

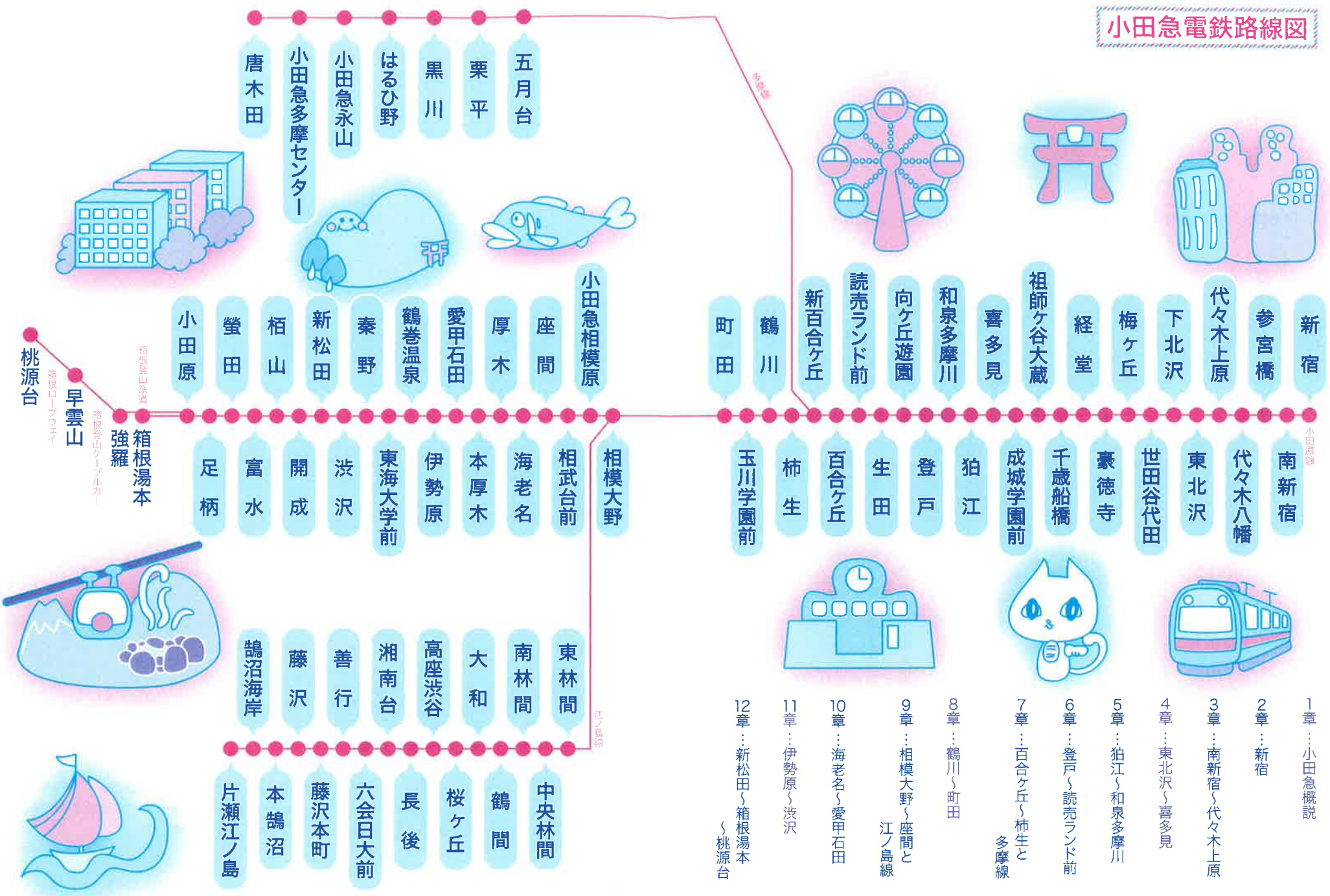
小田急沿線の近現代史

永江雅和

目次

第一章	私鉄経営と沿線開発―「阪急モデル」と小田急	1
第二章	「副都心」新宿の形成と駅ビル建設	13
第三章	「ファッションの街」渋谷と代々木公園	25
第四章	世田谷の耕地整理と「学園都市」成城の建設	35
第五章	狛江市と「雨乞い事件」	51
第六章	生田村騒動と向ヶ丘遊園	65
第七章	駅前団地と多摩ニュータウン	79
第八章	町田の「三多摩壮士」と玉川学園	91
第九章	「軍都」相模原・座間と林間都市計画	105
第一〇章	海老名と厚木の駅前開発	119
第一一章	大山・丹沢の観光と小田急	133
第一二章	小田原・箱根の観光と交通	145
あとがき		160
関連年表・参考文献		163

小田急電鉄路線図



1章…小田急概説

2章…新宿

3章…南新宿～代々木上原

4章…東北沢～喜多見

5章…狛江～和泉多摩川

6章…登戸～読売ランド前

7章…百合ヶ丘～柿生と多摩線

8章…鶴川～町田

9章…相模大野～座間と江ノ島線

10章…海老名～愛甲石田

11章…伊勢原～渋沢

12章…新松田～箱根湯本～桃源台

第一章 私鉄経営と沿線開発―「阪急モデル」と小田急



阪急宝塚駅前「花のみち」にある小林一三像。
その独創的な沿線開発手法は、関東私鉄経営者
にも多大な影響を与えた（著者撮影）。

私鉄沿線の風景

若い方には産まれる前の話になりますが、アイドル歌手の野口五郎さんが歌った「私鉄沿線」(一九七一年、作詞…山上路夫、作曲…佐藤寛)という歌謡曲があります。かつて改札口でよく待ち合わせをして、一緒にコーヒーを飲んだ恋人のことを想う歌ですが、これが「国鉄沿線」、「JR沿線」、あるいは「営団地下鉄沿線」だと、いまいち歌にならない気がします。