

第6章 多摩田園都市の新たな旅立ち

プロローグ

当社会長五島慶太（当時）が昭和28年に^{ひっせい}畢生【1】の大事業として着手した「多摩田園都市」は、平成15年1月で開発50周年を迎えた。この間、土地区画整理事業を実施するために設立された組合は56地区、開発面積は3206.7haにおよんだが、そのほとんどがすでに事業を完了し、現在施行中の組合は川崎市宮前区の「犬蔵地区」（18.0ha）のみとなった。また、土地区画整理事業の進展にともなって多摩田園都市エリアの人口は増加の一途をたどり、16年4月1日現在、56万4719人（当社集計）に達した。これは、全国706市人口ランキング（16年5月1日）で第22位に位置する鹿児島市に匹敵する人口で、増加してきたのは終始一貫して「魅力あふれる街づくり」をめざして開発に取り組んできた一つの結果である。

当社は、より快適な環境づくりのために、時代の節目で多摩田園都市のマスタープランを見直し、次代を見据えたプランを策定【表-1】しながらつねに一步先の街づくりを進めてきた。「多摩田園都市」を緑豊かな街にするために、地元住民と一緒に東急グリーンング運動「緑のプレゼント」（昭和47年4月～）を春と秋の年2回開催しているのはその代表的なものだが、平成元年、こうした取り組みが「緑豊かな住宅地開発の先駆的事例」として「緑の都市賞 内閣総理大臣賞」を受賞した。

また、この前年の昭和63年には、行政単位を超えて一民間企業が地元住民の方々とともに作り上げた多摩田園都市が、「良好な街づくりの模範であり、多年にわたるその業績は評価に値する」との理由から「日本建築学会賞」を受賞。そして、平成15年には「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、「日本都市計画学会賞」を受賞して、広く社会的評価を得るにいった。

振り返れば、都市基盤整備に注力してきたこの50年は、地権者、自治体、当社の三者が一体となって、いわば劇場の舞台づくりに励んできた期間と言える。その舞台づくりがあらかた終わったいま、今後のテーマは、多摩田園都市に住む人々がこの舞台の上でいかに充実した生活をおくっていただけるか、であろう。換言すれば、こ

1
畢生
一生涯。終生。

【表-1】

つねに次代を見据えたプランの策定

マスタープラン	策定年月
多摩川西南新都市計画	昭和31年6月
ベアシティ計画	昭和40年6月
アミニティプラン多摩田園都市	昭和48年8月
多摩田園都市21プラン	昭和63年6月
東急アクションプラン21	平成2年4月

れからの主役は住民・コミュニティーであり、舞台をサポートしていくのが当社の役目といえる。

地元の地権者のなかには、土地区画整理事業によって生まれた新しい街で、生産緑地法を活用して農業を続ける人、また、建売分譲する人、賃貸マンションを建設する人などいろいろなケースがある。一方、外部から移り住んできた人のなかには、文化施設やスポーツ施設、メディア施設を活用して、多摩田園都市での生活を思う存分エンジョイしたいと考えている人が少なくない。そういったさまざまなライフスタイルを支援することが当社および東急グループの最大の役割であり、今後の主役はあくまで住民であり、コミュニティーである。

そうした住民・自治体を中心となって進める街づくりの流れは、すでに始まっている。それを象徴するものとして、「恩田元石川線の建設」「青葉美しが丘中部地区地区計画」「たまプラーザ駅周辺地区地区計画」「横浜青葉まちづくりフォーラム」の4つのプロジェクトを取り上げ、それぞれの経緯について概観しながら、住民参加による街づくりのあり方を探ってみる。

1 住民と自治体による「住民参加の道路づくり」

住民と自治体を中心に進められた道路計画

平成15年11月5日、「恩田元石川線」の道路計画において、一部区間を除いた5.86kmの区間が都市計画決定された。これにより、長年の懸案だった、多摩田園都市を東西に結ぶ骨格道路の建設が実現に向けて動きはじめた。

この恩田元石川線は横浜市と地域住民を中心に進められてきた計画で、その意味で、住民参加の街づくりの先駆的事例と評すべきものであるといえよう。

横浜市が恩田元石川線の建設に向けて動きはじめた4年当時、青葉区内（当時緑区）には、南北を結ぶ骨格道路3本（主要地方道、横浜生田線・横浜上麻生線・環状4号線）が整備されつつあったが、東西には区の南側に国道246号線があるだけで、北側には東西骨格道路はなかった。とはいえ、昭和40年代半ばから施行された6地区

の土地区画整理事業【表-2】によって都市計画決定前から予定線の整備は進められていた。

【表-2】

恩田元石川線を整備した土地区画整理事業地区内訳一覧（東側から）

組 合 名	施 行 者	設 立 認 可	換 地 処 分 公 告	解 散 認 可
荏 子 田	土地区画整理組合	昭和52年11月15日	昭和59年4月28日	昭和59年9月14日
嶮 山 第 一	土地区画整理組合	昭和46年2月25日	昭和48年10月25日	昭和50年3月25日
嶮 山 第 二	土地区画整理組合	昭和46年2月25日	昭和49年9月14日	昭和50年3月25日
鴨 志 田	都市基盤整備公団	昭和48年3月31日	昭和55年3月28日	—
鴨志田第二	土地区画整理組合	昭和48年6月5日	昭和52年2月25日	昭和52年11月15日
奈 良 恩 田	土地区画整理組合	昭和46年3月5日	昭和51年7月15日	昭和52年5月14日

それが道路幅員 22m の「恩田元石川線」であり、構想路線約 7km のうち約 3km は上記 6 地区の土地区画整理事業によって道路整備がなされた。これは、恩田元石川線の路線計画に整合する形で行政指導されての整備であった。横浜市は、多摩田園都市開発計画の初期段階から北部地域の骨格道路ネットワークとして恩田元石川線の必要性から 6 地区の土地区画整理地区の設計に織り込んでいた。

しかし、それ以外の約 4km については整備されずに残っていた。

「恩田元石川線」選定の理由

この問題を解決すべく横浜市が腰を上げたのは平成 4 年のことであった。ただし、横浜市がめざしたのは行政主導による道路づくりではなく、住民参加による道路づくりであった。

2 年 4 月、横浜市長に就任した高秀秀信氏は建設省（現国土交通省）在職当時から「民主主義はより多くの市民が幸せになれるような政策を討議し、合意を形成する仕組みであり、“住民参加”はその一つの仕組みである」という考え方をもち、「お互いに立場や考え方の異なる市民間でも議論によって一つの結論に達することができるはずだ」という信念を抱いていた。その長年の想いを実現すべく高秀市長は、3 年秋に行われた「平成 4 年度予算」編成時に「住民参加の道路づくり」への取り組みを市職員に指示したのである。当時、都心部と郊外部を結ぶ放射道路と、郊外部間を結ぶ環状道路など市の骨格をなす幹線道路の整備が急がれていたが、これを住民参加の形で進めるように命じたのであった。

これを受けて、担当職員は市内の対象路線を複数検討し、そのなかから、青葉区（当時緑区）北部地域の骨格道路である恩田元石川

線の計画を住民参加の対象とすることに決定。そして横浜市は、「住民参加」の是非を論じるのではなく、具体的課題について方法を論じるために、この計画を住民に諮ることとなった。

恩田元石川線を住民参加の対象に選択した理由は、早急に整備しなければならない極度の緊急性がなく、計画について住民と議論する時間的余裕があったこと、さらには、この道路自体、青葉区内で完結する地域の道路であり、参加対象となる住民の範囲が決めやすかったこともあった。

「住民参加の道路づくり」のスタート

かくして、高秀横浜市長の発案で実施に移された「住民参加の道路づくり」は、その手始めとして平成4年11月から12月にかけて、緑北部支所（当時）管内の当該道路に沿った地域全世帯（配布数2万1772世帯）およびこれ以外の地域で無作為に抽出した約3割（配布数1万9723世帯）の世帯に、道路計画の主体、住民参加の会合のあり方、参加意欲等に関するアンケート調査を実施した。

その結果、約3割の1万2249人から回答があり、その約8割が住民と行政が一体となって道路計画をすることを望んでいることが判明。また、約6割の人が三者会合（住民、専門家、行政）の主役になることに賛同した。さらに、約8割の人が「始まれば参加したい」と回答、自分たちの地域の骨格道路であるという意識の高さがうかがえた。

