

川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想  
改定案

令和 年 月  
川 崎 市



# — 目 次 —

第1部 改定の趣旨等.....	1
I 改定の趣旨.....	2
II 都市計画マスタープランの位置づけ.....	4
III 都市計画マスタープランの章立て.....	6
IV 目標期間と計画の要件.....	7
第2部 まちの現状.....	9
I まちの現状.....	10
II 近年のまちづくり.....	22
III 地域資源.....	23
第3部 都市づくりの基本理念.....	25
I めざす都市像.....	26
II 全体構想における位置づけ.....	32
III 都市構造.....	34
第4部 分野別の基本方針.....	41
I 土地利用.....	42
II 交通体系.....	58
III 都市環境.....	68
IV 都市防災.....	82
第5部 身近な生活圏別の沿線まちづくりの考え方.....	93
I 身近な生活圏別の沿線まちづくりの基本的な考え方.....	94
II 身近な生活圏のまちづくり.....	96
第6部 計画の実現・推進方策.....	113
資料編.....	119
I 策定経緯.....	120
II 用語集.....	125



# 第1部 改定の趣旨等

---

# 改定の趣旨

## 1 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な方針」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、市街地開発事業などの個別・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・区別構想）」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。
- ・区別構想の策定過程においては、市民参加を広く求めるため、各区に町内会・自治会などからの推薦委員や公募委員によって構成される「都市計画マスタープラン区別構想検討委員会」を設置し、おおむね 1 年半から 2 年の長期にわたり、議論などを重ねていただくことにより、「区民提案」を作成していただきました。
- ・現在、策定から約 10 年が経過し、この間には、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ました。
- ・また、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」が策定されたため、これに即して平成 29（2017）年 3 月に「川崎市都市計画マスタープラン全体構想」を改定しました。
- ・これらの背景から、区民提案を尊重して策定した従前の区別構想に示す都市づくりの方向性を適切に継承しながら、これまでの取組の成果や都市計画を取り巻く環境の変化を踏まえるとともに、改定した全体構想との整合を図るため、都市計画マスタープラン区別構想の改定を行うものです。

## 2 改定の考え方と取組の概要

### （1）改定の考え方

- ・区別構想の改定は、次の 3 点を踏まえながら取り組んでいます。

#### 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、「総合計画」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」など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（当初策定 平成 19（2007）年 3 月）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ているため、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

⇒社会経済状況の変化による新たな地域課題や従前の区別構想の策定後に進められたまちづくりなどを反映する

(2) 改定に向けて行った主な取組

- ・改定にあたっては、区民参加のワークショップや地域団体へのヒアリングなどを実施し、区民の意見を伺う機会を設けながら、地域の実情を踏まえた近年の課題などの把握に努めました。

今後の実施内容を反映

### 3 改定の主な内容

(1) 改定において踏まえるべき主な内容

- ・上位計画、区の主な現状、ワークショップなどにおける主な意見などを踏まえた、改定において踏まえるべき主な内容を、次のとおり整理しました。

#### 上位計画

- ・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
- ・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

#### 区の主な現状

- ・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など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主な意見

- ・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

#### パブリックコメント等における主な意見

- ・区の良いイメージの構築を、まちづくりのポイントとしてほしい

#### 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

- ・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

(2) 改定の主な内容

- ・(1)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、修正などを加え、川崎区構想の改定を行いました。

- ・身近な生活圏における生活利便性の向上や、各駅の特성에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
- ・川崎駅周辺地区や臨海部など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ありの推進
- ・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
- ・多摩川や東京湾などの自然環境、旧東海道や川崎大師などの歴史的資源、ものづくりや研究開発機能の集積など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

- ・なお、構成や記載内容については、川崎市都市計画マスタープランの統一性やわかりやすさを向上させるため、改定した全体構想と一定程度揃えました。

## 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などのあり方を示し、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」、「緑の基本計画」、「環境基本計画」、「防災都市づくり基本計画」など、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

##### ①全体構想

川崎市全体のまちづくりの方針

##### ②区別構想

行政区ごとのまちづくりの方針

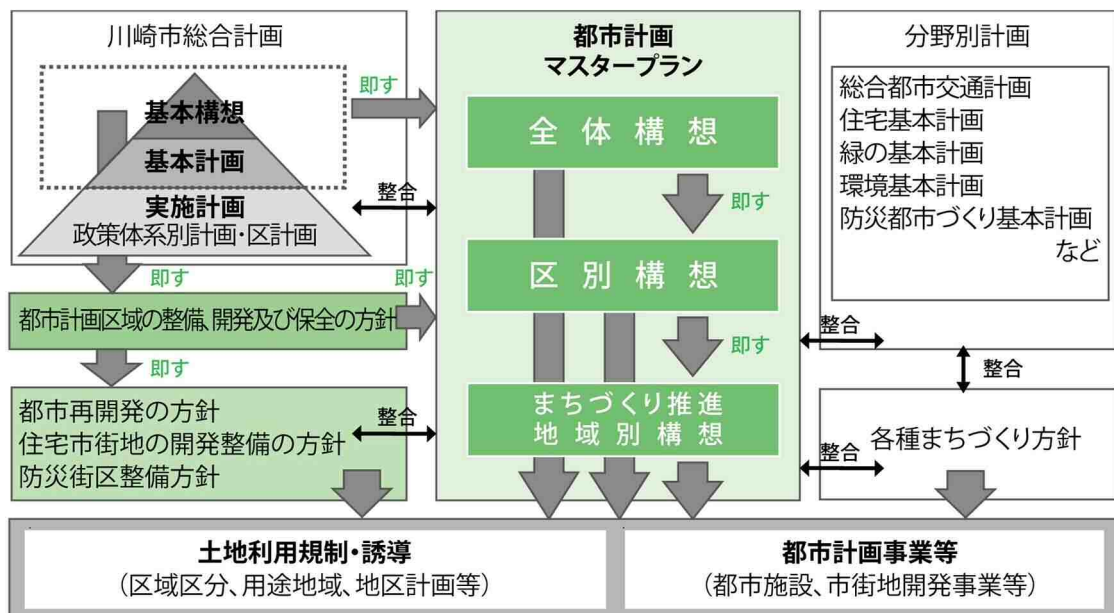
##### ③まちづくり推進地域別構想

おおむね小・中学校区や町内会・自治会の区域など、最も身近な地域におけるまちづくりの方針

#### (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 都市計画マスタープランの章立て

#### 1 区別構想の章立て構成

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、改定の前提となる計画の要件を示します。
第2部 まちの現状	都市計画に関する基礎調査などの統計資料に基づき、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	上位計画の反映とともに、当初策定時の「区民提案」の理念を継承した、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 身近な生活圏別の 沿線まちづくりの考え方	駅を中心とした市民に身近な生活圏ごとに、第4部までに掲げるまちづくりの方針などを地域の特徴などとともに整理して示します。
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	

## IV 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・公園など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 年以内に取り組み事項を示します。
- ・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

- ・区別構想の改定において、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	令和 2 (2020) 年	令和 7 (2025) 年	令和 12 (2030) 年	令和 17 (2035) 年	令和 22 (2040) 年	令和 27 (2045) 年
川崎市	1,475 千人	1,537 千人	1,573 千人	1,587 千人	1,583 千人	1,567 千人	1,540 千人
川崎区	223 千人	235 千人	238 千人	240 千人	239 千人	237 千人	234 千人
幸区	161 千人	170 千人	177 千人	179 千人	178 千人	176 千人	173 千人
中原区	248 千人	268 千人	285 千人	292 千人	296 千人	296 千人	294 千人
高津区	228 千人	236 千人	241 千人	243 千人	243 千人	242 千人	239 千人
宮前区	226 千人	232 千人	236 千人	237 千人	238 千人	235 千人	231 千人
多摩区	214 千人	217 千人	216 千人	213 千人	208 千人	201 千人	194 千人
麻生区	176 千人	179 千人	181 千人	183 千人	183 千人	180 千人	175 千人

※平成 27（2015）年国勢調査を基にした推計値です。

※全市と各区の合計は、端数処理の関係で一致しない場合があります。

※本推計値は、都市計画マスタープラン全体構想の改定（平成 29（2017）年 3 月）後に本市が行った将来人口推計の結果を示したものです。全体構想に計画要件として示している推計値とは異なりますが、区別構想の改定では、この最新の推計値を計画要件として踏まえることとします。なお、少子高齢化の進展、将来的な人口減少への転換、生産年齢人口の減少といった傾向に変化はなく、こうした人口動向を踏まえながら、今後も継続した住みよいまちづくりが求められます。

※アフターコロナ・ウィズコロナのまちづくりについては、国から、新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性としてコンパクトシティの継続や職住近接の推進などの「まちづくりの考え方の論点」が、令和 2（2020）年 8 月に示されました。

これは、これまでの本市のまちづくりの考え方と同じであることから、コロナウイルス流行以降の川崎市都市計画マスタープラン区別構想の改定にあたっては、基本的な方向性は継続しながら、職住近接などの要素を取り入れたまちづくりを進めることとしています。引き続き、これからの社会状況の変化を踏まえて検討していくこととします。



## 第2部 まちの現状

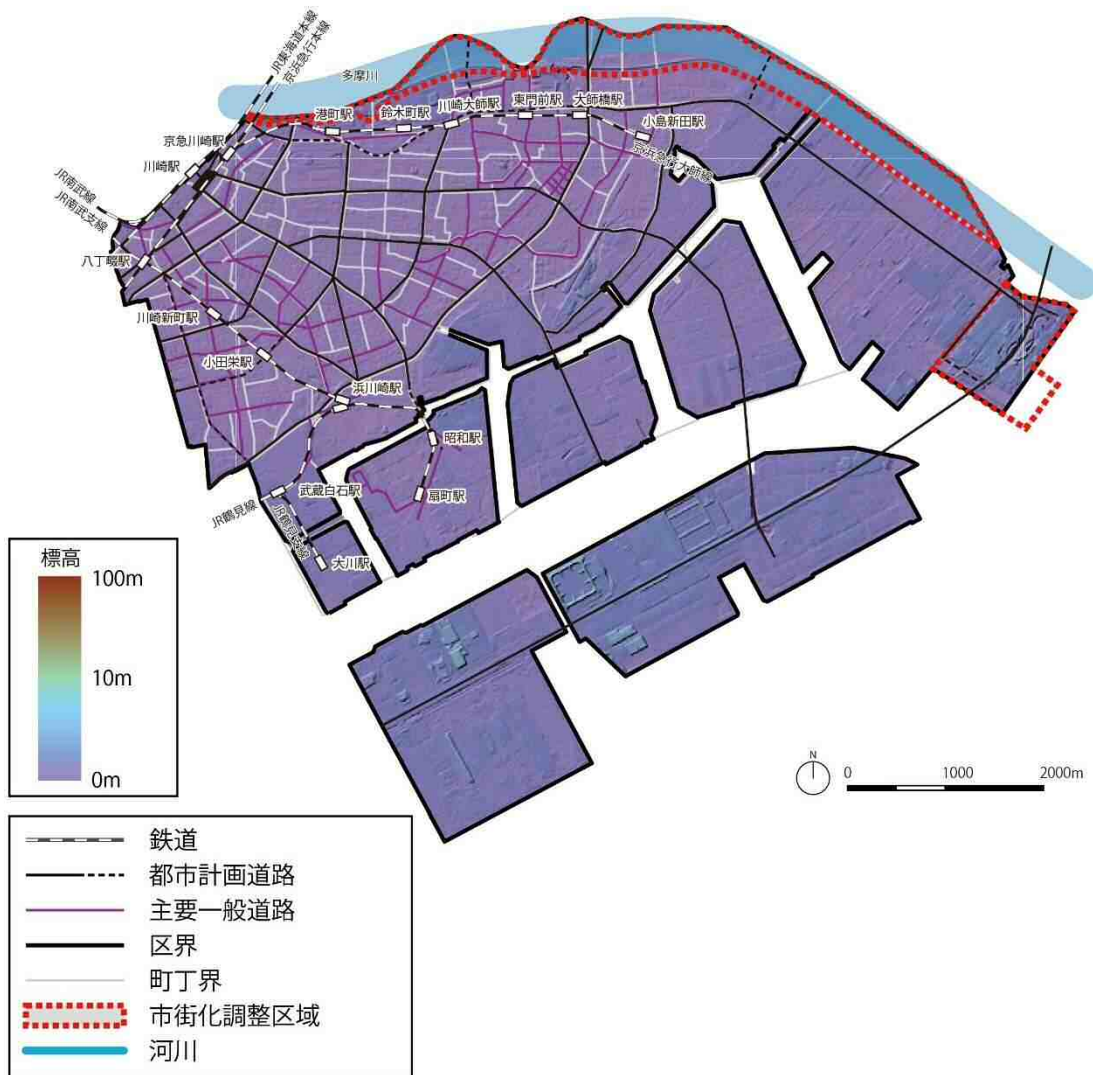
---

# 1 まちの現状

## 1 川崎区の位置と地勢

・川崎区は、本市の南東部に位置し、海側に開けた平たんな地形で、北側には東京都境となる多摩川が流れています。

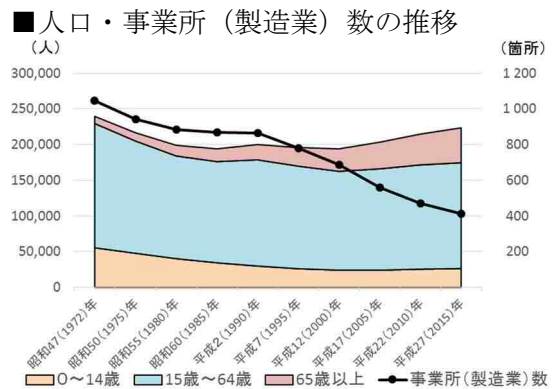
### ■ 標高図



出典：地理院タイル（色別標高図）を加工して作成

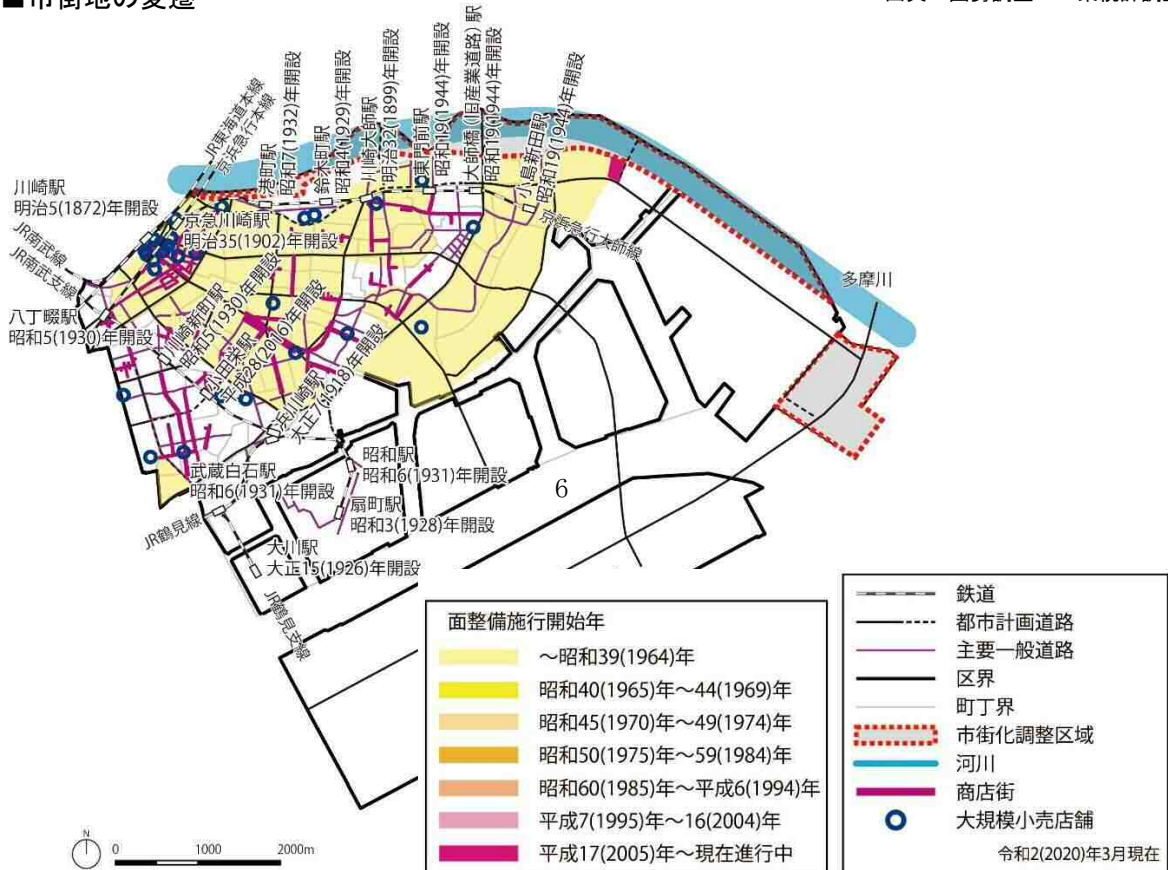
## 2 市街地の成り立ち

- 旧東海道の宿場町、川崎大師平間寺の門前町として開けた川崎区では、明治期から第二次世界大戦前にかけて東京からの工場移転が集中し、市街化が進みました。さらに海浜埋立により、重化学工場の立地が進みました。これらの産業基盤の整備のため、鉄道の整備や土地区画整理事業などが行われました。
- 第二次大戦では、川崎区の市街地の大半が焦土と化し、戦後すぐに工業都市再生を基本とする復興計画が立てられ、昭和 21 (1946) 年には復興土地区画整理事業 (1, 161ha) の区域が決定し、新たな都市づくりが始まりました。臨海部では、大規模な埋立が行われ、公共ふ頭が整備され、鉄鋼と石油コンビナートの集中する重化学工業地帯が形づくられました。
- 工場の集中は、公害問題など様々な都市問題につながりましたが、工場への公害規制を行うことにより、産業公害防止に向け取り組んできました。
- 産業構造の変化の中で、工場の再編や移転などが進むにつれ、人口も減少傾向に転じ、活力の低下がみられ始めました。
- 昭和 60 年代以降は、商業・業務中心地としての機能強化をめざして、川崎駅前再開発が行われるとともに、臨海部では東京湾アクアラインや物流センターの整備、商業・業務・流通などの機能強化や殿町国際戦略拠点キングスカイフロントではライフサイエンス・環境分野などの研究開発拠点の整備が進められています。



出典：国勢調査・工業統計調査

### ■市街地の変遷

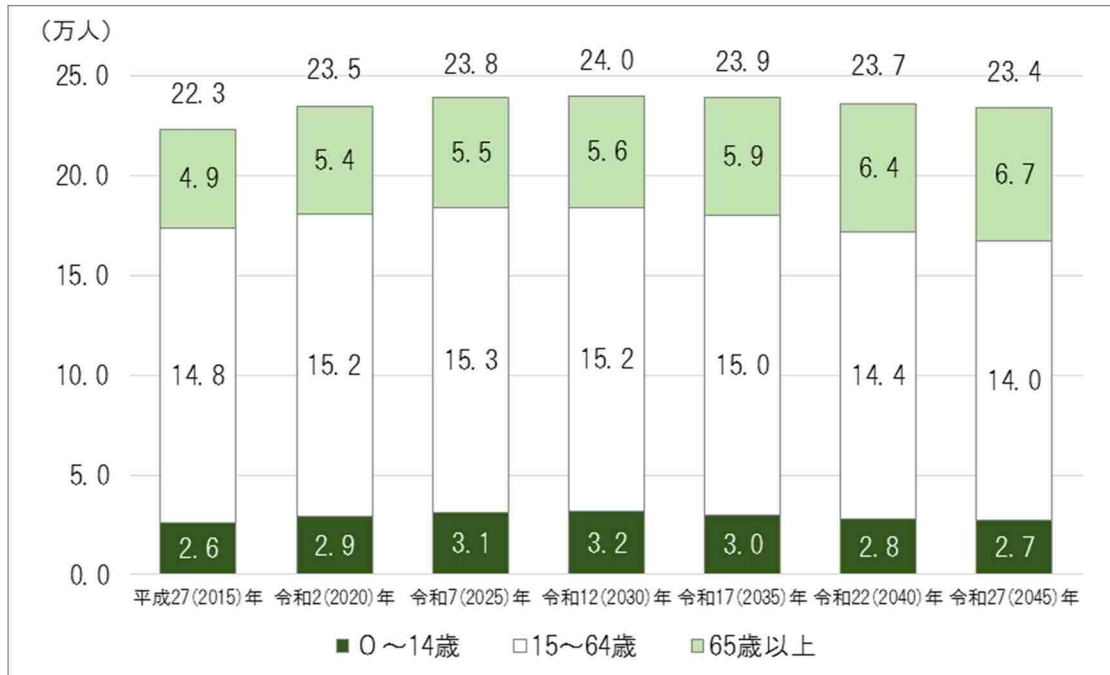


出典：国土数値情報・川崎市まちづくり局

### 3 人口

- 川崎区の人口は、令和 12 (2030) 年の約 24 万人をピークとして人口減少に転換することが見込まれています。
- 令和 27 年 (2045) 年の人口は約 23.4 万人と平成 27 (2015) 年を上回る水準を維持しますが、年齢別の内訳をみると、65 歳以上の高齢人口は増加を続け、4.9 万人から 6.7 万人へと約 1.4 倍に増加すると予測されています。15～64 歳まで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) 年をピークに減少に転換すると予測されています。
- 町丁別に人口動態をみると、人口密度が 1 h a あたり 200 人を超える地域が、鉄道駅からの距離にかかわらず、広範囲にわたって見られます。
- また、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みられる一方で、駅から離れた地域を中心に人口が減少している町丁が多く見られ、これらの地域では高齢化率も高い傾向にあるため、地区ごとの人口動態の特徴を踏まえ、高齢化や人口減少に伴う住環境や生活利便、地域コミュニティなどに関わる様々な問題を把握し、対応していくことが求められています。
- 平成 31・令和元 (2019) 年の転出入は、転入 17,152 人、転出 15,119 人であり、転入から転出を差し引いた社会増減は 2,033 人の転入超過となっています。転出入は、幸区、中原区、東京都大田区、東京都品川区、横浜市鶴見区との間で多く、鉄道沿線で行われている傾向が見られます。
- 平成 27 (2015) 年の川崎区の昼間人口は 265,121 人、昼夜間人口比率は 118.7 であり、就業地としての性格を持つまちといえます。
- 川崎区は、外国人居住者が市内で最も多く、近年においても増加傾向にあります。また、その出身地も多様化しており、多国籍化が進んでいます。

