

## 戦前の東京圏における民営鉄道による沿線開発と学園町の形成

東京都立大学 学生員 松原 淳  
東京都立大学 正会員 山川 仁

On the development and the construction of school town along railway  
by private railway company in Tokyo before World War II

by Atsushi Matsubara  
Hitoshi Yamakawa

### 概 要

大都市の機能のなかでは都心へ集中するものと郊外へ拡散するものがある。このうち郊外へ拡散する離心的機能を見せるものは住宅・学校・工場である。東京圏においては関東大震災以後急速に市街地が拡大したが、それには大正後期から昭和10年ぐらいまでに現在の路線網をほぼ完成した民営鉄道の役割が大きい。

そこで本論では太平洋戦争前の郊外宅地開発と学校の郊外移転・増設についてその足となる民営鉄道との関係性を調査した。宅地・学校の郊外立地は交通の便が多分に影響する。そこで民営鉄道が沿線に宅地を開発し、本格的に鉄道と結び付けて宅地の分譲をしたのは大阪の箕面有馬電軌が最初である。東京では宅地開発会社である田園都市株式会社が分譲した宅地の足として鉄道が建設されるという新たな形態が生れた。民営鉄道の沿線開発にはこの二社に代表される二つのパターンがあり、どちらも市街地の拡大に対応したものだ。

民営鉄道は旅客誘致策の一つとして学校の誘致を行い、土地開発会社である箱根土地株式会社は『学園都市』として開発を行った。また、学園が郊外移転の際に資金捻出のために周辺宅地を開発分譲し学園町を作り出した。しかし、東京圏の学園町は欧米の学園都市と違い、ただの『学園のある町』にとどまる場合が多い。【キーワード：民営鉄道、沿線開発、学園町】

### 1. 市街地の拡大と民営鉄道網の形成

#### (1)市街地の拡大

1888(明21)年、東京市区改正条例が公布され、東京市15区が制定された。この15区がほぼ当時の市街地にあたり、現在では千代田区・中央区・台東区・港区・文京区および新宿区・江東区・墨田区の一部に相当する。1932(昭7)年には周辺5郡82町村が東京市に編入され、現在の23区に相当する35区に拡大した。

東京市の人口数は1920(大9)年に第一回国勢調査が行なわれ、それ以前の人口数は磯村<sup>1)</sup>が表1の通り示している。それによると1905(明38)年から1920(大9)年まで旧15区の人口は約1.50倍に増加し、新20区にあたる郊外部では2.69倍になっている。それに対し、1920(大9)年から1935(昭10)

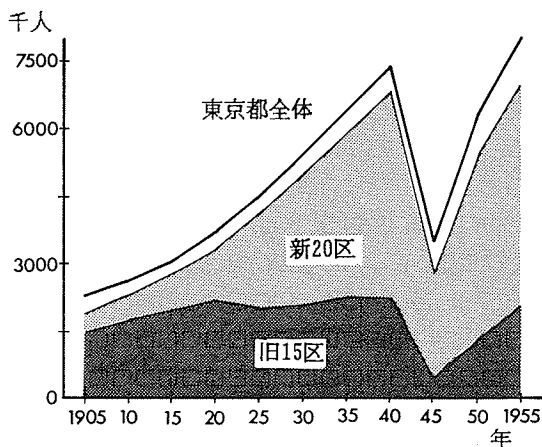


図-1 東京地域別人口の推移

年までの15年間では旧15区が1.03倍とほぼ横ばいなのに対して、新20区では3.16倍に増加した。このことは旧15区の人口が大正初期に飽和状態になり、過剰人口が大正期（つまり第一次大戦後）から郊外部に流れ、関東大震災以後そのテンポを速めたといえる。それには郊外と都心部を結ぶ長距離かつ高速度の交通機関の発達が必要となり、郊外の市街化と鉄道の発達は相互依存の関係にあるといえよう。

### (2) 民営鉄道網の形成

我が国の鉄道は1905（明38）年の鉄道国有法により『一地方の交通を目的とする鉄道』以外の鉄道は全て国有となった。この政策により民営鉄道が分担する役割は地方都市の中小鉄道、観光鉄道、大都市における近郊鉄道に限定された。東京圏における民営鉄道は以上のような政策に加え六大都市内の市街路面電車が公有化されたために山手線外において近郊鉄道の役割を持った。

