

## 玉川電気鉄道の変遷と東京西南部地域の変容との関連についての一考察

(社) 土木学会 正会員 為国 孝敏  
日本大学理工学部 正会員 榛沢 芳雄

### A Historical Study on Relationship between the Tamagawa Electric Railways and Change of the Tokyo Southwest Area

by Takatoshi TAMEKUNI and Yoshio HANZAWA

#### 概 要

本稿は、東京の拡大に伴う地域の変容と郊外鉄道との関連を考察した。対象とした東京西南部地域は、山の手として1923（大正12）年の関東大震災以降急激な人口流入による都市化が進展した地域である。その中で玉川電気鉄道は東京西南部地域に初めて出現した、東京市域から郊外へ向けた鉄道として開業した。そこで、この玉川電気鉄道の変遷とその沿線地域である世田谷町、駒沢町、玉川村の変容との関連を解明することとした。その結果、玉川電気鉄道は地元有志が中心となって設立したことから地域の開発・発展に積極的であったこと、流入してきた通勤層を中心に鉄道を利用した新しいライフスタイルが創生されたこと、これらが有機的に結合して質の高い住宅供給地としての性格を有することになったこと、が分かった。

【キーワード：玉電、世田谷、住宅供給地】

#### 1. 研究の背景と目的

今日の東京は、一極集中の弊害が叫ばれてはいるが、巨大都市の機能としては根本的な破綻をきたしてはいない。その要因の一つとして、東京の中で複数の核が同時平行的に都心機能を分担していることが考えられる。これらの核が成立した背景には、明治末期から大正期にかけての東京の拡大時期に、東京市域と郊外とを結ぶ鉄道（郊外鉄道）が計画され、その起点を既に東京市域の外縁部に開業していた山手線の各駅に置いたことが挙げられる。この郊外鉄道が都市化過程に与えた影響を多角的な観点から解明することは、今日の大都市問題を考える上での基礎的要因として重要な課題である。

筆者らは、過去において東京の核の一つとして渋谷を対象に、鉄道の発達からみた都市化過程の通史的な考察を公表し<sup>1)</sup>、また副都心の成立過程と鉄道との関

連についての考察を公表<sup>2)</sup>してきた。そこで判ったことは、渋谷の都市骨格は戦前に形成され、その都市化過程に鉄道の集中が大きく寄与してきたこと、さらに鉄道の発達が人・物・文化の集積を助長し、このことと都市計画が有機的に結合したため、早期に副都心の素地が成立したことであった。

そこで本研究では、鉄道が東京の拡大と郊外の発展に与えた影響を解明する端緒として、渋谷の後背地である東京西南部地域の発展に郊外鉄道が与えた影響を解明することを目的とする。具体的には、東京西南部地域の郊外鉄道として渋谷に最初に起点を置いた玉川電気鉄道（以下、玉電）に着目し、その変遷と沿線地域の変容との関連についての解明を行うこととする。

渋谷を起点に玉川終点までの玉電沿線地域は（後の玉川線）、明治期は純農村地帯であった。この時代の行政組織では、起点から、渋谷村、目黒村、世田谷村、駒沢村、玉川村の5ヶ村である。各行政組織の変

選は表-1の通りである。

さて本研究では、既発表の成果<sup>1) 2)</sup>から対象とする時代は明治末期から昭和初期とし、また、対象地域は前述した玉電沿線地域のうち、現在は世田谷区となっている世田谷町、駒沢町、玉川村を中心とする(図-1。本研究ではこの3町村を世田谷地域と呼ぶ)。

## 2. 玉電の成立と開業

ここでは、玉電の成立から開業に至った背景について考察する。

### (1) 社会的背景

日清戦争(1894(明治27)年~1895(明治28)年)の終結により、東京では遅れていた市区改正事業の進展が図られた。そのため大規模な土木工事が進行し、砂利の需要が高まったが、その供給機関が乏しかった。

一方、1890(明治23)年5月4日、上野公園で開催された内国勸業博覧会において、わが国初の電車が運転された(東京電灯(株)が、電気鉄道の効用を一般人に示すために走らせた、ごく小型の電車)。この成功によりわが国には電気事業熱が高まり、1895(明治28)年に、わが国初の公共の電気鉄道が京都で開業したのをはじめ、東京近郊においても、電気鉄道開設の機運が盛り上がった。

さらに、全国的な幹線鉄道網が計画され、1889(明治22)年には東海道線が全通した。このことは首都東京への人口集中を助長したため、東京では地域の拡大が生じるようになった。

こうした中で明治期、玉電開業前の世田谷地域は、原野や畑地の広がる地域であった(図-2)。また、明治維新以降東京が帝都として確立するにつれて、この地域は明治30年代には帝都近郊の農村地帯としての位置づけであった<sup>17)18)</sup>。

表-1 玉電沿線地域の行政組織

行政区分	村制	町制	区制 1932(S7)年
渋谷	1989(M22)年	1908(M41)年	渋谷区
目黒	1989(M22)年	1903(M36)年	目黒区
世田谷	1989(M22)年	1921(T10)年	世田谷区
駒沢	1989(M22)年	1925(T15)年	世田谷区
玉川	1989(M22)年	—	世田谷区

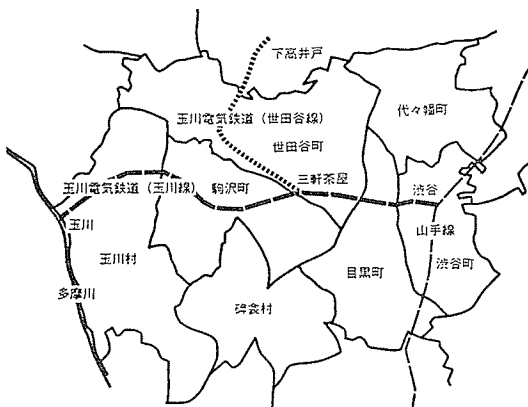


図-1 対象地域の概略図

### (2) 玉電の成立

こうした社会的背景のもとで玉電の出願がなされた。玉電は、当初会社名と路線が全く別の、2つの会社として出願された。これは、世田谷区郷土資料館の調査により明らかにされたものであるが<sup>4)</sup>、この調査で発見された願書は、玉川砂利電気鉄道と玉川電気鉄道の2社からの出願であった。

