

川崎市制 100 周年記念事業 かわさき産業ミュージアム地域史講座
～川崎の産業と川崎駅周辺の市街地の変遷～

第二部 川崎駅周辺の市街地の変遷

一般財団法人まちづくり公社 常務理事 和田 忠也 氏

令和 6 年 12 月 1 日（日）13:15～15:00 東海道かわさき宿交流館 4 階集会室

※講義は、様々な地図や写真をスライド形式で投影しながら進められました。別添えのスライドのデータファイルと併せてご参照ください。

【講師紹介】

一般財団法人まちづくり公社常務理事。元川崎市役所総務企画局理事。

川崎市職員として川崎駅周辺の再開発、東海道かわさき宿交流館の開館時の展示・設計、川崎市役所本庁舎の建て替え等に携わる。

【導入】

本日は様々な図面や写真を見ながら、川崎駅周辺の市街地の変遷をお話していきます。午前の講座は「川崎市の誕生と産業」でしたが、産業と都市の変遷は繋がるころがございませう。

前半では江戸時代、大正時代から昭和中期までの街の変遷について、各時代の絵地図等に基づいてお話しし、後半では昭和後期から現在に至る川崎駅周辺の再開発の経緯について、行政職員として事業に関わってきた立場・視点からどのような手法、考え方で進めてきたのかという話ができればと考えております。よろしくお願いいたします。

1. 江戸時代の東海道川崎宿

【スライド #3 「川崎宿絵図」 享和 2（1802）年】

享和 2 年に書かれた「川崎宿絵図」です。川崎宿を構成した砂子、新宿、久根崎、小土呂の 4 村名が小さく書かれ、その距離は 13 丁 52 間（現在の単位で約 1.5 km）とあります。多摩川から古川を通り、鶴沼（ばんぬま）に至る水の流れも描かれています。この辺りは湿

地帯で水捌けが悪く、農地に向かなかった為、新川堀という用水路を江戸初期の慶安 3 (1650) 年に、現在の東京湾まで繋げました。神社仏閣では一行寺や宗三寺が確認できます。その他の建物はあまり記載がありませんが、当時の全体の地形が良くわかる図です。

【スライド #4 「東海道分間延絵図」 文化3 (1806) 年】

こちらの「東海道分間延絵図」は、幕府が道中奉行に命じて作らせた詳細な地図で、宿内の建物の外観や名称が一軒ずつ記されています。この交流館の展示でも使われています。

「問屋場」は、宿場町に課されていた宿駅制の為の人と馬を手当てする場所です。公用で旅する人の荷物や馬を、宿場間のリレー方式で受け継いでいくための中核的な施設でした。

「本陣」は、参勤交代する大名が地域の名主の屋敷を使って宿泊したものです。川崎宿の名主は田中家で、川崎宿の発展に寄与した田中丘隅（休愚）はここの養子でした。この他、佐藤本陣、最盛期には3つ目の本陣である中の本陣もありました。

宗三寺、一行寺、山王社（現在の稲毛神社）などの寺社仏閣も確認できます。新川堀、小土呂橋もあります。街道から分岐して川崎大師の方へ向かう大師道もあります。

現代の道路地図を重ねてみると、新川堀を埋め立てたのが新川通りであることが分かります。丸い印は現在の市役所の位置です。宿場時代の高札場や問屋場の近くであり、昔から公的施設の位置が引き継がれているような形です。

【スライド #5 「川崎宿宿並書上帳」 文久3 (1863) 年】

「川崎宿宿並書上帳」です。14代将軍家茂が上洛する際に、宿泊する場所の様子を細かく知らせるための記録と言われています。この家一軒一軒の記録の情報を市民ミュージアムがまとめた一覧表がその下です。例えば屋号「会津屋」は等級「中」、間口5間、2階建てです。一方、「大和屋」は等級「下の下」、間口僅か1.5間。屋根に関する記載は無いので、おそらく藁葺屋根等の、非常に簡素な建物だった様です。川崎宿の名物旅籠だったお馴染み「万年屋」の等級は「上」で間口11.5間。2階建てです。

街道筋の宿場時代の建物は戦災もあって全て失われ、現在には残っていませんが、このデータを基に川崎宿の詳細な再現模型が作られています。

【スライド # 6～8 川崎宿街並み画像の撮影】

この川崎宿の再現模型は現在、この交流館の 2 階に展示されているのですが以前は市民ミュージアムに展示されていました。しかし、上から見ても、見えるのは屋根ばかりで、各建物の内部まで作りこんでいるのに非常にもったいない。そこで小型カメラで模型を内部から撮影し、背景を合成して、川崎宿の街並みを歩いている様なイメージのCGを制作しました。2 階の展示にも使われており、ボタンを押すと各建物の情報が表示されるようになっています。

2. 明治時代以後の川崎駅周辺の市街地の変遷

【スライド # 10 「迅速即図」 明治初期】

明治初期に書かれた「迅速即図」です。明治政府が陸軍に命じて作らせた非常に正確な地図で、大都市近辺のみ作成されたのですが、当時の川崎を関東近辺の図の中で確認できます。

六郷の渡しがあり、六郷橋の架橋（明治 16 年）前の図であることが分かります。一方、明治 5 年開通の新橋横浜間の鉄道は描かれており、川崎駅も確認できます。明治初期ですが、宿場時代の街並みの名残がまだ強く出た資料と認識しています。

【スライド # 11 「職業別明細図」 大正 13 年】

大正 13 年に作られた「職業別明細図」です。京浜国道（現国道 15 号）が既にできていることが確認できます。国有鉄道、京浜電気鉄道が既に通っている一方で、現在の市役所通り、新川通りはまだありません。

京浜電気鉄道ですが、実は六郷橋と川崎駅の間、東海道沿いに「新宿」という駅があった時期がありました。こちらが当時の写真です。

新川堀は現在の新川通り、古川は現在の銀座街・銀柳街・チネチッタ辺りでした。地元の方からは「古川で釣りをしていた」などの話をまだ聞くことができます。

東海道から稲毛神社への参道が赤い線で示されています。現在の市役所本庁舎裏側です。当時は重要な道で、元々はこちらが表だったと言って良いでしょう。この道を再び活性化し

ようという動きもあり、最近はホテルなどができています。

東京電気、横浜製糖、富士瓦斯紡績などの工場も確認できます。

市役所の変遷についてですが、まず明治初期には東海道沿いの旧本陣辺りに行政施設があったらしいのですが、廃藩置県を経て川崎町となった後、「旧町役場」というラベルをつけた場所、現在の本庁舎の裏側に当たる場所に川崎町の町役場ができました。しかしこの役場は関東大震災（大正 12 年）で被災し、大正 14 年に川崎市が誕生した際、現在の市庁舎の場所に移転しています。以前、川崎尋常小学校があった場所です。

【スライド # 12 「川崎市鳥瞰図」】

大正時代に作られた「川崎市鳥瞰図」です。川崎駅と京急川崎駅の間、東海道上に「新宿駅」が確認できます。「新川堀」「稲毛神社、市役所」「平間寺（川崎大師）」なども記載されています。「東京電機」は後の東芝です。「横浜製糖」は後の明治製糖で、現在テクノピアがある場所です。「東京製線」は後の「大日本電線」です。その川崎工場が駅前、現在のルフロンの場所にありました。

多摩川沿いには「富士瓦斯紡績」。元競馬場で、工場撤退後は再び競馬場になっています。

「日本蓄音機商会」は後の日本コロムビア。現在はリバリエという高層マンションです。「鈴木商店」は現在の味の素です。臨海部には「アサノセメント」「日本鋼管」「富士電気」などの工場が、大正 13 年の段階で出揃っています。

【スライド # 13 航空写真 昭和 14 年】

昭和 14 年の航空写真です。この時代になると航空写真が残っています。新川通りは確認できますが、市役所通りはまだありません。昭和 13 年に竣工した市庁舎と京急通りが確認できます。当時、市役所通りはまだなかったもので、市庁舎は、当時のメインストリートである京急通りに斜めに面するように L 字型に建てられていました。

【スライド # 14 航空写真 昭和 40 年】

昭和 40 年の航空写真です。戦災復興区画整理で整備された市役所通りが確認できます。

【スライド#15 市役所通り写真 昭和40年頃】

同じアングルで市役所通りができる前後を撮った2枚の貴重な写真です。京急通りが元々はメインストリートだったことが良くわかると思います。実はこの京急通りから市役所への軸線を復活させようという考え方を、今回の新本庁舎の設計に取り入れました。後ほど、詳しく説明します。

