

特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]

REPORT. I

住みたい街、住み継がれる街

東急沿線

東急電鉄発祥の路線、目黒－蒲田間を結ぶ目蒲線が開通したのは1923年。それから90年を経た現在、東急電鉄の路線は鉄軌道8路線合計で104.9kmに及び、東急線沿線には500万人を超える人々が暮らしている。どの路線も、常に住みたい路線の上位にランクされる東急線。その理由は、住宅地を開発し、「街」の成長とともに、その理想のかたちを描き変えながら沿線の価値を継続的に高めてきた、その取り組みにある。

1

東急路線網の変遷

都心部と生活の場である郊外住宅地を結ぶ鉄道路線。

東急電鉄はその発祥の時から、路線の運用を固定化せず、

長期的視野に立ち、鉄道ネットワークの拡充による利便性の向上に取り組んできた。

東急電鉄の鉄道ネットワークは現在もなお、進化を続けている。

文●香田朝子・茶木 環／撮影●織本知之
写真提供●東京急行電鉄株式会社

郊外宅地開発と鉄道網の整備

東京西南部の広いエリアに路線網を持つ東急電鉄の歴史は、明治の実業家・渋沢栄一らが1918年に興した田園都市株式会社（田園都市会社）に始まる。

田園都市会社は、欧米に見られる理想的な住宅地「田園都市」開発を目指し、洗足・大岡山・多摩川台（現・田園調布）地区の開発を手掛け、都心部で働く人たちが生活する住宅地を分譲した。

田園都市会社が設立と同時に策定した開発計画書には「当社の運営する交通機関を設けて省線、東京市電と連絡させ、都心への交通の便をはかる」とある。1922年に田園都市会社の鉄道部門が独立して目黒蒲田電鉄が設立され、先の住宅地の居住者たちの足となる目黒線目黒－蒲田間を開通した。その後、田園都市会社は目黒蒲田電鉄と統合した。

一方、東京と横浜を結ぶ鉄道を計画した東京横浜電鉄は、渋谷－桜木町間を結ぶ東横線を全線開通させた後、軌道の玉川電気鉄道を吸収合併していた。

1939年、目黒蒲田電鉄は池上電気鉄道に続いて東京横浜電鉄を吸収合併し、鉄道事業の基盤を固めた。同時に、沿線地域に良質な住宅地を開発し、流通事業や文化事業など街づくりに必要な事業を誕生させていく。こうして現在の東急グループの基礎が築かれていった。

戦時中の1942年に現在の商号に改称した東急電鉄は、継続して沿線地域をマネジメントしていった。そして、原点である田園都市会社から受け継いだ開発



わが国における「田園都市」の原点・田園調布

思想の下、大規模な「街づくり」に着手する。1953年に発表された新都市構想「城西南地区開発趣意書」を起点とする多摩田園都市の開発と幹線となる田園都市線の敷設だ。

60年代から70年代にかけて、東急電鉄は宅地造成と鉄道やバスなど交通機関の整備を一体化させた総合的な開発計画を進めていった。鉄道は、溝の口－長津田間の開通の後、西に延伸を重ね、渋谷方面へは地下鉄の新玉川線を開業。1979年には田園都市線・新玉川線・営団地下鉄（現・東京メトロ）半蔵門線の3線直通運転を開始し、1984年中央林間を起終点とする田園都市線が全通した。

住宅地開発と鉄道運輸を両輪に、都心と郊外を結び、継続して沿線価値を高めていく。それが東急沿線の成り立ちだ。「街づくり」の思想を原点とする路線は、住みたい路線として選ばれ、住み継がれていく。東急電鉄の歴史がそこにある。

特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



二子玉川では「日本一働きたい街 二子玉川」の実現を目指し、再開発事業が進んでいる（提供：東急電鉄）

■東急電鉄路線の変遷

	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2020
目黒線 東急多摩川線		1923 目黒蒲田電鉄 目黒－丸子（現・沼部）目黒線開通 丸子－蒲田 蒲田線開通 目黒線・蒲田線を統合し、目蒲線に改称	戦時中	1939 東京横浜電鉄を合併 目黒蒲田電鉄が東京横浜電鉄に商号変更					2000 目蒲線の運行系統を目黒線と東急多摩川線の2系統に変更		
		1926 調布駅を田園調布駅に改称 1928 田園都市株式会社を合併								2001 南北線を介し、埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始	東急多摩川線 多摩川－蒲田 多摩川園駅を多摩川駅に改称
大井町線		1927 目黒蒲田電鉄 大井町－大岡山 大井町線開通 1929 大岡山－二子玉川 開通 大井町線全線開通	1943 大井町線が溝ノ口（現・溝の口）まで乗り入れ開始			1963 溝の口－中央林間間の工事着工に伴い、大井町線を田園都市線に改称		1979 大井町－二子玉川間を田園都市線から分離し、再度、大井町線に改称		2009 溝の口まで延伸	
東横線		1926 東京横浜電鉄 丸子多摩川（現・多摩川）－神奈川（後に廃止） 神奈川線開通 目蒲線と相互乗り入れにより、目黒－神奈川間の直通運転開始 1927 渋谷－丸子多摩川 渋谷線開通 渋谷－神奈川間の直通運転開始 東横線に改称 1928 神奈川－高島（後の高島町） 開通 1932 高島町－桜木町 開通 東横線全通				1964 当団（現・東京メトロ）日比谷線と相互直通運転開始（日吉－北千住間）			2004 横浜－桜木町間の営業を終了 みなとみらい線開業、相互直通運転開始（渋谷－元町・中華街）		2013 東京メトロ副都心線と相互直通運転開始 副都心線を介し、東武東上線、西武有楽町線、池袋線との直通運転開始
田園都市線	1907 玉川電気鉄道 渋谷－玉川（二子読売園等を経て現・二子玉川） 開通	1927 玉川－溝ノ口（現・溝の口） 溝ノ口線開通	1938 東京横浜電鉄が玉川電気鉄道を合併 渋谷－玉川間を玉川線と呼称		1954 二子玉川駅を二子玉川園駅に改称	1966 田園都市線 溝の口－長津田 開通 1968 長津田－つくし野 開通 1969 玉川線（渋谷－二子玉川園） 営業廃止	1972 つくし野－すずかけ台 開通 1976 すずかけ台－つきみ野 開通	1984 つきみ野－中央林間 開通 田園都市線全通	2000 田園都市線・新玉川線を田園都市線に統一 二子玉川園駅を二子玉川駅に改称		2003 当団（現・メトロ）半蔵門線を介し、東武伊勢崎線、日光線との直通運転を開始
世田谷線	1925 玉川電気鉄道 支線として三軒茶屋－下高井戸	1938 東京横浜電鉄が玉川電気鉄道を合併 全通			三軒茶屋－下高井戸間を玉川線と呼称		1969 玉川線営業廃止に伴い、残存区間となった三軒茶屋－下高井戸間を世田谷線に改称				
こどもの国線						1967 こどもの国線開通 長津田－こどもの国			2000 通勤線化 恩田駅開業		
池上線	1922 池上電気鉄道 蒲田－池上 開通 1923 池上－雪ヶ谷（現・雪が谷大塚）延伸開通 1927 雪ヶ谷－大崎広小路 延伸開通	1928 大崎広小路－五反田 延伸開通 全線開通 1934 目黒蒲田電鉄が池上電気鉄道を合併								1998 ワンマン運転を開始	

