

第6章 街づくりの展開

1 街づくりに向けて

田園都市線総合開発委員会の設置

昭和39年4月、当社は関連会社の協力を得て田園都市線総合開発委員会を設置した。同委員会は「40万都市の建設にあたって強力な方針に基づく積極的な対策が講じられるべきである」とする社長五島昇の提唱によって設けられたものであるが、これが電車開通後の街づくりに向けた当社の最初のステップであった。そして同委員会は設置と同時に田園都市線（溝の口～長津田間）開通後の沿線開発に必要な事業の企画立案ならびにその推進に取り組んだ。同委員会は、東急国際ホテル、東横百貨店、東京通運、東急不動産、五島育英会の5社役員と当社の幹部18名で構成された。委員長には満州国の建設に参画し、都市づくりに明るい東急国際ホテル社長星野直樹が就任した。同委員会は重役室に事務局を置き、同年4月10日の初会合で、鉄道建設など七つの分科会を設置し、その作業を開始した。設置された分科会は次のとおりであった。

①鉄道建設—新線建設部 ②バス路線・石油販売事業開発—自動車部 ③貨物運送施設建設—東京通運 ④教育・文化施設建設—五島育英会 ⑤ショッピング施設建設—東横百貨店 ⑥娯楽施設建設—運輸部 ⑦住宅地開発—田園都市建設部

作業は分科会ごとに進められ、それぞれ専門的な立場から沿線開発に必要な調査研究を行った。その結果は翌40年4月に取りまとめられ、本委員会に答申された。答申は沿線人口の増加策を第1課題に掲げ、延長線と結ぶバス路線の再編成、大学の誘致および公共住宅、社宅の建設等の必要を提案した。また東名高速道路の開通にそなえたトラック・ターミナル、ガソリンスタンドの建設も提案された。各分科会が行った答申の主な内容は次のようなものであった。

鉄道建設分科会

長津田～中央林間間6.6kmの工事着手の準備を進めているが、非公式資料によれば昭和50年度における中央林間までの沿線人口は約23万人と推定され、目標の40万人を大きく下回る。したがって、積極的な人口誘致策を推進させる必要があるが、前記区間の着工時期は、沿線の開発状況を考慮したうえ、慎重に決定すべきである。

バス路線・石油販売事業開発分科会

① バス路線は、輸送需要に即応した運行系統に整理して、延長線の各駅と既設鉄道との連絡および延長線と直交する新路線を開設し、沿線人口の増加に役立てる。また、旅客の安全と運行の円滑化を期するため、延長線各駅に駅前広場を確保し、ショッピングおよび地方行政官庁等の諸施設を誘致する。さらに、新都市内の市ヶ尾と有馬にバス営業所を新設する。

② 人口増加にともなうガソリン類および家庭用石油類の需要増加に対処して、恩田（2級国道東京・沼津線）、町田（東京環状予定線）、向ヶ丘（府中街道）の3カ所に、石油販売サービスステーションを建設し、東名高速道路川崎インターチェンジ付近に中央配送所を設置する。

貨物運送施設建設分科会

産業構造の高度化、流通革命の進展などによって、大都市への輸送需要には顕著なものがある。しかし、大型車の都内への乗入れは、交通規制によって限度があり、現在ターミナルの設置にともなう積替え輸送の必要が求められている。そこで、東名高速道路川崎インターチェンジ付近に1万6500㎡（5000坪）規模のトラックターミナルを計画する。^{※1}

教育・文化施設建設分科会

都内の既設大学に郊外移転の気運が高まっており、筑波学園都市の計画も伝えられている。

したがって沿線への大学誘致は急務であり、積極的に推進すべきである。また高等学校、中学校および小学校は経営上の見地から公立に依存すべきであり、私立幼稚園も既

※1 計画は倉庫、車庫を設け、貨物輸送業、トラックターミナル事業、倉庫営業などを営業種目とするものであった。

設幼稚園との関係を考慮し、十分な調査検討が必要である。

以上のことを前提にして、分科会は3大学の誘致と高等学校1校、中学校3校、小学校1校、幼稚園4校の建設を計画する。

文化施設としては、動物園、植物園、図書館、科学館、総合運動場等が考えられる。

ショッピング施設建設分科会

株式会社東横内に専門のセクションを設けてさらに研究する。

娯楽施設建設分科会

最近のレジャー傾向などから新たに土地を取得して、娯楽施設を建設経営するのは疑問である。したがって、宅地の暫定利用等による旅客誘致の方途を検討すべきである。

住宅地開発分科会

田園都市開発地区の人口は、昭和52年末に30万9000人に達すると推定、田園都市線の発展のためには、より多くの人口を定着させるべきであり、そのためには次の対策を推進する必要がある。

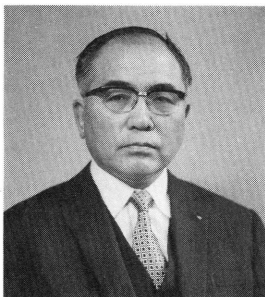
土地処分に関する機構を拡充し、少数ながらも建売住宅を実施して、住宅建設を促進する。また、公共住宅の誘致と社宅の建設等によって集合住宅の建設を進める。さらに不動産相談所を設けて一般地主の土地利用、売買の斡旋および住宅資材の販売を行う。警察、学校、地方公共団体の出張所等の公共公益施設については、その誘致を関係機関に積極的に働きかける。

開発事業部の発足とサービスセンターの開設

昭和40年6月1日当社は、事業部制を導入した大規模な組織改正を行い、鉄道、自動車、開発の3事業本部を設置した。

改正は、収益性が通減傾向にある交通部門の体質改善などとともに、当面の重要課題である多摩田園都市の開発を推進することを目的とするものであった。このことについて社長五島昇は、同年4月19日に開催された東急グループの社長会で次のように述べている。

「かつて当社の収益性は、わが国の私鉄のなかで、もっとも高かつ



山本 忍

た。しかし最近、これが逡巡傾向にある。理由は運賃が日本一安い賃率におかれていること、沿線の開発が飽和状態にあり、乗車人員の伸びが年々下降線をたどっていることによる。そこで収益性を高めるため運賃改定に一丸となって取り組み、田園都市線延長線の開通、都心と結ぶ新玉川線の建設といった諸計画を実現し、経営体質の改善と向上をはかることが急務である。

次に多摩田園都市の開発は現在16の区画整理組合を中心に住宅地の造成を進め、人口の定着をはかっている。

しかし、人口増加を自然の勢いだけにまかせるわけにはいかない。学校、ショッピングセンター、スーパーマーケットなどの建設をはじめ積極的な誘致策を講ずるべきである。そして、この田園都市線を東急の第2の生命線としなければならない。これは、ひいては渋谷の再開発につながることになる」

事業部制は、各事業本部を一つの経営単位としてとらえ、大幅な権限委譲と効率的な事業運営によって、最大限の業績を追求しようとする制度であるが、前記の課題を前にして、新しい組織理念による体制強化をはかることになったものである。これによって、鉄道事業本部は鉄道事業の一元的な運営をはかるという趣旨のもとに運輸部、電気部、車両部と工務部から分離して設けられた施設部を所管し、その業務に専心することになった。また自動車事業本部は運輸部と事業部の2部制をとり、路線バス事業の運営と同時に新路線の開発、石油販売業の拡大を目標にした。

これに対し、開発事業本部は、従来の田園都市部(田園都市建設部を改称)に新設の開発事業部および工務部、新線建設部を加えて4部とし、多摩田園都市の開発を同一組織のもとで多方面から推進することにしたものである。その役割は、田園都市部が区画整理事業と土地販売、開発事業部が人口誘致策の企画実施、工務部が新規事業の工事関係、新線建設部は田園都市線延長線の建設であり、新組織は街づくりの総合性に着目した点に大きな特徴があった。初代開発事業本部長には、常務取締役の唐沢勲が就任した。

一方、新設された開発事業部(部長山本忍)は、開発課、付帯事業課、不動産活用課の3課からなり、人口誘致策の企画実施は、開発課がその役割を担った。

開発課は、延長線の開通を前にして、さっそく、市街化計画の作

成にとりかかったが、その手始めとして街づくりに経験と実績のある日本住宅公団および建築家菊竹清訓の助言と指導を受けることになった。その結果当社は日本住宅公団から“市街地住宅の建設が人口誘致策に効果的”とのアドバイスを受け、青葉台市街地住宅の建設にとりかかった。また菊竹建築設計事務所からは拠点開発方式による都市づくりを学び、40万都市の建設をめざした「ペアシティ計画」を策定した。つづいて40年12月1日、当社は分譲地の購入者を対象とする本格的なサービス施設「田園都市サービスセンター」を鷺沼駅前に開設した。このサービスセンターは、販売の都度、現地案内所で行ってきた各種のサービス業務を1カ所に集中し、機能の充実強化をはかったものであるが、その業務は住宅相談、引越し荷物の運送斡旋、水道・ガス等の申込み手続き、家具類の展示などが主なものであった。そして、翌41年8月20日、区画整理が進展した青葉台駅前にも同種のサービスセンターを設置し、「東急青葉台サービスセンター」と名付けた。

しかし同サービスセンターの業務は、分譲地の購入者を対象とするアフターサービスに地元住民の開発相談、居住者に対する利便施設の提供といった内容を加え、住宅建築の促進を第1に掲げた。電車の開通（41年4月1日）とともに、緊急性を増した人口誘致策についてこれを実施する現地出先機関としての役割を担ったのである。

これにともなって、田園都市部販売課の所属でスタートした両サービスセンターは同年9月1日、人口誘致策の実務を担う開発事業部開発課に移管されると同時に、田園都市サービスセンターは「鷺沼サービスセンター」と改称された。担当区域は鷺沼サービスセンターが第1ブロック（宮前）と第2ブロックの元石川・荏田の各地区



田園都市サービスセンター



東急青葉台サービスセンター

を受け持ち、青葉台サービスセンターは、第2ブロックの市ヶ尾と第3ブロック（恩田・谷本）を担当し、後に第4ブロック（町田・大和）を加えた。

こうして、両サービスセンターは現地における街づくりの担い手として、前記の業務に取り組むとともに、住民相互の交流を目的とした各種の行事を企画実施することとなるのである。

なお、発足当初の青葉台サービスセンターは建築促進に係わる諸業務、居住者に対する利便施設の提供および誘致旅客に対するサービス施設の提供を行ったが、当社は建築促進に係わる業務の実施にあたり、関連会社および関係会社の協力を得てその業務を次のように分担し、それぞれの窓口を置いた。

田園都市部 建築にともなう諸手続き、土地販売、造園設計と
植木の販売、自治会組織の育成

開発事業部 地元の土地利用にともなう開発相談

東急不動産 不動産の仲介斡旋

東急建設 建築、土木工事の設計および請負

東急興産などの建材4社 建築資材およびカーポートの展示

大和ハウスなどの建築8社 モデルハウスの展示

利便施設の提供は東横百貨店、横浜トヨタディーゼルの横浜銀行などに出店を要請して実施され、東横百貨店は子会社東光ストアによって日用品の販売を行い、横浜トヨタディーゼルと横浜銀行は自動車の出張販売および出張店舗による金銭出納事務を行った。誘致旅客へのサービスの提供は、ジュースコーナーの設置と田園そばの出店をはかり、主にこどもの国への旅客および沿線見学者を対象にしたものであった。

なお、青葉台サービスセンターの建物は木造平家建ての組立てハウスによってつくられ、その外観は、三角形を形どった斬新なデザインを採用、多摩田園都市のシンボリックな存在となった。建築面積は1135㎡、床面積は525㎡であった。

鷺沼サービスセンターの当初の建物は、一部中2階の木造平家建て、延床面積は240㎡であったが、開発課移管に先立つ41年8月、建物の増改築を行い、青葉台サービスセンターと同様の機能をそなえた。



サービスセンター内の相談風景

青葉台市街地住宅の建設

「市街地住宅^{※2}は、既成市街地における再開発事業の一手法として公団が考案した店舗または事務所兼用の集合住宅のことで、通称“下駄ばき住宅”と呼ぶ。この建物は1・2階をショッピング等の施設にあって、3階以上を住宅として利用するが、土地の高度利用、建物の不燃化などに役立ち、利便性の高い職住近接の住宅という利点もある。建物は、公団が借地人となって建設し、施設部分（店舗、事務所等）を土地所有者に長期割賦で譲渡する一方、住宅部分は借地権付きで公団が取得する。建設費は、公団資金が利用できるから、土地所有者は土地の提供のみで事足り、しかも一定規模の人口誘致がはかれる。既成市街地でなくても市街地住宅の建設は可能である」

日本住宅公団は市街地住宅の概要を以上のように説明し、当社にその受入れと建設実施を積極的に促した。これには、適当な建設場所を物色中であった公団関東支所側の内部事情もあったようであるが、当社も①公団資金を利用できる、②都市施設を整備できる、③一定規模の人口誘致がはかれるなどの点に着目し、40年12月青葉台駅前における市街地住宅の建設を決定し、これを実施した。これがショッピングセンターを兼ねた現在の青葉台プラーザビルである。

同ビルは41年3月日本住宅公団の手によって着工され、翌42年9月に完成した。建設地は横浜市港北区恩田町所在の当社所有地で、面積は6704㎡、現地は駅前広場と背面道路の高低差が約10mあり、傾斜地利用の一つでもあった。建物は、地上10階建て、A・B・Cの3棟からなり、各棟は自由道路によって結ばれた。3棟を一つの建物として使用できるようにするとともに、外見的にも一体感をだ

※2 公団では、発足当時からこの方式を事業の主要な柱とし、32年度横浜磯子に第1号の市街地住宅を建設した。その基本的な仕組みは借地方式であった。すなわち土地の所有者と借地権者（公団）が協力して行うため、市街地施設を公団資金で建設し、土地所有者に長期割賦で譲渡する。一方公団は住宅部分について借地権の一部を取得するという方法である。この方式は、都市施設の需要者や、居住者の好評を得て一般に定着し、都心部において多くの住宅建設が行われた。



