される駅舎の外観を、門前町としての歴史性を活かしたものへの改修を推進・促進することを記載してほしい。</p>	<p>景観づくりについては、主に改定素案第 4 部 III において方針を示しております。</p> <p>川崎大師駅周辺の景観づくりについては、同地区が「川崎大師表参道・仲見世都市景観形成地区」であることから、改定素案第 4 部 III 5 (3) ②において、「大師地区では、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する」方針を示しており、都市景観形成地区の景観形成基準の一部として住民が主体となった道路デザインのためのルールづくりの支援や、駅舎デザインについての鉄道事業者との協議など、地域の住民や事業者と協働しながら、地域特性を活かした景観づくりをめざしてまいります。</p>	D

11	コンビナート地帯では、工場・事業所等の施設の老朽化や、地震や津波、航空機からの落下物等による事故が発生する危険性があるため、企業の対策強化や、延焼遮断帯及びこれに準じた構造物を設置すべき。	石油コンビナートにおける災害対策については、改定素案第4部 IV 1 (2)において、「大規模石油タンクの耐震性能強化などを促進する」方針や、第4部 IV 1 (3) ③において、「高潮等の浸水被害から後背地を防護するため、海岸保全施設の適切な維持管理及び改良を推進する」方針を示しております。 また、延焼遮断機能については、第4部 IV 1 (1) ①②において、防火地域の拡大やオープンスペースの確保に向けた方針を示しております。こうした方針に基づき、引き続き、事業所・国・県などと連携し、臨海部の防災・減災に向けた取組に努めてまいります。	D
----	--	---	---

2 幸区構想に関すること

No.	意見（要旨）	市の考え方	区分
1	幸区・区民提案のめざす都市像「水と緑と創造のまち生き活き・さいわい」の実現に向けて、この都市像の考え方を市民・区民に周知浸透させ、日々の暮らしを通じて自分の住むまちの価値や魅力を実感でき次世代の子どもたちにも愛着を育み今後も持続するまちに育ててほしい。	幸区のめざす都市像については、区民提案で掲げられた理念や方向性などを継承し、基本的な考え方を「水と緑の創造のまち生き活き・さいわい」としております。 その実現に向けて、市民や区民に、「めざす都市像」を周知・伝承しながら、引き続き魅力あるまちづくりを進めてまいります。	B
2	川崎駅のみならず川崎市全体の魅力やイメージの向上にも大きく貢献し、広域からの集客力も高い「ラゾーナ川崎プラザ」を活かしたまちづくりの記述を追記してほしい。	川崎駅周辺地区については、第4部Ⅰ 1（1）において、「民間活力を活かしながら、高次な都市機能の集積を図る」方針とともに、「周辺の市街地や商店街に残る下町的な特徴を活かしながら今と昔の街なみが調和した親しみを持てる拠点の形成をめざす」方針を示しており、引き続き、地域特性を活かしたまちづくりを進めてまいります。 なお、都市計画マスタープランは、将来のまちづくりに関する基本的な方針を示すものであるため、個別の計画は位置づけておりません。	D

3	<p>めざす都市像に記載のある「<u>環境共生のまちづくり</u>」について、次のような仕組みの検討を希望する。</p> <p><u>新川崎・鹿島田駅周辺地区の西側は加瀬山、東側は多摩川河川敷等まとまりある自然環境や景観があり、その中心に二ヶ領用水があり、それらをつなぐ位置に地域密着の駅前商店街があることから、<u>各地域資源</u>で安心して不便なく長時間過ごせる工夫と価値・<u>魅力や機能の向上のためのハード・ソフト面での整備や管理</u>に加え、両駅に駅前広場等の人が集う中心拠点を整備することで、価値や魅力の発信にも活用し、さらに駅前商店街と連携し東西へ人を誘導し移動プロセスも楽しめる仕組みづくりを行う等で地区全体が面的につながり<u>一体感あるまちとなるよう育てていただきたい。</u></u></p> <p>それにより、住民や働く人々が主体的にまちに興味関心および関わることとなり、コミュニティづくりにつなげられると考える。</p>	<p>都市計画マスタープランは、将来の都市像を展望し、第4部に、Ⅰ土地利用、Ⅱ交通体系、Ⅲ都市環境、Ⅳ都市防災の4つの分野に整理して、土地利用や都市施設整備、市街地整備などの方針をまとめております。</p> <p><u>新川崎・鹿島田駅周辺のまちづくりについて、自然環境などの地域資源を活かしたまちづくりについては、改定素案第4部Ⅲ5(2)及び(3)において、自然環境を活かしたまちづくりをめざす方針を示しており、駅前広場などの整備については、第4部Ⅱ3(1)において、「地域特性に応じた道路や駅前広場の整備の取組を推進」する方針を示しております。</u>また、地区の面的なつながりについては、第4部Ⅰ1(2)において、「歩行者・自転車が安全で円滑に移動できる交通環境の形成を進める」方針を示すとともに、第4部1(3)において、「周辺の街なみなどと調和に配慮した街なみ景観の形成などの活動を支援し、地域に根ざした生活拠点の形成をめざす」方針を示しております。</p> <p>さらに、コミュニティづくりについては、第4部Ⅰ3(5)③において「地域交流の場の形成による生活圏のコミュニティの拠点づくり」に関する方針を示しております。</p> <p>引き続き、第3部Ⅰ2「都市づくりの基本方針」に示している「環境と共に生きるまちづくり」の実現に向けて、市民との協働により、取組を進めてまいります。</p>	B
4	<p>鹿島田駅周辺地区の再開発事業により、ペDESTリアンデッキが設置されたため、商店街の通行人が2割に減少している。</p>	<p>鹿島田駅周辺については、市街地再開発事業などによる基盤整備により、歩行者の利便性向上を目的に新たな経路が整備されました。合わせて駅周辺の魅力として周辺商店街の賑わいも重要であることから、改定素案第4部Ⅰ1(3)において、「地域住民の活動や交流の場としての商店街の賑わいを活かしながら、住民などによる主体的なまちづくり活動を支援する」方針を示しており、引き続き地域に根ざした生活拠点の形成をめざしてまいります。</p>	D

5	駅前には広場ではなく、商業施設を作ってほしい。	鉄道駅周辺のまちづくりについては、改定素案第4部 I 1 及び2において、「駅の特성에応じて賑わいや交流の場、地域コミュニティの形成に資するオープンスペースの確保」のほか、「商業業務施設の立地など、計画的な土地利用誘導に努めること」、また第4部 II 2 (1)において、「駅周辺の交通環境の改善と駅へのアクセス向上を図ること」の方針を示しており、引き続き、駅周辺の魅力向上をめざしてまいります。	D
6	鹿島田地域には、いこいの家、公園、住民利用、活動の場所がないため、気軽に寄れるコミュニティの場所が必要である。	地域住民の交流・活動の場については、改定素案第4部 I 3 (5) ③において、「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る」方針を示しており、引き続き、空き地・空き家などの遊休不動産も含めた既存ストックの有効活用を図りながら、地域ニーズに対応した機能の充足をめざしてまいります。	D
7	川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）Ⅱ期計画のうち、国道15号～幸区国道1号までの区間は、川崎駅周辺の渋滞解消と交通円滑化の効果が高く、川崎区構想の「ウォークアブルなまちづくり」の推進に大きくプラスとなるため、Ⅰ期計画の未整備区間（大師ジャンクション～国道15号間）と同時に早期整備を進めてほしい。	川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）Ⅱ期計画については、改定素案第4部 II 1 (3) ②において、「将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めて幅広く検討する」方針を示しております。また、本市も参画する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」においては、Ⅰ期事業の高速部の未整備区間も含め、Ⅱ期計画と東京外かく環状道路との一本化を含めた幅広い検討を進めており、引き続き国や関係自治体と協議調整を進めてまいります。	D
8	開かずの踏切は平間駅下り線にスマート出入口を設けて、人の流れを分散するようにしてほしい。鹿島田駅は、三井ツインタワーの会社にペDESTリアンデッキ利用の協力を提案してほしい。	踏切対策については、改定素案第4部 II 2 (1)において、「駅の交通結節機能の強化に向けて、駅前空間の整備などを図る」方針を示すとともに、「鉄道事業者と連携し、踏切の改善を図る」方針を示しており、既存施設の有効活用も含め、関係者と連携しながら、踏切の改善を図ってまいります。	D

9	<p>立体交差事業区間のうち尻手駅～矢向駅間は横浜市に位置するものの、川崎市にとって交通ネットワーク形成において重要であり、早期の実現が望まれるが、横浜市の財政負担等を考慮すると早期実施が困難と考えられる。そのため、高架化後の矢向駅では駅長室や改札を川崎市に位置するファミリーマート矢向駅西店付近に設置し、高架化後の矢向駅の住所が川崎市となる計画として、立体交差事業費用の地方公共団体負担の川崎市の負担割合を横浜市より多くすることで調整することにより、南武線立体交差化の早期実現と川崎市の都市機能の強化を図ってほしい。</p>	<p>J R南武線立体交差化については、改定素案第4部 II 2 (1)において、「鉄道事業者と連携し、立体交差化などによる踏切の改善を図る」方針を示しております。なお、新型コロナウイルス感染症の影響など今後の社会経済動向を踏まえながら、効果的な取組となるように検討を進めてまいります。</p> <p>都市機能の強化については、第4部 I 2 (1)において、「尻手駅、矢向駅周辺では、周辺のアクセス向上とともに、環境整備の促進」や、「隣接する横浜市との連携を図りながら交通環境の改善をめざす」方針を示しており、身近な駅周辺の生活利便性の向上を図ってまいります。</p>	D
10	<p>J R南武線立体交差化を早期に実現してほしい。</p>		
11	<p>コロナ禍で社会の働き方等がかわり、鉄道乗車率が下がると考えられるため、南武線高架事業は諦め、踏切に向かう周辺道路に迂回誘導する装置を設置してはどうか。10年以内に自動運転バス、空飛ぶタクシー等が出来るのではないかと。</p>	<p>踏切対策については、改定素案第4部 II 2 (1)において、「鉄道事業者と連携し、立体交差化などによる踏切の改善を図る」方針を示しており、関係者と連携しながら、踏切の改善を図るとともに、駅周辺の交通環境の改善と駅アクセスの向上を図ってまいります。</p>	D
12	<p>駅前駐輪場は地下化し、防災に強い広い道路にしてほしい。</p>	<p>駅前駐輪場対策については、第4部 II 2 (2) ②において、「地域の特性に応じた自転車利用環境の整備」をめざす方針を示しております。また防災に強い道路については、第4部 IV 2 (1) ①において、「道路施設などの耐震化を促進する」方針を示しており、引き続き自転車利用環境と防災性の高い交通環境の整備を進めてまいります。</p>	D
13	<p>長期的に持続可能なまちであり続けるためには鉄道不便地域の解消が効果的であることから、川崎駅から幸区役所周辺、鹿島田・新川崎駅周辺、北加瀬交差点周辺を經由して日吉駅まで至り、日吉駅で横浜市営地下鉄グリーンラインに乗り入れる鉄道路線計画の構想を検討してほしい。</p>	<p>公共交通網の整備については、改定素案第4部 II 3 (1) 及び (2) において、「路線バスを基本とした駅へのアクセス向上」や「路線バスの速達性・定時性の向上」をめざす方針などを示しており、御意見にある鉄道路線の構想はございません。</p> <p>引き続き、効率的かつ効果的な路線バスネットワークの形成や、路線バスの速達性・定時性の向上などの取組を進め、鉄道駅へのアクセス向上を図ってまいります。</p>	D

14	地域の学校屋上を緑化し、農作物を作るようにしてほしい。防災時に野菜を活用したり、校舎の温度を下げるができる。	市街地の緑化については、改定素案第4部Ⅲ3(3)において、「公共公益施設の緑化に努める」方針を示しており、引き続き市民や事業者との協働により、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。 なお、学校屋上については、これまで、学校新設などの機会を捉え、緑化を進めており、引き続き、こうした取組を推進してまいります。	D
15	河原町団地の再生整備を幸町周辺地区の不燃化重点対策の防災再開発と連動した取組として進め、河原町団地の立地ポテンシャルを最大限に高めて幸町周辺地区での災害に強いまちづくりも実現される基盤整備として、川崎駅西口地区から幸町を貫いて河原町団地に至る避難路ともなる道路を構築する計画を推進してほしい。	幸町地区については、改定素案第4部Ⅰ3(1)③において「密集市街地の改善」についての方針を示しております。震災発生時に建築物の倒壊や火災の延焼が特に懸念されることから、重点的な対策を要する不燃化重点対策地区として指定しており、建築物の不燃化・共同化などによる防災性の向上の取組を進めてまいります。 また、河原町住宅については将来的に建替事業などの実施に合わせ、近接する不燃化重点対策地区の周辺環境に配慮した検討を行い、事業を進めてまいります。	D
16	災害への対応について、共助を進めているが個人情報保護法により、隣人の安否確認もままならない状況であり、町会、自治会が苦慮している。	災害への対応の共助の取組については、第4部Ⅳ4(1)において、「災害時の協力体制を整えるとともに、地域でお互いに助け合う仕組みづくりに取り組む」方針を示しており、引き続き、自助・共助の促進に向けた取組を進めてまいります。	D
17	尻手駅は「南部市場（川崎幸市場）」を活かした視点、矢向駅は評価の高い温泉施設である「志楽の湯」を活かした視点でのまちづくりを、尻手・矢向駅ゾーンのまちづくりの方針に追加してほしい。	改定素案第5部では、お住まいの地域のまちづくりなどを身近に感じていただくため、鉄道駅を中心とした身近な生活圏ごとに、第4部までに記載したまちの特徴やまちづくりの方針を整理しております。 尻手駅・矢向駅周辺のまちづくりについては、第4部Ⅰ2(1)において、さまざまな機会を捉えて「地域資源の活用による魅力向上などを図る」方針を示しており、引き続き、地域特性を活かしながら、まちの魅力向上に努めてまいります。	D

18	多摩川のサイクリングコースの拡充と有料BQ広場を設置してほしい。	多摩川河川敷の施設については、改定素案第4部Ⅲ 4(2)において、「利用環境向上やマナーアップに向けた取組を推進する」方針を示しており、引き続き、快適な河川空間の創出や、運動施設の充実、利便性の向上を図ってまいります。	D
----	----------------------------------	---	---

3 中原区構想に関すること

No.	意見（要旨）	市の考え方	区分
1	<p>都市計画道路について、「選択と集中」による効率的・効果的な整備を進める」とのことだが、都市計画道路の完成が、一部の用地取得が進まないために遅延することは、本来早期に得られるべき整備効果の利益の逸失や、行政の対応長期化等を招き、非効率的だ。</p> <p>たとえば丸子中山茅ヶ崎線小杉御殿工区は、多くの用地が取得済だが、当該工区が未完成なことにより、既存道路は狭い道に多くの通過交通や路線バスがひしめく中、歩行者や自転車の往来もあり、大変危険だ。</p> <p>都市計画道路を早期に完成させることは、魅力的なまちづくりを実現する上では不可避であり、土地の強制収用の実績をつくるのが、今後の都市計画道路の用地取得協議を円滑に進めるためにも効果的なので、直ちに行政代執行の実施をお願いする。</p>	<p>幹線道路の整備については、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度からの10年間を計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し取組を進めております。</p> <p>これを踏まえ、改定素案第4部 II 1(3)②において、「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る」方針を示しております。</p> <p>丸子中山茅ヶ崎線の小杉御殿工区については、第2次道路整備プログラムにおいても土地収用制度等活用路線として位置づけており、引き続き、早期の完了に向けた取組を推進してまいります。</p>	D
2	<p>中原街道小杉十字路より東では、道路整備の取組が進んでいないと見える。</p> <p>整備に時間が掛かるのは費用的にみても大変非効率的であり、防災性、安全性向上のためにも早期に取組を推進していただきたい。</p>		

