

## 町田市における市民参画の交通計画

牧島 信一\*

本論文は、東京都町田市の中心商店街における市民参画の交通計画に関する現場の記録である。駅移転と商店街の斜陽化問題の解決のためにつくられた町田市まちづくり市民企画室において、商店街の人々のまちづくりと交通モデル都市づくりに参加、協力してきた筆者が、1969年1月から約2ヵ年間に体験してきた、中心市街地の開発計画づくり、歩行者天国の実施、そして、大駐車場と買物バス運行実験の実態が記述されている。また、交通計画の実際化における問題点と、野外科学的な社会計画の経験則も若干論述されている。

## Citizen Participation in Transportation Planning in Machida City

Shinichi MAKISHIMA

This is a record of citizen participation in transportation-related planning for the central business district of Machida, one of the cities that make up the Tokyo Metropolitan region. Over a period of roughly two years beginning in January 1969, the author became actively involved in a civic program for the development of Machida's central business district and in a model city transportation program. Both of these programs were under the auspices of the Machida Citizen's Planning Office for Urban Renewal and Development, an organization originally set up to seek solution to the problems posed by the change in the location of the city's train station and the decline of Machida's shopping district. The development of plans for the central business district, the creation of no-car pedestrian zones, construction of a large public parking area, as well as an experiment involving a shopper's bus service are all discussed. This report also treats the problems that aroused in the implementation of such transportation-related planning as well as the question of how field work in social planning should be conducted.

## 1. まえがき

当論文は、まちづくり市民企画室（町田市役所の分室）という商店街市民の再開発と広い意味でのまちづくりのための話し合いと推進協力の場において、実際に展開されてきた市民参画のまちづくりの中で、とくに交通に関係するものを中心にして記録したものである。当然のことではあるが、実際のまちづくりの現場と地域社会においては、たとえ交通の側面から専門的に見たとしても、まちづくりにおける人間、あるいは組織（社会）の活動が記録されなければ市民参画の交通計画の実態の分析・研究は片寄った、不十分な内容に陥ってしまうであろう。したがって、当論文の目的は、社会技術と社会計画という新しい視点から、現場のまちづくりを総合科学的に分析することにある。したがって、当論文の分析・研究法は、帰納的な性質をもつ野学科学の方法論に基礎をおいている。

町田市の市街地再開発事業（原町田地区）は1976年2月23日東京都都市計画審議会において、Fig 1

\* 東京都町田市中心街地再開発事務所まちづくり市民企画室担当嘱託  
原稿受理 昭和51年4月12日

のような国鉄横浜線・原町田駅を両口大駅（現駅側と小田急側に改札口を設ける）案として審議され、都市計画決定された。これによって、商店街の有識者が指摘しているように、名実共に商圏人口100万人に満足される市の玄関と中心商店街づくりが本格的にスタートしたといえるであろう。

両口大駅と再開発計画は、交通計画上からいえば、町田市にとっては、国鉄線と小田急線の建設に次ぐ三大都市計画事業のひとつといえるほど、市民生活全体に対して多大な影響力をもつものである。

これらの計画づくりを協力・推進してきた商店街の人々のまちづくりの諸活動の中で、行政と商店街の信頼関係によって構築されてきた成果のうち、とくに交通的な側面を報告する。

## 2. アクティブな実験都市・町田

町田市は東京の南端にあって、半島のように神奈川県に突き出ている。Fig. 2のように東京都心から約30キロメートルの位置にあり、面積は71平方キロメートルである。当市の中心市街地は、かつては横浜から八王子への商品の流通経路の主要中継地点であり、第2次大戦後繁栄した市場（二の市、六の市）

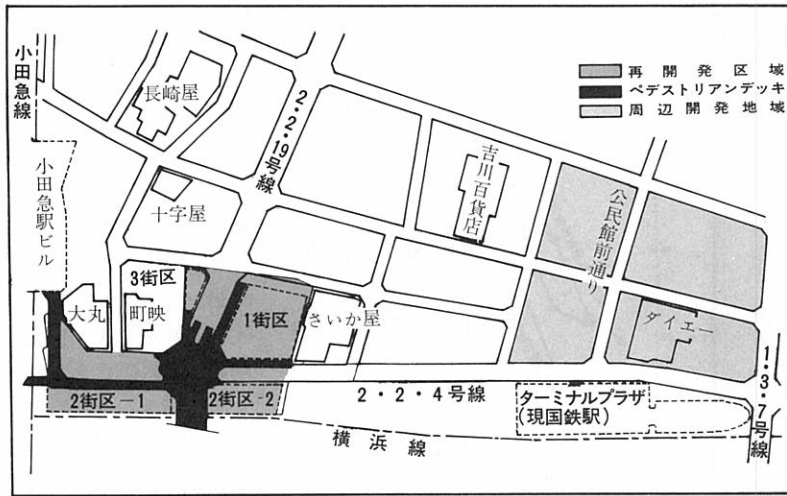
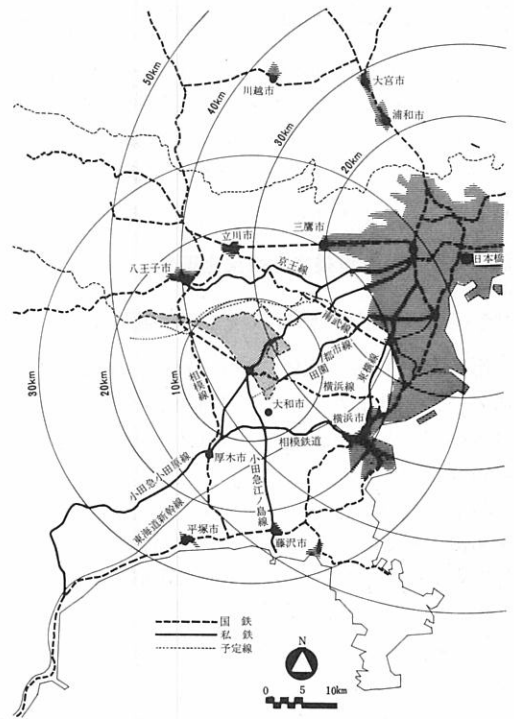