青葉台市街地住宅

すよう工夫された結果である。各棟各階の利用は1・2階と3階の一部が店舗、貸事務所等の施設で、3階以上10階までが1DK、2DKのアパートである。建物の延面積は施設部分が6594㎡、住宅部分は1万9513㎡、アパートの戸数は1DKが142戸、2DKが243戸であった。設計は公団の委託により東急不動産設計監理部が行い、工事は、東急建設が請負った。総工費は10億円、うち施設部分の工事費は4億円であった。

日本住宅公団と当社との土地賃貸借契約は41年3月1日に締結された。この契約は、公団が取得した土地賃借権の一部を、当社が建物の完成によって施設部分を所有することになった場合、無償で当社に譲渡するという条項を含み、契約による土地賃借料は坪当り月額392円、賃借権の一部譲渡後の公団負担は174円であった。また、同時に締結された市街地施設契約により当社が取得した施設部分の建設費4億円は、年利7.5%、期間10年という条件で公団に返済されることになった。

施設部分は住宅併用建物の関係で、風俗営業あるいは騒音発生源となる営業種目は禁止された。また住宅部分は公団が所有し、賃貸管理を行うことになったが、385戸中の20%、77戸は優先戸数として施設利用者に割り当てられた。

入居者数は約1000人と見込まれた。青葉台プラーザビルの名称は後述するペアシティ計画が呼称した開発拠点の名プラザをとって、のちにつけられたものである。

なお施設部分の維持管理は、当初東急不動産に依頼して行われていたが、45年4月8日(株)東急コミュニティーが設立されたのを機にその業務のすべてが同社に移管された。

ペアシティ計画の策定

40年6月22日、当社開発事業部は、菊竹建築設計事務所(所長菊竹清訓)と共同して、東急開発ビジョン研究会を発足させ、都市づくりの方法について、検討を始めた。研究会は6カ月にわたる討論の末、拠点開発方式による多摩田園都市の開発を提案し、これを「ペアシティ計画」と名付けた。その内容はプラザ、ビレッジ、クロスポイントと呼ばれる3種類の拠点と交通、ショッピングおよびグリーンのネットワークによる都市づくりで、チャンネル開発方式と呼ばれた。

チャンネル開発方式とは段階的な都市開発を意味し、必要な都市機能(チャンネル)を時期に応じて、それぞれの拠点に付加していく方法である。またそれは計画されたものと、自然発生するものとの共存関係を許容し、すべてを計画しつくさず、すべてを自然発生のまま放置しないという考え方に立っていた。つまり、当初から都市の最終像を描くことをせず、一つのチャンネルを投入してから、次のチャンネルを投入するという方法をとるのである。

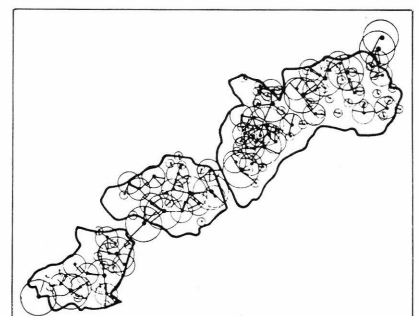
ペアシティ計画は、以上のようなチャンネル開発方式の考え方によって都市センター構想を中心とする前記3種類の拠点を多摩田園都市の各所に配置しつつ、20年後の昭和60年に40万都市の実現をはかろうとするものであった。そこでまず、三つの拠点プラザ、ビレッジ、クロスポイントについて紹介すると次のとおりである。

プラザ： もっとも主要な交通動脈の拠点として設置される複合施設で、多層構造からなる人工地盤をつくり、住民の要求に応えるものである。本計画では、田園都市線の主要駅がこれに相当する。

ビレッジ： 拠点の機能が相当集まっているか、今後集まると予想される地点に設けられる施設である。具体的には300戸以上の住居を上部に収容し、その下部に商業、公共公益施設を収容する建物が考えられる。

クロスポイント： 都市発展の最初の段階で設けられる拠点で、その立地は生活道路の十字路(辻)の部分に確保される。施設は、その付近の住民が必要とする最小限の物品ないしはサービスを提供する。その内容は日常生活に必要な店舗、案内掲示板、公衆電話、ポスト、街灯、バス停などからなり、拠点は、ほぼ、1000m間隔で分布する。

また、交通のネットワークは歩行者、自転車、自動車、鉄道などのルートをし、これにパーキング施設が加味された。ショッピングのネットワークは、商業空間の体系として既存都市の商店街が線状にのびて発展している状況、ないし地域の交通拠点間および主要施設間を連絡して帯状に発展していく様相が取り上げられた。グリーンネットワークは自然の緑地、河川、オープンスペース、文化施設、神社、公園などの施設と街路、ペデストリアン・ウェイを結び合わせたものである。



ショッピングのネットワーク

都市センターは多摩田園都市最大の拠点となるもので、新都市のほぼ中央部、すなわち田園都市線、国道246号線、東名高速道路が交差する江田駅付近に計画された。都市センターはペータワー(高層住宅棟)を中心とする複合建築物とコリドール(副々都心的拠点)からなり、用地面積は70ha、複合建築物はショッピング、駐車場および公共施設を置き、建物面積は10万㎡であった。またコリドールは、江田駅から中村(現あざみ野駅付近)の700mに多層構造による建築物が計画された。利用形態は、上層階が業務施設、中間層がショッピング、最下層は駐車場であった。さらにセンター内の交通を円滑にさばくため、2車線のフリーウェイとペータワー周辺のアパート群に設けられた緑地にブルーバード、つまり緑地帯を配した主要幹線道路が計画された。そしてペアシティ計画は以上のような構想のもとに、5年単位の20年で、40万都市をつくり上げるものとし、各期の計画目標を次のように設定した。

・第1期(昭和40年～45年)準備期

区画整理の終わった地域のうちその中心となる場所、つまり駅前に複合施設(プラーザビル)をつくる。そのほか自動車交通路、地域内主要道路(ブルーバード)の性格を定め、必要箇所を整備する。また、都市機能をもつ近代的副々都心の拠点(ショッピングコリドール)の土地利用方法について地主の協力を確立する。

・第2期(昭和46年～50年)開発期

駅前複合施設の増設と第1段階地域の近隣地区に住区センター(クロスポイント)を建設、さらに住居拠点(ビレッジ)の建設、ショッピングコリドールの充実、ブルーバードの延長をはかる。

・第3期(昭和51年～55年)発展期

クロスポイントの充実とビレッジの増設、コリドールの拡充整備、公共サービスのネットワークの拡大、歩道整備をはかる。

・第4期(昭和56年～60年)調整期

緑地地域の整備、歩道の充実と第1・2・3各段階での拡充をはかる。

なお計画の名称“ペアシティ”は当時米国(カリフォルニア)で進められていた都市“オレンジシティ”の名前にならって命名されたものといわれているが、それは多摩丘陵に産する“梨”つまり pear にあやかっただけのものである。したがってペアシティとは“梨の街”と



ペアシティ計画の都市センター

いう意味になるが、これには梨の木にたとえた街づくりへの願望が込められていた。つまり多摩田園都市の全域にみずみずしい果実に模した拠点をつくり、そのまわりに枝葉がのびるように、拠点と拠点^{*3}を結ぶネットワークをはりめぐらそうというわけである。

ペアシティ計画は41年3月26日から2週間、日本橋の白木屋で開催された“多摩田園都市展”でその全容が紹介された。その際、前記都市センター計画の模型が会場に展示され、入場者の関心を集めた。またこの計画は当時のマスコミを通じても紹介され、多摩田園都市の開発を内外に宣伝する有力な手立てになった。さらにこれを機に、ソ連の建設代表団をはじめとする内外の見学者が多摩田園都市を訪れることとなったのである。

2 人口誘致策の推進

開通記念セール

昭和41年4月1日、田園都市線溝の口～長津田間が開通した。

当社はこれを記念して、開通当日から10日間、土地建物の分譲を目的とした開通記念セールを実施した。開通記念セールは“太陽と緑が豊かな多摩田園都市”というキャッチフレーズのもとに、分譲地61区画（1万8159㎡）と建売住宅70戸の売出しを行った。分譲地は有馬第一地区14区画（3328㎡）、元石川第一地区9区画（4212㎡）、市ヶ尾第一地区19区画（5964㎡）および恩田第三地区19区画（4655㎡）であった。建売住宅は、木造住宅20戸とプレハブ住宅50戸に分かれ、前者は恩田第三地区に、後者は恩田第二地区の21戸と恩田第三地区の29戸であった。

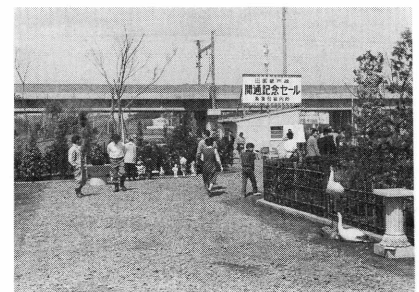
分譲地の1区画当りの宅地面積は最小165㎡（50坪）、最大519㎡（157坪）で、平均は294㎡（89坪）。価額は193万8000円から743万4000円で、平均価額は408万3000円であった。価額は開通を記念して査定価格の5%引きで設定された。

建売住宅は木造住宅が45.52～74.51㎡（13.8～22.5坪）の延面積で、平均が60.40㎡（18.3坪）、間取りは3DK以上で、価額は424万1000円から674万6000円、平均価額は518万4000円であった。建物は東急不動産の設計によるモデルハウスの中から選定し、当社はこれを「東

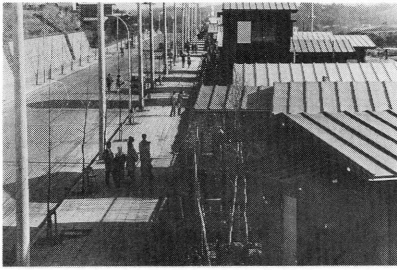


桜台団地を視察するソ連建設代表団

*3 しかしペアシティ計画は、その内容をみてもわかるように実現をめざすというより、都市づくりのビジョン、方向を追求するものと理解すべきものであった。また土地区画整理事業の実状を十分に把握していなかったきらいがあり、その後の実施形態は計画とは異なるものとなった。



青葉台駅前の開通記念セール案内所



恩田第三地区の建売住宅をみる購入者

急田園ハウス（略称D・H型）」と名付けた。

プレハブ住宅は49.59～69.26㎡（15～21坪）の延面積で平均が56.30㎡（17.1坪）、分譲価額は388万8000円から555万円で平均は465万7000円であった。価額は土地価額について査定の価格よりも10%値引きしたものであった。建物は住宅金融公庫指定の13業者の中から5社を選定してつくらせたが、その内訳は大和ハウス14戸、積水ハウス12戸、三井木材5戸、ナショナル建材11戸、日産ハウスが8戸であった。分譲代金の支払いは新設の「東急田園ホームローン」との併用が認められたが、分譲地の契約では人口誘致を促進するため、締結後1年6カ月以内の住宅建築を条件とした。

東急田園ホームローンは三井、三菱、住友の3信託銀行と三菱銀行、横浜銀行の5社と提携して行われ、融資額は分譲地が50～300万円、分譲住宅が50～600万円までで、総価額の3分の2を限度とした。

融資期間は3年、5年、7年および10年の4種類で利率は年10%前後であった。

販売の受付は、現地の鷺沼・青葉台両サービスセンターと本社田園都市部販売課が窓口となり、購入者は抽選によって決定された。

受付は4月10日をもって締め切られたが、応募者は開通前の前人気どおり多数にのぼり、倍率は分譲地が26.2倍、建売住宅が12倍であった。特に有馬第一地区は14区画の販売に対し、申込者は686人、49倍という最高倍率を記録した。また建売住宅は、木造住宅の人気がプレハブ住宅に勝り、恩田第三地区20戸の申込み倍率は19倍にのぼった。

分譲地および建売住宅の販売は、記念セール後も藤が丘、青葉台周辺や元石川第一地区で引きつづき行われ、さらに当社は法人向けの集合住宅用地と店舗その他の施設用地を処分した。その結果、開通初年度の41年に合計36万9332㎡の土地を処分し、46億7746万円の売上げを計上した。建物は128戸の3億3946万円の売上げであった。土地処分の内訳は個人住宅地（戸建住宅用地）11万8030㎡（430区画）、集合住宅用地22万8349㎡、施設用地1万8113㎡であった。集合住宅用地は元石川第一、恩田第二および一団地造成事業を実施した長津田ニュータウンの3地区が主なもので、そのうち元石川第一地区の18万6169㎡がもっとも多かった。その譲渡先は6法人、主なものとして日本住宅公団の13万2456㎡（4万68坪）と東京郵政局の3万5871

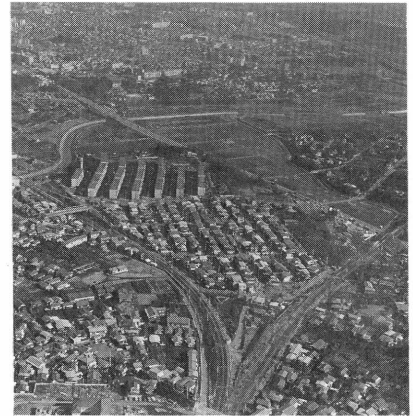
㎡があげられる。長津田ニュータウンの土地3万3821㎡(1万231坪)は神奈川県住宅供給公社に譲渡され、集合住宅16棟416戸が計画された。公団向けの用地は現在のたまプラーザ団地の敷地、東京郵政局のそれは社宅用地である。施設用地は鷺沼駅前の商店用地24区画と横浜市水道局に提供した恩田配水池用地1万1041㎡が主なものであった。

つづいて42年7月1日、当社は長津田ニュータウンと藤が丘駅を最寄り駅とする下谷本第二の2地区で開通1周年記念セールを実施した。売り出された分譲地は306区画、5万5412㎡で、うち建売りは54戸であった。内訳は長津田ニュータウンが215区画、下谷本第二が91区画で、建物は前者が35戸、後者は19戸であった。また分譲地の1区画当りの平均面積は2地区とも184㎡(56坪)、建売り用地は166㎡(50坪)であった。平方メートル当り平均単価は長津田ニュータウンが若干高くて1万9500円、下谷本第二は1万8700円であった。

