

川崎市立地適正化計画（素案）

～ 持続可能で安全・安心なまちづくり ～

令和7年〇月

川 崎 市

目次

第1章 計画策定の趣旨	1
1 計画制度の概要	1
2 計画策定の目的	1
3 計画の位置づけ	2
第2章 まちの現状・課題	5
1 本市の現状	5
2 本市の現状を踏まえた課題	28
3 都市づくりを取り巻く環境の変化	30
第3章 立地適正化の基本方針	34
1 「川崎市都市計画マスタープラン」における都市づくりの基本理念	34
2 基本方針の設定	35
3 めざすべき都市の骨格構造	36
第4章 居住促進	38
1 居住誘導区域（居住促進区域）の基本的な考え方	38
2 居住促進区域の設定	42
3 居住促進区域	44
4 居住促進に係る施策	45
第5章 都市機能誘導	50
1 都市機能誘導区域・誘導施設の基本的な考え方	50
2 都市機能誘導区域・誘導施設の設定	52
3 都市機能誘導区域	54
4 誘導施設	55
5 都市機能誘導に係る施策	57

第6章 防災指針	60
1 防災指針の基本的な考え方	60
2 防災・減災	62
3 復興	106
4 防災指針に係る施策	123
第7章 届出制度	128
1 都市再生特別措置法に定める届出制度	128
2 防災指針に定める届出	130
第8章 目標値・進行管理	132
1 目標値	132
2 進行管理	134
資料編	135

第 1 章 計画策定の趣旨

1 計画制度の概要

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、市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めざす制度として、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づけられました。

2 計画策定の目的

本市では、平成 29（2017）年 3 月に改定した「川崎市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）年から令和 3（2021）年に改定を行った「川崎市都市計画マスタープラン区別構想」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 つに人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくりを位置づけ、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などを進めてきたところです。

東京都と横浜市という大都市に隣接する本市の人口は、これまで増加傾向にありましたが、令和 12（2030）年以降は減少に転じるとともに、高齢化率は一貫して上昇することが見込まれていることから、将来的な人口減少や少子高齢化の更なる進展が懸念されます。

さらに、令和元年東日本台風をはじめとした近年の浸水害や土砂災害など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より一層求められています。

そのため、「川崎市都市計画マスタープラン」で示す土地利用や都市構造の考え方に基づき、居住機能や都市機能を誘導する区域、誘導施策及び防災・減災対策の取組を位置づけることで、「市民等と行政の協働による持続可能かつ安全・安心なまちづくり」をめざすため、立地適正化計画を策定することとしました。

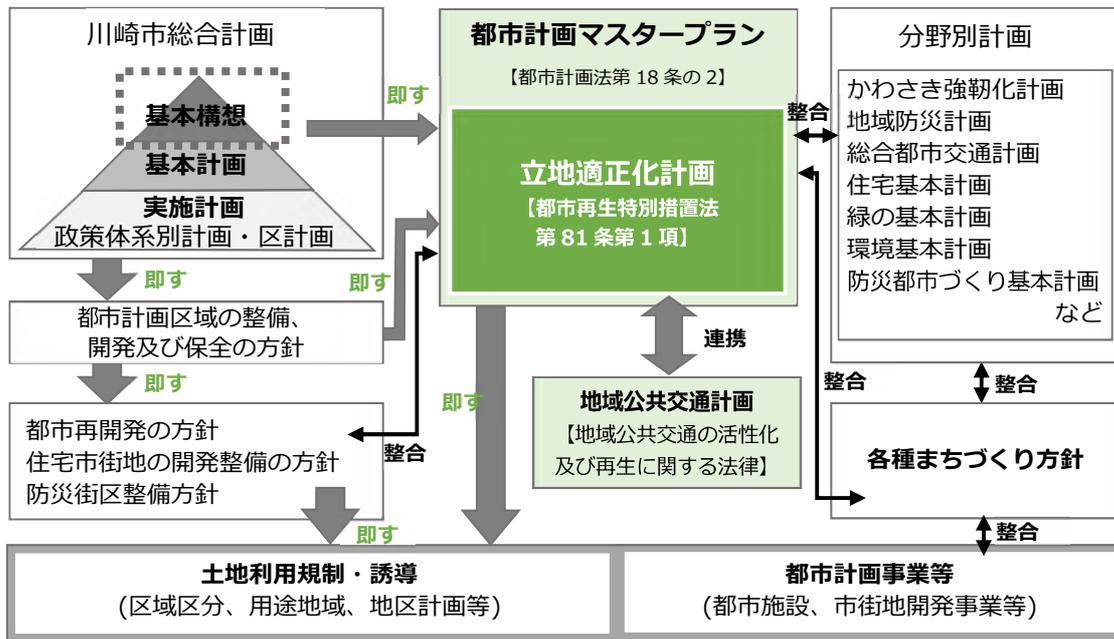
3 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 82 条により都市計画マスタープランの一部として位置づけられています。

また、「川崎市総合計画」や「川崎都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を踏まえるとともに、関連する分野の計画と整合を図ります。

<計画体系>



(2) 計画の対象範囲

対象範囲は都市計画区域であり、本市では市域全域にあたります。

(3) 計画期間

概ね 20 年を計画期間とします。計画策定後は、概ね 5 年ごとに評価を行い必要に応じて計画の見直しなどを行います。

(4) 計画の構成

第1章 計画策定の趣旨	本計画の策定の背景や位置づけ、計画期間、構成等を示します。
第2章 まちの現状・課題	本市の現状及び課題を示します。
第3章 立地適正化の基本方針	本計画の基本方針、めざすべき都市の骨格構造のイメージを示します。
第4章 居住促進	居住促進の基本的な考え方、居住促進区域及び施策を示します。
第5章 都市機能誘導	都市機能誘導の基本的な考え方、都市機能誘導区域・誘導施設及び施策を示します。
第6章 防災指針	防災指針の基本的な考え方、防災・減災における災害リスクの低減・回避に必要な取組方針、復興の事前準備の整理及び施策を示します。
第7章 届出制度	都市再生特別措置法に定める届出制度、防災指針に定める届出を示します。
第8章 目標値・進行管理	本計画の達成状況を把握する目標値の設定、本計画の見直し等の進行管理の考え方を示します。

(5) 計画を構成する主な項目の概要

① 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居住誘導区域に含めないこととされています。

② 都市機能誘導区域

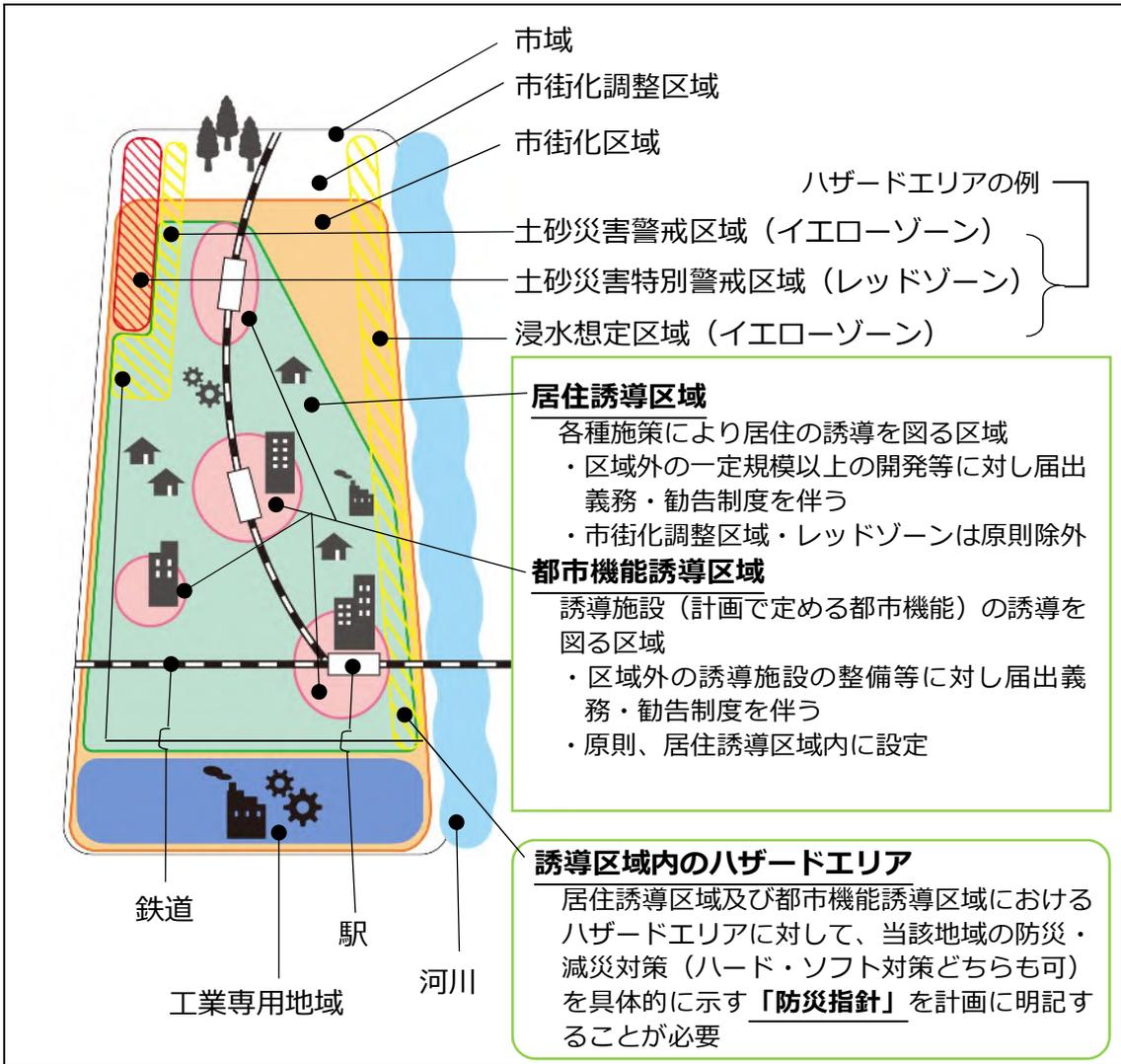
都市機能誘導区域は、日常生活に必要な都市機能（公共施設・商業施設・医療機関等）の立地を誘導し、持続的なサービス提供を図る区域として規定されています。

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づける必要があります。

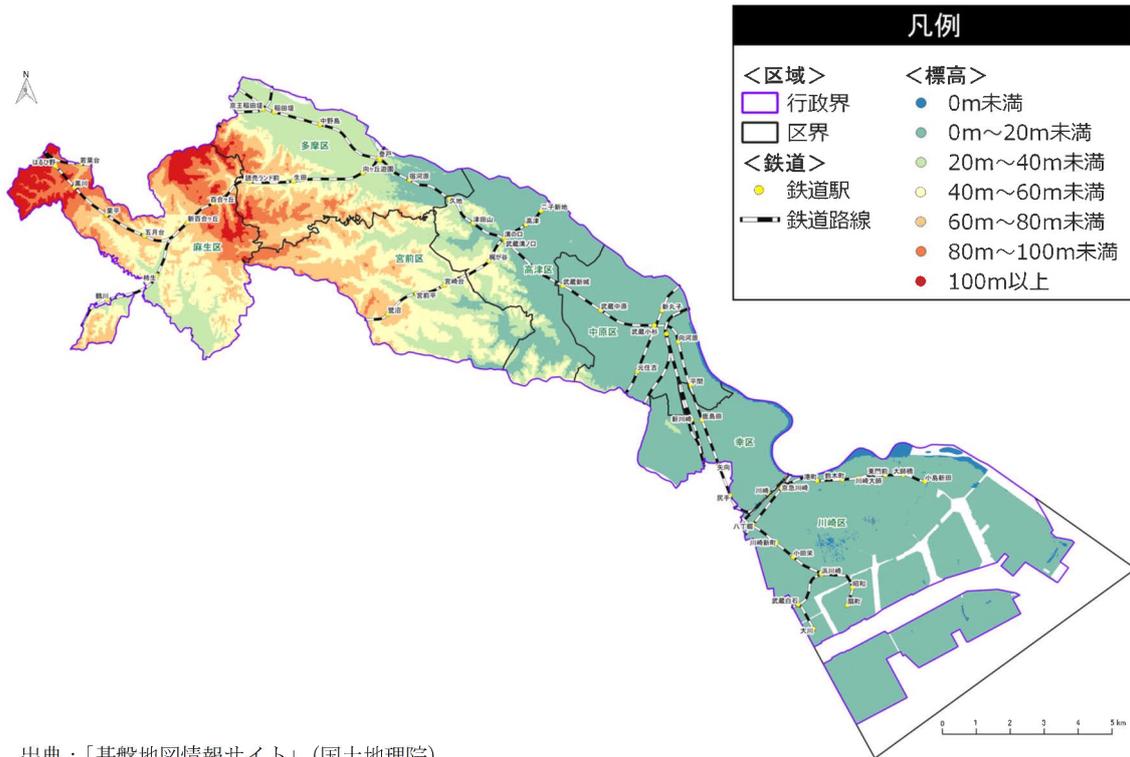
③ 防災指針

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づけるものとして規定されています。

＜「立地適正化計画」における区域等イメージ＞



<地形>



<地形>

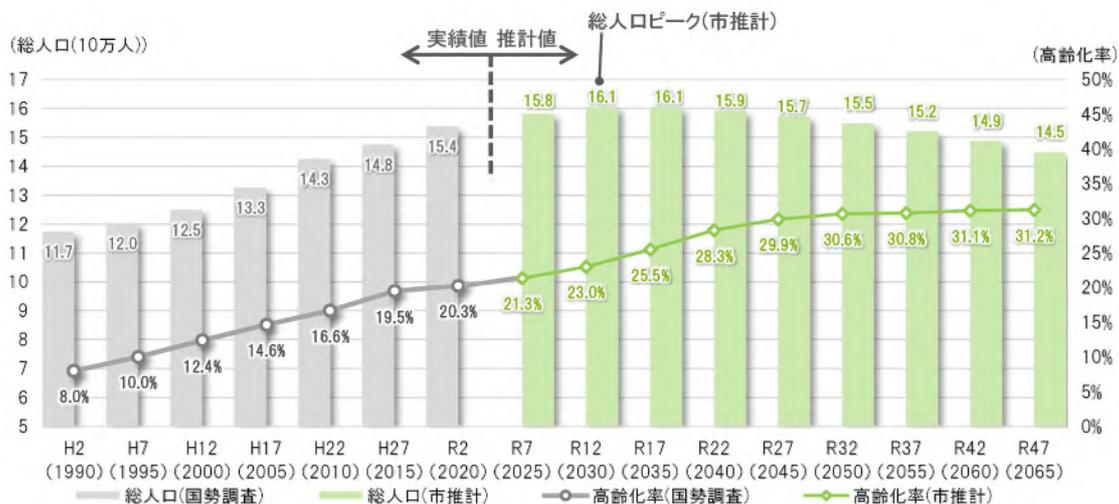
- ・市域は、臨海部の埋立地、多摩川沿いから東京湾にかけての平坦な低地、麻生区・多摩区・宮前区と高津区の一部にかけての丘陵地で構成されています。
- ・丘陵地では、谷戸が入り組んだ山坂の多い地形が広がっており、平坦な低地に比べ、移動に負担が生じやすくなっています。

～位置・地形に関するまとめ～

- ◆東京都心や横浜市等と近接し、近隣都市拠点との公共交通や都市機能等の利便性が高い状況です。
- ◆北部の丘陵地では山坂が多く、特に多摩区や麻生区等では標高が高く高低差が大きいため、徒歩や自転車での移動に負担が生じやすくなっています。

(2) 人口

<将来人口推計（市独自推計）>



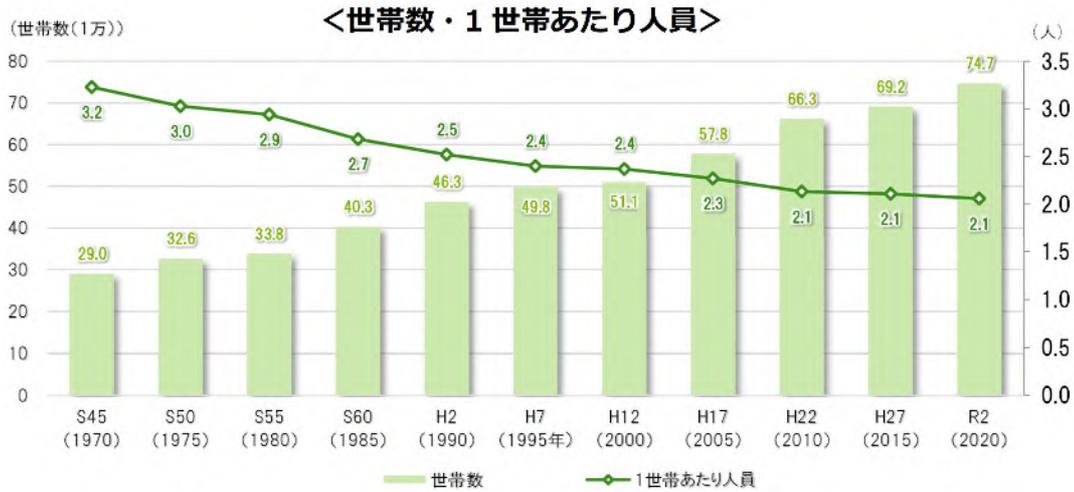
出典：「川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計（更新版）」（令和4（2022）年2月）をもとに作成

<将来人口推計>

- ・総人口は、令和12（2030）年頃にピークを迎え、令和27（2045）年以降の減少が顕著となっています。
- ・高齢化率は、一貫して上昇傾向にあり、令和27（2045）年に約30%に到達する見込みです。

※将来人口推計に関する考え方

- ・「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」とされていますが、国立社会保障・人口問題研究所が公表している値と本市独自の将来人口推計の値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、国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来人口推計を考慮しながら、本市独自の将来人口推計の値を基に分析を行います。

