

立川都市計画

立川駅南口土地区画整理事業

〈事業誌〉



立川市

立川都市計画

立川駅南口土地区画整理事業

〈事業誌〉



立川市

事業完了によせて

立川駅南口土地区画整理事業

施行者 立 川 市

代表者 立川市長 清水 庄平



立川駅南口周辺のまちづくりでは、昭和初期に耕地整理が行われましたが、戦後になり商業活動の活性化や交通混雑の解消、及び災害に強いまちづくりを目指して土地区画整理事業が計画されました。

土地区画整理事業は、昭和39（1964）年の都市計画決定後、昭和41（1966）年に事業認可を受けて着手されました。しかし、最初の建物移転が行われて事業が軌道に乗るまでには、区画整理白紙撤回闘争などの反対運動も起こり、順風満帆とは言えない時期もございましたが、権利者の方々と対話を重ねご理解をいただきながら、その後合計12回の事業計画の変更を経て事業を進め、平成27（2015）年3月に事業完了を迎えました。

当時としましては珍しかった既成市街地での事業であったことや、モノレール事業や再開発事業との同時施行が事業途中で決定したこと、また権利者の方々による共同化事業の推進などもあり、大変特徴的な土地区画整理事業となりました。

事業の着手から約50年の歳月を要しましたが、この間多くの関係権利者の皆様をはじめ、関係機関の皆様の協力やご尽力により、事業の完了を迎えることができました。ここで、改めて感謝申し上げる次第です。

本市といたしましても、土地区画整理事業の完了を新たなまちづくりのスタートと捉え、将来像である『にぎわいとやすらぎの交流都市 立川』の実現を目指してまいります。

南口に関係する皆様におかれましては、平成29（2017）年10月にこれからのまちの発展への思いを込めて事業竣工碑を設置されました。土地区画整理事業の完了を契機として、南口のまちがますます発展されますよう皆様の一層のご活躍をご祈念申し上げ、御挨拶いたします。

事業誌発刊によせて

立川駅南口土地区画整理審議会
会長 加藤 晴之



半世紀という長き歳月を経て、立川駅南口土地区画整理事業は平成27（2015）年3月の清算事務の終了をもって完了いたしました。

始まりは昭和41（1966）年2月17日に、地区内人口約6,000人、約28.2haの範囲を対象に認可が決定され事業がスタートいたしました。

事業誌をご一読いただければおわかりのとおり、当初は反対運動も激しく、隣近所での区画整理に関する話も、うっかりできない状況でした。当時の審議会委員の皆様は、施行者の立川市と権利者の賛成・反対の中で、口では言い表すことができないご心労の連続であったと思います。

幸いにも私が審議会委員に就任いたしました平成3（1991）年頃は、権利者の皆様のご理解が進み、仮換地指定の討議が、公正・公平を第一義として熱心に時に激しく意見交換をした記憶が懐かしく思い出されます。

区画整理前の南口は、車両通行不能な路地が多数あり、防災上とても危険な地域でもありました。東日本大震災を経験し、改めて防災の必要性を強く感じるとともに、南口の区画整理完成により、防災への街づくりの第一歩が確立されたと思いました。

区画整理完成まで延べ44名の審議会委員の方々が就任なされましたが、その多くの方が完成された街並みを見ることなくお亡くなりになっています。改めてこの事業が長く厳しく大変であったかを感じさせられました。審議会委員の皆様、長きにわたり大変ご苦勞様でした。

最後となりますが、この事業の最終で最大の難問でありました清算金につきましては、立川市のご寛大なるご英断により無事解決いたしました。心より敬意を表します。併せて立川市議会議員の皆様からの力強いご支援も大きな後押しとなり、心よりお礼申し上げます。

また、区画整理にご尽力いただきました立川市職員の皆様、ご理解・ご協力をいただきました権利者の皆様、心より感謝申し上げます。

立川駅南北の区画整理の完成により、名実とも多摩の中心都市となった立川の安全・安心な街づくりと、商業・文化・観光のさらなる発展をご祈念申し上げ、ご挨拶といたします。

目 次

CONTENTS

◆事業完了によせて	施行者 立川市 代表者 立川市長 清水 庄平
◆事業誌発刊によせて	立川駅南口土地区画整理審議会 会長 加藤 晴之

序 段 立川市と立川駅南口	公共施設の整備…………… 46
立川市の概要…………… 6	
多摩の中心都市 立川…………… 6	第三部 土地区画整理事業区域内の関連事業
写真で見る施行前後の街並み…………… 8	共同化事業…………… 48
	サイドデッキの整備…………… 51
第一部 土地区画整理事業のはじまり	多摩都市モノレール事業…………… 52
立川駅南口の変遷…………… 16	無電柱化整備事業…………… 53
事業化の背景…………… 17	
事業前の概況…………… 19	第四部 事業の完了に向けて
事業の概要…………… 19	換地計画…………… 54
事業の経過…………… 20	換地処分と換地処分の公告…………… 55
	清算…………… 55
第二部 事業の本格化	
土地区画整理事業の流れ…………… 37	第五部 資料編
事業計画決定とその後の変更決定…………… 37	事業年表…………… 58
土地区画整理事業施行規程…………… 38	当初事業計画に対する意見書要旨…………… 61
土地区画整理審議会の設置…………… 38	当初の換地設計案に対する要望事項…………… 62
評価員の選任…………… 38	南口土地区画整理連絡協議会との協定書…………… 63
資金計画…………… 39	都市計画道路変更に対する意見書要旨…………… 64
換地設計…………… 40	事業計画変更に伴う意見書要旨…………… 65
仮換地指定…………… 41	訴訟の概要…………… 67
移転計画と建物移転…………… 43	事業進捗表…………… 68

土地の種目別施行前後対照表……………	69	土地区画整理審議会委員及び任期……………	76
減歩率計算表……………	69	土地区画整理審議会開催状況……………	77
公共施設別調書……………	70	評価員及び任期……………	80
資金計画……………	71	評価員会開催状況……………	81
施行規程……………	73		



昭和25年頃の南口駅前



平成29（2017）年11月

序段 ■ 立川市と立川駅南口

■ 立川市の概要

市制施行：昭和15（1940）年12月1日

位 置：東経139° 24' 26" 北緯35° 42' 49"

標 高：64.9m～124.7m 面 積：24.36km²

人 口：181,554人（平成29（2017）年1月1日現在）

世 帯：88,650世帯（平成29（2017）年1月1日現在）

予 算：717億8,400万円（平成29（2017）年度一般会計当初予算）

市 花：こぶし 市 木：けやき

■ 多摩の中心都市 立川

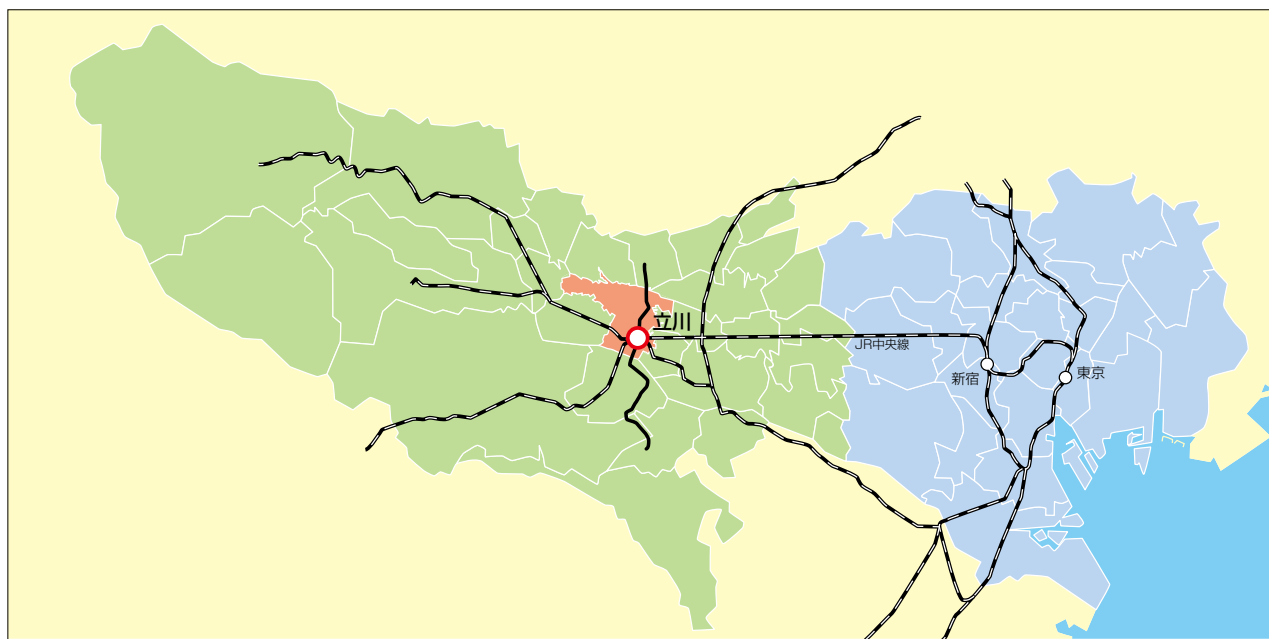
立川市は、都心より西方に約30kmの距離に位置し、JR 立川駅を中心とする市街地が形成されています。JR 立川駅には中央線、青梅線・五日市線、南武線や、多摩都市モノレールが接続しており、多摩地域の交通の要衝となっています。本市は、首都圏基本計画で業務核都市に位置づけられるとともに、平成12（2000）年に策定された「東京構想2000」では、多摩の「核都市」に位置づけられました。東京中心部への一極依存構造を是正し、適切な機能分担と都市機能の再配置を考えた「業務核都市基本構想」では、周辺の首都圏近郊地域とともに、都市構造の整備が図られ、広域的な地域の中心性をもった都市として広域連携拠点となる国の「業務核都市*」のひとつに位置づけられ、業務・商業機能の集積、多摩都市モノレール等の整備による交通結節性の強化を生かして多様な機能がいきづく多摩の交流拠点の役割を担っています。