語呂の問題でもありますが、「私鉄沿線」から想起されるイメージとして、「学生」、「サラリーマン」、「通勤」、「学校」、「郊外」、「商店街」などがあげられるのではないのでしょうか。地下鉄だと都心部のイメージになってしまいますし、国鉄(現JR)では場所にも異なりますが、新中間層の生活以前からの、昔ながらの街並みと「旅」の気配が漂ってしまおう。戦後の学生・サラリーマンの一定割合の層にとって、「私鉄沿線」が共通の風景を持っていたからこそ、このようなタイトルの歌が生まれたように思います。近代・現代の日本社会において私鉄、つまり民間鉄道会社はただ人を輸送するだけの存在だけではなく、住宅地を造り、学校を誘致し、百貨店や遊戯施設を運営するなど、広い意味での「街づくり」に取り組んできた歴史があります。これにもちろん地元の自治体や住民が呼応する形で新興市街地としての「私鉄沿線」の風景が作られてきました。本書では、その事例として関東私鉄の一つである、小田急電鉄を中心に取り上げて、その経営と沿線の歴史

を考えてみたいと思います。

明治・大正期の鉄道政策と私鉄ブーム

近代日本の鉄道は、まず官営から始まりました。一八七二年に開業された新橋―横浜間の鉄道は有名ですが、これは政府によって開業されたものです。官営鉄道は江戸時代の中心的街道であった東海道に沿う形で延伸し、一八八九年に新橋―神戸間が完成しました。その間、企業設立ブームのなかで日本鉄道(一八八一年設立、上野―青森間など)や山陽鉄道(一八八八年設立、神戸―下関間)などの民間鉄道会社も、主として株式会社形態で創業されました。これが第一次私鉄ブームであったといえます。しかし日清・日露戦争を経て、明治政府は主として軍事的観点から主要路線の国有化を構想し、日露戦争後の一九〇六年に制定された鉄道国有法によって国内主要路線の国有化を進めてゆきました。さらに一九〇〇年に制定された私設鉄道法が、新路線の設立に対して大変厳しい法律であったことから、民間鉄道会社の新設が一時停滞するこ
とになりました¹⁾。

