

序章 多摩田園都市の変遷

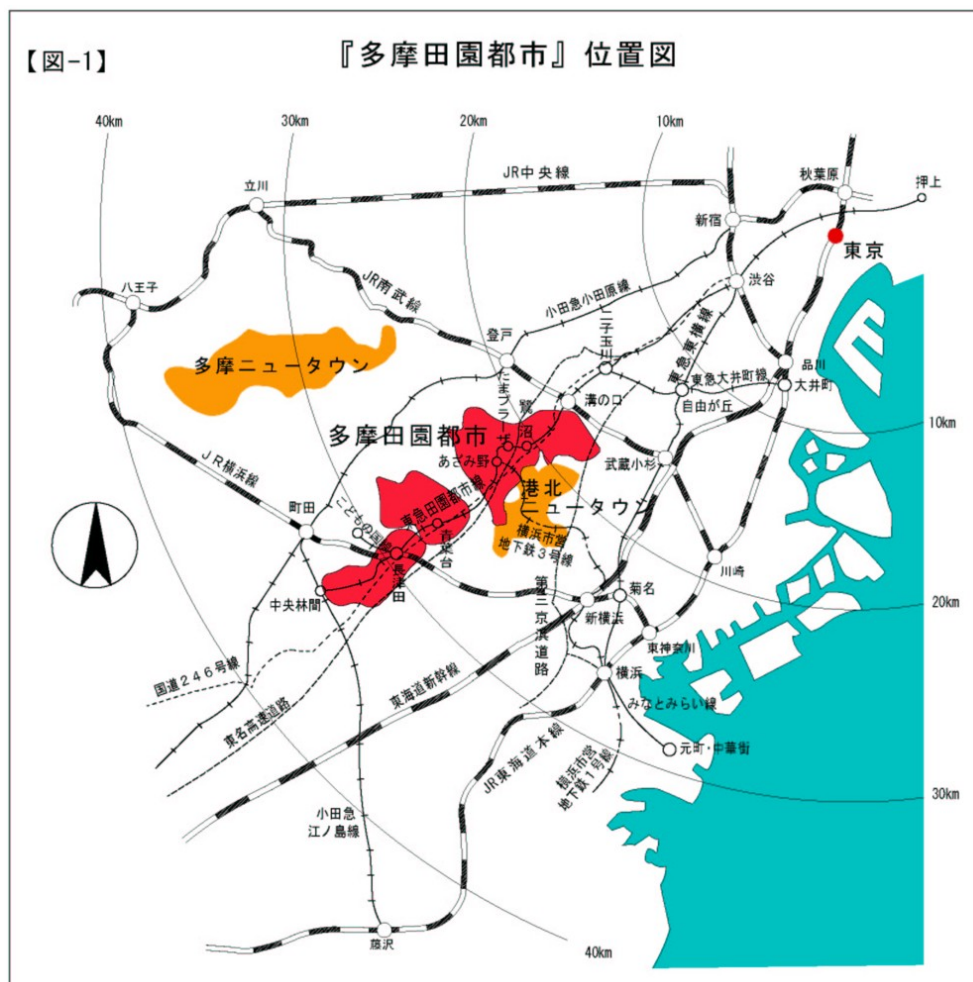
1 開発の構想と経緯

五島構想から始まった多摩田園都市開発

当社が多摩田園都市【図-1】の開発に着手してからすでに半世紀の歳月が経過し、多摩田園都市はいよいよ総仕上げの段階を迎えている。

多摩田園都市の開発は単なる宅地づくりではない、鉄道やバスなどの公共輸送機関と一体化させながら生活環境を整え、より豊かな街づくりを進めるという、高い先見性をもった街づくり計画であった。

この開発計画はどのように立案され、具体化されてきたのか、『多摩田園都市 その後の15年の記録（昭和63年から平成15年）』を記述するにあたり、まず多摩田園都市開発の経緯を振り返ってみる。



多摩田園都市開発の歴史は昭和28年までさかのぼる。ようやく戦後の混乱が収束し経済活動が活況を呈しはじめた当時、首都東京への急激な人口流入は大きな社会問題をはらんでいた。東京の人口は年に50万人ずつ増えつづけ750万人に達しようとしていたばかりか、無秩序に過密化が進み上下水道やガス、公園や学校などの公共公益施設が飽和状態になるのは時間の問題と思われた。

こうした現状を目の当たりにした当社会長五島慶太（当時）が、住宅不足を解消するための方策として多摩丘陵一帯の未開発地を開発して「第2の東京」をつくるという大構想、いわゆる「城西南地区開発趣意書」を発表し、地元土地所有者に協力を要請したのは28年1月19日のことであった。

「東京都の西南部に残された東京郊外唯一の未開発地、すなわち溝ノ口より荏田、長津田、鶴間を経て小田急の中央林間にいたる膨大な未開発地がありますが、ここから少なくとも100万坪以上、できれば500万坪の土地を買収して当社がこれを開発し、もはや人口過剰となっている都の一部をここへ移したいと思います。もちろんこれは相当の年月を要することであります。しかしながら、この地帯の開発は社会に奉仕する一大事業であると同時に、また当社の発展策でもあります」

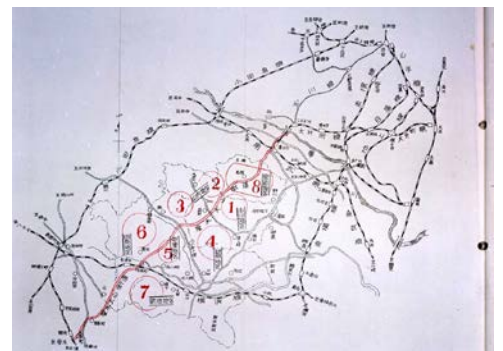
五島慶太の描いた新都市構想とは、南に当社の東横線、北方に小田急線、東西に国鉄（当時）南武線と横浜線に囲まれた、厚木大山街道（現在の国道246号線）沿いに500万坪ほどの山林・原野を買収して開発し、高速道路か鉄道で東京を結ぶという遠大かつ前例のないものであった。それだけに地元の賛同をどれだけ取りつけることができるかまったくの未知数であったが、地元有力者58名を渋谷の東急本社に招いて構想を披瀝^{ひれき}、ここに壮大な多摩田園都市の開発がスタートしたのであった。

新都市建設の着想

当社が新都市の建設に着目したのは昭和26年頃である。この地域は、都心から40km以内ではもっとも開発の遅れていたところで、東京および横浜中心部に比較的近い距離にありながら開発の構想がなかったのである。その原因は何といても交通機関が皆無に等しく、唯一の道路である厚木大山街道でさえ耕作道のような状態で砂利道



「城西南地区開発趣意書」
昭和28年1月19日発表



「城西南地区開発趣意書」に添付されていた図面



昭和30年代の厚木大山街道
(青葉台付近)

のまま放置され、自動車の行き違いにも苦労するような状態であった。

しかし、都心人口の爆発的膨張は極度の住宅不足を生み、必然的にこの未開発の丘陵地にも宅地化の波が押し寄せ、計画的な市街化のための開発が望まれるようになっていった。

当丘陵地は都心から約 15km～35km に位置し大部分は緩やかなスロープをもつ多摩丘陵で、南西部は平坦な相模台地に達していた。標高は、概ね 20m から 90m で排水はきわめて良好であり、第三紀層の強固な粘土質砂岩の上に 5m から 15m の厚さで関東ローム層が覆っており、住宅地として最適な地質であった。また、周囲は農耕地と山林、原野の入りまじった農村地帯に囲まれており、環境は静寂で空気は澄み、日差しも豊かで樹木も多く、近代的な田園住宅都市として絶好の立地条件を備えていた。

