

第5章 田園都市線の建設

1 田園都市線の建設

免許申請

昭和31年9月28日、当社は大井町線溝ノ口駅から国鉄横浜線長津田駅にいたる延長13.54kmの鉄道敷設免許を申請した。申請内容は、営団地下鉄銀座線への乗入れを前提にした次のようなものであった。

- 1) 地方鉄道法による電気鉄道を溝ノ口～長津田間に敷設し、一般旅客の運輸営業を為す。
- 2) 資金総額は18億9000万円、資金の調達方法は全額借入金による。
- 3) 起点は川崎市溝ノ口、終点は横浜市港北区長津田町で、経過地市町村は次のとおりである。^{*1}

川崎市……溝ノ口、笹ノ原、大塚、三ツ又、土橋、犬蔵

横浜市港北区……元石川町、荏田町、市ヶ尾町、下谷本町、西八朔町、恩田町、長津田町

- 4) 軌間は1.435mで単線とする。ただし路線用地は複線分を確保する。(注) 軌間1.435mは営団地下鉄銀座線の規格と同じ。
- 5) 電気は東京電力㈱から供給を受ける。

免許申請が営団地下鉄銀座線への乗入れを前提にした計画になったのは、①2カ月前に免許を申請した新玉川線(渋谷～二子玉川間9.9km)が銀座線による都心乗入れを計画している、②新玉川線の建設は溝ノ口以遠の鉄道計画と城西南地区の開発と一体で考えるべきだといった認識があったからである。^{*2}

つまり輸送効率の低下した路面電車“玉川線”に代わって計画された新玉川線の建設は、沿線開発の余地がほとんどない玉川線沿線の乗客のみでは多くの投資効果を期待できなかった。このため新玉川線の建設は、溝ノ口以遠の鉄道計画と城西南地区の開発に期待が

^{*1} 田園都市線ルートに関し、『小田急電鉄50年史』は大正12年、同社が座間線として敷設を計画し、免許申請したことを記している。それによると座間線の計画は次のようなものであった。

「省線山手線大崎駅を起点に、平塚村から碑倉村で目黒蒲田電鉄線を越え、玉川村を経て野毛渡し付近で多摩川を渡り、神奈川県に入って高津村、橋村、宮前村、中川村、山内村、中里村、田奈村を経て長津田付近で省線横浜線を越え、東京府南多摩郡南村、神奈川県高座郡大和村を経て既免許小田原線座間駅(現相武台前)に至る本線と、途中碑倉村の柿木坂から分岐し、駒沢村を経て瀬田で玉川電気鉄道線を越え、砧村を抜けて和泉多摩川駅に至る支線とから成っていた」

申請は結局「既免許線(小田急本線)の着工をみずして出願するはその時期にあらず」として却下され実現をみなかった。

^{*2} この点に関し、『新玉川線建設史』(昭和55年8月刊行)は、常務取締役馬淵寅雄の言葉として次のような記事をのせている。

「新玉川線の大きな建設費(約60億円)は、勿論、新玉川線だけでは弾きだせない(採算がとれないの意)が、大井町線の城西南延伸と城西南開発の効果を一緒に考えて、はじめてその経済性が論議できることになる」

また新玉川線の建設史は、同線の免許申請時における規格、すなわち軌間の決定にあたって「第3軌条方式の営団地下鉄銀座線と同じ規格(1.435m)にするか、溝ノ口まで乗り入れている大井町線の規格(1.067m)にするかが難問であった」とも記している。

かけられ、溝ノ口以遠の鉄道と1本で結ぶべきだという考え方が生まれた。

一方、長年の懸案であった新玉川線の都心乗入れは営団銀座線と渋谷で結ぶほかはなく、その免許申請は結局、銀座線と同じ規格で行われた。

このため新玉川線に引つづいて行われた溝ノ口～長津田間の免許申請も、新玉川線と同様の規格で行われたのである。

ところが翌32年11月14日、溝ノ口～長津田間の免許申請は新たに長津田～中央林間間(5.6km)を追加するとともに、軌間を銀座線の規格(1.435m)から大井町線と同じ規格(1.067m)に変更された。変更の主な理由は次のようなものであった。

- 1) 長津田以遠にも住宅適地が多く、小田急江ノ島線と連絡する方が将来いろいろな面で有利である。
- 2) 免許申請中の新玉川線と結ぶよりは、大井町線の延長として建設する方が実現性が高い。
- 3) 都心方向への旅客輸送は、大井町線と新玉川線が連絡する二子玉川園駅で乗り換えればよい。
- 4) 第三軌条方式の鉄道を地上線に導入するのは、安全性の見地から問題がある。

変更後の免許申請は、運輸審議会の件名表登載(33年10月)を経て、35年5月9日に開催された公聴会に付議された。

そしてこの間の33年10月、第2章で詳しく述べたように、宮前開発協議会会長持田栄吉ほか各地区の代表18名により、免許の促進を求める陳情書が運輸省に提出された。また、34年6月には山内・恩田地区の代表9名により、同様の陳情書が運輸省および当社に寄せられている。

しかし公聴会の直前、当社は小田急電鉄から次のような文書を受けとった。

「貴社において、過般申請されました溝ノ口～中央林間々の大井町線延長について、来る5月9日に聴聞会が開かれる運びになった由、仄聞いたしました。貴社申請の終点予定地中央林間およびその周辺は弊社の新宿線の勢力圏内と考えられますので、貴社の終点予定地を弊社江ノ島線の鶴間以南に変更されたいと存じます。なお大和・鶴間地区は、工場誘致等の計画があり、将来の発

展が予想されており、地元民もこの方を歓迎している情勢にありますので、貴社にとっても却って好都合かと存じます。何卒、貴社におかれては免許前に弊社の希望にそうよう御善処下さるようお願いいたします」

公聴会には社長五島昇ほか当社の幹部が出席し、申請理由、輸送計画、営業収支、工事概要および区画整理事業との関係などが公述されたが、その中で鉄道建設が住宅問題を解決するために企画された多摩川西南新都市建設の一環であることが強調された。ちなみに公述書の中から申請理由を紹介すると次のとおりである。

「近年、首都周辺における人口の増加は、誠に著しいものがあり住宅難はいつまでも解消されない実情であります。こうした難問題解決の一助として、首都圏において人口増加の最も大きい京浜工業地帯に近く、しかも緑地地域を周囲にもつ多摩川西南部に新都市の建設が計画されております。この新都市の計画区域は、清流多摩川を背にし、標高20～80mのゆるやかな多摩丘陵の中央部と境川で接した相模台地の一部にあります。

新都市は、四つの小都市からなり、その面積は総計約4300ヘクタール（1300万坪）収容人口は約30万人程度が予定されており、すでに一部において区画整理事業による市街地の造成に着手しております。そこで当社は、本計画区域の交通機関として、溝ノ口～中央林間間に電気鉄道を敷設いたしたいと考え、昭和32年11月14日地方鉄道敷設の免許申請書を運輸大臣に提出した次第であります。本鉄道完成の暁には、大井町線の延長線として運転いたしますが、二子玉川園駅において新玉川線に連絡し、また国鉄南武線および横浜線によって、沿線各駅から東京都ならびに横浜市、川崎市の中心部に出るのが非常に便利となりますとともに、小田急電鉄江ノ島線によって“東洋のマイアミ”江ノ島海岸に非常に早く行くことができますため、本鉄道の建設は、まことに意義をもつものと考えております」

また工事概要は次のようなものであった。

「本申請線は前述のとおり、大井町線の延長でありますので、開通後は同線と直通運転ができるよう同一の規格で計画しております。その内容は次のとおりであります。

- (イ) 線路……単線 (ロ) 動力……電気、直流1500V

- (イ) 軌間……1.067m (ニ) 線路最急勾配……1000分の30
- (ホ) 線路最小半径……400m (ヘ) 設計荷重……15.5 t
- (ト) 閉そく方式……単線自動閉そく方式

工事は地元の要望に応え、早急に完成するため免許を得次第、直ちに測量に着手し、6カ月以内に設計を完了して工事施行認可を申請し、認可後2年以内に竣工開通せしめる予定であります。建設費の概算総額は26億1670万円、単線1km当り1億3700万円を予定しております。本予算には用地16万6000坪、買収家屋94戸、停車場11カ所、橋梁1238m、変電所2カ所、車両27両を見込んでおります」

さらに新都市の区画整理事業との関係について、次のような公述が行われた。

「前述の新都市建設事業の一部として、区画整理事業を施行することとし、当社主体の組合施行により300万坪、地元主体の組合施行により400万坪を鉄道建設と並行して施行致します。本計画の実施に当っては、鉄道の沿線を中心に基本計画に基づいた道路、公園、学校等の公共用地を確保し、鉄道用地、駅前広場等を留保する方策を講じ、また鉄道線路と幹線道路等との立体交差等についても、将来支障なきよう行おう考えであります」

こうして公聴会は平穏無事のうちに終了し、35年7月26日運輸審議会は運輸大臣に対して、「溝ノ口～中央林間間19.1kmの鉄道免許は相当である」との答申を行った。

これを受けて、運輸省が免許を交付したのは35年9月20日である。

免許状記載の工事施行認可申請の期限は、2年後の37年9月19日であった。

免許交付後の35年10月、当社はそれまであった新玉川線建設部を廃して「新線建設部」を発足させ、新玉川線と大井町線延長線の建設業務にあたらせた。

分割工事施行認可申請

昭和37年9月18日、当社は溝ノ口～長津田間(14.2km)の分割工事施行認可申請書を運輸大臣宛に提出し、免許区間のうちまず溝ノ口～長津田間の延長工事を実施することとした。