#### ■将来人口推計（年齢 3 区分別）



出典：川崎市将来人口推計（平成 29（2017）年 5 月）

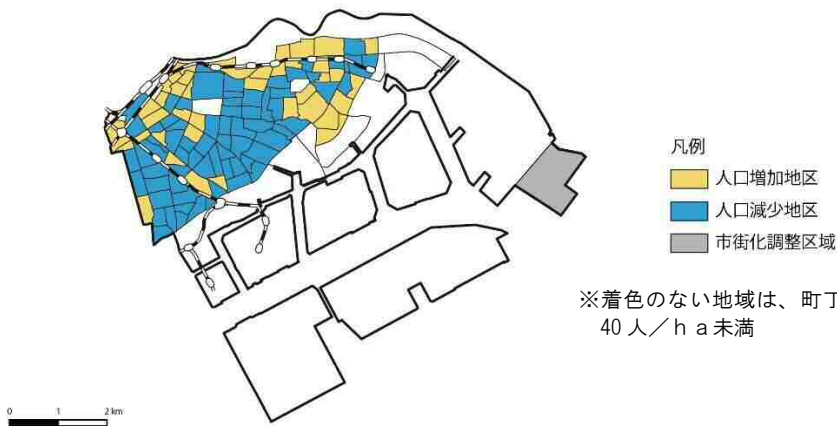


■町丁別人口密度



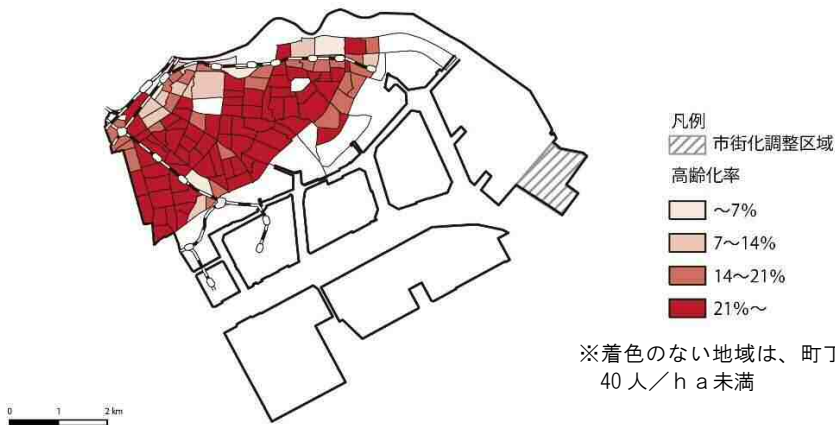
出典：川崎市住民基本台帳人口より作成（平成 27（2015）年 9 月）

■町丁別人口増減



出典：川崎市住民基本台帳人口より作成（平成 22（2010）年 9 月と平成 27（2015）年 9 月の比較）

■町丁別高齢化率



出典：川崎市住民基本台帳人口より作成（平成 27（2015）年 9 月）

■転出入（平成31・令和元（2019）年）

転入	17,152人
転出	15,119人
増減	+2,033人

出典：川崎市の人口動態（令和2（2020）年2月）

■昼間人口（平成27（2015）年）

夜間人口	223,378人
昼間人口	265,121人
昼夜間人口比率	118.7

出典：川崎市の昼間人口（平成30（2018）年4月）

■外国人国籍別人口の推移（川崎区）

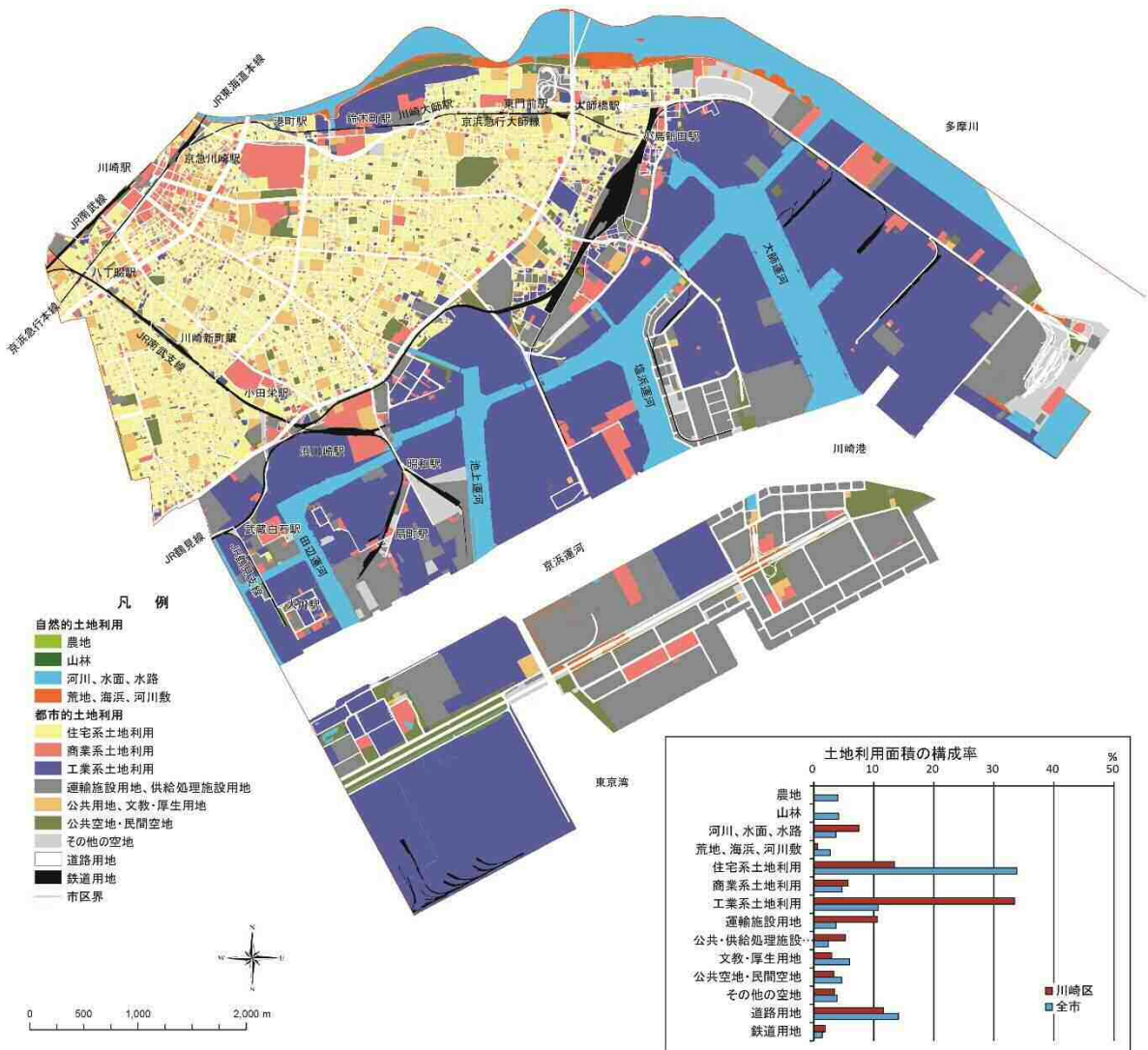


出典：川崎市外国人国籍地域別統計より作成

## 4 土地利用

- 川崎区の土地利用面積の構成をみると、全市平均と比べて工業系土地利用や運輸施設用地、河川、水面、水路などの割合が2倍以上となっており、区域の30%以上が工業系土地利用となっています。農地、山林はほとんど残っておらず、住宅系土地利用の割合は全市平均よりも低い状況です。
- 工業系土地利用は、東京大師横浜線から南東の東京湾側に広がる臨海工業地帯と多摩川沿いの一部に集積しています。
- 東京大師横浜線沿道や、JR南武支線沿線、多摩川沿川などに、住工併存市街地が分布しています。
- 商業系土地利用は、JR東海道本線と国道15号の間の地域に集積しています。また、主要な道路沿道にも集積しています。
- 住居系土地利用は、国道15号と東京大師横浜線との間に集積しています。

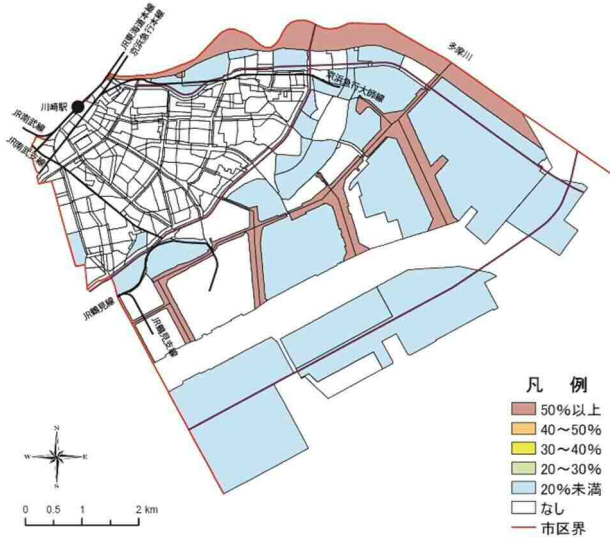
### ■土地利用現況図



出典：都市計画基礎調査（平成27（2015）年度）

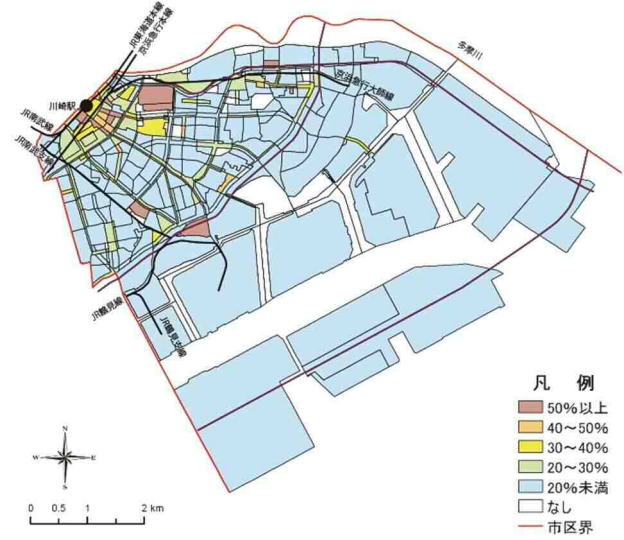
### ■自然的土地利用効率図

$$\text{自然的土地利用効率(\%)} = \frac{\text{細ゾーン内自然的土地利用面積}}{\text{細ゾーン面積}} \times 100$$



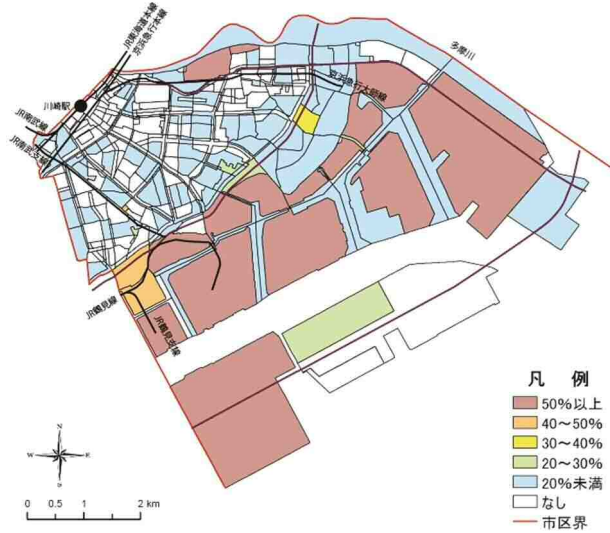
### ■商業系土地利用効率図

$$\text{商業系土地利用効率(\%)} = \frac{\text{細ゾーン内商業系土地利用面積}}{\text{細ゾーン面積}} \times 100$$



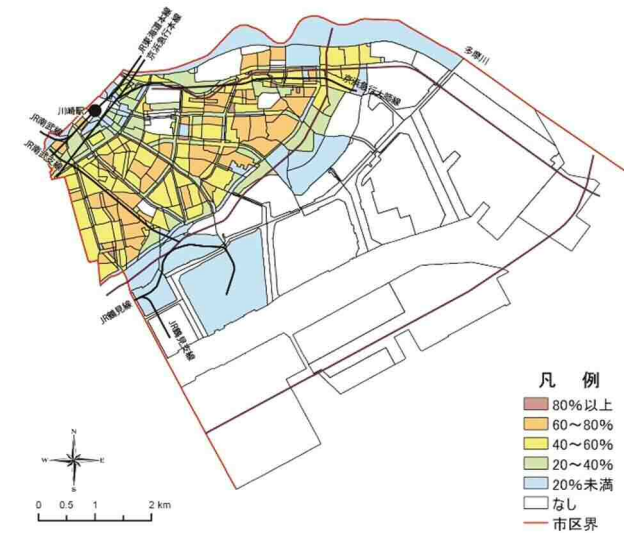
### ■工業系土地利用効率図

$$\text{工業系土地利用効率(\%)} = \frac{\text{細ゾーン内工業系土地利用面積}}{\text{細ゾーン面積}} \times 100$$



### ■住宅系土地利用効率図

$$\text{住宅系土地利用効率(\%)} = \frac{\text{細ゾーン内住宅系土地利用面積}}{\text{細ゾーン面積}} \times 100$$



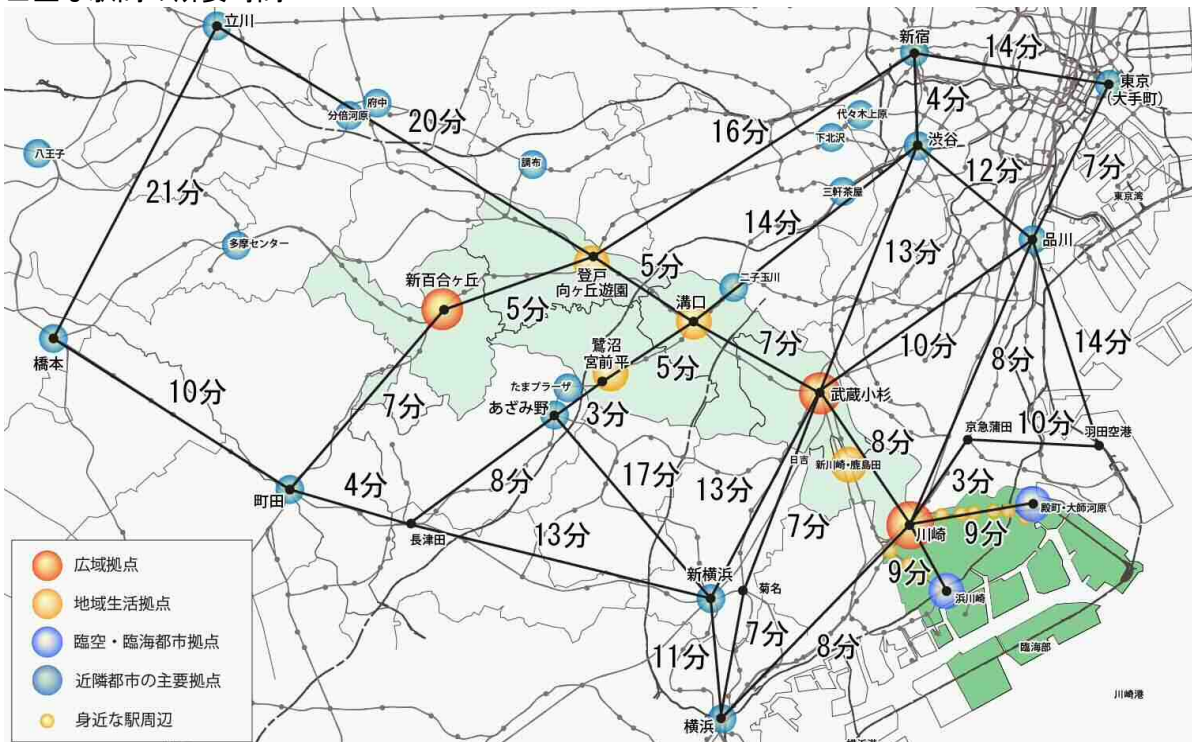
出典：都市計画基礎調査（平成 27（2015）年度）

## 5 交通環境

### (1) 公共交通の状況

- 放射方向に都心や横浜方面へとつながる JR 東海道本線・京浜東北線や京浜急行本線と、川崎駅周辺地区と臨海部をつなぐ JR 南武支線や京浜急行大師線などにより、川崎区の骨格となる鉄道網が形成されています。また、路線バスについては、地域の大切な交通手段として、地域の特性や需要などに応じたネットワークの形成が図られています。

### ■主な駅間の所要時間



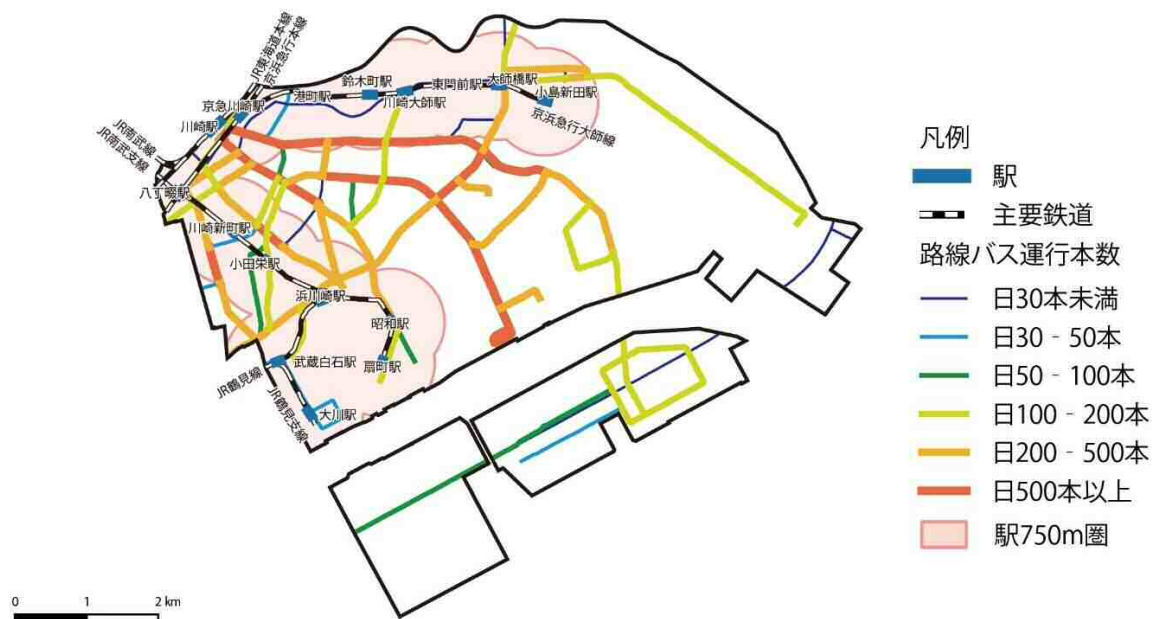
※図中の主な駅間に記載している各所要時間は、平成 30 (2018) 年 4 月現在の各鉄道会社のホームページに掲載されている時刻表 (平日) から算出しており、全ての列車種別 (特急券などが必要な列車を除く) の中で最短の時間を記載しています。

### ■鉄道乗降客数と端末交通手段分担率



※小田栄駅、浜川崎駅、武蔵白石駅、昭和駅、扇町駅、大川駅は無人駅のため乗降客数のデータ無し  
出典：鉄道各社ホームページ (平成 30 (2018) 年度) 東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 30 (2018) 年)

## ■路線バス網図



出典：国土数値情報（平成 23（2011）年）

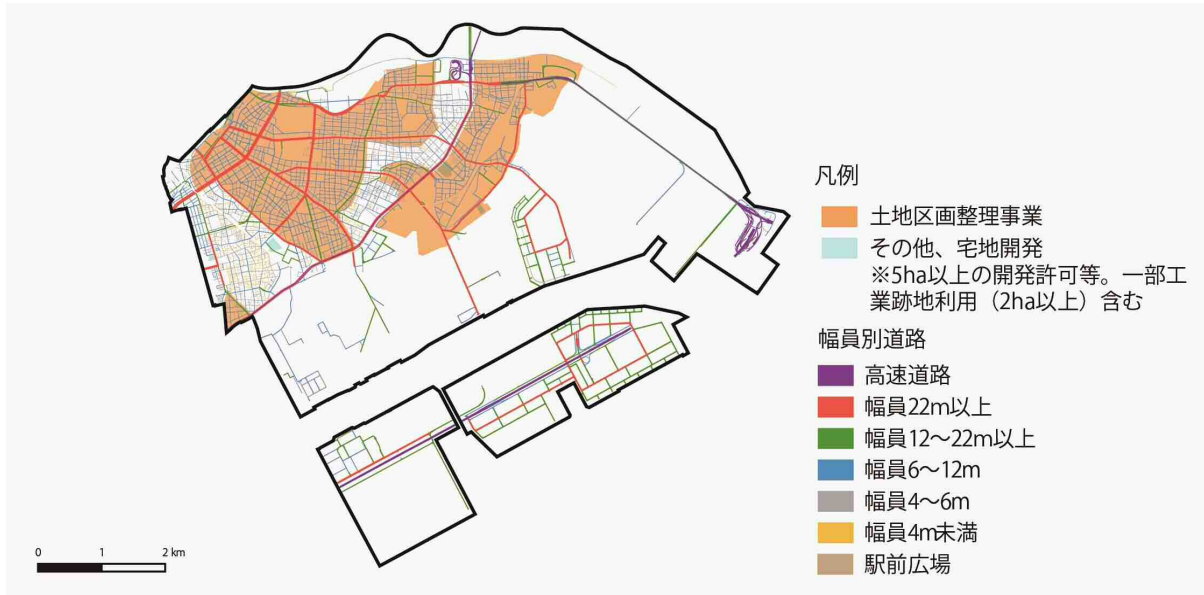
### (2) 道路の状況

- ・川崎区の都市計画道路は、計画延長約 87.9 k m、完成延長約 64.9 k m、進捗率約 74%であり、市内平均を上回る進捗率となっています。
- ・戦災復興土地地区画整理事業が行われなかった地区を中心に、多くの地区で、狭あい道路に面して多数の住宅が建築されています。

### ■都市計画道路区別進捗率（令和 2（2020）年 4 月 1 日現在）

区	計画延長	完成延長	進捗率
川崎区	87,900m	64,922m	74%
幸区	22,680m	14,506m	64%
中原区	30,960m	21,200m	68%
高津区	36,690m	22,895m	62%
宮前区	42,700m	37,345m	87%
多摩区	41,770m	22,173m	53%
麻生区	42,860m	25,123m	59%
計	305,560m	208,164m	68%

