駅前再開発事業と再開発ビル建設を巡る諸問題

― 狛江駅北口整備事業の事例 ―

永　江　雅　和

はじめに

本稿は小田原急行鉄道沿線自治体である狛江市の狛江駅北口における再開発事業を事例として，その政治的決定過程と権利調整のあり方について明らかにすることを目的とする。駅前再開発の事例研究は主に技術的領域において建築学の都市計画分野や，経済地理学で進められてきたほか[1)]，意思決定過程においては社会運動論領域で議論されてきた経緯がある[2)]。一方，経済史学においては，時代が新しいこともあり，未だ研究の対象となっていることは少ないが，「商業近代化」に焦点を当てた藤井英明の研究などが存在するほか[3)]，耕地整理事業や私鉄の沿線開発については経済史・経営史分野において一定の事例の蓄積が存在するため，そうした鉄道沿線開発研究の延長線上に駅前再開発事業を位置付けようというのが本稿の試みである[4)]。一般的に駅前再開発は，駅周辺交通の利便性を向上し，市街地の動線を改善するという公共性の向上と，これに伴う駅周辺市街地活性化による開発利益の獲得を目的として実施されるが，その反面で開発対象区域における住民の私権に介入する性格の事業でもある。特に道路や広場の拡張により所有地・借地の移転（換地）や減少（減歩）を不可避的に伴う事業である性格上，地域における公共性と私権が鋭く対立することが原則的に避けられない事業であると言える。本稿ではこのような事業の性格に注目し，狛江駅北口再開発の歴史的経緯と意思決定のプロセス，そ

して権利関係がいかなる形で調整されたのかについて，明らかにすることを目的とする。

Ⅰ　狛江駅北口再開発事業計画の浮上

1. 狛江駅設立時の事情

狛江駅は小田原急行鉄道（以下小田急）小田原線の開業年である1927年5月に開業した，狛江市中心部に位置する駅である。同駅の設置自体は狛江村の要望によるものであるが，小田急線路予定地付近に狛江第一小学校（以下一小）の敷地が当初から存在していた[5)]。この問題は小田急側が狛江村に対して補償に当たる寄附金を支払う形で解決したが，駅の北口の前面に狛江第一小学校の敷地が広がっている構図は変わらず，駅前空間の狭隘化の原因となってきたのである。

また北口駅前には泉龍寺の敷地が広がっており，なかでも弁財天池の周囲には戦前から住民の立ち入りが認められる緑地が広がっていた。小田急開業当初にこの地域で旅館を経営しようとした事業者に住民が反発して騒動になる等，緑地は近隣住民の生活空間として活用されてきた経緯があった[6)]。弁財天池周辺は戦時期には陸軍軍人荒木貞夫の別邸となっていたが，一帯の緑は残されており，再開発にあたって一小用地に加え，弁財天池周辺の緑地をどのように扱うのかも焦点となるところであった。

2. 南口整備事業と北口再開発調査の開始

以上のような制約を抱えていたとはいえ，戦後狛江市の人口増加と交通量の増加は，狛江駅周辺の再開発の必要性を高めていった。再開発が先行したのは駅の南口側である。1962年12月，狛江駅南口側道路を含む都市計画街路が決定され[7)]，この計画に基く小田急線狛江駅南口の整備が，1963年から実施され，69年12月に完成した。この整備事業では，清水川の暗渠排水工事，街路築造と舗装工事，南口広場の築造が実施され，バス

の乗り入れも行われるようになり，今日の狛江駅南口の姿が形成されたのである[8)]。

狛江駅北口整備が具体的な進展を見せ始めたのは，1974 年のことである。同年度予算に狛江駅北口整備のための調査費 100 万円が計上されており[9)]，航空写真の撮影や，駅周辺の土地所有状況の調査が行われている[10)]。翌 75 年に作成された狛江市基本構想でも，狛江駅周辺の整備について触れられており，「狛江市に都市的魅力を付加するために，市の中心に位置する小田急線狛江駅周辺と市内の副次的中心地区の再開発の促進をはかり，市民の生活を豊かにする方向でその整備を進める」と記されている[11)]。1976 年の市議会では，調査費が 500 万円に増額されていることに加え，当初の都市計画では，泉龍寺付近の大木を伐採して道路を建設する予定であったが，その後計画が変更になり，緑を保全する計画であること，また一小の移転は決定していないことなどが市長から答弁されている[12)]。

