

ガイドブックリニューアル記念 平成27年度かわさき産業ミュージアム講座

第1回「川崎駅周辺の変遷」

望月 一樹 氏(川崎市市民ミュージアム学芸室長)

平成27年11月13日(金) 18:30~20:30

川崎区役所 7階 第1・第2会議室

■講師紹介

1961年生まれ。開館当初から川崎市市民ミュージアムで学芸員として勤務し、現在にいたる。「東海道」展・「池上幸豊」展・「二ヶ領用水ものがたり」展・「近代川崎人物伝」展など、多くの企画展を担当する。

(1)はじめに

川崎市市民ミュージアムで学芸員をしております望月と申します。よろしくお願いいたします。

私が川崎駅、この市民ミュージアムに関わるようになって、最初に川崎駅に降りたのが昭和61年です。当時まだミュージアムは開館してなくて、その準備室が、現在のりそな銀行、当時の協和銀行の上にあります。そこへ訪ねたのが昭和61年の5月の終わりか6月の頭だったと思います。当時まだ地下街ができてなくて工事中で非常に雑然とした駅前の道を渡って、岡田屋モアーズの横を通って行ったのを今でも覚えています。その後、四半世紀はあっという間で、その当時の面影がないくらいに川崎駅周辺はすっかり変わってしまいました。



望月 一樹氏



写真①

最初に、これは2年前に私共の方で「カワサキ・シティ」という川崎の都市発展の展覧会を開催した時に制作をした、5分ちよっとほどの映像です。(写真①、②)

普段買い物ですとか、通勤ですとか、いろんな形で川崎駅周辺を使われていると思うのですが、普段の生活の中でその景観がどうなっているかは、つい見落としがちなもの。そこで俯瞰的に、川崎駅周辺がどうなっているのかを確認するため、2013年、今から2年前の夏のある一日の、朝から夜の川崎駅周辺の風景をまずちよっと見ていただいた後に、講座の方を始めたいと思います。

(映像)

これは模型ではなく、特殊な撮影の仕方でも俯瞰して川崎駅を映しているものです。これは実はアートガーデンのあるビルの上の方の部屋を借りて、ずっと定点で撮影したものです。

今日は市制施行後の川崎駅周辺、特に東口、この市役所側を中心に話をさせていただきながら、現在チネチッタと呼ばれていますが、川崎の映画街を造りました美須さんについても、最後の方で少しお話をさせていただいて、美須さんが川崎の駅前の発展に非常に尽力をしたという話も紹介をしていきたいと思えます。



写真②

さて、都市というものを考える前に、その原風景たるものがどういったものだったのか、江戸時代の川崎駅ともいえる川崎宿がどんな様子だったのかを、まず最初にご紹介をしておきたいと思います。

ご承知の通り、川崎宿は元和9年、1623年に、宿場として成立をしております。皆さんよくご存知なのは1601年に東海道の宿駅ができたということなのですけれども、実はそれから遅れること20数年ほどして、川崎には宿場ができたということになります。それまでは品川の次は神奈川まで、約5里ほどですね、宿場がなかったのですけれども、ちょっと距離が長すぎるということで、ちょうど中間位置にあたる川崎に宿場ができたということです。

川崎宿は、基本的には中身は4つの町で構成されていて、多摩川の方から見ますと、久根崎(くねさき)、新宿(しんしゅく)、砂子(いさご)、小土呂(こどろ)という4つの町からできておりました。当初は新宿と砂子の2町で宿場を担っていたのですけれども、東海道というのは、しょっちゅう参勤交代をはじめ、いろいろと大通行があるので、2町だけでは負担が担いきれないということで、寛永15年、1638年にその両側に控えていた久根崎と小土呂も加えて、4町という形になったのです。川崎宿の資料は残念ながら古い資料はほとんどなく、18世紀の後半に大火に見舞われ、ほとんどの記録が燃えて灰になってしまい、現在残っているのは多くが幕末期のものが中心になっています。そうした中で、幕府の方で東海道の宿場を網羅的に調査しました、東海道宿村大概帳というのが残っております。天保14年に作られたものなのですけれども、それをもとに川崎宿を見てみますと、宿場の街並みが、だいたい南北で言いますと13町52間、約1.5kmの長さがあったということです。記録によっては、長さが微妙に違います。どこからどこまでを宿場として押さえていたかということで、若干の違いが出るのだと思いますが、基本的にこの大概帳ですと、この距離で書かれております。また道幅は3間半から4間と記されています。ですからほぼ今の旧東海道とそんなに大きくは変わらない道幅かと思えます。その川崎宿には家数が541軒あったということです。この541軒の数え方ですが、基本的には街道に面した家が541軒というふうに理解をしていただければと思います。当然その後ろ側にも家は立ち並んでいるわけなのですけれども、ここは数えてないと思います。そのうち、弥次さん喜多さんのように旅行をする人が泊まる旅籠屋、これが72軒ありました。実はこの72軒というのは、県内には東海道の宿場が9つあるのですけれども、小田原と戸塚に次いで3番目に多い宿場です。何故多かったのかという理由なのですが、どちらかという江戸に近いので、川崎はあまり宿泊の多い宿場ではなかったと思います。

大名の参勤交代でも川崎で泊まることは少なかったと思います。日本橋朝七つ発ちというように、夜明けとともに日本橋を出発すると、朝ごはんを食べるのが川崎くらいということで、川崎で泊まることはほとんどない割に旅籠屋の数が多いということでした。これはひとつには六郷の渡しがありましたので、時には多摩川が夏から秋にかけて氾濫しますと、川止めになって渡れないお客さんを処理しなければいけないので、やっぱり旅籠屋が必要だったという事と、もうひとつは江戸の人たちがちょっと気軽な旅に出る、物見遊山という言い方をしますけれども、電車もなければ車もありませんから、当然歩いての旅になりますので、そうすると1泊くらいで、ちょっと遊びに行こうという範囲に、川崎大師が入ってくる。羽田の弁天も入ってくる。ということで、風光明媚な場所にちょっと物見遊山に出てという、江戸の人たちが割と川崎には多く来たのかなど。弁天、大師を参詣したら、そのまま帰るのではなく、ちょっと川崎で泊まってというようなことで、多分旅籠屋が多かったのではないかと思います。

さて川崎宿に住んでいた人々は、2,433人という人数になります。これは男女の内訳で見ますと、男性が1,080人、女性が1,353人と、270人ほど女性の方が多いという形です。出生率とか、女性の割合がとか、そういう事ではなくて、宿場ですので旅籠屋もあります。茶店もあります。お給仕係として女性が働いている場合が非常に多い関係で、人口的には女性の数が多いと、これは川崎に限ったことではなくて、品川辺りになると、もっと数が多かったりします。なお人口比率的には建物の数と同様に、新宿、砂子は非常に人口が多かったということになります。さて、そうした宿場の中には特別な施設というのがありました。ひとつには本陣と呼ばれているものです。これはもう皆さん方もよくご存知だと思います。

参勤交代の大名ですとか、あるいは朝廷の使節ですとか、そういった高貴な人たちが、一般の人と一緒に旅籠屋に泊まるという事はありませんので、それなりの宿泊、休憩施設として、宿場に備えられたのが本陣と呼ばれるものです。川崎宿には3軒にあった時もあるのですけれども、江戸時代を通じて2軒であったと言っております。上の本陣、下の本陣とありまして、上の本陣が佐藤本陣、今の川崎信用金庫のはず向かいくらいにありました。



