

第3回講座「川崎の都市計画と運河計画」

日時：平成17年11月30日（水） 18：30～20：30

会場：川崎区役所7階第1・2会議室

講師：伊東孝



講師略歴：

川崎区在住。現在日本大学理工学部社会交通工学科教授。専門は都市計画（史）・土木史・景観工学。文化庁文化審議会の専門委員。著書に、岩波新書「東京再発見 土木遺産は語る」「日本の近代化遺産」などがある。

【前置き】

みなさん今晚は。今日は「川崎の都市計画と運河計画」ということでお話しさせていただきますが、今後研究の課題となりそうなテーマや、みなさんが興味を持っていただいた時に参考となりそうな資料、またその調べ方などについてもお話ししたいと思います。

川崎はご存知のように海辺の町であり、その近代化の流れを見ていきますと、運河計画というものが一つの大きな柱としてありました。川崎には大きな運河計画が三つありました。一つは京浜急行が造った「川崎運河」。それから「幻の大運河計画」と言われ、味の素から川崎河港水門を通る、川崎区を対角線上に横切る運河計画。もう一つは、昭和15年頃に内務省が造った「京浜運河」で、千葉から東京そして川崎市と、東京湾を3分の2程巡るような大運河計画がありました。

文明開化～市制施行（大正13年7月）

【0 東京と横浜に挟まれて、発展をはばまれた川崎？】

川崎というのは東京と横浜との間に挟まれ、なかなか発展しなかった都市だと思います。実は江戸の頃もやっぱりそうで、六郷の渡しや川崎宿はあったのですが、川崎宿で泊まる人は少なかったとか、他の宿場と比べて儲からなかったというような話を文献で散見したり、聞いたことがあります。川崎の農民にとっては、宿泊客などから得られる利益よりも、農業に専念できない不利益の方が大きかったようです。

【1 文明開化で栄えたもの、疲弊したもの】

文明開化が始まり、明治5年になって新橋・横浜間に鉄道が通りますと、川崎は余計に通過する人が多くなってしまいます。また、江戸時代の六郷の渡船の運営権は川崎が持っていて、大きな利益がありましたが、明治以降の架橋は東京側が主導し、（八幡塚村の個人が建てた左内橋など）川崎側は橋銭を取ることが出来なかったそうです。そういう意味で川崎はさらに地盤沈下したというか、文明開化の波にうまくのれませんでした。

川崎に市制が施行されたのは大正13年7月のことで、この時、川崎・大師・田島の3つの地域が一緒になりました。大正13年というのは、関東大震災の翌年です。

市制施行以前、文明開化の頃には、栄えたもの（地域）と失ったもの（地域）がありまし

た。川崎でいいますと、旧川崎地域は地盤沈下しましたが、大師地域の方は栄えていました。

大師村は東京湾に面していたのですが、江戸時代は幕府から、魚や貝などを獲って漁業を営む権利が与えられず、漁師村としては栄えませんでした。対して対岸の羽田村は幕府から権利を与えられたため、漁師村として栄え、「気風が良く、宵越しの金は持たない」といわれるような漁師たちがいました。しかし明治維新以降は漁業へのご禁制が無くなり、大師村で海苔漁業が盛んになりました。また、今は埋ってしまっていますが、観音川という堀があり、これに小さな船を乗り入れて、肥料を運んで畑作も営むようになりました。

【2 川崎の工都化で栄えたもの、疲弊したもの】

旧川崎地区が再び栄えてきたのは工都化によってでした。当時の川崎市長石井泰助の回顧録や話によると、川崎を工業で発展させるという方向性を思いついたのは、明治39年の横浜精糖の進出がきっかけだったと言っています。ですから、これは町長や、町が率先して誘致するより先に、まず企業の方からやって来たが、川崎という土地が持つ工業発展の可能性に気が付いたということだと思えます。そして、「工業で発展していこう」という考えを持つのは、横浜よりも川崎の方が早かったのです。以降、行政も土地の提供を行うなど積極的に工場誘致に動くようになり、富士紡績など多くの企業が来ています。

