

## 第4章 調和のとれた住環境への道

### 1 分区による横浜市青葉区・都筑区の誕生

#### 青葉区・都筑区の誕生

平成に入ってから多摩田園都市開発におけるエポックとして青葉区の誕生があった。平成6年11月6日、横浜市の緑区と港北区がそれぞれ分区、新たな区として「青葉区」と「都筑区」が誕生した。

田園都市線沿線に広がる青葉区は、そのほとんどすべてが多摩田園都市に含まれており、事実上一民間企業が開発・誘導した住宅地が一つの区を形成することとなった。これは全国的にも類例をみないことであった。

分区前の緑区、港北区は人口【表-1】、面積【表-2】ともに横浜市内16区中(当時。現在は18区)1位、2位を占めており、特に人口については全国の行政区のなかでも最大規模【表-3】となっていた。

【表-1】

横浜市区別人口の推移一覧

区 別	昭和50年	指数	昭和55年	指数	昭和60年	指数	平成2年	指数	順位
全 市	2,621,771	(100)	2,773,674	(106)	2,992,926	(114)	3,220,331	(123)	
1区平均	187,269	(100)	198,120	(106)	213,780	(114)	201,271	(107)	
鶴 見	242,808	(100)	231,477	(95)	237,083	(98)	250,100	(103)	3
神 奈 川	213,645	(100)	201,794	(94)	201,062	(94)	205,510	(96)	7
西	89,015	(100)	80,539	(90)	78,858	(89)	76,978	(86)	16
中	131,346	(100)	121,476	(92)	118,274	(90)	116,634	(89)	15
南	198,187	(100)	192,020	(97)	191,578	(97)	194,617	(98)	10
港 南	151,682	(100)	185,713	(122)	206,980	(136)	224,036	(148)	6
保 土 ヶ 谷	177,092	(100)	179,860	(102)	184,013	(104)	195,795	(111)	9
旭	200,245	(100)	210,887	(105)	234,544	(117)	248,882	(124)	4
磯 子	156,165	(100)	156,586	(100)	162,484	(104)	168,846	(108)	11
金 沢	135,349	(100)	154,687	(114)	176,055	(130)	197,753	(146)	8
港 北	255,275	(100)	265,506	(104)	280,670	(110)	305,774	(120)	2
緑	236,251	(100)	289,766	(123)	365,934	(155)	426,663	(181)	1
戸 塚	339,420	(100)	402,239	(119)	444,116	(131)	238,536		5
栄							123,766	(144)	13
泉							126,866		12
瀬 谷	95,291	(100)	101,124	(106)	111,275	(117)	119,575	(125)	14

(注) 1 各欄の右側の( )は昭和50年を100とした場合の指数

(注) 2 戸塚区の昭和60年までの人口と平成2年の指数は、栄・泉両区を含む

(注) 3 1区当りの平均は、昭和60年までは14区、平成2年は16区平均

出典：『横浜市行政区再編成の記録』(平成7年3月発行)

【表-2】  
横浜市区別面積一覧

区 別	面積 (km <sup>2</sup> )	順位
全 市	431.57	
1区平均	26.97	
鶴 見	31.44	5
神 奈 川	23.38	8
西	6.33	16
中	19.24	11
南	12.63	15
港 南	19.87	10
保土ヶ谷	21.80	9
旭	32.79	4
磯 子	18.97	12
金 沢	30.52	6
港 北	43.79	2
緑	75.91	1
戸 塚	35.69	3
栄	18.55	13
泉	23.56	7
瀬 谷	17.11	14

(注) 平成2年横浜市民局調べ  
出典:『横浜市区再編成の記録』  
(平成7年3月発行)

【表-3】  
全国指定都市の大規模区一覧

順位	人 口			面 積		
	都市名	区 名	人口(人)	都市名	区 名	面積 (km <sup>2</sup> )
1	横 浜	緑	426,663	札 幌	南	657.23
2	横 浜	港 北	305,774	広 島	安佐北	353.06
3	京 都	伏 見	280,276	仙 台	青 葉	302.28
4	札 幌	豊 平	277,801	京 都	左 京	246.88
5	仙 台	青 葉	259,998	神 戸	北	241.85
6	北九州	八幡西	253,018	仙 台	太 白	228.21
7	横 浜	鶴 見	250,100	北九州	小倉南	169.33
8	横 浜	旭	248,882	仙 台	泉	146.58
9	福 岡	東	247,356	神 戸	西	137.42
10	横 浜	戸 塚	238,536	広 島	安佐南	116.91

(注) 1 平成2年国勢調査による  
(注) 2 千葉市(平成4年指定都市移行)を除く  
出典:『横浜市区再編成の記録』(平成7年3月発行)

横浜市では、緑区役所山内支所(昭和52年)、緑区役所北部支所(61年、市ヶ尾町)や、港北ニュータウン内に港北ニュータウン行政サービスコーナー(昭和63年、平成4年には港北ニュータウン行政サービスセンターとなる)を設置するなど、行政サービスの向上をはかっていたが、市民ニーズの多様化、高度化とも相まって、各種行政サービスをよりいっそう充実してほしいという要望が高まっていた。

こうした状況を考慮して横浜市は3年4月、他の区との不均衡を是正し市民に身近な区行政をさらに推進するために、地元市民、学識経験者、関係行政機関の代表からなる行政区再編成審議会を設置した。審議会は、港北区と緑区の区域の変更、およびその他行政区再編成に関し必要な事項について、現地調査や地元ヒアリングを重ねながら、将来的な見通しも含め、客観的、多角的な検討に入った。

そして同年10月24日に「港北区及び緑区の再編成について(中間案)」の記者発表を行うとともに、さらに地元の関係者から具体的な意見を聞くこととした。

具体的には以下のような5つの基本方針であった。

1. 田園都市線沿線地域、港北ニュータウン地域、横浜線沿線地域、

- 東横線沿線地域をそれぞれ 1 行政区とすることを基本とする
2. 行政区再編成の目的である区間の不均衡を是正するため、将来を見通した人口・面積のバランスを考慮する
  3. 両区と他区との区境は原則変更しない
  4. 町内会などの地域コミュニティをできるかぎり尊重する
  5. 区界は川や道路などのわかりやすい地形を基準とする
- 審議会はこれらの視点に立ちながら議論を重ねた結果、A、B、C、Dの4区からなる「基本とすべき線引きの素案」を中間報告としてまとめ、高秀秀信横浜市長（当時）に答申した。【図-1】【表-4】



【表-4】  
横浜市港北区・緑区分区後の面積・人口一覧

分区案	最終答申	面積 (km <sup>2</sup> )	人口 (人)
A 区	(港北区)	31	270,000
B 区	(緑 区)	25	144,000
C 区	(新 区)	35	238,000
D 区	(新 区)	29	95,000

出典：『毎日新聞』（平成4年5月9日朝刊より、3月末現在）

### 市民からの公募で区名決定

一方、新たに誕生する区の名称選定は、公募によって決められることとなった。平成5年8月、地元住民の代表や学識経験者で構成される横浜市区名選定委員会が市民の意見を反映した区名を選ぶために新区名を募集したところ、C区、D区合わせて約6000種類、

約3万6000件【表-5】の応募があった。

新しい区への希望を託したものの、理想の街をイメージしたもの、郷土の歴史にかかわるものなど、さまざまな区名候補【表-6】があったが、これらを区名選定委員会で検討した結果、最終候補として絞り込まれたのがC区「青葉」「北」「美里」、D区が「港京」「都筑」「光」の各3区名であった。

【表-5】  
新区名募集結果一覧

応募総数		21,587 通
内訳	有効	21,083 通
	無効	504 通
応募延件数		35,859 件
区別	C区	18,995 件
	D区	16,864 件

出典：『横浜市行政区再編成の記録』（平成7年3月発行）

【表-6】  
新区名応募件数上位の名称（上位10位）

C 区			D 区		
順位	名 称	件数	順位	名 称	件数
1	青 葉	1,916	1	光	687
2	田 園	1,332	2	港 京	681
3	北	916	3	陽 光	571
4	若 葉	716	4	北	514
5	緑 北	711	5	若 葉	487
6	光	699	6	平 成	390
7	新 緑	382	7	富 士 見	374
8	桜	340	8	都 筑	316
9	あざみ	287	9	望	308
10	田園都市	257	10	桜	247

出典：『横浜市行政区再編成の記録』（平成7年3月発行）

選定委員会はさらに、新しい区ならではの未来へ向けたイメージや語調のよさ、親しみやすさなどの点を考慮し、このなかから最終選定を行った結果、C区は「青葉」に、D区は「都筑」にそれぞれ絞り、10月26日に市長へ報告書を提出した。そして、5年12月定例市議会に「行政区再編成に伴う条例改定案」が提出され、6年11月6日に決定して「青葉区」と「都筑区」が誕生した。

「青葉」の選定理由は「木々に囲まれた美しい街のイメージ」があり、「伸びやかに発展する区でありたい」との願いがあった。

「都筑」は「奈良時代から続く歴史のある地名にちなみ、新しい都（まち）を築（きず）く街づくりを区民の総意で進めたい」というのがその選定理由であった。

### 青葉区の交通アクセスと東名横浜青葉インターチェンジの開業

新区誕生時の青葉区への交通アクセスは、道路に関していえば、国道246号線が東西に走り、南北方向には日吉元石川線、横浜上麻生線、環状4号線（一部分）などが区内を縦貫していた。

一方、鉄道網に関しては、国道246号線に平行して東急田園都市

線が東西に走り、南北方向は横浜市営地下鉄3号線があざみ野駅、そしてJR横浜線が長津田駅(緑区)から横浜中心部を結んでおり、東京都内および横浜市中心部からはそれぞれ30分ほどと、アクセスはきわめて良好であった。青葉区はもともと田園都市線と一体となって開発された街であることを考えればそれも当然ではあったが、平成10年3月30日の東名横浜青葉インターチェンジの開業は青葉区交通アクセスを一段と高めることとなった。

東名高速道路は、昭和44年に全線開通して以来四半世紀にわたって、東海道メガロポリスを貫く最重要路線としてわが国の産業・経済・文化の発展に大きく寄与してきた。しかし、わが国の高度成長を支えてきた東名高速道路も、特に首都圏においては、周辺地域の急速な市街化により交通量が大幅に増大し、道路そのものやインターチェンジの交通量の増加が大きな課題となっていた。

なかでも横浜町田インターチェンジや東名川崎インターチェンジの混雑は著しく、これを解消し、さらにはインターチェンジ周辺の交通渋滞をも解消するための新たなインターチェンジの建設を求める声が地元横浜市民から上がっていた。

横浜市としても、以前から新たなインターチェンジを市ヶ尾川和土地区画整理地区に計画していた。市ヶ尾川和土地区画整理組合(昭和50年11月設立認可、55年4月解散認可)がインターチェンジ建設予定地として1万6000㎡の土地を横浜市に提供したことは『多摩田園都市 開発35年の記録』(第8章第4節)で述べたとおりである。

その後、周辺住宅環境等も考慮して近接している市街化調整区域内に確定したのが、横浜青葉インターチェンジ(当時、(仮称)横浜緑インターチェンジ)であり、平成元年1月31日の第28回国土開発幹線自動車道建設審議会において、開発インターチェンジ【★1】として整備計画が決定したのである。連結許可・施行命令(2年12月6日)、工事実施計画認可(3年11月12日)を経て6年に着工した。

こうして田園都市線の市が尾駅と藤が丘駅の間に、多摩田園都市における3つ目のインターチェンジとして横浜青葉インターチェンジが開業した。それは審議会の決定から10年後の10年3月30日であった。また、開業2年後の12年7月15日には横浜上麻生



横浜青葉インターチェンジ  
平成15年2月28日撮影

★1  
開発インターチェンジ

供用中または建設中の高速道路沿線において、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発を行う開発者が、建設費を負担し建設されるものである。当開発による事業収益によりインターチェンジ建設を行って、開発地の付加価値を高め、ひいてはインターチェンジを要とする交通網整備や周辺開発の促進を通して地域開発に寄与するもの。

線バイパスが中里学園付近から鴨志田口付近まで開通し、川崎市麻生区方面から東名高速道路へのアクセスも一段と向上した。

### 多摩田園都市エリアに1つの区が

新しく誕生した青葉区は、横浜市の北西部に位置し、東は都筑区、西と北は町田市・川崎市、南は緑区に接して面積【表-7】、人口【表-8】ともに横浜市で2番目の区となった。

【表-7】  
横浜市区別面積一覧

区別	面積 (km <sup>2</sup> )	順位
全市	434.98	
戸塚	35.70	1
青葉	35.06	2
旭	32.78	3
鶴見	32.38	4
港北	31.37	5
金沢	30.68	6
都筑	27.88	7
緑	25.42	8
神奈川	23.59	9
泉	23.56	10
保土ヶ谷	21.81	11
中	20.62	12
港南	19.86	13
磯子	19.02	14
栄	18.55	15
瀬谷	17.11	16
南	12.63	17
西	6.98	18

出典：横浜市HPから。(平成16年3月末現在)

【表-8】  
横浜市区別人口一覧

区別	人口 (人)	順位
全市	3,534,492	
港北	305,166	1
青葉	287,249	2
鶴見	260,102	3
戸塚	258,355	4
旭	254,012	5
港南	223,474	6
神奈川	219,553	7
金沢	206,152	8
保土ヶ谷	205,156	9
南	197,392	10
都筑	171,635	11
緑	168,667	12
磯子	163,664	13
泉	151,295	14
中	134,345	15
瀬谷	124,476	16
栄	120,466	17
西	83,333	18

出典：横浜市HPから。(平成16年3月1日現在)

区内には弥生時代の朝光寺原遺跡や古墳時代の稲荷前古墳群、さらには市ヶ尾横穴古墳群などさまざまな遺跡が点在しており、歴史がしのばれる地域でもある。江戸時代には、東海道の脇往還として大山街道の通った荏田周辺が賑わいを見せていたものの、全体的には静かな農村地帯であった。

この地域が発展を遂げるようになったのは、言うまでもなく当社が街づくり開発に乗り出してからである。とりわけ昭和41年4月1日に田園都市線溝の口～長津田間が開通してからは人口が急増して44年10月に港北区から分区となり、緑区が誕生した。その時点では青葉区に相当する区域の人口は5万人程度だった。ところがその後、土地区画整理事業が進むにつれて年々人口が増えつづけ、青葉区が誕生した平成6年には約24万人にまで達していた。区域の約7割が市街化されており、その約9割が地元地権者と当社との土地区画整理事業によるものである。

区域全体が計画的に市街化されたことで、道路、公園、下水道などの都市基盤施設の整備が万全に施されているほか、街路樹なども数多く植えられ、木々の緑の美しい閑静な住宅街を形成している。

また、鉄道と同時に駅前広場も整備され、駅周辺に商店街が形成された。そして、駅と住宅地を結ぶ地区幹線道路が整備されて次々と住宅地が形成されていったのである。市街化調整区域、河川周辺の低地の一部では農業振興地域に指定され農用地として農地が保全されている。一方、市民の森として保全されている樹林地もある。また、大学、研究所等の立地した場所では、協定緑地として一定の緑地が確保されている。

### 各種公共施設の充実

田園都市線沿線は、「住みたい街」「住みつづきたい街」として、首都圏のみならず関東一円でその名を知られる存在となった。その要因の一つは前述した道路や公園、下水道などの都市基盤施設とショッピングセンターなどの生活利便施設がきちんと整備されている点にあるが、もう一つの要因として、各種公共施設等の充実があげられる。

青葉区内に各々6カ所設置されている地区センター【表-9】や高齢者を支援するための地域ケアプラザ等【表-10】充実したサービスが提供されており、区民のコミュニケーションの場になっている。



美しが丘西地区センター  
平成15年4月28日撮影

【表-9】  
青葉区地区センター一覧

名 称	所 在	開 設 年 月 日	土地区画整理地区名
山内地区センター	あざみ野2-3-2	昭和 63年 1月 24日	元石川大場
藤が丘地区センター	藤が丘1-14-95	平成 1年 11月 25日	下谷本西八朔
若草台地区センター	若草台20-5	平成 4年 3月 22日	恩田第五
美しが丘西地区センター	美しが丘西3-60-15	平成 6年 11月 30日	保木
奈良地区センター	奈良町1843-11	平成 12年 4月 23日	地区外
大場みすずが丘地区センター	みすずが丘23-2	平成 13年 2月 18日	大場第二

【表-10】  
青葉区地域ケアプラザ等一覧

名 称	所 在	開 設 年 月 日	土地区画整理地区名
もえぎ野地域ケアプラザ	もえぎ野4-2	平成 9年 12月 2日	上谷本第一
奈良地域ケアプラザ	奈良町1760	平成 10年 9月 1日	地区外
さつきが丘地域ケアプラザ	さつきが丘12-1	平成 11年 12月 1日	西八朔第二
荏田地域ケアプラザ	荏田町494-7	平成 11年 12月 1日	地区外
美しが丘地域ケアプラザ	美しが丘4-32-7	平成 13年 11月 1日	元石川第二
大場地域ケアセンター	大場町383-3	平成 14年 1月 1日	大場第一

