

吉祥寺駅周辺再開発事業の実施過程

1. はじめに
2. 背景
3. 事業の概要
4. 再開発組織等
5. 評価
6. 結論

浜 利 彦*

要 約

本稿は、東京都武蔵野市の国鉄（現JR）中央線吉祥寺駅前で行われた駅周辺再開発事業等に関して、その中心的推進者であった後藤喜八郎氏が市長に就任した1963年前後の計画策定過程及び事業実施過程に関するケーススタディである。特に、難航した計画策定過程をあとづけることを通じて、市長を中心とした当該事業の関係者及び関係組織の特徴並びにその果たした役割を明らかにする。また、当該事業関係者・組織の特徴と役割が当該地区の諸権利、諸利益の空間的再編成にどのように影響を与えたかについて考察する。これらを通じて、当該再開発事業をめぐる政治過程が、実際に行われた事業に対してもつ政治的・社会的意味を解明しようと試みたものである。

1. はじめに

通常、都市再開発事業には、市長、市議会、地元地権者等の多様な利害関係者及び関係組織が関わる。また、近年の計画参加や中心市街地活性化事業などで見られるタウン・マネージメント・オーガニゼーションなどの組織は、そうした関係者及び関係組織とその活動のあり方の多様性を増大させているのではないだろうか。こうした状況の中で、それぞれの事業関係者及び関係組織が果たす役割及びその性格を明らかにしていくことは、一層重要になっていると考えられる。

本稿では、東京でも有数の商業集積地となった武蔵野市吉祥寺駅周辺で行われた都市再開発事業についてのケーススタディを通じて、そのきわめて長期にわたる計画策定過程及び実施過程をあとづけ、再構成することにより、そこでの利害関係者及び関係組織の特徴とその果たした役割を明らかにする。また、併せてこれら組織の特徴等と実際に行われた再開発事業との関係について分析しようとするものである。

当該再開発事業は、事業制度的には単一の事業からなるものではない。1966年に都市計画決定された街路計画を基本にして、武蔵野市再開発公社により行われた再開発ビルの建設、国鉄（現JR）

* 東京都立大学大学院都市科学研究科（博士課程）

吉祥寺駅ビル整備への参加、防災街区事業など制度的には複数の事業によりそれは構成されている。こうした事業構成の複雑さの理由としては、その計画策定に伴うさまざまな困難があったことがあげられる。当該地区の計画策定については、戦後幾多の案が策定され、その度に地元事業者の強い反対で、計画の撤回・変更が繰り返し行われてきており、そのいずれもが市政の大きな課題となってきた。

本稿では、武蔵野市長が荒井源吉氏から後藤喜八郎氏に交替した1963年前後における計画策定過程を中心に、その計画の過程をあとづけ、評価することにより、当該事業における利害関係者及び関係組織の性格及びその役割を明らかにする。また、当該事業が実施された地区は、都内でも有数の繁華街へと成長しているが、そうした成功と当該再開発事業等との関係についても検討する。さらに、別途筆者等が行った町田市における類似した駅前再開発事業のケーススタディ¹⁾との比較検討を行うことにより、当該事業の特徴を明らかにする。

2. 背景

①位置

吉祥寺駅周辺再開発事業は、JR（事業当時は国鉄）中央線の吉祥寺駅を中心とした地区で、特に、中央線から見た場合、その北側のきわめて密集した商業地で行われた。また、同駅には京王井の頭線の吉祥寺駅も隣接しており、同線との乗換駅でもある。

②武蔵野市の人口の変化等

武蔵野市の人口は昭和20年に47,042人（国勢調査、当時は武蔵野町）であったものが、当該事業が開始されようとしていた1965年には133,516人へと急速に増加している。また、周辺の三鷹、小金井、田無及び保谷を含む地域の人口は、昭和20年の69,252人から1965年の332,612人へと20年間で5倍近く増加している。前述のように吉祥寺駅が国鉄中央線と京王井の頭線との乗換駅であることもあり、こうした人口急増の中で、駅前広場の必要性が、既に昭和20年代から懸案となっていた。

また、同地区の商圈における人口の急増に伴い需要が急激に増大していたと考えられる。

③商店街の特徴

吉祥寺駅周辺の商店街は、東京都内でも有数の商業集積地であり、同地区再開発の重要な事業であった駅前広場完成直後の1988年当時には、年間販売額が東京駅・日本橋の商業集積に次ぐ大きさであり、また立川や八王子を上回る規模となっている²⁾。

同商店街は、駅周辺の極めて限定された地区（北は五日市街道、東は水門通り、南側は水道通り、西側は公園通りの1辺約500mのほぼ正方形）に密集している。この範囲は、多少のにじみだしはあるものの1950年代から現在に至るまでほとんど変化していない。

後藤市長が初当選し、再開発計画が策定された後の1963年当時の商店構成を見ると、買回り品の店はほぼ皆無で、衣料品、飲食料品、飲食店が比較的多い。しかし、その後、当該事業によるものを含む大型百貨店の出店が相次ぎ、時計、眼鏡、宝石、楽器といった高級買回り品の店が大幅に増えている³⁾。

駅北口の真前に位置する駅前マーケットは、この地区の中では特徴的な地区である。同マーケットは、戦時中防火用地として空地化され、戦後に闇市となったものの名残であり、極めて細分化された区画に零細商店が密集している地区である。

また、公園通り付近では1965年前後から金融・証券等の進出が相次いだ。

④駅周辺市街地の道路等の状況

事業実施前には、駅北口にアクセスする主要道路は、駅から北へ延び五日市街道に至る駅前通り（現サン・ロード）と、中央線と並行に走り公園通りに至る平和通りの二つであったが、両道路とも増加しつつあった自動車交通に対応できず、渋滞が問題となっていた。また、事業前には、中央線が高架ではなかったため南北の交通が分断される形となっていた。さらに、駅前広場は全く整備されておらず、バスの乗降にも支障を来していた。

⑤国鉄による高架・複々線化事業及びそれに伴う駅ビルの建設

1960年代はじめから中央線の複々線化・高架化が話題となっていたが、1962年に国鉄が正式に中央線中野―三鷹間の複々線化・高架化を発表した。これを契機にして、いっきよに駅前広場の整備、駅ビルの建設、さらに周辺商店街の再開発への気運が高まっていった。

⑥土地利用状況、地権者の構成

当該地区は、1950年代から商業地区の指定がされており、商業・業務地区として位置づけられてきており、その周辺の住宅街と対照をなしている。また、当該地区のほぼ中央に旧東京女子体育短期大学の跡地（音体跡地）があり、その空地を市が再開発の代替地として1960年にその借地権を買収している。

前述の吉祥寺駅前の商店街の周辺は住宅地であり、既に、1950年代はじめから商店街のにじみ出し（特に飲食店）を防ぐことが市議会等でも問題とされていた⁴⁾。

当該地区のかなりの土地を地元寺院（円窓寺及び蓮乗寺）が所有していることも特徴的な点である。そのため、地権者のほとんどが借地人及び借家人で、商店の約9割が借地である⁵⁾。

⑦市長の政治基盤

市長の政治基盤は基本的に革新に好意的で、また、社会党を中心とした革新系が都市部の自治体の議会で議席を伸ばした時代状況を反映し、武蔵野市議会における革新系市議会議員も多い。後藤市長の2期目に当たる1967年の市議会議員選挙では36議席中半数の18議席を社会党と共産党の市長与党で占めるまでになっている。