長津田～中央林間間(5.4km)の建設工事を見送ったのは、この区

※3 (東京陸運局経由)
鉄監第794号
免許状
東京急行電鉄株式会社
昭和31年9月28日付け東急電車発第31第277号、同年12月12日付け同第341号および昭和32年11月14日付け東急運発32第273号をもって申請のあった地方鉄道業については、免許する。
工事施行認可申請期限は昭和37年9月19日とする。
昭和35年9月20日
運輸大臣 南 好雄

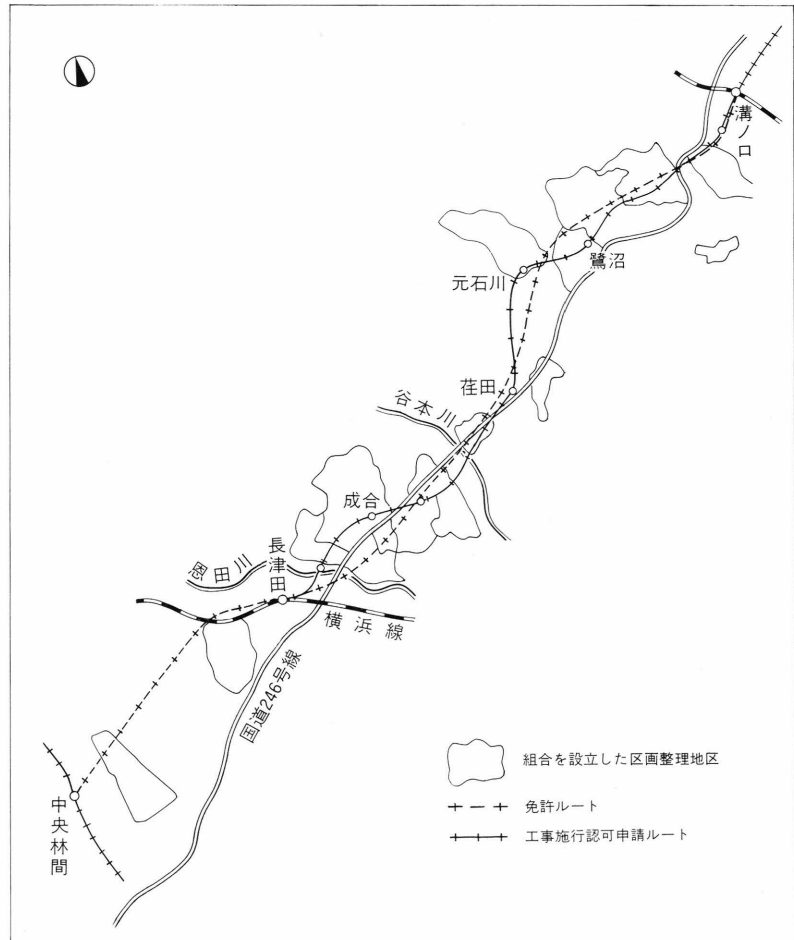
間のルートの確定ができなかったこと、および当社もこの区間の建設を沿線の開発状況をみながら実施することにしたからである。ルートが確定できなかったのは、通過地点に予定された町田市小川や大和市北部の開発にともなう土地買収が進行中であったこと、および終点予定地の変更を求めた小田急電鉄の申入れなどを考慮に入れたためであった。

分割工事施行認可申請書の概要は、当初の単線計画を複線計画に変更した次のようなものであった。

- 1) 延長区間 溝ノ口～長津田間14.2km
- 2) 単複の別 複線
- 3) 軌間 1.067m
- 4) 最小曲線半径 400m
- 5) 最急勾配 1000分の25
- 6) 構造物 橋梁：恩田川橋梁ほか21カ所、計380m
 隧道：溝ノ口隧道ほか6カ所、計1140m
 主要道路との交差はすべて立体化する。
- 7) 停車場 梶ヶ谷停車場ほか6カ所、各駅の乗降場延長は85m（4両分）、将来6両運転が可能になるように用地は確保する。
- 8) 軌条 50呎軌条
- 9) 集電方式 直流1500V、架空線式
- 10) 変電所 市ヶ尾駅付近に1カ所
- 11) 運転計画 開業時運転系統
 大井町～梶ヶ谷 3分間隔
 大井町～長津田 9分間隔
 所要時分
 溝ノ口～長津田 26分
 （大井町～溝ノ口 31分30秒）
- 12) 車両および車庫 4両編成29運行で116両、予備車8両で合計124両となる。このうち40両を新造する。車庫は梶ヶ谷駅に100両収容可能で、修繕工場を併設する。
- 13) 建設費総額 74億6200万円



建設ルートを踏査した社長五島昇一行
（長津田駅付近）



14) 新設停車場 梶ヶ谷、鷺沼、元石川、荏田、谷本、成合、長津田、以上7駅。いずれも仮称。

(平均駅間距離 2.0km)

また申請ルートは区画整理の実施状況との関係を考慮し、次のように設定された。

溝ノ口駅から延長される申請(工事)ルートは、まず国鉄南武線を高架でわたり、梶ヶ谷駅からゆるやかなカーブを描きながら鷺沼駅に向かい、途中、2級国道東京・沼津線および尻手・黒川線を高架で横断する。

鷺沼駅付近のルートは区画整理中の有馬第一地区の中央部を東西に横断し、組合設立準備中の元石川第一地区の南端に設置を予定した元石川駅(現たまプラーザ駅)を結ぶ。

それから、元石川駅をでた申請ルートは大きくカーブして南下し、区画整理中の荏田第一地区に接近、大改修を予定した都市計画道路国道246号線と連絡する。

荏田第一地区への接近は、首都圏整備委員会が横浜市長にあてた見解、つまり「鉄道新駅から概ね1km以内の範囲に限り、近郊地帯（グリーンベルト）内の市街化許容区域とする」という方針に準拠すると同時に、国道246号線との連絡をはかったものである。

申請ルートは、このあと国道246号線と平行して西方に向かいつつ国道を隧道で横断し、組合設立準備中の市ヶ尾第一地区に入る。ついで市ヶ尾から谷本川を渡り、区画整理中の下谷本西八朔地区および恩田第二地区の成合駅（現青葉台）と結んだ。また成合駅からはゆるやかなS字状を描いて恩田川を渡り、国鉄長津田駅と並列で結んだ。

しかしこれらのルートは区画整理事業への影響を配慮し、工事が始まる年まで公表されなかった^{*4}。

分割工事施行認可申請書は、8カ月後の38年5月15日に認可された。しかし長津田駅付近の300mが、国鉄との連絡協定未了の理由で認可の対象から除外された。

また工事の着手期限は38年11月14日、竣工期限は41年5月14日であった。

大井町線の改良計画

溝ノ口～長津田間の延長線を既設の大井町線と結ぶため、溝ノ口駅付近と上野毛～二子新地前間の2カ所で改良工事が計画された。

溝ノ口駅付近の改良工事は、国鉄南武線を横断するため、同駅で行き止まりになっている大井町線を高架上に移して延長線と結ぶ工事である。工事区間は高津～溝ノ口間の一部約500mで、工事内容はこの区間の高架工事とこれに伴う溝ノ口駅の改良工事である。当社はこの工事を実施するため37年7月13日、工事方法一部変更認可申請書を運輸省東京陸運局に提出した。

一方、上野毛～二子新地前間の改良工事は、多摩川に計画された鉄道専用橋の新設と、これに伴う高架工事および二子玉川園と二子新地前両駅の改良工事である。

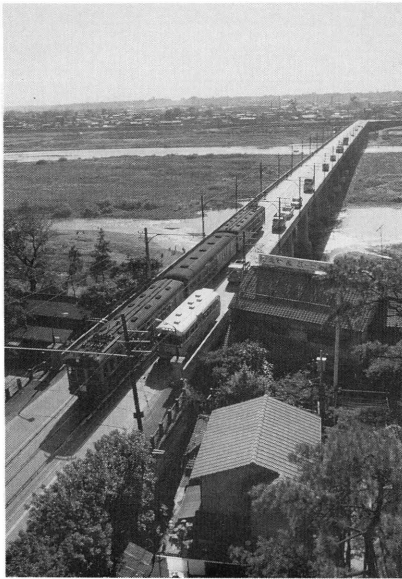
鉄道専用橋の新設は、これまで道路との併用区間であった単線の二子玉川園～二子新地前間（0.7km）を解消し、延長線開通後の輸送力を確保することが目的であった。設置場所は二子橋の下流25mの位置に延長440mの橋梁を架設し、その前後を含む延長1.7kmの区間

*4 大井町線延長ルートの発表は、分割工事施行認可後の38年6月に行われた。地元にとって最大の関心事であった敷設ルートの発表は、鉄道用地の買収や区画整理事業の運営に重大な影響をおよぼすため、この時期まで発表が控えられていたのである。

