

第4章 軌道に乗った土地区画整理事業

1 相次ぐ土地区画整理組合の設立

鉄道敷設工事の認可申請を前にして

昭和35年12月、池田内閣は「はじめの3年間に年平均9%の経済成長を達成し、10年間で国民の所得を倍増する」と発表した。これが高度経済成長の引き金となった国民所得倍増計画である。計画はさらにその主要課題として、①社会資本の充実、②産業構造の高度化、③貿易の振興と国際間の経済協力の促進などを掲げた。

その結果、国の開発政策は工業立地の条件整備や地域間の所得格差是正へとその重点が移り、地域開発や公共投資が活発化した。また東京オリンピックの開催(39年)を目標とした東海道新幹線の建設や首都高速道路網の整備がはじまり、建設投資がいちじるしく伸長した。さらに37年、政府は全国総合開発計画を策定し、都市の過大化の防止と地域格差の是正に取り組んだ。つまり戦後の復興を成しとげたわが国は、国民所得倍増計画を機に、国土建設の新時代を迎えたのである。

それはまた大都市近郊における宅地ブームを招来し、ニュータウン建設などの本格的な都市開発の幕開けにもつながった。

一方、当社は35年9月20日、申請中の溝ノロ～中央林間間の鉄道敷設について免許を取得した。免許はその付帯条件として、工事施行認可の申請期限を2年後の37年9月19日と記していた。このため当社は、鉄道計画を実施に移すためルートを選定や具体的な工事方法について検討を急いだ。

しかし免許時点の区画整理事業は、モデル地区野川第一のみが実施中で、横浜市港北区(当時)恩田町および荏田町の一部で企画された区画整理事業は、いまだ組合の設立認可には至っていなかった。

また溝ノロ駅より延長される鉄道の最初の区間にあたる宮前地区



野川第一地区で説明を受ける地元住民

※1 農家実態調査は当社重役室が中心になって実施したもので、衛星都市建設部の現地事務所係員が農家を個別に訪問し、世帯主から直接聴取した。その目的は多摩川西南新都市事業を円滑に行うための一助にするとともに、土地を売却した農家の経営改善および職業選択などの諸問題について、便宜と援助を与える資料とすることであった。

調査対象は480戸、多摩川西南地区生産組合農家2192戸の22%にあたる。内訳は専業農家が168戸、兼業農家が312戸であった。また、ブロック別の内訳は、第1ブロック130戸、第2ブロック107戸、第3ブロック189戸、第4ブロック54戸である。

調査項目は、①経営耕地別農家数②農家人口③家畜の飼育状況④農家収入支出⑤子弟の卒業後の動向⑥転職の動向⑦土地売却代金の運用⑧新都市建設の賛否等である。

集計結果は、①農業就業者が高齢化している、②農業を継ぐ希望者が非常に少ない、③兼業農家が6割を超える、などの都市化傾向を明らかにした。また、当社がもっとも関心を寄せた“街づくり”では、賛成する者が85%と高い率を示した、ブロック別の賛成比率は、第3ブロック（港北区下谷本町、恩田町など）の89%がもっとも高かった。

さらにその賛成理由には、①地域が発展する76%、②生活が豊かになる16%、があげられ、一方、反対者は、①農業ができなくなる39%、②生活に不安がある37%、の2点をあげ、環境悪化を懸念する意見は5%であった。

では、「宮前全域300万坪区画整理計画」が策定されたばかりであった。

要するに進捗した鉄道計画とはうらはらに、路線決定の前提条件となる区画整理事業は着手前の状況にあったのである。しかも開発予定地における土地の値段は鉄道や開発をあて込んだ投機的な動きに影響され、いちじるしい値上がりをみせていた。

このため当社は鉄道路線を選定するうえからも、また地価の区画整理事業への影響を最小限に食い止めるためにも、区画整理事業を急ぐ必要にせまられたのである。そこで、比較的買収地がまとまった地域を対象に区画整理計画の具体化を急ぐとともに、地元に対して土地区画整理組合の設立について協力を要請した。

また姿を表わしたモデル地区野川の現地にしばしば地元住民を案内し、区画整理事業の必要性を強調するとともに、新都市建設への賛同と協力を呼びかけた。

一方、38年6月当社が実施した農家実態調査^{※1}は、兼業農家が全体の6割を占めるなど多摩川西南地域の都市化傾向が進んでいることを示すとともに、調査対象の85%の農家が当社の街づくりに賛成であることを明らかにした。

こうして申請中の前記の地区に次いで各ブロックにおける組合の設立準備が始まり、有馬(川崎市)、元石川町、市ヶ尾町、下谷本町、恩田町（以上横浜市港北区）、小川と鶴間（以上町田市）および大和市北部の各一部で、区画整理準備委員会ないし組合設立発起人会が結成された。

以下は鉄道開通前、すなわち昭和30年代から40年代の初頭に組合を設立した各ブロックの概要である。

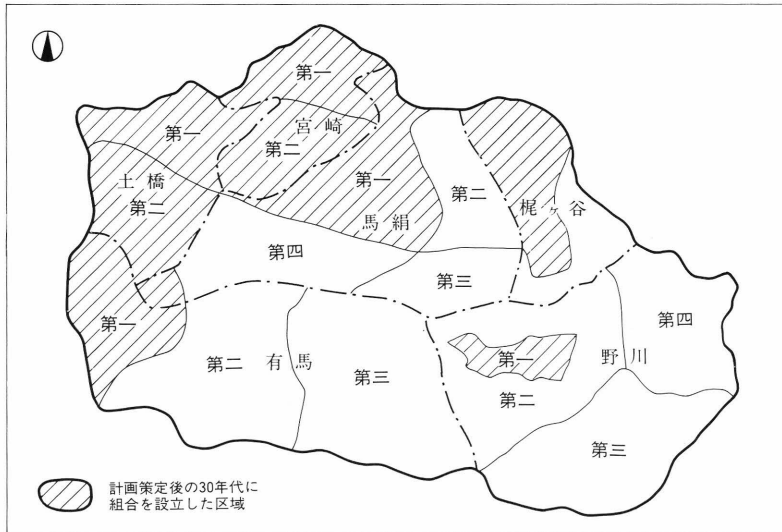
第1ブロックの組合設立(有馬第一、土橋、宮崎、梶ヶ谷第一)

昭和35年、宮前開発協議会(会長持田栄吉)は当社との協議により、宮前全域300万坪土地区画整理計画を策定した。

計画は開発区域を宮前全域(約322万坪=1064ha)と定め、33年9月に設けられた6地区開発委員会、すなわち野川、有馬、梶ヶ谷、土橋、馬絹および宮崎の各地区ごとに組合を設立し、宮前地区全体の区画整理事業を実施しようとするものであった。

事業内容は、2級国道東京・沼津線の拡幅改修工事を含まる街路、

宮前全域300万坪土地区画整理計画図



宮前地区の土地利用（開発前）

項 目	面 積	割 合
道路・水路等の 公共用地	千坪 362	% 11.2
宅 地	226	7.0
田	434	13.5
畑	1,562	48.6
山林又は原野等	634	19.7
合 計	3,218	100.0

公園、水路等の公共施設を整備し、整地工事は将来の宅地化に備えるものとされた。しかし農耕地は当面の農業経営を考慮し、土地改良を加味した程度の区画整理に止め、水田存置の方針であった。開発区域は上図のように組合ごとに2～4工区に分けられ、概算工事費は30億円、減歩率は10～25%を予定した。

こうして宮前開発協議会は組合設立発起人を選出するとともに、この計画に対する地元住民の賛否を問うため地区ごとの説明会を開催した。

説明会は宮前地区の将来を決する重大事とあって幾度となく開かれ、話合いはしばしば深夜におよんだ。

しかしその話合いは、結果として開発推進派と開発不要論を主張する人々との意見の違いを浮きぼりにした。^{*2} また激しさを増した土地の値上がりは、土地提供者をして「東急に儲けられた」という思いをいだかせ、開発に対する不信の念をかきたてた。^{*3}

まず開発推進派は次のように主張した。

- 1) 宮前地区の農業はもともと生産性が低く、山林地も雑木林のまま放置されている。
- 2) その宮前に東急は鉄道をしき、開発したいと言っている。この機会を逃す手はない。
- 3) また現状の道路は道幅も狭く曲がりくねっている。このまま市街化すると消防車が入れないなどの事態が発生し、将来に禍根を残す。
- 4) 従って、減歩という犠牲を払っても道路、公園等の公共施設

^{*2} 開発推進派の一人として活躍した梶ヶ谷開発委員会代表の田村和紀は、当時を振り返って次のように述懐している。

「都市化の波は目前にきており、“鉄道をしき、開発したい” と言っている東急の話に乗らない手はない。一部に“東急は土地で儲けて、逃げてしまうのではないか” という意見があるが、私はそうは思わない。東急は大会社であり、中小の土建会社とは違う。要は金・金の問題ではなく、子孫のために開発が必要なのだと私は事あるごとに訴えた。しかし、地価の値上がりにまどわされた人々はこれに反発し、話合いはしばしば平行線をたどった」

^{*3} また初代の宮前都市建設事務所長山際文行は、当時のことを次のように述べている。

「赴任して驚いたのは、東急不信が強烈だったことである。地元の指導者と目される人々までが当社計画について批判を繰り返し、それはあたかも検察官と被疑者の関係を思わせるようであった。後日、先輩から『これがあたりまえなことだ』と聞かされ、大変な仕事についてしまったと悔んだものでした」

を整備し、土地の高度利用をはかるべきだ。

これに対し、開発不要論を唱える人々は当社に対する不信をあらわにし、次のような理由をあげた。

- 1) 東急は開発するというが、その前に土地を転売して儲けてしまうのではないか。
- 2) 宮前地区はお隣りの元石川や恩田の丘陵地とちがって、比較的平坦地が多い。
- 3) 溝ノ口という既成市街地に近く、このままでも自然開発が進む。
- 4) 区画整理をやると農業経営に支障を与えるとともに、宮前地区の特産である馬絹の花卉花木や土橋の孟宗竹が失われる。
- 5) 従って減歩を伴う区画整理は不要だ。

このため両者の意見は平行線をたどり、地元の会合はしばしば怒号の飛びかう場所と化してしまった。

こうして宮前地区の区画整理事業は結局、既存家屋が比較的多く当社の買収地が少なかった東南部の地域、つまり野川第三から第四までの地域および有馬第三と馬絹第二、第三の地域などが計画から脱落し、買収地を多く抱えた西北部の地域、すなわち旧軍用地を中心とする有馬第一、土橋、宮崎第一・第二と馬絹第一および梶ヶ谷の一部でまず実施に移されたのである。

しかしその実施にあたり、当社は周辺の土地値上がりによって引き起こされた既買収地に対する代金補填の要求に応えなければならなかった。

地価の値上がりは、溝ノ口近郊の公営住宅の建設、2級国道東京・沼津線の部分改修に伴う用地買収、あるいは不動産業者による土地の切売りなどが影響したためとみられるが、この時期、つまり30年代中ごろの地価は平方メートル当り1000～2000円(坪当り3000～6000円)を記録し、当社の買収価格よりも5～10倍の高値を呼んでいたのである。このため土地提供者をして再び当社に対する代金補填の要求を引き起こすことになり、その受入れが土地区画整理組合の設立に伴う同意条件となってしまった。これがいわゆる“補填金問題”と呼ばれるものである。

これに対し当社は、要求は不当であるとその交渉に難色を示したが、区画整理事業を進める立場から結局話合いに応じ、当社の買収

地が半分以上を占めた有馬第一地区からその交渉をはじめた。

以下、各地区の組合設立過程と補填金交渉のあらましを記述する。

〈有馬第一地区〉

有馬第一地区は、宮前全域300万坪土地区画整理計画が決定した区域とほぼ同じで、田園都市線鷺沼駅周辺の面積69haの区域である。買収地が多い、既存家屋が少ないなどの理由から、宮前全域300万坪土地区画整理計画が策定された直後の36年地元の話し合いがまとまり、区画整理準備委員会（代表持田栄吉）が結成された。

区画整理準備委員会は早速、施行地区の区域公告を申請（36年2月）するなど組合の設立認可申請に必要な諸手続きを進めたが、同意書の取得は地元土地所有者と当社との間で最大の懸案事項となった既買収地に対する補填金問題の解決が前提であった。

このため同意書の取得に先立ち、地元委員による区画整理準備委員会と当社による補填金交渉が行われた。

しかしその交渉は、補填金に対する考え方の違いを反映して難航した。つまり当社が区画整理事業に対する協力料ないし開発の遅れに対する迷惑料といった考え方を打ちだしたのに対し、地元側は時価と契約価格の差額を要求したのである。

結局、当社は既契約農地に対する離作補償料として3.3㎡当り1000円の支払いを認めるとともに、契約済みの山林地などについても同様の支払いを行うことにし、この問題の解決をはかったが、この金額についてはのちに諸経費分として200円の上積みが行われた。

こうして土地提供者の同意書が補填金の支払いと同時に集められ、区画整理準備委員会は組合設立発起人会と名称を改め、37年1月22日川崎市長宛の組合設立認可申請書を提出した。

その結果、発起人会は6ヵ月後の37年7月13日、組合の設立認可を取得した。組合は同月26日第1回総会を開催し、理事長に発起人代表の持田栄吉を選出した。事業開始時点の組合員は112名であった。

〈土橋地区〉

土橋地区は宮前全域300万坪土地区画整理計画が設定した土橋第一、第二の区域に相当する。施行面積は123ha、買収地はその2割を占めた。転業に対する不安や既存家屋を区域に含めたなどが影響し、地元住民の話し合いが難航した。しかしこれも発起人会（37年2月発足）



開発前の有馬第一地区

の努力によって有馬第一地区より遅れること6カ月余りで交渉がまとまり、37年6月27日組合設立認可申請書が川崎市に提出された。申請時点の権利者数は115名であった。

同意書の取得に伴う補填金交渉は時間の経過を考慮し、3.3㎡当り1500円（諸経費分を含む、以下同じ）の金額で解決された。その支払いは有馬第一地区と同様、既買収地全部が対象であった。

しかし同意書の取得は開発不要論を主張する反対派によって阻まれ、申請書に添付された同意書の権利者同意率は79%、面積同意率は法定の3分の2をやっと満たす有様であった。つまり24名の未同意者とその所有地35万㎡を抱えていたのである。「減歩を伴う区画整理は営農継続を阻害する」というのが反対の主な理由であった。このため組合では区画整理に対する理解と協力を得るため、設立認可（37年12月25日）後の第1回総会で、未同意者の中から理事1名を選出し、役員就任を要請した。

理事長には発起人代表の柴原経治が選出された。

〈宮崎地区〉

宮崎地区は宮前全域300万坪土地区画整理計画の宮崎第一、第二および馬絹第一の三つの区域にほぼ相当する。施行面積は130ha、当社の買収地は区域面積の4分の1を占めた。しかし既成市街地の溝ノ口に近いこともあって多数の土地所有者を抱え、組合設立認可申請時の権利者数は364名であった。しかもこれらの権利者は、従来からの地主と旧軍用地の払下げを受けた土地所有者（当時帰農者と呼ばれ



土橋地区（左）と宮崎地区の遠望（中央の駅は宮前平）

た) および小規模土地所有者の3者に大別された。

このため、区画整理事業に対する3者の思惑違いも重なって早くから始められた組合の設立準備は同意書取得で難航した。

しかし、地元発起人や当社職員の努力によって80%近くの同意書を取得した39年2月5日、組合設立認可申請が行われた。

だが、組合設立後に土橋地区と同様、80名近くの未同意者と39万㎡の未同意地を抱えることになり、事業の前途が困難視された。

一方、既買収地に対する補填金問題は次に述べる梶ヶ谷第一地区と同時並行的に交渉が進められ、3.3㎡当り1700円の支払いを行うことで解決した。

組合の設立認可は39年9月7日である。第1回総会は同年10月1日川崎市宮崎所在の「少年の家」で開催され、理事長に馬絹開発委員会代表の吉田仲右衛門を選出した。

〈梶ヶ谷第一地区〉

梶ヶ谷第一地区は、宮前全域300万坪土地区画整理計画が設定した梶ヶ谷地区の北側部分にあたる。計画では川崎市梶ヶ谷字金山の部分、つまり現在のJR東日本㈱の梶ヶ谷貨物ターミナルの部分を含めた86haの区域を同時に実施する予定であった。

しかし金山在住の土地所有者が区画整理に難色を示したため、北側の部分すなわち梶ヶ谷字西耕地と中丸および東耕地の区域77haを第一地区として実施することになったものである。

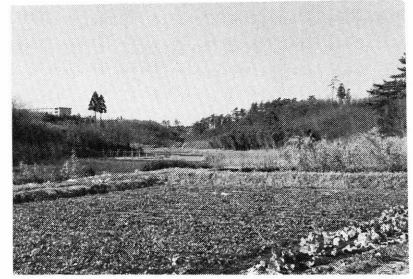
だが同意書の取得は開発推進派に対する感情的な反発や区画整理に対する誤解などから、その取りまとめが難航し、組合設立認可申請は土橋地区より遅れること1年半、38年12月27日に行われた。申請時点の権利者数は186名、同意率は権利者が78%、面積が73%であった。

地区面積に対し10%を占めた既買収地の補填金交渉は、宮崎地区と同じ金額で解決された。

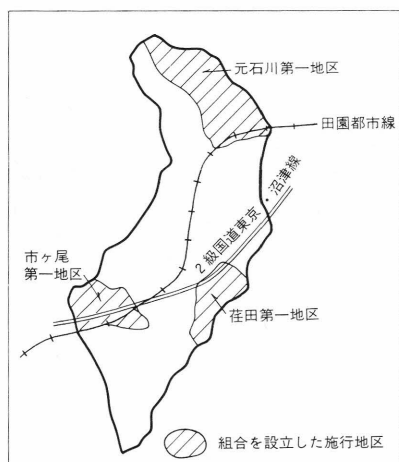
組合の設立認可は39年12月3日、理事長には発起人代表の田村和紀が就任し翌40年2月20日起工式をあげた。

第2ブロックの組合設立（元石川第一、市ヶ尾第一）

荏田第一地区に次ぐ第2ブロックの組合設立は、港北区元石川町と同市ヶ尾町の2カ所で行われた。両地区とも当初の計画区域は既



開発前の梶ヶ谷第一地区



電車開通前に組合を設立した第2ブロック
の区画整理施行地区

存集落を含めたかなり広い範囲が考えられたが、区域除外を求めた住民側の要望によって、実施区域は結局当社の買収地とその周辺に限定された。

〈元石川第一地区〉

横浜市港北区元石川町の組合設立準備は、昭和36年2月に開催された地元説明会に遡る。説明会は牛込、稗田原、下谷、中村、平川および保木の6地区で行われ、計画区域は地元所有地を含むかなり広い範囲（およそ230ha）が予定された。

