

副都心渋谷の成立に鉄道が与えた影響に関する考察

A Historical Study on Impacts of Railway Systems on the Existence of SHIBUYA
as a Sub-center of Tokyo

為国孝敏* 榛沢芳雄**

by Takatoshi TAMEKUNI and Yoshio HANZAWA

On this paper, the impacts of the investment of railways on the existence of "Shibuya" was analyzed in terms of the historical review, in order to evident the role of railway lines for the urban development. The analysis was basically done by investigating the relationship between the service level of railways and the change on the characteristics of Shibuya as the sub-center of Tokyo metropolitan area. Also, the position of Shibuya on the previous plans of the central and local governments was investigated.

As the results of this research, it was confirmed that the concentration of a lot of railway lines and population during the late Meiji and the Taisho era made Shibuya the western sub-center of Tokyo earlier.

1. はじめに

都市が成立し、その骨格が形成され発展していく過程で、鉄道はどのような役割を果たしてきたのだろうか。

筆者らは、過去に鉄道の発達からみた渋谷の都市化過程について通史的な考察を発表している¹⁾。そこで明らかにされたことは、鉄道路線の集中が渋谷の都市化に寄与したこと、この点では渋谷の都市骨格は戦前に既に形成されていたことなどである。すなわち、現在では東京の副都心ターミナルと呼ばれる渋谷の基礎は、戦前に確立されたと考察された。

キーワード：副都心、渋谷、鉄道

* 正会員 工修 (社) 土木学会事務局研究事業課
(〒160 東京都新宿区四谷一丁目無番地)

**正会員 工博 日本大学理工学部教授
(〒274 千葉県船橋市習志野台7-24-1)

そこで本研究では、この考察を受けて都市としての渋谷の発達と鉄道との関連を中心に史的考察を行なうことによって、副都心の成立に至る過程について分析を行なうことを目的とする。具体的には、渋谷は副都心として計画されたものかそれとも結果として副都心化されたものか、また都市化の過程で都市としての性格が変化したかどうか、あるいは東京全体の中での位置づけはどの様になされてきたかなどについて注目し、研究を進めることにする。

まず、研究を進めるにあたって、本研究における副都心の定義を明確にしておく。

副都心とは、一般に、「巨大都市で、都心とは別に副次的に形成される業務・商業の中心地。都心の機能を分担する」²⁾と定義されている。

すなわち副都心は、都心とその影響圏にある郊外との間に位置し、交通の結節点でかつ都市機能が集積している地区と言うことができる。

この点から見ると、現在の渋谷の場合は、都市機

能の中でも商業・娯楽施設の性格を強く持った副都心と考えられる。この点を既存研究などから整理してみると、渋谷が持つ基礎的要因としては、次の3点があげられる¹⁾。

- ① 地形的には、谷底で平地が少なく、渋谷川が南北に流れている。また、両岸には急な坂道があり、天然の要衝となっている。
- ② 地理的には、江戸の外縁部であり、郊外の農村地域（生産地）と江戸市中（消費地）との中間に位置する。
- ③ 地誌的には、江戸と郊外を結ぶ脇街道と川沿いの街道との交差点で、谷が急峻なため休憩所としての位置づけであった。

なお、研究は行政組織の変遷を時間軸として行うこととする。

2. 渋谷村以前の状況

（1）藩邸跡地の変貌と鉄道の敷設

明治期の渋谷は、藩邸跡地に茶・桑畑が広がる純農村地区で、その中央を都心と郊外とを結ぶ大山街道が東西に貫いていた。また大山街道上の宮益坂、道玄坂にわずかに町並みが見られる程度の村であった。1989（明治22）年、前年に公布された市制町村制に基づき、周辺との合併により渋谷村が成立した。

1885（明治18）年、渋谷村の中央を南北に流れる渋谷川に沿った低地に、日本鉄道品川線（品川－赤羽間。後の山手線）が敷設され開業した。品川線の主たる目的は、貿易港の横浜と生糸の生産地の高崎との物資輸送で、旅客輸送は二次的なものであった。

日本鉄道は、日本最初の最大規模の私設鉄道として設立され、1881（明治14）年東京－青森間の鉄道特許を受けたものである³⁾。すなわち品川線は、渋谷に初めて敷設された鉄道ではあったが、当初は都市間鉄道として建設されたものであった。