当時の状況について、市ヶ尾第一土地区画整理組合の理事長だった内野慶太郎は、回想録『喜寿を迎えて』の中で次のように述べている。

「その頃、東急本社では、どこに田園都市線を敷くか、また駅をどの地点に作るか検討中であつた。そんなある日、地元の幹部諸氏と私は、東急本社に馬淵専務を訪ねた。そして『専務さん、いま本社では、電車線路や駅の設置場所について検討中のようなが、ぜひ市ヶ尾駅を設置することにご協力ねがいたく、お願いに参りました。どうでしょうか』と発言した。そうしたら馬淵専務は、『内野さん、電車線路や駅の設置場所については、目下検討中なんです。しかし、駅の設置場所を早々に明示することは、線路敷地の買収や、区画整理事業の換地上、大きな支障もでることを考えると、よしんば判っていても、公表する訳にはいかない。それより内野さん、市ヶ尾の区画整理事業を早く実施して下さい。区画整理を立派にやって頂ければ、わが社としては、それなりに報いる用意があります。

ここはあなたと私、男と男の腹でいきましよう』と笑って、ついに市ヶ尾駅のことについて確答しなかった」



道路併用の二子橋を渡る大井町線の電車

を高架にするものである。

二子玉川園駅の改良工事は、同駅で新玉川線を折り返すという方針のもとにホーム2面を計画し、新玉川線は内側の2線を発着線とした。また二子新地前駅の改良工事は現在駅の直上に相対式のホームを計画した。

上野毛～二子新地前間の高架化に伴い、踏切5カ所が除去されることになった。しかし同区間の路線の一部変更に伴う工事一部変更認可申請書の提出は、関係当局との協議が手間どり延長線工事着手後の39年5月22日に行われ、認可書の交付は同年9月12日であった。

鉄道用地の確保

既述したように、鉄道ルートは区画整理事業の実施状況を勘案しながら決められた。このため路線用地は区画整理地区内とそれ以外の区間に分けて確保されることになり、前者については当社の換地ないし組合保留地が充てられ、後者については土地買収が実施された。

また土地買収は衛星都市建設部と新線建設部が共同してあたることになり、衛星都市建設部は宮崎(正確には、川崎市宮崎付近の鉄道ルートと2級国道東京・沼津線が交差する地点)～長津田間の路線用地(ただし実施中の区画整理地区内を除く)と車庫用地の買収を担当し、新線建設部はそれ以外の溝ノ口～宮崎間と国鉄長津田駅付近および上野毛～溝ノ口間(改良区間のみ)の路線用地の買収を受け持った。

具体的には、衛星都市建設部所属の宮前都市建設事務所が宮崎～鷺沼間の路線用地および車庫用地の買収を受け持ち、元石川～長津田間の路線用地および変電所用地は荏田と田奈の両開発事務所が担当した。

また新線建設部では、新玉川線の建設に伴って設けられた用賀事務所が前記の区間の折衝にあたった。

買収予定面積は全部で31万8700㎡(9万6400坪)、総予算は29億3540万円であった。買収予定面積の内訳は、新線建設部が担当した区間が7万2100㎡、衛星都市建設部が24万6600㎡(車庫および変電所用地8万7300㎡を含む)であった。

一方、区画整理事業によって確保を予定した路線用地は、19万4400㎡(5万8800坪)で該当地区は川崎市部分が土橋と有馬第一の2地

区、横浜市部分が元石川第一、市ヶ尾第一、下谷本第二、下谷本西八朔および恩田第二の5地区であった。

なお車庫用地は分割工事施行認可申請書にもあるように梶ヶ谷駅付近を予定したが、電車の運行上の便宜を考慮し、鷺沼駅付近の川崎市宮崎字新鷺沼（通称“大谷戸”）に決定した。

また変電所用地は、東京電力㈱の変電所建設予定地の市ヶ尾、つまり県道横浜～上麻生線沿いの現位置に決められた。

土地買収は38年6月の建設ルート公表を機に本格化し、工事にとりかかった同年10月、60%の進捗率を達成した。

しかしその後の土地買収は多数の権利者を抱えた改良区間と東京芝浦電気㈱所有地の買収、および国鉄長津田駅構内の国鉄用地の払下げ手続きで難航し、元石川町でも買収に反対する一地主の折衝に手間どった。また5万㎡を超える車庫用地の買収は、駅とはちがう用地の性格も手伝って難航した。

このため土地買収は翌39年末にいたっても90%の進捗率をみることができず、その完了はさらに翌40年に持ち越された。

改良区間の土地買収が難航したのは270～280名という多数の権利者が対象となり、しかもその権利関係が輻輳していたためである。

また溝ノ口では延長反対の動きがあった。

次に東京芝浦電気所有地の買収が難航したのは、同社が36年にこの用地を買収し、計測器工場の建設計画を進めていたという事情によるものであった。

同社の工場建設計画は横浜市の斡旋によって持ち込まれ、港北区長津田町字柳町に建設を予定したものであるが、地元では町の発展につながるとしてこの計画を歓迎し、関係地主45名による長津田地区開発委員会（代表小林八郎）を結成、36年12月同社に9万5286㎡（2万8824坪）の工場用地を譲渡した。

東京芝浦電気ではこれによって計画の具体化をはかり、農地転用申請および国鉄長津田駅と結ぶ鉄道専用線の引込みといった手続きを進めていた。

ところがそこへ当社の鉄道計画が持ち込まれたため、同社では用地の提供はもとより鉄道敷設自体にも難色を示し、結局事務レベルによる買収交渉は暗礁に乗り上げてしまった。

このため、問題の解決は両者のトップ交渉に委ねられることにな



長津田町字柳町

り、東京芝浦電気会長の石坂泰三と当社社長五島昇の話し合いが行われた。その結果、40年2月東京芝浦電気は工場建設を断念し、当社が買収地の全部を引き受けることが決まった。

また同社との土地買収契約に先立ち、当社は長津田地区開発委員会と買収地の肩代りに伴う謝礼金（㎡当り620円）および土地利用に関する覚書を交換し、当社の引受け地は鉄道用地と都市施設の建設に充てられることになった。

しかし検討の結果、路線用地（1万500㎡）を除き、残りの買収地は住宅地として開発されることになり、41年造成工事が行われた。

これが現在の“長津田ニュータウン”と呼ばれるところである。

国鉄用地の払下げが難航したのは、国鉄側の代替地要求によってその手当てができなかったためである。しかしこれも40年秋には解決した。

元石川町の一地主の買収は路線用地にかかるわずか230㎡の土地であったが、付近に残された唯一の未買収地とあって同部分の工事ができなかった。このため土地収用法に基づいて収用手続きが進められ、40年5月当社は神奈川県より収用裁決の交付を受け、その実施にとりかかった。

ところがこの地主が県の裁決内容を受け入れたため、問題は一転して解決し土地収用は回避された。

車庫用地の買収に手間どったのは、全面買収を必要としたこと、および買収過程における地価の値上がりが多分に影響した結果であった。

なお土地買収が進められた過程で、宮崎、土橋、市ヶ尾、恩田の4駅の追加設置が決定し、新設される停車場は全部で11駅となった。

新駅の追加設置は、いずれも地元の強い要望と駅間距離を勘案して決まったものである。

建設工事と駅名の決定

鉄道用地の買収が60%方進捗した38年10月、当社は溝ノ口～長津田間の延長工事にとりかかった。延長工事は溝ノ口駅付近の既設大井町線の改良工事を含んで総額87億7200万円の予算を計上し、41年3月末の竣工を予定した。建設資金は三菱銀行などの銀行15行と保険会社2社による協調融資を受けることになり、38年9月、下期分

として27億円の協調融資契約を取り交わした。

起工式は38年10月11日、鷺沼駅付近の有馬第一土地区画整理地区内に地元および官公庁の関係者多数を招いて挙行された。そしてこれを機に、当社は新都市を正式に「多摩田園都市」と命名し、延長線を含めた大井町線を「田園都市線」と改称した。

起工式の席上、社長五島昇は次のように挨拶し、鉄道建設と街づくりに取り組む当社の決意を明らかにした。

「10年前からの懸案であった大井町線の延長工事に、本日着手できますことを非常にうれしく思っております。この延長工事を契機に名称も『田園都市線』と改め、田園都市を通るにふさわしいものにしたいと思っています。昭和28年故会長が、多摩川西南地区の開発の構想を発表して地元の方々や関係官庁の人たちと話し合った区画整理問題もただいま、非常に大きな区画整理事業として脚光をあびながら進行中です。この区画整理の大動脈が大井町線の延長であります。

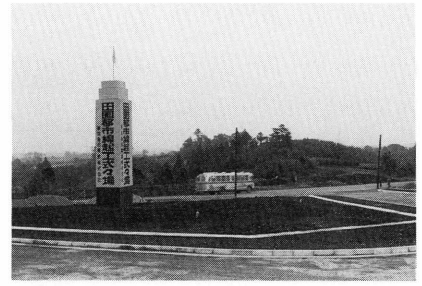
延長工事は溝ノ口から中央林間までの20.8kmの区間であり、ここに40万人のベッドタウンができるわけです。延長工事の竣工は、41年4月を予定しております。

簡単に工事の概要を申し上げますと、延長工事に費す費用は128億^{※5}円で、工事を第1期、第2期に分けて行います。第1期工事は溝ノ口から長津田まで、第2期工事は長津田～中央林間であります。当初は単線を予定しておりましたが、発展間違いないとのことです。ので、複線といたしました。そして最初から4両ないし6両編成の運転を行っていくつもりです。

