

② 東急多摩田園都市における郊外再構築進化論

■島津良樹・田苗創基

1 多摩田園都市のこれまでの歩み

① 「多摩田園都市」とは

「多摩田園都市」という地名は、行政単位や駅名ではないので地図には載っていない。また、港北ニュータウンの様な国家プロジェクトでもないで道路標識にすら現れない。しかし、東急の多摩田園都市と聞くと、街並みや住む人のライフスタイルが何となく想像出来る程そのイメージは既に定着している。まさに「バーチャルシティ」である。東京の西南部、都心から十五―三十五キロにわたる緑豊かな丘陵地に広がる、田園都市線の梶ヶ谷駅から中央林間駅までの二都県四市六区にまたがる約五千歳の沿線地域に、現在五十万人を超える人々が生活している(図-1)。

② 城西南地区開発趣意書に始まる「草創期」

多摩田園都市の歴史は、一九五三年に発表された「城西南地区開発趣意書」から始まる。エベネザー・ハワードは著書「明日の田園都市(Garden Cities of Tomorrow)」の中で、田園都市を「田園の中にある都市、美しい農村に包まれた都市」と定義づけた。この理念を掲げて田園調布を開発したのが、渋沢栄一らが設立した「田園都市株式会社」であり、東急グループ

の源である。この開発趣意書には、こうした田園都市への思いが脈々と受け継がれていた。

しかし、開発趣意書に描かれた構想と今日の多摩田園都市の姿とは異なる。例えば、三年後に発表された「多摩川西南新都市計画」の土地利用計画図と見比べると、第三京浜に相当する「東急ターンバイク」(注1)という高速道路、港北ニュータウンの南部エリアが含まれていること、長津田から中央林間までのエリアが含まれていないこと等、幾つかの相違点が見て取れる(図-2)。この背景には、日本道路公団の設立、首都圏整備法の公布(グリーンベルト構想)、東急線誘致委員会との結成等、様々な社会環境の変化が深く関わっている。こうした紆余曲折を経て、多摩川西南新都市の交通計画はターンバイクから鉄道へと大改革を遂げたのである。

③ 一括代行の区画整理で推進した「開拓期」

民間事業者による開発としては、わが国最大規模で、最も歴史の長い街づくりが実現したのは「業務一括代行方式による土地区画整理事業」という開発手法を採用したからに他ならない。この開発手法は、一民間企業が単独で事業を進めたのではなく、地元の方々と共同歩調による街づくりを実現するとも

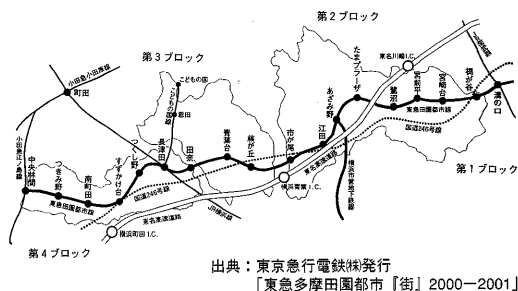
に、保留地を一括取得することを条件に事業資金を提供する「業務一括代行方式」を創案し、東急の計画推進への意気込みと責任を明確に主張したのである。また、「モデル地区」を選定したことが他の区画整理事業を軌道に乗せた。当時馴染みのなかった区画整理という手法を地元の方々に認知させるために、比較的まとまった土地を取得していた「野川」「荏田」「恩田」をモデル地区と位置づけ、まずは小規模な面積で施行して出来るだけ早く事業の成果を上げて、後続の地区への見本としたのである。

④ 田園都市線開通に間に合わせた「成長期」

区画整理組合が次々に立ち上がり、各地区で宅地分譲が相次ぐ最中、田園都市線(溝の口―長津田間)が開通した。この開通に先立ち、建築家菊竹清訓により「ペアンシティ計画」が策定された。この「ペア」とは多摩丘陵地でとれる「梨」の意味で、当時カリフォルニアで開発されていた都市オレンジシティに肖って名付けられた。この計画はチャンネル開発方式と呼ばれ、プラザ・ビレッジ・クロスポイントの三つの拠点と、交通・ショッピング・緑のネットワークによる都市づくりを示した。「プラザ」や「ビレッジ」という名称が