その性格から鉄道が開業しても渋谷と都心とのつながりは希薄であった。

さて東京の拡大による渋谷の都市化は、明治20～30年代頃徐々にではあるが確実に押し寄せてきた。具体的には、大山街道（大山街道は1871（明治4）年に馬車通行道路に認められた幹線であった⁴⁾。）に沿って学校や軍事施設等の公共的施設が、渋谷を

表－1 明治期に設置された軍事・学校施設

1883 (M.16)	青山学院（青山南町7丁目）
1890 (M.23)	東京帝国大学農科大学（上目黒駒場野）
1891 (M.24)	日本赤十字社（下渋谷）移転
1891 (M.24)	騎兵第一連隊営（上目黒駒場野）
1897 (M.30)	陸軍第二衛戍病院（太子堂）
1898 (M.31)	近衛野戦砲兵連隊営（駒沢）
1899 (M.32)	実践女学校（常盤松）
1899 (M.32)	野戦砲兵第一旅団（駒沢）
1899 (M.32)	野戦砲兵十三、十四、十五連隊営（駒沢）
1901 (M.34)	高等農学校（M44東京農大）（常盤松）
1907 (M.40)	私立東京獣医学校開校（恵比寿）
1907 (M.40)	陸軍獣医学校（上目黒駒場野）

中心に設置された（表－1）。この背景には渋谷周辺に広大な藩邸跡地が点在していたことと、品川線が開業していたことが、大きな要因と考えられる。

軍施設の設置に併せて、職業軍人が渋谷村に居住するようになり、農地が宅地化していった。この背景には、東海道線の開通により山城宇治茶が東京に大量流入したことによって、渋谷周辺に広がっていた茶・桑畑が衰退し、農地から宅地への転用が盛んに行われるようになったことが挙げられる。軍は、これらの農地を高い値段で購入したことも宅地化への大きな要因となった。そのため、渋谷周辺の農民の中には農地を売って軍相手の商業に転業するものが増えてきた。

（2）商業・工業の発達

明治中期の渋谷村では、大山街道に沿った宮益坂に数件の商店がある程度であった。しかし、軍事施設の設置に伴いその御用商人達が道玄坂に店を構えるようになった。また宅地の増加により食料品・日用雑貨等の商店が大山街道に沿って出現するようになった。さらに明治30年代に入り世田ヶ谷に陸軍部隊が設置されると、道玄坂の裏通りに芸妓屋・料理屋が出現し、盛り場の様相を呈してきた。このため、商業の賑わいは宮益坂から、明治30年代後半には道玄坂に移った。

明治20年代ころより渋谷周辺では、渋谷川に沿って駅から離れた低湿地に多様な業種の近代工業が萌芽した。このことは低湿地の農地が低廉であったことや、貨物輸送に鉄道が期待されていなかったことが考えられる。

しかし、駅から離れて工業が成立したことは、結

果として渋谷の土地利用に好影響を与えた。すなわち、大きく分けると駅周辺の繁華街、大山街道に沿った商業地、周囲の台地上の住宅地、駅から離れた工業地と言う区分けとなった。

(3) 市区改正計画と渋谷村^{5),6)}

明治維新以降、東京では大名が国元に引き揚げたことにより人口は減少したが、馬車交通の出現等により東京市街では交通問題が生じてきた。そのため、将来の東京の発展を見越して、当時の東京府知事芳川顕正は、1884（明治17）年に「市区改正意見書」を内務卿に上申した。これがわが国都市計画の源流ともいえるべき「市区改正芳川案」であったが、この計画市域から、渋谷村は外れていた。

しかし、1903（明治36）年3月立案、公示された「市区改正新設計」（図-1）では、渋谷までの大山街道が路面電車を通すための幹線として二等道路とされたほか、宮益坂までが計画市域となった。この新設計は速成計画と呼ばれ、1914（大正3）年に竣工した。すなわち、1900（明治33）年に市区改正委員会が出願が可決された電車鉄道敷設29路線を早期に実現するための速成計画であった。