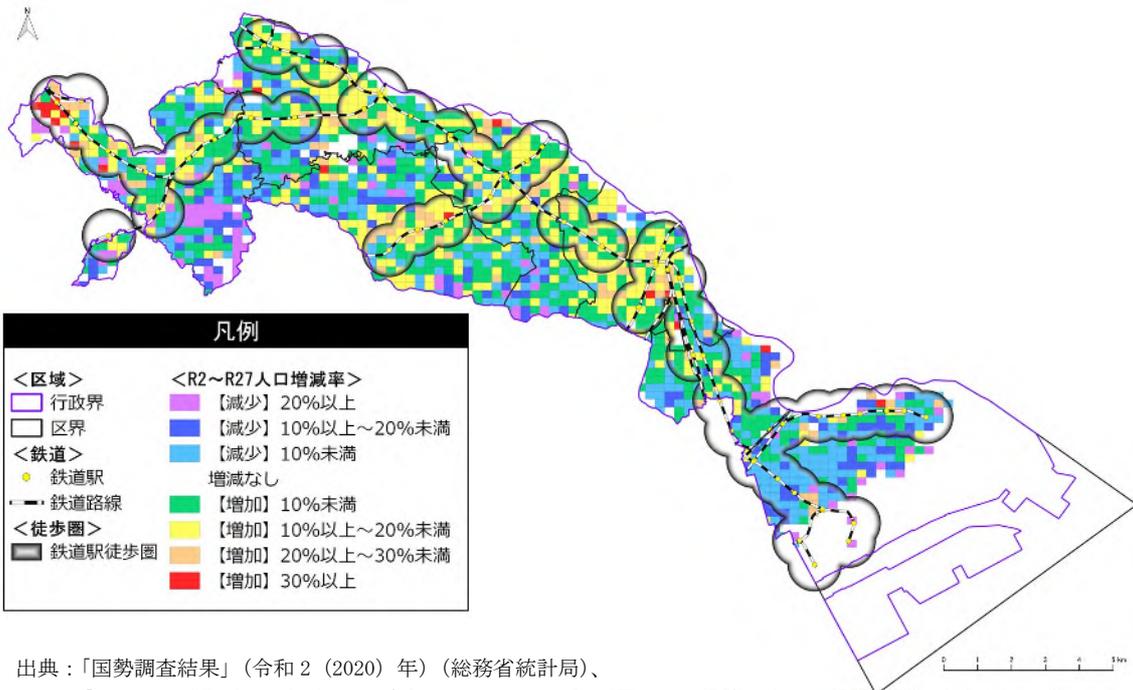


出典：「国勢調査結果」(昭和45(1970)年～令和2(2020)年)(総務省統計局)をもとに作成

＜世帯数・1世帯あたり人員＞

- ・世帯数は、一貫して増加傾向にあるが、1世帯あたり人員は減少傾向にあります。

＜令和2(2020)年～令和27(2045)年人口増減率×駅徒歩圏(半径800m)＞



出典：「国勢調査結果」(令和2(2020)年)(総務省統計局)、

「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計(国立社会保障・人口問題研究所)をもとに作成

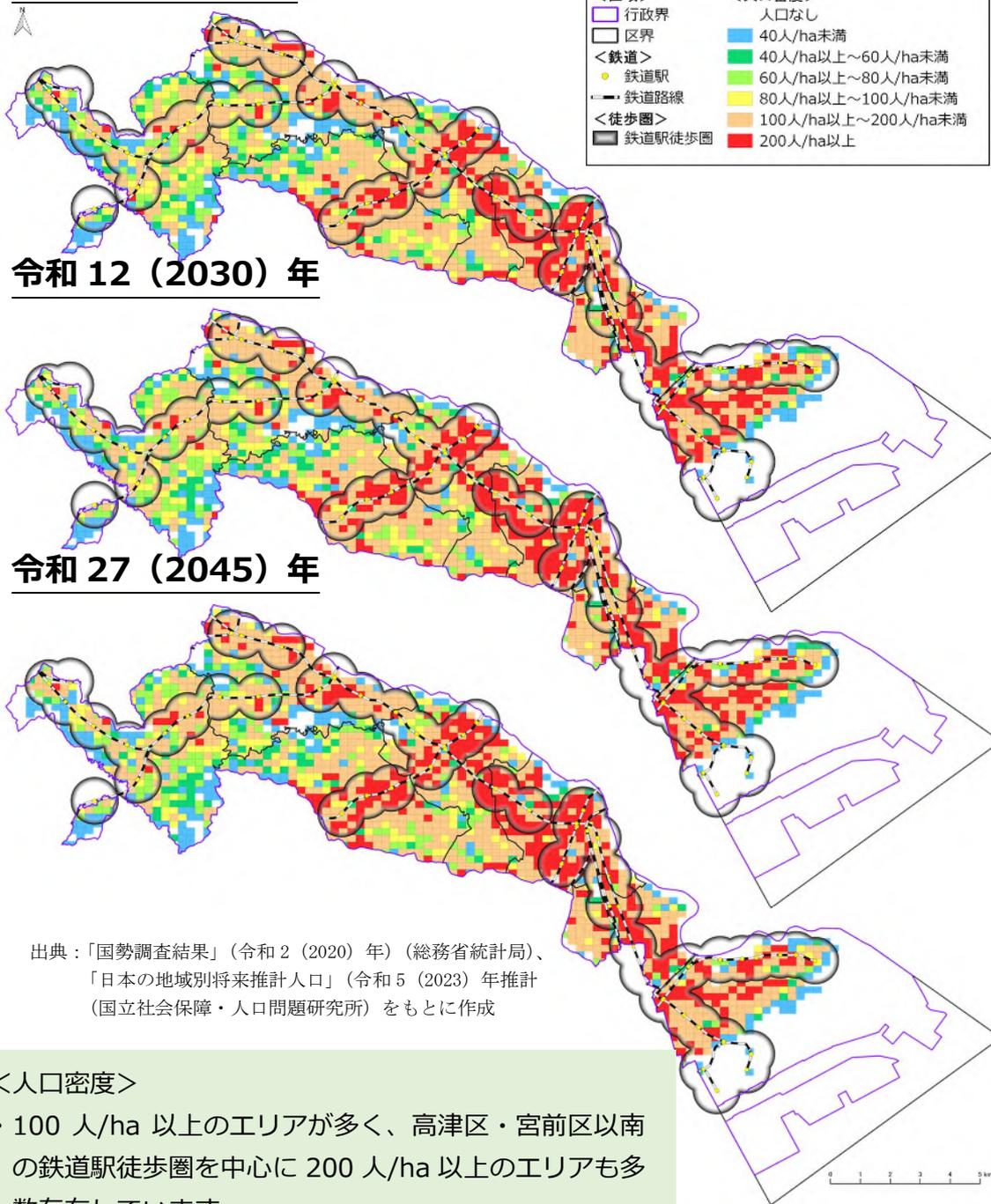
※行政区界をまたぐ人口メッシュデータは、隣接市の人口動向も考慮されているため、本市の人口動向と一致しない場合があります。

＜令和2(2020)年～令和27(2045)年人口増減率＞

- ・中原区以北の鉄道駅徒歩圏を中心に増加が見込まれています。
- ・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ます
- ・特に麻生区南部の鉄道駅徒歩圏外のエリアで20%前後の減少が見込まれています。

＜令和 2（2020）年～令和 27（2045）年人口密度×駅徒歩圏（半径 800m）＞

令和 2（2020）年



令和 12（2030）年

令和 27（2045）年

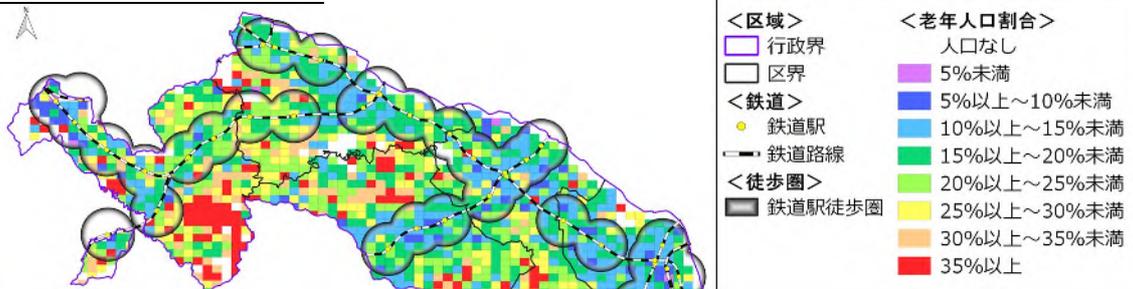
出典：「国勢調査結果」（令和 2（2020）年）（総務省統計局）、
「日本の地域別将来推計人口」（令和 5（2023）年推計
（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに作成

＜人口密度＞

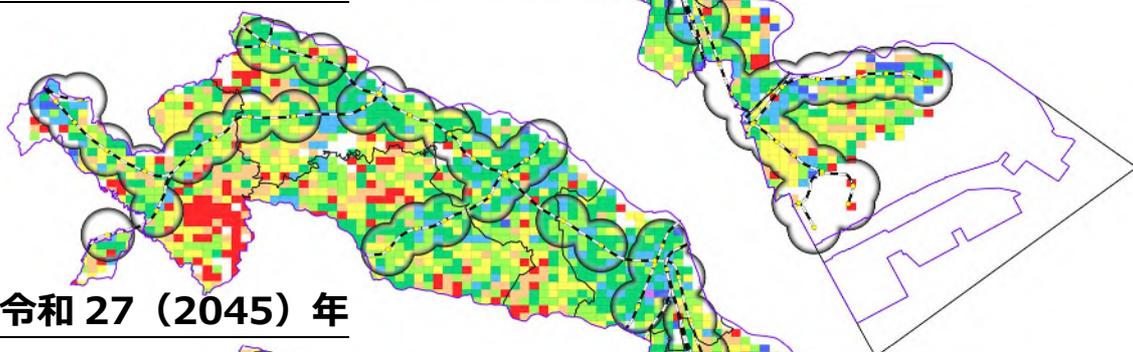
- ・ 100 人/ha 以上のエリアが多く、高津区・宮前区以南の鉄道駅徒歩圏を中心に 200 人/ha 以上のエリアも多数存在しています。
- ・ 人口集中地区の基準である 40 人/ha を下回るエリアは、ほとんどが市街化調整区域や臨海部の埋立地、大規模公園・緑地等の居住地でないエリアとなっています。
- ・ 令和 27(2045)年にかけても、人口密度の傾向の変化や人口密度が大きく低下する地域は見られていません。

<令和 2(2020)~令和 27(2045)年老年（65 歳以上）人口割合×駅徒歩圏（半径 800m）>

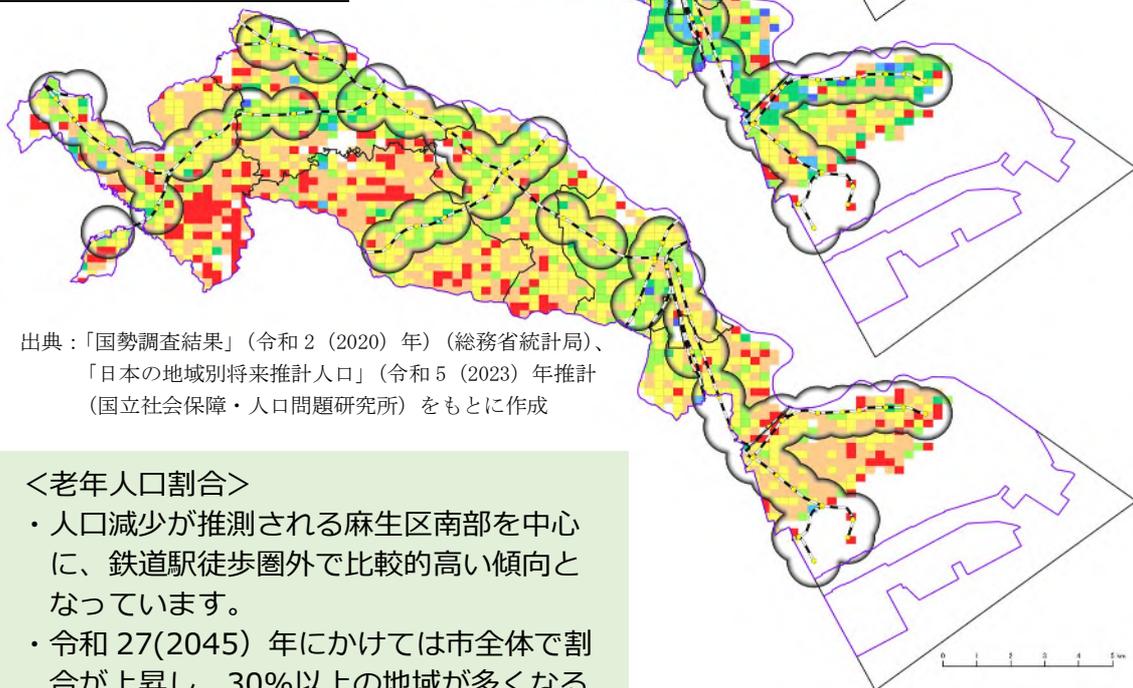
令和 2（2020）年



令和 12（2030）年



令和 27（2045）年

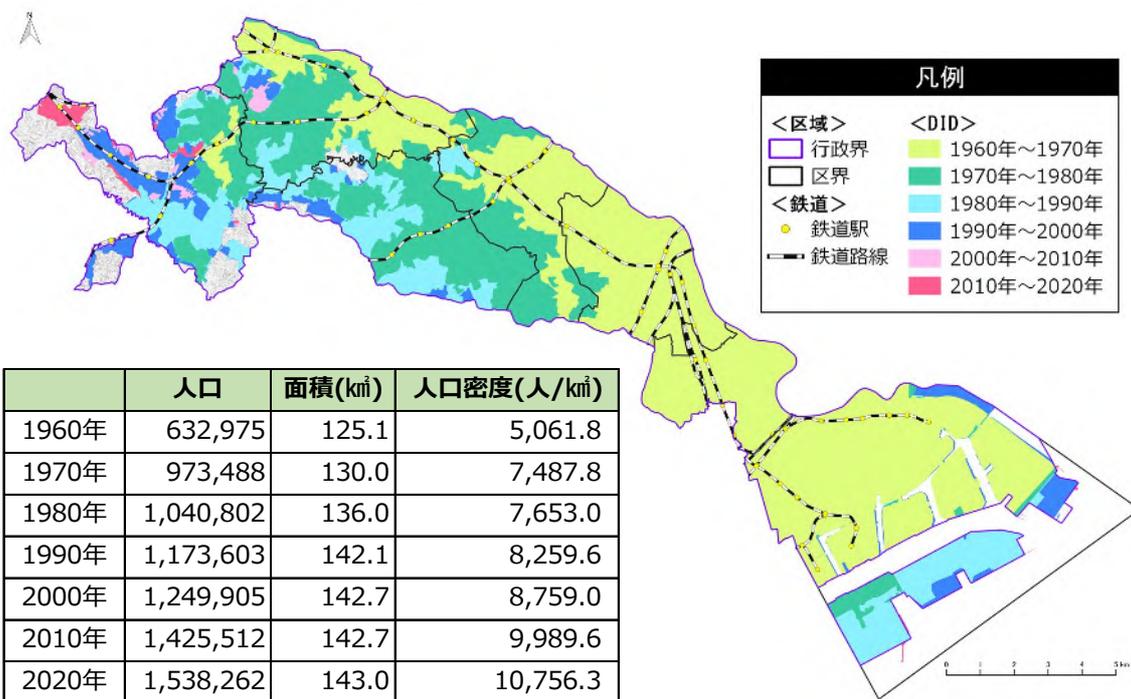


出典：「国勢調査結果」（令和 2（2020）年）（総務省統計局）、
「日本の地域別将来推計人口」（令和 5（2023）年推計
（国立社会保障・人口問題研究所）をもとに作成

<老年人口割合>

- ・人口減少が推測される麻生区南部を中心に、鉄道駅徒歩圏外で比較的高い傾向となっています。
- ・令和 27(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です。

<DID (人口集中地区) 変遷概略図>



出典：「国勢調査結果」(昭和 35 (1960) 年～令和 2 (2020) 年) (総務省統計局)、
「国土数値情報」をもとに作成

※人口集中地区とは、市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km² (40 人/ha) 以上の基本単
位区がお互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区のこと。

<DID>

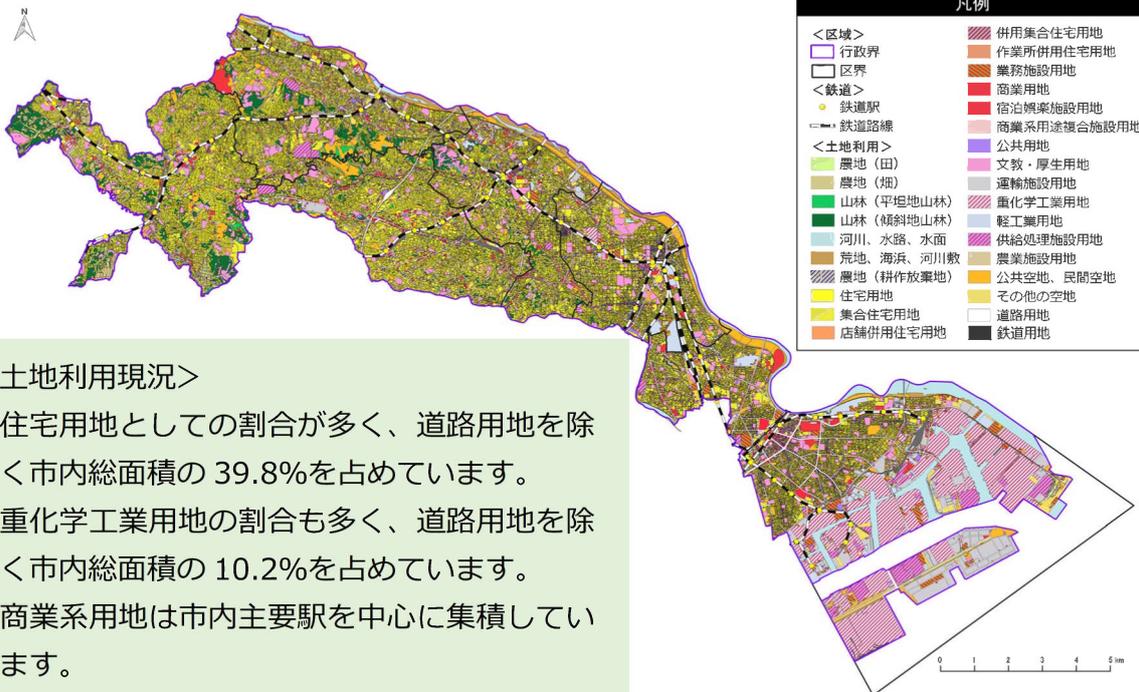
- ・川崎区や幸区などの市南部を起点として、人口の拡大とともに、市北部へと DID 区域が拡大していますが、面積は平成 2 (1990) 年以降ほぼ横ばいとなっています。
- ・DID 区域の人口密度は平成 27 (2015) 年がピークとなっていますが、昭和 45 (1970) 年は 2 番目に高い値となっています。

