

川崎市はこの50年、指定都市として様々な分野の施策を展開し、成長してきた。ここでは、分野別政策史として、本市を特徴づける「環境」「産業・臨海部」「市民自治」の3つの分野から50年間の変遷を辿っていく。

川崎市の環境50年の歩み

～豊かな未来を創造する地球環境都市かわさきを目指して～

環境局環境総合研究所 担当課長 **深堀 孝博**

1 はじめに

川崎市は、首都圏という大消費地の中心に位置し、日本の海外との窓口である羽田空港に隣接する地理的特徴を持った人口150万人を抱える都市である。また、鉄鋼、電機、食品、石油化学、情報通信等、様々な産業が集積する産業都市であり、近年ではキングスカイフロントや新川崎・創造のもりといった先端技術の研究開発拠点としても注目されている。

一方で、公害問題をはじめとする様々な環境問題に直面しながら、環境と産業が共生する道を模索し、大幅な環境改善を成し遂げてきた経験を持つ都市でもある。

本稿では、1972年の政令指定都市移行後50年の各年代に象徴的な環境課題とその対応について振り返り、本市がどのように環境と産業の共生を実現してきたか、その道程を概観していきたい。

2 高度経済成長時代と産業公害の深刻化



1960年代の川崎臨海部

川崎市が政令指定都市となった昭和47（1972）年当時、川崎市は京浜工業地帯の中核として発電所

の建設や石油化学コンビナートの形成が進む中で、市内の工場群から排出されるばい煙や汚水による公害問題が深刻化し、全国的にも公害対策への取り組みが求められた。

3 川崎市公害防止条例の制定 （昭和35（1960）年）

深刻化する公害問題に対応するため、川崎市では、昭和35（1960）年に公害防止条例（旧条例）を国の法整備（昭和42（1967）年公害対策基本法制定）に先駆けて制定した。

昭和47（1972）年には、市民生活最優先の原則に立って、新たな公害防止条例（新条例）を制定した。この条例の特徴は、地区ごとに汚染物質の許容排出総量を設定し、許容排出総量が維持されるよう工場から排出される汚染物質の排出総量を定めたことにある。これらは、川崎方式と呼ばれ、日本の総量規制の草分けとして、国や全国の自治体の公害防止対策の推進に先駆的な役割を果たすとともに、工場の排出規制に関して当時「全国で最も厳しい条例」と言われた。また、市内39工場と大気汚染防止に関する協定を締結するなど、発生源対策の強化にも取り組んだ。

こうした取り組みの結果、昭和54（1979）年には、主要な大気汚染物質の一つであるSO₂（二酸化硫黄）濃度が市内全域において環境目標値を達成するなど、環境改善が図られた。

4 川崎市環境影響評価条例の制定 （昭和51（1976）年）

公害問題については、公害防止条例の整備や事業

者による公害防止技術の導入等が進められたが、北部丘陵地域における急速な宅地開発や、市域を縦断する国鉄武蔵野南線（現JR南武線）の振動・騒音等の新たな課題の顕在化を背景に、開発による環境被害を未然に防ぐ手段として、環境影響評価制度の導入が検討された。

環境影響評価制度とは、大規模な開発が周辺環境にどういった影響を与えるか事前に予測・評価する制度であり、1969年に米国で法制度化された。日本では昭和51（1976）年に川崎市で初めて条例化され、その後、全国で地方自治体レベルでの条例化が進み、平成9（1997）年国において環境影響評価法が制定された。

環境影響評価条例の制定は、公害防止条例と同様、市民生活に直接影響する環境問題に対し、具体的な対応が求められる地方自治体において、国の法制化に先んじて行われた施策の代表例であるといえる。

5 ごみ非常事態宣言（平成2（1990）年）と 鉄道輸送システム導入（平成7（1995）年）

ごみ処理の分野においては、昭和30（1955）年に全国初となる機械式ごみ収集車（スクリュードラム車）を開発・導入し、それまでの人力から自動車でのごみ収集へといち早く転換を果たした。また、高度経済成長期の1960・70年代は大量生産・大量廃棄の時代であり、全国でごみ埋立処分場が逼迫する中、川崎市では、市内に廃棄物焼却処理施設を計画的に整備し、ごみの全量焼却体制を確立するなど、近代的なごみ処理システムの構築に努めてきた。

しかし、その後の経済発展や人口増加に伴い、ごみの排出量は急速に増大し、市のごみ処理能力の限界に迫る状況となり、平成2（1990）年には、「ごみ非常事態」を宣言することとなった。市では、ごみの減量化に取り組むとともに、ごみの輸送効率改善のため、平成7（1995）年に全国で初めて鉄道によるごみ運搬システムを導入し、専用コンテナの開発も行った。

また、ごみ非常事態宣言後、本市のごみ処理施策は3R（リデュース、リユース、リサイクル）を基本とした取り組みへと大きく転換し、ごみの減量・資源化をさらに進め、市内4か所あるごみ処理センターを3か所稼働、1か所建て替えてする3処理センター体制への移行を実現し、平成29（2017）

