

【蒲田駅周辺まちづくりタウンミーティング 基調講話要旨】(2011.12.07)

東京工業大学大学院 社会理工学研究科教授 中井 検裕氏

- 蒲田での講演は、3・4回目だと思います。私は大学も東工大で、当時は鵜の木に住んでいました。休みの日は、自由が丘、大岡山、渋谷のほか、目黒と蒲田間を走っていた目蒲線を使いながら、蒲田にもよく来て、ぶらぶら街歩きをしていたと思います。そういう意味では、蒲田も育てていただいた街の一つで、機会があれば恩返しをしたいということで、区のお手伝いをさせていただいています。今日はこういう機会をいただきましたが、多くの皆さんから「変わったね」と評価されている川崎駅周辺のまちづくりの話をもっと詳しく話させていただきます。蒲田の課題や取り組みの手順が割と似ているので参考にしながら、その後、ランドデザインを題材に蒲田でも考えられることを話したいと思っています。また、時間があれば、少し参考になる大分の豊後高田のお話をしようと思っています。
- 今年（2011年）の3月に川崎東口駅前広場の再整備が竣工しました。PRのためプロに考えてもらったロゴは、「川崎はその先へ」という語呂合わせのようなフレーズと、京浜東北線・東海道線、新川通りと市役所通りの真ん中に広場があるということ。「K」をデザインしてつくりました。市民の皆さんも日常的に使う、最も頻度の高い施設であるので、イメージを強く打ち出す試みでした。川崎に携わり始めたのは、7～8年くらい前からです。以前の川崎は、東口は商店街という賑わいの場所、西口には東芝やキヤノンなど日本を代表するメーカーの大きな工場や研究所があり、基本的に工場街で通勤目的の乗降しかないというような場所でした。その後、工場が移転をして、2000年あたりから整備が進み、2004年だったと思いますが、ミュージア川崎という大変立派な音楽ホールができました。その頃「駅の周辺って結構まだまだ課題がありますね」ということで、市役所の方と議論が始まりました。
- 川崎の課題は、ほとんど蒲田と重なり、例えば、自由通路が非常に混んでいて歩きにくい、放置自転車はととてもひどい状況にありまして、歩道は結構広い歩道ですが、自転車で埋められており、人が歩けるところは2メートルぐらいしかないというような状況になっていました。それから、施設が20年、30年前に整備したものですので、高齢者にとって上下方向の動線がととてもつらく、バリアフリー化して移動できるようにしたいといったことが、大きな要請としてありました。そのほか、駅前広場もホームレスがいるとか、清潔感がないといった課題がありました。このまま放置すれば、現在の課題に加えて、将来の課題がより解決が困難なものになっていきます。例えば西口の大きな開発が完成すると、東西自由通路は容量を超えてしまいます。また、高齢者が増えるのに階段しかないといった困ったことが起こることになります。
- こうした課題を解決するために2004年7月に川崎駅周辺総合整備計画協議会をつくっていただきました。行政、地元町会、商店街、駅前広場に関わるバス・タクシーなどの事業者の代表の方、警察などにも参加していただき、総勢40人程度の協議会になりました。