川崎が工都として発展していく一方で、失われたものも当然ありました。例えば大師地域の海苔漁業は工場廃水の影響でよい海苔が獲れなくなり、その他川崎名物だった梨畑も工場用地に変えられていきます。また、公害問題も起こり、今度は逆に大師地域が疲弊していきました。都市に限らず、人は勢いのあるもの、発展していくものに目が奪われがちですが、その裏には必ず日陰の部分、失われていったものもあります。こうした話は、行政の記録ではなく、地域の古老が知っていたりします。歴史のこうした日陰の部分も調べたり、見ていくと、より面白いことがわかってくると思えます。

【3 川崎の産業第一号は煉瓦工場】

今回「明治期の川崎の進出企業」という表を作成してみました（別紙参照）。川崎に進出してきた工場や企業を年代順に整理し、一覧にしたものです。

この表を見ますと、まず明治21年に細王舎という企業が来ていますが、これは生田村でのことです。そして同じ明治21年、御幸村に御幸煉瓦がきています。当時は鉄道から、この工場の煙が見えたという話もあり、これが旧川崎界隈の最初の工場進出だろうと考えます。

詳しい資料は見つけていないのですが、友人によると、この御幸煉瓦工場は、ホフマン窯という大きな窯を持っていたそうです。円形、もしくは楕円形の窯の中は小さな部屋に区切られていて、火に近い部屋ほど温度が高く、それらの部屋を一回りする間に煉瓦が焼けるしくみで、当時の先端をゆく技術でした。堤防跡などに残っている赤煉瓦はこの御幸煉瓦のものかもしれません。大体煉瓦には、その工場の刻印が捺されているので、それを見つけて照合してみるとわかるかもしれません。

明治44年には中村煉瓦が対面の旭村にできています。横浜の方にも小さな煉瓦工場がいくつかあったようです。工業地帯形成のきっかけは横浜精糖ですが、最初に進出したのは10年

前の煉瓦工場でした。

【湿地帯だった川崎の臨海部】

普通「ウォーターフロント」や「港湾都市」と聞くと、海に面したまちのイメージが強いのですが、川崎のまちは若干河口より中に入っています。当時の臨海部は運河も無く、船が寄り付ける深さも無く、なかなか発展しませんでした。発展したのは浅野総一郎が大規模な埋立てを行って以降です。それまでの臨海部はどんな土地であったかという、湿地帯で家を建てるにも盛り土が必要で、その土を取った所が、あちこちで池になっていたようです。実際どの程度池があったのか、地図資料等を探しているのですが、なかなか見つかりません。東芝（当時の東京電気）が進出した時も、土地の値段より、盛り土にかかった値段の方が高かったと言われています。

【工業発展の8つの要因】

まず一番目が水陸交通の便です。これはもちろん臨海部でしたから、よかったのだと思います。二番目には東京や横浜と比較して地価が安かったことです。三番目は、当初は労働力が余っており、労働者を安く雇うことができた。さらに後には、鉄道などが通り交通の便がよく、労働者が通いやすかった。四番目は大都市に近く、資本家誘致の便があったということです。資本家も注目しやすかったのでしょう。五番目は電気・石炭の供給にも便利だった。六番目は横浜港と近く、原料の輸入に便利だったこと。七番目は製品の輸出にも便利で、内地市場の東京にも近かったことです。以上の七つの要因は『川崎市史資料編3』の371ページからとっています。そして最後の八番目として工場地区の設定があります。川崎区は都市計画として、工業地域の指定を受けた地域が広くありました。

【関東大震災もきっかけだった？】

以上8つの要因の他、関東大震災もきっかけになりました。関東大震災で東京の下町は火災で工場等も含めて壊滅的な状況だった一方、川崎は建物等が倒壊しても、家屋が密集していなかったためか火災の被害が少なく、「川崎は安全だ」ということになり、震災後に工場が増えてきたと文献で読んだことがあります。

ここに昭和10年の「川崎市交通網及工場分布図」という地図がありますが、これをよく見ますと、工場の名前も載っていて、当時の川崎にどんな工場がどこにあったかがわかります。それから、今日みなさんに大正5年当時の『横浜貿易新報』という新聞、川崎市史から抜いたコピーをお配りしていますが、これらを比較してみれば、大正3年には30前後だった工場が、昭和10年までにどれくらい増えていたかも大体わかるでしょう。