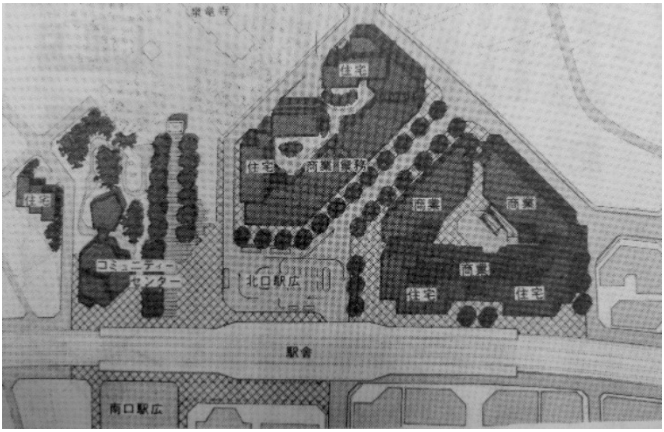
3. 小田急立体化事業の浮上との関係

狛江駅北口再開発を加速させた要因に，小田急立体化事業がある。当時狛江市内には小田急線の踏切が 12 箇所存在していたが，ダイヤの過密とともに，ラッシュ時にはこれらの多くが「開かずの踏切」と化しており，地域の問題となっていた。これに対して狛江市議会でも 1972 年に小田急線交通対策特別委員会，1975 年に小田急線立体化促進特別委員会が設置され，77 年には市議会から都知事に対して小田急線立体化の早期実施を求める意見書が提出されるに至っていた[13)]。1980 年に公表された小田急線立体化の予備調査結果では，小田急線の複々線化・立体化（地形上高架式が適切とされた）とともに，狛江駅北口周辺の整備についても触れられており，そこでは「中心地区の将来像は，通勤や買物，娯楽，社交等日常生活が便利であることと，狛江の核となる象徴性が必要である」とし，鉄道の高架化とあわせて「道路・緑道の体系整備と駅前広場の整備も検討する

必要がある」と指摘したのである。また，小田急線の高架化と中心地区事業化に際して，「第一小学校移転の可能性が大きなチェックポイントになる」としている[14)]。同年市議会では狛江市小田急連続立体化事業等積立基金条例が制定され，小田急線立体化に加えて北口整備に要する基金を積み立てることが定められた[15)]。

4. 北口再開発構想案

狛江駅北口地区整備に関する最初の具体的構想が発表されたのは1982年のことである。狛江市では「小田急線狛江駅北口地区市街地再開発等調査（A調査）（B調査）」が1981年から開始され，現況調査，公共・商業施設の規模算定，都市計画条件，事業計画モデルの検討等が行われた[16)]。その過程で社団法人全国市街地再開発協会に委託され，伊藤滋東京大学教授などの助言を受けて，「狛江駅北口地区整備計画案」が作成されたのである。同計画案については82年6月13日に地元説明会が行われたが，計画区域は3.05 ha，一小の敷地に加えて，駅前広場の北側を広く再開発する予定であること，減歩分や工事費用調達のために延べ面積約5万㎡ (5 ha)



狛江駅北口地区整備計画案（『広報こまえ』378号）

分の再開発ビル2棟を建築すること。また弁財天池付近を再開発し，コミュニティーセンターを建設する等の内容が含まれるものであった[17)]。

5. 地域住民の反対と「狛江駅北口問題を考える市民の会」の発足

しかしA調査・B調査に基づく「狛江駅北口地区整備計画案」は，関係住民からの激しい反対を受けることとなった。計画が具体化すると，減歩を要する関係地権者や立ち退きの不安を抱える借地権者，また商業環境の変化を危惧する商業者の不安・不満が大きく，なかでもコミュニティーセンターが予定されていた地域の地権者でもある泉龍寺も，用地買収等に応じない姿勢を見せた。殊に計画がこうした利害関係者に諮られることなく立案されたことに対する不満は大きなものがあり，事後的な市側の説明に容易に応じない空気が形成されたのである。狛江市側は1982年から1985年10月までの約3年間に「狛江駅北口整備に関する話し合い」を計9回に渡り実施したが，合意に至ることはなく，市は当初計画案を事実上取り下げることとなったのである[18)]。

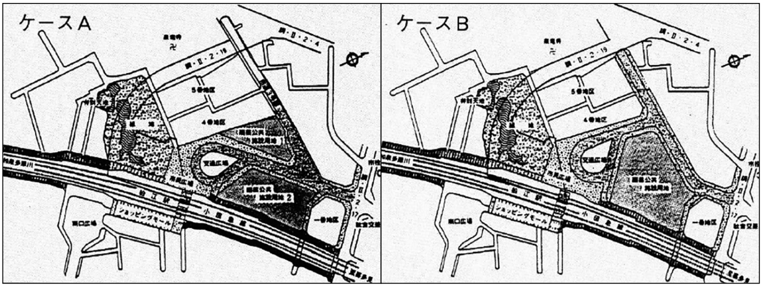
その後，狛江市は住民との間で新たな計画立案を再建することとなり，そのための組織を作ることとなった。参加を広く募る形で開催された新たな会の第1回の会合が1985年11月9日に開かれた。この会合において①北口問題を考える「市民の会」を設立する，②運営は市民の自主性を確立して行う，③市民はだれでも平等な立場で自由に参加できる，等の原則が示されたうえで，同月30日の会合には市長，助役，市の担当課職員のほか，市民98名が参加し，①会の名称を「狛江駅北口問題を考える市民の会」（以下，「市民の会」と表記）とする，②この会は全体会と7つの分科会（自然保護等，市民広場，道路・交通，事業費等，商業・消費者，地区計画，公共施設等）で運営する，③分科会は3名位のまとめ役を選び，まとめ役が全体会の世話人となる，④市民はどの分科会にも自由に重複して参加できる。などの方針が決定された[19)]。そして，市は市民の会と各分科会にオブザー

