

# 川崎市の地域社会構造

原 田 博 夫  
阿 部 史 郎

川崎市はこれまで、南部から中部にかけて産業都市の様相を示す一方で、北部は住宅都市の様相を示していた。しかし、産業構造の変化などから、南部や中部において工場跡地を中心とした住宅開発が盛んになる一方で、北部では、良好な環境を求めた企業の進出や生活・福祉に関連した産業が発生するなど、2000年以前の様相とは変化してきている。

人口は、東京23区へ隣接している地理的要因から、市内の産業動向にかかわらず増加する傾向にある。これは全国的に見ても珍しい状況にある。

このような環境の下、川崎市は、南部から中部が有していた産業都市という側面が、既存の産業の衰退と新産業の発生が容易ではないことから、南部から中部においても東京のベッドタウンという側面が強まった。しかし、従来、東京のベッドタウンという側面を有していた北部では、定年退職者の増加から都心への通勤者が減少し、医療・介護など高齢者向けの産業・事業所が成長している。また、周辺の郊外都市（横浜北部・多摩市など）のサービス・商業の成長により、そこへの通勤者（主に非正規労働者）が増加し、東京のベッドタウンからの脱却が徐々に進行している。首都圏の多くの都市は、産業都市か住宅都市のどちらか一方の側面が強く、両方の特徴を兼ね備えた都市は少ない。近年、住宅都市から産業都市への転換が見られるが、住宅都市は都心への距離に左右されるため、衰退した産業都市が住宅都市にスムーズに転換できるとは限らない。産業都市地域が住宅都市地域に転換している川崎市は、時代状況・地理的条件に恵まれているのである。

全国的には産業構造が変化し、人口も停滞から減少に転じているなかで、首都圏は人口が増加し続けている。首都圏の中で人口増加の中核を占める川崎市の地域社会構造はどのようになっているだろうか。東京のベッドタウン化が進む南部、東京のベッドタウンからの脱却が進む北部の検証とその影響を、市全体および市域ブロックごとにまとめた。

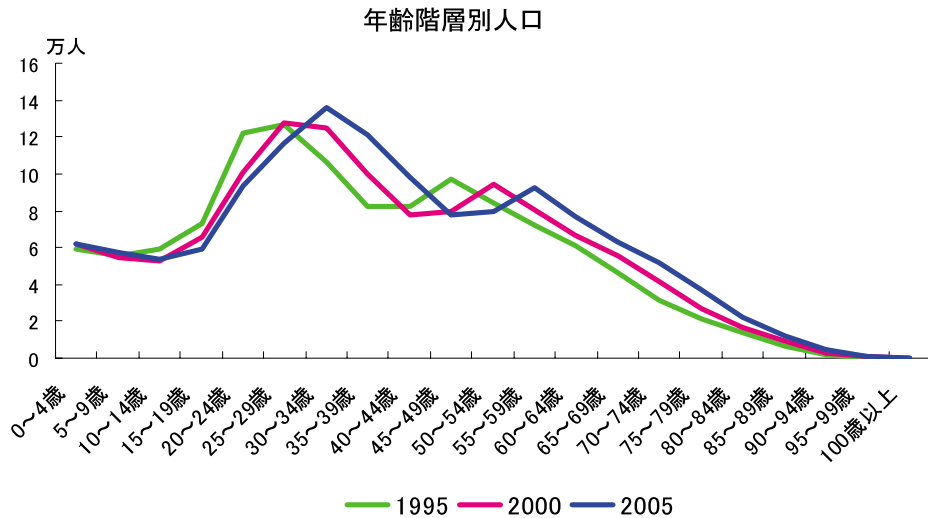
## I. 川崎市全域

### 1. 川崎市の人口構成と職業・産業の変化

#### 1-1. 川崎市の人口構成

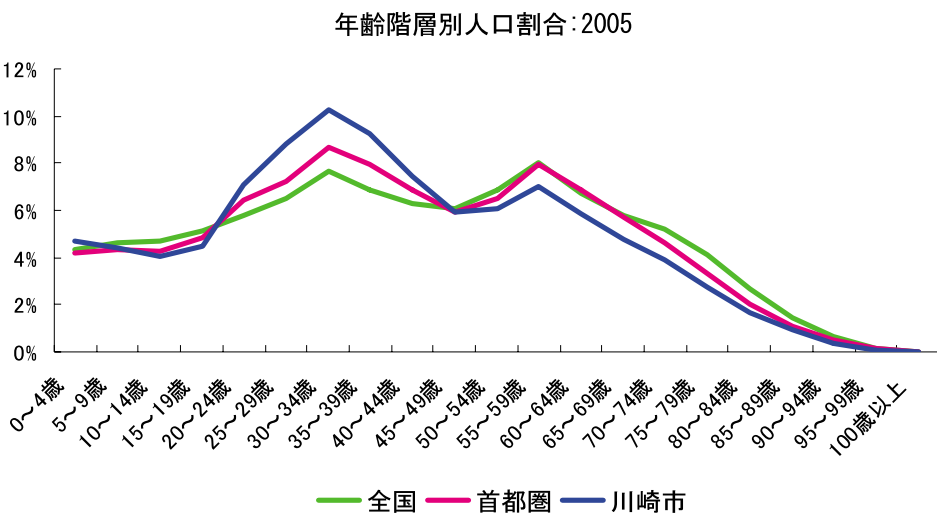
川崎市は年々、人口が増加しているが、どのような特徴を持っているのだろうか。そして、

それは、全国、首都圏と比較するとどのような特徴があるのかを把握するために、1995年から2005年までの年齢階層別の人口の推移と2005年の年齢階層別人口の割合をまとめた。



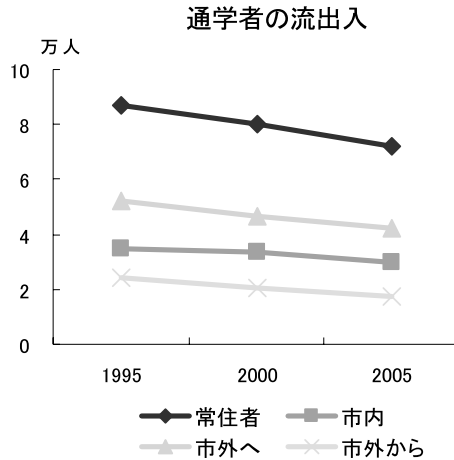
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

全国と同様に川崎市でも65歳以上の人口が増加し、高齢化が進行している。しかし、人口が最も多い年齢階層は第2次ベビーブーム世代である、2005年の30～34歳である。全国では2005年に55～59歳にあたる第1次ベビーブーム世代の人口が最も多いことから、川崎市は若い世代が多いまちであると言える。これを特徴づけることとして、15～34歳に当たる世代の人口が増加し続けている。このことは、全国では少子化が進行しているにもかかわらず、川崎市では10歳未満の人口に変化がないことにも影響を与えている。



資料：総務省統計局「国勢調査」平成17年

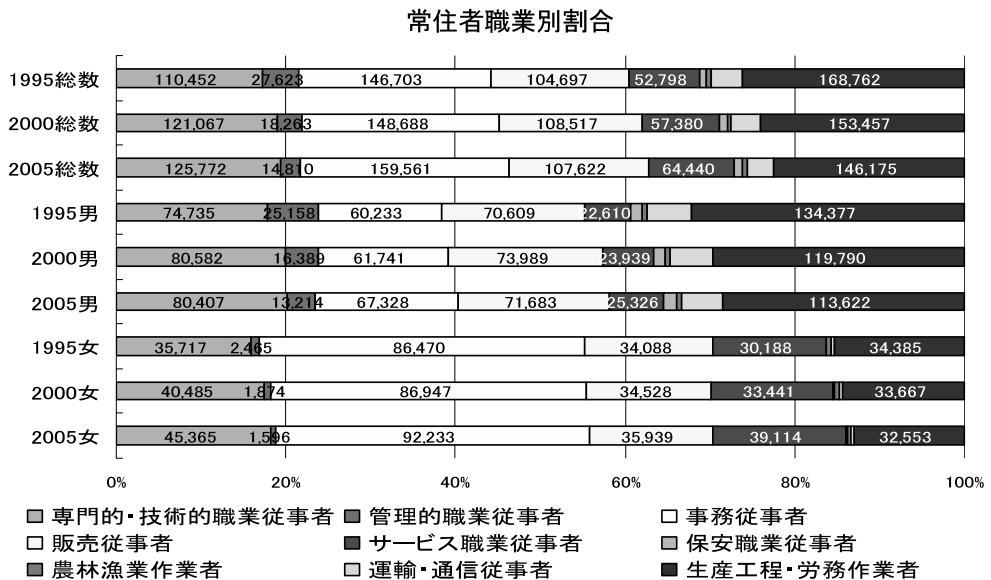
割合で見ると、20～40代前半が全国、首都圏よりも高く、特に20代後半と30代が高い。それに対して、5歳～10代と45歳以上の割合が低い。特に、45歳以上は首都圏が全国よりも低いなか、川崎市はさらに低くなっている。ここからも若い世代が多いまちであると言える。しかし、15～24歳の人口の絶対数は減少しており、その影響により通学人口は減少し続けている。通学者の流出入を示すと、以下のようになっている。



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

## 1-2. 川崎市民の職業別構成

産業構造の変化により、川崎市民の職業も変化している。そこで、過去10年の職業別構成変化を以下にまとめた。

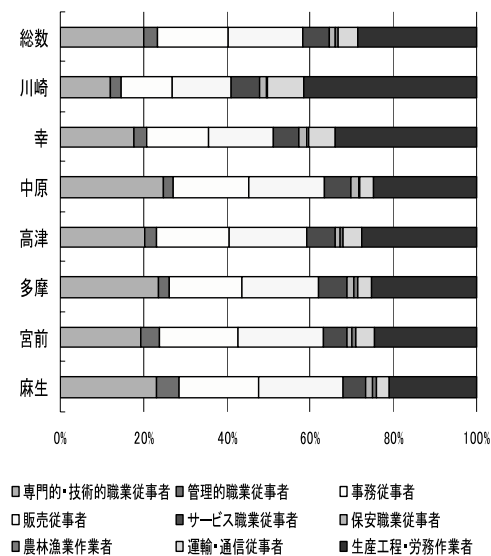


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

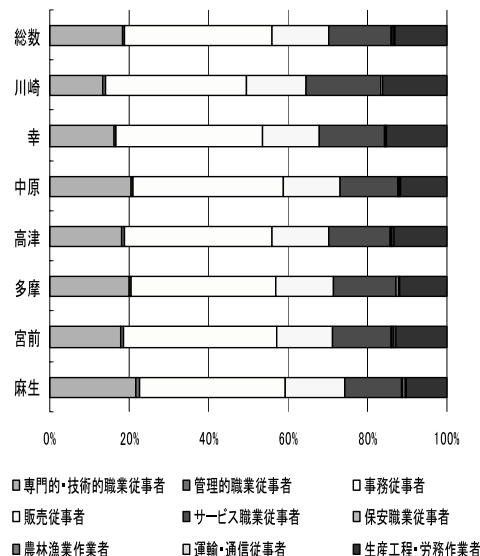
総数では、管理的職業従事者、生産工程・労務作業者が減少しており、男性も総数と同様の傾向にある。女性は専門的・技術的職業従事者が増加している。また、女性は事務従事者が非常に高い割合であり、数も増加しているが、割合では減少傾向している。

これを区別に、男女別で見ると、

常住者区別職業の割合：男



常住者区別職業の割合：女



資料：総務省統計局「国勢調査」平成17年

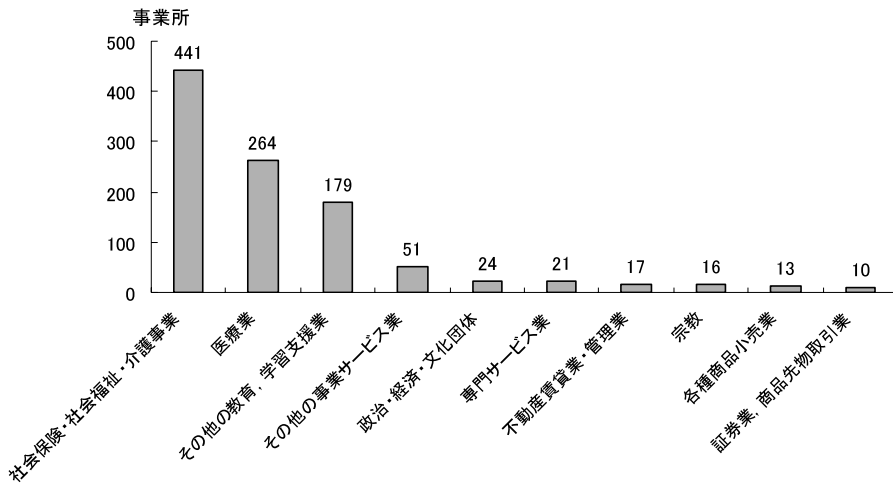
男性は生産工程・労務作業者の割合が、麻生区以外では最も多く、特に、川崎区では生産工程・労務作業者の割合が40%超と非常に高くなっている。また、専門的・技術的職業従事者と管理的職業従事者を足すと、川崎区以外では2割を超えている。女性では、市全体、各区とも事務従事者の割合が非常に高い。男性ほど区別の変化はないものの、麻生区では専門的・技術的職業従事者が2割を超えている。

男女ともに生産工程・労務作業者が減少し、事務従事者、サービス職業従事者が増加している。それでも男性は生産工程・労務作業者が多く、女性は事務従事者が多い。また、女性は区別の職業の違いは少ないが、男性は生産工程・労務作業者の割合が南部で高く、北部では低下する。北部では専門的・技術的職業従事者の割合が比較的高くなっている。

### 1-3. 川崎市に立地する産業の変化

川崎市の産業と言うと鉄鋼業、石油化学、電気、電子などがあげられる。これらは従業者数こそ多いものの、事業所数では小売業、飲食店などのほうが多い。しかし、産業構造の変化により、川崎市に立地する産業の業種も変化している。そこで、過去5年間にどのような変化が生じたのかをまとめた。

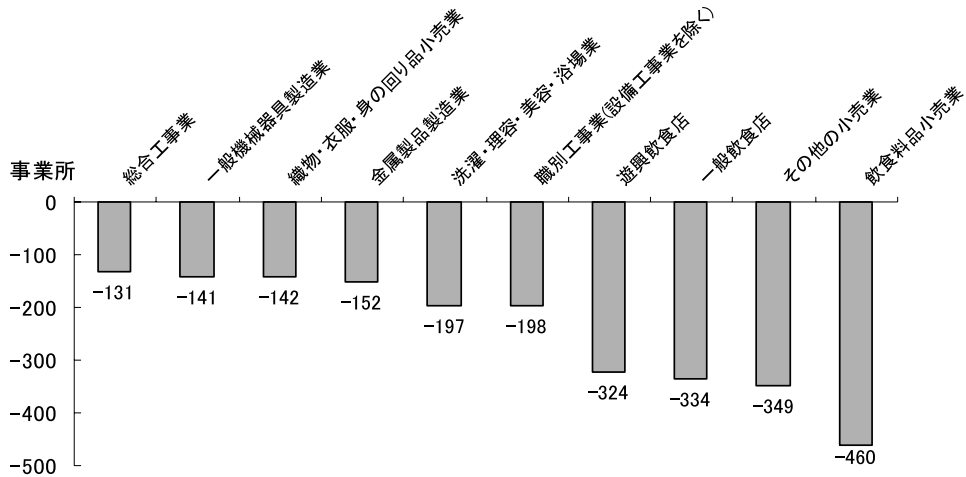
### 事業所増加数上位 10 産業 (2001—2006)



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

事業所増加数では、福祉、介護、医療という高齢化に対応した産業のほか、教育、サービス、不動産など時代のニーズと一致している産業が上位に登場している。

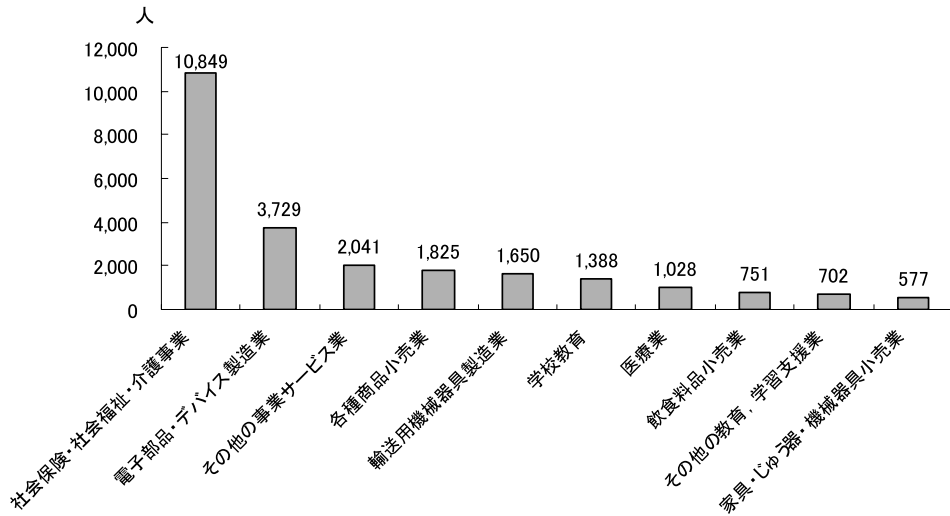
### 事業所減少数上位 10 産業 (2001—2006)



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

事業所減少数では小売店、飲食店が目立つほか、製造業、工事業の減少も目立つ。これらの産業は、個人経営の事業所も多いため、それが減少していると予測できる。

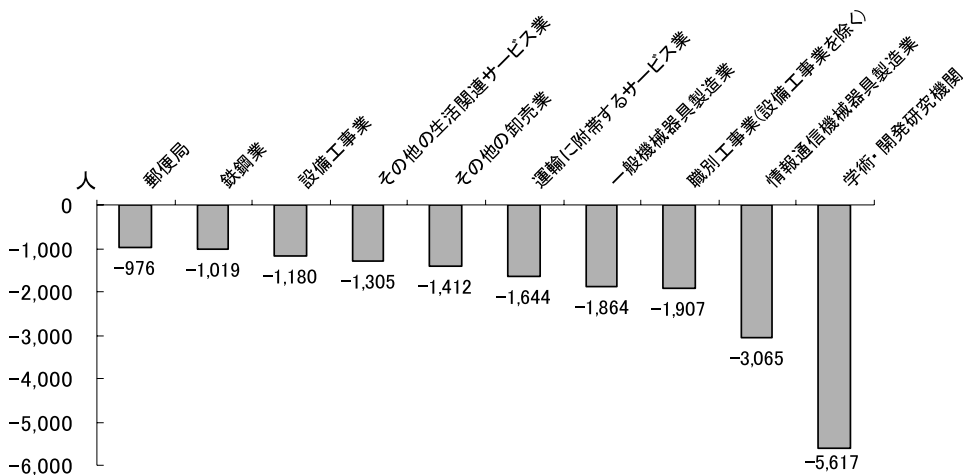
### 従業者増加数上位 10 産業 (2001—2006)



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

従業者の増加は事業所の増加と似た傾向にあるものの、大規模な事業所が立地する川崎市では、企業の動向が反映されやすいため、各種製造業が登場している。

### 従業者減少数上位 10 産業 (2001—2006)

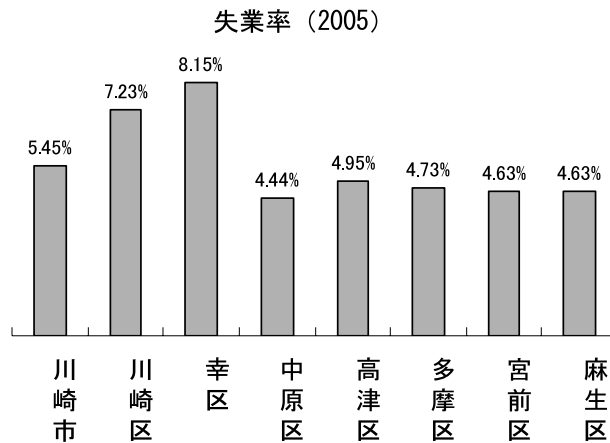


資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

製造業と工事業の減少が事業所と似た傾向である以外は、企業の動向を受けた結果となっている。

#### 1-4. 川崎市の雇用状況

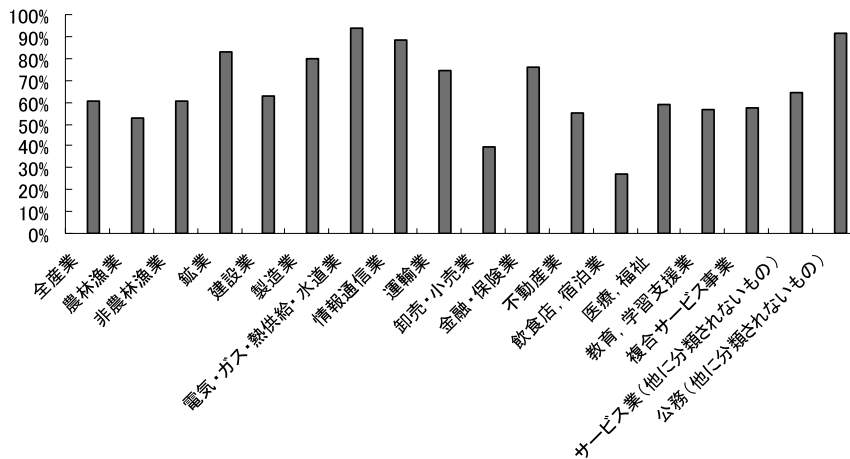
産業の立地、育成が重視される理由の一つとして雇用の創出がある。産業構造が変化している川崎市ではどのような雇用状況であるのかをまとめた。



資料：総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた 2008」

失業率は南部で高く、北部で低くなっている。しかし、最も低いのは中原区であり、産業地域がすべて高いわけではない。

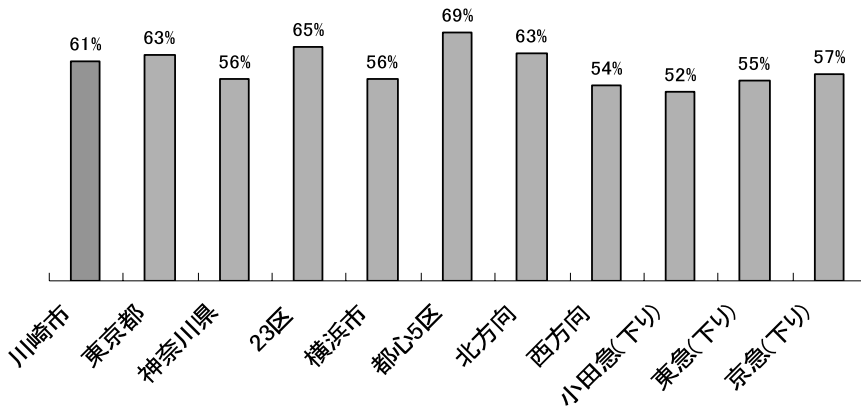
#### 個人事業主・正社員・正職員率：川崎市



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 18 年

就業者の中でも、個人事業主・正社員・正職員の比率は、電気・ガス・熱供給・水道業、公務、鉱業、情報通信業、製造業で高いものの、飲食店、宿泊業、卸売・小売業では低く、業種により大きな開きがある。次に、川崎市に立地している事業所は個人事業主・正社員・正職員の比率が周囲と比較してどのような状況にあるのかをまとめた。

## 個人事業主・正社員・正職員率（全産業）



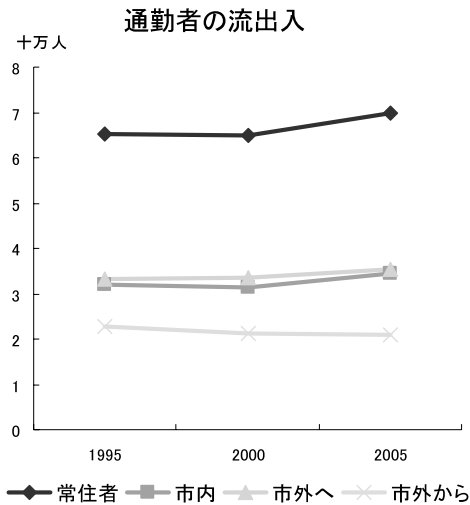
資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成18年

川崎市は神奈川県の平均を上回っているものの、東京都の平均は下回っている。都心から離れるにつれて、個人事業主・正社員・正職員率は低下する傾向にある。

## 2. 通勤状況から見る川崎市

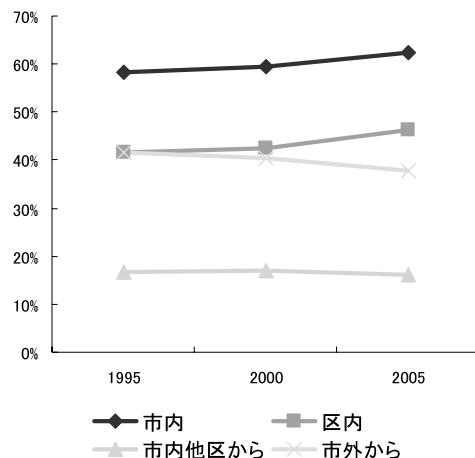
### 2-1. 求心力の低下

川崎市では北部を中心とした住宅都市という側面と南部から中部にかけての産業都市という側面が変化しつつある。これは通勤状況にはどのように現れているのかをまとめた。



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

### 川崎市を勤務地とする人の常住地

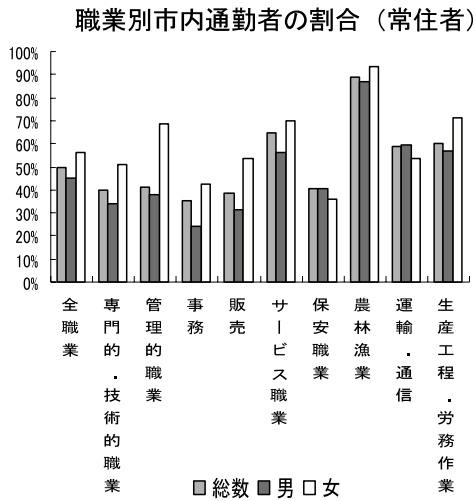


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

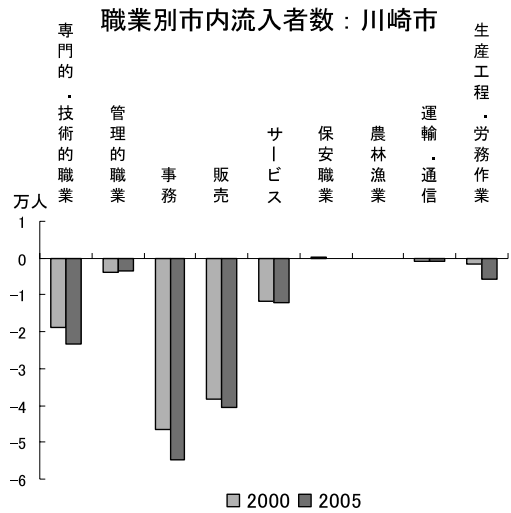
常住通勤者は増加しており、市内通勤者、市外通勤者ともに増加している。しかし、市外からの通勤者が減少しており、求心力が低下している。市内通勤者が増加しているが、これは区



内通勤者の増加であり、市内他区へは減少している。



資料：総務省統計局「国勢調査」平成17年



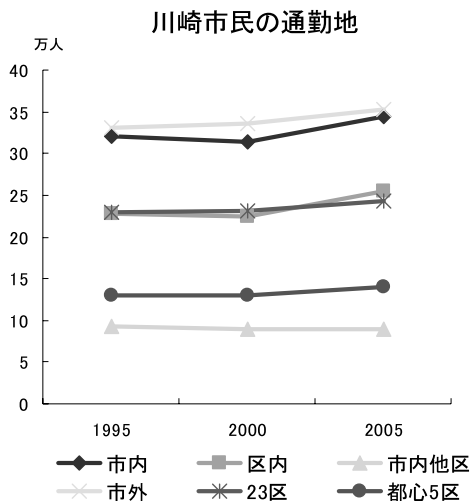
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

職業別に見ると、ほとんどの職業で市内通勤率は男性よりも女性のほうが高い。また、農林漁業を除くと、サービス業で割合が高い。流入では、事務と生産工程・労務作業の市外への流出が増加している。流出が減少しているのは、管理的職業のみである。

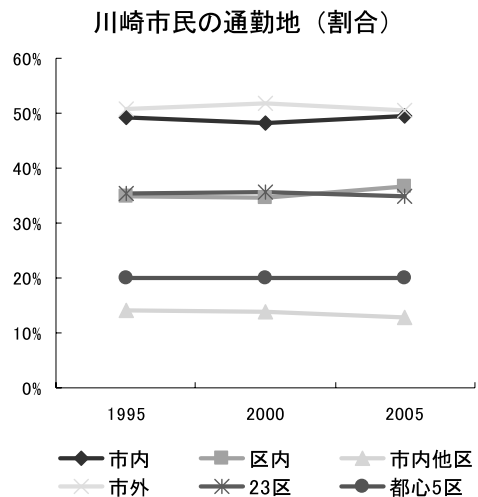
市内（区内）通勤者は増加しているものの、ほとんどの職業で市外への流出が進むなど、川崎市の求心力が低下している。

## 2-2. 通勤地の変化

求心力が低下している川崎市であるが、市民の通勤地はどのように変化しているのかをまとめた。



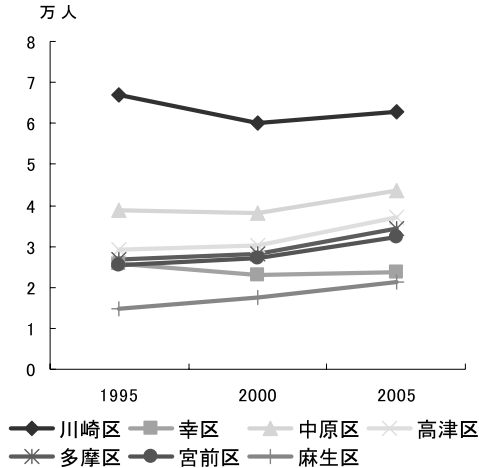
資料：総務省統計局「国勢調査」各年



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

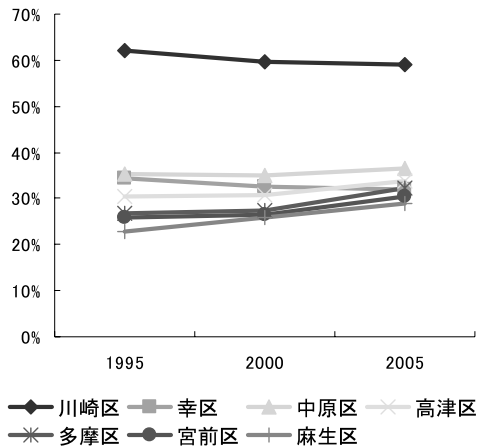
市内（区内）通勤者が増加しているが、東京 23 区、都心 5 区への通勤者も増加している。また、市内よりも市外へ通勤する人のほうが多い傾向は変化していない。割合では、東京 23 区へはほぼ横這いであるが、都心 5 区へは増加傾向である。また、区内での通勤率が増加している。

区内通勤者数



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

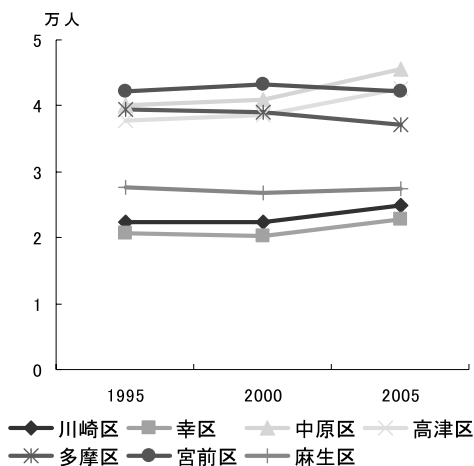
通勤先が区内の割合



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

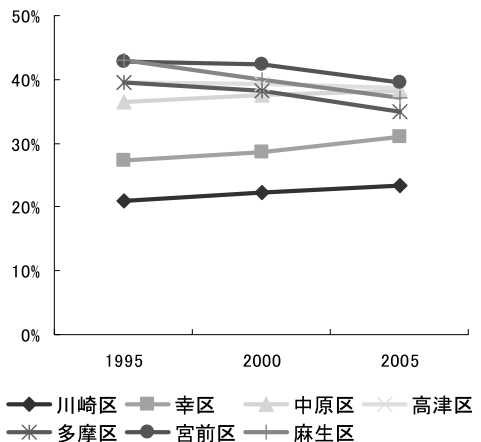
市全体では区内通勤者が増加しているものの、区別に状況を見ると、減少している区もある。減少している区は、川崎区と幸区であり、両区は数、割合ともに減少している。それでも、川崎区は数、割合ともに市内最大となっている。

23 区への通勤者数



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

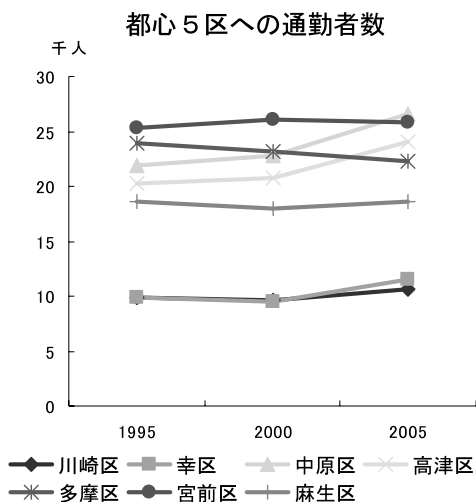
通勤先が 23 区の割合



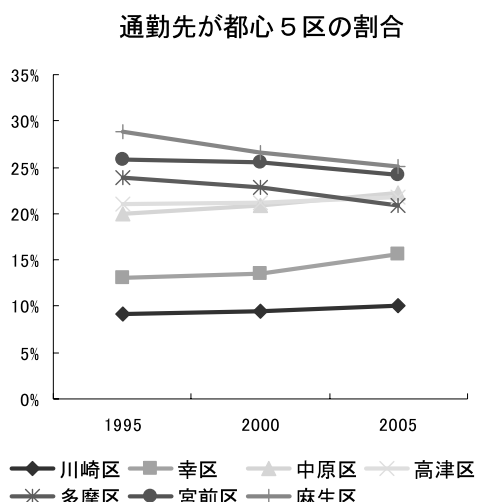
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

東京 23 区への通勤に関しては、通勤者数、割合ともに増加しているのが川崎区、幸区、中原区であり、数、割合ともに減少しているのが多摩区、宮前区、麻生区である。高津区は数では

増加しているものの、割合では減少している。南部の東京ベッドタウン化、北部の東京ベッドタウンからの脱却が進んでいることがわかるものの、割合では、北部各区が依然として高い。また、中原区の上昇が著しい。



