

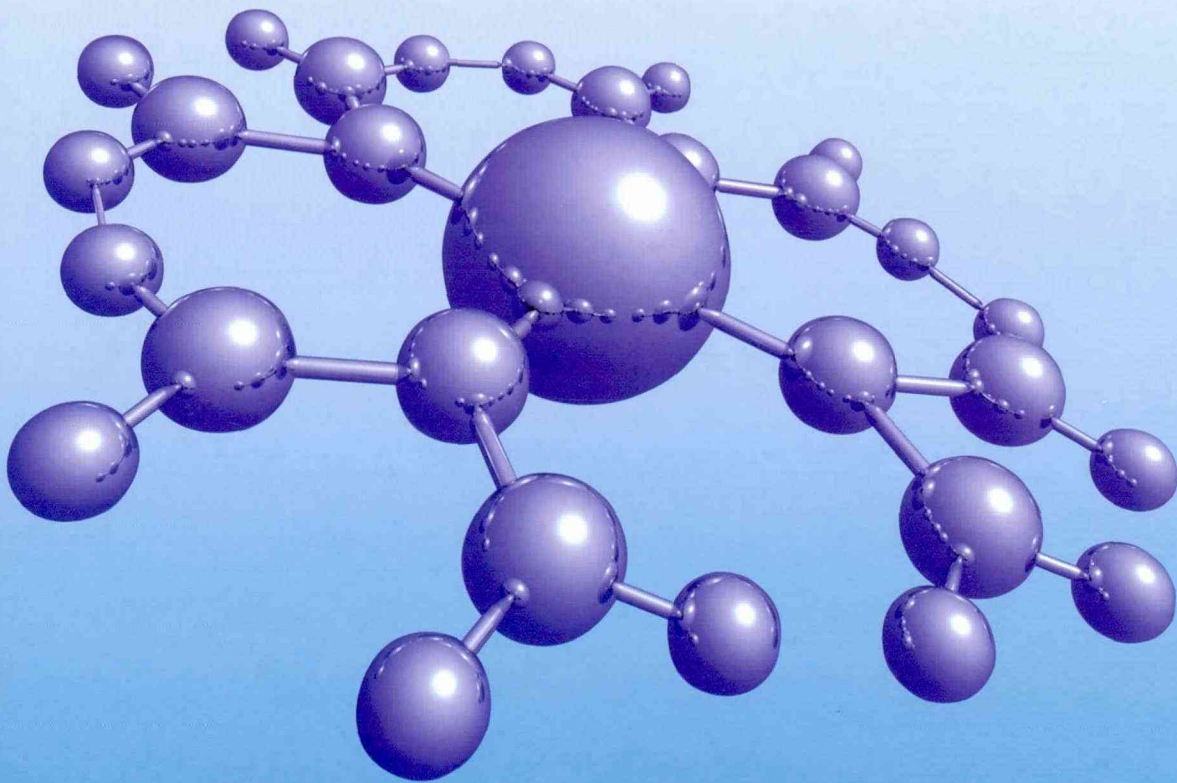
自治研 かんがわ

2010
10

No.123

(通算187号)

◆ 飛鳥市長の6大事業のまちづくりの立案過程
◆ 川崎市における産業振興の戦略的展開について



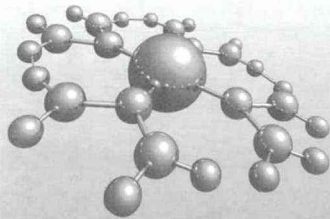
社団法人 神奈川県地方自治研究センター



自治研報

2010
10

No.123
(通第187号)



神奈川県地方自治研究センター

◆ 飛鳥田市長の6大事業のまちづくりの立案過程
◆ 川崎市における産業振興の戦略的展開について

もくじ***CONTENTS

2010年度第2回神奈川まちづくり研究会

飛鳥田市長の6大事業のまちづくりの立案過程

—計画をつくった人たちとその時代—

横浜自治研センター理事長 鳴海 正泰 ……1

2010年度第1回神奈川まちづくり研究会

川崎市における産業振興の戦略的展開について

川崎商工会議所企画広報部広報課 吉田 将史 ……13

2010 年度第 2 回神奈川まちづくり研究会（2010 年 8 月 6 日）

飛鳥田市長の 6 大事業のまちづくりの立案過程

—計画をつくった人たちとその時代—

横浜自治研センター理事長 鳴海 正泰

2010 年 8 月 6 日、神奈川県地方自治研究センター2010 年度第 2 回神奈川まちづくり研究会が神奈川県地域労働文化会館で開催された。鳴海正泰横浜自治研センター理事長より「飛鳥田市長の 6 大事業のまちづくりの立案過程」というテーマで、講演いただいた。以下は、その講演内容をもとに編集部で原稿を作成し、鳴海氏が加筆・修正したものである（本文中敬称略）。

はじめに

1963 年に社会党の国会議員の飛鳥田一雄が、1 万人市民集会を公約に掲げて、横浜市長に初当選した。その飛鳥田市政によって、わずか 1 年半程度の期間で計画された横浜の都市改造を目指す 6 大事業は、今日の横浜の発展の基礎をなしている。この計画がどのような過程で立案されたのか。飛鳥田市長と中心的役割を果たした田村明、鳴海正泰のそれぞれの関係、役割がどうであったのか。6 大事業計画誕生の時代背景とその経緯について述べることにする。

6 大事業とは、戦災・接収で疲弊した横浜の都市の大改造を目指すプロジェクトとして選ばれた次の 6 つの事業計画である。

- ①市街地中心地区強化開発計画
- ②金沢地先埋立事業計画
- ③港北地区ニュータウン建設計画
- ④横浜地下鉄建設計画
- ⑤横浜港ベイブリッジ建設計画
- ⑥高速道路建設計画

（※各計画の概要は参考資料に掲載）



講演中の鳴海氏

1. 松下圭一・浅田 孝・飛鳥田一雄・田村 明・鳴海正泰の時代と出会い

飛鳥田市長のもとに田村明、鳴海正泰がどのようにして参画することになったのか、その経緯について述べておきたい。

横浜の都市改造を目指す 6 大事業が、わずか 1 年半で構想された背景に、1960 年代の日本の時代状況と、さまざまな人びとの出会いがあった。

年月順でいうと、まず 1959 年に法政大学の松下圭一教授と鳴海との出会いがあり、次に 1961 年に環境開発センターの浅田孝と鳴

海、翌年に田村明と鳴海と、1963年に飛鳥田市政が誕生し飛鳥田と鳴海の出会いから鳴海が横浜市に入り、さらに1968年に田村明が横浜市に入るという順序になる。

その経過のなかで田村と鳴海の出会いをつくれた重要なキーとなる人物で、6大事業の基本構想をまとめた環境開発センターの主宰者の浅田孝という人がいる。横浜の都市づくりのなかで、この人のことが今まであまり語られていないので、あとで紹介することとしたい。

まず、法政大学の松下と鳴海との出会いから始めたい。

当時、鳴海は1956年から東京都政調査会という東京都政の研究機関に勤務していた。都政調査会は1954年に東京都労連の出資によってつくられた自治体・都市問題の日本最初の調査研究機関であった。そこに都市問題や自治問題を研究する学者や市民運動グループが集まっていた。

60年安保闘争の1年前の1959年。雑誌「中央公論」から、日本の政治状況が激しい変化をみせているなかで、新しい地域政治活動の動きが見られるので、松下と鳴海で共同取材のうえ、原稿を執筆してくれという依頼があった。松下と鳴海との初めての出会いである。当時、松下はすでに「大衆社会論」を発表しており、論壇で注目されていた若手政治学者であった。

二人で関西都市での運動状況を調査して、「日本の政治的潮流」という報告を6月号に発表した。その内容は、当時の全国的な警職法反対運動のなかから、中央の縦割りの政党政治や労働運動ではなく、地域での運動の組織化が始まっていることに注目し、地域での横割りの連帯が必要だという論点をまとめたものであった。

翌年の1960年に日米安保条約改定反対の国民運動が国会を揺るがすが、中央突破型の

運動は挫折していき、戦後の革新政治と労働運動は転機を迎えることとなる。

同時に1960年末には池田内閣のもとで所得倍増計画の発表がされ、戦後の高度経済成長の始まりの年でもあった。

全国で工業化、都市化が急速に始まり、臨海工業地域の造成、農村から大都市への人口移動が進行し、いたるところで環境破壊や都市問題が発生してきた。それに反対する各地域での住民運動も盛んになってきた。また、大都市を中心として、平和や新しい政治を求める地域の市民組織が結成され始めた。

しかし、そうした環境や都市問題に対する地域の新しい市民・住民運動の動きに対して、当時の保革の政党も労働運動も非常に鈍感で、都市型市民社会への変化に気づかない古い体質のままであった。

1961年に都政調査会は松下と鳴海を中心として、地域政治構造の実態調査を杉並区でおこなった。それを『大都市における地域政治の構造』としてまとめ、戦後民主主義の再生のために、草の根保守主義に換えて、自治体の改革と地域民主主義の確立を、新しい政治の軸としなければならないという問題提起をした。

そうした流れのなかで、それまでの戦後の革命運動論や社会主義政治理論に対して、現実の具体的な課題を解決していくための理論と方法を提起した、いわゆる「構造改革論」が新しい政治運動路線として提示される。

それを受けて構造改革論の主導者である江田三郎国会議員（当時の社会党の書記長）を中心としたグループができた。

その中心になったのが、安東仁兵衛、社会党書記局の貴島正道、加藤宣幸、学者では佐藤昇や後に神奈川県知事となる横浜国大の長州一二などであった。松下と鳴海とそうした人たちとの交流が始まった。しかし、構造改革論は社会党の一部などから社会主義、階級