Fig. 1  
町田市中心市街地再開発計画図  
Chart of central city redevelopment plan for Machida city

Fig. 2  
首都圏と町田市の位置づけ  
Locator map for Machida City



が定着して商店街となったものである。

1967年頃から、当市の人口は、首都東京への人口集中に伴う団地・宅地開発ラッシュによって急激に増加し、現在26万人を超えようとしている。東京都心へは急行電車で1時間内外で通勤できるために、都心の官公庁、大企業などのホワイトカラーのベッドタウンになっている。

町田市の平均的な市民像は、30歳の若い夫婦とそれに10歳未満、2人以下の子どもという家族構成であり、夫は東京都心へ通勤し、妻は、学生あるいはOL時代に東京都心の生活体験をもっているために、社会的な問題にきわめて意識が高い。花と緑の会、団地のゴミ資源化運動、3年目を迎えた25万人の個展（市民祭）など多数の市民運動が盛んである。

ベッドタウンの共通の悩みとして、都市づくりの歴史は浅く、人口増加に伴う行政需要も多面的になっていることから、アクティブな市民を背景にして町田市は、しばしば“実験都市”といわれている。1973年9月に出された町田市のまちづくり研究専門委員会（向坂正男委員長）の答申のタイトルが“考えながら歩くまちづくり”として表現されているのは、このあたりの事情にもとづいている。

急激な人口増加に伴って、町田市の小売業の売場面積は、都市百貨店の出店も含めてFig. 3のように、4年間に2倍に増加し、また小売業の販売高も急増している。なお、中心商店街の販売高は、町田市全体の約65%程である。乗用車の登録台数も5年間で2倍強になっている。

にもかかわらず、中心商店街とその周辺にある駐

車場の収容台数は、最近5カ年間でわずか25%増加したにすぎない。したがって、中心商店街の道路と交通施設が殺到する買物客をさばききれなくなりつつある。そのうえ、朝夕の通勤、帰宅の時間になると、通勤客と買物客の乗降、往来が重なり、駅周辺の混雑はさらに激しくなる。