それから下の本陣は田中本陣、かつて深瀬医院という病院があった辺りがちょうどその所在地になります。この上と下なのですけれども、今と感覚は違います。今は東京に行くときに乗る電車は上り電車、川崎に来るときには下り電車ですけれども、江戸時代はまだ天皇は京都におりますので、京都に行くのが上り、江戸に来るのは下りという形になりますから、それぞれ上下も今とは考え方が逆転になっていまして、上が京都方、下が江戸方という形になります。

宿場によってはこの本陣だけでは賄えないので、脇本陣というのもあったりするのですが、先ほど言いましたように川崎宿にはそんなに大名が泊まったりする事はありませんので、脇本陣等はなく、本陣2軒で賄っていたという事ことです。このうち田中本陣は有名な田中休愚を輩出した本陣になります。田中休愚は「民間省要」を書いて意見書を吉宗に提出し、後には代官格までなったと、川崎では泉田二君と言ひまして、小泉次大夫と田中休愚が歴史上の人物で有名なのですが、その田中休愚は田中本陣の当主でした。もう一つの佐藤本陣、これは近代になってから湖畔の宿などを作詞したという人なのですが、佐藤惣之助という詩人の出身が、この佐藤本陣でした。それ以外にも、宿場というのは本来荷物ですとか、手紙ですとかを継ぎ送る業務をするために設置されたものですので、そうした業務を行う問屋場、これは「トイヤバ」と読みますが、問屋場ですとか助郷会所ですとか、ちょっとした役所的な施設も宿場の中にはありました。それから、お寺は11カ寺、神社はなんと13もあったと記されています。

また、稲毛神社は昔、山王社という呼び方をしていたのですが、実は稲毛神社は川崎宿の中には入っていないのです。隣の堀ノ内村にありました。駅から近いのでつい川崎宿かなと思うのですが、実は堀ノ内に入りますので、稲毛神社はこの数の中には入っておりませんということです。

それでは、川崎宿がどのように変化していったのか、まずは市制施行時くらいまでを、眺めていきたいと思います。

新川を抜けますと小土呂も少しの家並みがあるのですが、後は八丁畷の方にも向かって松林なのか解らないのですが並木が続き寂しくなっていきます。家並みはずっと宿場に沿ってあるのですが、その裏の部分は、ほとんどは田んぼで、普通の農村風景が広がっていたものと思われます。

ですから都市・川崎の原風景は、東海道に沿って形成された町場であったという事になるかと思ひます。

そして幕府が倒れて、明治新政府によって新しい時代が幕明けになります。そのなかで川崎が一変したのは何だったかと言ひますと、明治5年に新橋と横浜の間に、陸蒸気と呼ばれた鉄道が開通したことでした。

これに伴ひまして、川崎駅というものが、今でいう本当の駅ですが、その駅が設置をされたということで、これが一つ川崎の近代化の大きな足がかりになったと言ひるのではないかと思ひます。

図①は、実は開通前の明治4年に描かれた想像の汽車です。おそらくこんなものだろうなあって言ひて描いたものなので、何とも言ひない模様の電車が走っていますが、一方で多摩川には渡し船があり、また農耕する人々が描いてある風景



(図①) 合蒸気車鉄道之全図 昇斎一景画 明治4年(1872)



は、実景に近いのでしょう。ちなみに汽車の絵ですが、こんな変なマッチ箱に乗っかっているはずないです。屋根もついていないところに人がたくさん乗っていて、蒸気機関車の前にも黄色い箱みたいなものが見えたりしています。さて多摩川には橋が、鉄道橋が架かっております。これは多分実際に見て描いたのだと思います。鉄道は明治5年ですけれども、その前の年、明治4年に、初代の鉄道橋が多摩川に架かっております。これは絵なのですが実物が写真③になります。



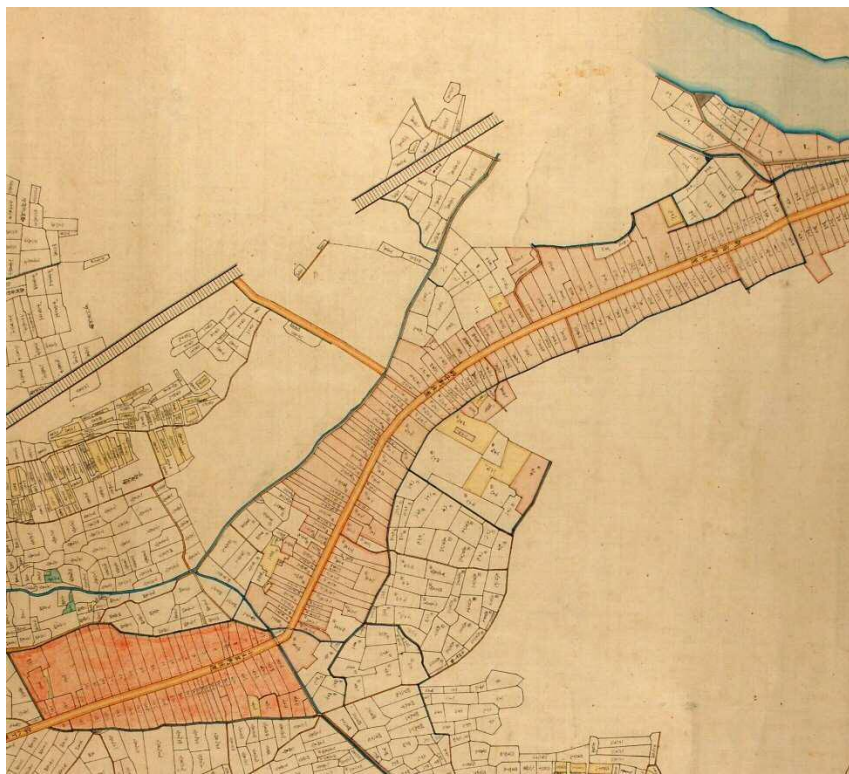
(写真③)多摩川最初の鉄道橋「Far East」1872年(明治5)

写真③は外国人居留地にいたブラックという人が、『FAR EAST』という新聞を発行していたのですが、当然、当時写真印刷技術がないので生写真を新聞に貼り付けて販売をしておりました。これは鉄道開通の記念号、明治5年10月16日に発行された『FAR EAST』に貼られていた多摩川最初の鉄道橋になります。当初は鉄橋ではなく、木でできた木橋でした。また複線ではなくて単線、線路は一つしかないというものになります。この写真は、唯一明治初期の川崎を撮った写真で、最古の写真と言えるかと思います。そして、その当時の街並みというのが図②になります。

ちょっとわかりづらいのですが、梯子みたいな線が鉄道になります。ちょうど空欄に抜けているのが、ほぼ川崎駅があった所だろうということです。中央のオレンジ色の道、これが東海道になります。これは明治5年から10年くらいまでの間の地図になりますので、鉄道は走っていたとしても、駅があったとしても、まだ駅前というのがほとんど開発されていなくて、中心部分はやはり旧東海道でした。

よく一般には駅ができて東海道が廃れたといいますが、まだまだ街道沿いには建物は立ち並んでいて、明治初期にはまだ賑わいは旧東海道の方があったといえるでしょう。さてこの後明治32年になりますと、今の京浜急行の前身である大師電気鉄道が敷設されて、より川崎の近代化が進んだという事になるかと思えます。

大師電気鉄道は翌年には京浜電鉄と名前が変わるのですが、東日本では初、全国でも3番目の電車という事になります。最初に電車が走ったのは京都です。2番目に走ったのは名古屋です。そして3番目に走ったのが川崎でした。ですから、東京に電車が走る前に川崎には電車が走っていたという事です。これは大師参詣者のために敷設をしたわけですが、