3	<p>一般国道409号小杉御殿町工区の事業を早期に完成させて街路樹などによる緑化を行うことで、魅力的な公園に再編整備される等々力緑地に武蔵小杉駅から向かう市内外からの来訪者を魅了し、都市イメージ向上にも資する快適で風格のある街なみ景観の創出をめざしてほしい。</p>	<p>幹線道路の整備については、効率的・効果的な道路整備を推進していくため、平成28年度からの10年間の計画期間とした「第2次道路整備プログラム」を定め、客観的指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定し取組を進めております。</p> <p>これを踏まえ、改定素案第4部Ⅱ1(3)②において、「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る」方針を示しております。</p> <p>国道409号小杉御殿町工区については、第2次道路整備プログラムにおいて整備推進路線として位置づけており、引き続き、早期の完成に向けた取組を推進してまいります。</p> <p>また、当該区間については、緑化推進重点地区に該当しており、改定素案第4部Ⅲ3(3)①及び5(1)において、「幹線道路沿道を含む公共空間等の緑化を進める」などの方針を示しており、引き続き、良好な街なみ景観づくりを進めてまいります。</p>	D
4	<p>川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）Ⅱ期計画（国道15号～東名高速道路間）について、広域拠点である小杉駅周辺地区の近辺にインターチェンジを設置すべく、候補地を調整してほしい。</p>	<p>川崎縦貫道路（高速川崎縦貫線）Ⅱ期計画については、改定素案第4部Ⅱ1(3)②において、「将来の高速道路ネットワーク形成の動向を見定めながら、東京外かく環状道路の東名高速道路以南との調整を含めて幅広く検討する」方針を示しております。</p> <p>また、本市も参画する「東京外かく環状道路（東名高速～湾岸道路間）計画検討協議会」においては、Ⅰ期事業の高速部の未整備区間も含め、Ⅱ期計画と東京外かく環状道路との一本化を含めた幅広い検討を進めており、引き続き、国や関係自治体と協議調整を進めてまいります。</p>	D

5	<p>改定素案第4部Ⅱの<現状・課題>に書かれているとおり、鉄道駅の徒歩圏に含まれない地域では、バスによる対応が図られているものの、これからの高齢社会に対応した、より安全、安心、便利、快適な公共交通網の整備が求められていることから、武蔵小杉駅から等々力緑地付近、千年交差点付近、野川交差点付近、宮前休日急患診療所付近を經由して鷺沼駅までを結ぶ新規鉄道路線の将来構想を新規に検討願います。</p>	<p>公共交通網の整備については、改定素案第4部Ⅱ3(1)及び(2)において、「路線バスを基本とした駅へのアクセス向上」や「路線バスの速達性・定時性の向上」をめざす方針などを示しており、御意見にある鉄道路線の構想はございません。</p> <p>引き続き、効率的かつ効果的な路線バスネットワークの形成や、路線バスの速達性・定時性の向上などの取組を進め、鉄道駅へのアクセス向上を図ってまいります。</p>	D
6	<p>路線バスを基本とした駅へのアクセス向上に関して、公共交通機関の利便性の低下により、高齢者が自家用車に依存し、交通事故が増えていると感じる。</p> <p>交通安全対策の観点からも、公共交通機関の利便性向上の取組を推進してほしい。</p>	<p>公共交通機関の利便性向上による、自家用車への過度な依存の解消については、重要な視点であり、改定素案第4部Ⅱ3(1)においても、同様の方針を示しております。</p> <p>また、本市の公共交通機関の利用割合について、第6回東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年)の結果では、他都市と比べて高く、かつ上昇傾向にあるため、引き続き、公共交通機関の利便性向上に取り組んでまいります。</p>	B
7	<p><u>小杉駅周辺地区は「緑化推進重点地区」及び「景観計画特定地区」であることから、水と緑のネットワークの形成に関する記述については、小杉駅周辺地区についての記載も必要と思われるため、次のとおり修正していただきたい。</u></p> <p>「・「緑化推進重点地区」および「景観計画特定地区」である小杉駅周辺地区と等々力緑地や多摩川崖線の斜面緑地、多摩川、街なかの生産緑地、屋敷林や社寺林、事業所の緑、住宅地の緑を緑道や街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、「水と緑のネットワーク」の形成をめざします。」</p>	<p><u>小杉駅周辺地区をはじめとした、本市の主要ターミナル駅などの拠点については、「川崎市緑の基本計画」において「緑の都市拠点」に位置付けるとともに、各拠点を中心とした地域について「緑化推進重点地区」を指定しており、緑の充実に努めております。</u></p> <p><u>「緑の都市拠点」については、「水と緑のネットワーク」の充実に必要な要素のひとつであることから、改定素案第4部Ⅲ2(4)における、「水と緑のネットワーク」に関する記載について、「拠点駅周辺の街なかの緑や」を追記いたします。</u></p>	A

4 各区の構想に関すること

No.	意見（要旨）	市の考え方	区分
1	<p>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が変化してきたことを踏まえた改定に、賛同する。</p>	<p>引き続き、社会状況等の変化を踏まえ、改定を進めるとともに、計画的なまちづくりを推進してまいります。</p>	B
2	<p>共同住宅化等により防災性の高いまちを形成する際には、コロナ禍の新しい生活様式も踏まえ、エネルギーや食糧等が確保された耐震性の高い共同住宅に改善されることが望ましい。</p> <p>その方法のひとつとして、非常時の災害対応、常時の省エネ対策とした家庭用燃料電池の導入を推薦する。</p> <p>災害時の避難所の逼迫が行政で問題になりつつある中で、高層マンションでは、建物は堅牢でも専有部のエネルギーが途絶すれば、結果として避難所に避難することになるが、まちづくりにおいて、マンション専有部への家庭用燃料電池の導入を推進することで、専有部の最低限の電源を確保し、災害時にマンション内に留まることが可能となる。</p> <p>また、家庭用燃料電池は省エネにも寄与する。</p>	<p>共同住宅等における省エネ対策については、改定素案第4部 III 1 (1) ②において、「建築物環境配慮制度や太陽光発電設備設置など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の利用など、環境に配慮した建築物の整備を促進する」方針を示しております。</p> <p>なお、家庭用燃料電池の導入については、脱炭素社会の推進及び住宅における防災対策などの観点から、共同住宅の専有部を含む、個人住宅向けの補助制度を設けております。今後も、時流に合わせた補助メニューを検討し、住宅の創・省・蓄エネ化に努めてまいります。</p>	D
3	<p>高齢者がより安心して日常を過ごせるように、「孤立死・孤独死」を可能な限り未然に防ぐことが求められており、住民や事業者により地域での見守り活動を促進する環境の整備が必要と考える。</p> <p>少子高齢化を踏まえたコミュニティづくり・地域交流の場の形成に関する記載について、次のとおり修正することを提案する。</p> <p>「・様々な世代が交流しながら（中略）、住民や事業者による地域の活性化や地域における見守り活動など、まちの課題解決に向けた取組を促進します。」</p>	<p>御意見の改定素案第4部 I においては、高齢者が安心して暮らせるまちづくりとして、「住民や事業者による地域の活性化や、まちの課題解決に向けた取組を促進する方針」を示しており、御意見の趣旨も含めた方針として、整理しております。</p>	D

4	<p>かわさき多摩川ふれあいロードは、川崎区と幸区の間で途切れている区間を整備し、一体化してほしい。</p>	<p>かわさき多摩川ふれあいロードについては、「川崎市自転車活用推進計画」及び「川崎市新多摩川プラン」において、サイクリングコースの連続性を確保するため、幸区戸手地区におけるスーパー堤防事業に合わせた延伸整備を図ることとしており、引き続き、河川管理者である国土交通省と協議・調整を行ってまいります。</p>	C
5	<p>大規模マンション受変電設備の浸水被害による停電の発生を受け、オフィスビル・商業施設も含めた防災力向上の取組が盛り込まれていることに大いに賛同する。</p>	<p>引き続き、災害に強い都市の形成に向けて、大規模な建築物の所有者などへの適切な対策に係る普及啓発に努めてまいります。</p>	B
6	<p>避難所の整備にあたり、コロナ禍におけるスペースの確保と暫定的な電源確保の観点や、夏季における猛暑と冬季における極寒時の避難を想定し、コージェネレーションシステムや停電対応型空調・発電設備（例：ガスヒートポンプ）等の導入を提案する。</p> <p>また、区内の他の公共施設においても同様の取組を普及させることを提案する。</p>	<p>避難所については、施設の災害時の役割や実情に応じて、電源も含めた機能の維持を図ってまいります。</p> <p>また、公共施設においては、各区の改定素案第4部 III 1（1）②において「公共施設等への太陽光発電システムやコージェネレーションシステムなどの導入に努める」、及び、第4部 IV 2（2）において「防災拠点となる公共施設などにおいて、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の導入を推進する」方針を示しており、環境配慮に努めるとともに、災害時における行政機能の維持を図ってまいります。</p>	D
7	<p><u>避難所の整備に関する記載について、災害時においても避難所機能を確保する観点から、次のとおり修正することを提案する。</u></p> <p>「・地域防災拠点及び市立小学校等の避難所について、（中略）施設の更新等にあわせて、<u>避難者の居住空間として避難者が安心して避難でき、健康や生命を維持できるよう</u>全般的な改善、さらには災害時要援護者に配慮した運営体制の構築やバリアフリー対策に努めます。」</p>	<p><u>災害時に安心して避難できる体制の構築や、避難者の健康や生命を守るための避難所の整備は重要であることから、各区の改定素案第4部 IV 3（1）②における、避難所の整備に関する記載について、「避難者が安心して健康などを維持できるよう」を追記いたします。</u></p>	A

5 その他

No.	意見（要旨）	市の考え方	区分
1	トラックドライバー等からのごみの投棄が臨海部のイメージを毀損しているため、対策をしてほしい。	臨海部におけるごみの投棄については、「川崎市飲料容器等の散乱防止に関する条例（ポイ捨て禁止条例）」に基づき、マナー改善などの取組を進める他、トラック協会や道路管理者など様々な部署と連携しながら、引き続き、地域の環境美化の促進を図ってまいります。 また、不法投棄の抑止のための啓発活動や官民合同の一斉清掃活動を定期的実施するとともに、植栽帯の改良や監視カメラの設置など、ごみを捨てにくい環境づくりを通じて、臨海部の環境美化対策を推進してまいります。	E
2	多摩川見晴らし公園と鉄道橋の間の護岸沿いには不法占用の工作物等により、一般市民が快適に利用できる空間を損ねているため、それらを撤去し、環境の回復をしてほしい。	多摩川河川敷の維持・管理については、河川管理者である国土交通省や関係各局との協議・調整により、適切に行われるよう努めてまいります。 なお、河川については、改定素案第4部Ⅲ 4（1）において、「適切な維持管理により治水機能の確保などを図るとともに、自然環境などに配慮した河川づくりをめざす」方針を示しております。	E
3	鹿島田駅を快速と各駅停車の対面乗り換えが可能な島式2面4線のプラットホームを持つ構造に改修してほしい。	都市計画マスタープランは、将来のまちづくりに関する基本的な方針を示すものであるため、個別の計画は位置付けておりません。 なお、現在のところ、鉄道事業者からは、同駅の改修などの計画について伺っておりません。	E

4	<p>プロサッカークラブ「川崎フロンターレ」は、市の重要課題である都市イメージの向上や、市民の川崎市への愛着等の醸成に大きく貢献しており、非常に貴重な地域資源であるとともに、ファン層拡大が市の公益につながる。フロンターレが今後も成長することを市としても後押しし、そのホームスタジアムは、市内外や国内外の人々が交流し、好循環が生み出される拠点として、クラブの成長に応じて役割を果たし続けることが期待される。</p> <p>現在の等々力陸上競技場は、第2期整備による収容人員の増で当面はそうした期待に応えられるとは思いますが、将来を考えると、フロンターレのさらなる成長も見据えて、その際にホームスタジアムがクラブに見合わないことが原因で他都市に移転などという事態にならないように、5～6万人以上の規模のサッカー専用スタジアムの用地をどこにするかを今のうちから想定してまちづくりを進めることを、プランに盛り込んで頂きたい。</p>	<p>都市計画マスタープランは、将来のまちづくりに関する基本的な方針を示すものであるため、個別の計画は位置付けておりません。</p> <p>なお、川崎フロンターレについては、本市のイメージアップや、スポーツを通じた市民のまちへの愛着と誇り、連帯感の醸成に大いに資する、大変重要な地域資源であることから、引き続き、川崎フロンターレと連携し、地域の魅力づくりを推進してまいります。</p>	E
5	<p>避難所の収容人数には限界があり、自助対策が必要であることから、災害時にも自宅での生活が継続できるよう、自助・共助の取組と、災害に強い住宅の整備により、避難所に避難者が集中するのを防ぐことが有効である。</p> <p>例えば集合マンションのレジリエンス機能を強化することで、マンション内に留まることが可能となり、結果として避難所整備の効率化に貢献する。</p> <p>このことから、災害時の自助に関する記載について、次のとおり修正することを提案する。</p> <p>「・災害への対応は公助だけでなく、(中略)災害時における協力体制を整えるとともに、食料や飲料水の備蓄、非常持出品の用意、家具の転倒防止といった家屋の安全対策とエネルギー確保等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。」</p>	<p>災害への対応における「自助」の取組については、本市では「川崎市地域防災計画」において、食料や飲料水の備蓄、非常持出品の用意、家具の転倒防止、マンション特有のリスクへの備えやブロック塀の点検といった家屋の安全対策、避難場所や避難経路の確認、家族間での緊急時の対応の確認などを位置づけており、命を守るための取組について、広く市民に求めています。</p> <p>この都市計画マスタープランは、将来のまちづくりに関する基本的な方針を示すものであるため、具体的な「自助」の取組は方針として記述しておりませんが、引き続き、周知・啓発に努めてまいります。</p>	E

改定素案から改定案への変更内容について

資料3

パブリックコメントを踏まえ、次の箇所について改定「素案」を変更し、改定「案」を策定しました。

変更の概要	記載箇所	改定「案」 ※二重線：素案からの変更箇所	改定「素案」
<p>【中原区構想】 中原区の水と緑のネットワークの形成に関する御意見を受け、同ネットワークの充実に必要な要素に関する記載を加筆</p>	<p>第4部 III 都市環境 2(4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>拠点駅周辺の街なかの緑</u>や等々力緑地、<u>多摩川崖線の斜面緑地</u>、多摩川、街なかの生産緑地、屋敷林や社寺林、事業所の緑、住宅地の緑を緑道や街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、「水と緑のネットワーク」の形成をめざします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 等々力緑地や多摩川崖線の斜面緑地、多摩川、街なかの生産緑地、屋敷林や社寺林、事業所の緑、住宅地の緑を緑道や街路樹、河川・水路などでつなぐことにより、「水と緑のネットワーク」の形成をめざします。
<p>【各区共通】 避難所の整備に関する各区構想への御意見を受け、記載を加筆</p>	<p>第4部 IV 都市防災 3(1)②</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域防災拠点及び市立小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、施設の更新などに合わせて、避難者の居住空間として<u>避難者が安心して健康などを維持できる</u>よう全般的な改善、さらには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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域防災拠点及び市立小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、避難者の居住空間として全般的な改善、さらには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。

※上記以外にも、誤記の修正等、所要の整備を行っております。

「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」改定案の概要

第1部 改定の趣旨等（川崎区構想 P1～P7）

（1）改定の考え方

①上位計画等との整合

「都市計画マスタープラン全体構想」をはじめ、「川崎市総合計画」等の上位計画に即すとともに、その他の関連する計画との整合を図る。

②当初策定時の区民提案の理念の継承

従前の区別構想を策定する過程で区民参加により作成された区民提案は、各区約2年をかけ、様々な視点から長期的な将来の都市像を展望したものであるため、理念などの普遍的な内容は基本的に継承する。