～人口に関するまとめ～

- ◆総人口は、令和 12 (2030) 年頃にピークをむかえ、令和 27 (2045) 年以降は減少率が大きくなる見込みです。
- ◆世帯数は増加、1 世帯あたり人員は減少の傾向が継続しています。
- ◆人口密度は鉄道駅を中心に 100 人/ha のエリアが多くみられ、令和 27 (2045) 年においても大きく変化しない見込みです。
- ◆一方、老年人口割合は、令和 27 (2045) 年にかけて市域の多くで 30% 以上となるなど、人口構成が変化する見込みです。
- ◆DID 区域の面積は平成 2 (1990) 年以降ほぼ横ばいですが、人口密度は増加傾向となっています。

(3) 土地利用

<土地利用現況>

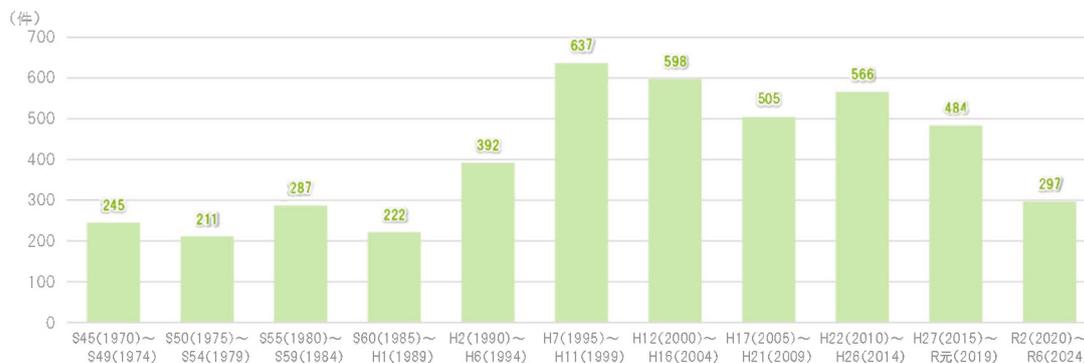


<土地利用現況>

- ・住宅用地としての割合が多く、道路用を除く市内総面積の39.8%を占めています。
- ・重化学工業用地の割合も多く、道路用を除く市内総面積の10.2%を占めています。
- ・商業系用地は市内主要駅を中心に集積しています。

出典：「都市計画基礎調査」(令和2(2020)年)

<開発許可>



出典：川崎市資料

<開発許可>

- ・本市における開発許可件数は、平成7(1995)年から平成11(1999)年における637件がピークとなっています。
- ・平成11(1999)年から令和元(2019)年にかけて、500件前後で推移しましたが、令和2(2020)年から令和6(2024)年には297件と大幅に減少しています。(令和6(2024)年は5月20日時点までの件数)

<空き地（屋外利用地）>



出典：「都市計画基礎調査」（令和 2（2020）年）

<空き地（屋外利用地）>

- ・市全域に点在している状況です。

<空家>



出典：「第 2 期川崎市空家等対策計画」（令和 4（2022）年 3 月）をもとに作成

<空家>

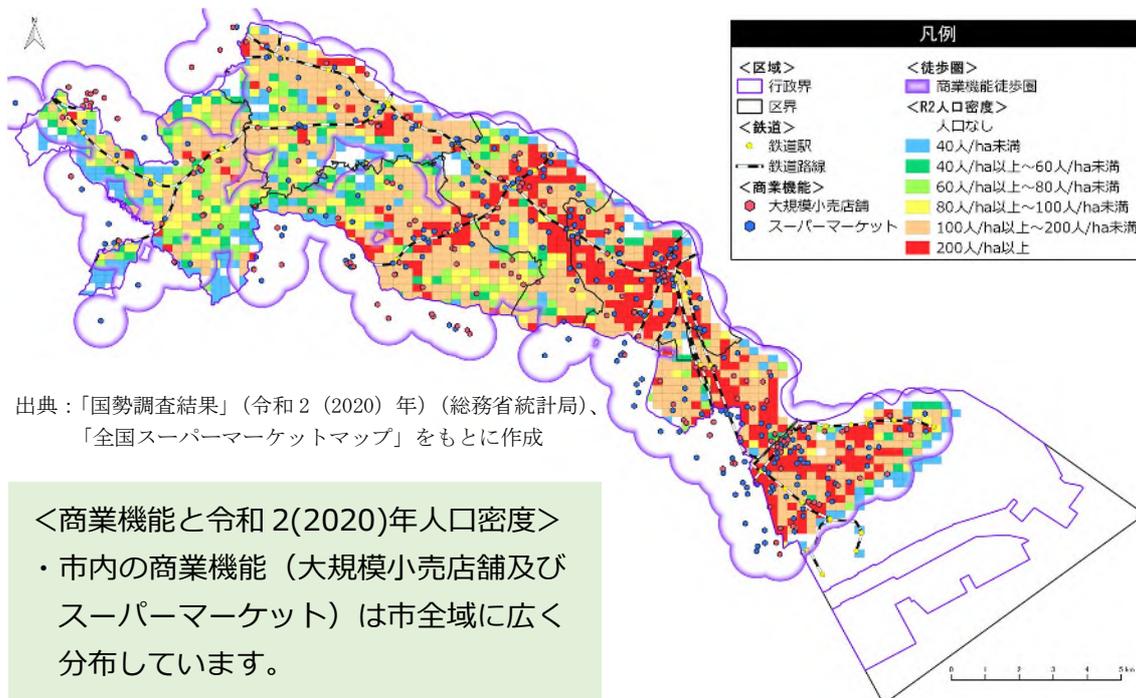
- ・全国的に空家率が上昇傾向にある中、本市の空家率はほぼ横ばいとなっています。
- ・一方空家総数は、平成 30（2018）年に減少していますが、平成 10（1998）年から平成 30（2018）年の 20 年で約 14,000 戸（1.24 倍）増加しています。

～土地利用に関するまとめ～

- ◆土地利用割合は、住宅用地が多くを占めていますが、重化学工業用地の割合の多さも顕著となっています。
- ◆直近 5 年間での開発許可件数は減少傾向となっています。
- ◆空き地は市全域に点在しており、空家率はほぼ横ばいの状況です。

(4) 主な都市機能

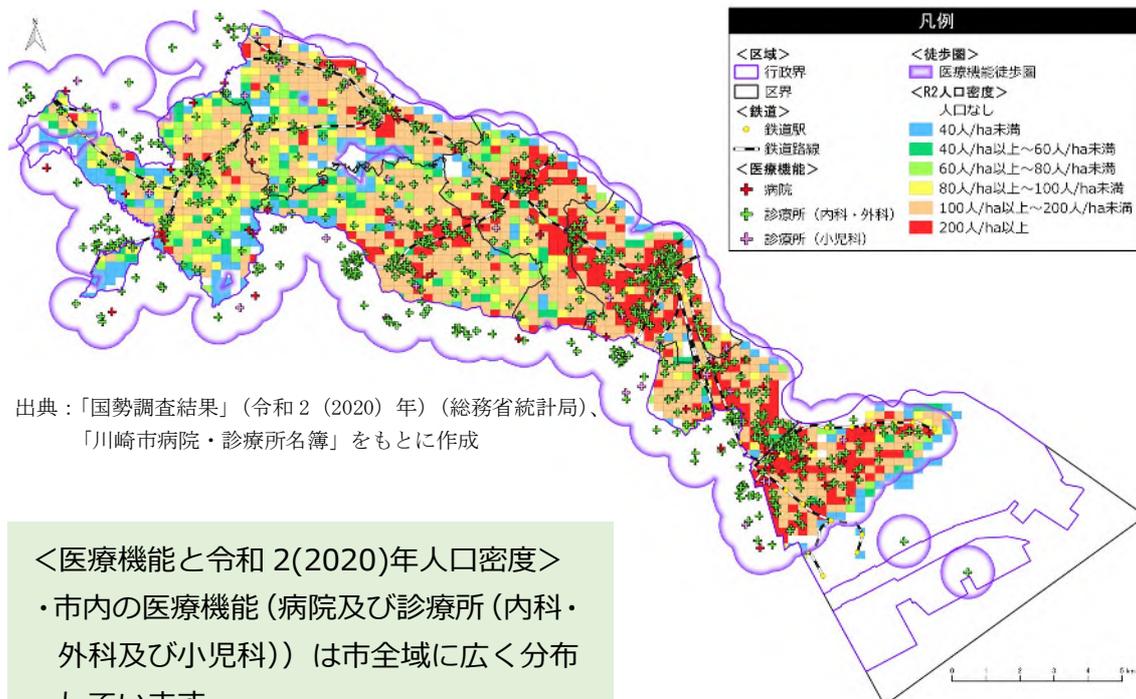
<商業機能×令和2(2020)年人口密度>



<商業機能と令和2(2020)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しています。

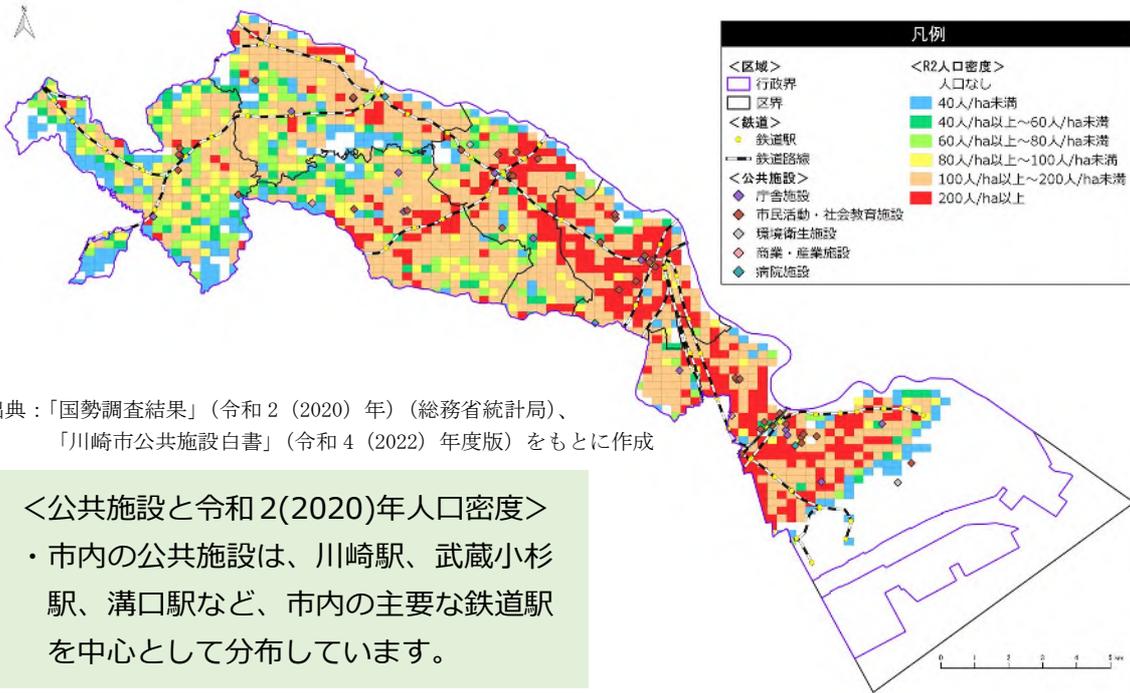
<医療機能×令和2(2020)年人口密度>



<医療機能と令和2(2020)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しています。

<公共施設×令和 2(2020)年人口密度>

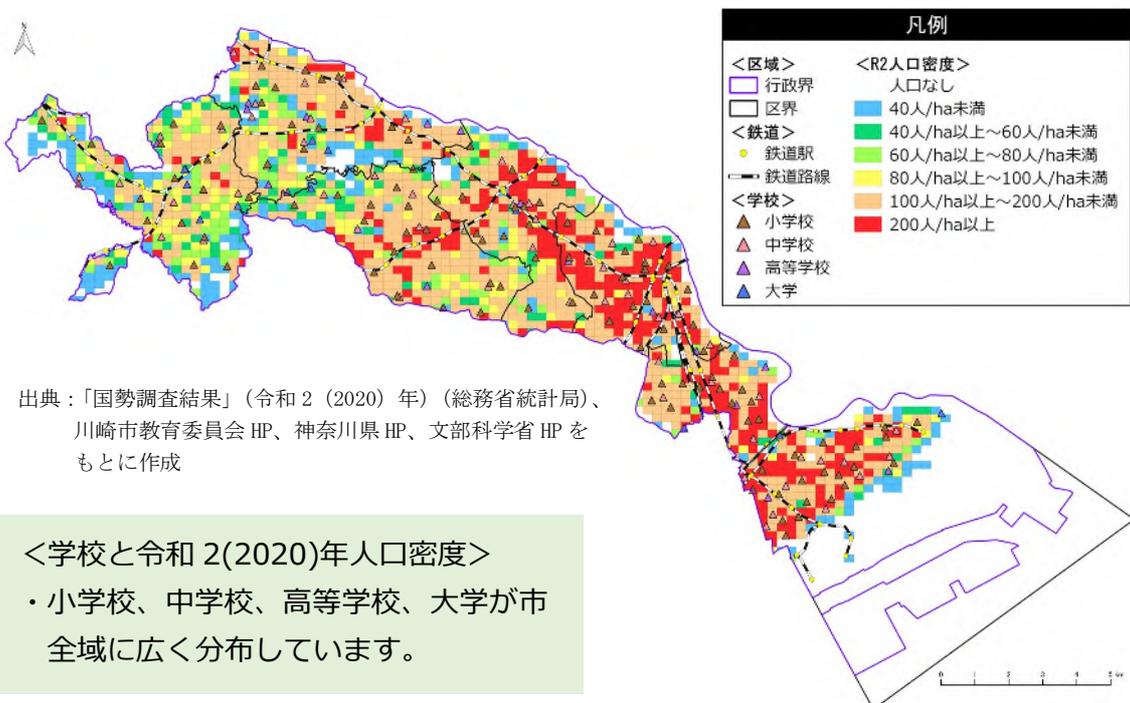


出典：「国勢調査結果」（令和 2（2020）年）（総務省統計局）、
「川崎市公共施設白書」（令和 4（2022）年度版）をもとに作成

<公共施設と令和 2(2020)年人口密度>

- ・市内の公共施設は、川崎駅、武蔵小杉駅、溝口駅など、市内の主要な鉄道駅を中心として分布しています。

<学校×令和 2(2020)年人口密度>



出典：「国勢調査結果」（令和 2（2020）年）（総務省統計局）、
川崎市教育委員会 HP、神奈川県 HP、文部科学省 HP をもとに作成

<学校と令和 2(2020)年人口密度>

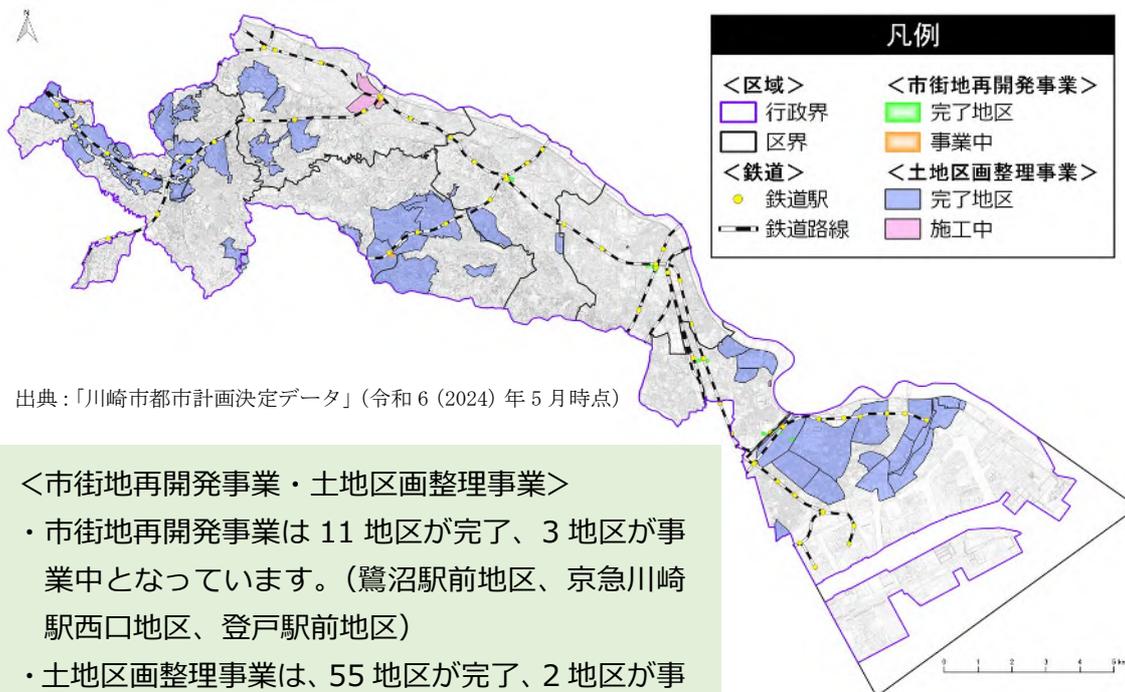
- ・小学校、中学校、高等学校、大学が市全域に広く分布しています。

～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等が市全域に広く分布しています。
- ◆今後の立地状況の変化には留意する必要があります。

