

第 **20** 号
2006 March no.20

政策情報

Review of public policy, KAWASAKI CITY

かわさき

特集 川崎のまちが変わる、ひとが動く

～「広域調和のまちづくり」と「きめ細やかな身近なまちづくり」

座談会 **二一世紀のまちづくりの潮流～川崎の顔をつくる**
中井 裕 / 君嶋 武胤 / 金子 督 / 和田 忠也 / 木村 実 /
[司会] 小宮 山健治

都心部の都市デザインの新たな展開

川崎駅周辺における拠点整備事業と都市デザイン 和田 忠也
移動が快適で人にやさしい公共基盤の再整備に向けて 田中 利明
川崎駅周辺市街地活性化に向けた取り組み 森 貞樹
川崎駅周辺市街地のバリューアップに向けて 若松 秀樹
川崎駅西口再開発事業施設「ミュージア川崎」と
市文化施設「ミュージア川崎シンフォニーホール」の取り組み
安生 浩二

大規模マンションにみる地域コミュニティ

大規模マンションにコミュニティはできるか 編集部
① 大規模マンションセゾール川崎の取り組み 篠原 倫彦
② 大規模マンションに形成されるコミュニティをサポートする活動の実践と展望
生駒 みを

周辺部・郊外部の都市デザイン

周辺部・郊外部の都市デザイン
～身近な住まい周辺の魅力ある景観づくり 速水 竜
① 大山街道都市景観形成地区について 渡邊 博文
② 東海道川崎宿について 田村 浩美
③ 井田みすぎ地区について 若狭 公浩
④ ニヶ領用水宿河原堀地区について 福本 和晃

成

「成長型」の社会システムの転換が求められてきます。こうした時代にあつて、自治体現場でも、行政改革をめざす政策・制度の開発・研究の取組が、あらゆる職種を通して、職員一人ひとりの課題となつてきています。そのためには、職員個人の自由な発想による創造的意見・提案がなによりも重要になってきます。本誌の刊行の狙いもそこにあります。行政改革をうながす多様な意見の発表・交流の「ひろば」として、本誌に発表された職員の論稿は、原則として職員個人の意見・提案であることをご理解ください。(編集部)

「創刊二〇号にあたって」

川崎市長

阿部孝夫

『政策情報かわさき』は、一九九六年一月に第一号が創刊されました。それ以来、年二回の発行を重ね、今号で二〇号、一〇周年を迎えます。

創刊当時の情勢を振り返りますと、一九九五年五月に地方分権推進法が成立し、七月に同法の施行を受けて地方分権推進委員会が総理府（当時）に設置されています。委員会は、分権改革の実現に向けて、国と地方の役割分担を見直し、地域における行政の自主性・自律性を高めていくために必要な仕組みなどについて、調査審議し、勧告するために設置されました。

創刊号の巻頭のことばも、「わが国の政治・行政の基本構造を大本から変革する、明治維新、戦後改革につぐ大事業である分権改革が具体化してくれば、自治体の政策力量が厳しく問われ、これまで以上に、市民との開かれた関係構築が求められます」と述べています。

そして、「自治体職員が自分の仕事や行政の意味を検証するには、つねに、地域を生きる市民の目から見た仕事のあり方・行政の存在意義や評価を含んだ現場性がなければならず、この雑誌は、同じ目線でのものを見、考える、自由に創意にみちたネットワークを、職員相互に、また市民と職員の間を生みだすひろびろなることを期待したい」と。

二一世紀は、地方の時代、地方分権の時代といわれ、創刊から一〇年を経て、ますます「分権改革」が進展しています。二〇〇〇年四月、地方分権推進委員会の勧告を経て、地方分権一括法が施行され、大き

な前進の時期を迎えました。機関委任事務が廃止され、中央と地方は対等の時代に入りました。本市は、より一層自立した自治体として発展していくために、二〇〇五年四月一日から施行された自治基本条例をはじめとして、つねに様々な課題に向かって積極的にアプローチしてきましたし、今後も新たな課題に果敢にチャレンジしていきたいと思っています。

創刊当時には明確になつていなかった課題や、当時とは様相の変わった課題もあります。しかし、そうしたいくつかの変化を加えても、創刊のことばは、確かな先見性を持ち、今日にも通用すると思えます。バックナンバーを振り返りますと、多くの職員の、真摯に時代に対峙した政策的営みを見て取ることができます。複雑多様化する社会経済状況や環境問題など様々な課題に向き合い、現場で実践・検証した職員自らが、その成果を時宜を逸らせずにフレッシュな論文として報告しています。

『政策情報かわさき』の役割は、抽象的な一般論を越えた実効性のある職員の政策研究を広く市民と共有することであり、職員同士、あるいは市民と職員が自由に真剣な政策論議を展開できる場を提供することにあります。

創刊二〇号の発行を一つの区切りとして、今後も目的意識と緊張感を持ち続けながら、もう一度、初心に帰って、市民自治社会の進歩と改革をめざす媒体となることを期待したいと思います。

特集企画にあたって 6

特集

川崎のまちが変わる、ひとが動く

「広域調和のまちづくり」と「きめ細やかな身近なまちづくり」 4

座談会

二二世紀のまちづくりの潮流 川崎の顔をつくる

東京工業大学大学院教授

中井 検裕

財団法人川崎市産業振興財団専務理事

君嶋 武胤

まちづくり局総務企画課長

金子 督

まちづくり局市街地開発部事業推進課長

和田 忠也

総合企画局都市経営部長

木村 実

〔司会〕総合企画局政策部長

小宮 山健治

8

都市部の都市デザインの新たな展開

川崎駅周辺における拠点整備事業と都市デザイン

まちづくり局市街地開発部事業推進課長

和田 忠也

26

移動が快適で人にやさしい公共基盤の再整備に向けて

まちづくり局総務部企画課

田中 利明

36

「新たな川崎の「顔」づくりに向けての「川崎駅周辺総合整備計画」策定の取り組み

川崎駅周辺市街地活性化に向けた取り組み

経済局産業振興部商業観光課

森 真樹

42

川崎駅周辺市街地活性化基本計画の課題と今後の展望

川崎駅周辺市街地のバリエーションアップに向けて

経済局（財）川崎市産業振興財団

川崎市中小企業サポートセンター 派遣 主査

若松 秀樹

46

「結び」によるまちづくり

川崎駅西口再開発事業施設「ミューザ川崎」と

市民局市民文化室主査

安生 浩二

54

市文化施設「ミューザ川崎シンフォニーホール」の取り組み

音楽のまち・かわさきの発信

大規模マンションにみる地域「コミュニティ

大規模マンションにコミュニティはできるか

政策情報かわさき編集部

59

① 大規模マンションセンサー川崎の取り組み

センサー川崎ハイライズ自治会長

篠原 倫彦

59

② 大規模マンションに形成されるコミュニティをサポートする活動の実践と展望

コミュニティサポートネット取締役

生駒 みを

61

周辺部・郊外部の都市デザイン

周辺部・郊外部の都市デザインへ身近な住まい周辺の魅力ある景観づくり

- ① 大山街道都市景観形成地区について
- ② 東海道川崎宿について
- ③ 井田みすぎ地区について
- ④ 二ヶ領用水宿河原堀地区について

《本市の政策展開から》

自己決定・自己責任に基づく本市の資金調達
あり方について～市債に関する調査研究会報告書から
財政局財政部資金課主査 三富吉浩 74

「かわさき観光振興プラン」の推進
～非観光地・かわさきの挑戦～
経済局産業振興部商發観光課主幹 板橋洋一 78

川崎市路上喫煙の防止に関する条例の制定について
市民局地域生活部地域生活課主幹 小池基希 81

《研修の窓》

平成二七年度の政策形成研修について
総務局職員研修所主査 星野宏幹 83

政策形成研修「政策過程の記憶をたどる」
一九八〇年代の川崎のまちづくり
財政局税務部課税指導課 伊藤淳也 / 交通局自動車部営業課 重信悟士 83

政策形成研修「条例」づくりの過程をたどる
川崎市公害防止等生活環境の保全に関する条例
環境局公害部化学物質対策課 江田良将 85

韓国富川市と川崎市との交流

日本の川崎市での派遣生活を振り返って
富川市交流職員・総務局秘書部交流推進課 李有慶（ユキヨン） 87

自治体法務セミナーに参加して
建設局総務部庶務課主査 藤村崇 86

現場の目① 交通局の戦略～ラッピングバス事業
交通局自動車部営業課 石渡幸夫 89

現場の目② 一歩ずつ進めたい高津区職員の防災対策
～大地震への不安と実践のギャップを埋めるための意識調査～
高津区役所区民協働推進部地域振興課副主幹 久喜成郎 91

市民の目① 誰でも気軽に「学び」に立ち寄れる
小さな小さな塾「学び場・月桃」
大塚史織 93

市民の目② 神様がしかけた贈り物
特定非営利活動法人カリスネット理事長 祢津順子 94

記者の目 自治体の適正規模と区民会議
時事通信社川崎支局長 燕昇司卓史 96

川崎元気企業紹介⑨ 新ものづくりベンチャーズの時代
「有限会社大脇金型製作所」
財川崎市産業振興財団産業支援部産業支援課産学連携担当主査 櫻井亨 97

川崎市政日誌（2005年7月～12月） 99 編集後記 103

まちづくり局計画部景観・まちづくり支援課 速水竜 62

まちづくり局計画部景観・まちづくり支援課 渡邊博文 65

まちづくり局計画部景観・まちづくり支援課 田村浩美 67

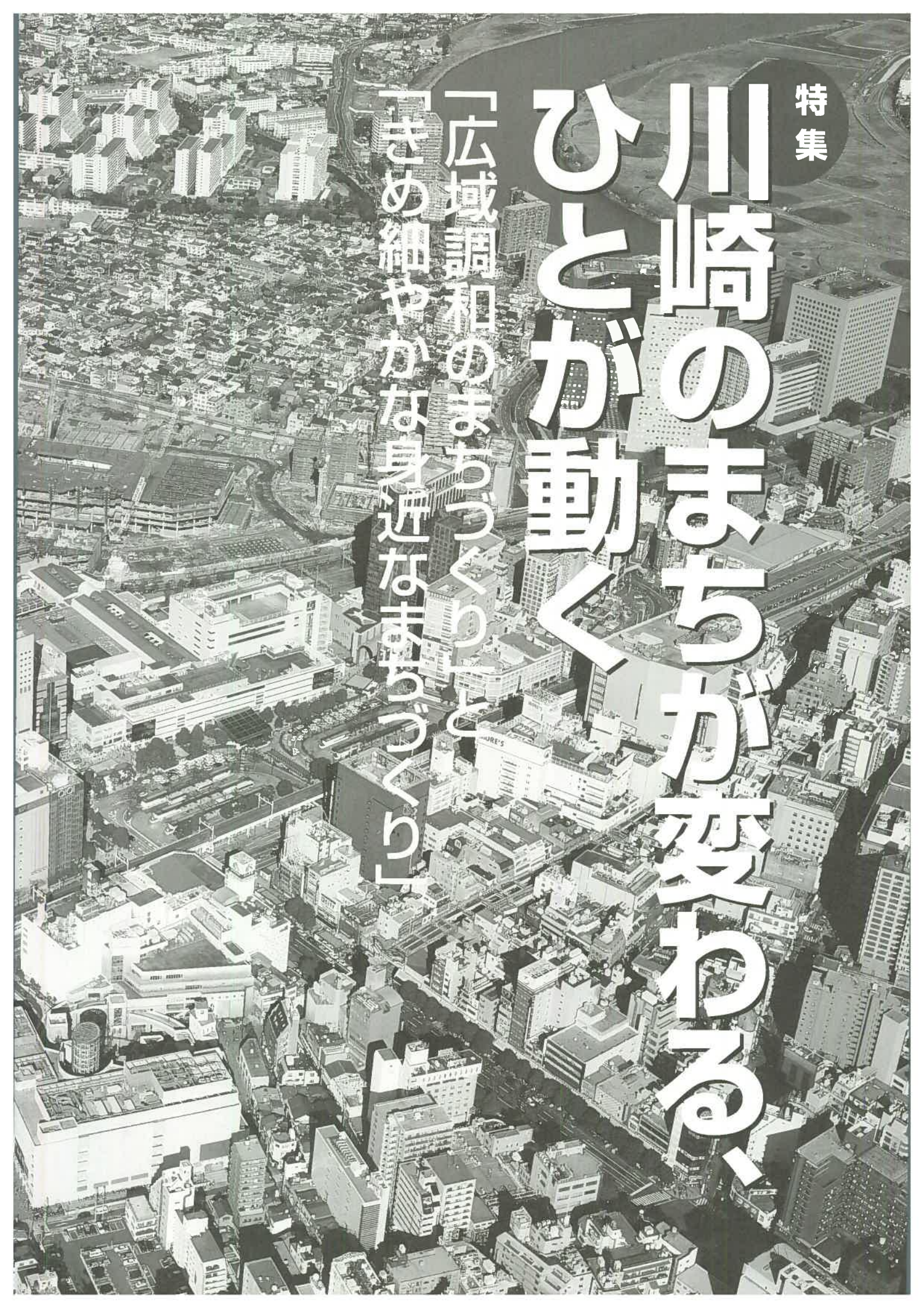
まちづくり局計画部景観・まちづくり支援課 若狭公浩 69

まちづくり局計画部景観・まちづくり支援課 福本和晃 71

特集

川崎のまちが変わる、 ひとが動く

「広域調和のまちづくりと
「きめ細やかな身近なまちづくり」



特集企画にあたって

かつて川崎市は、工業都市として人々を引き付け、経済発展の原動力となり、雇用の場としての魅力によって大きく賑わった労働者のまちでした。

しかしながら、工業社会から脱工業社会への大きな転換の流れは、本市に構造的な変化をもたらしました。これまで工業を基盤活動として発展してきた地域から、工場やこれに関連する事業所が姿を消しつつある一方で、産業構造の変化に注目すれば、企業の本社・支社やサービス産業の集積で、景観が大きく変貌していった地域を見いだすことができます。情報・ノウハウ・知識等のソフト産業の著しい進展のような産業構造の変化にもなっており、都市の発展を支える機能が変わり、機能の再配置によって新たな都市パターンが現れてきたように思われます。

このような時代の変化に対応して、都市を市民にとって安心して快適に生活できる場として、また、活力ある経済活動が行なわれる場として再構築することが強く求められています。時代の潮流への対応の遅れ、都市の機能更新の遅れは、都市の活力や生活・産業空間としての都市の魅力を奪います。

さらに、「地域を選ぶ」ことができる競争時代においては、企業についても、企業の活動の場としての都市の魅力を高めることは重要です。

「地域のことは地域で決める」という地方分権時代にあって、地域への誇りを持つ市民と企業を束ね、都市の魅力を引き出す都市政策と、拠点整備や土地利用政策の連携を強化し、二一世紀にふさわしい都市ビジョンを描き出す地方公共団体の果たすべき役割は、ますます重要になっていくといえます。

二〇〇五年度からスタートした「新総合計画・川崎再生フロンティアプラン」では、新たな時代に向けたまちづくりの基本目標として、「誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき」をめざし、基本目標を達成する七つの基本政策に「活力にあふれ躍動するまちづくり」「個性と魅力が輝くまちづくり」を掲げています。

今号の特集では、これからの理想的な都市像を展望し、川崎の魅力をどのようにして高めていくべきか、はつきりとした個性を持つ「都市の顔」〜都市のアイデンティティやイメージをどのように確立し内外に見せていくべきか、多角的な視点から考えていきたいと思えます。



特集

川崎のまちが変わる、ひとが動く

座談会

二一世紀の まちづくり の潮流

川崎の 顔をつくる

中井 検裕

東京工業大学大学院教授

君嶋 武胤

財団法人川崎市産業振興財団専務理事

金子 督

まちづくり局総務企画課長

和田 忠也

まちづくり局市街地開発部事業推進課長

木村 実

総合企画局都市経営部長

司会 小宮山 健治

総合企画局政策部長



小宮山 本日司会を務めます政策部長の小宮山と申します。よろしくお願いいたします。今回は東京工業大学教授の中井裕裕先生をお招きして、「二世紀のまちづくりの潮流〜川崎の顔をつくる〜」というテーマで進めてまいります。今動きつつある川崎のまちづくりの状況について発信したいと考えております。まずは順に自己紹介をお願いします。

●進む市街地開発事業

和田 まちづくり局事業推進課長の和田と申します。事業推進課は川崎駅西口、武蔵小杉などの拠点地区の再開発事業を担当していますが、昨年末に耐震偽装事件が起きてからは、耐震偽装マンションの建替え支援事業にも取り組んでいます。今日は拠点整備事業の方に頭を切り替えますので、よろしく申し上げます。

金子 まちづくり局企画課長の金子でございます。企画課は、NTTドコモビルができた平成一四年あたりから、川崎駅東口にかかわりを持つようになりまして、この二年間、東口・西口を含めた駅周辺の総合整備計画にかかわってきております。

和田課長からありましたように、耐震偽装問題では、まちづくり局全体が右往左往しています。そうは言いながらも一方で、着実に進めていかなければならない事業があります。川崎駅周辺総合整備計画についても、現在取りまとめの時期にきておりまして、このタイミングにこういった座談会をやっていたら、こと自体、われわれとしても歓迎しております。また対外的なPRという意味でも、非常にありがたいことだと思っています。企画課で取りまとめられた総合整備計画の内容は、具体

的な事業化の段階で和田課長の事業推進課に引き継がれることになっていきます。

木村 総合企画局都市経営部長の木村でございます。総合計画の取りまとめ役ですので、市政全般の総合調整と進行管理という立場にあります。

今日も総合計画上の都市構造の話させていただくということ、都市経営部の中でいろいろ個別課題、個別プロジェクトも抱えておりますが、その中で臨海部の問題の総合的な計画調整をやっておりますので、臨海部での拠点の位置づけなどについてもお話もさせていただければと思っております。よろしく申し上げます。

君嶋 君嶋です。去年の三月に川崎市役所を退職しまして、六月から川崎市の産業振興財団に身を置いております。まちづくりに広く関わった経験があるということ、財団が川崎駅周辺中心市街地のTMO(注1)の事務局をあずかっているというようなことで、二つの立場で参加をさせていただいています。

中井 東工大の中井と申します。私は、専門は割とかたいほうの都市計画でございます。従来ですと土地利用計画、特に容積率の話ですとか用途地域の話ですとか、地区計画といったことが専門的な内容だったんですけど、最近、ここ二年間ぐらいはほとんど景観の話と中心市街地活性化の話にかなり特化しております。たまたま、景観法を作るときと今のまちづくり三法(注2・3)の見直し、国における議論に継続的に参加をさせていただきました。全般的にまちづくりということをテーマに、いろいろな研究や自治体のお手伝いをさせていただいておりまして、川崎市さんとは実は今の川崎駅周辺の前に、昔、開発指導要綱というのがあったと思うんです

けれど、あれを条例化するときに、お手伝いをさせていただきました。

場所的にも私どもの大学から比較的近い所にあるということで、親しみを持って眺めている自治体の一つであります。今回何年間かにわたりまして川崎市のお手伝いをさせていただいて、私も勉強になっていきます。本日はどうぞよろしく申し上げます。

小宮山 では早速議論に入りたいと思います。現在本市では「活力にあふれ躍動するまちづくり」を基本コンセプトに、都市基盤整備事業が活発に進められています。魅力的で活力ある都市・地域社会の構築に向けた、国の動向や自治体を取り巻く状況について、まず中井先生からお話をいただきたいと思えます。

●分権時代のまちづくり

中井 平成一二年に地方分権一括法が施行され、二世紀の環境行政等も見据えたまちづくりを実現するために、国と地方自治体、さらには公共と民間の役割分担をどう捉えていくべきかが、大きな問題になっています。例えば私がかかわった景観にしまして、中心市街地にしまして、高度成長期のまちづくりと異なり、生活の質ですとかあるいは生活全体をどう豊かにしていくかといったように、大きく都市づくりやまちづくりの視点というのは転換をしてくているというのが、基本的なバックグラウンドになるとは思います。

中央集権の時代というのは基本的に、国が何でも考えて、地方自治体はそれを手足となつて実行するというような役割分担だったわけです。それがとりわけ都市計画とかまちづくりの領域は分権が先進的に進んでいるところですので、それぞれの自治体が独自に経営

注1

TMO (Town Management Organization: タウンマネージメント機関)
様々な主体が参加する中心市街地の活性化・維持のための活動を、まちづくりの観点から総合的に企画・調整し、その実現を図るための機関。必要に応じて、TMO自身も事業を行う主体となる。具体的にどのような組織で、どのようなプロジェクトによって取り組むかは、それぞれの市町村が定めた「活性化基本計画」によって決定される。通常は商工会、商工会議所、第三セクターなどがTMOになる。

注2

まちづくり三法
中心市街地活性化法と改正都市計画法、大規模小売店舗立地法の総称。制度面では都市計画の権限を地方へ委譲し、組織面では行政主導からTMO等民間に中心市街地のマネージメントを任せると、中心市街地を活性化するために市民参加等民間活力の導入を図る。

注3

まちづくり三法の見直し
中心市街地の空洞化に歯止めをかけることにも、少子高齢化時代の到来に対応し、駅前など中心市街地へ都市機能が集約された「コンパクトシティ」の実現を目的とする、「まちづくり三法」改正案が二〇〇六年の通常国会で審議される。

的な感覚で自治体の運営をする。この、運営をするための非常に重要なツールが、まちづくりという位置づけになってくるのではないかと思います。

それぞれの自治体が経営を進めていくという中で、今度は自治体間、もう少し広く言うと地域間で競争が起き始めている。その競争もかなり激しくなってきたという状況に、今あるのではないかと思います。もちろんほとんどの自治体はそういうことを強く意識していて、人口がこれからは増えない、その中でそれぞれの地域に活力を持たせたい。これは人口という意味でも産業という意味でもそうですけれど、活力を持たすためには地域同士の異なる種限られたバイを奪い合うという状況が、遅かれ早かれ訪れるであろうという認識の下に、まちづくりを積極的な自治体経営の道具に考えているところが増えてきているというのが、私の認識です。

●「攻め」のまちづくりと魅力の創出



中井 検裕氏

中井 この地域間競争で、二つの面が重要になってくるのではないかと考えています。一つはどちらかというと攻めの部分に当たると思いますが、他の自治体に比べて、どう自分たちの自治体あるいは地域が魅力があるのかというのをどう訴えかけていくか。これは単なるPRということだけではなくて自治体としてどういう魅力づくりを施していくかというのが一つの大きな視点で、他の自治体よりも魅力があるというために、いろいろな整備であったり、あるいは環境改善ということをしていかなければならないわけです。このときに非常に大事になるのは、やはり地域の持つ個性をどうそこで表象、自治体の魅力を前に出していくかということだと思います。

まちづくり三法の改正に向けた動きが活発化していますが、特に地方では、大規模な商業施設は歓迎だというところは少なくないですね。自治体も望んでいる住民も望んでいるのに、何で大規模店舗を規制するのだという議論があります。表だって言わなかったとしても、内心そう思っている自治体も少なくないですね。実は大規模な郊外型の商業施設というのは雇用力が数千人のオーダーであり、さらには固定資産税収入をもたらず。住民の側からいえば、車を前提とした生活の中では非常に便利な存在であるというのとは否定できないわけです。こういう状況で、何で中心市街地なのだという議論はずっとございまして。

これに対する一つの答えは、規模の競争では、勝てる都市に限られてくるということです。例えば商業でいうと、小売の床面積が大きいとか小さいだけだと、非常に強い都市とそうじゃない残りの多くの都市という構造が

出来上がっていく。量の競争というのはそういう側面があつて、郊外型の商業施設というのはどこも見ていると画一的で、なかなか個性を出すことができない。では、個性はどこにあるのかというと、やはり地域の持つ歴史や文化の中に求めていくというのが、自然な姿だろうと思っています。

そしてもし地域の中に歴史や文化を見いだそうとすれば、やはり中心市街地、昔からあるまちの中を基本に考えていくべきだと思います。個性のあるまちづくりを進めていく上で、昔からの歴史や文化を備えた中心市街地を育てあげながら、むしろそこを中心として競争環境の中に打って出ていくというのが、これからの分権のまちづくりの一つのスタイルなのではないかと思えます。これが一点目です。

●「守り」のまちづくりと激変する環境への対応

中井 もう一つ守りのほうですが、これは、負けないということなんです。別の言い方をしますと、競争環境の中には大きなリスクが幾つもあり、このリスクに地域がどれだけ耐えられるかが大事だと思っています。

リスクは大きく二種類ございまして、一つは自然災害ですとか地震ですとか、そういう物理的なリスクです。これによって環境が激変するわけですから、こういうリスクにどう対応していけるか。これが一番目の話ですね。それから二番目は、これは典型的に企業城下町に起こりやすい話ですが、社会経済的な激変に対してどう対応していくかという話です。バブルの崩壊というのもその一つの例かもしれません。

こういうリスクに対して地域が非常に強い
かたちと仕組み、そしてソフトを持っている
ということが、地域間競争時代に負けないた
めには非常に大事なことです。このためには、
比較的小さな地域の自立性ということ、多
様性ということがキーワードになるのではな
いかと思っています。つまり多様にいろいろ
なものを包含しているという地域の姿ですね。
さらにそれぞれ比較的小さな、例えば川崎で
いうと、区よりももう少し小さなコミュニテ
ィの自立的な力を強くしていつてあげる。こ
れがやはりリスクに強い地域や都市をつくっ
ていくための基本的な姿なのではないかと思
っています。

こういう自立したコミュニティは、商業、
住居、産業などの面でも、いろいろな多様性
を持っている。それを緩やかにネットワーク
をさせていくというのが、強い自治体の一つ
の姿でしょう。個性を伸ばさせると同時に、
それぞれの地域の多様性と自立性を高めてい
く。その両方を行っていくのが、これからの
分権時代のまちづくりの非常に大事なことな
のではないかと思います。

さてそうやって考えてみると、基礎自治体
の役割というのは非常に大きなものがありま
す。地域の個性を見つけてそれを生かしてい
く、それぞれの地域での多様性を持たせてあ
げながら、それぞれ緩やかにネットワークさ
せてあげる。そして地域として全体の戦略を
作っていくというのは、まさに基礎自治体の
大切な役割であります。それができるかでき
ないかということが、これから五年、一〇年
先の都市の姿を分けていくんじゃないかと思
っております。

小宮山 ありがとうございます。まちづく
りの戦略は基礎自治体の役割が非常に重要だ

ということでした。中井先生のお話
を受けて、みなさんのほうから何かございま
すか。

金子 今お話をいただいた、攻めと守りのまち
づくりについて、うかがっていて感じたのは
われわれ事業局の立場で考えたときに、攻め
というのは広域的な立場での都市間競争であ
り、あるいは地域外からの人をいかに集めら
れるかという視点での考え方であろうと思い
ます。一方で守りということは地域に根ざし
た生活をどう守っていくのかということ、
地域の自立性、多様性といった部分は地域生
活拠点、コミュニティ単位でのまちづくりと
いう受け止め方をしました。攻めと守りとい
うのは、広域性と地域性を上手く融合させる
というご指摘ではなかったかなと思います。

●川崎の強みは

和田 今の先生のお話に関連してですが、川
崎は東京と横浜の間に挟まれていて、商業が
流出しやすい環境にあります。隣接都市との



小宮山健治氏



和田忠也氏

競争関係の中で、商業の流出を防ぎ、人が集
まってくるような環境をつくるためには、川
崎、小杉、溝口、登戸などの既存の中心市街
地の魅力を高め、活性化することが重要だと
思います。

これらの中心市街地は、東海道、中原街道、
大山街道、津久井道といった、昔からの旧街
道沿いに栄えた宿場町としての歴史がありま
す。もともとは、これらの旧街道が多摩川に
ぶつかるところに渡しができて、その周りが
宿場町として発展した経緯があるのですが、
昔から続く交通の結節点が、位置を少し変え
て、現在の南武線と私鉄各線との交通の結接
点になっています。

政治や文化の中心地として栄えてきた城下
町のような歴史があるわけではなく、また、
古くからの街なみもほとんど残っていないの
ですが、交通の要所に栄えた商業の集積とい
う構造が、長い時間をかけて定着しておりま
すので、人の営みやコミュニティといったも
のが受け継がれておりまして、これが実は最
大の強みだと思っております。

先ほど中井先生がおっしゃったように大規
模な郊外型の店舗と中心市街地を比較します
と、中心市街地に的を絞って商業を集積させ

た方がリスクに強いまちができるのではないかと思っています。大規模な郊外型店舗というのは市場の原理の中で、短期的に収益性が見込まれる事業に集中して投資が行われますので、社会状況の変化に応じて、ただちに撤退してしまうこともあります。大規模な郊外型店舗が進出したときに、新たな雇用や経済効果を期待して、周辺に公共投資を行ったとしても、突然撤退してしまうと、あつという間に周辺も寂れてしまいます。そういう意味で、大規模な郊外型店舗に依存したまちづくりは非常にリスクに弱いんじゃないかと思えます。逆に中心市街地というのは、長い歴史の中で多様な業態と多様な経営主体が集積していきまして、これは一日でできるものではない。そこに人の営みやコミュニティがかみ合っているのです、ちよつとやそつとのことでは誰もいなくなってしまうことにはならないと思います。

また、郊外型の大規模店舗は、施設単体で集客する必要があるため、それが可能な業態に限定されてしまいますし、大量に仕入れて、コストダウンを行い、収益性を高める必要があるため、チェーン店が有利になります。その結果、どこの街に行っても、同じような家電量販店やスーパーマーケットのチェーン店が幅を利かせ、個性のある店や専門性、文化性の高い店などは駆逐されてしまいます。

これに対して、中心市街地は単体の店ではなく、街全体で集客しますので、多様な業態や事業主体が混在する中で、個性のある店や専門性、文化性の高い店が成立できる可能性があり、それが街全体の魅力を高めることにつながります。

このように、中心市街地の魅力づくりに絞って、まちづくりを進めていくことが重

要だと思うのですが、どうやって中心市街地の魅力をつくっていくのかについては、キーワードが二つあると考えています。ひとつは、地域で事業を行う企業や、地元権利者などがまちづくりに参加し、地域のコミュニティによる持続可能な街をつくっていくということ、もうひとつは、都市デザインによる街なみの魅力づくりです。

小宮山 ありがとうございます。

では、まちづくりの戦略が新しい総合計画の中でどういう具合に位置づけられて、今後取り組もうとしているのかについて木村部長のほうからお願いします。

●総合計画における戦略

木村 まず背景ですが、首都圏全体の動きとして、その機能を高める分散型ネットワーク構造への転換が挙げられます。その首都圏全体の中で、川崎市の位置づけを考えると、拠点都市の一つとして自立性の高い都市機能の形成とか、隣接都市との連携の強化などが必要

になります。地域に密着した身近なまちづくりを意識しながら、首都圏における位置付けや役割、川崎市の特性を的確に踏まえた都市構造を目指すまちづくりに取り組んでいます。

ここで、川崎の特徴というときに、横浜・東京に挟まれているという地理的な条件。それから多摩川に沿った細長い地形であるということとはもう運命的な課題であるといえると思います。この特性を、市の都市構造全体の中でどのように理解していくかということが、常に総合計画の中では課題になってきました。これまでの総合計画を振り返ってみると、「2001かわさきプラン（八三年策定）」では、分節連鎖都市という言葉方をしております。大きくは地域を臨海部と内陸部と丘陵部の三つのゾーンに分けて、それぞれのゾーンの自立と市内全体の連鎖で整備していくということとで、基本的には市域内で完結していくという考え方です。

