

宅地開発の意図と経過

-関東大震災から戦前までの民間事業をたどる-

y09033 福島尚樹
主査 前田英寿
副査 桑田 仁

序章 研究の背景と目的

90年前に東京都市部は関東大震災によって壊滅的な被害を受け、人々は郊外へ移り住んだ。当時開発された宅地は時を経て現在、土地の細分化や建築物の老朽化によって当時とは異なる環境を生んでいる。一方で開発当時から続く良好な都市整備や住民協定によって、現在でもその良好な住環境が残る宅地も存在する。しかし、住環境の経過や区画の移り変わりなど、既往研究で明らかにされている事実は少ない。作り替えが難しい都市について当時から現在までの住環境の経過を明らかにすることで今後も活かせる知見があると考えたことが本研究の背景である。住環境の良い事例同士の比較を通し相違点と共通点を挙げ、それらの要素を抽出することを本研究の目的とする。

●研究の概念図●

人類の進化の過程は明らかにされている。長い年月の中で環境に適応し、サルから人間へとその姿を変化させてきた。その事実を立証出来たのは化石などの分析によって絶えず過程を明らかにしてきたからに他ならない。本研究は宅地の進化の過程をたどることで景観や住環境が変化した外的または内的な要因を明らかにする。その分析によって今後も良好な住環境を維持していくための手がかりを探る。