そして、住民参加の道路づくりは三者の活発な活動とともに構想段階から積極的に情報提供がなされ進展していった。

4年度から方針決定までの取り組みの概要は別表【表-3】のとおりであるが、以下に重要ポイントに絞って方針決定にいたるプロセスを述べる。

第6章 多摩田園都市の新たな旅立ち

【表-3】

「住民参加の道路づくり」取り組みの経緯一覧（平成4年度～11年度）

項	年	月	取 り 組 み	内 容	備 考
第1期	アンケート調査のたたき台の提案から	平成4年	11～12月	アンケート調査	計画主体、会合のあり方、話し合う内容、参加意欲等のアンケート調査
		平成5年	11月	第1回意見交換会	地域の交通課題と道路の必要性、道路の基本ルートの考え方、今後の進め方 [108名参加]
		平成6年	11月	地域の道路づくり座談会	オープンスタジオでの座談会（『神奈川新聞』12月19日付で特集）
		平成7年	2月	第2回意見交換会	恩田元石川線は地域の道路としてどうあるべきか（役割、機能等）など [75名参加]
		〃	7月	恩田元石川線ウォーキング	想定ルートに沿ってウォーキングを実施 [94名参加]
		〃	9～11月	地区別懇談会	経過報告および今後の進め方 [約200名参加]
		〃	12月	どうつくる（仮称）恩田元石川線シンポジウム	パネルディスカッション、グループディスカッション [71名参加]
		平成8年	3月	ブロック別懇談会	取り組み報告と今後の進め方、横浜市がルートのたたき台を提案 [109名参加]
第2期	複数案の検討	〃	7月	巡回パネル展	青葉台東急百貨店、たまプラーザ東急ショッピングセンターで開催
		〃	9月～	住民参加の道路づくり委員会	住民意見の整理、複数ルート案の比較検討、環境データ整理、事例視察等
		平成9年	1月	公開学習会	道路計画と環境アセスメント、道路の機能と街づくり（原科幸彦東京工業大学教授、篠原修東京大学教授） [75名参加]
		〃	3月	ブロック別懇談会	委員会の活動報告と意見交換会、計画の基本的な考えの提案等 [113名参加]
		〃	7月	ワークショップ	ルート、構造等複数案の検討 [69名参加]
		平成10年	2月	第2回公開学習会	道路計画のアセスメント（原科幸彦東京工業大学教授） [75名参加]
第3期	横浜市による複数案の決定まで	〃	6月	ブロック別懇談会	恩田元石川線の複数の道路計画素案、環境データ、方針決定プロセスの説明 [83名参加]
		〃	9月	住民意見調査（アンケート方式）	恩田元石川線計画に対する青葉区民の関心や意見の把握 [回答2675通]
		〃	11月～	（仮称）恩田元石川線に関する研究会	恩田元石川線道路計画について住民参加の道路づくりに対する評価
		平成11年	1月	ブロック別懇談会	住民意見調査報告会 [79名参加]
		〃	6月	「（仮称）恩田元石川線に関する研究会」第1次報告書発表	計6回の研究会のほか、現地調査や委員会参加者との意見交換など、十分な議論を重ねて作成した報告書
		〃	7月	（仮称）恩田元石川線に関する方針（案）説明会	住民意見、「住民参加の道路づくり委員会」、「住民意見調査」、議会の意見や研究会第1次報告書の内容を踏まえ総合的に勘案して作成した素案説明 [165名参加]
		〃	11月	「（仮称）恩田元石川線に関する研究会」最終報告書発表	「住民参加の道路づくり」の取り組みに対する総合評価
		〃	11月	（仮称）恩田元石川線に関する方針決定	平成11年7月に開催した横浜市の方針（案）に関する説明会の意見などを参考に、総合的な観点から作成した方針

8年3月のブロック別懇談会で実施したアンケートの結果を受けて同年9月、「住民参加の道路づくり委員会」を発足させた。連合自治会推薦7名、公募12名、区在住学識経験者2名、市職員3名、合計24名の委員で構成された委員会の主な役割は、

- ・住民との意見交換方法
- ・道路計画に関する情報やデータの公開方法
- ・住民への広報の方法
- ・「整備しない案」も含めた複数の道路計画素案の検討
- ・住民意見の集約方法

などを検討することであった。

平成9年3月に横浜市がとりまとめた恩田元石川線の基本的考え方は、

- ・地域の骨格的道路ネットワークを形成
- ・広域的な役割を担わない路線
- ・地域で発生、集中する交通を整理
- ・地域の一体化を促進
- ・災害に強い街づくりを促進
- ・良好な住環境の保全

の6点であり、これまでに恩田元石川線に対して出された住民の意見、横浜市の考え方、および青葉区がめざしている街づくりを前提としての方向性を勘案し、恩田元石川線が果たす役割を示したものであった。

10年6月には、それまでの取り組みで出された意見を整理し、絞り込み、「整備しない案」を含めた複数案が横浜市から提案された。

そして同年9月に、これまでの意見交換会、ブロック別懇談会やワークショップなどで出された多くの住民意見をいかに集約するかが検討された。その結果、道路計画に対する青葉区民の意見傾向を把握するため、アンケート方式による「住民意見調査」が行われることになった。この調査は青葉区約9万8000世帯の住民基本台帳から無作為に抽出した1万世帯を対象として実施され、郵送による送付・回答という手法にもかかわらず約27%（回収2675通）という高い回収率となった。調査結果によると、道路の必要性を認めている意見が過半数を超えていた。【表-4】

11年6月に発表された「（仮称）恩田元石川線に関する研究会」第1次報告書の要旨は以下のとおりである。

「青葉区の道路の現状や課題などを踏まえた地域の骨格的道路ネットワーク形成の観点から、起点を真光寺長津田線とし、終点を日吉元石川線とする恩田元石川線の整備は必要と考える。また、住民意

【表-4】

住民意見調査結果 抜粋

（仮称）恩田元石川線の必要性についての回答

選 択 肢	割 合 %	
必 要 だ と 思 う	28.0	52.6
ど ち ら か と 言 う と 必 要 だ と 思 う	24.6	
ど ち ら か と 言 う と 必 要 で は な い と 思 う	12.0	26.8
必 要 で は な い	14.8	
わ か ら な い	19.1	19.1
回 答 な し	1.5	1.5
合 計	100.0	100.0

見調査からも、この道路の必要性は住民に理解されたと考える。幅員および車線数は、恩田元石川線の特徴を考慮すると交通機能、環境及び防災を含めた総合的な空間を確保する観点から、原則として22m、車線は2車線での整備が妥当と考える。住民意見調査では『幅員22m、車線は2車線』と『幅員22m、車線は4車線』という意見が拮抗していたが、整備にあたっての配慮すべき意見として、『歩行者の安全に配慮した道路づくり』や『快適さに配慮した道路づくり』が多かった点も配慮した。

この報告書を受ける形で同年7月、「(仮称)恩田元石川線に関する方針(案)」が横浜市より発表された。この「方針(案)」は、これまでの取り組みで出された住民の意見や「住民参加の道路づくり委員会」の意見、「住民意見調査」の結果や議会の意見、研究会第1次報告書の内容を踏まえ、妥当性や実現の可能性を総合的に勘案して作成され、住民の一番の関心事項である各ルートも複数案から一案に絞られたものであった。

その内容を要約すると以下のとおりであった。

青葉区内の道路の現状や課題などを踏まえ、地域骨格道路として都市計画決定し整備する。

1. 性格について

(仮称)恩田元石川線は、地域の骨格的道路ネットワークを担う路線として、主に地域で発生・集中する交通を処理し、交通機能や環境、防災を含めた総合的な空間を確保する

2. 整備効果について

概ね2~3km四方の骨格的道路ネットワークを形成することにより、生活道路における通過交通が排除され、地域全体の交通が円滑化し、安全性が向上する

3. ルートについて

1) 恩田・すみよし台地区ルート

あかね台の恩田線と田奈高校前の道路をつなぐルート

2) 鉄地区ルート

桐蔭学園の南側を通るルート

3) 元石川地区ルート

荏子田から最短経路で日吉元石川線に接続するルート

4. 断面構成

幅員 22m、車線の数 は 2 を原則とする

こうして都市計画決定に向けて具体的な調査および作業に入ってしまった。4 年 11～12 月のアンケート調査によって「住民参加の道路づくり」がスタートしてから約 8 年をかけてようやく計画案の方針が定まったのである。この最終方針は研究会の「最終報告書」とともに発表された。

最終報告書は、市の方針が決定されるまでの全プロセスについて取りまとめられ、なかでも画期的と評価されたのは、

- ・複数の地域にまたがる道路を対象として区民全体が参加した
- ・構想段階から住民に情報を提供し、意見交換をした
- ・整備しない案も含め複数案を検討し、さまざまな意見をもつ人が一つの場で討議した
- ・複数案の比較検討や意見集約の方法を検討する機関として委員会を設置した

ことなどであった。また、改善すべき点や不足している点として、それぞれの段階における目的をより明確にすべきであるということのほか、道路断面構成を具体的なイメージ図でわかりやすく提供してほしいなど、住民の理解を深める資料のつくり方の工夫についても指摘された。

11 年 11 月の横浜市決定方針【 2】に基づき、13 年 7 月に「恩田駅東側付近に関する検討会」を設置、計 5 回の検討会を開催して、恩田・すみよし台地区ルート of 緑地への配慮や構造上の対策などの検討を行った。そして 14 年 9 月、横浜市から恩田元石川線の都市計画素案が発表され、10 月には都市計画素案に関する公聴会で 11 名の公述人による意見発表がなされた。

15 年 6 月には、恩田元石川線の都市計画案がまとまり縦覧が開始されたが、それは、14 年 9 月に公表された素案を一部変更して恩田・すみよし台区間を除いた区間について先行して都市計画決定するものであった。恩田・すみよし台区間は、恩田駅周辺の街づくりのあり方や土地利用について地権者や周辺住民との話し合いを継続し、再度検討して計画案を作成することとなった。縦覧期間中に寄せられた意見書は、賛成 25 通、反対 44 通、その他 16 通。反対の意見のなかには今後の話し合いで解決できるものもあった。しかし、道路自体が必要でないという意見は横浜市と根本的に見解が異なり、横

2

横浜市の方針、恩田・すみよし台地区におけるルート

「道路ネットワークや線形、こどもの国線恩田駅へのアクセス性の向上など地域の一体化の促進という観点から、あかね台の恩田駅と田奈高校前の道路をつなぐルートとします。また、田奈高校前と鴨志田町の整備済み区間をつなぎます。

なお、（通称）恩田の森地区の自然環境に関する調査を行い、緑地への配慮や構造上の対策などについて、透明性の高いプロセスで検討していきます」

浜市の立場を貫くために9月8日の都市計画審議会に諮られた。【表

-5)【図-1】は、方針決定以降の都市計画決定までの経緯である。

【表-5】

方針決定以降の経緯一覧（平成12年度～15年度）

項	年 度	月	取 り 組 み	内 容	備 考
横 浜 市 に 計 画 る 決 定 方 針 決 定 後 か ら	平成12年度	3月	(仮称)恩田元石川線・歩行者空間に関する説明会	歩行者系空間に関する事例紹介など	2日間、4会場で開催
	平成13年度	7～2月	(仮称)恩田元石川線の恩田駅東側付近に関する検討会	恩田駅東側付近の道路設計にあたり、緑地等への配慮や構造上の対策などについて透明性高いプロセスでの検討	全5回開催
	平成14年度	9月	恩田元石川線と市計画素案説明会の開催	横浜市による計画ルート等の都市計画素案の説明	4日間、4会場にて開催
	〃	10月	恩田元石川線に関する市計画公聴会	公述人11名の意見発表	青葉区公会堂で開催
	平成15年度	6月	恩田元石川線の都市計画案の縦覧	期間中に寄せられた意見書は、賛成25通、反対44通、その他16通、反対の意見のなかには今後の話し合いで解決できるものあり。	6月13日～6月27日
	〃	9月	横浜市都市計画審議会		9月8日
	〃	11月	都市計画決定		11月5日

【图-1】

恩田元石川線の都市計画案がまとまりました [縦覧を行います](#)