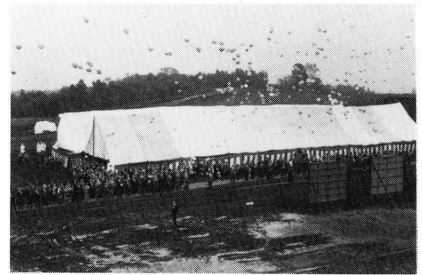
多摩田園都市の構想は、1300万坪の土地に40万人の人口を住ませるというものです。1300万坪と申しますと、ちょうど世田谷区位のもので、市街地で申しますと碁盤の目のようになっている旧京都市内と同じ程度といただければよいと思います。1300万坪に40万人と申しますと、世田谷区が現在70万人ですので、この半分、まことに住みよい土地となるわけです。

多摩田園都市建設については、区画整理事業として20の組合を結成して行うことになっておりますが、ただいまそのうちの11組合が結成され認可をいただき、着々と区画整理が進んでおります。

すでに野川の6万7000坪は完成して、立派な社宅や厚生施設が



田園都市線起工式会場



起工式会場に設けられた直会会場

※5 社長挨拶文中の費用128億円は、改良工事を含む溝ノ口～中央林間間の総工事費（予算）を表わす。また本節冒頭の予算87億7200万円は、溝ノ口駅付近の改良工事と溝ノ口～長津田間の総工事費である。そして上野毛～高津間の改良工事を含む第1期工事にかかった費用総額は、本文記載のとおり107億1600万円であった。



起工式で挨拶する社長五島昇

できております。会長の当初の構想は道路計画による街づくりでありますが、これが鉄道に変わったわけで、会長の当時の話を聞いていらっしゃると思います。まだ土地買収も60%位しか進んでおりませんが、特に溝ノ口周辺の家が混んでいるところはなかなかむずかしい問題が残っております。しかし必ずご期待にそうよう努力いたします」

工事の実施にあたり、当社は同年10月16日川崎市末長字姿見台に新線建設部所属の「田園都市線建設事務所」を設置し、溝ノ口と長津田に二つの工事区を置いた。

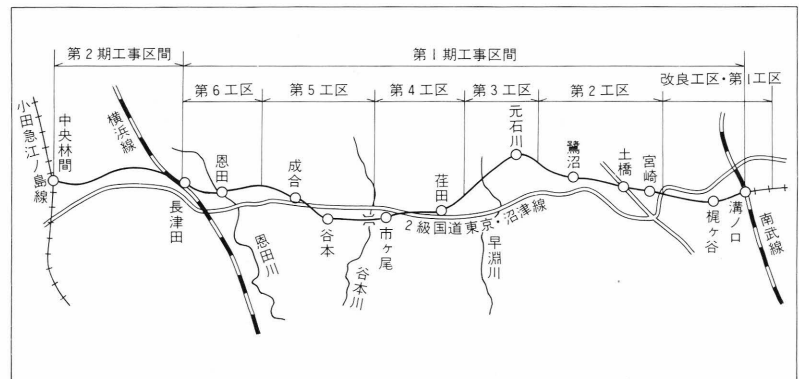
工事は既設線の改良工区と溝ノ口～長津田間を六つの工区に分けて実施することにし、溝ノ口工事区が改良工区と延長線の第1工区から第3工区までを担当し、それ以外を長津田工事区が受け持った。

また工事は工区ごとに建設業者を決め、特命発注により、それぞれの工事が実施された。工区ごとに決められた建設業者は次のとおりであった。

改良工区と第1工区	鹿島建設
第2工区と第5工区	東急建設
第3工区	地崎組
第4工区	野村工事と三橋建設
第6工区	西松建設

さらに延長区間の工事概要は次のとおりであった。

工事延長	溝ノ口～長津田間14.19km
線 路	全線複線
停 車 場	梶ヶ谷、宮崎、土橋、鷺沼、元石川、荏田、市ヶ尾、谷本、成合、恩田および長津田の11駅 乗降場：長さ85m、幅6m、高さ1.08m



田園都市線の6建設工区

土 工 量	155万m ³
軌条・軌間	50kg/m N型1.067m
最急勾配	33/1000
最小曲線半径	350m
橋 梁 ^{*6}	設計荷重62 t
	型式別の内訳 橋梁 7 カ所、 409.74m
	高架橋10カ所、1578.45m
	架道橋24カ所、 516.73m
	計 41カ所、2504.92m
隧 道	10カ所、1328m
	内 訳 国鉄型複線式 7 カ所
	箱型単線式 1 カ所
	箱型複線式 2 カ所
動 力	直流1500V
集電方式	架空単線式
閉塞方式	自動閉塞式
信 号	色灯式、3 位式 4 現示
変 電 所	市ヶ尾、敷地面積1983m ² (約600坪)
	容量6000 k W
車 両	40両 (自重28トン、定員130名)
車 庫	4 万9587m ² (約 1 万5000坪)、収容車両100両、
	将来は300両を予定

延長区間の建設工事は、41年4月の開通を目標に急ピッチで進められた。その結果、橋梁や隧道などを含め、路盤工事を主体とする土木工事が着工1年で50%近い進捗を示し、翌40年10月には一部を除いて完成した。^{*7}

出来上がった橋梁は全部で41カ所(延長2504.92m)、隧道は10カ所(延長1328m)で、ともに分割工事施行認可申請時と比べその数を大幅に増加させた。申請時と比べた増加数は橋梁が20カ所、隧道が4カ所である。その結果、道路の交差部分は国鉄長津田駅付近の1カ所を除き、すべてが立体化された。

また当社は日本道路公団との協定に基づき、建設が予定された東名高速道路の交差部分に跨線橋を築造した。

こうして全容をみせた田園都市線の建設工事は、次に電気工事お

^{*6} 主な橋梁をあげると次のようになる。

- ・河川橋梁 川崎堀、谷戸川、宮崎、早淵川第一、同第二、谷本川、恩田川
- ・架道橋 高津第三架道橋、同第四、同第五、溝ノ口、馬絹、元石川第三、赤田第二、市ヶ尾第一、谷本第二、同第三、成合、恩田第二

隧道は、各鞍部を横断する10カ所でその内訳は、溝ノ口114m、末長100m、作延252m、鷺沼59m、有馬68m、元石川135m、赤田50m、市ヶ尾240m、谷本110m、恩田200m、総延長1328mである。なお隧道型式は末長が箱型単線式、作延、谷本が箱型複線式で他は国鉄型複線式とした。

^{*7} 土木工事の施工にあたり、当社は39年4月、田園都市線工事安全協議会をつくり、月1～2回の巡視と各工区ごとの無事故点検を行い、工事の安全に万全を期した。

その結果、第1工区を担当した鹿島建設が50万時間の無事故を達成し、第1位を占めた。2番目は東急建設であった。しかし元石川隧道工事で1名の犠牲者が出ている。

よび軌道工事へとその重点が移っていった。

電気工事は40年4月に鉄柱やコンクリートポールの建植が始まり、同年10月市ヶ尾変電所が完成した。また市ヶ尾変電所への給電をはかるため、溝ノ口起点2.5kmの宮崎駅付近から市ヶ尾変電所までの約7kmの間、線路上に東京電力の送電線が架設された。

軌道工事は40年8月レールと碎石、枕木等の搬入が開始され、線路は同年末に敷設を完了した。

駅舎の建設工事は申請時に予定した停車場7カ所に宮崎、土橋、市ヶ尾および恩田の4駅を加えて進められたが、工事は40年8月まず溝ノ口駅の改良工事が完成し、ついで鷺沼、恩田、土橋の各駅が竣工した。しかし長津田駅の工事は、用地の払下げと連絡協定に関する国鉄との折衝で着工が遅れ、結局その完成は開通にやっと間に合うという状態であった。

なお鷺沼駅は、電車区と車掌区を包含した総合事務所として4階建てのビルが建築された。

駅舎以外の施設として検車区、電路区、信号区、信号扱所、電話交換局、保線班等がつくられ、車庫用地には120両の収容を可能にした線路の敷設が行われた。

一方、鉄道専用橋の架設を含む上野毛～二子新地前間の改良工事は工事方法一部変更認可を得た39年9月に始まり、41年3月18日開通を目前にしてすべての工事を完了した。また高津～溝ノ口間の高架工事は40年8月に完了している。

