

川崎市の工場跡地を利用したまちづくりの活性化の要素とは
～人口増加を伴う急速な発展を遂げた武蔵小杉の例で考えてみる～

はじめに

1960年～70年代の川崎市は、京浜工業地帯を中心に大気汚染や水質汚濁など、環境汚染した公害のまちとして広く認知されていた。その後、臨海部では環境汚染にも繋がった重化学工業の衰退や経済構造の転換や規制により工場の移転が起き始めた。多摩川周辺部も重工業を支える軽工業の工場が存在していたが同様に工場の移転が起き始めた。その結果、川崎市は多くの工場跡地が発生したが、すべての工場跡地が再開発され活性化されたとはいえない。

国の地方再生施策である都市再生予定地域として、神奈川県では、横浜都心・臨海地域、横浜上大岡駅西地域、川崎駅周辺地域、羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域（都県跨ぎ）などがある。

一方、行政主導の再生施策対象エリアでもない武蔵小杉エリアは、工場跡地の再開発開始から10年程で急速に鉄道、道路などのインフラの整備やまちづくりが進んだ。

武蔵小杉が短期間で急速な活性を成し遂げた要因は何であるのかを探り、行政・民間デベロッパー、その他それぞれの役割は何であるのか、また急速な発展の故の課題についても探っていきたい。

1. 臨海部と多摩川周辺部の工業化と鉄道を中心にした開発の歴史をさかのぼってみる

・1899年（明治32）川崎大師参詣客に向けて大師電気鉄道（現・京浜急行電鉄）開通。関東圏初の電車

・1906～1909年（明治38～41）多摩川下流沿岸から臨海部に横浜製糖（現・大日本明治製糖）、東京電気（現・東芝）、富士紡績（現・富士紡ホールディングス）、日本蓄音機商会（現・日本コロムビア）、鈴木商店（現・味の素）、いすゞ自動車など工場設立

・1906年（明治39）浅野財閥が海浜地域を埋め立て、浅野セメント（現・太平洋セメント）、日本鋼管（現・JFEエンジニアリング）工場設立（川崎町は工場誘致を進めるために道路整備・多摩川治水・上水道建設を推進）

・1924年（大正13）川崎市が市政施行（川崎町、大師町、御幸村が合併）

・1926年（昭和元）東急横浜電鉄（現・東急東横線）丸子多摩川～神奈川間が開通

・1927年（昭和2）南武鉄道（現・JR南武線）川崎～登戸間が開通

・1939年（昭和14）南武線沿いに軍需工場が進出

・1945年（昭和20）川崎大空襲により工場密集地帯が焼失

- ・1945年 戦災地復興計画基本方針策定 臨海部を工業地帯、多摩川周辺部の川崎中央内部を軽工業地帯とし工業都市として整備
- ・1950年（昭和25） 臨海部の埋め立て事業再開し、工業用地を造成。日本石油化学東京電力川崎火力発電所が進出、日本最大の石油化学コンビナートへ発展
- ・1953年（昭和28） 多摩川田園都市構想が発表（東急沿線のニュータウン化）
- ・1960年（昭和35） 川崎市公害防止条例公布
- ・1999年（平成11） 川崎市公害防止等生活環境保全に関する条例公布

2. 武蔵小杉周辺の変遷と地形的要素の関わり

多摩川は自然堤防が発達しており、表層地層は砂地あり基盤である上総層群の埋没段丘盤の深さも浅いことから、大工場が進出し、それを支える中小の軽工業の工場も多摩川河川敷周辺の武蔵小杉にも存在してきた。その後、工場立地に関する規制などにより武蔵小杉に存在していた工場は事業所統合や海外移転などにより次々に移転し、結果として工場跡地に広大な空き地が生まれることとなった。

具体的には

- ・多摩川の河川から採掘した砂利を運搬するために、南武鉄道（現 JR 南武線）が開通。河川から砂利を採取したため多くの池ができ、埋め立てて企業のグラウンド、社員寮などに活用。
- ・多摩川河川敷が広がったエリアは、広大な土地があり、鉄道沿線でもあり、京浜工業地帯の一角をなし、1930年（昭和5年）から印刷、通信機器製造工場などが多く設立され、そこに働く人々の住宅も多く存在し、銀行、保険会社所有の運動場も併せて設置。
- ・1959年制定の「工場立地法」、「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」らにより、大規模工場の新設には外部に用地を求めて移転、工業集積程度の低い地域（誘導地域）への誘導も進み、川崎市は工業移転を促進する立場となった。さらに、バブル崩壊（1991年）など時代の趨勢により、次いで工場の移転が始まる。