【スライド#16 東口駅前広場】

駅前広場の写真です。まだ京急の線路が高架化されていません。この後、昭和41年に高架化されています。その写真がこちらです。

【スライド#17 航空写真 昭和55(1980)年】

私が市役所に入ったのは昭和58年で、一連の大きな駅前再開発の工事が始まった頃でした。こちらはその少し前、再開発直前の写真です。

まず駅周辺の道路を見ると、東口は戦災復興区画整理による基幹道路網ができていますが、西口には基幹道路網がありませんでした。川崎町田線は西口駅前で行き止まりになっており、多摩川方向に抜ける現在の堀川町線や、横浜方向に抜ける現在の大宮中幸町がなかったため、街が分断されていました。

次に東西の駅前広場の状況ですが、東口には区画整理による駅前広場がありましたが、西口は小さなロータリーしかありませんでした。東西の駅前には、先ほどの明治、大正時代の地図に出てきた3つの大規模工場がまだそのまま残っていました。

住宅団地としては、西口駅前に市営住宅（川崎大宮町住宅）、その後ろに公団住宅（公団川崎大宮住宅）、東口駅前には市営駅前鉄筋住宅がありましたが、この頃には少し老朽化していました。市営駅前鉄筋住宅は下駄履き住宅で、下にはラーメン屋などがありました。

隣接地にはマツバというパチンコ屋があり、向い側のビル(現在のパシフィックマークス)にはブルーバードというグランドキャバレーがあったので、覚えている方もいらっしゃるのではないのでしょうか。

【スライド#18-19 航空写真 現在（2012年）】

2012年の航空写真で、現在に近い状況です。新旧の写真を比較しますと、再開発の時系列で、まず、大日電線の跡地がゴルフ場になり、明治製糖・明治製菓の跡地にはテクノピア、東口の市営住宅があった場所にリパークができています。小美屋の跡地が川崎 DICE、美須の映画街はラ・チッタデラ、大宮町地区は全体的に開発され、ミュージアなど様々な施設があります。東芝堀川工場はラゾーナになっています。道路網も整備されました。

3. 川崎駅周辺のまちづくりの考え方

【スライド#21 1980年当時の川崎駅周辺】

駅周辺の開発経過を段階的に見ていきます。この図面は都市計画図の中の白地図、地形図と呼ばれる図で、当時の町の様子や施設が正確に落とされています。

駅前の広場や道路網がないといった課題に対し、当時の川崎市は「駅前を再編して東西を結ぶ」「大規模工場の転換に併せた再開発で道路を作る」「老朽化した公団住宅・市営住宅を再開発し、民間再開発と併せて道路基盤を作る」などの戦略を考えていました。

【スライド#22 まちづくりの羅針盤】

「まちづくりの羅針盤」というのは私の造語です。大きな作戦図を羅針盤としながら、街区ごとのパッチワークで進めるまちづくりで、川崎らしい町づくりの特徴を表しています。

【スライド#23 まちづくりの進め方① 行政計画事前固定型】

まちづくりの一般的な進め方として、「行政計画事前固定型」があります。これも私の造語です。登戸の土地区画整理業などはこの進め方でした。市街地再開発事業や土地区画整理事業に際し、行政が最初に道路網など全て含めた計画・図面を描き、用地買収をしてその通りに町をつくっていく進め方です。理想の計画論に沿って進めていくので、ブレがない点がメリットです。しかし、予め決められた行政計画に沿って半強制的に事業を進めていくので、買収などにお金がかかり、権利者との合意形成が難航するケースもあります。また事業が長

期化する中で、当初描いていた構想が時代に沿わなくなってしまうこともあります。

【スライド # 24 まちづくりの進め方② まちづくりの羅針盤を踏まえたパッチワーク型】

これに対し、川崎駅西口や武蔵小杉周辺の再開発で川崎市が行った手法が「任意の作戦図による羅針盤型」です。これも私の造語です。

行政が事前につくるのはガチガチに固めた計画ではなく、柔らかな地域全体の戦略図「まちづくりの羅針盤」です。

そして個別の敷地で民間事業者の土地利用転換が起きるタイミングに併せて、個々の事業者と交渉し、この戦略図に基いた再開発を誘導します。この中で、個々の敷地ごとに再開発と併せて道路用地を提供いただき、それらをつなぎ合わせて整備することにより、地域全体で戦略図に基づく道路がつながるようにすることなどを協議します。

戦略図どおりに道路をつないでいけば、周辺とのアクセスが改善されることとなり、その結果、都市計画に定める容積率を増やすことができるので、そういった案を提示することで、民間事業者にメリットを見出していただけられる様、交渉を進めます。双方がメリットを見いだせるウィンウィンの形で合意ができれば、その段階で都市計画決定を行い。容積率や建物の用途制限、道路の位置などについて法的な担保をとった上で再開発を進めていただきます。

メリットとしては、民間の土地利用転換のタイミングで再開発を誘導するので、合意形成が長期化することがなく、また、相手の事業に沿って行うので、立ち退きに伴う移転費や買収費のコストを抑えられます。また相手の事業ニーズにも合わせていきますから、スピーディーに進めることができ、民間の創意工夫も活かします。

一方、デメリットとしては、区画整理のように市が地域全体の計画をあらかじめ都市計画決定してから進めるわけではなく、計画が合意した街区から順に都市計画決定していくので、地域全体の計画が最初から担保されているわけではありません。

よりどころとなるのは、市の内部資料として引き継いできた、地域全体の戦略図ですが、これに法的な担保はなく、すべての事業者が戦略図どおりに動いてくれるわけではありません。ですから状況に応じて時には戦略図を修正する必要があり、例えば、道路を通す位置が当初の戦略図と変わってしまう場合もありますが、街区ごとの再開発をパッチワークの

ようにつないでいき、最終的には、戦略図に沿った道路網などの基盤整備ができるように調整を重ねます。

このやり方で進めるには、市の歴代担当者が戦略図を実現するための強い意志を持って、事業を引き継いでいく必要があり、市職員の人材の確保や育成も非常に重要となります。

【スライド # 25 昭和 50 年代に作成された行政内部でのメモ】

昭和 50 年代に我々の先輩が描いた図で、私が市の書庫にある古いファイルの中から見つけたものです。川崎駅西口がまだ工場ばかりだった頃に、既に再開発による道路網や全体の構想を描いていますが、ある意味、勝手に、とんでもない構想図を描いているとも言えます。

当然この通りに実現することはまずありませんが、川崎駅西口の再開発においては、当初からこのような作戦図があり、それが市役所の中で受け継がれ、修正を加えながら、実際のまちづくりに繋がっていったということがわかります。

川崎駅西口や武蔵小杉駅周辺においては、歴代の先輩職員から受け継がれた「まちづくりの羅針盤」に基づいて、民間事業者の土地利用転換の状況に合わせた臨機応変の調整を行いながら、個々の敷地の民間再開発をパッチワーク的に誘導することによってスピーディーに変貌させることができました。こうしたやり方は国や自治体、大学の研究室からも注目されていたので、私の現職時代、これからお話する内容をプレゼンする機会が度々ありました。

4. 川崎駅周辺の再開発プロジェクトの経緯（80 年代～現在）

【スライド # 27 都市再開発方針 2 号地区】

次に具体的な再開発プロジェクトの推移を時系列に見ていきます。

まず、こちらが 1984 年に「都市再開発方針 2 号地区」の指定を受けた川崎駅周辺のエリアです。この指定を受けると国の補助事業の事業要件が広がる等のメリットがあり、その後の再開発は概ね、このエリア内で行われています。

この図面のベースになっているのは 1980 年当時の、再開発が行われる前の白地図です。まだ大きな工場が残っており、西口には道路も駅前広場もありません。これから、時系列に沿って、この白地図の上に、これまでに行われた再開発プロジェクトを時系列順で色塗りし

ていきます。

色は半透明で塗りますので、再開発プロジェクトの背後に 1980 年の街が透けて見えます。新旧の街を対比してみただけだと思います。

右側上には 1972 年の都市計画図、下に現在の都市計画図があります。1972 年の都市計画図では駅前が水色の工業地域になっており、その容積率は 200%しかありません。一方、下の現在の都市計画図では駅前が商業地域の赤色になっていて、容積率も上がっています。プロジェクトごとに都市計画の変更状況も右の地図上にプロットしていきますので、合わせてご覧ください。