この停滞を打開するきっかけになったのは「電車」の登場でした。それまでの日本の鉄道は蒸気機関車であったわけですが、一八九〇年に上野公園で開催された内国博覧会において東京電燈

株式会社アメリカ製路面電車の公開運転を行った結果、国内に路面電車ブームが起きました。このブームの原因は二つあります。一つは当時の日本で蒸気力から電力へのエネルギー転換の兆しが生じつつあり、電車ブームも水力発電ブームでもあったという点です。一八九一年には琵琶湖疏水を用いた蹴上水力発電所が、国内最初の一般営業用水力発電所として運用を開始したことをきっかけに、水力発電所の設立ブームが起こり、これが電車ブームを後押しする形となります。もう一つは路面電車が当時、私設鉄道法の制限を受けず、軌道法という馬車鉄道を想定した法律の枠内で許可されたことです。政府にとって当初電車は蒸気機関車の代替物ではなく、馬車鉄道の発展型という認識であったのでしよう。蒸気機関車よりも規制の緩い路面電車は発電事業の電力使用先としても有望であり、電力会社を設立した企業家が、路面電車を運行し、同時に沿線住宅地への配電も行うというビジネスモデルが普及したのです。この水力発電プラス電鉄会社という発想は、小田急電鉄の創業モデルにそのままあてはまるものです。その後の水力発電の普及は一九一四年に工業用の動力において蒸気力を電力が逆転する結果となったことから明らかでしょう。

この軌道法を用いた路面電車開業で先進的事例となったのは京阪電気鉄道（一九一〇年に天満橋―三条間に路線を敷設）や、後述する箕面有馬電気鉄道（一九一〇年に梅田―宝塚間を開業）、大阪電気軌道（一九一四年に上本町―奈良間を開通）など、関西方面の鉄道会社でしたが、関東地方においても京成電気軌道（一九一一年に押上―市川間を開業）、京王電気軌道（一九一三年に笹塚―調布間で営業開始）などが追隨する動きをみせ、またその後政府も軽便鉄道法（一九一〇年）や地方鉄道法（一九一九年）によりこうした動きを後押しする動きをみせた結果、明治末期から大正期にかけて二度目の私鉄ブームが発生したのです。小田急電鉄の創業はこうしたブームのなかで行われました。

小林一三と阪急モデル

水力発電ブームとともに始まった第二次私鉄ブームですが、この時期の路線の広がり方には大きく三つのパターンがありました。一つは市街地の内部を走る「路面電車」としての展開で、小田原市のように地方都市で発展をみせた地域もあります。大都市では東京のように公共交通機関として買収され「市電（都電）」となったり、大阪のように当初から市電が計画されたりと、民間の事業が展開しにくい環境がありました。二つ目は、都市間を接続するもので、すでに主要都市間は官営鉄道が接続していましたが、関西地方等では県庁所在地間の接続の余地がありました。最後のパターンは、郊外への進出です。とはいえ、明治時代も末期になってくると、歴史あ

る街道筋にはすでに官鉄をはじめとする既存路線が走っていることが多く、また市街地化が進んでいる地域では用地買収が困難なことから、新規参入が難しい状況になりました。旧甲州街道沿いに敷設された京王電気軌道などは、むしろ幸運な事例に属するといえるでしょう。そうしますと、残るは市街地化の進んでいない郊外ということになります。多くの場合は温泉や景勝地の等の観光地を終点とすることで、旅客収入確保を目指しますが、路線途中に市街地が不足している場合、運賃収入の不足が危惧されました。

こうした三つのなかでも最も不利と思われる郊外への新興私鉄参入の先駆となったのが、私鉄沿線開発のパイオニア、小林一三（一八七三～一九五七年）です。小林は山梨県北巨摩郡韮崎町の豪農の家に生まれ、慶應義塾大学を卒業後、三井銀行に入行しますが、その後同行を退職し、一九〇七年に設立された箕面有馬電気軌道（現阪急電鉄）の経営者となりました²⁰。そして独創的な沿線開発手法により、私鉄である阪急沿線を、大阪・兵庫エリア随一の高級住宅地とすることに成功したのです。その手法は次のようなものでした。