③社会経済状況の変化による新たな地域課題や事業進捗の反映

従前の区別構想の方向性を継承しつつ、従前の区別構想の策定後に進められたまちづくりを踏まえるとともに、社会経済状況の変化による新たな地域課題や視点等を反映する。

（2）改定の主な内容

・上位計画、区の現状、ワークショップ等における意見等から、改定において踏まえるべき主な内容を整理。

上位計画等の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化の進展や人口減少を見据えたコンパクトで効率的なまちづくりをめざす ・拠点整備の効果を効率的かつ効果的に波及させる鉄道沿線のまちづくりをめざす
区の主な現状	<ul style="list-style-type: none"> ・区全体の人口は増加しているが、駅から離れた地域を中心に人口減少や高齢化が進展している ・川崎駅周辺地区では再開発や賑わい創出等の魅力向上に向けた取組が進められている ・京浜急行大師線において、連続立体交差事業が進められている ・臨海部において、新たな産業拠点の形成や幹線道路網の整備が進められている
ワークショップ等における意見からみられる課題	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の進展や若い世代の流入から、地域コミュニティの形成が必要 ・区全体が平坦な地形であるため自転車で移動しやすいが、自転車事故が多い ・自然や歴史・文化などの地域資源を活かしたお祭りやイベントが多い ・川に挟まれた地形であるため、浸水被害を想定した取組が必要
都市計画審議会都市計画マスタープラン小委員会における主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・居住者だけでなく来街者のことも考慮したまちづくりを推進する必要がある ・在宅勤務の普及などを踏まえたまちづくりの検討が必要

◎上記で整理した内容を踏まえ、主に次の内容に関するまちづくりの方針について、追加、修正等を加え、改定を行う。

<上位計画等との整合により追加・修正した主な方針>

- ・身近な生活圏における生活利便性の向上や、各駅の特徴に応じた駅周辺の魅力の向上
- ・コンパクトで効率的な鉄道沿線まちづくりに向けた駅へのアクセスの向上
- ・多様な世代が住み続けられる住環境づくり

<区の主な現状等に基づき追加・修正した主な方針>

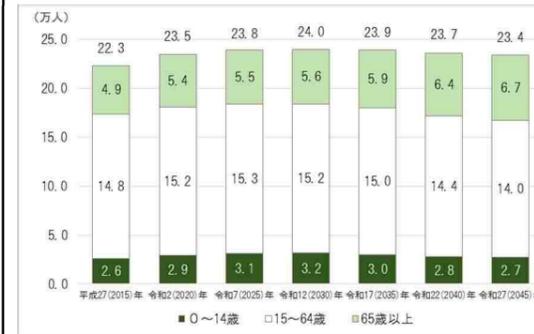
- ・川崎駅周辺地区や臨海部等における活力や魅力のより一層の向上に向けた計画的なまちづくりの推進
- ・地域特性に応じた身近な公共交通環境の整備や、安全・安心・快適に自転車を活用できるまちづくりの推進
- ・多摩川や東京湾等の自然環境、旧東海道や川崎大師等の歴史的資源、ものづくりや研究開発機能の集積等の地域資源の保全と活用や、災害などへの対応に向けた、より一層の取組の推進
- ・市民活動やコミュニティ活性化に資するまちづくり

第2部 まちの現状（川崎区構想 P9～P23）

（1）人口動態

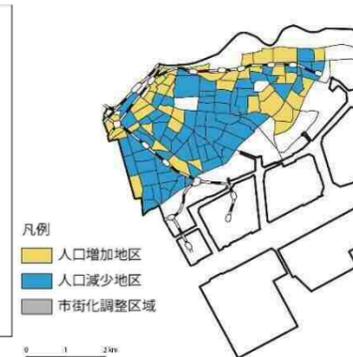
- ・川崎区の人口は令和12（2030）年の約24万人をピークに、人口減少に転換することが見込まれています。
- ・今後は、65歳以上の高齢人口が増加を続けると見込まれる一方、15～64歳の生産年齢人口は令和7（2025）年をピークに、14歳以下の年少人口は令和12（2030）年をピークに、減少へ転換すると見込まれる。
- ・平成22（2010）年から平成27（2015）年にかけて、鉄道駅周辺を中心に人口の増加が見られる一方、鉄道駅周辺以外の地域の多くで、人口が減少傾向にあり、かつ高齢化率も高い地域が見られる。

■将来人口推計

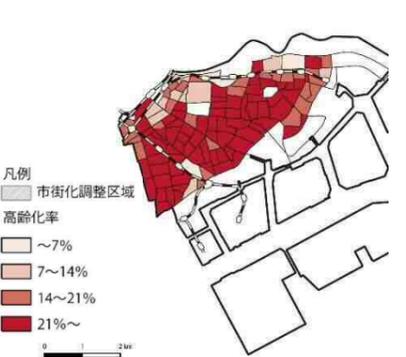


出典：川崎市人口推計（平成29（2017）年5月）

■町丁別人口増減（H22→H27）



■町丁別高齢化率（H27）



出典：川崎市住民基本台帳人口より作成

（2）近年のまちづくり・地域資源



【①富士見公園】



※図中の年次は年度による表記としています

※図中の丸囲み数字は、地域資源（写真）の位置を示しています

【②川崎大師】



「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」改定案の概要

第3部 都市づくりの基本理念（川崎区構想 P25～P39）

1 めざす都市像 【現行構想策定時の区民提案の理念を継承】

「豊かな生活と自然を育む

ものづくりのまち川崎区」

⇒「ものづくり・産業のまちとしての歴史的経緯や、海に面しているといった地理的特性を踏まえて、豊かな生活と自然を育むまちをめざす」ことを表現。

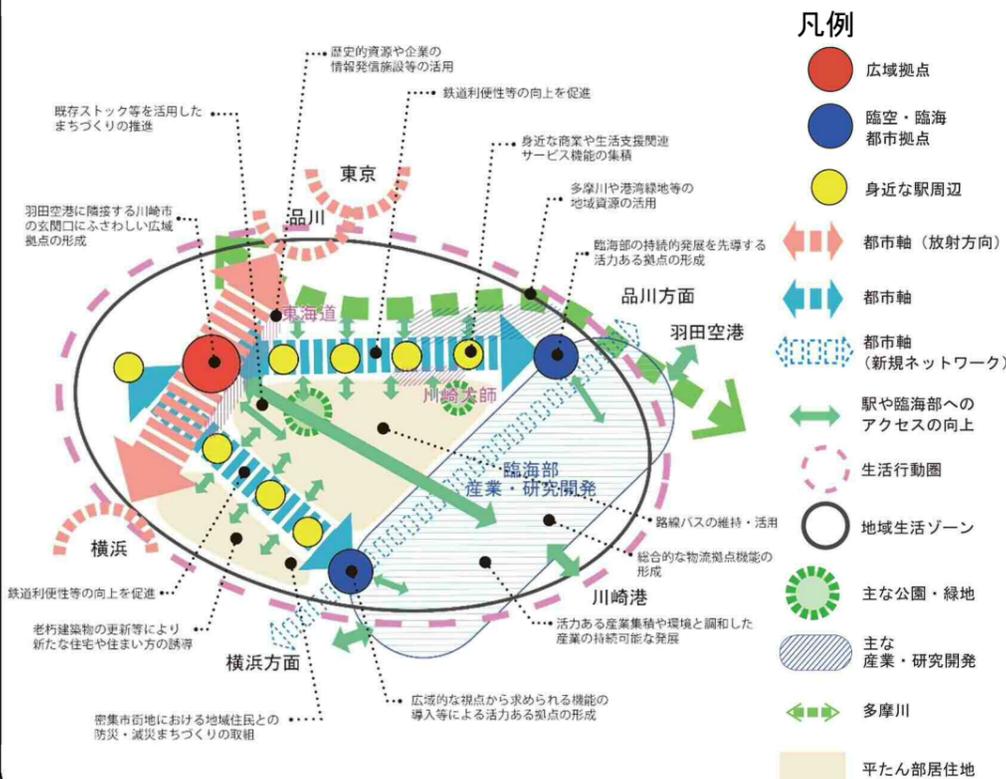
都市づくりの基本方針

- 1 魅力ある川崎駅周辺地区や身近な生活の拠点を育みます
- 2 安全で暮らしやすい住環境を育みます
- 3 地域間の連携を強化します
- 4 緑や水の環境を活かした潤いのあるまちを育みます
- 5 臨海部の活性化をめざします

2 全体構想における位置づけ

- ・川崎区を「川崎駅・臨海部周辺エリア」とし、J R南武支線や京浜急行大師線を軸とした鉄道沿線まちづくりを推進
- ・地域特性や交通環境を考慮し、駅や駅周辺へのアクセスを向上
- ・多摩川や港湾緑地等の地域資源を活かし、広域的な交流の場を形成
- ・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る／等

川崎駅・臨海部周辺エリアのまちづくり概念イメージ図

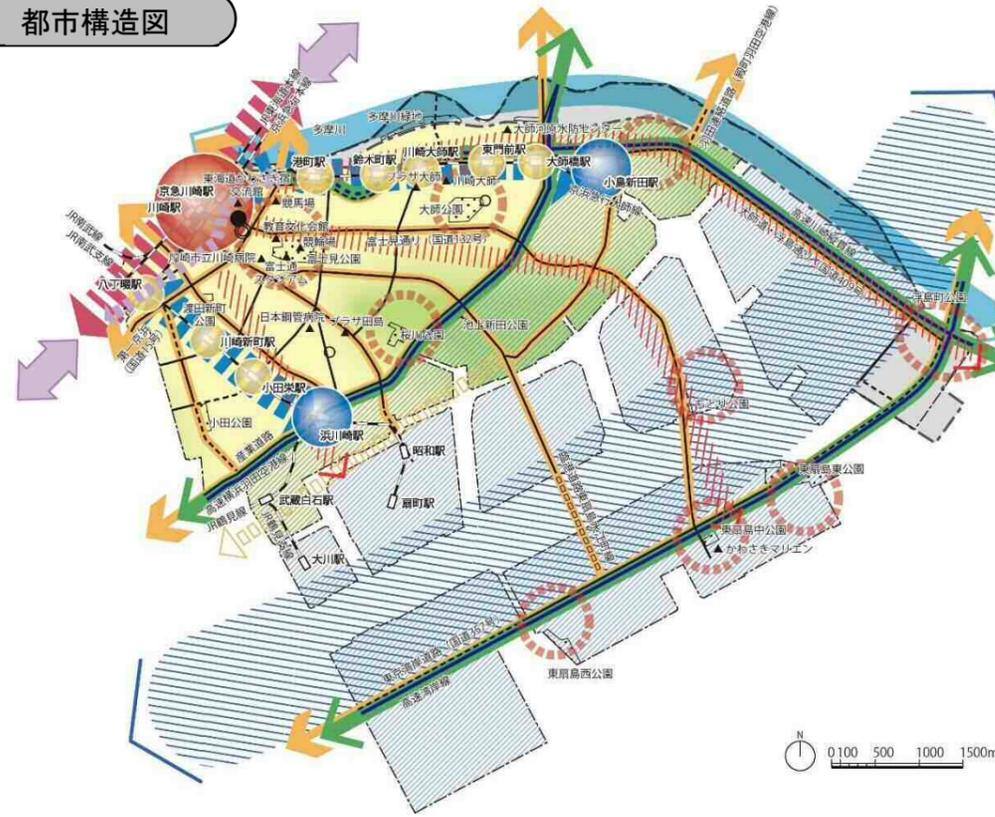


3 めざす都市構造 【改定した全体構想と同様に「めざす都市構造」を以下の7項目で整理】

※下線部は現行構想からの主な追加・変更点

- ① **広域調和・地域連携型のまちをめざします**
 - ・広域的な視点を踏まえた魅力ある拠点形成と各地域が自立、連携した広域調和・地域連携型の都市構造をめざす。
 - ・鉄道沿線を「都市軸」として位置づけ、鉄道を主軸に、近隣都市や身近な地域が「連携」したまちをめざす。
- ② **魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成をめざします**
 - ・川崎駅周辺地区は、本市の中心的な「広域拠点」として、中枢業務・商業・文化・行政等の高次な都市機能の集積を活かした、活力と魅力にあふれる拠点の形成をめざす。
 - ・臨海部の活性化を先導する「臨空・臨海都市拠点」として、殿町・大師河原地域や浜川崎駅周辺地域を位置付け、活力ある拠点の形成や交通基盤の整備をめざす。
- 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**
 - ・川崎駅周辺地区以外の鉄道駅周辺では、市民の日常生活を支える身近な生活圏の拠点となる「身近な駅周辺」として、駅の特長や利用者数等に応じて、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等、生活利便性の向上とともに、地域の歴史や文化等の資源を活かしたまちづくりをめざす。
- ④ **臨海部の活性化をめざします**
 - ・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等の集積をめざす。
- ⑤ **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**
 - ・東京・横浜方面へのアクセス強化や鉄道沿線のまちづくりを支える鉄道路線の整備により、都市機能や拠点間連携を強化する交通網の形成をめざす。
- ⑥ **東京湾や多摩川、大規模公園緑地を骨格にした、緑と水のネットワークを育みます**
 - ・臨海部は、海を活かしたまちづくりを進める地域として「東京湾軸」に位置付け、水に親しむことのできる空間の創造をめざす。
 - ・多摩川を「多摩川軸」として位置付け、安全な川づくりを促進するとともに、魅力ある水辺空間づくりをめざす。
- ⑦ **コンパクトで効率的なまちをめざします**
 - ・少子高齢化の進展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す。
 - 駅周辺： 公共施設や多様なニーズに対応した都市機能の集約、駅へのアクセスの向上 など
 - 郊外部： 空き家・空き室等の活用により地域コミュニティの活性化を図る場の形成 など

都市構造図



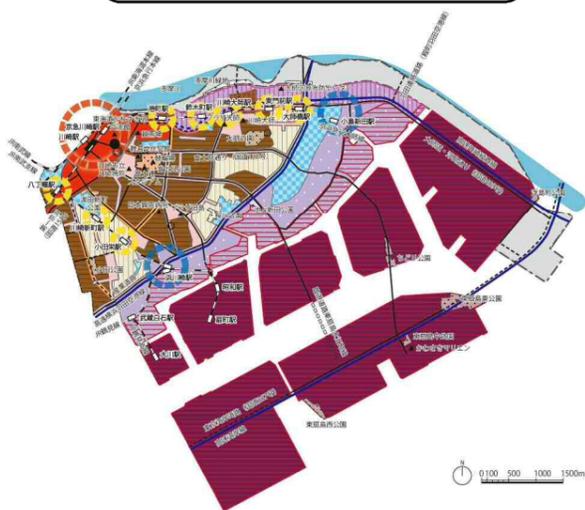
「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想」改定案の概要

第4部 分野別の基本方針 ※主な方針を記載 ※下線部は現行構想からの主な追加・変更点

(1) 土地利用 (川崎区構想 P42~P57)

- ① **広域拠点として、川崎駅周辺地区の活性化と魅力の向上をめざします**
⇒「広域拠点」である川崎駅周辺地区では、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を図り、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国際化に対応したまちづくりを図り、賑わいと魅力ある市街地の形成をめざします。
- ② **身近な駅周辺の利便性向上をめざします**
- ③ **地域の自然、歴史・文化等の資源・資産を活かした市街地を育みます**
- ④ **安全、安心で誰もが暮らしやすい住環境を育みます**
⇒需要バランス等を考慮した高齢者向け住宅の立地誘導や、働きながら子育てしやすい環境を提供する駅周辺の都市型住宅の供給など、川崎らしい地域包括ケアシステムを支える住まいづくりをめざします。
- ⑤ **住工混在地域の環境改善に資する適切な土地利用を誘導します**
- ⑥ **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**
⇒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とともに、これらを支える基盤や交通機能の強化など、「臨海部ビジョン」を多様な主体と共有しながら、我が国を代表する産業拠点の形成をめざします。

