

町田市中心市街地再開発事業の実施過程 —原町田地区第1種市街地再開発事業等を事例にして—

1. はじめに
2. 背景及び概要
3. 再開発組織及び関連機関
4. 評価
5. 結論

浜 利 彦*
福 岡 峻 治**

要 約

本稿は、東京都町田市の横浜線旧原町田駅周辺を中心市街地で行われた市街地再開発事業等のケーススタディを通じ、その再開発構想・計画及びその実施過程をあとづけ、これらを規定した諸条件を明らかにしようとして試みたものである。特に、この事業を通じ実現された諸権利・諸利益の空間的再編成の意義を考察することにより、商業・業務及び公共スペースの空間的な構成の特徴点を明らかにする。また、事業権利者及び関係者の当該再開発事業に対する立場、果たした役割等を市長との関係を中心に再構成しこれを位置づけ、その分析・評価を試みる。これらにより、この再開発をめぐる政治過程を再構成しつつ、横浜線及び小田急線の両駅の統合、商業中核の形成及びタウンセンターの整備といった事業計画との関連において、市街地再開発の意義を考察し、町田市の繁栄の要因を解明したものである。

1. はじめに

近年、全国各地で中心市街地の衰退、その活性化に向けた様々な取り組みが論議されており、また、大規模小売店舗法の規制が廃止される中で、大型店の進出を「街づくりとの調和」の観点で新たにとらえ直そうという考え方が出てきている¹⁾。

本稿では、東京都町田市で行われた大規模小売

店舗の導入を中心とし、市施行で行われた「原町田地区第1種市街地再開発事業」(1972年3月都市計画決定、1980年10月事業完成)及びいわゆる斜陽化防止対策事業の一環として行われた町田市等によるターミナルプラザの建設並びに周辺市街地再開発事業に関するケーススタディを取り上げる。具体的には、その計画及び実施過程をあとづけその実際の過程を再構成することにより、これをよりリアルに描き出し、その意義を考察しようとい

*東京都立大学大学院都市科学研究科 (博士課程)

**東京都立大学大学院都市科学研究科

うものである。

特に、諸権利・諸利益の空間的再編成の意味を明らかにすることにより、当該事業が創出した空間的な構成にみられる特徴を明らかにする。また、当該事業権利者及びその他関係者の事業に対するそれぞれの立場、役割等を事業の強力な推進者であり、国鉄原町田駅の移転による通勤者の利便性向上、町田市における強力な商業中核及びタウンセンターの形成などの当該事業の目標を構想した大下勝正町田市長（1970～90年在任）との関係を中心に位置づけ、これを評価・分析・検討する。これらにより、当該事業を完成に導いた政治的・社会的要因を明らかにしようと試みるものである。

当該事業が注目に値する理由は、以下の点である。

第一に、当該事業それ自体は、大規模小売店の導入を中心とした市街地再開発事業であり、当初、大規模小売店の進出による零細商店の衰退が問題とされたが、この問題は最大の争点となった国鉄原町田駅の小田急線側への移転問題とも絡み、かなり増幅された形で政治的争点として浮上した。そのため、地元商店街の再活性化が市政の政治的課題として取り上げられ、さらに周辺事業へと結び付けられていった。しかも、それが大規模小売店法の枠組みを超えた、大型店中心の商業再開発を実現し、小田急側の商業核に対抗できる商業核の形成に成功したことである。

第二に、こうした商店街再活性化の取り組みの中で「原町田地区第1種市街地再開発事業」の終了後行われた斜陽化防止対策事業及び周辺事業で、駐車場、ホテル等の都市機能を中心市街地に付加し、町田のタウンセンターとしての機能を補充・増強したことである。

第三には、当該事業を強力に推進した大下町田市長は、社会党籍のいわゆる革新市長で、地元には強力な地盤は持っていなかった。そのため、極めて注目度の高い当該事業は、市長の再選に向けた最大の戦略課題の一つとなり、否応なく政治的争点となった。また、地元と密接な関係を持つ保守系市長・市議会議員の支配する市政の下ではおうおう水面下に入りやすい政治的調整過程も、本

例では表面化した点も注目すべきといえる。

以上の諸点を手掛かりに、この町田市中心市街地再開発の政治過程を再構成しつつ、その事業計画等との関連において、市街地再開発政策の意義を考察し、併せてその分析・評価を試みる。

2. 背景及び概要

2. 1 町田市中心市街地再開発事業の背景

(1) 位置及び歴史的背景

当該事業が行われた町田市は、東京都の西南端に位置し、神奈川県と接している。

市域をJ R（事業当時は国鉄）横浜線及び小田急線が走っており、主要市街地の一部は、その横浜線・小田急線の沿線に形成されている他、市域のほぼ中央に公団・公社等の大規模団地が存在している。中心市街地は、小田急線と横浜線が交差する、市域の西端にある。

当該事業地区は、この中心市街地の、小田急線町田駅（事業前は新原町田駅）及び国鉄（現J R）町田駅（事業前は原町田駅）の間に位置しており、町田街道が近くを通過している。

横浜線原町田駅は、開通当時（1908年）の商業地（現原町田2，3丁目付近）に隣接して設置された。しかし、小田急線は、市街地を分断されることを嫌った地元の反対で、現在の大谷付近からカーブし、当時の市街地を避ける形で、現在の位置に敷設された（1927年）。そのため横浜線・小田急線の両駅は約650mも離れ、当該事業最大の争点となった駅位置に関する問題の発端ともなった。

町田市は1958年2月に、町田町、塚村、忠生町、鶴川村が合併し市制に移行した。合併に際しての、都市づくりのビジョンでは「東京都南部における行政文化の中心都市」「広域経済圏を擁する商業都市」「住宅都市」などの表現で町田市の将来像が語られている²⁾。また、合併時に策定された新都市建設計画では、当該事業で実施された、両駅の統合をはかることも既にうたわれていた。市制施行から間もない1960年の町田市広報の中でも以下のようにはっきりと両駅統合の必要性が述べられてい

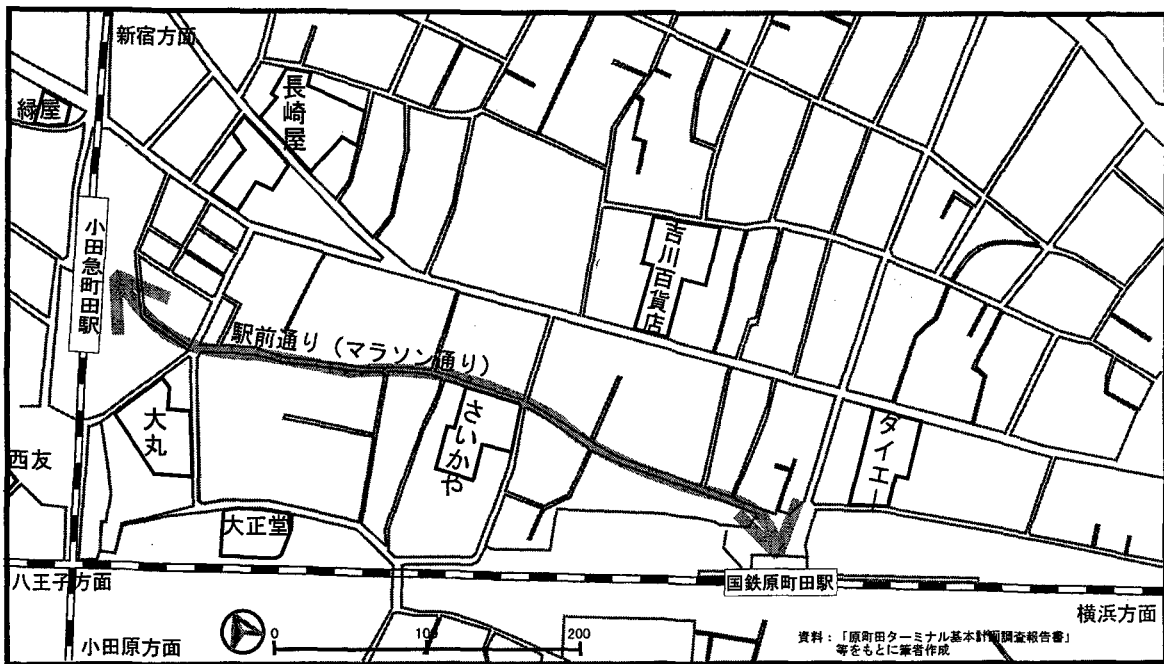


図1 町田市中心市街地 事業前 (1976年当時)

