

大都市川崎のまちづくりの方向

小浪博英

東京女学館大学教授，川崎市都市計画審議会会長、工学博士

(本論文は2007年6月26日に開催された株式会社日本計画研究所主催講演会で発表したものである。)

1. はじめに

平成17年の国勢調査結果が発表され、平成12年から17年までの5箇年間に人口の増えた都道府県は47の内わずかに16府県に減少し、既成市街地であるDID人口でさえ20道県で減少した。更に県庁所在都市をみると、18県において県庁所在都市の人口が減少した。そのような中であって、川崎市は5箇年で6.2%の人口増加を記録し、首都圏でも有数な人口増加都市となっている。今回は、都市計画マスタープランの策定作業が終わったので、2005年8月30日の「大都市川崎のまちづくりの課題」に引き続き、その整備の方向を区別に概観する。

2. 都道府県別人口の動向

1985年からの20年間の都道府県別人口増減は次のようになる。

一貫して人口増加	栃木県から南関東、東海を経て岡山県までの三重県を含む東海・山陽ベルト 福岡県、沖縄県
増加から減少へ	宮城県、福島県、茨城県、群馬県の北関東・南東北ベルト 新潟県から福井県までの北陸地方 長野県、山梨県の甲信地域 奈良県、和歌山県の近畿南東部 広島県 香川県、徳島県の四国東部 佐賀県、熊本県、宮崎県
一貫して人口減少	上記以外の地域で、 北東北と北海道 鳥取県から山口県までの山陰地方 愛媛県、高知県の四国西部 長崎県、大分県、鹿児島県

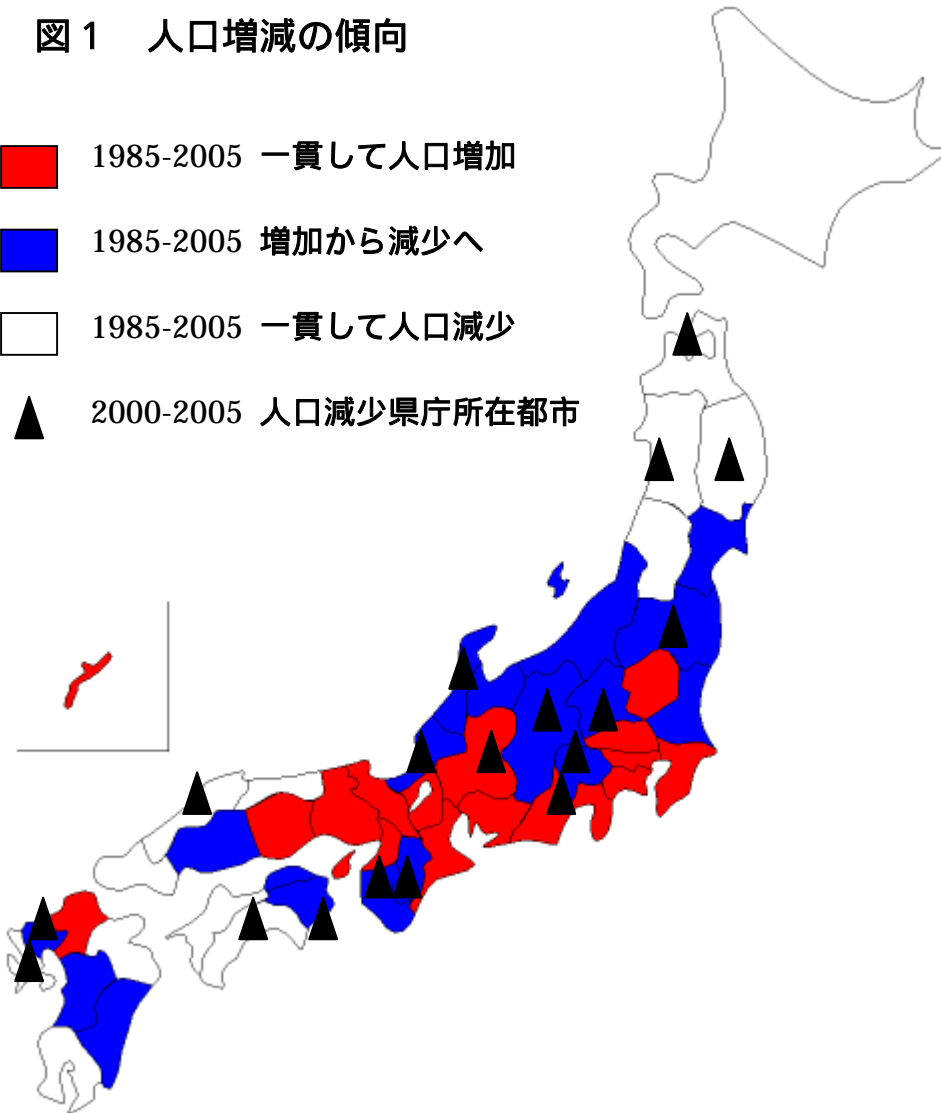
表1 1985年-2005年間の都道府県別人口動向

一方、1960年から始まった人口集中地区のデータによれば、1980年までは人口集中地区の総人口が減少した都道府県は無かったが、1980年代に和歌山県が、1990年代に群馬県、富山県、和歌山県、島根県、山口県、香川県、大分県、鹿児島県において減少している。2000年以降は宮城県、福島県、栃木県を除く北日本の全てと、北陸地方、山梨県、岐阜県、高知県、長崎県が減少となる。このように、周辺の農山村からの都市化人口を受け入れることにより成長してきた既成市街地でさえ多くの地域で人口が減り始めている。