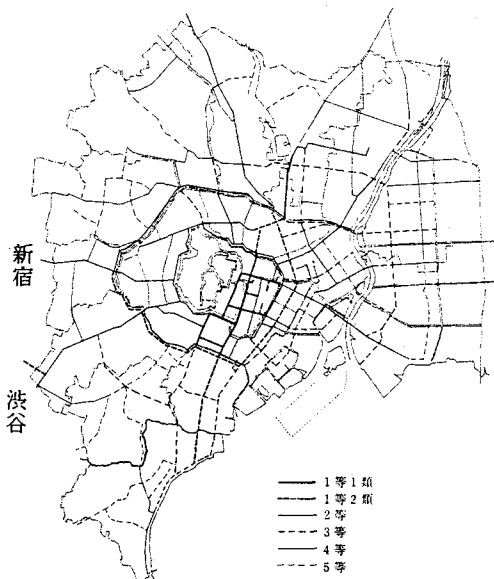


図-1 市区改正新設計⁵⁾

3. 渋谷町時代の状況

(1) 人口流入と土地利用

渋谷村は、1908（明治41）年町制が施行され、渋谷町となった。この渋谷町政を支えたのが、公友会という公民団体であった。公友会は、郷土人と新住民となった有識者とが一体となって住民を指導していく目的で、町制施行翌年に発会した。設立当時の会員には、土着の先覚者の他に、官僚軍人や文化人等のインテリ層が混じり、都市的設備の完備に大きな影響力を發揮した。

さて明治後半からの東京の拡大によって、東京市部（15区）の隣接地域では、急激に人口が増大した。図-2は、1903（明治36）～1912（大正元）年の人口増加を指数で示したものである⁸⁾。この図から分かるように、明治後半には東京市部の人口増加が頭打ち状態なのに対して、隣接する郡部ではおよそ2～3倍に増加している。その中でも特に渋谷町では4倍以上の急激な人口増加を示している。また、図-3は町制施行前後の渋谷町の人口と戸数の推移を示したものである⁷⁾。この図から渋谷町では明治後半に人口、戸数ともほぼ一様に急激な増加傾向にあったことが分かる。

このような急激な人口増加によって、農地が次々

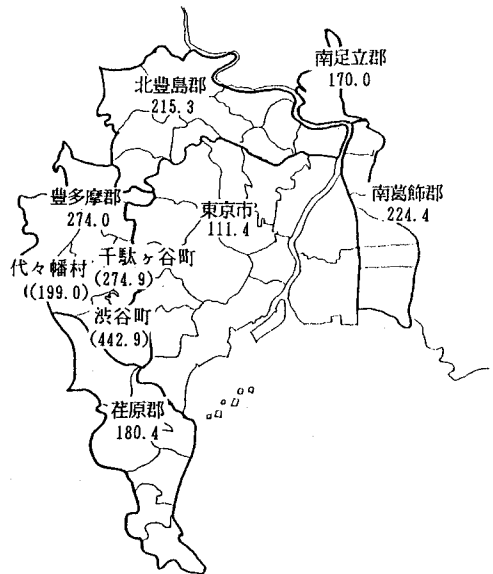


図-2 1912（大正元）年の人口指標
（1903（明治36）年を100とした指数、
文献8に基づき筆者作成）

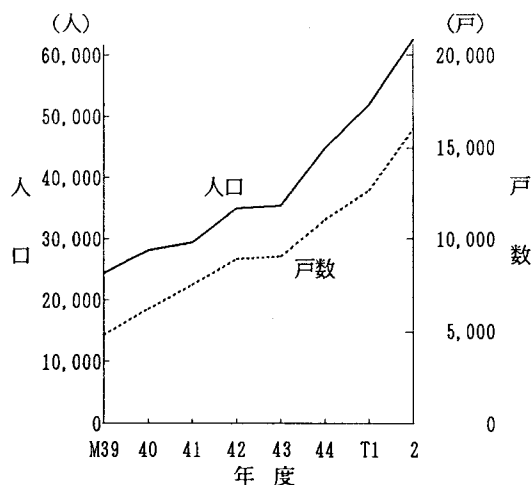


図-3 渋谷町の人口、戸数の推移
(文献7に基づき筆者作成)

