



多摩田園都市 —— 歴史点描

昭和26年8月、公職追放解除となって当社に復帰した五島慶太は、「復帰歓迎祝賀会」に臨み、全社員に向け大要次のような抱負を述べた。

- (1)人は自分の事業を通じて国家社会に奉仕する覚悟をもつこと。
- (2)近郊鉄道業はまったくローカルなものであるから、われわれはその中に閉じこもらず視野を広くもつこと。
- (3)事業は人である、心身を打ち込んで努力を重ねるならば、どんな事業でも成功すること疑いない。
- (4)役職員は絶対に派閥争いを避けねばならない。
- (5)日本人の精神再建のため、聖徳太子の17ヵ条憲法第1条「和を以って貴しと為す」を復元したい。

この抱負は、その後活発に展開される当社事業の精神的な礎石となった。

五島慶太は、27年5月ふたたび当社会長に就任し、ただちに事業拡張の諸構想立案に取り組んだ。

ここに語られている多摩田園都市（城西南新都市）の建設は、長期的展望に立つ事業として戦後10年を待たずに着手されたのである。

まさに五島慶太においては、「事業こそ私の生命」であった。





当社が「城西南地区開発構想」を発表した昭和28年当時の川崎市宮前、横浜市港北区一帯の様子は、大正5年に書かれた佐藤春夫の小説『田園の憂鬱』の舞台とさして変わらなかった。

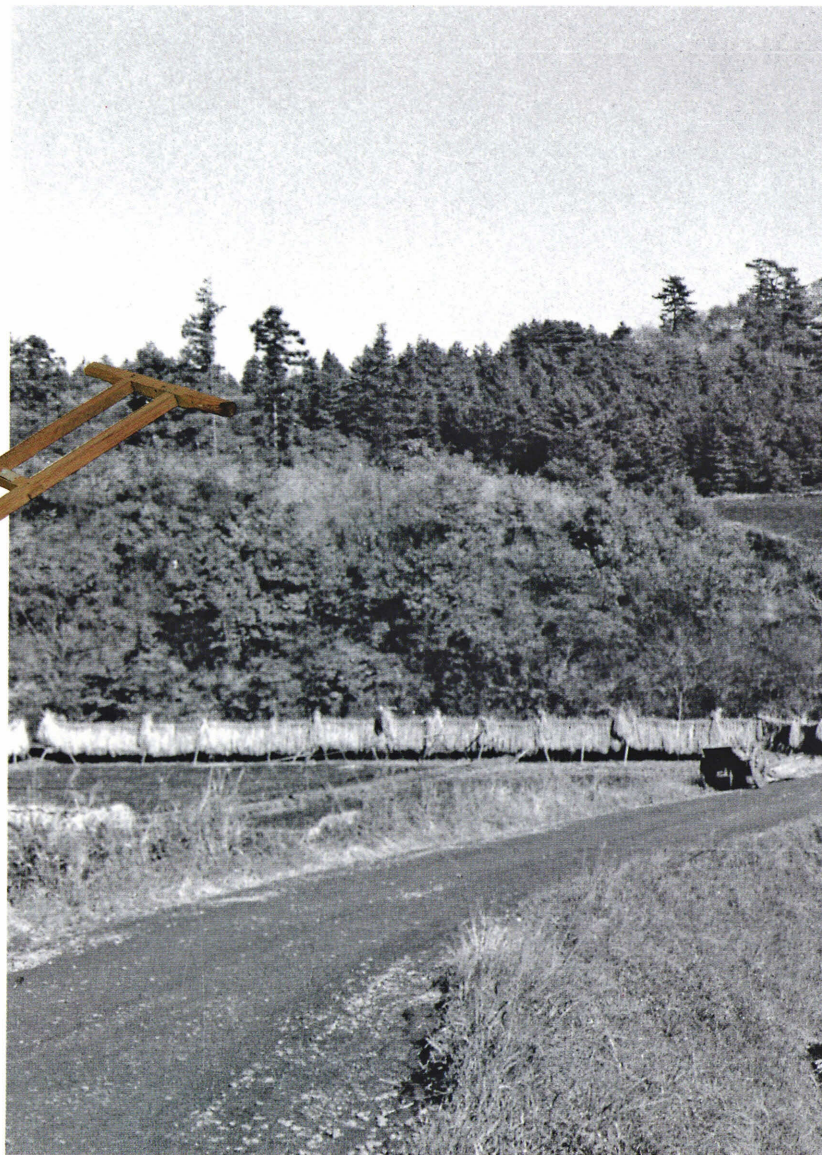
「それはTとYとHとの大きな都市をすぐ6・7里の隣にして、三つの劇しい旋風の境目にできた真空のように、世紀から置きっ放しにされ、世界から押流されて、しょんぼり置かれているのであった」