その本市の「顔」となる JR 立川駅の南北駅前周辺においては、これまで土地区画整理事業をはじめとして、市街地再開発事業や立川駅前歩道立体化計画等により、都市基盤の整備が進められ、多摩の中心都市としてめざましい発展を遂げてきました。JR 立川駅南口では、公共施設を整備改善し、より高度な宅地利用の増進を図り、もって既成市街地の再開発を図ることを目的として、土地区画整理事業が行われました。

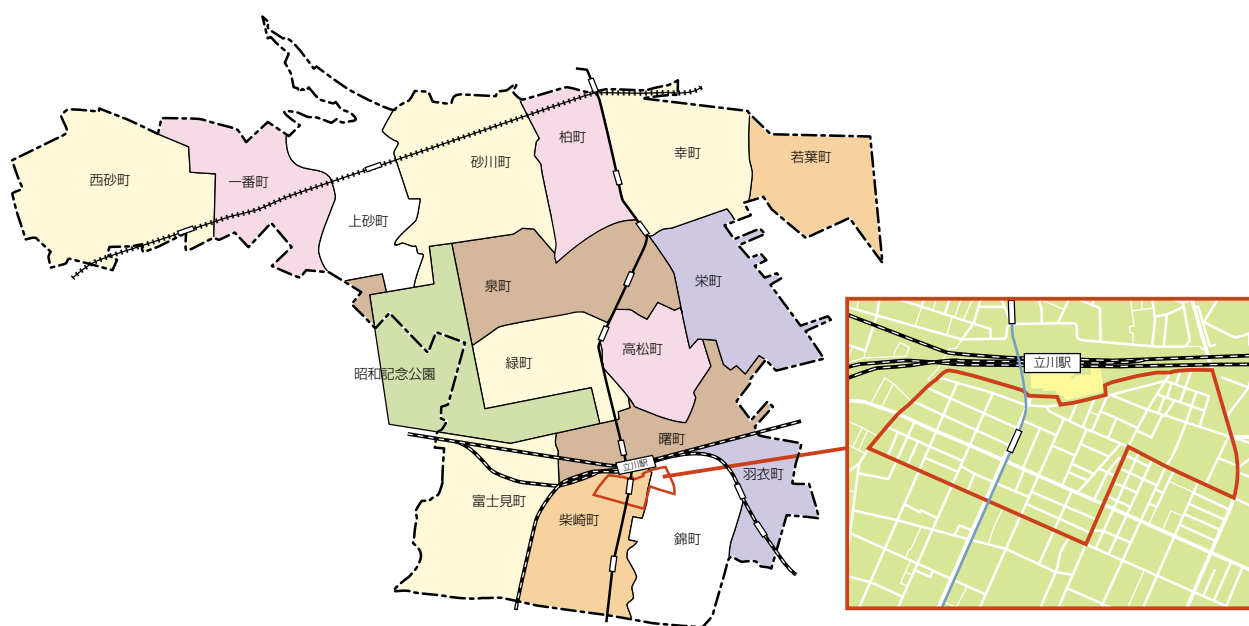


＊業務核都市

東京都区部における人口及び行政、経済、文化などに関する機能の過度の集中を是正し、これらの機能の東京圏における適正な配置を図るため、東京都区部以外の地域において、その地域の中核となるよう事務所等の業務機能をはじめとする諸機能の集積を図る都市のことです。横浜・川崎、八王子・立川・多摩、町田・相模原、青梅、浦和・千葉等があります。



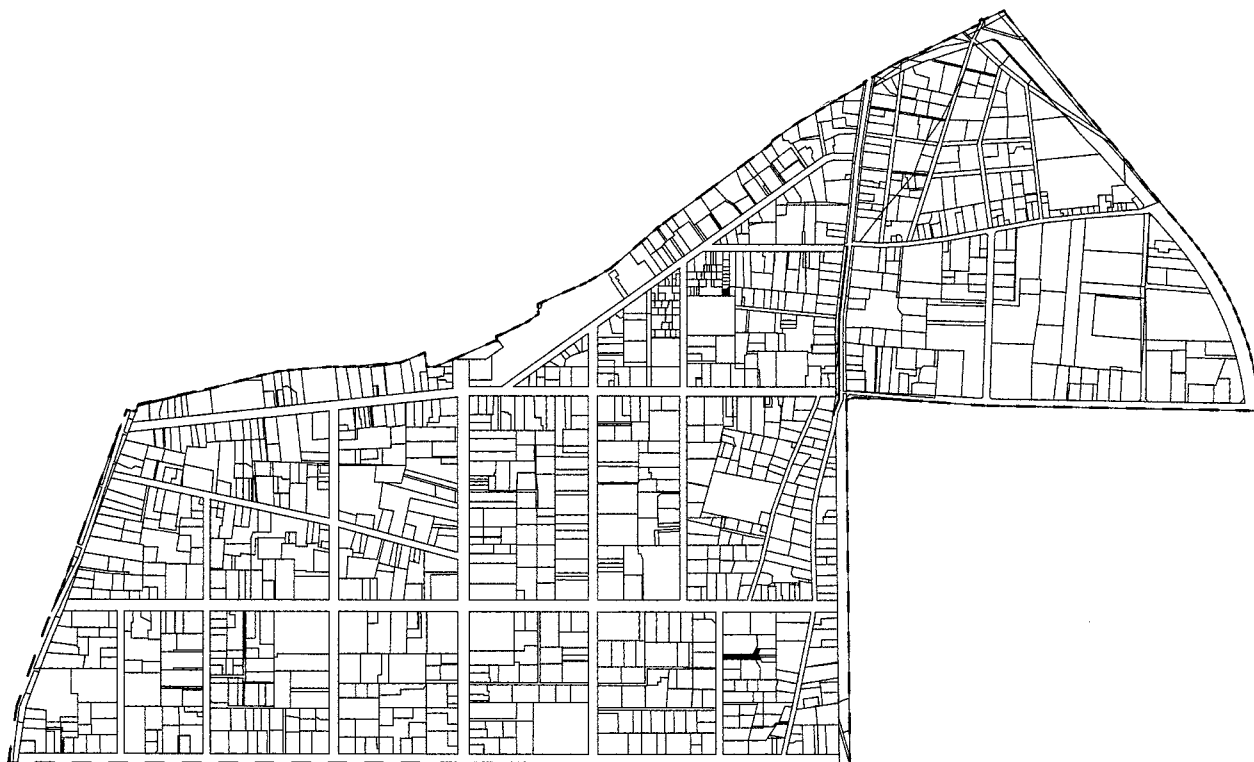
東京都の中の立川市



立川市の中の立川駅南口と土地区画整理事業区域

■ 写真で見る施行前後の街並み

■ 施行区域全体（施行前）



国土地理院撮影空中写真（昭和46（1971）年4月撮影）を元に作成

■ 施行区域全体（施行後）



国土地理院撮影空中写真（平成20（2008）年5月撮影）を元に作成

■ 南口駅前広場と南口大通り（旧駅前大通り）周辺



平成2（1990）年



平成17（2005）年

■ 南口駅前広場

(P.15撮影方向①)



昭和52 (1977) 年



平成29 (2017) 年11月

■ 南口大通り (旧駅前大通り) 〈柴崎三丁目交差点付近から駅方向〉 (P.15撮影方向②)



昭和52 (1977) 年



平成29 (2017) 年11月

■ 諏訪通り 〈駅前交差点から西を見る〉

(P.15撮影方向③)



昭和52 (1977) 年



平成29 (2017) 年11月

■ 立川南通り (旧日活通り) 〈都民銀行前から西を見る〉

(P.15撮影方向④)