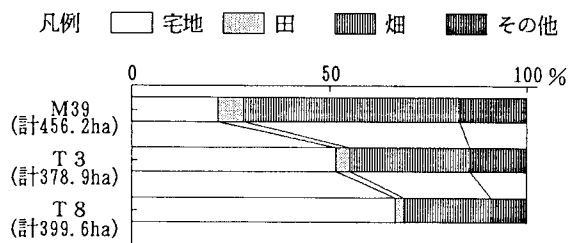


図-4 渋谷町の土地利用の推移
(文献8, 9, 10に基づき筆者作成)

と宅地化されていった。図-4は、渋谷町の土地利用状況の推移を示したものである⁸⁾⁻¹⁰⁾。図から分かるように明治後半から大正にかけての渋谷町では、宅地面積の占める割合が13年間で約3倍と大幅な伸びを示しており、このことから農地等が急激に宅地化された様子が伺える。なお、この図で示したのは有租地(租税対象となる土地、民有地)で、免租地(官有地や鉄道、道路等の公共用地)は含まれていない。そのため官有地の払い下げや民有地の公共用地への転換によって面積の変動が生じている。

1923(大正12)年に起きた関東大震災によって、東京市部は大打撃を受け、そのため被災民の多くは郊外の山の手地区、特に渋谷をはじめ東京西南部へ流入していった。しかし震災以前に東京隣接地域は人口が飽和状態となっていたため、人口移動はさらに郊外へと拡大した。1931(昭和6)年調査による

渋谷町の人口は102,655人に達し、飽和状態と呼べるものであった¹¹⁾。

これらを含め、明治末期から大正、昭和初期にかけて東京は大きく拡大することとなった。1930(昭和5)年に東京市部ではすでに200万人を越える人口を有したが、実際はその周辺人口を含めて約500万人を抱える、行政区域を越えた東京圏の様相を呈してきた。そのため、1932(昭和7)年10月、東京市は隣接5郡82ヶ町村を併合して大東京市(35区)を実現し、都市整備に取り組むこととした。このため渋谷町は隣接する千駄ヶ谷町、代々幡町とともに、人口20万人を越える渋谷区を形成した。

(2) 鉄道の集中と商業の発達

明治40年代に入って渋谷は、急激に宅地化が進展する。この大きな要因となったのは、東京市電が渋谷に延伸してきたことと、西方郊外から玉川電車(玉電)が乗り入れてきたことである。

東京市電は、明治初期から都心地域で路線網を形成していった路面電車の経営3社が1906(明治39)年に合併した東京鉄道が母体である。東京鉄道は、都心から山手線の主要駅に放射状に路線網を延長し、1907(明治40)年に青山7丁目に達した。その後、1911(明治44)年、東京市が買収し、路線を延長して渋谷駅と接続した。それまでは、都心との直接的なつながり、通勤・通学等は、もっぱら大山街道を利用した徒歩や人力車・荷車等であったが、東京市電の延長により都心と渋谷との直接的な結び付きが生じた。

一方の玉電は、東京市内の建設に必要な砂利を多摩川から運搬する目的で設立されたが、沿線の世田ヶ谷地域に陸軍部隊や学校施設が設置されていたため、その性格を変えることとなった。玉電は1907(明治40)年に渋谷-玉川間が開通した。これによって渋谷駅が交通ターミナルの性格を有すると駅周辺に商店街が形成されるようになった。さらに人の集中する駅周辺から道玄坂にかけては飲食店街が、その裏手には繁華街が形成され、盛り場としての素地が確立された。

1906(明治39)年、山手線は国有化され東京郊外の人口増加に対応する輸送力増強のため、複線化が図られた。この頃から山手線の利用客も増加しはじ

め、新宿もしくは品川を経由して都心へ向かう通勤・通学客が出現するようになった。

1921（大正10）年に品川－渋谷間が、翌年に渋谷－原宿間が山手線の改良工事によって複々線化、高架化された。この高架化によって、市電は高架下を通り玉電と接続した。そのため玉電は市電に乗り入れて直接都心へ砂利を運搬することが可能となった。そこで渋谷駅の西側にあった砂利置場は廃止され、これが駅前広場になった。また翌1922（大正11）年に玉電天現寺橋線（渋谷－恵比寿駅前）が開業した。

