

川崎臨海部再編への地域的課題

開催日：平成19年7月14日

福島和義

文学部の福島です。私以外は経済学のプロパーで、私自身は地理学を専攻しております。一番大きく違うところは、産業論とかそういう話ではなくて、地域をベースにした話ですのでそのあたりをご理解ください。

もうひとつはクラスター概念については内部でもいろいろと議論しているわけですが、いつも傍で聞いていますね、ちょっと僕は違うなと思うのは、今日は台風がきていますが、自然災害、環境、クオリティオブライフといった非経済的な要素がもっとクラスター概念にうまく入らないか、それがいつも皆さん方の議論を聞いていてですね、なかなかしっくりいかないわけです。というのも地理はたとえば気候学とかあるいは地形学とか、そういうものも学問的に入っていますので、クラスターという概念の中にもう少し産業経済だけではなくてですね、人間の生活、質、つまりクオリティオブライフ、あるいはイギリスの地域政策なんかでよくあるのはですね、社会的排除、ソーシャルエクスクルージョンなどもそのグローバルのなかで、考慮する必要があると考えます。たとえば英語のしゃべれない人がいる。そういう人たちをいかにイギリスの町に快適に住ませるか、そういう問題も含めて都市計画や地域政策のなかでどういうクラスターをつくっていくか、あるいは今までのお話を聞いていますと、その川崎の都市が非常にユニークだ、たしかにユニークなんだけれども、僕から見ると日本の高度成長を支えたですね、昭和35年～45年の日本の臨海部のウォーターフロントの開発部をみると、かなり共通項がある。たとえば家内の出身地なんですけれども、四日市なんかですね、あるいは僕の出身の大阪、あるいは、日本の工業地帯をみますと同じような悩みを持っています。ひとつは臨海部にたくさんの遊休地が残っている。その遊休地をどうするか。市の方や県の方に聞きますと、遊休地はほぼなくなっていくんだと、だからそんな心配しなくてもいいというご意見もあるんですけれども、現実的にはですね、今後どのような土地利用が臨海部でなされるのか、特に公共的な土地利用は展開されるのか。

まず、どういうところを僕が調査しているかということ、土曜日にマリエンに行った映像なんですけれども、これを見ますと海が多いですね。川崎のですね、関係者の方がいらっしゃるののであまり刺激的なことは言えないですけども、産業道路より海側を埋め立てしていったわけです。

それを第一層、第二層、第三層とってですね、今日お配りした図の資料のほうに詳しい計画が書いてあります。これだけの海あるいはウォーターフロントがあるのに、ウォーターフロントあるいは水辺に関しての計画が遅れていて、なかなかわれわれ市民には遠い存在となっている。一部東扇島地区には、少しわれわれの身近な空間ができています。

次に、神奈川口という多摩川の下流にある地域ですけれども、現在、空き地になっているわけです。向こうは多摩川で羽田空港のモノレールです。向こうに見えるのが羽田の空港です。

問題は産業道路をですね、沖合いが全て埋立地になっているわけです。さきほどレクチャーありましたけれども、この地域（殿町1、2丁目地区）もやはりいすゞの工場の下請けがありまして、多くの中小企業がおられてます。道路を作った際にですね、移転の問題が持ち上がってかなり厳しい都市計画を迫られてます。

そういう町工場を辞めちゃうと、後にはですね、当然こういう住宅地が建つわけです。

もとはですね、いすゞの下請けの工場があった。あるいはそこに働いている人の住宅があったわけですね。これを国の法律で思い切って規制緩和かけますから、当然規制緩和をかけているので、ここは比較的規模の大きな住宅ですね。これはかなり大きなマンションですね。こういうものがどんどん建つわけです。それで一番外側の第三層というところは、東扇島というところなんですけど、物流を中心に開発をしております。成田に行くあるいは羽田に行くときにですね、第三層にある一番外側の道路を通って行くわけですね。

それで、これが一番最近の映像なんですけれども、東公園という公園を東扇島というところで作っています。これは平成19年度開放する予定だったんですけれども、少し遅れ気味でして、本来は市民がここで遊んでいる、そういう公園であったはずなんです。平成20年度、開園するということです。これが東扇島で一番外側のですね。本来全体的には流通、物流ですけれども、そこにこういうですね、公園を作りまして、このへんマリエンですね。東公園とマリエンを繋ぐ緑道があるわけです。

その緑道というのはこういう感じでして、数キロの緑道で人を見かけたのはこの二人だけです。横は成田に行く道路で、こちらがですね、流通の団地です。

行ってみるとですね、いろいろなことがわかりまして、土曜日というのもありますけれども、そのマリエンの中央の公園近くでは、こういうバーベキューを市の計らいでやっています。周りは当然流通団地があります。

