

## 第3回 講義録

平成 21 年 11 月 13 日 (金) 18 : 30 ~ 20 : 00

川崎区役所 7 階会議室

### 「娯楽エリアの成立と商店街の発展」(川崎駅前の都市計画)

二宮 公雄 (都市プランナー)

#### 講師経歴

1960 年東京大学工学部建築学科卒業。1984 年川崎商業近代化推進協議会委員を皮切りに、川崎駅周辺のタウンマネジメントの委員を歴任。



#### 【前置き】

私は都市プランナーとして仕事をしてまいりました。都市プランナーというのは、なかなか説明しにくいところがありますが、私自身は、街づくりのシナリオを書くということを主な分野として、今まで仕事をしてきました。街をつくるというのは総合性をもとめられるため、いろいろな要素が絡んでおり、実現する上で思うとおりにいかない点もたくさんありますし、時間もかかります。大体 30 年ほどで一つの街づくりの格好がつかます。皆さんよくご存知かと思いますが、横浜に「みなとみらい 21」という地区があります。「みなとみらい 21」は、横浜市の 6 つの大きな都市開発プロジェクトのうちの一つです。みなとみらい 21、港北ニュータウン、金沢臨海工業地帯。それから地下鉄、高速道路、ベイブリッジ、この 6 つのプロジェクトを総合して横浜の街づくりを進めていこうと計画が始まりました。この計画が最初にできたのは昭和 40 年です。私はその頃は若くて、プロジェクトの一番下のスタッフとして参加しました。この 6 つを組み合わせ、全体として横浜市の将来像を作っていくという形で進めてきて、30 年ほどして港北ニュータウンは街開きをしましたし、「みなとみらい 21」も実現しています。ただ、一番最初に考えたことが完全に実現するかというとなかなかそうもいかず、たとえば、法律や行政の問題、経済状況の変化などいろいろあって、その中で最初の狙いを実現しようということでやっています。横浜の場合は昭和 40 年からということになります。

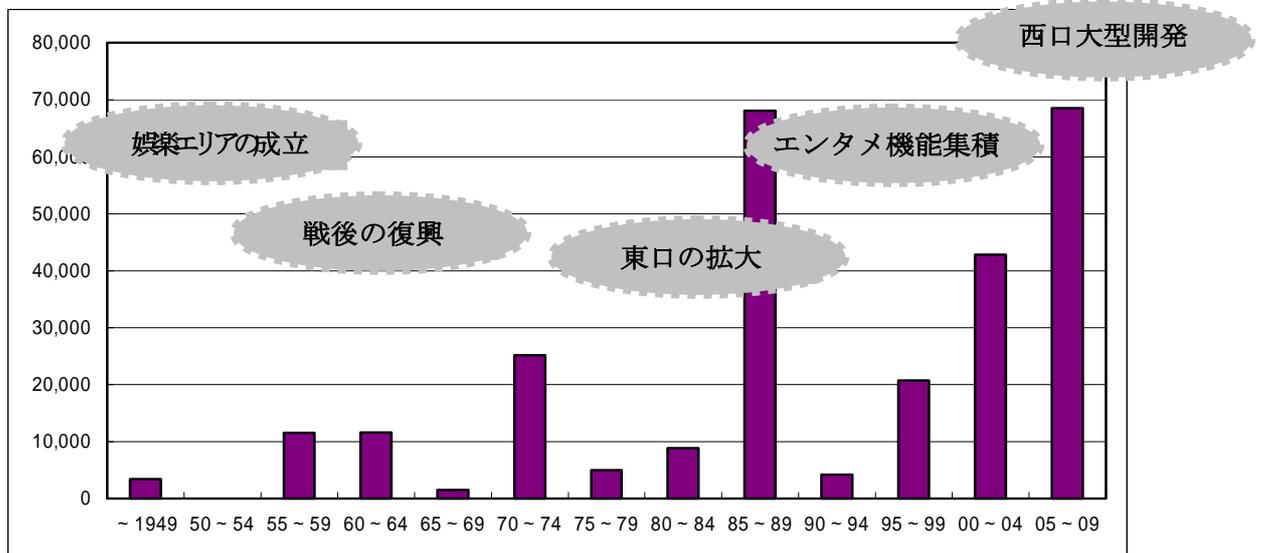
皆さんは東京の多摩地域にはあまり行かれないかと思いますが、立川駅を通る多摩都市モノレールが開通しています。完成して 7、8 年になります。これも交通を便利にするというだけの話ではなく、多摩地域全体をこれから発展させようということで始まっています。立川は米軍基地があった街で、その跡地は約 600 ヘクタールと広大な面積があります。立川の返還跡地と絡めた街づくり、多摩ニュータウン、八王子、それからあきる台という台地がありますが、この 4 つを総合的に開発して地域全体を発展させようとした計画の一部が、多摩都市モノレールです。この計画を作ったのが昭和 46 年の事です。

街を良くしていく計画づくりにできる限りかかわっていきたいということで、私は仕事をしてきました。ですから、今日、戦後の川崎駅前の街づくりの経緯を見ていこうと思いますが、歴史を研究している専門家の方と比べると、主観的な判断が入ったり、飛躍があるかもしれませんが、その点をご容赦いただきます。どの街に行ってもそうですが、私の関心はこの街を良くするためにはどうすればよいかという事です。そんなことに関心を持つと、やはりちょっと物の見方が傾きます。その点、なじみのない話も出てくるかも知れませんがご了承ください。

## 1 川崎駅前地区の商業環境の変遷（5つの発展段階）

今日の講座でいただいたタイトルは、「娯楽エリアの成立と商店街の発展（川崎駅前の都市計画）」です。先ほどご紹介いただいたように、私が川崎の街づくりにかかわった一番最初は、川崎商工会議所で、商業近代化地域計画の作成に参加したときです。私は立川に住んでいますが、立川で南武線に乗って終点の川崎に来ます。昭和50年代に初めて川崎にかかわった頃は、競輪の盛んな時代でした。立川もそうでした。両市とも街が汚くて、競輪のあった日は予想紙が駅の回りに散らかり汚い状況でした。立川で電車に乗り、降りたところがまた同じようなところで、商業の近代化も大事だけれど、一番最初にやらなくてはならないのは、街をきれいに掃除することだと本気で思っていました。そういう時期に比べて、今は整備が進みきれいな街になって、それは川崎も立川もそうですが、非常に街が発展してきたのではないかと感じています。