相互直通運転による 鉄道ネットワークの変遷

自社路線の敷設や系統の組み替えなどにより利便性の向上と輸送力の増強に取り組んできた東急電鉄は、早くから相互直通運転を開始することで、首都圏の鉄道ネットワーク拡充に先駆的な役割を果たしてきた。初の相互乗り入れから現在までの相互直通運転開始と鉄道ネットワークの変遷をたどる。

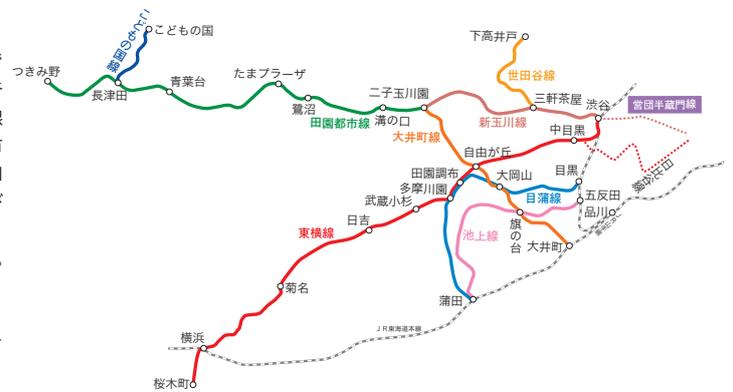
1964年 昭和39年

東横線 - 営団日比谷線 - 東武伊勢崎線

1964年 昭和39年

東横線 - 営団日比谷線 - 東武伊勢崎線

東京オリンピック開催を間近に控えた8月29日、東横線、営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷線、東武伊勢崎線の3線相互乗り入れが開始された。東横線は中目黒から日比谷線に乗り入れ、都心を抜けて北千住までの直通運転を開始。東武伊勢崎線は北越谷から北千住を経て中目黒まで、営団地下鉄は日吉までの折り返し運転を行った。日吉から中目黒、北千住、北越谷まで全長49.2kmの都心を南北に貫く「大動脈」の誕生だった。



1979年 昭和54年

田園都市線 - 営団半蔵門線

1977年4月7日、渋谷 - 二子玉川間（現・二子玉川）間に新玉川線が開業し、同区間で折り返し運転を開始した。翌年、営団地下鉄（現・東京メトロ）半蔵門線青山一丁目 - 渋谷間が開通し、新玉川線は半蔵門線との直通運転を開始したが、都心方面に向かう田園都市線の乗客は、二子玉川で乗り換える必要があった。1979年8月12日、全列車が田園都市線から新玉川線を経由して半蔵門線へ乗り入れる直通運転を開始した。これに伴い、溝の口 - 長津田の着工により田園都市線と改称された旧大井町線の大井町 - 二子玉川間、再び大井町線として分離した。