上野毛～溝ノ口間の改良工事の概要は次のとおりであった。

工事延長	上野毛～高津間	1732m
	高津～溝ノ口間	880m
	計	2612m

改良した停車場

二子玉川園、二子新地前および溝ノ口の3駅

最急勾配 33/1000

最小曲線半径 160m

橋 梁 鉄道専用橋 延長 440m

高架橋 延長1563m

計 2003m

改良工事を含めた延長線の総工事費は107億1600万円であった。



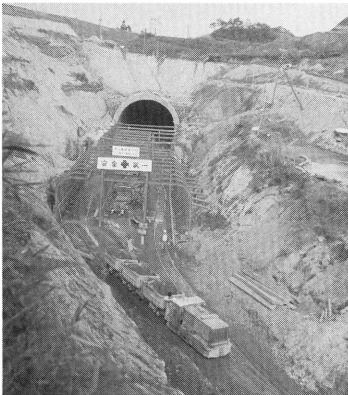
路盤工事（梶が谷駅付近）



高架橋工事（宮前平駅付近）



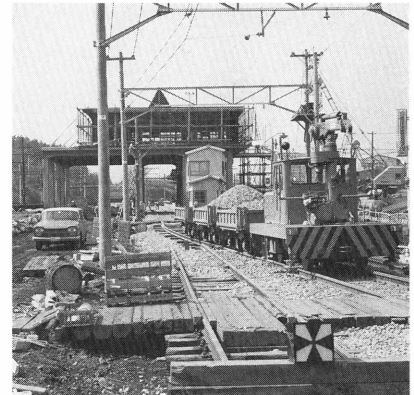
橋梁工事（宮前平駅付近）



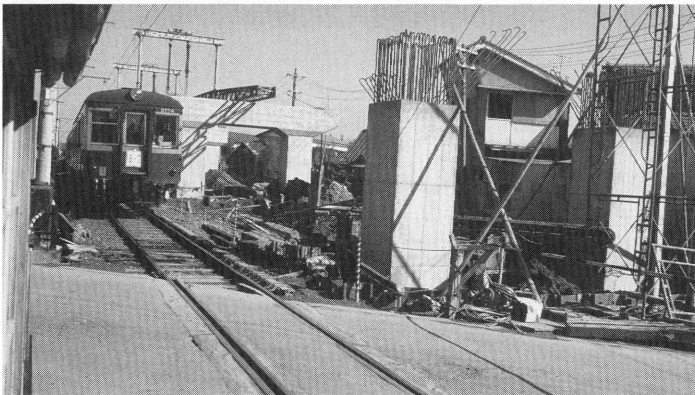
隧道工事（市が尾駅付近）



電柱建植工事（たまプラーザ駅付近）



線路および駅舎建設工事（長津田駅付近）



大井町線の高架化工事（溝の口駅付近）



多摩川に架設された鉄道専用橋



たまプラーザ駅全景と長津田方向に伸びる
田園都市線

以上のようにして、溝ノ口～長津田間の鉄道建設を実施した当社は、41年2月9日溝ノ口駅で既設線と延長線の結線式を行い、同月15日試運転を開始した。

また建設途上で暫定的に使用されてきた駅名は、40年9月24日の常務会で別表のように決定された。新駅名の決定にあたり、当社は次の2点を特に考慮し、地元の歴史や地名の由来をも参考にした。

- 1) 駅の所在地と関連があり、駅勢圏のシンボルとなるもの。
- 2) 語呂がよくて親しみやすく、他に類似のものがいないこと。

なお「たまプラーザ」という駅名は社長五島昇の発案によるものである。「プラーザ」とはスペイン語で「広場」を意味するが、元石川を多摩田園都市の中心にすえ、外国の事例にならった広場中心の街づくりを念願したものである。また町名「荏田」と異なる「江田」駅は「荏」という文字が当用漢字になかったため、かつてこの地に住みついたといわれる豪族江田小次郎の名にちなんだものである。

新都市の命名と大井町線の改称

前節でふれたように、当社は大井町線延長線の建設着手を機に、それまでの多摩川西南新都市を正式に「多摩田園都市」と命名し、大井町線を「田園都市線」と改称した。その目的は、新名称をもって昭和28年以來の新都市開発を内外に紹介し、今後のPR活動に役立てることにあった。新名称は着工を記念して開催された「田園都市線起工多摩田園都市建設披露パーティ」や起工式および「歌の祭典」などを通じて発表された。

新都市の名称は38年、2回にわたる常務会審議を経て決定された。第1回は同年5月13日の常務会で、このときは参考名称として次の18例があげられた。参考名称は漢字のみ、漢字と片仮名および片仮名のみに分類できた。

漢字のみ……多摩新都市、多摩田園都市、新田園都市、多摩川西南新都市、多摩川新都市、相武緑苑都市

漢字と片仮名……相武ハイランド、多摩川ユートピア、京浜ニュータウン、京浜グリーンタウン、多摩グリーンタウン、多摩ニュータウン

片仮名のみ……ドリームタウン、タウンテピカ、フリーダムタウン、トップタウン、サンランド、ニュータウン

決定された駅名

仮 称	新 駅 名
溝 ノ 口	みぞ の ぐち 口
梶 ケ 谷	かじ が 谷
宮 崎	みや ざき ない 台
土 橋	みや まえ たい 前 平
鷺 沼	さぎ 沼
元 石 川	たま プラーザ
荏 田	え 江 だ 田
市 ケ 尾	いち が お 尾
谷 本	ふじ が おか 藤 が 丘
成 合	あお ば ない 青 葉 台
恩 田	た な 奈 田
長 津 田	なが つ た 長 津 田

次は同年8月26日開催の常務会であった。提案された新都市の名称は“田園都市”および“新都市”を付したもの、植物名、星座名または色彩を冠したものなどに分類され、その中には前回と同様の名称も含まれていた。

田園都市を付したもの……南田園都市、多摩田園都市、新田園都市、東横田園都市、西南田園都市

新都市を付したもの……多摩新都市、多摩川西新都市、相模新都市、東京新都市、東横新都市

植物名を冠したもの……桜の都市、橘の都市、梅の都市、竹の都市、菊の都市

星座名を冠したもの……銀河都市

色彩をつけたもの……緑の都市

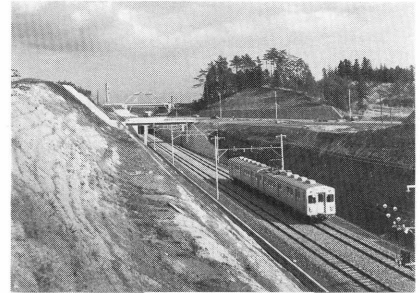
以上のような参考名称をもとにして審議した結果、新都市の名称は、当社にとってなじみ深い言葉“田園都市”を柱にした「多摩田園都市」がとりあげられ、最終決定をみるにいたった。

なお大井町線の改称は、新都市の名にちなんで行われたものである。また前記の披露パーティは、起工式の前日、政財界および官公庁の関係者多数を集め、東京ヒルトンホテルで開催された。席上、新都市を紹介したPR映画「緑の新都市」が上映されたが、開発前の様子や地元の祭事などをもおり込んだこの映画は、その後各所で上映され新都市の紹介に大いに役立った。一般へのPRを目的とした歌の祭典は同年10月21日、横浜市文化体育館に多数の観客を集めて開催された。

2 田園都市線の開通

駅前広場の整備とモニュメント

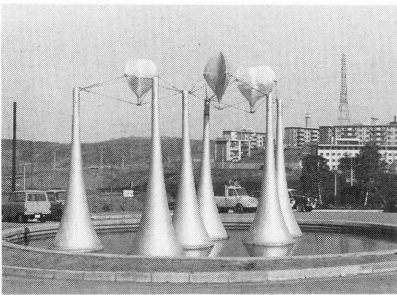
延長線の建設工事が急ピッチで実施されるなか、駅前広場の整備、行事計画、輸送実施計画など開通に向けての諸準備が全社をあげて進められた。駅前広場は“バス・タクシーなどの効率的な運行や旅客の利便をはかるうえで必要不可欠なものであり、その良否は駅勢圏の将来を決定する”。こうした考え方に基づいて当社は、40年10月駅前広場の整備について次のような整備計画を決め、工事費1億



青葉台駅付近を走行する試運転電車



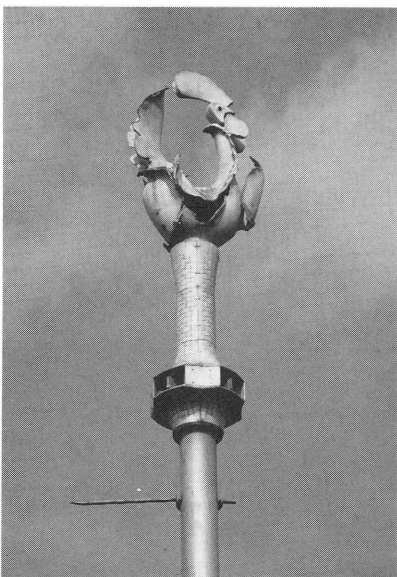
宮前平駅前モニュメント「対話」



たまプラーザ駅前のモニュメント「宇宙」



藤が丘駅前のモニュメント「掌の家族」



青葉台駅前のモニュメント「風見の鶏」

2927万円を計上した。

- 1) 整備は溝ノロ～長津田間の途中駅10カ所を対象に行い、用地、照明、駐車場および緑地などの諸施設は当社が所有し管理する。
- 2) 用地は梶が谷、江田、田奈の3駅を買収により取得し、区画整理地区内にある他の7駅は組合の換地計画に基づいて当社の換地ないしは保留地を充当する。
- 3) 計画は60年度における駅勢圏内人口を20万6300人、一日平均乗降人員は28万3500人を基本に定め、バスの運行計画、駅周辺の街路計画および土地利用計画を勘案する。
- 4) バスおよびタクシー乗降場は駅舎前面の歩道、またはこれに直結接続する部分に設ける。

工事は用地の手当てがつかなかった梶が谷と田奈の2駅を除いて実施に移され、41年3月末までにほぼ完了した。工事は江田駅を新線建設部が担当し、他の7駅を田園都市部が受け持った。区画整理地区内の用地確保にあたっては地元組合員の理解と協力があったことを銘記しなければならない。

なお、宮前平、たまプラーザ、藤が丘、青葉台の4駅には開通を記念したモニュメントが設置された。また鷺沼駅前には方位をあらわした花壇が設けられている。モニュメントは社長五島昇の発案によって企画され、その目的は“都市美に貢献し地域住民に憩を与える”ことにあった。制作は著名な彫刻家に依頼し、鉄道建設にたずさわった建設業者および土地購入者（法人）の協賛を得て行われた。