以上をまとめてみると、傾向的には栃木県から東京、名古屋、大阪を経て岡山県までと、福岡県、沖縄県だけが当面の人口成長地域であり、それ以外の地域では県庁所在都市といえども人口が減少する場合があるという時代に突入したといえる。ただし、首都圏既成市街地での住宅を含む都市機能の立地を抑制することが出来るならば、この傾向は変化するものである。

図1 人口増減の傾向

- 1985-2005 一貫して人口増加
- 1985-2005 増加から減少へ
- 1985-2005 一貫して人口減少
- ▲ 2000-2005 人口減少県庁所在都市



3. 川崎市の人口の動向

神奈川県下の2000年から2005年にかけての人口動向を見ると、平均して年率1%以上の増加を示しているのは横浜市の神奈川区、西区、中区、港北区、緑区、青葉区、都筑区、川崎市の川崎区、幸区、中原区、高津区、麻生区、ならびに海老名市である。一方人口減少が見られるところは横浜市の磯子区、港南区、旭区、横須賀市、三浦市、小田原市である。これを見ると、公共交通機関が便利なところで人口が増加し、大都市といえども交通不便な地域は人口が減少している。

川崎市は全域で人口が増加しているが、これは東京から発する放射状通勤電車が、京浜急行、東海道線、横須賀線、京浜東北線、東横線、田園都市線、小田急線、京王線と8本も通っており、更に横方向には南武線がこれらの鉄道を串刺しにして繋いでいる。このような鉄道網に支えられて人口が増加しているものと考えられ、この5年間の人口増加数は7万7千人にも達している。

つまり、今後の人口の動勢を見るときには、鉄道整備の見通しを考える必要があり、川崎市についてみれば、複々線化を進めている小田急線と田園都市線、武蔵小杉に新駅設置を計画している横須賀線、渋谷から地下鉄13号線経由で新宿・池袋へ直結する東横線、連続立体交差によるスピードアップが期待される南武線の他は見るべきものはないが、これでも首都圏全体からすれ

ば相対的にますます鉄道が便利になる地域であるといえよう。

4．川崎市都市計画マスタープランの論点

川崎市のマスタープランにおいては人口推計が先ず議論となった。2005年に約133万人の人口が2015年までに更に数万人増加するが、その後は減少に転ずると考えた。10年後のことであるのでこの辺の読みは大変に困難であるが、武蔵小杉周辺でのプロジェクトを最後に、大きなプロジェクトは今後それほど多くはなからうと言うことである。もし不安定要素があるとすれば臨海部である。この地域には鉄道支線が多くあるが、その改善計画は殆ど存在せず、また、地下鉄等の計画もない。つまり、この地域は距離的には近くても、鉄道の便にはそれほど恵まれていない状況が今後とも続くと考えられる。もしこれが違うという局面が生じたときは人口予測を見直す必要が発生する。

次に、川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区に多く存在する都市基盤の脆弱な市街地での防災対策である。幸い、幅員2m程度の通路しかない東京区部の木造密集市街地に比べれば、川崎市の場合は少なくとも2間道路（幅員3.6m）くらいはあるので、少しは安心である。

川崎区、中原区、高津区の一部に住宅と工場とが混在して、住環境が悪化している地区がある。これら地域では建物が既に老朽化しているので、それらの建て替えに合わせて居住環境を改善していくことが必要である。

多摩川、鶴見川沿いには河岸段丘があり、また、多摩方面には丘陵地が多い、これらの地域での緑の保全が必要であり、農地の保全と合わせて都市緑地保全地区を拡大する努力がなされている。

商業面では東京と横浜に挟まれ、常に従属的であったが、川崎駅周辺、溝の口駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺等での再開発の結果、かなりの商業集積が見られ、今後においては武蔵小杉駅周辺、登戸駅周辺での再開発が期待されている。

一方、電機・機械工業を中心とする産業面では生産から研究へシフトする傾向が見られ、中小企業の苦戦が続いているものの、川崎の培ってきた「ものづくり産業」は今後とも残ってくれることが望ましい。そのため、未整備の都市計画道路を早急に整備する必要があり、整備率が50%にも達していない多摩区、麻生区での都市計画道路の整備、臨海部から多摩方面への縦貫方向の渋滞の解消、臨海部での渋滞解消が急がれている。東京湾横断道路から川崎駅まで30分も要するようでは、産業は居残れないのである。

