

(Ⅳ-79) 組合施行土地区画整理事業により開発された大規模ニュータウンの特徴に関する考察
—東急多摩田園都市を事例に—

東海大学大学院 学生会員 ○澤田 悟
東海大学 正会員 秋本福雄

1. はじめに

東急多摩田園都市の開発は1953年、東急の会長五島慶太が東京の過密化を予測し、その解決策として東京の西南の地に新都市を建設する構想(城西南地区開発趣意書)を発表したことにはじまる。その特徴は、①都心と直通の鉄道(田園都市線)と一体となった開発、②保留地の一括取得を条件に東急が事業資金を提供し組合業務の全てを代行する一括代行方式の組合施行土地区画整理事業による開発である。2001年現在、田園都市線梶ヶ谷駅から中央林間駅に至る沿線に約53.7万人が居住し、全国でも屈指の住宅都市に数えられている。

本研究では、公団施行の土地区画整理事業により開発され鉄道路線を有する港北ニュータウンとの比較を行い、組合施行土地区画整理事業により開発された大規模ニュータウンの特徴を明らかにするとともに、東急多摩田園都市を構成する土地区画整理事業の各地区の年代別の特徴を明らかにする。

2. 東急多摩田園都市と港北ニュータウンとの比較

(1) 事業開始から概成までの比較

面積は、東急多摩田園都市が3160.4ha(51地区)、港北ニュータウンが1316.6ha(第一・二地区)である。東急多摩田園都市の51地区の組合員は7882人、港北ニュータウンの地権者数は5561人である(表1参照)。事業期間は、東急多摩田園都市は最初の組合設立認可から49組合解散認可が25年、港北ニュータウンは事業計画認可から換地処分が22年である。

(2) 減歩率の比較

減歩率は、東急多摩田園都市、港北ニュータウンともに約38%である。公共減歩率は港北ニュータウンが高く、公共用地率も10%高い。保留地減歩率は、東急多摩田園都市が高い(表1参照)。

(3) 道路の比較

道路率は、港北ニュータウンが、約5%高い(表1参照)。港北ニュータウンは、都市間幹線道路の国道246号線・第三京浜道路と地区幹線道路である新横浜元石川線等の都市計画道路が明確に分離された段階的構成の道路網となっているが、東急多摩田園都市は、都市間幹線道路の国道246号線が地区幹線道路の役割を果たし、段階的構成の不明確な道路網になっている。また、

港北ニュータウンでは、歩行者専用道路が緑道やコミュニティ道路と結合して体系的に整備されているのに対し、東急多摩田園都市では、歩行者専用道路は一部にしか整備されていない。

表1 東急多摩田園都市と港北ニュータウンの比較

項目	東急多摩田園都市	港北ニュータウン
事業期間	1959～1984年	1974～1996年
土地区画整理事業実施面積	3160.4ha	1316.6ha
組合員数(組合設立申請時)	7882人	-
地権者数(事業認可時)	-	5561人
計画人口	40万人	22万人
公共用地	道路	21.90%
	河川・水路	0.00%
	公園・緑地	9.30%
	合計	31.20%
減歩率(公共/保留地)	38.19%(15.77%/22.42%)	37.6%(26.9%/10.7%)

表2 公園・緑地の種別・規模の比較

公園・緑地の種類	東急多摩田園都市			港北ニュータウン		
	個数	面積(ha)	平均(ha)	個数	面積(ha)	平均(ha)
街区公園	161	57.6	0.36	65	11.7	0.18
近隣公園	34	45.9	1.35	15	38.2	2.55
地区公園	1	3.58	3.58	4	29.5	7.38
総合公園	0	0	0	1	18.9	18.9
合計	196	107	-	85	98.3	-
緑道	-	-	-	-	22.9	-

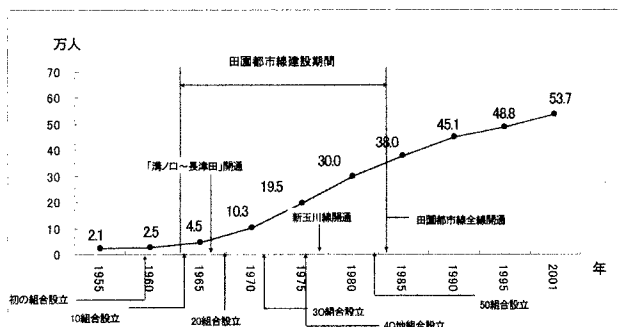


図1 東急多摩田園都市の人口の推移

キーワード 組合施行土地区画整理事業、東急多摩田園都市、一括代行方式

連絡先 神奈川県平塚市北金目1117 東海大学大学院工学研究科土木工学専攻

(4) 公園・緑地の比較

公園・緑地率は、港北ニュータウンが高い(表1参照)。両地区とも街区・地区公園が公園総数の90%以上を占めるが、港北ニュータウンは地区公園(4)総合公園(1)に対し、東急多摩田園都市は地区公園(1)総合公園(0)である(表2参照)。また、港北ニュータウンでは緑道が22.9ha整備されている。なお、東急多摩田園都市では第一次首都圏基本計画の近郊地帯が市街化調整区域として保全されている。

