

内務省が設計し東武鉄道が開発した住宅地・常盤台（1）

中湖 康太

優美なアーバンデザイン

東武東上線ときわ台駅北口の駅前のゆったりとしたヒマラヤ杉とケヤキを湛えるロータリーとその背後の24ヘクタール程に広がる低層住宅地が、「優美なアーバンデザイン」¹と呼ばれる常盤台住宅地です。このような曲線美を特徴とし、街区と画地が整然とし、敷地がゆったりとした、緑豊かな低層住宅地が、東京都板橋区に開発されたのは何故か、その背景について述べたいと思います。

地価の高騰による敷地細分化と、建築物の高層化の圧力、また、時代に適応した都市住宅地のあり方への要請により、その姿が変化しつつあることは常盤台も例外ではありません。しかし、その根底にある都市デザインのユニークさは今も変化が無いといえるでしょう。

内務省都市計画課・小宮賢一が設計し、東武鉄道が開発

常盤台住宅地は、戦前、明確なポリシーを持った計画的な宅地開発の2つの系譜のうち、電鉄系資本、学校法人を主として分譲地が開発されたものとして、田園調布、成城学園と並び称される住宅地です²。しかし、田園調布、成城が民間主体でつくられた宅地開発であるのに対して、常盤台のそれは、内務省の都市計画課が設計し、その設計を東武鉄道がほぼそのまま採用し、行政（国）と民間一体によって開発された唯一といってよい³住宅地であるという点で、極めてユニークなものです。官民一体ならではの骨太な設計により開発されているがゆえに、時代の変遷による様々な圧力、影響をうけ、開発当時から変化しつつも、その優美さを保っていると言えます。

常盤台の設計者は、1934年（昭和9年）に東京帝国大学建築学科を卒業し、内務省官房都市計画課第二技術掛に配属されたばかりの23歳の青年、小宮賢一でした。⁴

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、日本経済評論社（1991年）、ちくま学術文庫）

² 越沢前掲書

³ 越沢前掲書、「東武鉄道百年史」東武鉄道社史編纂室／編（1998年）

⁴ 越沢前掲書、東武鉄道前掲書

東武鉄道の沿線開発第一号である常盤台住宅地

東武鉄道は、関東大震災以後、東京近郊地の住宅需要の急激な増加に対応して、昭和3年に買収した北豊島群上板橋村（現東京都板橋区）の土地7万3600坪（24万2880㎡）に、住宅地の開発を企図しました。これが、昭和10（1935）年10月に、東上線中板橋～上板橋駅間に開業した武蔵常盤台駅（現ときわ台駅）の北口一体に広がる常盤台住宅地であり、東武鉄道の沿線開発第一号となりました。

武蔵常盤台駅は、常盤台住宅地のために開設されたもので、開業当時は、その一体は畑や荒れ地が広がる田園地帯だったということです。武蔵常盤台駅の開業直後から宅地造成が始まり、11年秋から分譲が開始されました。総区画591（住宅433、店舗58、学校1、公園他）で、分譲は同年から翌12年春にかけて、およそ半数の区画が売却または賃貸されたということです。⁵

ユニークな都市デザインを生んだ東武鉄道・根津社長の判断

東武鉄道は、常盤台地区24.3ヘクタールを、都市計画法による自社単独の土地区画整理事業として宅地造成にとりかかり、当初の設計は、従来型の碁盤目の区画割りだったそうです。理想的な街づくりをめざしていた根津社長は、住宅地全体のデザインを、従来とはまったく異なる思想でとらえ直すため、白紙にもどし、内務省および同省の都市計画地方員会の全面的な指導によることとしました。⁶ 設計者は、前述したように東京帝国大学建築学科卒の若き内務官僚・小宮賢一です。常盤台のユニークな都市デザインは、先行事例とは何か違う、より魅力的な街づくりを目指した、根津社長の判断が生んだと言えるでしょう。

3つの開発構想：敷地規模、プロムナード・公園用地、道路率

常盤台住宅地の設計にあたって、小宮賢一に示された条件は、次の3つでした。⁷

- (1) 宅地の規模は一戸当たり100坪程度とし、別に店舗用地を二か所ほど取る
- (2) 地区内を一巡する散歩道プロムナードおよび総面積の3%相当の公園用地、ほか学校用地
- (3) 道路率は20%程度に収める

