

日本経済新聞

田園都市線のルーツは高速道路 東急、幻の計画

2013/2/1 6:30 | 日本経済新聞 電子版

渋谷、二子玉川、たまプラーザなど、東京都南西部から神奈川県北部を走り抜ける東急田園都市線。沿線には人気住宅地が広がり、首都圏でも屈指の混雑路線となっている。この田園都市線、ルーツをたどっていくと、もとは道路計画だったという。「多摩田園都市」の秘めた歴史を探った。



田園都市線のたまプラーザ駅は、高い吹き抜けが特徴的。駅と商業施設が一体化している

■渋谷から江ノ島までの高速道路計画

[読者の皆さんのコメントを募集中です](#)

駅のホームから階段を上って改札階に出ると、吹き抜けの大空間が頭上に広がる。横浜市青葉区にある東急田園都市線のたまプラーザ駅は、東京急行電鉄が中核と位置付ける駅だ。2010年には駅と商業施設を一体開発した「たまプラーザテラス」が完成。周辺開発にも力が入っている。

戦後、同社が進めてきた多摩田園都市計画は、鉄道と一体化した都市開発だった。それは渋谷栄一らが関わった田園都市株式会社にルーツを持つ同社のDNAともいえる。

しかし、実は田園都市線には知られざる前史がある。当初は鉄道ではなく、道路を目指していたというのだ。どういうことか。「国道の謎」(祥伝社)などの著書がある国道研究家、松波成行さんに聞いた。

東急田園都市線の周辺



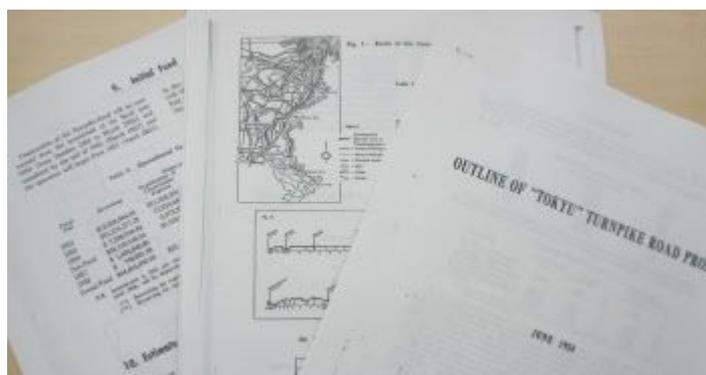
「1950年代に『東急ターンパイク』という高速道路計画があったのです。渋谷から二子玉川を経て江ノ島まで延びる構想だったようです」

松波さんの手元には、計画について英文で書かれた資料がある。「OUTLINE OF “TOKYU” TURNPIKE ROAD PROJECT (東

急ターンパイク計画概要)」。日付は1954年6月だ。ルートや需要予測、資金計画などが詳細に書かれており、「出資を募るための資料だったのでは」と松波さんは推測している。

資料は道路関係者から入手したという。それ以前の経路は定かではない。15ページにわたる計画書は、当時の交通渋滞のひどさや道路の少なさを指摘する一方で、モータリゼーションの波が押し寄せてきている状況を訴える。東急の「本気度」が伝わってくる貴重な資料だ。

ちなみにターンパイクとは、自動車専用道路のこと。もともとは英国で使われ始めた言葉らしい。19世紀初頭、町中に馬が入らないよう横木がついた柱を立てた。横木を押しせば中に入れるが、馬は



東急ターンパイクの英文資料。ルートや需要予測、資金計画のデータが詳細に記されている(松波成行さん提供)