土地利用方針図

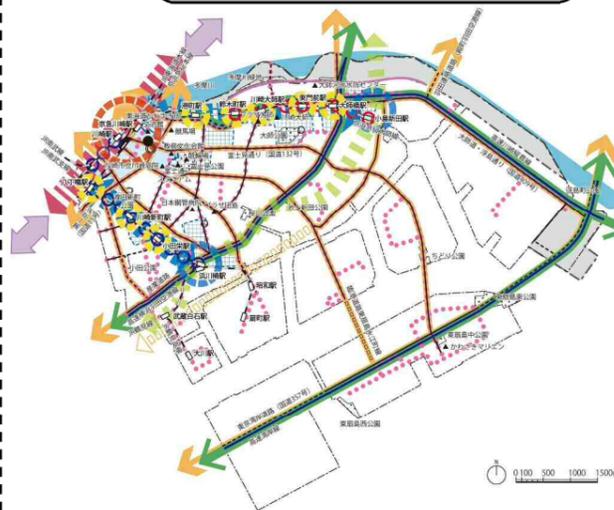


一方針 ●○ 広域拠点 ●○ 身近な駅周辺 ●○ 臨空・臨海都市拠点 ●○ 商業業務エリア ●○ 地域商業エリア ●○ 平たん部住環境向上エリア ●○ 住工混在エリア ●○ 工業・物流エリア ●○ 新産業複合エリア ●○ 幹線道路沿道エリア	基本方針 ●○ 市役所・区役所・支所 ● 鉄道 ● 自動車専用道路 ● 自動車専用道路(事業・計画区間) ● 都市計画道路(完成・概成区間) ● 都市計画道路(事業・計画区間) ● 臨港道路(事業中) ● 河川 ● 臨港地区 ● 市街化調整区域 ▲ 主な施設	● 主な公園・緑地等 ● 多摩川リバーサイド地区
---	---	-----------------------------

(2) 交通体系 (川崎区構想 P58~P66)

- ① **地域間の連携を強化する、安全で快適な交通環境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の機能強化を図り、拠点間の主要な交通軸となる基幹的交通軸及び交通拠点等からなる利便性の高い臨海部の交通ネットワークの整備をめざします。
⇒臨海部のアクセスについて、輸送力や速達性など、路線バスの機能強化としてBRT(バス高速輸送システム)の導入に向けた取組を進めます。
- ② **誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境が整ったまちをめざします**
⇒京急川崎駅周辺地区においては、羽田空港や臨海部の玄関口にふさわしいまちをめざして、歩行者空間の整備や、交流の場となる駅前空間の整備等、「ウォークラブルなまちづくり」に向けた取組を進めます。
⇒安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進に向けて、通行環境整備や駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発など、総合的な自転車施策の取組を進めます。
- ③ **身近な交通環境の整備をめざします**
⇒路線バスサービスの維持、充実に向けて、輸送需要、地形、道路や走行環境など地域の特性を踏まえた効率的・効果的な運用など、社会実験の手法等を活用しつつ、バス事業者等と連携した取組を推進します。

交通体系方針図

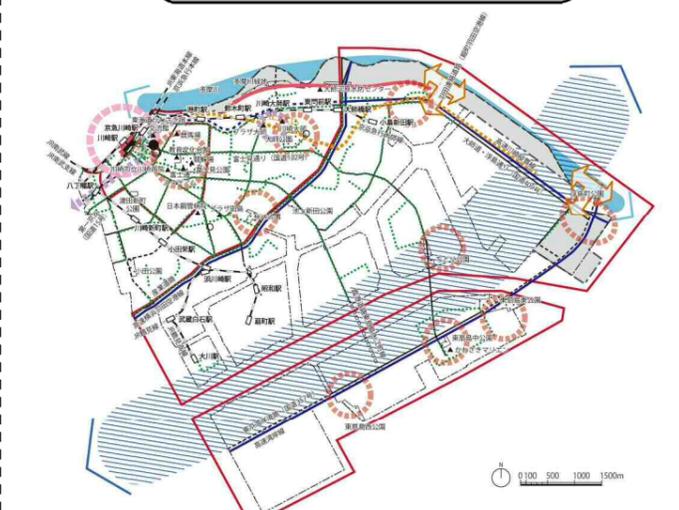


一方針 ●○ 広域拠点 ●○ 身近な駅周辺 ●○ 臨空・臨海都市拠点 ●○ 都市軸 ●○ 連携 ●○ かわさき多摩川ふれあいロード (リニアフリー) ● 基本構想特定地区 ● 推進構想対象地区	基本方針 ●○ 市役所・区役所・支所 ● 鉄道 ● 自動車専用道路 ● 自動車専用道路(事業・計画区間) ● 都市計画道路(完成・概成区間) ● 都市計画道路(事業・計画区間) ● 河川 ● 主な公園・緑地等 ● 路線バスネットワーク ● 市街化調整区域 ▲ 主な施設	● 京急大師線連続立体交差事業 ● 川崎アプローチャ線 ● 浜東海道貨物支線貨客併用化 ● 広域幹線道路(高速道路) ● 主要幹線道路(一般道路) ● 主要幹線道路(計画推進) ● 臨港道路(事業中)
--	--	--

(3) 都市環境 (川崎区構想 P68~P80)

- ① **人・地球に優しいまちづくりをめざします**
⇒脱炭素社会の構築に向け、温室効果ガスの排出量削減の取組(緩和策)とともに、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)により、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。
- ② **緑・水が人やまちと共生するまちをめざします**
⇒臨海部を「東京湾軸」として位置づけ、市民や事業者等と連携しながら、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。
- 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**
- ④ **暮らしを豊かにする水環境を育みます**
⇒多摩川河川敷は、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さらなる活用に向けて、「新多摩川プラン」を基に、持続可能な魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ⑤ **地区の個性と魅力を活かした川崎区らしい景観の形成をめざします**
⇒臨海部の工業・物流・研究開発施設や工場夜景をはじめとした産業景観、川崎大師等の歴史的資源等の観光の活用や、川崎駅周辺地区を核とした全市的な観光ネットワークの強化を図るなど、観光振興施策と連携したまちづくりをめざします。

都市環境方針図



一方針 ●○ 都市景観の形成 ●○ 歴史的資源の創出 ●○ 緑化推進重点地区 ●○ 多摩川と沿川空間の連携 ●○ かわさき多摩川ふれあいロード ●○ 歴史軸(旧東海道) ●○ 東京湾軸 ●○ 多摩川軸 (みどり拠点) ● 公園緑地の拠点	基本方針 ●○ 市役所・区役所・支所 ● 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) ● 臨港道路(事業中) ● 街路樹 ● 遊歩道・散策路 ● 河川 ● 景観計画特定地区 ● 都市景観形成地区 ● 主な公園・緑地等 ● 市街化調整区域 ▲ 主な施設
---	---

(4) 都市防災 (川崎区構想 P82~P91)

- ① **自然災害による被害を軽減するまちをめざします**
⇒密集市街地では、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、課題解決に向けて住民と協働し取り組みます。
⇒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、建物の新築時の不燃化の促進や公園・空地の確保、官民連携による手法により、密集市街地の改善を進めます。
⇒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。
- 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**
- ③ **安全に避難できるまちをめざします**
⇒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、帰宅困難者対策の取組を推進します。
⇒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・周知を図るとともに、学校等の公共施設においては備蓄倉庫等の施設を上層階に配置するなど、津波による浸水を想定した対策に努めます。
- ④ **自助・共助により被害を軽減するまちをめざします**

都市防災方針図

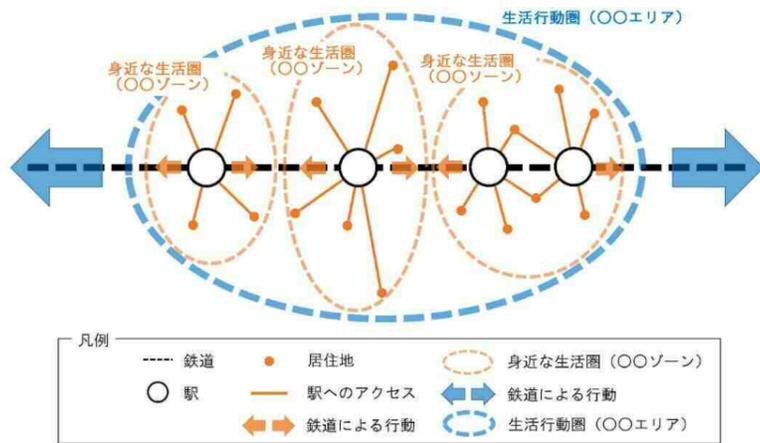


一方針 ● 緊急交通路 ● 第1次緊急輸送道路 ● 第2次緊急輸送道路 ● 基幹的広域防災拠点 ● 密集市街地の改善に向けた不燃化重点対策地区 ● 協働による防災まちづくりの推進地区	基本方針 ● 地域防災拠点(中学校) ● 避難所 ● 消防署 ● 市役所・区役所・支所 ● 鉄道 ● 自動車専用道路 ● 自動車専用道路(事業・計画区間) ● 都市計画道路(完成・概成区間) ● 都市計画道路(事業・計画区間) ● 臨港道路(事業中) ● 河川 ● 防火地域 ● 広域避難場所 ● 主な公園・緑地等 ● 主な施設
--	--

1 概要

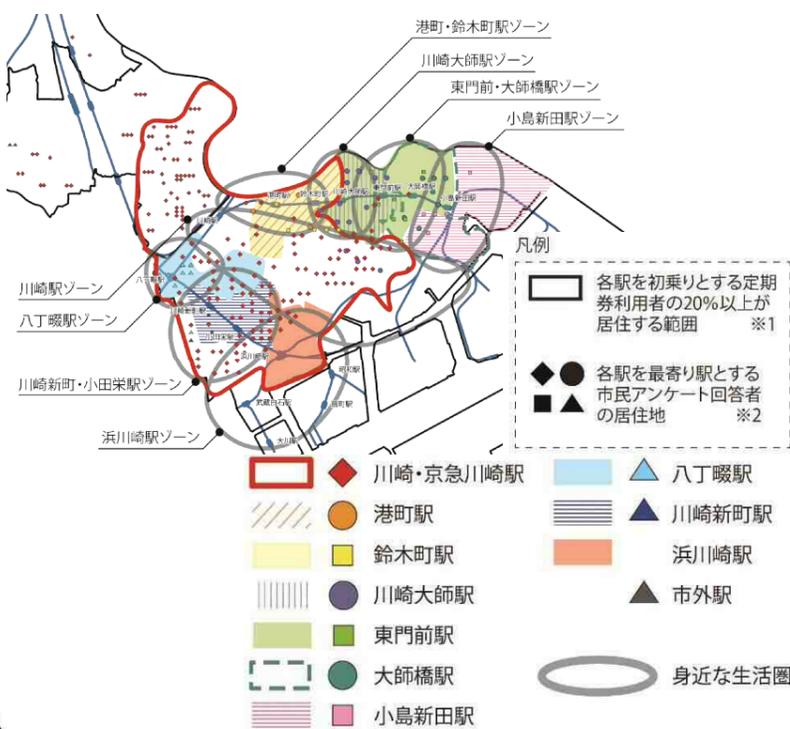
①考え方

- 市民の日常的な生活圏（身近な生活圏）は、鉄道駅と各々の居住地を中心とした範囲で展開しています。
- そこで、区別構想においては、全体構想に位置付けた生活行動圏（エリア）を、身近な生活圏（ゾーン）に細分化し、ゾーン毎にまちの特徴や主なまちづくりの方針を示すことで、市民とまちづくりの方向性をより共有しやすくし、身近なまちづくりを推進します。



②身近な生活圏の範囲（ゾーン）

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、川崎駅・臨海部周辺エリアを駅の利用圏の範囲に分け、鉄道駅を中心とした8個のゾーンを設定。



2 各ゾーンのまちづくりの概要

JR川崎・京急川崎駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

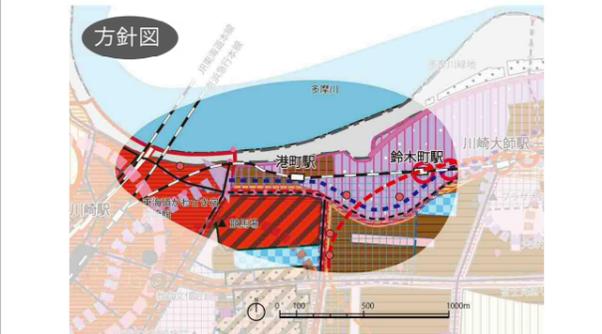
・「広域拠点」である川崎駅周辺地区では、高次な都市機能の集積を図るとともに、国際化に対応したまちづくりや良質な都市型住宅の適切な誘導等による計画的な複合的土地利用を図り、多様な賑わいや交流が生み出す魅力と活力にあふれた拠点の形成をめざします。



港町・鈴木町駅ゾーン

<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。



八丁畷駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

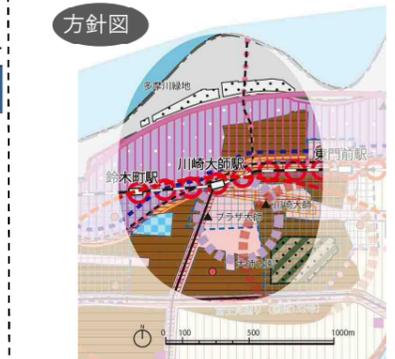
・八丁畷駅周辺では、JR南武支線の玄関口として、旧東海道を活かした街なみづくりの支援や、既存ストックを活用した賑わいの再生を図るとともに、住民や事業者等の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。また、準工業地域では住環境と中小製造業の操業環境の調和を図ります。



川崎大師駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

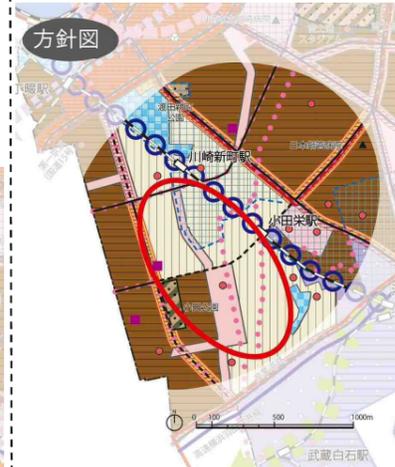
・川崎大師駅周辺では、商店街振興施策との連携により、川崎大師や川崎大師駅を核とした商店街の活性化を促進し、門前町としての歴史性を活かした観光・レクリエーション機能、商業・文化機能、居住機能が集積した複合市街地の形成をめざします。また、大規模工場が土地利用転換する場合には、商業・業務・研究開発等の機能と地域資源が連動するなど、地域の特性を活かした魅力ある市街地の形成をめざします。



川崎新町・小田栄駅ゾーン

<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。



東門前・大師橋駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

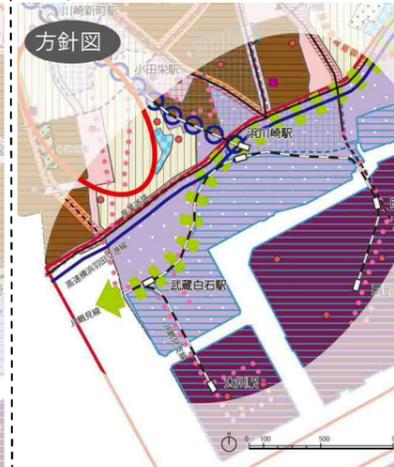
・東門前駅・大師橋（旧産業道路）駅周辺では、商業・業務・都市型住宅等の機能の集積を適切に誘導するとともに、駅前広場・道路等の公共施設の整備により、計画的な複合市街地の形成をめざします。



