

渋谷、池袋からの郊外鉄道とその沿線地域の変容に関する一考察

A Study on Transformation of the Hinterland of Sub-City Centers
along the Suburban Railway from Shibuya and Ikebukuro

為国 孝敏* 榛澤 芳雄**

by Takatoshi TAMEKUNI and Yoshio HANZAWA

The sub-city centers of Tokyo Metropolitan Area such as Shibuya, Shinjuku and Ikebukuro have played an important role in sustenance of the socio-economic activity of Tokyo. The transition of the said sub-city centers, however, have never examined, especially the relationship with the suburban railways which was concentrated to the sub-city centers and was responsible to the transformation of their hinterland.

The purpose of this research is to retain the firm grasp on the transformation of the hinterland of sub-city centers together with the development of suburban railways and distinguishes their effect on the transition of the sub-city centers by comparing between Shibuya's and Ikebukuro's hinterland.

As the result, it was concluded that the low potential in the hinterland of Ikebukuro area has been the cause of the delay on the transition of Ikebukuro as the sub-city center comparing with Shibuya.

1. 研究の背景と目的

一般に都市の発展過程について、都市地理学では、都市が発展するとビジネス、行政等は都市の中心部への求心的機能が働いて都心へ集中し、高層化して立体的に膨脹する。一方、工業、住宅等は周辺への離心的機能が働いて郊外へ拡大し、平面的に膨脹する。さらに集中の度合いが高くなると副都心を形成するようになるとしている¹⁾。

戦前の東京は、鉄道の発達等を大きな要因として全国から人、物、情報が集中し、急激に都市の拡大現象が生じた。特に郊外鉄道の発達と1923（大正12）年に発生した関東大震災の影響が都市化をさらに助長したと考えられる。

この都市化は東京の西郊への拡大が中心であったため、東京市域の外縁部であった新宿、渋谷、池袋に郊外鉄道の起点が置かれ、交通ターミナルを形成するようになった。そのためこの地域では郊外から

の人や物が集中するようになり、商業施設を中心とした副都心を形成するようになった。

このうち新宿は江戸時代より甲州街道の宿場町を形成していたが、鉄道の開通によってさらに賑わいが増した²⁾。一方、渋谷、池袋は明治初期には荒地や空き地が多かったことから、その発展には鉄道の存在が大きく寄与したことが推察できる。

このような背景のもとに本研究では、現在では東京の副都心と呼ばれる渋谷、池袋を取り上げ、その発展過程にどのような特性が見られたのかを郊外鉄道の変遷とその沿線地域の変容過程を視座として考察を加える。

具体的には、鉄道の敷設目的やその後の電化、複線化、沿線開発等の経営施策の変化や起点から都心へのアクセス手段の変遷が、地域の変容にどのような影響を与えているのか、またどのような関連を持っているのかについて考察する。さらにその結果をもとに両沿線地域である東京の西北部と西南部地域の発展の差異（一般に西南部の方が早く発展したとされる）が生じた背景について考察する。

keyword：郊外鉄道，都市化，副都心

*正会員 工修 （社）土木学会

（〒160 東京都新宿区四谷一丁目無番地）

**正会員 工博 日本大学理工学部交通土木工学科

（〒274 船橋市習志野台7-24-1）

2. 研究の位置づけ、対象、および方法

(1) 本研究の位置づけ

都市地理学の分野では昭和30年代より郊外地域の発展過程についての研究が、山鹿誠次¹⁾の手によって確立されてきた。この考え方によると、郊外の発展はまず工場、大学、専門学校、墓地、公園、刑務所、病院などの施設が住宅地の発展に先行して行なわれたとしている。さらに都市化の進行は年次の歴史的变化で示すと、普通農業期→近郊農業期→周辺の都市施設立地期→住宅地充填期→商業中心化期と推移したとしている。このような考え方はすでに都市地理学では一般論とされている。

また都市計画の立場からの考察では都市の拡大を以下のように論じている^{3) 4)}。すなわち、市街地の外延的拡大は市街地の強さそのものによるほか、都市間幹線道路の整備や都心地区と近郊を結ぶ都市鉄

道網の整備が大きく寄与したとしている。しかし多くの都市においては、これらの整備が、計画的市街地整備に先行して都心地区から放射方向に進められ、スプロール市街地の拡大を生んだとしている。

一方、このような社会基盤を整備する立場である土木計画学からの考察は見られない。すなわち、土木計画学の立場では、事実前提としての鉄道計画と地域(社会)・環境(特性)およびその効果を基にした現象の解明や最適性への吟味、投資と効果の計量化が課題であった⁵⁾。

そこで本研究では、鉄道会社の経営施策を主体とし、それと地域の変容との関連、およびその影響を土木計画学の立場で論じていくこととする。

(2) 研究の対象

研究の対象は、渋谷を起点とした玉川電気鉄道(以下、玉電)と東京横浜電気鉄道(現東京急行電鉄東横線)、池袋を起点とした東上鉄道(現東武鉄道東上線)と武蔵野鉄道(現西武鉄道池袋線)、およびそれぞれの東京での沿線地域とした(図-1, 2)。

対象とする時代は、都市化を助長したと思われる関東大震災の前後とした。ただし、郊外鉄道の起点となる渋谷、池袋の両駅周辺地区については、鉄道の集中現象が生じ始めた明治末期からの変遷も考慮した。

(3) 研究の方法

研究の方法は次のとおりである。

- ① まず鉄道の変遷について、公文書や社史および統計書などから、成立の経緯やその後の鉄道機能(電化、複線化等)、沿線開発、都心とのアクセス手段の変化について整理する。
- ② 次に地域の変容について、関東大震災の前後を中心に区史などから都市化過程(人口動態、産業構造、土地利用など)を把握するとともに、鉄道の変遷との関連について考察を加える。
- ③ ②の考察に基づく仮定を地形図の変化や統計データの推移で検証し、郊外鉄道が沿線地域へ与えた影響を考察する。
- ④ ③での考察結果を基に、渋谷、池袋とその沿線地域の発展過程の特性を考察しその要因を検討する。さらに両地域について発展過程の時間的差異からの比較を試み、両地域の個性の相違点について論じる。