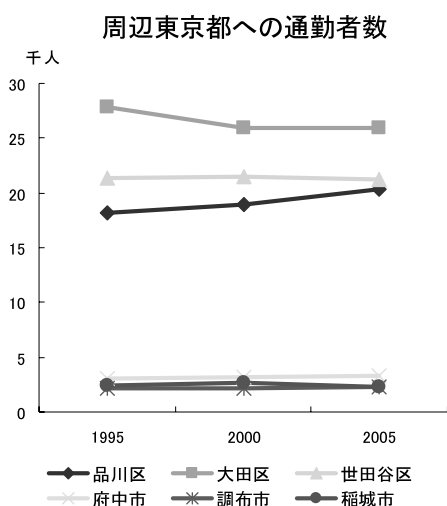
資料：総務省統計局「国勢調査」各年



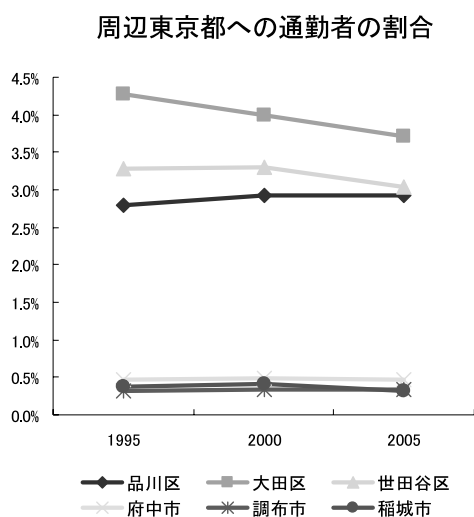
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

都心5区については23区と似た傾向を示しているが、数、割合ともに減少しているのは多摩区のみである。宮前区と麻生区の都心5区への通勤者数は10年間でほぼ横這いであるが、この間、常住人口数が増加しているため、割合では減少になる。

次に、隣接もしくは周辺の自治体へはどのように推移しているのかをまとめた。



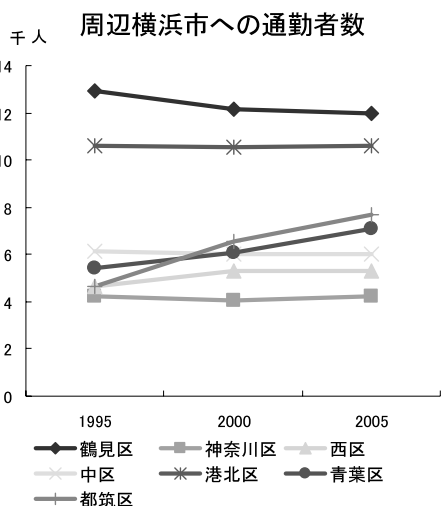
資料：総務省統計局「国勢調査」各年



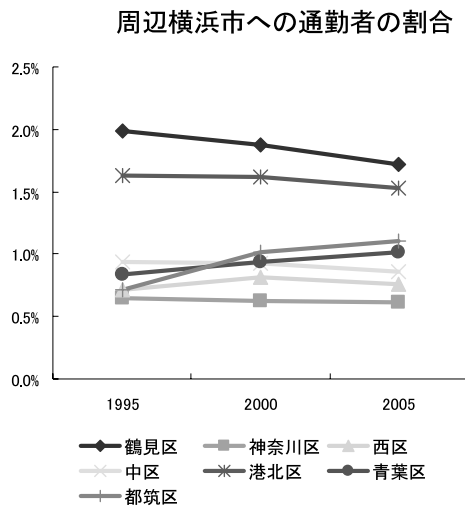
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

周辺東京都に関しては、通勤者数、割合ともに増加しているのは品川区であり、それとは対照

的に大田区、世田谷区へは減少している。品川区はこの間、大崎、天王洲アイル、品川シーサイドなど再開発地区においてオフィスが多数立地し、就業者数が増加したことが影響している。製造業などで川崎との企業連携が注目されている多摩川沿いの府中市、調布市、稲城市への通勤者は、数、割合ともに横這いである。

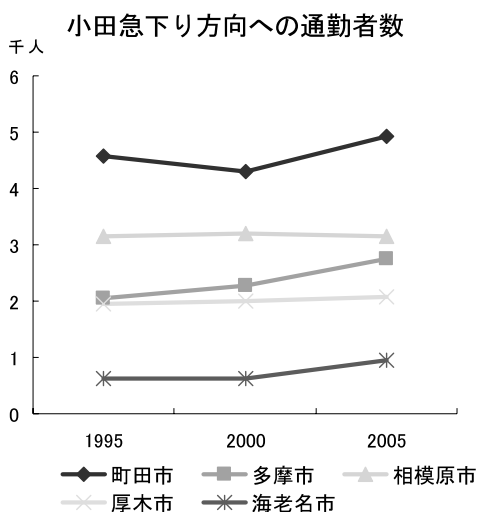


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

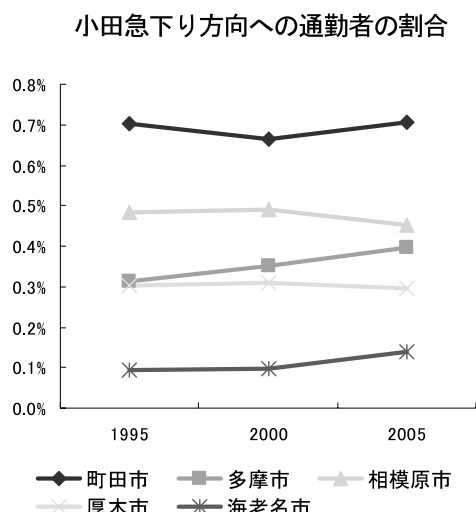


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

周辺横浜市については、通勤者数、割合ともに最大であるのは鶴見区であるが、どちらも減少している。それに対して、数、割合ともに増加しているのは、青葉区、都筑区である。特に、都筑区への伸びが著しい。また、横浜駅やみなとみらい地区を有する西区が増加している一方で、中区は減少している。



資料：総務省統計局「国勢調査」各年



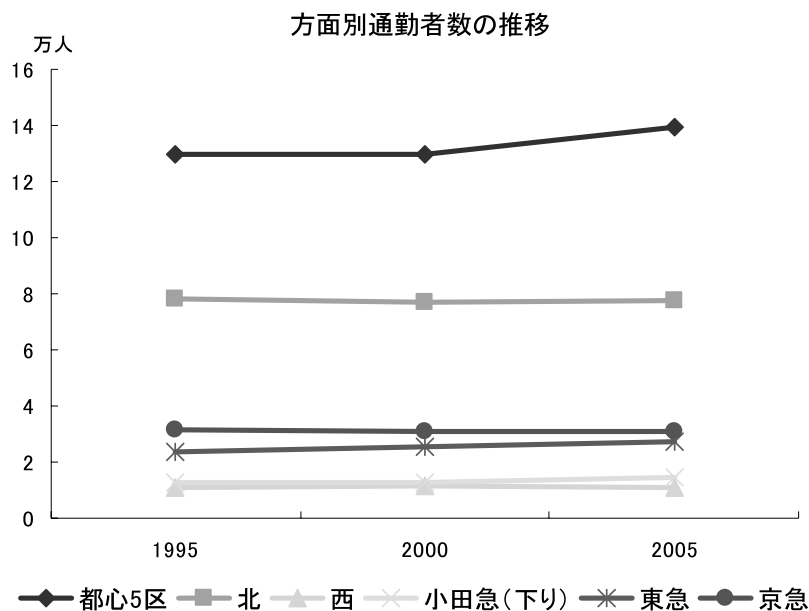
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

小田急線下り方向については、多摩市、海老名市が、通勤者数、割合ともに増加している。厚木市へは通勤者数が増加しているものの、割合では減少している。相模原市へは、どちらも減少している。

これまでの特徴を覆すほどの特徴はないが、南部の東京ベッドタウン化、北部の東京ベッドタウンからの脱却の進行が読み取れる。また、青葉区、都筑区、多摩市、海老名市など新たな通勤先が出現している。

### 2-3. 方面別に見た通勤者数の変化

個別の自治体ごとに通勤者数の増減を見てきたが、方面別にまとめるとどのような変化を示しているのかを概観しておく。

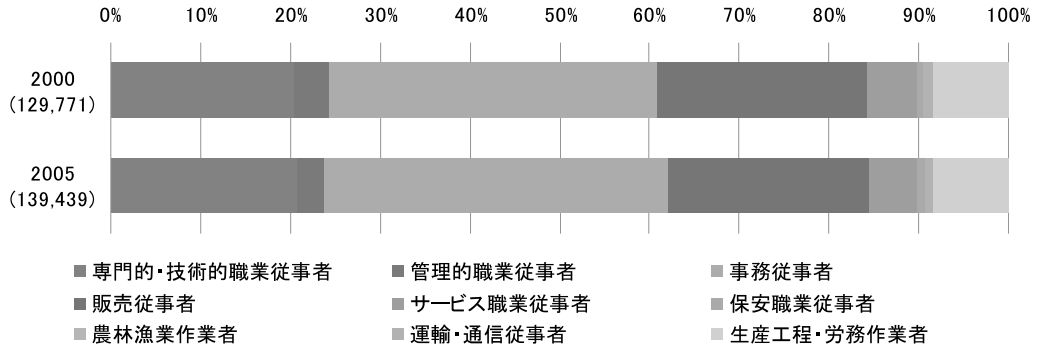


資料：総務省統計局「国勢調査」各年度

**都心5区**：千代田、中央、港、新宿、渋谷 **北(23区南部)**：品川、目黒、大田、世田谷 **西(隣接・南武線)**：調布、府中、狛江、稲城、国立、立川 **小田急(下り)**：多摩市、町田、相模原、座間、海老名、厚木 **東急(下り)**：港北、緑、青葉、都筑 **京急(横浜中心部・臨海部)**：鶴見、神奈川、西、中、南、磯子、金沢、港南

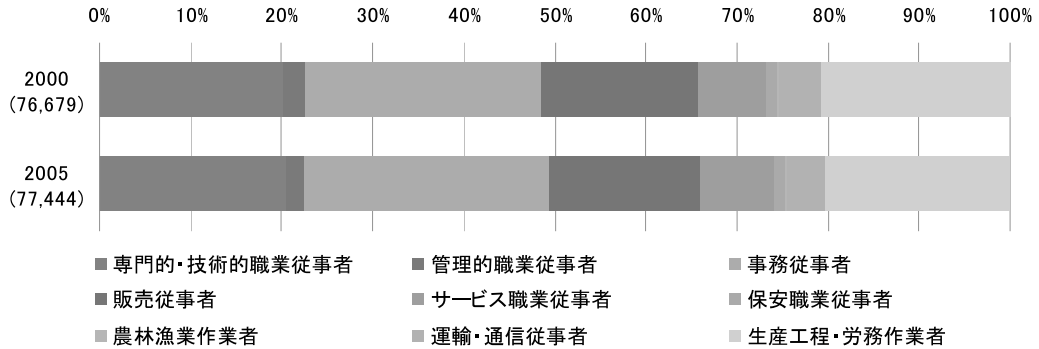
方面別にまとめると、都心5区と東急(下り)、小田急(下り)方面への通勤者が増加している。それ以外へは横這いである。次に、各方面別に2000年と2005年の職業別割合を示すと、

### 都心5区への通勤者



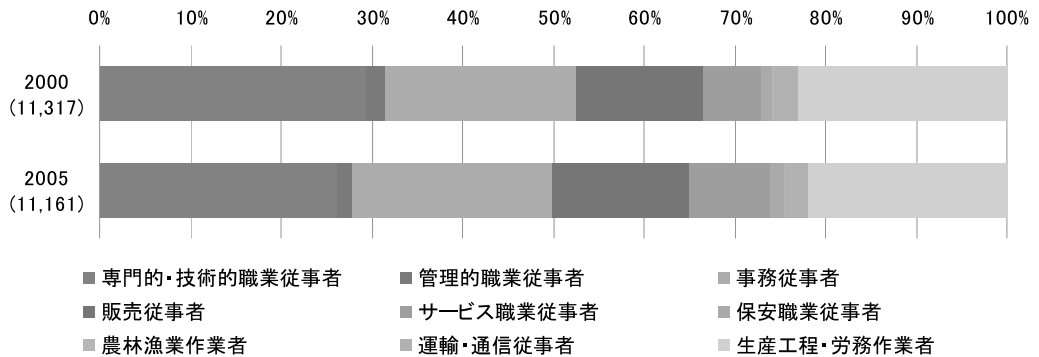
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

### 北方向（23区南部）への通勤者



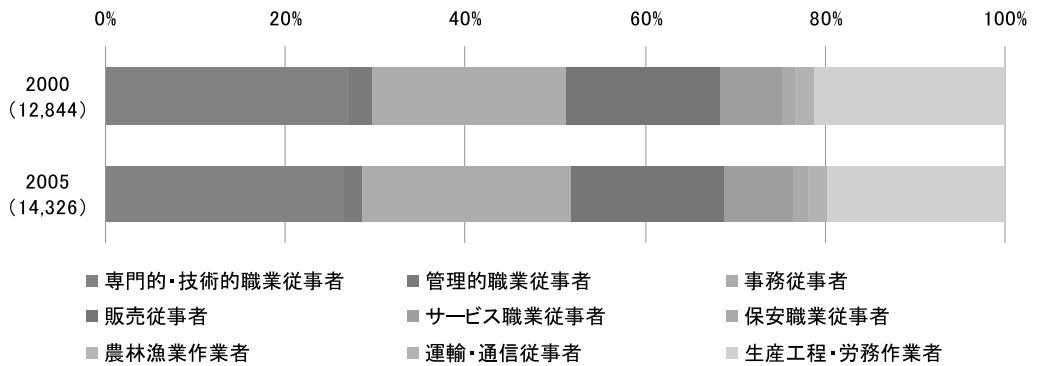
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

### 西方向（隣接・南武線）への通勤者



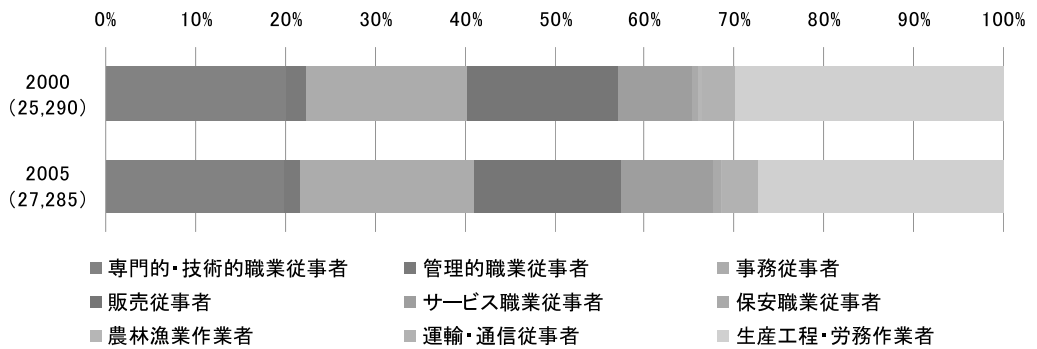
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

### 小田急沿線（下り）への通勤者



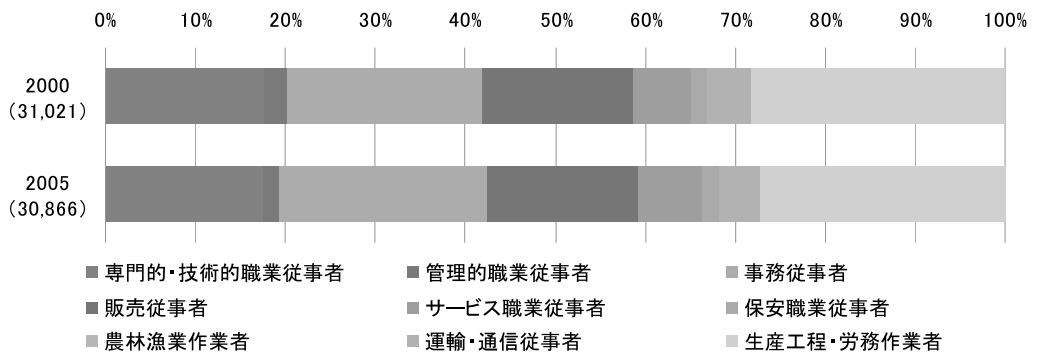
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

### 東急沿線（下り）への通勤者



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

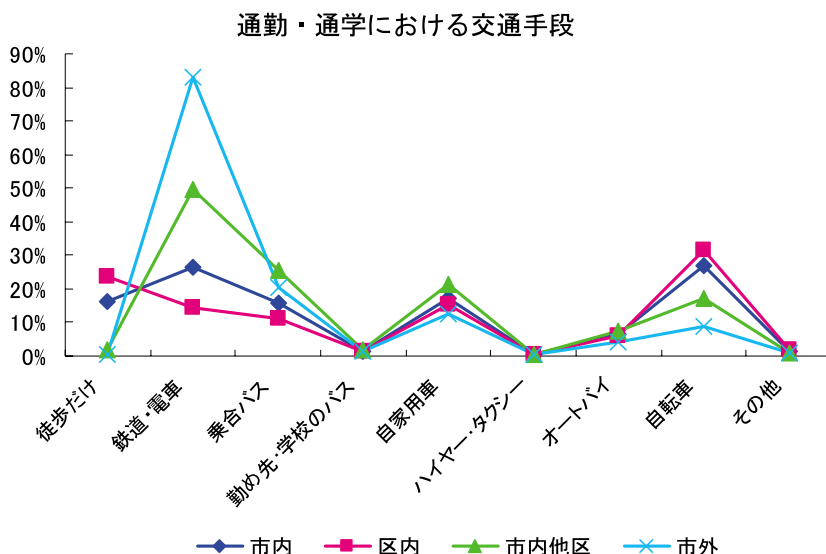
### 京急沿線（横浜中心部・臨海部）への通勤者



資料：総務省統計局「国勢調査」各年

大幅に増加している都心5区へは事務の増加が著しい。また、事務は全方向で増加している。サービスも多くの方で増加している。販売は都心5区や北方向では割合を減らしているが、それ以外では増加している。総数が増加している都心5区、小田急(下り)、東急(下り)へは専門的・技術的職業も増加している。これは、2-1で示した職業別市内流入者数の流出が多かった4つの職業と一致しており、人数の多少はあれ、方向別に職業の大きな違いはない。

#### 2-4. 移動手段

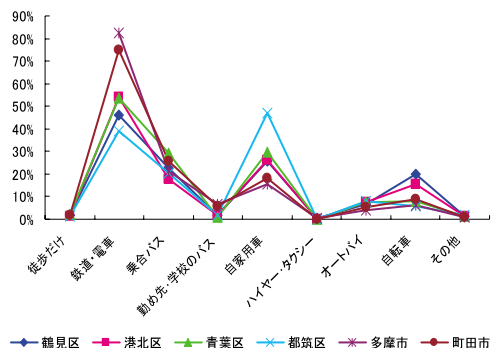


資料：総務省統計局「国勢調査」平成12年

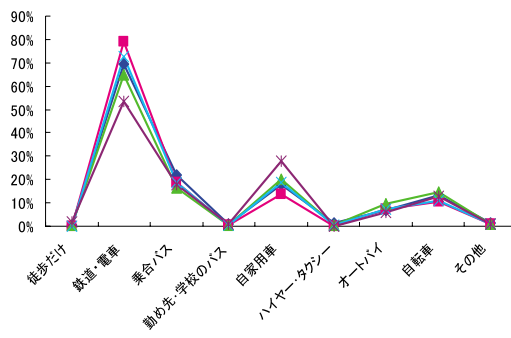
川崎市民の通勤・通学における交通手段を目的地別に見ると、市内は鉄道・電車、自転車の割合が高いものの、自家用車も2割弱を占めている。区内は自転車、徒歩が主な交通手段となっている。これは、通学の影響であると考えられる。

次に、市外は鉄道・電車が主なもの、距離により手段が異なることから、隣接地への交通手段をまとめた。

通勤・通学における交通手段：隣接(南)



通勤・通学における交通手段：隣接(北)



資料：総務省統計局「国勢調査」平成12年

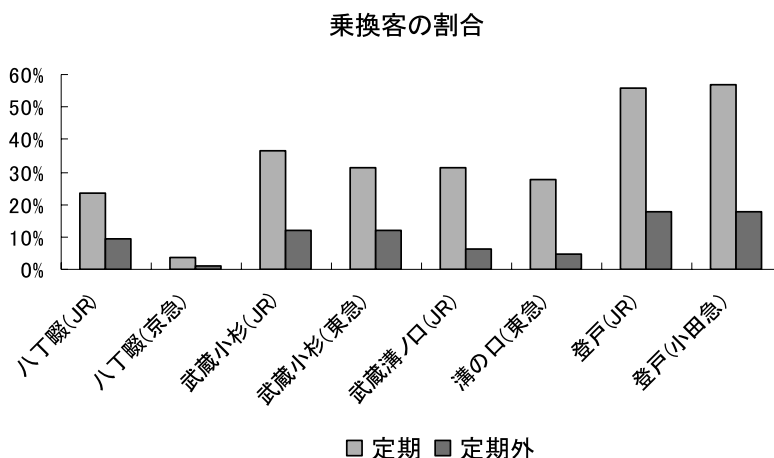


ほとんどの隣接地へは鉄道・電車の割合が高いものの、鶴見区、都筑区へは5割を下回っている。また、都筑区へは自家用車の割合が最も多い。自家用車は稲城市、青葉区へも約3割となっている。

### 3. 鉄道の利用から見る川崎市

#### 3-1. 鉄道の利用状況と変化

川崎市は鉄道網が発達しており、主にJR南武線に4つの私鉄線が交差する形となっている。運行ダイヤや運賃を別にすれば、鉄道を利用しやすい環境にある。このような環境下にある川崎市における鉄道の利用状況を見るために、市内の駅の利用客数を調べた。その結果、JRと私鉄が交差する駅の利用客数が多くなる傾向にあった。これは、単なる乗換のために利用客が多いのか、それとも四方からの集客地であるために利用客が多いのかは不明である。そこで、JRと私鉄が交差している駅の乗換客の割合を調べた。

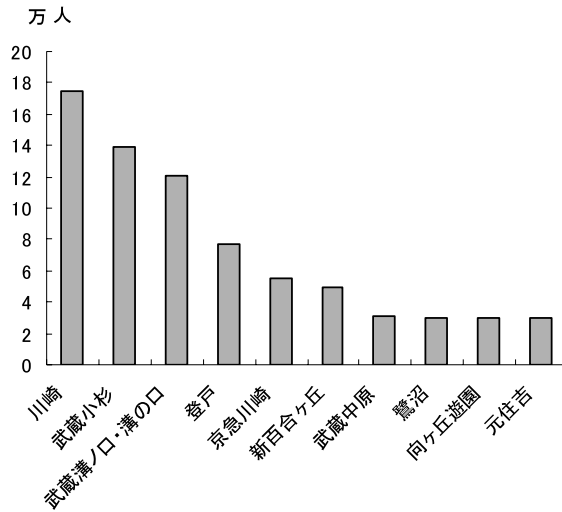


参考資料：財団法人 運輸政策研究機構「平成19年版都市交通年報」

各駅ともJRと私鉄の乗り換えは定期で高く、定期外では低いという結果であった。これは、定期客の主な目的である通勤・通学では目的地への最適な経路として、鉄道会社を跨ぐことを厭わないということである。しかし、定期外客は鉄道会社を跨ぐと時間も費用もかかることから、最寄りの会社線内で行動しているということである。乗換駅の中でも登戸駅は、定期利用者の約半数が乗換客であるなど、単なる乗換駅という側面が強い。

次に、利用客の多い駅、推移などをまとめた。

### 利用客数上位 10 駅（1 日当たり）



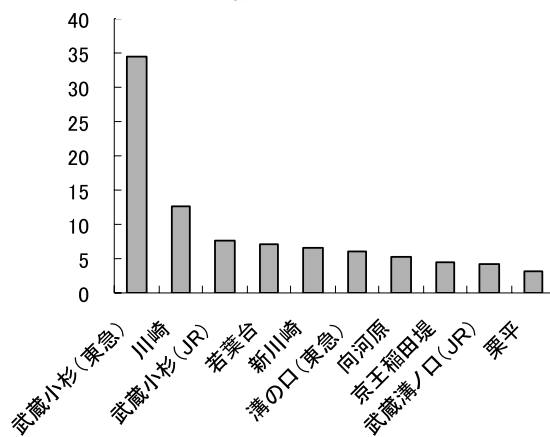
注：乗換人数を除く

参考資料：川崎市「川崎市統計書」平成 19 年版

財団法人 運輸政策研究機構「都市交通年報」平成 19 年版

利用客数は川崎駅が最も多く、武蔵小杉、武蔵溝ノ口・溝の口、登戸と乗換駅が上位に来ている。乗換駅は単なる乗換機能だけでなく、四方からの集客機能も果たしている。また、利用者数が多い駅は急行停車駅、駅間距離が長い駅、大規模事業所が近隣にある駅でもある。

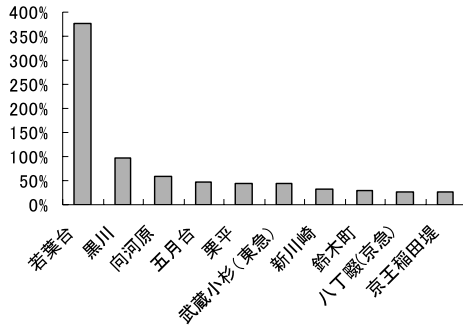
### 利用客増加数上位 10 駅（10 年間）



資料：川崎市「川崎市統計書」平成 19 年版（以下、同様）

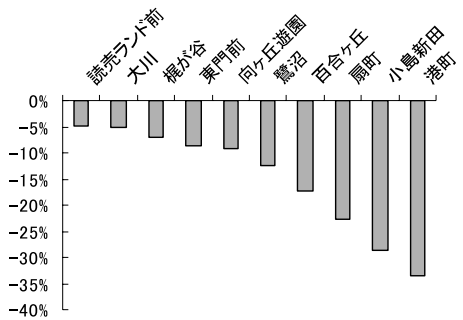
利用客増加数上位 10 駅は全て、大規模開発が進行した地域にある。中でも、高層住宅の開発が進行した武蔵小杉の利用者が著しく増加している。

### 利用者総数増加率上位 10 駅 (10 年間)



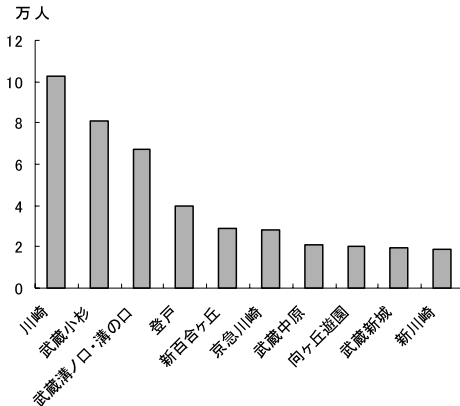
増加率が高い駅は、10年前には駅がなかった若葉台の増加率が著しいことも含め、周辺の開発が進行した地域にある。

### 利用者総数増加率下位 10 駅 (10 年間)



増加率が低い(減少率が高い)駅は従業者数が減少している臨海部か定年退職者が増加している小田急線や田園都市線にある。

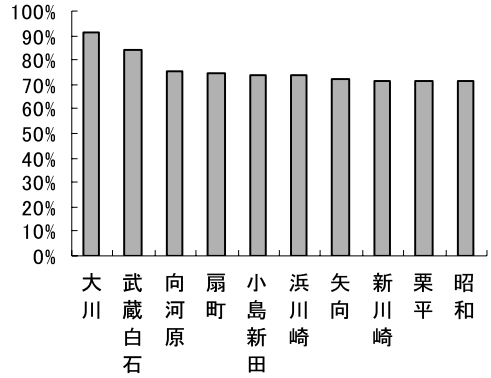
### 定期利用者数上位 10 駅 (1 日当たり)



注：乗換人数を除く

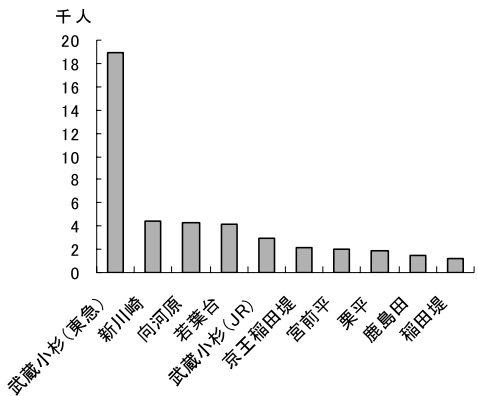
定期利用者数が多い駅は利用客数の多い駅とほぼ一致している。

### 定期客の割合上位 10 駅



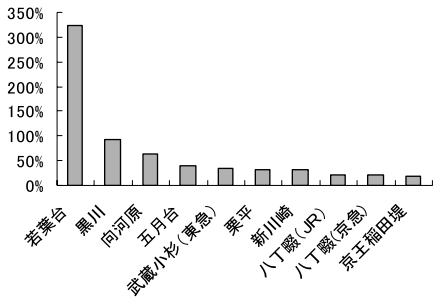
定期客の割合が高い駅は業務地にあるか大規模事業所の最寄り駅である。

### 定期客増加数上位 10 駅 (10 年間)



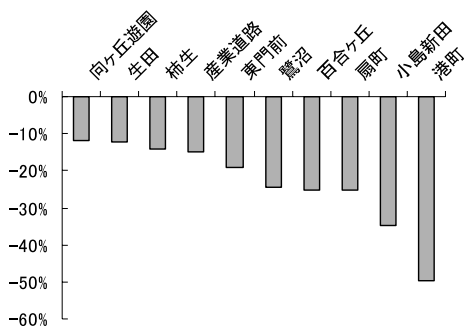
定期客が増加した駅は宅地開発が進行した地域にあり、高層住宅の開発が著しかった武蔵小杉の増加数が著しい。

### 定期利用者増加率上位 10 駅 (10 年間)



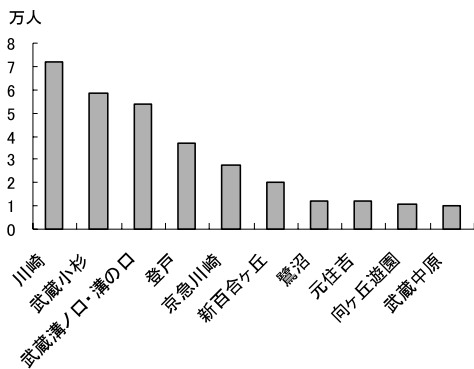
定期利用者の割合が増加した駅の周辺では宅地開発が進行した。それが反映されている。

### 定期利用者増加率下位 10 駅 (10 年間)



定期客利用者の割合が減少した駅は主に、京浜急行大師線にあり、事業所が減少した地域である。

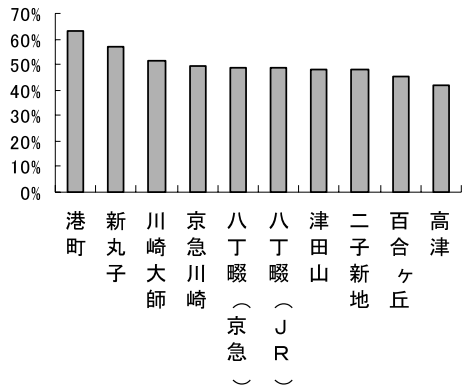
### 定期外利用者上位 10 駅 (1日当たり)



注：乗換人数を除く

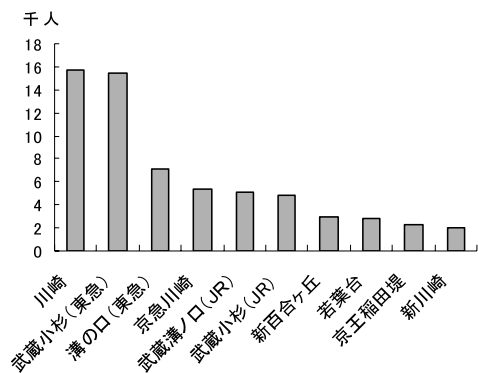
利用客数の多い駅と同一であり、利用客数の多い駅は定期利用者、定期外利用者のどちらも多く、顕著な特徴はない。

### 定期外客の割合上位 10 駅



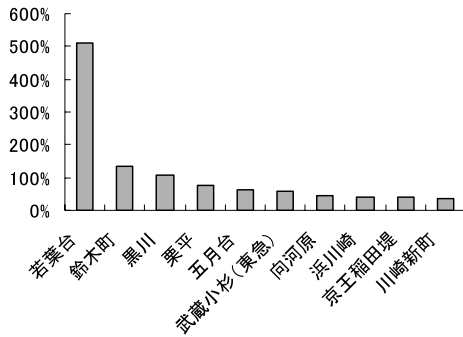
定期外利用者の割合が高い駅は娯楽施設・イベント会場・観光地の最寄り駅である。また、急行停車駅の近隣駅では定期利用者は急行停車駅を利用するため、定期外の割合が高くなることが反映されている。

### 定期外客増加数上位 10 駅 (10 年間)



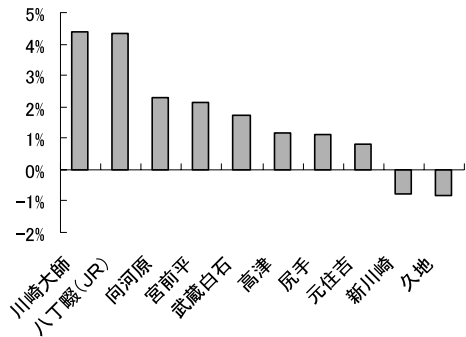
乗換駅が中心であるが、川崎駅が東急武蔵小杉駅を上回っている。これは、労働の変化、もしくは買物客の増加である。

定期外利用者増加率上位 10 駅 (10 年間)



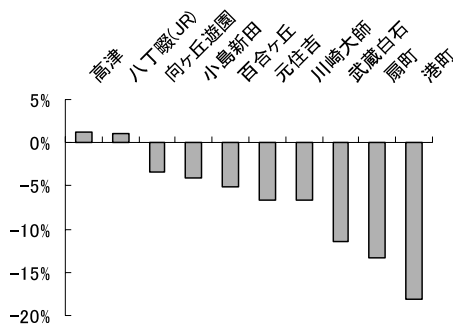
宅地開発が進行した地域にある駅である他に、鈴木町、浜川崎など、労働の変化によるものと推測できる駅も登場している。

10 年間定期客比率の変化上位 10 駅



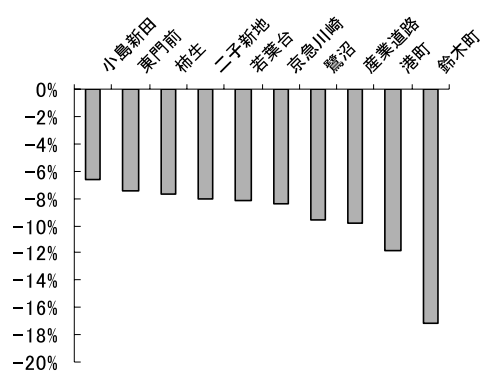
定期客の比率が増加した駅は主に宅地開発が進行した地域にあり、武蔵白石は雇用の変化であると思われる。

定期外利用者増加率下位 10 駅 (10 年間)