研究開発拠点は市内各所に分散しているが、新川崎駅・鹿島田駅周辺と武蔵小杉駅周辺が大きく期待される。また、臨海部の工場跡地に研究機能が立地する例もみられ、これらを促進する必要がある。

東京湾隣接地域は残念ながら民間企業専用岸壁が多く、市民に開かれた臨海部を十分確保することはできないが、できる限りの臨海公園の整備を進める必要がある。

5．川崎市区別まちづくりの方向

(1) 川崎区

川崎区は面積約40km²、人口約20万人、戦災の復興から立ち直り、区内に従業地・就学地を有する従業者・通学者総数約18万人（区内居住の就業者・通学者総数は約11万人なので、約7万人の流入超過となっている。）を擁する全国屈指の商業・業務・工業都市であるといえる。

一方、区内には未だに約25kmにも及ぶ未整備都市計画道路があり、区内各地で交通渋滞を発生させている。

整備の方向としては、ものづくりのまち、海、川、緑、歴史のあるまち、安全・快適なまちを目指すとして、臨海工業地帯の更なる更新と震災対策ならびに居住者への一層の利便の提供が必要である。

課題としては鉄道貨物専用線の旅客化やLRTの導入を含む鉄道・軌道系の交通体系の整備、40km²に見合った震災時避難場所の確保、商店街や大規模住宅地、および小学校区などを中心とする地域コミュニティの形成が望まれる。

図2 川崎区都市構造図

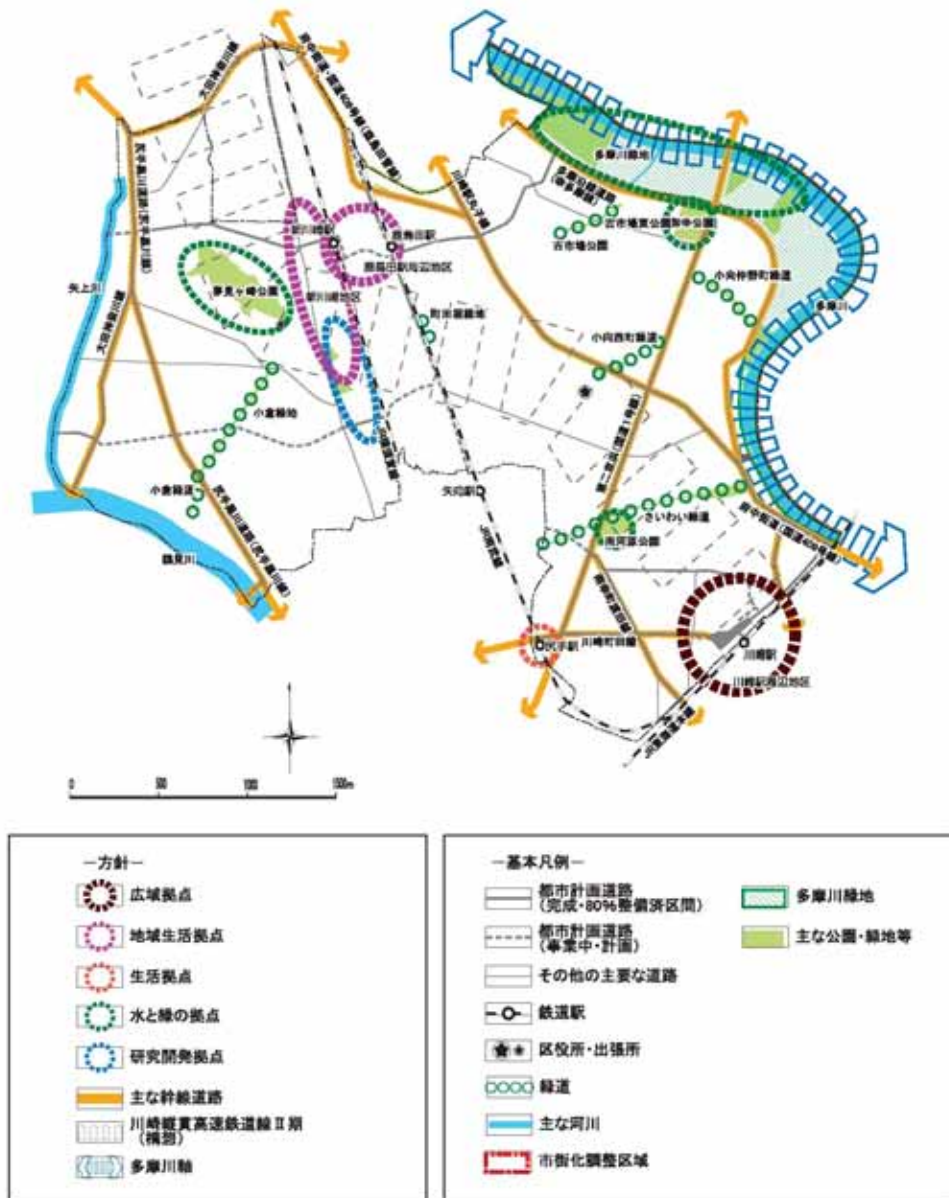


(2) 幸区

幸区は面積約10km²、人口約15万人、東海道線の内陸側に広がる川崎市都心部の一部を構成する。比較的平坦の地域で鉄道の便も良く、川崎駅西口の東芝工場跡地再開発など、商業・業務系、住宅系、研究開発系の開発が進んでいる。通勤・通学流動では川崎区と異なり流出超過であるが、新川崎駅・鹿島田駅周辺の発展と中原区における武蔵小杉地区の開発との相乗効果が期待される。

