

都市機能等の立地適正化に関する取組方針

令和4年2月

川 崎 市

目次

1	検討の背景・目的	2
2	「立地適正化計画」制度とは	3
	(1) 国による制度創設の背景	3
	(2) 法律上の「立地適正化計画」制度の概要	3
3	本市の状況	6
	(1) 状況の整理	6
	(2) 状況の分析	6
	(3) 本市の主な状況	19
4	「立地適正化計画」の活用	21
	(1) 本市のこれまでの取組	21
	(2) 今後のまちづくりにおいて特に検討すべき取組	21
	(3) 「立地適正化計画」制度の活用	22
5	計画の検討における考え方	23
	(1) 基本的な方向性	23
	(2) 計画の主な項目に関する検討の方向性	25
6	取組スケジュール	27

1 検討の背景・目的

全国的な人口減少・高齢化の進展を背景に、平成 26（2014）年、都市再生特別措置法の改正により「立地適正化計画」制度が創設されました。

さらに近年の気候変動による浸水害や土砂災害等の激甚化・頻発化等を受け、令和 2（2020）年の法改正で防災指針の策定が制度に追加されました。

本市では、平成 29（2017）年 3 月に改定した都市計画マスタープラン全体構想や、それに引き続き、平成 31（2019）年～令和 3（2021）年に改定を行った区別構想において、近い将来の人口減少・超高齢社会の到来を見据え、都市づくりの基本方針の 1 つに「持続可能で効率的な都市づくり」を位置付け、拠点地区等への都市機能の集積や、公共交通を主体とした駅等へのアクセス向上等を進めてきたところです。

また、東京都と横浜市という大都市に隣接する本市の人口推計では、今後 20 年程度先においてもほとんどの地域が人口集中地区（DID）の基準である 40 人/ha を上回る等、これまでは「立地適正化計画」制度の活用等の立地適正化に関する検討を要する差し迫った状況にはありませんでした。

しかしながら、近年の浸水害や土砂災害等の自然災害の激甚化・頻発化等を受けて、防災・減災を主流にした安全・安心な都市づくりが一層強く求められており、令和 2（2020）年の制度改正も踏まえ、本市においても持続可能で効率的な都市づくりや安全・安心なまちづくりを一層推進するため、この度、本市における本制度の活用も含めた立地適正化の取組について、高齢化のさらなる進展など将来的な人口構成の変化等も見据えて市内横断的に検討することとしたものです。

2 「立地適正化計画」制度とは

(1) 国による制度創設の背景

「立地適正化計画」は、全国的な人口減少や高齢化の進展、市街地の拡散・低密度化等が課題となっている中、住民生活を支える施設のサービス提供や地域活力の維持が困難になる恐れがあること等を背景に、長期的な視点で都市機能や居住を一定のエリアに誘導し持続可能なまちづくりを目指す制度として、平成 26 (2014) 年の都市再生特別措置法 (平成 14 (2002) 年法律第 22 号) 改正により、創設されました。

令和 2 (2020) 年には、近年の浸水害や土砂災害等の自然災害の激甚化・頻発化を受け、災害リスクの高い地域における防災・減災対策である「防災指針」を「立地適正化計画」の項目に追加する法改正が行われ、災害に強いまちづくりの視点を主眼の一つとした「コンパクトで安全なまちづくり」を推進する計画制度として位置付けられました。

(2) 法律上の「立地適正化計画」制度の概要

①制度概要

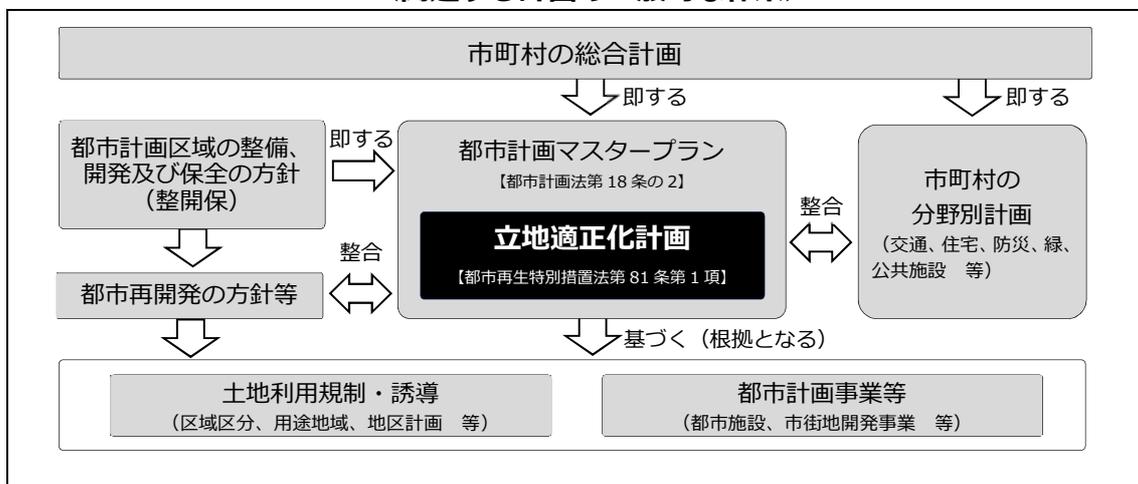
「立地適正化計画」は都市再生特別措置法において、人口減少や高齢化の進展及び自然災害の激甚化・頻発化による都市の持続性や活力の低下、被災リスクの高まり等の課題について、まちづくり・都市計画の視点から居住や都市機能の誘導等を通じて解決や緩和、回避を図ることを目的に、関連施策等を位置付けるものとして規定されています。

また、誘導については、建物の建替え更新サイクル等を踏まえた長期的な視点で、緩やかに行っていくこととされています。

②計画の位置付け

「立地適正化計画」は、国において都市計画マスタープランの一部 (高度化版・具体化版) として位置付けられています。

<関連する計画の一般的な体系>



(※) 都市計画マスタープラン・・・都市計画法第 18 条の 2 に基づく「都市計画に関する基本的な方針」として定めるもので、市民の意見を反映した上で将来の都市像を展望し、土地利用や市街地整備等の方針を示す。

③計画の対象範囲

対象範囲は都市計画区域とされており、本市では市域全域にあたります。

④目標年次・計画期間

「立地適正化計画」は、おおむね 20 年後、またはそれより先の将来の都市像を展望し策定することとされています。

⑤計画の構成

「立地適正化計画」は、一般的に主に下記の項目で構成されます。

(ア) 居住や都市機能を誘導するための区域(【**居住誘導区域**】・【**都市機能誘導区域**】)

(イ) 居住や都市機能を(ア)の区域内に誘導するための施策

(ウ) 居住や都市機能を誘導するための区域内の災害リスクに対する防災・減災対策
(【**防災指針**】)

(エ) 計画に位置付けた施策の進捗状況を示す定量的な目標値

⑥計画を構成する主な項目の概要

【**居住誘導区域**】

居住誘導区域は、将来にわたって人口密度を維持し、生活サービスや交通利便性、コミュニティ等が持続的に確保されるよう、居住を誘導していく区域として規定されています。

法令等により、市街化調整区域や災害リスクが著しく高い区域等は原則として誘導区域内に含めないこととされています。

また、区域内への誘導を進めるため、区域外での 3 戸以上または 1,000 m²以上の住宅建築や開発に対して、届出義務が発生すること等が法律で規定されています。

【**都市機能誘導区域**】

都市機能誘導区域は、日常生活に必要な都市機能(公共施設・商業施設・医療機関等)の立地を誘導し、持続的なサービス提供を図る区域として規定されています。

原則として居住誘導区域内に設定することとされており、設定する都市機能誘導区域ごとに、誘導を図る都市機能を「誘導施設」として具体的に位置付ける必要があります。

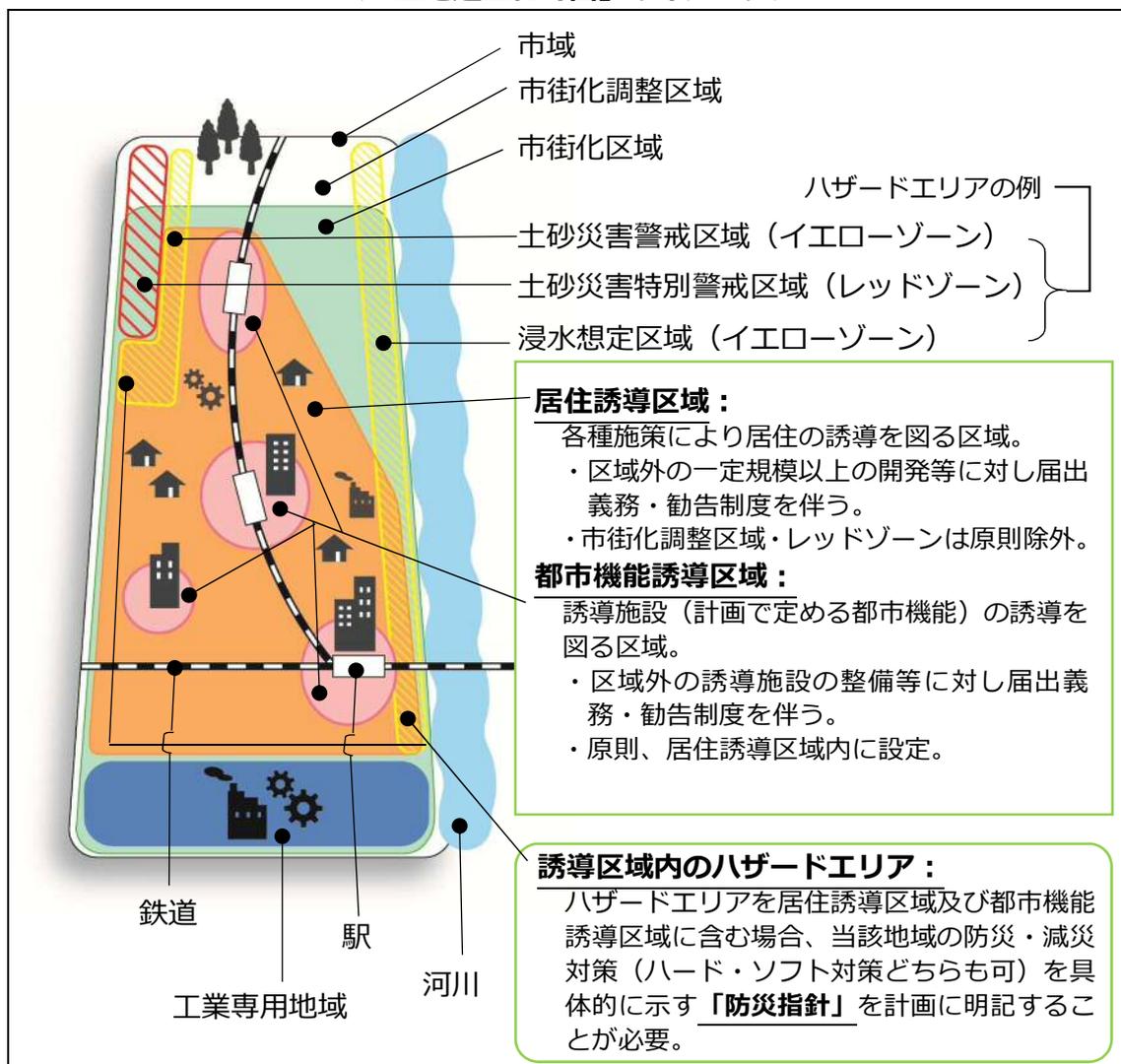
区域内への誘導施設の誘導や既存ストックの有効活用を進めるため、区域外での誘導施設を有する建物の建築や開発、または区域内での誘導施設の休廃止に対して、届出義務が発生すること等が法律で規定されています。