浜川崎駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

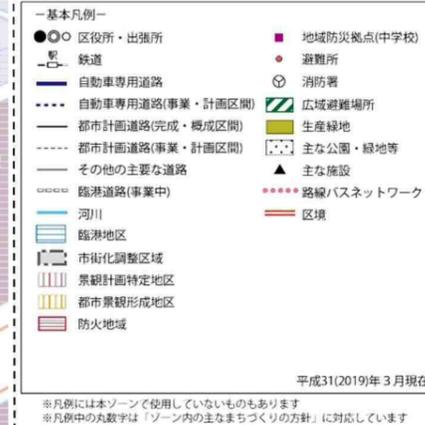
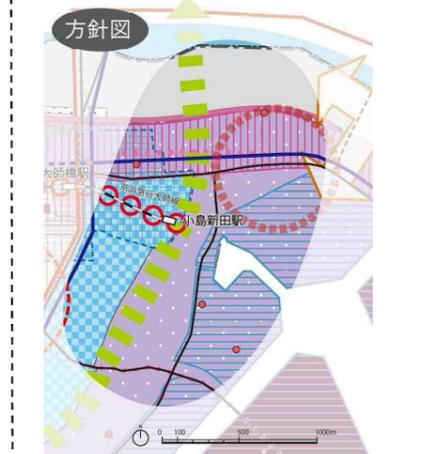
・南渡田地区では、研究開発機能の集積を図り、オープンイノベーションを促進する交流機能をはじめとした産業支援関連機能や本格的な実験・実証のための機能導入を進め、産業拠点にふさわしい複合市街地の形成をめざします。



小島新田駅ゾーン

<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。



「川崎市都市計画マスタープラン幸区構想」改定案の概要

第1部 改定の趣旨等（幸区構想 P1～P7）

(1) 改定の考え方

①上位計画等との整合

「都市計画マスタープラン全体構想」をはじめ、「川崎市総合計画」等の上位計画に即すとともに、その他の関連する計画との整合を図る。

②当初策定時の区民提案の理念の継承

従前の区別構想を策定する過程で区民参加により作成された区民提案は、各区約2年をかけ、様々な視点から長期的な将来の都市像を展望したものであるため、理念などの普遍的な内容は基本的に継承する。

③社会経済状況の変化による新たな地域課題や事業進捗の反映

従前の区別構想の方向性を継承しつつ、従前の区別構想の策定後に進められたまちづくりを踏まえるとともに、社会経済状況の変化による新たな地域課題や視点等を反映する。

(2) 改定の主な内容

・上位計画、区の現状、ワークショップ等における意見等から、改定において踏まえるべき主な内容を整理。

上位計画等の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少子高齢化の進展や人口減少を見据えたコンパクトで効率的なまちづくりをめざす ・ 拠点整備の効果を効率的かつ効果的に波及させる、鉄道沿線のまちづくりをめざす
区の主な現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区全体の人口は増加しているが、一部の地域では人口減少や高齢化が進展している ・ 川崎駅西口や新川崎・鹿島田駅周辺の開発により、交通結節機能の強化と利便性・回遊性の向上が図られた ・ 自然災害被害などの影響を低減するための取組が求められている ・ 夢見ヶ崎動物公園等の地域資源を活かしたまちづくり活動が進められている
ワークショップ等における意見からみられる課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域活動の場の整備とイベント等の開催により、多世代が交流する地域コミュニティを改善する仕組みが必要 ・ ファミリー世帯が増加したため、公園・広場や保育園を増やして欲しい ・ 踏切等による駅周辺の混雑解消、自転車の通行環境整備など駅へのアクセス向上や歩行者・自転車の通行環境の改善が必要
都市計画審議会都市計画マスタープラン小委員会における主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 居住者だけでなく来街者のことも考慮したまちづくりを推進する必要がある ・ 在宅勤務の普及などを踏まえたまちづくりの検討が必要

◎上記で整理した内容を踏まえ、主に次の内容に関するまちづくりの方針について、追加、修正等を加え、改定を行う。

<上位計画等との整合により追加・修正した主な方針>

- ・ 身近な生活圏における生活利便性の向上や、各駅の特性に応じた駅周辺の魅力の向上
- ・ コンパクトで効率的な鉄道沿線まちづくりに向けた、駅へのアクセスの向上
- ・ 多様な世代が住み続けられる住環境づくり

<区の主な現状等に基づき追加・修正した主な方針>

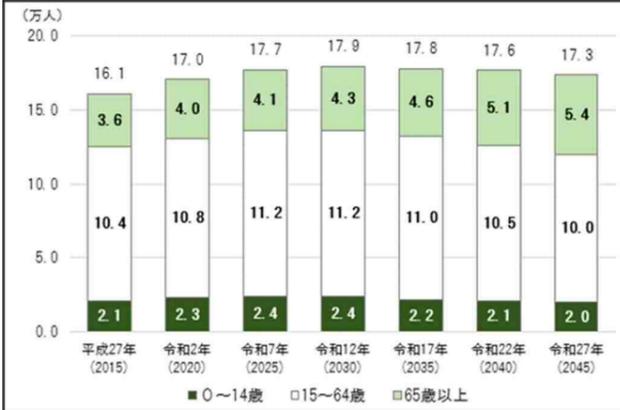
- ・ 加瀬山の古墳群や夢見ヶ崎公園等の地域資源の保全と活用や、災害などの対応に向けた取組のより一層の推進
- ・ 駐輪対策のさらなる推進や歩行者・自転車・自動車の空間的分離に向けた取組の推進
- ・ 市民活動やコミュニティ活性化に資するまちづくり

第2部 まちの現状（幸区構想 P9～P22）

(1) 人口動態

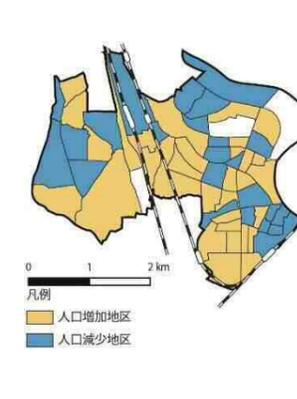
- ・ 幸区の人口は、令和12（2030）年の約17.9万人をピークとして人口減少へ転換することが見込まれる。
- ・ 今後は、65歳以上の高齢人口が増加を続けると見込まれる一方、15～64歳の生産年齢人口や14歳以下の年少人口は令和12（2030）年を境に減少することが予測されている。
- ・ 町丁別に、人口動態をみると、人口密度が1haあたり200人を超える地域が区の東部を中心に多く見られます。

■ 将来人口推計

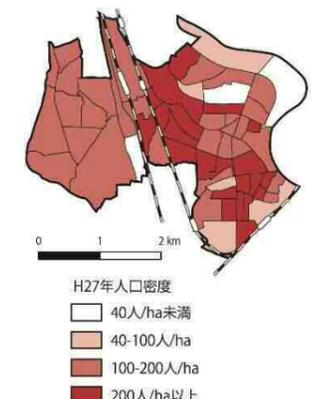


出典：川崎市人口推計（平成29（2017）年5月）

■ 町丁別人口増減 (H22→H27)



■ 町丁別人口密度率 (H27)



出典：川崎市住民基本台帳人口より作成

(2) 近年のまちづくり・地域資源



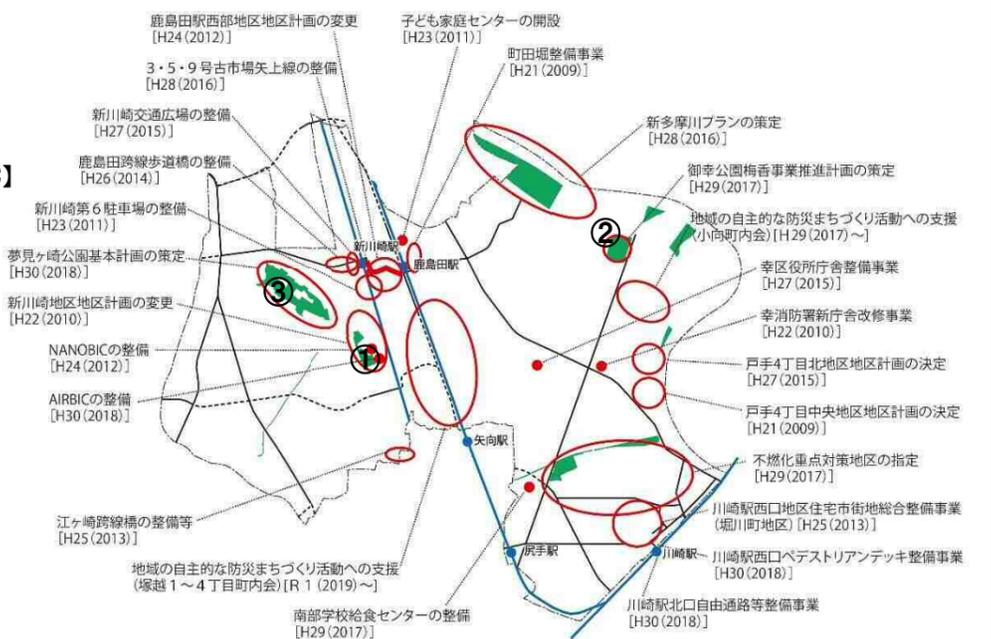
【①新川崎・創造のもり AIRBIC】



【②御幸公園】



【③夢見ヶ崎公園】



※図中の年次は年度による表記としています。
 ※図中の丸囲み数字は、左の地域資源（写真）の位置を示しています。

「川崎市都市計画マスタープラン幸区構想」改定案の概要

第3部 都市づくりの基本理念（幸区構想 P23～P33）

1 めざす都市像 【現行構想策定時の区民提案の理念を継承】

「水と緑と創造のまち 生き生き・さいわい」

⇒ 幸区の今あるまちの構造を活かしながら、「環境」や幸区の特徴を活かした「地域社会」、コミュニティを大切に「人と人」が共に生きるまちをめざします。
 ・それぞれの生活圏が、安全で安心して暮らせ、多様な交流やにぎわいがあり、新しい産業を創造する「生き生き」としたまちをめざします。

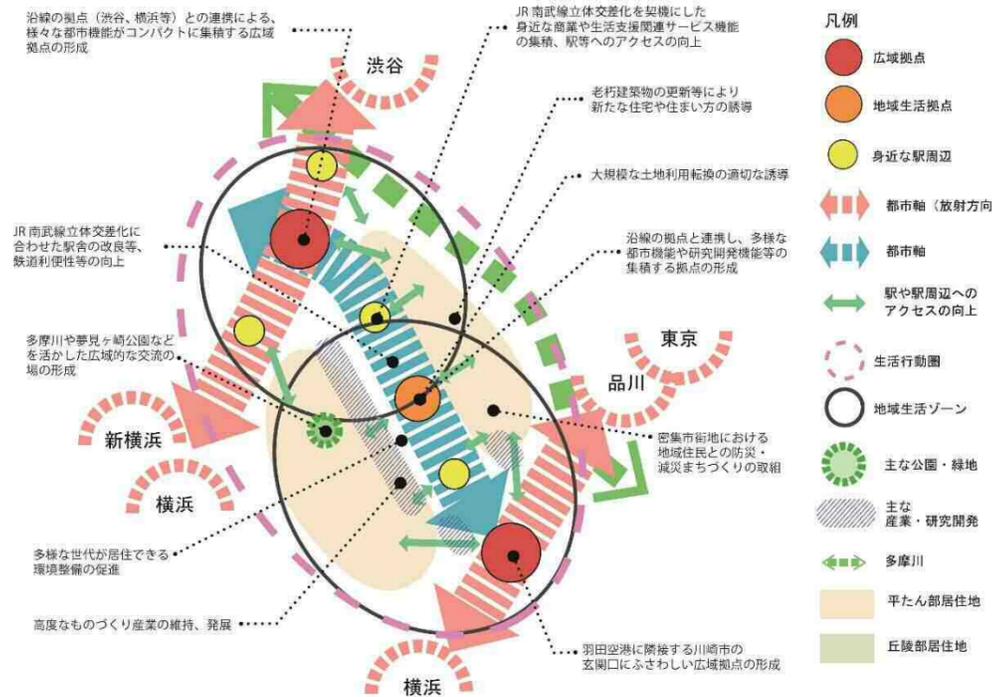
都市づくりの基本方針

- 1 「環境と共に生きる」まちづくり
- 2 幸区の特徴を活かした「地域社会と共に生きる」まちづくり
- 3 コミュニティを大切に「人と人が共に生きる」まちづくり
- 4 安全で安心して暮らせるまちづくり
- 5 多様な交流、にぎわいのあるまちづくり
- 6 新しい産業を創造するまちづくり

2 全体構想における位置づけ

- ・幸区、中原区を「川崎・小杉駅周辺エリア」とし、JR南武線等を軸とした鉄道沿線まちづくりを推進
- ・ほぼ平坦である地形等の地域特性を考慮しながら駅や駅周辺へのアクセスを向上
- ・多摩川等の地域資源を活用し、身近な地域が連携する交流の場の形成
- ・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の推進／等

