

第9章 都市施設の整備充実

1 新玉川線の開通

本格的な都市整備の段階に入った多摩田園都市

前章で述べたように、多摩田園都市は昭和50年代に入って実施中の土地区画整理事業が次々と完成した。その一方、ほとんどの計画地区で組合の設立をみることになり、区画整理事業は事実上終盤を迎えた。

これに対し、区画整理後の街づくりは人口の急激な増加が進むなかで本格的な都市整備の段階に入り、当社は交通、商業、文化、スポーツといった都市施設の整備に取り組んだ。また地元自治体によって小・中学校の建設をはじめ、区役所、図書館、地区センターなどの公共公益施設が次々と建てられていった。

そうしたなかで、本格的な都市整備の皮切りとなったのが新玉川線の開通であり、これにつづく田園都市線の都心乗入れ、つまり営団半蔵門線と当社新玉川線および田園都市線の相互直通運転の実施であった。

営団との協議と長津田車庫の建設

東京都市高速鉄道11号線の一部として建設された新玉川線（渋谷～二子玉川園間9.4km）は当初から都心乗入れを予定していた。このため、乗入れ部分、すなわち営団11号線（のちに半蔵門線と命名）の建設を受け持つことになった帝都高速度交通営団と当社は、路線の建設と並行して相互直通運転に関する協議を行い、47年7月26日次のような内容の覚書を交換した。

- (1) 相互直通運転にともない、営団11号線と東急線（田園都市線を含む）の規格は次のとおりとする。

軌間……1.067m、集電方式……架空単線式、電圧……1500ボル

※1 覚書はその後3回にわたって改訂した。なお、52年8月の改訂では別途協議事項となっていた相互直通区間を覚書本文の記載変更により、田園都市線（二子玉川園～長津田間）を追加した。3線直通運転の実施が、実務的にも本決まりになったわけである。

ト、信号保安方式……営団線内はATC付き車内信号方式、当社線内はATC付き地上信号方式 etc。

- (2) 相互直通運転区間および運転計画を早急に協議する。
- (3) 車両は原則として営団および当社がそれぞれ自線内で運行するのに必要な数を保有する。
- (4) 新玉川線と営団11号線が接続する渋谷駅（仮称）の設計、施工および建設費の分担について別途協議する。
- (5) 車両の性能、施設および保安設備等について早急に協議する。
- (6) 乗務員は所属線ごとに乗務し、渋谷駅で引き継ぐ。
- (7) 営団11号線の車庫用地の確保については当社が便宜をはかる。

※1
覚書の締結後、渋谷駅の建設、輸送計画および営団に売却する当社鷺沼車庫に関する協議が行われ、48年7月営団と当社は、「東京高速鉄道11号線渋谷駅の建設に関する基本協定書」を締結した。

基本協定書は渋谷駅を営団と当社の共同使用駅とし、施設所有権の帰属、費用の負担方法および工事施工の受委託を取り決めた。また営団への工事委託を決めたこの協定書に基づき、48年10月渋谷駅の建設工事に関する協定書の調印が行われた。総工事費は約45億円、うち当社の負担は39億円であった。

しかし営団半蔵門線に先立って新玉川線が開通し、渋谷駅を当社が仮使用することになったため、「渋谷駅の共同使用に関する契約」や輸送計画を盛り込んだ「半蔵門線と新玉川線、田園都市線との直通運転契約」は新玉川線開通後の53年に持ち越された。

一方、当社が便宜をはかることになった営団11号線の車庫用地は田園都市線の鷺沼車庫をあてることになり、当社はこれに代わる自社線用の車庫用地を長津田に確保し、その車庫の建設を行った。車庫の新設を長津田に決めたのは、①台地と谷戸の高低差が少ない、②国鉄横浜線と接続する長津田駅は利用客数に段落があり、都心乗入れ電車の折返しに好都合である、③4線2ホームの駅施設の共同利用により電車の出し入れが容易である、などの理由によるものである。しかし用地の選定過程では江田駅付近、町田市鶴間、大和市公所などもその候補にあげられた。

新設の車庫用地は、横浜市緑区長津田町と町田市にまたがる約7万㎡の区域が予定された。車庫用地の買収は40年代の前半から、地

元不動産業者により進められてきたが、48年3月当社は用地部内に長津田用地班を新設して本格的に取り組んだ。しかし近くで行われた町田市の污水处理場の建設にともなう用地買収と競合し、当社の用地買収は地主側の拒否にあってことのほか難航した。このため土地収用法の適用といったことも検討されたが、49年に入って長津田車庫の建設が日本鉄道建設公団法に基づく適用対象事業となり、町田市および関係地主との話合いが進んだ。すべての買収が完了したのは、第1期工事が始まった50年3月である。

ところが、その建設工事は一方で進められた埋蔵文化財の発掘調査に手間どり、新玉川線の開通までに完成させるという当社の予定が狂ってしまった。記録保存を求めた当社に対し、東京都教育委員会が車庫建設計画の変更をせまるなどの経緯があったためである。

また埋蔵文化財の発掘調査は、車庫の建設予定地が「なすな原遺跡」と呼ばれる縄文時代の遺跡分布地に指定されていたからである。

当社が文化財保護法に基づいて遺跡発掘の届出をしたのは48年11月、東京都教育委員会との協議はそれから2年近くもつづけられた。

また調査員不足という事情がこれに加わり、埋蔵文化財の発掘調査は結局50年11月に始められた。発掘調査は慶應義塾大学、東洋大学、町田市などがメンバーとなって調査団を組織し、予備調査、本調査の順で54年9月までつづいた。

ちなみに埋蔵文化財の発掘調査に要した延人員は約4万人、費用は1億3800万円であった。

このため、土木工事、軌道工事、電気工事へと進められた車庫の完成は大幅に遅れ、54年7月ようやく車庫の使用にこぎつけた。施



長津田車庫全景



渋谷駅で行われた新玉川線の開通式

設は検査設備、修繕設備に最新鋭の機器をそなえるとともに屋外車両自動洗浄機を設置し、作業員の安全をはかるため地下道がつけられている。当初の収容車両数は新玉川線と田園都市線の車両、合わせて330両であった。また車庫の完成にともなって54年7月、鷺沼にあった乗務区と検車区が長津田に移転した。

なお営団の車庫にあてることになった鷺沼車庫用地(6万7473㎡)は51年3月に譲渡され、当社は長津田車庫が完成するまでの間これを賃借した。営団が鷺沼車庫の使用を開始したのは56年4月である。

新玉川線の開通

前節で述べた営団との協議および長津田車庫の建設が進められるなかで新玉川線のすべての工事が完了し、当社は昭和52年4月7日渋谷～二子玉川園間9.4kmを開通させた。それは39年2月に着工して以来14年目、免許申請から数えて実に21年目の出来事であった。開通式に臨んだ社長五島昇は次のように挨拶し、新玉川線開通の意義を強調した。

「この新玉川線は当社20年来の宿題でありました。玉電として愛されました路面電車が高速地下鉄道として生まれ変わったわけがあります。世田谷区の大動脈として都心部、渋谷地区への時間短縮はもちろん既設当社線、とりわけ田園都市線の混雑緩和に大きく寄与するものと思われます」

開通当初の新玉川線は渋谷～二子玉川園間の折返し運転を行い、



二子玉川園駅付近全景

田園都市線は従来どおり大井町～つきみ野(昭和51年10月開業)間で運行された。このため都心および渋谷方面への交通は接続駅二子玉川園で乗り換えることになったが、それでも自由が丘駅および東横線経由の場合よりも10分近く短縮された。また朝間時の輸送に困難をきわめた二子玉川園～自由が丘間の混雑を大幅に緩和させた。

そして当社は、次の目標である営団半蔵門線と新玉川線、田園都市線の相互直通運転に向けて、営団との契約および乗降場の延伸など田園都市線の諸施設について増強工事を実施した。

直通運転契約と乗降場の延伸

半蔵門線と命名された営団11号線渋谷～青山1丁目間(2.7km)の開通を目前にした昭和53年7月20日、当社は営団と「半蔵門線と新玉川線、田園都市線との直通運転に関する契約書」を取り交わした。

その主な内容は次のようなものであった。

- (1) 列車の直通区間は営団線内が渋谷～青山1丁目間、東急線内が渋谷～二子玉川園間、渋谷～鷺沼間および渋谷～長津田間の3本立てとする。平日の運転回数は営団線内が331回、東急線内は前記の区間についてそれぞれ302回、5回および26回とする。
(注：休日分は省略)
- (2) 直通列車は6両編成とする。ただし日中閑散時は6両または5両。
- (3) 列車種別は営団線内は普通、東急線内は普通または快速等とする。
- (4) 直通列車に使用する車両は「営団11号線と東急新玉川線との相互直通車両の規格仕様に関する覚書」の規定によるものとし、あらかじめ営団が認定したものでなければならない。また東急は直通列車の運転に支障のないよう車両を整備する。
- (5) 渋谷駅における直通列車の授受線は1番線および2番線とする。
- (6) 営団および東急は、直通列車の乗務についてそれぞれ自線内で所属乗務員を従事させ、渋谷駅で引継ぎを行う。
- (7) 営団は東急所属車両の使用に関しその使用料を支払う。

半蔵門線と新玉川線、田園都市線の相互直通運転は53年8月1日を期して開始された。しかしこの段階における相互直通運転は前記



完成した江田駅西口

＊2 52年12月16日、これまでの駅名「二子新地前」を変更した。

の運転回数にみられるとおり、田園都市線からの乗入れ回数はわずか31回、それも日中に限られていた。つまり半蔵門線と新玉川線の2線直通運転が主体で、田園都市線の電車のほとんどが従来どおり大井町～つきみ野間で運行されていたのである。しかもこの区間の電車は大型車両が投入されたものの、既成市街地における駅施設との関係で編成車両は4～5両が限度であった。このため新玉川線に乗り換える直前の田園都市線二子新地^{＊2}～二子玉川園間の朝間混雑率が、1～2年のうちに最高230%に達するものと予想された。

そこで当社は、54年春を目途に8両編成電車による本格的な3線直通運転を計画し、二子新地～つきみ野間の田園都市線各駅で乗降場の延伸工事を始めた。またこれにともなって、たまプラーザと市が尾の両駅ではかねてより住民の希望であった南口の開設を実施し、江田駅でも西口の開設を行った。

乗降場の延伸工事は有効長平均170mを確保し、8両編成電車の運転を可能にするものであった。またこの工事と並行して、梶が谷と江田の両駅では下り線に快速待避線が新設された。さらに車庫の移転にともなう長津田乗務区の開設、二子玉川園乗務員詰所の新設、鷺沼変電所の増設、二子玉川園駅以遠の列車無線地上施設の新設、下り快速運転にともなう信号機の増設および当社の車庫として残された鷺沼車庫北側の側線増設などが実施された。ちなみに、鷺沼車庫北側の側線増設は8両運転にそなえて増備されることになった大型新造車両41両の収容を目的としたものである。

本格的な3線直通運転にそなえたこれらの総工事費はおよそ33億円、新造車両の購入費は30億円であった。

なお駅南口の開設は市が尾駅が55年4月、たまプラーザ駅が55年9月である。また江田駅西口の開設は小黒地区の区画整理が完成したあとの56年4月である。

3 線直通運転の全面実施

昭和54年8月12日、営団半蔵門線と当社新玉川線および田園都市線の3線で全面的な相互直通運転が開始された。運転区間は青山1丁目～渋谷～二子玉川園～つきみ野間33km、所要時分は途中快速を利用した場合が46分、普通電車は56分であった。また運行される電車29本のうち半数が8両編成となり、朝間時の混雑に悩まされてき

た田園都市線の輸送力は大幅に増強された。さらに相互直通運転区間は、永田町(54年9月)と半蔵門(57年12月)の新駅開業にともない順次延長された。

一方3線直通運転の実施にともない、大井町～二子玉川園間10.4kmは同区間のみの運転となり、もとの「大井町線」と呼ぶことになった。また田園都市線は二子玉川園～つきみ野間20.9kmを呼称した。

しかし利用客の急増に見舞われた田園都市線は、3線直通運転開始2年で朝間時の混雑率238%(ただし池尻大橋～渋谷間)を記録し、早くも輸送力は限界に達してしまった。このため当社は6両編成電車の全面8両化を進めるとともに57年末の10両運転を計画し、ふたたび田園都市線全駅(ただし江田駅を除く)で乗降場の延伸工事に着手した。

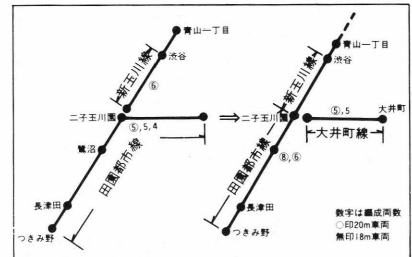
工事は56年10月から始まり、翌年には全長210mの乗降場が各駅で完成した。またこの工事と並行して宮崎台と長津田の両駅で、当社は駅舎および線路の改良工事を行った。両駅の改良工事費は9億円、宮崎台、江田、長津田の3駅を除く16駅の乗降場の延伸工事費は29億円であった。さらに57年1月には新玉川線と田園都市線にTTC^{*3}(プログラム式列車運行集中制御装置)を導入し、電車の運行管理を近代化した。

そして58年1月22日、当社は朝間時に10両編成による急行電車2本の運転を開始した。その結果、渋谷～池尻大橋間の輸送力は22%増強された。急行電車は新玉川線内を三軒茶屋1駅のための停車にした電車で、田園都市線内の停車駅は快速電車の場合とまったく同じである。10両運転開始にともなって新造された車両数は36両、輸送力はその後も8両編成電車の10両化と急行電車の本数増加などにより順次増強された。

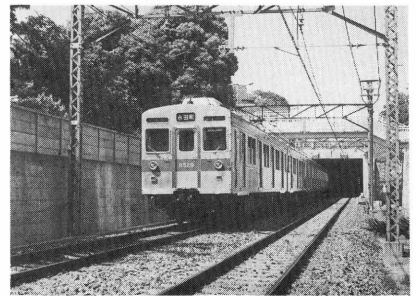
2 田園都市線の全通

すずかけ台～つきみ野間の開通

昭和50年4月当社は南町田第一地区の区画整理事業が事実上完了したのを機に、すずかけ台～公所間(2.3km)の鉄道延伸工事の着手を決めた。終着駅中央林間まであと1駅(1.2km)を残す決定となったの