(図②)川崎駅全体之図 明治時代初期



電車が走るという事は電気を供給しないとならないという事で、発電所は当然、今みたいに大型じゃないですけども久根崎辺りに小型の発電所が設置されました。そうしますと、鉄道だけに電気を与えていると、ある程度余剰の電気が生まれてくる。それが今度、川崎町の方にも分けられる様になってそれまで蠟燭だった暮らしが、少し電灯が点くようになる。電車が走るっていう事は交通インフラ的にも非常に重要なのですが、生活を向上させるうえでも、電気があるということは川崎の発展に大きな貢献をしたのではないかと思います。

そうして電車が走り、人口も次第に増えていく中で、大正13年7月1日に、当時の川崎町と大師町、それと御幸村、この2町1村が合併しまして、川崎市が誕生したという事になります。面積は2町1村で、約22,2km<sup>2</sup>、人口は約4万8千人という事で、人口規模では全国で49番目の市となりました。

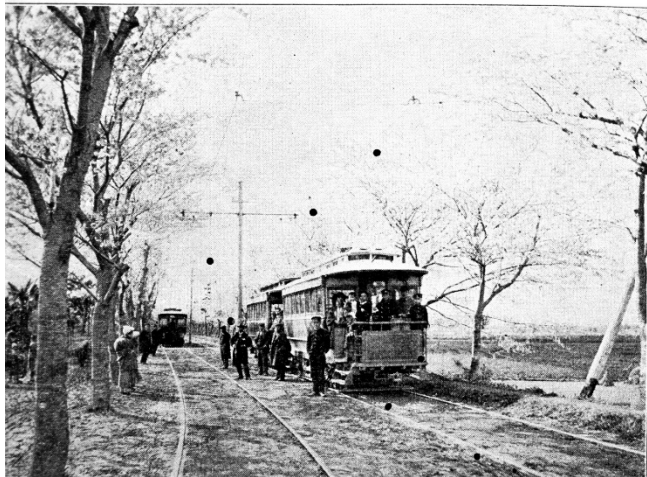
なぜ川崎市ができたのかという話は長い話になってしまうのですが、その一つのきっかけが大正10年に川崎町では独自で敷設した水道でした。当時は井戸水ですとか二ヶ領用水の水が一般の飲料水や生活用水として使っていたものですから、非常に不衛生で、町民たちの大きな問題になっていました。その中で、川崎町は独自で上水道を敷設し、今の中原区の宮内という所に多摩川からの取水口を作りまして、そこから延々今の府中街道の下を木製の水道管を通して川崎町まで通水しました。これにより川崎の町民は非常に良質な飲料水が飲めるようになったことから、是非この飲料水を私たちも使いたいということで大師町の人や御幸村の人たちが、川崎町の人たちと協議をした結果、行政区域外に水を供給することは非常に難しいということになり、最終的には合併をして一つの行政単位になることで、水道利用ができるようになりました。つまり生活インフラの一つの上水道が川崎市の誕生に大きな役割を果たしたわけです。また同時に、これ以前から工場も多く進出してきていたことから、この大正13年の市制施行を機に川崎は都市として大いに発展していくということになります。

なお先ほど電車のお話をしましたが、写真④は開通当初の大師電気鉄道です。その後路線が延びまして品川と横浜まで延びると、京浜間電車全通、当時のポスター(図③)でもわかりますが、どんどん京浜電鉄は路線を広げていきました。

次に、図④は市制施行時の地図になります。大日本職業別明細図は全国的に作られた明細地図なのですが、そのうちの川崎という事になります。大正14年の4月に作られました。なかなか見づらいかもしれないのですが、図⑤がアップにしたものになります。鉄道がここに2本引かれているのがわかるかと思います。向かって左側が今のJR、国鉄になります。右側が京浜電気鉄道という形になります。京浜電気鉄道は途中から分岐しまして、多摩川沿いを進んでいきますが、これが今の大師線になります。

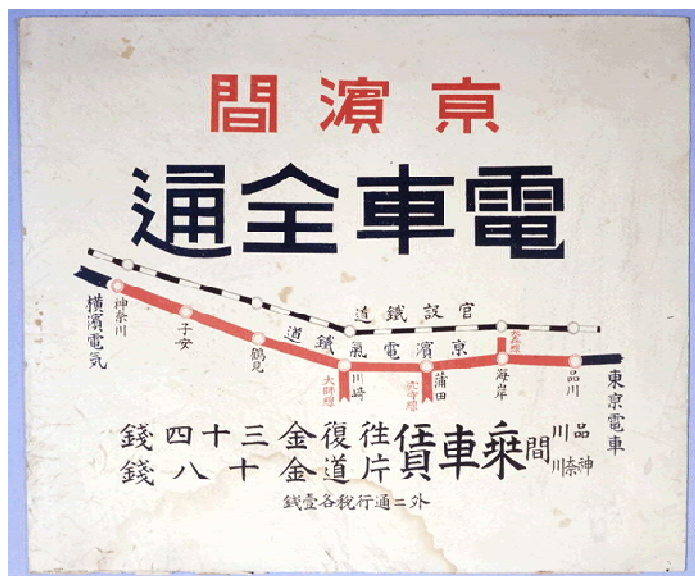
屈曲して進んでいる道があります。これが旧東海道になります。斜線が引いてあるところが一般にいう市街地と呼ばれているところになるわけですが、先ほどの明治初期の地図と見て比べますと、大分川崎駅の駅前にも、市街地が東海道から延びてきて形成されているというのが、おわかりいただけるかと思います。一方、駅の反対側には東京電機、今の東芝、