3. 事業の概要

(1) 計画策定の経緯

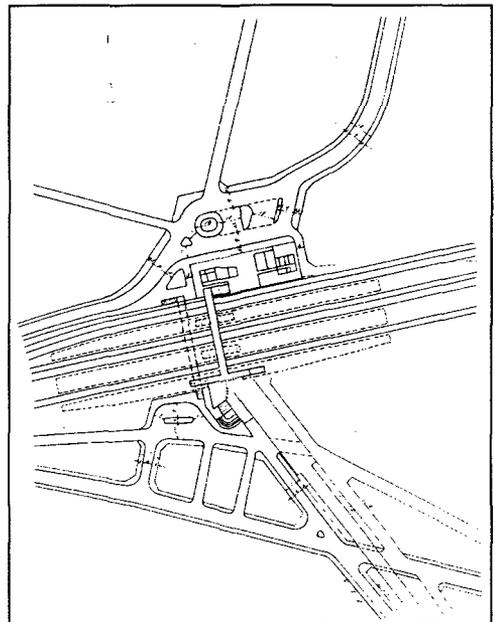
本事業は、1964年に東京都が策定・決定し、同市も了承した同地区の都道にかかる街路計画をベースに、後藤市長のもとで1966年に武蔵野市が作成し、同市議会の了承を得た再開発計画（「吉祥寺駅周辺都市計画事業」）が基本となっているが、武蔵野市では様々な形での吉祥寺駅周辺の再開発計画を作成してきた。特に1954（昭和29）年の案（29

年案）と1962年に公表された案（高山案）は、具体的な提案を含むものであった。しかし、その両案とも地元商店街の強い反対を受け実施には至らなかった。

①29年案

1954（昭和29）年までには、駅周辺の道路計画（駅前広場を含む）に関して東京都と鉄道事業者との間での交渉がまとまり、都が市に意見を求めてきている⁶⁾。武蔵野市議会では1954（昭和29）年9月の市議会で駅前広場都市計画特別委員会を設置しており、議会での質問に対して当時の荒井源吉市長が「吉祥寺、武蔵境両駅の南北口の大体の案は出来ている。最も要望されているのは吉祥寺駅北口ですが、……本年中に計画決定をやりたい」⁷⁾と答弁している。

この時の都の案では、4,800㎡の駅前広場（駅舎を含む）及び駅前から五日市街道を結ぶ幅員15mの道路を駅前通りと並行して整備すること、また、平和通りの一部も15mの幅員に拡張することを内容としていた。しかし、地元商店街はそれが「個人の財産権と営業権を軽々しく剥奪する計画案」として強く反対し「吉祥寺北口駅前広場計画反対対策委員会（反対同盟）」を結成し、1954年11月の市



資料：「21世紀への基盤づくり 吉祥寺駅周辺再開発事業誌」

図1 29年案（駅前広場計画図）

議会に517名の署名を付して反対の請願を行った⁸⁾。その後、市議会では駅前広場都市計画特別委員会の調査期間を延長し、調査を行い、1957年2月にその調査報告のとりまとめを行った。これに反対する地元反対同盟は、同特別委員会の存続、調査の継続を要望したが、これが否決されたため、新予算が審議される予定であった翌3月12日市議会本会議場を反対同盟が占拠した。市議会は急遽全員協議会を開き、お互いに代表者を出して交渉することとした。交渉は翌13日明け方に妥結し、駅前広場整備の必要性について確認した。しかし、議会側は駅前広場の面積、事業の完成期限等の具体的な部分を撤回し、結局「議会の自主性において地元民の立場を尊重し今後もなお話し合いの場を作る」⁹⁾ こととしたため、計画は事実上「暗礁に乗り上げた」¹⁰⁾ 形になった。

②高山案

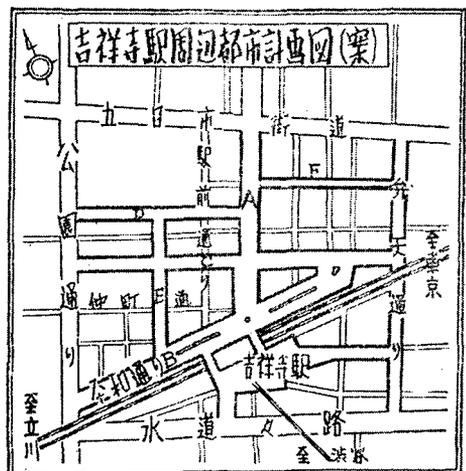
しかしこの後、市議会では、国鉄中央線の複々線化、高架化事業が進展（1961年に中野～荻窪間の着工等）してきていることもあり、また交通混雑を理由とした駅前広場整備の請願が出されるなど、再開発計画策定の仕切り直しが迫られていた。また、一部議員からは「平和通りで行われていた高層不燃化のゆきづまりを打開するには都市計画を根本的にやりなおさなければ出来ないのではないか」¹¹⁾ という意見も出ていた。こうした中で、市議会は、1960年3月の議会で、再び特別委員会を設置し、駅前広場の計画策定にあたることとなった。これとほぼ時を同じくして、同地区内にある東京女子体育短期大学の跡地（現F&Fビル）借地権が売りに出されることとなり、市は再開発の代替地として、これを約3億704万円で購入した。これにあわせ特別委員会では、地元反対同盟と話し合いを続け、1961年6月には、広場の面積を7,500㎡とする再開発の基本構想をとりまとめ、同時に具体的な都市計画案の策定を東京大学工学部の高山英華教授に委託する事とした。

高山案は、1962年の1月以降市の特別委員会（秘密会）¹²⁾ で6回にわたり審査され、3月9日に市素案として市議会全員協議会で公表された。同案が対象とする範囲は、同商店街のほぼ全てを含む

大がかりなもので、その中をいくつかの「スーパーブロック」（1辺約80m）にまとめ、それぞれ中高層化・不燃化を進める、また、駅前広場を1カ所にまとめて整備することはせずに、平和通りを拡幅し、かつ東側へ延伸し、そこにバス乗り場等を整備しようというものであった。

地元住民への説明は1962年3月18日に行われたが、住民はこの高山案に対して「猛反対を示し、初めから野次と怒号で、市議会および市側の説明がほとんど聞こえないほどの混乱を見せた」¹³⁾。また、「商店主が本当に聴きたい代替地の計画、補償金などに明確に答えられる資料が不足していたこともあって、実質的な質疑は行われぬまま、4時半ごろに解散となった。」¹⁴⁾ つまり、高山案は、完全に商店主を中心とした住民から否定された形となったのである。

しかしこの後、国鉄の高架化工事の期限が迫っていたこと（国鉄の計画では、1963年中に土地の買収を完了。1967年までに工事を完了する予定であった）、またそれに伴う高架下の利用の問題が懸案となっていたこともあり、市及び市議会特別委員会は各商店会等と個別に懇談を行った（懇談は、1962年4月23日～6月4日まで17回にわたった。）¹⁵⁾。また、1962年8月2日には「吉祥寺駅周辺都市計画対策協議会」（会長上田正夫－平和通商店協同組合理事長）が駅周辺の有力商店会により結成され、その後市及び市議会特別委員会は、対策協議



資料：「武蔵野市市議会報」

図2 高山案(街路計画)

であり、市が再開発の代替地として確保してある音体跡地等に関して再開発の端緒とすべきとしていた²³⁾。これに対して、地元側も補償・換地問題等に関して条件を付して、市議会に一任。市議会では、9月5日の全員協議会で、都案を受け容れることを決定した²⁴⁾。都案は10月2日の東京都都市計画地方審議会です承され、告示されている。都の後押しで、道路計画のみは急転直下決定されたことになった。

なお、この時の市議会では、併せて高架化される吉祥寺駅の高架下を利用した駅ビルの計画が了承されている。この時の計画では、220店舗を収容するほか、有料駐車場を建設するとされていた(ステーションビル・ロンロンについては後述する。)

④6月案

1964年9月に市議会全員協議会で了承された都の案は、道路計画などに限定されたもので、商店街そのものの再開発にはほとんど触れられていなかった。一方、後藤市長は当初から、商店街の全面的な再開発を目指しており、1964年3月の市議会においても、議員からの質問に答え、「高山構想を基礎に計画をすすみたい」としていた²⁵⁾。