(5) 都市基盤

<市街地再開発事業・土地区画整理事業>

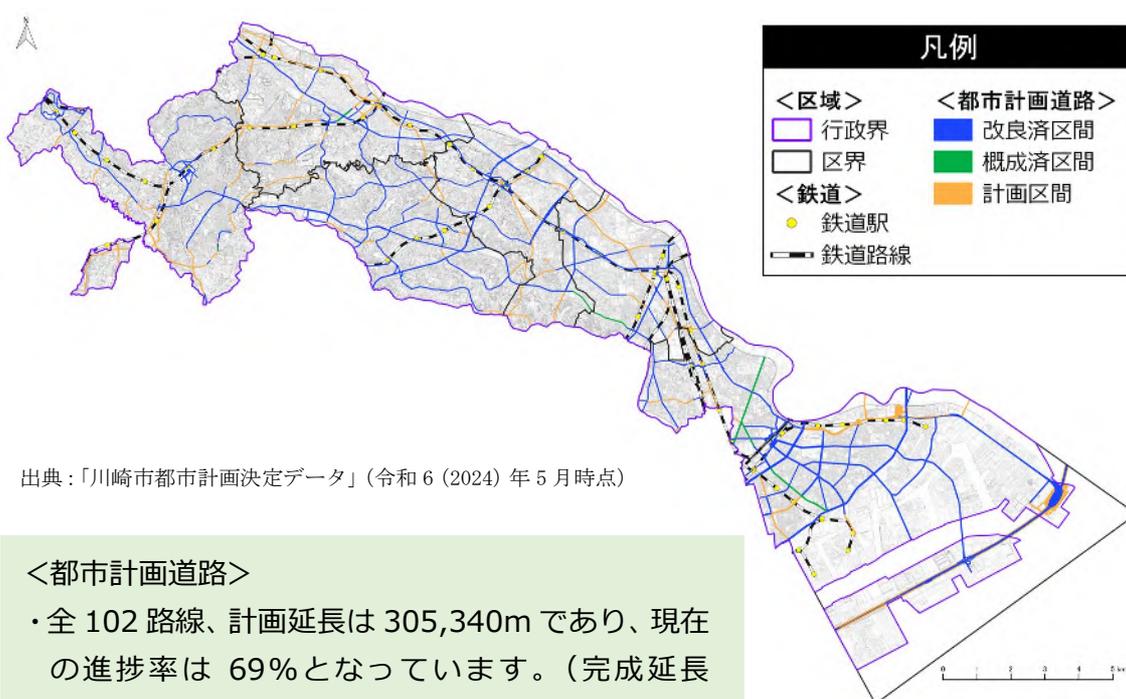


出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<市街地再開発事業・土地区画整理事業>

- ・市街地再開発事業は 11 地区が完了、3 地区が事業中となっています。(鷺沼駅前地区、京急川崎駅西口地区、登戸駅前地区)
- ・土地区画整理事業は、55 地区が完了、2 地区が事業中となっています。(登戸、戸手4丁目北地区)

<都市計画道路>

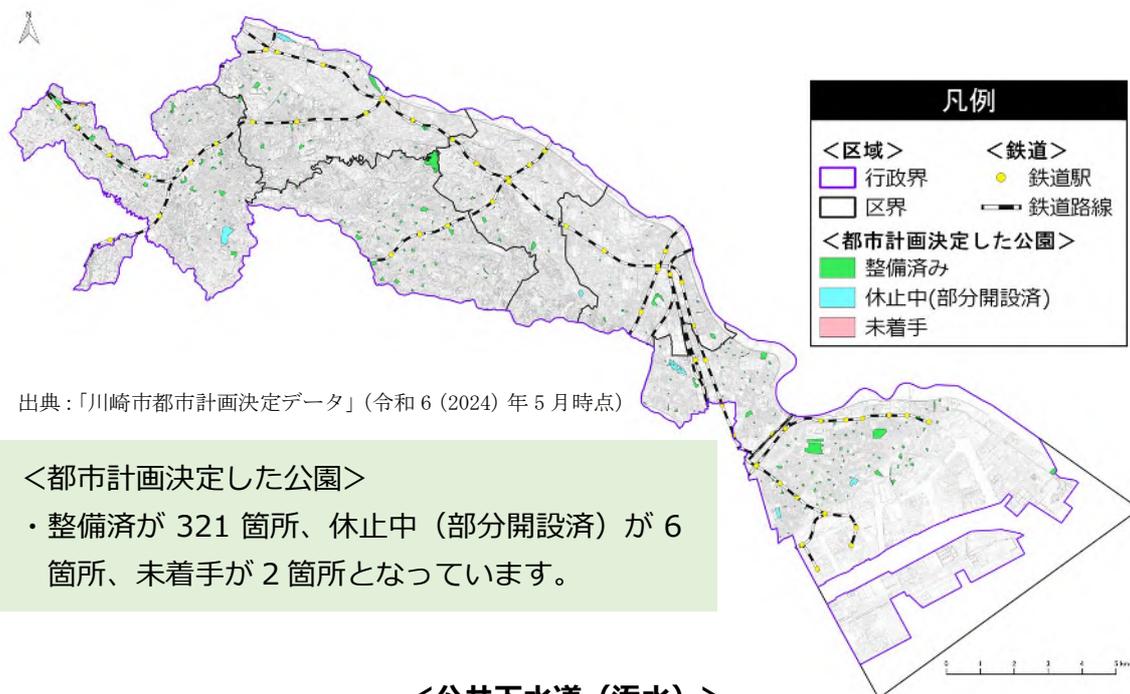


出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<都市計画道路>

- ・全 102 路線、計画延長は 305,340m であり、現在の進捗率は 69% となっています。(完成延長 210,409m)

<都市計画決定した公園>

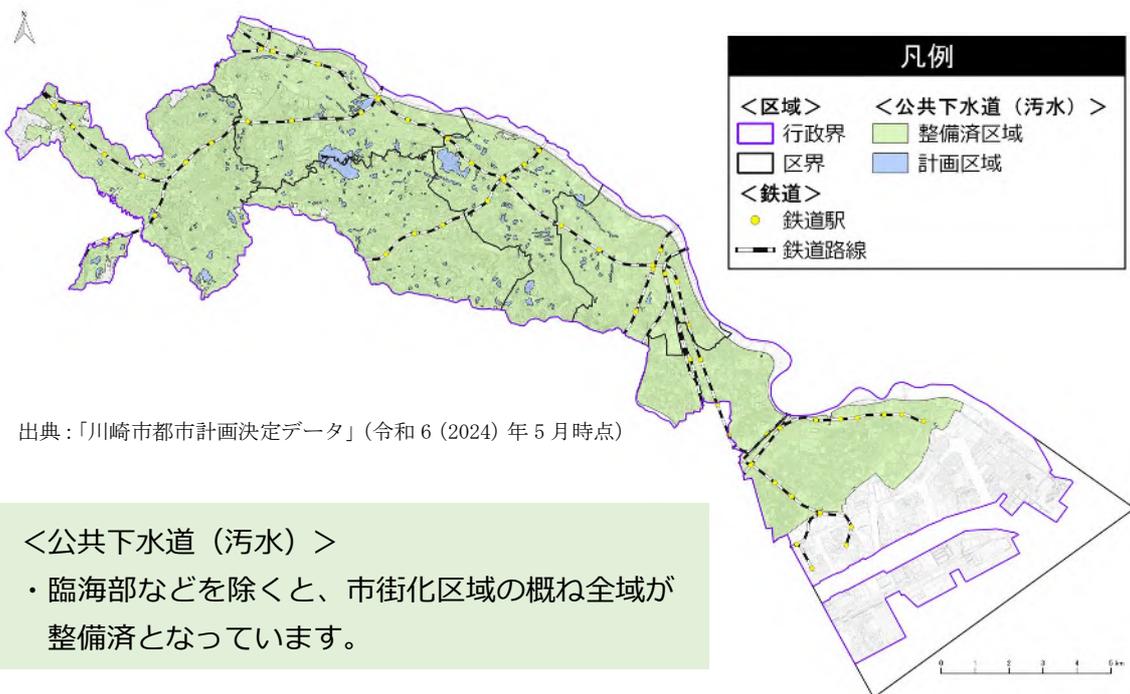


出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<都市計画決定した公園>

- ・整備済が321箇所、休止中(部分開設済)が6箇所、未着手が2箇所となっています。

<公共下水道(汚水)>



出典：「川崎市都市計画決定データ」(令和6(2024)年5月時点)

<公共下水道(汚水)>

- ・臨海部などを除くと、市街化区域の概ね全域が整備済となっています。

～都市基盤に関するまとめ～

- ◆市街地再開発事業、土地区画整理事業、都市公園、公共下水道(汚水)は概ね完了又は整備済となっています。
- ◆都市計画道路は、一定程度の未整備区間が存在しています。

(6) 都市交通

<鉄道網図>



<鉄道網図>

- ・東京都心から放射状に広がり市内を横断する鉄道路線と市内や地域を縦断する鉄道路線により骨格となる鉄道網を形成しています。

<バス路線網図>



<運行本数別バス路線網図>

- ・ターミナル駅など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います。

<代表交通手段別分担率>

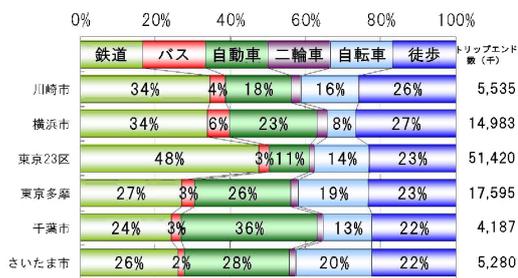


図 代表交通手段分担率（他都市との比較）

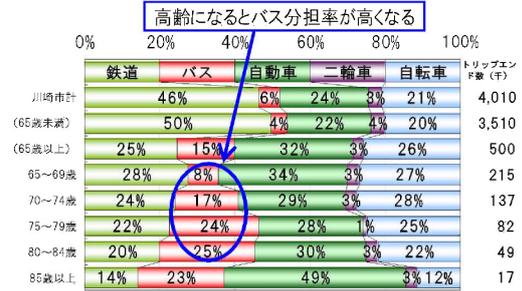


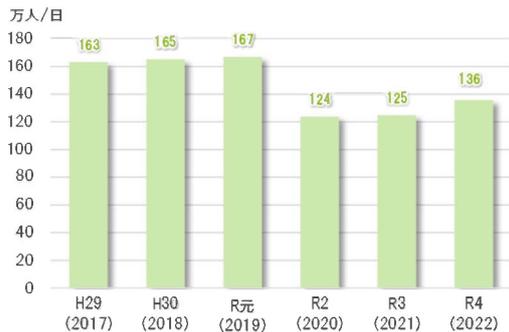
図 年齢別代表交通手段分担率（徒歩を除く）

出典：「国土交通省東京都市圏パーソントリップ調査」（平成20（2008）年）をもとに作成

<代表交通手段分担率>

- ・本市は、周辺都市と比べると自動車分担率（利用割合）は東京23区に次いで低く、鉄道やバスなどの公共交通の分担率が高い傾向となっています。
- ・また、高齢者（65歳以上）は年齢とともに、バスの分担率が高まる傾向にあり、また自動車、自転車の分担率も高い傾向となっています。

<市内鉄道駅の1日平均乗車人員>



<市内路線バスとタクシー1日平均乗車人員>



出典：「川崎市統計書」（令和5（2023）年版）をもとに作成

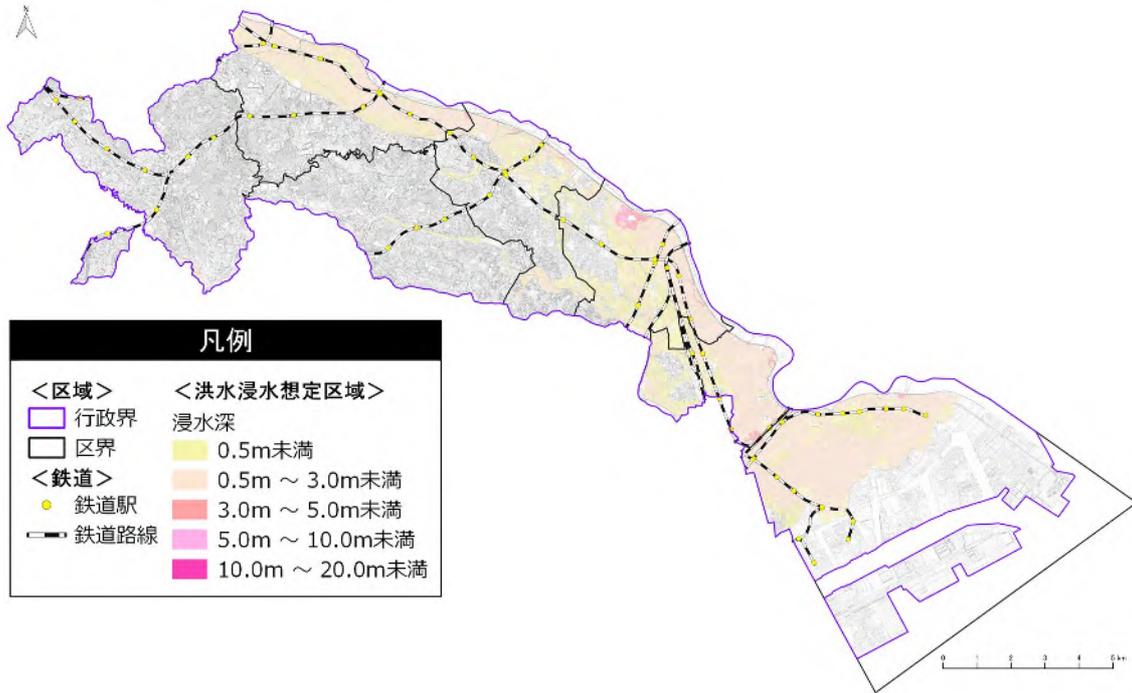
<公共交通の利用者数>

- ・令和元(2019)年から令和2(2020)年にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者が著しく減少しているが、近年は回復傾向にあります。

～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、鉄道網とあわせた交通ネットワークを形成しています。
- ◆新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通の利用者数の減少はみられますが、鉄道やバスの交通手段分担率は高い傾向となっています。
- ◆人材不足の深刻化など、公共交通の環境変化には留意する必要があります。

<洪水浸水想定区域（計画規模）>



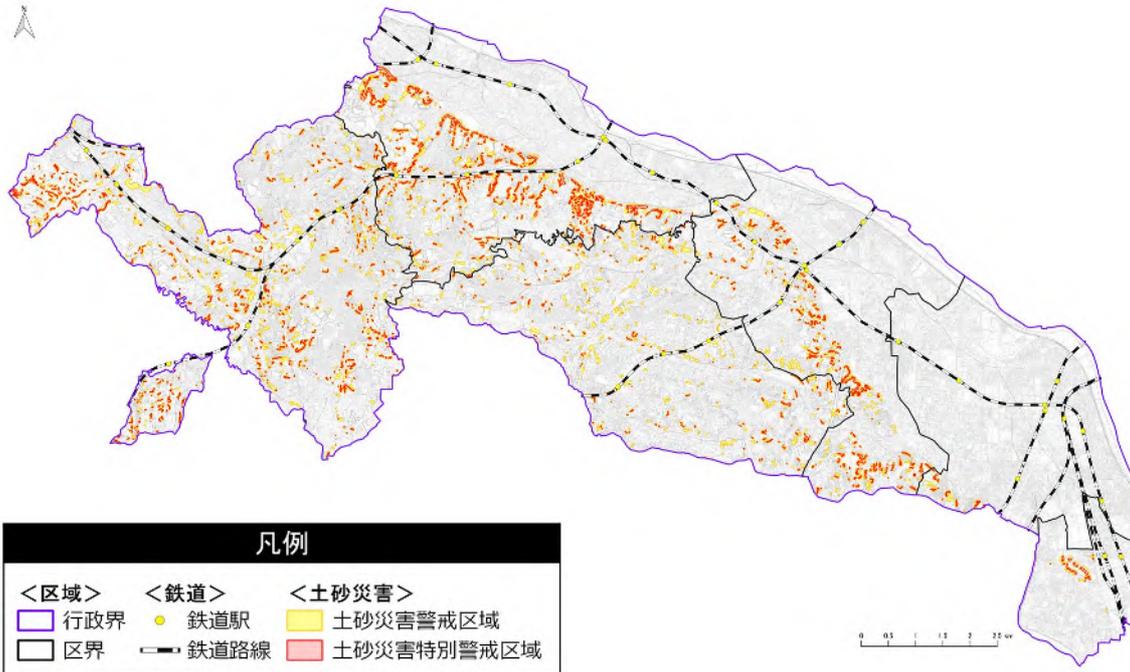
出典：「洪水浸水想定区域図」（国土交通省京浜河川事務所）をもとに作成

- ※計画規模は150から200年に1度程度の降雨確率とされている。
- ※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
- ※計画規模での浸水継続時間、家屋倒壊等氾濫想定区域のデータは一部河川で未作成のため未掲載

<洪水浸水想定区域（計画規模）>

- ・多摩川沿いを中心に広く浸水が想定され、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」の区域については、川崎駅周辺や等々力緑地周辺に留まることが想定されています。

<土砂災害（特別）警戒区域>



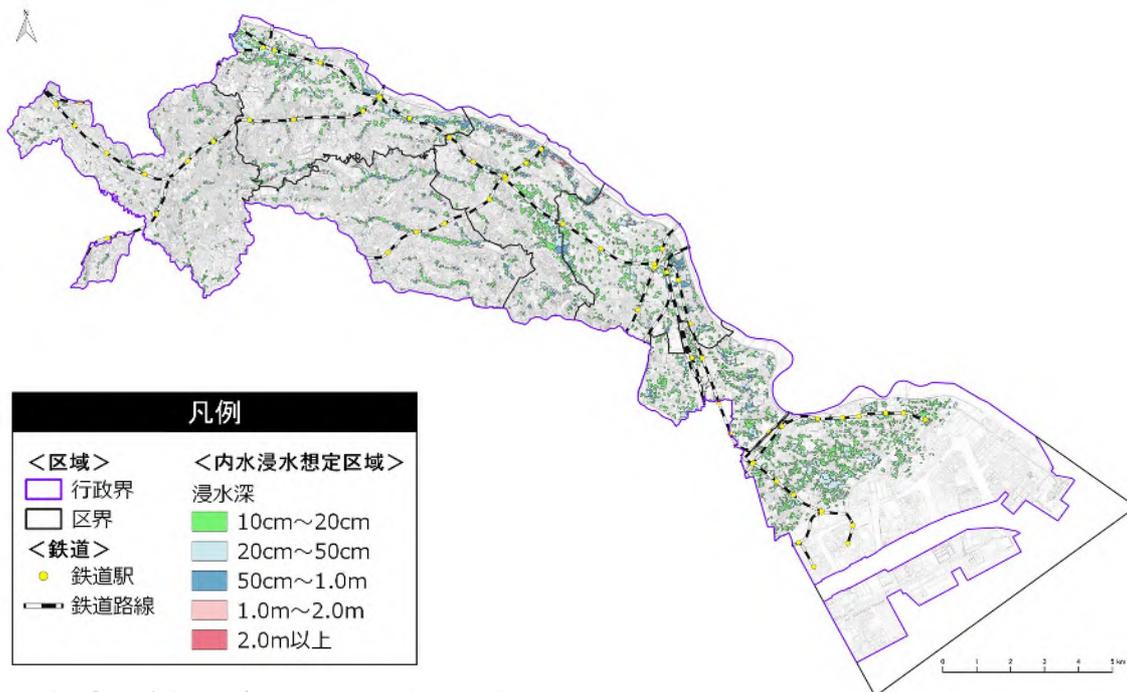
出典：「土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域の法定図書」（神奈川県）をもとに作成

