



川崎市都市計画
マスタープラン
全体構想

概要パンフレット



都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは

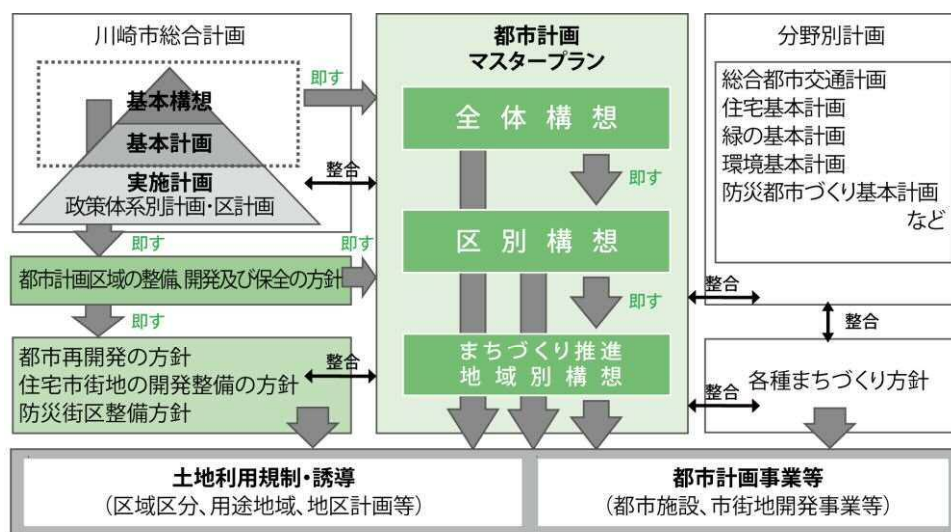
- 都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に基づき「市の都市計画に関する基本的な方針」として「川崎市基本構想」や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して定めるものです。
- 市が定める個別・具体の都市計画は、都市計画マスタープランに即して定められます。

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

- 計画的な都市計画行政を進めるにあたっての指針
- 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
- 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計画体系



改定の背景・改定の主なポイント

本市では、平成19年3月に都市計画マスタープラン全体構想及び区別構想を策定し、計画的な都市計画行政の推進に向けた指針等として活用してきましたが、都市計画を取り巻く環境の変化や本プランの上位計画である川崎市総合計画の策定(平成28年3月)等を踏まえ、平成29年3月30日付けで「全体構想」を改定しました。引き続き、区ごとに定めている「区別構想」の改定に順次、取り組めます。

改定の背景

- 平成19(2007)年3月に当初の都市計画マスタープラン全体構想及び区別構想を策定。
- 策定後、約10年が経過し、川崎市総合計画の策定や各分野別計画の策定・改定が行われている。
- 平成42(2030)年をピークに人口減少への転換が見込まれ、都市計画を取り巻く環境の変化や本市の居住環境、交通体系等の特性を踏まえた持続可能で効率的なまちづくりが必要。

改定の主なポイント

- コンパクトで効率的なまちづくり
少子高齢化の進行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として、交通利便性の高い駅周辺地区等への多様なニーズに対応した都市機能の誘導や公共交通による駅へのアクセス向上などをめざします。
- 生活行動圏を踏まえた鉄道沿線のまちづくり
拠点整備の波及効果を効率的かつ効果的に活用し、より身近なまちづくりを推進するため、市民の生活行動圏に着目した鉄道沿線のまちづくりをめざします。

目標期間

- おおむね 30 年後の将来の都市像を展望し、都市計画の基本的目標・基本的方向を定めます。
- 道路・公園等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 年以内に取り組む事項を示します。

章立て

第1部 改定の趣旨等	都市計画マスタープランの位置づけや構成、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・課題	都市計画に関する基礎調査等の統計資料に基づき、「めざす都市像」を明らかにするため、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	上位計画を踏まえ、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 生活行動圏別の 沿線まちづくりの考え方	鉄道に沿ったエリアで展開している市民の生活行動圏に着目した沿線まちづくりの考え方を示します。
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。

文章表現

- 川崎市都市計画マスタープランでは、各文章表現において、実施主体や計画熟度に従って、表現方法を整理しています。表現方法によって、市民・行政・事業者の役割分担などがわかるようになっています。

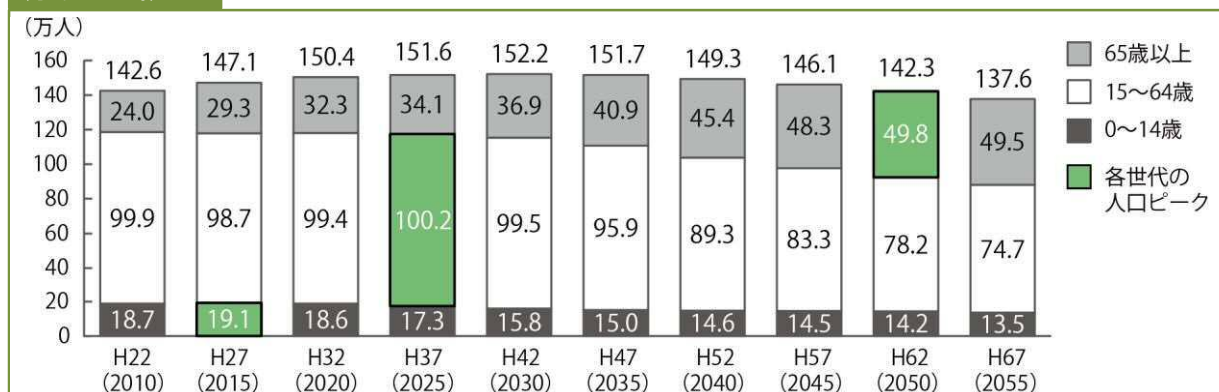
表現方法	実施主体等	計画熟度
～めざします。 ～を図ります。	市が主体、市民と協働	○目標、方向性に関する事項
～育みます。	市民と協働	
～進めます。 ～推進します。 ～取り組みます。 ～整備します。	市が主体	○すでに事業着手されている事項 ○おおむね 10 年以内に優先的に取り組む事項 ○川崎市総合計画に位置づけられている事項
～努めます。	市が主体	○目標達成に時間がかかるが、継続して取り組んでいく事項
～検討します。	主体が決定していない	○目標の実現に向けて、庁内・関係機関・市民との協議・調整・検討が必要な事項
～を誘導します。 ～を促進します。 ～を働きかけます。	市が事業者の取組を誘導・促進	
～を支援します。	市が市民の活動を支援	