年には、全国の政令市の中で一人一日当たりのごみ排出量が最も少ない都市となった。

6 脱炭素社会の実現に向けた取組 ～川崎カーボンゼロチャレンジ～

2000年代になると、気候変動が世界的に喫緊の課題となり、社会・経済の脱炭素化が求められる中で、川崎市の温室効果ガス排出量は、令和元年度暫定値で2,139万トン-CO₂と政令指定都市の中で最も多い状況となっている。一方、京浜工業地帯の中核として日本の経済を牽引する川崎市が、経済的な活力を維持しながら脱炭素社会の実現を目指すことの役割と重要性は非常に大きなものと考えられ、令和2（2020）年に策定した脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」では、2050年までにCO₂排出量実質ゼロを目指して、市民・事業者・行政が協働、連携して脱炭素社会実現に向けた取り組みを様々なレベルで開始している。

例えば、「脱炭素アクションみぞのくち」は、脱炭素に向けた取り組みを集中的に展開し、脱炭素化の効果・利便性を実感してもらう脱炭素モデル地区の取り組みであり、国の脱炭素先行地域にも選定されている。

エネルギー・産業分野では、クリーンエネルギーである水素の利活用に向けて取り組むとともに、臨海部コンビナートのカーボンニュートラル化の実現に向けた取り組みも進んでいる。



2000年代の川崎臨海部

また、資源循環分野では、廃棄物発電を活用した全国初のEVごみ収集車の導入や、プラスチックの地域内循環を市民・事業者・行政で連携して推進する「かわさきプラスチック循環プロジェクト」の設立など、脱炭素化に向けた先進的な取り組みを展開している。

7 おわりに

イギリスの歴史家E.H.カーは、歴史を「現在と過去の尽きることのない対話である」と定義している。現在を生きる我々が、直面する課題を主観的・主体的に捉えた上で過去の事象を見つめ直すこと（対話すること）で、新たな学びや気づきを獲得することが期待されている。

本市の50年にわたる環境への取り組みを概観する中で、時代ごとに直面した環境課題に対して、①技術的・政策的なイノベーション、②多様な主体の協働連携による実践、そして③環境と産業の共生を

目指す都市ビジョンを施策形成・実施における軸としながら、様々な環境課題の解決に向けて取り組んできたことに改めて気づかされる。そして、地球的規模での取り組みが求められている気候変動対応や脱炭素社会の実現といった今日的課題に対しても、「イノベーション」「協働連携」「環境と産業の共生」という川崎市の環境施策を形作ってきた3つの軸は、引き続き有効であると考えます。

過去に学びながら、「豊かな未来を創造する地球環境都市かわさき」という本市環境基本計画が目指す環境像の実現に向けて、次の50年を見据えたさらなる歩みを進める必要がある。

コラム



50年前の川崎市役所にタイムスリップ 中島 幹夫さんに聞く①

昭和35（1960）年に入庁され、平成10（1998）年に退職された中島さんに編集部が当時のお話を聞きました。



中島 幹夫さん

— 50年前の市役所について教えてください。

（中島） 私は職員局事務管理課で組織の統廃合を担当していました。昭和46年に就任した伊藤三郎市長からは、公害から青い空を取り戻し、市民中心のまちをつくるため、公害局、市民局、さらに市全体のことを考える中枢機能として独立した企画調整室を作るように指示がありました。実は川崎市は以前から保健所や福祉事務所、人事委員会を設置し、県とほぼ同等の機能を有していましたので、指定都市移行により区役所や児童相談所などができましたが、内部の混乱は少なく、とてもスムーズな移行ができたことを記憶しています。

— 職員の意識に変化はありましたか。

（中島） 当時は、10大都市に肩を並べる自治体になったという自信や誇りを持つ職員が多かったです。競輪競馬などが盛んで市税収入も増え、川崎市全体が発展し豊かになっていく実感があったので、大変やりがいを感じていました。

— 仕事道具も大きく変化があったと思います。

（中島） 新人は手書きの文書を清書する仕事を任されましたが、私は苦手でした。タイプライターを使う場合は専門のタイピストに依頼していたので、ワープロが導入され、職員自ら打てるようになったのはまさに革命的でした。所属に1台しかないワープロをみんなで取り合ったのを覚えています（笑）。

— 現在の川崎市をどうぞ覧になれていますか。

（中島） 私が最も思い入れのある仕事は都市憲章ですが、これは後の自治基本条例につながりました。また、川崎、鹿島田、溝の口のマスタープランづくりに関わりましたが、その頃に描いていたことは現実になりました。川崎アゼリアに至っては「あんなに大きな地下街ができるわけない」と言われたくらいです。仕事の質が大きく変化し、職員数も少ない中で実現に尽力してくれた後輩のみなさんに感謝しながら、川崎に来るたびに感慨にふけています。