両社の願書の概要は、次のとおりである。

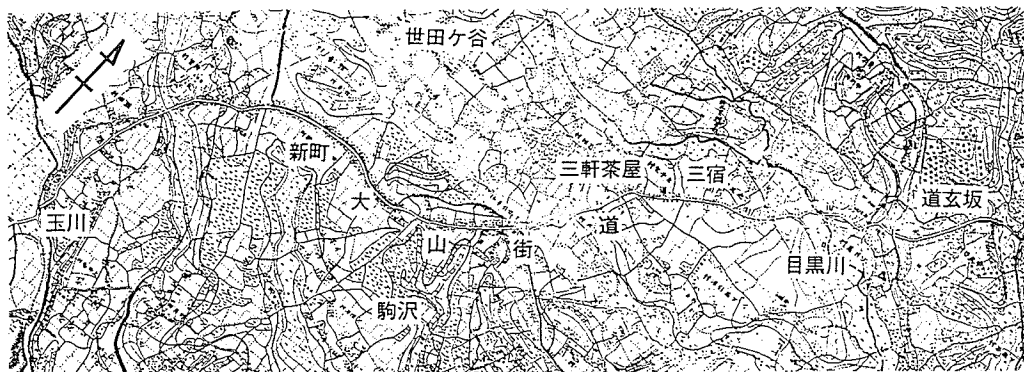


図-2 1880(明治13)年頃の対象地域の状況(文献3に筆者加筆)

(a) 玉川砂利電気鉄道<sup>5)</sup>

出 願：1896（明治29）年11月18日

創立発起人：渡邊熊之進、橋本佐左衛門、大場信愛、ほか12名

路線概要：起点を世田谷村におき、黒駒街道（現世田谷通り）を通過して砧村、岡本、大蔵、喜多見を抜けて狛江、岩戸、猪ノ方、和泉を経て、登戸村から生田に至る。架空・単線式電気鉄道。都心方面への連絡は世田谷村において、武相中央鉄道と接続予定。

営業目論見：旅客と貨物（主に多摩川の砂利）

電力：武相水力発電所（神奈川県津久井町）から供給予定。

(b) 玉川電気鉄道<sup>6)</sup>

出 願：1896（明治29）年7月15日

創立発起人：谷岡慶治、橋本佐左衛門、大場信愛、ほか19名

路線概要：起点を渋谷におき、大山街道沿いに三軒茶屋を経て玉川、溝口へ至る。後に、線路延長を願い出て、弁慶橋から新橋に至る市内線を計画。

営業目論見：旅客

電力：相模川水力発電所からの送電を受け、三軒茶屋に発電所兼変電所を設置予定。

この両電気鉄道の発起人を見ると、渡邊熊之進は資本家であるが、他は世田谷、駒沢、玉川各村の村長・議員等の地元有力者であり、発起人にかなり重複がみられる。1900（明治33）年6月4日付の玉川砂利電気鉄道線路延長変更の願書<sup>7)</sup>では、両社の路線が併せられている。しかしながら、この間の調整については、現在のところ明らかにすることはできなかった。その後、玉川砂利電気鉄道は、1902（明治35）年2月8日付にて内務大臣より特許を受けたが、同年3月20日には玉川電気鉄道と改称して、翌1903（明治36）年10月4日に玉川電気鉄道株式会社が創立した。

会社創立にあたって中心となったのは、渡邊熊之進（代表取締役）に就任）であった。渡邊は、資本家として多摩川の砂利を東京市内へ輸送する案を考え、さらに在来の蒸気機関車に代わる電気の利用にも着目していた。さらに新たな同志として当時現役将校であった伯爵坊城俊章（取締役）に就任）を加えた。これは坊城は三宿（現世田谷区三宿）に居住し、渋谷～玉川間の地理に精通していたことや、軍との関係を配慮したものと推察される。

## (3) 路線計画

図-3は、1896（明治29）年に出願した玉川砂利電気鉄道の路線計画図である。この図から、多摩川の砂利は登戸付近で採取し、都心へは起点の世田谷で当時計画であった武相中央鉄道（千駄ヶ谷～小田原間の計画線で後に免許失効）に乗り換えて運搬する計画が

わかる。次に図-4は1900（明治33）年6月4日付の玉川砂利電気鉄道線路延長変更願での路線計画図である。この図で注目すべきことは、東京市内において2箇所の起点（青山7丁目、赤羽橋）がいずれも市区改正計画の東京市電計画の終点と一致していることである。すなわち、当初の路線計画では、渋谷はあくまで通過点であったことが推察される。

## (4) 玉電の開業

玉川電気鉄道は、1903（明治36）年の会社創立後、1905（明治38）年から翌年にかけて、渋谷～玉川間の工事施行の認可を受けた（表-2）。この時申請した路線計画では、渋谷を起点とし玉川を終点とする路線に変更して申請を行なっている。これは、当時の政府や東京市当局者間で盛り上がっていた大都市内交通公営論等が影響したと考えられる。このことは、その後、郊外鉄道は市内へ入れず、山手線の各駅にその起点を置いたことから推察される。

しかし、認可は受けたものの玉電は工事になかなか着手できなかった。これは日露戦争（1904～1905）による経済統制や、戦後の不況の影響、また東京府の市区改正計画に基づく大山街道の拡幅工事（道玄坂上～三軒茶屋）が用地買収の遅れで進まなかったこと等が原因である（玉電は道路上を併用軌道で通る）。そこで玉電では、東京府に用地買収や拡幅工事の肩代りを申請<sup>8)</sup>したことによって、1906（明治39）年3月23日ようやく工事に着手した（道玄坂上～三軒茶屋）。