主なまちの現状・課題

将来人口の予測

- 本市では、しばらく人口増加の傾向にありますが、平成 42(2030)年をピークに人口減少へ転換し、急速な少子高齢化の進行が見込まれています。
- 年少人口のピークは平成 27(2015)年、生産年齢人口のピークは平成 37(2025)年と推計されており、ピーク後は急速に減少するため、少子高齢化がさらに進行していくと見込まれています。
- 今後の人口構成は、平成 32(2020)年に 65 歳以上の人口比率が 21%(超高齢社会の定義である割合)を超え、平成 67(2055)年には現役世代 1.5 人で 1 人の高齢者を支える状況となることが見込まれています。

将来人口推計

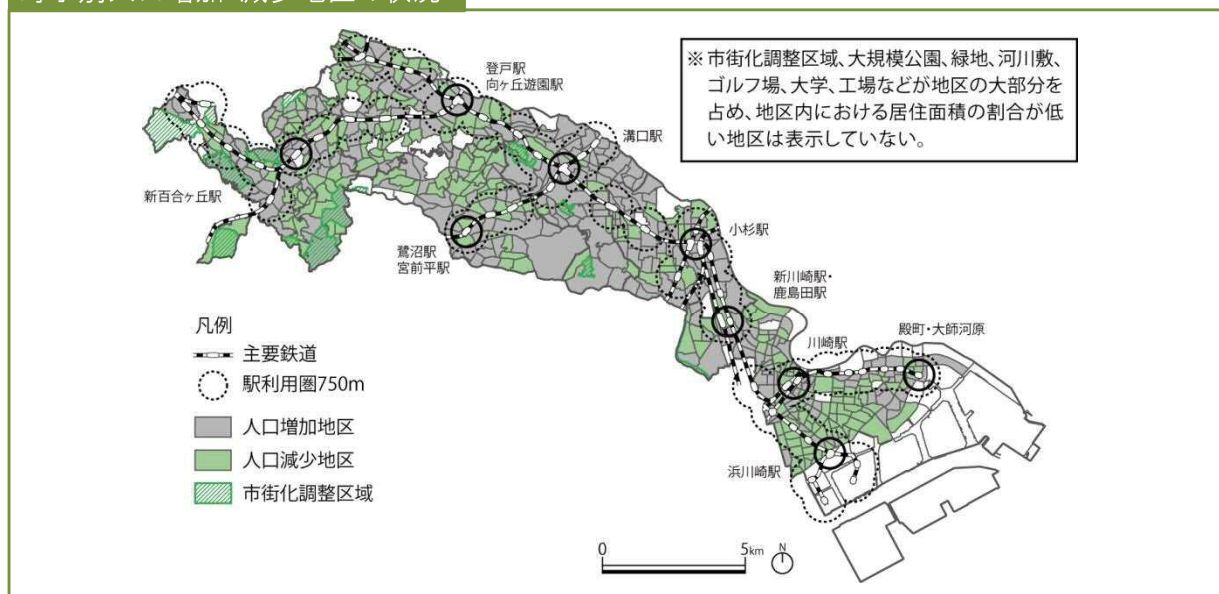


出典：川崎市人口推計(平成 26(2014)年 8 月)

地区ごとの人口動態

- 北部・中部地域の鉄道沿線地域や拠点地区等の鉄道駅周辺、住宅地への大規模な土地利用転換が図られた地域では人口が増加しています。
- 一方で、南部地域の既成市街地や北部地域の鉄道駅から離れた住宅地では人口減少が進んでいることなどから、人口増加地域での子育て環境の整備や人口減少地域での良好な住環境の維持などが課題となっています。

町丁別人口増加・減少地区の状況



出典：川崎市住民基本台帳人口(平成 27 年 9 月)より作成

鉄道の状況

○本市では、東急田園都市線・東横線や小田急小田原線などの、東京都心から放射状に広がって市内を横断する鉄道路線と、JR 南武線などの、市内を縦断する鉄道路線が本市の骨格を形成しています。

鉄道の状況



市民の行動・交通特性

○市民の行動圏は、市域を超えて鉄道路線を中心に広がっており、東京都区部や横浜との結びつきが強い傾向にあります。又、私事目的交通からみた身近な生活圏は、市内各区とも自区内を中心としています。鉄道に沿って隣接地域にも広がっています。

○市民の生活行動圏が広域に展開している実態から、近隣都市と適切に役割を分担しながら、広域的な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ことが求められています。

川崎市各区発生交通の通勤圏域(1%圏)



川崎市各区私事交通圏(1%圏)

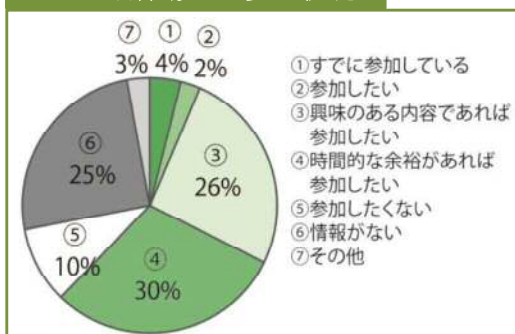


出典：国土交通省 東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年)

まちづくり活動への市民意向

○協働のまちづくりに関する市民の意向調査では、まちづくり活動に参加したいと答えた方の割合が高く、まちづくりに対する意識の高まりがうかがえます。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多くあり、まちづくりに関する情報の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