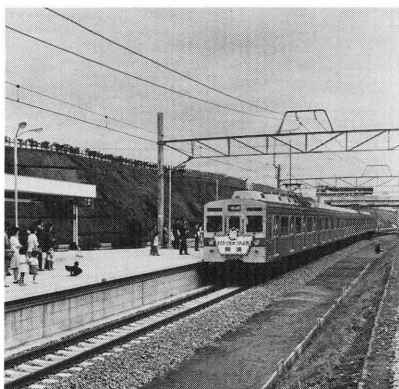
変更された田園都市線の運転方法



新玉川線瀬田トンネル入口付近の電車

*3 TTC システムの概要

奥沢総合ビル内の運転司令所に制御センターを置き、遠隔制御装置を介して7停車場(桜新町、用賀、二子玉川園、梶が谷、鷺沼、長津田、つきみ野)と、こどもの国線の連動装置と6駅(三軒茶屋、二子玉川園、溝の口、たまプラーザ、青葉台、長津田)の旅客案内装置を集中制御し、さらに全列車の運行状況を監視するものである。なお制御センターにおける各種操作は、プログラムに従って自動的に行われる。



つきみ野駅に入る開通祝賀電車



開業したあざみ野駅

は、新玉川線が未開通であること、中央林間駅の接続問題で小田急電鉄との協議が整っていなかった、などの理由からである。

延伸計画は町田市鶴間と大和市公所の2カ所に新駅の設置を予定し、長津田～すずかけ台間の複線化および公所変電所(現つきみ野変電所)の建設が計画された。工事は予定どおり進捗し、新駅は鶴間が「南町田」、公所が「つきみ野」と命名された。「南町田」は新駅が町田市の南部に位置し、近くに国道16号および246号線、東名高速道路などが走る交通の要衝にあたっており、市の南玄関という意味合いから、また「つきみ野」は大和市北部第一土地区画整理事業の新町名により、それぞれ付けられたものである。複線化はつきみ野駅(ただし駅構内は単線1ホーム)まで行われ、51年10月15日すずかけ台～つきみ野間が開通した。開通当初(51年度)の1日平均乗降人員は南町田駅が667人、つきみ野駅が2010人であった。なおつきみ野変電所の新設により、田園都市線の変電所は高津、鷺沼、市が尾、田奈およびつきみ野の5カ所となった。また同区間の建設に要した費用は42億円であった。

あざみ野駅の開業

昭和52年5月25日、当社はたまプラーザ駅と江田駅の中間に「あざみ野駅」を新設開業した。同駅の開設は地元の要望と区画整理事業の完成を待って行われた。当社が新駅の設置を約束したのは43年11月、元石川大場土地地区画整理組合の設立認可申請時である。組合はその後施行面積180haにおよぶ多摩田園都市最大規模の区画整理事業を実施し、51年1月の換地処分事実上竣工した。これを受けて当社は50年12月、「あざみ野(仮称)」の新設を決め、相対式の乗降場(延長170m、幅5m)と駅舎の建設に着手した。駅の設置場所はたまプラーザ～江田間にある元石川第2高架部分、すなわちたまプラーザ駅から1.09km(江田駅からは1.156km)の地点である。工事は乗降場付近の線路縦断変更、つまり線路面を水平にする補正工事をともなったため17カ月という長期にわたったが、52年5月に予定どおり完成した。建設および開業にともなう費用は8億9000万円、駅名は区画整理による新町名「あざみ野」と同じものである。開業初年度の1日平均乗降人員は3992人であった。

つきみ野～中央林間間の開通

昭和59年4月9日、最後の未開通区間であったつきみ野～中央林間間(1.2km)が開通し、ここに田園都市線は全通した。免許申請以来27年目、つきみ野駅の開業から数えて8年目の完成であった。開通がこの時期になった理由は、①輸送力の点から田園都市線の小田急江ノ島線への接続は新玉川線および半蔵門線による都心乗入れが実現したあとの方がよい、②中央林間駅の連絡形態つまり田園都市線の駅を江ノ島線の下におくか否かで小田急電鉄との協議が手間どった。③埋蔵文化財の発掘調査が行われた、④中央林間駅前開発計画に合わせた、などの理由からである。

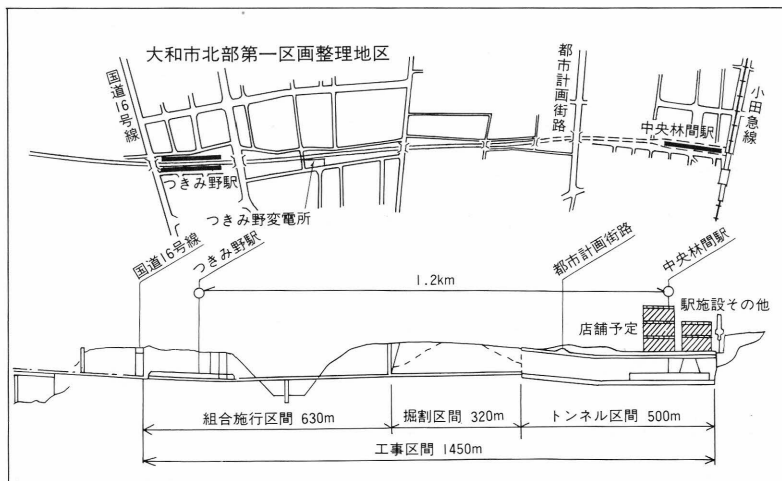
工事は57年3月に着手され、つきみ野駅の複線化にともなう下りホームの新設、掘割工事、地下形式による中央林間駅の建設が行われた。掘割工事は中央林間駅付近の地下部分(延長500m)の手前、320mの区間である。中央林間駅では島式の地下ホームと地上駅舎がつくられたが、建物は中央林間開発計画として設計された商業施設を兼ねる地下1階、地上2階建てである。ホームの延長は210m、最大幅員は11mで、駅務室、電気室、江ノ島線との連絡通路なども設置された。建設費用は約60億円であった。

開通式に臨んだ社長五島昇は、「開発構想の発表以来、田園都市線の建設について地元の方々の積極的な協力をいただきました。その方々を本日お迎えできたことは誠に喜ばしく、感慨ひとしおのものがあります。この席を借りて深く御礼申し上げる次第です」と挨拶した。

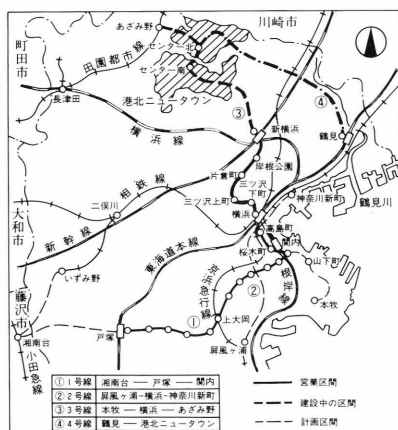
開通当初の運転間隔は朝間8分、昼間15分、夕間9分で、半蔵門



中央林間駅と駅前広場



つきみ野～中央林間間の路線と工事断面図



横浜市営地下鉄3号線敷設計画図

までの所要時分は約50分である(ただし途中急行利用の場合)。また開通当日の乗降人員は3万6433人、開通当年度の1日平均乗降人員は3万2210人である。このうち小田急江ノ島線の利用客は切符の発売枚数で40%を上回った。

横浜市営地下鉄3号線の接続問題

昭和59年4月田園都市線は完成した。しかしもう一つの交通問題が残されていた。それは田園都市線と横浜市営地下鉄3号線との接続問題である。これについて当社は、「たまプサーザ駅」を主張し、横浜市は「あざみ野駅」を譲らなかった。

市営地下鉄3号線は港北ニュータウンの交通計画の一環として立案された新路線で、4号線とともにニュータウンの主要幹線となるものである。計画路線は市内中心部の本牧から国鉄横浜駅を経由して港北ニュータウンに入り、センター地区を通過して田園都市線に接続する全長約25kmの路線であるが、このうち関内～横浜間2.8kmが51年9月に、横浜～新横浜間7.1kmが60年3月に開通している。

ところが新路線設定の過程で、田園都市線の接続駅をめぐる計画が2転3転したため、当社と横浜市との間で冒頭のような意見の違いを招いてしまった。

都市計画地方審議会横浜部会が市営地下鉄3号線を答申したのは41年である。このときの接続駅は「元石川」であった。

次に都市計画学会が42年に作成した港北ニュータウン基本計画では「たまプラーザ」を予定し、43年につくられた総合計画では「江田」駅であった。

一方、45年に接続問題を検討した港北ニュータウン建設協議会第2部会はA、Bの2案を作成し、A案は「市が尾」、B案は「鷺沼」「たまプラーザ」および「元石川」のいずれかの駅とした。しかし46年6月に作成された港北ニュータウン基本計画は接続駅の名前を具体的にあげなかった。

こうしたなかで横浜市から照会を受けた当社は46年9月、①快速電車の停車駅である、②駅前社有地が多く接続地に便宜を与えることができる、③将来の発展が期待できる、などの理由をあげ、「たまプラーザ駅」の接続がもっともよいと回答した。

ところが横浜市交通局の出した結論は「元石川(あざみ野)駅」であ

った。その理由は、①路線延長が短くなり工事費が安くすむ、②将来小田急線方面に延ばすのに好都合、③東名高速道路、国道246号線の交差が容易である、などであった。そして47年11月、元石川第三土地区画整理組合宛の文書で再び元石川接続の方針を明らかにし、翌48年7月これを前提とした新路線の免許を運輸大臣宛に申請したのである。

そこで当社は、新駅「元石川」の設置を検討しているとしながらも、改めて急行停車を予定している「たまプラーザ駅」接続を要望した。

しかし横浜市は、①元石川接続は周知の事実になっている、②たまプラーザ駅を急行停車駅とする合理性がない、③たまプラーザ駅接続は技術的、経済的に容易でない、④市の負担で東京方面への至近化をはかるのは営業面からも好ましくない、との理由で従来の主張を譲らなかった。

このため運輸省は免許の交付を留保し、話し合いによる問題の円満な解決を求めたが、事態は並行線をたどったまま、それから10年近い年月を費してしまった。

この間当社は52年5月、「あざみ野駅」を開業するとともに、57年10月「たまプラーザ東急ショッピングセンター」を開業した。また市の方針に異を唱えた美しが丘連合自治会はこれより先の56年4月1万名の署名簿を携え、横浜市と当社に「たまプラーザ駅」接続を要望した。しかし横浜市議会は全会一致でこれを却下した。

そして市と当社による6人委員会が開かれ、改めてこの問題が協議された。だが市の方針は変わらず、当社は59年11月市案による「あざみ野駅」接続を受け入れ、問題を解決した。^{*4}

※4 市案受入れにあたって、当社相談役田中勇は記者会見で次のように語った。①たまプラーザ駅だと川崎市との境界線に近くなる、税金を使ってやることなので市境から離れたほうがよいとする横浜市の主張は理解できる、②たまプラーザ駅接続の場合、住宅地の下を通ることになるので問題が起りかねない、③面子にとらわれずに市民の声に従うことにした。

3 バス路線の整備拡充

路線網の拡大

田園都市線の都心乗入れや、その後の輸送力増強と並行して、路線バスの新設も相つぎ、多摩田園都市のバス路線網は急速にその規模を拡大した。それは各地区で進められてきた区画整理事業が次々と完成し、街づくりが面的なひろがりをもって進められた結果であ

＊5 北山田第一地区の区画整理は48年に完了、ほぼ全区画にわたって戸建て分譲(約700戸)が実施されたが、路線の新設はバス折返し用地の確保や多くの利用者数が見込めない等の理由で見送られていた。しかしその後、住民から強い要望が出され、折返し点も東急不動産から無償貸与を受けることができたため、開通の運びとなったものである。3年あまりにわたる開通運動が実り、開通式は住民みずからの手で、という異例の形となったわけである。

った。

昭和50年代以降、今日(62年4月)までに新設された当社のバス路線は16路線、その路線延長は60kmを上回った。また新設路線と運転回数の増加にともない、バスの効率的な運用をはかるため、青葉台と虹ヶ丘の2カ所にバス営業所を新設した。さらに利用客の増加とともに、一部の路線で団地住民を対象とする深夜バスの運行を始めた。

新設された主なバス路線は別表のとおりであるが、バス路線は従来の大型バスを使用した路線と東急コーチ線の二つに分類される。

東急コーチは利用客の呼びだしに応じて運行されるデマンドバスのことである。当社ではこのデマンドバスに中型バスを使用し、鷺沼、青葉台、市が尾の3路線を開設した。

一方、従来型のバス路線にはあざみ野、すみれが丘、十日市場、鴨志田、日体大などの各線がある。

あざみ野線は元石川大場地区の土地区画整理事業の完成とあざみ野駅の開業にともない、53年3月虹ヶ丘団地までの区間3.66kmに開設したものである。すみれが丘線は、東急不動産が受託した北山田第一土地区画整理地区と鷺沼駅を結ぶ2.57kmの路線で、途中有馬第二地区内を経由する。路線の開設は54年12月、開通式はこれを歓迎した住民みずからの手で行われた。^{＊5}十日市場線は国鉄横浜線十日市場駅の新設にともなって設けられ、区間は青葉台駅と結ぶ2.02kmの路線で開設は56年9月である。また同線は横浜市営バスとの相互乗入れを行っており、58年9月神奈川県住宅供給公社が開発した若葉台団地まで路線を延長した。

鴨志田線は、鴨志田第二地区の当社建売り住宅の販売が行われた57年7月に青葉台駅～鴨志田町間2.12kmに開設をみたものである。しかし同線はこの年の暮れ、公団鴨志田団地の入居開始にともない、終点を団地内に設けられたバス折返し所に変更し、路線名を「鴨志田団地」と改称した。

日体大線は恩田第五土地区画整理事業の完成にともない、57年7月に開設された。区間は青葉台駅から日本体育大学の健志台グラウンドまでの約3kmである。途中、三菱化成工業総合研究所、県立田奈高校、トキワ松女子短期大学などの施設があり、通勤、通学難を一挙に解決、利用客は開業時から多数にのぼった。

このほか従来型の新設バス路線には、たまプラーザ東急ショッピ

50年代以降に新設されたバス路線

開設年月日	路線名	区 間			料 程	運転回数
		起 点	経過地	終 点		
53. 3.16	あざみ野	あざみ野駅	嶮山スポーツガーデン	虹ヶ丘団地	3.66 ^{km}	67
54. 9.30	東急コーチ鷺沼	鷺沼 駅	土橋、宮崎	宮崎台 駅	4.80	41
54.12.17	すみれが丘	鷺沼 駅	中 有 馬	すみれが丘	2.57	38.5
56. 9.30	十日市場	青葉台 駅	しらとり台	十日市場 駅	2.02	42.5
56. 9.30	東急コーチ青葉台	青葉台 駅	みたけ台	藤が丘 駅	3.00	80
57. 7. 1	鴨志田	青葉台 駅	桜台、若草台	鴨志田 町	2.12	130
57. 7. 1	日体大	青葉台 駅	青葉台2丁目	日体大	3.11	77
57.10. 2	嶮山	たまプラーザ 駅	元石川町	嶮山スポーツガーデン	2.65	60
58. 8.20	荏田南	江田 駅	荏田南	市が尾 駅東口	5.76	17
59. 3.16	恩田	青葉台 駅	松風台	中恩田 橋	2.40	30.5
60. 2. 1	荏子田	たまプラーザ 駅	満願寺	嶮山スポーツガーデン	3.28	31.5
60. 2. 1	あざみ野	たまプラーザ 駅	あざみ野 駅	虹ヶ丘団地	5.57	32
61. 4. 1	成合	青葉台 駅	成合	桐蔭学園前	3.24	27.5
61. 8.23	あざみ野	あざみ野 駅	虹ヶ丘 団地	虹が丘営業所	4.56	22
61.11. 4	元石川	虹が丘営業所	保木入口、あざみ野 駅	市が尾 駅	8.97	2
62. 4. 6	東急コーチ市が尾	市が尾 駅	天ヶ谷	市が尾 駅	3.56	54