図-1 アメリカの高級住宅地ビバリーヒルズ

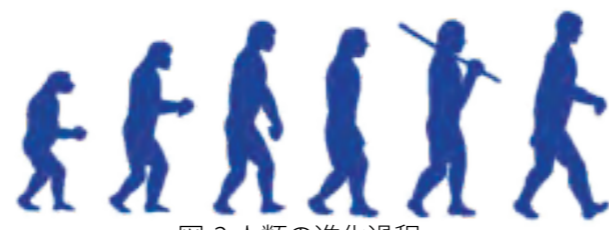


図-2 人類の進化過程



図-3 宅地の変化過程

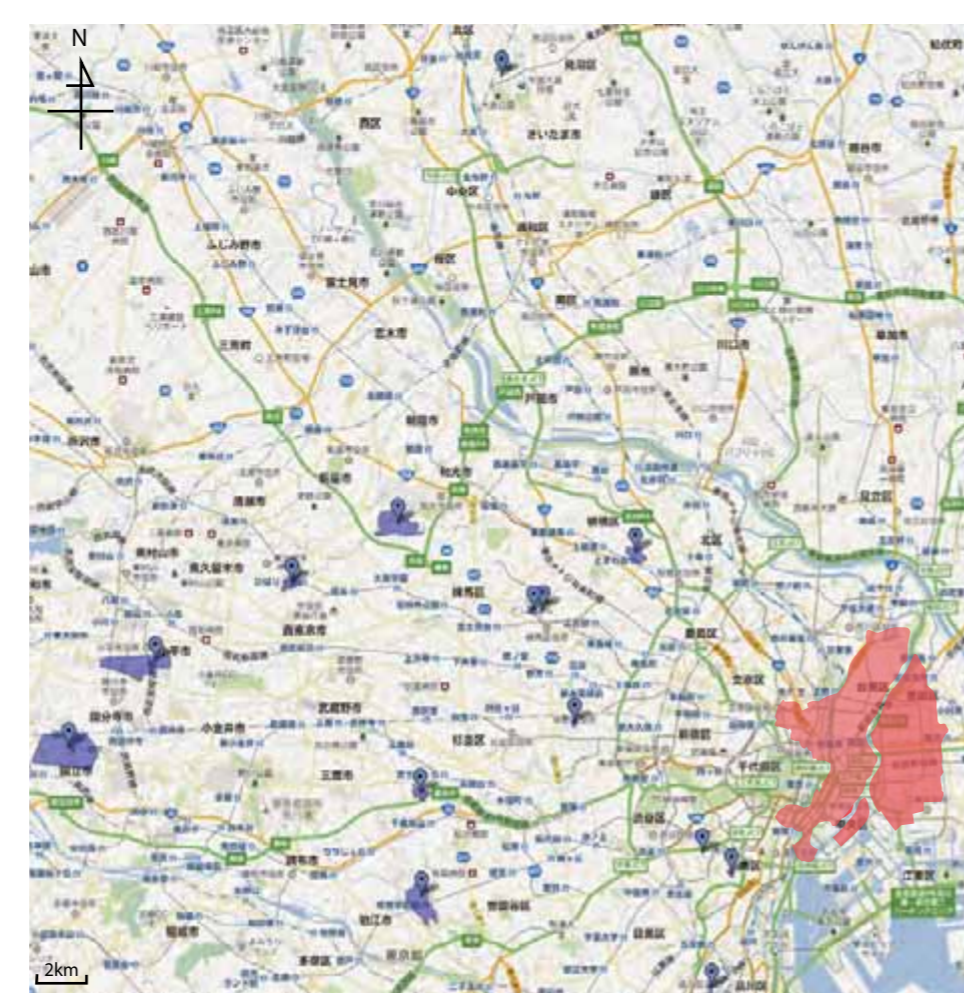


図-4 東京市における消失地域と16事例の分布図(GoogleMap、公益財団法人後藤・安田記念東京都市研究所HPデジタルアーカイブスより)

●宅地経年変化の分析結果●

●埼玉県さいたま市北区 盆栽町 ●

第一次経済成長期とされる1950年代初頭から盆栽町の内部、周辺部共に宅地化が進んでいる。注目すべきは道路が数本増えたことである。これは計画当初の道路では土地利用に付随する交通需要に間に合わず、追補的に都市整備が行われたことを示す。東武野田線大宮公園駅が昭和4年に開設した影響も大きかった。

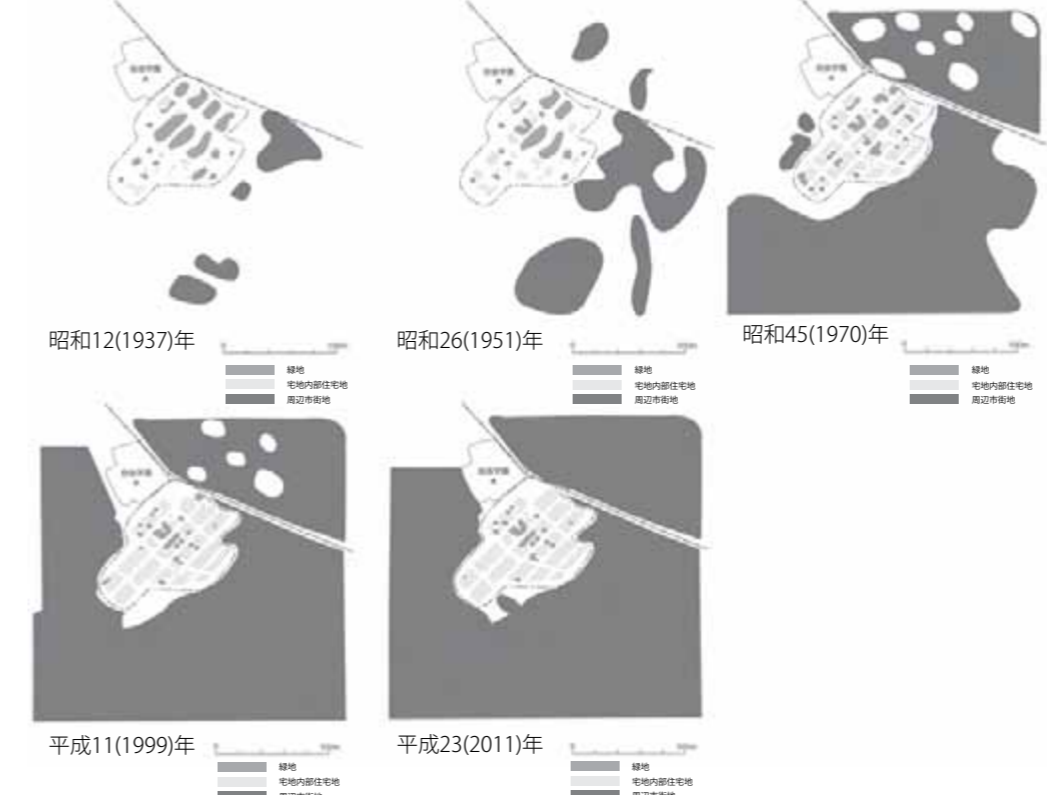
●東京都東久留米市・保谷市 学園町 ●

分譲当初から計画的に道路が敷かれたためか、新設された道路は少ない。地先道路と分譲路を巧みに配置している。分譲計画も駅から遠い場所より順に4期に渡って、売り出された。巧みな土地経営が可能だった背景には鉄道会社の協力があつたと思われる。