市政施行以降 川崎の都市計画

【市制施行以降、川崎最初の都市計画】

日本で都市計画が始まったのは明治 21 年の「東京市区改正条例」ですが、これはまだ東京だけの話で、全国的に適用されるのは大正 8 年の「都市計画法」の制定からです。以降川崎でも、この法律に基づいて、都市計画が進められていくのですが、川崎で最初に都市計画区域が決定されたのは昭和 4 年です。

この地図は区役所の方の協力を得て、市のもっていた昭和 10 年の「川崎市土地用途別現況図」をコピーしたものです。実はこうした図は通常なかなか入手できないもので、今回見つかったこうした図を他の様々な図面と比較してみると、新たな発見が色々あると思います。こちらには昭和 14 年の「川崎都市計画図」もあります。

都市計画区域というのは、都市計画法に基づいて、これから都市として発展させようとする区域、市街化していこうという区域を指定するものです。都市計画区域は、さらに用途地域に分類して指定します。都市計画法が最初に施行された頃の用途地域は「住宅地域」「商業地域」「工業地域」の 3 分類でした。現在は 12 分類ありますが、大きくは 3 分類です。

図を見ると、都市計画区域の中で、3 分類の用途地域が色分けされています。商業地域は赤色。住宅地域は、現在は黄色ですが、当時は緑色。(現在、緑色は公園です。)工業地帯は、現在は紫色ですが、この図面では青色です。このように将来商業として伸びて行ってほしい地域、住宅地域として伸びて行ってほしい地域、工業地域として伸びて行ってほしい地域に色分けし、都市の発展方向を考えていきます。そしてそれに基づいて道路網や鉄道、運河などの都市施設も計画していきます。

川崎市は昭和 4 年にまず都市計画区域を定め、5 年後の昭和 9 年の 1 月に今度は風致地区を定めています。風致地区は、商業・工業・住宅の用途地域よりも面積が小さい範囲で決められます。この図面では青色で斜線の地域です。住宅地の多摩川沿いの所が指定されています。これは、夢見ヶ丘のあたりでしょうか。後で見てください。用途地域が指定されたのは同年の 5 月ですから、風致地区の方が先に指定されたことになります。

【運河計画】

この戦前の都市計画では、運河計画も決められています。昭和 10 年 2 月のことです。この地図では少し見難いのですが、ここが現在、味の素の近くにある河港水門です。そこから塩浜辺りに抜ける大きな運河、夜光周辺を通る運河。小田の方まで行って、横浜市との境までいくという全部で 3 本の運河が計画されました。これらの運河は都市計画法に基づいて決められた運河で、都市施設として考えられた運河です。

運河の計画には「運河法」という法律もあり、運河法に基づいてつくる運河もあります。全国的に見て都市計画法に基づいてつくられた運河は、私が調べた範囲では 3 つほどしかありません。その中の一つは名古屋の中川運河で、現存しています。ただし、川崎の場合は、この都市計画法に基づいて決められた運河計画は実現しませんでした。

川崎にはその他、今の京浜急行が造った川崎運河がありました。震災前の大正 11 年に出来ています。横浜市との境の所にありましたが、これは戦前の昭和 16 年に埋め立てられてしまい

ます。昭和 10 年の都市計画法で定められた運河計画では、この川崎運河と接続する運河も計画されていました。川崎区を対角線上に通るような運河が考えられ、すでにできていた運河と合わせて、海側を運河と工業地域、省線（現 JR）側を住宅地域として考えていました。当時は大師まで繋がっていた臨海鉄道もあり、運河の両脇には鉄道を通し、船で運んできた物資を鉄道で運べるような形、水陸の結節点と交通を絡めた計画を当初は考えていたようです。当時の都市計画図を見ると、運河に沿った地域は基本的にすべて青色に塗られ、工業地域として考えていたことがわかります

【街路計画と今回用意された図面】

「京町」の向かい側で、現在横浜市の「平安町」と呼ばれる地域は昔、「浜町」と言われ、両町は京浜の「京」「浜」からそれぞれ名付けられたのですが、「浜町」は横浜市に編入された際、「平安町」に名前が変わりました。