終戦から現在までの駅前地区の移り変わりを見ていきたいと思います。64年の間にいろいろな出来事がありました。大きく言うと、グラフに上げたようなことになるのではないかと思います。これは、5年きざみで、出店した大型店の店舗面積がどのくらいかをグラフにしたものです。左が1949年以前ですが、右に行くにしたがって、棒が大きくなります。その中でも、時期によって大きいところ、あまり大きくないところの差があります。こういう形で、大型店の出店面積が動いてきました。具体的にこれがどこのことかは、後で詳しく見て行きましょう。たとえば、アゼリアができたときはグラフの伸びが大きくなります。一番右がラゾーナです。街の発展も、急激に発展するときもあれば、停滞するときもあります。街のリズムがあるわけです。私は街は生き物だと思います。呼吸をするように、大きく伸びたり、そうでもなかったりということで、リズムがある感じがしています。川崎駅前地区を見ますと、5つの節目の時期があったのではないかと感じます。それを5つの発展段階としてあげました。



注：グラフは、大型店の出店店舗面積

### (1) 娯楽エリアの成立（昭和20（1945）年代前半）

戦災による焼け野原の中から復興が始まり、毎日の物資に事欠く中での文化的欲求に応えた映画街の建設。これが、川崎駅前商業地のDNAとして今日に至っている、こういう時期だったのではないかと思います。今日の表題で“娯楽エリアの成立”というテーマをいただきましたが、川崎駅前地区のDNAは映画を中心としたエンターテインメントです。他の都市とは違う川崎の特徴が、終戦直後からずっと

60 数年、実はそれよりもっと長い間、川崎の地に生きつづけていたということがいえるのではないかと思います。

## **(2) 戦後中心商業地の形成 (昭和 30 (1955) 年代前半)**

日本中が戦災に会ったわけですが、川崎の中心商業地も戦災復興の中から出来上がっています。戦災復興の離陸段階といっています。ただ、焼け跡から立ち直ったというだけではなく、次のステップへの芽生えがあったのではないかと。川崎の場合は、他の都市に比べて、京浜工業地帯があるということが、戦後の復興に大きな影響を与えました。京浜工業地帯が復興することが、街に対して良いインパクトを与えました。他の都市に比べて、川崎の戦災復興はスピードが速かったのではないかと思います。この時期の特徴としては、民衆駅の建設と駅前繁華街の基本構造の形成です。

## **(3) 東口広域商業地の拡大 (昭和 60 (1985) 年代前半)**

前の段階で戦災復興が進んだわけですが、大きく商業地が発展しました。商業地が上へ高層化することもありますし、外側に面的に広がっていく、両方あります。そういう形で、川崎が遠くからお客さんを呼ぶ広域中心地として発展してきている段階です。

## **(4) エンターテイメント系機能による個性化 (平成 10 (2000) 年代前半)**

片方で残念な動きもあります。物販関係が弱いということで、大型店の撤退がありました。そういう厳しい経済環境の中で、川崎の活力を維持したのが、このエンターテイメントだったのではないかと。ですから、平成 10 年になると、50 年ほど前の戦災復興の DNA の火がここで蘇って、さまざまなエンターテイメントの街として再生していく段階に来たのではないかとということです。

## **(5) 西口の大型開発と東西商業地の連担化 (平成 10 (2000) 年代後半)**

川崎駅前地区の場合は、これまで東口が商業の中心でした。東口が商業の中心として発展してきましたが、西口の開発が進み、西口と東口の両方を合わせた中心商業地ができあがっていった。そういう形で現在の段階に来ています。東京圏、つまり東京、神奈川、千葉、埼玉の大規模な工場が地方や海外に出て行って閉鎖され、跡地の利用の仕方が変化します。川崎の西口側もその流れの中で変わっていききました。そこで商業施設が西口側にできて、東西一体となって大きな集積ができ、今を迎えています。

大体このような 5 つの段階で発展してきているのではないかと思います。それぞれの段階がどういう形で発展してきたかを見て行きましょう。

## **2 娯楽エリアの成立 (昭和 20 年代の前半)**

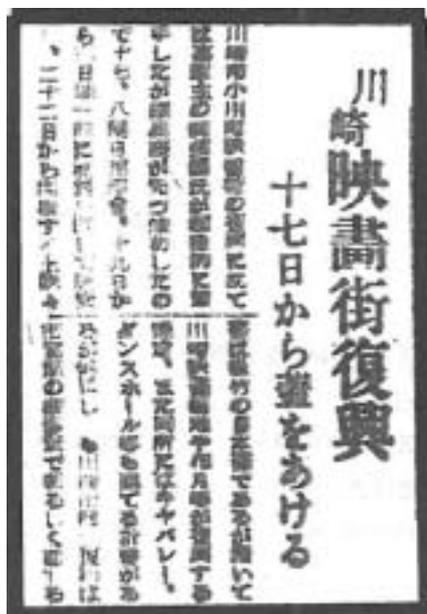
### **(1) 前史**

前回の講座でもお話しがあったかも知れませんが、映画街の成立の話です。戦前の話です。1936 (昭和 11) 年頃に、川崎銀星座ができています。この映画館を作られた方は美須鑽という人で、日暮里に最初に映画館を作り、川崎にも進出したということのようです。今は日暮里にはそういう映画街はないと思います。日暮里は山手線の中では寂れたという語弊がありますが、盛り場としてはぱっとしません。昨年モノレールが新しく開業し、そのターミナルになり、ちょっと元気が出てきたというところですが、むこうには、こういう娯楽エリアの DNA は残っていないのではないかと思います。川崎では、その後 1939 年に、銀星座を含め合計 6 館の映画街が誕生しています。その後戦争になり、空襲が始まり、20 回ほど空襲があったそうです。特にひどかったのが、1945 年 4 月 15 日だったそうです。いろいろな方がこの日の思い出を書いています。拝見しますと、この日の空襲では市役所の建物だけが残って、あとは全部焼けたそうです。映画街もその戦災で焼けたということです。戦災で消失した区域が 1,157 ヘクタール、かなり広い面積です。それで終戦になりました。