整備の方向としては、多摩川や二ヶ領用水を活かした良好な都市環境の形成、音楽のあるまち、安全・安心・交流のまちとされているが、15万人区民の本当の生活拠点が形成されていないような印象を受ける。南武線尻手駅、矢向駅、鹿島田駅周辺を川崎駅西口とは異なる区内居住者の拠点として、駅前広場や駐車・駐輪施設を含み整備することが必要であろう。

図3 幸区都市構造図

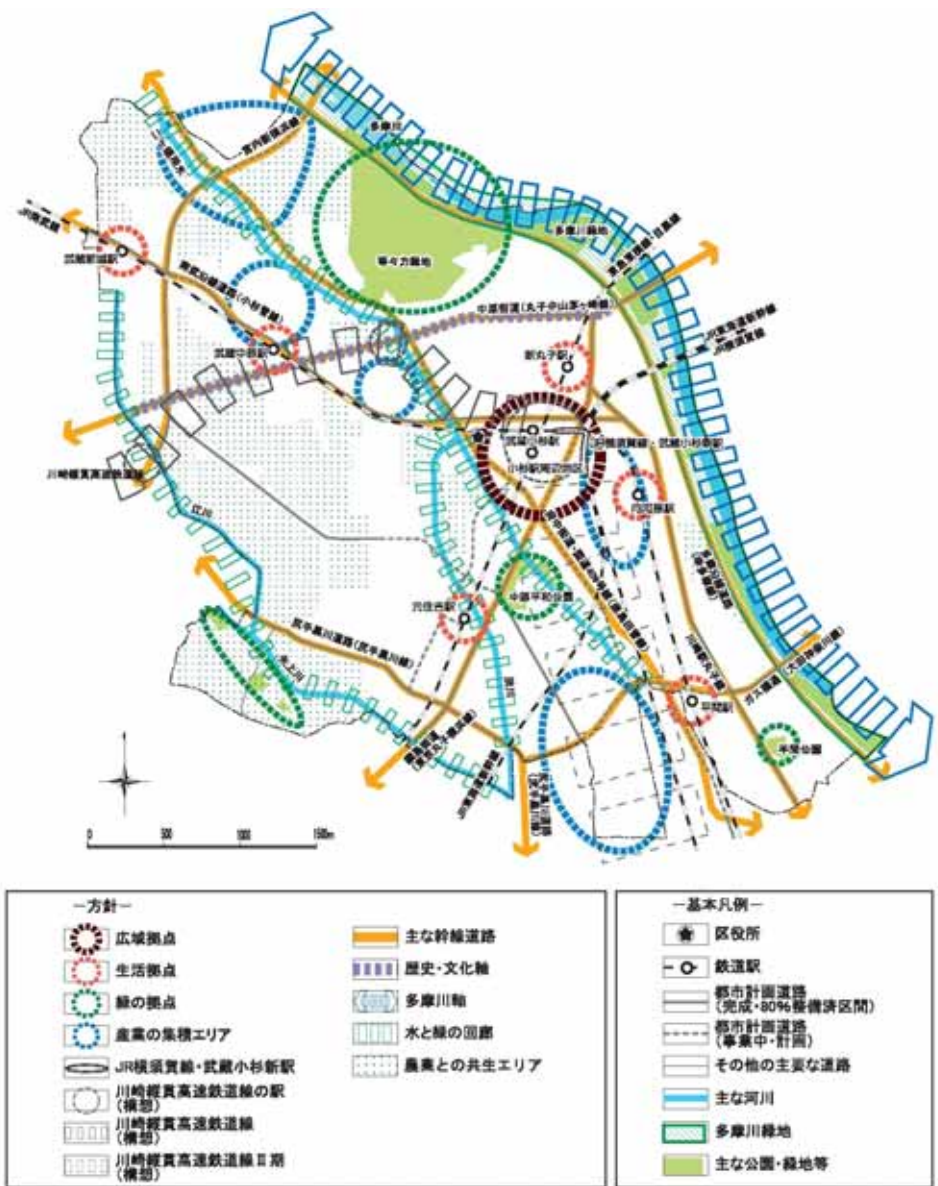


(3) 中原区

中原区は面積約15 km²、人口約19万人、比較的戦災に遭わなかった住宅地であったが、東京・横浜間の交通の便利さから近年では工場や大学の進出も多く、横須賀線新駅が予定されている武蔵小杉駅周辺は首都圏の中でも有数の発展拠点と目されている。