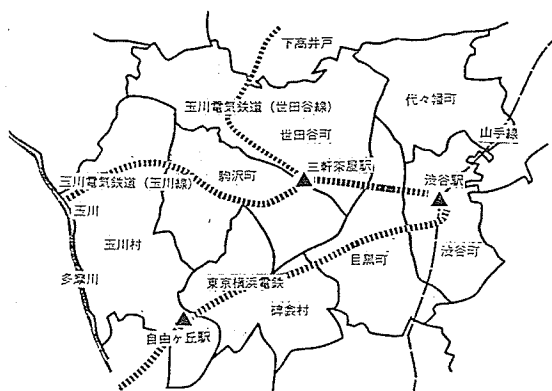


図-1 渋谷を起点とする対象地域概略図

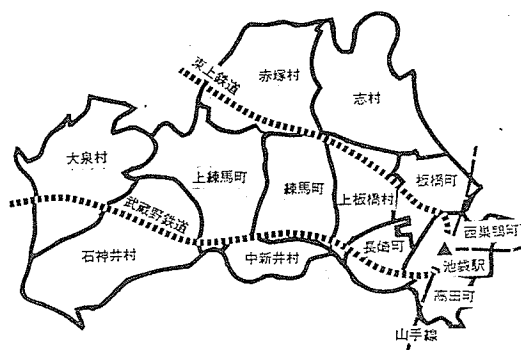


図-2 池袋を起点とする対象地域概略図

3. 鉄道の変遷

(1) 山手線の変遷^{6) 7) 8) 9)}

山手線は、1885(明治18)年3月1日、日本鉄道会社品川線(品川～赤羽間)として、当時の東京市域(15区)の外縁部に敷設された。品川線は当時の主要輸出品である生糸を高崎から横浜まで輸送することが主目的であった。渋谷駅はこの開業と同時に板橋、新宿とともに開設された。一方池袋駅の開設は大きく遅れ、1903(明治36)年に池袋～田端間の開業と同時であった。なお同年品川線は山手線と改称された。その後、1904(明治37)年12月に池袋～新宿間、翌年10月に新宿～渋谷間がそれぞれ複線化され、さらに鉄道国有化後の1910(明治43)年4月までに全線複線化が完了した。また、1909(明治42)年には電化工事も完了し、電車運転が始まった。

当時、1906(明治39)年の鉄道国有化に続き、市内電鉄の私的所有の否定、すなわち公有公営化論がわきおこった。東京では、市民と電鉄資本、電鉄資本と自治体、さらに自治体内部での政治的利害対立により、市有化問題(路面鉄道業の公共性と私的独占との矛盾)は大きな民衆運動にまで発展し、1911(明治44)年に東京市電が発足することとなった¹⁾。このような背景から、山手線内に郊外鉄道は乗り入れることができなかったために、結果的には渋谷、池袋などに鉄道が集中することとなり、交通ターミナルを形成する大きな要因となった(例えば宮脇俊三は、“山手線の特に西側は万里の長城である。だから山手線との接点にターミナルデパートができた”と評している¹⁰⁾)。

(2) 郊外鉄道の変遷

個々では、対象とした郊外鉄道の変遷を、その経営施策を中心に整理した。また、各鉄道会社の施策の推移を表-1に示す。

① 玉川電気鉄道(以下、玉電)^{11)～15) 32)}

玉電は、1896(明治29)年に出願された玉川砂利電気鉄道と玉川電気鉄道の2社が調整されて合同し、1903(明治36)年に玉川電気鉄道として設立された。その後、1907(明治40)年に道玄坂上～三軒茶屋間、三軒茶屋～玉川間、渋谷～道玄坂上間の順に開通し、合わせて本社を渋谷に移転した。

玉電の路線は、渋谷と郊外とを結ぶ大山街道上に軌道を持つ複線(渋谷～三軒茶屋間)の低速電車であ

り、旅客と砂利輸送を目的としていた。しかし砂利輸送が本格化したのは、東京の砂利需要が高まった大正期からであり、1924(大正13)年には砂利採取を目的として砧線(玉川～砧間)を開業させた。その間1920(大正9)年には軌間を東京市電と揃えて都心との直通運転を可能とした。さらに、1925(大正14)年には世田谷村の開発を目的として世田谷線(三軒茶屋～下高井戸間)を開業させた。

玉電の開通は世田谷に都会を感じさせるものであったが、電車賃が当時としては高額であったため、世田谷村では歩く人の方が多かったと言われている¹³⁾。そのため当初の利用者は、世田谷辺りに移住していた軍施設の将校が通勤に利用することが多かった(玉電では軍人優待乗車券を発行して便を図った)。その後、玉電は積極的に沿線開発を行ない、乗客の誘致を行なった。その主なものは、住宅地開発として新町住宅地(桜新町)、観光・行楽施設の開発として玉川遊園地、玉川プール、玉川菖蒲園、テニスコート、料亭、イベント開発として花火大会などの他、宣伝にも積極的であった。さらに、沿線地域への売電や、起点となる渋谷での共同駅舎ビル(玉電ビル)の建設などが挙げられる。

② 東京横浜電鉄^{11) 12) 16) 32)}

東京横浜電鉄は、武蔵電気鉄道として1908(明治41)年、広尾の天現寺橋～横浜平沼停車場間、荏原郡調布～蒲田停車場間の私設鉄道の仮免許を受けたのに始まる。その後、1920(大正9)年に鉄道院から招かれた五島慶太は、田園都市とその輸送部門である荏原電気鉄道(1920(大正9)年、大井町～調布間の地方鉄道免許)の経営に加わった他、1922(大正11)年に目黒蒲田電鉄を設立し、翌年に目黒～丸子間を開業させた。このような状況のもとで1922(大正11)年東京横浜電鉄は創業し、1927(昭和2)年に渋谷～丸子多摩川間を複線の高速電気鉄道として開業した。

東京横浜電鉄は、西南部地域の各鉄道会社と合併しながら路線を延ばしていったが、併せて田園都市などとともに積極的な沿線開発を行なった。その代表が田園都市の開発(宅地)と学校誘致である。さらに、起点となる渋谷にはターミナルデパートとしての東横百貨店を建設し、渋谷へ積極的に進出した他、都心とのアクセスのために地下鉄の建設やバス事業などにも力を注いだ。

