

## 大都市川崎のまちづくりの課題

(本稿は2005年8月30日日本計画研究所主催の有楽町での講演会で発表したものである。)

東京女学館大学国際教養学部教授

小 浪 博 英

### 1. 大都市川崎の歴史的経緯

川崎の歴史は1623年の川崎宿の設置から始まったと言っても良い。それ以前の川崎は洪水常襲地帯で、街らしい街は育たなかった。また、江戸時代を通じて多摩川の洪水の激しさと水運の都合により橋梁は架けられず、六郷の渡しをはじめ、多摩川における多くの渡しが賑わっていた。現在の六郷橋は1984年の架橋で、この切り替えのため撤去された1925年の橋以前の橋は1600年以来全て洪水で流されている。一方、鉄道は1872年、新橋・横浜間の開通以来、1902年までに大師線や京浜電気鉄道などが開通し、1927年には南武線の川崎・登戸間、小田急線新宿・小田原間、玉川電気鉄道渋谷・溝の口間が開通する。従って、多摩川橋梁と鉄道網が整った1927年頃が近代川崎の始まりであろう。

明治時代のこの地域は神奈川県に属する多くの町村であり、現在の都心部は川崎町、大師河原村、御幸村、中原村、日吉村などと呼ばれていた。明治政府による宿場町廃止により衰退する地域を救ったのが多摩川梨と浅草のりで、1900年頃からは工業化を目指すこととなる。1907年横浜精糖、1908年東京電気川崎工場(後の東芝)、1909年日本蓄音機商会、操業は遅れたものの工場は完成した日本鋼管など、後に我が国の産業をリードする臨海工場地帯の芽生えがこの時期である。その後昭和初期の世界的不況は川崎をも襲ってきたが、幸い1931年の満州事変以来の軍需景気で川崎の臨海工業地帯は急速に拡大する。

市制施行は1924年で、現在の川崎区と幸区のあたりを市域とする人口5万人の川崎市が横浜市、横須賀市に続いて発足する。その後1933年中原町、1937年高津町、日吉村、橘村、1938年稲田町、宮前村、生田村、向丘村、1939年柿生村、岡上村が合併して現在の姿となる。

関東大震災が1923年であるから、川崎市はその一部始終をみて、それを参考としながらまちづくりを開始することとなった。

## 2 . 戦後の都市基盤整備

第二次世界大戦で焦土と化した川崎市は約1000ヘクタールの戦災復興土地区画整理事業を計画するが、その後の見直しで約半分に縮小された。又、1951年には東日本で初めてのトロリーバスの運行も始まり、力強く工業都市としての再興を開始した。経済の本格的回復は1950年の朝鮮戦争に伴う特需景気であった。

市の人口は1955年約40万人、1965年約85万人と急増し、1972年には政令指定都市となって、人口も1973年に100万人を突破する。この間、日本住宅公団による百合ヶ丘団地の建設、小田急百合ヶ丘駅の新設、東急田園都市線の着工など川崎市は大きく変貌するが、団地以外の戦災復興土地区画整理事業に継ぐまちづくりは後れを取り、高津区における市街地の計画的整備率は10%に満たない。一方、宮前区においては東急田園都市などの計画的市街地整備が進み、区画整理済み地のみでも市街化区域の30%を超えている。

道路については第二・第三京浜国道、国道246号、東名高速道路、首都高速道路など市域の横断方向は整備が進められたが、市域の縦断方向の整備は後れをとり、市内各所で交通渋滞を起こしている。

近年においては新百合ヶ丘、登戸、溝の口、武蔵小杉、鹿島田、向河原、川崎駅周辺などの再開発とともに鉄道の高架化などが進展し、高層マンションの進出も一部地域でみられるようになった。1927年以降の20年間を第1期、第二次大戦後の1975年までの約30年間を第2期、その後の約30年間を第3期とすると、現在は第4期に入ったと言えることが出来る。それぞれの特徴は次の通りである。

表1 川崎市まちづくりの時代区分

第1期 1927-1945	東急田園都市線以外の鉄道網がほぼ完成し、新制川崎市として本格的まちづくりを開始。臨海工業地帯を重点的に整備。
第2期 1945-1975	川崎区を中心として戦災復興事業を推進。人口急増を反映して住宅団地や公営住宅を重点的に整備。
第3期 1975-2005	公害問題に対処しながら、市内の拠点地区を重点的に再開発する一方、東京湾横断道路との連絡、鉄道の高架化等を推進。
第4期 2005-	市内拠点地区相互の連携の強化、災害危険地区の解消、美しい都市景観の形成と緑地の保全等を推進。