このため、混雑にわずらわされずに、自由に、楽しく買物をしたい、という市民の欲求がきわめて強く、こうした要求は自家用車の増加とともに年々強まり

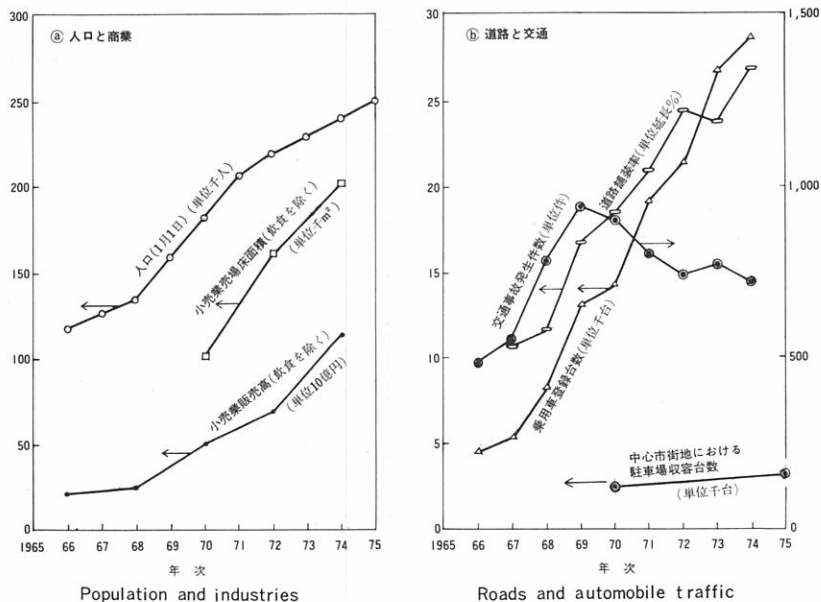


Fig. 3 町田市における商業と交通の統計データ  
Commercial and transportation data on Machida City

この結果として、よりアクセスが容易なショッピングセンターへと流出が盛んになり、新旧の商業核間において、きわめて激しい競争が生まれつつある。

### 3. 問題解決を実践する市民企画室

#### 《駅・交通問題は町田市の長年の課題》

町田市の中心商店街(原町田地区、小売店約 650 店)は、小田急線(主として新宿と小田原、あるいは藤沢間)と国鉄横浜線(横浜と八王子間)の交点にあり、700メートル離れている両線の駅間に主として発展している。かつての商業の中心地であった国鉄原町田駅より、ここ10年の中で急速に発展してきた小田急線町田駅(旧名・新原町田駅)前の方が、大丸百貨店、長崎屋、十字屋、西友ストア、緑屋、そして建設中の小田急百貨店などの大型店もあり、活気を呈している。

両駅を連絡する道路(かけあし横丁)は長いのみならず、その幅員は4メートルに満たない狭いもので、朝夕の通勤、帰宅時間になると、道路の混雑は耐えがたくなっている。駅舎移転と再開発は、人口増加と、それに伴う乗降のための都市施設づくりのため必要となってきた。しかし、そうした市民全体の要求と、駅周辺の商店街の人々の利益追求とは、宿命的に対立せざるを得ない矛盾を生むことになった。かつては国鉄駅前が、つぎには両駅間が栄え、そして現在では、巨大な高層大型店が小田急駅周辺

に集中しつつあるという峻然たる事実、危機感となって商店街の人々の心に大きな不安をもたらすことになった。したがって、大下勝正市長が1970年に公約した駅移転と2.1ヘクタールの再開発は、時間が経過するにつれて、人の流れを大きく変え、商店街の斜陽化をもたらす大問題として、反撥の声が高まり、地元の意見も完全に二分化されていた。

国鉄横浜線の複線化にともなって、駅舎移転と建設を達成しないと、町田市の新しい玄関づくり

は不可能になってしまうという行政上の配慮から、当初1976年3月(国鉄の工事の遅れから、現在では1979年)を目標に、1972年頃から、駅移転問題とその時期が盛んに議論され、行政対商店街、そして商店街内部の対立は激化していった。

#### 《まちづくり市民企画室の誕生》

このような深刻な問題の中で、局面打開への努力も積極的に行なわれた。すなわち、市民企画室(まちづくりは略す)が、駅移転と商店街の斜陽化の問題解決のために、地元市民と行政担当者のまちづくりの話し合いの場として、1974年1月19日に商店街の中に市役所の分室として誕生した。

その名前の通り、市民、この場合はとくに商店街の人々が、そこで生活し、商売を営んでいる地域(社会)を少しでも時の流れにマッチさせながら、より多くの市民の要望にそって発展させていきたい、あるいは、それを実現できるだけの自立性をもってほしいという期待が込められている。すなわち、市民企画室とは、まちづくりのための市民活動に協力し市民が考え、実践する研鑽の場でもある。

ここでは、社会計画の専門家と市役所から出向した職員2人の計3人を中心とするグループが、ディベロッパー的な第3セクターの企画推進部門のように、商店街の人々が、自らのまちづくり、再開発を計画し、事業化するのを協力推進、調整する。

この市民企画室が進めてきた中心商店街のまちづ

くりの進め方は、推進主体の行政サイドと、個別利害に立脚して自己主張する住民間に深刻な矛盾をつくり出すことを通例としてきた、これまでの日本の都市再開発事業には見られなかった住民尊重を具現化したものである。

この組織の概念図は、Fig. 4 のようなものである。この市民企画室が舞台となって進められた町田市青年経営者研究会の夢のプランづくり、歩行者天国実施、そして交通実験について、とくに報告することにする。

4. 青年経営者研究会の夢の大構想

1974年2月24日の市長・市議会選挙が終わった後に、町田市青年経営者研究会（天野厚市旧会長、以下青研と略）のメンバー7人が市民企画室に集まった。メンバーの間には、駅前再開発、とくにその中でも駅位置問題をはっきりさせなければならないという緊迫感があった。話し合いをするだけでもよいため、ともかくまちづくりを始めようということで集まったのである。

《話の繰り返しから模型によるまちづくりへ》

「このまま大型店による開発が進行すると、売場面積の小さい地元の小売店には買物客は来てくれないのではないか。とても心配だ」

「理想でもなんでもよいため、自由にアイデアを出したらどうか。現実的でありすぎるとは、開発し、変革させていくという観点からすれば、現実的ではなくなくなってしまふことも大いにありうる」