⁵ 東武鉄道前掲書

⁶ 東武鉄道前掲書

⁷ 越沢前掲書、東武鉄道前掲書

モデルとするニュータウンや住宅地がなかったため、欧米の都市計画関係の書籍、雑誌を参考にデザインに取り組んだといいます。

常盤台の児童公園（5,689 m²）は、東武鉄道から東京市への無償提供で生まれたもので、常盤台公園と名づけられました。常盤台公園は、常盤台住宅地で最も大きく、現在は、その一画に板橋区中央図書館が建っており、常盤台の緑と文化の象徴といっていよいでしょう。

常盤台のアーバンデザインの特徴：曲線美

常盤台のアーバンデザインの特徴は曲線を採用した街路パターンです。⁸ それは次の 4 つに表れています。

- (1) ときわ台駅前北口ロータリー：常盤台の玄関として、東京 23 区内でも数少ないといっていよい広々とした駅前のロータリーにゆったりとしたヒマラヤ杉とケヤキをたたえている。⁹
- (2) 常盤台を一周する環状の散歩道プロムナード（幅 8.2 メートル）：道路中央に街路が植栽されたのが特徴で、現在は、白いプラタナスの樹が美しい。一周するのに、徒歩で 20 分程。
- (3) クルドサック（cul-de-sac：袋小路）：中央に植栽を持つ小さいロータリー状のもの。常盤台住宅地に 5 つある。
- (4) プロムナード沿いの 3 か所の幼児公園ーロードベイ

東武の沿線宅地開発に逆風となった戦時体制への突入

東武鉄道による常盤台住宅地の分譲について、東武鉄道百年史には、「好況とはいえなかった当時としては、“健闘” したといえよう」と記されています。昭和 4（1929）年 10 月のニューヨーク株式市場の大暴落に端を発し、世界恐慌へと突入していた時代です。

⁸ 越沢前掲書

⁹ 越沢氏は、ときわ台駅前（北口）ロータリーについては触れていません。それは、駅前ロータリーの存在自体は常盤台に限ったものではないためと思われます。しかし、東京 23 区においても規模が大きく、悠々たる樹木をたたえるときわ台駅前ロータリーは常盤台の曲線美のひとつであるといっていよいでしょう。

さらに、昭和 12 (1937) 年 7 月には日華事変が起こり、太平洋戦争へと戦時体制に移行していきました。分譲開始の昭和 11 年秋は、日華事変のほんの 1 年前になります。あと数年開発が遅れていたら、常盤台住宅地の開発構想は、大幅に縮小されたり、変更を余儀なくされていたかもしれません。

常盤台のデザインは、戦前の激動の時代にあって、先行事例にない新しいものを追求し、またそれが許されたわずかな歴史的時間のなかで誕生したのです。内務省が東京の都市計画を直轄していた時代にあっても、唯一といってよい官民一体による開発、若き才能の存在等、いくつかの稀な偶然が重なって誕生したといってもよいでしょう。それゆえに稀少であり、貴重なものといえるでしょう。

「東武直営健康住宅地」をキャッチフレーズに昭和 20 年度上期まで、累計 3 万 8800 坪の分譲報告がされたところとです¹⁰。東武は、常盤台に続いて、板橋区徳丸、足立区梅島に宅地造成・分譲を行っており、さらに宇都宮、堀切、鬼怒川温泉付近の社有地を賃貸し、付帯事業を展開しています。いずれにしても、常盤台のデザインは、その後の東武の宅地開発で踏襲されることはありませんでした。昭和 17 (1942) 年 3 月に、事業部となりましたが、戦時体制の強化により、18 年 12 月に事業部は廃止されました。¹¹

鉄道資本による沿線宅地開発は、明治 43 (1910) 年に、箕面有馬電気鉄道（現阪急電鉄）の小林一三社長により、梅田～宝塚間の鉄道開業に先立ち企図されたことが始まりです。開業と同時に分譲し成功を収め、鉄道会社の多角化経営の先行モデルとなりました。

余談ですが、田園都市会社（現東急電鉄）による田園調布の宅地開発は常盤台に約 10 年先行するわけですが、当時の時代背景を考えると、この 10 年の差がその後の両社の不動産事業の展開に大きな影響を与えたのではないかと推測されます¹²。

(2014.12)

¹⁰ 分譲地全体の約 70%に当たると推定される（筆者）

¹¹ 東武鉄道前掲書

¹² 近年の東京急行電鉄の連結純利益に占める不動産事業の割合は 49.2%であるのに対して、東武鉄道のそれは 15.6%となっている（2014 年 3 月期に至る 3 事業年度の平均）。