地区センターは、幼児から高齢者まで地域で気軽に利用できる施設であり、集会、講演会、軽スポーツ、サークル活動、ボランティア活動、料理実習、工作教室など多目的に利用できる。図書コーナーや乳幼児の室内遊び場として利用できるプレイルーム、囲碁や将棋を楽しめる娯楽コーナー、インターネット体験コーナーもあって、高齢者や家庭の主婦のみならず、勤労者にとっても利用しやすい施設となっている。

そのほか、青葉区総合庁舎（市ヶ尾町）、青葉公会堂（市ヶ尾町）、青葉区民文化センター・フィリアホール（青葉台）、青葉スポーツセンター（市ヶ尾町）、老人福祉センター横浜市ユートピア青葉（もえぎ野）など、行政施設をはじめ文化・スポーツ施設も充実している。

### ドラマ『青葉物語』の制作

この緑豊かな街に住む人々の多くは、都心へ通うサラリーマン世帯で、隣家との距離を大切にし、静かな日常を良しとしている。そんな人々に、この新しい区名に馴染んでもらえないだろうかと考えた人々がいた。新区誕生イベントがそのきっかけになればと知恵を絞った。そこで区民による、区民が演じる、青葉区のドラマを作ってみてはどうかという企画がもちあがった。すぐに、区内在住の各界で活躍している方々と青葉区役所の担当者と東急ケーブルテレビジョン（現イツ・コミュニケーションズ）スタッフが集まり、話し合いが行われた。

ともするとドライで地元意識の薄い、いわゆる“横浜都民”の住む街と見られがちだが、じつはそうではない。外部からの転入者ではあっても、ことのほか地域コミュニティを大切にしている住民が多い。それを端的に表すものとしてドラマ『青葉物語』【★2】の制作があった。

『青葉物語』は、青葉区誕生を記念して平成6年10月に制作されたものだが、準備から台本づくり、キャスティング、さらには撮影にいたるまでのすべてが、区民有志からなる制作実行委員会の手によって進められた、まさに手づくりのドラマであった。

実は、青葉区誕生に先立つ3年ほど前、区民、東急ケーブルテレビジョン、緑区役所北部支所（現青葉区役所）が協力して制作した『丘の街 いまーむかし』というビデオ（5巻10話）が完成してい



青葉区民文化センター  
フィリアホール  
平成15年11月5日撮影

#### ★2

#### 『青葉物語』

4話からなるオムニバス仕立てのドラマ。

##### 第1話「大山の見える街」

茅葺きの家に代々住む一家と青葉区に転入してきたアメリカ帰りの商社マン一家の心の交流を描いている。

##### 第2話「SOSの届く街」

マンションで一人暮らしをしているおばあさんが部屋のなかで転倒して身動きできなくなってしまい、救急車を呼べずに生命の危機に陥るといふ話を軸に、都会に住む人々のコミュニケーション不足の問題を指摘している。

##### 第3話「タヌキと住む街」

車にひかれてケガを負ったタヌキを飼うかどうかで意見が分かれ、人間関係に亀裂が入るといふドラマを展開しながら、人間と自然との共存のあり方を模索している。

##### 第4話「公園の多い街」

公園に集まる老人たちの心の孤独を描いている。

た。これは、「昔の人々の営みが、今にどのように生きているかを知ってもらい、わが街を見直すきっかけになれば」という狙いで制作されたもので、しだいに消えていく茅葺き屋根家屋での生活や地域に伝わる祭りや伝統行事などが丁寧な取材で収録されていた。このビデオは、東急ケーブルテレビジョンが地域番組として放映後、区の予算でパッケージ化され、区内の学校や図書館で活用されていた。そのとき制作にたずさわったメンバーにそのまま引き継がれる格好で、『青葉物語』は制作へ向けて動きはじめた。とはいえ、創作ドラマの制作はメンバーにとって未知の世界であり、しかも制作予算は限られていた。東急ケーブルテレビジョンが機材の提供などの協力を約束したものの、それで資金的な問題が解決されたわけではなかった。制作スタッフたちは何度も挫折しそうになりながらもがんばり、その姿に動かされ、ボランティアで制作に加わる区民が次々と増えていった。

かくして『青葉物語』は完成の暁をみることになったが、制作に要した日数は約1000日、制作にたずさわったスタッフ約120人、ドラマの出演者となるとじつに160余人を数えるという、自主制作ドラマとしては他に例をみない壮大なスケールとなった。それは、地域をこよなく愛する人々が青葉区に住んでいるということであり、青葉区民が決して「横浜都民」ではないことよりの証しであった。

そして7年3月10日、第1回NHK-CTIケーブルテレビ自主制作番組コンテストで、第4話「公園の多い街」が特別賞を受賞した。同コンテストは、CATVが地域メディアの核となるような地域活性化に役立つ情報をもった番組制作が充実していくことを目的に、財団法人NHK放送研修センターが主催したもので、全国各地から、地域の生の様子を伝えた165作品の応募があった。このときの受賞は、地域住民がストーリーをつくり、出演し、演出するなど、地域が一体となった住民参加の制作方法が地域活性化に貢献したことが評価されたものであった。

## 2 さらなる鉄道、バス輸送力の増強を視野に

### 急がれる輸送力増強対策

新しい街を生み、発展させるためには動脈となる交通機関が不可欠であるが、多摩田園都市は開発当初から鉄道と一体となって発展してきた街である。その意味でも、多摩田園都市における田園都市線の果たしてきた役割は特筆されるべきものがある。だがその田園都市線も、元号が昭和から平成に変わるころには、輸送力の問題点が多方面から指摘されるようになっていた。

田園都市線が開通した昭和41年当時は、大井町～鷺沼間を4両編成、鷺沼～長津田間を2両編成で運行し、運転間隔は朝のラッシュ時で、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00秒、日中にいたっては梶が谷～長津田間が16分00秒と、現在と比較すればいたってのんびりしたものであった。

開発が進むにつれて人口も増加し、それに応じて輸送力増強策を講じてきたが、急激な人口増加に以前のような間隔での運行はもはや許されない状況を迎えていた。

その後も路線は延伸されて、51年10月にははずかけ台～つきみ野間2.3kmが、59年4月にはつきみ野～中央林間間1.2kmが開通した。【★3】

しかし、周辺の人口増加は輸送力の増強を上回っていた。たとえば、52年、新玉川線（現田園都市線渋谷～二子玉川間）開通年度の田園都市線の1日の乗車人員が32万559人であったのに対し、平成元年のそれは67万6233人と、じつに2倍以上に伸びており、しかも、まだ人口が確実に増えつづけることを考えれば、輸送力のさらなる増強が焦眉の急であるのは明らかであった。【図-2】【図-3】

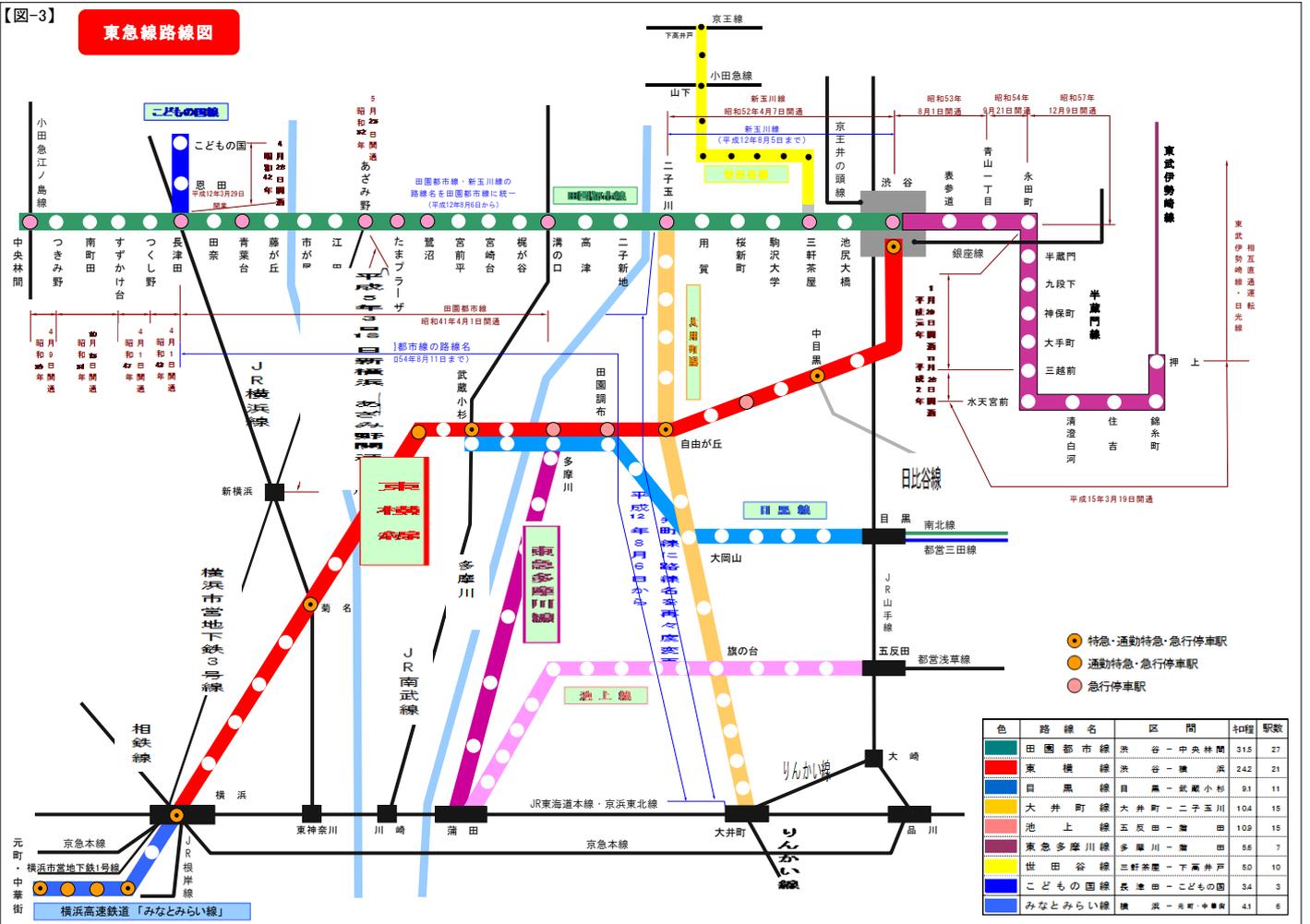
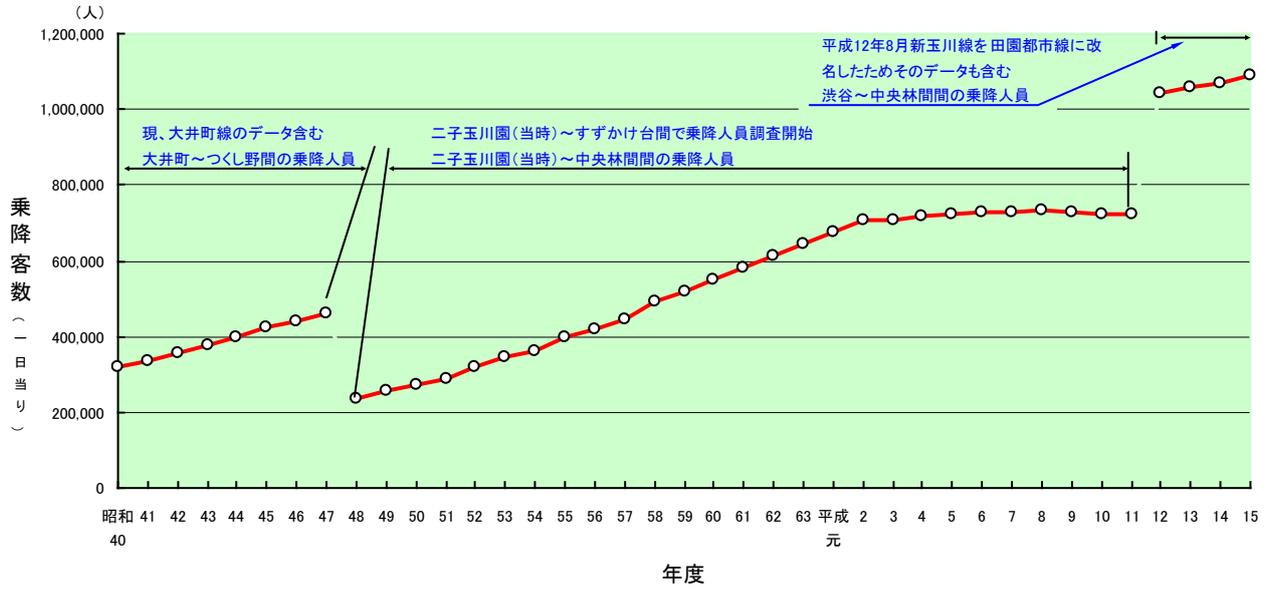
### ★3

#### 田園都市線の変遷

昭和38年10月11日の起工式を契機として大井町線（当時）を含めて「田園都市線」（大井町～長津田間）に改称した。

- ・昭和41年4月1日  
溝の口～長津田間開通
- ・昭和43年4月1日  
長津田～つくし野間開通
- ・昭和47年4月1日  
つくし野～はずかけ台間開通
- ・昭和51年10月15日  
はずかけ台～つきみ野間開通
- ・昭和52年4月7日  
新玉川線（渋谷～二子玉川園間）開通
- ・昭和52年5月25日  
あざみ野駅新設開業
- ・昭和52年12月16日  
二子新地前を二子新地に改称
- ・昭和54年8月12日  
営団地下鉄半蔵門線と当社の新玉川線・田園都市線の3線（青山一丁目～渋谷～二子玉川園～つきみ野）で相互直通運転が開始された。これにともない、大井町～二子玉川園間は現行の運行形態に変更され、線名を再度「大井町線」に変更した。
- ・昭和59年4月9日  
つきみ野～中央林間間開通によって田園都市線が全通となった。
- ・平成12年8月6日  
田園都市線と新玉川線の線名を統一して「田園都市線」に変更した。同時に「二子玉川園」を「二子玉川」に改称した。

【図-2】 田園都市線 乗降客数 推移一覽(一日当り)



## 営団地下鉄 (平成16年4月に東京地下鉄株式会社に改称 愛称 東京メトロ)

### 半蔵門線延伸と運転間隔の短縮

輸送力の増強に対する方策としては、列車の長編成化、運転間隔の短縮、路線の広域ネットワーク化などがあるが、列車の長編成化に関しては昭和57年11月に全列車8両編成化を、61年には10両編成化(営団車両は除く)を達成し、混雑緩和に向けて前進した。

また運転間隔の短縮に関しても、再三にわたるダイヤの改正で朝のラッシュ時の運転間隔を3分ほどに短縮するなど、混雑緩和に対応してきた。しかし運転間隔の短縮は当社だけの対策では3分間隔が限界であった。相互直通運転を行っている営団地下鉄半蔵門線半蔵門駅の折返し設備が1線だけだったことがその理由である。

その3分の壁を破るチャンスが訪れたのは、平成元年1月26日の営団地下鉄半蔵門線の三越前駅までの延伸であった。これにともない田園都市線、新玉川線で三越前までの直通運転が実現し、多摩田園都市は都心の中心部と直結、乗換えなしで日本のビジネスの中心である大手町や日本橋界限まで行くことができるようになった。

さらに運転間隔の短縮に関して特筆すべきは、営団地下鉄半蔵門線三越前駅構内2線での折返しができるようになったことである。それによって運転間隔のさらなる短縮が可能になった。

当社ではさっそく田園都市線、新玉川線のダイヤ改正に着手し、平日の朝のラッシュ時の運転間隔を3分から2分30秒に短縮し、1時間当たり4本の列車増発を実現させた。これによって輸送力は20%増強され、最混雑時間帯(渋谷駅到着7時50分~8時50分)、最混雑区間(池尻大橋~渋谷間)の混雑率も220%台から190%台へ緩和された。【★4】

当社はその後も再三にわたってダイヤを改正するなど、輸送力の増強に努めてきた。15年までのその経過は概ね次のとおりである。

#### 【表-11】

#### ★4 混雑率

運輸省(現国土交通省)がとっている混雑率の目安

- ・混雑率150%  
肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読めるような状態
- ・混雑率180%  
体が触れ合うが、新聞は読める状態
- ・混雑率200%  
体が触れ合い相当圧迫感があるが、週刊誌程度ならなんとか読めるような状態

◆田園都市線の混雑率(池尻大橋~渋谷間)の推移

- ・平成5年194%
- ・平成6年196%
- ・平成7年192%
- ・平成8年192%
- ・平成9年195%
- ・平成10年195%
- ・平成11年195%
- ・平成12年196%
- ・平成13年195%
- ・平成14年198%