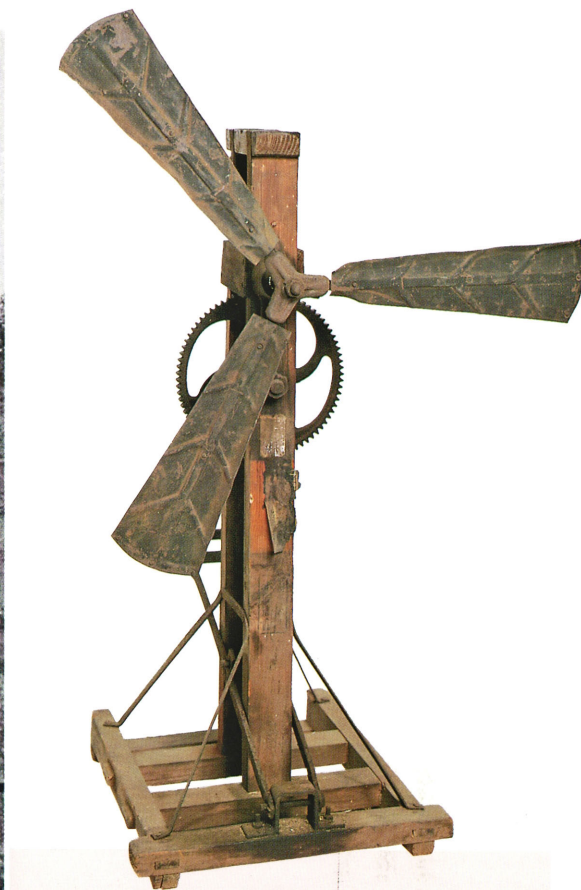
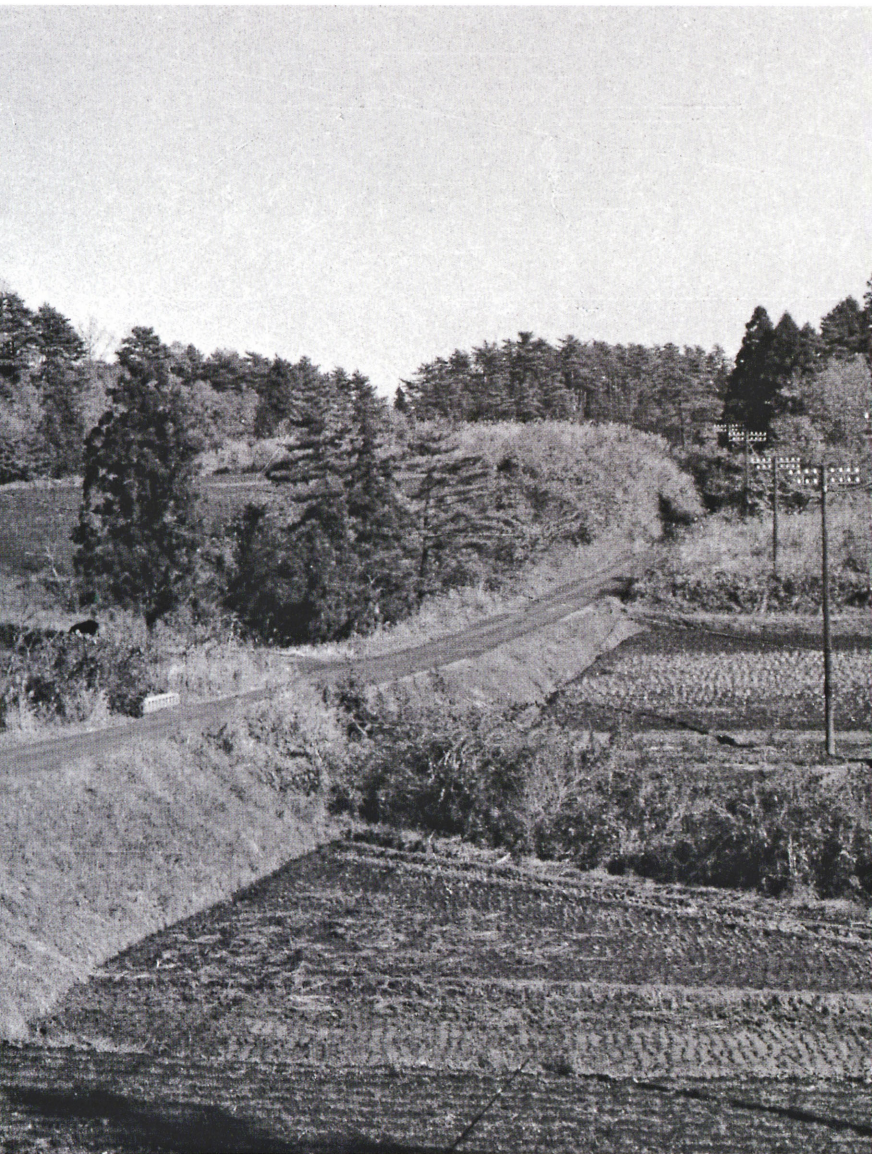
東京から15～35kmの至近距離に位置するこの地域が、長く歴史の舞台から忘れられていた背景には、地形と交通手段に恵まれなかったことがあげられる。多摩川と境川にはさまれた多摩丘陵の陵末地域にあたり、標高30mから90mの間を縫って大小の河川が流れている。