「市役所の話を書かなければ、何から考えてよいかかわからない」

「市役所でも周辺のまちづくりまではとても考えていそうもないので、質問してもわからないと思う」

「将来、何十年にもわたり孫の代まで参加する計画なので、誰に聞いてもわからないと思う」

などの意見が寄せては返す波のようにさまよっていた。そのうちに、市民企画室の職員が用意した目

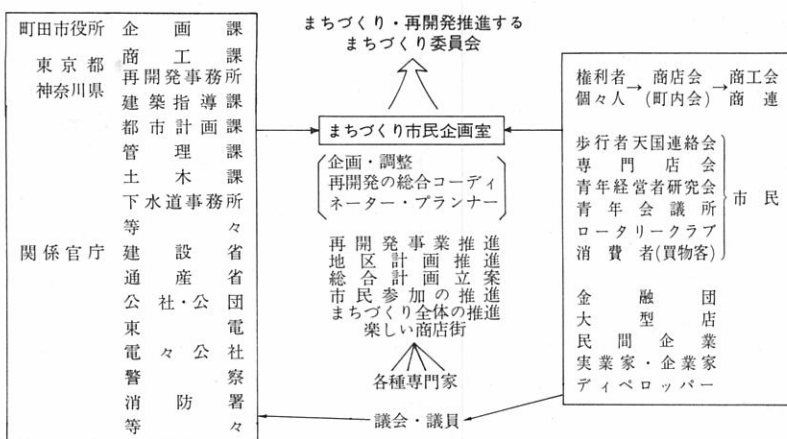


Fig. 4 市民参加のまちづくりと組織化 Participating organizations

の前にある模型の小道具（ポリスチレンブロック、木、林、ニコレットモール、布の道路など）を見ながら、これを使って計画づくりをやらうということになった。

市の職員は、オブザーバーとして、青研メンバーのアイデア、問題点、意図している事柄をキャッチしながら、模型によるまちづくりを文字通り手助けしていった。

洋服のサンプル布地が幅員50メートルのニコレットモールになり、ブロックが公団住宅になり、商業ビルになりながら、参加者全員の頭の中で、きわめて具象的な夢とアイデアがふくらんでいった。

《模型による新しいまちの創造》

住宅公団のゲタバキ中高層集合住宅はポリスチレンのブロックでつくる。モグサで広場の緑をつくる。うるさく感じられない程度に、都市計画、法的規制を加味していく。ビルをあちこちにつくりながら、いろいろなアイデアがでてくる。

「2・3丁目に（商店街のはずれにある）住宅公団をもってきて、さらに人をひきつけるような、中心性のあるアイデアが4丁目にないか」

「展望台のようなシンボルタワーはどうか」

「お寺を公園にしよう」

「それを伸ばして、グリーンベルトを端から端まで約1.5キロメートルぐらいつくったらどうか」

「グリーンベルトより、ニコレットモールの方がいいぞ。バスをその真中に通そう」

「いろいろ楽しいことができそうだ」

.....

人をひきつける魅力がなければ、客も集まらずソ

ロバンもはじけなくなるという不安感から、商売人でありながら、利用する市民のことをかなり考慮したプランになっていったのではなかろうか。

これらの開発計画の内容は、それまでは、他の都市視察に行ったり、専門家の考えやアイデアを聞いたり、商店街の人々との話し合いの中で提案されていた部分的な開発計画が、町田市を中心市街地という広い地域にわたって、それぞれが活用され、しかも、全体としてまとまりがあることに特徴をもつ。

成果として生まれたFig. 5の模型は、多くの市民の目にふれることとなった。作製した青研メンバーのみならず、かなりの多くの人々にとって忘れられない開発構想として記憶されていった。

## 5. 歩行者天国の実現

### 《歩行者天国の発想の経緯》

町田市を中心市街地においては、すでに1962年から、日曜日、祝祭日は車が時間規制された買物道路となっていた。今回の歩行者天国（買物道路）も、交通規制という点ではほとんど同じである。しかし商店街の人々が、往来する市民の立場で積極的に公

園道路としてパラソル、催物等によって道路を活用した点では全く異なっている。それによって、道路が市民生活にいきいきと密着することを、商店街の人々が知ったのである。

この歩行者天国は、商店街の発意によって数十人の消費生活モニターとのまちづくり懇談会が開催されたことから始まる。開催当初は、歩行者天国を実現しようという明確な方針をもっていたのはひとりもいなかったといえる。青研の夢の大構想だけでは、まちづくりはできないから、市民との話し合いの中から具体的にできることの糸口をつかもうとしていたのである。

4、5人程の主婦が交替して、商店主数人との話し合いが4回程開催された。その際、市民企画室の職員は、事務局として参画している。話し合いは、お茶とケーキでなごやかにおこなわれた。ときには主婦側の批判めいた指摘がされたこともあったが、商店主側の苦労話を聞いて納得することもあった。主婦の話には、かなりきめの細かな実感を手がかりにした建設的なアイデアが豊富にもり込まれていたそんな中から、商店主の口から楽しい歩行者天国の