しかし地元側が既存集落のある区域を除外した区画整理事業を主張したため、計画区域を当社の買収地を含む132ha（40万坪）の規模に縮小して行うことになり、同年7月区域を元石川第一地区と命名し、組合設立発起人会（代表石渡長太郎）を発足させた。

組合設立発起人会の業務は当社が事務局となって進められ、同年10月現況測量に伴う土地立入認可の申請を行うとともに、翌37年4月施行地区の区域公告の申請を行った。

ところが、この間の37年3月組合設立発起人会は、15名の土地所有者から区域除外を求める次のような要望書を受けとった。

「東急が関係する元石川町の区画整理については、東急の買収地のみ行い、私達の所有する宅地、山林および農地を含めることに反対する。特に生活侵害につながる農地の区域編入は絶対に認められない」

また区域除外の要望は、陳情書の形で同年５月横浜市長にも提出された。

このため横浜市は地元の意見がまとまっていないことを憂慮し、同年6月15日市立山内小学校で元石川第一地区の区画整理事業に関する説明会を開き、陳情者の意見を聴取した。

その結果、市では事業を円滑に進めるため区域の縮小もやむなしと判断し、組合設立発起人会に対して次のような勧告を行った。

「先に貴殿ほか10名からの申請に基づき公告した元石川第一土地
区画整理組合の施行区域については、地区内権利者の一部から反
対陳情が提出された。実情を調査検討した結果、現段階では、概
ね別添図面の通り、区域の一部を除外して施行することもやむを
得ないものと考えられるので、施行区域を再考慮されるよう勧告
します」

横浜市の考え方は比較的農地が多く、反対者の集中している南部地域の約20haを今回の施行地区から除外して進める方がよいというものであった。

そこで組合設立発起人会は市案を検討し、結局これを受け入れた。このため、すでに公告済みの施行区域について改めて申請をしないことになり、同年8月これを行った。

また、これによって組合設立発起人会は関係権利者の同意書を取得し、同年9月組合設立認可申請書を横浜市に提出した。申請時の権利者数は176名、同意率は76%であった。

ところが事業計画の縦覧に際し、未同意者35名が次の点を理由とする区画整理反対の意見書を提出した。

- 1) 道路によって経営上重要な農地が分断し、つぶされる。
- 2) また減歩によって農地の面積が減少する。
- 3) 現況は交通に恵まれており、区画整理の必要を認めない。
- 4) 造成は東急の買収地のみに限る。

つまり未同意者側は前記の区域変更にもかかわらず、なお区域の縮小を求め、実施区域を当社の買収地に限るよう主張したのである。

しかし横浜市はこれに対して次のように反論し、意見書を却下した。

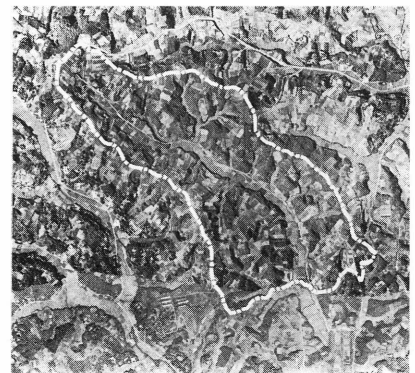
- 1) 区画整理事業では、ある程度の減歩はやむを得ない。
- 2) 農地に対する換地設計にあたり、農業経営に充分留意するよう組合を指導する。
- 3) 大井町線の延長計画に伴い、当地区は急速な市街化が予想されるので、健全な街づくりを行うためにも、区画整理を行うことは極めて適切である。
- 4) 都市計画上の見地から、東急の買収地以外の隣接地を区域除外して現況のままにしておくことは適切ではない。

こうして組合は38年3月15日付を以って認可され、同年4月5日第1回総会を開催、理事長に発起人代表の石渡長太郎を選出した。

〈市ヶ尾第一地区〉

市ヶ尾第一地区は、田園都市線市が尾駅周辺を対象とした面積29haの区域である。

37年3月組合設立準備委員会を結成した市ヶ尾第一地区では、土地立入認可申請等の手続きを経て翌38年2月、88%の同意を得て組



元石川第一地区の施行区域

合設立認可申請書を横浜市に提出した。

当初の施行区域は、のちに区画整理を実施した市ヶ尾第二地区を含むかなり広い範囲で計画されたが、営農上の見地から分割施行されることになり、結局面積は前記の規模に縮小された。

ところが事業計画の縦覧に際し、未同意者から「農業経営に支障する」という理由で区域除外を求める意見書の提出が行われた。

しかし横浜市は次の理由を掲げて意見書に反論し、これを却下した。

- 1) 当地区では、2級国道東京・沼津線と東急新線の建設計画に伴い急速な市街化が予想されるので、土地区画整理事業を施行することは適当と認められる。
- 2) 一定の減歩は事業施行上やむを得ないが、農地は極力低減するよう配慮するとともに、農地面積の減少に対しては希望により、山林を畑地化して補充するよう組合を指導したい。
- 3) 水田の埋め立てにより、自家用飯米の確保が困難になる者については、希望により代替水田を斡旋する用意があり、すでに4300㎡の水田を確保してある。
- 4) 良好な表土はできるだけ現状維持を図るとともに、やむを得ずこれを動かす場合は、工事完了後、できるだけもとに近い姿に戻すなどの措置を講ずるよう組合を指導するとともに、農地の換地は設計の段階で極力配慮する。
- 5) 区画整理後も、この地域が相当期間、農耕地として利用され、農業経営の発展を望む場合には、高級野菜、花卉、植木等の都市的環境に適合した作物の栽培など、農政当局をして経営指導にあたらせる。

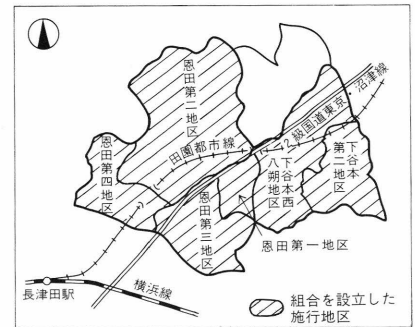
つまり、市街化を目前にして、区画整理の必要性を認めるとともに、事業の実施にあたっては、農業経営に十分な配慮をするよう組合側を指導する、としたのである。

そして、横浜市は設立認可と同時に、組合宛に次のような文書を送付した。

「市ヶ尾第一土地区画整理組合の設立については、9月14日付で認可されたが、既にご承知の通り、神奈川県農業会議からの答申にも、営農の継続に支障のないよう措置を講ずることが付帯条件となっているほか、利害関係人から市長宛提出された意見書に対

しても、営農確保のため充分措置を講ずる旨回答をしているので、貴組合に於いても、この趣旨を充分理解し、今後の事業実施に当り、遺憾のないよう確実な措置を講ぜられるよう通知する」

こうして市ヶ尾第一地区では38年9月14日に組合の設立認可を取得し、同年9月29日中里学園で第1回総会を開催した。理事長には発起人代表で横浜市議会議員の内野慶太郎が就任した。設立時の組合員は98名であった。



電車開通前に組合を設立した第3ブロックの区画整理施行地区

第3ブロックの組合設立(恩田第二、下谷本西八朔、恩田第三、下谷本第二、恩田第四)

モデル地区恩田第一を皮切りとする第3ブロックの土地区画整理事業は、引きつづいて下谷本町と恩田町に組合の設立が相次ぎ、多摩川西南新都市の中でいち早く都市基盤の整備がはかられることになった。

この背景には、地域の後れを取り戻したいとする地元住民の熱い思いがあったことおよび率先して地主説得に尽力した地元役員がいたことを挙げなければならない。

各地区の組合設立過程を振り返りながら、この辺の事情を明らかにすると次のとおりである。

〈恩田第二地区〉

恩田第二地区は、モデル地区恩田第一の北側にひろがる面積173haの区域である。組合の設立準備は地元説明会が開かれた昭和36年1月に遡る。説明会は3カ月にわたって行われ、定款と事業計画が



開発前の恩田第二地区

固められた。そのうえで組合設立発起人会を結成し、同年8月施行地区の区域公告を申請するとともに、関係権利者の同意をとりつけた。同意書の取得は先頭に立った地元発起人の手によって集められ、発起人会は36年12月21日付をもって組合設立認可申請書を横浜市長宛に提出した。

申請人は発起人代表の土志田清助ほか10名、申請時の同意率は権利者数221名に対し202名、すなわち91%であった。

申請は翌37年2月の事業計画の縦覧とともに、神奈川県農業会議にも付議され、同年3月県農業会議は「認可相当と認めるが、施行にあたっては農耕に支障をきたさないよう充分配慮されたい」との意見答申を行った。

また事業計画の縦覧は無事平穩のうちに終わり、設計に関する建設省の認可を得たあとの37年4月14日、横浜市は恩田第二地区の組合設立を認可した。

組合では翌5月12日に第1回総会を市立田奈小学校で開催し、理事13名、監事2名および評価員3名を選出するとともに、総代会制度を導入するため組合員の中から総代25名を決定した。理事長には、申請人代表の土志田清助が就任した。

〈下谷本西八朔地区〉

下谷本西八朔地区は、港北区下谷本町と西八朔町の一部104haを対象とする区域である。組合の設立準備は35年9月に行われた土地立入認可申請を機に発起人会を結成し、36年9月実施区域を決めるとともに同意書の取得を行った。

同意書の取得は恩田第二地区と同様発起人を先頭にとりまとめられ、36年11月24日組合設立認可申請が行われた。申請時の権利者数は207名、うち同意者は192名であった。

申請が比較的スムーズに運んだのは、開発に熱心だった地元発起人の働きに負うところが大きかった。申請人代表の吉浜俊彦は、当時を振り返って次のように述べている。

「いわゆる高度経済成長政策の一環としての計画ならば、今がチャンス。この時期を失うとできることもできなくなる。

開発をやるなら今だと考えた。この頃の藤が丘、青葉台の周辺は近代化の水準が都心に比べて60～70年、いやある面ではもっとおくられていたと思える。(中略)

その折、東急の開発計画をきき、これができるならば、との考えから開発委員会を作り、地権者の方々と相談をし、時代のずれをいっしょにつめて、今日の姿にもっていくことにした」

しかし37年1月に行われた事業計画の縦覧に際し、未同意者から次のような意見書が提出された。

「東急はじめ地元の熱心に同調する一部の者は、人口が増えることを“発展”とって、その完成にやっきになっている。

これらの人々は、その後にくるものを考えていないようだ。今後の区画整理は発展という美名のもとに一会社、一部地主の利益のみに終わる懸念がしてならない」

これに対し横浜市は次のように反論し、意見書の内容は事業計画に対するものとは認められないとして、これを却下した。

「当地区は近い将来、必然的に市街化される。無秩序に宅地化されることを未然に防止し、健全な近郊住宅地を建設するため、土地区画整理事業を行うことが最も好ましい方法である」

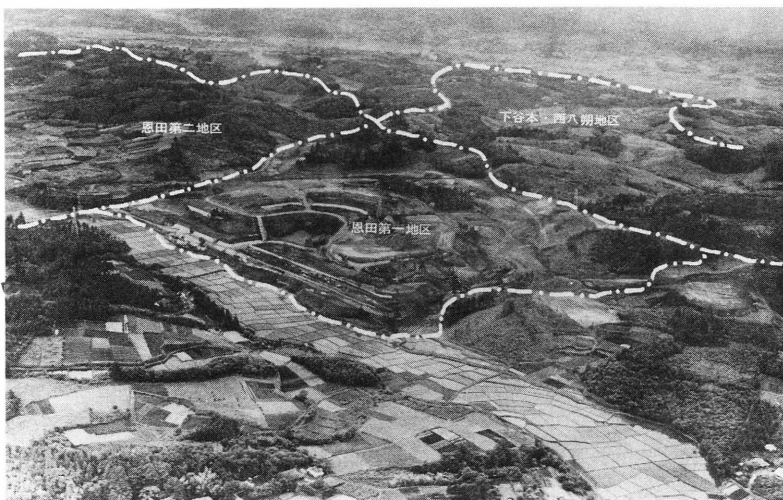
組合の設立認可は、恩田第二地区と同じ37年4月14日である。組合は同月28日市立谷本小学校で第1回総会を開催し、理事11名、監事2名、評価員3名を選出し、同時に総代の選挙を行った。

理事長に申請人代表の吉浜俊彦が選出された。

〈恩田第三地区〉

恩田第三地区は、港北区恩田町の南面に広がる面積65haの丘陵地である。恩田第二地区とほぼ時を同じくして区画整理の準備が始まり、37年12月21日組合設立認可申請書が横浜市に提出された。

申請は6ヵ月後の38年6月15日に認可になり、組合は翌7月4日



開発前の恩田第三地区（手前）



開発前の恩田第三地区（恩田町字地獄田）

第1回総会を開催して理事、監事、評価員を選出した。起工式は同年8月13日、理事長には前川神社の宮司であった志田泰が就任した。組合設立時の組合員は142名である。

〈下谷本第二地区〉

港北区下谷本町で、2番目に区画整理事業を行った区域が下谷本第二地区である。区域は下谷本西八朔地区に隣接し、面積は64ha、組合の設立準備は、土地所有者がほぼ同じであったため下谷本西八朔地区の経験者によって進められた。

しかし公共用地の編入承認願など手続きが行われているさなかの38年7月、関係の土地所有者45名から「区画整理反対および既同意書撤回の意思表示」と題する、次のような書面が横浜市長宛に提出された。

「土地の発展という美名のもとに、法の定める数を以て営利会社の力を借り、これを押し切ろうとする発起人諸氏の意図する区画整理に反対する。

私達は農業以外に生きる道がありませんし、他に職を得る自信もありません。

横浜市が直接やるならば、市民として納得しなければならないと考えています。ただ横浜を捨てて東京と直結するこのような区画整理はどうかと考えます。

下谷本西八朔地区に次いで、農業に支障をきたす当地区の宅地造成をしなければ、土地の発展は望めないのか。

これらの事を考えるとき、当初周囲の情勢に応じて同意しましたが、ここに見解の相違をきたしましたので、すでに提出済の同意書を撤回し、同時に組合設立認可の件、慎重考慮の上、お取り計らい下さいますようお願い申し上げます」

このため同年8月、区画整理反対者と横浜市計画局の懇談会が行われた。

一方、組合設立認可申請は38年12月27日、権利者167名に対し97%の賛成を得て提出された。前記区画整理反対の動きは、その後の話し合いによってほぼ円満に解決した。

組合の設立認可は39年6月25日である。なおこの間の39年3月、組合側は区域内に含まれた市立谷本小学校の拡張用地について、保留地による用地の確保を要請された。



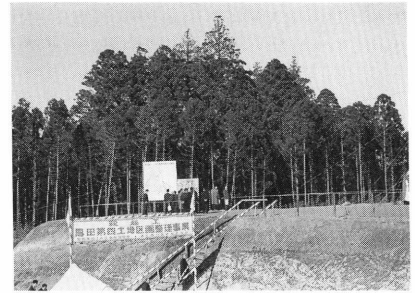
開発前の下谷本第二地区

第1回総会は同年7月14日に開かれ、申請人代表の吉浜俊彦が理事長に就任した。

〈恩田第四地区〉

長津田町寄りの港北区恩田町の一部55haが恩田第四地区である。恩田第三地区の組合設立後に区画整理の準備が始まり、84%の同意書を取得した昭和39年8月6日、組合設立認可申請書が提出された。

認可は40年9月25日である。第1回総会が同年10月19日に開かれ、理事長には土志田清助が選出された。これによって、同氏は恩田第一地区と恩田第二地区を含む3地区の理事長を兼務した。起工式は41年1月20日、事業実施時点の組合員は171名であった。



恩田第四地区の起工式

第4ブロックの組合設立（鶴間の開発、大和市北部第一、小川第一）

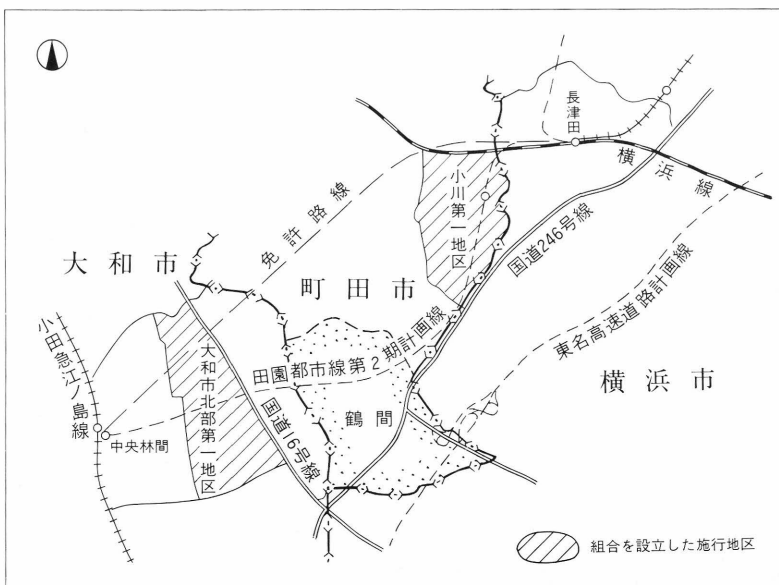
第4ブロックにおける区画整理の動きは、まず町田市鶴間に始まり、大和市北部と町田市小川へと広がった。しかし鶴間地区では規模を縮小した2回目の計画も、地元の賛同が得られず、組合の設立は結局、昭和40年代に見送られた。

3カ所で行われた組合設立の経過を追うと、次のとおりである。

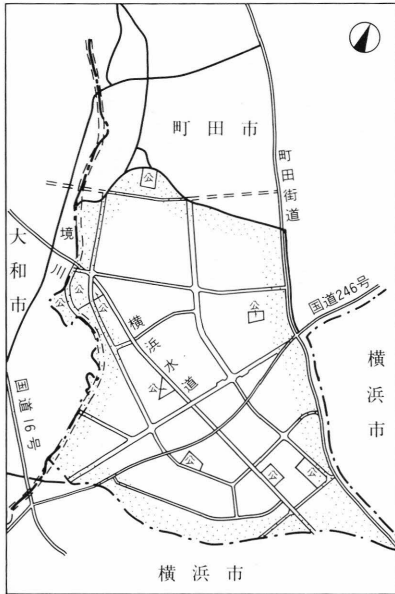
なお町田市小川の開発は東急不動産によって行われた。

〈鶴間の開発〉

町田市鶴間における組合の設立準備は、土地立入認可申請が行われた昭和35年10月に遡る。申請は町田市の指導もあって当社の買収地を含むほぼ鶴間全域（280ha）を対象に行われ、翌11月26日認可さ