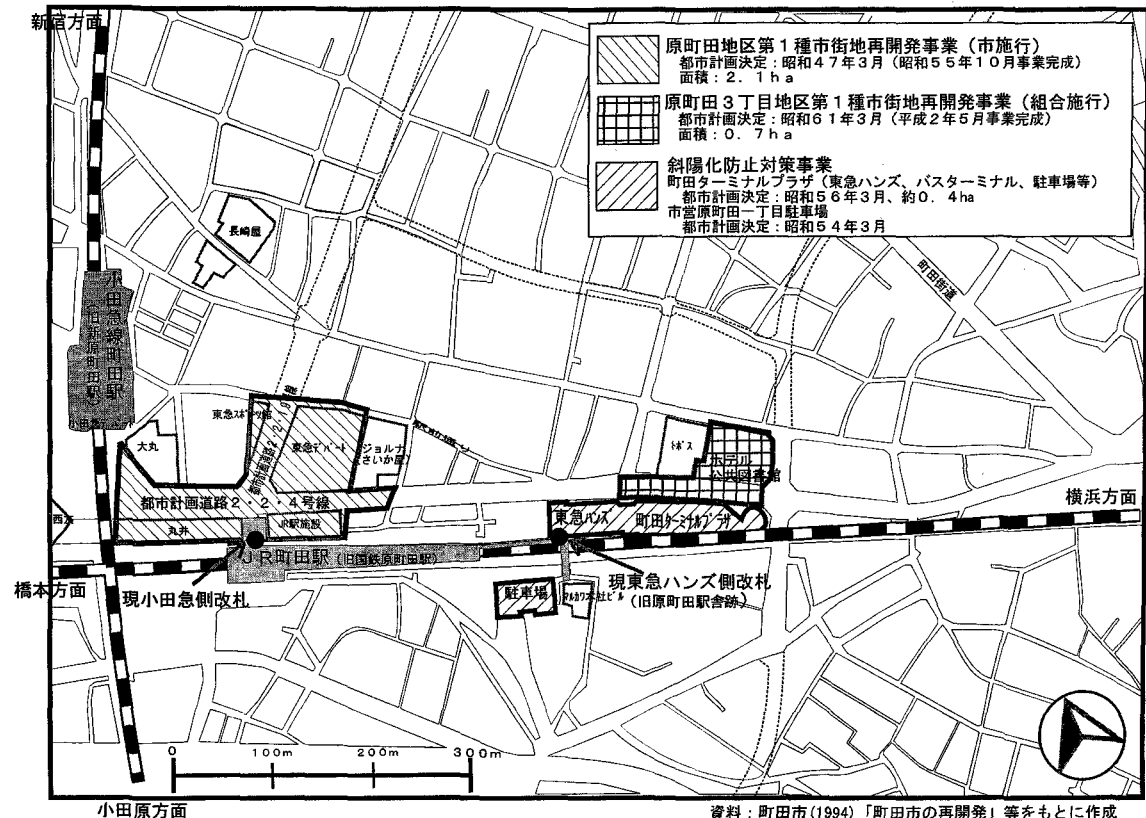


図2 町田市中心市街整備備図

(3) 都市再開発法の制定、革新首長の誕生

1950年代後半からの高度成長の中で、大都市及びその周辺部での人口は急増し、それに伴う開発は、町田市が抱えたと同様の問題を全国で引き起こしていた。こうした中で、1968年5月、自民党が「都市政策大綱」を発表、他党もこれに続き同様の政策を発表する。政府は、1969年6月14日に新都市計画法・都市再開発法を施行。町田市の当該事業地区（「原町田地区第1種市街地再開発事業」）は、1970年に柏他10カ所の一つとして同法適用対象地区として選ばれた。

しかし、町田市に見られるように「高度成長のひずみが、都市問題として一挙に浮かび上がってくる¹²⁾」状況の中で、多くの自治体で革新首長が次々に当選した。こうした中で、1966年3月の町田市長選に大下氏が立候補する。当初は三選を目指す現職候補相手に「負けるのは覚悟で闘う¹³⁾」という状況で、結果は同氏の敗北ではあったが、1,789票差の接戦であった。翌年、美濃部亮吉氏が東京都知事に当選。1970年には大下氏が初当選する。同年、大下市長の所属する革新市長会は、シビル・ミニマムの達成、科学的計画化などを掲げた「都市づくり綱領」を発表している¹⁴⁾。

こうした時代状況が、市民の都市環境、そして当該事業への注目度を高め、同市の再開発事業の推進に大きな政治的支持を与えたと考えられる。

2. 3 町田市中心市街地再開発事業の構想

(1) 青山前市長当時の再開発構想

町田の駅前再開発に関しては、1958年の合併市制施行以前の町田町時代にも構想程度のものはあったといわれる¹⁵⁾。その後も市議会等で再開発の必要性が指摘されたことはあったが、その都度地元の強い反対を受け、実現には至らなかった。

1959年頃から、中心市街地を通る道路計画が策定され¹⁶⁾、1961年に、当該事業で整備が実現した2・2・4号線を含む、駅前を通過する4本の道路が都市計画道路として位置づけられた。

横浜線は当時、単線であったが、1950年代後半から、複線化が国鉄で検討され始めていた。これを受け、町田市も1965年3月に市議会に「横浜線

複線促進特別委員会」を設置。青山市長は、回顧録の中で、当時、この機会に両駅統合、市街地再開発を進め、それにより商店街の振興をはかる考えを抱いていたと述べている¹⁷⁾。

当時、原町田までの複線化の完成予定は、1968年3月とされていた。しかし、実際は大幅に遅れ、1980年10月の当該事業終了と同時期になった。

1970年の市長選で初当選した大下市長は、既述の通り、1966年3月の市長選にも立候補していた。結果は大下氏の僅差での惜敗に終わったが、この選挙で大下氏は両駅の統合をはっきりと公約に打ち出している¹⁸⁾。

この選挙における両候補の予想外の接戦は、保守陣営に大きな動揺を与えたものと考えられる。事実この後、青山市政の下中心市街地の再開発構想を含む長期総合計画が大慌てで策定され始める。

1967年10月には長期総合計画の基本構想（試案）が発表されている¹⁹⁾。この中では、原町田を含む中心市街地に関しては、その改造整備、国鉄と小田急線の両駅舎統合、駐車場整備があげられている。翌、1968年5月には、長期総合計画の基本構想「あすをひらく」が発表され、この中の地区別基本方針では原町田地区に関し、「市行政の中核機能」「中心商業的機能」の発揮「業務機能」の誘致のため「市街地の改造、主要幹線道路の確保」をはかるとされている²⁰⁾。しかし、この文書では、試案にあった駅舎統合はなぜか消えてしまっている。

大下氏と自民党系新人の激戦が予想された市長選挙を目前に控えた1970年2月に町田市の長期総合計画が発表された。この中で、町田市の将来像は、住宅都市・商業都市の2重の性格付けが維持された。また、原町田地区は、その全面的な再開発の構想がパス付きで具体的に示された²¹⁾。

この構想では、中心市街地の再開発は全面的に提案されているが、両駅の統合については、全くふれられておらず、パスの上でも両駅は元の位置に置かれたままの形で提示されている。

長期総合計画の発表に先立って、1969年の8月から10月にかけて相次いで地元等への説明会等が開催された。8月には、駅前商店会の会合で、市

が都市開発法の内容を説明、再開発計画の進捗状況等に関する質疑を行った。また、9月には町田市商工会主催で市街地再開発について市内有識者から意見を聞く会が²²⁾、次いで、10月に駅前通り商店会主催で、市政を聞く会が開かれた。

これらと前後して、次期市長選挙へと向けた政治状況が慌ただしくなる。5月1日に青山市長が、次期市長選に立候補しないことを表明、自民党町田支部では、候補者の選定に入るが難航。12月7日になり熊沢重治市議会議員に決定した²³⁾。

この時期、建設省は1970年度の市街地再開発事業の地区選定中だったが、町田市は7月に建設省に都市再開発法による再開発事業の適用申請を行い、その後、青山市長、次期市長選候補予定者である熊沢氏らで建設省に働きかけている。翌年、1月26日付けの『町田タイムス』は、建設省が1970年度予算に調査費2,100万円を組み入れることが内定したと報道した²⁴⁾。

この時の計画は、国鉄・小田急の両駅間を2期に分け整備するというもので、第一期工事は小田急新原町からさいか屋付近までを対象とし、2・2・4号線の整備の他、地上6階の共同ビルを建設、現在の居住者を収容、また公共歩廊を設け小田急から国鉄原町駅までを結ぶ計画であった²⁵⁾。

(2) 大下市長の再開発計画策定

①大下市長の当選と中心市街地基本計画の策定

大下氏は1970年3月に町田市市長に初当選し、公約であった両駅の統合・市街地再開発事業の遂行に動き出す。5月には建設省に都市再開発法の適用を要請、国庫補助対象事業としてのその採択が決定する。前記の通り、同事業は、前市長時代から計画づくり、建設省への働きかけが行われていたが、大下氏によれば、市長交代の際の事務引継には再開発に関する事柄は全く含まれていなかった。そのため、前市長の下での計画づくりは一旦、白紙状態に戻されたものと考えられる。

この後、市は、都市再開発法による国の補助事業採択を受け、同法に基づく基本計画の作成に取りかかる。そこで、原町田地区を中心とした町田市の中心市街地約30haを対象に「原町田地区再開