それに伴い、工場移転、近隣に存在した社員住宅や銀行が保有していた運動場など次々に撤退することとなり、武蔵小杉エリアに広大な空き地が生まれ始めた。

- ・多摩川河川敷の湿地、池、グラウンド跡地は等々力エリアとなり、Jリーグフロンターレの本拠地や、野球場、陸上競技場などスポーツのまちの基礎となる。

3. 武蔵小杉駅周辺エリアの活性化につながった要素とは

武蔵小杉駅周辺に工場跡地である広大な空き地ができる計画が発表され、複数の鉄道が交差している交通の要所でもあることから、川崎市は武蔵小杉を川崎市の第三の都市として位置づけ、工場跡地を利用した大きなまちづくり構想を練ることとなった。

川崎市では1997年（昭和62）に「再開発地区計画制度」が創設し、武蔵小杉駅周辺を「整

備誘導型」のまちづくり推進地域としたが、当初は駅の両側を対象としたコンパクトな再開発が計画されていた（図1参照）。

工場移転とともにできた武蔵小杉駅周辺の跡地には、2006年（平成18）から公共機関の庁舎が駅周辺に移転するとともに、1997年（平成9）建築基準法の改正による規制緩和によって高層マンションの建設が可能となっていたことから、複数のデベロッパーによって次々と高層マンションの建設が始まった。

そこで、2005年（平成17）策定の川崎市新総合計画では「小杉駅周辺まちづくり推進地域構造」を定め、「民間活力を生かした魅力ある広域拠点の形成を図る地区」とし、市民、事業者、行政による協働のまちづくりとして再位置付けとなった。

2010年（平成22）にはJR横須賀線に武蔵小杉駅が開業したことから、更に住宅地や商業地として利便性が向上したことで、高層マンションの建設が更に増加し、武蔵小杉のある川崎市中原区の人口は2003年から2022年（令和4）の20年間で約6万人増という急速な人口増加を伴う活性化したまちとなった。

1) 川崎市の役割

- ・2003年（平成15）都市再生総合整備事業制度として、小杉駅周辺地区（約115ha）を特定地域とし指定。
- ・2003年（平成15）JR南武線と交差する横須賀線に新駅開設を要請。2005年（平成17）に川崎市とJR東日本間との間で基本合意がなされ、2010年に新駅が開業となる。
- ・2005年新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」において、「小杉駅周辺まちづくり推進構想」が策定。
- ・道路整備、電線の地中化などのインフラ整備推進

2) 民間企業の役割

- ・2005年（平成17）NEC多摩川ルネッサンスシティノースタワー竣工。NECは敷地の一部を売却し、JR改札、バスロータリー、高層マンションなどが竣工
- ・2007年（平成19）から本格的に工場跡地の再開発が始まる。（図2，3参照）
 - 不二サッシ工場敷地→高層マンション建設（UR、鹿島建設）
 - 運動場跡地→高層マンションと公共施設（三井不動産）
 - 変電所跡地→高層マンションと公共施設（東急不動産）
 - 東京機械跡地→大型商業施設（セブン&アイグループ）
- ・2022年（令和4）等々力緑地エリア（親水エリア）の再開発（東急グループ）開始。

3) エリアマネジメント（住民）の役割

単一のデベロッパーによる開発されたまちであれば、その維持管理は開発企業の負担と責任で維持されるはずであるが、武蔵小杉駅周辺では複数のデベロッパーにより開発されたゆえ、開発企業頼みでは難しく、住民が主体となるエリアマネジメントの存在が必要である。2007年

(平成 19) 設立の NPO 法人小杉駅周辺エリアマネジメント→2023 年 (令和 5) 一般社団法人武蔵小杉エリアマネジメントとなり、地域環境保全や活性化や住民と企業や行政との橋渡しを行っている。また再開発に伴い他から流入してきた新しい住民と従来からの住民間のコミュニティづくりも地域の活性化と持続には欠かせない存在となっている。