田園都市線はその後、半蔵門線を介して東武伊勢崎線・日光線との直通運転を開始。2003年3月19日、全長約100kmの首都圏鉄道ネットワークを構築している。



2000年 平成12年

目黒線 - 営団南北線・都営三田線

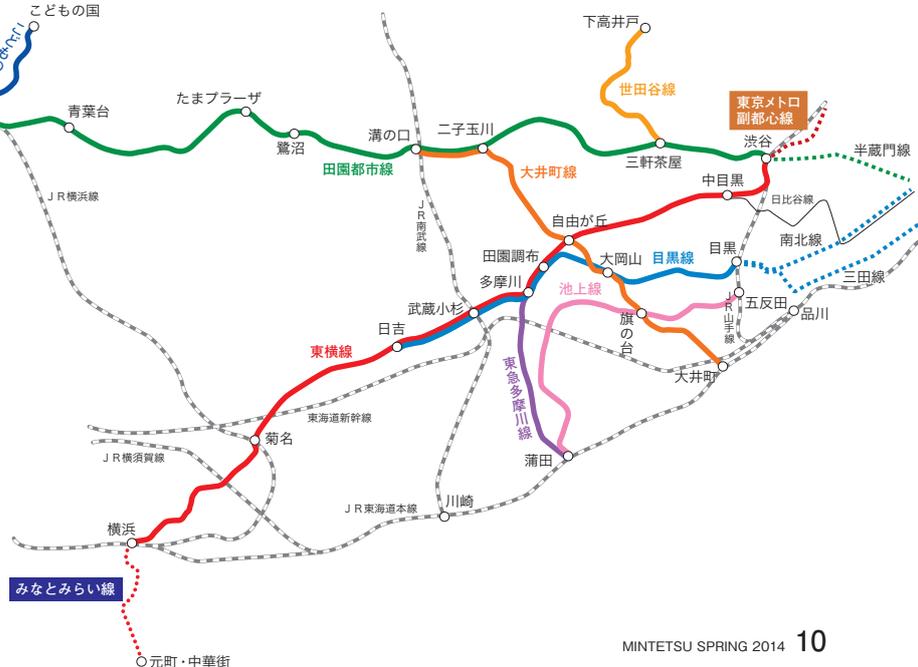
1990年代に入ると、東横線の混雑を緩和するため、東急電鉄発祥の路線である目蒲線の近代化が進められた。「特定都市鉄道整備事業計画」の認定を受け、連続立体交差化に伴う駅の地下化とホームの改良を進めるとともに、田園調布 - 武蔵小杉間を複数線化。工事の完成により、2000年8月6日、目蒲線を目黒 - 多摩川 - 武蔵小杉間と、多摩川 - 蒲田間の2系統に分け、前者を「目黒線」、後者を「東急多摩川線」とした。また、同年9月26日には営団地下鉄（現・東京メトロ）南北線、都営地下鉄三田線との相互直通運転を開始。翌年3月28日には南北線経由で埼玉高速鉄道と相互直通運転を開始している。現在、目黒線は日吉まで延伸して東横線と併走、東急線全体の利便性を大きく向上させている。

2013年 平成25年

東横線 - 東京メトロ副都心線

2004年2月1日、構想から約20年を経てみなとみらい線（MM線）が開業、東横線との相互直通運転を開始した。これに伴い、横浜 - 桜木町間は廃線となり、東横線は渋谷 - 横浜間の24.2kmに短縮したが、東横線が結ぶ首都圏鉄道ネットワークはさらに飛躍的な発展を遂げる。2013年3月16日、東横線と東京メトロ副都心線が相互直通運転を開始。これにより、みなとみらい線元町・中華街から横浜、渋谷を経由して、東京メトロ副都心線、東武東上線、西武有楽町線・池袋線までが一つの路線として結ばれることになった。

東横線に関連する計画路線としては、日吉駅 - JR東海道貨物線の横浜羽沢駅付近の区間に連絡線を新設するなどの計画が進み、2019年4月の相鉄線と東急線の相互直通運転開始が予定されている。



INTERVIEW

他社との 鉄道ネットワーク構築で 利便性向上を目指す

路線網に先進の思想を吹き込み、
長い年月をかけて築き上げた鉄道ネットワーク。
他社との相互直通運転など、東急電鉄ならではの
鉄道における思想とその試みについて、お話を伺った。

東京急行電鉄株式会社
執行役員 鉄道事業本部長

城石文明

Fumiaki SHIROISHI



——東横線はみなとみらい線との相直の際に横浜―桜木町間が廃止となりました。

城石 東横線の場合はたくさんのお客さまにご利用いただいておりますが、横浜市が進めるみなとみらい地区の発展や、横浜から桜木町にJR根岸線など平行する路線が複数あること、ホームが狭隘だった横浜駅の改良の必要性など、総合的に判断し、東横線がみなとみらい線と直通運転を行うことが沿線のみならず横浜都心部の価値向上につながるから、この相直事業を進めました。元町・中華街駅が終端駅となったことで、観光地とダイレクトにつながり、東京都心部と横浜を結ぶ新たな路線となりました。

企画切符の販売やイベントの開催など、他社と連携したさまざまな取り組みも始めています。

——そうした中、相互直通運転における課題には、どのようなことがありますか。

城石 相互直通運転では、ある路線でトラブルが起こると接続する他社線にも影響が出る。今回の5社間の相互直通運転では、さらに複雑になります。異常時あるいは運転事故があった時に、いかに影響を少なくするか。運輸司令所で情報を共有して、相互直通を切り離し、速やかに単独で運行を再開できる形のルールを、約2年かけて取り決めました。そこは事業者サイドからすると一番難しいポイントでした。

また、東横線に関しては、10両編成と8両編成が混在しています。非常時の運行再開には優等列車を各駅停車に変更するため、ホームが短い駅では10両編成に対応する設備を整備しているところです。

——今後のネットワーク拡充については、どのような計画をお持ちですか。

城石 東横線と相鉄線との相互直通を2020年のオリンピックまで完成させます。日吉から新横浜を経由して相鉄線西谷につながる路線で、鉄道・運輸機構が行っています。また、運輸政策審議会答申第18号では、東急多摩川線の蒲田駅と京急電鉄の京急蒲田駅を連絡する蒲浦線を新設し、京急空港線に乗り入れることが望ましいとされています。今後も、鉄道ネットワーク構築の可能性を探り、当社線と首都圏鉄道の利便性向上を目指していきます。