表-1 戦前における郊外鉄道の変遷

西暦 (年)	年号	沿線の主なできごと
		玉川電気鉄道 東京横浜電鉄 東上鉄道・東武鉄道 武蔵野鉄道
1896	明治 29	玉川電気鉄道出願。 玉川砂利電気鉄道出願。
1897	30	
1902	35	特許を取得。
1903	36	玉川電気鉄道設立。
1904	37	目黒村認可に火力発電所建設。
1907	40	道玄坂上～三軒茶屋間開通。 三軒茶屋～玉川間開通(単線)。 渋谷～道玄坂上間開通。 乗入便乗車券の発行。
1908	41	世田谷村、駒沢村に電燈供給開始。 武蔵野鉄道設立。東京府渋谷村天現寺橋～横浜市官鉄平沼停車場間、荏原郡調布村～官鉄蒲田停車場間の仮免許。
1909	42	玉川遊園地開園。約七千坪(玉川神社・慈照寺・長崎家からの借地)。
1910	43	目黒村、渋谷村に電燈供給開始。
1911	44	富士瓦斯紡績と資本提携し、電力供給業開始。 直営にて砂利の採掘販売業を実施。
1912	大正 1	
1913	2	東京信託による、新町住宅地分譲開始。当該住民に対して、優待割引乗車券を発行。
1914	3	
1915	4	川越～田面沢間免許。 池袋～田面沢間開通(田面沢は入間川の東岸)。
1916	5	
1918	7	川越町～坂戸町間開通。
1920	9	田園都市会社創立。 鉄道院から五島炭入社(常務取締役)。 在阪電気鉄道、大井町～調布間の地方鉄道免許を取得。 田園都市会社、田園都市耕地整理組合設立。 目黒蒲田電鉄を設立。 田園都市会社、電力供給業認可、洗足地区分譲開始。
1912	10	東武鉄道、東上鉄道を合併。
1922	11	箱根土地設立(堤康次郎)。
1923	12	渋谷～恵比寿駅前開通。 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。
1924	13	三軒茶屋～玉川間複線化。 目黒蒲田電鉄、目黒～丸子間、丸子～蒲田間開通(目蒲線)。 田園都市会社、多摩川台地区分譲開始。 武蔵電気鉄道を東京横浜電鉄と改称。
1925	14	坂戸町～武蔵松山(東松山)間開通。 武蔵松山～小川町間開通。
1926	昭和 1	電車線開業を譲りして列車の客貨分離を完成。
1927	2	大東学園都市の開発。
1928	3	三軒茶屋～世田谷間(世田谷線)開通。 世田谷～下高井戸間開通。 玉川プール開設。日本初の公設プール。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。
1929	4	多摩川園開園。 坂戸町～寄居間開通。秩父鉄道と連絡。
1931	6	箱根土地、「国分寺大学都市」(小平村)の土地分譲が始まる。 全線電化。 豊島園開園。
1932	7	玉川～結南(結線)開通。 この年から沿線で賃貸住宅と賃貸用住宅を販売。
1933	8	池袋～練馬間複線化。7分半間隔。 池袋～保谷間複線化。15分間隔。 狭山線、西所沢～村山公園間開通。 飯能～吾野間開通。鋼管鉋業(日本鋼管の子会社)の採掘する石灰石を輸送。
1934	9	集合自動車営業開始。 経営破綻により強制執行を受ける。 堤康次郎が債権を握る。
1935	10	池袋～上板橋間複線化。 上板橋～成増間複線化。 常盤台住宅地開発。優待乗車券付で分譲開始。
1936	11	田園競売スタンド(田園コロシウム)開通。 東横線と合併。 東横線劇場開通。
1937	12	玉電ビルの建設に着手。
1938	13	東京横浜電鉄に合併。
1939	14	玉川電気鉄道と合併。
1940	15	目黒蒲田電鉄と合併。
1941	16	東横学園設立。
1942	17	東横電気鉄道、小田急電鉄と合併。
1943	18	京浜電気鉄道、小田急電鉄と合併。
1944	19	京王電気鉄道と合併。
1945	20	
1946	21	(旧)西武鉄道、京王増産線の両社を合併して西武東武鉄道と社名変更。 バス部門を切り離して西武鉄道と社名変更。

③ 東上鉄道^{17)~21)}

東上鉄道は、東京府巢鴨町を起点とし群馬県渋川町に至る、旅客と貨物（石灰など）輸送を目的として1911（明治44）年発足した。

その後、1912（大正元）年には下板橋～池袋間の支線敷設申請を提出して工事を続け、1914（大正3）年に池袋～田面沢間が単線の蒸気鉄道として開業した。その後、1920（大正9）年に東上鉄道は東武鉄道に吸収合併され、東武鉄道東上線として建設工事を進め、1925（大正14）年に池袋～寄居間が開通した。昭和に入ると輸送需要が好転し、1929（昭和4）年に池袋～川越市間、川越市～寄居間が相次いで電化された。さらに、1935（昭和10）年に池袋～上板橋間、上板橋～成増間が複線化され、1937（昭和12）年に成増～志木がそれぞれ複線化された¹⁶⁾。

1935（昭和10）年に東上線に「武蔵常盤」駅を開業させて駅前一帯を開発・分譲した。常盤台住宅地が東武鉄道の沿線開発の最初であった。常盤台住宅地は、「健康住宅地」のキャッチフレーズのもとに優待乗車券付きで分譲したこともあって売り出しは好調であった。

④ 武蔵野鉄道^{22) 23)}

武蔵野鉄道は、河川舟運の貨物を鉄道で輸送することを主目的として山手線巢鴨停車場を起点とし埼玉県飯能町に至る路線として1911（明治44）年に出願され同年免許を取得した。免許取得後の1912（大正元）年に起点を池袋に変更する申請が出され、1915（大正4）年に池袋～飯能間が単線の蒸気鉄道として開業した。飯能辺りの物資を東京へ搬出する目的で敷設されたため、当初は旅客のほか砂利を含めた貨物輸送が多く、西川材と呼ばれる材木、杉丸太なども輸送した。また、1922（大正11）年～1925（大正14）年には、武蔵野鉄道全線で電化工事が完成し、これを機に駅の増設が相次いだ。さらに1928（昭和3）年～1929（昭和4）年には、池袋～保谷間の複線化がなされた。

武蔵野鉄道は、箱根土地（現コクド）をパートナーとして電化後に積極的な住宅地開発を行なった。大泉学園都市は大学を誘致して、その周辺を良好な住宅地とするために、大泉村北部の山林約100万坪を買収し区画整理を実施して宅地開発を行なった。しかし、最寄りの東大泉駅（大泉学園駅、箱根土地の寄

付による新設）から北に約2km離れていたため、大学誘致に失敗し、住宅地としても売れなかった。同様に1925（大正14）年、小平村に国分寺大学都市を開発し分譲を始めたが、都心部から離れすぎたため、中核となる大学移転が決まらず（いったん決まりかけた明治大学が取り止め）失敗に終わった。

その後は、豊島園の開園や狭山自然公園、高麗川溪谷へのハイキング客の誘致など観光地開発にも力を注いだ他、貨物輸送も積極的に行なった。

4. 関東大震災前後を中心とした地域の変容

(1) 人口増加率による考察

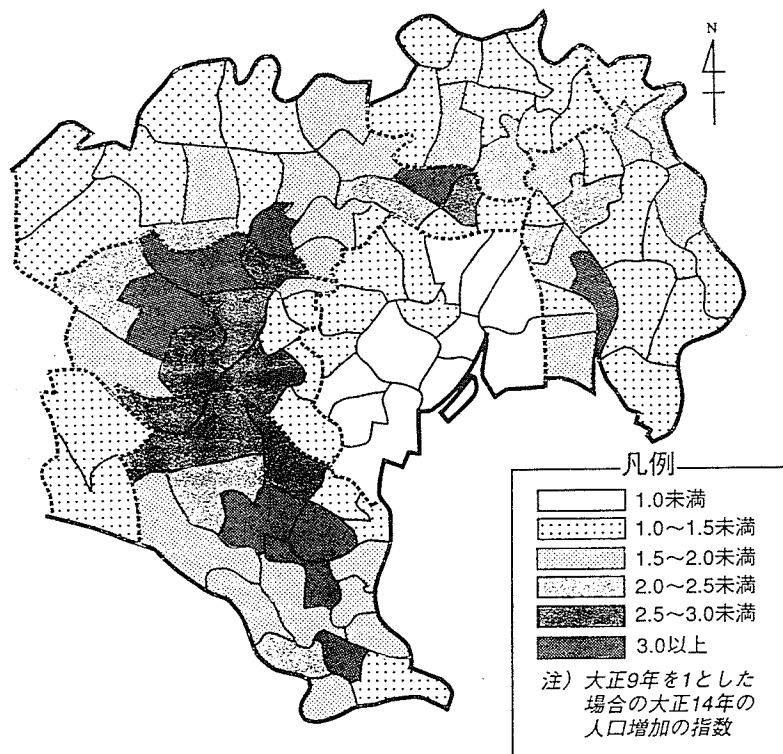
関東大震災後の東京の拡大状況を人口の伸び率から整理し、対象地域の変容について検討を加えた。対象地域を含めた東京の西郊は関東大震災後に急激に人口が増加したと言われているが、地域的には増加割合にどのような特性が生じ、またそれを助長した要因は何かについて検討を行なった。