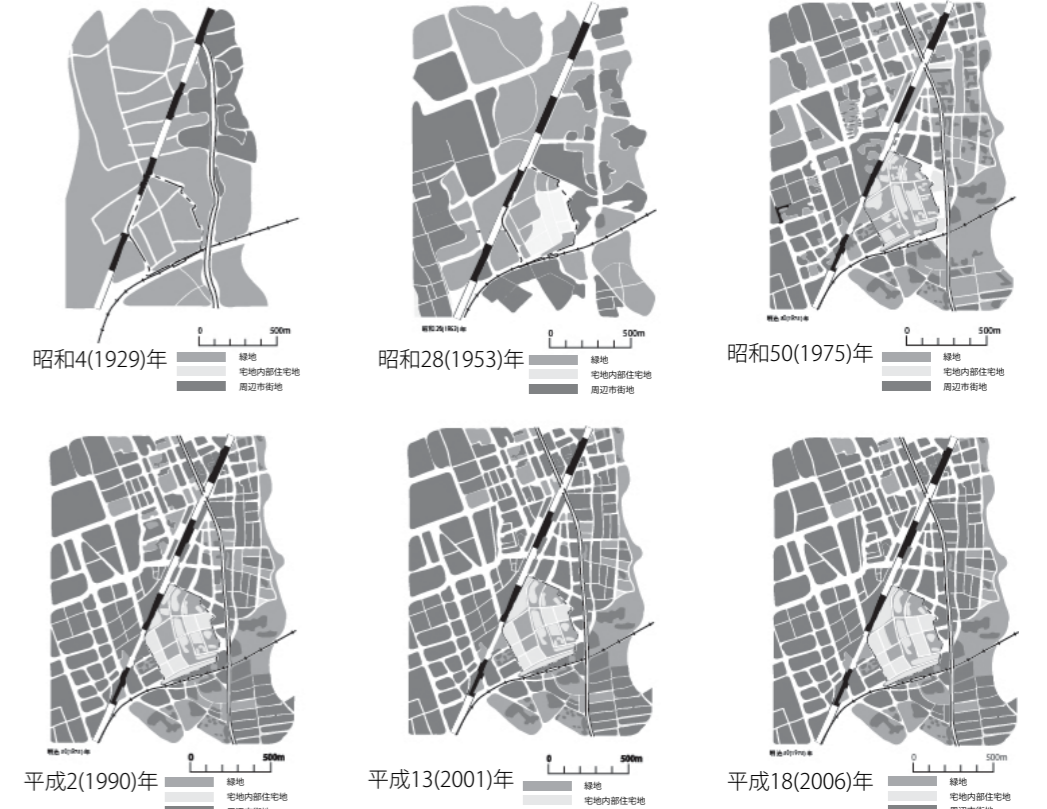
●東京都世田谷区北烏山 寺町 ●

道路が敷かれた当初から寺町内部の変化はほとんどない。一方、寺町周辺部の宅地化は著しい。京王線の開通後からスプロール状に宅地が広がった。戦時中には工場が建設され、高度成長期の学校や団地の建設によって宅地化は激しく進んだ。