## ■道路網図

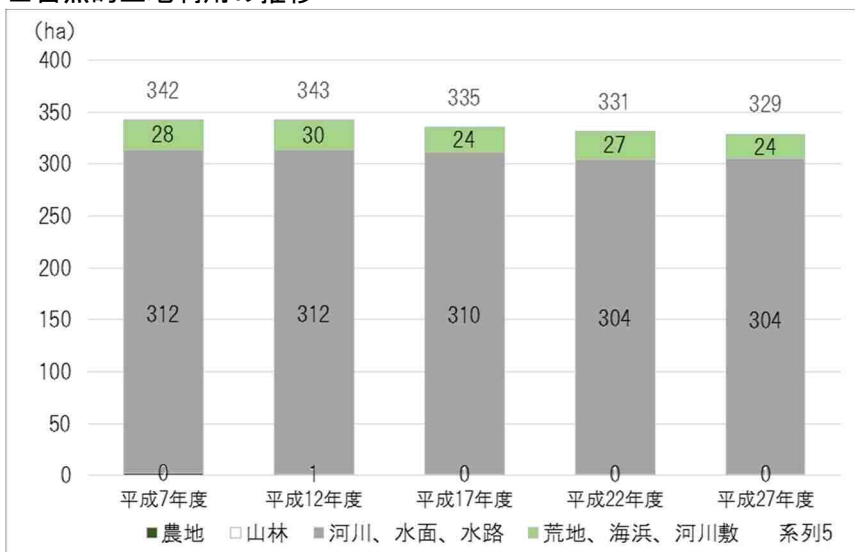


出典：都市計画基礎調査（平成27（2015）年度）

## 6 緑地や農地等の状況

- 川崎区には、農地や山林はほとんど残されていませんが、多摩川の豊かな自然環境を有するとともに、唯一海に面した区となっています。
- 区民一人ひとりが愛着や誇りを持つ地域の資源として、多摩川や海などの自然環境の価値を引き継ぎ、高めていくことが求められています。

### ■自然的土地利用の推移

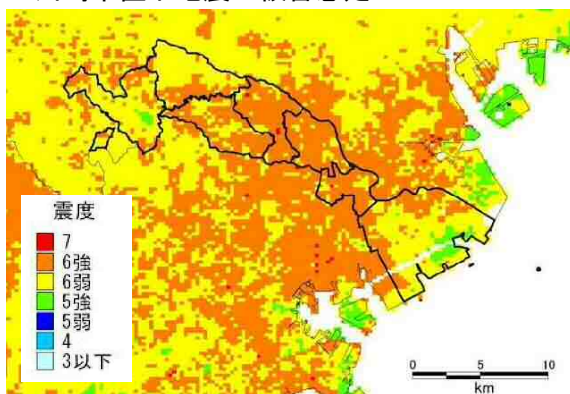


出典：都市計画基礎調査（平成27（2015）年度）

## 7 災害予測の状況

- 川崎区では、川崎市地震被害想定調査により、川崎市直下型地震（M7.3）における区内の震度は5強～6強であると想定されており、建物被害が17,507棟（全壊・半壊合計）など大きな被害が予測されています。
- また、慶長型地震による津波被害想定では、建物被害が10,033棟（半壊以上）など大きな被害が予測されています。
- 川崎区は、多摩川と鶴見川に囲まれた平たんな地形であるため、広範囲で河川の氾濫による浸水が想定されています。

### ■川崎市直下地震の被害想定



建物被害	
全壊	半壊
6,543棟	10,964棟
地震火災	
出火	延焼による消失棟数
36件	3,987棟
人的被害	
死者	重軽傷者
235人	3,980人

出典：川崎市地震被害想定調査（平成24（2012）年度）

### ■慶長型地震の津波被害想定



建物被害		
全壊	半壊	浸水
8棟	10,025棟	4,606棟
死者（避難しない場合）		
東京大師横浜線以東	東京大師横浜線以西	
804人	5,002人	

出典：川崎市地震被害想定調査（平成24（2012）年度）

### ■川崎区洪水ハザードマップ

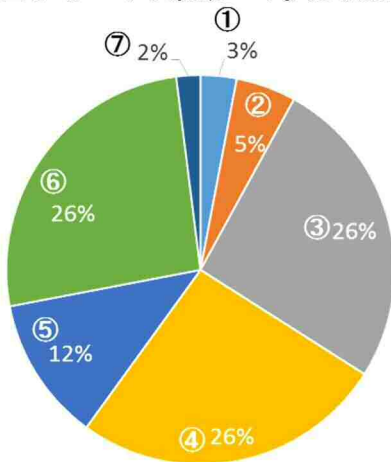




## 8 協働のまちづくりの取組

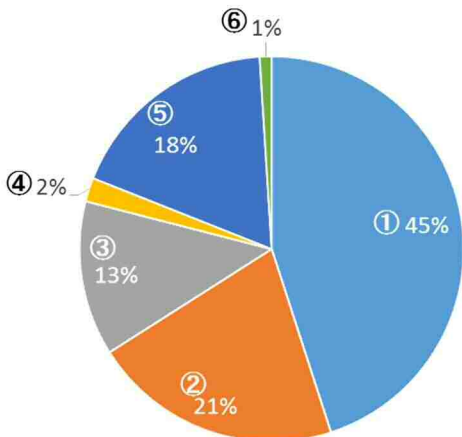
- ・協働のまちづくりに対する川崎区民の意向は、アンケート調査から、今後、まちづくり活動へ参加したいと答えた方が約6割を占め、協働のまちづくりに対する意識の高まりが伺えます。
- ・一方で、まちづくりに関する情報提供の充実を求める意見が約半数を占め、まちづくりに関する情報周知を効果的に行い、まちづくり活動への参加を促進していくことが求められています。

### ■まちづくり活動への参加状況



①すでに参加している	3%
②参加したい	5%
③興味のある内容であれば参加したい	26%
④時間的な余裕があれば参加したい	26%
⑤参加したくない	12%
⑥情報がない	26%
⑦その他	2%

### ■協働のまちづくりを進める上で最も重要なこと



①行政から市民へ、まちづくりに関する情報をもっと提供すること	45%
②市民が積極的に活動しやすい環境をつくること	21%
③行政と市民、企業、大学などが連携するまちづくりに関する組織をつくること	13%
④企業、大学などが地域貢献しやすい環境をつくること	2%
⑤市民が主体的にまちづくりの検討や提案ができる仕組みを強化すること	18%
⑥その他	1%

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（平成27（2015）年度）

## II 近年のまちづくり

従前の川崎区構想の策定（平成 19（2007）年 3 月）以降、さまざまな主体によりまちづくりに関する活動が行われてきました。こうした活動をさらに発展させながら、今後のまちづくりにつなげていく必要があります。

ここでは、「近年のまちづくり」として、おおむね 10 年の間に行われた取組の中から、本市が実施した整備を中心に、地域主体による新たな活動も含めて、一部をご紹介します。

- ・川崎駅周辺地区では、商業・業務ビルの開業や北口自由通路の整備、東海道川崎宿交流館の開館などの地域資源を活かしたまちづくりが進み、駅周辺の魅力向上が図られています。
- ・臨海部では、殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの拠点形成や東扇島東公園の開園など、臨海部の活性化・魅力向上に向けた取組が進んでいます。
- ・京浜急行大師線沿線では、一部で計画的なまちづくりと、京浜急行大師線の連続立体交差事業や川崎縦貫道路の整備が進んでいます。
- ・J R 南武支線沿線では、小田栄駅が開業し交通利便性が向上するとともに、小田周辺地区において、密集市街地の改善に向けた取組が進んでいます。



### III 地域資源

地域資源は、地域の特性に応じたまちづくりを進めるうえで、活かすべき重要な要素のひとつです。ここでは、地域の施設や自然環境のほか、地域の活性化に貢献している機関や団体も貴重な地域資源と捉えて、その中から主なものをご紹介します。

- ・川崎区には、旧東海道沿いの東海道かわさき宿交流館や大師地区における川崎大師、浜町・桜本地区におけるコリアタウンなど、各地の歴史・文化を残した個性的な地域が点在します。
- ・また、カワサキハロウィンや川崎大師サマーフェスタ、川崎みなとまつりや工場夜景ツアーなど、川崎区の資源を活かした多様なお祭りやイベントが開催されています。
- ・富士通スタジアム川崎や川崎競輪場、カルッツかわさきなど、富士見公園には様々な市民利用施設が集積しています。
- ・富士見公園の富士通スタジアム川崎では、アメリカンフットボールの国際大会や社会人リーグの試合が開催されています。



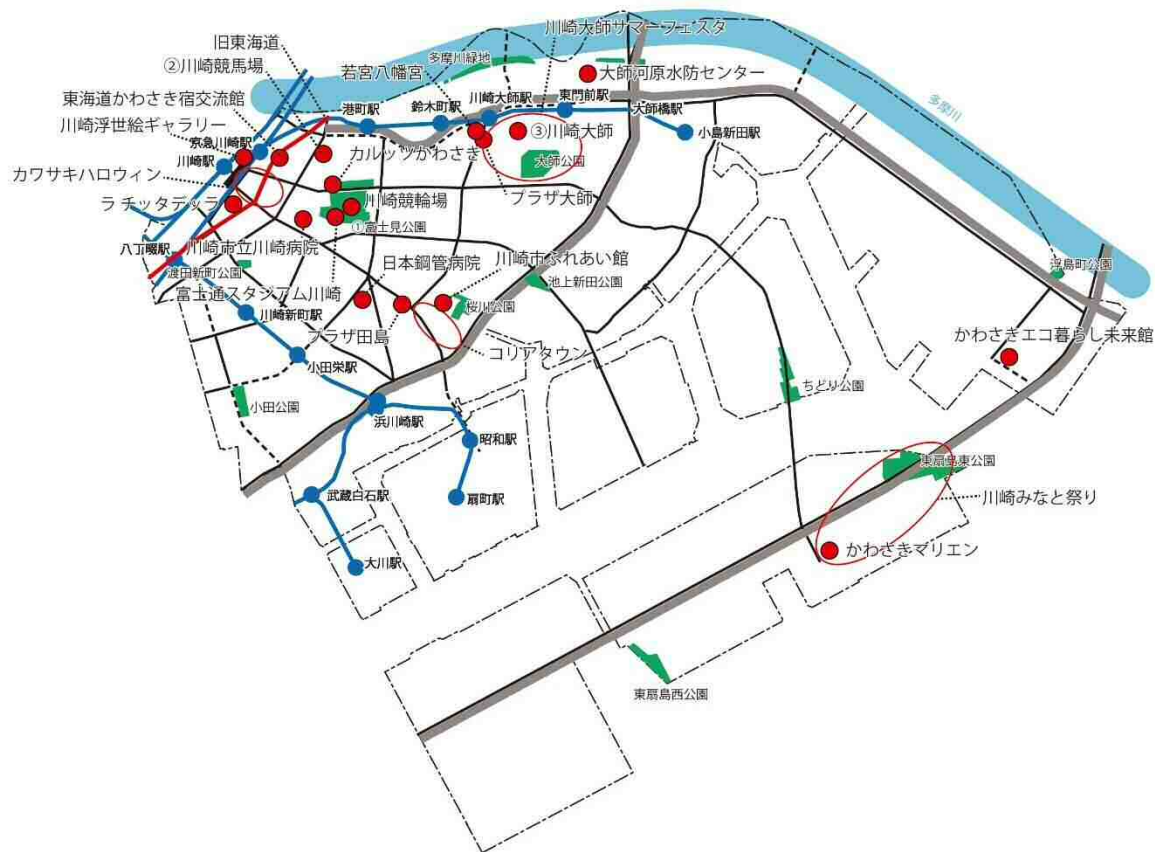
(①富士見公園)



(②川崎競馬場)



(③川崎大師)





## 第3部 都市づくりの基本理念

---

# Ⅰ めざす都市像

- ・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。
- ・第3部では、都市づくりの基本理念として「めざす都市像」、「全体構想における位置づけ」、「都市構造」を整理して示します。
- ・川崎区構想における「めざす都市像」は、従前の川崎区構想を継承し、次のとおり定めます。

## 1 めざす都市像

### 基本的な考え方

## 豊かな生活と自然を育む ものづくりのまち川崎区

#### 【解説】

- ・川崎区は、本市の「広域拠点」として、川崎駅を中心に商業・業務・文化などの広域的な都市機能が集積しています。臨海部は京浜工業地帯の中核をなす地域として、産業機能や研究開発機能が集積し、川崎駅周辺地区との間には職住近接の住宅地が広がっています。
- ・一方、将来都市像を語る上で、川崎区がものづくりのまち・産業のまちとして発展してきた歴史や、川崎市の中で唯一、海に面している区であることなど、川崎区の地理的特性や歴史的経緯を踏まえて、川崎市の玄関となる区にふさわしい風格と魅力を備えた、豊かな生活と自然を育むまちをめざし、川崎区のまちづくりの基本目標を、「豊かな生活と自然を育むものづくりのまち川崎区」とします。

#### <都市像の背景・視点>

- ①「ものづくり」のまちとして、地域活力のあるまち
  - ・川崎区の歴史を振り返ると、このまちは、「ものづくり」によって発展してきました。先人達の「ものづくり」に対する思いは、私たちに引き継がれ、今後も川崎区の発展のためには不可欠なものです。「ものづくり」は、近年の工業だけでなく、過去には桃、梨の栽培、のりの養殖があり、今では高度な技術や情報を駆使した先端技術産業、人や環境に貢献する環境産業へと発展していきます。こうした産業の振興により、地域活力のあるまちづくりを進めることが大切です。
- ②多摩川、海、緑、歴史の資源・資産を活かしたまち
  - ・川崎区は、川崎市の中で唯一海に面した区ですが、海（臨海部）へとつながる交通が十分に整備されているとは言えません。また、多摩川にも面していますが、貴重な自然空間が十分には活かされていません。
  - ・川崎区には、こうした海や多摩川などの自然環境のほか、川崎大師や旧東海道といった歴史的な財産も多くあり、これらを活かしたまちづくりが大切です。

③誰もが暮らしやすく、安全なまち

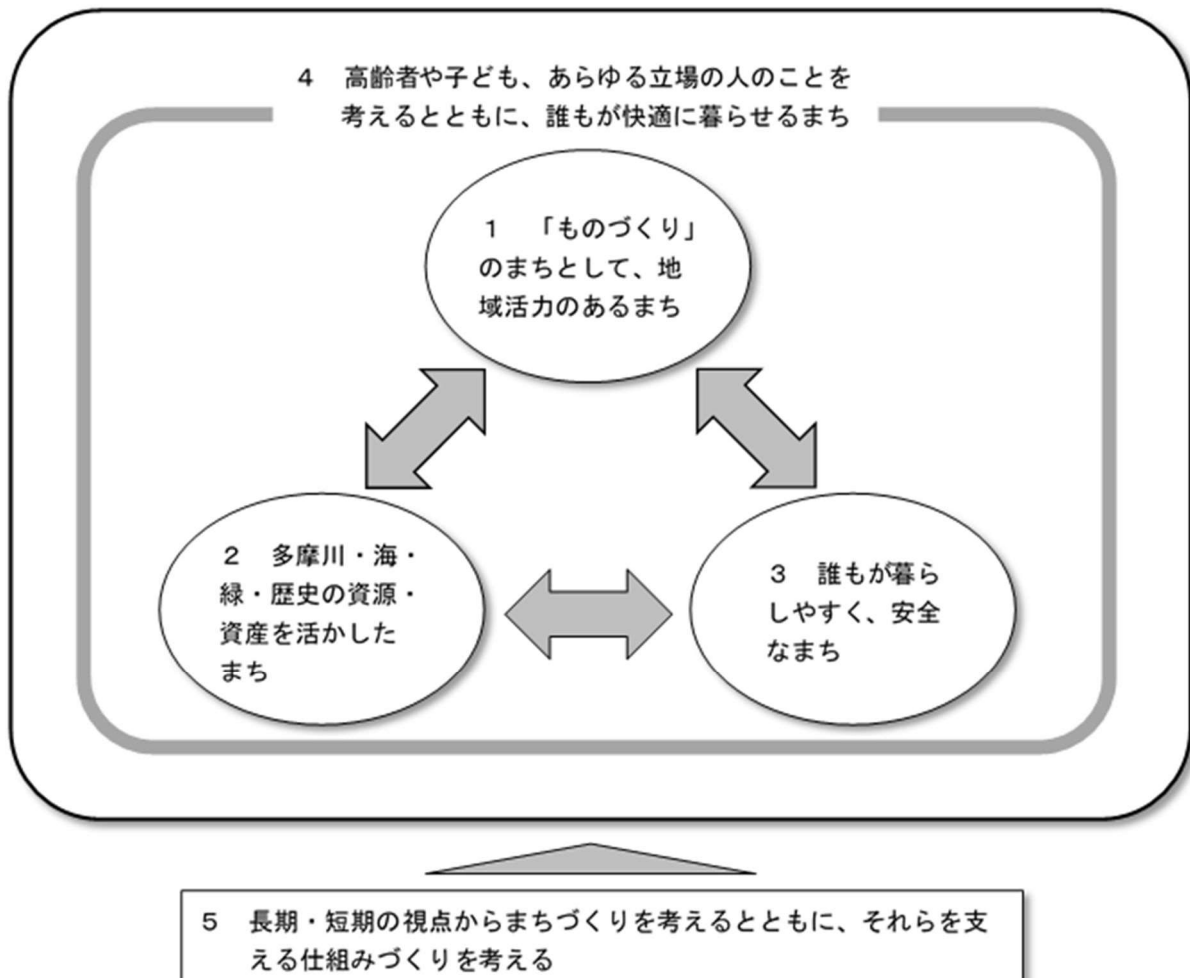
- ・誰もが暮らしやすいまちにしていくためには、地域間のつながりが良くなることや身近な商店街を活性化することが大切です。
- ・安全なまちをめざすには、歩行者が安心して歩ける空間の確保やまちの防災性を高めるために市民、事業者、行政が連携して取り組むことも大切です。
- ・誰もが暮らしやすく、安全なまちづくりを迫及することは、長期的に捉えれば、まちの活性化や人口減少の歯止めにもなる、大切なことです。

④高齢者や子どもあらゆる立場の人のことを考えるとともに、誰もが快適に暮らせるまち

- ・まちづくりを考える上で、高齢化・少子化の問題やまちのバリアフリー化についても考えていくことが大切です。川崎駅前のように人が多く集まる場所だけでなく、幹線道路などにおいても、放置自転車や歩道の段差などのまちのバリアや人の心のバリアを解消していくことが大切で、あらゆる立場に立ったまちづくりが求められています。

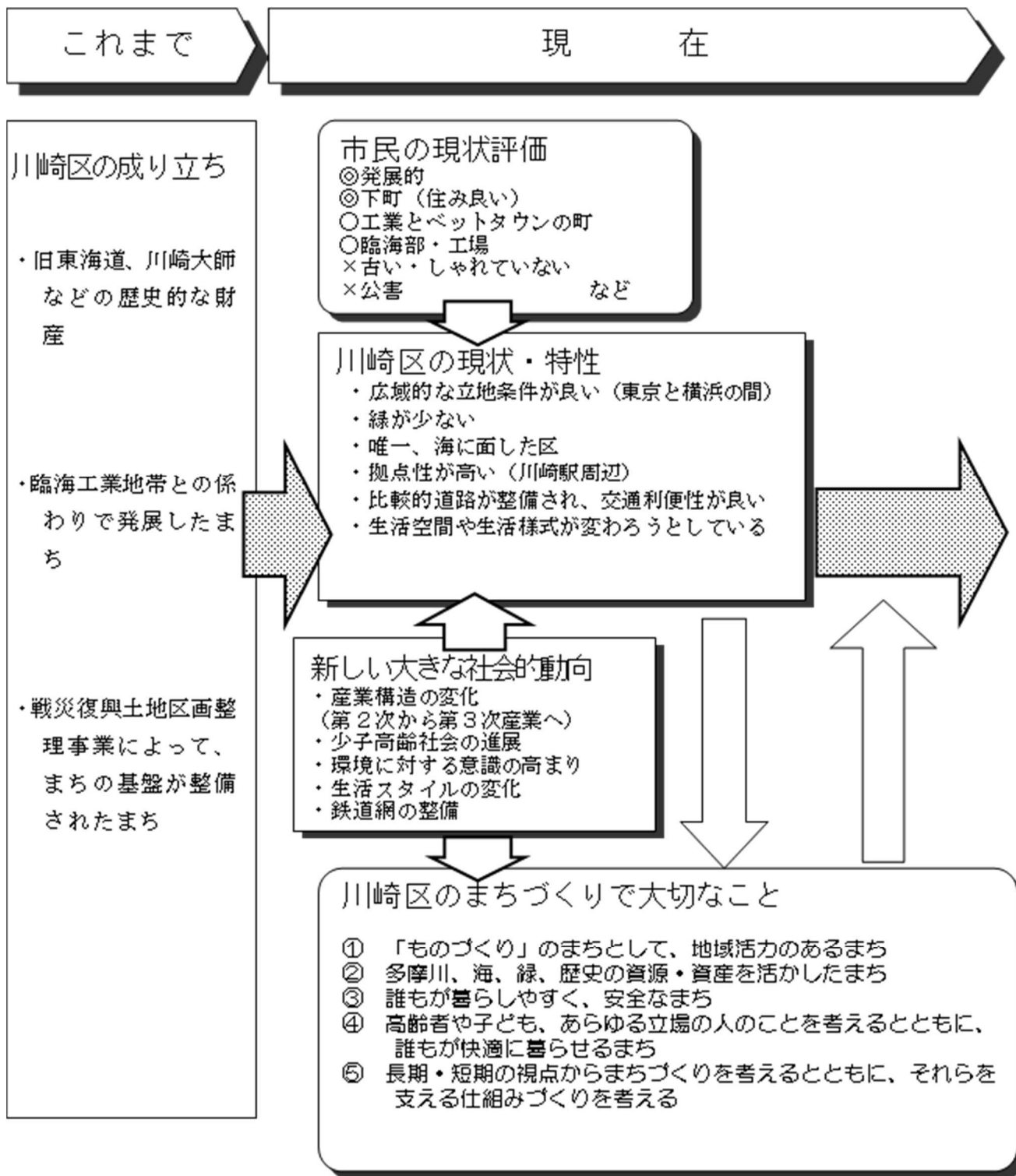
⑤長期・短期の視点からまちづくりを考えるとともに、それらを支える仕組みづくりを考える