※川崎市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しています。

<内水浸水想定区域（想定最大規模）>

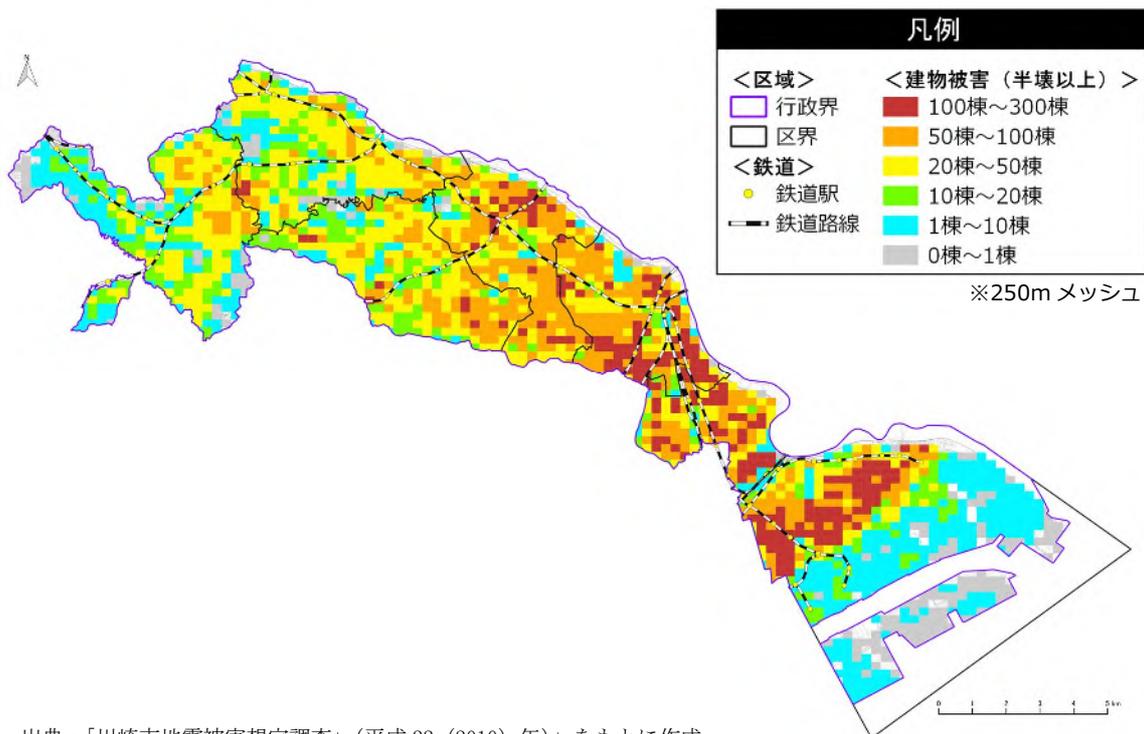


出典：「川崎市内水ハザードマップ」をもとに作成

<内水浸水想定区域（想定最大規模）>

- ・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ています。
- ・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しています。

<揺れによる自治体判定建物被害（半壊以上）棟数分布（川崎市直下の地震）>

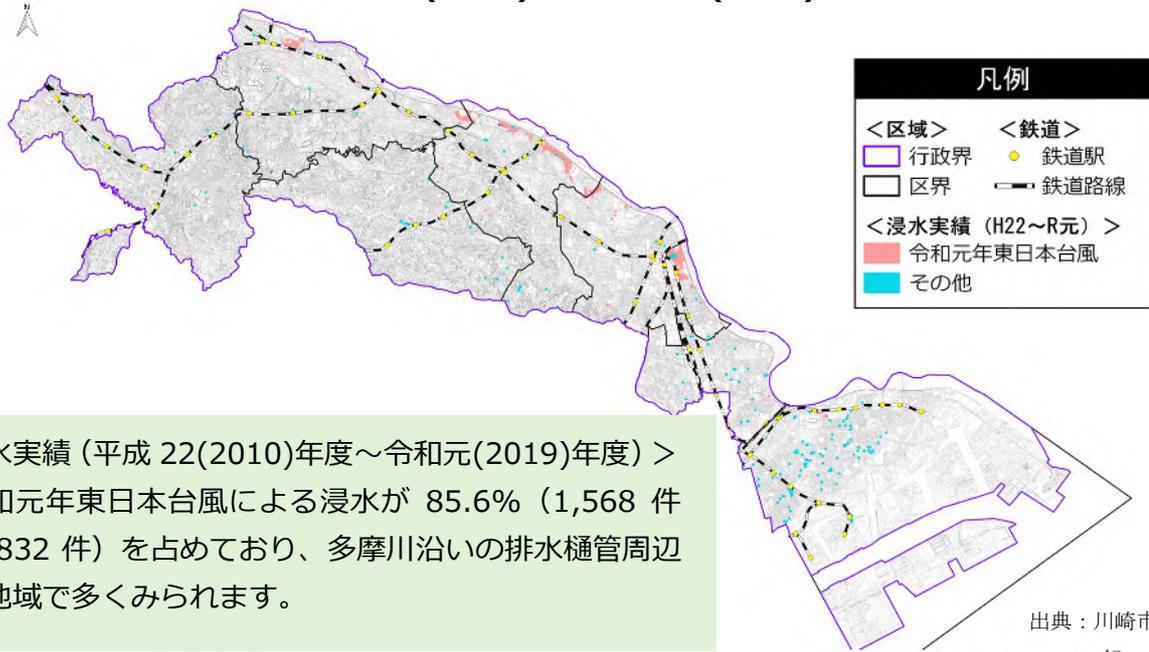


出典：「川崎市地震被害想定調査」（平成 22（2010）年）」をもとに作成

<揺れによる自治体判定建物被害（半壊以上）棟数分布（川崎市直下の地震）>

- ・川崎区や中原区などにおいて、地震により 100 棟以上の建物被害（半壊以上）が見込まれるエリアが多く存在しています。
- ・自然的土地利用が多い多摩区や麻生区では、建物被害（半壊以上）が 10 棟未満のエリアが多くみられます。

＜浸水実績（平成 22(2010)年度～令和元(2019)年度）＞

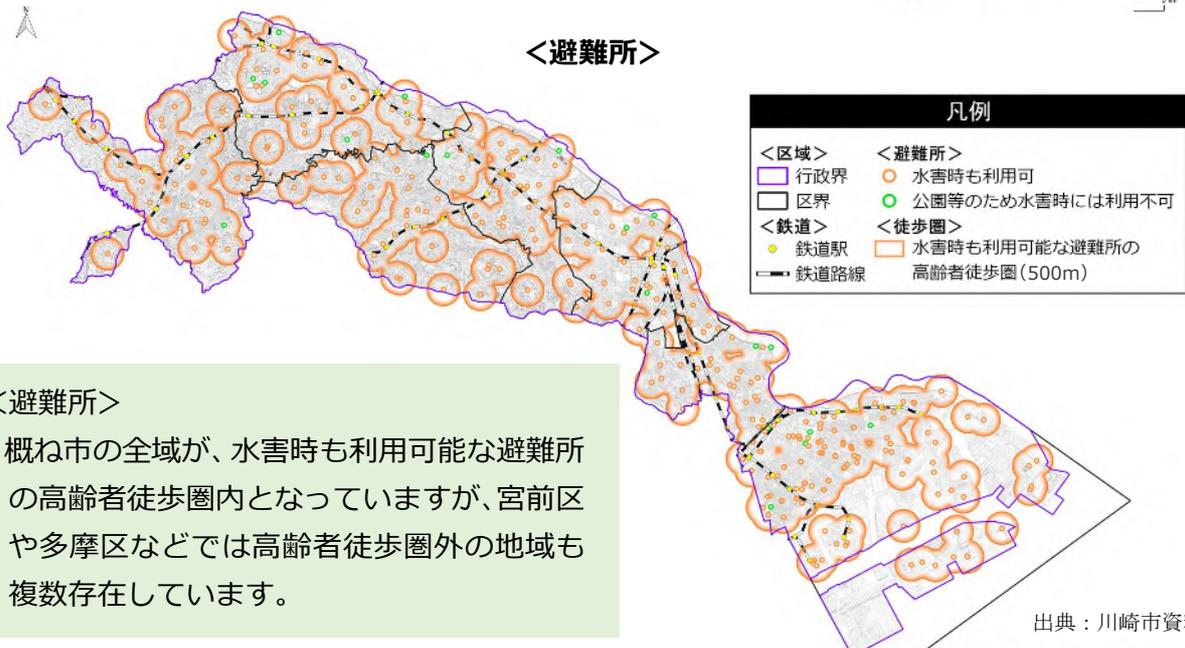


＜浸水実績（平成 22(2010)年度～令和元(2019)年度）＞

- ・令和元年東日本台風による浸水が 85.6%（1,568 件 /1,832 件）を占めており、多摩川沿いの排水樋管周辺の地域で多くみられます。

出典：川崎市資料

＜避難所＞



＜避難所＞

- ・概ね市の全域が、水害時も利用可能な避難所の高齢者徒歩圏内となっていますが、宮前区や多摩区などでは高齢者徒歩圏外の地域も複数存在しています。

出典：川崎市資料

～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範囲での浸水が想定されていますが、建物の2階以上が浸水するおそれがあるエリアは、川崎駅や等々力緑地周辺など限定的となっています。
- ◆丘陵地では、「土砂災害特別警戒区域」が多数存在しています。
- ◆主に市北部で、高齢者が徒歩で避難所へ行くことが困難なエリアが存在しています。
- ◆平成 22(2010)年度から令和元(2019)年度の浸水実績は、多摩川沿いの排水樋管周辺の地域が中心となっています。
- ◆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しています。

(8) 財政・地価

<歳入>

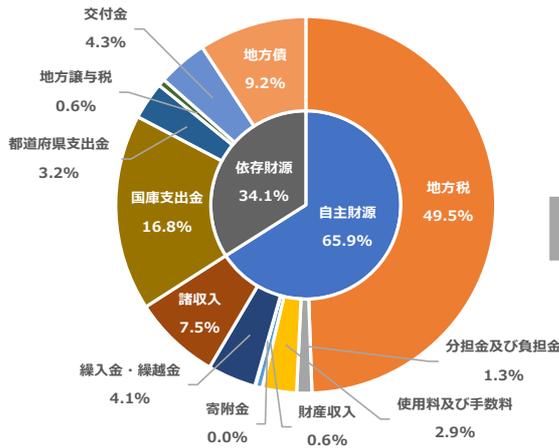
<平成 25(2013)年度の歳入状況>

項目	歳入額 (億円)
自主財源	3849.9
地方税	2,889.9
分担金及び負担金	76.3
使用料及び手数料	170.3
財産収入	33.6
寄附金	2.8
繰入金・繰越金	241.1
諸収入	435.9
依存財源	1991.2
国庫支出金	983.1
都道府県支出金	188.9
地方譲与税	34.7
交付金	248.9
地方債	535.6
合計	5,841

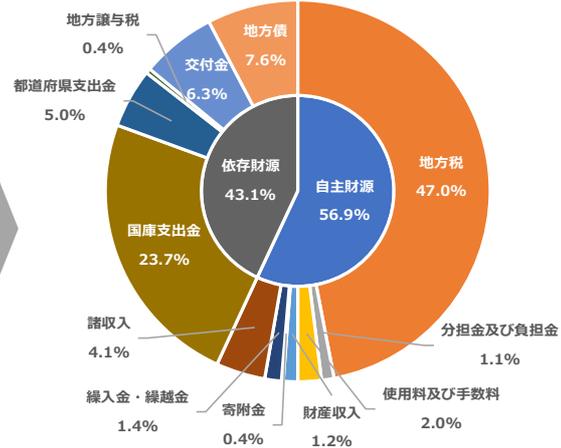
<令和 4(2022)年度の歳入状況>

項目	歳入額 (億円)
自主財源	4581.6
地方税	3781.7
分担金及び負担金	86.5
使用料及び手数料	158.9
財産収入	96.2
寄附金	13.3
繰入金・繰越金	111.0
諸収入	333.9
依存財源	3471.8
国庫支出金	1910.5
都道府県支出金	403.5
地方譲与税	34.6
交付金	508.3
地方債	614.9
合計	8,053

<平成 25(2013)年度の歳入状況の割合>



<令和 4(2022)年度の歳入状況の割合>



出典：「総務省決算カード」

<歳入>

・平成 25(2013)年度から令和 4(2022)年度にかけて、地方税や国庫支出金等の増加に伴い歳入総額は増加していますが、自主財源の割合は9.0%低下しています。

<歳出>

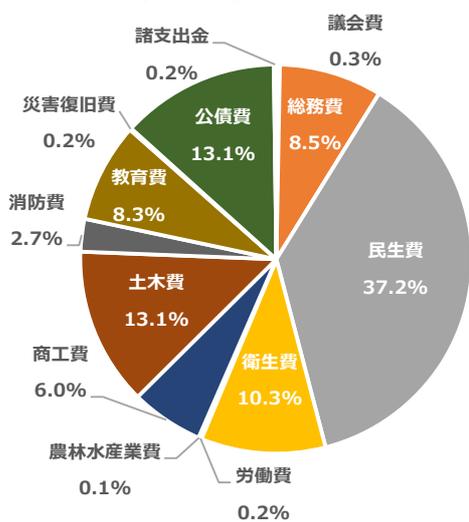
<平成 25(2013)年度の歳出状況>

項目	歳出額 (億円)
議会費	17.4
総務費	492.5
民生費	2152.9
衛生費	595.9
労働費	10.1
農林水産業費	4.7
商工費	347.6
土木費	761.0
消防費	156.2
教育費	478.3
災害復旧費	9.9
公債費	756.3
諸支出金	11.9
合計	5794.6

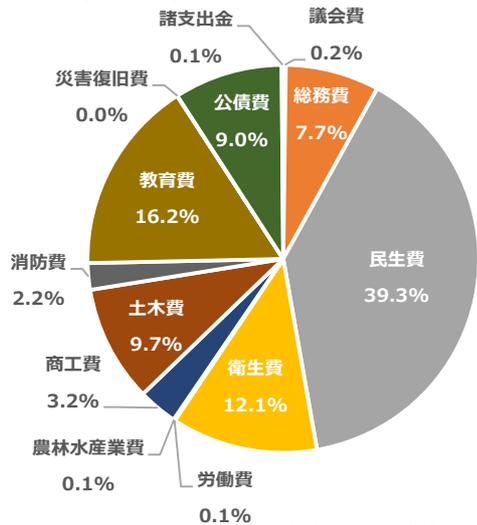
<令和 4(2022)年度の歳出状況>

項目	歳出額 (億円)
議会費	17.3
総務費	616.5
民生費	3133.0
衛生費	965.0
労働費	7.1
農林水産業費	4.8
商工費	258.5
土木費	773.9
消防費	177.7
教育費	1293.9
災害復旧費	0.1
公債費	715.5
諸支出金	11.3
合計	7974.7

<平成 25(2013)年度の歳出状況の割合>



<令和 4(2022)年度の歳出状況の割合>



出典：「総務省決算カード」

<歳出>

- ・平成 25(2013)年度から令和 4(2022)年度にかけて、民生費の総額に対する割合は 2.1%の微増していますが、金額で見ると 980.2 億円 (45.5%) 増加しています。

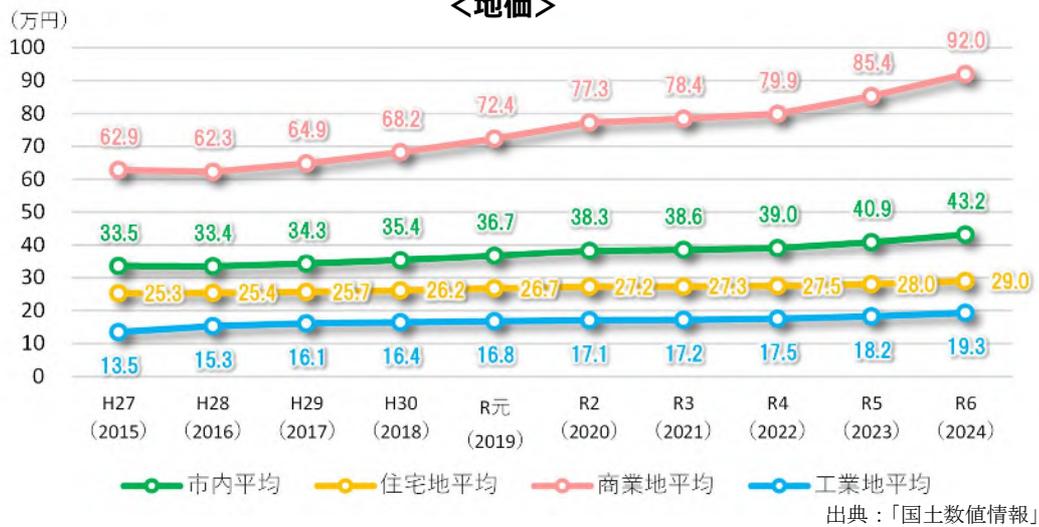
<公共施設の維持管理・更新に係る経費見込み>



<公共施設の維持管理・更新に係る経費見込み>

- ・平成 27(2015)年度から令和元(2019)年度における年平均の経費は約 732 億円でしたが、令和 4(2022)年度からの今後 30 年間では、年平均で約 972 億円の経費がかかる見込みとなっています。