始点の梅田駅は大阪のオフィス街の中心に近く、新路線はこの近辺で勤務する勤め人の通勤路線としての収入が見込めます。しかし創業当時の箕面有馬軌道の沿線は一面の農村地帯であり住宅地はありませんでした。ここで小林は沿線に電鉄会社自らが住宅用地を造成して分譲すること

を考えます。需要があるところに鉄道を引くのではなく、鉄道を引いた場所に需要を創出するという発想です。沿線用地買収時には鉄道用地であることを極力秘匿して代理人に買収を依頼して価格の高騰を予防し、また可能な限り村有・部落有財産の山林、草地などを選び、交渉相手を少なくするなど、巧妙な手法で広大な用地を獲得し、これを造成して高級住宅地として分譲してゆきました²¹。沿線に住宅地を造ることで、鉄道の乗客と、彼等の住む街を「創造」したのです。

これだけではありません。運輸業にとつて、一番の経営的ロスは「空輸送」です。いくらラッシュ時に特定の路線だけが混雑しても、その他の時間帯や折り返し方向がガラガラでは経営効率が悪化します。平日の通勤客をあてにするだけでは平日朝の上り線、夕方の下り線のみが混雑することになり、日中や休日の乗客が見込めません。小林は休日対策として、梅田ターミナル付近にあった百貨店を買収します。さらに少し後のことになりましたが、沿線に関西学院、神戸女学院などの学校を積極的に誘致します。郊外にある学校への通学は下り線乗客の誘致対策になります。そして最も有名なのは終点の宝塚温泉の開発です。開業当時の宝塚温泉はのどかな農村地帯であり、観光資源としての魅力は不十分と考えられました。そこで小林は武庫川左岸の埋め立て地を買収し、そこに大理石造りの大浴場と家族向け温泉からなる「宝塚新温泉」を建設し、一九一一年に開業しました。新温泉には遊戯施設も併設され、後の宝塚ファミリーランドという

電鉄系遊園地のはしりとして発展を遂げてゆきます。この宝塚新温泉内の催し物の一つとして始められた少女唱歌隊が、今日の宝塚歌劇に発展してゆくことになりました。⁵⁴⁾

鉄道会社を経営するにあたり、運賃収入にだけ依存するのではなく、百貨店や娯楽産業、住宅産業を多角的に経営し、沿線一帯の開発を総合的に進めてゆく、小林の経営手法、いわゆる「阪急モデル」は、当時の私鉄業界に大きなインパクトを与え、その後関西だけではなく、関東地方の私鉄経営者にも影響を与えてゆきました。「阪急モデル」のフォロワーとしては現東急電鉄の五島慶太や、現西武鉄道の堤康次郎などが有名ですが、本書で取り上げる小田急電鉄の経営者も大きな影響を受けています。

後発私鉄としての小田急電鉄と創業者利光鶴松

本書の主題となる小田急電鉄（設立時の名称は小田原急行鉄道株式会社ですが、以下小田急で統一します）は一九二三年に設立され、開業は一九二七年と、首都圏の私鉄会社としては比較的后発に属する会社です。創業者の利光鶴松（一八六三―一九四五年）は大分県大分郡植田村（現大分市）の農家に産まれました。上京後、五日市町（現あきる野市）で勸能学校の教員となりましたが、同地で自由民権運動の流れをくむ自由党関係者と交流し、政治の世界を志すようになり

ます。この自由党関係者との交流は、その後の小田急創業にあたって重要な人脈となってゆきますので、覚えておいていただきたいです。明治法律学校（現明治大学）で学び、代言人（弁護士）資格を獲得した利光は、法曹活動の傍ら自由党員として政治の世界に没頭してゆき、東京市議会議員、衆議院議員として活動しますが、一九〇二年に政界を去り、その後実業の世界に転身しました。⁵⁵⁾