的視点がない市民主義などと批判され、当時の革新政党的なかでは育たなかった。

2. 環境開発センターに集まった人たち

一方、1961年になって、浅田孝という東大建築の丹下健三研究室をまとめていた人が、若手の建築家やデザイナーのメタボリズム・グループを率いて、環境をテーマにした「環境開発センター」を創設した。戦後の新しい建築・デザイン・都市づくりの集団であった。それが鳴海の勤めていた京橋にあった都政調査会の近くのビルにあった。

その環境開発センターに集まっていたのは、田村明の著書（※注1）に書いてあるように、「大高正人、川添登、菊竹清訓、槇文彦、黒川紀章などなどの若手の建築家や評論家、栗津潔（グラフィックデザイナー）、栄久庵憲司（産業デザイナー）などのメタボリズムのメンバーのほか、八十島芳之助、下河辺淳、鳴海正泰、泉真也、矢田喜美雄、木原啓吉、そういう人たち」であった。

鳴海と松下は環境開発センターのそうしたグループと交わり自治体問題研究会をつくって、若手の建築家とかデザイナーと一緒に、都市問題、都市政策の議論を始めた。それまで鳴海は政治・社会問題に主要な関心があったが、1923年に発表されたアテネ憲章（94項目の都市づくり基準）や、ル・コルビュジェの機能主義建築、また機能主義に対する批判など、新しい建築やデザインからの都市論と初めて出会うことになる。

そして鳴海は1963年、飛鳥田横浜市長のもとで、横浜の都市づくり計画の準備に関わることになる。松下は自治体改革論・都市政策論を展開していく。なかでもシビルミニマム論で新しい問題提起をしていき、美濃部東京都政が1968年に策定した「広場と青空の

東京構想」・東京都中期計画（シビルミニマム計画）のなかにシビルミニマム計画が取り入れられた。この「広場と青空の東京構想」策定には、浅田孝も参加している。

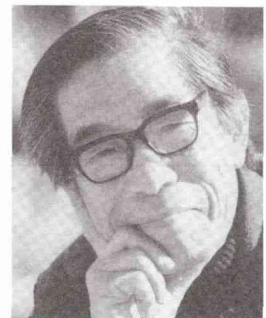
こうして、浅田孝の環境開発センターを中心として、わが国に新しい建築家、デザイナーによって環境問題や都市問題への提案が始まった。それが1961年頃からのことである。

その翌年、1962年に大阪の日本生命不動産部にいた田村明が浅田に論文を送り、大企業の不動産投資の仕事ではなく、実際にまちづくりの実践をやりたいということで、環境開発センターに計画部長として加わってきた。

浅田から田村という若い優秀な人が来るから仲良くやってくれと紹介され、初めて鳴海と松下は田村と出会うこととなる。それが1962年、ちょうど田村が34歳、松下が31歳、鳴海が29歳のときであった。

田村が大阪から横浜に移ってきて住んだのが、山下公園の前にある住宅公団であった。鳴海はその1年前の1961年1月に、東京から横浜の住宅公団に移ってきた。住んだところが今の石川町駅のすぐそばの住宅で、田村の家と近いので家族ぐるみの交流が始まった。

3. 環境開発センター主宰者浅田 孝について



浅田 孝氏

環境開発センター主宰者の浅田孝とはどういう人物なのか。図表1で略歴と横浜との関わりを紹介しておきたい。

浅田は6大事業の構想立案について、著書（※注2）のなかで次のように書いている。

「こどもの国の頃から交渉のあった横浜市の・・・（中略）・・・飛鳥田市長の誕生に立ち会ったところから、市長に相談を受け、自治問題研究会仲間の鳴海正泰氏を市政の中枢に送り込み、さまざまな助言をすることとなった。横浜の都市形成についての見直しを手伝ったが、私のたてた6大事業のどれもがどうやら軌道に乗りはじめ、市長の要請で、ついで田村明君をも送り込むこととなった。こうしてはじまった横浜計画をバックアップするため、高山英華氏、八十島義之助氏、それに地元大学の河合正一君にも加わってもらって、横浜計画推進のための顧問団を組織（横浜都市問題調査専門委員会）し、大きい問題のほとんどについて大所高所からの助言を行い、単なる報告会まで入れると前後40回にも上ったであろう。」

浅田は戦後日本の建築や評論・デザインの分野を国際水準まで高めるのに貢献した、非常にスケールの大きい人物であった。そういう意味では、田村も鳴海も浅田が共通の師匠ともいえるだろう。三菱ドックの移転構想は浅田の発想だった。その路線を具体化し実現していったのが田村ということになる。こうした経過で、横浜の都市改造に関わりあっていく人のつながりが生まれたのである。

4. 飛鳥田市政の誕生と鳴海・田村

次に、飛鳥田市長と鳴海の出会いである。

1963年、横浜市長選挙の2か月前の2月に、鳴海は横浜の日吉団地で講演してくれと頼まれて出かけた。話をしている最中に足の不自由な中年の男性が会場に入ってきて、聴衆がいつせいに拍手で迎えた。彼は壇上に座らず、聴衆の中に入って鳴海の話聞いていた。それが飛鳥田衆議院議員（当時）だった。

鳴海の都市問題の講演が終わったら、次は飛鳥田の番だった。飛鳥田を社会党の軍事問題専門の政治家だと鳴海は知っていた。その飛鳥田が市民の声を聞くための新しい直接民主主義の方法として、1万人市民集会を開きたいという話をした。こんな市民派の左翼の国会議員がいたのかと鳴海は意外だった。一緒に帰るときに飛鳥田から、当選したらまた相談に乗ってくれといわれた。これが飛鳥田と鳴海の最初の出会である。

飛鳥田が横浜市長に当選してしばらくして、飛鳥田から鳴海に手紙が来て、一緒にやらないかということだった。鳴海は横浜市に入るかどうかわつ先に浅田孝、財政学の指導をうけていた東大の遠藤湘吉教授に相談した。二人ともやれという。特に浅田の田村明と一緒に応援するからという強い勧めで鳴海は決心した。

1960年代前半の横浜は、全国的な工業

図表 1

〔浅田孝氏の略歴〕

1921年	松山市生まれ
1943年	東大工学部・大学院で都市計画専攻 海軍技術士官
1951年	丹下研究室主任研究員
1952年	早稲田大学講師
1956年	日本建築学会南極探検設計部会主任
1959年	世界デザイン会議運営財団事務局長
1960年	メタポリズム・グループを結成 横浜「こどもの国」建設総括設計者
1961年	環境開発センター設立主宰 香川県総合開発計画策定
1962年	全国高速道路標識システム形式決定
1964年	横浜市6大事業立案
1967年	都市計画学会より石川賞受賞
1969年	経済企画庁 「海外シンクタンク調査委員会」委員長
1971年	建設庁「建築審議会」、 大蔵省「財政制度審議会」特別委員
1976年	トヨタ財団理事、研究助成選考委員長
1990年	69歳没

著書『環境開発論』その他論文、役職など多数

化・都市化の波のなかで、東京に溢れた人口が郊外地域の乱開発を進める一方、根岸や本牧の臨海工業化では公害の発生が心配されはじめていた。

横浜経済は東京の支店化が進む一方であり、市政は古い昔の役所体質のままであった。新しい市民もハマっ子も、そうした横浜の実状に危機感を抱き、変化への期待が飛鳥田革新市政を生み出したといえよう。

鳴海は当時横浜の中心部に住んでいて、中心市街地が関内砂漠といわれたように、米軍のかまぼこ兵舎や空き地がある荒涼としていた様子を見ていた。鳴海は浅田孝から学んだ新しい都市づくりの実践の場として、横浜はやりがいがある都市であることを感じていた。

鳴海はそれまで、横浜市役所とか横浜の人脈とか政治に何の関係もなかったのに、庁内に抵抗もあったが、比較的自由に市役所のなかで動くことができた。

また、大学関係者では、横浜四大学のなかで知っていたのは、横浜国大の長州一二教授と横浜市大の今井清一教授だけであった。しかし、1964年に市として始めて『市民生活白書』を作成したときに、横浜四大学の研究者による支援グループができた。

こうして飛鳥田のもとに鳴海が入ることになる。鳴海はすぐ飛鳥田に浅田を会わせた。浅田は、まず山下公園の貨物線をすぐ撤去しろ、桜木町の三菱ドックを撤去しろといった。また港にスイスのレマン湖のような噴水をあげよ、横浜港をフリーポートにして、豪華なレストランとカジノをつくれというショッキングな提案をするので、最初は飛鳥田もびっくりして別れ際に「おい、鳴海君大丈夫かな」といったものであった。

浅田はそれくらいドラスチックな改革が古い横浜の活性化に必要なことを示唆したのであろう。そして飛鳥田は左派の政治家ではあるが、ハマっ子の文学青年であり、教養人と

しての新しい感性を持っていて、浅田の言わんとすることを理解していた。

浅田孝という優れた構想力を持ったものづくりの専門家と、飛鳥田という行動力と理解力を持った政治家が、6大事業の基礎をつくった大きな2本の柱である。

5. 開発環境センターへ都市づくり構想の委託

鳴海には市に入ってからすぐ、緊急な二つの課題があった。一つは、一万人市民集会をどう具体化するかということ、もう一つは、横浜の都市づくりを軌道に乗せることだった。

鳴海は、飛鳥田の当選後すぐに「子どもを大切に市政、誰でも住みたくする都市づくり」の福祉づくりと都市づくりの2つを柱にして、最初の市政方針演説の草案を書いた。それを5月議会で飛鳥田が演説した。

飛鳥田が当選した1963年当時にも横浜市に総合都市計画はあった。1950年、戦後復興のために特定の都市にだけ適用する特別法として、横浜国際港都建設法が住民投票で同意を得て制定され、それに基づいて1955年に策定された市の総合計画であった。

さらに1961年に横浜国際港都建設総合基幹計画の改定版がつけられたが、その内容は、港湾整備と拡張、大黒地先埋立て、根岸湾埋立てによる大企業誘致、根岸線延長、工業用水の整備など、ほとんどが国の補助事業を中心とした工業化と土木計画であった。