【防災指針】

防災指針は、居住誘導区域及び都市機能誘導区域内の土砂災害警戒区域や浸水想定区域等の自然災害の恐れがある区域（ハザードエリア）において、被害の回避や軽減を図るソフト・ハード両面の施策を位置付けるものとして規定されています。

※誘導区域のほかに、任意に独自の区域を設定し、当該区域の方針等を定めることも可能とされています。

＜「立地適正化計画」のイメージ＞



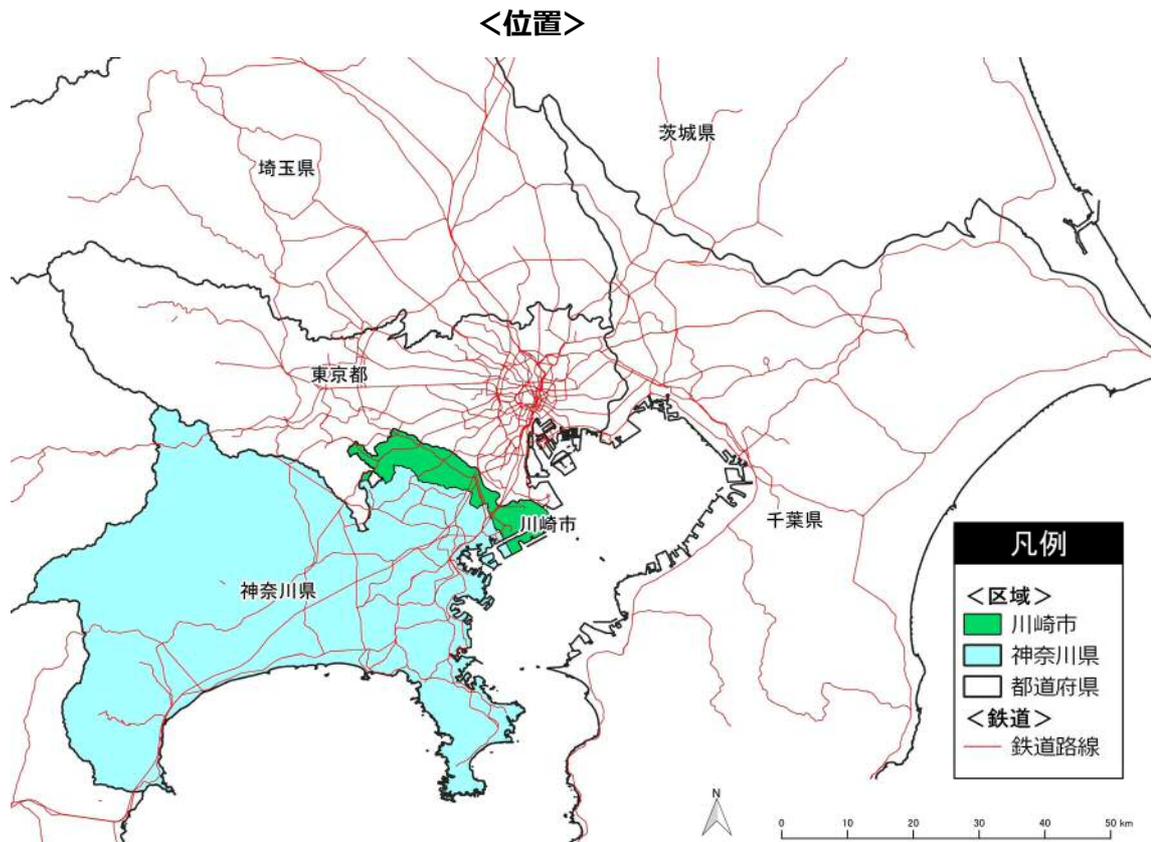
3 本市の状況

(1) 状況の整理

- ・本市の状況を整理するため、「位置・地形・用途地域」について確認を行った上で「人口」「公共交通」「主な都市機能」「主な災害想定」について基本的な分析を行いました。
- ・「人口」については、市域を 250m メッシュ単位で分割し、分析を行いました。
※250m メッシュ = 1/25,000 地形図上で 1cm 四方の範囲。
面積では約 6.25ha。(参考：東京ドーム 1 個分 = 約 4.68 ha)
- ・各種の「徒歩圏」については、「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」において「一般的な徒歩圏」として採用されている「半径 800m」としています。

(2) 状況の分析

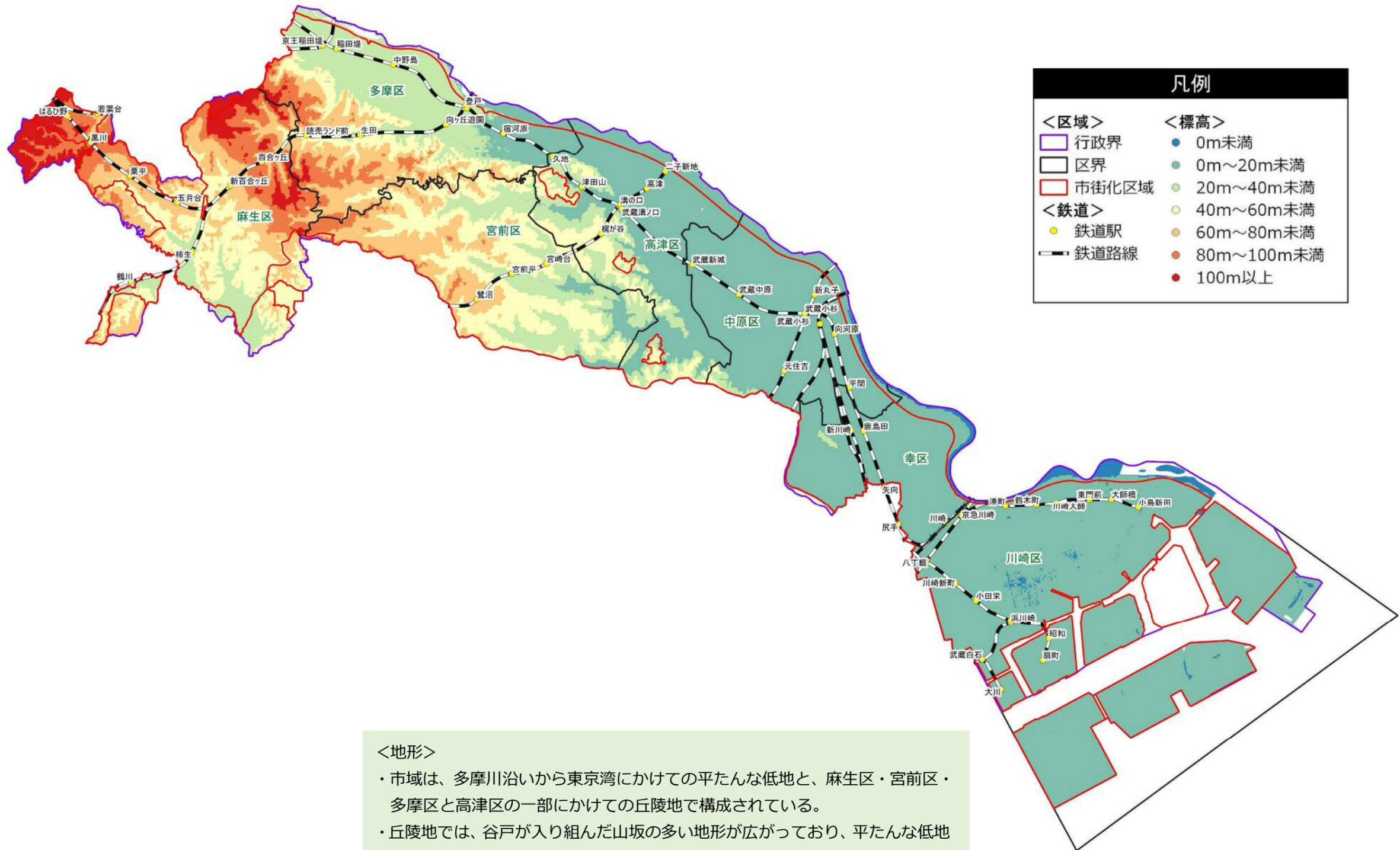
①位置・地形・用途地域



<位置>

- ・神奈川県北東部に位置し、東京都心と近接しており、首都圏を放射・環状方向に走る鉄道が市内の鉄道網を形成している。

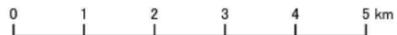
<地形>



凡例	
<区域>	<標高>
行政界	0m未満
区界	0m~20m未満
市街化区域	20m~40m未満
<鉄道>	40m~60m未満
● 鉄道駅	60m~80m未満
— 鉄道路線	80m~100m未満
	100m以上

<地形>

- ・市域は、多摩川沿いから東京湾にかけての平たんな低地と、麻生区・宮前区・多摩区と高津区の一部にかけての丘陵地で構成されている。
- ・丘陵地では、谷戸が入り組んだ山坂の多い地形が広がっており、平たんな低地に比べ、移動に負担が生じやすいことが推察される。



<用途地域>



凡		例	
市界	区界	市街地再開発事業区域	土地区画整理事業区域
一団地の住宅施設	火葬場	市場	学校
ごみ処理場及び	汚物処理場	下水	墓園
緑地	公園	自動車駐車場及び	自転車駐車場
都市高速道路	都市計画道路	都市計画道路	都市計画道路
土地区画整理促進区域	市街地再開発促進区域	生産緑地地区	特別緑地保全地区
臨港地区	駐車場整備地区	風致地区	準防火地域
防火地域	特定街区	高度利用地区	特別工業地区
工業専用地区	工業地帯	準工業地帯	商業地帯
近隣商業地帯	準住居地帯	第一種住居地帯	第二種住居地帯
第一種低層住居専用地区	第二種低層住居専用地区	第一種中高層住居専用地区	第二種中高層住居専用地区
第一種住居専用地区	市街化区域		