建売りは在来の木造住宅13戸とピロティ型式のプレハブ住宅10戸が計画され、他の31戸は土地購入者の選択による住宅建築の方法を採用した。木造住宅は61~89㎡(18.5~26.9坪)の面積で、1戸当りの価額(土地代を除く)は239~343万円であった。

ピロティ型式のプレハブ住宅は2階に居住部分を置き、階下にカーポートなどの利用空間を配置した住宅のことであるが、将来の家族構成に応じて増築が可能である点を特徴とした。小面積の宅地の有効利用と顧客の買いやすさを配慮してその採用を決めたものであるが、当社ではこれを“東急ピロティ”と呼んで記念セールをアピールした。建物面積は50~58㎡(15.1~17.5坪)、価額は229~263万円であった。

選択方式の住宅建築は指定された分譲区画に条件づけたものであるが、建物はあらかじめ用意されたプラン集から購入者が希望するものを選択し、これを建築する方法をとり、対象となる建物は木造住宅とピロティ型式のプレハブ住宅であった。販売は先着順の方法がとられたが、手ごろな価額が人気を呼び、現地案内所には受付け2、3日前から購入希望者の列ができるほどであった。東急田園ホームローンは、この販売から最長10年の期間を18年に延長した。個人住宅地は以上のほか元石川第一^{※4}、荏田第一地区などでも販売され、当社は42年度に477区画(11万2718㎡)を分譲した。この中には建物



長津田ニュータウン



ピロティ式のプレハブ住宅

※4 元石川第一地区の個人住宅地は、高級住宅地をめざして広い宅地がつくられた。42年5月に売り出された物件の1区画平均面積は486㎡(147坪)であった。

付きの分譲地84区画が含まれる。

一方、集合住宅用地は仮換地指定を終えた宮崎地区を主力に市ヶ尾第一、恩田第三地区などの土地10万2341㎡が社宅用地として売却された。譲渡法人は合計15社、その主なものに住宅金融公庫、東急建設、池貝不動産などがあげられる。また施設用地は昭和大学の病院用地1万2602㎡を筆頭に、元石川第一地区の東光ストア、藤が丘駅前のショッピングセンター用地(店舗併用住宅15戸の分譲を含む)など合計3万2467㎡が売却された。個人住宅地を含めた42年度の売上高は土地が47億2128万円、建物が3億2232万円であった。

東急不動産による分譲地の販売

昭和42年12月当社は、電車の開通以後、每期実施してきた分譲地の販売を43年度から東急不動産を通じて行うことを決め、同年末43年度上期販売用の第1回分として元石川第一、市ヶ尾第一および恩田第二地区の分譲地3万1796㎡を同社に譲渡し次のような覚書を締結した。

- (1) 当社は、分譲地が第三者に販売される期の前期までにその内容を東急不動産に呈示し、契約の時期、価格等を協議する。
- (2) 東急不動産は、引き受ける分譲地の代金を契約締結時40%、契約締結後3カ月(ただし期がまたがる場合は期末)40%、所有権移転時20%の割合で当社に支払う。
- (3) 東急不動産は当社との売買契約締結後6カ月以内に分譲地を第三者に販売し、買主が購入後2カ年以内に住宅建築に着手するよう協力する。

覚書は東急不動産を通じて行う分譲地の販売方法について基本的な条項を定めたものであるが、これまで当社が実施してきた分譲地の販売を変更したのは、①東急不動産の信用と販売能力を活用する、②多摩田園都市の開発に取り組む東急グループの役割分担を明確にする、③販売窓口の一本化、などの理由からであった。販売窓口の一本化は、42年下期から東急不動産が始めたつくし野(小川第一地区)の土地分譲などにより販売が競合したため、その改善がはかられたものである。これによって多摩田園都市の土地供給は原則として当社が分譲地を造成し、東急不動産がそれを販売するという役割分担を確立した。つまり当社がメーカーで、東急不動産がディーラーと

いう関係である。

こうして当社は、43年度から45年度までの3年間、東急不動産に土地を一括譲渡する方法により、一般向けに分譲地35万3309㎡を提供した。内訳は個人住宅地25万586㎡(1079区画)、集合住宅用地10万769㎡、施設用地1954㎡である。総売上高は112億2156万円であった。主な販売地は元石川第一、下谷本西八朔、恩田第三、梶ヶ谷第一、下谷本第二、土橋などの地区である。東急不動産による個人住宅地の販売は旺盛な宅地需要を反映し、売行きは順調に推移し、しばしば現地案内所に購入客の列ができるほどの人気を呼んだ。

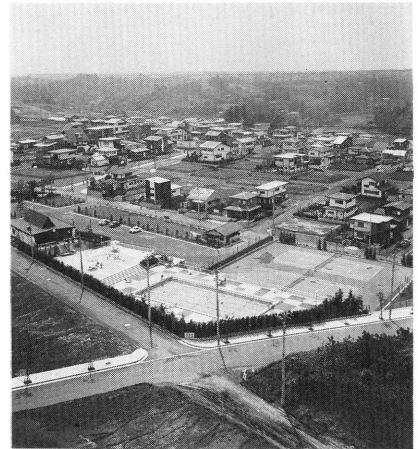
集合住宅用地の販売先は28法人、主なものに日本生命、高島屋、神奈川県住宅供給公社などがあげられる。施設用地は宮崎地区のクリニック用地5区画である。

なお東急不動産では、この間、つまり43年度から45年度までに、つくし野で自社分譲地1022区画26万1690㎡(内建売258戸)の販売を行った。また当社は、直売で個人住宅地113区画(3万4626㎡)と16万5523㎡の集合住宅用地および施設用地を処分し、11校分の学校用地14万873㎡を地元自治体に提供した。集合住宅用地には、当社が初めて販売した分譲住宅桜台コートビレッジと鷺沼第二スカイドエリングの敷地3943㎡(販売戸数に相当する面積のみ)が含まれる。施設用地は、日本専売公社の研究所用地4165㎡と川崎市営鷺沼配水池用地の一部1895㎡が主なものである。学校用地の提供先は横浜市が9校11万6339㎡、大和市が1校2万496㎡、県立大和高校の追加敷地4038㎡となっている。学校用地は各自治体の協議によって原価に近い価額で譲渡されたが、横浜市の2校分、すなわち現在の美しが丘小学校とつつじが丘小学校の用地は無償提供であった。

そして、この間の43年9月1日、当社は分譲地の直売方式から一括譲渡方式への切換えによって、これまでの販売課を廃止し、東急不動産への土地供給業務を事業課(41年9月1日設置)に移管した。また、事業課は46年6月1日の組織改正で名称を業務課に変更した。

一方東急不動産への分譲地の一括譲渡を行ってきた当社は、46年度上期から販売委託方式に切り換えることを決め、同年4月東急不動産と次のような契約を締結した。

- (1) 当社は46年度上期販売物件として梶ヶ谷第一、元石川第一、恩田第四など7地区の分譲地10万5736㎡(個人住宅用地461区画、



つくし野の建売住宅

集合住宅用地1区画)の販売を東急不動産に委託する。

(2) 当社は委託物件の販売総額45億7760万円に対し、10.63%の販売委託手数料を支払う。

(3) 東急不動産は委託物件の販売の有無にかかわらず、販売総額の75%を受託保証金として前後4回にわたり当社に支払う。

(4) 東急不動産は受託販売にともなう宣伝の企画と実施および購入者との土地売買契約の締結などの事務を行う。

一括譲渡方式から販売委託方式への変更は、東急不動産の資金負担を軽減すると同時に、適正な価格による分譲地の販売を実施することにあつた。

なお前記の契約内容は第2回目の販売委託時に締結された基本協定書によって、販売手数料は各区画の販売価額に対し5%と改められ、宣伝広告費は販売価額の3%相当額を目途に実費精算するものとされた。また受託物件の売買代金は、前月16日から当月15日までに受領した金員から必要経費を差し引いた残額を毎月末委託者に交付するものとし、前記の受託保証金の制度を廃止した。

こうして分譲地の委託販売は、東急不動産との提携によって実施に移され、今日におよんでいるが、この間、土地主体の分譲地販売は、48年の石油危機前後を境に建売り主体の分譲地販売へ大きく変貌していった。住宅産業の興隆とともに、地価の急騰を起因とした

開通記念セール以後の分譲地販売実績

年度	面 積	売 上	地区数	土 地 利 用 別 内 訳				
				個 人		集 合	施 設	その他
41	369,332 ^{m²}	4,677,459 ^{千円}	11	118,030 ^{m²}	430 ^{区画}	228,349 ^{m²}	18,113 ^{m²}	4,840 ^{m²}
42	253,623	4,721,277	14	112,718	477	102,341	32,467	6,097
43	222,346	3,343,907	13	85,087	311	25,234	95,531	16,494
44	186,611	4,218,541	13	75,201	326	47,835	51,673	11,902
45	144,501	5,677,253	13	90,298	442	40,072	7,901	6,230
46	178,355	6,728,459	14	124,413	613	23,181	22,741	8,020
47	247,765	10,637,977	26	154,592	753	39,185	41,899	12,089
計	1,602,533	40,004,873		760,339	3,352	506,197	270,325	65,672

(注) 「個人」「集合」および「施設」には、東急不動産一括譲渡(43～45年度)、東急不動産販売委託(46～47年度)分を含む。

土地規制が付加価値を求める動きを促したからである。

ところで当社が46年度から47年度までの2年間に行った分譲地の委託販売は、決算ベースで29万7616㎡、販売総額は138億2303万円である。このうち個人住宅地は27万9005㎡（1366区画）で、その売上高は128億9198万円であった。引きつづく地価の上昇を背景に、委託分譲地の販売は比較的順調な経過をたどった。

なお、一部の集合住宅用地および施設向けの土地については、東急不動産との販売提携以後も、当社による直接販売方式が継続された。

当社によるこの間の土地の直接販売は12万8504㎡、内訳は縁故販売による個人住宅地2万109㎡（91区画）、集合住宅用地4万3755㎡、施設用地6万4640㎡であった。集合住宅用地の販売先は、関東菱重興産(株)など6法人与当社が建設した分譲住宅である。施設用地は交番、保育所、消防署、図書館用地などの公益用地が主で、学校用地は川崎市が2校、横浜市が1校であった。

地元所有地利用による集合住宅の建設

1) 地上権対価方式による東急ドエルの建設

ペアシティ計画を策定した当社は、拠点開発を実施に移すべく検討の結果、41年10月地元所有地利用による施設付き高層分譲住宅の建設を企画、実施した。これが地上権対価方式と呼ばれた東急ドエルの始まりである。

この方式は、土地を手離したくないとする地元土地所有者の心情を考慮に入れた等価交換方式の開発手法で、それは土地を持ちながらも、その利用方法について十分な知識と資金を持たなかった当時の土地所有者を前提にしたものであった。地元所有地利用による開発方法は、直接的にはペアシティ計画が想定した開発拠点に適当な社有地が少なかったこと、用地確保のために計画された区画整理後の土地買収が事実上できなかったこと、などから考えられたものだが、開発区域の大部分を保有する地元所有地の利用いかんが人口誘致の決め手になるため、これを実施することにしたのである。それはまた地元土地所有者の収入源を確保する道でもあった。

地上権対価方式は次の四つの骨子からなっていた。①地元土地所有者と当社が分譲住宅の建設を条件とする地上権設定契約を締結する。②地上権を設定した地元所有地に当社が店舗付き分譲住宅を建



鷺沼東急アパート

設する。③当社は建設された店舗または住宅の一部を地上権設定の見返りとして土地所有者に譲渡する。④当社は残りの住宅部分を地上権付きで一般に分譲する。つまり当社が建物を建設することによって土地所有者の資金負担を排除し、地上権設定の対価となった建物の一部で土地所有者が安定収入源を確保することにしたのである。その結果、土地所有者からみた地上権対価方式は土地を提供するのみで、収入源を確保できる手軽な土地活用策となった。

こうして地上権対価方式は区画整理後の土地利用に頭を痛めていた地元土地所有者の評判を呼び、当社は企画段階で3万㎡を超える土地提供の申入れを受けることとなった。その中で最初の着工事例となったのが「鷺沼東急アパート」である。

鷺沼東急アパートは旧国道246号線沿いの持田義治所有地（川崎市鷺沼1丁目3番）1761.98㎡を利用して建てられた鉄筋コンクリート造り7階の店舗付き分譲住宅1棟で、エレベータ1基をそなえている。建築延面積は4623.38㎡、各階の利用形態は1階が店舗（250.88㎡）、2階以上が住宅部分という構成である。戸数は2LDK55戸、3LDK5戸の計60戸、建物は東急建設が受注して42年2月に着工、同年11月に完成した。建物の完成にともなって期間60年の地上権設定契約が締結され、当社はその設定対価として店舗部分と住宅5戸（金額にして2944万2000円相当額）を土地所有者に譲渡した。当社分となった残りの住宅部分55戸は開通1周年記念セールにあわせて販売された。1戸当りの分譲価額は地上権付きで3DKが350万円、3LDKが490万円であった。長期信用銀行の住宅ローン（15年）が付けられたが、完売には約1年の期間が必要であった。入居開始は42年12月1日である。

鷺沼東急アパートを皮切りとする地上権対価方式による店舗付き分譲住宅の建設は、その後も相次いで実施に移され、46年度までつづいた。その件数は合計19件、建築延面積は14万2823.45㎡、うち店舗面積は9898.00㎡、住宅戸数は1632戸であった。各年度の着工事例を表わすと次のとおりである。＊は分譲住宅のみの建物、（ ）は住宅戸数を表わす。

41年度 鷺沼東急アパート（60戸）

42年度 北しらとり台ドエリング（30戸） 江田東急アパート（36戸） 桜台東急アパート（79戸） 南しらとり台ド

エリング (27戸) 鷺沼駅前東急アパート (105戸)

