多摩ニュータウンの整備プロセスにおける 都市基盤施設の整備に関する研究

霜田 宜久¹・大沢 昌玄²・岸井 隆幸³

¹フェロー会員 日本大学大学院 理工学研究科博士後期課程 土木工学専攻
(〒101-8301 東京都千代田区神田駿河台1-8)
E-mail: y-shimoda@pony.ocn.ne.jp

²正会員 日本大学専任講師 理工学部土木工学科 (〒101-8301 東京都千代田区神田駿河台1-8)
E-mail: moosawa@civil.cst.nihon-u.ac.jp

³フェロー会員 日本大学教授 理工学部土木工学科 (〒101-8301 東京都千代田区神田駿河台1-8)
E-mail: kishii@civil.cst.nihon-u.ac.jp

新住宅市街地開発事業と土地区画整理事業を併用して実現された多摩ニュータウン開発では、鉄道、道路、河川など骨格となる都市施設の一体的な整備が重要な課題であった。通常、開発事業者は開発区域内の整備のみを行うが、多摩ニュータウン開発では、ニュータウン全体の整備促進のため開発事業者が骨格となる広域的な都市施設整備費の一部を負担している。本研究では、どのような考え方で整備が進められたのかについて、事業者と自治体などの間で結ばれた覚書や協定書から明らかにし、その結果どの程度の開発者負担が生じたのか、また実際の事業に期間はどの程度かかり、他の多摩地域と比較して事業進捗に差が生じたのか、そして最後に開発事業者の負担が可能となった背景は何か、について明らかにした。

Key Words : *Tama New Town, new urban residential built-up area development project, land readjustment project, public facilities, innovation benefit*

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

市街地開発においてある程度まとまった地域を対象とする場合、鉄道、道路、河川など骨格となる広域的な都市施設の一体的な整備が重要な課題となる。しかしながら、開発手法の制度的制約や関係者の合意形成などの問題があり、その実現には工夫が必要とされる。

そこで本研究では、新住宅市街地開発事業（以下、新住事業）と土地区画整理事業（以下、区画整理事業）を併用した東京都の多摩ニュータウン開発において、鉄道、道路、河川といった骨格となる広域的な都市施設整備にそれぞれの開発事業がどのように対応したのか、その結果都市施設はどのように整備されたのか、何故開発事業者負担のシステムが実現したのか等について明らかにすることを目的とする。多摩ニュータウンは、3,000ha 弱に及ぶ大規模開発で、多種類の広域的都市施設の一体的整備が必要とされた。しかし、複数の事業主体、複数の事業地区に区分されており、開発事業と広域的な都市施設整備の関係は、実務としてそれぞれの場面・分野で対処

されてきたものの、その全体像について総括するような整理・研究は行われていない。なお、既存の研究としては、多摩ニュータウンの開発事業における事業転換と実施施策^[1]に関し考察しているものがあるが、ここで扱う新住事業・区画整理事業と広域的な都市施設整備の関係を挙げた研究は確認できなかった。

(2) 研究の方法

まず、東京都の公文書館及び東京都担当部署に残されている資料を検索して、開発事業者や自治体間・省庁間で締結された覚書や協定書を収集し、その内容を分析することによって鉄道、道路、河川、下水道、公園・緑地といった広域的な都市施設整備と開発事業との関係を明らかにする。次に、多摩ニュータウン事業概要の経年分析によって、事業進捗の実態を明らかにするとともに、他の多摩地域の同様な都市施設の整備進捗状況との比較を行う。さらに協定書、各事業の事業計画書などを基に事業費用負担の分析を行い、開発事業はどの程度の負担を行ったのか、どうしてその負担を行うことができたのかについて分析する。

2. 多摩ニュータウンの概要

多摩ニュータウンは、図-1に示すように東京都の西方約30kmに位置している。多摩市を中心に4市にまたがる面積約3,000ha、計画人口約30万人のニュータウンとして、1965年に新住宅市街地開発事業の都市計画決定がなされた。目的は当時大きな社会問題となっていた住宅不足の解消を図るため、大量の住宅を供給することであった。

その後まとまって既存集落がある地区は、全面買収方式に反対する住民の意向を尊重し、順次区画整理事業地区へと都市計画変更が行われ、最終的には表-1及び図-2に示すような形で新住事業と区画整理事業により市街地整備が行われた。新住事業の施行者は、東京都、日本住宅公団（現UR都市再生機構、以下、公団）、東京都住宅供給公社（以下、公社）の3者（以下、新住事業3者）であり、区画整理事業の施行者は組合施行の堅台地区（7.1ha）、公団施行の堂ヶ谷戸地区（1.2ha）、市施行の百村地区（8.1ha）を除いて東京都であった。表-2は多摩