当社は、この地域と都心を結ぶ交通動脈として新たに高速道路または鉄道を建設し、これに沿って理想的な田園住宅都市を築き上げることは国策にもかなうものと考え、昭和 28 年に新都市建設の構想を発表したのである。この構想の大きな特色は、将来の鉄道の増強も考慮したうえで、一貫して都心への通勤輸送を講じたことであった。

高速道路計画から鉄道計画への変更

この開発計画は単なる宅地づくりではなく、公共交通機関と一体化した快適な住環境を創出するという総合的な開発計画であった。

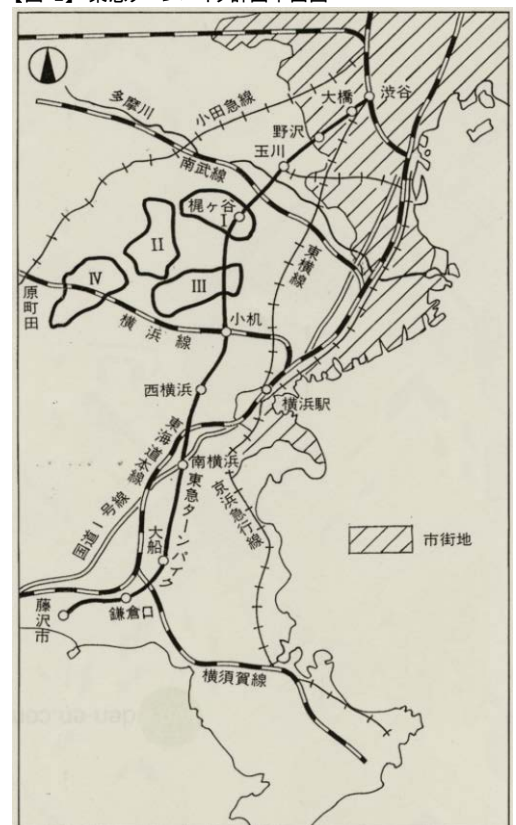
昭和 28 年に発表した城西南地区開発趣意書では新都市の交通について次のように述べている。

「二子玉川から荏田、鶴間を経て座間、厚木にいたる鉄道または高速道路をつくる必要がある。しかし、現在鉄道の建設費は 1 キロメートル当り 1 億円以上を要するので、さしあたって高速道路をつくり、既存の道路とはすべて立体交差にすれば、輸送力は増強されるものと思う。高速道路が飽和状態になれば鉄道に変更する」と、ここでは鉄道よりも高速道路が先に論じられていた。

そこで渋谷～箱根間に高速道路を建設する必要があるとして、昭和 29 年 3 月 30 日に「東急ターンパイク」の名称で 6 車線の高速有料道路建設の自動車事業経営免許申請を行った。【図-2】

ところが、事態は一向に進展せず、逆に 31 年 4 月 16 日に設立された日本道路公団が計画した第三京浜道路（40 年 12 月 18 日開通）と

【図-2】 東急ターンパイク計画平面図



出典：『多摩田園都市 開発35年の記録』

そのルートがほぼ一致することになり、当社は建設省（現国土交通省）の要請によって計画を断念、36年12月申請を取り下げにいった。

【★1】

また、その延長上にある湘南ターンパイク計画（32年8月26日申請）も申請を取り下げざるを得ず、結局、当社が計画した有料道路は小田原～箱根峠間のみを箱根ターンパイク（35年5月認可）として開通（40年7月23日）させるにとどまった。

一方、地元では当初からなじみのない高速道路計画に疑念を抱くむきがあり、むしろ“高速道路より鉄道”を望む声が強かった。当社は31年9月28日、城西南地区開発の大動脈として大井町線溝ノ口（溝の口）駅より国鉄横浜線長津田駅にいたる約14kmの鉄道敷設免許の申請を行った。

地元では同年8月、町田町（当時）鶴間に結成された東急線誘致委員会が長津田以遠のルートの鉄道延伸を求めて、当社および関係方面への陳情を展開した。また、33年10月17日には宮前地区の代表18名が1万3629名の署名簿をたずさえ“鉄道の建設は地元住民の多年の願いである”として、「溝ノ口～中央林間間の鉄道建設促進に関する陳情書」を当社および運輸省に提出したのである。

当社は38年10月11日に鉄道工事に着手し、そして住民待望の電車が41年4月1日に開通した。この大井町線延長の工事着手を契機に、当社は新都市名を「多摩田園都市」と命名し、延長線を含めた大井町線を「田園都市線」と改称した。【★2】

大きな障害「首都圏整備法」

一方、この地域の土地買収は、主として開発委員会【★3】による団体契約方式で交渉が進められた。この方式によって、各地区の用地買収は順調に進んでいったが、前途に思わぬ障害が待ち受けていた。昭和31年4月26日に公布された首都圏整備法がそれであった。

この首都圏整備法は東京へ集中する産業および人口を抑制、分散させながら東京の都市施設の整備を行う目的で同年6月9日に施行されたものである。

この法律により、当社が予定していた新都市建設地域が市街地の膨張を抑制するための近郊地帯（既成市街地の外周で15～25kmの範囲）【★4】に指定されたことから、結果的に開発が不可能になってし

★1

この辺の事情

この辺の事情について高速道路の専門家で、当社顧問であった近藤謙三郎は、自著『一里塚』の中で次のように記している。

「運輸省は、出願を全面的に支持したが、驚いたことに建設省は渋い顔をして、願書は係員の机の上に積み重ねられていた。渋った理由は、『かかる重要路線を民間企業に委ねてよいか悪いか』であった。しかし却下する元気はなく、結局国道に匹敵する道路は無料が原則であり、たとえ有料であるにしても、何年後かには無料にすべきで、その建設経営は公共企業体によって行われるべきである、との見解をとったのである」

★2

開発名称の変遷

1. 昭和28年1月、城西南地区開発趣意書発表。
2. 昭和31年1月、城西南地区都市計画の基本構想まとまる。
3. 昭和31年6月、多摩川西南新都市計画に改称。
4. 昭和38年10月、大井町線溝ノ口～長津田間着工を機に、多摩田園都市と命名。

★3

開発委員会

土地の買収方法は各地区に開発委員会をつくり、その地区から代表者を選出して委員とし、地元のとりまとめを依頼した。また、当社は現地に開発事務所を建設して買収の業務を推進した。買収交渉は主として開発委員会による団体契約方式を用い、一部には各個人と交渉を進める個別方式も用いた。

団体契約方式は開発委員会より選出された委員によって地権者より土地譲渡の承諾書を出してもらい、その承諾面積が計画面積の70～80%に達したとき、団体交渉で単価および支払い方法等を定める方式で、土地買収は主としてこの方式を用いた。