「川崎新時代2010プラン（九三年策定）」になりますと、多核ネットワーク型都市というキーワードを用いて、業務核都市の一つとして川崎市も他都市との連携をしていくという必要性を述べています。このときは市域を南・中・北に分け、それぞれにおける自治体の市民の行動圏が市域外にわたっているということを認識した上で、ゾーニングをしていった。そういう意味では今回のフロントティアプランにもそれは継承されています。

今回のフロントティアプランでは、(図1)の概念図において、最小単位として地区コミュニティゾーン(町内会・自治会レベル)を設定し、それを束ねて区のような地域生活ゾーンという考え方で整理していく。さらに地域を越えて、市民が生活するという意味の行動圏を設定しています。さらに広域行動圏を市



木村 実氏

内全域で見ると臨海部エリア、川崎周辺エリア、中部エリア、北部エリアの四つのエリアに分けています。また、隣接都市との連携ということ強く意識して、市域外との関係を明確化しているといえます。

もう一つの特徴は三種類設定した拠点です。一つが広域拠点、それから鉄道の結節点を中心にした地域生活拠点、そして若干特性が強い臨海部の臨海都市拠点という整理をしています。広域拠点を中心に、特に市外との関係を明確にしているということ、市の特性である東京と横浜に挟まれていたりということ、首都圏の中の位置づけとしては非常に優位性が高いという認識に立っている、というのが特徴です。

今回のフロンティアプランにおける本市の都市構造の基本認識は、広域調和・地域連携型というキーワードで示されています。

金子 私も若干、市内の検討会議に加わらせていただいた経過から、ちよつと当時の感想を言わせていただきます。

今までの総合計画と大きく変えたのは、市民の生活実態に着目したまちづくりをやっているということ。川崎は南北に長く広がっていますが、その軸をどうつなげていくかについては、むしろ市民の生活とか行動様式というのをきちんと分析した上で、まちづくりを考えているということ。この都市構造のイメージ図の中にもありますけれど、市域を横断するような各私鉄沿線に矢印の方向を変えたというのは、総合計画の大きな特徴です。今までは、縦の軸線を中心とした動きだったところが、それについてはそれぞれ拠点間を結ぶ矢印のようなかたちに変えたわけです。現状では市民は南武線を、私鉄の結節駅から結節駅までの乗り換えに利用して

いるのがほとんどで、北部から南部まで通して南武線を利用される方というのはあまりないですね。そういうことを考えると、実際市民の方は東京や横浜に生活としては展開しているということがわかります。

小宮山 ありがとうございます。総合計画の変遷をたどる中で、本市のまちづくりの考え方がどのように変化してきたのがよくわかりました。では具体的に、川崎駅周辺、小杉駅周辺で進められている再開発事業について、和田さんから説明していただけますでしょうか。

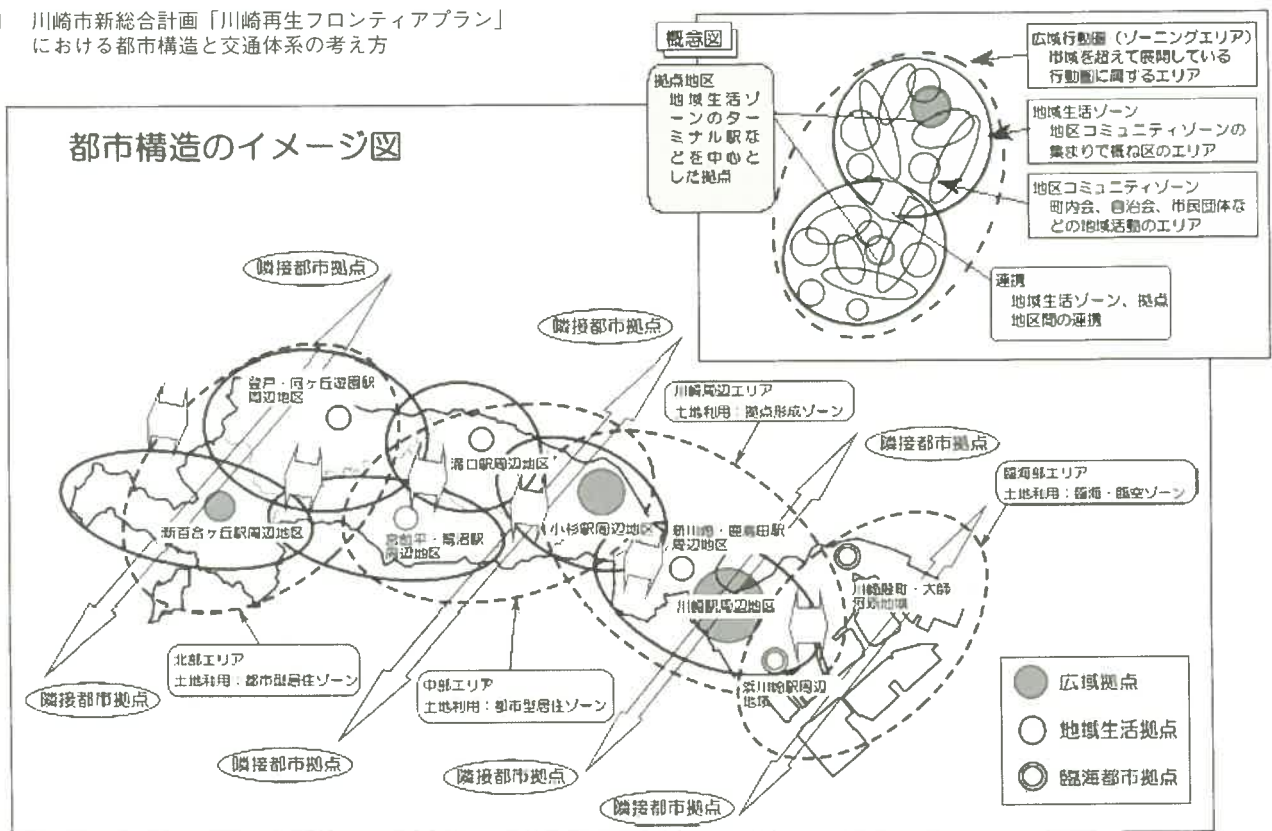
●民間活力を引き出す事業手法

和田 事業の進め方としては、川崎も小杉も、民間活力を最大限に活用し、行政の支出を抑えるとともに、土地所有者や事業者もまちづくりに参加していただくという考え方を基本としています。具体的に申しますと、大規模な民有地が土地利用転換しようとする機運を捉えて、地権者、事業者と調整し、都市計画の事業制度などを活用して、土地の高度利用を促進し、駅周辺にふさわしい業務・商業・都市型住宅等の用途を誘導し、併せて、事業者から開発負担として用地の提供などをしていただき、道路等の都市基盤整備を行うという手法です。

ここで、重要なのは、個々の民間再開発事業が具体化する前に、行政が地域全体の土地利用を誘導するための戦略的なビジョンに基づく整備プログラムを打ち出し、個々の民間再開発事業を有機的に結び付けて、街全体が整合のとれた計画の中に納まっていくように誘導することです。

また、どのタイミングで整備プログラムを

図1 川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」における都市構造と交通体系の考え方



固めていくかということも重要です。民間活力を活かして事業を進めるためには、地権者や事業者がまったく実行不可能な土地利用を誘導したり、または、彼らに土地利用転換の意向が無いのに、勝手に計画を策定したりしても絵に描いた餅になってしまい、意味が無いので、土地所有者や事業者の意向を探りながら、土地利用の転換が起こりそうな地区を結びつけるような形で、計画を策定し、提案することとなります。このタイミングは、民間事業の先手をとって、定めなければなりません。かといって、相手にまったく事業の意向が無い時に提案しても、効力がありません。

また、市の担当者が次々と移動する中で一〇年、二〇年というスパンでのまちづくりの火を消さないように、まちづくりのビジョンと志をバトンタッチしながら、市としての意志を貫き通す必要もあります。街も、事業者も、行政も生き物であり、刻々と変化する社会情勢の中で、柔軟な判断を行いながら、事業をつなぎ併せていく作業が必要であり、マニュアルどおりではない、活きた取り組みが必要になります。

●川崎駅周辺のまちづくりと都市デザイン

和田 そのあたりも頭に入れた中で具体的な話をさせていただきます。まず、川崎駅周辺地区ですが、当地区にはJR東海道線、南武線、京浜急行線などが集中しています。川崎最大の交通ターミナルになっています。こちらにつきましても一九八〇年代からさまざまな拠点開発事業や基盤整備を積み重ねて現在に至っています(表1)。一番最初の動きは

おそらく一九八〇年代の川崎駅東口の駅前広場周辺の整備だと思えます。

当時の川崎を振り返ってみますと臨海部工業地帯のバスの発着ターミナルがありましたので商業は集積していました。また戦災復興の防災の区画整理事業によって、幹線道路も整備されていたのですが、幹線道路に囲まれた中を見ますと小規模な店舗や住宅が密集しています。また駅前広場や駅周辺の建物も老朽化していました。

そういった中で駅前広場の再編、地下街、東西自由通路などの大規模な基盤整備をこの時期に集中して行っています。また、それと併せまして、大日電線の跡地の再開発(注4)を誘導して、駅前にふさわしい土地利用を行うとともに、広場や歩行者動線を整備して、ゆとりのある空間づくりを行いました。またこういった事業がばらばらに行われてしまうと都市のアイデンティティーの形成につながらないので、当時かなり戦略的だったと思うのですが、都市デザインの視点から学識の方と市の職員で川崎市都心アーバンデザイン委員会を設置して、川崎市都心アーバンデザイン基本計画を策定しました。そして、地下街、駅ビル、民間再開発をひとつのデザインコンセプトの中でコントロールしていこうということに取り組んだわけです。

また、この当時、川崎駅西口でも、明治製菓跡地で大規模な民間再開発の話が出てきたのですが、これにつきましても放っておけば住宅団地になっていたのではないかと思うのですが、テクノピア構想というものを打ち出しまして、駅前にふさわしい容積率や基盤整備を行いながら、業務核都市としてのオフィス街の形成を進めました。しかしながら、川崎駅西口の駅前広場に隣

接した地区は、大宮町の市営住宅や東芝の堀川町工場などの老朽化した団地や工場などによって占められており、道路基盤もほとんど未整備な状態でした。このころのデータによると、道路率は東口が三七%に対して西口が一四・二%で四割弱程度です。商業の床面積は、東口が六四万m²に対して、西口は七万m²ですから一割強程度しかなかったことになりました。

このため、一九九〇年代の初めに川崎駅の西口の二三・二haについて、都市居住更新事業の整備計画を作りまして、その後、川崎駅西口大宮町地区八・二haを中心として、再開発と基盤整備を進めてきました。この川崎駅西口大宮町地区では、六者の異なる事業者がまちづくり協定を締結して、地域全体の整備構想を担保しながら、それぞれの事業主体ごとに段階的に事業を進めていくという、特殊な手法でまちづくりを行なっています。二〇〇〇年以後は景気が回復して、民間投資が拡大してきたこともあり、各街区の再開発が次々と完成しまして、二〇〇三年には駅前広場に隣接して、第一種市街地再開発事業による川崎ミューザが完成しております。

また、駅前に隣接する最後の未利用地であった東芝堀川町工場跡地についても、再開発の計画がまとまり、平成一六年一月に再開発地区計画の都市計画決定が行われました。二〇〇六年の秋にはラゾーナ川崎(川崎駅西口と直結する、商・業・住の複合施設)がオープンします。ラゾーナ川崎の店舗面積は七万m²あるのですが、これは、八〇年代初期の川崎駅西口のすべての店舗の床面積の合計に匹敵します。また、これと併せて川崎駅西口線や西口第一駅前広場も整備され、川崎の都心における新しい顔が誕生することになります。

注4

大日日本電線株式会社工場跡地
一九七六年(昭和五一年)に川崎工場を
開鎖。跡地は「日本IBMビル」「日航
ホテル」「サンスクエア川崎」「日航
となった。

表1 川崎市のまちづくりの変遷

年次	川崎市の都市づくり	参考事項
昭和55年(1980)	川崎駅周辺都市整備基本構想策定	特定建築者制度導入
昭和56年(1981)	川崎市都心アーバン・デザイン基本計画策定	都市機能更新事業創設
昭和59年(1984)	川崎駅周辺地区72haの都市計画決定	
昭和60年(1985)	かわさきテクノピア第1地区、西口駅前広場等の都市計画決定	
昭和61年(1986)	川崎駅東西自由通路の都市計画決定 地下街アゼリア完成 町内会・商店街・市による川崎駅西口再開発懇談会発足	
昭和63年(1989)	明治製菓川崎工場跡地の再開発発表 川崎駅東西自由通路・川崎駅ビルBE完成 かわさきテクノピア第1地区完成(川崎市産業振興会館ほか)	多極分散型国土形成促進法制定
平成2年(1990)	川崎駅西口駅前広場拡張・都市計画道路堀川町線・東西自由通路延伸の完成 かわさきテクノピア第2地区再開発地区計画の都市計画決定	バブル崩壊
平成3年(1991)	環境基本条例制定	
平成4年(1992)	川崎駅西口大宮町地区街づくり推進協議会発足 総合計画川崎新時代2010プランで小杉駅周辺地区を第3都心に位置づける	都市計画マスタープラン制度導入
平成5年(1993)	小杉駅周辺地区総合整備構想策定 武蔵小杉駅南口地区再開発推進協議会設立	
平成6年(1994)	川崎駅北口第1街区(リパーク)完成 川崎市都市景観条例制定	ハートビル法施行
平成7年(1995)	川崎市都市景観形成基本計画策定	阪神淡路大震災 地方分権推進法施行
平成8年(1996)	臨海部色彩ガイドラインの策定	
平成9年(1997)	たちばな通り地区景観形成地区指定	
平成10年(1998)	川崎駅西口大宮町地区街づくり基本協定締結 川崎駅西口大宮町地区デザイン会議	新全国総合開発計画「21世紀の国土の グランドデザイン」発表 中心市街地活性化法施行 改正都市計画法施行
平成12年(2000)	川崎駅西口大宮町都市景観形成地区の指定	地方分権一括法施行 「大規模小売店舗立地法」施行
平成13年(2001)		政府「都市再生本部」初会合 改正都市計画法施行
平成14年(2002)	川崎殿町大師河原地域と浜川崎駅周辺地域が都市再生緊急整備地域に指定される 川崎臨海部を含む4,400haが「京浜臨海都市再生予定地域」に指定される ラ チッタデッラ完成	改正都市再開発法施行 都市再生特別措置法施行
平成15年(2003)	川崎駅周辺地域(約53ha)が都市再生緊急整備地域に指定される 西武百貨店川崎店閉店 川崎駅北口地区第3西街区市街地再開発施設(DICE)完成 川崎駅西口地区第1種市街地再開発施設(ミュージア川崎)完成	地域再生法施行 改正建築基準法施行
平成16年(2004)	神奈川口構想に関する協議会設置 川崎ルフロン、リニューアルオープン	まちづくり交付金制度創設
平成17年(2005)	横須賀線武蔵小杉新駅設置に関する基本覚書締結 川崎駅周辺総合整備計画基本方針(案)の策定 小杉駅周辺地区(88ha)の愛称を「MUSACO(ムサコ)」に決定 シネコン・チネチッタ、2003年から3年連続年間動員数・興行収入日本一	景観緑三法施行
平成18年(2006)	ラゾーナ、秋開業予定	まちづくり三法改正法案国会審議予定
平成19年(2007)	川崎駅西口第1駅前広場完成予定	

都市デザインについては、川崎駅西口大宮町地区では、各街区のデザインを統一的な考え方でコントロールするため、事業の初期から各地区の設計者と市によるデザイン調整会議を重ね、地区全体のデザインの方針を決めるとともに、街区ごとの具体的なデザインを調整しました。

地区全体のデザインの方針を決めるにあたっては、まず、川崎駅東口と対比した西口の空間的な特性を整理し、当地区にふさわしい個性が感じられるようなキーワードを探しました。東口は、当時、複雑な繁華街としてのイメージが定着していたため、これを打ち消すために、「明るさ」「やさしさ」「清潔さ」をテーマとし、白いタイルやステンレスによる清潔感のある街なみをめざした経緯があったのですが、西口は、打ち消さなければならぬような、定着したイメージが無く、むしろ、旧国鉄の煉瓦倉庫などの歴史を感じさせる建造物などがあつたため、過去の記憶を継承することを意識しました。また、文化、業務、都市型住宅等の複合市街地を整備しようとしていたため、これらの土地利用にふさわしいイメージとして「落ちつきと知性」、「風格」、「暖かさ」と深み」をテーマとし重厚感のある街なみづくりをめざしました。

現時点で、再開発が進み、街なみの雰囲気がいよいよ固まってきましたが、西口の土地利用にふさわしいアイデンティティーが形成されつつあるのではないかなと思っております。

●小杉周辺の再開発

和田 次に、小杉駅周辺(図2)についてですが、こちらは、JR南武線、東急東横線、

目黒線が交差して、東京や横浜のエリアに非常に短時間でアクセスできますので、川崎の中でも極めて交通の利便性が高いというのが最大の特色になっています。ここ数年の間に再開発が一気に進んでまいりまして、複数の大規模民間再開発や、道路等の基盤整備、さらにはJR横須賀線に新駅を作るという計画も浮上して、ダイナミックかつスピーディーに変貌しています。

駅の西側には既存の商店街が広がっていますが、駅の東側には企業のグラウンド、未利用地などがあつて、土地の高度利用が進んでいません。また、綱島街道をはさんだ、さらに東側の地域には、企業の工場施設や、工場が移転した跡地などの大規模な用地が連なっています。

市としては一〇年以上前から小杉駅周辺地区のまちづくりに取り組んでいたんですが、まず、最初は、東横線武蔵小杉駅の西側と東側の二つの地区の再開発構想からスタートしました。この二つの再開発事業は、ゆくゆくは東急電鉄さんの東横線武蔵小杉駅の上部空間の利用と併せて、立体的に一つの街をつくらうというコンセプトでした。この二つの地区は、当時はコアゾーンと呼んでいたんですが、駅の東側に小杉駅南口の駅前広場を整備し、また、駅の周辺にループ道路をつくりまして、駅を中心として周りをぐるりと取り囲む道路によって、駅の西と東の回遊性を高めるといふようなことを考えておりました。さらに、当該街区と綱島街道の間に隣接しておりました企業のグラウンド跡地がありましたので、この街区で、民間再開発事業を行う中で、小杉駅南口線という都市計画道路を整備して、小杉駅南口駅前広場と綱島街道を連結しようという青写真も描いておりました。

その後、綱島街道のさらに東側でもNEC多摩川工場の再編に併せて大規模な超高層業務ビルの建設計画が浮上し、さらに、不二サツ跡地でも民間再開発の動きが出てきたので、これらの事業をすべてとりまとめ、小杉駅周辺地域の広域的な土地利用のビジョンを打ち出すために学識経験者を交えた委員会を設置し、小杉駅周辺地域の整備構想案を策定しました。現在、この整備構想案に基づいて、小杉駅南部地区、小杉駅東部地区、中丸子地区の三つのエリアで再開発地区計画を定めながら民間再開発等の誘導と、道路整備等の都市基盤整備を行っています。

もう一つの小杉周辺の目玉は新駅です。小杉は南武線と隣接してJR横須賀線が通過しておりますが駅がありません。新駅をここに設置することによって首都圏有数の交通ターミナルになり、渋谷でも横浜でも東京駅方面でもどこにでも行かれるという状況になり、駅周辺の再開発と併せて広域拠点としての都市整備が一気に進むと考えられます。

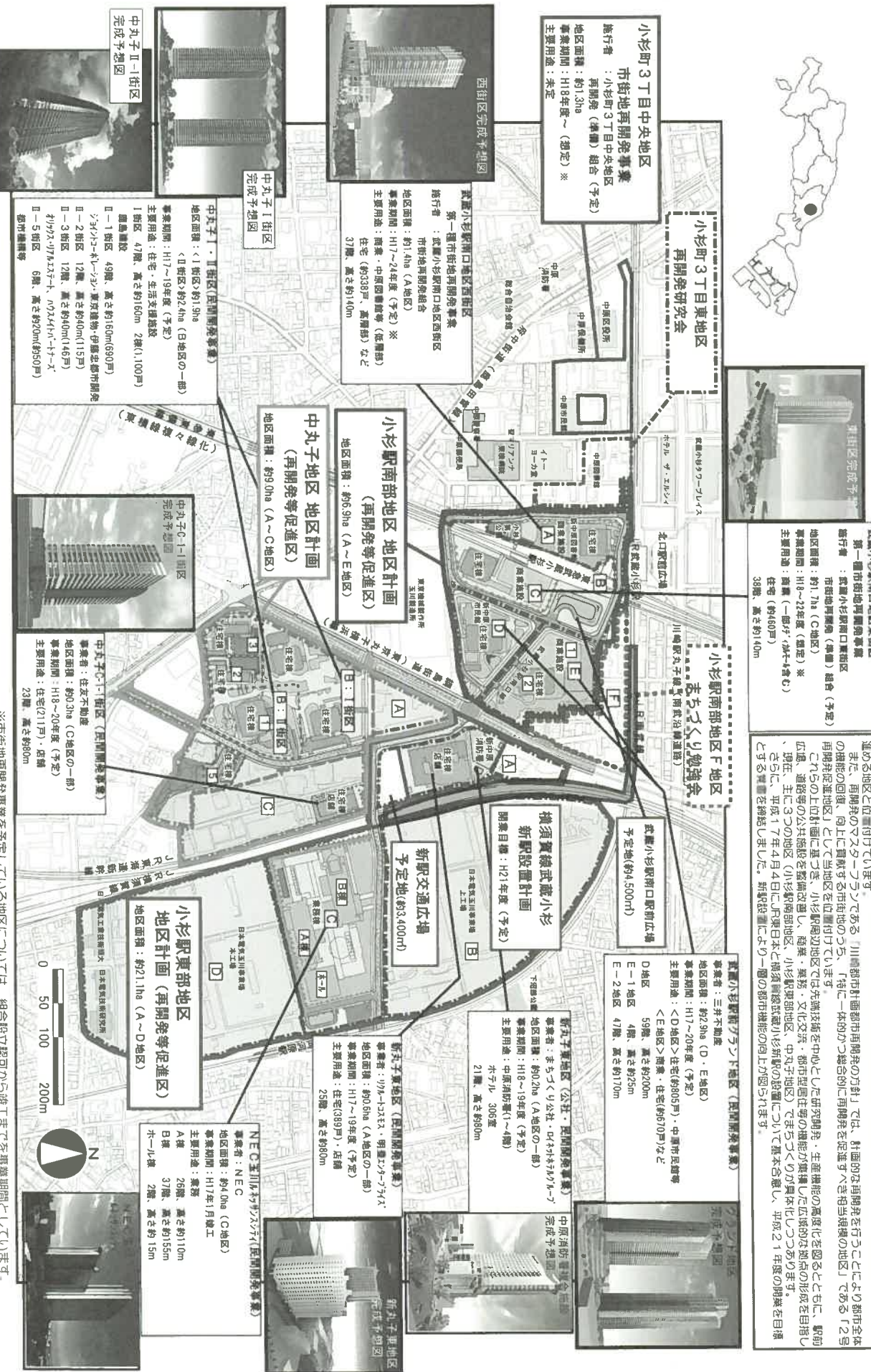
このため市は、JR東日本に対して平成二二年度から新駅設置の要望をしていたのですが、平成一七年に川崎市とJR東日本が覚書を締結し、現在平成二二年度の完成を目指して事業を進めています。

小宮山 ありがとうございます。引き続き、川崎駅周辺の再開発を中心に金子さんのほうからもよろしく願います。

●三つの広域拠点、川崎・小杉・新百合ヶ丘

金子 小杉、川崎についての取り組みの話がありましたけれど、まさに都市構造を考えた上での拠点整備をどうしていくかが問われて

小杉駅周辺地区の開発動向



～小杉駅周辺地区の位置付けについて～

当地区は、川崎市中部に位置し、JR武蔵線及び東急東横線・目黒線が交差する交通結節点であり、平成17年3月に策定しました新都市計画「川崎再生プロジェクト」では、都市の拠点機能を整備するため、「民間活力を活かした魅力ある広域域内の形成を図る」地区として、川崎駅周辺地区及び新百合ヶ丘駅周辺地区とともに、重点的にまちづくりを進める地区と位置付けられています。

また、南側の「まちづくり」である「川崎都市計画都市再生開発の方針」では、計画的な再開発を行うことにより都市全体の機能の回復、向上に貢献する市街地のうち、「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき相当程度の地区」である「2号南開発促進地区」として当該地区を位置付けています。

これらの上位計画に基づき、小杉駅周辺地区では先端技術を中心とした研究開発・生産機能の高度化を図るとともに、駅前広場、道路等の公共施設整備改修し、商業・業務・文化・交流・都市型住宅等の機能が集積した広域的な拠点の形成を目指し、現在、主に3つの地区(小杉駅南西部地区、小杉駅東部地区、中丸子地区)でまちづくりが具体化しつつあります。

さらに、平成17年4月4日にJR東日本と湘南線武蔵小杉新駅の設置について基本合意し、平成21年度の開業を目指とする覚書を締結しました。新駅設置により一層の都市機能の向上が図られます。

※市街地再開発事業を予定している地区については、組合設立認可から竣工までを事業期間としています。

います。

実は三つ目の広域拠点としてはもう一つ新百合ヶ丘という小田急線の駅がございしますが、残された大規模空間も昭和音楽大学が九月にはオープンし、周辺の万福寺地区ですとか幹線道路についても整備されつつありあります。引き続き広域拠点としての位置づけは変わらないうですけれど、成熟化が図られてきていて概ね出来上がっているまちといえます。

小杉については今、民間主導で工場跡地を中心としたまちづくりが進んでいる。これに加えてJRとの協議の中で、さらに交通結節性が高まるというようなことが大きな加速要因になります。五年ぐらいで大きく様変わりしていきます。おそらく一〇〇メートル以上のタワー棟が二、三棟、五年以内にも整備されていくという状況になっています。川崎の一つの顔として、多摩川を越えて来た鉄道や道路から見ると、新たな摩天楼が出現することになります。

●川崎駅周辺総合整備計画

金子 一方で川崎駅でございすけれど、川崎駅については羽田空港の国際化ですとか、臨海部の再活性化といったような話とのリンクもあり、まさに川崎市の顔ということで整備が求められています。とりわけ今回西口を中心とした、民間中心の開発が契機になって、川崎駅周辺の新たな見直しという機運が盛り上がってききました。

川崎駅周辺地区整備の基本方針(図3)で、まちづくりのコンセプトとして「これまでのイメージを一新する風格のある川崎の新たな顔づくりの実現」、ということ掲げています。実は二〇年前に今の東口の駅前広場がで



金子 督氏

きたときに、過去のイメージを払拭するというコンセプトを持っていました。ところが相変わらず公害のまちですとか工場街といったイメージがなかなか払拭しきれない。これは市民アンケートを見ても、まだまだそういうイメージがあるということが明らかになっていますが、西口の今回の開発をさらなる契機として、新たなイメージアップということで取り組ませていただいています。川崎駅周辺については、西口を中心とした開発をきっかけに東口西口含めて、総合的な整備のあり方を検討しようという取り組みが始まったわけです。東口というのは八〇年代の開発からはや二〇年が経過しており、新たにさまざまな問題が出てきているということを踏まえて、西口東口全体としての整備のあり方というのが論議され、ここに来て一定の方向がまとまりつつあるということです。

基本方針としましては五つの柱にまとめました。一つ目は「広域的拠点形成と地域連携のまちづくり」で、まさに広域と地域といったところのまちづくりといったことになるかと思えます。川崎市内における最大の広域都市拠点としての機能強化をはかり、臨海部方

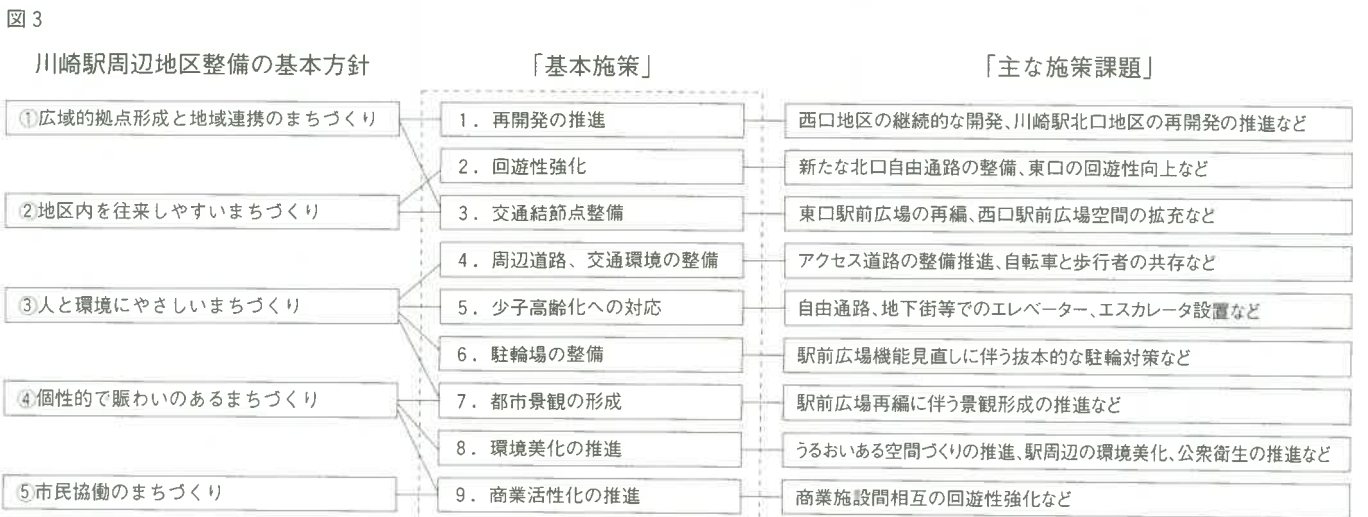
面、羽田方面との連携を強化していくということ。二つ目は「地区内を往来しやすいまちづくり」として東西両地区の一体化や回遊性の強化、さらに三つ目は、今の時代欠かせないキーワードになると思いますが、「人と環境にやさしいまちづくり」を挙げています。

それから中井先生のお話にもありましたが、地域の個性というものを生かしていかなければいけないということ。四つ目は「个性的で賑わいのあるまちづくり」を、そして五つ目に、市民主体でまちづくりを考えていくという仕組みづくりが必要として「市民協働のまちづくり」を挙げております。

●商業拠点としてのポテンシャル

小宮山 ありがとうございます。さて、まちづくりの基盤整備から、商業拠点を話題を移して行きたいと思えます。

財団法人川崎市産業振興財団では、川崎駅周辺市街地の活性化事業を推進するためのTMOとして国の認定を受け、さまざまな取り組みを行っています。財団の専務理事の君嶋さんから、魅力ある都市作りのためにどのような事業が進められているか、商業拠点の形成を中心にお話をお願いしたいと思います。