図-1 多摩ニュータウン位置図

（資料：パンフレット「Tama New Town」平成15年3月）

ニュータウン事業の主な経緯を示したものである。新住事業の仕組みは、新住事業として都市計画決定された区域内の土地を全面買収し、道路や公園などの公共施設を整備し、造成した宅地に住宅を建設しあるいは宅地のままで販売し、用地費や工事費に充てる、というものである。区画整理事業の仕組みは、公共施設整備によって得られる増進率の範囲内で地権者が公平な負担に基づいて土地を出し合い、その土地を道路や公園などの公共施設用地として活用するとともに、一部を保留地として確保しそれを売却して工事費に充てる、というものである。

多摩ニュータウンに関連する骨格的都市施設の整備にあたっては、鉄道を除いて、新住地区は新住事業者が、区画整理地区は区画整理事業者が、多摩ニュータウン区域外は開発者でない東京都が整備を行うことが原則であるが、河川や流域下水道幹線は低地にある区画整理地区に主として計画され、街路も多摩ニュータウンの柱とな

表-1 事業別面積

区 分	面積 (ha)	摘 要
新住宅市街地開発事業	東京都	738.4
	公団	1,437.5
	公社	49.7
	計	2,225.6
土地区画整理事業	644.1	
合 計	2,869.7	

表-2 多摩ニュータウン事業の主な経緯

年月日	概要
1965.12	多摩ニュータウンの都市計画決定(新住事業)
1966.12	多摩土地区画整理事業都市計画決定(新住事業の一部変更)
1971.3	多摩ニュータウンの新住事業地区の入居開始
1971.7	由木土地区画整理事業都市計画決定(新住事業の一部変更)
1986.3	東京都住宅供給公社新住事業終了
2004.3	東京都新住事業終了
2006.3	日本住宅公団(現UR都市再生機構)新住事業終了

図-2 多摩ニュータウン施行者別開発図（資料：「事業概要」平成15年版 東京都）

るニュータウン幹線は主として区画整理地区に計画されたため、その整備にあたっては、新住事業者、区画整理事業者、その他の事業関係者の協力が不可欠の状況にあった。なお、区画整理事業地区に住む既存集落の人々は、多摩ニュータウン開発に反対する人々が多い状況にもあった。

3. 都市施設の整備について

本章では、骨格となる都市施設の一体的な整備にあたって、関連事業者などが締結した事業推進に関わる覚書や協定書を分析する。また、結果として事業の進捗は多摩地域の整備水準と比較してどうであったか、事業費の負担はどうなったか、についても行政資料から考察する。なお、事業者や自治体などの間の覚書や協定書は、東京都の公文書館の資料、東京都作成の協定集^{3),4)}から収集した。

(1) 鉄道の整備について

多摩ニュータウンに関連した鉄道事業については、多摩ニュータウンから都心へのアクセスを図るため、小田急線と京王線の2路線が既設路線から枝分かれする形で計画され、1961年7月13日に小田急線、京王線の免許が認められた。その後一部変更があり、図-1に示すように小田急線は既設の新百合ヶ丘駅から多摩センター駅を通り唐木田駅まで、京王線は既設の調布駅から多摩センター駅を通りJR橋本駅まで新路線を整備することとなった。

多摩ニュータウンの鉄道整備に関連する覚書や協定書を整理すると表-3 のようになり、「大都市高速鉄道の整備に対する助成措置等に関する覚書に基づく多摩ニュー

タウン関連鉄道に対する助成措置等の運用について」（1972年9月30日）により、具体的な最寄駅や素地価格が決められるとともに、他のニュータウン開発ではなかったニュータウン区域からの鉄道延伸の負担についても、別途協議により定めることとなった。

こうした覚書や協定書による負担の基本的考え方を整理すると表-4 のようになる。この考え方は一般に「多摩ニュータウンルール」と呼ばれているが、その概要は、用地費については、新住地区においては新住事業者が鉄道事業者素地価格（新住事業で用地買収した費用に利子を付けた価格で、3,000円/㎡と算定）で売却する、また区画整理地区においては、区画整理事業者が保留地として確保し、通常の市場価格で鉄道事業者に売却、素地価格と市場価格との差は新住事業者が負担するというものである。加えてニュータウン区域外の最寄りの駅（駅舎部分は含まない）までは、鉄道事業者が買収した価格と素地価格の差を新住事業者が負担するというものであった。つまり鉄道事業者は安い素地価格で用地を買収でき、通常価格との差額は新住事業者が負担することになった。さらに工事費については、新住地区、区画整理地区、ニュータウン区域外の最寄駅（駅舎部分を除く）までについて、施工基面以下の工事費の1/2を新住事業3者が負担することになった³⁾。