大 師 平 間 寺 公 園 の 景



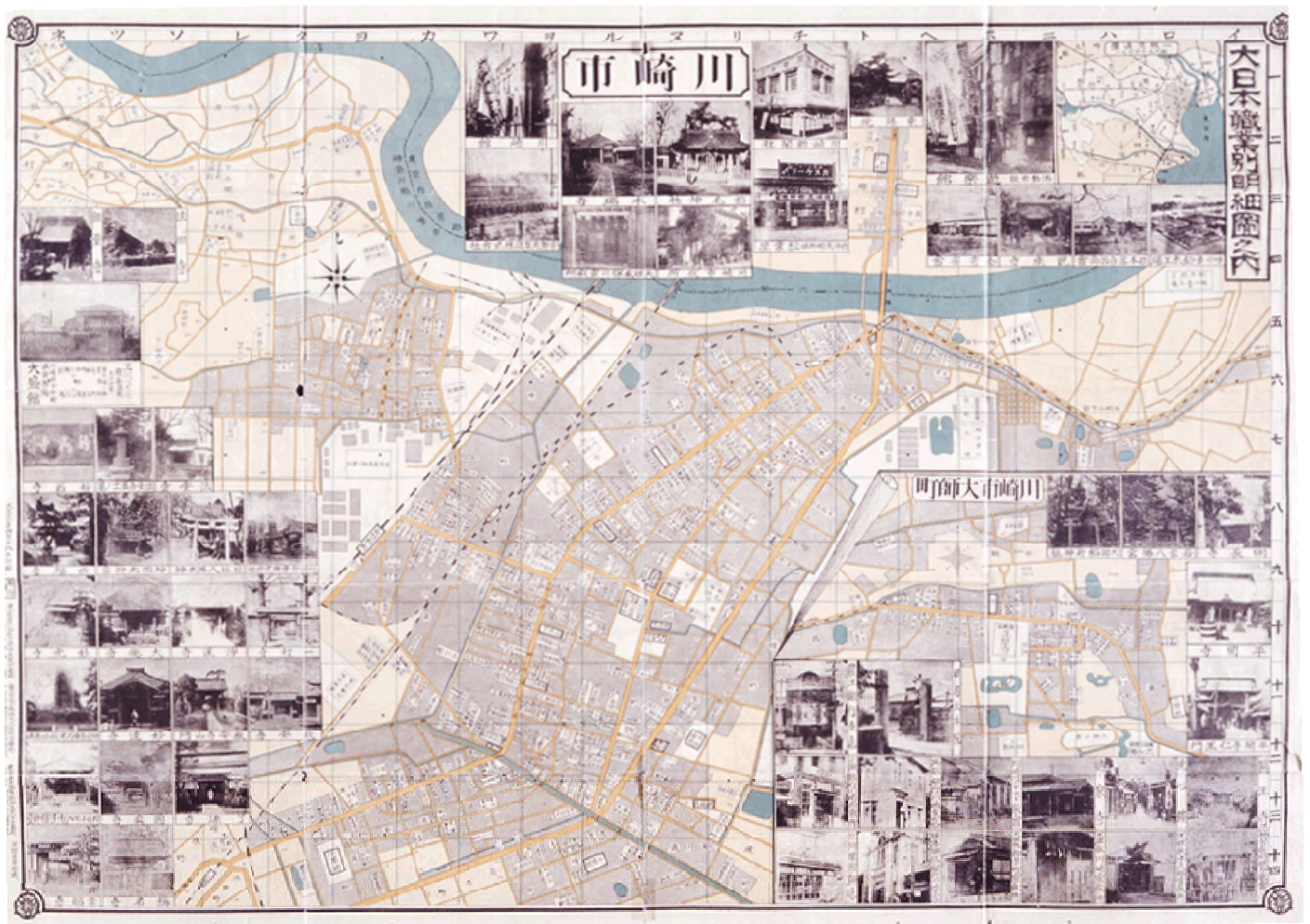
大 師 堤 花 の ト ン ネ

(写真④)京浜電気鉄道沿革 (明治35年)より



(図③)京浜間電車全線ポスター (明治38年)





(図④)大日本職業別明細之内 川崎市 大正14年[1925]4月

堀川町のところにあった東芝の工場がここに進出していますし、多摩川沿いには明治製糖、最初は横浜製糖といいました。さらに多摩川を河口に進むと鈴木商店の味の素があり、またコロムビアの工場が出来ていたりしていました。それから富士瓦斯紡績が今の競馬場のところにあったということで、旧東海道から川崎駅を中心に市街地があって、その周りを取り囲みながら多摩川沿いに工場が進出してきているというのが大正13年、14年当時の川崎の姿というふうに言えるのではないかと思います。

そこでこれから川崎駅周辺の移り変わりを見ていく上で、一つには川崎が工業都市、産業都市として発展したということは非常に大きな意味をなしておりますので、まずそのあたり、産業都市としての川崎、どんな形で工場が進出してきたのか簡単に話をしていきたいと思ひます。

## 1.産業都市・川崎

川崎に工場が進出してきて、工業都市、産業都市としての原型が作られ始めますのは、明治の40年代になってからです。当時はちょうど日清戦争あるいは日露戦争後に形成された産業資本が、工場用地として安く広い土地を各企業が求めていた、という時でした。そういう中で川崎という場所に目が向けられるようになり、そうした企業に対して、当時の川崎町長であった石井泰助をはじめ、地元の有力者たちも、今後の川崎を発展させるためには、そうした資本が入ってくるのが非常に重要であると、積極的に工場進出に協力いたします。

進出してきた代表的な工場には、横浜製糖が明治41年、東京電機も明治41年、日本蓄音機商会は最初、日米蓄音機製造という会社だったのですが、明治42年に川崎に進出をしております。日本改良豆粕、これは堀ノ内に大正2年に進出をしております。豆粕って何かと言いますと、大豆の油を精製する会社になります。大正9年くらいに廃業してしまいます。それから鈴木商店、現在の味の素が大正4年に工場を稼働させております。

さらに富士瓦斯紡績、これは大正4年に稼働します。また富士製鋼はちょっと駅から離れるのですけれども、大師河原の



方に大正6年に稼働します。このように明治の末から大正にかけて、次々と工場が進出をしてきました。

その一方で、内陸部における工場進出に併せて川崎の沿岸地域では埋め立てによる工事が進捗をいたします。それが有名な浅野総一郎による埋め立て計画という事になるのですが、明治の末期には、その計画は本格化しまして、大正3年までには鶴見の方から順番に埋め立てが進んでいったということになります。そうして埋め立てが出来ますと当然のごとく、その埋め立て地を利用して工場が進出してくるということで、大正3年には日本鋼管が若尾新田という所に進出して操業を開始します。その後も浅野セメントですとか、日本トラスコンですとか、富士電機、日本電力、東京電燈、日清製粉、昭和肥料という会社が次から次へと埋め立て地域に進出するというようになります。

浅野セメントは大正6年に田島にありました大島新田に進出しました。同じように大正14年、市制施行以後ですけれども、富士電機が田島に進出してくると、日清製粉は15年に鶴見との境の大川町の辺りに進出をして、昭和肥料、今の昭和電工になりますが、昭和6年に扇町の方に進出してくるようになります。

ちなみに、よく白石町とか大川町とかあの辺りの埋め立て地の町名はみんな埋め立てに関わった人たちの名前がついています。日本鋼管の社長が白石さんなので、白石町、浅野の協力者の大川さんの名で大川町。そうすると浅野町ってないじゃないですかとよく言われるのですが、そこは意識的かどうかわかりませんが、浅野総一郎は自分の名字はつけずに、その代わりに家紋の形の扇を名につけて扇町としました。

さてこのように工場が次々に内陸部、沿岸地域に進出してくると、工場は人がいないと稼働がされませんから、工場が増えるということは、当然のごとく川崎に、労働者が次から次へと集まってくるようになります。

まだ市は誕生していませんので、川崎町の人口になりますが、例えば明治41年ですと川崎町の人口は7,239人でした。ところが、大正6年になりますと、その約10年後になりますと、17,576人という形で約2.4倍と、人口は増えています。

さらに、市制施行直前の大正12年になりますと、27,200人と、明治41年の数字からしますと3.75倍ということで、着実に工場の数が増えてきますと人口も増加したといえるでしょう。労働者が必ずしもすべて川崎に住むということではないですから、当然通勤してくる労働者も多くなってきます。国鉄の川崎駅、あるいは京浜電鉄の今の京急川崎駅には、大量の通勤労働者たちが押し寄せてくるということになりました。工場が集まり、人が集まることによって、これまでは京浜電鉄と国鉄しかなかった部分に、今度は交通網の整備が進められるようになってきます。

## 2.交通網の整備

ちなみに京浜電鉄は、今は小島新田までですけれども、かつては川崎から大師の間を走っていました。そこから先、本当は、どんどん線路を延ばして鶴見の方まで行きたかったのですが、資本の問題から、当時の海岸電気軌道という会社が作られまして、それが今の鶴見の総持寺から大師の方に向かって線路が引かれ、京浜電鉄とドッキングすることになりました。海岸電気軌道というとピンとこないかもしれませんが、鶴見臨港鉄道と言うと、「あぁ、あの電車か」と思う方もいらっしゃると思いますし、現在のJR鶴見線がほぼその路線に近いからだと思います。繋がっていたのがなぜ離れてしまったかというのは、塩浜に国鉄の操車場ができ、いろいろな事情があって分断されてしまい、今その名残で京急の大師線は、小島新田まで行っているということになっています。