【スライド # 28 川崎駅東口広場地下街 川崎駅東西自由通路 川崎駅西口広場】

まず、東西自由通路と川崎駅東口広場地下街、アゼリアの整備です。これらの事業によって東口と西口の歩行者の回遊性が強化されました。

合わせて西口駅前広場を拡張したのですが、西口駅前広場の水色が半透明になっていて、背後に従前の街が透けて見えるので、どの部分が拡張されたかわかると思います。

【スライド # 29~31 大日本電線（三菱電線）跡地地区】

大日本電線川崎工場の跡地の開発です。

右側の都市計画図で、上の従前の図は工業地域 200%だったものが、下の図では商業地域 800%の容積になっています。このあたりは、戦災復興区画整理で道路基盤が整備されており、駅前広場に面した土地でもあるので、商業地域への変更と容積率アップは比較的容易だったと思われます。東口の駅前の一等地なので、当時、市の目玉となる再開発でした。用途は商業、ホテル、オフィス、住宅、病院、文化施設です。

経緯ですが、従前は駅前に旧日航ホテル、その背後に大日本電線川崎工場があったのですが、工場を埼玉県に移転することとなったため、一体的に再開発しました。

まず、日航ホテルを北側の JR の線路側の土地に移転して建て替え、旧日航ホテルの敷地と大日本電線の工場敷地を利用して、駅前に目玉となる商業施設のルフロンが建設されました。5.2ha の広大な敷地内に複数のビルがありますが、行政としては、敷地全体を建築基

準法の一団地として認定することによって、敷地内の建物ごとの容積の移転を認めており、開発をしやすくしています。

この交換条件として、事業者により市民が敷地内を自由に通り抜けられる立体的な歩行者通路を整備していただきました。こちらの赤い線がそのルートです。ルフロンの大階段をエスカレーターで登って、興和ビルの下を通過してチッタデッラ方面に通り抜けられますので、もし、通ったことがない方がいらしたら行ってみてください。

【スライド # 32 川崎市都心アーバンデザイン事業（1980 年代）】

アーバンデザイン事業についてです。川崎駅周辺において、駅前広場整備や道路整備等の大規模な公共事業による景観整備を行い、併せて民間施設に対しても公共事業と整合するようなデザインを誘導することで、統一感のあるまち並みを作ろうという取組です。学識経験者と市の職員を中心としたアーバンデザイン委員会をつくり、「アーバンデザイン基本計画」を策定しました。川崎駅前の風俗・競馬・競輪・男の街といった様なイメージを払拭し、家族連れや女性も訪れるやわらかい街のイメージにしようということで「明るさ、優しさ、清潔さ」というテーマを設定しました。

清潔感ということで色彩は白を基調としました。また、工場跡地に研究開発施設などが進出しており、当時川崎市が目指していたハイテク産業への変化、「メカトロポリス」を踏まえ、これを演出するシルバーのステンレス素材を多用しました。そしてその少し冷たい感じを打ち消すための緑の高木として、ケヤキとクスを多く入れています。

この時に駅ビル、ルフロンの壁面や京急の高架などは全て白に塗られています。現在は再編され、足元の方は大分変わってきていますが、川崎駅東口を見渡していただくと、白の統一感を少し感じられるかと思います。

このアーバンデザインのやり方は、行政が大量の予算をつぎ込んで公共事業中心で先導していくやり方なので、その後、進めてきたような、民間事業を主体にパッチワーク型で行う川崎方式には馴染みませんでした。

そこで、平成 6 年に私が担当して川崎市都市景観条例を作りました。川崎駅西口のミューザを含む大宮町地区 8.6ha では、都市景観条例とパッチワーク型のまちづくりを連動さ

せて街並みのデザインをコントロールしたので、後ほど、再開発の経緯と併せて説明します。

【スライド #33～36 テクノピア第1街区・テクノピア第2街区】

テクノピア地区です。

まず、名糖製菓の跡地でテクノピア第1街区の再開発が行われました。駅からやや距離があり、道路基盤も未整備だったのですが、「特定街区」という都市計画制度を使って容積を640%にアップしています。再開発に合わせて道路用地の提供に協力をいただき、道路を整備しました。堀川町線です。

次に明治製菓の跡地でテクノピア第2街区の再開発をしました。現在のソリッドスクエアです。こちらは「再開発促進区」という都市計画制度を使って容積を750%にしています。再開発に合わせて川崎府中線の拡幅も行いました。

事業の経緯ですが、まず、1983年に名糖製菓の工場が千葉に移転し、その跡地を住都公団と興和不動産が取得しました。

当時の川崎駅西口周辺は、駅前広場や道路などのインフラが未整備で、かつての公害の街、風俗の街などの印象も残っていて都市イメージも悪かったので、オフィスや商業などが進出しにくく、企業の投資意欲も低い状況でした。

一方、東京に近い割に地価が安く、ベッドタウンとしての住宅需要は高かったので、当初は興和不動産がマンション開発を行う方向性が決まっていました。しかし、今後の川崎の都市としての発展を考え、「このテクノピア地区の再開発を単なるマンション開発に終わらせてはいけない」「再開発に合わせて都市計画を変更して容積率を大幅に増やし、研究開発系のオフィスの開発を誘導し、川崎市の新たな産業の創生に結びつけたい」との強い思いが、川崎市の先輩職員たちにありました。

この思いと働きかけを受けて、興和不動産が興和かわさき西口ビルを建設し、東芝がかわさき東芝ビル、住都公団は堀川町ハイツ、市が産業振興会館、リクルートがリクルート川崎テクノピアビルを建設しました。リクルートのビルは、その後売却されて、現在の川崎テックセンターになっています。

このプロジェクトには、世間を騒がせた、かの「リクルート事件」に発展したという負の

側面もあります。リクルート社長の江副氏が、当時の川崎市の小松助役にリクルートコスモスの未公開株を売り、小松助役がそれを公開後に売って利益を得たというものです。

当時、川崎駅西口になんとか研究開発系のオフィスを誘致するために日々奔走していた川崎市職員たちの陣頭指揮をとっていたのがこの（小松）助役でした。強い使命感の下、一丸となって進めていたと思うのですが、「脇が甘かった」としか言いようがありません。

この不祥事が起きたことで、当時、小松助役が腕を振るっていた企画調整局という再開発部隊が解体されてしまい、当時、入庁したばかりの新人だった私の目から見ても川崎市のまちづくりが5年ぐらい停滞した印象があります。

【スライド#37～39 川崎駅北口地区第1街区】

川崎駅北口地区第1街区、現在のリパークです。市営住宅、パチンコのマツバ、川崎運送などがあった場所です。元々の権利者の方々は権利変換という手法により、再開発後のビルの床の権利を取得しています。市営住宅の権利者だった川崎市も一部取得し、図書館やアートギャラリーを作っています。

【スライド#40 市街地再開事業 権利返還の仕組み】

この市街地再開事業の仕組みを少し説明します。従前の建物の権利者達が共同で建て替えるに際し、権利変換という手法で、各権利者が持つ従前の建物の資産と、新たにできたビルの権利資産が等価になるように調整します。

また、再開発では大きな建物を作りますので、全ての権利変換をした後もまだ床面は余ります。これが「保留床」となり、その売却金が事業収入になります。これに国や市からの補助金を足したものが事業の総収入になり、工事費や補償費などに当てていく仕組みです。

【スライド#41～43 ラ・チッタ・デッラ】

次にラ・チッタ・デッラです。アメリカのジョン・ジャーディという私もすごく好きな建築家がデザインしています。彼の日本での最初の作品は博多のキャナルシティでしたが、第2作が川崎になったので、個人的には非常に嬉しかったです。彼が、ここでどんな建物をデ

ザインするのかなと思っていましたら、イタリアのヒルタウン（丘の上の街）をモチーフとしたすごく面白いものでした。私は個人的に、イタリアの田舎に点在する中世の集落を巡るのが趣味なのですが、スロープシステムと言って、屋外の通路をぐるぐる回っていき店舗にアクセスしていくのは、本当に現地の路地にそっくりで、疑似体験と言って良いくらいです。現代建築に置き換えている面白さもあります。川崎市の財産といえる建築ではないかと思っています。

【スライド #44～49 川崎駅北口地区第3 西街区】

この川崎駅北口地区第3 西街区に建てられた川崎D I C Eは、私が係長の時に直接担当していました。先ほどのリパークと同様に、従前の建物の権利者の方々による組合施行の再開発で事業を進めています。

組合施行の場合、従前権利者の方々だけでは、すべての事業費を捻出することが難しい場合が多いので、そこに「参加組合員」と言う、事業によってできる建物の床の購入を約束されている事業者が入り、一緒に事業を進めていきます。事業の成功に向けて、非常に力強い協力者になります。

この時はマイカル総合開発（株）が参加してくれていました。マイカルグループということで銀行も再開発ビル建設の工事費に融資してくれたのですが、建物を解体して工事が始まった直後にマイカルが倒産してしまいました。参加組合員がいなくなり、完成後に床を買ってくれる保証も無くなりますから、銀行からの融資を打ち切られました。建物解体後の工事中止だったので後戻りもできず、もう大変な危機的状況でした。