特に第2期から第3期にかけて川崎市は公害問題と取り組み、全国に先駆けて1960年には公害防止条例を、昭和1976年には環境影響評価条例を制定した。これらが契機となって、川崎市は四日市と並んで環境先進都市としての道を歩むことになる。

### 3. 大都市川崎の特徴

平成12年の国勢調査により川崎市の15歳以上の就業者と通学者を見てみると、市内に常住する就業者は649千人であるが、市内で従業する就業者は526千人しかいない。つまり、その差である123千人は流出超過で、川崎市がベッドタウン的性格を持っていることが分かる。同じことを通学者で見ると、それぞれ79千人と53千人で、通学者についても26千人が流出超過になっている。就業者についてこれを区別に見たものが次の表である。

表2 平成12年国勢調査による区別就業者数 (千人)

区名	常住地が区内の 就業者総数(A)	従業地が区内の 就業者総数(B)	(B - A)	解説
川崎区	101	171	+70	相当な流入超過。都心性が高い。
幸区	71	63	-8	ほぼ拮抗だが流出超過。
中原区	109	93	-16	かなり流出超過。
高津区	98	71	-27	相当な流出超過。
宮前区	102	46	-56	甚だしい流出超過。もっぱらベッドタウン。
多摩区	102	48	-54	甚だしい流出超過。もっぱらベッドタウン。
麻生区	67	34	-33	甚だしい流出超過。もっぱらベッドタウン。

これによれば、川崎市は全体として昼間人口の方が少ないベッドタウンであり、川崎区だけが昼間人口の突出した都心性を示している。つまり、政令指定都市とはいえ

高度な都市機能集積地は川崎区だけで、その他の区は全て夜間人口の方が多いいベッドタウン的性格を有し、特に宮前区、多摩区、麻生区においてその傾向が強い。しかも、宮前区、多摩区、麻生区から川崎区に働きに行くのではなく、宮前区からは川崎区に働きに行く就業者が2千人しかいないのに対し、東京都には46千人、横浜市には11千人が出かけている。多摩区ではもっと極端で、川崎区2千人、横浜市5千人、東京都48千人となっている。一方、川崎区に従業する就業者の居住地を見ると、川崎区内が約60千人、川崎市内他区が24千人、横浜市が47千人、横浜市・川崎市以外の神奈川県が15千人、東京都が19千人となっており、川崎区に就業する者の大半が川崎市内と横浜市内に住んでいることが分かる。

以上から、川崎区という地元と、宮前区、多摩区、麻生区という川崎都民が幸区、中原区、高津区を挟んで合体している構図が浮かび上がってくる。これは鉄道網を見ても分かることであるが、細長い川崎市は臨海部と内陸部とで全く生活圏が異なっているのである。多摩区の登戸を例にとれば、新宿へは小田急線に乗って20分で行けるのに対し、川崎区には南武線で川崎駅まで28分かかるのである。運転間隔も小田急線の方が短く、登戸は新宿圏に属すると考えられる。同様に、田園都市線の溝の口は渋谷圏に、東横線の武蔵小杉は渋谷圏・横浜圏・川崎圏のちょうど中間に属すると考えられる。

ではこれらがまちづくりに及ぼす影響を考えてみよう。

まず、17万人が働く川崎区であるが、そこを将来どうするかについて、宮前区、多摩区、麻生区の川崎都民にどう説明するのであろうか。多摩区からはたった2千人しか働きに来ていないのである。せめて自動車で行くには行きにくいから、自動車で行くのなら川崎へと思っても、実は市内の縦断方向の道は何れも渋滞と信号が多く、むしろ高速道路で新宿に出た方が早いのである。従って、川崎都民に対する何らかの興味を引くような方策が求められ、それは市民向けのイベントや特別のサービスであろう。

次に、多摩方面のまちづくりを川崎区民はどう受け止めるのであろうか。通常であれば興味なしとなるのであろう。これも多摩方面で市民向けのイベントなどが考えられるかどうかにかかっている。

以上をまとめると、川崎市の場合は市内がいくつかの異なる生活圏を形成しており、それらが横浜と東京に深く関わっているため、川崎区、幸区、中原区といういわゆる

都心地区と、高津区、宮前区、多摩区、麻生区といういわゆるベッドタウンとは分けて考える必要がある。それらがイベント等で結びついて、一体化のイメージを出せるようにする必要がある。

#### 4. これからのまちづくり

まず区別の特徴を簡単にまとめてみる。

##### (1) 川崎区

臨海地区と川崎駅周辺、川崎大師を擁し、名実ともに川崎市のへそである。環境問題で20世紀の世界の範を示したのもこの地区である。臨海部の環境保全と住環境の悪化に注意しながら、今後とも渋滞の解消など積極的に再開発を進めるべき地域である。強いて言えば臨海部も含んで緑化と電線類の地中化を進めることが期待される。