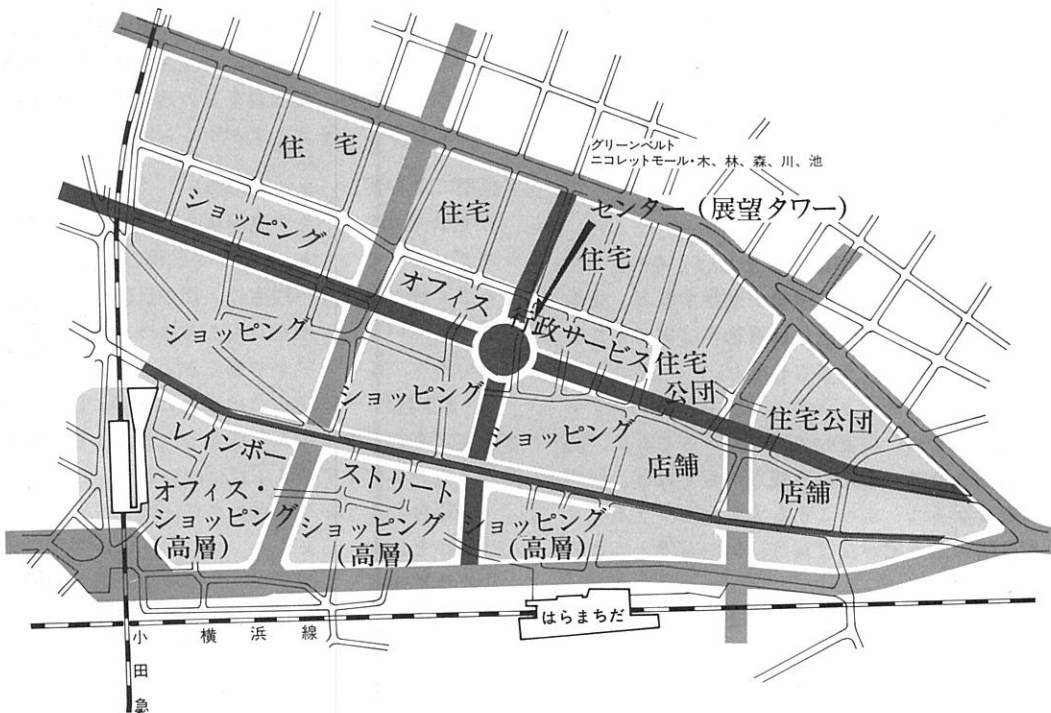


Fig. 5 青年経営者研究会の開発計画面案

An urban redevelopment proposed by  
a young managers' association in Machida City

アイデアが自然に生まれたのである。

### 《ファミリータウンをめざす総合交通規制》

1969年前後には、東京マイタウン化計画の一環として、町田警察署もすでに歩行者天国を含む独自の市街地総合交通規制計画案を検討していた。この規制内容は、買物道路と歩行者天国、通学道路、騒音防止地区、袋小路規制などである。

まちづくりとは、複雑な社会基盤の上に成立している。歩行者天国の主導権は誰にあるのか。新聞、公報の発表の仕方をめぐって、市と警察の間に不信感が生まれ、実現さへ危ぶまれた時もある。しかしそれも関係者の良識と努力によって、雨降って地固まるという結末で終わり、来街市民のために、商店街、警察、市役所がそれぞれの役割を果たしたことを行動で確認した。

### 《実現への努力》

商店主にとって歩行者天国は、すべての面ですぐれた商店街の運営方法というわけではなかった。業種的に賛成しかねる商店主の主張にも耳を傾けながら、商店連合会(勝又隆会長)を中心とする歩行者天国連絡会は、商店街のあるべき姿を摸索していった。

歩行者天国化は、時代の趨勢であるとはいえ商店主個人々の営業と生活が直接関係するという問題を孕んでいる。

「たとえ規制緩和のステッカーを警察から入手できたとしても、買物客の快適さと安全を十分配慮して車を使おうではないか」

「消費者の方々にも、歩行者天国中は米、酒等を配達できない事情を知ってほしい」

警察の一方的な提案ではなくて、歩行者天国化の基本的な考え方を警察、行政および市民の3者が了解したうえで、交通上の計画内容を警察が検討、立案した。そして市民が、実現のための調整役を担い歩行者天国の楽しさと美しさをつくっていった。

### 《オープニング・パレード》

1974年8月4日、快晴。鼓笛隊、交通少年団からなるパレードは華々しく展開された。そのときの様子を武相新聞の記事から抜粋しよう。

「4日の日曜日には原町田商店街の中央通り、駅前通りが歩行者天国となった。午後1時から町田警察署と商店街の歩行者天国連絡会などが中心となり、

祝賀パレードが行なわれた。そのあとには、道路にバラソルがつぎつぎと花を咲かせたように設けられ、氷柱や落書きコーナーまで誕生、終日買物客で賑わった。……」

### 《反省から展望へ》

数日後、歩行者天国連絡会のメンバーが集まり、反省とアフター・ケアについての検討会が開かれた。

歩行者天国実施約1週間に対する13商店会の各会長の評価は大別して、2つの面にまとめることができる。

ひとつは、全体としては、古い町田市中心商店街が歩行者天国という新しい体験を得たことは大変よかったし、これによって、本格的な交通問題への取り組みや駐車場問題の早期解決、商店街全体が協力するまちづくり、楽しい商店街づくりなどが基本方針として確認されたということ。