山林が多く、農地は谷戸に

連なる水田と傾斜地にひろがる畑で、地味はやせ、生産力はきわめて低かった。農家の生計は、炭焼き、野菜づくり、花木の栽培、養豚、養鶏などの副業によって支えられていた。

唯一の交通手段である大山街道は、かつて東海の駅路として栄えたが、東海道の整備とともにさびれ、道幅の狭い砂利道つづき、国道とは名ばかりで、交通は元石川、荏田および川和に当社と市営のバスが1日数本乗り入れているだけであった。





城西南地区開発趣意書



第一條 甲は、本市元石川地区の開発に必要とする土地を、平均四町六拾五丁と
 第二條 甲は、本市元石川地区の開発に必要とする土地を、平均四町六拾五丁と
 第三條 甲は、本市元石川地区の開発に必要とする土地を、平均四町六拾五丁と
 第四條 甲は、本市元石川地区の開発に必要とする土地を、平均四町六拾五丁と
 第五條 甲は、本市元石川地区の開発に必要とする土地を、平均四町六拾五丁と

昭和28年1月19日、五島会長は「城西南地区開発趣意書」を発表し、大山街道沿いに500万坪の土地を買収して、第2の東京都をつくる構想を披歴した。

「東京都は、最近、毎年50万人も人口が増加し、公共施設は追いつかず、ほとんど機能は失われつつある。そこで、人口膨張に悩んだロンドンやニューヨークがその郊外に衛星都市をつくり、過剰人口を移植したように、田園調布をつくった当社が、いまや人口膨張に悩む東京を救うため、これを計画した」と語り、さらに「新都市の交通手段として鉄道か高速道路をつくる」と約束し地元の協力を要請した。

あまりにも壮大な計画であり、やがてそれは、大山街道沿いの人々をして、開発賛否の渦中に投げ込んだ。

しかし、この地域一帯が長く歴史から忘れられていた土地柄から、当社計画に熱い期待が寄せられ、28年3月、早くも川崎市宮前に最初の開発委員会が結成された。そこで当社は、開発委員会に土地の取りまとめを要請し、土地買収のスタートを切った。

開発委員会方式の土地買収は、宮前地区での順調なすべりだしによって大きな成果をあげ、各地に開発委員会が結成された。

しかし、農地の買収は、食糧増産を旗印とする当時の農地行政と相容れなかったのである。厳しい農地行政が、当社の城西南開発計画の実施に、深刻な事態をもたらした。



地元開発委員会の協力を得て土地買収を進めた
当社は、昭和31年1月、「城西南地区都市計画の基本構想」をまとめた。

- (1) 城西南地域4000万坪の中に衛星都市4個をつくり、人口40万人を収容しうる合計1200万坪の都市を配置する。
- (2) 交通は大井町線の電車延長計画と街路計画および東急ターンパイク(渋谷～江ノ島間有料自動車専用道路)計画の三つとする。

基本構想は、その後、開発区域内の土地利用計画を加えて、同年7月、発足したばかりの首都圏整備委員会に提出された。

しかし、31年4月に公布された首都圏整備法は首都東京の膨張を抑えるため、首都圏近郊にグリーンベルト（緑地帯）を設定し、特別な場合を除いてここでの開発をいっさい認めない、とするものであり、多摩川西南新都市計画の大部分がこのグリーンベルトに含まれた。