ングセンター（SC）の開業にともなう嶮山線と同所への旅客誘致を目的としたあざみ野線（たまプラーザ駅～あざみ野駅～虹ヶ丘団地）、港北ニュータウンの道路整備と泉田向土地区画整理事業の完成にともなう荏田南線、および虹が丘営業所の開設にともなうあざみ野線（あざみ野駅～虹が丘営業所）などがある。なおここに記した“あざみ野線”は、53年に開設した同名の路線とはそれぞれ系統を異にする。

次にバス路線の新設と運転回数の増加によって設けられた青葉台と虹が丘両営業所の開設年月日は、前者が56年6月23日、後者が61年8月23日である。

深夜バスの運行は59年11月1日の鴨志田団地線を皮切りに十日市場、鷺沼（ただし鷺沼駅～野川団地間）、団地（たまプラーザ駅～すすき野団地間）、あざみ野（あざみ野駅～虹が丘営業所間）の5路線で行っており、主に公団、公社の団地住民を対象にしている。ちなみに深夜バスは、通常の路線バスの運転終了後に運行されるバスのことで、発車時刻は23時10分以降に設定されている。当初1回であった運転回数はその後需要増加に対応してその本数を増加させた。

参考までに、田園都市線の各駅と結ぶ他社バス路線の現況は次のとおりである。

川崎市営バス……梶が谷、宮前平、鷺沼の3駅から8路線

横浜市営バス……たまプラーザ、あざみ野、江田、市が尾、青葉台、長津田の各駅から11路線

小田急バス……あざみ野、市が尾の2駅から2路線

神奈川中央交通……青葉台、長津田、つくし野、すすかけ台、南町田、つきみ野および中央林間の各駅から10路線

東急コーチ線の開設

前項で述べたように、東急コーチは利用者の呼びだしに応じて運行される“デマンドバス”のことである。デマンドには“求める”“要求する”といった意味があるが、当社がこの種のバスを導入したのは昭和50年12月に開業した東急コーチ自由が丘線（自由が丘駅～駒沢間3.9km）が最初である。従来大型バスでは、道路が狭く最寄り駅への接続がむずかしいなどがその理由であったが、同線の開設にあたり当社は道路混雑で年々低下の一途をたどるバス輸送の機能回復と不振のバス事業を挽回する手立てを研究した。その結果、デマンドバス“東急コーチ（Tokyu Coach）”の誕生をみることになったのである。

デマンドバスには基本ルートのほかに、あらかじめ定められた迂回ルート（デマンド区間）があり、この区間では利用者が自由にバスを呼びだしたり、バスから自由に降りたりすることができるようになっている。このため、東急コーチは従来の路線バスにタクシーの機能を加味した乗物として好評を博し、自由が丘線の初めての試みは大成功であった。Coach には、乗合自動車、客車、馬車といった意味があり、車両は冷暖房、ラジオなど観光バスなみの装備をした中型バスが使われた。^{*6}

こうして2番目の東急コーチの運行が検討された結果、54年9月30日、路線バスの開設を計画していた鷺沼線に登場することになったものである。^{*7} 東急コーチ鷺沼線は田園都市線の鷺沼駅から土橋、宮崎の住宅地を通り、宮崎台駅に結ぶ延長4.8kmの路線で、①閑静な住宅地を通る、②坂道が多い、③多くの利用客は望めない、などの

*6 装備はコールボックス、コーナーポスト、車載装備（無線機）、行先案内板および車両からなる。コールボックスは、利用客がバスの迂回を求める発信機であり、コーナーポストは迂回ルートの前にあってコールポストからの信号を受信すると同時に、運行バスのルート変更を知らせる。これら無線の送受信を行う車両の装備が車載装置である。また行先案内板は車内アナウンスと連動し、バスの接近を知らせる。車両は路線環境に適したサイズになっており、全長は7.8m、全幅2.25m、座席は27の中型車で冷暖房装置をそなえたデラックス仕様となっている。

*7 なお路線の開設にあたっては、当社の建売り住宅に移り住んだ土橋7丁目付近の住民170名が「静かな環境を購入したのに、バス運行は約束が違う」という理由で路線の開設に反対し、計画の再検討を求めてきた。このため、川崎市をまじえた住民との話し合いが行われ、結局この問題は路線の一部を変更することで解決した。

理由によりデマンドバスの採用が決まった。

デマンド区間は集合住宅団地“グリーンハイツ”と日本電気㈱宮崎研究所の2カ所に設けられ、この区間では自由が丘線と同様、コールボックスによる呼びだし自由とフリー降車のシステムが採用された。

開通当初の運行時分は始発が6時15分、終車が22時45分、運転間隔は朝夕が10分、昼間が15分であった。また運転回数は41回、1日平均利用客は2200人で、当初の予想を上回り、運賃は大人が140円、小人が70円であった。

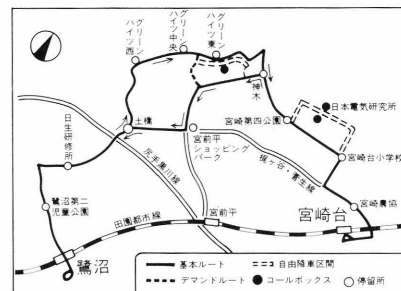
次に建売り住宅の販売促進という見地から開設された東急コーチ
青葉台線は、青葉台駅からみたけ台を經由して藤が丘駅にいたる延
長3.00kmの路線である。開設は56年9月30日、区間の途中、柿の木
台とみたけ台の2カ所に1km余の迂回ルートが設置された。デマン
ド区間における取扱いは鷺沼線と同様であるが、同線ではコールボ
ックスにLSI（超集積回路）を装備し、音声によるサービスを取り入
れた。また58年12月にはコールボックス2カ所が増設された。当初
の利用状況は80回という運転回数にもかかわらず、1日平均1455人
にとどまった。

東急コーチ市が尾線は市が尾駅から泉天ヶ谷公園を經由して、ふたたび市が尾駅に戻る延長3.56kmの循環路線である。開設は62年4月6日、デマンド区間は1カ所、基本ルートを含めた約1.3kmがフリー乗降区間となっており、初めてフリー乗車を認めた。また車内に貸傘を常備し、旅客サービスにも努めている。運転回数は1日54回、所要時分は13分である。なお東急コーチ市が尾線は62年3月に開業した東急コーチ美術館線(二子玉川駅～世田谷美術館)につぐ、当社5番目のデマンド路線である。またフリー乗車を認めたのは都市部デマンドバスでは東急コーチ市が尾線が最初であった。

バス営業所の開設

昭和56年6月23日、当社は横浜市緑区さつきが丘7番地に青葉台営業所を開設した。①回送距離を極力減らし効率的なバスの運行をはかる、②運行回数の増加によるサービスの向上、③バス路線の新設にそなえる、などがその理由である。

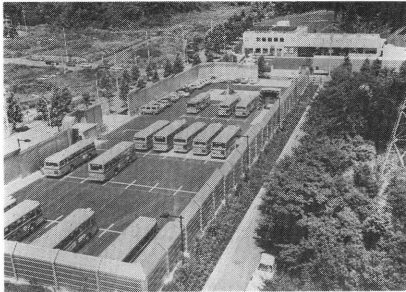
これにともなって、たまプラーザから青葉台方面のバス路線は従



東急コーチ鷺沼線の路線図



宮崎台駅前の東急コーチ



虹が丘バス営業所全景

＊8 バス運用上の見地から青葉台循環に含めている。

来の高津営業所に代わって青葉台営業所が所管することになり、開設時に次の8系統21路線を受け持った。

元石川線……………江田駅～(あざみ野)～たまプラーザ駅

あざみ野線……………あざみ野駅～虹ヶ丘団地、虹ヶ丘団地～柿生駅、
江田駅～(川和)～市が尾駅

市が尾線……………市が尾駅～柿生駅北口、市が尾駅～桐蔭学園、
市が尾駅～市が尾駅

早野柿生線……………たまプラーザ駅～柿生駅、たまプラーザ駅～王
禅寺、柿生駅～長津田駅、柿生駅～奈良町、柿
生駅～王禅寺

荏田線……………中山駅～江田駅、江田駅～(川和)～市が尾駅

中山線……………青葉台駅～中山駅、青葉台駅～奈良町

鴨志田線……………青葉台駅～市が尾駅

青葉台循環線……………青葉台駅～(小回り)～青葉台駅、青葉台駅～(大
回り)～青葉台駅、青葉台駅～藤が丘駅、青葉台
駅～北八朔^{＊8}

また営業所の陣容は所長以下111名、在籍車両は51両であった。なお敷地面積は5861㎡、建物4棟の延面積1401.74㎡で、施設はバス駐車場、事務所、車両点検場などである。

次に当社は61年8月23日、川崎市麻生区虹ヶ丘2丁目1番地と同王禅寺963番8号に虹が丘営業所を開設した。

あざみ野駅、たまプラーザ駅周辺のバス路線および運行回数の増加に対処したものである。これにともなって青葉台営業所が所管してきた路線の一部が虹が丘営業所に移管された。

同営業所開設時のバス路線はあざみ野、団地、嶮山、虹ヶ丘、荏子田、柿生、元石川の7路線13系統である。なお敷地面積は9799㎡、建物の延面積は1765㎡である。また在籍車両数は40両であった。

4 大型商業店舗の展開

多摩田園都市の商業施設

多摩田園都市の商業施設は、当社の関連会社である東急ストアと東急バリエティストアの2社による店舗の展開によってその骨格が

形成された。東光ストア野川売店に始まる東急ストアが、恩田、元石川、鷺沼およびつくし野の各地に出店し、フードマートという名称で出発した東急バラエティストアが青葉台、藤が丘、たまプラーザの各ショッピングセンターをはじめ各地に建設された集合住宅の1～2階部分に店舗をかまえたことは、第3章と第6章で既述したとおりである。しかしそのほとんどが当社で建物をつくり、そこに店舗の出店を要請した赤字覚悟の政策店舗であった。このため店舗はいずれも日用品の供給に必要な最小限度の規模にとどまり、事実その経営はきびしかった。

ところが40年代の後半の顧客の急激な増加によって、これらの店舗はいずれも経営内容を好転させた。しかしその反面、店舗が狭い、品不足、値段が高いといった指摘を受けるようになり、さらに商業施設の不足がいわれるようになったのである。そして指摘の事実は、47年6月みどり新聞が行った「区民アンケート調査」によって明らかにされ、49年10月当社が実施した「買物アンケート調査」によっても、はっきりと裏付けられた。

みどり新聞の調査は、田園都市線青葉台駅と横浜線長津田、中山、鴨居の各駅前で通行中の区民500人を対象としたものである。調査結果について同紙は、「5000円以上のまとまった買物をどこですか」という問いかけに対し、回答者のほとんどが東京や町田、横浜の市街地に行くと報じ、青葉台駅の調査では対象者の3分の2が「東京」であった。また当社の調査は野村総合研究所に委託し、多摩田園都市と中央線沿線を対象に実施したものである。調査は3000人の主婦を対象に、住民の買物行動やショッピングライフにおけるニーズを明らかにすることであった。

調査の結果、多摩田園都市では住民の6割が地域の商業施設に不満をもっており、約830億円と推定される消費購買力の50%が外部に流出していることを明らかにした。不満の筆頭は「品揃えが貧弱で多くの中から選べない」が51%、ついで「高級品や特殊な商品がない」が42%、「価格が他に比べて高い」が39.3%という順であった。

また「今後どのような商業施設がほしいか」という問いに対しては、「比較的いろいろな商品が買える中堅スーパー」が39.4%でもっとも多く、次に「玉川高島屋のような大型ショッピングセンター」が37.8%、そして「サンコー長津田ショッピングワールドのような

＊9 ショッピングセンター（SC）は、娯楽施設や文化的な都市施設を兼ね備えた比較的大規模の商業施設のことである。SCは戦後のアメリカで生まれた小売業の新しい形態で、商業経営者とデベロッパーの共同開発という点にその特徴をみることができる。また、SC最大の特徴として、デベロッパーもノンマーチャングダイジニングリテラーとして小売業に参画することがあげられる。それは直接店頭業務を担うものではないが、複合店舗からなるSC全体の運営と、より効果的な販売促進策を行い、小売業としての成果と地域社会に対する貢献度を高めようとしたものである。わが国にこの種のショッピングセンターが出現したのは昭和40年代に入ってからである。

＊10 RSCの計画立案に先立って、当社はショッピングセンター事業の実情を調査するために、48年6月当社および東急百貨店、東光ストアなどの流通関連グループ5社による「東急グループSC視察団」を結成し、欧米に派遣した。

視察団はアメリカ、イギリス、フランスなど郊外ショッピングセンター20カ所の実態を調査し、次のような報告を行った。

「アメリカにおけるショッピングセンターはわずか20年余りで、小売業としての確固たる地位を築きあげ、全米市民の圧倒的な支持を得ている。ヨーロッパにおけるRSCはまだ緒についたばかりであるが、諸条件を比較すると、日本はヨーロッパ以上にRSCを出現させる背景を抱えているように思われる。

マイカーの普及がヨーロッパの水準に達するといわれる5年ないし10年後には、日本のRSCは急速な発展をみせるであろう」

中型ショッピングセンター」が28.3%であった。つまり貧弱な商業施設に対する不満とともに、住民の多くが多摩田園都市に中型ないしは大型の商業施設ができることを望んでいたのである。

こうして、この調査を担当した総合開発プロジェクトチーム（49年6月発足）は「多摩田園都市の街づくりは総仕上げの段階に入った」と位置づけ、51年7月たまプラーザ、青葉台、南町田の3地区における2次開発（商業開発）を提案した。その内容は、たまプラーザがショッピングセンター事業、青葉台がホームセンター事業、南町田がスポーツセンター事業であった。そしてこのうちのショッピングセンター（SC）事業が、のちにたまプラーザ東急SCとして実現をみるのである。しかしたまプラーザ東急SCが実現することになった背景には、これに先立って研究立案されたRSC計画があったことを記さなければならない。

RSCとはRegional Shopping Centerの略で、規模の大きい郊外型の大型ショッピングセンターのことをいい、南町田第一地区の商業用地に企画された大型ショッピングセンターがこれにあたる。