他方反省の材料として、歩行者天国の効果は、必ずしも地域によって同質、同量ではなく、片寄りがあり、それが商店街活動に微妙な差をもたらすことがわかった。たとえば幅員4メートルの駅前通りは、パレードをすると買物客の通行を著しく妨げてしまい、客の批判を受けていることから、小公園のようなものが切望された。あるいは、横丁筋では、その両端をパレードが通過するのみで、中の商店主達にとっては隙間から見ているようで、すこしも祭りの感じがしない、など。

これらの体験によって得られた知識(たとえば、Fig. 6のような手順)は、より信頼される計画づくりの貴重な参考になるのだが、残念ながら、普通各商店街の組織の中には、余裕をもってそれらに対応できる専任者はいない。

こういったさまざまな反省があったにもかかわらず、やがてこの経験がまちづくりの自信となり、次の大商業祭開催、交通実験実施へとつながっていく

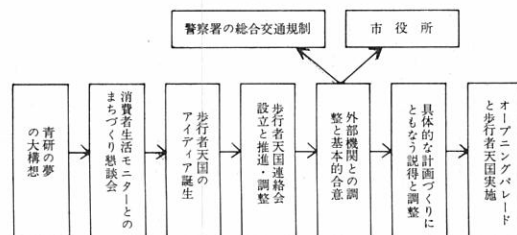


Fig. 6 商店街づくりの軸(歩行者天国の場合)

Planning stages in the urban redevelopment of the central business district

のである。

## 6. 交通実験——大駐車場と買物バス実験

### 《商店街駐車場の危機》

中心商店街の顧客流動調査（1974年11月）によれば、日曜日の来街者数は1日に約8万人である。そのうち12.6%の人が自家用車を使っている。そして買物客が利用し得る時間貸し、サービス貸しの車両は、約1,500台となっている。中心商店街の売場面積約10万平方メートルの割には、新しいショッピングセンターと比較すると、非常に少ない数字である。

また、駐車場は、いずれもその経営、契約の内容上短期的で不安定である。しかも、中心市街地のビル建設などの開発が進行していけば、それらは近い将来、かなりの割合とスピードで消滅していくと予想される“まぼろしの駐車場”といえる。

このような現状をどのように打開し、魅力ある商店街づくりを進めていくか、その解決策について検討が重ねられた。その結果、公共交通網の空白地域への積極的な対応策として商店街ぐるみの交通計画が、商店街全体の経営と圏圏拡大の有効な戦略として意識され始めた。さらに交通計画の具体化の方向として、大駐車場と買物マイクロバスを組み合わせたパーク・アンド・バスライド・システムのアイデアが商店主のなかから生まれてきた。

### 《商業祭の中で準備された交通実験》

町田市商店連合会創立25周年記念大商業祭“100万人のフェスティバル”が、町田市中心商店街の圏圏拡大のために開催された。その際自家用車利用客に対する十分な駐車場と快適なアクセスを提供するために、中心市街地の外縁部に5カ所の駐車場（収容台数合計1,040台）が臨時に設けられた。中心商店街へのアプローチはマイクロバスを臨時に運行し、駐車場利用客を運ぶことによって便宜をはかった。これは文字通りのパーク・アンド・バスライド・システムであり、交通の基本計画づくりのための交通実験として用意されたのである。

今回の実験は、商業祭の主催者である町田市商店連合会とその中の専門委員会である町田商店街駐車場運営委員会（八木下正男委員長）から市民企画室に依頼された。市民企画室は実験の計画立案から相談にあずかり、市役所、警察署など関係指導機関と交渉し、その可能性を確認した。各専門家（商業診断と交通工学）と大型店幹部からアドバイスを受け、

計画内容と進め方について綿密に検討した。同時に、商店連合会の商業祭実行委員会に、判断のための計画資料を提供した。こうして商店街の人々の主体性を尊重し、意見をとり入れながら、この実験が多くの市民の支持を得て実現できるよう条件を整えてきたのである。そのための直接的な準備期間として約1ヵ年が必要であった。

### 《駐車場交通実験の開始》

1975年4月12日（土）、13日（日）の2日間、駐車場交通実験が実施された。すでにお祭りが始まって3日目であるので、街を往来する人々もウキウキして見えた。店頭でのバザール、各種催物を見て歩く姿も“楽しく歩ける街”のイメージによく合っている感じがするほどであった。