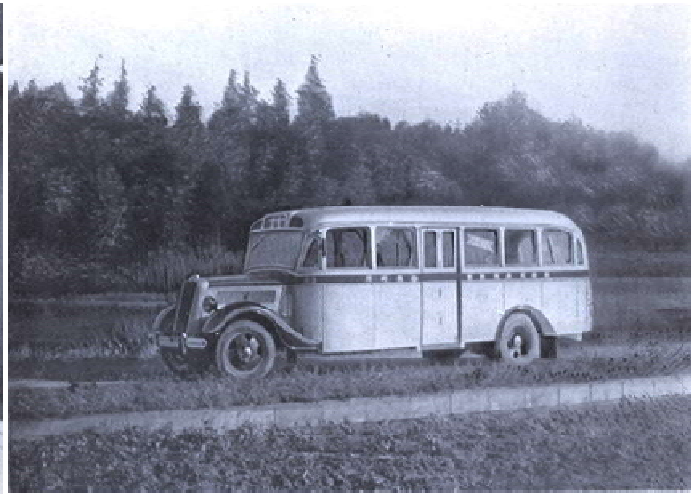
### A 川崎乗合自動車(通称「ぎんばす」)

電車のあるところはいいのですが、無いところは川崎駅で降りると、あとは歩いて工場まで行かなくてはいけませんでした。遠いところだと4kmくらい歩かなくてはなりません。4kmと言うと1時間ですから始業時間が8時半だとしたら、7時半には川崎駅に着いていないと、始業に間に合わない。それでは大変だということで、昭和2年、川崎乗合自動車株式会社が設立されます。通称「ぎんばす」と呼ばれていたバスになります。

懐かしいボンネットバスですね。シュヴォレーとかフォードとか国産では当然ないバスで、銀色だったので「ぎんばす」と呼ばれていました。こうしたバスが導入されまして、バス路線が工場と駅を結ぶ形で出来てきます。この川崎乗合自動車バスというのは、昭和10年になりますと、鶴見臨港鉄道に経営が移りまして、後々、今の鶴見臨港バスに繋がっていくのですが、昭和2年になると労働者向けの工場地帯の足となるバスが整備されていきます。

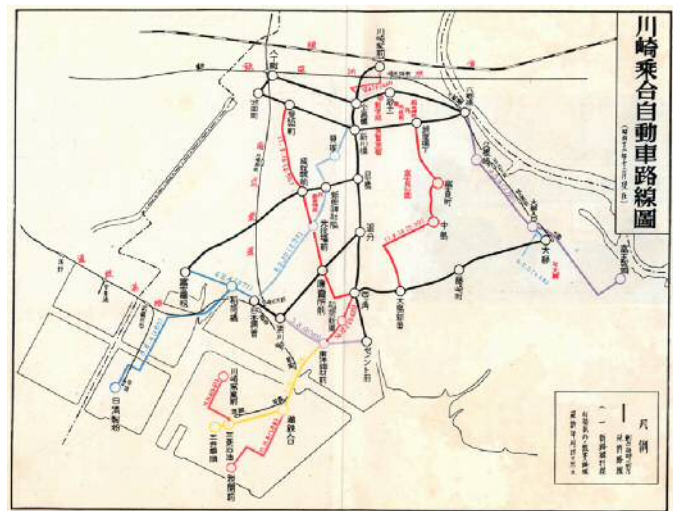


(写真⑤) ぎんばす車両：シュヴォレー1937年型



(写真⑥) ぎんばす車両：フォード1936年型

どのくらいの路線があったのかということなのですが、図⑥は昭和13年の川崎乗合自動車の路線図になります。昭和13年頃は、多摩川に向かってはまだ埋め立て地が出来ていない頃です。日本鋼管や富士電機、浅野セメント、それから大師線に沿っても、バス路線があります。川崎駅の西口からは全然出ておらず、東口からしか整備されていません。これは東口、すなわち海側にある工場の労働者のためにバスの整備がされたということが言えるのではないかと思います。このようにバスの路線も整備をされていくという形になります。



(図⑥) 川崎乗合自動車路線図

## B 川崎市営電車

時代は少し新しくなって戦時下になってくるのですが、バスだけでは賄いきれないということで、太平洋戦争末期の昭和19年、川崎市は5か月間の突貫工事で市電を走らせます。川崎駅前には市電の駅ができ、そこから塩浜までの間、約6.7kmを運行します。昭和20年の4月に川崎大空襲があって、甚大な被害を被ったのですが、その僅か数か月後にはすぐに営業を再開しました。

## C トロリーバス

さらに戦後になりますが、「トロバス」「トロバス」と言われた、いってみれば電車とバスがくっついたような乗り物です。当時ガソリン代が高騰し、電気で走るバス、トロリーバスが昭和26年に開業しております。これもいろいろな路線で各工場に向かって走っていました。写真を見ていただければわかるように、バスからパンタグラフが出ていて、上には電柱から電線が張ってあり、それに沿って走っているというものです。市電やトロリーバスは戦後の労働者のために、あるいは地域住民のために非常に活躍をしたのですが、次第にだんだんと利用者が少なくなり、車の時代になるなど、逆にこのトロリーバスが道の邪魔になり、市電もまた邪魔になり、むしろトラックや車が走れるようにということで、利用者が激減していく中、トロリーバスについては昭和42年に廃止、市電についても経営の合理化という理由で昭和44年には廃止になってしまいま



(写真⑦) 川崎市営電車



す。かつては川崎にもこのような乗り物が走って活躍していたということを、知っていただければと思います。

### 3. 変わりゆく川崎駅前

いよいよ川崎駅前の変化を見ていきたいと思えます。

写真が残っているのはどうしても戦後になってしまうので、中心は戦後ということでご承知おきいただければと思います。先ほどもお話ししたように昭和20年の4月に、川崎は大空襲に見舞われまして、市役所の本庁舎を残してほとんど焼け野原になってしまったということはよくご存知かと思えます。そこで焼け野原になってしまった川崎を復興させるということで、昭和21年8月に戦災復興区画整理事業というものが始まります。

それによって戦前に比べて川崎駅の東口広場を大きく広げ、あるいは東に延びる2本の幹線道路、市役所通りと新川通りなのですが、それを新たに広く整備をするというようなことをしながら、川崎周辺地域の市街地の区画整理を含めた復興計画が作られていきます。

そうした中、川崎駅周辺では戦後間もなくして川崎駅を復旧して仮駅舎というものが出来上がり、最初はバスの運行に便利のように、ロータリーが整備されたということです。写真⑨は、整備された直後くらいの写真になります。これはちょうど多摩川の方から横浜方面を見ている写真になります。ですから、走っているのが京急です。工場がありますけれども、これが大日本電線になるかと思えます。ここにロータリーがあって、この真ん中に池があったということです。写真⑩、もう駅舎も大分整備をされており、京急が走り、かなり賑やかな感じでバスが走っていて、真ん中に噴水みたいな池があり、ちょっと休憩できる形になっています。奥の方にマツダランプと書いてありまして、東芝の堀川工場の所が見えるかと思えます。これがだいたい昭和30年頃ということになります。図⑦は、昭和26年に出されました川崎駅付近繁華街明細案内図になります。国鉄の川崎駅と京急川崎駅の位置はわかるでしょうか。また駅といっても駅舎ではなくて、プラットホームだけがあるという形のところですが、ここが市電川崎駅になります。国鉄の駅は仮の駅なのですが、昭和30年代になって駅舎の改築も始まりまして、昭和34年に最初の駅ビルが誕生いたします。