発基本計画」案の策定をRIA建築総合研究所に委託。1971年2月には関係地区の商店会・自治会の代表者で構成される「再開発会議」を組織、「中心市街地基本計画」の策定及び小田急線と横浜線の両駅の統合を提案した²⁶⁾。両駅統合に関しては、これが市としての最初の公式な提案であった²⁷⁾。再開発会議は、最終的に都市計画道路2・2・4号線を早期に整備すること、2.1haの駅前地区は国の補助金を導入し市施工で行うことの2点について、全員一致で了承された。しかし、駅移転は、「まちなみを小さくしてしまう」等の理由で強い反対意見が出され、駅移転問題に関して棚上げし中心市街地基本計画を策定、都市計画決定を行うことになった²⁸⁾。

中心市街地基本計画では土地利用、容積、道路、駐車場整備、公園緑地整備、再開発事業化の諸計画を定めている。この中で「原町田地区第1種市街地再開発事業」の施行区域及びその周辺区域には700%の高容積を定めた他、これらの区域とほぼ同様の区域を町田市による再開発が必要な地区と位置づけている。また、道路計画では、両駅間を結ぶペDESTリアンデッキが示された。

駅位置は、再開発会議で合意に至らなかったため、この時点で中心市街地基本計画では具体的に示されていないが、RIA建築総合研究所作成の案では4つの案が具体的に提示されている²⁹⁾。これら4案全ては、駅位置の小田急線側への移転を伴うものであった。また、実現した原町田駅の移転では、旧国鉄原町田駅の駅舎があった位置にも改札をおく形をとったが、この時の案では、出口は小田急寄りの一つだけが示されていた。

②都市計画決定、地元権利者の組織化等

市は、再開発会議で、駅位置を除く問題に関し、一応の了承が得られたことを受け、都市計画決定へと向けた手続きに入った。まず高度利用地区の指定に関し1971年11月17日から縦覧を行った。この時は、3通59名、関係権利者の52%にも及ぶ反対意見書が提出され、市職員が意見書の取り下げを求めて戸別訪問をしている³⁰⁾ (1972年3月1日都市計画決定)。

町田市は引き続き市街地再開発事業の都市計画

決定手続きに入り、1972年2月1日より縦覧を行うが、この時も又5通34名の意見書が提出された。当該事業の都市計画決定は1972年3月13日付けで告示されるが、この都市計画決定は駅位置が決定した際に都市計画変更することを前提とした「きわめて異例の³¹⁾」ものであった。

1972年6月には、市議会が、事業の施行規定「町田都市計画事業原町田地区市街地再開発事業施行に関する条例」を制定。更に、10月には同条例で定める「再開発審査会」の準備機関としての「再開発研究会」を組織、事業計画策定へ向けての具体的な作業と調整へ入った。同研究会では、「再開発ビル利用形態調査研究会（テナント選定委員会）」及び「権利変換等調査研究委員会（権利調整委員会）」の分科会を設置。テナント選定委員会では、A・C棟のテナントの検討を行った。キーテナントとしては、伊勢丹、西武百貨店、東急百貨店、地元の吉川百貨店等の名があげられたが、当時あった東急電鉄田園都市線の町田乗り入れ構想を重視（同構想は実現せず³²⁾）、1975年6月に東急百貨店に決定した³³⁾。一方、B棟は、2街区の権利者組織「原町田地区2街区再開発協議会」を中心にテナント選定が進められた。当初、家具販売業、映画館、旅館経営の権利者は、当該地区の再開発ビルでの経営継続を検討したが、利用効率等の問題から賃貸とすることを決めた。当該ビルは両駅をつなぐペDESTリアンデッキに面すること等の好立地のため、金融・証券等の出店希望があいつぎ、最終的に丸井、横浜銀行、三菱信託銀行に決定した³⁴⁾。

再開発研究会の審議内容は、市街地開発事務所（1971年9月設置）が「再開発だより」を発行、また市職員が戸別訪問を行い、説明した。しかし、その後地権者の要望により1974年9月に事業地区を二つに分け、地元地権者による組織「原町田地区1・3街区再開発協議会」及び「原町田地区2街区再開発協議会」が発足している³⁵⁾。

③斜防委との交渉、都市計画変更・事業認可

一方、駅位置の問題に関して、市は1973年1月19日に、横浜線対策特別、市街地再開発特別の各委員会に対して、駅位置に関する六つの市案を発

表、その内最終的に計画決定された小田急線改札から約290mの距離まで駅を移転しようとする第3案がベストであると表明、同時に、旧駅位置付近に駐車場・ショッピングセンターを含むバス・ターミナルを整備する旨を提示した。また、2月9・14日には中心商店街及び住民に同計画案内容の説明会を開いた。

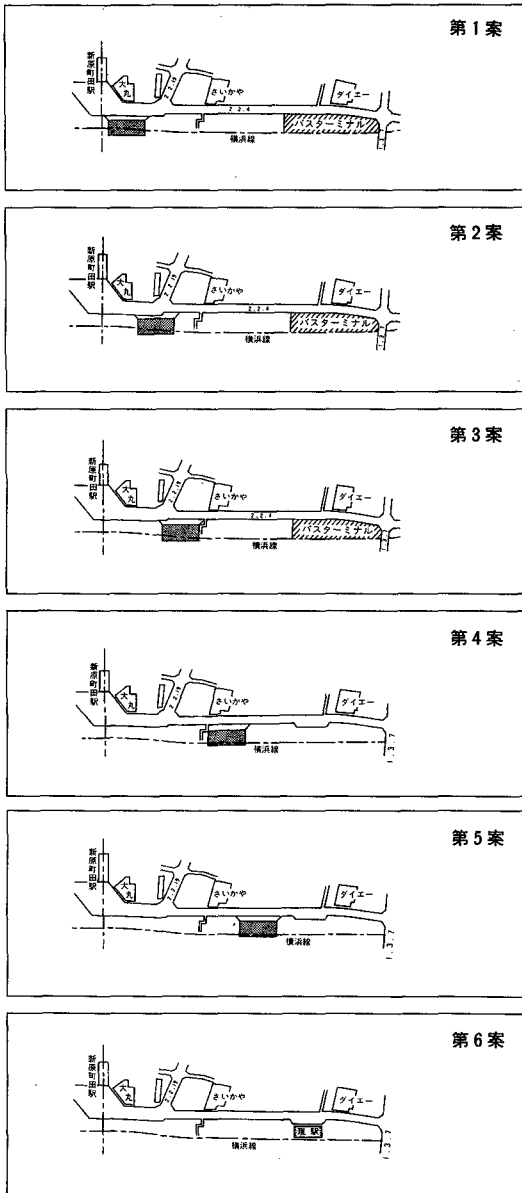
これに反対して、1973年2月25日、地元商店会を中心に「国鉄原町田駅周辺地区斜陽化防止対策実行委員会（以下「斜防委」）」が結成され、この斜防委が反対運動の中核組織となっていく。

斜防委は、大島建築設計事務所に依頼し、駅位置を動かさない形での地元案を策定する。これに対して、市は費用の一部200万円を支出している。この案では、都市計画道路2・2・4号線及び2・2・19号線の整備は当初案通り行うこと、現保線区等の用地利用等により広場を設定しバスの発着を可能にすること、ペDESTリアンデッキの設置により乗換の利便性をあげること、裏口広場（相模原側出口）を設置する等の内容であった。

しかし、駅位置は現位置に留めるというもので、その基本的理由は以下のようなものであった。

「①町田市の発展は、原町田駅、新原町田駅の両駅が基盤となっている歴史的事実。②現駅を移転すると、原町田駅周辺にはデベロッパーは寄り付かず、さらに現在ある大型店させ、市の再開発事業地域へ脱出するかもしれえ、この地域は完全に過疎化され、周辺地域開発の芽がみつみとられる。③再開発地区周辺は現在でも過密化しており、この上、原町田駅が移転すると超過密になり、防災上からも好ましくない³⁶⁾。」

また、斜防委は、市議会に、市当局の第3案による駅移転に反対し、第6案（現駅位置での再開発）を採決すべき旨の請願を9月4日に提出した。これを受け市議会では、市街地再開発特別、横浜線対策特別、建設常任の各委員会による連合審査会を7回にわたり開きこれを慎重に審査する。しかし、委員会では、第3案及び第6案のいずれとも最善とは思えないので固執しないこと、都市計



資料：町田市（1982）、『再開発事業誌 原町田地区第1種市街地再開発事業の歩み』より

図4 国鉄原町田駅の移転6案（1973年町田市提示）

画道路2・2・4号線は計画通り整備すること、関係住民と十分話しあうこと等を確認したにとどまり、12月15日の本会議でこの請願を継続審査とすることを決定した³⁷⁾。ただし、翌1974年3月には市議会議員選挙が予定されており、この請願がかかった議会が任期中最後の議会となるので、この継続

審査は事実上の不採択を意味し、それ以降議会で再びこの請願が審査されることはなかった。また市議選と同時に行われた市長選で、大下市長は、再び駅統合の公約を掲げ、市長選に立候補し、大差で再選を果たしている。

請願が継続審議になって以降、斜防委と市の関係は事実上決裂状態に陥ったが、市は1973年12月に「まちづくり市民企画室」を開設、市企画課職員2名を配置、市が直接関与せずに地元による再開発計画をそこでつくらせようと試みたが、結果として、「まちづくり市民企画室」のもとで計画はできあがらなかった。しかし、ここでは斜防委のメンバーを中心に各種の調査研究が行われ、それがその後着手されるターミナルプラザを含めた斜陽化防止対策につながっていったものと考えられる。