市の再開発案(6月案)は、1965年の6月30日の市議会全員協議会で発表された。計画では、商店街のほぼ全域を対象とし、最大15階建ての高層ビルを含む大規模なものであった。開発方式としては、1961年に制定されていた市街地改造法や土

地区画整理法に基づく方式が検討されたが、最終的には土地区画整理の手法がとられるが、具体的開発方式としては都市再開発法による市街地再開発に近い形となった²⁶⁾。計画の概要は以下の通りである²⁷⁾。

- ・開発方式：まず、土地区画整理により土地の整理を行った後、開発公社が共同ビルを建設し、そのビルの一部は権利者が無償で取得、残りを開発公社が賃貸し、その収入で建築費の償還にあてる。償還が終了した後は、賃貸部分も権利者に還元する予定で、償還期間としては20年が予定されていた²⁸⁾。
- ・再開発ビル等：基本的には1・2階を商店、3階を駐車場等、4~10又は15階までを住宅とする。音体跡地には15階建てビルを他地区に先行して建設し、他の地区の再開発の際の仮店舗、仮住居として利用する。

6月30日の市議会全員協議会には、「傍聴席は立錐の余地もないほど」²⁹⁾の関係者が詰めかけた。しかし、この案には、市議会議員から、直接買取方式でないこと、また財産が共有になることへの不満の声があがった³⁰⁾。

その後、市は地元に対する説明会等を開くが、なかなか地元の不安は解消出来ず、地元からは「膨大な資金を必要とする6月案を全体として実施するのではなく、地域を分割してできるところから順次実施すれば可能なのではないか」³¹⁾という声もあがっていた。また、都市再開発法が制定される前であることから、事業の法的根拠も疑問視されていた³²⁾。市議会では、特別委員会を設置、提案された6月案に関して検討をすすめたが、その間にも、対象区域内における建て替え等がすすみ、法的強制力の無いことが致命的であることが明らかになってきた。また、法的根拠として期待されていた都市再開発法の早期制定の可能性が無くなったことから(都市再開発法の制定は1969年までずれこんだ)、6月案は変更を余儀無くされることになった。

(2) 吉祥寺駅周辺都市計画事業計画の概要³³⁾

1966年9月29日に、後藤市長から市議会全員協

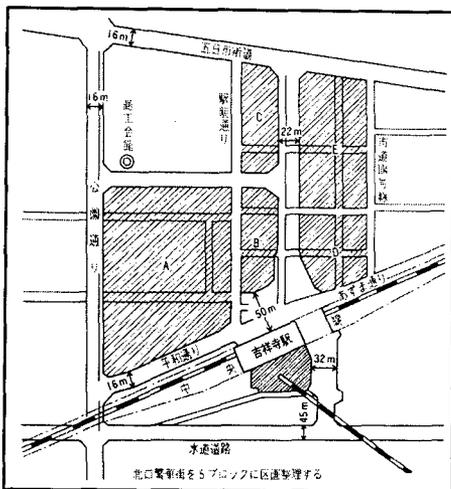


図4 6月案

資料：『東武野村百年史 記録編』

表1 吉祥寺駅前再開発に関する諸案

事業名称	通称	発表年月	事業内容	事業方式	市長
吉祥寺駅前広場計画案	29年案	1955年3月	道路及び駅前広場の整備に限定	事業方式は明示されず(街路事業中心)	荒井(保守)
吉祥寺駅前地区改造計画案	高山案	1962年3月	当該商業地域全域にわたるスーパーブロック方式による商業・住宅再開発。駅広は、平和通りの延長・拡幅によって整備。	市街地改造法の適用を検討したが断念	荒井(保守)
武蔵野都市計画道路の変更及び追加について	都案	1964年8月(同年10月23日建設省告示)	同地域の骨格をなす主要道路及び駅前広場についての街路計画	街路事業	後藤(革新)
吉祥寺駅周辺市街地再開発実施案	6月案	1965年6月	当該商業地域のほぼ全域にわたる商業・住宅再開発。駅広整備を含む。	都市再開発法の制定を前提	後藤(革新)
吉祥寺駅周辺都市計画事業計画案	(修正6月案)	1966年9月	当該商業地域のほぼ全域にわたる商業・住宅再開発。ただし、内容的には6月案に比べ縮小。駅広整備を含む。	街路事業は、用地買収方式。再開発ビルは、市再開発公社による建設・分譲。他に組合方式の防災街区事業	後藤(ただし、実施の一部は江藤(革新)、土屋(保守))

資料：武蔵野市「21世紀への基盤づくり 吉祥寺駅周辺再開発事業誌」等をもとに筆者が作成した。

議会の場で、当該事業計画案が発表された。この案は当初案(6月案)に比べ大幅に縮小したもので、既に都市計画決定されている都道部分に加え、2本の区画街路(市道)及び音体跡地に建設する再開発ビルに限定したものであった³⁴⁾。6月案は、3度の全員協議会の末、10月23日朝に、了承され、ついに同再開発は事業実施へと動き出した。

当該計画の事業方式に関しても、変更がなされている。計画の内、街路整備のみが都市計画決定を経るもので、音体跡地の再開発ビルは市の単独事業である。当該地域内では、この修正6月案以外にも同時期に防災建築街区事業、駅ビル整備、また東京都施行による公園通りの拡幅などが行われているが、これらもそれぞれ別個の事業である。しかし、当該地区の再開発事業を全体として捉えるならば、事業間の関係、実施時期の一致、関係者の重なり等からみて一体のものと考えることができる。そのため、以下では、当該再開発事業の主要な特徴として、これら修正6月案での事業決定に含まれなかったものについても併せて説明する。

なお、前述の通り、当該事業の基本的な計画が策定された1965年前後は、まだ都市再開発法制定以前であり(都市再開発法は1969年施行)、法定の事業として、いわゆる「市街地再開発事業」が行

われたわけではなく、都市計画道路事業を中心とした以下の複数の再開発関連事業の実施により当該地域の再開発が進められた。

①道路整備

主要道路としては、一つは駅前大通りの東側に、吉祥寺大通り(A道路)(幅員22m)を整備し、五日市街道から水道通りまでの自動車交通のための動線を確保するもの。もう一つは公園通りから吉祥寺大通りまでを結ぶ吉祥寺本線(B道路)(幅員22m)であり、これら二つの道路が整備された。

都はこれらの路線を1966年度より1972年度までの7カ年で整備する予定であった。街路部分については、1972年までに大部分の整備が行われ、1977年までには概成している。

また、これ以外に区画道路として、B道路と再開発ビルを挟んで市道189号線(幅員8m)線及び再開発ビルから南北に平和通り至る市道190号線(幅員8m)が計画された。

189号線は、1972年までに概成したが、190号線は、1972年当時道路用地の約半分が買収されたのみで、仲町通りから平和通り間は、駅前広場の完成した1986年になっても、駅前マーケット側の買収は行われず、片側を買収拡幅したのみである。

これ以外に都施行で当該商業地域のほぼ西端を南北に通る公園通りの拡幅が行われた。この拡幅

事業は、当初計画では1973年度完了予定であったが、実際の完了は1981年度にずれこんだ。

②駅前広場整備

駅前広場部分については、道路事業の一部として整備が進められてきた。しかし権利関係が複雑だったことなどから、用地買収が進まず、4回の事業延長を経た後、現職の土屋市長になってから、土地収用を背景に強力に買収交渉を行い、ようやく1986年になって完成している。完成までに20年間を要したことになる。

③音体跡地再開発—F & Fビルの建設（開発公社ビル—伊勢丹及び専門店、公益施設等が入居）

1960年に当時東京女子体育短期大学（音体）の移転に伴い、市はその跡地（約6,600㎡）の借地権を3億704万円で再開発の「タネ地」として買収した。なお、同大学の理事長は、荒井市長（当時）であった。