川崎・小杉駅周辺エリアのまちづくり概念イメージ図

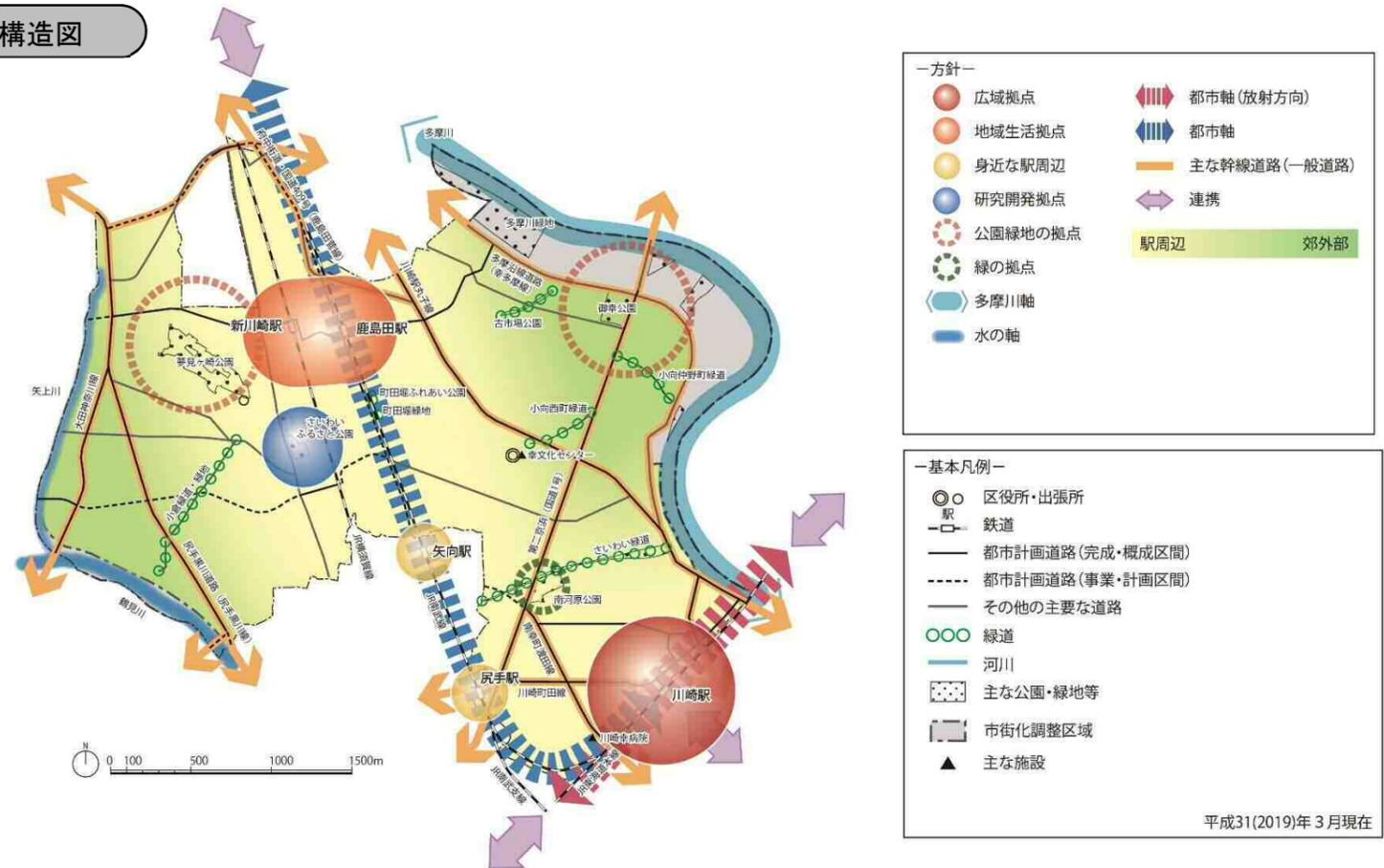


3 めざす都市構造 【改定した全体構想と同様に「めざす都市構造」を以下の6項目で整理】

※下線部は現行構想からの主な追加・変更点

- ① **広域調和・地域連携型のまちをめざします**
 - ・広域的な視点を踏まえた魅力ある拠点形成と各地域が自立、連携した広域調和・地域連携型の都市構造をめざす。
 - ・鉄道沿線を「都市軸」として位置づけ、鉄道を主軸に、近隣都市や身近な地域が「連携」したまちをめざす。
- ② **魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成をめざします**
 - ・川崎駅周辺地区は、本市の「広域拠点」として、中枢業務・商業・文化・行政等の高次な都市機能の集積を活かした、土地の計画的な高度利用と都市機能の更新・強化を図り、活力と魅力にあふれる拠点形成をめざす。
 - ・新川崎・鹿島田駅周辺地区は、商業・業務、都市型住宅等の機能の集積を図るとともに、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し、地域生活拠点の形成をめざす。
- 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**
 - ・尻手駅・矢向駅周辺では、市民の日常生活を支える身近な生活圏の拠点となる「身近な駅周辺」として、駅の特長や利用者数等に応じて、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等、生活利便性の向上と共に、住民の生活に密着したまちづくりをめざす。
- 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**
 - ・東京・横浜方面へのアクセス強化や鉄道沿線のまちづくりを支える鉄道路線の整備により、都市機能や拠点間連携を強化する交通網の形成をめざす。
- ⑤ **多摩川・鶴見川水系を骨格にした、水と緑のネットワークを育みます**
 - ・多摩川は、「多摩川軸」として位置づけ、治水対策による安全な川づくりを促進するとともに、鶴見川・支川流域に広がる水辺空間と合わせて広大な水辺の自然空間の保全と、市民の憩いの場としての活用をめざす。
- ⑥ **コンパクトで効率的なまちをめざします**
 - ・少子高齢化の進展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す。
 - 駅周辺： 公共施設や多様なニーズに対応した都市機能の集約、駅へのアクセスの向上 など
 - 郊外部： 空き家・空き室等の活用により地域コミュニティの活性化を図る場の形成 など

都市構造図



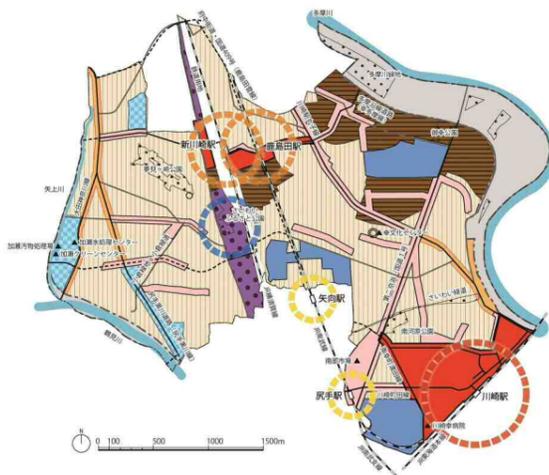
「川崎市都市計画マスタープラン幸区構想」改定案の概要

第4部 分野別の基本方針 ※主な方針を記載 ※下線部は現行構想からの主な追加・変更点

(1) 土地利用（幸区構想 P36～P48）

- ① **広域拠点の賑わいと地域生活拠点の活性化をめざします**
⇒本市の「広域拠点」である川崎駅周辺地区では、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、職住が近接したまちとして良質な都市型住宅の適切な誘導を図り、魅力と活力にあふれた拠点の形成をめざします。
⇒鹿島田駅周辺地区では、駅周辺の低未利用な土地について老朽化した建物等も含め土地利用転換の機会を捉えた適切な誘導を図り魅力ある地域生活拠点の形成をめざします。
⇒新川崎地区は、地区計画に基づき一体的かつ総合的な基盤整備を行いながら、ものづくり・研究開発機能や商業・業務機能、都市型住宅等の諸機能を集積し、地域生活拠点にふさわしい魅力あふれる複合市街地の形成をめざします。
- ② **地域に密着した身近な駅周辺の魅力向上をめざします**
- ③ **豊かな生活を育む市街地の形成をめざします**
⇒誰もが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、交通利便性や需要バランス等を考慮した高齢者向け住宅の立地誘導や、働きながら子育てしやすい環境を提供する駅周辺の都市型住宅の供給など、川崎らしい都市型の地域包括ケアシステムを支える新たな住まい方や住まいづくりをめざします。
- ④ **工業との調和がとれたまちの形成をめざします**
- ⑤ **住宅と調和を図りながら、優良な農地や緑地の保全・活用をめざします**

土地利用方針図



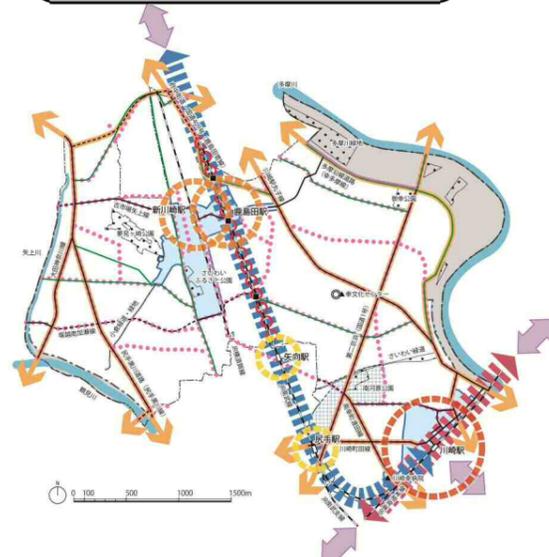
<ul style="list-style-type: none"> ○ 広域拠点 ○ 地域生活拠点 ○ 身近な駅周辺 ○ 研究開発拠点 ■ 商業業務エリア ■ 地域商業エリア ■ 平たん部住環境調和エリア ■ 平たん部住環境向上エリア ■ 住工調和エリア ■ 産業高度化エリア ■ 新産業誘導エリア 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 区役所・出張所 ○ 鉄道 ○ 都市計画道路(完成・構成区間) ○ 都市計画道路(事業・計画区間) ○ その他の主要な道路 ○ 河川 ▲ 市街化調整区域 ▲ 主な施設
---	---

※住環境エリアについて図示していませんが、住環境地に適用します。 平成31(2019)年3月現在

(2) 交通体系（幸区構想 P50～P57）

- ① **人々の交流やいとなみを支える交通環境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。
- ② **誰もが安全で安心できる快適な交通環境をめざします**
⇒幹線道路と鉄道との交差による渋滞を解消するため、鉄道事業者と連携し、立体交差化等による踏切の改善を図ります。
⇒安全・安心で魅力と活力のある自転車を活用したまちづくりの推進に向けて、通行環境整備や駐輪対策、自転車の活用、ルール・マナー啓発など、総合的な自転車施策の取組を進めます。
- ③ **地域特性に応じた身近な交通環境の整備をめざします**
⇒路線バスサービスの維持、充実に向けて、輸送需要、地形、道路や走行環境など地域の特性を踏まえた効率的・効果的な運用など、社会実験の手法等を効果的に活用しつつ、バス事業者等と連携した取組を進めます。

交通体系方針図



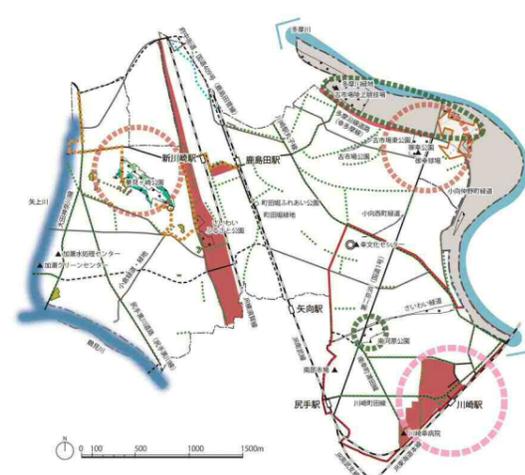
<ul style="list-style-type: none"> ○ 広域拠点 ○ 地域生活拠点 ○ 身近な駅周辺 ○ 都市軸(放射方向) ○ 都市軸 ○ 連携 ○ かわさき多摩川ふれあいロード 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 区役所・出張所 ○ 鉄道 ○ JR南武線立体交差化 ○ 踏切道改良促進法に基づく指定踏切道の対策促進 ○ 道路 ○ 主な幹線道路(一般道路) ○ 主な公園・緑地等 ○ 路線バスネットワーク ○ 市街化調整区域 ▲ 主な施設
--	--

(リニアファミリー) 平成31(2019)年3月現在

(3) 都市環境（幸区構想 P58～P68）

- ① **人・地球に優しいまちづくりをめざします**
⇒脱炭素社会の構築に向け、温室効果ガスの排出量削減の取組(緩和策)とともに、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)も実施し、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。
- ② **水・緑が人やまちと共生するまちをめざします**
⇒公園や樹林地などの緑の空間に加え、それを支えるさまざまな協働の主体と、暮らしを支え高める緑の活用の仕組み等をグリーンインフラとして捉え、その構築により、緑ある暮らしの創造をめざします。
- ③ **緑豊かな潤いのあるまちを育みます**
⇒夢見ヶ崎公園の魅力向上に賛同するサポーターと協働して、加瀬山周辺の豊かな自然環境などの地域特性を活かした公園づくりにより賑わいの創出を図ります。
- ④ **水辺空間を活かしたまちを育みます**
⇒多摩川河川敷は、自然環境や景観保全、スポーツ、環境学習の場等としてのさらなる活用に向けて、「新多摩川プラン」を基に、民間活力導入等による賑わいの創出の取組を進め、市民や、流域自治体等との連携により、持続可能な魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ⑤ **地域資源を活かした幸区らしい街なみづくりをめざします**

都市環境方針図



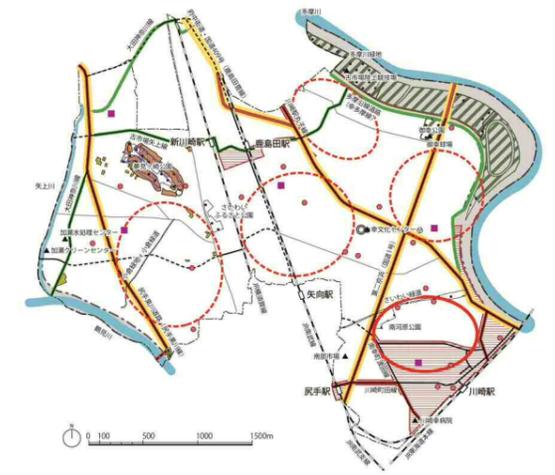
<ul style="list-style-type: none"> ○ 都市景観の形成 ○ 緑化推進重点地区 ○ 多摩川と沿川空間の連携 ○ かわさき多摩川ふれあいロード ○ (みどり軸) ○ 多摩川軸 ○ 水の軸 	<ul style="list-style-type: none"> ○ (みどり拠点) ○ 公園緑地の拠点 ○ 緑の拠点 ○ 優先的に保全を図るべき緑地 ○ 保全すべき緑地 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 区役所・出張所 ○ 鉄道 ○ 都市計画道路(完成・構成区間) ○ 都市計画道路(事業・計画区間) ○ その他の主要な道路 ○ 街路樹 ○ 遊歩道・散策路 ○ 水路(二ヶ領用水水路網) ○ 河川 ○ 景観計画特定地区 ○ 生産緑地 ○ 主な公園・緑地等 ○ 市街化調整区域 ▲ 主な施設
---	--	---

平成31(2019)年3月現在

(4) 都市防災（幸区構想 P70～P77）

- ① **自然災害による被害を軽減するまちをめざします**
⇒密集市街地では、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、課題解決に向けて住民と協働し取組めます。
⇒密集市街地のうち、重点的な対策の優先度が極めて高い幸町周辺地区を「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り、不燃化を促進します。
⇒気候変動等による浸水被害の最小化に向けて、内水ハザードマップ等を活用した地域住民等への周知等により自助・共助を促進し、水害に強いまちづくりをめざします。
- 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**
- ③ **安全に避難できるまちをめざします**
⇒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など、帰宅困難者対策の取組を推進します。
- ④ **自助・共助により被害を軽減するまちをめざします**
⇒火災延焼被害のリスクが高い一部地域では、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、地域防災力の向上をめざします。

都市防災方針図



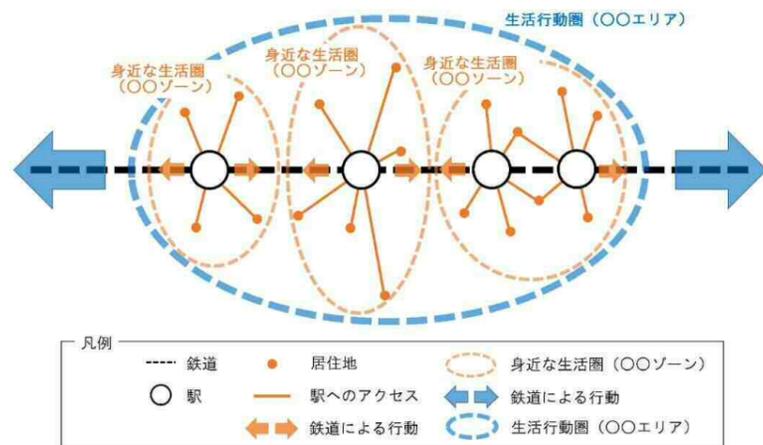
<ul style="list-style-type: none"> ○ 緊急交通路 ○ 第1次緊急輸送道路 ○ 第2次緊急輸送道路 ○ 緊急用河川敷道路 ○ 密集市街地の改善に向けた不燃化重点対策地区 ○ 協働による防災まちづくりの推進地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域防災拠点(中学校) ○ 避難所 ○ 消防署 ○ 区役所・出張所 ○ 鉄道 ○ 都市計画道路(完成・構成区間) ○ 都市計画道路(事業・計画区間) ○ その他の主要な道路 ○ 河川 ○ 防火地域 ○ 急傾斜地崩壊危険区域 ○ 土砂災害警戒区域 ○ 広域避難場所 ○ 生産緑地 ○ 主な公園・緑地等 ▲ 主な施設
---	---