30年代に組合を設立した第4ブロックの区画整理施行地区



町田市鶴間における当初の計画平面図

れた。

これに伴って、ただちに測量および権利調査が始められ、同時に町谷・公所、小川・馬ノ背、大ヶ谷戸および町谷原の4地区で区画整理に関する地元説明会が開催された。

その結果36年5月、井上茂留を委員長とする南町田区画整理準備委員会が発足し、施行中の野川と恩田の区画整理見学会などが実施された。

また測量結果などに基づいて計画の作成にあたってきた当社は、行政当局との協議を終えた37年4月、次のような事業計画を取りまとめた。

1) 事業施行予定区域は、既存集落を除いた鶴間の一部とし、面積は224ha（68万坪）とする。

2) 土地所有者総数は430名、事業の着手予定を37年12月とする。

計画は同月14日町田市立南小学校に関係地主全員を集めて発表され、各地区毎の説明会に付議された。

ところが説明会がくり返されるうちに区画整理準備委員の若返りを求める声が高まり、その改選が行われた。

しかし一部の地区で老年層と壮年層の話し合い調整が失敗し、区画整理準備委員の選出が行われなかった。

規模が大きすぎるといった理由や区画整理に伴う減歩の問題が、話し合いをむずかしくしたようである。

このため新委員による区画整理準備委員会の結成がはかれず、結局前記の計画は検討を中断したまま自然消滅の形になってしまった。

一方、準工業地域に指定された鶴間とその周辺は、折からの高度経済成長や東名高速道路横浜インターチェンジ計画などにより、工場・倉庫等の進出がみられるようになり、無秩序な市街化の様相を呈するようになった。

このため当地区における区画整理事業の必要性が改めて認識され、準備委員会に代わる区画整理研究会が結成された。

研究会は町田市当局と地元および当社の3者によって構成され、“鶴間の開発をどう進めるか”が検討された。

その結果、区域が広過ぎると指摘された前記計画の規模を縮小することになり、165ha（50万坪）の区画整理計画が立案された。

計画は区域を第1地区(99ha)と第2地区(66ha)の二つに区分し、第1地区を区画整理のモデルケースとして実施しようとするものであった。そして38年、第1地区の事業計画がまとまり、これをもって関係地主に対する説明会が開催された。

その結果、多数の賛同を得られるところとなり、39年6月区画整理研究会は組合設立の申請手続きに必要な同意書の取得を行った。

しかし同意書の取得は途中、大ヶ谷戸地区で結成された自然開発同盟の動きに阻まれて進まず、結局法定の3分の2に達することができなかった。

自然開発同盟は、土地の供給はその時々需要に応じて行われるもので、あえて開発しなくても都市は自然にできると主張し区画整理に反対した。

こうして規模を縮小した2回目の計画も組合の認可申請にいたらず、開発は暗礁に乗り上げてしまった。

町田市鶴間地区の開発が南町田第一地区の区画整理事業として着手されるのは、47年5月になってからである。

〈大和市北部第一地区〉

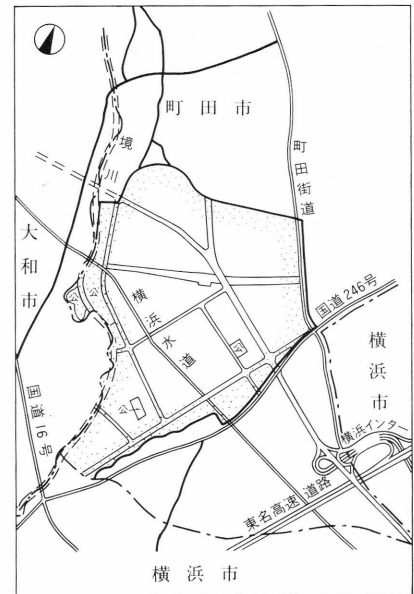
大和市北部の区画整理計画は、36年9月に行われた現地測量に遡る。測量は地元開発委員会の協力を得て取りまとめられた当社買収地、つまり目黒川をはさんだ下鶴間の一部を対象に実施された。

ところがこの過程で、当社は大和市および地元の開発委員から、区域を当社買収地のみに限定せず周辺の既存集落を含めたかなり広い範囲にわたる区画整理計画の策定を要請され、特に大和市は熱心であった。

この背景には、多数の工場誘致に成功した市西部地域に対し、手つかずの状態にあった北部地域を住宅地域に計画した大和市が当社の鉄道計画や開発を歓迎し、これに期待をかけたという事情があったようである。

このため当社は市当局と協議のうえ、改めて大和市北部の一帯、つまり小田急江ノ島線と境川にはさまれた通称上野、公所、内山新開および下鶴間地区を含めた面積364ha(110万坪)の区画整理計画を立案した。

その内容は各集落を単位として四つの施行地区を定め、当社の買収地を含む上野地区を第一地区とし、これを軸にして、公所、内山



町田市鶴間における変更後の計画平面図



開発前の大和市北部第一地区

新開および下鶴間の区画整理事業を実施しようとするものであった。

また施行面積は、第一地区と公所地区が99ha（30万坪）、内山新開が50ha（15万坪）、下鶴間地区が116ha（35万坪）をそれぞれ予定し、39年4月大和市、地元自治会および当社の3者間で協定書の調印が行われた。協定書はそれぞれの立場から区画整理事業の促進を確認し合ったものであった。

こうして大和市北部第一地区の組合設立準備が始まり、翌40年1月29日神奈川県知事宛の組合設立認可申請書が提出された。

申請は6ヵ月後の同年7月6日に認可され、組合では同年7月24日第1回総会を開催し、理事、監事、評価員の計20名を決定した。理事長には北島吉五郎が就任し、同年8月27日起工式が行われた。事業実施時点の組合員は196名であった。

一方、当初に予定された公所、内山新開および下鶴間の3地区の区画整理事業は既存集落がある、あえて開発しなくても土地利用が可能といった理由などにより、地元の開発気運が盛り上がりず、結局実現にいたらなかった。

〈小川第一地区〉

東急不動産㈱が小川地区の開発を企画し、地元へ土地の提供を申し入れたのは、昭和36年秋であった。地元はこれを受けて、37年4月開発委員会を結成、東急不動産と、①区域内に鉄道を敷設し、駅をつくる、②区画整理組合を設立して開発を行う、③地主は所有地の50%を準備するなどを取り決めた。

開発計画は、小川地区の中央を南北に流れる細流小川をもって2分し、小川台、下小川および馬の瀬の東部地区を第1次開発地（約95ha）として、買収および組合設立の準備を進めた。東急不動産では、当初全面買収による一団地開発を意図したようであるが、広い範囲の開発を希望する地元の意向と買収結果から区画整理方式がとられたものである。

38年4月に小川第一土地区画整理事業準備委員会を発足させて組合設立の準備を進めた地元では、39年12月組合設立認可申請書を東京都知事宛提出した。申請は半年後の40年7月6日に認可され、理事長に山下喜一が就任した。

東急不動産は事業の実施にあたり、39年3月現地に小川土地区画

整理事務所を設置し、当社の場合と同じく組合と代行契約を締結した。

2 都市建設事務所の開設

多摩川西南新都市の土地区画整理事業は、前節で述べたように、相次ぐ土地区画整理組合の設立によって急速にその規模を拡大した。このため、事業を代行した当社は、既存の区画整理事務所に代わる「都市建設事務所」の開設を決め、昭和37年6月16日宮前（第1ブロック）と恩田（第3ブロック）にこれを設置した。

都市建設事務所の開設理由として、区画整理事務所方式による組織の肥大防止と人材の活用、および二元的な業務分担の是正があげられる。

区画整理事務所はモデル地区野川の事業実施にあたって、34年6月宮前開発事務所内に設けられたのが最初であるが、この種の事務所はその後、恩田第一と有馬第一の両地区にも設置された。しかしその業務は、事務所が衛星都市建設部技術課に所属したこともあって測量や工事および換地設計等の技術面に限られ、組合員である土地所有者との折衝業務は土地課所属の開発事務所がもっぱら行っていた。

買収業務を通じて培われた土地所有者との関係を、区画整理事業にも生かしていくという趣旨からであった。つまり、当初の区画整理事業に関する業務は主に技術面を担う区画整理事務所と折衝面を担当した開発事務所の両者によって行われていたのである。このため、同一の区画整理事業が技術課と土地課の二つの部署によって所管されることになり、業務上の責任分担があいまいになる恐れがあった。

また区画整理事務所は設立組合ごとに設けられたため、組合の増加はそのまま当社組織の肥大につながるものであり、人材の活用面でも問題があった。

以上のようなことから、課レベルの現地事務所を新設し、同一責任者のもとでブロックごとの区画整理事業を推進することにしたのである。



恩田都市建設事務所

都市建設事務所の組織は所長の下に土地、工事および換地の3係をおき、その業務は、土地係が組合員との折衝のほか組合が主催する各種会議の運営および補償調査などを担当した。また工事係は土木工事および街路築造などの工事面における施工監理を担当し、換地係は区画整理の換地設計、測量などを受け持った。さらに当初の都市建設事務所は買収土地の管理や区画整理後の2次造成工事も行った。

宮前都市建設事務所は宮前開発事務所を改組して設けられたものであるが、当初の業務として有馬第一地区の区画整理事業を担当するとともに、土橋、宮崎ならびに梶ヶ谷地区の組合設立にあたった。

しかし組合設立後の41年9月1日、当社は宮前平駅前の高台に宮前平都市建設事務所を新たに開設し、土橋と宮崎両地区の区画整理事業にあたらせた。

一方、宮前都市建設事務所は有馬第一と梶ヶ谷第一両地区の区画整理事業、ならびに有馬第二と小台両地区の組合設立準備を担当した。

宮前都市建設事務所開設時の所員数は30名、初代所長は山際文行、また宮前平都市建設事務所長には江川文吾が就任した。

恩田都市建設事務所は組合を発足させたばかりの恩田第二地区内に設けられ、これに伴って既存の恩田第一区画整理事務所は廃止された。初代所長は斎藤文男、所員数は26名で、受け持った区画整理事業は恩田第一、恩田第二および下谷本西八朔の3地区であった。

しかしその後に事業実施となった恩田第三、恩田第四および下谷本第二の3地区が加わり、所員数が急増した。

41年3月末現在の所員数は67名、宮前都市建設事務所の60名を上回った。このため恩田町と下谷本町の区画整理事業を分割して行わせることにし41年9月1日、下谷本都市建設事務所（所長水谷要）を開設した。下谷本都市建設事務所の受持ち区域は所在地の下谷本西八朔と下谷本第二の2地区で、同時に港北区上谷本町の区画整理事業を準備した。

以上が第1ブロックと第3ブロックの都市建設事務所の概要であるが、同種の事務所は土地区画整理組合の設立が行われた第2、第4ブロックにも開設されている。

第2ブロックのそれは38年6月16日の山内都市建設事務所（所

長安藤立一)である。担当した区画整理事業は実施中の荏田第一、事務所の所在地である元石川第一、その後に組合を設立した市ヶ尾第一の3地区である。開設時の所員数は37名で、宮前と恩田の各事務所と同じ規模であった。

また第4ブロックでは大和市北部第一地区の組合設立により39年7月1日、大和都市建設事務所(所長佐藤真澄)が開設された。

なお現地都市建設事務所の開設と並行して、本社部門でも次のような組織改正が行われた。

37年6月16日、衛星都市建設部土地課が業務課と名称を変更し、販売業務を兼務することになった。

ついで39年2月1日、衛星都市建設部が田園都市建設部に改称された。前年の10月、新都市が「多摩田園都市」と命名されたことによる変更である。

また40年6月1日には区画整理課と販売課が新設された。区画整理課の業務は区画整理計画の立案と組合の設立である。これにより既存の技術課は当社所有地の2次造成を担当することになったが、同課は41年9月1日、宅造課の新設と同時に廃止された。

さらにこのときの組織改正では、業務課と販売課に代わって用地課と事業課が新設されている。

3 各ブロックにおける土地区画整理事業の展開

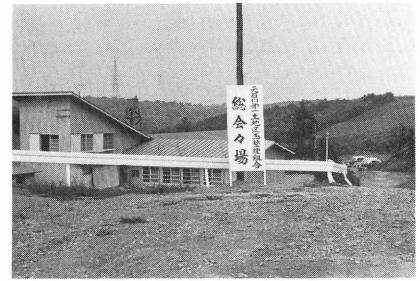
第1ブロックの土地区画整理事業

第1節で述べたように、第1ブロック(宮前)では昭和30年代の後半、有馬第一、土橋、宮崎、梶ヶ谷第一の4地区で組合が発足し、宮前全面積の3分の1にあたる約400haの土地区画整理事業が着手された。

しかしその事業は4地区とも多数の未同意者を抱えて難航を重ね、梶ヶ谷第一地区を除く3地区では最後に残った未同意者との話し合いが暗礁に乗り上げ、結局組合による直接施行(一種の強制執行)を実施するにいたった。

各地区の事業概要を記すると次のとおりである。

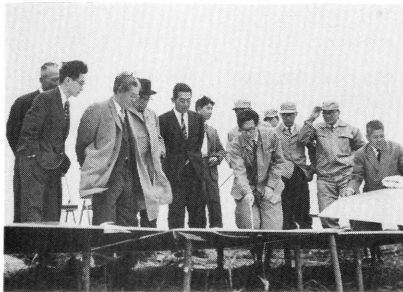
〈有馬第一地区〉



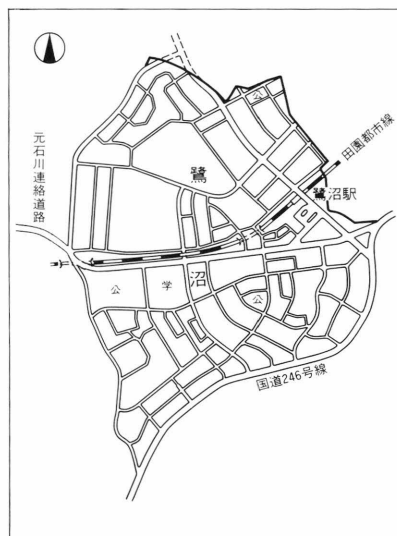
山内都市建設事務所



工事中の有馬第一地区



有馬第一地区を視察する社長五島昇、東芝会長石坂泰三らの一行



有馬第一土地区画整理竣工図

※ 4 土地区画整理法第77条第6項

「施行者は、第2項の規定により建築物等の所有者に通知した期限後又は第6項後段の規定により公告された期限後において、何時でも自ら建築物等を移転し、若しくは除却し、又はその命じた者若しくは委任した者に建築物等を移転させ、若しくは除却させることができる。この場合において、個人施行者又は組合は、建築物等を移転し、又は除却しようとするときは、あらかじめ、建築物等の所在する土地の属する区域を管轄する市町村長の認可を受けなければならない。」

昭和37年7月の組合設立によって事業に着手した有馬第一地区は、溝ノ口駅の西方約4kmのところに位置し、川崎・横浜両市境と2級国道東京・沼津線(国道246号線)に挟まれた区域で、施行面積は69ha(21万坪)であった。地形は標高40～90mの緩い傾斜地を含む丘陵地で、開発前の土地利用は農地が47%、山林が40%を占めていた。

家屋は国道沿いに点在し、丘陵地に挟まれた低湿地の一部では水田耕作が行われていたが、灌漑用水を自然湧水にたよっていたため、しばしば旱害に見舞われた。一方、丘陵地の大部分は畑地、薪炭林地と採草地で、国道沿いと土橋地区の居住者によって管理されていた。

事業計画は、幅員16mの幹線街路を軸とする道路計画と公園3カ所および学校用地1校分を確保したが、東西に走る幹線2号街路以北の区域は、大ブロックによる道路配置をとり、学園誘致を目的とした文教地区が設定された。地区面積の12.8%を道路が占め、公園は3%、平均減歩率は27.7%を予定した。

換地設計は、原位置換地の原則により行うこととし、農地は整理後も耕作できるよう配慮するものとされた。事業費は3億9500万円を計上、期間は3年であった。事業は、39年2月仮換地の指定を行い、41年7月の換地処分で事実上の完成をみたが、この間、組合は整地工事を実施するかたわら、区域内の各所に散在していた墓地を整理統合し、1号公園脇に多摩田園都市では初めての集合墓地を設置した。しかし、仮換地指定ではこれを不服とする一組合員のかたくなな反対にあい、行政不服審査法に基づく審査請求が神奈川県および建設大臣に提出された。このため、組合は事業年度を延長して問題の解決に努力したが、交渉の進展がのぞめないと判断した39年9月、川崎市長宛に土地区画整理法第77条第6項^{※4}に基づく移転除却の認可を申請した。幹線1号街路の築造に伴って支障となる同人所有の立木等について、組合が自らの手で取り除くことにしたのである。申請は翌40年2月に認可され、同月15日、組合による直接施行が実施された。ちなみに、未同意組合員の主張は「隣接地に比較して減歩率が不当に強すぎる」というものであった。

なお、事業の途中で田園都市線の起工式が区域内で行われ、現鷺沼駅付近で掘割および隧道の工事が行われた。このため幹線1号街路が鉄道線と立体交差をすることになり、当社はその架橋工事を実

施した。また、元石川地区との連絡をはかるため、幹線2号街路を延長し、有馬～元石川間の連絡道路を築造した。築造された道路は田園都市線の隧道と東名高速道路上を通り、第1ブロックと第2ブロックとを結ぶ唯一の連絡路として建設されたものである。

〈土橋地区〉

土橋地区は、川崎市土橋の全部と同宮崎および馬絹の一部からなる面積123ha（37万坪）の区域である。

地形は区域のほぼ中央を走る水道道路をはさんで、その両側が標高80～90mの丘陵地帯になっており、開発前の土地利用は農地が49％、山林原野が34％を占めていた。

また既存家屋が水道道路脇の水田を隔てた山すそに散在し、その宅地回りには土橋地区の名産である孟宗竹が栽培されていた。水道道路は、道路下に長沢浄水場から末吉配水池にいたる川崎市水道局の送水本管が埋設されていたことによる呼称である。