制作されたモニュメントの概要は次のとおりであった。

宮前平駅前： 巨大なみかげ石による彫刻で、題名が「対話」。彫刻家広井力の制作になる。作品は長さ6m、高さ2.2m、幅1.4mの石造物で、住民相互の対話を呼びかけたものである。費用は450万円、41年8月に完成した。

たまプラーザ駅前：「宇宙」と題する作品で彫刻家篠田守男が制作した。円形の地にアルミニウム製の円錐塔6柱を建て、塔の先端はロープでつなぎ、その途中にハート状の造形物を取りつけた。

文化性豊かな街づくりを指向したものである。完成は41年3月、制作費は226万円であった。

藤が丘駅前： 三つの巨石からなる造形物で「掌（たなごころ）の家族」と題し彫刻家速水晴児が制作した。高さ3～4.2m、中心に高さ5

mの噴水用ノズルを配してある。完成は41年3月、制作費は390万円。

青葉台駅前： 彫刻家向井良吉の作品「風見の鶏」が建造された。

19.9mのアルミニウム製の塔の頂上に鶏をおき、ミュージックチャ
^{※8}イムが取り付けられた。完成は41年3月、制作費は647万円であった。

※8 ミュージックチャイムは、電車開通の当初、朝、昼、夕の3回、音楽とともに住民に時を告げ、新都市の息吹を彷彿させるのに十分なものがあった。しかし、チャイムの音が大きすぎて、周辺の住民から“ねたばかりの赤ん坊が起きてしまう”といった苦情を招き、結局当社はチャイムの発声を取り止めた。

開業準備

延長線の開業を5カ月後にひかえた40年11月8日、当社は新田園都市線開業準備委員会（委員長専務取締役吉次利二）の発足を決め、次のような開通記念行事を計画した。

- 1) 祝賀式は、開通当日竣工式、開通式および開通祝賀宴の順序で進め、その開催時刻と場所は、それぞれ9時、二子玉川園駅前広場、10時、溝の口駅ホーム、11時、青葉台駅前広場とし、政財界、関連会社および地元関係者など招待関係者を乗せた祝賀電車の運転を行う。なお宮崎台、鷺沼、たまプラーザなど7駅で地元住民（小中学生）の歓迎を受ける。
- 2) 催物は、新都市開発の紹介をする田園都市展のほか、造園・植木市展および土地建物の開通記念セールを行う。田園都市展は、日本橋白木屋において開通前の3月26日から2週間を予定するが、造園・植木市展は開通後、青葉台駅付近にて行う。
- 3) 宣伝方法は朝日・毎日・読売など主要新聞に広告を掲載するほか交通広告を実施するが、これにさきだち記者試乗会、記者会見を行う。またパンフレット、開通記念乗車券などを発行する。
- 4) 開業を記念し、地元関係者約1200名を開通の翌日、二子玉川園に招待する。

また、同月15日の常務会は延長線の営業開始日を41年4月1日と正式に決定し、各施設の鉄道事業本部への引継ぎならびに監督官庁の諸検査の予定期日を確認した。一方、鉄道事業本部は同年12月駅管轄区域、輸送実施計画など、電車の運行に必要な事項をとりまとめた。そのあらましは次のとおりであった。

- 1) 駅管轄区域は溝の口、鷺沼および長津田の3駅を駅長所在駅とし、それぞれ次の駅を管轄下におく。

溝の口駅の管轄区域……溝の口、梶が谷の各駅

鷺沼駅の管轄区域……宮崎台、宮前平、鷺沼、たまプラーザ、

江田の5駅

長津田駅の管轄区域……市が尾、藤が丘、青葉台、田奈、長津田の5駅

営業取扱種別は、梶が谷、鷺沼、江田、青葉台の4駅では、旅客輸送のほか手小荷物の取扱いを行う。ただし配達はしない。

- 2) 事業場の名称および管轄区域は、運輸、電気、車両および施設の各部に対応して次のとおりとする。

運輸部関係では、自由ヶ丘電車区と自由ヶ丘車掌区を鷺沼に移設し、鷺沼電車区および鷺沼車掌区が全線を担当する。電気部関係では、田園都市信号区、田園都市電力区を新設して全線を担当させるほか、市ヶ尾変電所を設置して被制御所とする。車両部関係では、自由ヶ丘検車区を移設して鷺沼検車区とする。

施設部関係では、田園都市線保線区のもとに、移設によって梶が谷保線班を設けるほか、鷺沼・長津田保線班を新設する。

- 3) 輸送実施計画については、大井町～長津田間の田園都市線全線の運行計画としてとらえることができるが、新線部分についてのみ記すと、列車編成は大井町駅より鷺沼駅までは4両編成、鷺沼駅より長津田駅までは2両編成とする。

運転系統は、全線運転のほか大井町～二子新地前間および大井町～梶が谷間の3系統とし、そのうち溝の口～梶が谷間および梶が谷～長津田間の朝間時運転間隔はそれぞれ6分30秒、13分とする。また同区間の日中および夕刻時の運転間隔はそれぞれ8分と16分とする。

なお溝の口～長津田間の所要時分は朝間25分、日中および夕刻は24分で、この区間の平均速度は42.6km/時である。

- 4) 新規増員分の人員配置計画は総人員159名。その内訳は、運輸部が各駅配置人員として66名、乗務区が40名の計106名である。その他は電気部(25名)、車両部(9名)および施設部(19名)の要員である。
- 5) 運輸関係従業員の教習訓練計画は2月から3月にかけて行う。

開 通

昭和41年4月1日、田園都市線溝の口～長津田間14.2kmが開通した。工事に着手して以来2年6カ月、新都市建設にとりかかってから14年目の壮挙であった。当日はあいにく朝から冷たい雨が降り、

祝賀行事の色どりは心なしかさびしかったが、記念すべき日にふさわしく沿線は熱気にあふれていた。以下、当日の祝賀行事のようについて社内報『清和』(41年4月号)からそのあらましを記してみよう。

「さて、開通行事は、まず、二子玉川園駅前広場での竣工式に始まった。午前9時、五島社長をはじめ全重役、東急建設など工事担当者約160名が出席し、玉川神社の宮司によって修祓式が行われた。式後、五島社長より建設業者に感謝状が贈られて竣工式は終了、出席者は、9時42分到大井町駅を発車したステンレスカー4両編成の祝賀電車に乗りして、開通式の行われる溝の口駅へと向かった。下りホームに陣取った東急吹奏楽団の勇ましいマーチと、地元の人たちが迎える中を、10時7分祝賀電車は溝の口駅へと滑り込んだ。つめかけた報道人のフラッシュの中で、五島社長と運輸大臣代理の堀運輸省鉄道監督局長が、金のハサミでテープを切る。くす玉が割れる……。紙吹雪を浴びた五島社長の笑顔に、カメラ、マイクが集中する。発車までわずか4分間、建設に費やした2年半の月日が、百億円をこす巨費が凝結した、そんな4分だった。

祝賀電車は長津田へ向かって雨を切る。畠の中の小さな雨がサから、日の丸の小旗が動く。緑の中の建設事務所の窓にひらめく日の丸、どの駅も日の丸、日の丸だ。小学生による白いユニホームの鼓笛隊がホームせましと並んだ鷺沼駅、威勢よく花火を打上げる江田駅……。こうした各駅での歓迎陣に応じて、社長は、いちいちホームに降り、着飾った女の子から花束を受けられる。車内から一斉に拍手が起る。雨の中の歓迎だけに、日の丸の旗がい



溝の口駅で行われた田園都市線の開通式



開通記念祝賀会（二子玉川園）

っそう心にしみた。長津田駅付近の線路ぎわは、カサの行列だ。その一つ一つのカサがあがって、電車を見上げる。こうして、長い間、みんな待っていたんだ。電車は、長津田駅で折返して、祝賀宴会場の青葉台駅へ向かった」

祝賀宴は2回にわたって催された。第1回は政財界人を招いて、11時から12時半まで行われた。初めの祝賀宴では、社長五島昇の挨拶につづいて運輸大臣、神奈川県知事の祝辞が代読され、新住民の代表としてつつじが丘（恩田第一地区）在住の経団連会長石坂泰三の祝詞を受け、恩田第二土地区画整理組合理事長土志田清助の乾杯のあとパーティに移った。

第2回の祝賀宴は、地元と関連会社代表の出席のもと1時半から3時まで催され、横浜、川崎両市長の祝辞が代読された。

また当日企画されたヘリコプターによる空からの多摩田園都市見学会は、天候の都合で中止されたが、バスを利用した各区画整理地区の見学会は実施された。なお翌2日は二子玉川園に、地元の人々約3000名を招いて開通記念祝賀会が催された。

祝賀宴に臨んだ社長五島昇は次のように挨拶した。

「あいにくのお天気の中、遠いところをご出席いただき、ありがとうございます。この田園都市線延長線は、13年前会長が開発構想をたてた多摩田園都市の大動脈として新設したもので、今回完成したのは第1期工事14.2キロメートルでございます。起工いたしましたのが昭和38年10月11日でございますから、2年半で本日開通のはこびになったわけです。この多摩田園都市開発構想は、4500ヘクタールの広さに40万人の都市をつくろうという大規模な計画です。区画整理事業は、約半分ほど進んでおりますが、こちらへおいでの際にごらんになられたように、沿線に住んでおられる方はまだわずかです。鉄道が開通してから、という方も多いので、これから急速に家が建ち街の形態がととのっていくものと思いますが、私ども鉄道業者としましては、空の電車を走らせるわけにはまいりませんので、一軒の家、一棟のアパートをつくること、これが今後の仕事であると考えております」