1965年の6月案では地上15階建ての商業・住宅の複合ビルの建設が計画されたが、この計画が翌1966年に修正・決定された段階では、地上9階に縮小され、事業による立ち退き者の移転先とされた。1968年に市はその整備主体として再開発公社を設立（基本財産は借地権）した。後にそのキーテナントとしては伊勢丹が入居している。

A棟とB棟の2棟が建設され、B棟には伊勢丹百貨店が入居。A棟には道路事業の立ち退き対象者等が入居したほか、残りのフロアは結婚式場、市民ホールなどの形で整備され、利用された（A棟の内、立ち退き対象者等が入居した専門店街・飲食店街は8フロアの内3フロアのみ。また、立ち退き者以外にも集客力のある店舗を入れる必要

があるとし、一般からの出店希望も受け付けた。。

④防災建築街区

吉祥寺の北口の一部地域は、1969年5月15日に「吉祥寺駅北口防災建築街区造成組合」を結成し、同時に事業計画案を承認した。事業計画案は、基本的に1966年に決定された修正6月案に沿ったもので、駅前の密集した商店街を協同組合方式で共同ビルに建て替えようというものであった。当該事業は、3地区に分けて事業が進められたが、内2地区においては、組合内での計画合意ができず、事業認可の申請が時間切れとなったため、事業は実際には実施されなかった（当該事業の法的根拠となった防災建築街区造成法は、1969年に都市再開発法が施行されたことに伴い廃止された。同法の廃止に伴う経過措置は1975年度までとされたが、それまでに2地区の共同ビル建設についての関係者合意はなされなかった。）。また、実際の事業は組合が行うのではなく、組合員が個別に建築する方式をとったため、事業が行われた第1地区においても3つの共同ビル及び他の建築物が個別に建設されることになった。

⑤ステーションビル（ロンロン）の建設（1969年12月3日オープン）

国鉄中央線の高架複々線化に伴う高架下を利用したステーションビルの建設に対しては、地元商店会は大きな期待を持っており、直近の平和通り商店会と駅前商店連合会は1963年12月には、武蔵野振興株式会社を設立、高架下の利用に関して国鉄に対して認可申請を提出するなどしていた。また、ステーションビルにすぐ隣り合っている平和通り商店会ではステーションビルと一体での再開発を希望していた。しかしながら、国鉄は、あくまでも国鉄主導での整備を主張し、市及び商工会議所からも出資には参加したけれど、結局は国鉄主導の再開発となった。しかし、市側は、出店に関してはなるべく地元を優先させるよう要請し、結果として18店舗中17店舗が地元からの出店となった。

⑥その他

二つの百貨店の進出を含む以下の四つの事業は、市等が直接関与した事業ではないが、当該地区で

表2 武蔵野市開発公社ビル(F & F)の概要

A棟	B棟
地下2階、地上7階	地下4階、地上8階
延床面積： 17,282.682㎡	延床面積： 28,738.953㎡
用途：専門店街、飲食店街、結婚式場、市民ホール、駐車場、伊勢丹業務用施設等	用途：伊勢丹百貨店、駐車場
1972年3月31日専門店街オープン	1971年11月10日伊勢丹オープン

資料：武蔵野市「21世紀への基盤づくり 吉祥寺駅周辺再開発事業誌」

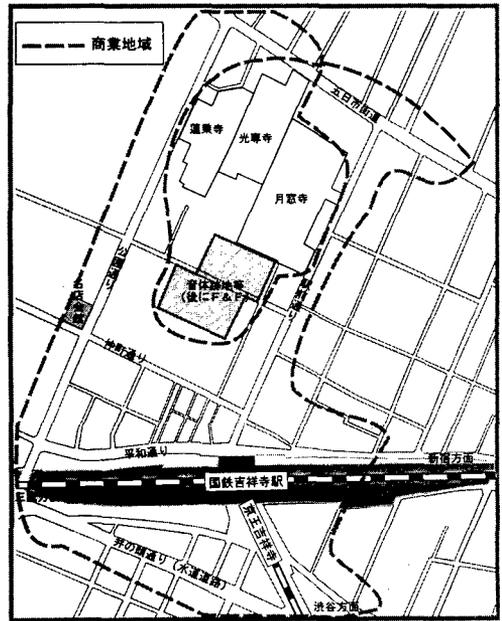
同時期に行われたものとして相互に関連している。

近鉄及び東急の進出に関しては、再開発基本構想の「歩行者の面的な回遊性を高めるため、駅から200m程度離れた地区に大型店舗の配置を考慮し、既存商店街を包む形とする」³⁵⁾ というコンセプトに沿ったものであった。また、こうした近鉄・東急両百貨店の進出は、明らかに開発公社ビルに出店した伊勢丹に刺激されたものと考えられる。

これら百貨店の進出に際し地元商店街は、好意的で、駅から離れたそれらの立地を「顧客の動線が拡大」とすると評価し、歓迎する姿勢を示した³⁶⁾。

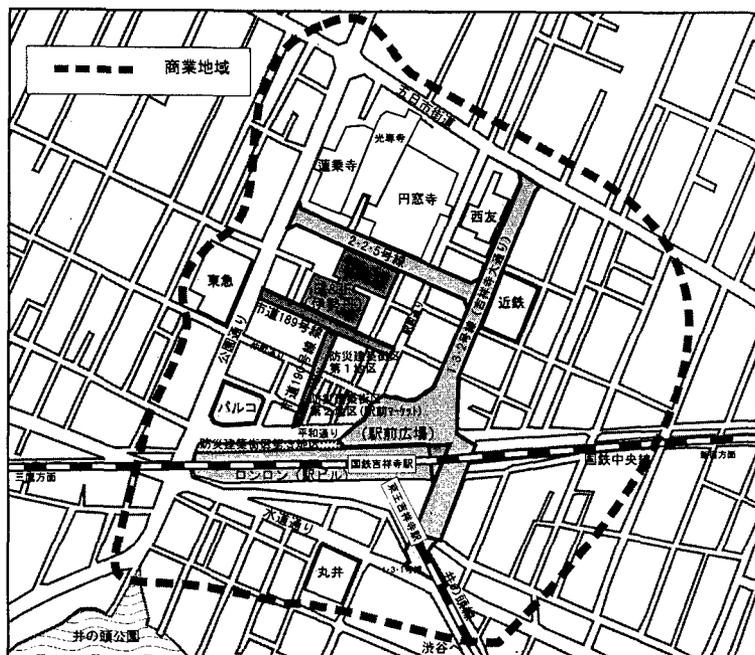
- ・近鉄百貨店のオープン（1973年5月11日）：都市計画道路1・3・2号線の整備に併せ建設された。
- ・東急百貨店のオープン（1974年6月20日）：地元系の百貨店「吉祥寺名店会館」の跡地に、公園通りの拡幅工事に併せ、特定街区制度を利用して建設された。
- ・サンロードの整備（1971年11月20日完成）：吉祥寺駅北口から五日市街道までのびる駅前通りのアーケードを整備したもの。

- ・チェリーナードの整備（1974年6月16日完成）：吉祥寺駅北口から公園通り、東急百貨店近くまでの仲町通りのアーケードを整備したもの。



資料：武蔵野市「21世紀への高層づくり 吉祥寺駅周辺再開発事業誌」等をもとに筆者作成

図5 吉祥寺駅周辺市街地（事業前）



資料：武蔵野市「21世紀への高層づくり 吉祥寺駅周辺再開発事業誌」等より筆者作成

図6 吉祥寺駅周辺再開発事業図（事業後）

4. 再開発組織等

(1) 市長（後藤喜八郎、1963年5月～1979年4月在任）

経歴：社会党員。1951年の選挙で武蔵野市議会議員に初当選し、以後1963年に42歳で市長に初当選するまで3期市議会議員を務める。1955年及び1959年の選挙ではトップ当選。1期目の昭和1954年に市議会に設置された「吉祥寺・武蔵境駅前広場都市計画特別委員会」の委員に就任。