学園町の経年変化



盆栽町の経年変化



寺町の経年変化



●3事例の共通点●

- オープンコミュニティが存在する
3事例共に緑地景観や公園が開鎖的に存在せず、常に当該住民や周辺住民に開放されている。
- 惹き付ける要素を持つ
盆栽、学園、寺院といった人が無意識に重んじている文化的な要素を宅地に持つ。
- 風致地区、モデル地区の選定
自治体による風致地区の選定や、自治体独自の憲章を敷き良好な居住環境を築いている。
- 自然景観の豊かさ
典型的な宅地に比べて、緑地の分布が多い。
- 当初住民の意識の高さ
個人で街づくりを行う姿勢や、住民同士で協定を結ぶといった動きから居住地への意識の高さが読み取れる。
- 土地の有効活用
山林地や荒地を開墾して町が作られた。学校施設や寺院の移転が土地の有効活用に繋がった。
- 見通しの良さ
それぞれの事例が建築協定を設けているため、3F建て以上の住宅や建物は見受けられない。寺町は用途地域が第一種低層住居専用地域となっているためにそれが顕著である。
- 都市に溶け込む、定着している
いずれの事例も土地の履歴を重んじ、開発当時からある街路や線路に沿って開発が行われた。故に徐々に都市化が進んだ際には上手く町に溶け込む。