時間がないので、先に僕の結論を言います。

いろんな先生方がお話しされてですね、代表の平尾先生からもお話がありましたけれども、イギリスを意識していますが、イギリスの街づくりで、たとえばバーミンガムの都市政策なんかで、このNPOですね、フォーラム、そういうのもうまく活動してですね。それが都市の再生、あるいは街づくりにですね、まあ運用されているわけです。これは今、市民と行政と大学と企業、本来はおのおのが自分の領域があるわけですね。ところが実をいうととくに川崎にはですね、企業がウォーターフロントを所有しているところが多くて、土地利用の公共性がむずかしいわけです。詳しくは『川崎都市白書』を参考にしてください。

これは本来、市民・行政・大学・企業の中に中間的な組織をいかにつくっていくか。公共的な空間を作るために、いろんな活動をする、あるいはいろんな情報交換をする。

ここの中間的な組織をいかに作るか、それが非常に重要です。イギリスの場合は中間的組織づくりが、フォーラム、NPO、それらがものすごく日本と違う。

バーミンガムを例にすると、街の真ん中に娼婦がいる。その娼婦を追い出すためにNPOがですね、娼婦が公園に入るのを住民が手をつないで阻止してしまう。そのために今度はバーミンガムの中心部がですね、非常に安全な町になってくる。そうすると企業がどんどん誘致される。生活する人も増える。それは市の主導ではなくて、NPOなどがかなり大きな力を持っているわけです。

あとは資料をみながら。補足資料があります。これはご参考にとということで。「川崎臨海部再編への地域的課題—拠点開発とそのネットワーク化」というのがあります。あえて副題に“拠点開発とそのネットワーク化”と言葉を入れたのはですね、いろいろな市、県、あるいは国のもので、臨海部における資料を読ませていただいでですね、やはり読んでいくと拠点開発というのが、どうも重要だ。それは、補足資料を見てください。平成8年に市が「川崎臨海部再編整備の基本方針」、副題にですね、なんと“海に開かれた国際交流拠点をめざして”という、市が非常に立派な臨海部の再計画を言っておられます。そのときにですね、第一層、第二層、第三層、先ほど映像をお見せした東扇島というのは第三層になっておりますが、第一層は既成の市街地に近いところなんですけれども、その既成市街地に近い第一層のところすでに、補足資料のA3のほうを見てください。

補足資料の図の5です。ちょっと重要なところから話をします。この図の5がですね、たぶん今日は市の方がおられますから、後でお教え願いたいのですが、その図の5の臨海部将来都市構造というのがですね、第一層、第二層、第三層というかたちで層別に拠点開発を含めたプランを出しております。どうもそれが一番のベースで、補足資料で取り上げたA4のほうを見ますと、2003年、だから7年後にですね、川崎臨海部再生プログラム、これはリエゾン研究会が出しておりますので、ここで第一層、第二層、第三層の計画案がでております。図の5をよくみていただくとですね、既成市街地に近いところに、新産業拠点、それから集客および交流拠点、このふたつがあります。この集客・交流拠点というのが、先ほどお見せした土地利用図から多摩川の右岸の部分です。俗称はですね、「神奈川口構想の地域」です。それから新産業拠点というのは、おそらく浜川崎のあたりを中心としたところです。一番外側の第三層というのが、いわゆる物流の拠点になっているわけです。先ほどちょっと緑道の映像をお見せしましたが、それはその臨海部第三層のスポーツ・文化・レクリエーション拠点のその部分です。

つまり、何が言いたいかということですが、1996年、平成8年にすでにそういう拠点を設置してですね、設けて非常に立派なプランが計画されているわけです。臨海部が川崎の中で、旧市街地、既成市街地の一体性、それをどうするのかというのが、結構大きな問題だと思うんですね。

最初の川崎臨海部再編の補足資料じゃないほうを見てください。はじめにとあります。

これから僕らがやっていく仕事としてはですね、ひとつは、川崎の都市政策に本格的なウォーターフロントの計画がないといわないまでも、運河とか多摩川沿いの土地利用をどうするかの問題があります。本格的に海を企業の空間をですね、いかに公共性を得た空間に方向付けをするか。そういう政策はどうか。まあ実際問題、流通団地の真ん中にですね、緑道をポツンと作ってもほとんど人は使えない。もちろん夜は危なくてつかえませんが、昼でも誰も歩かないと思うんですけども。しかしまあ、きれいに植栽がありましてね。そういう意味で、緑と公共性のある空間を