##### (2) 幸区

鹿島田・新川崎地区と広大な多摩川緑地を有し、武蔵小杉地区と並んで大きな副都心を形成しようとしている。多摩川緑地と連携しながら美しい都市景観を作り出さなければならない。

##### (3) 中原区

武蔵小杉への横須賀線停車を契機に一躍首都圏の拠点になる可能性がある。一方では道路などの都市基盤の効率向上が求められ、例えば、さいたま新都心がそうであるように、第三京浜川崎インターから武蔵小杉地区に道路をノンストップで結ぶことなどが必要である。また、将来的にはJR貨物線の旅客線化も視野に入れておく必要がある。

##### (4) 高津区

溝の口を中心とする産業と住宅との混在地帯で、まちづくり上、多様な配慮が必要となる地域である。NPO法人などの住民組織を沢山作ることが必要であろう。又、緑の豊富な多摩丘陵末端部や多摩川河岸段丘涯の緑地を保全すべき地域である。

##### (5) 宮前区

地形の起伏に富んだ丘陵地で、住宅地である。換言すれば、ユニバーサルデザインなど大いに取り入れ、高齢化社会の模範を示すべき地域である。比較的都市基盤整備が進んでおり、上物の立地について地区計画等できめ細かい規制を検討すべきである。

##### (6) 多摩区

再開発途上ではあるが登戸と向ヶ丘遊園という拠点を有し、ひとつの小都市的地域としてまとまる可能性のあるところである。三方を多摩川、よみうりランド、生田緑地に囲まれてはいるが、地区内の幹線道路である世田谷通りも府中街道も交通量が多く、この通過交通を高能率の道路で迂回させ、両道路を地区内連絡道路として使えるならば、地区内のまとまりを醸成できる。宮前区同様、起伏を活かした景観計画を立てることが望ましい。

#### (7) 麻生区

新百合ヶ丘を中心とする丘陵住宅地である。マスタープランが不明瞭なまま個別の宅地分譲が進んだため、住宅地そのものの環境は優れていても、鉄道駅へのバス路線などが迂回していたりして非効率的な地区である。鉄道駅周辺でのパークアンドライドが良いのかもしれない。今後においては宅地規模の細分化を努めて防止し、宅地内緑化を推進すべき地区である。宮前区同様、高齢化社会の模範となるべき地区である。

以上のように多様性に富んだ7区があり、高度な商業・業務地として、あるいは理想的な住宅地として発展する可能性を十分に秘めた大都市であるので、それぞれの区が個性を生かして成長していくことが望ましい。

このような背景に基づいて全体を簡単にまとめると以下ようになる。

(1) 緑地の確保、公害の防止、リサイクルの促進など、世界的レベルでの環境問題に対する規範を示す。

(2) 浸水、延焼、崖崩れなどに対する安全性の強化など、防災性を向上させ、東京・横浜からの差別化を図る。

(3) 新百合ヶ丘、登戸、溝の口、鷺沼、武蔵小杉、鹿島田、川崎駅周辺、東京湾横断道路入口、羽田空港連絡口などの再開発を進め、景観の優れた拠点地区を形成させる。また、これら拠点を道路・鉄道で便利に連絡することにより連携強化を図る。

(4) 東京湾と多摩川という優れた水面を持ちながらこれらがあまり活用されていない。これらを活用した美しい都市景観を形成するとともに、海面、斜面緑地、多摩川を含む緑地体系を全市的にネットワークする。

(5) 東京と横浜の狭間で市民の川崎意識を高揚させ、ホスピタリティ精神を向上させるため、NPO法人などの住民組織と人材を積極的に育成し、臨海部と内陸部との交流を促すようなイベントを多数開催する。

( 6 ) 臨海部は依然として市民生活と縁の薄い土地利用がなされているが、この地域の再開発にあたっては複合的な機能の導入を検討するなど、臨海地区の持続可能な発展を目指す。

## 5 . おわりに

大都市川崎はその歴史と特異な地理的立地条件により、他の大都市に見られない特徴を持つ。それは東京と横浜という世界の大都市の間に立地しており、吸い取られる危険性がある一方で、両都市から客を呼べるという好立地条件でもある。高度な都市機能にしても住宅機能にしても、東京や横浜から差別化を図ることが求められている。換言すれば、東京や横浜のコピーではいけないのである。

今後においてはあらゆる場面で「川崎方式」を生み出していくことが川崎にとって最も重要であり、それが130万川崎市民の誇りとなることが期待される。