事業所の減少に伴う出張客の減少と宅地開発の進行により定期外客が減少している臨海部と閉鎖した遊園地の最寄り駅などである。

10 年間定期客比率の変化下位 10 駅



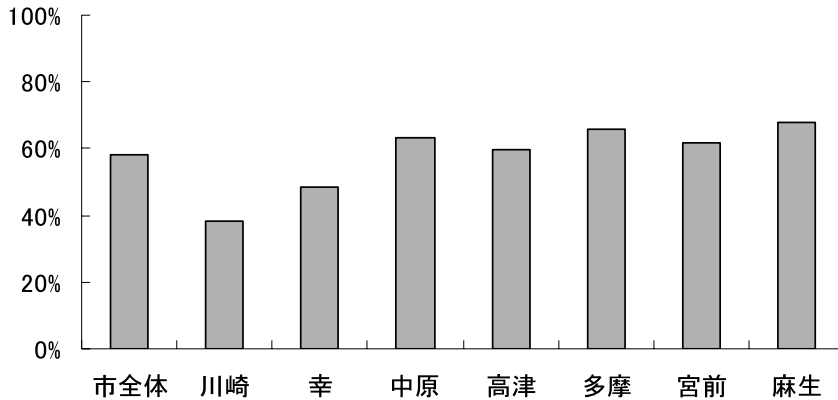
京急大師線の駅が多く、企業の側での雇用の変化の影響である。また、小田急線や田園都市線の駅も登場しており、定年退職者の増加のほか、労働者の側での雇用の変化の影響である。

鉄道の利用状況と変化は宅地開発や事業所の立地、労働の変化の影響を受けた結果である。臨海部の変化は鉄道利用の変化にも表れている。

### 3-2. 区別の鉄道利用率

駅の乗降客数には川崎市域を目的地にしている人も含まれるため、川崎市民が市外に移動する際も含めてどのくらい鉄道を利用しているのかは不明である。そこで、川崎市民の鉄道利用率を把握するために、通勤通学における鉄道利用率を区別にまとめた。

通勤通学における鉄道利用率（2000）



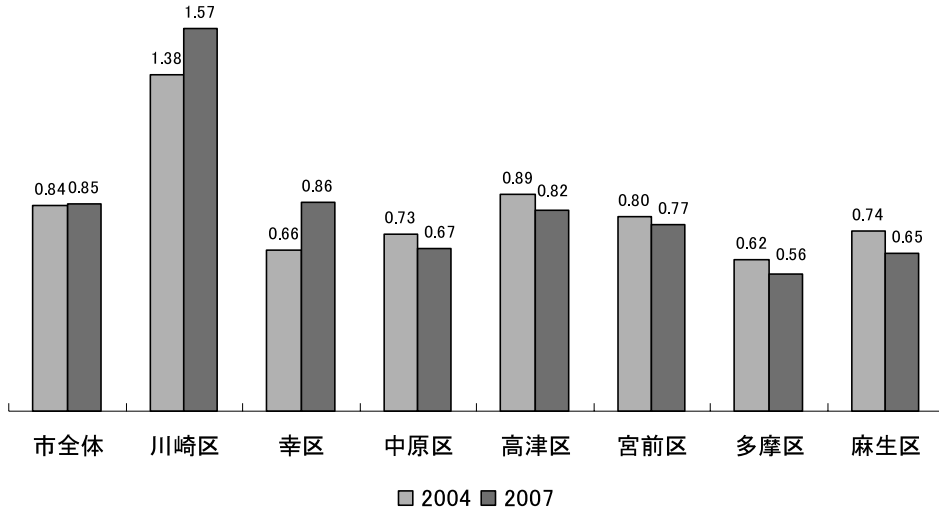
資料：総務省統計局「国勢調査」平成12年

市全体では 58.2%と通勤通学において、鉄道をよく利用している。市内でも、区内通勤率の高い川崎区では 38%と利用率が低くなっている。市外への通勤者の割合が高い中原区以北では、利用率が 6 割以上（但し、高津区は 59.5%）となっており、市内最高は麻生区の 68.1%である。

### 4. 商業から見る川崎市

川崎市には川崎駅周辺に繁華街・商業集積地が形成されている。川崎駅西口にラゾーナ川崎が開店するなど、商業の厚みを増す一方で、川崎市は都心への利便性が良く、また、隣接している横浜市北部には近年、郊外型の大型店が複数開店している。そのため、購買力の流入、流出抑制が見込まれる一方で、流出もしやすくなっている。そこで、川崎市は購買力が流入しているのか、それとも流出しているのか、そして、近年、どのような傾向にあるのかを把握するために、川崎市の購買力指数（小売中心性指数）を市全体と区別に調べた。購買力指数とは、全国における小売売上比を全国における人口比で除したものであり、1.05 以上であれば購買力吸収地域、0.95～1.05 であれば独立商圏地域、0.95 未満であれば購買力流出地域となる。

### 購買力指数（川崎市）

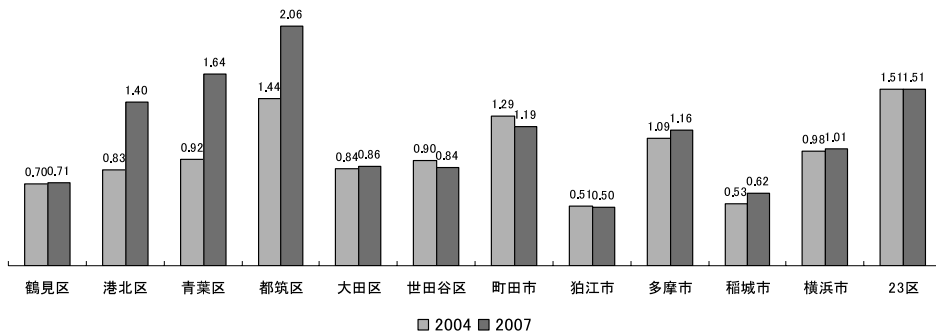


資料：経済産業省「商業統計」平成 16、19 年 神奈川県「商業統計調査結果報告（速報）」平成 19 年、「神奈川県の人口と世帯」平成 16、19 年、総務省統計局「日本の統計 2008」

川崎区以外では購買力が流出し、市全体でも流出している。市全体では 3 年前と比較してほぼ横這いであるが、川崎区では、より一層、購買力を引きつけ、幸区では改善している。これは、2004～2007 年の間に両区に大型店が開店した影響であると思われる。しかし、残りの 5 区では購買力の流出が進んでおり、このことが川崎区と幸区で指数が上昇しているにもかかわらず、市全体では購買力の流出がほとんど改善しない理由である。

川崎市全体ではほぼ横這いであるが、周辺の自治体はどのような状況であるのかを把握するために、周辺自治体の購買力指数をまとめた。

### 購買力指数（周辺自治体）



資料：経済産業省「商業統計」平成 16、19 年 神奈川県「商業統計調査結果報告（速報）」平成 19 年、「神奈川県の人口と世帯」平成 16、19 年 東京都「商業統計調査報告速報」平成 19 年、「住民基本台帳による世帯と人口」平成 16、19 年、総務省統計局「日本の統計 2008」

周辺自治体では改善しているところが多く、とりわけ、横浜市港北区、青葉区、都筑区の増加が著しい。港北区、青葉区、都筑区では2004～2007年にかけて、大型店の立地が進展した。

表1 2005年から2007年に新規立地（業態変更、店舗変更は除く）した大型店

|     | 名称                            | ㎡     | 開店年月    |
|-----|-------------------------------|-------|---------|
| 港北区 | トレッサ横浜                        | 41667 | 2007.12 |
|     | ニトリ新横浜店                       | 6767  | 2005.12 |
|     | 綱島東急ストア                       | 1382  | 2007.8  |
|     | ヨークマート妙蓮寺店                    | 1339  | 2007.1  |
| 青葉区 | たまプラーザテラスゲートプラザ               | 18837 | 2007.1  |
|     | 市が尾東急ストア                      | 2126  | 2007.2  |
| 都筑区 | ららぽーと横浜                       | 59473 | 2007.3  |
|     | ノースポート・モール                    | 41515 | 2007.4  |
|     | IKEA港北                        | 25024 | 2006.9  |
|     | グルメシティ港北みなも店・<br>スポーツデポ港北みなも店 | 13053 | 2007.7  |
|     |                               |       |         |

川崎市では

|     | 名称        | ㎡     | 開店年月    |
|-----|-----------|-------|---------|
| 川崎区 | コストコ川崎倉庫店 | 11220 | 2007.7  |
|     | ライフ川崎京町店  | 1653  | 2005.11 |
| 幸区  | ラゾーナ川崎プラザ | 67145 | 2006.9  |
| 中原区 | ライフ川崎宮内店  | 1703  | 2005.8  |

資料：東洋経済新報社「大型小売店総覧」2009年版

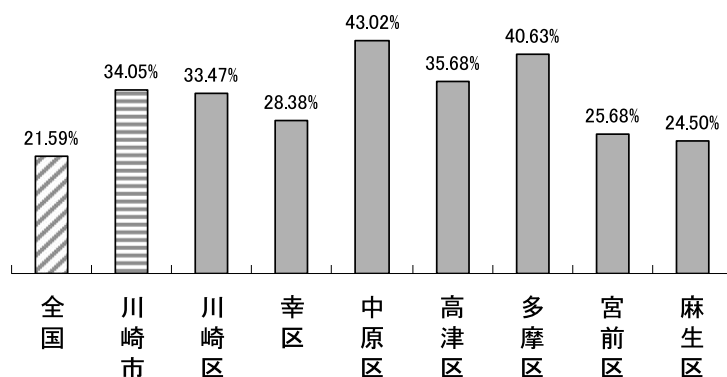
表1から大型店の新規立地が購買力指数を高めていることがわかる。川崎市の川崎区と幸区以外の5区では大型店の新規立地が1つ、面積では1703㎡と、周辺と比較するとほとんど立地がなかったと言っても過言ではない。港北区、青葉区、都筑区の大形店は郊外型店舗であり、乗用車で集客している。そのため、川崎市内には郊外型大形店が少ないことから、川崎市民もこれらの店舗を利用していると思われる。つまり、横浜市北部に購買力が流出していると思われる。

## 5. 世帯と居住環境

若い世代の人口の割合が高い川崎市であるが、単独世帯が多いのか、それとも二人以上の世帯が多いのかは不明である。そこで、単独世帯から高齢者の単独世帯を除いた生産年齢単独世帯比率を調べた。



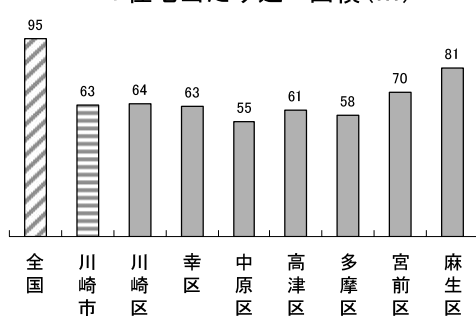
### 生産年齢単独世帯比率



資料：総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた 2008」

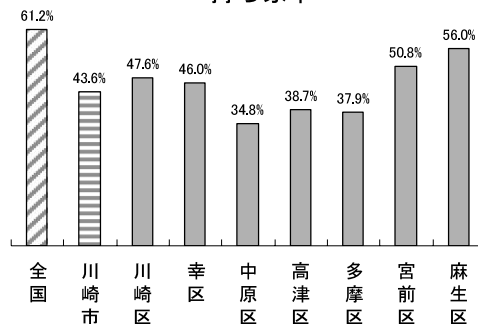
川崎市は総世帯数に対し、生産年齢層の単独世帯比率が 34.05%と全国よりも高く、単身者が多いまちであると言える。特に中原区、多摩区では 40%以上と特に高くなっている。このことが影響し、1住宅当たり延べ面積と持ち家率はともに全国平均を下回っている。

### 1住宅当たり延べ面積 (㎡)



資料：総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた 2008」

### 持ち家率



資料：総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた 2008」

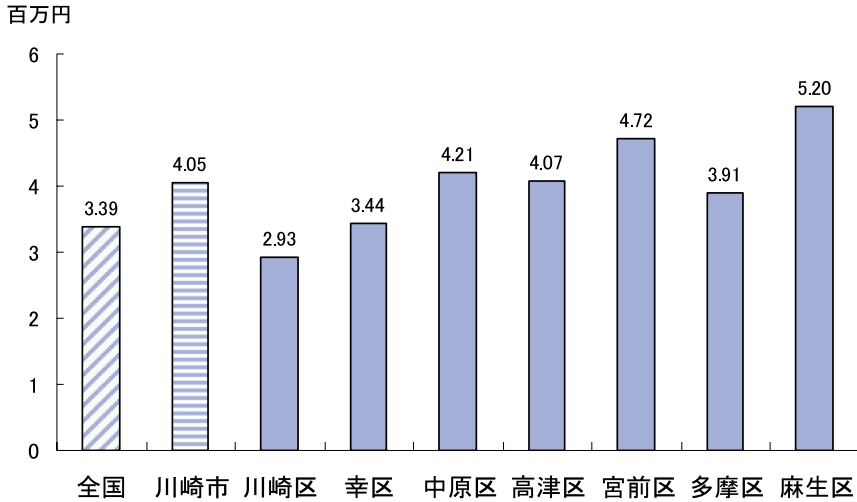
市内の中でも単身者の多い中原区と多摩区で特に狭く、持ち家率も 40%を下回っている。麻生区と宮前区は1住宅当たりの延べ面積も広く、持ち家率も高いが、地方を含む全国と比較すると全国平均以下になってしまう。

## 6. 川崎市民の所得

川崎市民一人当たりではなく、勤労者は一人当たり、1年間にどのくらい所得を得ているのだろうか。これは、課税対象所得額を納税義務者数で除すことで知ることが可能である。しかし、このデータは市町村民税を基に作成されているため、政令指定都市では区別の値を知ることが不可能である。しかし、区別の所得差は存在し、それが地域の特徴を作り上げている。そこで、区別の値を求めたいため、区別の値は、川崎市「市税概要」を利用した。人員は市・県民税（個人）課税状況の普通徴収の区別人員のみ判明しているため、これを市全体における割

合に変換し、納税義務者数に当てはめた。調停額は市民税の区別の調停額が判明しているため、これを市全体における割合に変換し、課税対象所得額に当てはめた。このようにして算出した課税対象額と納税義務者数から課税対象者の平均所得は以下のようになった。

課税対象者の平均所得（2006）



注：各区の数値は推計値である

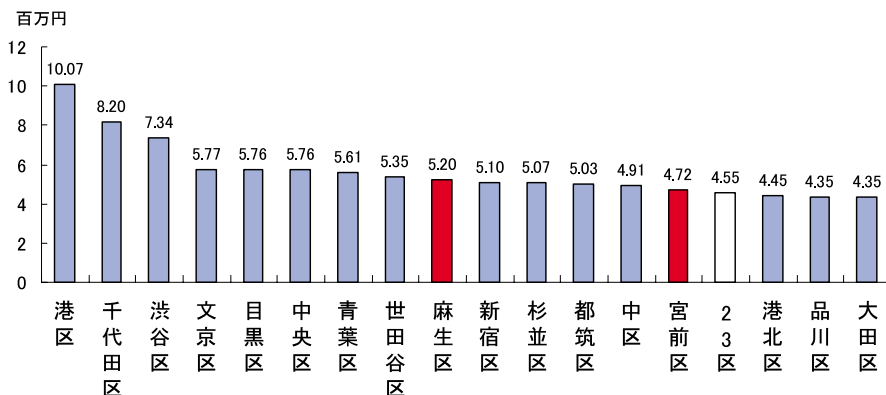
参考資料：総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた 2008」

川崎市「市税概要（平成 19 年度版）」

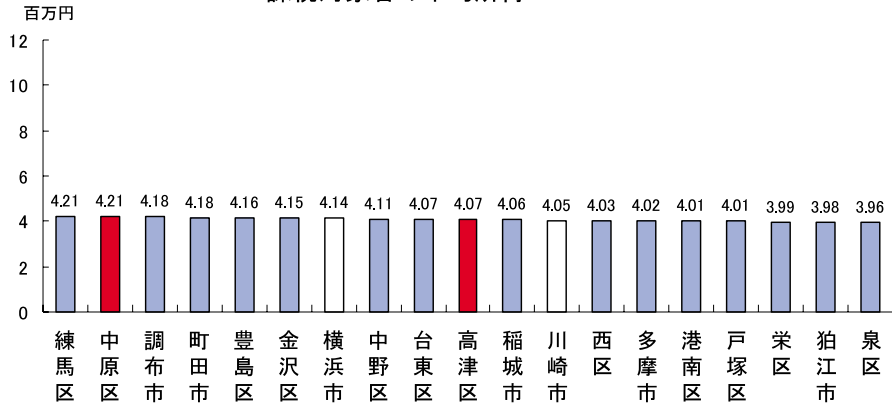
市内では麻生区が最も高く、市平均よりも百万円以上高い。また、宮前区も高い。それに対し、南部と多摩区で低くなっている。特に、川崎区は低く、全国平均も下回っている。

これを、川崎市の相対的な位置を把握するために、隣接自治体（東京 23 区、横浜市の区は全て掲載）と比較し、以下に示した。横浜市も区別の値がない。そのため、「横浜市統計書」を利用し、区別の個人市民税の課税標準額と人員を市全体における割合に直し、課税対象所得額と納税義務者数に当てはめ、算出した。

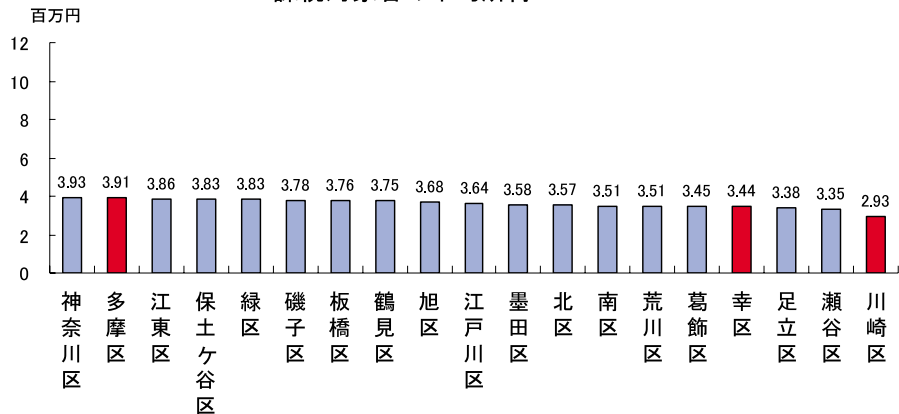
課税対象者の平均所得－ 1



課税対象者の平均所得－ 2



課税対象者の平均所得－ 3



注：川崎市と横浜市の各区の数値は推計値である

参考資料：総務省統計局「統計で見る市区町村のすがた 2008」

川崎市「市税概要（平成 19 年度版）」

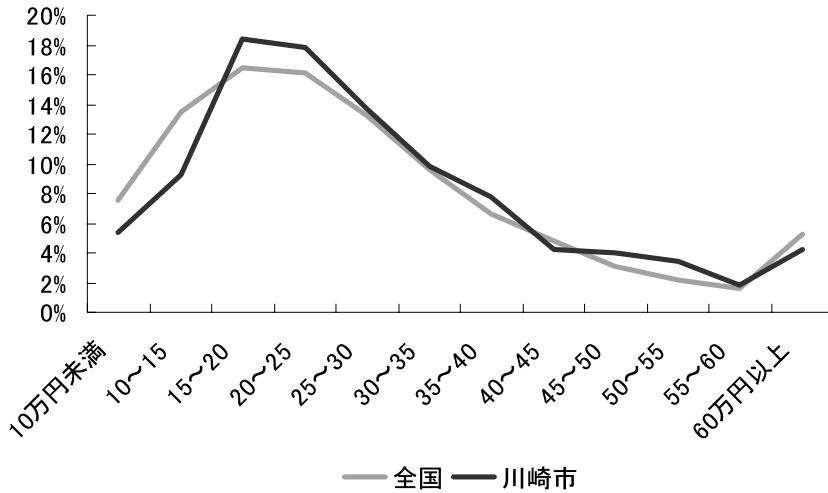
横浜市「第 86 回横浜市統計書」

川崎市の値はほぼ中間に位置している。麻生区と宮前区は 23 区の平均を上回り、隣接自治体と比較しても上位に位置している。それに対し、幸区、川崎区は低い位置にある。とりわけ、川崎区は最下位である。

### 7. 川崎市民の家計と支出（ネット）

産業都市と住宅都市という側面を持つ川崎市の市民の家計は何か特徴的なことがあるのかを確認するために、平成 16 年の総務省統計局「全国消費実態調査」を利用して、家計の支出・資産状況をまとめた。

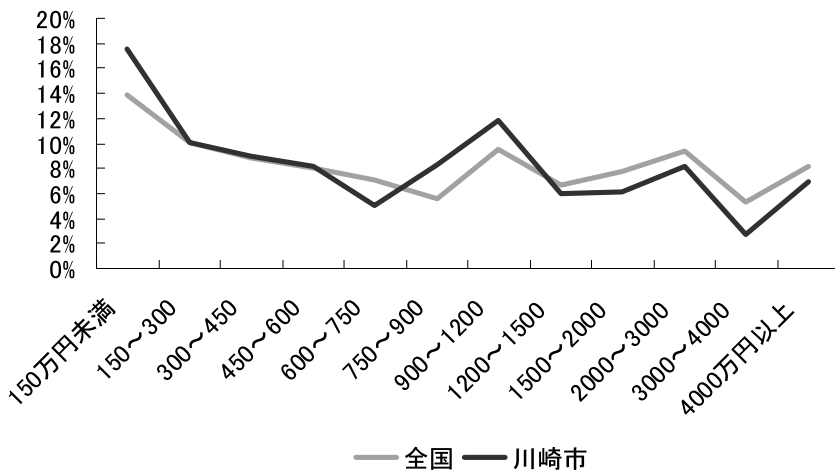
### 消費支出階級（全世帯）



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

全国と似た傾向であるが、川崎市は物価水準が全国平均を上回っていることを反映し、15万円未満が少なく、15万から25万円消費する世帯が多く、全国よりも多くなっている。

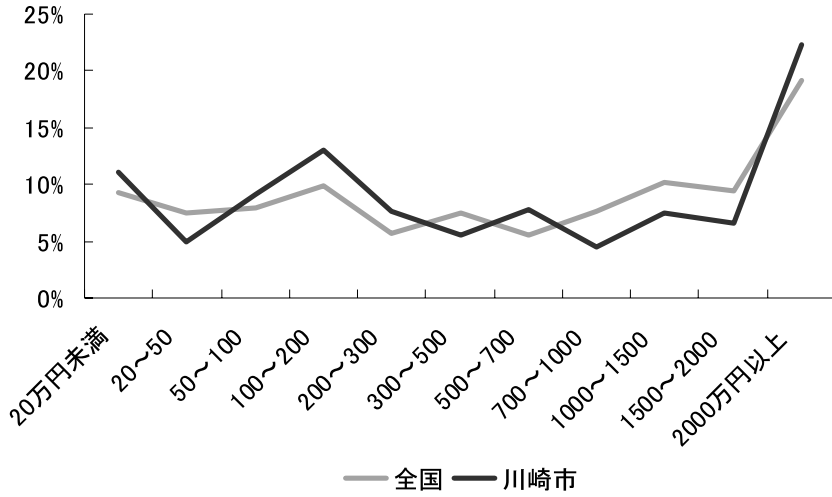
### 貯蓄現在高階級（全世帯）



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

貯蓄階級は、全国との顕著な差異は少ない。150万円未満が多く、階級の中でも最も多くなっている。しかし、4000万円以上も6.9%いる。

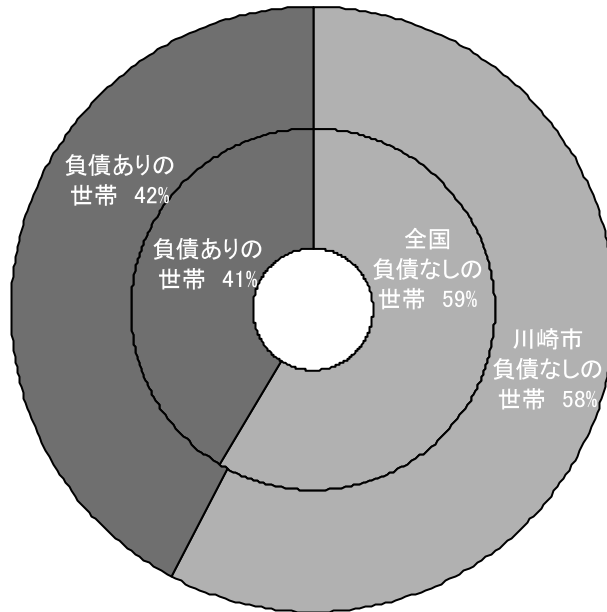
### 負債現在高階級（全世帯）



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

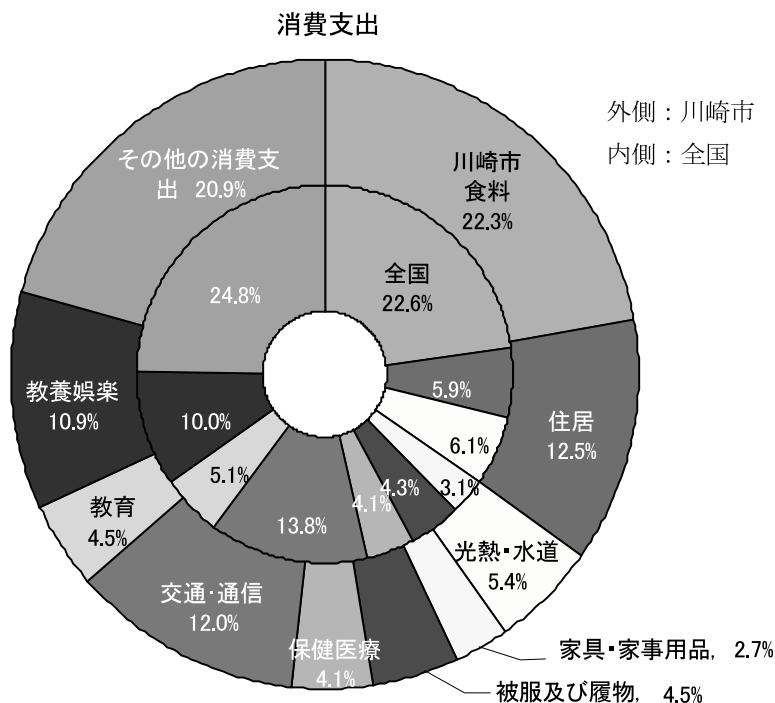
負債階級の最も多い階級は2000万円以上であり、22.3%を占めている。これは住宅ローンの影響であると思われる。

### 負債保有率（全世帯）



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

負債保有率は、全国でも、川崎市でも、負債を保有しない世帯のほうが多い。  
うち、2人以上の世帯では、

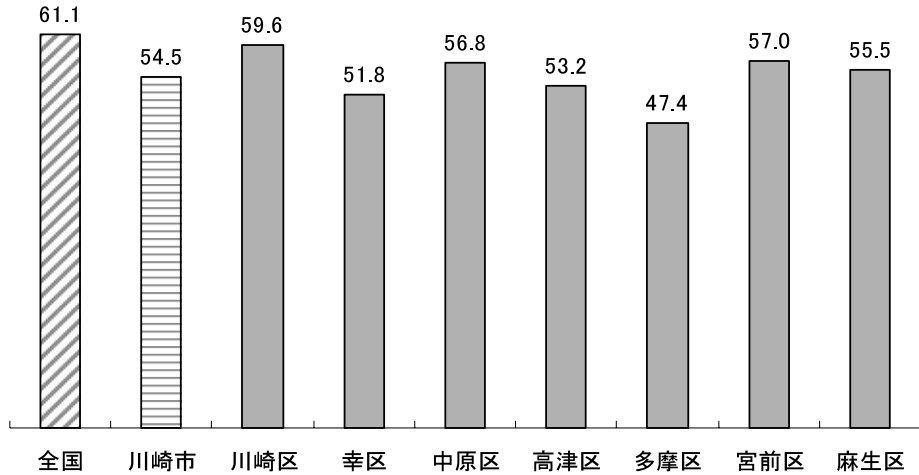


資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

消費支出に占める食料費の割合（エンゲル係数）は22.3となっているものの、住居費と合わせると35.8%を占め、固定した経費への支出が高くなっている。これは全国と比較しても高い値である。全国と川崎市では食料費の割合は変わらないものの、住居費の割合が川崎市は全国の倍以上と非常に高くなっていることが原因である。しかし、その代わりに、交通・通信費、その他の消費支出の割合が全国平均よりも低い値である。交通・通信費は鉄道利用が多い川崎市では、自動車利用が中心の全国と比較すると低くなる。その他の消費支出は美容費、交際費などであり、都市である川崎市は全国と比較するとこちらも割合では低くなる。

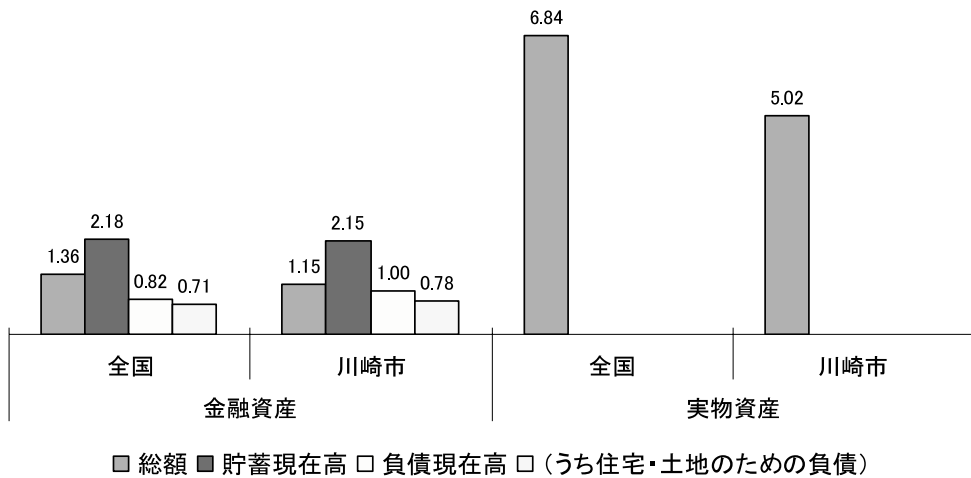
収入に対する消費の割合では、市全体、全区ともに全国を下回っている。

### 2人以上世帯の収入に対する消費の割合（％）



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成 16 年

### 2人以上世帯の年収に対する資産額の比率



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成 16 年

金融資産、実物資産ともに全国を下回っている。金融資産は年収の 1.15 倍であるが、貯蓄現在高は年収の 2.15 倍であることから負債が大きいことがわかる。負債残高のうち 78%が住宅・土地のための負債、つまり、住宅ローンであり、住宅取得の負担が高いことを示している。実物資産は年収の 5.02 倍と非常に高くなっているが、これは住宅価格を反映していると思われる。

川崎市民の家計は住居費の高さ、それに伴う負債に大きく影響されている。しかし、それ以外の面では顕著な特徴は少なく、むしろ、社会インフラが整備され、その利益を享受している。

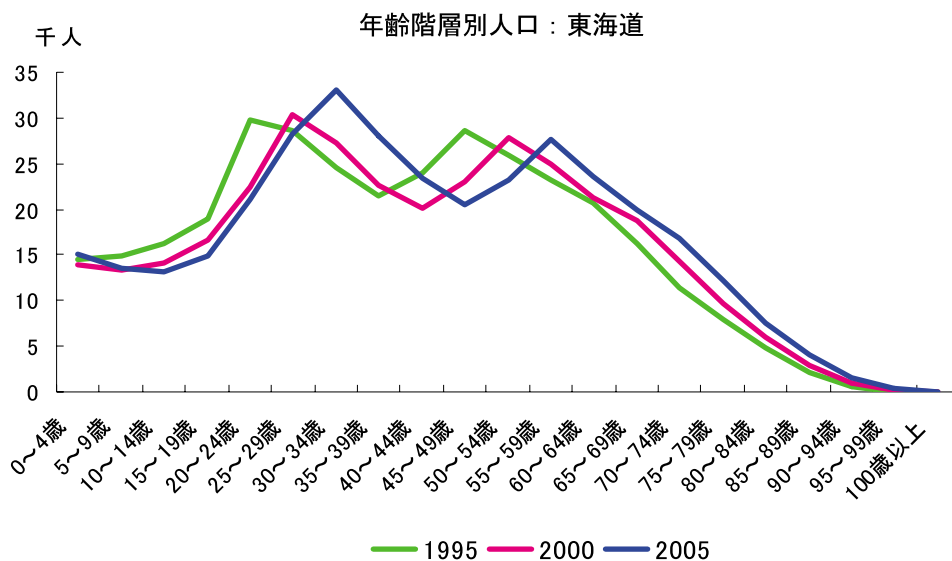
若い世代が多く住み、人口も増加している川崎市では、東京のベッドタウン化が進む一方で、東京のベッドタウンからの脱却の動きも見られる。また、市内の就業者は既存の産業に影響を受けつつも、生活・福祉に関連した産業が発達するなど、産業構造、就業構造は大きく転換している。川崎市は産業都市と住宅都市の両方の側面が従来とは異なる様相で、産業都市、住宅都市として成長している。むしろ、産業都市、住宅都市という従来からの伝統的な定義がふさわしくない地域社会構造に変化している。

## II. 川崎市内の各地域（4地域）

川崎市は製造業が盛んであり、商業の中心性もある南部と住宅地としての特徴を持つ北部では、社会構造が大きく異なっている。そこで、川崎市の地域社会構造を詳細に見るために、職業別構成、通勤状況などから市内を4地域に分け、地域ごとに特徴を見て行く。

### 1. 東海道線沿線地域（川崎区・幸区）

川崎市の中心部であり、川崎市の産業の特徴として言われていることは主に川崎区と幸区のことが多い。この2区はJR東海道線の両側に位置しているため、東海道線沿線地域とする。