そこで福祉計画のない計画は自治体の計画ではないということで、1965年に横浜国際港都建設総合基幹計画を改定して、建設計画に福祉計画を追加した。この作業のなかで、すでに6大事業の構想はできていたが、この時点では市の内部にも公表していなかった。6大事業を計画にとり入れたのは、1969年の中期計画からである。

飛鳥田は横浜の都市再生のためには、思いきった都市改造が必要だと考えていたし、また革新市政は市民サービスや福祉行政にとどまってはいけないという点で、鳴海と見解が一致していた。

鳴海は市の既定の総合計画とは別に、横浜の都市づくりの新しい構想をつくることを飛鳥田に提案して、環境開発センターの浅田孝のところに依頼することとした。

そこで、横浜市役所の中に鳴海は調査室をつくったが、総務局に以前から総合計画の事務を担当している総合企画課があって、そこをとばして話を進めるために、調整が大変であった。しかし、飛鳥田の決断で都市構想づくりを浅田の事務所に依頼することが首脳部会議でも決まった。1963年の暮れのことである。

6. 環境開発センターでの6大事業づくりの取り組み

こうして、浅田のところで新たな構想づくりの作業がはじまった。6大事業の構想が環境開発センターでどのようにつくられていったのかは、担当した田村明が著書(※注3)のなかで、次のように述べている。

「環境開発センターでの我々の作業はそれ(市の既成の総合計画：※鳴海付記)と関係なく、横浜を再生させる具体的な戦略を考えるものだった。飛鳥田市長、鳴海正泰、浅田孝、私の4人でも何度か話し合った。

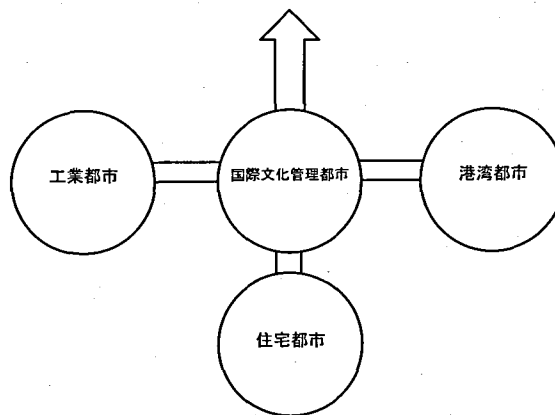
当時の横浜を比喩的に言えば、骨格も内臓も弱り、特に心臓の衰弱が甚だしかった。外見だけは郊外部に宅地造成が続き人口は急増しているが、不健康な肥満児だった。この体を引き締め、骨格や内臓、とくに心臓をしっかりさせなければならない。毎晩遅くまで環境開発での議論が続いた。浅田孝の発想はユニークだった。これからはマスタープランよ

りも、マスタープログラムが必要だ。プロジェクト方式で行こう。こんな混乱した横浜で、総合計画といったって実効性がなくて意味がない。戦略的なプロジェクトを立てて、そこを中心に他を整備してゆくほかはない。特殊解を解くことによって一般解を求める。というのが浅田の構想であった。」

こうして、中心プロジェクトとして6つの事業が選ばれ、6大事業計画と呼ばれた。

その相互の関係が横浜全体の将来構想とどう結び付くかということ、図表2のように港湾都市・工業都市・住宅都市の3つの機能を結びつけた国際文化管理都市としての将来像を目指すとした。

図表2 新しい都市横浜の都市ビジョン



しかし、こういう構想が発表されても役所の中は、飛鳥田市長の夢の計画だろうというくらいで、誰かがそのうちやるだろう、当面自分たちは忙しいから夢の計画に関わってられないという雰囲気だった。

ただ、すぐに自分たちの日常の仕事に影響ないということと、今まで横浜市役所でそうした大きなまちづくりの将来構想がなかったという意味では、市民に夢を与えたものとして評判は良かった。

新たな6大事業構想といっても、すでに庁内の各部局で個別にプランを持っていたも

のがある。

たとえば、金沢地先の埋め立てについては、市には当時、埋め立て事業局があって、金沢地先の埋め立て計画をもっていた。ただし、計画は根岸湾と同じように海の青田売りで、大企業から事前に資金をもらって埋め立てて、その企業に売却するという方式だった。

それを都心部に混在する工場を移転させることを事業目的とし、資金はマルク債を発行して調達することによって、市の自主事業で進めることとしたのである。既成の計画を根本から変えるものであった。

また戦災と接収のために戦後復興が遅れた横浜は、都心部も郊外部も道路の整備が最大の課題であった。

高速道路についても東名高速が完成し、横浜からいかにつなげるかというのは重要な課題で、道路局はいくつかの案を持っていたがルートは未定であった。その案の一つとして、港をまたぐ橋をかけて、貨物を都心部ではなく通そうという考えがあった。

地下鉄計画に関しては、当時横浜市の行政の中で最大のお荷物が路面電車の赤字で、交通局はつぶれそうだったし、地下鉄をつくり、路面電車を廃止して車の混雑を緩和する必要にも迫られていた。また、路面電車で働いていた人たちを地下鉄の方に移していく計画が必要だった。

無計画な虫くい開発を避ける港北ニュータウン計画と、三菱ドックを移転させて横浜駅市街地と関内とを結んで新しい都心をつくるという2つの計画だけは、それまでどこにも発想がなかった。また、三菱がドックの移転を承知するかどうか、港北区一帯の地主が買収に応ずるかかどうか、もっとも難しいプロジェクトだと考えられていた。

他の4つは各局が縦割り計画を持っていたが、それを再構成して6つ事業にきちんと関連をつけて、横浜全体の都市改造計画のなか

で位置づけたのは、浅田と田村であった。

7. 都市づくり6大事業計画の市民への公表

飛鳥田が初めて当選して2年もたたない1965年2月、6大事業計画を市議会の全員協議会で初めて発表した。その序文のなかでは、6大事業の進め方について次のように述べられている。

「横浜の都市づくりが遅れているなか、6大事業全部を同時並行で進めることは困難である。その方向を推進させるための原動力となる当面の事業、構造改革の遅れを取り戻すテコとなり骨格となる事業を優先して、一般的行政とともに進めたい。」

当時の市議会では、飛鳥田の与党の社会党は少数で、自民党などの野党は飛鳥田の夢の計画だが、しかし面白いという程度で、あまり本気にはしていなかった。

その頃の横浜市政の最大の問題は、飛鳥田が選挙の公約にした1万人市民集会をどう開くかということにあった。毎年その予算を提案するが、議会で否決されて、最大の議会の対決点になっており、毎議会その議論ばかりであった。その最中に都市づくり構想を発表したので、当時の横浜市会議員はこれにあまり関心はなく、野党は1万人市民集会を否決することに熱中していた。

したがって、飛鳥田が当選した年の1963年暮れにすでに都市づくり構想を外部に委託して進めていたことは、市議会にもマスコミにも知らせていなかった。そうしたなかで、環境開発センターで構想づくりがすすめられたのが、スムーズにいった要因の一つだともいえよう。

そういうなかで、浅田は総合計画方式でなく独立プロジェクト方式で、6つのプロジェクトを原動力としてまちづくりを展開してい

く戦略をとった。具体的な計画はそのうち徐々に総合計画のなかに取り入れていこうというやり方で、初めから総合計画に入れる考え方ではなかった。

都市づくりの新しい計画をつくるにあたっては、行政の内外に審議会とか、協議会をつくり、市議員や市内の有力者とか、専門家とか、市民参加の委員も含めて議論していくというのは普通のやり方だが、この6大事業の立案過程は全く違う。そうした審議経過を経ないで、特定の専門家集団のところで練られていたのである。ここが今日というならば、6大事業計画策定経過の問題点の一つであろう。

発表したら市民にとっては初めて聞く壮大な構想で、非常に関心が高かった。戦後、横浜の戦災と接収で落ち込んでいたハマっ子の人たちは喜んだ。マスコミは、特にベイブリッジの建設に注目して、大きな見出しで報道した。

しかし、こういう構想を立てたあとの問題は、市役所の中をどうやって説得してとりいれさせていくかであった。局長、部長、課長クラスを別々に、説明会を10数回、田村がやった。

田村が句読点のない速さで説明する。その説明の仕方がこれまでの役人や技術者の感覚でもない、新しい都市設計の感覚で説明するので、市役所の技術系の人々は圧倒された。田村の説明で、次第に市役所のなかの古い都市計画、土木系の人たちも折伏されていって、6大事業が庁内に受け入れられていった。

発表から半年くらいたって、『横浜の都市づくり—市民がつくる横浜の未来』という大型の冊子が作成された。川添登も加わり、田村が文章を書き、デザインしたのが栗津潔という著名なグラフィックデザイナーであった。

その序文にこう書かれた。「たんなる都市計画ではなく、都市設計の長期的な基本政策

と当面する行動についての提案書である。」

8. 1968年の田村明の市役所入りと飛鳥田市政のなかの二人のブレーン

6大事業を提案したものの、それをどう具体化するかに飛鳥田も鳴海も困っていた。都市計画、建築、デザインの専門家ではないし、6大事業を役所の中にどういうふうに組み込んでいくか、手に余りどうしようかと考え悩んでいた。

飛鳥田市政が2期目にはいった1967年秋に、田村から鳴海に会いたいといってきた。中華街で会ったら、意外なことに田村から、環境開発センターのなかである種のトラブルがあって自分は環境開発センターを辞めたい。ついでに、自分が手がけた横浜の6大事業の構想を横浜市役所に入って実現していきたいので、横浜市に入りたいという話だった。飛鳥田も鳴海も願ってもない渡りに船だということで、田村を横浜市に入って貰い、ここに田村・鳴海の二人のコンビができた。