同計画は経済の高度成長とともに所得の向上、郊外人口の増加、モータリゼーションの進展などによって今後の急成長が期待されたショッピングセンター（SC）事業の一つとして企画されたものであるが、立地が南町田になったのは東名高速道路横浜インターチェンジや国道246号線および国道16号線バイパスといった交通の要衝にあたる南町田第一地区の区画整理事業が47年に始まり、9万㎡におよぶ商業用地を確保できたからである。事業内容は売場面積が5万㎡以上、自動車の駐車台数3000台、事業費400億円という大規模なもので、48年2月に発足した総合開発室国内部が担当し、野村総合研究所の協力のもとに計画が立案された。しかし計画はその後発生した石油危機や大規模事業の抑制および東急百貨店の町田進出などの要因が重なり、結局実現するにはいたらなかった。

その結果、ショッピングセンター事業は総合開発室の廃止後、企画調査室を経て、総合開発プロジェクトチームに引き継がれることになり、同チームの前記提案に結びついたわけである。そしてこの提案はたまプラーザ東急SCの出店表明へとつながり、同計画を軌道に乗せた。

しかしたまプラーザなど3地区以外の駅前社有地の土地利用につ

いては、アミニティプランの策定（48年8月）後、集合住宅の建設を担ってきた不動産開発部がプランに基づく計画の具体化を検討し、大型商業店舗“東急鷺沼ビル”の建設を決めた。また同ビルは大手流通資本の進出が伝えられるなかで、いち早く着工されることになり、多摩田園都市における大型商業店舗の皮切りとなったのである。

なお総合開発プロジェクトチームの業務は52年7月不動産開発部に移管され、たまプラーザ東急S Cの建設は54年7月同部を改称して発足したビル事業部が実施した。

東急鷺沼ビルの建設

建設を決めた東急鷺沼ビルの建設計画は49年9月、「鷺沼ショッピングセンター」の名称で地元公表された。

計画内容は鷺沼駅前の当社社有地（鷺沼1丁目1番地5658㎡）に地下1階、地上4階建ての大型商業店舗（延面積1万7800㎡）を建設し、51年12月東急ストア鷺沼店の出店を予定したものであった。

計画の公表は49年3月に施行された大規模小売店舗法の適用対象^{*11}となり、地元との協議が必要だったからである。

地元との協議は建設予定地の東側真向いに建つ鷺沼駅前東急アパートの住民（105世帯）と鷺沼商店会およびサンモール商店会（約130店）との間で行われた。その結果、地元商店会は10年にわたって育ててきた商圈利益が奪われると難色を示したが、結局「東急が開発した街」であることで了解し、住民は出店を歓迎しつつも自動車公害を心配した。しかし話合いの過程で、地元から次のような内容の要望書が提出された。

- (1) 既設東急ストア鷺沼店の用地を確保し、駅前整備の用地にあてる。
- (2) 新設店舗の運営は大規模小売店舗法の規定に準じて行う。
- (3) 鷺沼駅のホームから改札口にいたる部分にエスカレータを設置する。^{*12}
- (4) 既設の商店街に面する部分に個人専門店舗をベルト状に配置する。
- (5) 新設店舗の入居者募集は地元を優先する。
- (6) 交通公害を解決する。

これに対し、当社は出店予定者の東急ストアと協議の結果、これ

*11 正式には「大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律」という。その目的は、大型店の出店にあたって、事前に既設小売業者との調整を行い、出店にとまなう紛争を未然に防止しようというところにある。つまり、一定規模以上の大型小売店舗の出店は、通商産業大臣ないし都道府県知事への届出義務を課し、既設小売業者との調整が必要とされる場合には、その地域の商工会議所または商工会の意見をきかなくてはならないと規定している。

一定規模とは、店舗面積を基準として決められ、当初は6大都市が3000㎡以上、それ以外の地方市が1500㎡以上とされたが、53年の改正で基準面積は一律500㎡以上に変更された。

*12 鷺沼駅のホームから改札口にいたる通路に、二つの階段があり、老人婦女子には上るのに苦痛であるとして、要望事項の一つにあげられたものである。

らの要望に誠意をもってあたることを約束し、50年5月鷺沼駅前東急アパート管理組合と「鷺沼ショッピングセンター（仮称）の建設に関する協定書」を締結した。

その内容は「ドエル前面の道路（幅員16m）より10mの距離において建物を建築する」「空地（1068㎡）を確保して緑化に努める」「クーリングタワーの設置にあたり、ドエルへの影響防止に充分配慮する」といったものであった。つまり住居への悪影響をできるだけ排除するよう求められたのである。

しかし地元商店会との協議はなお継続し、出店協定書の内容、土橋方面へのバス路線の開設を含む商店街の振興策などが検討された。その結果、当社は51年2月地元商店会と「鷺沼ショッピングセンター（仮称）の建設に関する協定書」を締結した。協定書には「駅前にふさわしい調和のとれた建築物とする」「エスカレータの設置は、建物の完成時期と同時にできるよう努力する」といった内容がもられた。また東急ストアは次のような内容の出店協定書に調印した。

①開店日は53年4月をめどとする。②休業日は年間26日とする。③営業時間は午前10時から午後7時までとする。④店舗の面積は約9920㎡とする。

協定調印後の52年1月、当社は大規模小売店舗法第3条に基づく大型店出店の届出を行い、翌2月建物の建築確認を申請した。また届出によって開かれた川崎商工会議所の商業活動調整協議会は同年4月、大規模小売店舗法第3条、第5条、第9条関連の事前調整事項についてこれを承認可決した。

法律に基づく一連の手続きを完了した当社は、常務会で東急鷺沼ビルの建設と同ビルの東急ストアへの一括賃貸を決定し、52年6月8日、関係者300名を招いて起工式を挙行了。マスコミは市内で川崎駅ビルについて4番目に大きい東急鷺沼ビルの着工を伝えた。最終的に決定された計画概要は次のようなものであった。

- (1) 敷地面積……………5658㎡、都市計画の用途指定は近隣商業地域。
- (2) 建築面積……………3792㎡、延床面積1万9270㎡、ただし店舗面積は9492㎡、駐車場2560㎡（64台収容）。
- (3) 主要設備……………エレベータ3基、エスカレータ7基（ただし1基は鷺沼駅）
- (4) 営業方針……………単に物品販売のスペースだけではなく、消費

者のオアシスとなる施設および各種サービス施設を設置する。

- (5) 売場計画……………1階から4階まではほぼ同じ売場面積とし、生鮮食料品、婦人服、紳士服、日用雑貨などを扱う。
- (6) 商圈と売上げ…梶が谷から江田駅にいたる商圈内人口6万5000人、商圈内の潜在購買力1170億円、初年度売上げ目標60億円、市場占拠率5.1%。

建築工事は東急建設によって順調に進み、53年9月に完成した。

用地費、建築費および開業費を含めた興業費は34億3600万円であった。また建物賃貸契約は、この間の52年8月東急ストアの子会社(株)東光土地建物との間で締結され、建物は東急ストアに転貸された。賃貸条件は面積が1万9270㎡、賃料は3.3平方メートル当り4700円、敷金6ヵ月、保証料3.3平方メートル当り40万円、使用目的は店舗および事務所、契約期間は3年、以後1年ごとの更新であった。さらに各階の店舗構成は1階が総合食料品と家庭用品、2階が婦人服、3階が紳士服と子供服、4階がリビング用品とすることに決まり、テナントは東急ストアのほか50の専門店が出店した。

こうして準備を整えた東急鷺沼ビルは「さぎ沼とうきゅう」の看板をかかげ、53年9月21日多摩田園都市最大(当時)のショッピングセンターとして開業をみたのである。これによって既存の店舗東急ストア鷺沼店は閉店した。

開業当日は、午前10時の開店を待ちかねた買物客の行列が周囲500



開業当日の「さぎ沼とうきゅう」



宮前平ショッピングパーク

mもある建物を取りまき、入場制限を行うほどの賑わいをみせた。

また、自動車利用の買物客のため500台収容の駐車場が用意された。ちなみに開業初年度の売上高は約80億円、目標を30%も上回る好調な滑出しであった。

沿線各地につくられた大型商業店舗

東急鷺沼ビルに始まった大型商業店舗の建設は、その後宮前平住宅地およびつきみ野、市が尾、あざみ野、たまプラーザ、中央林間の各駅で次々と企画、実施された。その結果、多摩田園都市における大型店舗の建設は、計画中の青葉台とすすき野を除いてほぼ完了することになった。各地に建設された商業店舗の概要は次のとおりである。なお多摩田園都市最大の商業店舗“たまプラーザ東急ショッピングセンター（SC）”については項を改めて詳述する。

〈宮前平ショッピングパーク〉

宮前平ショッピングパークは、土橋・宮崎地区（宮前平）の住宅街に建設された地域密着型の商業店舗である。店舗はスーパーストア、レストラン、専門店および銀行店舗の四つの建物からなり、建築延面積は4413.73㎡、緑と空間（広場）を取り入れ、施設全体にゆとりをもたせているのが特徴である。

建設計画は中堅スーパー“いなげや”の進出が伝えられるなかで52年に具体化され、当社は大規模小売店舗法の届出を行うとともに地元宮前平商店連合会（川島芳茂ほか78名）との話し合いを行った。

計画内容は敷地8580㎡（借地を含む）に鉄筋コンクリート造り2階建ての建物4棟を建築し、スーパー、銀行、戸割店舗および分譲店舗（住宅併用、11戸）を予定した。またスーパーの出店には東急百貨店の委託方式による東急バラエティストア（店舗面積2280㎡）の出店が予定された。

スーパーの出店にともなう宮前平連合商店会との話し合いは、52年6月2日の出店説明会を皮切りに前後10回にわたって行われた。その結果、連合商店会側から売場面積の5割削減、閉店時間の繰上げなどの要求が提出された。

これに対し当社と東急百貨店は、①生鮮3品、食料品、雑貨の売場面積を5割削減して店舗面積を1629㎡に縮小する、②午後6時の閉店時間と週1回の休日を受け入れる、③広場、ホールを併設など

商店会の意向に沿った内容を回答し、同年8月25日連合商店会と出店基本協定書の調印を行った。

協定調印後の52年10月、当社は興業費約8億円をもって工事に取
りかかり、宮前平ショッピングパークは翌53年10月6日予定どおり
開業することができた。

出店した主なテナントは東急バラエティストアと三井銀行である。
また戸割店舗にはサンジェルマン、ジョイ美容室などが出店し
た。分譲店舗の出店者はマル八青果、栄友堂、ユニオン電気、北川
園などであった。なお店舗の施設管理は東急サービス(株)が行ってい
る。

〈つきみ野ショッピングプラザ〉

つきみ野ショッピングプラザは駅周辺開発計画の一環として建設
された商業店舗である。戸割店舗とスーパーストアからなり、スポ
ーツ施設を併設した点が一つの特徴になっている。スーパー部分の
敷地面積は1776㎡、戸割店舗が1831㎡である。スーパーストアには東
急ストアが出店し、戸割店舗には喫茶、ベーカリー、スポーツ用品、
家電などの個店が誘致された。開業は54年6月である。

つきみ野駅の周辺開発計画が具体化されたのは52年、当社と東急
不動産の共同事業であった。その内容は両社が所有する駅前所有地
2万5693㎡にショッピング施設と分譲住宅345戸の建設を計画した。

計画の実施にあたり、当社と東急不動産は大和市と協定を結び、道
路の拡幅、污水处理場の設置および水道、消防、清掃に関する整備



つきみ野ショッピングプラザと集合住宅

協力金の負担を取り決めた。

一方、ショッピング施設はスーパーの出店にともなう地元商店会（つきみ野商栄会および大和市商工会中央林間支部）との協定調印を行い、54年1月に着工された。施設の完成は同年6月、営業開始は同月29日である。しかし併設されたスポーツ施設の開設は同年10月であった。

〈東急バラエティストア市が尾店〉

駅の改良工事と既存店の拡張により建設された商業店舗が東急バラエティストア市が尾店である。計画とその実施はスーパーストア“西友”の出店が伝えられるなかで進められた。駅の改良工事は田園都市線の8両運転にともなうホームの延伸と、かねて地元が要望してきた駅南口の開設をはかるものであった。また既存店は市が尾駅前のプラザビル内の1階部分に設けられたものであるが、店舗は開業（43年）当時の規模のままで狭さがかこっていた。このため駅の改良工事で橋上店舗による店舗面積の拡張が計画され、同時に近くにあった銀行店舗（国民相互銀行）の建替えとケンタッキーフライドチキン市が尾店の併設が決まったものである。東急バラエティストアの店舗面積は1990㎡、出店にともなう地元商店会との協議は東急プラザ商店会、上市ヶ尾商店会との間で行われた。店舗は54年3月に着工となり、東急バラエティストア市が尾店は55年4月3日に開業した。新設された東急バラエティストア市が尾店の取扱品は生鮮3品のほか日用品、雑貨が中心である。

〈東急ストアあざみ野店と銀行店舗の建設〉

スーパーと銀行が出店した東急あざみ野ビルの建設は、駅前2カ所の社有地で実施された。最初の第一東急あざみ野ビルの建設は55年5月に着工され、完成（56年4月）と同時に東急ストアと第一勧業銀行が出店した。場所はあざみ野駅東側の社有地（あざみ野2丁目1番11号2845㎡）、建物は自由通路をはさんでストアと銀行の2棟である。また計画された建物の延面積は6980.58㎡、東急ストアの店舗面積は2258㎡であった。このため大規模小売店舗法の適用を受け、地元山内商店会とあざみ野商店会の協議および出店協定の調印が行われた。ちなみに東急あざみ野ビルの建設は相鉄系のスーパー“相高”のあざみ野進出が伝えられるなかで、その実施が早められたという経緯がある。



東急ストアあざみ野店

次の第二東急あざみ野ビルは駅西側の社有地（あざみ野2丁目1番3号2460㎡）に建築された銀行店舗（ただし地下部分に戸割店舗を含む）である。建物の延面積は3719.72㎡、57年10月の完成と同時に富士銀行が出店した。

なお銀行店舗は、このほか鷺沼、たまプラーザ、つきみ野の各駅前にも建てられ、三和、三井信託、三井の3銀行が出店している。

〈東急ストア中央林間店〉

東急ストア中央林間店は、駅前総合開発計画の一環として建設された大型商業店舗である。駅前総合開発計画は小田急中央林間駅東側にひろがる社有地約2万5000㎡に立案されたもので、大型商業店舗、駅ビルおよび集合住宅の三つからなる。計画は55年12月、田園都市線延長計画（つきみ野～中央林間）と駅前総合開発計画を大和市に提出して具体的な協議が始められた。

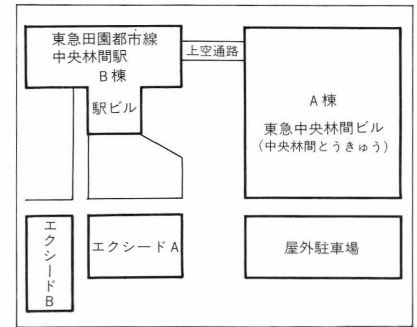
大型店の出店計画は東急ストアの出店を予定した大型店（A棟）の建物延面積が2万2520㎡、売場面積は1万826㎡であった。