- ・これからのまちづくりは、長期的な視点に立って取り組むことと、短期的な視点に立って取り組むことを分けて考えることが大切です。また、公園・道路といった「モノ」の整備だけではなく、人づくりやコミュニティづくり、あるいは、まちの個性や特徴を活かしていく仕掛けづくりなど、まちづくりを支える仕組みづくりを考えることも大切です。



■まちづくりの5つのストーリー

・「川崎市都市計画マスタープラン川崎区構想 区民提案（平成12（2000）年度）」では、以下のよう  
 に、まちづくりの5つのストーリーが整理されています。





豊かな生活と自然を育む  
ものづくりのまち川崎区

●まちづくりの基本的方向

1 魅力ある川崎駅周辺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 臨海部の再生をめざします



分野別の方針

## 2 都市づくりの基本方針

- ・めざす都市像の実現に向けた都市づくりの基本的な考え方を「都市づくりの基本方針」として次のとおり定めます。

### 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

- (1) 魅力ある川崎駅周辺地区をめざします
  - ・本市の「広域拠点」として、市街地の再開発を進め、多くの人が集まり、広域的に魅力ある川崎駅周辺地区をめざします。
  - ・駅周辺の交通施設や歩行者空間のバリアフリー化を進め、賑わいのある商店街があり、歩いて楽しめる快適な川崎駅周辺地区をめざします。
- (2) 地域資源を活かした大師地区を育みます
  - ・大師公園や多摩川などの地域資源を活かして、川崎大師の門前町として、歩いて楽しめる、回遊性の高い観光と商業のまちをめざします。
- (3) 人と人とがふれあえる活気に満ちた身近な商店街を育みます
  - ・歩きやすく安全で買物がしやすく、人が集まる商店街をめざします。
  - ・地区の特色を活かした、街なみ景観が整ったまちをめざします。

### 2 安全で暮らしやすい住環境を育みます

- (1) 安心して快適に歩ける道路をめざします
  - ・狭い生活道路の拡幅の促進や歩道の整備により、誰もが安心して歩ける道をめざします。
  - ・身近な公園などをつなぐ散策路の設定など、地域におけ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。
- (2) 心地よい調和の取れた街なみを育みます
  - ・住民の主体的な活動の支援により、密集市街地の改善による、防災性の高いまちの形成をめざします。
  - ・市民の交流の場となる公共施設のデザインの向上と地域の特性を活かした街なみ景観の形成をめざします。
- (3) 地域コミュニティの連携により、災害に強いまちをめざします。
  - ・地域防災拠点が整い、公園などが適正に配置された災害に強いまちをめざします。
  - ・安全な避難路を確保し、安全で安心なまちをめざします。
  - ・住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、地区コミュニティにおける防災対策が強化されたまちをめざします。

### 3 地域間の連携を強化します

- (1) 地域相互の交流が活発なまちをめざします
  - ・幹線道路網の整備による地域間の連携強化や臨海部へのアクセスの改善をめざします。
  - ・大気汚染や騒音防止など周辺環境への影響の低減に配慮した道路整備をめざします。
  - ・京浜急行大師線の連続立体交差事業や交差点の改良による交通渋滞の解消をめざします。
- (2) 公共交通を中心とした交通体系をめざします
  - ・JR東海道貨物支線の貨客併用化など、都市間・地域間の連携を強化する鉄道網の整備をめざします。
  - ・地域間をつなぐバスなどによる地域交通環境の整備をめざします。

- (3) 歩行者、自転車、自動車が共存する道路をめざします
- ・誰もが安心して歩ける歩道空間の改善と沿道の街なみ景観の向上をめざします。
  - ・歩行者、自転車、自動車が共存できる安全な生活道路の改善をめざします。
  - ・民間事業者などとの連携により、自転車等駐車場の整備をめざします。
  - ・道路緑化などによる魅力ある道路空間の形成をめざします。

#### 4 緑や水の環境を活かした潤いのあるまちを育みます

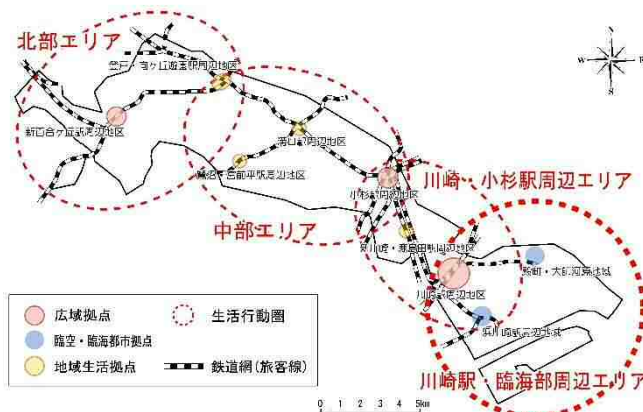
- (1) 自然環境豊かな多摩川の保全と活用をめざします
- ・多摩川と海とのつながりや多摩川と市街地とのつながりを強化する歩行者空間の改善をめざします。
  - ・多摩川の自然環境を活かした、河川空間の保全と活用をめざします。
  - ・土地利用転換の機会を捉え、市民が気軽に多摩川へアクセスできる歩行者空間の確保をめざします。
- (2) 富士見公園や身近な公園の充実をめざします
- ・市民の憩いの空間となる富士見公園などの大規模公園の再整備をめざします。
  - ・地域の特性を活かした身近な公園の再整備をめざします。
- (3) 緑と水のネットワークを育みます
- ・浮島町公園（海風の森）における市民健康の森の取組など、住民が主体となった公園緑地の維持管理をめざします。
  - ・事業所や地域の緑化活動の促進・支援により、緑と水のネットワークの形成をめざします。
- (4) 旧東海道や川崎宿の史跡を活かした街なみを育みます
- ・住民の発意による主体的なまちづくり活動を支援し、旧東海道の歴史を活かした街なみ景観の形成をめざします。
  - ・貴重な歴史的遺産や「ものづくり」のまちとしての「産業文化財」の保全・継承をめざします。

#### 5 臨海部の活性化をめざします

- (1) 臨海部における水辺に親しめる公園・緑地の整備をめざします
- ・市民が集える水辺を活かした港湾緑地の整備をめざします。
  - ・運河沿いの水辺空間を活用した緑地やオープンスペースの確保をめざします。
- (2) ものづくり機能の高度化と研究開発の機能の融合した臨海部をめざします
- ・ものづくり産業と研究開発機能の集積を活かした工業地域の形成をめざします。
  - ・事業所緑化や環境改善の取組の促進により、臨海部の環境再生をめざします。
  - ・幹線道路などの整備をめざし、臨海部や隣接諸都市との連携強化を進めます。
  - ・大規模な工場などの機能更新や土地利用転換の機会を捉え、緑と水の環境の創出や地域の防災性の向上、周辺市街地の環境改善や市街地環境と調和する計画的な土地利用の誘導をめざします。

## II 全体構想における位置づけ

- 全体構想では、南北に長い本市の地理的な特徴、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、地域特性などから、市民の日常的生活エリアである「生活行動圏」は、鉄道沿線を中心に展開していることに着目し、市域を大きく4つのエリアに分けて、それぞれのエリアのまちづくりの考え方を示しています。



- 川崎区は、「川崎駅・臨海部周辺エリア」に分類されており、次のような考え方にに基づき、まちづくりを進めていくことを示しています。

### (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、行政など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、殿町羽田空港線の整備など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後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旧東海道、川崎大師及び企業の情報発信施設などを活かした街なみづくりや建物の更新、リニューアルなど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。
- 老朽建築物の更新などにより、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。
- 駅の機能更新などにより、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。

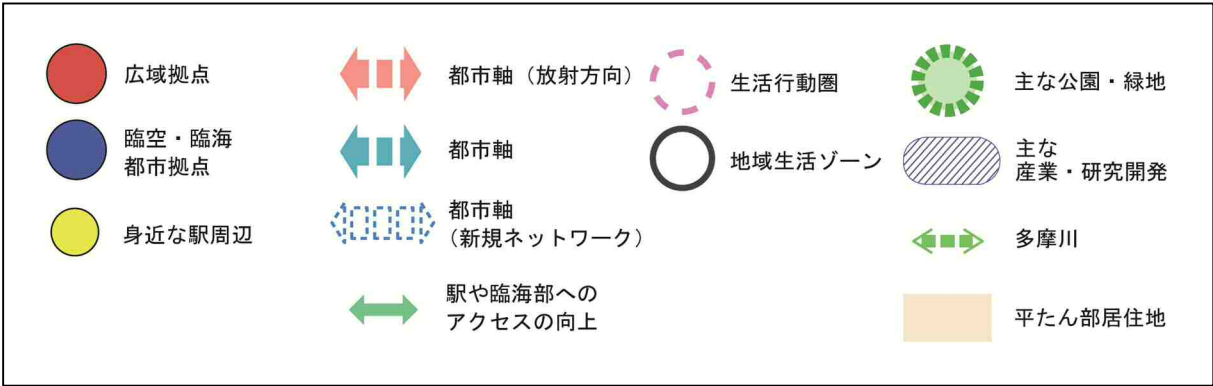
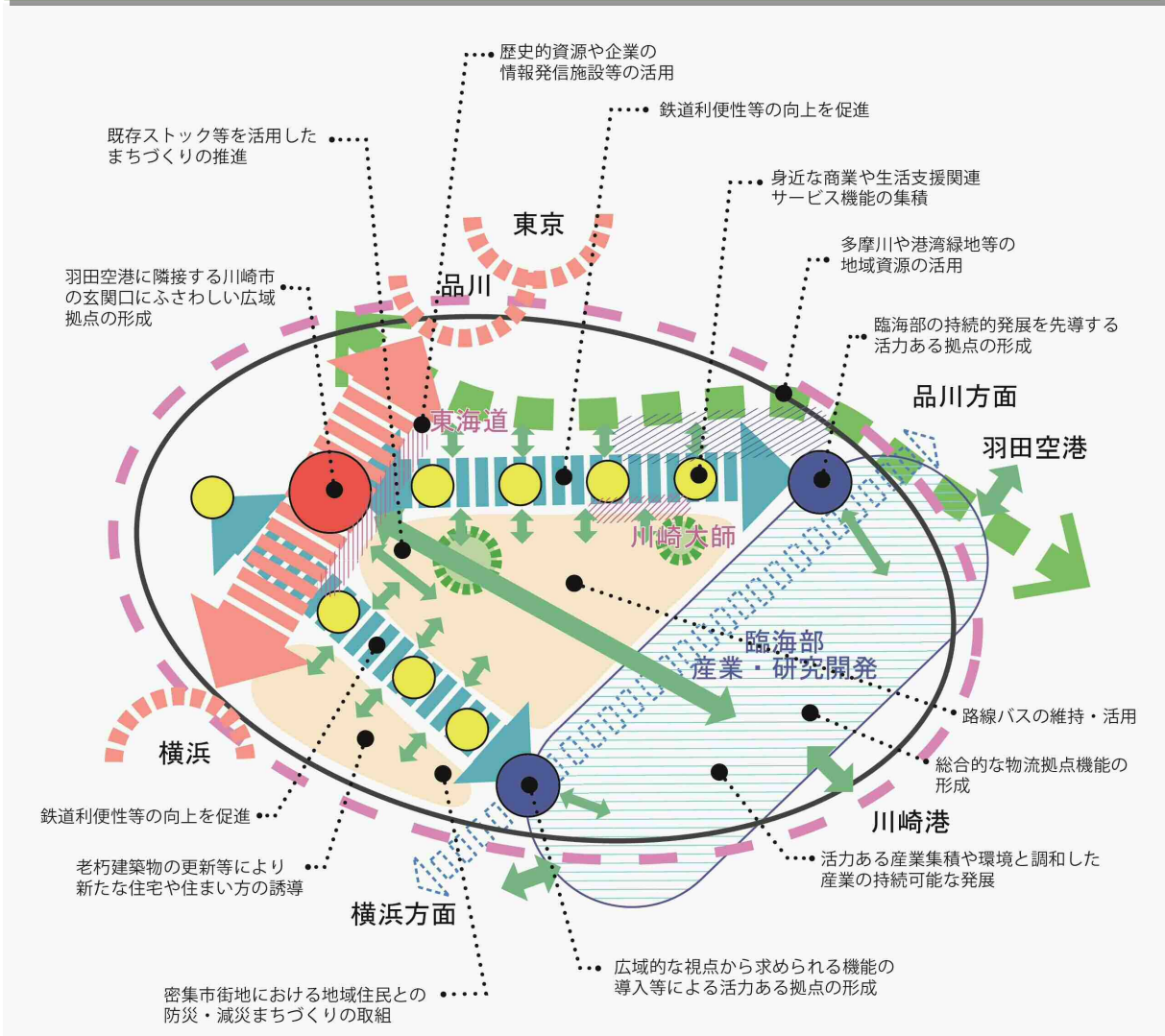
### (4) 臨海部

- 本市経済を索引し、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図り、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整備をめざします。

### (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。
- 多摩川や港湾緑地など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。
- 老朽建築物の更新などにより、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。

# 川崎駅・臨海部周辺エリアのまちづくり概念イメージ図



# III 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」、「区民の行動圏」、「拠点地区」、「緑と水の骨格」、「居住地」、「臨海部」、「近隣都市との関係」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

- ・区内の鉄道網は、放射方向に東京都心や横浜へとつながる JR 東海道本線・京浜東北線や京浜急行本線と、川崎駅周辺地区と臨海部をつなぐ JR 南武支線と京浜急行大師線により形成されています。

#### ② 道路

- ・放射方向に東京都心や横浜へとつながる国道 15 号、東京港や横浜港へとつながる国道 357 号、川崎駅周辺と臨海部をつなぐ国道 409 号や川崎駅東扇島線などにより道路網が形成されています。

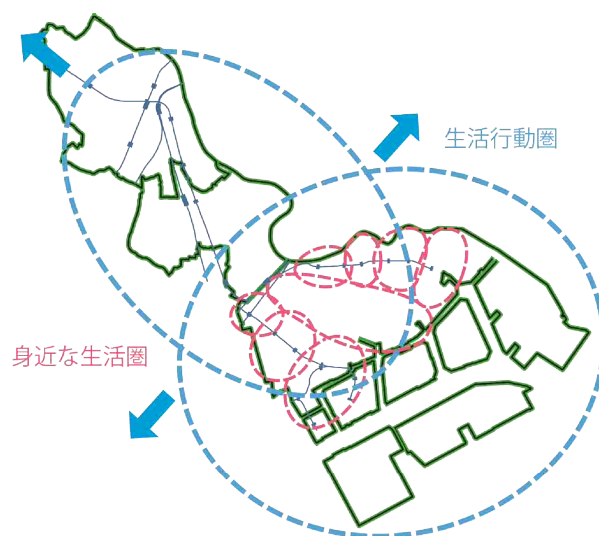
### (2) 区民の行動圏

#### ① 生活行動圏

- ・広域的に展開する区民の行動や産業経済活動、交通網の整備状況、地域の特性などから、区民の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います。

#### ② 身近な生活圏

- ・生活行動圏の範囲内における、区民の身近な生活は、各々の居住地から身近な鉄道駅の範囲の中でおおむね行われており、鉄道駅やバス路線を中心に「身近な生活圏」が形成されています。



### (3) 拠点地区

- ・川崎駅周辺地区には、中枢業務・商業・文化・行政などの機能が高次集積しており、市内では小杉駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺と並ぶ「広域拠点」として整備が進められています。
- ・殿町・大師河原地域や浜川崎駅周辺地域では、生産機能の高度化や研究開発機能などの集積が進められており、「臨空・臨海都市拠点」として整備が進められています。

### (4) 緑と水の骨格

- ・川崎区には、市を代表する河川である多摩川や、富士見公園をはじめとした大規模な公園を有するとともに、唯一海に面した区であるなど、貴重な環境資源があります。

#### ① 多摩川

- ・多摩川は、都市緑地に指定されており、緑と水のオアシスとなっています。

#### ② 東京湾

- ・川崎区は、唯一海に面した区であり、東京湾に面した水際線が延びています。

### ③公園・緑地等

- ・富士見公園などの大規模な公園や、東扇島地区などの臨港地区に港湾緑地が整備されています。
- ・戦災復興土地区画整理事業などが行われた地域は、一定の基盤が整備され、身近な公園が点在し、街路樹のある道路も比較的整備されています。

### (5) 居住地

- ・川崎区は、区全体が平坦な地形であり、戦災復興土地区画整理事業により市街地の骨格が形づくられてきましたが、基盤が未整備なまま市街化が進み狭あいな道路が多い地域や、中小工場と住宅が混在した地域も広がっています。
- ・一部では、大規模な工場の土地利用転換により計画的に整備された地区や、歴史・文化などの資源を活かした個性的な地区がみられます。

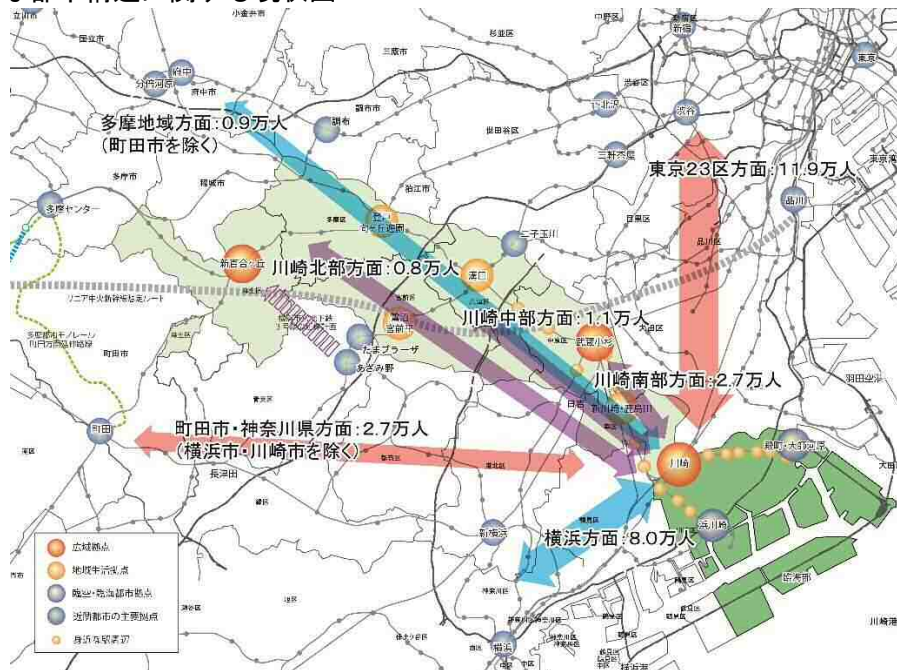
### (6) 臨海部

- ・臨海部は、重化学工業の集積立地により、我が国の経済を牽引してきましたが、近年の産業構造の転換や経済環境の変化に伴い、低未利用地の発生や土地利用転換が進んでいます。
- ・臨海部に隣接する市街地は、住工混在や老朽木造住宅の密集などの課題を抱えている地区もあります。

### (7) 近隣都市との関係

- ・川崎区は、西は幸区、多摩川を境に東京都大田区に、南は横浜市鶴見区に接しています。
- ・首都圏の放射・環状方向の広域的な鉄道・道路網により、区民の行動は広域的に展開しています。

## ■広域的な都市構造に関する現状図



※図中に記載している各方面の人数は、川崎区内と各方面の鉄道による移動者数を示しており、東京都市圏パーソントリップ調査(平成30(2018)年)のデータを基に、ある一日の双方向の移動者数を合計した人数です。

※それぞれの地域を発着点とする移動者を対象に、一部区間でも「鉄道・地下鉄」を利用した移動者を合計しているため、駅間の乗降人数とは異なります。

※なお、各方面の記載について、「多摩地域」は東京都都区部・島しょ部と町田市を除いた東京都内、「町田市・神奈川県」は横浜市と川崎市を除いた神奈川県内、「川崎北部」は多摩区・麻生区、「川崎中部」は高津区・宮前区、「川崎南部」は幸区・中原区を示しています。

## 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

- ・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します。
- ・市民の生活行動は、鉄道を主軸に近隣都市や近隣行政区に展開しているため、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」したまちをめざします。
- ・旧東海道を「歴史軸」として位置づけ、歴史を活かした歩行者空間の改善や沿道の街なみ景観の改善に向けて、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。

### (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

- ・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・行政など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の形成をめざします。
- ・隣接諸都市との交流や区内の地域連携を支える交通結節機能の強化や人に優しい駅前空間の整備、「広域拠点」にふさわしい都市緑化や都市景観の形成をめざします。

#### ②臨空・臨海都市拠点の整備

- ・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づけ、活力ある拠点の形成や交通基盤の整備をめざします。

### (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

- ・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、駅の特性や利用者数などに応じて、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など、生活利便性の向上とともに、地域の歴史や文化などの資源を活かしたまちづくりをめざします。

### (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などを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や研究開発機能などの集積をめざします。
- ・陸海空の交通の結節点を活かした物流拠点形成、先端的な環境技術の移転を通じた国際貢献などを推進するとともに、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到ふさわしい活力ある地域の形成をめざします。

### (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します。
- ・川崎駅周辺地区を中心にして、既成市街地から海へ向かう3本の「海への軸」を位置づけ、道路における緑化や沿道の街なみ景観の誘導を図り、緑と景観の質の向上をめざします。
- ・川崎駅周辺地区や臨海部の各拠点間の主要な交通軸となる基幹的交通軸の強化を図り、臨海部の再編整備の動向にあわせて、J R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とともに、新たな輸送システムの導入を図ります。
- ・既成市街地と臨海部との連携を強化するために、川崎縦貫道路 I 期事業の高速部（浮島～国道 15 号）を都市の骨格を形づくる広域幹線道路として、国道 409 号、川崎駅東扇島線などを市街地の骨格を形づくる幹線道路として位置づけ、地域間の連携強化をめざします。



- ・隣接都市との連携、区内の拠点間の連携を強化するために、国道 15 号、東京大師横浜線、国道 357 号などを市街地の骨格を形づくる幹線道路と位置づけ、地域間の連携強化をめざします。
- ・羽田空港の国際化に対応して、臨海部幹線道路などの整備をめざします。
- ・地域間の連携を強化するために、幹線道路網の整備にあわせて、地域の実情に応じた安全で快適な歩行者空間の整備・改善に努めます。