なお、表-5 に示すように、小田急多摩線は1969年に工事認可となり、1974年に多摩ニュータウンの永山駅まで初めて開通し、同じ年に京王相模原線が多摩センターまで開通した。その後、多摩ニュータウン開発の進捗に合わせ1990年に小田急多摩線が唐木田まで、同年に京王相模原線が橋本まで開通し現在に至っている。このように工事認可から5年という短い期間で多摩ニュータ

表-3 鉄道整備に関する覚書一覧表

年月日	覚書、協定書等	関係者
1972.5.18	大都市高速鉄道の整備に対する助成措置等に関する覚書	大蔵省主計局長、大蔵省理財局長、運輸省鉄道監督局長、建設省計画局長
1972.5.18	ニュータウン線建設工事に対するニュータウン開発者負担の細目に関する協定	運輸省鉄道監督局長、建設省計画局長
1972.9.30	大都市高速鉄道の整備に対する助成措置等に関する覚書に基づく多摩ニュータウン関連鉄道に対する助成措置等の運用について	運輸省鉄道監督局民営鉄道部財務課長、建設省計画局宅地部宅地開発課長
1973.3.15	多摩ニュータウン関連鉄道（小田急多摩線）の整備に伴う開発者負担に関する覚書	東京都知事、日本住宅公団総裁、東京都住宅供給公社理事長、小田急電鉄株式会社取締役社長
1973.3.15	多摩ニュータウン関連鉄道（京王帝都相模原線）の整備に伴う開発者負担に関する覚書	東京都知事、日本住宅公団総裁、東京都住宅供給公社理事長、京王帝都電鉄株式会社代表取締役社長
1973.3.15	多摩ニュータウン関連鉄道の整備に伴う開発者負担に対する施行者間の負担に関する覚書	東京都知事、日本住宅公団総裁、東京都住宅供給公社理事長
1973.3.15	多摩ニュータウン関連鉄道の整備に伴う開発者負担に関する覚書に係る確認事項	ニュータウン開発者（東京都南多摩開発本部長、日本住宅公団南多摩開発局長、東京都住宅供給公社理事長）、地方鉄道事業者（小田急電鉄株式会社社長、京王帝都電鉄株式会社社長）
1973.3.15	多摩ニュータウン関連鉄道の整備に係るニュータウン開発者の負担等に関する協定書	東京都知事、日本住宅公団総裁、東京都住宅供給公社理事長、日本鉄道建設公団総裁

表-4 鉄道事業の負担ルール

項目	新住事業地区	区画整理事業地区	区域外の最寄駅まで
用地費	素地価格で売却	保留地で確保し通常価格で売却 売却額と素地価格の差は新住事業者が負担	鉄道事業者が通常価格で買収 買収額と素地価格との差は新住事業者が負担
工事費	施工基面下工事費の2分の1を新住事業者が負担		

注)素地価格:協定で当面は3,000円/㎡

表-5 鉄道事業の主な経過

年月日	項目
1967.2.4	京王相模原線(京王多摩川～稲城中央間)工事認可
1969.11.8	小田急城山線(新百合ヶ丘～黒川間)工事認可
1974.6.1	小田急多摩線(新百合ヶ丘～永山間)開通
1974.10.18	京王相模原線(京王よみうりランド～多摩センター間)開通
1990.3.27	小田急多摩線(多摩センター～唐木田間)開通
1990.3.30	京王相模原線(南大沢～橋本間)開通

表-6 鉄道事業費の開発者負担

区 分	総事業費	内新住事業者負担	(単位:百万円)		
			内 訳		
			東京都	公団	公社
京王相模原線	72,270	43,656	15,597	27,079	980
小田急多摩線	42,430	16,159	5,337	10,393	429
合計	114,700	59,815	20,934	37,472	1,409
負担割合 %	100.0	52.2	18.3	32.7	1.2

ウンまで鉄道が開通したが、これには多摩ニュータウンルールが合意され、新住事業3者が鉄道事業費の相当程度を負担することになったことが寄与しているものと考えられる。

こうした鉄道事業による新住事業3者の負担は、表-6に示すように京王相模原線、小田急多摩線の総事業費1,147億円のうち、新住事業3者は598億円と約52%を負担、その内訳は、東京都が209億円、18.3%、公団が375億円、32.7%、公社が14億円、1.2%となっている。