君嶋 平成一八年は、川崎の商業の歴史において、環境激変の年になるといえると思います。東芝堀川跡地の工事が進捗しています。今年九月には、店舗面積が七万六千㎡のラゾーナが川崎駅西口にオープンします。七万六千㎡ということになりますと、東口と比較しましても、ボリュームとしても極めて大きなものです。ビックカメラや丸善書店、都市型のホームセンターや高級志向のスーパー等が進出してきます。現時点では、川崎全体がさらに大きく活性化される機会だと捉えていくべきだと思います。

ラゾーナができる店舗数が町田クラスから一気に新宿近くまでランクアップします(図4)。売り場面積についても銀座とか新宿に肉薄して、広域集客力が高まる可能性があります。

このことについて先日、地元の事業者と少し議論をしました。彼らは市場を席巻されるのではないかと警戒し、不安に駆られています。その不安は理解できますが、私からは、一種の「黒船来訪」と捉え、手をこまねいて静観するのではなく、迎え撃つていくために組織的、戦略的に団結する契機にすべきではないか、という話をしました。今は、実のところ、商店街同士がなかなか上手く連携できていない。例えば商店街連合会も二つに分かれたまま何十年と来てしまった。個別に意見を聞くと、一緒にやったほうがいいと言うのに、なかなか出来ていません。

金子 それも昔、東口の開発に合わせて商店街が分かれちゃったということがあったようですね。

を包括する組織を作ることもあり得ると思います。それが上手くできれば既存の組織を発展的に解散する。市の補助金も、こうした東口全体の団結した組織にまとめて出す。そうすれば地元商店の活気が増してくるのではないかと考えています。

●研究開発機能と工都川崎

君嶋 川崎駅の周辺は商業集積が進んでいるだけでなく、芸術、文化や歴史など多種多様な都市機能が集積しています(図5)。この地域資源を活用したプロジェクトを足掛かりとすれば、相当な力を発揮できるはずで、ミューザを中心とした音楽の取り組みは、積極的に生かすべきだし可能性がある。また、旧東海道のような歴史資源の掘り起こしというのをやる。歴史的資源は、川崎駅周辺の全体の中に上手く溶け込んで役割を果たせば大きな強みになります。いわゆる韓流ブー

ムがまだ続いていますので、ヨング様が川崎へ来るということだけでも全国区の川崎になるわけです。川崎のコリアンタウンで焼肉を食べたり買い物をする。このことを上手くアピールできれば、全国のファンが川崎にわっと来るのは間違いない。それはやはり強みになるはずで、

そしてなんといっても川崎の強みは、研究開発型都市という点にあります。キャンオン、東芝、NEC、富士通、味の素といったグローバル企業が、世界へ向けた研究開発拠点を川崎で進めています。そういうことで川崎市は研究開発型都市に急速に変化しつつあります。

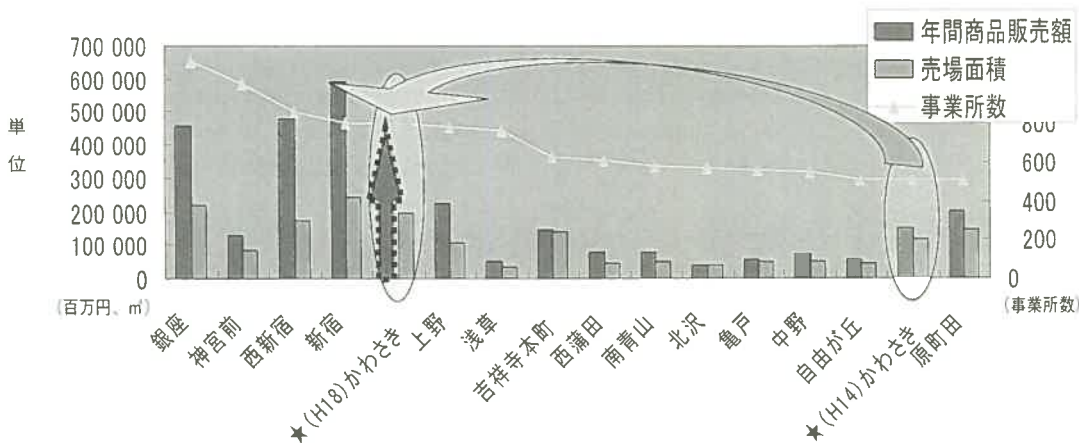
研究開発型の都市というのはどういうことかという、企業がそれぞれ研究所や開発センターを持つて独自に研究開発活動をすると同時に、研究者同士、社員が交流するという可能性が膨らむことです。その拠点を川崎で用意することができれば、大変面白い可能性が開けてくるのではないかと思います。堀川町跡地の中に、一haが業務用地として未利用になっていますので、そこにそういう交流機能が生まれてくることを期待しています。

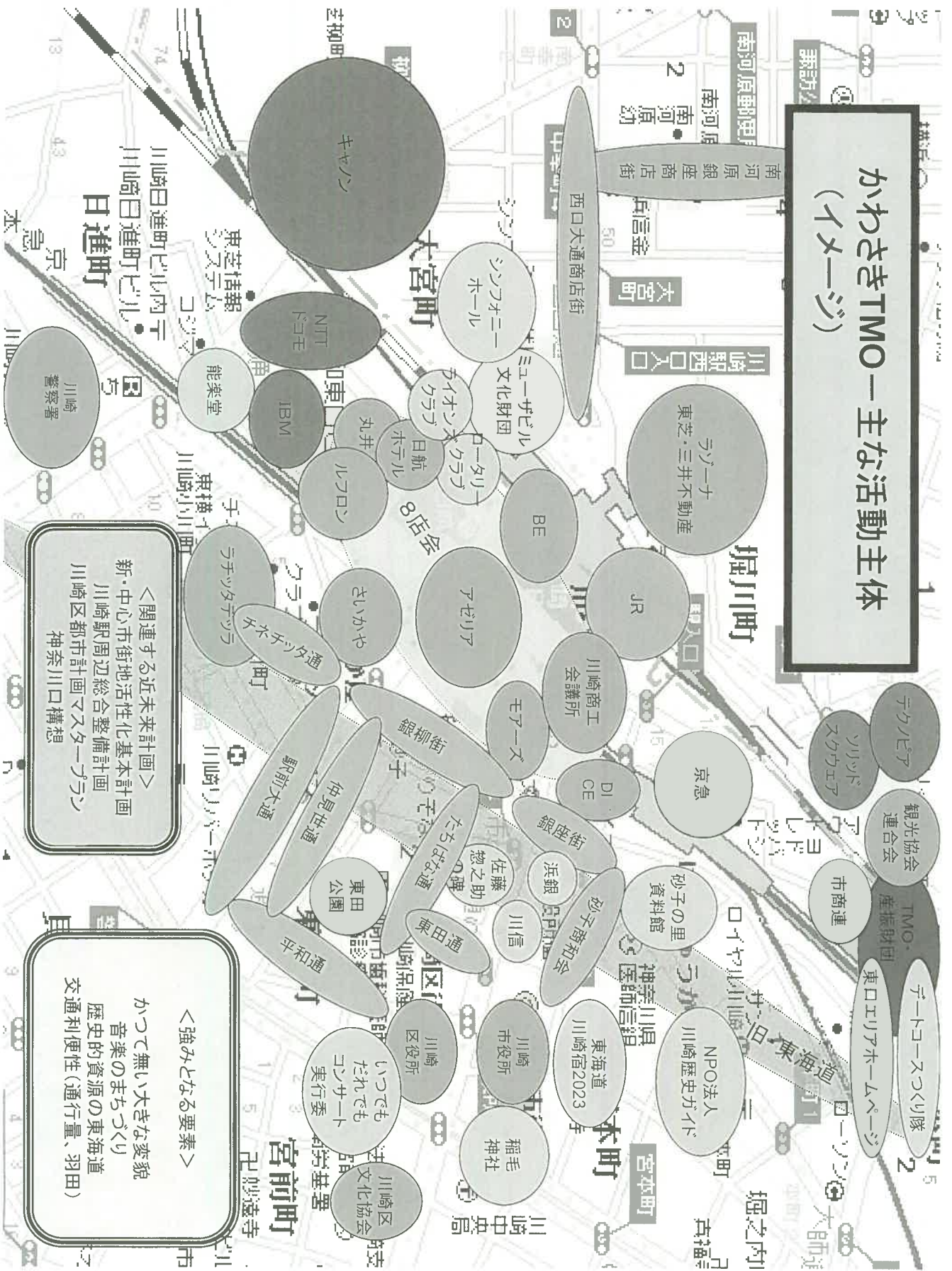
もう一つの強みとして川崎は、工業都市としてプラスマイナス含めて発展してきた歴史があります。最近注目され始めた産業観光とい



君嶋武胤氏

図4 川崎駅周辺の商業ポテンシャルの変動予測





かわさきTMOー主な活動主体
(イメージ)

<関連する近未来計画>
 新・中心市街地活性化基本計画
 川崎駅周辺総合整備計画
 川崎区都市計画マスタープラン
 神奈川口構想

<強みとなる要素>
 かつて無い大きな変貌
 音楽のまちづくり
 歴史的資源の東海道
 交通便利性(通行量、羽田)

うことでは、工業の歴史を見せることになり
ます。川崎の持っているモノづくり、大企業
の生産現場、研究開発現場を見せるというこ
とができるば、川崎市民だけでなく全国やア
ジアを中心とした世界からの来訪者が明らか
に増えるでしょう。二〇〇七年は工業都市川
崎の一〇〇年になります。産業振興会館のあ
るテクノピア地区が工業都市川崎の発祥の地
なのです。たとえば、工都一〇〇年プロジェ
クトを企画するなど、工業都市をプラス材料
として、積極的に一〇〇年の蓄積をレビュー
し、強みとして生かすことが必要かなと思
います。

●出身地として誇れるまちに

君嶋 川崎駅周辺地区の多様な主体の活動を、
総合的に調整・プロデュースし、方向づけを
することは大事でしょう。そして、金子課長
のまちづくり局中心に進めているハードを中
心とした環境整備とTMOとして取り組んで
きたソフトを上手く溶け込ませていくべきで
しょう。まちづくり三法の改正については、
むしろ川崎を応援する法の枠組みがようやく
できたというふうに捉えたほうがいいと思っ
ています。

工業都市とか研究開発都市の蓄積を、上手
く全国向けにPRして全国からの注目を集め
る。そうすると川崎に住んでいる人たちが働
いている人たちが、川崎というのは実はそう
いうイメージがあるのだということを再確認
できる。そうするとまちの誇りを持つことが
できる。まちに誇りを持つ人が増えると、先
ほど先生がおっしゃったリスクに対する強さ
になっていくのではないのでしょうか。私は川
崎区長のときに、「皆さんが全国を旅行して、

どこから来たかと聞かれたときに、川崎から
来ましたと自信を持って胸を張って言うてほ
しいと。そういう人たちが増えれば川崎の力
になるはずですよ」と区民の方々と職員に申し
上げていました。

川崎は公害都市であり、また工都として一
〇〇年の歴史を持つ課題先進都市です。今後
の都市のあり方を考える上で、注目を集める
都市であると言えると思います。川崎が課題
に積極的にチャレンジして解決をしていくと
いうことは、今、全国で注目されているコン
パクトシティのモデルを作ることになるのだ
ろうと思います。それが上手くいけばまさに
まちの誇りになっていくのではないかと考え
ています。やると言った以上はきちんとしてや
つてみせる。あるいはできなかったとしたらな
ぜできなかったのかを率直に話をする。市民
や関係企業と信頼関係を築く上で、これは絶
対に必要なになります。そうした信頼関係を作
つていく過程が、リスクに対して非常に強い
市民との関係を築いていくことになると思
います。

小宮山 これまでの本市の拠点整備の取り組
みと都市とその成長発展してきた流れにつ
いてお話をいただきました。それでは、今
後どういったところに力点を置いて、さらに都
市の機能や魅力を高め、都市の顔作りを進め
ていくべきか、議論を深めていただきたいと
思います。では、和田さんからお願いします。

●まちのコンセプト

和田 ハードとしての街なみと、ソフトとし
ての人の心やコミュニティの話が出ましたが、
街のアイデンティティがどのように形成され
ていくかという過程において、ハードが先か、

ソフトが先かという議論は鶏と卵の関係にあ
ると思います。街なみに魅力があると日々の
生活も活き活きとしてくるし、道端のオーブ
ンカフェでお茶を飲みながら、街なみの中
身を置いてみようという気分も生まれてきま
す。街の中で過ごす時間に、ゆとりや楽しさ
が生まれてくると、人の意識も変わってくる
し、そこに企業が投資をし、人が集まってくる
ような構図ができてくれば、そのことによ
つて、街に奥行きが生まれ、リスクにも強く
なっていくと思います。

例えばイタリアの場合は、ローマやミラノ
のような大都市だけでなく、地方の小さなま
ちの中にも、歴史的な旧市街地が無数にあり
ます。そういう小都市の人たちは自分達の街
を愛していることはもちろんなのですが、何
か集まりがあると自分のまちはこんなはずこ
いんだと言つて他人に自慢するそうです。地
域における強いコミュニティが持続すること
と、その地域に美しい街なみや自然の景観が
あることは、まさに連動していると思います。
また、こういう地方の小都市では、夕方にな
ると着飾つてまちのメインストリートを何回
も往復した後に、広場に集まって街の人達と
語り合う習慣があったりします。美しい町並
みというのは舞台装置であつて、その中で自
分が一人の俳優として人生を送っているとい
うことだと思っています。

日本の場合だと街なみが雑然としていて、
これも非常にアジア的な特徴があると言え
るのですが、その雑然とした町並みの中に埋没
して、没個性と言うか、自分ひとりの世界に
入り込んでしまうような気質もあります。そ
ういった意味で街なみによって生み出される
雰囲気と、そこに住む人の心の問題は切つて
も切り離せないと思つています。

美しい街なみが形成される過程には、必然性があります。昔だったら地域ごとに使える石とか木の素材も決まっていたり、工法も限られていたもので、同じような素材で同じような高さの建物が連続することによって、必然的にまとまりのある景観が生みだされてきました。また、昔は造成技術が発展していなかったたので、地形に沿って街を作ったのですが、完全に平らな場所というのは少ないので、必ず何らかの傾斜があったり、雨水の流れに沿って起伏があったりします。その起伏に沿って道を通すと必ず曲がりくねった道ができて、街なみも曲線的になり、必然的に変化に富んだ美しさが生まれてきます。また、道が大きいくカーブすると、そこから先が見えなくなるので、歩いていって、新しい景観が開ける楽しさも生まれます。

現代は、工法も材料も自由で、地域の建築デザインのスタイルに制約が無いので、放っておいてもまとまりのある景観が形成されるということはありません。だからこそ、地域の街なみの目標となるような明確なコンセプトを打ち出していくことが非常に重要です。

また、そのコンセプトは街の空間的な特徴や、建物用途などの特徴を活かした、必然性の感じられるものであることが必要です。また、そのときに、コンセプトを一言で言い表せるようなキーワードを作ること重要で、一人のデザイナーがすべての建物を設計することはありえないので、適切なキーワードを掲げることによって、様々な建築主体が一定のコンセプトを共有できるようになります。

川崎駅西口大宮町地区の場合は、各街区で異なる事業者が事業を進めていたので、各街区の設計者を集めてデザイン調整会議を開き、各街区で共有できるような普遍的なコンセプト

とキーワードを探したのですが、話し合いを行う中で、業務、文化、都市型住宅を主体とした土地利用にふさわしいイメージとして、「落ち着き」「暖かさ」「風格」といったキーワードを引き出しました。さらに、街の空間的な特徴を活かした細かいデザインのルールも作ったのですが、最終的にはキーワードを各街区の設計者が共有することがとても重要で、そのことによって、地区全体がシックで重厚感のある雰囲気で統一されることとなりました。また、重厚感のある街なみを形作るためのデザイン手法として、建物の外壁の周りをグリッド（外装のデザインの一つ、格子状の外観）で囲んで、バルコニーを露出させないようにするなど、ヨーロッパの街なみにおけるデザイン要素を使ったりもしたのですが、それは「ヨーロッパ風の街」を作ろうというような連想ゲームのような発想ではなく、川崎駅西口の土地利用や空間特性にふさわしいデザインの必然性に基づくものでした。

何も無いところから一定の方向性を生み出していくためには、誰かが何かを言い出さないといけないのですが、そういったことを調整するのが行政の役割だと思っています。

また、先ほど、既存の商店街が連携して、魅力を高める必要があるという話が出ましたが、これについては、東口の小川町にあるチッタグループがすごくおもしろいことをやっておりました。ラ・チッタデッラを作ったときに、チネチッタ通り商店街全体で、イベントを仕掛けるといったことをやったり、商店街の他の建物をチッタデッラと同じ色で塗装してもらったりということをしています。チッタグループの施設自体が、道路を挟んで点在しているのですが、おそらくチッタグループは自分の敷地だけでは無く、商店街の他の店

も含めて、地域全体を一つの大きなショッピングセンターと捉えて活動していると思います。そういった考え方を他の商店街も取り入れられれば、おもしろいのではないかと思います。

例えば銀柳街はチッタと同じにする必要はないので、昭和四〇年代の雰囲気を残した複雑さを売りにするという手もあるかもしれません。エリアごとにコンセプトを明確にして、しっかり皆が同じ方向を向くことが大事だと思います。そういうときに、街なみのデザインという切り口はすごく分かりやすいし、特に外壁の色や看板だけなら、低コストでリフォームできるので、目に見える形で、コンセプトを共有するためのきっかけ作りとして、とても有効だと思います。こういう目に見えるハードな部分から入って、そこからコミュニティを強化し、人の心もだんだん変わっていくというようなアプローチもあるのではないかと思います。

●エリアマネジメントという発想

金子 川崎駅周辺では、民間活力をいかに引き出していくか、そこで公共と民間の役割をどう分担するのが、大きなポイントになってくるという気がしています。そのためには行政としての方針なり戦略性というものを持たなければいけないと思います。

それからエリアマネジメントといった発想ですね。例えば小杉では、幾つかの街区に分かれて開発が進んでいますが、ゾーンとしての個性を打ち出していくために、一定のルールの下にまちづくりができるような仕組みを、事業者さん自身が考えていこうというような動きもあります。商業の活性化とか、ハ

ードを含めて地区の開発など、区民の方あるいは地元の方、商業者、企業の方を含めてやっていかなければいけないのかなと思います。

ただ残念ながら今までのTMOですとか地域の団体活動、市民活動が、いまひとつ主体的に動いていないのも事実です。これについては、ハードの担当としても、もう少し関わってほしいのかなと思うようになってきました。組織を作りましても、あとはやってくださいといってもなかなかできないのですから、これを民間事業の誘導と一緒に考えられないかなということもあります。

例えば、先ほど地域の資源を活かすという話がありました。川崎駅周辺では多摩川という地域資源、川崎大師という文化資源、旧東海道という歴史資源があります。こういった資源を活かしてどのようなソフト、ハードのまちづくりが考えられるか、また、民間活力とエリアマネジメントそれから地域振興をどう融合させていくのかといったあたりが、具体的な事業を進めていく上でポイントになっていくのかなという気がしています。

小宮山 ありがとうございます。それでは続いて木村さんのほうからよろしくお願いします。

●臨海部の都市拠点

木村 今、市内には都市再生特別措置法に基づく緊急整備地域が三か所ございます。一か所が川崎駅周辺で、あとの二か所は臨海部にございます。塩浜周辺地区、南渡田周辺地区と浜川崎周辺地区になります。特に浜川崎周辺地区は工場跡地をほぼ白紙の状態から開発できる大規模な土地があつて、多くの可能性を秘めている地区です。

都市も人間と同じで、魅力的であるためには、おそらくありふれたはやりの顔というよりは個性が感じられることが必要ではないかと思えます。川崎の個性は、特に臨海部ではいうまでもなく日本の経済成長を牽引してきた基幹産業ということになるのですが、残念ながらこの地域は公害のイメージが非常に強い場所でもあります。しかし、現在のこの地域は、公害を生んだ歴史があるがゆえに先進的な環境技術の開発と実践を先進的に行つていて、非常に多くの環境産業が集積している地域となっております。

市の内外を問わずまだ公害イメージが強いのが実情ですが、川崎の産業と環境技術は逆に川崎をアピールできる材料ではないかというのが現在の市の考え方になっていて、むしろこの強みをUNEP（国連環境計画）との連携やアジア起業家村構想などによって国際的に発信する施策を推進しているところなんです。国内ではなかなか過去のイメージを払拭できないとすれば、海外で高い評価を得てしまうというのがイメージチェンジには効果的かもしれないですね。

川崎の顔づくりという点では、羽田空港の対岸に位置する塩浜周辺地区の今後の開発が重要になってきます。羽田空港の再拡張、国際化の動向を踏まえ、塩浜周辺地区の中の大規模工場跡地の再開発をどう方向づけるかが大きなテーマでございます。その意味で、まさに全国の中の顔、川崎の顔になっていくだろうし、国際的なアジアに向けた顔になっていくということになるというふうに思います。

街の個性というのはもちろんハード面だけの問題ではありません。産業や環境技術といった観点もハードというよりソフトの話ですが、市外の多くの人に魅力を感じてもらいた

めにはこれだけでは少し堅苦しいので、もう少し遊び心をくすぐるような売り材料が川崎には必要だと思えます。

ミューザのシンフォニーホールの扱いについては、財政負担も大きいので市長も就任後にぜひぶん悩まれましたが、最終的に音楽のまちづくりの中核施設に位置づけることで市が取得することを決断されました。これまでになかった発想でしたが、現在、行政と市民が一体となった推進活動を行つています。こうした施策が誰にも実感できるようにするまでにはかなり時間がかかるかもしれませんが、行政と市民がそういう意識になるということは、川崎の文化として根づかせる上で非常に大きな効果を期待させるものだと思います。

また、臨海部の南渡田地区は臨海都市拠点の一つですが、ここを活動拠点として、彫刻、演劇、映画などの芸術活動をおこなっている人たちがいて、その輪が徐々に拡大してきています。産業以外考えられなかった地域でこうした文化や芸術が入り込んでくるのが、今後何を生み出していくのか大変興味深く感じるところです。

小宮山 ありがとうございます。では君嶋専務理事のほうから、川崎駅周辺の商業拠点の今後に向けて、お話いただければと思います。

●新たな技術、そして映像都市

君嶋 研究開発型の都市川崎を、内外にいかに見せていくかが大事ななと思っております。

例えば光触媒を発明した東大名誉教授の藤島昭先生は、川崎生まれ川崎育ちです。光触媒は埃が付かないガラスなど、非常に多様に使われていて、その素材を使った製品をどんど

ん見せていく試みがあっていいと思います。

新川崎のケイ（K）スクエアタウンキャンパスで、街の中で活用できるわかりやすく魅力ある技術がどんどん研究開発されています。また、慶應大学の小池康博教授はプラスチック光ファイバーや、高速伝送・高画質ディスプレイの世界的権威です。東京で病院や大学を結んで、臨場感のある映像の伝送が開始されています。川崎の目立つ場所で、小池教授発明のいわば、映像の仕掛けを見せることができないうかと考えています。

同じ慶應大学の清水浩教授の電気自動車もあります。小泉首相や阿部市長も試乗した最高時速三七〇キロの車だけでなく、完全自動走行の車も開発の途上です。エレベーター感覚で乗れる電気自動車を目指しているようです。先日見せてもらいましたが、実用化へ向けてかなりいい線までできているようです。今後、川崎駅周辺のゾーンの中で、最初は実用実験、その後、小規模に実用化することもあり得るのではないのでしょうか。そうなれば、川崎発の技術が川崎のまちを、より快適に、より魅力あるように変えていくことになるうと思えます。

もう一点付け加えさせていただと、映像スクリーンがラッチタデッラで一三、東宝シネマズで九、今度ラゾーナの東急で一〇でできる。そうすると、川崎駅から降りて歩いて三、四分の所に三つのシネマコンプレックス合計で三二のスクリーンができます。お互いが観客を奪い合う激戦地となる可能性があります。これを映像産業全体を盛り上げる仕掛けとして、映像都市宣言的なことを川崎はやってほしいと思います。映像都市宣言をして音楽と映像で川崎を売り出すチャンスにすべきです。三二のスクリーンを合わせ新しいコンセ

プトの映画祭を川崎駅周辺で展開するということになれば、非常におもしろい個性として川崎が出せるのではないかと。そこに、先ほどの研究開発都市の研究者たちも結びつき、新しい産業や都市空間を生み出す可能性が開けるのではないかと。音楽と映像は、従来の川崎ではやや弱かったのですが、それを支える、小池教授などの技術も身近にわかるようになる、そんな楽しさを川崎のまちの中で見せられればと思っています。

小宮山 ありがとうございます。冒頭の、中井先生に課題を整理していただいたところから話をスタートして、川崎駅周辺と、小杉の個性、強み弱み、あるいは競争の中での基礎自治体としての川崎らしさの発信ということと、現在進んでいる状況についてのお話をうかがいました。現在川崎で進められている取り組みを聞いていただいた上で、最後に中井先生から話のまとめをしていただければと思います。よろしく願いいたします。

●モノづくりのまちのエネルギー

中井 まず川崎駅ですけれど、市域が南北に長細いなかにあつて、臨海側を代表するような位置づけになっていくのではないかと思います。川崎の場合は、確かに旧東海道があります。基本的にはモノづくり産業を支えてきた人たちのまちだと思ふんですね。京浜東北線沿いに大森・蒲田・川崎という日本の高度成長期のモノづくり産業を支えてきたまちがあつて、それがだんだん先端型、研究開発型の産業都市に脱皮してきている。

このまちはモノづくり産業を支えてきた人の、ある種ものすごくダイナミックなエネルギーに支えられていたまち。ですからその意

味で、街並みは普通ではあるんだけど、馴染みのいい場所という位置付けを与えてあげてもいいんじゃないかと思えます。例えば品川って今、非常にきれいになっていきますよね。あるいはみなとみらい。ああいう所に行くところの緊張感に包まれる。それがない場所というのは非常に大事で、これにどう個性を付与していくかというポイントではないかと思えます。今、癒しとか萌えがキーワードになっていきますけれど、実はそういうものをこのまちは持つている。西口は西口でまた新しいものがあつて、メリハリという点からも非常に良いコンビネーションができています。かなと思つてるところです。

それからスケールにしても、川崎はヒューマンスケールのまちですね。これは大事にしていったほうがいいと思います。ちょうど今の社会状況がそういうことなのだとということもあるけれど、例えば「ALWAYS 三丁目の夕日」という映画がすごく流行っているじゃないですか。ああいうのって、多分こんなですよ（笑）。原風景がね。あれがすべていいとは言わないけれど、ある種みんなが求めているものがあの中にあるはずなんです。そういうものをちゃんと引き出して生かしてあげたほうがいいというのが、私の基本的な主張です。

●多様性をマネジメントする力

中井 例えば図5を見ると、仲見世があつて銀座があつてイタリアのチネチッタがあつて、何でも取り込んだじゃう。まちつてそういうもので、これは私は川崎の大きな強みだと思つています。

それに関連してなのですが、今度できるラ

ゾーナというのは七万㎡ということで、北海道で一番大きい郊外型のイオン苫小牧ショッピングセンターというのがほぼ同じ大きさなんです。私、数週間前に出張で行っていたんですけど、巨大なジャスコの他に百数十店の専門店があるんですよ。こういうイオンなんかが典型的にそうなんだけど、郊外のショッピングセンターは非常にマネジメントがしつかりしているんですね。既存の商店街は集積として大型店と同じくらいあるんだけど、やっぱり圧倒的にマネジメントが弱い。多様性というのは多様なものがあることが必要だけど、それをより強く生かしていくためにはそれをマネジメントしている主体というのが必ずなくちゃいけない。そういう意味で川崎も、広くは西口も含めて、マネジメントしていく主体が非常に大事なんじゃないか。

それから和田さんが言われていたようにデザインは非常に大事です。デザインもマネジメントと非常に大きくかわつていて、例えば七〇年代の東口、アーバンデザインで非常に立派な街路などを作られたわけだけど、残念ながら放置自転車問題のような、つまりどう有効に空間を管理していくかという視点がやっぱりやや弱いんですね。これは公共がやるのかTMOみたいなものがやるのか、そういう選択肢はあるけれど、やはり誰かがそういうマネジメントをしていくということが非常に必要になつてくるのだと思います。川崎のまちは、ここ数年である種成熟型の日本のまちを代表するようなまちになつていくのだと予想しています。成熟型の中心市街地の代表であるならば、やはりそこを上手く運営していく主体が必要ですよ。今回の中心市街地活性化法の見直しで、中心市街地活性化協議会を義務化することになりました。これはT

〇がそのままそれになつても新しく作つてもいいのですが、何かそういう川崎をプロデュースしマネジメントする主体ができれば、一つのモデルケースになるだろうと思います。

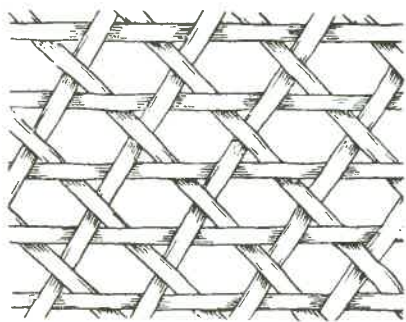
●小杉の性格づけはここ数年で決まる

中井 もう一つの小杉のほうなんですけれど、私は大学が東急沿線ということもあって実は三〇年くらい前から知つていまして、多分この数年で激変しますよね。小杉は中原街道などの街道文化で、風情のある所も残つていたりするんですけど、どちらかといえれば産業型の川崎から住宅都市としての川崎への移り変わつていく所の拠点ですね。ここをどうコンセプトを作り、どうデザインしていくのかは非常に難しい。

新百合ヶ丘は基本的に住宅都市で、川崎はまあ住宅もたくさんあるけれどどちらかというと産業型中心都市。だけど小杉は住宅もあるし産業もあるし、まさに複合型の都市なんです。こういう複合型の都市というのはすごくいいことなんだけど、これをどううまくリニューアルし新しいコンセプトでプロデュースしていくかはなかなか難しいこと。どこの自治体もうまくやられていないことだと思ふんです。単に工場跡地に大きな住宅を建てた所は東京都内、横浜市内にたくさんあります。小杉もそれだけだとつまらないしもつたない。川崎の両側の拠点との位置づけでどういう貢献ができるのかということ。ここ数年間、正念場としてきつちり詰められていくべきところかなというふうに感じます。それぞれの拠点としてそれぞれの個性を持って発展していくために、小杉のような大きな変化が現れてくるときに、その契機を生かし

て新しさを加えつつ、実は古い昔ながらの伝統やコミュニティや文化を強調していけると思うのはすごくチャレンジングなテーマかなと思います。

小宮山 今回は二一世紀の川崎の顔を作るというテーマで、特に川崎駅周辺を中心に、現在プロジェクトが進行中の小杉も含めて、さまざまな視点から都市整備のあり方についてお話いただきました。本日の座談会はミューザ川崎の会議室を使わせていただきましたが、こうして座談会を終えてみると、目の前の川崎駅西口の開発状態が違った風景に見えてきたような気がしています。本日はどうもありがとうございました。