図-3は、震災前の1920（大正9）年と震災後の1925（大正14）年の東京の全区町村別人口（国勢調査による）の伸び率を示したものである^{24) 25)}。

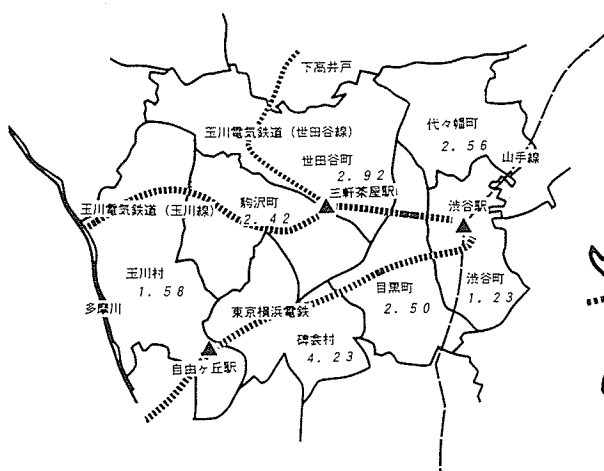
この図を見ると方向では東京の西部から西南部の山手線の近接地域からさらに郊外にかけて2倍以上の増加を示している町村が集中しているが、西北部では増加率の高い町村は多くない。

これを対象地域に掘り下げてさらに考察を加えた。図-4は渋谷とその後背地の人口増加率を示したものであり、図-5は同様に池袋とその後背地の人口増加率をそれぞれ示したものである。町村名の下の数値は図-3同様に1920（大正9）年の人口を1とした場合の1925（大正14）年の人口増加指数を示したものである。ただし、図-4の鉄道路線のうち東京横浜電鉄（東横線）は1927（昭和2）年、玉川電気鉄道世田谷線は1925（大正14）年の開業である。

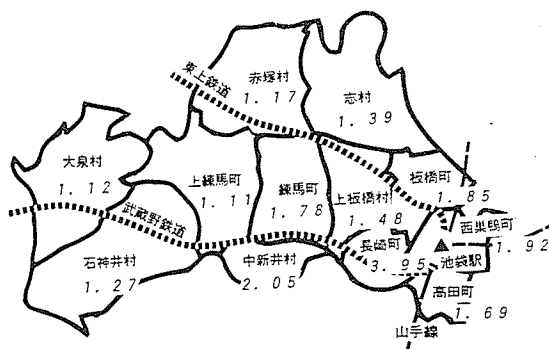
渋谷の後背地では、玉川村を除いて2倍以上の人口の増加が見られる。特に、碑衾村では4倍以上の増加を示している。これは、目黒蒲田電鉄（目蒲線）が1923（大正12）年に全通したこと、田園都市が洗足の住宅地を分譲したこと（売り出し状況は好評であった）などが大きな要因として考えられる。この他にこの地域の人口増加に影響を与えた要因として



図一 3 全町村別の人口の増加^{24) 25)}



図一 4 渋谷とその後背地の人口増加率^{24) 25)}



図一 5 池袋とその後背地の人口増加率^{24) 25)}

は、駒沢町に東京信託が新町住宅地の分譲を開始したこと（1913（大正2）年、分割払いで分譲したことや関東大震災の頃に玉電の駅周辺に商店街が形成されたことにより、売れ行きは好調であった）、玉電が沿線に積極的な電力供給事業を推進していたこと（1930（昭和5）年からは軌道業収入を上回るようになった）、田園都市が多摩川台地区（田園調布）の分譲を開始したこと（関東大震災直前、売り出し状況は大変好調であった）などが考えられる。

次に、池袋の後背地では、池袋に隣接する長崎町が4倍近い人口の増加を示している。これは、武蔵野鉄道の電化（1922（大正11）年）と椎名町駅の設定（1924（大正13）年）が大きな要因であると考えられる。しかし、その他の町村ではあまり大きな増加を示していない。この時期に沿線地域では積極的な開発行為が行われたが、人口増加への影響は少なかった。具体的な行為として、武蔵野鉄道が電化し、駅を増設したこと、箱根土地によって1924（大正13）年に大泉学園都市の開発や翌年の国分寺大学都市の土地分譲がなされたこと（どちらも中核となる大学の誘致に失敗した）、城南田園住宅や豊島園の計画が立てられていたことが挙げられる。なお、東上鉄道は1920（大正9）年、東武鉄道に吸収合併されたこともあるが、この時代には沿線への開発行為はあまり見られない。

（2）地形図による考察

（1）で述べた沿線地域の状況を関東大震災前後の地形図（陸地測量部一万分一地形図）で比較して考察を加える。

図-6は渋谷の後背地である玉電沿線の三軒茶屋駅周辺を示したものである。図中の(a)は1921（大正10）年の地

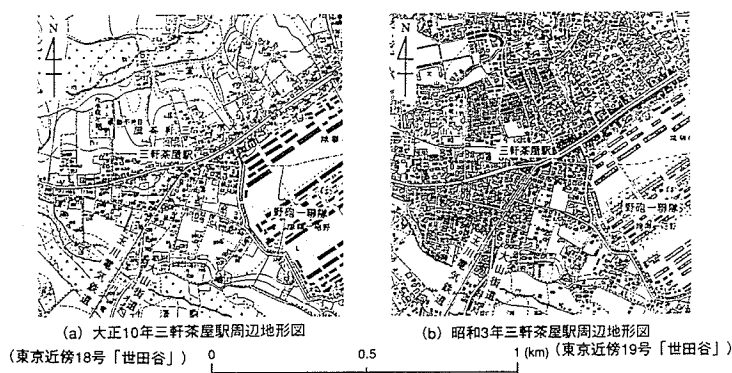


図-6 関東大震災前後の三軒茶屋駅周辺地形図
（陸地測量部一万分一地形図に加筆）

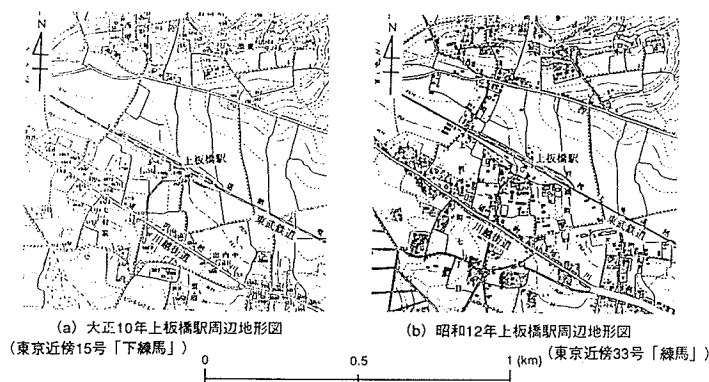


図-7 関東大震災前後の上板橋駅周辺地形図
（陸地測量部一万分一地形図に加筆）

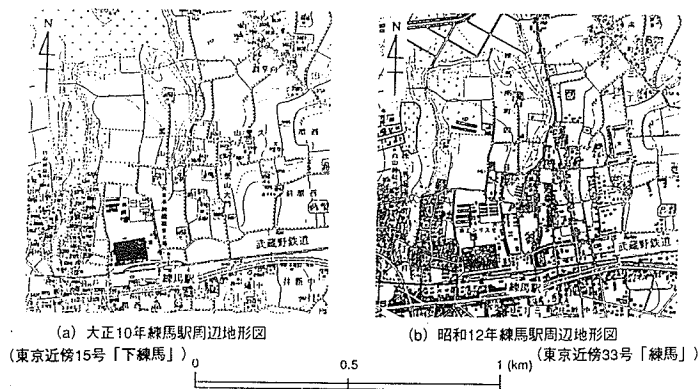


図-8 関東大震災前後の練馬駅周辺地形図
（陸地測量部一万分一地形図に加筆）

形図、同じく(b)は1928(昭和3)年の地形図である。この地域は人口が3倍近く増加した世田谷町に含まれている。駅に近接する陸軍施設以外で市街化が進んでいることがわかる。