交通実験のために用意された1,000台の駐車場はお祭り客用の臨時駐車場として無料で市民に開放されている。市民協力の呼びかけと詳細な計画内容の紹介の広報として、地元新聞、町田市公報、そして折込み広告（Fig. 7）が約20万世帯に配布された。

また、当日利用客に対しては、アンケート調査が行なわれ、その実験に関する実態が分析・研究できるように配慮された。調査に際しては、多面的に市民の意見と評価が聞かれるように努力し、市民の当交通システムに対する合意形成の基礎的なデータが得られることが目的とされた。

交通実験の概要は次の通りである。

- ①日時：4月12日（土）午後1時～5時、  
13日（日）午前10時～午後5時
- ②駐車場：5カ所（無料4、有料1）
- ③バス運行：4系統
- ④広報・案内：町田市広報、地元新聞、一般紙記事、チラシ広告（大型店）、折込み広告、立て看板、誘導員
- ⑤調査・記録：来街者実態調査  
駐車場利用客実態調査  
消費生活モニター調査  
バス運行状況調査  
実況記録撮影（8ミリ）

駐車場の用地とマイクロバスの使用にあたっては次のような方針を採用した。

①将来の本格的な事業化を考えた場合、駐車場用地として取得可能である地域が設定されなければならないので、周辺の遊休地を借用するということが決定された。

②駐車場問題は町田市全体の問題であるという見

地から、土地の借用に際してはすべて無料とした。  
 (この趣旨に対し地主または借地権者の快諾を得たことが、計画実施を達成させた第1歩となったようである。)

③マイクロバスの乗車利用客の安全をはかるために、最も信頼できる市役所の車両係が商業者から推選された。(車両係の運転手職員の派遣とマイクロバスの貸出しが快諾された。これも成功への大きな要素であった。)

また、駐車場利用客への調査に際しても、大型店、スーパーから10名、そして自動車販売店から10名が派遣され、調査には非常に協力的であったことも特記できるであろう。

《交通実験における調査結果の概略》

2日間での5ヵ所の駐車場の利用台数は1,600台であるが、それぞれの駐車場によって利用客の特性が異なり、必ずしも平均的に論じられない内容があることがわかった。大駐車場を建設する際、この点を、とくに考慮した上で企画設計すべきことを確認した。

Fig. 7の中のAとE駐車場に関するデータから次のようなことが読みとれる。

A駐車場について——厚木街道沿いにあり、市の住宅地をひかえている。利用客は相模原市民が多く、家からの所要時間は11～20分、町田市中心商店街から8キロメートルほどの比較的遠距離客である。彼らは都心の街で買物するのと同じように、デパート、専門店に比較的多く買物する。

E駐車場について——224号線の先に大型団地をひかえたE駐車場には、町田市民の利用が多い。所要時間も10分以内の人が最も多く、ほぼ5キロメートルの比較的近距离利用客である。彼らは、日用品、食料品などの最寄り品を求めて、手軽にゲタと同じように自動車を乗り回す。

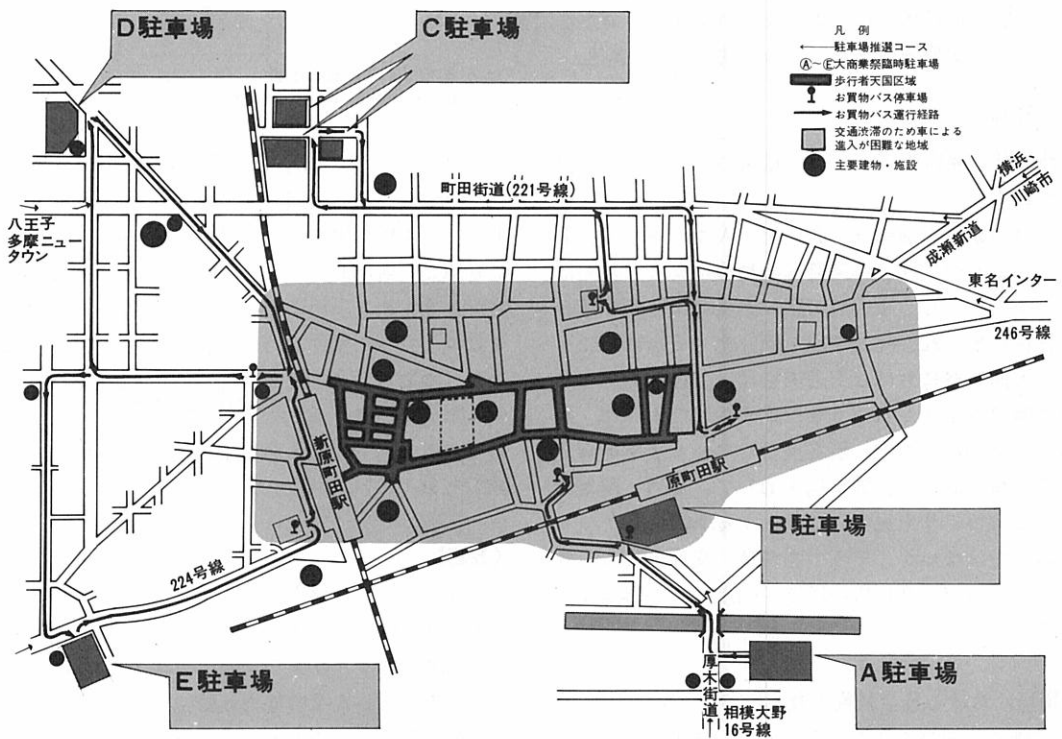


Fig. 7 商圏内20万世帯に配布された交通実験案内図

A traffic handout distributed to 200 thousand consumer families served by the local commercial region



