

第7章 開発区域の拡大と鉄道の延伸

1 高まった開発気運

相次いだ地元の開発要望

わが国の高度経済成長は、昭和40年代に入って一段と加速され、年平均10%以上という高い成長率を維持して、国民総生産（GNP）は米国およびソビエト連邦について世界第3位の座を占めるにいたった。しかしこうした経済規模の拡大は30年代に引続いて都市への産業と人口の流入をもたらし、住宅難、交通難、公害等の都市問題をいっそう深刻なものにした。またその動きは同時に都市近郊における宅地開発をこれまで以上に刺激し、地価の高騰とも結びついて空前の開発ブームを招来、無秩序な市街化が面的な広がりを見せるようになった。

こうして宅地開発は、乱開発の防止と健全な市街化形成をめざした国および自治体による開発規制を受けるようになったのである。

一方、多摩田園都市では電車開通後のたまプラーザ、青葉台周辺の街づくりが進展し、43年4月には開発区域を縦断する東名高速道路東京～厚木間が開通し、地元の開発気運はかつてない高まりを見せるようになった。また新都市計画法の制定や自治体による開発規制の動きはこうした気運に拍車をかけ、早いうちに開発した方が得策であるといった考え方を生み、相次ぐ土地区画整理組合の設立につながった。

以下は田園都市線の開通前後より、地元から当社に寄せられた開発要望の数々とその結果である。

39年2月20日 西八朔地区（港北区西八朔町）代表犬塚義信ほか54名による要望書

「田園都市線の延長にともなった多摩田園都市の建設は現在、土地区画整理事業により順調に進捗し、下谷本町に隣接する当地区



開通した東名高速道路

の一部でも施行中ではありますが、未施行部分についても次の理由から区画整理を実施したいと痛感しております。

- (1) 当地区に隣接して恩田第一、恩田第二、恩田第三、下谷本西八朔および下谷本第二（認可申請中）の各地区で事業が施行されており、当地区における公共施設の整備もこれに併せて行うのが適当であり、絶好の時期にきている。
- (2) 当地区の中心部を通る東名高速道路によって集落全体が2分され、将来、地区内交通に不便をきたす事態が予想されるので、少なくとも東名高速道路の北側部分と川崎～町田線の連絡について、区画整理による道路確保の必要がある。
- (3) 現在施行している下谷本西八朔地区は、仮換地指定後の土地引渡しによって使用収益開始の時期を迎えており、当地区の申請準備、申請から認可までの手続き期間を考えると、農耕に支障なく着手しうる見込みがある。

以上の理由に基づき、今回関係者全員に諮ったところ、全面的な賛成を得ましたので、当西八朔地区の区画整理について貴社の配慮を賜りますよう全員の署名捺印を以って要望するものであります」

これに対し当社は、回答書を交付して要望の趣旨にそうよう努力する旨を約するとともに、事業準備のため組合設立認可申請人の選出、測量にともなう土地立入り、住居地域の拡大指定等について、地元の協力を要請した。42年1月25日設立認可を得た西八朔第二土地区画整理組合はその結果である。

39年12月25日 元石川大場地区（港北区元石川町および大場町の一部）代表石渡長太郎ほか22名による要望書

「さて、元石川大場地区は起伏に富んだ丘陵地にあるため、効率的な土地利用が困難な状況にあります。従って建設中の田園都市線が開通しても、現状のままではその利益を受けることができないと考えられます。そこで地元では、この機会に、広い地域にわたって電車による利益が受けられるよう東急山内都市建設事務所と協議を重ねてまいりましたが、その結果区画整理を実施し、鉄道駅の地区内建設を要望することになりました。しかしその前提となる住居地域の指定部分が非常に狭く、地元の開発要望区域とはあまりにもかけはなれておりますので、住居地域拡大の措置を市当局に要望することになりますが、同時に貴社の強力な援助を

お願いする次第であります。

区画整理区域は50万坪（165ha）以上となり、山内地区では、最大規模のものとなると思いますが、地元一同これを強力に実行に移すべく準備委員を選出して努力しております」

こうして新駅設置の要望をともなった元石川大場地区の組合設立は、44年6月5日その認可を得ることになる。

次に電車開通後の42年4月3日、当社は、かねてより区画整理準備中であった元石川第三地区の代表横溝実ほか31名から、事業の推進を求める要望書を受け取った。地元の意見調整に手間どったことから、組合設立への動きが低迷した同地区の区画整理事業が、東名高速道路の工事進捗によって、ふたたび進められることになったものである。書面にはたまプラーザ駅南口の開設、最低限度の減歩率等の要望が記されていた。組合の設立認可は47年6月5日である。

また42年4月17日には、長津田新林地区の代表小林八郎ほか12名から、区画整理の実施を求める要望書が提出された。同地区は第3ブロックの区域外にあり、当初の計画になかったが、これより先に行われた長津田ニュータウンの造成工事がきっかけとなって、開発への動きがでてきたものであった。地区名を「下長津田」と変更して組合が設立されたのは44年7月15日である。

42年12月11日 恩田堀ノ内開発委員会（委員長鈴木芳文）からの要望書

東急不動産の指導で進められてきた当地区の開発が41年末、当社によって肩代りされることになった経過にふれたあと、

「当地区（港北区恩田町字堀ノ内、内田前、熊の谷、西ヶ谷）は最近、市街化の度合いが激しく、県道川崎町田線沿いには、無秩序に住宅が建てられております。ついては1日も早く区画整理して計画的な街づくりを進めたく、地元ではその実現を渴望しております。御社にも計画の順序があるかと思われませんが、当地の実情をご賢察の上、計画の前進を懇願する次第です」

以上のような要望があったにもかかわらず、恩田堀ノ内地区の開発が上恩田土地区画整理組合として結実したのは、15年あまりたった58年7月25日であった。

43年11月5日 港北区上谷本町の住民高橋平作ほか10名からの要望書

「田園都市線の開通にともなう青葉台、藤が丘周辺の街づくりとその発展には目ざましいものがあります。また当地区では、すでに上谷本第一土地区画整理事業を施行しておりますが、地元としては、これに引きつづく公共施設の整備改善、宅地利用の増進による健全な市街地造成の必要性を考慮し、区画整理の実現を申し合わせました。つきましては、横浜市宅地開発要綱が制定された折ではありますが、当地区では3割以内の平均減歩率により、事業の実施をはかりたく存じますので、何分の御協力を賜りたく、御願い方々御要望申し上げます。なお貴社に対する土地提供につきましては、できる限り御協力をいたす所存であります」

この要望は45年12月25日に設立された上谷本第二土地区画整理組合の結成につながった。また44年3月には上谷本第三地区の代表村田米蔵からも同様の要望書が提出された。これに対し当社は、開発事業本部長山本忍名で次のような回答書を交付した。

「昭和44年3月12日付の上谷本第三地区の開発について要望書を拝受いたしました。上谷本地区の一環として今般、御地域においても土地区画整理の実施に踏み切られましたことは、将来この地域発展のため有意義なものと存じ、ご同慶にたえません。当社としても、ご希望の趣旨にそうようご協力いたす所存ですが、昨年9月1日より実施されている横浜市宅地開発要綱、併せて本年6月より実施される新都市計画法の規制もあり、今後相当厳しい条件が課せられることも予想されますので、この点について充分なるご理解とご協力を頂き、本事業を推進してまいりたいと存じます。また、土地提供に関する具体的協議につきましても、充分なるご配慮を下さるようお願い申し上げます」

こうしたやりとりのあと、上谷本第三地区は46年7月5日組合設立の認可を得た。

44年3月29日 小黒地区発起人代表椿一作ほか16名からの要望書

「田園都市線が開通して、早や3年の歳月がたち、沿線には区画整理事業が各所で行われており、整然とした街ができつつあります。現在、荏田町においては昨年10月に組合解散しました荏田第一地区のみであり、特に江田駅西側の谷をみますと、駅から至近距離にありながら、連絡する道路は農道1本あるのみで、それも道幅が狭く、自動車の交差もできない現状で、合理的な土地利用

が困難な状態であります。

従って将来の土地利用を考えますと、当地区をこのまま放置しておくことはできません。諸物価の上昇、横浜市の指導方針とその他の基準等、年々地主に対する負担が増大していく傾向にありますので、この際なんとか開発できないものかと地主一同考えている次第であり、昨年12月地主会合、そして本年1月に地主総会を開催し、種々検討しましたところ、開発についての意向がかたまり、計画区域を想定して、今後推進されるべく発起人が選出されました。地主の意向は将来の土地利用計画を考え、次の点を考慮に入れ、理想的な明るい街づくりを、一同希望している次第であります。

- (1) 高層ビル（3階以上）建築区域と一般住宅区域（2階以下）を完全に分離させ、永久に日照権の心配がない環境。
- (2) 降雨等で水害が起こらないよう留意した排水施設。
- (3) 交通事故の起こることがないような道路網。
- (4) 横浜市の諸基準、その他で規制がきびしい折から、なるべく低い減歩率。

なお、貴社に対する土地提供についてはできる限り協力いたす考えておりますのでよろしくお願い申し上げます」

小黒地区は48年8月に組合の設立をみるが、土地利用に対するきめ細かい配慮が、わが国で初の建築協定付き土地区画整理事業という成果を生むのである。

要望書は以上のほか、富士塚、保木、元石川^{※1}第四、市ヶ尾川和等、昭和50年代に組合設立をみる各地区からも相次いだ。

第2次土地買収

田園都市線が開通してまもなく、当社は昭和30年代の前半に次ぐ第2次土地買収ともいえるべき大規模な事業用地の買収を開始した。高まる開発気運を背景にして、多摩田園都市における区画整理事業区域の拡大をはかるとともに、新たな開発計画を推進することになったためである。その皮切りとなったのが、開通を間近にして立案された田園都市部による新規50万㎡買収計画と開発事業部による^{※2}嶮山早野地区の買収計画であった。

田園都市部による新規50万㎡（15万坪）買収計画は41年7月の常務

※1 元石川第四地区は、途中で区域が2分され、荏子田地区と舟頭地区となり、区画整理事業は荏子田地区だけが実施された。

※2 嶮山早野地区における土地買収の発端は、開発事業部所属の職員によるバイク転倒事故にあったといわれている。王禅寺原子力研究所からの帰途、バイクが耕作中の水田に突っ込み被害を与えた。このため関係地主に謝りにいったところ、「東急さんが開発してくれるならば、土地を出してもよい」という話が持ち上がり、本文記載の計画に発展した。この背景には横浜・川崎のチベットとも呼ばれた嶮山早野地区が当時、多摩田園都市の区域外にあり、開発計画から取り残されていたこと、それにもかかわらず開発なしでは土地利用が困難な地形的な条件を前にして、地元住民の間に開発を望む声が強かったなどの事実があったようである。土地買収が事のほか順調に進んだのはこのためとみられる。

会決定によってその一部が実施に移されたが、計画は買収対象地に第1ブロックの大塚、犬蔵、第2・第3ブロックの元石川大場、泉田向、恩田第五および第4ブロックの岡部地区を予定、27億円の予算で、43年度までに50万㎡の土地買収を行うという内容であった。

一方開発事業部による買収計画は、14億4700万円の資金をもって、嶮山大場および早野地区の土地49万1000㎡（14万8500坪）を買収、ゴルフ場を中心としたスポーツ施設の建設構想を実現することを目的にしていた。建設構想はこれより先40年5月、皇太子殿下ご成婚記念によって開園した“こどもの国”の名称にあやかって“大人の国”計画とも呼ばれ、地元と当社による共同開発を意図したものであった。土地買収は41年8月4日、地元住民によって設立された嶮山開発株式会社（代表取締役城所素直、資本金300万円）の協力を得て取りまとめられ、同年末予定面積を上回る成果をあげた。このため当社は改めて7億8500万円の予算を計上、嶮山・早野両地区合わせて16万5289㎡（5万坪）の追加買収を実施するにいたった。

他方、田園都市部の買収計画も地元の協力を得て比較的順調に進捗し、翌42年には周辺地域を含めた173万㎡（約52万坪）の買収計画が立案され、当社は72億円の予算を計上した。この計画は都市建設の適地と目された鴨志田寺家、堀ノ内、下長津田、禅当寺および黒須田の買収とともに多摩田園都市区域外の長沢、北八朔、寺山などの周辺地域と厚木、西富岡（伊勢原）の買収を計画、一団地造成事業ないしは地方都市における大規模開発を考慮に入れたものであった。買収は用地課と一部仲介業者の手を借りて進められたが、43年にはこれに平塚市旭地区および静岡県御殿場地区の土地買収が加えられた。

44年に入ると開発を希望する小黒地区（港北区荏田町の一部）の土地買収が、地元開発委員会（代表椿一作）と当社との間でまとめ、約7万㎡（2万坪）の買収が実施された。肩代りを決めた日本体育大学用地（奈良恩田地区）の買収が行われたのはちょうどこのころのことである。

つづいて45年には上谷本地区開発委員会の協力を得て、藤が丘駅北方1.5kmに位置する上谷本第二および同第三地区の土地約4万㎡の買収が進められた。また時を同じくして、恩田第五地区、下長津田などの地区でも8万㎡の買収が始まり、同年12月には保木、元石

川第四地区の買収がこれにつづいた。そして46年には緑区奈良町所在の土地3万㎡の買収が実施され、さらに土地買収は石油危機を招いた48年までつづいた。

このようにして電車開通の直後から始まった第2次土地買収は、高まる開発気運を背景にしてことのほか順調に運び、線引きともからんで、多摩田園都市における開発区域の拡大という結果をもたらした。また周辺地域の土地買収は地方都市における、たとえば厚木、平塚などの大規模開発につながった。

なお田園都市部用地課は46年6月1日、用地部の新設によって同部に移管された。用地部の新設は買収規模の地域的拡大に対応させると同時に、当社における買収機能の一元化をはかったものである。

2 開発規制の動きと多摩田園都市の開発

宅地開発要綱の制定

昭和56年5月19日付の神奈川新聞は“横浜再生への出発”(元横浜企画調整室長、現法政大学教授田村明記)の中で、宅地開発要綱制定の経緯にふれ、次のような記事をのせている。

「昭和30年代以降の高度成長のなかで、横浜市の最大の悩みは、他動的な原因によるあまりにも急激な人口増加であった。35年に137万人であった人口は、40年には179万人と5年間で42万人増加し、さらに45年には224万人となり、45万人も増加するという異常を記録、43年の人口は名古屋市を追い抜いた。これらの人口増は、これまで全く田園地帯であった郊外地の丘陵を主とした宅地開発で引き起こされたものである。あまりにも急激で乱雑な開発は、がけの多い横浜で、がけの崩壊、河川の溢水、交通の渋滞、駅前混雑などさまざまな都市問題を引き起こしていた。そのうえ何よりも困ったのは学校用地の確保である。開発によって人口は急増し、義務教育の子供たちのため、学校建設は待ったができない。

ところが開発によって地価は急上昇し、土地には国の補助もなく、人口急増都市の財政では賄いきれない。教育委員会は用地の確保に奔走したが、買う土地も金もなく、やむなく既存の校庭にプレハブ校舎を建て並べるありさまであった。

そうしたなかで問題が大きくなったのは、東急電鉄による多摩田園都市の開発である。組合方式の土地区画整理という当時の都市開発としてはかなり理想的な開発で、鉄道も同時に建設されたが、この学校用地を値上がりした地価で買い、未舗装の道路を舗装すると、既成市街地の市民の税金をそっくり郊外地に回さなければならない。

これでは地価の上昇分を事業者などに1人占めされた上、まだまだ未舗装のある既成市街地の住民とのアンバランスを引き起こすことになる。そこで市と東急との間で長い交渉が行われ、ようやく学校用地を無償あるいは原価で提供してもらうことになった。

このように宅地開発についての法制は、いつも後手後手で、30年代半ばまでは全く野放しだったといっていよい。

しかし宅地開発は道路、下水、学校、消防など総合的な整備を必要とするため、中央の縦割り行政ではとうてい満足な法制化はできなかった。そこで自治体側ではやむなく緊急避難的にこの問題に対処するため、学校や公園用地の確保、取付け道路の整備などを開発業者に行わせることにし、宅地開発要綱を制定した。もし要綱が制定されていなければ、人口急増のなかで横浜市の財政はとくに破綻していたろう」

こうして横浜市の宅地開発要綱は43年9月1日から実施された。^{*3}
その要旨は次のようなものであった。

- (1) この基準を適用する事業は土地区画整理法に規定する土地区画整理事業、宅地造成等規制法および住宅地造成事業に関する法律に基づく新規の宅地開発事業である。なお、工場敷地の造成等、宅地開発とみなしうる事業についてもこの基準を適用する。
- (2) 宅地開発の原則は健全な市街地の造成をはかるため、必要かつ十分な公共公益施設と宅地整備を行わしめるものとし、これらに要する費用は原則として開発業者の負担とする。
- (3) 開発業者は学校、清掃工場等公益施設の用地として、開発区域面積の5%を提供すること。提供価格は平方メートル当たり3000円とする。
- (4) 宅地開発に伴う下水道施設、河川改修、道路、駅前広場等の公共施設の整備の必要性が区域外におよぶ場合には、開発事業

*3 こうした開発要綱の制定では、すでに40年8月から実施している川崎市の「団地造成事業等施行基準」がわが国最初のものである。また42年5月には兵庫県川西市でも「住宅地造成事業に関する指導要綱」を制定実施しており、横浜市は全国3番目ということになる。しかし横浜市が要綱制定について実際に検討を始めたのは41年9月で川西市の要綱実施以前だった。

者がその建設費を負担する。

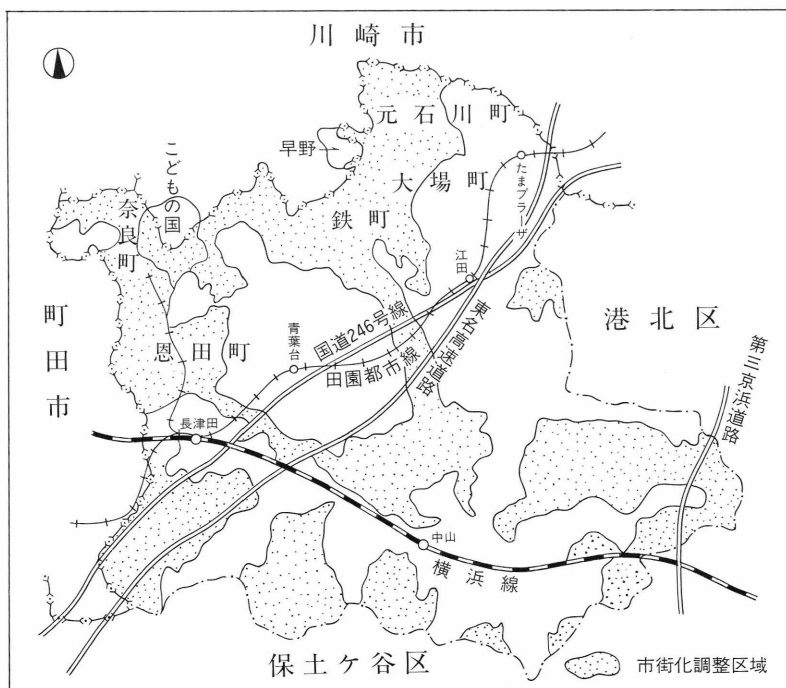
- (5) この要綱に違反した開発事業者に対しては、水道の供給、ゴミの収集およびし尿の汲み取り等その他必要な協力を行わないことがある。

こうして宅地開発は人口密度、通過交通を勘案した道路計画、道路の全面舗装、分流方式による排水設備、遊水池の設置などが求められるようになっていくのである。

なお、要綱制定の先がけとなった川崎市の団地造成等施行基準の実施は40年8月である。また町田市の宅地開発指導要綱は45年9月、大和市の開発等事業指導要綱は46年4月にそれぞれ制定実施された。

新都市計画法の施行

昭和43年6月15日、都市計画法^{※4}が改正、公布された。法律は翌44年6月に施行され、これにより市街化区域と市街化調整区域を区分する作業、つまり線引きが都道府県単位で始められた。神奈川県では同年11月末、たたき台となる素案づくりが完了し、その内容が公表された。素案による市街化区域の面積は30市町の総面積17万1800haの約50%、8万5000haであった。55年の人口を750万人と見込み、



神奈川県が発表した横浜市緑区の線引素案

※4 改正新都市計画法は、昭和30年代中期からの経済の高度成長にともなう都市への人口集中を起因とする郊外住宅地の無秩序な乱開発を防止することを目的に、43年6月15日法律第100号として公布された。その大きな特色は、秩序ある市街地形成をはかるため都市計画区域を2分し、優先的に市街化される市街化区域と、それとは逆に市街化を抑制する市街化調整区域を設定したところにあった。そして「市街化区域は、すでに市街地を形成している区域及び、おおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とする」と定めている。

つまりこれまでの開発に秩序を与え、農地および緑地の保存をはかる一方、指定された区域の街づくりを積極的に推進しようという趣旨である。



関戸孝明

そのうち市街地に住む人口を680万人と想定した結果である。人口密度はヘクタール当り80人であった。そしてこれをもとに決められた市街化区域は川崎市が市域の91.8%、横浜市は70.5%、大和市は65.3%、東京都町田市の場合は80%近くの面積がそれにあてられた。また、横浜市緑区の場合は区面積の52.8% (4100ha) が市街化区域に予定された。

これを多摩田園都市の開発区域とその周辺でみると、第1ブロック（川崎市域と横浜市の一部を含む）と第4ブロック（町田市と大和市域）はすべて市街化区域であった。しかし横浜市緑区と川崎市の一部にひろがる第2・第3ブロックは市街化区域に入っていたものの、その周辺の一部、すなわち嶮山、早野、保木、元石川第四、黒須田大場、鴨志田、堀ノ内および奈良などと呼ばれていた地区およそ500haは市街化調整区域とされていた。そしてこれらの地区は電車開通後に当社が土地買収を進め、地元とともに区画整理の準備をしていた地区でもあった。

このため線引素案の内容は、早くから開発を目論んでいた地元および当社の期待に反するものであった。

かくしてこれらの地域からがぜん市街化区域の指定を求める声が起こり、それは何通かの陳情書の提出という形をとらない、翌45年1月30日に予定された神奈川県主催の公聴会に結集された。横浜市文化体育館で行われた公聴会には、地元の公述人として保木地区の関戸孝明、堀ノ内地区の鈴木憲一の両氏が出席して次のように陳述した。

関戸公述人

「私は緑区元石川町保木の関戸です。公述人の選にもれた元石川第四、嶮山地区の意見を含めて発言します。今回の線引きにはもとより安心しておりました。関係当局の方々が田園都市沿線の開発について充分承知しているものと思っていたからです。ところが意に反して私共の地区は市街化調整区域に指定されました。

横浜市にその理由をただしたところ、遠く、時期が早い、農業地域であるということでした。そこでこれらの理由について地元の考えを述べ、ぜひとも市街化区域に変更されるようお願いしたい。

遠いということは、田園都市線の駅から、また横浜市の中心か

ら遠いということと思うが、東名高速道路が開通し新幹線が走っているこの時代に距離的に遠いということは問題ではない。

次に時期が早いという点ですが、田園都市線沿線の開発状況を見てみますと山林、原野が切り拓かれて、そこに立派な都市が建設され、みるまに市街化されております。ところがその余波を受けて、私共の地帯はスプロール化が始まっています。しかも多摩丘陵の当地区は小高い山と谷戸からなっており、山の上とその谷戸に家が建てられつつあります。つまり立体的なスプロール化が進行している現状です。

まだ早いという根拠に市街化区域、つまりおおむね10年以内に市街化する地域ではない、ということのようですが、調整区域では10年後になってしまう。それまで私共の地域をほっておいたらどうなるか、それを思うと寒心にたえません。市の都市計画で、10年先の市街化を考えてもらっては困ります。チャンスを逸しないようにしてもらいたい。市街化が進行してスプロールだ、さあ大変、再開発だ、ということを繰り返し、公費を無駄にしては大変です。再開発よりも、あの無人の荒野を切り拓いた元石川第一（美しが丘）地区のように先まわりして開発すべきです。

最後に、農業地帯だから調整区域にしたという説明ですが、現在は大部分の農家が兼業化しており、後継者は皆無です。農業だけで食べている人はおりません。やむにやまれず勤めにでて、土地を切売りしているのが状態です。これは国の農政の立場からは大変遺憾なことですが、それが現状です。農地はいまや農地としての使命を終わったと思っています。地価が上がっている現在、土地の資本利子を払うだけの経営はできません。すでに使命を終えた農地をふたたび農業にひきもどし、なお10年先まで農業をつづけさせ、農地の転用を制限するのは私共の生活権を奪うものだと地区住民は考えております。