どうするか、ウォーターフロントを含めてですね。

それから、これも平尾先生からご指摘があったんですけども、埋立地そのものを否定することはできないし、日本の代表的な地域でありますので、じゃあその埋立の土地、150万坪ですね、埋立地をいっきに作っていったわけですけども、いかにですね、企業だけの土地にならないようにするか。あるいは利用ですね。所有じゃなくて、利用をどうするかという問題です。それは二枚目のプリントの三つの戦略というのがあります。

僕は、地理をやっていますから、土地利用というのに非常に興味がありまして、土地利用をどうするかたちで転換するか。つまりそのコンバージョンという問題ですね。そこに書いてあるのは、私有そのものは変えることはできないんですけども、利用そのものは政策等でですね、方向性は出せるんじゃないかと。つまり公的空間として時間的、空間的にルールを決めて利用する。つまり、私的占有と公的な利用とは排除しないんだと。企業が持っているから、一般の我々が使えないんだというのではなくて、使い方に知恵をしぼる。たとえばイギリスのスクエアガーデンなんかみても、ウィークエンドとウィークデーとは違うとかね。週末はその住宅の人が使うんだけど、月曜日から金曜日は一般の市民に開放するとか。あるいは時間によって使い方を換える。同じ空間をですね。一方的に企業が持っているから使えないという考えではなくて、そこをどう利用できるかというようですね、そういうきめの細かいですね、政策というのがあるんじゃないかと。

そういう意味では海岸の埋立地の利用も含めて、最終的にはそこに書いてあるどのような都市構造を川崎市全体の中で作るのか。特にその中で埋立地と既成の市街地。それから先ほどから問題になっている多摩川流域のですね、たとえば溝の口等も含めた拠点の開発もあります。これらとコンビナートとの一体性、一貫性をどうするかということです。もちろん、交通を中心としたインフラの問題が一番に大きな問題でありますけれども。

それから二つ目は環境調和性が高い。環境と調和する街とはいったいどういう街なんだと。経済効率と環境保全あるいは歴史的遺産とどう調和するのかと。よく使うのは、ハーモナイズということばを使うんですね。調和する、あるいは共生。共存。でもこれは言うのは簡単だけれども、具体的に都市再生上どうするのかと。

たとえば昨日ゼミで、ある学生が小樽、函館の歴史的遺産の話をしていまして、古い建物を別の利用に使う。もちろん古い建物を修復して使うのもいいんですけどね。その古い建物を一切壊してやるのではなくて、いかに使い変えをするかということです。技術とか思想というのはものすごく重要で、それはたぶん、今回たびたび出ているレガシー (legacy) とどこかで結びつくだろうと。

特に産業遺跡というのはたくさんありますので、臨海部ではですね、大きな企業がそういったものをいろいろわれわれ一般市民にですね、見せてくれるようになっています。

そこにあるように、エコロジーとアメニティーとエコノミーの関係は、図の1を見てください。

これは京都大学の先生が京大新聞に出された図なんですけれども、この図は都市政策を語るときの大きな方向性を示しており、エコロジーとアメニティーとエコノミー。たぶん我々がやろうとしている工業都市川崎というのはかつてはコンビナート型都市、つまりエコノミーを優先した都市だったと。そこに人が住み公共的空間をいかに作るか、あるいは僕らがロンドンドッグラン

下のように、川崎のウォーターフロントに少しでも近づいて時間を過ごしたい。そういう雰囲気の街に作れるかということは、たぶんここでいうと、アメニティーとエコロジーの方向に都市を作っていく必要があるのではないかと。

先ほど、田中先生の川崎市の地域分析で、東京や横浜のベットタウンとしての住宅の顔と産業の顔と性格の異なる二種類があると。よく考えてみると、完全にコンビナートの部分と南武線沿線部分のふたつがありますから、市全体でデータを解析すると、その二つの機能がでてくるはずですよ。

そうやって我々の研究が臨海部だけでいいのかと。実際我々の大学は生田にありますから、歴然と川崎市にありますね。だからその行政的な地域と、現実のJRや東急の川崎駅前のそれからコンビナート地帯を完全に機能を分担して都市を作れるのか。環境を維持しながら街を作っていく。なかなか理想的な都市空間の形成が難しいわけです。その横の図2を見てください。

これは僕らの研究会でお呼びした金沢大学の佐無田先生の論文から引用させてもらったんですけども、日本はだいたい強引に海岸を埋め立てして、そして結果的にはその企業の再編プロセスで未利用地あるいは定休地、遊休地がでてくる。それを規制緩和で海岸にどういう施設を作るか。そういう流れであるわけです。