1 多摩田園都市のこれまでの歩み
2 郊外住宅街「多摩田園都市」の再構築

図-1 多摩田園都市開発計画図



出典：東京急行電鉄株発行
「東急多摩田園都市『街』2000-2001」

図-2 多摩川西南新都市計画図



出典：東京急行電鉄株発行
「多摩田園都市一開発35年の記録」

付けられた事業はこの流れであり、たまプラーザ駅前広場から伸びるペDESTリアンや桜台コートビレッジ(建築家内井昭蔵)はその象徴的な存在である。

しかし、華やかな表舞台とは裏腹に、鉄道建設による資金難と沿線人口の誘致で東奔西走の日々であった。この資金難の背景には、莫大な鉄道建設費もさることながら、伊豆急行の開通、東急くろがね工業(自動車メーカー)の倒産が重なった苦しい台所事情があった。このため、団地用地を日本住宅公団や神奈川県住宅供給公社に、社宅・寮用地を企業に売却した。また、地元の方々の土地を「地上権対価方式」という等価交換の開発手法や、「一括賃貸方式」による社宅・寮の建設で活用し、沿線人口の誘致を進めた。同時に、商業・医療施設等の生活インフラの整備も進めたが、公共・公益施設の整備は難航し、とりわけ教育施設は横浜市と東急による「多摩田園都市問題協議会」にまで発展した(注2)。つまり、田園都市線開通は順風満帆ではなく、こうした関係各位の理解と協力あつての船出であった。

⑤ 地価高騰で開発気運が高まった「拡大期」

田園都市線・東名高速道路の開通により空前の開発ブームが訪れた。特に、市街化調整区域に指定されていた地区では、市街化区域への線引き変更を求める地元の要望が相次いだ。こうした急激な宅地開発に伴い社会問題も幾つか表面化した。一つは、日照をめぐり中高層の建設反対やアパートの建築に伴う住民紛争である。こうした背景から「建築協定付き分譲地」を販売し、販売後の紛争を未然

に防ぐ手だてとした。もう一つは環境問題である。開発の進展と並行して自然を回復する方法を見出そうと苗木のプレセントを開始し、失われた緑に比べると取るに足らないが、街づくりにも少しでも自然を取り入れようとする姿勢を示した(注3)。

⑥ 金妻で脚光を浴びた「発展期」

開発趣意書から二十五年を迎えた頃には、多摩田園都市の骨格はほぼ出来上がっていた。しかし、当初予想し得ないほど経済が成長し生活も向上した。「開発プランを再検討して最後の仕上げにかからねば、東急は百年の恥を残すことになるであろう。」という思いから「アミニティプラン」を策定した。この計画を背景に、土地分譲を主体としてきた販売形態から建売分譲へと転換し、洗練された街並みを目指した。また、生活利便面においても、都心と直結した交通体系の整備、商業施設の大規模化・多様化、スポーツ施設の整備等、街の快適さを高めていった。

こうした中、たまプラーザがTBSのドラマの舞台に選ばれ脚光を浴びた。「金曜日の妻たちへ」である。気のあつた隣人とは深く付き合うが、そうでない隣人とは全く交渉がないといった、新興住宅地の外観の美しさと内情の姿がしっかり描かれ、多摩田園都市は一躍全国に知れ渡った。

⑦ 多摩田園都市再構築に向けた「転換期」

田園都市線の全線開通、区画整理組合の相次ぐ解散等、多摩田園都市は完成期を迎えた。「表面的には一つの節目を迎えたが、今後も

社会環境の変化に対応してモデルチェンジを図るべき。」として、様々な分野で事業の転換を試みている。こうした今日に至る課題については、次の章にて詳しく示すことにする。

表一 多摩田園都市の歩み(概略年表)

再構築期	転換期	発展期	拡大期	成長期	開拓期	草創期																																											
00	99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53		
東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	
東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通
東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通	東急田園都市線開通