運河計画が定められた翌年に、今度は街路計画が定められています。「昭和 10 年 11 月 川崎都市計画街路網図」では計画街路が赤い白抜きの線で描かれています。「昭和 14 年 5 月 川崎都市計画図」を見ますと、運河計画や街路計画などがすべて出ています。

こちらは「昭和 10 年 3 月 川崎市交通網及工場分布図」です。国有鉄道や市営鉄道、乗り合いバスなどの交通網と工場分布が載せられています。

今回事務局の方で、この講座に先立って準備していただいた 7 つの図面のリストがレジメにあります。もしみなさんが今後何か調査する際には、これらの図面を互いに比較したり、現在の地図と比較してみたり、あるいは地図をもって実際に現地に行ってみて、現況と比較したりするといろいろな発見があると思います。

【資料としての「川崎市史」】

手軽に調べるのによい、第一歩の資料は「川崎市史」です。今回の講座でも私は「川崎市史 資料編 4・現代・行政社会」で色々調べました。戦後の都市計画の流れを調べるのでしたら、この「川崎市史」で大体のことはわかります。ホチキス綴じの資料は、「川崎市史 資料編」の中の「都市計画の発足」という部分を複写したものです。40 ページから始まっています。資料番号では 16~20 までの箇所です。

「16 大正 15 年 1 月 府県道改修並羽田橋架設申請」。この資料で要望されている橋ができるのは、昭和 14 年の大師橋ですが、架橋の要望は大正 15 年の頃からあったということです。資料の原本を私は見せていただいたことがあるのですが、手書きの文書でした。最後に資料の出所が括弧書きであり、市議会の資料だったことがわかります。

「17 昭和 4 年 5 月 川崎市都市計画区域答申書 決定理由書」という資料の出所は「都市計画神奈川地方委員会議事録 第一号」となっています。この資料の原版を見るには、おそらく県の県政資料室に行けばよいでしょう。現在の都市計画は市で決定することができますが、当時は県から案を申請して、内務大臣が決定するという形になっており、市には提案や決定の権利がありませんでした。これが変わるのは戦後の昭和 40 年代のことで、戦前の都市計画関係の資料の原本は県や国に行かないとなかなか見ることができません。市史の編纂

に熱心な自治体では、コピーを行政資料室や図書館でもっている例があります。

「川崎市史」は第一次資料ではないですが、それに非常に近い資料です。川崎市に関する資料を色んな機関から集めていて、非常に手軽な資料です。しかも活字になっているのも良い点で、非常に読みやすい。原本が手書きだったりすると、かえって素人では読めなかったり、読みにくいこともあります。せっかくですからこれらの資料を見ていきましょう。

【資料 16：市県道改修並羽田橋架設申請】

5 行目「...京浜都市ノ災後復興ニ資する枢要線トナリ...」の災というのは関東大震災のことです。また、それに続く「全線二軌道併設ヲ見ルハ...」という記述は、当時今の産業道路の所に鉄道をひく予定があったということでしょうか。そんなようなことが、川崎市長、羽田町長、大森町長、その他羽田町の耕地整理組合長といった地元の人達の連盟で、府知事・県知事宛てに文書が出されたことがわかります。

【資料 17：川崎市都市計画区域答申書 決定理由書】

都市計画神奈川地方委員会長の池田宏によって出された資料です。この池田宏という人は、大正 8 年の都市計画法の作成者といわれ、日本の都市計画史の中で非常に重要な人物です。この大正 8 年の都市計画法には、都市の利便性や衛生などの言葉は書かれているのですが、当初の文案にあった都市の美観を高めるという文章を、この池田宏は「都市の美観なんて必要ない」と削除してしまったそうです。

42 ページからは決定理由書の前文に「関係市町村ヨリノ意見答申要領」として、川崎市・橋樹郡中原町・橋樹郡日吉村に答申しており、都市計画区域がこれらの地域にまたがっていたことがわかります。

少しこの理由書の文面を読みましょう。「川崎市ニ於ケル従来発展ノ経過ヲ按スルニ、漸次隣接町村ヲ併合シ次第二行政区域ヲ拡大シテ今日ニ及ヘリ...（別紙資料参照）...」