(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

①緑のネットワークの形成

- ・「公園緑地の拠点」である大規模な公園・緑地や住宅地内の身近な公園、工場を始めとした事業所緑化、さらに、住民の手による民有地の緑化を促進するとともに、幹線道路の道路緑化などにより、緑のネットワークの形成をめざします。

②緑と水の骨格

ア 東京湾

- ・臨海部は、川崎区にとって、そして川崎市にとって貴重な財産である海を活かしたまちづくりを進める地域として「東京湾軸」に位置づけ、市民が海にアクセスすることができ、水に親しむことのできる空間の創造をめざします。
- ・内奥運河沿いの水際線は、親水護岸や緑地の整備を誘導し、市民が水辺に親しめる空間づくりや運河を活かした景観づくり、防災性の向上をめざします。

イ 多摩川

- ・多摩川は、地域の貴重な自然環境であり、市民の憩いの場でもあることから、多摩川から海へとつながる「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、市民の利用環境の改善と、魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ・沿川市街地の大規模な土地利用転換にあたっては、多摩川の自然と景観を活かした水辺に開かれた市街地の形成を誘導するとともに、市街地と河川敷が一体利用できる空間の形成をめざします。

ウ 大規模公園緑地

- ・富士見公園や大師公園などの都市公園や、東扇島地区などの港湾緑地を「公園緑地の拠点」として位置づけ、地域の特性を活かした公園・緑地の整備などを市民の参加により進めます。

(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します。

①駅周辺における取組

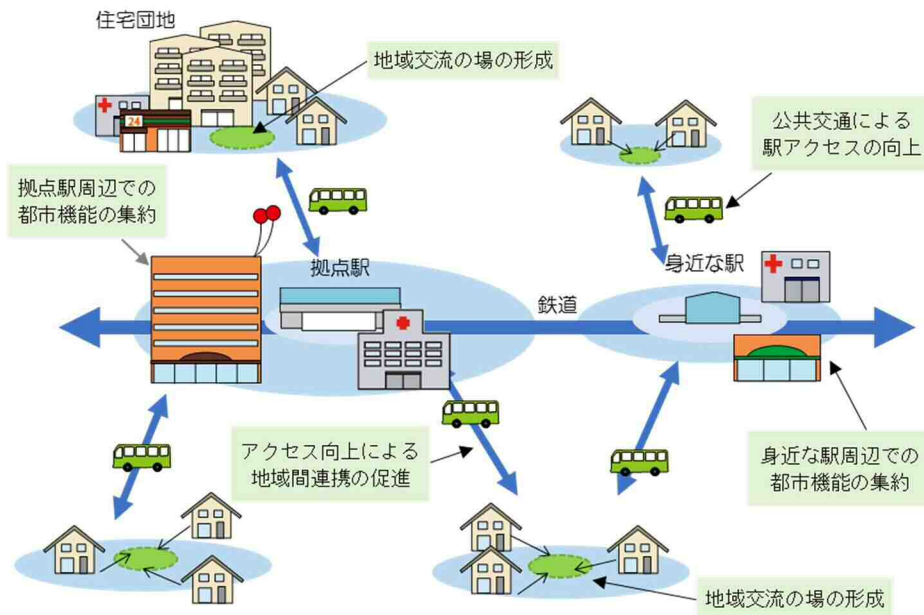
- ・公共公益施設の更新や大規模な土地利用転換の契機を捉え、交通利便性の高い駅周辺地区などにおいては、公共公益施設や多様なニーズに対応した都市機能の集約を図るとともに、路線バスなどの公共交通による駅へのアクセス向上に向けた取組を推進します。

②郊外部における取組

- ・駅から離れた地域においては、良好な居住環境を有する住宅地の空き家、空き室を活用し、多様な住まいや地域交流の場の形成を図り、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。

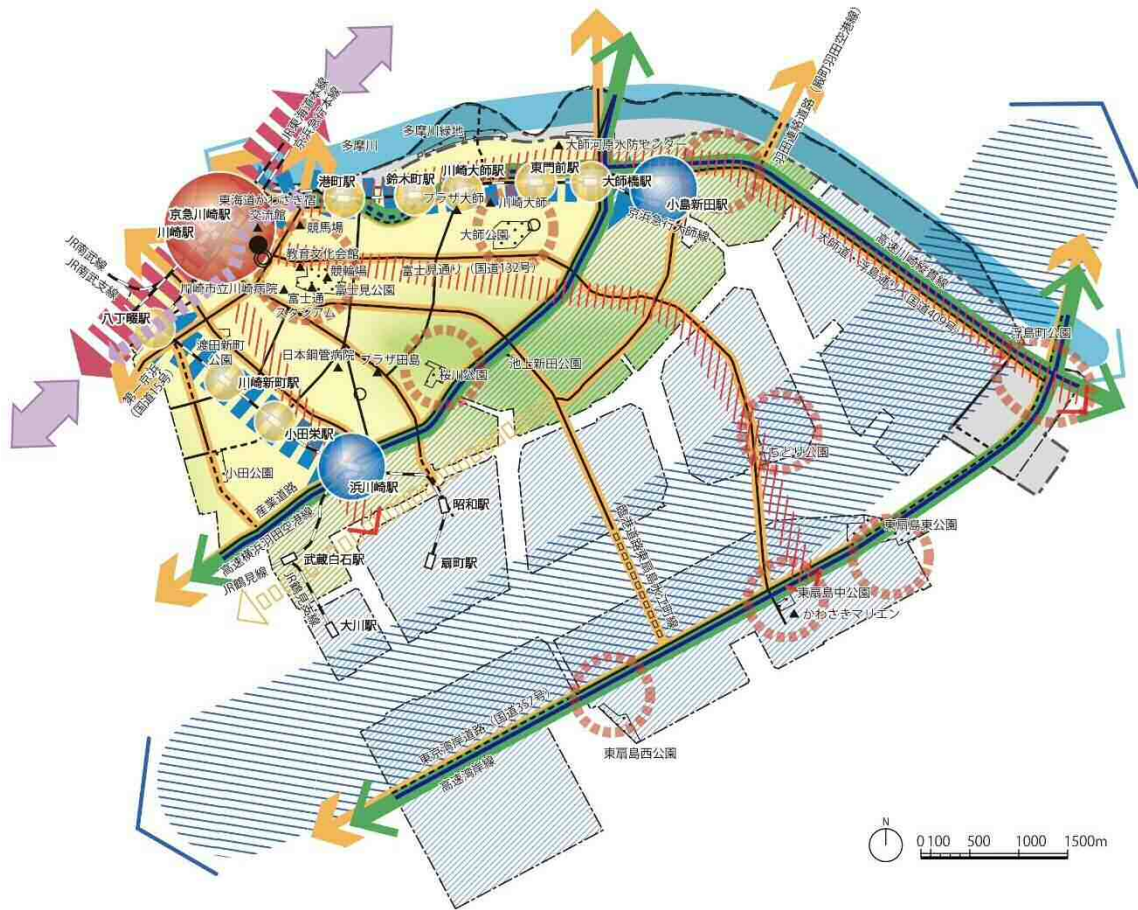
- ・地域の人口動向や高齢化の進展を踏まえ、住宅地内において身近な商業や子育て支援などの生活支援関連サービス機能の維持・向上に資する取組を促進します。

■コンパクトなまちづくりのイメージ図



※「コンパクトで効率的なまち」とは、駅周辺における生活に必要な都市機能の集約や住宅地における地域交流の場の形成と併せて、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のこと

## ■都市構造図



-方針-		-基本凡例-	
● 広域拠点	⇨⇨⇨ 都市軸(放射方向)	●○ 市役所・区役所・支所	● 駅
● 身近な駅周辺	⇨⇨⇨ 都市軸	— 自動車専用道路	- - - 自動車専用道路(事業・計画区間)
● 臨空・臨海都市拠点	⇨⇨⇨ 歴史軸(旧東海道)	— 都市計画道路(完成・概成区間)	- - - 都市計画道路(事業・計画区間)
● 公園緑地の拠点	⇨⇨⇨ 広域幹線道路(高速道路)	— 河川	■ 主な公園・緑地等
⇨⇨⇨ 東京湾軸	⇨⇨⇨ 主な幹線道路(一般道路)	■ 主な公園・緑地等	■ 市街化調整区域
⇨⇨⇨ 多摩川軸	⇨⇨⇨ 主な幹線道路(計画推進)	▲ 主な施設	
⇨⇨⇨ 海への軸	⇨⇨⇨ 臨港道路(事業中)		
	⇨⇨⇨ 連携		
	⇨⇨⇨ 臨海部		
	■ 駅周辺		
	■ 郊外部		

平成31(2019)年3月現在



## 第4部 分野別の基本方針

---

# 土地利用

## <現状・課題>

### ①川崎駅周辺地区の活性化と魅力向上

- ・川崎市の玄関口である川崎駅周辺地区は、再開発などの進捗により、中枢業務、商業などの機能が集積していますが、羽田空港の国際化に対応し、広域連携を支える交通結節点としての快適な駅前空間の整備や、商店街の振興と一体となった賑わいのあるまちづくりや駅周辺の回遊性の確保、人と環境に優しいまちづくりなどが課題となっています。
- ・富士見公園や市民利用施設が集中している富士見周辺地区は、公園の再整備や市民利用施設整備、周辺の土地利用と一体となったまちづくりが求められています。

### ②地域の歴史・文化の資源・資産を活かしたまちづくり

- ・川崎大師の門前町として発展してきた大師地区では、地域の歴史的・文化的資源を活かした観光・レクリエーション機能のさらなる充実などが求められています。

### ③身近な商店街の活性化

- ・川崎区は、徒歩圏内に、地域に密着した商店街が形成されていますが、近年、店舗数が減少しており、商店街としての集積や賑わいが課題となっています。
- ・大島地区や小田地区など、既存商店街を核とした人と人がふれあえるまちづくりが求められています。
- ・幹線道路沿いや工場跡地などに大型小売店舗の出店が進んでおり、周辺の地域環境への影響や地元商店街との連携などが求められています。

### ④地域特性を踏まえた住環境の改善

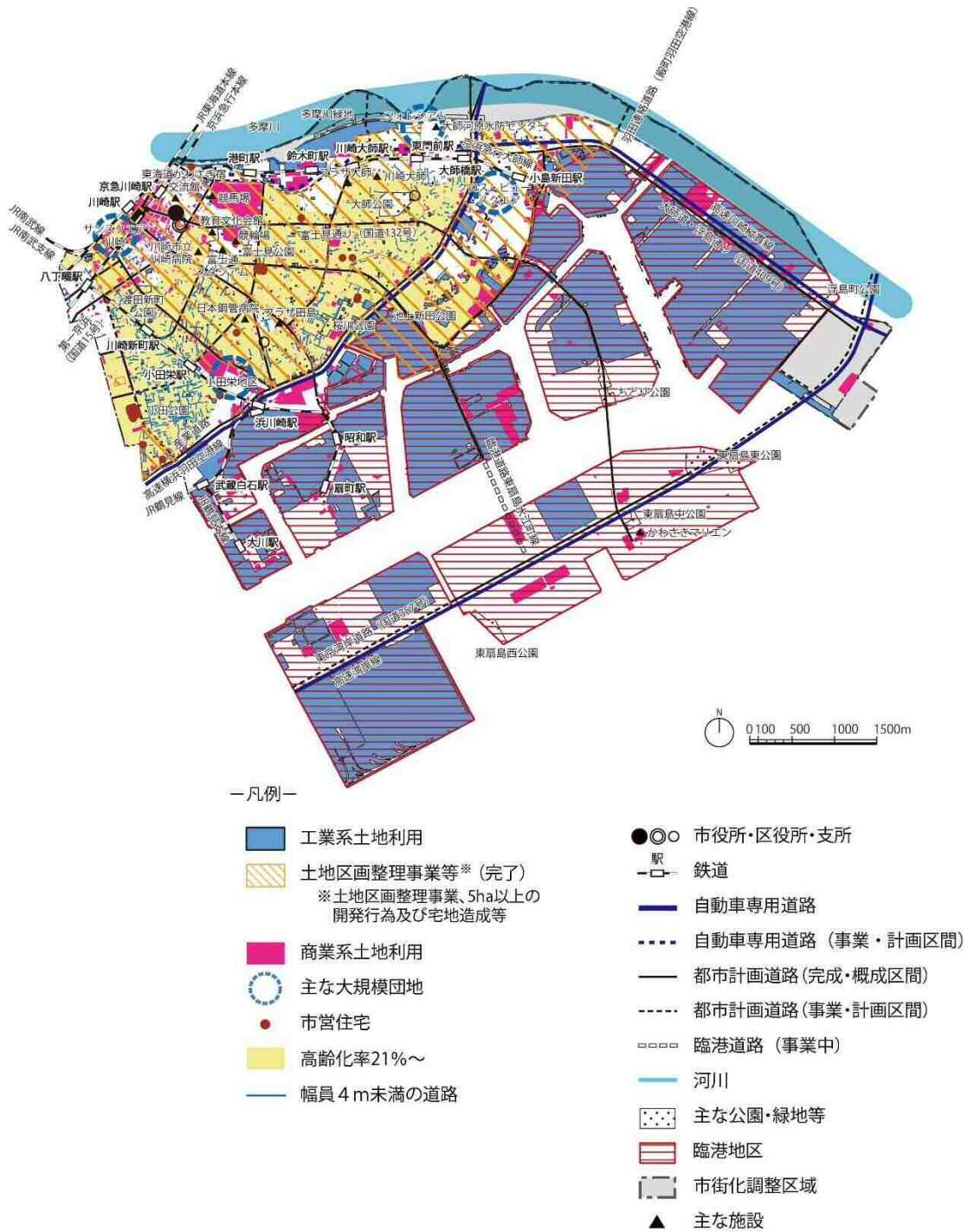
- ・川崎区の住宅地の多くは、戦災復興土地区画整理事業などにより一定の基盤が整備されていますが、一部の地区では、狭い道路や老朽化した木造家屋の建替更新などが課題となっています。
- ・東京大師横浜線沿線の日ノ出、塩浜、四谷下町地区の一部、JR南武支線沿線の堤根、元木、鋼管通地区の一部、多摩川沿川の殿町地区の一部など、中小工場と住宅が混在している地域があり、操業環境の維持・保全と、住環境との調和が求められています。
- ・面的整備が行われていない地域では、幅員4m以下の道路が多く分布し、さらに、老朽化した木造家屋が密集している地区もあるため、これらの改善が課題となっています。
- ・外国から日本に働きにきた人や家族に対し、日本語を学ぶ場、社会制度や生活文化を紹介する場、同郷の人が交流する場などが求められています。

### ⑤臨海部の活性化

- ・臨海部は、重化学工業などの集積立地により、我が国の経済を牽引してきましたが、近年の産業構造の転換や経済環境の変化に伴い、低未利用地の発生や土地利用転換が進んでいます。さらに、コンビナート全体の設備の老朽化や扇島地区の高炉休止などの状況変化に対応していく必要があるとともに、既存産業の高度化や新産業立地の促進による、臨海部の産業・都市・環境の再生が課題となっています。
- ・臨海部に隣接する既成市街地は、住工混在地や密集市街地も広がっており、大規模な工場などの機能更新や土地利用転換を契機とした周辺市街地の環境改善や、海に開かれた快適な環境の整備、地域の防災性の向上に資する土地利用が求められています。

- ・川崎港は、首都圏の経済活動を支える重要な役割を果たしており、東京湾内諸港などとの広域連携や総合的な物流体系を構築し、国際競争力を強化していくことが課題となっています。

■ 現状図



## 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

### (1) 川崎駅周辺地区

#### ① 広域拠点としての川崎駅周辺地区

- ・「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、行政など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など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。



- ・民間活力を活かしながら、老朽化した施設などの機能更新の機会を捉えた土地の計画的な高度利用やオープンスペースの確保、多様な都市機能の集積により、広域的な拠点性を有する利便性の高い駅前空間の形成を図るとともに、既存ストックを活用した新たな魅力の創出によりまちの再生を図ります。

#### ② 京急川崎駅周辺地区

- ・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、J R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など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。

#### ③ 個性的な賑わいのあるまちづくり

- ・「川崎駅周辺総合整備計画」に基づき、J R川崎駅東西地区やJ R川崎駅と京急川崎駅の回遊性の強化、誰もが安全・安心に通行できる環境の整備などによる、「ウォークアブルなまちづくり」に向けた取組を推進します。
- ・中心市街地の活性化を図るために、商店街やタウンマネジメント組織（TMO）、商工会議所などと連携して、まちづくりと連動した魅力ある商業空間の創出や商業振興施策の推進、公共空間を有効活用した賑わいの創出など、個性的な賑わいのあるまちづくりに努めます。

#### ④ 職住が近接した街なか居住の計画的誘導

- ・駅周辺に住宅地が広がる地域特性を活かし、職住が近接したまちとして、近隣の住民の多様なニーズやライフスタイルに対応した生活都心としての機能と、広域から多様な来街者をひきつける個性と魅力ある機能のバランスがとれた市街地の形成を図ります。
- ・駅周辺部には、中高層住宅の立地が進んでいることから、職住が近接した街なか居住を進めるために、拠点周辺地区の商業地域で中高層の住宅を建築する場合は、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など、商業振興施策や周辺市街地の環境改善に資する土地利用を誘導します。

### (2) 富士見周辺地区

- ・富士見公園周辺地区は、川崎駅周辺地区との連携を強め、まちの回遊性を高めるとともに、スポーツやレクリエーションなど、市民が自由時間を豊かに過ごすことのできる場と位置づけ、「富士見周辺地区整備推進計画」に基づいて、富士見公園の再整備や公共施設の再配置・再整備を検討します。



## 2 身近な駅周辺の利便性向上をめざします

### (1) 身近な駅周辺の生活利便性の向上

- ・広域拠点である川崎駅周辺地区以外の身近な駅周辺では、鉄道沿線の拠点地区と連携しながら機能や役割の分担を図るとともに、近隣の住民の生活を支える身近な商業や子育て支援施設などの生活支援関連サービス機能などの集積をめざします。
- ・工場などの私有地の大規模な土地利用転換や低未利用地などの有効活用を行う場合は、交通結節機能の向上など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。
- ・J R 東日本や京浜急行電鉄と締結した包括連携協定などを通じ、地域特性や地域資源を活かした暮らしやすい沿線の実現をめざします。

### (2) 各鉄道駅周辺の方針

#### ①京浜急行大師線

- ・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などの立地が進んでいるため、商業・生産・業務・研究開発・都市型住宅など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。
- ・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・研究開発など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。
- ・東門前駅・大師橋（旧産業道路）駅・小島新田駅周辺では、商業・業務・研究開発・都市型住宅などの機能の集積を適切に誘導するとともに、駅前広場・道路など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。

#### ②J R 南武支線

- ・八丁畷駅周辺では、J R 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、住民や商業者など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。



(小田栄駅周辺地区)

### 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

#### (1) 多摩川リバーサイド地区

- ・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。
- ・大規模な工場など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。



#### (2) 桜本地区の歴史や文化を活かしたまちづくり

- ・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。

#### (3) 人と人がふれあえる身近な商店街を活かしたまちづくり

- ・大師地区、田島地区、小田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などの維持・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。
- ・地域の人口動向や高齢化の進展を踏まえ、身近な商店街などにおいても、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。
- ・一部の幹線道路沿道に形成されている商店街については、住民や商業者などの発意による主体的なまちづくり活動を支援し、身近な生活型商業地として維持・育成を図ります。
- ・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、賑わいや交流の場、地域のコミュニティの形成、防災・防犯・環境美化などの地域活動への参加など、住民や商業者と連携したまちづくり活動を誘導します。

## 4 安全、安心で誰もが暮らしやすい住環境を育みます

### (1) 良好な市街地環境の形成

- ・拠点地区の商業系地域で高層の住宅を建築する場合は、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など、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を誘導します。
- ・住居系の地域において大規模な土地利用転換や低未利用地などの有効活用を行う場合は、地域の活性化や課題解決に向けて、必要に応じて、道路・公園などの基盤整備や周辺市街地の環境改善を促進しながら、周辺市街地との調和などに配慮するよう地区計画などを活用して計画的な土地利用を誘導します。
- ・地域の実情に応じたきめ細かな土地利用を誘導するために、まちづくり協議組織の立ち上げや、地区計画や建築協定などを活用した土地利用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。
- ・住環境の維持・成熟化に向けて、用途地域など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。
- ・公共公益施設の更新などにあたっては、地域の特性や規模を踏まえるとともに、将来的な人口減少を見据え、市民ニーズなどへの的確な対応と効率的な施設配置の両立に向けて、既存施設の多目的化及び複合化など、効果的・効率的な手法などの検討を行います。

### (2) 計画的に開発された住宅地

- ・戦災復興土地区画整理事業などにより道路・公園など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など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など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。

### (3) 密集市街地における住環境の改善

- ・スプロール的に宅地化が進み、生活道路など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など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など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。
- ・新たな住宅などの建築や既存の住宅の建替更新の機会を捉えて、狭あい道路の拡幅を促進するとともに、街区公園が不足する地域においては、公園の創出に向けた取組を進め、安全で快適な住宅地の形成に努めます。
- ・住民発意によるまちづくり組織の主体的な活動を支援し、防災性の高いまちの形成をめざし、修復型・改善型の住環境整備に取り組みます。

### (4) 身近な住環境の整備

- ・地域の特性を活かした歴史と文化の息づく、安全で暮らしやすいまちをめざして、良好な住環境の維持・向上を図る、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。
- ・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空地など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、土地所有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などの支援に努めます。
- ・共同住宅の適切な維持管理を推進し、良好な住環境を形成するため、管理組合などの自主活動や管理組合相互の情報・経験交流を支援します。
- ・安全・安心なまちをめざして、自主防災組織の活動や街灯の設置など、住民の発意による主体的な防災・防犯対策活動を支援します。

(5) 幹線道路沿いのまちづくり

- ・幹線道路の沿道地区では、「幹線道路沿道エリア」として、周辺の住環境に配慮しつつ、地域の特性やニーズを踏まえながら、商業や生活支援関連サービス機能などが調和した幹線道路沿道にふさわしい土地利用を誘導します。
- ・用途地域や防火指定などにより沿道建築物の不燃化や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。

(6) 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誰もが住み続けられる住環境づくり

- ・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など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しい住まい方や住まいづくりをめざします。
- ・人口減少や高齢化の進展が懸念される住宅地などにおいて、良好な住環境や地域活力の維持・向上を図っていく観点から、既存ストックの活用や世代間循環の促進、ライフステージに応じた住み替えの円滑化に向けた情報提供の充実などに取り組み、子育て世帯や高齢者世帯などの豊かな住生活の実現をめざします。
- ・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、民間住宅など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。