田村が6大事業の構想を自分で責任もって実現させるということになり、まず庁内に企画調整室をつくり、企画調整局を立ち上げた後に、その中に企画調整部をつくって部長に迎え入れようという計画をたてた。ただ、内部や議会の抵抗があるといけないので、温厚な当時の鈴木建築局長にその上に座ってもらって、風当たりを和らげるようなシステムをつくることとした。

機構改革を議会に提案したら、議会では、政治的な立場が強い鳴海を企画調整室部長にするものと受け止めたようで、反対した。しかし、議員は田村の解説を聞いていたので、まちづくりの専門家の田村なら、ということで機構改革は了解された。こうして1968年4月に田村を横浜市企画調整室の部長に迎えることができた。

6 大事業の構想は、演劇にたとえていうと、飛鳥田一雄市長が総監督、原作・シナリオは環境開発センター浅田孝、演出と主演は田村明、舞台装置は蔭の鳴海というチームによってできたといえるだろう。

自治体が民間のコンサルタントに都市構想づくりを依頼して、その構想をつくった人物が自から役所に入って事業を実現していく例は、日本で初めてであろう。その決め手は、飛鳥田というスケールの大きな市長の存在と田村の能力にあった。

飛鳥田市政のブレーンとして浅田孝の共通の弟子である鳴海、田村の二人がいたため、マスコミから二人は対立しなかったかによく聞かれたものだった。けれども実際は、飛鳥田という包容力のある市長・総監督のもとで、都市づくりのハードは田村、政治とソフトは鳴海と、上下の関係ではなく2人が棲み分けるといふ三人四脚のチームであった。そして助役以下は市長を支えながら、日常的な行政と議会対策、という役割が自然とできて、スムーズに機能していたと思う。

鳴海と田村には市長の補佐官という意識はなく、むしろ市長と友人という人間関係ができていた。だから平気で二人は飛鳥田市長に意見も言え、ブレーンとしてというよりも、仲間というのが三人の関係であった。飛鳥田という大きな包容力の存在があつてこそ、それが可能であったといえよう。

そして1978年、飛鳥田市政の終了後、2年後に鳴海は関東学院大学教授へ、さらに1年後に田村は法政大学教授に転進することとなった。

横浜市における田村の功績については、6大事業を中心に語られることが多いが、それ以外にもっときめ細かい功績を横浜の都市づくりに残している。

たとえば、宅地開発要綱の制定で、民間が宅地開発する際に公共的な責任を果たす義務

を内容とした要綱をつくった。

都心プロムナードの再整備に、焼き物のサインを歩道に埋めたのも、都心部の高速道路を地下化させたのも田村の力だった。大通り公園の景観、山手から港を見下ろす都市景観の要綱をつくったのも彼だ。

日本鋼管の公害排出規制も田村が中心になってやった。京浜急行の金沢宅地開発にも規制をかけた。赤レンガ倉庫を始め、歴史的建造物を保存して活かしていくことなど、6大事業だけでなく評価されている仕事がたくさんある。

飛鳥田市政や田村を慕って、全国から都市づくり、都市計画の仕事をしたいという優秀な若い人が横浜市に入ってきた。田村はそうした人材を育てた。また、横浜市だけでなく、全国の自治体のまちづくりの専門家を育てる教育や指導にも取り組んできた。

9. 6大事業の時代背景と先駆者たちの都市づくり構想

鳴海と田村の転進後、6大事業は次の市政によって着々と進められて今日のようになってきたが、一つ鳴海の反省がある。それは6大事業の構想をつくる過程で、飛鳥田市長が掲げた市民参加ができなかったことである（※注4）。市民参加なしで構想をわずか1年半でつくった。むしろ、計画への市民参加なしだからこそできたといえるのかもしれない。

普通の行政手続きによる単純な市民参加の方法では、こういう構想はできなかったのではないかとも思う。そういう意味では横浜市の6大事業計画は、横浜の戦後の復興の遅れと、高度成長のなかで急激に都市化が進行した時代ゆえに要請・許容された計画で、非常に特殊な例ともいえるかもしれない。

日本の戦前から戦後にかけて、ユニークな都市づくりの構想を掲げた先駆者は何人もいるが、これら先駆者の都市づくりにおいても、市民参加方式はとられていなかった。

たとえば戦前、後藤新平は関東大震災の後、焦土全土買上案を構想して震災復興をやろうとした。大阪市では関一市長が大阪の都市計画のなかで御堂筋をつくった。

戦後では、名古屋市の戦後復興計画で100～50メートル道路を基盤目につくったのは、戦後初代の佐藤正俊市長に請われて市に入った田淵寿郎という施設局長であった。

東京の戦災復興計画で、都の計画課長だった石川栄耀は、23区内全部を公共用地にしようという構想をたてたが、GHQに止められた。

戦後初代の神戸市長の原田忠次郎は、港の埋め立て用の土を、六甲山に縦穴を掘り、横穴で港に運ぶというやり方で港をつくった。

この人たちがどうしてこういう大きな発想を持てたのか。共通しているのは、この人たちの時代背景と、関一を除いて、大陸の満州、中国の都市計画や行政を体験していることと無関係でないかもしれない。こうした評価の仕方は別として、この人たちは権力と広大な大地の中で構想力を育んだ、一時代の日本のまちづくりの先駆者たちである。

横浜の6大事業計画は、後世、どのように評価されるのであろうか。

【その他の参考図書】

- 飛鳥田一雄『回想録』(朝日新聞社、1987年)
浅田孝『環境開発論』(鹿島出版会、1969年)
田村明『環境計画論』(鹿島出版会、1980年)
田村明『都市ヨコハマをつくる』(中公新書、1983年)
田村明『都市ヨコハマ物語』(時事通信社、1989年)
鳴海正泰『都市変革の思想と方法』(れんが書房、1972年)
鳴海正泰『自治体改革のあゆみ』(公人社、2003年)
横浜市市史編集室『横浜市史Ⅱ第3巻下』(横浜市、2004年)

※注1：田村明『都市プランナー・田村明の闘い』(学芸出版、2006年)、44頁。

※注2：浅田孝『天・地・人の諸相をたずねて』(ドメス出版、1982年)、39頁。

※注3：田村、前掲書、51～61頁。

※注4：港北ニュータウンの建設過程では、地元市民との間で徹底した市民参加が行われている。

「横浜の都市改造・六大事業」の概要

「横浜の都市づくりー市民が造る横浜の未来」～六つの基幹事業～

1966年5月に、飛鳥田一雄市長は横浜国際港都建設総合計画を策定しました。この計画は、11年計画で、財政計画・人口計画・土地利用計画の総論と建設計画及び福祉計画により構成され、総事業費1兆407億8,600万円、うち市事業費は8,651億300万円でした。

都市の基本理念は、「従来の生産優先主義から生活中心主義へ、すなわち都市化により急激に変わりつつある横浜市が都市本来の機能の回復と都市生活における人間性の優位をめざす」というものでした。また、都市計画の基本的観点は、①首都圏内の東京に隣接する大都市として、②太平洋ベルト地帯の重要都市として、③歴史的な国際港都として、④丘陵地帯が67%を占める大都市として、「住みよい都市」「住みたくなる横浜市」を整備しようというものでした。特に、これまでの計画と異なり、太平洋沿岸ベルト地帯の重要都市としての性格を強調し、横浜市の首都圏のみならず全国的な位置づけを明確にしました。この都市計画を定めるに当たって、その前年の1965年10月に市民に示された『横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来』の中で、「六大事業」が提案されました。

都心部強化事業（みなとみらい21事業）

【事業の目的】

- ①「横浜の自立の強化」…関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されていた横浜の都市部を一体化し、新たに企業やショッピング・文化施設などの集積を図り、市民の就業の場や賑わいの場を創出し、経済の活性化と経済基盤を確立することにより、横浜の自立性を強化
- ②「港湾機能の質的変換」…海辺に臨海パークや日本丸メモリアルパークなどの公園や緑地を整備し、市民が憩い、親しめるウォーターフロント空間を創るとともに、国際交流機能や港湾機能の集積
- ③「首都圏業務機能の分担」…首都圏の均衡ある発展を目指し、東京に集中した首都機能を分担する最大の受け皿として、業務・商業・国際交流などの機能の集積・拡大

金沢地先埋立事業

【事業の目的】

- ①都心部の商業・住宅地に混在する工場のうち、立地が不適当な工場の移転の促進、公害防止、環境保全対策を積極的に取り入れた近代的な工場団地の建設、工場移転跡地の有効活用による都心部の再開発とともに、内陸部での用地取得が困難な下水処理場、学校などの公共用地の確保
- ②工場従業員や市民のための職住近接の住宅地の実現
- ③金沢の自然を生かした海の公園や八景島などの公園緑地などのレクリエーション用地の確保と憩いの場の市民への提供

港北ニュータウン建設事業

【開発理念】

①乱開発の防止、②都市農業の確立、③市民参加による街づくり、④多機能複合都市の形成

【事業の経過】

1965（昭和40）年に横浜市が構想発表、1969（昭和44）年都市計画決定、1974（昭和49）年当時の住宅・都市整備公団により着工、1996（平成8）年に事業終了

高速鉄道（地下鉄）建設事業

【事業の目的】

- ①開発に対応する市の新骨格の形成
- ②新市域と旧市域との連絡の円滑化
- ③人口の計画的配置による新住宅地の開発
- ④東京からの押出し人口を防ぐとともに、人口の適正配置
- ⑤市内交通機関の輸送力の強化と路面交通の緩和
- ⑥市中心部の再開発の強化

高速道路網建設事業

1960年当時の横浜都心部の交通量は、自動車の急激な増加（1958年度を100とすると65年度は312）のため、道路容量をはるかに超えた状態となり、自動車の実走速度が時速20キロに達しないか所が増加しました。そのため、①新しいモータリゼーション時代に対応した都市機能の高度化、②東海道带状都市における横浜市の地位の確保、③工業の発展、港湾施設の増強により発生する貨物の流れの市内流入の防止、④市内骨格の再編成を目的に高速道路網が計画されました。