横木を押すことができなかった。この横木のことを「Pike」といい、Pikeがターンするからターンパイク、というわけだ。

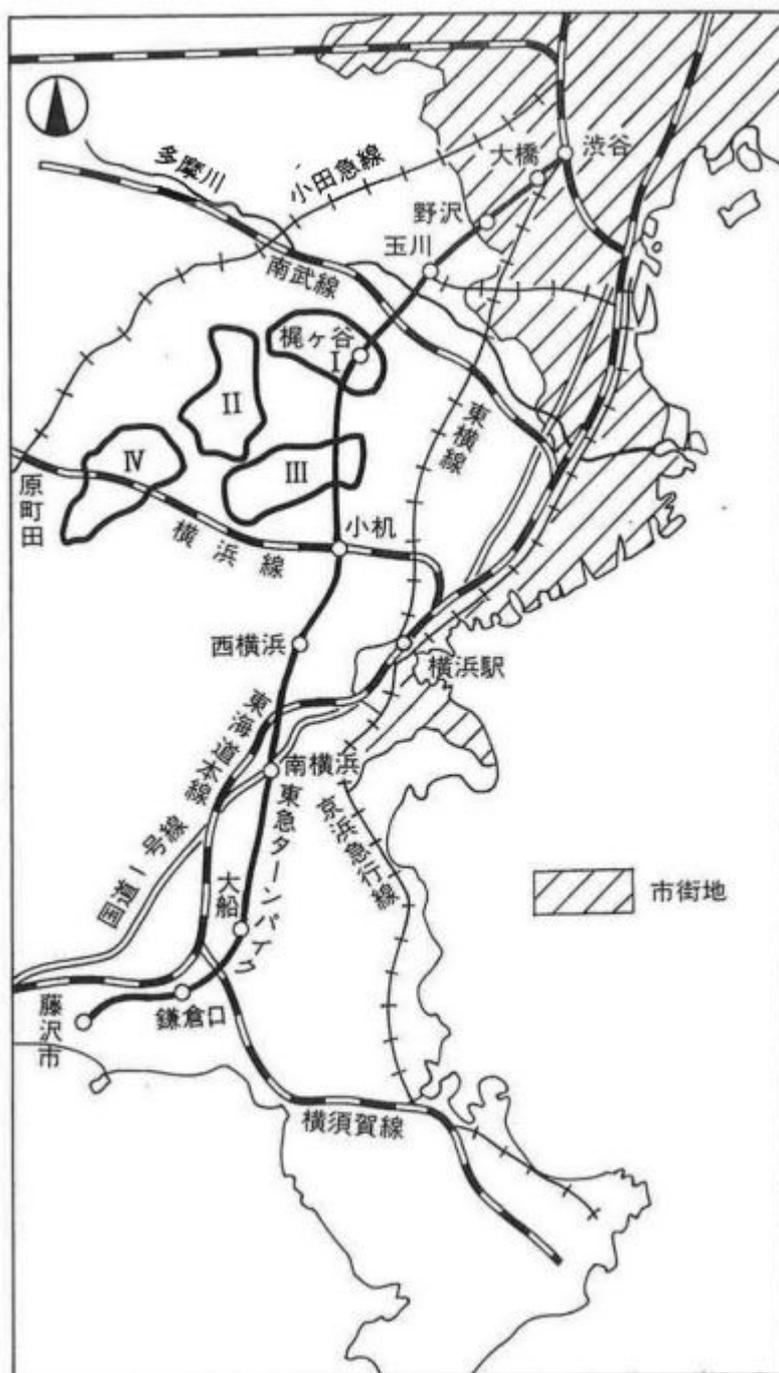
この、横木を押して中に入る仕組みが料金所のゲートとなり、転じて自動車専用道路を指すようになった。欧米を視察した東急の幹部が日本に持ち帰り、そのまま使ったようだ。

■上野動物園を田園都市に移転させる構想も

東急がターンパイク構想を打ち出したのは1953年(昭和28年)。東急グループの総帥、五島慶太会長(当時)が「城西南地区開発趣意書」として発表した。この趣意書こそが、後の多摩田園都市の出発点となったプランだ。

東急が編さんした「多摩田園都市 開発35年の記録」に五島会長が話した内容がすべて載っている。主な発言を拾ってみよう。

「厚木大山街道に沿って約400万～500万坪の土地を買収いたし



まして、第2の東京都
をつくりたい」

東急ターンパイクの計画路線図(東京急行電鉄「多摩田園
都市 開発35年の記録」より)

「この地方を開発するには玉川から荏田、鶴間を経て座間、厚木に至る間に電車かまたは高速道路をつくる必要があります。いま電車をつくる時は少なくとも1キロメートル1億円以上要しますので、さしあたり私は高速道路をつくり、すべての道路を立体交差をもって往路と復路を別にするようにしたならば、電車以上の収容力もあり、輸送力も出てくると思います」

「もし高速道路をつくってみて、バスなり自動車を運転してみて、どうしても運搬ができなければ電車に変えることは何でもありません」

五島氏はさらに壮大な構想を語る。なんと東京都と交渉して、上野動物園を持ってくるというのだ。「動物をあの上野のような狭い汚いところへ置くことは、いかにも残酷であります」とまで述べている。このほか東映の大泉撮影所の移転やゴルフ場の造成も視野に入れていた。



田園都市線沿線はバス路線も充実している。ターンパイク構想が実現していたら、さらにバス中心の生活になっていたかもしれない(写真は東急バス青葉台営業所、1981年6月、東急電鉄提供)

構想はすぐさま実現に向け動き出し、翌1954年(昭和29年)には「東急ターンパイク」として国に免許申請を行った。五島会長の構想では当初、玉川から厚木までのルートだったが、免許申請時には渋谷から玉川、保土ヶ谷、大船、辻堂を通過して江ノ島まで至る約47キロの高速道路となった。