次に、図-7は池袋の後背地である東武鉄道沿線の上板橋駅周辺を示したものである。同じく図-8は武蔵野鉄道沿線の練馬駅周辺を示したものである。両図とも図中の(a)は1921(大正10)年の地形図であり、同じく(b)は1937(昭和12)年の地形図である。図-7に示す上板橋駅周辺では、東武鉄道が1929(昭和4)年に電化し、さらに1935(昭和10)年には上板橋駅まで複線化したにもかかわらず、関東大震災の前後においても市街地の拡大が顕著に見られない。一方、図-8に示す練馬駅周辺では、駅周辺を中心として市街地が拡大している。その要因としては、武蔵野鉄道が電化したことや1928(昭和3)年に練馬駅まで複線化され7分半間隔で輸送力を高め池袋まで運行されたこと、沿線の開発行為(住宅地、観

光地など)に積極的であったことなどが考えられる。

(3) 鉄道の集中と地形図から見た渋谷と池袋

ここでは、対象地域の郊外鉄道がその起点をおいている渋谷駅、池袋駅の周辺地域の変容について考察を加える。

図-9は両駅周辺地域の1909(明治42)年(図中の(a)は渋谷駅、(d)は池袋駅)、1921(大正10)年(図中の(b)は渋谷駅、(e)は池袋駅)、1937(昭和12)年(図中の(c)は渋谷駅、(f)は池袋駅)の陸地測量部地形図を比較したものである。渋谷駅は、1885(明治18)年の日本鉄道品川線の開業とともに開設された。一方、池袋駅の開設は大きく遅れ、1903(明治36)年に池袋～田端間の開業と同時にであった。その後の交通機関の接続は表-2のとおりである。

さて、表-2の年表と図-9を照らし合わせて見ると次のことがわかる。まず、明治末期に渋谷には玉電が接続し、かなりの都市化がみられるのに対して(図中(a))、池袋周辺は、西側に尋常師範学校、

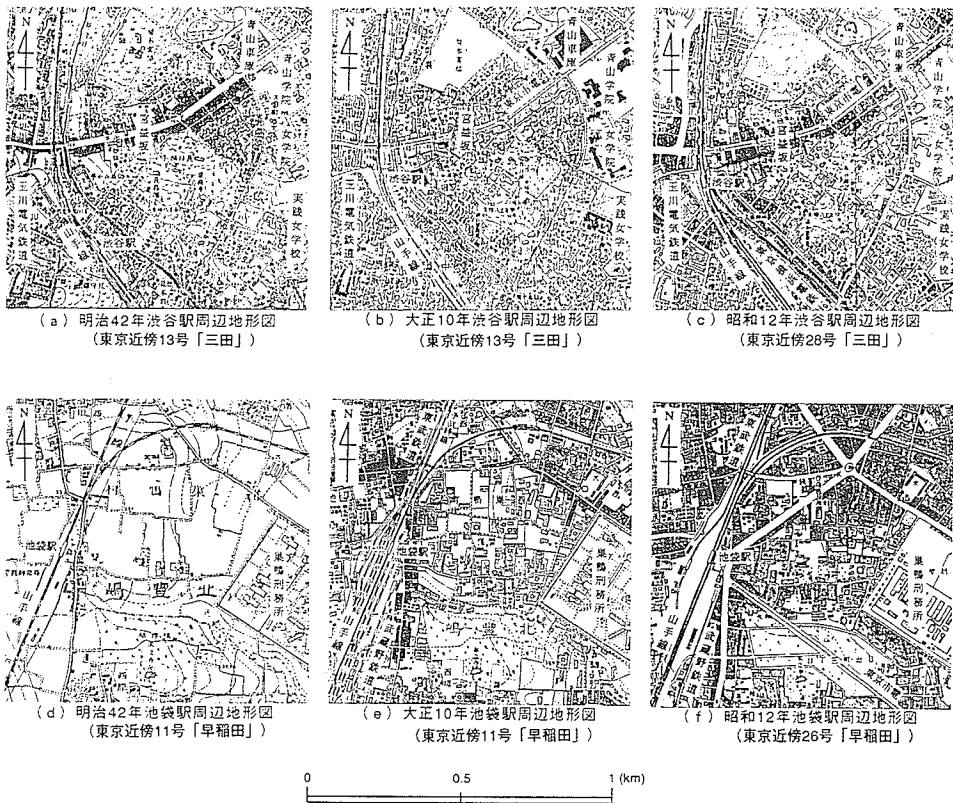


図-9 渋谷駅および池袋駅周辺地形図の推移(陸地測量部一万分一地形図に加筆)

表一 2 渋谷駅、池袋駅に接続した鉄道

年	渋谷	池袋
1985 (明治18)	日本鉄道品川線 (駅設置)	日本鉄道品川線
1903 (明治36)		日本鉄道山手線 (駅設置) (池袋-田端間)
1907 (明治40)	玉川電気鉄道玉川線	
1911 (明治44)	東京市電	
1914 (大正3)		東上鉄道
1915 (大正4)		武蔵野鉄道
1922 (大正11)	玉川電気鉄道天現寺橋線	
1927 (昭和2)	東京横浜電鉄東横線	
1933 (昭和8)	帝都電鉄帝都線	
1938 (昭和13)	東京高速鉄道渋谷線	
1939 (昭和14)		東京市電

東側に離れた巣鴨刑務所がある程度である (図中(d))。関東大震災直前の1921 (大正10) 年の図をみると、渋谷には東京市電が加わっただけであるが、より都市化が進み、市街地が混在化しているのがわかる (図中(b))。一方、池袋には東武鉄道 (大正9年に東上鉄道を合併)、武蔵野鉄道が接続しており、市街地が広がってきたことがわかる (図中(e))。

最後に関東大震災が発生し、その後の帝都復興計画で都市計画決定された後の1937 (昭和12) 年の図をみて比較を行なう。渋谷では、南から東京横浜電鉄が接続しているほか、山手線より郊外側 (西側) へ向かう大山鉄道とそこから山手線沿いに北上する道路が拡幅されているほかは、1921 (大正10) 年とほぼ変わらない密集状態となっている (図中(c))。このことは、渋谷では関東大震災前にすでに都市化が成熟していたことが推察される。

一方、池袋では、東側に都市計画道路が開通しているほか、市街地がより密集した形となっている (図中(f))。また、東京市電もようやく池袋駅の近傍まで接近してきたことがわかる。このことから、池袋では、関東大震災後の都市化の動きが急激であったことが推察される。