平成31(2019)年3月現在

1 概要

①考え方

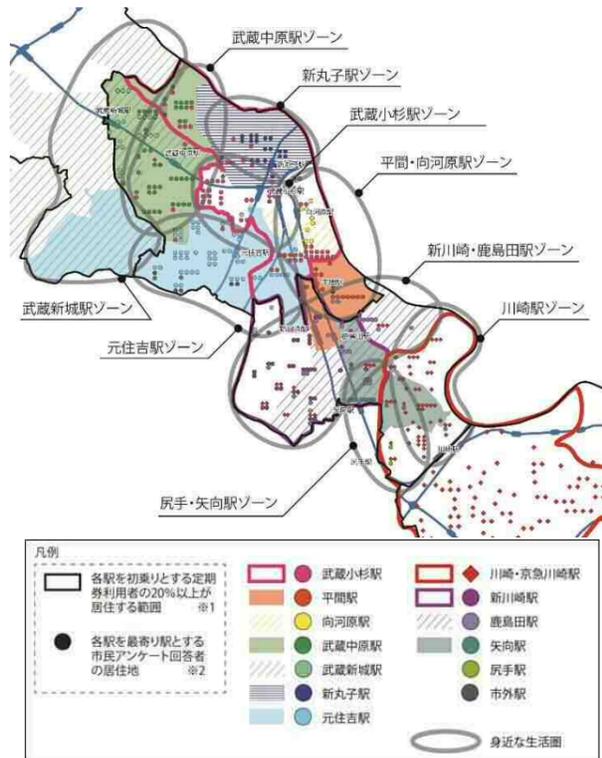
- 市民の日常的な生活圏（身近な生活圏）は、鉄道駅と各々の居住地を中心とした範囲で展開しています。
- そこで、区別構想においては、全体構想に位置付けた生活行動圏（エリア）を、身近な生活圏（ゾーン）に細分化し、ゾーン毎にまちの特徴や主なまちづくりの方針を示すことで、市民とまちづくりの方向性をより共有しやすくし、身近なまちづくりを推進します。



②身近な生活圏の範囲（ゾーン）

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、川崎・小杉駅周辺エリアを駅の利用圏の範囲に分け、9個のゾーンを設定し、うち3個のゾーンを幸区に關係の深いゾーンとして整理。

【駅を中心とした身近な生活圏の範囲】

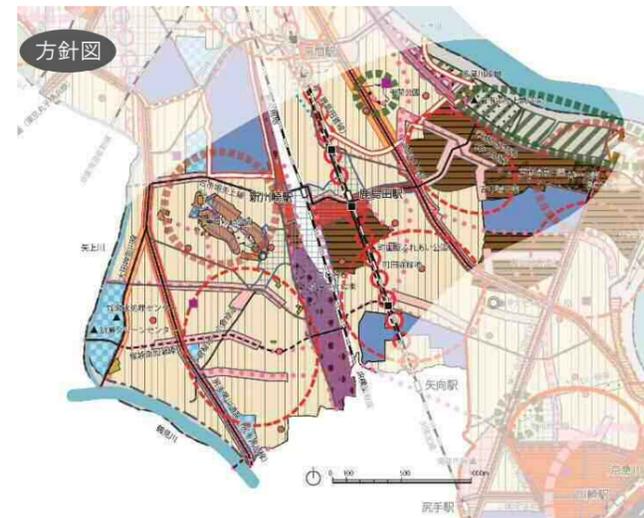


2 各ゾーンのまちづくりの概要

新川崎・鹿島田駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 新川崎・鹿島田駅周辺地区では、ものづくり・研究開発機能や商業・業務機能、都市型住宅等の諸機能を集積し、魅力ある地域生活拠点の形成をめざします。
- 鉄道とバスの乗り継ぎを円滑化し、利便性や快適性を向上することによる公共交通機関の利用促進を図るとともに、駅の交通結節機能を強化するために、市街地整備や土地利用転換と連携した駅前空間の整備や鉄道駅の交通アクセス環境の改善を図ります。
- 鹿島田駅周辺には密集市街地や老朽化した住宅団地があり、拠点整備と併せて、住環境の改善を含む、周辺市街地と調和したまちづくりをめざします。
- 「川崎市夢見ヶ崎動物公園基本計画」に基づき、夢見ヶ崎動物園の魅力向上に賛同するサポーターと協働して、動物を活かしたイベント運営や加瀬山周辺の豊かな自然環境や景観などの地域特性を活かした公園づくりと賑わいの創出を図ります。



尻手・矢向駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

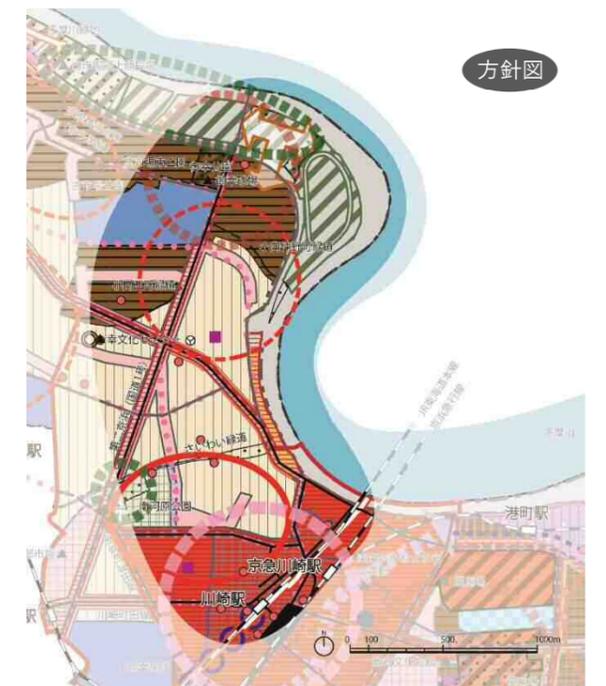
- 尻手駅、矢向駅周辺は、鉄道を軸に沿線の拠点地区と都市機能を連携し通勤・通学や買物などの日常生活を支える地域コミュニティの拠点として、地域住民の暮らしを支える身近な商業や、生活支援関連サービス機能、職住近接を支える機能等の集積をめざします。
- 地区コミュニティの拠点として、商業施設の集積と調和した快適な住環境の形成をめざして、地区計画や建築協定等を活用した土地利用や街なみ景観のルールづくりをめざす住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援します。
- 南河原公園等は、地域の核となる「近隣公園」として、少子高齢社会における子育てや健康増進の場など、多世代の交流が可能な地域コミュニティの場として活用するとともに、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。



川崎駅（西口）・京急川崎駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 川崎駅周辺地区は、都心から放射状に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、行政等の高次の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。
- 「景観計画特定地区」である大宮町地区では、豊かさの感じられる落ち着いた街なみづくりを進めており、今後は周辺市街地との調和を図りながら、民間活力を活かし計画的に複合的土地利用を誘導します。
- 御幸公園は、「御幸公園梅香事業推進計画」に基づき、市民との協働により、地域コミュニティの形成や活性化、公園周辺の魅力向上を図りながら、整備と活用を進めます。
- 多摩川河川敷の運動施設や「かわさき多摩川ふれあいロード」等は、より多くの市民が集い、利用する場として、利用環境向上や利用のマネーアップに向けた取組を推進し、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。
- 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。



「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」改定案の概要

第1部 改定の趣旨等（中原区構想 P1～P7）

（1）改定の考え方

①上位計画との整合

「都市計画マスタープラン全体構想」をはじめ、「川崎市総合計画」等の上位計画に即すとともに、その他の関連する計画との整合を図る。

②当初策定時の区民提案の理念の継承

従前の区別構想を策定する過程で区民参加により作成された区民提案は、各区約2年をかけ、様々な視点から長期的な将来の都市像を展望したものであるため、理念などの普遍的な内容は基本的に継承する。

③社会経済状況の変化による新たな地域課題や事業進捗の反映

従前の区別構想の方向性を継承しつつ、従前の区別構想の策定後に進められたまちづくりを踏まえるとともに、社会経済状況の変化による新たな地域課題や視点等を反映する。

（2）改定の主な内容

・上位計画、区の現状、ワークショップ等における意見等から、改定において踏まえるべき主な内容を整理。

上位計画等の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少子高齢化の進展や人口減少を見据えたコンパクトで効率的なまちづくりをめざす ・ 拠点整備の効果を効率的かつ効果的に波及させる鉄道沿線のまちづくりをめざす
区の主な現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区全体の人口は増加しているが、一部の地域では人口減少や高齢化が進展している ・ 武蔵小杉駅周辺における魅力向上とともに、大規模な土地利用転換が行われる事業用地等について、計画的な土地利用の誘導が求められている ・ 社会状況や自然災害リスクを踏まえた等々力緑地の再編整備が求められている ・ 台風等による浸水被害等の自然災害のリスクが高まっている
ワークショップやパブリックコメント等での意見からみられる課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化の進展や災害時を見据えた、地域コミュニティの活性化が必要 ・ 駅周辺の交通環境や、自転車を安全に利用しやすい環境の整備が必要 ・ 交通安全対策の観点からも、公共交通機関の利便性向上の取組を推進してほしい
都市計画審議会都市計画マスタープラン小委員会における主な意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 在宅勤務の普及などを踏まえたまちづくりの検討が必要 ・ 地域資源を活用した住み続けたいまちをめざす視点が必要

◎上記で整理した内容を踏まえ、主に次の内容に関するまちづくりの方針について、追加、修正等を加え、改定を行う。

<上位計画等との整合により追加・修正した主な方針>

- ・ 身近な生活圏における生活利便性の向上や、各駅の特徴に応じた駅周辺の魅力の向上
- ・ コンパクトで効率的な鉄道沿線まちづくりに向け、駅へのアクセスの向上
- ・ 多様な世代が住み続けられる住環境づくり

<区の主な現状等に基づき追加・修正した主な方針>

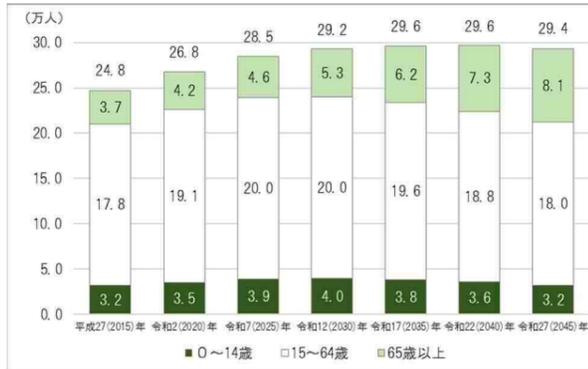
- ・ 大規模な整備が見込まれる地区での計画的なまちづくりや、等々力緑地の再編整備に向けた取組の推進
- ・ 駐輪対策のさらなる推進や歩行者・自転車・自動車の空間的分離に向けた取組の推進
- ・ 多摩川やニヶ領用水等の河川・水路、工業の集積、街なかや井田山の緑、都市農地等の地域資源の保全と活用や、災害などへの対応に向けた、より一層の取組の推進
- ・ 市民活動やコミュニティ活性化に資するまちづくり

第2部 まちの現状（中原区構想 P9～P22）

（1）人口動態

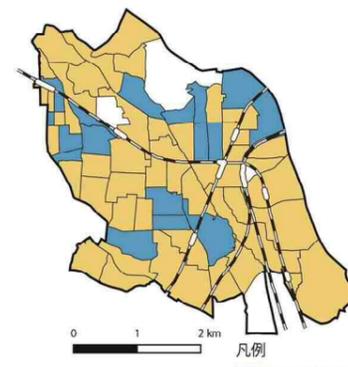
- ・ 中原区の人口は、令和22（2040）年の約29.6万人をピークとして人口減少へ転換することが見込まれる。
- ・ 今後は、65歳以上の高齢人口が増加を続けると見込まれる一方、15～64歳の生産年齢人口や14歳以下の年少人口は令和12（2030）年頃にピークを迎え、減少へ転換すると見込まれる。
- ・ 平成22（2010）年から平成27（2015）年にかけて、多くの町丁で人口が増加している一方で、鉄道駅周辺以外の地域の一部で、人口が減少傾向にあり、かつ高齢化率も高い地域も見られる。

■将来人口推計



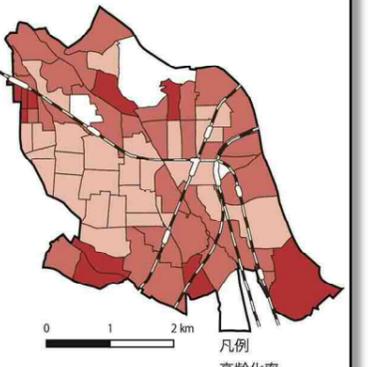
出典：川崎市人口推計（平成29（2017）年5月）

■町丁別人口増減(H22→H27)



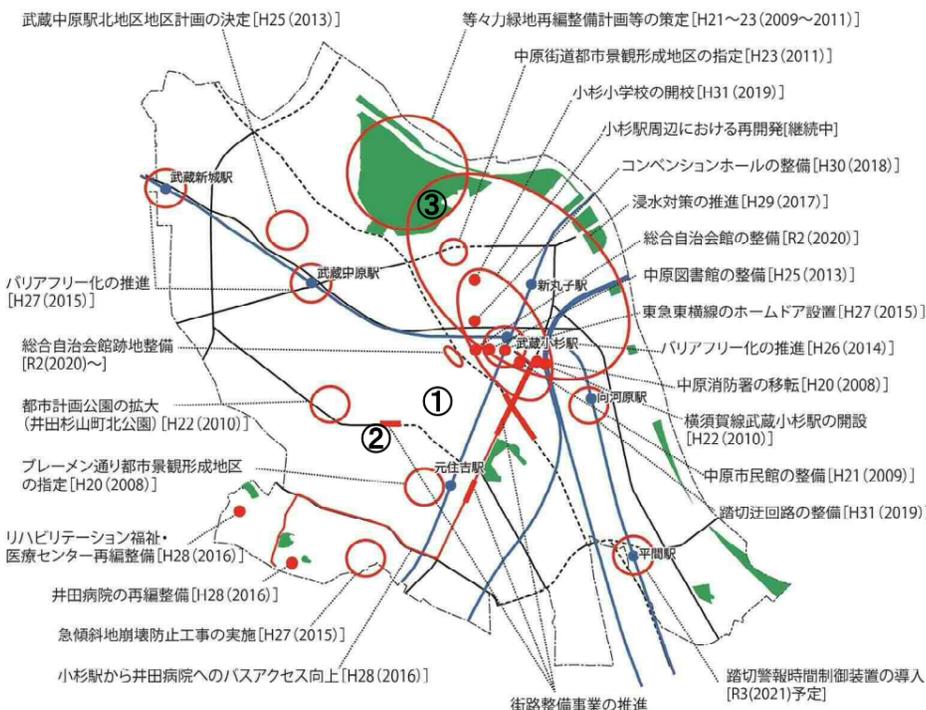
出典：川崎市住民基本台帳人口より作成

■町丁別高齢化率(H27)



凡例
高齢化率
～7%
7～14%
14～21%
21%～

（2）近年のまちづくり・地域資源



※図中の年次は年度による表記としています

※図中の丸囲み数字は、右の地域資源（写真）の位置を示しています



【①渋川】



【②国際交流センター】



【③等々力陸上競技場】

「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」改定案の概要

第3部 都市づくりの基本理念（中原区構想 P23～P34）

1 めざす都市像 【現行構想策定時の区民提案の理念を継承】

「もっとすてきになかはら」

～自然と人といとなみが、共生・交流しているまち～

⇒「住むところ（＝住宅地）」、「働くところ（＝商業地・工業地等）」、「学ぶところ（＝学校、公共施設等）」、「遊ぶところ（＝商業地）」、「憩うところ（＝公園・緑地等）」がバランス良くそろっている中原区のまちの構成を活かしながら、それぞれの土地利用をさらに魅力あるものにしていくとともに、「緑」「花」「水」「笑顔」があふれるまちとしていく将来像を表現