利光は東京市街鉄道や千代田瓦斯、京成電気軌道などいくつかの事業に携わりますが、小田急に直接関わるものとして重要なのは、鬼怒川水力電気を一九一〇年に創設したことです。これは前述した当時の水力発電ブームに乗った形になりますが、当時の電力会社は現在の地域独占状態とは異なり、中小の発電会社が販路を求めて激しく競合する状態にありました。そのため電力会社にはただ発電・配電するだけでなく、大口の安定した電力販売先が必要とされていました。ここで利光は、余剰電力の販売先として電鉄会社を自ら創業することを構想します。元東京市議会議員であった利光は当初、都心での鉄道営業を計画し、東京市内の地下鉄網「東京高速鉄道」・山手線を外周する「東京山手急行電鉄」・城西地区の開発を目的とした「渋谷急行電鉄」などを次々と企画しましたが、多くは実現しませんでした。そのため利光は小林一三同様、「郊外」にチャンスを見出そうとします。一九二三年五月一日、東京は新宿から神奈川県の小田原市を結ぶ

小田原急行鉄道株式会社（資本金一三五〇万円）を設立し、取締役社長に就任しました。創立直後に関東大震災（一九二三年九月一日）に襲われるという思わぬ事態に遭遇しますが、震災の結果、東京都心東部に大きな被害が発生し、その後都心人口の郊外流出が進行したことは、同社の社運にとって、むしろプラスに作用したと言えるかもしれません。また同線が通過する厚木・秦野などの神奈川県内陸部の自治体は、東海道線が沿岸に建設されたことで、相対的衰退に脅かされていた地域であっただけに、同線の開業に協力的姿勢を見せました。その結果、用地買収と建設工事は比較的順調に進み、一九二七年四月一日に、一部単線ながら新宿―小田原線の全線開業に辿り着きました⁶⁾。以後同社は「阪急モデル」を参照するような形で、百貨店開業、遊園地建設、住宅分譲と事業の多角化を進めてゆくこととなります。

とはいえ、小田急線の開業時期は阪急よりやや遅れており、関西と関東の地域事情も異なることから、全く阪急と同じような道筋を辿ったわけではありません。本書ではこの後の章で、小田急電鉄と沿線自治体・住民・企業が、駅の設置から沿線開発を時には協力し、また時には対立し、交渉を経ながら進めてゆく過程を中心に見てゆくことにしたいと思います。

【註】

- (1) 老川慶喜『日本鉄道史 幕末・明治篇』（中央公論新社、二〇一四年）。
- (2) 三宅晴輝『小林一三伝』（東洋書館、一九五四年）。
- (3) 中村尚史「郊外宅地開発の開始」（橋川武郎・粕谷誠編『日本不動産業史』名古屋大学出版会、二〇〇七年所収）。
- (4) 津金沢聡広『宝塚戦略―小林一三の生活文化論』（講談社、一九九一年）。
- (5) 小田急電鉄株式会社編『利光鶴松翁手記』（大空社、一九九七年）。
- (6) 小田急電鉄株式会社『小田急五十年史』（小田急電鉄株式会社、一九八〇年）。

第四章 世田谷の耕地整理と「学園都市」成城の建設



成城学園正門前通りの銀杏並木（著者撮影）。小原国芳による学園都市計画による区割りと、学園の生徒たちが植樹した銀杏や桜が街の景観を形成している。

うです。

「学園都市」成城の建設

世田谷区の小田急沿線における開発事例で最も注目されてきたのは、成城学園による学園都市開発です。これは一人の学校教員の構想から生まれた開発であるという点で、異彩を放つ事例です。成城学園は一九一七年に澤柳政太郎が設立した学校で、当時牛込区（現在の新宿）に立地していました。が、学園の拡張と関東大震災を契機に郊外移転計画が浮上しました。この計画を主導したのが当時教員であり、主事でもあった小原国芳です。この小原が移転用地として注目したのが砧村の雑木林一帯でした。この地域は農地としては従来あまり活用されておらず、「明治の末頃までは全くの畑か森野で、どうしようもない所もかなりあり、土地の地主のうちには荒地で何の収入のない土地を持っていても税金を払うだけ損をするというので、対岸の神奈川県長尾の鈴木忠弥氏の許に酒を持参して、土地を貰ってもらったという話がある」という状況でした。