(2) 街路の整備について

多摩ニュータウンに関連する幹線街路は、八王子都市計画等において、1966年12月24日に都市計画決定された。その後、事業の進捗に合わせ逐次幹線街路の追加の都市計画決定が行われ、現在は図-3に示すような幹線街路網となり、最終的な延長は、表-9に示されているように65,414mとなった。

こうした街路の整備に関しては、新住事業3者と区画整理事業（多摩土地区画整理事業、小野路第1・2・3土地区画整理事業、由木土地区画整理事業）者間で、「南多摩新住宅市街地開発事業に関連する都市計画街路事業に関する覚書」が、1970年3月26日に締結された。それによると表-7に示すように多摩ニュータウン内の土地区画整理事業区域内の都市計画街路の費用負担は、表-8に示す幹線街路7路線(覚書締結時)については、国庫補助金を除いて新住事業3者が負担し、その割合は新住事業3者の施行面積及び施行予定面積（稲城地区の1～3住区を除く）の割合に基づくとされている。また、7路線以外

表-7 街路事業費の負担ルール

項目	新住事業地区	区画整理事業地区	多摩ニュータウン区域外
用地費	新住事業者が負担	幹線7路線については新住事業3者が施行面積(稲城地区を除く)比で負担(用地は公共減歩で区画整理事業者があける)	都道については開発事業者でない東京都が負担(ほとんどが都道)
工事費	新住事業者が負担	幹線7路線については新住事業3者が施行面積比で負担	都道については開発事業者でない東京都が負担(ほとんどが都道)

注)開発者の負担は国費を除いた分について

表-8 幹線街路の7路線

覚書締結時の路線名	現在の路線名
多摩1・2・1	多摩3・2・3
多摩1・3・2	多摩3・3・8
多摩1・3・3	多摩3・3・2・4
八王子2・1・7	八王子3・4・8
八王子1・2・1	八王子3・2・5
八王子1・3・7	八王子3・3・1・3
八王子1・3・6	八王子3・3・3・1

表-9 多摩ニュータウン関連の幹線街路の整備状況

路線名	延長 m	事業期間
多摩ニュータウン幹線(多摩3・2・3他)	8,859	1971年度～1990年度
府中～町田線(多摩3・3・8)	5,136	1969年度～1977年度
町田～日野線(多摩3・3・24他)	6,117 (内完成4,137)	1971年度～
府中～相模原線(八王子3・4・8他)	11,756	1970年度～1996年度
下柚木～八王子線(八王子3・3・13)	2,644	1970年度～1974年度
町田～平山～八王子線(八王子3・3・31他)	6,057 (内完成3,510)	1987年度～
その他の幹線5路線(多摩3・4・18他)	11,025 (内完成8,335)	1971年度～
小 計	51,594 (内完成44,377)	
割 合	86.0%	
南多摩尾根幹線(多摩3・1・6)	13,820 (内完成2,726)	1988年度～
合 計	65,414 (内完成47,103)	
割 合	72.0%	

注)事業中の完成延長は2000年度末現在

表-10 多摩地域の都市計画街路の整備状況

年度末	1971	1975	1980	1985	1990	1995	2000
都市計画延長 km	1,237	1,248	1,272	1,320	1,368	1,396	1,417
完成延長 km	263	335	384	460	525	578	683
完成率 %	21.3	26.8	30.2	34.8	38.4	41.4	48.2

表-11 多摩ニュータウン関連の幹線街路の事業費負担

項目	全 域	内新住事業	東京都	公団	公社
負担割合 %	100.00	35.73	11.37	21.23	3.13
街路事業費 百万円	111,716	39,916	12,702	23,717	3,497

注)負担割合は覚書締結時(1970.3.26)の参考額を基に算出したもの
 全域の街路事業費は2000年度末までの累計額
 各開発者の推定負担額は全域の街路事業費に負担割合を乗じたもの

図-3 幹線街路網図 (資料:「事業概要」 平成13年版 東京都)

図-4 河川の整備計画 (資料:「事業概要」 平成14年版 東京都)

の準幹線街路と位置付けられた都市計画街路については、国庫補助金を除いた額をそれぞれの街路に関連する新住事業3者の施行面積比で負担することとされている。一方、区画整理事業者は都市計画街路については公共減歩により道路用地を確保することとされた。なお、都市計画決定されない街路については、新住事業者、区画整理事業者がそれぞれの区域内でそれぞれに負担して整備を行っている。また、多摩ニュータウン区域外の都市計画街路の整備については、開発事業者でない東京都が別途負担している。