2 「郊外住宅街」多摩田園都市」の再構築

① 「交通事業」における郊外再構築

新しい時代に相応しい質の高い鉄道ネットワークの構築に向けて、田園都市線の混雑緩和、急行待避施設の新設、各駅のバリアフリー化を鋭意推進している(注4)。これにより東京都心の郊外としてのポテンシャルは益々向上する。しかし、沿線の成熟化に伴い田園都市線の輸送人員は年々減少しており、港北ニュータウンへの乗換駅あざみ野以外の駅は乗降客数が軒並み減少に転じている(図-3)。労働人口の減少、郊外の縮小、都心回帰・S O H Oの進展等、こうした交通事業を取り巻く将来の見通しは決して楽観視出来ない。

通勤通学需要が減少し公共交通機関が衰退すれば、地方都市の様になる。確かに、自動車という穿った見方もある。確かに、自動車の有する高い利便性は大量輸送機関では代替が困難であるが、一方で、自動車の利用には、不可欠な要素として排気ガス・渋滞・路上駐車等の負の側面が伴う。こうした社会・環境問題への負荷が少なく、高齢社会での昼間交通需要を支える電車・バスの役割は大きい。交通事業者としては、既存のストックを有効に活用し、安全で快適な交通インフラの構築に努めるとともに、これらを維持・向上していくためにも、通勤・通学利用者を沿線に確保していく必要がある。

② 「住宅事業」における郊外再構築

住宅ローン減税に後押しされ空前のマンションブームである。首都圏では昨年度約九万

戸(前年度比約二四%増)が供給され、今年度も昨年度並の供給が見込まれている。多摩田園都市においても昨年度だけで約三千戸(前年度比約五六%増)が供給され、供給過剩気味である(図-4)。この背景には、住宅減税に加えて、広域な区画整理によりマンション適地が多いこと、企業のリストラで住宅が売却されていること、地価下落により割安な物件が増えたこと、戸建てからマンションへと移り住むシニア層が増加していることが挙げられる。こうしたマンションの供給は現役世代の流入促進に繋がりに交通事業者としては歓迎されるが、良質な住宅ストックの形成という観点では幾つかの問題を孕んでいる。

一つは、老朽時の建替えの問題である。規模・立地・容積率等の条件が整えば再活用も検討出来るが、そうでない物件においては老朽時にスラム化する恐れも否めない。もう一つは、リストラによる社宅の減少である。田園都市線開通時に青田売りした物件が、次々にマンションと化している。これまで社宅・寮の賃貸層は、都心への交通需要や沿線での消費の下支えだけでなく、沿線で分譲する戸建て・マンションの優良顧客であった。つまり、多摩田園都市に定住する動機付けとしての役割をこれまで果たしてきたのである。若年層の流入減少が懸念される。

一方、分譲地では、居住者の多くがリタイア期を迎え、居住形態に幾つかの変化が見られる。「子供世帯のマンションと交換する」、「老後に備えてマンションに買い換える」、「都心の賃貸マンションに移り住む」等が顕在化している(注5)。いずれも郊外住宅街

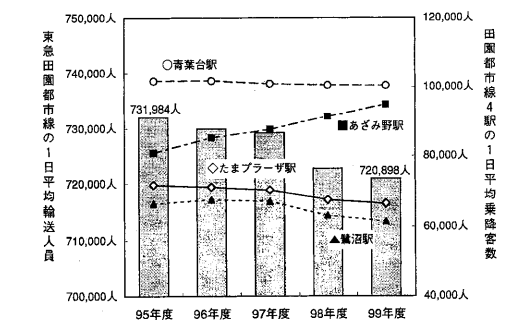
を次世代に引き継ぐ方向にあるが、こうした動きは少数に過ぎず、大多数は住宅街の少子高齢化・老朽化を進行させている。中でも、パラサイトシングルと呼ばれる未婚の子供が居続ける世帯や、エンブティネスターズと呼ばれる子供が巣立った夫婦だけの世帯が増加しており、丘陵地での急速な高齢化は深刻な問題を孕んでいる。