バー，アドバイザーとして参加し，市が持っている各種資料の提供や法令・財政面等の必要なアドバイスをすることとなった。

6. 狛江駅北口整備基本計画案の決定

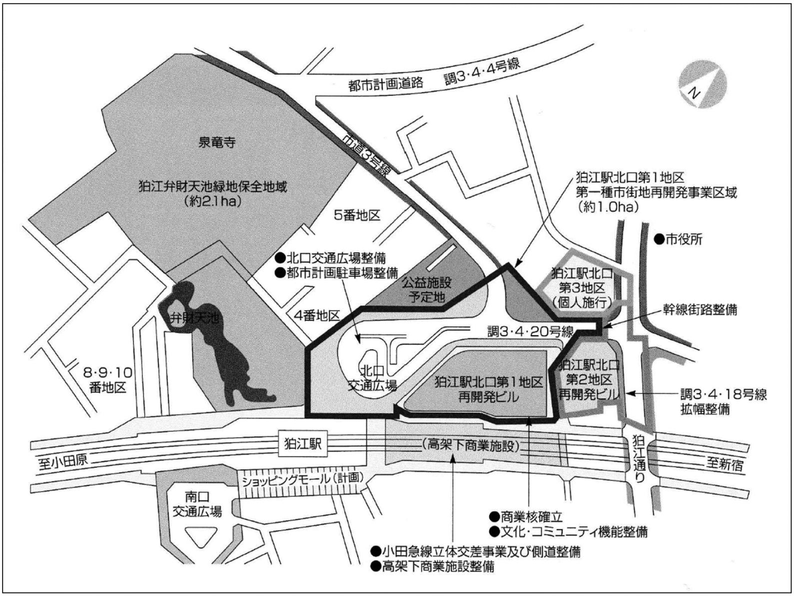
ただ前述のように，小田急連続立体交差複々線事業は着々と進行しており，1985 年 3 月に都市計画決定され，翌 86 年 6 月には建設大臣による事業認可に至っていた。同事業の推進にあたっては狛江駅北口の再開発も重要な要素となっており，北口再開発の都市計画決定も並行して進める必要があった。そのため，「市民の会」は限られた時間の中で計画案の策定を求められることとなった。「市民の会」は，全体会・分科会ともに精力的に活動し，1986 年 5 月までの間に延べ 67 回に及ぶ会合を開いた。そして，4 月 19 日第 4 回全体会で「ケースＡ」案を，5 月 6 日の世話人会で「ケースＢ」案が提出された。その後この 2 案の比較検討を行ったが期間内に結論が出ず，5 月 24 日全体会で両論併記の形で市に案を提出することが決定された[20)]。

ケースＡ・Ｂ案は，弁財天池付近の緑地を開発から除き緑地を維持するという点では共通していたが，駅前広場へのルートと商業公共施設用地が大きく異なっており，再開発ビルが 2 分割されるか 1 カ所にまとめられるかという問題があったが，都道設置の容易さや 4 番地区・5 番地区と呼ば



『ECORMA～狛江駅北口の新しい街づくり』20 頁より。

れた既存市街地への影響の少なさから事業化の容易さではケースA，事業の徹底性という観点からはケースBというものであった。市民の会から第一次報告書の提出を受けた市では，市議会の駅広整備特別委員会と全員協議会に2案を諮り，86年6月には報告書の内容や市議会の意見を踏まえ，ケースAを採用するかたちで狛江駅北口整備基本計画案を決定したのである[21)]。「市民の会」は第一次報告書を提出したのちも引き続き精力的に活動を続け，既存の7分科会に加えて，新たに景観・デザイン等分科会を追加設置した。新設分科会では，狛江駅北口周辺全体の景観やデザインについて検討していくこととなった[22)]。



