

I 創業編

大正11年～大正13年

第1章 田園都市業の創始

第2章 鉄道業の萌芽

第3章 鉄道業の創始



重文 梅花小禽図 伝馬麟筆（南宋時代）

馬麟は南宗画院の著名な画家馬遠の子で、梅花はことに得意の画題であった。本図は山本家蔵の梅雀図と一連の作品と思われる。絹地にていねいな筆が施され、南宗写生画の好例である。

あらましと背景

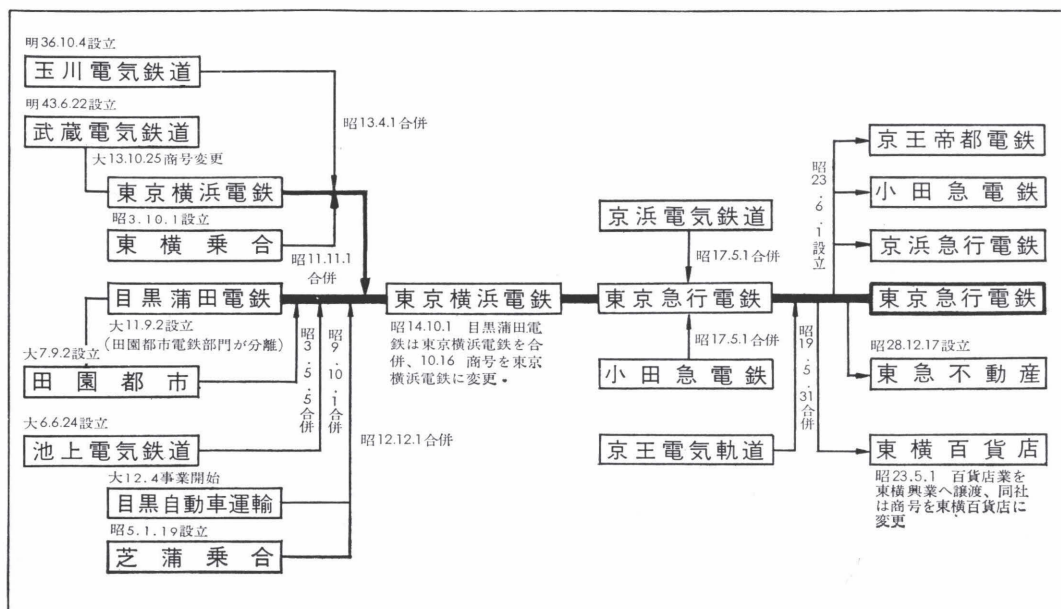
当社の歴史は、目黒蒲田電鉄の創立から始まる。その目黒蒲田電鉄には、さらに田園都市会社という母体があった。この田園都市会社と、目黒蒲田電鉄がのちに姉妹会社としてさん下に収めた武蔵電気鉄道、この両社の歴史が、いわば当社の前史時代に当たる。

創立以後、当社は苦難の創業建設時代からめざましい飛躍発展の時代、太平洋戦争による破壊から復興の時代と、幾多の変遷を経ながら発展を続け、この間、会社の合併が相次ぎ、社名も東京横浜電鉄、東京急行電鉄と変更して今日に至っている。

この編は、これら当社の母体となった各社の創業時代をまとめたもので、一部武蔵電気鉄道については、明治期にさかのぼるが、大正13年10月に目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄の両社が提携するまでの、おおよそ大正年間の記述が中心となっている。

当社の前身会社の一つである武蔵電気鉄道は、明治43年6月、岡田治衛武らによって設立された。同社は、翌44年1月、東京鉄道（のちの東京市電）終点の天現寺橋から横浜の平沼付近に至る本線と、調布村から蒲田村に至る支線の本免許を取得、さらに新宿支線、横浜臨港支線など、意欲的に路線の拡張申請を行なった。これらの路線は、延べ20路線に及ぶ広範囲のものであった。