りました。

また、すでに工事は完了しましたが、東横線の田園調布―日吉間、田園都市線の二子玉川―溝の口間では、混雑緩和を目的に複々線化事業を実施しています。東横線では、それと同時に目黒線の大規模改良工事を行って、日吉―多摩川―目黒の直通運転ができるようにし、営団地下鉄（現・東京メトロ）南北線、都営地下鉄三田線との相互直通運転を開始しました。都心へのアクセスを二つに増やしたわけです。田園都市線も同様です。複々線にすることだけが目的なのではなく、ネットワーク構築につなげるための事業として実施しています。

——2013年3月に開始された東京メトロ副都心線との相互直通運転による効果についてはいかがですか。

城石 東横線では、渋谷―横浜間を通して乗られるお客さまが対前年比で10数%アップしています。副都心線を介して、東武線、西武線ともつながり、その沿線にお住まいの方々が横浜や中華街に訪れる。逆に、横浜方面にお住まいの方々が川越や秩父、飯能に足を運ぶ。相互に行き来する需要が生まれました。東横線自体は通勤路線ですが、観光地を持つ他社線とつながることで、東横線も観光路線的な意味合いを持ち合わせることもなっています。

——鉄道ネットワークの拡充はどのようなお考えの下に進められてきましたか。

城石 当社は全営業路線で104.9kmしかありません。自社線だけで完結させてしまうと将来性が乏しくなる。早くから、他社線とのネットワーク構築を目指し、鉄道事業を進めてきました。他社線とつながることで、当社車両が走る路線長が何倍にも広がり、利便性が向上する。相互に新たなお客さまを獲得することもできます。初の相互直通運転は1964年に東横線と営団地下鉄（現・東京メトロ）日比谷線とで実現していますが、これによりお客さまは乗り換えなしで都心に入れるようになる

多摩田園都市60周年

2013年、東急電鉄が多摩田園都市の開発を開始してから60周年を迎えた。郊外住宅地の開発と鉄道敷設を一体化して進め、開発の進展に合わせてマスタープランを策定。継続して育てられてきた街は、変わることはない高いブランドイメージを誇っている。「選ばれ続ける沿線」の街づくりの歴史を振り返る。

鉄道と一体化した街づくり

東急多摩田園都市は、川崎、横浜、町田、大和の4市にまたがる東京西南部の多摩丘陵一部エリアで、田園都市線梶が谷―中央林間間の沿線地域。都心から15km、開発総面積約5000ha、2013年4月現在の人口は約60万8700人を数える。

その開発の歴史は、戦後、経済活動が活発化し始めていた1950年代前半に始まった。当時、東京の人口は毎年50万人増

多摩田園都市60年のあゆみ

1953	1月	【城西南地区開発趣意書】発表
1956	6月	「城西南地区都市計画」を「多摩川西南新都市計画」と改称、土地利用計画等を織り込む
1959	6月	野川第一土地区画整理事業（川崎市）起工式
1963	10月	大井町線溝ノ口-長津田間着工。これを機に新都市を「多摩田園都市」と命名、大井町線を「田園都市線」と改称
1966	3月	【ベアシティ計画】発表
	4月	田園都市線溝ノ口-長津田間（14.2km）開通
1968	4月	田園都市線長津田-つきみ野間（1.2km）開通
1970	1月	人口が10万人を超える （これまでに12の区画整理事業が竣工）
1972	4月	田園都市線つきみ野-すずかけ台間（1.22km）開通
1973	8月	【アミニティプラン多摩田園都市】策定
1976	4月	人口が20万人を超える （これまでに29の区画整理事業が竣工）
	10月	田園都市線すずかけ台-つきみ野間（2.3km）開通
1977	4月	新玉川線渋谷-二子玉川間（9.4km）開通
1979	8月	田園都市線・新玉川線・営団地下鉄半蔵門線の相互直通運転開始 大井町-二子玉川間を大井町線、二子玉川間-つきみ野間を田園都市線と呼称
1980	4月	人口が30万人を超える （これまでに38の区画整理事業が竣工）
1982	10月	たまプラーザ東急ショッピングセンター開業
1984	4月	つきみ野-中央林間間（1.2km）開通により、田園都市線全通
1987	4月	人口が40万人を超える （これまでに46の区画整理事業が竣工）
	10月	東急ケーブルテレビジョン（現・ITSCOM）開局
1988	5月	「日本建築学会賞」を受賞
	6月	【多摩田園都市21プラン】策定
1989	10月	「緑の都市賞」で内閣総理大臣賞を受賞
	12月	田園都市線は踏み切りゼロ路線となる
1997	4月	人口が50万人を超える （これまでに53の区画整理事業が竣工）
2000	3月	こどもの国線（全長3.4km）通勤線化、恩田駅開業
2001	10月	国土交通大臣より「都市緑化功労者賞」を受賞
2003	5月	「日本都市計画学会賞 石川賞」受賞
2005	11月	「東急田園都市線・たまプラーザ駅周辺開発計画」起工式
2010	10月	たまプラーザ駅改良と合わせて開発された「たまプラーザテラス」がグランドオープン
2011	4月	人口が60万人を超える （これまでに56の区画整理事業が竣工）
2012	4月	横浜市と東急電鉄が「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結
	6月	「次世代郊外まちづくり」のモデル地をたまプラーザ駅北側地区に決定
2013	6月	【次世代郊外まちづくり基本構想2013―東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン―】を策定

赤字：開発の全体計画 青字：人口

加し、将来的な東京の人口過密を予測した東急電鉄の五島慶太会長（当時）は、その解決策として、1953年1月、「城西南地区開発趣意書」を発表。「第二の東京」を目指す田園都市づくりの構想を示した。それは「南を東横線、北を小田急線、東西に国鉄（当時）横濱線と南武線に囲まれた厚木大山街道（現・国道246号線）沿いに500万坪のほどの山林・原野を買収して開発し、高速道路か鉄道で東京と結ぶ」という壮大な計画だ。