協働のまちづくりを進めるために最も重要なこと



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

都市づくりの基本理念

めざす都市像とまちづくりの基本目標

■めざす都市像

「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」

■まちづくりの基本目標

「安心のふるさとづくり」「力強い産業都市づくり」

基本政策

○まちづくりの基本目標を達成する基本政策は次のとおりとします。

- 1 生命を守り生き生きと暮らすことができるまちづくり
- 2 子どもを安心して育てることのできるふるさとづくり
- 3 市民生活を豊かにする環境づくり
- 4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり
- 5 誰もが生きがいを持てる市民自治の地域づくり

都市づくりの基本方針

○基本政策を踏まえ、都市づくりの方向性を体系的にわかりやすく示すため、「都市づくりの基本方針」を定めます。

1 魅力ある都市づくり

- 魅力にあふれる広域的な拠点整備と身近な地域が連携したまちづくりを推進します。
- 効率的・効果的な交通体系の構築や良好な景観づくりの推進などにより、魅力ある都市づくりをめざします。

2 誰もが暮らしやすい都市・住まいづくり

- 誰もが住み慣れた地域や自らが望む場で、安心してすこやかに生き生きと快適に暮らせる都市・住まいづくりをめざします。

3 緑と水の豊かな環境に配慮した都市づくり

- 地球や地域の環境保全を協働により進め、健康で快適に暮らし続けることができる都市づくりをめざします。
- 市民共有の貴重な財産である緑を次世代に継承するなど、人と自然が共生する都市づくりをめざします。

4 産業の発展を支える都市づくり

- 高度先端技術やICT等の活用により、医療・福祉、エネルギーなどの新産業の創出に結びつけることをめざします。
- 環境と調和した持続可能な産業の発展を支える都市づくりをめざします。

5 災害に強い都市づくり

- 市民の身近な安全や生活基盤の確保に取り組むとともに、大規模災害にも耐えられる災害に強い都市づくりをめざします。

6 市民が主体となる身近な地域づくり

- 市民が主体となって、地域の身近な課題解決を促進するとともに、支え合いながら個性と能力を発揮することができる地域づくりをめざします。

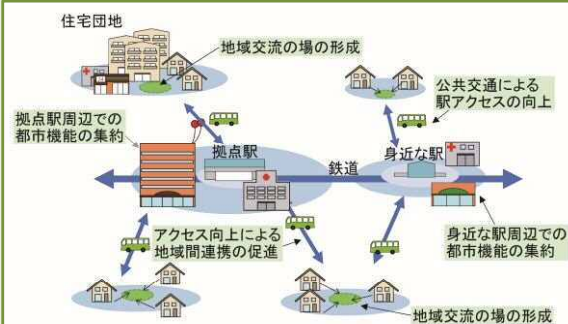
7 人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくり

- 交通利便性が高い拠点地区等への都市機能の集積を促進します。
- 多様な世代が居住できる環境整備、人口減少や高齢化の進行する地区におけるファミリー世帯等の居住、多様な住まい方の誘導等を促進します。
- 公共交通を主体とした駅等へのアクセスの向上を図ります。
- これらの取り組みにより、将来的な人口減少を見据えた持続可能で効率的な都市づくりをめざします。