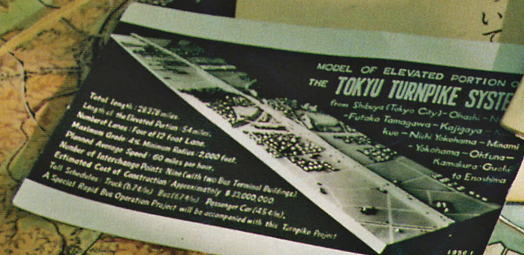
このため当社は、前記の多摩川西南新都市計画が東京の人口を収容するために立案されたものであり、それは同時に首都圏整備の趣旨に沿うものであることを強調、グリーンベルトの指定回避を要請した。しかしその壁は厚く、打開の道は容易に開かれなかった。

こうしてグリーンベルト問題は、
多摩川西南新都市計画の実施に当り、
農地法とならぶ第2の障害として大きく立ち
はだかった。



多摩川西
土地利用

西南衛星都市の経営について



都市
図(左)

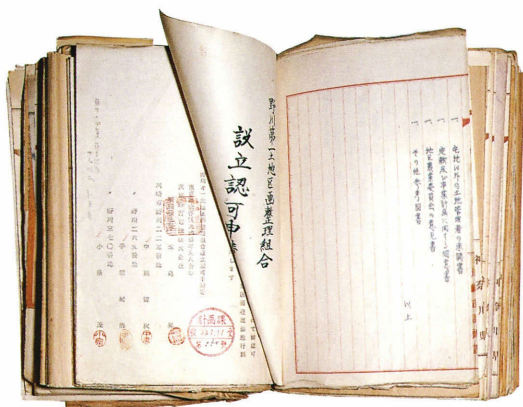
多摩川西南新都市
土地利用計画説明書

附 同市都市建設事業概説

昭和31年7月

東京急行電鉄株式会社





多摩川西南新都市計画は、モデル都市の建設からはじまった。買収地が比較的まとまっていた川崎市野川、横浜市港北区荏田町および同恩田町の3か所が選ばれ、さっそく土地区画整理計画がまとめられた。

土地買収が思うように進まず、加えてグリーンベルト問題が表面化しつつあるとき、当社は計画の一部を実施することによって局面の打開を図ることにし、同時に新都市建設にかける当社の真意を知ってもらおうと考えた。そうしたなかで、川崎市野川で計画された土地区画整理事業(22ha)は、今後の事業の成否を占う上で重要な意味を持っていた。

施行地区は大井町線溝ノ口駅から西南2.5kmの第1ブロック内にあり、区域はその大部分が農地によって占められていた。組合の設立準備は昭和32年に具体化し、地元土地所有者の同意取り付けや、行政当局との折衝が2年半近くにわたって続けられ、34年5月、組合が設立された。

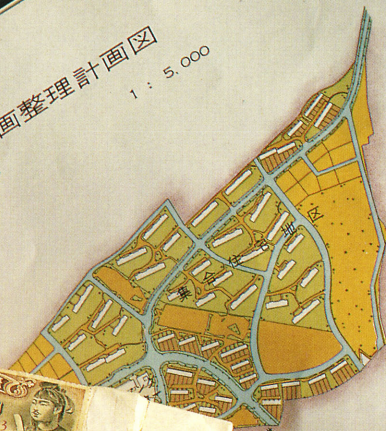
事業の実施に当って、理事長に当社役員が就任し、組合員以外の地元関係者も事業に参画するという異例の形がとられ、事業のすべてを当社が代行した。それは、モデル都市を立派に仕上げることによって、今後の巨大開発に備えるためであった。

一方、横浜市港北区で計画され土地区画整理事業は、グリーンベルト問題がネックとなって、組合の設立が遅れていたが、34年9月、「鉄道駅からおおむね1kmの範囲内に限り市街地許容区域とする」とした首都圏整備委員会の回答を得て、36年4月と6月、恩田第一および荏田第一の両地区の土地区画整理組合が相次いで設立された。



野川第一土地区画整理計画図

1 : 5,000



都市計画部 第15号



東京急行電鉄株式会社

契

約

書

野川第一土地区画整理組合を甲、東京急行電鉄株式会社を乙、
事者間に於て本日左記事項を約定し、その証として本書式通
之各自署（記）名捺印の上巻通宛保有する。
一 条 甲は乙に野川第一土地区画整理事業施行区域内全域にお
地区画整理事業（以下「本事業」という）の代行を委託し、乙
れを引受ける。
二 条 乙は全責任をもつて、事業着手より完了まで、神奈川県並びに
川崎市の指導の下に本事業を遂行する義務を負い、甲はこれに対し
全面的に協力するものとする。
三 条 本契約にかゝり、この代行すべき事業の内容は左記各号に開述
する一切の事務的及び技術的処理とする。