- 課題解決の中で一番の大きな問題は何だったかという点とバリアフリーでした。川崎駅は、線路が平面を走り、改札口が上にある橋上駅というタイプです。したがって、電車を降りた人は、階段でビルの3階ぐらいのレベルまで上がります。そこに改札口があり、自由通路があって東口・西口に移動しますが、東口の方は、3階上がった分を降りて地上階に出てきます。東口駅前広場の構造は、さらに3階分ぐらい地下に下りる形になっていて、地下からバスの乗降場にまた上がるといった、車と歩行者が交錯しないように立体的に分け、車は地上レベルを占領し、人間の方が車を避けて上がったり下がったりする構造になっていました。川崎駅東口広場は、1970年代末あたりに整備をしたもので、当時としては車と歩行者を交錯しないように立体的に分離するという非常に先端的な考え方としてつくられました。歩行者はいったん地下に入って地下街で買い物などし、そしてその上のバス乗り場に上がっていくという考え方でつくられた広場ですけれど、高齢化社会になってくると、非常に使いづらいということがわかってきました。普通はそこにエレベーター、エスカレーターの整備をしていくのですが、川崎駅の東口広場はそういう施設を設置するスペースがなく、今のままの形ではどうしようもないという状況で、これらの解決が最も大きな動機になっています。
- 自由通路も同様で、ラゾーナ川崎ができると西口の方への非常に大きな乗降客数が生まれます。それまでも通勤時間帯は非常に混雑をしているのに、安全レベルを超えるぐらいの危険が予測でき、自由通路も何とかしようということになりました。
- 一番議論になったバリアの解消に向けて、広場を平面的に横断していく社会実験を1年ぐらいの準備を経てやりました。協議会としては、割とそれが大きな事業になりました。総合整備計画をつくり、その後、組織のメンバーはあまり変わりませんが、協議会から川崎駅周辺総合整備事業推進会議という名前に変えて事業を進めていきました。ラゾーナ川崎が2006年9月にオープン、広場の計画ができたのが2007年3月、そして2009年8月に工事が始まり、今年の3月に工事が終わりました。その間、平面横断化の社会実験に加えて、2009年には自転車の社会実験も行われました。
- コンセプトや基本方針などは蒲田と基本的にあまり変わりません。回遊性の強化や自転車対策の推進、高齢化社会への対応、良好な景観の形成などは、多少の文言は違いますが大体どこのところでもそうは変わりません。川崎のまちづくり概念図は、蒲田と書いてもあまり違和感はありません。基本的に京浜東北線沿線の街の構造は非常に似ているので、駅周辺の回遊性の強化、賑わいと交流をどう集めてくるかということになります。
- 京浜東北線の各駅は基本的には非常に似た性格の街です。品川から南は日本で最初に鉄道ができたところですが、鉄道が平面を走り、東西に地域が分断されています。もう一つは、基本的に産業の街であり、大井町、大森、蒲田、川崎、鶴見、東神奈川と工場地帯の街が並んでいます。よくも悪くも、産業の街のイメージを非常に強く持っているという部分です。ただし、駅の東側西側が、これまでどういう経緯を辿ってきたかということで見ると、少しずつパターンが違います。
- 大きく分けると、三つぐらいだと思います。一つは、闇市的なものが戦後にでき、密集した形がそのまま最近まで残されていた街です。大井町の一部や東神奈川、鶴

見あたりです。もう一つは、大きな工場や比較的大規模な研究施設などが駅に隣接してあったという場所で、品川や川崎の西口の方はそういう感じです。もう一つは、蒲田のように、戦災復興区画整理である一定の基盤整備をした場所で、大体この3タイプに分かれます。

■それぞれの駅の東西を見ると、その組み合わせや、それぞれのパターンによって形成された街のイメージ・雰囲気・構造は、各街に特徴があり、全体的に見ると沿線では似ていますが、個別に見ると違うということです。川崎については、東口は割と区画整理的なことをやった場所で、西口は大きな工場があったというのが特徴です。

■プロジェクトのリストです。

- 川崎町田線及び川崎駅前西口広場の改良
- （仮称）川崎駅北口自由通路
- 川崎駅北口地区第2街区再開発事業
- 川崎駅東西自由通路東側階段部のエレベーター設置
- 川崎駅東口駅前広場再編計画
- 東西連絡歩道橋バリアフリー化
- ペDESTリアンデッキの整備

西口広場も手掛けました。北口の周辺街区の再開発も独自に進んでいます。メインの東西自由通路にはエレベーターを設置してバリアフリー化を図りました。南側の自由通路は既にありましたが、使いやすい形に直しました。東口の駅前広場は後で説明します。北口の自由通路をつくるということで、整備方針・整備計画には書き込みましたが、協議が難航した結果、ようやく設計段階に入りつつある状況です。また、駅前広場もそうですが、駅周りの工事は、電車やバスなどの交通を止めないで工事を続けられないといけないので、更地に何かものを建てるよりはるかに時間がかかります。北口自由通路は、設計に2年くらい、完成まで10年くらいという感じですが、それを残しては大体順調に進みました。