1974年12月、市は、駅舎は第3案通り移転させるが、出口を二つとして、現駅位置側にも通路を延ばし、改札機能を残すこと（以後「両口大駅構想」）、商業施設・バスターミナル・500台収容の駐車場を含むターミナルプラザを建設することを提案した。これ以降、斜防委は、市側のこの提示に対して前向きに動き始め、1975年10月には市案をのむ形で合意がまとまった。

この後、市は都市計画変更の手続きに入り、都市計画変更の縦覧を行うが、多数の反対意見書（反対意見10件、769名；賛成13件、1,208名）が出されるという事態に見舞われ、12月24日の東京都都市計画審議会では、継続審議扱いにされた。しかし、1976年2月23日の東京都都市計画審議会では、住民と十分話し合うこと、斜陽化防止対策を講ずることの付帯意見が付されたものの、34対2の圧倒的支持で原案が可決され、1976年3月15日に都市計画変更の告示がなされた³⁸⁾。この決定で、周辺住民と商店街にまつわる紛争は事実上の決着を見たのである。

この都市計画変更の主な点は、駅位置が決定したことに伴い、小田急線改札口等へ連絡するペDESTリアンデッキの設置及びB2棟の駅舎の変更にかかわるものであった。

この後、事業地区内の権利調整を行い、1977年

11月から事業計画を2週間の縦覧に付した。この時は、154名の縦覧があり、8通の意見書が提出された。同事業計画は、同年12月23日認可され、12月28日決定公告された。

2. 4 原町田地区第1種市街地再開発事業等の概要

原町田地区第1種市街地再開発事業は、国鉄町田駅と小田急線町田駅との間の2.1haを対象に行われた、市施行の事業である。この事業では、都市計画道路2・2・4号線と都市計画道路2・2・19号線を整備した他、東急百貨店等が入居した再開発ビル4棟等を整備した。

また、原町田地区第1種市街地再開発事業後に、国鉄原町田駅周辺の斜陽化防止対策事業の一環として行われたターミナルプラザの整備、及びタウンセンターとして中心市街地整備の中で重要な意味をもった原町田三丁目地区市街地再開発事業の概要について述べる。

(1) 事業目的

大下市長は1966年及び1970年の市長選で両駅の統合を明白に公約している³⁹⁾。しかも、駅前再開発という注目度の高い公共事業の遂行は、再選へと向けて最優先の政治課題であったことは間違いないと考えられる。こうした、市長の政治的な目的以外に、事業の直接的な目的は以下のように整理できるであろう。

まず、1972年3月13日に都市計画決定された時点での理由は「公共施設の整備とあわせて土地の合理的利用と都市機能の更新をはかるため……⁴⁰⁾」とされている。ここで「公共施設の整備」が意味するものの内最も主要なものは、横浜線とほぼ並行して整備される都市計画道路2・2・4原町田根岸線であり、「土地の合理的利用と都市機能の更新」が意味するところは、三つの再開発ビルの建設であった。こうした整備により実現しようとしていたものは、(1)通勤客、特に乗り換え客の利便性の向上、(2)魅力的な商業集積の形成と他の都市機能再配置及び新たな都市機能の導入によるタウンセンターの構築であったと考えられる。

当時、国鉄原町田駅の出入口から小田急線の新原町田駅の出入り口まで約650m離れており、その間の4m未満の曲がりくねった駅前道路に乗換の通勤客は集中し、人口の増加の中で、乗換に困難を来していた。この解消は第1の目的とされた。

また、駅から離れて開発された団地からの通勤者の多くは駅までの交通手段をバスに依存しており、両町田駅には多くのバス路線が集中していたにもかかわらず、狭隘な道路のためバスターミナルの整備は極めて不十分で、その整備も差し迫った課題であった。

また、魅力ある商業集積の実現と新たなタウンセンターの構築も課題であった。狭隘な道路と、そこにある多くの零細商店街は、消費者にとってはもはや魅力的なものではなくなっていた。当時、隘路とされていた点は、最寄り品中心の商店構成と駐車場の不足であった⁴¹⁾。しかし、人口の急増、通行客の増加に伴い当面の売上げが増加している中では、地元商店にとって必ずしも危機感といえるレベルの危機意識は存在していなかった。

駐車場の不足に関しては、関連事業として行われたターミナルプラザの建設によって対策が講じられるが、これには小田急側の商業核に対抗できる魅力的な商業核の形成という明確な目的があったと考えられる。このターミナルプラザの建設に引き続き、ホテル・市立図書館の整備といったタウンセンターづくりが国鉄側の出口周辺で都市再開発事業として行われていく。

(2) 原町田地区第1種市街地再開発事業における設計の概要

道路整備については、小田急線高架下まで開通済みの都市計画道路2・2・4号線がさいか屋前まで整備された。これに伴い小田急高架下にバスアイランドの整備が行われた。また、東急百貨店が入った、1・3街区に挟まれた場所に、都市計画道路2・2・19号線を整備した(ただし、当該事業では、2・2・4号線と駅前通りまでの85mの整備のみ)。

また、乗換の利便性を高めるために、橋上駅である国鉄町田駅の改札、再開発ビル(B-1棟)、2階部分にある小田急線の改札をつなぐペDEST

リアンデッキが整備された。また、駅前広場が無いことを補う意味で、都市計画道路2・2・4号線と都市計画道路2・2・19号線の交点上に、広場風にデッキが整備された。

再開発ビルは、東急百貨店が入居したA棟（地上8階、地下3階）及びC棟（地上8階、地下2階）、丸井等が入居したB-1棟（地上6階、地下2階）、相模原方面へ抜ける自由通路を含む町田駅駅舎であるB-2棟（地上2階）の4棟（総床面積約7万㎡）が整備された。

(3) 東急百貨店及び丸井の出店に関する商業活動調整協議会

当該事業は、東急・丸井の大規模小売店の出店が含まれる事業であったため大店法に基づく商業活動調整協議会における審査が行われた。同協議会では1979年から80年にかけて審査が行われたが、東急百貨店に関しては、店舗面積28,218㎡の届出に対して24,500㎡（削減率13.2%）、丸井は9,332㎡の届出に対して7,500㎡（削減率19.6%）で結審している。当該事業に関する地元商店等の当初の強い反対からすれば、比較的スムーズな審査であったのは、この時点で、既に斜防委などとの合意ができており、紛争の舞台が同協議会にならなかったためと考えられる。

(4) 国鉄原町田駅移転及び関連事業の概要

①国鉄原町田駅は、斜防委との合意事項である両口大駅構想のもとに移転が行われた。駅の移転の主要な特徴は以下の通りである。

- ・小田急線側に約300mホームを移転させた。
- ・改札口は、当該事業で整備された小田急側の駅舎及び斜陽化防止対策事業で整備されたターミナルプラザの中の2カ所に設けた。このためホームからターミナルプラザまで約100mの通路を設置した。
- ・国鉄町田駅（駅移転に伴い駅名変更）の小田急線側の改札口から小田急の改札口までは、ペDESTリアンデッキでつなぎ、約3分で連絡する。

②町田ターミナルプラザの整備は、斜防委との合意に含まれていた事業で、旧国鉄原町田駅跡地で

行われた。施設の概要は以下の通りである。

- ・地上8階・地下2階の商業棟（床面積：約2万㎡）及びバスターミナル棟（床面積：約1.9万㎡）（1981年3月都市計画決定）。
- ・商業棟には、「若者に魅力あるテナントとして」東急ハンズ及び各種専門店が入居。
- ・バスターミナル棟は、下部2層をバスターミナルとし、その上を駐車場とした。

③原町田三丁目地区第1種市街地再開発事業は、バスターミナルと都市計画道路2・2・4号線のつながる都市計画道路3・4・39号線を挟んで向かい側の地区（約0.7ha）で行われた（1986年3月都市計画決定）。この地区は従前は、旧国鉄原町田駅の駅前商店街の南端に位置し、商住混在の地区であった。整備の概要は以下の通りである。

- ・都市計画道路3・4・39号線
- ・ペDESTリアンデッキ
- ・再開発ビル（地上13階、地下2階、延床面積は約2.3万㎡、主要用途：ホテル・結婚式場の他、市立中央図書館を含む）の建設などを行った。

3. 再開発組織及び関連機関

(1) 再開発組織

①「町田市再開発会議」

（1971年2月9日～1972年2月8日）

主要構成員	主要構成メンバー：地元自治会（4）・商店会（13）の代表39名 議長：森山三郎（都南アパート）、副議長：前田敏一（原町田四丁目町内会）、斉藤繁（若葉会）
設置の経緯	「中心市街地基本計画」の策定に関しての地元の合意を形成することを目的に市主導で組織された。
成果	駅位置の問題を除く中心市街地基本計画の策定及び市街地再開発事業の都市計画決定を行うことに全委員が合意。しかし、駅移転などに関する合意を得られず、ある意味で失敗と評価せざるをえない。