また、駅ビル店舗として計画されたB棟の売場面積は3460㎡であった。これにたいし大和市は「中央林間駅周辺整備基本計画」を作成し、地元では「中央林間駅周辺整備対策協議会」を発足させ、改めて田園都市線の早期延長を要請してきた。

このため当社と東急ストアは、大和市との協議と並行して地元商店会との話し合いを急ぎ、56年10月出店協定書の調印にこぎつけ、大規模小売店舗法第3条に基づく大規模小売店舗届出書を通商産業大臣に提出した。ところが届出は通商産業省の出店自粛通達にあい、その受付が見送られてしまった。通達はそのころ各地で頻発した大型店紛争の鎮静化を図るために出されたものであるが、当社は大型店の出店が鉄道計画と一体のものであることを力説するとともに特に問題となった相模原地区との商圈競合は周辺の交通事情から影響が少ないとの見方をとり、同地区商店会との出店協定を調印し、58年1月再度通商産業大臣宛に3条届出書を提出した。

その結果、届出は大和市商工会の商業調整協議会の調整により58年4月に結審し、①店舗面積は届出どおりとする、②開店日は59年10月以降とする、との答申が行われた。

一方、駅前総合開発計画は、開発指導要綱に基づく大和市との協議の結果、同年5月に協定調印となり神奈川県に対する開発許可申



中央林間駅前総合開発計画



開業した“中央林間とうきゅう”

請書の提出が行われた。着工は開発許可取得後の58年10月、工事は59年4月駅ビル店舗がまず完成し、田園都市線が全通した。しかし、東急ストアが出店する大型店舗は前記したような手続きの遅れが影響し、翌60年3月まで完成が見送られた。

大型店舗が完成し、「中央林間とうきゅう」として開業したのは60年4月5日である。なお、駅前開発計画の一環として建設された集合住宅は「中央林間エクシードA」と「中央林間エクシードB」の2棟、戸数は全部102戸であった。

たまプラーザ東急SCの建設

1) 出店表明

たまプラーザ東急SCの建設は次のような出店表明で始まった。

「さて、弊社は田園都市線たまプラーザ駅前の弊社所有の事業用地約2万800㎡に百貨店を核店舗とするショッピングセンターを開発したく、現在具体的な計画案を検討中でございます。ご高承のとおり、弊社は昭和28年以来、横浜市緑区を中心に理想の街づくりをめざして、多摩田園都市の開発事業を推進しております。

今般ショッピングセンターを計画しております事業用地は、この多摩田園都市の商業施設の整備拠点として当初より留保してきた場所であり、その利用につきましては野村総合研究所に委託する等、永年にわたり慎重に検討してまいりました。現在街づくりも進み、商業施設に対する住民のニーズも高まってきたことから、街づくりの総仕上げの一環として、地域のコミュニティセンターとしての機能をも折り込んだショッピングセンターを早急に具体化する所存であります。つきましては計画案がまとまり次第、具体的な内容をご説明申し上げたく存じておりますので、よろしくご指導ご協力を賜りますようお願い申し上げます」

この文書は当社が昭和51年11月横浜商工会議所に送ったものである。しかしこの出店表明はこの年の7月と9月、地元商店会と横浜市に対しても行われていた。つまり計画よりも出店表明が先行したのである。その主な理由として、具体化した㈱イトーヨーカ堂のたまプラーザ出店と店舗面積に対する総量規制の動きがあげられる。

イトーヨーカ堂のたまプラーザ進出は驚沼を断念したのちに行われたものであるが、たまプラーザ東急SCの出店表明が行われたこ



イトーヨーカドーたまプラーザ店

の時期にはすでに地元土地所有者との交渉がまとまり、道路を隔てた当社計画地の隣に3階建ての大型店舗（店舗面積7600㎡）を建設、52年秋の開業を予定し、地元商店会との協議が進められていた。

しかし交渉は出店に反対する大型店対策協議会（代表松本重治）が結成されるなかで難航していた。そこへ店舗面積の総量を規制する動きが伝えられたのである。

総量規制は同一商圈における大型商業店舗の総面積を定め、これを満たした場合には一定期間他の大型店の出店を規制し、これによって地元商店会との紛争防止に役立たせようとしたのである。したがって、もしこれが実施されるとなれば、イトーヨーカ堂の出店計画が先行している状況のもとで当社計画の前途が危うくなるものと予想され、前記の出店表明が行われたのである。しかしこれには玉川高島屋SCの増築計画や駅前建設予定地の公園緑地化を望む地域住民に対する意志表示といった側面もあったようである。

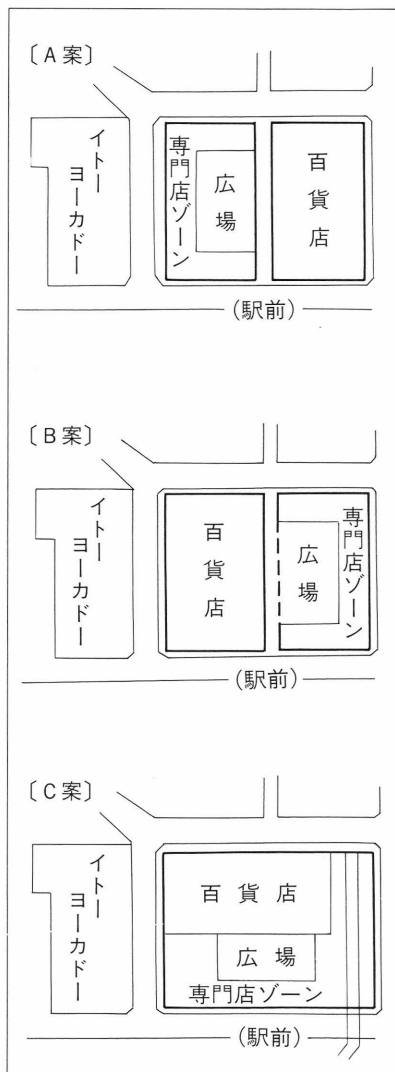
2) 核店舗の決定と建物計画

当社の出店計画は総合開発プロジェクトチームによってまとめられ、51年末、次の諸点が企画会議で決まった。

- (1) 多摩田園都市の“顔”となるような代表的な都市施設とする。
- (2) 百貨店と専門店群による店舗構成とし、広場と緑を取り入れた新しいタイプの郊外型SCとする。
- (3) 建物に歩行専用道路を組み入れ、元石川第一地区のラドバーン方式の道路と駅を結ぶ。

なお計画はたまプラーザ総合計画のもとに、駅前社有地をA、B、Cの三つに区分し、まずA地区すなわちたまプラーザ東急SCの建設予定地に概算興業費70億円をもって、東急百貨店と専門店を入れる大型店舗をつくるという内容であった。大型店舗に百貨店の出店を予定したのは吉祥寺店の成功以来、郊外進出に意欲をみせていた（株）東急百貨店に当社がその出店を呼びかけたこと、またスーパーではイトーヨーカドーたまプラーザ店および当時東急鷺沼ビルに出店を予定した東急ストアと競合するといった問題があったからである。しかし検討段階では出店に消極的な姿勢を示した東急百貨店に代わり、東急バラエティストアを核店舗とする構想も一案としてあった。

また建物計画は百貨店を建物の中層部分に専門店を低層部分に収



店舗配置計画案

容することになり、その配置が議論的になった。当社と㈱東急百貨店が話し合った結果、結局次のA、B、Cの3案の中からC案の実施が決まった。

A. 建物を東西に2分し、東側に百貨店、西側に専門店ゾーンと広場を配置する。

B. A案の逆。

C. 駅寄りの部分に広場と専門店ゾーンを置き、その奥つまり住宅地側に百貨店を配置する。

その理由として、駅側からみて前面が低層のほうが圧迫感が少なく、来店者にゆったりした駅前広場のイメージを与え、好感がもてるといった点があげられた。またこの設計では専門店部分の屋上部分に庭園の設置が計画された。

3) 出店協定書の締結

ところが、こうした当社の計画に対する地元商店会の反応は、「もとより歓迎できるものではないが、たまプラーザは東急が開発した街、そこに出店するのだから文句は言えない」という言葉に代表された。その中で美しが丘2丁目商店連合会(会長吉村弘)は出店を歓迎し、次のような意見であった。「あの土地は区画整理のときみんなが協力して保留地(当社に提供する土地)にしたいきさつがある。東急が百貨店をつくる計画があるならば早くつくってほしい。駅前が原っぱでは商店街が発展しない」。しかしイトーヨーカ堂の出店計画に反対する大型店対策協議会の態度は当社の出店に否定的であった。

そこで当社は52年4月、山内都市建設事務所に美しが丘1丁目駅前商店会をはじめ地元商店会の役員20名余を集め、初めての出店計画説明会を実施した。大規模小売店舗法に基づく届出に先立ち、地元商店会の了解を取り付けるためであった。

ところが説明会は大型店対策協議会のメンバーから持ち出された水害問題で紛糾し、出席者の半数近くが退場するという騒ぎになり、説明会は事実上中断してしまった。水害問題とは前年の集中豪雨で起きた美しが丘2丁目商店街の浸水騒ぎのことである。区画整理を行った当社に責任を求めた被害者の質問に対し、「別の機会に話し合いたい」とする当社の回答が騒ぎの原因であった。

こうして、初めての説明会は頓挫し、個別の話合いは続けられな

がらも以後1年以上も地元商店会との公式の話し合いは行われなかったのである。この背景には大詰めを迎えながらも激しさを増し加えたイトーヨーカ堂の出店問題があった。

52年8月、横浜市商業調整協議会はイトーヨーカドーたまプラーザ店の出店計画を正式に承認した。これにともなって同社は開発許可および建築確認の手続きを進め、翌53年工事に着手した。これに対し出店反対の急先鋒となった大型店対策協議会は、出店決定に対する異議申立てを行うとともに実力行使による阻止の構えをみせ、さらに営業権の侵害と生存権の保証を求めてこの問題を訴訟に持ち込んだ。

こうして当社が1年後の53年5月に予定した第2回説明会も、結局延期のやむなきにいたってしまったのである。このため当社と(株)東急百貨店は地元の協議に先立って横浜市との設計協議を進めることになり、53年10月市が制定した大型店出店指導要綱に基づき、要旨次のような内容の届出を行った。

- (1) 名称 たまプラーザ東急ショッピングセンター
- (2) 建物の規模 地下3階、地上5階建て、塔屋2層、建築面積1万581㎡、延床面積6万1912㎡
- (3) 店舗面積 百貨店部分2万2350㎡、専門店ゾーン1万310㎡、計3万2660㎡
- (4) 開業予定 55年秋
- (5) 商圏人口 47万6000人（田園都市線梶が谷駅からつきみ野駅まで13万1000世帯、ただし55年予想）
- (6) 売上げ目標 145億2500万円（ただし初年度）
- (7) 来店予定者数 平日9000人、休日1万8000人
- (8) 駐車場 建物内（地下2・3階）275台、周辺350台、計625台

またこの届出を契機に当社は横浜商工会議所による事前調整を受けけることになり、53年11月、同会議所に田園都市線の11の商店会役員20名を集め、出店計画説明会を実施した。そしてこれが手始めとなって、たまプラーザ地区の商店会および近隣の横浜市緑区^{※13}の関係商店会および川崎市高津区の関係商店会に対する出店計画説明会が行われた。横浜商工会議所の説明会では開発の経緯、百貨店の商圏、売上げ目標、地元商店会との共存共栄策などの説明にとどまったが、

※13 緑区内関係商店会に対する出店計画説明会は54年1月から2月にかけて、四つのブロックに分けて実施された。①1月24日あざみ野、すすき野地区、②2月6日市ヶ尾、都田、川和、中里地区、③2月13日青葉台、桜台、長津田、十日市場、④2月14日藤が丘地区。また川崎市高津区内の関係17商店会に対する出店計画説明会は、54年3月川崎商工会議所が主催して実施された。

当社はこうしている間にも、地元の3商店会ならびに隣接の鷺沼商店会と個別折衝を継続した。

※14 改正された大規模小売店舗法に基づく東京通産局長通達によると、大型店の商圏が二つ以上の商工会議所にまたがる場合は広域商業調整協議会を開くことができることになっている。

たまプラーザ東急 SC の場合、出店計画地から半径 5 km の円内に川崎市部分が 43% を占めている。このため川崎商工会議所および川崎商業調整協議会は出店計画書の届出を待って、広域商業調整協議会の結成について申し立てを行った。こうして、政令指定都市レベルではじめての広域商業調整協議会の設置が実現した。

地元各商店会の説明会では調整 4 項目、すなわち売場面積、営業時間、休業日数、開店時期といった点に関心が集まった。その中で特に問題になった開店時期について、当社は「55 年秋を一つの目標にしているが、必ずしもこれに固執しない」と回答した。このため話し合いは比較的に順調に運び、当社は 54 年 6 月大規模小売店舗法第 3 条に基づく大型店出店の届出を行うことになったが、訴訟問題を抱えた大型店対策協議会とは十分な話し合いができなかった。

大型店出店の届出後、横浜・川崎の両商工会議所はたまプラーザ東急ショッピングセンターの商圏が横浜・川崎両市にまたがることから広域商業調整協議会^{※14}を結成し、54 年 9 月第 1 回の会合を開催した。協議会はおおむね 6 カ月をめどに地元商店会との合意取付けを求め、これを受けて当社は(株)東急百貨店とともに出店内容に関する関係商店会との協議を精力的に進めた。その結果、第 2 回広域商業調整協議会の開催を前にしてほとんどの商店会と合意し、出店協定書の調印を行った。しかしまたイトーヨーカ堂の出店に反対する大型店対策協議会との折衝がただ一つ残されてしまった。このため同協議会との話し合いが精力的に続けられた。その結果、大型店対策協議会もほとんどの商店会が合意するなかで結局、当社の出店計画について同意するところとなり、出店協定書の調印が行われた。それは広域商業調整協議会がたまプラーザ東急 SC の出店について結審する直前の出来事であった。

たまプラーザ駅前通り商店会を皮切りに締結された出店協定書の概要は次のようなものであった。

(1) たまプラーザ東急ショッピングセンターの計画概要は次のとおりとする。

所在地	横浜市緑区美しが丘 1 丁目 7 番地
店舗面積	3 万 2660m ² 、このうち東急百貨店の店舗面積 2 万 2350m ²
開業日	昭和 56 年 10 月 1 日以降

(2) 核店舗として出店する東急百貨店の営業形態は次のとおりとする。

営業時間	平日は午前 10 時～午後 6 時、土曜日と日曜日は午前 10 時～午後 6 時 30 分、ただし年間 50 日に限り午前 10 時～午後 7 時
------	---