■整備前の東口広場は、細長いバス乗り場の島がたくさんあって、地下から上がる形状の島が細かく分かれていました。細長い島なので、階段をつぶしてエスカレーターをつくることもできませんし、地下街があるので必要な場所は店舗になっているといったいろいろな問題もあって、この形状をそのまま残してバリアフリーを実現することは無理だという結論に達しました。バスは大変よく使われている交通手段です。全部で30の乗降場がありますが、そのままの形では作り変えられません。西口の方にも広場を整備しましたので、何台かのバスは西口へ移設し、乗り場を30から24ぐらいまで減らしたと思います。少し間引きをして動かせるスペースをつかって、もう1回作り直すことをやりました。

■東口対岸は銀柳街という大きな商店街がありますが、駅を降りた人は必ず地下に行かないとアクセスできません。銀柳街の人たちにとって駅で平面で行き来できるようにすることが悲願でした。銀柳街の人たちの主張は、今回のバリアフリーの趣旨にも合致しますが、地下街の人たちにとっては、逆に地下に客が来ないということで猛反対という状況からスタートしました。

- 平面横断にするとどうということになるのか、1度交通を全部止めて実験したのが最初にやった社会実験です。警察にも協力をお願いして、交通を24時間4日間止めました。今まで車が通っていたところが閉鎖され、そこで引き返すこととなります。バスのルートも4日間変更し、歩行者の24時間平面横断を実施しました。一般車は、あまり交通量の多いところではないので大丈夫と思っていましたが、バスには混乱がありました。実験結果を踏まえ、最終的には完全に歩行者専用にした交通遮断ではなく、信号をつけて渡れるようにすることになりました。
- 後は、バス・タクシーの配置、交通機能をどうするかが大きな方針です。川崎駅東口広場は、人が溜まれる場所のない広場でした。バスとタクシーに占められていましたが、人が溜まって交流できるような場所を考えました。広場全体の大きさは一切変えていませんが道路1車線をなくしました。その分、広場が大きくなったように感じますが、実際にはほとんど変えていません。
- 最終的な設計の図面ですが、「緑があつていい」「足元が暗い」「すっきりしたほうがいい」といった市民の皆さんの意見を踏まえ、手入れをするということで樹木も残していくこととしました。バスは基本的に大きな二つの島です。タクシーはこれだけのスペースがいるのかという議論はありましたが、最終的にはこういう形になりました。
- 駅利用者は、駅改札階から降りてくると、さらに地下へ吸い込まれていくような構造になっていました。そこで大屋根をかけ、階段の入口のしつらえを変えて、地上にも地下にも行き来できるようにしました。ようやく広場らしいスペースもできたというところでは、平面横断にした横断歩道により、平面を歩いてそのまま銀柳街に行き来できるようになっています。若干地下街の方は人が減った感はありますが、これまでは地下街に用がなかった人も無理やり地下街を通らされていたわけで、そういう人たちが地上を利用することになったということです。また、地下街の入口を別の場所にもつくりましたので、最終的にはそれほどの影響はありません。今まで横浜から東京に行っていた人が川崎で降りてくれれば、決められたパイを地上か地下で取り合うのではなく、皆がメリットを受けることができます。最初は相当の対立関係にあった地上地下の問題も、何とか最後はまとまったというところでは、多少の行きつ戻りつはありましたが、大勢の方からいい広場ができましたねと言っていただけなので、とてもありがたいと思っています。
- 環境への配慮として、タクシー待ちのシェルターに太陽電池パネルを入れたり、地下街の換気筒をモニュメントにし、これにはLEDのライトをつけて、今は節電でつけていませんが、風が吹くとその風に合わせてセンサーで光る仕掛けをつくりました。
- また、私は直接タッチしていませんが、自転車の社会実験も行われました。一つは新川通りに自転車レーンを1車線分車道側につくりました。市役所通りの方は、歩道を自転車と歩行者に分けました。歩道には普段自転車がよく駐輪されていますが、社会実験をやっている間は仮設の駐輪場をつくってそちらに駐輪してもらいました。それから、基本的に駅前広場へは自転車乗り入れの禁止ということを決めていたので、押歩きの奨励を2週間程度徹底してやりました。自転車レーンの結果