多摩川西南
開発進む
有馬第一
区画整理地区
新都市計画
ブロック地区
東京都市建設局



昭和30年代の後半に入って、土地区画整理組合の設立が相次ぎ、多摩川西南新都市の建設はようやく軌道に乗った。

モデル都市野川の街づくりが進捗するなかで、鉄道計画が具体化し、さらに、この地域を走る2級国道東京沼津線の改良工事が始まったなどが、地元の開発気運を大いに高めたのである。

こうして多摩川西南地域における土地区画整理事業は、電車開通(41年4月)までに、モデル地区を含む16地区で組合が発足し、施行面積も全部で1298ha(東急不動産が事業を受託した2地区を含む)に達した。

特に組合設立の動きがめざましかったのは、第1ブロックの宮前地区と第3ブロックの恩田・谷本地区であった。地域の遅れを取り戻したいとする地元住民の熱意の賜物だった。

これらの区画整理事業では、山林や原野におおわれた多摩丘陵が切りひらかれていき、街づくりに必要な道路、公園、水路などの公共施設が整備された。

また、鉄道用地や2級国道東京沼津線の道路用地も確保され、各所で区画整理道路との立体交差が実現した。さらに都市生活に欠かせない水道、ガス、電気などの供給基本施設も、関係当局の協力を得て進められた。

なお、各地区の区画整理事業は、組合との事業代行契約によって当社が受託し、現地4か所に設けられた都市建設事務所がその業務を担当した。







大井町線の鉄道延長計画は、昭和31年9月、溝ノ口駅から国鉄横浜線長津田駅にいたる延長13.54kmの地方鉄道敷設免許の申請によってその第1歩を踏みだした。

申請は翌32年11月、区間をさらに延長して溝ノ口～中央林間(小田急江ノ島線)間に変更された。新玉川線の建設を前提にした営団地下鉄銀座線への乗入れ計画を取り止め、単なる大井町線の延長計画として進めるというものであった。

35年9月に免許を取得した当社は、2年後の工事施行認可申請期限を前にして、具体的なルートを選定に入り、37年9月、溝ノ口～長津田間の分割工事施行認可申請を運輸大臣宛に提出し、長津田～中央林間間の工事は、今後の開発状況をみはからって実施することとした。

申請路線は、多摩川西南新都市計画との関係性を考慮し、できるだけ区画整理施行地区(または予定地)内を通るよう計画され、道路との交差部分は、長津田駅付近の1か所を除いてすべてが立体化された。また、電車基地は鷺沼駅付近に計画され、免許申請に記載された中間6駅は、地元の要望によって、その後、新たに4駅が追加された。

一方、東急ターンパイク(渋谷～江ノ島間有料自動車専用道路)計画は、予定ルートが日本道路公団の第三京浜道路計画と競合することになり、結局、申請取り下げのやむなきにいたった。

溝ノ口～長津田間の鉄道建設は、昭和38年10月に着工の運びとなり、これを機に当社は、多摩川西南新都市を「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。

工事は、新線部分を六つの工区に分け、既設大井町線の改良工事と併行して進められた。改良工事は、上野毛～二子新地前間の高架化と二子玉川専用橋梁の新設および国鉄南武線を横断する溝ノ口駅付近の高架化であった。

土木工事からはじまった鉄道建設工事は、軌道工事、電気工事、駅舎の建設へと進み、2年6か月の歳月を以って予定どおり完成した。

駅名は、地名の由来などを考えに入れながら決められたが、とりわけユニークな駅名となった「たまプラーザ」(元石川第一土地区画整理地区内)は、社長五島昇が命名した。多摩田園都市が、この元石川に設けられたプラーザ(スペイン語で「広場」を意味する)を中心に発展することを願ったものであった。