支持基盤：当時、社会党に好意的な地盤に支えられた。

市長当選の経緯：1951年の初回市長選挙以来の現職市長であった荒井源吉氏を破って当選。前市長の下における駅前再開発計画が暗礁に乗り上げた直後の市長選挙で、駅前整備を公約している。

再開発に関しての態度：前述の通り、議員時代に関連の市議会特別委員会委員を務めたこともあり、市長就任当初から再開発に対して意欲的であった。前市長が、地元の反対のため再開発事業の実施に失敗した経緯があるにもかかわらず、むしろこれにチャレンジする形で強力に事業計画策定を進めた。そのため、就任後、吉祥寺駅周辺開発事務所を助役直属で設置。また、2人の助役（その一人は藤本政信氏で、武蔵野市議会議員を辞職して、就任、後に市長となる。桜井平八郎氏は、市の元建設部長である。なお、桜井氏以降、3代続けて建設部長が助役に就任。）を就任させることにより、事業を推進した。

ただし、2期目（2回目の選挙は無投票当選）以降、駅前広場整備等、一部事業が暗礁に乗り上げた際には、市長は実質的に事業を放置し、都市計画に関する市政の中心課題を、住宅地の環境保全等に移行していく³⁷⁾。駅前広場の完成は、後藤市長の退任後、次期市長に就任した元助役の藤元政信氏を経て、保守系の土屋正忠市長の時代の1986年になってから

である。

(2) 市議会各会派（議席数は1963年選挙時のもの）

市議会では、荒井市長当時から繰り返し吉祥寺駅周辺の都市計画について特別委員会を設け審議を行い、住民との直接の懇談会も度々開かれており、当該事業における役割は、きわめて大きかったと考えられる。

新政会（16名）：自民党議員及び他の保守系で構成。後藤市長に対しては、野党であったが、1965年2月には内6名が二八会を結成し分裂する。後に二八会は後藤市長の与党化する³⁸⁾。

保守系議員には商業者の利益を代表する議員も多く含まれており、市議会では、地元商業者の代弁者として市長側との交渉を進めたが、商業者の組織自体が一枚岩でなく、それをまとめあげることまでは出来なかったと考えられる。

社会党（9議席）：後藤市政の与党。助役に就任した藤本氏は、市議会議員を辞任しての就任。

革新クラブ（4議席）：共産党議員及び革新系無所属の大久保一志氏で構成。選挙時の協定等で一応後藤市長の与党であったが、議案によっては反対に回ることもあり、後藤市政2期目の1968年に、副議長（共産党）に対する不信任案に社会党が賛成にまわったことから完全に協力関係は解消した³⁹⁾。

当該事業に関しては、後藤市長初当選後の初議会で、共産党議員（さとうれいめい議員）が地元との協定書に沿って実施することを求めたのに対して、後藤市長は、「協定書の趣旨は了とするが、全面的に受入れて都市計画ができないことがあってはならない」と主張したことにみられるとおり、この時に、両者の立場は食い違いを見せている⁴⁰⁾。

公明会（3議席）：後藤市長の与党だが、革新クラブ同様議案によっては野党的な立場をとることもあった。

民主社会党（2議席）：後藤市長の与党。

表3 吉祥寺駅周辺再開発に関する主要地元組織

組織名称	結成年月日	メンバー	活動内容
吉祥寺駅周辺都市計画対策協議会（対策協議会） （1964年8月22日に吉祥寺駅周辺都市計画促進協議会に名称変更）	1962年8月2日	駅周辺の有力商店会	1962年に高山案が発表された直後に結成。高山案に強力に反対する。後藤市長に代わって以降は、地元の中心的な交渉相手。各商店会の正副会長で構成される正副会長会を頻繁に開き。意志決定を行うが、一枚岩ではなかった。
吉祥寺駅周辺都市計画協議会（三者協議会）	1964年2月7日	市：市長以下6名、市議会15名、地元19名、地元は各商店会の代表（当初、市長は学識経験者として、駅利用者、消費者代表をいれるよう主張したが、商店会側が受け入れず。）	市と地元との交渉の場。同協議会で、1963年3月の市議会と地元諸団体との協定書を「原則として尊重する」「三者の合意に達したことを市長は尊重」する確認がなされた。以降、現地測量への同意。1966年の修正6月案への同意へと進む。
吉祥寺駅周辺都市計画該当事者同盟	1964年9月	道路整備地区に当たった該当事者で商店会加入者以外の者で組織	商店会以外の交渉当事者となった。

無所属（2）：2名とも保守系であるが、一人は市議会議長の島崎静馬議員（市議会議員改選後の最初の議長選で、保守系議員16名は退席し、投票に加わらなかった。保守系議員の内、島崎氏を含む2名のみが、投票を行い、全員一致で高橋議員が議長に選ばれている。）^{41）}

再開発計画が市議会及び地元からの一応の合意を得た直後の1967年の選挙では、社会党12議席、共産党6議席と大幅に議席を伸ばし、定数の半数を市長与党でおさえた。しかしその後、前述の通り、2期目途中で共産党は与党から外れる。

（3）地元における諸組織

駅周辺再開発に関する主要な地元組織とその活動内容は表3に示した通りである。

商店会は、ほぼ主要な通りごとに商店会が結成されており、再開発計画に対しては商店会を中心に反対又は推進組織を組織したが、相反する利益から、各商店会の足並みが乱れる事が多かった。

（4）出店者

伊勢丹：開発公社ビル（F&Fビル）のB棟に入居。「都心タイプのグレードの高い百貨店」「地元商業者と競合しない」などの基準で選ばれた。入居にあたり伊勢丹は、入居保証金として建設費

の約半額に当たる20億円を負担している。

5. 評価

（1）商業再開発としての評価

当該再開発が行われた吉祥寺は、現在都内でも有数の繁華街となっている。事業が終了した直後の1985年では、商店数で5位、売場面積で6位、年間販売額で9位と、いずれの指標をとっても立川、八王子の両市をしのいでいる^{42）}。

こうした成功の理由は以下の諸点にあると考えられる。まず、空間構成としての成功があげられる。周辺部に集客力のある大型店（再開発事業による伊勢丹百貨店、公園通りの東急百貨店、吉祥寺大通りの近鉄百貨店等）が配置されたことにより回遊性が強化されたと考えられる。一方、当該事業によっては大規模再開発が適用されなかった中心部に比較的小規模の商店がそのまま存続したことによって狼雑性が維持されたことである（ただし、駅前マーケットなど防災的には問題が残された。）。

また、これら百貨店の進出による街の大幅なイメージアップに伴い買回り品店が増加していることである。1963年の吉祥寺駅周辺の商店会の構成を見た場合、買回り品の店はほとんど皆無である^{43）}。しかし、近年では時計、眼鏡、宝石、楽器とい

った高級買回り品の店だけでも49店にのぼっている⁴⁴⁾。こうした変化により大きく街の魅力が増大したと考えられる。

既述の通り、商店街周辺部に大型店を配置し、回遊性を高めるというのは、当該地区再開発のコンセプトでもあったが、これらの変化の内、直接当該事業によって達成されたものは限定されている。例えば、大型店については、市が直接関与した事業によるものは伊勢丹百貨店を再開発ビルに誘致したこと、及びステーションビルに市と商店会が部分的に参加したことである。他の百貨店出店については、伊勢丹百貨店の進出に刺激されたもの、あるいは、道路整備などにより、大規模開発が可能になったことなどに伴うもので、間接的な要因によるものである。また、買回り品店の増加についても、当該地域及びその周辺は、比較的豊かな住民が多い地域で、そうした需要は元々強かったともいえる。さらに、高山案及び当初の6月案では、当該商業地域の全面的な再開発が計画されていたが、それが実現されず、中心部の小規模商店等が残ったことは、当初は、意図されたものではない。

