

五島慶太(1882年—1959年)旧姓小林、長野県出身、久米民之助の長女千代と結婚して五島と改姓、1911年東京帝国大学法学部政治学科卒業、同年高等文官試験合格、鉄道院に就職、監督局総務課長等を経て1920年退官、武藏電気鉄道株式会社常務、さらに日黒蒲田電鉄を創立(1991年現在の東京急行電鉄の前身)常務から専務となる。

明治の末期から大正の中期にかけて、わが国の“まちづくり”は、東京と関西とで対照的なちがいを見せていました。東京は“帝都”という言葉に見られるように、中央行政の支配が強く、都市計画も都心集中となり、それを“国鉄”が包囲する形となった。これに対して関西は京阪神といわれるように、都市が三つの拠点をつくり、ある程度分散型であり、それを私鉄が連絡するという体制となって、“民鉄”がまちづくりにも関与する形が見られる。宝塚市の形成などは、その典型的なものである。

しかし1923年の関東大震災後の復興に当っては、都心から郊外に移った市民の定着もあり、東京の周辺市町村が急速に発展する。その結果1932年には東京周辺82ヶ町



写真提供：東京急行電鉄
株式会社

村の合併が実現する。

五島は、このような東京の地域変動に敏感であり、たまたま関西に小林一三(宝塚劇場等をつくる)が、施設優先の都市計画を推進していたのに対応して、東京郊外の鉄道優先の構想を探ることになる。

この間に、鉄道の開通と共に、たまたま震災で焼失した大学をその沿線に誘致したことは、その後五島自らが、高校・大学をつくり、五島育英会がその運営の中心となっていることは特徴のあるまちづくりといえる。

又自らの經營する鉄道の沿線に“田園都市”をつくり、都市計画のモデルを残したが、その考えは、太平洋戦争後の東京の第二次の発展を見透して、東京と神奈川の接触地帯に、新しく広大な田園都市をつくることで引継がれている。

たまたま私が東急本社のある渋谷区の区長を終戦まで三年余勤めたことから、いろいろな構想に直接に触して、思い着いたら必ず実行する“意志の人”だが、一面“人間性”もある極めてユニークな“まちづくり”的“偉傑”ともいるべき存在だった。逝去の数年前、恒例になっている東急グループの新年の挨拶を述べた中で、今でも“六大事業”といわれるがある。その一が前述の“新田園都市”ともいるべきもの、しかしこの“遺言”ともいるべき事業は、子息の“昇”に受継がれてはとんど完成している。