(5) 人口の推移の比較

東急多摩田園都市は、最初の組合設立から7年後に「溝ノロ～長津田」間が開通し、18年後には新玉川線が開通し都心アクセスが可能となった。これに対し港北ニュータウンは、事業認可から19年後に横浜市高速鉄道3号線が開通した。このため東急多摩田園都市の人口は、最初の組合設立(1959年)から20年で28.4万人に増加したのに対し、港北ニュータウンは事業認可(1974年)から20年で6.2万人に留まっている(図1・2参照)。

3. 東急多摩田園都市を構成する土地区画整理組合施行により開発された各地区の特徴

(1) 東急多摩田園都市内の各地区の公共用地と減歩率の比較

施行期間(組合設立認可から解散認可)の年代の経過に従い公共用地の割合、減歩率は増加する。特に、1970年代以降の、公園・緑地率、減歩率が著しく大きい(表3参照)。これは、開発業者負担の原則に立つ宅地開発指導要綱により、地区内公共用地が増大し、また、これにより派生する地区外の上水道整備・河川改修などの事業費負担の増加により保留地減歩が増大する。

(2) 東急多摩田園都市内の組合施行の土地区画整理事業に対する反対運動

「多摩田園都市～開発35年の記録」に反対運動の記述がある17地区のうち1959年から65年代は11地区である(表4参照)。この中には、直接施行(土地区画整理法第77条6項に基づく上物移転除去)に至った4地区が含まれる。反対運動の要因は、「営農に支障がある」、「減歩率が大きすぎる」であるが、1976年から1980年の開発地区ではこれらに加えて「緑の保護」、「公害対策」等の時代を反映した要因も見られる。

4. おわりに

以上より次のことが明らかとなった。

- ①東急多摩田園都市は、港北ニュータウンと比較して平均減歩率は同水準だが公共減歩率は低い。
- ②東急多摩田園都市は、港北ニュータウンと比較して地区公園・総合公園の数が少ない。
- ③東急多摩田園都市は、港北ニュータウンと比較して鉄道建設と土地区画整理事業の一体性が高く、その結果として人口の増加が早い。
- ④施行年代が新しくなるに従い地区の減歩率や公共減歩率は増加する。また反対運動は初期の施行年代に多い。

参考文献 1) 東京急行株式会社(1988)、「多摩田園都市～開発35年の記録」。2) 住宅都市基盤整備公団(1997)、「港北ニュータウン四半世紀の都市づくりの記録」。3) 神奈川県土地区画整理組合連合(1993)「かながわの区画整理」

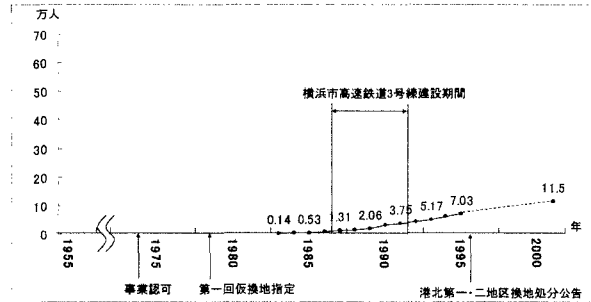


図2 港北ニュータウンの人口の推移

表3 地区内の公共用地についての年代別の比較

年代	公共用地の割合				減歩率(公共/保留地)
	道路	河川・水路	公園・緑地	合計	
1959～70年	17.34%	0.36%	3.14%	20.84%	31.71%(14.27%/17.44%)
1966～70年	16.14%	0.36%	3.06%	19.56%	31.54%(12.13%/19.41%)
1971～75年	18.64%	0.56%	3.68%	22.88%	43.90%(17.80%/26.20%)
1976～80年	18.87%	0.82%	4.75%	24.44%	48.54%(16.97%/31.56%)
1981～85年	18.65%	1.33%	4.90%	24.88%	47.92%(21.21%/26.71%)

表4 都市内の地区の反対運動の数と主要因

年代	反対運動の記述のあった地区数	地区数	反対運動の主要因
1959～65年	11	16	営農に支障・減歩率が高い
1966～70年	2	13	営農に支障・インターチェンジ整備反対
1971～75年	1	11	小規模宅地の減歩率0を主張
1976～80年	3	7	減歩率・緑の保護・公害対策費の負担
1981～85年	0	4	-
合計	17	51	-