小原の回想によれば、移転用地選定に悩む小原は、本間俊平という人物と次のような問答をしたと記されています。「君、十マイル（一六キロ）郊外へ出たまえ。西南だ。東北本線は寒い感じがする。千葉方面は本所深川を通るから品が落ちる。東海道線はもう横浜まで家がつまってい

る。これからはきつと、新宿あたりから小田原へ向かって新しい線が出来る。安く買い占めろ」「でも先生、十マイル離れると、小学生などは通えないではないですか」「ばかやろう！ お前が立派な学校を造れば、交通はおのずからついてくる。交通のついてこないような学校ならつぶしてしまえ」¹⁶。乱暴な言い回しではありますが、震災後に東京西南部の開発が進むことを見通し、交通の見通しさえ立てば有望であることを予測した問答と言えます。小原は砧村の地に注目するとともに、同地に小田急の敷設計画があることを知り、駅の設置について社長の利光鶴松と交渉を行いました。

小原を利光に紹介したのは、当時の小田急副社長森恪です。政友会の政治家であり、息子が成城学校の生徒であったことが縁となりました。一方で小原は砧村喜多見の高台、大地主鈴木久弥が所有する広大な用地の買収交渉を開始します。ここでの小原の行動で注目されるのは、地主への土地購入要求と小田急への駅設置交渉を個別に行うのではなく、小田急の地主からの用地買収交渉に、あたかも調停者のような形で参画することで、結果として一石二鳥を狙った点です。小原は小田急に対して次のような要求を行いました。①高台の真中にステーションを造ってほしい。②最初から急行をとめてほしい。③ステーションの名を学校名と同一にしてほしい。④ステーションの広さを一万坪にしてほしい。以上の四つです。なかなか強気の要求で、一学校教員が無

策でこのような要求をしても、小田急側がそれを呑む可能性は低かったでしょう。しかし小田急は地主鈴木家からできるだけ安価に線路用地を買収したいとの思惑もあります。ここに小原の事業成功の糸口が存在しました。小田急は路線用地を一銭でも安く買収したい。地主は当然その逆で、一銭でも高く売りたい。しかも鈴木家は当時でいうところの不在地主であり、「地元の発展のために」という殺し文句が通じにくい相手でした。小田急側が事態を打開してくれる調停者を歓迎する状態にある。そこに小原にとって唯一の勝機があったと言えます。

小原は地主である鈴木家に対して次のような提案をしたのです。「鈴木さん、どうです。小田急さんは停車場の敷地一八〇〇坪（約六〇〇〇平方メートル）、私は残り全部を買います。小田急さんには坪三円、私の方は倍の六円。いかがでしょう」。小田急にとって坪三円の用地買収価格は宅地でも田でもない雑木林であることを考えれば、やや高めですが、受け入れ可能な水準です。一方で雑木林に坪六円という小原の提示は破格と言って良いでしょう。つまり小原は駅と線路用地を安く小田急が買収できるよう、取り計らい、その他の土地を小原が高く購入すること、地主の鈴木家を納得させたのです。これには鈴木家側も感じるところがあったのか、交渉をまとめてくれた礼として、成城学園に対して一万坪の土地と、金一百万円の寄付を行いました。当時の学校用地が二万四〇〇〇坪であったため、その約二分の一に相当する土地の寄付は学園経

営に大きく貢献することになりました。

交渉がまとまったとはいえ、巨額の買収資金をどのように調達するのかという問題が残ります。これについて小原は、やはり生徒の父兄にいた大同生命社長広岡恵三に交渉し、二四万五〇〇〇円の借入を実現します。この資金によって、成城学園は校地二万四〇〇〇坪（このうち一万坪が地主鈴木家からの寄付）の他、校地付近の土地約二万坪を購入しました。実は小原のアイディアの真骨頂はここからです。融資で得た資金で学校を建設するだけなら、常識的な行動です。しかし小原はそれだけではなく、購入した土地の一部を住宅用地として分譲し、その売却益を学校建設資金に充当するという手法を編み出したのです。分譲用地は道路建設費や下水道費を加算して、第一期の売却価格は坪一四円、一区画は四〇〇坪（二三二〇平方メートル）で売却されました。