4. 急速な発展に伴う課題と対応状況

多くの高層マンション建設により想定以上の急速な人口増加をもたらしたことでの弊害も出てきている。駅の混雑 (一日約 45 万人)、保育所等の待機児童数 (ようやく 2021 年で 0 となったが、潤沢な保育所は準備できていない)、防災対策の遅れ (2019 年台風 19 号による冠水など)、高層マンションによる日照時間などの課題も顕在化している。

JR 武蔵小杉駅の混雑緩和の後追いの対応として、2018 年 (平成 30) にラッシュ時のみ使用可能な臨時改札の開設、2022 年 (令和 4) にはホームを増設し、上りと下りを分けることによる混雑緩和など、順次対策は取られている。

5. まとめ

川崎市の工場跡地を利用したまちづくりの活性化の要素について、武蔵小杉の例で考えてみた。武蔵小杉の活性化の要因のひとつは、多摩川周辺にあった軽工業の工場移転後に生まれた空地があり、都心にも近く、かつ鉄道の要所であるという地理的要素が第一にある。

大規模な工場跡地利用開発と大きく異なる点は、武蔵小杉に存在していた工場は複数の異なる企業体であり、移転の時期や再開発にあたるデベロッパーも異なっていた。また工場跡地の広さがやや小規模であったことと、建物建築の規制緩和後でもあり高層マンション建設がまさに適した場所となっていたことが、武蔵小杉の急激な人口増加をもたらし、再開発が活性化したといえよう。多くの高層マンション建設により、新しい住人の流入が商業施設誘致にもつながり、さらに活性化が加速し知名度が上がったまちとなっていた。

一方、急速な再開発によりインフラ整備が追い付いていない、都市計画が十分できていないなどの課題も残されている。工場跡地を利用し活性化した武蔵小杉が持続可能なまちとして存続するためには、これからも継続して、市民、事業者、行政の協働によるまちづくりを行い続けていかねばならないであろう。

以上

参考写真



【図1 (株)日本設計】

(1988年) 当時は駅両側の商業施設誘致を主としたまちづくり計画だった



【図2 (株)日本設計】

(2004年) 工場跡地の再開発前の武蔵小杉駅周辺



【図3 (株)日本設計】

(2013年) 工場跡地再開発が進み始めた武蔵小杉駅周辺

参考文献

【図書】

- 都市・まちづくり学入門 日本都市計画学会関西支部 新しい都市計画研究会(2011)
- 横浜・川崎計画地図 横浜・川崎都市政策研究会 かんき出版 (2006)
- 「灰色のまち」から「音楽のまちへ」 ～川崎市制大改革～ (2019) 元川崎市長 阿部隆夫 時事通信社
- 環境再生～川崎から公害地域の再生を考える～ (2002) 永井進 寺西俊一 除本理史 有斐閣選書
- 新川崎元気企業 (2013) 川崎市産業振興財団 編, 川崎元気企業研究会 著 神奈川新聞 有斐閣選書
- 東急百年 私鉄ビジネスモデルのゲームチェンジ (2022) 東浦亮典 ワニブックス
- 地域を調べ地域に学ぶー持続可能な地域社会をめざしてー 和田明子・浅野俊雄・海達哉・大野新・笹川耕太郎・福田行高 今昔書院 (2006)
- 新しい郷土研究 川崎の地誌 小川一朗 有隣堂(2003)

【論文】

- 公害地域の再生とまちづくりー川崎における被害者運動の展開ー 原田利恵 日本都市学会年報 22・2004
- 「音楽のまち・かわさき」の現状と課題ー行政・財団・市民ー 青木かな子 (2018)

【インターネット】

- 内閣府総合サイト 地方再生
- <https://www.chisou.go.jp/tiiki/toshisaisei/index.html>
- 川崎市ホームページ 川崎市都市計画マスタープラン小杉駅周辺まちづくり推進地域構想
- <https://www.city.kawasaki.jp/500/page/0000008742.html>
- 武蔵小杉はなぜ発展した？キーマンに聞く再開発の背景と「これから伸びる街」(2023)
- <https://sre-realestate.com/column/market/20180524.html>
- エリアマネジメントのすすめ 国土交通省土地・水源地
- <https://www.mlit.go.jp/common/001206668.pdf>
- 川崎市の都市計画行政のあり方に関する調査研究 (2013) 岩見良太郎
- <https://www.jcp-kawasaki.gr.jp/wp-content/uploads/2015/01/iwami-houkoku.pdf>