同会議は、市当局が原町田地区市街地再開発事業の都市計画決定に先立ち、原町田地区再開発基本計画を策定するにあたり、地元からの意見聴取

及び調整のために呼びかけ、組織した。会議は延べ22回にわたり開催され、最終的には、都市計画道路2・2・4号線の整備、小田急線からさいか屋付近までの市街地再開発を市施行で行うことに全員一致で同意したが、駅位置に関しては合意を得られなかった。

ほとんど全ての団体が、都市計画道路2・2・4号線の整備には賛成していたが、駅移転に関しては、概ね小田急線よりの商店会は賛成、国鉄原町田寄りの商店会は反対であった。また、都南デパート、仲見世商店会、小田急南通り商店会は都市計画道路2・2・19号線の影響を直接受ける地区であるためか反対であった。町内会は、あまり明確な態度を示していないが、基本的には「十分な補償がなされれば基本案に賛成であり、立退きを承認する⁴³⁾」といったものであった⁴⁴⁾。

市当局は、この会議の承認を受けることにより、駅位置の問題を棚上げにしたままではあるが、中心市街地再開発基本計画の策定、原町田地区市街地再開発事業の都市計画決定のための手続きに入ることができたが、地元の理解・合意形成にまでは至らなかった、そのため「市の呼びかけで作った再開発会議のメンバーが、『斜防』という一種の反対運動の主力メンバーになった⁴⁵⁾」という意図せざる事態を招いていくことになった。

②「再開発研究会（再開発審査会）」

(1972年10月12日～1973年3月22日、1973年3月23日以降は「再開発審査会」に移行)

主要構成員	学識経験者、権利者（計13名）、 会長：富塚茂次
設置の経緯	条例で定められた再開発審査会の予備的な研究（事業計画の検討、キーテナントの選定）を行うことを目的に、市により組織。
成果	参加者は限定され、合意形成機関としての機能は限定的。

同研究会は、1972年6月の「町田都市計画事業原町田地区市街地再開発事業施行に関する条例」の制定を受け、再開発法及び同条例中で定められている「再開発審査会」に将来移行することを前提に、その予備的研究会として市が組織した。

同研究会では、再開発ビル計画等の詳細事業計画、テナント選定、権利変換計画等多岐にわたる研究を行った。そのため、本研究会の他に、テナント選定委員会、権利変換等調査研究委員会の分科会が設置された。

この研究会での情報は、市街地再開発事務所が発行する再開発だより等により地元権利者に広報されたが、地権者から不満の声が高まる等、次第にこれらが十分でないことが明らかになった。

③再開発協議会（「原町田地区1・3街区再開発推進協議会」、「原町田地区2街区再開発協議会」）
(1974年7月22日～1979年)、(1974年9月26日～1978年11月)

主要構成員	地元権利者。「原町田地区1・3街区再開発推進協議会」はA・C棟（現東急百貨店）地区の権利者、「原町田地区2街区再開発協議会」はB棟（現丸井等）のある再開発ビルの権利者により構成。
設置の経緯	再開発研究会では合意形成が難しいことを受け、権利者の意向をより直接的な吸収、調整をはかることを目的とし設置された。
成果	事業終了まで地権者の合意形成機関としてかなりの役割を果たし、それなりに機能したと評価できる。

市の考えでは、地元の要求は「再開発研究会」を通じて汲み上げる予定であったが、「再開発研究会」は、小人数で構成され、その内容が地元権利者に伝わらなかった⁴⁶⁾。そこで、地元地権者により構成される両協議会が結成され、再開発ビル、代替地、権利変換等の調査、検討が行われた。

住宅・商店の混在していた地区の「原町田地区1・3街区再開発推進協議会」では、住宅部会・商業部会の2部会がおかれ住宅・商業の代替地等の検討が行われた。

「原町田地区2街区再開発協議会」は、当初、反対の権利者が多かったといわれる。また、駅の出口にあたる場所であるだけに、斜防委との交渉がまとまり、駅位置の決定がされた後でなければ詳細の計画策定は不可能であった。しかし、最終的には、再開発ビルのテナント構成の選定を行う等権利者の合意形成機関として機能した。

④「国鉄原町田駅周辺地区斜陽化防止対策実行委員会（斜防委）」

(1973年2月25日～1980年10月13日)

主要構成員	駅周辺の商店会及び町内会13団体の代表、会長：小川量司
設置の経緯	駅位置の変更は、商店街の衰退を招くとの立場から、駅舎を既存位置のままにとどめての再開発を主張して組織化された。
成果	市当局と二百数十回の協議ののち、ターミナルプラザの建設等の条件を市側から引き出す形で、駅位置の変更を含む市の再開発計画に合意するに至った。

この委員会は、市当局が6つの駅位置を示し、駅移転の意向をはっきりと打ち出した直後の1973年2月に中心商店街の13商店会・町内会により結成された。その委員は、各団体がそれぞれ数名ずつを選ぶ形で結成された。結成の動機としては、これに先立って市主導で設けられた「再開発会議」への不満があったようである。当初は、市の両駅統合案に強硬に反対していたが、「まちづくり市民企画室」における斜陽化防止対策の検討、これを受けた市のターミナルプラザ、両口大駅構想等の提案を引き出すことにより、1980年10月に市案を受け入れる形で13団体中12団体が市と合意した（仲見世商店会のみが合意せず）。

(2) 市長・議会関係等

①市長

記述の通り、大下市長は、1966年に最初の選挙に立候補するが、僅差で落選した。1970年3月の選挙で再び立候補して当選し、以後1990年に引退するまで4期にわたり市長を務めた。当選前は、社会党中央本部書記で、町田市市制施行以前から町田市（旧鶴川村）在住であったが、町田市において党活動を活発に行っていたわけではなく、社会党组织以外の支持基盤も特に無かった⁴⁷⁾。1970年以降の選挙では、共産党の支持も得るが、決して強固な支持母体が出来たわけではなかった。

同市長は、1966、70、74年の3回の選挙で公約として国鉄原町田駅と小田急新原町田駅の統合を明確に打ち出している。これに対して、対立候補

のいずれも都市再開発の必要性を一般論としては打ち出すが、駅統合に関しては具体的にふれていない。明白に団地住民を支持基盤にした大下氏と地元商店街等にも支持者の多い保守系候補の違いがここに現れているとみることができる。

大下市長は、初当選直後の市議会における所信表明で「市民本位の市政（話しあいの政治）」、「基盤整備」、「科学的都市計画の確立」の三つを打ち出している⁴⁸⁾。「市民本位の市政（話しあいの政治）」は、他に選挙民とつながる具体的なルートを持たない革新市長としては必要不可欠な戦略で、市民参加を求めていく中で自らの支持基盤の拡大につなげていこうとしたものである。また、人口急増の中で道路、教育等の各種の「基盤整備」は、市民が最も切実に求めていたものであった。

当該事業に対する市長の態度は、「この駅統合の再開発には、まさに政治生命をかけており、絶対に変更はありえない。」、また「ひときわ抜きこんでた商業中核をつくりあげ、商勢圏を飛躍的に拡大して、都市間競争に一步も、二歩も、先んずることが大切⁴⁹⁾」と、中心市街地再開発政策を強固に主張するものであった。駅統合は市長の公約で、最重要政策課題であり、また再開発による新規商業中核形成の必要性を強く認識していた。

また、斜防委との二百数十回といわれる会合のほとんどに、市長自ら出席し、「市民本位の市政（話しあいの政治）」に取り組んだ。しかし、再開発事業の実施、駅統合に関する市の基本方針について、妥協の形跡はほとんど伺えない。一方、「市民本位の市政」の立場から、反対運動の中心であった斜防委による、自らの地元案づくりに対して間接的に補助金を支出し、かつ「まちづくり市民企画室」を設置し地元住民自らの計画づくりを支援するなど、アメリカの都市計画扶助活動（Advocate planning⁵⁰⁾）を模したともいえる形の住民参加の計画策定を行った。これらが事業の実施に極めて有効に作用したと評価できる。

②市当局

大下市長は1970年3月の初当選直後の同年6月に、助役（河原亘、前税務部長）・収入役（友井政男、前企画部長）を内部登用で選任。また、7

月1日には、建設部長（押田政八氏、後に助役）を除く全ての部長を対象にする異例の大異動を行った。また、この時、秘書課長として寺田和雄氏を市長職権で庁外から採用している。寺田氏は、当時東京都職員、社会党町田総支部の書記長で、また大下氏の選挙対策委員長であった。寺田氏はその後、助役などを経て1990年の市長選で、大下氏の支持を受け、当選している。落下傘型の市長が、庁内を掌握するために、人事権を最大限に使ったことが伺える。

市企画部企画課は、「団地白書」の作成、「まちづくり市民企画室」の設置など、当該事業の実施に有効な方策を編み出している。

団地白書は、市企画課が中心となって取りまとめた市政白書で、大下氏当選の8ヶ月後の11月に発行された。内容は、都市施設の不足、中心市街地の混雑、市財政の問題点多岐にわたっており、その内容も実証的な裏付けを盛り込み極めて説得力のあるものになっている。その概要は、市広報にも掲載され、広く市民に紹介された。