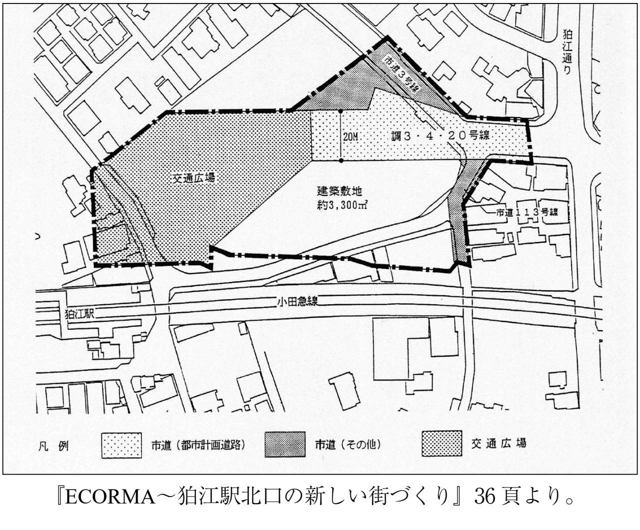
『ECORMA～狛江駅北口の新しい街づくり』28頁より。

Ⅱ　各事業計画の概要

1. 狛江駅北口第 1 地区の整備

決定された狛江駅北口整備基本計画案を実現させるために，狛江市では市街地再開発事業等を活用して，計画的に市街地整備を促進していくこととなった。この過程で狛江駅北口地区は第 1 地区・第 2 地区・第 3 地区の 3 地区に分けられ，段階的に整備を進めてゆくこととされたのである。この 3 地区は事業の性格や活用方法が大きく異なるため，それぞれの地区毎にまとめていくこととする。

まず駅北口に隣接し，もっとも大きな規模で実施されたのが第 1 地区である。同地区では，1986 年 7 月に関係地権者による「話し合い会」を開催し，翌 87 年 3 月にかけて浦和駅西口の再開発ビル「コルソ」の視察等を含めた計 17 回の会合を開催した[23)]。この「話し合い会」は「地権者の会」と名称を変え活動を続けたが，1989 年 12 月組合施行による市街地再開発事業を目指して「狛江駅北口地区市街地再開発準備組合」に改組さ



『ECORMA～狛江駅北口の新しい街づくり』36 頁より。

れ[24)]，1990 年 11 月には，狛江駅北口第 1 地区市街地再開発事業等の都市計画案がまとまり，同月 28 日付けで公告された[25)]。さらに 1993 年 3 月には準備組合が狛江駅北口第 1 地区市街地再開発組合として東京都知事から正式に組合設立の認可を受け，1995 年秋の完成を目指して事業が開始されたのである[26)]。組合理事長は荒井文治，副理事長を石井三雄狛江市長が務め，総務担当理事・会計担当理事に小田急電鉄・小田急商事の取締役社長が参加し，業務を支援した。

第 1 地区事業の特徴は同地区が旧一小の敷地を含んでおり，地権者として市の保有比率が大きかったところにある。施行地区約 1 ha のなかで交通広場，拡幅道路などの公共施設を建設するほか，3 地区中最大規模となる地上 6 階，地下 2 階の再開発ビルには，地下 2 階に駐車場，地下 1 階〜地上 3 階が店舗（地権者の専門店とコアテナントとなる GMS を誘致），地上 4 階〜6 階には市の公共施設として劇場型の多目的ホールが計画された。また再開発ビル地下の駐車場に加えて交通広場の地下部分にも将来の車利用の増加に備えて 103 台駐車可能な地下駐車場建設が計画された[27)]。

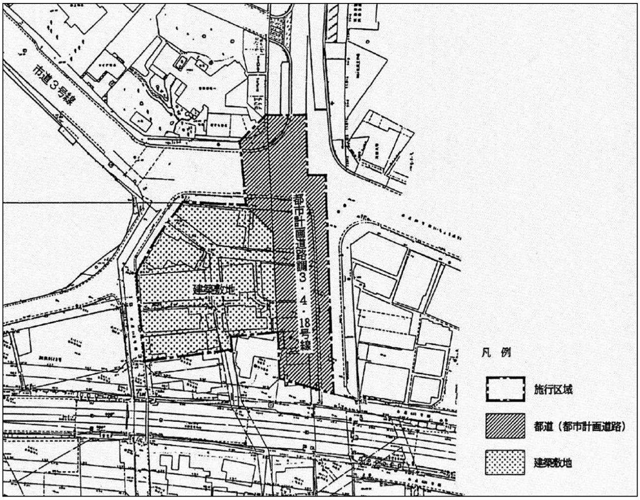
また北口交通広場のデザインについては道路舗装や街灯，モニュメント，標識等のデザインについてアイデアコンクールを実施し，市民および市内在職・在学者から広く意見を求める形をとった[28)]。またこの時点で泉龍寺，荒木邸付近の「狛江弁財天池緑地保全地区」の一部を緑地を保全しつつ自然公園的に整備し，「水と緑の住宅都市」にふさわしい駅前づくりを推進することも公表されている[29)]。