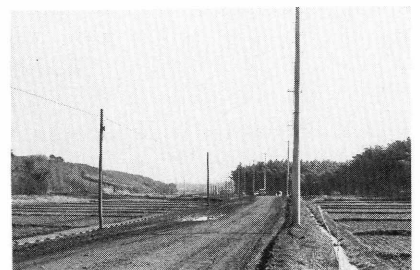
事業計画は水道道路、つまり尻手・黒川線（幅員18m）を含む4本の都市計画道路と区画街路の整備ならびに公園10カ所と学校用地1万8000㎡の面積を確保し、5年の事業期間で総事業費7億円を計上した。組合は設立後の第2回総会（38年2月）で具体的な実施計画を決め、翌3月23日起工式を挙げた。

ところが着手後まもなくして、二つのビッグプロジェクトが区域内に持ち込まれた。一つは川崎市による宮崎配水池建設計画であり、もう一つは日本道路公団による東名高速道路川崎インターチェンジ計画であった。

プロジェクトは、宮崎配水池が川崎市の上水道第6期拡張事業で計画されたものであり、その内容は宮崎字新鷺沼に市中部地域への給水を目的とする配水池を建設しようとするものであった。また、東名高速道路川崎インターチェンジは、区域の西側部分を南北に縦断する高速道路に付随して設けられることになった市内唯一のインターチェンジ計画である。

計画は二つとも広範囲にわたる面積を必要とするうえ、区域内の道路計画を各所で寸断し、整地計画にも大幅な変更をせまるものであった。

このため組合では計画の受入れに難色を示し、区域外への変更を要請した。しかし宮崎配水池は自然流下による配水池適地として川



土橋地区内を通る水道道路

崎市が選定した結果であり、高速道路のルート変更はもとより認められるところではなく、それぞれの問題について川崎市水道局と日本道路公団との協議が行われた。

その結果、宮崎配水池の4万㎡にのぼる用地の確保は川崎市による全面買収によることと、土地区画整理法第95条に基づいて特別宅地の適用が決まり、39年9月組合と川崎市の間で覚書の締結が行われた。

法95条の特別宅地とは、既存の学校、鉄道などの公共性の強い施設を伴った場合、換地上、位置・面積等で特別に取り扱うことのできる土地のことである。つまり配水池用地は土橋地区の区画整理事業で公共性の強い施設に数えられ、換地上特別に扱うことがとりきめられたわけである。

また新駅（鷺沼駅）の近くに計画された無人施設（配水池）に難色を示した当社は、その代替として水道公園といった類の人の集まる施設の併設を要望した。

現在の鷺沼プールは、その結果として誕生をみたものである。

一方、東名高速道路川崎インターチェンジ問題は、組合と当社および日本道路公団の3者で東名小委員会を設け、用地の取得方法、換地上の取扱いおよび区画整理計画の変更にとまなう補償問題が話し合われた。

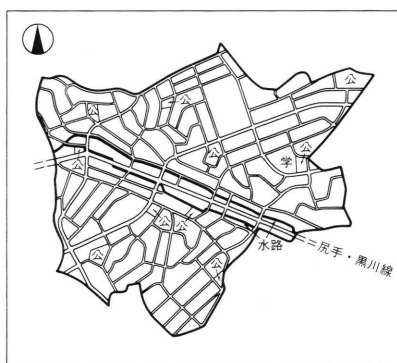
その結果、組合と日本道路公団は要旨次のような覚書を締結した。

- 1) 道路とインターチェンジ用地は公団が地主から直接買収する。
- 2) 公団の買収地は一般の宅地と同じ取扱いとし、減歩負担は高速道路脇に設けられる側道用地と築造費用に充当する。
- 3) 設計変更および工事の手直し等により事業費が増加した場合は、その増加分を公団が補償する。

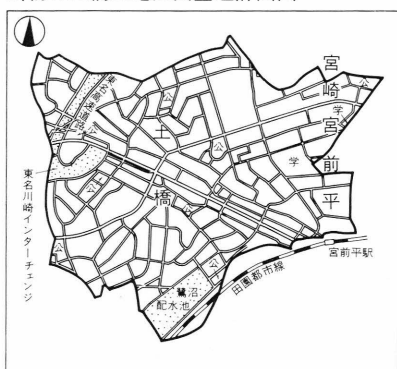
しかし交渉過程で公団は、買収地の減歩負担は前例がないと難色を示し、補償問題の具体的な解決は後日の交渉に委ねられた。

こうして組合は41年3月開催の第5回総会で大幅な事業計画の変更を決議した。事業計画の変更の中には、組合の強い要望で設けられることになった新駅（宮前平駅）周辺の街路計画の変更も含まれていた。

日本道路公団との補償金問題は、その後の交渉で結局、組合要求



当初の土橋土地区画整理計画図



変更後の土橋土地区画整理計画図

額の半分の4450万円で決着した。補償金は整地工事の変更に伴う土量の増加、立木等の移転に伴う費用等を含むものであった。

一方、組合の設立前後から懸念された未同意者問題の解決は事業推進の大きな鍵であった。

このため組合は未同意者側に理事1名の席を用意するとともに、川崎市当局および市議会議員らの応援を求めて解決への努力を重ねた。

しかし未同意者問題は、仮換地指定(42年8月)という組合の具体的な処分を機に悪化の一途をたどり、話し合いによる解決は暗礁に乗り上げてしまった。未同意者側が「減歩を伴う区画整理は営農継続に支障する」と主張して、その立場を譲らなかったからである。

こうして組合は話し合いによる問題の解決を断念し、43年2月川崎市長に対して土地区画整理法第77条第6項に基づく上物移転除却の申請を行った。申請は、仮換地指定によって支障する未同意者所有の上物移転除却を組合みずからが行えるよう求めたものである。

申請は1年半後の44年8月、同様の申請を行っていた宮崎地区と時を同じくして認可となり、組合は直接、未同意者(6名)所有の上物移転除却を行うとともに、関係する土木工事を実施した。

しかし組合による直接施行は、あとに墓地の移転が残って全面解決にはいたらなかった。

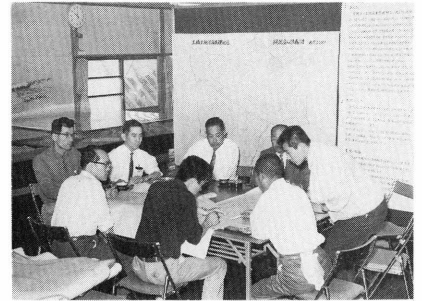
未同意者問題がこじれた背景には、農地解放以来の地元住民間に潜在した感情的対立や“道路は国や自治体が造るもので民間会社がやるものではない”といった考え方があったようである。また“区画整理は憲法違反だ”と主張した東京の郊外地における当時の住民運動や、千葉県の三里塚で進められていた新東京国際空港建設反対運動なども影響したものと思われる。

組合は51年3月に換地処分を実施し、同月19日解散を決議した。実に13年余にわたる長期事業であった。

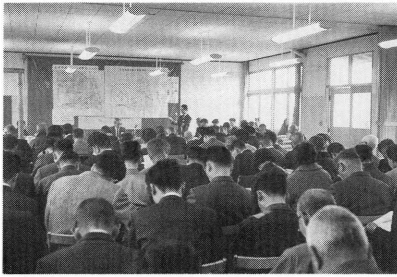
このため事業費は当初予算の7割近くもオーバーし総額11億8552万円を計上した。また解散時の組合員は445名にふくれあがった。

〈宮崎地区〉

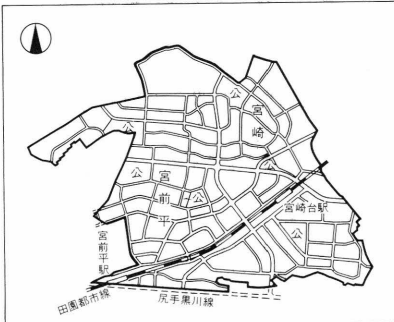
昭和39年9月に組合を設立した宮崎地区は、土橋地区に隣接した丘陵地で、東西に延びる帯状の水田が区域を南北に分断する地形をなしていた。土地利用は農耕地が65%を占め、各所に馬絹在住者に



換地の打合わせ（宮前平都市建設事務所）



宮崎地区の事業計画変更総会



宮崎土地区画整理竣工図

よる花卉の栽培がみられた。

事業計画は極力自然の風致を残し、地形の変更は最小限にとどめるという方針のもとで、2本の都市計画道路、すなわち尻手～菅生線（幅員18m）と子母口～宿河原線（幅員12m）を基本とする街路計画を立て、公園6カ所と2校分の学校用地の確保を予定した。平均減歩率は22.9%で9億8400万円の事業費を計上、5年の計画であった。

しかし組合設立後の事業は土橋地区と同様、80名近い未同意者と21万㎡におよぶ未同意地を抱えて難航し、田園都市線の建設工事と並行して進められた整地工事は各所で行き詰ってしまった。

こうして未同意者問題の解決が事業推進の鍵となり、組合の役員はじめ当社現地事務所の職員による説得がつづけられた。その結果、多数の同意とりつけに成功したが、区画整理に反対する一部地元土地所有者の賛成が得られなかった。

未同意者側は40年3月に結成された川崎市西北部生活擁護対策協議会の下に結集し、区画整理反対の意思をくずさなかったからである。

このため組合は法第77条第6項に基づく直接施行もやむなしとの判断に傾き、42年11月川崎市に対してこれを申請した。申請は度重なる認可促進にもかかわらず容易に認められなかったが、2年後の44年8月認可となり、土橋地区と同時に組合による直接施行が実施された。

事業は42年6月に仮換地を指定し、47年1月の換地処分で事実上完成した。

しかし直接施行後に未同意者が提起した処分取消しの訴訟問題でその決着が長びき、組合の解散決議（47年3月）にもかかわらず、その認可は54年3月まで持ち越された。事業費は当初予算の3割増、12億8081万円を計上した。

なお組合理事長の吉田仲右衛門がこの間に高齢をもって逝去したため、組合はその代行として理事斎藤喜代次と同目代重吉を選出した。

〈梶ヶ谷第一地区〉

昭和40年2月に起工式をあげた梶ヶ谷第一地区は、溝ノ口駅の西南1～2kmの距離にあり、多摩田園都市の中で最も東京寄りに位置

している。区域は川崎市梶ヶ谷の行政名が大部分を占める標高20～40mの丘陵地で、ほぼ中央に南北に延びる水田があり、土地利用の70%近くが農耕地と山林原野であった。梶ヶ谷字西耕地と中丸および東耕地を結ぶ道路沿いに農家が散在し、宮崎字鎗ヶ崎には旧陸軍62部隊の兵舎跡があった。

事業計画は地区北側を東西に走る都市計画道Ⅱ－3－11、つまり2級国連東京・沼津線の改良計画線（幅員22m）と幅員18mの幹線街路および区画1号街路（幅員14m）を基本とする街路計画と公園2カ所と1校分の学校用地の確保を予定した。また事業費は6億7000万円を計上し、事業期間は4年の計画であった。

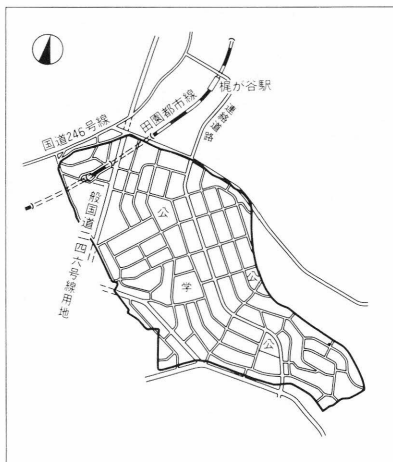
しかし、事業は40名を超える未同意者を抱えて始まり、工事は着手後各所に散在する未同意地で行き詰ってしまった。度重なる話合いにもかかわらず、一向に解決のきざしをみせなかったのである。このため事態を憂慮した組合は、法第77条第6項に基づく直接施行もやむなしとの判断に傾き、仮換地指定後の42年5月、川崎市に対しその認可を申請した。また翌43年3月、川崎市長に対し認可促進を求めて次のような陳情書を提出したのである。

「(前文略)しかるにごく一部の権利者は、当初より本事業に対する反対のための反対を唱え、自ら共通の広場を放棄し、役員、事務局の昼夜を問わぬ説得、あるいは県及び市当局の仲介のご努力に対しても、あくまで自己の利益を固執し、理解を示そうとは致しません。特に、仮換地総会以後の法の定める送付書類は、すべてその受領を拒まれ、ために反対者の所有地に関連する工事(地区を斜めに貫き、梶ヶ谷駅に通じる区画1号街路)の施行及び仮換地の引渡しは、遅々として進まず、その被害は甚大であり、今まで円満解決をすべく、あらゆる努力を続けてきた組合もやむを得ず、法第77条に基づく、上物除却直接施行の認可申請書を、貴職に提出したのであります。我々の土地が一日も早く、我々の手に帰りますよう早急に認可されたく協力者一同、書面をもって陳情致します」

ところがこの問題は、換地処分を控えて行われた関係者の努力と当社の仲介斡旋によって、話合いによる解決へと展開し、区画整理事業への影響は1年余の期間延長のみにとどまった。換地処分は44年10月、組合の解散決議は45年3月である。事業は途中、2カ所の



トラクターによる農地の耕耘



梶ヶ谷第一土地区画整理竣工図

公園計画を変更して3カ所とし、梶ヶ谷字中丸所在の古墳を保存したほか整理後の農地に配慮し、トラクターによる耕耘と土壌の改善を目的とした農地復元補償を行った。また、2級国道東京・沼津線用地（1万1887㎡）の確保に伴って、組合は建設省相武国道工事事務所と協議を進め、公共施設管理者負担金1億2147万円の交付を受けた。

一方、当社は川崎市末長に決まった鉄道新駅（梶が谷駅）と区画整理地区を結ぶ地区外連絡道路を築造した。なお、所在とは異なる新駅“梶が谷”の命名は、組合理事会の強い要請によるものである。

土橋・宮崎地区の未同意者問題と組合による直接施行

組合設立以来、懸案となっていた土橋・宮崎両地区の未同意者問題は、仮換地指定処分を境にこれまでの単なる話合いから、法的な手続きを伴ったものへと移行していった。事業を開始してから土橋地区はすでに5年近くになり、宮崎地区が3年を経過するなかで、遅延した事業の促進が求められたからである。しかし未同意者側は反対派の組織、川崎市西北部生活擁護対策協議会の支援を得て強気の姿勢をくずさず、準備中の小台・有馬第二地区（いずれも昭和43年事業実施）の未同意者との連携を保って、区画整理反対の立場を堅持した。

こうした状況のなかで組合側は、法律に基づいた手段以外に局面の打開策はないとの判断に傾き、42年相ついで仮換地指定処分を実施し、事業の推進をはかることになったものである。

仮換地指定は、宮崎地区が昭和42年6月、土橋地区が同年8月、それぞれ総会決議を行って実施に移され、翌月、全組合員宛に仮換地指定通知書が発送された。

しかし強硬に反対を唱える未同意者はいずれも通知書の受取りを拒否し、土橋地区の6名と宮崎地区の3名が仮換地指定処分を不服であるとして、神奈川県知事宛に行政不服審査法に基づき処分の取消しを求める審査請求の申立てを行った。申立書には「道路拡幅用地の一部を組合が所有した後、川崎市に提供するのは所有権の侵害である」といったことが記されていたが、共通していたことは、「面積を減らされ、所有地が無理に移動させられるのは、公平の原則に反し農業経営を危うくする」という点に要約された。つまり減

歩を伴った換地そのものを不服とし、その取消しを求めたのである。申立ての期日は宮崎地区が42年11月20日、土橋地区が同年11月24日であった。

一方、組合側は仮換地指定処分の実効を期するため、前記の申立て後間もなくして、土地区画整理法第77条第2項に基づく上物移転除却通知書を発送した。仮換地指定処分によって生じた農作物、立木等の移転除却について期日を定め、所有者自身による移転除却を求めたのである。

しかし期限内の移転除却はまったく行われず、工事は未同意者所有地において停頓したままの状態がつづいた。

こうしたなかで、「減歩と換地は認められない」と繰り返す未同意者側との話し合いは完全に行き詰り、結局組合側は施行者自身によるこれら未同意者所有の上物移転除却（直接施行）を決意することになり、宮崎地区は42年11月27日、土橋地区では43年2月1日、法第77条第6項に基づく上物移転除却認可申請書を川崎市長宛に提出した。

他方、神奈川県から求められた前記の審査請求に対する弁明について、組合側は土橋地区が43年1月、宮崎地区が43年7月、回答書を送付し、未同意者側の主張に対する反論を行うとともに、審査請求を棄却する旨の裁決を求めた。

反論の趣旨はおおむね次の3点に要約された。①仮換地計画は、組合の評価員会、理事会および総会の議決を経た公平妥当なものである。②農業経営を危うくすると主張しているが、請求人の仮換地は原位置換地であり、農耕できなくなるというのは事実と反する。③請求人の主張は、区画整理を全面的に否定するものである。

神奈川県はこれを受けて43年6月と同年12月、土橋と宮崎両地区の申立人に対し請求棄却の裁決を行い、要旨次のような結論を下した。

「〔審査請求人の〕仮換地の位置は、総合的にみて従前地に照応するものであり、本件処分によって農耕が不可能になるとは考えられない。従って、本件処分は審査請求人に特に不利益を与えるものではなく、審査請求人の主張は本件処分を取り消す理由としては採用できない」

こうして、組合側は改めて直接施行の実施を理事会で決議し、県



区域除外を求める立看板（土橋地区）

※5 44年8月27日付の朝日新聞は、“妨害の6地主を逮捕”というタイトルのもとに事の次第を報道したうえ、未同意者、組合および川崎市当局の見解を次のように掲載した。

・未同意者

「ブルドーザーで荒らされた土地は“死んだ土地”になり、そのあげくに道路などの公共用地で2割以上の土地をとられては農業経営が困難になってしまう」

・組合（事務局長江川文吾）

「土地を有効に使うためには、道路やその他の公共施設を完備しなければならない。これによって合理的な農業ができるようになると思う。賛成者も反対者も同じように処遇しており、不公平になるようなことはしていない」

・川崎市（区画整理課長高井正雄）

「これまでに6回ほど交渉をしてきたが、基本的に反対だ、ということから話し合いは平行線をたどった。

全体の98%の地主が賛成しているのだから、一部の人のために計画を変更することができず、この直接施行になった」

8月28日付の毎日新聞は未同意者側のその後の動きを次のように報じている。

「26日朝逮捕者をだした反対派の川崎市西北部生活擁護対策協議会は、27日川崎市役所に押しかけ“認可を取り消し作業を中止せよ”と要求した」

の裁決を不服とする未同意者側の一部は仮換地指定処分の取消しを求めて横浜地方裁判所に訴えを提起した。

しかし川崎市は、県の裁決後も事の成行きを見守って、組合側から提出された上物移転除却の認可を保留し、なお話し合いによる解決を求めた。そして川崎市、組合および未同意者の3者による局面打開への努力がつづけられた。