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進展を見据え、鉄道駅周辺などでは、生活支援関連サービス機能などの集積及び居住機能の充実を図ります。

③地域交流の場の形成

- ・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、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します。
- ・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。
- ・子育てや高齢者支援、防災活動、緑化活動など、地域コミュニティを基盤とする様々な活動をより活発にするため、住民との協働により、各地域にあるいこいの家やこども文化センター、学校などの既存施設の有効利用を図るとともに、学校、公営住宅の建替えなどにあわせ、地域ニーズに対応した機能の充足をめざします。
- ・これらの公共施設の周辺は、地域コミュニティの顔となる場所であるため、地域の特性を活かして、個性ある街なみづくりや景観に配慮した公共空間づくりと連携して、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。
- ・大師・田島支所について、機能再編や庁舎建替えの機会を捉え、地域交流の場としての活用に向けた検討を進めます。

④良質な住宅ストックの形成

- ・長期優良住宅認定制度などにより、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などのバリアフリー化、長寿命化、適切な維持管理などを支援するとともに、ヒートショックの予防に向けた断熱化の取組などを促進し、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。

(7) 住宅団地の再生

- ・老朽化した市営住宅については、建替え、改善、修繕などを計画的に行うとともに、比較的規模が大きい団地の建替えにおいては、周辺のまちづくりとの連携に向けて敷地の一部から創出した用地を活用し、社会福祉施設などの誘致を図ります。さらに、オープ

ンスペースなどの緑化を進め、良好な都市景観の形成に努めるなど、周辺環境に配慮した団地の再生整備を進めます。

- 民間の大規模な住宅団地においても、適切な維持管理を推進するため、管理組合などによる住民の主体的な活動を支援します。また、その建替えにあたっては、周辺の市街地環境の改善に資するものとなるよう誘導します。

## 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

- 工場機能の集約化や移転などによる大規模な工場などの土地利用転換にあたっては、地区計画などを活用し、道路・公園などの基盤の整備による周辺市街地の環境改善や、地域課題の改善に資する、周辺街地との調和に配慮した、計画的な土地利用の誘導に努めます。
- 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と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・塩浜地区など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。
- 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など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。

## 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

### (1) 臨海部の活性化をめざした土地利用の誘導

#### ①臨海部全体

- ・おおむね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などの集積を図るとともに、これらを支える基盤や通勤環境の改善などの交通機能の強化、工場の操業環境の確保を図るなど、「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。
- ・大規模な工場などの機能更新や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などをめざす産業政策と連携したまちづくりを推進するとともに、地域特性に応じた多様な都市機能の集積を図るなど、計画的な土地利用の誘導に努めます。
- ・事業所の緑化を促進するとともに、土地利用転換などの機会を捉えた緑地やオープンスペースの創出を誘導し、多摩川や東京湾の緑と水を活かした環境づくりと防災性の向上をめざします。



#### ②内奥運河までの地域

- ・田町・日ノ出・塩浜・四谷下町・江川町地区などの準工業地域を除く東京大師横浜線から内奥運河までの地域、多摩川リバーサイド地区、小田栄地区及び鋼管通地区の工業地域・準工業地域を「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、土地の高度利用などによる複合市街地の形成をめざします。

#### ③内奥運河から先の埋立地の地域

- ・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。

#### ④地区別

- ・大師橋（旧産業道路）駅前地区では、駅前広場や道路など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、都市型住宅などの立地を計画的に誘導します。
- ・塩浜3丁目周辺地区では、公共空間などを活用した臨海部のイメージアップに資する緑環境を形成するとともに、下水道関連施設や環境関連施設の高度化などの公共施設の更新整備にあわせた施設の再配置・複合利用の推進により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、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、物流・臨空関連・産業支援機能などの導入と

いった本格的な土地利用に向けた検討を進めます。また、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、市街化区域への編入を進めます。

## (2) 臨港地区における土地利用の方針と港湾物流拠点の形成

- ・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、分区条例などに基づき、エリアの特性・用途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。
- ・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、取扱貨物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。
- ・東扇島地区は、川崎港の東京・横浜へのアクセスや羽田空港への近接性、臨港地区内の企業集積、港湾物流機能の集積などの優位性を踏まえ、港湾物流機能の強化に資する業種・企業の立地に向けた土地利用を図り高機能物流拠点の形成を推進します。
- ・また、東扇島掘込部については、取扱貨物の増加に対応するため、土地造成に向けた取組を推進するとともに、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、市街化区域への編入を進めます。



## (3) 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、殿町・大師河原地域、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などを誘発し、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丁目地区において、多摩川に面した潤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などの中核機能、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、大規模な土地利用転換を適切に誘導し、高度かつ最先端の研究開発や価値の創出に資する機能転換を図るなど、活力ある拠点形成に向けたまちづくりを推進します。



[南渡田地区]

- ・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。
- ・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。



(南渡田地区)

[小田栄地区]

- ・小田栄地区では、南渡田地区の研究開発拠点に隣接した、商業・業務・都市型住宅などの機能を中心とした複合市街地の形成をめざします。

## 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、6ページ「Ⅲ－2 文章表現」の項における、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"> <li>・本市の「広域拠点」として、川崎駅を中心に形成された拠点地域</li> <li>・さらなる都市機能の強化が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒都市機能の集積を図る拠点地域として、商業・業務、文化施設などが調和した、高密度の複合的な土地利用を誘導</li> <li>⇒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、地区計画などを活用し、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</li> <li>⇒高層の都市型住宅の建築にあたっては、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など、商業振興や周辺市街地の環境改善に資する計画的な土地利用を誘導</li> </ul>
	②地域商業エリア （近隣商業地域等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・川崎駅周辺地区の外縁部や、川崎大師駅周辺地域、田島地区、小田地区の商業地域など、一定の商業機能が集積している市街地</li> <li>・鉄道駅や住宅地における商店街などを中心に、身近な生活圏の核としての市街地形成が課題</li> <li>・交通結節点としての機能向上が必要な地域も存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒地区コミュニティの核としての商業、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</li> <li>⇒街なみ形成や居住環境の確保などを考慮した都市型住宅などを誘導</li> <li>⇒地区計画など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</li> <li>⇒道路などの整備や土地利用転換の機会を捉えた街なみの形成を促進</li> </ul>
住居系	③平たん部住環境 調和エリア （住居地域等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戦災復興土地区画整理事業などにより、一定の基盤が整備されている住宅地</li> <li>・地区計画や一定規模以上の総合設計制度などにより、良好な住宅地が形成されている市街地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒戸建住宅と中高層の共同住宅などが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持</li> <li>⇒住民の発意による地区計画など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</li> <li>⇒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</li> </ul>
	④平たん部住環境 向上エリア （住居地域等）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅地としての道路や公園などの基盤整備が十分でないまま、スプロール的に市街化が進んだ地域</li> <li>・老朽木造住宅などの密集や狭あい道路が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒戸建住宅と中高層の共同住宅などが調和した住宅地として、中密度の土地利用を維持</li> <li>⇒住民の発意による地区計画などを活用した土地利用のルール作りを支援し、住宅地としての基盤整備と良好な住環境形成を促進</li> <li>⇒建物の建替更新の機会を捉え、狭あい道路拡幅などを支援し、住環境改善を推進</li> <li>⇒市街地の防災性を向上させるために、共同化・協調化による建替えや建物の不燃化を促進</li> <li>⇒密集市街地の改善に向けた取組を住民などと協働して推進し、生活道路や公園などの基盤を整備</li> </ul>

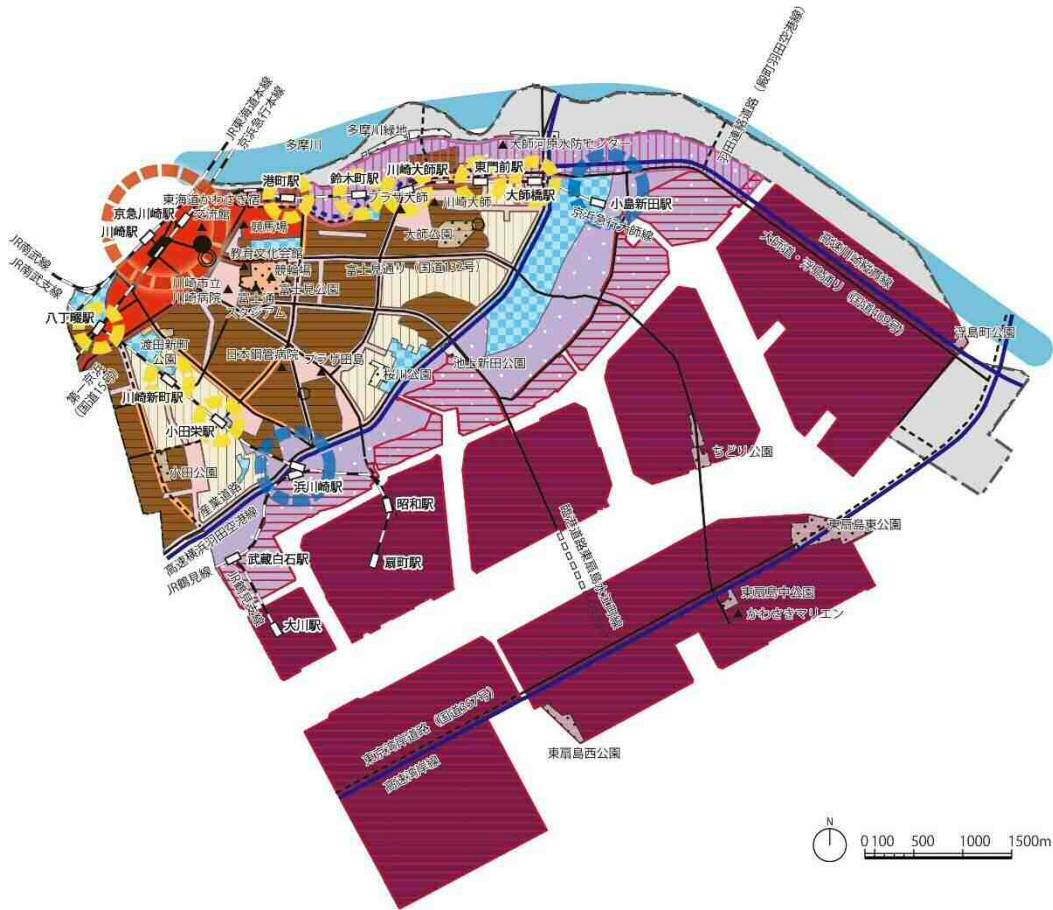


補 完 系	⑨幹線道路沿道エリア (近隣商業地域、住居地域等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路の沿道で、商業・業務と住宅が複合化した市街地</li> <li>・倉庫などの物流施設が立地している地区もある</li> </ul>	<p>⇒沿道建築物の不燃化や耐震化、周辺環境に配慮した中密度の建築を誘導し、周辺市街地の環境や防災性の向上に寄与する沿道の街なみの形成を促進</p> <p>⇒駅から離れた地域では、周辺の住環境に配慮しながら、商業施設などが適切に配置されるよう誘導</p>
	⑩主な公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富士見公園、大師公園、多摩川緑地などの緑の拠点となる公園・緑地</li> </ul>	<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など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、景観の向上など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>
	⑪市街化調整区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都圏における貴重な緑地空間を形づくっている地域</li> </ul>	<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>⇒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

## ■土地利用方針図



—方針—

広域拠点	主な公園・緑地等
身近な駅周辺	多摩川リバーサイド地区
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	

※住宅団地エリアについて図示していませんが、住宅団地に適用します。

—基本凡例—

市役所・区役所・支所	
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)	
臨港道路(事業中)	
河川	
臨港地区	
市街化調整区域	
主な施設	

平成31(2019)年3月現在

## II 交通体系

### <現状・課題>

#### ①地域間の連携を強くする交通ネットワークの形成

- ・ものづくり産業のまちを支える骨格基盤や隣接諸都市との連携、区内の地域間の連携を強化し地域の活力を高めること、川崎駅周辺地区と海とのつながり、多摩川と住宅地とのつながりが改善され、人々が行き交い、緑や水の資源・資産が活かされたまちとなることが課題となっています。
- ・隣接諸都市との交流・地域連携を支える交通結節機能の強化、さらに、羽田空港の国際化に対応した広域交通ネットワークの形成が課題となっています。
- ・臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化に向けて、新たな交通ネットワークの形成を検討し、快適に感じる交通環境や円滑な移動の実現に向けた取組を進めています。

#### ②幹線道路網の整備

- ・首都圏の広域的な交通ネットワークの構築や、住宅地への通過交通の進入を防ぐためにも、環境に配慮した広域幹線道路網の整備が課題となっています。
- ・川崎区の都市計画道路進捗率は、約74%で（令和2（2020）年4月現在）、市の平均約68%を上回っていますが、川崎駅周辺地区と既成市街地、臨海部とを結び、市民の海へのアクセスが容易になる幹線道路網の整備が課題となっています。
- ・羽田空港の国際化に対応した臨海部交通機能の強化に向け、殿町羽田空港線や臨港道路東扇島水江町線など、臨海部における幹線道路の整備を進めています。

#### ③鉄道網の整備

- ・川崎駅周辺地区と臨海部を結び、隣接都市との連携を強化し、臨海部の土地利用転換を促進するためにも、鉄道整備が求められています。

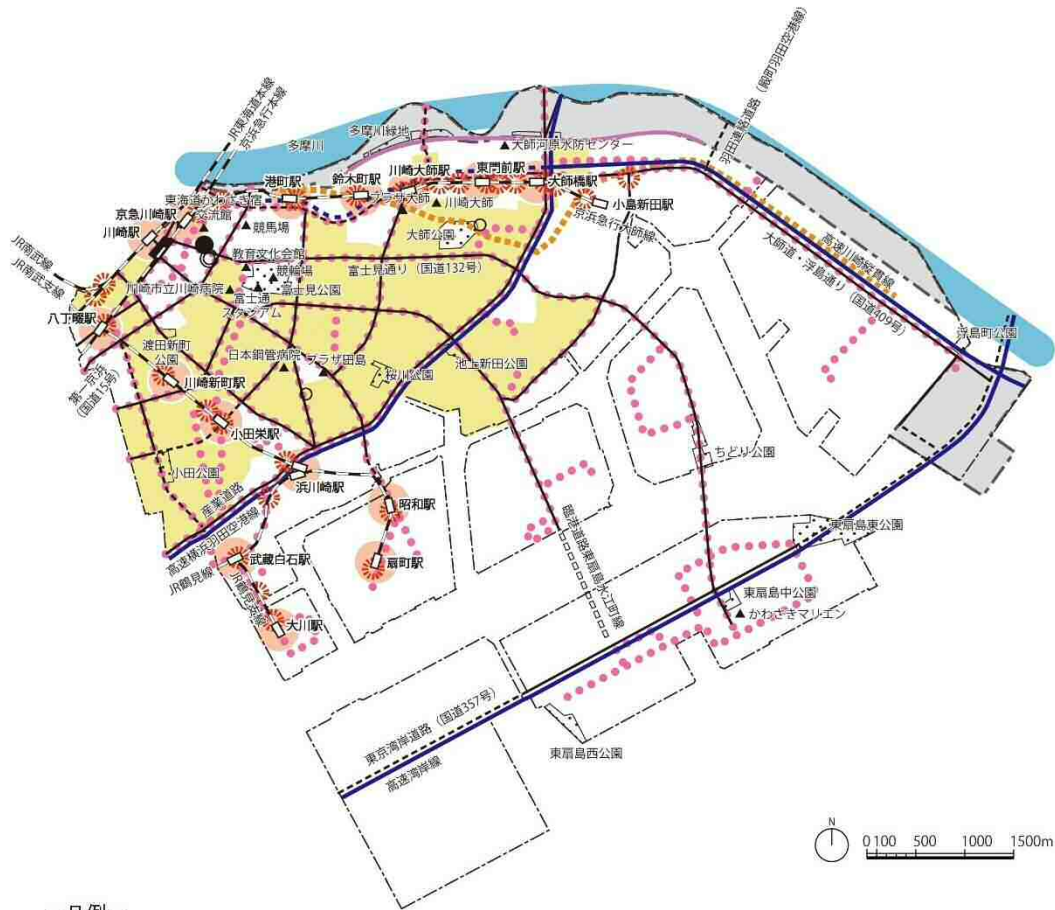
#### ④安全で快適な生活道路づくり

- ・公共交通機関の利用しやすいまちに向け、高齢者や子どもなどのあらゆる立場の人々が鉄道駅やバス停留所などまで安全・快適に歩ける道路の整備や、バリアフリーのまちづくりが求められています。
- ・多摩川や旧東海道などの自然や歴史を活かした歩行空間の整備や商店街の活性化と一体となった歩行者空間の整備、歩行者と自転車・自動車が共存する道路整備が求められています。
- ・平坦な地形の川崎区では、身近な交通手段として自転車が多く利用されていますが、自転車事故や放置自転車の問題があり、安全確保やルール・マナー啓発、自転車利用環境の改善などが課題となっています。

#### ⑤公共交通網等の充実

- ・川崎駅を中心に放射状に路線バス網が配置されている一方、区内の各地域間をつなぐ利用しやすい公共交通網の形成が求められています。また、適切な駐車場整備も求められています。
- ・臨海部へのアクセスについて、通勤者の多くは川崎駅発着の路線バスなどを利用しており、ピーク時におけるバス車内の混雑や駅前広場の混雑などの通勤に伴う交通環境の改善が求められています。

■現状図



—凡例—

(鉄道)

● 駅

☼ 踏切

(自転車・歩行者)

— かわさき多摩川ふれあいロード

— 遊歩道・散策路

(地域交通)

●●●● 路線バスネットワーク

(その他)

■ 高齢化率21%~

●○ 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

■ 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

## 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

### (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など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など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。

### (2) 公共交通網の整備

#### 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

- ・社会変容の状況も踏まえながら、オフピーク通勤やテレワークなど、鉄道沿線の企業などの取組と連携しながら、鉄道混雑の緩和を図ります。

#### ③臨海部アクセスの強化

- ・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 신설などの検討を進めます。
- ・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。

#### ④連続立体交差事業の推進

- ・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。

### (3) 道路網の整備

#### ①道路網の強化

- ・道路は、市民生活や都市活動を支える多様な機能を有する根幹的な都市施設であることから、効率的・機能的な道路網の形成をめざします。
- ・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道路の整備を図るとともに、拠点地区における都市機能の集積を支え、鉄道駅への交通アクセスの改善に寄与する道路網の形成をめざします。
- ・歩行者などの安全性・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形成をめざします。



- ・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形成をめざします。
- ・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、バスなどの走行環境の向上や交通の円滑化に資する道路網の形成をめざします。

## ②広域的な幹線道路網の整備

- ・首都圏の周辺都市との連携強化をめざし、広域調和・地域連携型の都市構造を支える広域幹線道路や、羽田空港の国際化に対応した臨海部の幹線道路などの整備をめざします。

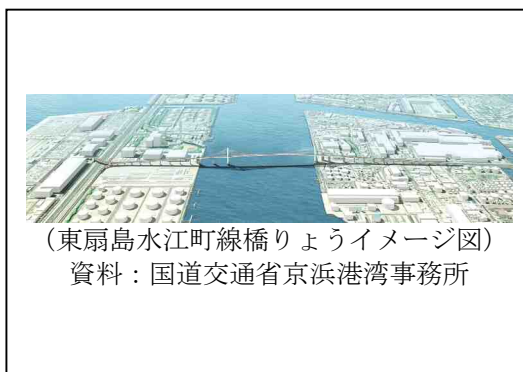


(殿町羽田空港線橋りょうイメージ図)

- ・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期計画（国道15号～東名高速道路間）は、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、幅広く検討します。
- ・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号や国道409号の整備に向けた取組を促進します。
- ・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。

## ③市域の幹線道路網の整備

- ・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。
- ・幹線道路における渋滞箇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、効率的かつ効果的に渋滞の緩和に努めます。



(東扇島水江町線橋りょうイメージ図)

資料：国道交通省京浜港湾事務所

## 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

- ・都市計画道路は、社会経済環境の変化などを捉え、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、早期の効果発現が見込める整備手法などを検討し、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

道路区分	交通機能	配慮すべき機能（環境・防災・安全）
<b>広域幹線道路 （自動車専用道路等）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の市街地環境に配慮した道路構造</li> </ul>
<b>幹線道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩車分離などにより、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう配慮（歩行者、自転車、自動車の空間的分離に配慮する）</li> <li>道路緑化や景観形成のための環境空間の形成に配慮</li> <li>延焼遮断帯や避難路などとしての利用など防災空間の形成に配慮</li> </ul>
<b>補助幹線道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>
<b>区画道路 （生活道路）</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>
<b>歩行者専用道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の通行のための道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者が安全・快適に通行できるよう配慮</li> </ul>

## 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

### (1) 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備

- ・ターミナル駅における鉄道間の乗り継ぎを円滑化し、鉄道利用者の利便性や快適性を向上させるため、駅施設の改良を促進します。
- ・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。
- ・東京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、官民が連携し、基盤の再編による歩行者空間の整備や、交流の場となる駅前空間の整備など、「ウォークアブルなまちづくり」に向けた取組を進めます。

### (2) 歩行者・自転車・自動車が共存した、安全で快適な移動環境の整備

#### ①安全で快適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・安心で利用しやすい空間づくりを推進します。
- ・住宅地内の生活道路は、自動車の円滑な通行に重点を置いてきた道路整備から、歩行者や自転車利用者の安全性・快適性の確保に向け、相互の適正なバランスを図り、地域の特性に応じた取組を進めます。
- ・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。
- ・街路樹の大径木化や老木化が進み、倒木や通行障害などが生じていることから、地域住民などの意向に配慮しながら改善・更新・撤去を進め、道路利用者の安全性や良好な歩行空間の確保に努めます。
- ・民有地の大規模な土地利用転換に際して、周辺の道路網との整合を図りながら、道路や歩行者空間の整備を適切に誘導します。

#### ②地域特性に応じた自転車利用環境の整備

- ・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、総合的な自転車施策を推進します。
- ・自転車・歩行者・自動車が道路を安全・安心・快適に利用できる環境を創出していくため、地域の特性に応じた自転車の通行環境整備を推進します。
- ・自転車を適切に駐輪できる環境を構築していくため、地域の特性に応じた駐輪場の確保と併せて、駐輪場の利便性向上や利用促進を行うとともに、効果的な放置自転車対策を推進します。
- ・地域の新たな魅力発見と活力を向上するため、観光やスポーツなど、様々な場面での自転車活用に向けた取組を進めます。
- ・交通事故を防止するため、交通安全教育の推進など、ルール・マナー啓発の取組を進めます。