このように着工はしたものの、この時の出費のため工事資金が不足した。そこで玉電では、砂利業営業開始金および建設費として20万円を借入れることを臨時株主総会にて決議し（1906.4.12、この事業滞りによって専務取締役の渡邊熊之進は引責辞任した）、東京信託株式会社（後の日本不動産、以下、東京信託と略す）から投資を受けた。

東京信託は、三井銀行地所部長だった岩崎一が1903（明治36）年に設立した東京信託社を母体に、1906（明治39）年に設立された土地開発会社である。この頃東京信託は、駒沢村新町に宅地開発を計画していたのだが、この会社の相談役であった初代駒沢村長の谷岡慶治は玉電の相談役も兼ねていた。谷岡は「最近、世田谷方面が着々と発展するのに、駒沢が遅れる最大の原因は土地開発がないことだ」<sup>4)</sup>と考えていたので、駒沢村の発展に宅地開発と鉄道事業の結合を積極的に推進しようとしたことが推察される。

このようにして、1907（明治40）年3月6日、道玄坂上～三軒茶屋間が、同年4月1日に三軒茶屋～玉川間が開通し、遅れて同年8月11日に渋谷～道玄坂上間が開通して（渋谷起点の一部として日本鉄道株式会社

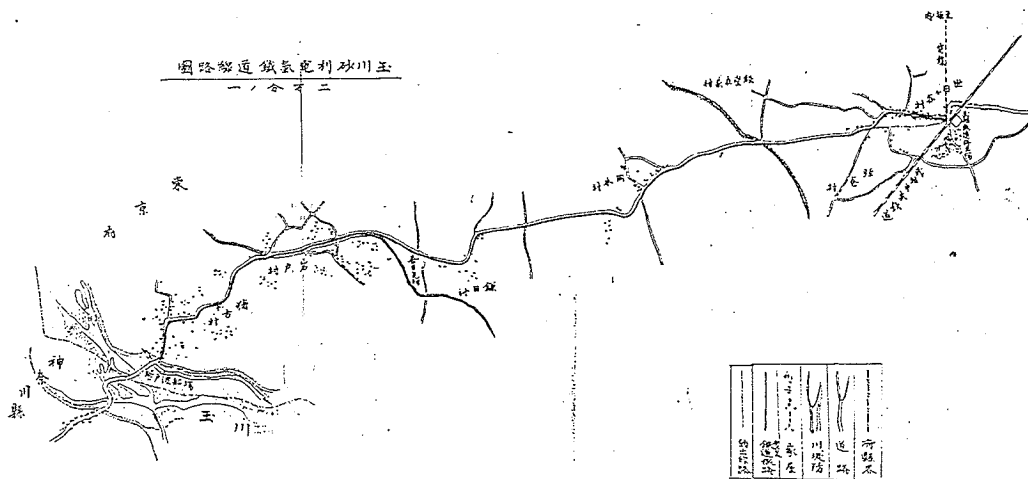


図-3 1896(明治29)年玉川砂利電気鉄道の路線計画図<sup>5)</sup>

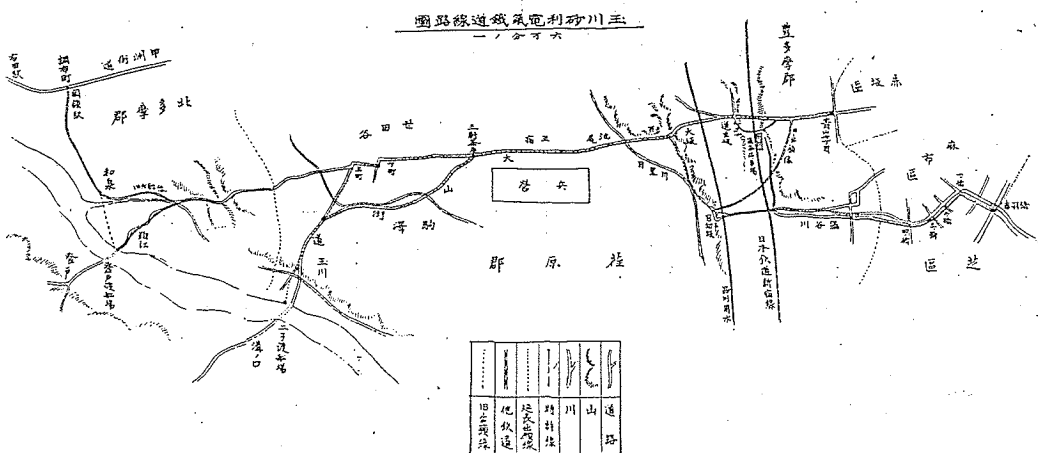


図-4 1900(明治33)年玉川砂利電気鉄道の路線計画図<sup>7)</sup>

表-2 渋谷～玉川間の工事施行認可年月日

区間	申請	認可
三軒茶屋～玉川	1904.7.27	1905.1.21
道玄坂～三軒茶屋	1905.7.5	1905.10.27
渋谷～道玄坂	1906.3.1	1906.9.1

の所有地を使用することになっていたが、同社が1906(明治39)年に国有化されたため、新たに鉄道庁と交渉する必要があった)、渋谷～玉川間の全線が開通した。

道玄坂上～玉川間開業当時は旅客運輸のみで、運転は道玄坂上～三軒茶屋間が10分間隔、三軒茶屋～玉川間が20分間隔であった。また、渋谷までの開通を期に、1907(明治40)年12月29日に玉電は本社を渋谷に移した(中渋谷223番地。現在の東京急行電鉄株式会社本社所在地)。

### 3. 沿線地域の変容

東京の西南部地域は、明治末期からの東京の拡大により、純農村地帯から住宅供給地への性格の変化が比較的早く生じた地域である。特にそれが顕著となったのは、1923（大正12）年に発生した関東大震災による罹災民の流入である。この震災によって大きな被害を受けた下町の市民が特に集中したのが、山手地帯である東京西南部地域であった。すなわち、本研究で対象とした世田谷地域は、東京の拡大に併せて急激な都市化が生じた地域であるとともに、東京市域外縁部の渋谷を交通拠点とする後背地であるとも言える。