だが、ささいな工事ミスを指摘した未同意者側の組合非難や、直接施行の認可促進を求めた組合側の陳情などが繰り返されるなかで、3者による話し合いは水の泡と帰して、結局川崎市は44年8月11日、土橋・宮崎両土地区画整理組合宛に法第77条第6項に基づく上物移転除却（直接施行）の認可を交付した。

認可を受けた両組合は早速、直接施行の実施期日を同年8月25日午前7時からと決定し、その準備にとりかかった。

対象地は土橋地区の未同意者6名と宮崎地区の5名の所有地約9万㎡であった。作業工区は四つに区分され、土木重機約30台と作業労務者約80名の配置を決め、不測の事態にそなえ充分な警備体制をとるとともに、組合の行為について第三者の理解を求める看板も用意した。直接施行は小雨模様の天気のもとで予定どおり実施された。

しかし、工事の中止を求める未同意者側との混乱は避けられず、人糞をまくなどの小ぜり合いが現場の各所でおき、警察当局による逮捕騒ぎという事態を招いた。^{※5}

このため、土橋・宮崎両土地区画整理組合は川崎市から、作業の中止と未同意者との話し合いを求められた。

しかし両組合は、工事中止と交渉再開の条件として次の4点を提示し、市当局にその仲介・斡旋を依頼した。①話し合いは権利者本人と組合理事者との間で行う。②話し合い期間中は、お互いに現状を維持する。③工事は計画どおり行う。④話し合い不成立の場合は、翌日より工事を再開する。

しかしながら市の仲介・斡旋は、“東急を排除せよ”とする未同意者側の逆提案および“組合の提案を無視している”などの非難応酬が繰り返される状況下で容易に運ばず、結局両者が再びテーブルにつくことになったのは、直接施行実施2週間後の44年9月11日であった。だが話し合いは“事業計画を認めよ”、“認めない”などの議論に終始し、団体交渉はわずか2回にとどまった。そしてこの間、



直接施行現場で待機中のブルドーザー

未同意者側の一部は市の行政処分に対する執行停止の申立てと事業認可の取消しを求める訴えを横浜地方裁判所に提起するとともに、開業まもない宮前平駅付近の現場に“東急による区画整理反対”の横断幕を掲げた。

一方、工事は直接施行の実施によって大きく進展し、9月末の時点で対象地の約50%について整地工事を完了した。しかし、土橋地区では対象地内に移転を必要とする墓地が残り、宮前平駅に通じる幹線街路の築造が未了のまま長く据えおかれた。原因は墓地所有者の同意を必要とする改葬手続きが区画整理反対で進められなかったためである。大規模な直接施行の実施で局面の打開ははかられたものの、なお問題を残すことになってしまったわけである。こうして未同意者問題の解決はさらに長びくことになり、事実上の完了を意味する換地処分は宮崎地区が47年1月、土橋地区が51年4月までそれぞれ持ちこされた。



区画整理反対の横断幕

第2ブロックの土地区画整理事業

第2ブロックの昭和30年代における組合設立は、荏田第一と元石川第一および市ヶ尾第一の3地区にとどまったが、社有地が地区面積の80%近くを占めた元石川第一地区では、歩車道完全分離のラドバーン方式によるユニークな土地区画整理事業が行われた。元石川第一、市ヶ尾第一両地区の事業概要は次のとおりである。

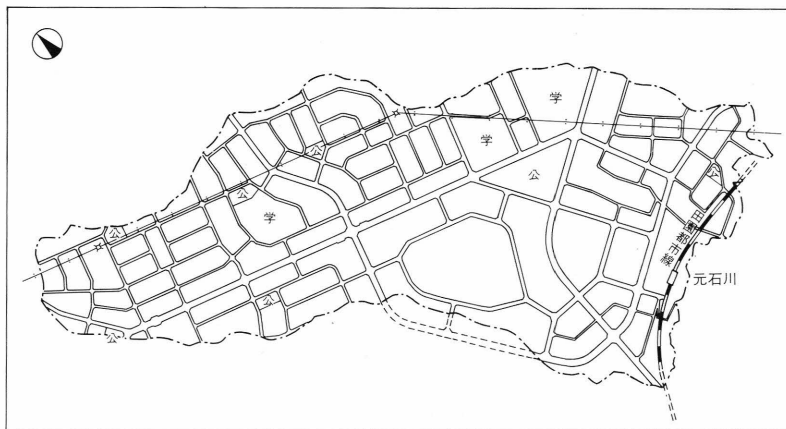
〈元石川第一地区〉

元石川第一地区は第2ブロックで最も川崎市寄りにあり、施行面積は118haである。区域は横浜市境に接し、その形状は南北に長く、東西に短かった。地形は中央部の水田をはさんだ傾斜地になっており、地区境の大半は標高が80m内外の尾根であった。開発前の土地利用は畑37%、山林32%、水田9%という割合で、地区の北東約2kmにわたって東京電力(株)の特別高圧送電線の黒部幹線が走っていた。

権利者の同意をとりつけた事業計画は、極力自然の風致を保存するという設計方針をとりながらも大幅な整地工事を予定し、これまでの地区と同様に碁盤状の街路網を計画した。また地区面積の3%に相当する公園と学校用地2校分の確保をし、事業期間は4年の予定であった。



工事中の元石川第一地区



事業は昭和38年10月5日、新都市10番目の起工式を挙行し、まず整地工事が着手された。

ところが工事の過程で、当初予定した切土工事が市境や高圧線の鉄塔が障害となって進まなくなり、街路計画は新たな整地工事によって現計画どおりで築造するか、これを変更してまったく別個の新しい計画で実施するか、いずれかを選択しなければならなくなってしまった。

このため事業を代行した当社は、整地工事を一時中断してこの問題を検討した。

その結果、①地区面積の80%近くが当社の買収地で占められている、②多摩田園都市のほぼ中心に位置するといった当地区の特性と、交通事故のない街づくりが顧みられることになり、街路計画は思い切ってこれを変更し、新しい構想に基づく街づくりを計画することになった。

新しい構想に基づく街づくりは、衛星都市建設部技術課を中心に進められた調査研究の結果、歩車道完全分離のラドバーン方式^{*6}がとり入れられた。

そこで当社は元石川第一地区を“田園住宅都市”のモデルケースと位置づけ、次の3点からなる街路計画を組合に提案した。

- 1) 住宅地と駅、学校、公園、ショッピングセンターを結ぶ歩行者専用道路を設置する。
- 2) 住宅地と区画街路は高区と低区の2系統に区別して設ける。
- 3) 歩道に囲まれた公園、路傍緑地帯の新しい試みを採用する。

つまり歩行者優先の街づくりをめざすとともに、自然の地形に即した街づくりを実施することにしたのである。提案の具体的な内容

※6 ラドバーン方式は、1920年代の後半、米国ニュージャージー州フェアローン市の一角、ラドバーンで行われた街づくりのことである。それは、本格的な自動車時代の到来を予測し、自動車の便利さを確保しつつ、車公害から独立したユートピアの建設を夢みたものであった。発案者はクレランス・スタインやヘンリー・ライトなどの革新的な建築家たちで、それは自動車の影響を排除した近隣住区の考え方をとり入れ、歩車道完全分離の街づくりを計画したものであった。

計画はシティ・ハウジングコーポレーションという会社が実施したが、当初の計画では人口2万5000人程度の町をつくるはずであった。ところが、30年代の大不況で会社が倒産し、結局それまでに販売した地域だけがラドバーンとして生き残った。現在、家屋は670戸、人口約3000人である。

歩車道完全分離の結果、住民は自宅前から自動車を利用し、自宅裏からは歩行者専用道路を使用して、一台の自動車にもあうことなく目的地に歩いていくことができる。これまで交通事故は1件も起きていない。

コミュニティの財産となっているプール、テニスコート、幼児の遊び場などは住民が費用を負担し、ラドバーン・アソシエーションが管理している。

ニュージャージー州は1975年ラドバーンを「史跡」に指定した（昭和57年7月23日付読売新聞“アメリカNOW”より）。

は次のようなものであった。

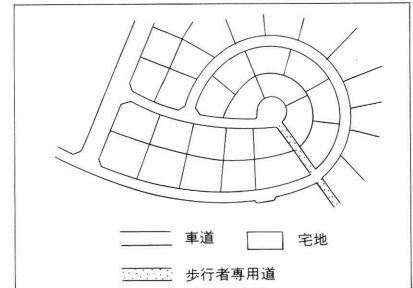
- 1) 歩行者専用道路は、幅員が8m、5m、4mの3種類により、住宅地から公園、ショッピングセンターおよび駅等を最短距離で結べるよう計画する。また道路構造は純歩行幅員を1.5mないし2.0mとし、他の部分は植栽を施し、遊歩道的な性格を付与すると同時に、高級住宅地としての風格を保持するようにする。さらに広幅員街路との交差部分は、立体化してアーチ型のコンクリート橋を築造する。
- 2) 高区の街路計画としてクルドサック方式^{*7}の区画街路（行き止まり道路）を採用し、端末にロータリーを設ける。また高区と低区の街路は、歩行者専用道路ないしループ状の街路によって連絡する。
- 3) 住宅地内の公園3カ所を歩行者専用道路によって結ぶとともに、幹線街路（幅員18m）の歩道部分に30cmの土盛りの緑地帯を設ける。

当社の提案は、地元説明会後の第5回総会（39年10月14日開催）でその実施が決議された。

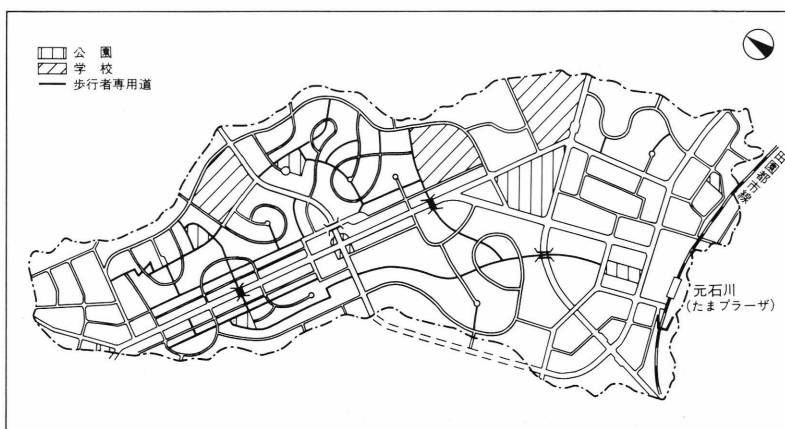
しかしこの計画は、これに先き立って行われた横浜市との協議で、街づくり上、望ましいものとしながらも、当局を大いに困惑させてしまった。歩行者専用道路について法令上の規定がなかったことと、緊急自動車の乗入れができないため防災上の問題があるというのが、その理由であった。

このため、市当局は歩行者専用道路の取扱いに苦慮し、結局、一般の区画街路と同様の扱いで認可した。しかし、この取扱いでは自動車の進入を阻むことができないという問題が残し、消防、警察当

※7 クルドサック（Cul-de-sac 仏語）方式の区画街路は一端が行き止まりになっていて、自動車が端末で回転できるようになっている小道路のことである。住宅地に用いられる例が多く、住宅地において住環境を維持するため、自動車の通り抜けを排除するようになっている。



クルドサック方式の区画街路



歩行者専用道路を取り入れた元石川第一土地区画整理計画図



アーチ型の歩行者専用橋と緑地帯付きの幹線街路

局との協議が行われた。その結果、車止めと交通標識で対処することになり、平常時は車止めによって一般自動車の進入を阻止し、非常時のみこれをはずして緊急自動車を受け入れることになった。

しかし、問題はこれだけにとどまらなかった。ラドバーン方式による街路計画は、換地設計上にも困難な問題を投げかけた。ループ状の街路やクルドサック方式の区画街路によって構成される街区の土地評価をどうみるか、また歩行者専用道路と一般の区画街路の双方に面した街区の背割分割ができない、といった問題を発生させた。

なお、ラドバーン方式による歩行者専用道路は、たまプラーザ駅前保留地の部分が除かれた。駅前保留地の利用を決めるときに、その設計を再考することになったためである。

区画整理事業は41年7月仮換地を指定し、44年1月に換地処分を行い、組合は同年3月解散を決議した。

この間、日本住宅公団たまプラーザ団地(1254戸)の建設が決まり、街路網の一部が変更された。また田園都市線たまプラーザ駅が地区の南端に開設され、当社による駅前広場の整備が行われた。総事業費は7億1000万円、新町名は「美しが丘」である。駅名と異なる新町名は、美しかった区画整理前の丘陵地にちなんだもので、開発後も美しい街として発展を願った関係者の要望によって採用された。

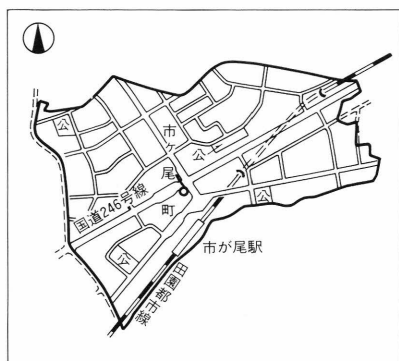
〈市ヶ尾第一地区〉

市ヶ尾第一地区は、元石川第一地区の西南約3kmのところに位置し、面積29haの丘陵地である。地形は北東に向かうにつれて高くなり、標高は最高が71m、最低は18mであった。開発前の土地利用は、農地が46%を占め、地区内を2級国道東京・沼津線(国道246号線)の改良ルートが東西に縦貫していた。

このため事業計画は、区域内の街路整備や公園3カ所の設置とともに国道用地の確保を予定した。また鉄道路線が国道246号線とななめ交差で横断することになり、当地区の区画整理事業は国道と鉄道の両方の用地を同時に確保するものとなった。

事業は組合設立後の昭和38年11月26日に起工式をあげ、41年4月仮換地を指定し、43年5月換地処分を実施している。

そしてこの間、工事は、時を同じくして実施された田園都市線の市ヶ尾隧道と国道246号線の道路築造工事が並行して進められた。総事業費は2億5000万円、うち3800万円は国道用地(1万4444㎡)の



市ヶ尾第一土地区画整理竣工図

提供に伴って交付された公共施設管理者負担金であった。

事業の特徴として、国道246号線を横断する歩道橋の設置があげられる。歩道橋は市ヶ尾駅より螺旋状のユニークな設計を施した。

農業問題で特に配慮を要請された当地区では、黒土による表土の復元をはかり、トラクターによる耕転を行った。

新町名は「市ヶ尾町」の名がそのまま採用された。



完成した市ヶ尾歩道橋(42年4月)

第3ブロックの土地区画整理事業

横浜市港北区恩田町と下谷本町に組合を設立した恩田第二、下谷本西八朔、恩田第三、下谷本第二および恩田第四の土地区画整理事業は、モデル地区恩田第一と同様、比較的順調に推移し、鉄道開発前に第3ブロックのかなり広い範囲にわたる都市基盤の整備を成し遂げた。

また、その事業は国道246号線の改良工事とはほぼ並行して行われ、それまで名ばかりであった公共施設管理者負担金制度に道を拓き、国道246号線と区画整理道路の立体化を実現した。

しかし恩田第二地区内に計画された恩田霊園建設計画は、実現にいたらなかった。

実施された5地区の施行面積は461ha、各地区の事業概要は次のとおりである。

〈恩田第二地区〉

恩田第二地区は、現在の青葉台駅から北側に広がる面積173haの区域^{※8}である。地形は南北と北西に伸びる帯状の水田と丘陵地からなり、標高は低いところで25m、高いところで70mであった。開発前の土地利用は山林原野が47%、農地が32%を占め、区域内の各所に30戸余の家屋が散在していた。

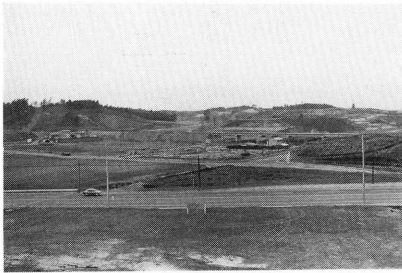
また地区の南側を走る2級国道東京・沼津線(国道246号線)^{※9}は幅員が6～7mの曲がりくねった砂利道で、溝ノ口～長津田間の当社バスが1日7回から8回の本数で往復していた。

事業計画は極力自然の地形を生かすという計画方針のもとに、街路、公園等の整備と学校用地の確保を予定した。

街路計画は都市計画道路に指定された2級国道東京・沼津線の改良計画線(国道246号線)と東西南北に走る6本の幹線街路を基本に構成され、国道246号線と区画整理道路との交差部分は極力減らし、立

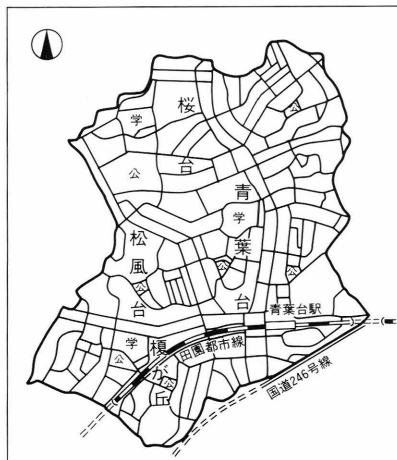
※8 恩田第二地区は施行面積では、44年6月に組合を設立した元石川大場地区の180haにつぐ2番目の規模であった。

※9 2級国道東京・沼津線は34年12月15日に建設省告示2480号で都市計画決定をみた道路(都市計画道路Ⅱ-3-6)で、36年度から改良工事の実施が予定されていた。



区画整理を終えた恩田第二地区（現青葉台駅付近）

＊10 植物名を基本とする新町名は横浜市の指導によって組合が上申したもののだが、この内の「松風台」は、町名を検討した会議後の宴席でたまたま歌われた当時の流行歌「古城」の一節からとられたとのエピソードがある。また「青葉台」は、開発前のこの付近が松、檜、杉などの常緑樹におおわれた台地であったことに因んでつけられた。



恩田第二土地区画整理竣工図

体化は将来これを容易に行われるよう設計された。公園は3.5haの近隣公園と児童公園6カ所である。学校用地は小学校2校、中学校1校分の約5.6haであった。

また事業計画は平均減歩率20%で、7億4300万円の事業費を計上し、期間は5年であった。

起工式は昭和37年8月10日に举行されたが、前月の第1回総代会で37年度事業費予算、保留地取扱規程、保留地の区域および当社との事業代行契約に関する事項がとり決められた。