六角籠目

川崎駅周辺における拠点整備事業と都市デザイン

まちづくり局市街地開発部事業推進課長

和田忠也

はじめに

ここ数年、川崎駅周辺には、音楽ホールや魅力的な商業施設が増えている。一時期の沈滞ムードから脱し、元気になってきたと感じる人も多いと思うが、その背景には、一九八〇年代から現在までの戦略的なまちづくりの積み重ねがある。本稿では、拠点整備事業によるハード面からの切り口と、都市デザインによるソフト面からの切り口により、川崎駅周辺におけるまちづくりについて論じるものとする。

川崎駅周辺のまちづくりの変遷

川崎市は政令指定都市ではあるが、県庁が置かれておらず、過去の歴史においても、地方における政治や文化の中心に位置したことが無い。このため、古くから栄えた城下町のような、歴史的な核となる中心市街地が無く、街道筋に宿場町の面影が僅かに残っている程度である。南部地域は、昭和以後に工業都市として発展した歴史があるが、近年は、産業構造の再編により、大規模な工場が地方に転出し、周辺の商店街が

沈滞化する一方で、工場の跡地には郊外型のショッピングセンターやマンションが建設されている。また、北部地域は、かつては、大半が畑や山林だったが、近年は、東京近郊の住宅地として無秩序な宅地化が進んでいる。このように、本市においては、もともと、歴史的な資源が少ないことに加え、ここ半世紀の間に、街なみがめまぐるしく変化しており、都市のアイデンティティーの手がかりが見つけにくい。

こうした中で、市は、広域拠点である川崎駅周辺地域において、新たな都市のアイデンティティーの形成を目指しながら、まちづくりに取り組んできた。

川崎駅は乗降客数がJR三〇万人、京急一〇万人の交通ターミナルで、川崎区二〇万人、幸区一五万人の生活の中心である。また、半径五キロメートルの商圈に鶴見区や大田区が含まれており、東海道線等を利用して東京や横浜に短時間で移動することができる。

市は二〇〇五年に策定された新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」において、川崎駅周辺地区を広域拠点と位置づけてお

り、東口及び西口周辺の五三haを都市再生緊急整備地域に指定して、再開発や都市基盤整備等を重点的に進めている。

川崎駅周辺で行われている、これらの事



川崎駅周辺 (1985年)



川崎駅周辺 (2006年)

業のルーツは一九八〇年代初頭に策定された「川崎市都心アーバンデザイン基本計画」及び「川崎駅周辺地区整備構想(川崎テクノピア構想)」に遡る。

当時の川崎駅東口周辺は、臨海部工業地帯へのバスの発着ターミナルとして、商業が集積しており、また、戦災復興区画整理事業によって幹線道路の整備は完了していた。しかし、街区の内部には小規模なビルが密集しており、また、駅周辺の建物や駅前広場も老朽化していた。このため、市は、再開発と併せた都市基盤整備事業に取り組み、一九八〇年代初頭には、川崎駅東口において、かつてない大規模プロジェクトが動き出していた。

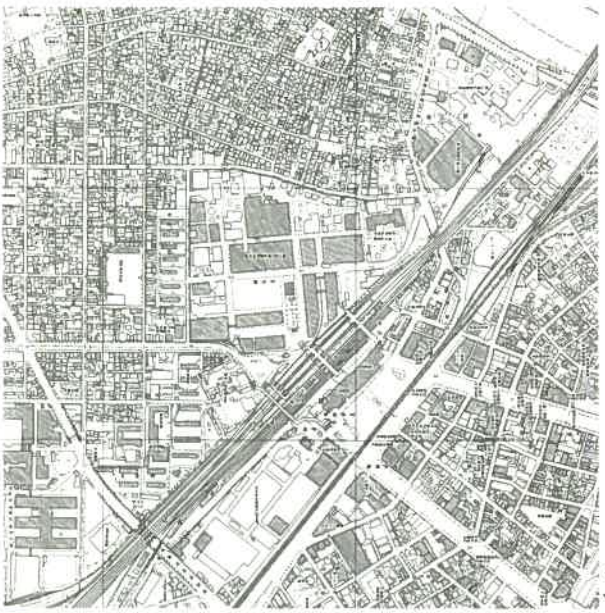
まず、一九八一年に川崎駅東口広場地下

一九八〇年頃の川崎駅周辺

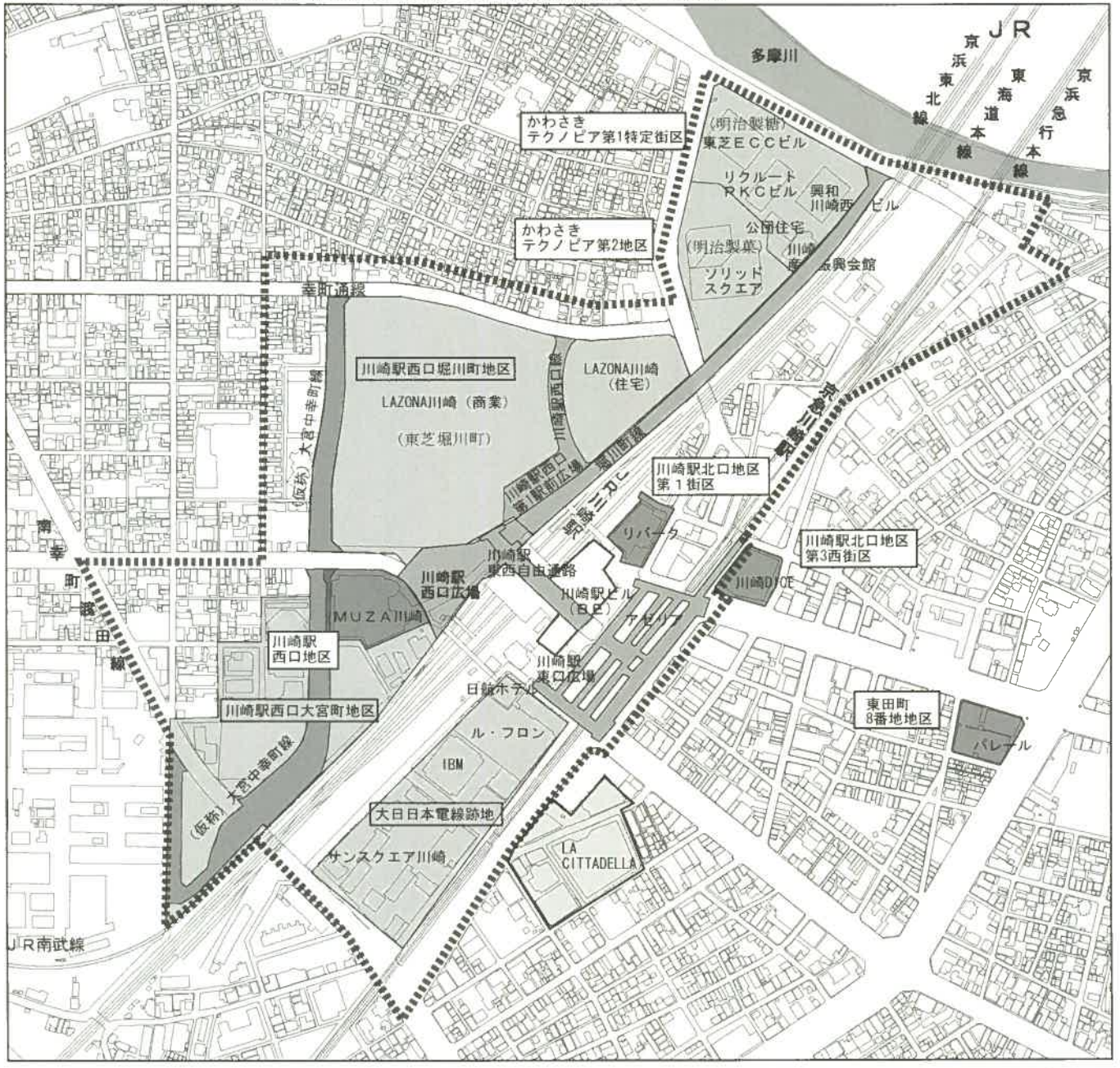
- 東口地区
 - ・駅舎及び駅前広場のターミナル機能の老朽化
 - ・駅前に残る大規模工場跡地
 - ・基盤整備済み
 - （道路率三七％）
 - ・既存商業、業務機能の集積
 - （商業業務床六四万㎡）
- 西口地区
 - ・駅前に大規模工場、老朽住宅団地等が隣接
 - ・基盤未整備
 - （道路率一四・四％：：東口の四割弱）
 - ・商業、業務は少なく、住宅密集地が近接
 - （商業業務床七万㎡：：東口の1/9）

まちづくりの戦略

- ・駅前広場の再編、地下街とデッキの整備、駅ビルの改築と併せた自由通路の設置
- ・大規模工場、老朽住宅団地等の土地利用転換と併せた複合再開発の推進と道路基盤の整備
- ・都市デザインによる街なみの形成



◀1980年当時の川崎駅周辺面
▼川崎駅周辺プロジェクト動向図



川崎駅周辺地区プロジェクト年表

1977	(S52)	■地下街アゼリア都市計画決定
1978	(S53)	
1979	(S54)	■大日日本電線跡地用途地域変更
1980	(S55)	★川崎駅周辺都市整備基本構想 ○銀柳街モール完成
1981	(S56)	★川崎駅都心アーバンデザイン基本計画
1982	(S57)	○日本IBMビル完成 (大日日本電線跡地) ○富士見公園再整備完成
1983	(S58)	○日航ホテル完成 (大日日本電線跡地) ○富士見モール完成
1984	(S59)	■川崎駅周辺地区都市再開発方針2号地区都市計画決定 ○たちばな通りモール完成
1985	(S60)	■川崎駅西口駅前広場都市計画決定 ■テクノピア第1街区特定街区都市計画決定 ○サンスクエア川崎完成 (大日日本電線跡地)
1986	(S61)	■東西自由通路都市計画決定 ■東田町8番地(パレール)市街地再開発事業都市計画決定 ○地下街アゼリア完成 ○川崎駅東口駅前広場完成 ○市役所通りモール完成
1987	(S62)	○ルフロン完成 (大日日本電線跡地)
1988	(S63)	○東西自由通路完成 ○川崎駅西口駅前広場完成 ○川崎駅ビルBE完成 ○興和川崎東口ビル完成 (大日日本電線跡地)
1989	(H1)	■川崎駅北口第1街区(リパーク)市街地再開発事業都市計画決定 ○テクノピア第1街区完成
1990	(H2)	★川崎駅西口地区都市居住更新事業整備計画大臣承認 ■テクノピア第2街区再開発地区計画都市計画決定 ○川崎駅西口駅前広場完成 ○東田町8番地(パレール)完成 ○平和通りモール完成
1991	(H3)	
1992	(H4)	◇川崎駅西口大宮町地区まちづくり協議会発足
1993	(H5)	
1994	(H6)	■川崎駅北口第1街区(リパーク)完成 ★川崎市都市景観条例制定
1995	(H7)	
1996	(H8)	
1997	(H9)	■川崎駅北口第3西街区(ダイス)1種市街地再開発事業都市計画決定
1998	(H10)	◇川崎駅西口大宮町地区街づくり基本協定締結 ◇川崎駅西口大宮町地区公団・東芝土地交換契約
1999	(H11)	■川崎駅西口大宮町地区再開発地区計画都市計画決定 ■川崎駅西口地区(ミュウザ)市街地再開発事業都市計画決定
2000	(H12)	■川崎駅西口大宮町地区都市景観形成地区指定
2001	(H13)	
2002	(H14)	○ラ チッタデッラ完成
2003	(H15)	■川崎駅周辺地区都市再生緊急整備地域指定 ■川崎駅西口地区(ミュウザ)完成 ■川崎駅北口第3西街区(ダイス)完成
2004	(H16)	■川崎駅西口堀川町地区計画(再開発促進区)都市計画決定 ○都市計画道路幸町通線完成
2005	(H17)	
2006	(H18)	○ラゾーナ完成 ○大宮中幸町線完成 ○川崎駅西口線完成
2007	(H19)	○川崎駅西口第1駅前広場完成

街が都市計画決定され、この事業により、延べ面積約三〇、〇〇〇平方メートル、総延長一、一四〇メートルの特殊街路が整備され、また、三八〇台の都市計画公共駐車場が整備されることとなった。さらに、これと併せて、地上部の川崎駅東口駅前広場を再編し、地下街を経由した歩車分離の歩行者動線を整備することとした。また、一九八六年には幅員二五メートル、延長一七〇メートルの川崎駅東西自由通路が都市計画決定され、併せて、駅ビルが再整備されることとなった。この東西自由通路は、駅ビルの中を貫通しており、立体的に都市計画道路の指定を受けるなど、当時としては最先端の手法を使って、都市的土地利用を

実現した。さらに、駅に隣接した大日電線跡地では、一九七九年に用途地域の変更の都市計画決定を受け、駅前にふさわしい容積率(八〇〇%)を指定して、民間再開発を誘導し、延べ床面積約九〇、〇〇〇平方メートルの大規模商業施設、延べ床面積約二〇、〇〇〇平方メートルのホテル、中高層業務ビル二棟、六七八戸の住宅団地等が整備されることとなった。

市は、これらの事業をバラバラに行うのではなく、都市デザインの視点から相互に関連性を持たせ、都市のアイデンティティを形成するために、行政と学識経験者による「川崎都心アーバンデザイン委員会」を組織した。委員会はまず、「川崎市都心

アーバンデザイン基本計画(一九八一年)」を策定し、その中で、目指すべき都市デザインの方向性を明確にした上で、従来の縦割り組織をよこつなぎにしながら都市デザインを推進した。

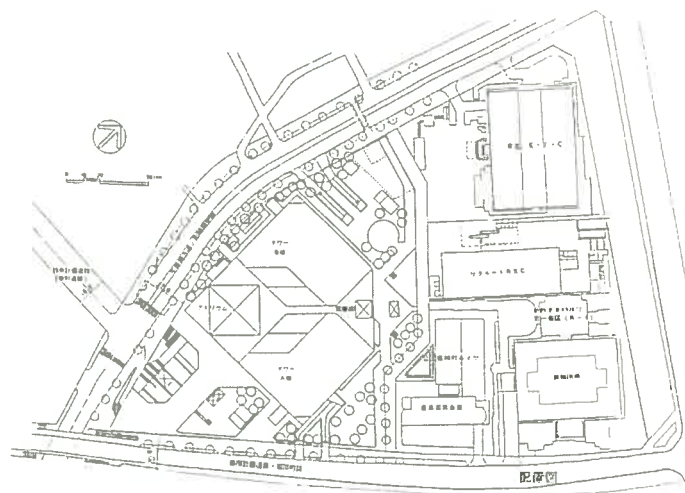
当時の川崎駅周辺は、臨海部工業地帯・公害・競馬・競輪・歓楽街などのイメージと併せて、どちらかといえば、雑然とした男性の街といった印象だったため、これを打ち消すために「明るさ、優しさ、清潔さ」を新しい都市デザインのコンセプトとし、女性や若者にも受け入れられるまちづくりを目指した。駅前広場は、歩行者動線をデッキ式ではなく、地下式とする事によって、開放的な都市空間とし、広場を取り囲む建

物の外壁は京浜急行の高架も含め、すべて白で統一した。また、歩道は白タイルやステンレスなどの明るさや清潔さを感じさせる素材を多用するとともに、これによって冷たい印象になることを避けるため、駅前に大量の高木を植樹した。その結果、川崎駅東口駅前広場・地下街「アゼリア」(一九八六年完成)、大規模民間再開発による「ルフロン」(一九八七年完成)、駅ビル「BE」・東西自由通路(一九八八年完成)などが統一的なデザインで整備され、一九八〇年代の終わりに、川崎駅東口周辺の景観が一変した。これらの各施設は、建物の内部や外部を貫いて、視覚的に変化のある歩行者動線で有機的にネットワークされる

など、色や形態のデザインだけでなく、都市空間のデザインも考慮された。

この頃、川崎駅の西口周辺は、駅前に隣接して大規模な工場や老朽化した住宅団地など立地しており、道路などの都市基盤も未整備で、東口に比較すると都市的な機能の整備が遅れていた。一方、明治製糖及び明治製菓の跡地で大規模な再開発計画が進んでいたため、市は「川崎駅周辺地区整備構想（川崎テクノピア構想・一九八三年）」を策定し、民間活力を活用して、都市基盤の整備と都市的な土地利用を誘導し、戦略的なまちづくりを進めた。

明治製糖跡地はテクノピア第一街区（三・三ha）、明治製菓の跡地はテクノピア第二



テクノピア地区計画図（図面）

街区（二・三ha）として、それぞれ、特定街区及び再開発地区計画の都市計画決定を受け、駅前にふさわしい容積率（第一街区六四〇％、第二街区七五〇％）を指定して、業務、研究開発系のオフィス誘致し、都市機能の集積を図った。また、これと併せて、事業者から開発負担として、道路用地等を提供していた。また、都市計画道路堀川町線（幅員二〇メートル、延長六五〇メートル）等の基幹的な都市基盤の整備を行った。さらに、これらの事業においても、前述した「川崎市都心アーバンデザイン基本計画」のコンセプトを踏襲したデザインを取り入れ、一九八〇年代の終わりに、川崎駅西口の多摩川方向の景観が一新することとなった。

このように、一九八〇年代は川崎駅周辺の大規模プロジェクトが集中的に実現化し、川崎が大きく変貌した時代だった。この頃は、日本の景気も上向きで、土地価格は上昇を続け、首都圏におけるオフィス需要も伸び続けていたため、これだけの集中的な民間投資が可能になったという側面もある。しかし、それだけではなく、当時の川崎市が、戦略的なビジョンを持って、川崎駅周辺に商業・業務施設を誘致し、広域的に人が集まってくる構造を作り上げたことが、現在につながっていることは間違いない。

また、川崎市は、これらのプロジェクトをつうじて、都市計画によって、整備すべき都市基盤を明確に位置づけるとともに、それに応じた容積率の指定を行うことによつて、民間の投資によつて駅周辺にふさわしい都市的な土地利用を誘導し、併せて、都市基盤整備に必要な用地等を開発負担として提供していただくという手法を確立し

た。このような、民間活力を活かしたまちづくりは、その後も、川崎駅周辺、新百合ヶ丘駅周辺、武蔵小杉駅周辺などで展開され、現時点でも、川崎市の特徴的なまちづくり手法として定着している。

一九九〇年代に入ると、市は川崎駅西口大宮町地区を含む二三・二haにおいて、都市居住更新事業整備計画を策定し、複数の街区を段階的に整備する新たなまちづくりに着手したが、バブル経済の崩壊による民間投資の冷え込みや、多数の敷地所有者との調整が必要だったことから、事業の立ち上げには一〇年の歳月を要した。この間に、街区単位の事業としては、一九九四年に川崎駅北口第一街区における市街地再開発事業「リパーク」、一九九五年テクノピア第二街区における民間再開発事業「ソリッドスクエア」などが完成したが、一九八〇年代のような大規模かつ面的な都市の再編は行われなかった。このように、一九九〇年代は、街区単位での個別事業の積み重ねと、次なる飛躍に向けた準備期間の時代だった。

その後、一九九九年に川崎駅西口大宮町地区八・二haにおいて再開発地区計画の都市計画決定が行われると、景気の回復による民間投資の拡大も追い風になり、二〇〇〇年に入ってから、川崎駅西口大宮町における複数街区の段階的な整備が加速的に進み、二〇〇三年に川崎駅西口第一種市街地再開発事業「ミューザ川崎」が完成した。さらに、駅前に隣接した最後の未利用地である、東芝堀川町工場の跡地一一・七haについても、再開発計画がまとまり、二〇〇六年秋に複合商業施設のラゾーナ及び川崎駅西口線、二〇〇七年春に川崎駅西口第一

駅前広場がオープンする予定である。

さらに、川崎駅東口周辺においても、二〇〇二年に民間開発の複合商業施設チッタデッラがオープン、二〇〇三年には第一種市街地再開発事業による複合商業施設のダイスがオープンし、川崎駅周辺において、さらなる商業集積が進んでいる。

川崎駅周辺における一九八〇年代から現在までの、まちづくりの変遷は以上のおりであるが、次章から、事業中または、最近完成した中核的な事業について、さらに詳しく述べるものとする。

川崎駅西口大宮町地区

（一）地区の概要

当地区は川崎駅西口駅前広場に隣接する一等地であるが、一九九〇年代までは、道路等の都市基盤がほとんど未整備で、密集した木造飲食店街、老朽化した市営住宅団地や住宅都市公団（現・都市機構）団地、国鉄清算事業団変電施設跡地、JR変電所、企業の研修センターや体育館などがあり、駅前にふさわしい土地利用がなされていなかった。

このため、川崎駅前の拠点地区ふさわしいまちづくりを目指し、一九九〇年四月に中幸町地区を含めた二三・二haについて川崎駅西口地区都市居住更新事業（現・住市総）の整備計画の大臣承認を得た。さらに、その中核に位置する川崎駅西口大宮町地区（約八・二ha）を、拠点の開発区域とし、一体的に再開発する方針とした。

当初、市は、駅前に隣接する市営大宮町住宅（〇・五九ha）、公団大宮団地（一・一六ha）、国鉄清算事業団変電施設跡地（〇・八八ha）、大宮町四〇番地飲食店街

(〇・二一ha)を含む地区において、第一種市街地再開発事業を行い、業務ビル棟と超高層住宅棟を建設することを検討していた。しかしながら、駅前隣接する土地に住宅を建設し、さらにその一部を超高層の市営住宅とする計画は、土地利用として必ずしも適切ではなかった。

このため、東芝の研修センター(東芝学園一・一六ha)と公団大宮町団地の敷地を交換し、さらに、市営大宮町住宅は地区外に移転することについて、関係者の合意が図られた。このことにより、駅前の街区を東芝や市が所有し、駅から離れた街区を都市機構が所有することになり、駅前の街区はオフィス及びビルの複合再開発、駅から離れた街区は住宅系の再開発とすることで整理されたため、適切に土地利用を誘導することが可能になった。

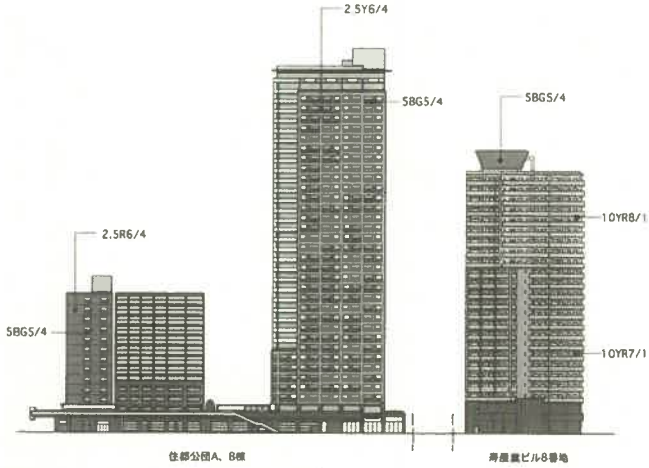
また、この頃、大宮町九番地(〇・二一ha)の地権者が民間共同再開発事業を検討しており、また、一〇番地(〇・二八ha)においても地権者(寿産業)がマンション建設を検討していたため、これらの地区を取り込み、さらに、JR東日本住宅跡地(〇・六九ha)や東芝の体育館跡地(〇・八七ha)も含めることにより、全体で八・二haの再開発を行う計画になった。

当地区は道路基盤が未整備であり、高度利用もされていなかったため、駅前にふさわしい容積率を指定するとともに、道路等の都市基盤整備を行う必要があった。しかしながら、各地区の再開発は事業主体も事業時期も異なっていた。このため、それぞれの街区の再開発のタイミングを併せて、それぞれの街区における容積率の指定を行い、また、これと併せて、容積率の増加に

応じた開発負担として道路等の公共施設用地を提供していただき、段階的に再開発及び道路整備を進めていくこととした。

こういった事業の進め方を法的に担保するために、一九九九年に大宮町地区八・二haの全域において、再開発地区計画(現・再開発促進区を定める地区計画)の都市計画決定を行い、二号施設や地区施設を定めることにより、道路等の都市基盤を確定させた上で、さらに、街区ごとの再開発のタイミングを併せて地区整備計画を定め、段階的に容積の指定や用途の変更を行うこととした。

また、それぞれの街区における開発負担の割合等を定めるために、六事業者(公団、東芝、九番地再開発組合、寿産業、JR東日本、川崎市住宅供給公社)が、「大宮町地区街づくり基本協定書」を、締結して、



建物デザインの調整 (大宮町地区)



大宮町地区計画図



大宮町地区事業のシナリオ

その内容を担保することとした。

この「大宮町地区街づくり基本協定書」は、再開発地区計画の企画書の内容を盛り込み、開発負担の割合に応じた基盤施設の内容と整備主体を明確にしている。また、全体事業を推進するための体制として、街づくり協議会を発足、運営し、その中で様々な問題点や予期せぬ事項等について、協議・解決を行った。さらに、各街区の土地利用や建物配置、広場や歩道の位置、建物のデザイン等が詳細にルール化され、各街区を歩行者デッキで連結することにより、二階レベルですべての街区にアクセスできるようにすること等も取り決められた。

一般的には、異なる権利者を含む複数の街区で、土地交換や都市基盤の整備を行いながら、一体的に事業を進めようとする場合は、地域全域で、区画整理事業等の網をかける必要がある。そのためには、様々な手続きと権利調整に相当の年月を要する。これに対し、川崎駅西口大宮町地区は、再開発地区計画とまちづくり協定による申し合わせにより、異なる事業者が異なる時期に、比較的自由に事業を行いながら、地域全体で、整合性の取れた街づくりを行おうとしており、他の地区と比較しても、極めて特徴的な事例であると考えられる。

(2)各街区の事業

川崎駅西口大宮町地区は、再開発地区計画に基づき、A街区〜F街区に分割されており、駅に近いA街区は商業業務等複合ゾーン、残りのB〜F街区は住宅ゾーンとしている。

A街区は二つに分かれており、A-1街区はまだ、計画が決まっていない。A-1

街区は、駅前広場に隣接した二等地であり、川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業により「ミューザ川崎」が完成している。従前は、市営大宮町住宅、国鉄清算事業団変電施設跡地、大宮町四〇番地飲食店街があり、権利者総数は七〇名で、土地所有者は三三名、借地権者は六名、借家人は三一名だった。平成元年四月に権利者による「川崎駅西口駅前共同ビル建設準備組合」が設立され、同年一〇月には県・市から当時の住宅・都市整備公団に対し、第一種市街地再開発事業の施行要請が行われた。その後、平成一年一二月に第一種市街地再開発事業の都市計画決定、一二年八月に事業計画認可を受け、一三年四月に施設建築物の工事着手し、一五年一二月に竣工した。

敷地面積は約一〇、七〇〇平方メートル、延床面積は約一一四、三〇〇平方メートルで、建築物はオフィス棟とホール棟に分かれている。オフィス棟は、地上二七階建、高さ二二八メートル、一フロアあたり約二、〇〇〇平方メートルで、早稲田大学が設立したSPC（特定目的会社）が取得し、証券化することによって資金を調達した。ホール棟は、地上八階建で、約二、〇〇〇席のワインヤード型の音楽専用ホール（「ミューザ川崎シンフォニーホール」）を備え、併せて、市民交流室などを整備し、川崎市が権利床及び保留床として取得した。オフィス棟とホール棟はガレリアで結ばれており、一、二階は店舗となっている。オフィス棟は平成一五年一二月、ホール棟は一六年七月にオープンし、特に、「ミューザ川崎シンフォニーホール」は、世界に通用する優れた音響設備を持つ本格的な音楽専用ホールとして、フランチャイズオーケストラ東



ミューザ川崎

川崎駅東口駅前広場

京交響楽団の公演をはじめとした、多様なコンサートを行っており、生まれ変わった川崎駅西口を象徴する施設となっている。

B街区は、民間事業者により平成一二年七月に完成しており、地上二四階、地下一階で、用途は分譲住宅一五四戸、事務所店舗である。当地区は、再開発地区計画の都市計画決定を行う前に着工をしていたため、まず、現況敷地で総合設計制度の適用を受け、その後、再開発地区計画による新たな容積率を指定し、併せて、道路用地等の提供を行った。この際、敷地面積の減少と容積率の増加を相殺し、既存不適格にならないようにしている。

C街区、D-1、D-2街区は、旧・都市基盤整備公団の川崎大宮団地建替事業として、三棟の賃貸住宅が建設された。平成一三年一〇月、一四年一二月、一六年二月と順次完成しており、三棟合計の住宅戸数は五七四戸、規模は一番高い棟で、地上三五階建となっている。また、C街区には賃貸住宅の他、保育所や店舗も併設されている。当地区は、都市緑化にも配慮しており、D-2街区の駐車場棟の屋上に広場やピオトープ、C街区のデッキレベルにもピオトープを設けた他、屋上緑化も行っている。D-3街区は、共同ビル建設組合を設立して平成一二年一月に完成した。規模は、地上二一階、地下一階で、用途は分譲住宅一〇五戸、事務所、作業所となっている。B街区と同様に再開発地区計画の指定の前に、総合設計制度の適用を受けて事業を行った。

E街区は二つに分かれており、E-1街区は、JR東日本と東京建物との共同事業による分譲マンションで、平成一八年四月

の着工を予定し、竣工は、平成二〇年を予定している。また、E-2街区は、従前居住者用住宅として建設された市営住宅で、規模は地上九階、用途は賃貸住宅五四戸となっている。

F街区については、川崎市住宅供給公社が、土地を取得し、賃貸住宅を中心とした計画を検討しているが、現時点で、まだ事業内容が確定していない。

これらの土地利用計画により、複合住宅市街地が整備され、地区全体で一、〇〇〇戸を超える住宅が供給される予定である。

(3) 都市基盤の整備

大宮町地区は道路等の都市基盤がほとんど未整備な状態だったため、地区の南北方向を貫く幅員二六メートルの大宮中幸町線を新設することとし、再開発地区計画に基づく二号施設として、都市計画決定を行った。大宮中幸町線は、各街区の再開発と併せて段階的に整備され、平成一八年四月に完成する予定である。また、その他の二号施設として、幅員二メートルの地区幹線道路一号や、約一、〇〇〇平方メートルの大宮町公園を定めており、さらに、地区施設として、区画道路、ペDESTリアンデッキ、公共駐輪場、緑地などを位置づけており、順次、整備・完成している。

これらの公共施設は、大宮町街づくり協定に基づき、それぞれの開発事業者が開発負担として、用地の提供や、施設整備を行っている。

(4) 都市デザイン

地域全体のアイデンティティーを確立するためには、各街区のデザインを統一的

考え方でもコントロールすることが必要だった。このため、事業の初期から各地区の設計者と市によるデザイン調整会議を重ね、地区全体のデザインの方針を決めるとともに、街区ごとの具体的なデザインを調整した。

地区全体のデザインの方針を決めるにあたっては、まず、川崎駅東口と対比した西口の空間的な特性を整理し、当地区にふさわしい個性が感じられるようなキーワードを探した。

東口は、前述したとおり、猥雑な繁華街としてのイメージが定着していたため、これを打ち消すために、「明るさ」「やさしさ」「清潔さ」をテーマとし、白いタイルやステンレスによる輝く街なみをめざした経緯がある。これに対し、西口は、打ち消さなければならぬような、定着したイメージが無く、むしろ、旧国鉄の煉瓦倉庫などの歴史を感じさせる建造物などがあつたため、過去の記憶を継承することを意識した。また、文化、業務、都市型住宅等の複合市街地を整備しようとしていたため、これらの土地利用にふさわしいイメージとして「落ち着きと知性」、「風格と象徴性」、「暖かさ」と「深み」をテーマとし、重厚感のある街なみづくりを目指すこととした。

