

産業と生活のつながりをリ・デザインする

野原 卓

工業を「捨てた」都市計画

産業革命は、都市を大きく成長させた。工場の存在が生産物を産み、雇用を産み、都市を拡張する。雇用を求めて人口は集中し、都市の密度が増加する。このとき、産業と都市は一体であった。しかし、このことが、衛生問題と環境問題という大きな2つの問題を引き起こし、この課題に対処するため、諸悪の根源である「産業」を都市から切り離した。これが、近代都市計画の根源でもある。いわば、工業地帯は都市計画に捨てられたのであり、これを境に、工業地帯と都市は別々の道を歩むこととなる。

日本のエンジンとしての京浜工業地帯

わが国のエンジンとして戦後の高度経済成長を支えてきた京浜工業地帯は、東京と横浜の間の臨海部に、4400haもの規模で横たわる。

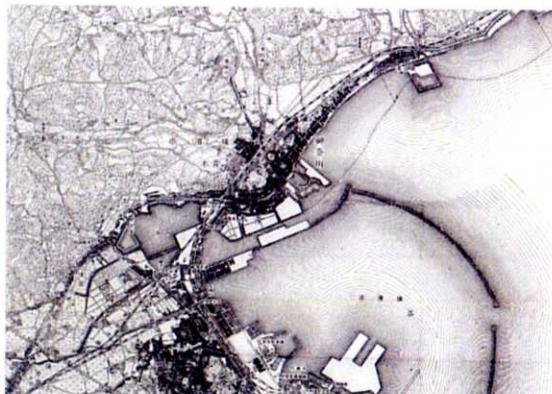
京浜臨海部の工業地帯としてのスタートは、埋め立ての始まる明治後期にさかのぼる。それまで、ここは、漁業や海苔の製造を中心の、干潟や浅瀬の広がる自然豊かな水辺であった。1900(明治33)年からの子安村長による埋め立て(生麦付近、現・麒麟麦酒工場)を皮切りに、臨海部の埋め立てが少しずつ進められ、浅野総一郎率いる浅野財閥を中心とした、鶴見から川崎にかけての大規模な工場地造成事業によって民間ベースの工業地帯が花開く。欧米にも負けない工業都市形成を目指して進められたこの計画は、1912年に設立された鶴見埋築組合による埋め立て工

事を手始めに、造成するたびに工場が進出しながら、1927年の埋め立て完成後には、後の日本の高度成長を支える大企業が相次いで操業し、京浜臨海部の工業エンジンとしての方向が定まったのである。第1次世界大戦後も京浜臨海部は、工業地帯造成事業の推進地として位置づけられ、恵比須町、宝町、大黒町などが相次いで完成した。戦後には、さらなる近代化(大型化)に対応するための新たな埋め立てが積み重ねられた。1979年には、扇島全面が完成し、工場が稼働した。さらには、海外とのコンテナ貿易に対応するため、大黒埠頭が建設され、1990年、同埠頭の完成により、ほぼ現在の京浜臨海部の様相を呈することとなる。

その一方、生産の拡大は、都市への負荷も同時に拡大させていた。特に、川崎市を中心にして展開された1960~70年代の公害問題をはじめとして、工業地帯は、環境問題の温床として位置づけられ、生活からは隔離させられてゆく。これによって、ますます工業地帯は都市から遠い存在となるのである。

工業地帯に垣間見える「生活」とのつながり

しかし、当初構想されていた工業地帯の姿は、必ずしも「産業一辺倒」ではなかった。大正期の初めごろ、いまでは工業島である扇島には、防波堤のみが存在していた。ここに、埋め立てで発生した浚渫残土(しゅんせつさんど)を用いて、「扇島海水浴場」が開設されたのは非常に興味深い。鶴見駅から京浜工業地帯へと延びる鶴見臨港鉄道、武藏白石駅と渡田駅との間に、夏季限定の「海水浴



1906年時点の、砂浜が続く京浜臨海部(出典:『地図で見る横浜の変遷』日本地図センター、1996年)



1995年時点の、ほぼ現在と姿を同じくする京浜臨海部(出典:『地図で見る横浜の変遷』日本地図センター、1996年)