そこで私共は地元で何度も何度も相談した結果、区画整理による開発を行って緑と生活を守ることにし、その計画も大体できあがっています。したがって少なくとも計画のあるところは、住民の意思を尊重して、ぜひとも市街化区域に指定していただきたいのです。

また住民の意見は本案の作成にあたり参考にするとのことですが



鈴木憲一

が、参考ではなく、充分にその意見を取り入れていただきたい」
鈴木公述人

「私は緑区恩田町堀ノ内の鈴木です。公述人には上恩田、奈良などの地区から6人の申出があり、その中で私が選ばれたわけですが、他の5人も私と同様、調整区域を変更して市街化区域にしてほしいと願っています。そこで自分の関係している堀ノ内地区のことにふれつつ、その理由を述べます。

横浜市の最果て、緑区と町田市の境にあるこの小さな集落堀ノ内は市街化区域の町田市と長津田の市街地に近接し、東南の下恩田地区では100万坪の区画整理が完成してビルや住宅が建てられています。

戦前30戸の農家があった堀ノ内地区は、現在300余世帯が住み、市の水道も全戸に行きわたっています。しかし立派に農業をやってきた30戸の農家にとって、現状は百姓をやる場所がありません。

そこで住民たちは将来を心配して考えました。周囲の状況、時代の流れを受け入れて市街化する結論を得て、自分たちの力で区画整理をやることにし、民主的な組合をつくることを決めました。

そのため数年前から着々と計画を進め、町田、横浜両市の許可を得て、土地に立ち入り測量も終わっています。そして現在は、組合設立認可の申請準備を進めております。それをどう間違えられたか、最果てということで見落とされたんだろうと思いますが、住民が熱望して計画を着々と進めているところが市街化調整区域になったわけです。それで住民は驚き、すぐさま集落全員が集まって陳情書をつくり、市長はじめ関係当局に提出しました。

そこで考えますに、自分たちの将来を思い、開発して都市化していこうという事実を認めないで、一方まとまるかどうかかわからない状況にある港北ニュータウンが市街化区域になっている。

誠に私は静かなる怒りを禁じえないのであります。それはさておき、公述の趣旨はわかったから、さっそく市街化区域にしようということになると思いますが、大勢の人の前で言うておきますれば安心できると考え、あえて72歳の老人が風邪をおして申し上げる次第です」

公聴会を機に、線引素案で市街化調整区域となった前記の地区における組合設立への準備は、これまで以上に加速された。一方、公

聴会を終えた神奈川県線の線引き作業は住民の意見の取りまとめに基づく素案の手直しを行った後、県都市計画地方審議会に付され、45年6月10日神奈川県議会で最終的に決定をみた。その結果は緑区鉄町、恩田町および奈良町の一部に市街化調整区域を残しつつも前記の嶮山、保木、元石川第四、黒須田大場、鴨志田、堀ノ内および奈良地区および川崎市域の早野地区が区画整理による開発を条件に市街化調整区域から市街化区域に変更された。つまり計画的な都市づくりをめざしてその準備を進めてきた地元および当社の意向が認められたわけである。

こうして多摩田園都市の開発は新都市計画法の実施が契機となって、電車開通前には計画になかった周辺地域を取り込み、その開発の区域を拡大させた。そして地元の熱意の賜物ともいうべき線引き変更の結果は、40年代後半から50年代にかけて実施される土地区画整理事業へと結びついていくのである。

3 最盛期を迎えた土地区画整理事業

各ブロックの組合設立と解散

新都市計画法の施行、宅地開発要綱の制定などの開発規制が進むなかで実施された多摩田園都市における昭和40年代の土地区画整理事業は、地元に盛り上がった開発気運を背景に最盛期を迎えた。

設立された組合数は、東急不動産が事業を代行した小川第二および下市ヶ尾第一の2組合を含めて23組合、施行面積は1354haである。そしてこの間に事業を完了して解散した組合数は26組合、施行面積にして1752haであった。

解散した組合のうち13組合・施行面積934haは、電車開通前からの継続事業である。したがって残り13組合・818haが40年代に着工し、区画整理事業を完了したことになる。

年度別およびブロック別の設立および解散土地区画整理組合は別表とおりである。

設立組合の施行区域は、鉄道駅から2～3kmの位置にひろがり、30年代に着工した施行地区に比べて当社の先買地が少ないのが特徴であった。また事業の特色として次の点があげられる。

電車開通後の40年代に設立された土地区画整理組合

年	第1ブロック	第2ブロック	第3ブロック	第4ブロック	合 計	
	川崎市	川崎市・横浜市		町田市・大和市	組合数	施行面積 ha
41						
42		4. 下市ヶ尾第一(22) 5. 元石川第二(95)	1. 西八朔第二(52) 3. 上谷本第一(53) 5. 成 合(60)		5	282
43	*3. 有馬第二(137) 6. 小 台(36)			10. 小川第二(70)	3	243
44	6. 神 木(16) 7. 北山田第一(38)	6. 元石川大場(180)	7. 下長津田(40)		4	274
45			12. 上谷本第二(29)		1	29
46		2. 嶮山第一(90) 2. 嶮山第二(30) 4. 早 野(35)	3. 奈良恩田(49) 7. 上谷本第三(44)		5	248
47		6. 元石川第三(88)	8. 恩田第五(91)	5. 南町田第一(39)	3	218
48		8. 小 黒(44)	6. 鴨志田第二(16)		2	60
49						
計	4組合 227 ha	8組合 584 ha	9組合 434 ha	2組合 109 ha	23	1,354

(注) *は組合設立認可月。()内は施行面積。

(1) 「極力自然の風致を保存し、地形の変更は将来住宅地とするに必要な限度に止める」とした従来からの設計方針は、40年代の後半に設立された組合から土地利用重視の方向に転換し、嶮山第一地区の設計方針は「計画的な土地利用の増進を図る」とのみ記し、元石川第三地区では「将来ゆるやかな起伏をもった郊外住宅地とすることを目標に、極力不利用地をなくす」方針であった。また恩田第五地区では、快適な居住環境を備えた住宅地とすることを目標にあげている。これらの結果、整地量が大幅に増大した。

(2) 宅地開発要綱の実施により、計画人口が公共公益用地の算定基礎となったため、従来よりも正確な数値を求められることになった。

その結果、集合住宅用地を設定した嶮山第一地区および早野地区では、ヘクタール当りそれぞれ180人および202人を計上した。また初めて地区全域にわたる建築協定を導入した小黒地区では、土地利用計画に基づいてヘクタール当り147人の人口を計画している。

(3) 砂利舗装およびU型側溝を主体とする道路整備に代わって、

電車開通後の40年代に事業を完了した土地区画整理組合

年	第1ブロック	第2ブロック	第3ブロック	第4ブロック	合 計	
	川崎市	川崎市・横浜市		町田市・大和市	組合数	施行面積
41	*12 有馬第一(69)				1	69 ^{ha}
42			3. 下谷本西八朔(104) 5. 恩田第二(173)		2	277
43		7. 市ヶ尾第一(29) 10. 荻田第一(30)	3. 恩田第三(65) 9. 下谷本第二(64)		4	188
44		3. 元石川第一(118) 9. 下市ヶ尾第一(22)		2. 小川第一(95)	3	235
45	3. 梶ヶ谷第一(77)		3. 西八朔第二(52)	3. 大和市北部第一(113)	3	242
46	12. 神 木(16)		3. 上谷本第一(53) 3. 成 合(60) 7. 恩田第四(55)		4	184
47	3. 宮 崎(130) 3. 北山田第一(38)	9. 元石川第二(95)		3. 小川第二(70)	4	333
48			8. 下長津田(40)		1	40
49		12. 嶮山第一(90) 12. 嶮山第二(30) 12. 早 野(35)	11. 上谷本第二(29)		4	184
計	5組合 330 ^{ha}	8組合 449 ^{ha}	10組合 695 ^{ha}	3組合 278 ^{ha}	26	1,752

(注) *は解散総会開催月。()内は施行面積

排水管の埋設にともなうL型側溝の採用およびアスファルトコンクリートないしはセメントコンクリート舗装が行われるようになり、公共施設の整備水準が格段に向上した。

- (4) 開発業者負担の原則に立つ宅地開発要綱が実施された結果、開発にともなう地区内公共施設の整備とともに、これによって派生する地区外の上水道整備、河川改修などの費用を開発者が負担することになり、区画整理事業費に占めるこの部分の費用がしだいに増大した。

ちなみに、地区外の上水道整備費を除く法第2条第2項該当事業費^{*5}および早淵川の改修負担金などを含む小黑地区の地区外関連事業費は、当初の事業計画で総事業費の約10%、2億3000万円を計上している。また南町田第一地区では無償による学校用地の提供が行われた。

- (5) 以上のような事業内容の変化によって、従来20%台であった減歩率は40%台に引き上げられた。

なお年度別にみた土地区画整理事業の施行面積は、41年度の1348haがピークで、組合数が最も多かったのは45年度の18組合である。また各年度別の区画整理事業費総額は次のように推移した。

*5 土地区画整理事業を施行するため、若しくはその事業の施行に係る土地の利用の促進のために必要な工作物その他の物件の設置、管理および処分に関する事業などをいう。

※6 換地業務の電算化は、43年1月、田園都市部内に電算チームを編成して始められ、従来から行われてきた土地評価基準や評価計算の方法などについて、その実態が把握された。

その結果、土地評価基準は、各組合ごとに基準となる計数のとり方や区分の仕方に違いがあることが判明し、評価計算の方法も山内都市建設事務所では、乗除法を主体とする相乗方式を、また恩田都市建設事務所では、加減法を主体とする累計方式を採用しているといった具合であった。

このため、換地業務の電算化を図るうえで土地評価基準の統一が必要となり、その内容が、特殊なものを除いて整理統合された。しかし評価計算の方法については、すでに事業を実施している組合のことを考慮し、相乗方式と累計方式の二つの方法が電算化された。

土地評価の方法について違いが生じたのは、換地業務の経験者として当社が招いた大部晃、平野兼吉両氏の指導によるものであるが、これには丘陵地を対象とする土地評価の方法について、参考となる事例がなかったことも大きく影響している。

つまり、市街地の再開発を目的とする区画整理事業では、初めから確立した土地評価の方法があったが、山林や原野を対象とする丘陵地については確たる前例がなかったのである。このため丘陵地の評価をいかにするかが換地業務の実施に先立って課題となり、大部晃が在勤した山内都市建設事務所では相乗方式を導入し、平野兼吉が勤めた恩田都市建設事務所では累計方式を採用した。

ちなみに、相乗方式の方が理論的で、組合員の納得を得られやすい内容となっている。また換地の電算作業は西八朔第二地区の区画整理事業が最初である。

各年度末の土地区画整理組合数と施行面積の推移

年度 項目	41	42	43	44	46	46	47	48	49
組 合 数	16	17	15	16	18	17	16	17	15
施行面積	ha 1,348	ha 1,315	ha 1,234	ha 1,274	ha 1,308	ha 1,220	ha 1,235	ha 1,201	ha 1,131

区画整理事業費総額の年度別推移

(単位：百万円)

年 度	41	42	43	44	45	46	47	48	49
区画整理事業費総額	1,989	1,757	1,553	2,305	2,619	4,856	4,283	4,154	5,303

(注) 東急不動産代行の北山田第一、下市ヶ尾第一、小川第一、小川第二の4地区を除く

一方、区画整理事業の拡大に対応して、当社は43年度から換地業務の電算化による業務能率の改善を図るとともに、45年6月1日嶮山早野都市建設事務所(所長高橋孝守)を新設した。事務所の新設はいうまでもなく嶮山早野地区の区画整理事業を実施するためである。

また当社は同日付をもって、大和市北部第一地区の事業完了により、大和都市建設事務所を廃止するとともに、南町田第一地区の区画整理事業を行うため、町田市鶴間に町田都市建設事務所(所長小西和親)を開設した。

さらに既設の下谷本都市建設事務所は、このころより本格化した上谷本地区の区画整理事業を進めるため、名称を「谷本」に変更し、事務所を藤が丘1丁目に移転した。

以上の結果、最盛期を迎えた多摩田園都市の区画整理事業は宮前、宮前平、山内、嶮山早野、谷本、恩田および町田の七つの都市建設事務所で進められることになった。

なお宮前平都市建設事務所は宮崎・土橋地区の事業が終息に近づ

各都市建設事務所の所員数の推移

年度末 事務所名	41	42	43	44	45	46	47	48	49
宮 前	30	26	34	36	26	25	28	36	25
恩 田	40	40	33	33	30	29	31	28	35
山 内	36	34	34	29	31	33	34	33	37
大 和	22	22	18	13					
宮 前 平	32	32	30	30	29	23	16		
下 谷 本	28	29	27	25					
谷 本					24	23	25	24	21
町 田					12	13	13	13	9
嶮山早野					28	28	29	28	24
計	188	183	176	166	180	174	176	162	151

いたため、48年12月宮前都市建設事務所に吸収合併された。また各都市建設事務所の年度別所員数は別表のような推移をたどり、この間田園都市部長には柳田盈文、石山勲、田島復、小藤田幸康の4人が就任した。また45年6月1日付の人事異動で柳田盈文が3代目の開発事業本部長に就任した。



柳田 盈文

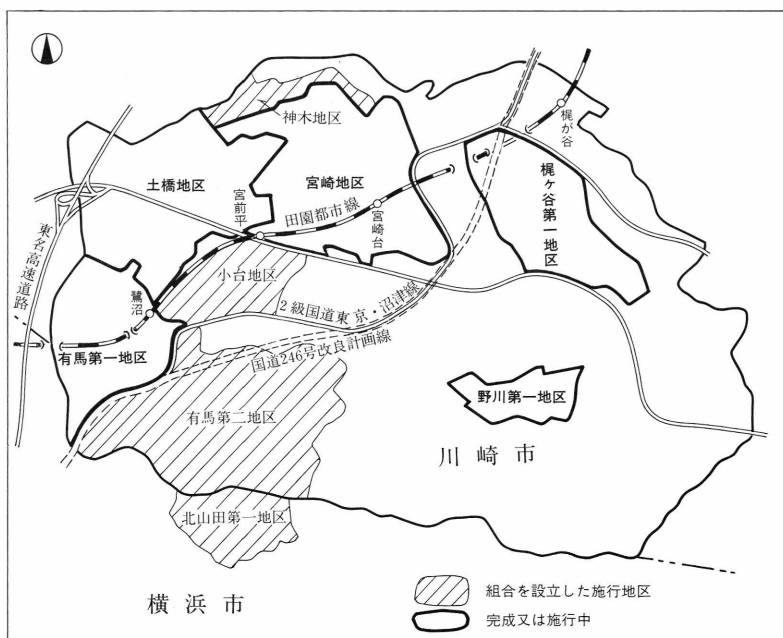
第1ブロックの土地区画整理事業(有馬第二、小台、神木、北山田第一)

昭和40年代に入って、第1ブロック(宮前および横浜市港北区の一部)では有馬第二、小台、神木および北山田第一の4地区で新たに組合が設立され、面積227haの区画整理事業が始まった。その結果、このブロックの土地区画整理事業は、電車開通前に着手された5地区の421haと合わせて9地区648ha(196万坪)の規模となった。

しかしそれ以後の組合設立が行われなかったため、宮前地区の区画整理事業は300万坪を予定した当初計画の3分の2にとどまり、実施区域は宮前地区の西北部に集中した。

宮前地区東南部の区画整理事業が実施されなかったのは、第4章でも既述したように地元が開発を望まなかったからである。

組合の設立は、43年3月の有馬第二地区を皮切りに、小台(同年6月)および神木地区(44年6月)へとつづき、44年7月には有馬第二地区に隣接した横浜市港北区北山田町でも、東急不動産による北山田第一土地区画整理組合の設立が行われた。



40年代に組合を設立した第1ブロックの区画整理施行地区

事業は神木と北山田第一の両地区が比較的順調な経過をたどったのに対し、有馬第二および小台地区では組合の設立過程から一部の未同意者による区画整理反対運動に見舞われ、先の土橋・宮崎地区と同様その事業が難航した。

しかし土橋・宮崎地区で実施された直接施行の影響を受けて、その運動は話し合い重視の方向に転じ、最悪の事態はさけられた。また有馬第二地区の事業実施にあたり、当社は組合との事業代行契約の形式についてその改善をはかり、組合の業務委託に関する契約と保留地の売買に関する契約の2本立ての形式に変更した。事業代行契約のわかりにくさを解消したこの形式は、以後の組合との契約に取り入れられていった。

現地事務所の担当区分は神木地区が宮前平都市建設事務所、有馬第二と小台地区は宮前都市建設事務所であった。

一方、川崎市は市の西北部に相次いだ土地区画整理事業の実施にともない、44年10月助成金交付規則を制定した。

それは発足以来、公費による事業費の助成を求めてきた川崎市土地区画整理組合連合会の要請に応えるものであった。連合会は、当時市内で区画整理を行っていた五つの組合によって40年6月に結成された。その加入者中4組合は第4章で記述した有馬第一、土橋、宮崎および梶ヶ谷第一の組合で、会長には有馬第一土地区画整理組合理事長持田栄吉が就任した。そして「道路などの公共施設の整備は、本来地方自治体の責務であり、これに代わって行われる組合施行の土地区画整理事業に、しかるべき責任者の補助ないし助成があって当然である」と主張し、都市計画道路に対する公共施設管理者負担金の増額および事業費に対する助成措置を求めたのである。その結果が前記の助成金交付規則の制定につながったわけであるがその内容は、かかった事務費について10%の助成を定めるものであった。川崎市はその実施にあたり、初年度（44年）予算として800万円を計上した。

また当社は43年、宅地造成事業（区画整理後の2次造成）の協議にあたって、川崎市から①矢上川の改修費一部負担、②道路舗装率のアップ、③合流方式による下水道施設の採用の3点を要請された。しかしこの全部の採用に難色を示した当社は協議の末、6億円の河川改修費の負担に対し社有地の面積相当分の指定寄付1億円を行う

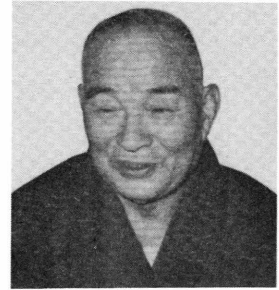
ことで市の了解を取り付けた。

各地区の組合設立の経過と事業概要は次のとおりである。

〈有馬第二地区〉

有馬第二地区の組合設立は、43年3月21日の神奈川県知事の認可をもって行われた。施行区域は川崎市有馬字西耕地、東耕地、北耕地、南耕地および鷺沼耕地の全部または各一部で、面積は137ha(41万坪)、恩田第二地区につぐ多摩田園都市3番目の規模であった。施行前の土地利用は農耕地と原野および雑種地が全体の80%近くを占め、比較的専業農家の多い典型的な農村地帯で、地区の中央を通る有馬農道をはさんで南北に農家が点在していた。組合設立への動きは宮前全域300万坪区画整理計画が立てられた35年以来のことであったが、優良農地を多く抱えていたなどの事情から40年代に見送られた。しかし開発の必要を感じていた地元では、田園都市線の建設着工(38年10月)の前後より内田仁平をはじめとする旧開発委員が中心となって区画整理推進への動きを再開し、測量、権利調査、概算設計などの準備作業が始められた。そして40年から41年にかけて同意書取得を実施し、同年6月神奈川県知事宛、組合設立認可の申請を行った。申請時の同意率は権利者295名中70.51%、面積は73.53%であった。

ところが、こうした開発への動きに対して、一部の農家が区画整理反対を唱えるにいたった。「営農継続に支障する」というのがその理由であったが、この動きはまもなく隣接の小台地区で展開されていた反対運動と合流し、40年3月川崎市西北部生活擁護対策協議会を結成した。協議会は有馬第二地区と小台地区の50名前後の土地所有者からなり、市議会議員らを介して川崎市および神奈川県に反対



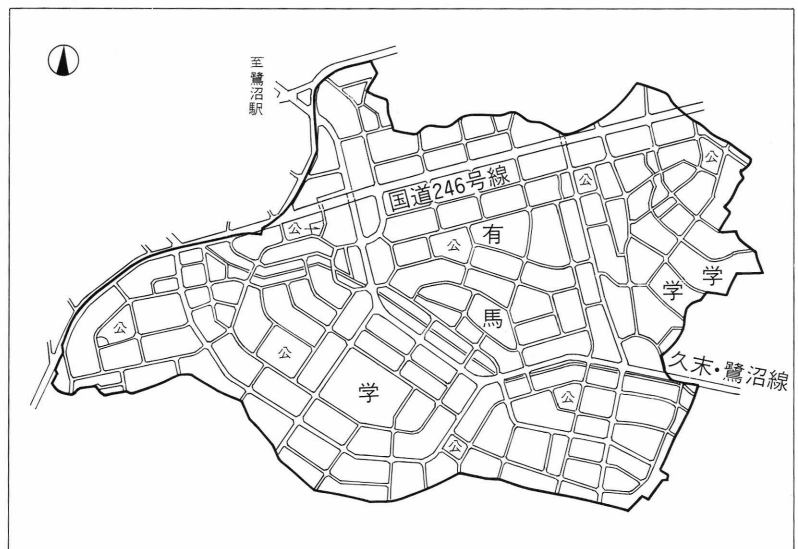
内田仁平



開発前の有馬第二地区

の陳情を繰り返し、次のように主張した。「自然を破壊する区画整理は地元よりも大企業の利益につながるから、その事業は市や県で行うべきである」、また「①生活に必要な道路はあり、減歩までして区画整理をする必要を認めない、②農業経営に支障をきたす、③全員同意で行うべきだ」などとも主張した。

このため前記の認可申請手続きは、行政側が認可に先立って未同意者との話し合い解決を申請人らに求めたことから、結局、有馬第二地区の組合設立認可は2年後の43年3月まで持ち越された。認可は同月21日、組合は翌4月16日第1回総会を開催し、役員を選出して事実上のスタートを切り、理事長には川崎市土地区画整理組合連合会会長で組合員の持田栄吉が就任した。しかし前記の協議会はおも反対闘争を展開し、同年6月未同意者15名による組合設立認可取消しの訴えを横浜市地方裁判所に提起した。その論拠は、土地区画整理法第9条第1項の3号と4号に該当するとしたのである。つまり農業地域である当地区は市街化するのに適当でない地域であり、事業施行上必要な経済的な基礎がないこと、すなわち収入の道が明らかになっていないことをあげた。裁判は同年8月の第1回口頭弁論によって実質的な審理に入ったが、当日の模様について組合の第6回理事会議事録は、「裁判所の前に15～16台の車をならべ、東急による区画整理反対のスローガンを掲げ、口頭弁論は物々しい雰囲気の中で開かれた」と記している。また原告側は、「権利者の知らぬまに東急による区画整理が企画され、住民の意見を無視して一方的に強行された。窮地に立つ農業経営者の立場を理解してほしい」とも



有馬第二土地区画整理竣工図

主張した。

だがこうした反対運動も、44年8月に実施された土橋・宮崎地区の直接施行、つまり強制執行を境に対決姿勢から話し合い重視の方向に転じ、協議会側は組合に対して事業計画の説明会開催を申し入れてきた。

説明会は同年12月4日に開催され、組合側は「前向きに解決する意思があるや否や」「解決する意思とは組合側に協力するか否か」といった鋭い質問を投げかけた。しかし協議会側にはこれに柔軟に対応する姿勢があったとみえ、議事録は説明会が“なごやかな雰囲気”のうちに終了したと記している。

こうして反対運動は沈静化の方向に向かい、未同意者側と組合の話し合いが頻繁に開かれることになった。しかし全面解決にはなお時間を要し、一部の未同意者から仮換地指定および換地処分をつど、処分を不服とする審査請求の申立てが行われた。

一方、事業はこうしたなかで完成に向けて一段と力が注がれたが、その中で焦点となったものの一つに、国道246号線の改良工事にともなう用地の提供があげられる。提供面積が4万㎡を超える大きなものだっただけに、公共施設管理者負担金交渉と設計協議の行方が注目されたわけである。前者の交渉は44年7月建設省相武国道工事事務所との間で始められ、同年9月総額5億7000万円近い金額で公共施設管理者負担金に関する覚書が締結された。しかしその用地の引渡しは未同意者側の反対による仮換地指定の遅延、国道用地内の相続争いによる建物移転の遅れおよび道路曲線の変更などの理由が重なって大幅に遅れた。提供面積は4万3626㎡、道路幅員は22m、延長1899mであった。