また、街区の形態に注目すると、東口は、線路に対して道路が平行に配置されているため、駅前広場を取り囲む建物がすべて、直線的で整然とした配置になっており、さらに、駅前広場にデッキが無い場合、開放的に見通しが良い空間となっている。これに対し、西口は、線路に対して道路が四五度に振れており、各街区が線路から斜めに見えるため、奥行きを感じさせる空間とな

っており、さらに、すべての街区を人工地盤とし、二階レベルを歩行者動とする計画だったため、立体的で起伏のある空間となることが予測された。このため、陰影やひだを感じさせる、変化に富んだ空間構成を行い、丘のような地形を感じさせる街なみづくりを目指した。

これらの基本方針に基づき、建築物や道路等の具体的なデザインを調整するとともに、都市景観条例に基づく景観形成地区の指定を行い、おおまかなルールを基準化した。

まず、建物についてであるが、壁面を基壇部、中層部、高層部に分節化し、表情を変化させることによって圧迫感を軽減させることとした。また、ヨーロッパの街なみに見られるように、街区に対して、整然とした表情を作るために、手すりや壁などで構成したグリッド（外装のデザインの一つ。格子状の外観）でバルコニーを隠すことを推奨した。

外壁の色彩については、落ち着きと暖かみのある暖色を基調とし、高層部は明度をやや上げて軽快感を出し、中層部は明度をやや下げて、安定感のある色彩バランスとし、基壇部には、煉瓦倉庫の記憶を継承するような重厚な色彩の煉瓦タイルを統一的に使用することとした。

また、建物の一階は駐車場や駐輪場の用途になるため、基壇部の廻りが寂しい風景になることが心配された。このため、基壇部の高さを段階的に変化させたり、基壇部と一体となった階段を設けることにより、地上レベルと二階レベルの間に景観の連続性を持たせるための工夫を行い、二階レベルの賑わいが地上上部でも感じられるように

するとともに、併せて、立体的で変化のある空間づくりにも寄与することとした。

道路は建物を引き立てるための地のデザインに徹するものとし、舗装やポラード等是可以するだけ、シンプルなデザインとすることを基本とした。また、舗装はやわらかい雰囲気にするために、無彩色に近い明るめのインターロッキングブロックでシンプルなパターンを作り、ポラードや街灯などは、引き締まった印象となるように、明度、彩度を落としたダークな色とした。

あかりのデザインについては、地区全体が暖かみのある雰囲気になるように、色温度を低めに抑えた暖色系の照明を使用することとした。

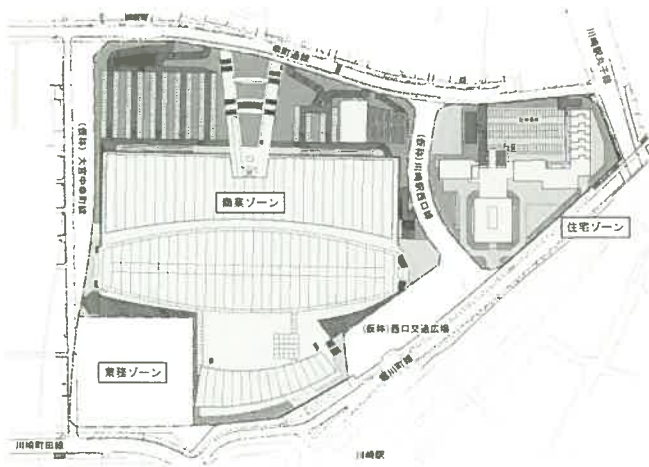
これらのデザインのルールに従い、各街区ごとに、地道なデザインのコントロールが行われた結果、地域全体で統一感のある街なみが形成されてきており、風格と落ち着きのあるイメージが川崎駅西口堀川町地区のアイデンティティーとして定着しつつある。

堀川町地区

堀川町地区は、一九〇八年に創業以来一〇〇年に渡って電気製品関連の製造・技術開発を行ってきた東芝堀川町工場の跡地であり、二〇〇〇年に工場が閉鎖されてから、川崎駅西口の駅前に隣接する最後の大規模低未利用地として、その動向が注目されていた。市は以前から、土地所有者である東芝に対し、再開発促進区を定める地区計画等によって、駅前にふさわしい容積率を指定し、業務、商業等の都市的な土地利用を誘致するとともに、併せて開発負担として駅前広場や道路等の公共施設用地の提

供をしていただくことを働きかけていた。しかし、当地区は、約一・七haの広大な敷地であるため、地域全体について、川崎駅西口の駅前にふさわしい高い容積率を指定して開発を行った場合、大量に生み出される高層ビルの床を処分する必要がある、これを業務系の開発だけで行うことは難しい状況だった。その一方で、これらの床をすべて分譲住宅として処分することは、川崎駅西口の駅前の土地利用として、不適切と考えられた。

このため、敷地を商業ゾーン（七・二ha）、住宅ゾーン（一・七ha）、業務ゾーン（二・〇ha）の三つに分割し、このうち、商業ゾーンと住宅ゾーンは通常の商業系地域と同程度の容積率（商業ゾーン四〇〇%、住宅ゾーン三五〇%）に抑え、業務ゾーン



堀川町地区計画図

のみを川崎駅西口の駅前にふさわしい容積率（一、〇〇〇%）とする方針とした。

この方針を踏まえ、駅から最も離れた住宅ゾーンは、東芝が東芝不動産、三井不動産の両社に都市型住宅建設用地として売却するものとし、また、駅前の一等地に位置し、面積が最も大きい商業ゾーンは、東芝が土地の所有権を保持したまま、東芝不動産、三井不動産の両社に定期借地（借地期間二〇年）を行うこととし、社会情勢の変化に併せて、将来、東芝が土地の処分方法を再検討できる可能性を留保しながら、今回、大規模商業施設の建設に挑戦することとした。

また、これと併せて、新たに川崎駅西口第一駅前広場四、六〇〇平方メートル及びバス停留所七バスを整備して、現在、川崎駅東口駅前広場から発着している幸区方面のバス路線をすべて移設し、川崎駅東口方面に向かう交通渋滞の解消を図るとともに、東口のバス停留所を六バス減らして、東口駅前広場に余裕を持たせることとした。また、川崎駅西口第一駅前広場から幸区方面へのバイパスとして、幅員一八メートルの都市計画道路川崎駅西口線を整備し、併せて、大宮中幸町線の堀川町部分も幅員二六メートルに拡幅することとした。

これらの土地利用や基盤整備の方針を都市計画として担保するために、平成一六年一月に再開発地区計画の都市計画を行い、川崎都心の新しい顔に相応しい魅力的な複合市街地の形成に向けた取り組みが開始された。

商業ゾーンでは、現在、東芝不動産及び三井不動産が延床面積約一九〇、〇〇〇平方メートル、地上六階、地下一階の大型商

業施設ラゾーナの整備を進めており、平成一七年四月に工事着工し、一八年秋のオープンを予定している。ラゾーナとは「ラゾ・縁、繋がり、絆」と「ゾナ・地域」を組み合わせた造語であり、「屋根のある街」という建築コンセプトのもと、世界的に名声のあるスペインの建築家リカルド・ボフィ氏により設計された。

店舗面積は約七六、〇〇〇平方メートル、店舗数は約三〇〇であり、様々な専門店が集積するとともに、シネマコンプレックス、首都圏有数の食ゾーン（店舗面積約一六、〇〇〇平方メートル）、大型家電量販店、スポーツクラブ、日用雑貨の大型店等の出店が内定しており、また、これと併せて、川崎市文化財団に施設の一部を低廉な家賃で賃貸し、軽音楽や演劇など様々な文化イベントを行うことが可能な約二五〇席の多目的ホールを整備する予定である。

また住宅ゾーンでは、現在、東芝不動産と三井不動産が地上三四階建て、六八二戸の高層マンションを整備しており、平成一七年一月に工事着工、平成一九年春に完成する予定である。

一方業務ゾーンについては、今後、土地所有者である東芝が開発を行うことが予想されるが、現在のところ、土地利用は未定となっている。

また、これと併せて、市が駅前広場や道路等の都市基盤整備を進めており、大宮中幸町線については、ラゾーナのオープンに合わせ、平成一八年秋には工事完了する予定となっている。また、川崎駅西口線・駅前広場についても、道路部分の表面整備については平成一八年秋までに完成し、バスシェルター・植栽等の上物については、平

成一九九年四月までの完成を予定している。

都市デザインについては、駅前広場に隣接する大規模な商業ゾーンとしての特殊性に鑑み、他の地区よりも、賑わいを強調する一方、大宮中幸町線の沿線などについては、大宮町地区のデザインを継承する予定である。

商業施設の建築デザインを手がけるリカルド・ポフィル氏は、スペインのカタルニア地方の出身で、初期の頃は、南ヨーロッパの伝統を感じさせるような、深い暖色系の色合いの住戸ユニットが幾何学的に重なり合ったような形態の集合住宅の作品が多く、その後、ポストモダンの手法により、ヨーロッパの伝統的な建築様式と現代建築をミックスさせた作品などを手がけ、その一方で、都市計画と一体となったダイナミックな都市空間のプロデュースも手がけてきた経歴がある。

今回のラゾーナでも、JR川崎駅の東西自由通路を都市軸として、敷地内に延伸し、人々が交流する円形の広場を介して、大屋根のある商業施設へと連続するダイナミックな空間構成手法をとる一方で、外壁には深い暖色系の色彩が施されるなど、南ヨーロッパの伝統も連想させるデザインを検討している。

隣接する川崎駅西口大宮町地区も深い暖色の色彩を用いた、重厚感あるデザインとしているので、街なみの連続性と対比の面からも、適度にバランスがとれたデザインになることを想定している。

ラ チッタデッラ

当地区は、二〇〇二年から二〇〇三年にかけてオープンした、敷地面積約一・六ha

の民間再開発事業で、道路を挟んで点在する複数の街区を一体的に整備している。地区の中核となるマッジョーレ（敷地面積約〇・八ha、延べ床面積約二四、〇〇〇平方メートル）とピバーチェ（敷地面積約〇・二ha、延べ床面積一、〇〇〇平方メートル）は道路を挟んで、らせん状のスロープで連結され、一三スクリーン、約四、一〇〇席のシネマコンプレックスを中心に、个性的な物販店や飲食店が集積している。また、その他にライブホールのクラブチッタ（敷地面積約〇・二ha、延べ床面積約二、八〇〇平方メートル）などもあり、地区全体で、魅力的な複合商業娯楽施設ゾーンを形成している。

当地区の再開発は、株式会社 チッタ エンタテイメントが単独で行った、民間再開発事業であり、市は直接的な関与を行っていないが、道路上空に設けられたスロープなどの特殊な建築形態を許可したり、チッタ通りのモール化事業に商業基盤整備事業と連携して補助金を支給したりして、間接的な支援を行ってきた経過がある。

マッジョーレ及びピバーチェの設計は、カラフルで変化のある商業建築デザインの手法で世界的に知られたジョン・ジャード氏が担当し、彼の建築スタイルの原点となった中世イタリアのヒルタウン（丘の上に造られた街）の変化に富んだ街なみを、現代建築の中に再現している。地区の中央に緩やかな傾斜を持つらせん状のスロープが設けられ、変化に富んだ立体的なオープンモールを形成し、その両側に沿って様々な形状の建物が並んでおり、全体として不規則で変化に富んだ街なみを形成している。これらのスロープ及び建築群は、全体とし



ラ チッタデッラ



ラ チッタデッラの広場

て一棟の複合商業建築物であるにもかかわらず、その中に、もうひとつの街が存在しているような感覚を与えている。

スロープは石畳となっており、また、両側の建築群も、古びた外壁の雰囲気演出する特殊な塗装が施されているなど、素材感を感じさせる材料と深い暖色の色彩を用いた、落ち着いた街なみが形成されている。

また、計画地の中心に位置するチネッタ通り（小川町一号线）も石畳のデザインとし、さらに、チネッタ通り商店街の店舗の外壁を、ラッチタテラと同系等の深い暖色で塗装するなど、周辺の商店街振興組合を含めた地域を一体化するような、都市デザインが行われている。

また、ハード面でのデザインだけでなく、ソフト面でも、チネッタ通りに面する円形広場でコンサートを行ったり、ラッチタテラとチネッタ通り商店街振興組合が連携してハロウィンパレードを実施したりするなど、地域商業の活性化に貢献をしている。

川崎駅北口第三西街区

川崎駅北口地区第三西街区は、敷地面積が約〇・四五haであり、そのうち、約八五%にあたる部分は、従前から立地していた地元の老舗百貨店コマヤを買収した㈱マイカルが所有していた敷地であり、残りの敷地には、小規模な店舗が集積していた。

平成九年に第一種市街地再開発事業の都市計画決定を行い、平成一三年六月に再開発ビルの工事に着手したが、工事着工の三ヶ月後に参加組合員のマイカル総合開発㈱が民事再生法の申し立てを行ったため、事業資金調達の見通しがつかなくなり、工事

を中断し、また、銀行から組合への融資も中断されるという事態に追い込まれた。このため、再開発組合・コンサルタント・事業協力者がプロジェクトを結成し、工事完成予定時期を変更せずに、二ヶ月間のタイムリミットで新たな参加組合員の募集・選定を行った。

本物件は、駅前の一等地で、立地条件が良く、また、既に行政手続等が完了していたため、事業スケジュールも明確になっており、さらに、マイカル総合開発㈱が進めていたテナントとの交渉経過を活用できるという利点があった。また、本物件の事業計画は、バブル時期ではなく、経済状況が悪化した後に組み立てられたものであることから、再開発事業費やランニングコストが無理のない低予算に設定されており、一定の利回りが期待できるという利点もあった。このため、参加組合員の募集にあたっては、複数のデベロッパーや投資会社が事業意向を示した。

この中から、単に保留床を投資目的で購入入するというだけでなく、再開発事業全体のコーディネートや、完成後の施設運営管理なども行うことができる事業者として、東京建物㈱が選定され、新たな参加組合員となった。さらに、東京建物は保留床取得のための負債を財務会計から切り離すために、自らが設立したSPC（川崎ダイス特定目的会社）に床を取得させることとした。

SPCの負債を完全にオフバランス化するためには、出資企業がいったん床を取得し、これをSPCに売却するという方式ではなく、当初からSPCが参加組合員となり、直接的に床を取得する必要があるが、現在の都市再開発法は、参加組合員の資力

信用の規定があるため、SPCの資金調達及び床取得の実効性についての担保が課題になった。

このため、東京建物が事業着工後にSPCを設立し、保留床を取得するための資金の流れ等が確定できた段階で、参加組合員の地位をSPCに承継し、SPCが施設建築物を取得するスキームとした。

施設建築物は地上二階、地下二階の商業施設で、一・二階の一部及び地下二階を従前権利者が取得し、その他の床をSPC（川崎ダイス特定目的会社）が取得した。一階から五階までは、フロアごとに特色のある大型物販店舗が入居し、六階が飲食街、七階から一〇階までがシネマコンプレックス、地下はアミューズメント施設となっており、JR川崎駅側と京浜急行川崎駅側のそれぞれからアプローチできるように出入口を設けるとともに、地下階部分で、川崎駅前地下街アゼリアと接続している。

従前権利者が取得した一・二階の床は、すべて、区分所有床とし、個々の権利者が個別に店舗経営またはテナント貸しを行うものとしている。また、地下二階は、個々の権利者が取得した保留床をとりまとめて、共有床として信託会社に信託し、信託会社がSPCに賃貸し、さらに、SPCがテナントに転貸することとした。このことにより、共用床の権利の移転は、所有権ではなく、信託受益権の売買によって行われることとなるため、権利の移転が容易になり、財産の処分性が高くなった。

また、川崎ダイス特定目的会社（SPC）が取得した床については、東京建物にプロパティーマネジメント及びアセットマネージメントを委託し、また、これと併せて、

ビル全体の管理業務についても、東京建物に委託している。

施設デザインは、川崎駅東口アーバンデザイン基本計画のコンセプトを踏襲し、シンプルで白い外壁としている。

まちづくりの効果

市は川崎駅周辺における戦略的なビジョンの基に、一九八〇年代から、拠点整備事業と都市デザインを積み重ねてきたが、その結果、東口、西口、それぞれのアイデンティティが徐々に形成されつつある。

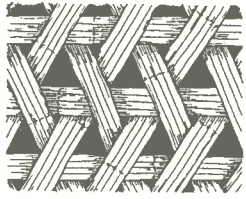
データの上からも、これまでに行った再開発の効果が少しずつ現れてきており、一九九九年から二〇〇二年の大都市の年間販売額の増減率を見ると、東京、横浜が一〇%から二〇%近くダウンしているのに対し、川崎市は一・六%増えている。このうち、川崎区に注目すると、一九九九年から二〇〇二年までの間に年間小売販売額が五%増えている。

さらに、この二〇〇二年から二〇〇四年までの間に相次いで完成したチッタテラ及びダイスは、いずれも年間来客数一、〇〇〇万人規模の複合商業施設であり、特に、チッタテラのシネマコンプレックスは全国首位の観客動員数と売り上げになっている。また、二、〇〇〇席の客席を持つ本格的なワインヤード型のコンサートホールであるミュージアム川崎シンフォニーホールも内外の注目を集める人気施設となっている。これに加えて、さらに年間二、〇〇〇万人の来客数を見込んでいるラゾーナが完成することとなるので、川崎駅周辺のさらなる集客力の増加が見込まれる。

川崎市は東京と横浜の間に挟まれた立地

となっており、特に川崎駅の周辺は多摩川から市域を横断して横浜市に抜けるまで、わずかに、一・二キロメートルしかないと、東京方面にも横浜方面にも短時間で移動することが可能であり、消費者が市外に流出しやすい構造となっている。

今後は、川崎駅の周辺の商業・業務機能をさらに活性化し、消費者の市外への流出を止めるとともに、逆に、市外から人が集まってくる構造を作らなければならない。そのためには、東西の回遊性を高め、今回、記述した四つの地区（川崎駅東口駅前広場周辺、川崎駅西口大宮町地区、川崎駅西口堀川町地区、チネチッタ通り周辺）の街なみをうまく連結させるとともに、「デザインイメージの相乗効果を図りながら、川崎駅周辺地区としてのさらなるイメージアップと都市アイデンティティの確立につなげていく必要がある。



左綾編み

特集

川崎のまちが変わる、ひとが動く

都心部の都市デザインの新たな展開

移動が快適で人にやさしい 公共基盤の再整備に向けて

新たな川崎の「顔」づくりに向けての
「川崎駅周辺総合整備計画」策定の取り組み

まちづくり局総務部企画課

田中利明

はじめに

川崎駅周辺地区は、これまでに、西口地区には高度成長期に生産工場が立地し、東口地区は、旧東海道の宿場町から商業の発達とともに商店街が形成され、臨海部における工業の進出とともに、これらの活動を支える交通結節点として交通ターミナルが整備され、地域経済の発展にその役割を果たしてきました。

都市の成熟化や社会経済状況の変化の中にあつて、市民一人ひとりのライフスタイルも高度化・多様化とともに、市民から求められる都市の機能や役割にも変化しつつあります。本市の拠点である川崎駅周辺地区においても、人が集い、交流し、新しい情報を体験し、ときにはそこに住まう、働き、学ぶ、自らの生活の場をそこに置くなど、これらを支える都市機能の充実が求められています。また、今後の高齢社会における就業機会の増加などから、交通機関を利用するうえでの移動のしやすさ、利便性の向上、地域や商業施設間の往来のしやすさなど、人にやさしい施設の整備が課題と

なっています。さらに、羽田の国際化や臨海部の産業再生の進展など、広域的な都市機能を担う拠点の再整備も重要な課題となつていきます。

川崎駅周辺地区における現状と課題

現在の川崎駅周辺地区では、西口地区において、川崎の新たな教養・文化の「核」となるミューザ川崎の完成や工場跡地の再開発によるラゾーナ川崎が本年九月のオープン予定になっていきます。市街地再開発によって大型商業施設や都市型住宅の建設など、新たな都市機能の集積が進んでいます。

東口地区では、ラチッタテッラやダイスビル等の多くの複合商業施設がオープンするなど、商業施設や文化・娯楽施設の集積が進み、既存商店街の集客とあわせて大きな賑わいを見せています。

このように川崎駅周辺地区は、計画的に拠点機能の形成が進む西口地区と、既存の商店街に大型商業施設のリニューアルが進む東口地区、という二面性を持った構造となつていきます。また、首都圏に近接する地理的特性から、交通結節機能として重要な

役割も担っています。

このような状況の中、西口地区の都市機能の整備と東口地区の商業機能の集積から、さらなる集客が見込まれ、駅東西両地区を往来する利用者数の需要は高まることから、東西両地区を結ぶ回遊性、アクセス性の向上が求められます。

駅東西両地区の往来するうえで、JR川崎駅の東西自由通路が唯一の動線となつていますが、ラッシュ時や休日には、様々な利用目的による歩行者の輻輳・混雑が顕著になっていきます。このことから、東西両地区の回遊性や駅へのアクセス、利便性向上を図る新たな自由通路の整備が課題となつていきます。また、少子・高齢社会の到来を機に、駅東西の往来には、高齢者・障害者の円滑な移動の妨げにもなっている高低差、段差によるバリアが存在していることから、これを解消し、回遊性を高める取り組みも重要となっています。

西口地区にあつては、民間の再開発にあわせ、歩行者デッキの整備やエスカレーター、エレベーター設置といった公共基盤の整備が進められ、回遊性向上やバリアフリ

ー化など、歩行者の移動円滑化を図る施設の整備が進んでおり、また、再開発の進展に伴う交通需要を見据えた西口第一駅前広場の整備など、交通基盤も整いつつあります。

これに対し東口地区では、交通結節点となつてゐる駅前広場は、中央に交通ターミナルが位置し、その外周に歩行者通路が整備され、前面には通過交通を通ず道路が通つてゐるかたちになつてゐることから、川崎駅と商店街側を分断するかたちになつてゐます。さらに、バス乗り場を利用する際には、地下街から階段による利用となつており、高低差のバリアが存在するなど、東口地区の回遊性や交通施設を利用する際の円滑な移動の確保やバリアフリー化の課題対応には、東口駅前広場機能の見直しが必要となつてゐます。

駅周辺地域の環境面では、放置自転車問題への対応も大きな課題となつてゐます。通勤・通学、買物などの自転車利用による来訪者も多く、その需要を満たす駐輪場の整備が追いついていない状況にあります。その結果、多くの自転車歩道に溢れ、歩行者の通行の妨げになつてゐることや、都市景観を損なつてゐる大きな要因になつてゐます。

その他、粗大ごみの散乱、空き街や吸殻ポイ捨てによる街の環境美化、駅前にもホムレスが腰をかけてゐる光景が見受けられるなど、都市環境の悪化が日常化してゐる状況もあります。中心市街地における都市環境の悪化は、地域への愛着が薄くなり、景観や治安の面からも問題であり、都市にとつて、また、市民にとつても大きな損失となつてゐます。

川崎駅周辺地区の総合的なまちづくりに取り組む背景

(1) 川崎駅周辺地区の再整備の契機となる東口バスターミナルの再編

近年、JR川崎駅から東口駅前広場、東口バスターミナルと地下街の高低差を解消する昇降設備の設置や、東口駅前広場を中心とした歩行空間の幅員・混雑の改善などの要望が「市長への手紙」、「インターネット公聴」などを通じて市民から多く寄せられるようになりまし。

現在の東口駅前広場が整備された当時は、JR線・京急線の日一乗降客が三十八万人、駅前広場におけるバス利用者は現在の約二倍の一日約一六万人の利用があり、タクシーや一般車の乗入れとともに、一般車の過交通も加わり、これらすべての交通が同一平面上で交差してゐたため、交通の安全性が問題となつており、広場機能も低下してゐました。これらの交通需要に対応するため、東口駅前広場の機能を見直し、広場とその地下部分を立体的に整備して、地上にはバスターミナル、地下には公共地下道、公共地下駐車場を設けられました。また、当時低落傾向にあつた地域商業活動に活力を与え、既存の商店街と一体となつて集客効果をあげるため、公共地下道に地下街を併設して利用者を地下に誘導を図るなど、自動車交通を地上に、歩行者通行を地下に立体分離して、駅前広場機能の向上を図つたかたちが現在の駅前広場の姿になつてゐます。

それから、二〇〇〇年が経過し、高齢化への対応やバリアフリー化推進といったことが当たり前になつてゐる状況下においては、

さまざまな世代層にも利用しやすく、快適に移動ができるなど、市民の身近な生活の場における利便性や快適性といった都市生活の質の向上に直結するような施設の整備や基盤の整備が求められてゐる状況になつてゐます。

この状況の中、本年一〇月に地下街アゼリアが開業二〇周年を迎え、中央階段の 에스カラーター増設やインフラ設備のリニューアルが予定されておられ、地下街を活性化する計画が推進されてゐます。また、平成一九年四月には、川崎駅東口駅前広場に発着してゐる幸区方面からのバス路線のすべてを新設される西口第一駅前広場へ移設が予定され、これに伴い、東口バスターミナルに空きスペースが生じることから、東口バス乗り場の再編成が今後必要な状況にあります。

これを好機と捉えて、地上バスターミナルと地下街のバリアフリー化や地上部の快適な歩行空間の確保を図り、周辺市街地への回遊性向上を図る東口駅前広場再編を行い、これまでの交通機能優先から人の移動や利用に配慮した空間づくりをする絶好の機会と考えられます。

このことから、東口駅前広場再編を契機として、再開発が進み都市機能の充実が図られる西口地区と様々な課題を抱える東口地区の現状を踏まえ、広域的な拠点である川崎駅周辺地区の将来を見据えたまちづくりの方向性や整備のあり方を検討していくことといたしました。

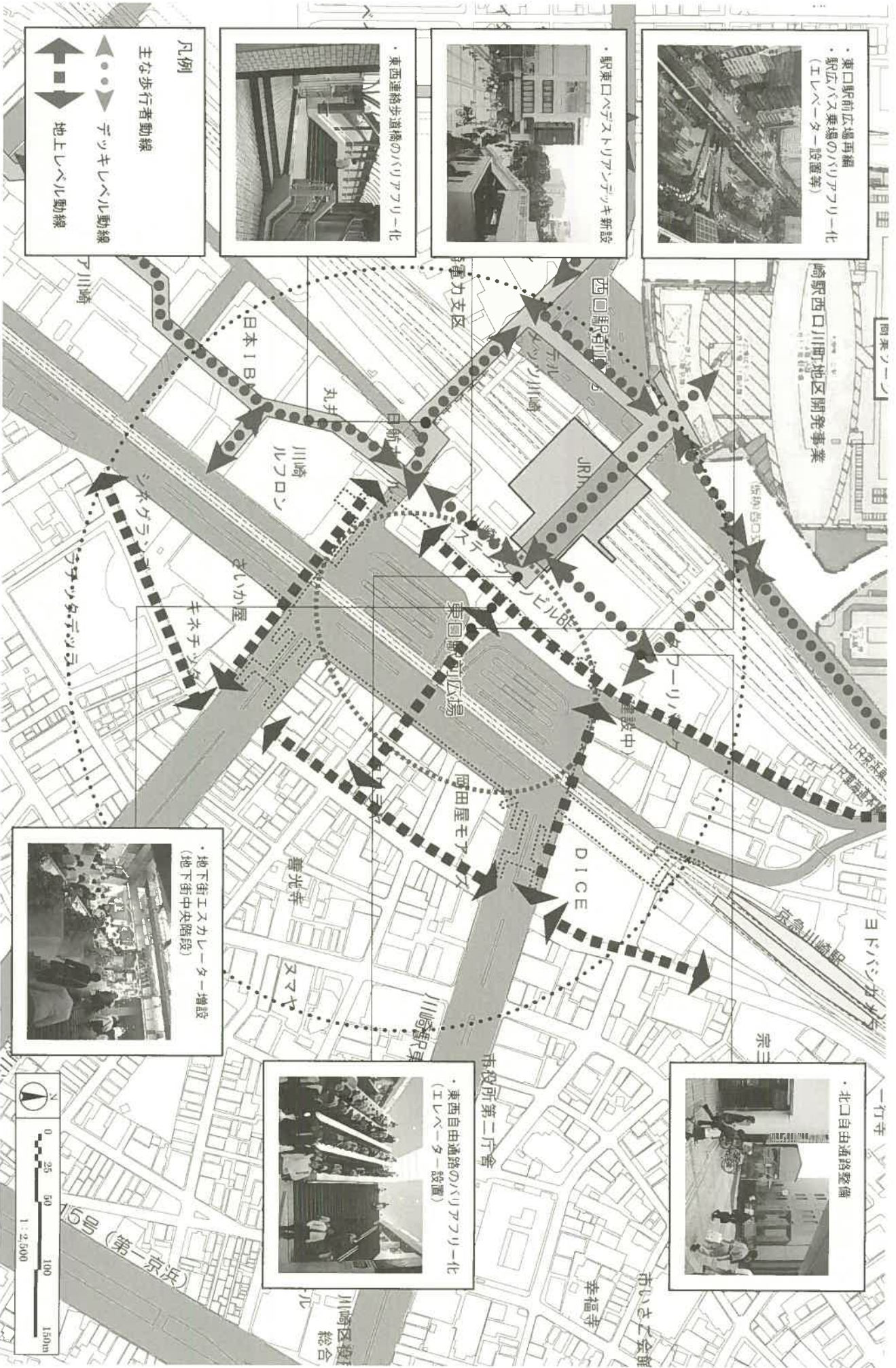
(2) 川崎駅周辺総合整備計画策定協議会の設置と議論

本市では平成一六年七月、広域的な拠点

である川崎駅周辺地区の将来を見据え、東西南北の現状の課題を踏まえ、都市基盤の整備やまちづくりのあり方を定める「川崎駅周辺総合整備計画」(以下、「総合整備計画」)を策定するため、学識者等をはじめ、川崎駅周辺における市民や事業者、交通事業者、交通管理者の代表者、オブザーバーとして市関係七局(区)長の構成メンバーとした「川崎駅周辺総合整備計画策定協議会」(以下、策定協議会)を設置しました。

策定協議会では、人口減少や高齢化という人口動態の変化などの社会情勢、本市の財政事情や費用対効果を考慮し、これまで築いてきた都市基盤をもとに、日常生活に必要な都市機能をより効果的・効率的に享受できる施設の適切な配置や利用のしやすさを向上させる施設の整備とその内容・質の向上を図るまちづくりが必要との認識から、新たなまちづくりの必要性を唱える計画ではなく、都市基盤の再編・整備を中心とした実現性のある計画づくりをめざして議論を進めました。

策定協議会の議論では、東口地区の現状に対する課題や意見が多く出されました。意見の主な内容としては、①歩行者の幅員、混雑解消を図る安全な歩行者動線の確保②東口駅前広場バスターミナルと地下街のバリアフリー化③地上からバスターミナルへ直接アクセスできるバスターミナルの改良についてなどが、多く出されました。この中で、特に地上バスターミナルと地下街との間のバリアフリー化や、地上からバスターミナルへ直接アクセスできるバスターミナルの改良は、地下街を含めた東口駅前広場の改良に伴うことや東口の歩行者の