【表-11】  
輸送力の増強策一覧

平成3年	3月	田園都市線、新玉川線に新ATC(自動列車制御装置)の導入にともないダイヤを改正し、朝のラッシュ時の平均運転間隔を2分30秒から2分25秒に短縮
平成6年	8月	全列車10両編成運転を開始
平成7年	11月	ダイヤを改正して朝のラッシュ時の平均運転間隔を2分10秒に短縮
平成8年	4月	快速列車をすべて急行列車に変更し、日中時間帯に限り中央林間駅まで延長運転し、中央林間～渋谷間が13分短縮
平成11年	12月	ダイヤを改正して田園都市・新玉川線は急行・各停とも渋谷～中央林間間の所要時間を最大約2分短縮
平成12年	3月	こどもの国線通勤線化。恩田駅開業
	9月	青葉台駅で改札口(東急スクエア口)新設
平成13年	8月	南町田駅北口改札口使用開始
平成14年	3月	あざみ野駅が急行停車駅となる。同時に藤が丘駅上り線の急行待避施設の使用開始。平日上り、急行長津田～渋谷間の所要時間を約1分短縮
平成15年	3月	中央林間から営団地下鉄半蔵門線を経由して、東武伊勢崎線・日光線南栗橋までの相互直通運転開始

### 路線の広域ネットワーク化

営団地下鉄半蔵門線が三越前駅まで延伸されたことで運転間隔を大幅に短縮して朝夕のラッシュ時の混雑もかなり緩和された。

しかし、将来の田園都市線沿線の人口増加を考えると、もっと都心へのアクセスを充実させる必要があった。

そこで当社は、田園都市線の混雑を抜本的に緩和するため、田園都市線二子玉川～溝の口間を複々線化するとともに、大井町線大井町～二子玉川間を急行運転が可能な施設に改良し、溝の口～大井町間を直通運転することで大井町線に田園都市線のバイパス機能をもたせる計画を策定した。平成19年度の急行運転開始をめざして着々と工事を進めてきている。この計画が完成すれば田園都市線の最大混雑率は190%台から170%台に改善される見込みである。

この事業は、7年3月から特定都市鉄道整備積立金制度【★5】の適用を受けて進められているが、将来的には鷺沼までの複々線化の構想もある。16年3月現在では二子玉川～溝の口間の複々線化工事が進行中で、二子橋梁下り線の橋げたの架設、二子新地～高津間の高架橋構築が進んでいる。また、溝の口駅では昭和63年から駅改良工事に着手していたが、複々線化工事にともない、計画の一部を変更して進めている。

大井町線の折返し施設の工事などが完成すれば、二子新地駅と高津駅は相対式2ホーム4線化、溝の口駅は島式2ホーム4線化の高

### ★5

#### 特定都市鉄道整備積立金制度

この制度は、朝夕の通勤・通学時に利用者が集中する混雑を緩和するための大規模な輸送力増強工事を促す仕組みで、法に基づいて国土交通大臣の認定を受けた複々線化工事などに適用される。

この制度では、工事に要する費用の一部を積立金としてあらかじめ運賃に上乗せして収受したうえで工事費の一部に充当して借入金利息の負担を軽減するとともに、工事完了後に積立金を取り崩すことにより減価償却費などの費用の急増を抑え、運賃の上昇を抑制することができるなど、利用者と鉄道事業者の双方にメリットがある。

当社では「目蒲線改良工事および東横線複々線化工事」については昭和62年12月から、「大井町線改良工事および田園都市線複々線化工事」については平成7年3月から、それぞれこの制度の認定を受け、工事の促進に活用している。

架駅に生まれ変わる。大井町線が溝の口駅までの直通運転を実現させると、都心までのルート選択肢が増え、田園都市線の混雑が大幅に改善されるとともに、新たな鉄道ネットワークが形成され、沿線地域の交通利便性が向上する。

### 横浜市営地下鉄3号線、あざみ野駅まで開通

路線の広域ネットワーク化ということでは、横浜市営地下鉄3号線のあざみ野駅までの延伸がある。横浜市営地下鉄3号線と田園都市線の接続駅があざみ野駅に決定するまで、たまプラーザ駅を主張する当社と横浜市との間で綱引きが行われたことは『多摩田園都市開発35年の記録』(第9章第2節)で述べたとおりであるが、そうした複雑な経緯を経て平成5年3月18日、横浜市営地下鉄3号線新横浜～あざみ野間10.4kmがついに開通した。

これにより同区間が16分で結ばれることになった。新横浜～あざみ野間の開通によって、港北ニュータウンをはじめ田園都市線沿線の横浜市北西部の住民にとって横浜市中心部への交通の利便性が高まった。同時に、港北ニュータウンの住民にとってはあざみ野駅で田園都市線への乗換えが可能となったことで、渋谷、都心方面へ出る際の時間が大幅に短縮された。かくしてあざみ野駅は田園都市線と横浜市営地下鉄3号線のクロスポイントとして、一躍多摩田園都市の重要拠点になった。【★6】【図-4】

### ★6 あざみ野駅の改修工事

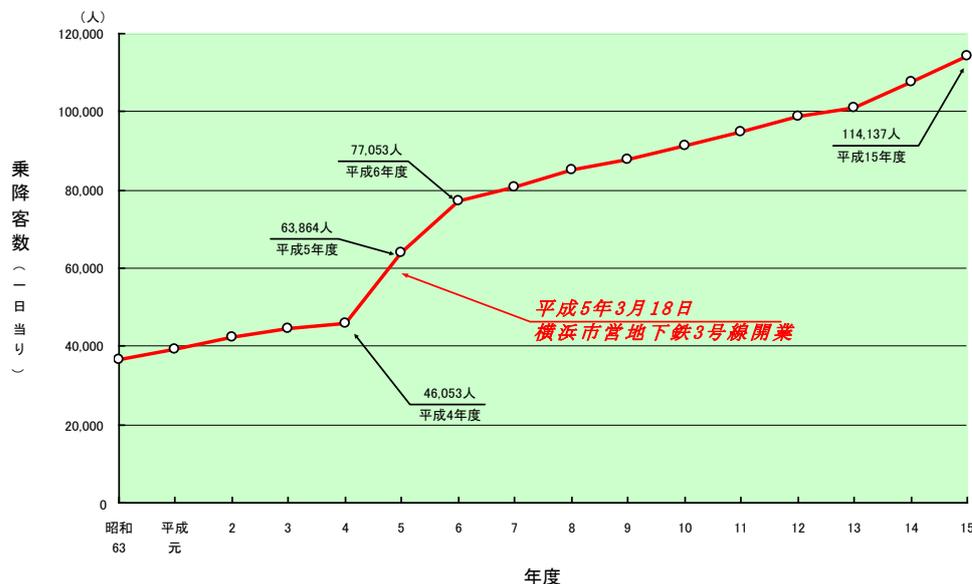
横浜市営地下鉄3号線の延伸にともなって、あざみ野駅の改修工事が行われた。これは横浜市交通局が事業主体となり、当社が設計施工監理を行い、平成2年4月に着工したもので、田園都市線あざみ野駅では中央林間方盛土部分の高架化をはじめ、上下ホームの拡幅や上屋の延伸、階段とエスカレーターを増設したほか、駅務室などの施設を更新した。

一方、地下鉄3号線の新駅は地下3層構造で、地下1階にコンコース、改札口があり、ホームは地下3階にある。終端部約65mは国内でも数例という3連メガネ型都市NATM(ナトム)工法を当社で初めて採用した山岳トンネルとなっている。



横浜市営地下鉄  
あざみ野駅改札口  
平成15年9月17日撮影

【図-4】 横浜市営地下鉄接続前後のあざみ野駅乗降客の推移一覧



なお、横浜市営地下鉄3号線が開通したことで、あざみ野駅にも14年3月28日から急行を停車させることになったが、急行停車により渋谷駅までの所要時間が延びるのではないかと懸念された問題については、藤が丘駅に待避線を設けることで解消することができた。

### こどもの国線の通勤線化

平成12年3月29日、こどもの国線の待望久しい通勤線化が実現した。こどもの国線は、長津田駅とこどもの国駅を結ぶ全長3.4kmの単線で、昭和42年4月の開通以来、鉄道線を所有する「社会福祉法人こどもの国協会」【★7】から当社が運行業務を受託してきた路線である。列車はこどもの国の開園時間に合わせ、午前8時30分から午後6時30分まで、約30分間隔で運行され、月曜日は休園日のため60分間隔で運行していた。

ところが、周辺の宅地開発が進んだことでこどもの国線沿線でも人口が増加し、通勤に合わせて早朝から深夜までの運行を希望する声が周辺住民から上がり、通勤線化の検討が行われた。

社会福祉法人こどもの国協会自身としては規則により直接的に運行できないと定められていたため、国有地であった線路敷を市など関係機関に払い下げてもらい、横浜市等が出資する第三セクターの「横浜高速鉄道㈱」が保有することで、運行は従来どおり当社が行う形態となった。

通勤線化にともない、中間駅として新たに恩田駅を新設したほか、駅舎の改良、新型車両の導入や道床やレールの交換、振動遮断壁の設置等の工事を全線にわたって行った。車両の編成長(2両編成)はそのままで、当社の標準車両なみに大型化されたほか、子供の利用客が多いことを考慮して、連結部分の転落防止装置を他の路線に先がけて設置するなど安全面の配慮が徹底された。新たな列車運行は、平日のこどもの国駅始発が6時10分、長津田駅最終が23時37分、運転本数が65本となり、これにより完全な通勤線化が実現し、周辺住民の要望に応えることとなった。

### 田園都市線、東武伊勢崎線・日光線と相互直通運転開始

平成15年3月19日、田園都市線はこれまで相互直通運転を行っ

#### ★7

#### 社会福祉法人こどもの国協会

昭和34年4月の皇太子殿下(現天皇陛下)のご結婚を記念して、全国から寄せられたお祝い金を基金に昭和40年5月5日のこどもの日に開園した。旧日本陸軍田奈弾薬庫補給廠跡の国有地が米軍から返還されたのを受けて、国費をはじめ多くの民間企業や団体・個人の協力で整備された。次世代を担うこどもの健全育成のための施設で、児童福祉法に基づく児童厚生施設である。運営主体は、社会福祉法人こどもの国協会が行っている。

昭和62年4月1日に地方鉄道法に代わる鉄道事業法の施行により、社会福祉法人こどもの国協会が第3種鉄道事業者、当社が第2種鉄道事業者となった。

そして、平成9年8月に社会福祉法人こどもの国協会は第3種鉄道事業免許を横浜高速鉄道㈱に譲渡した。



こどもの国線恩田駅  
平成15年4月17日撮影

てきた営団地下鉄半蔵門線を介し、東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転を開始した。

営団地下鉄半蔵門線との相互直通運転が始まったのは昭和53年8月である。その後、平成元年1月26日に半蔵門線三越前まで、2年11月28日には水天宮前まで相互直通運転区間が延び、多摩田園都市から都心へのアクセスは一段とアップした。以来、田園都市線および半蔵門線は田園都市線沿線の住民の足として十二分に機能してきたが、東武伊勢崎線・日光線との相互直通運転【表-12】が開始されたことにより、田園都市線中央林間から東武伊勢崎線・日光線南栗橋までが乗換えなしで結ばれた。これにより、神奈川～東京～埼玉の1都2県を結ぶ首都圏の新たな鉄道ネットワーク（全長約100km）が誕生し、いっそう利便性の向上がはかられた。

なお、当社ではこの相互直通運転用として新型省エネルギー車両5000系【★8】を50両（10両5編成）新造し、14年度に導入した。その結果、田園都市線の5000系は、すでに導入している10両（10両1編成）と合わせ、60両6編成となった。

★8  
5000系

5000系は当社の標準車両として導入したもので「人と環境に優しい」を設計コンセプトに開発したものである。従来の車両より床面を下げ、ホームと車両乗降口の段差を少なくしてバリアフリー化をはかっているが、新たに乗降口部分に傾斜をつけ、さらに乗り降りしやすいものとしている。このほか、車内の各ドアに設置している液晶ディスプレイを増設し、旅客案内の充実をはかるなど、より利用しやすい車両となっている。

低騒音機器の採用、機器の軽量化により、走行時の騒音を8500系より約6dB低減させ、使用電力・二酸化炭素排出量を約40%削減した省エネルギー車両である。



東急多摩田園都市50周年  
マークを装着して走行する5000系電車  
平成15年4月7日撮影

【表-12】

東武伊勢崎線・日光線相互直通運転

- ・相互直通運転区間  
中央林間 —（東急田園都市線）— 渋谷 —（※営団半蔵門線）  
— 押上 —（東武伊勢崎線・日光線）— 南栗橋  
※現東京メロ
- ・所要時間（最短）  
中央林間 → 押上 約64分  
中央林間 → 南栗橋 約125分
- ・相互直通運転間隔  
【平日】  
朝（朝ラッシュ時） 2分10秒（28本/時、うち東武線直通6本/時）  
昼（上り下り） 5分00秒（12本/時、うち東武線直通3本/時）  
夕（下りラッシュ時） 3分20秒（18本/時、うち東武線直通4本/時）  
【土・休日】  
朝（上り下り） 5分00秒（12本/時、うち東武線直通4本/時）  
昼（上り下り） 5分00秒（12本/時、うち東武線直通3本/時）  
夕（上り下り） 5分00秒（12本/時、うち東武線直通4本/時）

安全性、利便性のアップに向けて

当社は鉄道の使命としてつねに、「安全・安定輸送の確保」や「快適なサービスの提供」に力を注いできている。

なかでも平成12年に導入された共通乗車カード「パスネット」

【★9】の導入は、「快適なサービスの提供」の一つとして利便性のアップという点で画期的なものであった。同年10月14日の「鉄道の日」に、当社を含めた関東地区17の鉄道事業者が駅業務のさらなる自動化をめざして一斉に導入したもので、その後4つの事業者が加わりシステムを導入した21の鉄道事業者の路線が1枚のカードで乗り降り可能になったのである。関東地区では、営団・都営両地下鉄と大手民間鉄道が相互直通運転を行い、改札口を通る必要がない連絡も増えている。鉄道ネットワークが有機的に結びつきつつあるなか、パスネットは「乗車カードの相互直通」を実現したものであった。多摩田園都市の住民にとっても、田園都市線、営団地下鉄半蔵門線、東武伊勢崎線・日光線、横浜市営地下鉄3号線の利便性が増したことはいうまでもない。

さらに利便性の向上をはかる手段として期待されている JR やバス事業者との相互利用機能を盛り込んだ「IC カード乗車券」の実現の可能性も高まっている。

15年7月28日には、「パスネット」、「バス共通カード」および「Suica」【表-13】を発行する事業者がお互いの「IC カード乗車券」で関東圏の鉄道・路線バスで乗り降りできる「相互利用」を実現していくことで合意した。そして、さらなる「快適なサービスの提供」をめざして「IC カード乗車券」の相互利用を18年から順次展開していくとの構想が既に示されている。

★9  
パスネット

1. 自動改札機にカードを直接投入するだけで、乗車券を買わずに乗り降りができる。運賃の確認、乗車券の購入などの手間が省ける。
2. カードの残額が不足している場合他のカードを組み合わせることで利用できる。また、現金と組み合わせることで「自動券売機」や「乗り越し精算機」が利用できる。
3. 乗入れをしているほかの鉄道事業者の路線へそのまま乗車しても、出場の際、自動改札機が運賃を正確に計算して、スムーズに出場できる（最大4つの鉄道事業者の路線まで可能）などのメリットがある。

【表-13】  
カードの利用状況一覧 (平成15年4月現在)

項目	パスネット	バス共通カード	Suica
現行発行事業者数	21	26	3
エリア	東京、神奈川、埼玉、千葉、栃木、群馬	東京、神奈川、埼玉、千葉	東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城、栃木、群馬、静岡、山梨
線区数	75線区	-	29線区
営業キロ数	1,649.9km	13,827km	1,430.8km
駅数	1,098駅	-	481駅
バス車両数	-	13,096両	-
磁気SFカード発行枚数(2002年度)	8,206万枚	3,075万枚	イオカード 1,790万枚
ICカード乗車券ホルダー数(2003年7月現在)			Suica 668万枚

一方、「安全・安定輸送の確保」に関しては、田奈1号踏切道の廃止についてふれておく必要がある。田園都市線で3カ所あった踏切道のうち、たまプラーザ1号踏切道とたまプラーザ2号踏切道は土地区画整理事業の進捗に合わせ、昭和44年5月1日に廃止された。田奈1号踏切道が唯一残っていた踏切であったが、平成元年12月4日、JR横浜線との立体交差化工事が完成し、廃止となった。これによって当社線区間で渋谷から中央林間までの31.5kmが踏切のない安全性の高い路線となった。通勤通学輸送を担う都市鉄道のうち、輸送人員が1日で100万人を超える幹線で踏切のない路線は田園都市線と地下鉄を除いては皆無のことである。

当社の立体交差化工事は昭和29年の大井町線中延駅付近に始まり、最近では平成元年3月に池上線の戸越銀座～旗の台間で13カ所の踏切を解消するなど、積極的に進めてきた。当社の鉄道線の踏切はこの32年間で263カ所から176カ所と87カ所も減少、およそ3分の1の踏切が姿を消した。

### 駅のバリアフリー化

公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国で目標などを定めた交通バリアフリー法【★10】が、平成12年11月15日に施行された。

当社では以前から、地域社会を支える基幹的な公共交通機関として輸送力の増強に努めるなど、安全で快適な輸送サービスの提供をめざしてきたものの、当時のバリアフリー化は駅改良工事に合わせて行うこととしており、必ずしも積極的に取り組んでいるとはいえない状況であった。