その後、渋谷に郊外電車として、1927（昭和2）年に東京横浜電鉄（現在の東京急行電鉄東横線）、1933（昭和8）年に帝都電鉄（現在の京王帝都電鉄井の頭線）が接続し、さらに1938（昭和13）年に東京高速鉄道（現在の営団地下鉄銀座線）が接続した。東京横浜電鉄は、当初東京市電との接続のため、渋谷町南部の天現寺橋を起点とする計画であった。しかし、大正年間における渋谷駅周辺の発展をみて、計画を変更し、路線を曲げて渋谷駅と接続させた。これらの鉄道は、共同駅舎を立体的に利用して各鉄道相互や山手線との接続を図った。

このように渋谷駅が交通ターミナルとしての性格を帯びてくるにつれて、駅周辺はより商業地帯としての性格が鮮明になり、都心からの商業勢力が進出しはじめた。

渋谷駅周辺には、明治後半に既に銀行・金融業が進出し、大正期までに銀行7支店が開設された。これは人口の郊外への拡大に合わせたもので、新興郊外地帯に対する預金吸収の必要性のため、郊外への交通ターミナルとしての渋谷駅の位置づけによるものと考えられる。なお渋谷区となった後の統計資料によると、1935（昭和10）年度の統計では、渋谷区内の商業のうち最も多いものは飲食料品関係の小売商で2,188件であり、これは物品販売店総数の43.4%を占めた。

（3）都市計画の決定

明治後半からの東京の急激な拡大は、都市としての整備がなされていない状態の中で、その隣接区域に無秩序な市街地を形成していった。東京市域では、市区改正設計等がなされたが、江戸の市街地を改良する制度であったため、急激な人口の増加による東

表－2 都市計画関係の動き

1908 (M. 41)	東京、下水道計画告示
1909 (M. 42)	新耕地整理法公布
1918 (T. 7)	内務省に都市計画課、都市計画調査委員会
1919 (T. 8)	都市計画法・市街地建築物法公布
1920 (T. 9)	東京、地下鉄7路線を決定
1921 (T. 10)	「東京市政要綱」（後藤新平）発表 東京、都市計画街路・河川計画決定 東京市政調査会設立
1922 (T. 11)	内務省に都市計画局
1923 (T. 12)	特別都市計画法公布
1925 (T. 14)	東京、用途地域指定
1927 (S. 2)	大東京都市計画道路網計画決定
1930 (S. 5)	東京、帝都復興事業完成

京の拡大に対応できるものではなかった。そのため、明治末期からは市区改正の上になつて、欧米での経験を学びながら、都市計画についての法・制度化が進められた。表－2は都市計画法の成立前後における関係の動きを示したものである。

この時代の渋谷町では、宅地の増加と渋谷駅周辺の商業地化に伴い、必然的な地価の上昇を招いた。大正初期の渋谷町では、宅地地価の最高価格は近隣随一を示しているが、最低価格との格差が8倍程と広がっている¹²⁾。最低価格が近隣地域とさほど変わらないことから、渋谷駅周辺地域は高度の商業地帯を構成していったと考えられる。

1915（大正5）年当時、東京市部隣接地域の一戸当りの宅地面積は50～60坪が標準であったが、渋谷町では41坪であった¹³⁾。当時発達してきた新興住宅地区の平均は70～80坪であることなどから考えると渋谷町ではかなりの密集の居住形態が考えられる。

このような市街地の密集に対して渋谷町では、市街地の近代化を図るため、都市計画法の制定に先立ち、大正元年度に道路計画の調査に着手したのをはじめ、大正時代に重点的に道路整備を実施した。この道路整備に際しては都市計画における受益者負担と同様な方法が採用された。1920（大正9）年都市計画法が施行され、翌年には渋谷町内の6路線が都市計画決定街路とされた（関東大震災後そのまま復興計画に変更）。

このような経緯を経た後、1932（昭和7）年、都市計画東京地方委員会では、新宿、池袋、大塚とともに渋谷の駅前広場および街路計画を決定し、1936（昭和11）年4月24日に都市計画決定の告示を行った。この計画は戦前には事業着手されなかったが、