昭和52 (1977) 年



平成29 (2017) 年11月

コラム 名画座と名画座通り

立川に陸軍の飛行場ができて間もない大正14（1925）年に、立川駅北口には立川キネマが、南口には演芸館が開館します。演芸館は、映画だけでなく芝居や落語、舞踊や曲芸などの演芸も上演され、戦後、名画座と名前が変わりました。名画座前の通りは、昭和初期の耕地整理を実施する前から家が立ち並んでいたため、耕地整理の際に当時の道を残したことで、他の東西に横断する道路に対して斜めの位置関係となっていました。土地区画整理事業では、この斜めの位置関係を修正し、東西方向に新たに街路を2本設けて宅地の整形化を図っています。



昭和56（1981）年3月
名画座



平成29（2017）年11月
名画座の向かいにあたる場所にできた柴崎中央公園

（P.15撮影方向⑤）



昭和52（1977）年



平成29（2017）年11月
名画座前から東を見る

■ すずらん通り 〈駅前交差点から東を見る〉

(P.15撮影方向⑥)



昭和52(1977)年



平成29(2017)年11月

■ いろは通り 〈駅前交差点付近から北東を見る〉

(P.15撮影方向⑦)



昭和52(1977)年



平成29(2017)年11月

■ 立川通り 〈JR線南側から北を見る〉

(P.15撮影方向⑧)



立川立体完成前 昭和52(1977)年



立川立体完成後 平成29(2017)年11月

■ 立川通り 〈錦町交番前から西(ウインズ通り)を見る〉

(P.15撮影方向⑨)



昭和52(1977)年 立川立体完成前



平成29(2017)年11月

■ ウインズ通り（旧大映通り）〈川野病院西側から西を見る〉

（P.15撮影方向⑩）



昭和52（1977）年



平成29（2017）年11月

■ ウインズ通り（旧大映通り）〈川野病院西側から東を見る〉

（P.15撮影方向⑪）



昭和52（1977）年



平成29（2017）年11月

■ すずらん通り 〈錦中央通りとの交差点から東を見る〉

（P.15撮影方向⑫）



昭和52（1977）年



平成29（2017）年11月

■ すずらん通り 〈元東宝交差点から北を見る〉

（P.15撮影方向⑬）



昭和52（1977）年



平成29（2017）年11月

立川南通り 〈西武信金角から西を見る〉

(P.15撮影方向⑭)



昭和52 (1977) 年



平成29 (2017) 年11月

立川南通り 〈西武信金角から北を見る〉

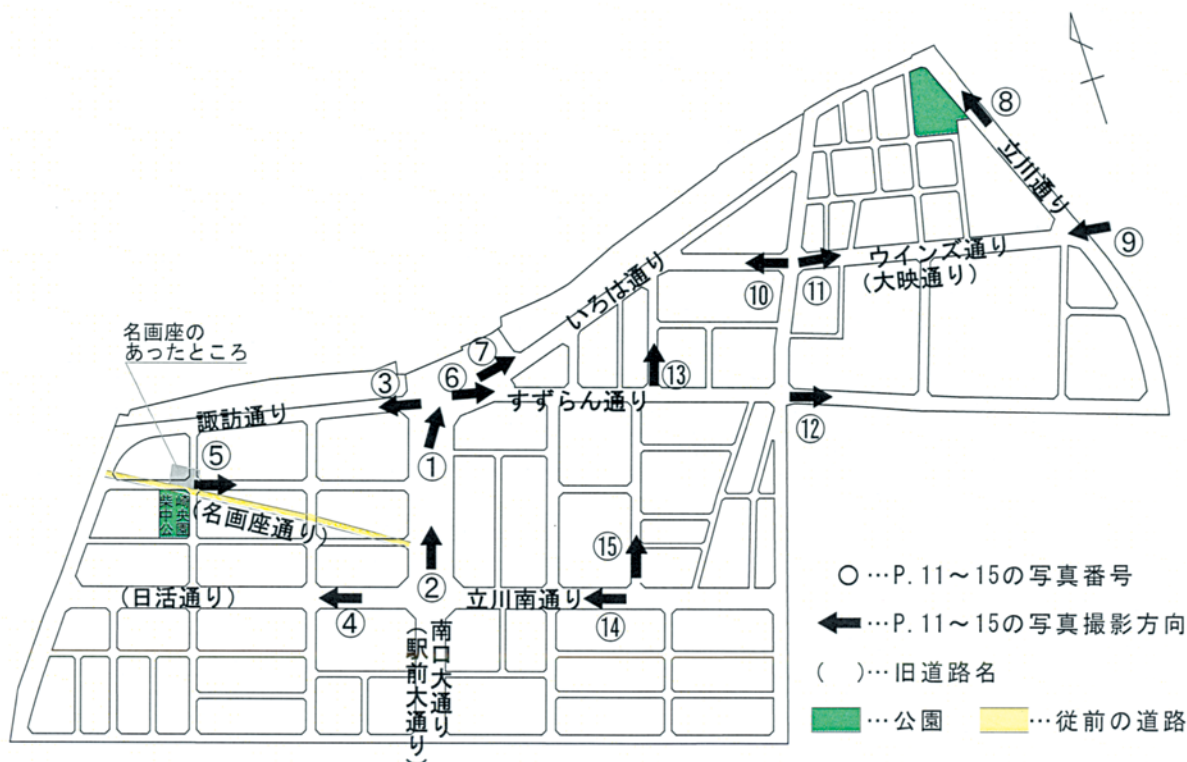
(P.15撮影方向⑮)



昭和52 (1977) 年



平成29 (2017) 年11月



第一部 ■ 土地区画整理事業のはじまり

■ 立川駅南口の変遷 ～立川駅の誕生、耕地整理、南口開設～

明治22(1889)年4月、私鉄の甲武鉄道株式会社が甲武鉄道(現中央線)新宿～立川間を開通させ、甲武鉄道4番目の駅として『立川駅』が誕生しました。また、その4箇月後には立川～八王子間が開通しました。

当時の立川村の人々は、多摩川に臨む崖上の奥多摩に向かう街道沿いに住んでいましたが、立川駅は立川村の中心地であった本村(現:柴崎町1丁目付近)からは1kmほど離れた、いわゆる“村はずれ”の場所に設置されました。鉄道の誘致に積極的だった立川村でしたが、機関車への水の提供は断ることになりました。代わって駅の北に位置する砂川村が用水を提供することになったため、駅の出入口は北側に設けられることとなり、改札口は南に向かっては開かれず、駅前は北に向かって新しい街が広がっていきました。

明治27(1894)年11月には、青梅鉄道が立川～青梅間が開通し、また明治34(1901)年5月には、駅南側に『東京府立第二中学校』(現:都立立川高校)が開校しました。この頃の“駅前のまち”を本村では“テイシャバ”とか“テンシャバ”と呼んでいたと言われています。

当時300戸ほどの小さな農村であった立川は、駅の開設によって多摩地域の中心都市へと歩み始めます。



東京府立第二中学校 昭和元(1926)年



立川駅南口 昭和元(1926)年
昭和の初めまで立川駅南口一带は桑畑でした。
立川駅東側上空から西側を見る。
南口はまだ開設されていません。



昭和12(1937)年耕地整理図

大正11（1922）年に、立川駅北口で陸軍の立川飛行場が開設され、人口が増えてくると、南口にも家屋が次々と建つようになり、このまま乱開発が進むことを懸念した立川町の地主たちの考えで、区画が整理された街並みにするために耕地整理*が行われることになりました。

昭和3（1928）年に関係地主により第一耕地整理組合が設立され、10年にわたる約96haの耕地整理により、立川駅南口の街並みの原形は造られます。仮換地が終わった昭和4（1929）年後半から、碁盤の目のように区画が整った地域に次々と家が建ち、新しい街並みができるなか、同年に南武鉄道立川～川崎間が開通し、翌年の昭和5（1930）年には五日市鉄道が拝島から立川まで延長され、また同年3月には立川駅南口が開設されました。このように、この時期は鉄道関係の重要な出来事が相次いだ時期でもありました。

*耕地整理

在来の農地を区画整理して、用排水の利便性を向上させたり、道路を整備して、目的の水田等に行けるようにすることです。牛馬耕や農業機械による作業が能率的に行えるようになります。



南口開設
昭和5（1930）年3月



まだ未舗装の駅前大通り
昭和7（1932）年頃



家の建ち始め 昭和5（1930）年

■ 事業化の背景

耕地整理で区画が整った街並みはできたものの、自動車が珍しい昭和の初めでは必要性が感じられなかったためか、立川駅南口の駅前広場は狭く、駅前道路は五間（約9.10m）幅で当時

は十分な広さとされ、その後栄えた国鉄線路沿いの錦町1丁目地域は耕地整理から除かれていました。戦後、自動車交通量が増加していくにつれ、南口は人と車があふれるまちとなり、駅前広場や道路が狭く、歩道がないことが、地域の発展を妨げる要因と考えられるようになります。また、南口には小規模店舗の集積は進んでいましたが、核となる商業施設がありませんでした。