当社は11年度から改良工事を行っていない駅にも積極的に設置を進めることとし、とりわけ昇降機に関しては、国の指針で設置対象となる66駅だけでなく、全線100駅（現在は98駅。東横線の高島町駅と桜木町駅は16年1月30日終電をもって廃止）についてバリアフリー化工事を開始した。その結果、東急線100駅のうち11年度末時点でエレベーター・エスカレーターの設置駅は35駅にすぎなかったものが、12年度末には54駅へ、15年度末には87駅へと増え、急ピッチで設置が進んできている。

#### ★10

交通バリアフリー法(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律)

高齢者、身体障害者などが自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現し、すべての人に利用しやすい施設・設備の整備を推進することを定めた法律。鉄道事業者に対する国の基本方針のなかで次のような目標を掲げている。

1. 2010年までに1日当りの平均利用者数が5000人以上の鉄軌道駅について、イ. 段差の解消  
ロ. 視覚障害者誘導用ブロックの整備  
ハ. 身体障害者用のトイレの設置などのバリアフリー化を実施する
2. 2010年までに鉄軌道車両のバリアフリー化を達成する



鷺沼駅構内のエスカレーター  
平成15年11月3日撮影

### 利用者ニーズに応えるバスの運行

多摩田園都市において鉄道という動脈とともに重要な役割を担っているのが、鉄道駅へのフィーダー（feeder:支線）輸送を担うバスである。

バスは、多摩田園都市を東西に縦貫する田園都市線による鉄道輸送を補完する沿線住民の重要な足である。「バス路線の拡張がなければ多摩田園都市の発展はない……」という視点に立って当社は、多摩田園都市の開発に着手して以来、土地区画整理事業の進展に歩調を合わせながらバス路線網の拡張をはかり、利便性の向上に努めてきた。昭和56年に開設された青葉台営業所は、人口増加にともなう輸送力増強策の増車により車庫の収容能力も限界にきていたため、新たに61年8月23日に虹が丘営業所が開設された。そのときに青葉台営業所が所管していたたまプラーザ、あざみ野両駅を中心とする路線は、効率的な運行を行うため虹が丘営業所に移管された。

土地区画整理事業がピークを越えた60年代以降は路線の新設も一段落した格好となったが、平成元年4月開設の新百合線（新百合ヶ丘～嶮山スポーツガーデン）をはじめとして、土地区画整理事業の竣功に併せて16年4月までに17路線【表-14】の新たな路線が開設された。

【表-14】 昭和63年以降に新設したバス路線 (平成16年3月現在)

開 年 月 日	路 線 名	区 間			軒 程 (km)
		起 点	経 由 地	終 点	
平成 元. 4. 10.	新 百 合	新百合ヶ丘駅	王禅寺小学校	嶮山スポーツ ガーデン	6.6
2. 3. 1.	ニ ュ ー タ ウ ン	あざみ野駅	最勝寺・センター 南	市が尾駅	9.3
2. 6. 1.	綱 島	道中坂下	勝田・センター南	市が尾駅	8.7
2. 11. 16.	ニ ュ ー タ ウ ン 北	たまプラーザ駅	北山田	新北川橋	6.1
	ニ ュ ー タ ウ ン 北	たまプラーザ駅	北山田	すみれが丘	3.1
4. 4. 10.	黒 須 田	あざみ野駅	黒 須 田	嶮山スポーツ ガーデン	3.5
5. 3. 18.	荏 田 南	江 田 駅	江 田 南・御影橋	センター南駅	4.3
7. 4. 1.	美 し が 丘	たまプラーザ駅	保 木 入 口	美 し が 丘 西	3.8
9. 7. 1.	み す ず が 丘	あざみ野駅	み す ず が 丘	嶮山スポーツ ガーデン	3.3
10. 10. 1.	羽 田 空 港	たまプラーザ駅		羽 田 空 港	47.5
12. 2. 16.	青 葉 台	青 葉 台 駅	み どり 台	青 葉 台 駅	6.8
14. 2. 16.	あ ざ み 野	あ ざ み 野 駅	す す き の 団 地	美 し が 丘 西	6.8
14. 3. 16.	虎ノ門病院	宮 前 平 駅	宮 崎 台 駅	虎ノ門病院分院	3.7
15. 4. 16.	新百合成田空港	新百合ヶ丘駅	たまプラーザ駅	成 田 空 港	134.3
15. 5. 16.	あ ざ み 野	あ ざ み 野 駅	ジエネビルあざみ野	田園調布学園大学	5.2
15. 7. 16.	稗 原	たまプラーザ駅	稗 原	新百合ヶ丘駅	7.5
15. 11. 4.	高速ニュータウン	渋谷 駅	すみれが丘	仲 町 台 駅	25.5

そして、沿線人口が増えるとともにバス利用者も増加して、両営業所では、各路線の運行回数の増便を行うとともに、既存路線の延伸やルート変更、系統の新設を行い、また昭和62年から平成6年までは3扉（降車口2カ所）11mロング車両を導入するなどして輸送力の増強策を実施していった。

### 東急バス株式会社の設立

当社は、平成3年5月21日、より地域に密着したきめ細かいサービスを提供すること、ならびに機動的な経営を行うために東急バス株式会社を設立し、同年10月1日より当社の自動車事業を営業譲渡することにより新会社としてスタートさせた。

多摩田園都市における新路線は前述の17路線に含まれるが、4年4月10日には大場第一、黒須田両地区の竣功にともない黒須田線（あざみ野駅～黒須田～嶮山スポーツガーデン）を新設、同年5月には上恩田地区の竣功にともない恩田線（青葉台駅～中恩田橋）をあかね台まで延伸、7年4月1日には保木地区において美しが丘線（たまプラーザ駅～保木入口～美しが丘西）を、9年7月1日には赤田地区および大場第二地区においてみすずが丘線（あざみ野駅～みすずが丘～嶮山スポーツガーデン）がそれぞれ新設された。

また、横浜市営地下鉄3号線新横浜～あざみ野間の開業（5年3月18日）や、港北ニュータウンの人口定着にともなって田園都市線の鷺沼駅・たまプラーザ駅・江田駅・市が尾駅からの港北ニュータウン方面の路線の新設、ルート変更、増便なども実施していった。

多摩田園都市におけるバスの役割は以前にも増して重要になった。14年2月に路線バス事業の規制緩和【★11】が実施され、さらなる利便性向上に努めるために、利用者の動向に合わせた路線の変更、延伸、増便、鉄道ダイヤに合わせたダイヤ改正などを引きつづいて行っている。

### バスの利便性向上に向けて

東京都内、川崎市内、横浜市内の各均一運賃地域内においては従来から公営・民営バスを問わず共通回数券が利用できたが、さらにバス乗車の利便性向上をはかり、プリペイドカードによる「バス共通カード」【★12】を平成6年10月から順次導入した。そして7年

#### ★11 規制緩和

路線バス事業者は、規制緩和されるまで道路運送法の需給調整規制により新規参入の規制がされてきた。その規制撤廃で同年より事業への参入が免許制から許可制となった。また、運賃については事業者ごとに上限運賃が認可制となり、柔軟な運賃設定が可能となった。

度中には東急バスの路線バス全車両で利用が可能となった。

また、13年11月からは、それまで東京都内、川崎市内、横浜市内の各地域内のみで限定利用だった全線定期券を「東急バス全線定期券」として利用地域を拡大した。そして、従来は1カ月・3カ月のみの通用期間を、バス利用者のほとんどが利用する当社鉄道線の定期券と同時に購入できるよう新たに6カ月定期券を新設し、購入受付期間も電車線のそれと同様としてサービスの向上をはかった。

### 「東急コーチ」の一般路線化

昭和50年12月24日、バスのもつ大量輸送機能とタクシーのもつ機動性とを併せもち、一般の路線バスと比較して全車冷房化、ロマンスシートのデラックス車両を使用した、いわゆる中量輸送機関としてのデマンドバス【★13】「東急コーチ (Tokyu Coach)」が登場した。路線バスが40年代以降、道路混雑により定時性を確保することが困難となり、「バス離れ」現象がバス事業経営を圧迫するなかでの乗客のニーズにマッチさせようとしたものであり、この東急コーチは、運行開始（自由が丘駅～駒沢間）と同時に、利用者から高い評価を得ることができた。

そして鷺沼線（54年9月30日、鷺沼駅～宮崎台駅間4.8km）、青葉台線（56年9月30日、青葉台駅～藤が丘駅間3.0km）、美術館線（62年3月27日、二子玉川園駅～世田谷美術館間4.6km）、市が尾線（62年4月6日、市が尾駅～泉田向～市が尾駅間3.5km）と、4つの新路線が開設された。

なかでも東急コーチ市が尾線は、デマンド区間が1カ所ではあるものの約1.3kmがフリー乗降区間となっており、都市部のデマンドバスで初めてフリー乗車制を採用したことに対する評価は非常に高かった。東急コーチは従来、デマンド区間内ならどこでも自由に降りられる「フリー降車制」が採用されてきたが、市が尾線ではこれをさらに進めて手を挙げればどこからでも乗れる「フリー乗降区間」を設定し、まさにタクシー感覚で利用できるように利便性を高めて好評を得た。

こうして市が尾線のみならず、自由が丘線から始まった東急コーチ5路線は地元密着型のバスとして定着した。だが反面、沿線の宅地化が進みデマンド区間を迂回する率が高くなったことに加え、一

#### ★13

#### デマンドバス

基本路線のほかに迂回ルートを設定し、利用者がいる場合は迂回ルート（デマンド区間）を走行するなど、デマンド（需要）に応じて弾力的なサービスを行うバスのこと。

般路線バス車両の質の向上、路線拡大につれて、運賃も割高である東急コーチはデマンドバスとしての商品価値が薄れるようになった。

そこで平成12年10月2日の自由が丘線を皮切りに、13年3月1日までに運賃を路線バスと同額に値下げして順次、路線名を改称【★14】して一般路線化に移行していった。運行形態を一般乗合に変更したうえ、デマンド方式をやめて同区間を終日または時間帯による運行としたのである。

これにより、東急コーチのデマンドバスとしての機能は役目を終えたわけであるが、従来のデマンド区間におけるフリー降車（市が尾循環線はフリー乗車も）は、サービス維持のためそのまま継続してきている。

#### 青葉台地区に「バス運行管理システム」導入

路線の拡張だけがバス利用者へのサービスではない。運行の定時性を確保して円滑に行くこともまた欠くべからざるサービスである。

渋滞が原因でなかなか到着しないときもあれば、来るときは数珠つながりでやってくることもあり、バスの運行に関しては、等間隔の運行は不可能なのかといった指摘が従来からなされてきた。

当社はこの問題を解消するための一つの方策として、横浜市で初めての、無線による「バス運行管理システム」の検討を進めていたが、東急バスとしてスタートした翌年の平成4年4月1日より、青葉台営業所所管の8路線15系統においてその運用を開始した。

この「バス運行管理システム」は、バスと営業所間を無線によるデータ通信ならびに音声通信を利用してバスの運行状況を把握し、乗務員に対して適切な運行指示を行うことでバスの等間隔運行を確保し、定時運行に近づけようとするものであるが、併せて青葉台駅バスターミナルなど主要停留所においてバス接近案内等の情報サービスも提供し、利用者の利便性の向上をはかることとした。

このシステムを導入した路線は【表-15】のとおりである。

#### ★14 路線名の改称

自由が丘線のみ「東急コーチ」という路線名は継承したが、ほかにはコーチ鷺沼線を宮崎台線、コーチ青葉台線をみたけ台線、コーチ市が尾線を市が尾循環線とし、東急コーチの呼称をはずした。

【表-15】

## バス運行管理システム導入路線 (平成16年3月現在)

路線名	区間
日体大線	青葉台駅～日体大
鴨志田団地線	青葉台駅～鴨志田団地
恩田線	青葉台駅～青葉台駅、青葉台駅～中恩田橋、青葉台駅～松風台～日体大
成合線	青葉台駅～桐蔭学園、青葉台駅～市が尾駅 青葉台駅～桐蔭学園～市が尾駅
奈良町線	青葉台駅～緑山～市が尾駅、青葉台駅～こどもの国前
十日市場線	青葉台駅～若葉台中央
中山線	青葉台駅～中山駅北口
青葉台線	青葉台駅～梅が丘～藤が丘駅、青葉台駅～坂上～藤が丘駅、青葉台駅～北八朔

## 「東急バスナビ」サービス開始

「バス運行管理システム」の導入で等間隔運行と一部のバス停留所に接近表示をある程度確保できたが、すべてのバス停留所においてバスがいつ到着するのかわからないというバス利用者に共通する最大の不満は完全に解消されたわけではない。この問題をいかに解決しサービスの向上に結びつけるかは路線の拡張と並ぶバス運行責任者にとって重要なテーマであった。長年にわたってこの問題に取り組んできた東急バスはその成果として、平成13年6月、試験的に東急コーチ自由が丘線を対象にバスナビゲーションサービス「東急バスナビ」の提供を開始した。「東急バスナビ」はiモードからバスの運行状況が一目で確認できる画期的なサービスで、NEC ネクサソリューションズが提供するASP（アプリケーション・サービス・プロバイダー）と、NTT ドコモのDope網を利用した「バスナビゲーションシステム」を使用することで実現したものである。ホームページのアドレスを入力するとトップページが現れ、1つの系統を選ぶと系統図の上にバスマークが点滅し即座に位置情報などが得られる仕組みになっている。

主な機能は次のとおりである。

1. 路線ごとに運行しているすべてのバスの位置情報が得られる。
2. 乗車停留所をクリックすると、接近してくるバスがあと何分後に到着するかという予測時分と終点までの所要時間が表示される。

3. 平日・土曜、休日別に乗車停留所の時刻表を見ることができ、さらに東急線の電車時刻表も見ることができる。

位置情報はGPS (Global Positioning System : 全地球測位システム) と音声合成放送装置 (次停留所の案内ボタンを押すと電波を発信する仕組み) で把握され、そのデータはパケット通信を利用して車載機からNTT ドコモ経由で運用センター (NEC ネクサソリューションズ) に送信される。一方利用者は、運用センターに携帯電話またはパソコンでアクセスすることでバス運行情報を得ることができる。また営業所と運用センターはインターネット回線で結ばれ、位置情報はつねに営業所で把握することができ、運行管理にも役立てることができる。

この「東急バスナビ」サービスの開始で、いつバスが到着するかわからないという不満が大幅に解消され、自由が丘線利用者から大変な好評を博することができた。そこで東急バスは翌14年11月より、残る旧東急コーチ全線に追加導入することを決定。多摩田園都市においては市が尾循環線 (市が尾駅～市が尾駅)、みたけ台線 (青葉台駅～藤が丘駅)、宮崎台線 (鷺沼駅～宮崎台駅) で「東急バスナビ」サービスが開始された。

### 深夜バス

東急コーチと並んで、当社がサービス拡充に力を注いできたのが深夜バスである。

深夜バスは、通勤距離の遠隔化という時代の変化を受けて、主に郊外の主要駅から団地など住宅地へ向けての深夜の交通手段として運行されるようになったものである。当社が深夜バスを最初に運行したのは、昭和59年11月、青葉台駅～鴨志田団地、青葉台駅～若葉台団地の2路線であった。いずれも22時30分ごろの終車を一時間ほど延長するというものであった。料金は通常の2倍 (定期券利用者は通常運賃をプラス) であった。だが長時間のタクシー待ちや徒歩での帰宅から解放されるとあって、ときにはラッシュアワー並みの利用者で混雑するほど好調なスタートを切ることができた。これを受けて当社では先行2路線につづき横浜地区、川崎地区に順次路線を拡充してきたが、これらの深夜バスは東横線、田園都市線の下り最終電車と接続しての運行が主であった。

一方「都内主要ターミナル駅からの夜行バスも運行してほしい」との声がしだいに高くなり、夜間の都心における交通手段の一つとして62年11月に渋谷、目黒、大森から、63年5月には五反田と、都内のJR駅を始発とする都市型の深夜バスも運行を開始した。これら深夜バスの利用者は酔客ばかりではなくむしろ仕事帰りの人のほうが多く、時代が夜型に移行している一つの現れでもあった。深夜バスの利用者は平日1車平均で34人、金曜日ともなると60人以上の利用者があり、増発便を出す路線もあった。

平成15年12月末時点で深夜バスは都内8路線、神奈川県内14路線となり、深夜の足として定着している。

### 深夜急行バス

〈ミッドナイトアロー〉

深夜バスはあくまで田園都市線との乗継ぎを考え、時間を延長して運行するものである。これとは別に当社では、鉄道の営業終了後の鉄道に代わる輸送機関としての「深夜急行バス」の運行に関しての調査・検討を重ねてきた。

深夜急行バスは前出の深夜バスとは運行路線距離、時間帯などスケールも性格も大きく異なるものであり、都心部から郊外、都心部から副都心などを運行しようというものである。しかしこれまで深夜の輸送を担ってきたタクシー業界との調整や乗務員の労働条件問題、ターミナルを出るときだけの一方向輸送によるコスト高など、問題は山積していた。これらの問題をクリアして、深夜急行「ミッドナイトアロー」の運行が開始されたのは平成元年7月3日深夜のことであった。