(自転車道)

#### ③交通安全対策の推進

- ・通過交通の生活道路への流入防止の取組を推進するとともに、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、歩行者など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、関係機関と連携して取組を進めます。
- ・児童生徒の登下校時の交通事故の防止に向け、通学路の危険箇所対策を推進します。
- ・交通事故の防止に向け、交通安全関連団体、警察、市民などと協働・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ます。
- ・商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などの構造基準など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。
- ・川崎駅東口周辺の駐車場整備地区においては、民間駐車場と連携した駐車場案内システムにより、道路交通の円滑化に努めます。

#### ④鉄道駅周辺のまちづくりと一体となった駅へのアクセス環境の改善

- ・身近な生活圏の核となる鉄道駅へのアクセスを強化するために、地域の実情に応じて、歩行者が安全・快適に移動できる道路整備や交通安全施設の整備に努めます。

#### (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促進します。
- ・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などの普及、利用環境の整備を促進します。
- ・公共性が高い施設など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」の適切な運用などにより、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促進します。
- ・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、ホームドアなどの整備に向けた取組を促進します。

### 3 身近な交通環境の整備をめざします

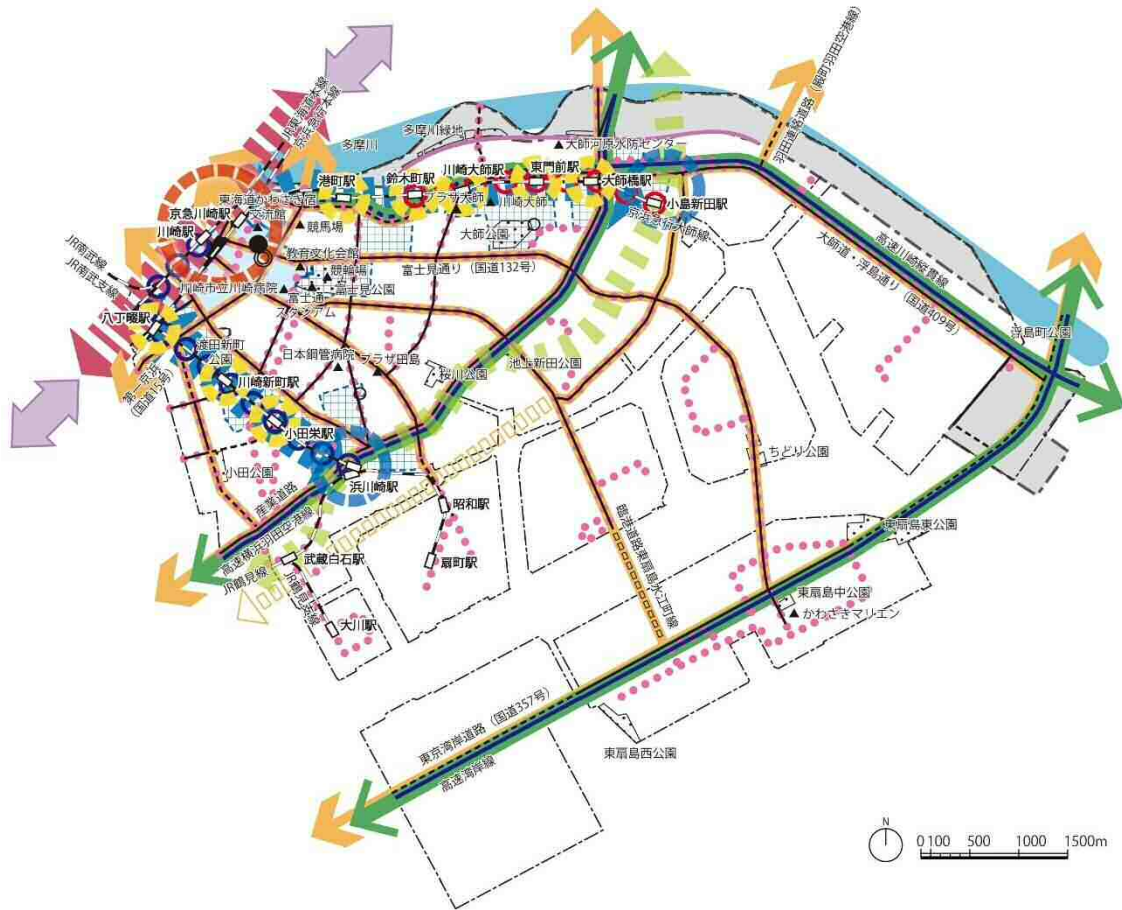
#### (1) 路線バスを基本とした駅へのアクセス向上

- ・公共交通機関網の利便性向上に向けた取組の推進により、過度に自家用自動車に依存しない交通体系の確立と、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。
- ・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に取り組むとともに、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、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、社会実験の手法などを活用しつつ、バス事業者などと連携した取組を推進します。
- ・バスの走行環境の改善に向けて、地域の特性に応じた道路や駅前広場の整備など、路線バスサービスの充実や路線バスの速達性・定時性の向上に資する取組を推進します。
- ・路線バスの利便性向上や利用促進に向け、バスロケーションシステムなどのICT（情報通信技術）を活用した情報提供を促進します。

#### (2) 地域の特性やニーズに応じた交通手段の確保

- ・持続可能な交通環境の整備に向けて、地域住民が主体となったコミュニティ交通の取組への積極的な情報提供や技術的支援などを行うとともに、タクシーや送迎バスなどの既存資源の有効活用、ICT（情報通信技術）の効果的な活用、路線バスとの連携など、多様な主体との連携の検討・調整などを重点的に行いながら、幅広い観点から地域の足を確保するための様々な手法について検討を行い、地域の特性やニーズに応じた取組を進めます。

## ■交通体系方針図



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

平成31(2019)年3月現在



## III 都市環境

### <現状・課題>

#### ①地球環境への負荷の低減

- ・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、脱炭素社会の実現をめざし、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）が必要です。
- ・川崎区は、産業のまちであると同時に、公害防止に取り組んできたまちです。市民や立地企業の取組により、地域の環境は改善されつつありますが、地球規模の環境問題の解決を図るために、環境技術を活用した国際貢献する地域としていくことが課題となっています。
- ・臨海部には工場が集中しており、地球温暖化の原因となる二酸化炭素排出量の7割以上を産業系が占めていますが、産業系の二酸化炭素排出量は減少傾向となっています。また、事業活動に伴って生じる産業廃棄物の処理も課題となっています。
- ・臨海部における環境改善の取組や東京湾の富栄養化、住宅地での騒音・振動の低減などが課題となっています。
- ・公共交通機関の利用促進や、自動車交通量を削減するための交通需要マネジメントの実施、幹線道路沿道の環境対策により、環境負荷の低減に向けての取組が課題となっています。

#### ②臨海部の景観・自然環境整備

- ・川崎区は唯一海に面していますが、東京湾や運河などに面した親水空間は、港湾緑地を除いてほとんどが工場などの私有地であるため、市民がアクセスすることができません。
- ・かつては、のりの養殖や漁業が営まれ、潮干狩りなどのレクリエーション活動の場でしたが、埋め立てが行われた後は、自然海浜は残されていません。
- ・臨海部の工場地帯や海と運河の水辺空間などの特徴を活かした景観整備、事業所緑化による緑の空間整備が課題となっています。

#### ③公園整備や緑化への期待

- ・公園・緑地として、総合公園である富士見公園、地区公園の大師公園などや街区公園が点在していますが、地域のニーズに合う使い方ができる公園が求められています。
- ・オープンスペースや施設の緑化を促進し、緑の量と質を向上させるとともに、街路樹などの整備により公園・緑地などの緑を結ぶ、緑のネットワーク化が課題となっています。
- ・川崎区には、農地はほとんど残されていません。緑被率は、平成27(2015)年の緑の現況調査によると約2.7%で、川崎市の平均を下回っています。

#### ④河川環境づくり

- ・多摩川の河川敷は、緑地として貴重な自然空間であるとともに、レクリエーションの空間でもありますが、多摩川の自然を市民の暮らしに活かしていくために、市街地から多摩川までのアクセスの改善が課題となっています。

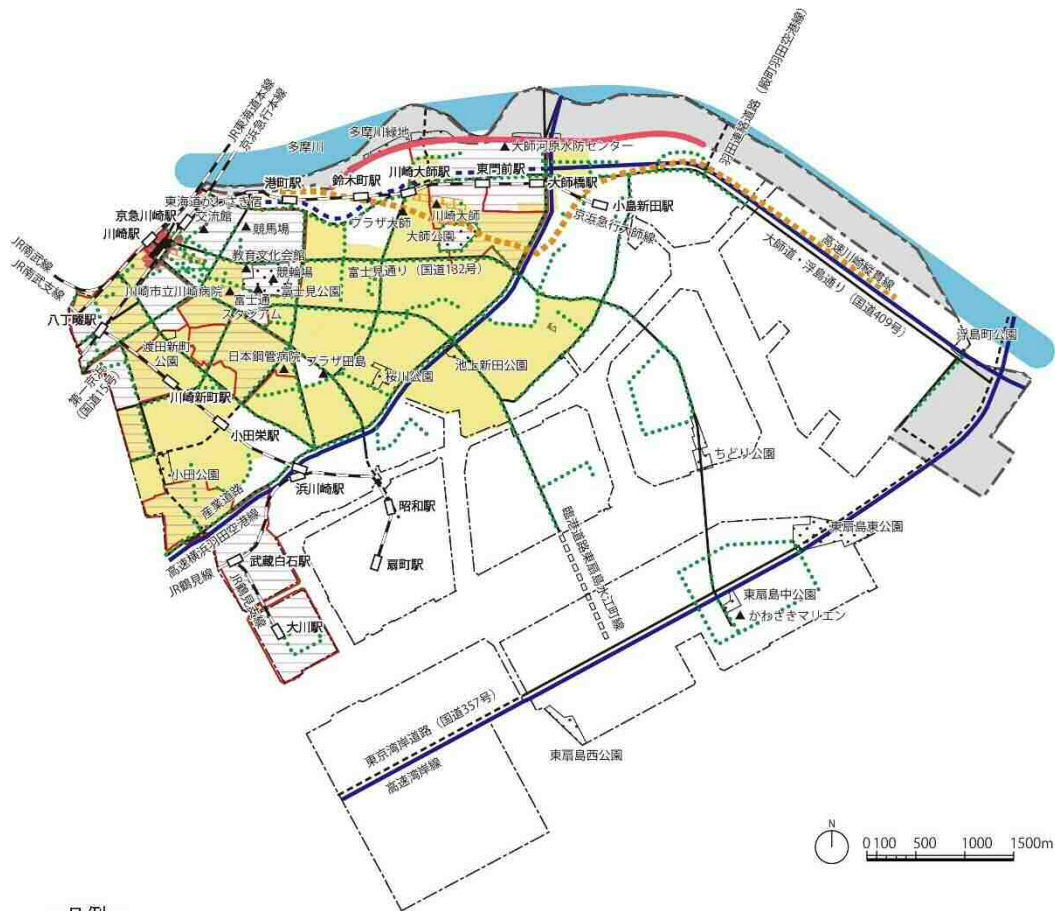
#### ⑤地区の特性を活かした街なみの育成

- ・川崎駅周辺地区では、駅前空間や沿道の景観整備が行われていますが、本市の玄関口として、また広域拠点として、風格と魅力ある空間づくりが求められています。
- ・古くからの住宅地では、下町風情を活かした親しみのある心地よい街なみづくりが求められています。



- ・川崎区は、旧東海道の川崎宿の宿場町として発展してきた歴史があるため、地域の歴史的・文化的資源を活かしたまちづくりが求められています。
- ・多摩川の六郷の渡し場や羽田の渡しは、古くは渡し舟によって江戸と川崎を結ぶ交通の要衝でした。また、多摩川河港水門などの京浜工業地帯の発展の歴史や、さらに古くは、二ヶ領用水沿いの農業や新田開発の歴史、のりの養殖や漁業の伝統もあり、これらのまちの成り立ちや資源を活かしたまちづくりが求められています。

■ 現状図



— 凡例 —

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p>— かわさき多摩川ふれあいロード</p> <p>(都市景観の形成)</p> <p>■ 景観計画特定地区</p> <p>▨ 都市景観形成地区</p> | <p>■ 樹木の集団</p> <p>▨ 主な公園・緑地等</p> <p>▨ 身近な公園が不足している小学校区</p> <p>■ 高齢化率21%~</p> | <p>●○ 市役所・区役所・支所</p> <p>■ 駅</p> <p>— 鉄道</p> <p>— 自動車専用道路</p> <p>--- 自動車専用道路(事業・計画区間)</p> <p>— 都市計画道路(完成・概成区間)</p> <p>--- 都市計画道路(事業・計画区間)</p> <p>□□□□ 臨港道路(事業中)</p> <p>..... 街路樹</p> <p>..... 遊歩道・散策路</p> <p>— 河川</p> <p>▨ 市街化調整区域</p> <p>▲ 主な施設</p> |
|--|--|---|

平成31(2019)年3月現在

## 1 人・地球に優しいまちづくりをめざします

### (1) 脱炭素・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

- ・脱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、鉄道駅周辺への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。
- ・土地の高度利用を図る地域において、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の評価などにより、地球環境に配慮した都市づくりを誘導します。
- ・治水・災害対策、暑熱対策などの気候変動対応策を推進し、市民が安全で健康に暮らせるまちの形成をめざします。
- ・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、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など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

- ・川崎区が多様なエネルギーの供給地であるとともに、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ことから、その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します。
- ・地球温暖化の防止や循環型社会の形成に向け、公共施設など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、木材の利用促進に努めるとともに、「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型の取組を評価し、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、建築物の低炭素化を促進します。

#### 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、公共交通ネットワークの形成を推進し、公共交通の利用促進を図ります。
- ・環境負荷の低減に向け、路線バスによる駅へのアクセス向上などにより、駅への利便性を高め、公共交通の利用促進を図ります。
- ・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の円滑化を推進します。

- ・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などに関して、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など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自動車交通の脱炭素・低炭素化の促進

- ・燃料電池自動車や電気自動車など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。

#### ④新たな輸送システムの導入による脱炭素・低炭素化の促進

- ・臨海部のアクセスについて、BRT（バス高速輸送システム）の導入に向けた取組を進め、環境負荷低減に配慮した連節バス車両の活用や効率的な輸送による環境に優しい社会活動の促進を図ります。

### (3) 地域環境対策の推進

- ・用途地域など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。
- ・行政による都市施設の整備などにあたっては、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、風環境などによる環境影響への配慮に努めます。
- ・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などに資する計画的な土地利用の誘導に努めます。また、事業者に対して、土壌汚染対策などの適切な取組を指導します。
- ・民間事業者による一定規模以上の建築物などの建築については、あらかじめ大気、水、土、生物などへの影響の回避または低減を図り、良好な環境の保全に努めるよう、環境配慮を適切に誘導します。
- ・民間事業者などによる、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、生物の生息環境や緑地の保全への配慮とともに、水質汚濁、雨水流出、廃棄物などによる環境への影響の配慮を適切に誘導します。
- ・工場や事業所などからの大気汚染、悪臭、水質汚濁、土壌汚染、騒音・振動などの公害を防止するため、事業者など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。
- ・地域への環境負荷を出来るだけ削減し、環境と産業活動が調和した持続可能な社会をめざして、川崎エコタウン立地企業の環境技術を活かした新たな産業の振興や、企業間における資源循環などの取組を支援し、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、施設の特徴などを勘案して、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。
- 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などを適切に受入・処分するため、廃棄物埋立護岸などの施設について、適切な管理に努めます。



(川崎港 (浮島地区))

## 2 緑・水が人やまちと共生するまちをめざします

### (1) まちの骨格を形成する緑・水の保全と活用

- ・まち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・再生などに努めます。
- ・海の玄関口となる臨海部を「東京湾軸」として位置づけ、市民や事業所などと連携しながら、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。
- ・富士見公園や大師公園などの大規模な公園・緑地を「公園緑地の拠点」と位置づけ、市民の休憩、鑑賞、散歩、遊戯、運動など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。
- ・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などをグリーンインフラとして捉え、その構築により、緑の効用を常に実感できる、緑ある暮らしの創造をめざします。

### (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な都市づくりを図るため、災害時などに避難地や復旧・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。

#### ④都市景観の視点による公園・緑地の配置の方針

- ・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、街なか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、水辺環境・水辺景観と調和した、海とのふれあいを可能とする緑地の配置に努めます。

### (3) 緑と水のネットワークの形成

- ・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) 地域特性を活かした特色ある公園緑地の整備・活用

##### ①大規模公園緑地の整備・活用

- ・総合公園である富士見公園は、「富士見周辺地区整備推進計画」に基づき、富士見公園周辺のまちづくりと連携しながら、スポーツ施設の充実、多目的利用に供する広場や東西プロムナードの整備、公園全体の魅力向上に資する管理運営手法の構築などを、民間活力の導入も視野に入れながら検討を進めます。

##### ②地域の核となる公園の整備・活用

- ・人口密度や誘致圏域、地域特性などに配慮しながら、利用者のニーズを踏まえた魅力ある公園・緑地の整備・活用に努めます。
- ・地域の核となる大師公園などの「地区公園」や小田公園などの「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。
- ・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・緑地では、地域住民が公園の維持管理や利用調整を行う「管理運営協議会」などを組織し、住民主体による公園・緑地の弾力的な運用を促進することにより、地域コミュニティ形成の場として柔軟な活用を図ります。

##### ④多様な公園・緑地の整備・保全

- ・市街地再開発などの整備の機会を捉えて、都市景観の向上や歩行者などの休息・交流などのための「広場」の配置に努めます。
- ・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、塩浜物揚場緑地、浮島1期地区緑地、水江町緑地の整備を推進します。
- ・浮島町公園（海風の森）は、市民健康の森の取組として、市民による「海」の魅力を感じられるような森づくりの活動を支援します。

##### ⑤長期未整備公園の整備・見直し

- ・長期未整備となっている都市計画公園については、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みられることから、地域ニーズや社会情勢、市域全体としての公園・緑地のあり方などを踏まえつつ、整備や区域の見直しに向けた取組を進めます。

## (2) 市街地緑化の推進

### ①川崎駅周辺地区における重点的な緑化の推進

- ・川崎駅周辺地区では、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、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臨海部の緑化と景観の向上

- ・川崎臨海地区緑化推進重点地区においては、「臨海のもりづくり緑化推進計画」に則し、引き続き臨海部の緑化を推進し、臨海部にふさわしい景観の形成を図ります。
- ・東扇島地区の水際線は、東扇島西公園・東扇島東公園などの港湾緑地を活用し、市民利用のための整備を進めます。



### ③公共空間や民有地の緑化の推進

- ・再開発などの大規模な土地利用転換にあたっては、「緑化指針」などに基づき、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、公共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、地区計画などを活用した適切な緑地の保全・創出の誘導を図ります。

### ④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などを活用し、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。
- ・地区計画の策定や建築協定、「地域緑化推進地区」の認定など、土地利用や地域緑化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、緑地環境の保全と民有地の緑化の推進に努めます。

## 4 暮らしを豊かにする水環境を育みます

### (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

- ・地域特性に応じ、流域に係る国などの関係者と連携し、流域一体となった総合的な治水対策を進めます。
- ・河川については、都市の安全性を高めるため、河川改修や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。

### (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、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、一部が風致地区にも指定されていることから、治水安全度の向上と、かけがえ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。
- ・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、環境学習の場などとしてのさらなる活用に向けて、「新多摩川プラン」を基に、民間活力の導入など多摩川の利活用による賑わいの創出に向けた取組を推進するとともに、市民との協働や流域自治体などとの連携により、持続可能な魅力ある水辺空間づくりをめざします。
- ・河口部においては、干潟や汽水域の貴重な生態系や河原風景を保全し、また、大師橋上流部においては、親水性のあるスポーツ・レクリエーション空間のマナーアップ・利便性向上や桜並木など樹木の保全、さらに、大師の渡しや水辺の楽校などの資源を活かした環境学習の場の整備、多摩川沿いの散策路の設定を住民とともに検討します。
- ・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、沿川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などの整備を進めるとともに、市街地と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、高規格堤防の整備などと連携し、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「かわさき多摩川ふれあいロード」などは、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。
- ・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、沿川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、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。
- ・沿川における大規模な土地利用の転換にあたっては、水辺空間を活かした公園・緑地の整備を促進します。



(多摩川)

### (3) 都市の快適な環境づくりに寄与する港湾の整備

- ・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などの充実を図るため、「川崎港緑化基本計画」に基づき、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。また、臨海部の活性化に向け、川崎マリエンや東扇島東公園などの港湾施設の利用を促進します。

#### (4) 水の安定した供給・循環

##### ①安定した給水の確保と安全性の向上

- ・良質で安全な水道水や工業用水を安定的に供給するため、老朽化した施設や水道管路の更新・耐震化を計画的に進めます。
- ・省エネルギー機器の採用や地形の高低差を活かした自然流下による取水・送水・配水を継続するなど、環境に配慮した取組を進めます。

##### ②下水道による良好な循環機能の形成

- ・将来にわたり安定的に質の高い下水道サービスを提供するため、下水道施設の適切な維持管理を行うとともに、老朽化した施設の更新・耐震化を計画的に進めます。
- ・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

### (1) 川崎区を形づくる骨格を際立たせる景観づくり

- ・川崎区の骨格を形成する景観要素である、多摩川や港湾などを大切にし、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。
- ・工業地域などでは、工場や事業所の緑化を誘導するとともに、色彩ガイドラインに基づく工場施設などの外観デザインの誘導や海と運河を活かした水辺の景観の誘導など、魅力ある産業景観づくりに努めます。

### (2) 個性と魅力ある川崎区の顔となる景観づくり

- ・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します。
- ・川崎駅周辺地区は、本市の玄関口として、「広域拠点」にふさわしい都市景観を形成するために、街なみ景観のルールづくりなど、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。



(川崎駅東口)

### (3) 地域資源を活かした街なみづくり

#### ① 地域の自然、歴史・文化などの資源を活かした街なみづくり

- ・川崎区のものづくり産業の歴史や伝統を活かした産業遺産の保全・活用を立地企業の協力により進めます。
- ・大規模公園などの「公園緑地の拠点」を核に、地域の自然、歴史文化資源などをつなぐ散策路の設定や交流の場の形成など、住民の発意による主体的な街づくり活動を支援し、自然の風景の保全を図ります。