また設計協議で交渉のテーマとなったのが、15本の区画街路と国道246号線の取付けの問題であった。組合は3カ所を立体交差にし、他を平面交差とする計画を立て交渉にあたったが、建設省は国道中央に分離帯を設けることを理由に、平面交差は2カ所程度にとどめたいとの意向を示し対立した。しかし組合側は事業費の関係などから原案による道路の取付けを求め、結局これが認められた。

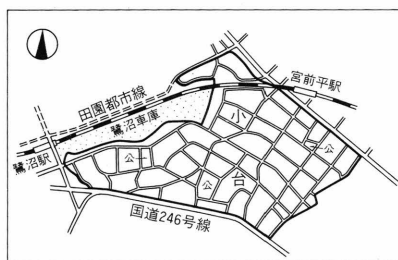
事業は49年3月仮換地指定、53年6月換地処分という手順を踏んで完了、事業期間は当初の5年が10年余にわたるものとなった。組合の総事業費は29億673万円であった。



開発前の小台地区（写真右側）



区画整理反対の立看板



小台土地区画整理竣工図

〈小台地区〉

小台地区は旧国道246号線の北側、県道尻手～黒川線の間に位置する川崎市馬絹の一部で、面積は36ha、組合設立は有馬第二地区の3ヵ月後43年6月である。区域は北東に向かって傾斜地をなしており、農地と山林原野が70%近くを占めたが、宅地の比率も10%を超え、旧国道246号線沿いには相当数の家屋が散在していた。

37年10月、馬絹開発委員会が開催した権利者集会を皮切りに組合設立への動きが始まり、準備委員選出後の38年12月、馬絹地区のうち小台の部分に限って区画整理を行うことを決め、小台土地区画整理組合設立準備委員会を発足させた。そして事業計画、定款を決めたあとの40年2月に同意書取得に入った。

ところがこれを機に、かねてから区画整理に異を唱えていた土地所有者が反対の動きを強め、隣接有馬第二地区の未同意者と手を結んで40年3月、川崎市西北部生活擁護対策協議会を結成、前記〈有馬第二地区〉の中で述べたような運動を展開するにいたった。このため未同意者問題の解決が区画整理推進の要となり、事態を開開するための努力が払われた。しかし区画整理の白紙撤回を求める協議会側との話し合いは難航し、結局、組合設立準備委員会は権利者同意率が75%に達した42年7月、川崎市長宛の組合設立認可申請書の提出に踏み切った。その結果、1年後の43年6月6日その認可を得ることとなったが、協議会側の動きはこれを境に激化し、同年9月神奈川県を相手どって組合設立認可取消しの訴えを横浜地方裁判所に提起した。そしてその後の動きは有馬第二地区とほぼ同様の経過をたどった。しかし土橋・宮崎地区の直接施行後の44年12月に開かれた事業計画説明会を機に積極的な話し合い解決の方向に向かった。

だが具体的な問題の解決にはなお時間を要し、仮換地指定は48年2月、換地処分は50年1月に行われた。組合が解散を決議したのは50年4月である。理事長は安藤勇、組合員は158名(換地処分時)、事業費は5億4765万円であった。

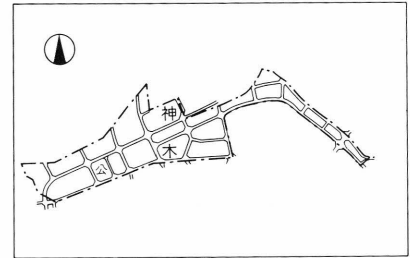
〈神木地区〉

川崎市向ヶ丘の一部を含む神木地区は、土橋地区と宮崎地区に隣接する東西に細長い区域を形どり、その面積は16ha、組合の設立認可は44年6月18日である。開発前の地形は南側と北側が非常に高く、低い中央部との標高差は25m、農地が90%近くを占めていた。この

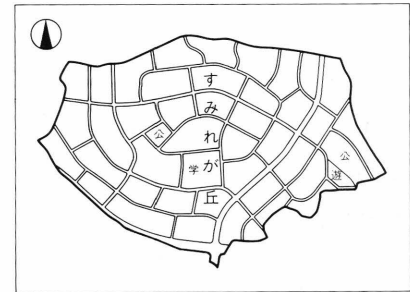
ため中央部を埋め立て、土橋地区と宮崎地区の幹線街路を結ぶことが計画され、地元にて区画整理実施の呼びかけが行われた。土地所有者60名中55名の賛成を得た43年12月、組合設立認可申請書が川崎市に提出された。事業は3年の期間をもって実施され、46年12月組合の解散を決議した。事業費は3億2659万円、向ヶ丘出身の駒沢峯吉が理事長を務めた。

〈北山田第一地区〉

東急不動産が区画整理事業を代行した北山田第一地区は、横浜市が計画した港北ニュータウンにも隣接する施行面積38haの区域である。組合の設立認可は44年7月15日。開発前の区域は大半が山林で占められており、設立時の土地所有者は96名を数えた。事業期間は3年を予定し、47年1月換地処分、同年7月組合を解散した。事業費は7億750万円、小学校用地1校分を確保したほか、2カ所に設けられた公園（1万5600㎡）のうち、1カ所に洪水調整池を兼ねた公園がつけられた。新町名は川崎市域の区画整理がほとんど旧町名を使用しているのに対し、ここでは植物名をあしらい「すみれが丘」と命名された。施行地区は鷺沼駅南1.5kmに位置する。理事長は大嶋正三郎であった。



神木土地区画整理竣工図

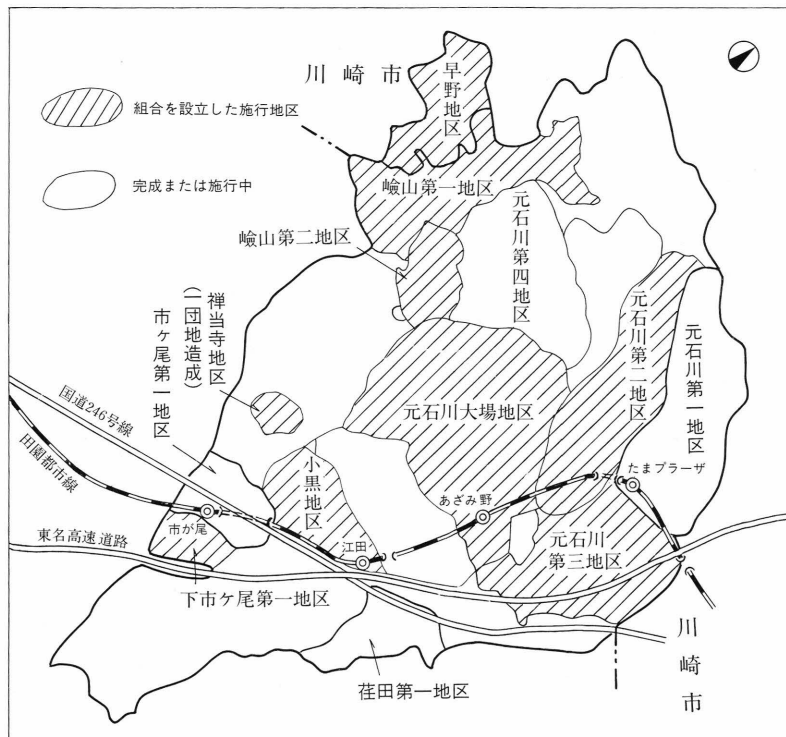


北山田第一土地区画整理竣工図

第2ブロックの土地区画整理事業(下市ヶ尾第一、元石川第二、元石川大場、嶮山第一・第二、早野、元石川第三、小黒、元石川第四)

荏田第一地区など3地区177ha（53万坪）にとどまっていた第2ブロックの土地区画整理事業は、昭和40年代に入って元石川における大規模な事業着手、嶮山早野地区の開発および小黒地区の区画整理事業などが加わり、開発区域を飛躍的に拡大させた。組合の設立順にみた新規事業地区は下市ヶ尾第一、元石川第二、元石川大場、嶮山第一、嶮山第二、早野、元石川第三および小黒の8地区、面積にして584haである。その結果このブロックの区画整理面積は全部で760haとなり、第3ブロックの規模につぐものとなった。しかし元石川第四地区で企画された区画整理は地元の一部から反対がでたため実現できなかった。

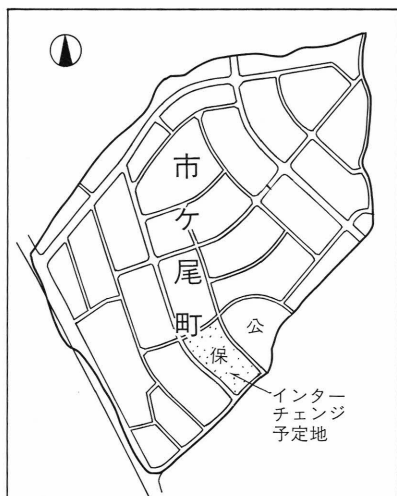
なお新規事業地区のうち、下市ヶ尾第一地区は東急不動産が事業を代行した。また宅地開発要綱の適用を受けて行われた嶮山第一・同第二地区の区画整理は川崎市域の早野地区と同様、明確な人口計



画に基づいた公共公益施設の整備が行われ、小黑地区では全国でも初めてといわれる建築協定を取り入れた。事業は山内都市建設事務所と嶮山早野都市建設事務所が受け持った。各地区の組合設立にいたる経過ないし事業の概要は次のとおりである。

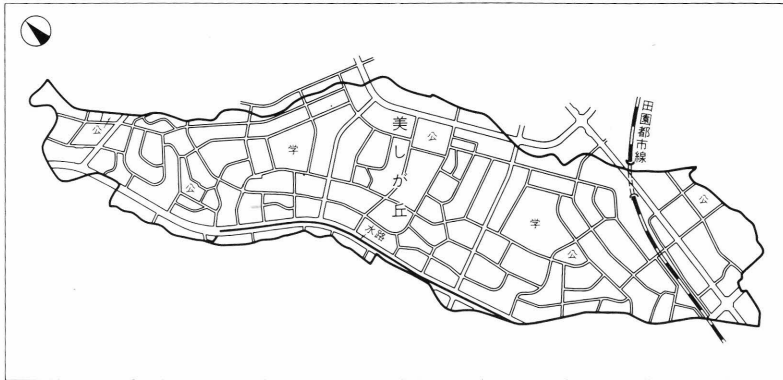
〈下市ヶ尾第一地区〉

市が尾駅の南側に位置し、東南に走る東名高速道路にはさまれた面積22haの区域が下市ヶ尾第一地区である。組合設立は42年4月5日、東急不動産が土地の先行買収を行ったことから同社の代行事業として進められた。理事長には地元の森卓爾が就任し、事業は3年の工期で実施された。その特徴に、当時考えられていた東名高速道路市ヶ尾インターチェンジ設置計画により、道路用地が確保された点があげられる。市ヶ尾インターチェンジは横浜市の要請を受けて41年6月建設省、日本道路公団および横浜市との間でその設置が確認されたものであるが、これにより当地区の区画整理は該当する位置に用地確保を求められ、組合ではこれに保留地をあてた。面積は5359㎡である。保留地は45年10月東急不動産を経て横浜市に譲渡されたが、市ヶ尾インターチェンジはその後の住民による反対運動などによって設置されないまま、今日にいたっている。



下市々尾第一土地区画整理竣工図

元石川第二土地区画整理竣工図



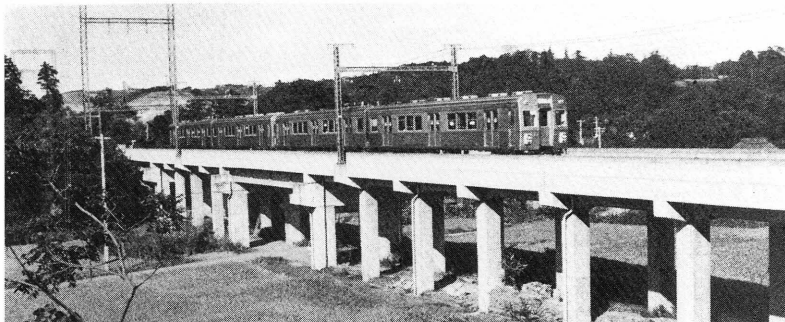
〈元石川第二地区〉

元石川第二地区は、先に区画整理を実施した元石川第一地区と県道荏田～登戸線の間にひろがる施行面積95haの区域で、農地、山林原野が70%近くを占め、既存家屋が県道沿いに散在していた。組合の設立認可は42年5月4日、理事長は井上早太が就任した。組合設立の動きは元石川第一地区と同じ時期にさかのぼるが、本格的に進められるようになったのは39年3月からである。

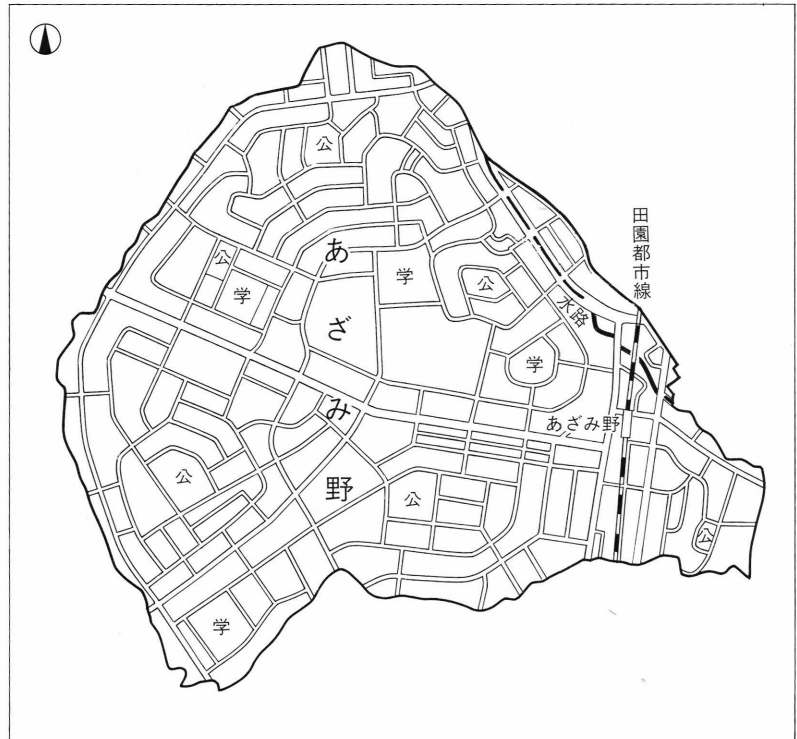
平川、牛込、保木、碑田原の4地区にわたる地元説明会のあとの同年8月に組合設立準備委員を選出し、翌40年同意書を取得して41年3月、横浜市宛、組合設立認可申請を行った。事業は5年の工期で47年7月に換地処分を実施し、同年9月事業の完了によって組合を解散した。事業費は当初予定の10億円を大幅に上回り、結局15億2604万円を計上した。途中市および地元の要望による舗装率のアップ、下水管の増設、切土量の増加など、整備内容の質的な向上がはかられた結果であった。新町名は元石川第一地区と同様「美しが丘」である。

〈元石川大場地区〉

元石川大場地区は、現在のあざみ野駅から西北にひろがる施行面積180ha（54万坪）の区域である。その面積は多摩田園都市の区画整理で最大の規模を有する。開発前の区域は港北区元石川町と大場町



新駅（現あざみ野駅）の設置が予定された元石川町字中村付近



の各一部からなり、山林と農地が大半を占め、既存家屋が地区の東側を流れる早淵川の支流および地区北西側の道路沿いに散在していた。

組合設立の動きは電車開通の前から始まり、それは本章の冒頭にも記述したように、新駅つまり現あざみ野駅の設置をとめた区画整理を求めたものであった。これに対し、当社は43年11月「区画整理事業による換地が決定したときには新駅を設置するのが妥当である」との回答を行い、組合設立発起人会は同月26日、認可申請書を横浜市長宛に提出した。認可は6カ月後の44年6月である。この間、事業計画の縦覧にあたって意見書の提出があったが、それは「緑のある区画整理を望む」といった内容のものであった。認可後、理事長に石渡長太郎を選出して始まった組合事業は土地利用重視の大規模な整地工事を行いつつも比較的順調に運び、51年1月換地処分を実施して5年余にわたる区画整理を完了した。設立時に357名を数えた組合員は550名を超えていた。総事業費は32億5000万円であった。新町名と同じ名前の「あざみ野」駅の開設は52年5月である。

〈嶮山早野地区〉

たまプラーザ駅の西方約3km、元石川大場地区の北側にひろがる現在のすすき野、もみの木台および虹ヶ丘の一带とその周辺をかつて嶮山早野地区と呼んだ。地区名は、旧町名の元石川町字“嶮山”

(横浜市)と“早野”(川崎市)からとったものであるが、市境をはさんだ開発前の区域は山林原野が大半を占め、地形は“嶮山”という名前から連想されるように起伏の激しい丘陵地であった。また中央低部の水田地帯には黒須田川が流れ、その上流には王禅寺原子力研究所の白い建物があつた。

開発の発端は、昭和41年の土地買収を機に当社開発事業部が企画した“大人の国”計画、すなわちゴルフ場を主体とするスポーツ施設の建設構想にさかのぼる。それは田園都市線から遠いなどの理由で宅地開発がむずかしかつたために計画されたものであるが、計画は順調に運んだ土地買収とともに実現に向けて動きだし、用地の一部に予定した賃借地の取りまとめが行われた。ところが、そのうちに新都市計画法の制定や元石川大場地区の組合設立の動きなどに刺激され、計画はまもなく買収地を対象とする一団地造成事業に切り換えられた。しかしその計画も、穴埋め買収が困難である、地元所有地が除かれるなどの問題を抱えて、結局、区画整理事業へ転じた。そうした折、当社は44年3月買収地の一部36万㎡を日本住宅公団に売却し、次のような内容の協定書を結んだ。

- (1) 当社は嶮山早野地区の区画整理事業を実施し、公団は組合員として参画する。
- (2) 当社は46年10月15日までに公団が計画する造成工事を開始できるようその事業を推進し、関連公共施設を整備する。
- (3) 組合の認可が受けられなかったとき、または工程がいちじるしく遅延した場合には、公団の請求により当社は売却した土地を買い戻す。
- (4) 土地の買戻しが行われたとき、当社は違約金として売却代金の30%相当額を公団に支払う。



開発前の嶮山早野地区(黒須田川沿の畑)

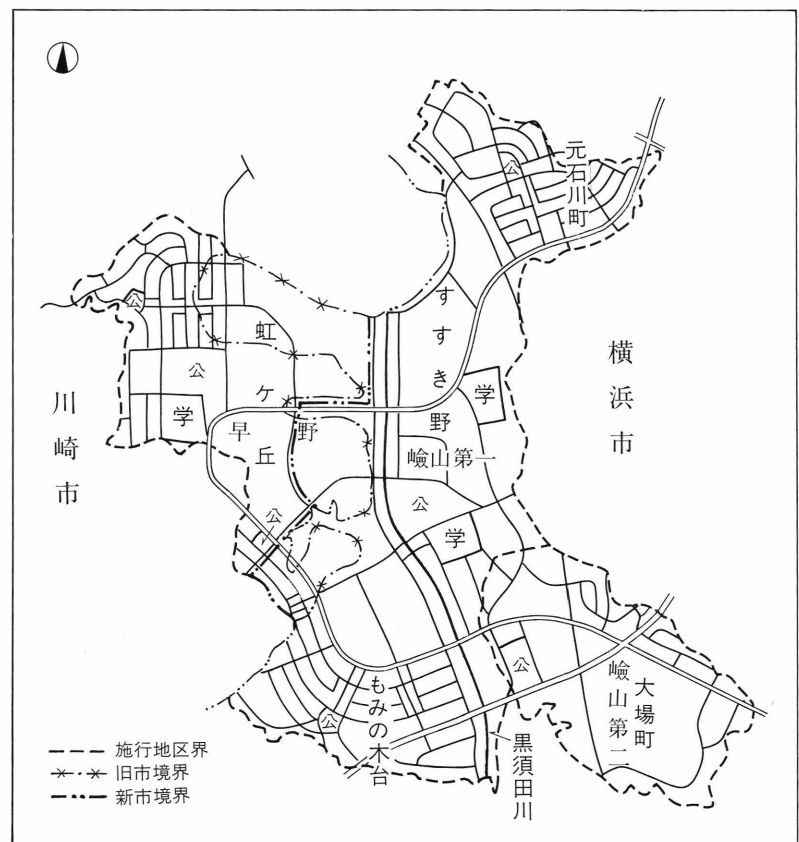


開発前の嶮山早野地区

また公団が計画する住宅建設に関連し、地区外連絡道路の無償使用、汚水処理場の建設、街路灯の設置、店舗およびバス路線の開設などを取り決めた。

つまり当社は違約金付きで区画整理事業の実施を約束し、公団住宅の建設にともなう諸施設を整備することになったのである。資金確保といった当社側の事情があったとはいえ、公団と誠にきびしい取決めをしてしまったわけであるが、それはともかく、当社はこの契約で区画整理事業の具体化を急ぐことになり、業務の所管を開発事業部から田園都市部に移すとともに地元との協議に入った。

地元との協議では賃借地の解約と組合の設立が話し合われ、当社は賃借地の無償返還によって地元の協力を取り付けた。その結果、区画整理は嶮山早野地区を三つの区域に分けて行うことになり、嶮山第一 (90ha)、嶮山第二 (30ha) および早野 (35ha) の3地区が設定された。地区の設定は、異なる行政区域と公団への売却地を含めた当社先買地の分布状況を勘案した結果であった。こうして先買地の大部分は嶮山第一地区と早野地区に組み入れられ、嶮山第二地区は地元所有地の大部分を取り込んだ。また嶮山第一と早野の両地区に



嶮山早野地区の計画平面図

は日生土地(株)、日本生命および五島育英会の買収地があり、これらを含めた法人所有地の割合は前者の地区で40%、後者の地区で99%にもおよんだ。

区画整理計画は3地区一体のもとに設計されたが、特に法人所有地の多い嶮山第一、早野の両地区では大規模商業店舗を予定したセンター地区を中心に集合住宅地と個人住宅地をそれぞれ一つのゾーンとして配置し、歩車道分離の街路計画を採用した。集合住宅地は公団住宅の建設が予定されたためであるが、これには当社の建設分も付け加えられた。

また集合住宅地と個人住宅地は幅員18mの幹線街路によって区分され、同時に歩行者専用道路によって立体的に結ばれた。歩行者専用道路は地区外縁の個人住宅地からセンター地区に通じるように配置され、幹線街路との交差部分には歩道橋が設置された。さらに整地工事は起伏の激しい地形であったため、大幅な切盛り工事が計画された。区画整理後の造成工事を廃し、事業の完了後、ただちに土地利用ができるようにしたためであった。

これに対し嶮山第二地区ではスポーツ施設の建設が予定され、8.9haのスーパー街区が設けられた。規模は小さくとも大人の国計画で予定されたスポーツ施設をつくり、土地の有効利用をはかりたいとの地元の希望によるものである。

一方、公団住宅の建設に関連し、水道、ガスなどの供給設備、汚水処理場の建設、街路灯の設置などが計画された。

こうして事業計画を取りまとめた組合発起人会は、当社が代表となって44年10月事前審査願を提出し、横浜・川崎両市にその内容に関する協議を要請した。ところが同年末に発表された神奈川県の新線引き素案は、嶮山早野地区を含む付近一帯を市街化調整区域に予定し、開発の前途に暗雲を投げかけた。このため関係当局に対する線引き変更の陳情が展開された。その詳細は前節で述べたとおりである。一方、市との協議は市街化区域になることを前提に進められ、①計画人口に見合った公共公益用地の負担、②区画街路の幅員変更と全面舗装、③汚水処理場の建設、④遊水池の設置、⑤黒須田川の改修など、がその対象となった。市側は其中で、特に団地造成等施行基準（川崎市）と宅地開発要綱（横浜市）の適用を明らかにし、地区面積の5%に相当する公益用地の提供を要求した。

協議は市街化区域確定後の45年8月にはばまとまり、事業計画には遊水池などの一部を除き、すべてが取り入れられた。しかし公団住宅の建設に関連する諸施設の整備と5%の公益用地の負担は公団と当社で負担することにし、区画整理事業以外の事業として施行することにした。その結果、組合事業費は嶮山第一地区が30億4200万円、嶮山第二地区が9億8800万円、早野地区が12億6100万円を取りまとめられ、平均減歩率は3地区とも46.7%前後であった。

組合の設立認可申請は嶮山第一地区と嶮山第二地区が45年8月、早野地区が翌46年1月であった。その認可は嶮山2地区が46年2月25日、早野地区は46年4月13日である。ところが嶮山2地区の認可に先立って、当社は横浜市から宅地開発要綱適用以外の事項として次のような照会を受けた。