ベイブリッジ建設事業

横浜ベイブリッジは、横浜国際航路を横断し、本牧埠頭と大黒埠頭を結ぶ高速湾岸線の一部を構成する2層構造の斜張橋です。上層は首都高速道路、下層は国道357号となっており、港湾物流の一端を担う重要な輸送路の役目を果たしています。

横浜ベイブリッジは、日没後264灯の投光器で主塔部分がライトアップされ、横浜港の夜景を演出するとともに、市民の時計として正時には主塔部分の色が変わり、時刻を告げています。

※出所：鳴海正泰監修「横浜の都市改造・六大事業 III重要語句解説」（DVD映像で綴る横浜の歴史制作委員会『映像で綴る横浜の歴史』）より一部抜粋

2010 年度第 1 回神奈川まちづくり研究会（2010 年 6 月 25 日）

川崎市における産業振興の戦略的展開について

川崎商工会議所企画広報部企画課 吉田 将史

2010 年 6 月 25 日、神奈川県地方自治研究センター2010 年度第 1 回神奈川まちづくり研究会が神奈川県地域労働文化会館で開催された。川崎商工会議所企画広報部企画課の吉田将史氏より「川崎市における産業振興の戦略的展開について」というテーマで、報告をいただいた。以下は、その報告内容をもとに、編集部で原稿を作成し、吉田氏が加筆・修正したものである。

はじめに

川崎駅西口は平成になって再開発が行われ、都市としての景観が様変わりした。かつては、川崎駅の西口は、大規模工場が立地する一大工業地帯であったが、それがいまは見事に商業地への変換を遂げている。これだけ大きく変化した背景には、様々な要因がある。それに応じて市の政策もかなり変わっているため、その部分について述べることにする。

1. 川崎市の概要

（1）川崎市の特徴

川崎市は人口約 140 万人、面積約 144k m² で、政令指定都市の中では、人口が多い割に面積の非常に狭い自治体となっている。

市内は、東の川崎区から順に、幸区、中原区、高津区、多摩区、宮前区、麻生区の 7 つにわかれている（図 1）。川崎市の地理的特徴として大きな要素となるのは、北を東京 23 区、南を横浜に挟まれた位置にあるということである。

このため川崎市は、人口は非常に多いもの

の、南北をさらに人口が多い東京と横浜に囲まれているため、印象としてはどうしても埋没しやすいのが現状である。

もう一つの特徴は、東西に細長い市域となっていることである。川崎区のある臨海部は、京浜工業地帯の一角をなす一大工業地帯である。メーカーでいうと、JFE スチール、東燃ゼネラルなどの大規模な工場が立地している。逆に内陸部では、大手私鉄沿線で開発された住宅地、小規模な工業団地、商業集積地などが混在している。

先日『これでいいのか川崎市』という雑誌において、「川崎市を一文字で表すと、何でもあるのが川崎市、逆に特徴が出てこないのが川崎市」という論調で書かれていた。7 つの区がそれぞればらばらの特徴を持っているため、市全体としてのイメージが出てこないというのである。



報告中の吉田氏

駅は成田エクスプレスも止まるため、成田空港までもダイレクトにつながるようになった。

このため、武蔵小杉を中心に大規模なマンション群の開発が行われている。タワー型の超高層マンションが多数林立する形になっており、これが川崎市の人口増加を押し上げる最大の要因となっている。この傾向は、武蔵小杉駅のある中原区だけでなく、溝ノ口駅のある高津区、新百合ヶ丘駅のある麻生区でも同様にみられる。

積極的な人口転入が多いため、市内では駅前の再開発が非常に進んでいる。再開発が進んでいるエリアとしては、臨海部、川崎駅、新川崎駅、武蔵小杉駅、登戸駅などがあげられ、駅前の再開発、マンション開発が積極的に進んでいる。

2. 川崎市の産業構造

(1) 第2次産業の割合が高い政令市

川崎市は工業都市といわれているが、実際は8割が第3次産業に従事しており、商業都市としての側面があるといえる。ただし、

他の政令市に比べ、工業の割合が高いのが特徴で、特に製造業が10%と大きなウェイトを占めている。それに匹敵する割合を占めているのが、建設業である。

工業都市といわれる川崎市における製造業内訳で、構成割合が最も高いのが一般機械器具製造業、金属製品の製造業である(表1)。

一般機械器具製造業は、中小企業でありながら、大企業の工場などのラインに機械を納めているものも多く、下請けの関係で機械をつくっている企業が多数ある。

また、金属製品の製造業もラインの関係で、金属関係を加工する企業が非常に多く、メッキ工業団地のような特定業種が集中する工業団地も多数ある。

ただし、川崎市内に大企業はかなり進出したものの、生産拠点としてではなくなってきているため、下請けがつぶれる傾向にもある。そこで、脱下請けの考え方で独自製品をつくる企業が非常に多くなってきている。

(2) 研究・開発都市としての川崎

川崎市内に本社を持っている大手企業とし

分類	事業所数(件)	構成比(%)
第1次産業		
農業	30	0.07
第2次産業		
鉱業	1	0.00
建設業	3,560	8.84
製造業	3,791	9.42
第3次産業		
電気・ガス・熱供給・水道業	43	0.11
情報通信業	379	0.94
運輸業	1,407	3.49
卸売・小売業	9,634	23.93
金融・保険業	408	1.01
不動産業	3,240	8.05
飲食店、宿泊業	6,242	15.50
医療、福祉	2,941	7.31
教育、学習支援業	1,484	3.69
複合サービス事業	187	0.46
サービス業(他に分類されないもの)	6,794	16.88
公務(他に分類されないもの)	119	0.30
合計	40,260	100.00

分類	事業所数(件)	構成比(%)	分類	事業所数(件)	構成比(%)
食料品製造業	159	4.19	なめし革・同製品・毛皮製造業	3	0.08
飲食・たばこ・飼料製造業	9	0.24	窯業・土石製品製造業	53	1.40
繊維工業	5	0.13	鉄鋼業	68	1.79
衣服・その他の繊維製品製造業	52	1.37	非鉄金属製造業	68	1.79
木材・木製品製造業(家具を除く)	20	0.53	金属製品製造業	707	18.65
家具・装備品製造業	65	1.71	一般機械器具製造業	794	20.94
パルプ・紙・紙加工品製造業	56	1.48	電気機械器具製造業	333	8.78
印刷・同関連業	185	4.88	情報通信機械器具製造業	131	3.46
化学工業	78	2.06	電子部品・デバイス製造業	328	8.65
石油製品・石炭製品製造業	14	0.37	輸送用機械器具製造業	134	3.53
プラスチック製品製造業	209	5.51	精密機械器具製造業	167	4.41
ゴム製品製造業	15	0.40	その他の製造業	138	3.64

表1 川崎市の産業構造と製造業の内訳

資料：川崎市統計書 2009年版

ては、富士通、三菱ふそう、JFE、東燃ゼネラル石油などがある。かつては東芝も本社を構えており、他にも NEC など、本社・主力工場といわれるものが今でも多数立地している。

ただし、現在立地している施設は、生産拠点ではなく、研究開発拠点であるというのが川崎市の最大の特徴である。このため、研究開発・本社機能であることから、どうしても下請けに仕事が流れないというのが大きな問題となっている。先端技術を使って、産学連携のような新しい事業を興すには非常に適しているが、下請けには仕事が来ない。

なお、川崎市にこれだけ先端技術の拠点が集積している要因は、東京に非常に近い位置ということにある。東京では、研究開発拠点をつくると大規模な用地を取得しなければならない。しかし、それだけの用地を取得するには相当な費用がかかるため、企業がなかなか研究開発拠点をつくれぬ。そこで、川崎に持っていた生産拠点としての大規模な用地を利用して、その土地の中に研究開発拠点として新たな施設をつくるという動きになる。

たとえば、富士通も本社機能は品川にあるが、川崎工場は先端技術開発拠点として、電子ペーパーや携帯電話の研究開発が行われる拠点となっている。また、NEC のツインタワーの構造でも先端技術、特にエレクトロニクス関係の技術開発が積極的に行われている。

川崎市に進出する企業の特徴として、外資系企業の本社が多いことがあげられる。具体的な例としては、パソコンの DELL の日本法人、玩具メーカーのトイザラス、コストコなどである。この理由は、事務所を構える費用が安く済む上、東京と横浜の間にあるため情報の収集がしやすいといった要素があげられ、これらが外資系企業に受け入れられ、本社が川崎市に進出したといえる。

川崎市がこれまで生産拠点としての歴史を

踏まえていながら、ここ数年で研究開発拠点となった背景には、市内にある3つのサイエンスパークの存在も大きい。

サイエンスパークは、科学技術の発展を目的とした工業集積の一つで、川崎市には、かながわサイエンスパーク (KSP)、川崎新産業創造センター (KBIC)、テクノハブイノベーションかわさき (THINK) と呼ばれる3つのサイエンスパークがある。

神奈川サイエンスパークは、県がかなり出資している法人で川崎市独自のものではない。川崎新産業創造センターは、川崎市が直接管理運営して、現在は川崎市が100%出資した川崎産業振興財団が管理しているサイエンスパークである。テクノハブイノベーションかわさきは、JFE が自社で使わなくなったビルをベンチャー企業に貸し出すことによって、その技術を自分たちにも生かし、企業を育成することを目的につくられたサイエンスパークである。

これらのサイエンスパークには、インキュベーション施設 (※注1) と呼ばれる施設があるため、川崎市にベンチャー企業が進出しやすい要因となっている。なかには、インキュベーション施設に入ったものの、成長してサイエンスパークにある普通の企業のオフィスに入った企業もある。

また神奈川科学技術アカデミー (KAST) では、ノーベル賞候補にも上がるほどの研究者がリーダーとなって、光触媒の先端技術の研究開発が行われている。さらに、慶応義塾大学の新川崎タウンキャンパスでは、Elica と呼ばれる電気自動車プロジェクトをはじめ、慶応大学の先端技術研究開発が行われており、川崎市の企業と地元で連携する産学連携の拠点の一つとしても使われている。