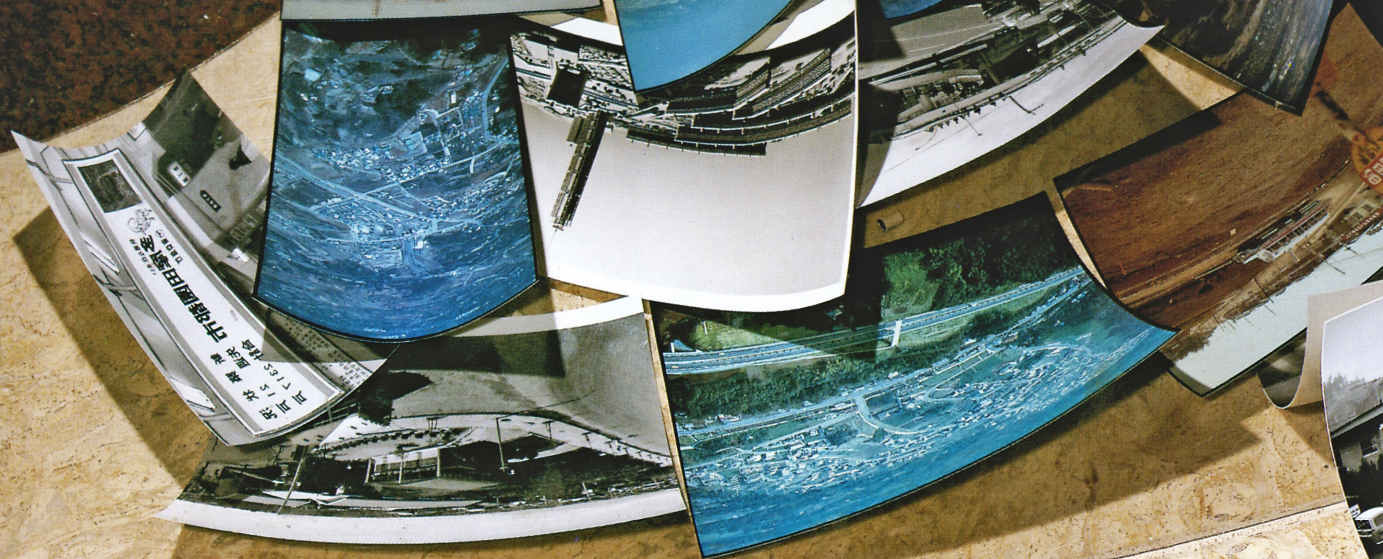
こうして、41年4月1日、地元待望の田園都市線溝ノ口～長津田間(14.2km)が開通した。当日はあいにく小雨模様であったが、溝ノ口駅を出発した祝賀電車は、沿線各駅で多数の地元住民の歓迎を受けた。

田園都市線の開通によって、これまでこの地域の主要交通機関であった路線バスは、鉄道駅を中心に路線の編成替えが行われた。

なお、長津田以遠の鉄道建設は、43年4月の「つくし野駅」までの延長を実現した後、3回の延長工事が行われ、59年、田園都市線の全通をみるのである。









電車開通後の街づくりにそなえて、当社は基本計画ともいえる「ペアシティ計画」をつくり、人口誘致に乗りだした。

ペアシティ計画は拠点開発とネットワークによる都市づくりを狙いとしたもので、この地域に産出する“多摩川梨”にちなんで命名された。多摩田園都市一帯にナシの実を模してプラザやビレッジ、クロスポイントなどの拠点をつくり、その周囲に緑、交通、ショッピングなどのネットワークを張りめぐらそうという構想である。

計画は4期に分けられ、1期5年単位で昭和60年には40万都市の実現を目標にした。

具体的な人口誘致策は、分譲地の販売や地元所有地利用による集合住宅の建設および大団地の誘致といった形で推進された。分譲地の販売にあたっては購入者に一定期間内の住宅建設を約束させた。また、地元所有地利用による集合住宅の建設では、地上権対価方式と一括賃貸方式の二つを創案し、これを実施した。地上権対価方式は地元所有地に地上権を設定して、分譲用の集合住宅を建築するものであり、一括賃貸方式は大手企業向けに寮、社宅を建設し、地元土地所有者の収入確保に手をかけた。大団地の誘致には神奈川県住宅供給公社の桜台団地および日本住宅公団（現住宅都市整備公団）のたまプラーザ団地などの事例があげられる。

こうして、人口誘致策は着実に進展し、多摩田園都市は短期間のうちに急激な人口増加をみたのである。電車開通時、わずか5万人程度にすぎなかった沿線人口は、5年後には2倍の10万人に増え、10年後の昭和50年には20万人に達した。また、40万都市は昭和61年にその目標を達成した。

ただ急激な人口増加は反面、学校、交番、消防などの公共公益施設の不足を浮彫りにし、なかでも小・中学校の建設が焦眉の課題として浮かび上がった。



つきみ野駅