## (2) 川崎のDNAの創生

1945年8月15日が終戦ですが、終戦の年11月に川崎銀星座が復興しました。資料によっては、ちょっと違う話があります。終戦直前の7月にバラック建てで開館したということが載っている文献もあります。そのあたりがどういう状況だったのかはわかりませんが、11月に銀星座が復興したというのは、昭和20年11月15日の神奈川新聞の記事に出ています。当時の新聞を保存しているところもなかなかなく、マイクロフィルムをコピーしたものですから、ちょっと読みにくいです。

美須鑛という方は、非常に情熱を持ってこの娯楽エリアを作られたと思います。そのときの状況を川崎市史から引用してみます。「京浜川崎駅から流れ出る人の波み（ママ）は、国鉄駅前に直通しないで映画街の看板を見るだけでもいいから一応はゾロゾロと働く人の足が映画館にむいた。そのあとは映画街周辺の所謂ヤミ市（統制品が出まわった露店）をさまよって、丁度京浜川崎駅—映画街—川崎駅という三点を結ぶ人波の路線が何となく出来上がった。」こう書いてあります。私は、どうして京浜川崎駅から流れ出る人の波なのかはわからなかったのです。現在も当時もそうですが、駅の利用人員でいうと、国鉄の駅の方が京浜急行の駅よりもはるかに多いです。それなのにどうしてこういう文章になるのかわからなかったのですが、こういう事だと思いました。今の大師線は小島新田までで終わっていますが、終戦の頃は、まだずっと先まで伸びていたようなのです。小島新田から曲がって、桜本まで行っていたのです。昭和20年の初めに開通したそうですから、軍事産業のための鉄道だと思います。工場に勤めに出て行った人が、帰りに京浜川崎の駅で降りて、国鉄に乗り換えるのかどちらに行くのかわかりませんが、そういう人たちが歩いて映画館を覗くというパターンについて、この文章が書かれたのかと思いました。それを見て、美須会長さんは「これで映画街を拡大する方針が決まった。今こそすべてを投入してこの繁華街を全国一の映画街にすべきだ。この好機をのぞいてはならない。」ということで、次々に映画館を作られていきます。



川崎市小川町映画街の復興に就いては事業主の美須鑛氏が積極的に着手したが銀星座が先ず竣工したので十七、八両日招待会。十九日から三日間一般に無料公開して慰安。二十二日から開場する上映々画は松竹の日本画であるが続いて川崎映画劇場や花月等が復興する予定。また同所にはキャバレー、ダンスホール等も建てる計画があるが何にしても川崎市内の復興は市当局の〇〇〇で著しく遅れる

資料：神奈川新聞 昭和20年11月15日

## (3) 1947(昭和22)年末

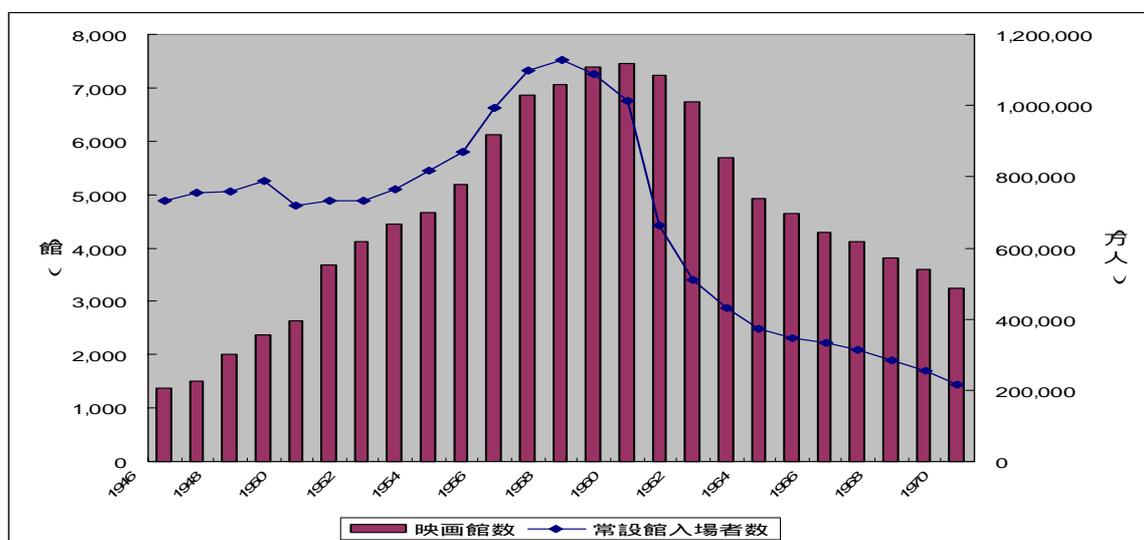
1947年の年末までに、川崎新星座に続いて、「実演花月劇場」、「川崎オデオン座」、「川崎第一東宝劇場」、「川崎大映」、「川崎映画劇場」の6館が完成して、映画街ミスタウンとして、1948(昭和23)年の新春興業を迎えることになったようです。当時は一本立て興業で、一日6～8回上映しています。資料を見ますと、ものすごい混みようだったようです。椅子に乗って、前の人の頭の上から映画を見ていま

す。1月の総動員数が一日平均で9,374名とか、1館平均が46,869名ということです。今はいろいろ娯楽の手段がありますが、当時は映画が唯一の娯楽でした。そんな状況でしたから、映画館のある街は大変な魅力のある街だったんだろうと思います。

#### (4) 娯楽エリア

棒グラフが全国の映画館の数、折れ線グラフが常設館の入場者数です。終戦後しばらくの間は、映画館の数も増え続けていますが、全国の動きに比べて川崎はかなり早かったといえます。こういう映画を娯楽の主要な手段として楽しむ時代は、テレビが普及するまでです。このグラフでいいますと、1982年くらいが映画館の数がピークになり、後は減っています。それまでは、映画館が街の娯楽の大きな牽引力になっていたのだらうと言えます。こういう歴史が最初にあって、現在まで続いているということだと思います。