また地元の人々からは、次のような祝辞が寄せられた。

（第1ブロック）

・有馬第一土地区画整理組合理事長 持田栄吉

「玉川電車が溝ノ口に延長されたころ（大正14年）宮前延長を申し入れたことがある。しかし機は熟さず実現しなかったが、以来、宮前に電車を通すのが夢であった」

- ・有馬第一土地区画整理組合理事 内田仁平

「宮前地区開発のため誠心誠意努力してくれた歴代の宮前都市建設事務所長、東急社員の方々に心からお礼を申し上げる」

- ・土橋土地区画整理組合理事長 柴原経治

「田園都市線を一本の幹とし、これに枝をつけ、森あり、谷あり、道路もよしといった東京にはない、味のある理想的な都市づくりをのぞむ」

- ・宮崎土地区画整理組合理事 斎藤喜代次

「とにかく忘れてはならないのは、この大偉業のかげに地元の協力があつたことである。地元、東急ともども共存共栄の考え方で開発を進めることを希望する」

（第2ブロック）

- ・元石川第一土地区画整理組合理事長 石渡長太郎

「元石川駅（現あざみ野）の早急な設置をのぞむ。また東急には地域住民の声をよく聞いてもらいたい」

- ・市ヶ尾第一土地区画整理組合理事長 内野慶太郎

「区画整理区域内にある個人の土地を街づくりのためにどのように活用し、土地所有者の収益を考えながら利用していくかについて、十分な構想がほしい」

（第3ブロック）

- ・恩田第二土地区画整理組合理事長 土志田清助

「今後の地元住民の事業経営および転業などについて、積極的な指導をのぞむ」

- ・恩田第二土地区画整理組合評価員 森善助

「東急の諸事業が、住民の生活基盤をつくる非常に公共的な意義あるものであり、多摩田園都市に住んで本当によかった、そういう幸福感を味わせるものであってほしい」

- ・恩田第二土地区画整理組合相談役 鈴木憲一

「在住農人の物心両面の開発、金銭に対する知識、生活の健全化、自己の所有する土地の価値づけ……。みなこのたびの開発にともなって生まれ、残された問題であり、心痛む問題である」

・恩田第三土地区画整理組合理事長 志田泰

「昭和28年1月、東急本社で開かれた多摩田園都市開発の発表会のあと、小宴の開かれた東横グリルの階段で、偶然肩が並んだ五島会長に“会長、ほんとうにやりますか”とたずねたのに対し、昂然と肩をそびやかして“やりますとも”と応えた翁の面影がいまなお見えるようだ」

開通を記念して当社は、新都市開発をPRするため、多摩田園都市展、東急ゴールデン・コンサート、土地建物の開通記念セールなど各種の催しを実施した。

多摩田園都市展は41年3月26日から2週間、日本橋白木屋で行われ、“あすの生活環境・多摩田園都市”をキャッチフレーズに、街づくりの基本構想と開発方法を明らかにした「ペアシティ計画」が発表された。入場者は約14万人をかぞえた。またこのペアシティ計画の模型は同年4月30日から始まった朝日新聞社主催の「東京国際ホームショー」にも展示された。ちなみに、ペアシティは梨の街を意味し、計画は昭和60年を目標に40万都市の実現をめざしたものである。

東急ゴールデン・コンサートは恒例のものであったが、開通当日は来日中の有名なモーツァルトの女性演奏者イングリット・ヘブラーを迎え、聴衆を魅了した。

開通記念セールは、有馬第一（鷺沼）、元石川第一（たまプラーザ）、市ヶ尾第一（市が尾）、恩田第二、恩田第三（いずれも青葉台）の5地区で10日間にわたって行われ、分譲地61区画と建売住宅70戸が用意された。申込み期日は開通当日からであったが、発売日以前に100名を超える人々が現地を訪れ、前人気は上々であった。

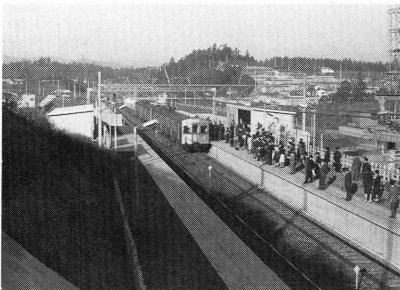
以上のような催しと並行して、鷺沼、青葉台などの駅前では造園見本市や、地元園芸組合による植木市が開催された。

開通当初の田園都市線

開通式当日の初電（午前5時）から営業を開始した田園都市線延長線は、開通後の1週間で1日平均営業収入83万円、1日平均乗降人員約2万6000人（推定）とまずまずの成果をあげた。鉄道愛好者の利用が多かったこと、定期券の購入者が集中したなどのほか、日曜日の4月3日、こどもの国や沿線の植木市にくりだした旅客数の増加が大きく寄与した結果であった。開通後1週間の営業成績は次のと



多摩田園都市展



開通当初の青葉台駅

おりである。

駅別の一日平均営業収入は長津田が25万3000円でもっとも多く、ついで溝の口の15万3000円であった。また延長線の途中駅では鷺沼とこどもの国下車駅となつ青葉台がともに9万8000円で、以下梶が谷、田奈、宮崎台、市が尾、江田、宮前平、たまプラーザおよび藤が丘の順であった。定期券の発売を含めた一日平均乗降人員も収入に比例し、長津田が6200人、溝の口が5200人であった。鷺沼と青葉台の両駅は2600人のほぼ同数を数えた。

また開業から41年6月までの3カ月間についてみると、収入は累計で5577万7000円を計上、対予算26.9%の増加を示した。収入内訳は定期外収入が3643万6000円、定期収入が1934万1000円で、前者が65%を占めた。また月別収入は4月が1792万5000円、5月が2097万4000円、6月が1687万8000円という数字で推移した。駅別の取扱収入では長津田と溝の口が圧倒的に高い収入をあげ、一日平均で8～9万円、ついで鷺沼と青葉台の両駅が4万円であった。しかしこの金額は開通当初の実績を下回り、改めて増収策の必要が痛感された。

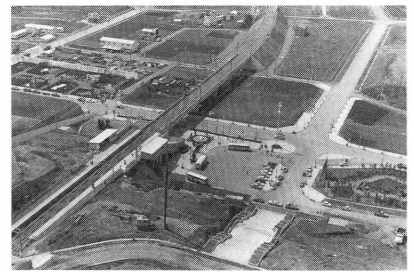
もっとも少なかったのは、収入が1万円にも満たない藤が丘駅であった。月別の一日平均乗降人員は4月が2万1359人、5月が2万2794人、6月が2万1091人で、3カ月間の平均は2万1748人であった。

以上のような実績から、延長線の営業1km当り収入は91万1000円と計算された。これに対して既設線部分、すなわち大井町～溝の口間の営業1km当り収入は868万4000円であった。つまり延長線の収入は既設線の10分の1にすぎなかったのである。

このため当社は、当面の増収策として“こどもの国”への積極的な旅客誘致をはじめ、自然豊かな多摩丘陵にハイキングコースを設定するなどの諸施策を実施した。

一方、輸送上の問題として、現行運行形態の見直しや路盤強化の問題が緊急の課題となり、まず二子新地前折返し列車の廃止が検討された。朝間混雑時に列車が本線上で折り返すため停車時分の適正がはかれず、ダイヤ作成上不合理が生じていたためである。

路盤強化の問題は41年6月に来襲した集中豪雨による被災に起因した。元石川隧道付近をはじめ、各所で発生した土砂崩壊によって、田園都市線延長線は数日間の単線運転を余儀なくされた。このため当社では被災箇所の補修工事を行う一方、法面防護の措置などを実



青葉台駅付近全景

※9 増収対策の一環として設けられたハイキングコースには、市ヶ尾の横穴古墳群と川崎市王禅寺の原子力研究所を結ぶ“原始から原子へ”のコースや、鷺沼駅から川崎市有馬の市境を通る“田園の丘ハイキングコース”などがあった。



田園の丘ハイキングコース

施し路盤を強化した。さらに被災時の単線運転に備えて市が尾駅に非常わたり線を設置し、折返区間の短縮をはかった。

3 バス路線の再編成

鉄道開通前、多摩川西南地域において唯一の交通機関であったバス路線は、当地域をとり囲む形で走る東横線、南武線、小田急線および横浜線の各主要駅、すなわち綱島、武蔵小杉、溝ノ口、柿生、長津田および中山の各駅と人家のある宮前、元石川、荏田、川和、保木および王禅寺原研前などと相互に結んでいた。また2級国道東京・沼津線には溝ノ口～長津田間の当社バスが運行されていた。さらに区画整理を終えた野川第一地区と恩田第一地区へは、武蔵小杉～野川台および長津田～恩田団地間のバスが新都市最初の足として、その役割を担っていた。バス路線は当社の運行が大半を占めたが、横浜・川崎両市営バス、小田急バスおよび神奈川中央交通のバスも一部で運行されていた。