休業日数 年間44日

(3) 当社はテナント募集にあたって地元出店希望者を優先的に考慮し、前もって希望業種、賃料等の条件をたまプラーザ駅前商店会に通知する。

(4) 東急百貨店はたまプラーザ駅前商店会と共存共栄をより推進するため、中元売出し（6月、7月）および歳末売出し（11月、12月）期間中の開店を行わない。

以上のような出店協定書の調印により、55年5月に開かれた第2回広域商業調整協議会は計画内容の全部についてこれを承認し、届出どおりの出店を認めた。

しかし、これで地元協議のすべてが終わったわけではなかった。環境悪化を心配した住民との協議が残されていたのである。

4) 地元住民との協議

当社は地元商店会と調整がつかないうちは充分な話し合いができな
いとして、住民説明会の開催を見送ってきた。ところが、大規模小
売店舗法第3条の届出を機に、住民の間から早期開催を求める声が高まり、当社は54年7月第1回住民説明会を実施した。説明会は協和銀行たまプラーザ支店で開かれ、約80名の住民が出席した。説明会では大型店の出店にともなう交通問題が主なテーマになったが、質疑応答の際にだされた意見に次のようなものがあった。

(1) 建設予定地はこれまで駅前広場として、またその中央の部分を住民が道路代わりに使ってきた。しかし百貨店ができると事実上閉鎖されてしまうので、建物の中央を通り抜ける道路をつくってほしい。

(2) 交通量の再調査と環境アセスメントの実施を求める。

(3) 地域住民のため開放スペースを設けてほしい。

交通量の調査は、当社の説明が52年の調査結果をもとにしたものだったため、その後の交通量の増加を入れた再調査を求められたものである。また(1)について当社はその代替案として建物側面に通路をつくる用意のあることを説明し、(3)についても検討を約束した。説明会終了後、住民側は美しが丘連合自治会（会長大塚清）が中心となって対策委員会を結成し、この問題に対処することになった。ところが意見を異にする住民が、54年9月対策委員会とは別に“住みよいたまプラーザを作る会”（代表山内良雄）を発足させ、住民側は二

つに割れてしまった。そして“作る会”は、同年11月横浜市に次のような陳情書を提出した。

- (1) 建物の側面につくられる通路では治安上の心配がある。
- (2) バス通りに面して駐車場の出入口を設ける計画は、交通の渋滞と混雑を招く。
- (3) 建物による電波障害の恐れがある。
- (4) 建築許可は以上の諸問題について住民が充分納得するまで留保してほしい。

また同会は独自の交通量調査を行うとともに、交通規制について緑警察署の見解をただすといった活発な動きを示した。

一方、美しが丘連合自治会は工事協定の締結、交通安全対策、駅前広場の整備などを求めるとともに、百貨店の開業後もよりよい街づくりを行うため継続的な話し合いを要求した。

しかし当社は二つに割れた住民側の動きに困惑し、窓口の一本化を求め、要望に対する回答を留保した。このため住民との会合が開られないまま1年近くがたってしまった。

ところが55年5月、出店を認める広域商業調整協議会の結論がでるにおよんで、“美しが丘連合自治会”と“住みよいたまプラーザを作る会”が一本化し、同年6月“東急出店問題対策委員会”が発足した。これによって同月14日2回目の説明会が開かれることになり、住民約60名が出席した。またこの会合には工事を担当する東急建設も加わった。

東急出店問題対策委員会は会合の途中で出席者からアンケートをとり、当社に対する次のような要望を取りまとめた。

- (1) 設計変更を行い、建物の中央部分に駅への通抜け道路をつくらせてほしい。
- (2) 屋上駐車場をつくるなどといったが、適正規模の駐車場は必要と考えるので検討せよ。
- (3) 住民が無料で使えるホールないしは屋上庭園に代わる住民憩いの広場をつくれ。
- (4) 大気汚染調査を実施せよ。
- (5) 十分な交通安全対策と緑化および文化的な催し物計画の実施を望む。

これに対し当社は、通抜け道路は現計画、すなわち建物側面の通

路をもって住民の了解を求めるとともに、法定駐車場の確保および住民ホールといったものを検討していると回答した。また交通安全対策、緑化および文化的な催し物についてはできるだけ要望にそうよう努力する旨を約束した。しかし大気汚染調査については、当社の計画だけで発生するものではないとして断わった。

しかし住民との協議がそれで終わったわけではなく、住民側は重ねて駅前通抜け道路の建物中央部への配置、駐車場の取扱いを問題にした。このため当社は住民の要望が強い建物北側の歩道橋の設置を決めるとともに、これにより建物北口(3階部分)と連絡をはかり、営業時間内の館内通行を認めた。

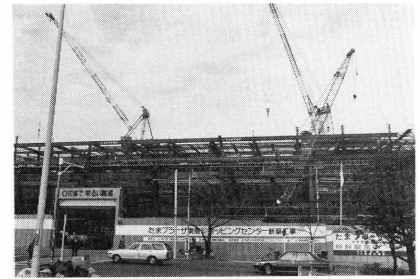
また駐車場も収容車両1000台を確保し、プラザホールの設置などによって住民の要望に応えた。

こうして住民との協議が軌道に乗り、55年11月東急出店問題対策委員会と東急建設との間で、振動対策、作業時間、苦情処理委員会の設置などを盛り込んだ工事協定が締結された。そして翌56年2月4日、当社は現地で起工式をあげ、たまプラーザ東急SCビルの建設に取りかかった。

なお、この間の55年6月当社は横浜市との設計協議により、地元住民の要望を反映した要旨次のような内容の文書を交換した。^{*15}

- (1) たまプラーザ東急SC建物北側の歩行者専用道路と駅前広場の連続性を確保するために、連絡道路を建物東側に設置する。
- (2) 駅北口より、SC正面入口にいたる駅前広場の部分に歩行者空間を確保し、そこに高木(ツリーサークル、ハイサークル)による緑化を配慮する。
- (3) SC建物の東南の角付近に、連絡道路の一部となる歩道橋(幅員3.0m)を設置し、市に無償譲渡する。
- (4) 連絡通路は幅員3.0m以上とし、建物北側曲折付近に地上連絡階段を設置する。建物の壁面は通行上快適なデザインを施し、防犯、通行の安全を考慮した設計とする。
- (5) 地下駐車場に進出する車両が一般の車両を阻害しないよう、建物東側の一部に1車線の待避車線と3.0mの歩行者通路を確保する。駐車場は敷地外を含め600台以上とする。^{*16}
- (6) 建物東南角入口付近にプラザを設置し緑地に配慮する。

5) SCづくり



工事中のたまプラーザ東急SC

^{*15} 設計協議の過程で、当初横浜市は歩道橋を正面玄関口に設置することを希望したが、当社は玄関入口への通路が歩道橋の設置によって高位置になることは営業上好ましくないとし、歩行者専用道の駅への連絡にかかわる部分の歩道橋と、正面玄関に通ずる横断路の併設を求め、これが認められた。

^{*16} 当社は、市との協議で「これまでの調査から1日の来店者数を、最高の土・日曜日で約2万人とみており、そのうち自動車での来店数は2900台を見込んでいる。このため駐車場は地階2・3階に275台、周辺の駐車場を含めて約600台つくる。しかし、状況によって1000台ぐらいは確保できる」と説明した。

ここでいう「SCづくり」とは建物のことではなく、“SCのコンセプトをどうするか”“専門店ゾーンにどんなテナントを入れるか”“どのような百貨店をつくるか”またSCの特徴である“統一的管理システムをいかにするか”といったソフトの問題のことである。

躯体工事が始まった56年7月、当社はビル事業部内に「たまプラーザ東急SCプロジェクトチーム」を組織し、SCづくりに取り組んだ。プロジェクトチームの最初の課題は“SCのコンセプトをどうするか”であった。そしてほどなくして次のような内容のコンセプトを固めた。

「全体として、スポーティ、カジュアルを前面にだし、グレードの高い都会的センスのあるSCとする。また百貨店と専門店は互いに補完し合うものとし、より魅力ある店舗づくりをめざす」

スポーティ、カジュアル、都会的センスといった点が強調されることになったのは、高所得でニューライフ志向の強い多摩田園都市住民の特性を考慮に入れた結果である。ニューライフ志向が強いとは比較的多くの余暇時間を持ち、これにスポーツ、文化、教養といったものをあてる住民の多いことを意味するが、これを知る手がかりを与えたのが55年2月当社が実施した「多摩田園都市住民の意識と実態」に関する調査結果であった。調査は住民基本台帳から2000世帯を無作為に抽出し、平均的な住民像、生活レベル、余暇志向などを調べたものであるが、これにより住民の高所得、買回り品のデパート志向、旅行、テニス、観劇といった余暇利用の実態が明らかにされ、前記のコンセプトづくりが行われたわけである。

次に“専門店ゾーンにどんなテナントを入れるか”という課題もきわめて重要であった。どんな店でもスペースさえ埋めればよい、というのでは魅力ある店舗づくりはとうてい望めないからである。そこでプロジェクトチームは一般公募によらずに、コンセプトに合致した理想と思われる店舗をみつけて誘致するという方法を取り、全国にわたるテナント探しを始めた。しかしこのことは、出店を希望してもコンセプトに合致しなければ断わり、出店を希望しない場合でも誘致に努めるということの意味したので、テナント探しは容易ならざる難事業であった。しかもそれは2人1組による三つのパーティという少人数で行われた。またテナント探しは、「現在それほど名が知られていなくても、商品構成がしっかりしていて将来の発

※17 調査結果にみる平均的住民像は次のとおりだった。

世帯主は圧倒的にサラリーマンが多く、平均年齢は41歳、主婦は38歳で、20代と30代が全体の7割近くを占めている。世帯主の44%が大学卒である。また家族構成は平均3.8人、3～5人の世帯が81%、約90%の世帯に平均1.7人の子供がおり、未就学児が多い。

生活レベルは高く、持家は5割を超え、一戸建ては44.5%、定住志向が強い。家(一戸建て)の広さは100㎡前後がもっとも多く、室数は4～6室が約7割弱である。なお現住地選定の理由は、良好な環境を求めているというのが圧倒的に多く、所得は全国平均を5割近くも上回っていた。

また自動車運転免許保有者は5人に1人の割合で、車の保有率も高く運転の主目的は47%が買物であった。

さらに余暇志向は、旅行を除くと観劇、映画、美術展、音楽会などの志向が強く、園芸センター、図書館、テニスコートなど沿線の限られた施設も利用者が極めて多いことがわかった。個人調査によって行われた住民の自己評価でも、年より若い、行動的、スポーツ好き、おしゃれ、新しがりやなどの側面が明らかにされた。

展が期待できる店ならばできるだけ出店してもらおう」(事業部長 秋山 寿)という方針で臨んだため、無名店の発掘にも力が注がれた。その結果、捜し出されたテナントは誘致する店舗数(70店)の10倍にもなった。

また、誘致交渉は知名度の低さを反映して、多摩田園都市の街づくりから説明を始めなければならなかった。

しかしたまプラーザ東急SCが立地創造型、つまり新開地におけるショッピングセンターという性格をもっていたため、説得材料に事欠くことはなかった。この点について、当時のプロジェクトチームリーダー浜田達雄は次のように述べている。

「誘致は最寄り駅の乗降客数が一つの目安となった。1日3万人というたまプラーザ駅の乗降客数をきいて出店を躊躇するテナントもあったが、たまプラーザは東急グループが総力をあげて作りあげた多摩田園都市の中心にあり、立地創造型のショッピングセンターであることを理由に次の点を強調した。①将来現在の倍近い商圏人口が見込める、②買回り品を扱う大規模な商業施設がない、③小売り業界で高い評価を得ている東急グループがつくる施設である、④キイテナントとして東急百貨店が出店する」

こうしてテナント誘致は東急たまプラーザSCの開店間際までつづけられた。その結果、テナント誘致はプロジェクトチームがほぼ期待したとおりの成果をあげることができたのである。

専門店ゾーンに出店した店舗数は地下1階の部分が17店、1階部分が23店、2階部分が30店である。これを業種別にみると婦人衣料が24店でもっとも多く、ついでその他の雑貨が21店であった。また各階の特色は地下1階が家庭雑貨およびカジュアルレストラン、1階がヤングレディを対象としたカジュアルファッション、2階がヤングミセスを対象とした女性ファッションを中心にしたものであった。なお地元からの出店は5店舗にとどまった。

“どのような百貨店をつくるか”という課題に取り組んだのは当然のことながら、(株)東急百貨店である。同社は当社のプロジェクトチームがスタートした翌月の56年8月、駅前に「たまプラーザ東急百貨店開業準備室」を発足させ、この課題に取り組んだ。その結果、デイリー性を強調した百貨店づくりと「ストップ・ザ・都心」という二つのコンセプトが生まれた。デイリー性に力点をのいた第1の

コンセプトは郊外住宅地という商圈特性から生まれたものであるが、それは日用品重視の姿勢である。しかしこれにはファッション、趣味、嗜好の分野を取り入れ、消費者が百貨店にいただくイメージに応えるとともに文化、教養といったカルチャーの要素も加えられた。

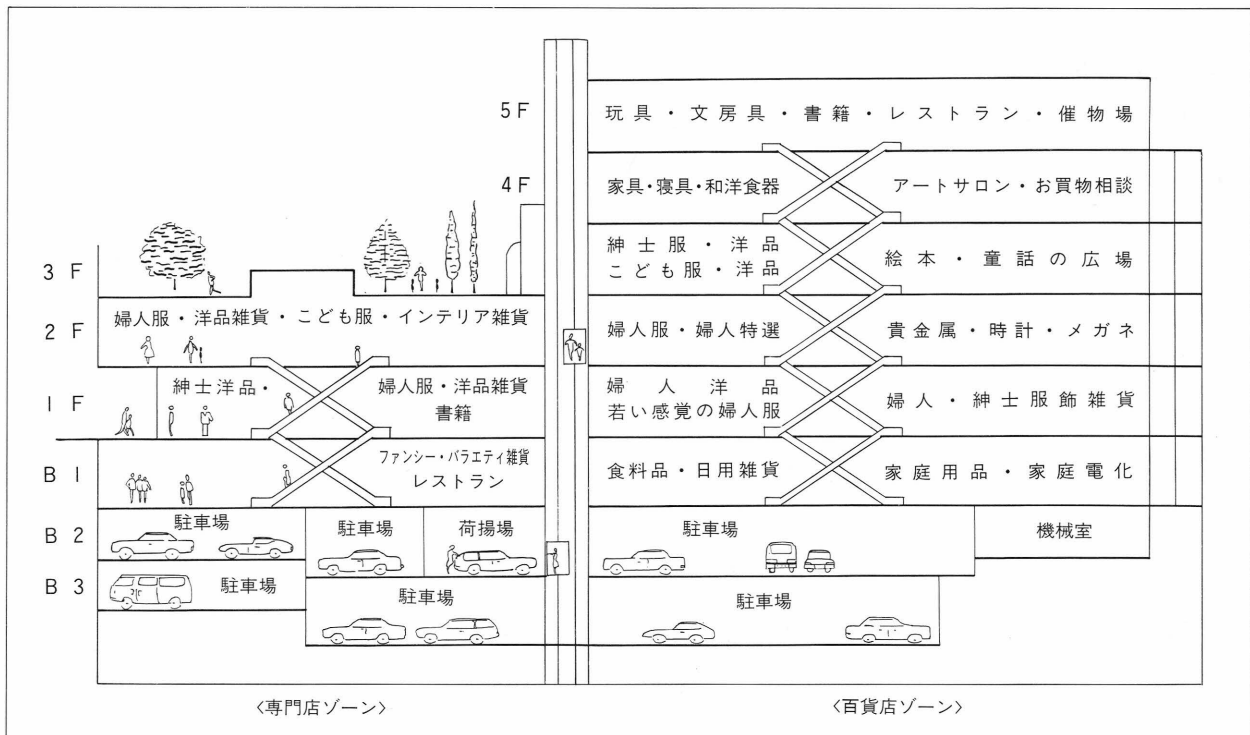
また「ストップ・ザ・都心」という第2のコンセプトは、都心志向をおしとどめる店舗づくりをめざしたものである。具体的には新宿や銀座に行って買物をしたいという潜在意識をシフトさせることを狙った。

