

## IV-324

## 東京近郊における戦前期の学園町形成に関する研究

三重県庁 正会員 辻 哲二\*\*

東京都立大学 正会員 山川 仁\*\*\*

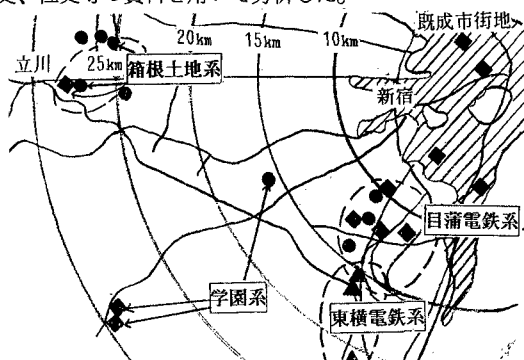
## 1. はじめに

大正末期から昭和戦前期の東京では、関東大震災を契機に進展した郊外住宅地開発において、学園（大学）を核とした民間による宅地開発という特徴的な形態があり、この学園町の開発がその後の市街地の基本的構造を決定するなど大きな影響を及ぼしている場合が多い。

本研究は東京都に地域限定し、大学立地の変遷、開発主体によって異なる学園町の設立理念や成立過程及び具体的な学園町の特徴について、学園史、自治体史、社史等の資料を用いて分析した。

## 2. 学園立地と学園町の形成

我国で大学の母体となる高等教育機関が発足したのは明治初期で、その後、東京では官立を中心に幾つかの大学が開校したが、これらは神田を中心とした都心部旧市街地内に集積立地していた。大学の郊外立地の兆しが見られたのは大正中期以降であったが、これらは都心15km圏内の市街地である場合が大半であった。本格的に大学が郊外に進展したのは関東大震災（大正12年）以後である。震災後の10年間に郊外の私鉄路線網が急激に拡大され、沿線に多くの大学が集積立地した（図-1）。これらの大半は宅地開発を伴う「学園町」の核となるように計画



（注）●：全面移転 ▲：分離移転 ◆：新設校

図-1 震災（大正12年）後～昭和13年の大学立地

されており宅地開発主体による誘致を受けて立地したものである。学園町は西部地域の「①箱根土地系」、現東急沿線の「②目蒲電鉄系」及び、「③東横電鉄系」、現小田急沿線の「④学園系」（学園が校舎の建設費捻出の為、宅地開発と学園町建設を行い、宅地分譲収益をこれにあてて）に大別される（表-1）。「箱根土地」による学園町は、独国のゲッティンゲン等、良好な街づくりがなされていた欧州の『大学都市』に感銘を受けた経営者の堤康次郎が日本に導入しようと試みたもので、当時純粋な土地会社であった同社が軽井沢分譲地等の経験に基づいて計画したものであった。また目蒲及び東横電鉄による学園町には同様の共通点が見られるが、同電鉄は多くの学園を誘致したこと、及びモデルとした都市が単なる住宅都市であったことが大きな相違点である。つまり目蒲及び東横電鉄による学園誘致は旅客収入及び宅地分譲の収益

表-1 資本系列別にみた学園町の特徴

|                            | ①箱根土地                   | ②目蒲電鉄                        | ③東横電鉄               | ④学園系                |
|----------------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------|---------------------|
| 施行主体の当土地会社<br>時の会社形態（箱根土地） | 電鉄会社<br>&土地会社<br>（目蒲電鉄） | 電鉄会社                         | 学 園<br>（蔵淵）<br>（堀淵） |                     |
| 施行主体の<br>中心的人物             | 堤康次郎<br>（社主）            | 五島慶太<br>（専務）                 | 五島慶太<br>（常務）        | 小原国芳<br>（理事）        |
| 宅地分譲経験                     | あ                       | り                            | あ                   | り                   |
| 宅地分譲と<br>鉄道事業と<br>の関係      |                         | 旅客数増加及び<br>分譲による収益<br>を同時に期待 |                     |                     |
| 学園町<br>建設の特色               | 理想的な<br>大学都市<br>建設の為    | 分譲促進策の一環<br>として              |                     | 学校建設の<br>資金捻出の<br>為 |
| 学園町数                       | 3                       | 1                            | 3                   | 2                   |
| 誘致学園数                      | 4                       | 7                            | 2                   |                     |
| モデルとした<br>都市               | 欧州『大学<br>都市』            | 米国『田園都市』                     |                     | な                   |

\* キーワード：学園町、宅地開発、郊外私鉄

\*\* 〒510 津市広明町13 Tel 0592-24-3070

\*\*\* 〒192-03 八王子市南大沢1-1 Tel 0426-77-1111 Fax 0426-77-2772

増加促進を目的としており、娯楽施設等多くの沿線開発事業の付随的な一事業に過ぎなかったのに対して、箱根土地のそれは『大学都市』の建設を達成するうえで欠かすことのできない中心的施策であった。また学園資本による学園町は商業的要素は少なく、利潤を追及するというよりは大学施設を建設する資金を捻出するために主に計画したものであった。