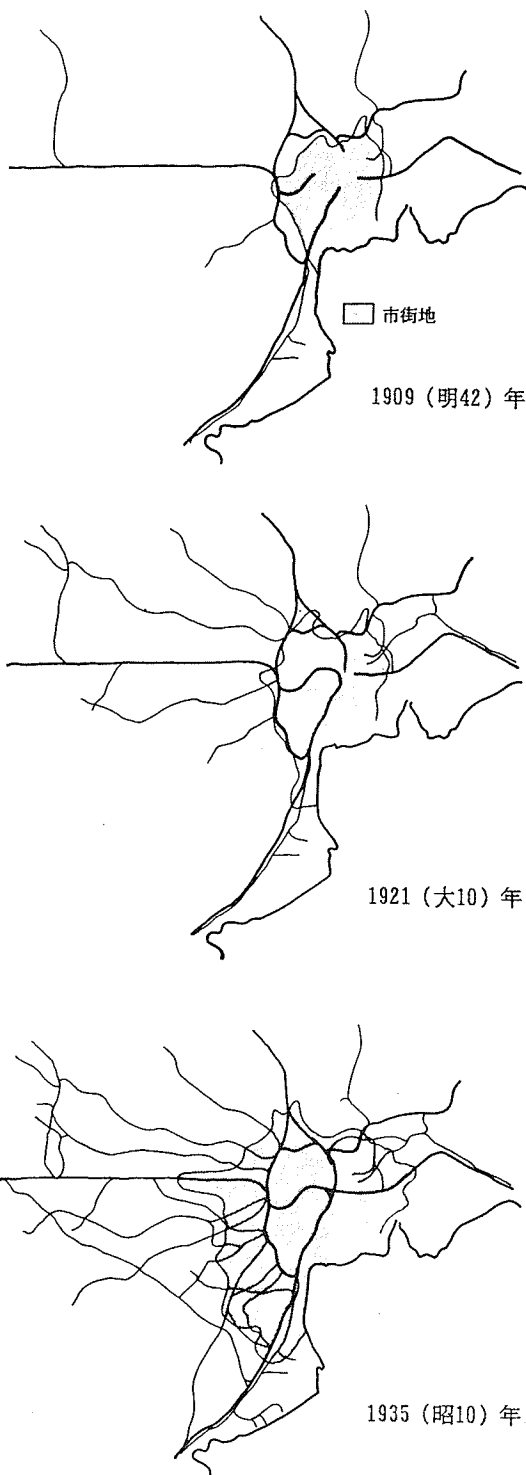
青木他<sup>\*)2</sup>によると東京・大阪の交通機関の発達過程は4期に区分できるとされている。その中で明治中期から大正中・後期にかけては『全国的な鉄道網に加えて、都市関係圏内の交通を分担する鉄道網が大きく発達する時期』とし、大正後期から1955（昭30）年頃までを『住職分離が促進され、中流階級（ホワイトカラー）を主体とする郊外住宅地域の発展が鉄道網の整備と密接に関係するような時期』としている。

1909（明42）年・1921（大10）年・1935（昭10）年当時の鉄道網と市街地の関係を図-2に示す。1909（明42）年当時、圏内の民営鉄道は川越鉄道、東武鉄道、玉川電気軌道、京浜電気鉄道ぐらいでこのうち川越と東武は蒸気鉄道であった。1921（大10）年時においても蒸気鉄道と路面電車タイプの小型電車を使った民営鉄道に变りはなかった。しかし、電気技術の発達により鉄道が高速電車化し、一種の『電鉄ブーム』を呼び起こして従来の蒸気鉄道の電化（武蔵野鉄道、東武鉄道、川越鉄道など）と電気鉄道（軌道ではない）の開通が1921（大10）年以降急速におこり、1935（昭10）年頃には現在の路線網をほぼ完成させている。このことは民営鉄道が高速大量輸送能力を持ったと言えるであろう。

### (3) 都市近郊民営鉄道の変遷

東京と大阪の都市近郊における民営電気鉄道の設立趣旨について見てみよう。大阪の民営鉄道は1905（明38）年に大阪と神戸を結ぶ阪神電鉄が開通

図-2 東京圏における鉄道網の形成と市街地



したのを代表として南海鉄道、京阪電鉄、阪神急行電鉄、大阪電軌、新京阪鉄道といった電気鉄道網が大正期にほぼ完成していた。これらの鉄道は大阪を中心に神戸、京都、奈良、堺、和歌山といった都市や観光地・信仰を基にした神社仏閣を持つ地域を高速に結ぶことを目的に建設された。いわば都市間鉄道(interurban)と地方支線鉄道が多かった。しかもこれらの都市間にはすでに国有鉄道がその路線網を持っていたが、いずれも電化されずに蒸気鉄道であり高速大量輸送能力を持っていたとは言い難かった。しかし民営鉄道にしても通勤輸送を第一目的としたものでもないために必ずしも楽な経営ではなかった。そこで、沿線に遊園地、野球場等の運動施設、都心ターミナルに百貨店等の建設、住宅地の造成などを行ない旅客誘致につとめた。