この構想は、土地利用計画などを織り込んだ「多摩川西南新都市計画」に具体化され、東急電鉄のルーツである田園都市会社が手掛けた田園調布や洗足などの住宅地開発に倣い、宅地造成と交通機関の整備を一体化して街づくりを行う新都市計画が策定された。

区画整理組合をつくる土地区画整理事業方式で進められた。東急電鉄は、組合の保留地を一括して取得することを条件に事業資金を提供し、事業のすべてを代行する業務一括代行方式を創案。この手法は後に「東急方式」と呼ばれ、これにより、その後の街づくりは東急電鉄が主導して行うことになった。1959年に野川第一土地区画整理組合を設立したのを皮切りに、現在までに58の区画整理組合による事業を竣工している。

最初の区画整理事業となった川崎市野川地区は、後に続く開発のモデル地区として整備され、1961年に竣工している。開発前は大部分が農地や山林だったため、ガス、電気、水道などライフラインの敷設も宅地造成工事と並行して施工するとともに、路線バスを開設して住民の足を確保した。

その後、東急電鉄は、新都市の動脈として大井町線を延伸し、溝ノ口―長津田間20・1kmの鉄道敷設を計画。工事着工の1963年には、新都市を「多摩田園都市」と命名し、大井町線も「田園都市線」に改称する。以降、田園都市線は、開発と一体となって延伸を重ねていった。

よりよい街づくりを目指して

土地区画整理事業方式による開発は、組合が成立したところから、順次、事業が動いていく。1966年3月、東急電鉄は、田園都市線開業に先立ち、開通後の街づくりに向けた「ベアシティ計画」を発表した。それは、個々の開発を関係づけた多摩田園都市全体の都市ビジョンを示すもので、「プラーザ」「ビレッジ」「クロスポイント」という3種類の拠点をつ

特集：選ばれる沿線

[東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上]



1966年に開業したたまプラーザ駅。2010年、駅改良と合わせ開発された「たまプラーザ テラス」がグランドオープンした。駅をおおう大屋根が印象的なデザインになっている

くり、その周囲に緑・交通・ショッピングなどのネットワークを張り巡らせることで段階的に発展させていこうという試みだった。「ベアシティ」という呼称は、多摩川丘陵で採れる「梨」にちなみ、そこには梨が実る豊かな自然環境と都市的環境を両立する新しい都市をつくるという思いが込められていたという。

同年4月、多摩田園都市の中央を貫く田園都市線溝の口ー長津田間が開業。東急電鉄は、分譲地の購入者を対象に住宅相談や水道・ガスの申し込み手続きを行うサービスセンターやショッピングセンターなど利便施設を開設するとともに、用地を提供するなどして郵便局や交番、消防出張所など行政施設の誘致を積極的に行い、沿線住民の生活基盤を整えていった。

やがて70年代に入ると、早期の人口定着を目指したさまざまな施策が功を奏し、多摩田園都市は急速な成長を見せていく。東急電鉄は「ベアシティ計画」に続き、1973年8月、街の質的向上を目指すマスタープラン「アミニティプラン多摩田園都市」を策定。開発から「快適性を求

める街づくり」に軸足を移し、都市サービス施設の拡充や教育施設の誘致、緑地の整備などの環境づくりと、駅を中心とする街づくりを打ち出した。

この時、田園都市線はすずかけ台まで開通しており、二子玉川から渋谷方面へは、地下鉄・新玉川線の工事が進行中だった。新玉川線が開業し、田園都市線が新玉川線を経由して宮田地下鉄（現・東京メトロ）半蔵門線への乗り入れを開始したのは1979年8月。田園都市線はすでに、「住みたい沿線」としての地歩を固め、多摩田園都市の人口はまもなく30万人に達しようとしていた。

比類ない画期的なプロジェクト

東急電鉄は、開発の進展と時代の変化に合わせて、街づくりの方向性を確認しながら開発を深化させていった。



たまプラーザの住宅地区。美しい街並みが整備されている（提供：東急電鉄）

常によりよい街づくりを目指した多摩田園都市は、建築の分野では最高の賞といわれる「日本建築学会賞」や民間では初となる「緑の都市賞 内閣総理大臣賞」など数々の賞を受賞している。2003年に受賞した「日本都市計画学会賞 石川賞」では「国内では比類のない画期的なプロジェクト」との評価を獲得した。

東急電鉄は、「街づくり」を俯瞰で捉え、沿線に住まう人々を主役に、そこで営まれる生活を基準に、街を継続して育ててきた。そして開発着手から60年を経た現在、多摩田園都市では、東急電鉄の次世代に向けた街づくりが動き出している。

3 次世代郊外まちづくり

現在、多摩田園都市では、たまプラーザを中心に「次世代郊外まちづくり」がスタートしている。

東京郊外の住宅地に共通する課題を解決し、住みやすく活気に満ちた街を維持していく。住みたい街から、住み継がれる街へ。その基本構想には、街の価値向上に取り組む東急電鉄の強い願いと信念が込められている。



東京急行電鉄株式会社
都市開発事業本部 都市戦略事業部
企画開発部 統括部長

東浦亮典

Ryosuke TOUURA

沿線価値を高める事業を推進

初期の開発から60年が経ち、「住みたい街」としてブランドイメージの高い多摩田園都市の街にも、住民の高齢化や住宅の老朽化など、さまざまな課題が顕在化しつつある。

そうした中、東急電鉄では2012年4月に「中期3か年経営計画」を策定。中長期ビジョンである「東急沿線が『選ばれる沿線』であり続ける」ため、グループの力を「ひとつの東急」に結集、沿線の生活価値を向上させる商品・サービスの提供に取り組んでいる。