整備の方向は、住・職・学・遊・憩のバランスの取れたまち、自然と人が共生する安心・安全なまち、とされており、いわばごく普通のまちにしたいということである。しかしながら、区内には幅員4m未満の狭隘道路が多く、危険な木造密集住宅地が各所に存在する。これら地域の防災性を高めるとともに、大規模火災発生時の多摩川への避難経路を整備しておくことが必要である。また、南武線の各駅周辺を居住者の拠点として整備すべきことは幸区の場合と同じである。

図4 中原区都市構造図



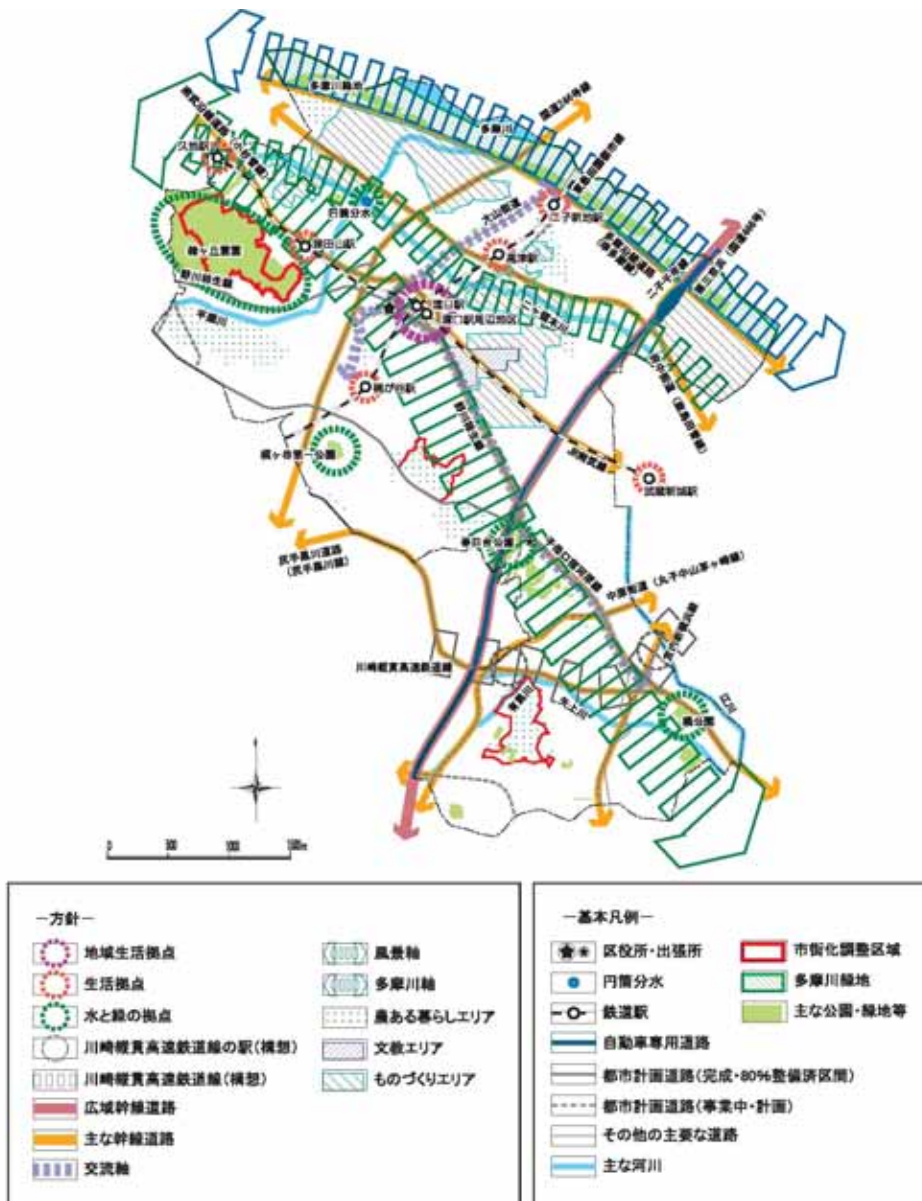
川崎市都市計画マスタープラン 中原区構想 26

(4) 高津区

高津区は面積約17km²、人口約20万人、最近5カ年での人口増加率が10%を超えるという人口急増地域である。これは田園都市線の全通から30年を経て、溝ノ口駅周辺の再開発も終了し、特に若い世代にとって魅力的な住宅地となったことによると思われる。

整備の方向は、多摩川崖線を生かした緑豊かな歩いて暮らせるまち、多摩川、平瀬川、二ヶ領用水、矢上川の潤いを生かしたまち、ものづくりのまち、にぎわい・歴史・文化のまち、とされている。古くからの大山街道に面し、多摩川の渡しなど、我が国の動脈を形成していた歴史と、多摩川が形成した自然地形との融合が求められている。溝の口駅と梶が谷駅周辺を除く田園都市線ならびに南武線の各駅前の整備が必要となっている。