事業は39年6月に仮換地を指定し、42年5月に換地処分を実施して、事実上完了したが、この間森林法に基づく伐採届や存置の方針であった水田の埋立てが行われた。

また横浜市によって着手された2級国道東京・沼津線の改良工事は、当初になかった国道と区画整理道路との立体化を進め、幹線3号街路と恩田第一地区に通じる区画街路の2カ所でこれを実現した。

さらに組合は国道用地として8891㎡の道路用地を建設省に提供し、公共施設管理者負担金1882万5000円の交付を受けた。

しかし交付請求に伴う建設省との折衝は、立体化の問題とともにその話合いが難航した。これについては項を改めて記述する。

新町名は植物名にちなんだ「青葉台」、「桜台」、「松風台」および「榎が丘」の四つが決まり、42年5月5日から使用を開始した。組合の解散決議は同月24日である。

なお39年1月、恩田第二地区の北部、つまり恩田町から成合町にひろがる地域に3haの恩田霊園建設計画が立案されたことがあった。

恩田町の各地区で行われた区画整理に伴う墓地の移転先を1カ所に統合するとともに、将来の需要を見越した計画であったが、規模が大きかったこと、予定地周辺の住民が難色を示し、行政当局も住居地域にあえて墓地を造らなくてもという意見だったため、結局日の目をみなかった。

ちなみに、恩田霊園建設計画の概要を記すると次のようなものであった。

総面積	30,774㎡	
総墓地面積	11,000㎡	（総面積の36%）

墓所数	2,750カ所
1区画当りの面積	3、4、5、6、12および24m ² の6種類
事業主体	地元関係者による法人を設立する

〈下谷本西八朔〉

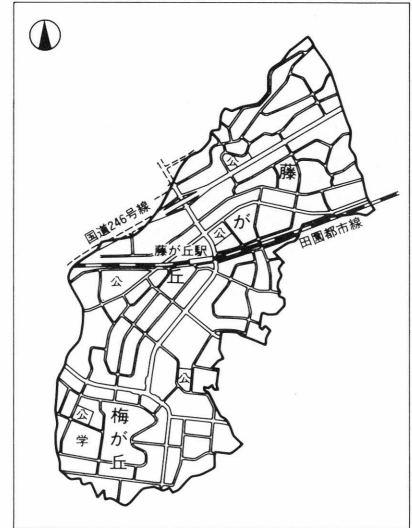
下谷本西八朔地区は、恩田第二地区の東側に隣接する面積104ha区域である。区域内はおおむね山林原野で占められていたが、下谷本町字神明谷地内に若干の村落があり、字細木谷および長谷の一部に水田が、また字大塚および三ヶ塚の一部に畑地があった。土地利用別の面積比率は宅地2%、田8%、畑22%、山林原野55%、道路および水路4%という割合で、地形は標高が最高73m、最低19m程度の丘陵地であった。

事業計画は、地区内の街路整備と都市計画道路2級国道東京・沼津線(国道246号線)の用地確保および公園5カ所の設置を予定した。

また学校用地は、小中学校各1校分の用地確保が計画された。総事業費は4億4170万円を計上し、事業期間は5年を予定した。

事業は恩田第二地区と同時に始まり、昭和39年1月仮換地を指定し、41年11月換地処分を実施した。

国道246号線の改良工事に伴い、組合が提供した用地面積は2万3866m²、これに対し交付された公共施設管理者負担金は8063万4000円である。また国道246号線との立体化は藤が丘駅前に通じる幹線街路(幅員16m)と区画街路(幅員6.5m)の2カ所の交差部分で実現し、国道と幹線街路はインターチェンジによって結ばれた。



下谷本西八朔土地区画整理竣工図



区画整理を終えた下谷本西八朔地区（現藤が丘駅付近）



工事中の恩田第三地区

さらに、区画整理後の街づくりが話し合われるなかで、開発記念館（メモリアルホール）ともいべき施設の設置計画がとりあげられ、その用地4119㎡が駅前に確保された。現在のコミュニティ施設“東急藤が丘ビル”がそれに相当する。詳細は第9章6節に譲る。新町名は、開発前に多くみられた“ふじ”と“うめ”の名にちなんで「藤が丘」と「梅が丘」の二つが命名された。組合の解散決議は42年3月3日である。

〈恩田第三地区〉

恩田第二地区の南面に位置する丘陵地が恩田第三地区である。施行面積は65ha、開発前の土地利用は山林原野が25%、農地が64%を占めていた。地区の状況は、恩田第一地区地に面する東側の部分に南北にのびる帯状の水田があり、地区の南部には約70戸の既存家屋が集まっていた。また北側は畑と山林原野が散在する丘陵地であった。

事業計画は、区域内の街路整備と地区北部の境界付近を走る国道246号線の用地確保および公園5カ所の設置を予定した。総事業費は3億4000万円を計上し、事業期間は4年であった。

事業は38年8月に起工し、40年11月仮換地を指定、42年11月換地処分を実施した。

国道用地の提供面積は1万3930㎡、交付された公共施設管理者負担金は8460万円であった。

新町名は「しらとり台」である。名称は神鳥前川神社の名前に由来している。しかし「神鳥」という名前が呼びにくい^{しとど}ため神鳥とされている白鳥が代わって登場した。組合の解散決議は43年3月26日である。理事長は志田泰が務めたが、同氏の逝去後、理事森木道弘が代行した。

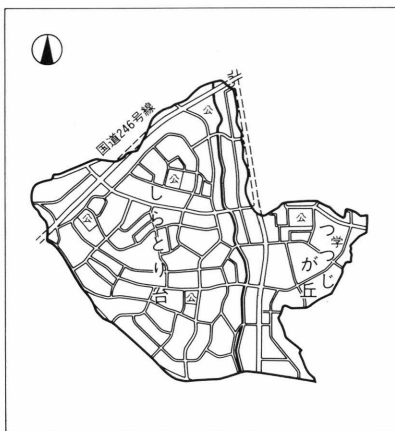
〈下谷本第二地区〉

下谷本第二地区は、下谷本西八朔地区の南側に位置する施行面積64haの区域である。区域内の各所に農家が散在し、土地利用は畑が44%、山林原野が25%を占めていた。

地形は東西に伸びる谷戸田をはさんだ丘陵地で、標高は高いところで60m、低い部分は20mであった。

事業計画は極力自然の風致を確保するという計画方針のもとに、地区内の街路整備と公園3カ所の設置を予定した。

また既存の谷本小学校および谷本中学校の拡張用地の確保が計画



恩田第三土地区画整理竣工図



千草台公園プール

された。総事業費は6億6000万円を計上、事業期間は4年であった。

事業は昭和41年3月に仮換地を指定し、43年8月換地処分を実施した。新町名は千草台である。

事業の特徴として、1号公園に設置されたプールの築造があげられる。プールは組合と当社の共同出資によるものであるが、43年7月横浜市に寄贈され千草台公園プールと命名された。

組合の解散決議は43年9月25日であった。

〈恩田第四地区〉

恩田第四地区は、恩田第二地区と恩田第三地区に隣接する施行面積55haの区域である。地形は標高差が40mの西傾斜で、土地利用は畑37%、山林32%、宅地12%という割合であった。宅地が多かったのは、県道川崎・町田線沿いに約70戸の集落があったためである。

また区域内には恩田駐在所と横浜市立田奈小学校があり、南側の地区境を完成したばかりの国道246号線が走っていた。

事業計画は極力自然の風致を保存するという設計方針を採用し、区域内の街路整備と公園4カ所の設置および田奈小学校の拡張用地の留保を予定した。総事業費は4億1900万円を計上し、4年の計画であった。

事業は昭和42年12月に仮換地を指定したが、組合は44年8月、立木等の移転除却を拒む組合員1名に対し、土地区画整合法第77条第6項に基づいて直接施行を実施するにいたった。

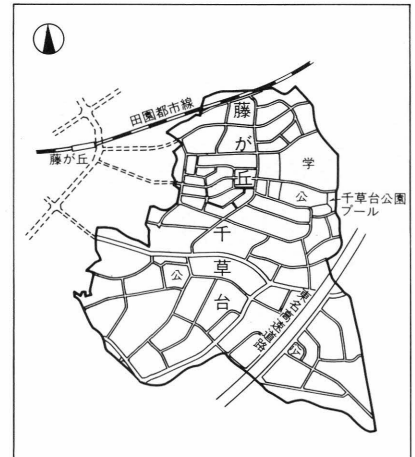
しかし事業は46年3月の換地処分と同年7月の解散決議によってすべてを完了した。

田奈小学校の拡張用地として確保された土地面積は1827㎡である。また新町名は「田奈」と命名された。新町名はこの地域が昔、都筑郡田奈村と呼ばれていたところであり、既存の小学校も田奈と呼ばれるなど、「田奈」という名称が地元の人々に長く親しまれてきたことを考慮し、採用されたものである。

国道246号線の改良工事と土地区画整理事業

1) 国道246号線の沿革と改良工事

国道246号線は、その源流を相模の国に国府がおかれていたころ、大和(奈良県)に向かう道として拓かれた松田から南足柄峠に通じる道にさかのぼるといわれている。江戸時代は俗に矢倉沢往還、ある



下谷本第二土地区画整理竣工図



恩田第四土地区画整理竣工図

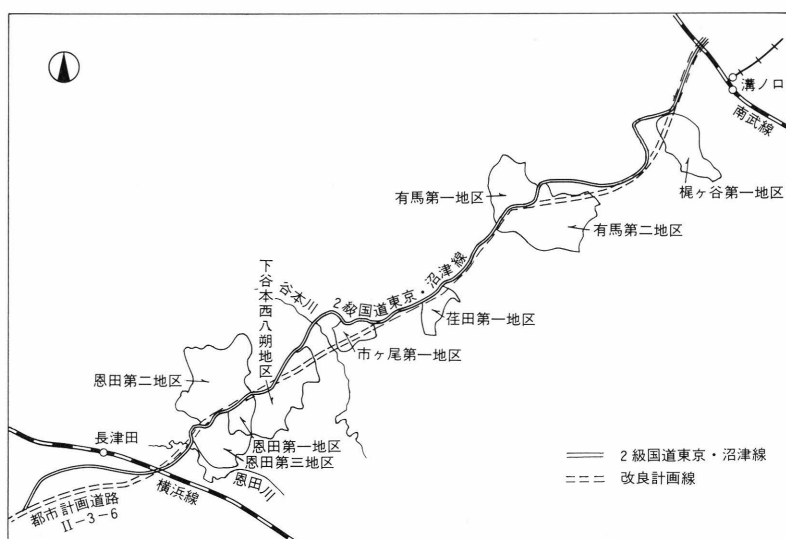


改良前の2級国道東京沼津線(恩田町付近)

いは大山街道と呼ばれ、大山阿夫利神社の参詣道として賑わいをみせた。これが神奈川県のはぼ中央を通る重要道として「県道1号線」に指定されたのは、大正9年4月1日のことである。県道1号線は厚木・東京線と厚木・御殿場線の2路線からなり、前者は愛甲郡厚木町を起点に長津田、荏田、有馬および二子を経て東京に通じていた。そしてこの県道は昭和30年3月静岡県沼津と結んで主要地方道東京・沼津線となり、翌31年7月10日に2級国道東京・沼津線(国道246号線)となった。しかし道路の状況は、この間、元石川、荏田および長津田付近で部分的な拡幅工事が行われたものの、多摩川西南地域を通過する部分は国道とは名ばかりで、幅員6～7m程度の曲がりくねった砂利道のまま放置されていた。

ところが昭和29年度よりスタートした道路整備5カ年計画の実施を機に、建設省は国道246号線の大改良を計画、34年12月15日、同省告示第2480号で都市計画道路Ⅱ-3-6に指定した。改良工事は、その一部が東京オリンピックの開催(39年10月)に向けて36年度からはじまった第3次道路整備5カ年計画に組み込まれ、まず横浜および町田市域と厚木市金田から松田にいたる区間の2カ所が、横浜市、東京都、および神奈川県の手により実施に移された。

一方、国道246号線の改良計画線(都市計画道路Ⅱ-3-6)は、当時、区画整理を予定していた梶ヶ谷第一、有馬第二(43年3月組合設立)、有馬第一、荏田第一、市ヶ尾第一、下谷本西八朔、恩田第一、恩田第二および恩田第三の9地区を通過することになり、それぞれの事業計画に折り込まれ、国道用地の確保がはかられることになっ



2級国道東京・沼津線と改良計画線

た。

しかし当初の改良計画では、現道拡幅による2車線道路（幅員9m）が考えられていた。このため当社は荏田第一地区の区画整理に関連して、建設省に対して4車線道路（幅員18m）の建設を要望した。

この経過は第3章に記述したとおりであるが、建設省と横浜市の協議が進められるなかで、建設省は現道拡幅による横浜市案に対して新ルートによる改良計画を打ち出すとともに、恩田から荏田にいたる区間を思い切って直線化するよう主張した。こうして、国道246号線は横浜市域の部分で直線化を含む4車線、つまり幅員18mによる改良工事が実施されることになり、横浜市は37年その工事に着手した。その結果、改良工事はほぼ時を同じくして始まった荏田、市ヶ尾、下谷本および恩田の区画整理事業と並行して実施されることになったのである。

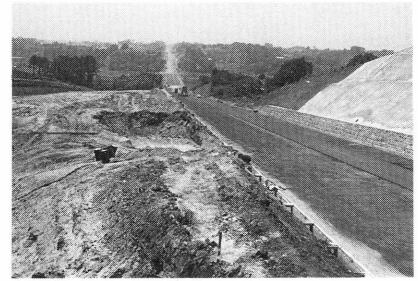
2) 区画整理事業との関係

都市計画道路に指定された国道246号線と当時実施中であった区画整理事業との間で特に問題となったものに、国道用地の提供に伴う公共施設管理者負担金と交差道路の立体化の二つがあげられる。ともに横浜市と建設省を相手とする協議が行われたが、取扱事例が他になかったという事情を反映してか、組合と関係当局との話合いがことのほか難航した。

公共施設管理者負担金で問題となったのは、組合が負担金の交付を受けられるかどうか、また交付額がどのくらいになるかであった。

土地区画整理事業法第6条は、事業計画を作成する場合、都市計画に適合したものでなければならないと定める一方、第120条において公共施設管理者負担金の交付請求制度を定め、次のように規定した。

「都市計画において定められた幹線街路その他の重要な公共施設で政令で定めるものの用に供する土地の造成を主たる目的とする土地区画整理事業を施行する場合には、施行者は、他の法律の規定に基づき当該公共施設の新設又は変更に関する事業を行うべき者（以下本条において「公共施設管理者」という。）に対し、当該公共施設の用に供する土地の取得に要すべき費用の額の範囲内において、政令で定めるところにより、その土地区画整理事業に要する費用の全部又は一部を負担することを求めることができる。」
この規定に基づいて、関係する組合すなわち当時、区画整理事業



工事中の国道246号線（下谷本西八朔地区）

※11 この辺の事情について、39年3月28日開催の荏田第一土地区画整理組合第6回総会議事録は、次のように記している。

組合員 都市計画街路に係る公共施設管理者負担金について坪当たり単価を知りたい。

所 長 田は約8400円、畑は約9800円である。

組合員 2級国道の買収単価は、平均19,000円～20,000円になっているが、比較してみてもあまりにも安いではないか。

横浜市 第一の理由は、2級国道は、国道事業であり、用地買収の4分の3が国負担であり、市は残り4分の1を負担する。ところが都市計画街路については、幅員20m以上の街路でないで国からの負担金がない。従って、全額、市が負担するという市財政上の問題がある。第二の理由は、管理者負担金については最高額をだすか最低額をだすか、はっきりした基準がなく、全国的に調査したところ負担金をだしている事例はなく、横浜市としてもはじめてのケースで、予算折衝上、この程度の予算の計上をせざるを得なかった。

を実施中であった荏田第一、市ヶ尾第一、下谷本西八朔、恩田第一、恩田第二、恩田第三の各組合が、国道用地として確保した土地の提供にともない、それぞれ公共施設管理者負担金の交付請求を行った。^{※11}

ところが建設省は、都市計画道路といえども他の区画街路と同様、本来無償であるべきだとの考え方をとり、公共施設管理者負担金の交付に難色を示したのである。また交付する場合であっても、時価よりも低い価格によるべきだとの見解を明らかにした。

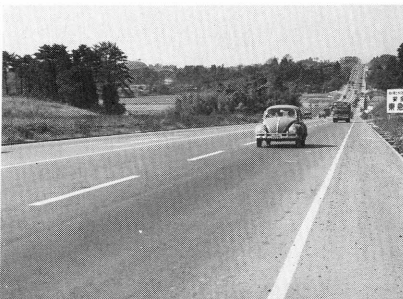
これに対し組合側は、横浜市土地区画整理組合連合会を結成して団結をはかり、区画整理によらない場合の道路建設の例をとって、公共施設管理者負担金の交付は時価買収に準じて行うのが当然であると主張、建設省の再考を促した。

また改良工事を受け持った横浜市は、買収に人手がいない、用地は道路幅員のみの土地確保で足りるなど、区画整理で公共用地を取得する場合の利点を列挙した。

こうして国道246号線の公共施設管理者負担金の問題は、39年10月組合側の主張する線に沿って決着し、最初の役割を担った恩田第一土地区画整理組合では提供した用地6579㎡に対する公共施設管理者負担金2201万6170円の交付を受けることができた。

なお、このときの協議および協定書の締結は改良工事を実施した横浜市との間で行われた。しかし国道246号線が国の直接管理下におかれることになった昭和40年5月以降は建設省との直接協議に移り、関東地方建設局横浜国道工事事務所、相武国道工事事務所および川崎国道工事事務所がその窓口となった。

次に交差道路の立体化の問題であるが、これが手間どった背景には既成市街地における立体化の概念、つまり相当量の交通量があることが道路立体化の前提であるとする建設省の考え方があったようである。結局、この問題は区画整理が丘陵地で行われているという事情から、組合側の要請に基づく国道246号線と区画整理道路との立体化が下谷本西八朔、恩田第一、恩田第二の3地区で実現した。立体交差箇所は全部で5カ所、その内訳は下谷本西八朔地区が幹線街路と区画街路の2カ所、および恩田第一、恩田第二地区の3カ所である。そしてこのうちの1カ所、すなわち恩田第一と恩田第二の両地区を結ぶ区画街路の交差部分、すなわち現在の再勝橋のみが国道の上部を通り、他の4カ所はその下部を通る形になっている。また