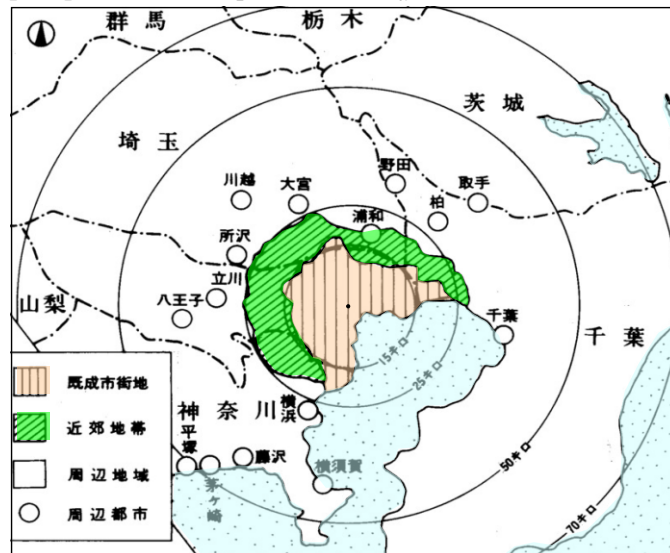
★4

近郊地帯

既成市街地の外周をグリーンベルトとして10kmの幅をもった緑地帯。この部分では開発が抑制される。

まった。【図-3】

【図-3】「首都圏整備法」による首都圏の構想



出典：『多摩田園都市 開発35年の記録』

予想外の出来事に憂慮したのは当社ばかりでなく、首都圏近郊の自治体および農民も同様で、横浜市は30年4月から策定にかかったばかりの「250万大横浜構想」に冷水を浴びせられる結果となった。グリーンベルト地帯にかかる横浜市、川崎市などの自治体は独立都市としての機能がズタズタにされてしまうおそれがあると、指定回避の動きが活発化した。また、近郊地帯にかかる農地、山林地域においても資産価値の上昇が期待できなくなることを恐れた農民が強力な反対運動を起こし「どうしても売らざるを得ない場合、国家が正当な地価で補償するという保証なしに、地価上昇を抑制するような政策は納得できない」と主張した。

当社もつぎのことを論拠として、首都圏整備委員会をはじめ関係官庁に対しグリーンベルト構想の見直しを積極的に働きかけた。

1. 都市の発展は大都市を中心にして放射状に伸びる交通機関に沿って進むものであり、グリーンベルト構想は将来予想される鉄道の発展を人為的に抑制し、断ち切るものである
2. 当社の計画は、鉄道と街づくりを一体として進める総合開発計画である

これらを論拠に開発予定地における市街化許容地区（田園的な都市としての諸施設を整備し、その発展をはかる区域）の獲得に奔走した。

一方、首都圏整備委員会は33年3月6日告示第1号により川崎市西北部を含む地域に既成市街地区域（東京都を中心に概ね15kmの範

囲)の指定を行った。これにより、結果として多摩川西南新都市計画の横浜市部分は、事実上近郊地帯に組み込まれてしまったのであった。

【図-4】

ところが、34年9月28日、横浜市は荏田第一土地区画整理組合の設立認可申請(34年5月25日横浜市に提出)に関連して、首都圏整備委員会事務局長からつぎのような内容の文書を受け取った。

「東京急行電鉄の鉄道新路線(溝ノ口～長津田間)が免許になった際においては、これに設置される駅を中心として、概ね1kmの範囲内の地域に限り当該地区を近郊地帯の市街化許容区域とする方針であり、土地区画整理事業もこの区域内に限り施行を認めることとしたい」

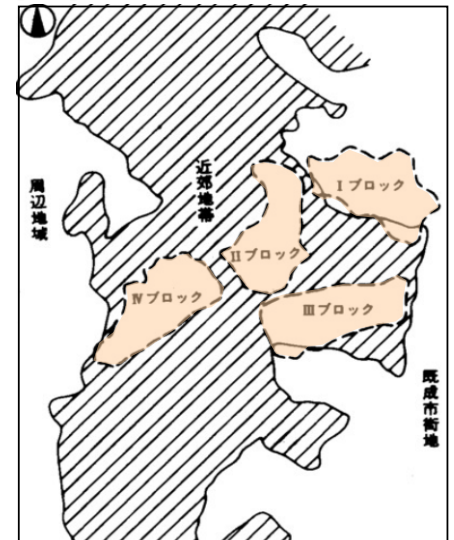
当社は首都圏整備委員会の意向に沿うように区画整理の予定区域から1kmの範囲内に新駅設置の用意があることを明らかにした。そして、住居地域としての用途地域指定が昭和36年3月25日建設省告示第716号をもって、鉄道駅から概ね1kmの範囲について行われた。

【図-5】

こうして近郊地帯に組み込まれた多摩川西南新都市計画の横浜市部分は、市当局の積極的な姿勢と当社の鉄道計画によって土地区画整理事業の実施が可能となったのである。

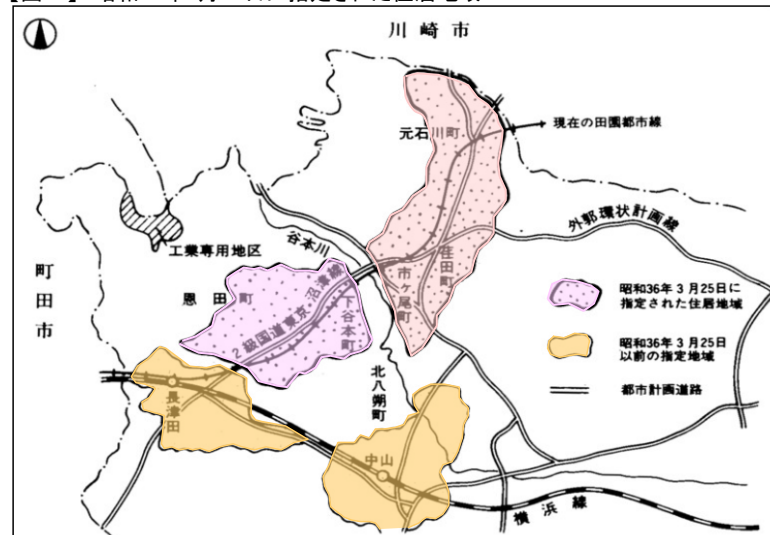
一方、グリーンベルト構想は首都圏整備委員会の動きなどから実現するかに見えたが、自治体等の反対によって近郊地帯の指定は一度も行われないまま40年6月の法改定を迎え、近郊整備地帯がこれに代わり、この構想は排除されることとなった。

【図-4】 予定された近郊地帯と開発計画区域



出典:『多摩田園都市 開発35年の記録』

【図-5】 昭和36年3月25日に指定された住居地域



出典:『多摩田園都市 開発35年の記録』

一団地造成から土地区画整理事業による開発への変更

かくして、第 1 の障害はクリアすることができたが、開発計画が進むにつれて新たな問題が浮上してきた。前述したように、多摩田園都市は当初、全面買収方式による一団地造成を前提に計画がスタートした。ところが、実際に買収交渉を行った結果、当社が買収できた土地は各地に点在している状態で、一団地造成は困難であることが判明した。

そこで、開発手法をさまざまな角度から検討した結果、昭和 29 年 5 月 20 日に公布された土地区画整理法を適用するのが最良であると判断したのである。それは、当社が買収地のみを単独で開発するのと比較し、はるかに大規模な地域に道路、公園等の公共施設整備を行うことが可能となるもので、地元の発展に大きな意義をもつこととなり、当社にとってもより多くの沿線人口が確保でき、当社所有地のみならず地元地権者の土地も含めた多摩田園都市の総合的な街づくりを行うためにも有意義なものであった。