一方、立川駅北口は、戦争末期に防空上の理由から駅前と仲町通りで約400戸の建物疎開が行われ、この跡地が現在の北口大通りの原型となりました。戦後、この跡地に、7,200㎡の駅前広場が整備され、幅員30mの北口大通りの拡幅を始めとする都市基盤の整備が行われました。戦後における大規模店舗の地方都市への進出傾向のなかで、駅前広場等の都市基盤が整備された北口には、昭和22(1947)年に『伊勢丹』の進出があり、その後、昭和36(1961)年末に『立川銀座デパート』、翌年5月には『中武デパート』、昭和41(1966)年に防災建築共同ビルである『第一デパート』、昭和45(1970)年には『丸井』、『ダイエー』が相次いで開店します。

このような状況が進行し始めていた昭和30年代前半には、南口一帯の商店経営者等から、南口でも駅前広場と主要な道路などの都市基盤を整備し、商店街の体質改善を合わせて行うことにより、南北間の商業格差*を是正すべきという考えが打ち出されるようになっていきます。

*南北間の商業格差

昭和47(1972)年度の商店街における総売上額で算出した南北間の商業割合は、北80%、南20%でした。

こうして、戦後の自動車交通の発展に伴う交通量増加や駅の南北での商業格差が動機付けとなり、駅前広場の拡張や都市計画道路を始めとする生活道路の整備と、これに伴う宅地の利用増進を図り、商業活動の活性化や交通混雑の解消、及び災害に強いまちづくりを目指した立川駅南口土地区画整理事業が計画されました。



狭い駅前広場 昭和50(1975)年頃



南口駅前の商店街



狭い道路



駅方面を見る 昭和25(1950)年頃



駅前大通り 昭和40(1965)年頃

■ 事業前の概況

立川駅南口土地区画整理事業区域の地形は概ね平坦となっており、区域のほぼ中央を東西に横断する都市計画道路立3・5・6（旧2・2・2）号線（立川南通り）の北側は市街化の進んだ商業地で、南側はほとんどが住宅地でした。この北側区域は東境の一部に店舗併用住宅が散在しているほか、商業施設及び業務施設が大半を占めていて、駅前東側には小規模飲食店が密集していました。

立川市は、交通の要衝として発展を続けていましたが、戦後は米軍が立川基地に駐留すること等により、南口もまた急激に発展することになります。住宅街、商店街、映画館、新興歓楽街等が乱立し、その周辺には、立川高校、警察署、市役所、病院等が点在して密集市街地が形成され、駅前広場、道路は著しく狭隘となり、極度に交通が混乱していました。

■ 事業の概要

立川駅南口土地区画整理事業は、昭和39（1964）年8月に都市計画決定告示がなされて事業区域が決定し、昭和40（1965）年度を初年度とした継続7箇年事業として、昭和41（1966）年2月17日に認可されたもので、立川駅南口を中心とした約28.2haの区域を総額36億円の資金計画で実施する事業として当初計画されました。

事業は、都市基盤施設の拡充のほか北口との商業格差是正を目的として始められましたが、立川市初の区画整理手法による都市改造となったことから、土地区画整理事業の仕組みや内容について権利者から十分な理解が得られませんでした。その結果、事業着手以前、以降においても住民による賛成、反対双方の意見書や陳情の提出などが活発に行われ、また、既成市街地であったことから建物移転にも時間がかかり、都市計画決定から概成までに約40年、事業完了までに半世紀を要する事業となりました。

事業の名称	立川都市計画立川駅南口土地区画整理事業
施 行 者	立川市（土地区画整理法第3条第4項）
施行面積	約28.2ha
施行区域	立川市柴崎町2丁目、同3丁目及び錦町1丁目、同2丁目の各一部（P.8、9参照）
都市計画決定告示	昭和39（1964）年8月21日
施行期間	昭和41（1966）年2月17日（事業計画決定公告） ～平成26（2014）年10月1日（換地処分の公告）
減歩率*	約20%（減価補償金の導入による減歩率約16%）
権利者数	昭和41（1966）年2月時点 土地所有者 527人 借地権者 355人 借家権者 487人
建物要移転棟数	1,220棟
総事業費	43,264,000千円

＊減歩率

土地区画整理事業前の宅地（「従前の宅地」といいます。）と、土地区画整理事業後の再配置された宅地（「換地」といいます。）の面積の差を割合で表したものです。従前の宅地200㎡に対して換地が170㎡である場合は、30㎡の面積減少となるため、 $30（事業により減る面積） \div 200（従前の宅地の面積） = 0.15$ で、減歩率は15%です。



設計図

■ 事業の経過（都市計画決定から移転が始まるまで）

1. 当初案の決定から事業認可まで

立川駅南口一帯の都市改造に期待する地域住民の要望は、昭和30年代の前半頃から、市や市議会等へ寄せられていました。昭和34（1959）年6月の市議会で立川駅拡張協力特別委員会が設置され、以後約5年にわたり、市と市議会は、都市改造の手法や区域などについて継続して検討を重ねました。それとともに、地域住民を含めた先進都市の視察なども行われ、昭和38（1963）年9月に区画整理手法による南口の都市改造事業を進めるための区域が議決されました。

昭和39（1964）年7月30日に開かれた東京都都市計画地方審議会で、土地区画整理事業の都市計画案の答申が得られたことを受け、市は8月6日から連日連夜地元権利者に対して、事業説明会を開催し、事業区域についても説明しました。その結果、都市計画案の縦覧では利害関係者から意見書の提出はなく、8月21日に立川駅南口土地区画整理事業は都市計画決定されました。

都市計画決定後、市は、組織も拡充して事業認可に必要な関係



街頭で事業相談



事業説明会
昭和39（1964）年8月



事業計画の縦覧
昭和40（1965）年3月



市長自らが街頭説明
昭和40（1965）年8月

図書の作成準備に入り、昭和40（1965）年3月5日から18日にかけて事業計画案の縦覧を行いました。この計画案が発表されると、事業区域からの除外を求めて「区画整理絶対反対闘争」を組織していた立2・2・2号線（立川南通り）以南（通称、日活以南）の住民はもとより、他の多くの市民はここで初めて土地区画整理事業を身近な問題として感じるようになります。事業計画案には916名の縦覧者が訪れ、利害関係者（うち土地所有者527名、借地権者352名）から、都市改造事業とこれに関連するまちづくりに対して、賛否両論の16件の意見書等（資料2 P.61）が市に提出されました。内訳は、土地区画整理絶対反対が3件、その他13件は事業の実施を認め、その設計内容（街路計画）について部分的修正を要求したものでした。また、この意見書に対する市の対応が見られないということから、意見書を提出した複数団体が集まり、南口区画整理対策協議会が結成されました。

市は、事業の都市計画決定があった昭和39（1964）年8月以降、地元に対して約30回の説明会や懇談会を開催していましたが、事業計画案に対する意見書の提出を受け、昭和40（1965）年8月には、意見書提出団体の代表者と5回にわたる話し合いを行うとともに、地区内の空地にテントを張って午後1時から8時まで対応する移動相談所を8箇所、延べ23日にわたって設置しました。移動相談所での個人の相談は、換地の位置や、移転補償に係るものが中心でした。

昭和40（1965）年11月には、約220名による反対住民大会が開かれ、そのうち約半数が大会終了後に市役所まで抗議デモを行いました。事前に大会の開催を知った賛成住民は、大会当日に事業の重要性と必要性を訴える文書を各戸配布しました。同年12月には、地元商店主を中心とした南口開発促進会議が賛成理由のパンフレットを配って有識者を招いた講演会を開催しました。このように、事業認可を前にして住民運動が活発化するなか、同月24日の東京都都市計画地方審議会は、意見書に示された住民の意向をくみとり関係権利者と施行者が話し合っ、事業が円滑に行われるように努力すること、との条件を付して、提出された意見書すべてを不採択として都知事へ答申し、昭和41（1966）年2月17日、事業計画は認可されました。

立川駅南口の発展を望む賛成派もいる一方、意見書の不採択を受けて、一部の住民は事業に対し絶対反対の態度をとることとなります。複数あった反対運動の組織を一本化する立川駅南口区画整理反対連盟が組織化され、これを機に、反対運動は「条件闘争」から「区画整理白紙撤回闘争」へ統一されることとなり、ますます激しさを増していくことになります。

昭和41（1966）年9月に地元では立川駅南口区画整理反対総決起大会が開かれ、柴崎町や錦町の商店通りのあちこちには、市の立入り調査員や測量団などが戸別調査に来たことを反対者

に知らせるための『非常鐘』と書かれた赤いドラム缶が20個置かれるようになりました。

反対連盟は、昭和42（1967）年2月10日に都知事による事業計画認可について無効確認の訴訟を起こしました。これを受け、昭和43（1968）年12月7日、建設省において国、都、立川市、反対連盟との会談が行われ、国から、市と反対連盟に対し、

- ①東京都都市計画地方審議会の付帯条件を尊重し、話し合いをすること。
- ②過小宅地の扱いを検討すること。
- ③資金の貸付け等の助成措置を講じること。
- ④仮換地の縦覧について十分都と協議すること。