は、あまりうまくいかなかったこともあったようです。車道 1 車線分を使うと、荷捌きの車の停車スペースがなくなるので、荷捌きの車が停まると、自転車はそれを追い越すことで、交通上の危険が発生します。総じて評価は高かったのですが、課題もかなり出てきました。社会実験の目的は果たせたと思いますが、まだなかなか課題解決のほうにつながっていないということだろうと思います。

- 蒲田は、私の思っているポイントだけお話をさせていただこうと思います。蒲田のグランドデザインでは 7 つの視点でまちの強みと弱みを整理しています。よく見ると、同じものについて、こちら側から見ると強みですが、反対側から見ると弱みになっているというものも多くあります。例えば、アプリコは今の施設としてはよいのですが、もともとの撮影所らしき雰囲気は全くありません。それから、「多様性に富みます」は「統一感がない」ということを別の言葉で表現したものといえます。こういう見方で捉え始めると、蒲田はまちづくりが難しい街だということになります。既成市街地は大体こういう構造を持っていて、例えば神楽坂は路地で賑わっていますが、逆から見れば防災上は非常に危ないのですが、だからといって広い道をつくってしまうと、路地のよさはなくなってしまいます。こちらを立てればあちらが立たないということは、最終的にはバランスの問題ですが、当面はいいほうだけを見てやるなど、順番を決めてやらないと前に進んでいけないということだろうと思います。
- コンセプトや基本方針は、大体三つで、どこも同じですが、ソフトとハードとアメニティということになります。グランドデザインでは、商業と賑わいで描いたソフト面の絵、都市機能の向上でハードのインフラ系のもの、緑や水といったアメニティとなっています。これらを比較して見ると手薄な部分がわかってきます。商業などのソフト面は資源があるのでやるのがたくさんありそうですが、インフラは難しいので描くことが少し減っています。さらにアメニティとなると、蒲田の周りほとんど緑がない地域なので、呑川ぐらいしか描くべきものはありません。「商業・にぎわい・交流」は結構いろんなことが書いてあるのでこれに沿って進めていっていけばよいと思いますが、都市機能の向上とアメニティのほうは、グランドデザインとしては中身が寂しいので、何年かしたらこれに何かを足していくことが必要と思っています。
- 都市機能の向上は、特に駅周辺の課題が非常に大きいと認識しています。これも川崎とほとんど同じで、自由通路、駅前広場、自転車という構造です。川崎では駅前広場の再整備はできました。自由通路は現在進行形で、自転車は難航している状況です。蒲田もその三つをこれからやっていかなければいけない課題です。
- 蒲田の自由通路は現在 1 本、北側の細い地下通路があるので 1.2 本分程度といえますが、最低もう 1 本は必要だと思います。また、今の自由通路はクランク状になっていて、使いづらい形になっています。自由通路は、鉄道用地の上を通りますので、鉄道事業者との協議が不可欠になります。鉄道事業者も民間事業者ですから、負担の分担は厳しい交渉事です。