県内でも最初にできた駅ビルということで、昭和34年4月、地下1階、地上5階の駅ビルが誕生します。合わせて駅前の商店ですとか、ビルも出来て次第に賑やかになっていきます。写真⑪が建築中の駅ビル、完成後が写真⑫になります。ロータリーの形も大分変わってきて、すごい数の車が停まっているのがわかるかと思えます。そうした中でこの写真を見てもおわかりいただけるように、一つの大きなネックになっているものがあります。そうです。京急の線路です。邪魔はしていない



(写真⑧)トローリーバス

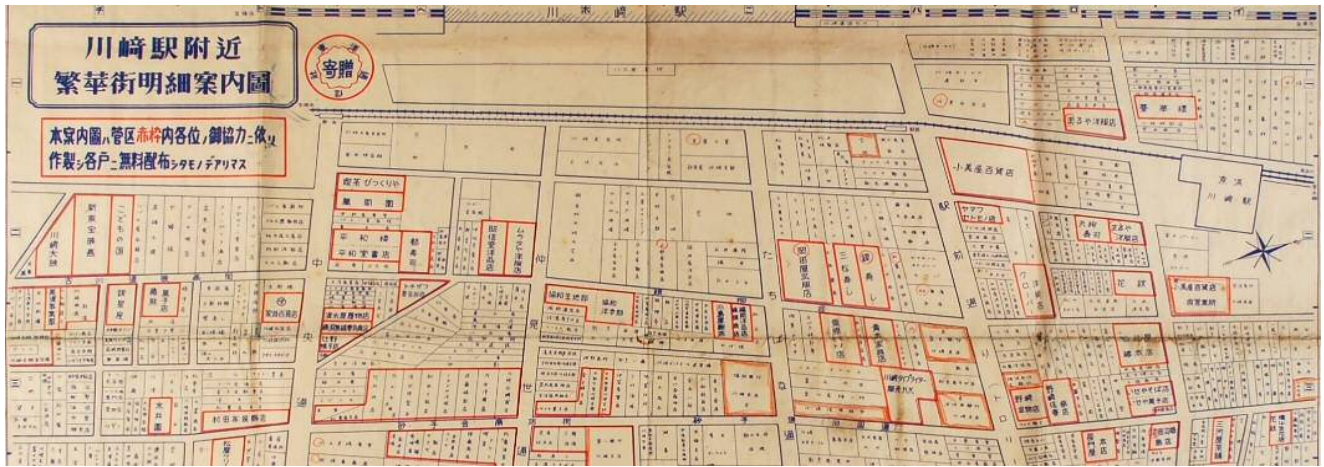


(写真⑨)整備・工事中の川崎駅前 昭和20年前半



(写真⑩)川崎駅前に完成したロータリー 昭和30年頃





(図⑦) 川崎駅付近繁華街明細案内図



(写真⑩) 建設中の駅ビル



(写真⑪) 完成後の駅ビル [昭和38年頃]

のようですが、この駅前の広場と反対側とを完全に分断してしまっているということがわかるかと思ます

路面を走る京急を見てください。写真⑬、これは多分市役所通りだと思いますけれど、踏切があるために車もそこで停めら、当然人も横断できない。これをなんとか解消しなければならぬということで、昭和37年に駅前のロータリーの中央に地下道が完成します。それが写真⑭になります。これはまさに開通した時でしょう。「祝 川崎駅前公共地下道開通」って書いてあります。また当時は着物の人が多かったのだというのも、これを見てわかるかと思ます。

こうした形で、車は相変わらずまだ踏切でつかまってしまうのですが、人に関してはこの地下道ができたことで、駅と反対側から、あるいは駅から反対側に行くにも、非常に便利になったということになります。

本当は地下街も造りたかったみたいなのですが、そこまでは出来ずに地下道にとどまったという話です。

昭和39年になりますと、京急の線路の高架化の工事が始まります。写真では高架の橋桁みただけがあり、電車はまだこの脇の下の所を走っている状態です。昭和42年にやっと高架の工事が完成をしまして、写真⑮のように堂々と上を電車が走ることになり、車は踏切に引っかかることなく高架の下を往来できるようになりました。昭和42年ですから1967年、東京オリンピックから3年後に、やっと解消されたということになります。

それからまだ50年も経っていないのですが、こうして次第にその時々社会状



(写真⑬) 路面を走る京急



(写真⑭) 地下道の完成



況に合わせる形で駅前の整備が進むと、駅前もどんと賑わいを見せまして周辺地域には商店街が形成され、あるいはいろいろなビルが建つようになってきました。

写真⑩ですが、左は日航ホテルになります。今と向きが違いまして南を向いています。だいたい今のルフロンの位置です。それがその後90度まわって、今の位置に移ったこととなります。日航ホテルは昭和39年に完成したということで、オリンピックの年にはホテルも川崎駅前に誕生したというわけです。結婚式場ですとか、ショッピングコーナー、レストランもあって、非常に人気があったと言われています。反対に目を移しますと、写真⑩の右側ですが、太田病院周辺を撮った写真だと思えます。昭和38年の新聞記事を見てみますと、こうして川崎駅前周辺には鉄筋の建築物というのが、続々と建てられまして、終戦直後の45倍に増えたというふうに報じられています。このように建物が次から次へと出来ていって、かなり今に近い景観の街が形成されてきたということが言えるかと思えます。

そして、昭和24年に商業組合が誕生し、本格的な商店街が形成されます。川崎駅から海の方に向かって右手にある商店街が銀映会通り、中央が銀柳街通り、左手が銀座街通りという形で、それぞれの名前に「銀」がついていたということになります。また昭和37年になりますと、銀柳街にはアーケードも設置され、その2年後には銀座街の方にもアーケードが設置をされ、天候に関係なくお買い物ができるようになりました。更には色んなイベント、当時ですとウルトラマンが来るイベントとか、いろいろあったみたいですが、そのような催事を開催して商店街は非常に賑わったということです。

銀座っていうのは賑わっているところというイメージなのですが、では銀映というのとは何かと言いますと、後でお話しますがけれどもミスタウンという映画街があった通りになりますので、銀映通りという名になります。銀柳街のところは、昔は映画通りと言っていたと聞いております。映画街の方へ行く道ということでそう呼ばれたのですが、その商店街を作る時に何か名前をとっていったときに銀は当然、映画の銀幕の銀を使い、では柳はというと、定かではないのですが映画街を作った美須さんが、寄付をしまして、その寄付金をもとに通りに柳がずっと植えられていたらしいのです。当時の岡田屋の専務の人が、その柳の道だっという事で、銀幕と柳で銀柳街という名前にしたと言われております。

こうした形で「小美屋」ですとか、「岡田屋」、あるいは「さいか屋」、そうした百貨店、デパートも駅前にでき、その裏側には東海道に沿う形で商店街が連なるようにできていきました。駅前には広場が広がって、それまで交通の障害になっていた京急も高架になり、交通の利便性が図られ、その周りには労働者たちが工場からの帰宅にちょっと一杯やってみようかといったような繁華街が駅前周辺に広がっていったというのが、昭和30年代から40年代にかけての川崎の駅前の様子といえるのではないかなと思います。

そんな街を景気づけるといふか、その起爆剤になったのが、やはり一つには川崎の映画街と言われておりますので、昨年「近代川崎人物伝」という展覧会を開催した際に、少し調べたこともありますので、その映画街を作った美須さんについて、最後に少しご紹介をして、今日の話は終わりたいと思います。