こうしたルールに基づいて表-9に示すように幹線街路

網が整備されたが、幹線街路網全体の整備率は2000年度末で72%である(反対運動により整備が大幅に遅れた「南多摩尾根幹線」を除けば86%)。これに対し多摩地域全体の都市計画街路の整備率は、表-10に示すように多摩ニュータウンの入居が始まった1971年度末において21.3%、2000年度末で48.2%でしかなく、多摩ニュータウン事業に関連した幹線街路網の整備が大きく進んでいることが分かる。

幹線街路の事業費は、東京都の事業概要によると2000年度末で1,117億円であり、それに覚書締結時の新住事業3者の負担割合を乗じると、表-11に示すように東京都、

表-12 河川計画及び流域の概要

河 川 名	計画延長 m	多摩ニュータウン境界域 における流域面積 ha	内新住区域 面積 ha
大 栗 川	11,650	2,719	1,257
乞 田 川	4,530	1,319	1,143
大 田 川	1,690	408	408
三沢川分水路	2,520		
合 計	20,390	4,446	2,808

注)大栗川は昭和44年3月4日、乞田川は昭和43年9月26日の変更延長

公団、公社がそれぞれ127億円、237億円、35億円となる。

(3) 河川の整備について

多摩ニュータウン事業に関連して計画、整備された河川は、図-4に示すように大栗川、乞田川、大田川、三沢川分水路であり、それぞれの延長は表-12に示すとおりである。このうち大栗川、乞田川の都市計画決定は1967年12月9日に、大田川の都市計画決定は1969年3月4日に行われ、その後事業の進捗に伴って河川延長の変更などが行われている。

これらの河川は多摩ニュータウン区域内では、三沢川分水路を除いて主として区画整理事業区域内を通過している。大栗川、乞田川、大田川の3路線の整備にあたっては、「南多摩新住宅市街地開発事業に関連する河川改修事業に係る協定書」が、1969年3月29日に新住事業3者で締結された。その概要は、表-13に示すように事業は東京都が実施し、事業費（用地・補償費、工事費）のうち国庫補助金の残りについては、流域面積のうち多摩ニュータウン区域の面積相当を区画整理地区も含め新住事業3者が負担するというものであった。また、新住事業3者の負担はそれぞれが開発する面積比で負うことになった。つまり、土地区画整理事業者は公共減歩により河川用地を確保したが、区画整理地区も含め国庫補助以外は新住事業3者が全て負担する構図である。なお、三沢川分水路の事業費については、国庫補助金の残りについては関係する流域を整備する公団が負担することとされている。

こうした協定書により、多摩土地区画整理事業地区内を主として通る乞田川は、表-15に示すように1969年度に工事に着工し、6年後の1975年度に完成した。その他大田川、大栗川も由木区画整理事業の開発に合わせ、それぞれ1982年度、1985年度に完成している。多摩地域の河川整備が表-16に示すように1975年度末に7.6%であり、多摩ニュータウンに関連した河川の整備が完了した1985年度末で26%であることを考えれば、多摩ニュータウン関連の河川整備は大変順調に進んだといえる。

大栗川、乞田川、大田川、3河川の事業費は、表-17に示すようにこれらの事業が完了した1985年度末で299億円であり、これに1976年9月の協定締結時の負担割合を乗じると新住事業3者の推計負担額は、東京都、公団、

表-13 河川整備費の負担ルール

項 目	新住事業地区	区画整理事業地区	区域外
事業費 (用地費、 工事費)	大栗川と乞田川を多摩ニュータウン区域内でそれぞれ3区間に分け(大田川は1区間)、それぞれの区間ごとにその下流域における全流域面積に対する多摩ニュータウンの流域面積の割合に、その区間の事業に要する費用の2分の1を新住事業者が負担する(残り2分の1は国庫補助)。新住事業者間ではそれぞれの施行面積により按分して負担する。(区画整理事業者は河川用地を公共減歩で確保)		開発事業者ではない東京都が負担

表-14 協定書締結時の事業費等について

項 目	事業費 百万円	流域面積の内各新住事業区域面積 ha		
		東京都	公団	公社
大栗川	4,834	668	192	81
乞田川	1,250	62	751	51
大田川	375	258	86	—
合 計	6,459	988	1,029	132