ただし、「土地区画整理事業」【★5】は、

1. 地元の人にとって土地区画整理事業はなじみがない
2. 事業の先行投資に莫大な費用の立て替えが必要である
3. 事業費に充当する保留地が目標どおりの価格で処分できるか保証がない

といったいくつかの懸案事項が指摘された。

そこで当社は、組合の保留地一括取得を条件に当社が事業資金を提供して、組合事業のすべてを代行する業務一括代行方式の手法、いわゆる「東急方式」を創案し、これをもって多摩田園都市の開発を進めていくこととした。この方式は、組合事業の遂行にともなう一切の業務を当社が区画整理組合から受託し、事業費は当社が立て替え払いを行い、その対価としてあらかじめ定められた価格で保留地を取得するというものである。将来取得する保留地が予定どおりの価格で売却できないかもしれないという大きなリスクを背負う反面、自社先買地の所有比率の少ない地区でも保留地を取得することにより各土地区画整理地区の土地利用計画に一貫性を保てるなど、多摩田園都市全体の街づくりの主体性を当社がもち得るといった大きなメリットがあった。

また、地権者にとっても、ノウハウを持った専門家に任せることに

★5

土地区画整理事業

道路・公園などの公共施設整備や改善を行うとともに、宅地の利用をさらに高めるために換地手法を用いて行う事業。

1. 換地
整理後の個々の宅地は、整理前土地の位置、面積、環境、利用状況などに応じて適正に決めるもの。
2. 公共減歩
道路・公園等の公共用地にあてるための土地を生みだすもの。
3. 保留地減歩
事業費等を生みだすために定められる保留地を生みだすもの。
4. 現在の土地にある所有権、地上権、賃借権などは相応の権利分が換地される。

出典：『土地区画整理用語辞典』

より事業が効率良く、資金の心配をしないで確実に実行されるなどのメリットがあった。

困難を極めた土地買収

かくして、東急方式による多摩田園都市の開発がスタートしたが、事業が軌道に乗るまで幾多の困難を乗り越えなければならなかった。

地元地権者にとってこの土地区画整理事業は理解の^{はんちゅう}範疇を超えるものがあり、「自分たちは何もしないで、土地の価値が何倍にもハネ上がるなんて、そんなうまい話があるわけがない」と最初から疑ってかかる地権者もいた。

一方、当社としても地権者として土地区画整理組合に参画する以上、すべての地区で土地を保有していなければならない。企業が開発する旨を公にするときはかなりの土地を入手しているのが普通だが、会長五島慶太が「城西南地区開発趣意書」を発表した時点で、当社は一坪の土地も所有していなかった。そこで、広範囲にわたる交渉のため本来の開発部隊だけでは人手が足りず、昨日まで鉄道業務やバスの運行に従事していた社員たちが「^{ふで}筆」「^{こうず}公図」などの不動産知識を詰め込み、作業衣、地下足袋、自転車スタイルのにわか仕立ての土地買収員となって草深い多摩丘陵の地権者回りを開始したのであった。地権者のほとんどが専業農家であり昼間は農作業に忙しいため、夜になるのを待って訪問し、土地区画整理事業を説明したうえで土地譲渡をお願いしたものの、先祖伝来の大切な土地を海のものとも山のものとも知れぬ事業においそれと手放す地権者は滅多にいなかった。だからといって、「売ってもらえませんでした」では許されるはずもなく、担当者は手にマメをつくりながら稲刈りや井戸掘りの手伝いを買って出たりしながら粘り強く交渉を重ねていった。「一升ビンを提げて『疲れ直しに一杯やりましょう』というところまでいけば脈があるということで、元気が湧いてきた」と当時の担当者は述懐するが、そこにいたるまでの努力は並大抵のものではなかった。

事業にはずみをつけたモデル地区の設定

土地の買収価格は、山林がいくら、田畑がいくらと協定料金を決めて、いわゆるゴネ得を認めない方針をとった。ところが、昭和 31 年ごろになると協定料金を無視する傾向が目立って増えてきた。親類縁

者のつながりの強い土地柄のこと、川崎市の宮前地区で話したことが横浜市の田奈地区の本家にその日のうちに伝わっていることも珍しくなく、地価の上昇とともに買収のスピードが予定より遅れていった。

現在でも同様、土地を買うといっても第三者が農地を買って宅地化し、それを他に売却することは農地法によって禁じられていた。そのため、当社が農地を買っても名義換えして社有地にはできず、停止条件付の売買契約（農地が宅地へ転用許可になったときに売買契約は有効となる）、いわゆる仮登記にとどまっていた。したがって、名実ともに当社の社有地となったのは山林、原野だけであった。

また、土地があれば区画整理ができたかという、そうではない。土地区画整理事業は「施行区域内の土地所有者、借地権者の3分の2以上と、面積の3分の2以上の同意を得たうえ、自治体に組合設立の申請をして認可を得る」ことが義務づけられており、当社が仮にかなりの土地を確保したとしても、当該地区のほかの地権者の同意を得なくてはならない。実は、この同意書の取得には土地買収より苦労がともなった。というのも、書類にハンコを押すということに抵抗を感じる地権者が多かったからで、「東急は口でうまいことを言ってハンコを押させ、工事が終わったら土地は返さないかもしれない」という猜疑心^{さいぎしん}はなかなか払拭されなかった。担当者をとことん信頼して実印を預けっぱなしにして担当者を感激させた地権者もまれにはいたが、何カ月も通いつめてやっとハンコがもらえたというケースが多かった。

図面を前にして地権者へ説明しても画餅^{がべい}としか受け取ってもらえず同意書取りも難航し、土地の買収は思うように進まない、地元の協力態勢は弱まりこれでは埒^{らち}が明かない、何らかの策を講じなければということで創案したのがモデル地区の設定であった。

「これが土地区画整理事業だ」というモデル地区をつくって、実際に現地を見てもらえば気運も湧き上がるだろうと考えてのことであった。モデル地区第1号に選ばれたのは、溝ノ口の西南2.5kmにある川崎市の野川地区（第1ブロック）であった。昭和34年6月30日、起工式の席上、社長五島昇（当時）は「当社はこの事業の直接の責任者であると自負しています」と述べ、新都市建設にける当社の意気込みとその責任を如実に表明したのであった。

