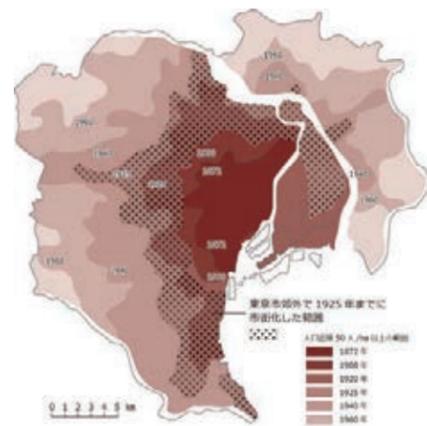


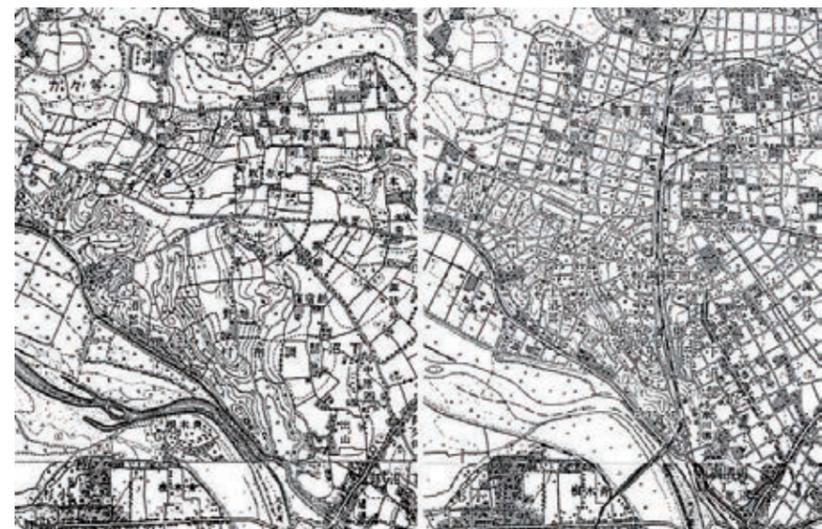
04 私鉄の発達と郊外開発

大正から昭和の初めにかけて、増加する人口、更には震災後の東京中心部からの人の移住に対応する受け皿として民間による郊外部の開発が進みました。田園都市株式会社による、洗足(大正11年)や田園調布(大正12年)の開発、東武鉄道による常盤台の開発など、電鉄会社の多くは沿線の住宅地開発を積極的に行いました。この時期に開発された宅地の一部は、現在でも高級住宅地として知られています。

また、大正14(1925)年に上野-東京間がつながり、山手線の環状運転が開始されました。当時の東京郊外の宅地化の進展により、新宿、池袋、渋谷などの山手線各駅は私鉄と連絡するターミナルとして発展し、また、各路線は東京の交通網の基本路線として発展していきました。



人口密度50人/ha以上の範囲
人口密度の高い地域が徐々に外延化していきました。特に関東大震災(1923年)後は、それまでに中心部に住んでいた人々の郊外への移転が増えて、市街地の拡大が一層進行しました。
出典:石田頼房『日本近代都市計画の百年』(自治体研究社)に基づき作成。



田園調布周辺の開発前後
田園調布は、当時の欧米のアーバンデザインを取り入れ、駅を中心に放射状に広がる並木道が特徴となっています。また、鉄道整備との一体的な開発により、都心へのアクセスが容易な住宅街となりました。田園調布では、自治会が自ら地区を運営するなど地元住民によって住環境が守られてきました。そのような住宅地開発が近隣に与えた影響は大きく、東京の郊外開発の一つのモデルとなりました。
(左)大正6(1917)―大正13(1924)年
(右)昭和2(1927)―昭和9(1934)年
出典:時系列地形図閲覧サイト「今昔マップ on the web」



田園調布周辺の様子
田園都市とは、自然と共生し、自立した職住近接型の緑豊かな小規模の都市形態であり、イギリスのエベネザー・ハワードにより1898年に提唱されました。田園調布をはじめ、世界各国における住宅地開発に大きな影響を与えました。
提供:東京急行電鉄株式会社



電鉄各社の郊外延伸
(1920年代末頃の路線図)
大正7(1918)年に設立された田園都市株式会社は、洗足、田園調布をはじめとする多くの住宅地開発を行いました。目黒蒲田電鉄や東京横浜電鉄は、目黒、荏原(えばら)、馬込(まごめ)、玉川などを開発しました。小田急電鉄は、代々幡(よはた)、世田谷、松沢などを、また西武鉄道は、落合、野方、井荻などを開発しました。
*地形の海岸線は、戦後[昭和26(1951)年]当時の状況を示しています。
出典:東京都交通局「東京都交通局60年史」及び国土交通省関東地方整備局「東京港の変遷」を参考に作成。

地主たちによる区画整理

●郊外部の住宅地開発では、主に地主たちによって区画整理が行われました。区部の4分の1近くが開発されています。大正14(1925)年に認可を受けた井荻土地区画整理組合と玉川全円耕地整理組合の成果が知られています。両事業はいずれも全町、全村を対象とした大規模な宅地開発で、良好な住宅地の貴重な先例となっています。



井荻町の風景
井荻土地区画整理事業が行われた当時の井荻町の風景
出典:京都市『京都市計画概要(昭和12年)』



井荻土地区画整理組合第3工区 昭和2(1927)―昭和8(1933)年
井荻土地区画整理組合は、町長の内田秀五郎(うちだ ひでごろう)が組合長となり大正14(1925)年から昭和10(1935)年までに実施した戦前の東京で最大の区画整理事業です。杉並区の善福寺、井草、西荻一帯の888haで事業を行いました。
出典:石田頼房『日本近代都市計画の百年』(自治体研究社)上図は25,000分の1地形図・田無、下図は『井荻土地区画整理組合誌』