再開発組合が新しく参加してくれる事業者を必死で探した中、手を挙げてくれたのが東京建物(株)だったのですが、採算が採れるがわからない中で即断しにくいということで事業参加の条件を出してきました。それは東京建物が自分で床を買うのではなく、SPC（特定目的会社）を作り、そこが床を買い、不動産証券化して機関投資家に売る。その売却金を事業資金に充てていくということでした。このスキームでやればSPCが財産を持つことになりますので、仮に事業が赤字になっても、東京建物の企業会計には影響しないとの判断でした。オフバランスと言い、企業会計から切り離す形になります。

その条件に再開発組合も川崎市も飛びついたのでありますが、参加組合員の決定には県の認可が必要でした。認可を得るためには「十分な資力・信用を有し、事業遂行できること」と都市計画法にあるのですが、この場合の SPC は証券を発行する為だけの会社で、社員などの実態はありません。しかし事業停止の危機ということで色々と調整し、最終的にはもし SPC が資金を調達できなかった場合に東京建物(株)が融資するなどいくつか保全策を設け、なんとか事業を進める事が出来ました。参画組合員が SPC で組合施行の市街地再開発事業を行ったのは全国初の事例で、業界的にも当時非常に注目されました。

【スライド # 50 川崎駅西口大宮町地区】

次は川崎駅西口大宮町地区です。この地区は駅西口駅前に隣接する一等地だったにもかかわらず、道路が無かったため細切れの土地利用となっており、市営住宅や公団住宅があり、さらに 40 番地と呼ばれた木造家屋密集の飲み屋街などもあり、権利者が多くて非常に開発が難しい地区でした。しかしここが変わる事で川崎のイメージも大きく変えうる地区だったので、市としても長い時間をかけて夢を追った地区です。私も 20 代の頃から関わり、担当者、課長、部長と立場が変わる中で、他の部署に異動したり、戻って来たりを繰り返しながら、それぞれの局面に携わってきました。

ここでは「再開発促進区」制度を使い、道路等と引き換えに容積率を 800%まで引き上げています。

【スライド # 51～54 川崎駅西口大宮町地区 事業のシナリオ】

複雑だった土地所有の状況です。市が市営住宅、UR が公団住宅、東芝が東芝学園という研修所や体育館、JR が変電所と社宅、JR の精算事業団がレンガ倉庫がある土地を持っていました。40 番地という飲み屋街があり、寿作業という個人事業者もありました。9 番地という居住者が何名かいた街区もありました。これら一帯の再開発を段階的に進めていきましたが、各街区にまたがる道路を段階的に整備することについて、あらかじめ担保しておくことが最大の課題であり、この為に「6 者協定」を結びました。

最初に行ったのは土地の交換です。駅前の一等地に市営住宅や公団住宅があったのです

が、そのまま住宅団地を建替えても地域の活性化にはつながらないので、まず公団と東芝に土地を交換していただき、公団の権利は駅から離れた所になり、駅前には東芝がオフィスや貸しビルを作るという形に整理しました。市は駅前の市営住宅の権利を変換し、駅前の再開発ビルの床を取得して、ホールを作る計画にしました。

次に協定で道路用地を確保しつつ、歩行者デッキの整備や緑地等を含む、各敷地の土地利用について決めました。複数の街区にまたがって道路を通すために、各権利者に、容積率 UP 分に応じて道路用地を提供いただいたのですが、道路用地の負担が少ない事業者は、後から歩行者専用のデッキを架け、工事費を負担するというので、容積率の上がり分と負担が等価になるように計算・調整して協定が結ばれています。

この協定を法的に担保するために「再開発促進区」という都市計画制度を使って道路等の位置や各敷地の土地利用を法的に担保しています。パッチワーク型まちづくりの進め方として、まず、戦略的な羅針盤に基づいて個々の敷地の権利者と調整を行い、全体の方向性が同意出来たらいったん協定等で事業を担保し、事業が固まった時点で都市計画制度を使って将来的な計画を担保します。この再開発促進区の計画は都市計画決定されたものなので、公開情報として市のホームページに図面が載っています。

この 6 者協定に基づき、まず市営住宅が権利を持っていた所でミューザの再開発事業が進められました。公団住宅の土地には公団の団地、E-2 街区には従前居住者住宅をつくり、市営住宅の入居者にそこへ転居していただきました。F 街区は市の住宅供給公社が買い、現在は川崎幸病院です。そして JR が残った土地を開発し、6 者がそれぞれ土地を提供して、緑地や駐輪場を作り、道路を通す。このような約束事になっていました。また、各街区にデッキを架けて 2 階の高さで歩行者動線を結び、デッキ上で歩いて通行できるようにする構想でした。

【スライド # 55～59 川崎駅西口大宮町地区 街区ごとの建築物等の概要①】

A-1 街区にできたミューザ川崎は、先ほどのリパークやダイスと同様に、都市再開発法に基づく市街地再開事業でやっています。主な用途はホールとオフィスで、一番下に商業施設が入り、ホール棟とオフィス棟の間には通り抜け空間、ガレリアがあります。ホールはクラ

シック専門のワインヤード型で音の残響率の高いホールです。

こちらが従前の状態ですが、権利者が 70 名いました。飲み屋街に係る権利者が非常に多い地区でしたが、UR 施工ということで、UR に取りまとめ役になっていただいて進めた事業です。

保留床は早稲田大学が SPC を立ち上げて取得し、証券化して売却されました。ダイスのように SPC が参加組合員になる方式ではなく、建物が完成した後で、床を取得する早稲田大学が SPC を使って証券化する方式だったので、再開発の事業認可に影響を及ぼすことなくスムーズに行きました。

【スライド # 60～62 川崎駅西口大宮町地区 街区ごとの建築物等の概要②】

道路より西側の街区（B～F）は住宅地としての土地利用を誘導したので、全てマンションになり、各街区に様々なマンションが建ちました。

一方、A-2 街区は最後まで残りました。元々は UR の土地で、まず、土地交換で東芝の土地になりました。その際、市は、不要となった道路用地を東芝に売り、そのお金で緑地の用地を買いました。その後 JR が東芝から土地を買い、最終的にはこの街区は全て JR の土地になりました。JR がここを開発するに当たり、当時の川崎駅周辺に不足していたシティホテルやコンベンションホールをつくれなかと JR の企画開発部門と調整しました。その結果、コンベンションホールは実現しませんでした。現在、ホテルメトロポリタン川崎とオフィスのカワサキデルタが出来ています。

また、A2 街区の端には緑地用地がありましたが、こちらは、道路から高く上がった場所にあり、道路からアクセスしにくい箇所にあります。このため、私が担当部長だった当時はこの土地を A2 街区のオフィスやホテルといっしょに整備し、管理もしていただくことによってホテルのロビーと一体的に利用しながら、緑地として一般開放できないかと考えていました。

その後、私の退職後に後輩職員たちが知恵を絞り、単なる緑地だけの整備ではなく、緑地の下の空間を利用して建物整備を行い、緑地と建物を一体的に整備・管理して賑わい施設として運営していただける事業者を募集する仕組みにしたところ、ホリプロが名乗りでてくだ

さり、SUPERNOVA Kawasaki（スペルノーヴァ）というライブハウスが建設されました。建物周りが階段状になっていて道路からも屋上緑地にアクセスできるので、ただの緑地になるよりはるかに良かったのではないかと思います。

【スライド # 63 川崎駅西口大宮町地区 ペDESTリアンデッキと歩行者動線】

川崎駅西口大宮町地区のデッキと歩行者動線について説明します。各地区の事業者が再開発と併せて 2 階レベルに人工地盤とデッキを作り、それを繋いでいくことによって、歩行者専用通路として開放するルールになっています。

こちらは A2 街区の従前と従後の写真です。グーグルマップのストリートビューで過去の写真が見れます。

まずこちらの 2015 年の写真では、ミュージアのある A1 街区は人工地盤ができていますが、A2 街区はまだ更地で人工地盤が無いので、2 階レベルの歩行者動線はつながっていません。

次に 2020 年の写真では、A2 街区にホテルメトロポリタンとカワサキデルタが建設され、その 2 階部分に人工地盤で作られてミュージアのある A1 街区とつながっており、さらに道路を横断するデッキが工事中です。

最後に 2023 年、昨年写真です。SUPERNOVA Kawasaki の屋上部分に作られた緑地が 2 階レベルでホテルメトロポリタンやカワサキデルタと繋がっており、道路を横断するデッキも全部繋がりました。こんなことをずっと積み重ねてきたわけです。