(1) 計画人口が設立認可時の人口より超過する場合、超過分に対応する公共公益用地を地区内に確保し、宅地開発要綱に準じて本市に提供する。

(2) 土地の面積は事業終了前の時点までに確定し、この時点までに貴社において相当の面積を留保しておくこと。

つまり計画人口が超過する場合の公共公益用地の追加確保を求められたのである。事の発端は、横浜市が公団住宅の建設が予定された嶮山第一地区の計画人口に疑義を抱いたことに始まった。同様の計画下にある早野地区（川崎市）がヘクタール当たり202人の計画人口だったのに対し、嶮山第一地区ではこれまでどおりヘクタール当たり100人となっていたからである。

横浜市の照会に対し、現時点で計画人口を確定することは困難としながらも、当社は次のような回答書を送付した。

「現在考えられる最大の地区内計画人口は1万5980人（ヘクタール当たり180人）である。従って計画人口に適合した公共用地（公園）は4万7940㎡となりますので、事業計画で確保している公園面積2万6800㎡の超過分2万1140㎡を留保し、事業終了時点に無償で貴市に提供します」

つまり従来の画一的な計画人口について、市当局は改めてその厳格な算定と公共公益用地の負担を求めてきたのである。ちなみにスポーツ施設の建設が予定された嶮山第二地区は、これまでと同様ヘクタール当たり100人という結果であった。

嶮山第一地区の計画人口

土地利用区分		面積(㎡)	戸数(戸)	人口(人)
集合住宅用地	日本住宅公団	137,530	2,595	9,083
	東京急行	36,680	322	1,127
	計	174,210	2,917	10,210
個人住宅用地		380,250	1,533	5,366
公共用地	公園	47,940		
	道路	159,050		
	水路	20,300		
	計	227,290		
公益用地		32,400		
学校用地		12,000		
幼稚園用地		3,300		
商業用地		27,900	115	404
污水处理場用地		12,950		
第二外郭環状道路		14,460		
その他		3,240		
合計		888,000	4,565	15,980

造成工事中の嶮山早野地区



大規模な整地工事は組合の設立認可後、3地区一帯にわたって実施された。地区内に支障する家屋がなかったことも幸いし、大量の土木重機が投入された。最高切土高が26mにもおよんだ荒土工は、3カ月ではほぼ完了した。^{*7}

ところが、王禅寺原子力研究所のそばで行われたこの整地工事は、日本原子力委員会の注意を引くことになり、造成許可を与えた川崎・横浜の両市は同委員会から「原子炉が事故を起こしてもまず安全だが、入居者には前もって付近に原子炉があることを周知徹底してほしい」旨の申入れを受けた。^{*8}

こうしたなかで、嶮山第一と早野両地区の事業は公団との約束で急がれ、46年9月早くも仮換地の一部を指定した。しかし市境と重なる両地区の境界部分については、これを見送った。行政当局から要請のあった市境変更の手続きがあったからである。変更前の市境はS字型に蛇行し、その延長は4.1kmにもおよんでいた。区画整理の話が持ち上がってまもなく、川崎・横浜の両市は市境修正の必要性を明らかにし、44年2月神奈川県を交えた早野嶮山開発協議会を発足させた。協議会は等面積による交換と計画道路の官民境に新境界を設定するの2点を決め、区画整理を行うにあたって市境の変更を行うよう当社に申し入れてきた。このため、当社は市境に関する地主16名の調査を行い、実施に支障のないことを確認し、行政当局にその旨を伝えた。

組合設立後の市境変更に関する手続きは、46年11月開催の第3回早野嶮山開発協議会に始まり、組合側は協議会が示した二つの方針に基づいて市境変更を行うことを明らかにし、47年1月その具体案を市側に提示した。

その内容は、横浜市緑区鉄町字北ヶ崎2609番の1地先から川崎市早野字長沢田1253番までの市境変更を行うというもので、実施時期

*7 投入された土木重機は、多い日には20台にのぼった。また自走式スクレパー(2台)もこのとき初めて動員された。

*8 これは、武蔵工業大学が原子炉の1次冷却水の最高温度を5℃引き上げる許可申請を日本原子力委員会に提出、これを受けた委員会が同研究所付近の安全性を調査するため現地におもむいたところ造成工事が行われていたため、本文記載の申入れとなったものである。

なお、王禅寺には、34年ころから武蔵工業大学原子力研究所の研究炉(熱出力100キロワット)、東京原子力産業研究所の研究炉(同)、日立中央研究所の原子力実験装置の3施設があり、茨城県の東海村につぐ“第2の原子力センター”であった。

は49年9月を予定した。しかし市境変更は複雑な換地作業をとまなうため、各方面の事例を参考にしながら進められた。また明治以来の規模といわれたこの市境変更では、公共施設の整備内容について基準を異にする川崎・横浜両市の調整を必要とした。たとえば川崎市が認める幅員6.0mの区画街路を横浜市は6.5mでなければだめといった具合で、これは下水管渠の設計断面にもみられた。それは基準とする降雨強度の違いによるものであったが、下水管渠では横浜市から川崎市よりも大きい断面のものを要求された。

市境の変更は48年9月から10月にかけて実施された早野と嶮山第一両地区の換地処分によって事実上確定し、川崎・横浜両市は翌49年3月これを市議会に上程議決した。自治省の官報掲載による効力の発生は同年9月1日である。市境の変更による入替え面積は横浜市に編入された分が、9万2327㎡、その逆が9万3287㎡であった。

つまり、川崎市が横浜市よりも差引き960㎡余計に土地をとったわけである。また市境の延長は2.0km、変更前に比べ2.1km短縮された。これによって街路、歩道橋、排水施設などの構造物が、編入された土地とともにそれぞれの自治体に帰属した。

新町名は全組合員のアンケート調査と川崎・横浜両市の協議により、複数の候補名から嶮山2地区では嶮山第二地区の一部を除き「すすき野」と「もみの木台」が、早野地区では「虹ヶ丘」が選定され、48年10月施行された。

また区域内に雄姿を現わした6カ所の歩道橋には、「嶮山中央橋」「けやきばし」「もみの木ばし」といった名称が付けられた。ちなみ



区画整理が完了した嶮山早野地区

にこの中の一つ斜長型の嶮山中央橋は、その優れたデザインが土木学会の注目をあび、田中賞^{*9}の候補にあげられた。

こうして嶮山第一、嶮山第二および早野の3組合は、すべての事業を完了し、49年12月組合の解散を決議した。3組合の理事長は地元の志村一郎（同氏逝去後は坂田愛治が代理嶮山第一）、小島為忠（嶮山第二）、山田助之（早野）の3氏が務めた。

なお公団住宅の建設に関連した区画整理事業以外の事業として、当社は水道、ガス、電気の設備を施し、汚水処理場を建設した。

水道は、早野地区は川崎市水道の既設管から、また嶮山地区は第2港北配水幹線からそれぞれ引水した。さらに後者の送水を行うため、当社は自費をもって元石川町字中村（元石川大場地区内）に給水加圧ポンプ場を設置した。

ガスは、旧荏田開発事務所付近の既設管に接続し、給水ルートに沿って嶮山早野地区への供給を確保した。

電気は、公団の要請により当社は幹線街路に連続照明、点照明などを取り付けた。

汚水処理場は、横浜市が当時建設中であった恩田下水処理場（現緑下水処理場）が使用されるまでの暫定施設として、当社が取得した保留地内に建設された。それは9900人分の処理能力を有し、公団住宅の入居者を対象にした。だが処理能力が入居者数にみえないことがわかり、のちに増設工事が行われた。また市の処理場建設にあたり5億7000万円の負担金の支払いが行われた。

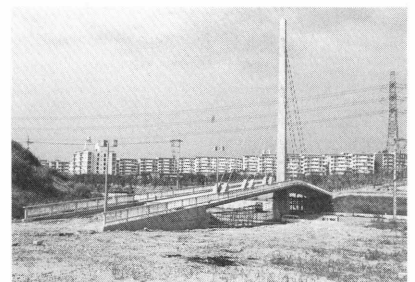
以上の設備と負担金の総額は12億7000万円にのぼり、これらの費用は当社が3分の2、公団が3分の1の割合でそれぞれ負担した。

また当社は公団住宅の入居が始まった49年5月29日、ショッピングセンター「グリーンヒル」を開設するとともに、たまプラーザ駅～すすき野団地間にバスの運行を開始した。

一方、当社不動産開発部（46年6月開発事業部を廃止して新設）は、47年10月未来志向型の都市づくりをめざした嶮山早野開発計画を作成、モノレール、地域冷暖房システム、CATV（ケーブルテレビジョン）などの導入を計画した。

しかしこれらの計画は現在、進められているCATVを除き、その後起きた石油危機にともなう諸物価の高騰などの影響を受け、すべて幻に終わった。

*9 田中賞は橋梁・構造工学界の権威者故田中豊博士（日本学士院会員、東京大学名誉教授）の偉業を記念して設けられていたもので、昭和41年、土木学会賞の一つに加えられた。田中賞は論文部門と作品部門の二つからなり、嶮山中央橋は作品部門の候補としてとりあげられたものである。土木学会では選考候補にのぼった諸構造物をその年度の日本橋業界の成果を代表するものとして毎年発刊される土木学会年報にその内容を掲載している。



嶮山中央橋



ショッピングセンター「グリーンヒル」



開通した路線バス（すすき野団地停留所）

〈元石川第三地区〉

たまプラーザ駅の南面にひろがる、面積88haの区域が元石川第三地区である。開発前は、中央部の水田をはさんで東側と西側が高台となっており、その標高差は約60m、土地利用は山林と農地が大半を占めていた。また地区南寄りの旧大山街道および県道荏田～登戸線沿いには、多数の既存家屋が散在していた。開発の話は、元石川町一帯の区画整理計画が立案された昭和36年にさかのぼる。しかしこのときは開発は認めながらも、既存家屋のある当地域は時期尚早、当社買収地に限れ、と主張した地元の意向で見送られた。ところが37年5月、地区の東側に東名高速道路のルートが決まり、開発の実施が再確認された。高速道路の建設と同時に区画整理を行い、立体横断路を確保すべきだという考え方があったからである。まもなくして、日本道路公団から「立体横断路を実現するため、区画整理の実施見通しを明らかにされたい」との照会を受け、組合設立への動きが本格化した。

しかし多数の権利者を抱え、地元の話し合いはなかなか進まず、組合の設立は結局、田園都市線の開通後に見送られ、しかもそれは東名高速道路が開通（43年4月）したのちのことであった。44年6月事前審査願を提出し、横浜市との協議を開始した組合設立発起人会は、翌45年同意書取得に入った。ところが、その取りまとめの過程で、住宅地のみを所有する、いわゆる小宅地所有者の減歩の取扱いが焦点となり、これらの所有者は、「減歩率ゼロ」が区画整理への協力条件であると主張した。このため同意取得は難航し、結局組合設立発起人会は次のような回答を行った。「公簿面積200㎡を基準に、以下のものはゼロ、超えるものについては10％程度の減歩率を目標にし



造成工事中の元石川第三地区

たい」

こうして権利者から86.7%の同意を得た組合発起人会は45年10月、組合設立認可申請を行い、翌47年6月その認可を取得した。だがこの間の事業計画の縦覧では、23名の権利者から4通の意見書が提出され、事業費をもって振り替えられる保留地処分価格が安い、土地処分に支障する、といった意見が主張された。ちなみに認可申請時の権利者数は228名であった。

組合設立後の事業は5年の工期で始まったが、その直後に発生した石油危機および整備内容の質的な向上を求めた市の行政指導等によって、当初の事業費24億9100万円は37億円の規模にふくれ上がった。工期は未同意者の説得、地区内幹線街路網の整備および東名高速道路沿いの設計に関する関係官庁の協議などに手間どり、2カ年余にわたる事業年度の延長を余儀なくされた。また組合の設立当初、横浜市が計画する地下鉄3号線の敷設に関し、現在のあざみ野駅（当時は中村）接続を前提とした区画整理地区内の路線用地について、市当局から道路、公園をもってあてるよう要望された。しかし組合は設計協議が完了しているとの理由で、その回答を留保した。

この背景には、事業を代行した当社と横浜市との間で、地下鉄3号線と田園都市線の接続をめぐる意見の食い違いがあった。当社の「たまプラーザ駅」に対し、市は前記の駅を主張していたのである。結局、事業は当初の設計で進められた。換地作業は当社の所有地が皆無のなかで困難をきわめたが、52年6月仮換地を指定し、54年2月換地処分を実施することができた。新町名「新石川」は、旧町名「元石川」の名前を残したいとする地元の意見を反映したものである。理事長は横溝実が務めた。なお立体横断路は、道路の建設時に日本道路公団が盛土部分に築造したトンネル1カ所により、その実現をみた。ちなみに、地区を南北に縦断する高速道路用地は、区画整理区域から除外された。

〈小黑地区〉

江田駅の北西、市ヶ尾寄りの線路づたいにひろがる施行面積44haの区域が小黑地区である。地区名は旧町名の荏田町字小黑入からとったものであるが、区域内にはこのほか稲荷谷、大入、長谷、深坪の字名があり、小黑谷戸を中心とした丘陵地には農地と山林が混在していた。荏田第一地区の事業完了（43年10月）後、未開発の駅周辺



元石川第三土地区画整理竣工図

※10 横浜市営地下鉄3号線敷設計画は、港北ニュータウンを結ぶ主要な交通機関として計画されたもので、横浜駅から東海道新幹線新横浜駅を経て港北ニュータウンを通り、当社田園都市線に連絡するルートが考えられていたが、具体的な接続駅については当社と横浜市は見解を異にし、当社の「たまプラーザ駅」案に対し、横浜市は元石川大場地区の新駅を考えていた。



開発前の小黒地区（鉄道の右側部分）

の状況を憂慮した地元では、同年末から翌年にかけて地主会、地主総会などを開き、昭和44年3月組合設立発起人会を発足させた。発起人会は本章の冒頭に記したように将来の土地利用を考え、日照権の心配や交通事故のない明るい街づくりを希望し、当社に区画整理事業の実施を要請してきた。当社はこれに対し、土地の一部提供を申し入れるとともに、事業の実施を約束し、事業計画の作成を始めた。これにより発起人会は同年11月、事前審査願を提出して横浜市との協議に入り、46年12月設計協議の回答を得た。その中に次のような一項があった。「事業計画は計画人口密度ヘクタール当り100人を基準としているが、これに対する明確な土地利用計画（建築計画等）を明示されたい」、つまり宅地開発要綱の適用をはかるため、従来の画一的な人口計画について、より厳格な根拠を求めてきたのである。このため発起人会は全権利者を対象とするアンケート調査を行い、店舗併用の集合住宅地と低層住宅地の範囲を決め、ヘクタール当り147人の計画人口を算定し、市当局の承認を取り付けた。発起人会はその後、権利者（97名）から85%の同意書を取得し、48年3月横浜市長に対して組合の設立認可を申請した。申請は同年8月15日付で認可となり、組合は理事長に発起人代表の樗一作を選出し、当社との間に事業代行契約を結んだ。

こうして当地区の区画整理事業は、総事業費25億4000万円、4カ年の工期で始められた。

ところがそれから1年近くたった49年6月の換地委員会で、当社は地元役員から次のような要請を受けた。「土地利用計画を換地計画に反映し、換地後の土地利用を安心して行えるような処置を講じてほしい」

この発言の背景には、横浜市が48年2月に実施したマンション規制や土地課税強化の問題があった。つまり地元住民が計画した中高層住宅の建設が、マンション規制によって阻止される事態が生じたのである。それは計画人口のオーバーが理由であったが、これまでの区画整理事業が採用してきたヘクタール当り100人の計画人口では建設戸数に限界があり、住宅を早く建てたものが勝ちといった土地利用の実態が浮きぼりにされた。また47年度から始まった農地の宅地並み課税は換地後の固定資産税、都市計画税の負担を重くし、住民の間にアパート、マンション等の建築を促した。しかし前記の

規制がこれを阻むことになり、建てたくても建てられないといった事態を引き起こしていたのである。

このため当地区の区画整理事業では、こうした問題が発生しないよう事前に土地利用に見合った計画人口を確保し、さらに集合農地の創設等をはかって安心して土地利用ができるようにしたい、という要望が出されたのである。しかしその具体的な方法はというと、他に事例がないこともあってまったくこれからの課題であった。

こうして地元と当社分けての調査研究が始まり、まず当時制定されたばかりの横浜市^{*11}の農業緑地制度と生産緑地法がその対象として取り上げられた。

49年4月に実施された農業緑地制度は、市街化区域内の農地保護と良好な都市環境の保護が目的であった。急騰する地価対策の一環として打ち出された農地の宅地並み課税が、農地の荒廃をもたらすことになったため、その防止策として強化された課税分の還付制度を設けたのである。これによって農地の課税分と宅地並み課税分との差額が農業緑地保全奨励金として還付されることになり、横浜市は6400万円の初年度予算を計上した。

これに対し49年6月に公布された生産緑地法は農業緑地制度と同様の目的を持ったものであるが、地方税（固定資産税）と連動し、市街化区域内の宅地並み課税に適用除外の措置を設けている点が異なっていた。

一方、土地利用計画に重点をおく換地計画の導入を検討した地元と当社は、この課題を横浜市当局に持ち込んだ。ところが所管の事業指導課（現区画整理課）は、飛び換地をとまなう換地計画は照応換地の原則（土地区画整理法第89条）に反すると難色を示した。つまり「換地は従前の土地の近くに位置を決めなければならない」という原位置換地の原則に反するといっているのである。しかしこれをききつけた企画調整室や都市計画局は、人口の抑制および都市計画上の見地からこの考え方に賛意を表わし、全面的な協力を約束した。

こうしてこの課題は行政当局の強力な支援を得ることになり、これに意を強くした地元では50年1月、組合とは別に、小黒地区土地利用委員会を開き、改めて換地後の土地利用の明確化を確認した。そのうえで、1000㎡以上の土地所有者30名を対象とするアンケート調査を実施し、高級個人住宅地、一般個人住宅地、農的利用地およ

*11 正確には「農業緑地の保全に関する要綱」と呼ぶ。

び低層共同住宅地の4種に大別した土地利用計画案を策定、組合に対して次のような申入れを行った。

- (1) 土地利用区分を定め、その目的に沿った土地利用を行う。
- (2) 宅地の狭小化を防止するため、土地利用区分ごとの分割面積を定める。
- (3) 将来とも適正な土地利用を確保するため、建築協定ないし人口協定ともいうべきものを結ぶ。

土地利用計画案は50年5月の第11回理事会に上程された。席上、この案の作成にあたった理事徳江義治はその必要性を次のように説明した。

「土地利用計画を定めるのは、組合解散後の土地利用を円滑に行うためである。換地処分時に建築協定を結び、その後に入ってくる人にも承知してもらうようにしたい。現在の建築基準法では第一種住居専用地域でも木賃アパートの貸家ができるので、これをもう少しわけて日照問題等を起こさないようにしたい。第2の目的は、地元所有者が住宅を建てるとき市から待ったがかからないようにしたい。このため一定の公益用地をあらかじめ提供し、計画人口の公平な確保をはかるようにしたい。第3点は、集合農地の創設によって換地後も税金が上がらないような処置を講じておきたい」

組合では、前後3回にわたる理事会を開催して、この内容を検討し、同年8月全文10カ条からなる土地利用計画設定基準を決定した。その要点は次のようなものであった。

- (1) 土地利用計画では次の区域を定める。
高級個人住宅地、一般個人住宅地、農的利用地、低層共同住宅地、店舗併用住宅地、中高層住宅地
- (2) 1戸当りの単位面積は土地利用区分ごとに一定面積を定め、分筆等により生ずる宅地面積はこれを下回らないものとする。
- (3) 計画人口は事業計画に定める人口（ヘクタール当り147人）の範囲とする。
- (4) 適正な土地利用を保証するため、建築基準法第69条に基づく建築協定を行う。
- (5) 健全な集合農地の展開をはかるため、農業緑地制度ないし生産緑地法の適用を受ける。

(6) 土地利用の目的を配慮した換地を定める。

(7) 換地計算において、整理後の評定価格に利用区域ごとの計画人口を前提とした公益用地の負担率を加味する。

ちなみに農的利用地とは、一定期間農耕地として利用したあと宅地利用に転換できるようにしたものである。また公益用地は、そのうちの50%を一律減歩(2.4%)で負担し、残りの分を土地利用区分ごとの人口密度を前提とした減歩により賄うことにしたものである。この場合、当然のことながら人口密度の小さい高級個人住宅地と農的利用地の減歩負担は小さく、中高層住宅地などの人口密度の高いところは大きくなるように設定された。

一方、建築協定の案文は52年4月の第23回理事会で次のように決まった。

(1) 建築協定区域は、A個人住宅地、B個人住宅地、農的利用地、低層共同住宅地、店舗併用住宅地、中高層住宅地の六つの区域とする。(注A、Bの呼称は、前記土地利用計画設定基準の高級、一般の呼び名を改めたものである)

(2) A個人住宅地の用途は、個人専用住宅、医院併用住宅および政令130条の3に規定する兼用住宅の1戸建てとし、その敷地面積は350㎡以上とする。ただし換地処分時にこれ未満の宅地についてはその面積とする。

建築物の外壁は隣地境界線から1m以上離すものとし、建物は、地階を除く2階以下とする。

設置する便所は水洗式でなければならない。

(3) B個人住宅地の用途は前項に同じであるが、1戸当りの敷地面積は200㎡以上とする。

(4) 農的利用地の用途は前項に同じ。ただし1戸当りの敷地面積は300㎡以上とする。

(5) 低層共同住宅地の用途は共同住宅、寄宿舍(寮を含む)、長屋もしくは個人専用住宅とし、その敷地面積は200㎡以上、また個人専用住宅を除く住宅については戸数に80㎡を乗じた以上のものとする。

(6) 店舗併用住宅地の用途は、店舗、事務所、個人専用住宅、共同住宅および長屋で、1戸当りの敷地面積は150㎡以上とする。また建築物の高さは敷地盤から10m以下とする。

小黒地区土地利用別計画人口

土地利用区域	区域面積 (㎡)	戸当り面積 (㎡/戸)	戸当り人口 (人/戸)	計画人口 (人)
A 個人住宅地	82,200	350	4	936
B 個人住宅地	133,600	200	4	2,672
C 農的利用地	34,800	300	4	464
D 低層共同住宅地	5,300	80	3	198
E 店舗併用住宅地	10,100	150	4	268
F 中高層住宅地	43,300	80	3.5	1,893
合 計	309,300			6,431

(7) 中高層住宅地の用途は、建築基準法第48条第3項の規定による。ただし公衆浴場、ガソリンスタンド、ホテルを除く。

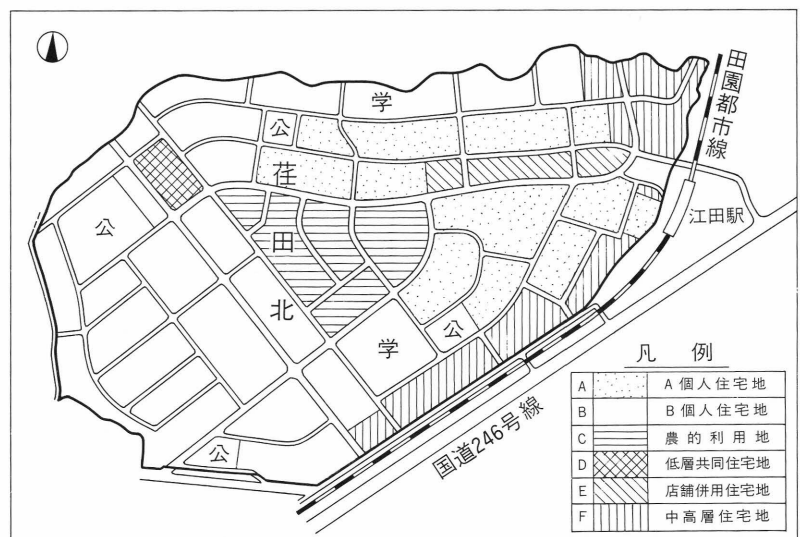
(8) この協定の有効期間は市長の認可公告のあった日から起算して10年間とする。

また、農的利用地の維持、増進をはかるため、期間を10年とする小黒地区集合農地利用協定が関係者の間で結ばれた。その中で、集合農地内の利用制限が次のように取り決められた。