このように研究開発都市としての側面をもつようになったことも、現在の川崎市の産業構造の特徴である。

3. 川崎市市内地域の変遷

(1) 臨海部(従来の重厚長大型から環境・先端技術の集積地に)

川崎市の東部にある臨海部では、重厚長大型の石油化学コンビナート、製鉄所、火力発電所などが林立する一大工業地帯であった。その結果、公害問題も始め多数の問題を抱えることになり、現在再編が進んでいる。

その再編の特徴として、環境関連の技術の進出が目立っている。今年の10月に羽田空港の国際化という大きな要因があり、殿町といわれるエリアで神奈川口構想といわれる再整備が進んでいる。

環境技術の進出については、ここ最近で2つの大きな出来事があった。一つは、浮島と東扇島に日本で最大出力を誇る太陽光発電のメガソーラー発電所が東京電力との協力で建設される。

また、水江町と呼ばれる、これまでは市の塩漬けの土地だったところに「イノベート川崎」と呼ばれる川崎市の先端産業創出支援制度を利用して進出したのが、エリーパワーという会社である。エリーパワーは、Eliica(電気自動車)に積んであるリチウムイオン電池を量産するために、分離・独立した会社である。

川崎市は、今、このような環境先端技術の誘致を進めている。背景には、過去の公害問題がある。川崎市のイメージを全国的に聞いた場合、真っ先に来るのは、公害の町というイメージである。京浜工業地帯の石油化学コンビナートによるスモッグなどが問題となったため、今でも川崎市の空の色を聞くと灰色と答える方が多いのは、その時の影響であると考えられる。川崎市はこのイメージの払しょくに必死に取り組んでおり、市のシティセールス・広報室でも戦略を練っている。

たとえば、臨海部に環境に優れた企業の進出を促す制度が整備され、再編が進んでいる。しかし、環境に特化した企業だけが集まっているわけではなく、石油の精製量が国内でもトップクラスを誇っている東燃ゼネラルなどの昔からある石油コンビナートやJFEスチールの溶鉱炉も健在である。こういった昔からある、重厚長大型の企業が残りを、再編の一環で環境系の企業が進出しているのが、現在の川崎市の臨海部の変遷の大きな特徴となっている。

もう一つの特徴は、臨海部の東扇島と呼ばれる地域である。羽田空港、横浜港、川崎にも川崎港という貨物専用の港があるが、川崎港は東扇島の中にあるため、東扇島は一大物流センターとなっている。たとえば、蒲田にある雑貨ショップのユザワヤや東急ストアなど大手企業の物流倉庫が多数並び、物流の拠点となっている。これは、神奈川口構想に近い浮島でも同様の傾向がある。

(2) 神奈川口構想

今年10月に予定される羽田空港のD滑走路の供用開始に伴い、羽田空港が国際化される。国際化に伴い人やモノ・情報の交流が活性化することが期待されており、神奈川口構想とは、この効果を京浜臨海部、神奈川県経済に波及することを目的とした整備計画である。現在、神奈川県・横浜市・川崎市が連携して、この構想を進めている。

川崎市において問題となっているのは、羽田と結ぶ道路がないということである。殿町と呼ばれるエリアから羽田空港に行くには、首都高速横羽線、あるいは湾岸線で西へ出てから行かないといけない。現在、川崎市と大田区では、上流側、中央、下流部のいずれかに橋をつくろうと協議をしているが、暗礁に乗り上げているのが現状である。

ただし、殿町の整備は着々と進んでいる。

すでに進出が決まっているのは、全日空の機内食のケータリングを行う企業があり、工場の建設も始まっている。殿町地区にある「研究開発・業務・交流ゾーン」の部分には、川崎市の医療開発の研究センターを建設することが決まり、建設に着手したとの情報が先日、川崎市から発表された。

羽田空港の国際化に伴い、ここの開発が現在行われているが、問題点としては、インフラ整備が追い付いていないため、まだ大きな誘致ができていないことがある。

それと、川崎市の致命的な問題と言われているのが、市内に国際基準を満たすホテルがないということである。市内のホテルは、国内の基準は満たしているが、国際的な基準を満たしているホテルが一棟もないので、川崎にビジネスにきた企業の会議は、すべて横浜か東京で行われてしまう。そのため、このエリアにホテルの進出を促すべきという意見が地元から出ている。

この地域の整備については、殿町の連絡協

議会を立ち上げて、地元とすり合わせながら行っていくということで、市との話ができています。現時点では不明な点も多いが、神奈川県構想として殿町エリアの開発は徐々に進んでいる。

(3) 川崎駅西口（工業から商業へ）

次に、川崎市の中で最大の拠点となっている川崎駅周辺である。図3の航空写真の中央にあるのが川崎駅であり、周辺にはミュージア川崎、ラゾーナ川崎、川崎テクノピアといった施設がある。このエリアには、かつては川崎市を代表する企業の主力工場があった。

川崎テクノピアの前身は、川崎市に最初に進出した明治製菓の川崎工場である。明治製菓は1908年、当時は横浜製糖として進出し、その後明治製菓に名前を変えた。企業の再編に伴い、移転した工場の跡地に現在、川崎テクノピアとして、ソリッドスクエアといわれる業務ビルが建っている。

ラゾーナ川崎は、かつて東芝の本社であっ



図3 川崎駅周辺

資料：Google Earth

た東芝堀川工場と呼ばれる工場の跡地に立地している。東芝堀川工場は、登記も本社ということで、東芝の誇る一大工場であったが、企業の再編により工場が移転した。本社はそれに伴い品川へ移転している。その跡地にラゾーナ川崎と呼ばれる一大商業施設ができた。ラゾーナができたおかげで、従来は川崎駅の東口に流れるだけだった人の流れが、西口にも流れるようになった。現在は、ラゾーナ川崎が川崎市の中で最も元気のよい商業施設となっている。

その横にあるミュージア川崎は、かつて JR の変電所があったエリアにある。JR の変電所を取り壊し、その跡地に川崎市を代表する音楽施設、音楽ホールとして建設が進んだ。

また、その横にあるキャノンの柳町事業所は、もともとは東芝の柳町事業所だった。東芝の再編に伴い、キャノンがこの用地を買収し、再整備が進んでいる。

このように川崎駅西口の整備は、大手企業主力工場の撤退・移転・再編が行われ、その跡地に商業施設や業務オフィスが立ち並ぶという傾向が、一つの特徴となっている。

(4) 川崎駅東口（商業の変化と駅前の再編整備）

川崎駅東口では、前述した西口整備の影響が出ている（図4）。

従来、川崎駅の商業は東口が主であった。川崎駅の東口では、老舗百貨店のさいか屋、駅前商店街である銀座街や銀柳街商店街といったものが中心だった。

しかし、さいか屋は現在、全体的な業績悪化に伴い、事業再生中である。また、川崎ルフロンと呼ばれるところには、西武が進出していたが、こちらも撤退し、現在はヨドバシカメラが進出している。

岡田屋は建物だけで、実際の中身は、ゲー

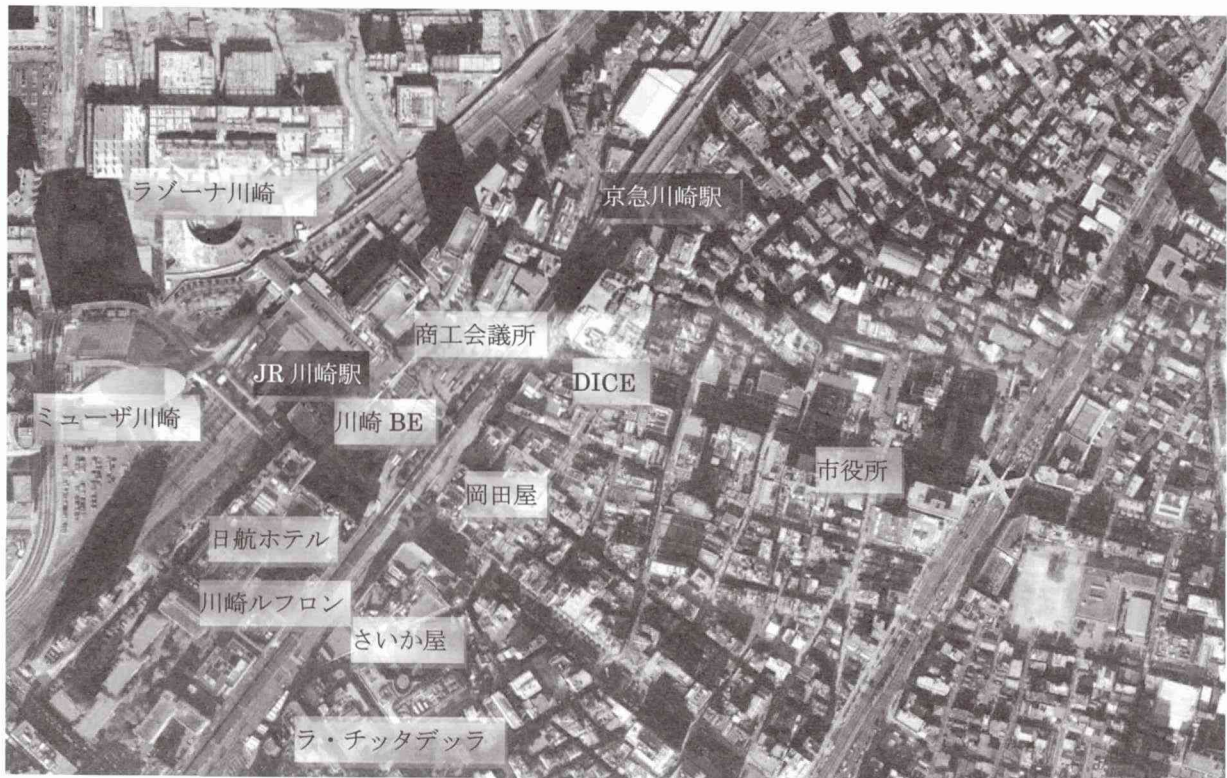


図4 川崎駅東口周辺

資料：Google Earth

ムセンターやパチンコ店といったテナント型の施設となっており、百貨店としてのイメージは完全でない。DICE があるところは、かつては、こみやと呼ばれる百貨店だったが、これも撤退して跡地に DICE、中身はゲームセンターやパチンコ店、上層階には東急ハンズや大手チェーン店が入るビルになっている。