<地価>



<地価>

- ・直近 10 年間の市内の地価は、住宅地、商業地、工業地の全てにおいて増加傾向となっています。
- ・商業地は、約 29 万円 (46.4%) 増加しています。

～財政・地価に関するまとめ～

- ◆歳入における自主財源の割合が低下し、歳出は民生費が 980.2 億円 (45.5%) 増加しています。
- ◆今後 30 年間にける公共施設の維持管理等の経費は、現在よりも年平均で約 240 億円の増加見込みとなっています。
- ◆直近 10 年間の市内の地価は、全市的に増加傾向となっています。

2 本市の現状を踏まえた課題

現状を踏まえ、分野ごとに整理した本市の主な課題は次のとおりです。

分野	主要課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・全市的に増加基調、高い人口密度の維持を踏まえた、更なる都市の利便性や魅力の向上が必要 ・将来的な高齢化率の上昇に対応した高齢者が快適に暮らせる生活環境の形成が必要
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な人口減少に伴う空家の増加等を見据えた、空家・空き地の利活用及び発生を防止する取組が必要
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・医療や商業に係る都市機能の生活利便性の高さの維持が必要 ・市民利用に留まらず、近隣都市や東京都区部等も含めた広域的利用等を見据えた都市機能の検討が必要
都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発事業や土地区画整理事業による事業中又は施工中の地区の適切な事業推進が必要 ・都市計画道路の未整備区間の整備推進が必要
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市域全域での効率的・効果的なネットワークの維持が必要 ・公共交通の環境変化への対応が必要
災害	<ul style="list-style-type: none"> ・災害種別やリスク評価、地域特性等に応じた更なる防災・減災対策の推進が必要 ・被災後の都市復興に向けた事前準備の取組が必要
財政・地価	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的な人口減少や高齢化の進展に伴う税収の減少や民生費の増加、公共施設の維持管理等の費用増加を見据えた、行政サービス水準の維持が必要

上記の主要課題や立地適正化計画制度の概要、本市の立地適正化計画の策定目的などを踏まえ、次ページのとおり、本市の立地適正化計画で対応する課題を設定します。

<本市の立地適正化計画で対応する課題>

① 人口減少・少子高齢化の更なる進展	
社会潮流	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的に高齢化率が上昇し、日本の総人口に占める 65 歳以上人口の割合は 28.6% (R2 国勢調査)
本市の状況 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 12 (2030) 年に人口ピークをむかえ、その後は緩やかな減少が見込まれる (市独自集計) ・65 歳以上人口の割合は増加傾向が継続し、令和 27 (2045) 年には約 30%となることが見込まれる (市独自集計)
対応の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ◆将来的な人口減少期における良好な住環境の維持が必要 ◆人口減少社会への転換や少子高齢化の更なる進展を見据え、コミュニティのあり方や立地の適正化によるコンパクトで効率的なまちづくり、広域的観点に基づいた施設の適正配置等の検討が必要 ◆誰もが安全・安心に暮らし続けることができるよう、医療や商業などの生活サービスを維持するための取組が必要

② 自然災害リスクの高まり	
社会潮流	<ul style="list-style-type: none"> ・気候変動等を要因とした自然災害の激甚化及び頻発化
本市の状況 (課題)	<ul style="list-style-type: none"> ・多摩川、鶴見川沿いや臨海部を中心として広範囲にわたる洪水等による水災害リスク ・麻生区や多摩区を中心として点在する土砂災害リスク ・令和元年東日本台風では、多摩川沿いの排水樋管周辺の地域で多くの浸水が発生 ・その他市域においても様々な自然災害リスクが想定
対応の必要性	<ul style="list-style-type: none"> ◆今後の災害リスクに対応するため、これまでに発生した風水害や地震等の教訓を踏まえた対策を講じることが必要 ◆災害時の被害軽減・復旧・復興の早期実現に向け、自助・共助(互助)・公助の視点から地域防災力の強化を図ることが必要

3 都市づくりを取り巻く環境の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う社会変容

新型コロナウイルス感染症の影響は社会・経済の多方面に及んでおり、社会・経済活動の復興に向けた取組が今後も引き続き重要となります。

国土交通省は、令和2（2020）年8月に「新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性」（論点整理）を発表し、「コンパクトシティ構築の推進の継続」、「職住近接のニーズへの対応推進」、「まちづくりと一体となった総合的な交通戦略推進」、「緑やオープンスペースの柔軟な活用」等が示されました。

さらに、国土交通省は、令和3（2021）年4月に「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」の中間とりまとめを発表し、「地域の資源として存在する官民の都市アセットを最大限に利活用し、市民のニーズに応えていくことが重要」との考え方が示されました。

外出頻度や活動場所の変化、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたデジタル化推進やテレワークの急速な普及等、社会変容の動向に注視が必要となります。

新型コロナウイルス感染症の影響 「感染症の影響による働き方と人の動きの急速な変化」

新型コロナウイルスの感染拡大により、首都圏の雇用型就業者に占めるテレワーカーの割合が上昇するとともに私鉄各社の通勤定期輸送人員が減少しており、社会のオンライン化が急速に進んでいる。



※テレワーク人口実態調査は、年度ごとに実施
 ※テレワーク人口実態調査では、テレワーカーを「これまで、ICT等を活用し、普段仕事をを行う事業所・仕事場とは違う場所で仕事をしたことがあると回答した人」と定義づけしている。

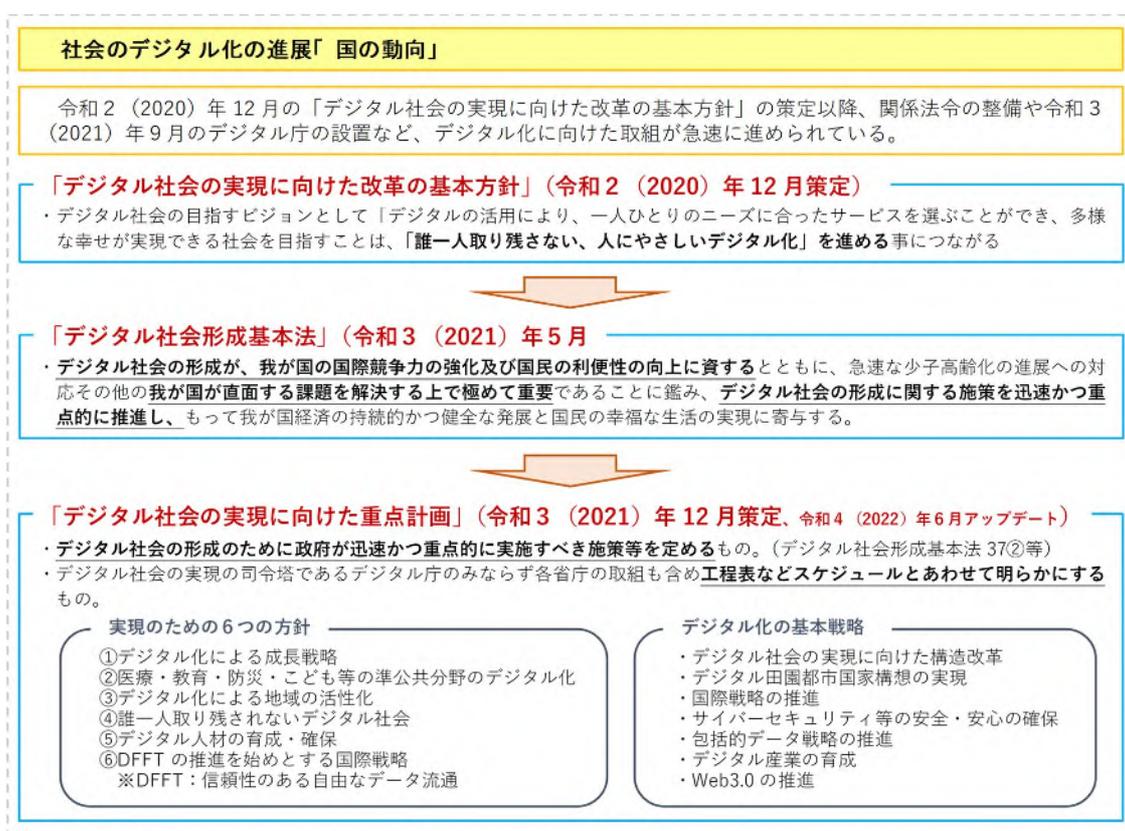
資料：国土交通省「テレワーク実態調査」、東京急行電鉄(株)「月次営業状況のお知らせ」、小田急電鉄(株)「月次営業概況(速報)に関するお知らせ」、京王電鉄(株)「月次営業概況のお知らせ」から作成

出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
 (令和4(2022)年3月)

(2) 社会のデジタル化の進展

新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークやオンライン会議の利用拡大など、社会のデジタル化に向けた取組が急速に進んでいます。本市においても、デジタル化に向けた取組を着実に進める必要があります。

国が策定した「デジタル社会の実現に向けた重点計画」(令和3(2021)年12月)における「デジタル社会の実現に向けた施策」の一つに、国等の関与が大きい「準公共分野」として、自動運転、MaaS、ドローン、自動配送ロボット等の「モビリティ」の推進が挙げられています。



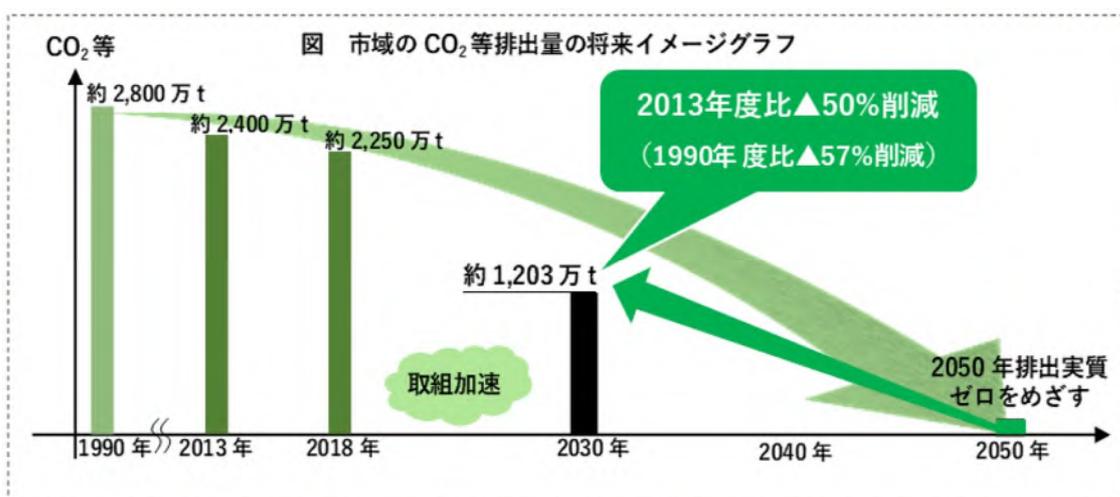
出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
(令和4(2022)年3月)

(3) 脱炭素社会の実現に向けた取組の進展

世界的に温室効果ガス削減に向けた動きが急速に進んでいます。

本市においても、脱炭素社会の実現に向け「脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ 2050」」(令和2(2020)年11月)を策定したほか、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」(令和4(2022)年3月)を改定し、取組を推進しています。

令和2(2020)年2月に、令和32(2050)年のCO₂排出実質ゼロを表明し、令和12(2030)年までに市域の温室効果ガス排出量を平成25(2013)年度比50%削減する目標を掲げ、脱炭素社会の実現をめざしています。



出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
(令和4(2022)年3月)

(4) 持続可能な開発目標 (SDGs) を踏まえた政策の推進

持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals ; SDGs) は、平成 27(2015)年 9 月に国連本部において 193 の国連加盟国の全会一致で採択された国際目標で、持続可能な未来をつくるための 17 のゴール (目標) と 169 のターゲットが掲げられています。

「誰一人取り残さない」をキーワードに、ゴールの達成に向けてすべての国が行動すること、自治体も事業者も市民も含めてすべてのステークホルダーが役割を担うこと、経済・社会・環境の三側面の取組を統合的に進めることなどを特徴としています。

本市においては、平成 31 (2019) 年 2 月に「川崎市持続可能な開発目標 (SDGs) 推進方針」を策定しました。

SDGs の達成期限である令和 12 (2030) 年にどうあるべきか、めざす未来を描きながら、そこから逆算して必要な方策を考えることが求められます。



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

出典：「川崎市総合計画第3期実施計画」
(令和4(2022)年3月)

第3章 立地適正化の基本方針

1 「川崎市都市計画マスタープラン」における都市づくりの基本理念

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、これらに即した「川崎市都市計画マスタープラン」においては、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ある「都市づくりの基本理念」を定めています。

(1) 「川崎市都市計画マスタープラン」における都市づくりの基本方針

都市づくりの基本理念では、都市づくりの方向性を体系的に分かりやすく示した「都市づくりの基本方針」が定められています。

【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

(2) 「川崎市都市計画マスタープラン」におけるめざす都市構造

都市づくりの基本理念では、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である「都市構造」が示されています。

【川崎市都市計画 マスタープラン】 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
- ②魅力にあふれ、個性ある都市拠点の形成をめざします
- 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
- ④広域調和・地域連携のまちを支える交通ネットワークの形成をめざします
- ⑤多摩丘陵の緑地と多摩川・鶴見川水系を骨格にした、緑と水のネットワークを育みます
- ⑥コンパクトで効率的なまちをめざします

2 基本方針の設定

立地適正化計画の策定における重要な課題、及び、「持続可能で安全・安心なまちづくり」をめざす計画制度の趣旨を踏まえ、「川崎市都市計画マスタープラン」の都市づくりの基本方針①②⑤⑦及び、めざす都市構造①②③④⑥を重視し、基本方針を次のように設定します。

立地適正化計画の基本方針

人口動態や自然災害リスクへの対応を踏まえた魅力的で暮らしやすい持続可能なまちづくり

本市は市域全域で人口密度が高く、市域の約9割が市街化区域となっているため、積極的な居住の誘導を行うのではなく、市民一人ひとりの居住地の選択を促すことで、将来的な建て替えなどのタイミングに合わせた緩やかな居住の促進を図っていく方向性であることから、都市再生特別措置法で規定される居住誘導について本市では「居住促進」とし、区域についても「**居住促進区域**」の名称で位置づけます。

また、立地適正化の基本方針を踏まえ、居住促進、都市機能誘導、防災指針の3つの観点からまちづくりの方針及び施策の方針を設定します。

まちづくりの方針① <居住促進の方針>

持続可能で、誰もが暮らしやすい住環境の維持・改善

<施策の方針>

- ◆ 日常の暮らしを支える都市機能が立地可能な環境の整備
- ◆ 地域交通環境の向上やこれらと連携した居住地の維持に向けた取組の促進
- ◆ 快適に住み続けられる住環境の整備

まちづくりの方針② <都市機能誘導の方針>

地域特性やポテンシャルを活かした、都市の魅力や活力を高めるまちの形成

<施策の方針>

- ◆ 高次都市機能の集積や、拠点における防災性向上に資する都市機能の誘導
- ◆ 歩きやすく居心地の良い駅前空間づくりなど、魅力のあるまちづくりの推進
- ◆ 首都圏や本市における交通の円滑化や都市機能の向上を図る広域的な交通網の整備の推進

まちづくりの方針③ <防災指針の方針>

自然災害の被害の軽減や迅速な復旧復興による安心して暮らせるまちの形

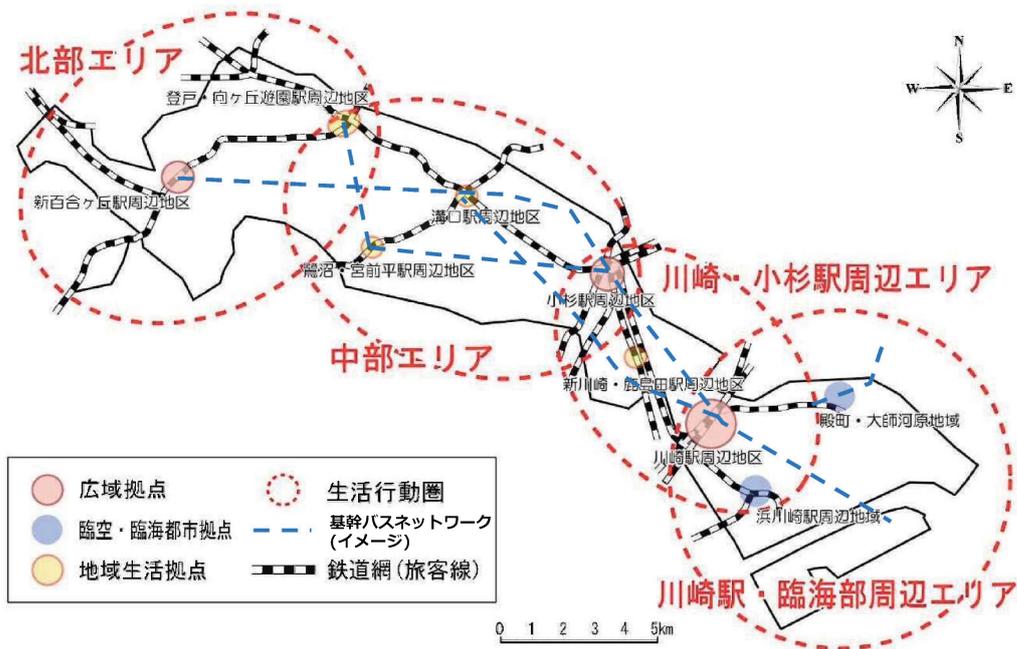
<施策の方針>

- ◆ ソフト施策による自然災害リスクの周知などの防災意識の向上の推進や国・県と連携したハード整備による防災対策の推進
- ◆ 被災後の質の高い都市の復興を迅速かつ適切に進めるための復興事前準備の推進

3 めざすべき都市の骨格構造

本計画におけるめざすべき都市の骨格構造は、「川崎市都市計画マスタープラン」に示されているめざすべき都市構造や、「川崎市総合都市交通計画」及び「川崎市地域公共交通計画」に示されている鉄道やバスなどの公共交通ネットワークを踏襲し、広域調和・地域連携型のまちをめざすとともに、これらのまちを支える交通ネットワークの形成をめざします。

