

研究の目的

大規模施設の立地は、その地域の形成・発展に重大な影響をもたらす。中でも基地は、広大な面積を占めながらも周辺地域とは全く異質の空間であり、及ぼす影響は大きいものがある。本論文では立川市を例にとり、都市化の進行による市街地の形成過程と基地との関連を考察することにする。さらに、返還された基地跡地の利用計画構想やそれをテコにした市街地再開発構想に、立川の現時点における都市問題や国・都の首都圏構想がどのような形で反映しているか明らかにしたい。

要旨

立川市は東京都心から30km圏内に位置し、多摩地域における鉄道交通の要衝として、その地域の広域的商業の中心地を成してきた。立川の開発の要因は、明治22年の鉄道（現・中央線）の開通、大正11年の飛行場設置、昭和30年代以後のベッドタウン化に区分することができる。しかし、立川の市街地形成を特徴づけたのは、何といても中央線立川駅北口から約300m足らずの位置にあり、市域の約6分の1を占めてきた立川基地の存在であった。

本論文中、市街化の年代の違い、土地利用の特徴から地区別特性を試みた。立川市は大きく立川駅南側地区・立川駅北側地区・砂川地区・立川北東部地区に分類できる。基地の影響を最も強く受けたのは立川駅北側地区である。戦前、戦中、基地は陸軍専用飛行場として使用され、基地周辺のこの地区には飛行機関連産業などが立地し、市街化を促すことになった。終戦直後の混乱期には、米軍のPXから持ち出される物資や闇市、米兵のみを対象とする変則的商業活動が行なわれ、後の広域商業都市立川の基盤を形成することになった。こうしたことから、立川市は飛行場基地が存在したことにより、市街化が早くから進められたとい

える。だが、一方で都市構造や産業振興などがゆがめられた形で進められてきたことも事実である。具体的には、立川駅北口周辺は広域商業地の中枢でありながら、基地と隣接するため広がりを持たず過度に集積することになった。また、普通の東京郊外都市ならば、基地の部分は商業地周辺の住宅地区として、その商業地周辺の販売力を支える後背地となるのだが、立川では住宅地等の後背地が欠如することになった。その他、基地の存在により、南北道路の整備や都市計画に基づく大規模な環境整備が阻害されてきた。

こうした状況の中で、総面積480haに及ぶ基地が返還されることになった。これだけの広大なオープンスペースをどう利用するかは、立川市にとってばかりでなく、東京都、国にとっても非常に重要な問題である。利用計画にあたり、市と都では従来の「基地のまち」のイメージを改め、緑豊かな文化的・平和的利用を考えた。国は、それに加え、広域的な防災基地の必要性から、それを設置する計画を出した。この案は必ずしも市やそこに生活する市民にとって歓迎すべきものではなかった。しかし、国有地という性格からも、広域的見地からの必要性が利用計画における最大の焦点となることは否めない。さらに、最近の跡地利用の傾向として、可能な限り開発するよりも、オープンスペースとして確保する考え方が強い。これは、都市環境の中で空間の大切さが認識されてきたためと思われる。立川市の場合も、基地跡地をオープンスペースとして残し、その周辺市街地の機能を再構成して最大限に開発しようという考え方が強い。今後、都市計画がどのように変化していくかわからないが、立川駅北口と南口の開発差や市役所の北口移転問題等、まだ解決すべき問題が残されている。