これに対して東京圏では大阪圏に比べて国有鉄道の電化が早く、大正期には都内の各区間は電化が完成していた。そのため、大阪圏に比べて都市圏内における国有鉄道の役割が大きく、東京圏の民営鉄道の発達が大阪に比較して遅れた重要な要因とされている\*3。東京圏の民営鉄道は関東各地の産物を貨物輸送する目的(川越鉄道・東武鉄道・武蔵野鉄道など)、旧街道町を結ぶ鉄道(京王電軌)、観光・都市間輸送(京成電軌・京浜電鉄)といった大阪で見られるものと同じ趣旨で建設されたものがある。しかし新たな傾向としてデベロッパーが郊外に造成した住宅地の足として資本を同一とする鉄道が建設された。目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄、多摩湖鉄道などがこれにあたり、都心と郊外住宅地を結ぶこのような鉄道を郊外電車と言うようになった。

この郊外鉄道と他の民営鉄道という二つのタイプの民営の鉄道を課題である沿線開発の視点から比べると前者は郊外住宅地建設の際にその足として民営鉄道を建設(開発・鉄道一体型)し、後者は二点間輸送(特に都市間輸送)を目的とした民営鉄道が、旅客誘致のために住宅地造成等の沿線開発を行った(開発後続型)といえよう。特に東京圏では前者の郊外鉄道が集中する西南部において昭和初期に急速に市街化が進んだ(図-1)。前述の貨物輸送を主体としたような蒸気鉄道の電化や市街地の拡大などにより、開発後続型の民営鉄道も高速大量輸送を必要とする郊外電車の性格を強め、後には両者の違いは薄くなっていった。

表-1 東京圏における民営鉄道各路線の開通年と電化

現路線名	開業時名称	本線の開通年	電化年
東武伊勢崎線 東武東上線	東武鉄道 東上鉄道	明32 大3	大13~15 昭4
京成線	京成電軌	大1~15	←
西武池袋線 西武新宿線 西武国分寺線 西武多摩湖線	武蔵野鉄道 旧・西武鉄道*1 川越鉄道 多摩湖鉄道	大4 昭2 明27 昭3	大11 ← 昭23 昭5
京浜急行本線	京成電鉄	明34~38	←
東急池上線 東急目蒲線 東急大井町線 東急東横線 東急玉川線	池上電鉄 目黒蒲田電鉄 " 東京横浜電鉄 玉川電気鉄道	大11~昭3 大12 昭2~4 大15~昭2 明40	← ← ← ← ←
小田急線	小田原急行鉄道	昭2	←
京王帝都京王線 " 井ノ頭線	京王電軌*2 帝都電鉄	大2~14 昭8~9	← ←

注) \*1 東村山~川越間は川越鉄道による。  
\*2 府中~東八王寺間は玉南電鉄による。  
← 開業時から電気鉄道

## 2. 民営鉄道による沿線開発

### (1) 小林一三による開発

大都市郊外における大規模な住宅地開発は明治末期に始まったが、住宅地開発と鉄道を初めて結び付けて経営したのは大阪圏における箕面有馬電気軌道の経営者小林一三であった。現・阪急電鉄の源流となった箕面有馬電気軌道は大阪~舞鶴間の鉄道を運行していた阪鶴鉄道が1905(明38)年国有化される代償として設立され、箕面・宝塚・有馬といった景勝・観光地と大阪を結ぶ観光路線(遊覧電車)として計画された。しかし、1907(明40)年の会社設立後に不況にみまわれた上に箕面・有馬といった観光地もあまり集客力があるわけではなく、沿線に人家が少ないことから開通後も乗客を見込める状態ではなかった。そこで、『乗客を作り出す作戦』として独創的な沿線開発を発想したのである。

小林一三の沿線開発は経営上以下のように要約できる。

- ① 鉄道開通前に沿線の土地を買っておく。これらの土地は開通前であるので安価であった。
- ② この土地を住宅地として造成する。
- ③ この分譲地は建売り住宅として売り出す。
- ④ 会社は土地分譲と建売り住宅の両方で儲けることができ、郊外移住が進めば鉄道の定期券利用者が