等の指示がなされましたが、反対連盟は、昭和44（1969）年3月8日に今度は事業計画自体について、無効確認の訴訟を起こしました。



非常鐘

街角に置かれたドラム缶の非常鐘。市役所の担当職員の姿を見るとこの鐘が叩かれ、反対市民が駆けつけてきました。



事業対策協議会本部



自動車にも区画整理反対の看板



区画整理反対住民大会

2. 換地設計案の発表、土地区画整理審議会委員の総辞職

権利者の意志をできるだけ反映し、公平かつ円滑に事業を行うため、また、換地計画・仮換地の指定・減価補償金*の交付に関する事項等を決めるために土地区画整理審議会が必要となります。この審議会の事業認可後初めての委員選挙は、昭和41（1966）年12月に選挙期日の公告がされ、自治会・商店会等で候補者の調整が行われた結果、翌年3月に無投票で8人の審議会委員が選出されました。また、昭和43（1968）年9月には、事業に関連する総合的な施策及びその円滑な推進を図るため必要な事項について調査協議する目的で、土地区画整理審議会とは別に、有識者のうちから市長が委嘱す



る立川市都市開発推進協議会が設置されました。

市は、事業計画に定められた減価補償金による公共施設充当用地*の買収を進め、昭和40（1965）年度より43（1968）年度の4年間で約8,500㎡の用地を取得しました。さらに約5,100㎡を業務用地*として取得した結果、地区全体の減歩率は、当初事業計画の19.87%から16.84%に軽減されました。

また、市は換地設計にも取り組み、土地区画整理審議会と長期にわたる検討を重ねた結果、昭和44（1969）年11月に換地設計案を作成するとともに、不足する建築資金を補う制度として、同年12月24日に立川市土地区画整理事業建築資金等助成条例を制定しました。

市が、昭和45（1970）年2月12日から同月22日にかけて、換地設計案を関係権利者に縦覧し説明すると、「換地の位置が原位置より大きく離れている」、「減歩が多過ぎる」、「清算金が金額で示されていない」、といったことなどが住民権利者の不満となり、675件にのぼる事業に反対する旨の意見等（資料3 P.62）が提出されるとともに、反対連盟の活動はさらに活発化しました。

南口区画整理反対連盟は、土地区画整理審議会が住民権利者の意向を尊重しないで審議をし、換地設計案を施行者である市に答申したとして、審議会委員のリコール運動を始めようとしたところ、換地設計案の縦覧から約1月後の3月14日に、「換地設計の答申は住民の声も考えて決めた。リコールなどによる紛糾を避けるために辞職する。新委員によるよりよい事業の推進を望む。市長にもこれまで私たちがやってきたことを徒労に終わらせないよう、円満な区画整理の実現を要望した。」との旨を辞任理由として、審議会委員が総辞職をし、事業は事実上中断せざるを得ない状況となりました。

*減価補償金

土地区画整理事業においては、全ての土地の種類を道路や公園などの「公共用地」か、それ以外の「宅地」に分類し、それぞれの土地の価値の総額（総価額）を比較します。施行後に地区全体の公共用地の割合が大きくなる計画では、宅地は、事業で接道状況や形状が改善されて平均単価が上がる一方、公共用地を生み出すために減少した面積も大きくなるため、地区全体の宅地総価額は減少します。この宅地総価額の減少分を『減価補償金』といい、地権者に交付されることとなります。実際の事業では、減価補償金相当額をもって事業者が従前の宅地を事業に先立って買収（先行買収）して公共用地に充てることにより、事業前の宅地総価額を小さくして事業後と同じになるようにし、減価補償金が発生しないようにしています。

*公共施設充当用地

減価補償金相当額をもって先行買収され、事業前の土地の種類を宅地から公共用地に変更された（宅地から公共用地に充てられることになった）土地を『公共施設充当用地』といいます。

*業務用地

事業者である立川市が減価補償金相当額で買収する「公共用地」＝公共施設充当用地とは異なり、行政である立川市が市のお金で購入した「宅地」＝市有地を『業務用地』といいます。

3. 住民の組織する南口土地区画整理連絡協議会の誕生

700名以上の権利者が換地設計案に反対の意見書を提出する一方、商業者を中心として、依

然土地区画整理事業の早期実現を望む声も根強く、土地区画整理審議会委員の総辞職後の昭和45（1970）年7月、立川商店連合会から市へ事業の早期着手を望む要望書が提出されました。

事態の収拾を図るため、約半年間にわたり市議会議長ならびに市議会南口総合開発特別委員長を交えて、市と地元住民との話し合いが再三重ねられました。住民権利者の賛否両者が、まちづくりについて真剣に討論をしたことで、その後の事業が大きく前進することとなります。

立川駅南口土地区画整理事業に対する、反対連盟が提示した問題点を要約すると次のとおりでした。

1. 都市計画上の問題点

①南北格差の是正

- a. 南北の一体化 ア. 地下街並びに自由通路の建設
- b. 南口商圈の拡大 ア. 立2・1・2号線（駅前大通り）及び立2・2・7号線（諏訪通り）の多摩川架橋建設
 イ. 多摩ニュータウンへの交通網の整備
 ウ. 南口へのバス路線の乗入れ
 エ. 駐車場の設置
- c. 土地の高度利用と核施設の建設 ア. 株式会社開発公社設立による建物建設
 イ. 都市再開発法の適用
 ウ. レジャーセンター等の建設

2. 区画整理上の問題点

①区画整理の根本的問題点

- a. 減歩の法的根拠 土地利用の増進の範囲内における土地の減歩は違法ではないが、増進の客観性については幾多の異論がある。
- b. 同一目的による開発手法 区域内には商店、一般住宅、工場等が混在しており、これらを同一目的でまとめ上げることに無理がある。

3. 換地設計案の問題点

- ①都市計画道路について 駅前に通過交通を集中させる原案は、将来の交通事情にそぐわない。
- ②補足区画道路について 既設道路が廃止され、新設道路が多い。
- ③過小宅地、過小借地について 救済措置が欠けている。
- ④換地の位置について 原位置換地が原則にもかかわらず、遠隔地に離れている者が多い。
- ⑤減歩について
 - a. 駅周辺と末端との減歩率に差が少ない。
 - b. 減歩が平均して強過ぎる。

これを受け、市と反対連盟との話し合いの結果、土地区画整理事業の促進を前提として、昭

和45（1970）年11月7日に自治会、商店会ならびに反対連盟からなる南口土地区画整理連絡協議会が結成され、本事業始まって以来待望の施行区域内住民共通の組織が誕生しました。以後、市もこの連絡協議会と話し合いを重ねて地域住民の要望を取入れ、上記問題点の改善を図ることで意見の一致を見出し、翌46（1971）年1月25日に事業を促進することを前提とした協定書（資料4 P.63）を締結しました。

また、側面から事業を助成進展させる組織として、株式会社開発公社の設立が、昭和45（1970）年12月と、翌46（1971）年3月、及び6月議会にそれぞれ上程されましたが、いずれも議会の了解が得られずに設立が見送られました。

4. 立川駅南口都市改造計画調査委員会の発足

このような情勢のなか、南口土地区画整理連絡協議会が開発公社等の組織の設立を条件に土地区画整理審議会委員選挙に応じる方針を決め、昭和46年4月には総辞職後初の審議会委員選挙、及び審議会が開催され、換地設計の審議が再び始まります。一方で、昭和46（1971）年9月に就任した新市長は、土地区画整理事業の見直しを公約していました。

新市長は住民参加を本事業の基本方針とし、事業推進の可否について同年11月から年末にかけて、主に区域内の自治会単位での13回の対話集会で、広く住民の意見を聴きました。この対話集会では、事業に期待する推進論と、土地のタダ取りである、事業の必要性が低い、といった考えや事業期間の長期化等からの反対論が活発に出され、賛否両論の共通の理解の場ともなりました。市は、この対話集会で出された住民の考え方を基本として、事業計画の抜本的な見直しの検討に入るとともに、昭和47（1972）年1月20日に事業の5年延長を申請し、同年2月10日に延長が認められました。

昭和47年度の市政方針と予算を決定する市議会は、市長が就任後初めて本事業について基本的な方針を明らかにする機会でもあり、議員はもちろん地域住民の関心も非常に高いものとなりました。市長は「南口の再開発はする。しかし、方法は区画整理だけとは限らない。区画整理という方法が適当かどうかも含めて再開発の方法を見つける」との発言をします。これに対し市議会からは、「昭和38（1963）年9月の事業区域の議決に始まり、施行規程や計画決定以後の予算案についてまで議会で決定していることから、区画整理手法自体にまでさかのぼって議論し直すのは議会無視である」との意見が出され、審議は一時中断しました。これに対し市長は、すでに事業用地の先行取得と地域一帯の建築規制が始まっていたことなどから、一連の事業推進への市政方針に多くの市民が期待していることを考慮し、「現行案を大幅に手直すものの、住民の納得のうえで区画整理事業を推進できる案をつくりたい」として、土地区画整理事業を継承する方針を示し直しました。