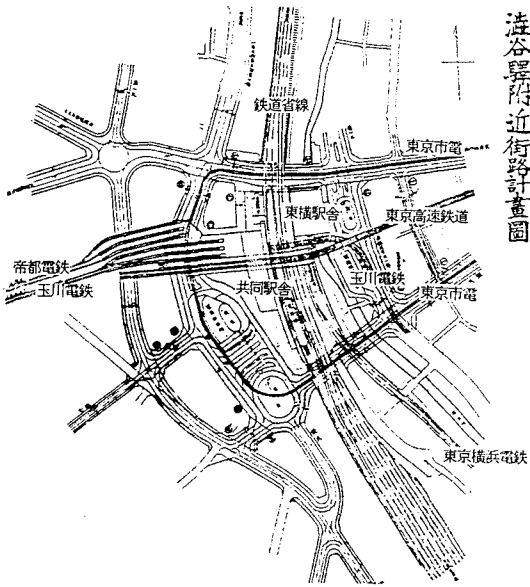


図-5 都市計画渋谷駅付近街路計画図
(文献17に筆者加筆)

戦後の計画へ引き継がれた。図-5に、都市計画東京地方委員会による都市計画渋谷駅付近街路計画図を示す。

4. 考 察

渋谷が副都心として成立するに至った背景と、それに鉄道がどのような影響を与えたかについて考察を加える。

副都心としての萌芽は、明治中期に見られた。駅から離れて近代工業が成立したことは、渋谷の土地利用に好影響を与えた。すなわち、大きく分けると駅周辺の繁華街、大山街道に沿った商業地、周囲の台地上の住宅地、駅から離れた工業地と言う区分けとなった。

その後、渋谷村の時代は郊外都市の胎動期と考えられる。特に軍施設が周辺に配置されたことによって、宅地化とともに商業地・歓楽地としての素地ができた。また市区改正計画で渋谷に向かった路面電車の計画が位置づけられたことが特筆される。

副都心としての基礎は、渋谷町時代の明治末期から大正期にかけて確立した。この要因について考察する。

① 渋谷駅の交通ターミナル化：市内及び郊外からの鉄道が山手線渋谷駅にその起点を置いた。そのため、郊外と東京都心との結節点の位置づけを有した。

② 人口増加と密集市街地の形成：東京の拡大により人口の急激な流入を早期に受け、密集市街地が形成されたとともに、併せて商業・娯楽施設が限られた地域に集中して発達し、盛り場としての位置づけを有した。

③ 都心からの商業勢力の進出：渋谷駅が交通ターミナルとしての性格を帯びてくるにつれて、都心からの商業勢力が進出し、駅周辺はより商業地帯としての性格が鮮明になった。

④ 町政を支えた人の力：土着の先覚者とインテリ層の新住民とが共同して公民団体を発足させ、都市政策を強力に支援した。

⑤ 都市計画事業の推進：無秩序な都市化が早期に訪れたため、都市計画法の発布以前から都市施設の整備が計画され実施された。さらに東京の都市計画に組み入れられ、整備計画が立てられた。

結論として渋谷は、明治後半から大正期にかけて、上述した要因、すなわち鉄道集中、人口増加、商業集積、人、都市計画が短期間に有機的に結合したことによって、繁華街を中心とした個性的な都市構造を早期に確立していった。特に鉄道の発達が渋谷に人・物・文化の集積を助長し、早期に副都心の成立を促す要因であった。

今後は、他の副都心との比較や後背地との関係について研究を進めて行きたい。

参考文献

- 1) 為国孝敏・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, 1992. 6
- 2) 国語大辞典，小学館，1981
- 3) 宮田道一・林順信編：鉄道と街・渋谷駅 p. 36, 大正出版，1985. 3
- 4) 東京市史稿 明治四年ノ三十，順立帳
- 5) 石田頼房：日本近代都市計画の百年，自治体研究社，1987. 1
- 6) 藤森照信：明治の東京計画，岩波書店，1990. 3
- 7) 渋谷町編：渋谷町誌，1914. 12
- 8) 大正3年東京府統計書
- 9) 明治39年東京府統計書
- 10) 大正8年東京府統計書
- 11) 昭和6年豊多摩郡渋谷町現状調査
- 12) 桐島俊一：東京市接続町村調査資料，1919. 7
- 13) 大正4年度「帝都と近郊」
- 14) 渋谷区役所編：新修渋谷区史 中巻
- 15) 渋谷区役所編：新修渋谷区史 下巻
- 16) 国鉄渋谷駅編：渋谷駅百年史・ハナ公50年史，1985. 3
- 17) 都市計画東京地方委員会：都市計画図(道路網・高速度交通機関)，1937. 3