増加し、安定的な鉄道経営が可能となる。

1910(明43)年大阪・梅田～宝塚間と支線の石橋～箕面間が開通、同じく住宅地の分譲を池田において開始した。小林は分譲前の1908(明41)年に企業広告『最も有望なる電車』と翌年に一般購買者向けに『住宅地御案内-如何なる土地を選ぶべきか。如何なる家屋に住むべきか。』と題するパンフレットを出している。(これが我が国初の本格的な不動産広告とされている)。その中で『田園趣味に富める楽しき郊外生活』『煙の大阪に住むよりも健康的な風光名なミノ電沿線に』とアピールし、池田新市街地(現・池田室町)を「模範的新住宅地」として1910(明43)年6月に売り出した。

池田新市街地は1915(大4)年までに33,020坪の土地に227区画を分譲した。一区画は約100坪として、家屋は二階建て、5～6室で平均約27坪であった。<sup>4</sup>この分譲地は土地、家屋、庭園付で2500円～3000円で、土地代は市内の約1/10の価格であった。また、支払い方法は我が国で初めて、土地住宅の月賦販売(頭金2割、残りを12ヶ月の月賦)を行い、従来の業者が相手としていなかった中流階級・サラリーマンを大いに刺激した。分譲地は順調に売れ、豊中、桜井などでも分譲を開始した。彼は住宅地の他に旅客誘致のために遊園地、運動場、ターミナルデパート等を設けて後の民鉄経営の模範となり、大阪圏のみならず東京圏まで彼の沿線開発手法が波及した。

表-2 戦前における民営鉄道による主な住宅地分譲

分譲会社	分譲初年	住宅地名	所在地	面積(万坪)
京成電軌	昭8	海神台	船橋市	1.8
	昭9	千住緑町	足立区	5.7
東武鉄道	昭10	常盤台	板橋区	5.7
	昭11	竹の塚	足立区	5.8
京浜電鉄	大3	生麦	横浜市	不明
	大11	八丁畷	川崎市 <sup>1)</sup>	28.0
小田原急行鉄道	昭4	林間都市	大和市 <sup>2)</sup>	15.1
京王電軌	昭16	ひばりヶ丘	世田谷区	不明

1)川崎市と横浜市

2)大和市、座間市と相模原市

(2) 渋沢栄一による開発

明治・大正期の財界において指導的役割を果たした渋沢栄一(1840-1931)は欧米の視察等を経て田園都市の我が国への必要性を説いていた。1915(大4)年に東京府下荏原郡の地元有志などが荏原郡一円の開発計画を渋沢に依頼したことから、彼を筆頭に日本橋倶楽部のメンバーが土地開発会社・田園都市株式会社を1918(大7)年に設立した。『田園都市株式会社設立趣意書』<sup>5)</sup>には以下のような文が見られる。

『… 要は黄塵万丈なる帝都の巷に棲息して、生計上衛生上の各方面より圧迫を蒙りつつある中流階級の人士を、空気清澄なる郊外の域に移して以て健康を保全し、且つ諸般の設備を整えて生活上の便利を得せしめんとするにあり。田園都市の目的実に斯くの如し』『… 而して吾人の計画は、予定地域内に先づ第一期に於て500戸の中流階級者の住居に適すべき家屋を建築し、毎戸各若干坪の庭園菜圃を添え、低廉なる賃貸料を以て之を貸付し、且つ年賦払込にて其所有権を居住者に移転せしめ、若干歳月の後には知らず知らず土地家屋の所有者たらしむるの方法を採らむとす』

このように渋沢が中流階級を郊外に移住させようと計画したのは明らかであり、この田園都市がエベネザー・ハワード提唱の田園都市とは違い英国流の

表-3 田園都市株式会社および系列電鉄会社による主な住宅地分譲

住宅地名	分譲初年	面積(万坪)
洗足	大11	5.9
多摩川台	大12	17.1
小杉	大14	2.9
日吉台	大15	13.5
新丸子	大15	1.7
多摩川台二期	昭2	3.3
元住吉	昭2	2.5
菊名	昭2	2.4
奥沢	昭4	1.8
諏訪分	昭8	1.9
白楽	昭10	3.2
池上	昭10	3.6

田園都市株式会社系列は戦前までに約100万坪の沿線宅地分譲を行った

田園郊外にすぎない単なる分譲地であったことはかねてから指摘の通りである<sup>96</sup>。会社は約45万坪を買収し、1922（大11）年に洗足地区、翌1923（大12）年には現在の田園調布にあたる多摩川台地区の分譲を開始した。