ここでは、玉電の変遷と併せて、世田谷地域の概要および変容について、軍事施設、宅地開発、玉電の沿線開発に焦点を絞って、具体的に検証する。

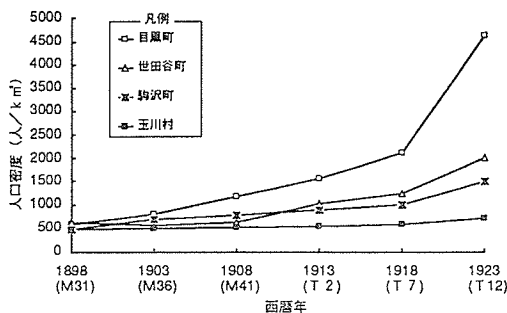
#### (1) 沿線人口の推移

図一5は、沿線地域の人口の集中状況を探るため、人口密度の推移を示したものである。これによると、東京市域との距離によって人口の集中度合に変化が生じている。このことは東京の拡大過程を計る上で興味深い。特に世田谷町では1907（明治40）年の玉電の開通以降、顕著な傾向が見られる。既存研究で渋谷町は大正初期に人口の飽和状態となっていたことを考慮すると、この玉電沿線に沿って時代とともに都市化が進んだことが明らかとなった。

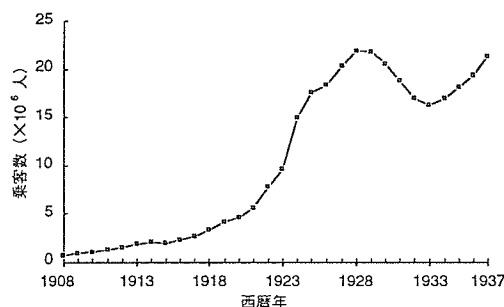
図一6は、開業後の玉電の利用客数の推移を示したものである。この図から、玉電は1923（大正12）年の関東大震災以降、利用客が急激に増加していることが分かる。このことから大正末期以降沿線が急激に宅地化していったことが伺える。なお、昭和初期に利用客数が減少しているのは、世田谷地域に高速郊外鉄道が開業したことや（1927（昭和2）年、小田原急行鉄道小田原線、同年東京横浜電鉄東横線）、昭和初期の経済不況等の影響と推察される。

#### (2) 玉電と軍事施設—世田谷町

明治初期には、治安維持等のため、軍事施設、兵営は宮城周辺（現千代田区の一部たる当時の麹町区では、その60%が陸軍省所管の兵営街だった）に設置されていた。しかし、明治20年代に入って、国内治安が確立したこと、広い練兵場を得る必要があること、利用していた旧大名屋敷が老朽化したこと、等の理由により郊外への移転の動きが生じた<sup>11)</sup>。さらに市区改正計画によって、丸の内等が市街地とする方針となったこともあって、1890（明治23）年以降、東京郊外の広大な原野や畑地の残っている地域に軍事施設が順次移転しはじめた。また当時の郊外地主達にとっても、土地発展の一助ともなる意識のもと、積極的に招致運動を展開することもあったと言う。



図一5 沿線地域の人口密度の推移<sup>9)</sup>



図一6 利用客数の推移<sup>10)</sup>

このような背景のもと、世田谷町には軍事施設が移転してきた。しかし、世田谷町が他の移転地域と違ったのは、江戸時代末期から軍事的に利用されていた駒場野があったため、すでに軍隊の利用する土地としての価値が認められていたことが挙げられる。この駒場野から駒沢にかけては、代々木原からの続きで当時は原野・森林をなしており、兎狩りに適した野原が広がっていたので、1881（明治14）年には兎狩りを視察する目的で、明治天皇の行幸が成されたことが記録されている<sup>9)</sup>。

ここで、世田谷地域に移転した軍事施設の変遷について、表一3、図一7に示す。

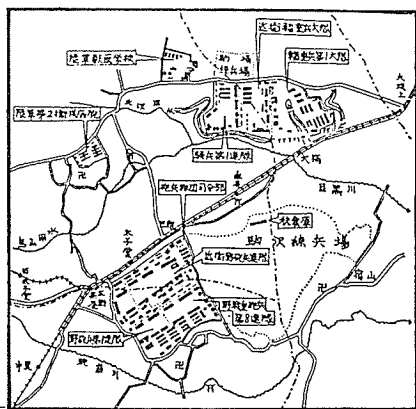
この軍事施設の増加は、世田谷の近代化の先駆けとも言われ、世田谷地域に一般の住宅の増加をもたらしたほか、玉電の開通によって将校の多くは渋谷付近に住宅をもって通勤するようになった。玉電ではこの軍人の利便を図るため、明治末期より軍人優待乗車券を発行している。このことは、玉電が定期旅客の確保によって経営の安定化を図ったことが推察されるが、これによって世田谷地域に玉電を利用する通勤客層が出

現したことが言える。

また、沿線に軍事施設が増加したことにより、軍人を相手にした商店が三宿を中心に沿線に増加してい

表一 3 世田ヶ谷地域に移転された軍事施設<sup>4)</sup> 9)

年	軍事施設
明治20年代	騎兵実施学校 氷川神社西方(目黒村)
1891(明治24)	騎兵第一大隊 池尻(駒場練兵場) 陸軍騎兵学校
	東京軍管区通信補充隊
1892(明治25)	近衛輜重兵營 氷川神社西方(目黒村)
1898(明治31)	近衛野砲兵第1聯隊 三宿から三軒茶屋 野砲兵第1旅団司令部 近衛野砲兵聯隊 駒沢練兵場が造成 世田ヶ谷・駒沢・目黒の 三村にまたがり数十万坪
1900(明治33)	陸軍衛戍病院 太子堂
1909(明治42)	陸軍獣医学学校 下代田
1918(大正7)	陸軍機甲整備学校 世田ヶ谷四丁目
1922(大正11)	野戦重砲兵第8聯隊 三宿(駒沢練兵場) 独立野砲兵第8聯隊