- (1) 集合農地区域内の利用は農的利用とする。
- (2) 農的利用を放棄し、他の協定者に迷惑をかけてはならない。
- (3) やむをえない事情により集合農地を売却し、この協定から離脱する者は、事前に集合農地利用委員会と協議しなければならない。
- (4) 前項の場合、当該土地の買収者がこの協定締結者の地位を承継しないときは、売却する者に対して他の集合農地の協定者の支障とならない必要な条件を付することができる。
- (5) 集合農地の全部または一部を貸し付けようとするときは、集合農地利用委員会と協議しなければならない。

土地利用計画を折り込んだ換地計画と建築協定は、一部の組合員から異論がだされたものの予定どおり実施され、組合は51年3月仮換地を指定し、53年4月換地処分を行った。新町名は、同年4月28日の換地処分公告で「荏田北」となり、組合は同年10月9日解散を決議した。換地処分時の組合員は103名であった。

建築協定は一部の賛同を得られない部分を除いて、53年6月横浜



小黒地区建築協定区域図

市宛に申請書提出の運びとなり、同年9月5日に発効した。また組合解散後の55年10月には、小黒地区集合農地利用委員会（代表椿幹二）が発足し、関係者の間で協定の締結が行われた。

以上のようにして小黒地区の初めての試みは、試行錯誤を繰り返しながらも、地元の熱意と市当局の支援を得てとどこおりなく終わった。また土地利用計画を前提とした換地処分と建築協定の導入は、全国でも初めてのケースとして注目を集め、見学者が全国から訪れ、書籍を通じてその内容が紹介された。また横浜市は、以後の区画整理事業にこのやり方を全面的に取り入れ、その指導を行うこととなった。

しかし小黒地区の区画整理事業は、この間に発生した石油危機にともなう物価の高騰と地区外河川の改修や污水处理場の建設などの公共負担の増大にみまわれ、6億円を超える大幅な事業費の増加を余儀なくされた。また52年9月には米軍ジェット機の墜落事故にみまわれ、組合員の家族に死傷者をだすと同時に、築造したばかりの区画街路等が大きな被害を受けた。

なお理事長椿一作が途中逝去したため、理事椿末吉がそのあとを継いだ。

〈元石川第四地区〉

元石川第四地区は、嶮山地区と元石川大場地区の中間に位置し、行政的には緑区元石川町と大場町の一部からなっており、地区内に舟頭、荏子田の2つの集落があった。ここでも40年代前半に開発への気運が盛り上がり、当社は舟頭地区の地主6名から区画整理の要望を受けた。他方、地元では当時神奈川県が進める線引き作業に対応して陳情書を提出、当地区の市街化区域の指定を求めた。

このような地元の動きに呼応した当社は事業計画を作成し、44年12月横浜市に事前審査願を提出、当地区に開発計画があることを明らかにした。

計画では施行面積94ha(土地所有者約150名)を予定していた。ところが同時期に発表された県の線引き素案は当地区を市街化調整区域に指定し、結局地元の要望は受け入れられなかった。これに対し地元では周辺の保木、嶮山、大場などの関係者と協力して公聴会(45年1月)等の場を通じ、市街化区域指定を訴えた。それとともに予定の区画整理の準備を進め、土地立入認可および施行地区の区域公告を

申請、さらに設計協議を求めて計画の具体化をはかった。このような積極的な動きが功を奏し、45年6月当地区は区画整理の実施を条件に市街化区域に指定された。

一方、地元発起人および当社は、舟頭、荇子田両地区を中心に地元説明会を重ね、権利者の賛同を求めた。ところが、一部旧地主と近年同地区に移住した新住民が計画に難色を示し、区画整理反対に動きはじめた。特に小規模土地所有者の新住民は、減歩とりわけ小宅地の取扱いが明らかにされていないとして、不満を表明した。

このような情勢から事業計画の内容を固めることが急がれ、49年4月減歩率と小宅地の取扱いについての考え方が示された。しかし50%に近い平均減歩率（更正）と、400㎡以下の小宅地は組合発足後に救済するという内容は、区画整理に異議を唱える人々の理解を得ることなくかえって反発を招いてしまった。そして事態は区画整理反対住民同盟の結成につながり、参加者は発起人に計画の中止を求めるとともに、横浜市へ反対陳情を行い、実施を希望する小宅地所有者は減歩率ゼロを主張した。これらの人々の反対理由は、「多少不便でものどかな田園環境にひかれて住みついたので、この自然環境をあくまでも大切にしたい」「40～50%の過重な減歩負担をして、区画整理する必要がどこにあるか」などであった。また舟頭地区の一部旧地主は、周辺の区画整理地区に土地を保有している事情もあって、これ以上の開発を望まないとの意思を明らかにした。

これとは反対に、荇子田地区では地区内所有地のみを保有する地主が多いこともあって、むしろ事業推進を求める意向のほうが強かった。こうして両地区の意見調整はなかなか進まず、ついに49年9月舟頭地区では全体会合を開き、区画整理中止を決議して元石川第四地区の発起人会から脱退した。

この結果、発起人会の継続は不可能となり発起人会は同年10月同地区の事業推進を中止するとともに、賛成の荇子田地区(66ha)に計画を縮小、出直しをはかることとなった。これによって元石川第四地区の発起人会は解散、同時に荇子田地区の組合設立準備委員会が発足した。

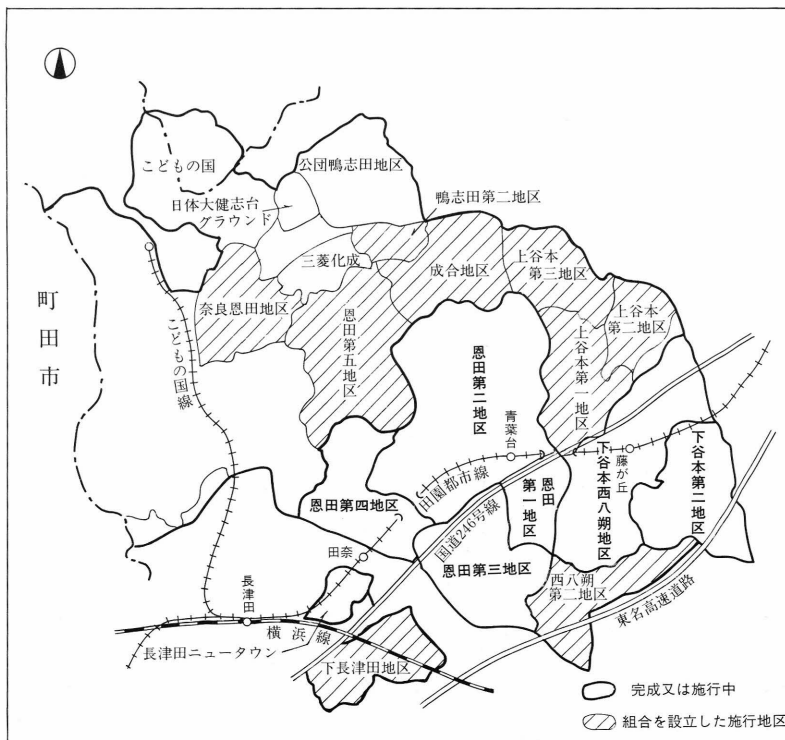
これを受けて横浜市は、舟頭地区を開発を望まない地区として逆線引きを実施、52年3月30日市街化調整区域に編入した。

第3ブロックの土地区画整理事業（西八朔第二、上谷本第一・第二・第三、成合、下長津田、奈良恩田、恩田第五、鴨志田第二）

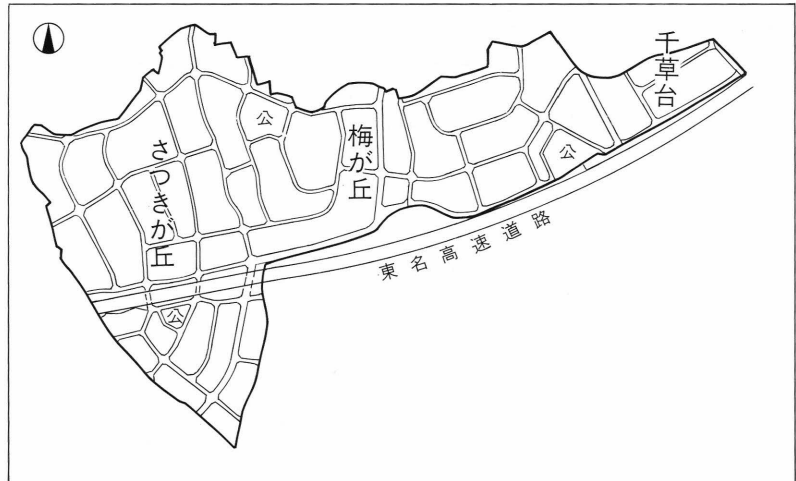
当初、いち早く都市基盤の整備を進めた第3ブロックでは、電車開通後も組合の設立が相つぎ、区画整理事業は昭和40年代に上恩田および奈良地区を除くブロック全域にわたって実施されることになった。新たに着手された地区と面積は、西八朔第二地区をはじめとする9地区、434haである。これにより第3ブロックの土地区画整理事業は開通前に事業を開始したものを合わせて15地区、922haの規模となった。事業は各地区とも比較的順調に推移したが、恩田第五地区では遊水池の設置をめぐる行政当局との協議が長期化し、さらに2度にわたって豪雨禍に見舞われるとともに当社は地区外流末排水施設の整備強化と河川改修費の分担を求められた。40年代に組合を設立した各地区の経過と事業の概要は次のとおりである。

〈西八朔第二地区〉

西八朔第二地区は、第3ブロックの最南端に位置し、東名高速道路と当時区画整理実施中の下谷本第二、下谷本西八朔および恩田第三の3地区に境を接する施行面積51.5haの区域である。開発前の土地利用は畑と山林が大半を占め、中央部には谷戸田があった。組合設立への動きは、本章の初めにふれたように隣地における区画整理



40年代に組合を設立した第3ブロックの区画整理施行地区



と東名高速道路の建設などがきっかけで、それは田園都市線着工直後の39年2月当社に寄せた開発要望に始まった。そしてその準備作業は、土地所有者の大半が賛成というなかで順調に運び、40年5月横浜市宛組合設立認可申請書を提出、42年1月25日その認可を取得した。認可時点の組合員は149名、同意率は96%であった。組合設立認可にいたる経過のなかで41年4月1日計量法が改正されて、メートル法に基づく申請書の書替えが行われた。また東名高速道路の建設工事が先行したため、組合発起人、当社および日本道路公団の3者による協議と市の認可により、区画整理事業における土木工事の一部が事前着工された。事業は43年3月に仮換地を指定し、45年2月に換地処分を実施した。組合の解散決議は当初の予定を1年あまりも短縮した45年3月であった。町名は「さつきが丘」と命名され、理事長は犬塚義信が務めた。なお同氏の逝去後理事小島馨が理事長を代行した。

〈上谷本3地区〉

第3ブロックの東側丘陵地に位置し、谷本川沿いにひろがる水田地帯に面した面積およそ126ha(38万坪)の区域が上谷本地区である。地形は恩田町の尾根境から東北に傾斜しており、開発前は地区面積の90%近くを畑と山林が占めていた。また地区内には古刹祥泉院があった。区画整理は、地主構成の関係から区域を3つに分割して組合を設立、実施された。最初の組合設立は、42年3月25日に認可を受けた上谷本第一土地区画整理組合(理事長村田長)である。施行区域は、恩田第二地区と下谷本西八朔地区に境を接する面積53haの部分で、地区内には灌漑用の溜池があった。現在の「もえぎ野近隣公

園”(1万2157㎡)はこの溜池を周囲の自然林とともに残置したものである。事業は46年1月換地処分を実施して、同年3月18日組合の解散を決議した。総事業費は4億9588万円であった。町名は「もえぎ野」である。

つづいて組合を設立したのは上谷本第二地区である。設立認可が45年12月25日、理事長には中山皖市が就任した。

施行面積は29.2ha、既存住宅が大山街道および北側地区境に散在していた。また46年7月5日には残りの部分(43.8ha)を施行区域とする上谷本第三土地区画整理組合(理事長村田米蔵)が設立された。事業は両地区ともに順調に推移し、上谷本第二地区では49年9月、同第三地区では50年9月、それぞれ換地処分を実施した。町名は前者が「柿の木台」、後者が「みたけ台」と命名された。この地域に柿や竹が多かったことから付けられたものである。なおこれら3地区の排水は、地形の関係から中里北部土地改良区を通して谷本川に放流されるため、同土地改良区との協議によって改良区との併用排水路が設けられた。また上谷本第三地区では、地元の要望により初めて全地域にわたる上水道施設が組合事業として施行された。また上谷本第二地区では、中央大学考古学研究会による遺跡の発掘調査が行われた。総事業費は、上谷本第二地区が6億1500万円、上谷本第三地区が8億5400万円であった。



もえぎ野公園



開発前の上谷本地区

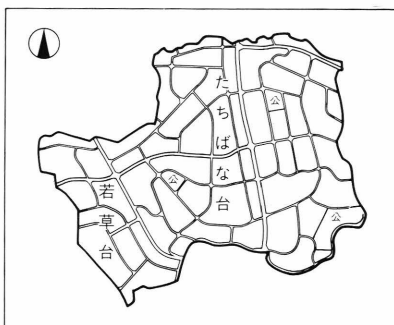


〈成合地区〉

恩田第二地区の北側に位置する緑区成合町、上谷本町、鴨志田町および恩田町の各一部からなる面積59haの区域が成合地区である。開発前の土地利用は山林原野60%、畑20%、水田10%の割合で、数戸の既存家屋があった。組合の設立認可は42年5月4日である。理事長は飯島利貞。4年の工期で始まったその工事は順調に推移し、43年12月に仮換地を指定し、46年1月換地処分を実施した。新町名は、隣地の桜台が昔から通称恩田成合と呼ばれる間柄にあったことから、右近の「橘」、左近の「桜」の故事にちなんで「たちばな台」と命名された。また区域の一部に「若草台」の町名がある。換地処分時の組合員は95名。同年3月組合の解散を決議した。総事業費は5億6858万円であった。

〈下長津田地区〉

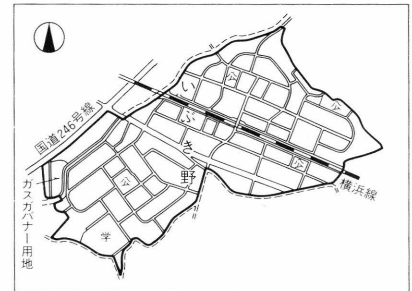
第3ブロックの外側にあり、長津田駅南東約1kmのところに位置する長津田町字柳町、新林、住撰および御前田の各一部を含む40ha



成合土地区画整理竣工図

の区域が下長津田地区である。地元から当社宛に開発要望書が届けられた42年当時は、長津田新林地区と呼んだ。周囲は東側を恩田川が流れ、南面に東名高速道路、北側に国道246号線が走り、区域のほぼ中央部を国鉄横浜線が縦貫している。開発は当地区の土地所有者が関係した長津田ニュータウンの造成工事がきっかけとなって始まり、42年7月組合設立発起人会は当社との間で資金の立替えなどを盛り込んだ事業準備に関する覚書を締結した。組合の設立認可は44年7月15日である。理事長には発起人代表の小林八郎が就任し、同年8月施行地区内に組合事務所が設置された。事業は工期4年、7億2000万円の資金計画で始められたが、資金計画には初めて借入金利子4120万円が計上された。利子を徴収しないこれまでのやり方を改め、通常の経済取引において生ずる利子計算を行い、当社が取得する保留地との決済を行うことにしたのである。

事業はその後順調に推移し、46年7月仮換地指定、48年4月換地処分という手順を踏んだ。ところが換地処分後に、区域内に予定されたガス・ガバナーステーションの建設をめぐる紛糾する騒ぎが起こった。それは施設の性格上、安全性に危惧を抱く付近住民の反対により、換地の変更を求める動きに発展した。ガス・ガバナーステーションは東京ガス(株)が計画した第2根岸ラインの分岐供給設備で、長津田町をはじめ恩田第五、奈良恩田、上谷本第二、元石川大場、嶮山早野などの区域に供給を目的とするものであった。東京ガスでは当初、既存のガバナー施設がある長津田町字柳町に建設を予定したが、用地取りまとめの段階でトラックのとび込み事故が発生し、これが原因で用地取得が不調に終わってしまった。このため当社は東京ガスより前記の場所に代わる用地提供の申入れを受けることになり、協議の結果、国道246号沿いの45街区の保留地1300㎡が提供された(47年6月)。ところが建設工事が始まってまもなく、付近住民の抗議を受けることになり、住民側は御前田地区の住民などを巻き込んで建設反対同盟を結成した。そして反対同盟加入の組合員は、土地区画整理組合に建設予定地の変更、予定地近接土地の換地変更およびガバナー設置にともなう土地評価減の補償を求め、さらに換地位置を不満とした組合員が横浜市長宛に行政不服審査請求書を提出した。しかし事が区画整理事業とは本来関係のないことであったため、審査請求は48年10月横浜市によって却下され、事態はガ



下長津田土地区画整理竣工図

ス事業法の安全基準を上回る東京ガスの自主基準の設定に基づく施工および安全管理の強化等の措置によって沈静化の方向に向かった。組合が事業の完了によって解散を決議したのは48年8月であったが、竣工式は翌49年4月に行われた。解散時の組合員は125名を数えた。新町名は「いぶき野」である。

〈奈良恩田地区〉

奈良恩田地区は長津田駅北方2.5kmに位置し、こどもの国と当時区画整理準備中の恩田第五地区と境を接する面積49haの区域である。

施行地区はその地区名が示すように緑区奈良町と恩田町からなり、地区内の地形は中央部を南北に走る大谷戸をはさんだ起伏の大きい丘陵地であった。近くには三菱化成工業(株)研究所があり、西側を県道真光寺～長津田線が走っていた。開発前の土地利用は山林原野が64%、農地が31%を占めた。また地区内には戦後未墾地として払い下げられた陸軍田奈部隊の軍用地と“戦車道”と称する道路があり、恩田町側の低地には“じじ池”と呼ばれる溜池があった。40年11月の地元説明会を皮切りに区画整理組合の設立準備が始められたが、そのきっかけは当地区を緑地保全地域に指定しようとする行政当局の動きにあったようである。これによって開発が抑制されることを恐れた地元では、緑地保全地域指定の反対陳情を行うとともに、開発に必要な住居地域の指定を求め、区画整理を行うことになったものである。

ところが組合の設立準備が進められる過程で、日本体育大学の総合グラウンド建設の話が持ち込まれ、開発に対する地元の意見は区画整理と学校誘致の2派に分裂してしまった。このため10haにおよぶグラウンド用地の全面買収は困難な状況となり、結局地元、当社および日本体育大学の3者協議によって、グラウンド建設予定地が



開発前の奈良恩田地区

現在の鴨志田町に変更され、当地区の区画整理事業はこれを含めない形で実施することに落ち着いた。その結果、当社は大学側の買収地を肩代りすると同時に、改めてグラウンド用地を確保するため鴨志田町所在の土地買収を行うことになった。土地買収は当該地に所有地を持つ組合設立発起人らの全面的な協力を得て順調に進んだが、一方組合設立の準備もこの間に進捗し、45年4月奈良恩田土地区画整理組合の設立認可申請書が横浜市に提出された。組合は翌46年3月5日に設立認可を得て発足し、理事長に三沢重元を選出した。

事業の着手にあたって、まず問題となったのが、溜池“じじ池”^{*12}の埋立てにともなう地区外水田耕作者への補償問題であった。水源の代替確保をともなった補償交渉は多数の水利権者を前にして難航した。しかし区画整理事業そのものは、途中こどもの国用地(旧田奈弾薬庫引込み線の廃線敷)および三菱化成工業研究用地の一部地区編入などによって、若干事業期間の延長をみたものの、比較的順調に推移し、49年11月仮換地を指定し、51年7月換地処分を実施した。しかし総事業費は、当初の2倍を超える19億3973万円を計上するにいたった。街路灯の新設、舗装範囲の増加等の整備内容の向上を求めた行政指導、地元の要望による上水道整備および48年10月に起きた石油危機にともなう価格の高騰などに見舞われた結果であった。事業計画上的特徴としては、幅員22mの都市計画街路の設置、恩田第五地区との抱合せによる高校用地の確保があげられる。高校用地は合計3万505㎡、うち2万4830㎡が当地区の保留地で確保された。

ちなみに同地に神奈川県立田奈高校が開設されたのは53年4月である。組合が解散を決議したのは51年9月であった。

〈恩田第五地区〉

成合、恩田第二および恩田第四の各地区に境を接し、西側の市街化調整区域にかこまれた面積90.5haの区域が恩田第五地区である。

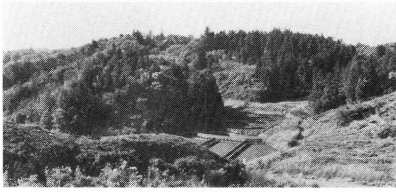
開発前の土地利用は山林原野が70%、農地が23%を占める丘陵地で、地区西側の谷戸内にはかなりの住宅が並んでいた。組合の設立準備は43年2月の第1回世話人会を皮切りに始まり、46年3月250名近い権利者を対象に同意書取得を開始し、同年9月組合の設立認可を申請、翌47年8月15日その認可を得るという経過をたどった。

ところが認可後の工事着手は、宅地造成等規制法に基づく造成許可の遅れで、49年末まで見送られてしまった。その原因は、遊水池



奈良恩田土地区画整理竣工図

*12 組合は井戸を掘削し、電動ポンプを設置するなどの補償を行った。



開発前の恩田第五地区

の設置を求めた行政当局との協議が長びいたことにあった。組合の設立認可申請に先立って提出された宅地造成等規制法の許可申請に際し、横浜市が神奈川県を求める遊水池の設置、街路構造の変更および追加公益用地の提供などの受入れをもって前記申請の許可条件としたことが、事をややこしくしてしまったのである。もっともこれには当時鶴見川の下流域で頻発した水禍という事情があつてのことであつたが、反面、組合にとっては大きな負担を強いられることを意味し、結局これらの追加負担をめぐって行政当局と組合の攻防がつづいたわけである。

神奈川県の遊水池設置案は、恩田川および鶴見川の改修工事が完了するまでという条件付きで、「区画整理地区内に3カ所1万8000㎡の用地を確保し、毎時50mm、連続4時間の降雨量を想定した約7万tの定時間滞水を可能とする規模のものをつくる」という内容であつた。つまり遊水池の設置によって、開発地における雨水が一挙に既存河川に流れ込まないようにその流量を調節し、下流域における水害防止に役立てようとしたのである。しかし遊水池の受入れはすでに同意を取り付けた減歩負担の増加につながることになり、組合は容易にこれを認めるわけにはいかなかった。

このため行政当局との折衝は難航し、組合の提案した公園用地内の設置案も管理面で難色を示した横浜市の拒否にあい、問題の解決にはならなかった。その結果遊水池問題はいたずらに時間を費すことになり、宅地造成等規制法に基づく造成許可の遅延をもたらすことになったのである。ここにおいて当社は遊水池の設置にともなう用地および費用の負担を肩代りすることを決め、この問題の解決をはかることにした。つまり区画整理事業とは別個に当社の自費事業、すなわち宅地造成事業の一環として築造することにしたのである。

これにより組合は49年11月25日宅地造成等規制法の造成許可を取得し、翌12月本格的な工事に入った。

しかしこの間、当社は遊水池問題と並行してもう一つの問題に直面した。事業の実施にともなう決めなければならない保留地取扱規程の審議で、組合役員の一部から第4条すなわち「保留地は事業費の代価として業務受託人に譲渡引き渡す」という規定の案文をめぐって、保留地の譲渡先を明記する必要はない、とする意見がでたからである。それは事業費の貸借をともなう組合業務の一括代行

(受委託)関係から保留地処分を切り離し、組合による自由な保留地処分を求めるものであった。その論拠は地価の変動を背景にして、事業費借入れの見返りに保留地を業務受託人(当社)に一括提供する従来の方法では、組合の自主性をそこない、保留地の提供価格にも問題がでてくるという点にあった。