図5 高津区都市構造図



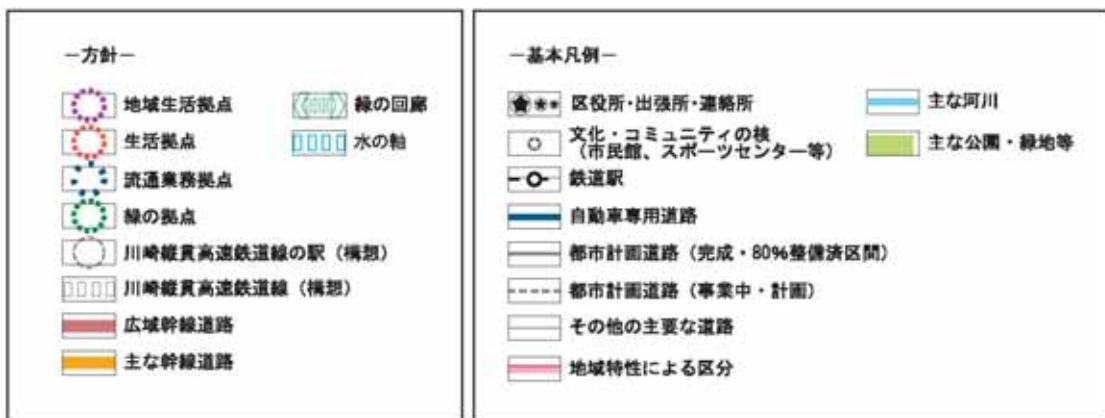
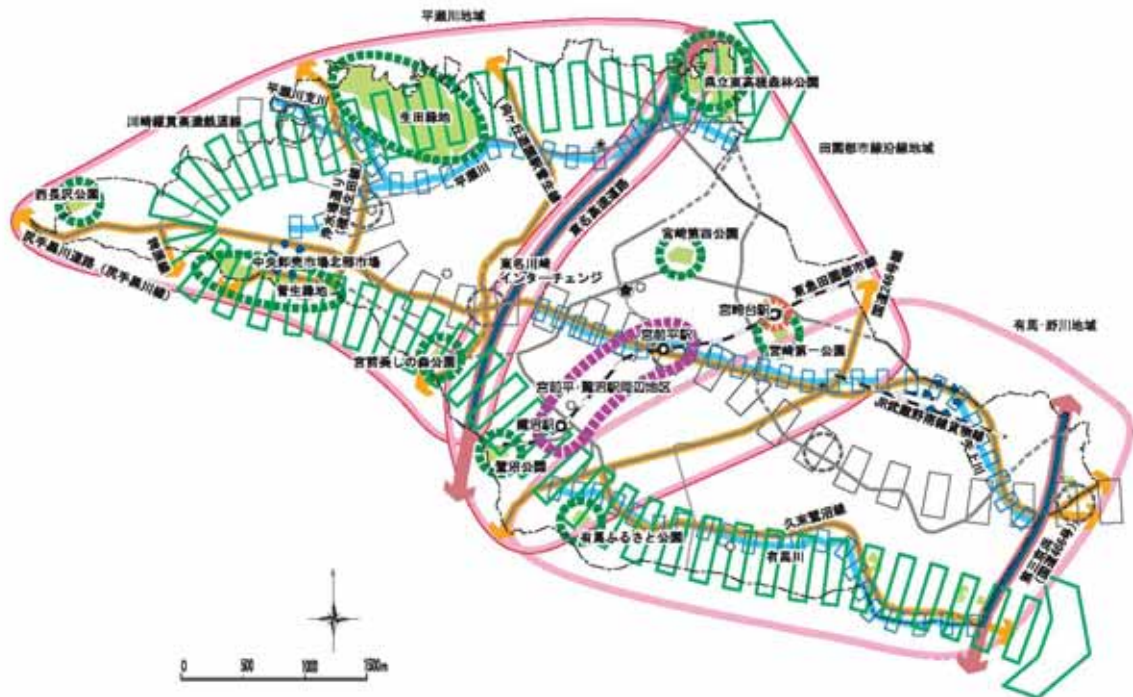
川崎市都市計画マスタープラン 高津区構想 27

(5) 宮前区

宮前区は面積約19km²、人口約21万人、人口増加のピークは過ぎた感のする田園都市線沿いの住宅地である。宮崎台、宮前平、鷺沼という田園都市線3駅の他は鉄道の便がなく、武蔵野貨物線の旅客化の話も進んでいない。田園都市線開通以来30年の新しい住宅地である。

整備の方向は、都市基盤の整備が概成しているので、コミュニティ形成等のソフト面が重視されることとなるが、景観の形成なども重要であり、住民参加によるルール作りが急がれている。また、まち全体が渋谷方面指向であり、川崎都心部との一体化のための地下鉄建設なども提案されているが、その実現までの道のりは遠い。