しかしながら、結果論ではあるが、市及び地元商店街は、大型店との共存を選択し、そのことによって商業的には大成功したと言えるのではないだろうか。

近年では、当該商業地域における売り上げは頭打ちで、他の地域同様、中心市街地からの客離れがおきているともいわれ⁴⁵⁾、また、近鉄百貨店の閉店が発表されるなど⁴⁶⁾、商業地としては、次の曲がり角を迎えようとしていると言えよう。

(2) 公共空間再配置に関する評価

道路整備については、きわめて狭小であった駅に通じる道路を、増加する自動車交通にある程度応えられるものにしたことが、まず評価されるべきであろう。しかし、それ以上に、区画道路を含むこれら道路の整備により、周辺への大型店進出を可能にし、また訪問客が回遊するための動線を確保したことは前述の商業再開発としての成功に大きく貢献していると考えられる。

一方、駅前広場整備の完成は、前述の通り、大幅に遅延した。そのため駅前のバス乗り場等が適正に整備できず、このことはターミナルの機能としては致命的な欠点であり、再開発事業としては失敗した部分だと言わざるを得ない。

しかしながら、再開発ビルの建設、キーテナントとしての伊勢丹百貨店の誘致だけでなく、市民ホール、結婚式場といった公共施設の整備も同時に行われてたことはタウンセンターとしての基本的機能の向上に寄与したと評価できる。

(3) 再開発計画策定過程に関する評価

前述の通り、当該地区での再開発計画案は、戦後幾度となく策定され、その度に地元業者の強い反対の下に撤回を余儀なくされてきた。特に、荒井市長の下で、1962年3月に発表された通称高山案に対しては地元は強く反対した。その主な理由としては以下のことがあげられる。ア) きわめて大規模かつ全面的な再開発計画で、ほぼ全ての商店が移転・建て替えを迫られるにもかかわらず、代替地、補償金などの計画は、はっきりしていなかったこと。イ) 計画案は、市当局及び市議会の秘密会などで検討され、直前まで正式に公表されず、地元住民の意見が反映される機会ほぼ皆無であり、地元の複雑な利害関係も計画策定の中で適切に調整されてこなかったこと。

そうした地元業者の強い反対で、計画案そのものは一旦撤回を迫られているにもかかわらず、再開発の必要性に関する共通認識の確認と、それを内容の協定書を1963年3月に、市と地元5団体との間で結ぶことができた背景としては、以下の要因があげられる。ア) まず、国鉄中央線の高架化工事が迫っていたこと(1967年度末までに、三鷹までの工事を完了させる予定であった。)。イ) また、国鉄高架化に伴う高架下空地が商業空間として魅力的なものであるとの認識が一部業者により、国鉄主導の商業開発ではなく、地元利益が還元される形にするためには、市、市議会との協力関係を維持する必要があったこと(1963年3月20日付けで対策協議会会長上田正夫名で市議会に対して高架下利用に関する請願が行われている。

国鉄中央線とほぼ並行に走る平和通り商店街は、国鉄工事の影響を最も強く受け、高架下利用が死活問題であった。対策協議会会長上田正夫氏は、平和通商店会協同組合の理事長であったことは利害関係の強さからも当然のことといえる。ウ) さらに、1963年4月30日には市長、市議会議員の選挙が予定されており、再選を望む市長も市議会議員も、この問題に一定の決着をはかっておきたかったものと考えられること。特に市長にとっては、高山案の発表後、対象となる商店主からは「市長不信任」の声さえ出ており⁴⁷⁾、また、革新側が上げ潮ムードで、有力な対抗馬（後藤喜八郎次期市長）がいたことから、再開発問題の決着は切実であったと考えられる。

1963年4月30日の選挙で市長に初当選した後藤喜八郎氏は、当該再開発に当初から意欲的に取り組むが、後藤市長にとっては、前市長の当該再開発に関する遺産とも言うべきものがあった。それらは、地元商業者全体を統一し、組織化している地元組織の存在である。1962年8月に結成された吉祥寺駅周辺都市計画対策協議会は、当初は高山案に反対するために作られた組織であるが、後藤市長が地元との交渉を進める上で、ある程度地元をまとめられる組織が予め存在したことは好都合であった。

市側は、こうした地元組織と交渉を重ねることにより、計画の基本となった東京都案をとりあえず、了承するという合意を取り付けることになげられた。しかしながら、6月案策定の過程では、地元の意見を予め取り入れたとは言えず、公表後地元の反発を招いた。前述の通り、6月案が実現しなかった大きな理由の一つには、前提としていた都市再開発法の制定が遅れ、新事業制度の見通しがつかなかったことがあるが、仮にその見通しがついていたとしても、地元組織との十分な調整を欠いたやり方では、その同意を取り付けられる可能性は低かったといわざるを得ない。例えば、町田市における駅前再開発事業においては、地元商業者を直接参加させてる形で計画策定が行われ、そうした手法が地元意見の反映と調整に有効であったが⁴⁸⁾、当該再開発事業の過程でそうした

努力がなされた形跡はない。

後藤市長は、革新系市長として、当初は市議会において少数与党であった。しかし、保守系会派の分裂をきっかけとして、一部保守系議員が実質的に後藤市長支持にまわるなど、多数派をしめるに至る。また、市議会自体も、荒井市政時代から当該事業に関して度々特別委員会を設置、地元との懇談などを重ねるなど、地元意見の汲み上げと、調整に関して大きな役割を果たしており、それは単なる議決機関の役割を越え、実質的に計画策定を推進する主体の一つであったとも評価できる。こうした議会の状況は、再開発を進める上で、後藤市長に決定的に有利な状況を生み出したといえる。

(4) 町田駅前再開発事業との比較考察

以下では、別途行った筆者等が行った町田駅前再開発事業のケーススタディ⁴⁹⁾を元に、当該再開発事業との比較検討を行う。比較に当たっては、特に事業の主たる推進者であった市長のリーダーシップにおける特徴及びそれを中心に形成される連合のあり方について整理する(表4参照)。

吉祥寺は国鉄中央線の複々線化・高架化に伴う、町田の場合は横浜線の複々線化に伴う、それぞれの駅舎の建て替えにあわせて実施された公共事業であること。また、地元商業者による強い反対があり、それにより保守系の市長の下で事業が難航していたこと。さらに、事業の推進者は、革新系の新市長であったこと。これらは、両事業の共通点であるが、事業の進めかた並びにそのための利害関係者の連合の組み方には、少なからぬ違いが示されている。

町田の場合は、地元商業者による計画参加、市議会での再開発政策に対する保守系革新系を含む広範な支持の調整過程を経て、市長を中心とした幅広い連合が形成され、かつ実際に行われた事業も、都市再開発法に基づく市施行の市街地再開発事業を中心にして駅前市街地の大幅な再開発が実施された。