(注) 路線的に用途地域が定められている場合は、原則として、道路(都市計画道路を含む)の境界から奥行25m又は50mとしています。また、鉄道の沿線については、原則として軌道の中央から50mとしています。

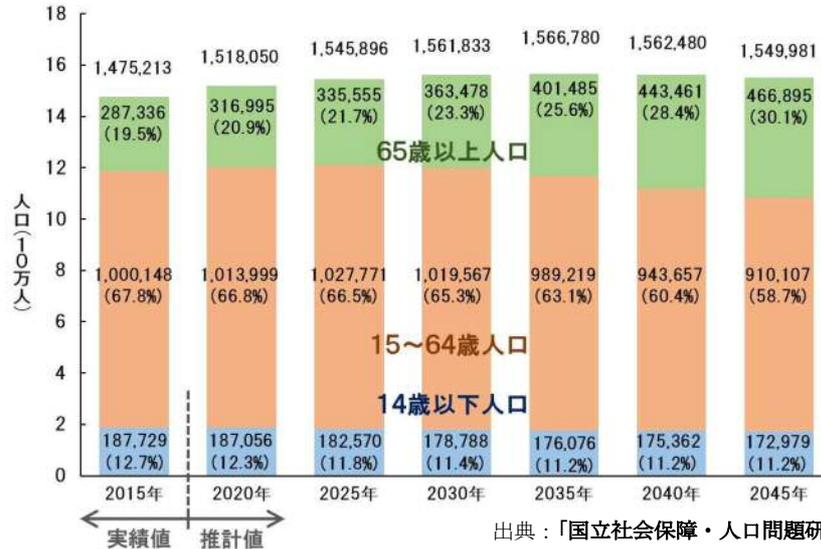
- <用途地域>
- ・ 駅周辺を中心に商業系、臨海部を中心に工業系、その他は概ね住居系の用途地域を設定。
 - ・ 北部は低層住居専用地域が中心。

～位置・地形・用途地域に関するまとめ～

- ◆ 東京都心と近接し、多摩川沿いの平たんな低地と、北部の丘陵地で構成。
- ◆ 丘陵地では山坂が多く、移動に負担が生じやすいと推察。
- ◆ 駅周辺を中心に商業系用途地域、北部では主に低層住居専用地域を設定。

②人口

<将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所公表データ）>



出典：「国立社会保障・人口問題研究所」による推計（2018（平成30）年）を加工

<将来人口推計（国立社会保障・人口問題研究所公表データ）>

- ・総人口は2035年頃がピークで老年人口割合は2045年に30%超となる見込み。
- ・65歳以上人口（老年人口）のみ右肩上がりで増加し続ける見込み。

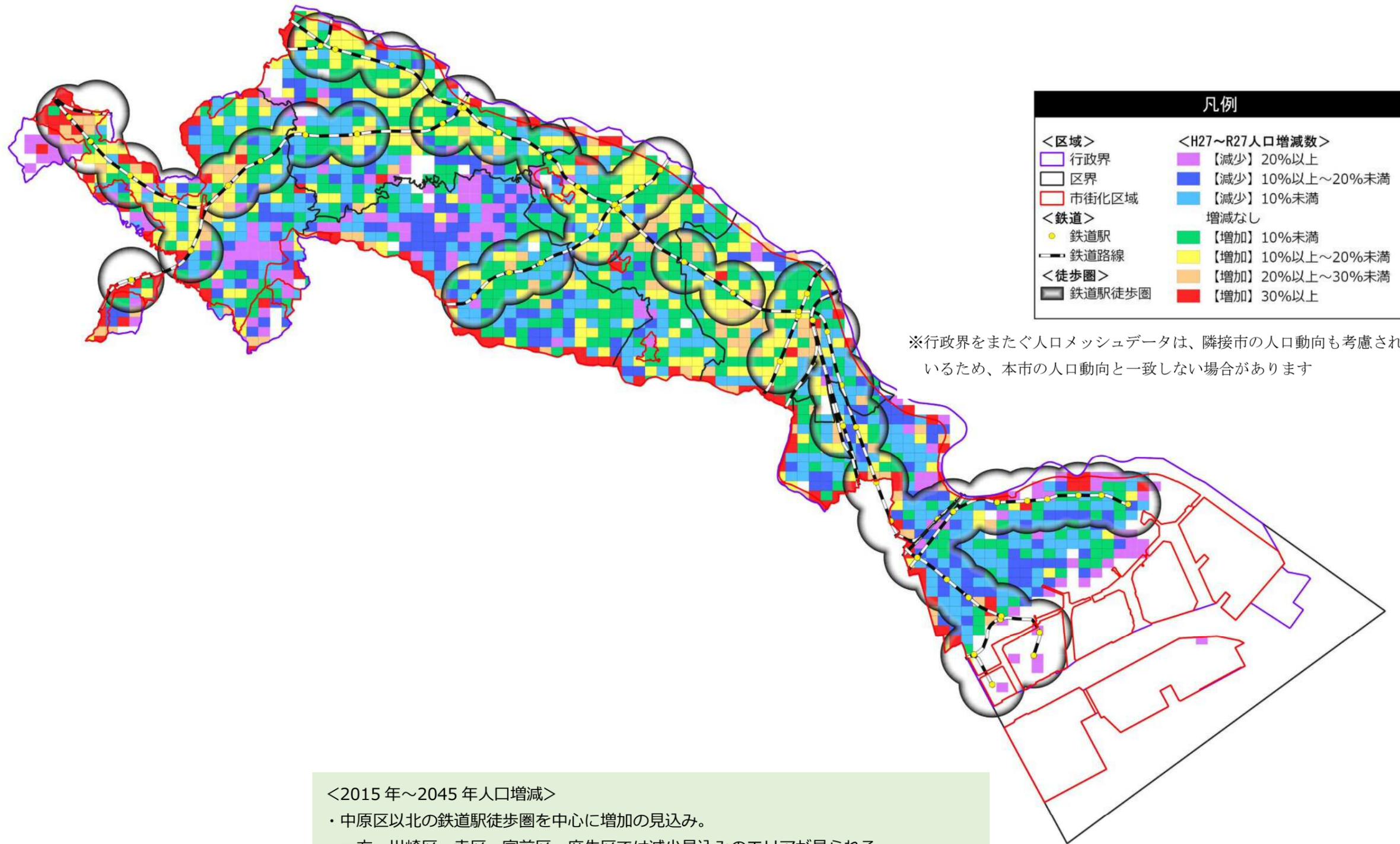
※将来人口推計に関する考え方

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

※参考：「第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計（2021（令和3）年、川崎市）」より



<2015年～2045年人口増減数×駅徒歩圏（半径800m）>



凡例	
<区域>	<H27～R27人口増減数>
行政界	【減少】20%以上
区界	【減少】10%以上～20%未満
市街化区域	【減少】10%未満
<鉄道>	増減なし
● 鉄道駅	【増加】10%未満
— 鉄道路線	【増加】10%以上～20%未満
<徒歩圏>	【増加】20%以上～30%未満
● 鉄道駅徒歩圏	【増加】30%以上

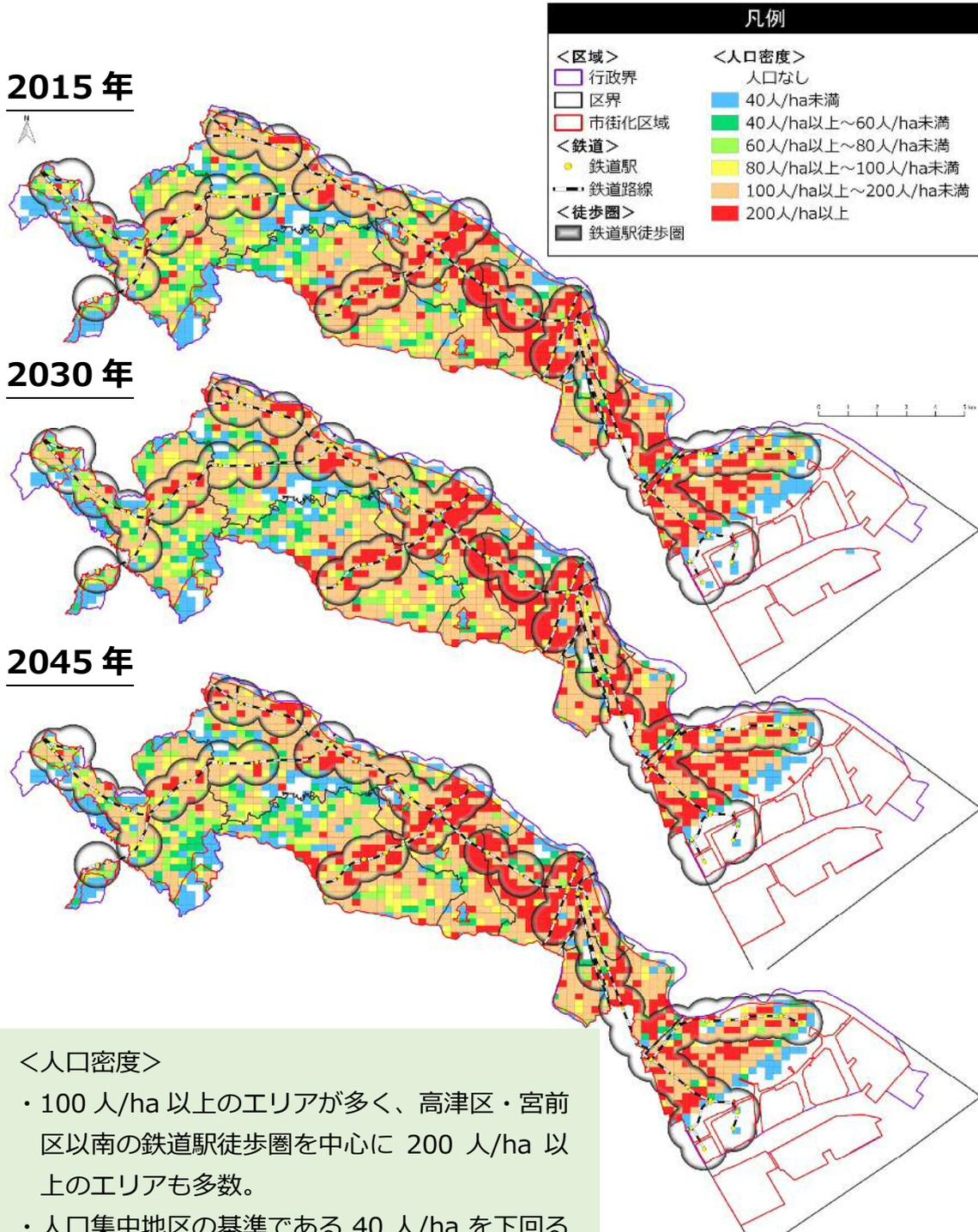
※行政界をまたぐ人口メッシュデータは、隣接市の人口動向も考慮されているため、本市の人口動向と一致しない場合があります