このような動向を鑑み、住宅事業者としては、戸建てやマンションの分譲による現役世代の流入を促進するだけではなく、社宅や寮がこれまで果たしてきた役割を代替する様な「良質な賃貸住宅ストックの形成」、既存の住宅ストックを有効活用し、適切に次世代へ引き継ぐ様な「中古住宅の流通促進」、子供が巣立った世帯に相応しい「アクティブシニア向け住宅の商品開発」等により、ライフスタイルの変化・進展に合わせて住宅を移り住む「住宅街の生態系」を構築していく必要がある。

③ 「流通事業」における郊外再構築

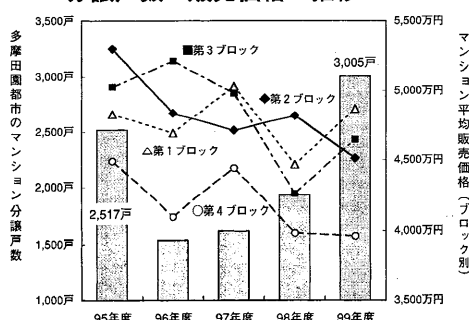
長引く不況で低迷が続く百貨店・スーパー業界に対し、家電・ドラッグストア・カジュアル衣料等の専門店が値ごろ感を武器に台頭している。青葉台の東急百貨店から東急スクエアへの業態転換はその典型的な例である。これまでは、街の成長に合わせて商業施設を展開し、駅周辺は人が集まる拠点として様々な機能の集積を図ってきた。しかし、駅周辺はクルマ社会への対応が遅れ、ワンストップショッピングを望むファミリー層を中心に客足はロードサイド店に向かった。更に、金融・自動車業界の店舗統合、駅前商店街の老

図-3 東急田園都市線の輸送人員・乗降客数の推移



出典：東京急行電鉄株発行「東京急行電鉄株会社案内」

図-4 多摩田園都市におけるマンションの分譲戸数・販売価格の推移



出典：(株)エム・アール・シーの調査データを元に東急総合研究所が作成

朽化・高齢化等、駅周辺を取り巻く環境は厳しい。出店が相次ぐロードサイド店も、日常的に買い廻りが必要な商品ばかりではなく、スーパーやコンビニに比べると近所であれば便利であるという心境には至らず、パン屋やケーキ屋と比べても景観面で住宅街に馴染んでいるとも言えず、その結果、騒音や渋滞への苦情等、周辺の住宅街からは歓迎されていない。その点、駅は、車利用者だけでなく電車・バス・徒歩等あらゆる利用者に対して平等な立地にある。流通事業者としては、Eコマースを始め今後も激変していく消費トレンドに対応するとともに、商業・業務施設等の採算部門を強化し、公共施設・SOHO支援施設・託児所・シテイホテル等の非採算部門を支援する仕組みで、駅周辺を魅力ある拠点へと再構築していく必要がある。

④ 「生活サービス業」における郊外再構築

多摩田園都市における生活サービス業は、住環境を向上させるためのツールであった。これまでは、施設運営というインフラでライフスタイルの変化・多様化に対応し、他資本の参入や行政サービスとの競合に対しては「ワンランク上の水準」という差別化により事業戦略を図ってきたが、コンテンツそのものに限界が見え始めている。それらに代わり、脚光を浴び始めた東急CATVが注目されているのは、CATVやISPばかりではなく、沿線に張り巡らされた双方向のインフラ足り得るという点である。マーケティング戦略がまさにオンライン化しようとしている。これからの地域開発では、住民ニーズへの直接アク

セスとサービスの提供を新しい情報インフラに乗せて実行することが可能である。行政・東急・他資本が互いの得意分野を活かしながらネットワーク化を図ることになる。そのためには、ライフスタイルに合わせて合理的にコンテンツを提供していく様々なプラットフォームを束ねていく仕組みが必要である。

