

## 第6章 幻の西板線と常盤台住宅地

### 東武鉄道による昭和3年の土地買収

東武鉄道は、昭和3年、北豊島郡上板橋村(現東京都板橋区)の土地7万3600坪(24万2880㎡)を買収しました。これが、昭和10年10月に、東上線中板橋～上板橋間に開業した武蔵常盤台(現ときわ台)駅北口一帯に広がる「健康住宅地」というキャッチフレーズで、昭和11年秋から分譲が開始される常盤台住宅地であり、東武鉄道による沿線開発の第1号となります。

### 類い稀れな偶然とは

以前、東急や阪急とは異なり、土地の開発利益によらずに、鉄道会社としての経営基盤を築いたのが根津嘉一郎の鉄道会社経営であり、東武鉄道の特徴であると述べました。さら、常盤台住宅地の開発には、類いまれな偶然が関係していることについて触れました。根津嘉一郎の中には、私鉄の雄として、東急、阪急に負けない住宅地開発をしたいという想いがあったのではないかという推定があります。また、根津嘉一郎には、営利企業としての経営と共に、事業を通じた社会貢献という今日でいうCSR(Corporate Social Responsibility; 企業の社会的責任)に通じる理念があったことを指摘することができます。常盤台住宅地が開発されるにいたる類いまれな偶然とは何か。

### 西板線計画

大正9年の東上鉄道合併後、東武鉄道は、東武伊勢崎線と東上線の連絡線として西板線の敷設を企図します。同線は、伊勢崎線西新井駅～東上線上板橋間11.6kmを結ぶものであり、業務上の指令・運用の一本化による経営合理化効果、また沿線活性化、利用者利便の向上を期待したものです。申請書に添付された計画書によれば、建設費総額200万円に対して、収入合計26万円(旅客・貨物ほぼ半々)、営業利益率64.1%(営業係数35.9%)、対建設費(営業)利益率8.34%という高収益が期待された事業だったのです。

### 関東大震災による中断

西板線の免許申請が大正 11 年 11 月に行われます。ところが、大正 12 年 9 月 1 日の関東大震災により、復旧に注力することとなり、西板線計画は一時中断を余儀なくされます。

### 西新井～鹿浜と鹿浜～上板橋

大正 13 年 5 月に西板線の免許状が交付されます。しかし、1 年以内に工事施工認可申請書を提出することは困難なことから、西新井～鹿浜(南足立郡江北村)間 4.1km に限って 14 年 4 月に認可申請を行い、鹿浜～上板橋間 6.4km については、1 年間の延期申請を行い、鉄道大臣の認可を得たのです。

鹿浜～上板橋間については、大橋梁(荒川・荒川放水路、墨田川)、国鉄東北本線、同赤羽線、陸軍引き込み線、王子電気軌道線との関係、主要道路交差等の諸々の課題があるため、まず神谷(北豊島郡岩淵町)～上板橋間の工事施工認可申請が 14 年 9 月に、次に鹿浜～神谷間の申請が翌 15 年 4 月に提出されたのでした。

ところが、経過地の震災復興都市計画が先行するため、線路は各地で修正を余儀なくされ、測量設計を終えた沿線に人家が増え、計画当初の状況とは違ってきたこと、荒川放水路他の問題があり、昭和 5(1930)年になって、鹿浜～上板橋間については敷設は不可能と判断する状況に至ったのです。

### 取り消しになった西板線

西新井～鹿浜間については、昭和 6 年 1 月に着工し、西新井～大師前間 1.1km については同年 11 月に完成しました。しかし、大師前以西については、前述のように経過予定地の激変、建設費高騰、昭和 4(1929)年のニューヨーク株式市場の大暴落に端を発する世界恐慌、それに続く昭和恐慌の中で、鹿浜～上板橋間は起業廃止が決定されたのです。こうして、昭和 7 年 11 月、鹿浜～上板橋間の認可取り消し申請が鉄道大臣により認可されました。

大師前～鹿浜間も、戦時体制に入っていく中、12 年 6 月工事竣工延期願が却下され、免許取り消しとなるのです。

### 西板線車両基地として買収された土地

常盤台住宅地となる北豊島郡上板橋村(現東京都板橋区)の土地7万3600坪(24万2880㎡)は、東武鉄道社史には記されていませんが、西板線(車両基地)のために買収された土地(昭和3年)であったと推定されます。その起業廃止の決定により、買収された土地の用途は、住宅地開発事業へと転換されたのです。

根津嘉一郎は、自らの鉄道経営者人生において、欠けていた一つの重要な事業を達成すべき、天与の機会と見たのではないかと私は思うのです。常盤台住宅地の開発分譲開始は、昭和11年秋です。根津嘉一郎は、そのわずか3年余後の昭和15(1940)年1月4日に満79才で亡くなります。

先に述べたように、昭和4(1929)年からの大不況、昭和12年7月に日中戦争勃発、昭和16年12月に太平洋戦争へ突入という時代にあって、昭和11年は、戦前において田園都市開発が許された最後の時間的空間だったとあって良いでしょう。常盤台住宅地に漂う優美さは、そのような類い稀な偶然が織りなした創造であるゆえなのかもしれません。

(参考文献)

東武鉄道65年史 東武鉄道株式会社 1963.8.1

東武鉄道百年史 東武鉄道株式会社 1998.9.30

日本の鉄道をつくった人たち 小池 滋・青木 栄一・和久田康雄 他著 悠書館 2010.5

出典: [『常盤台住宅地物語』\(中湖康太著 2018.6.30 GCS 出版\)](#)