(写真⑩) 高架の完成



(写真⑪) 日航ホテルと太田病院付近

#### 4.美須鑽氏と映画の街

美須さんですが、お生まれになったのは明治20年、亡くなったのは昭和47年ということです。生まれたのは川崎ではなく、現在の栃木県の烏山町という所です。12歳まで栃木県の真岡で丁稚奉公しておりまして、14歳で東京に出てきたというように言われております。明治38年から日本橋三越で働き始め、28歳で独立した後、住宅経営をしたりですとか、映画館をつくったりということで、自ら街づくりを始めたと言われております。少しその人柄だけを紹介をしておきますと、映画興行を中心に映画街をつくったという文化的な貢献もあるのですが、もう一つ、美須さんは事業即奉仕という考え方を持っていたらっしゃいました。戦後間もないころ、貧しい家庭が非常に多かったという中で奨学金制度を設けて学費が払えない高校生たちのために、奨学金を与え、あるいは女性に対しては手に職をとという事で、洋裁学院を開いて、そこで勉強してもらい、また川崎ですと川崎小学校にプールをつくったり、あるいは敬老会、婦人団体、共同募金の運動など、こうした社会福祉にも非常に貢献したということで、昭和44年には神奈川文化賞を受賞されております。

そうした美須さんは、いきなり川崎に出てきたわけではなくて、先ほど言いましたように28歳で独立したのは大正3年、1914年になるのですが、東京の日暮里に土地約2,000坪と借地で1,000坪を自分の敷地として、日銭ではたらく人たちのために安い家賃で住める家を提供するというので、そこに長屋を建てたというのが、美須さんの事業の最初と言われております。

地元では100軒長屋というふうに言われていたらしいのですけれど、そうした住宅をまず建設しました。それが軌道に乗りますと、関東大震災の前年なのですが、大正11年に、やはり日暮里の金杉町に初めての映画館である第一金美館と呼ばれるものを開館いたします。ところが翌年、関東大震災に見舞われまして、あっという間にこの金美館も潰れてしまいます。でもそこで挫折することなく、すぐに第一金美館を復興させるだけでなく、第二金美館、第三金美館と、次々と映画館を建設します。さらに日暮里だけではなくて入谷ですとか千住ですとか、次々と東京の各地区に映画館の建設を続けまして、いわゆる金美館チェーンというものを作っていきます。具体的には最初に作り始めた第一、第二、第三金美館以外、いま入谷ですとか千住も言いましたけれども、あと西新井、大井、大崎、白山、王子、大塚、十条、巢鴨、高円寺、阿佐ヶ谷、渋谷、目白ですとか、昭和12年までのだいたい15年間に、都内各地に次々に映画館をつくって、その経営をしていったということになります。そうした中で昭和11年に川崎駅前の土地約10,000坪をこの美須さんは購入をいたします。

当時、美須さんはどういったかといえますと、最初に川崎の地を「沼地」って彼は言っているのですが、『沼地を前に腕を組んだと果たしてこの土地を買ったものなのかどうなのか、ただもう美須の頭の中には、他に一様に賑わっていた有楽町や銀座ですとか、頭の中のイメージが出来ていまして、是非この土地を買って映画街を造ることで一大娯楽の街が出来上がるだろう』とひらめいたそうです。それで思い切ってこの10,000坪の土地を購入しまして、その翌年昭和12年には川崎松竹座、川崎オデオン座、川崎東宝第一劇場、川崎銀星座、それから実演花月劇場、それから産報館といったように、6館を一挙に建築しまして、まさに映画の街の最初を築くということになります。それ以降戦時下の中でも、この駅前に限らず浜川崎の方にも映画劇場を造つくり、あるいは高津の方にも映画劇場をつくったといわれております。

やっと軌道に乗り始めた昭和20年4月、川崎の空襲によって全て燃えてしまって灰塵と帰りますが、そこでがっかりするかなと思ったら、その昭和20年7月、まだ終戦の詔勅が出るその前の月に川崎銀星座を復興させるのです。もう戦争の末期なのですが、この焼け野原の川崎に、もう将来に何をすればいいのか夢もないような市民のために何か娯楽をということで、この終戦ひと月前に映画館1館を復興させました。これが川崎の街の復興の一つのシンボルとなって、以後、映画街を軸に先ほどの銀柳街ですとか、銀映会ですとかといった商店街が次々と出来上がって、駅前の復興に拍車がかかったと言われております。

昭和25年以降にはもう一つの拠点である蒲田にも土地を取得しまして、蒲田駅前でも映画の街をつくり始めます。それ以外にも川崎の小田ですとか、大師ですとか、追分ですとか、御幸ですとかという地区にも、映画館を建設していきまして、ミスタウンと呼ばれるように、川崎駅前の映画街、これを中心に美須さんは映画興行に邁進したということが言えるかと思えます。

さらに美須さんはマンモス化第一期計画というのを立てて、昭和36年にグランドオスカーというキャバレーを建設します。それから翌年には総工費約2億5千万といわれておりますけれども、川崎グランド劇場という映画館をオープンさせます。こ



れは何かと言いますと、今のシネマコンプレックスです。要はそれまで、川崎松竹映画館のほか、東宝やオデオンなど、配給会社ごとに映画館をつくっていたのですけれど、そうではなくて全配給を一つの映画館の中に全部収めこもうということで、松竹、東宝、大映、東映、日活の邦画5系統、プラス洋画の4系統、さらにこの時には巨大な70ミリ系シアターという、今ではほとんど残っていない大劇場をつくりまして、全部で10系統の映画がその中で観られるような映画館を造りました。美須さん自身は映画のデパートだというふうに言っているのですけれども、まさに現在のシネコンに匹敵するものを、昭和37年にオープンしております。さらに映画だけではなくて、美須ボウルというボウリング場を造ったり、マンモスプールを有する美須スポーツセンターを造ったりですとか、次々と映画に限らず娯楽の街として「ミスタウン」を築き上げてきました。

マンモスプールは結構人気で、夏場はプールで冬場はスケート、そういう事業もやっていたということです。それ以外にも、美須学院と後に言われる、タイピングを教えたりですとか、洋裁を教えたりする学校を設立します。またその他に一つ面白いのが、あまりこれも知られていないのですが、昭和30年、日米テレビジョン株式会社を設立しております。これは何かと言いますと、テレビ製造会社です。昭和27年に、当時世界的にもテレビでは技術を持っていたオランダのフィリップ社とアメリカのRCAと技術提携をしまして、テレビ製造メーカーとして立ち上げたのが、この日米テレビジョン株式会社です。なぜこのような会社を作ったのかというと、さすがに先見の明があるというか、いずれ映画ではなくてテレビの時代も…ということで、そのテレビづくりも始めたわけです。日米テレビジョン株式会社は今の教安寺の裏手側、ですから、ミスタウンからちょっと外れたところになるのですけれども、そこに会社をつくりテレビを製造していたのですが、駅の反対側には東芝があり、やはり大企業がそれを始めますと、なかなかうまくいかないということで、その後、テレビの方から手を引くことにはなるのです、こうしたことも行っていました。

それともう一つ、美須さんがやったことで面白いのは、川崎市民映画コンクールです。今年ちょうど、市民文化室がシネマアワードということで、川崎を舞台にした映画の投票をしておりますけれども、その宣伝をすでに美須さんは行っておりました。これは神奈川新聞社と共催で昭和28年から昭和45年まで、18回にわたって、この市民映画コンクールを開催しております。要は市民の投票でその年一番よかった映画、あるいは一番よかった俳優、女優、その人たちを選ぶコンクールになります。第1回、昭和28年に1位に選ばれた映画は「東京物語」でした。2位が「地獄門」で3位が「夜明け前」と。俳優は該当がいなかったみたいなのですが、女優は若尾文子を受賞しました。ちなみに第2回は、第1位は「二十四の瞳」、第2位は「七人の侍」、第3位が「忠臣蔵」、選ばれた俳優は石濱明、女優は野添ひとみで、どちらかという若い俳優さんが選ばれていたみたいです。回を重ねるごとに、このコンクールでの受賞が若手の俳優の一つの登竜門にもなっていたみたいでして、この後、石原裕次郎も出てきます。ただ映画を上映しているだけではなくて、より楽しんでもらう方法として、こういうコンクールも考えながら美須さんは興業していたのかなと思います。