この町田市の事例とは対照的に、吉祥寺の場合は、部分的な商業者との合意、市議会保守系議員

表4 吉祥寺・町田の両駅前再開発の比較

	吉祥寺	町田
1. 事業手法	直接買収方式による街路事業、市再開発公社による再開発ビル建設・分譲、一部防災街区建築事業等の組み合わせ	市施行による市街地再開発事業
2. 事業の背景	国鉄中央線の高架複々線化、高架化に伴う駅ビル整備 駅周辺の混雑、改善の必要性	国鉄横浜線の複々線化、駅舎移転の必要性 駅周辺道路の混雑、改善の必要性
3. 事業の物理的特徴	駅周辺の主要道路の新設及び拡幅 駅前から比較的離れた場所に再開発ビルを建設(事業外で複数の大型店が、商業地の周辺部にほぼ同時期に開店)。商業地中心地区は、一部防災街区事業、アーケード整備をしたのみで、中小規模の商店が残存	本事業により駅前に大型百貨店を再開発事業により整備。関連事業として、街路事業、駅ビル、図書館等の公益施設整備
4. 中心的な争点	再開発に伴う事業者の移転等に関する懸念	駅舎移転とそれに伴う既存商店街衰退の懸念
5. 事業を推進する「リダーシップ」の主な担い手	革新系市長(社会党籍) (後藤喜八郎)	革新系市長(社会党籍) (大下勝正)
(1) リーダーが決定されてくる状況(再開発に向けた動機)	前市長による計画策定と地元事業者の反対による撤回 周辺人口、買い物客の増加の中で悪化する駅周辺の混雑(人口増加は市域の外で) 市議会における革新系議員の増加	前市長による計画策定と地元事業者の反対によるその実現の遅延 人口増加により駅周辺混雑の深刻化 団地建設による人口増加と住民構成の変化とこうした人々の駅前の機能向上への強い期待
(2) リーダーの保持する資源	種地(音体跡地)の存在 国鉄の複々線化・高架化 駅ビル建設による一部事業者へのメリット 比較的革新に有利な地盤、市議会での多数派形成 前市長時代に形成された地元組織	都市政策の推進に関する団地住民の支持 周辺事業の実施等による周辺商店街の活性化対策
6. 連合の特徴	革新市長を中心とした、革新、保守系市議会議員、一部の地元事業者との連合	周辺地区の事業者、保守系・革新系を含む広範な連合。
7. 連合の維持・発展	ある程度広範な連合は形成されたが、一般事業者も含む形での計画参加までは至らず。地元事業者も分裂含み。しかし、部分連合の積み重ねにより、事業を推進	反対運動を担ったアクターは、次第に積極的な街づくりを担う連合を形成。(斜防委から市民企画室)
8. 計画の特徴及び連合の性格との関係	連合の範囲と機能は限定的で、地元事業者の複雑な利害を汲み上げ、計画に取り入れることは出来なかった。その結果、事業は、買収方式によるテナントビルの建設、道路整備、わずかな防災街区整備に限定。駅前マーケットの再開発など個々の零細商店の調整を必要とするような事業は実施されず。しかし、部分的な連合により、いくつかの事業が互いに関連しつつ実施された。中でも、街路事業により商店街の動線を確保したこと及び公益施設整備により都市機能の向上、街の魅力の強化には成功	駅の統合など都市機能を向上させる形での再開発に成功。 周辺商店街の参加を得ての計画策定過程の実現。

の支持等、再開発に向けた連合はかなり部分的なものであったと考えられる。事業手法も、そうした連合の組み方を反映して、複数の事業の積み重ねによるものであった。事業の内容を見ても、既存の商店街の地区を回避し、これになるべく手を加えない形で、街路事業を中心に最小限のものが行われた。言いかえれば、吉祥寺の再開発は、部分的な連合の組み合わせを背景として、複数の再開発を積み重ねていったと言えるだろう。

そうした事業の進め方が、前述したような、既存商店街の温存と、大規模小売店の商業地縁辺部への導入につながり、結果として、魅力ある商業地の形成につながったとも考えられる。

6. 結論

当該事業は、戦後間もない時期からその必要性が認識され、通称「29年案」「高山案」「6月案」

と、いくつもの再開発案が市当局より出されたが、ことごとく地元商業者の強い反対により撤回、変更を迫られた。最終的に、1966年に都市計画決定された事業計画（通称「修正6月案」）が後藤市長のもとで策定され、事業が実施された。この事業計画は、当該商業地の大部分を対象とした6月案を大幅に縮小し、用地買収による駅前広場と道路の整備、一部街区の不燃化事業及び再開発ビルの建設に限定したものであった。しかも、この案も、その後駅前広場の用地買収に伴う困難などにより停滞を余儀なくされる。まさに、当該事業は、市当局にとって敗北の繰り返しと後退の歴史であったとも言えるだろう。

その最も大きな理由は、計画策定過程における地元商業者参加の仕組みが欠如していたことではないだろうか。地元商業者にとって計画は多くの場合「天下り」⁵⁰⁾ であって、あらかじめ地元の事情を十分に組み入れたものではなかった。また、そのため複雑な利害関係等を調整し、計画に反映する仕組みも、十分な機会も存在しなかったのである。

事業が実施にこぎつけた理由は、中央線高架複雑々線化という締め切りの存在と共に、後藤市長が、新市長としての強いリーダーシップにより、革新系市議会議員、保守系市議会議員及び一部地元商業者等から、当該再開発に関してのそれぞれが利益を得られるとの理解を取り付け、そうした人々のある程度広範な連合を生み出したことである。ただし、その連合は、町田市における再開発過程における計画参加システムのような裏付けを欠き、商業者の利害、希望等を事業計画へと集約させていくような調整過程を持ち得ず、そのため当初策定されたような地域全体を対象とした再開発政策とはならず、街路事業を中心に複数の再開発事業を積み重ねていくことにならざるを得なかった。

注目に値するのは、総合的再開発事業としてのそうした不完全さにも関わらず、当該地域が商業地として極めて成功していることである。その理由として考えられることは、当該事業において誘致した大型店が呼び水となり、当該地域への複数

の他大規模店の投資が行われたことにより、街のイメージアップ、グレードアップに貢献したこと。また、皮肉にも事業の実施をあきらめた中心部に多くの中小商店が残されたことにより、まちの魅力、賑わいが保たれたことによると考えられる。それらの、相乗効果により、商業地域としての顧客牽引力を高め、結果として、既存の中小規模の商店も生き残ることとなった。言い換えれば、意図せざる結果として、大型店と中小商店・零細商店との共存共栄に成功したと言えることが出来るのではないだろうか。

後藤市長を中心とした、部分的な連合の形成は、複数の事業による部分的な再開発という事業の進め方に反映され、そうした事業のあり方が、現在の吉祥寺の賑わいと反映へと結びついていった。近年、自治体の財政事情の悪化等、再開発の事業環境が悪化する中で、こうした積み重ねの手法による事業の進め方もそれなりに有効だと考えられる。

既述の通り、後藤市長は、若干42歳で市議会議員から現職を破り市長に当選し、当初、その公約でもあった当該再開発事業を市政の中心課題に据え、強力なリーダーシップによりこれを強力に推進した。しかしながら、後藤市政の2期目以降になると、当該地域の再開発は、市政の中心課題ではなくなり、開発要綱の制定に見られるように、住宅地の環境維持等の商店街以外の課題へ移行していったと考えられる。用地買収に伴う困難から駅前広場は未完成であったが、後藤市長の再選に向けた市長選挙が無投票に終わったことに見られるように市長の政治基盤の安定は、取立て土地収用等に訴えてまで事業を完成させる動機を弱めさせたと考えられる。駅前広場の最終的な完成は、後藤市長とほぼ同じ41歳で市議会議員から現職を破り市長に当選した土屋正忠現市長が、強力に事業を推進してからのことなのである。

注

- 1) 浜利彦・福岡峻治「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－」、『総合都市研究』第71号、p. 33-52