これが、第一段階の様子です。



資料: キネマ旬報増刊 1986.2.13号 映画40年全記録

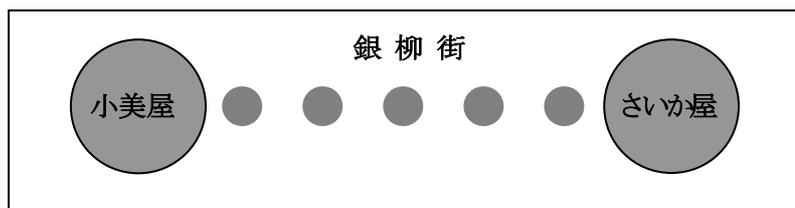
### 3 戦後中心商業地の形成 (昭和30年代前半)

#### (1) 駅前地区の状況

この時代は、駅前の繁華街が形を整えてきたことと、川崎駅直結の商業施設ができたことが柱になり、中心商業地ができあがっていくという段階です。この当時の状況ですが、戦災復興区画整理は、全国どこでも被災した都市では進められて、駅前広場をつくることか、区画をきちんとする事業が進められます。区画整理をやった駅前では、どこでも赤提灯の街ができたということです。川崎の場合も、戦災復興の区画整理事業はかなり広く、臨海部から川崎駅周辺を含めて、溝の口近くまでを対象区域として計画されました。他の都市も同じような大規模な計画を作りますが、これも全国同じ傾向で予算がなくなります。そんなに区画整理に金を使えないということで、全国的に予算を絞っていきます。絞っていった影響が川崎にも出てきます。区域内が10地区に分かれています。いくつかはずされて縮小されます。ただ、川崎駅周辺が一番重要なところですから、ここは区画整理が実行されたわけです。それで出来上がった駅前広場などが、今見ている姿です。駅前の区画整理は、1964(昭和39)年11月に換地処分が終了します。換地処分というのは概ね事業が終わったということです。実際はもう少し前に仮換地の指定があって、店舗が建ち上がってくるわけです。最初に申し上げたように、川崎市の場合は臨海京浜工業地帯を抱えていたものですから、工場が復興し、労働者がたくさん働かれて、復興は早かったです。早い復興に合わせて店舗ができ、民衆駅ができて、全体として商店街が復興してきました。ただこの時

期はまだ高層の建物ができていなくて、一番高い建物は駅ビルの6階止まりだったようです。繁華街は東口側だけ。西側は工業地帯で、こちらは第五段階になって始めて出てきます。東口の商業はその後の昭和40年代には、横浜との競合を迎えます。

この時期に出てきた二つの大きな特徴の一つが、中心商店街の基本の形ができたということだと思います。小美屋さんがかつてあって、さいか屋さんがあって、その間が銀柳街になっています。岡田屋さんはこの途中にあります。こういう形で中心商店街ができたわけです。デパートが両端にあって、真ん中に商店街があることで、回遊性が出てきます。これが商店街の一番基本的な構造です。戦災復興のこの時期に、もう川崎市では出来ていたということで、これは非常にユニークな、当時の新しい市街地の形ができていたのではないかと思っているわけです。



## (2) 中心商店街の基本形の形成

一つずつ見て行きます。

小美屋さんが1951(昭和26)年に3階建ての新しい店舗を作られました。小美屋さんは戦前から店を持っていて、今のDICEのところの小美屋さんでした。その前はもっと奥の方にあったみたいです。奥に本店ともう一箇所あって、それが戦災で焼けて、1951年に新店舗になったということで、1955年には第一期の増改築をします。こういう形で上図左側の大きな玉ができました。

岡田屋さんも地元のお店で、戦前はやはり奥にあったみたいですが、1951年に新しい2階建ての店舗が立ち上がりました。1955(昭和30)年には、岡田屋百貨店として開業します。これは4階建てだったようです。その後に、岡田屋モアーズができます。

さいか屋さんは横須賀から来られた店です。1956(昭和31)年5月に、新しい店舗を開店させます。その後1973(昭和48)年には増築し8階になります。30年の前半で見ますと、いずれも3階とか2階という形で、これくらいの大きさの復興になっていたわけです。

商店はしょっちゅう増築をしたり、建替えたりということで、だんだんと大きくなり成長するプロセスを取っているようです。

銀柳街は1949(昭和24)年に、商店街を結成します。店舗数は44だったということです。昭和24年というのが商店街にとって一つの変わり目だったようで、この年には商店街がたくさん結成されています。砂子や小川町など、24年末までには結構商店街が出揃う、そういう時期だったようです。それぞれの商業者の方の活動があって、結果として図に書いた形になります。

皆さん街中に住んでいるので、あまり郊外には出られないと思いますが、最近は郊外のショッピングセンターができています。たとえばイオンショッピングモールとか各地にあります。良く見るとこの形なんです。一番基本の形は、デパートとデパートが両端にあり、真ん中にモールがあるというのですが、そういうのは今どきはないですから、片方が大型スーパーで、片方が大型家具店であったり、電化製品の店であって、真ん中に広い通路があって、両側に飲食店や専門店がある。そういう形になっている。その基本だったわけです。その基本をもっと遡るとアメリカにあります。日本はアメリカの後を追って来ているわけですが、アメリカでは第二次大戦後にベビーブームが発生します。ベビーブーム

の時代になって、大量に郊外住宅を作るようになり、人が郊外に住むようになります。そうすると、郊外に住んだ人に対しての商業施設の供給が必要になりますから、それに対してショッピングセンターというタイプを作ったのです。もともとはウィーン出身の建築家でビクター・グルーエンという人がいるのですが、その人がプロトタイプを作ったのです。それが、今の日本のショッピングセンターに流れてきていると思います。それが昭和 30 年代の前半に既に川崎にあったというのは、貴重なことではないかと感じています。