昭和41年4月1日、田園都市線延長線が開通して、これらのバス路線は大規模に再編成され、延長線の各駅と結んだ。その結果、既設路線はルートの一部を変更し、あるいは延長ないしは廃止した。

また開発のすすんだ区域を対象とする新路線が設定された。

当社はバス路線の再編成にあたって、①延長線と並行しているバス路線は極力整理する、②バス路線は各駅に短絡するよう設定する、③他社とも提携して積極的に旅客を延長線に誘導する、という方針で臨み、既設の4路線16系統を廃止し、路線の変更と新設によって鉄道新駅と結ぶ9路線24系統のバス路線を開設した。^{*10}

廃止路線は荏田、野川循環、綱島および小杉の4路線で、荏田線には溝ノ口操車場と宮前、元石川町、荏田町、恩田団地東口、国鉄長津田駅および王禅寺原研前を結ぶ6系統と恩田団地東口～長津田駅間があった。野川循環は宮前と野川台を結ぶ路線である。綱島線は東横線綱島駅と保木、勝田、王禅寺原研前、柿生駅、袖の木谷経由の中山駅を結ぶ5系統と綱島駅循環線であった。小杉線は宮前と武蔵小杉および渋谷駅を結ぶ2系統で、廃止路線は一部を除いてその行程が10～20kmと比較的長いものが多かった。

*10 延長線の開通当日から実施された新路線のバス運行は、その直後、PR不足も手伝って予想外の混乱をみることになってしまったが、これも再編成4カ月後にはほぼ軌道に乗り、営業成績は運賃改訂（横浜市内）も手伝って当初の見込みを上回った。

しかしバスは概してガラ空きが目立ち、一日も早い人口の増加が望まれた。そうしたなかで、沿線唯一の誘致施設“子どもの国”への輸送では、発着する青葉台駅前の人波を必死でさばくといった光景がみられた。

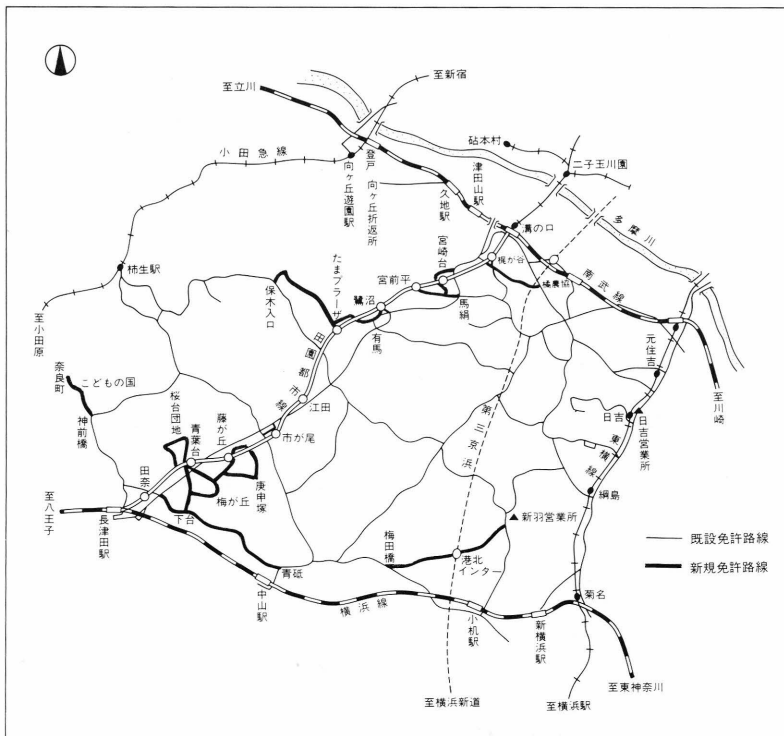
これに対し鉄道新駅と結ぶバス路線は延長線の、宮崎台、宮前平、鷺沼、たまプラーザ、江田、市が尾、藤が丘、青葉台および長津田の各駅から発着する20系統（但し、41年4月1日現在）で、この内9系統が新設路線であった。新設路線には料程10km未満の宮崎台駅～鷺沼駅、たまプラーザ駅～柿生駅、市が尾駅～川和高校～市が尾駅、青葉台駅～藤が丘駅～青葉台駅、青葉台駅～こどもの国入口～奈良町、青葉台駅～中山駅などの各路線と長距離路線の渋谷駅～長津田駅があった。運転系統を変更した路線には宮前～小杉路線の一部を変更した宮前平駅～小杉駅間などがあり、市が尾駅～横浜駅間は川和町～横浜駅間の路線を市が尾駅まで延長したものであった。また鷺沼駅～溝の口操車所、江田駅～保木、市が尾駅～柿生駅などの各路線は以前の荏田線および綱島線の一部を短縮したものである。

一方、他社バスの新駅乗入れは川崎市営バスが宮前平と鷺沼、横浜市営バスが市が尾と青葉台、小田急バスが市が尾の各駅で行われた。神奈川中央交通バスが青葉台駅に乗り入れたのは43年9月であった。

なおバス路線の再編成を機に当社は41年4月1日、横浜市港北区新羽町にバス営業所を開設し、江田駅～綱島線など10系統のバス運行を担当させた。しかし多摩田園都市におけるバス路線のほとんどは引きつづき高津営業所が受け持った。



こどもの国正面入口前の当社バス



バス路線の再編成図

田園都市線延長線の各駅と結ぶ当社バス路線

駅名	運行系統			キロ程	運転回数	備考
	起点	経過地	終点			
宮崎台	宮崎台駅	千馬	小杉駅	7.91	17	新設(41.5.16)
	宮崎台駅	馬絹	鷺沼駅	3.36	17	//
宮前平	宮前平駅	野川	小杉駅	8.31	21	系統変更(宮前～小杉駅間)
鷺沼	鷺沼駅	久末	小杉駅	10.61	16	系統変更(宮前～小杉駅間)
	鷺沼駅	切通	溝の口操車所	6.63	26.5	系統短縮(溝の口操車所～長津田駅間)
	鷺沼駅	片町	溝の口操車所	6.43	1	// (//)
	鷺沼駅	二子玉川	渋谷駅	17.08	5	系統延長(鷺沼～渋谷駅間)
	鷺沼駅	馬絹	宮崎台駅	3.36	17	新設
	鷺沼駅	野川台	小杉駅	9.32	16	// (41.9.1)
たまプラーザ	たまプラーザ駅	保木	柿生駅	8.06	14	新設
	たまプラーザ駅	元石川	江田駅	6.71	21.5	// (41.6.1)
	たまプラーザ駅	荏田	保木	7.79	0.5	// (//)
	たまプラーザ駅	平津	たまプラーザ駅	9.40	1	// (//)
	たまプラーザ駅	保木	王禅寺原研前	5.37	1	// (//)
江田	江田駅	保木	王禅寺原研前	7.26	5	系統変更(溝の口操車所～王禅寺原研前間)
	江田駅	荏田	保木	5.10	4.5	// (保木～綱島間)
	江田駅	山内中学	元石川	2.95	23.5	// (溝の口操車所～元石川間)
	江田駅	道中坂上	綱島駅	11.16	57	// (荏田～綱島間)
	江田駅	元石川	たまプラーザ駅	6.71	21.5	新設(41.6.1)
市が尾	市が尾駅	早野	柿生駅	7.03	19.5	系統短縮(綱島駅～柿生駅間)
	市が尾駅	早野	王禅寺原研前	7.89	5	新設
	市が尾駅	川和高校	市が尾駅	8.29	3	//
	市が尾駅	小机	横浜駅	15.15	37	系統延長(川和町～横浜駅間)
藤が丘	青葉台駅	藤が丘	青葉台駅	8.91	19	新設
青葉台	青葉台駅	藤が丘	青葉台駅	8.91	19	新設
	青葉台駅	田奈駅	奈良町	6.21	11.5	//
	青葉台駅	西八朔	中山駅	5.49	12	//
	青葉台駅	桜台・坂上	青葉台駅	9.37	13	// (41.12.16)
	青葉台駅	桜台	青葉台駅	2.35	9	// (//)
長津田	長津田駅	神前橋	柿生駅	9.55	10	新設
	長津田駅	二子玉川	渋谷駅	26.46	14	//

(注) 往路と復路のキロ程が違う路線は平均キロ程を記載した。

田園都市線延長線主要駅に連絡する他社バス路線

駅名	運行系統			キロ程 (km)	運転回数 (回)	市・会社名	備考
	起点	経過地	終点				
宮前平	宮前平駅	馬絹	小杉駅	8.31	15	川崎市	相互乗入れ
	宮前平駅		蔵敷間	3.60	10		単独運行
	宮前平駅	南平	溝の口駅	9.57	70		//
鷺沼	鷺沼駅	久末	小杉駅	10.61	6		相互乗入れ
市が尾	市が尾駅	川和	横浜駅	15.15	40	横浜市	相互乗入れ
	市が尾駅	循環	市が尾駅	8.29	内回り 外回り ⁵		//
	市が尾駅	川和	中山駅	5.89	12		単独運行
	市が尾駅		鉄町	3.63	6		//
	市が尾駅	鉄町	柿生町	7.03	6	小田急バス	相互乗入れ
青葉台	青葉台駅	田奈駅	奈良町	6.21	11	横浜市	相互乗入れ
	青葉台駅	西八朔	中山駅	5.49	17		//