その筆頭となる住宅・ソリューション事業では、ライフステージに合わせた沿線での「住みかえ」を軸に、事業メニューを拡充している。郊外の戸建て住宅に住むシニア世代には利便性が高く賑わいのある駅周辺住宅へ、新たなファミリー層には子育ての環境が整った郊外へ住みかえを誘導する。循環型のまちづくりを行うことで、多様な世代が交じり合い、活気ある住宅地を維持することができる。

住みかえに関する事業としては、「ア・

ラ・イエ」事業が、建て替え・フルリフォーム・耐震補強などのニーズに対応。サービス付きシニア住宅事業の「東急ウエリナ」では、シニア世代が安心して快適に暮らせるサービス付きの住まいを提供している。

ヤインフラの老朽化、そしてコミュニティの希薄化だ。

「選ばれる沿線」であり続けるため、さまざまな施策で沿線価値の向上に取り組む東急電鉄だが、こうした課題は、一企業で解決できるものではない。

東急電鉄同様、横浜市も行政として郊外住宅地の問題に直面していた。従来の行政サービスの枠組みの中では、解決策を見いだすことが難しい。

また、持ち家はハードルが高いと感じる若年世代向けには、駅や商店街が近く利便性が高い立地に、賃貸住宅事業を展開。若年世代の流入を促進している。

ともに抜本的な解決を求めた横浜市と東急電鉄は「郊外住宅地とコミュニティのあり方」研究会を立ち上げ、立場を超えた議論を開始した。

一方、生活サービス事業として、2012年にスタートしたのが、ホーム・コンビニエンスサービス「東急ベル」だ。専門のスタッフが商品の宅配や、家の中のさまざまな困りごとをサポートする。横浜市・川崎市の一部の地区から始まったこのサービスは、現在、田園都市線をはじめ東急線沿線の大部分で利用可能となっている。

「デベロッパ」には、狩猟型と農耕型があるが、東急電鉄は街を育てる農耕型。しかも鉄道ネットワークによって、街づくりを点ではなく面で捉えることができる強みを持っている。これまではハード先行の開発だったが、これからはソフトの開発、都市のマネジメントが重要になってくる。そのためには行政の力が重要だ」と、都市開発事業本部都市戦略事業部企画開発部の東浦亮典統括部長は語る。

子育て支援事業についても力を注いでいる。2003年に駅近くの立地に保育園を開設して以来、東急電鉄が保有する施設に保育園事業者を誘致し、現在14施設を展開。2008年に開始した民間学童保育「キッズベースキャンパス」も20施設に増えた。子育ての環境が充実した沿線づくりを進めている。

2012年4月、横浜市と東急電鉄は「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定を締結。郊外住宅地が抱えるさまざまな課題に対して、地域住民・行政・大学・民間事業者が連携・協働して解決していくプロジェクトを始動させた。

住民を主役に街を再生

大都市近郊の郊外住宅地が抱える課題は共通している。同時期入居による地域の急激な高齢化と若い世代の減少、住宅

モデル地区には、たまプラーザ駅北側地区（横浜市青葉区美しが丘1〜3丁目）が選定された。同地区は、1丁目が古くからある集合住宅、2丁目が比較的新しい集合住宅、3丁目は戸建て住宅が集ま

特集：選ばれる沿線

【東急電鉄が取り組む沿線価値のさらなる向上】



1



2



3

1 多様化する住宅ニーズに対応する「ア・ラ・イエ」センター 2 3 「東急ベル」ではスタッフが「家ナカ」での買い物や困りごとに対応する（提供：東急電鉄）



4



5



6

4 2012年4月、協定を締結した横浜市のエリカ市長と東急電鉄の野本弘文社長 5 「まちづくりワークショップ」の様子 6 「たまプラ大学」の様子（提供：東急電鉄）

2013年6月には、それまでの取り組みや検討成果をまとめ、「次世代郊外まちづくり基本構想2013—東急田園都市線沿線モデル地区におけるまちづくりビジョン—」を発表し、「豊かさ」「暮らし」「住まい」「土台」「仕組み」の五つの基本方針と10の取り組みを、良好な住宅地とコミュニティの持続・再生を実現する

多様なライフスタイルを実現する街

「産・官が連携しても、ここに民・学を入れなければ、街の再生はうまくいかない。特に、住民が主役となることが重要だ。街をつくる主役が企業や行政から住民にバトンタッチすることで、これからの時代の真の街づくりができる」と東浦統括部長は語る。

約6500世帯で構成されている。その選定理由については、東浦統括部長は「初期に開発された地区の一つで、高齢化や建物の老朽化などさまざまな問題が顕在化している。また、住民発意の建築協定や地区計画の策定など、住民の地域に対する誇りも環境や景観に対する意識も高い」と説明する。

このモデル地区の住民を対象に、「まちづくりワークショップ」を中心とした住民参画の取り組みや各種検討部会、街づくり活動のヒントになるテーマや事例を学ぶ「たまプラ大学」などを実施した。横浜市と東急電鉄の主導ではあるが、住民参加型の取り組みを設けることで「地域住民を早い段階から巻き込む」ことが狙いだ。

「郊外住宅地の高齢化問題は、今後、加齢的に急増していく高齢者の『数』に

この中にある「コミュニティ・リビング・モデル」とは、郊外住宅地の歩いて暮らせる生活圏の中に、暮らしの基盤となる住まいや住民の交流、医療や介護、子育て支援、教育、就労など、さまざまな街の機能を結合させていく考え方だ。徒歩圏内に暮らしの機能が集約されれば、高齢者も安心して暮らすことができる。従来の良好な住環境を守ることを前提としながら、これまで住む場所に特化されていた郊外住宅地を、「住む」「活動する」「交流する」「働く」、多様なライフスタイルを実現できる街へ再構築していく。