この文章からわかることで面白いのは、大正 7 年末に 4 万 5 千だった人口が、昭和 2 年末には 8 万 5 千人となっていることです。わずか 9 年の間に二倍に近い、すごい増加です。それから、昭和 2 年末には、52 の工場があったという具体的な数値の記述があります。先程の資料では、大正 5 年の工場数は 30 ということから、11 年の間にどんな工場がどこに来たのか、地図などと照らし合わせて調べてみると面白いですよ。

今回集めた地図で御幸煉瓦の場所を探したのですが、見つかりませんでした。地図がつくられた頃には無くなっていたのかもしれない。煉瓦というのは大正 12 年の関東大震災で震災に弱いという風評が立ち、以降あまりつくられなくなってしまいます。しかし、実はちゃんと作りさえよければ、充分震災に耐えます。新橋駅から東京駅の間には明治年間に作られた鉄道の高架などが今も使われています。川崎でも、旧国鉄の所に変電所の煉瓦の建物が残っていました。あれも震災前からの煉瓦の建物です。煉瓦の建物には味がありますし、保存して、ビアホールや喫茶店なんかにしてあげればよかったのにとおもいます。

【資料 18：丸子橋に関する意見書】

大師橋ができたのは昭和 14 年。丸子橋ができたのが昭和 10 年です。昭和 6 年に出された文書で、ということは、要望が出たのは大師橋の方が早かったのに、完成は丸子橋の方が早かったということになります。どうしてそうなったのかはよくわかりません。

【資料 19：川崎都市用途地域の決定理由書】

45 ページの上段 6 行目から運河計画に関する記述があります。「将来の運河計画予定地付近ト共ニ之ヲ工業地域に指定シ…」とあり、この文書が出されたのは昭和 8 年ということですから、この頃から運河計画は考えられていたことがわかります。

【川崎で最初の都市施設整備】

鉄道を除いて、川崎に近代的な都市施設が整備されたのは明治 43 年以降のことです。それ以前については、私が調べた限りでは出てきていません。明治 43 年には大洪水があり、関東一帯が大きな被害を受けています。特に東京の下町は水浸しになり、明治政府が荒川放水路の建設に着手するきっかけにもなりました。この放水路が完成するのは昭和 5 年のことから、約 20 年にも及ぶ大国家プロジェクトです。

この間には関東大震災もあり、「帝都復興事業」も実施されます。実は関東大震災の震源地は横浜に近く、被害も横浜の方が多かった。「帝都」と聞くと、東京と思いがちですが、横浜にも多額の事業費が投入され、区画整理や道路づくりがなされています。では間の川崎はどうだったかということ、どうやら含まれていない。これはちゃんとした文献を見つけたわけではなく、私の推測なのですが、まだ空路の無い時代、政府としては外国に対する東京の表玄関は横浜であり、横浜からは鉄道で新橋に来れるということで、間の川崎は無視されたのではないかと思います。このことも川崎の発展を阻害した一因だったかもしれません。

明治 43 年の大洪水以降、東京の方で荒川放水路工事が進む中、川崎の方でも多摩川の改修工事を要望する運動が展開されましたが、国はなかなか動いてくれなかったようです。大正 7 年になって、ようやく多摩川の河川改修工事が半額国庫補助で始まります。この一環として、現在の河港水門周辺の堤防工事がなされたのは大正 13 年でした。

大正 9 年に神奈川県知事に就任した有吉忠一は、内務大臣から停止命令が来たにも関わらず、有吉堤を現在の中原区の方に造り、今でもその一部が残っています。

河港水門が着工されたのは大正 15 年で、その前年の大正 14 年には震災前から着工されていた六郷橋が完成しています。味の素の社史を見ますと、当初の内務省の計画では、味の素の工場は堤防の外側、河川敷の方に入ってしまう計画だったのですが、それでは困ると味の素側が言って、内務省はお金を出すなら変更しようということで、味の素がお金を出したという話があります。堤防と合わせて河港水門も建設しようということで、味の素は当時のお金で 10 万円出したそうです。昭和 6 年に対岸に出来た六郷水門の工事費が総額 7 万ほどだったので、10 万円というのは相当な額だったと思います。それからあそこの船溜まりなども、味の素が 2 万 5 千円ほど出して造ってもらいました。