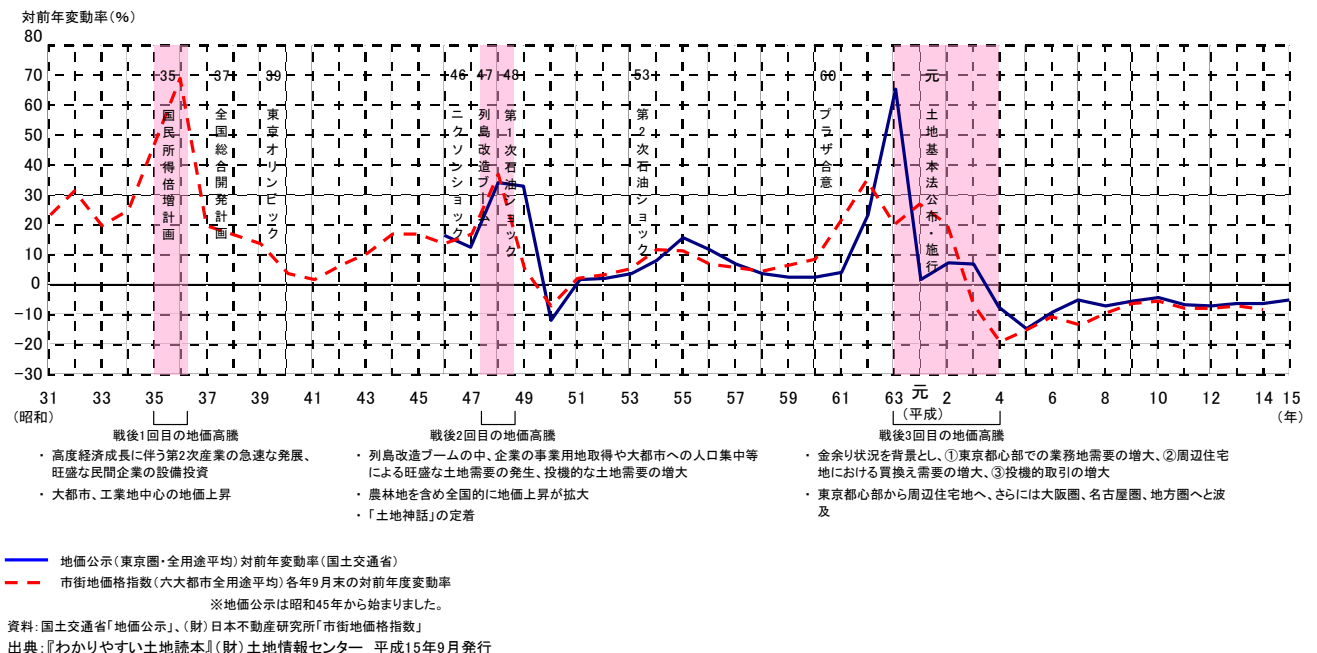
その後、36年4月1日に横浜市の恩田第一地区（第3ブロック）、

同年6月10日に荏田第一地区（第2ブロック）の組合が設立され、各ブロックのモデルケースとして着手した。それ以降、モデル地区作戦が功を奏し、下谷本西八朔地区（37年4月14日）、恩田第二地区（37年4月14日）と各地で組合設立が相ついだ。

この時代は、35年の池田内閣によって国民所得を10年間で2倍に引き上げるという「所得倍増計画」が打ち出され日本の高度経済成長が始まった年でもあった。高度経済成長は人手不足をもたらし、地方から東京への人口流入はさらに進み、東京の人口は1000万人を超え深刻な住宅不足の時代が到来した。

それはまさに、28年に五島慶太が「予言」したとおりの展開であったが、高度経済成長と住宅不足は多摩田園都市開発にとっては追い風以外の何ものでもなく、以後、多摩田園都市の建設は高度経済成長と軌を一にして進んでいった。【図-6】

【図-6】 長期的な地価の動向



鉄道延伸と土地区画整理事業の進捗状況

モデル地区の設定とは別に、土地区画整理事業にはずみをつけたもののに大井町線の延伸がある。城西南地区開発趣意書発表から13年2カ月、鉄道延伸工事に着手してから2年6カ月後の昭和41年4月1日待望の溝の口～長津田間14.2kmが開通した。

それ以前の多摩田園都市は交通の便がきわめて悪く、陸の孤島に近

い状況に置かれていた。それだけに地元の人たちの鉄道建設に対する期待は非常に高く、すでに33年12月に宮前開発協議会より、宮前全域にわたる土地区画整理事業と鉄道建設（溝ノ口～中央林間間）の早期実現の陳情書が、神奈川県知事および川崎市長宛てに提出されていた。そして、土地区画整理事業についての説明を進めていくうちに、「鉄道が通るなら積極的に協力しよう」という気運が次第に高まっていった。

多摩田園都市の大動脈となる鉄道の建設は土地区画整理事業と並行して急ピッチで進められた。鉄道ルート用地は、新線建設部と田園都市建設部の2班が担当して田園都市建設部担当区間である宮崎から長津田間は36.3haの鉄道用地のうち22.1haを買収して、残りの14.2haは土地区画整理事業によって生み出されたものであった。

その後鉄道は41年4月に溝ノ口～長津田間が開通、43年4月には長津田～つくし野間、さらに、47年4月にはつくし野～すずかけ台間が開通して最終目的地の中央林間をめざした。【図-7】

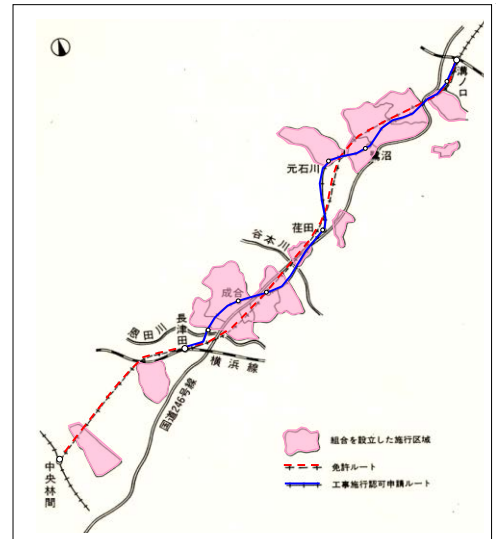
一方、都心方面をめざした待望の新玉川線は52年4月、渋谷～二子玉川園（当時）間9.4kmが開通した。渋谷に直結したことにより多摩田園都市が一躍、都心に近い高級住宅地として脚光を浴びることとなった。

それまで、多摩田園都市に住む人々は田園都市線（当時、大井町～つきみ野間）の自由が丘で東横線に乗り換え、さらに渋谷で営団地下鉄（平成16年4月1日より東京地下鉄株式会社に改称、愛称東京メトロ）銀座線が国鉄（現JR）山手線に乗り換えて都心に向かうという「迂回」を強いられていた。それが、新玉川線の開通により渋谷へ一本で行くことが可能となり、より一層多摩田園都市が注目を集めることとなった。

そしてついに、昭和59年4月9日長津田駅から順次西に延伸していった田園都市線は、念願であった多摩田園都市計画の終点駅である中央林間まで開通して多摩田園都市の交通動脈（溝ノ口～中央林間間22.1km）が完成したのであった。

地元の要望に応えた“田園都市線開通”は土地区画整理事業に促進効果をもたらした。たとえば、41年に溝ノ口～長津田間が開通したときの土地区画整理完了組合はわずか2地区（49.5ha）にすぎなかったが、急速に土地区画整理組合が設立され45年に解散していた