また、斜防委との合意の鍵になった、「まちづくり市民企画室」の設置は企画課の発案で行われた。この時の対応は素早く、斜防委幹部との懇談で話がでた後、僅か2週間で設置が決定した⁵¹⁾。

この時の企画課の中心人物は、渋谷健三氏（1973年課長就任、「団地白書」発行当時は企画課第一係長）である。同氏は、「市長の懐刀⁵²⁾」ともいわれていたが、1975年に同市衛生環境部火葬場担当主幹に異動、1977年に退職。1978年の市長選に立候補したが落選した。なお、同氏の実兄は自由民主党の渋谷守生東京都議会議員である。

市街地再開発事務所は、1971年9月に設置（現地事務所の開設は、1972年5月）された。その目的は、市街地再開発事業に関しその事業計画の立案等を行う、また、現地で市民が気軽に相談に来られるようにした。その体制は、所長（市開発部長が横滑りで就任）以下13名（開設当時）であった。なお、当時の同事務所における主幹牧田秀也氏は後に助役となっている。

③市議会

市議会では、市街地再開発特別委員会を1971年

6月に設け、当該事業に関する審議を行った。また、1973年に、駅統合に関しての反対及び賛成の請願が出された際には、建設常任、横浜線対策特別、市街地再開発特別の3委員会連合での審査を行った。しかし、意見の一致を見ず、市当局は関係住民とよく話し合うこと等を勧告したのみで、継続審査に付した。この時点で、市議会においては、当該再開発事業の可否及び駅位置の変更に関しては、間接的な形ながらも実質的な決着が付けられたと考えられる。

当時は、市議会での社会党の議席が急増した時代である。1962年選挙では1議席のみだったが、1966年4議席、大下市長が初当選した1970年には9議席と大幅に議席数をのばした。

しかし、1970年当時、大下市政で与党の立場であった共産党の3議席を加えても、議員総数40の内、12議席を占めるのみであった。

当該事業に対する保守系議員の対応は、基本的には両駅統合に反対、商店街振興を行うべき、というものであったが、中心市街地に関してなんらかの再開発が必要であることには異論はなく、1973年の連合審査会での請願審査の際にも、保守系議員から、強い反対の声は出ることにはなかった。原町田3丁目に事務所を置き、駅前商店街を地盤とする吉岡行雄議員（連合審査会当時は、横浜線対策特別委員長）は、「六案（駅位置の移動なし）についても補うものは補って最大限努力し、そして六案ではだめだという説明がなされればいいが…」というものであった。

大下市長の与党として社会党議員の当事業に対する支持は明確であった。1970年当時、9人の議員中4人は団地在住で、団地住民代表という色彩が強かったことも通勤者・消費者の立場から駅統合に関して賛成へと向かわせた理由の一つと考えられる。しかし、市街地再開発事業自体に関しては、特別な既得権益を持っていたわけではない。

共産党議員は、大下市長を社共共闘で当選させた与党でありながら、当該事業に関しては、大資本への優遇策であるとし、地元の零細商店の保護を強力に主張し、両駅統合並びに再開発に対して反対した。連合審査会でも、保守系議員よりも極

めて活発に発言、大型店進出による中小商店の淘汰は明白であり、地元中心での再開発を進めるべきであるとし、駅前通りにアーケードを設置することなどを提案した⁵⁹⁾。また、1976年2月に駅位置の変更に伴う都市計画変更の際にも委員であった2名の共産党都議会議員が都市計画審議会でも最後まで執拗に反対した⁶⁰⁾。しかし、ある意味で共産党議員の主張は単に党派的な利害というよりも、むしろ当時の大店法⁶¹⁾の枠内で中小商店の利益も保護しようというもので、その限りではこの再開発事業には一貫して後ろ向きの対応であった。

④市職員組合

町田市職員組合は1958年6月の町田市の市制移行直後に251名の組合員をもって結成され、1965年当時は約600名の組合員数であったが、このころから市当局の攻撃が激化、1966年12月にはストライキに関して、浅沼尚委員長を含む5名の免職、解

雇1名等の処分者を出した(1969年12月に処分を変更、全員の復職を認めている)。1967年には第二組合が結成され、組合員は170名前後まで減少する。こうした当局の動きは、当時、執行委員長はじめ、執行部の主流は社会党系で占められており、1966年2月の選挙による大下氏の善戦と無関係では無いとも考えられる。

大下氏当選後、組合員数は急速に回復、1974年9月には第二組合も吸収し、組合員数は967名に達している。1966年に一旦免職になった浅沼氏は、大下氏の市長就任後に市長直轄の市民相談室主宰になり、その後秘書課長に抜擢されている。

一方で、組合執行部では次第に当該市街地再開発事業に反対する共産党が主導権を握っていく。そのため、当該市街地再開発事業に対して組合は、直接の大きな政治資源とならず、中立的な立場にとどまることになる。

表1 各関係者の当該再開発事業に対する態度及び市長の資源

関係者	当初の態度	最終的態	市長の資源
地元商店街	駅位置の変更に対する反対、大資本抜きの再開発を主張	駅位置の変更、大型店を含む再開発を了承	ターミナルプラザ等の整備による商店街活性化策 斜陽化に対する漠然とした不安(具体的な斜陽の兆しは少なかった) 市民企画室等によるまちづくり計画への参加を通じての合意形成
市商工会	一般的に再開発に賛成 駅位置に関しては中立的	市案に追随する形で賛成	前市長時代からの再開発に関する構想・計画周知 斜陽化に対する不安
市議会各党派 保守系議員	社会党市長に対する表面的な反対	中立的、消極的賛成へ(市議会で過半数を占めるにも関わらず、反対請願を継続審議、実質的不採択に)	市長側に立つ可能性の高い選挙民の増加(団地住民)、相対的に少数になりつつある商店街 物理的に明白になりつつある都市環境の悪化(再開発の必要性) 市長の与党
社会党議員	賛成(ただし、あまり積極的なものではなかった)	賛成	
共産党議員	大資本中心の再開発に対して反対	都計審等では反対したが、地元で反対活動は強力には展開せず、結果として中立的な態度	社共共闘における市長の与党
市当局	中立的(前市長の構想レベルでの推進)	企画課、市街地整備事務所を中心に推進	人事異動を通じての掌握
市職員労組	中立的(大下市長当選時は、組織的に弱体)	中立的(本来、社会党市長に対して協力的なはずだが、執行部は次第に共産党優勢に、しかし反対までは至らず)	社会党系役員を通じての掌握
地権者	弱い形での反対(中心メンバーは、賛成含む)	賛成	現地事務所等による説得 地元協議会の設立等による合意形成
国鉄	中立的(複線化さえできれば)	駅位置等の調整に協力	市長の支持基盤であった国労等を通じての圧力が考えられる
利用者(通勤客)	賛成(広範な推進運動がおきたわけではなく、限りなく中立的)	賛成(市長の大差での再選を通じての支持)	「団地白書」、「長期計画策定委員会」等を通じた問題の訴え、広範な支持の取り付け

⑤国鉄

当時、国鉄は横浜線の複線化工事を進めており、それに伴い駅舎の改築を必要としていたが、駅の統合には当初消極的であった⁵⁶⁾。また、当該事業そのものには、ほぼ無関係で、中立的な立場であったが、両口大駅案等の事業遂行に協力的であった。大下市長の支持母体には、国労支部も含まれており（付近に大規模な国鉄の車両基地あり）、社会党市長として、当時折衝ルートのあった国労を通じて協力を求め、それがこの大きな両駅統合という成果を生んだものと推測される。

4. 評価

(1) 大下市長のリーダーシップ

当時の町田市は、人口の急増の中で中心市街地整備の必要性が高まっていた。しかし、地元商店街をはじめとした、関係者の将来展望は一様ではなかった。商工会は、一般的には、駅前再開発の必要性を認識していたが、商店街レベルでは、斜陽化の認識もせば詰まったものではなかった。

一方、市長の主張は、当該事業が町田市の都市成長に不可欠なものであり、その利益を地元商業者は元より消費者、市民といった関係者全てが受けることができるというもので、こうした主張は、当時の社会状況の中で説得力を持ち、社会党市長と通常、敵対的な関係である保守系議員及びその地盤たる駅前商店街等の連携を成立させ、また市長の強力なリーダーシップの下庁内を掌握、再開発政策に向けた広範な連合（growth coalition⁵⁷⁾）を形成・維持・拡大させることにより事業は成功を取めることが可能となったとみることができる。

表1は、それら関係者の事業当初及び最終的な事業に対する態度、市長が説得に使用した政治資源の一覧表である。

(2) 国鉄原町田駅移転の評価

町田駅における乗車人員は、1975年から1994年までに、JRで約4倍、小田急で約2倍に激増している。駅の小田急線側への近接化・ペDESTリアンデッキの設置により両駅のアクセスを飛躍的

に改善する以外にこうした激増に対応することは難しかったと考えられる。

斜防委との調整の中で生み出されてきた、両口大駅構想は、旧原町田駅駅舎位置における出口を確保し、さらに、ターミナルプラザ等の建設と併せ、小田急側の核に対抗する旧国鉄原町田駅側の核の形成に貢献したと考えられる。