会社の発展図



しかし、武蔵電気鉄道は、日露戦争後の不況に直面したため建設資金の調達が思うにまかせず、免許路線のほとんどが期限までに着手できず、失効となってしまった。

大正3年7月、第1次世界大戦が始まり、しかもしだいに拡大長期化するにつれて、ヨーロッパ市場から遮断されたアジア・アフリカ方面の国々には、わが国に商品市場を求めてきたので、輸出は増大し、産業は飛躍的に発展した。とくに、造船業をはじめとする軍需産業は、異常なまでの興隆を示した。いきおいわが国経済も潤い、苦況にあえいでいた武蔵電気鉄道の前途にも、わずかながら明るい見通しがついてきた。

折しも大正8年12月、社長岡田治衛武は退任、代わって財界の大立物である男爵郷誠之助が会長に就任した。次いで翌9年5月、五島慶太は、会長郷誠之助の要請で、鉄道院監督局総務課長から武蔵電気鉄道再建のために同社の常務に就任したのであった。

さて、当社の母体である田園都市会社は、大正7年9月、明治、大正を通じての実業界の第一人者であった子爵渋沢栄一が、当時の財界人とはかって設立したものであった。

同社は東京府下荏原郡内で土地買収を行ない、次いで、これら買収地を洗足地区、大岡山地区、多摩川台地区の3地区に分け、大正11年から昭和2年にかけて分譲していった。

また、田園都市会社は、大正7年1月、街づくりに先行して交通機関を完備するため、荏原電気鉄道名義で電気鉄道の敷設免許申請を行なった。この路線は、大井町～調布村間を結び、田園都市会社が計画した“田園都市”を縦断するもので、大正9年3月に免許された。次いで同社は、荏原電気鉄道の免許路線を無償で譲受け、さらに大正10年2月、前記免許路線の中間に当たる碑倉村から目黒に至る路線の免許も得た。そして大正11年3月、目黒～多摩川間を第1期線としてその工事に着手したのであった。

この間、前記のように、五島慶太は武蔵電気鉄道の常務に就任していたが、同社が苦境にあって路線の建設を推進できかねたため、財界の先輩である矢野恒太、小林一三のすすめで、田園都市会社の鉄道建設に専心することとなった。これを契機として、田園都市会社から電鉄部門が分離され、目黒蒲田電鉄が設立された。

大正11年9月、目黒蒲田電鉄は創立総会を開き、当社50年の第一歩をしるした。そして、ただちに田園都市会社所有の目黒線、大井町線ならびに武蔵電気鉄道所有の蒲田支線の鉄道敷設権を譲受けた。翌10月、取締役五島慶太は専務に就任し、実質上の会社代表者として陣頭指揮をとることとなった。

ところで、目黒蒲田電鉄の誕生した大正11年は、大阪で株式および米相場が暴落し、銀行の取付け騒ぎが近畿、九州、北陸、山陽、東京にまで波及するなど、不況の風が吹きま

くっていた。ちなみに、大正11年における倒産会社の公称資本金は合計6億3,288万円、減資額は合計2億2,344万円に及んでいる。

しかし、こうした不況のなかにあつて、ひとり鉄軌道の起業のみは、地方鉄道補助法により経営が保証されているため資本集めが容易であったこと、鉄道建設が政治と結びついていたこと、などにより活発であった。この年に許可された郊外電気鉄軌道は41路線386キロメートルに及び、明治36年前後の第1次私鉄ブームに続いて、第2次私鉄ブームを現出するに至った。そして、これに伴う私鉄の設立、路線の開通が相次いだのである。

大正12年9月には、死者9万1,344人、家屋の全壊焼失46万4,909戸を数える関東大地震が起こった。震災後の物価は、生活必需品・建築材料を中心に高騰した。東京における日銀卸売物価指数をみると、前月に比して約10パーセントという急上昇を示している。

大正13年にはいると、物価は下落に転じたが、政府の施策が思わしくなかったこともあって、復興景気が高揚するまでには至らなかった。しかも、5月から7月にかけては、世相を反映して、南海鉄道、阪神電気鉄道、京阪電気鉄道、山陽電気鉄道、大阪市電など、関西交通機関の争議が続発した。なお、大正13年末における労働組合数は469組合、同年中に起きた争議件数は933件にのぼった。一方では、政府は中国に対して内政不干渉と満蒙利権擁護の覚書を交付するなど、内外ともに騒然としていた。