【図-7】 田園都市線の免許ルートと工事施行認可申請書ルート



出典：『多摩田園都市 開発35年の記録』



田園都市線溝ノ口～長津田間開通
昭和41年4月1日 長津田駅付近

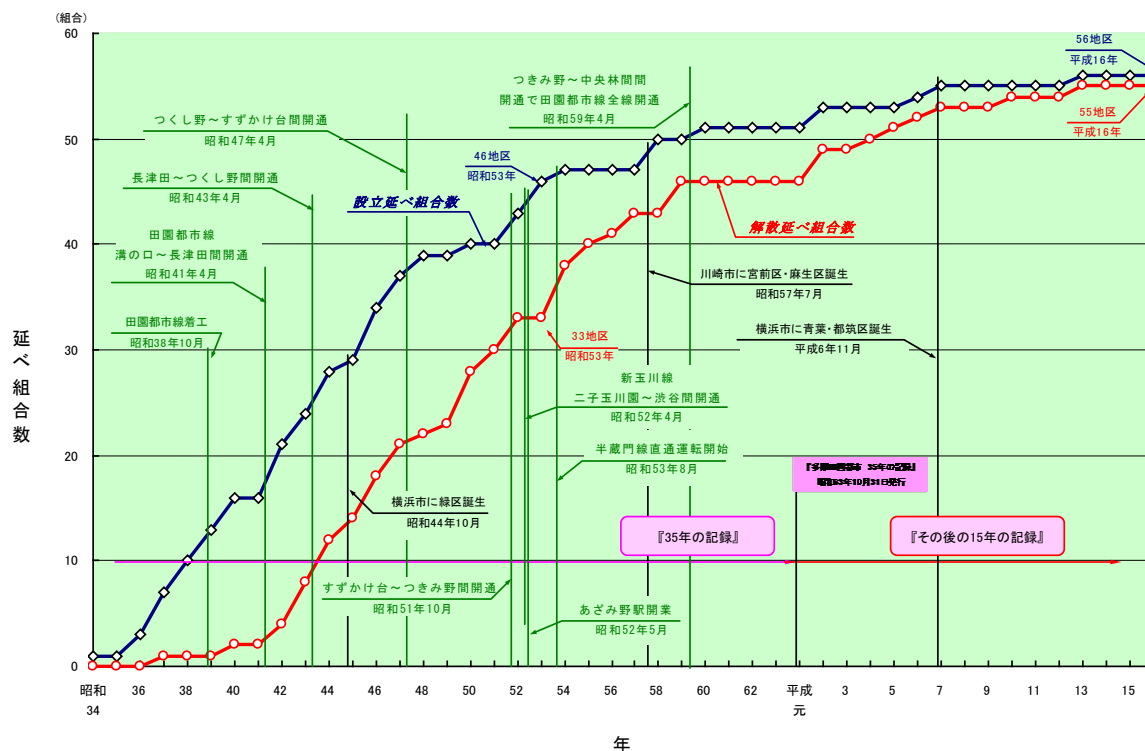


新玉川線渋谷～二子玉川園間開通
石井一運輸政務次官（左）、五島昇社長（右）
昭和52年4月7日

組合は延べ14組合(982ha)となり、土地区画整理事業は田園都市線の開通により軌道に乗って進展していった。【図-8】【図-9】

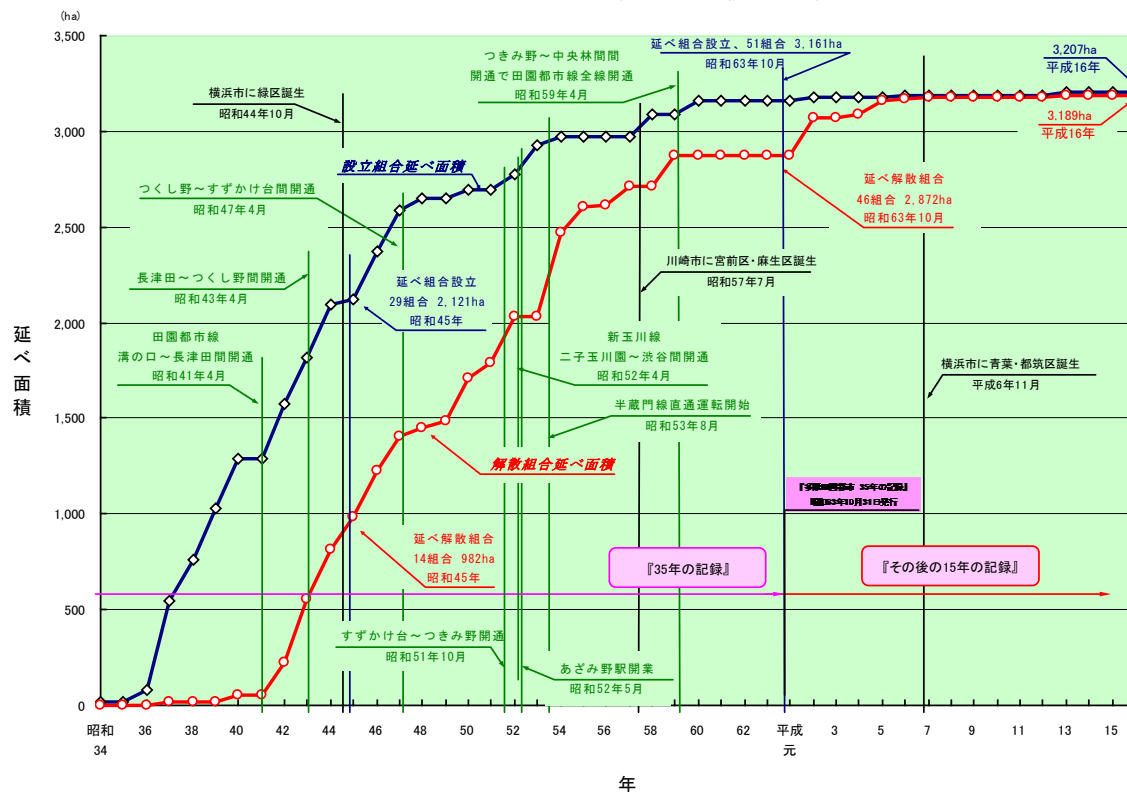
【図-8】

土地区画整理組合設立・解散延べ組合数推移一覧



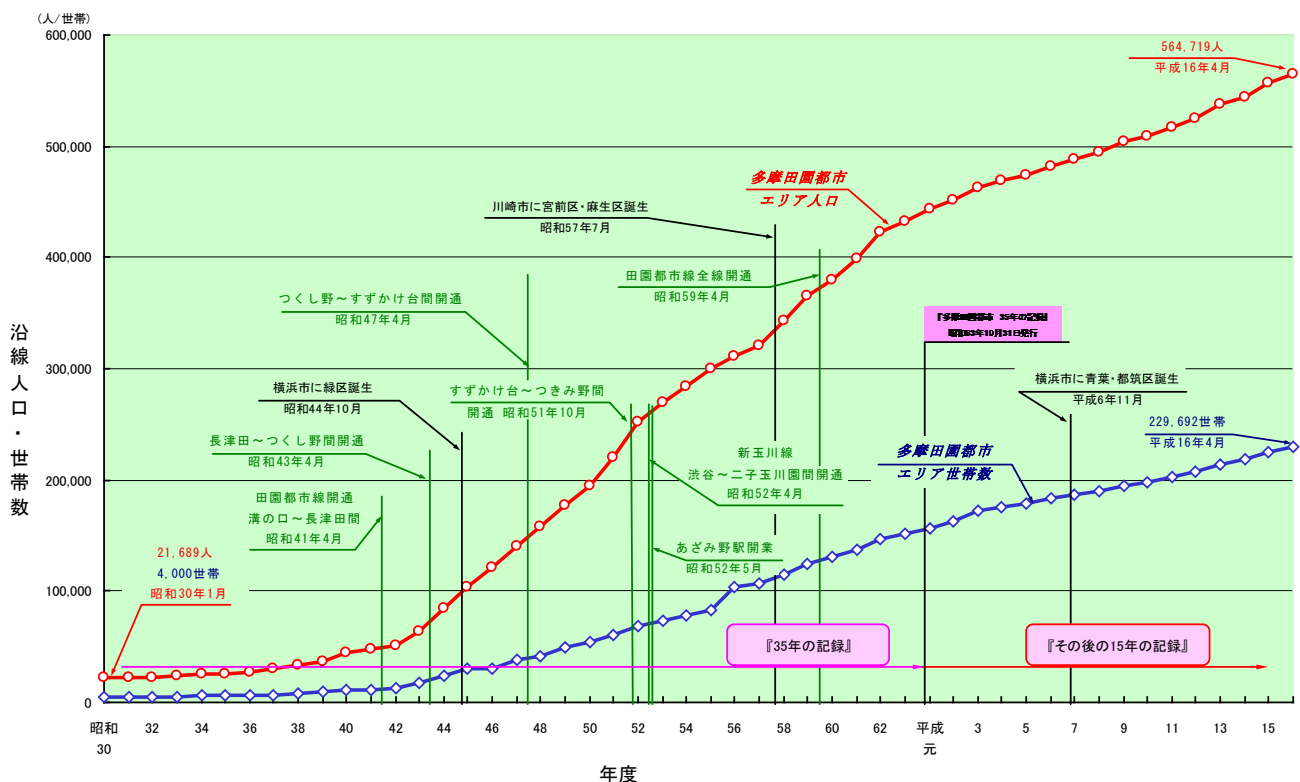
【図-9】

土地区画整理組合設立・解散延べ面積推移一覧



また、土地区画整理事業の進捗にともない多摩田園都市の人口（当社集計）も急増した。昭和41年に4万7000人にすぎなかったのが、わずか10年の間に20万人を突破し、田園都市線住民の次なる期待は都心に直結する新玉川線の延伸に向けられた。52年4月、念願であった新玉川線（現田園都市線）の渋谷乗り入れを果たすと多摩田園都市の人口はさらに増加した。53年8月1日には営団地下鉄半蔵門線の渋谷～青山一丁目間が開通、路線名こそ田園都市線、新玉川線、営団地下鉄半蔵門線と変わっていくものの1本の電車で都心部へ入ることが可能となり、54年8月12日からは全列車の直通運転を開始した。55年には沿線人口が30万人を突破した。その後、59年に田園都市線が終点の中央林間まで全通して多摩田園都市の大動脈が完成すると35万人に達し、時代が昭和から平成へと移り変わるころにはすでに40万人を突破していた。【図-10】

【図-10】 「多摩田園都市」エリア人口・世帯数推移一覧



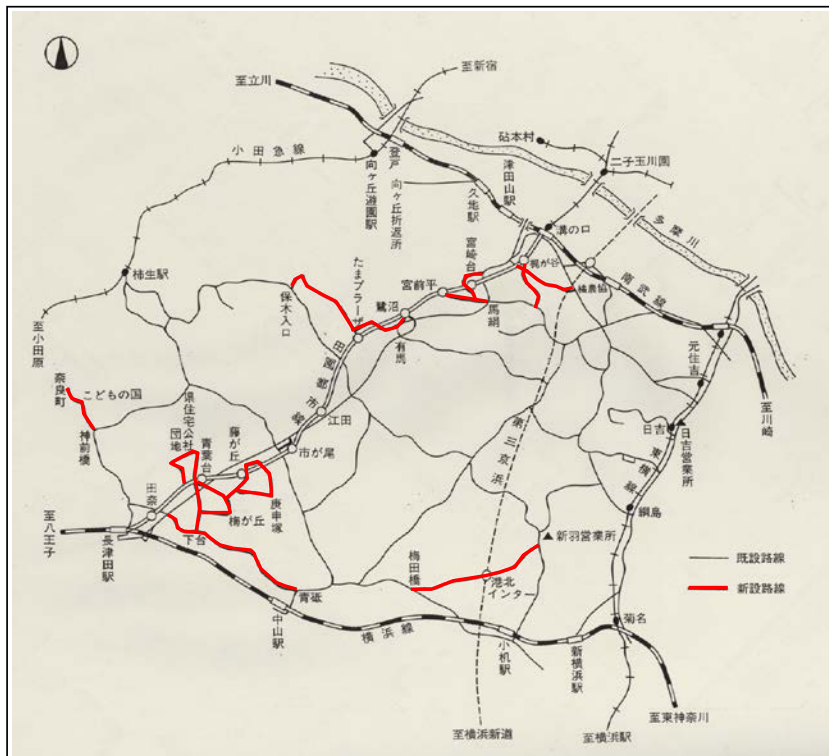
バス路線の拡充

多摩田園都市のバス路線は、土地区画整理事業とその後の人口定着具合をみながら、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ていった。【図-11】

田園都市線が開通するまでの多摩田園都市の公共交通機関はバス

のみで、その路線は武蔵小杉～鷺沼（有馬）、武蔵小杉～野川、溝の口～荏田、溝の口～柿生、溝の口～長津田、鷺沼（有馬）～野川、野川循環の7路線を営業、1日約1万4300人の人々を運んでいた。