狛江駅北口第 1 地区市街地再開発ビルの新築工事は 1994 年 1 月から開始され，翌 95 年 9 月末に完成の予定であった[30)]。建設工事はほぼ予定通りに竣工し，狛江駅北口第 1 地区再開発ビル (ECORMA 1) が隣接する公共駐車場とともにオープンしたのは，1995 年 10 月 4 日のことであった。このビルは，計画通り地上 6 階・地下 2 階で，延べ床面積は 17,909 ㎡，商業・公益・駐車場の複合施設であった。各階は，地下 2 階が駐車場，地下

1階から地上3階が商業施設，地上4階から6階が狛江市民ホール（ECORMAホール）となっている。ECORMAホールでは，オープンに先立ち9月30日にECORMA1と駐車場の落成式典が催された。また，12月2日・3日には洋楽と邦楽の関係41団体が一堂に集い公演が行われている[31]。

2. 狛江駅北口第2地区の整備

狛江駅北口第2地区は，第1地区の北東部に品川道を挟んで隣接する狛江通りに面する約0.2 haの地区である。狛江通りの拡幅のために大きな減歩の必要性が予測される地区であり，狛江駅北口第1地区では，1986年7月に「地権者の会」が発足したが，第2地区でも87年に地権者による「まちづくり話し合い会」が発足し，90年6月にかけて計5回の会合を開催して再開発事業に向けた検討がなされている。同会は1990年6月に体制を変更して「元和泉1丁目1番地区まちづくり協議会」となり協議を重



『ECORMA～狛江駅北口の新しい街づくり』82頁より。

ね，第 1 地区同様に組合施行の再開発事業を実施することとして，同年 9 月に「狛江駅北口元和泉 1 丁目 1 番地区市街地再開発準備組合」を結成した[32)]。

同組合は都市計画決定に向け，継続してより具体的な検討を重ねていった。その結果，1991 年 11 月には，狛江駅北口第 2 地区（元和泉一丁目一番地区）の市街地再開発事業について都市計画案が公告され[33)]，翌 92 年 3 月にはこの計画案が都市計画決定された[34)]。施行区域は元和泉一丁目地内で，そこに第 1 地区で整備された商業および文化・コミュニティ施設を補完する機能を配置するため，地上 14 階，地下 1 階の建物を建てることとなった。同地区の場合市有地が含まれておらず，地権者は商業者や天理教会，泉龍寺所有地などであったため[35)]，再開発ビルは小規模専門店舗に加え，分譲用を含む住宅を含む構想で進められ，地下 1 階が駐車場，1 階〜2 階が店舗，3〜14 階が住宅という計画であった[36)]。

第 2 地区の再開発事業費は，都と市からの補助金に加えて，再開発ビルの床（保留床）の販売収益で調達する計画であった。再開発ビルの商業利用部分は旧地権者が使用を希望していたため，販売対象としては上層階の住居部分が予定されており，購入者の選定が 1991 年 3 月から進められていたが，折悪しくバブル景気の崩壊に遭遇し，購入者選定は難航することとなった[37)]。当初はデベロッパーが組合に参加し，建築費用を保留床の受け取りで賄う方式が予定されていたが，オリックス，大京，東急不動産等がいずれも住宅市況の悪化から事業成立性が見いだせず，組合参加を辞退する姿勢を示したのである。そのため，準備組合では建設会社を事業協力者とし，保留床を買い取る参加組合員と分離する方式を模索し，ヒアリングの結果，前者を熊谷組，後者を伊藤忠商事とすることに決定し，1996 年 4 月に協定書を締結した。これによって事業実施の目処が立ち，1996 年 6 月 28 日「狛江駅北口第 2 地区市街地再開発組合」が東京都の認可を獲得し，事業が開始されたのである[38)]。組合理事長は谷田部精一，総務担

当理事に伊藤忠商事代表取締役と泉龍寺代表役員が就任している。

その後，権利変換にかかわる手続きや工事期間中における仮店舗の提供についての協議が行われた。仮店舗は，第 3 地区にある市有地を仮店舗として使用することになった。狛江駅北口第 2 地区の工事は 1997 年 3 月から開始され，同年 7 月からは地区内の道路整備も行われた。約 1 年半の工事の末，再開発ビル (ECORMA 2) が竣工したのは 1998 年 10 月のことであった。そして，12 月にはビル内全店舗がオープンしたのである[39)]。

3. 狛江駅北口第 3 地区の整備

狛江駅北口第 1 地区と第 2 地区では，前述してきたように組合施行による再開発事業が実施されたが，第 3 地区については個人施行による単独建て替えの形がとられた。本工事着工へ向けては，他の地区と同様，仮店舗を提供する必要があり，狛江駅北口の市有地が当てられた。仮設店舗の設置と同時に建設予定地内の建物除去作業も進められていたが，その過程で同地から遺跡が発見された。この発見により工事は一時中断し，発掘調査が行われることとなった。