こういう背景のなかに目黒蒲田電鉄は誕生し、やがて発展への道をたどるのである。

大正12年3月、目黒～丸子間が開通し、続いて同年11月には、丸子～蒲田間が開通して、目蒲線は全線開通の運びとなった。関東大震災の影響により東京市の中心部から目蒲線沿線への移住者が激増し、営業成績もこれに伴い大幅に向上していった。

大正13年10月、目黒蒲田電鉄は武蔵電気鉄道をさん下に収め、同時に武蔵電気鉄道は東京横浜電鉄と商号を変更し、本社も荏原郡大崎町大字上大崎239番地（目黒駅前）に移転して、目黒蒲田電鉄と同居することとなった。以来、目黒蒲田電鉄・東京横浜電鉄両社は、昭和14年10月の両社合併まで、協力して発展への努力を続け、今日の当社の基盤を形成したのである。

第1章 田園都市業の創始

1 田園都市会社の創立

1) 創立とその趣旨

渋沢栄一の計画

田園都市株式会社の生みの親は、子爵渋沢栄一である。渋沢栄一は、大蔵省の中堅官吏として明治政府の財政立直しに尽力してきたが、政府の軍事優先方針に対する反発と、民間実業界の不振打開のため、率先、第一線に立って自分の才能にかなった働きをするのが国家に貢献する道でもあるという信念から、明治6年5月、退官して実業界に乗出すこととなった。その年の8月、わが国初の国立銀行である第一国立銀行（第一勸業銀行）が創立されると、銀行当局者は、渡りに舟とばかりに渋沢栄一に頭取就任を依頼してきた。本人としても、国立銀行の創立に関しては在官中には国立銀行条令制定の任に当たっていたので、国立銀行のその後の経営について責任を感じ、明治7年8月、頭取に就任した。



渋沢栄一

さらに渋沢栄一は、現在の東京商工会議所の前身である東京商法会議所の初代会頭就任をはじめ、八十余社の事業に関係して、わが国実業界の興隆に尽力したが、明治42年、古稀（70歳）に達したのを機に、銀行・教育・慈善・公共事業などの団体役員を除くすべての事業から引退した。しかし、その後もわが国実業界の大御所であることには変わりなかった。

渋沢栄一は、大正4年10月、76歳という高齢ながら、その主宰する日米関係委員会の委員数人とともに渡米した。これは、サンフランシスコで開催されるパナマ運河開通記念万国博覧会の視察と日米親善を兼ねたものであったが、渋沢栄一の渡米は、それまでの3度にわたる欧米視察に続いて4度目の海外視察であった。それまでの欧米視察で、渋沢栄一は田園都市をつぶさに見て、わが国にも田園都市の必要であることをかねてから力説し、渡米前の大正4年10月に、有力者数人と共同して田園都市づくりの企画の検討を始めてい

たが、この訪米でことさらその感を深くした。

田園都市の必要性を、渋沢栄一は次のように述べている。

「元来、都会生活には自然の要素が欠けている。しかも、都会が膨張すればするほど自然の要素が人間生活の間から欠けていく。その結果、道徳上に悪影響を及ぼすばかりでなく、肉体上にも悪影響をきたして健康を害し、活動力を鈍らし、精神は萎縮してしまい、神経衰弱患者が多くなる。

人間は、到底自然なしには生活できるものではない。人間と自然との交渉が稀薄になればなるほどこれを望む声が生まれてくるのは当然のことである。近年、東京、大阪などの大都市生活者の中で郊外生活を営む人の多くなったのも、一面では経済上の理由もあるだろうが、主として、都会の生活にたえきれなくなって自然に親しむ欲求からであることはまちがいない。

都会の最も発達している英国などにおいては、かなり前から都会生活の中に自然を取り入れることについて苦心しているが、年々人口の増加する大都市に自然を取り入れることはむずかしい。そこで20年ばかり前から、英米では『田園都市』というものが発達してきている。この田園都市というのは簡単にいえば自然を多分にとり入れた都会のことであって、農村と都会とを折衷したような田園趣味の豊かな街をいうのである。