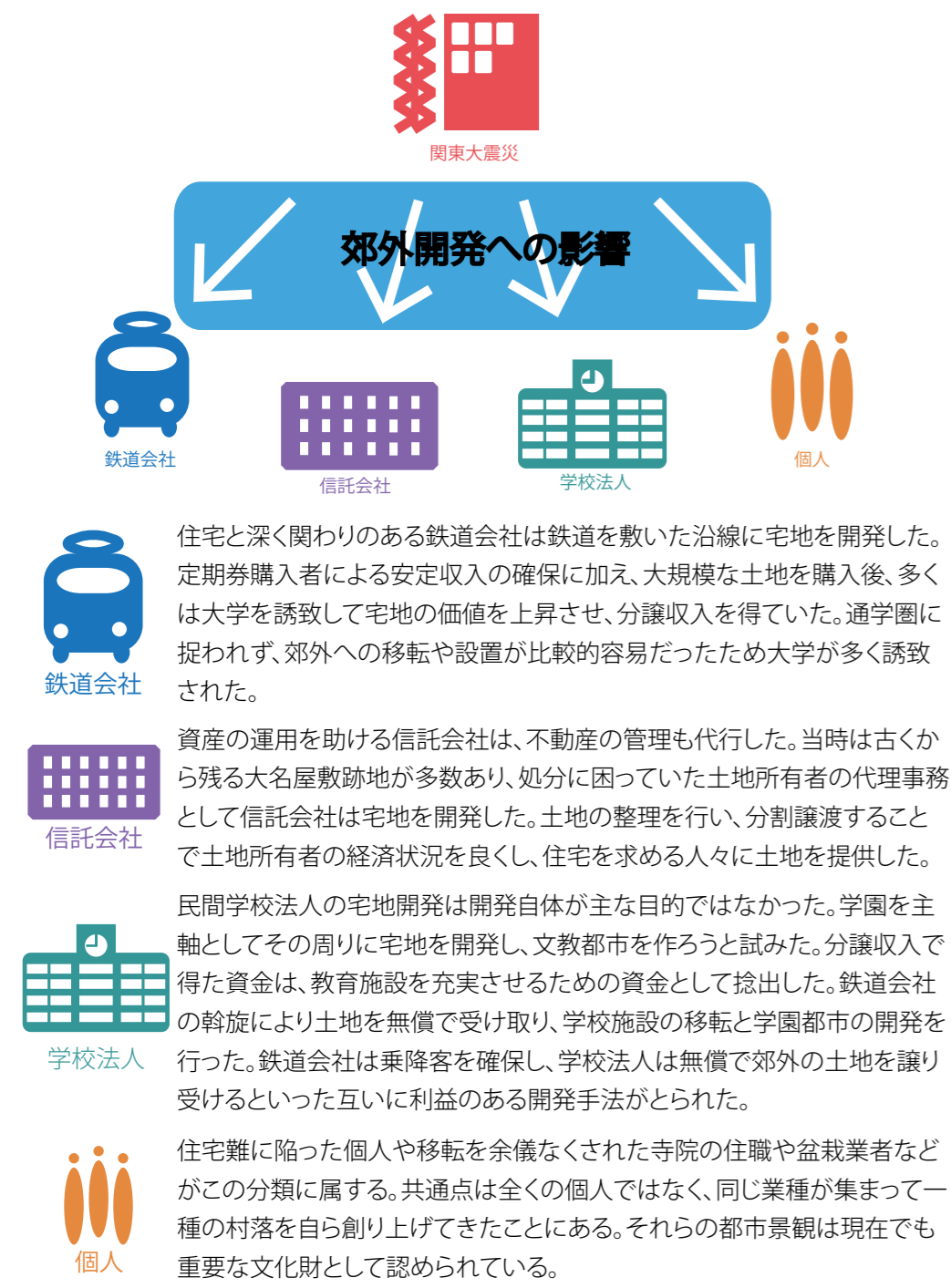


第1章 関東大震災の概要

大正12(1923)年9月1日午前11時58分、マグニチュード7.9とされる巨大地震が東京都、神奈川県の一帯の街を襲った。死者・行方不明者は約10万5千人、その内東京市の死者・行方不明者は約7万人、住宅被害棟数は約17万棟に及んだ。いずれの被害も地震後に起きた火災が主な原因であった。地震の発生は昼間で多くの家庭で火を使用していたこと、強風が吹いていたことなどの複合的な要因が結果的に延焼を早めた。

第2章 関東大震災・戦前期の宅地開発

既往研究の調査から関東大震災が影響した民間宅地開発の事例を多数発見した。開発主体を4種類に分類し、16事例を研究対象とした。開発主体は鉄道会社、信託会社、学校法人、個人組合によるものが目立った。



	開発主体	開発年次	開発地
信託会社	箱根土地株式会社	大正14(1925)年	大泉学園 国立 小平学園
	東京横浜電鉄	大正15(1926)年	日吉
	東武鉄道	昭和11(1936)年	常盤台
信託会社	三井信託会社	大正15(1926)年	麻布笥町分譲地
		昭和2(1927)年	仙台坂分譲地
		昭和2(1927)年	中野桃園分譲地
学校法人	自由学園	昭和8(1933)年	戸越分譲地
	成城学園	大正14(1925)年	自由学園 成城学園
	玉川学園	昭和4(1929)年	玉川学園
個人組合	城南住宅組合	大正13(1924)年	城南住宅地
	行政・住職	大正14(1925)年	鳥山寺町
	盆栽業者	昭和3(1928)年	盆栽町 練馬一ヶ寺

表-1 16事例の開発主体による分類

第3章 特徴的事例の詳細分析

先に挙げた16事例の中で特に特徴的だと感じた事例を選定し、住宅地図を用いて詳細に宅地の経緯をたどった。

●埼玉県さいたま市北区 盆栽町 ●

大正14年に盆栽業者が集団移転して形成された町である。盆栽に必要なより広い土地、盆栽の栽培に適した良い土壌、そして新鮮な空気と水が得られる場所を求め、この地が選ばれた。地元の大地主と賃貸契約を結び1区画300~1500坪の土地を借地(年8円/反)することになった。震災の経験によって中心に幅10.8mの道路を敷いた。2階建てを建てない、門戸を開放しておくなどの独自の住民協定を設け、全国から盆栽業者を募った。現在では国土交通省選定の「都市景観100選」にも選ばれている。

●東京都東久留米市・保谷市 学園町 ●

東京都東久留米市と保谷市にまたがる学園町は大正14年に誕生した郊外住宅地である。自由学園の創設者によって分譲された。元々は田無という地名で田んぼが無く農業が栄えなかった。しかし木材輸送の目的で開通していた武蔵野鉄道の幹線によってこの近辺およそ10万坪を手に入れた。その土地を整備して分譲し、その利益を施設の建設資金に充てた。法的拘束力はないが現在では自治会により学園町憲章が敷かれている。景観を保全していく意思表示をするという点で有用化されている。

●東京都世田谷区北烏山 寺町 ●

関東大震災を契機に被災した寺院や震災復興計画によって移転を余儀なくされた26もの寺院が集まり形成された景観である。日本で最初に住民自らが自然環境を保全する事を宣言した環境協定を制定した地域でもある。地下に水脈があり水田なども敷かれていたため自然の多い環境に、寺町の静かな雰囲気も相性良く溶け込んでいる。しかし現在は移転当時と異なり、寺町は周辺市街地の宅地化の波に飲み込まれている。大正2年に京王線が開通してから昭和10年までの交通機関の発展に伴い宅地化が進んだ。