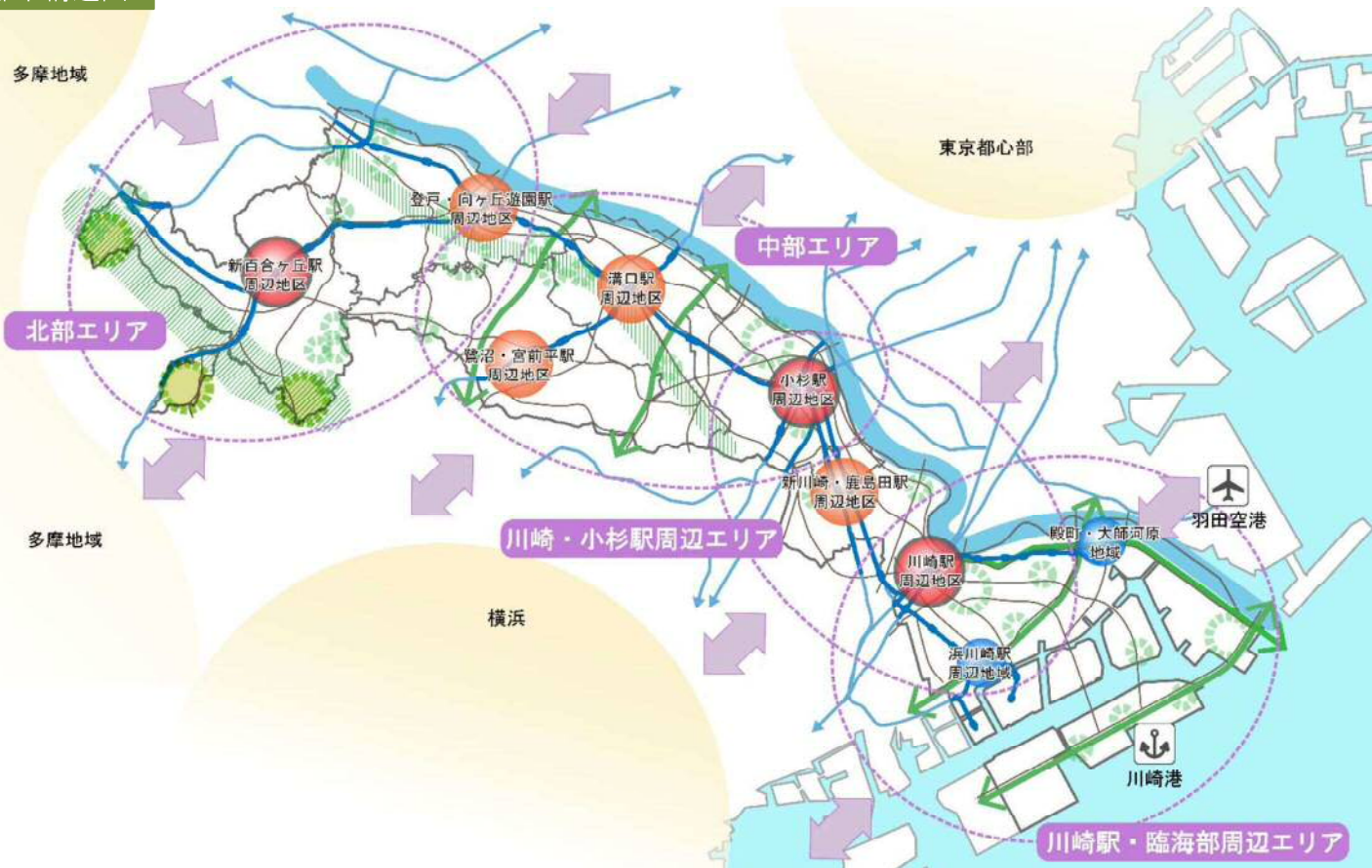
都市構造

- 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

コンパクトなまちづくりのイメージ図



都市構造図



< 方針 >

- 広域拠点
- 臨空・臨海都市拠点
- 地域生活拠点
- 生活行動圏
- ↔ 連携
- 大規模公園緑地
- 緑と農の3大拠点
- ▨ 多摩丘陵軸
- ▨ 多摩川崖線軸
- ▨ 多摩川軸

- 広域幹線道路(高速道路)
- 主な幹線道路(一般道路)

< 基本凡例 >

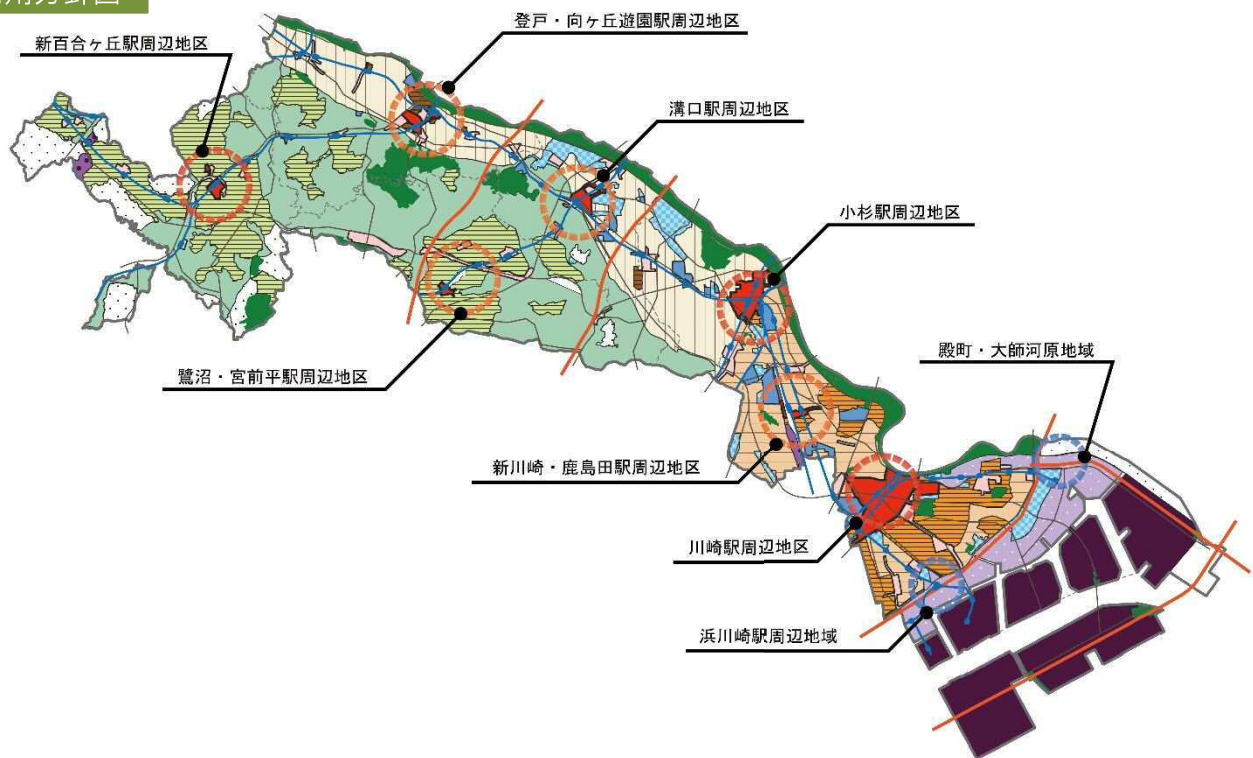
- 駅 鉄道(市内)
- 鉄道(市外)

分野別の基本方針

土地利用の基本方針

- 1 魅力と活力にあふれる「広域拠点」の形成をめざします
- 2 個性を活かした「地域生活拠点」の形成をめざします
- 3 鉄道を主軸とした「都市軸」の形成をめざします
- 4 安全・安心で誰もが暮らしやすい住環境を育みます
- 5 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
- 6 ものづくり産業や研究開発機関の集積を促進するとともに、住工が調和した適切な土地利用を誘導します
- 7 自然との調和をめざし、市街化区域の優良な農地や緑地の保全・活用を図り、適切な市街化を誘導します
- 8 市街化調整区域の良好な自然環境の保全と優良な農地の保全を図ります

土地利用方針図



< 方針 >

- | | | |
|-----------|----------------|----------|
| 広域拠点 | 商業業務エリア | 住工調和エリア |
| 臨空・臨海都市拠点 | 地域商業エリア | 産業高度化エリア |
| 地域生活拠点 | 丘陵部住環境保全エリア | 新産業誘導エリア |
| | 丘陵部住環境向上エリア | 新産業複合エリア |
| | 北部平たん部住環境調和エリア | 工業・物流エリア |
| | 北部平たん部住環境向上エリア | 主な公園・緑地 |
| | 南部平たん部住環境調和エリア | 市街化調整区域 |
| | 南部平たん部住環境向上エリア | |