図6 宮前区都市構造図

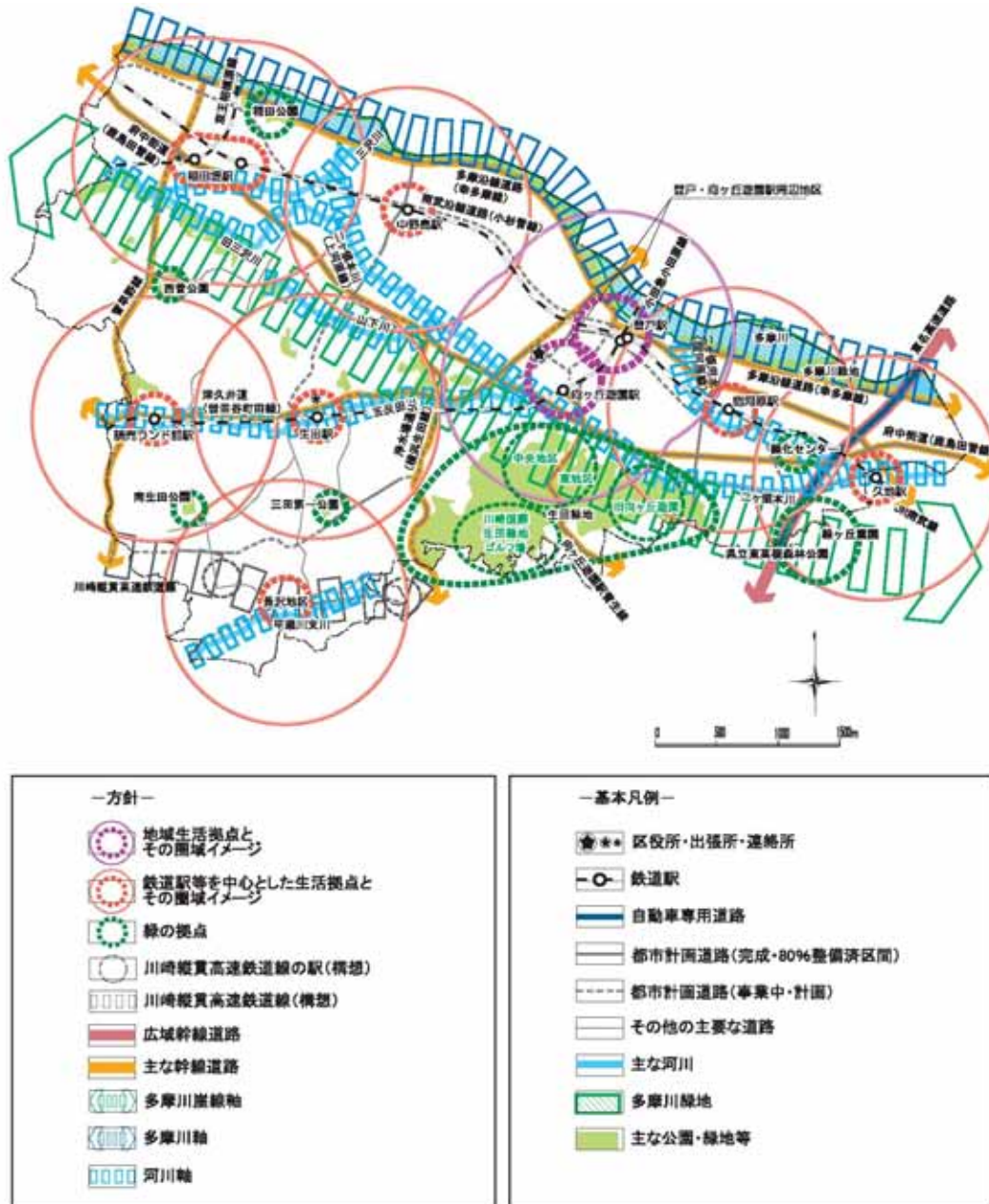


(6) 多摩区

多摩区は面積約20km²、人口約21万人、南武線、小田急線、京王相模原線が利用できる比較的鉄道の便に恵まれた住宅地である。宮前区の区画整理済み面積がほぼ40%であるのに対し、多摩区は10%未満であり、基盤整備の遅れが見られる。

整備の方向は、登戸・向ヶ丘遊園地区での再開発による地域拠点の形成、幹線道路網の整備、斜面緑地の保全、などとされている。小田急小田原線、主要地方道世田谷・町田線沿いに開発された古い住宅地は既に建て替えの時期であるが、そのような機運を醸成していくことが求められている。