同年には小田原から箱根を結ぶ「箱根ターンパイク」、3年後の1957年(昭和32年)には辻堂から小田原まで、東急ターンパイクと箱根ター

ンパイクをつなぐ「湘南ターンパイク」の免許を申請。辻堂に観光施設を建設する計画も温めていた。

■新宿西口をプランした近藤謙三郎氏が発案

それにしてもなぜ、東急が道路なのか。そこには「都市計画の権威」と称された人物の存在があった。内務省の都市計画技師だった近藤謙三郎氏だ。



近藤謙三郎氏が自ら設計して住んでいた「トロの家」は、火災の後、2010年に再建。現在は宮崎駿監督がデザインした「Aさんの庭」となっている(東京都杉並区)

高知出身の近藤氏は戦前に立案した新宿西口の整備計画で知られている。「東京都市計画物語」(日本経済評論社)などの著書があり、都市計画の歴史に詳しい北海道大学大学院の越沢明教授は「新宿だけではなく、渋谷や池袋など戦後の東京の駅前整備はすべて近藤氏の構想がベース。東京の隠れた大恩人」と評する。

越沢教授が旧建設省など関係者からヒアリングして調べたところ、東急ターンパイク構想はもともと近藤氏の発案だという。そのアイデアを実現するために五島会長が近藤氏を東急の顧問として招へいし、設計を依頼した、ということのようだ。

近藤氏は著書「一里塚」でこんな経緯を書いている。

1950年(昭和25年)ごろ、神奈川県道路課長が国道1号の行き詰まりを見越して、厚木—秦野に第2国道の建設を提唱した。これに対し近藤氏は高速道路の方がいいと提案。さらには「大阪まで延ばせ」とも主張した。「これが日本の高速道路への最初の狼煙(のろし)である」と近藤氏は記す。

この構想を建設省が引き継ぎ、調査を進めた。そこへ東急から「道路を考えているので専門家を世話してほしい」と依頼が入った。建設省の技監は近藤氏を呼び、「東急がやるというならやらせようではないか」と言ったという。近藤氏は五島慶太会長に会いに行った。こうして建設省の計画はいったん下火となり、近藤氏は東急の顧問となった。

東急の路線別乗降者数 ランキング

(2011年度、東急電鉄まとめ)

路線名	乗降者数
1 田園都市線	116万2575人
2 東横線	111万4571
3 大井町線	43万8979
4 目黒線	32万4052
5 池上線	21万6844
6 多摩川線	14万1311
7 世田谷線	5万3509
8 こどもの国線	1万1573

近藤氏の著書「一里塚」を読むと、緻密な設計の跡がうかがえる。東急が打ち出したターンパイクの建設費は119億円。これは1952年(昭和27年)度の政府の公共事業道路費96億円より多い。一企業にできる事業なのか。そんな疑問に対して近藤氏は試算を示しながらこう反論する。

「借入金でまかなった場合、開業第17年目に全額を返済することができる」

さらにこうも言う。「経済直接効果を集計すれば、建設費は2年分の利益でペイする」

そこに含まれるのは、国や地方に入る税収やガソリン消費を通じた石油業界への波及効果などだ。高速道路の下に店舗や事務所、住宅を入れる構想もあった。これは現在、銀座を走る東京高速道路などで実現している。

■「トトロの家」の設計も近藤氏

ちなみに近藤氏は「トトロの家」に住んでいたことでも知られている。近藤氏の住まいは杉並区。昭和初期に近藤氏が設計して建てた、赤い瓦屋根に白い窓枠の木造住宅だった。阿佐ヶ谷駅から徒歩15分ほどの閑静な住宅街にあり、宮崎駿監督が「トトロの住みそうな家」として

著書で紹介。以来、「トトロの家」として親しまれてきた。越沢教授によると、近藤氏のめいの方が大事に維持してきたという。

2008年に保存のため杉並区が買い取ったが、翌年に火事で焼失してしまった。宮崎監督の提案もあり、跡地は監督がデザインした公園「Aさんの庭」となっている。杉並区によると、Aさんとは「公園にくる皆さん」のことだという。



五島慶太氏の構想が実現していたら、上野動物園は多摩田園都市に移転していたかもしれない



青葉台駅は1966年4月に開業した。写真は建設中の様子(1965年12月、東急提供)



1966年の開業前後、たまプラーザ駅周辺はほとんど何もなかった(1966年、東急提供)