流れを大きく変えることも想定されることから、市民代表、商業者、交通事業者を中心に多くの意見が交わされました。これらの意見を受け、市内部の庁内会議においても、関係局と検討、議論を重ねました。

これらへの課題への対応策として、まず、①の歩行者動線の課題については、東口駅前広場の中央部を活用し、駅前広場前の道路を遮断して、歩行者がJR川崎駅から商店街側へ平面で往来できるようにする平面横断化が考えられます。平面横断化は、駅前広場内の歩行者通路の幅狭・混雑の解消と回遊性が高まる効果が期待できますが、駅前広場前の道路の遮断が伴うことから、公共交通機関や一般車の通行、周辺の道路・交差点などの交通流動への影響や周辺の企業、商業活動への影響を把握したうえで可能かどうかを判断し、川崎駅周辺の事業者、交通事業者、商業者、市民の合意に基づき、行う必要があります。

②の地上バスターミナルと地下街間のバリアフリー化については、エレベーターの設置等が考えられますが、地上バス乗り場は島式で東京側に三つ、横浜側に四つあり、現状のままでは島式のバス乗り場に対して最低でも七機のエレベーターの設置が必要となり、その分、地下街の大きな改良が必要となることから、多額な事業費が必要となります。費用対効果を考慮し、地下街の躯体構造等から効果的で効率的なエレベーター設置の方法について、技術的な検討をする必要があります。

また、③の地上からバスターミナルへ直接アクセスできるバスターミナルの改良については、地下街への給排気管が地上に延びている箇所があることや、地下からの避

難階段となつていている階段があり、移設、撤去等、バスターミナル改良に制約があることやバス乗り場とタクシー乗り場の変更も必要となり、これを踏まえたバスターミナルの改良を検討することになります。

これらの対応策に対して、交通事業者からは、東口駅前広場の平面横断化について、駅前広場前の道路の遮断が伴うことから、運行の定時制が保てなくなることや、運行の効率性などを理由として慎重な検討が必要であるとの意見が出されました。また、商業者からは、JR川崎駅と駅前商店街間との歩行者の移動が円滑になり、回遊性が大きく向上することから賛成する意見や、東口全体の歩行者の流れが変わり、地下通路の歩行者通行量に大きな影響が出るとの懸念を表明する意見も出されました。策定協議会ではこのように各協議会委員の立場から、利害対立の構図が浮き彫りになるかたちが表面化する場面も見受けられました。

（3）川崎駅東口駅前広場平面横断社会実験の実施

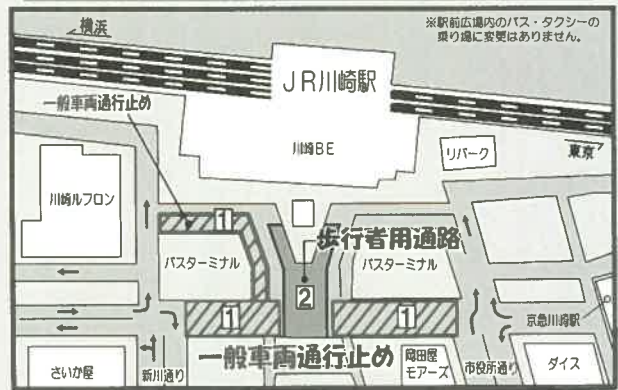
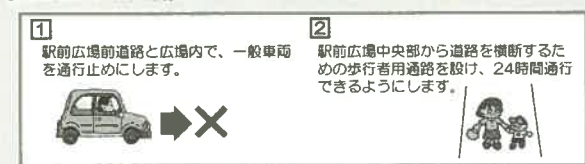
これまで述べてきたように、東口駅前広場の再編には、東口駅前広場周辺の回遊性の向上を図る平面横断と、バスターミナルのバリアフリー化という二つの課題解決が求められています。特に駅前広場の平面横断は、駅前広場前の道路を完全に遮断する方法と横断歩道を設置する方法があります。どちらの方法を実現するにも、周辺道路、交差点への影響を事前に検証する必要があります。この判断から、東口駅前広場の前の道路を遮断し、歩行者の横断を二四時間可能とする平面横断を実施し、周辺交通への影響を把握するため、平成一七年一月一二日

川崎駅東口駅前広場社会実験

平成17年11月12日(土)1時 ▶ 11月15日(火)24時

駅前広場前の道路を一般車両通行止めにして、駅前広場の中央部に歩行者用通路を設置する社会実験を行います。歩行者や自動車通行の影響を把握し、駅前広場の再編を検討するために実施するものです。みなさまのご協力をお願いします。

通行案内



実施主体：川崎市 協力：川崎駅周辺総合整備計画策定協議会
※お問い合わせ まちづくり局企画課 044-200-2715

川崎駅東口駅前広場社会実験の周知チラシ

から「川崎駅東口駅前広場平面横断社会実験」（以下、「平面横断社会実験」）を四日間に行う実施しました。

現在の東口駅前広場は、バスターミナルの一日あたりのバス発着台数は約三、〇〇〇台、広場内へはタクシーや一般車の乗入れとともに、一般の通過交通も加わり、市内最大の交通結節点としての役割を果たしています。また、JR川崎駅の一日乗降客は約三二万人、京急川崎駅は一日約一〇万人となっており、それらに加え、川崎区、

幸区の各所から商業施設等への私事目的で訪れる市民の数も多い地区の状況を踏まえ、社会実験の実施にあたっては、大きな混乱も懸念されることから、本市では、交通管

理者、交通事業者各社と社会実験を安全に実施するために必要な協議・調整を行い、社会実験の実施計画を作成し、実施主体は川崎市、策定協議会が参加協力する官民協働の取り組みとして実施しました。

社会実験の概要

①実験の周知
実施日の約三週間前から周知開始。

・市民、川崎区、幸区内の交通機関施設の利用者に対する周知ポスター掲示（九〇〇枚）

・市政だより（一〇月二二日号、四七万部）、市ホームページ、JR川崎駅東西自由通路河川情報掲示板への掲載

・川崎駅周辺での周知チラシ配布（五万枚）

- ・周辺の国道・県道・市道への周知案内看板の設置（六三箇所）
- ・周辺の国道・県道・市道への周知案内横断幕の設置（一四箇所）

②自動車交通の規制

- ・駅前本町二〇号線（駅前広場前道路）中央部に歩行者専用仮設通路を設置し、自動車通行を遮断。あわせて、一般車通行を二四時間通行止め。
- ・実施期間中、駅前広場前道路を運行するバス路線は折り返しによる運行。
- ・駅前広場内のバス・タクシートの運行は現行どおりの運行。
- ・駅前広場内への一般車の進入禁止

③実験中の調査

- ・駅前広場前道路の遮断による交通流動、周辺道路・交差点の交通量調査
- ・J R川崎駅側と市街地側を結ぶ平面横断部の歩行者通行量調査
- ・地下街アゼリア内の歩行者通行量の変化
- ・東口周辺利用者のニーズを把握する意向アンケート調査
- ・周辺道路の違法駐車台数の把握

④実施本部の設置

- ・車両の交通規制・誘導対策を行う交通誘導員の配置、指導
- ・実験現場の巡回パトロール（一時間に一回実施）
- ・市民等からの問い合わせ、苦情の対応
- ・緊急時の対応

社会実験では、駅前広場前道路の通行を遮断し、これに伴う交通規制を行ったことから、その対応をする実施本部を設置し、市職員が本部要員となり、二四時間体制をとりました。交通事業者においては、バス

の運行ルート変更、手続きや利用客への周知徹底、交通管理者は、車両通行の渋滞や大きな混乱、事故防止のための交通規制や主要交差点の信号機システムの操作・運行など、安全性最優先の方法がとられました。

社会実験の期間中、東口駅前広場周辺の事業者、商業者、関係機関、市民の方々から理解と協力を得られ、大きな自動車交通の混乱や事故も発生することなく実施することができました。

（4）社会実験の結果と明らかになった課題と今後の対応方針

社会実験を実施した結果として、一つ目は、実験期間中、駅前広場前道路を遮断したために、駅前広場前道路の通過を目的とする車両が大幅に減ったため、主要交差点に目立った交通混雑や大幅な自動車交通量の

増加がなかったことがあげられます。この結果から、駅前広場前道路を遮断する場合には、信号機等の周辺交差点の交通処理の適正化で対応が可能と考えられます。二つ目は、平面横断部の歩行者専用仮設通路の利用者は、J R川崎駅東西自由通路の歩行者通行量の三〇五%であったが、アンケート調査の結果では、歩行者専用仮設通路を利用しなかった人の六七%が社会実験を事前に知っていたら利用していたと答えていることから、平面横断の需要は高いと考えられます。三つ目は、意向アンケート調査では、歩行者専用仮設通路を利用した人の九一%、利用しなかった人の八七%が駅前広場前道路の平面横断には賛成との回答が得られました。また、交通事業者、商業者アンケート調査の有効回答数のうち、バスドライバーの八七%、タクシードライ

バーの五八%、商業者の五七%が平面横断に賛成と答え、東口駅前広場の平面横断に前向きな意向を持っていることが分かりました。

これらの結果は、歩行者は、利便性の向上や円滑な移動ができることが一番の理由であり、バス、タクシードライバーは駅前広場前道路を遮断したことによる一般車通過交通がなくなり、円滑な運行と交通の安全性が確保されるという効果を確認できたことが要因と考えられます。また、商業者は、J R川崎駅からの来訪者が円滑に商店街側にたどり着くことができるなど、回遊性が高まり、商業の活性化が期待できることが主な理由と考えられます。

明らかにした課題としては、まず、歩行者交通については、東口駅前広場周辺の歩道において、違法駐輪が多く歩行者の混



東口駅前広場



地下街中央階段2



違法駐輪

雑が見受けられたことや、違法駐輪に対する対応を求める意向アンケート調査の意見が多かったことが挙げられます。対応方策として、一つ目は、歩行者通路としての快適で十分な空間の確保、二つ目は、放置自転車対策の推進、三つ目は、東口バスターミナルと地下街間の昇降設備設置によるバリアフリー化や利便性の向上があげられます。

自動車交通に関する課題としては、東口駅前広場内のうち、ルフロン前の一般乗降場のみを利用可能としたことから、一般車アクセスが集中し、迂回をする自動車交通と日航ホテル前の横断歩道の歩行者との輻輳があります。これについては一つ目は、一般車の駅へのアクセス動線の確保、二つ目は、東口駅周辺における歩行者と自動車の通行を円滑にするための動線処理の検討があげられます。

東口駅前広場の再編整備に向けた社会実験の実施は、駅前広場前道路の通過交通に削減の効果が明らかとなり、周辺自動車交通に対する大きな影響もなかったという結果が得られ、明らかになった課題への対応が必要ではありますが、駅前広場再編整備を検討していくうえで大きな成果となりました。この結果をもとに、平成一八年度に交通事業者等と協議・調整を進めながら東口駅前広場再編整備計画を策定し、平成一九年度に設計、平成二〇年度から整備着手をめざします。

総口整備計画の策定と今後の課題

平成一六年七月から議論を重ね、策定してきた総合整備計画は、平成一六年度には、現状及び将来想定される課題の整理、総合

計画における広域拠点としての位置づけを踏まえ、川崎駅周辺地区のめざすべきまちづくりの方向性を示す基本方針を策定しました。基本方針は、①広域拠点形成と地域連携のまちづくり②地区内を往来しやすいまちづくり③人と環境にやさしいまちづくり④個性的で賑わいのあるまちづくり⑤市民協働のまちづくりの五つを掲げています。将来の川崎駅周辺地区におけるあるべき姿を見据え、広域拠点としての都市機能の充実を図るとともに、今後の社会経済状況の変化や市民ニーズの多様化などを踏まえ、「人にやさしいまちづくり」をコンセプトに、人の利用や移動にも配慮した都市機能や交通基盤の整備を通して、これまでのイメージを一新しようというものです。

平成一七年度には、この基本方針の実現に向け、九つの基本施策からなる二八の施策課題及び具体の事業の取り組み内容を総合整備計画（案）として取りまとめ、パブリックコメントの実施、市の政策決定プロセスを経て、総合整備計画を策定します。主な内容としては、西口地区再開発による東西両地区の往来者数の需要の高まりに対応するJR川崎駅における新たな北口自由通路の整備などの回遊性強化、東口駅前広場とその周辺の様々な課題への対応を図る東口駅前広場の再編などをはじめとする交通結節点整備、その他、少子高齢社会への対応、都市景観形成の推進、環境美化の推進などを掲げ、川崎の表玄関にふさわしい東西両地区における魅力ある広域拠点の形成をめざして、川崎の新たな顔づくり実現に向けた内容を盛り込んでいきます。

今後、総合整備計画に基づいた施策や事業の取り組みにあたっては、事業の進捗状

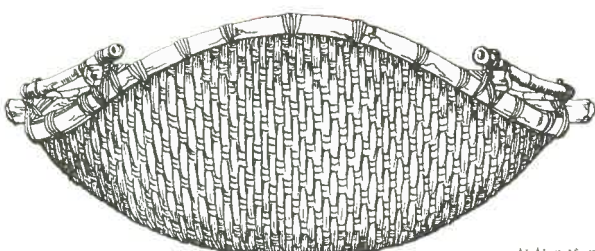
況の確認や必要となる協議・調整等の進捗管理を行いながら、実効性を高めていくことが必要です。このため、引き続き、市民、事業者、交通事業者等との連携体制を図り、推進していくことが重要です。

一方では、川崎駅周辺の様々な課題解決に向けて、行政だけでは取り組めないものがあります。市民、事業者、事業者の協働による主体的な取り組みも不可欠です。川崎の新たな顔づくりに向けてはハード、ソフト両面からの施策展開が重要です。こうした取り組みを促進するための地域全体をコーディネートしていくマネジメント的な組織体制づくりも今後の検討課題です。

おわりに

これまでのまちづくりは、人口増加とその需要に対応できるよう、都市の基盤や交通施設の整備に終始してきた感があります。成熟社会を向かえ、市民のまちづくりへの要望は、暮らしやすい生活を支える施設の整備や改善が今後とも増えてくるものと思われまます。都市生活を送るうえで、都市の施設が障害となつてはならず、市民のニーズを的確に把握し、市民の願う暮らしやすさを実現していくまちづくりが今求められていると考えます。

本市の拠点にふさわしい魅力あるまちづくりの実現のために総合整備計画に基づいた施策・事業を着実に進めていきます。



東南アジアのバスケットボート（正面）

川崎駅周辺市街地活性化に 向けた取り組み

川崎駅周辺市街地活性化基本計画の 課題と今後の展望

はじめに

川崎市最大の商業集積地である川崎駅周辺地区は、江戸時代の東海道旧川崎宿の頃から交通の要衝として、また川崎大師への参道として古くから栄え、発達してきた街です。現在もJR線、京急線が東西に並行して走り、川崎区や幸区の各所からバスが発着する市内最大の交通結節点であり、駅周辺には様々な公共施設や商業施設が建ち並び、都市機能が充実しています。商業・業務・居住機能を併せ持った、都心としての川崎駅周辺はまさに川崎市の玄関口であり、街の代表的な「顔」＝中心市街地として、これらの都市機能を充実させることが、市民生活の上での利便性を高め、高い集客力を維持し、地域商業の健全な発展には不可欠です。

しかしながら、川崎駅周辺地区は東京と横浜に隣接し、アクセス利便性が高いこともあって市内の居住者は市外に購買等の機会を求めやすくなっています。特に東京や横浜では、再開発事業による様々な機能を併せ持った、魅力的で新しい街が誕生して

おり、都市間競争も激しくなっています。

また、自動車社会の到来により、車でのアクセスの悪い駅周辺よりも道路基盤の整った周辺部の方が商業施設などの立地もしやすいことから、大規模な商業施設や住宅の開発が行われています。周辺部へのこのような様々な都市機能の流出は、中心市街地の利便性や集客力につながり魅力や機能の低下を損なう恐れがあるほか、市街地の拡大に伴うインフラ整備等、行政コストの増大も招くことにもなり決して望ましいことではありません。そのためにも広域的拠点として中心市街地の都市機能を強化し、商業地としての魅力や利便性を維持するため重点的な施策を展開して中心市街地を活性化させる意義は、大変重要であるといえます。

川崎市では、川崎駅周辺を広域的な拠点として魅力ある中心市街地とするために、「川崎駅周辺市街地活性化基本計画」を策定し、様々な事業が行ってきました。この間、東口ではラ・チッタテラやダイスビル等、多くの商業施設がリニューアルし、西口の東芝堀川町工場跡地では再開発事業が

経済局産業振興部商業観光課

森真樹

進行し、平成一八年秋にラゾーナ川崎がオープンするなど、大きな変貌を遂げようとしています。川崎駅周辺の環境が大きく変わってきている今、これまでの川崎市における中心市街地活性化の取り組みを紹介するとともに、今後に向けた課題を検討してみたいと思います。

川崎駅周辺市街地活性化基本計画の策定

(1)基本計画策定の背景

川崎市では川崎駅周辺地区のあり方を見直し、市街地活性化を図るために、国によって平成一〇年七月に施行された「中心市街地における市街地の整備改善及び商業活性化の一体的推進に関する法律（以下「中心市街地活性化法」と略す）」第六条に基づき、「川崎駅周辺市街地活性化基本計画（以下「基本計画」と略す）」を平成一一年三月に策定しました。国による中心市街地活性化法の制定が直接のきっかけではありますが、当時の川崎駅周辺部に目を転じてみると、東口側の港町地区にイトーヨーカドー（ミナトマチプラザ）とヤマダ電機・

大正堂（ミナトマチプラザ・アネックス）、小田栄地区にエスバ（小田栄ショッピングプラザ）といった大規模な郊外型ショッピングセンターの開発計画が持ち上がっており、西口側の小向地区にワットマンの出店計画とあいまって、中心市街地の空洞化の危機が懸念されていました。従来型のような事業者個々の取り組みでは効果も限定的であることから、地元の実業主体が連携してエリアとしての面的な取り組みを行えば事業効果は大きくなり、それに対する支援を行えば地域において発揮する効果は何倍にも膨らみます。このような具体的な危機感の下に駅周辺の事業者・消費者・行政機関等が「策定委員会」と「作業部会」を組織し、事業者アンケートや来街者街頭インタビューなどにより、意向把握と反映を行い、計画内容を検討して、郊外型の商業施設に対抗する川崎駅周辺の市街地活性化を図るための中心市街地活性化基本計画を策定しました。

(2)基本計画における活性化の基本的な考え方

現在の社会においては、急速に進行する高齢化や少子化に対応するために、都市構造や市街地環境のいっそうの改善・向上を行う必要があります。一方で、都市活動において重要な役割を担うのは依然として商業活動であり、両面からの視点を加えた総合的なまちづくりを推進していく必要があります。基本計画では、商業施設整備、住環境整備等の「市街地整備」と、商業開発やイベント等の開催、商店街の高度化・情報化の促進等の「商業等の活性化」の二本柱の相互の連携の下に一体的かつ効果的に

実施していくことを基本としています。

この考えに基づいて、基本計画では、川崎駅周辺の約二三〇ha（図1参照）を中心市街地として指定して、重点的な施策を展開しています。

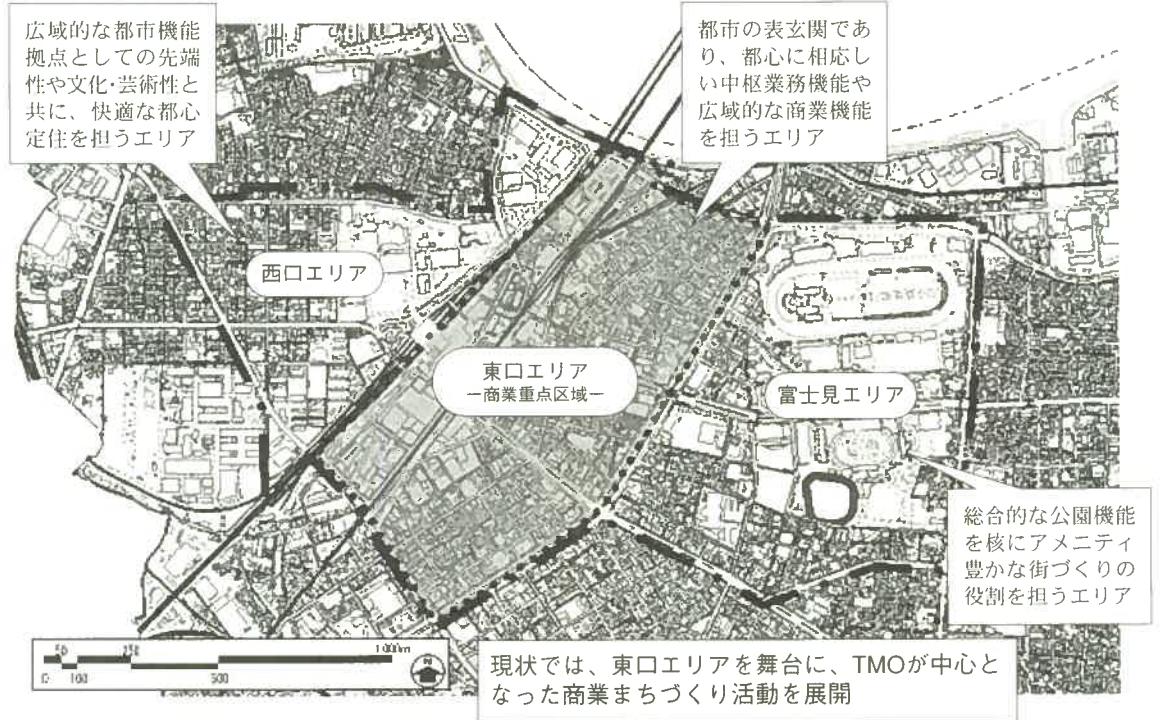
中心市街地の範囲は、既存の商業・業務系機能が集積する川崎駅東口周辺を中心として、市街地再開発によって新たな都市機能が集約される西口周辺、総合的な都市公園がある富士見公園地区を加えたものとなっています。都心地区としての拠点性や機能の多様性を十分に発揮し、街なかでの回遊と滞留を増進させて一体的な発展を見込む地域指定としています。また、他都市に見られない商業重点地区の指定を川崎駅東口周辺エリア（約九〇ha）に対して行っています。この指定は、商業集積地が東口エリアに集中しているため、当面は、商業活性化事業を東口エリアに重点的に行うことを意図したものです。

（3）基本計画における整備方針と整備目標

川崎駅周辺地区は、公共公益施設や各種業務機能が集積するビジネス街であると共に、周辺部には住宅地が形成され日常生活が都市活動と近接している地区です。川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」においても、「既存の高い商業・業務機能の集積を活かしながら、川崎市の中心的な広域拠点としてその機能強化を推進する」と位置づけられています（13頁「都市構造のイメージ図」参照）。

例えば東口には、駅ビルやさいか屋、ルフロン等の大型商業施設や銀柳街などの商店街が立地し、日常生活に直接関わりのある施設がある一方で、ラ・チッタテラやダ

図1 現行計画のエリア設定とエリア別の整備方向



る施設がある一方で、ラ・チッタテラやダイス等のシネコンや西口のミュージアムザ川崎シンフォニーホールなど映画や音楽といった非日常的な文化・娯楽施設も存在します。基本計画では、この特性を活かしたまちづ

くりが川崎駅周辺地区の望ましい方向性と考える、①商業活性化の観点から、地域の生活者をターゲットとした「生活都心づくり」、②街の賑わいの確保のために、特色を活かしたまちづくりを行い、広域からの

集客を目指す「交流都心づくり」の二つの整備方針を立てています。この整備方針のもとに、「市街地の整備改善」と「商業等の活性化」の相互連携と、一体的な推進を図るため、①都心機能の拡大、②都心構造



アゼリアビジョン

の再編、③都心空間のグレードアップ、の三点を整備目標として設定して重点的に事業を推進することで、駅周辺の面的な広がりや集客力を確保し、回遊性の拡大を実現し、川崎駅周辺市街地の活性化を図っています。

《新総合計画における都市構造上の川崎駅周辺の位置づけ》

「広域調和・地域連携型」都市構造をめざしたまちづくりの推進

都市拠点〈広域拠点〉の整備

都心や横浜中心部との高い近接性を踏まえて、市外の隣接都市拠点との調和のもとに適切な機能分担を行い、地理的条件や交通機能などを活かしながら、民間活力を中心としたまちづくりを推進し、個性と魅力にあふれた広域的な拠点形成を推進する。

・川崎駅周辺地区では、既存の高い商業・業務機能の集積を活かしながら、川崎市の中心的な広域拠点としてその機能強化を推進する。

・さらに、羽田空港の再拡張・国際化に対応した民間主導による都市の再整備を適切に誘導・促進し、広域的な集客機能を備えた活力と魅力にあふれる広域拠点の形成を重点的に推進する。

(4)川崎駅周辺市街地活性化事業の実施について

川崎駅周辺地区では、基本計画における二つの整備方針や三つの整備目標に基づき、都心全体のポテンシャル向上のための取り

組みに加え、東口エリア、西口エリア、富士見エリアの三地区の地区特性や機能分担に応じてエリア別の整備方向を定め、川崎駅周辺市街地活性化事業として推進していきます。

①都心全体……川崎駅周辺地区の地域としてのポテンシャル向上のため、回遊性の創出と各エリア間の連携及びアクセスの強化を行います。事業例としては、川崎駅西口再開発地区計画区域における駅と各施設を結ぶペDESTリアンデッキの設置、「川崎駅北口地区第三西街区第一種市街地再開発事業（川崎ダイスビルの再開発）」に連動した川崎地下街との連絡通路の整備、川崎縦貫道路の建設、京浜急行大師線連続立体交差事業があります。

②東口エリア（商業重点地区）……川崎市を表玄関であり、都心に相応しい中枢業務機能や広域的な商業機能を担うエリアです。既存都市機能の強化・高度化を図り、賑わいある情報発信と活動拠点を形成します。またこの地区では、基本計画を受けて、地元サイドを中心とした「商業まちづくり」を発意し、タウンマネージメント構想を策定して中心市街地で商業振興を行っているTMO（「タウンマネージメント機関」）があり、一体となって商業等の活性化を図っています。

事業例としては、新たなエリア拠点街区の形成を図るために実施した、「川崎駅北口地区第三西街区第一種市街地再開発事業（川崎ダイスビルの再開発）」や、商店街区域内にある都市公園の「東田公園再整備事業」（写真1）、「川崎地下街の北口・西口エスカレーター設置事業」（写真2）や、「川崎駅東西自由通路へのアゼリアビジョ

ン設置事業」（写真3）、TMO事業として東田公園の再整備を受けて実施した「東田公園オーピングイベント」や、駅東口周辺で秋に行われる商店街イベントと大型店の連携の下で実施した「音楽のまちかわさき共同スタンプラリー」、川崎銀座のアーケード整備やラチッタデッラの民間再開発にあわせたチネチッタ通り商店街のモビル整備事業などがあります。

③西口エリア……広域的な都市機能拠点としての先端性や文化・芸術性と共に、快適な都心定住を担うエリアです。中枢管理業務や研究開発機関の立地誘導を行い、ゆとりある都市型の居住環境を形成し、各エリアとの密接な連携の下に、利便性の高い生活拠点を形成します。

市街地の整備改善の例としては、「川崎駅西口地区第一種市街地再開発事業（ミューザ川崎）」や「堀川町民間再開発事業（ラゾーナ川崎）」、新たな居住空間を創出する川崎駅西口地区住宅市街地整備総合支援事業などがあります。また、西口エリアは東芝の工場跡地から再開発によって新しい市街地が形成されたことから、新たなエリアイメージの構築に向けて都市景観形成地区の指定を行い、街の環境に相応しい景観形成を行っています。

④富士見エリア……総合的な公園機能を核にアメニティ豊かな街づくりの役割を担うエリアです。富士見公園を都心における総合公園として整備し、近隣住民や就業者・来街者等の憩いと交流の場として整備します。また、公園周辺エリアについても、公園と調和した都市的な複合市街地の形成を図り、アメニティ豊かな街づくりを進めます。市街地の整備改善の例としては、老朽化

した川崎球場の解体と今後の整備の検討、老朽化した富士見団地の建て替え、市立川崎病院の改装整備などがあります。

川崎駅周辺市街地活性化基本計画の改訂

(1)川崎駅周辺地区における課題

以上のように、川崎駅周辺地区では広域的な都市拠点の形成を行うために、市街地の整備改善と商業等の活性化の両面から市街地の活性化を図ってきました。しかしながら、基本計画の策定から約七年が経過し、川崎駅周辺市街地活性化事業も進捗していく中で、再開発の進行による都市環境の変化や中心市街地特有の問題等、新たな課題も発生しています。

例えば、東口エリアについては、駅周辺の商業施設のリニューアルは一段落しましたが、川崎地下街と商業施設・駅・バスターミナルへの接続部分のバリアフリー化や、それにあわせた駅前広場の再整備、東口エリア内で増え続ける自転車への対応など、高齢者に優しく歩行者の安全な歩行空間の形成のために、市街地整備の見直しが必要になってきています。また商店街において、居酒屋・パチンコ店・チェーン店の進出が目立ってきていますが、その実態は、商店主の高齢化と後継者不足に加え、高額の賃料等の経費の負担に耐え切れなくなつた結果として、商売の継続を断念し、店舗をこれらの業種に賃貸するテナント化が進行したものです。店舗のテナント化の進行は、商店主が地域との関わりが薄くなることに伴い、地域における問題や課題が見えにくくなり、地域の合意形成にも支障をきたす等の問題をはらんでいます。平成一八

年秋にはラゾーナ川崎が西口に開業することで、東口エリアは顧客流出の可能性も高いことから、西口との差別化を図り、東口の事業主体が連携して「日常性」「実需」といった特色を活かし、来街者が安心・安全に歩けるまちづくりを行って、広域拠点として魅力的な都市機能を維持する必要があります。

西口エリアについては、平成一八年秋のラゾーナ川崎のオープンに伴い、住宅関連の事業を除き、一連の再開発事業は完了します。市街地整備がほぼ終了し、川崎駅周辺を挟んで東西に商業集積が図られ、新しい市街地が形成されることから西口に構築される可能性の高い「非日常性」「高級感」「文化性」といった特色を活かすと共に、東西の回遊性促進について検討して、西口の事業者及び地域住民と連携して、地域商業の活性化に向けた具体的な取り組みを検討していく必要があります。

富士見地区については、東口エリアの隣接地区であり、平成一九年にはアメリカンフットボールのワールドカップも行われることから、公園機能を活かした活性化事業を展開する必要があります。特に駅周辺の大規模商業集積地の隣接した区域で、これだけのスポーツ・文化関連施設を有する街は多くないと思いますので、休日には住民が憩い、来街者との交流ができる空間として整備を引き続き図っていく必要があります。

川崎駅周辺地区における特有の問題としては、事業者のTMO活動への理解もまだまだ十分ではなく、まちづくりに対する意識が低いということが挙げられます。大型店と商店街の連携の不足や地域住民との連

携がほとんどないといった問題や、川崎駅周辺地区という地域としてまちづくりを行っていく意識がまだまだ薄く、商店街における恒常的な人手不足や、大型店における組織としての限界などはありますが、まちづくりに関わる人材を発掘し、育てていくことが急務だと考えます。今後のまちづくりにおいては、三つのエリアの連携をいっそう深め、事業者・地域住民との連携の下に活性化事業を実施すると共に、まちづくりに関わる人材を育成していくことが必要であると考えます。