都市計画案について

- **土地計画家案の一部を変更して都市計画案とします。**
「都市計画案の説明会（平成14年9月）での住民の方々からの意見や『都市計画家案に関する公聴会（平成14年10月）』での意見、そしてその後の地元の方々と話し合いでの意見を踏まえて都市計画案の作成を行ってきました。このたび、都市計画案の一部を変更して都市計画案としました。」
- [変更点] 今回は恩田・すみよし台地区を除いた区間について先行し
で都市計画決定していきます。
- **恩田・すみよし台地区の都市計画決定などについて**
恩田駅周辺地区の街づくりのあり方や土地利用について地権者や周辺住民の方々と話し合いを引き続き行い、恩田線との接続なども含めて再度検討し、できるだけ早期に都市計画案を作成していきます。
なお、今回都市計画決定する区間のうちで、横浜美術館大前付近から恩田・すみよし台地区に接続するまでの区間については、すみよし台・桂台地区の方々のご意見を尊重して事業化の時期を検討していきます。

全線の標準的な断面について
(歩行者系空間の広さは、事業化の段階で、地域の方々の意見を聞きながら決定していきます)

歩行者系空間	中央部	歩行者系空間
幅員 6 m	車道 10 m	幅員 6 m
幅員 22 m		

3・3・50号 恩田元石川線
凡例 ●●● 今日都市計画決定する区画
■■■ 今日都市計画決定しない区画

恩田元石川線は、青葉区の骨格的道路ネットワークを担う路線であり、交通機能や環境、防災を含めた総合的な空間を確保する道路です。次のような整備効果があります。

- (1) **交通の円滑化と安全性の向上**
青葉区内において、骨格的道路ネットワークを形成することにより、生活道路に流入していた通過交通が少なくなるため、地域全体の交通の円滑化が図られ、安全性が向上します。
- (2) **地域の一体化**
青葉区やたまプラーザなど地域地点へのアクセスが向上するとともに、鶴見川(谷本川)によって分断されているそれぞれの地域の連絡が良くなるなど、青葉区全体の一体化の促進に貢献します。
- (3) **災害に強い街づくりの促進**
沿線には住宅を中心に、学校施設や病院などが立地していることから、災害・緊急時における緊急物資の輸送路や緊急車両の通行路としての機能を確保するなど、災害に強い街づくりを促進します。

出典：横浜市のHPよりデータ入手したものを加工したもの

こうして、住民と行政が協力して地域の課題を解決するパートナーシップ施策の一環として、都市計画の分野で従来行われてきた手続きの説明会開催や計画案縦覧などの方法に加え、「構想段階から住民の意見を聴き、計画に反映させる」住民参加の実験的な取り組み

である「(仮称)恩田元石川線の道路計画」が、一部の区間については再度検討することとなったものの、5.86kmの区間について15年11月5日に都市計画決定された。

道路づくりと住民参加について論じた、元横浜市長高秀秀信氏の著書『横浜発 住民参加の道路づくり』(平成12年12月15日、神奈川新聞社発行)の最後の部分では、「市は8年間にわたり『住民参加の道路づくり』を進めてきたが、取り組みを終えた現在でも、住民の範囲をはじめ、参加の機会や意見の反映に向けて行政は何をすべきか、この課題への問いかけは今も続いている」と結ばれている。

土地区画整理事業で整備した都市計画予定線の道路が、ようやく「恩田元石川線」として都市計画決定され、つぎの段階へ進んだことは確かであるが、事業実施され、道路が完成して初めて「住民参加の道路づくり」が検証されることとなるであろう。

2 住民発意による「地区計画」制度の導入

平成15年11月5日、「青葉美しが丘中部地区地区計画」が施行された。この地区計画は地元住民によって、良い住環境を保全するために導入されたものであった。

「広大な多摩田園都市の中で最もハイクラスの街として生まれます。駅前から団地をつらぬくメインストリートはユリの木の美しい並木道となり、車道と歩道の間にはグリーンベルトができます。特に他に例をみないすぐれた点は、ほとんどの宅地が歩行者専用道と自動車道に面していることです。ですから、歩いて安全で、しかも車を使っても便利な街になります」

こんなキャッチフレーズで第二の田園調布をめざしたこの街は、今回の制度導入で次世代へ環境保全という大きな財産を残すこととなったが、この地区は、日本で最初の住民発意による「建築協定」が導入され、今回の地区計画導入も住民自らの手によるもので、その地元自治会意識は特筆すべきものである。

過去にも地元自治会崩壊を危惧して地区計画を導入した街があった。田園調布である。日本を代表する高級住宅街として知られる田園調布では平成3年に、「建築協定」よりも法的規制の強い「地区計

画」を導入し、日本で初めて敷地面積の最低限度を定めたのであった。「青葉美しが丘中部地区地区計画」に先立って、簡単に「大田区田園調布地区地区計画」制度導入の経緯を述べる。

田園調布の「地区計画」制度導入の経緯

田園調布の街は大正12年に、当社の前身である「田園都市株式会社」によってつくられた住宅地である。この街が長らく良好な住環境を維持してこられたのは、大正15年5月に設立された社団法人田園調布会【3】によるところが大きく、同会を中心にした自治意識の高さが田園調布を守ってきたと言っても過言ではない。

だが、この街も過去に大きな試練が幾度となくあった。とりわけ、高度経済成長期からバブル期にかけての危機は深刻で、地価の高騰による相続税や固定資産税の負担増から土地が細分化され、時として家を取り壊したままの跡も目につくようになった。加えて、生活様式の多様化や家族の伸展にともなう家族構成の増大は、増・改築、建替えを誘発し、住宅の建て詰まりも垣間見えた。

ちなみに、昭和7年の三丁目を中心にしたこの地区の宅地筆数は748筆であったが、バブル経済に入った61年には倍近い1245筆までになった。三丁目の地価公示は57年からの6年間で約8倍に上昇、63年には最高の410万円（1㎡当り）まで達した。【図-2】

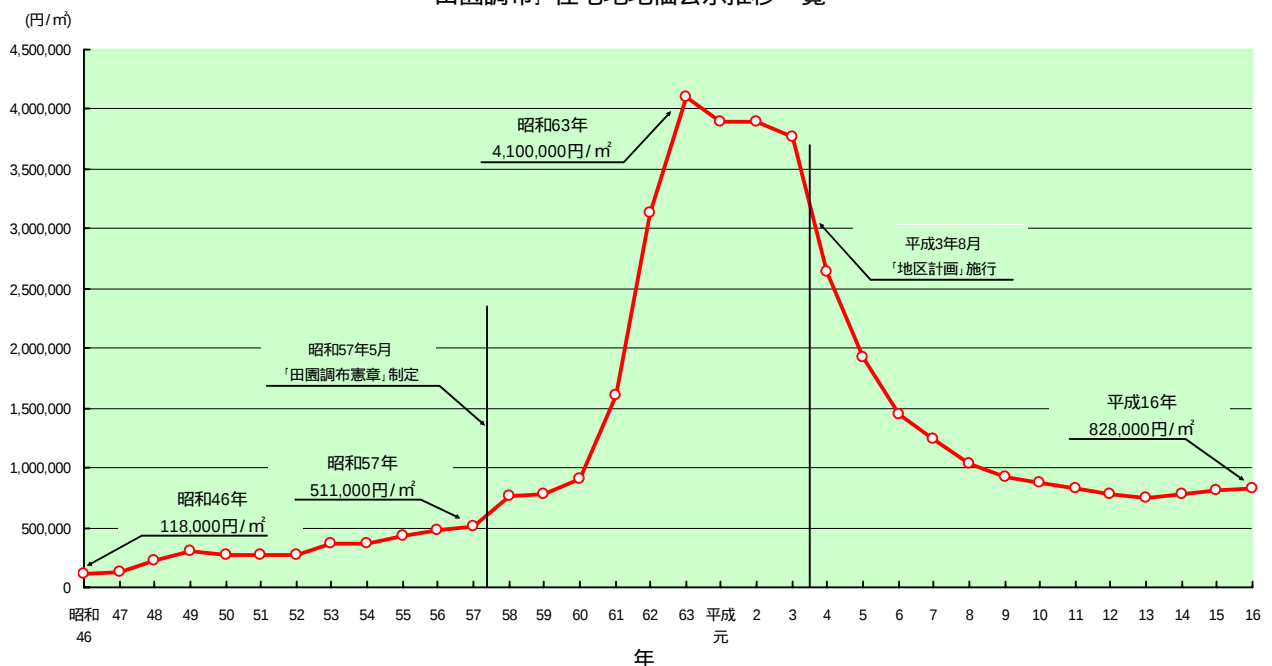
3

社団法人田園調布会

大正15年5月に発足。その後、田園都市(株)から贈与された6万円の財産管理や宝来公園の管理などのために社団法人化の申請を昭和6年10月に行い、翌年5月に認可になった。申請時の会員数は456名、資格を有する者は470人であった。昭和22年5月にGHQの指令で完全に解体された。23年12月に「社団法人田園調布文化協会」として再出発したが、29年3月に再び田園調布会に変更し、復帰した。

【図-2】

「田園調布」住宅地地価公示推移一覧



かくして、最高級住宅街・田園調布も環境変化の波にさらされ、これまでの良好な街並みをいかに宅地の細分化から守るかが大きな課題となっていたが、田園調布に住む人々はただ拱手傍観しているだけではなかった。住民は「自分たちの街は自分たちで守る」との確固たる姿勢を貫き、昭和57年5月、「田園調布憲章」を制定したのである。

田園調布憲章には、「私たちは、今日まで築かれてきたわが街の優れた伝統と文化を受け継ぎ、これからの情勢の変化にも賢明に対処しながら、常に緑と太陽に満ち、平和と安らぎに包まれ、文化の香り漂うよりよい街づくりを目指したいと念願し、ここに住民の総意に基づく憲章を定めるものです」と記されている。

これは、田園調布の創設者渋沢栄一翁の掲げた街づくりの精神と理想を知り、自治協同の伝統を受け継ごうというものであったが、さらに同年6月に建物や設備の新設や改造、日常の環境づくりをルール化した「環境保全の申し合わせ」が定められた。