そして、これらの分譲地の足として鉄道の建設を当初から重要と考え、設立趣意書のなかにも述べている。路線は数々の障害があったものの会社の買収した洗足、大岡山、多摩川台を串刺しにする目黒～丸子（現・沼部付近）間の電気鉄道を設立し、目黒蒲田電鉄として1923（大12）年に開業させた。

今日の東急資本の源流は土地分譲会社であった田園都市株式会社であった。この会社が当初、民営鉄道業を営むようになった趣旨は土地開発にあたり、開発する住宅地への交通の便を改善し、その価値を高めることにあった。

### （3）その他の沿線開発

上記の田園都市株式会社は所有していた土地の多くを売りつくすと、目黒蒲田電鉄と合併し、さらに系列の東京横浜電鉄、さらに東京西南地区の池上電気鉄道、玉川電気軌道を合併した。玉川電気軌道は独自に沿線開発を行なうことはなく、池上電気鉄道については小規模な転貸事業を行なうにすぎず、同潤会の分譲住宅や自然な市街化に頼るのみで、需要を期待していたにすぎない。このような傾向は他の民営鉄道についても見られる一方、また小田原急行鉄道では同社江ノ島線の大和村、座間村などに約96万坪を買収し、『林間都市』の建設を計画したが失敗に終わっている。しかし、郊外に移転を進めようとしていた学校と土地開発を結び付けた事業を民営鉄道は大正末期からはじめ、沿線開発手法の一つとなっていた。

宅地開発において学校のもつ役割は如何なるものであったのであろうか。以下に述べることにする。

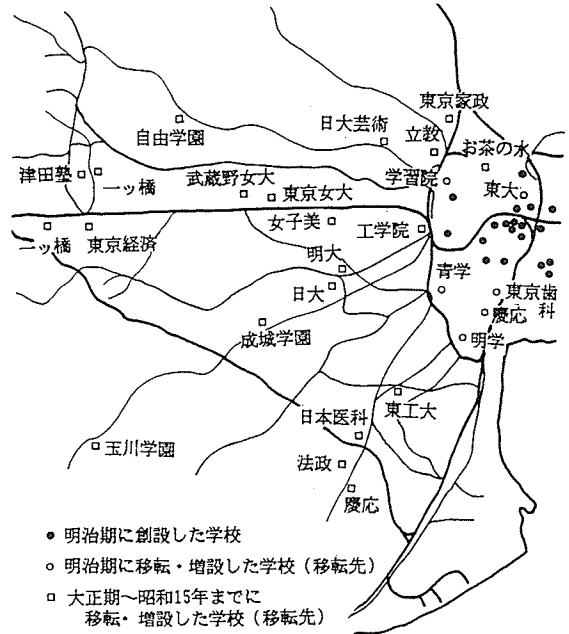
## 3. 学園町の形成とその意義

### （1）民営鉄道の誘致による学校の郊外移転

住宅とともに安い土地、静かな環境を求めて外方に拡散すると言われる学校は、どのような移転形態をとったのであろうか。

学校のうち、その敷地が比較的自由に立地できるのは大学であろう。その理由として、義務教育ではないので通学圏にとらわれないことが挙げられる。その性格上広い敷地が必要であり、土地を求めて郊

図-3 東京における学校の移転



外へ拡散する傾向は近年顕著であるが、戦前においてもそのような傾向が強い。図-3は明治以降の主要大学の位置を表したものである。大正初期までは神田さらに本郷・小石川に集中していたが震災後の大正後期からは山手線の外側に移転・増設が行われている。これらの大学の位置を当時の市街地と照合するとちょうど市街地の外縁部に大学が建設されていることが明らかになる。学生の足の確保は必須の問題であるので、当時の郊外電車との関係も注目されるものがある。

民営鉄道と学校がその立地について関係した例として田園都市株式会社と蔵前の東京高等工業高校（現・東京工業大学）の例がある。震災により校舎を焼失した同校が移転の計画を進めていたが、田園都市株式会社は同社が買収した大岡山地区9.1万坪と等価交換をし、同校を誘致した。同校は1924（大13）年に開校するが、同じく小山駅前（現・武蔵小山）に誘致した府立第八中学校（現・都立小山台高校）も開校した。このことは、沿線の分譲はしたものの、まだまだ田畑の多く利用者数の少ない目黒蒲田電鉄にとって好影響を及ぼした。