【図-11】 バス路線の再編成図



出典:『多摩田園都市 開発35年の記録』

昭和41年4月に田園都市線溝の口～長津田間が開通して、多摩田園都市のバス路線は大規模に再編成された。これにともないほとんどの駅にバスを乗り入れるという先行投資を行い16路線に増設したが、このときの乗車人員は1日約1万3400人と開通前より減少したが、その理由は人口があまり増えていないこととバス利用者が電車へ移行したためであった。実際、ほとんどの路線が赤字で黒字を計上していたのは数えるほどであった。これらの路線は日中閑散として、朝、夕のみに乗客が集中する通勤路線で、多摩田園都市エリアは川崎市溝の口の高津営業所の管轄であったため非効率的で営業面で大きな負担となっていた。50年代に入りより効率的な運行をめざして横浜市緑区（現青葉区）さつきが丘に青葉台営業所の開設を計画したものの、近隣住民との意見調整に難航し開設の陽の目を見たのは56年6月23日であった。

青葉台営業所開設後も、2ブロックのたまプラーザ、あざみ野両駅を中心とする路線は遠隔地に位置しており始発、終発時刻に制約があ



恩田団地入口前を走る、長津田駅行きバス
昭和30年代

ることや、人口増加にともない青葉台営業所の収容能力も限界に達していた。そのため昭和61年8月23日、川崎市麻生区王禅寺に虹が丘営業所を開設。7路線13系統の運行を開始して地域住民の利便性を高めて期待に応えてきた。

当社は、デベロッパーの責任として、その後も土地区画整理事業の進展に歩調を合わせながら順次、新路線を開設していった。

サービスセンターの開設

高度経済成長という追い風を受けながら土地区画整理事業が軌道に乗りはじめようとした昭和40年12月1日鷺沼駅前に、翌41年8月20日青葉台駅前に、分譲地の購入者を対象とするアフターサービスや地元住民からの開発相談などの本格的な窓口対応施設として“サービスセンター”を相ついで開設した。

これは、現在の不動産活用センターの前身にあたるもので、沿線人口定着を積極的に進めるために、居住者への利便をはかる目的で設置したものであった。サービスセンターには当社社員のほか、東急百貨店、東急不動産、東急建設などの東急グループ、さらに東京ガスなどからの担当者が常駐し、居住者そして転入者のための総合窓口として土地の活用から家の新築、インテリアのデザイン、さらには日々のショッピングにいたるまで、あらゆる相談に対応していた。