以上二つのコンセプトによって、たまプラーザ東急百貨店の商品構成は食住関連商品と婦人衣料に重点がおかれることになったのである。ちなみに食住関連商品の売場は地下1階のデイリーライフプラザと4階のファッション&リビングプラザにおかれた。また婦人衣料は1階のセンスアッププラザと2階のドレスアッププラザで全売場面積の30%を占めた。なお5階のファンシー&レストランプラザには玩具、文房具、茶器といった趣味の雑貨売場とレストランおよび催し物場“モナリザホール”が設けられている。

最後に、SCの特徴である“統一的な管理運営システム”について述べる。

たまプラーザ東急SCのフロア構成図

SCはたんなるビル賃貸業とは異なり、デベロッパー自身による



営業努力が要請される。それはテナントの賃料が固定プラス売上げ歩合によって決められることからきている。つまり売上げの伸長がデベロッパーの売上げにつながる仕組みになっているのである。デベロッパーがテナントの選定からオープン後の販売活動まで直接タッチするのはこのためである。したがってデベロッパーには常に市場の動向を把握し、それを販売活動に反映させる努力が求められることになり、ここにデベロッパー自身による統一的な管理運営システムの導入を必要とするゆえんがあった。

たまプラーザ東急SCにおいても、こうした見地から、当社は施設の管理から販売促進策の立案を実施、テナント指導、金銭管理、市場調査、店員教育、商店会の結成とその運営にいたるまでSC全体の運営に関するいっさいの管理業務を取りしきることとし、SCがオープンした57年10月現地に総合管理事務所を置いた。

6)開業

建物が完成し、SCづくりを終えた57年10月1日、当社は開業に先立ちたまプラーザ東急SCの竣工式を挙行了。式には地元の関係者をはじめ多摩田園都市の開発にたずさわった人々約1600名が出席し、社長五島昇はビルオーナーの立場から次のように挨拶した。

「東京急行が多摩田園都市の開発を発表しましたのが昭和28年、来年は30周年になります。この間地元の方と手をたずさえ、コツコツと多摩田園都市を建設してまいりました。昭和41年に大井町線を溝の口から延長して一つの動脈をつくりました。つづいて52年には膨大な資金を投入して新玉川線を建設し、多摩田園都市の皆さんが都心へ乗換えなしで出られるようになりました。28年の計画当初は1万4000人しか住んでおられなかったが、現在の沿線人口は32万人、周辺地区を入れますと約80万人の方々が住む街に成長しました。

これまでは流通施設の露払いの意味で東急ストア、東急バリエティストアが生活必需品を中心に提供してまいりましたが、この程度では32万人の皆さんのご要望に応えられないということで、このたまプラーザ東急ショッピングセンターをつくったわけでございます。このセンターには超一流の専門店にでいただきましたので、わざわざ都心へ出かけられなくても、流通については充分対応できる態勢ができたと思います。



挨拶する 社長五島昇



ご承知のように流通部門は転換期にさしかかっております。ことに大型店の出店にはきびしい規制が行われております。

そうしたなかでたまプラーザ東急百貨店は、全国で初めて横浜と川崎の2政令指定都市にまたがる広域商業活動調整協議会でご承認いただいたわけですが、この間、地元や関係官庁にお世話になりました。

このたまプラーザ東急ショッピングセンターは多摩田園都市の流通施設の画龍点睛というべきものです。そこでこれからは文化施設、スポーツ施設をつくってまいりたいと考えております」

開業は翌10月2日、当日は開店前に約8000人の来店者がビルを一周し、たまプラーザ駅の反対側まで列をつくるという賑わいをみせ、駅では臨時改札口を設けて対応した。入館者数15万人、売上高3億円というのがオープン当日の数字で、たまプラーザ東急SCは予想を上回る好調な滑出しをみせたのである。

5 文化・スポーツ施設の建設

東急藤が丘ビル

所得の向上、余暇時間の増大にともない、カルチャーやスポーツに対する関心が高まった。多摩田園都市でもその例にもれず、昭和40年代の後半から50年代にかけて各種のカルチャー教室、スポーツ教室、テニスコート、ゴルフ練習場、スイミングプールといった施

設が相ついで出現した。

そうしたなかで、当社も住民の文化・スポーツ需要に応えるため、文化・スポーツ施設の建設に取りかかった。

その手始めとなったのが50年6月にオープンした東急藤が丘ビルである。東急藤が丘ビルは商業店舗のほか各種学校、貸会議室、プール、トレーニングジムをそなえた地域のコミュニティ施設ともいうべき施設である。

しかし建設の発端は下谷本西八朔地区の土地区画整理組合総会における街づくり論議にあった。その経過を追ってみると次のとおりである。

39年5月に開催された第6回総代会の席上、当社衛星都市建設部長赤木幹一は組合事業受託者の立場から区画整理事業の順調な進捗に感謝を表明したあと、社内の方針として決定したわけではないと断わりながらも、「お礼の意味で、下谷本西八朔地区の開発を記念して、開発記念館ともいうべきホールないし集会場のような施設を考えたい」と発言、現在の藤が丘駅を中心とした街づくりプランの概要を紹介した。

組合理事長吉浜俊彦は40年8月の第8回総代会で開発記念館（メモリアルホール）に言及し、「皆様に約束したことなのでぜひとも実現したい」と述べるとともに、病院誘致をも明らかにした。

また同理事長は41年12月、換地計画の決定を行った総会の席上、当社のはからいによって昭和大学病院の誘致とメモリアルホールの設置が本決まりになった、と報告した。建設予定地には当社が譲り受けた駅前保留地（4119㎡）があてられた。地元の窓口となった下谷本都市建設事務所はメモリアルホールの具体化をはかるため、公民館、博物館、各種教室といった既存類似施設の調査を行うとともに、地元の希望をきいた。その結果、教育文化センター的な性格をもつ施設を望む声が多かった。しかし計画を担当した当社不動産開発部は47年、住民のカルチャーとスポーツ志向を考慮し、「文化館的なものを主体としながらも、ある程度生活に密着した生活利便施設および体育施設を併設する」ことを基本とする計画を取りまとめた。それは本館とスポーツ館の建設を予定した次のようなものであった。

- (1) 名称 東急藤が丘ビル
- (2) 所在 横浜市緑区藤が丘1-29-2

階数	本館	スポーツ館
6F	レストラン	屋外プール・造園
5F	会議室・ホール	
4F	レンタルスペース	
3F	各種学校	駐車スペース(37台)
2F	店舗・喫茶・レストラン	屋内温水プール トレーニングジム他
1F	ロビー・スナック 展示コーナー	ロッカー室 シャワー室他
B1F	機械室	

- (3) 建物の規模 鉄骨鉄筋コンクリート造り地下1階、地上6階建て、建築面積2200㎡、延床面積8300㎡
- (4) 各階の利用 左図参照
- (5) 建築費 8億円
- (6) 着工予定 48年4月

つまり本館には住民の交流を目的とした日常対話の場（1Fロビー）、生活利便施設（1F店舗）、団欒の場（2F喫茶飲食店）、教育の場（3F各種学校）および集会の場（5F会議室）といったものが、またスポーツ館にはスイミングスクール、体操スクール、スポーツクラブなどが設けられることになったのである。

またこの計画は多摩田園都市開発20周年記念事業の一つに取り上げられた。

しかし計画内容があまり例のない建物であったため、地元への説明と横浜市との協議に手間どり、建築確認申請は48年12月に行われた。ところが確認後、ただちに着工する予定が石油ショックのあおりを受けて、さらに大幅な遅れをきたしてしまった。運輸省から大規模建築物の実施延期の要請を受けたのをはじめ、狂乱物価の影響により建築費が2倍を超える16億3400万円にふくれあがってしまったからである。結局、不足分を日本開発銀行の融資を受けて調達し、当社が東急藤が丘ビルの建設に取りかかったのは49年7月であった。建物が完成したのはそれから1年後の50年6月である。同月10日の開業披露には区画整理組合の役員をはじめ関係者約1000名が集まり、施設の完成と多摩田園都市開発20周年を同時に祝った。施設の管理運営は不動産開発部の現地事務所が行ってきたが、事務所は58年7月リゾート事業部に移管された。また駐車場を除くスポーツ施設の管理運営はセントラルスポーツ(株)（会長小野喬）に委託している。

なお多摩田園都市開発20周年記念行事では、このほか物故した組合役員の慰霊祭（於長津田大林寺）、苗木プレゼント、記念乗車券の発行などが行われた。

東急嶮山スポーツガーデン

東急嶮山スポーツガーデンはあざみ野駅西方約1.5kmに位置する屋外スポーツ施設である。ゴルフ練習場とテニスコートをそなえた



完成した東急藤が丘ビル

施設は区画整理を行った嶮山第二地区の中にあり、総面積は8万5578㎡、用地の大半を地元所有地が占めている。つまり地元が土地を提供し、当社がこれを借地してつくったスポーツ施設、それが東嶮山スポーツガーデンである。しかし施設づくりの当初、それは嶮山早野地区の開発当初にさかのぼるが、地元土地所有者が共同して設立した嶮山開発株式会社と当社の共同事業として考えられたものであった。

嶮山早野地区の開発がゴルフ場を主体とするレクリエーション建設構想“大人の国計画”に始まり、途中で区画整理事業に変わったことは第7章ですでに述べた。しかしこれで大人の国計画が立消えになったわけではなかった。規模は小さくとも、当初の構想をぜひとも実現したいとする地元関係者、特に嶮山開発㈱の積極的な姿勢が、この構想を実現に導くことになったのである。

嶮山開発㈱は開発後の安定収入を確保するため、41年地元土地所有者の共同出資で設立された会社である。同社が構想の実現に執念を燃やしたのは、レクリエーション施設の建設とその管理運営を同社の事業として目論んだからである。嶮山開発㈱が横浜市に提出した次の一文がある。

「市街化のなかで会社設立の目的である安定収入の確保と地元の繁栄を得るため、土地の共同利用によるレクリエーション施設の建設・運営が価値あるものと判断し、44年8月からその計画を検討してまいりました。その結果、ゴルフ場をはじめとするこのレクリエーション施設には約9万9000㎡の用地が必要と考えられます。そこで当社は嶮山第二土地区画整理組合の設立準備を進めている事務局にその旨を申し入れ、事業計画および換地計画上で一つの土地にまとめるよう配慮を要請しております。つきましては市当局におきましてもこの旨をご理解いただき、よろしくご指導賜わりますようお願い申し上げます」

つまり組合の設立認可に先立って、施設の建設に必要なスーパー街区の設定を事業計画の中で認めるよう横浜市に要請したのである。

その後、組合はスーパー街区を取り込んだ事業内容で設立認可を取得し、46年2月その事業を開始した。また地元の要請を受けた当社不動産開発部は仮換地指定を翌年に控えた47年3月レクリエーシ

ョン施設のプランづくりに取り組んだ。プランは当社関連の造園会社石勝エクステリアの協力を得て同年5月にまとめられ、関係する地主総会に提案された。席上、レクリエーション施設の計画に関する発起人会（代表白井善吉）が発足し、当社も一地主として参画、同時にその事務局の任を担うことになった。

関係地主総会に提出されたプランは「嶮山スポーツガーデン」と称し、森林スポーツ公園、児童公園の中にゴルフ練習場、テニスコート、プール、馬場などを計画し、8億5000万円の予算で3期に分けて建設するという内容であった。

しかし出席者が関係地主（42名）の半数にも満たなかったため、総会は十分な話し合いができなかった。このため各地区ごとの説明会を開いてPR不足を補うことになり、47年7月から8月にかけて大場、舟頭、黒須田の3地区でこれが実施された。だがこれによって関係する地主全員がこの計画に賛成したというわけではなかった。

このため推進派の集まりである発起人会は、①事業の縮小は考えない、②事業主体を明確にする、③各地主の同意結果によっては東急に土地協力を要請する、の3点を確認し、個人折衝と同意書取得に入ることを決めた。計画を推進するため、発起人会は積極的な姿勢で臨むことにしたのである。それは同意取付けにあたって、連判状を作成するといったやり方にもその意気込みのほどがうかがわれた。

その結果プランについて再検討を求める声とともに、関係地主42名中35名の賛成を得ることに成功、発起人会は「スーパーブロック土地利用準備委員会」と名称を変更した。ちなみにこのときの面積同意率は90%を超えた。

土地利用準備委員会は発起人の5名に新委員6名を加えて48年2月に発足し、前後7回にわたる会合をもち、会則・新計画の作成、運営方法、土地利用組合などについて検討した。その中で事業主体を会社とするか組合とするかが特に問題となったが、結局当社が地元所有地を一括借り上げて施設をつくり、当社が直営することに落ち着いた。つまり嶮山開発(株)の事業とする当初の考え方がここにきて変更されたのである。それは資金調達および事業の運営面を考慮した結果であった。また当社と各土地所有者の間には対等な関係維持と事務手続き上の便宜から、土地利用組合を介在させることに決まった。これにより49年11月嶮山土地利用組合が土地利用準備委員

会に代わって発足、参加者の意思確認と当社との賃料交渉が行われた。

その結果、最終的に参加を決めた土地所有者34名、その面積は7万5450㎡であった。また賃料は土地にかかる固定資産税および都市計画税の税額の3倍を基準に決められることになり、50年10月その覚書が締結された。

一方、プランは石油危機後の状況変化をふまえて見直しが行われ、①全面同時利用、②投下資本をできるだけおさえる、③一般大衆を対象とするなどの基本方針が決まり、施設は次のような内容でその計画がまとまった。