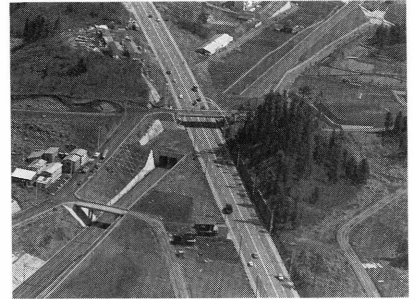
開通した国道246号線（市ヶ尾付近）

幹線街路との交差部分2カ所には、国道への出入り道路が取り付けられた。

一方、立体化に伴う費用負担について、組合は上部を横断する道路側にその義務があるとの立場で交渉に臨んだ。しかし国道が上部を通る4カ所の立体化に要する費用は、横浜市との協議で結局組合がその費用の4分の1を負担することになり、国道の上部を通る再勝橋の工事費2800万円は当社が負担した。

ちなみに再勝橋の完成は昭和39年11月である。なお再勝橋の架橋工事は田園都市線の隧道(谷本)工事と並行して行われ、この部分には下から鉄道、国道および区画整理道路の3層立体化が実現した。

また国道246号線の改良工事が完成し、横浜市港北区元石川町から町田市小川にいたる延長約10kmの4車線道路が開通したのは、これより先の39年8月12日のことである。



実現した田園都市線、国道246号線、再勝橋の3層立体交差

第4ブロックの土地区画整理事業

昭和40年7月6日、時を同じくして組合を設立した大和市北部第一地区と小川第一地区の事業概要は次のとおりである。

〈大和市北部第一地区〉

大和市北部第一地区は、小田急電鉄江ノ島線中央林間から東約1km、国道16号線に境を接する面積112.5haの区域である。地形はほぼ中央部を南北に流れる目黒川をはさんで両側が台地になっており、区域内には延長800mにわたる横浜市の水道道路が走っていた。

開発前の土地利用は畑が44%、山林原野が36%を占め、畑の一部が相模原土地改良区の区域に入っていた。このため区画整理区域の設定にあたり、畑地灌漑受益地域の除斥手続きが行われた。

事業計画は4本の都市計画道路と国道16号線を基本に街路計画を構成し、横浜市の水道道路に遊歩道路を計画した。

公園は近隣公園の1カ所と児童公園の4カ所を設け、排水施設は街路側溝による目黒川への放流が計画された。

学校は小学校1校を予定し、換地は原位置付近に定めることを原則として、農耕地利用ができるよう配慮するものとされた。

総事業費は9億2200万円、平均減歩率は24%であった。

起工後の主な事業内容として、鉄道ルート確定にともなう街路網の変更と地区全域にわたる上水道施設の整備があげられる。



大和市北部第一土地区画整理竣工図

鉄道ルートについて、地元では免許申請ルートとの関係で設定された区画整理区域の北側部分を横断して、中央林間にいたるものと考えられていた。このため地区南側の住民が路線を南側に近づけるよう要望し、北側住民との間で鉄道ルートの引きよせ合戦が行われた。

しかし当社は、鉄道ルートが区域のどの部分を通るか明らかにしないまま、組合の設立に持ち込んだ。第2期工事区間となった長津田～中央林間間のルートがまだ確定していなかったからである。

そこで地元では、区画整理事業の着手後まもなく鉄道ルートの確定を要望し、41年9月当社との間でその話合いが行われた。席上、当社は現行ルートによる計画案と新駅の設置を明らかにし、組合側に街路網の大幅な変更を要請した。

計画案は南北住民の要望を考慮し、ルートは地区の中央部を東西に横断する形で設定されたものであった。これに対し、地元を代表した組合側は計画案と街路計画の変更を受け入れる一方、新駅(現在のつきみ野駅)の南北両側に出入口を設けるよう要望した。

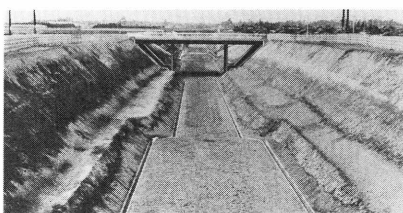
このため当社は次の条件をもって、地元側の要望を受け入れることにし、42年3月次のような文書による申合わせを行った。

- 1) 組合は、その責任において充分な駅前広場がとれるよう別添図面の位置に保留地を定める。
- 2) 駅舎ならびに駅付近の付帯施設の設計について東急に条件をつけない。
- 3) 駅南側の地域に対し、東急が行う定着人口増加策に対し地元は全面的に協力する。

鉄道ルートと新駅を確定した組合は、このあと大幅な街路網の変更を行うとともに、43年2月仮換地を指定し、45年1月換地処分を実施した。新町名は「つきみ野」である。

地区全域にわたる水道施設の整備は、組合員の要望によって追加実施されたものであるが、上水道整備を含めなかった当時の区画整理事業の中で初めての事例であった。

整備費用は1億8000万円、このうちの1億5500万円を当社が賦課金の形で負担した。また残りの不足分は組合が交付を受けた大和市の助成金および国道用地の提供にともなう公共施設管理者負担金があてられ、工事は神奈川県企業庁によって行われた。



区画整理で整備された鉄道用地

事業は45年3月の解散決議によって完了したが、理事長は途中で辞任した北島吉五郎に代わって北島次郎が務めた。

〈小川第一地区〉

東急不動産が事業を受託した小川第一地区は、町田市を中心部から東南約5km、横浜線長津田駅から西南約2kmに位置する面積95haの区域である。区域内は標高が40～90mの起伏にとんだ丘陵地で、開発前の土地利用は山林原野が48%、田畑が39%を占めていた。

事業計画は3本の幹線街路（幅員16m）を基本にしたほぼ碁盤状の街路計画と6カ所の公園および小学校用地1校分の確保を予定し、総額11億4434万円を計上した。

事業は昭和40年8月起工、41年9月仮換地指定という比較的早いスピードで進捗し、43年10月換地処分を実施した。

新町名は「つくし野」である。しかし組合はこの間未同意者の農作物について、直接施行を余儀なくされた。

一方、東急不動産は、区画整理事業と並行して「街づくり、環境を売る」という基本理念の下に、駅前広場、パークロード、スポーツクラブ、ショッピングセンターといった諸施設の整備を行った。

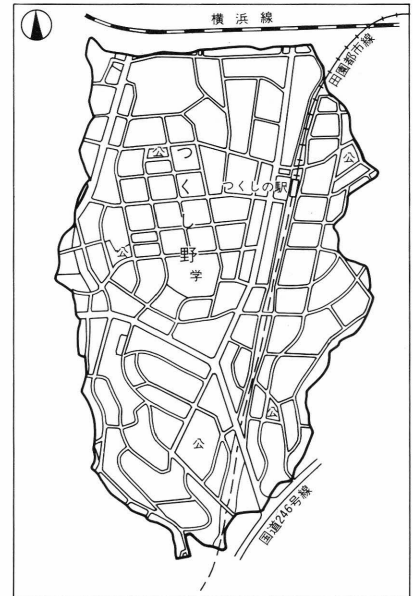
駅前広場は長津田～小川間の鉄道延伸に備えたものであるが、民家風の新駅舎も同時に建築された。パークロードは公園化した遊歩道のことであるが、地下ケーブルによって電柱を排除するとともに、マロニエ、樺などの植栽を施し、その入口にはポリススタンド（交番）が設けられた。

スポーツクラブは小規模ではあったが、テニスコート、プールなどを配し、ショッピングセンターは電車の開通と同時に開業した東光ストアつくし野店をさす。

なお、新町名「つくし野」は、市民参加の街づくりを標榜した東急不動産が公募して決められたものである。また長津田～つくし野間が開通したのは43年4月1日であった。

4 供給基本施設の整備

区画整理事業が本格化するなかで、当社は都市生活に不可欠な水道、ガス、電気の供給にともなう基本施設の整備にとりかかり、関



小川第一土地区画整理竣工図



小川第一地区（現つくし野）

係の地元自治体、東京ガス㈱および東京電力㈱にその旨を申し入れ、協力を要請した。

その結果、申入れは当時関係当局自体の拡張計画が進行中であったという事情のもとで容易に受け入れられ、各供給基本施設の整備は比較的順調に運んだ。

上水道、ガス、電気の各供給施設について、その整備のあらましを記すと次のとおりである。

地元自治体による上水道施設の整備

昭和38年12月、当社は本格的な上水道整備を前にして、多摩田園都市全域にわたる次のような上水道計画を立案した。

- 1) 第1ブロック(宮前)は川崎市が土橋地区内に計画している配水池から給水を受けるものとする。給水人口は3万6000人、1日最大給水量は1万4400m³である。
- 2) 第2、第3ブロック(横浜地域)は横浜市の川井浄水場から分水を受ける。ただし浄水場から遠い元石川地区では、深井戸による給水ないし川崎市水道からの分水も考える。給水人口は6万4000人、1日最大給水量は2万5600m³である。なお当社が公庫住宅の分譲を予定している恩田第一地区の給水は横浜市水道中山線(φ300)からの分岐による。
- 3) 第4ブロックについては、大和市北部第一地区が神奈川県営上水道計画の区域内にあるので、配水幹線(φ450)より分岐配水する。南町田地区は町田市の給水計画区域内に入っていないので深井戸による給水とするが、将来的には隣接大和市北部地区の県営水道からの受水を考える。

計画は、第1ブロック(宮前)が川崎市の上水道第6期拡張事業と38年から始まった配水整備事業により鷺沼配水池と宮崎配水塔が完成し、第2・第3ブロックでは横浜市による第2港北配水幹線の敷設工事(恩田配水池の新設を含む)が実施された。また第4ブロックの大和市北部第一地区では、組合と神奈川県企業庁との契約に基づき給水工事が実施された。

なお南町田地区では47年5月土地区画整理組合が設立され、町田市営水道の引込みが行われている。

〈第1ブロックの上水道整備——川崎市〉

川崎市の第6期上水道拡張事業は、昭和36年度から5カ年の継続事業として実施されたものである。市は総額63億2000万円の事業費を計上し、37年3月その工事に着手した。

当初の工事内容は、城山ダムの建設と城山貯水池（現津久井湖）から津久井分水池にいたる導水隧道の共同工事と専用工事で、専用工事は既存の浄水場および送・配水施設の拡充強化が中心であった。

ところが着手後も、川崎市は引き続いて人口の急増に見舞われ、37年度末に発表した市の総合計画は43年時点の総人口を100万人と予想した。また水の需要予測として1日最大配水量を55万7000m³と推定し、第6期上水道拡張事業が予定した目標値38万5000m³を大きく上回ることを明らかにした。

推定値が目標値を上回ることになったのは、市西北部地域（この中に当社の開発地も含まれる）の住宅地開発にともなう人口増加を予期した結果であった。

このため川崎市では、第6期上水道拡張事業の見直しをはかることになり、改めて市域を東部、中部、西部および高区（西北部の丘陵地帯）の四つの区域に分けた配水整備の方針を固め、全市への均等な配水を目ざすことにした。

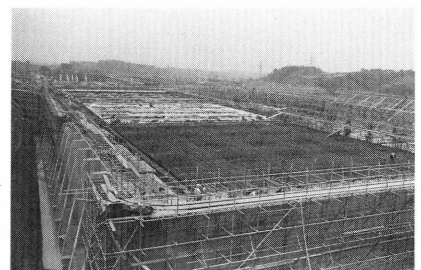
新たに決まった配水整備計画は、東部と西部は既存の末吉配水池と生田、長沢両浄水場の配水池によって配水し、中部と高区についてはそれぞれ配水池を新設するという内容であった。そして新設宮崎配水池の築造工事を第6期上水道拡張事業に含めて実施することにし、その設置場所を土地区画整理組合を設立したばかりの土橋地区内（川崎市宮崎字新鷺沼）に定めた。

このため組合と当社は、区画整理事業が始まっている、近くに新駅の設置が予定されている、などの理由で設置場所の変更を申し入れた。

しかし川崎市は、計画地が市中心部地域への自然流下による配水にもっとも適した場所であるとの理由で変更できないと回答、結局組合と当社は次の条件をもって、市の計画を受け入れた。

- 1) 配水池の用地は全面買収によって確保されたい。
- 2) 無人施設（配水池）の代替として集人施設の併設を要望する。

その結果、川崎市では配水池の築造と同時にプールの併設を決め、40年6月その工事に着手した。



建設中の鷺沼配水池



完成した鷺沼プール（プール下が配水池）

工事は42年10月に完成したが、これより先の同年7月、プールを併設した宮崎配水池は鷺沼配水池と命名された。完成した鷺沼配水池の概要は用地面積が4万268㎡、配水池場内の標高は62.2m、配水池の総容量は約15万㎡である。また5面のプールが併設された。

一方、高区を対象とした配水池の築造は、38年度から4カ年の継続事業として実施された配水整備事業の中で行われた。

この配水整備事業は第6期上水道拡張事業とは別個に行われたもので、大別して西部地区と既成市街地の配水整備事業の二つに区分された。そしてこのうちの西部地区の配水管整備は高区と低区に2分され、さらに高区の配水整備事業は高石・細山系と宮崎系に分割、それぞれ配水塔を設けることとなった。

つまり本項の冒頭で記述した宮崎配水塔は、西部地区の高区配水管整備の一環として実施されたのである。

宮崎配水塔はサレジオ高等学校用地に隣接した土橋地区の組合保留地（915㎡）に設けられ、総容量は2000m³である。鷺沼配水池からポンプ揚水で受水し、土橋、有馬、宮崎、梶ヶ谷、野川の各地区、すなわち宮前地区への給水が目的であった。宮崎配水塔は42年8月に完成した。

〈第2・第3ブロックの上水道整備——横浜市〉

第2・第3ブロックの上水道施設の整備は、昭和38年に当社が恩田第一地区の公庫住宅（105戸）の分譲に際して実施した給水工事が最初である。工事は長津田の横浜市水道より受水し、分譲地への配水を目的に行われたが、延長2150mにおよぶ導水管は当面の給水を確保するほか、すでに始められていた恩田第二および下谷本西八朔地区などの給水をも考慮し、φ200～φ300管が使用され、給水は公庫住宅の入居を間近にした38年5月に始まった。

送水管は、その後、区画整理事業が進捗した市ヶ尾第一、荏田第一地区への給水を行うため、恩田から旧大山街道沿いに荏田まで約6720m延長され、“東急ライン”とも呼ばれた。また荏田では高台の分譲地への加圧送水を目的とするポンプ場が設けられた。しかし川崎市寄りの元石川地区（横浜市）では、第2港北配水幹線が完成するまでの暫定処置として、川崎市水道からの分水を計画、有馬・元石川間の連絡道路下に送水管（φ150）が埋設され、宮崎配水塔からの送水が行われた。給水は41年6月までとの約束で、同年2月に開始された。^{※12}

※12 川崎市との協議は、異なる行政体からの分水はきわめて困難との予想のもとで始められたが、当時高まった広域水道つまり、水道供給は広域的に行われるべきだ、という考え方が反映されて、給水実施はことのほか順調に運んだ。

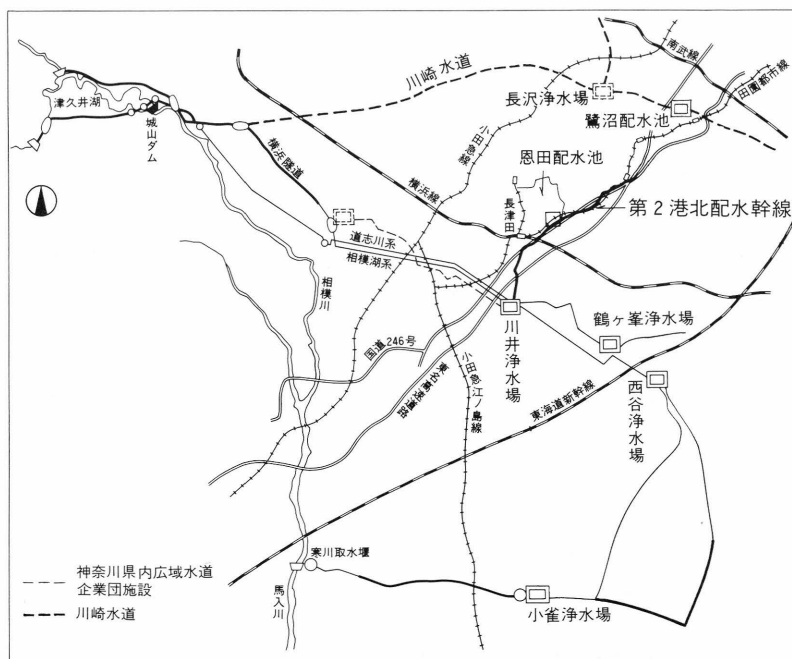
しかし、これらの設備はもともと当社分譲地への暫定給水が主たる目的であったため、当社は鉄道開通後の需要増加に対処した第2港北配水幹線の早期完成を横浜市に要望した。

一方、横浜市が計画した第2港北配水幹線の敷設工事は、同市が38年度から開始した配水施設整備事業の一環であった。事業はまた、同市が36年度に着工した馬入川取水事業による水源を基に計画されたもので、その目的は市街地周辺地域における水道未普及地域および給水不良地区に対する配水施設の抜本的な改善にあった。

計画は、当時郊外地の宅地開発および工場の新增設によってとみに急増した水需要に対処したものであるが、横浜市は39年3月6日の市議会で計画を決定し、実施に入った。その概要は、①総延長15万3550mの配水管の敷設、②13池の配水池（総配水容量14万7000m³）の築造、③高区主要配水幹線に加圧ポンプ17台（総出力120kW）を設置するなどであった。事業年度は38年度から44年度までの7カ年とし、総事業費85億円が見込まれた。

主な工事は、水圧低下の著しい野毛山配水幹線、工場進出の相次いだ第2鶴見配水幹線および当社が開発を進める多摩田園都市地域への給水確保を目的とした第2港北配水幹線の整備拡充であった。

横浜市では、重要工事の一つである野毛山配水池の築造にとりか
かり、順次第2鶴見配水幹線および第2港北配水幹線の配水管敷設



川崎市と横浜市営水道施設概略図

工事を進めたが、このうちの第2港北配水幹線の整備計画は、既設の川井浄水場から長津田および恩田を経て元石川にいたる送水管（φ900）と配水管（φ900、φ300）を敷設し、途中、恩田に配水池を築造するというものであった。つまり川井浄水場からの水を恩田配水池にポンプ揚水し、ここより自然流下で該当地域への給水を行うという計画である。事業は39年度から42年度までの4カ年、市では総額13億8200万円の事業費を計上、全額起債で賄うことにした。このため、当社は39年度の事業実施にあたり、予算額（2億8000万円）の約7%にあたる企業債1940万円を引き受けた。ちなみに送配水管の総延長は3.0km、恩田配水池の容量は2万5000m³であった。