< 基本凡例 >

- 広域幹線道路(高速道路)
- 主な幹線道路(一般道路)
- 駅 鉄道

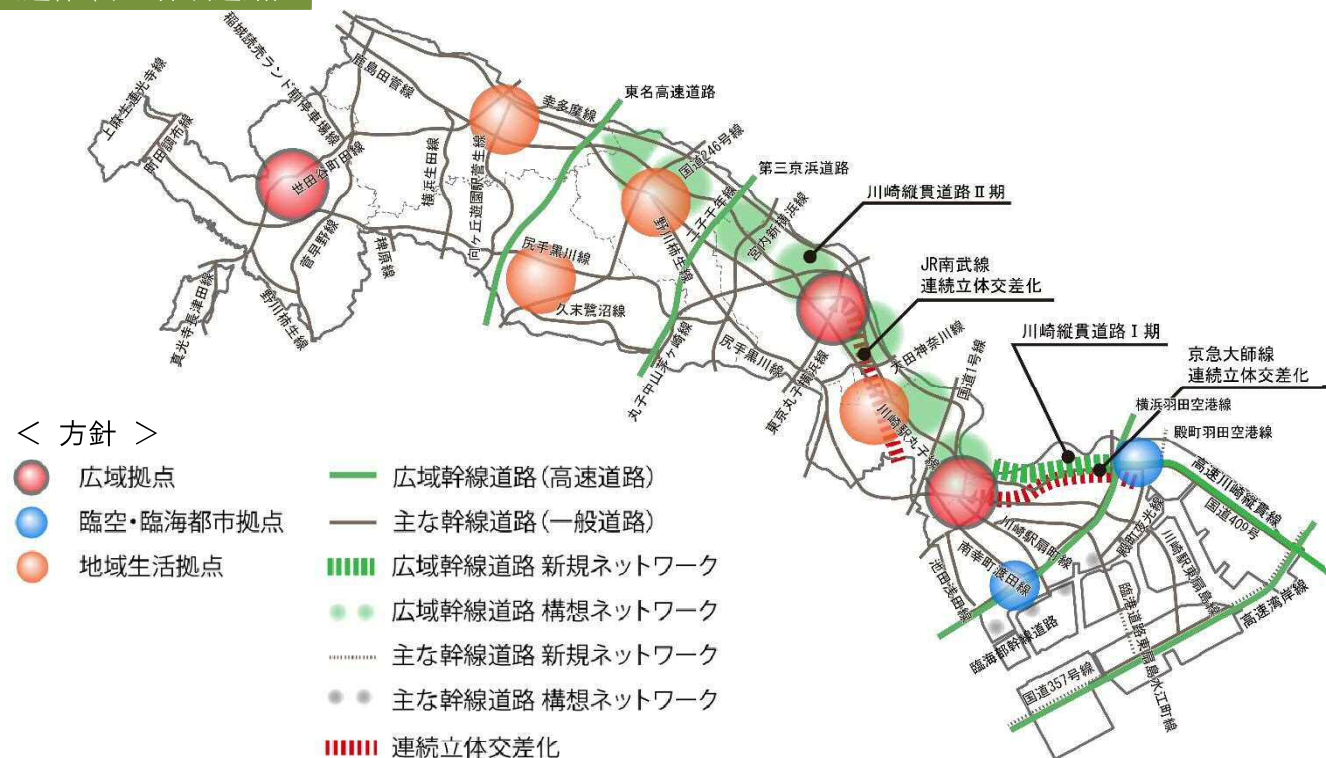
交通体系の基本方針

- 1 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備をめざします
- 2 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備をめざします
- 3 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備をめざします

交通体系方針図(鉄道)



交通体系方針図(道路)