田園都市株式会社は小林一三率いる箕面有馬電軌（後に阪神急行電鉄→京阪神急行電鉄→阪急電鉄）

表-4 東京圏における主な学園町

学園町名	国立	小平	日吉	成城	玉川	南沢
学校	一ッ橋大 国立音大等	一ッ橋大 津田塾	慶応義塾	成城学園	玉川学園	自由学園
面積（坪）	100万	100万	24万	70万	30万	6万
開発初年	1925	1925	1933	1925	1929	1932
開発者	箱根土地鱒		東横電鉄	学園		

の沿線開発手法をその後も参考にする部分が多かったが、学校の誘致を行う沿線開発手法は田園都市株式会社の方が早く、阪神急行電鉄は1925（大14）年に神戸市内の今津線沿線に小林聖心女子学院を誘致したのに始まる。

学校誘致のメリットとはいかなるものであろうか。開発者側の立場、特に鉄道の間からは

- ①学生の通学による片輪送（朝・夕のラッシュ時に片側方向のみ混雑すること）の解消
- 土地開発者の面からは
- ②学校という広大な土地を必要とする施設が分譲地をまとめて買い上げてくれる。
- ③同時に学園の持つ文教地区というイメージからくる沿線分譲地の価値上昇に影響を及ぼす。

鉄道経営・土地経営を同時に行う民営鉄道デベロッパーは学校が寄宿舎や関係住宅地を周囲に持ち、通勤・通学交通がほとんど発生しないような、英国風の学園都市の形成は最も好まない形態であったはずである。しかし、結果的には民営鉄道側に有利な状況となり、学校側の郊外移転の需要と結び付き、以後積極的に学校の誘致を押し進めた。特に上記③については神奈川県東京横浜電鉄日吉駅前に誘致した慶応義塾大学予科の場合、土地売り上げが移転前 1.1円/㎡であったものが、宅地予定地を商業地に変更するなどし、移転後は 2.8円/㎡と急上昇していることから明らかである\*7。

田園都市株式会社系列各社において学校誘致と宅地開発を同時に行った場所としては日吉の慶応義塾大学予科と川崎市新丸子の日本医科大学予科、元住吉の法政大学予科などで、校地に関しては土地を寄付したり斡旋の紹介をするなど上記②の理由は少なく、①の理由が中心であり、当時家一軒が沿線に建つと年間 100円の運輸収入があるとされていた\*8。③については沿線全体のイメージ向上に役立てたと

いえよう。

#### （2）堤康次郎による学園都市開発

現・西武鉄道の生い立ちについては非常に複雑であり、ここでは論ずる余裕はないが西武グループ創設者として名を知られる堤康次郎の設立した箱根土地株式会社による開発については土地開発と学園、鉄道の関係の間から論ずる必要がある。

堤康次郎は1919（大8）年に別荘地の開発分譲を目的として箱根土地株式会社を設立し、別荘地と並行して東京市内の邸宅の開放分譲、目白の文化村の建設分譲も進めていた。さらに東京圏の拡大を見越して武蔵野の谷保村（現・国立市）、小平村（現・小平市）、大泉村（現・練馬区大泉）の3箇所にベルンの学園都市にならった学園都市を建設する計画を立てた。

国立では1925（大14）年に神田の東京商科大学（現・一ッ橋大学）が国立に移転することが決定したことを受けて箱根土地株式会社が学園都市計画を立てた。会社を買収した土地は約 100万坪で、これを約 200坪を一区画として1927（昭2）年から売り出した。この町は国分寺と立川の間にあることから国立と命名されるエピソードが残されているが、交通機関となる中央線に1926（大15）年、国立駅が開設された。この学園都市には東京商科大学をはじめ音楽院（現・国立音楽大学）、国立学園小学校などを含む計 6学園・10校（公立小中学校は除く）が開校または開設された。

売り出し当時、中央線沿線の市街地は図-2の通り、吉祥寺あたりが西限であり、国立までには到底及んでいなかった。丸の内までの距離は前述の田園都市株式会社の場合と比べて2倍以上あり、東京市内への通勤圏とは言い難かった。そのため分譲地の売れ行きは芳しくなく、1920（大9）年から1940（昭15）年までの人口増加は 1.8倍にすぎず

\*9、国立町の人口が急増するのは第二次大戦後のこととなった。欧米における学園都市は大学と都市との関係が極めて密接であるが、国立においては山鹿\*10の調査（1958（昭33）年）によると一ツ橋大学の職員のうち国立町に居住する者は26%で、一ツ橋大学・国立音楽大学・桐朋学園の学生の内では約13%にすぎない。