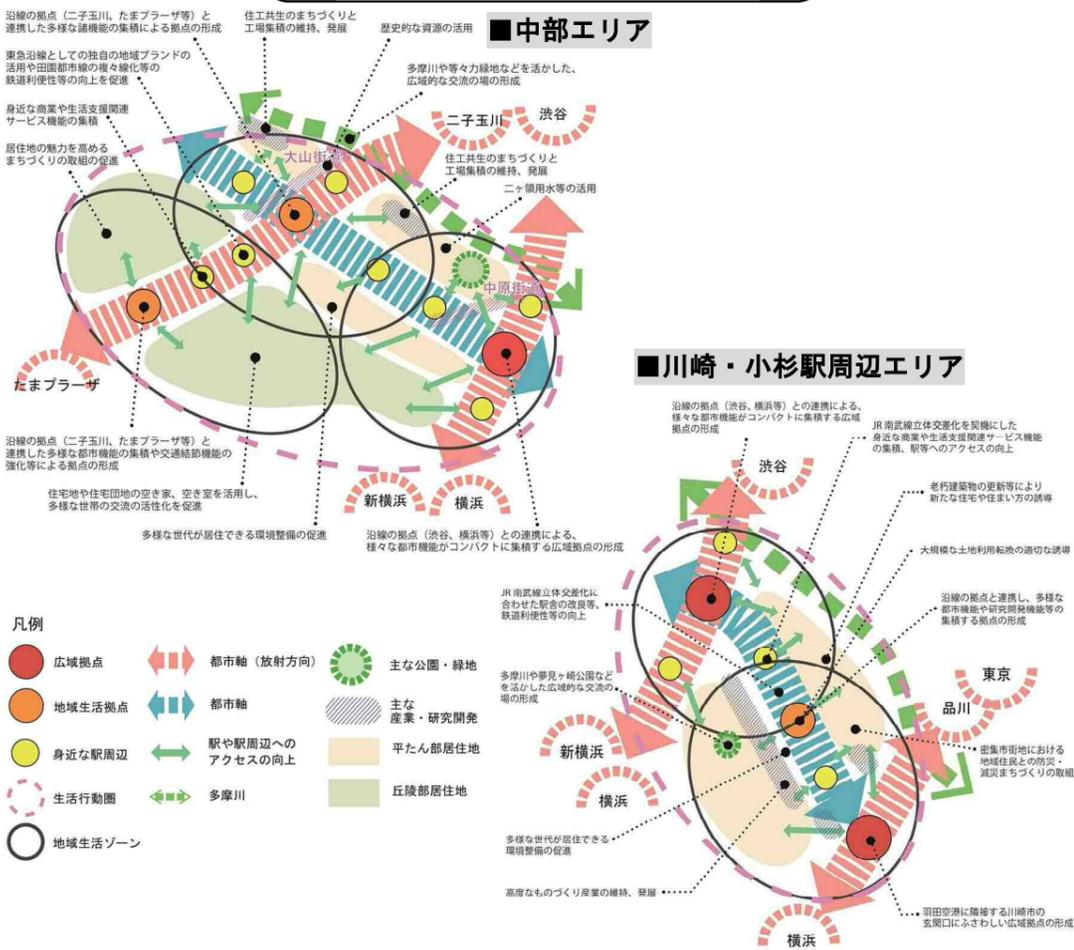
都市づくりの基本方針

- 1 バランスの取れた今のまちの構成を活かしながら、さらに魅力的なまちをめざします
- 2 「自然」と「人」と「いとなみ」が「共生・交流」しているまちを育みます

2 全体構想における位置づけ

- ・幸区・中原区を「川崎・小杉駅周辺エリア」とするとともに、中原区・高津区・宮前区を「中部エリア」とし、JR南武線や東急線を軸とした鉄道沿線まちづくりを推進
- ・ほぼ平坦である地形等の地域特性を考慮しながら駅や駅周辺へのアクセスを向上
- ・多摩川等の地域資源を活用し、身近な地域が連携する交流の場の形成
- ・大規模な土地利用の更新等において、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 / 等

まちづくり概念イメージ図



3 めざす都市構造 【改定した全体構想と同様に「めざす都市構造」を以下の6項目で整理】

※下線部は現行構想からの主な追加・変更点

①広域調和・地域連携型のまちをめざします

- ・広域的な視点を踏まえた魅力ある拠点形成と各地域が自立、連携した広域調和・地域連携型の都市構造をめざす。
- ・鉄道沿線を「都市軸」として位置づけ、鉄道を軸に、近隣都市や身近な地域が「連携」したまちをめざす。

②魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成をめざします

- ・小杉駅周辺地区は、本市の「広域拠点」として、商業・業務、研究開発、文化・交流、医療・福祉、教育、子育て支援、防災・安全等のさまざま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づくりをめざす。

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

- ・武蔵小杉駅以外の鉄道駅周辺では、市民の日常生活を支える身近な生活圏の拠点となる「身近な駅周辺」として、駅の特長や利用者数等に応じて、鉄道を軸に沿線の拠点地区と都市機能を連携・分担し、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による生活利便性の向上とともに、地域の歴史や文化等の資源を活かしたまちづくりをめざす。

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

- ・東京・横浜方面へのアクセス強化や鉄道沿線のまちづくりを支える既存鉄道路線の機能強化により、都市機能や拠点間連携を強化する交通網の形成をめざす。

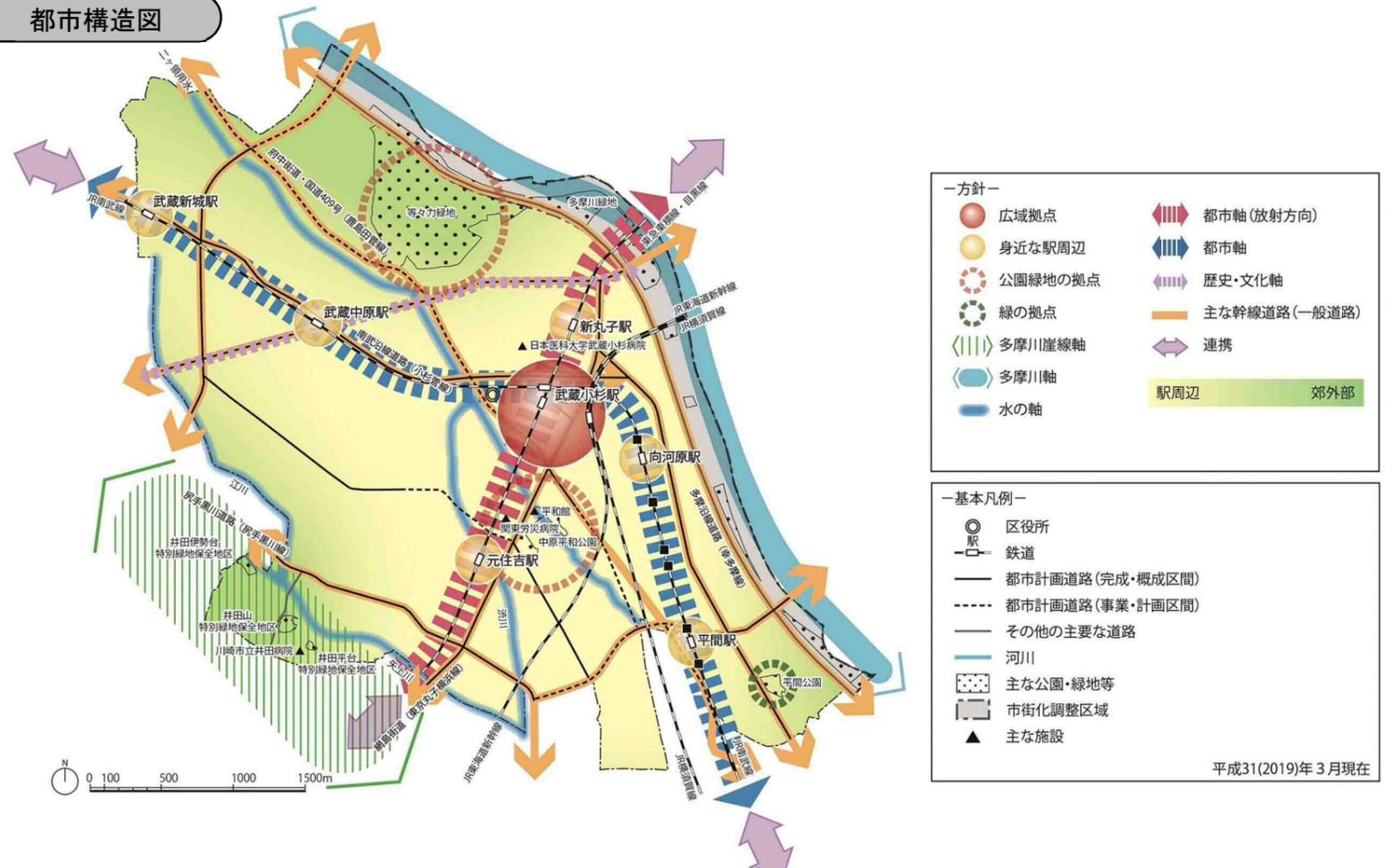
⑤多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした、水と緑のネットワークを育みます

- ・横浜市との市境に位置する多摩川崖線沿いの斜面緑地は、「多摩川崖線軸」として位置づけ、貴重な緑の資源として保全と活用に努める。

⑥コンパクトで効率的なまちをめざします

- ・少子高齢化の進展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す。
- 駅周辺：公共公益施設や多様なニーズに対応した都市機能の集約、駅へのアクセスの向上 など
- 郊外部：空き家・空き室等の活用により地域コミュニティの活性化を図る場の形成 など

都市構造図



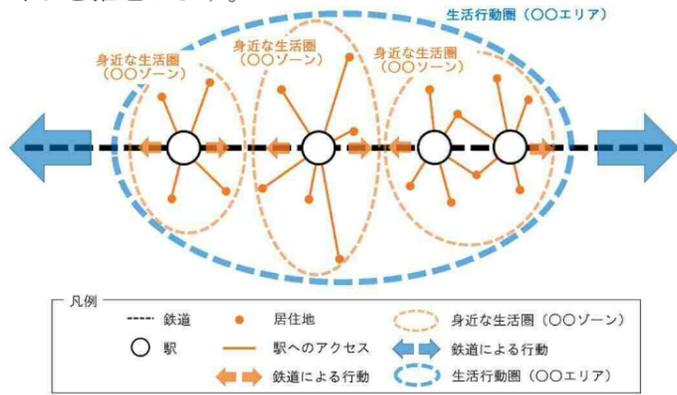
「川崎市都市計画マスタープラン中原区構想」改定案の概要

第5部 身近な生活圏別の沿線まちづくりの考え方（中原区構想 P79~P93）

1 概要

①考え方

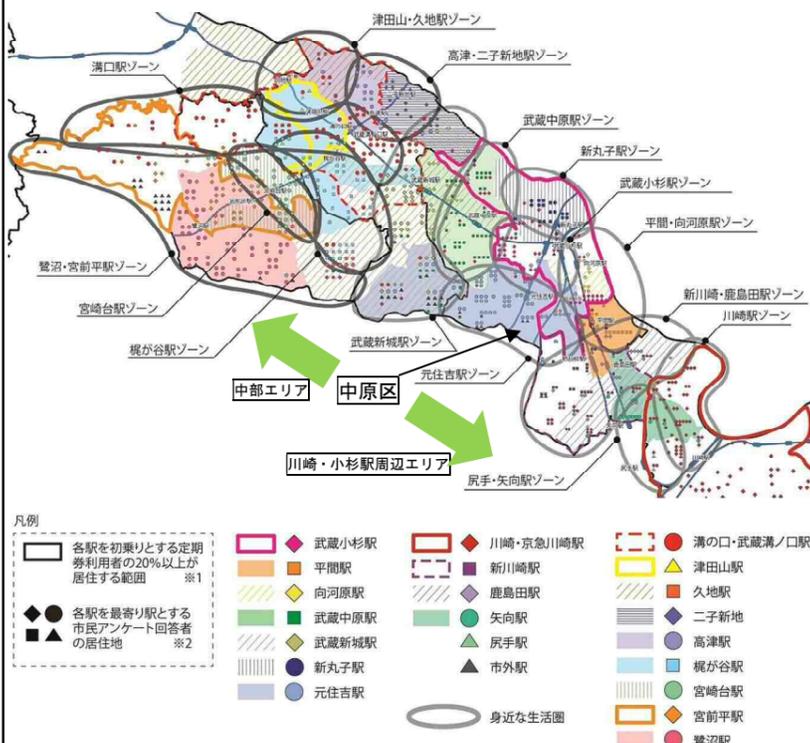
- 市民の日常的な生活圏（身近な生活圏）は、鉄道駅と各々の居住地を中心とした範囲で展開しています。
- そこで、区別構想においては、全体構想に位置付けた生活行動圏（エリア）を、身近な生活圏（ゾーン）に細分化し、ゾーン毎にまちの特徴や主なまちづくりの方針を示すことで、市民とまちづくりの方向性をより共有しやすくし、身近なまちづくりを推進します。



②身近な生活圏の範囲（ゾーン）

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、川崎・小杉駅周辺エリア及び中部エリアを駅の利用圏の範囲に分け、合計15個のゾーンを設定し、うち6個のゾーンを中原区に關係の深いゾーンとして整理。

【駅を中心とした身近な生活圏の範囲】



2 各ゾーンのまちづくりの概要

武蔵小杉駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 武蔵小杉駅北口では、まちの持続的な発展のため、既存施設の更新や土地利用転換の機会を捉えて土地の計画的な高度利用を図り、周辺の都市機能との連携による相乗効果が期待できる都市機能の誘導や、駅前広場の改善による交通結節機能の強化に努め、武蔵小杉駅周辺全体に効果が波及する質の高いまちづくりをめざします。

方針図



- 自然災害に強い広域拠点をめざし、帰宅困難者対策や浸水対策、災害に強い建築物の整備の誘導等、まちの防災機能の強化を図ります。

武蔵中原駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 武蔵中原駅周辺では、二ヶ領用水や等々力緑地などの豊富な自然とともに、高度なものづくり技術を持つ企業が集積していることから、これらの地域資源を活かしたまちづくりを図ります。

方針図



- 花き栽培を中心とした農地が多く残る小田中地区においては、優良な農地の保全とともに、住宅など周辺環境との調和をめざします。

元住吉駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 元住吉駅周辺では、駅の東西に賑わいのある商店街が形成されており、都市景観形成地区の指定を受けるなどの積極的なまちづくり活動が行われていることから、引き続き、商業振興施策と連携しながら、地域のさらなる魅力向上をめざす住民や事業者等の主体的な取組を支援します。

方針図



- 井田山周辺の斜面緑地は、「市民健康の森」の取組や、動植物の生育・生息環境づくりを進める市民の活動を支援するとともに、緑地保全施策や、都市農業の育成により、丘陵地における斜面緑地と優良な農地の保全に努めます。

平間・向河原駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 平間・向河原駅周辺では、交通安全施設の改良等に努めるとともに、賑わいづくりや良好な街なみづくりをめざす住民や事業者等の主体的な取組を支援します。また、JR南武線立体交差化等の機会を捉えて、駅や駅周辺へのアクセスの向上とともに、身近な商業等の集積、地域特性を活かした産業の維持・発展、地域資源の活用による魅力向上、多様な世代が居住できる環境整備を促進します。

方針図



- 民有地の大規模な土地利用転換等の機会を捉えて、地域課題の改善に資する取組等を誘導し、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。

新丸子駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 新丸子駅周辺では、広域拠点である小杉駅周辺地区の徒歩圏という立地特性を活かし、都市機能の連携・分担を図るとともに、個性ある商業地や歴史ある街道等の地域資源を活かしたまちづくりを促進し、さらなる賑わいの向上をめざします。

方針図



- 多摩川河川敷の運動施設や「かわさき多摩川ふれあいロード」等は、より多くの市民が集い、利用する場として、利用環境向上や利用のマナーアップに向けた取組を推進し、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。

武蔵新城駅ゾーン

<ゾーン内の主なまちづくりの方針>

- 武蔵新城駅周辺では、利便性の高い地区に商業施設だけでなく、共同住宅の立地も進んでいることから、商店街の賑わいの維持やさらなる向上を図るため、商業振興施策と連携しながら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や事業者等の主体的な取組を支援します。

方針図



- 二ヶ領用水沿いにある桃並木は、住民の手による維持管理活動が行われていることから、桃並木を活かした緑のネットワークの形成をめざして、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。