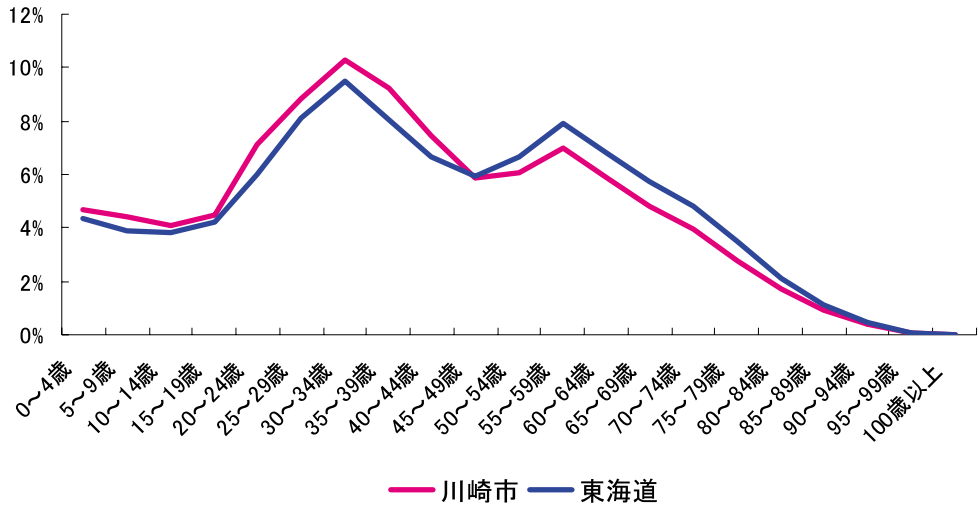


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

人口構成では、20代、30代の人口が増加している。その影響であるのか、10歳未満の人口は横這いであるが、0～4歳の人口は増加している。



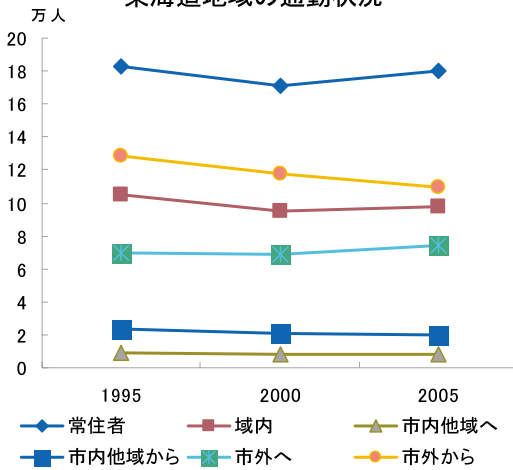
### 年齢階層別人口割合：2005 東海道



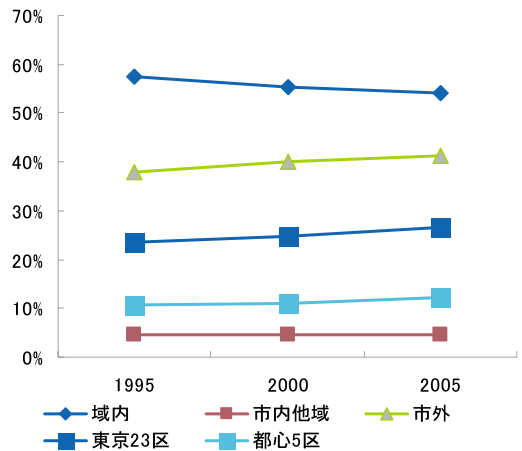
資料：総務省統計局「国勢調査」平成 17 年

20 代後半から 30 代の割合が高くなっているものの、市平均よりは低い値である。この地域の特徴として、40 代後半以上が市平均よりも高いことがあげられる。」

### 東海道地域の通勤状況

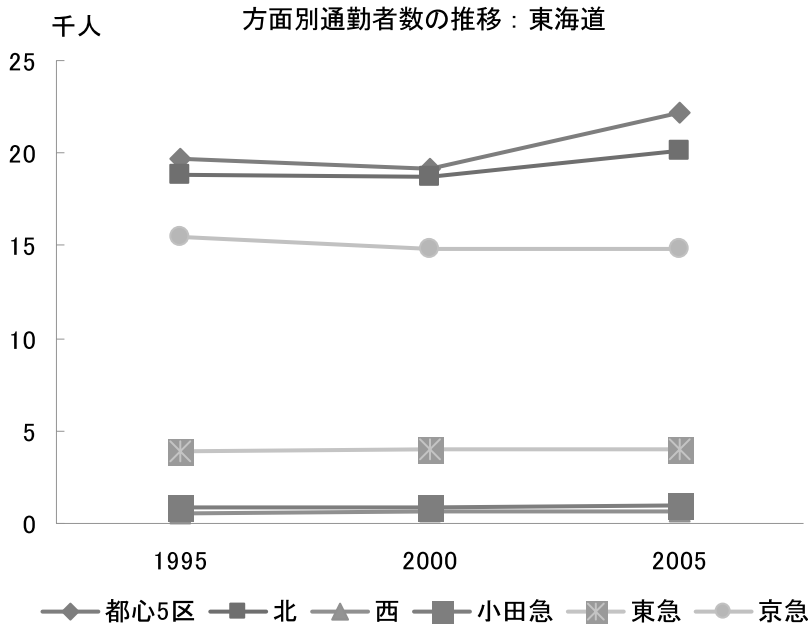


### 東海道地域の通勤先：割合



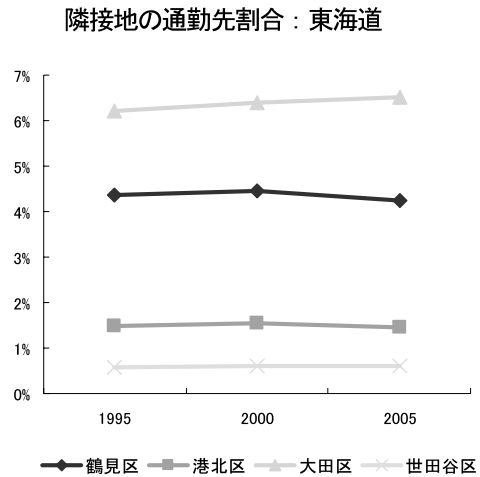
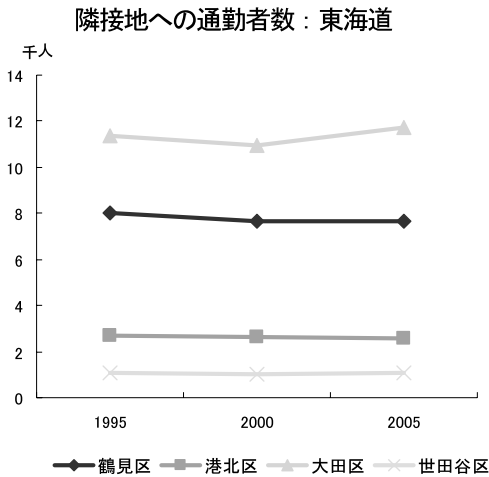
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

域内は減少傾向であるのとは対照的に、市外とりわけ東京 23 区、都心 5 区への通勤者は増加している。また、市外からの流入は減少している。これは、この地域の求心力が低下していることを示している。

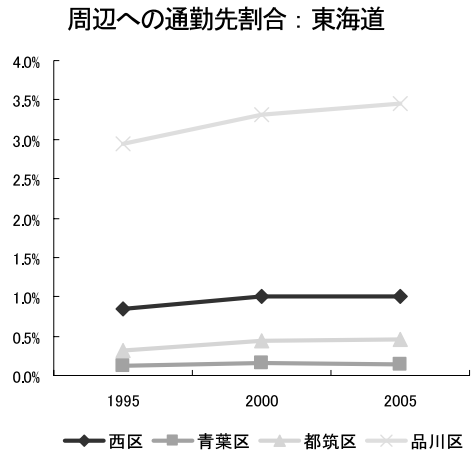
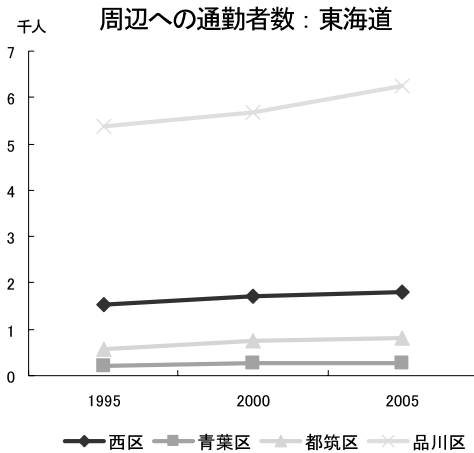


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

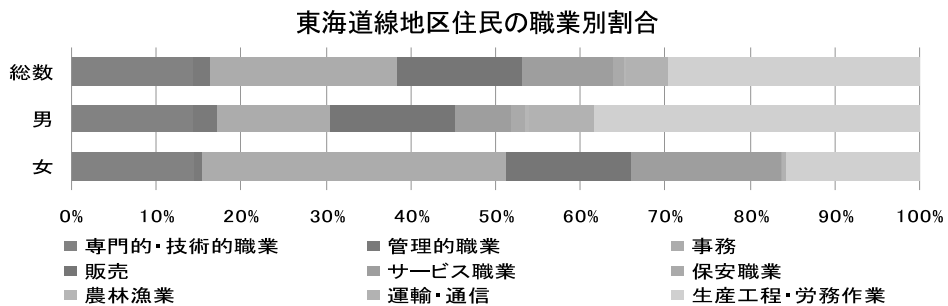
都心5区、北方向へは増加傾向であり、特に、都心5区へは増加数も多い。それに対し、京急沿線へは減少傾向にある。



市全体では減少している大田区への通勤者数と割合が、この地域では増加している。大田区以外の隣接地への通勤者数は市全体と同様に数、割合ともに減少している。

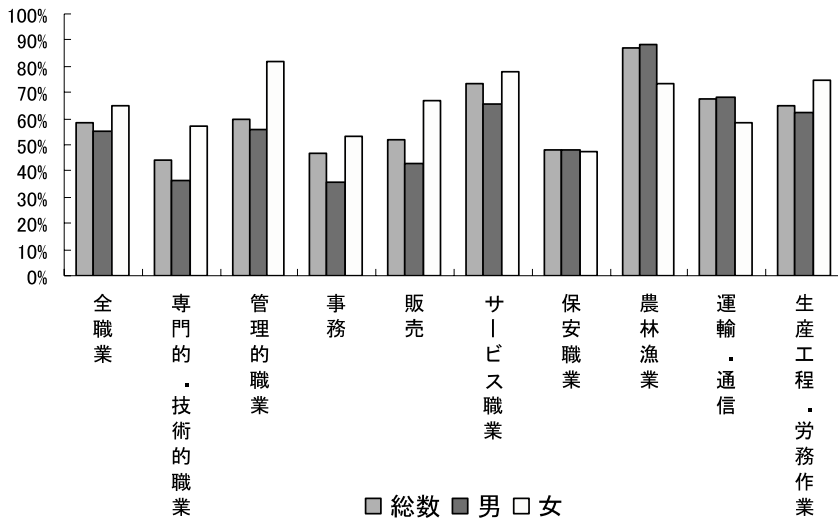


周辺では、品川区への通勤が大幅に増加している。また、西区、都筑区へも増加傾向にあり、隣接よりも少し離れた周辺への通勤者が増加しているということになる。これは市全体と同一傾向である。



この地域の住民の職業別割合では、男性は生産工程・労務作業、女性は事務の割合が高い。また、女性はサービスも高い。

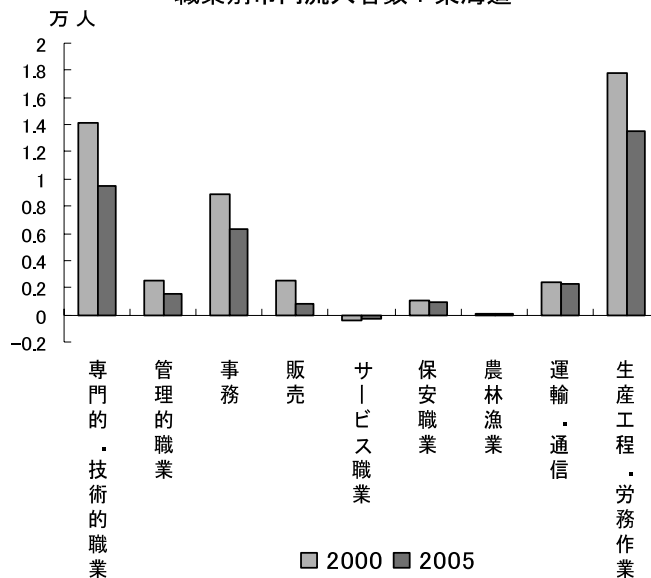
### 職業別市内通勤者の割合：東海道



資料：総務省統計局「国勢調査」平成17年

市内では最も市内通勤者の割合が高く、総数と男性では、専門的・技術的職業、事務、販売を除いては5割を超えている。また、女性は保安職業以外、全て5割以上である。

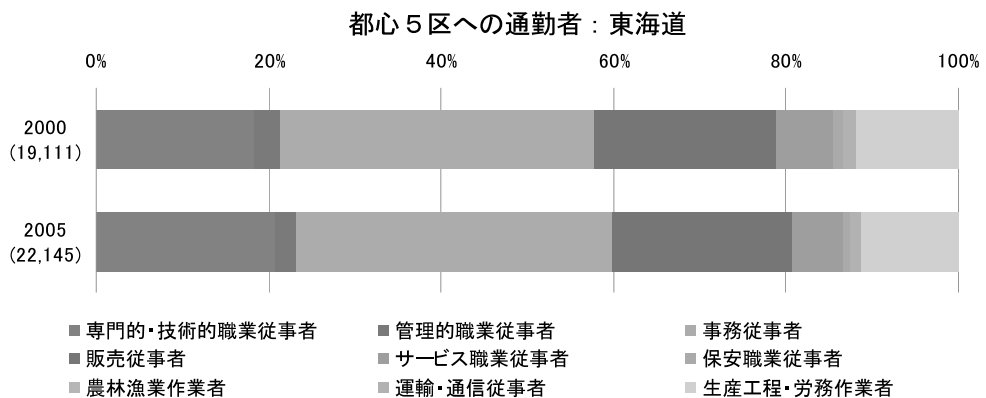
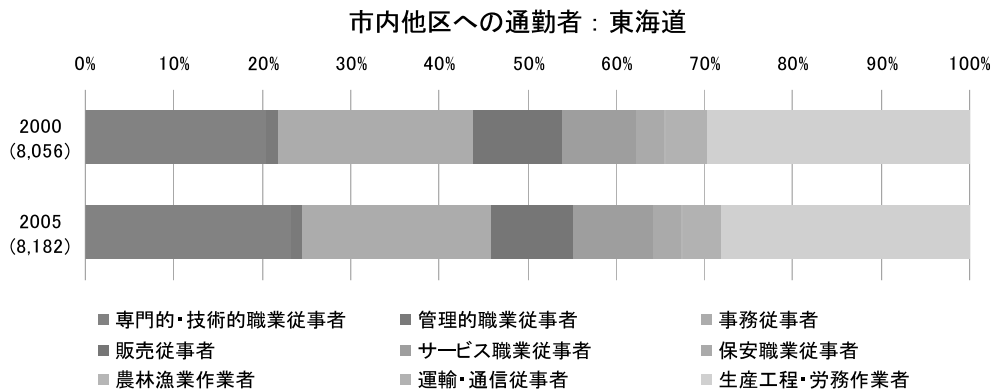
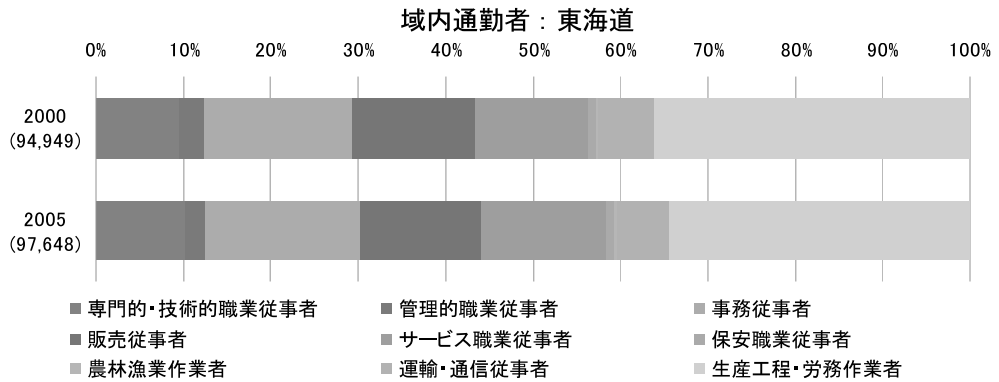
### 職業別市内流入者数：東海道



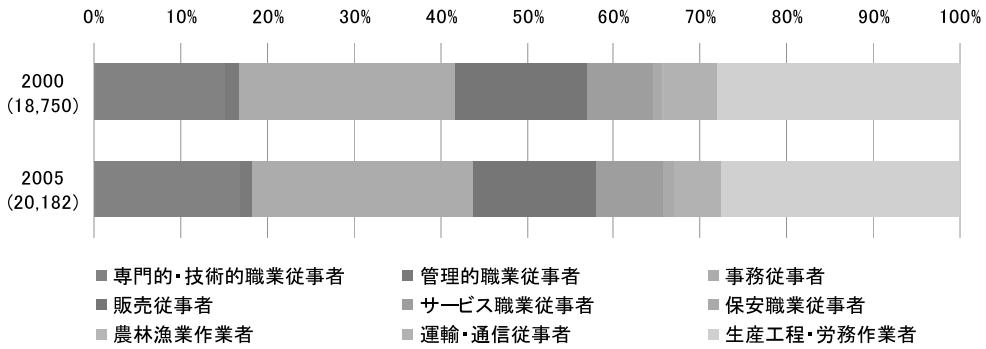
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

市内で流入超過であるのはこの地域のみであり、サービス以外の職業は全て流入超過である。流入者超過数では生産工程・労務作業が最も多い。しかし、流入超過数は全職業で減少している。

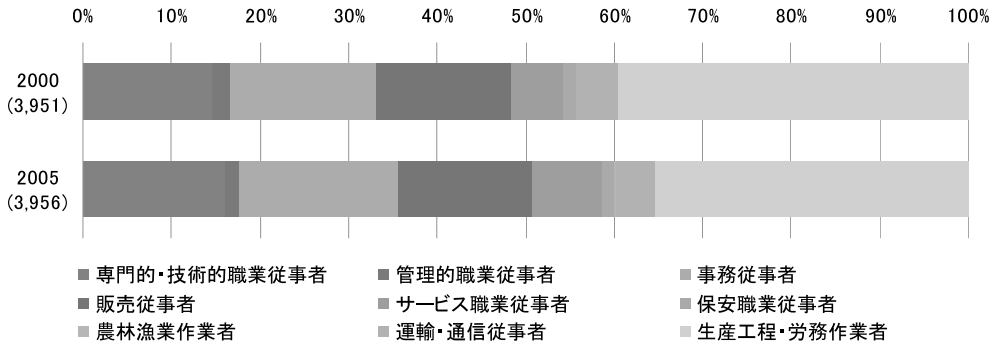
次に、勤務地別に通勤者とその職業の増減を、平成12年（2000年）と平成17年（2005年）の総務省統計局「国勢調査」を利用し、まとめた。



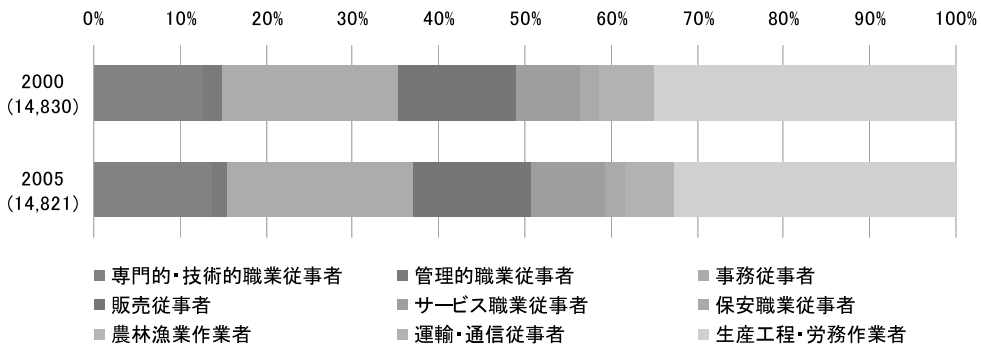
### 北方向（23区南部）への通勤者：東海道



### 東急沿線（下り）への通勤者：東海道

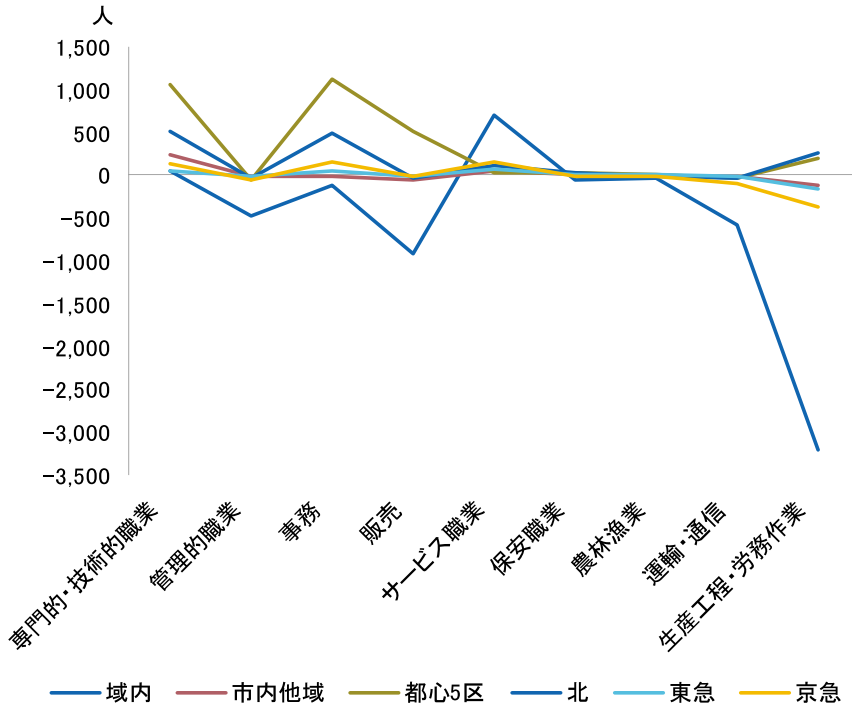


### 京急沿線（横浜中心部・臨海部）への通勤者：東海道



都心5区以外では、生産工程・労務作業者の割合が圧倒的に高く、域内、京急沿線では3割を超えている。しかし、割合は減少している。増加しているのは専門的・技術的職業、事務である。都心5区へは事務の割合が圧倒的に高く、サービス、専門的・技術的職業が続いている。

勤務地別職業の増減：東海道（2000—2005）

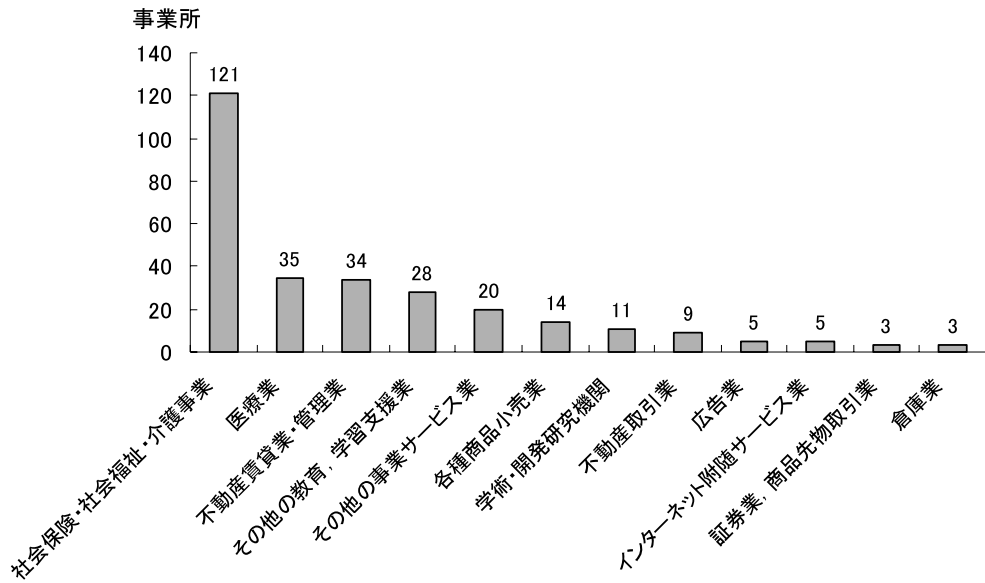


資料：総務省統計局「国勢調査」各年

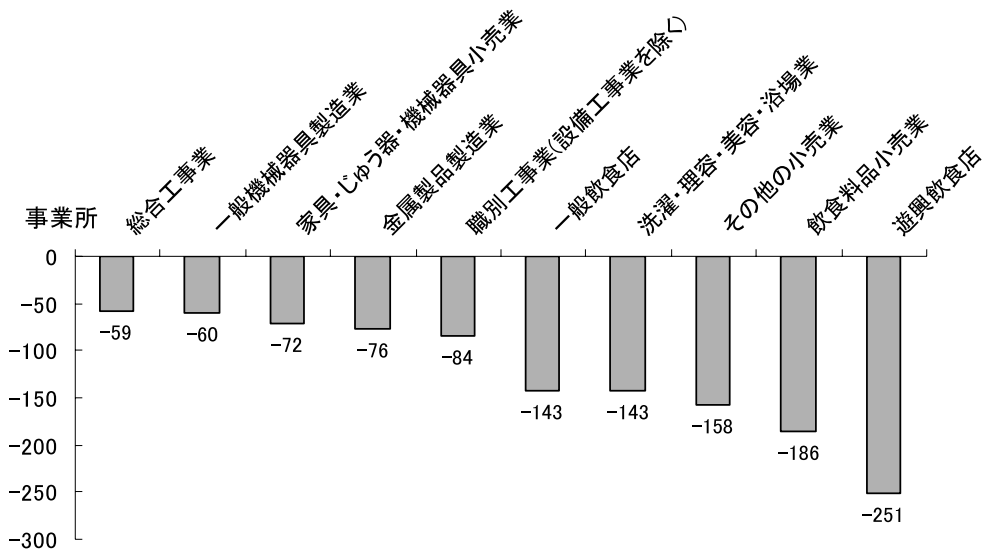
生産工程・労務作業の減少、特に、域内での減少が著しい。しかし、北方面では増加しており、全方向で減少しているわけではない。域内ではサービス職業が増加している。増加数が著しいのは、都心5区への専門的・技術的職業と事務である。

次に、産業別に事業所数と従業者数の推移を平成13年（2001年）と平成18年（2006年）の総務省統計局「事業所・企業統計調査」を利用して、まとめた。

事業所増加数上位 10 産業 (2001—2006) : 東海道



事業所減少数上位 10 産業 (2001—2006) : 東海道

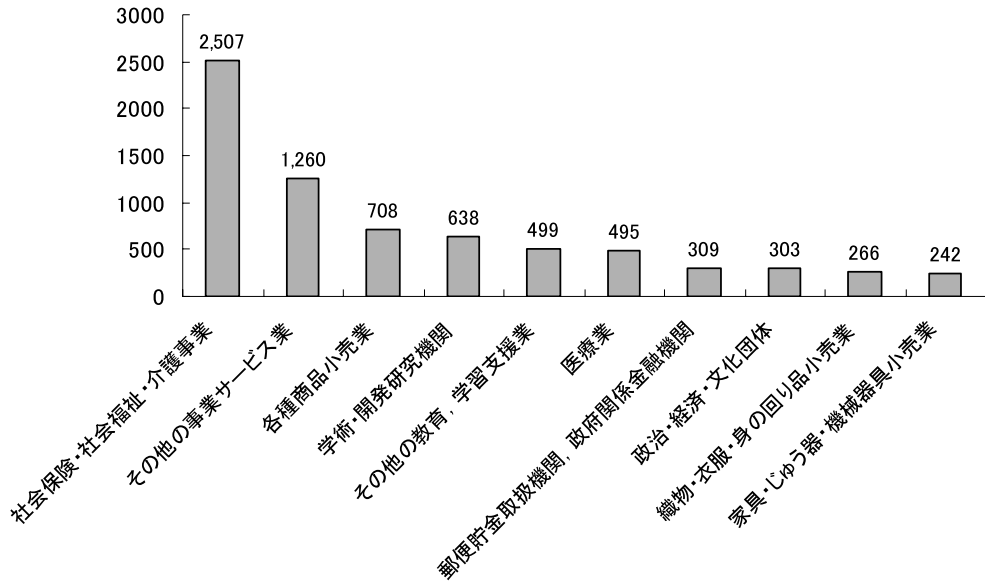


資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

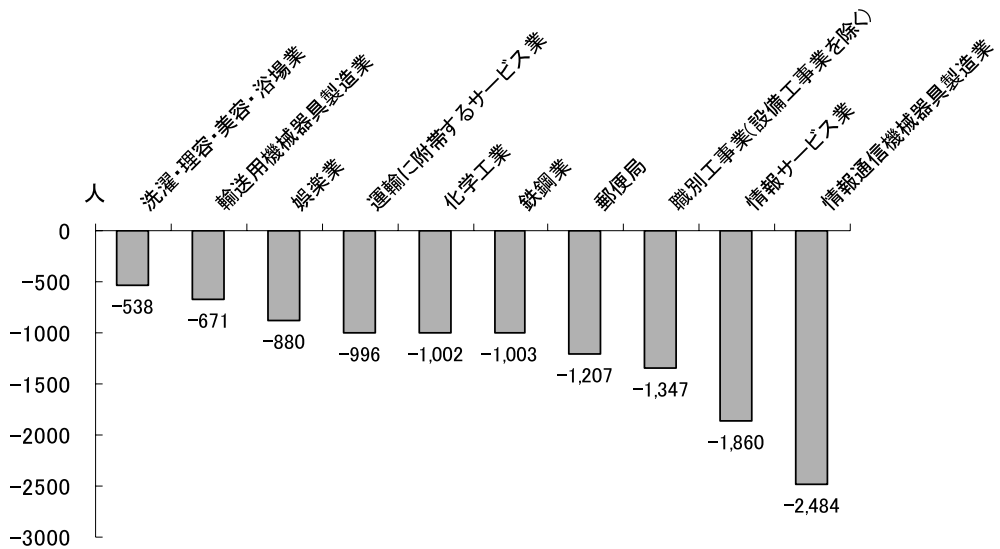
事業所数では、社会保険・社会福祉・介護事業が大幅に増加している。また、医療業、不動産賃貸・管理業と時代を反映している業種が増加している。減少でも時代、社会構造が反映され、小売店、飲食店が大幅に減少している。



従業者増加数上位 10 産業（2001—2006）：東海道



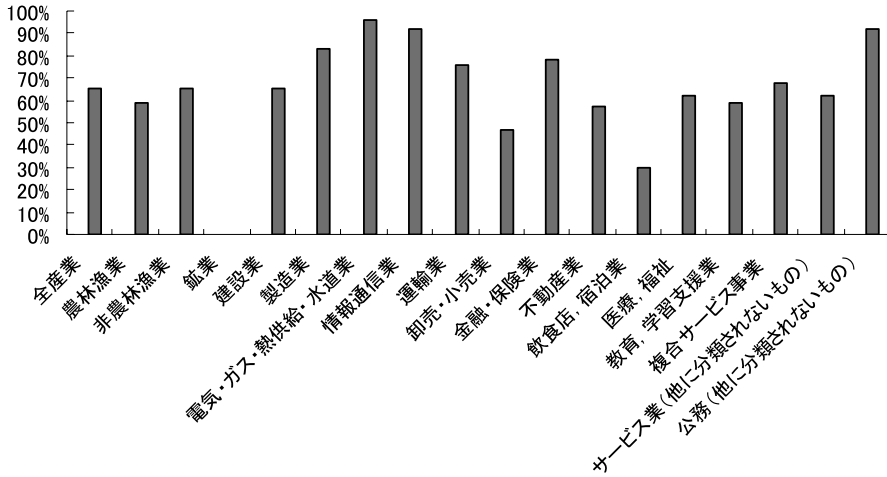
従業者減少数上位 10 産業（2001—2006）：東海道



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

従業者の増加は事業所の増加とほぼ同一傾向にある。減少では、大規模事業所の立地地域であるため、企業の動向が反映されている結果となっている。

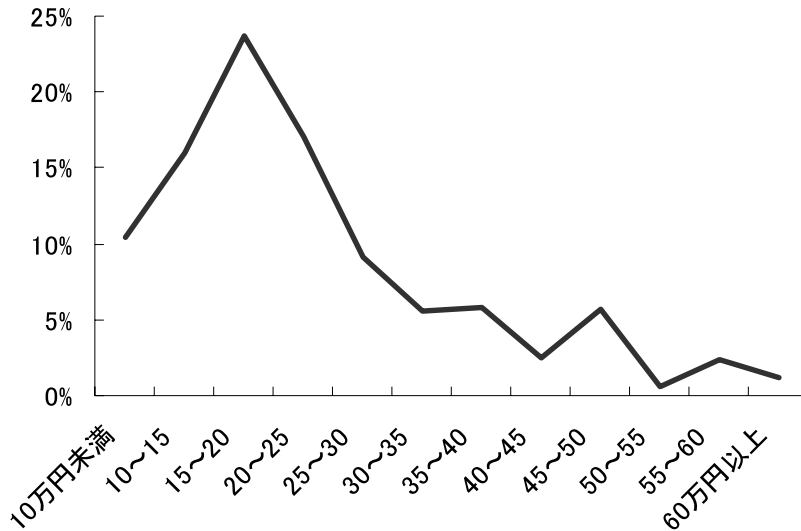
### 個人事業主・正社員・正職員率：東海道



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成18年

雇用状況として、個人事業主・正社員・正職員率が、市内では高い地域である。業種では、公務、電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業で高く、製造業、金融・保険業も比較的高い。それに対し、飲食店・宿泊業では特に低く、卸売・小売業も低い値である。

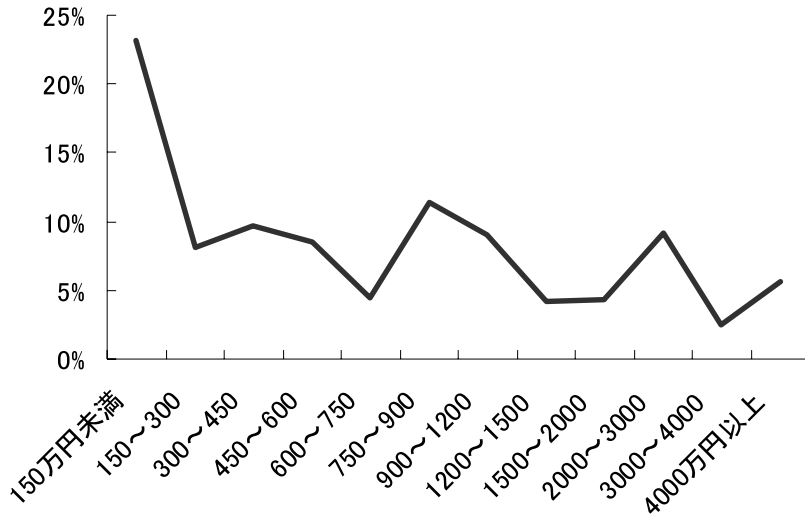
### 消費支出階級（全世帯）：東海道



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

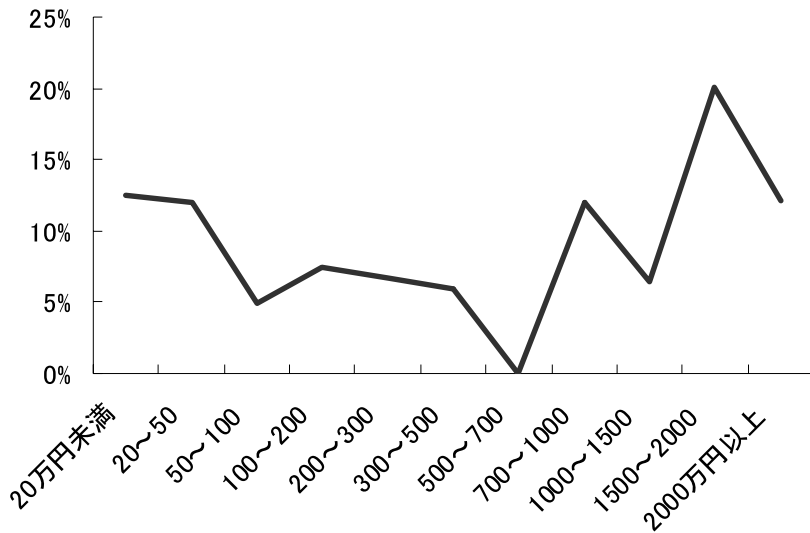
家計として、消費支出は15~20万円の階級が最も多く、約7割が30万円未満である。