小平学園町では約60万坪の土地を分譲、このうち約10万坪を明治大学に売り、大学移転の契約も交され、1925（大14）年から分譲は開始された。しかし、移転予定であった明治大学は資金収集ができずに移転の解約をした。分譲地の買い手は大学の移転により学園の価値が上がるという予測で投資を目的として買ったものが多かったために、大学移転解約により不満がつのった\*11。そこで会社は東京商科大学の予科（現・一ツ橋大学小平分校）を誘致、さらに津田塾も1931（昭6）年に移転し、ことなきをえた。

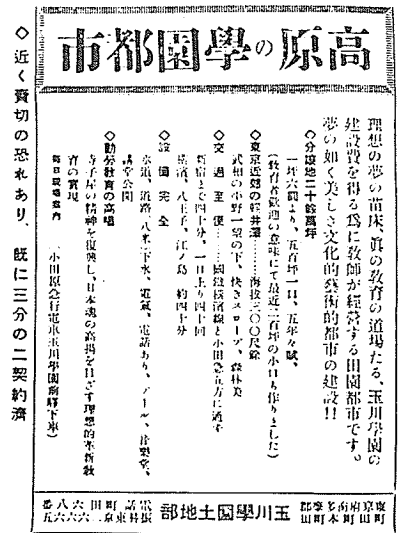
この小平学園町は交通の便が悪かったために中央線国分寺から学園町の中央を縦断する多摩湖鉄道を1928（昭3）年に開通させ、田園都市株式会社同様の土地開発を目的とした民営鉄道が誕生した。しかし、中央線国分寺からさらに支線に乗るという交通条件の悪さで、住宅の建設は戦後になって本格化した。さらに、大泉学園の場合は現在と違い、武蔵野鉄道（現・西武池袋線）自体の利便性が低く、しかも駅から約2km離れていたことから小平以上に分譲は苦勞し、学園の誘致には失敗している。

（3）学校資本による学園と住宅の一体的開発

市街地を逃れて郊外に移転する学園はデベロッパーにより導かれたものばかりではなく独自に移転を行なったものもある。成城学園は牛込（現在の新宿区）に中学校と小学校があり、全人教育の実践にあたっていた。震災後広い敷地を求め郊外に移転を計画していたが、開通前の小田急線に目をつけ現在の成城学園の地に移転先を決定した。学園は小田急に対して学校名そのものの駅名を付けさせ、急行列車を停車させることを約束させている。

校地用に買収した土地は2万4000坪で、さらに2万坪を買収し、移転資金捻出に学園自身で宅地分譲を行なう計画を立てた。1925（大14）年校地予定地から1万坪を回し、計3万坪を一区画400坪程度に区画して学園縁故者を中心に分譲を行なった。さらに、地元から土地分譲を委託され計30万坪を分譲・販売した。

資料-1 玉川学園による分譲地のパンフレット



「玉川学園五十年史」 玉川学園 S55 による

この移転計画を進めたのは学園の主事であった小原国芳であるが、彼は1929（昭4）年に彼の教育理想を実現すべく玉川学園を設立し、成城学園同様の手法で学園住宅地を開発した。玉川学園はやはり、小田急線鶴川～新原町田間の沿線に計画されたが成城学園の時とは異り小田急線には駅開設の予定はなかった。そこで、小田急に対して一ヶ月の最低売金として200円を保障し、駅の敷地と建物を寄付することで駅開設にこぎつけた。さらに、駅を通過する一部列車を停車させるために電気代として月額96円60銭を小田急に対して支払い\*12、足の確保がいかに重要視されていたかが分かる。

学園は約30万坪の土地を買収し、3万坪を校地に640坪を駅舎と駐在所用地とし、残りを分譲した。住宅地の地割は成城学園の際に一区画を400坪としたが、その経験から狭いと判断し、玉川学園では一区画を500坪に設計するという今となっては大変贅沢な分譲を行っている。分譲は順調に進んだが、途中から200坪の区画を売り出したものの、1940（昭15）年の時点で6万7000坪が売れ残り、資金提供者に引き取ってもらう一幕もあった。

両学園の分譲地購入者については、玉川学園では外地・外国からの引揚げ者に焦点を合せてかなりの成績を残しているが（1940（昭15）年当時、契約者336名中外地・外国在住者は78人）、成城学園では学園の縁故者を中心に分譲を行い、玉川学園でも当時の父兄が多くみられる\*13。このように学校と

いっても私立という特に当時としては上流階級の子  
弟が多く学ぶ学園において、土地を買うという行為  
により教育を支援することが可能な経済的余裕のある  
人達が学園町を形成し、一つの社会を形成して  
いった。その点では雑司が谷（現・豊島区）から移  
転した自由学園も同様である。