<2015年～2045年人口増減>

- ・ 中原区以北の鉄道駅徒歩圏を中心に増加の見込み。
- ・ 一方、川崎区、幸区、宮前区、麻生区では減少見込みのエリアが見られる。
- ・ 特に麻生区南部から宮前区北部の鉄道駅徒歩圏外のエリアで20%前後の減少見込み。



<2015年～2045年人口密度×駅徒歩圏（半径800m）>

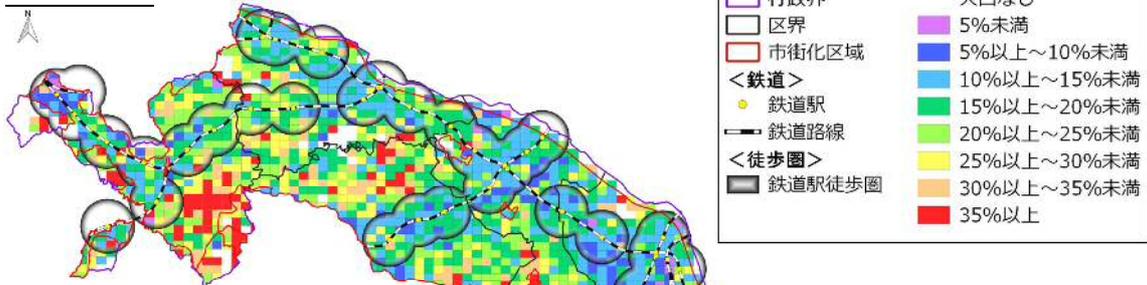


<人口密度>

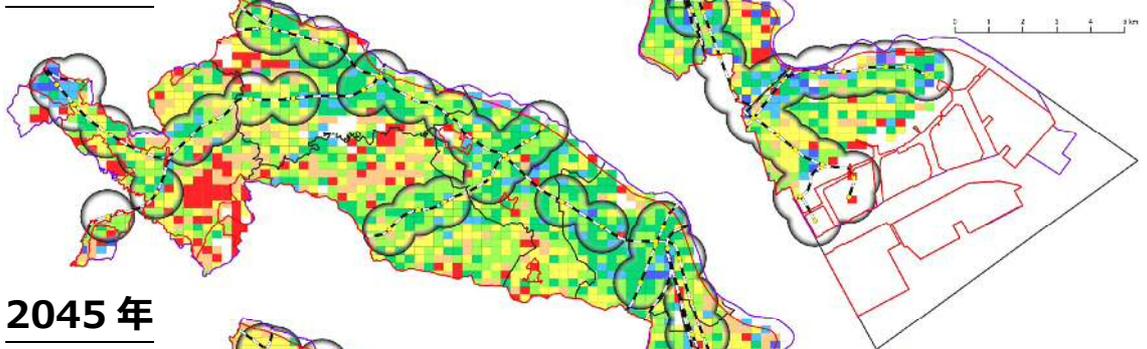
- 100人/ha以上のエリアが多く、高津区・宮前区以南の鉄道駅徒歩圏を中心に200人/ha以上のエリアも多数。
- 人口集中地区の基準である40人/haを下回るエリアは、ほとんどが市街化調整区域や臨海部の埋立地、大規模公園・緑地等の、居住地でないエリア。
- 2045年にかけても、傾向の変化や人口密度が大きく低下する地域は見られない。

<2015～2045 年老年（65 歳以上）人口割合×駅徒歩圏（半径 800m）>

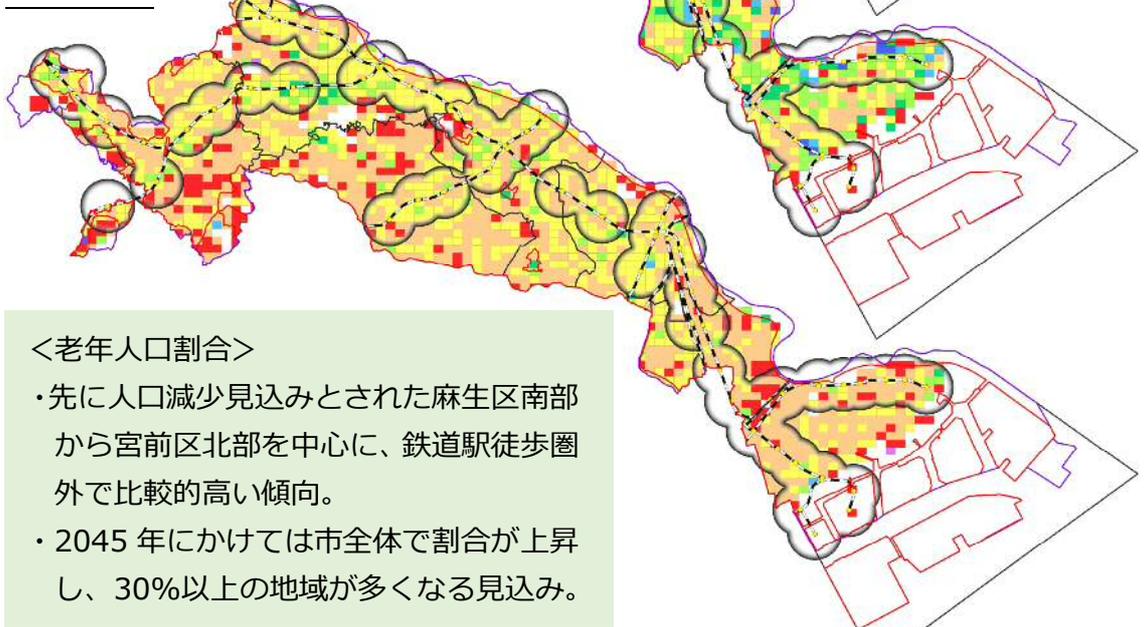
2015 年



2030 年



2045 年



凡例	
<区域>	<老年人口割合>
行政界	人口なし
区界	5%未満
市街化区域	5%以上～10%未満
<鉄道>	10%以上～15%未満
● 鉄道駅	15%以上～20%未満
— 鉄道路線	20%以上～25%未満
<徒歩圏>	25%以上～30%未満
■ 鉄道駅徒歩圏	30%以上～35%未満
	35%以上

<老年人口割合>

- ・先に人口減少見込みとされた麻生区南部から宮前区北部を中心に、鉄道駅徒歩圏外で比較的高い傾向。
- ・2045 年にかけては市全体で割合が上昇し、30%以上の地域が多くなる見込み。

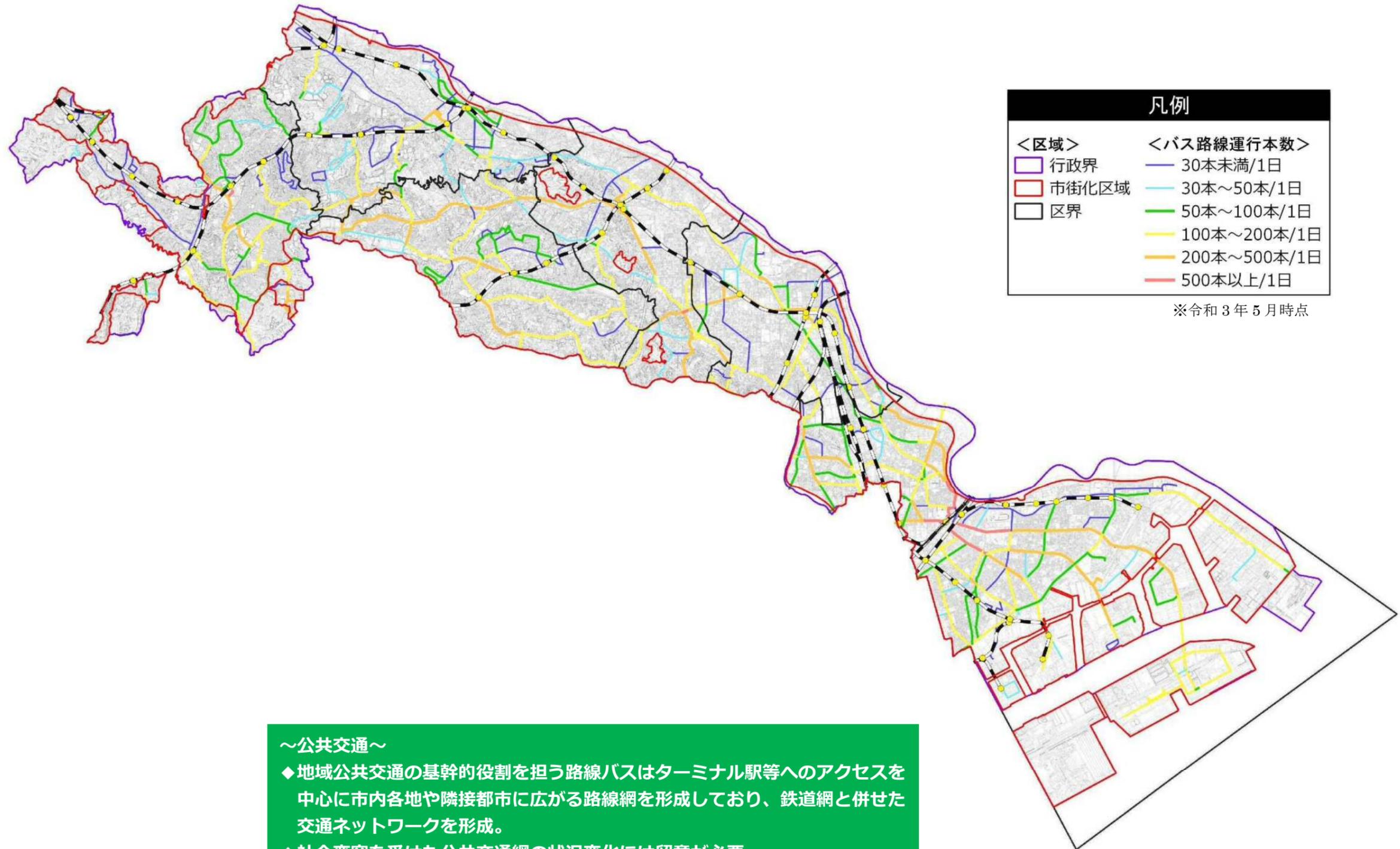
～人口に関するまとめ～

- ◆ 鉄道徒歩圏外のエリアを中心に 2045 年にかけて人口減少が見込まれるエリアがあるが、人口集中地区とされる 40 人/ha 以上の人口密度は概ね保たれる見込み。
- ◆ 一方、老年人口割合は、2045 年にかけて市域の多くで 30%以上となる見込みで、人口構成の変化が見込まれる。