場」駅が設けられ、ここから船で扇島の海水浴場まで移動するという、大変ユニークな構想であった。1935年には17万7000人の利用があり、鎌倉・江ノ島の海水浴場よりも多くの客が訪れたと言われる。当時は工場周辺の水質もよく、近代化の象徴としての工場はモダンなモチーフとして存在していたこともあり、工業地帯のど真ん中に位置する海水浴場は、「工場街」のイメージを払拭し、工業地帯にふさがれた横浜を切り開くための貴重な水辺として重要な役割を果たしていた。

そして、浅野総一郎もまた、複合的な「生きた」工業地帯を構想していた。工場のある臨海部から運河を内陸に通し(川崎運河)、内陸には住宅地・社宅を建設し、水運によって通勤する、「川崎住宅」という構想も計画されていたのである。計画は完成を見なかったものの、運河と区画の存在が、現在でもその軌跡を物語る。

このほかにも、遊園地(花月園)や社宅・グラウンドなど、かつて、工場(企業)と周辺市街地は、非常に多様で密接な関係を持ち得ていたのである。

「動いている工業地帯」の再生

昨今、欧米に見られる工業地帯の再生は、その多くが工業「跡地」再生である。つまり、都市部に近接して立地し、産業構造の変革の中で、近代化に乗り遅れた工業施設の再利用空間化に端を発しており、機能も産業からほかのものへと姿を変えているものがほとんどである。これに対して、京浜工業地帯をはじめとするわが国の工業地帯の多くは、活力が低下しているとはいえ、まだまだ現役として活躍している。

また、工業地帯の様相の変化に伴い、京浜臨海部には、新たな人々の「気配」が生まれている。わが国の工業が、生産主体から、同じく研究開発・先端産業主体へと移行しつつある中で、京浜工業地帯でも、同じく研究開発機能への移行が進展している。工場内部でも、研究開発棟や研修所が敷地内に増築され、内部に変化が起きている。さらに、ともと市街地と近接していたエリアでは、オフィスや住宅の開発の対象としても捉えられ始めており、近年開発圧力も増加している。

そのため、これまでとは異なる層の従業者や来街者が増加しており、活動の様相が変化し始めている。同時に、横浜市も積極的に研究開発機能化を進めている。末広町では、「ライフサイエンスフロンティア」として、工場跡地に理化学研究所、横浜市立大学大学院を誘致するだけでなく、ベンチャー施設などを整備し、研究開発機能誘致による再生を展開している。そのため、これまで工業地帯には不足していた都市生活のための「環境」確保が必要とされてきているのである。

このような、新たな層の出現で、不特定多数の来街者へ



1899	子安村長加山昇による埋め立て開始(~1900) (現・麒麟麦酒工場付近)
1903	浅野総一郎、京浜地区埋め立て出願開始
1922	京浜運河完成
1924	鶴見臨港鉄道設立
1957	県営川崎臨海工業地帯造成事業着工
1989	横浜ベイブリッジ完成
1990	川崎市営東扇島埋め立て事業完成
1994	横浜市営大黒埠頭埋め立て事業完成
1999	高速湾岸線(東海IC~大黒IC)完成
2000	東京湾アクアライン開通
	理化学研究所横浜研究所、鶴見区末広町に開設

の環境リスクによるブラウンフィールド(土壤汚染土地)問題も顕在化しており、リスクマネジメントに応じた対策なども含めて今後の重要な課題も挙がっている。

一方、文化的にも工業地帯の再生は、重要なテーマの一つである。まだ動いている京浜では、完全に放置された「遺産」は少なく、むしろ使いながら維持してゆく「産業資産」が多く存在している。工場をコンバージョンしながらCMスタジオに利用している事例(横浜スーパーファクトリー)などだけでなく、今後は、使いながら価値を高めてゆくような展開が期待されている。

このように、わが国の工業地帯における再生では、完全な機能転換による再生ではなく、ものづくりの息吹を維持したまま、現代のニーズにマッチさせてゆく、「生きた」再生が目標とされているのである。

参考文献

- 1) サトウマコト『鶴見線物語』230クラブ、2005年
- 2) 岡田昌彰『テクノスケープ 同化と異化の景観論』鹿島出版会、2003年