43年度 *鷺沼スタードエリング (58戸) 市が尾プラーザビル (179戸)、桜台ビレッジ (124戸) 江田駅前ドエリング (64戸) *市が尾ドエリング (113戸)

44年度 宮崎台ドエリング (87戸) *鷺沼スカイドエリング (97戸) 東急宮前平ドエリング (40戸) *西市が尾ドエリング (105戸) *江田ビレッジ (225戸)

45年度 *東急たなドエリング (66戸) 美しが丘ドエリング (72戸)

46年度 *宮前平ビレッジ (65戸)

提携した土地所有者は合計33名、単独の場合が大半を占めたが、市が尾プラーザビル、桜台ビレッジ^{*5}、市が尾ドエリング、江田ビレッジの場合は複数地主で行われた。また鷺沼スタードエリングや桜台ビレッジのように当社と地元の所有地を共同して利用したケースもあった。敷地の総面積は6万918㎡、うち地元所有者による提供総面積は5万8509㎡であった。これに対し、地上権設定の対価として土地所有者に還元された建物の総数は店舗面積が7418.98㎡、住宅戸数は173戸である。この中には還元する建物を分譲建物とは別にして地元所有地に建築、土地所有者に譲渡したものもあった。東急宮前平ドエリング、宮前平ビレッジの場合がそれである。

“ドエリング”という建物の名称は住居の一形態ドエリング・システムと呼ばれるものからとったものであるが、その語源であるドエルという言葉は、古代スカンジナビア語の *dvellio* からきており、「止まる」「住む」「永住する」「しっかり大地に足をつけて住む」などの意味がある。つまり人口の早期定着を念願した当社の思いを込めてネーミングしたわけである。ドエリング・システムとは、居住空間を自分の好みに応じて変えられるシステムのことをいう。

また、ビレッジ、プラーザビルという名称は、建物の位置、規模などの実体に即してペアシティ計画が呼称した開発拠点名ビレッジ（集合住宅群）とプラザ（駅周辺の複合施設）をそのまま付けたものである。

当社では相ついで建てられたこれらの建物を呼称して東急ドエルと呼んだ。

2) 一括賃貸方式による寮・社宅の建設

当社は人口誘致策の一環として、さらに一括賃貸方式と呼ばれる



鷺沼駅前東急アパート



市が尾プラーザビル



桜台ビレッジ

* 5 市が尾プラーザビルと桜台ビレッジは昭和44年9月、神奈川県優良建築コンクールで前者が佳作賞、後者が優秀賞をそれぞれ受賞している。

もう一つの地元所有地利用による中高層住宅の建設を企画、実施した。この方式は、希望する土地所有者に代わって当社が法人向けの賃貸アパートを建設、入居者の斡旋から住宅設計、資金の立替え、ローン保証等、実施にともなう一切の手続きを行うと同時に、土地所有者の収入の道を確保した開発手法である。その具体的な手法は次のようなものであった。

- (1) 会社法人を対象に入居者を募ったうえ、当社は地元所有地に賃貸アパート（寮ないしは社宅）を建設する。
- (2) 土地所有者は、自己資金と住宅ローンの融資を受けて当社から完成した建物を買取る。
- (3) 当社は、土地所有者の資金借入にあたって、保証人を引き受ける。
- (4) 土地所有者は、入居者（この場合会社法人）と建物の賃貸借契約を結び、これより賃貸収入を確保して住宅ローンの返済にあてる。

つまり地上権対価方式の場合と同様、地元所有者が土地と若干の資金を提供すれば建物の全部を取得できる仕組みをとったのである。しかも入居者は安心がおける大手企業を対象にし、当社が保証人になることによって土地所有者の銀行借入を容易なものにした。こうして、一括賃貸方式は区画整理後の安定収入を希望した地元土地所有者の人気を呼び、会社向けの寮ないし社宅が相ついで建てられていった。その第1号となったのが44年5月に着工された「植村ビル」である。

植村ビルは地上権対価方式で最初に協力された持田義治の所有地（川崎市鷺沼1丁目7番）1462㎡に建てられた鉄筋コンクリート造り5階建ての独身寮である。間取り6畳の室数は全部で107室、延床面積は3102.88㎡であった。建物は東急建設の手によって同年末に完成し、1億4630万円の価額をもって土地所有者に譲渡された。借入れは長期信用銀行の住宅ローンがあたり、当社はその保証人となった。入居者は新日本電気株式会社である。

一括賃貸方式による賃貸アパートの建設は黒沼ビル、桜台ビル、しらとり台ビルなどと相ついで実施に移され、その着工事例は47年度までつづいた。その結果独身寮3件、社宅14件の中高層ビルが建設された。建築延面積は5万6693.36㎡、この中には店舗1284.84㎡が



黒沼ビル



桜台ビル

含まれている。店舗以外の用途は独身寮が577室、社宅が724戸、各年度の着工事例は次のとおりである。なおこれに関係する土地所有者は合計22名であった。〔*が独身寮、() は当初の賃貸法人〕

44年度 *植村ビル(新日本電気) 黒沼ビル(信越化学工業) 桜台ビル(三菱自動車工業) しらとり台ビル(三菱自動車工業) 森ビル(東急コミュニティー)

45年度 栄ビル(三菱自動車工業) 井上ビル(日商岩井) *東ビル(沖電気工業) 篠田ビル(日本鋼管) 駒沢ビル(日本鋼管) 柴原ビル(日本鋼管) 三沢ビル(三菱化成工業) *河原ビル(三菱化成工業) 野路ビル(三菱自動車販売工業) 斎藤ビル(日本放送協会共済会)

46年度 白幡ビル(昭和ネオプレン)

47年度 土志田ビル(信越化学工業)

以上のような地元所有地利用による集合住宅の建設が展開されるなかで、当社は43年9月1日集合住宅課を新設し、その業務を専任させた。

また地元の青葉台では45年2月、賃貸建物の所有者が共同して建物の管理業務を行う青葉台ビル管理会社(社長森貞治)を設立した。

会社設立のそもそもの動機は開発の進展にともなう、ともすれば散逸しがちな土地財産を保全し、転業策を間違いのないものにしたいたいとするところにあった。60年3月現在の参加所有者は28名、管理物件は44年に完成した桜台ビルをはじめ合計43件にのぼる。実際の管理業務は東急コミュニティーと東急サービスが受託している。

3) 田園都市ハウス協会の設立

41年7月31日、貸家組合ともいうべき「田園都市ハウス協会」が設立された。当社はこれより先、恩田都市建設事務所内に開発相談室を開設し、地元の人々の土地利用を中心とする職業転換策についての相談に応ずることにした。そして、これを契機に貸家・アパート経営をめざす恩田地区の土地所有者と当社による話し合いが4カ月にわたってつづけられ、同協会の誕生をみたのである。その目的は会員相互の協力によって経営に関する助言と指導を行い、地元の転業策を促進することにあった。当日、恩田都市建設事務所で開かれた創立総会で役員の選出が行われ、理事長に野路久治が就任、業務を開始したが、その具体的な内容は、①貸家・アパートの設計、建



井上ビル



土志田ビル

築の斡旋②入居者の募集③賃貸借契約の手続き④家賃の徴収⑤賃貸建物の管理などであった。会員は当初20名余であったが、恩田、上谷本、下谷本西八朔および成合地区の土地所有者を対象とすることにし、事務局を当社青葉台サービスセンター内に置いた。

田園都市ハウス協会が手がけた最初の建物は青葉台駅近くの貸家8戸(土志田シモ所有)で、同年12月に完成した。建物は6畳、4.5畳とダイニングキッチンをついた2DK、全戸の敷地は1000㎡、各戸に生垣を配した良好な環境を兼ねそなえたもので、家賃は1カ月1万6000円であった。そしてこれを皮切りに、田園都市ハウス協会は1年後の42年8月までに58件の建築実績をあげ、2年後の43年には貸家・アパートの室数が283室(貸家の場合は戸)を数えるようになった。また同年8月には鉄筋コンクリート造り3階建てのアパート建築も着手された。

以上のようにして、田園都市ハウス協会は、地元の転業策を兼ねそなえた貸室・アパートの建設によって街づくりの一翼を担い、人口誘致に少なからず寄与することになったが、当社は地元のこうした努力に対し、事務所の提供、経営上のアドバイス、設計相談等を通して側面援助を実施し、良好な街づくりに向けてその誘導に努めた。

社有地利用による集合住宅の建設

1) たまプラーザ駅前ビル

昭和41年9月、当社は青葉台市街地住宅につづいて、たまプラーザ駅前ビルの建設を決定した。同ビルの建設は神奈川県住宅供給公社が進める単一事業体方式を利用して行われたが、この方式は、住宅金融公庫資金で県公社が店舗付き集合住宅を建設し、店舗部分を土地所有者に譲渡し、住宅部分は地上権付きで一般に分譲するというものであった。



たまプラーザ駅前ビル

建設地はたまプラーザ駅前の保留地(元石川第一地区142街区)で、面積は2589㎡、建物の概要は半地下2階の地上10階建てである。各層の利用は、1階と半地下1階の部分が店舗用施設、2階以上10階までが県公社の分譲住宅である。住居部分は3DKの間取りで、各階に10戸ずつ配し合計90戸であった。建築延面積は1万405㎡、うち県公社の分譲住宅部分が6305.5㎡、当社の施設部分は4099.5㎡であ

る。設計と施工監理は神奈川県住宅供給公社、工事は東急建設が請負った。工事は41年12月に着手し、43年3月に竣工した。総工事費は4億円であった。

当社は神奈川県住宅供給公社との契約に基づき、施設部分の建設費1億5300万円について、年利7.5%、元利均等10年で償還する一方、住宅部分の地上権設定にともなって1戸当たり約20万円の権利金を受領した。県公社が行った住宅部分の分譲価額は1戸当たり330万円、入居者数は350人と予想された。

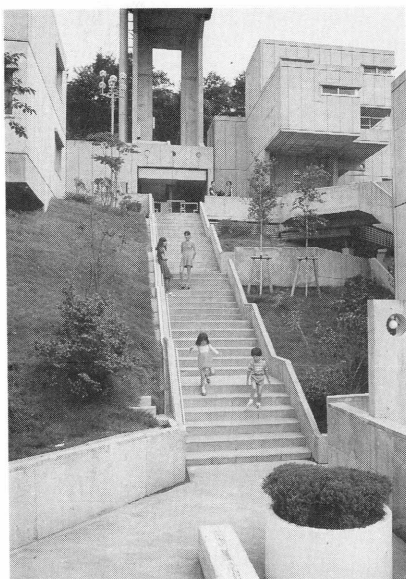
建物はペアシティ計画の開発拠点名プラザをとって、たまプラーザ駅前プラザビルとも呼んだ。

2) 当社独自の集合住宅

青葉台市街地住宅とたまプラーザ駅前ビルは、ともに社有地利用による集合住宅の建設という点で共通しているが、その実施は、日本住宅公団および神奈川県住宅供給公社との提携によるものであった。これに対し、当社独自による集合住宅は44年11月に着手された桜台コートビレッジが皮切りで、以後鷺沼第二スカイドエリング、宮崎台ビレッジ、宮前平スカイヒルなどの建設が進められた。しかしこの間の集合住宅は、地元所有地利用によるものが主流を占め、当社独自による集合住宅の着工件数はその後の3年間で7件567戸にとどまった。建設された集合住宅7件は前記の建物に、宮前平サニーヒル、宮崎台バースビレッジ、宮崎台フェニックスの3件を加えたものである。

その中で、桜台コートビレッジは当社が独自に建設した多摩田園都市最初に分譲住宅であると同時に、ユニークなデザインによって日本建築学会大賞を受賞した記念すべき建物となった。建築場所は青葉台駅北西1.2km、県公社桜台団地の裏手に位置する社有地(桜台33番地)で、現地は西向きの平均35～45度の傾斜地であった。このため、造成による個人住宅や普通の中高層アパートの建設は無理と判断、傾斜地利用の有効な手立てを開発することになったものである。

設計は建築家菊竹清訓門下の内井建築設計事務所に依頼して行われた。その結果、同事務所は斜面の安定性や建築物による荷重の増加、含水量の変化といった傾斜地のかかえる諸問題と日照問題を解決した段状コートハウスの建設を計画した。段状コートハウスは、重層する各階の住居部分を土地の地形に即して段状に配置し、採光、



桜台コートビレッジの中央階段

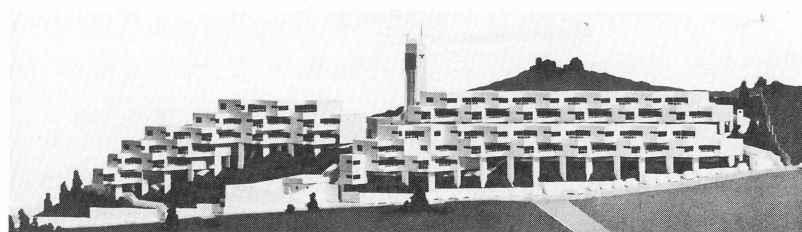
通風、日照などを確保した建物を意味するが、その特色は、各階の段状配置によって生ずる屋上部分を各階のテラスとして利用できるうえ、広い視野が得られる、西日を避けて南の日を入れる自由度がふえるなど利点があげられた。また建物は壁式構造によって擁壁を兼ねると同時に、ユニークな外観によってダイナミックで変化に富んだ空間形成に役立つともいわれた。そして平均勾配40度の社有地利用は、段状コートハウスの採用が最適との結論に達したのである。

こうして計画された桜台コートビレッジは三つのブロックからなり、1ブロックが鉄筋コンクリート（RC）造り2層建て、2ブロックが同3層建て、3ブロックが同6層建てで、住居は40戸、そのタイプはA～Gまでの7種に分かれ、1戸当りの専用面積は89.95～122.35㎡（27.2～37坪、テラス・専用通路を含む）であった。また集中暖房および給湯施設が設けられたのが大きな特徴で、防火防犯用の警報装置も取り付けられた。建築面積は1877.05㎡、延面積は4063.51㎡であった。