図一 7 世田谷町三宿付近の集中状況<sup>12)</sup>

表一 4 関東大震災前後の玉電沿線地域の人口推移  
(カッコ内は1920(大正9)年を100とした  
場合の指数)

地域	1920年 (大正9年)	1925年 大正14年	1930年 (昭和5年)
世田谷町	13,054 (100)	38,068 (292)	73,110 (560)
駒沢町	8,684 (100)	20,991 (242)	31,043 (358)
玉川町	7,591 (100)	11,974 (158)	16,759 (221)

た。さらに、食料需要の増加は世田谷、駒沢地域の農業へも大いに刺激を与えた。

このように軍事施設の移転による地域の発展に玉電が補完するような形を取っていたことが伺える。

### (3) 玉電と宅地開発—駒沢町

1923(大正12)年の関東大震災によって多くの罹災民が東京西南部地域に流入した。このため玉電沿線地域の人口は大きく増加した。関東大震災前後での人口増加状況を表一4に示す。このような人口増加に合わせて玉電沿線地域では、宅地開発が進められるようになった。この中で玉電との関わりが強い新町住宅地の開発について以下に述べる。

2章で述べたように、駒沢村では、初代村長の谷岡慶治が中心となって農地買収を進め、さらに玉電で東京への足を確保し、駒沢村深沢付近23万㎡を中心に宅地開発を進めた。この開発は、新町住宅地と呼ばれ、関東で初めての郊外開発計画であった(1913(大正2)年)。なお関西においては、1907(明治40)年10月に設立された箕面有馬電気軌道(現在の阪急電鉄)の創業者、小林一三によって土地付住宅の分譲が計画され、鉄道の開業と同時に1910(明治43)年から分譲が始められた(いわゆる文化住宅の先駆けであった)。ちなみに明治の大実業家渋沢栄一の田園都市計画に基づいて設立された田園都市会社の多摩川台地区(玉川村、調布村)での分譲が開始されたのは、1923(大正12)年からであった<sup>13)</sup>。

さて新町住宅地開発には、玉電は融資を受ける条件として停留場の設置(新町停留場)、全戸に電燈・電話を完備し、居住者には特別の割引乗車券を販売した。また新町住宅地は、街区が環状道路に沿って区画され、停留場へは直線の引き込み道路でつながっていたほか(図一8)、さらに分譲区地内にはレンガ積み of 下水完備というものであった。すなわち、東京信託のこの計画では、当時としてはかなり上層階級への分譲を想定したものと考えられる(そのため、当初の入居者は日本橋などの東京市中の商人が別荘地として、西側の眺望の開けた部分に300坪前後の敷地を求めたのが多かった)。なお、この新町住宅地は、1913(大正2)年5月より分譲された(1932(昭和7)年に完売)。また、住宅地の大通りには、街路樹として桜が植えられ、昭和に入ると桜並木が名所となった(図一9)。そのため、1932(昭和7)年の東京市域拡大に併せて玉電の停留場は新町から桜新町に改称した<sup>4)</sup>。

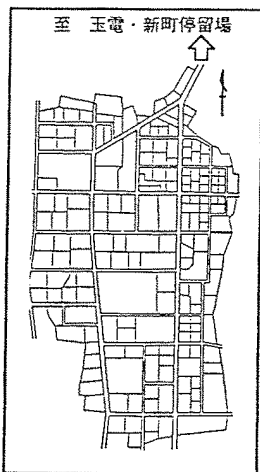
### (4) 玉電の沿線開発

表一5に玉電に関連した沿線開発の変遷を総括的に示す。

玉電は、当初の目的の一つに砂利輸送を掲げていた

表一五 玉電に関連した沿線開発の変遷

年	開発内容
1904 (明治37)	目黒村柳町に火力発電所建設。
1907 (明治40)	玉川料亭街。 玉川電気鉄道開業前は「柳庭」一軒だけだったが、開業後13~14軒がのきを運搬するようになった。
開始時期不明	軍人優待乗車券。 玉電沿線にあった近衛砲兵隊、近衛騎兵隊、騎兵連隊、輜重一連隊、野戦重砲連隊、野砲一連隊の練兵場や兵営、陸軍衛戍病院などに勤める軍人の利便を計るため。
1908 (明治41)	世田谷村、駒沢村に電燈供給開始。
1909 (明治42)	玉川遊園地開園。 約七千坪 (玉川神社・慈眼寺・長崎家から借地)。
1910 (明治43)	目黒村、渋谷村に電燈供給開始。
1911 (明治44)	電力供給業開始。
明治末頃	玉川の花火大会。
1913 (大正 2)	東京信託株式会社による、新町住宅地分譲開始。 当該地住民に対して、優待割引乗車券を発行。
大正初期	玉川料亭街の豪手に玉川富澤園を作り、彩りを添える (多摩川堤防工事完成後、姿を消す)。
1922 (大正11)	玉川第二遊園地開園 (後の二子玉川園)。近代的な遊具を備えた家族向けの遊園地。
1925 (大正14)	玉川プール開設。日本初の公認プール。日本選手権・国際競技会・学校対抗競技会などに利用された。
大正年間	兵庫島に植樹し、茶店を設けて、公園設備を施し春は観桜会、秋には紅葉狩りを催し、酒肴付の乗車券等も販売した。プールの隣にテニスコートを運営。
1932 (昭和 7)	玉川遊園地の中に身延山開東別院建立。