(2) 基本計画の改訂について

以上のような川崎駅周辺地区の環境変化と課題への新たな取り組みを検討し、基本計画の当初の計画期間が概ね五年とされていたことを踏まえて、平成一七年一〇月に川崎駅周辺の事業推進を行っている行政機関内の関係課二〇課で構成される中心市街地活性化連絡調整会議で、基本計画の改訂について意見の調整を行いました。この会議は、基本計画の策定及び改正に関する意見調整を行い、川崎駅周辺活性化事業の進捗の確認などの連絡調整を行う機関として設置されているものです。会議では、現在まで各エリアで実施されている事業・方針の確認と検討・見直しを行い、全課一致で基本計画の改訂を行うことを決定しました。

また、策定時と同様、基本計画の改訂にあたってはできるだけ多くの事業者・住民の声を反映する必要があることから、平成一七年一月に駅周辺の地元事業者・住民・学識経験者・行政機関等一七名から成る「改訂委員会」を組織しました。改訂委員会では、改訂基本計画の計画期間を五年

と定め、各エリアの位置づけを見直したうえで川崎駅周辺の将来像を検討し、具体的な活性化目標の設定と、市街地の活性化方針と具体的に今後行っていく活性化事業の検討を主として行います。ただし、市街地の整備改善については、すでにまちづくり局が主管する「川崎駅周辺総合整備計画」で検討を始めていることから、主として商業の活性化の視点から検討を進めることになりました。また改訂委員会が不足する部分については、事業者や住民のヒアリングを通じていっそうのニーズの把握を行い、提出されたアイデアの検討と反映、具体的なアクションの展開を行います。そのうえで、平成一八年度の基本計画の改訂を目指して作業を推進していきます。

(3) まちづくり三法の改正と基本計画改訂に対する影響について

現在、国会では改正計画法案と改正中心市街地活性化案からなるまちづくり三法の改正案が国会に提出され、検討が行われています。この改正法案が提出された背景には、①大型店の郊外への出店に加え、公共公益施設の郊外移転などにより、まち全体の郊外化に歯止めがかからない②出店用地の確保や地代の高さなど土地条件に格差が発生して中心市街地の魅力が低下している③事業者の後継者不足やまちづくりのリーダー不在の結果、商店街を中心にテナント化や空き店舗化が進んでいる④①②③の結果、中心市街地が依然として空洞化が進んでいるといったことがあります。

これらを踏まえて、今回の法改正の内容は、①都市計画法の改正により、大規模集客施設の立地を商業地域など三用途地域に

限定する、市街地調整区域への公共公益施設の移転については許可が必要となるなど、郊外の土地利用の規制を強化し、様々な都市機能の市街地集約を図る②中心市街地活性化法の改正により、市町村が新しい基本計画を策定する場合は、現TMOに代わる新たな事業実施者等で組織する「中心市街地活性化推進協議会」で協議を行ったうえで、国（内閣総理大臣）の認定をうける仕組みに変更すると共に、認定をうけた基本計画に対して重点的な支援を行い、中心市街地のにぎわいの回復する③①と②を一体的に推進することで「コンパクトでにぎわいあふれるまちづくり」を実現することを柱としています。

この政策の転換は、平成一〇年の中心市街地活性化法の制定以降、全国約七〇〇にも及ぶ自治体が基本計画を策定して、中心市街地の活性化に取り組んできたにもかかわらず、中心市街地活性化の効果が見えなかった事例が少ないことから、まちづくりの視点から中心市街地に人が賑わうための都市機能を集積促進させ、商業等の活性化を推進することが、中心市街地の活性化に効果的と考えたことによるものです。そのうえで、これらの施策を積極的に推進する自治体が作成する実効性のある基本計画のみを認定し、重点的に支援を実施することです。

川崎駅周辺地区では、駅前には大型店・シネコンなどの大規模集客施設と市役所や川崎病院などの公共公益施設が集積しており都市機能の集積は図られており、にぎわいも形成されていますので、地方都市のような中心市街地の空洞化は見られません。しかしながら、今後は商業施設の老朽化も見

込まれ、少子・高齢化への対応の実施や、歩行者が安全・安心に歩ける市街地として引き続き整備していく必要があることや、

来街者のニーズや街のコンセプトにあつたテナントのリーシングの実施、景観の醸成など商業の活性化施策との一体的推進も不可欠と考えられるため、改正法案が成立した場合には、国の認定を受けて重点的な支援を受けていくためにも、現在の基本計画に改正法案の考え方を盛り込んだ新基本計画の策定を、進めていく必要があると考えます。また体制については、改正中心市街地活性化法の施行と共に現行TMOが効力を失い、代わって多数の事業推進者で構成される「中心市街地活性化推進協議会」が現TMOの役割を担うこととなりますが、協議会を構成する市街地の整備改善を行うことのできる第三セクターやNPO法人などが存在しないため、今後の川崎駅周辺地区の活性化推進体制については、活性化事業の推進と同様に、大型店・商店街などの事業主体、地元住民、商工会議所やTMOなどの関係機関、行政機関が連携していく必要があると考えます。

おわりに

全国各地で中心市街地が衰退している中で、川崎駅周辺地区は、首都圏で東京と横浜に挟まれた利便性の高い立地と、古くからの商業集積と市役所などの公共公益施設がバランスよく配置された東口エリアを中心に多くの人で賑わいを保ってきました。また新たな市街地を構成する西口地区は、早くから商業系にとどまらず、住居系・業務系機能との一体的な集積を目指して再開発事業を進めてきました。その意味で、現

在国が進めているコンパクトシティを先取りしたまちづくりを目指してきたといえます。

これらの新旧の市街地が相互に特色を持った市街地形成をはかっていくことが、川崎駅周辺地区の中心市街地として魅力ある広域拠点として発展していくために不可欠です。そしてそのために今後のまちづくりのキーワードとなるのは、「住民・来街者の視点に立った」特色あるまちづくりだと思えます。没個性的な市街地が全国的に増加している一方で、「非日常的」「独自性」

特集

川崎のまちが変わる、ひとが動く

都心部の都市デザインの新たな展開

川崎駅周辺市街地の バリューアップに向けて

「結び」によるまちづくり

経済局(財)川崎市産業振興財団
川崎市中小企業サポートセンター派遣 主査

若松秀樹

川崎駅周辺市街地

(1)変貌する川崎駅周辺市街地

川崎駅周辺の市街地は、市民の生活上のニーズを満たす商業をはじめとした様々な機能が集積・充実している場所であり、川崎市最大の商業集積地であるとともに、川崎市を代表する「顔」となる街です。

近年、川崎駅周辺には、次々とニューフアイスが誕生しています。音楽のまち川崎のシンボルの存在となった「ミュージア川崎

「洗練」といった特色を持った市街地は集客を伸ばし、ブランドを形成しています。川崎駅周辺地区においても様々な再開発事業をきっかけに、今一度、市街地の各施設を見直し、歩きやすい空間作りを市街地整備として行っていくと共に、「川崎にしかない」、「川崎でないといけない」といった特色・ブランド作りを事業者や住民と一緒に考え、商業の活性化の施策に反映させて一体的な推進を図っていくべきです。また同時に次世代にまちづくりを承継していく

ためにも現時点からまちづくりの人材を育成し、体制を整えていくことも必要です。地域住民や来街者の視点なくして市街地の発展はありえません。そのためには、行政として、事業者や住民との連携の場を創出し、様々なアイデアを取り入れて、消費者のニーズを把握し、事業者に対して提示して商売に反映してもらうようなソフト面での対応も商業の活性化のために積極的に行う必要もあります。地域に根ざし、来街者のニーズにあつた活性化策の検討、活性化事業の展開が、今後の川崎駅周辺地区の活性化の課題であると考えます。

シンフォニーホール」が、東京交響楽団のフランチャイズとして二〇〇四年七月にオープンし、熱心なクラシックファンが通う川崎の newName となっています。また、シネマコンプレックス「チネチッタ」が、観客動員数、興行収入で三年連続、全国首位を獲得し、川崎駅周辺市街地への集客に大きく貢献しています。

更に、二〇〇六年秋に向けて、六本木ヒルズや横浜ランドマークプラザを凌ぐ規模の大型商業施設「ラゾーナ川崎」を含む再

開発が進行しています。この完成に伴ってJR川崎駅の東口と西口を合わせた川崎駅周辺の市街地は、新宿駅東口や銀座といった都心繁華街に迫る小売店舗数となり、国内有数の商業集積地に変貌を遂げるところです。

(2)活性化を推進する「かわさきTMO」

近年、地方都市を中心として中心市街地の衰退が大きな問題となっています。一九九八年七月に国が施行した「中心市街地に



チネチッタ



ミュージア川崎シンフォニーホール



ラゾーナ川崎・全体完成予想パース

※図面を基に描かれたイメージ画で実際とは異なります。

おける市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」に基づき、まちづくりを運営、管理する機関として Town Management Organization (タウンマネージメント機関) (以下、「TMO」とします。) が設置されています。

二〇〇六年三月現在、全国に四〇七機関あるTMOは、それぞれの街における中心市街地の活性化を推進する中核的な組織となつて、様々な団体との調整を図りながら、まちづくりに関する事業の企画立案や運営

を行っています。

川崎市においては、川崎駅周辺市街地の活性化事業を推進するための機関として、財団法人川崎市産業振興財団が、二〇〇一年六月にTMOとして認定されています。

財団法人川崎市産業振興財団は、産業発展と地域経済活性化を図るために一九八八年に設立された公益法人であり、川崎市におけるTMO(以下、「かわさきTMO」とします。)として、川崎駅周辺で活躍する多様な主体(市民、個店、商店街、大型商

業施設、シネマコンプレックス、大小企業、金融機関NPO、観光施設、公共交通機関、行政関係……)と調整を図りながら、川崎駅周辺市街地の持つ高いポテンシャルを効果的に引き出し、集客率を高め、購買力を上げることにより市街地の空間的な広がりを出し、魅力ある街を目標として活性化に向けた様々な取り組みを継続的に進めています。

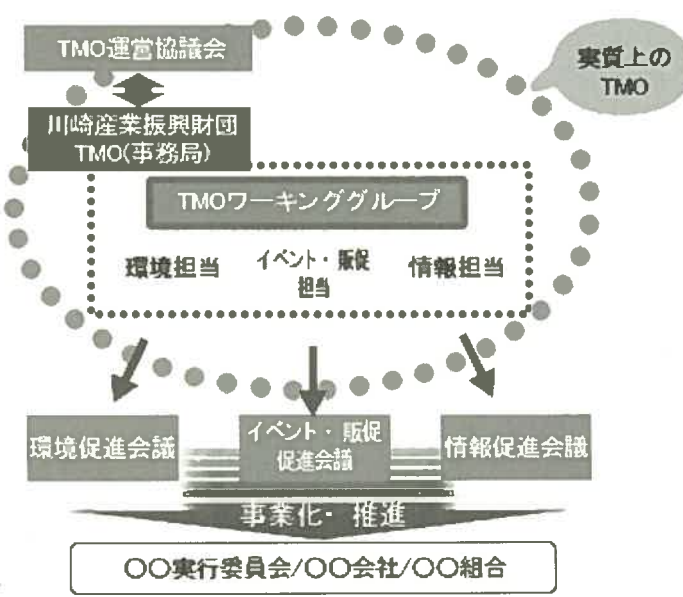
川崎駅周辺に中心市街地としての機能を確保し、賑わいの創出を図ることは、蓄積

された社会資本の活用の促進や、税源培養効果といった経済的な観点からの利益だけでなく、地域雇用の創出、安全・安心の確保など、市民生活の質的な向上にも密接に関連しています。

かわさきTMOでは、円滑な運営のために、地元関係者による組織を編成しています。

ア 運営協議会

運営協議会は、かわさきTMOやまちづくりの方向性を協議する機関です。かわさきTMOの働きや具体の取り組みに関する情報交換・協議を行います。地域の商店街、大型店、サービス業、金融機関、商工会議所、行政を構成員として、年に二〜三回開催しています。



イ ワーキンググループ

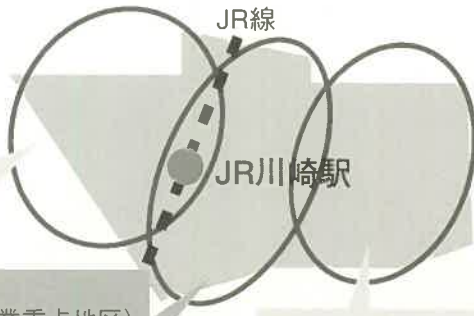
ワーキンググループは、運営協議会で議論された取り組みの具体化の検討、新たな企画、必要となる調査を行う組織です。地元代表・有志等をコアメンバーとし、街全体に係る取り組みを協議します。

ウ 各推進会議

各推進会議は、個別の事業に関する詳細な検討、意見交換、合意形成、運営を行います。街の関係者が自由に参加できるオープンな形とし、意見の調整や合意形成の促進を図ります。

(3) 中心市街地の範囲

市街地の整備改善及び商業等の活性化を一体的に推進するため、一九九八年七月、



西口エリア
職住の調和と豊かな
文化やコミュニティの場

東口エリア(商業重点地区)
多様な人々の出会いと交流の場

富士見エリア
近隣住民や就業者・
来街者の憩いと交流の場

かわさきTMOの機能

川崎駅周辺の市街地は規模が大きく、展開において「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律」が施行されました。これを受けて川崎市では、川崎市内最大の商業集積地である川崎駅周辺市街地の活性化を図るため、一九九九年三月に川崎市が「川崎駅周辺市街地活性化基本計画」を制定しました。この基本計画において、川崎駅を中心とする約二三〇haの範囲が中心市街地として位置づけられ、その内、「東口エリア」(約九〇ha)が商業重点地区と定められています。

川崎駅周辺の市街地は規模が大きく、展

(4) かわさきTMO設立の経過

一九九八年七月	中心市街地活性化法が施行される。
一九九九年三月	川崎市において「川崎駅周辺市街地活性化基本計画」が策定される。
二〇〇〇年三月	「川崎駅周辺市街地タウンマネージメント構想案」が作成される。
二〇〇一年三月	「川崎駅周辺市街地タウンマネージメント構想」が作成される。
二〇〇一年六月	川崎市からタウンマネージメント構想の認定を受ける。
二〇〇一年六月	川崎市産業振興財団が「TMO(タウンマネージメント機関)」として認定される。

*法改正の動向

二〇〇六年三月、国会で「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律(一九九八年七月施行)」をはじめとする、所謂まちづくり三法(中心市街地活性化法、大店立地法、都市計画法)の改正が審議され、この法改正への対応が論議されています。

開されるまちづくりの事業も多岐に渡ることから、様々な事業主体が活動しています。計画的に事業を推進していくため、かわさきTMOは各事業主体の調整を図るべく活動しています。また、街の現況調査や活性化に必要な事業の企画提案を行うとともに、

地元だけでは解決できない問題について地域の総意として行政機関等に必要に対応の要請を行っています。かわさきTMOの主な機能は、次の五点を柱としています。

(1) 街のビジョンづくり

街全体の方向性を協議し、各事業主体の個別事業を望ましい形へと誘導します。また、街のビジョンからわかりやすいコンセプトやキーワードを見出し、個々の取り組みでの活用を図ります。

(2) 合意形成の促進

街全体でのビジョンの共有や、全体事業への理解を促進するため、地域への情報発信やフォーラムの開催を行います。必要に応じて、個別事業ごとに関係者の勉強会を開催し、合意形成のための取り組みを実施します。

(3) 事業の実施・実現支援

各事業主体の個別の取り組みを支援し、事業化に向けた調査・研究を共同で実施します。商業活動に関する実態や動向の調査・把握を行い、街の機能を高めるための指導・助言に向けた情報収集・分析を図ります。

(4) 新規事業の企画提案

街の動向や問題・課題をチェックしながら、

ら、街にとって必要性の高い新しい取り組みについて、街全体で考えるための企画提案を検討します。これをもとに、地域関係者と協働して新たな事業を検討し、望ましいまちづくりを推進します。

(5) 行政への提案・働きかけ

運営協議会で協議されたまちづくりの推進にあたって、必要性は高いものの地元だけでは対応できない事項である場合には、その事項について協議し、取りまとめを行います。この協議に基づき、行政に対応策を求め必要な公的施策の実現を要請します。

中心市街地活性化構想

(1) 中心市街地活性化構想の制定

中心市街地活性化構想とは、中心市街地における活性化事業の全体計画のことです。川崎市では、「川崎駅周辺市街地活性化基本計画」に基づいた中心市街地活性化構想として、川崎市産業振興財団が「川崎駅周辺市街地マネージメント構想」を二〇〇一年三月に作成しました。地元商店街団体や大型店などの関係者による議論を経た活性化構想として、川崎市の認定を受けています。

この構想では、商業を中心とした魅力ある川崎駅周辺市街地の姿を描きながら、その実現に向けた基本姿勢、目標設定、具体的なアクションを定めています。

(2) 基本姿勢

川崎駅周辺市街地の活性化は、地元が主体的に進めた方が効果のあることや、行政にしかできないことがあり、互いの役割分担の上で、協力しあって進めることが大切

です。

地元がまちづくりにより主体的に取り組みたいためには、街の関係者が集まって、必要なこと、できることを話し合い、取り組みの具体化と合意形成を図ることが重要です。川崎駅周辺市街地マネージメント構想では、次の基本姿勢を定めています。

ア 基本姿勢 1

まちづくりは、地元の発意と主体性に基づいて、積極的に取り組みを推進するものです。

① 地元でできること、行うべきことは、地元の関係者が力を併せて積極的に取り組みます。行政が実施している各種助成や支援策を活用して、地元発意・地元主体の取り組みを企画・実行します。

② 地元の総意を固める機会や場、行政に伝える場の形成について、行政の支援を望みます。

イ 基本姿勢 2

行政の取り組みに対しては、地元からの発案・働きかけ、自らの参加・協力をもって事業の推進を図ります。

① 街での必要性が高い公共的な取り組みで、地元だけでは実現が困難なことについては、地元の総意を固めて行政に推進を働きかけます。

② 行政主体の取り組みについては、円滑な推進が図られ、街にとつて最も良い方向になるよう、地元としても参加・協力を行います。

(3) 目標設定

川崎駅周辺市街地タウンマネージメント構想では、川崎駅周辺市街地の活性化の目標となる姿を次のようにイメージしました。

集客力を高める	人々の目的地的な話題性の高い街	■ センスある商業やエンターテインメントがあります。 ■ お祭り感覚で楽しめます。 ■ 様々な文化があり、いろいろな情報が手に入りやすい。 ■ 仕事を終えた後に、アフターファイブを楽しめます。
回遊性を高める	歩みが楽しめる雰囲気の良い街	■ 街のあちこちに魅力があります。 ■ 街に変化があり、街を歩くと新しい発見があります。 ■ 街の雰囲気心地よく、街並みや景観を歩いて見て楽しめます。
環境やサービスの質を高める	誰もが快適な時を過ごせる便利な街	■ 高齢者に優しく、若い女性も安心して暮らせる環境です。 ■ 気軽に行ける便利さ、カジュアルで親しみやすい街です。 ■ 清潔感や安心感が備わっており、ついつい足が向く、この街に来るとホッとできます。

(4) アクシヨンプラン

川崎駅周辺市街地活性化のための具体的なアクションプランは、基本姿勢や目標を踏まえ、ア、環境関連、イ、イベント・販促関連、ウ、情報関連の三つの側面から構成され、更に、この三つの側面を支えるため、エ、各事業の基盤、オ、行政との協働を設定しています。この五つのアクションについて以下に紹介します。

ア 環境関連のアクション

快適な街、魅力ある街の基盤としての良好な環境を整え、回遊性の生まれる雰囲気を出します。川崎市においては、二〇〇六年四月から路上喫煙禁止条例が施行されることとなり、市街地における歩行者の安全性が向上し、更に、エリア分煙の推進による街路の歩行環境の向上が期待されています。

① 環境美化事業

川崎駅周辺市街地の環境美化のため、川崎区内で活動している民間団体「まちづくりクラブ」との連携の下、二〇〇二年一月から川崎駅東口環境ワークシヨップを開催し、実際に街を歩いて、日についたさまざまな問題を拾い上げ、素敵なまちづくりのための工夫・気遣い・取り組みを探し出しました。

二〇〇二年八月から、土曜日、日曜日に放置されていたごみの自主回収を行い、休日の来街者が心地よく街で過ごせる環境を整えました。同年九月には、一斉清掃活動にも取り組み、不燃ごみ、粗大ごみの集中収集を行い、二〇〇三年二月から、取れにくいガムの汚れ等を除去するために高圧洗浄、ワッシャー洗浄により、カラー舗装の一斉清掃を行った他、同年三月には草花の配布や街区の装飾を行いました。



クリーンキャンペーン

② 商店街環境整備事業

各商店街では、通りごとや街区ごとにおいて特色を活かした個性ある空間を創り出すため、独自のコンセプトを作り、街並みづくりを進めます。

歩行者を主体とした特徴ある通り空間の整備を進め、優れた景観形成と安全性・快適性の創出に努めながら、多様な商業空間のネットワーク化を図り、街路と街路の結び付けを強化します。

イ イベント・販促関連のアクション

① 川崎イメージアップ事業

街の集客力の強化、交流機会の充実により、街のイメージの向上や商業の売上増進を図ります。川崎駅周辺のイメージアップと、交流人口の拡大を目指して、街のプロモーションの戦略を練るとともに、来街促進キャンペーンのイベント面での取り組みや、より効果的な景観づくり、対外的なPRを進めながら、街の魅力向上を図っていきます。

川崎のイメージアップや活性化を狙いとして、「川崎でデート」をコンセプトに、一般から募集したグループ「デートコースつくり隊」を中心に、川崎駅周辺のおしゃれなデートスポットを紹介するガイドブック「かわまに」を二〇〇四年四月に発行しました。斬新な切り口で川崎の楽しさを満喫する小冊子となっており、隊員たちの頑張りが他都市からも注目されました。

② イベント事業

現在実施されているイベントや催事の情報を一元的に整理し、年間スケジュールの把握に努めています。これを基に、既存のイベントの強化・拡充を検討するとともに、イベントの共同PRや新たなイベント開催



上右: チネチッタ通りのカラー舗装

上中: 川崎銀座アーケードリニューアル

上左: 仲見世通りモール化



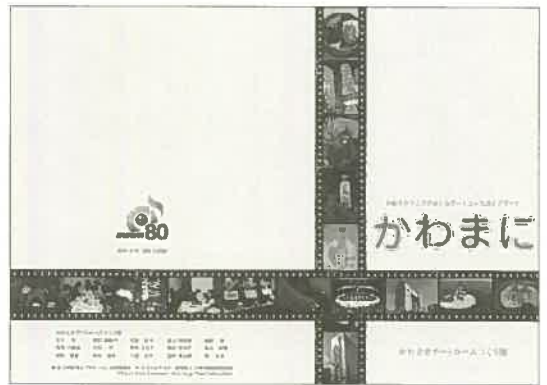
◀ 旧東海道のモール改修

▼ガイドブック「かわまに」

の企画を行ったり、来街者が利用しやすい形でアピールしたりしています。また、既存のイベントとの関連性を検討しながら、広域からの集客を図ることのできる新たな統一イベントを企画しています。

a 東田公園リニューアルオープニングイベント

二〇〇五年七月には、東田公園のリニューアルをアピールするオープニングイベントを地元商業者・町内会とともに開催し、川崎独自の文化の創造・発信に資するイベントを行っています。



b 連連つながりかわさき

二〇〇五年一〇月で四回目を迎えたイベント「連連つながりかわさき」は、商業、工業、農業、福祉、防災、文化団体、住民、学生など多種多様な参加主体とボランティア実行委員の活躍により運営されています。川崎市役所駐車場をメイン会場として、音楽ステージイベント、福祉機器の紹介、地元産品や手作りアート作品の実演販売、消防はしご車の見学、災害用水道水を紹介したほか、同時期に開催される周辺のイベントとも連携しており、「つながり」のキーワードを体現した異種複合型のイベントとなっています。

③ 購買インセンティブ事業

季節の行事やセール・バーゲン時期を捉えて、共同で宣伝を打つことにより、川崎駅周辺市街地を一体として来街者への訴求を図っています。

a 音楽のまち・かわさき イベントスタンプラリー

二〇〇五年一〇月には、川崎駅周辺における共同の取り組みとして、「音楽のまち・かわさき イベントスタンプラリー」を開催しました。川崎駅周辺の商店街、大型店の他、砂子の里資料館や「音楽のまち・かわさき」推進協議会を含め一二の事業主体が、主体的に手を結び合って実施した初めての事業として注目され、約五千人の参画がありました。

b かわさき・アジアン・フェスタ

二〇〇六年三月には、アジア交流音楽祭に合わせ、延べ二〇〇社近い地元商業者の自主的な取り組みにより、韓国・中国等のアジアの多様な文化が共生している川崎の特徴を活かし、かつ、市内企業の協賛も



連連つなごうかわさき



東田公園リニューアルオープニングイベント

得ながら、「かわさきアジアン・フェスタ」を開催しました。

アジア系食・雑貨の催事、アジア系飲食店等による特典サービス提供、福引抽選会、野外映画上映会、フリーマーケットといった、地域事業者の取り組みを結びつけた幅広いイベントにすることができました。

ウ 情報関連のアクション

川崎駅周辺市街地からの情報発信の強化や、地域事業者間の連絡体制の強化によって、より質の高い街の情報やサービスの提供を行います。情報発信の強化として、地域事業者が協働で運営している「東口エリアWebsite」について、情報の充実やリン

かわさきアジアン・フェスタ

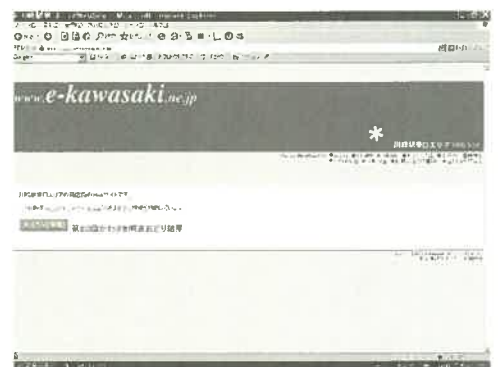
音楽のまち・かわさきイベントスタンプラリー

「結びの場」として、東田公園内にコミュニティ施設の建設を進めました。二〇〇五年七月にオープンしたコミュニティハウス「さくら」には、多目的ホールや研修室を

「結びの場」として、東田公園内にコミュニティ施設の建設を進めました。二〇〇五年七月にオープンしたコミュニティハウス「さくら」には、多目的ホールや研修室を

クの拡大を図りながら、川崎駅周辺市街地のオフィシャルサイトとしての機能を高めて、来街者との結びつきを強められるよう、取り組みを進めています。

また、連絡体制の強化策として、業者をはじめとする地元関係者のe-mailアドレス取得を促進し、



東口エリアWebsite

備えています。近隣の事業者等で設立したNPO東田公園管理運営協議会がコミュニティ施設の運営を行い、商店街や市民の様々な活動を支援しています。

個店の魅力づくりに関しては、魅力あるまちづくりの基本として、個店及び商店街単位での機能強化・魅力増進を図っています。公的機関によるアドバイス事業も活用しながら、個店や商店街活性化に関する相談や情報提供、アドバイザーの派遣によって「店づくり」・「人づくり」についての指導・支援を進めています。二〇〇六年三月には、たちばな通商店街振興組合が、イベントと商業をテーマとした勉強会「商店街セミナー」を自主開催するなど、地域事業者同士を結びつける主体的な取り組みも活発化しています。

オ 行政と協働で取り組むアクション

川崎駅周辺市街地の活性化を進める上では、地元だけでは対応できない問題や課題も多く出てきます。そのため、それらの問

備えています。近隣の事業者等で設立したNPO東田公園管理運営協議会がコミュニティ施設の運営を行い、商店街や市民の様々な活動を支援しています。

個店の魅力づくりに関しては、魅力あるまちづくりの基本として、個店及び商店街単位での機能強化・魅力増進を図っています。公的機関によるアドバイス事業も活用しながら、個店や商店街活性化に関する相談や情報提供、アドバイザーの派遣によって「店づくり」・「人づくり」についての指導・支援を進めています。二〇〇六年三月には、たちばな通商店街振興組合が、イベントと商業をテーマとした勉強会「商店街セミナー」を自主開催するなど、地域事業者同士を結びつける主体的な取り組みも活発化しています。



コミュニティハウス「さくら」

題や課題に応じて必要な施策の効果・影響を地元で十分に協議し、地元の総意を固めた上で、公的施策の実施や調整を働きかけて、地元と行政の協働による取り組みを結び付けます。また、その施策をより円滑に進めるために、必要に応じて積極的に参加・協力し、行政との協働体制を構築します。

①かわさき近未来フォーラム

地元の協議の場を確保するため、二〇〇六年二月に地元企業の勤務者を中心として、三四人の若手による「かわさき近未来フォーラム」を開催し、かわさきの近未来を描いてみようというテーマでキャッチフレーズ作りに取り組みました。



かわさき近未来フォーラム

②バリアフリーマップ

川崎駅周辺市街地の活性化を支える基盤

整備のため、地元参加の中で回遊性の創出を検討し、必要な歩行者施設の整備やバリアフリーの促進、回遊動線の強化・充実に向けた取り組みの実施を働きかけていきます。有効なオープンスペースを創出するために、個別の建て替えや建設事業と合わせて適切な公開空地が整備されるよう、行政と協議し、各種支援策を活用しながら調整を図っていきます。

回遊性の強化にあたっては、誰もが安全で利用しやすいまちづくりが必要であるとの観点から、川崎区のまちづくりクラブと連携して、エレベータ、エスカレータ、車椅子対応トイレ、音声案内付信号機等の設置状況を一覧に落とし込んだ「バリアフリーマップ」を二〇〇二年度に作成しました。

③購買スタイル実態調査

川崎市は二〇〇四年に情報収集活動の一環として、「購買スタイル実態調査」を実施し、川崎駅周辺における来街者の意識と行動に関する調査等を実施しています。この中では、川崎駅西口のオフィスビルの就業者の仕事帰りの買物・飲食・映画鑑賞といった立ち寄りや、街に対するニーズ分析も実施した他、ミュージザ川崎シンフォニーホールへの来場者が川崎駅周辺の街をどのように利用されているかといった、川崎駅周辺のまちづくりに関する基礎的な情報を収集、分析しています。


④通行量調査

街なかの交通対策にかかる取り組みとして、違法駐車や放置自転車に伴う問題の解決に向けて、地元と行政の役割分担を明確化しながら、駐車場・駐輪場の整備についての取り組みを図っています。二〇〇四年二月には、チネチッタ通り商店街において、