また、高齢者が安心して暮らし続けることができる仕組みを整え、同時に若い世代を惹きつける新しい郊外の魅力をつくる、その両方を実現していくため、目指す街の将来像を「WISE CITY」と名付けた。これは「健康」「最先端情報技術」「生活サービスの連携と持続可能性」「環境への配慮」を意味する英語の頭文字をとった造語で、「賢いまちづくり」を目指すという思いも込められている。

「WISE CITY」の実現に向けては、「次世代郊外まちづくり」の取り組み姿勢として「多世代がお互いに助け合うまち（コミュニティ）」「多様性の実現」「地域住民・行政・民間事業者—新しい連携と役割分担」「分野横断の一体的解決と規制の見直し」「コミュニティ・リビング・モデル」の五つが掲げられた。

WISE CITY

—目指すまちの将来像—



健康 Wellness
最先端情報技術 Intelligence&ICT
生活サービスの連携と持続可能性 Smart・Sustainable&Safety
環境への配慮 Ecology・Energy&Economy

「WISE CITY」はこれらの頭文字を取って造語。
WISEの要素を実現することで
「賢いまちづくり」を目指す。

次世代郊外まちづくり リーディング・プロジェクト (2013)

- 1 住民創発プロジェクト—シビックプライド・プロジェクト—**
住民や地域団体から住民創発プロジェクトを募集し、選考されたプロジェクトの実施を支援
- 2 住民の活動を支える仕組みと場づくり**
最新のICT技術による地域活動の情報共有化と、既存のまちの資源活用による「まちづくり交流拠点」づくり
- 3 家庭の節電プロジェクトとエコ診断**
地域住民に節電を呼び掛け、行動の第一歩を後押しするプロジェクトを実施
- 4 まちぐるみの保育・子育てネットワークづくり**
さまざまな主体が集まり、まちぐるみで保育や子育て環境を向上させる活動を推進していくための検討を開始
- 5 地域包括ケアシステム「あおばモデル」パイロット・プロジェクト**
地域の医療・介護関係者の連携と参画、在宅医療の仕組みづくりなど、重要課題に取り組むパイロット・プロジェクトに着手
- 6 暮らしと住まいのランドデザイン(素案)の決定**
モデル地区の「ランドデザイン(素案)」の策定と、コミュニティ・リビング実現への誘導手法など郊外住宅地の再生手法を提案
- 7 「コミュニティ・リビング」モデル・プロジェクト**
—企業社宅などの土地利用転換時における土地利用誘導—
モデル地区内の土地利用転換に伴う再開発を民間事業者との連携、協働によるモデル事業に位置付け、コミュニティ・リビングの実現を目指す
- 8 「次世代郊外まちづくり」建築性能推奨スペック策定**
—建物や施設に求められる性能や機能、建築推奨指針づくり—
建て替えの際に、建物の仕様として求められる性能や機能を提示するための指針づくりに着手

ある。次世代に引き継ぐ準備を早く進めないと、郊外の街は一気に衰退してしまう。『次世代郊外まちづくり』は、多世代がバランスよく集住して、健康で快適な生活を送ることができ、街を目指している。主役はあくまでも住民だが、行政として街を管理する横浜市と街を開発し、

育ててきた東急電鉄がタッグを組んだことには、非常に大きな意味がある」と東浦統括部長は語る。

この取り組みは、横浜市が2012年に国から選定を受けて推進している「環境未来都市」の主要プロジェクト・持続可能な住宅地モデルの一つに位置付けられ

ている。

リーディング・プロジェクトが始動

現在、「次世代郊外まちづくり」は、その基本構想の実現に向けた第一歩として、八つのプロジェクトを「次世代郊外まちづくりリーディング・プロジェクト(2013)」に位置付け、具体的な取り組みを進めている。

いくつかを見てみよう。一つ目の「住民創発プロジェクト」は、一人ひとりが愛着や誇りを持つ街づくりを主眼に、住民や地域団体からプロジェクトを募集したもので、現在、15企画が認定を受けている。「コミュニティカフェの開業」など既に活動をスタートさせたグループや実施に向けて準備を進めるグループなど、その進捗状況はさまざまだが、住民目線の新たな発想がこれからの街づくりに活かされていく。

「次世代の街づくりでは、旧来の自治会とは異なる新しい発想や行動力が必要。これまでにない自分の街への関わり方だと思ふ。講習会を通過した企画提案には、支援金の交付や専門家によるバックアップ、住民と民間事業者のマッチングなど、さまざまな方法を通じて活動を支援する」という。

「地域包括ケアシステム『あおばモデル』パイロット・プロジェクト」は、高齢者が住み慣れた地域の中で安心して自分らしい生活を実現できるように、在宅医療を軸とした医療・介護連携の地域包括ケアシステムの構築を目指すプロジェクト

だ。2013年度は、地域の医療・介護関係者の連携と参画、在宅医療の仕組みづくりなどのパイロット・プロジェクトに着手した。

また「家庭の節電・省エネプロジェクトとエコ診断」では、モデル地区の住民を対象に、電気やガスの省エネ状況に応じて、たまプラーザ駅周辺の商業施設で利用できる地域通貨をプレゼントし、地域経済の活性化も図っている。

これらは2013年のリーディング・プロジェクトと謳われているが、今後の進捗や社会状況の変化に応じてブラッシュアップしていく。

新たな試みである「次世代郊外まちづくり」が順調に進む理由については、東浦統括部長は「行政である横浜市と一民間企業の東急電鉄が協働で街づくりを行うということ自体、稀有なことであり、住民にとっても大きなインパクトがあったと思う。また、行政とわれわれが真剣であることを理解した大勢の住民の方々が、これを機に自分たちも参画しようと積極的に関わってくれた。住民の信頼に答えて、産・官・学・民ともに進めていけば、この街づくりはきつとうまくいく」と語る。