③公共交通



<運行本数別バス路線網図>

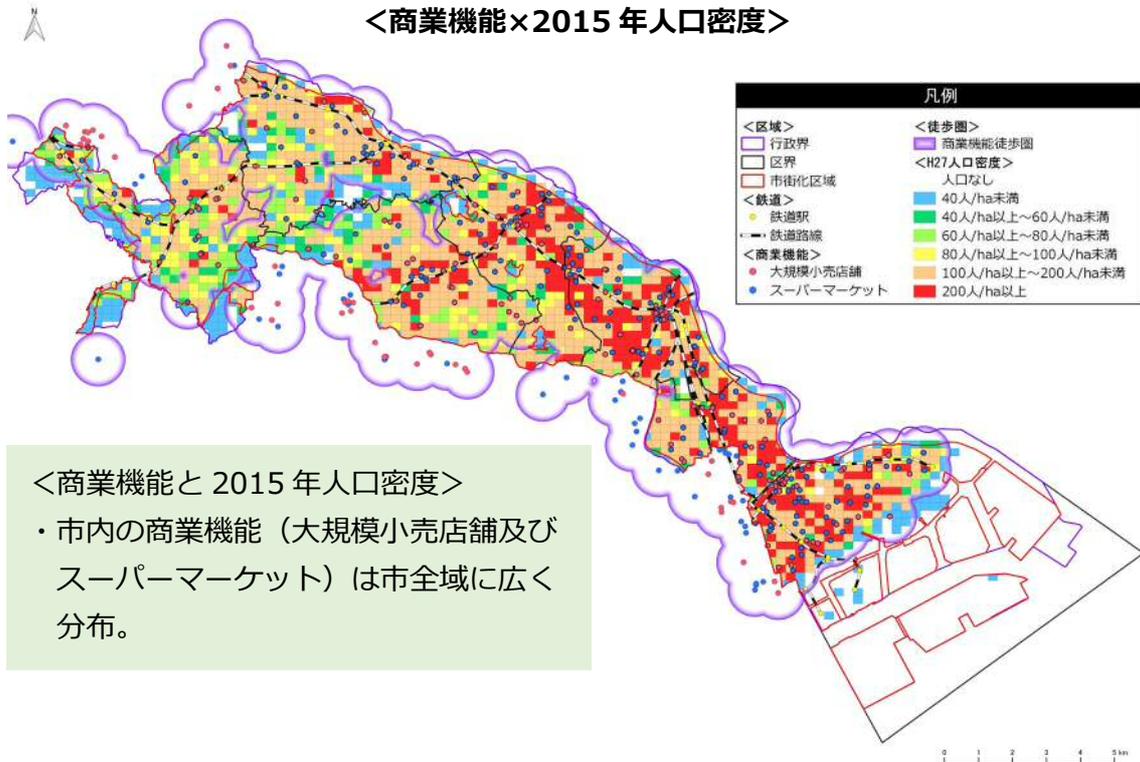


～公共交通～

- ◆ 地域公共交通の基幹的役割を担う路線バスはターミナル駅等へのアクセスを中心に市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成しており、鉄道網と併せた交通ネットワークを形成。
- ◆ 社会変容を受けた公共交通網の状況変化には留意が必要。

④ **主な都市機能**（日常生活の中で身近である商業・医療機能について分析）

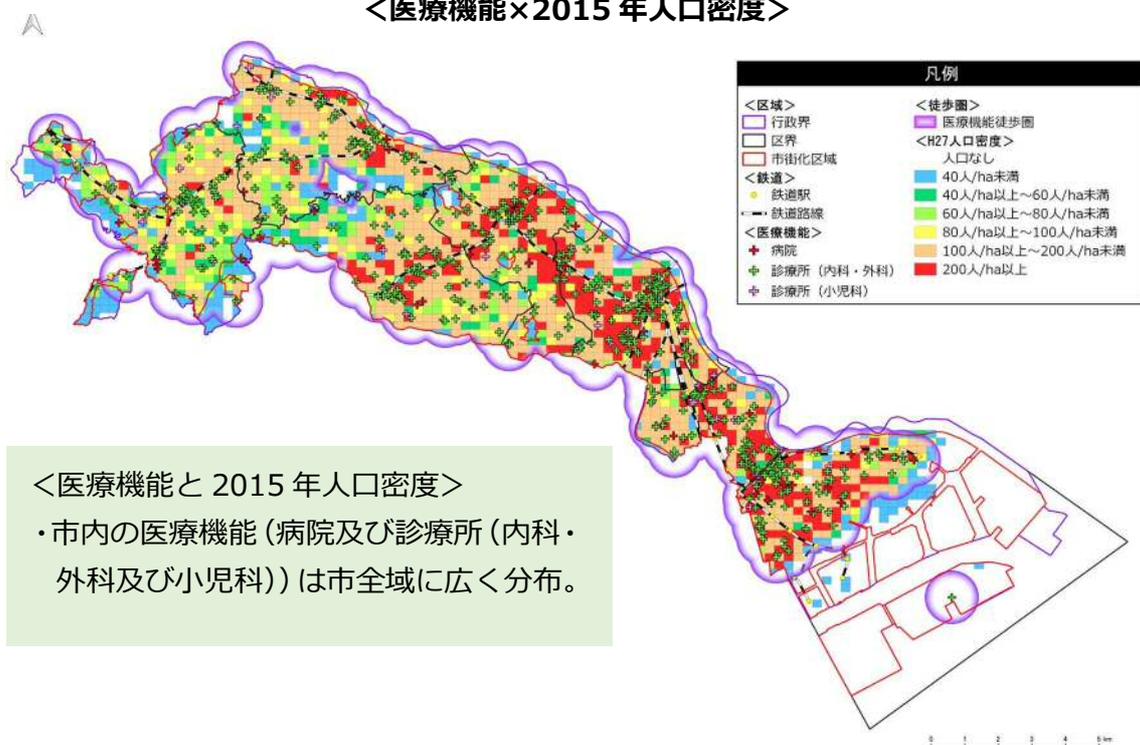
＜商業機能×2015年人口密度＞



＜商業機能と2015年人口密度＞

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

＜医療機能×2015年人口密度＞



＜医療機能と2015年人口密度＞

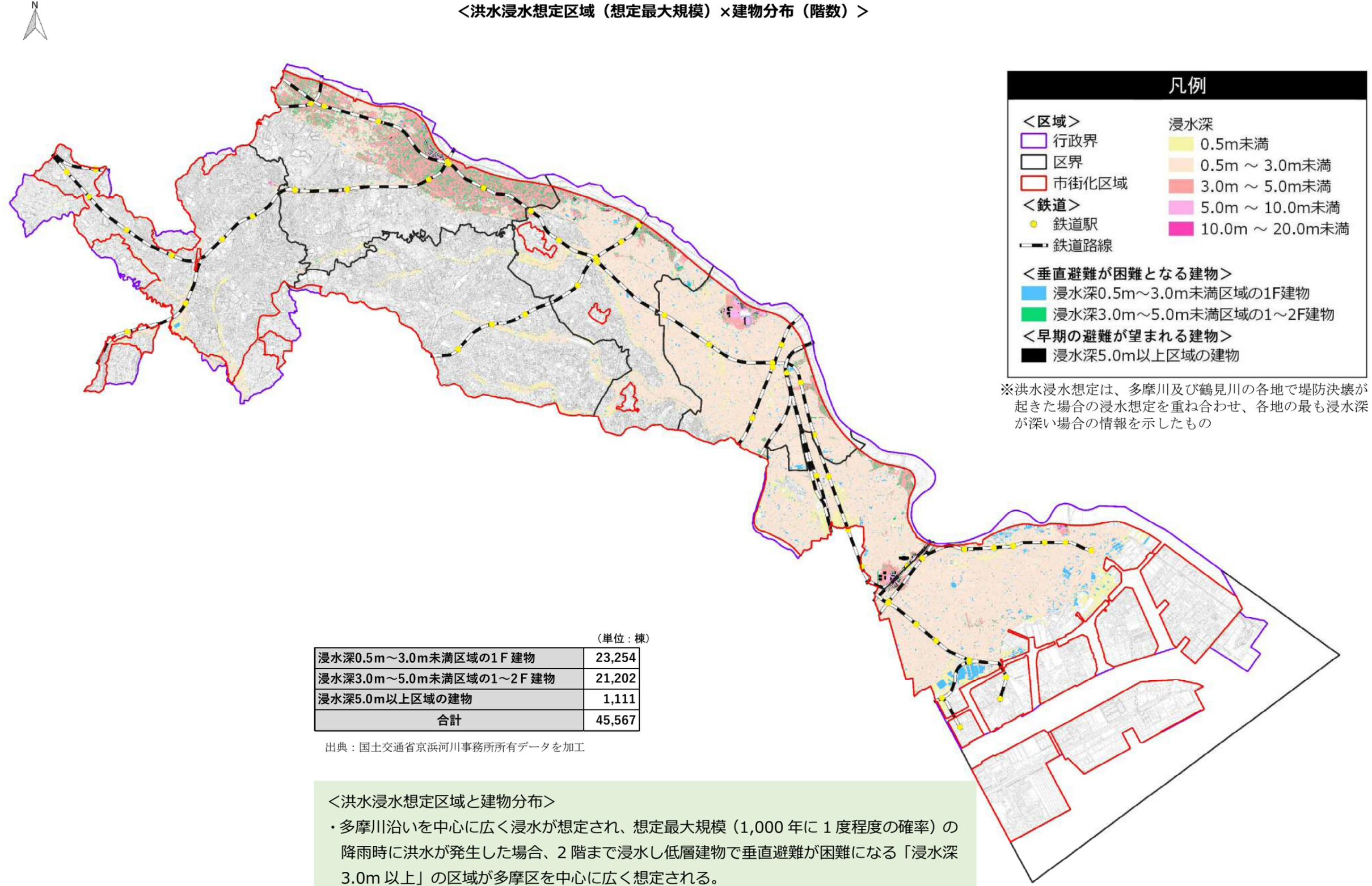
- ・市内の医療機能（病院及び診療所（内科・外科及び小児科））は市全域に広く分布。