貯蓄現在高階級（全世帯）：東海道



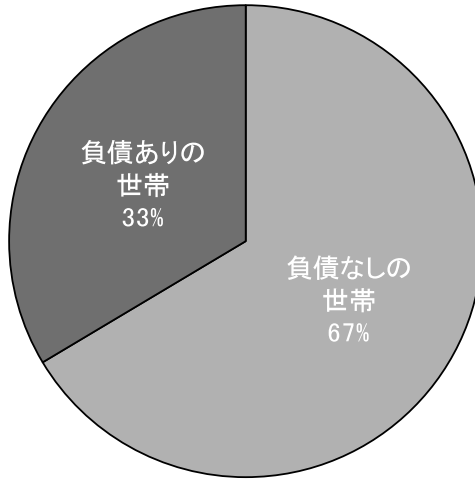
貯蓄は150万円未満が23%と最も高い割合である。その一方で、4000万円以上も約6%を占めている。

負債現在高階級（全世帯）：東海道



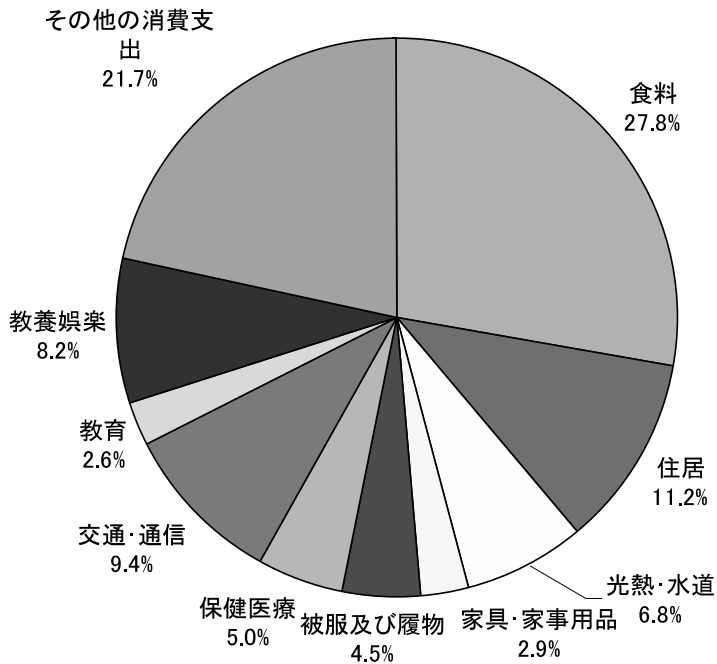
負債の階級で最も多い割合であるのは1500～2000万円の階級であり、1000万円以上で約4割になる。これは住宅ローンが影響していると思われる。

### 負債保有率（全世帯）：東海道



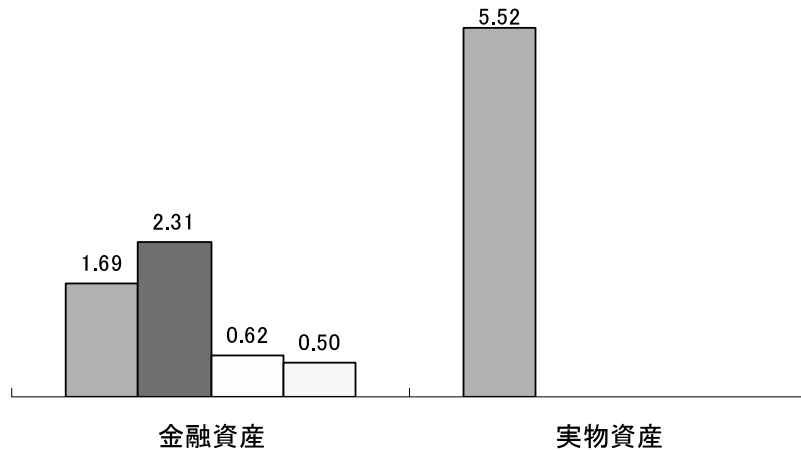
負債保有率では、3分の2の世帯で負債がない。2人以上の世帯の消費支出と年収に対する資産額の比率は、

### 東海道沿線地域住民の消費支出



消費支出では、食料の占める割合が27.8%と市内で最も高く、住居の割合は市内最大ではないものの、食料と住居を合わせた割合は市内最大であるなど、固定した経費への支出が高い地域である。

## 2人以上世帯の年収に対する資産額の比率：東海道



■ 総額 ■ 貯蓄現在高 □ 負債現在高 □ (うち住宅・土地のための負債)

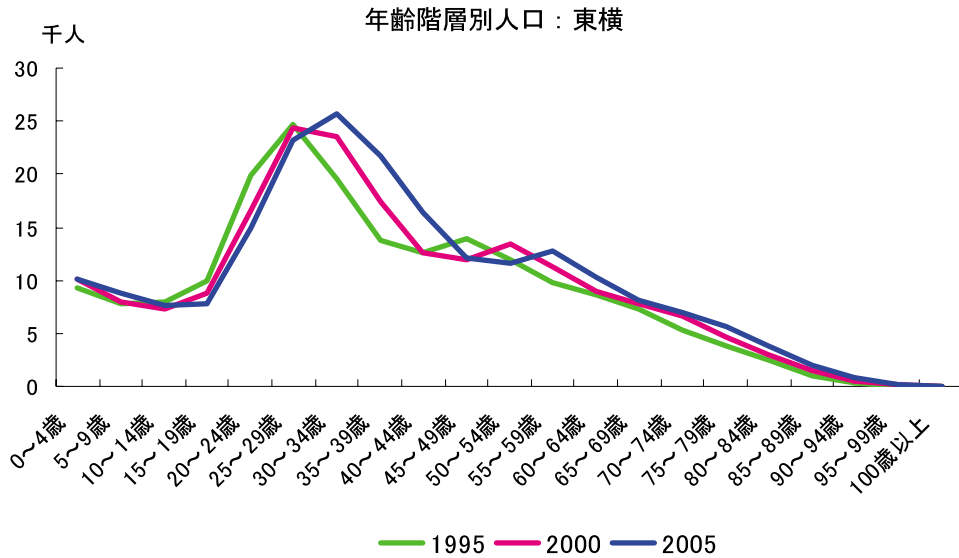
資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

負債の比率が市内で最も低く、そのうちのほとんどが住宅・土地のための負債である。実物資産の比率は市の平均を上回っている。

市内では、産業の中心地であり、通勤者数が流入超過である求心力のある地域であるが、東京のベッドタウン化の進行で求心力は弱まっている。人口は市平均よりも高い年齢層の割合が多い。職業別では生産工程・労務作業者の割合が高いものの、減少傾向にある。代わりに増加している職業は事務、専門的・技術的職業であり、構造変化をよく表している。消費支出では食料、住居などの固定した経費への支出が大きいものの、年収に対する実物資産比率は市平均を上回る特徴を有している。

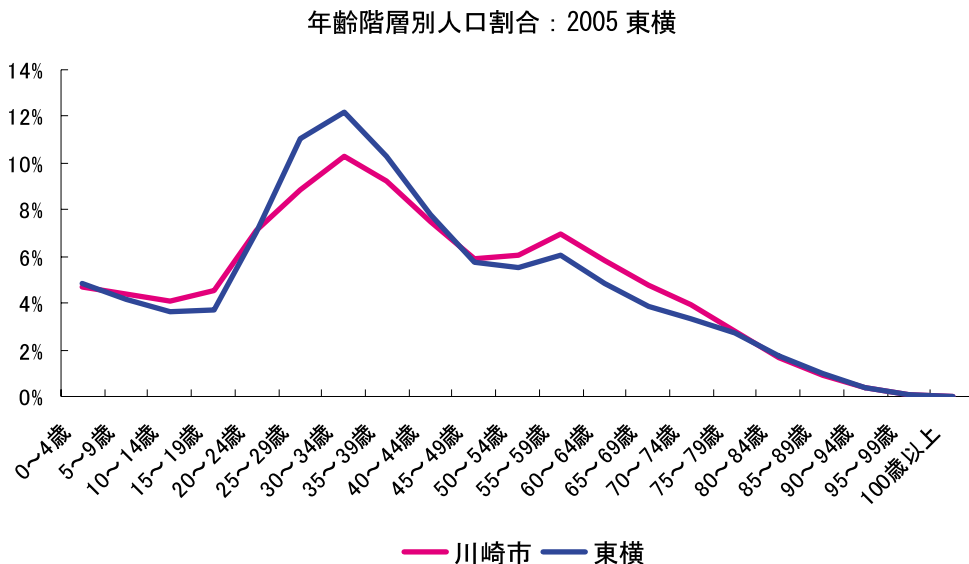
### 2. 東横線沿線地域（中原区）

中原区は製造業の大規模な事業所、研究所が立地する産業都市の側面を持つ一方で、武蔵小杉駅周辺では大規模な住宅開発が実施され、住宅都市の側面も強くなってきている。しかし、東海道線沿線地域とは異なり、以前から東京のベッドタウンという側面を有していた。そのため、中原区は単独で東横線沿線地域とする。



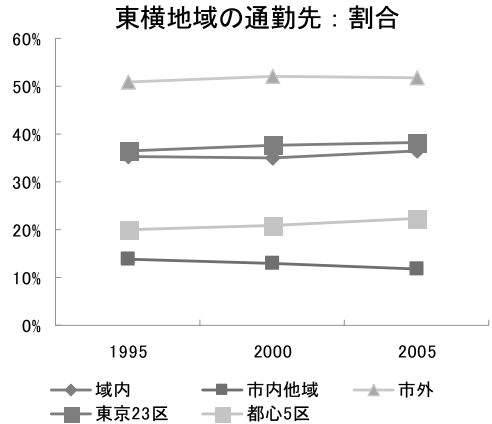
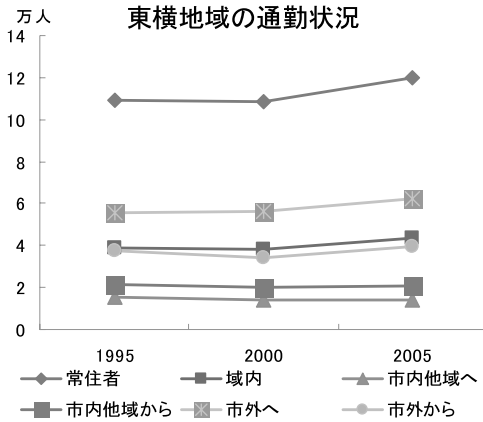
資料：総務省統計局「国勢調査」各年

人口構成では20～34歳までの人口が増加している。しかし、他の地域とは異なり15歳未満は横ばいである。

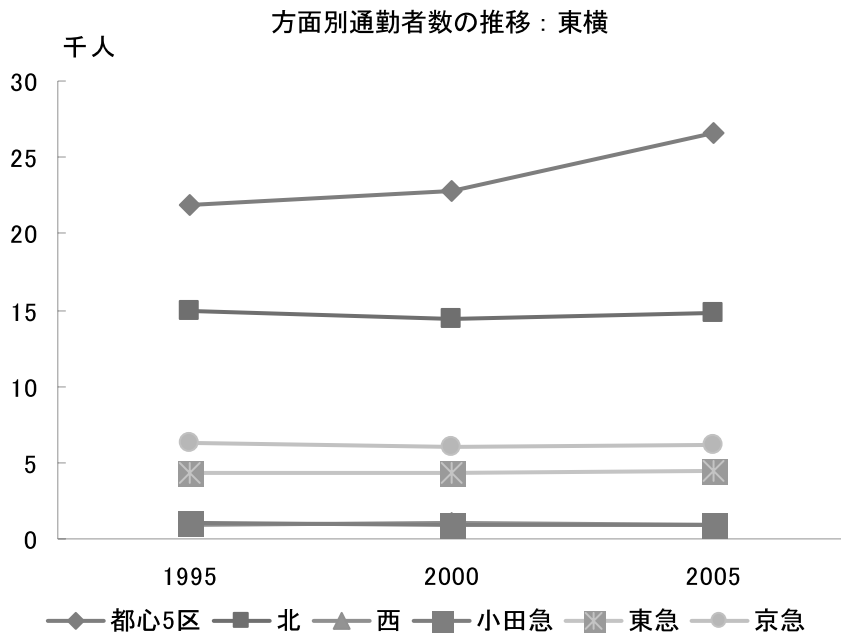


資料：総務省統計局「国勢調査」平成17年

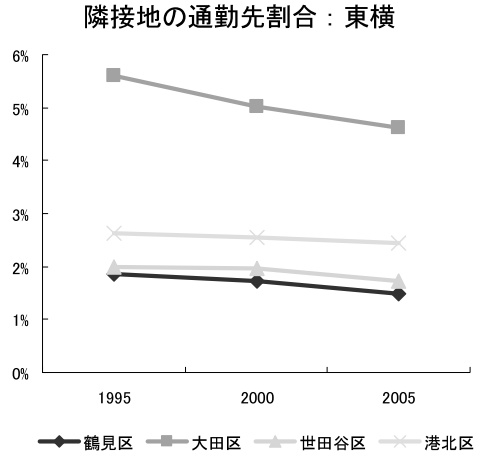
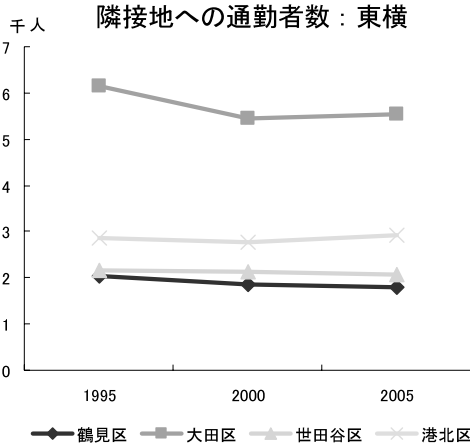
20～40代前半までの割合が市平均より高い。その影響で0～4歳も市の平均を上回っている。大学卒業後の世代が多い地域である。



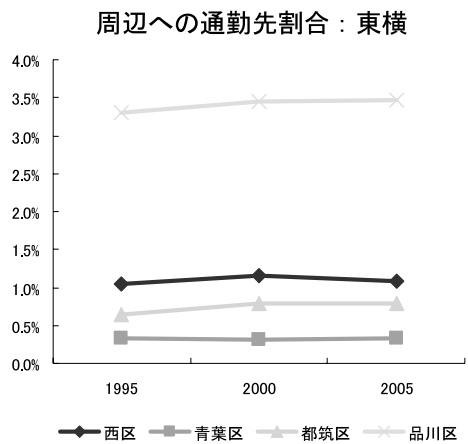
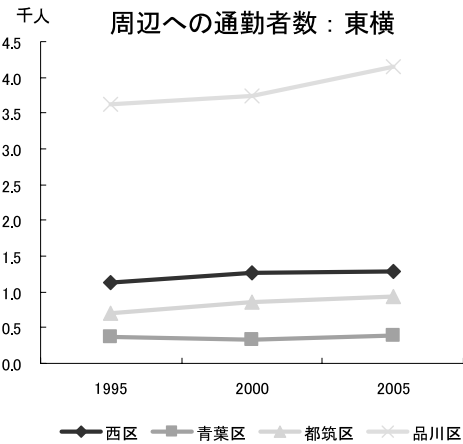
域内、東京23区、都心5区への通勤者が増加しており、市全体の傾向と同一である。域内は増加しているものの、市内他域への流出入は減少している。また、市外からの流入が増加しているという明るい傾向がある。



都心5区への通勤者が大幅に増加しており、また、東急沿線へも増加している。その一方で、東海道線沿線地域では増加していた北方向へは減少傾向にある。

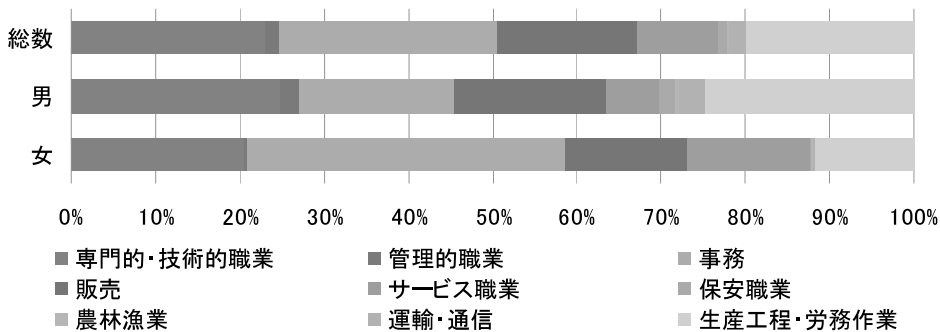


隣接地への通勤者は減少しており、割合では4区全てで減少している。



周辺への通勤者数は増加している。特に、品川区、都筑区への増加が顕著である。

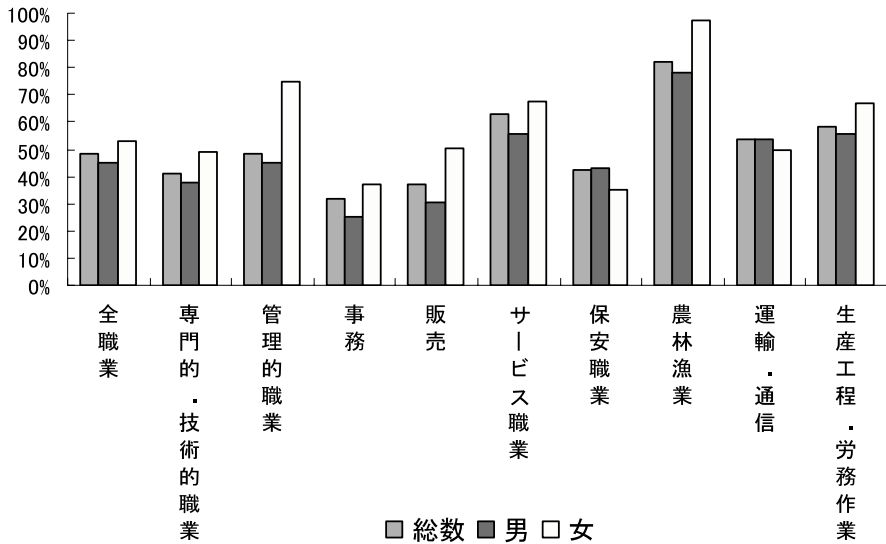
### 東横線地区住民の職業別割合





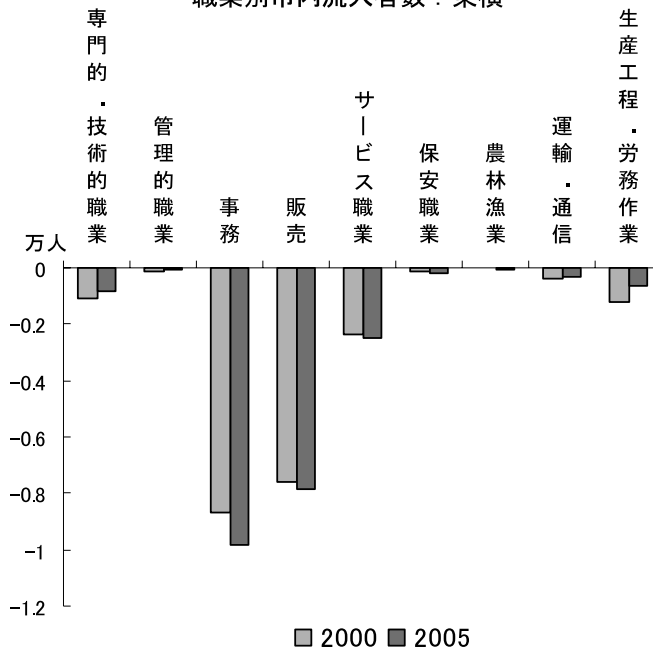
専門的・技術的職業の割合が総数と男性で2割を超えている。それでも、男性で最大である職業は、生産工程・労務作業である。また、女性は事務の割合が非常に高い。

職業別市内通勤者の割合：東横



市内通勤率は女性で5割を超えているものの、総数と男性では5割を下回る。職業別ではサービス職業、生産工程・労務作業で比較的高くなっている。

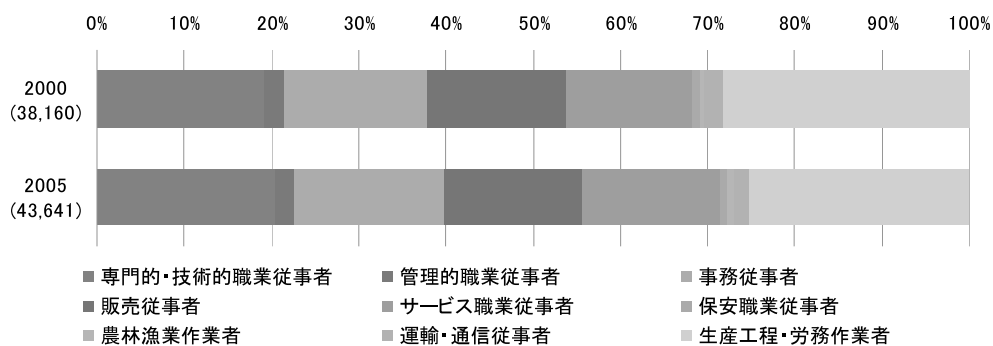
職業別市内流入者数：東横



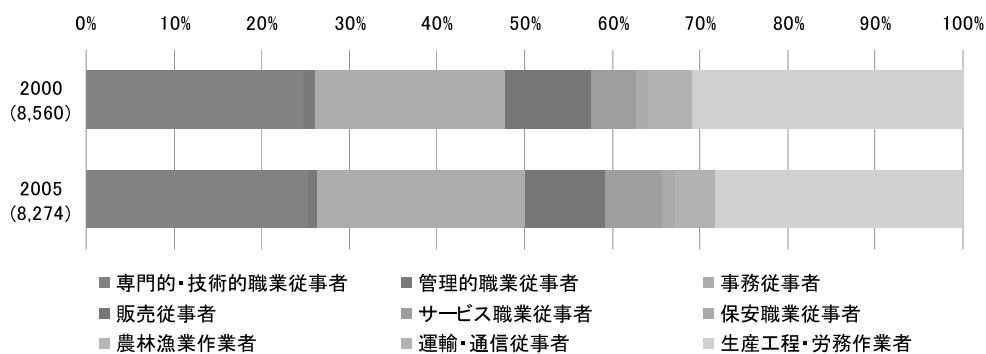
全ての職業で市外へ流出している。事務、販売では流出が進んでいるものの、専門的・技術的職業では流出が改善している。

次に、勤務地別に通勤者とその職業の増減を、平成12年（2000年）と平成17年（2005年）の総務省統計局「国勢調査」を利用し、まとめた。

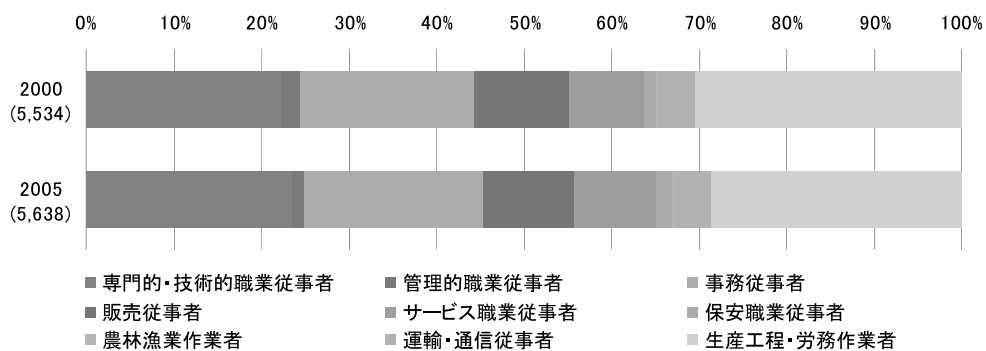
### 域内通勤者：東横



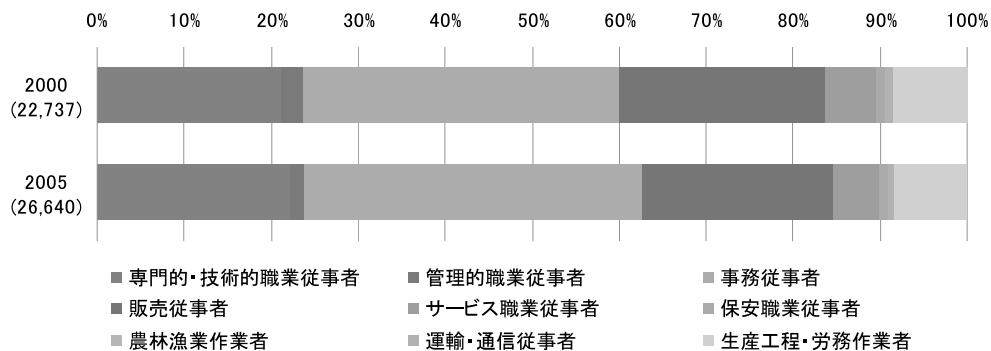
### 市内東方向への通勤者：東横



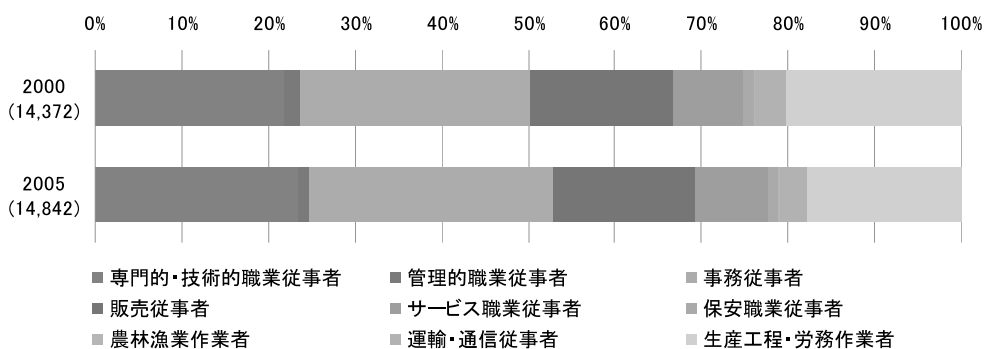
### 市内西方向への通勤者：東横



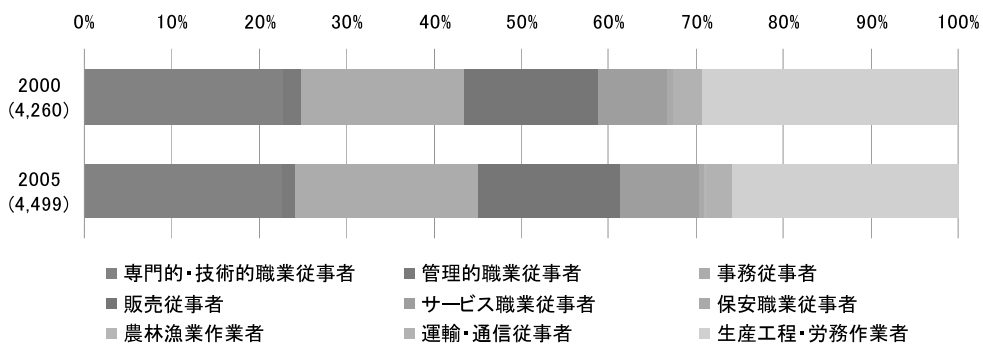
### 都心5区への通勤者：東横



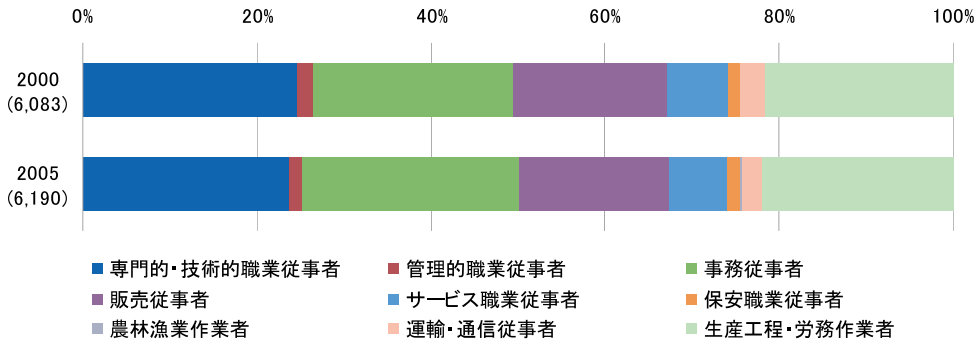
### 北方向（23区南部）への通勤者：東横



### 東急沿線（下り）への通勤者：東横

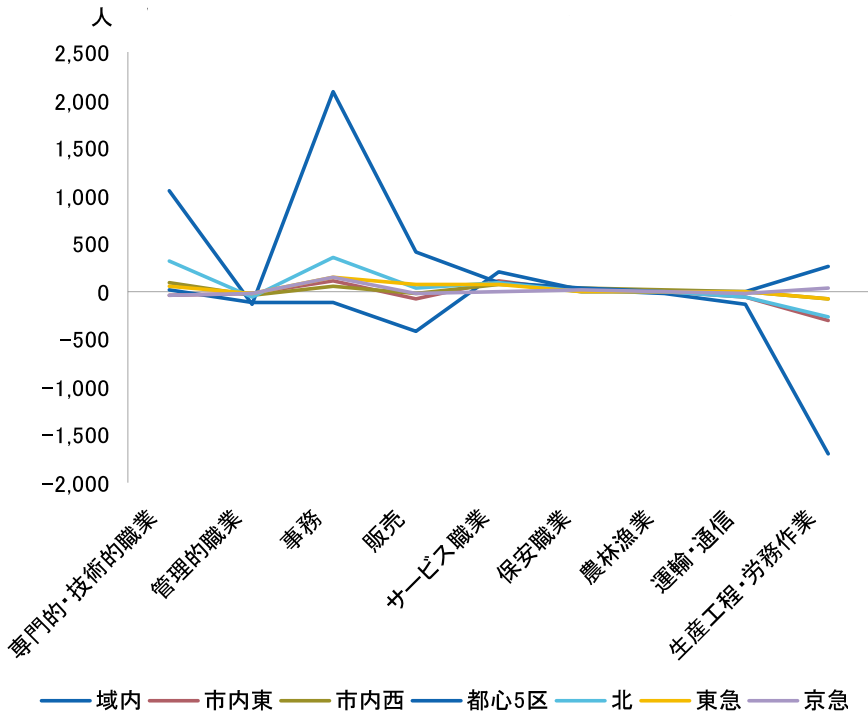


### 京急沿線（横浜中心部・臨海部）への通勤者：東横



都心5区と北方向以外は、生産工程・労務作業者が最大であるが減少傾向にある。都心5区と北方向では事務が最大であり、増加傾向でもある。事務は全方向で増加している。

### 勤務地別職業の増減：東横（2000—2005）

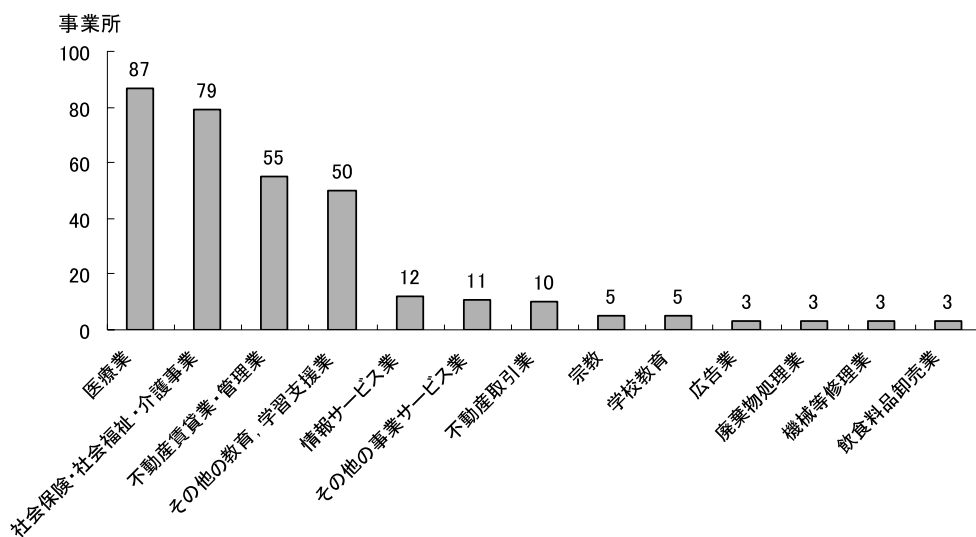


資料：総務省統計局「国勢調査」平成12年、17年

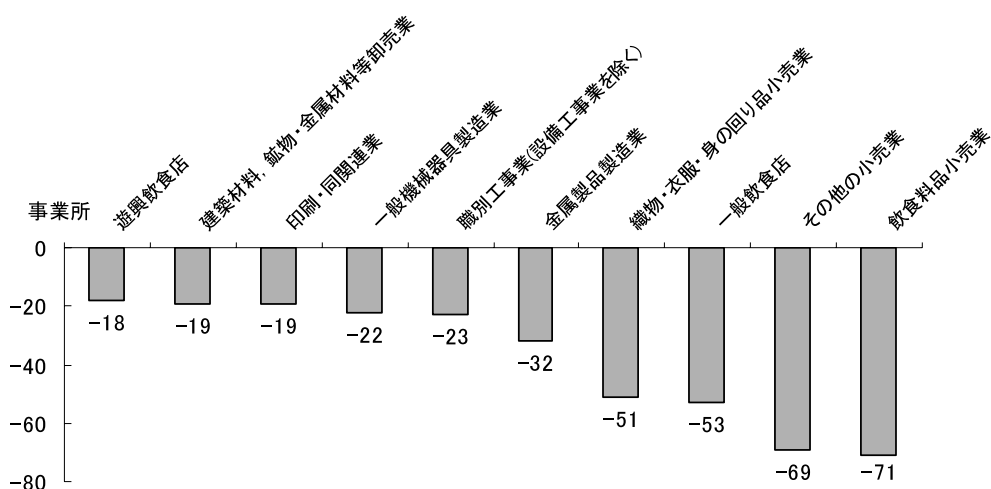
域内での生産工程・労務作業が激減している。しかし、東海道線沿線地域と同様に、全方向で減少しているわけではない。増加が著しい職業は、都心5区への事務であり、また、都心5区へは、専門的・技術的職業、販売も増加数が多い。