川崎市の商業は、今まで頑張っていた商店街がかなり影響を受けて再編が進んでいる。川崎市の商店街も、昔は地元の人が経営する店舗であったが、今は、パチンコ店やカラオケ店、漫画喫茶などのチェーン店の進出に伴って、業績も悪化し、再編がすすんでいる。

その中で唯一、元気といわれるのがラ・チッタデッラと呼ばれるところである。これは、シネマコンプレックス、いわゆる映画館で、2008 年までは国内で最大の観客動員数を誇る映画館だった。現在は川崎市内に映画館が多数立地したために動員数 1 位ではないが、国内で最大級を誇る映画施設があり、現在はここを中心に川崎市の商業が行われている。

このように川崎駅東口は、ラゾーナの建設に伴い、商業が大きく変化した。それともう一つ、大きな問題といわれているのが、川崎駅の構造である。

川崎駅の中には、改札が一つしかないため、駅舎が自由通路を兼ねていて、ここに多くの人が集中することが最大の問題となっている。そのため、市は東口駅構内を整備し、東口の再整備をすすめている。環境に配慮した駅前広場の再編整備ということで、臨海部に進出した企業のノウハウを生かして、上部には太陽光パネル、照明には LED リチウム電池などを利用した広場の整備が進んでいる。

このように川崎市内で生産されたものを市内で使おうというのが川崎市の施策の一つの特徴となっている。

4. 川崎市における新たな産業施策

(1) 川崎国際環境技術展の開催

川崎市の産業振興はどのように進められているのかを簡単に説明する。

現在の阿部市長は、昨年の選挙で当選して 3 期 9 年目を迎える。阿部市長が就任時に作ったのが「川崎再生フロンティアプラン」という川崎市の新総合計画である。2005 年に制定され、現在はその第Ⅱ期に該当する。この中では、7 つの基本政策を重視したまちづくりが進められているが、そのうち産業振興に直接関係するのが、基本政策の「環境を守り自然と調和したまちづくり」、「活力にあふれ躍動するまちづくり」、「個性と魅力が輝くまちづくり」である。この 3 つが産業振興政策の中心となっている。

「川崎再生フロンティアプラン」の基本政策を受け、実際に活動する指針として策定されたのが「川崎産業振興プラン」である。

この中では「①川崎を支える産業を振興する」、この川崎を支える産業の中心が環境産業となっている。そこで「②環境産業を造り育てる」「③環境産業に従事する人材を育成する」。また、具体的なエリアとしてこの環境産業により「④臨海部の機能を高める」そして、環境都市であるという「⑤魅力を育て発信する」ということをすすめている。

川崎市が環境都市であるということを行って行われたのが「川崎国際環境技術展」と呼ばれる展示会である。

それはかつて、国内で最大級の公害の町であった川崎市が、どのように環境都市へ変貌したかということ PR して、市内にある環境技術を紹介していくために始まった。昨年スタートして今年で 2 回目を迎えた。来場者数は 2 日間で 1 万人を超え、海外からかなり注目を浴びる展示会となった。

ここには、市内の企業を中心に、市内の優れた環境技術を持った企業に参加してもらい、

川崎市にはこれだけの環境技術を持った企業が集結しているという形でPRしている。

川崎の環境技術で特に注目を浴びた出来事は、2008年に中国の胡錦壽国家主席が、水江町にあるゼロエミッション団地（※注2）を視察に来たことである。中国が環境技術のノウハウを手に入れたいということで視察に来た影響もあり、中国をはじめ世界各国から環境技術の視察が相次いでいる。

国際環境技術展には、デンマークやヴェトナムなどからの来場者もあった。出展は、先ほど紹介したエリーパワーをはじめ、市内の優れた環境技術を持つ企業や、CSRの一環として環境技術をPRする大手企業にも多数おもしろい、昨年は120を超える企業が集まった。

参加した市内の企業を具体的に紹介すると、高砂製作所（NECの傘下の企業）が、自社の電源技術のノウハウを使って、電気自動車用急速充電器を開発した。こういった電気自動車産業、リチウムイオン電池、風力発電、LEDなどが現在市内の中小企業において積極的に開発されている。そういった中小企業の環境技術開発を支援する施策に市が取り組んでいる。

（2）川崎ものづくりブランド事業

市内には、下請けでも高い技術力を誇る企業が多数あった。そこで、それらの企業が独自に開発した製品、あるいはそういう技術に対して、ブランド品として認め、川崎市、川崎商工会議所などが構成する協議会でPRしていこうという事業である。

日本理化学工業による粉の出ないチョーク「キットパス」（図5）や、いすゞ自動車117クーペのエンジンバルブをつくっていた日の出製作所が、自社の金属加工のノウハウで作製したゴルフパターなどがブランド認定を受けている。

現在までで46製品・技術が認定を受けており、この中には世界的なシェアを誇るものもあれば、身近な遊具や文房具で認定されたものもある。比較的、目にしやすい製品としては、駐輪場のゲートがあり、世田谷区などで無人化された駐輪場に活用されている。

市内にある中小企業で、下請けだったが自分たちの製品をつくる、あるいは何が何でも下請けにならないで自分の製品を売る、といったような元気のある中小企業を発掘して、その中小企業が引っ張る形で市内の産業振興を進めていこうというのが、このブランド事業の最大の特徴となっている。

その理由としては、たとえば高砂製作所のEV（充電器）は市内の6割の中小企業がこの製造に下請けとして入っているが、こういったものをブランド認定し、行政や商工会議所がPRすることで全国的に普及すれば、それが下請けに波及するということである。そういったところを中心に産業振興していこうというのが、ものづくりブランド事業である。

「ものづくり」では、よく東京の大田区や大阪の東大阪市が紹介されるが、川崎市のこの事業は大田区のブランドよりも1年早く立ち上げている。

ものづくりブランドは、川崎市が工業都市



図5 キットパス

として蓄積したブランドであるが、新産業としては、福祉介護と環境が出てきている。

川崎市では、ものづくりブランドと並行して、「かわさき基準」と呼ばれる福祉介護の製品のブランド認証を行っている。認証されるのは、市内企業に限らないが、市内の企業にも積極的に応募してもらって、本当に介護用品として使えるものであれば、川崎市が認めていこうとすすめている事業である。

たとえば「吉田いす」と呼ばれる車いすがある。通常の車いすは、デザインや機能が乗る人の立場に立ってつくられていないものが多い。そこで、車いすを使う人の立場になって福祉機器の開発・製造を行ったということで認証されている。

また、伊吹電子の「クリアーボイス」という製品は、ものづくりブランドの認定とともに福祉製品の認証も取得した例である。

環境については、昨年スタートした低CO₂川崎ブランドがある。この製品を使ってCO₂がどれだけ削減されたかを評価対象として進めているブランドである。

この事業は、川崎市が環境都市であるということ売り込んでいくために始まったことから、スタートしたばかりであるため、まだ認定数も非常に少ないが、大手企業では、富士通の省エネ型ブレードサーバーシステムやJFEの製品・技術なども認定されており、環境都市川崎のPRの旗頭になるブランド事業である。

工業系でこうしたブランド事業を進めて、それを先導役として、市内の経済を活性化していこうというのがこれらのブランド事業の特徴となっている。

(3) 産業観光

川崎市でもう一つ力を入れているのが、産業観光の分野である。市内には石油化学コンビナート、火力発電所や製鉄所といった昭和

の時代につくられた施設が数多く残っている。それを産業遺産として活用して、観光資源としてこうという施策が展開されている。

よく話題になるのは、工場夜景であるが、もともとは大手企業の工場見学、あるいは先端技術の現場を見るのがスタートだった。

産業観光受け入れ施設の中でも有名なのが、東芝科学館と呼ばれる施設で、以前は東芝が日本で初めて作った洗濯機や冷蔵庫などを展示し、企業を宣伝する場だった。現在は、産業観光の場として提供され、川崎市でどういものが作られてきたのか、東芝という会社がどういものをつくってきたのかということがわかる展示で、非常に人気のある施設となっている。

もう一つが、味の素の工場である。味の素の本社・主力工場で、「味の素」の生産ラインを見学ができるようになっている。設計段階から見学できるように工場をつくっているため、工場の中に産業観光向けの通路や施設が作られている。そのような部分で大手企業の協力を得ている。また、JFEスチールの溶鉱炉、東京電力の火力発電所なども、大手企業の見学場所として提供されている。

工場夜景については、かつてあまり注目されていなかったが、ここ数年で非常に人気が出てきた。夜景は、横浜や東京の方が人気はあり、函館や神戸などの三大夜景とも違うため、身近な夜景としてアプローチしている。

夜景を見るために屋形船による夜景クルーズをすすめている。工場夜景は、缶コーヒーのBOSSのCMで京浜工場地帯の映像が活用されるなど高い認知度を得ているため、川崎市の産業観光バスツアーは、募集と同時にすぐ定員いっぱいになるような状況である。

このように地域資源として産業観光の資源は出てきたが、これを活かす人材がなかなかいないということがひとつ問題となっており、市と川崎商工会議所が川崎市の産業観光検定、

いわゆるご当地検定というものをスタートとさせた。検定に合格した人に産業観光ガイドとして施設を実際に案内してもらうという取り組みを行っている。産業観光検定は、今年で3回目を迎え、これまで合格した人々が多数、産業観光ガイドとして活動している。