マイクロバスを用いた買物バスの運行は2日間であった。往復回数の総数は138回、平均約20分間隔で運行された。買物バスの利用者は総数865人で、1往復ごとに平均6人の乗者があった。とくに2日目においては、市職員である運転手の配慮もあって、15分間隔で運行され、利用客に大変喜ばれた。

「中心市街地内の駐車場探しに苦労せずに、気軽に車をおいて、ゆっくり買物ができてよかった」

「今後もぜひ続けてほしい」など賛成の声が圧倒的に多かった。

《交通実験実施による成果》

商店街、市担当者、企業幹部、警察担当者、専門家などは実験計画当初から参加していたこともあって、実施過程を目前に見ることによって、基本的な合意が形成され、それ以後のまちづくりのための話し合いが非常に円滑になった。

町田市以外の居住地からも来街する買物客は、町田市の中心商店街に対して夢と好感をもつようになった。商店街にとって、市民の声は無視できない街づくりの推進力である。

当実験の成功体験は、次のまちづくりへの情熱を生み、よい影響を商店街の人々に及ぼしつつある。

6. 総括

《各活動の商店街にとっての意味づけ——反省の材料として》

青研の夢の大構想は、商店街の人々に対して、前向きなまちづくり、再開発への動機になったのではないか。そして、歩行者天国の実現によって、彼らに自信が生まれ、交通問題を顕在化する余裕ができた。大商業祭における交通実験は、共通目標にある面で明確なイメージづくりが達成されたようだ。当論文では割愛したが、現在進行している駐車場研究（委員会活動）は、駐車場を通して、交通、商業活動、まちづくりを見ていこうとする土俵になりつつあるのではないか。そうであれば、交通上でも、商店街のまちづくりは次の段階へ向上しつつあるといえる。

《現場における社会技術と社会計画》

青研の計画づくりのような場合、青研メンバーのブレイン・ストーミングと、専門家による模型づくりが連動することによって生まれた。この相乗効果の関係は、各分野に普遍化できる図式ではなからう

か。実際の市民参加の計画づくりにおいては、こうした異質な能力の組合せによる進展が様々な場面で起る。そういった意味では、当論文は、参加しながら社会の一端をごく自然に操作してきた社会技術の現象面を記録したものである。

さらに、本稿を終えるにあたってつぎのことを付記しておきたい。

計画推進のためのまちづくりの基本手順(Fig. 8)を現場でつくり、何度も確認を重ねてきた。そしてまちづくりにおける問題解決のための意識や創造性は、ニーズの調査・発想・予測の繰り返しによって開発されるのである。それは社会実験として行動の中で確認されるものであることを、幾度となく、体験してきた。現代のように高度な教育と情報化の時代にあって、まちづくりは無数の情報と人間とのつながりの中で進むものである。そこにできるだけ無理が生じないような方法論として示したのがFig. 9である。

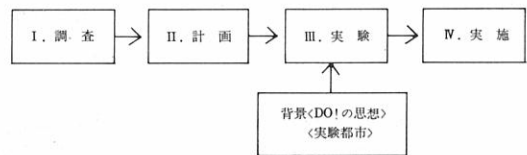


Fig. 8 まちづくりの基本手順  
Basic steps for urban redevelopment

このように、交通問題も、他の社会現象と同じように、現場の中であって発想し、解決していく場面がきわめて多いことそして、野外科学的な方法論（紙面の都合上、説明と事例を省略）がきわめて有効であることを指摘しておく。

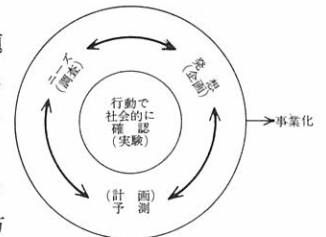


Fig. 9 実験によるまちづくりの創造性開発  
Empirically-based urban redevelopment

（追記）

この論文は、町田市の中心市街地におけるまちづくりの現場にいて、実際に問題解決を進めてきた過程の記録であり、日々の反省と分析の記録である。また、商店街の人々の努力の跡でもある。論文中に氏名を示した以外の市民、市職員、そして専門家から多くを教えられたことをここに感謝する。本論文は事実関係以外は、公務に関係なく私見であることをおことわりする。