これを機に、地元の田園調布会は「地区計画」の導入を視野に入れて検討を開始。数度におよぶ住民懇談会や地区計画通信の発行、並びにアンケート調査の実施などを精力的に行った。そして、平成3年8月21日、“宅地と公園の街づくり”のスローガンの下、大正時代から保たれてきた良好な住環境の保全を目的とする「大田区田園調布地区地区計画」が施行された。

これは、住宅地区（約45.2ha）と駅前地区（約2.0ha）のエリアに導入されたもので、駅前地区でのホテル、パチンコ店などの建設を規制するとともに、住宅地区では1戸当りの床面積37㎡未満の共同住宅と寄宿舍や浴場の建設を禁止し、建築物の敷地面積の最低限度を165㎡としている。このほか、垣根や建築物意匠なども定められた。

3 横浜市青葉区美しが丘中部自治会エリアに「地区計画」制度の導入

美しが丘開発の経緯

たまプラーザ駅に近い「美しが丘」はその名のとおり、美しく洗

練された街並みで知られる、多摩田園都市を代表する地域である。だが、昭和44年に元石川第一土地区画整理組合が解散して新住民と歩みはじめたこの街も、当初は「建築協定」を導入し環境の保全をはかってきたが年月が流れ、かつての田園調布と同様、宅地の細分化等による環境の悪化が再び懸念されるようになった。

それを阻止すべく、美しが丘中部自治会エリア（元石川第一土地区画整理地区の一部、38年3月15日設立認可、44年11月15日解散認可）の人々が地区計画制度を導入し、歩行者専用道路がある美しい街並みを将来にわたって維持することとなったのは平成15年11月5日のことであった。

美しが丘（元石川第一地区）の街が誕生したのは昭和44年。多摩田園都市開発の初期のころであるが、元石川第一地区では高度経済成長の初期において、すでにこうした歩行者優先の思想が街づくりに採り入れられており、車道と歩道を完全に分離させた「ラドバーン方式」の道路、そして車道の何力所かを渦巻き状にすることで住民以外の車の通り抜けを排除する「クルドサック方式」など、随所に新たな試みが施されていた。【図-3】【図-4】

ラドバーン方式というのは、1920年代に誕生したアメリカのニュージャージー州フェアローン市のラドバーン地区にちなんで名づけられたものだが、日本の民間開発で実際に導入したのは多摩田園都市のこの地区が最初であった。

建設省（現国土交通省）の道路分類に「歩行者専用道路」という項目が加えられたのは、この美しが丘（元石川第一土地区画整理事業）の開発が契機となっている。

【図-3】 組合設立認可時の元石川第一土地区画整理計画図





青葉区美しが丘二丁目から三丁目にかけての住宅街に足を運ぶと、美しい街並みが目に飛び込んでくる。広い敷地、凝ったつくりの家々、ラドバーン方式で完全分離された歩道、クルドサック方式の渦巻き状の車道……。こんな計画が昭和30年代につくられたと聞けばだれもが驚くが、当初の計画ではラドバーン方式やクルドサック方式などは予定されていなかった。にもかかわらず実施されることとなった背景にはつぎのような事情があった。

極力自然の風致を保存するという設計方針をとりながらも大幅な整地工事を予定し、これまでの地区と同様に碁盤状の道路網で計画したが、造成工事が始まってまもなくのこと、当初予定した切土工事が市境や特別高圧送電線（黒部幹線）の鉄塔が障害となり中断を余儀なくされ、計画そのものの変更を迫られた。想定外のことに組合関係者は困惑したが、幸いなことに地区面積80%近くが当社の買収地で占められていたことから、まったく新しい構想に基づいた街づくりを計画することとなった。このときに、「どうせなら、東急多摩田園都市のモデル地区にするために歩行者専用道路をつくってみてはどうか」との積極案が浮上し、組合へ提案すると同時に、行政当局へ打診した。当時は道路法のなかに歩行者専用道路という規定はなく、承諾の返答が得られるかどうか確証はなかったが、「とりあえず土地区画整理事業で公共用地として歩行者専用道路を認める」との申し合わせをとりつけることができ、晴れて築造の運びとなったのである。

こうして、多摩田園都市のなかでも際立って美しい街、美しが丘

が誕生することになったのだが、その前途には、解決しなければならぬいくつかの問題が待ち受けていた。

建築協定導入の背景

昭和40年代の後半に入ると、全国的に環境問題がもち上がった。日照をめぐる中高層ビル建設やアパートの建築にともなう紛争が主であったが、田園都市線沿線も例に漏れず、環境問題で大きく揺れ動いた。

「一戸建て住宅地という東急の説明と個人住宅以外の建物は建てられないという契約内容を信頼して分譲地を買い、家を建てたが、周辺にはビルやアパートが野放しに建てられているではないか」という抗議文とともに、個人専用住宅の規定を盛り込んだ売買契約書を盾に当社に問題の解決を迫ってきたこともあった。

しかし、当社分譲地以外の個人所有地に土地利用規制がおよぶわけもなく、その後の対策として当社分譲地を対象に、環境を高度に維持増進するための建築協定を導入した「建築協定付分譲地」を販売していった。

その第1号が47年6月15日に施行された一団地造成事業の禅当寺地区（東急市ヶ尾分譲地、協定面積2万4170㎡、123区画。共同造成者である関東菱重興産の所有地は除外）である。

ところが、その4カ月前の47年2月には、既存の住宅地である美しが丘中部自治会エリアで建築協定が締結されていた。これは、記念すべきわが国最初の住民発意による建築協定であったが、この導入はある出来事が原因で始まった。

44年、突如として瀟洒^{しょうしや}な街並みの真ん中に、ある会社の社員寮建設計画がもち上がったのである。結果的に、住民の反対で計画が変更され、別の場所に建てられることになったが、これを契機に、住民が一致団結して住環境の維持改善をはかる「美しが丘個人住宅会」という組織を発足させて環境づくりに専念していくこととなった。

会は、住宅地としての環境を守り、互いに安心して気持ちよく暮らすための研究を進め、その結果、住宅の敷地面積や建物高さなどの基準について、建築基準法より厳しいルールを住民に課すことのできる建築協定制度を導入することが最良であるとの結論にいたっ

た。

美しい街並みを維持していくためには建築協定が必要との意見が大半を占めたが、なかには未同意者もいた。そういう家には中心メンバーが幾度となく訪ねて説得にあたった。そうした努力が功を奏し、47年2月15日、日本初の住民発意による建築協定が認可され、以後、美しが丘では「建築物は一戸建ての個人用のみ」「建物は2階までで3階以上はノー」というルールが守られるようになった。

建築協定から地区計画へ

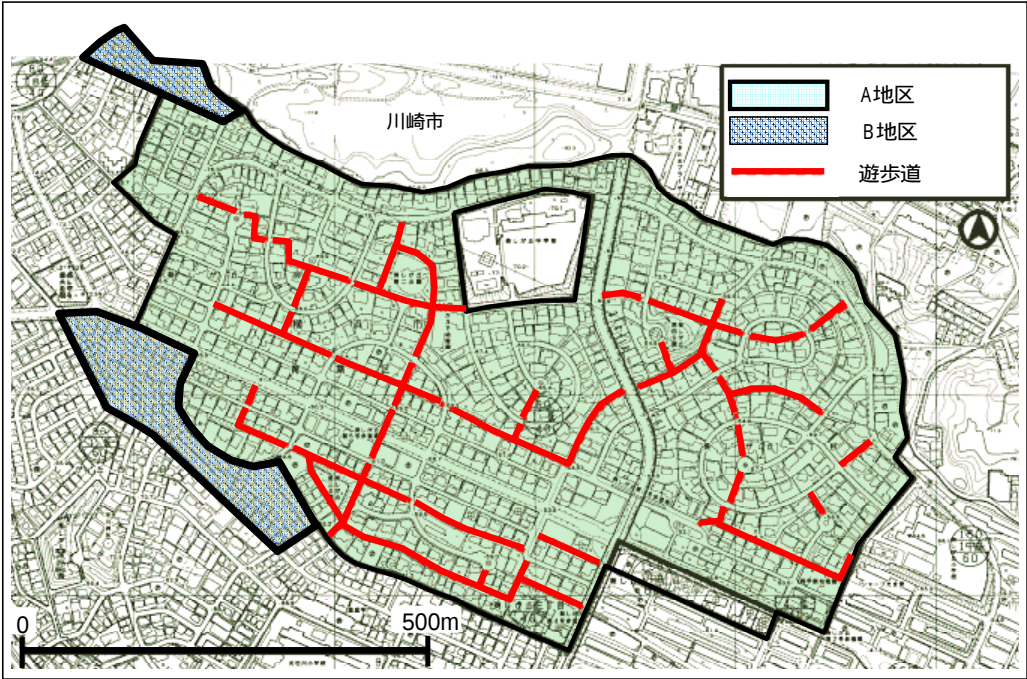
しかし、建築協定が結ばれてからすでに30年以上も経過した。時代が変わり、世代も変われば住民の意識に変化が起きてくる。相続に際して不動産業者に転売するケースも珍しくなくなった。そうなれば敷地が細分化されることは避けられない。さらに、建築協定は土地所有者の合意に基づく私法的契約であり、公法上の権利制限ではない、また期限を迎えたときすんなり更新されるかどうかの不安もある。

こうした懸念を払拭するために美しが丘中部自治会が取り組んだのは、法的拘束力のある地区計画への移行であった。建築協定はいうなれば紳士協定であって、違反があるかどうかを自分たちでチェックしなければならないばかりか、違反があったとしても、これを取り壊して現状に復させることはかなり難しい。対して地区計画では、行政当局が建築物のチェックをして違反者には是正命令を出すことができる。

平成15年3月、住民代表は横浜市に地区計画の原案を提出。そして同年9月、横浜市都市計画審議会の上程を得、11月5日に「青葉美しが丘中部地区地区計画」が施行され、将来にわたって美しい街並みを維持することが可能になったのである。

3期32年にわたって美しが丘中部自治会エリアの街の環境を守ってきた「建築協定」は16年1月24日をもって有効期間満了で失効した。しかし、それに代わってもっと強く街の環境が保全される「地区計画」が15年11月から施行されたのである。【図-5】【表-6】