次に、産業別に事業所数と従業者数の推移を平成13年（2001年）と平成18年（2006年）の総務省統計局「事業所・企業統計調査」を利用して、まとめた。

### 事業所増加数上位 10 産業 (2001—2006) : 東横



### 事業所減少数上位 10 産業 (2001—2006) : 東横

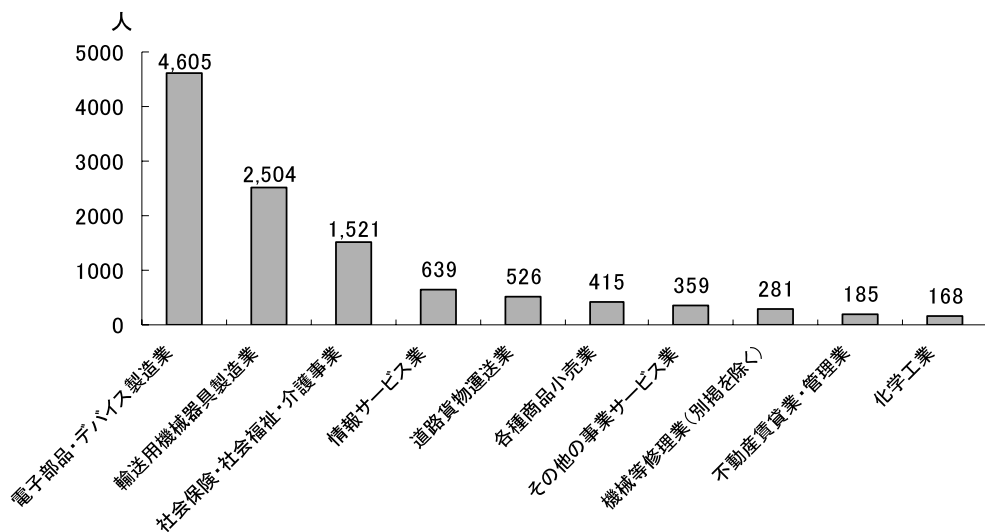


資

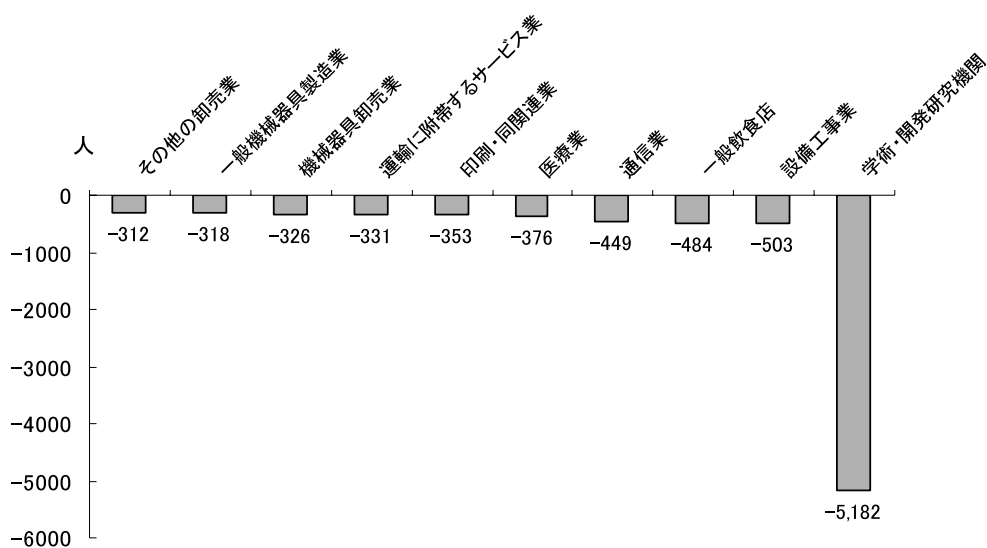
料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

事業所数の増加では、東海道線沿線地域と同様に医療業、社会保険・社会福祉・介護事業、不動産賃貸業・管理業などが増加している。減少も東海道線沿線地域と同様に、主に小売店、飲食店が減少している。

従業者増加数上位 10 産業 (2001—2006) : 東横



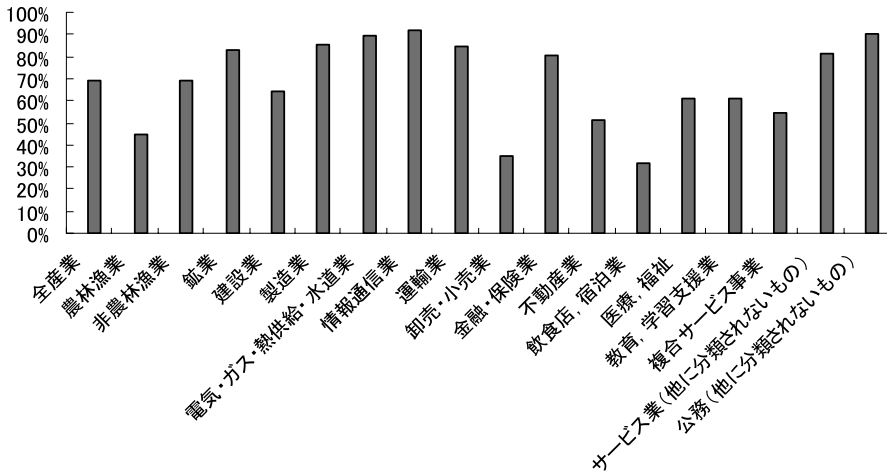
従業者減少数上位 10 産業 (2001—2006) : 東横



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

従業者数の増加は事業所数の増加と似た傾向を示すものの、大規模な事業所の立地地域であるため、それが反映されている。減少では、事業所数の減少とは異なる産業が多く、こちらも大規模事業所の影響が反映されている。

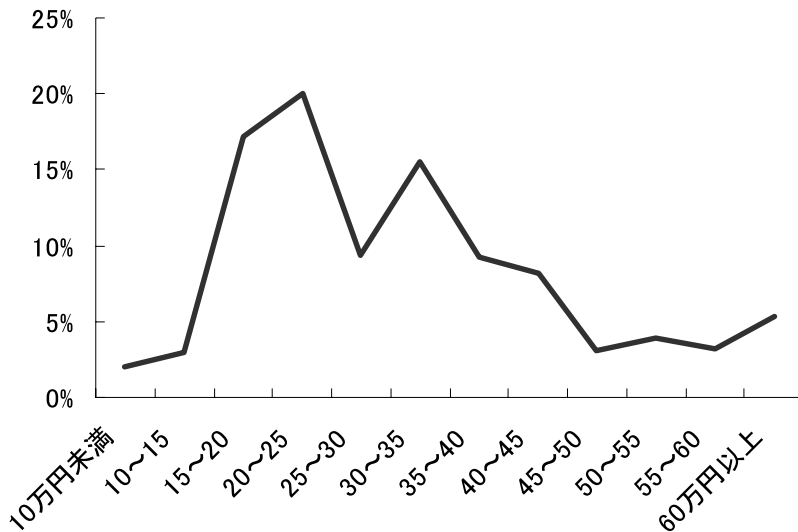
個人事業主・正社員・正職員率：東横



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 18 年

雇用状況として、個人事業主・正社員・正職員率は、市内で最も高く、約 7 割である。産業別の割合は市全体とほぼ同一傾向である。

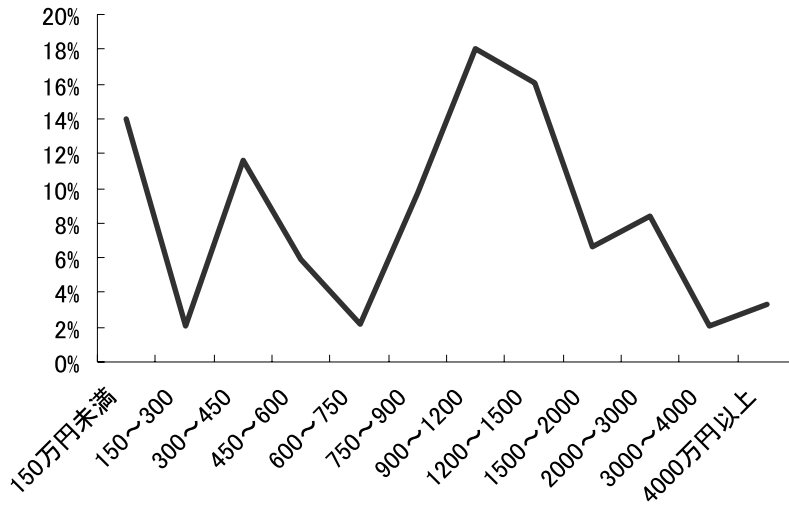
消費支出階級（全世帯）：東横



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成 16 年

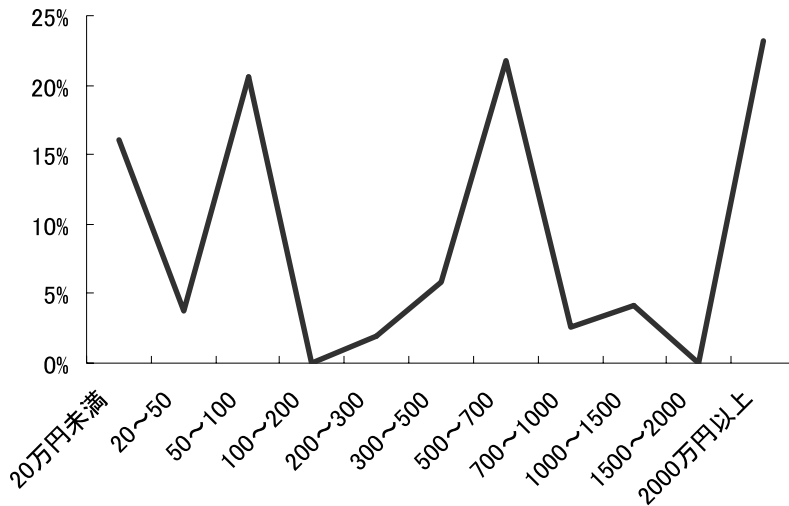
家計動向としては、消費支出は 20~25 万円の階級が最も多く、15 万円未満は 5%と市内で最も低い。

貯蓄現在高階級（全世帯）：東横



貯蓄は900～1200万円の階級が最も多くなっているが、ばらつきがある。

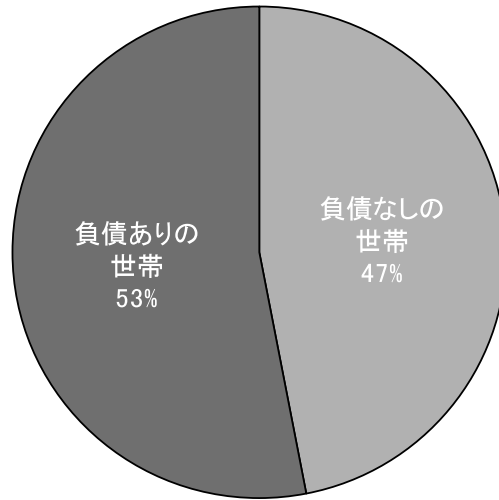
負債現在高階級（全世帯）：東横



負債の中心は住宅ローンであることを反映し、2000万円以上が最も多くなっている。

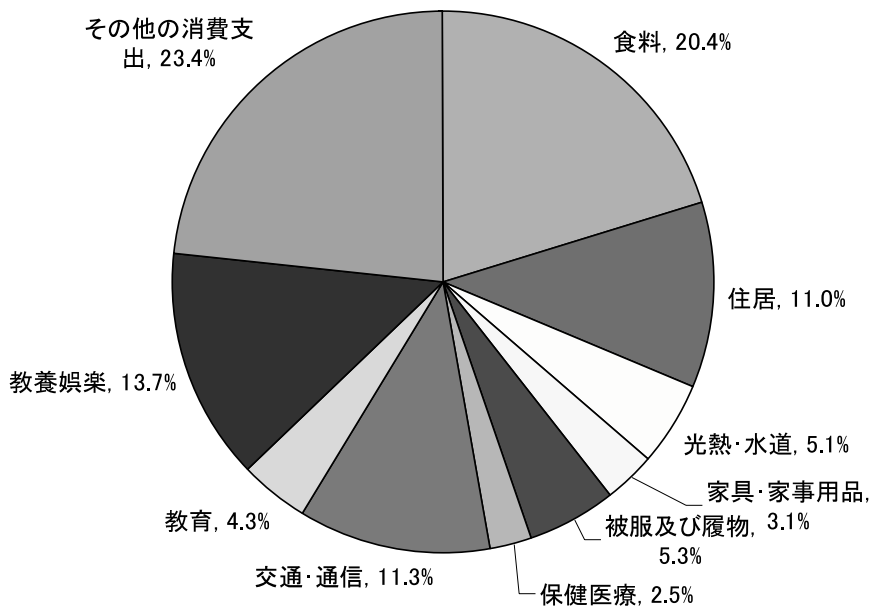


### 負債保有率（全世帯）：東横



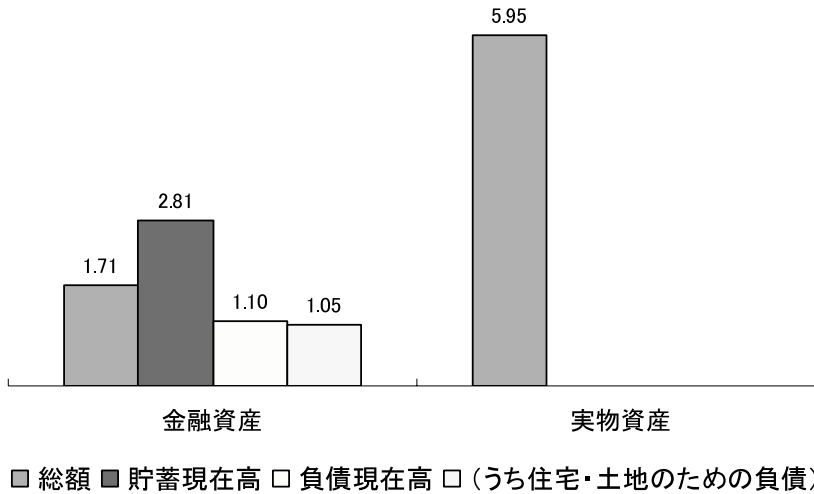
市内で唯一、負債ありの世帯が半数を超える地域である。2人以上の世帯の消費支出と年収に対する資産額の比率を見ると、

### 東横沿線地域住民の消費支出



消費支出では、食料と住居を合わせた値が 31.4%と市平均を下回っている。また、教養娯楽の割合が高い。

## 2人以上世帯の年収に対する資産額の比率：東横



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

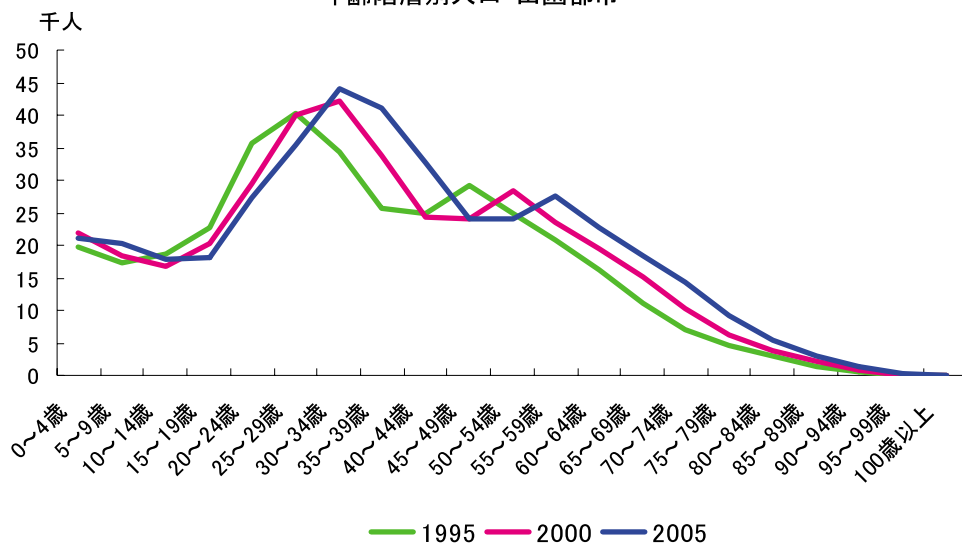
金融資産は年収の1.71倍と市全体の値を上回っている。また、貯蓄現在高も上回っているものの、負債現在高も上回っている。しかし、負債のほとんどが住宅・土地のための負債であり、その割合は市内最大である。実物資産の年収に対する比率は市内で最も高い。

近年の武蔵小杉駅周辺の大規模な住宅開発の影響であるのか、人口における20～40代前半までの割合が市内最大である。川崎市を若い世代のまちと特徴づける地域の代表例である。東京のベッドタウン化が進行している地域であるが、市外からの通勤者の流入が増加しているという明るい特徴を持つ地域でもある。職業別では生産工程・労務作業者の割合が最大であるが、専門的・技術的職業従事者も多い。増加傾向にある職業は他の地域と同様である。家計では市内で唯一、負債ありの世帯が半数を超えているという特徴を持つ。

### 3. 田園都市線沿線地域（高津区・宮前区）

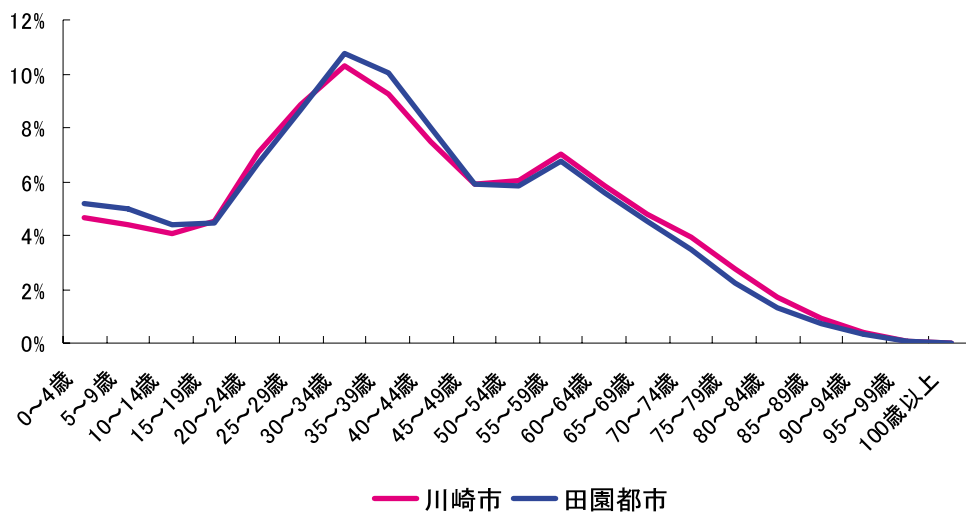
高津区と宮前区は川崎市の持つ産業都市のイメージとはほど遠く、住宅都市としての側面が強い地域である。しかし、高津区にKSPができるなど、新たな産業拠点としての側面も出てきた。また、宮前区においても、生活関連のサービス業などが発生し、新しい川崎が出現している地域である。この2区は東急田園都市線沿いであることから、田園都市線沿線地域とする。

年齢階層別人口：田園都市

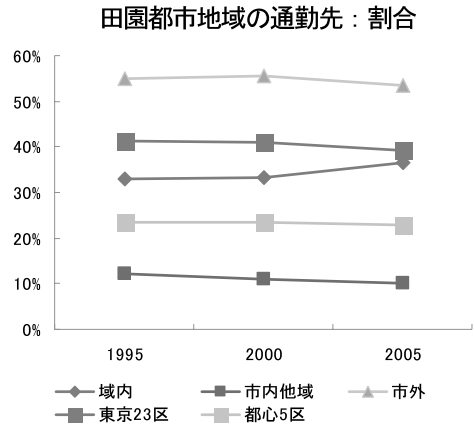
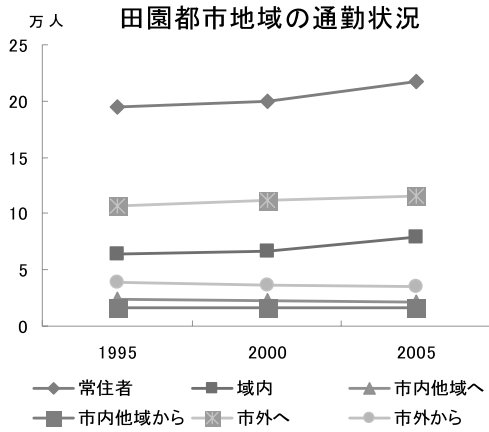


人口構成では20代と30代が大幅に増加しており、それに伴い10歳未満も増加している。

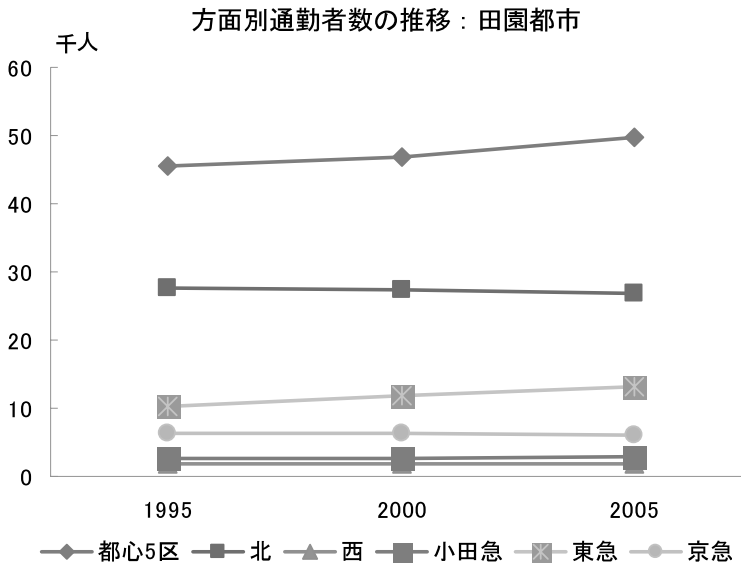
年齢階層別人口割合：2005 田園都市



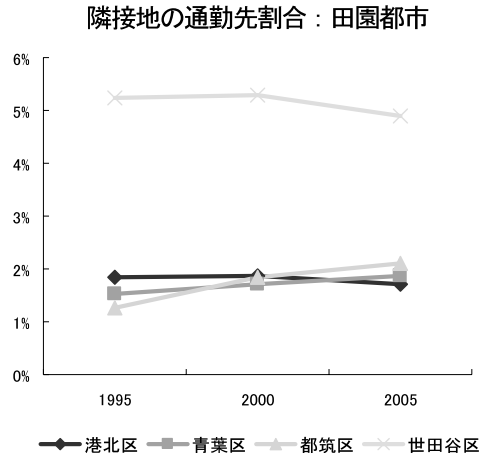
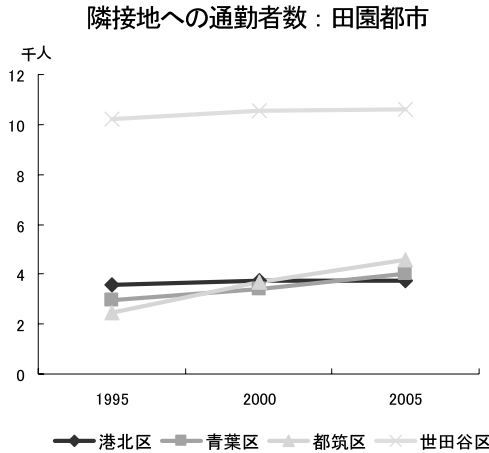
市全体と似た傾向を示しており、川崎市の人口を語る上で標準的な地域であると言える。この地域の特徴としては、14歳以下と30代、40代前半が市平均を上回り、50歳以上が市平均を下回っている。



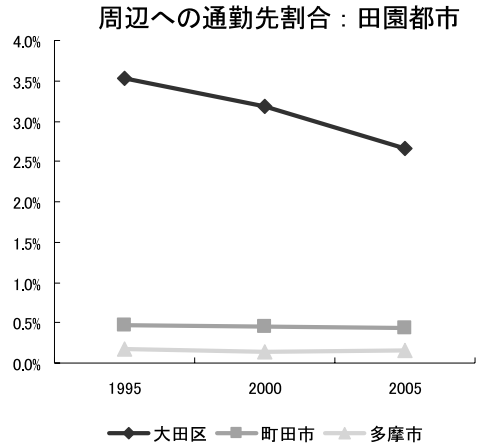
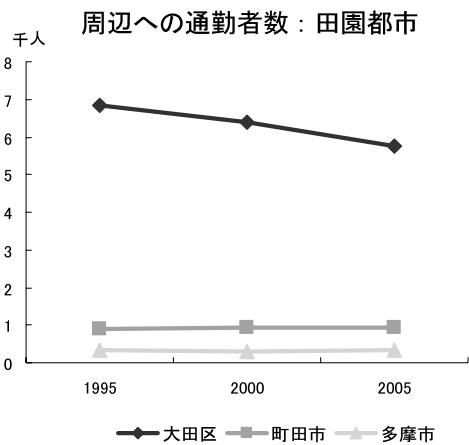
域内が増加傾向にあり、市外へは数では増加しているものの、割合では減少している。東京23区へ対しても減少傾向であるものの、都心5区へは横這いである。このことから東京のベッドタウンから脱却が進んでいるが、都心に対しては変わらずということになる。



東横線沿線地域と同一の傾向である。都心5区が最大であり、また、大幅に増加している。そして、東急沿線へも増加傾向にある。それに対して、北方向へは減少している。

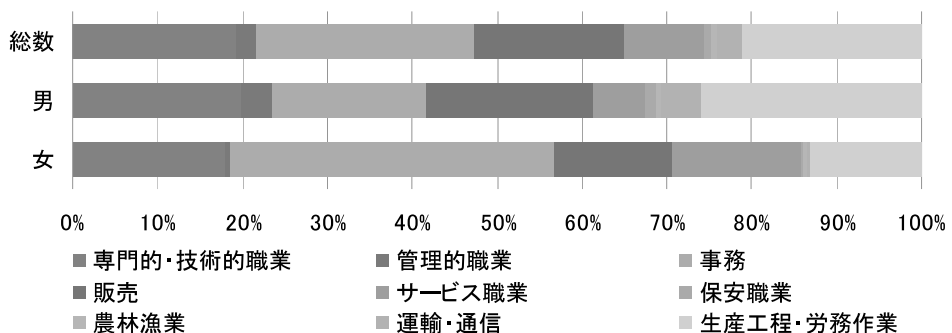


世田谷区へ通勤者数が増加しているものの、割合は減少している。青葉区、都筑区へ数、割合ともに増加しており、特に、都筑区へは顕著な増加を示している。



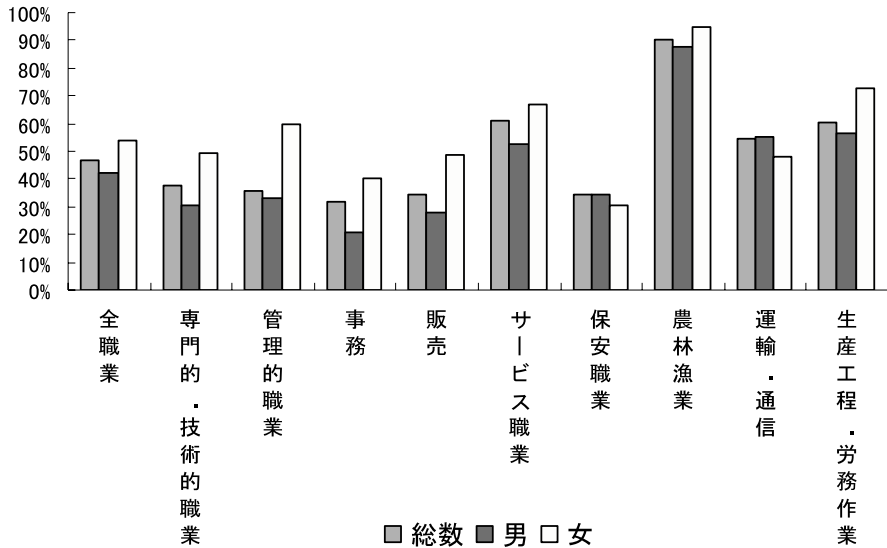
周辺への増加はなく、町田市と多摩市へは横這いであり、大田区へは減少している。

### 田園都市線地区住民の職業別割合



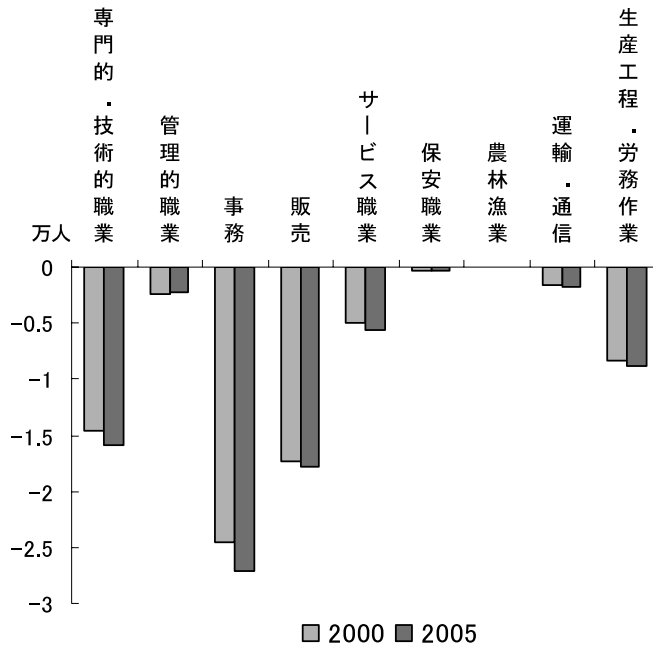
職業別割合では、男性は生産工程・労務作業、女性は事務の割合が高い。

職業別市内通勤者の割合：田園都市



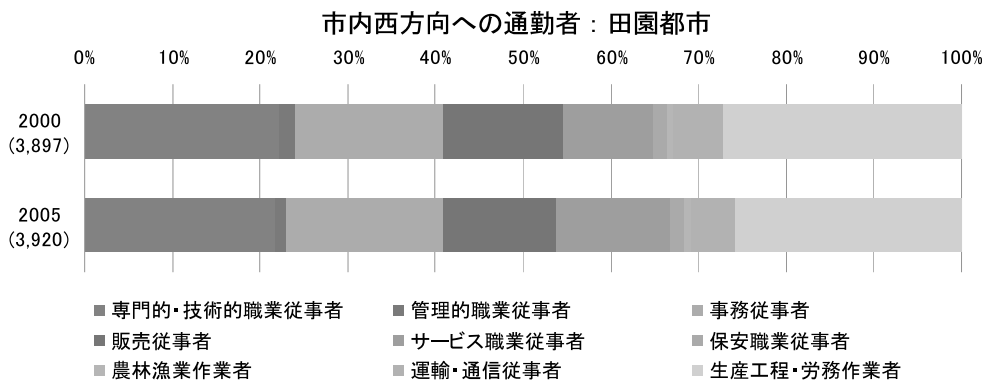
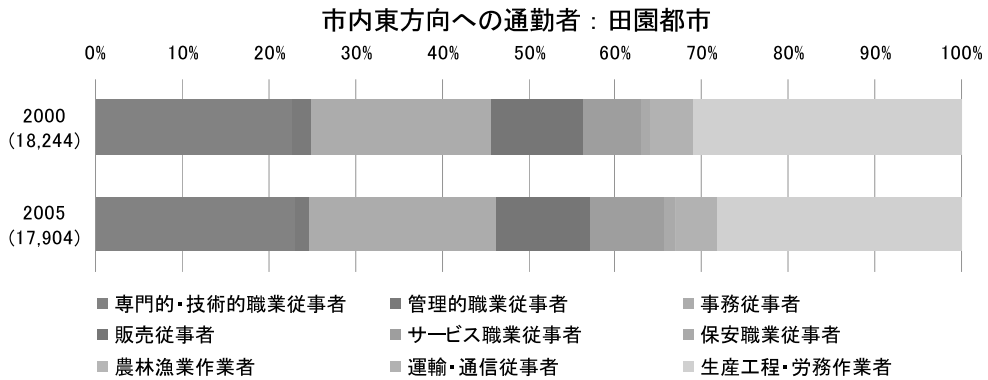
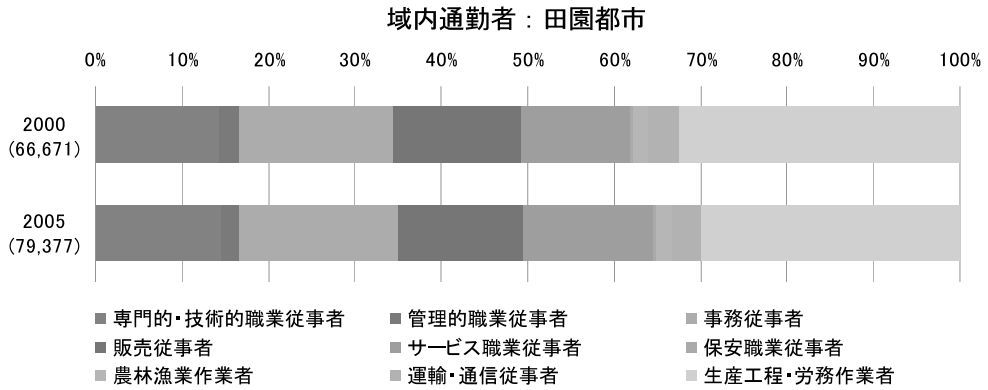
市内通勤率は、総数と男性では5割を下回っているものの、サービス職業、運輸・通信、生産工程・労務作業で、比較的高くなっている。女性は5割を超えているものの、事務、保安職業で5割を下回っている。

職業別市内流入者数：田園都市

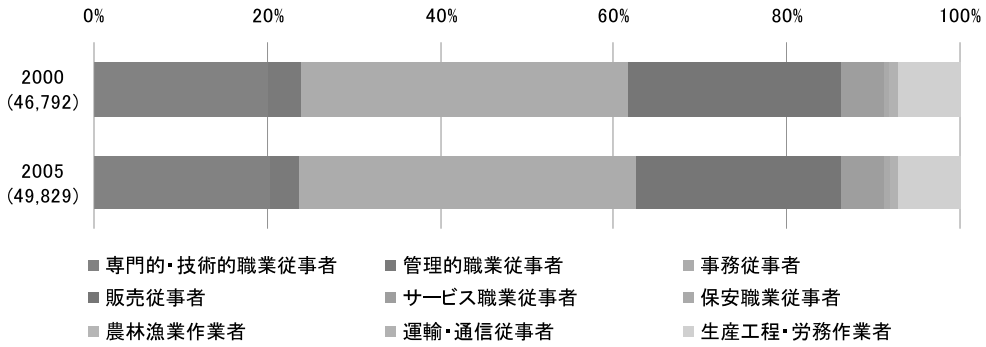


流入入では、全ての職業で流出超過である。また、多くの職業で流出が進んでいる。

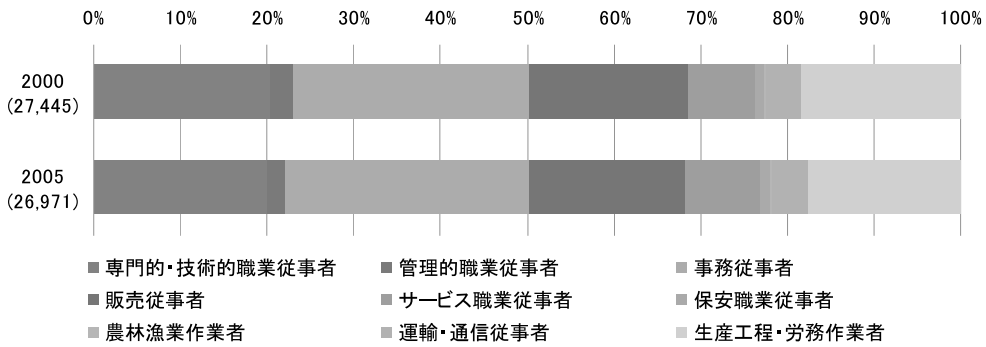
次に、勤務地別に通勤者とその職業の増減を平成12年（2000年）と平成17年（2005年）の総務省統計局「国勢調査」を利用し、まとめた。