⑤ 「デベロッパ」としての郊外再構築

多摩田園都市は、ハワードが提唱した田園都市と冠こそ同じだがコンセプトは異なっている。田園と都市の結婚という社会的都市の理念には通ずる所もあるが、ダイナグラムに描かれた職住接近の自立都市や開発利益をグリーンベルトに還元するシステムを構築するまでには至らなかった。これまでの紆余曲折の過程で強いられられた挫折と妥協の産物であり、田園都市の理念に立ち返ることも必要である。ところが、レッチワースですら職住接近を実現することが出来なかったのも事実である。「田園都市論」が提唱されて一世紀が経過し、「開発趣意書」の発表からも半世紀が過ぎようとしている今日、最新の技術を駆使して日本版田園都市として再構築する時期ではなからうか。そこで、既成住宅街におけるデベロッパの役割という視点から二つの課題を記す。

建築協定により住環境が維持されてきた戸建ての街並みが老朽化や建替えにより崩れ始めている。建築協定も更新時に細分化・二世帯住宅・店舗併用・賃貸住宅等に起因する問題が生じている。建売住宅という形で東急の住宅を選択しただけで、改築時にも東急の住宅を強制することは元より出来ない。しかし、

歳月と共に各世帯の家族構成や価値観は確実に変化しており、既存の建築協定をなす崩し的に見直すのではなく、ジェントルスクエア（注6）の様に、二世帯・三階建・ミニ戸建を認める街区や、ファミリー層・シニア層に配慮した街区にゾーニングする等、多様な世帯が共存できるように棲み分けを実施し、庭木や街路樹といった住宅街の緑を絶やすことなく如何に美しい街並みを創出していくかが一つの課題である。

生活サービスを通じて開発利益を地域に還元する、キャピタルゲインに依存した街づくりはもはや幻想となった。土地神話の崩壊、一人っ子同士の結婚等、土地を代々受け継ぐ考え方にも変化が見られる。定期借地権、リバースモーゲージ、SPC、REAT等、不動産を流動化する仕組みは幾つかあるものの、住宅資産での活用には課題も多く、相続時に売却・分割されるケースも後を絶たない。老後に備えた預貯金は死守しながら、いずれ売却する住宅資産をいつまでも持ち続けているのである。住宅資産を流動化して現金を得ても、その投資先がないことがその一因に挙げられる。例えば、多摩田園都市に関連する施設を運用する「田園都市ファンド」を創設し、沿線住民の資金を街づくりに活かし、然るべき利益も配分する様な、住民個人への投資スキームを構築していくことも考えられる。いずれにしても、街づくりの仕組み自体が見直される時期であり、多摩田園都市を舞台にその新しい方向性を提案すべき新世紀に入った。△島津△(株)東急総合研究所地域開発研究部取締役/田苗△同研究員▽

(注1) 東急ターニャイク・渋谷・江ノ島間、湘南ターニャイク・藤沢・小田原間、箱根ターニャイク・小田原・箱根峠

(注2) 多摩田園都市問題協議会については、調査季報の第19号・31号・32号に議事録等が掲載されているので参照されたい。

(注3) 苗木のプレゼントは、今も「東急グリーンニング運動」として春と秋の年二回開催しており、これまでに配布した苗木の総数は約十七万本に達している。

(注4) 田園都市線三子玉川一溝の口間複々線化工事（混雑緩和）、藤が丘駅急行待避施設の新設工事（あざみ野駅の急行停車化）、沿線各駅のエレベーター・エスカレーター設置工事（駅のバリアフリー化）等を目下推進している。

(注5) 子供世帯のマンションと交換・子供世帯が住宅を購入する際に、資金を援助して沿線のマンションを購入させ、老後に戸建てと交換する。マンションへの買換・ローンが組めるうちに老後に備えて戸建てからマンションに買い換える。都心の賃貸マンションに移住・定期借家権を活用して戸建てを貸し、同程度の賃料の都心マンションを借りる。

(注6) ジェントルスクエア・青葉区荏田西にて建売分譲している二世帯住宅街区

△参考文献▽

「多摩田園都市 開発三五年の記録」（東京急行電鉄（株）一九八八年十月）
「地域開発」特集・田園都市一〇〇年を迎えて」（財)日本地域開発センター・一九九九年四月）