建物はペアシティ計画の考え方をふまえて「桜台コートビレッジ」と命名、44年11月に建築工事を開始し、2年後の45年9月に建物が完成した。しかし着工と同時に開始されたその販売ははかばかしくなく、完成後もなお20戸の売残りをかかえる結果となった。1戸当り890～1470万円という、当時としては比較的高い分譲価額が影響したものとみられる。日本建築学会大賞の受賞は46年5月のことであった。

つづいて川崎市鷺沼に建設された鷺沼第二スカイドエリングは、社有地利用による東急ドエルシリーズの一環として計画、45年6月に着工された。建物は鉄筋コンクリート造り5階建て1棟29戸、着工と同時に販売が行われた。1戸当りの分譲価額は675～742万円であった。

鷺沼第二スカイドエリング後の集合住宅は45年と47年、田園都市線宮崎台駅付近に集中的に建設された。その数は6件527戸である。



桜台コートビレッジの全景

各建物の概要は、宮崎台ビレッジが鉄筋コンクリート造り3～7階建て3棟114戸、宮前平スカイヒルがプレキャストコンクリート（P C）造り5階建て2棟60戸、宮前平サニーヒルがP C造り5階建て2棟70戸、宮崎台バースビレッジが鉄筋コンクリート造り4階建て6棟、7階建て2棟で196戸、宮崎台フェニックスが鉄筋コンクリート造り6階建て（一部3階と4階）1棟58戸である。なお宮崎台バースビレッジには711㎡の店舗施設が設けられている。また鷺沼第二スカイドエリング以後の販売は、手ごろな分譲価額が受けて好評を博し販売は順調であった。決算ベースによる各年の販売戸数は45年26戸、46年143戸、47年328戸という数字で推移している。

なお一般向け分譲住宅とは別に、当社は社員アパートの建設をたまプラーザ、藤が丘、青葉台で行った。木造社宅建替え計画の一環として実施したものであるが、この中で最大規模のものは、たまプラーザの社宅116戸である。

公団・公社による分譲住宅の建設

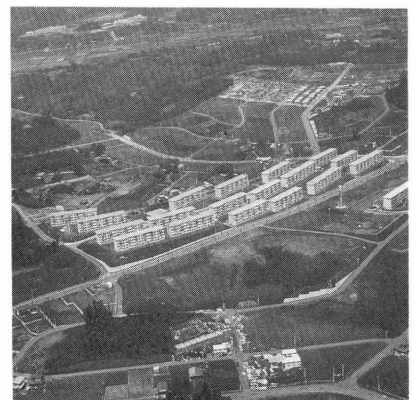
人口誘致策は、当社所有地の販売を通じて公団・公社の分譲住宅を誘致するという方法でも推進された。その事例に、まず桜台団地、田園青葉台団地、長津田団地およびたまプラーザ団地の四つがあげられる。

桜台団地は、神奈川県住宅供給公社によって建設された多摩田園都市最初の分譲住宅である。建設地は恩田第二土地区画整理地区内の73街区（横浜市港北区恩田町）。建物は鉄筋コンクリート造り4階建て18棟、戸数は456戸で、間取りはバルコニー付きの3DK、共用部分を含む1戸当りの面積は59.88㎡（18.1坪）であった。建築は6回に分けて行われ、第1次72戸の竣工は41年3月、最後の第6次80戸は、同年11月に完成した。県公社による販売は同年2月から開始された。1戸当りの分譲価額は282万7000円で、183万円の公庫融資付きであった。敷地4万7131㎡は40年に当社が譲渡したものである。

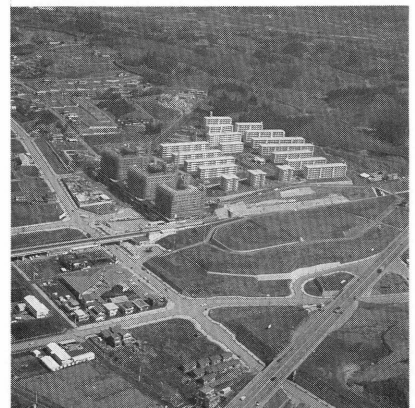
田園青葉台団地は42年3月、日本住宅公団によって完成をみた分譲住宅である。建設地は横浜市港北区青葉台1丁目11番地、建物は鉄筋コンクリート造り4階建てと5階建ての18棟からなり、戸数は436戸、間取りは3DK、3LKおよびB-3LKの3種類で、1戸当りの面積は55～81.35㎡（16.6～24.6坪）であった。分譲価額は



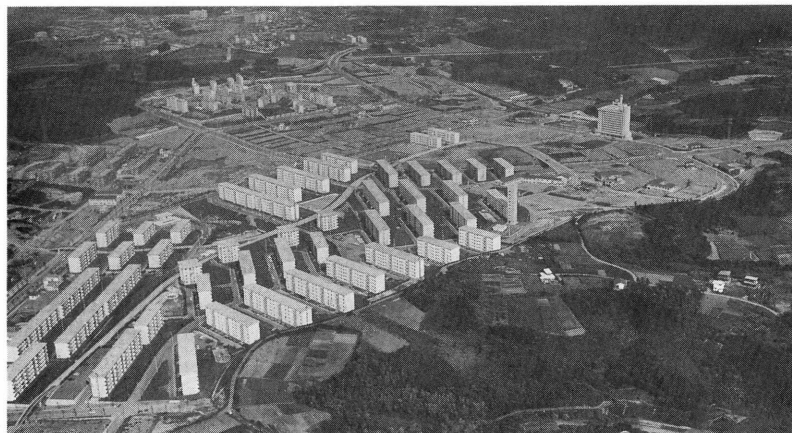
鷺沼第二スカイドエリング



桜台団地



田園青葉台団地



253～399万円、42年1月販売開始となったが抽選による各棟の平均競争倍率は7倍であった。敷地4万5550㎡を当社が売却したのは40年のことである。

長津田団地は、当社の一団地造成地長津田ニュータウンに建設された分譲住宅である。建物は鉄筋コンクリート造り4階建て16棟、戸数は416戸、間取りは3LKで、1戸当りの面積は66.8㎡であった。販売は42年3月と5月の2回にわたって行われ、分譲価額は302万4000円であった。敷地3万3821㎡は、41年当社が神奈川県住宅供給公社に譲渡したものである。

たまプラーザ団地は、元石川第一土地区画整理地区内に建設されたもっとも規模の大きい団地で、総戸数1254戸である。間取りは田園青葉台団地と同じで、建物は43年3月に完成し、同月20日から入居開始となった。当社が譲渡した敷地面積は13万2456㎡、建築主は日本住宅公団である。

以上のようにして40年代前半、公団・公社によって建設された分譲住宅の総戸数は2562戸であった。また当社が公団・公社に譲渡した集合住宅用地の総面積は、県公社に売却した恩田第三地区の土地8241㎡を含めて26万7199㎡にのぼった。

なお当社が分譲した集合住宅用地にも、購入した各社の手によって社宅、寮の建設が相ついで行われ、人口増加につながった。



たまプラーザの社宅群（上方）

3 都市施設の誘致

沿線人口定着のための諸施策の展開と並行して、当社は人口の増

加に対応する都市施設の誘致を行った。

都市施設には、商業施設、医療施設、行政施設（郵便局、交番、消防署等）、教育施設、通信施設などが考えられる。しかし田園都市線延長線開通当初の都市施設は、モデル地区の野川第一および恩田第一（つつじが丘）のショッピング施設と既設の行政施設などのほかはみるべきものがなかった。したがって、新住民の利便に供するうえからも、また当社の最大眼目である人口定着を促進するうえでも、都市施設の誘致は緊急の課題であった。

ショッピングセンター

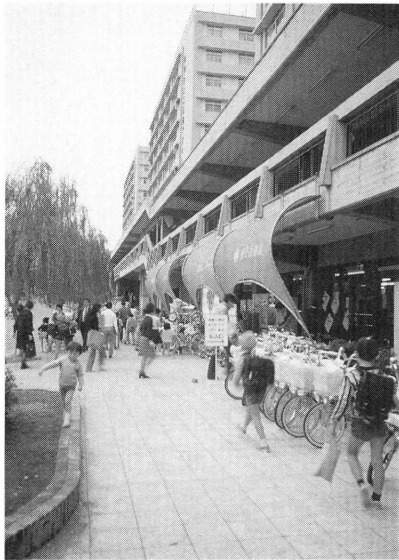
当社が関連会社および地元に働きかけて誘致した商業施設には株式会社フードマートによる青葉台、藤が丘、たまプラーザの各ショッピングセンターの開設と地元所有地利用によって建設された中高層ビルの店舗展開ならびに東光ストアのそれがあげられる。店舗づくりは日用品の販売など日常生活に必要な最小限度の規模にとどまったが、関連各社による出店は商圈の未成熟を背景に、当社が土地建物を提供して行われ、中高層ビルの店舗展開は地元の土地所有者が取得した施設部分を利用して実施された。以下は人口誘致策と並行して進められた電車開通当初の商業整備のあらましである。

昭和41年7月10日田園都市線青葉台駅前の高架下に、東光フードマート青葉台店が開店した。これが電車開通後、当社が誘致した最初の店舗である。同店は株式会社東横と協議した結果、百貨店法の規制を受ける同社に代わって新会社フードマートを設立、実施に移された同社最初の店舗でもあった。新会社は（株）東横の全額出資によって同年6月22日に設立されたが、出店にあたり当社は（株）東横と次のような約束を取り交わした。①内装工事を除く店舗の建設費は当社が負担する、②店舗の使用は青葉台プラーザビルの完成までとし、この間の賃料は無料とする。また近くにある東光ストア恩田売店（38年6月開店）との販売品目の調整が行われ、東光フードマート青葉台店（売場面積159㎡）は生鮮食料品を、また恩田売店は衣料雑貨を取り扱うことになった。

こうして東光フードマート青葉台店は、これまでの恩田売店に代わって青葉台地区の食料供給拠点としての役割を担ったが、翌42年7月22日青葉台ショッピングセンターの開店とともに店舗を青葉台



東光フードマート青葉台店



青葉台ショッピングセンター

プラーザビル内に移し、その規模を拡大した。この間、東光ストア恩田売店は青葉台サービスセンター内に店舗を移して営業を行っていたが、青葉台ショッピングセンターの開設によってその営業を取り止めた。

青葉台ショッピングセンターは、日本住宅公団が駅前に建設した市街地住宅（青葉台プラーザビル）の施設部分に設けられた多摩田園都市最初の本格的な商業店舗である。店舗はA・B・Cの3棟からなり、A棟には日用雑貨、家庭用家具などの販売を目的とした東光ホームマート、B棟には高架下から移転した東光フードマート、C棟1階には三井銀行青葉台支店がキイテナントとして入居した。またB棟とC棟には東急造園、東急リネンサプライ（クリーニング）のほか飲食店、室内装飾、電器、レコード、書店、カメラ、美容室などが出店した。酷暑のなかでの開店となったが、当日は地域住民で賑わい、青葉台ショッピングセンターは建物の外観とともに多摩田園都市のシンボリックな存在となった。

なお東光ホームマートは42年5月22日、(株)東横とその子会社東光ストアの共同出資によって設立された新会社ホームマートの経営によるもので、同社は46年6月1日前記の(株)フードマートと合併、(株)フードマートと社名を変更している。また(株)フードマートは47年10月の(株)東急フードセンターとの合併を経て、51年12月1日(株)東急ファニチャーセンターなどと合併、(株)東急バラエティストアが誕生することになる。

次に藤が丘ショッピングセンターは、駅前社有地に建設された分譲店舗付きのスーパーマーケットである。建物は鉄筋コンクリート造り2階建てで、スペイン風のアーケードを持つモダンなものであった。店舗は(株)フードマート、(株)ホームマートおよび東横食品(株)の3社の店舗スペースと12戸の住宅付きの個人店舗からなり、買物客の通路（遊歩道）と仕入用の搬入路を完全に分離しているのが大きな特徴となっている。個人店舗の部分は1階が店舗、2階が3DK以上の住宅で1戸当りの分譲価額は900～1000万円であった。開店は青葉台ショッピングセンターのオープン1週間前の42年7月15日である。建物が2階という低層になったのは、青葉台を東横線の自由が丘にたとえて、藤が丘を“田園調布”のような街にしたいとする考え方があったからだといわれている。



藤が丘ショッピングセンター



たまプラーザショッピングセンター

たまプラーザショッピングセンターは、神奈川県住宅供給公社が建設した駅前ビルの施設部分を利用した店舗である。店舗は1階部分が東光フードマート、地下1階部分が東光ホームマートであった。

同ショッピングセンターの開業は、駅前ビルの住宅部分と日本住宅公団たまプラーザ団地の入居が始まった直後の43年3月23日であった。

一方東光ストアは42年5月19日、分譲地の販売、法人社宅の建設等で人口増加が予想された元石川第一地区（たまプラーザ）に元石川店を開店させ、ついで翌6月26日鷺沼店をオープンさせた。また田園都市線長津田～つくし野間の開通に合わせて43年4月1日、つくし野店を開業している。つくし野店は、小川第一地区の区画整理を行った東急不動産の要請によるものである。恩田売店につづいて多摩田園都市3番目の店舗となった元石川店は、売場面積が279.8㎡（85坪）、前年末武蔵小杉店より独立して店舗を拡張した野川店の219.87㎡を上回った。取扱商品は生鮮食料品、日用雑貨などで、開店当初は周辺住民の利用によって賑わい、予想を上回る売上げを計上し、鷺沼店も駅前という立地が幸いして好調な動きを示した。しかしながら各店の経営は総じて厳しいものがあり、社名を“東急ストア”に変更する前の出店は49年5月にオープンしたすすき野店1店のみにとどまった。なお同社の社名変更は50年3月である。