なお、渋谷駅と池袋駅付近は、新宿駅、大塚駅付近とともに1936 (昭和11) 年に都市計画決定された (ただし新宿駅付近は1934 (昭和9) 年に告示) が、戦時体制による財政圧迫のため戦前には事業着手されず、戦後の戦災復興計画にて実施された。

5. 鉄道会社の経営施策と地域の変容

(1) 渋谷およびその後背地 (西南部地域)

渋谷を起点とする郊外鉄道は、本業である鉄道事業を發展させるため、積極的な経営を行なった。特に住宅地開発では開発会社 (玉電の東京信託、東京横浜電鉄の田園都市) との共同により、分譲地域のイメージアップを意識した展開が見られた。

玉電で特徴的なのは沿線地域への優待乗車券の配付や電力供給による文化生活的の向上に努力していることである。後に東京横浜電鉄に合併されるように決して大きな経営規模とは思えず、しかも軌道による低速電車を運行しているにも関わらず、交通ターミナルとしての渋谷に拠点を置き、玉電ビルの建設や市電との乗り入れなどによって沿線地域全般にわたって効用をもたらす工夫が感じられる。

東京横浜電鉄で特徴的なのは、単に東横線のみならず西南部一帯の鉄道路線との系列化 (合併も含む) による面的なサービスの提供である。そのため西南部地域は鉄道交通サービスが受けやすく、また積極的に学校を誘致し、観光・行楽施設の開発を行なったことは地域イメージの向上に大きく寄与したと考えられる。このことは、田園都市の他にも地域が主体となった区画整理 (もしくは耕地整理) による住環境の整備が早期に実施された所が多いことから推察できる²⁸⁾。さらに渋谷のターミナル化に積極的に関与しデパートや本社の設置など、鉄道会社が積極的な意図で拠点都市づくりを行なった先駆けとも考えられる。また、郊外鉄道の都心乗り入れが難しい状況の中で、別会社として地下鉄建設を手掛ける (東京高速鉄道線、現営団銀座線) 意欲もうかがわせている。

このような状況のもとに東京西南部地域は、東京の良好な郊外住宅地としての資質が早期に備わっていたと考えられる。すなわち、関東大震災後に都心から激しい人口流入が生じたのも、鉄道会社の積極的な地域への関与が波及して、良好な住宅地としての特性を形成していたことが大きな要因の一つと言える。

(2) 池袋およびその後背地 (西北部地域)

池袋を起点とする郊外鉄道は、どちらも単線の蒸気鉄道でかつ貨物の輸送が主目的で開業した。そのため、沿線地域の開発や起点となる池袋の拠点化には消極的であったといわざるをえない。都心へのアクセス性では、両鉄道とも当初は自社の鉄道がその

まま都心へ乗り入れる計画を有していたが、池袋を起点として開業してからは、池袋駅にて省線駅舎との乗り換え接続を考慮する程度であった²⁹⁾。

また、両鉄道とも経営破綻に陥っていることも（そのため東上鉄道は東武鉄道に吸収された）沿線開発などに積極的になれなかった要因とも考えられる。特に東上線は東武鉄道自体が他の私鉄より宅地開発に立ち遅れていたこともあって、電化・複線化後でも沿線の市街化は遅々として進んでいない。しかし、初めて手掛けた常盤台住宅地（1935（昭和10）年）は、現在でも評価の高い住宅地開発であった（ただし実際の計画は内務省の若手技師が手掛けたものだった）³⁰⁾。また、砂利、石灰などの貨物輸送が長く続いたことや（廃止は1986（昭和61）年）、さらに工場が多く進出していたことも沿線地域の市街地化が進まなかった要因の一つと考えられる。

武蔵野鉄道では、箱根土地と共同で積極的な沿線開発を展開した。そのため、同じ起点を持つ東上線沿線地域よりは市街地化の進行が早かった。しかし、関東大震災後の人口流入を見越した学園都市による住宅地開発が中核となる大学の誘致に失敗したこと（大泉学園都市、国分寺大学都市）や、碎石、農産物などの貨物輸送が長く続いたこと、箱根土地の開発は観光地に向けられていたと考えられることなどによって、沿線地域の市街地化は関東大震災後でもあまり急激とはいえなかった。

このため池袋は、交通結節点としてのターミナル化はしたものの商業・業務施設の集積はあまり進まなかったと考えられる。また、周辺に大学・学校の移設、誘致が多かったことから学生を相手とした廉価な繁華街の素地が形成されたとも考えられる。しかし、池袋周辺は関東大震災による人口の流入を直接受けた地域でもあった。図-10は、関東大震災前後の池袋を含む西巣鴨町と武蔵野鉄道に沿って隣接する長崎町の職業別人口構成（男子）を示したものである。この両町は図-5に示したように、この間の人口増加率が西巣鴨町で1.92倍、長崎町では3.95倍と高かった所でもある。図-10を見ると長崎町は農業従事者が急激に減少し、公務自由業が大幅に増加したことがわかる。また、西巣鴨町でもその傾向が見られる。この時期に両町では大規模な住宅地開発がなされていないと考えられることから、スプロ-

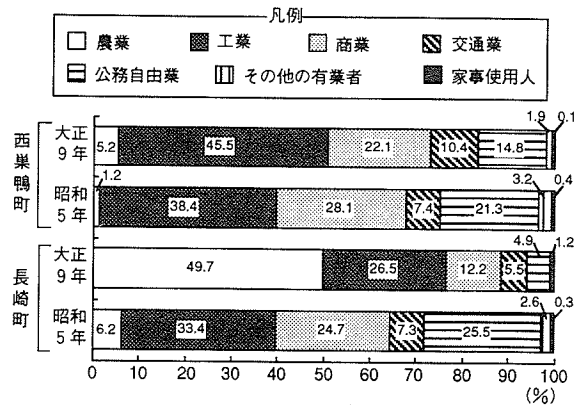


図-10 関東大震災前後の職業別人口構成（男子）²⁸⁾

ル的に市街地化されたとも考えられる。

（3）発展の差異が生じた背景

前述の点について鉄道会社の経営施策の面から整理し、各社で比較したのが表-3である。この表-3を基に、東京の西南部地域と西北部地域、および渋谷と池袋についての発展の差異について考察を加える。一般に東京郊外の変容を捉えたととき、西南部地域の方が西北部地域よりも早く発展を遂げたとされている。本研究では、この発展の差異について鉄道会社の経営施策の視点から考察し、その背景となる要因を検討する。

①沿線での開発行為での比較

両地域では鉄道会社の沿線の開発行為に大きな差異が生じている。表-3のうち開発行為について比較した場合、西南部地域の鉄道会社の方が西北部地域の鉄道会社と比較して、積極的な沿線開発を行なっている。特に東京横浜電鉄では積極的な開発行為がなされている。この背景として、路線が従来からの街道筋に敷設されていないために、当初から沿線開発による旅客の誘致を意図したと考えられること、母体の一つであった田園都市会社の目的が“自然を多分に取り入れた都会を創り、都心との交通を完備する”としていたため³²⁾、宅地開発と鉄道敷設を一体化させる必要性があったと考えられること等があげられる。換言すれば、東京横浜電鉄には“街づくり”の思想が先行し、そこに鉄道を接続させる、いわゆる開発先行の経営方針がとられたことがうかがえる。このことは、その後、西南部地域の鉄道各社