ミッドナイトアローは渋谷駅から青葉台駅前まで運行するもので、途中、首都高速道路、東名高速道路を経由して鷺沼駅、たまプラーザ駅に停車（のちに藤が丘駅を除く各駅に停車）し、終点青葉台駅までの所要時間は約50分である。渋谷駅発は午前1時と1時30分の2便で、土日祝日・年末年始・旧盆期間は運休とし、また高速道路を経由するため座席定員制をとった。【★15】

終電後にこうしたバスを都心から郊外へ運行するのは全国でも初めての試みであり、マスコミ等でも取り上げられた。金曜日ともなるとなかなかタクシーはつかまらず、しかも運賃はタクシーの3分

★15

#### ミッドナイトアロー運賃

深夜急行青葉台行きの運賃は渋谷駅から鷺沼駅までが1400円、たまプラーザ駅までが1500円、青葉台駅までが2000円とタクシー料金に比べると3分の1から4分の1の設定であり、専用プリペイドカードも発売された。（平成16年3月現在の料金）

の1から4分の1程度とあって、深夜帰宅者にとってはまさに救い主であった。ちなみに運行開始後4日間で629人の利用者があり、平均乗車率は約75%に達した。予想を上回る利用者に1日4便運行する日もあるほどだった。

深夜バス、深夜急行バスの成功は開業当時の好景気に支えられた面もあるが、なによりも都市生活の深夜化という時代のニーズにマッチした路線網を開発したことが成功の要因といえる。深夜急行青葉台線の好評を受け、平成2年3月1日には、東横線方面へ渋谷駅から武蔵小杉駅、日吉駅、新横浜駅を經由して新羽営業所へいたる深夜急行新横浜線と、同年6月18日には渋谷駅から中目黒駅・駒沢・二子玉川園駅を經由して溝の口駅へいたる深夜急行二子玉川線を新設した。最近では女性のお客さまに安心して利用いただけるよう「女性優先席」も設置し、ミッドナイトアローは渋谷から多摩田園都市へ向かう終電後の足として完全に定着した。また15年11月4日には、新たな路線として、渋谷駅(1:15発)～すみれが丘(1:46)～仲町台駅(2:05着)ルート的高速ニュータウン線が新設された。

#### 【★16】

〈ナイトアロー〉

平成14年12月2日、ミッドナイトアロー渋谷駅～青葉台駅間の運行時間帯より早い、田園都市線終電前の23時15分発(木・金)、24時15分発(月～金)を新設し、愛称を「ナイトアロー」として運行を開始した。

渋谷駅の出発時刻は田園都市線の終電前ではあるが、この時間帯は帰宅を急ぐ乗客でかなり混雑する。そのため、残業や宴会で疲れた利用客に確実にゆったりと座って帰宅してもらう目的で新設したのがナイトアローである。運行経路はミッドナイトアローと同様だが、運賃は400～500円安い設定となっている。また座席定員制となっており乗車の可・不可の不安を解消し、加えて乗車時の混雑を緩和するためにミッドナイトアローと併せて乗車券前売り制度を導入した。ナイトアローにも「女性優先席」を設置し、女性のお客さまから好評を得ている。

#### ★16

##### 高速ニュータウン線運賃

深夜急行高速ニュータウン線の運賃は渋谷駅からすみれが丘までが1600円、センター北・南駅までが1800円、仲町台駅までが2000円。(平成16年3月現在の料金)

## 好評を博す空港直行バス

〈羽田空港行き〉

東急バスは平成10年10月1日、たまプラーザ駅～羽田空港間の直行バス路線「羽田空港線」を開設した。【★17】

これは多摩田園都市と羽田空港との交通アクセス向上を狙ったもので、たまプラーザ駅南口から第三京浜道路、首都高速湾岸線を経由し、羽田空港バスターミナルまで所要時間50分で結ぶ。1日の運行便数はたまプラーザ駅発が25便、羽田空港発が22便であった。

京浜急行電鉄、川崎鶴見臨港バスとの共同運行で、東急バスは60人乗りハイデッカー2両、54人乗りスーパーハイデッカー1両を投入することとなった。

この路線の開業により羽田空港の直通交通機関に乏しかった多摩田園都市エリアより羽田空港へのアクセスの向上がはかれることになったが、時間短縮はもとより快適なシートに座って羽田空港まで行けることから、開業と同時に大好評で満席になる便も少なくなかった。【図-5】

★17

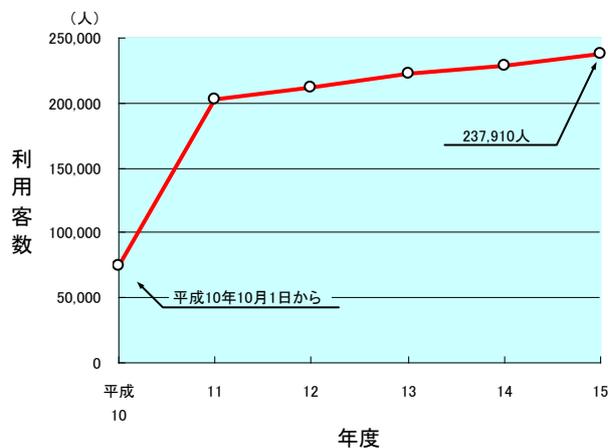
羽田空港線運賃

大人1100円、小児550円。(平成16年3月現在の料金)



東急バス 羽田空港線  
たまプラーザ駅南口  
平成15年4月28日撮影

【図-5】 羽田空港線バス利用客推移一覧



とりわけ年末年始、ゴールデンウィーク、夏休みの期間中は帰省客や旅行客が殺到し、1日10便以上増便してもなかなか追いつかない状況であった。繁忙期以外でも満席で乗車できないことがあることから、利便性をよりいっそう高めるため、11年3月20日にダイヤ改正を行い、たまプラーザ駅発を25便から35便へ、羽田空港発が22便から32便へとそれぞれ10便の増発に踏み切った。さらに12年12月1日、14年7月16日、15年12月16日にも増便を行い、16年3月現在ではたまプラーザ駅発38便、羽田空港発42便となっ

ている。さらに繁忙期には利用客の動向に合わせて最大で往復それぞれ10便の増発を継続している。

#### (成田空港行き)

平成15年4月16日、新百合ヶ丘駅～たまプラーザ駅～成田空港間を走る「新百合成田空港線」を開設した。この路線はもともと小田急バス、京成電鉄の共同運行による新百合ヶ丘駅から成田空港行きの直行便であったが、東急バス、小田急バス、京成電鉄との共同運行により、たまプラーザ駅を経由しての運行を開始したものであった。新百合ヶ丘駅からたまプラーザ駅、第三京浜道路、首都高速湾岸線、東関東自動車道を経由して約145分で成田空港に到着する。たまプラーザ駅からの所要時間は約125分、1日の運行便数は開設当初、新百合ヶ丘駅（たまプラーザ駅経由）発12便、成田空港発12便であったが、同年12月16日に増便し新百合ヶ丘駅発（たまプラーザ駅経由）18便、成田空港発17便となった。【★18】

多摩田園都市エリアから成田空港へは従来、数回の鉄道の乗換えが必要で、旅行ケースなど重い荷物を抱えての乗換えに苦勞する人も少なくなかった。だがこの路線の開業により乗換えなしでスピーディに成田空港まで行くことができるようになったことから、多摩田園都市エリアにおける新しい交通手段として大きな期待を集めている。

#### ★18 成田空港線運賃

たまプラーザ駅～成田空港間、大人2800円、小児1400円。(平成16年3月現在の料金)

◆平成15年度の新百合成田空港線の年間利用客数は6万1245人。



東急バス 成田空港線  
たまプラーザ駅北口  
平成15年5月1日撮影

### 3 駅機能の拡充・駅のもつ可能性にチャレンジ

#### ニューステーションプラン

駅といえばこれまで単に切符を販売して、電車に乗降する場所ではなかった。しかし「毎日たくさんの人が利用する駅にはもっと大きな可能性があるのではないか、街の玄関でもある駅の機能を高めることで人と人が出会い、情報が交差するコミュニケーションの空間とすることができるのではないか、ひいては地域の活性化に役立てることができるはず……」、といった駅機能の多様化を求める声が、昭和60年代の初頭からしだいに大きくなってきた。

当社としてはより地域に密着した駅のあり方を確立するために、

1. 駅機能開発によって利便性を向上させる
2. 駅を中心とした街の活性化をはかる
3. 駅のコミュニケーションセンター化をめざす
4. 東急グループの窓口機能を果たす

を柱とする「ニューステーションプラン」を策定し、手始めとして61年2月、自由が丘駅に「駅総合サービスセンター」【★19】を開業した。次いで翌62年4月には二子玉川園駅（現二子玉川駅）、5月にあざみ野駅と相ついで2駅、さらに平成3年2月長津田駅、4月青葉台駅に駅総合サービスセンターを開業した。従来からある駅案内所の機能を拡大すると同時に、地域サービスの面を強く打ち出した駅機能の多角化・多様化に向けて実験的な取組みを開始した。

駅総合サービスセンターでは、国内・海外旅行商品の販売をはじめ、東急百貨店商品のカタログ販売、東急ストアのお買い物代行サービス、東急自動車学校・東急引越センターの申込み受付、旅行用品から絵画までのレンタル、チケットぴあ、その他当時考えられた70種目を超えるサービス商品を満載した画期的な施設であった。

駅構内をギャラリーに仕立て、幼稚園児の絵画を展示したり地元サークルの作品展を開催したりと、駅を情報、コミュニケーションの拠点として位置づける新たな試みも行われた。

元年10月30日にはあざみ野駅構内に、5年7月28日には長津田駅構内に（15年1月4日リニューアルオープン）住民の念願であった住民票や印鑑証明などが取得できる横浜市の行政サービスコーナーが設けられた。その後、6年3月23日には首都圏で初めてあざみ

#### ★19

#### 駅総合サービスセンター

開業の際、駅総合サービスセンターで取り扱う商品・サービスを3つに分類し、取扱商品構成による店舗の色分けをした。すなわち、旅行やプレイガイドなど“夢を売る”ようなものは「Enjoy Life サービス」、行政窓口や不動産相談、レンタル、カタログ販売などは「Life Support サービス」、駅での展示会などは「Event」と分類し、「Enjoy Life」「Life Support」「Event」の3つから構成されるサービスセンターを「総合センター」、「Enjoy Life」「Life Support」の2つから構成される「サテライト」、「Enjoy Life」だけをもつ「スポット」という3通りの店舗スタイルをつくっていくこととした。

この分類にしたがえば、駅旅行案内所は「スポット」に相当するわけだが、地域や駅の特性、環境をみながら、適宜、スタイルを変えていった。

野駅構内に郵便局が設置された。このように多機能で地域住民に利便性の高い駅として「ニューステーションプラン」は具現化されていった。

### 生まれ変わった青葉台駅

平成3年4月17日、青葉台駅および駅前広場の改良工事が完成した。また、駅におけるさまざまな情報とサービスの提供の場として、実験店舗を展開してきた駅総合サービスセンターが、青葉台駅で本格的にオープンとなった。これを機会に駅旅行案内所と既存の駅総合サービスセンターに「テコプラザ」【★20】という共通の愛称を付けた。

昭和41年に田園都市線溝の口～長津田間が開通して以来、多摩田園都市開発の重要拠点駅として位置づけられてきたのが青葉台駅であった。その青葉台駅周辺の開発が進むにつれてに乘降客数の伸びが大きくなり、1日当りの乗降客は55年度の約4万人から平成元年度には約8万7000人に達していた。周辺開発の進展状況を勘案するとさらに乗降客の増加が予想されることから、当社では10万人を超える乗降客にも充分対応できるように、昭和60年12月から駅施設、平成元年2月から駅前広場の改良を進めてきた。

この改良工事は東急青葉台ビル、駐車場ビルの建設とともに、駅および駅周辺を一体化して整備する「青葉台総合計画」の一環として、多摩田園都市の街づくりの総仕上げとしての意味合いもあった。それだけに改良にあたっては入念な検討を行った。昭和62年9月に設置された「青葉台駅改良および駅前広場増設にかかわる技術検討委員会」もその一つで、ここでは横浜市や学識経験者の協力を得ながら、将来の乗降客数の増加予想、人の動線等を研究し、コンコースの広さや、バス広場とタクシー広場のあり方を検討した。

これらの検討結果を生かし、駅部分は鉄道高架橋と駅施設を含む商業ビルが一体となった構造として構築することによって高度利用をはかるとともに、駅北側の広場はバス専用のターミナルとして増設整備した。タクシー乗り場はこのバスターミナルと分けて鉄道高架橋下に設置することで、バス乗り場へ向かう人との動線を分け、利便性、快適性を高めた。またバス乗り場の屋上にも工夫を凝らし、電車を降りてからバス乗り場へ向かう通路を雨に濡れない構造にす

★20

#### テコプラザ

駅構内で、国内・海外旅行商品のほか、乗車券・乗船券類、旅行傷害保険など、旅行業付帯商品を扱う事業。渋谷、自由が丘、日吉、青葉台の4店舗を核とした4エリア制に平成13年9月16日に変更。この4店舗に担当エリアの営業統括、所属員の指揮・監督などにあたるエアーマネージャーを1人ずつ配置した。

この「テコプラザ」という名称はTechnology&Ecologyの頭文字を「TECO」と組み合わせたもので端末機などの機械的なものと、人との触れ合いが融和した場所という意味と、支点の「テコ」をかけて、お客さまの力になるという意味で付けられた。



テコプラザ  
あざみ野駅  
平成15年1月9日撮影

るとともに、駅からバス乗り場への横断歩道上に大きなアーチ型の屋根をかけた。それは駅への「ゲート」を象徴するかのようであり、乗降客の利便性をはかるために公道上にこのような屋根をかけることはきわめて珍しいケースであった。駅施設にも改良が加えられ、ホーム、階段ともに大幅に拡幅、駅務室も従来の66㎡から220㎡と3倍以上の広さとなった。

一方「駅構内を快適な空間とするためにはどのようにするか」を検討するため、平成元年10月に当社の交通事業本部内（現鉄道事業本部）に「駅アメニティ委員会」を設置、「利用者にとって快適な空間づくり」と「働く人にとって快適な職場環境づくり」をメインテーマとして、駅空間における快適性について検討してきた。

特に青葉台駅については、駅構内の業務サインシステムが横断的なタスクフォースにより検討された。具体的には、路線図や駅名表示、番線表示、ピクトグラム（絵文字）などについて、大きさ、デザイン、レイアウト、カラーリング等さまざまな切り口から見直しをして青葉台駅におけるサインシステムを完成させた。

また利用者が多い駅の諸施設には強度の耐久性が求められることから硬質な素材を使うのが普通で、冷たい印象を与えるのは避けられない。そこで青葉台駅では少しでもイメージを和らげようと、床はブルー、グリーン、白、天井は白の配色、また天井を高く感じさせるために間接照明として駅構内を明るくした。

コンコース内には自然光を取り入れた吹き抜けをつくり植栽を施しアメニティを高めるなど、緑豊かな多摩田園都市の拠点駅を強調させた。ホームについてもできるだけゆとりが感じられるように、渋谷方面のホームの一部からは吹き抜けが見えるようになっており、壁面に彩色して電車を待つ間も広告掲示物を目で楽しんでもらえるようにした。

アメニティの向上についてはお客さま側だけでなく働く人の環境についても考慮した。デスクワークにも親しみやすさをもてるように職務室の机の色もこれまでのグレーからアイボリーに、椅子も長時間座っても疲れにくい、背もたれがスプリング式になったタイプのものを使用するとともに、宿泊勤務者用の宿泊室は早番用・遅番用に分け、それぞれ4つのシングルベッドを入れて仮眠時間別に区分けし、休憩室の椅子にも工夫を凝らしてリラックスして休めるよ

うに配慮した。

### 青葉台駅ビルが完成、専門店ビル「リクレ」としてオープン

青葉台駅施設および駅前広場改良工事につづき、平成4年4月11日には青葉台駅ビルが完成した。

青葉台駅ビルは、線路をはさんで南館（地下1階地上7階建）と北館（地上2階一部4階建）の2棟からなり、1階の駅施設部分と線路上部の人工地盤上の駐車場部分（可能収容台数98台）で結ばれている。総延床面積は1万6134㎡。

この駅ビルは西南東急百貨店に一括賃貸し、「リクレ」として同日にオープンした。ファッション、生活雑貨、飲食など64店舗が出店し、西南開発（西南東急百貨店100%出資会社）が運営にあたった。

「リクレ（Licre）は、「ライフ・クリエーション（Life creation）」からの造語で、青葉台周辺に住む女性の日常生活のクオリティアップをサポートすることをメインのコンセプトとした。

高架下駐車場（可能収容台数120台）も同時にオープンし、駅上の駐車場と合わせて自動車で来館するお客さまにも対応した。

青葉台の駅前開発計画「青葉台総合計画」では、青葉台駅ビルと近隣の青葉台駅前YSビルと東急青葉台ビルとをペDESTリアンデッキでつなぐことで商業施設の一体化をはかった。これによってこれまで二次開発が遅れているといわれた青葉台地区の商業施設の拡充、街の活性化が一挙に実現した。