【スライド # 64～65 川崎駅西口大宮町都市景観形成地区】

川崎駅西口周辺のデザイン基準です。バラバラに作ってしまうと面白味のない街並みになってしまうということで、デザインを調整するために私が担当して、先ほどお話しした「川崎市都市景観条例」という仕組みをつくりました。

川崎駅東口の再開発時は条例も要綱も無く、市の公共事業を中心とした景観形成を行っていましたが、その後のパッチワーク型のまちづくりでは、事業時期が異なる複数の事業者の再開発事業のデザインを誘導するためのルールを作っておく必要がありました。

都市景観条例では、川崎駅東口のように市が一方的にルールを作るのではなく、まず地元
に協議会を作って市が認定し、その協議会が話し合いながらデザインのルールを検討しま
す。そのルールを市が認定することによって、市が建築確認の際にチェックを行い、条例に
基づいて指導を行うことによってルールを担保するという仕組みです。

ただし、川崎駅西口大宮町地区の場合は、事業主となるビルオーナー同志が集まっても、
事業費などの利害関係が先に立ってしまって、デザインの話がまとまりにくいのではない
かと考え、事業主から委託を受けた設計者やデザイナーによる「デザイン調整会議」を立ち
上げました。その事務局を行政が務め、様々な提案をさせていただきながら案を取りまとめ、
その案を設計者やデザイナーたちが持ち帰ってビルオーナーと意見調整していただくとい
うく形をとりました。

【スライド #66～70 都市デザインの考え方】

川崎駅西口のデザインの検討を始めた際に、まず考えたのが川崎駅東口との対比でした。

川崎駅東口は直線的で見通しの良い街区構成になっていたこと、従来の男性労働者中心
の街のイメージを変え、女性やファミリーにも来ていただくことを目的としたことから、
「明るさ」「やさしさ」「清潔さ」をキーワードに白を基調に開放的なデザインを行いました。

これに対して川崎駅西口は少し複雑な構造で、線路に対して敷地が角度 45 度の方向にふ
れています。また 2 階レベルのデッキで接続され、丘の様な部分もあり、深い奥行きがあ
ります。土地利用も商業施設中心の繁華街ではなく、音楽ホール、オフィス、住宅などもあ
る落ち着いた街を想定していました。このためデザインのキーワードは「落ち着きと知
性」「風格と象徴性」「暖かさと深み」とし、「重厚感のある落ち着いた街並み」を目指すこ
とを提案しました。

最初は各街区のデザイナーの意見がバラバラだったのですが、各事業者から設計途中の
建物の立面図を C A D（設計ソフト）のデータでいただき、それを全部横並びにした上で、
私の方で建物の色をデザインのキーワードに合わせて調整して着色し、実際にそれが立ち
並んだ場合の見え方を確認していただき、意見を伺いました。実際に見せることで、「やは
りバラバラにやるより統一感があった方が良い」と皆さんの賛同を得ることができました。

低層部、足元の方は、駅前のJRの敷地にレンガ倉庫があったことも踏まえ、レンガを想定した濃い重厚感のある色を使い、上に行くに従って薄い色を使っています。そして全体的に暖色を使うというルールです。看板や広告物の掲出に関するルールもつくりました。出来上がった町をみますと、一定の統一感ができています。

【スライド#71~77 川崎駅西口大宮町地区 (写真)】

こちらの写真のとおり、デザインのルールに沿って、基段部にレンガが使われています。街区ごとに事業者が異なっていますが、きちんとデザインを合わせてくれていますので、ミューザを含めて統一感のあるデザインになっています。道路についても民地の公開空地と道路内の歩道が一体的な空間となるように同じ仕上げでつくられています。

緑地も地面レベルと人工地盤レベルだけでなく、基壇部を階段状にして、中間部なども緑化し、多彩で奥行のある構造になっています。照明・灯りは温かみのある暖色系の照明を使うというルールです。

【スライド#78~79 川崎駅西口駅前広場再整備】

西口の駅前広場です。元々あったレンガ倉庫のオブジェがミューザの前にあるのですが、ここでは解体後に別の場所に置かれていたレンガ倉庫そのものを埋め込みました。現在、あまりメンテナンスされておらず、雑草が生えたりしているので、メンテナンス費の予算がつかないのかなと一市民として思っている所です。

【スライド#80~83 川崎駅西口堀川町地区】

次に、川崎駅西口堀川町地区です。課長時代にここのラゾーナのプロジェクトの事業の終盤の段階を担当していました。東芝堀川町工場の跡地で、西口の駅前、広さも11haあり、川崎駅周辺のまちづくりの明暗を決める重要な土地でした。

私が入庁したころはまだ工場がフル稼働していた時期で、再開発の話は一切なかったのですが、その頃から、市の先輩職員たちは、将来の工場移転等の土地利用転換に備えて、羅針盤となる再開発の戦略図を描き始めていました。市は、東西自由通路からの軸線を延長し

て、2 階レベルで堀川町エリアと接続し、そこに大規模な商業施設やオフィスなどを展開してもらい、併せて、駅前広場と道路も整備したいと考えていましたが、当時はそんな絵図は外には見せられませんし、東芝にもそんな話はとてもできません。三井グループのつながりの中で東芝側の不動産活用方法の相談役となっていた三井不動産と情報交換をしながら、申し入れを行うタイミングを探っていました。

こうした中、2000 年に東芝川崎事業所が閉鎖されることになったので、このタイミングで、東芝及び三井不動産と交渉を行った結果、駅に直結する低層の大規模商業施設とオフィス、住宅の複合再開発を行っていただき、容積をアップするとともに、土地を提供いただいて道路と駅前広場を作り、さらに東西自由通路からの軸線を延伸して、商業施設の 2 階レベルで歩行者動線を接続していただくこととなりました。

それまでの川崎はブランドイメージが低く、企業も投資しにくかったので商業売上が流出傾向にありましたが、その分、地価も安いので、思い切って投資を行い、都市のブランドイメージを変えるぐらいの商業施設を作れば、もともと東京・神奈川に大きな商圈を持っているので十分な集客をみこめるはずとの判断の中で、デベロッパーの三井不動産が付加価値の高い商業施設を作ってくれました。名称も「ららぽーと川崎」とかではなく、独自性のある名称にできないかとの市からの投げかけもあり、「ラゾーナ川崎」になりました。

これが大当たりで、ラゾーナは 2009 年の年間売り上げが 700 億となり、日経リサーチの首都圏人気スポットランキング 1 位など川崎の都市イメージを転換するような施設となりました。

これは川崎駅西口堀川町地区の都市計画の内容を表した図面です。

再開発促進区の制度を使い、容積率を最大 1,000%まで上げています。

ラゾーナの再開発と併せて、西口に不足していた駅前広場をつくり、川崎府中線・川崎町田線・堀川町線に加え、幅員 26m の地区幹線道路の大宮中幸町線、幅員 18m の川崎駅西口線をつくり、道路ネットワークが全て繋がる形になりました。公園と広場も作りました。都市計画地区としては、A 地区が商業ゾーンで容積率 400%、B 地区が住宅ゾーンで容積率 350%、C 地区が業務ゾーンで容積率 1,000%です。駅に近い方が、容積率が低いというユニークな計画になりました。駅から離れた場所で容積 1,000%というのは、通常まずない

のですが、その分、駅直結の商業施設の容積を抑えています。このように、駅直結でオープンエア・低層の大規模商業施設を誘致する場合は、容積率を後方のオフィスに移転させるのは、結果的にすごくいいやり方だったと思います。商業ゾーンは、東芝が持っていた土地を借地する形で三井不動産と東芝不動産がラゾーナを作りました。住宅は、土地を三井不動産と東芝不動産が買ってマンション分譲しました。

【スライド #84 川崎駅西口堀川町地区 建築デザインの特徴（リカルド・ボフィル）】

ラゾーナの建築デザインを他の地区と差別化し、話題性を持たせるために、海外の建築家を起用できないかとの市からの打診もあり、三井不動産がリカルド・ボフィルというスペイン人建築家を連れてきました。このリカルド・ボフィルも先ほどのラ・チッタデッラのジャーディーと共に、私にとっては若い頃からリスペクトしていた建築家で、35年前にパリに行った時に、彼の作品であるモンパルナスの市営住宅を見たくて現地に行ったこともあるくらいでしたので、彼が参加することになったという話を聞いたときは驚きました。