<めざすべき都市の骨格構造>



出典：「川崎市都市計画マスタープラン（平成 29（2017）年 3月）」をもとに作成

第4章 居住促進

1 居住誘導区域（居住促進区域）の基本的な考え方

（1） 居住誘導区域（居住促進区域）とは

「都市計画運用指針」において「人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域」として居住誘導区域（居住促進区域）を設定するものとされています。

（2） 居住誘導区域（居住促進区域）の望ましい区域像

「立地適正化計画作成の手引き」では、居住誘導区域（居住促進区域）の望ましい区域像として、以下のような区域が示されています。

【生活利便性が確保される区域】

- ◆都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域／生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

【生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域】

- ◆社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域
- ※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度としては、計画的な市街化を図るべき区域とされる市街化区域の設定水準が一つの参考となる

【災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域】

- ◆土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

（3） 居住誘導区域（居住促進区域）を設定することが考えられる区域

「都市計画運用指針」では、居住誘導区域（居住促進区域）を設定することが考えられる区域として、以下のような区域が示されています。

- ◆都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- ◆都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ◆合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

(4) 居住誘導区域（居住促進区域）に含めないことが考えられる区域

都市再生特別措置法や都市計画運用指針では、居住誘導区域（居住促進区域）に含めないことが考えられる区域として、以下の区域が示されています。

① 都市再生特別措置法により居住誘導区域（居住促進区域）に含めないこととされている区域

種別	区域等	規制の根拠法	本市該当
区域・区分等	市街化調整区域	都市計画法	○
防災	災害危険区域のうち住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	建築基準法	×
	急傾斜地崩壊危険区域（＝災害危険区域）	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律	○
	土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律	○
	地すべり防止区域	地すべり等防止法	×
	浸水被害防止区域	特定都市河川浸水被害対策法	×
区域・区分等	保安林区域	森林法	○
	保安林予定森林の区域・保安施設地区・保安施設地区に予定された地区	森林法	×
	農用地区域	農業振興地域の整備に関する法律	○
	農地・採草放牧地	農地法	○
	特別地域	自然公園法	×
	原生自然環境保全地域特別地区	自然環境保全法	×

② 都市計画運用指針により原則として、居住誘導区域（居住促進区域）に含めないこととすべき区域

種別	区域等	規制の根拠法	本市該当
防災	津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	×
	災害危険区域（住宅建築禁止区域以外）＝急傾斜地崩壊危険区域	建築基準法 川崎市建築基準条例	○

- ③ 都市計画運用指針により、総合的に勘案し、居住を誘導することが適切ではないと判断される場合は原則として、居住誘導区域（居住促進区域）に含まないこととすべき区域

種別	区域等	規制の根拠法	本市該当
防災	土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防災対策の推進に関する法律	○
	津波災害警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	×
	洪水浸水想定区域	水防法	○
	家屋倒壊等氾濫想定区域	水防法	○
	雨水出水浸水想定区域	水防法	○
	高潮浸水想定区域	水防法	○
	津波浸水想定区域	津波防災地域づくりに関する法律	○
	都市浸水想定区域	特定都市河川浸水被害対策法	×

- ④ 都市計画運用指針により、居住誘導区域（居住促進区域）に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域

種別	区域等	規制の根拠法	本市該当
区域・区分等	工業専用地域	都市計画法	○
	流通業務地区	都市計画法	×
	特別用途地区（住宅の建築が制限されている場合）	都市計画法、条例	○
	地区計画区域（住宅の建築が制限されている場合）	都市計画法、条例	○
状況	過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	—	×
	工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	—	×

(5) その他、本市として検討すべき区域

種別	区域等	規制の根拠法	本市 該当
防災	大規模盛土造成地	宅地造成等規制法施行令	○
区域・ 区分	臨港地区	港湾法、分区条例	○
防災	内水ハザードエリア	水防法	○
	津波ハザードエリア	津波対策の推進に関する法律	○
区域・ 区分	工業地域・準工業地域	都市計画法	○

※都市再生特別措置法や都市計画運用指針に記載されているもの以外に災害ハザードを示しているエリアや住宅の規制が制限されているエリアなどについて挙げています。

2 居住促進区域の設定

(1) 居住促進区域の設定の考え方

市域全域で人口密度が高く、総人口は令和 12（2030）年頃にピークを迎え、ピーク後も比較的緩やかな減少傾向をたどることが想定されています。

また、居住地についても市域全域に広がっている状況です。

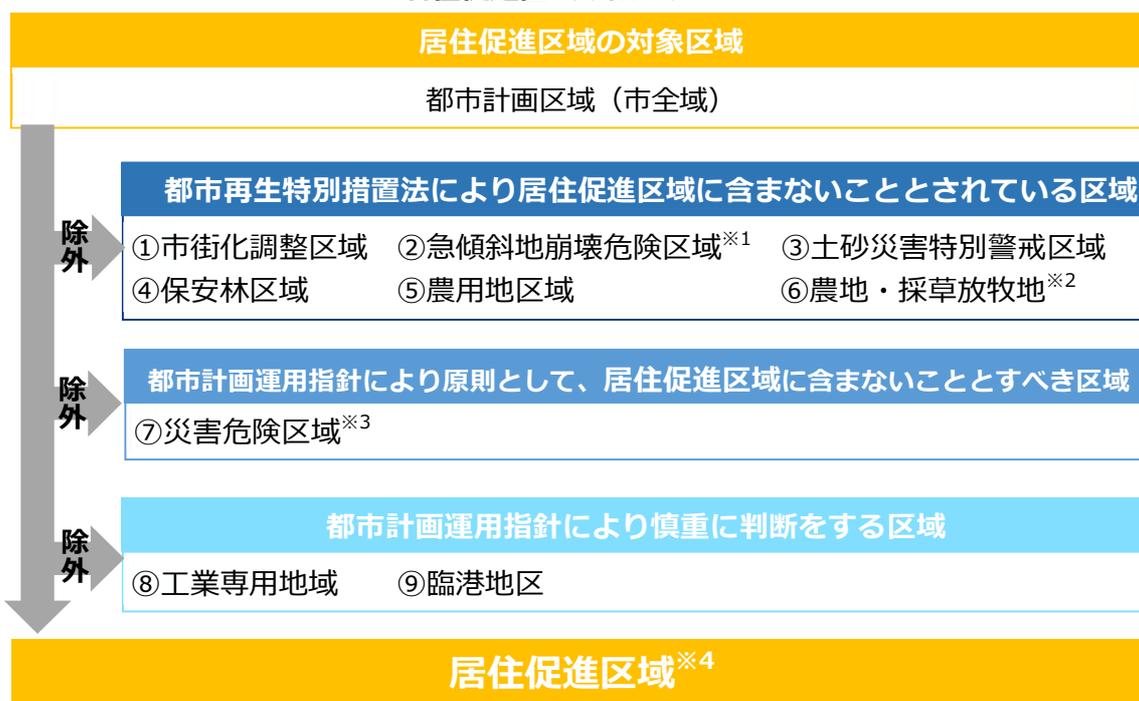
これらを踏まえ、都市再生特別措置法及び都市計画運用指針により、居住促進区域に含まないこととされている区域を除いた市域の大部分を居住促進区域に設定します。

また、将来的な人口減少や少子高齢化の更なる進展を見据え、誰もが安心して暮らし続けることのできるまちづくりを進めるとともに、将来的な人口動向に対応するため持続可能な居住環境づくりを、地域等における人口減少や高齢化率の上昇等に応じて、段階的に推進します。

(2) 居住促進区域の設定フロー

居住に係る本市の現状を踏まえた、居住促進区域の設定フローは以下のとおりです。なお、詳細な区域界は、土地利用の実態や市街地の連続性、地形地物等を勘案しながら設定します。

<居住促進区域の設定フロー>

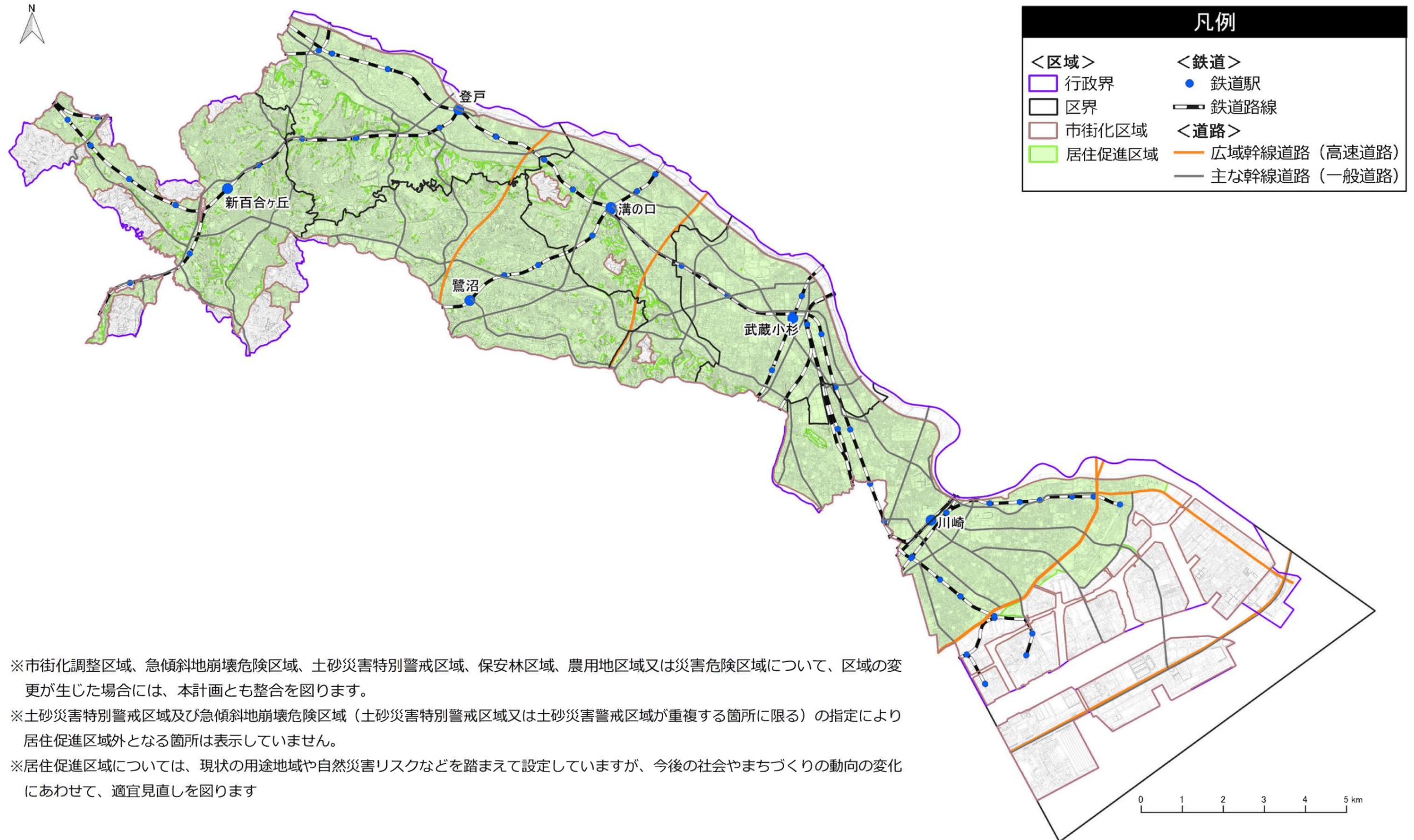


- ※1 急傾斜地崩壊危険区域内については、土砂災害特別警戒区域又は土砂災害警戒区域が重複している範囲を居住促進区域外とします。
- ※2 本市では市街化区域内に指定がありません。
- ※3 急傾斜地崩壊危険区域と同範囲であり、居住促進区域外とする範囲も同じとします。
- ※4 市街化調整区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、保安林区域、農用地区域又は災害危険区域について、区域の変更が生じた場合には、本計画とも整合を図ります。

3 居住促進区域

居住促進区域の設定フローに基づき設定した居住促進区域は以下のとおりです。

居住促進区域の面積は 10,435 ha となっており、市域面積の約 72.3% を占めています。また、令和 2（2020）年時点では、市民の約 95.5%（1,469,284 人）が居住促進区域内に居住しています。



※市街化調整区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域、保安林区域、農用地区域又は災害危険区域について、区域の変更が生じた場合には、本計画とも整合を図ります。

※土砂災害特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域（土砂災害特別警戒区域又は土砂災害警戒区域が重複する箇所に限る）の指定により居住促進区域外となる箇所は表示していません。

※居住促進区域については、現状の用途地域や自然災害リスクなどを踏まえて設定していますが、今後の社会やまちづくりの動向の変化にあわせて、適宜見直しを図ります

4 居住促進に係る施策

市域全域で人口密度が高く、20年後も人口が緩やかな減少傾向をたどることが想定されていることを踏まえ、居住促進の方針である「持続可能で、誰もが暮らしやすい住環境の維持・改善」の実現に向けた施策を設定し、取組を行うことで居住の促進を図っていきます。

施策名	施策の方向性
交通安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・更なる放置自転車の削減に向けた効率的・効果的な対策の推進
ユニバーサルデザインのまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインのまちづくりやソフト・ハードの両面からのバリアフリーの取組の推進 ・誰もが安全・安心に利用できる交通環境の形成に向けた取組の推進
地域の生活基盤となる道路等の維持・管理	<ul style="list-style-type: none"> ・予防保全の考え方による計画的な維持管理の推進 ・道水路の効率的な管理や災害復旧等に寄与する道水路台帳平面図等管理・閲覧システムの機能向上の推進
総合的なケアの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域包括ケアシステム推進ビジョン」に基づく、市民が、住み慣れた地域や本人の望む場で、安心して暮らし続けることができるしくみづくりの更なる推進 ・地域内の多様な主体が、地域における将来のあるべき姿を共有し、具体的な行動を行えるように、考え方を地域全体で共有 ・高齢者・障害者等の災害時援護体制の整備に向けた取組の推進
高齢者福祉サービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・質の高い介護サービス基盤の整備と介護が必要となっても自分らしく暮らし続けるためのサービスの着実な提供 ・高齢者福祉施設の長寿命化、建替えに合わせた再編・統合、公設施設の運営手法等の見直しなどによる介護サービスの提供基盤の確保
高齢者が生きがいを持てる地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が地域で生き生きと暮らせるよう、地域交流の促進や多様な人材が活動する地域コミュニティの拠点づくりに向けた取組の実施
障害福祉サービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・短期入所の充実、日中活動の場の確保など、障害者の在宅生活を支援する基盤の充実に向けた整備

施策名	施策の方向性
誰もが暮らしやすい住宅・居住環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や子育て世帯等の多様化する居住ニーズやライフスタイル等に応じた住まい・住まい方の実現 ・既存住宅の活用強化と流通促進やマンションの管理適正化等に向けた誘導・支援の推進
医療供給体制の充実・強化	<ul style="list-style-type: none"> ・医療機関における必要な病床機能の確保や、地域の医療機関の機能分担・連携による医療供給体制の充実、新興・再興感染症にかかる国の議論を踏まえた今後の医療提供体制の検討
信頼される市立病院の運営	<ul style="list-style-type: none"> ・いのちと健康を守る良質な医療の提供 ・機能分担と連携による地域完結型医療の推進
子育てを社会全体で支える取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て親子の交流の場づくりや、市民相互による育児援助活動の支援など子育て家庭を地域社会全体で支える取組の推進
質の高い保育・幼児教育の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・必要な地域での保育所整備や既存施設活用など、見込まれる保育事業の変化に合わせた、多様な手法による保育受け入れ枠や保育人材の確保の継続
協働の取組による緑の創出と育成	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体との協働によるグリーンコミュニティ形成に向けた取組の一層の推進 ・多様なみどりを活用した安心して心豊かな暮らしの実現に向けた取組の推進
子どものすこやかな成長の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・妊娠・出産期から乳幼児期までの切れ目のない支援の継続 ・利用者ニーズの変化や地域の特性を踏まえた、子どもが放課後等において安全・安心に過ごせる場づくりや、より魅力的な子どもの居場所づくりの推進
安全で快適な教育環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとの児童生徒数の動向や義務標準法の改正に伴う影響を踏まえた良好な教育環境整備の推進
自ら学び、活動するための支援	<ul style="list-style-type: none"> ・市民館・図書館等の利用環境の向上や、老朽化対策など、市民の生涯学習を支える環境整備の推進

施策名	施策の方向性
地球環境の保全に向けた取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ 2050」等を踏まえた、新たな「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」に基づく、脱炭素社会の実現に向けた取組の推進 ・地球温暖化に起因する異常気象等に対応する、気候変動適応策の取組の推進
地域環境対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・更なる環境負荷の低減と環境に関する市民実感の向上をめざした「大気・水環境計画」に基づく、多様な主体と連携した取組や事業者の自主的な取組等の推進
協働の取組による緑の創出と育成	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な主体との協働によるグリーンコミュニティ形成に向けた取組の一層の推進 ・緑化フェアを契機とした多様なみどりを活用した安心で心豊かな暮らしの実現に向けた取組の推進
魅力ある公園緑地等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・公園緑地の立地特性や地域ニーズ等を踏まえた、都市の価値を高め、魅力ある公園緑地づくりの推進 ・まちの賑わいの向上に向けた、民間活力の導入などによる大規模公園緑地の整備推進
多摩丘陵の保全	<ul style="list-style-type: none"> ・さまざまな制度を活用した緑地保全の取組の推進 ・市民等による効果的な緑地・里山の保全や、保全緑地の多様な利活用の一層の推進
農地の保全・活用と「農」とのふれあいの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・多面的な機能を有する都市農地の保全・活用に向けた取組の推進 ・農地の利用意向把握や利用権設定等の促進による農地の利用集積・集約化の推進 ・多様な主体との連携による、市民が「農」に触れる場の提供促進 ・都市農業に対する理解の促進に向けた効果的なPRの実施
多摩川の魅力を活かす総合的な取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・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の推進 ・市民との協働や流域自治体等との連携による多摩川の魅力向上に向けた取組の推進