調査終了後の 1994 年 4 月，再開発ビル新設工事が開始された。工事は順調に進められ，翌 95 年 6 月には地上 5 階，地下 1 階の ECORMA 3 が竣工を迎えた。その後，順次店舗が入り，10 月には全館が稼動を始めることとなった[40)]。

4. 狛江駅北口広場の完成

「市民の会」の第一次報告書の提出（1987 年）後に作られた景観・デザイン等分科会は，定期的に会合を重ねながら，水と緑の狛江市の玄関にふさわしい，市民に親しまれる駅前づくりを目指していた。同分科会は，1992 年 3 月に中間報告を市長に提出している[41)]。また「市民の会」も同年 11 月に第三次報告書を提出し，従来の市民広場，自然公園，地下駐車

場計画，駐輪場計画の策定，駅前修景計画という5項目についての意見・要望をあげるなかで，より広範な市民参加を進める提案・要望を行った[42]。こうした要望に応える形で，市では，市内の在住，在勤，在学者から狛江駅北口交通広場の歩道舗装，モニュメント，街灯，バス停上屋，街路樹，埋蔵文化財の活用，電話ボックス，ベンチ等の修景計画を募るアイデアコンクールを実施した[43]。結果は93年9月に発表され，当選者案の一部を基本にして駅前広場の修景計画が作成されていったのである[44]。

また市民参加の一環として，狛江市では3つの北口再開発ビルについて愛称募集を行っている[45]。これに対しては176通の応募があり，選考の結果，Ecology, Community, Originality, Reborn, Message, Amenityの頭文字をとって名づけられた「ECORMA（エコルマ）」が採用された[46]。

狛江駅北口交通広場が完成したのはECORMA 3（1994年），ECORMA 1（1995年）がオープンした後の1996年3月であった。広場には万葉集の東歌に詠まれている一首のイメージから生まれた乙女の像（万葉歌像「たまがわ」）を設置することとなり，3月29日に除幕式が行われている[47]。そして，前述のように，1998年12月にECORMA 2が全面オープンしたことで，ECORMA 1～3の3棟の再開発ビル，地下駐車場，駅前広場などの北口整備事業で計画された施設が整備され，狛江市の新たな表玄関が完成したのである。

5. 狛江弁財天池特別緑地保全地区

狛江駅北口整備にあたって市民から強い要望が出されていたうちのひとつが，駅前にある泉龍寺・荒木邸（元陸軍大将荒木貞夫の旧邸）周辺の緑地の保存であった。この要望は市民の会発足以前から出されており，会が発足すると，自然保護分科会が設けられた。同分科会では，荒木邸敷地と泉龍寺境内は一体となった緑地保全地区として計画する必要があるとの見解を示していた。緑地の保存については市長も，駅広整備特別委員会におい

て，荒木邸と泉龍寺境内の区域を都市計画法に基づく緑地保全地区への指定を目指す考えを述べ，指定を受けるための準備を進めていた[48)]。その後，1987年8月に駅前の緑地2万1000平方メートルが狛江弁財天池特別緑地保全地区として都内で6番目の特別緑地保全地区に指定され，あわせて関連する道路の都市計画変更が行われた[49)]。旧荒木邸も戦後荒木家が所有していたが，この敷地を市が買い取り，その一部に散策路を設け，市民がじかに自然に触れられるように整備することとされた[50)]。

Ⅲ　事業費調達と権利関係の調整

1. 第1地区における事業費調達と権利関係

第1地区では再開発事業の費用の多くを再開発ビルの保留床処分により調達する計画が立案された。同地区の再開発ビル（以下ECORMA 1）は地上6階，地下2階で計画されたが，4F〜6FとB2Fは市が市民ホール，駐

表1　狛江駅北口再開発事業の組合別収支

	第1地区	第2地区
補助金（百万円）	873	549
参加組合員負担金	5,480	1,839
公共施設管理者負担金	1,882	298
その他		
収入計	8,235	2,686
調査設計計画費	447	222
土地整備費	8	88
補償費	1,124	581
工事費	6,448	1,474
事務費	203	106
借入金利率	5	65
その他		150
支出合計	8,235	2,686

『ECORMA』より作成。
第3地区は個人施工のため収支不詳。

車場等に利用するために取得することになっており，残り部分（3F〜B1F）を商業利用することとなっていたが，そのうち権利者（旧地権者）が権利変換する部分以外が保留床として売却され，事業費に充てられることとなったのである。ECORMA 1 は駅の玄関口とも言える最大の再開発ビルであるため，売却の細分化は望ましくなく，キーテナントを誘致すべきであると考えられた。キーテナント候補として（株）西友，（株）東急ストア，小田急グループの 3 社に対してヒアリングが実施された結果，最終的に小田急グループ（小田急 OX）がキーテナントに決定され，1993 年 1 月に準備組合との間で予約契約が締結された[51)]。