ラゾーナはボフィルの監修で、特徴あるデザインになっています。まず「都市軸の延伸と円形広場」ということで、駅の東西自由通路の延長が2階レベルで連結し、円形広場を介して周辺施設につながっています。ボフィルという建築家は劇場的な空間が得意です。こちらは、私が35年前にパリで見たモンパルナスの市営住宅の写真です。円形の劇的な空間から動線を誘導するというボフィルらしい設計ですが、こうした発想が、駅の東西自由通路とラゾーナの関係性の中で再現されています。川崎市がやってもらいたかったことをきちんと解釈して素晴らしい建築空間を実現してくれました。正に適任の建築家を連れてきてくれたと思います。

こちらは大屋根のデザインです。バルコニーの屋外通路が上の階に行くにつれて段々にながっていています。このことによって、各階とも頭上が開けた開放的な空間になっていますが、その一方で最上階の上の部分に大屋根がかかっていて雨も入りにくい形で非常によくできています。

大壁面の色彩は、ボフィルの出身であるスペインのカタリーナ地方の赤土の色を使っていることで、濃い色でありながら落ち着きを感じさせる色彩だと思います。

【スライド #85～86 川崎駅東口駅前広場再編整備 従前の東口駅前広場】

次に、川崎駅東口駅前広場再編整備です。私が課長・部長時代を通じて、最初から最後まで関わったプロジェクトです。

元々1980年代に作られた駅前広場は、バス島が左右に分散していて地上での平面横断ができず、地下街を通らないとバス島に行けない動線になっており、地下街を通行させることによって店舗を潤わせる効果はありましたが、市民にとっては階段の昇降があり、人に優しくない動線でした。また、地上部分には人が溜まれる広場もない空間でした。

さらに地下に降りていく大階段には、大屋根で蓋がされており、駅から出ると、大屋根によって駅周辺の景色が遮断されるので見通しが悪く、閉鎖的な空間でもありました。

【スライド #87 川崎駅東口駅前広場再編の考え方① 平面計画】

川崎駅東口駅前広場再編の平面計画では、まず東口から西口の方面に出ていたバス6路線の発着場を、西口に新設された駅広場に移転させました。路線数の減少で東口駅前広場の空間に余裕ができるので、その空間を利用してバス島を集約し、歩行者空間、広場やイベントができるスペースなどを作りました。このことにより、地下街を通らずにバス島に平面的にアクセスできるようになり、また新たな歩行者軸によって周辺市街地へのアクセスが向上し、駅前の景観も開けた空間になりました。

ラゾーナの再開発と併せて西口に駅前広場を作り、そこに東口からバス路線の一部を移転させて、東口の駅前広場を再編するというストーリーは、すべてつながっていますが、これも歴代の職員の中で受け継がれてきた作戦の一環です。

【スライド #88～92 川崎駅東口駅前広場再編の考え方② 上物計画】

駅前広場の中央には、ガラスの大屋根と回廊をつけています。実は当初の予算は、バス島再編に伴う土木工事の予算のみで、この大屋根等の建築物の予算はついていませんでした。しかし元のままの地下街の屋根では、せっかく平面横断できるようになっても、周囲への視界が覆われたままです。東口駅前広場再編の効果を最大限に発揮して、周辺市街地への回遊

性も高めるには、駅の東西自由通路からまっすぐ伸びる歩行者の新しい軸線となり、駅前広場の正面に視線が抜けるような、新たな開放的な大屋根を作ることが不可欠と考え、財政部局と交渉して、なんとか予算をつけてもらいました。

この大屋根のデザインにあたっては、東工大（当時）の安田幸一先生に設計を委託したのですが、イメージを共有するためにスケッチを描いて、何度も膝詰めで調整をさせていただきました。その結果、ガラスの大屋根の下に、地下街入口の大階段の冷暖房効率を高めるための内屋根もつけて、2重の大屋根とする計画がまとまりました。

また、大屋根を経由して東口の市街地に抜けるガラスの回廊を作ったのですが、地上部の平面通行が可能になると地下街の店舗街を通る人が減ることが想定されたので、地下街を露出させるための演出として、地下街中央のギャラリーの上にガラスを張り、回廊の上から地下街が見える構造にしました。

【スライド #93～94 東西連絡歩道橋】

日航ホテルの横を通してミュージアの方に抜けていかれる歩道橋も整備しました。通ったことがない方はぜひ通ってみてください。

【スライド #95～97 バス島の集約化と屋根の設置】

バス島が集約された部分には、大きな屋根をかけ、開放的な形にしています。これも安田幸一先生のデザインです。また環境配慮で、太陽光発電システムの設置や、壁面緑化など様々な環境技術導入の取り組みも行っています。

【スライド #98～99 川崎駅北口第2街区】

川崎駅北口第2街区です。川崎駅東口の駅前広場と京急川崎駅の間の地区です。まず駅前本町10番地地区で再開発を行い、続いて11番地地区の再開発で「川崎フロンティアビル」ができました。商工会議所が床の一部を所有して入居しているビルになっています。

JR 川崎駅と京急川崎駅をつなぐ道路の部分ですが、川崎駅東口駅前広場再編で、東口から西口方面に向かっていたバス6路線の発着場が西口に移転したことにより、ここにバス

路線が通らなくても良くなったので、警察や各所と調整し、歩行者専用道路にしました。川崎駅と京急通りをつなぐ歩行者専用動線という長年の夢の一部が実現したことになります。

一方、ここに隣接する京急の高架下は駐輪場になっており、駅前の歩行者専用道路沿いの空間としては、やや殺伐とした風景だったのですが、京急がウィング川崎の建設にあたり、京急ストアの移転先を探していたので、建設局と調整し、駐輪場を移転して、高架下を京急ストアの移転先としました。

移転する前の京急ストアは、店舗入り口付近への大量の路上駐輪が問題となっていたため、移転後は歩行者専用道路に面する壁面をガラス張りにし、かつ、イートインコーナーを配置して店先に駐輪しにくい計画にできないか打診しました。店舗の内部動線の関係から、この案どおりには実現できませんでしたが、京急から代案として、壁面にディスプレイウィンドウや壁面緑化をすることで裏道感を消して駐輪しにくい環境を作る案が出されました。

市も歩道を駅前広場の歩行空間と同じ仕様で舗装し、道の中央に中木を植えるなどの整備を行ったところ、想像以上に雰囲気、環境の良い歩行者空間になり、路上駐輪もしにくい雰囲気になりました。さらに完成直後から、しばらくの間、路上駐輪を徹底的に取り締まったところ、以前、大量にあった路上駐輪が1台も無くなりました。駅前広場再編もそうだったのですが、環境をきれいに整え、最初は厳しく取り締まって前例を作らないようにすれば、路上駐輪されない空間にすることが可能かと思います。

【スライド#100～102 川崎駅北口自由通路】

次に、川崎駅北口自由通路です。こちらは部長時代に担当しました。

当初、この事業は別の部署が担当していましたが、事業の概略が決まり、具体的な設計をする段階で、私の部が担当することになりました。駅東西の再開発の進行、西口でのラゾーナの完成などから、JR川崎駅の乗降客数が大きく増加し、新たな自由通路の整備が強く望まれていました。

改札外の自由通路部分を市が整備し、JRが改札内の構内施設や自由通路と接続する駅ビルの整備を行うのですが、市としては北口自由通路が東口駅前広場に着地する部分が課題でした。3階レベルの北口自由通路から、階段で降りてくる途中の2階レベルでリパークと

接続しつつ、地上では地下街とも連続させる必要がありました。エレベーター、エスカレーター、リパークとの接続する踊り場部分等をうまく組み合わせて接続し、バリアフリー化を図る必要がありました。

この平面図は、当時の部の担当者が作ったいくつかの案の中から、動線計画的にベストと思われた案なのですが、この案に決定するにあたり、急遽、市の上層部と国へのプレゼンが必要となりました。そこで、この平面図を立体化して、接続部分などを3Dで検証するとともに、屋根を含む建築デザインも併せてイメージ化してプレゼンすることを考えたのですが、今から15年前なので、当時、市役所には3D・CADのソフトがなく、外部に委託すると最低2ヶ月かかるとのことだったので、やむを得ず、私の自宅の3D・CADで作業しました。週末の2日間で3D動画を作り、翌週の月曜日に副市長にプレゼンして、この案について承諾をいただきました。その3D動画がこちらです。北口自由通路については屋根を含めた四角いガラスの箱とし、リパークのギャラリー部分とボリューム感を揃えて、2つのゲートが並んでいるように見えるデザインにしました。併せて、エスカレーター、エレベーター、リパークと接続する踊り場、地下街アゼリアとの接続部分なども立体的に検証しました。

あくまでもモデルスタディーとして作成した案だったので、その後、設計事務所に委託して実施設計を行う中で、適宜デザイン変更も可としていましたが、結果的には実際の設計も、ほぼ同じデザインになりました。2日間の急遽の作業でしたが、妥当な線に収まっていたと自負しています。