- 2) 『東京の代表的繁華街と商店街ランキング』
- 3) 「武蔵野市吉祥寺地区の中心商業地の動向」、p. 73
- 4) 武蔵野市議会報、1952. 11. 10、p. 3
- 5) 武蔵野市(1989)、『21世紀への基盤づくり—吉祥寺駅周辺再開発事業誌—』、p. 61
- 6) 武蔵野市(1989)、前掲、p. 11
- 7) 武蔵野市議会報、1954. 10. 10、p. 3
- 8) 再開発事業誌、p. 13
- 9) 武蔵野市議会報、1957. 4. 10、p. 3
- 10) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 15
- 11) 武蔵野市議会報、1960. 1. 10、p. 3、村川よしお議員の発言
- 12) 武蔵野市議会報、1962. 4. 20、p. 4、特別委員会は、公開されずに行われたが、その内容は、外部に漏洩し、市議会本会議で藤元議員(後に市長)が問題としている。当時の荒井市長は、「早い時期に議会にはかるため、委員会の意見と調整したいので秘密会としてもらった」と答弁している。
- 13) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 28
- 14) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 28
- 15) 武蔵野市議会報、1963. 1. 20、p. 2
- 16) 武蔵野市議会報、1963. 10. 24、p. 1
- 17) 武蔵野市議会報、1963. 10. 24、p. 1、さとうれいめい議員(共産党)の協定事項を積極的に実行してもらいたいという質問に答えて。
- 18) この時の機構改革は大幅なもので、吉祥寺駅周辺再開発事務所を独立させると同時に企画室及び人事課を庶務課より独立させ、同じく助役直轄としている。これにより、後藤市長は市役所内部での組織的な基盤を固めたと考えられる。
- 19) 武蔵野市市議会報、1963. 10. 24、p. 1
- 20) 武蔵野市議会報、1964. 1. 1、p. 3
- 21) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 40
- 22) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 40
- 23) 道路計画としては、最終的に実現された再開発の骨格を成す内容であったが、当然ながら、この中に市により行われた再開発ビルの建設等が含まれていたわけではない。
- 24) この時の全員協議会は深夜2時にまでおよんだので、全員協議会の決定があったのは正確には9月6日。
- 25) 武蔵野市議会報、1964. 4. 20、p. 1
- 26) その後、市では当時話題となっており、法律案の準備が進められていた都市再開発法の適用を考慮するが、再開発法の審議は遅れ、1969年になってようやく制定されている。そのため当該再開発においては実際に適用されることはなかった。
- 27) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 53-58及び武蔵野市議会報1965. 8. 1、p. 4
- 28) 後藤市長は、1965年6月30日の全員協議会で、「直接買収方式でやるなら国は初年度に500万円出そうといっているが、この程度の補助金ではドロ沼にはまり込んだように、いつになっても完成できない」(武蔵野市市議会報、1965. 8. 1、p. 4)と発言し、この開発方式を選んだ理由を説明している。
- 29) 武蔵野市市議会報、1965. 8. 1、p. 4
- 30) 武蔵野市市議会報、1965. 8. 1、p. 4
- 31) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 84
- 32) 吉祥寺駅再開発事務所長は議員から都市計画の法的根拠に関しての質問に対して「法的根拠は全然無い、区画整理については区画整理法があるのみだ」(武蔵野市市議会報、1965. 11. 8、p. 2)と答えている。
- 33) この項の施設整備等の情報は、基本的に再開発事業誌に拠っている。
- 34) 当該地区内では、防災建築街区の事業も行われているが、この修正6月案の際の決定に含まれておらず、事業としては、別個のものである。
- 35) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 206
- 36) 武蔵野市(1989)、前掲書、p. 207
- 37) 後藤市長のもとで、1971年10月に、武蔵野市は「武蔵野市宅地開発等に関する指導要綱」を制定している。この要綱は、住宅地における日照権の確保を目的として、マンション等の高さ制限等を行うものであった。制定後、後藤市長は、要綱に従わないことを理由に、新築マンションに対する給水拒否を行い、これは裁判になった。後藤市長の元々の支持者は、再開発事業が行われた商業地区ではなく、革新色が強い、住宅地の住民であったと考えられ、こうした支持者にアピールするためには、商業地区の再開発事業よりもこうした住宅地の環境保全が有効であったとも考えられる。
- 38) 二八会のメンバーで、同年社会党などの支持の下に議長に当選した石井将議員は、当時地元系百貨店であった名店会館(現東急百貨店)の地主で、当該再開発の直接の関係者であり、この議会の動きは、市長にとって再開発の検討を進める上で好都合であったと考えられる。
- 39) 武蔵野市百年誌、記述編、Ⅲ、p. 109-113
- 40) 武蔵野市議会報、1963. 10. 24、p. 1
- 41) 市議会議員改選後の最初の議長選で、保守系議員16名は退席し、投票に加わらなかった。保守系議員の内、島崎氏を含む2名のみが、投票を行い、全員一致で島崎議員が議長に選ばれている。選挙後の与野党の緊張した関係がここにも現れている。
- 42) 武蔵野市商工会議所、武蔵野市商店会連合会、「東京の代表的繁華街と商店街ランキング」、p. 4-6
- 43) 『21世紀への基盤づくり—吉祥寺駅周辺再開発事業誌—』、p. 32
- 44) 「武蔵野市吉祥寺地区の中心商業地の動向」、p. 73
- 45) 「武蔵野市吉祥寺地区の中心商業地の動向」、p. 75
- 46) 日本経済新聞、「近鉄百貨店東京店閉店 武蔵野市は「意外」」、2000. 10. 26
- 47) 『平和通りの歩み』、p. 38
- 48) 浜利彦・福岡峻治、前掲論文、p. 44-47及びp. 48-49参照
- 49) 浜利彦・福岡峻治、前掲論文参照
- 50) 地元住民が計画を非難する場合、この「天下り」という言葉がしばしば登場する。

参考文献

- 杉村暢二「武蔵野市吉祥寺地区の中心商業地の動向」、『不動産研究』第39巻第1号。
杉村暢二「東京の副々都心武蔵野市の商業機能」、『地

- 理』第25巻第10号。
 日本経済新聞「近鉄百貨店東京店閉店 武蔵野市は「意外」」2000.10.26.
 浜利彦・福岡峻治「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－」、『総合都市研究』第71号，2000.
 平和通商店会協同組合『平和通りのあゆみ 平和通商店会協同組合創立30周年記念誌』1990.
 武蔵野市『市報 むさしの 縮刷版No.1 昭和23年(第1号)～昭和38年(第350号)』1984.
 武蔵野市『市報 むさしの 縮刷版No.2 昭和38年(第351号)～昭和46年(第580号)』1984.
 武蔵野市『21世紀への基盤づくり－吉祥寺駅周辺再開発事業誌－』1989.
 武蔵野市『武蔵野市百年史 記述編Ⅲ』1998.
 武蔵野市『武蔵野市百年史 資料編Ⅱ』1995.
 武蔵野市『武蔵野市史』1970.
 武蔵野市『‘99市勢統計』1999.
 武蔵野市『吉祥寺～まちづくりのあゆみ～』1992.
 武蔵野市議会『武蔵野市議会報 縮刷版 自昭和26年11月至昭和40年10月』1966.
 武蔵野市議会『武蔵野市議会報 縮刷版 自昭和40年11月至昭和50年3月』1975.
 武蔵野市商工会議所・武蔵野市商店会連合会『東京の代表的繁華街と商店街ランキング』1991.
 武蔵野市選挙管理委員会『選挙の結果－平成11年－』2000.

Key Words (キー・ワード)

Goto Kihachirou (後藤喜八郎), City of Musashino (武蔵野市), Kichijoji (吉祥寺), Urban Redevelopment (市街地再開発), City Politics (市政), Implementation Process (実施過程), Coalition (連合)

A Study of the Implementation Process of Urban Redevelopment Projects in the Area Surrounding Kichijoji Station

Toshihiko Hama*

*Graduate Student, Tokyo Metropolitan University
Comprehensive Urban Studies, No.74, 2001, pp.47-64

This paper presents a case study on the process of planning and implementing of urban redevelopment projects in the area surrounding Kichijoji Station, in the City of Musashino. Of a long history of these redevelopment projects, the author focuses on the year 1963 when Kihachirou Goto, a major leader of these projects, first became the mayor of Musashino. The author places particular emphasis on clarifying the characteristics of titleholders and other interested parties by describing and evaluating very difficult planning processes. The author then analyzes how these characteristics influenced the spatial rearrangement of rights and interests in the redevelopment projects in an attempt to explain the meaning of the political process in these actual urban redevelopment projects.

Through the political process, the mayor succeeded in creating small coalitions of storeowners, politicians, and others, and promoted the projects by utilizing these coalitions. These partial coalitions resulted in many fragmented projects in different parts of the town. Department stores were built on the fringe whereas the core commercial district, where it was almost impossible to coordinate the interests of the many small storeowners, was preserved. The coexistence of a variety of stores, complementing and stimulating with each other, then contributed to the creation of very attractive and vigorous town of Kichijoji.