施策名	施策の方向性
都市農業の強みを活かした農業経営の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・都市農業の振興に向けた新規就農者等の多様な担い手の発掘・育成の推進
臨海部の戦略的な産業集積と基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部の交通機能強化を図る新たな基幹的交通軸及び交通拠点の整備やネットワークの強化に向けた取組の推進
魅力にあふれた広域拠点の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎駅周辺地区における川崎の玄関口としてふさわしい都市機能の誘導・都市基盤の整備の推進と賑わいの創出等に向けた取組の推進 ・小杉駅周辺地区におけるコンパクトに集積した都市機能の誘導と賑わい等の創出、安全性・利便性の向上に向けた交通基盤の強化の推進 ・新百合ヶ丘駅周辺地区における周辺環境等の変化を見据えた土地利用転換の誘導と交通結節機能の強化に向けた取組の推進
個性を活かした地域生活拠点等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性が高く多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や交通結節機能の強化などをめざした市街地再開発事業等による地域生活拠点の整備 ・地域特性に応じた多様な主体との連携による鉄道沿線まちづくりの推進と身近な駅周辺等の整備
安全で安心して快適に暮らせる計画的なまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・激甚化・頻発化する自然災害の発生や少子高齢化の進展など社会環境の変化を踏まえた持続可能で計画的なまちづくりの推進
広域的な交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者や周辺自治体等との連携による鉄道ネットワークの形成に向けた取組の推進 ・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の形成に向けた取組の推進

施策名	施策の方向性
市域の交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性を踏まえた交通環境の改善や事業効果の早期発現に資する効率的・効果的な幹線道路等の整備の推進 ・今後の社会変容等も踏まえた都市交通の円滑化や地域分断の解消、地域資源を活かした沿線まちづくりと連携した連続立体交差事業の計画的な推進
身近な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に向けた取組の推進 ・多様な主体等との連携や新技術・新制度を含むさまざまな運行手法の活用によるコミュニティ交通の導入促進等に向けた取組の推進 ・安全・安心でまちの魅力向上等に寄与する自転車活用等の推進
市バスの輸送サービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態を踏まえた事業規模への適正化に向けた取組の推進
共に支え合う地域づくりに向けた区役所機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティづくりなどを通じて市民の主体的な取組を促す区役所機能の更なる強化 ・区役所等庁舎の効率的・効果的な整備
かわさきパラムーブメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「人々の意識や社会環境のバリアを取り除き、誰もが社会参加できる環境を創り出す」という「かわさきパラムーブメント」の理念浸透に向けた、推進体制の構築と取組の推進 ・「かわさきパラムーブメント」のめざす「誰もが自分らしく暮らし、自己実現を目指せる地域づくり」の実現に向けた、レガシー形成に資する取組の推進

第5章 都市機能誘導

1 都市機能誘導区域・誘導施設の基本的な考え方

(1) 都市機能誘導区域とは

「都市計画運用指針」において、「医療・福祉・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域」として都市機能誘導区域を設定するものとされています。また、都市機能誘導区域は居住誘導区域（居住促進区域）内に設定することが基本となっています。

(2) 都市機能誘導区域の望ましい区域像

「立地適正化計画作成の手引き」では、都市機能誘導区域の望ましい区域像として、以下のような区域が示されています。

- ◆各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- ◆主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、合併前の旧市町村の役場が位置していたところなど従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

(3) 都市機能誘導区域を設定することが考えられる区域

「都市計画運用指針」では、都市機能誘導区域を設定することが考えられる区域として、以下のような区域が示されています。

- ◆都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- ◆周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域
- ◆都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

(4) 誘導施設とは

誘導施設とは、医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便性向上のために必要な施設で、都市機能誘導区域内に誘導をしていく施設です。

誘導施設は機能別にみると、行政、介護福祉、子育て、商業、医療、金融、教育・文化等があり、「立地適正化計画作成の手引き」では、各拠点に必要な機能のイメージとして、以下の内容が示されています。

<拠点ごとに想定される誘導施設のイメージ>

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 中枢的な行政機能 例. 本庁舎 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所等の各地域事務所
介護福祉機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市町村全域の住民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン等
子育て機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 市町村全域の住民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例. 保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館等
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 延床面積〇㎡以上の食品スーパー
医療機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能 例. 病院 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日常的な診療を受けることができる機能 例. 延床面積〇㎡以上の診療所
金融機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 決済や融資等の金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局
教育・文化機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 住民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター

2 都市機能誘導区域・誘導施設の設定

(1) 都市機能誘導区域・誘導施設の設定の考え方

広域的視点を踏まえた各拠点の魅力の創出をめざす「広域調和型のまちづくり」と、市内各地域の自立と連携をめざす「地域連携型のまちづくり」をバランスよく進める「広域調和・地域連携型」の都市構造をめざしたまちづくりを進めています。

また、本市では、主要な都市機能が広範囲にわたり立地しており、市域全域において生活利便性が高い状況となっています。

そのため、本市では将来的な人口減少や少子高齢化の更なる進展による都市の活力低下の防止をめざし、大規模な土地利用転換の契機などを捉え、交通利便性の高い駅周辺地区等においては、多様なニーズに対応した都市機能の誘導を図るなどコンパクトで効率的なまちづくりを進めていく必要があると考えています。

加えて、長期的な視点では、将来的な人口減少や少子高齢化の更なる進展に伴う都市機能の撤退や縮小による利便性の低下が懸念されますが、今後 20 年間では大幅な人口密度の低下等が見込まれていないため、既存に立地する都市機能の維持や機能更新による魅力向上を基本としつつ、今後の再開発の動向などを踏まえた都市機能の新たな誘導を推進します。

(2) 都市機能誘導区域の設定

既存の都市機能の立地状況や広域からのアクセス性などをふまえ、「川崎市都市計画マスタープラン」に位置づけている、広域拠点である「川崎駅周辺地区」、「小杉駅周辺地区」、「新百合ヶ丘駅周辺地区」と、地域生活拠点である「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・向ヶ丘駅周辺地区」を都市機能誘導区域として設定します。

あわせて、今後の再開発の状況を見据え、本市の都市再開発の方針に位置づけている「2号再開発促進地区」及び「整備促進地区」についても都市機能誘導区域として設定します。

※ 2号再開発促進地区

「川崎都市計画 都市再開発の方針」に位置づけられている、計画的に再開発が必要な市街地のうち、特に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

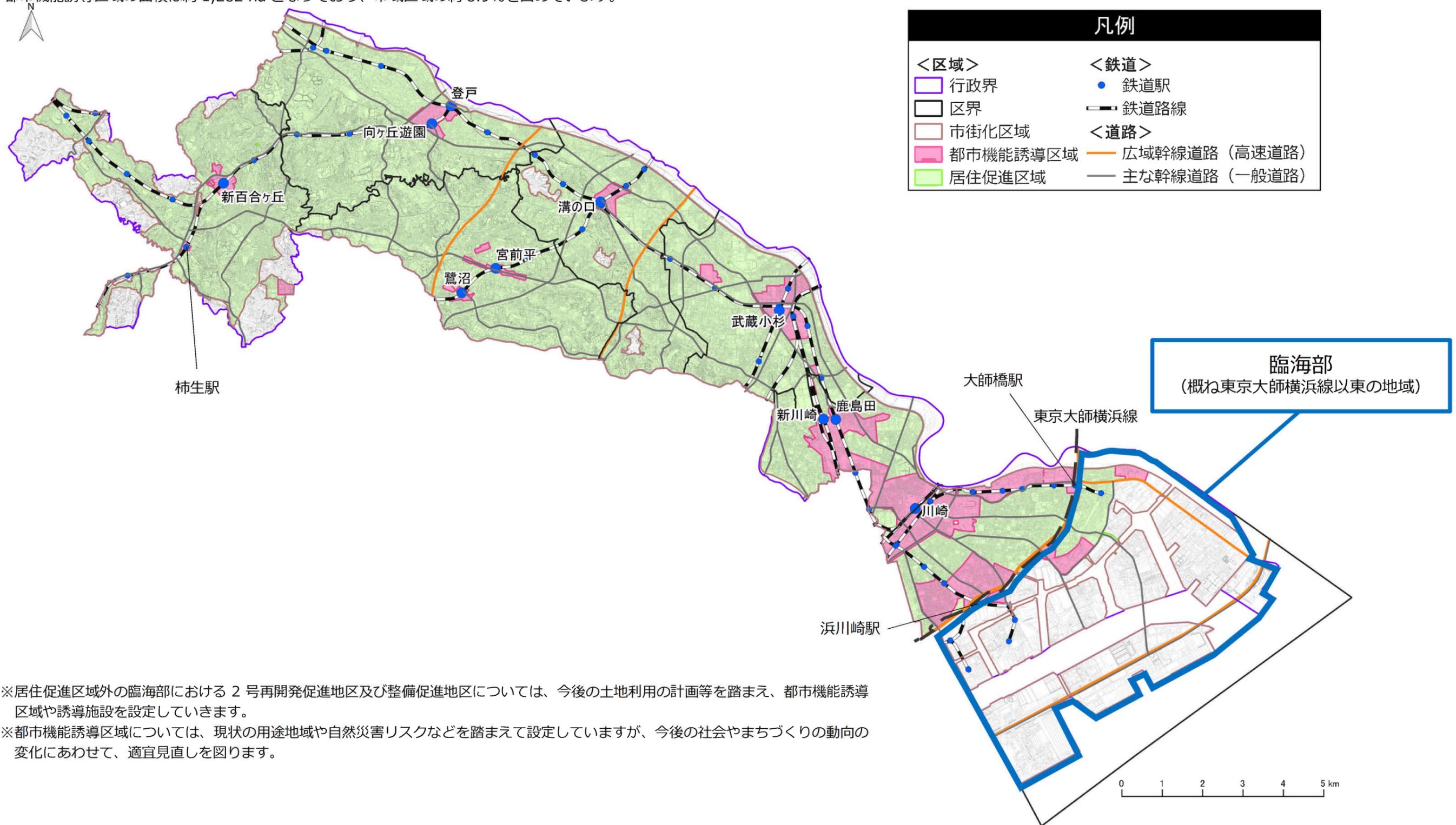
※ 整備促進地区

「川崎都市計画 都市再開発の方針」に位置づけられている、計画的に再開発が必要な市街地の目標の実現を図る上で、効果が特に大きいと予想される地区、特に早急に再開発を行うことが望ましい地区

(それぞれの区域の位置は「資料編」参照)

3 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域の設定フローに基づき設定した都市機能誘導区域は以下のとおりです。
都市機能誘導区域の面積は約 1,282 ha となっており、市域区域の約 8.9%を占めています。



※居住促進区域外の臨海部における 2 号再開発促進地区及び整備促進地区については、今後の土地利用の計画等を踏まえ、都市機能誘導区域や誘導施設を設定していきます。
※都市機能誘導区域については、現状の用途地域や自然災害リスクなどを踏まえて設定していますが、今後の社会やまちづくりの動向の変化にあわせて、適宜見直しを図ります。

4 誘導施設

(1) 「川崎市都市計画マスタープラン」における位置づけ

「川崎市都市計画マスタープラン」では、都市機能誘導区域を設定する広域拠点や地域生活拠点において立地が望まれる都市機能が位置づけられているため、それらの都市機能に該当する具体的な施設については、他都市の事例等を参考に整理しました。

＜「川崎市都市計画マスタープラン」において 広域拠点や地域生活拠点に立地が望まれる施設＞

都市機能	該当する具体的な施設
行政	①市役所、区役所、支所
中枢業務	①大規模オフィス
商業・業務	①大規模商業施設 ②商業施設 ③ホテル
文化	①ホール、劇場 ②映画館 ③美術館 ④科学館、博物館 ⑤図書館
交流	①コンベンション施設
医療・福祉	①病院 ②診療所 ③地域包括支援センター
教育	①小学校 ②中学校 ③大学、専門学校、専修学校
子育て支援	①保育所 ②幼稚園

(2) 誘導施設の設定

本市の誘導施設は、既存に立地する都市機能の機能更新による魅力向上を基本としているため、前項で整理した具体的な施設を対象として、以下の通り都市機能誘導区域内に誘導することが望ましい施設を整理しました。

なお、本市は市域全域に居住地が広がっているため、小規模な商業施設や病院など、居住者の生活に密着した施設は市域全域にあることが望ましいと考えており、また、都市の衰退を防ぐため、広域的な利用の施設の維持・集積を図る必要があると考えています。そのため、誘導施設としては、都市機能誘導区域の魅力の維持・向上のため広域的な集客が見込める施設を設定します。

<誘導施設の設定>

都市機能	施設	整理	誘導施設の設定
行政	市役所、区役所、支所	D	—
中枢業務	大規模オフィス（10,000㎡以上）	E	—
商業・業務	大規模商業施設（1,000㎡以上）	B	—
	大規模商業施設（10,000㎡以上）	A	●
	商業施設（スーパーマーケット）	B	—
	ホテル	E	—
文化	ホール、劇場	A	●
	映画館	A	●
	美術館	C	—
	科学館、博物館	C	—
	図書館	D	—
交流	コンベンション施設	A	●
医療・福祉	病院	B	—
	診療所	B	—
	地域包括支援センター	B	—
教育	小学校	B	—
	中学校	B	—
	大学、専門学校、専修学校	C	—
子育て支援	保育所	B	—
	幼稚園	B	—

A：広域的な集客が想定される施設であることから、誘導施設とする。

B：居住者の生活に密着した施設であることから、誘導施設としない。

C：郊外の環境を活かした施設が想定されることから、誘導施設としない。

D：すべて公営であり、他計画で誘導する位置等が検討されていることから、誘導施設としない。

E：都市の居住者の共同の福祉や利便に直接寄与しないことから、誘導施設としない。

※誘導施設については、民間施設を対象とします。

※必要に応じて、環境、防災、都市機能、都市空間等への配慮に関する誘導を行います。

※本市の行政計画などに基づき整備される誘導施設（A）とその他の施設（B、C、D）が一体的に整備されることで、都市機能の集約に資する場合等は、その他の施設（B、C、D）も一体を誘導施設として取り扱います。

※その他の施設（E）において、本市の行政計画などに基づき整備され、その他の施設（E）単体として又はその他の施設（B、C、D、E）が一体として、都市の居住者の共同の福祉や利便に寄与する機能を有する場合は、誘導施設として取り扱います。（誘導施設（A）と同等の取扱）

5 都市機能誘導に係る施策

主要な都市機能が広範囲にわたり立地しており、市全域において生活利便性が高い状況であり、20年後も人口が緩やかな減少傾向をたどることが想定されていることを踏まえ、都市機能誘導の方針である「地域特性やポテンシャルを活かした魅力ある拠点等の形成」の実現に向けた施策を設定し、取組を行うことで都市機能の誘導を図っていきます。

施策名	施策の方向性
ユニバーサルデザインのまちづくりの推進（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニバーサルデザインのまちづくりやソフト・ハードの両面からのバリアフリーの取組の推進 ・誰もが安全・安心に利用できる交通環境の形成に向けた取組の推進
誰もが暮らしやすい住宅・居住環境の整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や子育て世帯等の多様化する居住ニーズやライフスタイル等に応じた住まい・住まい方の実現 ・既存住宅の活用強化と流通促進やマンションの管理適正化等に向けた誘導・支援の推進
地域の生活基盤となる道路等の維持・管理（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・予防保全の考え方による計画的な維持管理の推進 ・道水路の効率的な管理や災害復旧等に寄与する道水路台帳平面図等管理・閲覧システムの機能向上の推進
魅力と活力のある商業地域の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎に愛着を持ちエリアを牽引する商業者が、多様な主体を巻き込み、自主的・自立的に再活性化を図るしくみの構築 ・商業者のデジタル化など社会経済環境の変化を踏まえた地域課題への対応や、魅力ある個店の集積による、活力ある商業地域の形成
臨海部の戦略的な産業集積と基盤整備	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部の交通機能強化を図る新たな基幹的交通軸及び交通拠点の整備やネットワークの強化に向けた取組の推進

施策名	施策の方向性
魅力にあふれた広域拠点の形成（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎駅周辺地区における川崎の玄関口としてふさわしい都市機能の誘導・都市基盤の整備の推進と賑わいの創出等に向けた取組の推進 ・小杉駅周辺地区におけるコンパクトに集積した都市機能の誘導と賑わい等の創出、安全性・利便性の向上に向けた交通基盤の強化の推進 ・新百合ヶ丘駅周辺地区における周辺環境等の変化を見据えた土地利用転換の誘導と交通結節機能の強化に向けた取組の推進
個性を活かした地域生活拠点等の整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性が高く多様なライフスタイルに対応した都市機能の集積や交通結節機能の強化などをめざした市街地再開発事業等による地域生活拠点の整備 ・地域特性に応じた多様な主体との連携による鉄道沿線まちづくりの推進と身近な駅周辺等の整備
安全で安心して快適に暮らせる計画的なまちづくりの推進（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・激甚化・頻発化する自然災害の発生や少子高齢化の進展など社会環境の変化を踏まえた持続可能で計画的なまちづくりの推進
広域的な交通網の整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者や周辺自治体等との連携による鉄道ネットワークの形成に向けた取組の推進 ・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の形成に向けた取組の推進
市域の交通網の整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性を踏まえた交通環境の改善や事業効果の早期発現に資する効率的・効果的な幹線道路等の整備の推進 ・今後の社会変容等も踏まえた都市交通の円滑化や地域分断の解消、地域資源を活かした沿線まちづくりと連携した連続立体交差事業の計画的な推進
身近な交通環境の整備（再掲）	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的・効果的な路線バスネットワークの形成に向けた取組の推進 ・多様な主体等との連携や新技術・新制度を含むさまざまな運行手法の活用によるコミュニティ交通の導入促進等に向けた取組の推進 ・安全・安心でまちの魅力向上等に寄与する自転車活用等の推進

施策名	施策の方向性
かわさきパラムーブメントの推進(再掲)	<ul style="list-style-type: none"> ・「人々の意識や社会環境のバリアを取り除き、誰もが社会参加できる環境を創り出す」という「かわさきパラムーブメント」の理念浸透に向けた、推進体制の構築と取組の推進 ・「かわさきパラムーブメント」のめざす「誰もが自分らしく暮らし、自己実現を目指せる地域づくり」の実現に向けた、レガシー形成に資する取組の推進