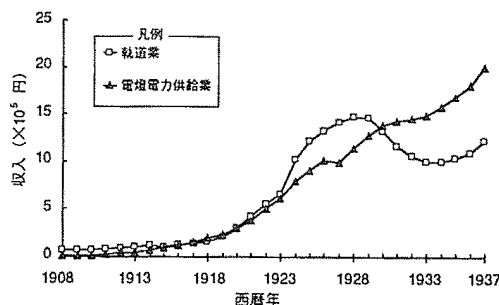
図一八 新町住宅地の分譲区画復元図<sup>4)</sup>



図一九 大正中期の新町住宅地東大通り桜並木<sup>4)</sup>

が、開業後は宅地開発や遊園地、電燈業などが主体となっていることがわかる。図一10に玉電の軌道業と電燈電力供給業との収入を比較したものである。これを見ると1916 (大正5) 年以降は、本業をしのぐほどに電燈電力供給業が成長していることがわかる。すなわち、玉電側の積極的な勧誘があったとしても、この成長を支えるだけの需要が沿線に生じていたことが伺える。また、玉川遊園地や花火大会、玉川プールなど娯楽、遊興施設を整備し、積極的な旅客誘致を図っていることがわかる (当時の観光案内図を図一11に示す)。

一方、玉電は営業目的の一つに砂利輸送を掲げていたが、当初の砂利業は砂利採取場から玉川停留場までの運搬手段の不備などから事業規模が小さかったため、直営とせずに業者委託としていた<sup>4)</sup>。その後大正時代半ばになって東京市域で砂利の需要が増加し



図一10 軌道業、電燈電力供給業収入の変遷<sup>10)</sup>

た。そのため玉電では、1920 (大正 9) 年に従来の1067mmであった軌間を、東京市電と同じ1372mmに拡大し (直接乗り入れるため)、車両を新車に変更するとともに、路線を山手線の内側に延長して広尾・中目黒線を建設した。また、1924 (大正13) 年に砂利採取運搬目的で砦線を開業させた。しかし、玉電の砂利業は、その後進展が見られなかった。これは、1936 (昭和11) 年の渋谷駅改良工事にて路線が分断されたことや、電燈電力供給業等が順調に営業を伸ばしたこと (図一10) などによるものである。なお、この砂利業についての統計資料等は現在のところ見つからなかった。

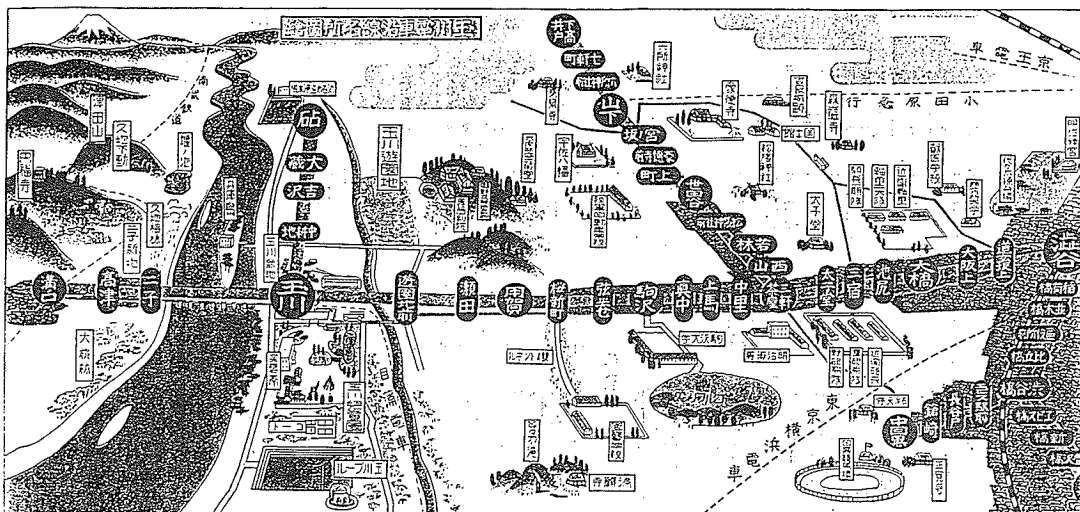


図-11 玉電沿線地域の観光案内図<sup>14)</sup>

#### 4. 世田谷地域の変容と玉電との関連

図-12は、前章で述べた玉電沿線地域の施設配置を示したものである。

これによると、玉電沿線地域の変容は、明治末期の玉電の開業とともに渋谷に近い世田谷村から駒沢村、玉川村というように、沿線に沿って進展していったことがわかる。この発展の状況について、東京の郊外地、および副都心渋谷の後背地としての視点から考察を加える。

##### (1) 東京の郊外地としての発展

世田谷地域は、東京圏の拡大とともに東京の都市計画区域に組み入れられ、さらに1932(昭和7)年に行政区域が東京市域に組み込まれた。明治末期から昭和初期にかけての東京の拡大と都市計画の導入に伴い、世田谷地域は東京市域からの地理的距離で第3圏域から第4圏域に位置づけられた<sup>15)</sup>。東京市域に隣接する第1圏域(渋谷)、および第2圏域(目黒)が明治末期の東京の拡大を直接的に受容したのに対して、その郊外地域が大きく影響を受けたのは、1923(大正12)年の関東大震災後であった。特にこの傾向は山の手と呼ばれる東京西南部地域の郊外鉄道沿線に特に顕著に見られた。そのため、世田谷地域では早くから渋谷と接続していた玉電沿線を中心に住宅が建設されていった。図-13に関東大震災前後の沿線人口密度の指数を示す。

世田谷地域では、世田谷町に軍事施設が集中し、すでに軍人達の住宅地の位置づけを有していたことや、関東では初めての郊外住宅地開発が駒沢町になされていたこと、併せて玉電の開業が早かったこと等によ