- 蒲田の東口駅前広場は、小さくて面積が足りていません。蒲田だけではなく昔の駅はみんなそうで川崎の駅前広場も足りていません。整備にあたっては、単に面積を拡大するというよりは、まずは現状の中で効率よく使うということを考えます。また、駅前周辺の方の協力で、駅前広場の周りを再開発したときにセットバックして、少し歩道を確保するというような形で広げていかざるを得ないと思います。それから、西口も面積は少し足りていません。
- 自転車対策は難しく、駐輪場設置は一つの大きな解決手段であることは確かですが、それで自転車問題が全部解決するわけではありません。マナーの話は当然ですが、例えば自転車で来て違法駐輪をする方の中には、地域の事業所で働いている方もたくさんいます。そのこの事務所・オフィスが駐輪場を設置することが本来の姿で、そういう役割分担を考えながらやっていくことが、本当の自転車対策ということだと思っています。
- 幾つかまちづくりに必要なことをまとめてみました。川崎の経験も含めて言うと、やはり見える成果をつくるということが非常に大事だろうと思います。つまり、協議会をつくり、計画・将来像をつくっても、イメージだけが積み重なって前に進んだ感じがしないので、見える成果をつくる必要があります。大きなものは行政が頑張らないとできませんので、川崎の場合は、最初に行政と我々の間で必ずやりますというものを、念入りに打ち合わせをしました。民間事業者との実際の協議で、そこから後退したところもありますが、見える成果をつくるためには、ある種それぐらいの公共事業のコミットメント、肩入れをしていくことが求められると思います。
- また、行政だけではなく、民間の方や地域の方は、簡単にやれそうなことを是非始めてみる必要があります。その意味で強みを強化することは、皆賛成することが多く、比較的合意形成が容易なので、その面から始めてみてはどうでしょうか。弱みは構造的な要因が絡んでいることが多く、時間がかかって合意形成が難しいのです。強みの強化の中でも割と簡単に、時間がかからずにできそうな観光や食文化などをアピールしてはどうでしょうか。食のまちづくりというのは、どこの街でも割と流行っていますが、大体最初は勉強会というものからそれを続けていくことで、何かこういうことならできそうだということで始めているところが少なくありません。
- 地域の中の合意形成は、ある意味大胆にしていくところが必要になると思います。川崎駅では、平面横断化は地下街のアゼリアが当初強く反対をしていましたが、協議会の場で、市民の方々から、現在の駅前の形や構造についてかなり強い意見が出ました。アゼリアも商売をやられている方々なので受け止めなければいけない言葉でしたが、発想を転換して、今までの限られたパイを上と下で取り合うのではなく、例えば横浜に行っていた人を川崎に集客するということなどを、かなりの説得力をもってアゼリアに働きかけました。川崎の場合は、西口にラゾーナができ集客力がありましたので幸運にも恵まれていたということはありません。合意形成は、そういう発想の転換をしないと次へ発展したレベルにはいかないということだと思っています。

- 川崎では協議会から整備推進会議という形になりましたが、継続的に協議ができる場があることはとても大事です。実は話し合いは水面下で結構行っていますが、決定事項はその公開の場で少しずつ決めていきました。そうすると何か問題が起きてもそこより手前には皆で決めてきたことなので戻れなくなります。そういう合意形成の上に、少しずつ前に進んでいくということになります。後戻りするといつまでも進みませんので、一度に何かを決めるというのではなく、少しずつちゃんと決める組織体があったほうが良いということだと思います。
- 地域外の方の応援団をきっちりつくっていくことも、特に東京のまちづくりにとっては大事だと思います。例えば、産業のまちづくりでもいいですし、食文化でもいいですし、他でも同じようなことをやっている街と交流して、お互いに応援するという姉妹都市などの交流をやってみることも一つの方法だと思います。
- 地域住民や就労・就学者でもさまざまなタイプがあって、短期間の来街者、就労・就学者の短期滞在者など、いろいろな人たちをうまく応援団にしていくことも大事だと思います。長く住まわれている方は核になりますが、短期間住んだ方にも、その街をその後も応援してもらうことがとても大事だと思います。蒲田は、東京工科大学もできて学生が多いわけですが、そういう方々が短期間でも蒲田のまちを使い、後に大企業家になる若い人などが、若い頃に住んでいたということで思い入れのある蒲田で事業を始めることになったら大応援団になってくれます。地域から離れては行くのですが、つながりを保つような何か仕掛けのようなものを施していくことは非常に大事だと思っています。
- 川崎は変わったと言われるようによくなったので、蒲田も変わり始めたと言われるように、やはり見える成果を是非つくっていただきたいと思います。豊後高田の事例は意見交換の場でお話します。御清聴ありがとうございました。