しかし、開設当初は転入者が少なかったので、サービスセンターを訪れる人も少なく、区域内を巡回中に新築の家を見つけると御用聞きに馳せ参じる、というのが実情だった。

その後、42年に当社はサービスセンターの役割を拡大し、多摩田園都市に公共機関を誘致することや、地元地権者の土地活用のためのコンサルティングにウエイトを置くようになった。土地区画整理後の地権者の土地に大企業の寮施設を世話し、あるいは賃貸マンションの建設の相談に応じるといった仕事にシフトしていった。

また、このころから地上権対価方式【★6】による建物の建設が盛んに行われ、建物のテナント募集も引き受けた。市が尾プラーザビル、桜台ビレッジ、鷺沼駅前東急アパートビルなどはサービスセンターの企画で建設されたものである。一坪農園、田園都市ハウス協会（『多摩田園都市 35年の記録』第6章 街づくりの展開を参照）などもサービスセンターのアイディアから生まれたものである。

★6

地上権対価方式

地上権対価方式はつぎの4つの骨子からなっている。

1. 地元土地所有者と当社が分譲住宅の建設を条件とする地上権設定契約を締結する。
2. 地上権を設定した地元所有地に当社が店舗付き分譲住宅を建設する。
3. 当社は建設された店舗または住宅の一部を地上権設定の見返りとして土地所有者に譲渡する。
4. 当社は残りの住宅部分を地上権付きで一般に分譲する。

こうした地元地権者の土地利用の促進のほかに毎年春秋の2回、苗木を沿線住民にプレゼントする東急グリーンング運動「緑のプレゼント」も、多摩田園都市の風物詩のひとつとして定着している。

また、文化教室を開き、「こどもマラソン大会」、体操教室も開催し、植木市、納涼星空市、青葉祭り、歳の市などを企画して地元の協力も得てコミュニティづくりを積極的に展開してきた。

59年10月1日にはプロジェクトチームを新設し、地元所有地の活用促進と良好な都市環境の整備を目的としたコンサルティング事業を本格的に開始した。その目的は事業機会の発掘を通じて調和のとれた街づくりを推進することであった。プロジェクトチームは地元地権者の資産活用のあらゆる相談に対応するためにたまプラーザ駅前に事務所を置き、鷺沼、青葉台両サービスセンターを組織下において営業を開始した。

都市整備の量から質への転換をはかったアミニティプラン

当社は昭和48年8月、現状分析と将来計画を含んだマスタープラン「アミニティプラン多摩田園都市」を策定した。この計画は、「ペアシティー計画」（41年3月発表）を受けて、多摩田園都市の質的向上をめざしたものであった。

それは、第1次段階として都市の構造的な開発が進められてきたものを、第2次段階への移行にともない、住居都市としてのきめ細かい工夫を凝らして、よりいっそう良好な街づくりをめざすとともに、街づくりのソフト面に重点を移そうとするものであった。

このアミニティプランは第1の計画として都市サービス施設・緑・交通・学校の4つの整備を推進し、より快適な街とすることが打ち出された。このうち学校など一部については公共機関の手を借りなければならないものであるが、ほとんどは東急グループの手で整備ないしは誘致ができるもので、たとえ採算的に合わなくても開発者の責任として取り組まなければならない、との方針が確認された。これらの環境向上をバックにして商品化戦略として高級住宅地を建設するというのが第2の計画であるが、この2つの施策がうまく回転すれば、その相乗効果によって多摩田園都市の環境をさらにアップさせ高い付加価値をつけることができると考えた。

こうして購入者層を考慮した各種建売分譲住宅を土地区画整理完

了地区から順次販売、54 年 10 月には 1 億円の建売住宅を販売して話題となった。施設づくりは、東急藤が丘ビル、東急鷺沼ビル、東急あざみ野ビル、たまプラーザ東急ショッピングセンター、中央林間とうきゅう、東急すすき野ビルなどを開業、また東急嶮山スポーツガーデンをはじめ、さまざまなスポーツ施設も開設してきた。

日本有数のメディア環境の整った都市をめざして

多摩田園都市の開発には、「ニューメディアによる街づくり」も含まれている。高度情報化時代の到来を早くから予見してきた当社は、「ニューメディアによる街づくり」を多摩田園都市の街づくり計画の中に組み込み、昭和 47 年 10 月 1 日に江田ビレッジの 200 世帯を対象に CATV (有線テレビジョン) の実験放送を行った。当時はまだ技術・コスト的に問題があり、本格的な事業開始は時期尚早との結論にいたったが多チャンネル、高品質画像、双方向通信など新しい情報伝達手段として CATV が脚光を浴びるようになった。

当社は昭和 50 年代に事業開始へ向けて着々と準備を進め 58 年 3 月に東急有線テレビ株式会社 (東急ケーブルテレビジョンを経て現イッツ・コミュニケーションズ) を設立、62 年 10 月に放送を開始した。その後、加入世帯数が増えつづけ、都市型ケーブルテレビジョンとしてわが国最大規模を誇るまでにいたっている。

また、当社沿線エリアを日本で有数のメディア環境にしていくために一層のインフラ整備が必要であるとして、平成 12 年 4 月に「スーパーテクノライン構想」を策定。鉄道敷光ファイバー、CATV などを活用して企業、大学、病院、店舗、駅、家庭などを結び、私鉄各社などとの連携により日本一の通信環境に仕上げ、広域高速ネットワークでさまざまな情報サービスを提供するために動きだしている。

30 年後、50 年後を見据えた「街づくり」

このように高い先見性をもったプラン、実効性のある開発手法、市街地環境の計画的維持、情報ネットワーク化などの街づくりに取り組んだ結果、昭和 63 年 5 月に“多摩田園都市における長年にわたる良好な街づくりの業績”に対して「日本建築学会賞」を受賞した。翌平成元年 10 月には“緑豊かな街づくり”をコンセプトに基盤整備を進めてきた多摩田園都市に対して、「緑の都市賞 内閣総理大臣賞」を受

賞、さらに多摩田園都市開発50周年を迎えた平成15年5月には、“東急多摩田園都市における50年にわたる街づくり”の実績が評価されて、「日本都市計画学会賞」を受賞、3賞とも民間で初めての荣誉に浴した。

当社の開発理念は単なる「宅地づくり」ではなく、あくまで「街づくり」である。「街づくり」に完結という文字はない。多摩田園都市をいかにして深みのある街にしていけるのか、そして、そこで生活していただく人々にいかにこうした意識をもってもらえるか。これが30年後、50年以後の多摩田園都市のあり方を左右する大きな課題となるのではないかと、という視点に立って平成2年4月に「東急アクションプラン21」を策定した。主軸を二次開発に移したうえでの“ワンランク上の街づくり”に向けて取り組みを開始した。

もちろん、その一方で多摩田園都市では一次開発である土地区画整理事業が並行して行われてきた。『多摩田園都市35年の記録』を刊行した昭和63年に施行中であった保木、大場第一、黒須田、上恩田、赤田の各地区、その後新たに設立された大場第二、大場第三、三保天神前、関耕地の各地区も土地区画整理事業による基盤整備は連綿と続き、つぎつぎと新しい街が誕生した。そして、現在川崎市宮前区の犬蔵地区では自然環境に配慮した街づくりを主眼に土地区画整理事業が行われている。

昭和28年からスタートした“多摩田園都市の街づくり”、そのなかにつねに息づいていた「街づくり」の精神が昭和から平成へと時代の変遷のなかで、どのように展開してきたか、その概要をこれから記していきたい。