地元所有地利用による中高層ビルでの店舗展開は、42年11月地上権対価方式によって完成した鷺沼東急アパートを皮切りに、北しらとり台ドエリング、江田東急アパート、鷺沼駅前東急アパート、市が尾プラーザビル、桜台ビレッジなどの分譲住宅の店舗部分11カ所と、一括賃貸方式によって建設された黒沼ビル、井上ビルおよび土志田ビルの3カ所で実施された。店舗は東光フードマートと東光ホームマートをキイテナントにしたものと、それ以外の個人店舗を主体にしたものとに分かれ、前者の事例には桜台東急アパート、市が尾プラーザビル、江田駅前ドエリングなどがある。

なお店舗用地の分譲による個人店舗の誘致には、41年に行った鷺沼駅前の24区画（2301㎡）や藤が丘の9区画（833㎡）などの事例があげられる。また東急不動産では43年4月、つくし野駅前で住宅付きの分譲店舗15戸を販売している。



東光ストア元石川店



東光ストアつくし野店



たまプラーザのクリニックセンター



昭和大学藤が丘病院

クリニックセンター

医療施設は、駅に比較的近い社有地にクリニックセンターを設定してその誘致がはかられた。クリニックセンターは受診者の利便を考慮して、内科、外科、歯科、耳鼻科などの個人医院を一定の街区に取りまとめたものであるが、その誘致はクリニック用地の分譲という形をとって実施された。分譲は39年の藤が丘駅前4区画をはじめ、たまプラーザ7区画、青葉台8区画、宮前平5区画などが対象となったが、当社はその販売にあたって、価額を若干値引くとともに契約締結後2年以内(たまプラーザの場合は1年以内)の医院開業を要請した。しかし住民が少なかった開通当初は医院建設がなかなか進まず、たとえ開業しても診療は週のうち3日、ないしは午前または午後だけという形態をとるところも多かった。だがその後の人口増加は個人医院と病院の相つぐ進出を促し、多摩田園都市の医療施設は急速に整備された。そうしたなかで50年11月、昭和大学藤が丘病院が開業した。同病院は42年、当社がその用地(1万2602㎡)を譲渡して誘致したものであるが、内科、消化器科など科目数が20におよぶ沿線随一の総合病院である。開業当時の病床数は547床であった。

小学校、中学校、高等学校、私立大学

電車開通前、田園都市線溝の口～長津田間の沿線には小学校10校(三つの分校を含む)と中学校4校、計14校の義務教育施設^{※6}があった。

しかしこれらの学校は既存の集落ないしは市街地の中にあり、区画整理区域からは一部を除いて遠く、収容能力も限られていた。このため区画整理地区内の学校整備が定着人口の増加とともに緊急の課題となり、当社は用地の提供をもって地方自治体に学校開設を要請した。

その皮切りとなったのが、昭和41年6月1日に開設された横浜市立田奈小学校つつじが丘分校である。同分校は電車開通後の青葉台周辺における学童増加に対処するとともに、遠くて通学に不便な田奈小学校に代わって設けられたものであるが、その開設は建設予定地となった恩田第三地区の学校用地について提供方法が決まらないまま、当社が移動式プレハブ校舎を建設、それを横浜市に貸与する形で行われた。用地の無償提供を主張した市と当社の話合いがつかなかったからである。しかし学校開設は急を要する問題であったた

※6 14校の義務教育施設の内訳は次のとおりであった。

川崎市域(第1ブロック)

宮崎小学校、宮崎中学校、野川小学校

横浜市域(第2ブロックとその近隣)

山内小学校、山内小第一分校(元石川)、山内小第二分校(荏田)、鉄小学校、山内中学校。(注)山内小第一分校は42年6月30日廃止された。

横浜市域(第3ブロックとその近隣)

谷本小学校、田奈小学校、長津田小学校、長津田分校、谷本中学校、田奈中学校

め、用地問題を棚上げして仮設校舎による小学校の開設がはかられることになったものである。

プレハブ校舎には特別教室を含めた11教室が設けられ、14名の職員が配属された。当初の学童数は140名であった。ところが開校まもなくして県公社桜台団地などの入居が始まり、学童数は引きつづいて急増することになったため、横浜市では41年末鉄筋コンクリート造り4階建ての本校舎建設に取りかかった。同分校がつつじが丘小学校として田奈小学校から分離独立したのは、建物完成後の43年4月1日である。

しかし、分離独立後のつつじが丘小学校はなおも学童の増加をみることにになり、45年2月の在籍数は1441名を記録、横浜市は新たな分校設置をせまられることになった。その結果誕生したのが45年4月に開校したつつじが丘小学校青葉台分校である。しかし、同分校も46年6月1日青葉台小学校として分離独立した。またその後のつつじが丘小学校は49年1月1日榎が丘分校を開設、同分校も同年4月1日榎が丘小学校として分離独立した。

一方区画整理事業が進展し、公団たまプラーザ団地が建設された元石川第一地区でも43年3月30日、横浜市立山内小学校元石川分校が2番目の公立新設校として誕生した。同分校はつつじが丘小学校と同様、横浜市との用地問題が解決していなかったため、当社がプレハブ校舎を建設して開設された。その規模はつつじが丘小学校とはほぼ同じものであった。同分校が美しが丘小学校として山内小学校から分離独立したのは44年4月1日である。

このほか40年代における横浜市域の小・中学校の新設は、48年4月1日の青葉台中学校と49年5月1日のすすき野小学校の2校があげられる。青葉台中学校の新設は既存の谷本中学校と田奈中学校への通学難を解消したものであり、すすき野小学校はこの年の5月に始まった公団すすき野団地の入居に対処したものである。また既存の谷本小学校と田奈小学校は敷地の拡張によって収容人員の増加をはかっている。また、この間の横浜市以外の学校新設には、46年4月の町田市立つくし野小学校、大和市立つきみ野中学校および47年4月の川崎市立梶ヶ谷小学校と同富士見台小学校の4校があった。

さらに沿線唯一の高等学校であった神奈川県立川和高校には38年と39年の4月、私立のサレジオ高等学校と桐蔭学園高等学校が加わ



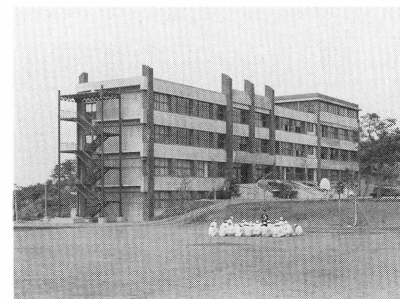
横浜市立山内小学校



プレハブ校舎の田奈小学校つつじが丘分校

＊7 昭和42年3月1日付の東急沿線新聞は次のように報じている。

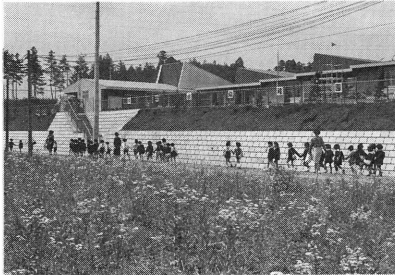
「田奈小学校つつじが丘分校には、1年から6年まで、各教室で250名が学んでいる。分校は、昨年6月開校し、当時の学童数は、140名であった。したがって、7カ月で110名がふえたわけである。増加の一番はげしかった時期は、神奈川県住宅供給公社の桜台団地が完成したとき、一度に70名の学童がふえ、学校側をびっくりさせた。一般住宅の増加も伸びており、40名が転校してきている。4月末に住宅公団の分譲アパート436戸が完成入居し、6月には青葉台プラーザビルの公団賃貸住宅の入居があるので、教室は当然不足する」



サレジオ高等学校



トキワ松女子短期大学



青葉台幼稚園

り、49年4月には神奈川県立川崎北および市ヶ尾高等学校の2校が追加された。大学は41年4月に開校したトキワ松女子短期大学が最初のものである。

なお横浜市との用地問題は43年6月5日覚書を締結し、解決をみている。これについては節を改めて記述する。

幼稚園、保育園

国鉄長津田駅周辺と川崎市宮崎および野川にしかなかった沿線の幼稚園は、田園都市線延長線の開通と相前後して次々と開設され、多摩田園都市は幼稚園建設のラッシュを迎えた。若年世代の移住によって入園児の急増が予想されたからである。しかしその開設は、地元の土地所有者をはじめ当地への進出を決めた学校法人などによって行われ、当社は五島育英会による野川幼稚園の誘致を行うにとどまった。開設された主な幼稚園を年代順に表わすと次のとおりである。()は経営者を表わす。

- 40年 東横学園野川幼稚園 (五島育英会)
- 市ヶ尾幼稚園 (高橋金治部)
- 41年 田園都市幼稚園 (志田泰)
- 42年 青葉台幼稚園 (野路久治)
- 43年 サレジオ幼稚園 (帝都育英学院)
- 44年 田園江田幼稚園 (江田キリスト教会)
- 国学院大学附属たまプラーザ幼稚園 (国学院大学)
- 桐蔭学園幼稚園 (桐蔭学園)
- 藤が丘幼稚園 (吉浜孝夫)
- (以下省略)

一方保育園は、公的施設の設置を求める住民側の動きによって、当社と横浜市は再三陳情、申入れを受けたが、用地の無償提供を求めた横浜市と当社の話合いが長びき、結局40年代の開設は49年7月の美しが丘保育園のみにとどまった。

郵便局、交番、消防署

電車開通の当初、川崎市馬絹と横浜市港北区元石川町および川和町などに偏在していた沿線の行政施設は、いずれも最寄り駅から遠隔の地に位置し、その規模も小さかった。これは開発が既存集落を

避けて実施され、鉄道がこれらの開発地域を結んで敷かれた結果である。当時の行政施設の分布状態を最寄り駅との関係で表わすと次のとおりであった。()は最寄り駅からの直線距離を表わす。

宮前平駅	川崎市役所高津支所宮前出張所 高津警察署 馬絹駐在所 馬絹郵便局 (いずれも約1.5km)
たまプラーザ駅	横浜市港北区役所山内出張所 (1.0km) 川和警察署荏田駐在所 (3.0km) 山内郵便局 (1.8km)
市が尾駅	港北区役所川和支所 港北消防署川和出張所 川和郵便局 川和警察署 港北保健所川和出張所 法務局川和出張所 川和公会堂 (いずれも約3.0km)
藤が丘駅	川和警察署谷本駐在所 (0.7km)
田奈駅	川和警察署恩田駐在所 (1.5km)
長津田駅	長津田郵便局 (0.2km)

以上のような状況のなかで、住民の利便確保を目的とした沿線各駅への施設誘致は、当社にとって緊急の課題であった。しかしその誘致は行政当局の事情もあり、一朝一夕に運ぶものではなかった。

こうしたなかでまず、郵便局、交番、消防出張所といった日常生活に特に関係の深い施設の誘致が行われた。その手始めとなったのが青葉台郵便局と鷺沼、青葉台両駅前の交番であった。

青葉台郵便局は集配普通局として、昭和42年11月13日に開設された沿線唯一の本格的な郵便局である。開設は人口急増中の青葉台地区住民の利便確保にあったが、それは郵便過疎地域といわれた港北区北部地域の郵便事情を一挙に打開するためのものであった。営業区域は長津田からたまプラーザにいたる田園都市線一帯で、これには港北区鉄町と川和町の一部が含まれた。設置場所は青葉台駅前プラザビルのならびで、用地2545㎡は41年に当社が提供し、鉄筋コンクリート造り3階建ての建物は41年12月に着工された。開局にあたり職員63名が配属された。

なおこのほかの郵便局は42年11月、宮前農協鷺沼支店内に設けられた簡易郵便局、44年11月開局の美しが丘郵便局などがある。

一方鷺沼駅前の交番設置は42年11月の警察官立寄り所に始まった。立寄り所はこれまでのパトロールカーによる巡回警備に代わって設けられたものであるが、これには馬絹駐在所の警察官が毎日4



青葉台郵便局



青葉台駅前交番

回立ち寄り、駅周辺および有馬、土橋、宮崎などの開発区域を担当した。警察官立寄り所は43年12月、鷺沼駅前東急アパートの完成にともなって1階の施設部分(49.5㎡)を当社が提供し、常駐の警察官派出所となった。

青葉台駅前の交番は42年7月、東急青葉台サービスセンター内に設けられた警察官立寄り所によって出発したが、翌年43年2月当社が駅前に建てたプレハブ造りの建物(9.9㎡)に移り、同年7月1日常駐の警察官派出所となった。同派出所は青葉台駅周辺の警備を受け持ったが、44年1月プレハブから鉄筋コンクリート造り2階建ての建物に代わったのを機に、担当区域を拡大、これにともなって田奈小学校前にあった恩田駐在所は廃止された。なお常駐の警察官派出所は、たまプラーザ駅前(43年4月)、つくし野駅前(43年4月)にも相ついで設置された。

消防出張所は45年2月の高津消防署宮崎出張所の開設に始まるが、横浜市域では既設の緑消防署長津田出張所に加え、47年5月に同藤が丘出張所、48年6月に同元石川出張所がそれぞれ開設されている。藤が丘と元石川消防出張所の用地各1000㎡は、当社が公益用地の一部として提供したものである。

なお港北区役所川和支所は44年10月1日、港北区の分区によって廃止され、新設の緑区役所(最寄り駅横浜線中山駅)がこれにとって代わった。また緑区役所の下におかれた山内出張所は52年3月8日、開業を間近にひかえたあざみ野駅の近くにその場所を移して同年7月4日山内支所となった。建物には地区センターと図書館が併設された。

42年3月に開設された横浜地方法務局溝ノ口出張所は、不動産取引の増大に対処して、高津にあった登記所を梶ヶ谷第一土地区画整理地区内に移転し、機能の強化をはかったものである。

電話回線の増強

40年9月当社は開通後に予想される電話需要の増加に対処するため、40万都市をめざす多摩田園都市の開発計画を日本電信電話公社(現NTT)関東通信局に説明、新都市における電話回線の増強を要請した。これに対し、関東通信局は同年11月、既設の溝ノ口、市ヶ尾、町田、林間の4電話局による6万1100回線の増強と、さらに第