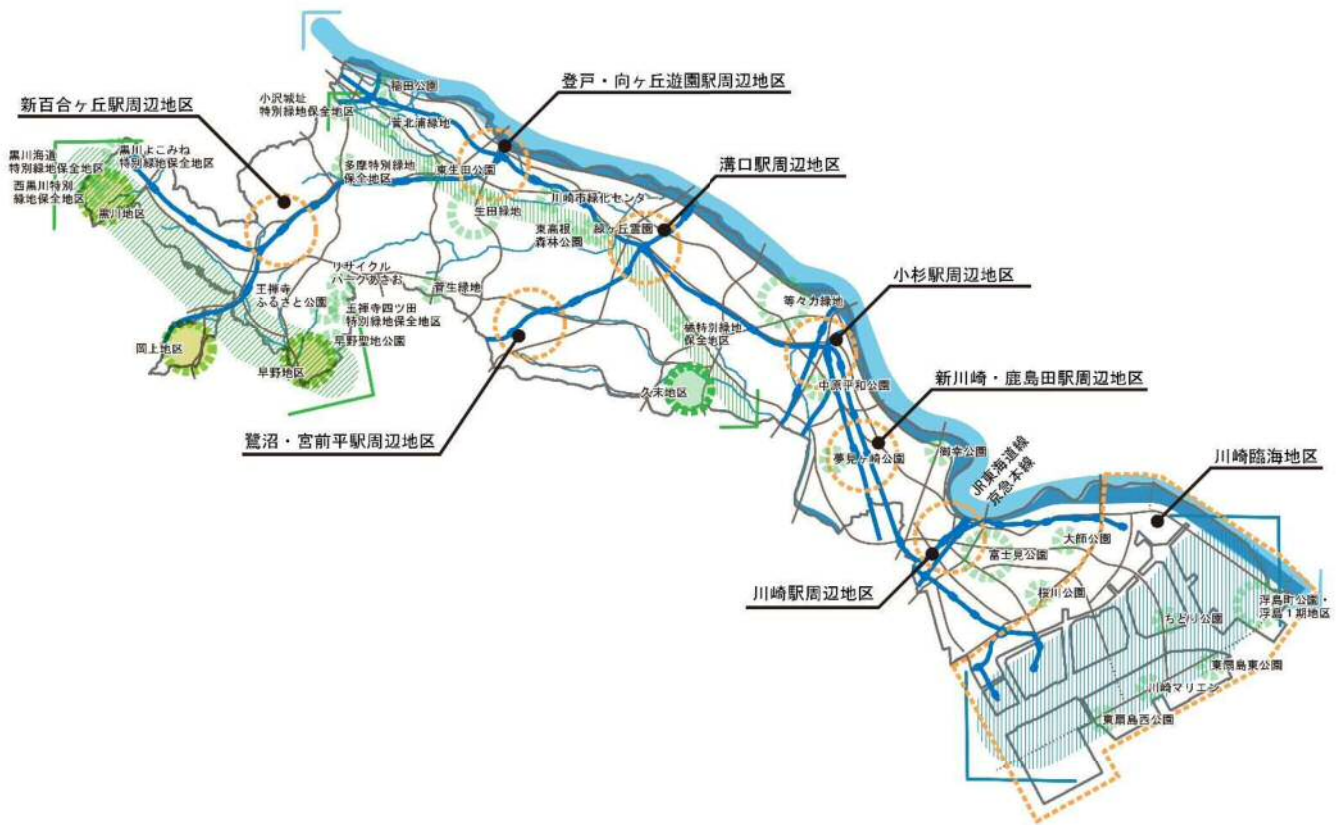


分野別の基本方針

都市環境の基本方針

- 1 地球環境と地域環境に配慮したまちをめざします
- 2 川崎らしい緑と水の骨格の形成をめざします
- 3 緑を保全・創出・活用し、地域の特徴を活かした緑のまちをめざします
- 4 暮らしを豊かにする水環境を育みます
- 5 個性と魅力にあふれた川崎らしい景観の形成をめざします

都市環境方針図



< 方針 >

- 多摩丘陵軸
- 多摩川崖線軸
- 多摩川軸
- 東京湾軸

- 大規模公園緑地
- 緑と農の3大拠点
- 農と緑のふれあい拠点
- 緑化推進重点地区

< 基本凡例 >

- 主な幹線道路
- 河川
- 駅
- 鉄道

都市防災の基本方針

- 1 自然災害による被害を軽減するまちをめざします
- 2 災害時における都市機能の維持と質の高い復興を可能にするまちをめざします
- 3 安全に避難できるまちをめざします
- 4 自助・共助により被害を軽減するまちをめざします

都市防災方針図



< 方針 >

- 緊急交通路
- 第1次緊急輸送路
- 第2次緊急輸送路
- ⊙ 基幹的広域防災拠点

- 密集市街地の改善に向けた重点対策地区
- 協働による防災まちづくりの推進地区

< 基本凡例 >

- ★ 市役所・区役所
- 地域防災拠点(中学校)
- 広域避難場所
- 河川
- 鉄道

生活行動圏別の沿線まちづくりの考え方

1 生活行動圏別の沿線まちづくりとは

市民の日常生活は、住まいを起点に近隣地域から身近な駅周辺やターミナル駅(広域拠点や地域生活拠点)周辺等の鉄道に沿ったエリアで展開していることから、市民の行動圏に着目した4つの「生活行動圏」を設定しました。

この「生活行動圏」ごとに、拠点地区でのまちづくりの効果が身近な地域に波及するように、地域特性を活かしながら、鉄道を主軸とした身近な地域が連携した一体的なまちづくりを促進します。

4つの生活行動圏のエリア図



北部エリア

- 小田急小田原線、多摩線沿線等の地域で、麻生区・多摩区を含む範囲
- 鉄道延伸とあわせ計画的に形成された住宅地と古くからの住宅地が混在
- 大学や文化・芸術施設に加え、農地や生田緑地などの自然環境も豊富なエリア
- 山坂が多く、駅勢圏に比べエリアの奥行きが広く、路線バスでの駅までのアクセスが多い
- 小田急電鉄では、小田急小田原線の複々線化や川崎市と包括協定を結び鉄道沿線の魅力向上の取組を進めている

中部エリア

- 東急東横線、田園都市線沿線等の地域で、中原区、高津区及び宮前区を含む範囲
- 田園都市線沿線では、鉄道延伸と同時期に計画的な市街地が形成
- 中小工場が集積している地域がある
- 生産緑地の指定など都市農地が多い
- 山坂が多く、駅勢圏に比べエリアの奥行きが広く、路線バスでの駅までのアクセスが多い
- 東急電鉄と川崎市で包括協定を結び、鉄道沿線の持続可能なまちづくりに向けた取組を進めている

川崎・小杉駅周辺エリア

- JR南武線沿線等の地域で、幸区、中原区を含む範囲
- 狭い道路や木造住宅が多く存在
- 交通利便性が高く、居住地としての人気が高い
- 世界的企業等が立地する就業地となっている
- 平坦でエリアの奥行きが狭く、駅勢圏が多くを占め、駅へのアクセスは、徒歩や自転車が多い
- JR東日本は、南武線を「東京メгалープ」の一部とし、輸送改善を図っている
- 尻手駅から武蔵小杉駅間において南武線の連続立体交差事業に向けた検討を進めている

川崎駅・臨海部周辺エリア

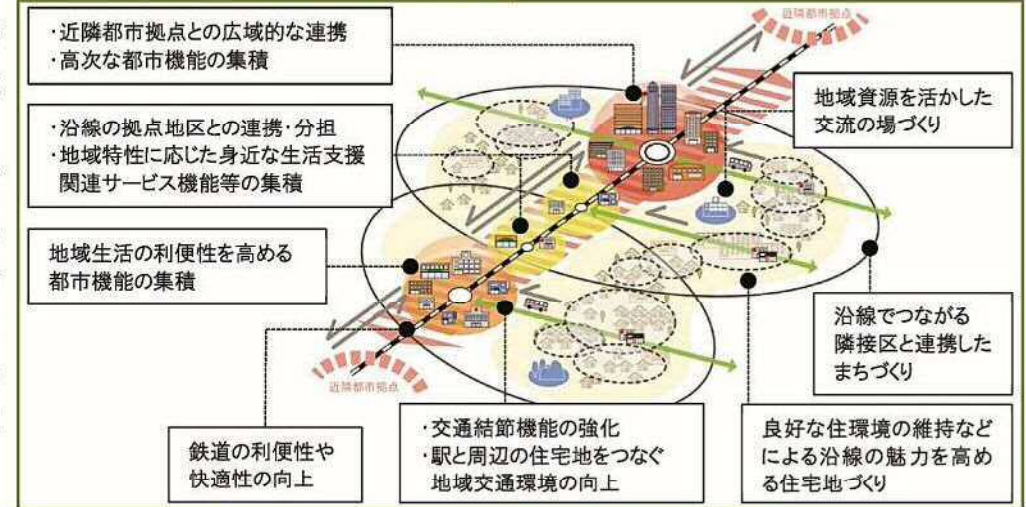
- 川崎駅を中心に広がる、JR南武線及び京急大師線沿線と臨海部を有する概ね川崎区を含む範囲
- 戦前に形成された市街地と臨海部の産業集積からなるエリアであり、狭い道路や木造住宅が多く、JR南武支線沿線は、密集市街地が市域で最も集中
- 川崎駅から放射状に路線バスネットワークが充実
- 平坦で自転車での駅までのアクセスも多い
- 京急大師線の連続立体交差事業を進めている
- JR東日本と川崎市で包括協定を結び、南武支線の駅設置など、鉄道沿線の利便性・快適性向上等の取組を進めている