他方、馬入川取水事業は、既述した相模川総合開発事業で築造した城山ダムに水源を求めたもので、同ダムからの放流水を相模川の下流寒川地点に設けられた取水堰堤で取水する横浜市と横須賀市の共同事業で36年度に着工された。取水総量は1日60万m³。このうち、横浜市は45万m³の分水を受けることとなり、水道第6回拡張工事および工業用水道第1回拡張工事を計画し、前者で18万7000m³、後者で26万3000m³の配水増量をはかることになった。

当初の計画では、39年度と45年度の2回に分けて工事の完成を予定したが、36年度の1日最大配水量が60万m³を記録し、第5回拡張工事（35年度完成）が確保した配水量56万4000m³を上回ることであり、事業は急遽、39年度の全部完成を目ざすことになった。急ピッチで工事が進められた結果、40年6月完全通水となった。これにより馬入川の取水は、小雀浄水場を通して市内各部に配水されることになったが、第2港北配水幹線の敷設工事に伴う恩田配水池の完成は43年1月末であった。そして第2港北配水幹線は、既存の東急ラインおよび川崎市水道とも結び、第2・第3ブロックにおける給水整備はほぼ完全なものとなった。

なお第2港北配水幹線の完成に先立ち、横浜市水道局から東急ラインの無償移管と第2港北配水幹線の建設に伴う費用負担および縁故債の地元幹旋を要請された。これに対し当社は、実費をもって敷設した東急ラインの有償移管を申し入れた。しかし有償移管は前例がないとする市側の主張によって、結局東急ラインの無償移管が行われた。

また第2港北配水幹線の費用負担について、当社は43年1月19日



恩田配水池

第2・第3ブロックの給水人口3万2000人を限度とする工事負担金1億5960万円を提供する旨の覚書を締結した。しかし、縁故債の地元幹旋についてはできかねるという立場でこれを断った。ちなみに、第2港北配水幹線が当面予定した給水人口は16万人であった。

〈大和市北部第一地区の給水工事——神奈川県〉

第4ブロック大和市北部第一地区の給水工事は、神奈川県企業庁水道局と区画整理組合との工事受託契約により実施された。工事は43年県企業庁の手で行われ、組合は前納金1億8000万円を支払い、当社はこのうちの1億5500万円を賦課金の形で負担した。

東京ガス㈱による高圧本管の敷設

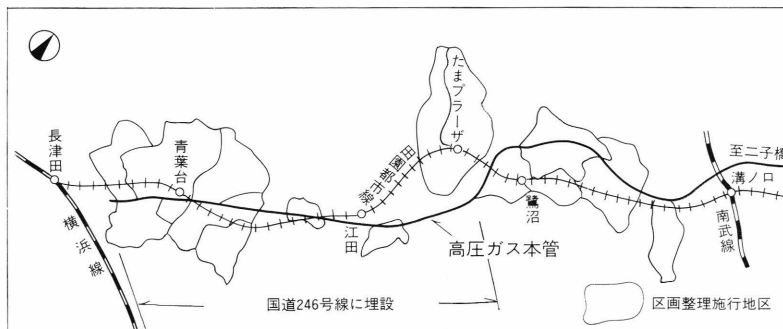
ガス施設の整備は、昭和36年6月モデル地区野川での集中方式によるプロパンガスの導入に始まるが、38年当社は区画整理事業の進展を前にして東京ガス㈱と協議を重ね、高圧本管による第1次ガス供給計画を立案し、本格的な整備に乗り出した。計画は、東京二子橋にある同社高圧本管(4 kg/cm²)を2級国道東京・沼津線沿いに恩田地区まで延長するもので、管径は8～12インチ(200～300mm)、延長距離は約16kmであった。敷設は39年2月から40年4月まで、つまり田園都市線の開通までに完了する計画で、当面の供給戸数は1万5800戸、この戸数は42年度までに達成するものとされ、39年2月24日^{*13}当社と東京ガスは上記の内容を盛り込んだ覚書を締結した。

高圧本管の概算工事費は2億3980万円、このうち、東京ガスが同社のガス供給規定により2億540万円を負担し、当社は残り3440万円の負担を約束した。また、予定の供給戸数が達成されなかった場合、改めて双方で協議し精算することも取り交わされた。ちなみに前記の供給戸数は、当社の土地分譲計画をもとに推定した建築予定戸数1万7507戸の9割を見込んだもので、年度別の建築予定戸数は40年度1000戸、41年度8750戸、42年度7757戸であった。工事は覚書締結後まず高圧本管工事が東京ガスの手で着工されたが、これと同時に当社は、事業が進捗した有馬、荏田、市ヶ尾、下谷本および恩田の各区画整理区域で前記の供給戸数を満たすための低圧本管の埋設を実施し、供給開始に備えた。その結果、41年3月高圧と低圧の両工事が予定どおり完成し、ガスの供給が始まった。

ところが田園都市線開通1年後の41年度末、住宅戸数は4346戸に

※13 東急外史『顔に歴史あり』は、多摩田園都市の高圧ガス配管について、当社社長五島昇が東京ガス㈱社長安西浩を訪ね、協力を要請した折のエピソードを次のように記している。

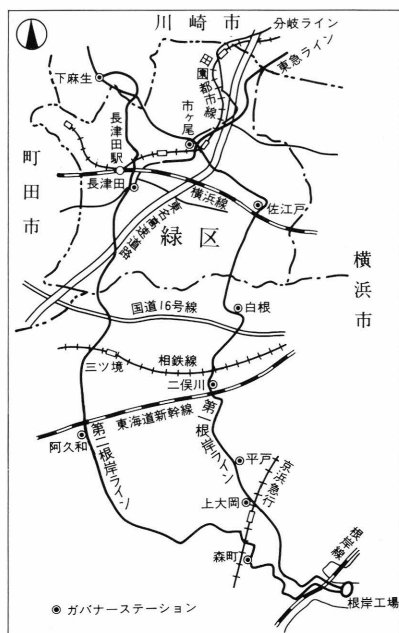
「安西のいうには、『五島さん頼みはなかった。こちら商売、決めた時期までに所定数の住民が住まなかったら、あなたの方からペナルティをもらうことを条件にしたいが……』という。五島昇は、『いいでしょう。41年の田園都市線延長後10年で10万人、20年で20万人にならなければ、ペナルティ5000万円とガス管敷設費の金利を支払いましょう』と、はっきり答えたものだ。しかし勝負はあった。10年後には早くも定着人口は20万人となっていて、ペナルティは支払わずにすんだ」



過ぎず、ガスの供給戸数はそのうち1520戸、前記計画戸数の15%強にとどまった。つまり覚書で約束した供給戸数が予定どおり達成されなかったのである。この状態は42年度末にいたっても解消されず、結局当社は東京ガスに対し覚書期間の3年延長を申し入れ、今後の住宅建築の促進を約束した。その結果、この間の急激な住宅建設によって前記の供給戸数が達成された。ちなみに45年1月末現在の多摩田園都市における世帯数は2万9711戸、人口は10万3543人を数えている。また高圧本管は当社開発地への供給を目的としたことから“東急ライン”と呼ばれ、後に恩田から長津田、小川まで延長された。なお大和市北部第一地区への供給は、東京ガスの相模原ラインより導入された。

こうして、多摩田園都市における第1次ガス供給計画は当初の目的を実現したが、東京ガスではその後の需要増加に対処するため、41年1月横浜市北部地域などへの供給を目的とした第一根岸ラインの建設に着手するとともに第二根岸ラインの建設にとりかかった。両ラインともに根岸湾の埋立てに伴うガス製造工場の新設によって計画された高圧本管で、42年11月根岸から二俣川、白根、佐江戸、市ヶ尾を経て川崎市下麻生にいたる第一根岸ラインが完成し、市ヶ尾では東急ラインと連絡、新都市へのガス供給能力は一段と強化された。

第二根岸ラインは森町、阿久和および三ツ境を経て長津田にいたるルートで、多摩田園都市地域では長津田ニュータウン(当社一団地造成地)、恩田川橋梁、恩田第四、恩田第二の区画整理区域内を通り、下麻生で第一根岸ラインと連結し、新たに15万戸のガス供給を可能にしている。管径は750mm、20kg/m²で、超高压ガスの輸送を目的とした工事は45年12月に完成した。しかし、東京ガスではさらに第一根岸ラインから東京方面への供給を強化するため、市ヶ尾～二子橋間の根岸分岐ラインの建設に着手した。



根岸ライン

東京電力㈱による給電施設の整備

昭和36年6月、当社はモデル地区野川での給電施設の整備にあたって、要約次のような工事負担金契約を締結した。

- 1) 東京電力㈱は、野川団地に対する電気の供給にあたって必要な設備を施し、当社はその費用を負担する。
- 2) 当社は1カ年以内に供給見込みの需要家数156戸を対象とする工事負担金概算額325万8000円を契約締結後直ちに支払う。
- 3) 前記の負担金は、本契約後、半年毎に実際に供給した需要家数に応じて精算する。

つまり、上記の契約は1カ年以内に156戸の需要を目標とした供給設備を施し、予定期間内に達成状況に応じて負担金を精算(返還)するとしたものである。契約は地区全体の配電基本計画をもとに締結されたが、一団地ないしは分譲地に対する電気供給を目的とするところから、団地契約または分譲地契約とも呼ばれた。

そしてこの方式は、野川第一以後、各区画整理地区単位の給電整備に採用されたが、市街地形成がある程度できあがった以降は東京電力との協議により、同社が自主的に給電施設の整備を行っている。ちなみに42年4月までの団地契約は恩田第一(38年6月)、有馬第一(39年10月)、荏田第一(40年9月)、恩田第二(41年2月)、恩田第三(41年11月)、下谷本西八朔(41年2月)、元石川第一(41年4月)、市ヶ尾第一(41年7月)、下谷本第二(41年12月)、長津田ニュータウン(42年3月)の各地区で行われた。

なお、給電施設の整備にあたり、当社は都市美観を配慮した街づくりを考え、多少費用がかかっても駅前や主要幹線道路における架空線の地下ケーブル化を東京電力に提案したことがあった。

しかし、東京電力はその趣旨に賛意を表明しつつも、工事に多額の費用を必要とするうえ、維持管理上の問題として地下ケーブルの場合、故障時の復旧に長時間を要する点などを指摘し、当社の提案に難色を示した。このため、美しい街づくりをめざした当社の提案は、結局実現するにいたらなかった。

また街路灯の設置にあたり、当社は通称“すずらん灯”と呼ばれるモダンな街路灯を区画整理事業が進捗した有馬第一地区や元石川第一地区などの幹線街路(幅員11.5m以上)の主要部分にとりつけた。

ところが道路管理者の市当局は、費用のかかるこの街路灯の引受

けに難色を示し、結局引継ぎ対象となった街路灯のすべてが高速道路等で用いられている標準的な街路灯に取り替えられた。なお東京電力は、多摩田園都市地域への需要増加に対処し、42年12月の市ヶ尾変電所を皮切りに土橋(45年7月)、恩田(46年12月)などに変電施設を新設し、市ヶ尾線、菅生線および橋本線などの供給系統を整えた。

5 社有地の商品化にともなう宅地造成工事

区画整理後、当社は組合から引渡しを受けた換地や保留地を分譲地として商品化するため、再度の造成工事を行った。

これがいわゆる社有地の商品化にともなう2次造成、ないしは宅地造成工事(または事業)と呼ばれるものである。宅地造成工事が区画整理事業と別個に行われることになったのは、

- 1) 区画整理後の土地利用が当社所有地と地元所有地で異なり、地元所有地では当面農耕地利用が考えられたこと。
- 2) このため、区画整理事業が極力減歩負担を軽減する形で行われ、公共施設(道路、公園、水路)の整備内容と造成工事の内容が住宅地として必要な最低限度の水準にとどめられた、などの理由によるものである。

こうして当初の区画整理事業は、造成工事よりも公共施設の整備改善に重点がおかれ、一部の換地や保留地では数メートルの法地や傾斜地を伴ったものが出現し、公共施設もU型側溝による排水施設や砂利舗装による道路整備が中心であった。

それゆえ、社有地を分譲地として商品化する場合には区画整理後、再度の造成工事が必要となったのである。

宅地造成工事では、住宅地として利用するために必要な宅地盤の整備や石積、区画割といった工事とともに、水道やガスの引込みや排水本管の埋設、分譲地周辺の道路舗装などが行われた。

また当初の区画割は、理想的な田園住宅地を造るという目標のもとに、一宅地当りの面積が330m²(100坪)を超えるものが多かった。しかしこれも40年代に入って急騰した地価の影響を受け、しだいに狭小化の傾向をたどった。

一方、宅地造成工事の整備内容も、区画整理事業自体の整備内容



測量中の当社職員(恩田第二地区)

が道路の全面アスファルトコンクリート舗装、水道およびガス本管の同時引込み、2次造成を必要としない設計内容などの質的な向上がはかれるにともない、しだいに変化していった。

なお当初の宅地造成事業では、自費事業として駅前広場の整備や前節で述べた供給基本施設、主要幹線街路の舗装工事および地区外連絡道路の築造などを行った。つまり宅地造成事業は単なる分譲地の造成にとどまらず、区画整理事業ではできない都市施設の整備を行い、区画整理事業を補完する役割を担ったのである。

宅地造成事業に関する業務は、当初都市建設事務所および衛星都市建設部技術課のもとで行われたが、その後は41年9月1日に発足した宅造課が担当し、今日にいたっている。

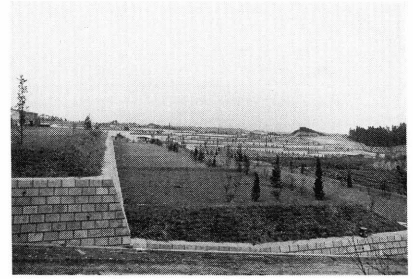
6 区画整理事業途中の土地処分

区画整理事業が本格化するなかで、当社は電車開通前のモデル地区野川第一や恩田第一の分譲とは別に、区画整理途中の図面売りを主体とする大量の土地処分、すなわち青田売りを余儀なくされた。

原因は区画整理事業の拡大に伴う資金需要の急激な増加にあり、事業を推進した衛星都市建設部は、みずからの手で事業資金の捻出をせまられることになったのである。このことについて、東急外史『顔に歴史あり』（昭和57年4月刊）は次のような記事をのせている。

「一方、土地区画整理事業が進むにつれ、無担保貸付け分がふえていく。リスクはリスクとしても、万一を慮（おもんばか）ると、会社としても、事業費にワクをはめざるを得ない。『確とした根拠がなかった』（五島昇）が、とにかく30億円のワクをはめたものである。とはいっても、手をひろげるにつれて、どうしても30億円では窮屈このうえもない。ワクの拡大を願う馬淵寅雄（当時の常務）に、五島昇は、『自分で工夫して調達しろ』といったものである。こうして、造成費捻出のための工夫は、当時としては、全く珍しいとしかいえない青田売りを生むことになった」

また、昭和41年8月に作成された「多摩田園都市の概要」はそのころの資金事情について、「土地代、区画整理費、造成費等を合わせた現在（41年3月末）までの資金投入額は132億4200万円、これに対



完成した分譲地（藤が丘2丁目）

※14 無担保貸付けというのは、組合との事業代行契約で保留地の取得を条件としながらも、当社が組合宛に支出する事業資金について抵当権が設定されていないことを意味する。また事業代行契約は、組合事業費全額について当社が貸し付けることにしているため、区画整理事業の拡大はそのまま無担保貸付けの増大にもつながった。

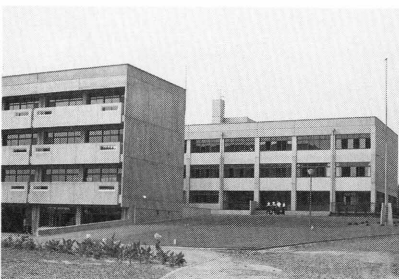
して入金額は120億9700万円、差引11億4500万円の支出超過となっている。この間、資金繰りを容易にするため設計図による未完成品の売却、すなわち“青田売り”と呼ばれた無理な販売を行った。その結果、資金不足は38年度より減少傾向に転じた」と記している。

こうして始められた図面売りを主体とする土地処分は、37年から区画整理を始めた有馬第一地区を皮切りに土橋、元石川第一、荏田第一、下谷本西八朔、恩田第二および恩田第三の7地区で行われた。

その結果、電車開通までの4年間に区画整理地区内の土地117万3593㎡（35万5012坪）が処分され、当社は102億7045万円の売上げを計上した。処分地の内訳は、個人住宅地83万3457㎡（2531区画）、集合住宅地26万2085㎡、施設用地7万8051㎡であった。個人住宅地には荏田第一地区での公庫住宅52戸の販売が含まれるが、集合住宅地は三菱化成工業、太陽生命、神鋼興産、日本合成ゴム、日本生命、川崎汽船不動産などの会社法人33社と日本住宅公団および神奈川県住宅供給公社があげられる。施設用地には、日本精工に譲渡されたグラウンド用地、川崎市水道局に提供された配水池用地、開業医を対象とするクリニック用地などがあつた。

区画整理途中の未造成地を対象とした青田売りは、組合事業への影響や保留地の場合、換地処分を待たなければ移転登記できないなどの事情を考慮し、公募によらない口こみによる縁故者中心の販売方法が採用された。また販売後の造成を前提にした土地処分でもあつたため成果のほどが心配されたが、まもなく鉄道が開通するという事実を前にして購入希望者の人気を呼び、前記の成果につながつた。またこの時期の販売には、区画整理地区外の土地売却に伴う学園誘致として、現在の桐蔭学園とサレジオ高校の二つがあげられる。

前者は、当時の三菱化成工業社長柴田周吉の構想による工業高等専門学校の建設計画を機に、土地提供の依頼を受け、上鉄地区の買収地の一部10万1874㎡を地元の了解をとりつけて譲渡した。譲渡は、鉄道ルート確定に伴って同地区が遠隔地になったことにより、開発計画を変更したものであつた。後者は、カトリック系の学校法人帝都育英学院に提供した川崎市菅生（有馬第一地区隣接）の土地2万6512㎡である。土地提供は有馬第一地区の工事着工前から、開発計画を知った同学院の強い要請によって行われた。両者ともに譲渡は37年のことであつた。



昭和39年4月に開校した桐蔭学園