【京浜運河の完成】

京浜運河が、最終的にすべてできるのは戦後です。私の父親は昭和電工に勤めていたのですが、私は小さい頃、昭和電工の所から船に乗って海水浴に行った記憶があります。今考えると正確な場所はわかりませんが、埋め立て予定地のどこかだったのでしょう。

当初の京浜運河は現在よりずっと非常に滑らかな曲線で計画されていましたが、実際できた運河は多摩川のところでクランク状の形態になりました。関東学院大学の宮村忠先生という河川の研究者に聞いたのですが、これは多摩川の流れがきつかったせいで、船が流されて座礁することが度々あり、運河のルートを変更せざるを得なかったそうです。

【川崎河港水門について】

川崎河港水門の設計者は金森誠之（かなもりしげゆき）という内務技師でした。この人は土木技師として非常に多芸というか趣味の多い人で、自らカメラを回して映画を創ったとか、ダンスも上手で教本を書いたとか、自分の家も設計してしまうとか、非常に多才な人でした。

川崎河港水門を実際に見られた方はお気づきかと思いますが、あの水門の下の方は煉瓦です。対岸の六郷水門も煉瓦でできているのですが、川崎河港水門の煉瓦には金森の独自の工夫があり、鉄筋入りの煉瓦です。煉瓦に特別に穴があげられていて、鉄筋が通されています。耐震のことを考えたのでしょう。

川崎河港水門は、今だに現役で使われています。六郷水門も現役です。これはみなさん当たり前と思うかもしれませんが、実は大正から昭和にかけて創られた水門のうち、今でも現役というのは全国的には大変貴重です。例えば岩淵水門は大正14年にできたのですが、兩岸の地盤沈下により、使えなくなり建て替えられています。名古屋の中川運河の水門も現在は使われておらず、2つの水門が現役として動いているというのは河川の専門家によると珍しいことだそうです。

川崎河港水門はデザイン的にも非常に興味深いものです。六郷水門の方は設計者がわかっていません。河港水門の上には何かオブジェが二つ乗っかっていますが、あれは大師地区の名物だった梨やざくろ、ブドウなどを籠に入れたものをデザインしたものです。それから側面にはエジプトの船がレリーフ上に描かれています。これらは昔の写真を見ると、よりはっきりわかります。

煉瓦に鉄筋を入れた工夫は、金森誠之の提案だったとされていますが、彼のオリジナルだったかという点、疑問です。例えばスペインなんかの煉瓦建築を見ると、やはりみんな穴あき煉瓦です。彼がそういったものを海外に行った際に見ていた可能性もあると思います。

川崎河港水門の竣工式についても面白い記録が残っています。水門のところにかかっている橋を舞台に、上がり下がりする水門のゲートを緞帳代わりに、竣工式をしました。そして川崎弘子という川崎出身の女優さんを蒲田の松竹撮影所から呼んできて踊らせたり、歌を聞かせたりしたそうです。非常に華々しく、楽しい竣工式でした。川崎弘子の芸名の名付け親は金森さんだったなんて話もあります。弘子の弘は弘法大師からとっています。

【六郷水門】

河港水門の対岸にあるのが六郷水門です。この水門は地元の人達が寄付金を自分達で集め

てつくりました。もちろん内務省もお金を出したのですが、先程いった7万円ほどの工事費の半額くらいでした。

川崎河港水門は新しく作られた水路というか、船溜まりに設置された水門ですが、六郷水門はそれ以前からあった用水の出口に設置されました。川崎の二ヶ領用水はみなさん聞いたことがあるかと思いますが、広くは江戸側の世田谷領と六郷領もふくみ、全部で四ヶ領用水とよばれ、小泉次大夫がつくりました。その悪水堀の出口が六郷水門で、地元の人達は水門ができる前から、その用水を利用して、小船で物資を輸送しており、堤防ができてしまうと船の出入りができなくなるので、作られた水門です。今も船宿さんがあり、埋められないので、船溜まりや排水機場があります。排水機場というのは、水門を閉めた時に、用水から流れてくる水が溜まって地域が水浸しになることがないように、ポンプで排出する施設です。確か昭和18年につくられた施設だったと思います。