【図-5】 青葉美しが丘中部地区地区計画図



出典 横浜市のHPよりデータ入手したものを加工したもの

【表-6】 青葉美しが丘中部地区地区計画概要 平成15年11月5日施行

名 称		青葉美しが丘中部地区地区計画	
位 置		横浜市青葉区美しが丘一丁目、美しが丘二丁目、美しが丘三丁目、美しが丘四丁目及び元石川町	
面 積		約47.2ha	
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標	本地区は、青葉区の北部、東急田園都市線たまプラーザ駅の北西に位置しており、昭和30年代に歩車道分離の考え方にに基づき土地区画整理事業によって開発された住宅地である。我が国最初の住民発意による建築協定により、これまで30年間にわたって良好な居住環境が保たれている。本地区では、健康的で良好な生活環境の維持・増進を図るため「近隣相互の生活環境への配慮が感じられる緑豊かなゆとりある低層住宅地」を理念とし、次の街並づくりの目標を掲げている。 1. 楽しく安心して利用できる遊歩道や公園などがあり、並木道の緑が美しい街並み 2. 落ち着いた住宅地の環境や景観と調和した建物が連なる街並み 3. 擁壁・垣根・柵、駐車場、看板等についても居住環境との調和が大切にされている街並み 4. 防災・防犯・交通安全、敷地の管理等についても日常的な心配りが感じられる街並み 本地区計画は、これらの目標に基づき、良好な居住環境を維持・保全することを目指す。	
	土地利用の方針	地区計画の目標を実現するため、A地区及びB地区において、戸建住宅を主体とした低層住宅等の立地を図る。 また、良好な居住環境に配慮し、地盤面の変更による環境の悪化の防止、未利用地・擁壁の適切な維持管理にも努める。	
	建築物等整備の方針	A地区、B地区において、戸建住宅を主体とした良好な居住環境を形成するため、建築物の用途の制限、建築物の敷地の最低限度、壁面の位置の制限、建築物の高さの最高限度及び建築物等の形態又は意匠の制限について定める。	
	緑化の方針	良好な環境を形成するため、建築物の敷地等の積極的な緑化に努める。	

地区整備計画				
建築物等に関する事項	地区の区分	名 称	A地区	B地区
		面 積	約41.0ha	約3.4ha
	建築物の用途の制限	次に掲げる建築物以外の建築物は、建築してはならない。 1. 住宅 2. 住宅で事務所、店舗その他これらに類する用途を兼ねるもの…… 3. 共同住宅（住戸の数が4以上のものを除く） 4. 学校、図書館その他これらに類するもの 5. 保育所その他これに類するもの 6. 診療所 7. 巡査派出所、公衆電話所その他これらに類するもの…… 8. 前各号の建築物に付属するもの		
	建築物の敷地面積の最低限度	180㎡ ただし、次のいずれかに該当する土地については、この限りでない。 1. 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物の敷地として使用するもの 2. 本規定が定められた際、現に建築物の敷地として使用されている土地で本規定に適合しないもの又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地として使用するならば本規定に適合しないこととなる土地について、その全部を一の敷地として使用するもの		
	壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から前面道路の境界線及び隣地境界線までの距離は1m以上とする…	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から前面道路の境界線までの距離は1m以上とし、隣地境界線までの距離は0.5m以上とする…	
	建築物の高さの最高限度	1. 建築物の高さは、9mを超えてはならない 2. 建築物の各部分の高さは、当該各部分から前面道路の中心線又は隣地境界線までの真北方向の水平距離に0.6を乗じて得たものに5mを加えたもの以下としなければならない		
	建築物等の形態又は意匠の制限	建築物の屋根及び外壁の色彩は、周囲の景観と調和したものとする。		

多摩田園都市の開発が始まってすでに半世紀以上の歳月が流れたいま、「自分たちの街は自分たちで守る」という理念で結束した地元自治会組織が行政を動かすようになった。これはとりもなおさず、街も住民も熟成期を迎えたことの証しであろう。

美しが丘における都市計画は、歩行者専用道路も含めた街の景観を保っていくうえで貴重なモデルケースになるであろう。

4 地元とともに推進した「たまプラーザ駅周辺地区地区計画」

たまプラーザ地区計画推進連絡協議会の発足

昭和61年10月、「たまプラーザ地区計画推進連絡協議会」（以下、推進連絡協議会）が当社を含めた11名の地権者によって発足した。

推進連絡協議会の発足理由は、地区の都市環境を高度に維持・推進することを目的に関係地権者の意思の統一をはかり、たまプラーザ駅前にふさわしい魅力ある街づくりを推進することにあった。

当時、駅南側（元石川第三地区）の用途地域が、駅北側と比較して低く抑えられていた。そのため、駅周辺は商店街やショッピングセンターを含む商業集積の進んだ北口地区と、市街地形成にいたらない南口地区が際立った対照を示していた。これに対して地元関係者および当社は、たまプラーザ地区を多摩田園都市の中核拠点の一つとして位置づけ、駅前の南側と北側においてバランスのとれた発展が田園都市線沿線にとって望ましいと考えていた。既成の用途地域にとらわれずに地域全体を俯瞰し、たまプラーザ駅周辺の計画的な街づくりを検討する目的で推進連絡協議会が発足したのは、そうした考えに基づいてのことであったが、そこには、北側と南側が一体性のないまま、南側が魅力のない地区になってしまうことに対する地元と当社の危機感があった。

難航した地区計画の導入

元石川第三土地区画整理事業が完了した（昭和55年8月15日解散認可）後のたまプラーザ駅南側の土地利用は、暫定利用の駐車場や住宅展示場で大半が占められていた。駅前周辺にもかかわらず、

用途地域が低く抑えられていたからである。

そこで地元地権者および当社は、多摩田園都市の中心拠点にふさわしい街づくりが可能となるよう、「用途地域」の変更について横浜市に要望していくことを申し合わせた。

一方、横浜市は56年に策定した「よこはま21世紀プラン」を平成元年11月に見直して公表した。プランは、地域の拠点整備としてあざみ野・たまプラーザ駅周辺の整備を掲げ、その事業内容のなかで、たまプラーザ駅南口地区の街づくり促進を謳っていた。

推進連絡協議会も、「よこはま21世紀プラン」を踏まえたうえで当地区の街づくり計画を策定し、将来動向に合った土地利用形態の変換と公共空間の整備による質の高い都市環境の形成をはかることが、21世紀に向けての都市づくりとして必要であるとの結論にいたった。無論それは、地区計画制度を導入して、たまプラーザ駅北口地区と南口地区のアンバランスな用途地域を見直すことも視野に入れたものであった。そして5年7月26日、推進連絡協議会は概ね以下の内容の要望書を横浜市へ提出した。

「市街化の遅れている南口に関しては鉄道および幹線道路に沿った住居地域のほかは、第一種住居専用地域であり、現状のままでは駅前にふさわしい街づくりが困難である。推進連絡協議会を発足して以来6年余にわたり協議を重ねているが、いまだに市当局から回答がいただけていない。そのため街づくりの方向が定まらず、土地利用計画も立案できない土地所有者が多数いる。早急に結論を出していただきたい」

これに対して6年7月7日、横浜市からたまプラーザ地区計画に対しての「基本条件」が初めて提示された。

その条件は以下の4点であった。

- 1.地区計画予定地区の一部変更（駐車場用地を除く）
- 2.地元要望の用途・容積より1ランク落とす
- 3.地区外周辺道路を最低幅員12mの道路にする
- 4.周辺住民の賛同を得る

続いて同年9月30日、「たまプラーザ駅周辺地区における地区計画の決定及び用途地域の変更について」の案が横浜市から提示され、翌10月には当地区が「地区計画予定地区」として線引きされ、地区計画の導入に向けて一歩前進することとなった。

地区整備方針では、南口に駅前広場を整備し、すでに整備されている北口駅前広場を結ぶ歩行者専用通路の設置、および道路拡幅、歩道状空地、壁面後退などによる歩きやすい回遊路づくりが打ち出されるとともに、自動車の円滑な動線の確保も掲げられた。また、土地利用計画については、地区を A、B、C と 3 区分し、それぞれの地区にふさわしい土地利用を誘導するものであった。

この地区計画導入のねらいは、たまプラーザ駅周辺を横浜市の地域拠点の一つとして位置づけ、用途地域の変更とセットで街づくりの意図を反映させた地区計画を制定することで、地元の街づくりに対する熱意を具現化することにあった。

これより前の 6 年 12 月に横浜市は、22 年（2010 年）を目標年次とする長期ビジョン「ゆめはま 2010 プラン『丘の横浜』青葉区計画」を策定。5 年 12 月に確定した「長期ビジョン 青葉区の将来像 ～丘の横浜～」を具体的に実現するために、丘の文化を発信する街として、あざみ野・たまプラーザ周辺を地域拠点として位置づけた。そしてこの地域で、高感度の商業施設、文化・アミューズメント施設、広場、駐車場などが一体的に配置された魅力的な街づくりを進め、街並み景観にはパブリックアート【 4】を取り入れ、快適で文化の香り高い都市空間の整備を促進するなど、区民の多様なライフスタイルにふさわしい生活文化産業などの集積を促進することが謳われていたが、「地区計画導入予定地」に指定されたことは横浜市の長期ビジョンにとっても大きな前進であった。

こうして、横浜市から具体的な方針と条件が提示されたものの、そのころはちょうど折悪しく、バブル崩壊後の先行き不透明な時代に突入していた。そのため、計画の総論についてはともかく、各論となると議論百出で、地権者間の意見の集約が困難な状況になっていた。

8 年度に予定された用途地域「全域」の見直しに合わせて実施できるように推進していたが、当時の段階では以降のスケジュールを加味すると無理があると判断、6 年 10 月 17 日に「都市計画地方審議会上程見送りと継続審議」の要望書を提出して次年度以降の実現を目標とした。

その後、総会、勉強会、見学会、アンケート調査等を行い、地元地権者の意識の高揚をはかりつつ、横浜市の動向を見守った。

4

パブリックアート

身近な街並みや公共建築、公園などで芸術にふれあえる環境づくりを進めるため、建築、芸術などの専門家や市民が参加して、質の高い街づくりを行う仕組み。

11年2月、横浜市から新たな「用途地域案」と「地区計画案」の提示があり、12年3月6日には「横浜市地区計画素案」が提示された。これを受けて、推進連絡協議会は地権者を個別訪問して地区計画の素案内容を説明して地権者の意見、要望を得、これをもとに横浜市と具体的な協議・調整、さらには、地元原案を策定するために12年8月に「第3回アンケート調査」を実施した。敷地面積の最低限度、歩道状空地、壁面後退、用途の制限などに対する権利者の関心は高く、アンケート回収率は96%に達した。その結果からも、たまプラーザ駅周辺地区地区計画を促進すべしとの結論が得られ、当社が基盤整備を進めていくという決断により、年末から地元地権者の同意書取得を開始した。