注)協定締結時(1969.3. 29)の参考資料より

表-15 多摩ニュータウン関連の河川の整備状況

河 川 名	整備延長 m	事 業 期 間
大 栗 川	10,440	1968年度～1985年度
乞 田 川	4,447	1969年度～1975年度
大 田 川	1,690	1976年度～1982年度
三沢川分水路	2,520	1978年度～1983年度

表-16 多摩地域の河川の整備状況

年度末	1975	1980	1985	1990	1995	2000
計画延長 km	208.1	217	217	217	217	217
整備延長 km	15.9	27.9	57.3	90.5	109.2	119.2
整備率 %	7.6	13	26	42	50	55

注)東京都が整備すべき河川についてのもの

表-17 多摩ニュータウン関連の河川の事業費の負担

項 目	全 域	内新住事業者	東京都	公団	公社
事業費負担割合 %	100.00	27.77	17.64	8.39	1.74
河川事業費 百万円	29,948	8,317	5,283	2,513	521

注)上段の事業費負担割合は1976年9月1日の協定変更時に定められたもの
下段の全域の河川事業費は3河川の整備が完了した1985年度末時点の額
各新住事業者の負担額は全域の河川事業費に上段の負担割合を乗じた推定値

公社がそれぞれ53億円、25億円、5億円となる。新住事業における開発面積が、公団よりも少ない東京都の負担が大きいの、表-14に示されているように、事業費の大きい大栗川流域に主として東京都が施行する新住区域が多かったためと考えられる。

(4) 下水道の整備について

多摩ニュータウン事業に関連した下水道計画のうち公共下水道計画は、1968年2月14日に都市計画決定された。また、流域下水道計画は1970年5月12日に都市計画変更が行われ、それまでの流域下水道計画に多摩ニュータウンが関係している八王子、町田、多摩都市計画区域などが追加され、多摩ニュータウンに関連した下水道幹線の計画は、図-5、表-18に示すような形となった。

多摩ニュータウン区域内における公共下水道の整備に関しては、「公共下水道事業の施行に関する覚書」が

1970年9月22日に、関係4市町（八王子市、町田市、多摩町、稲城町）と新住事業3者の間で結ばれている。その結果、国庫補助金を除いて、原則として新住事業、区画整理事業とも自らの施行地区内についてはそれぞれ負担することになった。

流域下水道の整備については、「多摩川流域下水道の費用負担等に関する基本協定書」が1980年2月6日に、流域下水道管理者（東京都）、関係4市町、開発3者（東京都、公団、公社）の間で結ばれている。概要は、表-19に示すように国庫補助対象事業については、事業費のうち国庫補助金の残りについて、新住事業区域とそれ以外の区域から発生する計画汚水量により按分して、事業費を負担するというものであった。計画汚水量は将来計画人口から求められた。国庫補助対象外事業については、全額新住事業3者が負担し、区画整理事業区域については、区画整理事業者でない東京都が負担するというものであった。つまり、新住事業3者は自分の開発に伴う負担をし、区画整理事業については開発者ではない東京都が負担するという構図であった。

なお、表-20に示すように多摩ニュータウン関連の流域下水道幹線は1992年度に完成している。汚水処理場は1968年度に工事に着工し、1971年度に一部稼働、その後汚水量の拡大に合わせ処理能力を高めてきている。

こうした流域下水道幹線の整備を多摩地域と比較すると、表-21に示すように協定が結ばれた1980年度末の整備率が55%であるのに対し、多摩ニュータウン関連の流域下水道幹線の整備が終了した1992年度末の整備率は94%となっている。多摩ニュータウン関連の流域下水道幹線の整備は、多摩地域全体と比較し概ね同じ水準で進んだと言える。

多摩ニュータウン関連の流域下水道幹線の整備が概ね終了した1992年度末における流域下水道事業費の累計は、下水処理場の整備費も含めて572億円であった。処理場の整備費の負担割合は流域下水道幹線とは異なるため、流域下水道幹線に対する新住事業3者の負担額については明確には求められなかった。

表-18 多摩ニュータウン関連の流域下水道幹線計画

名称	計画延長 m	管渠又は幅員
大栗幹線	5,680	1.5～0.7
乞田幹線	12,170	1.8～0.8
稲城幹線	4,600	0.8
合計	22,450	

注) 1970年5月12日都市計画変更時

表-19 流域下水道事業の負担ルール

項 目	新住事業地区	区画整理事業地区	多摩ニュータウン区域外
事業費 (用地費、 工事費)	事業費は、国庫補助金を除いては新住事業区域とそれ以外から発生する汚水について、計画流量比により按分する。新住事業3者の負担は、各開発区域の計画流量比により分担する。		