これが全国でも珍しい、「学園都市」と呼ばれる、小原が生み出した学校経営モデルでした。小原は住宅分譲用地を教育地区に相応しく、なおかつ高級住宅地として販売するため、さまざまな工夫を行いました。学園の住宅地には武蔵野の面影を残すため、建蔽率を二五%以下とし、コンクリートや木造の塀を禁ずることを申し合わせました。また主要道路に桜の並木道を建設し、景観の改善と歩道の確保を図ります。道路は巾三間（約五・五メートル）以上とし、十字路の四隅は、「隅切り」といって、それぞれ角の部分を切り落とし、通学児童など、歩行者の展望を良

くするよう工夫しました。⁴⁹「隅切り」は区画の面積が少なくなるため、土地所有者からは嫌われる技法ですが、それでも通学児童の安全を優先する区画を作ったところが、小原の教育者としての面目と言えるでしょう。世田谷区でも有数の高級住宅街「成城」は、このように誕生したのです。また成城は、東宝の砧撮影所が造られたことでも知られています。同撮影所は一九三一年、無声映画からトーキーへの変化に注目した、植村泰二氏が成城に現像所と録音専門の会社（写真科学研究所・P・C・L）を設けたのが最初とされています。一九三六年松竹に対抗して宝塚が東京に進出。太秦のJ・OトーキーとP・C・Lとの三社が合併して東宝映画配給株式会社⁵⁰が、翌三七年には東宝映画株式会社が設立されることとなりました。成城には学校関係者のみならず、映画関係者も多く居住するようになり、「小田急の成城駅からは裏門の方が近いので、皆俳優達も裏門から出入りし、監督の木村壮十二氏など撮影所の地域に住宅があつてそこに居住していた位であった。この住宅が水洗便所になっていたので砧村などでは珍しいことで評判になっていた」などと言われるようになりました。砧村でも「東宝ができてから砧が世界的に有名になったので、外国から通信するのに東京ジャパンでなくてもキヌタ・ジャパンでもここえ来るとい⁵¹うので、当時住民の間で自慢した」と喜びの声が残されています。

〔註〕

- (1) 世田谷区形成の歩みについては荻野三七彦・森安彦ほか『世田谷区の歴史』（名著出版、一九七九年）より。
- (2) 前掲『世田谷区の歴史』一五四頁。
- (3) 東京都世田谷区『新修 世田谷区史 下巻』（一九六二年）四一六～四二二頁。
- (4) 玉川全円耕地整理組合の活動については、高嶋修一『都市近郊の耕地整理と地域社会―東京・世田谷の郊外開発』（日本経済評論社、二〇一三年）に詳しい。
- (5) 世田谷区総務部文化課文化行政係『ふるさと世田谷を語る 第一二号』（一九九七年）八三頁。
- (6) 前掲『ふるさと世田谷を語る 第一二号』二八頁。
- (7) 前掲『ふるさと世田谷を語る 第一二号』三〇頁。
- (8) 世田谷区総務部文化課文化行政係『ふるさと世田谷を語る 第四号』（一九九八年）八六頁。
- (9) 前掲『ふるさと世田谷を語る 第四号』八五頁。
- (10) 前掲『ふるさと世田谷を語る 第四号』二五頁。
- (11) 前掲『ふるさと世田谷を語る 第四号』二六頁。
- (12) 世田谷区総務部文化課文化行政係『ふるさと世田谷を語る 第九号』（一九九五年）一二五頁。
- (13) 世田谷区総務部文化課文化行政係『ふるさと世田谷を語る 第一二号』（一九九八年）二五～二七頁。