### **(3)「民衆駅」の誕生**

この時期のもう 1 つの特徴です。民衆駅というのはしばらく前からなくなっており、現在ではほとんど名前が出てきません。戦災復興の中で産業が復興して働く人が通勤するようになると、交通に対する需要が大きくなります。需要が大きくなっても、当時の国鉄は、私鉄もそうですが、すぐにはホーム、駅舎などの整備をまかないきれないのです。川崎の場合も交通混雑がひどかったみたいで、民衆駅は、「戦後の経済復興の早いスピードに対して、交通施設の整備が追いつかなかったため、地元で資金を調達して国鉄へ提供し、整備の優先順位を繰り上げ、駅舎内に商業施設を設ける仕組み」です。要するに地元は国鉄にお金を差し上げます。その代わりに、駅舎の中に商業施設を作るという取引です。昔はいろいろな条件が厳しくて、国鉄の駅舎の中には商業施設は入れさせなかったのです。非常に厳しいルールの中で動いてきたところに、特急料金を払えば商業施設を入れてもいいよということで作られたわけです。最初の民衆駅は、愛知県の豊橋駅です。川崎駅は 17 番目くらいだったと思います。これのできた駅としては、東京駅、池袋駅。まだ記憶に残っている方もあるかもしれませんが、秋葉原デパートというのがありました。この近くでは鶴見駅がそうです。鶴見駅も平成 20 年の 7 月に閉店になりましたが、先日降りてみたら空き家になっていました。解体して新しく再開発されるのでしょうか。そういう仕組みの民衆駅を川崎にも作ろうということで、1956（昭和 31）年の秋に、地元の企業等で川崎交通株式会社という会社を作りました。こういうものを作るときは、地元の商工会議所が経済界のまとめ役として働かれます。1957 年初めに、民衆駅を作る総工費が 14 億 4 千万円。このうちの 28%に相当する 4 億円を国鉄に寄付する。地元が 4 億円を出したのです。国鉄もそれを受け入れて工事が始まり、1 年後の 12 月ですから、工事期間は 2 年ほどで、3 階までが完成し、部分開業をしました。当時は全部完成するのを待たずに部分開業ということ結構やっています。全体は地上 5 階地下 1 階です。入居した店舗が 94 あって、そのうち、川崎が 17、東京が 58、横浜が 14 という構成になっています。

民衆駅はその後しばらくは続きましたが、国鉄も自前で駅を整備できるようになれば、こういう仕組みはいらないわけです。そういうこともあったし、国鉄の法律自体を規制緩和して、自分たちで商業施設を作れるようになり、駅ビルという形になって今に至っています。民衆駅というのは歴史的な役割を果たした制度だったということです。

こういう風にして昭和 30 年代の前半には、民衆駅と駅前の商店街の構造が出来たことが、大きな特徴となって、次へのステップアップの準備が整ったということです。

## **4 東口商業地の拡大（昭和 60 年代前半）**

### **(1) 駅前地区の状況**

この時期の駅前地区の状況ですが、中心商店街の規模が大きくなり、商業地区が広がってきて、広域商業地としての格好が出来上がってきた段階だと思います。

人の動線もデッキや地下で立体化します。東西の自由通路で、西口との連絡が強化されます。要するに、ここは一皮向けて成長した段階です。

この時代の目玉になっているものが3つあります。「アゼリア」、「ルフロン」、「川崎BE」です。この3つがこの時代の特徴です。

## (2)「アゼリア」

川崎駅東口広場地下街「アゼリア」の始まりは非常に古いのです。1958（昭和33）年に、地下街の会社ができっています。川崎開発興業株式会社です。地下街は、上が駅前広場になっています。駅前広場は個人の土地ではなく、公共施設です。道路と同じです。公共の場所の地下に商業施設を作るわけですから、行政や都市計画との関わりが深くなります。地下街を作るというのは、民間の土地に作る話とはかなり質が違って、役所や法律の制約条項をクリアしたりするために、手間も時間もかかります。会社できたのが昭和33年ですが、工事着工までに13年かかっています。それくらい時間がかかります。その途中で、1972（昭和47）年に川崎市が資本参加、経営参加します。公共的な広場の下に作る施設ですから、商業施設であっても公共的な性格を持っているわけです。そこで、公共性を担保するために、資本参加、経営参加をしたわけです。資本参加とは資本金を出すわけです。経営参加は役員を出すわけです。1977年には、川崎地下街株式会社に名前を変えて、国鉄が資本参加し、経営参加します。神奈川県も資本参加します。1986（昭和61）年に「アゼリア」が完成したのですが、商店街は地下1階で、地下2階は駐車場になっていて、380台入ります。「アゼリア」には154店舗入居します。

アゼリアの完成までに、大事件が発生しました。静岡駅前地下街の「ゴールデン街」でガスが大爆発しました。これは1980（昭和55）年ですから、工事着工の1年4ヶ月前の事です。最初は地下街の中の小料理屋さんでガス漏れがあって、ちょっとした爆発があったのだそうです。それを警察署に通報して、消防署の人が点検に来たのです。事故の原因を調べている間に、漏れていたガスがだんだん溜まって来て、しばらく後に大爆発しました。死者14人、うち消防署員4人とありますが、この方たちは小さなガス漏れをチェックに来ていた方らしいです。重軽傷者が199人も出たものですから、防災対策をきちんとしないといけないということで大問題になり、川崎の場合は計画の見直しをしないといけないことになりました。大爆発の二月後には、運輸省、建設省など5つの省庁から「地下街の取扱いについて」という通達が出ます。当時は、今後地下街は一切できないと噂されていました。かなり条件を厳しくして作れるようにはなったのですが、厳しい条件だったものですから、その後10年間は建設が抑制されました。その間に建設されたのは、京都駅の北口と川崎駅の東口地下街の二つだったということです。

建設された現在の地下街の姿になる前に、かなりいろいろな注文がついて、設計が変更されています。まず通路の拡幅をしました。私が若いころに勤めていた計画会社でこの地下街の基本計画を作りましたので、当時の資料を持っていますが、比べてみますと通路幅をそれぞれ1～2m広げています。それから地表へ出る階段の数をかなり増やしています。もう一つは、周辺施設との回遊不可というものです。駅前広場の周辺に小美屋さんなどがありますが、爆発が起こる前は、商業者としては地下街から直接店へ入れるようなことを考えていたのです。爆発事故があったものから、周辺の建物とはすべてシャットアウトしろという通達が出て、それができなくなりました。小美屋さんの場合も事故対策によって動線をうまく作れなかったという不幸な経緯もあったのではないかという感じもします。いろいろな設計変更をした上で、「アゼリア」が完成したということです。