### 3. 戦前の各学園町の特徴

表-2 戦前の各学園町の概要

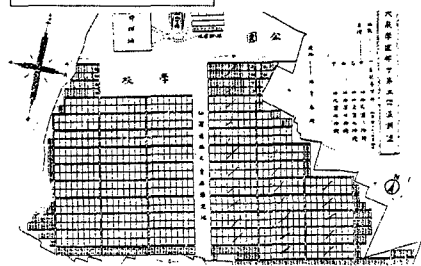
| 資本系       | ①箱根土地系               |              |            | ②目蒲電鉄系           | ③東横電鉄系           | ④学園系             |                     |
|-----------|----------------------|--------------|------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|
| 学園町名      | 国 立                  | 小 平          | 大 泉        | 洗足多摩川台           | 日 吉 台 新 丸 子      | 成 城              | 玉 川                 |
| 計画年度      | 大正14(1925)           | 大正14(1925)   | 大正13(1924) | 大正11(1922)       | 昭和1(1926)        | 大正14(1925)       | 昭和4(1929)           |
| 立地学園      | 東京商科大                | 東京商科大学       | 誘致に失敗      | 東京高等工科           | 慶応義塾大            | 日本医科科学           | 成城学園 玉川学園           |
| 誘致方法      | 土地等価交換               | 土地等価交換       |            | 土地等価交換           | 土地無償譲渡           | 土地無償譲渡           |                     |
| 都心距離(km)  | 32                   | 30           | 22         | 12~15            | 20               | 15               | 32                  |
| 鉄道交通利便性   | 駅近傍地                 | 支線駅近傍地       | 駅遠隔地       | 駅近傍地             | 駅近傍地             | 駅近傍地             | 駅近傍地                |
| 開発総面積(坪)  | 100万                 | 60万          | 100万       | 19万              | 18万              | 2万               | 30万 30万             |
| 分譲面積(坪/戸) | 200中心                | 300中心        | 300中心      | 200中心            | 80~360           | 55~160           | 400中心 200~500       |
| 分譲単価(円/坪) | 50~100               | 9~12         | 9~12       | 17~56            | 12~29            | 18~40            | 14中心 15中心           |
| 分譲促進策     | 学園関係者<br>優遇割引<br>値下げ | 建売住宅<br>廉価販売 | な し        | 沿線娯楽施設<br>月賦制度導入 | 沿線娯楽施設<br>資金低利融資 | 沿線娯楽施設<br>資金低利融資 | 縁故者<br>中心分譲<br>薄利分譲 |
| 分譲結果      | やや不良                 | 不 良          | 中途放棄       | 良 好              | やや不良             | やや良好             | 良 好 良 好             |

箱根土地は、当時としては通勤圏に属さないような遠隔地に学園町を計画し、良質な住環境維持の為、分譲面積及び価格とも高水準に設定し、安直な促進策は採らなかった。特に国立では一区画当りの分譲価格が、当時の東京市街地の平均売買価格の2~4倍に相当する価格帯であった。一方現在の東急の前身である目蒲電鉄・東横電鉄は、当時の市民の経済力にあった柔軟性のある分譲面積・価格に設定し、これをバックアップする諸沿線施設整備等を熱心に行った。但し、目蒲電鉄は学園誘致をはじめとする諸施設整備を分譲と同時にに行ったのに対して、東横電鉄では分譲開始の暫くの後に同整備を行った。また学園資本は利潤を求める必要性が少ないことから廉価な価格設定を行い、土地購入者も学園関係者を中心としたものであった。このような建設主体の計画の相違が分譲成績、及びその後の街の形態に大きく影響を与えた。尚、計画を中途放棄したことが特徴的である大泉学園町の場合、当初の計画と比べて現在の市街地の形態は大きく相違し、中心となる学園立地がなく、また不規則な街路網が形成されている（図-2）。これらの学園町の大部分は当時としては斬新な「自主建築基準の導入」、「高面積比率の公道・公園整備」等を行っており、これらが今日でも優れた住環境を維持しえている基本的な理由と考えられる。

### 4. まとめ

戦前期の大学等の郊外立地は郊外私鉄網の敷設、及び電鉄もしくは土地会社による宅地開発を伴う学園誘致策等、鉄道事業と深い関わりをもって進展した。大学が中心的な施設となって形成されていった、いわゆる学園町の場合には、宅地開発の主体による基本的構想と具体的方針が市街地の形成に大きな影響を与えていることが明らかになった。《参考文献》(1) 東京急行、『東京急行50年史』昭和48年、(2) 松井精子他、『郊外住宅地の系譜』昭和62年、鹿島出版会

構想当時（大正13年）



昭和56年



図-2 大泉学園町の変貌