図-5 盆栽町街路図



図-6 学園町街路図



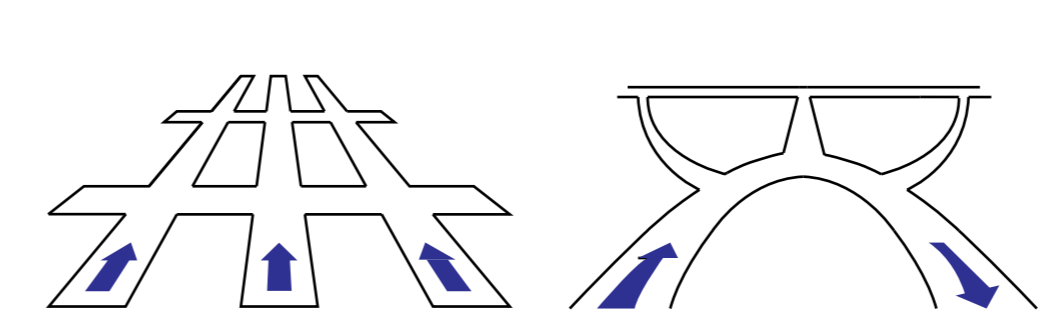
図-7 寺町街路図

第4章 結語

前章で挙げた8要素の中で特に本研究でオリジナルに得られた知見を立証し、結論とした。「(8)都市に溶け込む、定着している」ことが住環境を維持継続していくための最も重要な手がかりだと結論づけた。おおよそ感覚的な結論であったため、先に挙げた宅地開発3事例と他事例との比較を通して立証した。第2章で挙げた開発の中で第3章の3事例と開発規模がおおよそ同等の板橋区常盤台住宅地を比較対象とした。3事例の典型例として学園町を挙げ、以下に比較の結果を示す。