【スライド#103 駅の東西を結ぶ都市軸】

駅周辺の航空写真で上空から見ますと、駅の東西を結ぶ都市軸がこの様に構成されているのが確認できます。東口駅前広場の回廊から、ガラスの大屋根、東西自由通路、ラゾーナの円形広場まで直線的につながった明確な都市軸はなかなかスペクタクルな眺めです。その周りを補助動線で結ぶことで、駅前の回遊性もできています。

【スライド#104 京急川崎駅東街区】

次に京急川崎駅東街区です。この街区内には、京急ストアの移転後に京急がビルを建てて

います。2015 年に完成しました。

【スライド # 105 京急駅西側エリア】

京急川崎駅西側エリアでは、①川崎府中線の相互通行化 ②京急駅前道路の歩行者用通路化 ③アリーナプロジェクト(自動車学校跡地開発) ④京急川崎駅西口市街地再開発事業の 4 つの事業が段階的に行われます。

都市開発方針の図中でも色塗りされておらず、最後に残った地区で、道路もなく、土地利用もバラバラだったので、道路の再編と再開発を同時に誘導する必要がありました。このため、15 年前の部長時代に私の部で計画案を作りました。当時、コンサルタントに委託した案の中では抜本的な改善につながる案が出て来なかったのですが、部下が自ら立案した構想図が非常に良かったので採用しました。区画整理等の大規模なスクラップ＆ビルドを行わずに、現況の道路を使いながら交通規制を大胆に変更する案だったので、これが実現するか半信半疑だったのですが、その後、この案が消えることなく、市の中で引き継がれて、現在に至っており、後輩職員たちが頑張ってくれています。

【スライド # 105～112 川崎府中線の相互通行化 京急駅前道路の歩行者用通路化】

こちらは 2010 年当時の道路交通の状況です。この緑の線が当初の道路と交通規制です。

川崎駅に向かう道路は、東京方面から川崎府中線が JR の線路の下をくぐった後、京急川崎駅西側駅前方面とリパーク前方面に枝分かれし、さらに、京急駅前で、駅前広場方向と市役所通り方向に枝分かれしていました。

まず、2 つ目の枝分かれのうち、駅前広場方向に向かう道路については、東口駅前広場を再編したときに、幸区方面のバスの路線を西口に変更したので、ここに走っていたバス路線を廃止しました。

次に、北口第 2 街区の再開発と併せてフロンティアビルの敷地内に車の回転スペースをつくってもらうことで、京急川崎駅前に車が入ってこないようにしました。警察の了解も得ています。

このことにより、まず、この区間を歩行者専用道路にすることができました。さきほどご

紹介した高架下の京急ストア横の歩行者空間です。

ここまでは既に実現していますが、ここから先が今後、5 年ほどの間に段階的に行われる近未来の計画です。

まず、リバーク前の道路を両面通行化します。東京方面からの交通を全てリバーク側に流すのですが、既存道路の幅員の中で、交通規制を両面通行に変更するというのがこの案の画期的な所です。現況の道路構造を調べた所、ギリギリその為の幅員が確保できることがわかったので、当時、この案を採用しましたが、大胆な交通規制の変更なので、警察との協議など難しかったと思います。

次に京急川崎駅前の車道を廃止し、歩行者専用通路化します。現在はここで、朝の通勤時間帯に大勢の人が信号待ちをしているのですが、信号無しでアクセスできるようになります。JR 川崎駅と京急川崎駅を平面的な歩行者動線でつなぐという長年の夢が実現します。

【スライド # 113① 川崎新！アリーナシティ・プロジェクト】

現在、京急川崎駅の先の多摩川沿いのエリアで「アリーナシティ・プロジェクト」が進行中です。ここは、元々は自動車学校だった場所で、移転する場合に再開発を誘導することは以前から考えられていたのですが、私が退職した後に生まれたプロジェクトで、DeNA と京急電鉄の共同出資で複合エンターテイメント施設をつくる計画です。

このプロジェクトと併せて、まず京急の高架下に入り込んでいる道路をこの図で青く示されている部分まで拡大し、アリーナまで道路を引き込みます。

次に、ここに 1 万 5000 人収容のスポーツや音楽などに使用可能な大きなアリーナができます。その他商業施設が入り、上部には飛び出すようにホテルが入ります。手前の三角形のエリアも併せて整備し、駅からの歩行者空間を繋ぐ構想です。

【スライド # 113② 京急川崎駅西口地区第 1 種市街地再開発事業】

次に京急川崎駅西口地区第 1 種市街地再開発事業です。ヨドバシカメラのアウトレットがあった場所を中心としたエリアです。

このエリア内で、再開発と併せて道路の再編を行い、リバーク前の相互通行化させる道路

とつながります。このことによって、このエリアを通して多摩川沿いの 409 号線につながる道路ネットワークができるので、懸案だった道路問題が解決できます。＊

次に、再開発ビルを整備します。地上 23 階、約 8 万平米のオフィスビルです。このビルは京急川崎駅の西口と 1 階部分で接続し、そこからビルに沿って 2 階に上がり、幅員 10m の歩行者デッキでアリーナの 3 階に接続します。

現状公表されているスケジュールでは 2030 年の完成が予定されています。

5. 川崎市役所新本庁舎（2023 年完成）

5－1）旧本庁舎の歴史

【スライド # 114～118 昭和 13 年竣工の本庁舎】

最後に私が計画の段階から、設計、発注まで携わった本庁舎の建て替え事業の話をしたいと思います。まず旧本庁舎の歴史を振り返ります。

大正 14 年に市制が施行された時に、現在の位置に移転してきた本庁舎は、その前にあった小学校の校舎を利用した木造の建物でした。それが昭和 13 年に鉄筋コンクリートの旧庁舎に建替えられました。今回の新本庁舎の中では、この旧庁舎が一部復元されています。

昭和 13 年の旧庁舎は、当時、東京市職員だった元田稔さんという建築設計技術者が川崎市に引き抜かれてきて、設計にあたっています。当時の工事報告書を見ますと、大正時代から使われていた仮設的な木造庁舎は、非常に不便で狭い、建築として危険も多く、建替えの必要性が強く書かれています。昭和 8 年に、6 名の市職員による財務調査委員会を立ち上げ、関西九州 5 都市と比較検討、調査をしています。翌昭和 9 年に改築案を市に提出、これが議会で可決されました。直喜鋳鋼鉄工所という業者が工事を落札、発注し、昭和 11 年 7 月 11 日に着工。昭和 13 年落成と記録にあります。

鉄筋コンクリート造 3 階および 2 階とあります。おそらく皆さんの記憶にある旧庁舎は 4 階建てかと思いますが、実はこれは後から増築された建物です。今回復元された旧庁舎は 3 階及び 2 階建ての、昭和 13 年当時のプロポーショナルを復元した形です。

「地上 102 尺の高塔を設け…防空警備の用に供する」とあります。昔はあの塔で定時に鐘の音を鳴らしていたこともあり、時計台だと思っている人が多いと思いますが、実は元々

防空を目的とした塔で、戦時中はあそこで空襲を監視していました。

【スライド#119~125 旧本庁舎の歴史 写真】

当初の旧庁舎の写真を見ると、2階・3階建ての建物からぐっと伸びた塔があり、非常に美しいプロポーションです。「外装の車寄せ部分は黒御影石」「警報設備として、二十馬力のモーターサイレンを塔上に設備する」などの記載もあります。

こちらは戦時中の貴重な写真ですが、市庁舎の外壁が迷彩塗装されています。軍の部隊が駐屯し、塔で見張りもしていたということで、普通は真っ先にターゲットとなって爆弾を落とされ、無くなってしまう建物かと思いますが、川崎空襲で一帯が焼け野原になった際にも奇跡的にこの市庁舎の建物は残っています。市民の方から今回の市庁舎建替えの際「この塔は戦災にも焼け残ったシンボルなので、壊さないでくれ」という請願が多く出てきました。

こちらは昭和25年に行われた増築後の写真です。市庁舎が狭くなってきたということで、側面の2階部分を上に増築し、全て3階建てになりました。

さらに、昭和34年には正面の部分が4階建てに増築されています。塔が短くなり、全体的にずんぐりとした形状になり、プロポーションが悪くなってしまいました。私が市役所に入庁したころはこの形でした。当時私は「他の市役所はカッコいいのに、なんかうちは…」と思っていたのですが、竣工当時のスマートなプロポーションの写真を見ると川崎市役所も竣工当時はカッコよかったことがわかります。