注) 国庫補助対象事業について

表-20 多摩ニュータウン関連の流域下水道幹線の整備状況

区 分	整備延長 m	事業期間 年度
大栗幹線	6,016	1968～1992
乞田幹線	12,488	
稲城幹線	4,447	
合計	22,951	

表-21 多摩地域の流域下水道幹線の整備状況

年度末	1969	1975	1980	1985	1990	1992
計画延長 km	57	129	152	190	190	190
完成延長 km	2.5	39	84	124	159	179
完成率 %	4	30	55	62	84	94

図-5 下水道計画概要図 (資料: 「多摩ニュータウン開発事業誌 一通史編一」 UR 都市機構)

(5) 公園・緑地の整備について

多摩ニュータウンの公園・緑地計画については、昭和45年12月22日に近隣公園など主要な公園・緑地が八王子都市計画、多摩都市計画において都市計画決定された。その後事業の進捗に合わせ、順次公園・緑地の都市計画決定が行われた。また、都市計画決定を行わない小さな公園・緑地についても、住区ごとの整備計画に合わせ計画し整備され、図-6に示すような形となっている。

公園・緑地の整備に関しては、事業者間の協定書や覚書は特になく、極めて素直に、新住事業及び区画整理事業の開発者がそれぞれの開発地区の公園・緑地を自らの負担で整備している。両手法による公園・緑地の整備状況について見ると、表-22に示すように公園緑地率は新住地区の方が区画整理地区より多い。

公園の整備について多摩地域（市部）と比較すると、表-23に示すように多摩地域は多摩ニュータウンの開発が始まった1965年度末の公園緑地率が0.37%であり、概ね完了した1999年度末で2.94%となっている。これに対し多摩ニュータウンでは、事業の最終段階の2004年度末で17.0%であり、年度に多少の違いがあるとはいえ大きな差があることがわかる。

表-22 新住地区と区画整理地区の公園・緑地の比較

項 目	全 域	新住地区	区画整理地区	多摩区画整理地区	由木区画整理地区
総面積 ha	2,869.7	2,225.6	644.1	222.0	202.0
公園・緑地面積 ha	486.6	432.9	53.7	7.1	9.4
割合 %	17.0	19.5	8.6	3.2	4.7

表-23 多摩地域（市部）の都市公園等の整備について

年度末	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1999
公園面積 ha	212	381	665	933	1,301	1,686	2,023	2,306
公園の割合 %	0.37	0.57	0.92	1.29	1.79	2.33	2.58	2.94
1人当り公園面積 m ² /人	1.44	1.6	2.29	3.00	3.91	4.79	5.47	6.06

注) 都市公園等とは都市公園及びそれに準ずる公園

4. 両事業における開発利益について

これまで見てきたように、多摩ニュータウン事業においては、骨格となる広域的な都市施設の整備にあたり、新住事業が多くの負担を背負う形となっている。このように新住事業が大きな負担に応じた背景には、両事業における開発利益に大きな違いがあった。表-24は、骨格となる都市施設の整備に大きく影響を及ぼした多摩、由木の区画整理事業の宅地総価額の変化と、新住事業の用地買収費と宅地処分費の変化とを比較したものである。区画整理事業が1.1～1.2倍であるのに対し、新住事業は11.7倍である（新住事業の値は、事業が概ね終了した2002年3月時点の数字）。加えて新住事業は全ての利益が開発者に帰属するが、区画整理事業の場合は殆ど先買いが行われておらず、結果として開発利益の多くは既存の土地所有者に帰属する形となっている。こうしたことから鉄道、道路、河川など骨格となる都市施設の整備について新住事業者が、区画整理事業者の整備費を負担してきたものと考えられる。

また、各施設に対する負担ルールを、表-25に示す。一体的な整備が不可欠である鉄道、街路、河川に対しては、新住事業が区画整理事業に対して負担していたが、利用者に応分の負担を求める下水道については区画整理事業への負担は行わず、公園についても行っていない。

表-24 新住事業と区画整理事業の開発利益について

項 目	新住事業	項 目	多摩区画整理	由木区画整理
用地関係費 (用地買収)	1,360億円	整理前宅地 価格総額(予想)	989億円	908億円
宅地処分費	15,881億円	整理後宅地 価格総額(予想)	1,182億円	1,012億円
倍 率	11.7	倍 率	1.20	1.11