### 駅機能の見直し

当社では昭和60年代の初めから、より豊かで住みやすい街づくりに駅を役立てるために「ニューステーションプラン」を策定するとともに駅総合サービスセンターを設置するなど、駅機能の多様化、多角化に取り組んできた。しかし、その後の著しい技術革新とコンビニエンスストアの急速な拡大にみられるサービスの高度化、携帯電話やインターネットの急速な普及による情報化の進展により、駅での取次ぎを中心とした多様なサービスは意味をもたなくなり、やがて営業種目は取扱い額が多い旅行業へと収束していった。

時代が変わり、改めて駅のもつ機能拡充に着手したのは、平成12年7月のことであった。この年の4月に発表された「東急グルー

「経営方針」のなかで、これからの成長戦略の一つとして「駅機能の見直し」があげられた。同年7月、成長戦略を推進する組織として「事業戦略推進本部」が設置され本格的な検討に入った。

当社の1日平均の乗降客数は260万人、年間では9億5000万人にもなり、お客さまは同じ駅を何度も利用する。このような駅のもつ特異なポテンシャルを生かすビジネスの一つとして、13年7月、「ランキンランキン」【★21】が渋谷にデビューした。売れ筋商品をリアルな広告媒体として見せ、そして売るという画期的なビジネスモデルがこのとき生まれた。翌年にはJR東日本との業務提携により新宿駅東口改札前へと展開していった。

こうした新規事業の開発が進む一方、駅機能の拡充を推進するための体制整備がなされ、13年7月には輸送に関する業務以外を顧客視点で積極的に拡大するため流通事業部が設置された。この組織改正でテコプラザや交通広告事業【★22】、外食事業【★23】といった直営サービス事業や、駅構内、高架下活用などの賃貸事業【★24】が一歩化された。これにより輸送部門は鉄道事業部、営業部門は流通事業部となり、それぞれの専門性を高めながら競争力をつけ、積極的な事業展開が推進できる体制が整った。

また、13年4月1日、情報誌『SALUS』（A4サイズ、16ページ）【★25】を創刊した。当社線を利用する20代前半から40代の働く女性をメインターゲットに、沿線の隠れた名所、名店などの沿線案内、沿線在住の方のライフスタイル、東急グループの情報などを紹介している。

### 長津田駅前に「パレット保育園長津田」を開設

平成15年7月1日、長津田駅前に横浜市認可保育園「パレット保育園長津田」を開設した。同園は、長津田駅前に建設した当社施設の1階部分に開設されたもので、約50坪の園庭を有している。

当社では、働く女性の社会進出を支援することで、「住みたい街」「住みつづきたい街」として沿線の価値を向上させることを目的に、駅を利用して通勤する人の利便性を重視した駅型保育園「パレット保育園」を展開している。「パレット保育園長津田」は、目黒線・大井町線大岡山駅前の「パレット保育園大岡山」（15年1月開設）、目黒線不動前駅ビル内の「パレット保育園不動前」（同年3月開設）に

#### ★21

##### ランキンランキン

平成13年7月29日に渋谷駅構内で開業した、ランキングや新商品をベースにした展示・販売などの店舗を企画・運営する事業。

開業4週間までに、テレビ、雑誌などの媒体に60件以上取り上げられ、話題となった。9月1日からは、ウェブ会員組織「ランキンランキンコミュニティ」が発足し、会員同士のコミュニケーションの場となるとともに、情報提供・収集のツールとなっており、沿線および首都圏ターミナルを中心とした展開が期待されている。渋谷店、新宿店に続く3号店「自由が丘店」を14年12月7日にオープンした。

#### ★22

##### 交通広告事業

駅構内や電車内、車体といった交通媒体を活用したポスター、看板などの広告を扱う事業。

広告業界の取扱総額を媒体別にみると、交通広告のシェアは4%にすぎないが、首都圏ではテレビ、ラジオ、新聞、雑誌につづく5番目のマスコミ媒体といわれるほど影響力を高めている。

#### ★23

##### 外食事業

###### 東急ジョイガーデン(現東急グルメフロント)

駅構内および駅前で、ケンタッキーフライドチキン、ミスタードーナツ、ベークショップ神戸屋をフランチャイズで運営する事業。このほか、東急セミナーBEのラウンジ運営などを受託している。

###### キュート

駅構内で喫茶店店舗を運営する事業。チーフアルバイト制を導入してアルバイトに一定の権限をもたせるなど、効率的経営・運営に努めている。

#### ★24

##### 賃貸事業

###### 構内店舗賃貸

東弘商事による売店・コンビニ「トークス」をはじめ、飲食店など駅構内の店舗スペースを賃貸する事業。売店が131店、他企業への賃貸などの店舗が165店ある。

###### 高架下等賃貸

鉄道の高架下スペースを賃貸する事業。これまで高架下の470件のほか鉄道用地など計537件、12万3000㎡の賃貸スペースを扱ってきたが、どちらの賃貸事業も周辺店舗との競合関係がきびしくなっており、特に高架下テナントは個人営業の店舗や住居が多く、商業施設としての活力が低下している。沿線価値の向上という観点から既存の店舗のあり方を見直し、東急マーチャндаイジングアンドマネージメントへの業務委託を検討するなど、テナントミックス機能を強化していく。平成13年10月19日には、東横線渋谷～代官山間の高架下で駐車場を運営していたスペースで、インターネットカフェなど3つの店舗を開業した。

つづく3カ所目の施設である。

これらの保育施設は、当社が建物を建築して株式会社理究（本社、横浜市西区）に賃貸し、同社が施設を運営する。同社は東京都内、横浜市内を中心に「どんちやか」の名称で幼児教室を展開しており、「パレット保育園」でもそのノウハウを生かし、知育カリキュラムを導入した施設運営を行っている。

★25

#### 情報誌 『SALUS(サルース)』

平成13年4月に創刊した沿線地域住民向けの月刊沿線情報誌を発行する事業。当社線の各駅をはじめ、沿線のグループの事業所や公共施設などで30万部を無料配布している。ウェブサイト「サルース」などと連携し、沿線情報を発信するとともに、沿線のお客さまの声を受信する機能を担う。「サルース」とは、ラテン語で「あいさつ」を意味する「salus」から名づけたもので、人々が出会い、行き交う「場」の象徴としての意味が込められている。



情報誌  
『SALUS(サルース)』  
平成15年11月14日撮影

## 4 広がりゆくメディアサービスで日本一の情報通信環境 沿線に

### サービス地域の拡大進むCATV

多摩田園都市を「住みたい街」「住みつづけたい街」にするためには情報インフラの整備が不可欠であった。その手始めに当社が取り組んだのがCATV（有線テレビジョン）事業である。昭和47年10月、当社は荏田町の江田ビレッジ内で3カ月間の実験放送を行った。しかし当時はまだ技術的に多くの課題が残されていただけでなくコストも高く、本格的な事業開始には時期尚早というのが一般的な見方であった。

ところが50年代に入るとCATVが多チャンネル、高品質画像、双方向性などの新しい情報伝達手段として脚光を浴びるようになった。これを受けて当社でも57年12月、開発事業本部内にCATVプロジェクトチームを編成し、CATV事業の検討を開始した。こうしてCATV事業は21世紀をにらんだ東急グループの戦略である3C事業【★26】のひとつに位置づけられ、多摩田園都市開発の総仕上げという意味からも開局に向けて全社的な取組みが始まったのである。そして翌58年3月に、東急グループ8社の出資によって東急有線テレビ株式会社【★27】を設立。同年7月には社内にCATV事業に関する基本計画と実施構想を練るためのケーブルテレビジョン開発室を組織し、開局へ向けて本格的に動きだした。

60年11月、試作番組第1号として地域生活情報チャンネルのなかで嶮山スポーツガーデンでのゴルフレッスン番組を制作した。つづいて62年3月には、たまプラーザショッピングセンターの屋外駐車場であった当社社有地（1960㎡）に建設していた放送センターが竣工、同年4月には加入者の募集を開始した。当時の加入条件は加入契約料5万円、基本利用料月額3900円であった。そして62年9月に試験放送を開始した。加入者の反応は好評で、画像が美しく、番組自体が面白いということが口コミで伝わり、一軒入ると隣も入るといった具合に加入速度が増していった。

かくして62年10月2日、プロジェクトチームが発足してから約5年の歳月を経て東急ケーブルテレビジョンは開局し、営業放送が始まった。ハードとソフトの両面ともにわが国では前例のない先駆

★26

### 3C事業

1. カルチャー Culture
2. ケーブルテレビジョン  
Cable television
3. クレジットカード  
Credit card

★27

### イツ・コミュニケーションズ株式会社の社名変更の沿革

- ・昭和58年3月2日  
東急有線テレビ株式会社設立
- ・昭和60年7月1日  
株式会社東急インフォネットに社名変更
- ・昭和61年9月16日  
株式会社東急ケーブルテレビジョンに社名変更
- ・平成13年8月1日  
イツ・コミュニケーションズ株式会社に社名変更

的な事業であったことから、各方面から高い注目を集めての開局であった。番組内容は関東近県の UHF4 チャンネルを含むテレビの同時再送信、衛星放送および東急のオリジナル 16 チャンネルの計 30 チャンネルでのスタートであった。番組構成は、地域に対するサービスのキーポイントになるばかりでなく加入促進の重要なカギとなる。それだけに番組の選定には慎重な姿勢が求められたが、とりわけ苦労したのは 30 チャンネル中 16 チャンネルも占めるオリジナルチャンネルの調達および編成であった。そのためプログラムサプライヤーとの折衝に走り回るなど、よりよいソフトの確保に奔走した。

なお、この放送をカバーする地域は、開始時点での許可エリアとして横浜市緑区（当時）、町田市の一部、東京都渋谷区で、その対象世帯は約 20 万世帯であったが、サービスエリア内世帯は少なく、当初の加入者数は 2500 世帯にすぎなかった。その後、年を追うごとにサービスエリアを拡大し、開局から 6 年後の平成 5 年には横浜市緑区（当時）、横浜市港北区（当時）、町田市、川崎市宮前区、都内では渋谷区、世田谷区、目黒区、大田区にまでひろがり、郵政省（現総務省）からの許可エリア内の総世帯数は約 69 万世帯にいたった。加入者数も順調に増えつづけ、同年に約 3 万 5000 世帯に到達した。

また番組に WOWOW なども加わり、チャンネル数は 30 チャンネルから 35 チャンネルに増加した。放映内容も、映画、音楽、世界中のリアルタイムニュース、スポーツなど、スタート時から比べると一段と個性豊かな構成となった。さらに 8 年にはサービスエリアが 9 行政地区に拡大し、接続世帯数も 12 万世帯を超えるなど都市型 CATV ではわが国ナンバーワンの事業規模となった。同時に日本の CATV 業界のスタンダードをつねに構築しつづけてきた。その後も加入者数は伸びつづけ、15 年には 40 万世帯を突破した。

ブロードバンドおよびデジタル時代にふさわしいサービスを提供するために、13 年度から 3 カ年計画で CATV 伝送路の高機能化工事に着手し、14 年 4 月から 30M の高速インターネットサービス、15 年 12 月からは BS、CS、地上波のフルデジタル放送サービス、16 年 1 月からは IP 電話サービスの提供をそれぞれ開始した。

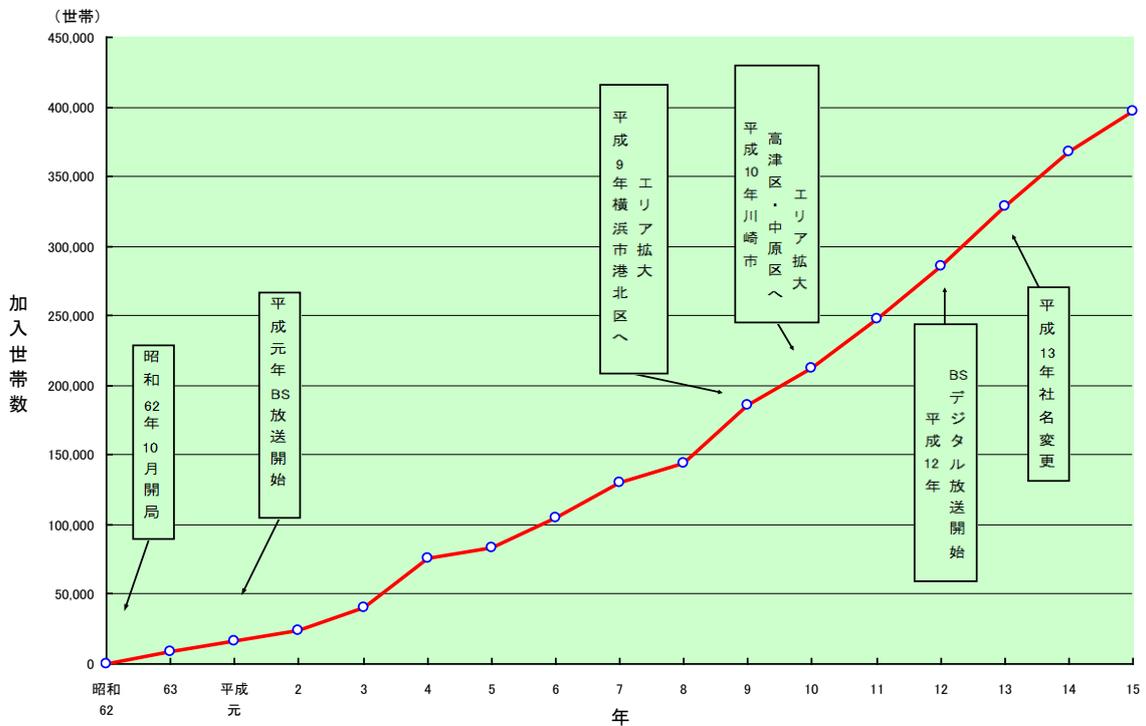
この間 14 年 4 月には当社の事業であった 246 ネットサービスを統合し、単なる CATV 事業からブロードバンド事業の担い手へと企業運営の軸を移している。【図-6】【図-7】

なお東急ケーブルテレビジョンはブロードバンド時代に合わせた企業運営をめざして、8年1月に第1種電気通信事業許可を取得、10年4月にはインターネット接続サービスを開始し、通信事業にも乗り出した。そして13年8月1日、社名をイツ・コミュニケーションズ（イツコム）株式会社と社名変更した。

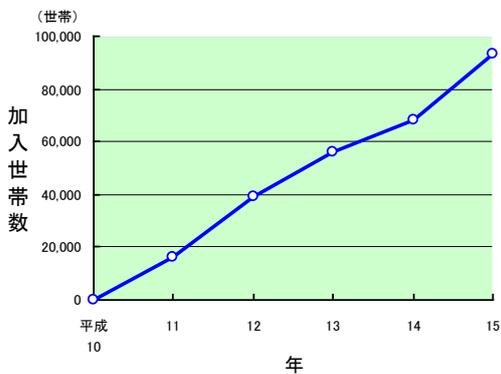


イツ・コミュニケーションズ株式会社  
平成15年1月9日撮影

【図-6】 イツコム・テレビジョンサービス加入世帯数推移一覧

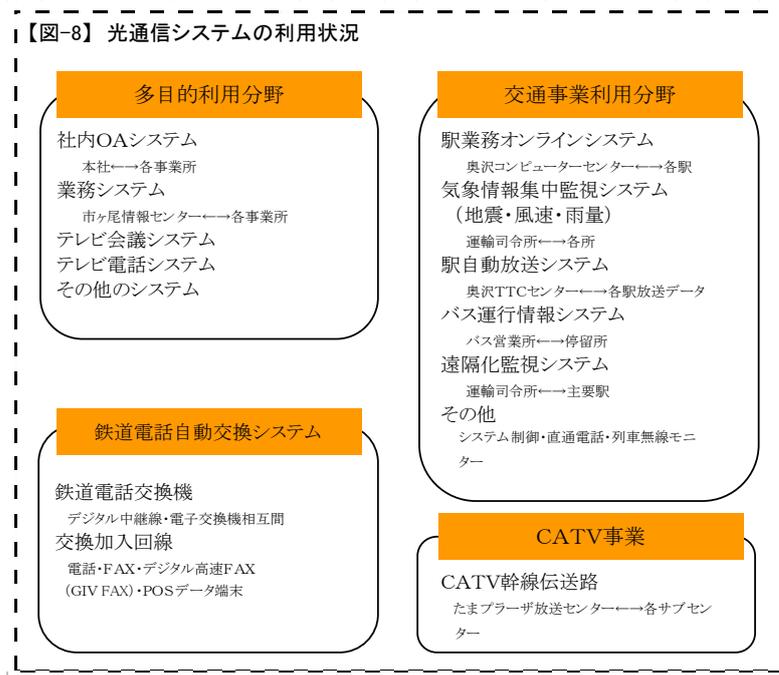


【図-7】 イツコム・インターネットサービス加入世帯数推移一覧



## 光通信ネットワークの構築

当社は、通信情報量の増大への対応およびCATV事業など情報産業への進出のため、昭和55年の鉄道電話交換機をデジタル電子交換機に更新する工事を皮切りに光ファイバーを利用する高速デジタル統合網の構築など、さまざまな敷設事業を行ってきた。そして63年11月、ついにこれらのシステムを結ぶ、総合的な光通信ネットワークを構築した。【図-8】