表一 3 各鉄道会社の経営施策

区分	起 点	渋谷		池袋	
		玉川電気鉄道	東京横浜電鉄	東上鉄道・東武鉄道	武蔵野鉄道
鉄道の機能・性格	郊外鉄道				
	開業年	1907年(渋谷～玉川)	1926年(丸子多摩川～神奈川) 1927年(渋谷～丸子多摩川)	1914年(池袋～田面沢)	1915年(池袋～飯能)
	開業時の機能	複線・電気軌道	複線・電気軌道	単線・蒸気鉄道	単線・蒸気鉄道
	電 化	1907年(渋谷～玉川)	1926年(丸子多摩川～神奈川) 1927年(渋谷～丸子多摩川)	1929年(池袋～寄居)	1922年(池袋～所沢) 1925年(所沢～飯能)
沿線への関与	複線化	1907年(渋谷～玉川)	1926年(丸子多摩川～神奈川) 1927年(渋谷～丸子多摩川)	1935年(池袋～成増)	1928年(池袋～練馬) 1929年(練馬～保谷)
	宅地開発	沿線地域への売電(1908～)や東京信託の新興住宅地開発(1913～)への参加、沿線で住宅販売(1924～)など積極的に関与。	田園都市会社の住宅地開発(1922～)に積極的に関与し、後年同社を合併(1928)。	常盤台住宅地開発(1935～)まで住宅地開発には関与せず。	箱根土地の大京学園都市(1924～)、国分寺学園都市(1925～)等の開発に積極的に関与するが販売は低調であった。その後、箱根土地に経営権を掌握される。
	学校の公共施設	世田谷に広がる軍事施設就業者への優待乗車券の発行(1907～)。五電が直接誘致した施設は見られない。	東京高等工業学校(東京工業大学、1924)、府立第八中学校(都立小山台高校、1924)、慶応義塾大学予科(1934～)、東京府立高等学校(都立大学、1932)、日本医科大学予科(1932)、青山師範学校(東京学芸大学、1935)、法政大学予科(1935)等の積極的な誘致の他、東横学園を設立(1935)して学校経営にも関与。	積極的な関与は見られない。沿線に工場進出。	箱根土地の大学誘致に積極的に関与したがうまくいかなかった。沿線に工場進出。
都心とのアクセス性	観光・行楽施設	玉川遊園地(1909)、玉川第二遊園地(1922)、玉川プール(1925)など玉川村での観光地開発に積極的に関与。	多摩川園(1925)、網島温泉(1927)等の観光地開発に積極的に関与。また、玉川ゴルフコース(1931)、駒沢ゴルフコース(1932)、多摩川能楽堂(1932)、田園テニス倶楽部(1934)、東横映画劇場(1936)等の行楽施設を積極的に設置し、他に東横百貨店(1934)等も開業した。	秩父の観光地と接続するが積極的な関与は見られない。	豊島園(1925)を開園したほか、猿山自然公園や高麗川溪谷へ路線を延長して行楽客の誘致に積極的に関与。
		渋谷に路線を伸ばしていた東京市電との直通運転を可能とするため軌間を変更して都心乗り入れを図った。	渋谷と都心とを接続する地下鉄(東京都営地下鉄)の建設に積極的に関与し、渋谷の共同駅舎に地下鉄を接続させた。	池袋に東京市電が接続するまで特に考慮なし。	池袋に東京市電が接続するまで特に考慮なし。

を吸収合併して、地域の交通サービスに面的な独占化を図っていくことからもうかがえる。

一方、同様に箱根土地とのパートナーシップを発揮した武蔵野鉄道の場合、箱根土地が沿線に開発した学園都市が結局はうまくゆかず、豊島園の開園はあるものの、どちらかといえば沿線よりも遠隔の観光地・行楽地開発と結びついたことが発展の差異が生じた背景にあると考えられる。これはその後、武蔵野鉄道の経営を掌握する箱根土地が、東京周辺よりも遠隔の観光地開発により積極的であったと考えられることも要因の一つとして考えられる。また、武蔵野鉄道、東上鉄道ともに川越、飯能方面と東京とを直結させることが設立の目的であったことも背景として考慮できる。

これらのことから、両地域の発展に差異が生じた背景として鉄道の敷設はその多くが起終点（特に都市間）間の輸送を念頭に計画されているのに対して、鉄道会社が沿線の開発行為をどれくらい念頭に置いて路線計画を決定したかが要因の一つとして考えられる。

②電力供給業での比較

地域の発展に差異が生じた要因として、鉄道会社による売電行為についての比較を行なう。

両地域の鉄道会社における売電行為を比較した場合、西南部地域の鉄道会社は沿線地域への電力供給に対して、より積極的であったことがうかがえる。例えば、玉電では路線の開業とほぼ時を同じくした

1908（明治41）年から沿線の世田谷村、駒沢村に電燈供給を開始している。図-11は玉電における事業別の収入の推移について示したものである。この図から、玉電の電燈電力供給業は、昭和初頭に一時的な停滞はあるものの（世界的な経済不況の影響が大きな要因と考えられる）、ほぼ順調な伸びを示していることがわかる。本業である軌道業収入が昭和初期に停滞している（玉電の沿線地域の外縁部に高速郊外鉄道として東京横浜電鉄、小田原急行鉄道（新宿～小田原間）が1927（昭和2）年に開通したことが大きな要因と考えられる）にもかかわらず、電燈電力供給業の収入は順調に伸展し、1930（昭和5）年からは軌道業収入を上回るようになった。また昭和初期からはバス運輸業の収入が順調に増加傾向をたどっている。ここで、鉄道輸送業そのものは地域に対して線的なサービスとして考えた場合、電力供給業およびバス運輸業は面的なサービスの向上策として考えることができる。すなわち、玉電が電燈電力供給業に積極的であったのは、沿線地域を面的に開発する意図を含んでいたことがうかがえる。

同様に東京横浜電鉄の場合、田園都市会社が実施していた電力供給業を引き継いで沿線地域へのサービスを実施している。しかし、西北部地域の鉄道会社は、蒸気鉄道による輸送で発足したこともあり、沿線への売電行為はなされなかった。このことは、西北部地域では鉄道会社の意図として沿線地域の面的サービスに対して消極的であったと考えられる。

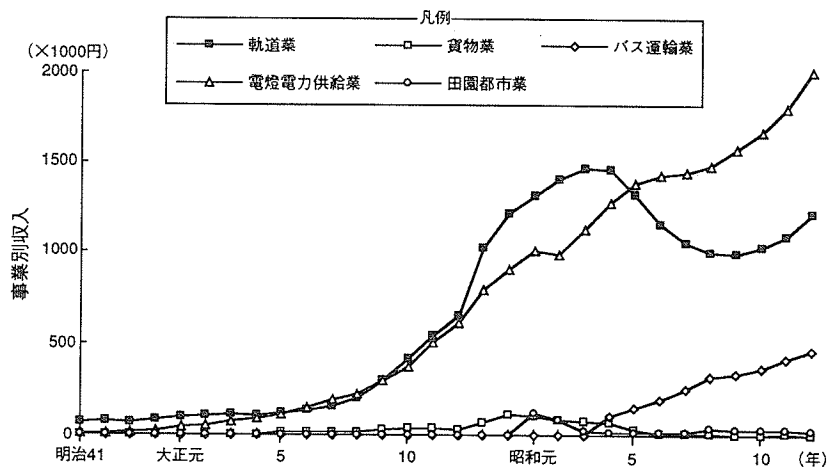


図-11 玉電の事業別収入の推移^{1) 3) 32)}

これらのことから、両地域の発展に差異が生じた背景として鉄道会社が売電行為による面的サービスを念頭においたかが要因の一つとして考えられる。

③起点の拠点化と都心へのアクセス性での比較

両地域をそれぞれ渋谷、池袋の後背地として考えた場合、鉄道会社が起点の拠点化と都心へのアクセス性をどのように考えたかは、後背地の発展の差異を考える上での課題である。この点について鉄道会社がどのような意図を持っていたかについて検討を加える。