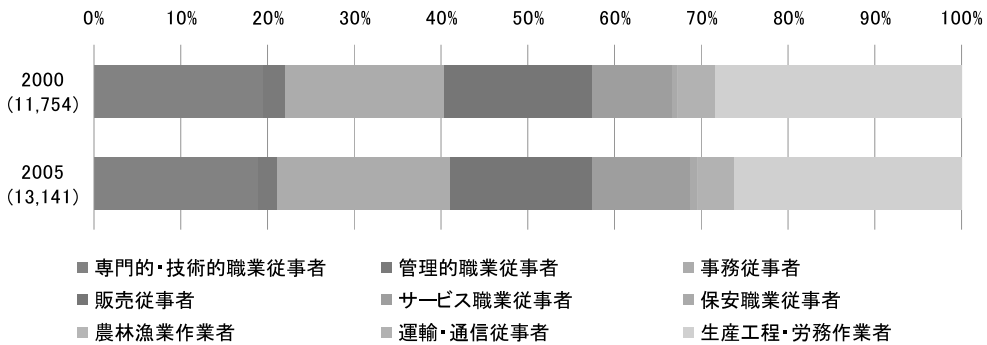
### 都心5区への通勤者：田園都市



### 北方向（23区南部）への通勤者：田園都市

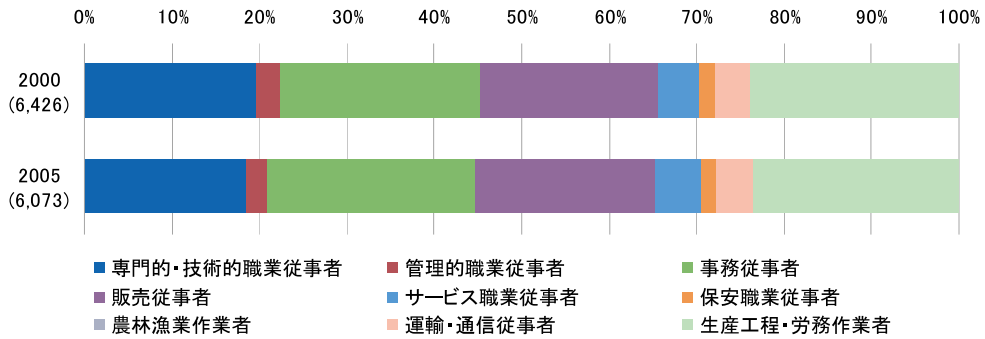


### 東急沿線（下り）への通勤者：田園都市



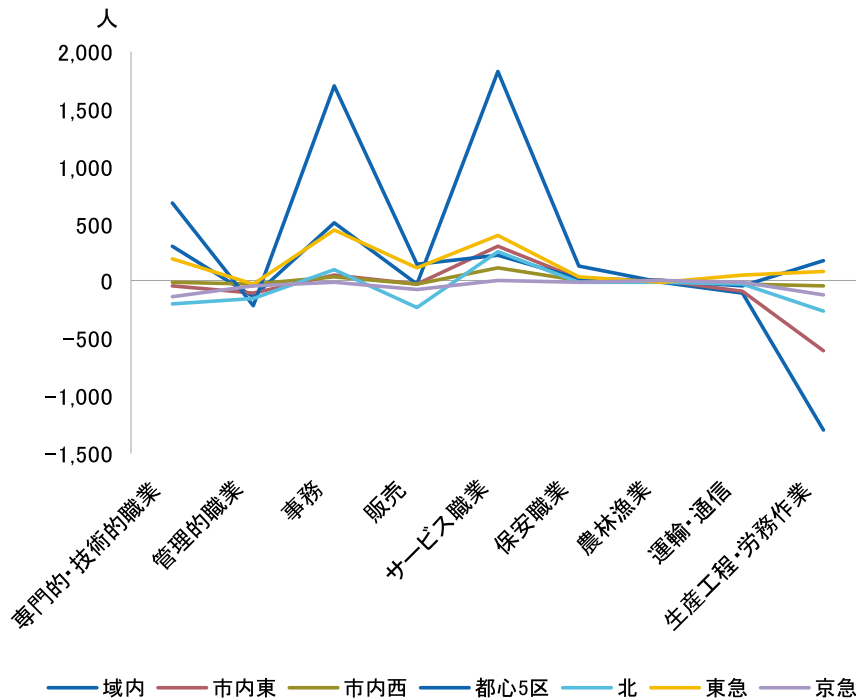


### 京急沿線（横浜中心部・臨海部）への通勤者：田園都市



全方向で、生産工程・労務作業の割合が減少している。その代わりに増加しているのは事務である。また、サービスも域内、西、東急、京急方向で増加している。北方向へは専門的・技術的職業従事者が減少している。

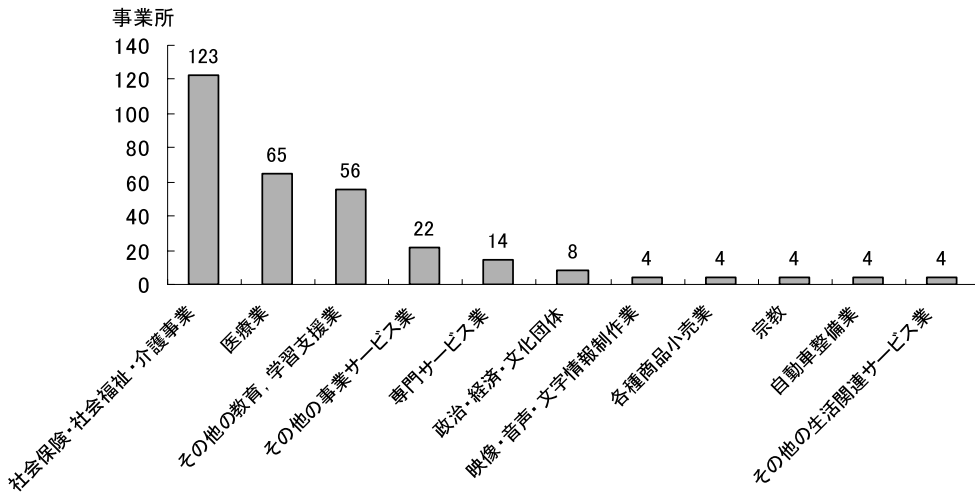
### 勤務地別職業の増減：田園都市（2000—2005）



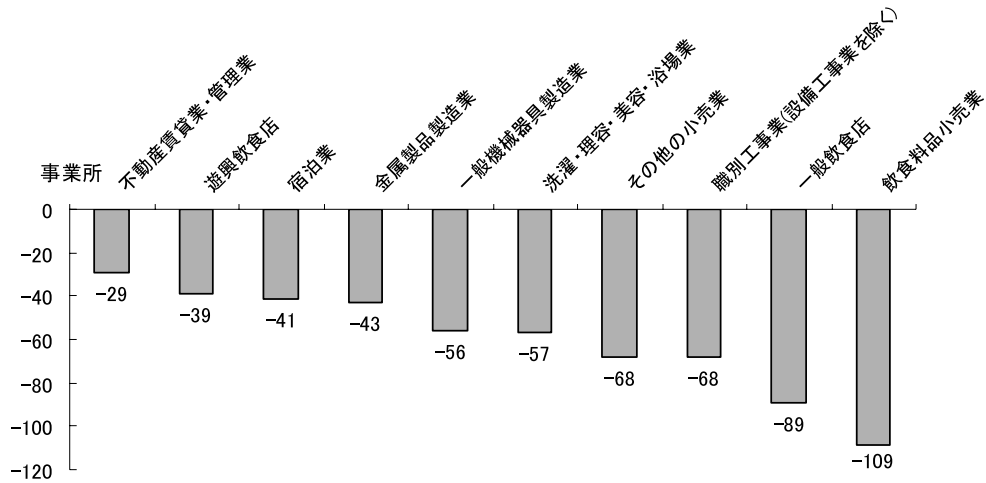
域内は生産工程・労務作業が大幅に減少している一方でサービス職業が大幅に増加している。また、都心5区への事務が大幅に増加している。都心5区へは専門的・技術的職業も増加している。

次に、産業別に事業所数と従業者数の推移を平成13年（2001年）と平成18年（2006年）の総務省統計局「事業所・企業統計調査」を利用して、まとめた。

事業所増加数上位 10 産業（2001—2006）：田園都市



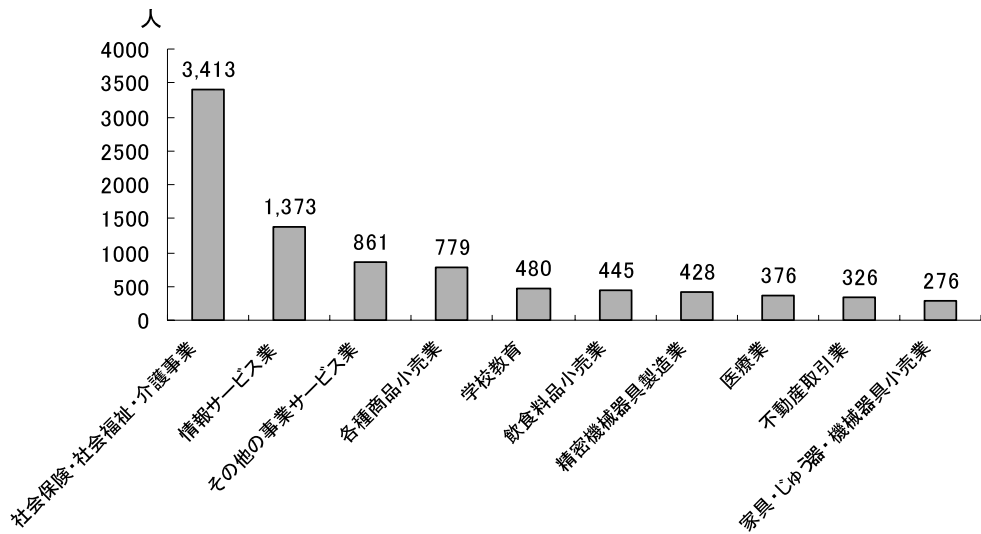
事業所減少数上位 10 産業（2001—2006）：田園都市



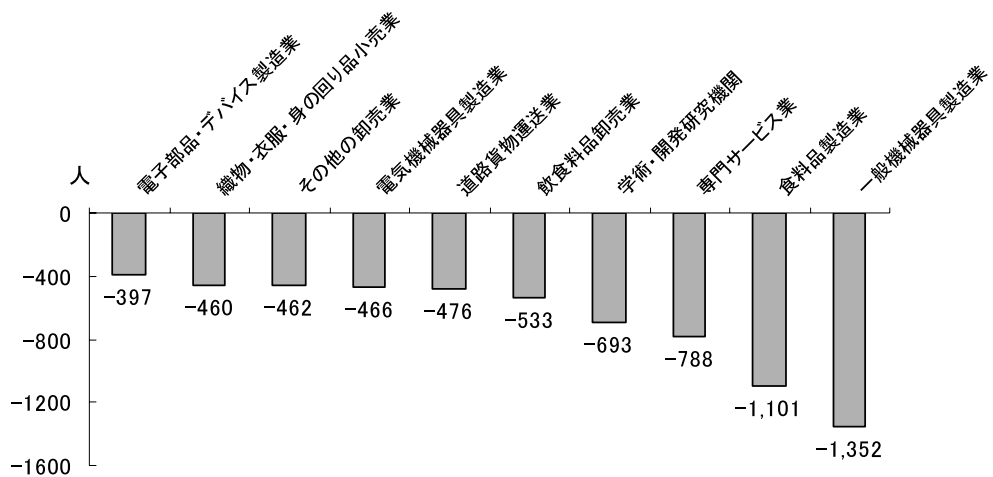
資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

事業所の増加、減少ともに東海道・東横地域と同様の傾向を示している。

従業者増加数上位 10 産業 (2001—2006) : 田園都市



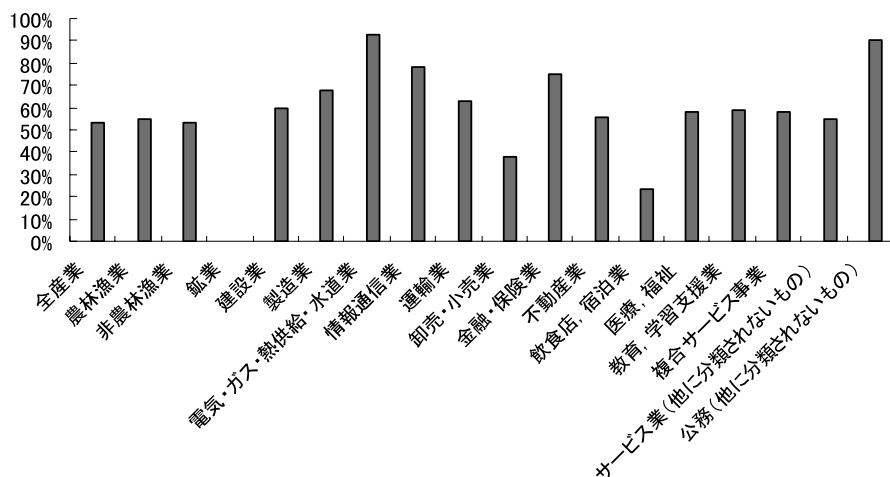
従業者減少数上位 10 産業 (2001—2006) : 田園都市



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

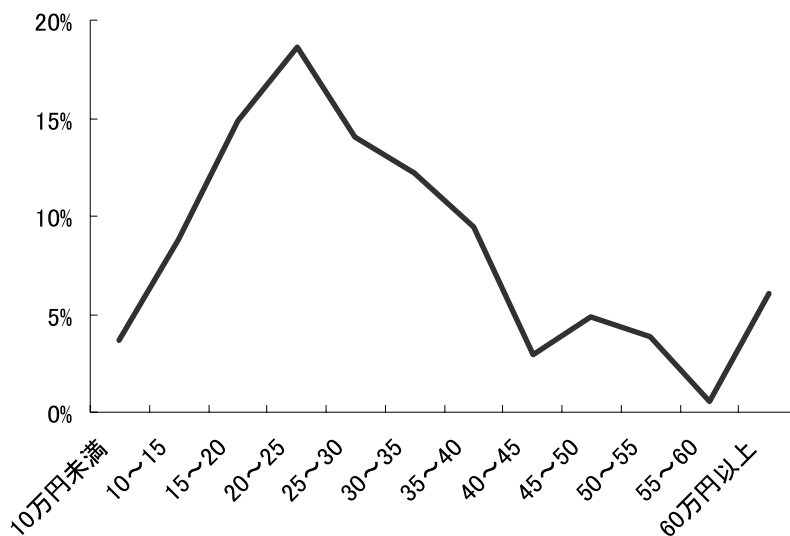
従業者増加数では、社会保険・社会福祉・介護事業が最大であるものの、事業所数では減少を示した産業が登場しており、事業所の規模の拡大が発生している。減少は、事業所の減少と似た傾向を示している。

### 個人事業主・正社員・正職員率：田園都市



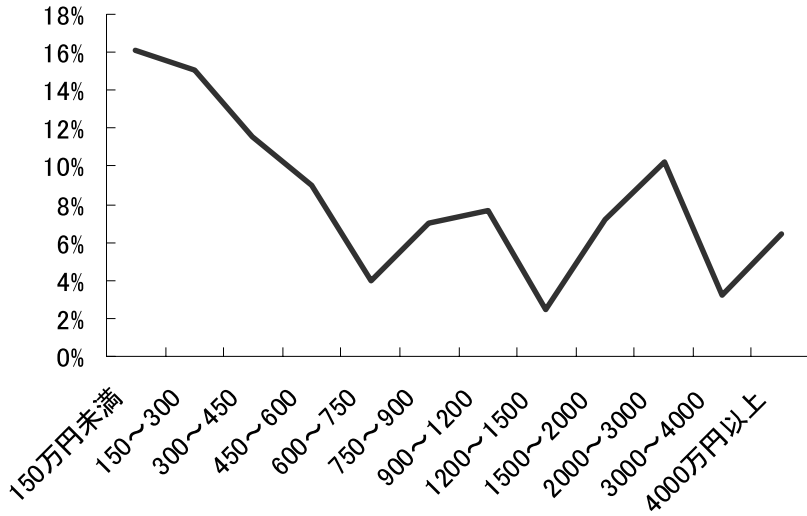
雇用状況として、個人事業主・正社員・正職員率は、市全体の値を下回っている。産業別の傾向は市全体と変わらないものの、多くの産業で少しずつ低くなっている。

### 消費支出階級（全世帯）：田園都市



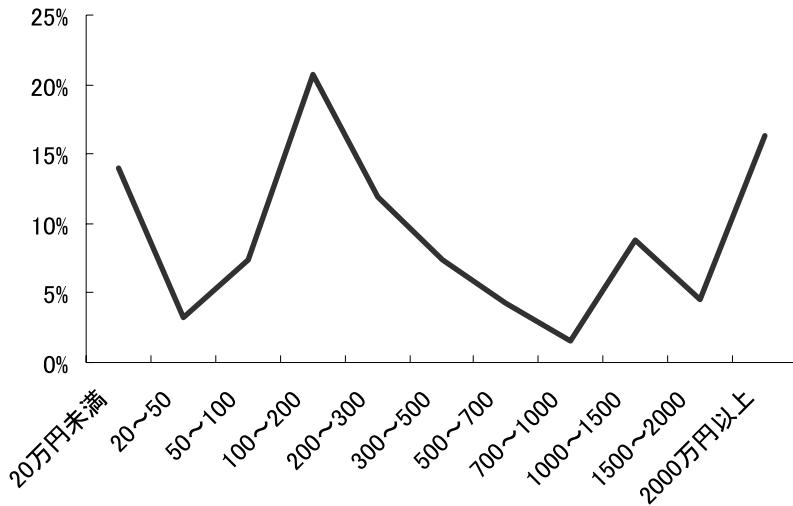
家計動向としては、消費支出は20～25万円の階級が最も多い。

貯蓄現在高階級（全世帯）：田園都市



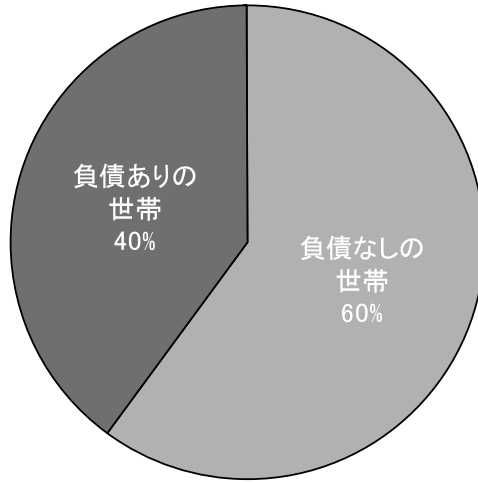
貯蓄は150万円未満が最も多く、そこから右下がりになっているが、富裕層も多いのか750万円以上はばらついている。

負債現在高階級（全世帯）：田園都市



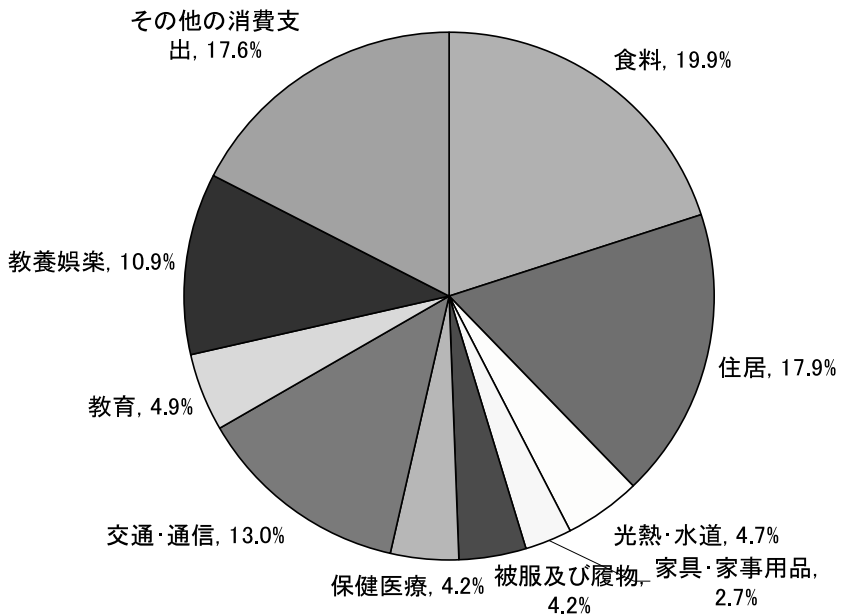
負債の階級で2000万円以上は住宅ローンであると思われるが、最も多いのは100～200万円の階層となっている。

### 負債保有率（全世帯）：田園都市



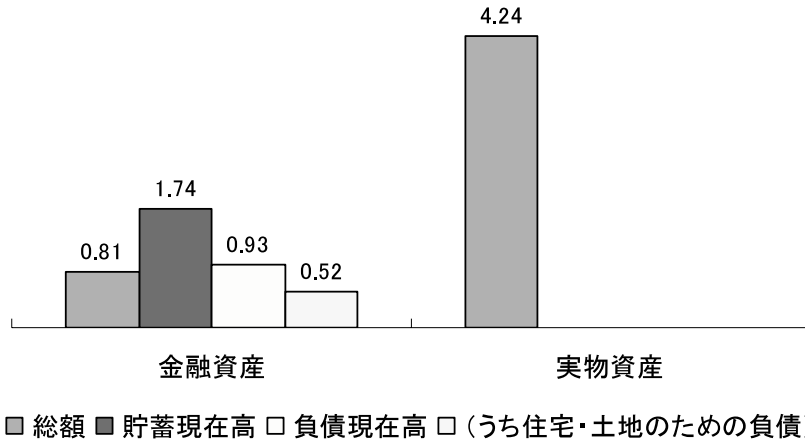
6割の世帯には負債がなく、市全体と一番近い傾向にある。2人以上の世帯の消費支出と年収に対する資産額の比率を見ると、

### 田園都市沿線地域住民の消費支出



消費支出では、食料の割合（エンゲル係数）は市内で最低であるが、住居の割合は市内最大であり、固定した経費への支出が高い。また、交通・通信の割合も市内最大である。

## 2人以上世帯の年収に対する資産額の比率：田園都市



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

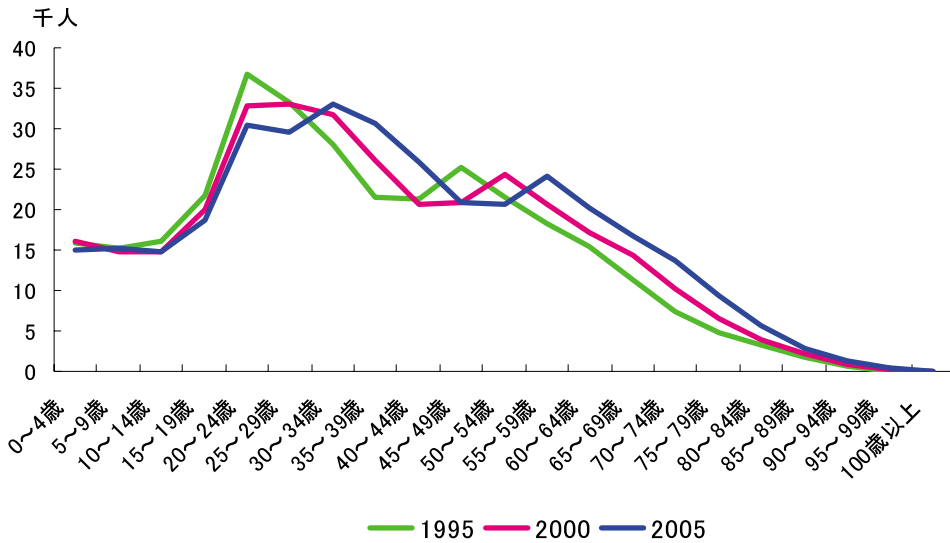
金融資産の比率は市内最低であり、勿論、貯蓄現在高の比率も市内最低である。負債現在高の比率は市全体を下回るものの、負債現在高のうち住宅・土地のための負債ではない比率が市内で最も高く、負債現在高階級で約7割が1000万円未満であることにもつながっている。

住宅地域から新しい産業が出現している、新しい川崎を代表する地域である。人口は市の平均と似ており、20代と30代が多い。通勤者の流出数が増加しているが、域内の通勤者数も増加している。通勤先では都心5区への通勤が増加しているものの、東京23区の割合は低下中であり、青葉区、都筑区といった田園都市線下り方向への通勤が増加中である。職業構成は他の地域と似ているが、南部よりは生産工程・労務作業者の割合が小さい。家計も市平均と似ているが、住居費の割合が市内で最も重いという特徴を有している。

#### 4. 小田急線沿線地域（多摩区・麻生区）

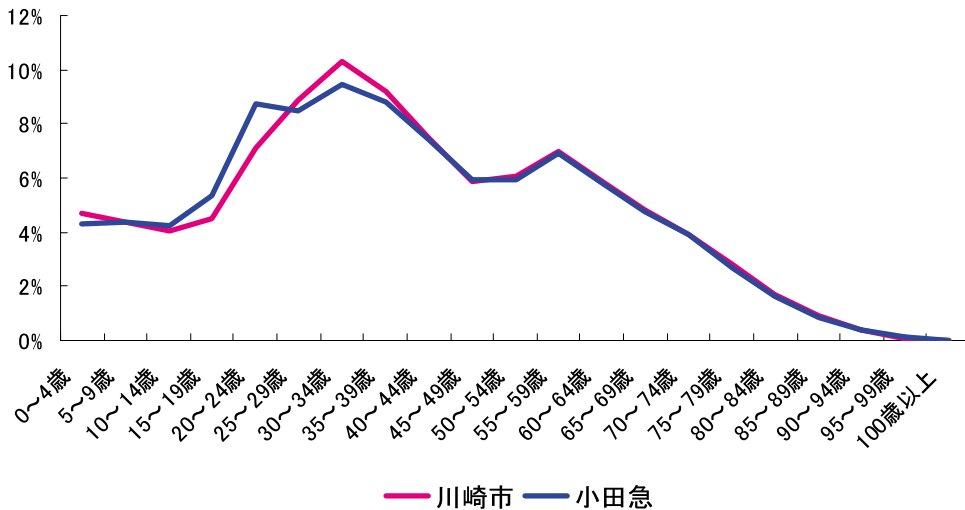
多摩区と麻生区は住宅都市の様相を示し、川崎市における東京のベッドタウンの代表的な地域である。しかし、定年退職者の増加による東京への通勤者の減少、良好な環境を求めた企業の進出や生活・福祉に関連した産業の発生など、ベッドタウンであったが故に生じ、結果としてベッドタウンから脱却しつつあるという現象が生じている。地域社会構造も大きく変化しており、その構造は田園都市線沿線地域と似た傾向を持つものの、東京23区だけでなく、都心5区へも通勤者の減少など若干異なる特徴を持つために別の地域とし、小田急線沿線地域とした。

年齢階層別人口：小田急



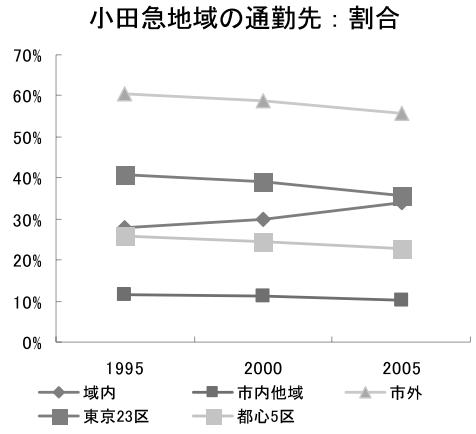
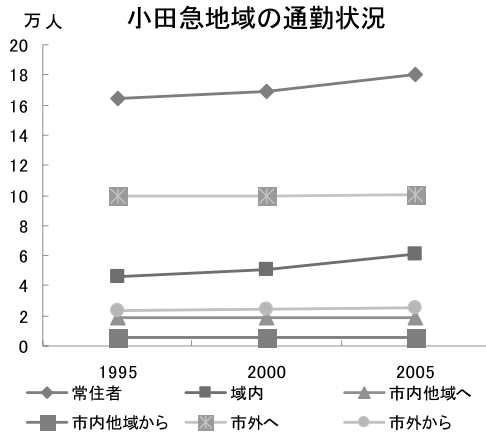
人口構成では、15～24歳が大幅に増加している。これは大学立地地域であることが影響している。それ以外の階層は減少傾向にある。

年齢階層別人口割合：2005 小田急

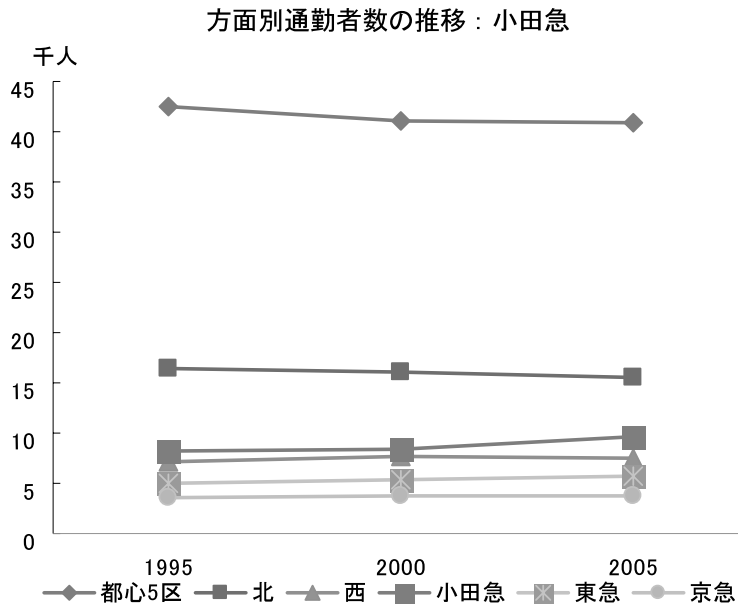


大学立地地域であることを反映し、10代と20代前半が市平均を上回っている。しかし、10歳未満、20代後半と30代では市平均を下回る。40代以上は市平均とほぼ一致している。



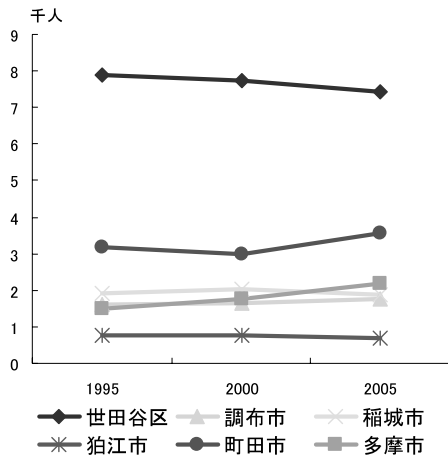


域内が増加している以外はほぼ横這いである。域内通勤者は割合でも増加している。それ以外は減少しており、ベッドタウンからの脱却、独立化が進行している。

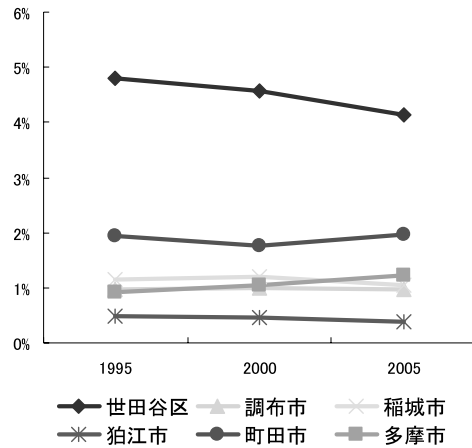


市全体、他の地域では全て増加していた都心5区が減少傾向にある。しかし、全方面に対して減少しているのではなく、小田急沿線方向へは増加している。

周辺東京都への通勤者数：小田急

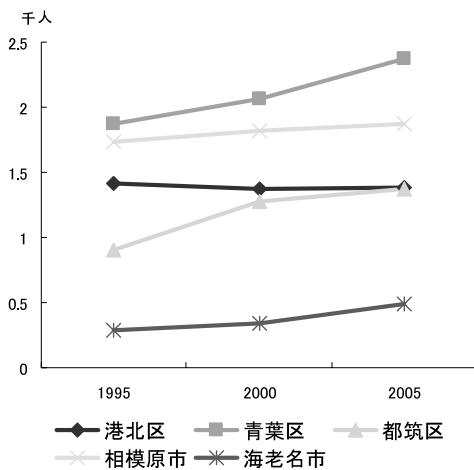


周辺東京都への通勤先割合：小田急

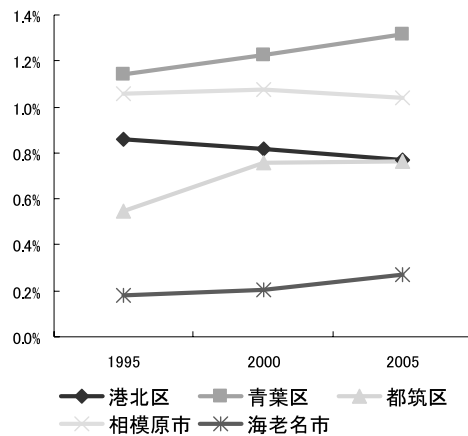


増加傾向の自治体が多い中、世田谷区と狛江市へは減少している。多摩市への増加が顕著である。

周辺神奈川への通勤者数：小田急

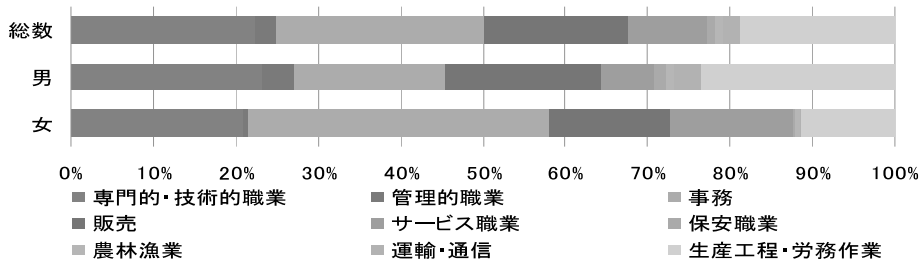


周辺神奈川への通勤先割合：小田急



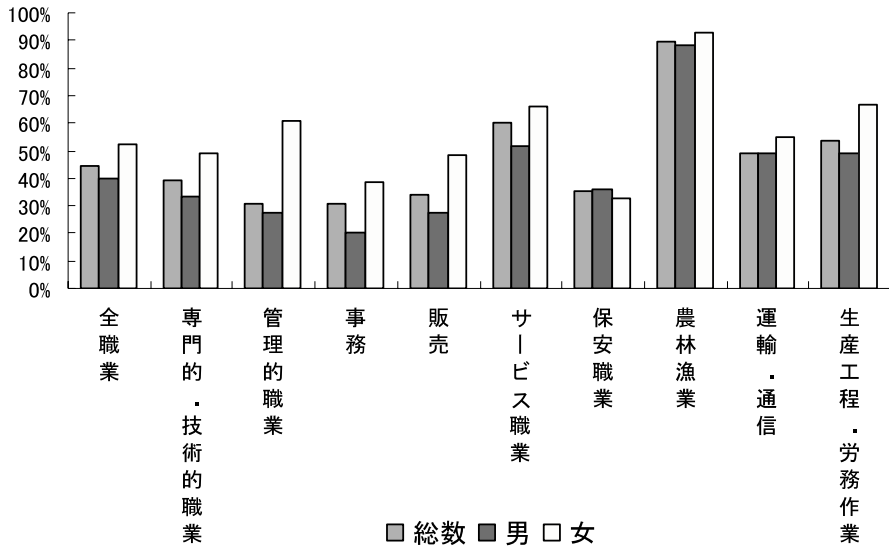
港北区以外では通勤者数が全て増加しており、青葉区、都筑区、海老名市へは通勤者数、割合ともに大幅に増加している。