民営鉄道沿線に学園が比較的まとまった規模で宅  
地を分譲し、鉄道側に協力を要請するなどといった  
行為は小田急という当時は旅客誘致を第一に考え、  
沿線で土地分譲の斡旋を無料で行うなど土地経営を  
目的にしていなかった電燈会社系列の小田原急行電  
鉄だからできたことなのかもしれない。その点では  
田園都市株式会社や箱根土地株式会社の土地分譲と  
は異っている。

#### 4. まとめ

このように民営鉄道と沿線開発、さらに学校の郊  
外移転により形成された学園町の関係についてその  
特徴を述べてきた。市街地周辺の住宅地・学校の立  
地は交通に影響され、これらは互いに関係しながら  
今日の沿線形態が出来上がったといえる。要点をま  
とめると以下の様になる。

第一に大都市圏の民営鉄道と沿線開発の関係につ  
いては

①都市間の旅客需要や主として貨物輸送に対応すべ  
く設立された民営鉄道が社会状況の変化により定期  
券利用客という安定収入確保と分譲収入の獲得  
により安定的経営を図るために沿線宅地開発を  
行った。

②郊外住宅地開発の際に、その住宅地への交通の便  
を改善し、土地の価値を高めるために分譲会社資  
本が民営鉄道を建設した。

の二つに大別されること。

第二に学校の移転は住宅開発と関連性があり、東  
京圏では三つに分類できること。すなわち、

①民営鉄道が鉄道利用者を増やすことを第一目的に  
学校を誘致。

②デベロッパーをかねた鉄道会社が学園があるとい  
う文教地区的なイメージにより分譲宅地の価値を  
高め、かつ広大な土地を買い上げてくれる学校を  
誘致。

③学園自体が独自に移転するが、移転資金確保のた  
めに学校資本が宅地を開発分譲したもの。

移転した学校と地域の都市化との関係について  
は、今回の事例ではその大半が『学園のある町』と

はなつたが、職員や学生の居住地は離れ、学園が地  
域形成の核となることはなかった。したがって欧米  
の学園都市のように『学園による町』が形成された  
例はないが、上記の③はこれにやや近い形となつ  
た。

今後の課題としては、第一に学園町について建設  
後今日に至るまでの変遷過程を土地の用途や宅地規  
模の細分化などに関して追跡すること。第二に調査  
地域を京阪神地域などに広げて分析すること。第三  
に鉄道会社と一体化していないデベロッパーによる  
沿線開発との比較などがあげられる。

#### 注)

- \*1 磯村栄一 「都市社会学」 有斐閣 S28 による
- \*2 青木栄一他「交通地理学」 大明堂 S43 による
- \*3 中西健一 「日本私有鉄道史研究」  
日本評論新社 S38による
- \*4 「阪神急行電鉄25年史」 阪神急行電鉄 S7 による
- \*5 「東京横浜電鉄沿革史」 東京急行電鉄 S18 による
- \*6 渡辺俊一 「日本の田園都市論の研究(1):  
田園都市株式会社の場合」  
第12回日本都市計画学会学術研究発表会論文集 S52  
による
- \*7 「東京急行電鉄50年史」 東京急行電鉄 S48 による
- \*8 " " による
- \*9 国勢調査による
- \*10 山鹿誠次 「大都市周辺における学園町の成立と  
その性格 -東京都国立町を例として-」  
都市問題49-6 S33 による
- \*11 「小平町史」 小平町 S34 による
- \*12 「小田急50年史」 小田急電鉄 S55 による
- \*13 「玉川学園五十年史」 玉川学園 S55 による

#### <参考文献>

1. 安田丑作 「阪神間の住宅地開発と都市形成」  
都市政策No. 35 神戸都市問題研究所 S59
2. 青木栄一 「小田急と沿線の開発  
-住宅地化と観光開発をめぐる」  
鉄道ビクトリアルNo. 286 鉄道図書刊行会 S48
3. 川神良三 「小林一三独創の経営」 PHP研究所 S58
4. 和久田康雄 「資料・日本の私鉄」 鉄道図書刊行会 S43
5. 「京成電鉄五十五年史」 京成電鉄 S42
6. 「成城学園五十年史」 成城学園 S42
7. 「街づくり五十年」 東急不動産 S48
8. 「京浜電気鉄道沿革史」 京浜急行電鉄 S24
9. 「アクロス」 パルコ S61.5月号 第四山の手ゾーン