第 1 地区組合の地権者構成は，土地所有者 11 名（市を含む。うち権利転換 9 名，転出 2 名），借地権者 1 名（権利転換），借家権者 4 名（転出），使用賃借権者 1 名（転出）の計 17 名であり[52)]，このうち転出を選択した 7 名に対しては補償金が支払われたものと考えられる。ECORMA 1 は全体を区分所有建物として計画されたが，前述のようなキーテナントを誘致するにあたり，権利転換した地権者が権利床を区分所有することは施設運用の

表 2　狛江駅北口再開発事業の事業実施内容

		第 1 地区	第 2 地区	第 3 地区
事業形態		組合施行	組合施行	個人施行
地区面積（㎡）	(a)	10,000	2,000	2,000
道路面積（事業前㎡）	(b)		596	
道路面積（事業後㎡）	(c)	7,160	1,113	311
建設敷地（事業前㎡）	(d)		1,354	
建築敷地（事業後㎡）	(e)	3,296	1,222	1,336
減歩率（%）	(f)=(1-(e)/(d))*100		9.7%	
建築物面積（事業後㎡）	(g)	2,694	889	801
延面積（事業後㎡）	(h)	18,116	6,704	3,358
容積対象面積（事業後㎡）	(i)	14,800	5,400	
容積率（%）	(j)=(i)/(e)*100	449%	442%	
建蔽率（%）	(k)=(g)/(e)*100	82%	73%	60%

『ECORMA』より作成。

自由度を低下させ，ビル全体の収益性を低下させるとの観点から，権利床を共有してキーテナントに一括賃貸する方針が示された結果，地権者 5 名分の権利床が共有され，管理組合を通じてキーテナントに一括賃貸される方式が取られることとなった[53]。なお 3 名の地権者に関しては再開発ビルでの店舗営業の継続を主張した結果，区分所有を認め区画店舗としての営業が認められた[54]。

2. 第 2 地区における事業費調達と権利関係

第 2 地区の再開発事業も，事業費を補助金と保留床処分金によって主に賄うというスキーム自体は共通していた。ただ第 2 地区は市有地を含まないことから公共スペースを確保する計画はなく，また大規模テナント導入の計画もなかったことから，再開発ビル（以下 ECORMA 2）は，低層部（1～2F）に商店，中高層部（3F～14F）に住宅を置く集合住宅型のビルとして構想された（B1F に駐車場を建設）[55]。第 2 地区の地権者構成は土地所有者 11 名，借地権者 5 名，借家権者 9 名の計 25 名であったが，ECORMA 2 においては，参加組合員となった伊藤忠商事が住宅部分を所有したほか，旧土地所有者 7 名，借地権者 5 名が権利床を獲得し，3 名の借家権者が商業床での借家権を獲得することとなった[56]。その他の地権者は補償を受けて転出したものと推測される。

権利変換に当たっては，地権者側からの要望であると考えられるが，所有面積，借地面積ともに実測面積を元に行われることが基本方針として定められた[57]。これはいわゆる「なわのび」の発覚による権利の減少を回避するためであったと推測される。建物の 3F 以上の住居部分については権利床，保留床を問わず全て区分所有されることとなったが，1～2F の商業床の地権者に関しては，自営を継続する地権者については区画区分所有とし，賃貸経営希望の 5 名の権利者については該当者全員での共有を行うこととなった[58]。

おわりに

小田急北口駅再開発が行政レベルで浮上したのは1974年のことである。その後A調査・B調査による開発案が策定されたのが，1982年のことであった。しかしこの開発案に対して市民は意思決定プロセスを問題視して原案を白紙に戻し，1985年に「市民の会」を立ち上げ翌86年に計画案を提出するに至った。その後再開発事業は2組合，1個人施工の単位に分かれて進められ，最後の第2組合の事業が竣工したのは1998年末のこととなった。1990年前後に発生したバブル崩壊を知る後世から見れば，全体の計画の遅れ，特に市によるA調査案発表から白紙撤回までの数年間の遅延が事業の収益性と進捗（特に第2地区）に与えた影響を思わずにはいられないが，それでも行政主導の再開発計画に対して多くの市民が参加する形で再開発事業を推進し，竣工にまでたどり着いた事例は再開発事業の一つのあるべき姿を示していると言えるだろう。また事業が3つに分かれ，またその運営形態がそれぞれ異なったことは，一口に「市民」と言っても，その中で再開発に求める内容に大きな幅があった可能性を示唆している。今回の叙述は原則として行政により公開された文献を基にモノグラフをまとめたものであるが，「市民の会」の議論の詳細，各組合の資金収支に対してより踏み込んだ資料分析を行うことにより，再開発事業のより詳細な評価を行っていくことが今後の課題となろう。