光ファイバーは大量の情報を遠距離でも容易に送ることができ、しかも高圧線などの電氣的誘導を受けないという点などにおいて、従来のメタルケーブルとは比較にならないほど優れた性能をもっている。また電話回線の数千倍の情報量を持ち、画像を伝送するには最適の通信回線といわれていた。

当社の総合光通信システムは光ファイバーを使用した光ループLAN（ローカル・エリア・ネットワーク）を幹線伝送路とし、ループから外へ分配するローカル側の伝送路としてMMM（マルチメディア多重化装置）を使用する複合型のデジタル統合網であり、このシステムが完成したことにより、「より速く、より多く、より遠くに」情報を伝達することが可能となった。つまり鉄道輸送サービスをはじめとするさまざまなサービスのレベルアップがはかれるようになったわけだが、この光通信ネットワークの完成で情報ネットワーク構築の基礎が打ち立てられ、この日を境に当社の情報通信システ

ムは急速な発展を遂げていくことになった。

### 生活を豊かにするセランネットワーク

平成3年5月、当社生活情報事業部内に「ニューメディア課」を新設した。それはCATV事業、衛星コミュニケーション事業に関する戦略の策定や事業化の検討、ならびにニューメディアの分野調整を一元的に行うためであった。

これまで当社は、「住みよい街づくり」を合言葉にひたすら土地区画整理事業に邁進してきた。だが平成に入ると当社の開発テーマは、土地開発事業から、住む人々がいかに快適に生活できるか、換言すればいかにより質の高い生活環境を提供できるかに移っていった。

そのなかには自然環境や交通アクセスの問題も含まれる。そして急激に進む情報化社会の将来を視野に入れれば、情報インフラの整備も避けては通れないテーマであった。

そうしたニューメディア関連事業の一つに、パソコン通信と主婦の在宅ワークを結びつけた新規事業「セラン (Selun)」があった。

「セラン」とは、「Systems for an Exclusive Life in Urban Nature」の頭文字をとったもので、“自然が息づく街に磨かれた人生を送るためのシステム”という意味が込められた造語である。その主な目的は、多摩田園都市に住む主婦層の協力を得てデータベースの入力・翻訳など在宅ワークを実践し、パソコン通信で情報交換を行うことであった。

2年にスタートしたセランは、この年の10月、田園都市線沿線に住む主婦約50人を対象に、ワープロ入力、翻訳、校正、テープ起こしなどの業務を試験的にスタートさせた。翌3年4月には、事業化への準備として会員宅とたまプラーザのキー局を結ぶ「セランネット」を開局した。2カ月後の6月に会員を募集したところ、1647人もの応募があり、そのなかから350人を採用して、7~10月にかけて研修を行い11月から業務を開始した。そしてクライアント獲得のための営業活動にも入っていった。

多摩田園都市の主婦層は高学歴で働いた経験をもつ人が大部分を占めており、結婚後もキャリアを生かして就労したいと考えている人が少なくない。そんな家庭の主婦たちがネットワークをつくることによって社会参加を実感し、生き甲斐をもつことができ、収入に

もつながり、そのうえ友達もつくれるというメリットがあった。そのことはひいては多摩田園都市の活性化につながるものであった。

また会員はインターネットを通じて、求人情報、イベント情報、チケット購入など、暮らしに役立つ情報を相互に交換することも可能になった。

セラン事業は順調に発展し、16年3月末時点では会員数が487名に膨らんだ。主要業務としては従来の各種情報処理、翻訳、編集業務、マーケティングなどに加え、新たにインターネットを活用したモニター調査業務を開始した。【★28】

### 日本デジタル配信の設立

平成12年4月10日、当社は首都圏でCATV事業を展開している小田急電鉄、東武鉄道、相模鉄道3社に呼びかけて日本デジタル配信株式会社を設立した。これは私鉄各社や東京電力の光ファイバーケーブルをバックボーンにした首都圏広域ネットワークによるCATV各局と広域に連携をはかるとともに、このネットワークを生かした新たなデジタル事業の展開を目的としたものであった。

すでに述べたように、当社はCATVや光通信ネットワークなど情報インフラの整備に力を注いできた。しかし情報ネットワークの価値は一般に加入者数の2乗に比例して高くなるといわれており、当社単独のネットワークでは限界があった。そこで、同じくCATV事業を展開している小田急電鉄などに働きかけ、4社が発起人となって日本デジタル配信を設立し、これにより1都5県、総延長600kmにわたる広域ブロードバンドネットワークが実現した。

### スーパーテクノライン構想

CATVの開局、光通信ネットワークの構築、日本デジタル配信の設立など、多摩田園都市における情報インフラの整備がある程度進んだところで、当社が「スーパーテクノライン構想」を打ち出したのは平成12年4月18日のことであった。

「スーパーテクノライン構想」を一言で表現すれば、鉄道敷に光ファイバー、CATV、無線などの情報インフラを縦横無尽に敷くことによって、家庭や企業、大学、病院、店舗、駅などを結び、東急沿線を日本一の通信環境にするプランである。

#### ★28

#### セラン

セランはその後、業務を拡大し、以下のような事業に取り組んでいる。

##### 1. 情報処理

事務支援(発送代行・毛筆宛名書等)、マーケティング、キャンペーン等事務局代行

##### 2. 翻訳

各国語翻訳、各国語編集・制作

##### 3. 編集・DTP・Web

企画・編集・制作、DTP、ホームページの企画・制作

東急沿線には東京工業大学、慶應義塾大学、國學院大学、武蔵工業大学、桐蔭横浜大学、神奈川大学、駒沢大学などたくさんの大学がある。IT 関連企業も多く、特に渋谷は直訳のビターバレーをもじってビットバレーと呼ばれ IT 関連企業が密集した地域になりつつあった。当社は、これらの優れたテクノロジーを有する大学や企業を情報ネットワークで結ぶことができれば、大学と企業の共同研究は飛躍的に進むだろうと考えた。

「スーパーテクノライン構想」はそうした情報化社会の将来像を見通したうえで策定されたものであり、その前提としてそれまでのインフラ整備があったのはいうまでもない。昭和62年の東急ケーブルテレビジョンの設立はその嚆矢といえるものであったが、光通信ネットワークの増強も日本デジタル配信の設立もすべてはインフラ整備の一環であった。

しかし情報ネットワークが構築されればそれでよいというものではない。問題は、情報ネットワークを活用してどのようなサービスを提供することができるか、という点である。それはハードとソフトを一体化して初めて、情報ネットワークの真価が発揮されるからである。

じつはそれに対する取組みはすでに開始されていた。「スーパーテクノライン構想」発表直前の平成12年4月7日、ソニー株式会社が中心となって立ち上げたエー・アイ・アイ企画株式会社（現エー・アイ・アイ株式会社）に当社もソニーにつぐ株主として資本参加していた。エー・アイ・アイの設立はソニーがもつゲームや音楽などのコンテンツ力と、当社がもつCATV通信事業でのノウハウをもち寄る形で行われたもので、ハードとソフトの一体化を狙ったものであった。

また、「スーパーテクノライン構想」を発表した2カ月後の12年6月30日、当社、ソニー、東急ケーブルテレビジョンの3社がブロードバンドネットワーク事業の構築に向けて戦略的に提携したのも、広域ネットワーク化をにらんでの布石であった。これは、東急ケーブルテレビジョンが管理・運営するCATV施設を活用したブロードバンド・インターネットサービス事業の実現をはかるとともに、他のCATV事業者と連携しながらブロードバンドネットワーク事業の展開を検討していくことを目的としたもので、コンテンツ開発な

どにノウハウと実績をもったソニーとの提携により、優れた情報サービスの提供が可能になった。

なおこのときソニーが東急ケーブルテレビジョンの株主に加わり、翌13年8月、同社は「イツ・コミュニケーションズ株式会社」と社名を変更した。

こうした情報インフラを活用した事業には先にあげたセランネットワークも含まれるが、ネットスーパーやセキュリティ・ブロードバンドネットを活用した本業や、駅の情報サービス事業などへの展開が期待されている。

### FMサルースの開局

平成14年10月20日、横浜コミュニティFM放送局「FMサルース【★29】」がたまプラーザ駅前に開局した。これにより多摩田園都市の情報インフラはまた一步進んだ。

FMサルースは当社、東急エージェンシー、イツ・コミュニケーションズの3社が中心となって設立した横浜コミュニティ放送株式会社が運営するもので、そのコンセプトは「日本一スタイリッシュな放送局」であった。すなわち放送エリアである青葉区を中心とした多摩田園都市に音楽番組を主とした高品位・高品質なプログラムを、有能なスタッフ、パーソナリティーによって届けることで、生活にうるおいと安心をもたらそうというのがFMサルースを開局した理由であった。

開局にあたって、コミュニティFM放送【★30】の特性を生かし、鉄道運行情報、天気予報、青葉区政情報といった生活利便情報を提供するほか、地元ボランティアなどからの地域の身近な話題や出来事を紹介するなど、地域の生活をより豊かなものにする放送内容を計画していると発表した。そしてFMサルースが開局した翌月には、早くも横浜市との間で防災協定を締結。日常的にきめ細やかな防災情報の提供をしていく方針を明らかにした。

これを受けて翌15年1月15日には横浜市危機対策管理室と青葉区による、FMサルースの放送を活用した本格的な防災情報受伝達訓練が実施された。また青葉区内防災拠点を対象に初めてインターネットによる安否確認掲示板を実験的に開設し、防災拠点へ市民自らが入力する試みもあった。

#### ★29

**FMサルース(FM Sa l u s) 84.1MHz**  
音楽番組を主とした高品位・高品質なプログラムとコミュニティFM放送を横浜市青葉区中心に提供する放送局。

#### ★30

#### コミュニティFM放送

市町村などに限定された地域を放送エリアとするミニFM放送局。県域FMやAM放送で取り上げられにくい地域情報を提供するメディアとして平成4年に制度化された。最大出力20W以下の微弱な電波ながら阪神・淡路大震災以降は、災害時に行政機関と連携して住民に防災情報を伝える手段としても注目されている。



FMサルース サテライト・スタジオ  
たまプラーザ駅北口  
平成15年5月28日撮影

## 5 自然を生かした豊かな街づくり

### 緑豊かな街づくり計画

昭和28年の開発構想発表、そして34年の野川第一地区を皮切りに始まった多摩田園都市の開発事業も、50年の歳月を経ていよいよ最終段階を迎えようとしている。デベロッパーの役割は都市基盤整備まで、という通常の見え方にしたがえば、当社の役割も都市基盤整備の終了とともに終わることになる。しかし当社は開発当初より、交通機関、道路、公園、学校用地などを整備するだけでなく、生活、文化関連施設をつくって利便性、文化性を高め、さらに緑のある環境づくりの継続とフォローアップが重要であるとの考えに基づき、より豊かな街づくりに邁進してきた。すなわち街づくりに終わりはないとこの視点に立ち、40年先、50年先を見すえたロングスパンの開発計画に基づきながら、景観に優れた緑豊かな街づくりをめざしてきたのである。公園、緑地を確保し、街路樹を整備して、緑豊かな街になったのも、すべては開発当初からの、“緑”によって都市の拠点や公園をつなぐネットワークを形成し、都市の構造体にするのをプランに織り込んだ結果である。

駅前広場の整備も急ピッチに進められた。タクシーやバス、自家用車が利用するだけでなく人間のための広場という視点に立って、シンボルツリーやオブジェ、池を配するなど、きめの細かいデザインを施し、各駅それぞれに個性をもたせるよう努めてきた。「駅前広場は街の顔である」というコンセプトで整備してきた結果である。

緑豊かな街づくりにはまた人手もかかる。苗木づくりから植樹まで長い作業の連続であり、地元地権者や農家の方々、そして沿線住民の協力なくしては実現できなかった。そうした沿線住民あがりの地道な努力がやがて、後述する「緑の都市賞 内閣総理大臣賞」の受賞に結びついていったのである。

### グリーンング運動30年の歴史

多摩田園都市は当初の構想どおり、緑豊かな街になった。公園や街路樹を計画的に配したことで、緑地率が非常に高い街として全国的に知られるようになった。その背景には多くの人々の懸命な努力があったのは前述したとおりだが、東急グリーンング運動「緑のプ

プレゼント」もその一翼を担ったものとして高く評価されている。

東急グリーン運動「緑のプレゼント」が始まったのは昭和47年である。春と秋の2回、苗木を沿線住民の方々に無料配布し、「これを育ててもらうことで、多摩田園都市の緑を増やそう。苗木が10年、20年と孫子の代まで成長していけば、それが街の成長とともに緑の豊かさに結びついていくであろう」という趣旨で行われたのが、そもそもの始まりであった。

だが緑を大切にする思いは、開発工事が始まる以前から関係者の脳裏に<sup>ほいたい</sup> 胚胎していた。開発によって山林が姿を消していくのはやむをえないことだとしても、緑を失ったままにするのは問題だ、という意識がつねに働いていたのである。そして緑の回復のためには木を植えて育てることが必要だということで始まったのが、緑化樹木の育成事業であった。つまり当社は、多摩田園都市を緑豊かな街にするには10万本の樹木が必要であろうと推定したうえで、企業経営という視点から、苗圃、つまり苗木の畑を鷺沼、市ヶ尾、青葉台につくり経営を開始したのである。それは野川第一地区の開発工事が始まる2年前の昭和32年のことであった。ブルドーザが入って工事を始める前から、“緑”に対する準備をしていたのである。

ちなみに多摩田園都市の初期の土地区画整理事業地区に植えられた街路樹や公園の樹木、住宅用の庭木などはすべて、これらの苗圃から供給された。なお当社は、その後この苗圃経営からは撤退し、樹木などの供給を地元地権者の植木組合などに移管していった。

一方そうした緑の街づくりの全体計画とは別に個々の家々を見ると、昭和40年代の開発当初はまだ庭木もあまりなく寂しい庭が少なくなかった。そうした折、大気汚染などの環境問題が大きくクローズアップされ、これに対して社長五島昇(当時)は47年1月の社内報『清和』に「開発業と自然環境」と題して「このまま、緑について何も考えずに仕事を進めていったら、無責任に環境破壊を行っているとの誹りを受けることになるだろう。われわれは、もう一歩突っ込んだ、ポジティブな人間回復の手法を求めなければならない」という趣旨の発言を行った。これが一つのきっかけとなって、道路や公園などの公のスペースだけでなく個々の家庭にも緑を増やしてもらおうということで始まったのが、ほかならぬ東急グリーン運動「緑のプレゼント」であった。【表-16】

第1回は47年4月28日に鷺沼駅、たまプラーザ駅、青葉台サービスセンターの3カ所で、ゲッケイジュ、モクセイ、ツバキ、ツゲなど2485本の苗木を無料配布した。第2回は当社創立50周年記念事業の一環として、「東急グリーンング運動」の内容を拡大し、2000本の苗木配布のほか多摩田園都市の小学校に苗木を贈呈した。また川崎・横浜両市にも約850本の苗木を寄贈して、宮崎台3号公園(現川崎市宮前区)と藤が丘1号公園(現横浜市青葉区)には大きなエゴの木を記念植樹した。

東急グリーンング運動「緑のプレゼント」は平成16年の春で63回目を数えた。この間、配布された苗木は18万6285本にもものぼる。さらに、街の発展とともに集合住宅も増えてきたことから、その対応として観葉植物や鉢植えの配布も行われ、沿線住民が常に緑に接することで地域全体の緑の環境向上に配慮してきた。

【表-16】  
東急グリーンング運動苗木配布一覧

年度	回数	春/秋季配布樹種	本数
昭和	1	ゲッケイジュ、モクセイ、モッコク、ツバキ、ツゲ	2,485
	47	サングジュ、サザンカ、クチナシ、モクセイ、ツゲ、ツバキ、モッコク	2,000
48	3	ゲッケイジュ、モクセイ、ハナミズキ	3,000
49	4	サザンカ、クチナシ、ツバキ、カリン	3,000
	5	ウメ、カリン、モッコク、シャリンバイ	3,000
50	6	ハナミズキ、カイトウ、アセビ、クチナシ、マンリョウ、ゲッケイジュ	3,500
	7	シャクナゲ、モクセイ、モミジ、ヒメリンゴ	3,000
51	8	カルミア、ハナミズキ、サザンカ、ドウダン	3,000
	9	ハナユズ、モッコク、ウメトド、ハナミズキ	3,500
52	10	カイズカイブキ、サルズベリ、モクレン、キョリョウ	5,000
	11	ツバキ、コブシ、スカイロケット、モクセイ	5,000
53	12	ハナユズ、カイトウ、シャクナゲ、ヒイラギナンテン	3,000
54	13	サザンカ、モクセイ、ライラック、カリン	3,000
	14	ドウダンツツジ、ハナミズキ、モクセイ、ツバキ	3,000
55	15	シャクナゲ、ジンチョウゲ、サルズベリ、ウメ	3,000
	16	ヒメリンゴ、カイトウ、モミジ、サクロ	3,000
56	17	カルミア、アズミ、シモクレン、ホケ	3,000
	18	モクセイ、ウメ、カキ、サザンカ	3,000
57	19	ライラック、クチナシ、ドウダンツツジ、コヨウマツ	3,000
	20	カイトウ、ゲッケイジュ、モミジ、ミヤマキリシマ	3,000
58	21	サツキ、ムクゲ、レンギョウ、カルミア	3,000
	22	ヒラカンサ、タワウサ、モクレン、サンザシ	3,000
59	23	アセビ、ヒイラギナンテン、ウメトド、観葉植物	3,500
	24	コブシ、センリョウ、観葉植物	2,500
60	25	キンモクセイ、ホウ、サツキ、シャクナゲ、ドウダンツツジ	2,800
	26	カルミア、ムラサキシキブ、ホタン	2,800