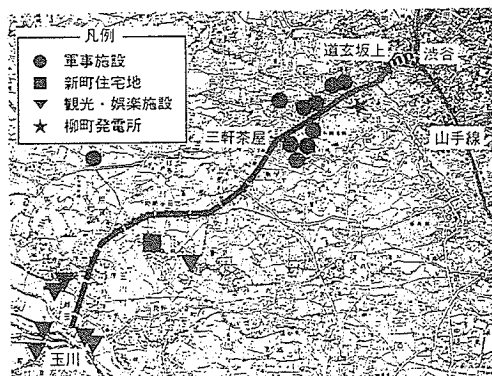


図-12 玉電沿線地域の施設配置

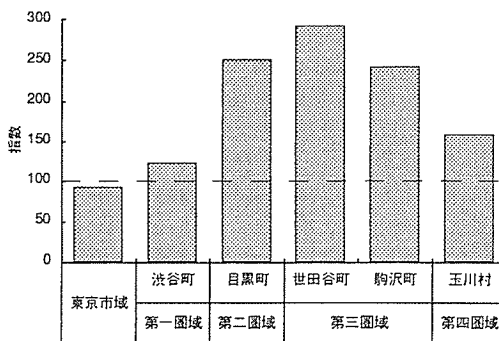


図-13 関東大震災前後の沿線人口密度<sup>15)</sup>



り、早くから東京郊外の住宅供給地としての性格を有していたことが考えられる。

ただ、当初の新町住宅地では日本橋の商人が別荘地として入居していたように、当時の玉電の時間距離を考えると東京市域からの距離が比較的遠かった。このため渋谷と異なり工場等、企業の進出機運は盛り上がりなかった。このことは、結果として全般的に良好な環境を持った住宅供給地が形成されたと考えることができる。また、東京の都市計画の進捗がこの地域へは遅延していたことも一つの要因であった。その上、世田谷地域では、玉電が積極的な沿線開発を進めたことや、玉電による売電によって沿線地域に文化的な生活をもたらせたこと、等によって沿線にはインテリ層を中心とした居住者が集まるようになったと考えられる。ではなぜ玉電は、積極的な地域開発を行ったのであろうか。これは、設立そのものが地元の有力者・名士によって支えられたことが大きく起因しているものと考えられる。当初の営業目論見で掲げていた貨物、特に砂利の輸送は、東京市域への材料供給であるため、砂利を採取する玉川村以外の地域には恩恵が少ない。しかし、この発案者である資本家が開業前に辞任したことによって、結果として地元有志による鉄道として玉電は開業した。そのため、隣接する渋谷、目黒の発展を常に念頭に置いた世田谷地域の発展に向けたビジョンと情熱が優った結果であったと考えられる。こうしたことは、玉電が次々と沿線に遊興・娯楽施設を建設し、観光・余暇開発にも熱心に取り組んでいったことから推察される。

これらをまとめると、この玉電沿線地域は東京の郊外地として、以下の性格を有していたと思われる。

- ① 世田谷町の軍事施設、駒沢町の郊外型宅地開発、玉川村の観光地開発というような性格が初期の発展段階において現れているが、いずれも郊外鉄道とした玉電の利用が念頭になっていたこと。
- ② 東京市域との地理的位置が、工業地としての発展を助長しなかったが、逆に良好な居住環境を有したままで住宅供給地化が図られたこと。
- ③ 玉電の売電効果によって、沿線に文化生活が浸透し、近代化しつつあった日本社会の新しいライフスタイルを形成していったこと。
- ④ その初期には、日本橋商人が別荘地としてこの地に入るなど、自然の風光明媚さを生かして観光開発に力を入れて、余暇利用の可能性に取り組んだこと。
- ⑤ 都市計画法（1918（大正7）年）が制定されるまで東京の都市計画からは外れた地域であったこと。

このように玉電の変遷と沿線の人口増加、都市化過

程とが有機的に結合したことによって、世田谷地域は東京郊外の質の高い住宅供給地としての性格を有するようになったと考えられる。

## （2）副都心渋谷の後背地としての成立

副都心としての渋谷は、早くからの鉄道の集中・発達人が・物・文化の集積を助長し、これに都市計画が有機的な結合を果たしたことによって成立した。

では、個性的といわれる渋谷の性格を助長したのは、後背地のポテンシャルによる影響と考えられる。

世田谷地域は、玉電を介して渋谷と直接的なつながりを持つようになった。しかし、これは当初から渋谷を想定したものではなかった。玉電は本来、首都建設のために東京市域で大きな需要を要していた砂利を郊外の多摩川から鉄道で直接搬入することを目的とした企業家的発想であった。そういった意味では最短ルートであればこの場所に拘る必要はなかった。しかし同時に、時代が電気鉄道事業熱が高まっていたこともあって、世田谷地域の有力者が中心となって、世田谷地域の中央を東西に貫いていた大山街道上を走る電気鉄道を出願した。世田谷地域は、東京との地理的には恵まれていたが、農地としては乾燥しやすい土壌で、江戸時代からの用水もあまり有効ではなく、必ずしも恵まれてはいなかった。そのため荒れ地が広がる地域の発展には鉄道の誘致に熱心になったと考えられる。

さらには、東京市の政策（市域の公共交通機関の市営を目指したが、財源難のため、条件付で民間に委託）等によって、起点が山手線の渋谷駅となったため、世田谷地域は渋谷と直接的なつながりを持ち、結果的にはその後渋谷に鉄道を集中させる先駆となった。すでに明治末期には世田谷地域に移転した軍事施設の将校クラスは、渋谷に居住し玉電で通勤するようになった。

また渋谷は大正期には都市化が進み人口が飽和状態となった。そのため渋谷町では、1920（大正9）年の都市計画法制定前より道路計画の調査に着手し（1912（大正元）年）、大正時代に重点的に道路整備を実施した<sup>21</sup>）。そこで関東大震災後の人口の郊外への流出は渋谷を越えて一気に玉電沿線の世田谷地域へと拡大していった。

このため玉電を利用した都心への通勤客が増加し、併せて世田谷地域は交通拠点としての渋谷の後背地の性格を有することになったと考えられる。

では、渋谷の副都心化に世田谷地域はどのようにかわったのか。早くに商業地域、および繁華街としての基礎を有していた渋谷と住宅供給地としての世田谷地域が玉電によってつながったことは、電化生活や周辺に余暇施設利用等新しいライフスタイルを創生していた住民と渋谷との交流が考えられる。図-14に示