注) 新住事業の数値は「多摩都市整備事業関係資料 平成14年3月 東京都多摩都市整備本部」資料より作成

図-6 公園・緑地整備図 (資料:「多摩ニュータウン開発事業誌一通史編一」 UR 都市機構)

表-25 新住住事業者の負担

項 目	鉄道	街路	河川	流域下水道	公園
新住区域内	用地	○	○	○	○
	工事	○	○	○	○
区画整理区域内	用地	○	—	—	—
	工事	○	○	○	—
多摩ニュータウン区域外	用地	○	—	—	—
	工事	○	—	—	—

注)○は新住事業者の負担を示す(鉄道の多摩ニュータウン区域外の負担は最寄駅まで)

5. まとめ

以上のことから、多摩ニュータウン開発にあたっては、骨格となる広域的な都市施設の整備が以下のような状況で実現したと考えることができる。

- 1) 骨格となる都市施設の一体的な整備のため、様々な覚書や協定書が交わされ、結果として新住事業者が国庫補助を除いてかなりの部分を負担している。
- 2) 開発事業者がかなりの部分を負担をして実現した多摩ニュータウンを巡る各種の都市施設の整備は、多摩地域全体の整備状況と比較して高い水準、速い速度で進んだ。
- 3) 新住事業が区画整理事業や多摩ニュータウン区域外の骨格となる都市施設整備に寄与できた背景には、区画整理事業と比較し、大きな開発利益が見込めたことが一因と考えられる。

以上、多摩ニュータウン開発に必要であった骨格的な都市施設の一体的な整備には、開発利益を事業者が手に入れることができる新住事業方式が大きく寄与していることが明らかとなった。なお、今回は鉄道、道路、河川、下水道、公園緑地について分析したが、これ以外に広域的な都市施設としては上水道、電気、都市ガスが考えられる。ただ、こうした施設は供給者責任もあって、多摩ニュータウンであっても特殊な取り扱いはされていない。今後は他の事例についてもさらに広く調査を進めて行きたい。

補注

[1] 高橋賢一：多摩ニュータウン開発事業における事業転換と実施施策に関する考察—職住近接型ニュータウンの萌芽・移行とこれを即した実施施策の変容に着目して—、建設マネジメント研究論文集, Vol.1, pp.19-28, 1993.

参考文献

- 1) 東京都南多摩新都市開発本部：多摩ニュータウン開発の歩み 第1編, 第2編, 1987.
- 2) 東京都南多摩新都市開発本部：多摩ニュータウン関連都市計画資料, 1972.
- 3) 東京都南多摩新都市開発本部：鉄道費用負担関係協定書, 1973.
- 4) 東京都南多摩新都市開発本部：南多摩新都市開発事業関係協定集, 1973.
- 5) 東京都多摩都市整備本部：事業概要 平成 13 年版, 2001.
- 6) 東京都多摩都市整備本部：事業概要別冊資料編 平成 13 年版, 2001.
- 7) 東京都多摩ニュータウン整備事務所：事業概要 平成 14 年版, 平成 15 年版, 2002, 2003.
- 8) 東京都建設局：事業概要 昭和 42 年版, 昭和 47 年版, 昭和 51 年版, 昭和 56 年版, 昭和 61 年版, 平成 3 年版, 平成 8 年版, 平成 12 年版, 1967, 1972, 1976, 1981, 1986, 1991, 1996, 2000.
- 9) 東京都首都整備局：事業概要 昭和 46 年版, 1971.
- 10) 東京都都市計画局：事業概要 昭和 51 年版, 昭和 56 年版, 昭和 61 年版, 平成 3 年版, 平成 8 年版, 平成 13 年版, 1971, 1976, 1981, 1986, 1991, 1996, 2001.
- 11) 東京都多摩都市整備本部：多摩都市整備事業関係資料, 2002.
- 12) UR 都市機構：多摩ニュータウン開発事業誌—通史編一, 2006.
- 13) 東京都：東京都政五十年史 事業史 I, 1994.

(2011.2.25 受付)

CONSTRUCTION OF MAJOR PUBLIC FACILITIES ON THE TAMA NEW TOWN DEVELOPMENT

Yoshihisa SHIMODA, Masaharu OOSAWA and Takayuki KISHII

In Tama New Town which was constructed by new urban residential built-up area development project and land readjustment project, constructing major public facilities was one of the most difficult problems. Therefore new urban residential built-up area development project helped land readjustment project. This paper made it clear what was the rule on major public facilities construction, how long does it take to construct major public facilities and what was the background to this system.