2 まちづくりイメージ

拠点地区や身近な駅周辺では、それぞれの特性を踏まえて都市機能の向上を図ります。

又、駅と周辺の住宅地をつなぐ地域交通環境の向上や、住宅地では、多世代の居住につながる新たな住まいや住まい方の誘導を図ります。あわせて、住民主体のまちづくり活動を促進し、生活行動圏の魅力づくりをめざします。

生活行動圏の沿線まちづくりイメージ図



エリアの主な特性

エリアの主な考え方

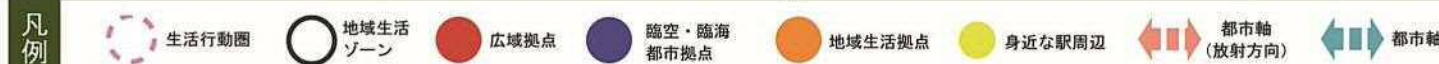
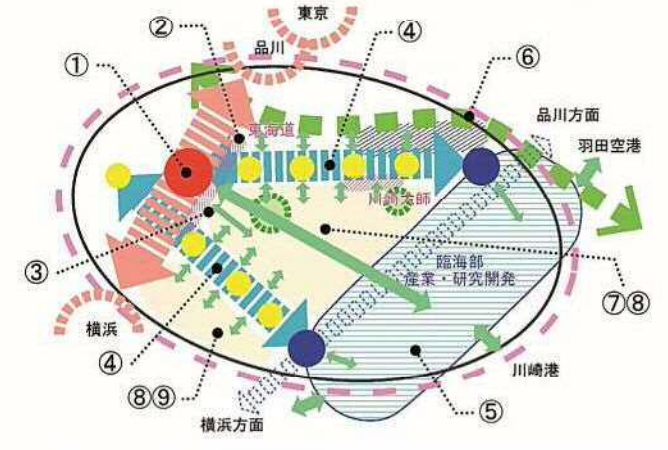
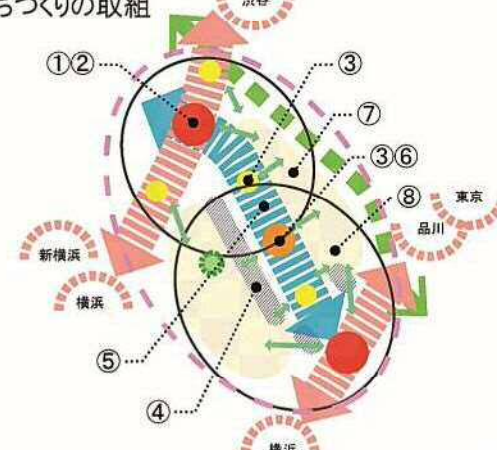
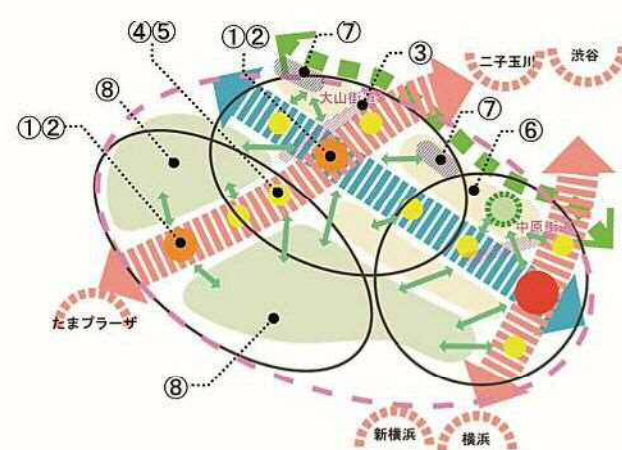
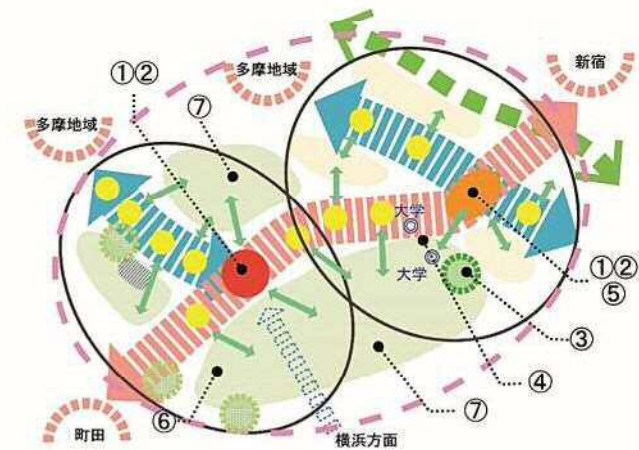
概念イメージ図

- 《拠点》**
- ①自然環境、文化・芸術等の地域資源の活用
 - ②沿線の拠点との連携
- 《身近な駅周辺、鉄道沿線》**
- ③特色ある地域資源の活用
 - ④多数の大学の立地の活用
 - ⑤小田急線の複々線化等の鉄道利便性等の向上を促進
- 《エリア全般》**
- ⑥多摩丘陵の樹林地や農地の保全・活用
 - ⑦住宅地や住宅団地の空き家、空き室を活用し、多様な世帯の交流の活性化など、居住地の魅力を高めるまちづくりの取組を促進