すように、大正期の渋谷に、金融機関（新興郊外地域に対する預金吸収の必要性から）、都市型の娯楽施設（寄席、映画館）が出現したことを考えると、後背地としての世田谷住民の持つポテンシャルが、何らか形で渋谷へ影響を与えたことが推察される。

また逆に観光・娯楽開発、およびその宣伝に積極的だった玉電の起点および本社が渋谷に置かれていたことは、東京市域全域からの市民が渋谷に集中することを助長したことも推察される。このため、渋谷には、交通結節点の盛り場としての性格が形成されたとも考えられる。

このように、世田谷地域は、玉電を介してその起点たる渋谷との交流を深めた。その後、副都心化する渋谷に対して、その後背地としての性格を有したことが考えられる。

## 5. まとめ

本研究では、玉電の変遷と東京西南部、世田谷地域の変容との関連について考察を行った。

この関連のなかで解明された特徴は、次の2点にまとめられる。

### a) 玉電の経営戦略が地域にもたらせたもの

玉電は、地元住民（有志）が中心となって設立したため、沿線開発および生活の質の向上に積極的に取り組んだ。

### b) 地域の変容が玉電に与えた影響

沿線地域に軍事施設、郊外住宅地が設置されると、関係者への優待乗車券の発行するなど、電車利用の積極的な勧誘を行なった。また、沿線人口が増加してくると、観光・娯楽施設の開発など余暇利用施設の計画を行なった。

東京西南部地域は現在でも住宅供給地として大変人気の高い地域である。このイメージを形成したのは、明治期の地元民の情熱が基礎となっていたことが伺えた。また、郊外鉄道がどのような経営戦略を持って設立されたかによって、その沿線地域が大きく変わると考えられる。

このことは、わが国の大都市の発展および性格形成に鉄道（特に郊外鉄道）が与えた要因として、共通性の高いものであることが推察される。

今後は、これらの鉄道と都市との関連にある普遍性のある要因を整理し、これを計量化することを試みる。

## 謝 辞

本研究を進めるにわたり、日本大学理工学部交通計画第1研究室の諸君のご協力をいただいた。

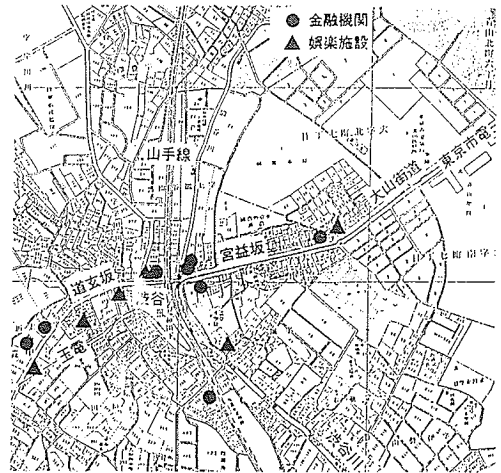


図-14 渋谷に集中する金融機関・娯楽施設

## 参考文献

- 1) 为国孝敏・榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究—渋谷を中心として—，土木史研究（審査付論文），No.12, pp.65～79, 1992.6
- 2) 为国孝敏・榛沢芳雄：副都心渋谷の成立に鉄道が与えた影響に関する考察，土木計画学研究・講演集，No.15(1), pp.877～882, 1992.11
- 3) 陸地測量部：東京近傍中部図および東京近傍南部図，明治13年測量同19年製版
- 4) 世田谷区立郷土資料館：『玉電—玉川電気鉄道と世田谷の歩み—』，1989.12.13
- 5) 玉川砂利電気鉄道許認可関係文書（明治29年），東京都立公文書館蔵
- 6) 玉川電気鉄道許認可関係文書（明治29年），東京都立公文書館蔵
- 7) 玉川砂利電気鉄道許認可関係文書（明治33年），東京都立公文書館蔵
- 8) 玉川電気鉄道許認可関係文書（明治39年），東京都立公文書館蔵
- 9) 世田谷区役所編：『新修 世田谷区史 下巻』，1962.10.1
- 10) 東京急行電鉄(株)編：『東京横濱電鉄沿革史』，1943.3.25
- 11) 森松俊夫：『図説陸軍史』，建ばく社，1991.9.20
- 12) 世田谷区教育委員会：『世田谷の地名（1）』，1984.3.10
- 13) 東京急行電鉄(株)編：『東京急行電鉄50年

- 史』、1973.4.18
- 14) 杉本寛一編：『玉川電車沿線遊覧案内』、大盛堂書店（東京渋谷駅前）、1933.6.10
- 15) 東京市役所：『東京市郊外に於ける交通機関の発達と人口の増加』、1928.3.10
- 16) 世田谷区役所編：『新修 世田谷区史 上巻』、1962.10.1
- 17) 世田谷区役所編：『世田谷区史 上巻』、1951.3.30
- 18) 世田谷区役所編：『世田谷区史 下巻』、1951.3.30
- 19) 渋谷区役所編：『渋谷区史 全』、1952.6.30
- 20) 渋谷区役所編：『新修 渋谷区史 上巻』、1966.2.28
- 21) 渋谷区役所編：『新修 渋谷区史 中巻』、1966.2.28
- 22) 渋谷区役所編：『新修 渋谷区史 下巻』、1966.2.28
- 23) 中西健一：『日本私有鉄道史研究増補版』、ミネルヴァ書房、1979.5.10
- 24) 青木栄一・老川慶喜・野田正穂編：『民鉄経営の歴史と文化 東日本編』、古今書院、1992.5.10
- 25) 林順信編著：『世田谷のちんちん電車 玉電今昔』、大正出版、1984.5.1
- 26) 藤森輝信：『明治の東京計画』、岩波書店、1990.3.9
- 27) 石田頼房：『日本近代都市計画の百年』、自治体研究社、1987.1.25
- 28) 鉄道省監督局調：『地方鉄道軌道一覽』、鉄道同志会、1932.12.10
- 29) 東京府統計書