資料：川崎市史 資料編4下

### (3) 菱星ショッピングセンター(「ルフロン」)

大日本電線という工場があった跡地の5.3ヘクタールですが、ここでは最初Kプロジェクト構想というのがありました。1970(昭和45)年に三菱グループが、三菱グループというのは三菱商事と三菱地所ですが、構想を発表しました。Kプロジェクトというのは何のことかいろいろ説がありますが、川崎プロジェクトという人もいますし、昨年亡くなった黒川紀章さんがマスタープランを作ったことから、Kプロジェクトだという人もいます。ホテル、ショッピングセンター、レジャーセンター、ビジネスセンターを4つのブロックに分けて開発するという構想が突然出てきました。地元としては、街が発展するのはいいけれども突然出てきたことに対して違和感があり、いろいろといきさつがあったようですが、6年後には開発を見送るということで一旦は幕を閉じました。その後、地元との話し合いなどを続け、川崎の発展のためにこれを認めようという事になり、地元も開発を了承しました。ただ、既に「アゼリア」の開発を進めていたわけですから、同時にというわけにはいかず、アゼリアが出来てから後にこちらはオープンするというスケジュールで調整し合意され、1988年3月にオープンしました。川崎西武、丸井、専門店・飲食店によって構成され、これを「ルフロン」と名づけられました。

### (4)「川崎BE」

民衆駅を全面的に作り変えて、「川崎BE」になりました。民衆駅は駅前広場に沿った形でスリムな細長い建物になっています。その奥、貨物線の用地跡を使い新しい建物を作り、民衆駅の方は柱を残して全面的に改修し、床のレベルも合わせてBEができたようです。秋葉原のデパートがなくなり、鶴見も閉鎖しましたが、川崎の民衆駅はまだ残っていると行って良いのではないかと私は思っています。民衆駅が新しく表情を変え、増築され、高層化された「川崎BE」になりました。

この3つによって、川崎駅周辺の商業の規模は急激に大きくなりました。

## 5 エンタメ系機能による個性化(平成10年代前半)

### (1) 駅前地区の状況

大変残念ですが、西武百貨店がこの時期に撤退しています。川崎の駅前には、問題点として感じるのは、

中核になる百貨店が弱いのです。私は立川に住んでいます、立川には高島屋と伊勢丹があります。中核となる百貨店が二つがあることでの街の魅力は相当なものです。私はオープン当時のルフロンのパンフレットをまだ持っていますが、西武百貨店は、首都圏の中でここを中心にするという高い理想を掲げて進出して来たわけですが、残念ながら撤退を余儀なくされました。ヨドバシカメラがここにも入ってきて、物販関係の潮目が変わった時期にもあたります。あまり元気の出ない状況の中で娯楽施設が充実され、エンターテインメント機能が成長してきたのが、この段階です。

## **(2) シネマ+イベントによる広域娯楽中心化**

これは、チネチッタの歴史にほぼ重なります。1987(昭和62)年にわが国最初と言われるシネマコンプレックス「チネチッタ」がオープンします。1988年には本格的なライブホール「クラブチッタ」がオープンしました。2002年には、CUEプロジェクトのA棟、CC棟が完成します。マジョーレやチネチッタ、チッタウエディングがA棟、ビバーチェがCC棟、全体としてはさらにピッコロ、クラブチッタ、チネグランデ、2本のストリート、駐車場ビルで構成されています。これによって、広域的な娯楽の中心が出来てきたと言えるのではないかと思います。

## **(3) シネコンは更に増加**

シネマコンプレックスとして見ると、ご承知のようにDICEの中にはTOHOシネマズ川崎、あるいはLAZONAの中には109シネマズ川崎がありますから、映画館の数だけでいうともっとあることになります。

## **(4) 個性の内容**

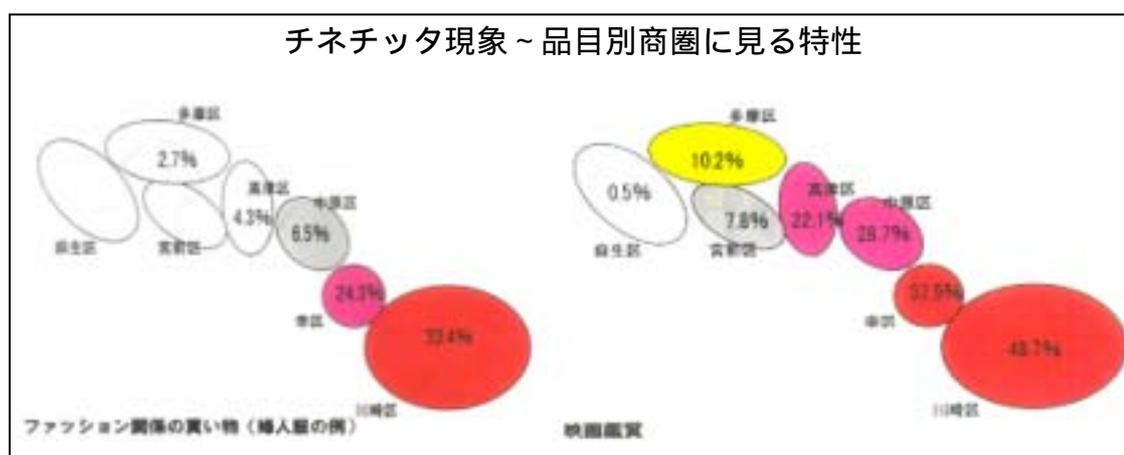
最初の段階に出てきた、川崎のDNAについて私なりに考えてみると、広域娯楽中心としての個性は次の2つのことではないかと思います。