【注】

1） たとえば松浦裕馬・越澤明・坂井文「新潟駅南開発と鳥屋野潟南部開発の経緯と特色 ― 地方中核都市の都市拠点開発に関する一考察 ―」（日本建築学会『日本建築学会技術報告集』2014 年 20 巻 44 号所収）など。
2） 小久保喜一「川崎市 一体誰のためのまちづくりか：鷺沼駅前再開発に伴う区役所・市民館・図書館の移転に反対する住民運動（特集 都市再編時代の再開発）」（自治体研究社『住民と自治』679号，2019年所収）など。

3）藤井英明「1970～80 年代における富山市駅前再開発と中心商店街：「商業近代化」政策とコミュニティ・マート事業」（『立教經濟學研究』66 巻 3 号，2013 年所収）。
4）高嶋修一『都市近郊の耕地整理と地域社会：東京・世田谷の郊外開発』（日本経済評論社，2013 年），出口雄大「阪急武庫之荘住宅地の社会資本整備過程：1930～60 年代を中心に」（『社会経済史学』84 巻 2 号，2018 年所収）など。
5）拙稿「狛江市と小田急」（『市史研究　狛江』第 6 号，2019 年所収）。
6）前掲「狛江市と小田急」。
7）『狛江町広報』第 26 号，1963 年 1 月 24 日。
8）『狛江町広報』第 121 号，1970 年 1 月 1 日。
9）『議会報こまえ』第 33 号，1974 年 5 月 26 日。
10）『議会報こまえ』第 36 号，1975 年 3 月 5 日。
11）狛江市総務部企画広報課編『狛江市基本構想』東京都狛江市，1975 年。
12）『議会報こまえ』第 41 号，1976 年 5 月 28 日。
13）『広報こまえ』第 326 号，1980 年 5 月 15 日。
14）前掲『広報こまえ』第 326 号。
15）『議会報こまえ』第 58 号，1980 年 8 月 31 日。
16）狛江駅北口地区合同事業誌編集委員会編『ECORMA～狛江駅北口の新しい街づくり』（1999 年）19 頁。
17）『広報こまえ』第 378 号，1982 年 7 月 1 日。
18）狛江市企画財政部企画広報課編『狛江市制 20 周年記念誌　萌動』（1990 年）21 頁。
19）『広報こまえ』第 461 号，1985 年 12 月 15 日。
20）『広報こまえ』第 474 号，1986 年 6 月 22 日。
21）前掲『広報こまえ』第 474 号。
22）『広報こまえ』第 482 号，1986 年 10 月 15 日。
23）前掲『ECORMA』30 頁。
24）『広報こまえ』第 562 号，1990 年 1 月 15 日。
25）『広報こまえ』第 584 号，1990 年 12 月 1 日。
26）『広報こまえ』第 642 号，1993 年 4 月 15 日。
27）『広報こまえ』第 650 号，1993 年 8 月 1 日。
28）前掲『広報こまえ』第 650 号。
29）前掲『広報こまえ』第 650 号。
30）『広報こまえ』第 664 号，1994 年 3 月 1 日。

31) 『広報こまえ』第 703 号, 1995 年 10 月 15 日。
32) 前掲『ECORMA』78～79 頁。
33) 『広報こまえ』第 607 号, 1991 年 11 月 1 日。
34) 『広報こまえ』第 617 号, 1992 年 4 月 1 日。
35) 前掲『ECORMA』79 頁。
36) 前掲『ECORMA』84 頁。
37) 前掲『ECORMA』92 頁。
38) 前掲『ECORMA』93 頁。
39) 前掲『ECORMA』118 頁。
40) 前掲『ECORMA』129 頁。
41) 『広報こまえ』第 618 号, 1992 年 4 月 15 日。
42) 『広報こまえ』第 634 号, 1992 年 12 月 15 日。
43) 『広報こまえ』第 650 号, 1993 年 8 月 1 日。
44) 『広報こまえ』第 653 号, 1993 年 9 月 15 日。
45) 『広報こまえ』第 678 号, 1994 年 10 月 1 日。
46) 『広報こまえ』第 687 号, 1995 年 2 月 15 日。
47) 『広報こまえ』第 713 号, 1996 年 3 月 15 日。
48) 『広報こまえ』第 470 号, 1986 年 5 月 1 日。
49) 前掲『狛江市制 20 周年記念誌　萌動』22 頁。
50) 『広報こまえ』第 677 号, H6. 9. 15)
51) 前掲『ECORMA』47～49 頁。
52) 前掲『ECORMA』59 頁。
53) 前掲『ECORMA』57 頁。
54) 前掲『ECORMA』59 頁。なおこの記述では地権者 1 名分の処遇が不明であるが, 資料ママとする。
55) 前掲『ECORMA』92 頁。
56) 前掲『ECORMA』105 頁。
57) 前掲『ECORMA』100 頁。
58) 前掲『ECORMA』102 頁。