スケジュールに乗った「地区計画」の導入

平成13年3月22日、「たまプラーザ駅南口周辺地区における街づくりの推進に関する要望書」が横浜市に提出された。それには、「地元の街づくり推進に関する熱意の向上をお汲みとりいただき、地区計画実現に向けて、さらなる貴市のご指導を……」と書かれ、地権者の同意書も添えられた。そして同年6月6日、高秀横浜市長から以下の回答書が送付された。

「地区計画の指定による道路等の公共施設の位置づけと土地利用の誘導に合わせた用途地域の見直しは、有効な街づくり手法ではありますが、必要な道路の拡幅整備や交差点改良等を行ったうえでないと、かえって混乱を招くことも危惧されます。それは、元石川第三地区の道路等は住居系の用途地域を前提としての都市基盤整備を行っており、商業施設、高度利用を図るためには、これらに対応できるような道路の拡幅や交差点の改良、駐車場の整備もあわせて検討する必要があります。また、街づくりのルール化と、これに基づいた街並み誘導等を継続して行うことも必要であり、そのための地元組織体制を整えていくことも重要と考えています」

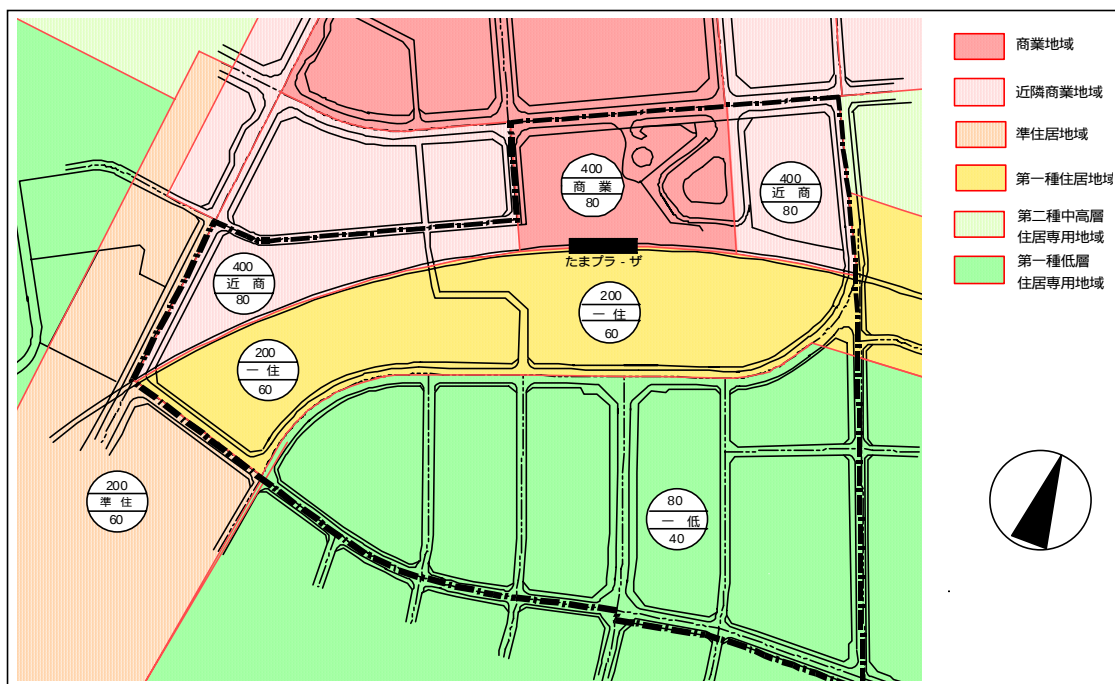
それは、課題の解決を促すものであった。

これを受けて、推進連絡協議会はその課題を一つひとつ整理し、14年6月4日に横浜市によるたまプラーザ駅周辺地区の都市計画決定変更に関する権利者説明会が開催された。ここにおいてようやく、都市計画手続きのスケジュールに乗ったのであった。

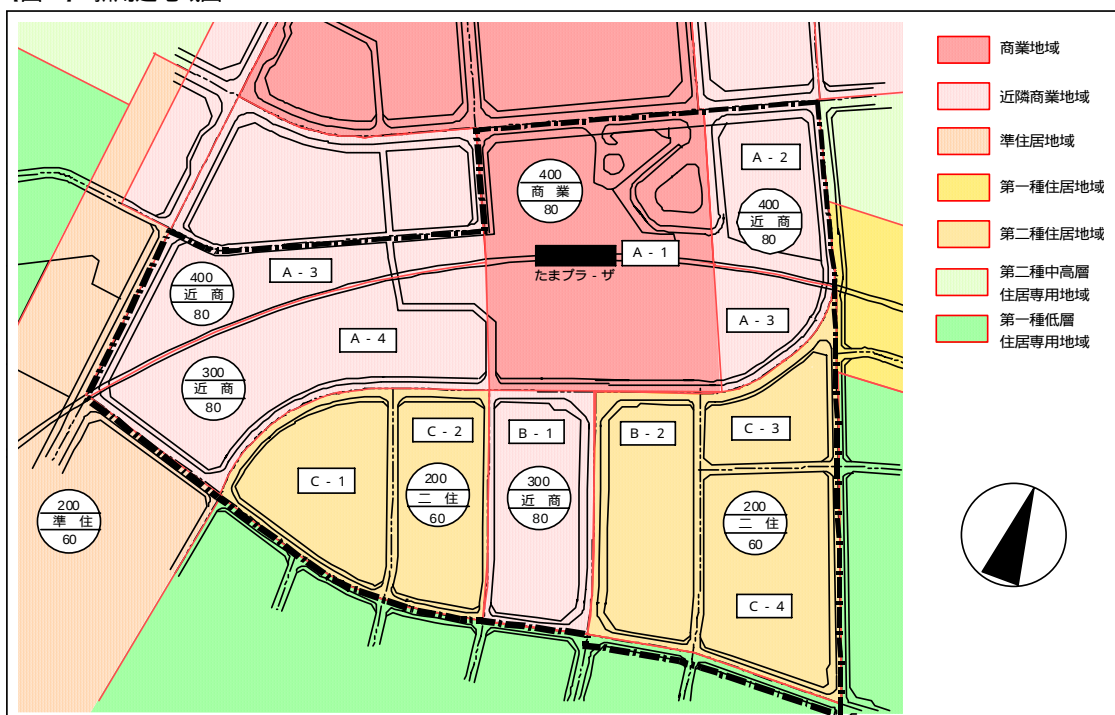
続いて7月4日、新石川小学校で近隣住民への説明会が開催されて8月5日からの法定縦覧を経て、9月6日に横浜市都市計画審議会が開催された。

そして11月5日、推進連絡協議会が発足してから16年の歳月を経て、用途地域の見直し【図-6】【図-7】とともに「たまプラーザ駅周辺地区地区計画」【表-7】が決定された。

【図-6】旧用途地域図



【図-7】新用途地域図



第6章 多摩田園都市の新たな旅立ち

【表-7】 たまプラーザ駅周辺地区地区計画概要 平成14年11月5日施行

名 称	たまプラーザ駅周辺地区地区計画
位 置	横浜市青葉区美しが丘一丁目、美しが丘二丁目、美しが丘三丁目、新石川二丁目及び新石川三丁目
面 積	約12.4ha
区域の整備・開発及び保全の方針	地区計画の目標 本地区は、東急田園都市線たまプラーザ駅を中心に南北に広がる区域で、昭和30年代から50年代にかけて土地区画整理事業により開発された市街地である。また、地域拠点に位置づけられており、今後土地の高度利用や商業、業務、文化機能の充実が見込まれる地区である。 本地区計画は、駅周辺地域の利便性の向上と良好な市街地環境の形成を図るとともに、地域拠点としてふさわしい機能を誘導するため、必要な都市基盤の整備と、商業、業務、文化等の都市機能の導入を図ることを目標とする。
	土地利用の方針 地区計画の目標を実現するため、地区を7区分し、以下のとおり土地利用を誘導する。 1. A-1地区、A-2地区、A-3地区、A-4地区 駅前広場に面したA-1、A-2地区においては、地域拠点の核となる商業、業務及び文化機能等の集積を図る。またA-3、A-4地区については、A-1、A-2地区を補完し、商業、業務及び文化機能等に併せて都市型住宅の立地を図る。 2. B-1地区、B-2地区 駅の南口から南へ延びる市道元石川39号線を中心とした賑わいのある商業空間の形成を図り、併せて都市型住宅及び駐車場の立地を図る。 3. C地区 都市型住宅の立地と、周辺環境に調和した商業施設の立地を図る。
	地区施設の整備の方針 交通結節点として交通広場を整備する。 既存の道路網の機能を強化し、歩行者空間のネットワークを形成するため、道路を整備する。 快適な歩行者空間を確保するため、歩道状空地、広場の整備を図る。
	建築物等の整備の方針 1. A-1地区、A-2地区 地域拠点の駅前にふさわしい商業、業務及び文化施設等の立地を誘導し、高度利用を促進するため、建築物の用途の制限、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の形態又は意匠の制限及び垣又はさくの構造の制限について定める。 2. A-3地区、A-4地区、B-1地区、B-2地区、C地区 商業、業務及び文化施設等並びに都市型住宅の立地を図り、周辺環境との調和を保つため、建築物の用途の制限、容積率の最高限度、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の形態又は意匠の制限及び垣又はさくの構造について定める。
	緑化の方針 緑豊かな街並みを形成するため、敷地及び公共空間での緑化を図る。

地区整備計画				
地区施設の配置及び規模	道 路	道路	幅員	18m 延長約 140m
		道路	幅員	15m 延長約 420m
		道路	幅員	14.5m 延長約 220m
		道路	幅員	12m 延長約 620m
	歩 行 者 用 通 路	道路	幅員	6m 延長約 50m
		道路	幅員	3m 延長約 70m
	歩 道 状 空 地	道路	幅員	2m 延長約 490m
		道路	幅員	1m 延長約 1,360m
	交 通 広 場	面積	約 6,000㎡ (北口)	
		面積	約 4,000㎡ (南口)	
	広 場	面積	約 1,000㎡	