■東急視察団「米国では鉄道が衰退、高速道路へ」

東急が道路へと傾斜した理由はもう一つある。米国の状況だ。東急の社史「東京急行電鉄50年史」によると、1952年から53年、同社の専務ら数名が欧米の交通事情を視察した。社史は記す。

「アメリカではすでに鉄道が衰退の兆候を示し、鉄道に代わって高速自動車道路網が縦横に張りめぐらさ



第三京浜の玉川インターチェンジは環状8号線沿いに入り口がある。首都高速とは接続していない

れている」

日本の先を進んでいるであろう、米国の姿。そこに触発されて打ち出したのが、高速道路を整備し、そこを走るバス路線を充実させ、バス駅を中心とした都市開発を行うという新たな手法だった。近藤氏の著作からもこうした手法への期待感がにじむ。

■「建設省にだまされた」 憤る近藤氏

ではなぜ、道路計画は実現しなかったのか。そこには東急と政府の暗闘があった。

近藤氏は東急ターンパイク計画が実現しなかった経緯について著書でこう記している。



第三京浜はもともと、東名高速の一部として計画された。当時としては破格の6車線という高規格道路だった

「運輸省はこの出願を全面的に支持したが、驚いたことに建設省が渋い顔をして願書は係員の机の上に積み重ねられた。渋った理由は『かかる重要路線を民間企業に委ねてよいか悪いか』であった」

「(昭和31年に日本道路公団が設立)公団は東急の路線に目をつけて、これを自分の仕事にしたいと思った。東急路線とほとんど全く重複する路線を選んで横浜バイパスと名付けた。建設省はこれに着工命令を下した」

「私は憤りを禁じることができなかった。私も慶太老も建設省にだまされた」

この「横浜バイパス」が、世田谷区から横浜市まで走る自動車専用

道路、第三京浜だ。越沢教授も突如浮上した第三京浜計画について「偶然とは思えない。近藤氏の構想を建設省が横取りしたのではないか。日本初の本格的な高速道路を民間がつくっては国のメンツに関わるから」と話す。

■第三京浜はなぜ玉川が起点なのか

このあたりの事情ははっきりとは分からない。ただ、近藤氏が提唱し、建設省が途中まで検討を進めていた東西を結ぶ高速道路計画は、玉川が起点だった。五島慶太会長も「城西南地区開発趣意書」の中でこう述べている。

「国家でつくる道路も玉川二子橋の600メートル下を起点とするそうではありますが、私どものつくる道路もやっぱりそれに沿ってできると思います」

国道研究家の松波さんはこう指摘する。

「第三京浜の工事記録である『第三京浜道路工事報告』によると、第三京浜は当初、東名高速の一部として考えられていました。東名高速の起点は玉川で、そこまでは首都高速がつなぐ構想でした」

「しかし東名のルートは最終的に、横浜経由ではなく厚木経由に決まり、用賀が起点となりました。首都高も用賀へ向かい、その結果、本来東名の一部になるはずだった第三京浜が中途半端な道路となったのです」

東急ターンパイク計画の浮上で下火になっていた高速道路構想を、



「箱根ターンパイク」は現在、東洋ゴム工業が命名権を取得し、「TOYO TIRES ターンパイク」となった

建設省がターンパイクつぶしのために蒸し返した。しかし急ごしらえで仕立て上げた第三京浜計画は結局、東名高速のルートとはならず、中途半端な状態で実現してしまった——。これが真相ではないか。そしてそのどちらにも近藤氏がかかわっていた。

結局、東急ターンパイクは認可されず、湘南ターンパイクも実現しなかった。唯一、箱根ターンパイクのみ認可を受け、1965年(昭和40年)に開業した。2007年からは東洋ゴム工業が命名権を取得し、「TOYO TIRES ターンパイク」という名前となっている。

■道路計画の挫折、そして田園都市線へ

周到に準備を進めていた道路計画の挫折。東急はここで、路線転換を図る。鉄道だ。1989年3月16日付の日本経済新聞朝刊「私の履歴書」で当時の東急会長、五島昇氏はこう振り返る。



田園都市線は東急線の中でも最も乗降客数が多い路線となっている

「父慶太が、のちに多摩田園都市と名づけられた東京の城西南地域の開発構想をぶち上げたのは昭和28年だった。二子玉川—厚木を結ぶ高速道路を動脈とする大規模な地域開発計画だった。しかし、肝心の道路建設の免許がなかなか下りない。いらいらしていると建設省から第

三京浜道路構想が出てきた。このため、高速道路の建設はあきらめざるを得なくなった。鉄道に切り替えて31年に建設計画を申請し直した」

そこで登場したのが現在の田園都市線だ。道路から鉄道へ。今回は田園都市線の中核とした街づくりの変遷を追う。(河尻定)