

第3章 東武鉄道と常盤台住宅地

東武鉄道の歴史・経営と常盤台住宅地

常盤台住宅地は、東武鉄道によって開発され、昭和11年秋から「健康住宅地」というキヤッチフレーズにより分譲されました。これは良く知られた事実です。さらに、常盤台住宅地の類いまれな「優美なアーバンデザイン」誕生の秘密として、内務省都市計画課が設計を担当したという事実があるということも明らかにされています[1]。

しかし、東武鉄道の歴史と経営の視点から、常盤台住宅地の開発分譲についてはあまり多くは語られていないと言ってよいでしょう。今回は、そのような視点から少し述べてみたいと思います。

東急・阪急より長い歴史

東武鉄道の設立は明治30(1897)年で、阪急(明治40年)、東急(大正9年、明治43年：2つの前身[後述])に先立ちます。設立の目的は、「殖産興業の意欲から両毛[2]機業地[3]と東京を直結し、また沿線各線の産業、企業を開発するだけでなく、路線を北越地方にまで延ばして遠隔地利用者の利便を図る」というものです。

つまり、東武鉄道は、明治維新以来の殖産興業のため物資の運搬を重視していたということが言えます。当時、絹織物は日本の重要な輸出品でした。勿論、東京が都市として膨張していくのに伴って旅客輸送がその重要性を高めていきます。後発の阪急、東急は、当初から旅客輸送に主軸を置いていたということが言えるのではないのでしょうか。

田園都市会社の利益が鉄道事業の原資となった東急

東急の前身である田園都市会社の設立は大正9(1920)年です。大正11(1922)年に田園都市会社の電鉄部門が分離し日黒蒲田電鉄が設立されます。東急のもう一つの前身である武蔵電気鉄道(後に日黒蒲田電鉄が傘下に収める)の設立は、明治43(1910)年です。多摩川台(田園調布)の分譲開始は、関東大震災が起こった大正12(1923)年です。

関東大震災後、安全な郊外住宅を求める特需もあり、田園都市会社の事業は大成功を収めま

す。その巨額な利益が、電鉄事業の本格展開的推進の原資として投下されることとなります。そして、今度は、電鉄事業の展開が都市開発事業を強力に推進するエンジンになります。こうして、東急は鉄道事業と都市開発を両輪とするパワフルなビジネスモデルを構築することに成功するのです。それを強力に推進するのが剛腕五島慶太ということになります。

小林一三が創造したビジネスモデル

電鉄会社による住宅地開発に先鞭をつけたのが阪急の前身である箕面(みのお)有馬電気軌道の小林一三です。その設立は、明治 40(1907)年です。箕面有馬電気軌道による池田室町の分譲開始は明治 43(1910)年です。小林一三においては、土地開発による利益を、鉄道事業に投下する、ということが明確に意識されており、それが箕面有馬電気軌道の成功の原因であり、現在の阪急を生み出した原動力になっています。こう見ますと、電鉄会社のスタートは、東武が一番早く、次いで阪急、東急です。一方、住宅地開発では、阪急、東急が先行し、東武が最も遅いわけです。

鉄道会社として経営が確立していた東武

こういった順番より重要なことは、それぞれの電鉄会社にとって宅地開発事業の意味づけが異なることです。東武鉄道は、常盤台住宅地の分譲開発の時点、つまり昭和初年の段階では、鉄道会社として自立した経営を確立していました。このため、土地区画整理事業として大規模に行ったにもかかわらず、常盤台住宅地の開発分譲について、東武鉄道 65 年史(昭和 39[1964]年発行)では、「沿線開発を主目的としたものであって、営業を目的とした土地分譲を実施したのは大体昭和 25(1950)年以降である」と述べています。なお、常盤台住宅地の開発分譲について、東武鉄道百年史(平成 10[1998]年発行)ではより前向きな記述があります。これについては次回述べたいと思います。

勝れた資本家・経営者 - 根津嘉一郎

もっともこれを言葉通りに受け取ることはできません。常盤台住宅地の開発は、都市計画の専門家からしても本格的かつ優れたものであり、初代根津嘉一郎社長の勝れた資本家・経営者という資質、先進性からしても、とても沿線開発のみを目的として行ったとは考えられません。やはり常盤台住宅地の開発は収益を目的として行われたと思います。

但し、時代背景として、日本の軍事力強化の流れの中で開発されたという面があります。

そして、事業としては、開発分譲された翌年の昭和 12 年に日中戦争が勃発し、昭和 16 年から太平洋戦争という戦時体制に突入していく状況の中で当初の想定通りに事業は運ばなかった面があるのではないかと思います。

誕生の秘密

いずれにしても殖産興業を担う鉄道会社としての先行性、また根津社長の勝れた経営手腕のもとに、経営難を乗り越え、鉄道会社として経営が確立していた東武鉄道にとって、宅地開発事業が、東急や阪急ほどの重要性を持つ必然性が無かったとも言えます。逆に言えば、東急や阪急に見るような鉄道事業と不動産開発事業の両輪からなる強力なビジネスモデルを持つにいたらなかったと見ることも可能かもしれません。

東武鉄道の宅地開発事業で、常盤台に勝るものはありません。そこには、いくつかの歴史的事情が重なりあっているように思います。この誕生の秘密について、独自の推定を含めて次回以降さらに述べてゆきたいと思います。

常盤台住宅地は、電鉄資本による住宅地開発として、東急の田園調布や阪急の池田室町ほどの、事業的成功は収められなかったといえます。しかし、金銭的成果では測れない無形の財産を生み出したといえるでしょう。それは、東武の立場からすれば沿線開発、地域への貢献、より良き環境、人々の心を和ませる街並みの創出であり、沿線住民、利用者からすれば、地域の人々が誇りに思い、共に護り、大切にしていきたい類いまれな住宅地を得たということです。

[1] 「東京の都市計画」越沢明著、岩波新書、1991 年

「東京都市計画物語」越沢明著、日本評論社、1991 年

[2] 両毛(りょうもう)地方：関東地方北西部の地域名。広義には古代に毛野(けぬ)と呼ばれた範囲を指し、現在の群馬県全域と栃木県南部にあたる。この地域はのちに上毛野国(奈良時代以降の上野(こうずけ)国)、下毛野国(下野(しもつけ)国)に分かれたことから、両毛地方の名が使われるようになった。(出典：世界百科事典)

[3] 機業地：織物産地ともいう。機屋など織物加工業者が集中し、住民の大部分の生業が機業に依存している地域。絹織物では両毛地方(群馬、栃木)が有名。(出典：ブリタニカ国際百科事典を基に筆者要約)

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