建築物等に関する事項

地区の区分	名 称	A地区			
	細 分	A-1地区	A-2地区	A-3地区	A-4地区
	面 積	約2.5ha	約0.9ha	約1.3ha	約1.8ha
建築物の用途の制限	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 1. 住宅 2. 建築基準法別表第二(と)項第2号及び第3号並びに(リ)項第3号に掲げる工場 3. 倉庫業を営む倉庫 4. キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホール、その他これらに類するもの 5. 個室付浴場業に係る公衆浴場その他これに類する……	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 1. 住宅 2. 建築基準法別表第二(と)項第2号及び第3号並びに(リ)項第3号に掲げる工場 3. 倉庫業を営む倉庫	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 1. 地階又は1階を住居の用に供するもの…… 2. 建築基準法別表第二(と)項第2号及び第3号並びに(リ)項第3号に掲げる工場 3. 倉庫業を営む倉庫		
建築物の容積率の最高限度	-	-	-	住居の用に供する建築物又は住居の用に供する部分を含む建築物の当該住居の用に供する部分の容積率の最高限度は10分の15とする。	
建築物の敷地面積の最低限度	1,000㎡				
	ただし、次のいずれかに該当する土地についてはこの限りではない。 1. 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物の敷地として使用するもの 2. 図書館、管理事務所その他これらに類する居住者の共同の利便に供する建築物の敷地として使用するもの 3. 本規定が定められた際、現に建築物の敷地として使用されている土地で本規定に適合しないもの又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地として使用するならば本規定に適合しないこととなる土地について、その全部を一の敷地として使用するもの				
壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。 ただし、この距離の限度に満たない距離にある建築又は建築物の部分が次の各号のいずれかに該当する場合はこの限りではない。 1. 公共用歩廊 2. 公共用歩廊に昇降するためのエレベーター、階段又はスロープ				
建築物等の形態又は意匠の制限	建築物の屋根及び外壁の色彩並びに屋外の広告物の色彩、大きさ及び形状は、地区の景観と調和したものとする。				
垣又はさくの構造の制限	道路に面する垣又はさくの構造は、生け垣、フェンスその他これらに類する開放性のあるものとする。ただし、フェンスの基礎、門柱、門扉その他これらに類するものを除く。				

第6章 多摩田園都市の新たな旅立ち

建築物等に 関する 事項	地区の 区分	名 称	B地区	C地区
		細 分	B-1地区	B-2地区
		面 積	約1.0ha	約1.1ha
	建築物の用途の制限		次に掲げる建築物は、建築してはならない。 1. 市道元石川第226号線又は市道元石川第39号線に接する敷地においては、地階又は1階を住居の用に供するもの…… 2. 建築基準法別表第二(に)項第2号に掲げる工場 3. マージャン屋、ばちこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの(ただし、市道元石川第226号線又は市道元石川第39号線に接する敷地を除く。) 4. 倉庫業を営む倉庫	次に掲げる建築物は、建築してはならない。 ただし、都市計画法第20条第1項の規定により本地区計画が告示された際、現に建築物の敷地として使用されている土地で、路地状部分のみによって市道元石川第226号線に接し、その敷地の路地状部分の幅員が5m以下であるもののみを建築物の敷地として使用する場合には、第1号を適用しない。 1. 地階又は1階を住居の用に供するもの…… 2. 建築基準法別表第二(に)項第2号に掲げる工場 3. マージャン屋、ばちこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの(市道元石川第226号線に敷地が接するものを除く。)
	建築物の容積率の最高限度		住居の用に供する建築物又は住居の用に供する部分を含む建築物の当該住居の用に供する部分の容積率の最高限度は、10分の10とする。	住居の用に供する建築物又は住居の用に供する部分を含む建築物の当該住居の用に供する部分の容積率の最高限度は、10分の15とする。
	建築物の敷地面積の最低限度		300㎡ ただし、次のいずれかに該当する土地についてはこの限りではない。 1. 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物の敷地として使用するもの 2. 図書館、管理事務所その他これらに類する居住者の共同の利便に供する建築物の敷地として使用するもの 3. 本規定が定められた際、現に建築物の敷地として使用されている土地で本規定に適合しないもの又は現に存する所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地として使用するならば本規定に適合しないこととなる土地について、その全部を一の敷地として使用するもの	200㎡
	壁面の位置の制限		建築物の外壁又はこれに代わる柱の面は、計画図に示す壁面の位置の制限を越えて建築してはならない。 ただし、この距離の限度に満たない距離にある建築物又は建築物の部分が次の各号のいずれかに該当する場合は、この限りでない。 1. 外壁又はこれに代わる柱の中心線の長さの合計が3m以下であるもの…… 2. 物置その他これに類する用途(自動車倉庫を除く)に供し、軒の高さが2.3m以下で、かつ、床面積の合計が5㎡以内であるもの…… 3. 自動車庫の用途に供し、軒の高さが2.3m以下であるもの 4. 公共用歩廊 5. 公共用歩廊に昇降するためのエレベーター、階段又はスロープ	
	建築物等の形態又は意匠の制限		建築物の屋根及び外壁の色彩並びに屋外の広告物の色彩、大きさ及び形状は、地区の景観と調和したものとす。	
	垣又はさくの構造の制限		道路に面する垣又はさくの構造は、生け垣、フェンスその他これに類する開放性のあるものとする。ただし、フェンスの基礎、門柱、門扉その他これらに類するものを除く。	

たまプラーザ駅周辺地区の街づくりの考え方は、「たまプラーザ駅前地区にふさわしい、魅力ある地域拠点」を形成するために、道路拡幅や駅前広場等の必要な都市基盤整備と一部用途地域の変更を実施するとともに、街づくりをコントロールする「地区計画」制度やこれを補完する「たまプラーザ駅周辺地区街づくり協定」【 5】(任意協定)の導入をはかり、地区住民合意による街づくりを推進するというものであった。

土地利用については、地区を

- 1.A地区(商業・業務地区)
- 2.B地区(商業・住宅地区)
- 3.C地区(住宅地区)

の3つに区分し、それぞれの方針により土地利用を誘導するという方針が示された。また、街づくり計画に合わせて基盤整備を行い、既存道路の拡幅整備や広場の整備も行うこととなった。

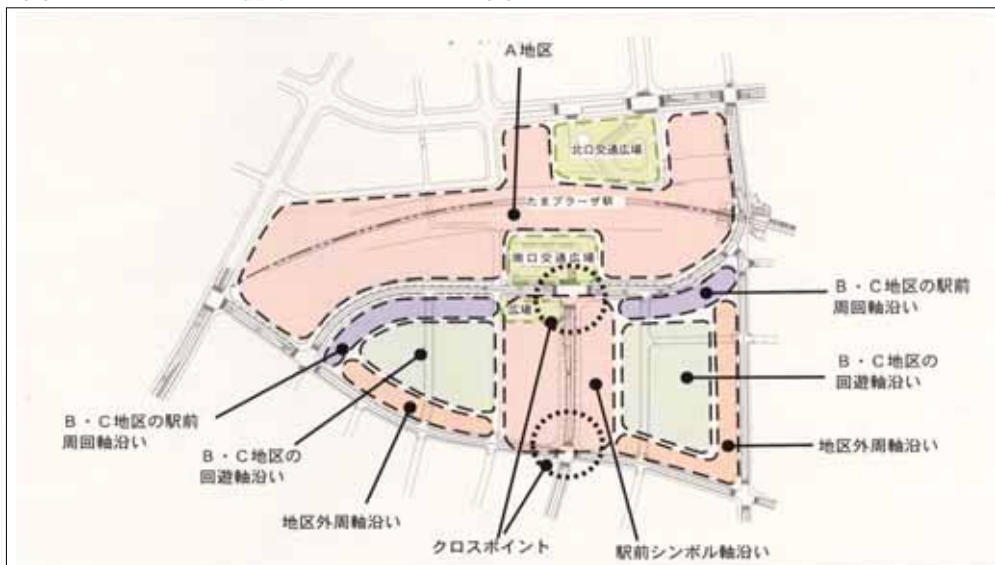
5

たまプラーザ駅周辺地区街づくり協定
「たまプラーザ駅周辺地区地区計画」を補完し、きめ細かな街づくりを実現するために「たまプラーザ駅周辺地区街づくり協議会」が作成(平成14年11月総会で承認)したもので、街づくり方針や細則が定められている【図-8】【図-9】

【図-8】 たまプラーザ駅周辺地区 街づくり協定区域図・街の基本構成図



【図-9】 たまプラーザ駅周辺地区 ゾーニング図



15年9月29日から基盤整備工事の一環として、たまプラーザ駅前道路の拡幅工事に着手した。これは、駅周辺の利便性向上を目的としたもので、17年3月までに、「右折専用レーンの新設などの交差点改良」と「歩道部分の拡幅（3.5～4.5m幅へ）」「歩道部分の植樹」などを完成させる計画である。

たまプラーザ駅周辺の魅力ある地域拠点づくりの法的規制が整い、一步一步確かな歩みが始まった。多摩田園都市における中核拠点としての完成が待たれるところである。

5 街づくりへ発案・提案

NPO「横浜青葉まちづくりフォーラム」の発足

すでに見てきたように、「住みたい街、住んでみたい街」として高い評価を得ている多摩田園都市も、地域によっては高齢化が進み、相続などによる宅地の細分化も目立ってきた。このまま放置しておけば、せっかくの美しい街もスプロール化して、雑多な街になってしまう危険性がいろいろな方面から指摘されるようにもなった。

平成16年、こうした現状を憂慮する横浜市青葉区の有志がNPO「横浜青葉まちづくりフォーラム」を設立し、景観の維持とより良い街づくりに向けて活動を開始した。

横浜青葉まちづくりフォーラムは、都市計画マスタープランの青葉区プラン策定（平成13年）に際して、住民プラン「次世代への贈り物」を提言した区民らによって設立されたもので、田園都市線沿線の良好な街並みを「人任せ」や「陳情型」ではなく、市民・行政・企業の三者の協働で次世代に継承していくことを活動目標としている。