事業計画を原点に戻して再検討する機関として、地方自治法第202条の3に基づき、市長の付属機関である調査委員会を設置するため、市は立川市立川駅南口都市改造計画調査委員会条

例を昭和47（1972）年3月議会に上程し、4月21日に可決されました。

このような経過から誕生することとなった立川駅南口都市改造計画調査委員会の発足にあたり、市は昭和47（1972）年6月に再び地域ごとの対話集会を開催し、「住民権利者の意見と要望を事業計画に反映して事業を推進する。」とする市長の方針を明らかにするとともに、調査委員会への積極的提言を住民に訴えました。この対話集会においては、事業を推進する考え方の住民の了解は得られましたが、反対の考え方の住民からは了解が得られないままでした。

調査委員会は、市議会議員3名、学識経験者5名、住民代表（自治会、商店会）20名の計28名で構成され、昭和47（1972）年7月21日に発足しました。



立川駅南口都市
改造計画調査委員会辞令伝達



南口都市改造住民対話集会



南口問題対話集会

5. 立川駅南口都市改造計画調査委員会での住民の考え方

調査委員会の主要な任務は第一に、原点に戻した土地区画整理事業の計画について地域住民がどう考えているか、次に、付帯事業として期待され、住民提案もされていた公共駐車場、バスターミナルなどの都市施設と、土地区画整理事業の時期をとらえた大規模な共同建築による市街地再開発事業などについて地域住民がどう考えているか把握することでした。

市は、土地区画整理事業の計画を原点から考え直すため、調査委員会に対して、昭和47（1972）年8月2日に、次のように諮問第1号と第2号で計9項目を諮問しました。

諮問第1号 土地区画整理事業の計画について（5項目）

- ①施行区域の適否について日活通り（立2・2・2号線）以南を事業区域に含めたことに対する地域の批判に対し、施行区域はどこまでとするか。）
- ②道路の位置及び幅員について（区画整理によって整備する道路の位置とその幅員はどうか。）
- ③減歩率について（住民が最も関心を示している減歩率はどうするか。）
- ④換地の位置について（原位置を離れた換地設計案への批判に対し、換地の位置はどうしたらよいか。）
- ⑤清算金について（金額で明確に提示されなければ安心できないとした換地設計案への批判に対し、清算金はどうしたらよいか。）

諮問第2号 付帯事業について（4項目）

- ①立川駅南北自由通路建設について（駅南北間の通行のために入場券を買って駅構内を通らなければならない現状に対し、区画整理事業によって新設される南口の駅前広場と北口駅前広場を結ぶ駅構内の自由通路はどういうものがよいか。）
- ②バスターミナル建設について（南口駅前付近から発着するバスは、駅前広場を利用するというのでよいのか。）
- ③公共駐車場建設について（南口地域の公共駐車場はどうするか。）
- ④開発公社設置について（区画整理に伴う住民の建物建築を資金、技術の面から援助する開発公社等の組織は、どういうものを考えたらよいか。）

この諮問に併せて、これまでの経過と住民から寄せられた要望意見、市議会などへの陳情、請願など、あらゆるものが立川駅南口都市改造計画調査委員会の検討資料として提出されました。審議は住民間の議論を主体とし、市では質問がある場合にのみ答えることとしてメインテーブルから降りて議論を見守るというスタンスで、議論が展開されました。

こうして住民主体の調査委員会は、6つ設けられた部会も含めて延べ51回、報告書並びに中間答申書等の起草委員会を含めると延べ65回の会議を重ねました。その結果として、昭和48（1973）年4月5日と19日に次のように事業計画の骨子ともなる考え方を市長に答申しました。

答申第1号 土地区画整理事業の計画について（5項目）

- ①施行区域については、南口土地区画整理連絡協議会との協定書（資料4 P.63）第1条を尊重し、日活通り以南の住宅地では事業に手をつけない方向で、協定書第1条の所定の凍結期間を限度として、市は連絡協議会と話し合いのうえ、成案をまとめるべきである。
- ②道路の問題については、駅前広場は原案に近い形状と面積が得られるよう努力する、駅前大通りは駅前広場と一体的に活用するため現計画の25m幅員が適当であるが、区域内の都市計画道路の位置と幅員については大きく変更する。（この考え方では、自動車時代における市街地の中心的な駅前広場と、周辺道路をどのように利用していくべきかについて、当時の解決案が示されている。）
- ③減歩率の問題については、平均15%以下とする。（協定書にもある15%がやむを得ないものとしてまとめられたが、私有財産権への侵害とする住民間の考え方が、依然としてその底流に残された。）
- ④換地の問題は、原位置換地を原則とすべきである。（動きたくないとする住民の考え方を尊重して、既存の街区内で換地を定めることとして、現在の大きな道路で5つに区分した換地のブロックを定めた。）
- ⑤清算金については、極力少なくなるようにし、各権利者の了解を得て、さらに不公平が出ないように公開する。

答申第2号 付帯事業について（4項目）

- ①立川駅南北自由通路建設については、一日も早く開設する必要があるが、中央線線増計画に基づく立川駅改良計画の構想と密接な関連があるので、この点を十分考慮して具体化を図るべきである。
- ②バスターミナル建設については、南口駅前広場が最も適切な場所であるが、完成されるまでの間暫定的措置として、駅から100m前後辺りにとりあえず設けることが望ましい。
- ③公共駐車場建設については、駅前広場の地下と駅前大通りの東西に500～600台収容の施設計画が必要である。
- ④開発公社の設置については、土地区画整理事業を契機に、調和のとれた立体開発を目標として、次の事業を行う公社を設置することが妥当である。
 - A) 駅前広場の立体化利用計画の実施
 - B) 市街地再開発組合への積極的援助
 - C) 個人への金融あっせん及び補助
 - D) 住民権利者からの委託による建築
 - E) 事業に必要な用地の取得及び譲渡
 - F) 借家対策

立川駅南口都市改造計画調査委員会では、答申への考え方をまとめる段階で、区画整理手法で都市の基盤を造ること、さらに関連事業による施設を設けることへの考え方については結論を出すことができましたが、これらを総体的にまとめた南口一帯のまちづくりのビジョンがないことが大きな問題となりました。

このため市は、さらに4月27日に諮問第3号で次の2項目を調査委員会に諮問しました。

諮問第3号 立川駅南口の都市改造に伴う地域整備の基本計画について（2項目）

- ①地域商店街と住宅地の整備計画について
- ②駅前広場の利用計画について

この難問に取り組んだ立川駅南口都市改造計画調査委員会は、学者、専門家を交えて長時間にわたる議論の末、昭和48（1973）年11月16日、次のような答申をしました。

答申第3号 立川駅南口の都市改造に伴う地域整備の基本計画について（2項目）

- ①商店街整備計画として、道路、広場の整備により、バス交通網の南口への再配置による商圈人口の誘致と、都市施設の整備された、北口にはない趣のある南口を目指し、極力地元商店の充実と駅前周辺商店街における共同化の促進、周辺部においては過大投資を極力抑えて身近な親しみ深い商店街づくりをする必要がある。
- 住宅地の整備計画として、日活通り以南は、ある程度住宅環境が整備されており、これは今後とも保全することが望ましく、以北については比較的住宅がまとまっている地域で

は、住宅地としての利用効果を高めるよう配慮する。

- ②駅前広場は、安全を第一とし、利便性を考え、自由に使えて憩える広場を計画し、駅構内の連絡路と南北自由地下道との関連から、地上の駅前広場（面積約4,300㎡）と地下の駅前広場（面積約1,500㎡）との二面に区別して利用計画を策定することが望ましい。地上はバス、タクシー乗場等の利用に供し、地下は駅改札口と南北自由地下道と接続して、乗降客が車と交差せずに広場内の通行ができるように配慮する。

以上が、立川駅南口都市改造計画調査委員会の答申で示された住民の考え方です。

調査委員会の発足以来、賛否両論の住民が激論を交わし、また先進都市の住民の意見に耳を傾け、約1年半の長期にわたる検討をして、答申をまとめたことは、大変貴重なことでした。

6. 都市計画道路の変更

立川駅南口都市改造計画調査委員会の段階的な議論が進んでいるなかで、都市計画道路への考え方が答申で示されたため、市は、直ちに駅前広場の面積を6,580㎡から4,300㎡に縮小し、立2・2・2（現3・5・6）号線（日活通り）の幅員を15mから18mに拡張し、立2・2・5（現3・4・8）号線（いろは通り、大映通り）の幅員を原道に合わせ16mから14mに縮小し、立2・2・7（現3・4・33）号線（諏訪通り）の幅員を16mから12mに縮小する都市計画道路の変更に着手しました。

市は、計画変更の縦覧を昭和48（1973）年9月に行い、事業反対者から1,237通（資料5 P.64）の意見書が提出されました。同年10月13日と15日に開催された立川市都市計画審議会は、計21時間の審議を経て都市計画道路の変更案に同意し、この結果を受けて開催された東京都都市計画地方審議会でも2回にわたる審議ののち、