私は、東京が非常な勢いで膨張していくのを見るにつけても、わが国にも田園都市のようなものを造って、都会生活の欠陥を幾分でも補うようにしたいものだと考えていた。」

(渋沢栄一著『青淵回顧録』より)

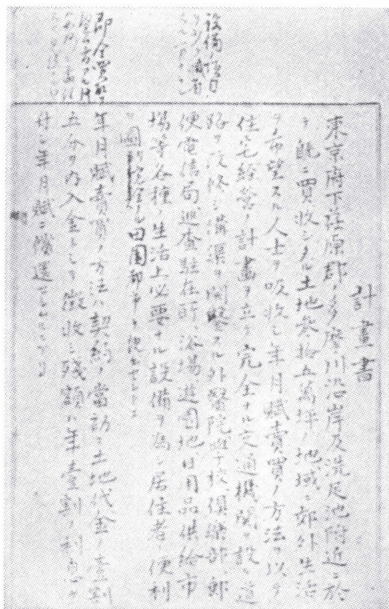
これが、とりもなおさず渋沢栄一の田園都市建設の目的であり、理想であった。渋沢栄一は大正5年1月に帰国後、余生を公共事業のためにささげること決心し、以後はいつ

さいの営利事業には関係しなかったが、この田園都市の具体化については、自分がその衝に当たらないまでもどうかして実現したいものと思い、機会あるごとにこの意見を述べていた。

やがて、おいおいと渋沢説に同調する意見が現われるようになり、大正7年に至って、渋沢栄一を中心とする同志の間に田園都市計画が成立したのである。

当時の不動産業

渋沢栄一の田園都市計画は田園都市会社として具体化されたが、この田園都市について、渋沢栄一は、前記『青淵回顧録』に「田園都市とは、自然を多分にとり入れた都会である」と説明している。また、昭和43



田園都市開発計画書の一部

年発行の『明日の田園都市』の著者であるエベネザ・ハワードは、「田園都市とは、田園の中にある都市——つまり、美しい農村にとり囲まれた都市」と定義づけている。この著書によると、公式に田園都市の名が与えられたのは、1869年(明治2年)、アレキサンダー・J・スチュアートによって始められたニューヨーク郊外の新都市であったようである。わが国においては、田園都市会社が手がけた「田園都市」が最初であった。

次に、当時の不動産業の沿革についてみると、江戸時代の口入業から副業として発生してきた仲介業がその始まりで、明治以降、土地建物の信託業務ないし管理経営業務として発達した。明治末期から大正以降になって、私鉄などの郊外開発事業が起こってきたが、またこのころから、土木建築会社系統のものも現われてくるようになった。

ところで、草創期の不動産会社としては、東京においては、明治29年に安田善次郎らによって創設された東京建物、明治39年に創設された東京信託(日本不動産)などがあり、関西では、明治29年に創設された万成社などがあった。これら代表的な草創期3社の事業活動に共通しているのは、いずれも社会の上層部分を対象としていること、土地・建物の売買・賃貸を主目的としたこと、などであった。

このなかで東京信託は、郊外開発の先駆者でもあった。同社は、大正元年、荏原郡駒沢村から玉川村にかけての一带(旧玉川線桜新町停留場の南側一带)に約23万平方メートルの新町分譲地を造成、翌2年に分譲した。規模はともかく、これが関東地区で最初の郊外開発計画といわれている。

私鉄で初めて土地分譲、土地付住宅の経営を開始したのは、明治40年10月に設立された箕面有馬電気軌道(現阪急電鉄)であった。同社の代表者である小林一三のこの事業発想は、田園都市業の収益を期待することによって電鉄業を成立させる、というところにあった。したがって、田園都市会社の起業趣旨とは明らかに大きな差異があったということが