そのために、各種の制度や現状を研究して行政に提案し、地区計画など市民主体の街づくりも支援することを明らかにしているが、横浜青葉まちづくりフォーラムの特色は環境保護を打ち出している点にある。実際、住民プラン「次世代への贈り物」では、住民や企業の負担も念頭に置いたうえでの仕組みづくりや、街の活力を維持するために、新しいファミリー層の居住を促す施設の整備などを提言した。また、FMサルースを通じた地域防災活動に参加するなど、トータルな視点に立った街づくりに取り組んでいる。

16年6月27日に開催された横浜青葉まちづくりフォーラムの設立記念シンポジウムで来賓の橋本繁青葉区長は、「青葉区のまちづくりにあたっては、都市計画マスタープラン青葉区プランである「青葉区まちづくり指針」に掲げられた、「次世代に引き継ぐまち」づくりを基本的な理念としています。

このまちづくりの理念を定めた「青葉区まちづくり指針」は、区内の各種団体代表や学識経験者で構成される策定委員会を設置し素案の検討を行ってまいりましたが、その中で、区民の自主的な集まりである青葉区民まちづくり会議からの提案である「青葉区民まち

づくり会議」の企画案の説明を受けるなど、区民の意見が可能な限り指針に反映されるよう検討を進めた結果、定められたものです。横浜市内の各区の状況を見ましても、都市計画マスタープラン策定に際し、このような形で市民の方が素案づくりに関わった例は、あまり例がありません。

この時の「青葉区民まちづくり会議」の何人かの方が、このNPOの設立に関わったとお聞きしています。その後も活動を継続されて、このような法人を設立されたということは、今後の青葉区のまちづくりを進めていく中で、非常に有意義、そして、貴重なことだと認識しております。」と祝辞を述べられ、今後の活動に期待を寄せた。

横浜青葉まちづくりフォーラムは今後、市民と行政、企業の橋渡しをしつつ、より積極的に住民独自の提案を行っていくという。こうした住民参加の街づくりが本格的に機能していくことにより、街の厚みはさらに増していくであろう。

6 多摩田園都市の新たな旅立ち

東急多摩田園都市開発 50 周年記念事業の展開

すでに述べてきたように、会長五島慶太（当時）が優良な住宅地の供給をめざした「城西南地区開発趣意書」を発表して以来、当社は地元地権者と一体となって「土地区画整理事業」による街づくりを進めてきたが、平成 15 年 1 月、50 周年を迎えた。その街づくりの大事業が 50 周年を迎えたことを記念して当社は、ロゴマークを制定したほか、「東急多摩田園都市開発 50 周年記念電車の運行」「東急多摩田園都市半世紀物語写真展」「わたしたちの街『東急多摩田園都市』を描く絵画展」など、各種イベントを開催。当社および東急グループの一大事業である「東急多摩田園都市」の一層の認知度向上をはかった。

土地区画整理組合役員物故者慰霊祭の挙行

東急多摩田園都市 50 周年を区切りとして平成 15 年 12 月 3 日、長津田の曹洞宗大林寺で土地区画整理組合役員の物故者慰霊祭を実施した。

今回、慰霊された方々は昭和 59 年から平成 15 年までに亡くなった元組合役員で、ご遺族、関係者が出席して執り行われた。

慰霊祭では、主催者を代表して当社常務取締役都市生活事業本部長中原徹郎が、「東急多摩田園都市の街づくりは各方面から高い評価をいただいております。現在では 55 万人（平成 15 年 4 月）もの人々が暮らしております。住みたい街の人気ランキングでつねに上位にランクされております。これも一重に本日慰霊させていただきました元役員を含めた 700 名余りの各地区役員の方々のご理解・ご協力の賜物だと確信いたしております」とお礼の挨拶を述べた。

慰霊祭は過去にも、多摩田園都市 20 周年記念行事として昭和 50 年 6 月 14 日に、30 周年記念行事として 58 年 11 月 22 日にそれぞれ当地で執り行われており、今回で 3 回目となった。

大規模な機構改革

平成 15 年 4 月 1 日、当社は、重要な経営資源である鉄道事業と都市生活事業を核に据えての業務組織改正を行った。それは、株主総

「わたしたちの街『東急多摩田園都市』を描く絵画展」
最優秀作品賞



最優秀作品賞 「電車が来た！」
（たまプラーザ駅）
片山 大輔（かたやま だいすけ）君
（藤生区在住／川崎市立延寿小学校）



長津田の曹洞宗大林寺



挨拶する中原常務取締役都市生活事業本部長

会で連結財務諸表報告が義務づけられ(17年6月以降)企業が連結で評価される時代になることに向けて、連結重視の経営スタイルに変革し、一層の財務体質の強化、連結経営に向けた事業持株会社体制の確立など、東急グループ全体で持続的成長のステージに踏み出そうという意思の表れでもあった。

また、多摩田園都市を担当する部署も、開発50周年を迎えたことで従来の「都市開発事業部」から新たに「都市生活事業本部」となり、今後はこの「都市生活事業本部」が多摩田園都市の成長と発展を担うこととなった。

これまでの担当部署名は「開発」あるいは「田園都市」という名称がついていたが、50年目を迎えて、多摩田園都市の新たな旅立ちの象徴ともいえる「都市生活事業本部」として新たにスタートした。

【表-8】

【表-8】
多摩田園都市担当部署の変遷

年	月	担当事業部署	多摩田園都市 開発担当部署
昭和28年	1月	臨時建設部	城西南地区開発班
昭和30年	4月	企画室	衛星都市建設班
昭和30年	5月	企画部	衛星都市建設課
昭和31年	10月		衛星都市建設部
昭和39年	2月		田園都市建設部
昭和40年	6月	開発事業本部	田園都市部
昭和45年	6月		田園都市事業部
昭和46年	6月	開発事業部	田園都市部
昭和49年	6月	開発事業本部	
昭和58年	7月	田園都市事業部	多摩田園都市部
平成5年	7月	都市開発事業部	田園都市部
平成15年	4月	都市生活事業本部	住宅事業部

母体は旧都市開発事業部、ビル事業部、流通事業部で、東急沿線を中心に消費者の都市生活をサポートする事業を展開していく。「快適で安心できる都市生活のライフスタイルを、すべての世代に対して提案し続け、住んでもらって、来てもらって、使ってもらう街づくりを推進し、広く消費者に満足していただくことにより沿線価値の向上を実現する」とともに「ストックからフローへの事業構造の転換」を事業ビジョンとした、過去にない大きな組織改正であった。

今後の取り組み

先人の努力のおかげで、この半世紀、当社がグループを挙げて取り組んできた多摩田園都市の開発は、良好な環境づくりに寄与したことが認められ、「日本建築学会賞」、「緑の都市賞内閣総理大臣賞」や「日本都市計画学会賞」といった名誉ある賞を授与されたことで、社会的にも大きく評価されるにいたった。

ただ「都市開発」には転機が訪れている。大手私鉄各社とその不動産関連会社で組織された社団法人都市開発協会が、一定の役目を果たしたということで平成15年7月に解散したが、これは「都市開発」という言葉に含まれている意義が変わってきたことを物語っている。多摩田園都市でも一次開発が終わり、そこに生活の根をおろした人々、その街に魅力を感じて集まる人々に対して、生活価値向上に資するサービス・商品の提供に力を入れていかなければいけない「新たな時代」に向かっている。

そのために必要なのが「ストックからフローへ」の転換である。すでに、土地活用コンサルティング、事業用借地権事業を活用した施設開発、ショッピングセンター事業の展開など、さまざまな新しいビジネスモデルの構築に取り組んできているが、「ストックからフローへ」という意味では、お客さまに喜んでいただける施設、お店、そして魅力あるテナント、そういう舞台をさらに充実させていくことが今後の当社の責務となる。

これまでも、多摩田園都市開発当初から魅力あるテナント誘致に努めてきたが、今後は、都心まで行かなくても多摩田園都市で完結する方向でテナント誘致を考えていくことも必要になるだろう。また、生活基盤の充実、他との差別化をはかるということでは、スポーツ施設やカルチャー施設の活性化、CATVなどの通信事業の充実も重要なテーマになる。

さらには、多摩田園都市エリアでも高齢化が顕在化しはじめており、高齢者対応の住宅の提供や、介護サービスも含めたソリューション事業の展開も必要不可欠になるはずである。

また、開発については、現在犬蔵地区（川崎市宮前区）で業務を受託している土地区画整理事業を仕上げるとともに、たまプラーザ駅周辺のグレードアップが急がれる。たまプラーザについては前述したように、都市計画（たまプラーザ駅周辺地区地区計画）で定め

られた内容に沿って、多摩田園都市エリアのさらなる魅力づけにつながる計画が進行中である。

その一方で今後は、たまプラーザを含めた多摩田園都市エリアが地域住民と行政サイドとが連携しあって、ともに街づくりをはかっていくことが必須の要件となるう。

ほかに、二子玉川や渋谷の再開発といった、多摩田園都市からつながる田園都市線沿線地域のさらなる活性化、価値向上というテーマもある。また、毎日多くの人が集まる拠点としての「駅」の可能性に着目したさまざまな事業展開、さらにはCATV、FM等の地域に密着した情報ネットワークの活用といった課題も残されている。

新組織のスタートにあたって当社は、多摩田園都市がつねに活気にあふれ、住民そして訪れる方々が楽しみ、満足できる街、すなわち「住んでもらって、来てもらって、使ってもらう」街にするための取り組みとしてつぎの3つの施策を推進していく考えを明らかにした。

その3つの施策とは、

1. 流入施策

他の地域から移り住んでもらい、魅力のある商業施設等を整備し、ショッピング等に来ていただくための取り組み

2. 循環施策

お住まいになられている方達が、ライフスタイルの変化に応じた取得、賃貸等の住み替えを行いやすく、引き続き多摩田園都市に住み続けていただくための取り組み

3. 流出防止施策

街の魅力をより高める施設を配し、またさまざまなニーズに対応した住宅メニューを提供することにより、多摩田園都市から転出することなく、終の住みとしていただくための取り組みというものである。

当社は、50周年を迎えた今、多摩田園都市をより良い街にすべく一層の努力を重ねていくべく決意を新たに組み立てていく所存である。