## 5.おわりに

時間もそろそろ終わりになってきましたので、最後に一つ、『幻のKプロジェクト』というプロジェクトを少しご紹介しておきたいと思います。

当時の川崎新聞という、地元の新聞に出ているのですが、昭和45年11月21日付けに、「三菱グループの再開発計画、明春にも開発組合」といったような記事が出ております。これは昭和45年に示された三菱グループによる再開発計画というものです。戦前から昭和40年代に至るまでに、先ほども何度か出てきた大日本電線という工場が、川崎駅の東口、南側に、約16,000坪の土地を持って稼働しておりました。これは三菱グループの会社です。後に三菱電線になりますので、その部分の工場跡地も使いつつ、ここに三菱グループが川崎のプロジェクトという意味ともいわれておりますが、Kプロジェクトという再開発計画を立てました。

# 川崎新聞

発行所 川崎新聞社  
川崎市日通町3番地1  
社 長 藤田 友志  
編集長 川崎 孝三  
電話 日通 2023  
高島 日通 1493  
購読料 1ヶ月150円(送料別)

## 酒は 灘の 惣代

株式会社  
川崎松屋  
代表取締役社長  
藤田 友志  
編集長 川崎 孝三  
電話 日通 2023  
高島 日通 1493

### 三菱グループの再開発計画 明春にも開発組合

初の説明会を開く 地元と共存共栄で

三菱グループの再開発計画、明春にも開発組合を設立する。三菱グループは、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。三菱商事は、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。

### 一大ショッピングセンター 大日日本 電線跡地 事業費二百二十億

三菱商事は、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。

### 三菱の真意究明へ 陸元の商店街が緊急対策

三菱商事は、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。

華式から披露宴まで  
30名様7万円より!!  
結婚  
高津ホテル  
川崎市高津区高津下町1-1  
TEL 044(83)5511

### 新会社に地元も 完成後は渋谷・新宿並みに

三菱商事は、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。

文具の扇屋  
扇屋  
扇屋  
扇屋

### バラ色の計画 共存共栄は図れるか

三菱商事は、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。

三菱商事は、川崎駅前再開発計画の再開発を目的として、三菱商事、三菱地所、三菱東京ふじネット、三菱UFJ銀行、三菱信託銀行、三菱生命、三菱火災海上保険、三菱損害保険、三菱自動車、三菱重工、三菱電機、三菱商事の子会社である三菱商事が中心となり、三菱グループの再開発計画を推進する。

(図⑧)川崎新聞

三菱商事によって示されたこの計画なのですが、プランナーは建築家の黒川紀章で大日日本電線、日航ホテル、京浜急行、川崎鶴見臨港バス等が、開発組合を設置しまして、進めることになっていました。当時、黒川はどう言っていたか記事を見ますと、この再開発の完成から、川崎は5年後には渋谷、10年後には新宿に匹敵するショッピングビジネス街に成長して、川崎のブランドレベルアップにも繋がると、言っております。その黒川紀章の作った模型が、この新聞の写真になっているものです。白いただ抜けている建物なので、どういったものなのかわからないのですが、ショッピングセンターを含めた、事業費約220億円という大プロジェクトが、実は川崎にはあったのです。バラ色の計画とかいろいろと書いてあるのですけれども、結局のところは、残念ながら昭和51年にはこのプロジェクトは中止ということになって、全て幻として終わってしまいます。

大日日本電線のこの川崎工場跡地はIBMのビルが一部建って、それからルフロンが、三菱グループと西武とによって作られ、ここまでのプロジェクトにはならないのですが、今のような駅前が出来ると言えるかなと思います。

それと合わせてちょっと最後に紹介だけします。昭和30年代にできた駅ビルですけれども、ご承知の通り昭和60年に建替えが行われまして、昭和63年に一部増築もされて、その7月に現在と同じ建物が、川崎BEとしてオープンしております。あの建物も昭和の終わりに出来上がったという事になるかと思えます。

同じように地下街のアゼリア、地下道ができてからずいぶん経つのですけれども、昭和61年の10月に約444億をかけてオープンをしております。それから今言っていた大日日本電線の跡地のルフロンですが、これも昭和63年の3月にオープンをして、当時は、私も記憶があるのですけれども、横浜の高島屋に次ぐ売場面積ということで、かなり大々的に宣伝をしていたのではなかったかなと思います。同じようにミスタウンも映画街の部分もグランド劇場を含めて建替えが行われまし



て、昭和62年にはシネコンとしてリニューアルし、イタリアの映画の街の名前をとったチネチッタになりました。

一方、西口の方は、昭和60年の時の駅ビルの改築の時に東西の大きなコンコース、東西通路が出来上がって、それをうまく活用しながら東と西を結び、ミュージア川崎を皮切りに、ラゾーナも出来まして、更にまた東口の再整備が進んで、平成23年に今のような駅前ができたということになるかと思います。

非常に飛ばしながらの話でしたが、景観的にはいま写真で見てきたように、その時々々の社旗状況による移り変わりの中で、現在に至っているということでご理解をいただければと思います。

今日の話は、これで終わりたいと思います。最後までご清聴いただきましてありがとうございました。

### 【質疑応答】

Q:最初の地図に出てきましたぼん沼は、だいたい今のどこ辺になるのか、3万坪弱と、先生から前に聞いたのですけれども、だいたいどこになるのでしょうか？

A:どことなりますと、なかなか難しい所があるのですけれども、一つの目安としてお話すると、ここに黒い線があると思います。これは自然堤防です。今この上に南武線が走っていると思っていただければいいかと思います。ここで曲がって川崎駅の方に行きますけれども、ほぼそんなところで押さえていただければと思います。

Q:色々面白いお話を聞かせていただき、ありがとうございました。もしご存知でしたら教えていただきたいのですけれども、今の京急川崎のヨドバシカメラのアウトレットがある建物が前はボウリング場だったという事を聞いたことがありまして、その前はさらにプールがあったという話を聞いたことがあって、そのプールっていうのは市営とかでやっていたのですか？

A:いや市営ではなかったと思います。民間のプールで、どこが営業していたのかは分からないのですけれども、先ほど紹介した写真集に、たぶんそのプールの写真が入っていたと思いますので、見ていただけたらと思います。美須さんの、美須スポーツセンターではないです。あれはミスタウンの方に作っていましたので。

Q:美須さんが映画っていうものを強調して、そういう場所を造ったというのは、何かあったのでしょうかね。映画に関して。

A:美須さんがオスカー劇場をオープンさせた時のパンフレットが残っています。ここで美須さん自身が、自分の来歴というか、商売と、今までやってきた事業を色々述べているものですから、それで先ほど年表ふうに話していたことが分かります。けれどもその中で何故映画にしたのかという、その一つの話として出てくるのは、最初に長屋をつくったりして、衣食住を中心とした街づくりを一応完成した美須は、次に娯楽に着眼をしたとあります。生活が落ち着けば、次は娯楽なのだ。それで夏の夜にひと風呂浴びて、浴衣がけで活動写真でも見せてやったら、どんなに喜ぶだろうか、その人たちは、という思いで、最初の第一金美館をつくったという言い方をしています。だからやっぱりその生活が安定する。じゃあ次は、といったとき、一つの楽しみとして映画を美須さんは考えて映画街をつくったのではないかと思います。

以上