### 小田急線地区住民の職業別割合



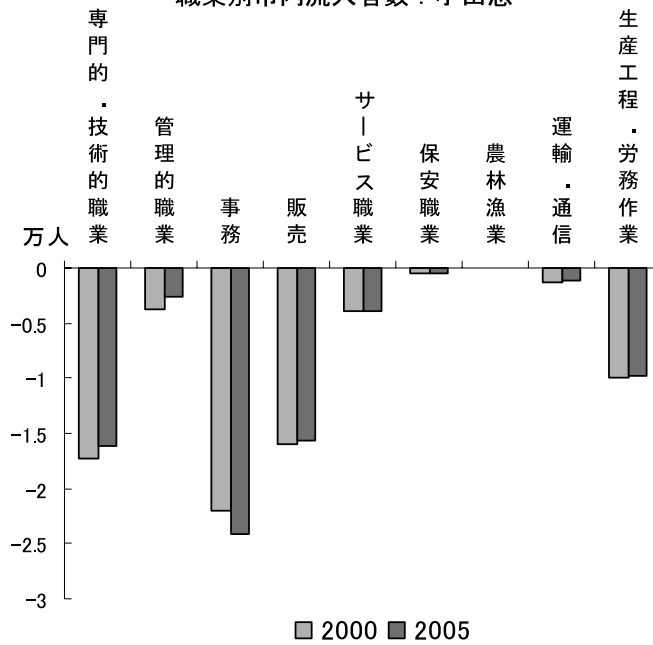
専門的・技術的職業が総数、男性で2割を超えている。女性は事務の割合が著しく高いが、専門的・技術的職業と管理的職業を足すと2割を超え、これは市内で最も高い。

### 職業別市内通勤者の割合：小田急



市内通勤者の比率は市内で最も低く、男性は農林漁業とサービス以外の職業では5割以下である。

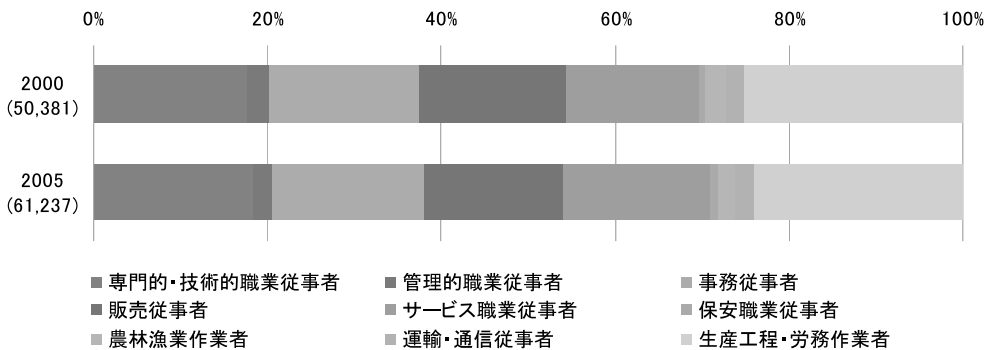
### 職業別市内流入者数：小田急



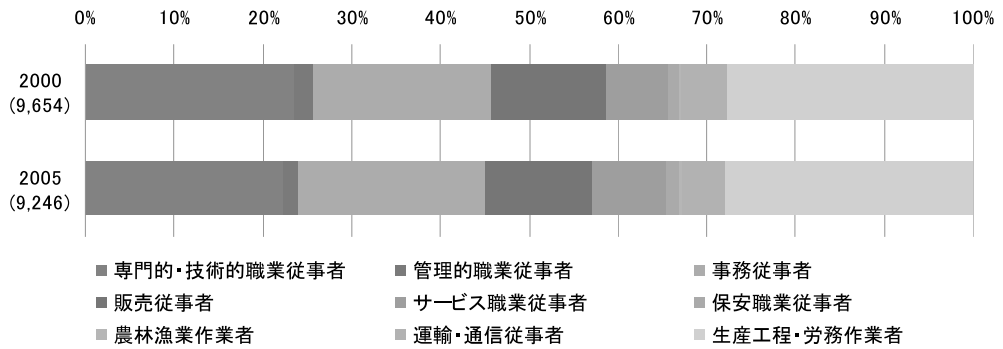
農林漁業を除く全ての職業で流出超過である。しかし、事務以外の職業では流出が減少している。

次に、勤務地別に通勤者とその職業の増減を、平成12年（2000年）と平成17年（2005年）の総務省統計局「国勢調査」を利用し、まとめた。

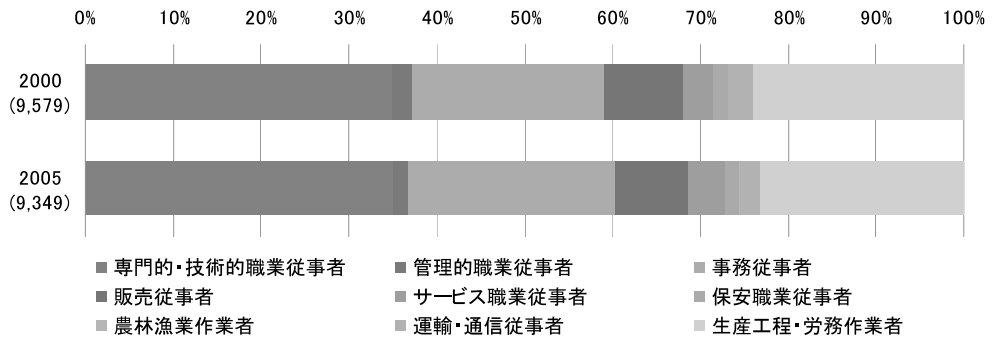
### 域内通勤者：小田急



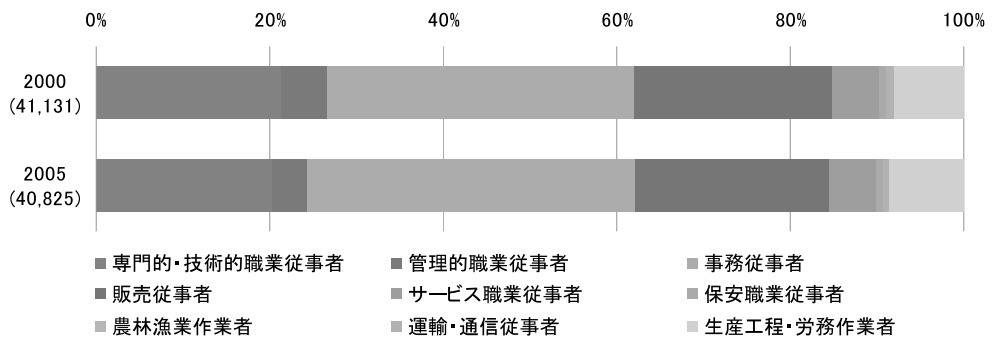
### 市内隣接地域への通勤者：小田急



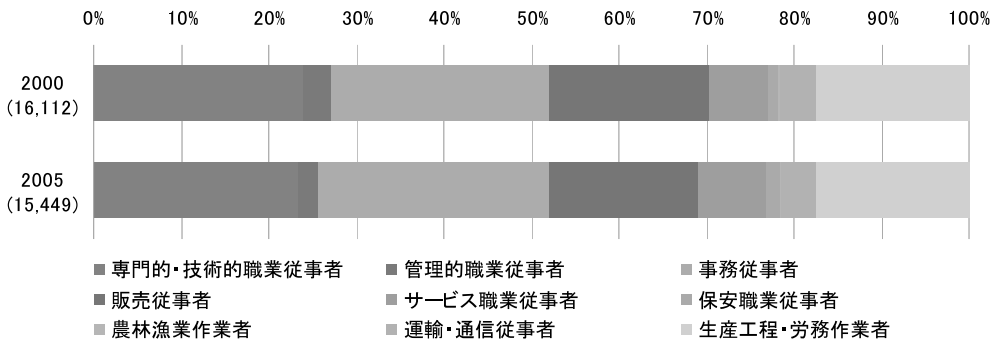
### 市内その他の地域への通勤者：小田急



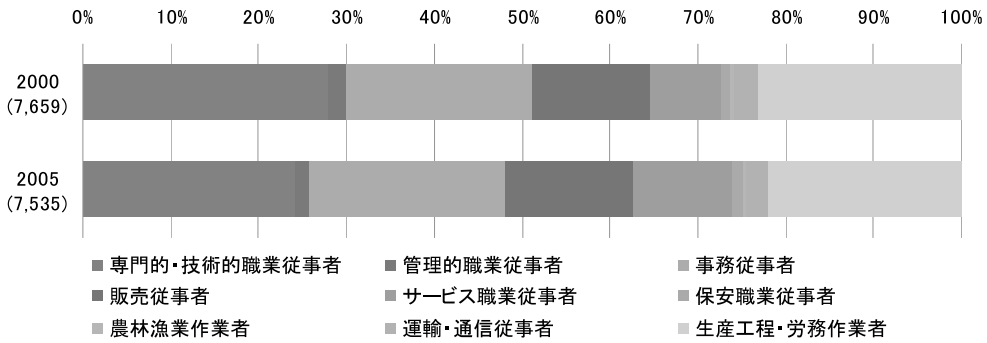
### 都心5区への通勤者：小田急



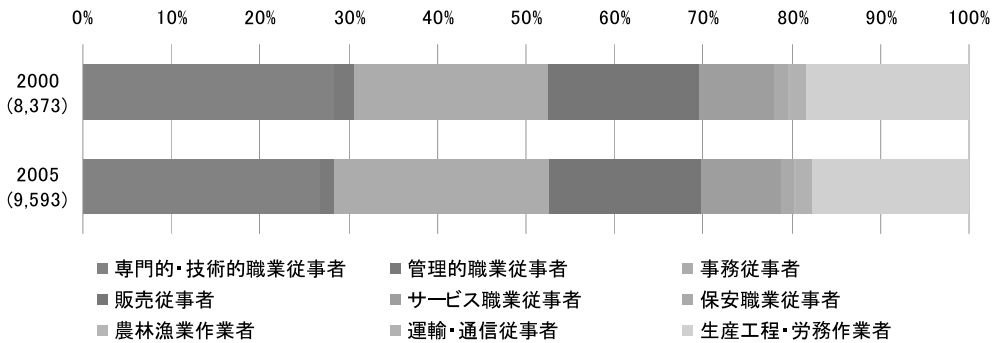
北方向（23区南部）への通勤者：小田急



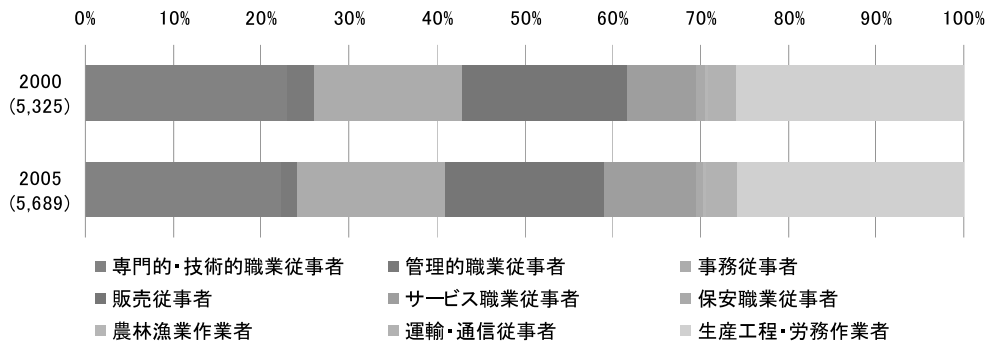
西方向（隣接・南武線）への通勤者：小田急



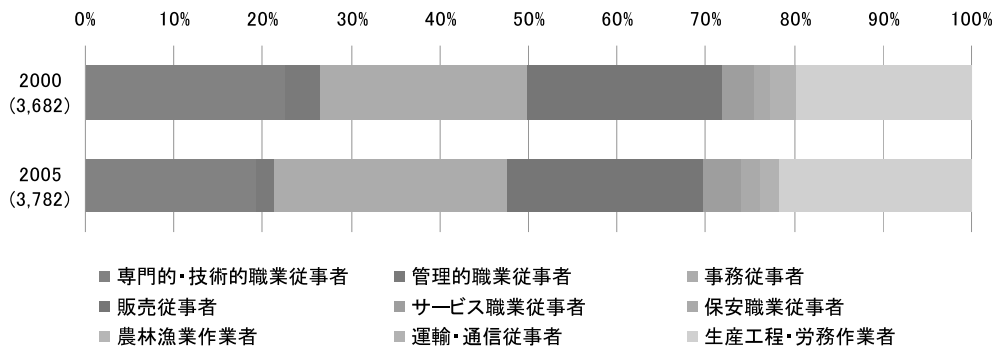
小田急沿線（下り）への通勤者：小田急



### 東急沿線（下り）への通勤者：小田急

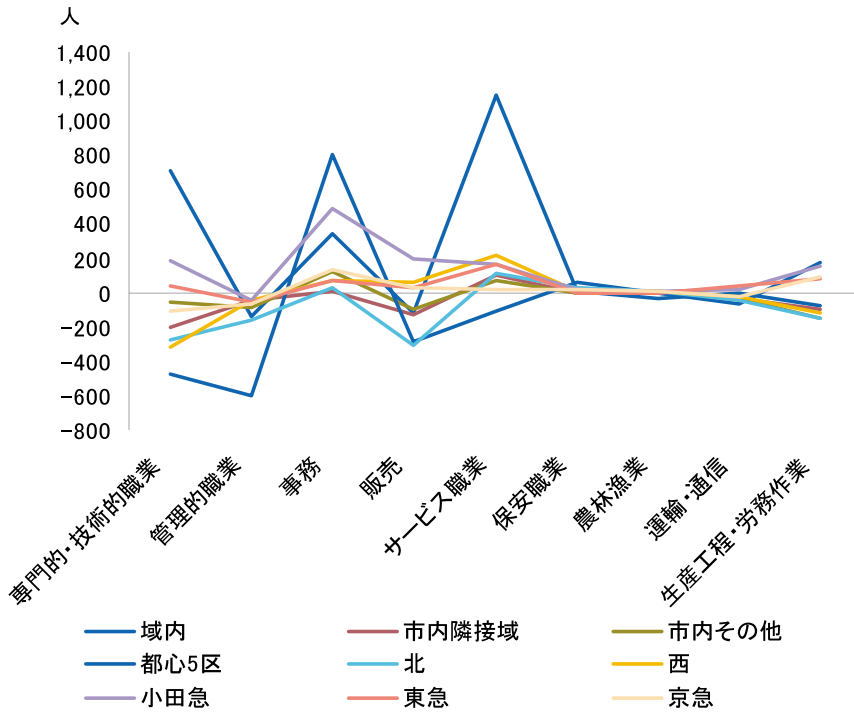


### 京急沿線（横浜中心部・臨海部）への通勤者：小田急



多くの方向で生産工程・労務作業員の割合が減少する中で、京急沿線へは増加している。事務は全方向で増加し、サービスも多くの方向で増加している。この地域の特徴である専門的・技術的職業従事者は域内以外では割合が減少している。つまり、域内通勤者が大幅に増加していることを考慮すると、専門的技術的職業とサービスに関する産業がこの地域で盛んになっている。

勤務地別職業の増減：小田急（2000—2005）

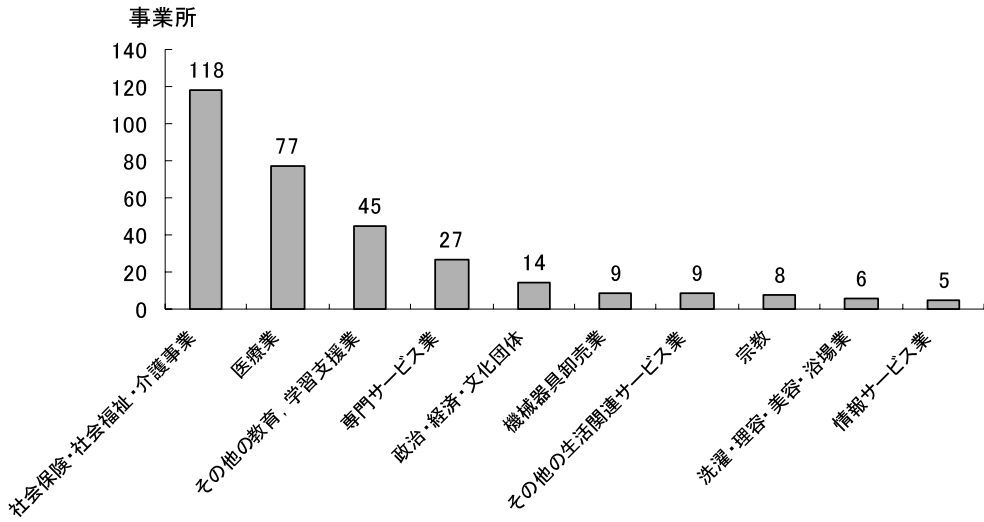


域内はサービス職業、専門的・技術的職業が増加している。都心5区へは専門的・技術的職業と管理的職業の減少数が多いものの、事務は増加している。小田急沿線（下り）方面へは事務、販売、専門的・技術的職業が増加している。

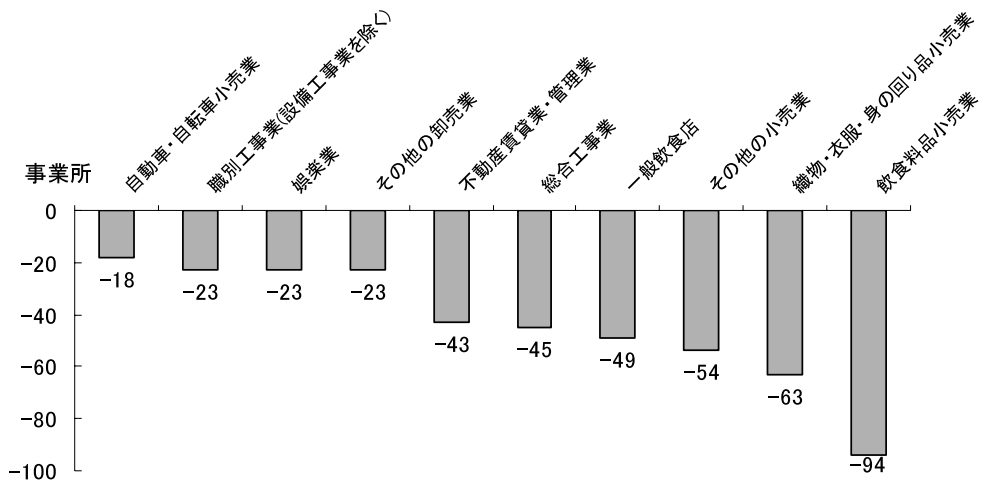
次に、産業別に事業所数と従業者数の推移を平成13年（2001年）と平成18年（2006年）の総務省統計局「事業所・企業統計調査」を利用し、まとめた。



事業所増加数上位 10 産業（2001—2006）：小田急



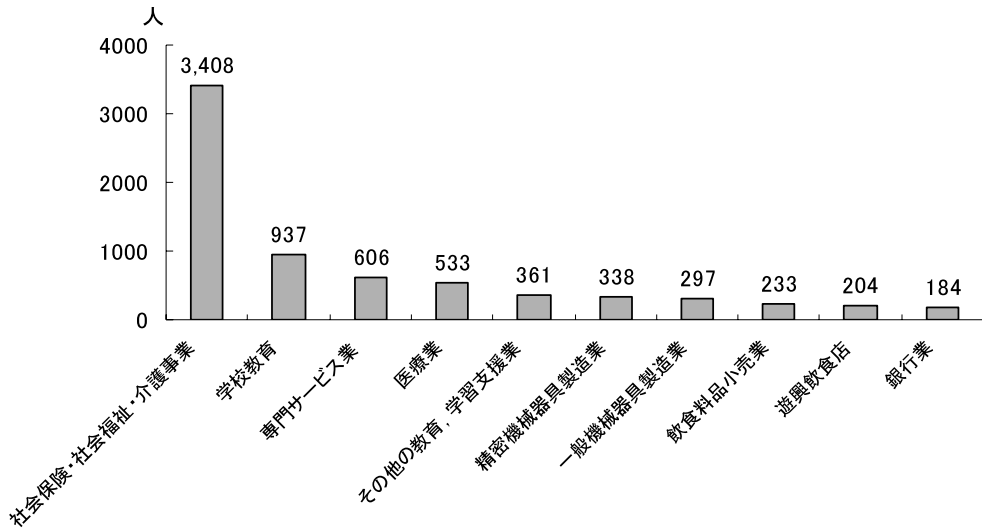
事業所減少数上位 10 産業（2001—2006）：小田急



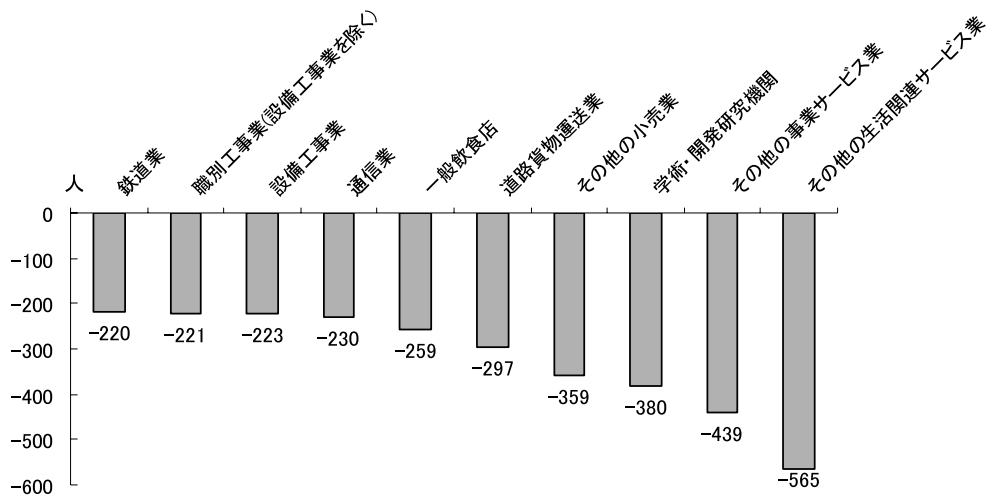
資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

事業所の増加は市全体、他の地域とほぼ同様の傾向を示している。小売店、飲食店の減少も市全体、他の地域と同様であるが、この地域は住宅地域であるため、製造業が登場しない。

従業者増加数上位 10 産業（2001—2006）：小田急



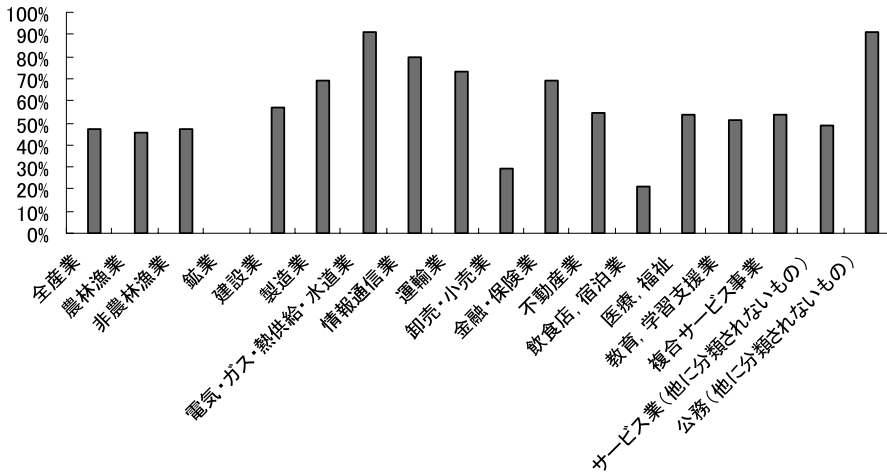
従業者減少数上位 10 産業（2001—2006）：小田急



資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」平成 13 年、18 年

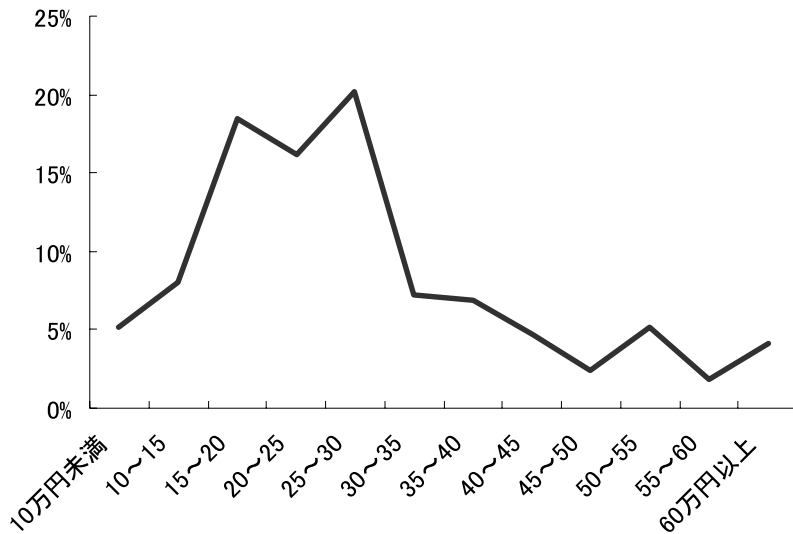
従業者の増加は、事業所の増加と似た傾向を示す一方で、製造業や小売業、飲食店が登場している。従業者の減少で事業所の減少とは一致していない産業で登場しているのはサービス業である。

個人事業主・正社員・正職員率：小田急



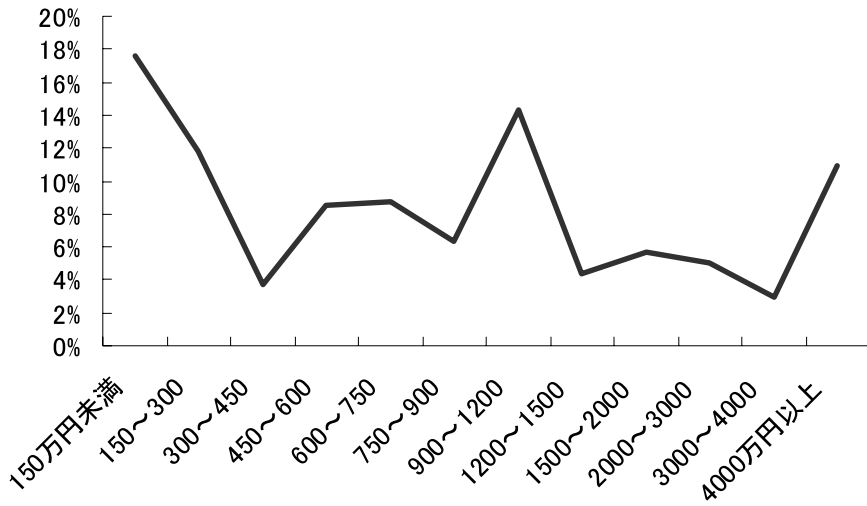
雇用状況として、個人事業主・正社員・正職員率は市内で最も低く、5割を下回っている。田園都市線沿線地域と同様に産業別の傾向は市全体と変わらないものの、多くの産業で少しづつ低い。

消費支出階級（全世帯）：小田急



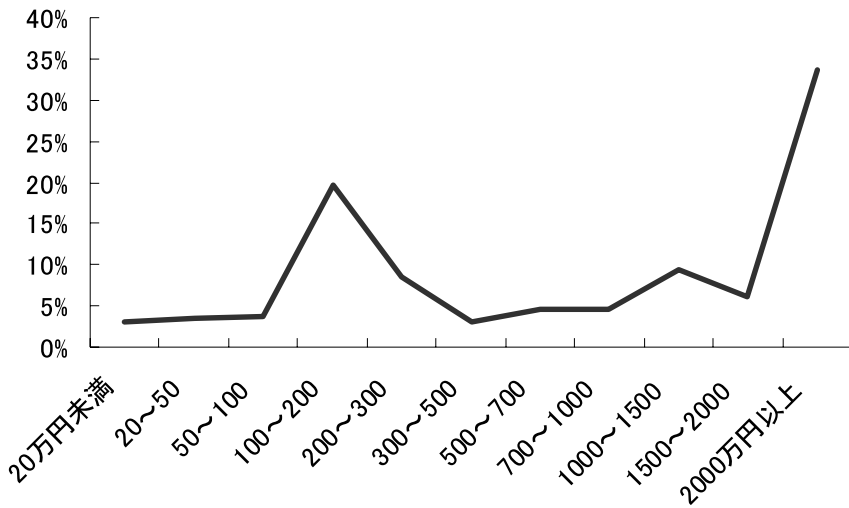
家計動向としては消費支出では、約半数の世帯が15~30万円に該当する。

貯蓄現在高階級（全世帯）：小田急



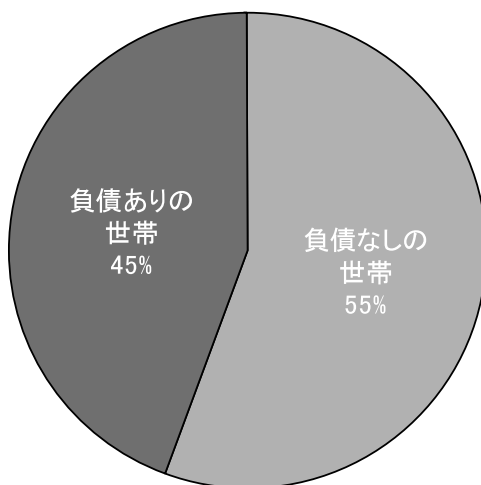
貯蓄は150万円未満が17.6%と最も多いが、400万円以上も11%いる。

負債現在高階級（全世帯）：小田急



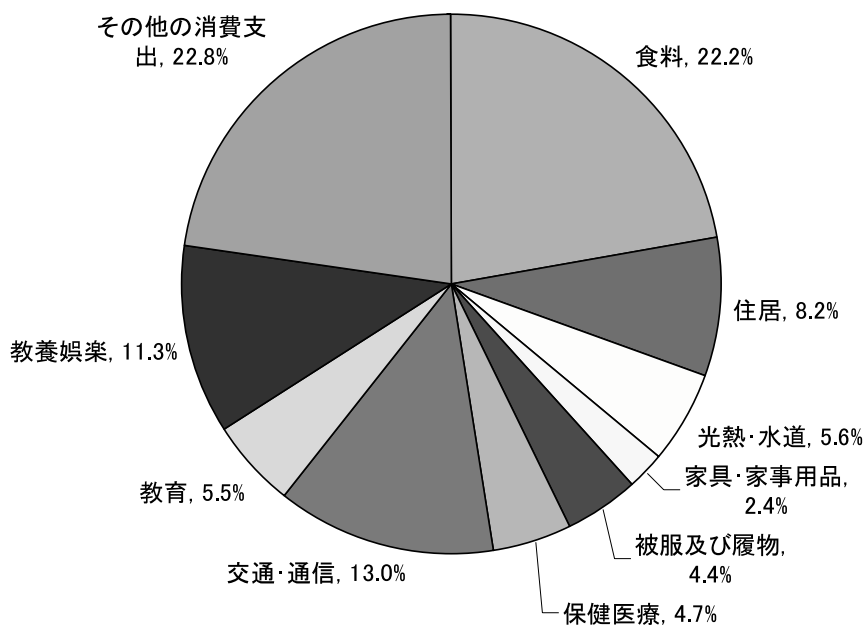
負債の階級は住宅ローンの影響により2000万円以上が最も多いが、100～200万円の階級にも山がある。

### 負債保有率（全世帯）：小田急



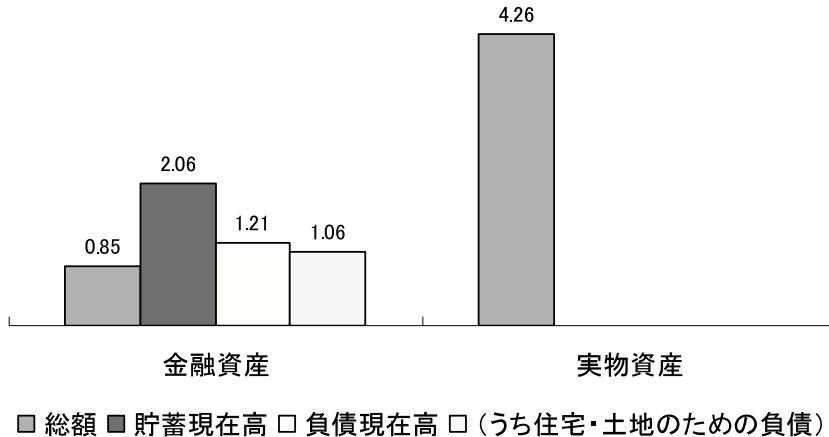
小田急線沿線地域も負債なしの世帯のほうが多い。2人以上の世帯の消費支出と年収に対する資産額の比率を見ると、

### 小田急沿線住民の消費支出



消費支出では、住居の割合が市内最低であり、食料と住居を足した割合でも市内最低である。それに対して高くなっているのは、交通・通信、教育である。

## 2人以上世帯の年収に対する資産額の比率：小田急



資料：総務省統計局「全国消費実態調査」平成16年

金融資産は年収の0.85倍と市内ではあまり高くないものの、貯蓄現在高は年収の2.06倍と決して低くない。負債もほとんどが住宅・土地のための負債であり、住宅ローンが資産に特に大きな影響を与えていることがわかる。実物資産は田園都市線沿線地域と同様に市内では低い部類になっているが、年収を考慮すると絶対額では低くない。

住宅地域であり、市内における東京のベッドタウンを代表する地域であるが、東京23区だけでなく、都心5区へも通勤者数が減少している。その一方で、域内と小田急線下り方向への通勤者数は増加しており、東京のベッドタウンからの脱却が徐々に進んでいる地域である。職業別割合では市内で唯一、専門的・技術的職業が最大となっているものの、女性は他の地域と同様に事務が最大である。この地域も生活・福祉に関連した産業が発達してきており、田園都市線沿線地域とは異なる形で新しい川崎を形成している。

### III. まとめ

川崎市の地域社会構造は4地域ごとに異なっている。そして、その構造も以前とは変化している。東京のベッドタウン化が進行する南部、東京のベッドタウンからの脱却が進む北部と、これまでとは反対の動向である。産業についても、既存の産業は研究開発にシフトし、環境産業も生み出された。また、高齢化社会を背景とした医療・介護など生活・福祉に関連した産業が発達している。地理的要因から人口は増加する環境にあり、その地域社会構造は全国の人口構造、産業構造を反映しつつも、独自色を帯びている。