- ①事業実施にあたっては住民とよく話し合う。
- ②駅前広場周辺は高度利用地区などの手法も併せて考える。
- ③事業実施にあたっては借家人の対策を十分に行うこと。

との付帯意見を付して、意見をすべて不採択とし、昭和49（1974）年1月10日に都市計画道路の変更が決定されました。市はこの都市計画道路の変更にあたっても、地域内の空地にテントを張り、周辺の住民に対して都市計画道路の変更と、次に進める土地区画整理事業の計画変更により生まれ変わる新しいまちの道路計画について、繰り返し説明会を行いました。

7. 土地区画整理事業の変更

市は、昭和48（1973）年5月に『南口の都市改造を進める基本的な考え方』について、住民との対話集会を開催して、土地区画整理事業と付帯事業について事業を進めるにあたっての基本的な考え方を説明し、意見を聴きました。事前に配布された「区画整理だより」には、対話

集会当日の資料を添付し、立川駅南口都市改造計画調査委員会への諮問内容や、土地区画整理事業では、駅前広場・幹線街路・区画街路・公園・換地の位置・減歩率・清算金・日活通り以南の扱い方・建物移転・移転補償・借家人等について、付帯事業では、土地区画整理事業後のまちづくり・住宅建設・請願も出されていた立川駅の南北自由通路やバスターミナル・公共駐車場等について、市の考え方を掲載しました。

翌6月には、対話集会の欠席者や、詳細を聴きたい市民、意見・要望がある市民を対象に、市は移動相談所を開設し、訪れた約200人の権利者が市の職員に疑問点を尋ねたり、意見を述べたりしました。そのほか、権利者が直接市役所へ出向いたり、電話や市から伺う個別訪問でも、話し合いが重ねられました。

昭和49（1974）年1月に、都市計画道路の変更が決定されると、市は仮換地の指定について土地区画整理審議会へ諮問し、同意を得るとともに、事業計画の変更に向け、翌2月に都市計画道路以外の道路計画案と換地設計案の説明会を開催しました。説明会は土日を含め、毎日午後1時から7時まで、個別説明の形式で行われました。多数の権利者が訪れ、内容への賛成、反対も含め多くの意見が寄せられました。

同年5月には、市は、事業区域内の駅前大通り沿いの旧勧業銀行跡地に南口事務所を開設し、換地や移転補償などの担当者を配置しました。また、立川駅南口都市改造計画調査委員会の答申にあった関連事業を実施に向けて促進するため、区域内の自治会と商店会、市議会議員、学識経験者の合計33名で構成される立川駅南口土地区画整理関連事業実施促進委員会を発足させるとともに、所有者・借地権者・借家人、それぞれの円満な権利関係をつくるために必要な調整と指導をする、権利調整員の制度も設けました。

そのような動きとともに、同年7月8日から21日まで市が縦覧した土地区画整理事業計画の変更案は、都市計画道路の変更決定を受け、駅前広場は縮小され、道路は幅員の拡張と縮小に加え、位置や形状も変わっていたため、これまでのものから大幅に変更された内容となりました。この変更案の縦覧に先立って開催された地域の説明会では、市は換地の位置と減歩率について、その考え方を明らかにして理解を得られるよう努めましたが、まちは再び賛成、反対運動で騒然となり、1,784通の意見書（資料6 P.65）が提出される事態となりました。

同年9月の市議会には、一部反対住民から「中止」の請願と、南口土地区画整理連絡協議会からは「促進」の請願が出されましたが、市議会建設委員会において多くの住民が傍聴するなか、二つの請願者同士の話し合いの結果、いずれの請願も撤回されました。これにより、前年昭和48（1973）年の9月議会で採択された「促進」の請願が再確認されることとなり、土地区画整理事業の計画変更案に対して提出された意見書を審議した昭和49（1974）年12月2日の東京都都市計画地方審議会は、反対派市民、賛成派市民、市長の三者の意見を聴いたうえで、付帯意見を付さずにすべての意見書を不採択としました。反対意見書の不採択を受け、市長は「反対意見書の中での取り入れるべき意見は積極的に取り入れ、あくまでも住民本位の立場を堅

持して実現していきたい」と述べています。

東京都都市計画地方審議会での意見書不採択を受け、告示があった昭和50（1975）年1月6日に、総事業費99億円の土地区画整理事業計画の変更が決定されました。先の事業計画が昭和41（1966）年2月8日に決定されて以来、実に9年目にして事業実施の大前提ともなる事業計画が決定されたことになります。この頃の「区画整理だより」は、先の立川駅南口都市改造計画調査委員会の答申内容を伝える『中間答申書が提出されました』に続き、『移転の補償はどのくらいか』、『南口の商業実態と今後の方向』、『利用しやすい建築資金のお知らせ』等と題して、補償金の算出例や、立川市広域商業診断報告書の抜粋など、多いときには30ページにも及び、昭和50（1975）年12月の立川駅南口都市改造事業促進委員会からの最終答申を伝える「区画整理だより」でも同様に、権利者へ詳細を説明する内容となっていました。

一方、駅周辺を中心とした、土地区画整理事業そのものに反対する住民は、事業の白紙撤回を実現するため、昭和49（1974）年に入り「南口区画整理事業を阻止する会」を組織し、その後、関係機関に対する陳情、請願や情報宣伝活動を展開し、昭和50（1975）年3月には、事業計画変更決定取消請求の訴訟と、翌51（1976）年7月には仮換地等指定処分取消請求の訴訟を起こしました。

8. 土地区画整理事業の着手

市は、事業計画の変更を進めつつ、従前の事業計画でも仮換地の指定ができる箇所から何とか事業を進展させようと、地域住民の協力を求めました。

昭和49（1974）年1月の都市計画道路の変更決定を受け、市が仮換地の指定について土地区画整理審議会へ諮問すると、同月31日に開催された審議会には、事業に反対する住民約二十数名が傍聴に訪れ、5時間にわたって答申の撤回を要求する場面もありました。しかし、市は審



建物移転契約



初の移転建物

議会の同意を得て、指定対象の地域内住民の意識の高まりと相まって、同年2月5日に、事業区域界周辺の錦町一丁目地区の街区において初めて仮換地の指定を行い、続いて翌々日7日には建物移転工事が開始されました。

こうして、長年にわたり行き詰まっていた土地区画整理事業も、ようやく現実のものとしてその第一歩を踏み出すこととなり、以後軌道に乗って事業は進展し、減価補償金により買収したものも含め、50年度末時点で通算移転棟数は102棟を超えました。

昭和51（1976）年4月23日に、事業の進捗に伴い実施計画の変更が行われ、総事業費は約133億円に変更されました。

また同年には、任期満了に伴う初めての土地区画整理審議

会委員の投票選挙が、5月16日から29日までの縦覧を経て6月29日に執行され、82.96%の有権者が投票しました。この選挙には、8名の定員（宅地の所有者から選挙すべき委員5名、宅地について借地権を有する者から選挙すべき委員が3名）に対して、11名で争われることになりました。この結果、土地区画整理事業の反対派からも、所有権者と借地権者それぞれ1名ずつの当選者を出すこととなり、土地区画整理事業もようやく審議会場で議論する第一歩を踏み出すこととなります。

9. 立川駅南口都市改造事業促進委員会の活動

市は土地区画整理事業と並行して関連事業を実施するため、立川駅南口都市改造計画調査委員会の答申内容をより詳細に検討して具体化を図る組織として、昭和49（1974）年5月27日に、立川駅南口土地区画整理関連事業促進委員会を設置し、同年8月10日に市議会議員、自治会代表、商店街代表、学識経験者の合計33名に委員を委嘱しました。この委員会は同年12月10日、立川市立川駅南口都市改造事業促進委員会条例可決に伴い、条例委員会となります。

引き続いて市は、同年9月14日に、促進委員会に対し、関連事業についての3項目からなる事項を諮問しました。促進委員会はこの諮問に答えるため、三部会を設けて延べ54回に及ぶ会議を開催し、精力的に調査研究に取組み、諮問から1年3箇月後に市長に答申書を提出しました。

答申書では、まずまちづくり構想の基本理念を提言するとして、南口のまち構造の実態は、

- ①まち全体の個性がなく無性格である。
- ②まち全体の吸引力に欠け、滞留性がない。
- ③まち全体に回遊性がない。

の3点に集約できる、と整理したうえで、今後の開発の基本構想として、

- ①各商店街は客層分離による個性化が必要である。まちそのものをコミュニティの場とするため、各通りに象徴的な核施設をつくる。
- ②主幹道路を中心とし、公共交通機関とその他核施設を有機的に利用できるよう回遊路で補完する。
- ③駅前広場とその至近距離にバスターミナル及び公共駐車場を併設し、運行系統等の新增設を図りながら、地域交通難の解消及び商店街の活性化を図る。