土地会社の経営方針

大正15年5月28日付の朝日新聞は、当時の土地会社の経営方針を、次のように特徴づけている。

「土地会社には旧式の大地主主義と、新式に分譲地主主義との二種類がある。旧式のは金融中心で行く土地経営の方式で、先づ将来地価が騰貴する可能性の多い土地を、一まともに見切って買い、自然に依る地価騰貴で不労増収を計る経営方法である。安田系の不動産金融機関である東京建物がこれである。

一方、新式に分譲主義は、箱根土地(現国土計

画)、田園都市会社等の土地会社で、土地の分割売中心で経営している会社である。武蔵野の山林原野を一まともに数十万坪も買い入れ、これに道路、電車、給水、電燈、電話、郵便局、マーケット、運動場等を設備して、人為的に地価をつり上げて分譲経営する方法である。

池袋から武蔵野電車で行く商大の在る大泉学園都市、目黒蒲田電鉄の沿道に在る田園都市等はこの例である。」

できる。

小林一三は、起業に当たって、大半の株式引受けを依頼した北浜銀行の頭取岩下清周に次のように説いている。

「この会社は設立期で信用はゼロである。早晩解散されることと見られている。仮りに何とか工夫して会社を設立し得るとしても、結局は駄目だという風に、沿線一般の人から馬鹿にされている。それを幸いに、沿線で住宅地として最も適当な土地を仮りに1坪1円で買う。50万坪買うとすれば、開業後、1坪に就いて2円50銭利益があるとして、毎半期5万坪売って12万5,000円もうかる。

5万坪が果して売れるかどうか、これは勿論判らないけれど、電車が開通せば1坪5円くらいの値打ちはあると思う。そういう副業を当初から考えて、電車がもうからなくとも、この点で株主を安心せしめることも一案だと思えます。」 (小林一三著『逸翁自叙伝』より)

箕面有馬電気軌道の路線計画は、梅田～宝塚～有馬、宝塚～西宮というものであったが、このうち、梅田～宝塚間が明治43年春に開通した。

これに先立ち、同社は土地事業に着手し、総面積100万平方メートルを買収して、明治42年から池田、豊中、桜井という順で住宅地を造成し、鉄道の開通と同時に分譲を開始した。そして、8万9,000平方メートルが短期日に売切れてしまった。

土地付住宅の場合は、1区画がだいたい330平方メートル、住宅は2階建て5～6室で、関西でいう“文化住宅”の元祖をなすものであった。



大正7年3月5日付時事新報の記事

会社の創立と役員を選任

田園都市計画がまとまったところで、発起人が募られた。その結果、発起人に名を連ねたのは、渋沢栄一、中野武宮（東京商法会議所2代会頭）と、京橋、日本橋の紳商として名の高かった服部金太郎、緒明圭造、柿沼谷雄、伊藤幹一、市原求、星野錫の8人であった。しかし、渋沢栄一自身は、すでに実業界から引退していたため表面に立って事業計画を遂行することをせず、その子渋沢秀雄を交えた前記発起人とはかって事業計画の達成を期したのである。



中野 武 啓



竹田 政 智



洪 沢 秀 雄

事業用地については、高台で空気は澄み、地質が良好で樹木が多く、道路が発達して、しかも33万平方メートル以上の広大な地域という条件で選定した。そして、地元村民の協力により、東京府荏原郡洗足村、碑衾村、玉川村にかけての多摩川畔一帯の地、合計138万6,000平方メートルが事業対象地に決定した。