年度	回数	春/秋季配布樹種	本数
61	27	キンモクセイ、ライラック、カリン、カンノンチク	2,800
	28	キンカン、アズミ、カイトウ、ホケ	3,000
62	29	ハナミズキ、ツバキ、アマツクサ、ベンジャミン	3,200
	30	モッコク、ボタ、ウメ、ハーブ	3,200
63	31	シャクナゲ、ジンチョウゲ、ユズ、ミニバラ	3,200
	32	クチナシ、シャリンバイ、クワ、ネモフィラ	3,200
平成	33	カルミア、アセビ、ムラサキシキブ、観葉植物	3,200
	34	ウメトド、セイヨウサンザシ、ロウバイ、ヒメリンゴ	3,200
2	35	ゲッケイジュ、ライラック、フヨウ、カンノンチク	3,200
	36	ブドウ、モミジ、センリョウ、フジ	3,200
3	37	サザンカ、ベニシタマ、ホケ、ミカド(鉢物)	3,200
	38	コブシ、マンリョウ、キンモクセイ、カイトウ(鉢物)	3,200
4	39	シャクナゲ、カリン、ジンチョウゲ、キンカン(鉢物)	3,200
	40	ゴールドクレスト、ベンジャミン、ユッカラシ、ブルーベリ(鉢物) [PM]たまプラーザユズ、デンマークカタタス、カラコエ、モクレン、ツバキ	4,200
5	41	イチジク、コウメ、アズミ、ブルーイン(鉢物)	3,200
	42	ヒメヤナ、ビラカザ(鉢物)、ムベ、ホトス(観葉植物)	3,200
6	43	クチナシ、ミニバラ、ユズラウメ、プラダール	2,800
	44	ハナミズキ、ノウゼンカズラ、レモン、ハキア [PM]市が尾)ホタン、スダチ、ボンセチア、ミニクラマン	3,200
7	45	クレマチス、カルミア、リキウバイ、スパティフィラム、テールカパー	3,200
	46	サクラソウ、ブルーベリ、モンステラ、トトバク [PM]市が尾)ブドウ、クリスマスローズ、アロエ、トトバク	3,200
8	47	ハラ、モモ、モクレン、アジサイ	3,000
	48	ミズアザミ、ゲッケイジュ、キンバイカ、マンリョウ [PM]市が尾)ライラック、ヨーロッパゴールド、ヒイラギ、ユッカ	3,200

年度	回数	春/秋季配布樹種	本数
9	49	ブンゴウメ、オリブ、アズミ、ソメイシ	2,400
	50	コムラサキシキブ、エゾノコリンコ、ヤマモミジ、カイトウ	2,600
10	51	シャクナゲ、クチナシ、アジサイ、マスカット	2,600
	52	アカササグサ、ユズバリーツツジ、ムクゲ、アザレア	2,000
11	53	ライラック、エンジェルツツジ、サルズベリ、ブルーベリ	2,400
	54	スモモ、スズレバク、エリカ、カンノンチク	2,000
12	55	カキ、コーヒの木、バラ、ヒメシャラ	2,600
	56	ブルー、ゴールドクレスト、サザンクロス、エゴ	2,000
13	57	ヒメツグキ、ナシ、トウケイソウ、セイヨウシャクナゲ	2,600
	58	ブルーベリ、カワイナジャスミン、ノボタン、センリョウ	2,000
14	59	モモ、ハコノモジヤスミン、アペリア、オオデマリ	2,600
	60	キンカン、カーテンクラマン、キンバイカ、シマトネリコ	2,000
15	61	リンゴ(アルプス乙女)、カルミア、キングサリ、ベニバナキクワササキ	2,600
	62	レモン、サザンクロス、ボタ、ミズアザミ	2,000
16	63	ジュンベリ、バカウツギ、モッコク、ハラ、スモークツリー	2,600
配布本数計(第1回～第63回)			186,285

## グリーンニング運動の現状

春と秋の恒例のイベントとしてすっかり定着した東急グリーンニング運動「緑のプレゼント」であるが、当初は、数回で終わるものとの関係者の多くが考えていた。ところが、実際にやってみると非常に評判がよく、配布は午前10時からであるにもかかわらず、早朝の7時ごろから順番を待つ人で行列ができるほどであった。また、苗木のプレゼントは、春は4月29日の「天皇誕生日（現みどりの日）」、秋は11月3日の「文化の日」と決めて実施してきたことから、毎回並ぶ人も珍しくなかった。現在の「緑のプレゼント」は、鷺沼会場（鷺沼テナント情報センター前）、たまプラーザ会場（たまプラーザ北口駅前広場）、青葉台会場（青葉台東急スクエア South-1 本館前）の3カ所で行っている。

地元の方の積極的なイベント協力など、緑を増やそうという姿勢を垣間見ると、東急グリーンニング運動「緑のプレゼント」が深く浸透している何よりの証しといえるが、こうした地元の方々の協力があってこそ32年もの長きにわたって継続することができたといえよう。

## 「日本建築学会賞」を受賞

当社は、昭和63年5月30日、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、「昭和62年度日本建築学会賞」（社団法人日本建築学会主催）受賞の栄誉に浴した。日本建築学会賞とは、わが国の建築に関する学術、技術、芸術の進歩をはかるとともに、建築文化を高め、公共の福祉に寄与する顕著な業績に対して昭和24年から毎年表彰しているものであり、建築界では最高の栄誉とされている。

同賞は、第一部（建築論文）、第二部（建築作品）、第三部（論文、作品以外の業績）の三部に分かれており、当社は第三部の部門で受賞した。この第三部は独創性、波及効果、社会的貢献等の評価に対して与えられる賞であるが、第三部で民間企業が受賞するのはきわめて異例なケースであった。

受賞理由は、

1. 高い先見性をもったプラン
2. 実効性のある開発整備手法



東急グリーンニング運動「緑のプレゼント」  
青葉台会場  
平成15年4月29日撮影

## 3. 市街地環境の計画的維持

## 4. 情報ネットワーク化で街づくり

の4点であった。【★31】

### 「緑の都市賞 内閣総理大臣賞」を受賞

「緑豊かな街づくり」をコンセプトに基盤整備が進められてきた多摩田園都市は平成元年10月26日、開発からおおよそ35年にして、緑豊かな街づくりを顕彰する「緑の都市賞」で内閣総理大臣賞を受賞するという栄誉に浴した。

財団法人都市緑化基金および読売新聞社が主催する「緑の都市賞」は、緑豊かな都市づくりをめざして都市の緑化、都市景観の向上などに取り組み、優れたプランをもっている団体や個人を表彰するもので、都市緑化の普及と啓発を広く行うことがその目的である。「緑の都市賞」は「内閣総理大臣賞」「建設大臣賞」「都市緑化基金賞」「読売新聞社賞」「審査委員長賞」の5つの賞に分類されているが、当社が受賞したのは最高位の「内閣総理大臣賞」であり、民間企業では初の受賞であった。

当社が受賞した「第9回緑の都市賞」の応募総数は175点。これらを審査委員長の磯村英一氏（東京都立大学名誉教授）をはじめ安達瞳子氏（華道家）などの専門家8氏が審査を行った結果、当社が応募した「ランドスケープ・ミュージアム多摩田園都市」が内閣総理大臣賞に決定したのである。

「ランドスケープ・ミュージアム多摩田園都市」とは応募に際して付けられた呼称である。その意味するところは「景観美術館」であるが、多摩田園都市はその名のとおり、果樹園、植木などの田園景観、整備された駅前広場、住宅地の庭景観、ショッピング施設を結ぶ緑のネットワーク、街路樹や公園におけるうるおいを演出し、田畑や果樹園なども緑のオープンスペースとして計画的に育成されてきた。

財団法人都市緑化基金が記した、多摩田園都市の受賞理由はつぎのとおりである（原文のまま）。

「多摩田園都市は、川崎市、横浜市、町田市及び大和市の4市にまたがり、面積約5000haのニュータウンで、昭和28年の開発趣意書の発表以来30余年間におよぶ息の長い開発が進められている。その

## ★31

#### 建築学会賞受賞の背景

当社が建築学会賞の受賞にいたった背景には次のようなエピソードがあったことを近江栄日本大学名誉教授が当時の社内報『清和』（昭和63年5月号）で披露している。

「4年前に芦原義信先生（武蔵野美術大学教授）と私に田園都市線とその沿線の街づくりを見てくれないかということになった。田園都市線の運転士さんの横に乗るのは、これはおもしろいというので、芦原先生と私は腕章をつけて運転席に入り、中央林間まで乗ったんですよ。帰りは車で田園都市線沿線の街を見て帰った。たまブラザーへ来たとき、駅前のショッピングセンターの1階のところでちょうどピカソの陶芸展をやってたんです。芦原先生が『おっ、東急もこんなことをやるようになったかね、イマイチ東急は泥臭いという印象だったが、こんなにいい仕事をしているのに、もう少しイメージを高めるような、アピールの方法がないものかね』という話をしました。

（中略）

今回の審査員の中には、最近の東急の文化的な営みに対する姿勢みたいなものを評価する人がいて、それも今回の受賞の一因になったのではないのでしょうか

間、住宅地としてのトータルな環境づくりが進められ、緑の量のみならず質の充実が図られてきた。まず、緑の量としては昭和60年の時点で緑地率が平均26.9%、都市公園面積は昭和61年土地区画整理事業完了地区で4.1㎡/人となっている。また、街路樹植栽本数は約2万本(昭和60年)、さらに市民(沿線住民)に対して18年間にわたり約10万本の苗木等の無料配布を行い、家庭の緑化推進にも寄与している。緑の質としては、田園との共存をテーマに沿線約9600haにおいて約10.3%の田畑がいまも残され、駅前広場の創造ではシンボルツリーの植栽、商業施設の緑化、街路樹によるうるおいの演出、安全・快適・利便性を追求した歩行者専用道路、立地特性を生かした公園づくり、集合住宅での公開空地・交差点部分のシンボルツリーなど緑の強化、戸建住宅での街路に面した敷地側に植栽スペースの確保・街路の電柱の排除などパークウェイ的な街並みの形成、教育施設の緑の基地化、さらには田園都市線の車窓からの緑のシークエンスへの配慮など、幅広い範囲で計画的な緑の保全と緑化にかかわる開発が行われている。

以上の業績に対し、緑豊かな住宅地開発の先駆的事例として高く評価されたものである」

### 東急グリーンング運動「緑のプレゼント」国土交通大臣から表彰される

東急グリーンング運動「緑のプレゼント」の活動が評価され、平成13年10月26日、日比谷公会堂で行われた「都市に緑と公園を」全国大会(主催・日本公園緑化協会)において当社は「平成13年度都市緑化および都市公園等整備・保全・美化運動における都市緑化功労者」として、国土交通大臣より表彰された。

「都市緑化功労者賞」とは、つぎの5項目に対して行われるものである。

1. 都市緑化基金等への寄付、緑地協定の締結および都市緑化の推進に関する普及啓発活動に顕著な功績のあったもの
2. 都市公園、緑地協定区域内等における保全・美化運動に顕著な功績のあった個人
3. 都市公園等の用地の寄付または無償貸与ならびに都市公園等の施設の寄付により都市公園等の整備に顕著な功績のあった

もの

4. 樹林地、保存樹林、生垣等および屋上緑化施設を良好に管理している個人、ならびに緑化保全地区、風致地区の指定に顕著な功績のあったもの
  5. その他、造園技術の継承や都市緑化事業に永年にわたり従事するなど、都市緑化推進に顕著な功績のあったもの
- 当社は5番目の項目に該当するとしての受賞であった。

### 「日本都市計画学会賞」を受賞

平成15年5月16日、当社は多摩田園都市における50年にわたる街づくりに多大な功績があったとして社団法人日本都市計画学会【★32】から「2002年度 日本都市計画学会賞 石川賞」受賞の榮譽に浴した。同賞は、日本の都市計画に多大な業績があった石川栄耀氏（1893～1955年）を記念して昭和34年度から制定されたものである。

都市計画に関する独創的、啓発的な業績によって同分野の進歩と発展に大きく貢献した個人、団体を表彰するのがその目的で、同学会の最高位の賞として都市計画の分野で高い評価を得ている。同賞の受賞により、当社および多摩田園都市は「日本建築学会賞」、「緑の都市賞」と合わせて“街づくりの三冠王”の榮譽に浴することとなった。

日本都市計画学会は石川賞に加えて、昭和46年度からは論文賞、計画設計賞を制定し、毎年1回、各賞の選定を行ってきたが、平成14年度学会賞選考では、会員からの推薦、ならびに研究論文集、学会誌一般研究論文、学位論文から学術委員会が推薦した石川賞候補7件、論文賞候補2件、論文奨励賞候補12件、計画設計賞候補1件が審査の対象となった。そのなかから業績・論文・計画設計について複数の担当審査委員が現地調査を実施し、評価書に基づき委員会で慎重に検討し受賞候補を選定した結果、当社が「石川賞」に決定した。

今回の石川賞選考で当社ならびに多摩田園都市は、

1. 都心と直結する鉄道（田園都市線）と一体となって、早期に大規模な都市建設を計画的に実現
2. 50以上の土地区画整理組合を組織し、業務一括代行方式によ

#### ★32

#### 日本都市計画学会

都市計画および地方計画に関する科学技術の研究発展をはかるため、昭和26年（1951年）に創立された。その後、「都市計画に関する学術の進歩普及を図り、もって学術・文化の発展に寄与すること」を目的として、会員の学術研究成果の発表、知識の交換、会員相互および関連学協会とのコミュニケーション、研究・調査の実施、諸外国との国際交流など、さまざまな活動を行い、わが国の都市計画界において戦後約半世紀にわたって推進役を果たしてきた。

本会は社団法人としての会員組織で、平成16年3月31日現在の会員数は名誉会員29、正会員4691、外国人会員244、学生会員274、賛助会員315、計5553である。



日本都市計画学会石川賞授与  
西山克彦専務取締役(当時)  
平成15年5月16日受賞

る土地区画整理事業を計画的に施行

### 3. 公共団体でなく、民間デベロッパーが実現した

などの点から、「国内では比類のない画期的なプロジェクトである」との評価を得た。

さらに、公共交通と結びついた田園的郊外への関心がふたたび高まりつつある現在、50年後を展望して「新しい街づくりの試みも期待できる」としている。日本都市計画学会が発表した受賞理由は以下のとおりである。(原文のまま)

「鉄道路線沿いの田園的郊外は、欧米では19世紀後半から、我が国では20世紀初頭に登場した。1918年(大正7年)に設立された田園都市株式会社(現在の東急電鉄)も、カリフォルニアの田園的郊外セントフランシス・ウッドをモデルに、郊外電車路線と結びつけて田園調布を開発している。東急多摩田園都市は、その延長上に、会長五島慶太の『城西南地区開発趣意書』(1953年)を嚆矢(起源の意)として開発された面積5000ha、住居人口54万人の我が国最大規模のニュータウンである。第一次首都圏基本計画近郊地帯(いわゆるグリーン・ベルト)の『市街化許容地区』として開発された点、主要幹線道路、地区公園・総合公園等の全体の都市骨格を定義するマスタープランが希薄な点、公園・緑地率等の整備水準の不十分さ等問題点も指摘しうる。

しかしながら、都心と直結する鉄道(田園都市線)と一体となって早期に大規模な都市建設を計画的に実現した点、沿線地主に働きかけて50以上の土地区画整理組合を組織した点、業務一括代行方式により東急電鉄がこれらすべての土地区画整理事業を計画的に施行した点、公共団体ではなく民間デベロッパーがこれらを実現した点などにおいて、日本では比類のない画期的プロジェクトであった。

計画内容としても、美しが丘のラドバーン方式の道路計画、小黒地区における区画整理区域全域の建築協定等、60箇所を越える延べ600haに及ぶ建築協定による住宅地環境の保全、地区全体の系統的な街路樹植栽・沿道緑化・18万本の苗木の配布による地域全体の緑化の試み、きめ細かいバス網やデマンドバスの導入など、積極的なまちづくりの多彩な試みを含んでいる。自家用自動車普及の反省から、公共交通と結びついた田園的郊外への関心が再び高まりつつある現在、その50年に及ぶまちづくりの歴史的、現在の意義は大きく、



日本都市計画学会石川賞  
賞状とメダル  
平成15年5月16日受賞

これからの50年を展望した新しいまちづくりの試みも期待できる。かくして、本作品は、都市計画に関する独創的な業績により、都市計画の進歩、発展に顕著な貢献をしたと認められ、石川賞に値すると判断する」