また、駅の統合問題及びそれに伴う斜陽化問題等が極めて明示的に存在していたことが、地元商店街全体が極めて活動的に当該事業に関与することになり、斜陽化対策事業等の実現を通じて、単一の再開発事業を超えた、駅前地区全体のタウンセンター機能の強化・拡大につながるようになったといえるだろう。

(3) 商業再開発としての評価

町田市は、その小売業において大型店が占める割合が極めて高い街である。1991年現在で、小売業総面積の内、第1・2種の大型店が占める割合は75.7%で、これは周辺の相模原、八王子と比べ際だって高くなっている⁵⁸⁾。

小田急百貨店・大丸等の既存大型百貨店に加え、当該事業では東急百貨店、丸井といった百貨店を誘致しているが、JR・小田急線両町田駅に挟まれた町田駅南口の商業集積における百貨店の小売業全体に占める割合は、売場面積で見た場合、東急百貨店が開店する直前の1979年以降逆に減少傾向にある（開店直後の1982年の数値は不明だが、この時点では一時的に増加した可能性もある）。年間販売額でも微増にとどまっており、百貨店の比重が継続して高まっているわけではない。

また、国鉄原町田駅の移転に伴い、旧駅舎付近では通行客の減少が、懸念された。町田市中心商店街来街者動向調査を見た場合、旧国鉄原町田駅駅前に最も近い小満屋酒店前では移転前の1979年には23,551人の通行量があったものが、完成後の1982年には7,690人まで落ち込み、その後、1983年にターミナルプラザが開店すると24,555人まで回復している⁵⁹⁾。

原町田地区の内、旧国鉄原町田駅に近い原町田1～4丁目と小田急線町田駅に近い原町田5～6

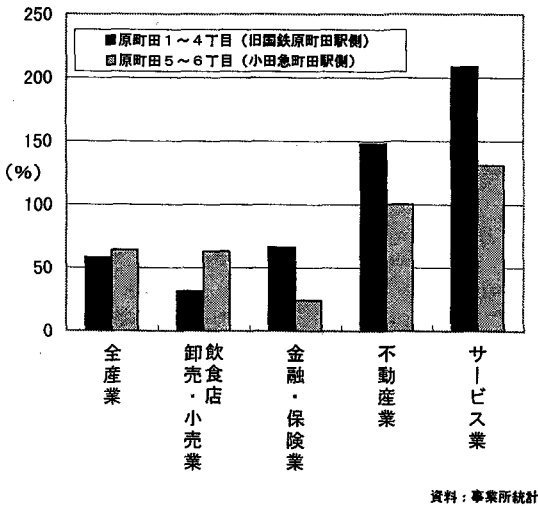


図5 町田市原町田地区における従業者数の変化率 (1978~1991年)

町目に分け、その従業者数の変化を見た場合、全産業では原町田5~6丁目が若干高い伸び率を示している。産業別に見た場合、卸売・小売・飲食店では、原町田5~6丁目の伸び率が1~4丁目に比べ極めて高い。しかし、金融業、不動産業、サービス業では、原町田1~4丁目の方が5~6丁目に比べ極めて高い伸びを示している。

これらから、旧原町田駅前周辺の地域が当該事業後も発展しており、また、より都市的な諸機能が張り付いてきていると言えよう。

(4) 公共空間の配置に関する評価

町田駅前の中心市街地は、当該事業によって駐車場、バスターミナル、ペDESTリアンデッキ、公共図書館、ホテル・結婚式場などの整備を行い街の魅力を大いに高めたと言えよう。

駐車場に関しては、1970年当時約14,000台であった町田市の乗用車登録台数は、1992年には10万台を超えている⁶⁰⁾。また、中心商店街に来る者の内46.5%が自家用車で来ている⁶¹⁾。こうしたモータリゼーションの進行の中で、ターミナルプラザにおける駐車場整備は、街の中心に隣接する場所だけに有効であったと考えられる。

バスターミナル、ペDESTリアンデッキの整備

は、駅移転のところで述べたようなその後のJ・R・小田急両駅の乗降客の激増を考えれば、両駅間及び中心市街地へのアクセスの改善のため必要不可欠な整備であった。

公共図書館、ホテル等の整備は、街の顔とも言える機能をそこに付加し、当該地区のタウンセンターとしての機能を高め、小田急側の核に対抗するJ・R側の核の形成に貢献したと考えられる。

5. 結論

事業前の当該地区は、急速な人口増加の中で、駅統合・中心市街地再開発の必要性は、明白になってきていたが、保守系の市長らには地元の強硬な反対を押し切つてまで、中心市街地の再開発を強力に進めることはできなかった。

当該事業では、駅前の零細商店と住宅の混在する地区に大型商業施設を誘致し、商業中核として消費者に対する魅力を高める、併せて駅位置を小田急線側に大きく移動、またペDESTリアンデッキの設置などにより乗換客の利便性を向上させることに成功した。これらに加え、隣接する地区の関連事業で行った、ターミナルプラザ等の建設により、バスターミナル・駐車場を整備、モータリゼーションに対応した。また、同様の関連事業によりホテル・市立図書館等を整備、当該地区における町田市のタウンセンターとしての機能を強化した。これらにより、街の魅力を向上させるというビジョンを地元関係者に示し、その実現への道筋を示し、現在の本店法の論議⁶²⁾を先取りしたものにし得たことが、当該事業成功の一つの大きな理由となったと見ることができる。

また、当該事業を強力に推進した大下氏は、革新市長として、市議会における少数野党、保守陣営が地盤とする駅前商店街の強硬な反対等の困難に直面した。大下市長は、この再開発により全ての関係者が利益を受けられると主張し、説得を行う。地権者に対しては、複数の協議会を設定、円滑な調整を図った。また、市議会では、反対する地元を地盤にする保守系の議員から中立的態度を引き出すことに成功した。市当局内部に対しては、

人事異動等による引き締めで、事業実施へ向けての市内部における環境を整備した。反対する地元商店街に対しては、まちづくり市民企画室等のパイプを形成し、その意見の吸収・調整をはかり信頼関係を勝ち得、また前記のようなターミナル・プラザ等の整備を行うことにより合意形成に成功した。こうしたことにより、大下市長は、都市の開発・成長へ向けた保守から革新にまで至る幅広い連合 (growth coalition) の形成に成功し、このことが事業を完成へと導くことが可能にした決定的な要因であったと考えられる。

注

- 1) 信濃毎日新聞 (1997)、通商産業省 (1997a,b)
- 2) 町田市 (1971c)、p.1050
- 3) 町田市 (1960)
- 4) 町田市 (1970b)、p.5-6
- 5) 町田市 (1970b)、p.13
- 6) 町田市 (1970b)、p.18
- 7) 町田市 (1971c)
- 8) 大下勝正 (1992)、p.10
- 9) 町田市 (1970b)、p.24
- 10) 町田市 (1970b)、p.179
- 11) 大下勝正 (1992)、p.84
- 12) 鳴海正泰 (1972)、p.33
- 13) 大下勝正 (1992)、p.6
- 14) 社会新報 (1970)
- 15) 勝又隆 (1987)、p.119
- 16) 勝又隆 (1987)、p.120
- 17) 青山藤吉郎 (1978)、p.209
- 18) 町田市選挙管理委員会 (1975)
- 19) 町田市、(1967)
- 20) 町田市、(1968)
- 21) 町田市、(1970c)
- 22) 町田市 (1969a)
- 23) 堀江泰紹 (1990)、p.282
- 24) 町田タイムス (1970)、1970.2.1、「建設省、原町田の改造を決定第一期工事62億円で今年着手、48年完成へ」(大下氏によれば、同氏が市長当選後に建設省を訪れた際には、建設省の担当は、選挙結果を待って検討したとのことで、この時点でははっきりと補助採択が決定したとはいいがたい。)
- 25) 町田タイムス (1970b)「建設省、原町田の改造を決定第一期工事62億円で今年着手、48年完成へ」、(町田タイムスの同記事は2月1日付けで町田市の長期総合計画の記事と一緒に一面に掲載された。しかし、佐藤和人氏 (1971年市街地開発事務所開設以来同事務所勤務) の話によれば、同計画では、パスはあったが、計画内容はあまり詳細なものではなかった。)
- 26) 町田市 (1982)、p.56-63、大下勝正 (1992)、p.19-20
- 27) 大下勝正 (1992)、p.19
- 28) 町田市 (1982)、p.59-60
- 29) RIA建築総合研究所 (1971)、p.109-110
- 30) 町田市 (1982)、p.82-83
- 31) 大下勝正 (1992)、p.20
- 32) 大下勝正 (1992)、p.68
- 33) 町田市 (1982)、p.111-116
- 34) 町田市 (1982)、p.111-116
- 35) 町田市 (1982)、p.95-96
- 36) 町田市 (1973b)
- 37) 町田市 (1974)
- 38) 大下勝正 (1992)、p.50
- 39) 町田市選挙管理委員会 (1975)
- 40) 町田市 (1982)、p.84
- 41) 町田市 (1970a)
- 42) 大下勝正 (1992)、p.68
- 43) 町田市 (1982)、p.62
- 44) 各構成団体の態度については町田市 (1982)、p.61-63を参考にした。
- 45) 勝又隆 (1987)、p.127
- 46) 町田市 (1982)、p.95-96
- 47) 大下勝正 (1992)
- 48) 町田市 (1970d)
- 49) 大下勝正 (1992)、p.18-19
- 50) 篠原一 (1977) p.140-142、西尾勝 (1975) p.123-182
- 51) 勝又隆 (1987)、p.137-138
- 52) 町田ジャーナル (1977)
- 53) 町田市 (1973a)
- 54) 福岡峻治編 (1994)
- 55) 大規模小売店法そのものは1974年の制定であり、事業の前後には論議になっていた。大店法の制定以前には百貨店法により同様の規制が行われていたが、1970年頃からその改正が規制の緩和の方向も含め検討されていた。それに対する共産党の主張は「届出制が実施されれば中小商店は大資本の前に打撃を受けざるを得ない。あくまで許可制を主張する立場は変わっていない (須藤五郎参院国会対策委員長) (草野厚 (1992)) というものであった。
- 56) 大下勝正 (1992)、p.23
- 57) ここでは使用しているgrowth coalitionは、地域の成長から共通の利益を得ることを目的として様々な様式で形成される政治家、官僚、ビジネスなどによる通常の枠組みを超えた連合という意味である。この