六郷水門の上流には軍事工場があったそうです。戦時中には用水を使って物資が運ばれたそうで、コンクリートを大量に使って排水機場が造られています。六郷水門は、川崎の施設ではありませんが、川崎河港水門と対になった施設なので、機会があれば、ぜひ見ていただきたいと思います。

【工場用地の販売と埋め立て、住宅地の開発】



こちらは、川崎運河周辺の工場用地の図面です。この上の方に住宅地がありました。原図は中原図書館にあったもので、カラー刷りです。こちらの海側の方には大きな工場の敷地があります。それに対し、京浜急行の方はいくらか小さい工場用地です。こちらの方が横浜市平安町、こちらの方が川崎区京町です。(地図上を指しながら)

この地図の色分けは、工場用地を一等・二等・三等に分けたものです。黄色い部分が一等工場用地です。黄緑色の部分が二等で、赤は三等です。その他周辺に小さな区画がたくさんありますが、これは住宅地区の区画です。等級の違いは何からくるのかと考えて見ましたら、

簡単にいうとまず運河に面している所は一等です。大体川崎側の方は、運河から離れるにしたがって等級が下がっています。横浜市側の方は必ずしもそうっていないのですが、これもよく見ると、道路に面した部分の多さと関連しているようです。いずれにしても敷地の利用しやすさから等級をつけたのでしょう。敷地の大きさについては、横浜市側の方が千坪くらいで、川崎の方は九百坪くらいと若干小さめになっています。その理由はわかりません。これが計画鉄道です。当時は鉄道がぐるっと廻っていて、船と鉄道によって貨物輸送を考えていたのがこの工場用地の分譲地でした。

住宅地に近い方の工業用地は京浜急行の関係会社を買ったらしいのですが、実際にはなかなか建物が建たなかったようで、建てても床下から葦が伸びて来たとか、そんな話があったようです。最終的にはあまり売れないので、京浜急行が諦めて昭和16年に埋め立てて、住宅地として販売し、日本鋼管の関係者などが買ったそうです。

運河については、渡田の方にあった会社に埋め立てを頼んで、NKKが買ったそうです。現在ここがどうなっているかはわかりませんが、私が10年ほど前に訪れたときには、工場やテニスコートなどになっていました。当時の運河の様子がまったくわからなくなってしまっているのは残念な気がします。

大正から昭和にかけてつくられた住宅地というのは、成城しかり、田園調布しかり、目白しかり、結構現在高級住宅地として残っています。昔の住宅地というのは、敷地いっぱい家を建てることなく、ゆとりある地域が自然に形成されています。ところが現在の京町の住宅地にはそういった雰囲気もなく非常に残念です。本当の住宅地として計画されていれば、道路や街路樹といった地域の骨格がしっかりするのですが、この地域の場合は骨格だった運河が埋め立てられてしまい、道も細く、認識しにくくなってしまっています。大正から昭和初期に、住工一体の地域として計画されたという意味では、非常に面白い地域だと思います。

どうも川崎はよいものや歴史があっても、充分それが認識されない、感じられない現状になってしまっていることが多く、非常に残念です。これを再認識できるようなくみやしかけをすれば変わってくるのではないかと思います。

《質疑応答》

運河計画について

Q：都市計画法で定められた運河と運河法で定められた運河には、何かわかりやすいちがいはあるのでしょうか？

A：まず大きな違いは都市計画法に基づく運河は、「都市施設」として、その都市内で造られます。これに対し、運河法に基づく運河には都市と都市を結ぶような運河が多いです。現在の道路でも都市計画道路は、都市計画区域内に定められますが、それ以外の道路は道路法に基づく道路になります。それと同じです。

構造や幅員についてはどうかというと、場合によっては都市間を結ぶ運河法に基づく運河の方が太いこともあるでしょうし、一概にはいえないでしょう。わかりません。

当時、都市計画法に基づいた運河は内務大臣が決定していましたが、お金を出すのは県

や市です。川崎運河については、まだ都市計画がなかった頃の話で、法律的なバックはなく、京浜急行が土地を買ってつくり、今で言う民間出資型だと思います。京浜運河は実は、掘って造った運河ではなく、埋め立てをしないで残した海が運河となったわけですから、運河建設としての事業費はあまり発生しなかったと思います。維持管理についてはどこがやっているのでしょうか。国ではないと思いますが、わかりません。