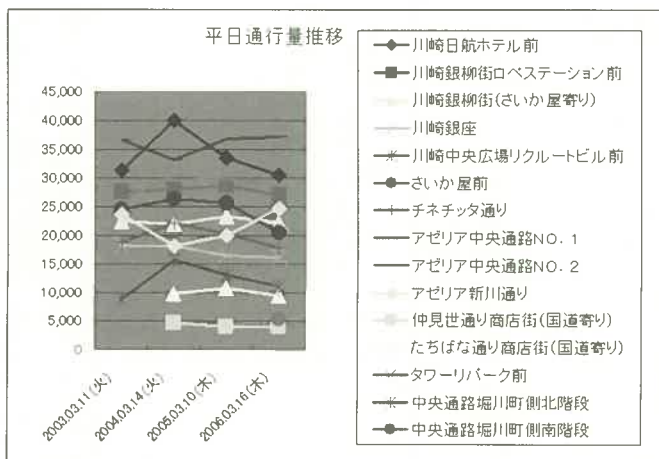
バリアフリーマップ▶

《川崎駅周辺(中心市街地)における来街者の意識と行動に関する調査》

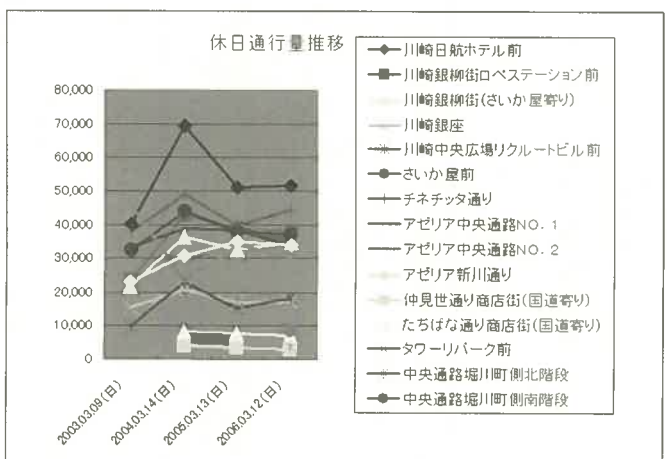
<p>◆川崎駅西口エリアの就業者についての調査(アフター5調査)</p> <p>アフター5と休日の行動特性の把握</p> <p>街の問題点等の把握</p> <p>魅力ある街としての条件等の把握</p>	<p>◆シンフォニーホール利用者についての調査(回遊性調査)</p> <p>川崎駅周辺への立ち寄り状況の把握</p> <p>街の問題点等の把握</p> <p>魅力ある街としての条件等の把握</p>	<p>◆川崎駅西口エリアにおける歩行者通行量の調査</p> <p>現状の通行量と回遊動線の実態の把握</p> 
--	--	---

購買スタイル実態調査・川崎駅周辺関連調査

不法駐輪対策実験事業を行い、駐輪場への誘導を実施しました。また、川崎駅周辺の集客力や回遊性の指標として、二〇〇三年から毎年三月に主要



通行量調査



地点において通行量を調査しています。二〇〇四年三月に通行量が大幅に増加した後、二〇〇五年三月に若干減少していますが、その後、全体的には堅調に推移していることがわかります。

今後の展開

(1) 取り組みの方向性

二〇〇六年三月に国土交通省が発表した公示地価によると、川崎の商業地の地価が上昇していることが伝えられています。「商業は川崎堅調(中略)商業地で特徴的だったのは川崎駅。観客動員数と興行収入が日本一の複合映画館「チネチッタ」を擁し、商業施設の集積が進む東口で一地点が、今秋、東芝事業跡地に大型商業施設「ラゾーナ川崎」が開業する西口でも二地点が上昇に転じた。(二〇〇六年三月二四日 日本経済新聞より)」

また、二〇〇六年四月には、韓国の中小企業庁(市場経営支援センター)が、中心市街地活性化の視察先として、かわさきTMOを訪れており、川崎駅周辺市街地の活性化の状況が海外からも注目されるようになっていきます。

地価の面では底固い動きを示し、注目を集めつつある川崎にとっては、巨大都市の東京・横浜に挟まれている特性上、川崎駅周辺市街地の一体的な活性化を図ることが、重要な取り組みになります。川崎駅西口の再開発が大きく進展しているチャンスを捉え、川崎駅周辺を魅力溢れる中心市街地に発展させて、近隣都市、近県、全国、ひいては海外からも集客できるように、川崎駅周辺市街地の商圏自体を大きくしていく取り組みが大切です。少子高齢化、人口減少と

いった社会構造の変化に対応して、川崎駅周辺市街地が、持続的な発展をしていくためには、多様な主体(市民、個店、商店街、大型商業施設、シネマコンプレックス、大企業、金融機関、NPO、観光施設、公共交通機関、行政関係……)によるコミュニティの力を結束することが、一層重要となります。

幸いなことに、川崎駅周辺市街地には、地域の活性化を支える多様な主体が活動しています。周辺にも、「川崎大師」、「コリアタウン」、「川崎フロンターレ」、「臨海部工業地帯」といった個性的な地域資源が多数あるので、川崎駅周辺市街地の持つ高いポテンシャルを一層引き出すために、地域の多様な活動主体が存分に活躍できる環境を整え、それぞれの活躍をつないで、全体としてのバリエーションを図ることが、かわさきTMOの役割に相応しくなっています。

また、これまでは川崎駅周辺市街地の活性化の手法を、主として経済産業施策、特にソフトウエア事業を中核とした商業の活性化に求めてきました。しかし、中長期的な川崎駅周辺市街地の活性化を考えると、商業の活性化の他、都市開発や交通関連の施策としての、都市機能の集積促進、街なか居住の推進といった幅広い視点が必要となります。開発に係わるハードウエア関連の施策については、今後、川崎市のまちづくり部局、公共交通機関、開発事業者とも連携しながら、周辺地域との役割分担をも含めた総合的な視点から、川崎駅周辺市街地の活性化に取り組む必要があるものと考えます。

(2) 行政との連携

地元の実現を支えるために、行政との連携を密にし、行政主体の取り組みについても、地元の総意を固めて働きかけ、積極的に参加・協力することが必要です。

現在、川崎市では、川崎駅周辺の市街地に係わる二つの計画づくりを進めています。

ひとつは、かわさきTMOの根幹を定める基本計画である「川崎駅周辺市街地活性化基本計画」です。学識者、市民、商店街連合会等で構成する川崎駅周辺市街地活性化基本計画改訂委員会を設置し、川崎駅周辺市街地の整備改善、商業活性化、中心市街地の区域などを協議しています。

もうひとつは、車道、歩道、駐輪場といったハードウエア施設を中心として整備を進める「川崎駅周辺総合整備計画」です。こちらも学識者、市民、公共交通事業者、商業者等で構成する川崎駅周辺総合整備計画策定協議会を設置し、駅東西の回遊性向上、バリアフリー化の推進、商業活性化などを協議しています。

いずれの計画も川崎駅周辺の市街地にとって、重要な計画となります。かわさきTMOも、これらの計画づくりに積極的に参画していきます。

(3) 「結び」の街

かわさきTMOの活動の展開にあたっての大切なキーワードとして、「結び」があります。川崎駅周辺の市街地における調整機能の強化や、連携の推進といった、様々な「結び」が発展していくことにより、一層有意なまちづくりが可能になり、街の魅力がスパイラルアップ的に、持続的に向上します。

まず、人の想いを「結ぶ」ために、地元

がまとまって取り組みを企画したり、実行に移したりするための機会や場所が必要で、また、行政の対応を期待する課題について、地元の総意をまとめ、互いに調整を図る機会が確実に持たれることが重要です。これまでも運営協議会やフォーラムの開催により、その実現を図ってきましたが、今後は更に、地元を結集する場を組織し、市民や地元企業を含めた誰もが参加できる開かれた場として育むことが必要です。

魅力ある空間を「結ぶ」取り組みとして、街なかの魅力的な施設や機能、新しく誕生する再開発施設を楽しく歩くことができる景観的な演出、人に優しく清潔感や明るさのある環境、また、回遊性の向上を図るための様々な取り組みを併せて行うことにより、街路と街路の結び付きを強めることが大切です。

異なる時間を「結ぶ」にあたっては、近隣に多数の企業があり、日中働く人が多く集まる川崎駅周辺の市街地では、オフタイムの場としてのニーズに応えていくことが求められます。会食、ショッピング、映画鑑賞といった帰宅途中の立ち寄りや、休日におけるファミリーでの活動を取り込むことにより、オンタイムとオフタイムを結びつけ街全体の滞留性を高めることが必要です。

異なる時代を「結ぶ」ことも大切な取り組みです。都市景観の形成の観点から、川崎駅東口の旧東海道周辺を区域とした「東海道川崎宿まちなみまちづくりガイドライン」が川崎市において制定され、川崎駅周辺におけるまちづくりの指針が徐々に充実してきています。東海道川崎宿としての山緒を大切にしながら、新しいニーズにも適

切に対応を進めて、時代を超えた価値観を育み活かした新しいまちづくりを進めることが必要です。

街と人との「結ぶ」取り組みとして、より多くの人に川崎駅周辺の市街地のことを知ってもらう情報発信の工夫が求められます。街の集客力を高めて交流による賑わいを創出するためには、川崎のシンボルの存

在である「ミューザ川崎シンフォニーホール」や、観客数が三年連続で日本一となったシネマコンプレックス「チネチッタ」などの地域資源を活かしながら、何度も訪れてもらえるように消費者・来街者との結びを深めていくことが必要です。また、「東口エリア（East Side）」の強化によって消費者との結びを効果的に強めていくことや、広

域的に街をPRしていく機会、人々の街との結びを強めていく機会として、既存のイベントを見直しや新しいイベントを企画することも必要です。

川崎駅周辺市街地における様々な「結び」を実現しながら、かわさきTMOは、川崎駅周辺市街地のバリエーションアップに取り組みでいくこととしています。

特集

川崎のまちが変わる、ひとが動く

都心部の都市デザインの新たな展開

川崎駅西口再開発事業施設「ミューザ川崎」と市文化施設「ミューザ川崎シンフォニーホール」の取り組み

音楽のまち・かわさきの発信

ミューザ川崎シンフォニーホールのオープン

川崎市制八〇周年記念日の平成一六年七月一日にグランドオープンしたミューザ川崎シンフォニーホール（以下「ホール」という）は、JR川崎駅西口の駅前に建つ業務・商業・文化機能が集積した市街地再開発事業施設「ミューザ川崎」の一面にあり、川崎市が推進する「音楽のまち・かわさき」の象徴となる施設として、音楽芸術の創造と感動の場であるとともに、新しく変わる川崎のイメージに繋がるよう、最高の音楽環境を提供するホールである。



ミューザ川崎シンフォニーホール内音楽ホールの様子

市民局市民文化室主査

安生活浩二

川崎駅の新たな“顔”の創出「ミューザ川崎」

ミューザ川崎は、「川崎西口地区第一種市街地再開発事業」として都市再生機構（旧都市基盤整備公団）が施行した都市再生プロジェクトで、平成元年、神奈川県・川崎市より都市再生機構に特定再開発の施行を要請したものである。

昭和五八年に川崎市が川崎駅西口整備計画構想を発表し、川崎駅周辺（約七八ha）は、昭和五九年、一体的かつ総合的に再開発を推進すべき地区として都市開発方針二号地区に指定された。川崎駅西口地区（約二三・二ha）は、住宅市街地整備総合支援



「ミューザ川崎」竣工時の川崎駅周辺の様子

事業の整備計画が定められ、快適な住居環境の創出、都市機能の更新を推進する地区として位置づけられた。大宮町地区（約八・二ha）では、川崎市、民間企業、都市再生機構が連携して再開発地区計画制度による一体的なまちづくりが進められ、現在の「ミューザ川崎」の区域を川崎西口地区第一種市街地再開発事業（約一・三ha）として再開発したものである。

①「新しい都市環境の創造」地域の人々にひらかれた街とするため、都市基盤の整備とあわせて駅前の顔にふさわしい賑わいのある「川崎の業務と生活文化の核」を創造する。

②「アメニティ豊かなオフィス空間の創造」業務市街地のリーディングプロジェクトとなるよう、業務施設の高度な集積を図るとともに、アメニティ豊かなインテリジ

エントビルを創出する。

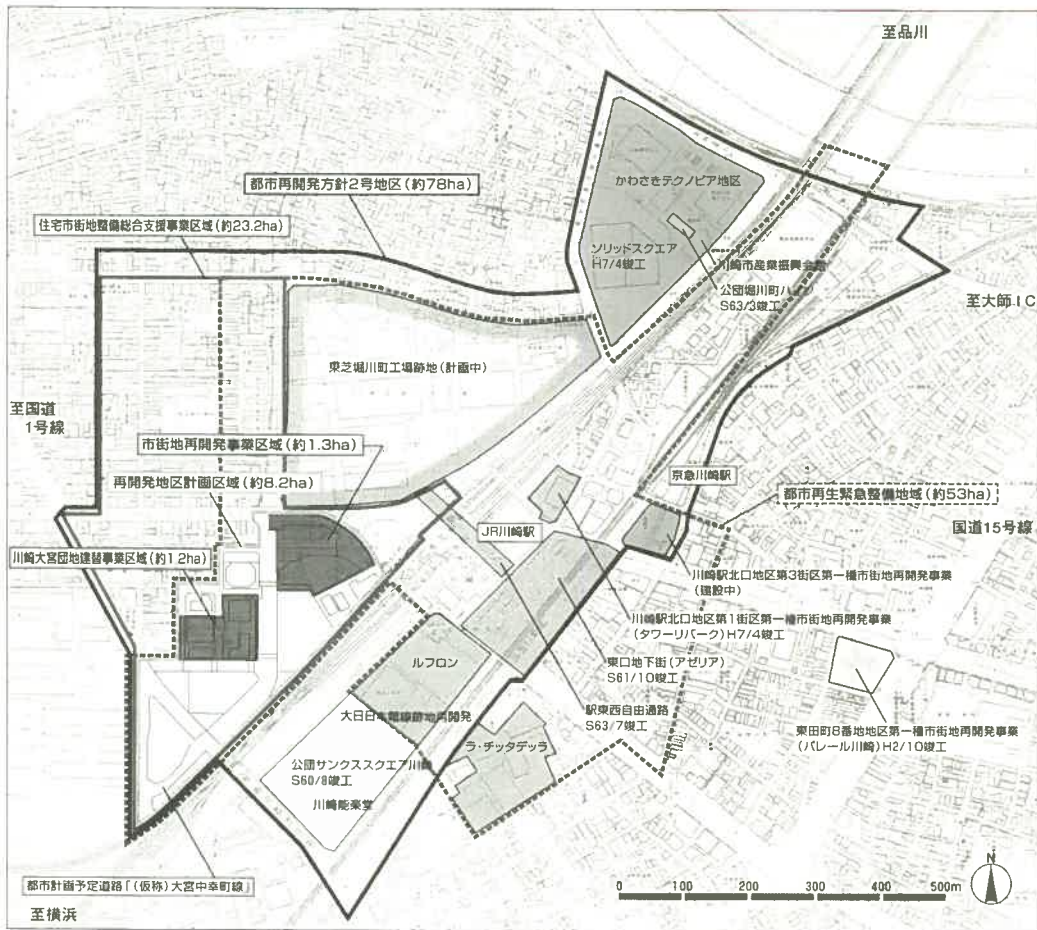
③「情報・文化・交流拠点の創造」川崎の新しいタウンイメージの発信地として、業務・商業・サービス施設、文化施設等が融合した複合空間を形成する。

再開発前の建物状況は、JR川崎電力支区や市営大宮町団地の一部、飲食店などの耐火造八棟、非耐火造二八棟で、延床面積

は七、一八一平方メートルとなっていた。なお、ミューザ川崎の延床面積は一一四、三二二・四七平方メートルで従前に比べ約一五・九倍となった。

ミューザ川崎の建設

ミューザ川崎は、平成一三年四月に工事着工され、平成一五年一二月に竣工した。



川崎駅周辺地区の計画



ミューザ川崎の全景

都市再生機構による施行であるが、施設全体の設計は松田平田設計、コンサートホールについてはA C T環境計画が設計協力した。駅から建物までをペDESTリアンデッキ（ミューザデッキ）でつながれており、そこから流れてくる人の動線や施設全体の構成などの理由から、ホール棟が鉄道側に配置されている。鉄道と鉄道軌道までは近いところで三〇メートルと鉄道騒音振動の影響を受け易い距離であり、その対策として建物の地中躯体面に板ゴムを貼る地中防振工法やホールの防振遮音構造などの重厚な工法を採用している。

建物の名称「ミューザ/MUZA」は、「MUSIC」と人が集まる場所を意味する「座」を合わせた造語で、約三、六〇〇件の応募の中から命名された。川崎はもとより、世界各国から人が集まり、音楽を共通の言語として語り合いたいと願う、思いがこめられている。

先端技術と情報、そして文化に出会える街、川崎にふさわしい西口のランドマークタワーとして、地上三七階の超高層オフィス棟と川崎市が取得した文化施設（音楽ホール等）のコラボレーションを機軸に、広域的な都市拠点機能をもつ利便性の高い生活空間を形成している。また、オフィスワ

ーカーはもちろんのこと、近隣住民や音楽ホールを訪れる人々、ショッピングやグルメを愉しむ人々など、訪れる全ての人に、人間性ゆたかな時間と空間を提供するものである。

施設には、川崎市の文化施設である「ホール」（川崎市が専有面積約三〇%取得）の他、現在、一・二階の店舗部（六、一〇〇平方メートル）は、ショップやサービス、カフェ&レストラン四七店舗が入り、業務棟のオフィス（四六、三〇〇平方メートル）には、一六社、就業者は約四、〇〇〇人となっている。

ホール設立の経緯

再開発事業の中に公益施設を整備することとなったが、どのような施設とするか検討の結果、平成五年に、まちの魅力を高め地域イメージをリードする文化施設として、ホールの導入を決定した。

ホールといっても多くのジャンルの舞台芸術があり、川崎市では、七つある区にそれぞれに、〇〇〇席規模の多目的ホールを整備している。このような中で、全国的にも目的をもった専用ホールの必要性が言われるようになり、各地にそれぞれ特色のあるホールが整備されてきたが、本市においても、専用ホールを求める声が多く聞かれるようになり、その中でも音楽に適したホールを要望する声が強く出された。

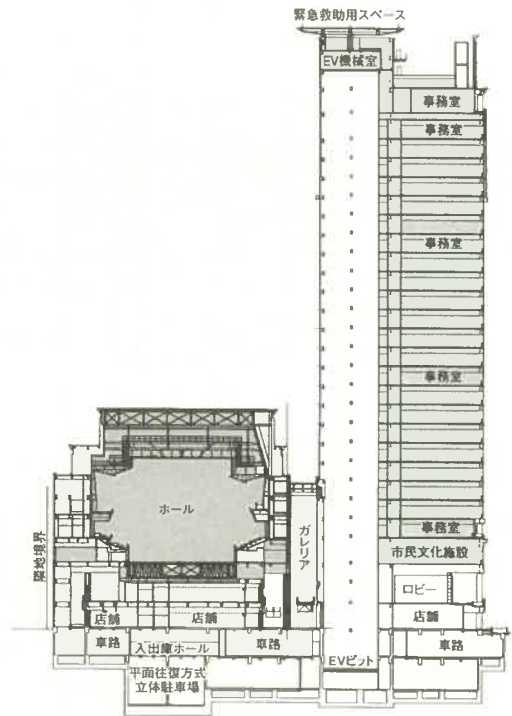
音楽は、「国境のない文化」と言われているように、多くの人々に感動や夢を与えられることができる総合芸術であり、集客という面でも適していると考えられるため、音楽系のホールに特化して整備することとした。



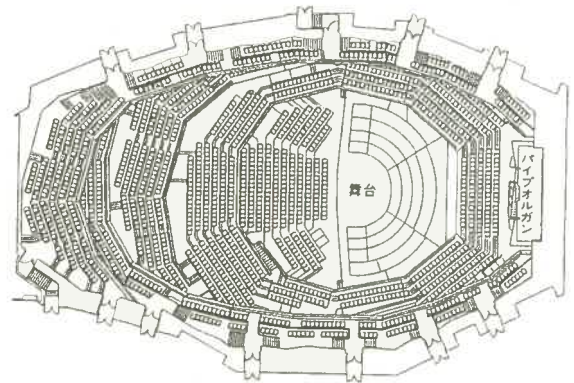
ミューザ川崎 2階の様子



4階歓喜の広場の様子



ミューザ川崎断面図



ホール全体プラン

〔ミューザ川崎概要〕

- ・所在地：川崎市幸区大宮町1310
- ・主要用途：事務所、コンサートホール、店舗、駐車場
- ・規模：地上27階、塔屋2階、地下2階
- ・建築面積：9,601.56㎡
- ・延床面積：114,322.47㎡
- ・構造主体：鉄骨造（一部鉄骨鉄筋コンクリート造）
- ・駐車場：340台
- ・駐輪場：324台

また、先に述べたように、各区にあるホールとのすみ分け・役割分担も考慮し、「演じ手」としての市民の「発表の場」から、「文化芸術を鑑賞する方々のための場」に主軸を移し、市民だけでなく、広く首都圏から多くの方々が来訪し、今の「かわさき」を感じていただけるような運営を可能とするため、すぐれた音響性能をはじめ、来やすさ、使いやすさを持った最高水

準のホールを目指したものである。本ホールは、川崎駅前で、商業・業務機能と文化機能との相乗効果を図り、都心の新しい顔として、にぎわいと潤いを醸成するとともに、「かわさき」を広く内外に発信し、「かわさき」のイメージの向上を図るための中核施設として整備したものである。

準のホールを目指したものである。
ホールコンセプト

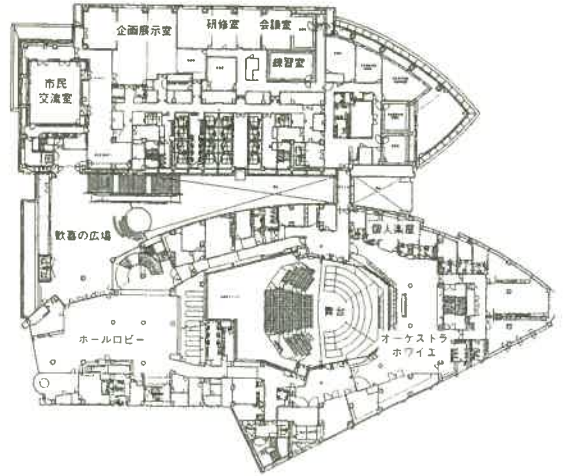
- ① 「世界的音楽水準に対応できる優れた音響性能」クラシック音楽を中心とした演奏に最適な残響時間の確保。多様な音楽ジャンルに対応できる残響可変他各種機構の充実。（吸音幕、美術・照明パトン、映写スクリーン、舞台照明、音響設備）。高水準の振動・遮音遮断性能の保持。（地中防振ゴムマット工法、ホール内装防振工法）。
- ② 「臨場感あふれるワインヤード形式の客席構成」ベルリンフィルハーモニーホールを原形とし、サントリーホール・札幌コンサートホールに次ぎ、国内三番目のホール。舞台を中心とした客席配置により、演奏者と聴衆の一体感・高い高揚感の創造。
- ③ 「客席空間のダイナミズムをより強調するスパイラル形状（花びら型）」スパイラル（らせん）状で花びらに似せた高低差をもつ非対称形の客席形態。
- ④ 「客席と舞台の一体化」舞台の高さを低く設定し、舞台迫りの利用により舞台後方と客席が連続する形態が可能。

ホールの概要・特色

一九九七席を擁するホールは、螺旋構造をした客席空間が中央のステージを三六〇度取り囲むワインヤード形式を採用しており、クラシック音楽に最適な音響性能を持ち（満席時の残響時間約二秒）、音楽業界関係者や聴衆の方々からも「音響が良い」とのお声をいただいている。
舞台正面にはパイプ数五、二四八本、七一ストップの規模を持つパイプオルガン（スイス・クーン社製）が設置され、その



音楽ホール舞台から客席の様子



4階平面図



音楽ホール内パイプオルガン

〔ホール概要〕

- ・形式：アリーナ型（ワインヤード形式）
- ・座席数：1,997席（車椅子席10席含む）
- ・舞台：オープンステージ
- ・残響時間：約2秒（満席時）
- ・パイプオルガン：スイス・クーン社製、71ストップ、パイプ数5,248本
- ・オーケストラ迫り（25分割）、バトン類（美術用・照明用）、吸音幕、ホワイトスクリーン（400インチ）、昇降式音響反射板、各種照明・電気音響設備
- ・関連諸室：ホールロビー、クローク、児童室、ショップ、ホールホワイエ、個人楽屋（7室）、大楽屋（5室）、音響調整・調光室等
- ・音響設計協力：永田音響設計



音楽工房内市民交流室の様子

〔音楽工房概要〕

- ・市民交流室：平土間式（150席収容可能）
- ・企画展示室（3分割対応）
- ・研修室（4室）
- ・練習室（3室）
- ・会議室（3室）

音色には、箏や尺八といった日本古来の楽器をイメージしたものもある。そのほか、市民のための音楽文化施設として音楽工房がある。発表会や講演会に適した市民交流室（可動一五〇席）、企画展示室、練習室、会議室、研修室等から成り、大規模な公演時にはホール楽屋としても利用できるようになっている。

また、川崎市のフランチャイズオーケストラである東京交響楽団がホールを本拠地として活動を行っており、「本番の会場と同じく響きの良いホールでリハーサルを行えることは、オーケストラにとってこの上ない理想的な環境」と、川崎市内外での演奏活動を精力的に行っている。

「音楽のまち・かわさき」の取り組み

川崎市には、音楽を愛する広範な市民や音楽大学、音楽関連企業、活発な活動を続けている音楽団体等があり、国内外で活躍している音楽家の演奏会も活発に行われるなどめざまれた環境にある。こうした音楽資源・音楽環境を活用して、音楽を中心とした芸術や市民文化の創造を通じ、まちに音楽があふれ、豊かな心を育むとともに、活力ある地域社会の実現や新たな産業機会の創出など、幅広い効果による音楽のまちづくりを、市民・事業者等・行政が協働して推進している。

ホールを開館した年に、川崎信用金庫が実施した「音楽のまち・かわさき」アンケートの結果では、ホールについては、「八四％の人が「行きたい」と回答しており、「音楽のまち・かわさき」をめざしたまちづくりに対して、多くの人が好意的に受け止めている。

市の「音楽のまち・かわさき」推進のための事業としては、子どものためのオーケストラ鑑賞会や、募集が集まった市民による音楽のまちコンサート、フランチャイズオーケストラの東京交響楽団による市内巡回公演、各区による魅力ある区づくり推進事業による区の特徴を活かしたコンサート等を市内各地で実施している。また、市交

通局では、平成一六年八月から終演に合わせ利用できる夜行快速バス「快速ミュージア」の運行を始めた。JR川崎駅と北部の小田急新百合ヶ丘駅を結び、北部からホールに聴衆を誘致している。

平成一六年四月には、市民団体「音楽のまち・かわさき」推進協議会が創設された。音楽を中心とした市民の多彩な文化・芸術活動を通じて、活力とつながりのある地域社会づくりをめざしている。市内の多くの音楽家や音楽に関係する人々が活気づいたための取り組みなど、市民の主体的な活動が連携しあいながら、住んでよかった・住んでみたい「新しいふるさと・かわさき」づくりを進めている。具体的には音楽情報誌やインターネットによる情報の収集と発信を始めている。さらに、これから音楽活動を行う人たちのためになるような「相談」・「募集」・「研修」・「養成」などの活動、音楽や音に関する産業につながる情報発信・川崎がアジア音楽の拠点都市となることをめざした交流音楽祭なども企画している。

ホールの公演等の実績と予定

平成一六年七月一日のこけら落とし公演「マーラーの千人の交響曲」が演奏された。フランチヤイズオーケストラの東京交響楽団、そして一般公募の市民を含めた九〇〇人規模の大合唱団の共演で盛大に幕を開けた。

平成一六年一月に開催した「ベルリン・フィルハーモニー管弦楽団」の公演をはじめ、平成一七年一〇月の「ウィーン・フィルハーモニー管弦楽団」や、東京交響楽団による名曲全集、川崎市民交響楽祭、

パイプオルガンコンサート等、数々の公演を開催した。

オープン三年目に当たる平成一八年度は、「音楽のまち・かわさき」の定着と発展のため、創立六〇周年を迎えるフランチヤイズ・オーケストラの東京交響楽団をはじめ、世界水準の本格的な魅力ある公演を開催し、音楽を通じて市内外に川崎市の魅力を伝えていく。

【音楽ホール実績】

〔平成一六年度〕
 公演数…一七七公演、公演入場者数…約一四万八千人、ホール利用率…九七％
 〔平成一七年度（一二月まで）〕
 公演数…一一〇公演、公演入場者数…約一二万九千人、ホール利用率…九三％



平成16年7月のこけら落とし公演の様子

フェスタ サマー ミュージア

平成一七年夏、九つのプロオーケストラが「ミュージア」に集まり、一七日間にわたって「フェスタ サマーミュージア」が開催された。この催しは、昼間や夜遅めに始まる演奏会、子どもも楽しめるコンサート、公開リハーサルとセットの演奏会など、クラシック音楽の新しい聴き方、楽しみ方を提唱して企画したもので、約二万人の方がコンサートを楽しみに来場された。今夏も七月二日から八月三日まで「フェスタ」を開催し、川崎の新しい楽しみ方として、多くの市民等に働きかけていく。

今後の事業展開

現在、「JR川崎駅と京急川崎駅」の一日の利用者数はおよそ四〇万人と言われる。今後、川崎駅西口の東芝跡地で進められている「ラゾーナ」（商業・住宅・業務の三つのエリアから構成された巨大な複合商業施設）が平成一八年秋より商業施設が開業する予定である。都心地域のエンターテインメント性がいっそう高められ、首都圏の中でも競争力のある魅力的なエリアとして、東京、横浜からの集客がますます期待されるとともに、JR川崎駅の東西地区の人の流れも大きく変わろうとしている。ホールで音楽鑑賞をする聴衆が、消費者としてこれら商業施設で飲食や買い物をし、映画鑑賞をする観客ともなるという循環の構図が描ければ、回遊する一大エンターテインメント・ゾーンの形成が実現できる。

また、平成二一年に向けて羽田空港の再拡張計画が進められており、対岸である川崎市南部地域が新たな国際交流地点となる「神奈川」の整備が待ち望まれる。

再開発など様々な取り組みを通してホールのブランドや価値が形成されていくのであり、開館後三年間は大事な時期であるところから考えている。今後、公共ホールという制約を乗り越えて、民間ホールと競いながら独自のステイタス確立し、ホールの管理運営者である指定管理者や、フランチヤイズオーケストラの東京交響楽団、地域企業、市民等と連携及び協働して、強い地域ブランドを創造していかなければならないと考える。

〔フェスタ サマーミュージアKAWASAKI 2006参加予定団体等〕

オーケストラ9団体

- ・東京フィルハーモニー交響楽団 7/22
- ・読売日本交響楽団 7/23
- ・新日本フィルハーモニー交響楽団 7/24
- ・東京都交響楽団 7/29
- ・神奈川フィルハーモニー管弦楽団 7/30、8/1
- ・東京交響楽団 8/1、4、13
- ・NHK交響楽団 8/5
- ・日本フィルハーモニー交響楽団 8/8
- ・東京シティ・フィルハーモニック管弦楽団 8/12

その他の出演

- ・松居直美（パイプオルガン） 7/25
- ・トリトン・トロンボーン・カルテット 7/25
- ・大塚直哉（パイプオルガン・ポジティブオルガン） 7/27
- ・小川典子（ピアノ） 7/28
- ・オリヴィエ・ラトリー（パイプオルガン） 8/11

※ 上記スケジュールのほか、さまざまなプログラムを予定している。