チネチッタでは、エンターテインメントとカルチャーをこの街で実現したいとおっしゃっています。実績としても、ホームページによりますと、2002年から2005年まで、年間動員数、興行収入が日本一だということです。この後も、良い成績で続いていると思います。どういうところが広域娯楽中心と言えるかという、一つは「街と言う舞台装置」を作ったこと。普通のシネコンですと、建物の中にシネコンが入っているだけです。そうではなく、チッタデッラという街を作られた。そして作られた街の中に、映画があつたり、その他のアミューズメントがあつたりして、街という舞台装置を作ったことが川崎の個性の一つなのではないかと思います。もう一つは、ただ、舞台装置を作つたり映画館があつたりというハードだけでなく、ソフトがイベントとしてある。その代表的なものがハロウィンだと思います。第1回が1996(平成8)年に開かれ、今年は第13回です。パレードに参加する人が3,000人、観客が100,000人です。これは公式の数値ですが、観客はもっと多いのではないかとおっしゃっていました。

ハロウィンは、一つの企業だけでこのイベントをやっているのではなくて、カワサキハロウィンプロジェクトという実行委員会で実施されています。地元の商店街もたくさん入り、街ぐるみでこのイベントを実施されている。結局、他のシネマコンプレックスと違うのは、映画館があるだけではなく、他の娯楽施設があるだけではなく、それをもとにしてエンターテインメントとカルチャーの街を作った。さらに、街をソフト面でイベントによって特徴づけている。ハロウィンのパレードは、銀柳街を通り、市役所の前を通り、一回りします。要するに、パレードが自分のところだけでなく、川崎市を中心とした商店街全体を面として活性化する役割を果たしています。そういうところが、他の都市と違うこの特色でしょう。そのDNAが昭和20年代に播かれていたということかと思っています。

大変興味深いデータがあるので、ここにあげました。これは、平成16年度に川崎市が行った「購買スタイル実態調査」です。各区に住んでいる人が、買い物をするときどこに行きますかという質問で

す。いろいろな品目について聞いていますが、その中から特徴的な2つの品目を取り上げています。一つは婦人服、もう一つは映画鑑賞です。中心商店街、あるいは繁華街に出かけて買い物をする目的は、普通は紳士服、婦人服、あるいはお歳暮お中元などの贈答品がごく一般です。ですから、こういう調査をすると結果がはっきり出ます。婦人服の例を見ていただくとわかるように、市内の各区の人たちは、多摩区ですと2.7%、中原区ですと6.5%の人が川崎駅前地区に来るという結果になっています。しかしこれを映画鑑賞と比べると、映画鑑賞の方がポイントが高いのです。普通ですとまず考えられないことです。映画鑑賞がこれだけ高くなっているのは、チネチッタ現象といえるのではないかと思います。この数値を見たときに、川崎の中心性、個性というのは、こういう特徴を持っているのだと気がついて、興味を持った次第です。



資料：購買スタイル実態調査（平16年度）川崎市

## 6 西口大型開発と東西の連坦（平成10年代後半）

### （1）駅前地区の状況

この時期の一番の特徴は、西口側が大きく変化をしているということです。西口側は大きな用地が連なる工場地帯でした。計画的に街づくりを進める上ではそれが非常によかったと思います。跡地の開発が順次進んできました。最初は多摩川に近い方の、現在川崎市産業振興財団などがあるところで、明治製糖の跡地だと思います。その次がソリッドスクエアです。それから、ミューザができました。これが2003年で、文化の拠点になりました。工場から文化施設、業務施設に変わっていった、一番最後は東芝の工場跡地で、ここにLAZONAができたということです。

### （2）LAZONA川崎

従来はJRの鉄道を境にして、東側が商業、西側が業務というのが川崎市の方針でした。それはそれでわかりやすかったのですが、LAZONAができて、西側にも商業ができたものですから、新しい都市像を整理する必要が出てきています。

LAZONAは2006（平成18）年のオープンで、敷地面積は大規模な工場の跡地ですから広いです。約72,000平方メートルです。地上6階、地下1階で現在も大変賑わっています。

### （3）開発に伴う街の変化

LAZONAの開発で、どういうことが起こったか。要するに、開発が街を変えたと思うんです。どう変えたかということですが、従来は、デパートを作る、店を作るという場合、回りを調べて歩きました。道路がきちんとしているか、人が歩いているか、どんな人が歩いているか、周辺の環境条件をチェックしながら可能性を探り、商業施設を新設する、それが従来のパターンでした。LAZONAで変わ

ったのは、投資の規模が大きいからです、人の流れを自前で作れる、それだけの投資規模になったということです。大規模な開発をしたものですから、人の流れが変わってしまいました。そういう形で街が変わったと思います。

もう一つは、BEができたときに東西自由通路ができましたが、自由通路は西側の駅前広場まででした。それに対して、LAZONA側は既にある東西自由通路まで、自分の土地の中で迎えに行けばつながるわけです。東西自由通路とLAZONAが直接つながり、それによって、LAZONAに行きやすいアクセス条件を作りました。

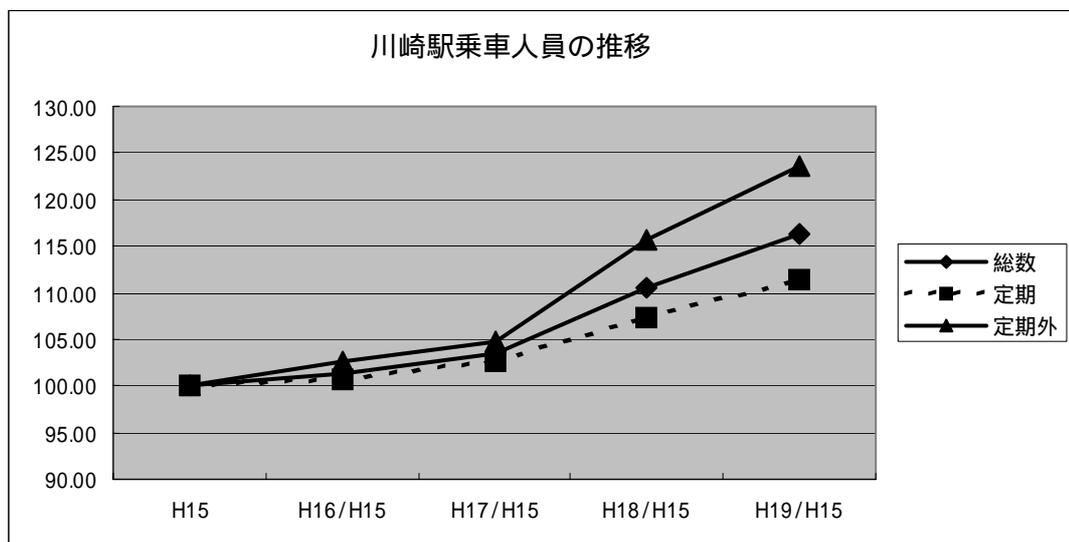
もう一つは、これだけの街区面積ですから、開発する側は当然考えることなのですが、お客さんにできるだけ自分のところで長時間過ごしてもらい、よそにはいかずに1日楽しんでもらう。そういう囲い込型の開発をします。これは、開発をする側に見れば当然ですが、実は、西口側には幸町に商店街が並んでいました。そこに対しての影響が非常に大きかったのです。そういうことを街づくりとしてどう考えれば良いかという問題を突きつけているのではないかと感じます。