(4) 文化・芸術産業

川崎市では商工業とは別に、もう一つ文化・芸術産業というものが大きな特徴となっている。その核となっているのが、音楽の街と映像の街という2つの事業である。

川崎市が音楽の街というものを打ち出したのは、ミュージア川崎の建設がきっかけとなっている。ミュージア川崎をつくった背景には、市内に洗足学園や昭和音大という音楽大学が多数存在していること、東京交響楽団が活動拠点としてミュージア川崎のホールを使うと決まったことなどがあり、そこから、川崎市を音楽の街としてPRしていこう、文化・芸術の街としてPRしていこうという振興策が始まった。

それは徐々に浸透してきて、川崎駅や溝ノ口駅には、路上ライブやストリートミュージシャンなどが非常に多く出てきており、市民がそれを認めている傾向がある。川崎市はストリートミュージシャンのような草の根活動と、東京交響楽団のようなプロの音楽資源を活用した音楽の街の事業に取り組んでおり、ミュージア川崎のサマーミュージックフェスタなどで市民に還元されている。

もう一つ、映像の街という事業がある。川崎チネチッタなどの映画館が市内に4つあるため、それらを活かそうとしている。前述のように国内最大動員数の映画館もあるということで、映画の街として売り出すというテーマが挙がった。

ただし、映画の街ではなくて、新百合ヶ丘に映画学校というものがあつたため、映像を使

って産業を振興していこうとある。なぜ映像なのかというと、川崎市は昔からドラマなどのロケ地で使われることが多く、市役所や市内のロケ地が非常に活用されている。また、大手企業も活用されることが自分たちのPRになるということで、積極的に取り組んでおり、特にJFEスチールは、ロケスタジオを提供して、実際にロケを行っている。

川崎市が映像の街としてPRをし始めて、昨年一つの成果として出てきたのが、国内で3大映画コンクールにカウントされる毎日新聞主催の毎日映画コンクールがミュージア川崎で開催されたことである。

映像の街・音楽の街に共通するのは、川崎市が工業都市ではなく、文化芸術都市であることをPRしていこう、それにちなんで進行していこうというのが、最大の特徴である。ただし、背景に川崎市が公害の街であるというイメージの払しょくがあることが、行政の計画に含まれている。

5. 川崎市における産業施策の変遷

以上をふまえて、まとめとして市の産業施策変遷のスキーム図をつくった(図6)。

川崎市が最初に工業都市として発展した経緯は、明治製菓の工場が進出したことにある。明治製菓の進出に伴って、浅野セメント、JFE、東芝など大手企業の母体となるものが川崎市に多数進出して、工業都市としての基礎をつくっていった。

その一方で、浅野セメントの創設者が臨海部の埋め立てを積極的に進めた。この臨海部の埋め立て地が、後の工業都市川崎の基礎となっている。それが市内にできて、生産拠点として戦後高度経済成長期に工業都市としての一つのピークを迎えた。

このときに2つの特徴がある。一つは、重厚長大型の施設が立地したということ。もう

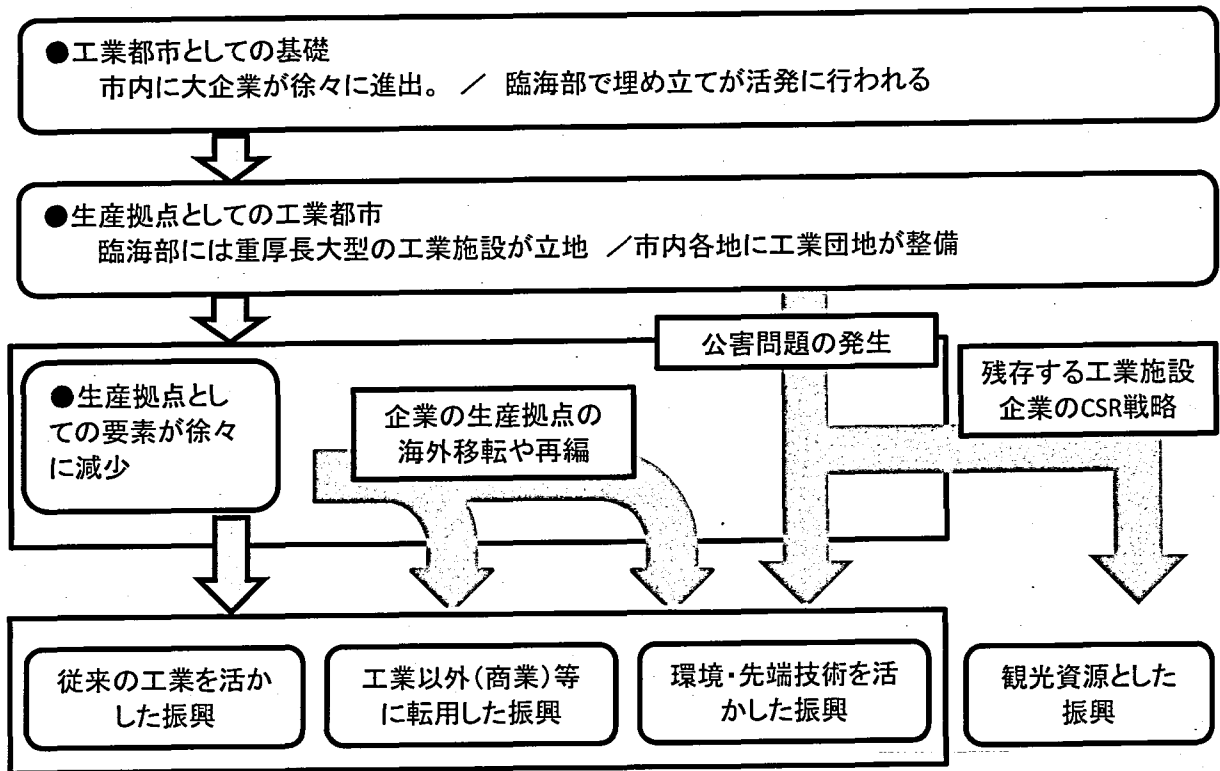


図6 川崎市における産業振興の変遷に関するスキーム図

一つは、このときに一度再編が進んで、空いた土地に川崎市が融資する形で中小企業向けの工業団地を多数立地していることである。

それが、臨海部にある浅野町メッキ工業団地、大川町にある工業団地として現在も残っており、非常に高いポテンシャルを持った中小企業の工業団地となっている。この工業団地が工業団体連合会を構成し、非常に発言力を持った団体となっている。

市内に多数の工業立地が進んでいた中で、避けて通れなかった問題として公害問題がある。公害問題が発生したために、市は公害問題の対策として環境系の企業を誘致すること、あるいは、公害対策の基準をつくることが急務となった。

また、公害問題対策で環境技術が導入されると並行して、市内の大手企業が組織再編を進めた。川崎市の生産拠点が海外に移転したために、下請けの受注減などの影響を受け、生産拠点としての川崎市の地位が徐々に低下

し始めた。このときに川崎市が、大手企業は研究開発拠点や本社機能ということで組織の再編を進めた。川崎市は工業系について、現在も従来のものづくり生産拠点としての工業都市の振興を進める一方で、環境先端技術を生かした新たな工業都市としての振興策にも取り組んでいる。

さらに、川崎駅前のように工業から商業への転換を図る形の産業振興も展開されており、その一環で地域資源を活用した観光産業にも新たな市場を求めていることが、もう一つの特徴となっている。

※注1：非常に低価格な家賃で企業が入居して、共同で計測機器や開発機器を利用することで、比較的費用をかけずに企業を育成することができる施設。

※注2：工場の廃棄物を外に出さずに、その工業団地の中で完全に処理をする工業団地。

編集後記

8月から9月にかけて、鹿児島県阿久根市における首長解職請求、名古屋市における市議会解散請求と住民の直接請求によるリコール署名活動が相次いだ。いずれも市の行政改革をめざす市長が選出され、議会との対決姿勢を打ち出している自治体で、議会と首長との対立に住民が「巻き込まれた」展開である。

二元代表制の一翼を担う自治体議会には執行機関のチェック機能が予定されているが、従前は議会のチェック機能の不全が指摘される傾向にあり、それゆえに議会の活性化が求められるようになった。しかし近年では、両市だけでなく大阪府にも象徴されるように、首長の政策方針に反対する議会の対応を住民が批判的に受け止めるという傾向もみられる。

両市の直接請求のような動きは、地方自治の成熟に不可欠なプロセスなのであろうか。その答えを見出すためにも、当該自治体の住民の選択をしばらく注視する必要があるようだ。(谷本有美子)

2010年10月20日

自治研かながわ月報第123号(2010年10月号, 通算187号)

発行所	社団法人 神奈川県地方自治研究センター
発行人	上林得郎 編集人 勝島行正 定価1部 500円
〒232-0022	横浜市南区高根町1-3 神奈川県地域労働文化会館4F
	☎045(251)9721(代表) FAX 045(251)3199
	http://kjk.gpn.co.jp/ E-mail:kjk@gpn.co.jp
振替口座	中央労働金庫横浜支店 1195174 横浜銀行 横浜市庁支店 0709629

☆センターのウェブサイト (<http://kjk.gpn.co.jp/>) をご利用下さい。→



会員になるには

1. 誰でも会員になれます。
2. 申込書は自治研センター事務局にあります。会費は個人会員月1,000円、賛助会員月700円のどちらかを選び、1年分をそえてお申しこみください。
3. 詳細は自治研センター事務局
☎045(251)9721へご連絡ください。

会員の特典

1. 自治研センターの「自治研かながわ月報」が送られます。
2. 「月刊自治研」(自治労本部自治研推進委員会発行・A5版・80ページ程度・定価800円)が毎月無料で購読できます。
3. 自治研センターの資料集が活用でき、調査研究会などに参加できます。