「街づくりに終わりはない」というのが、開発者であり、街づくりの担い手であり続ける東急電鉄の思想だ。「次世代郊外まちづくり」からは、東急電鉄の強い信念と覚悟が伝わってくる。この取り組みは、将来的には沿線の他地域にも広がっていく予定だという。

Column

次世代に 引き継ぐことができる 郊外住宅地を

行政が公共施設の管理を行い、住民や企業が戸建て住宅や分譲マンションなど個人の資産を管理する。現状での官・民の役割分担の限界を感じた横浜市と東急電鉄は、地域住民と連携して、郊外住宅地の課題解決に取り組もうとしている。郊外の街の魅力と価値に磨きをかけ、次世代に引き継ぐことができる元気で豊かな郊外住宅地を実現させる。東急電鉄と組む意義を含め、横浜市の方針について、横浜市建築局の秋元康幸企画部長にお話を伺った。



横浜市建築局 企画部長

秋元康幸

Yasuyuki AKIMOTO

行政と企業、住民の関係性を変える

東京や横浜都心は父親が働く場所、郊外住宅地は母親と子どもたちが生活する場所という二極構造が崩れてきました。郊外住宅地は同じような世代が同時期に入居している地区が多いので住民は一気に高齢化します。核家族が移り住んできた子育ての街は、高齢者の街になりつつあります。またその一方で、現在の景況では若い世代が流入しにくく、共働きなどライフスタイルも変わっています。郊外住宅地の開発とともに整備してきた団地群や学校、公園などの施設が老朽化して建て替えやリニューアルが必要な時期にもなっており、横浜市としても、郊外住宅地について本格的に検討しなければならない時期を迎えていました。

しかし、税収の減少もあり、行政サービスでできることには限界があります。市民の方と連携し相互扶助的な部分を増やし、多様なセーフティーネットを構築しなければなりません。また企業の経済活動の力も借りて、郊外の生活を豊かにしなければならぬと考えています。

そのためには、企業や住民、行政の役割と関係性を変える必要があります。これまで、企業は申請を出し行政は認可する、あるいは住民が出した要望に対して行政が応えるという仕組みの中で、各者の関係性が保たれてきました。しかし、この仕組みは高度経済成長の時代につくられたものです。現状のままでは、各者の役割においておのずと限界があり、地域が抱える課題解決に効果的な打開策を打ち出すことはできません。行政サービスだけではなく、企業や住民の力で地域をよくしていこうという部分を増やしていかなければ、地域の本当の活力は生まれません。

街の活性化は経済の活性化と深い関係があります。住民が地域内でボランティアや文化・スポーツ活動を行うことでも地域経済は活性化します。元気な高齢者の方も家に閉じこもらずに、どんどん外に出ていただく。住民の相互扶助やさまざまな活動によって地域を活性化し、地域の問題を解決していくことが、これからは非常に重要になってくると考えています。また、企業は商業施設以外にも、文化・スポーツ、福祉、地域サービスなどを地域に提供し、収益につなげる形で地域の経済活動を進めていく。そういう仕組みづくりによって、郊外の経済は動いていきます。

東急電鉄は長期的なスパンで街づくりに取り組み、さまざまな地域

課題に向き合ってきた企業で、横浜市と東急電鉄は街づくりにおいて抱えている問題認識が近いと思います。鉄道会社はその地域から離れられない、そういう意味でも、行政と近いかもしれません。両者とも、地域の方々と大切にし、地域の活性化によって自分たちも活性化します。やはり、東急電鉄と連携することが、郊外の新しいモデルになると思います。

ローカルの経済活動を活性化させる

多摩田園都市に住む皆さんは街づくりの市民意識が高く、モデル地区を対象にしたアンケート調査でも「街づくり活動に参加したい」という方が大勢いらっしゃいました。「次世代郊外まちづくり」での行政や東急電鉄からの投げ掛けに対しても、実に多岐にわたるアイデアが返ってきました。住民創発事業にもたくさんの応募があり、こうした住民活動をつなげていくことも行政の大切な仕事だと思っています。郊外での活動が活性化すれば、郊外で働く人も増えてくる。近隣の街からも活動に参加する人が増えてくる。地域内で完結するのではなく、人が移動しながら、活動がますます活発になっていくことが望ましいと思います。

それに、最近は働く人も自分の時間を大切にする人が多い。以前は、働く場所と住む場所だけでしたが、それ以外の趣味やボランティア活動を行う場所、いわゆる「サードプレイス」を求める人も多く、そうした場所を地域内に取り込めるかどうかで、郊外の在り方は変わってくると思います。働く人も含めいろいろな人が郊外で活動する機会が増えてきたと思います。生産年齢人口が減少していますが、元気な高齢者とお母さんの活躍によって、郊外では就業者を増やせる可能性があります。行政は子育て支援などでサポートしていく。グローバル化が進む一方で、ローカルの経済活動を発展させたいと思います。

広い市域を持つ横浜市は、地域ごとに特性が異なり、一律な手法で問題解決を図ることは現実的ではありません。地域特性を踏まえ、いくつかの地域でモデル的な取り組みを進め、その内容を検証した上で、応用性のある要素を抽出していくことが必要だと考えています。「次世代郊外まちづくり」では、手応えを感じています。この取り組みを通して、地域課題の解決を図る「横浜型モデル」の創出を目指していきたいと思っています。