渋谷を起点とする玉電と東京横浜電鉄は、開業時に本社を渋谷に置いたほか、渋谷駅で食堂を経営しさらにはそれを発展させて玉電ビルや東横百貨店の建設といった渋谷を拠点化する試みがなされている。さらに渋谷と都心とのアクセスについて積極的に関与している。第3章で述べたように郊外鉄道の都心乗り入れが許可されなかったことに対して、東京市電との乗り入れや地下鉄会社（東京高速鉄道）への経営参加という形で都心へのアクセス性を鉄軌道に確保しようとする試みがなされている。

一方、池袋を起点とする東上鉄道と武蔵野鉄道は、開業時には本社を池袋に置いておらず（東上鉄道は本所区小梅瓦町の東武鉄道本社内、武蔵野鉄道は埼玉県飯能町）、また池袋を拠点化する試みがみられない。さらに、東京市電が池袋に接続するまでは、郊外鉄道会社として都心とのアクセス性を確保する試みがなされなかった。

起点の拠点化と都心へのアクセス性の確保は、都心のサラリーマン層を沿線後背地に住まわせ、もって通勤によって鉄軌道業収益の増加を図る手段に他ならない。

これらのことから、両地域の発展が生じた背景として鉄道会社が起点の拠点化を念頭においたか、さらに起点と都心とのアクセス性の確保を念頭においたかが要因の一つとして考えられる。

④背景となる要因のまとめ

以上の分析結果から、両地域に発展の差異が生じた背景となる鉄道会社の要因を整理すると次のようになる。

- a)沿線開発を念頭においた路線計画の策定
- b)面的サービスの確保を念頭においた売電行為

c)拠点化を念頭においた起点の施設計画

d)都心へのアクセス性を念頭においた鉄軌道の確保
両地域の発展の差異を鉄道会社の経営施策の視点から整理すると、上述の要因に対して積極的に取り組んだ西南部地域と必ずしもそうではなかった西北部地域との構図が分かった。

西南部地域の方が早く発展を遂げたとされるのは、鉄道会社が成立当初からこの要因を念頭にし、かつ施策を展開してきたことが実証できた。

* * * * *

郊外鉄道と都市化は一体で進むような感覚を持つことが多い。しかし、必ずしもそうならないこともある。ここになんらかの共通性を見出だすことが課題であり、今後はこの課題の計量化と評価を検討する。

謝 辞

本研究を進めるにあたり、日本大学理工学部天野光一専任講師、および交通計画第一研究室の諸君の御協力をいただきました。ここに謝意を表します。なお、本研究の一部は（財）東日本鉄道文化財団の研究助成（代表者：篠原修）による。

参考文献

- 1) 例えば、山鹿誠次：『江戸から東京そして今ー地域研究への招待』、大明堂、1993年4月
- 2) 新宿歴史博物館編：『ステーション新宿』、新宿区教育委員会、1993年10月
- 3) 石塚裕道・石田頼房：首都東京とそのまちづくり、東京：成長と計画（1968～1988）、pp.3-22、東京都立大学都市研究センター、1988年10月
- 4) 依田和夫：『東京圏発展の構図ー都市の競合・成長と交通インフラの役割』、鹿島出版会、1991年4月
- 5) 川北米良・榛澤芳雄：『土木計画学』、コロナ社、1994年1月
- 6) 帝国鉄道大観編纂局：『帝国鉄道大観ー明治・大正鉄道発達史』、原書房、1984年6月（復刻）；『帝國鐵道大観』、運輸日報社、1927年12月
- 7) 野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編：『日本の鉄道 成立と展開』、日本経済評論社、1986年5月

- 8) 日本鐵道の創業，鐵道時報，第348号，1906年5月20日
- 9) 野田正穂・原田勝正・青木栄一：『明治期鐵道第2集（1）日本鐵道株式会社沿革史（第1編）』，日本經濟評論社，1980年4月
- 10) 宮脇俊三：東京人インタビュー53，東京人，No.74，pp.8-12，（財）東京都文化振興会，1993年11月
- 11) 例えば，為国孝敏・榛澤芳雄：玉川電氣鐵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，土木史研究（審査付論文），No.13，pp.221-231，1993年6月，為国孝敏・榛澤芳雄：鐵道が都市の發展に与えた影響に関する史的研究—澁谷を中心として—，土木史研究（審査付論文），No.12，pp.65-79，1992年6月，など。
- 12) 青木栄一・老川慶喜・野田正穂編：『民鉄經營の歴史と文化 東日本編』，古今書院，1992年5月
- 13) 世田谷区立郷土資料館編：『玉電—玉川電氣鐵道と世田谷のあゆみ』，1989年12月
- 14) 玉川砂利電氣鐵道許認可関係文書（明治29年），東京都立公文書館蔵
- 15) 玉川電氣鐵道許認可関係文書（明治29年），東京都立公文書館蔵
- 16) 東京急行電鉄編：『東京横濱電鐵沿革史』，1943年3月
- 17) 鐵道省編：『日本鐵道史 下巻』，pp.589-591，pp.661-662，pp.667-668，1921年8月
- 18) 練馬区役所編：『練馬区史 歴史編』，1982年11月
- 19) 練馬区役所編：『練馬小区史』，1980年
- 20) 東上鐵道の計畫，鐵道時報，第159号，1910年6月4日
- 21) 東武鐵道；『東武鐵道六十五年史』，1964年8月
- 22) 飯能市役所編：『飯能市史資料編五』，1980年
- 23) 豊島区役所編：『豊島区史資料編四』，1981年
- 24) 東京市役所編：『東京市郊外に於ける交通機關の發達と人口の増加』，1928年3月
- 25) 東京府編：東京府統計書，大正9年，大正14年，昭和3年，昭和5年
- 26) 世田谷区役所編：『新修 世田谷区史 下巻』，1962年10月
- 27) 山口廣：『郊外住宅地の系譜—東京の田園ユートピア』，鹿島出版会，1987年11月
- 28) 東京市役所：『東京都市計畫概要』，1937年3月
- 29) 豊島区役所：『豊島区史通史編2』，1983年11月
- 30) 越沢明：デザインされた住宅地常磐台，地域開発，No.310，1990年7月
- 31) 中西健一：『日本私有鐵道史研究 増補版』ミネルヴァ書房，1979年5月
- 32) 東京急行電鉄編：『東京急行電鉄50年史』，1973年4月