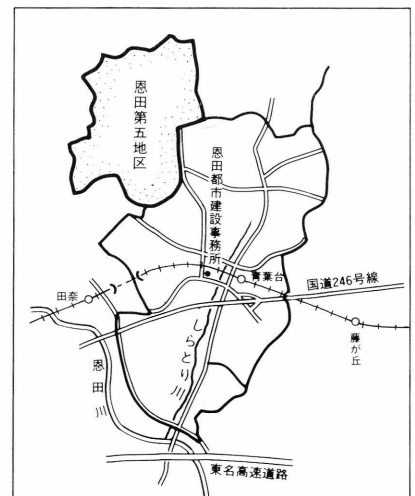
しかもそれは地元建設業者の活用をはかれという意見をともない、当社が野川第一地区の区画整理以来踏襲してきた一括代行方式、それ自体の変更を求めることを意味するにいたったのである。その結果、48年2月開催の第6回理事会に始まった保留地取扱規程の議案は、これをもって決定することができず、なおあと2回の理事会審議に委ねられたのである。結局この問題は地元の要望を大幅に取り入れた事業計画変更を実施することによって沈静化の方向に向かい、49年1月当社は組合との間で、従来どおりの方法により業務委託契約および土地売買契約を締結した。また事業費は、当初計画の28億4300万円から57億1600万円に変更し、区画整理の整備内容を質的に向上させた。

以上のようにして工事に着手した恩田第五地区の土地区画整理事業は、翌50年6月10日思わぬ豪雨禍に見舞われた。

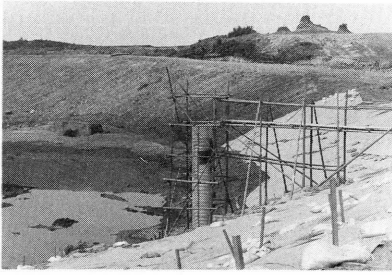
当日の午後4時30分ころ、緑区の北部地域を襲った集中豪雨は各所に未曾有の降雨量をもたらし、寺山町では172mm、長津田町で116mm、元石川町で104mmをそれぞれ記録した。

このため各地で河川が氾濫し、建物の浸水騒ぎが起こり、特に台村町、青葉台地区の被害が大きかった。青葉台地区の被害は地区を南北に走る“しらとり川”の氾濫が原因で、それは新都市誕生以来初めて経験する水禍であった。地元の“みどり新聞”は当日の様子を次のように報じた。

「青葉台駅前通りは、たちばな台からしらとり台にかけての約1.5キロにわたって、全面冠水、深いところは1メートルを超える大きな川と化した。ちょうど勤め帰りの時間帯だったが、東京方面は雨が降っていなかったため、駅から出てくる乗客たちは目の前の濁流にびっくり、家に帰ることができずに途方にくれていた。激しい勢いの水流に乗用車は何台も立往生、ぷかぷか小舟のように流されたり、足をさらわれた人が溺れかかり消防署員に助けられていた」



しらとり川見取図



仮遊水池の築造工事

ところが2日後の12日、被害を受けた住民約50名が恩田都市建設事務所に押しかける騒ぎとなり、出水原因は当社による無計画な造成工事にあると抗議し、区画整理事業（恩田第五地区）の即時停止としかるべき防災対策を要求した。

このため当社は、「区域内に約7万tの水を一時貯水できる仮貯水池をつくって工事を施行しており、当地区の区画整理事業が直接の原因ではない」と弁明することになったが、住民の怒りを静めることはできなかった。そのうえ、市を交えた当社との話し合いを不満とした住民側は「青葉台周辺としらとり台沿岸水害被害者による対策協議会」を結成し、「今回の出水原因は排水容量の不足もあるが、基本的には恩田第五地区の水が同地区内で呑み切れず、それが鉄砲水となって青葉台方面に流れだしたことにある」として、改めて区画整理事業の中止および排水口の整備・容量の増大を求めるとともに、しらとり川両岸の護岸壁（パラペット）の一部取り除きを要求した。というのは、区画整理工事に先立ってつくられたパラペットによる水抜きが逆に道路にあふれた水の河川への流入を妨げる結果となり、被害を大きくする原因とみられたからである。

しかし組合と当社は、被害はかつてない異常な降雨量が招いたもので、区画整理事業が直接の原因ではないと主張した。そして事実、青葉台周辺の当日の降雨量は1時間当り最大86mmを超えており、これは横浜市の排水設置基準の降雨量60mmを上回っていた。

ところが同月26日、再度の集中豪雨で被害をだすことになった前記の対策協議会は翌7月1日、次のような内容の陳情書を組合と当社宛に持ち込んだ。

- (1) 仮設遊水池の増強と本設遊水池の早期築造。
- (2) しらとり川護岸壁（パラペット）の改修と防護柵の設置。
- (3) 井上商事前から旧黒橋までの排水路（暗渠170m、柵渠100m）の改修。
- (4) 青葉台駅前周辺から、恩田川にいたる間の排水路の新設および既設排水路の改良。
- (5) 前記各項の内容が整備されるまで地区内の土木工事を一時中止する。
- (6) 被害補償金の要求。

また同協議会は、横浜市に対しても宅地工事の中止と緊急な対策

を要望して市長との直談判におよび、「しらとり川周辺でしばしば浸水に見舞われ、出水の被害が大きくなるのは、周辺地域の宅地化によって排水許容量が限界を超える状況となったのが根本原因である」として、実情に即した排水施設の整備を早急に行うよう求めると同時に区画整理事工の中止を主張した。

これに対して横浜市長（飛鳥田一雄）は、①遊水池の築造が完了するまで造成工事を中止させる。②しらとり川の川幅拡張工事を早急に実施する、の2点を約束した。

一方組合と当社は、7月30日前記協議会の要望に対し、大要次のような回答を行った。

- (1) 仮設遊水池の滞水量の増加をはかるとともに、しらとり川水系2カ所の本設遊水池を設置する。
- (2) しらとり川護岸壁（パラペット）の水抜きおよび逆流防止装置を設置する。
- (3) 応急対策として、井上商事から旧黒橋にいたる排水路のしゅんせつとコンクリート床張りおよび河床の掘下げを行う。
- (4) 当地区および松風台の排水施設としらとり川を結ぶ別ルート（日動火災横交差点～井上ビル～林田商店前）による排水路（函渠）を新設し、既設柵渠を函渠構造に変更する。

また組合と当社は、異常降雨による災害との立場をとりながらも、被害の実態を調査するとともに見舞金の支払いを決め、これを実施した。被災家屋の調査結果は、浸水家屋85件、その内訳は床上浸水が38件、床下浸水が47件で、地域別の被害は青葉台2丁目がもっとも多く45件、区画整理地区の隣接27件、しらとり台が13件であった。また店舗の被害が個人住宅のそれを上回った。

こうして出水騒ぎに決着をつけた恩田第五地区の区画整理事業は、結局排水関連の事業費の大幅な増加に石油危機にともなう資材の高騰および地元要望による整備内容の向上等が重なって、組合事業費は総額80億7400万円を計上するにいたった。また当社は、区画整理関連の事業費として遊水池等の築造費18億円を見込んだ。増加事業費26億1135万円のうち、遊水池等の排水関連の事業費は8億9146万円、約34%を占め、5年の事業年度は6年9カ月に変更された。

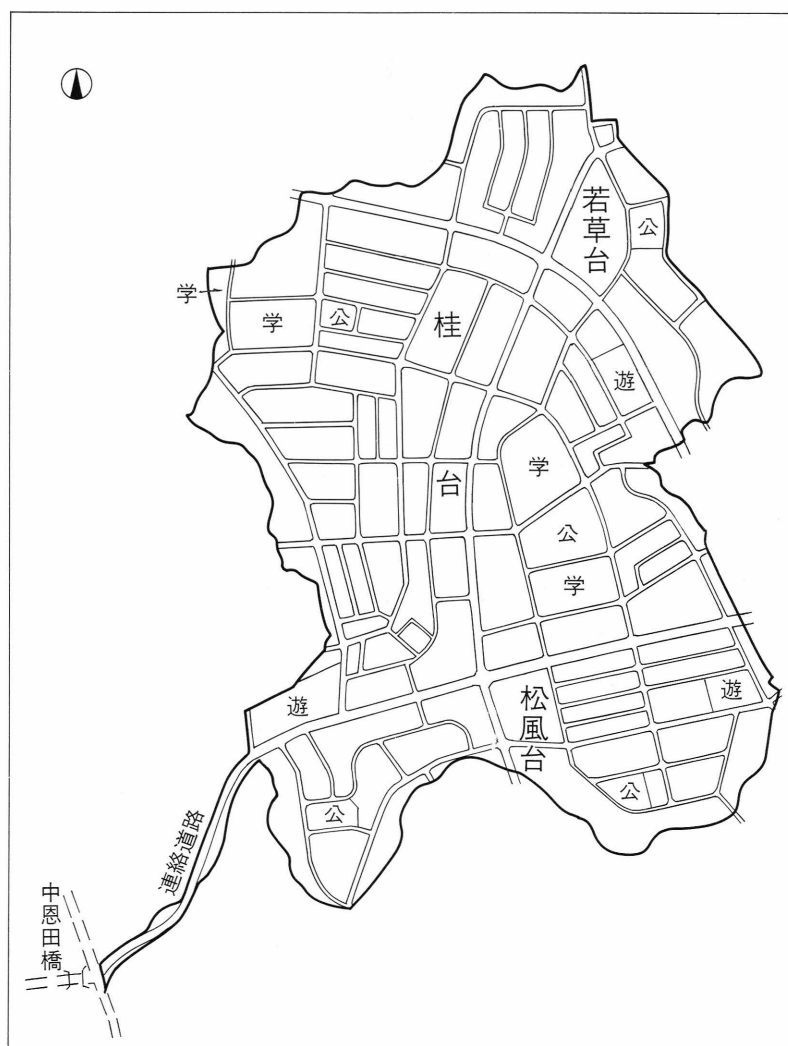
他方当社は、これとは別に横浜市から、開発区域の拡大によって



工事中の連絡道路

流域河川の容量不足を招来したとして、市が行う河川改修費の一部負担を求められ、51年8月負担金6億円の支払いを約束した。また横浜市は、これを機にすでに区画整理を完了した上谷本第二、元石川大場および奈良恩田3地区の2次造成工事の許可条件として、遊水池の設置を求め、当社はこれを実施することになった。つまり集中豪雨は恩田第五地区の区画整理事業のみならず、当社が行う2次造成工事にも大きな開発負担を置きみやげにしたのである。

しかし恩田第五地区のその後の区画整理事業は、53年9月仮換地指定を実施したものの、55年6月予定の換地処分は1年半近く持ち越された。その原因は、設計協議の段階で、横浜市から指導された県道川崎～町田線と結ぶ地区外連絡道路の築造が手間どったことにあった。地区外連絡道路は、地区内の幅員16m幹線街路から西側の市街化調整区域を通過して中恩田橋に接続する延長480mの道路であ



恩田第五土地区画整理竣工図

るが、それは組合設立準備中の上恩田地区で計画された中恩田橋から田奈駅方向に通じる既設川崎～町田線の拡幅が困難視されたことから、その代替として設けられることになったものである。市の要請を受けた組合では、50年2月の第20回理事会で道路部分のみの地区編入を決め、支障家屋の移転交渉を開始した。しかし交渉は移転を拒む持主との話し合いが難航し、多くの日時を費すことになってしまった。組合が関係者の努力によって問題を解決し、換地処分を実施したのは57年1月であった。

また当社は、組合の解散決議に先立って、かねてより地元から要望のあった郷土資料館の地区内設置について回答をしなければならなかった。保留地の価格問題と結びついた郷土資料館の設置は、開発によって失われていく農機具等の文化遺産を永久保存したいとする組合理事鈴木憲一の発案によるものであった。実施を決めた当社の回答によって、組合の解散決議は57年3月25日に行われた。理事長は10年近くにわたるその事業と前任者の逝去により、土志田清助から鈴木憲一および野路久治へと代わった。新町名はその大半が「桂台」である。

〈鴨志田第二地区〉

鴨志田第二地区の区画整理事業は、昭和48年6月5月の組合設立認可によって始まった。施行区域は成合地区の北側、緑区鴨志田町の一部16haで、西側は三菱化成工業研究所、北側は日本住宅公団の区画整理事業鴨志田地区に境を接していた。

日本住宅公団開発の鴨志田地区は鴨志田町と寺家町の各一部からなり、施行面積は55.9ha、48年3月工事に着手した。公団が同地区の開発を手がけることになったのは43年12月、寺家町所在の当社の先買地13万㎡（4万坪）の土地を公団の要請によって譲渡した結果によるもので、線引き決定後の45年9月、当社は公団と「鴨志田地区の開発」について要旨、次のような覚書を締結した。

- (1) 市街化区域に指定された鴨志田地区の区画整理は、別添図面のとおり公団と組合の施行地区とに分け、公団と当社がそれぞれ責任をもって計画の実現にあたる。
- (2) 公団と当社は、開発全域の一体性を確保するため、それぞれの計画策定に関し協議調整する。
- (3) 公共施設等の建設について、双方いずれか早い方のスケジュ

※13 鴨志田第二地区の区画整理事業は公団の鴨志田地区開発計画に含まれる区域と、当社の進めている第3ブロック成合地区との間、つまり鴨志田第二地区が未開発地として取り残されることとなったことから、同地区の開発計画が急速に浮上したものである。

当時、神奈川県で実施しつつあった“線引き作業”による影響もあったが、地元では45年3月、公団の計画に合わせて同地区の開発実施を決め、当社に区画整理協力を要望する一方、発起人会を結成して組合設立の準備を始めた。その結果、線引き素案では市街地調整区域になっていた鴨志田地区一帯は、45年6月市街化区域に指定された。



鴨志田第二土地区画整理竣工図

ールを尊重し、その費用は公団と当社が協議して別途定める。

また鴨志田地区は、公団の事業準備にあたって45年12月、神奈川県告示第1137号により、横浜国際港都建設計画の一環として組み込まれ、都市計画の決定を受けることになったが、鴨志田第二地区の組合設立準備は47年12月に組合設立認可申請を行い、48年6月に認可を取得し事業の着手にこぎつけた。組合設立時の組合員は39名、事業は順調に運び、52年2月に換地処分を実施し、翌3月組合を解散した。新町名は旧町名をそのまま使用した。理事長は西村春邦である。

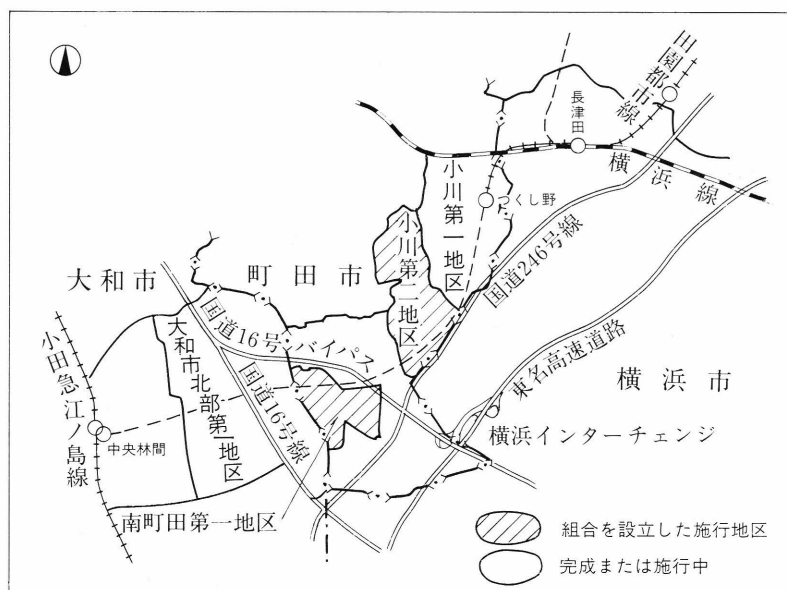
なお公団の区画整理事業は、55年3月の換地処分によって事実上の完了をみた。

第4ブロックの土地区画整理事業（小川第二、南町田第一）

第4ブロックの区画整理事業は、昭和40年代に入って東急不動産が事業を受託した小川第二地区と鶴間の開発と呼ばれた南町田第一地区の2地区で組合の設立が行われた。これにより当ブロックの区画整理事業は30年代に事業を着手した大和市北部第一と小川第一の2地区を加えて4地区317haの規模となった。

〈小川第二地区〉

小川第二地区の組合設立は、田園都市線のつくし野駅開業6ヵ月後の43年10月である。施行地区はつくし野駅から西南1.5kmに位置し、東側の小川第一地区と南側の国道246号線に境を接する面積70



40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

haの区域で、開発前の土地利用は山林原野が60%、農地が31%を占め、地形は45~93mの標高によって起伏に富み、やせた尾根と蛇行する谷戸が縦横に走っていた。また都市計画用途地域は住居地域空地地区第2種の指定区域で、地区内にはつくし野駅からの鉄道延伸と新駅の建設が予定され、ブロックの周辺では蜂谷戸開発計画、などが進められていた。

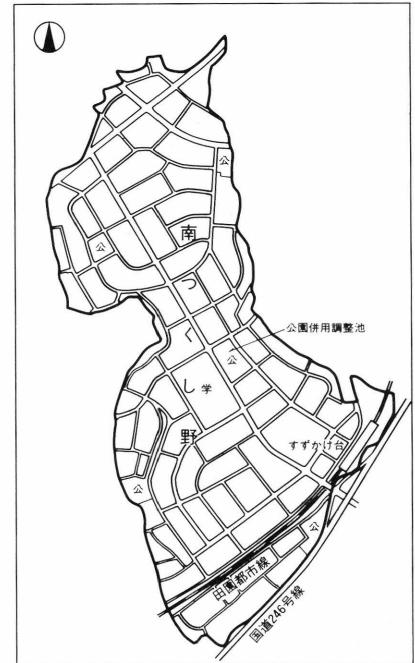
組合施行による区画整理事業は、39年5月の地元有志の話し合いによって始まり、同年9月開発委員会の結成、42年7月組合設立準備委員会の発足という経過をたどって、43年4月組合の設立認可申請が行われた。

組合設立後の事業は、当地区の土地買収を行った東急不動産が受託し、同年11月起工式をあげた。工事は順調に運び、44年10月仮換地を指定、46年11月換地処分を実施した。公共施設は幅員16mの幹線道路を基幹として、13・10・8・6・5・4mの区画街路を配し、排水施設では小川第一地区の水路と結ぶ公園併用の調整池が設けられた。公園は5カ所、中学校用地1校分が確保された。新町名は「南つくし野」と命名され、総事業費は15億2282万円を計上、理事長は佐藤朝春が務めた。鉄道の延伸によって「すすかけ台駅」が開業したのは47年4月1日である。

〈南町田第一地区〉

南町田第一地区の土地区画整理事業は、当社が土地買収を行った昭和36年以来懸案となっていた“鶴間の開発”を実施に移したものである。事業は47年5月13日の組合設立認可によって始まったが、そこにいたる経過は2度にわたる流産のあと、44年6月に開催された地元説明会にさかのぼる。説明会は、鉄道の延長工事に先立って、開発を実施にこぎつけたいとした当社と鉄道の早期開通を求めた地元の意向を反映して開かれたが、そこでの主要議題はもっぱら開発区域をどの程度にするかであった。地元説明会は町谷地区から始まり、大が谷戸、町谷原、小川、辻の順で実施され、地元の意見が取りまとめられた。

その結果、①鶴間の開発は周辺の小川、大和市公所地区等の開発状況と比べ立遅れが目立つ、②開発の糸口をつかむため東急の電車線延長計画を促進させる必要がある、などの意見が大勢を占め、「電車站の誘致計画に必要な範囲で面積43haの区画整理を行う」ことが



小川第二土地区画整理竣工図

決まり、その事業遂行のために各地区とも全面協力することが約束された。決められた開発区域は新駅（仮称）東急鶴間の南面にひろがる地域で、当社の買収地が7割近くを占めていた。買収地はそのほとんどが農地であったため、当社はまず地元の開発協議会を通じてかねてから要求のあった土地提供者の補填金問題を解決したうえで、45年6月より地元と区画整理に関する本格的な話し合いに入った。

これにより各地区で区画整理説明会が実施され、組合設立発起人の選出が行われた。ところがこの過程で、開発区域は大が谷戸地区からでた修正意見により、地元所有地の駅北側の部分、すなわちのちに組合を設立した南町田第二地区と南面の部分約5haが区域から除外され、結局施行面積は38haの規模に縮小された。

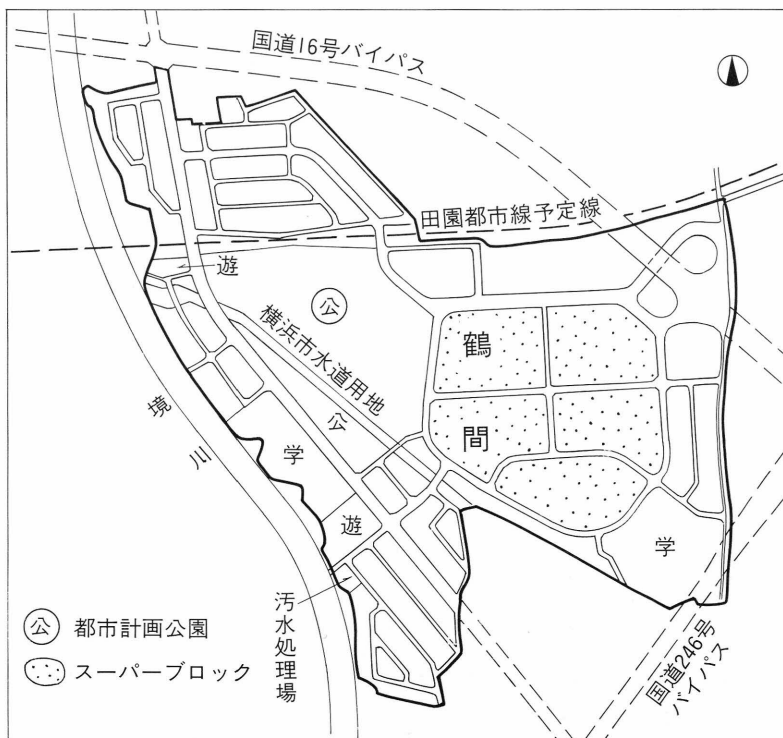
一方発起人会は同年9月の初会合をもってスタートし、その代表に大が谷戸地区の井上敬三を選出、土地立入り、施行地区の区域公告申請など組合の設立に必要な諸手続きを進め、区域の名称を南町田第一地区と名付けた。

だが、肝心の事業計画は関係当局との協議に手間どり、その取りまとめにはなおいっそうの工夫が必要であった。都市計画上の諸計画が集中した特殊な位置に当地区があったからである。東京都町田市最南端にある南町田第一地区は中心市街地から南々東4km、東名高速道路横浜インターチェンジの北西1kmに位置した。開発前の土地利用は畑と山林がほとんどを占め、南西傾斜のゆるやかな丘陵地であった。区域の西側は改修を予定した都市計画河川の境川に接し、北側には田園都市線の延長予定線が計画されていた。さらに北東と南東には都市計画道路の国道246号線と国道16号線のバイパスが横切り、西側の部分には都市計画道路原町田～鶴間線と6haの規模を有する都市計画公園（鶴間公園）の設置が予定されていた。そしてなお付け加えるならば、地区内には埋設された横浜市の送水本管と神奈川県内水道企業団による新たな送水本管の敷設計画があったのである。また45年12月市街化区域となったが、当時の用途指定は全体の9割近くを工業地域が占めていた。

以上のような諸条件の中で事業計画の作成上もっともやっかいだったのは、都市計画公園の取扱いであった。この公園は当地区の第1次計画（224ha）が検討されていたころの36年10月、計画区域内に決まった大規模公園であるが、これには二子玉川園の緑地指定解除

の代替案として、当社が買収地のあるこの地に公園設置を認めた経緯があったといわれている。ところが当地区の開発計画がその後縮小の一途をたどったため、区域内に占める公園面積の割合がしだいに増加し、結局15%近いものになってしまった。このため計画の作成にあたった当社は、東京都に対し、開発規模に見合った形で都市計画公園の縮小と位置の分散を求めたのである。しかし都市計画上の決定という手続きを踏んだこの公園の変更は、いまさら認められるところではなく、区画整理計画はこれを含めて立案することを余儀なくされた。その結果6 haの公園を折り込むための設計は、これを解決するものとして駅前予定地におけるスーパー街区を生みだした。スーパー街区の設定には、道路面積の減少という形をとって過大な公園の面積負担を相殺し、事業化を容易にしていくという意味合いが込められていた。そこで当地区の土地利用計画は、スーパー街区を商業業務地区および中高層住宅地区としての利用方法を定めたのである。そしてこれがRSC（郊外大型ショッピングセンター）計画の作成と商業地域の指定要請へとつながった。

ところがこうしたスーパー街区の高度利用は計画人口の増加を促し、町田市との設計協議で学校用地の確保にはね返った。それは、市が45年9月に制定した宅地開発指導要綱の適用という形で行われ