二枚目の京浜臨海部における地域再編の動きというのがあります。

これを川崎臨海部の再編再生に向けて、どういう流れがあるのかをまとめてみたわけです。大きくは三つあってですね、ひとつが大規模な工場の跡地が遊休地化していく。あるいは低利用地が発生する。それが、最近景気が少しいいもんですから、企業がどんどん遊休地を再利用、あるいは同じ企業の中でも新しい技術を入れてですね、たとえばエネルギーとかそういう関係の生産を入れてですね、変えていく。つまり、土地利用の転換。そういうものがどんどん行われている。

先ほど触れている土地利用転換をどうするかというのが、一番大きなテーマで、土地利用の転換の方法がですね、補足資料の2003年の平成15年の川崎臨海部再生プログラムとうのがあります。これがたぶん今動いているそのプランの一番ベースになるものだと思います。

これは産業と環境の調和ということで、臨海部における街づくりの方向性をやはり層別に一層、二層、三層とあがっております。一層がですね、埋立地の二層と三層の臨海部と既存市街地との緩衝帯である。それから一層はですね、研究開発拠点を含めた、良好な住宅を作っていくこと。もちろん交通の便利がいいですから。二層は皆さんご存知のようにゼロ・エミッション団地ですね、エコタウン構想で有名な地域です。

第三層は羽田との関係でですね、どんどん変化しております。その三層別の土地利用転換を行いながら拠点開発を今進めているわけです。その拠点をですね、言い換えるとクラスターと言ってもいいと思うんですけども。その複合拠点、複合市街地というそういうクラスターの中に、単に企業の私有地だけではなくて、もう少し生活のにおいのするようなものを入れていく。

一番最後の図7を見てください。神奈川口はですね都市再生総合整備事業と都市再生緊急整備地域の二つの大きな計画がほぼ同じ地域にかかっています。今、僕が調べているのはですね、その図③（殿町1、2丁目）で、④⑤⑥（同3丁目）は羽田の国際化に伴ってですね、どういう研究機関や企業を誘致するかということで、いろいろシンポジウムが開かれております。私の調査地域は、先ほども映像でお見せしましたけれども、住宅と工業とが混在しております。工場という

のはほとんど町工場で、かなりの割合がかつてのいすゞ自動車関連の工場等の跡地であります。そこがですね、これは市でも県でもお聞きしたんですけども、③は住環境ゾーンでなっているんですね。①②のほうはロケーションもいいものですから、どんどん現在、規制緩和の中で高層のマンション、高層の施設が建っております。ところが③のほうはですね、これは低層の住宅と、それから立替で中層のマンションが建っています。つまり工場がなくなるとすぐに新しい住宅が作られているわけですね。どうも行政のほうのお話を伺うと、あんまりこの地域に関しての確実な方向性が明示されていないようです。とにかく④⑤⑥のほうがもちろんそこにどんな医療施設を作るのかとか、いろんな構想はあるわけですが、実際の国からの規制緩和というのは、この地域全体にかかっているわけですね。そういう意味では③の地域の住民がですね、特に現在も操業する工場経営者は不安な状態にあるわけです。

最後にですね、ひとこと言って終わりにします。

今一番おかれているのは、土地利用の方向性というのは、企業の経済性で決まるところがあるんですけども、本来は土地というのは公共的な意味もあるので、もう少しそこにですね土地利用を決める場合に、この四つ（企業、市民、自治体、大学）のですね、各々のパートナーシップの形成が、とにかく話し合いの場をもって、イギリスの戦略が全部いいとは言わないけれども、ある土地利用を決める際には十分に議論をしてですね、どういう土地利用に決めるかということ、企業本位だけではなくてね、もう少し我々市民も利用できる空間に時間をかけて決めていくべきではないかというのが僕の考えです。

つまり土地利用を決める場合には、逆に行政のほうはいろんな条件を出せるわけですね。

こういう開発をするのなら、こういうものを作れという形で行政が強くとれば、行政にお金がなくても公共的施設は作れるわけです。

ブラジルのクリチバ市の都市環境政策を調べているんですけども、クリチバ市はお金はないのですが、逆にお金がないから街が作れるといいますね。お金がないから市民の意見を聞けるといいますね。だからしょっちゅう市民の意見を聞いて、非常にフレキシブルな都市政策を展開しています。いったん実行すると言ったらたった三日間で街の中心部から車を追い出して、そして非常にヒューマンな街を作ってしまう。それが今世界の都市のモデルになりつつあります。

だからその経済的効率性みたいなものを完全に排除するのではなくて、それと環境とをうまく調和させていく。そして、やはり二年、三年かけて十二分に議論しながら土地利用を決めていってもいいのではないかと、当然そのプロセスにおいて、今まで言及してきたように、パートナーシップの存在が必要不可欠になる。