こちらは戦災復興区画整理の前後の比較写真です。昭和13年の市役所建設当時はまだ市役所通りが無く、京急通りがメインストリートだったので、そこに面して市役所がL字型に建っていましたが、戦災復興区画整理で市役所通ができたので、その後は市役所通りがメインストリートになりました。

こちらは新本庁舎に建替える直前の写真ですが、市役所が駐車場をつくるという都合で、昔のメインストリートだった京急通りを曲げてしまったことがわかります。

5-2) 新本庁舎の考え方

【スライド#126~134 二つの都市軸 賑わい空間の創出】

新市庁舎の設計を委託発注する前に、市としての考え方を取りまとめる必要があったので、北口自由通路のときと同様、自宅のパソコンの3D・CADを使って原案を作りました。

これが、その原案を市長や専門家の検討委員会に説明するプレゼン資料として作った動画です。

本来、市役所本庁舎の位置は、京急通りと市役所通りの結節点なので、富士見通に接する「緑の軸」と、京急通りに接する「賑わいの軸」の2つの都市軸を考えました。しかし京急通りからの軸は、市役所の駐車場で遮断されている状況だったので、これをもっと活かしたいと考えました。

歴史ある古い庁舎の建物は残したいという声が多かったのですが、そのままの位置で残すと耐震補強によってブレースだらけになってしまいます。また昭和13年の新築当時のプロポーションを綺麗な形で再現するには、一度解体して復元する必要があります。その際に復元棟の位置を市役所通りから見て手前側にずらすことで、奥のスペースに超高層棟を建設し、復元棟と超高層棟の間にアトリウム（屋根のついた庭的な広場）を作ってそこを賑わい空間として創出し、京急通りからの軸線が歩行者動線としてそこに引き込まれて、さらにそこを結節点として市役所通りに抜けていく構想を考えました。第2市庁舎跡地も広場にし、一体化する計画です。アトリウムの上にガラスの屋根をかけ、その下で様々なイベントができるようにします。

低層の復元棟には会議室を配置します。こうすることで、超高層棟の執務エリアと低層の会議室エリアでセキュリティを分けられるメリットがあり、市民イベントなどで会議室を活用できると考えました。また、災害時には危機管理や市長室がある超高層はセキュリティーゾーンの内側になりますが、他都市から派遣された支援部隊等は、低層等の会議室を利用してセキュリティーエリアの外側に駐屯することができますし、アトリウムには重機や物資を置くこともできると考えました。この原案に基づいて、詳細設計を外部の設計事務所に委託したんですが、結果的に原案の考え方がほぼ踏襲されています。

アトリウムへは復元棟の正面玄関から通り抜けて行くことも可能です。復元棟正面玄関の御影石は、旧庁舎の新築当時（昭和13年）に使われていた物を磨いて再利用しています。扉や銀色の細工部分なども当時の物をそのまま使っています。

2 階と 3 階を繋ぐこの床は詳細設計を行う中で、構造的に必要ということで設置しました。ここから低層の復元棟の屋上に上がっていけるようになっており、この屋上緑地から時計塔も見えるということで、撮影スポットにもなっています。

6. 事業効果の検証

【スライド # 135～139 川崎駅周辺の都市プロジェクトの事業効果】

これまでの川崎駅周辺の再開発の事業効果を検証するために、最後に少し古いデータですが、ラゾーナができたばかりの頃の調査データを紹介します。

この小売吸引率という数字が 1 を下回っていると、外に小売のお金が出て行っているということです。平成 14 年は 0.8 ということで、やはり市民の多くが市外で買い物をし、かなりの商業ロスがあり、その流出額は年約 2,600 億円でした。

一方で川崎駅は、当時で 45 万人規模の乗降客数があり、大きな商業ポテンシャルがありました。半径 10 km の商圈人口は、大田区や鶴見区なども含めた 244 万人。今まで市外に流出していたものを逆に奪い返そうということで、思い切った投資を行ったわけです。

プロジェクトの効果ですが、平成 19 年と 14 年を比較すると、まず年間商品販売額が 30% 増加、売り場面積が 59% 増加しました。集客力では、ラゾーナが平成 19 年当時で年間 3,600 万人、年間売り上げは 700 億円。また、当時の日経リサーチによる首都圏人気スポットランキングで、1 位も獲得しています。

ラ・チッタデッラも、出来た当時は非常に人気で観客動員数 4 年連続全国 1 位。ミュージアシンフォニーホールは稼働率 98%。駅周辺 500m 圏内のシネマコンプレックスは川崎 Dice、ラゾーナ、チネチッタ全て合わせると 32 スクリーン、7,000 席以上と、首都圏の中でも非常に規模の大きいものとなっています。

以上は 10 年前に川崎駅周辺の再開発の事業効果を検証するためにつくったもので、現在はこれらの数字に更に上乘せがされている状態かと思います。

【質疑応答】

Q: プロスポーツのチームの存在など、川崎はスポーツに対する関心が高い町と認識しています。ブレイクダンスなどのアーバンスポーツの盛んな地域としても近年有名で、市のスポーツ推進課の方から、アーバンスポーツをこれから推進していきたいというお話を伺ったこともあります。川崎駅の近くにこうしたアーバンスポーツができる施設があれば良いのではないかと思いますのですが、そのような計画はあるのでしょうか？東京の方ではライブドアが有明にアーバンスポーツパークという先進的な施設を設置しているという様な動きもあります。

A: 、私は現時点では市の職員ではありませんので今後の市の政策の在り方を語る立場ではございませんが、私が現役時代に関わっていた再開発等の仕事の中で、当時、認識していた範囲内で回答させていただきます。

アーバンスポーツについてのご質問ですが、私が若いころはアーバンスポーツに対する認識はまだ薄く、再開発の計画にそれを入れ込んでいくという様な事はありませんでした。ただ、私も関わった溝ノ口駅の再開発では、偶然の産物でしたが、ガラス張りの壁面を作ったら、夜間にそれを鏡代わりにして練習するブレイクダンサー達が集まってきました。いまではブレイクダンサーの聖地のような場所になっています。実際に現象として起きてくれば、それは町の文化となり、市としてもそれを生かすべくサポートをしていくということがありました。

私が退職してから 5 年経過していますので、市の施策の最新情報はわかりませんが、市の総合計画にはアーバンスポーツの振興に関する文言がありますし、アーバンスポーツを楽しめる施設もできています。アーバンスポーツに関する認識は市長を始め、近年、高まってきていることは確かです。

Q: アリーナシティ周辺の道路ですが、国道 409 号は現状でも大変混雑しております。過去には地下化などの話も聞いたことがあるのですが、今日まで実現しておらず、そのあたりはどうなっているのでしょうか？

また、川崎駅前道路網が充実してきていますが、川崎区内の地域によっては市北部方面に行くのに、京急の線路をなかなか越えられず、駅の方まで回り込まないといけないよ

うな地区がまだあります。このあたりの改善はなにかあるのでしょうか？

最後に、ラゾーナは再来年くらいに少しつくり変えられるのでは、というような噂を聞いたのですが、実際の所はいかがなのでしょう？

A: 私が市役所職員としてあの地域の構想図を描いていた頃は、アリーナの構想はありませんでした。アリーナ構想が出てきたのは私が退職した後のことなので、プロジェクトの詳細はわかりませんが、私も本当に驚いたくらい巨大な施設構想です。川崎の活性化として素晴らしいプロジェクトだと思いますが、交通量をどう裁くかは大きな課題だと思います。ただ、当然そこも含めて現在の市の担当者が警察等と協議したり、シミュレーションを積み上げながら進めているはずなので、市の説明会などの機会に聞いていただけると良いかと思います。

市内北部へのアクセスは確かにネックですが、川崎市が細長い形でどうにもなりにくい面もあります。都市計画道路網に基づき、着々と整備をしながら改善してきています。何かドラスティックに変えていくのは難しく、現状できる範囲でコツコツやっています。

ラゾーナの改修の話は、私は聞いたことがありません。退職して 5 年も経つと本当にアンテナが低くなっていることを実感しますが、そういった話があるのかも分かりません。

Q: 京急駅前が歩行者専用通路になるということでした。JR の方からリパークを歩いて京急川崎駅に行く中で横断歩道が 2 つほどあるのですが、あのあたりの車の通行は残るのでしょうか？

A: 現在、2 か所ある車道横断のうち、リパークの横の川崎府中線の車道横断は残っていますが、京急川崎駅前の車道横断については解消されますので、東口駅前広場と京急駅前との一体感が高まっていくと考えます。

また、残ってしまう車道横断については、周辺の再開発がさらに進めば歩行者デッキを架けることができるかもしれませんが、地権者の意向にもよりますので、この場では、今後できるともできないとも言えません。すみません。