南町田第一土地区画整理計画図

※14 小学校用地 1 万 6517㎡は、改良を予定した国道246号線沿いに位置したため、将来の環境悪化が懸念され、地区外南側にあった東急不動産所有地と交換のうえ町田市に提供された。

※15 また事業計画は予定の新駅を中心に、地区内を循環する「輪」の街路を基本とする街路網を定め、都市計画街路との連絡をはかり、交通の流れに支障のないよう計画された。その結果、新駅予定地の南側、つまり「輪」の街路の中に 1 万 3000～1 万 6000㎡の面積を有するスーパー街路が設定され、この街区に商業業務地区と中高層住宅地区を予定したのである。

こうした計画が立案されたのは、当地区内に約70%におよぶ当社所有地があったことにもよるが、加えて当地区が東名高速道路の横浜インターチェンジに近く、国道246号線および国道16号線バイパス計画によって、将来交通の要所になるとみられ、かつ町田市の表玄関としての役割が期待できると判断されたためでもあった。



完成した都市計画街路（幅員16m）

たが、当地区ではその結果、小学校 1 校と中学校 2 分の 1 校分の用地 2 万 8100㎡を無償で提供することになった。しかしこの負担は僅少なながらも有償であった横浜市の例を上回り、都市計画公園の負担とともに事業化をむずかしくする要因の一つであった。だが要綱に基づく指導とあって抗するすべもなく、発起人会はこれを受け入れ、当社はその負担を肩代りすることになった。つまり保留地によって確保された学校用地を当社が組合から有償で取得し、無償で町田市に提供することにしたのである。^{※14}

こうして設計上の難問を解決して取りまとめられた事業計画は、^{※15}新駅を中心とする街路網と安全性に配慮したランプ構造による国道16号バイパスの取付けおよび幹線街路における照明施設を計画し、全域にわたる上水道施設の整備を取り入れた。排水施設は完全分流式とし、雨水については調整池を、汚水は地区内に暫定污水处理場を建設して処理することになった。またガス施設は市道藤沢～町田線からガス本管を分岐し、各戸に供給できるようにし、住宅地は 2 次造成工事を必要としないよう設計された。2 次造成と区画整理を別々に行うのが一般的であった当時、南町田第一地区では両者を取り込んだ設計を立て、その事業を実施することにしたのである。

資金計画は建設省との協議によって交付されることになった国道の公共施設管理者負担金、通常の区画整理で確保される 3 % 相当の面積を控除した都市計画公園の公共施設管理者負担金および町田市の助成金を加えて、合計17億7500万円を計上した。事業計画を取りまとめて発起人会は申請人会と名称を変更し、95%の同意を得た46年11月、東京都知事宛、組合の設立認可を申請した。

事業の着手が急がれた背景には、鉄道用地の確保という問題とともに、47年に着工を予定した国道16号線のバイパス工事があった。

この工事予定はバイパス下を通る田園都市線の先行切土の必要を促し、これと同時に区画整理の実施が求められたのである。47年5月の設立認可によって組合が発足したが、同月30日の第1回総会では役員の選出、組合事業委託契約などのほか、都の指導による監査要綱、会計規定など、同時に議決された。また役員の選出では初めての女性理事を誕生させ、理事長には町田市南部開発委員会の代表で市議会議員の井上茂留が就任し、組合設立に尽力した井上敬三は副理事長を務めることになった。

事業は3年半の期間を予定し47年6月23日地鎮祭を執り行って着手され、同年9月仮換地を指定、50年4月換地処分を実施した。この間都市計画河川となった境川の改修が行われ、都市計画道路原町田～鶴間線の下に神奈川県内水道企業団による送水本管が埋設された。また都市計画公園はその中に横浜市の水道用地を取り込んだうえ、自然林約1.3haと運動広場が設けられ、「鶴間公園」と命名された。^{*16} 暫定汚水処理場は2900人槽の規模で、活性汚泥法による長時間曝気方法が採用され、地区内2カ所に調整池がつくられている。

さらに幹線街路下には地下ケーブルによる電話線の敷設が行われた。

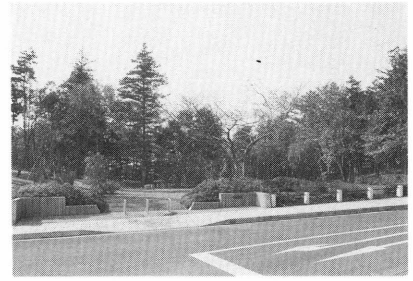
最終事業費は18億4107万円となったが、増加分は石油危機の影響によるものではなく、整備内容の向上をともなったものである。組合が解散を決議したのは50年10月であった。

なお48年11月に行われた用途地域の指定変更によって、駅前の商業業務地区は商業地域に指定された。しかしRSC計画はその後に起きた石油危機による物価の高騰、国鉄町田駅前への東急百貨店の進出などの情勢変化によって立消えとなり、今日にいたっている。

4 一団地造成事業

長津田ニュータウン

長津田ニュータウンは、昭和40年に当社が肩代りを決めた旧東芝工場予定地10.8ha（港北区長津田町所在）を利用して実施された一団地造成事業による住宅地である。東芝工場予定地の肩代りにあたって、当社は同年4月長津田地区開発委員会（代表小林八郎）と覚書を締結し、地元の発展に寄与するような施設誘致を約したが、その後の検討で住宅地開発を目的とする造成計画が取りまとめられた。計画区域は地区の北側を通る田園都市線によって二つに分かれ、南側の部分の面積は9.1ha、北側部分は1.7haである。土地利用は公共用地のほか住宅地と施設用地からなり、住宅地は個人住宅地と集合住宅用地が予定された。個人住宅地は4万㎡あまり、1区画当たり165～231㎡として218区画を計画、集合住宅用地3万3821㎡には神奈川県住宅供給公社による分譲住宅416戸の建設が決められた。造成着



鶴間公園入口



鶴間公園内風景

*16 6 ha におよぶ鶴間公園には、既存の自然林が約1.3haにわたって現況保存され、これをはさんで運動広場が設けられた。また公園内を通過する横浜市の水道路に面した法地には数百本の桜の木を植え、子供の遊戯施設はいっさい設けなかった。これは自然林のある公園としての特色を保持するためである。

同公園は、市内の薬師池公園につぐ大公園となったが、多摩田園都市でもその規模において他に例をみないものとなった。

手は住宅地造成事業に関する法律の許可を得た41年2月である。造成後当社は開発地を長津田ニュータウンと命名し、開通1周年記念に合わせた分譲地、建売り住宅の販売を行ったが、造成工事と並行して施設用地に污水处理場を建設し、ニュータウン全域の污水处理について集中浄化方式を採用した点が大きな特徴であった。

禅当寺の開発

禅当寺は、市が尾駅北方約1kmに位置する多摩田園都市2番目の一団地造成事業地である。施行面積は8.5ha、うち当社の所有地は2.7ha(32%)であった。このため、事業は地区面積の大半を所有する関東菱重興産(株)との共同で実施された。施行前、南傾斜の丘陵山林地がほとんどを占めた当地区の土地利用は、公共公益用地を除く6万㎡あまりがすべて住宅地で、総区画数は309区画、うち当社分は108区画であった。工事は45年3月住宅地造成事業法に基づく造成許可を得て実施に移されたが、この開発では横浜市宅地開発要綱の適用を受け、5%相当の公益用地が確保された。竣工は46年3月、分譲地の販売は47年度に行われた。長津田ニュータウンと同様地区全域にわたる污水处理について集中浄化方式を採用した。

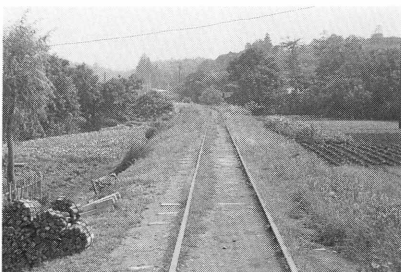
5 鉄道の延伸と新玉川線の建設

こどもの国線の開通

昭和42年4月28日、田園都市線長津田駅からこどもの国駅にいたる単線3.4kmの鉄道が開通した。これが多摩田園都市第3ブロックの西寄りを北上する「こどもの国線」である。同線は40年5月に開園した「こどもの国」へ入園者輸送を確保するため、当社が特殊法人こどもの国協会(理事長足立正)の委託を受けて建設したものである。

建設工事はこどもの国(旧田奈弾薬庫跡地)に通じるかつての鉄道引込み線を利用し、開通1カ月前の42年4月に着手された。しかし建設の発端は、厚生省が「こどもの国」の建設計画を決めた6年前にさかのぼる。

36年、厚生省は皇太子殿下ご成婚記念事業として児童遊園施設「こどもの国」建設構想を発表し、適地の選定を始めた。これを聞いた



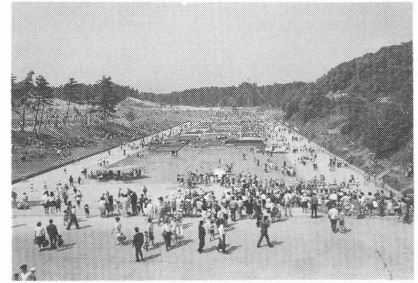
旧田奈弾薬庫に通じる廃線敷

地元住民および当社は、横浜市港北区奈良町から東京都町田市に連なる旧田奈弾薬庫の跡地97haが、場所的にも面積的にも最適であるとして、活発な誘致運動を展開した。その結果、旧田奈弾薬庫跡地が全国二十数カ所の候補地の中から選ばれ、同年11月こどもの国建設予定地として最終決定をみるにいたった。

これを受けて当社は、長津田～田奈（こどもの国）間の鉄道建設を計画し、37年1月運輸省に対してその敷設免許を申請、同時に旧田奈弾薬庫跡地に通じる鉄道引込み線用地の払下げ願を厚生省に提出した。免許申請は建設費1億9000万円をもって、長津田～田奈間約4kmに軌間1.067mの単線電気鉄道を敷設し、3駅を設置するという計画であった。しかし引込み線用地の払下げが認められなかったことから、この計画は挫折し、ついで39年1月ディーゼル気動車による旅客輸送計画が立てられることになった。こどもの国の建設費一部負担を条件とする引込み線用地の払下げという情報が、朝日新聞社を通じてもたらされたからである。だがこの計画も日の目をみないうちに、こどもの国の建設は進み、翌40年5月5日開園をみるにいたった。このため、こどもの国への交通は長津田駅、あるいは田奈駅と青葉台駅および小田急線からのバス便のみにたよる結果となり、休日の混雑ぶりは目にあまるものとなった。こうして鉄道による大量輸送手段の設置を求める要望が強まり、急遽こどもの国線の建設が実施されることになったのである。

こどもの国線の建設にあたり42年2月27日、当社は新たに設けられた特殊法人こどもの国協会と要旨次のような覚書を締結した。①この鉄道線は、こどもの国の入園者に利用させることを目的とする。②鉄道線の建設は、こどもの国協会と当社が協議して行う。③鉄道の敷設免許は、こどもの国協会が申請取得し、同時にその用地を確保する。④建設工事は、こどもの国協会の委託により、当社が設計施工する。⑤こどもの国協会は、所定の手続きを経たうえで、別に定めるところにより鉄道線を当社に貸与する。（覚書第7条）

また覚書第7条の規定に基づいて、監督官庁の許可を停止条件とする次のような鉄道賃貸借契約が取り交わされた。①当社は、当社に所属する従業員、車両およびその他の施設をもって鉄道線の運営を行う。②鉄道線が収支計算上、利益を生ずるまでは使用料を無償とし、当社は鉄道線の収入をもって運営し、欠損を生じても、こど



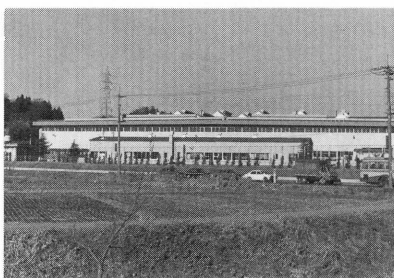
こどもの国中央広場



こどもの国線の開通式でテープカットをする常陸宮殿下と華子妃殿下



来園者で賑わうこどもの国駅



長津田車両工場

もの国協会に負担させない。③鉄道線が収支計算上利益を生じたときは、当社はこどもの国協会と協議のうえ、これを配分する。④鉄道線の運行計画、運賃、料金その他の制度は鉄道線建設の趣旨に鑑み、こどもの国協会の意見を尊重して当社が定める。⑤当社は貸与を受けた鉄道線およびその付帯施設に対し運営に必要な維持修繕を行う。⑥この契約の有効期間は監督官庁の許可を受けた日より10カ年とする。

以上のような取決めによって、こどもの国協会は42年3月23日鉄道敷設免許を、また翌4月7日工事施行認可を取得した。建設計画は旧田奈弾薬庫の引込み線を改修のうえ、長津田～こどもの国間3.4kmに軌間1.067mの全線単線の電気鉄道(直流1500V)を敷設し、途中駅ならびに行違い設備はつくらない、という内容であった。認可後、ただちに着手された建設工事は、枕木、道床碎石の大幅な交換によって老朽化のいちじるしい路盤の若返りをはかるとともに、電化工事を実施した。しかし既設線の改良工事ということもあって1カ月を待たずに完成、天皇誕生日前日の開通を待つことになった。

建設費は1億2350万円、新設駅として民家風の軽快なデザインをあしらった「こどもの国駅」がつくられ、専属車両2両が配置された。

運転計画は長津田～こどもの国間の折返し運転とし、運転間隔は休日が16分、平日が32分(ただし休園日は64分)で、所要時間は片道5分である。また運転時間は、こどもの国の開園時間に合わせて初電が8時44分、終電が18時30分であった。開通式は常陸宮殿下ご夫妻、こどもの国協会の関係者、子供代表および報道陣を迎えてはなやかに挙行された。

なお当社が44年10月、長津田駅から1.5kmのこどもの国線沿いに長津田車両工場を建設した。同車両工場は、車両の増備によって手狭となった東横線元住吉工場に代わる車両工場として設けられたものである。電車の定期検査と大規模修繕等を目的とした同工場の敷地面積は約4万6000㎡で元住吉工場の3倍、施設は主工場(1万3177㎡)、管理棟(1002㎡)、付属建物(805㎡)、特別修理場(1154㎡)からなっており、主工場には運搬作業の自動化、洗浄作業の集中自動化などの流れ作業システムを採用し、最新鋭の車両吊上げ用の30t天井走行クレーンや台車洗浄機などが整っている。検修能力は年間400両、将来的には600両までその能力を高められるよう設計された。操

業開始は47年10月である。

田園都市線の延伸と輸送力の増強

1) 長津田～つくし野間の開通

41年9月当社は運輸省に対し、第2期工事区間となった長津田～中央林間間の工事施行認可を申請した。第4ブロック小川第一地区における区画整理事業の進捗を前にして、長津田以遠の鉄道延長工事を実施に移すことにしたからである。工事区間は長津田駅から国鉄横浜線を横断して、区画整理実施中の小川第一地区および計画中の小川第二地区の南端を通り、さらに町田市鶴間から区画整理中の大和市北部第一地区を経由して、小田急江ノ島線の中央林間駅にいたる5.9kmで、複線工事と停車場4カ所の設置が計画された。停車場は小川、東急鶴間、公所の途中駅3カ所と終着中央林間であり、それぞれ延長85m(4両分)の乗降場建設と将来の6両運転にそなえた拡張用地を確保するものとされた。構造物は橋梁10カ所、隧道2カ所を予定し、公所(現つきみ野)駅付近に変電所1カ所を計画、36億3800万円の建設費を見込んだ。また鉄道用地は東急不動産との協議によって、まず小川第一地区内の土地2万6360㎡の買収を決めるとともに、残りの用地13万664㎡については、当社の所有地利用および直接買収ないしは区画整理事業によって確保することになった。そして41年11月当社は次のような方針のもとに、東急不動産から早期開通を要請された長津田～小川間の建設実施を決定した。

- (1) 長津田～小川間はとりあえず全線単線で施工する。
- (2) 鉄道用地は将来の延長を考慮し、複線幅を確保する。
- (3) 列車の運転は当分の間、長津田～小川間の往復運転とし、既設線との直通運転は行わない。

工事概要は路線延長が1125m、横浜線を横断するための高架橋および小川停車場の建設が主なもので、総工費は8億7900万円、必要な鉄道用地は5万553㎡であった。工事は長津田～中央林間間の工事施行認可を得た42年4月に着手された。ついで42年10月、当社は小川駅を正式に「つくし野」と命名し、同区間における運転計画を取りまとめた。新駅名は、区画整理事業で採用を予定した新町名「つくし野」をそのまま付けたものである。

運転計画は当初の方針を変更して既設線との直通運転を実施する



横浜線を横断する田園都市線電車

ことになり、長津田駅到着の電車2本のうち1本がつくし野駅まで延長された。延長工事は翌43年3月に完成し、東急不動産によって建設されたつくし野駅は駅前広場との調和を考慮に入れた自由通路付きの橋上駅舎として、そのしょうしな姿を現わした。

このようにして長津田～つくし野間は、第1期工事区間開通2年後の43年4月1日、電車の運行を開始した。つくし野駅の初年度1日平均乗降人員は1244人であった。

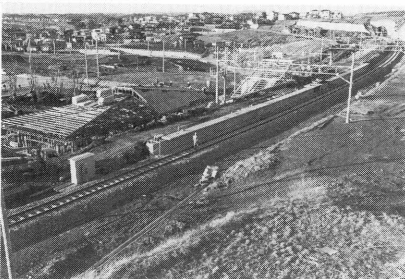
2)つくし野～すずかけ台間の開通

長津田以遠の2回目の延長工事は、つくし野～すずかけ台間で実施された。開通は、すずかけ台駅がある小川第二地区の区画整理が完成した直後の47年4月1日である。小川第二地区の土地区画整理事業は43年10月、組合設立の認可を得て始められたものであるが、事業は小川第一地区と同様東急不動産が代行し、44年10月仮換地を指定、46年11月換地処分を実施した。

一方、当社は順調に進捗した小川第二地区の区画整理事業を前にして、44年9月つくし野～新小川(工事方法一部変更認可申請で一駅追加)間の鉄道建設を決定した。建設基本計画は、①全線単線で工事を施工する、②つくし野駅に行違い設備を設ける、③列車の運転は現行つくし野駅止り2本中1本を直通運転する、という内容であった。

工事概要は路線延長が1447m、橋梁、隧道および跨線道路橋各1カ所の構造物と、新小川駅駐車場の建設が主なもので、必要な鉄道用地は3万2516㎡、総工費7億3000万円を見込んだ。工事は46年9月に始められた隧道工事を皮切りに、架道橋、路盤工事などが区画整理と並行して進められ、47年3月に完成した。また新小川駅は、“街をつくり、環境を売る”という基本理念のもとに東急不動産によって施工され、斬新なデザインを施した新駅舎と植栽豊かな駅前広場ができ上がった。新駅名は、区画整理による新町名「南つくし野」とは別に、「すずかけ台」と命名された。新駅の南側に建設が予定された東京工業大学の研究施設に着目して、学究の街にふさわしい“すずかけの木”を駅名になぞらえたものである。ちなみに、すずかけの木は別名をプラタナスともいい、哲学者プラトンがこの木の下で哲学を論じたという故事がある。

こうして、すずかけ台駅までの鉄道延伸が実現し、南つくし野の街づくりが進められた。東京工業大学の研究施設が開設したのは50



工事中のすずかけ台駅

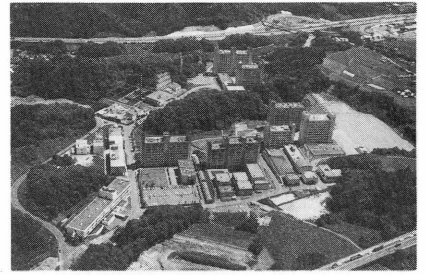
年9月である。同駅の初年度の1日平均乗降人員は2228人であった。

なお東京工業大学は、区画整理地区外の横浜市緑区長津田町に所在し、すずかけ台駅付近の町田市とは行政区域を異にする。敷地16万7478㎡は、当社が43年と44年に譲渡したものである。現在同大学には、大学院総合理工学研究所をはじめ資源化学、精密工学、情報工学などの研究施設41棟が立ちならんでおり、収容人員は1200名のぼる。

3) 田園都市線の輸送力増強

延長線の開通当初における田園都市線大井町～長津田間の電車の運行は、全線運転と二子新地前および梶が谷駅折返しの3本立てであった。運転間隔は平日の朝間時で、大井町～二子新地前間が3分15秒、二子新地前～梶が谷間が6分30秒、梶が谷～長津田間が13分であった。また昼間時および夕刻時における運転間隔は、大井町～二子新地前間が8分と4分、二子新地前～梶が谷間がいずれも8分、そして梶が谷～長津田間は双方とも16分であった。つまり延長線区間（溝の口～長津田）における電車の本数は、梶が谷駅折返しの電車を除いて、既成市街地を走る旧大井町線（大井町～溝の口）の2分の1ないしは4分の1にすぎなかったのである。しかも編成車両は、大井町～鷺沼間が4両、鷺沼～長津田間が2両であった。途中の鷺沼駅で編成車両の分割・併合を行ったのである。所要時分は延長区間が25分、大井町～長津田間が56分であった。

しかし多摩田園都市における急激な人口の増加^{*17}は、当然のことながら田園都市線利用客の大幅な増加をもたらし、当社は開通6カ月後の41年9月、最初のダイヤ改正を実施した。これによって朝間混雑時における鷺沼～長津田間の電車3本が4両で運転されることになり、ついで42年7月、4両運転は朝間時の電車全部で実施された。また梶が谷～長津田間の運転間隔も9分45秒に短縮され、つくし野駅が開業した43年4月には、同区間における運転間隔がさらに短縮されて7分15秒となり、長津田～つくし野間は20分間隔で運転されることになった。一方、この間における輸送人員は、41年度の868万9000人から42年度の1527万1000人へと2倍近い増加を記録した。そして43年10月1日、当社は通勤快速電車の新設をはじめとする大幅なダイヤ改正を実施した。増加した利用客の要望に応じて、旅客輸送のサービス向上をはかることになったものである。通勤快速電車



東京工業大学長津田キャンパス

*17 電車開通後の本格的な街づくりと開発区域の拡大によって、多摩田園都市市の人口は開通当初の約5万人から、45年10万人、50年には20万人を超えた。こうした人口増加を反映して、田園都市線の1日平均乗降人員は急速な伸びをみせる。人口対比でみると開通時の41年度は2万9151人、45年度は12万5016人、50年度が23万5354人と、その増加率は約5年刻みで4倍、8倍の伸びを示している。人口の伸び率より1日平均乗降人員の伸び率が大きいのは、長津田駅における横浜線乗換え客の急増によるものである。



通勤快速電車

は、つくし野発 7 時 9 分と 7 時 34 分発上り大井町行の電車 2 本によってその運転が始められたが、途中停車駅は長津田、青葉台、たまプラーザ、鷺沼、溝の口および二子玉川園の 6 駅で、二子玉川園からは各駅停車であった。所要時分は、長津田～二子玉川園の快速区間が 21 分、つくし野～大井町間が 45 分 30 秒で、これまでより 8 分 30 秒も短縮された。

またこの改正では運転間隔の短縮も実施され、朝間時における梶が谷～長津田間は 5 分 54 秒で運転されることになり、同時に鷺沼駅での車両の分割・併合を全面的に取り止め、二子新地前駅における折返し電車の運行を廃止した。これにともない、すべての電車が 4 両で運転されることになり、改正前と比較した輸送力はたまプラーザ～鷺沼間で 22% 増強され、最大 156% を記録した同区間における混雑率は 28% 改善された。

しかし、その後も引きつづいた利用客の急激な増加を前にして、当社は各年にわたるダイヤ改正を実施し、なおも輸送力の増強をはかった。その結果、すずかけ台までの鉄道延長が実現した 47 年 4 月、梶が谷～長津田間の運転間隔は朝間時 3 分、日中時 10 分、夕刻時 5 分となった。また 49 年 10 月、同区間における朝間時の運転間隔はさらにちぢまって 2 分 40 秒となり、順次増発されてきた通勤快速電車は、このときの改正で朝間時上り 10 本の運転を実現した。電車の安全運行を目的とした A T S (自動列車停止装置) の導入はこの間の 44 年、快速電車の円滑な運転を期して江田駅上り線に待避線を設置したのは 46 年 4 月のことである。