そこで発起人一同は、大正7年1月、まず会社設立に先立って会社設立趣意書を一般に公表した。大要は次のとおりである。

「今や吾人が経営せんとしつある田園都市会社の如きもまた此事業の一分科にして、要は黄塵万丈たる帝都の巷に棲息して生計上・衛生上・風紀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って健康を保全し、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。而して吾人は東京市の実状に鑑みて其の必要に迫れるを覚り、地を東京府下荏原郡玉川村及洗足池付近に相し、地積42万坪を撰定し、株式会社を組織して以てこれが経営を為さんとす。右の予定地は品川・大崎・目黒附近における都市境界線を去ること西南約20町乃至1里余の中に在りて、土地高燥地味肥沃近く多摩川の清流を俯瞰し、遠く富岳の秀容と武相遠近の邱岳を眺望し、風光の明媚なる宛然一幅の活画図なり。且つ其附近には歴史的名所旧蹟各所に散在して、遊覧行楽の境亦従って鮮なからず、田園都市建設地として洵に無二の好適地なりとす。而して東京市とを連絡すべき交通機関の設備に就ては、曩に認可を得たる池上電気鉄道及び武蔵電気鉄道2会社の敷設すべき線路が何れも洗足に於ける我予定地の一部を貫通すべき計画なりと雖も、然も当社は之を以って満足せず、更に府下大井町を起点として我洗足予定地に至り、池上電気鉄道及び武蔵電気鉄道線と交差し、玉川予定地を過ぎて玉川電気鉄道駒沢附近に連絡し、尚ほ進んで院線新宿駅に至る電気鉄道を自ら敷設するの計画を樹て既に其大部分は主務省に対して敷設認可を申請せり。

斯くの如く当社は内、田園都市自身の設備を整へ、外、交通機関の連絡を完了するに於て茲に初めて目的事業の経営其緒に就くを得るものとす。而して吾人の計画は、予定地域内に先づ第1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園

を添へ、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。田園都市株式会社設立の趣旨及び事業の概要大略前述の如く、其目的は偏に公益に存すと雖も然も其性質素より純然たる営業会社にして、公益を図ると同時に亦自己の営利に努め土地の開拓より生ずる収入、住宅貸付料及び年賦利息金、電気鉄道事業其他各種の収益より株主に対しては開業後両3年の間に於いても尚ほ能く優に年7分乃至9分の配当を行い爾後事業の経営其歩を進むるに従ひ一層多額の利益を挙げ得るの目算あり。

況して今後逐年昂上して止まざるべき土地価格の騰貴は、会社の資産をして数年ならざるに殆んど数倍せしめんとするは、今日より歴然たるものあるに於いておや。本事業の将来極めて有望なるべきは更に言を須みずして明かなりとす。望むらくは大方諸君、吾人の意図を諒とし奮って賛同の榮を与へられんことを。

大正7年1月

発 起 人」

(『東京横浜電鉄沿革史』より)

こうしてすべての準備が整ったところで、大正7年9月2日、創立総会が開催されて田園都市会社が設立された。資本金は50万円、本社は東京市麴町区永楽町2丁目10番地日清生命館（現千代田区大手町2丁目2番地東京生命ビル）内に置いた。

取締役には中野武営、服部金太郎、緒明圭造、柿沼谷雄、星野錫、竹田政智が、また監査役には伊藤幹一、市原求が選任された。なお、同日の取締役会において、社長に中野武営、専務に竹田政智が就任した。

社長に就任した中野武営は、農商務省出身で、退官後、大隈重信らとともに改進黨創立に参画し、また実業界においては、東京株式取引所理事長、関西鉄道社長として活躍、明治38年には、前記のように東京商法会議所会頭に就任、大正3年には東京市議会議長の要職にあったという、政財界の大立物であった。また、専務に就任した竹田政智は、大株主



田園都市会社創立前の関係者（中央が渋沢栄一）

服部金太郎の女婿で、中野武営と同じ農商務省の出身であったが、大日本人造肥料社長のほか数社の役員を兼ねていた。

渋沢栄一は、すでに実業界からいっさい引退していたため、相談役として同社の発展に貢献することとなり、代わりにその子の渋沢秀雄が、翌年1月から同社支配人として実務を担当した。

ところが、発足してわずか1か月後の10月9日、社長中野武嘗が急逝した。しかし同社では、後任社長を置かず、しばらくの間、専務竹田政智が代表取締役として会社運営に当たることとなった。

荏原郡の沿革と交通

田園都市会社の創業当時、荏原郡全部は19か町村であった。荏原郡には郡役所が設けられ、郡長が任命されたが、これは府県と町村との中間にあって、単に政務の取次ぎにすぎないという点から、大正12年に郡役所ならびに郡長は廃止されている。その後、昭和7年10月、東京市へ編入されるとともに、郡名も失われるに至ったが、当時の荏原郡は、現在の区画からいえば、世田谷、大田、目黒、品川の4区がこれに当たる。