Q：京浜急行の宅造のために掘り起こしたと聞いた事があるのですが？

A：住宅地と工業用地用に運河を掘った土で盛り土をしたということだと思います。

Q：川崎運河は昭和 16 年に埋め立てられたと言うお話でしたが。私は中学、高校時代、あの側に住んでいたのですが、戦後まで、京町を抜けて池田町辺りで行き止まりになる水路みたいなものがあったと記憶しています。あくまで記憶ですが、川幅も 10m くらいあったと思います。

A：私は文献を見ただけで、実際にどうだったかということにはわからないんです。もしかしたら、埋め立ては徐々に行われたのか、当初は一部を水路として残していたのかも知りません。文献を調べてみますと、運河の幅員は河港から 1 km くらいまでは川底で 15 間（約 27m）、そこから段々幅員が狭まって一番奥で 10 間（約 18m）とありますから、最初は全部埋めていなかったのかもしれないね。

川崎河港水門について

Q：川崎河港水門の柱頭のモニュメント（オブジェ）は、欧米、特に 17 世紀のイタリアやフランスなどに見られた博物史的な考えに範をとったり、それを意識して造られたものなのでしょうか？

A：結論から言うと、分かりません。設計者の金森が欧米でどんな物を見てきたのかもわかっていません。あのモニュメントに込められた意味を具体的に証明する文献は残念ながら見つかっていないのです。ただ、水門等のそのような土木構造物に関しては日本には先例があまり無かったわけですから、具体的な例まではわかりませんが、少なくとも欧米の構造物の写真等を集めて参考とすることはあったと思います。

ご質問の焦点となるのはモニュメントだろうと思いますが、確かに欧米ですと土木構造物のあつた所に、例えばオーストリアであればハプスブルグ家の紋章だったり、鷲のマークやライオンなど、それぞれの国や地域のモニュメントになるような物を設置している例が多くあり、当時の世相を反映しています。

川崎河港水門については金森誠之が設計者だと伝わってはいますが、あの装飾の設計について、どこまで彼が関わったのかもわかりません。川崎の名物を取り入れようというアイデアだけ出したのか、具体的に絵まで描いたのか、それともモニュメントに関しては他の考案者や設計者がいたのかもしれない。

実は対岸の六郷水門はシュタイナー様式というオーストリアの様式で造られているのですが、先程いったように、川崎河港水門の壁面にはエジプトの船が描かれていて、あのモニュメントが様式的にどうなのかはわかりませんが、当時はエジプト様式もブームでした。私は、こちらがエジプトで、むこうがオーストリアで、多摩川を地中海に見

立てたという解釈もできるなと思いました。ただこれもあくまで想像であり、事実は分かりません。そういった意味では、いろいろ夢やアイデアを膨らませて解釈するのもよいと思います。

Q：ランドマークとしての機能はあったのでしょうか？

A：もちろんそれは考えたと思います。

Q：大師河原の産物であった梨などをモニュメントに持ってきたという事は、当時の為政者の意向が反映されているのでしょうか？

A：そういった事も残念ながら、今残っている資料からはわかりません。もしそれが証明されたら面白いと思いますが、、

例えばあの水門の壁面には川崎市のマークがついているのですが、あれなんかはそれこそ川崎市の意向が入っているのではないかと想像します。

そもそも建築の様式自体も歴史的に見れば非常に政治的で、当時の社会史を反映しているものだと思います。どんな技術屋でもその時代の世相を利用しながら、社会事情を背景としながら、創造しているでしょう。

Q：クロス（黒須？）という人が、あのモニュメントを設計したというふうには書いている人がいます。ただ、その人物の正体が分からないんです。

A：つくった人と言っても、アイデアを出した人なのか、構造を考えた人なのか、原型を作った人なのかという問題もあります。最終的に特定するのは非常にむずかしいです。

いろいろ想像することはできますが、要するに現在のところ、それを裏付ける資料がありません。ですから、いろいろ考えて、調べて、資料が出てきて、資料によって裏付けられるならそれは新たな発見になるでしょう。いろいろな説を出して、こうして盛り上げていくのも、歴史の面白い点ではないかと思えます。



川崎河港水門