- (1) 名称 東急嶮山スポーツガーデン
- (2) 所在 横浜市緑区大場町704番1－65筆
- (3) 面積 8万5578㎡（所有区分 地元所有地7万5450㎡、当社1万128㎡）
- (4) 施設の内容 ゴルフコース（9ホール）、ゴルフ練習場（打席数80）、テニスコート（6面）、クラブハウス（木造平家建て1棟400㎡、付帯設備としてロビー・軽食室・更衣室・シャワー等）
- (5) 総工費 8億円

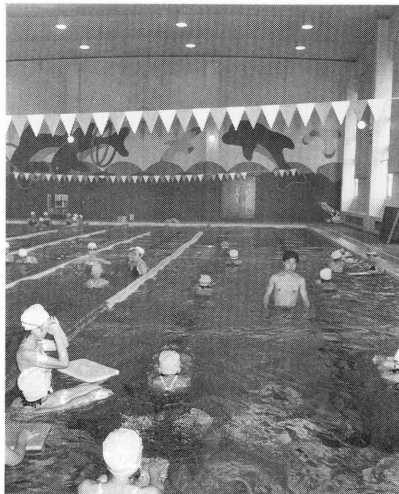
工事は開発許可を取得したのち52年2月に着手され、翌年6月に完成した。東急嶮山スポーツガーデンの開業は53年7月1日のことである。



東急嶮山スポーツガーデン



東急スイミングスクールたまプラーザ



東急スポーツクラブつきみ野の室内プール

※18 アスレチッククラブはスイミング、サーキットトレーニング、ランニングのほか体育館を利用した独自の週間プログラムが組みまれ、曜日ごとに変わる競技種別（バスケット、バレー、バドミントン、卓球）の中から好きなゲームを選んで参加できることが特徴である。

東急スイミングスクールたまプラーザと東急スポーツクラブつきみ野
昭和54年、当社はたまプラーザとつきみ野の駅前にスポーツ施設を建設した。これが「東急スイミングスクールたまプラーザ」と「東急スポーツクラブつきみ野」である。共に駅前社有地につくられたものであり、駅前総合開発計画の一環として実施された。施設は文字どおりプールまたはそれを主体とした構成をとっており、東急スポーツクラブつきみ野には体操スクール、アスレチッククラブが併設された。管理運営は当社が直営しているが、スポーツの指導はセントラルスポーツ㈱が行っている。各施設の概要を紹介すると次のとおりである。

東急スイミングスクールたまプラーザは鉄筋コンクリート造り2階建て1棟に、室内温水プールを設備したスポーツ施設である。プールの長さは25m、七つのコースがある。スイミングスクールは会員制をとっており、幼児・小学生・中学生および大人のクラスがある。

しかし日曜日には一般にも開放する。開業は54年4月2日であった。東急スポーツクラブつきみ野は室内温水プール・体育館・室内ランニングコース・トレーニングルームからなる総合スポーツ施設である。プールは東急スイミングスクールたまプラーザと同じ規模である。

体育館（17.6×30.7m）内に設けられたランニングコースの延長は約100m、会員制によるスポーツクラブにはアスレチッククラブ^{※18}・女性スポーツ教室・スイミングスクール・体操スクールがある。また女性スポーツ教室には球技・水泳・ヨガ・新体操といった科目が設けられている。建物は鉄骨鉄筋コンクリート造り2階建て、1階部分に78台収容の駐車場があり、着工は53年12月、開業は54年10月1日であった。

6 外食産業への進出

多摩田園都市のもう一つの店舗展開に外食産業への進出があった。外食ブームを背景に行われたファーストフード店舗の展開と郊外型のレストラン“ジョイガーデン”の出店がそれである。その手始めとなったのが昭和51年12月11日に開業したケンタッキーフライ

ドチキン(KFC)青葉台店であった。同店の出店はもとより日本ケンタッキーフライドチキン(株)とのフランチャイズ契約に基づいたものであるが、そのきっかけは駅前遊休地の暫定利用と社員教育という意味合いがあった。つまり駅前遊休地の活用によって小資本で開業できるファーストフード店舗を経営し、それを学ばせようとしたのである。企画したのは区画整理事業や土地の販売を担当した当時の田園都市部(部長小藤田幸康)、社員教育には石油ショック後厳しさを増した土地事業にたずさわる者の意識改革を、という意味が込められていた。

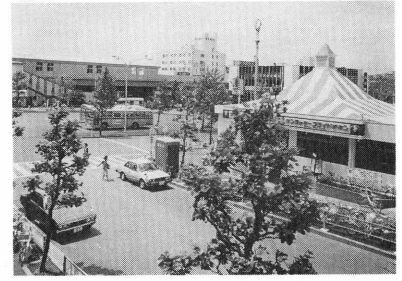
ところがKFC青葉台店は開業以来、予想外の好成績を収めることになり、当社田園都市部はKFCの2号店をたまプラーザ駅前に計画し、52年4月28日これを開業させた。また外食産業への人気を背景に同年7月16日、ハンバーガー専門店“ロッテリア”を鷺沼駅前に出店させた。しかし同店の経営は順調な営業成績を確保しながらもKFC店のそれにはおよばず、ハンバーガー専門店は鷺沼店1店にとどまった。

これに対し、KFCたまプラーザ店は青葉台店以上の成績を収め、KFC店は以後市が尾、二子玉川、町田、あざみ野、中央林間、鷺沼、宮前平および宮崎台の各駅前で出店をみたのである。

ちなみに二子玉川店はオーナーチェンジによる既存店の再出店であり、KFC鷺沼店はハンバーガー専門店“マクドナルド”と競合し、閉店(59年8月)した前記の“ロッテリア”鷺沼店に代わる出店であった。

郊外型のレストラン“ジョイガーデン”は54年7月に発足した外食プロジェクトチームの企画によるものである。第1号店は国道246号線沿いの社有地(川崎市宮前区有馬4丁目)に店舗をかまえた鷺沼店で、開業は54年11月21日、多摩田園都市におけるその後の出店はたまプラーザ店、市が尾店およびあざみ野店の3店である。

なお田園都市部と外食プロジェクトチームの2部署で企画実施された外食産業は、58年7月以降生活情報事業部がその業務を担当している。



ケンタッキーフライドチキン青葉台店

7 学校建設と主な公共公益施設

新玉川線の開通による田園都市線の都心乗入れ、大型商業店舗の建設、文化・スポーツ施設といった当社による都市施設の整備が進められる一方、昭和50年代の多摩田園都市は区役所、学校、図書館、地区センターといった公共公益施設が地元自治体により順次整備されていった。なかでも横浜・川崎両市による小・中学校の建設にはめざましいものがあり、過密下にあった学校事情は大幅に改善された。

また開発区域の内外にわたって高等学校の建設および私立学校の進出が行われた。以下学校建設を中心に、地元自治体が行った都市施設の整備状況（但し区画整理地区とその近隣）についてその概要を記すと次のとおりである。

横浜国立大学田奈小学校つつじが丘分校の開設（41年6月）に始まる多摩田園都市の学校建設は63年3月現在で市立小学校31校、同じく中学校が15校である。これを行政体別にみると川崎市12校、横浜市30校、町田市3校、大和市1校である。またこれを年代別にみると40年代10校、50年代32校、60年代4校となっている。

高等学校は40年代が神奈川県立川崎北高校と同市ヶ尾高校の2校、50年代は同じ県立の柿生、田奈、荏田、元石川の4校に東京都立小川高校が加わった。

50年代に開設した私立学校は森村学園（長津田）、東京女学館短期



宮前文化センター

大学（南町田）およびカリタス女子短期大学（あざみ野）の3校がある。

一方、区役所は52年3月、あざみ野に移転した横浜市緑区役所山内出張所（同年7月支所に昇格）と57年7月に開設された川崎市宮前区役所（宮前平）の二つがあるが、山内支所は61年11月、市ヶ尾に場所を移して緑区役所北部支所となった。また山内支所の開設時には図書館と地区センターが設けられている。両施設は山内支所の市ヶ尾移転にともなって施設の拡張が行われたが、地区センターは地域住民のコミュニティ施設として会議室、スポーツ施設などを備えており、57年4月長津田にも設置された。なお同種の施設として川崎市の「川崎市民プラザ」（最寄り駅梶が谷）、宮崎台駅前の「宮前老人福祉センター」、などがあげられる。また59年4月、大和市では中央林間駅ビル内に連絡所を設け、住民票や印鑑証明等の交付事務を始めている。さらに60年7月には宮前区役所に隣接して宮前消防署と宮前文化センターが設けられており、緑税務署が長津田駅近くに仮庁舎を設置したのもこのときのことである。宮前文化センターは図書館、市民ホール、会議室などが設けられている。そして宮前警察署の開設は61年4月であった。



カリタス女子短期大学



宮前警察署

8 住宅供給体制の一本化とその後の販売

建売住宅は第8章で記したように東急不動産の立替建売による住宅と当社（住宅課）の戸建住宅の二本立で供給されてきた。ところが昭和50年代に入って商品の高額化が進む一方で、当社住宅課による戸建住宅の供給戸数が増加した。その結果、東急不動産の立替建売の戸数が相対的に減少し、商品の高額化は当社が東急不動産に支払う販売委託手数料の金額を増加させた。このため東急不動産は戸建住宅の戸数制限を、また当社は販売委託手数料の料率改定をそれぞれ求めるところとなり、当社と東急不動産の協議が行われた。

その結果、販売委託手数料の料率改定と建売住宅の供給一本化、すなわち立替建売と戸建住宅の二本立による住宅供給をとりやめ、当社が東急不動産に一括発注する方法を採用することになり、55年12月これらの内容を骨子とする「多摩田園都市の分譲地、建売住宅



桂台建売住宅

および集合住宅の供給に関する基本協定書」を締結した。その要旨を列挙すると次のとおりである。

- (1) 当社が東急不動産に委託する分譲地、建売住宅および集合住宅の販売に伴う委託手数料は売上金額の3%相当額とする。
- (2) 建売住宅は当社が東急不動産に発注して建設する。
- (3) 建物のアフターサービスは東急不動産を通じて東急ホームサービス㈱に委託する。
- (4) 建物の工事発注にあたり、東急不動産は従来、東急建設が当社より請負っていた実績を保証する。
- (5) 本協定に定める事項は56年春の販売商品から実施する。

つまり販売委託手数料はその料率を従来の5%から3%に変更したわけである。また56年度以降の建売住宅は東急不動産が全面的に受注し、建築工事は同社を通じて東急建設と東急ホームビルダーが受注することになった。(4)は東急建設が従来当社から受注してきた建築戸数を、今後も確保するよう工事発注者となる東急不動産に約束させたものである。アフターサービスは東急建設と東急ホームサービス㈱の2社で行ってきたものを東急ホームサービス㈱の1社に限定した。

こうして56年度以降の建売住宅は一本化された供給体制のもとで、年平均350戸の建築が行われた。その結果62年度までの7年間に2438戸の建売住宅が供給された。しかしこの間の1戸当りの販売価額は元石川第一・第二地区で販売された高級住宅“プレステージ21”の1億5000万円を除いて6000万円前後、高いもので8000万円程度のまま横ばいの状態が60年ごろまでつづいた。またその販売はしばしば売残り物件を抱えることになり難渋した。このため買替えにとも



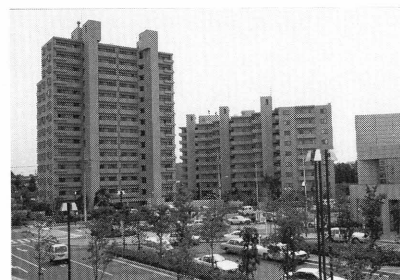
集合住宅ピアス市が尾

なう買取り住宅の価格引上げや建築仕様の変更等による販売促進策が実施された。

だがその一方で、購入者のニーズに対応した高級住宅や2世帯住宅の建築、セキュリティシステムの採用およびCATV(有線テレビジョン)の宅内工事といったことも行われた。

ちなみに高級住宅“プレステージ21”の建築は55年度に有馬第二地区で実施された1億円住宅に次ぐ2回目の試みである。

ところが61年度に入って首都圏の不動産市場は都心部で起きた地価の急騰が郊外住宅地におよんで拡大し、その様相を一変させた。このため国土利用計画法に基づいた建売住宅および分譲住宅に購入者の人気集中し、当社は先着順による販売方法を62年の春から抽選に変えた。一方、56年度以降の集合住宅は江田パイナスを皮切りに1018戸(ただし62年度まで)の販売が行われた。



中央林間エクシード

56年度以降に供給された戸建住宅と集合住宅

供給 年度	建 売 住 宅		集 合 住 宅	
	戸 数	販 売 地 区	戸 数	物 件 名
56	425	小黑151戸、嶮山第一68戸、上谷本第三90戸、鴨志田第二41戸、早野13戸、下長津田33戸、有馬第二29戸	315	江田パイナス14戸、江田 ロビニア45戸、鷺沼アビエス60戸、鷺沼ローラス56戸、梶が谷ブラザビル140戸、
57	333	神木6戸、有馬第二55戸、小黑64戸、上谷本第三60戸、元石川第二41戸、元石川大場22戸、鴨志田第二20戸、奈良恩田65戸	57	鷺沼アステル10戸、鷺沼ヴィオラ21戸、宮前平コルナス11戸、長津田アドニス15戸
58	455	有馬第二80戸、元石川第三101戸、元石川大場46戸、小黑31戸、鴨志田第二22戸、奈良恩田115戸、元石川第一・第二21戸、成合39戸	91	宮崎台ルピナス 9戸、有馬第二107街区18戸、下長津田40街区24戸、つきみ野セドラス40戸
59	433	有馬第二67戸、元石川第三79戸、元石川大場75戸、上谷本第三69戸、鴨志田第二50戸、嶮山第一42戸、下谷本西八朔9戸、恩田第二27戸、奈良恩田12戸、元石川第一・第二3戸	146	あざみ野マールス32戸、あざみ野ロベリア12戸、中央林間エクシード A 49戸、中央林間エクシード B 53戸
60	304	有馬第二11戸、元石川大場4戸、市ヶ尾第二15戸、市ヶ尾川和73戸、上谷本第一30戸、上谷本第三16戸、恩田第五100戸、奈良恩田40戸、恩田第二15戸	227	あざみ野カスタニア30戸、ピアス市が尾129戸、アステリア青葉台48戸、恩田第三47街区20戸
61	330	土橋6戸、元石川第三26戸、市ヶ尾川和96戸、上谷本第三6戸、恩田第五90戸、奈良恩田35戸、鴨志田寺家31戸、元石川大場19戸、小黑7戸、大和市北部第一10戸、上谷本第一4戸	38	下谷本西八朔43街区24戸、有馬第二123街区14戸
62	158	市ヶ尾川和60戸、市ヶ尾第二7戸、上谷本第三3戸、成合3戸、恩田第五50戸、鴨志田寺家21戸、奈良恩田14戸	144	あざみ野リベール86戸、泉田向55街区58戸
計	2,438		1,018	

(注) 本表は販売委託ベース。但し集合住宅地には法人向け直売分を含む。