#### ② 地区の特性を活かした個性や魅力ある街なみづくり

- ・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。
- ・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します。
- ・住宅地においては、下町的な雰囲気や地域の歴史的・文化的資源を活かした街なみづくりや民有地の緑化など、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。
- ・身近な商業地においては、商業振興施策と連携して、住民の発意による主体的な、地区の特性を活かした親しみやすく賑わいのある景観づくりの活動を支援します。



(東海道川崎宿交流館)

### (4) 市民・事業者・行政の協働による景観づくり

- ・良好な景観形成に向けて、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

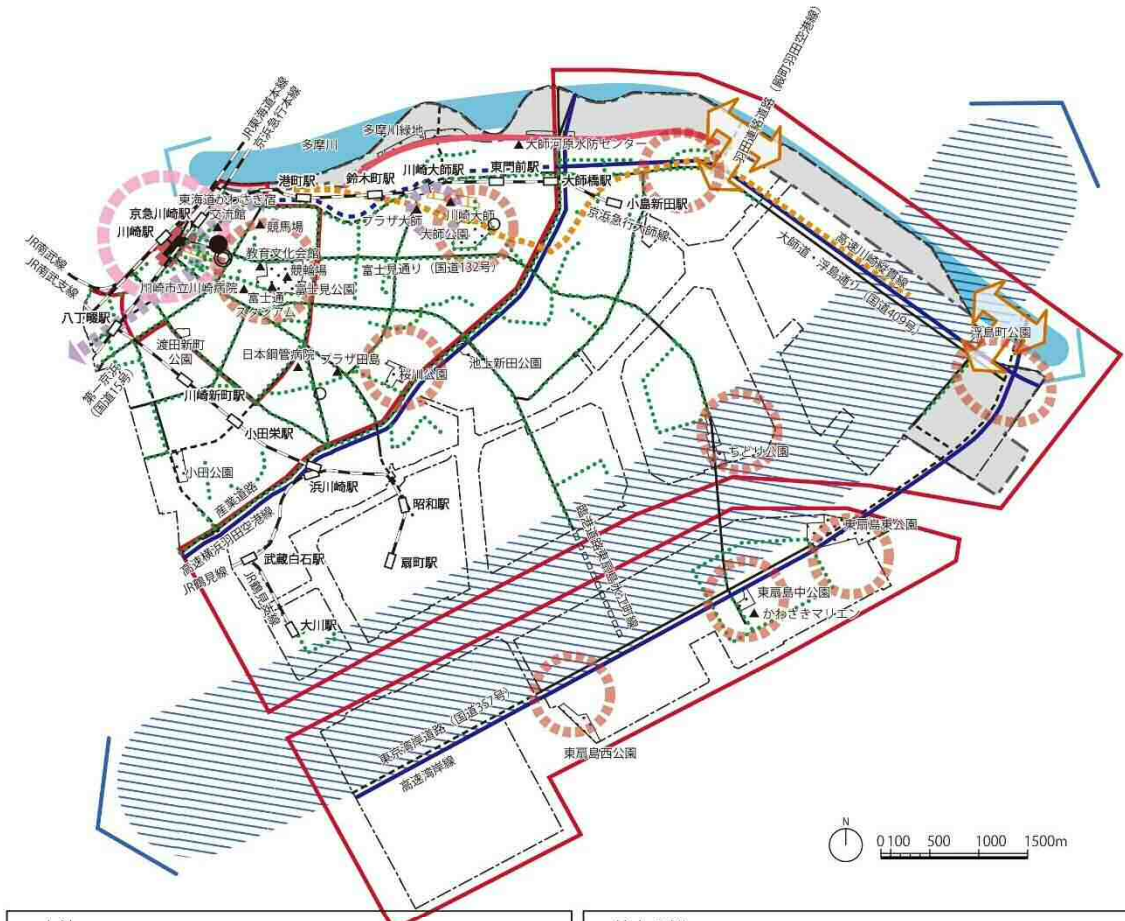
もに、景観形成の協力者である事業者に対しては、景観形成施策に基づく事業の実施を誘導します。

- ・行政は、景観形成の総合的な推進役として、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したまちづくり

- ・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、川崎大師などの歴史的資源などの多様な地域資源の観光的活用や、本市の玄関口であり多様な施設が集積している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。
- ・川崎駅周辺地区においては、国際化を見据えた産業・観光の振興を図り、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、交通結節機能の強化及び羽田・殿町地区などと川崎駅周辺地区の連携強化をめざすとともに、グローバル企業の活動拠点の充実や滞在型観光の促進、情報を伝えるためのインフラの充実に向けたW i - F i など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



一方針	基本凡例
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市景観の形成 (みどり拠点)</li> <li>歴史的景観の創出</li> <li>緑化推進重点地区</li> <li>多摩川と沿川空間の連携</li> <li>かわさき多摩川ふれあいロード</li> <li>歴史軸 (旧東海道)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所・区役所・支所</li> <li>駅</li> <li>鉄道</li> <li>自動車専用道路</li> <li>自動車専用道路 (事業・計画区間)</li> <li>都市計画道路 (完成・概成区間)</li> <li>都市計画道路 (事業・計画区間)</li> <li>臨港道路 (事業中)</li> <li>街路樹</li> <li>遊歩道・散策路</li> <li>河川</li> <li>景観計画特定地区</li> <li>都市景観形成地区</li> <li>主な公園・緑地等</li> <li>市街化調整区域</li> <li>主な施設</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>(みどり軸)</li> <li>東京湾軸</li> <li>多摩川軸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公園緑地の拠点</li> <li>多摩川と沿川空間の連携</li> <li>かわさき多摩川ふれあいロード</li> <li>歴史軸 (旧東海道)</li> <li>東京湾軸</li> <li>多摩川軸</li> </ul>

平成31(2019)年3月現在



## IV 都市防災

### <現状・課題>

#### ①火災延焼のリスクへの対応

- ・一般国道 15 号と東京大師横浜線の間には、密集市街地が多く分布し、火災延焼リスクなどの高い地域が点在しています。
- ・面的整備が行われずに市街化が進んだ狭あい道路が多い地区では、密集市街地の改善による不燃化の促進や、狭あい道路の改善、公園・緑地などのオープンスペースの確保などによる市街地の安全性の向上が課題となっています。

#### ②住工混在市街地や臨海部の安全性向上

- ・東京大師横浜線沿線の準工業地域では、工場と住宅との混在や密集がみられ、災害が発生した場合には、被害が拡大する恐れがあります。
- ・臨海部の工業専用地域は、石油コンビナートや危険な物質を扱う工場が集積しており、震災時における火災発生や埋立地特有の液状化現象などが懸念されています。

#### ③風水害のリスクの高まり

- ・川崎区の多くは、多摩川の蛇行や州によってつくられた多摩川低地に市街地が広がっており、大雨による浸水被害の発生や地震時における液状化現象が懸念されています。
- ・近年、都市化の進展による雨水浸透域の減少や集中豪雨の増加、台風の強大化などにより、大規模な浸水被害発生リスクが高まっています。特に、令和元年東日本台風がもたらした記録的な大雨では、多摩川河港水門付近において浸水被害が発生したため、対策が課題となっています。
- ・水害から生活環境を守るために、多摩川の治水対策と総合的な雨水排水対策により、まちの治水の安全性向上が課題となっています。
- ・台風などによる高潮からの浸水被害を防ぐために、防潮堤の機能維持が課題となっています。

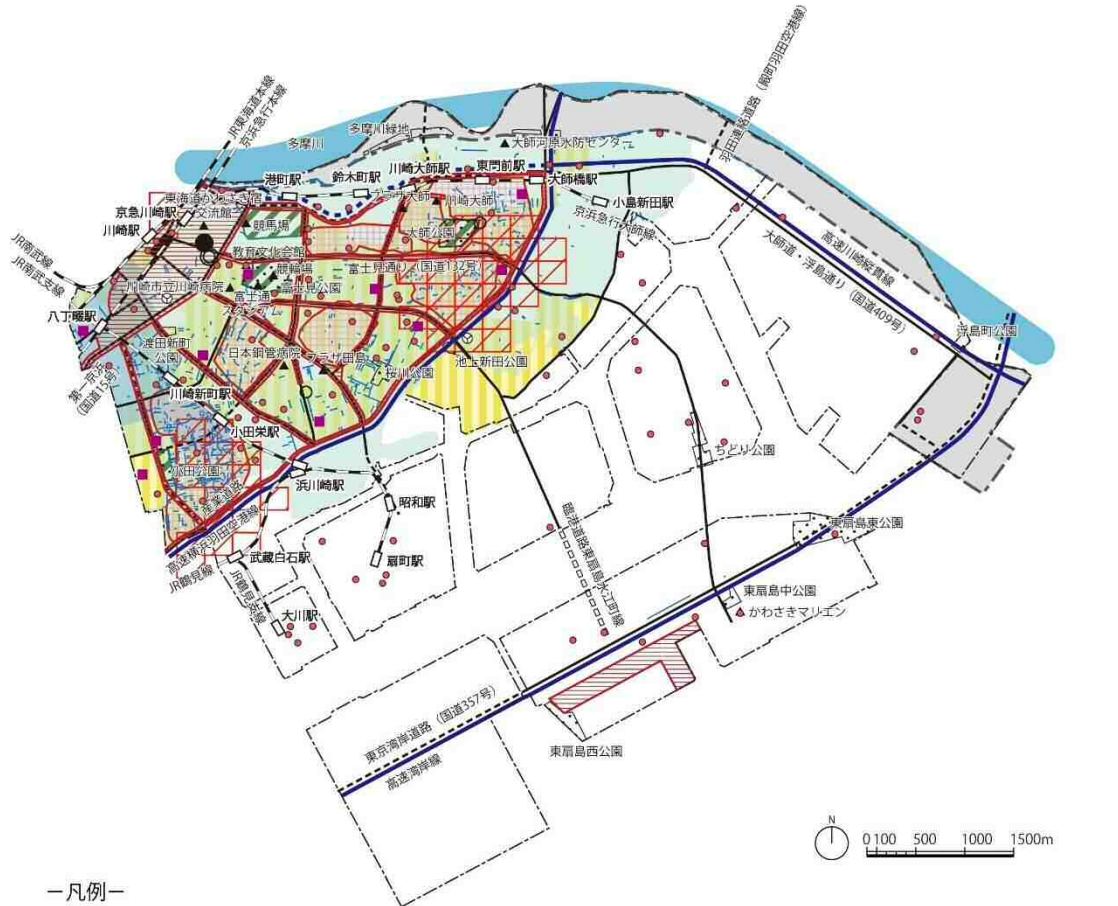
#### ④巨大地震への備え

- ・東北地方太平洋沖地震や熊本地震、北海道胆振東部地震をはじめとした巨大地震を契機に、市民の地震に対する意識にも高まりがみられます。
- ・巨大地震の発生に備え、被害軽減対策、二次被害防止対策などの事前対策を進めるとともに、復興に向けた準備を進めることが課題となっています。
- ・巨大地震などの災害時に鉄道、バスなどの公共交通機関が止まった場合、通勤・通学者、買い物客・観光客が帰宅などを行えない状況となり、川崎駅周辺地区などの主要駅周辺での滞留者や主要道路での帰宅困難者による混乱を未然に防止するため、区・企業・交通事業者・集客施設などが連携・協力し、役割分担を明確にして地域ぐるみで対応を行う必要があります。
- ・大規模な地震の発生を想定した場合、川崎区の広範囲で津波浸水が予測されており、対応が課題となっています。

#### ⑤地域防災力の向上

- ・過去の震災の教訓から、大規模かつ広域な震災における公助の限界が明らかとなり、身近な地域における自助・共助の役割が重要となっています。
- ・しかし、高齢化や住民同士のコミュニティの希薄化が進む中で、避難などが課題として指摘されており、災害情報の周知、防災意識の向上に向けた取組の推進、災害時における共助の体制づくりが求められています。

■現状図



—凡例—

- |   |  |   |
|---|--|---|
|  洪水浸水想定区域  |  防火地域     |  地域防災拠点(中学校)     |
|  建物クラスター<br>(火災の延焼が1,000棟以上連坦する建築群)                        |  高齢化率21%～ |  避難所             |
|  焼失棟数※ 50棟以上<br>(250mメッシュ)<br>※川崎市直下を震源とするマグニチュード7.3の地震を想定 |  |  消防署             |
|  幅員4m未満の道路   |  |  市役所・区役所・支所       |
|   |  |  駅                |
|   |  |  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               |
|   |  |  広域避難場所           |
|   |  |  主な公園・緑地等         |
|   |  |  主な施設             |

平成31(2019)年3月現在

## 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などとして重要な幹線道路の機能確保や都市の不燃化促進など、都市の防災性向上を図るため、防火地域拡大など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など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、災害時には、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、給水車などの緊急車両の配置、救急医療などの救援活動や物資集積など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。

##### <工場等跡地の防災的利用>

- ・大規模な工場や事業所などの土地利用転換に際しては、避難地や防災空間の確保など、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。特に、工業地帯と既成市街地の間は、環境改善や防災性の向上に資するため緩衝帯機能を高めるために、大規模な土地利用転換にあわせて、緑地やオープンスペースなどの防災空間の確保を誘導します。

#### ③緑化の推進

- ・幹線道路など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、駐車場緑化など民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。



(街路樹)

### (2) 震災に強い市街地の形成

#### ①鉄道駅周辺の整備

- ・川崎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、市街地再開発事業などの推進や地区計画などによる土地利用の適切な誘導により、防災空間などを確保し、災害に強い都市づくりを進めます。
- ・京急川崎駅周辺地区は、緊急車両の通行が困難な狭あい道路や老朽建築物が多く、また多摩川に近く水害の危険性もあるため、震災や水害などを考慮した避難経路の確保に努めます。

#### ②密集市街地の改善

- ・老朽木造住宅などが密集し、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、老朽木造建築物などの除却や建替え、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。
- ・密集市街地においては、建築基準法上の接道要件を満たさない敷地が存在していることなどにより、建替えなどが難しい状況にあるため、連担建築物設計制度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など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（1981）年以前に建築された耐震性が不足する住宅や特定建築物などの民間建築物に対し、耐震診断、耐震改修などに係る支援を行い、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・救援物資の輸送など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臨海部の安全性の向上

- ・臨海部の石油コンビナート地域には、危険物・高圧ガス施設などが集中的に存在し、大規模地震が発生した場合には、火災などの発生が予想され、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などを促進します。また、工場などの機能更新や土地利用転換に際して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) 浸水被害の軽減

### ①河川の整備

- ・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、雨水貯留浸透施設の設置促進などにより、治水安全度の向上をめざします。
- ・多摩川河口から国道 1 号付近までの多摩川沿川市街地において、高規格堤防の整備と併せた市街地整備事業などを誘導することで、安全性の向上を図るとともに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の形成をめざします。
- ・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適切な維持管理など防災に関する取組を進めます。

### ②浸水対策

- ・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などにより、降雨時に雨水が一気に下水道や河川に流出しないよう、雨水流出抑制を促進します。
- ・河川流域の保水・遊水機能の向上を図るため、雨水浸透施設や透水性舗装の整備などを進めます。
- ・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などを促進し、目標対策量の確保に努めます。
- ・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 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。

- ・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よの整備を推進します。

- ・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など、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。



(河港水門)

- ・気候変動などによる浸水被害のリスクの増大を踏まえ、被害の最小化に向けて、内水ハザードマップなどを活用した地域住民などへの周知などにより自助・共助を促進し、水害に強いまちづくりをめざします。
- ・大規模な建築物については、浸水により受変電設備などに被害を受けた場合、エレベーターや給水設備などのライフラインに問題が発生することから、所有者などに対し、今後、建築物の新築・既存の建築物の改修などにおいて、国のガイドラインなどを踏まえた浸水被害などを防止するための適切な対策に係る普及啓発を行います。

### ③海岸対策

- ・高潮など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。

## 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などを円滑に行うため、緊急輸送道路に位置づけられている国道 409 号や国道 357 号などの整備に向けた取組を促進し、市民・道路利用者へ周知するとともに、機能の確保に向けた沿道建築物の損壊を防ぐ取組を促進します。
- ・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・耐震化を計画的に推進します。
- ・ライフライン事業者など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などの取組を促進します。

#### ③災害対策拠点等の整備・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。
- ・大師・田島支所について、機能再編や庁舎建替えの機会を捉え、地域防災力向上に向けた体制や防災上の活用に向けた検討を進めます。
- ・大規模災害時における緊急物資など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。
- ・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) 公共施設等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などを推進し、都市の脱炭素・低炭素化と自立分散型エネルギー化とともに、災害時における行政機能の維持を図ります。

### (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などを市民と共有し、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。
- ・復興にあたっては、被災状況に応じて、道路や公園などの基盤の整備・改善に向けた、土地区画整理事業などの取組について、速やかに市の方針案を策定したうえで、住民との協働により検討を進め、暮らしやすく災害に強いまちづくりをめざします。

### 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、応急医療救護機能など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などの避難所について、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、施設の更新などにあわせて、避難者の居住空間として避難者が安心して健康などを維持できるよう全般的な改善、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。

##### ③消防署等の整備

- ・老朽化した消防署などの改築などを進め、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に向け、建築物所有者などによる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などの帰宅困難者対策の取組を推進するとともに、駅周辺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推進します。
- ・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。
- ・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などを整備し、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、広域避難場所などの安全に避難できる場所の確保に努めます。

##### 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・周知を図るとともに、学校などの公共施設においては備蓄倉庫など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。

#### (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など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など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。
- ・狭あい道路については、緊急車両の通行や延焼防止など防災面に配慮した整備・改善を行うために、建物の建替えなどにあわせて、道路の拡幅や行き止まり道路の解消を促進し、地域の防災性の向上を図ります。
- ・多摩川や鶴見川の沿川地域では、大雨による河川の氾濫が想定されるため、洪水ハザードマップなどにより、住民自らが避難先や避難経路の確認ができるよう、情報の提供を進めます。

## ②ブロック塀等の倒壊防止

- ・ブロック塀などの倒壊を防止するために、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などの改善に努めます。また、民間建築物のブロック塀についても、倒壊の恐れのあるものについては改善の意識醸成や指導などに努めるとともに、住民の発意による地区計画や建築協定などを活用した生垣化やフェンスなどの垣・さく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

- ・地震時における建築物の窓ガラスや外壁、広告物などの破損落下による危険を防止するため、所有者また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、建築物の窓ガラスや外壁、看板など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

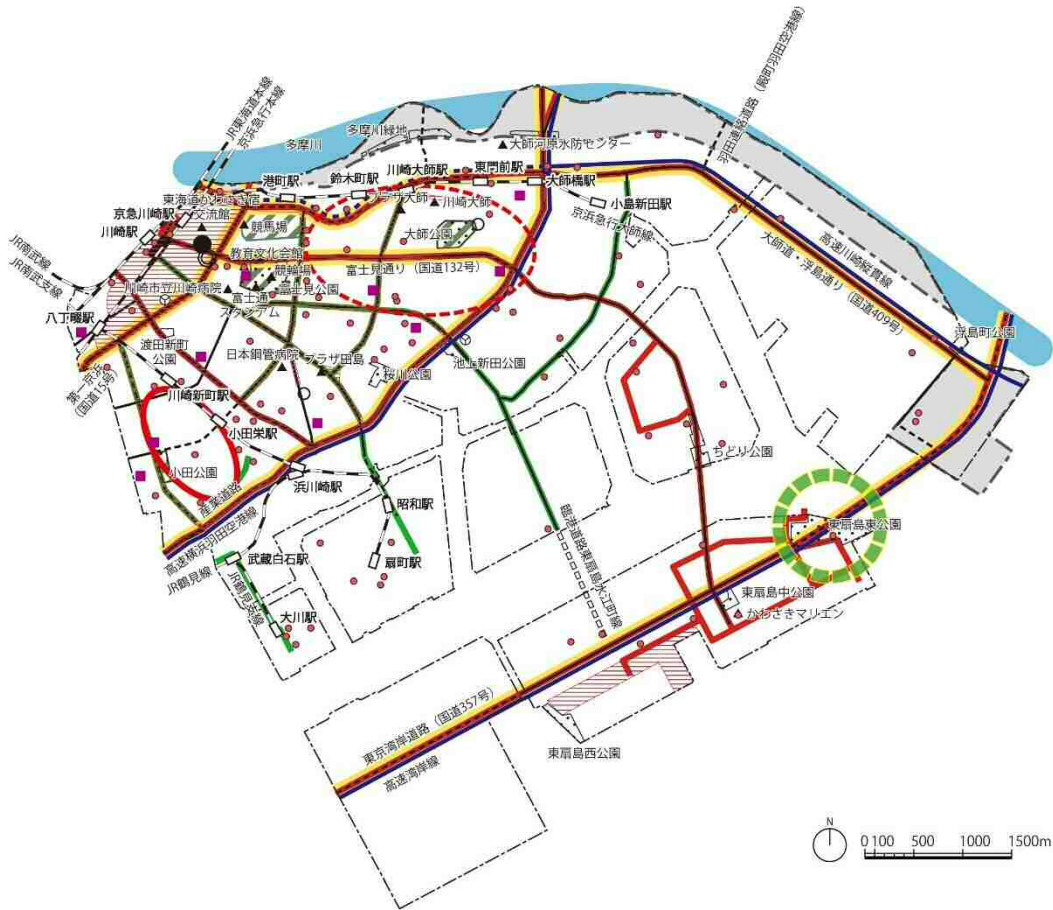
### (1) 防災知識の普及による防災意識の向上

- ・地震による被害想定や洪水、土砂災害などの災害に関するハザードマップや過去の災害情報などを活用し、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多摩川や鶴見川の沿川では、土のうなど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保管するなど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。
- ・津波による浸水が想定される地域では、津波ハザードマップや「川崎市津波避難計画」の周知などにより、正しい防災知識の普及や防災意識の向上を図ります。

### (2) 地域住民との協働による防災まちづくりの推進

- ・火災延焼などのリスクが高い小田周辺地区などでは、町会、自治会、自主防災組織など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



一方針	基本凡例
緊急交通路	地域防災拠点(中学校)
第1次緊急輸送道路	避難所
第2次緊急輸送道路	消防署
基幹的広域防災拠点	市役所・区役所・支所
密集市街地の改善に向けた不燃化重点対策地区	鉄道
協働による防災まちづくりの推進地区	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

平成31(2019)年3月現在

※災害の種類に応じた避難場所については、各種ハザードマップをご確認ください。