図7 多摩区都市構造図

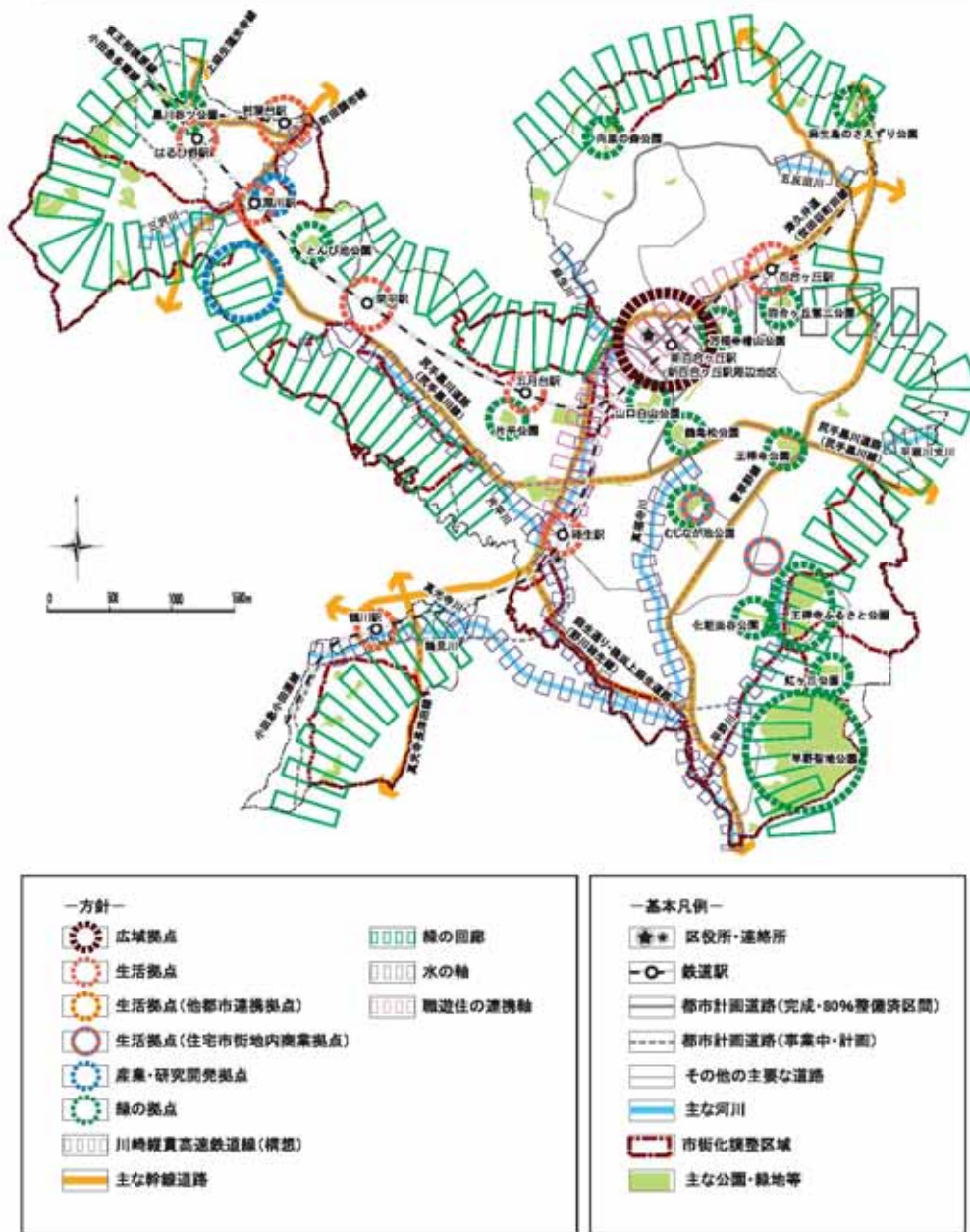


(7) 麻生区

麻生区は面積約20km²、人口約15万人、川崎市の中では最も若い区であり、高津区に次いで高い人口増加率を示している。小田急小田原線に面した古い市街地と、小田急多摩線および京王相模原線沿いの新しい市街地により構成される。

整備の方向は、新百合ヶ丘を中心として地域資源を活かせるまち、環境負荷の少ない緑(みどり)と縁(えにし)のあるまち、都市近郊農業を活かした職住近接のまち、などである。この地域も幹線道路の整備がネックとなっている。

図8 麻生区都市構造図



講師略歴

- 1942年 東京生まれ
- 1966年 東京大学工学部都市工学科卒業
- 1966年 1997年 建設省、国土庁、住宅・都市整備公団、地域振興整備公団、京都府、愛知県、福島県等の都市計画・都市整備部局を歴任。
- 1997年 2004年 東洋大学国際地域学部・同大学院教授兼地域活性化研究所長。
- 2004年 東京女学館大学国際教養学部教授、現在に至る。

この間、国際協力事業団の専門家としてフィリピン、インドネシア、マレーシア、イエメン、エジプトの交通または都市計画プロジェクトに参画、国内では東京都「多摩ニュータウン」、横浜市「みなとみらい21」、神戸市「ハーバーランド」などの草創期に参画したほか、全国各地の都市計画案の作成、区画整理事業の指導などを行ってきた。

- 著書 「はじめよう、我が街づくり」(社)全日本土地区画整理士会 1994年(共著)
- 「土木計画」 彰国社 1999年(共著)
- 「区画整理の質問300に答える」(社)全日本土地区画整理士会 1999年(共著)
- 「環境共生社会学」朝倉書店 2004年(共著)など