概念は、アメリカなどで盛んに行われたurban regime analysisで度々登場するが、その使用法、意味合いは微妙に異なっている。例えば、Molotchによるgrowth machineの概念は、地方政府の政治家及び役人とその地域の不動産所有者や地域指向の金融機関を通じた投資家を中心とした地域の経済人との間には、その地域の成長に対する共通の利益が存在し、それを実現するために様々な形態で連合 (coalition) が形成される、というものである。さらに、Mollenkoph (1983) は“progrowth coalition”として地域レベルでの連合のみではなく、国家 (連邦) レベルでのそうした連合のあり方に注目している。また、Fosler and Berger (1982) はそうした連合の一形態であるpublic-private partnership についてアメリカ大都市における様々な具体事例の調査を行っている。さらに、秋本福雄 (1997) では、growth coalitionのアメリカでのあり方を、紹介している。

- 58) 杉浦暢二 (1993)、p.15
 59) 杉浦暢二 (1993)、p.18-19
 60) 町田市 (1971,1996)
 61) 町田市商工会議所 (1995)
 62) 最近話題になっている、大規模小売店法による規制廃止は、「大型店問題に取り組む時の発想を、従来の『中小店の保護』から『街づくりとの調和』に転換するよう促し」、また現行の大法法は「都市計画や中心市街地の再活性化などの観点を想定してない」との指摘がある。信濃毎日新聞 (1997)

参 考 文 献

- RIA建築総合研究所『原町田地区再開発基本計画』1971。
 青山藤吉郎『藤吉郎回顧録』武相新聞, 1978。
 秋本福雄『パートナーシップによるまちづくり 行政・企業・市民/アメリカの経験』学芸出版社, 1997。
 大下勝正『町田市が変わった 地方自治と福祉』朝日新聞社, 1992。
 勝又隆『勝又兵法』東洋堂企画出版, 1987。
 草野厚『大法法 経済規制の構造 行政指導の功罪を問う』日本経済新聞社, 1992。
 信濃毎日新聞『社説 大型店との新ルールをめざせ』1997.12.29。
 篠原一『市民参加』岩波書店, 1977。
 社会新報『革新市長は挑戦する』1970.11.1。
 杉浦暢二『町田市の市外化と中心商業地の構造 ペDESTリアン・デッキで結ばれた大型店の集中する町』、『不動産研究』35 (2), 1993。
 通商産業省『産業構造審議会流通部会・中小企業政策審議会流通小委員会 中間とりまとめ』1997.8.21.a
 通商産業省『産業構造審議会流通部会・中小企業政策審

- 議会流通小委員会 中間報告』1997.12.24.b
 西尾勝『行政過程における対抗運動 -住民運動についての一考察-』, 日本政治学会編『年報政治学 政治参加の理論と現実』岩波書店, 1974。
 西尾勝『権力と参加 -現代アメリカの都市行政-』東京大学出版会, 1975。
 福岡峻治編『大下勝正氏ヒアリング記録』1994。
 堀江泰紹『町田市の歴史』国書刊行会, 1990。
 鳴海正泰『首長のリーダーシップ』, 『岩波講座 現代都市政策 3 都市政治の革新』岩波書店, 1973。
 鳴海正泰『都市変革の思想と方法』れんが書房, 1973。
 原町田三丁目地区市街地再開発組合『ゆめいっぱい』1990。
 日本の都市開発出版小委員会『市街地再開発事業の全記録』(社) 全国市街地再開発協会, 1981。
 町田ジャーナル『市長選挙 渋谷健三氏が挑戦』1977.10.25。
 町田タイムス『市街地再開発で活路』1970.1.1.a
 町田タイムス『建設省、原町田の改造を決定 第一期工事 62億円で今年着手、48年完成へ』1970.2.1.b
 町田市『都市計画の概況』町田市広報1960.5.20
 町田市『長期総合計画の基本構想 (試案)』1967。
 町田市『あすをひらく 長期総合計画の基本構想』1968。
 町田市『市街地をいかに開発するか』, 『広報まちだ』1969.9.20。
 町田市『商店街はどう変質する』, 『広報まちだ』1969.10.20。
 町田市『明日の繁栄への課題』, 『広報まちだ』1970.11.20。
 町田市『団地白書と市民生活 町田市の新しい出発のために』1970.b
 町田市『町田市 '70プラン長期総合計画ダイジェスト』1970.c
 町田市『三つの基本方針 市長所信表明』, 『町田市議会だより』1970.5.9.d
 町田市『統計まちだ 昭和46年度版』1971.a
 町田市『町田市史 (下)』1971.b
 町田市『まちだ (市勢要覧71)』町田市, 1971.c
 町田市『昭和46年施政方針』, 『広報まちだ』, 1971.3.20.d
 町田市『都市づくりを考える -これからの自治体計画のすがた- (上), (下)』町田市, 1971.c
 町田市『横浜線対策特別委員会・市街地再開発特別委員会・建設常任委員会 連合審査会記録』1973.10.15、1973.10.23、1973.11.24、1973.12.1.a
 町田市『国鉄原町田駅 新しいまちづくりの位置へ』, 『広報まちだ』1973.11.20.b
 町田市『町づくりの将来を考え地元住民との話し合いを』, 『町田市議会だより』1974.1.6。
 町田市『再開発事業誌 原町田地区第1種市街地再開発事業の歩み』1982。

- 町田市『町田市統計書1995年』1996.
- 町田市他『原町田ターミナル基本計画調査報告書』1976.
- 町田市選挙管理委員会『選挙の記録』1975.
- 町田商工会議所他『町田市中心商店街 来街者動向調査報告書』1995.
- 森山兼光「原町田商店街史 『二・六の市』の発展過程と『マゲ商人』」,『町田地方史研究』No.1, p.67-79, 1975.
- 矢作弘『都市はよみがえるか 地域商業とまちづくり』岩波書店, 1997.
- Fosler, R.S. and R.A. Berger, *Public-Private Partnership in American Cities*, Lexington, MA, D.C. Heath and Company, 1982.
- Mollenkoph, H. John, *The Contested City*, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1983.
- Molotch, Harvey, "The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place", *American Journal of Sociology*, Vol.82, No.2, pp.309-332, 1976.

Key Words (キー・ワード)

Oshita Katsumasa (大下勝正), Urban Redevelopment Project (市街地再開発事業), Central District (中心市街地), City Politics (市政), Implementation Process (実施過程)

A Study of the Implementation Process of an Urban Redevelopment Project in the City of Machida: A Case Study of a First-class Urban Redevelopment Project in the Haramachida District

Toshihiko Hama* and Shunji Fukuoka**

*Graduate Student, Tokyo Metropolitan University

**Graduate School of Urban Science, Tokyo Metropolitan University

Comprehensive Urban Studies, No.71, 2000, pp.33-52

In this paper, the authors describe the conception, planning and implementation of the urban redevelopment project, and specify the conditions that shaped these processes. The description involves case studies of this project and related ones in the central business district of Machida City. Machida, a thriving commercial district, is one of Tokyo's suburban cities (became a city in 1958), and has a population of about 360 thousand.

This redevelopment project involved the moving of Haramachida Station (JR Yokohama Line) closer to Machida Station (Odakyu Line). The two stations were 650 meters apart, creating great inconvenience for people wishing to transfer from one line to the other. Shops around Haramachida Station strongly opposed the plan. This opposition developed into a major battle between local stores, politicians and big businesses wanting to establish department stores and other large commercial facilities.

The authors place particular emphasis on clarifying the characteristics of the spatial arrangement of commercial and public spaces, by analyzing the meaning of spatial rearrangement of rights and interests created through the development projects. The authors also analyze and evaluate the positions and roles of titleholders and other interested parties by focusing on their relationship with the city mayor.

To show clear reasons for the prosperity in Machida City, the authors attempt to describe the political process of the redevelopment, the meaning of urban redevelopment in relation to the redevelopment plans, the formation of a core commercial district, and the improvement of the town center.