だが以上のような運転間隔の短縮を主眼においた輸送力の増強策には、おのずと限界があった。既成市街地区間のホーム延長がきわめて困難であったため、車両の増結による輸送力の増強がはかれなかったからである。このため当社は 49 年 3 月、8000 型の大型新造車両 (4 両編成) 5 本を就役させた。限界に近づいた運転間隔と車両の増結ができないという状況のなかで、少しでも輸送力の強化に役立つ手段を講じたわけである。新造車両は、客室面積が在来車よりも 5 m² 大きい 46.5 m² (先頭車) および 49.4 m² (中間車) のものが使用された。ちなみに 40 年代に投入された新造車両は、前記の 8000 型を含めて 150 両にのぼった。そして 51 年 3 月、当社は最後の切り札ともいえる朝間混雑時の 5 両運転を開始したのである。旧大井町線区間に

おけるぎりぎり一杯のホーム延長ないしは電車のドア開閉を一部取り止めるといった方法をとったあげくの処置であった。しかしそれにもかかわらず、田園都市線の混雑率は九品仏～自由が丘間で最大260%を記録した。

かくしてこれに代わるべき輸送機関、すなわち当社がかねてより建設を進めてきた新玉川線（二子玉川園～渋谷間）の早期開通に大きな期待がかけられたのである。しかしその建設は予想外の紆余曲折した経過をたどり、早期開通の見込みは大幅に遅れてしまった。

新玉川線の建設

1) 免許申請

新玉川線の建設経緯は、その実施を決めた昭和31年7月開催の当社第39回政策委員会までさかのぼる。その目的は、沿線の世田谷区人口の急増と自動車の増加によって、困難な状態に陥った玉川線（路面電車）の輸送事情を根本的に解決するためであった。

建設計画は既設の玉川線ルートに沿って渋谷～二子玉川園間8.8kmに高速鉄道を建設し、途中に8駅を設けて営団地下鉄銀座線に乗り入れるという内容で、同年8月運輸省の都市交通審議会が答申した首都高速鉄道網計画の一つ、高速3号線のルートともほぼ一致するものであった。途中駅は大橋、三宿、三軒茶屋、上馬、駒沢グラウンド前、桜新町、用賀および瀬田の各駅で、路線の一部は当時計画された渋谷～江ノ島間の東急ターンパイク（有料自動車専用道路）を併用するものとされた。また銀座線への乗入れを行うため軌間は1,435m、集電方式は架空線によらない第3軌条方式を予定した。建設費は59億8400万円が見込まれた。

免許申請は、建設実施を決めた直後の同年7月23日に提出された。当社が免許状の交付を受けたのは34年2月9日である。工事施行認可申請期限は1年後の35年2月8日、付帯条件として、免許路線の一部渋谷～三軒茶屋間を都市計画道路放射4号線のルートと一致させること、および39年に予定された東京オリンピックの開催に間に合うよう早期建設が要望された。放射4号線は32年9月、東京都の道路拡幅工事の一環として事業決定された都市計画道路で、現在の国道246号線の都内部分にあたるが、当時、すでに全線にわたる測量と用地買収が実施されていた。



電車の運行が困難となった玉川線

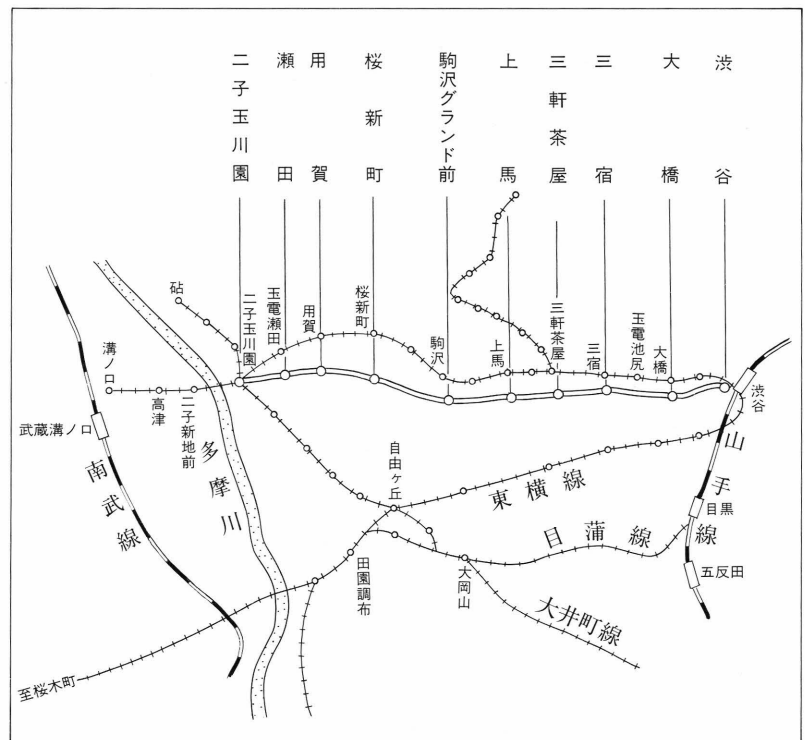
免許を受けた当社は34年2月20日、新玉川線建設部を発足させ、ルートを選定と具体的な設計作業に入り、現地測量を開始した。その結果、設計作業は5カ月後の同年7月にその概略がまとまり、既設の玉川線に平行する渋谷～二子玉川園間の実施ルートが決定した。決定されたルートは、営団銀座線の渋谷駅をでたあと一部地上部分を走って道玄坂で地下に入り、放射4号線の下を通過して掘割部分の大橋駅に達し、ふたたび地下にもぐるといった経路をたどった。

路線は隧道区間30%、高架区間40%、その他30%の割合で構成された。また終点の二子玉川園駅では高架による大井町線との連絡設備を計画するとともに、車庫を用賀に予定し、当社はその建設費として総額70億円を見込んだ。そして34年9月、工事施行認可申請手続きに先立って地元の世田谷・目黒両区議会に計画内容を説明した。

2) 地元住民との協議と工事施行認可申請

しかし当社が世田谷・目黒両区議会に説明した計画内容は、高架および掘割式による線路敷設に異を唱えてきた商店会をはじめとする地元住民の反対意見に油を注ぐ結果になり、新玉川線全線の地下鉄化を求める要望・陳情ならびに請願が区議会、都議会、東京都および運輸省に相ついで寄せられた。

このため、世田谷区議会は同年10月、住民の意見を聞くため交通



新玉川線の免許ルート

対策特別委員会主催の公聴懇談会を開催した。席上、世田谷区長は住民の要望と大きく相違する当社の路線敷設計画がそのまま実施されるとすれば、区の発展を阻害し、都市計画上也重大な影響がでくるとの憂慮を表明し、住民もまた、新玉川線の全線地下鉄化を強く要望した。これに対し、当社常務取締役馬淵寅雄は前記の計画による実施が早期建設を可能にするものであるとし、着工3年以内の電車開通を約束して、地元の協力を求めたのであった。

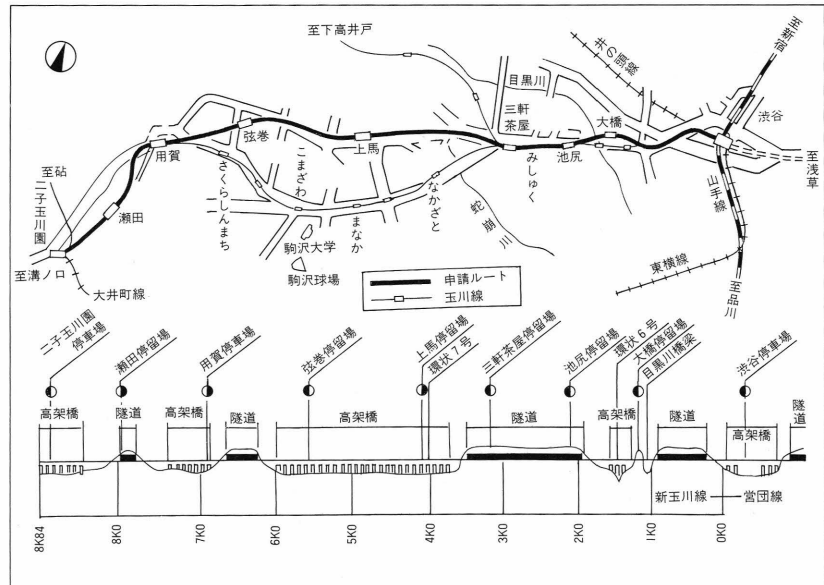
しかし、全線の地下鉄化を求める地元の意向には予想以上に強いものがあり、その後も世田谷区議会に対する陳情、請願が相つぎ、翌11月当社は同区議会から、①区議会の要望に対する貴社の態度、②免許申請当初の路線計画を今回の路線計画に変更した具体的な理由、③東京都市計画地方審議会の高速鉄道網計画との関係、④放射4号線道路の拡幅工事が遅れた場合の措置等、7項目にわたる質問状を受け取った。

だが、これに対する当社の回答は、早期完成のため事態の円満な解決を望むとともに、路線の変更は免許時の付帯条件と支障家屋の増加によること、および高速鉄道3号線計画が存置されている事実、ならびに放射4号線道路の拡幅実施が地下鉄化に必要な条件である等を述べるにとどまり、当社は改めて地元住民が要望する全線地下鉄化、高架および掘割線反対、早期完成の三つについて見解を求められたのである。

しかしこれに対する安全策の確約と早期完成こそ利用者の要望に叶うものとした当社の回答は、住民と世田谷区議会の納得を得ることにはならず、当社は工事施行認可申請期限を目前にした35年2月、提出された請願22件を採択した同区議会から、要旨次のような決議文を受け取った。

- (1) 関係機関と住民の理解および協力を得られるような計画と体制を確立し、早期完成を期されたい。
- (2) 放射4号線の拡幅計画（青山～三軒茶屋～駒沢）に即応して、地下式の鉄道を建設されたい。
- (3) 他の部分においても掘割式ないし高架式は、町の発展と道路交通に障害をきたすとともに騒音等をまきちらすことになるので、設計には慎重を期し、極力地下式を考慮されたい。

しかし申請期限を目前にした当社は、これを改めて検討する余裕



はなく、加えて地下鉄化の必要条件である放射4号線の拡幅工事が遅延した用地買収により見通しが立たない状況にあったため、この旨を世田谷区議会に説明、将来に計画変更の余地を残しつつ、同年2月6日新玉川線の工事施行認可申請にこぎつけた。

3) 難航した工事着手

工事施行認可申請は翌36年8月15日に認可された。認可書記載の工事着手期限は37年8月14日、竣工期限は39年8月14日であった。

つまり39年10月開催予定の東京オリンピックに間に合うよう短期工事による完成が求められたのである。ところが工事はすぐ着手できる条件にはなかった。渋谷起点700mの区間が認可の対象から除外されていたうえ、認可区間についても放射4号線の拡幅工事との調整および世田谷区議会の要望を考慮に入れた見直しなどが残っていたからである。

放射4号線の拡幅工事は、近づくオリンピックの開催を前にして36年、まず駒沢～瀬田間のいわゆる“新道”部分が完成し、ついで渋谷～駒沢間の工事が急ピッチで進められようとしていた。しかし拡幅工事は紛糾した三軒茶屋商店街の立退問題などで停頓し、新玉川線の建設に必要な放射4号線工事との工程調整、道路との立体交差および公有地の占有にともなう関係当局との協議なども進められないまま、日時を費す状態がつづいた。また関係当局との協議の遅れは鉄道用地の買収にも影響をおよぼし、予定ルート内の空地は次々と建てられた建物によって埋められてしまった。

こうして道路の拡幅と新玉川線の建設をオリンピックの開催までに、同時に完成させようとする当初の目標は実現不可能となり、さらに当社は用地の確保が困難になった渋谷～三軒茶屋間の路線の変更を余儀なくされた。このため37年6月、同区間のルートを地元の要望にも合致する放射4号線の道路下に移すことを決定し、翌7月この区間の工事を進めるため運輸大臣宛に工事着手届を提出、本格的な測量および用地買収を開始した。そして同年8月、建設大臣宛に道路の使用に基づく鉄道敷設許可申請を行った。また翌38年9月、未認可工事区間の手続きを行うため帝都高速度交通営団と連絡運輸に関する基本協定を締結、営団の渋谷駅と同起点700mの区間について改めて工事施行認可申請書を提出した。起工式は建設大臣の許可を得た直後の39年2月26日、用賀車庫予定地で挙行された。ちなみに放射4号線の拡幅工事は37年6月に再開され、翌38年9月に完成した。

4) 振出しに戻った都心乗入れ計画

一方、都市交通審議会は37年6月、5路線による高速鉄道網を計画した第1次答申(31年8月)を変更して、新たに10路線の設定計画を答申した。答申は、二つの路線を除く8路線が2カ月後の同年8月都市計画の決定を受けたが、この中に当社が注目した6号線があった。6号線は品川区の桐が谷から五反田、田町、日比谷、巣鴨を経て練馬区の志村にいたる路線で、現在の都営地下鉄浅草線の一部と同三田線に相当する。当社がこの路線に注目したのは、桐が谷で池上線と結び、同時に旗の台付近で大井町線と池上線の線路を接続すれば、懸案となっている大井町線延長線すなわち田園都市線の建設にともなう都心乗入れ問題が解決できると踏んだためである。そこで当社は6号線計画の一部、桐が谷～泉岳寺間の地下鉄道の建設を計画し、39年4月にその免許を申請、同年末にこれを取得した。

ところが同区間は東京都がすでに免許を得ていた現在の浅草線(西馬込～押上間)の一部とも重複していたうえ、東京都は翌40年その始発駅でもある西馬込車庫の建設にとりかかった。しかし免許を得た当社路線の着工見通しはまったく立っていなかった。

他方、工事を始めた新玉川線は、悪化の一途をたどる既設玉川線の輸送状況をみながらも、その建設はいつこうにはかどらなかった。資金の問題とともに、輸送力に限界のある営団地下鉄銀座線に結ぶ

ことの是非が改めて問われることになったからである。そして41年7月、新玉川線の建設は首都高速道路3号線の渋谷～用賀間の延長が都市計画の決定を受けたことによって新たな局面を迎えた。

また時を同じくして、都市交通審議会横浜部会は当社が進めている前記6号線による田園都市線の都心乗入れ計画に異をはさみ、別途検討の必要があるとの見解を明らかにした。

こうして八方ふさがりの状態に追い込まれた当社は、6号線の建設をあきらめると同時に、営団地下鉄銀座線への乗入れ計画を思い切って断念し、新たな構想に基づく新玉川線の建設を企画することになったのである。

5) 東京都市高速鉄道11号線の設定

前項で述べたように、当社は東京高速鉄道6号線の建設をあきらめるとともに営団地下鉄銀座線への乗入れ計画を断念し、新たな構想に基づく新玉川線の建設を計画した。その新たな構想とは、新玉川線の計画を田園都市線と同じ規格、すなわち1.067mの軌間とパンタグラフによる集電方式に変更し、渋谷に都心からもう1本の地下鉄路線を新設するよう働きかけ、これと新玉川線と直結させて、田園都市線の都心乗入れ問題を一挙に解決しようとするものであった。新構想は、営団銀座線への乗入れを前提としたこれまでの計画を大きく転換することを意味したが、それはまた40年代に入ってきた“渋谷にもう1本の地下鉄があってもよいではないか”といった都市計画上の考え方の変化をふまえて立案されたものであった。しかしその背景には、このころより本格化した大規模ニュータウンの開発とこれにともなって必要となった高速大量輸送機関の整備充実を求める動きがあったことがあげられる。大規模ニュータウン開発は、多摩ニュータウンや千葉ニュータウンなどの例にみられるように過密化した大都市の住宅問題を解決するため計画、実施に移されたものであるが、それは同時に都市近郊に計画されたニュータウンと都心を結ぶ新たな高速鉄道の敷設を求めるとともに、既存市街地における鉄道整備の必要性をよりいっそう高めることになったのである。

こうして新構想による新玉川線の建設を推進することになった当社は、41年9月従来の工務部と新線建設部（35年10月新玉川線建設部に代わって設置）を統合して新たに建設部を発足させるとともに、地

下鉄新路線の設定を求めて関係方面に対する陳情を展開した。また運輸省は前記のような社会情勢の変化をふまえて42年11月、東京およびその周辺における交通網整備のあり方について改めて都市交通審議会に諮問したのである。諮問を受けた都市交通審議会は緊急に見直しの必要が生じた都内の高速鉄道網の基本計画について審議し、43年4月私鉄各社の要望を勘案した12路線による新たな地下鉄網計画を答申した。答申はこれまでの10路線に2路線を加えた内容であったが、この中に当社が要望した新路線すなわち11号線の設定が含まれていた。11号線は二子玉川から三軒茶屋、渋谷、永田町および大手町を経て蠣殻町方面にいたる路線で、同年末、東京都市計画地方審議会の議により正式にその実施が決まった。

かくして新玉川線は東京都市高速鉄道11号線の一部として建設されることになり、長年の懸案であった田園都市線の都心乗入れ問題は新玉川線を経由することによって、ここに無事解決をみたのである。

6) 本格化した新玉川線の建設

一方、新玉川線の建設はこの間も引きつづいて進められ、当社は先に決まった首都高速道路3号線とルートを競合する部分について、建設省および首都高速道路公団と工事内容の調整を行った。そして既存の玉川線の存廃問題を検討したのちの43年8月、玉川線についてその一部三軒茶屋～下高井戸間（現世田谷線）を除いて全面廃止の方針を決定、同時に第1期工事区間となった新玉川線大橋～中里間の躯体工事を首都高速道路3号線の橋脚基礎工事の一環として実施することを決めた。これによって地元が要望した新玉川線の全線にわたる地下化が事実上決まり、当社は44年5月10日をもって60年余におよぶ玉川線（渋谷～二子玉川園間9.1km）の運行を取り止め同時に砧線（二子玉川園～砧間2.2km）も廃止した。

他方高速鉄道11号線の残りの部分すなわち渋谷～蠣殻町間は46年4月、帝都高速度交通営団の免許路線となり、これにともなって当社は新玉川線の起点を銀座線から営団11号線の渋谷駅に変更、翌47年6月変更区間における工事施行認可を申請、つづいて同年7月営団との間で新玉川線と営団11号線の直通運転にともなう覚書大綱を交換するとともに、翌48年7月渋谷駅の建設に関する基本協定を締結した。

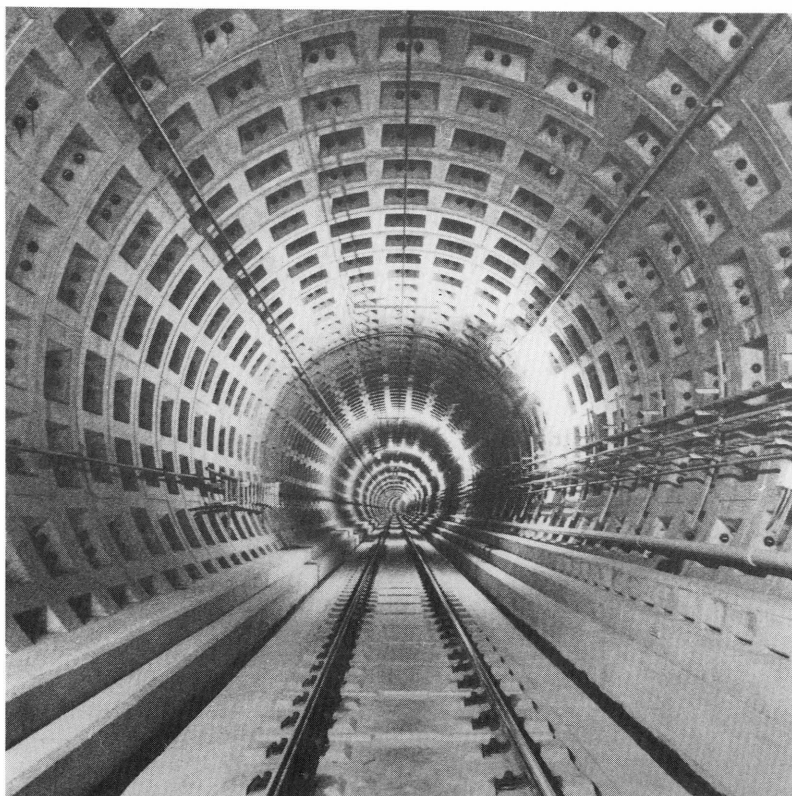


廃止されることになった玉川線



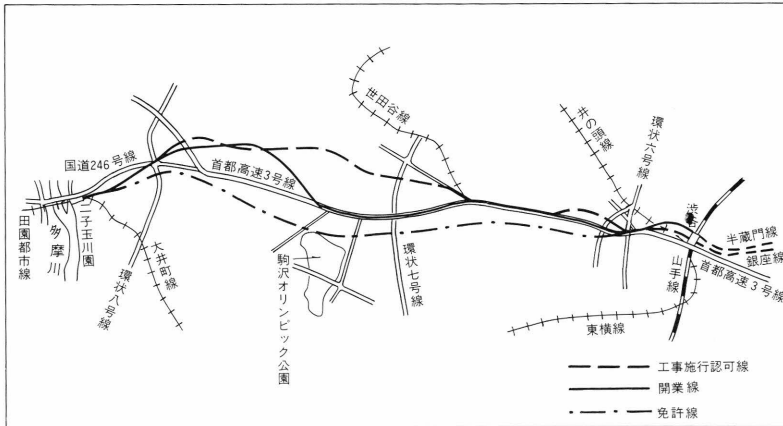
新玉川線の建設工事

ところがこの間における新玉川線の建設は地価の高騰や大幅な工事費の値上げによって困難をきわめ、当社は47年8月、国による資金援助を仰ぐため日本鉄道建設公団法に基づく新玉川線の工事指定を運輸大臣宛に申請した。その結果、申請が認められ、同年9月当社は日本鉄道建設公団との間で新玉川線の建設に関する基本協定および工事施行協定を締結した。これによって新玉川線の建設は、以後当社が同公団から委託を受ける形で進められ、施設は完成後に当社が有償をもって譲り受けることになった。協定された工事概算見積額は223億5000万円、工事は50年3月の完成を予定した。しかし協定内容は50年3月長津田車庫の建設などが加わって、公団対象の工事費は506億5500万円に変更された。長津田車庫は営団11号線の車庫になることが決まった鷺沼車庫に代わって建設されることになった新玉川線および田園都市線の車庫である。だが、こうした経過をたどった新玉川線の建設工事はなお遅延し、予定期日の開通は見送られた。結局、新玉川線はそれから1年半後の52年4月7日、ようやく開通の運びとなったのである。建設された路線延長は渋谷～二子玉川園間9.4km、途中駅として池尻大橋、三軒茶屋、駒沢大学、桜新町、用賀の5駅が設置された。建設費は総額727億円であった。これ



シールド工法で完成した駒沢付近の円形隧道

新玉川線の路線計画の変遷



に対し営団の免許路線となった11号線は半蔵門線と命名されて、53年8月1日まず渋谷～青山1丁目間2.7kmが開通した。田園都市線の輸送力を飛躍的に向上させた全面的な3線直通運転の開始は54年8月12日のことである。

6 バス路線の新設

再編成(41年4月)後の多摩田園都市のバス路線は、区画整理事業とその後の人口定着の具合をみながら、新路線の開設および系統延長などによって、順次路線網を拡大した。しかし40年代に当社が新設した主なバス路線は梶が谷線をはじめ北八朔線、成合線、団地線など、わずかにとどまった。完成した区画整理地区が比較的駅に近い区域であったことと、定着人口が少なかったため、既設路線でかなりの部分をカバーできたからである。

新設された主なバス路線と開発との関係は梶が谷線が梶ヶ谷第一土地区画整理事業の完成によるものであり、北八朔線はつつじが丘小学校への通学路の確保が目的であった。また、鴨志田線は成合土

40年代に新設されたバス路線（電車開通時を除く）

開設年月日	路線名	区間			杆程	運 転 回 数
		起 点	経過地	終 点		
45.7.10	梶 が 谷	梶が谷駅	西 福 寺	野 川 台	3.68	57.5
47.2.1	北 八 朔	青葉台駅	庚 申 塚	北 八 朔	4.75	11
48.10.1	鴨 志 田	青葉台駅	常 盤 橋	市が尾駅	6.10	18
49.5.29	団 地	たまプラーザ駅	保木入口	すすき野団地	3.90	66.5

地区画整理事業の完成によって幹線街路の通行が可能になったためであり、団地線は公団すすき野団地の入居開始に備えたものであった。

なおこの間の46年5月、当社は電車開通時に新設した長津田線（長津田～渋谷間26.46km）を廃止した。交通渋滞と利用客の減少がその理由である。また52年に入って、既設の宮崎線（宮崎台～小杉間7.91km）、馬絹線（宮崎台～鷺沼間3.36km）および元石川線の江田駅から王禅寺原研前と保木を結ぶ系統もそれぞれ廃止された。