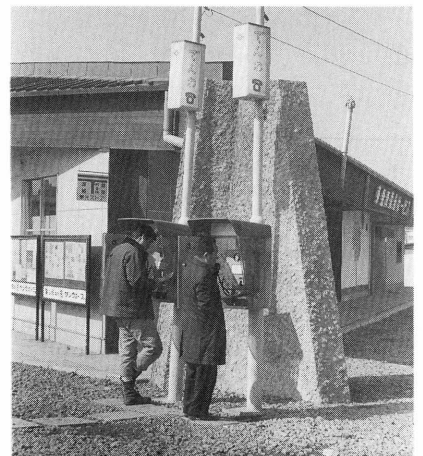
2 溝ノ口（これには本局とは別に可搬形第2 溝ノ口局が含まれた）、荏田、中山、長津田および鶴間に電話局を新設して25万5000回線を確保し、計31万6100回線の拡充案を明らかにした。またその開局予定は中山局が42年、第2 溝ノ口局と長津田局が43年、荏田局が44年の順であった。

しかし計画が完成するまでの処置を心配した当社は40年12月、日本電信電話公社に対し当面の需要に対応できる設備増強策の早期実施を求めるとともに、当社としてできる次のような対応策を取り決めた。それは、回線数の少ない第2、第3ブロック（横浜市域）を対象とするものであった。

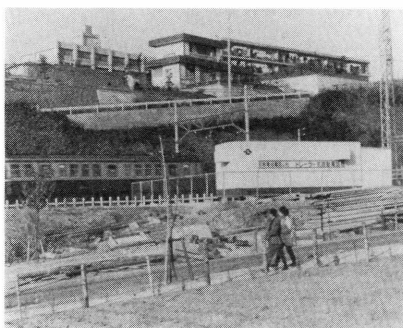
- (1) 現地都市建設事務所の電話を増設して、公衆電話の代用にあてる。
- (2) 鉄道電話によるメッセージの取継ぎに便宜をはかりつつ、42年に予定している中山局の完成と同時に可搬形電話局の設置を要請し、長津田局、荏田局の完成までの需要に応ずる。
- (3) 特に人口急増が予想されるたまプラーザ地区については、前記可搬形第2 溝ノ口局の余剰電話線の架設を要請して、その需要に応ずる。
- (4) 地区内の連絡は、有線電話を利用する。

また日本電信電話公社は当社の要望を受けて翌41年3月、2万4000回線におよぶ当面の増強計画を策定し、実施時期を早める旨の回答を寄せた。その内容は可搬形第2 溝ノ口局の完成を早めるとともに、43年と44年に予定した長津田局と荏田局の開局を1年繰り上げるというものであった。

こうして電話回線の増強計画は実施に移されたが、しかしこの計画でも完成までにはなおしばらくの時間を要するため、当社は既存の電話回線による駅前公衆電話の設置を進める一方、不足する回線数を補うため、当時建設中であった可搬形の大棚局（港北区大鵬町所在、綱島局から分局）から30回線の引込み延長工事を計画、公社側に協力を要請した。引込み工事は2回にわたって行われ、41年8月当社は第1回分として、16本の加入申込書を綱島電報電話局宛に提出した。申込みの内容は、加入電話10本、公衆電話6本で、加入電話は区画整理事務所のある荏田、恩田、下市ヶ尾と青葉台のフードマート、プラーザビル、サービスセンター（3本）に設置するというも



青葉台サービスセンター前の公衆電話



鷺沼に設けられたトレーラー式自動電話局

のであった。一方、公衆電話は江田、市が尾、藤が丘、田奈の各駅前と山内農協および青葉台サービスセンターに設置された。これにかかった費用は580万円、電話線の開通は同年9月である。

第2回分の申込みは41年11月に行われ、6本の電話が設置された。しかしこのときは当社のほか東急建設および神奈川県住宅供給公社が費用を分担し、設置場所は当社の施設のほか中里農協、桜台団地の管理事務所などであった。

一方、日本電信電話公社の電話回線の増強計画は41年12月6日、まず鷺沼駅近くの社有地(298㎡)を利用して可搬形の第2溝ノ口局が完成、1000回線の需要を賄うことになった。しかし同局は43年7月、溝ノ口電報電話局大塚分局が開局したことによって撤去された。大塚分局の回線数は1万5000回線、開局と同時に局番86局は87局に改められた。以下の開局は中山局が42年3月、長津田局が42年10月、荏田局の43年3月の順である。当初の回線数は長津田局が5000回線、他は6000回線であった。また準市内扱いであったこれら3局の電話は44年10月1日横浜市内局に繰り入れられ、その利便性を高めた。

しかし以上のように進められた多摩田園都市の電話整備ではあったが、計画を上回る人口の増加は、電話の引込みにあたって住民を長時間待たせる結果を招き、こうした事態は昭和40年代の後半までつづいた。

その他の施設

街づくりには商業、医療、教育および行政等の施設とともに文化的、宗教的な施設も必要との見地から、当社は京都北野天満宮の誘致を企画したことがあった。しかし誘致の動機は都市施設というよりも、旅客誘致の意味合いが強かったようである。計画は昭和41年5月に立案されたが、その内容は財団法人組織の奉賛会を設立し、募金活動によって神社建設を行うというものであった。建築計画は第1次から第3次までに分かれ、第1次計画で本殿、社務所などを、また第2次計画で儀式殿、集会場などの建設を予定した。建設場所は藤が丘駅南方1.5kmの東名高速道路予定地沿いの民有地(3万8661㎡)を賃借することになり、当社は関係地主から80%を超える同意書を取得、賃料まで取り決めた。

しかし神社側の都合により、北野天満宮の誘致は結局実現しなか

った。

次に電車開通当初の主な施設の開設状況を年順に記してみよう。

まず41年10月、延長線各駅を起点に(株)田園都市交通と神奈川都市交通(株)の2社が構内タクシーの営業を開始した。鷺沼を中心とする長津田方面を田園都市交通が、溝ノ口方面を神奈川都市交通がそれぞれ受け持ち、これによってそれまで藤が丘、青葉台などで部分的に営業を行っていた構内タクシーが、江田駅を除く各駅に配置されることとなった。

42年8月には上谷本町に老人ホーム「ルンビニ合掌苑」が誕生し、50名の入園募集が行われた。また同年5月、多摩田園都市では初の地元商店会が鷺沼に発足し、11月には当社によるガソリンスタンド“東急青葉台サービスステーション”が開設された。

43年1月、宮崎台駅前にゴルフ練習場がオープンし、同時期青葉台、藤が丘に2つのキリスト教会と神学校が開設された。教会は、日本ナザレン教団青葉台教会と、青葉台クリスチャンセンターで、神学校はインマヌエル聖宣神学院である。

43年11月には第一銀行鷺沼支店がオープンし、44年12月には東急宮前サービスステーションが開設されている。

45年には鷺沼と青葉台にボーリング場が開設された。また鷺沼では地元の手で剣道場も開設されている。

以上都市施設の概略を記したが、これ以外にも多くの都市施設がつくられ、多摩田園都市の街づくりは一段と活況を呈していった。

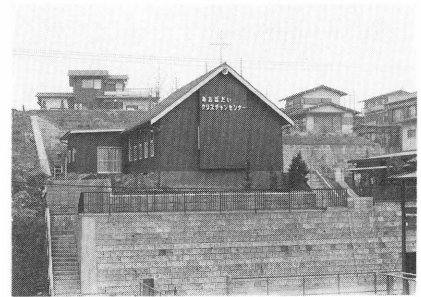
4 コミュニティの形成

コミュニティ意識の形成の第一歩は、住民相互の交流の場をつくることである。このような見地から当社は駅前広場を利用した植木市、納涼星空市、青葉まつり、歳の市などの諸行事を企画し、地元の協力を得てこれを実施した。

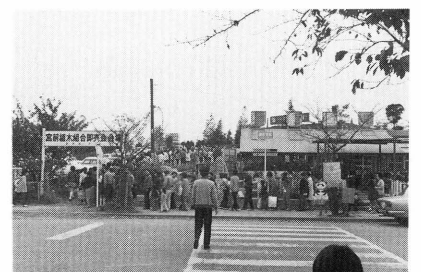
その手始めとして、41年11月に開催された鷺沼駅前の大植木市があげられよう。植木市はそれまでも青葉台等で行われてきたが、この大植木市では盆栽、草花、庭木など2000点におよぶ展示即売とアイヌ民芸品の即売会等が計画され、3日間にわたる大がかりな催物



東急青葉台サービスステーション



青葉台クリスチャンセンター



鷺沼駅前の植木即売会



青葉まつり



もちつき大会

となった。主催は宮前農業協同組合、当社が後援の形をとった。また同駅前では翌42年4月、たけのこ市が開催され、土橋地区の特産品孟宗竹の販売が行われ、同年8月11日第1回納涼星空市が開催された。盆踊りを中心としたこの催物は宮前植木組合、神奈川県観光協会および当社の共催で、住民相互の交流の場をはじめて提供するものとなり、以後恒例の行事となった。

一方、43年8月2日には青葉台駅前でも同種の行事が企画、実行された。これが「青葉まつり」である。青葉まつりは、田奈農業協同組合、地元商店会と当社の3者が共催し、地元自治会、団地管理組合などの協賛を得て、青葉台プラーザビル前の当社所有地で3日間にわたって開催された。盆踊りを中心に写生会、東急ブラスバンドの演奏、映画の夕べ、さらに植木の即売や各種の夜店も出ておいに賑わった。

植木市も43年には地元農業協同組合、または花卉園芸組合などの手によって、春秋2回定期的に開催されるようになり、44年3月にはたまプラーザ駅前でも開かれた。また44年の年末には青葉台で「歳の市」、鷺沼で「青空市」が開かれ、「餅つき大会」を中心とした催しが賑やかに行われた。鷺沼駅前の納涼星空市はその後開催場所の都合で取り止めとなったが、青葉まつりは場所を青葉台サービスセンターに移して今日におよんでいる。また当社は47年から緑化運動を目的とした“苗木のプレゼント”を始めた。

以上の各種行事の企画、準備を担当していた鷺沼・青葉台の両サービスセンターでは、各団地ごとの自治会結成の促進をもめざし、新旧住民に積極的な呼びかけを行う一方、規約の作成その他の準備に関する業務を支援するなど、コミュニティづくりのための活動をいっそう広げていった。

5 増加した多摩田園都市の人口

昭和41年1月現在、4万7236人といわれた多摩田園都市の人口は、田園都市線延長線の開通5年後の45年、10万3547人を数え、さらに10年後の50年には19万5385人を記録した。開通時の41年と比較した人口増加率は前者が2.2倍、後者が4.1倍である。またこの数字は、

＊8 人口は、地元自治体の人口・世帯統計をもとに、田園都市線延長線の開発区域とそれ以外の沿線約3kmの人口を割り出したものである。したがって、ブロック別人口には、開発区域外の周辺地域の人口が一定割合で含まれている。

なお、長津田以遠の第4ブロックの人口は鉄道開通後の人口のみをカウントしている。

40年4月に作成された田園都市線総合開発委員会の資料が予想した「50年度における溝の口・中央林間間の沿線推定人口23万人」におよばないまでも、それに近いものであった。開通以来地元と当社が進めてきた人口誘致策が、それなりの効果をあげたものとみることができよう。しかし都心から30km前後の距離にある多摩田園都市の地理的条件と、経済の高度成長を背景とする宅地需要の急激な増加が、これを支えたことも否定できない事実である。以下田園都市線延長線の開通5年間ににおける人口と1日平均乗降人員の推移を追ってみよう。

電車開通時の総人口4万7236人の内訳は、第1ブロック2万484人、第2ブロック8079人、第3ブロック1万8673人で第4ブロックは含まれていない。

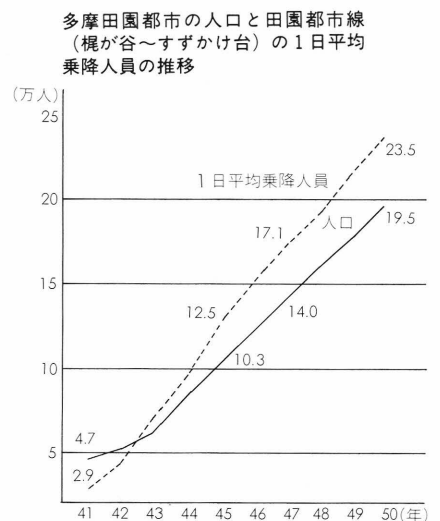
これに対し、5年後の45年1月1日現在のブロック別人口は第1ブロック3万7095人、第2ブロック2万3471人、第3ブロック3万8914人、第4ブロック4063人であった。増加数は第1ブロック1万6611人、第2ブロック1万5392人、第3ブロック2万241人、第4ブロック4063人で、第2ブロックの人口増加率がもっともいちじるしかった。これは43年に大規模団地の入居が行われた元石川第一地区の人口増加が大きく影響したものとみられる。また第4ブロックの数は43年4月、長津田～つくし野間の鉄道延伸が実現した結果である。

各年の人口推移は42年5万920人、43年6万3555人、44年8万4036人、45年10万3543人となっており、増加数は44年の2万481人がもっとも大きくなっている。世帯数は開通時が1万1576世帯、5年後の45年は2万9711世帯、増加倍率は2.6倍である。1世帯当りの家族数は開通時4.08人、46年が3.89人で、家族数の減少傾向がみられる。

ちなみに10年後の50年における家族数は3.56人となっている。

一方梶が谷～長津田間(43年度からはつくし野駅まで)の1日平均乗降人員は41年度が2万9151人であった。このうちもっとも乗降客の多かったのが鷺沼駅の4629人、次が長津田駅の4240人(ただし国鉄長津田駅からの乗換えを含めると7416人)、3番目が青葉台の3847人で、もっとも少なかったのが藤が丘駅の865人であった。

これに対し5年後の45年度の1日平均乗降人員は12万5056人、10年後の50年度は23万5354人であった。開通時と比較した増加率は前者が4.3倍、後者が8.1倍である。また45年度の1日平均乗降人員は