- 《拠点》**
- ①多様な都市機能の集積と交通結節機能の強化
 - ②沿線の拠点(二子玉川・たまプラーザ等)との連携
- 《身近な駅周辺、鉄道沿線》**
- ③歴史的な資源の活用
 - ④東急沿線の地域ブランドの活用
 - ⑤田園都市線の複々線化等の鉄道利便性等の向上を促進
- 《エリア全般》**
- ⑥ニヶ領用水等の活用
 - ⑦住工共生のまちづくりと工場集積の維持・発展
 - ⑧住宅地や住宅団地の空き家、空き室を活用し、多様な世帯の交流の活性化など、居住地の魅力を高めるまちづくりの取組を促進

- 《拠点》**
- ①様々な都市機能をコンパクトに集積
 - ②沿線の拠点との連携
- 《身近な駅周辺、鉄道沿線》**
- ③連続立体交差化を契機にした身近な商業や生活支援関連サービス機能の集積、駅等へのアクセス向上
 - ④高度なものづくり産業の維持・発展
 - ⑤南武線連続立体交差化に合わせた駅舎の改良等の鉄道利便性等の向上
- 《エリア全般》**
- ⑥大規模な土地利用転換の適切な誘導
 - ⑦老朽建築物の更新等により新たな住宅と住まい方の誘導
 - ⑧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

- 《拠点》**
- ①羽田空港に隣接する川崎市の玄関口にふさわしい広域拠点の形成
- 《身近な駅周辺、鉄道沿線》**
- ②歴史的資源や企業の情報発信施設等の活用
 - ③既存ストック等を活用したまちづくりの推進
 - ④鉄道利便性等の向上を促進
- 《臨海部》**
- ⑤活力ある産業集積や環境と調和した産業の持続可能な発展
- 《エリア全般》**
- ⑥多摩川や港湾緑地等の地域資源の活用
 - ⑦路線バスの維持・活用
 - ⑧老朽建築物の更新等により新たな住宅と住まい方の誘導
 - ⑨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



計画の実現・推進方策

都市計画マスタープラン実現・推進の基本的な考え方

○都市計画マスタープランは、次の考え方により、その実現・推進を図ります。

1 自治基本条例の趣旨に基づく都市計画マスタープランの推進

「情報共有の原則」、「参加の原則」、「協働の原則」の考え方に沿って推進

2 協働・連携によるまちづくり

多様な主体との協働・連携により推進

3 市民、事業者、行政の役割分担

市民の役割

○地域のまちづくりを主体的に担う

事業者の役割

○周辺環境に配慮した事業活動などにより、まちづくりへ貢献・協力する

行政の役割

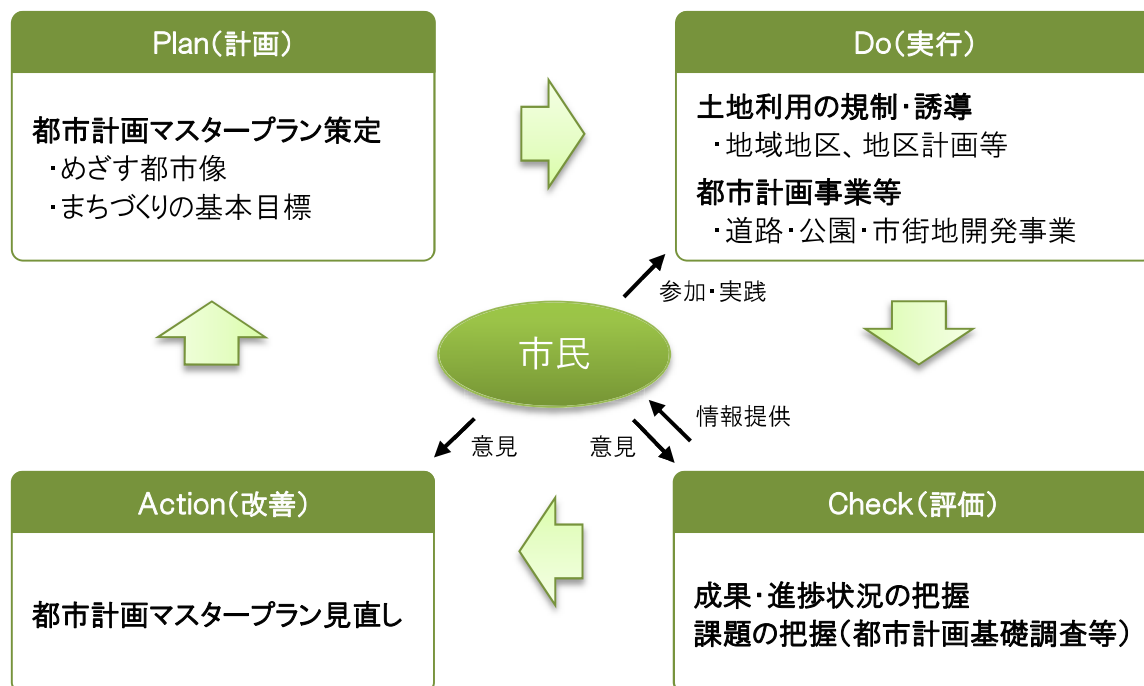
○都市計画制度の適切な運用などによる計画的なまちづくりを推進

○市民・事業者とのまちづくり情報の共有

○市民の主体的なまちづくり活動への誘導・支援

○協働・連携のまちづくりを推進するとともに、コーディネート機能を担う

都市計画マスタープランの進行管理



○都市計画マスタープランの見直し

上位計画である「川崎市総合計画(基本計画)」の改定や「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」の改定が行われた場合など、社会情勢の変化に的確に対応し、都市計画基礎調査等の結果等を踏まえながら必要な見直しを機動的に行います。

川崎市都市計画マスタープラン全体構想 概要パンフレット

発行 川崎市

○編集

川崎市まちづくり局計画部都市計画課

住所 〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地

電話 044-200-2713

FAX 044-200-3969

E-MAIL 50tosike@city.kawasaki.jp

○都市計画マスタープランホームページ

<http://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/26-1-1-9-3-0-0-0-0-0.html>

平成29年3月30日改定版 初版