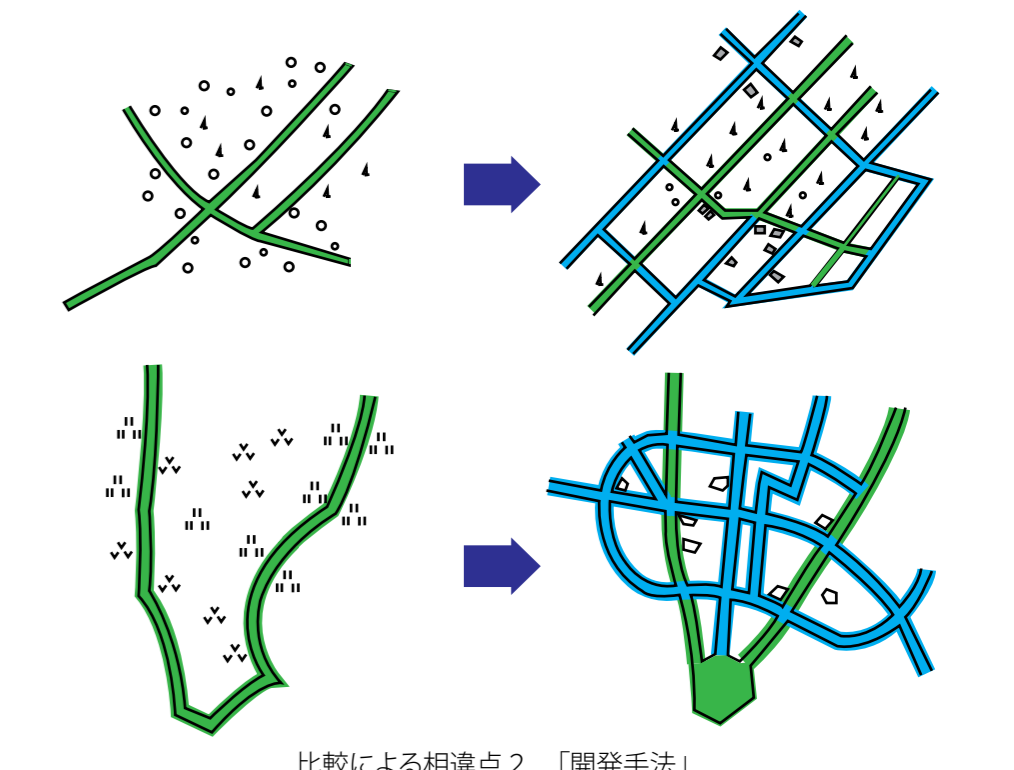


学園町、常盤台街路の比較



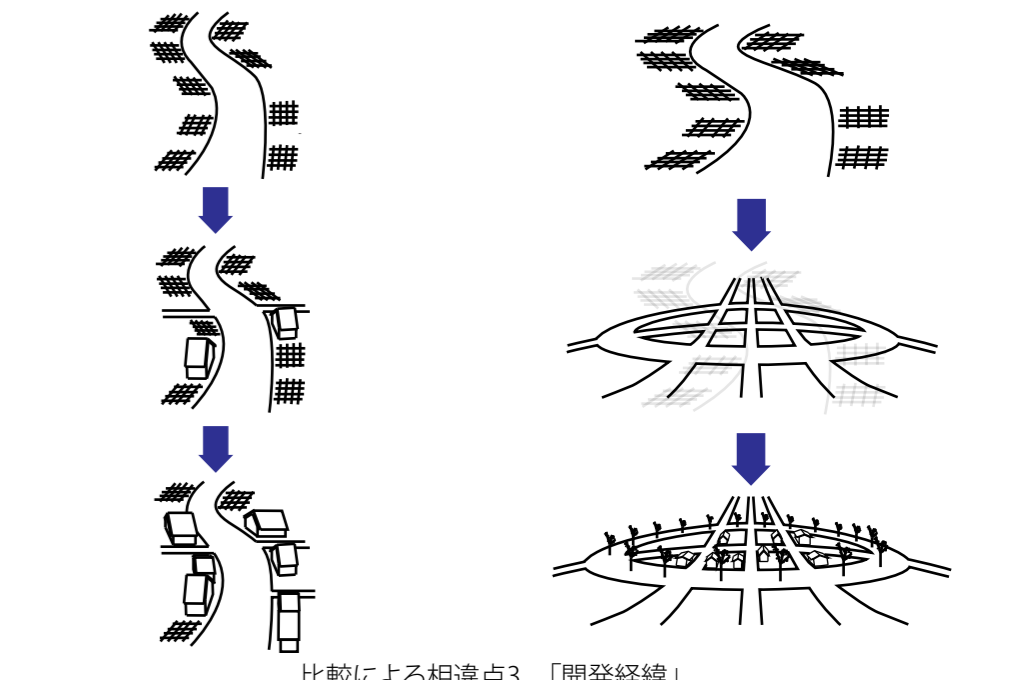
比較による相違点1 「街路パターン」

3事例は甚盤状に道路を配している。見通しの良い道路を敷き、更には開発宅地内部と外部との境界が曖昧である。境界を感じない道路構成は外部の都市との均衡を保ちながら存在する。しかし、常盤台の場合には3本の軸線となる道路に対して円周に道路を配した。そのため開発宅地周辺部と内部との境界が明確で、開発宅地内部が開鎖的である。そのことが町に溶け込んでいると知覚が出来ない一つ目の要因である。



比較による相違点2 「開発手法」

3章で取り上げた3事例は元来その土地に敷かれていた道路や鉄道沿いに宅地が開発された。それにより都市が経年変化するにつれて周辺都市部と均一に混ざり合った印象を受ける。しかし常盤台住宅地は元来ある道とは全く異なる方向、かたに道路を敷いたため、いつまでもそこに溶け込まず周辺との境界がより鮮明になりながら都市が変化していった。



比較による相違点3 「開発経緯」

3事例の多くの開発経緯は一括買収後の大規模開発ではなく、徐々に宅地化が進んだ。その事実が都市において重要な過程である。そして新しく作られた宅地や道路は、その土地に馴染んでいく。一方東武鉄道による開発は板橋区の農地を丸ごと一括買収して整備し、分譲販売する手法が取られた。この事実から見て、土地に対して少々強引な印象である。土地の履歴を考慮せず、都市を一新することから土地に馴染むのには時間を要する。