大規模開発によって、人は来るようになりました。それは大変なもので、一日15万人、20万人と言われていました。その状況を見たのが川崎駅乗車人員の推移のグラフです。平成15年を100として、どのくらい伸びたかを示しています。これで見てもらいたいのは、総数や定期ではなく、定期外を見てもらいたいのです。定期は働いている人、学生の通勤・通学ですから、ショッピングセンターとはあまり関係がありません。定期外の人、買い物や娯楽のために来るわけですが、平成17年から18年、19年はかなり伸びています。平成15年に比べて123くらいまで来ています。オール川崎としては、よそからこれだけの人を引きつけるようになった。これはLAZONA効果だと思います。

局地的にみると、駅の周辺での人の流れがかなり変わりました。JRの改札口から西口側の自由通路の地点でカウントすると、ものすごく増えています。LAZONAができる前とできた後で、平日で5倍、休日では11倍になっています。LAZONAに来る人が、とくに休日に増えているということです。

一方、周辺の商店街の通行量を見ますと、駅の近くはいいですが、駅からちょっとはずれたところでは、かなり通行量が減っています。そういうことで、全体として街が変わってきている状況が分かります。

このような形で、戦後5つの発展段階があったのではないかといいことで見てきました。



資料：川崎市統計書

## **7 . 60 余年を振り返って**

### **( 1 ) 広域的に見たポジションの変化**

川崎は、東京と横浜に挟まれていると皆さんおっしゃいます。東京と横浜の影響を受けながら、川崎の街が発展してきたわけですが、商圈で言うと伸びたり、縮んだりするのです。どこの都市でもそうですが、伸びたり縮んだりしながら次の発展を図っていきます。そういうことで、川崎の駅前を見ますと、川崎が輝いている時期が、この5つの段階だったのではないかと私は思います。いろいろな地域から人を集めて、川崎は輝いているのだけれども、それが5年、10年と経つと、横浜にみなとみらいができた、東京にミッドタウンができたという形で競合が始まって、そっちが客をひき付けるようになる。そうすると、川崎が縮んでくる。今の段階は、L A Z O N Aで人を集めている状況が続いている、そういう段階です。次にどうなるかは、これからの街づくりの話です。

### **( 2 ) パイの拡大と分配**

回りの地域から人を集めるというのは、川崎のパイを大きくすることです。川崎のパイは今大きくなったのですが、パイを大きくするだけではなく、うまく分配されないと、回っていかないと、全体としての発展はありません。そういうことで言うと、L A Z O N Aだけがパイを拡大して、うまく流れていないのが今の段階です。次はこれからどうやって東口、西口の関係などを作っていくかということになるでしょう。

### **( 3 ) 回遊性の向上～ハードとソフト**

その時に重要なのが、回遊性の向上です。今、川崎駅前で広場の工事が始まっています。あれが、回遊性の向上に役立つきっかけになるのではないかと。イベント広場もできるようですし、全体として駅周辺の発展を考えていかないといけない時代になっているのではないかと感じています。

これで私の話を終わります。ご清聴ありがとうございました。

## 川崎駅周辺整備関連年表

年	大型店・商店街	川崎駅周辺地区	社会の動き
1945 昭20	川崎銀星座		
1948 昭23	田原屋		
1949 昭24	銀柳街結成		
1951 昭26	小美屋(RC3)、岡田屋(W2)新店舗		
1955 昭30	岡田屋百貨店(RC4)		市人口50万人突破
1956 昭31	さいか屋(RC6B1)		
1959 昭34	駅ビルかわさき(民衆駅)(RC5B1)		
1960 昭35		湘南線・横須賀線全面停車	
1962 昭37		公共地下道	
1964 昭39	さいか屋増床	駅前区画整理仮換地	東京オリンピック、東海道新幹線
1966 昭41		京浜急行高架化	
1970 昭45	井門エンタープライズ川崎店	Kプロジェクト構想	大阪万博
1972 昭47	小美屋増築		
1973 昭48	さいか屋(RC8B3)増築		市人口100万人突破
1976 昭51	ヌマヤ		
1980 昭55	岡田屋モアーズ(RC10B4)		静岡駅前地下街爆発
1981 昭56	ウィロード銀柳街		
1983 昭58	川崎日航ホテル		
1986 昭61	川崎駅東口広場地下街(アゼリア)		
1988 昭63	菱屋ショッピングセンター(11,B2) 川崎BE	駅東西自由通路 かわさきテクノピアパート1	
1990 平02	東田町8番地ビル		
1995 平07		リパーク かわさきテクノピアパート2	
1996 平08	小美屋閉店	第1回川崎ハロウィーン	
1998 平10	ミナトマチプラザ ヨドバシカメラ川崎店		
2000 平12	ミナトマチプラザアネックス		
2001 平13	井門エンタープライズ川崎店閉店	TMOを川崎市が認定	
2002 平14	CUEプロジェクトA棟、CUEプロジェクトCC棟		
2003 平15	(株)西武百貨店撤退、ヨドバシカメラ入居 川崎ダイスビル	ミュージア川崎開業 川崎駅西口ビル	新幹線品川新駅 MM21線開業
2004 平16	ルフロン リニューアル		
2006 平18	LAZONA川崎プラザ		
資料	川崎商工会議所二十五年史(昭41)、川崎商工会議所50年のあゆみ(平2)、川崎市史(平9) かわさき市制60周年記念(昭59)、各社HP、ウィキペディア		