青葉台駅の1万8213人がもっとも多く、ついでたまプラーザ駅が1万5070人、鷺沼駅が1万4355人で、長津田駅は1万2373人(ただし国鉄長津田駅およびこどもの国線の乗換え客を含めると2万2179人)であった。そしてもっとも少ないのが田奈駅の2226人である。

これを開通時との比較でみると、増加数がもっとも多いのが青葉台駅の1万4366人、ついでたまプラーザ駅の1万3560人、市が尾駅1万515人の順となっており、増加率ではたまプラーザ駅の9.98倍が最高であった。

以上の数字から集合住宅の建設が進捗した青葉台、元石川地区(たまプラーザ)の人口増加の度合いが大きいことがわかるが、市が尾駅における乗降人員の増加は駅前プラーザビルの完成や、バスによる周辺地域からの流入旅客の増加によるものとみられる。ちなみに50年度現在の1日平均乗降人員の順位は青葉台駅3万1903人がもっとも多く、たまプラーザ駅2万7145人、市が尾駅2万2899人の順となっている。

6 街づくりにおける諸問題の発生

※9 また朝日新聞はこの記事の中で、新住民の意識を次のように紹介している。

「横山桂次中央大学教授と市調査室は、一昨年夏青葉台215世帯のアンケート調査をおこない、“新住民像”をデッサンした。そのいくつかを拾うと――、

▽東京から移ってきた人が54%と半数以上。

▽勤務地は東京62%、川崎17%に対し、横浜は17%。

▽伊勢佐木町にいったことがない主婦が48%。

▽いま横浜に愛着を感じている人は36%。いってみれば、横浜のようでもあり、ないようでもある土地柄だ」

そして掲載記事はこうした理由を、「東京向けの足は便利になっても、横浜の中心部への足はむかしのまま」と指摘し、次のように結んでいる。

「横浜に住みながら、その意識は“東京人”——首都圏の膨張が生んだ新しい住民像がここにある」

人口の早期定着を主眼において進められた街づくりは、5年で当初の2倍をこえる勢いで人口の増加をもたらした。多摩田園都市はほとんどなくして賑わいをみせるようになった。しかしその反面、開発区域の大部分を占める横浜市域では「学校が建たない」「警察官が少ない」「医者が不足」「保育所がない」「区役所が遠い」といった住民の苦情、不満が相つぎ、都市施設や行政サービスの不足、不備が浮彫りにされた。既存の施設から離れて大規模な開発が行われたこと、都市施設が整わないうちに人口定着が進んだことなどがその理由としてあげられるが、住民の半数以上が東京からの移住者で、しかも20代、30代の若年世帯が多かったことも影響したようである。このため当社は全力をあげて都市施設の誘致、整備に力を注ぐことになったが、その実態は増加する人口に充分対応できるものとはいいがたかった。ちなみに43年1月、朝日新聞が連載した記事^{※9}“港北区・都市開発の最前線”から、当時の住民の声ないしは動きを取り上げ問題の所在を明らかにしてみよう。

〈学校が建たない〉

「いいえ、学校はあることはあるんですよ。でも遠いんですの。子供の足で40分かかります。それにプレハブ建ての分校で設備なんかからきしダメ。ええ、ご近所には東京の学校へ越境通学をしているお子さんもいらっしゃいます。土地を買ったときは、すぐ近所に学校が建つという話だったんですがねえ」（青葉台のある主婦）

学校建設が進まなかった原因は今後に予想される学校用地の提供と学校建設を前にして、巨額の財政負担を懸念した横浜市が用地の無償提供を主張し、原価による買上げを求めた当社との話合いがつかなかったからである。結局この問題の解決は、両者のトップ会談によって設置が決まった多摩田園都市問題協議会に委ねられた。

〈警察官が少ない〉

「最初は山ばかりで、街灯もなく駐在所といっても3キロも離れた山の向こうと知ったとき、さすがにノンキ者の私も心細くて……」（東京練馬から港北区梅が丘に転居したある主婦）

「多摩田園都市の住民にとって警察官不足の悩みは深刻だ。『夜道は娘の身が危ない』と勤めをやめた話をあちこちで聞いた。国道246号線から数百メートルはいった荏田地区では、奥さんたちの井戸端会議の“議題”は目下物価高と警察の話だそうだ」

「『防犯連絡所』という看板をさげた家を訪れると『これも自衛策の一つなんです』と若い奥さんが説明する」

そして、連載記事はこの区域を管轄する川和警察署の陣容を次のように紹介した。

「事務員5人を含めて総勢89人、パトカー4台、第一線に出る外勤警察官は幹部あわせて39人、外勤1人が人口3400余人を受け持つことになり、これは県下各署平均の約2倍、警視庁の3倍にあたる」

〈医者不足〉

74歳になる母親が突然急性肺炎になった会社員（2カ月前に東京から元石川地区に引越し）の例を取り上げて「病院に運ぼうにもこの辺には医者が1人もいない。タクシーもない。川崎市鷺沼に医院が1軒あるのを思い出して連絡したが、あいにく休診日で留守。地元にくわしい川崎の知人に頼んで、四方八方手をつくして医者を探して

もらったのはなんと4時間後でした」

医者不足はクリニックセンター用地を確保し、一定期間内の開業を条件にして分譲したが、買主側の事情によって約束どおりの医院建設が行われなかったからである。その結果希少価値となった既設の開業医に受診者が集中した。

「1日平均140人もの患者が電車に乗って押しかけてきます。多い日なんか200人も診察したことがある。患者が待合室に入りきれず外に列をつくることもちょくちょく。繁盛するのもいいけど正直いってもうクタクタですね」(青葉台クリニックセンターの小児科医)

〈保育所ゼロ〉

「この広い多摩田園都市に保育所が一つもないなんてひどすぎないかしら」(桜台のある主婦)

「(市立) 長津田保育園は定員60人ですすでに超満員」

「昨年1月保育所問題で頭を痛めている桜台、田園青葉台両団地の主婦が中心となって『青葉台保育の会』が生まれた。月1回会員ニュースを、隔月に会報を発行、保育所設置を要求して横浜市に再三陳情、東急との話し合いも繰り返している」

この問題はもとより予期していなかったという側面もあったようであるが、学校と同じように横浜市との交渉で用地問題が難航した。

〈行政サービス〉

「コーホーヨコハマ? はじめて見たわ。あら保健所の予防接種の日程なんかのっていて結構便利ね。これ、どこへいったらくれますの?」(元石川地区の若い奥さん)と自治会組織がなくて横浜市の広報紙が行きわたっていない事実と「それにお役所が遠くて担当する仕事もバラバラ……」という住民の苦情を紹介、その理由を次のように説明した。「たとえば元石川地区の人たちは戸籍、印鑑証明のことなら、1時間に1本のバスに25分揺られて港北区役所川和支所へ、転入学や税金関係のことはさらに遠い港北区役所へ、保健関係なら長津田から国鉄横浜線に乗り換えて菊名町の区役所庁舎内の港北保健所へはるばるでかけなければならない。しかも川和支所は、大正10年に郡役場として建てられた老朽建物で素朴な“村役場”そのまま。職員も少なく、付近に大きな団地や住宅地が出現すると住民登録をする人たちが殺到、役場内は騒然となる」

そして行政サービスに関して、次のような関係者の話をのせた。

「人手不足でとても手が回らないのです。ひどい言い方だが、正直いって多摩田園都市についてはいまのところ“ほったらかし”の状態ですな」(港北保健所)

また42年2月1日付の東急沿線新聞は、たまプラーザ住民と市当局との話し合いによって週1回のゴミ収集が決まったことを報じている。話し合いはゴミ処理に悩む住民の苦情を受けて、当社鷺沼サービスセンターが横浜市清掃局港北事務所にかけ合って実現したものであった。さらに同紙は43年8月、青葉台で「恩田地区住民集会」が開かれたことを伝える。集会は相つぐ住民の苦情、不満を前にして横浜市が主催したものであるが、この集会には市長(飛鳥田一雄)みずからが出席して、問題の背景となっている苦しい台所事情を説明、住民の理解を求めるとともに、今後の対策について行政区の分割による市民サービスの改善案を明らかにした。しかしこの席でも住民側は防犯灯や保育所の設置、学校建設、道路舗装、消防、野犬狩りなどさまざまな問題を取り上げた。

7 多摩田園都市問題協議会の発足

既述したように当社は、横浜市と学校用地の提供方法をめぐって対立した。有償による買上げを求めた当社に対し、横浜市が財政難を理由に無償提供を要求してきたからである。そしてこの問題は、事務レベルの交渉で話し合いがつかないまま暗礁に乗り上げてしまった。このためトップ交渉による問題の解決がはかられることになり、42年12月横浜市長飛鳥田一雄と社長五島昇の会談が行われた。その結果、学校問題を含めた多摩田園都市の諸問題を協議機関を設けて話し合うことになり、翌43年1月24日「多摩田園都市問題協議会」が発足した。

同協議会には当社から田園都市部長柳田盈文、開発事業部長酒井辛一、東急不動産の常務取締役松尾英男の3名が、また横浜市からは総務部副主幹鳴海正泰、財務部長松宮理一郎、区画整理部長野村良政がそれぞれ出席し、さっそく、当面の課題である学校用地問題を取り上げた。^{*10}協議会はこれを皮切りに前後5回にわたる会議を開

*10 多摩田園都市協議会は構成メンバーが6人であるところから、「6人委員会」とも称した。

き、さしあたり必要となる9校分の学校用地について、その提供方法を取り決めた。その内容を記した横浜市発行の「調査季報」(43年11月)をもとに会議のあらましを再現すると次のとおりである。

43年2月、横浜東急ホテルで開かれた第2回協議会で、横浜市は田園都市線沿線で昭和60年度までに必要となる学校数は小・中学校^{*11}合わせて18校、これに要する財政負担が57億円^{*11}にのぼることを明らかにし、当社に改めて学校用地の無償をせまってきた。しかし当社は用地原価を示して、事実上これを拒否することになった。

ついで翌3月に開かれた第3回協議会では横浜市側が有償買収の線を打ち出し、話し合いは買収価格と支払条件にその論点を移した。

しかしなお当社は、数校分の学校用地について寄付を求められ、買収価格について区画整理前の評価額によることを要求された。これに対し当社はその目安として仮換地指定時における保留地価格を主張した。なお数校分の学校用地とは第2、第3ブロック内の小・中学校各1校、すなわち4校分の学校用地を意味するものであった。

第4回協議会(3月27日)では、当社側から有償とした場合の価格構成(用地費、土木工事費、付帯工事費および金利)を説明し、横浜市側は金利7分3厘と2年据置き5年償還による代金支払いの検討を当社に求めるとともに、4校分の寄付を条件とした前記価格構成に関する検討が約束された。

第5回協議会は翌4月25日に開かれ、有償と無償とからなる9校分の学校用地の提供方法が決まったが、なお土木工事費と法地の取扱いについて議論が分かれ、結局双方持ち帰って結論をだすことになった。また結論を得た時点で横浜市と当社が覚書を交換することを決めた。なお土木工事費と法地の取扱いに関する横浜市の主張は、買収費の一時払いにより、土木工事費は支払わない。また法地は15%の範囲で有償による買収を行い、これを超える分については無償とする、という内容であった。

これに対し当社は法地の取扱いを認めたものの、土木工事費は今後の双方協議に委ねることを申し入れ、43年6月5日、結局次のような内容の覚書を締結した。

- (1) 学校用地の必要面積は小学校1万㎡、中学校1万5000㎡の有効面積を確保する。
- (2) 売買価格は用地費、土木工事費、付帯工事費と各々の金利を

*11 このとき、横浜市は学校以外の財政需要額についても明らかにし、区庁舎、保健所、清掃工場、消防署等の建設および塵芥車両の整備、河川改修など田園都市線沿線の宅地開発に伴って発生する財政需要総額は243億円を超えるものと積算した。

一方、これに対する市税収入は116億円(但し41~60年度まで)で、年間22億円と推定される上記施設の運営費、すらも賄えないとしたのである。

もって構成し、金利は年7分3厘の複利とする。

- (3) 用地費は区画整理事業認可時の保留地価格とし、その金利の計算期間は仮換地指定時より売買時点までとする。
- (4) 今後学校用地とするため、特に要する土木工事費は双方が協議して定める。
- (5) 付帯工事費は当社が支払った時点から売買時点までの計算とする。
- (6) 9校分の学校用地の売買時点は43年度中とし、横浜市はこの年度内に代金全額を当社に支払う。
- (7) 今後の学校用地について、横浜市は年7分3厘2年据置き5年償還の交付公債でその代金を支払う。
- (8) 当社は9校分の学校用地のうち、つつじが丘小学校と元石川第一地区の小学校用地を無償で提供する。また今後の学校用地のうち、中学校2校分の用地について、当社は無償で提供できるよう努力する。

また、覚書を取り交わしたあと横浜市と当社は、次のような共同コミュニケを発表した。

「最近の地方財政の窮迫や鉄道の先行投資を軸とした民間開発の困難性など、その背景は簡単に妥協点を見出せるものではなかったが、双方、その立場を理解して、覚書を交換するにいたった。今後とも山積する問題には、開発の有意義な完成によって、住民生活の充実に努力したい」



青葉台小学校

そして今後の協議事項として区役所庁舎と消防署の問題がとりあげられることになった。

しかし多摩田園都市問題協議会における協議は、事実上、上記した学校問題のみに限られた。

なお協議の対象となった前記の学校用地は、小学校が現在の“つつじが丘”“美しが丘”“青葉台”“榎が丘”の新設校4校と既設の“田奈”および“谷本”の小学校2校である。またあとの3校は“青葉台”“美しが丘”および“谷本”の各中学校である。譲渡面積は合計で11万6339㎡、このうちつつじが丘と美しが丘の各小学校分の用地2万8384㎡が無償で横浜市に提供された。残り7校分の譲渡価格は3億1460万9000円であった。