～主な都市機能に関するまとめ～

- ◆ 現状では、商業機能及び医療機能は市全域に広く分布。
- ◆ 今後の立地状況の変化には留意が必要。

⑤災害想定（区域によって被害想定が大きく異なる主な自然災害について分析）

＜洪水浸水想定区域（想定最大規模）×建物分布（階数）＞



凡例

＜区域＞

- 行政界
- 区界
- 市街化区域

＜鉄道＞

- 鉄道駅
- 鉄道路線

浸水深

- 0.5m未満
- 0.5m～3.0m未満
- 3.0m～5.0m未満
- 5.0m～10.0m未満
- 10.0m～20.0m未満

＜垂直避難が困難となる建物＞

- 浸水深0.5m～3.0m未満区域の1F建物
- 浸水深3.0m～5.0m未満区域の1～2F建物

＜早期の避難が望まれる建物＞

- 浸水深5.0m以上区域の建物

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

(単位：棟)

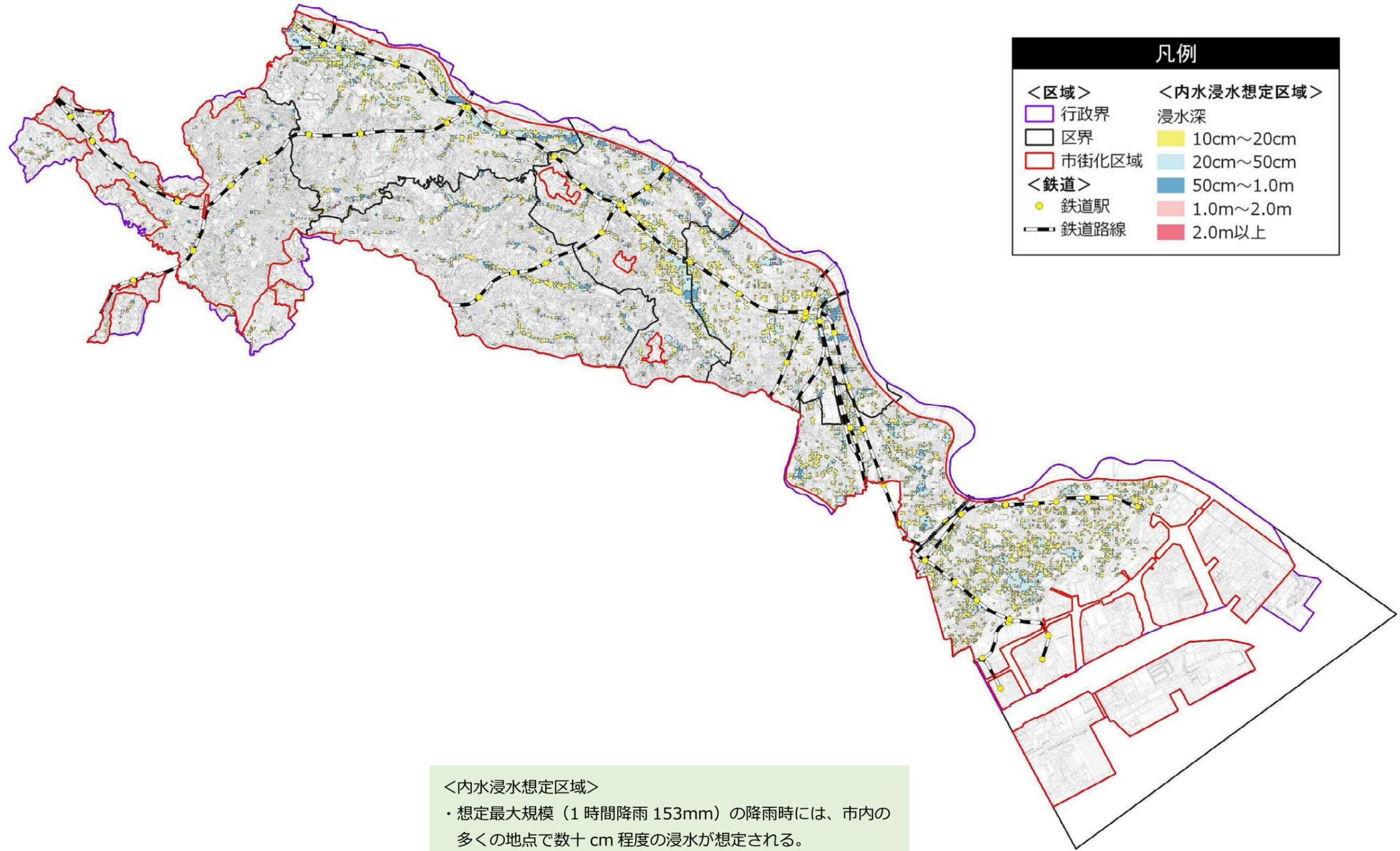
浸水深0.5m～3.0m未満区域の1F建物	23,254
浸水深3.0m～5.0m未満区域の1～2F建物	21,202
浸水深5.0m以上区域の建物	1,111
合計	45,567

出典：国土交通省京浜河川事務所所有データを加工

＜洪水浸水想定区域と建物分布＞

- ・多摩川沿いを中心に広く浸水が想定され、想定最大規模（1,000年に1度程度の確率）の降雨時に洪水が発生した場合、2階まで浸水し低層建物で垂直避難が困難になる「浸水深3.0m以上」の区域が多摩区を中心に広く想定される。

<内水浸水想定区域（想定最大規模）>



凡例	
<区域>	<内水浸水想定区域>
行政界	浸水深
区界	10cm~20cm
市街化区域	20cm~50cm
<鉄道>	50cm~1.0m
● 鉄道駅	1.0m~2.0m
— 鉄道路線	2.0m以上