としています。

また、まちづくりの基本方針として

第1の指標 「歩行者中心のまちづくり」（自動車交通を必要最小限に抑え、安全なまちづくり）

第2の指標 「快適な暮らしのできるまちづくり」（土地利用の純化と建物形態の計画）

第3の指標 「親切なる心のかようまちづくり」（点在するベンチ、花壇等仕掛けにあふれたまちづくり）

第4の指標 「個性ある商店街づくり」（自転車、乳母車で買物へ…見よい買いよい入りよい商店街）

の4つの指標を掲げ、以上を踏まえて次のとおり答申しました。

答申Ⅰ 南口駅前広場ならびにその周辺街区の立体開発について

- ①駅前広場は、平面を人間中心の広場と自転車置場として整備を図り、地下は主としてタクシー関係のスペースと南北自由通路との関連での歩行者用広場とする。
- ②南北自由通路は地下道方式とし、都市計画事業として国鉄による線増計画に先行して具体化を図る。
- ③立2・1・2号線（駅前大通り）は、完全モール化（木陰のある遊歩道、大きな商店街）を図り、歩行者の快適性、安全性を確保する。
- ④店舗計画は、ニューファミリー族を基盤にした、専門店を揃えた品格のある商店街をめざし、その商業的利用については2層程度に止め、上には住宅を載せて立体化する。

答申Ⅱ 開発公社の設置と融資対策について

土地区画整理事業を側面より促進し、これを契機に調和のとれた立体開発を図るため、開発公社を設立し、資金不足を補足する。公社は、市との関連を考慮して財団法人とすることが望ましいが、今後具体的に事業化の検討を進めていくなかで、株式会社も考慮して準備する必要がある。当面は新しいまちづくりを図っていくうえで、基礎的な要件とも言える下記事項を事業目的とする。

- ①バスターミナルの建設及び管理運営
- ②公共駐車場の建設及び管理運営
- ③事業に必要な用地の取得と譲渡
- ④建物の建設、取得、譲渡、及び管理運営
- ⑤その他、本来公共団体で施行すべきであるが、財政面等の関係でとりあえず公社が先行して実施すべきものとして、駅前広場の造成、自由通路建設がある

答申Ⅲ 公共駐車場とバスターミナルの設置について

- ①他都市からの顧客を導入し、南口商業振興の拡大を図るとともに住みよい住宅街を造成するため、バスターミナルと公共駐車場を設置する。
- ②バスターミナルは、立2・1・2号線（駅前大通り）を従来の自動車中心の道路から、将来人間優先の道路として使用することと関連し、先に東京都が買収した土地を、駅前広場ができるまでバス発着所として利用し、その後の跡地利用でバスターミナルとすることも含めて考えるのが最善である。
- ③ターミナル規模は、将来需要を予測して、最低12バース程度を目標において考えるが、

ターミナル自体、単独で採算を保つのが困難な事業であるため、店舗を組入れて採算問題の対応を図る。

- ④公共駐車場については、とりあえずバスターミナル用地の地下に併設することが、より現実には適合すると考える。なお、調査委員会答申に盛られている東西の公共駐車場設置及び共同ビル建築に伴う附置駐車場についても、今後検討を加え整理しておく必要がある。

以上が、昭和50（1975）年12月13日に、立川駅南口都市改造事業促進委員会が市長に提出した答申書の内容です。答申には、地下道方式の駅改良計画案や、バスターミナル及び公共駐車場計画案を示す参考図も添付されていました。バスターミナルを中心として、駅前大通り、周辺街区の立体化などを研究するためのバスターミナル建設専門部会を設置するなど、その後も促進委員会は様々な検討を行いました。

10. 立川駅南口地区整備基本計画の策定

このような状況のなかで、土地区画整理事業を円滑に進めるにあたり、事業を契機として起り得る諸問題について地区全体として望ましい方向に指導調整を図るための基本的な指導指針として、市は「立川駅南口地区整備基本計画」を作成し、これに基づいてよりよいまちづくりを進めていくこととしました。

まず市は、前述の各種審議機関の答申を踏まえ、都市的条件を分析して開発規模を設定するとともに、昭和52（1977）年2月に地区権利者全員に対して意向調査を実施し、その結果を踏まえて、基本計画の検討案を作成しました。さらに市は、昭和52（1977）年度に「立川駅南口地区整備基本計画策定委員会」を構成して、基本計画検討案の成果を基に、立川市を取巻く情勢の変化（三鷹・立川間国鉄複々線計画とそれに関連する南北駅舎改良計画の具体化）に対応し得るよう技術的検討を加え、昭和53（1978）年9月5日に、より具体的で実行可能な内容となった「立川駅南口地区整備基本計画」を策定するに至りました。

その骨子は、以下のとおりです。

①奥行きのある南口地区の創出

北口地区のような大型店舗中心の地区形成ではなく、南口地元商店街が自らの特性や魅力を各商店街の実態から作り出しつつ、一方、周辺街区への核施設配置によって地域全体の回遊性を確保していく。また、住宅の静穏な環境と商業の活動的な環境とを分離するため、総合的交通規制を考える。

②駅前地区交通処理の技術的検討

国鉄用地を利用して駅前広場を拡大し、バス、タクシーの乗入れを図るとともに、駅前通りはバス、タクシーの専用車道を設け、歩道はできる限り広幅員化して緑化し、遊歩道としての機能を持たせ、駅からの人の流れを商店街の奥まで引込む。

③駅前地区整備構想

過大な商業施設の投資は極力抑え、直接顧客増につながる住宅整備を商業施設整備と併せて行うこと。商業施設は低層（2～3層）を主体とし、1階部分をセットバックして歩道拡幅を図り歩行者優先のまちづくりとともに魅力ある専門店街の形成を図り、上層に住宅を配置する。駅舎改良に伴う南北自由通路と連絡する歩行者デッキを接続し、回遊性を図る。

④共同ビル事業化方策の検討

商業者を中心とする地元地権者による共同ビル化が行われる際の、施設構成のパターンとその特質を例示した。

市は、施行中の土地区画整理事業を踏まえ、この基本計画によってさらに魅力ある「まちづくり」を進めるため、民間の旺盛な建築意欲に応え、以下のような助成施策も講じました。

①防災建築物新築補助金交付規則

都市計画事業の施行に伴い新築した防災建築物に対して、補助金を交付することにより当該事業の促進及び火災その他の災害の防止を図ることを目的とする。

②共同建築推進補助金交付規則

共同による建築物の新築について、調査研究する団体に対して補助金を交付することにより、効率的な市街地の形成を図ることを目的とする。

③商店街近代化補助金交付要綱

商店街の整備及び近代化について、調査研究する団体に対して補助金を交付することにより、効率的な市街地の形成を図ることを目的とする。

④建築資金等助成条例

土地区画整理事業の施行に伴い、建築資金及び設備資金を必要とする者に対して資金を助成することにより、事業の促進を図ることを目的とする。

昭和54（1979）年4月2日に、立川駅舎の改良工事が国鉄の常務会で正式に決定し、南北自由通路の設置、橋上駅舎化、駅ビル計画の推進が骨子とされると、市は駅南北広場の整理について検討を重ね、「立川駅南北駅前広場利用計画」をまとめました。これによると、駅南口は「立川駅南口地区整備基本計画」で提案された事項を前提としながら、地上では駅前広場を拡大して6,000㎡確保することや、バス停留所の一部を駅前広場で処理することが基本とされました。また、駅舎改良に伴い整備される南北自由通路に連絡する歩行者デッキにより、歩行者の安全と回遊性を持たせることや、建物の壁面後退により歩行者デッキの延長を図ることなどが計画の基本とされました。

さらに市は、日本住宅公団と共同で南口駅前街区の5.5haについて、駅前広場の立体化をはじめとする公共施設整備と共同化による街区整備を骨子とする「立川駅南口地区再開発計画」

を策定し、昭和55（1980）年7月4日に市議会南口総合開発特別委員会に報告しました。その後、市長の諮問機関である立川駅南口都市改造事業促進委員会の全体会議にこの計画を説明すると、促進委員会ではこの計画を「南口地区のまちづくりを進めるうえでの基本的指針」として確認し、地元住民の意向醸成を図りながら事業を進めていくこととしました。

事業区域のうち、昭和46（1971）年1月に市が南口土地区画整理連絡協議会と締結した協定のなかで、「向こう3年間現状のまま凍結する間、市は地元と十分協議し、なお大部分が除外を希望するならば法的手続きによりこれを除外する」とされた日活通り以南は、その後協定書の更改、約定書の取交しと取下げを経て、連絡協議会との話し合いが持たれました。その結果、昭和59（1984）年3月15日付の市からの公文書による協力の申し入れに対し、同月22日に連絡協議会から文書にて「積極的に協力する」旨の回答があり、事業が推進されていくことになりました。

また、それまでにあった提訴はいずれも取り下げられ、換地処分公告に向けて、多くの関係権利者・市民・来街者・事業者等の協力により、全1,220棟の建物移転とともにまちの整備は進められていくことになりました。