<内水浸水想定区域>

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

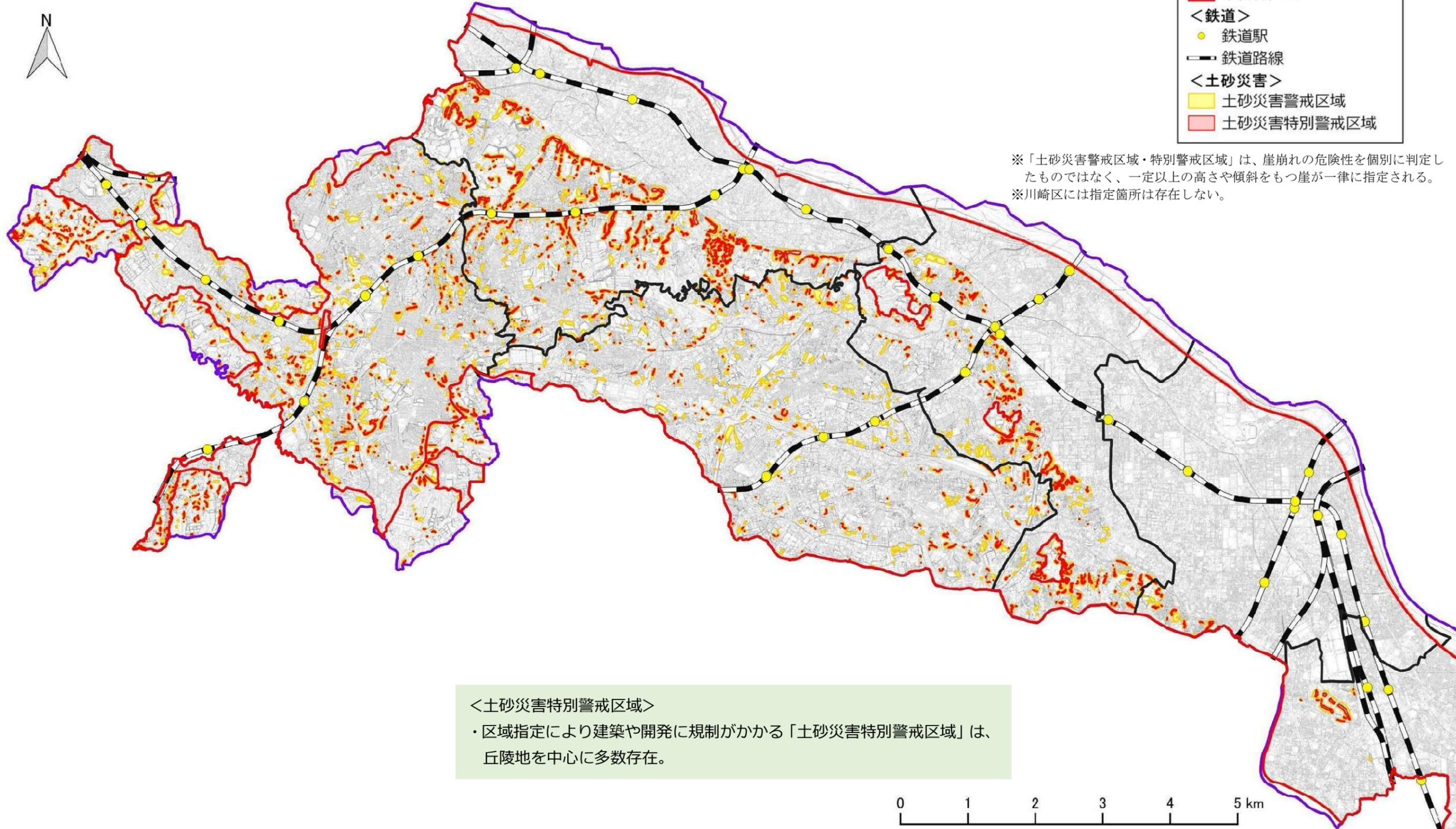


<土砂災害特別警戒区域>

凡例

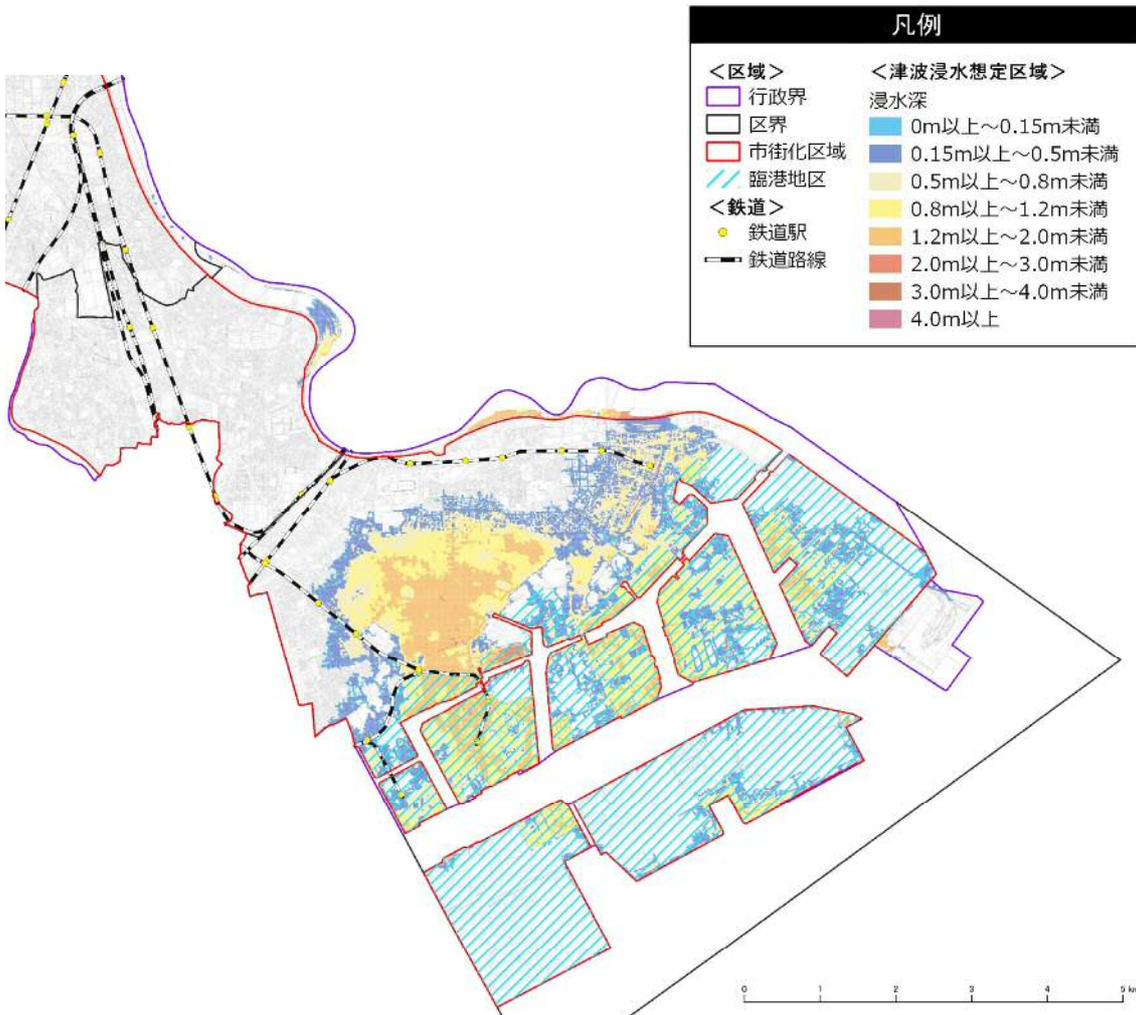
- <区域>
- 行政界
- 区界
- 市街化区域
- <鉄道>
- 鉄道駅
- 鉄道路線
- <土砂災害>
- 土砂災害警戒区域
- 土砂災害特別警戒区域

※「土砂災害警戒区域・特別警戒区域」は、崖崩れの危険性を個別に判定したのではなく、一定以上の高さや傾斜をもつ崖が一律に指定される。
 ※川崎区には指定箇所は存在しない。



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

<津波浸水予測区域>



<津波浸水予測区域>

- ・本市がハザードマップで想定する「慶長型地震（1605年に発生し津波により大きな被害をもたらしたとされるものと同様の地震）」の発生時には、川崎区の広範囲で0.8m～2.0m程度の津波が予測されている。

～主な災害想定に関するまとめ～

- ◆洪水の発生時は、多摩川沿いを中心に広く浸水が想定され、降雨量によっては多くの建物の1階以上が浸水する恐れ。
- ◆丘陵地では、「土砂災害特別警戒区域」が多数存在。
- ◆川崎区では地震の発生時に津波による被害を広く受ける可能性あり。
- ◆市域の多くの地域で、いずれかの自然災害のリスクが存在。

(3) 本市の主な状況

(2) で整理した結果をまとめると下記のとおりになります。

項目	結果
位置・地形	<ul style="list-style-type: none"> ・東京都心と近接し、多摩川沿いの平たん地と、丘陵地で構成。 ・丘陵地は山坂が多い地形で、移動に負担が生じやすいと推察。 ・駅周辺では商業系用途地域、北部では低層住居専用地域を主に設定。
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・2045年にかけては人口集中地区とされる40人/ha以上の人口密度は概ね維持。 ・老年人口割合は増加傾向が続き、2045年にかけて市域の多くで30%を超える見込みで、人口構成が変化する見込み。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル駅等を中心に市内各地や隣接都市に広がるバス路線網が、鉄道網と併せて交通ネットワークを形成。 ・今後の状況の変化には留意が必要。
主な都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・現状では商業施設及び医療機関は市全域に広く分布。 ・今後の状況の変化には留意が必要。
主な災害想定	<ul style="list-style-type: none"> ・市域全体にわたり浸水害または土砂災害の影響の想定あり。

この中で今後のまちづくりや都市計画の検討にあたり特に着目が必要な点としては、次の2つの点が挙げられます。

- ・「人口密度は概ね保たれるが老年人口割合が市全域で増加し人口構成が変化」
= **【高齢化のさらなる進展】**・・・①
- ・「(近年の浸水害や土砂災害等の自然災害の激甚化・頻発化傾向の中で)市域全体にわたって浸水害または土砂災害の影響が想定される」
= **【自然災害リスクの高まり】**・・・②

この2つの点について、さらに次のとおり整理しました。

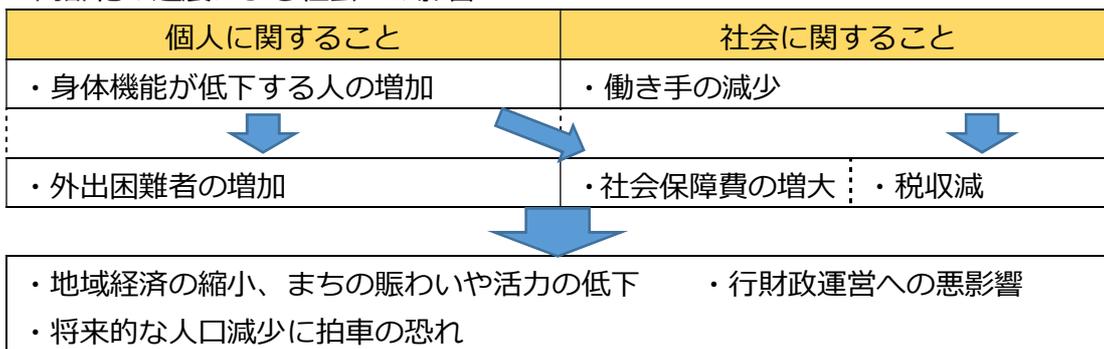
① 高齢化のさらなる進展

- ・高齢者のうち、後期高齢者とされる75歳以上は、一般的に、要介護・要支援認定を受ける割合が上昇し、自動車運転免許の自主返納も増加する一方で歩行に何らかの苦勞を伴う等、移動に支障を感じる方も増加する年代とされ、人々の移動が減少した場合、地域の消費活動の減少等につながる懸念があります。
- ・また、特に高齢化が著しく進展する地域では、居住者の世代交代が円滑に進まなかった場合の影響として、その後に急激な人口減少や空家の増加等が起こり、良好な住環

境の維持が困難になる恐れがあります。

- これらの点は、高齢化による福祉ニーズの増加と併せて、行財政運営やまちの賑わいや活力にも影響を与える恐れがあり、将来を見据え、その対応について早期から検討する必要があります。

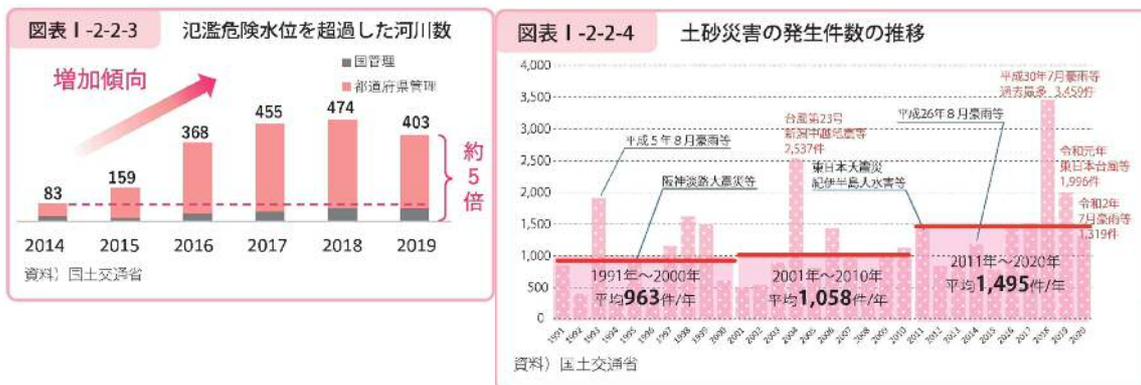
■ 高齢化の進展による社会への影響



② 自然災害リスクの高まり

- 近年、集中豪雨等の増加により甚大な浸水害や土砂災害等の自然災害が日本各地で発生し、本市でも令和元年東日本台風によって被害が発生しており、今後さらに激甚化・頻発化する恐れがあります。
- 本市では、多摩川と鶴見川の2つの、流域が大きく国が管理する一級河川に挟まれていることから、洪水時の浸水想定区域が広範囲にわたっており、一方、丘陵地では山坂の多い地形から土砂災害警戒区域が多数指定されています。
- 自然災害から住民の命を守るという観点から、これまでもさまざまな防災・減災対策を講じてきましたが、浸水害や土砂災害等の自然災害の激甚化・頻発化に対して、分野横断的な連携によりさらなる対応策を講じていく必要があります。

■ 全国自然災害に関する推移（「国土交通白書 2021」より抜粋）



4 「立地適正化計画」の活用

(1) 本市のこれまでの取組

① 高齢化の進展等の将来の人口動向を見据えた持続可能な都市づくり

少子高齢化の進展による影響や将来の人口動向を見据えた地域課題等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、本市の都市計画マスタープランでは、「コンパクトで効率的なまちをめざす」ことを「めざす都市構造」の1つに掲げ、取組を進めています。

この中で、公共交通によるアクセス向上に向けた取組を推進しながら、駅周辺においては、公共公益施設の建替えや大規模な土地利用転換の契機を捉え、公共公益施設の集約や都市機能の誘導を図るとともに、駅から離れた郊外部においては、地域交流の場の形成や多世代が交流できる住環境の整備を推進しています。

また、人口減少や高齢化が進展する地区については、活力の維持に向けた多世代居住の促進等の取組を推進するとしています。

② 自然災害による被害を軽減する取組

地震災害対策として、密集市街地内での耐火性能強化や、旧耐震基準による建築物の耐震化の促進等を進めています。

また、老朽化した擁壁の改修促進や神奈川県と連携した急傾斜地の対応、土砂災害特別警戒区域の指定等の土砂災害対策を進めるとともに、国や県、流域自治体との連携による河川等の整備や、下水道による雨水排水能力の強化等の浸水害対策を進めています。

(2) 今後のまちづくりにおいて特に検討すべき取組

① 高齢化の進展等の将来の人口動向を見据えた持続可能な都市づくり

人口や人口密度については、現時点で大きな減少は見込まれていないものの、長期的な視点で対応の検討が求められる事項として、将来的な高齢化の進展により想定される影響を見据え、誰もがいきいきと安心して暮らせるまちをめざし、まちづくり・都市計画による中長期的な視点を含めた幅広い対応策を議論し、都市の持続性や活力維持を図ることが必要です。

② 激甚化・頻発化する浸水害や土砂災害等の自然災害への持続的な対応

本市では、過去の降雨等の実績を基に、浸水による被害を軽減するための河川整備や下水道施設の整備等を進めてきましたが、近年の気候変動等の影響により、浸水害や土砂災害がさらに激甚化・頻発化する恐れがあることから、市民の生命を守るには、従来

のインフラ整備による防災対策に加え、中長期的なまちづくりや都市計画の視点も併せた総合的な対策により、将来に向けて都市の防災性向上を一層推進することが必要です。

(3) 「立地適正化計画」制度の活用

「立地適正化計画」は、前述のとおり、人口減少や高齢化の進展及び自然災害の激甚化・頻発化による都市の持続性や活力の低下、自然災害リスクの高まり等の課題について、まちづくり・都市計画の視点から解決や緩和、回避を図ることを目的とし、関連施策等を位置付けるものとして規定されているもので、これからの本市のまちづくり・都市計画施策において、必要な視点です。

また、「立地適正化計画」の策定の過程で、関係機関等と連携しながら、都市機能誘導区域や居住誘導区域の範囲、誘導する機能、防災指針の内容や目標とする指標等を検討し取組につなげることが、コンパクトで安全なまちづくりを具体的に進める上で重要です。



このことを踏まえ、本市においては、「立地適正化計画」の策定に向けた本格的な検討に着手します。

「立地適正化計画」は、都市計画の観点で非常に重要な計画となることから、多角的な視点から丁寧に調査・分析を行うとともに、段階的に市民に説明・周知を行いながら、計画策定に向けた検討を進めます。

また、「立地適正化計画」の検討を通じて、都市経営の観点も含めたまちづくりの焦点となる事項について分野横断的かつ継続的に検討・共有し、取り組む体制を構築しながら、SDGs（持続可能な開発目標）の考え方も踏まえ、将来の人口動向や市民の利益、環境負荷等も考慮し、持続可能なまちづくりを目指します。

5 計画の検討における考え方

(1) 基本的な方向性

①計画におけるまちづくりの方向性

本市では、「川崎市総合計画」の基本構想（※策定から30年を展望したもの）において、めざす都市像として「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」を、まちづくりの基本目標として「安心のふるさとづくり」「力強い産業都市づくり」を掲げています。

さらに、「川崎市都市計画マスタープラン」において、これらに即した下記の7つの都市づくりの基本方針を定めています。

<「川崎市都市計画マスタープラン」都市づくりの基本方針>

- (1) 魅力ある都市づくり
- (2) 誰もが暮らしやすい都市・住まいづくり
- (3) 緑と水の豊かな環境に配慮した都市づくり
- (4) 産業の発展を支える都市づくり
- (5) 災害に強い都市づくり
- (6) 市民が主体となる身近な地域づくり
- (7) 人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくり

「立地適正化計画」の策定にあたっては、これらと整合を図るとともに、「持続可能で安全・安心なまちづくり」を目指す計画制度の趣旨を踏まえ、上記のうち特に(1)(2)(5)(7)を重視して検討を行います。

②計画のターゲット（解決を目指す目標）

計画の策定にあたっては、これまでの整理を踏まえ、「将来の人口動向を見据えた持続可能な都市づくり」及び「自然災害の被害軽減」を主な課題として見定めます。

このうち特に、事象が市民の生命に直結する「自然災害の被害軽減」について重点的に検討を行います。

また、「将来の人口動向を見据えた持続可能な都市づくり」については、今後の高齢化の進展により想定される影響や、その顕在化の状況を踏まえながら、中長期的な視点で検討を行います。

なお、計画策定に向けた検討の中で新たにまちづくり・都市計画の視点で対応すべき課題が明らかになった場合は、それらへの対応も含めて検討を行います。

このターゲットの解決に向けて、「魅力」「暮らしやすさ」「防災」「持続可能」をキー

ワードとしながら、計画の具体的な内容の検討を進めていきます。

③効果的な計画の策定

本市は、東京と横浜に挟まれた大都市圏に位置しており、令和 27（2045）年の人口推計においても市域全般で高い人口密度が保たれる見込みとなっています。

計画の策定にあたっては、こうした特徴を踏まえるとともに将来の人口動向も見据えながら、法制度の趣旨を踏まえつつ、一般的な「立地適正化計画」の内容にとらわれずに、柔軟な区域、施策の設定や、長期的な視点による次回以降の計画改定も意識した検討を行い、本市の状況に即した有効な計画の策定を目指します。

また、広域的な視点から、隣接する他都市にまたがる市民の生活行動圏も意識した検討を行います。

④検討手法

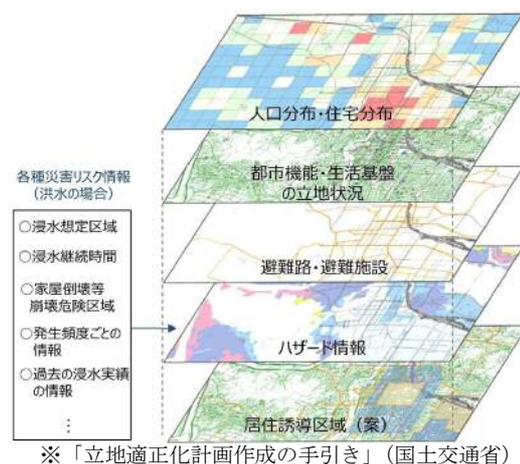
計画の策定にあたっては、「2 本市の状況」で整理したデータに加え、より多くのデータを重ね合わせることによって分析を深掘りし、検討に活用します。

浸水害のリスクについては、構造上・地形上の特徴や、浸水の想定規模・継続時間・頻度・実績等について詳細に分析を行います。

また、将来的に高齢化の進展等の影響が顕著に表れる可能性がある地域の有無や、その状況についても詳細に分析を行います。

なお、検討にあたっては、適宜、有識者や市民の意見聴取を行い、計画に反映します。

■データ重ね合わせイメージ図
ハザード情報と都市の情報の重ね合わせ



⑤市の関連する施策との関係

計画の策定にあたっては、本市「総合計画」をはじめとした関連計画・方針等との関係性を整理しながら、それらに位置付けられた考え方や施策と整合を図り、検討を進めます。

関連計画・方針等の例	
総合計画	総合都市交通計画・地域公共交通計画
住宅基本計画	地域防災計画
地域包括ケア推進ビジョン	資産マネジメント第3期実施方針
流域治水に向けた取組	防災都市づくり基本計画

(2) 計画の主な項目に関する検討の方向性

① 将来都市構造

めざす都市構造については、上位計画・関連計画である「川崎市総合計画」や「川崎市都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（整開保）」、「川崎市都市計画マスタープラン」と整合を図ります。

また、今後、社会経済状況の動向を注視しながら分析の深掘り等も行った上で、本市の将来的な都市構造の検討を行います。



② 居住誘導区域

市域全域にわたって人口密度が高く、今後も同様の傾向が継続すると見込まれる状況を踏まえ、現時点では市街化区域の大部分を居住誘導区域に含めていくことが想定されます。

一方で、全国的に浸水害や土砂災害等の自然災害が激甚化・頻発化していることから、居住の安全確保の視点から、これを踏まえた法改正の趣旨や国の動向も踏まえ、ハザードエリアの状況等、災害リスクについて詳細に分析しながら、具体的な区域の検討を進めます。

<参考：ハザードエリアの例>

洪水浸水想定区域、内水浸水想定区域、土砂災害特別警戒区域（ほか）

<参考：都市再生特別措置法や都市計画運用指針上での位置付けの例>

位置付けの例	エリアの例
都市再生特別措置法で居住誘導区域に「定めない」とされている区域	市街化調整区域、保安林指定区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域 ほか
都市計画運用指針で「総合的に勘案し適当でないと判断される場合は含まないこととすべき」とされている区域	洪水浸水想定区域、津波浸水想定区域、高潮浸水想定区域、土砂災害警戒区域 ほか
都市計画運用指針で「慎重に判断を行うことが望ましい」とされている区域	法令により住宅の建築が制限されている区域（工業専用地域等） ほか

※上記は、法律や国の指針に記載されている内容を例として掲載しているものです。今後、これらを踏まえ、計画策定に向けた検討を進めていきます。

③都市機能誘導区域

「都市機能誘導区域」の設定にあたっては、現状の都市構造を基本に、効率的で持続可能な都市経営を考慮しながら、検討を進めます。

各都市機能誘導区域における誘導施設については、総合計画や都市計画マスタープラン等での位置付けと整合を図りながら、各区域の特性等に応じた設定に向けた検討を行います。

<参考：総合計画における拠点地区の位置付け>

広域拠点	川崎駅周辺地区、小杉駅周辺地区、新百合ヶ丘駅周辺地区
地域生活拠点	新川崎・鹿島田駅周辺地区、溝口駅周辺地区、鷺沼・宮前平駅周辺地区、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区
臨空・臨海都市拠点	殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域

④各誘導区域への誘導施策

「立地適正化計画」制度の「建物の建替え更新サイクル等を踏まえた長期的な視点で、緩やかに誘導を行う」との趣旨や、市域全域にわたって人口密度が高く、主要な都市機能も広く分布している本市の特性を踏まえ、誘導区域外から区域内への早急な移転促進等ではなく、都市計画（用途地域等）や国支援施策の活用を中心とした長期的な視点での誘導により、将来的な暮らしやすさの向上を目指す視点で検討を行います。

併せて、身近な地域に必要な機能とその誘導のあり方や、誘導区域外のあり方等について整理します。

⑤ 防災指針

気候変動の影響により近年特に発生リスクが高まっている土砂災害及び浸水害を中心に、既存の施策を含む各種防災・避難対策等を整理し、指針に位置付ける防災・減災対策を検討します。

このうち、浸水害については拠点駅周辺も含めて広範囲に被害が及ぶ恐れがあるため、リスクのより詳細な分析を進めながら、居住誘導区域での住宅・住民向けの対策と併せて都市機能誘導区域で求められる防災・減災対策についても整理・検討します。

6 取組スケジュール

令和 4（2022）年度から計画内容について本格的に検討を開始し、令和 6（2024）年度内の策定を目指します。

また、その間、本計画の市民生活への影響を考慮し、検討の進捗の状況に応じて段階的に市民説明等を行ってまいります。