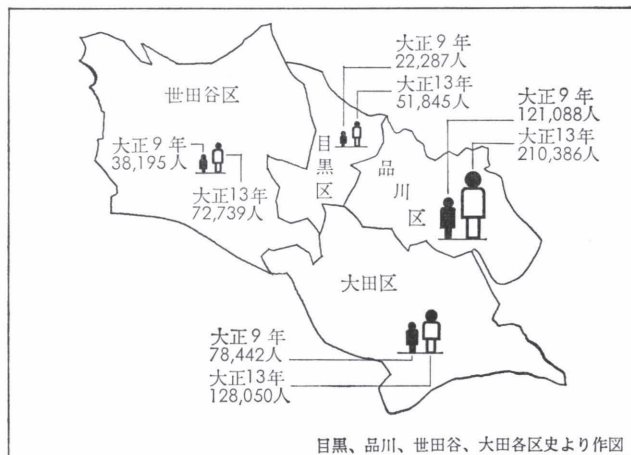
荏原郡下における人口の推移を、目黒区史は、「明治30年ごろ、荏原郡下で1万人以上の町村は、品川町と大森町のみであり、他は3,000人から4,000人ぐらいの町村が多い。次いで、約10年を経た明治末期の荏原郡下をみると、人口が急激に増加した町村と、10年間にそれほど変化のない村とがみられる。品川町、大森町に続いて南方の羽田町、大井町および大崎町がいずれも人口1万以上に達しており、とくに大井町と大崎町の増加はこの間4倍以上である。これに対し、市街地に面していない矢口村、調布村、池上村、馬込村、平塚村、碑衾村、駒沢村、世田谷村、玉川村などの人口はほとんど増加していない」と記述している。

これら各村に共通している点は、交通機関に恵まれないことで、大正の初期までに郡内に利便を与えていた鉄道は、南部を通過する京浜電気鉄道と北部を走る玉川電気鉄道および京王電気軌道の3線だけであった。

これらの各社線は、それぞれ東海道、大山街道、甲州街道として古くから開けた街道沿いに敷設されたので、これら各線から遠く隔てられた荏原郡中心部一帯の村落に居住する人びとにとっては非常に不便であった。

この地域では、明治末期からわずかに目黒権之助坂から玉川野毛までの間に、“ガタ馬車”と呼ばれた乗合馬車が走り、また現在、混雑を極めている中原街道でさえも、五反田～丸子（丸子橋）間を

荏原郡当時の各區別人口



10人乗りの乗合馬車が1時間2台程度の間隔で走っているだけであった。

田園都市計画の内容

田園都市会社は、会社設立後ただちに次のような事業計画に基づいて、事業用地の買収に取りかかった。

〔事業対象地〕

荏原郡洗足村、調布村および玉川村にわたる多摩川畔一帯の地域（洗足・大岡山・多摩川台地区）が事業対象地に選定された。面積は、会社設立までの目標である138万6,000平方メートルより若干縮小され、125万4,000平方メートルとなった。

〔交通〕

田園都市会社自体で完全な交通機関（のちの大井町線、目蒲線をさす）を設けて省線、東京市電と連絡させ、都心からの交通の便を図る。なお、自動車・腕車（人力車）の利用のため、新設電車線に沿って幅7.2メートルの道路を設ける。

〔電燈・ガス・上下水道・道路〕

電燈・電力については、田園都市会社直営とする。料金も東京市内と同額とする。ガス供給については検討を続ける。上水道は、当時創業された玉川水道に建設費を補助してその新設濾過池から引用し、自然水のみによらないこととした。下水道は高地を利用し、道路の両側に水路を設けて完全に放出させる。

また、郵便局の設置、電話の架設を請願し、住民の便宜を図る。道路は、幅員3.6メートルから12.6メートルに及ぶものを適宜に通し、街路樹を植え美観を添える。

〔住宅の建築〕

住宅の建築は居住者の任意であるが、田園都市会社としても、建築部を設けて土地購入



開発以前の田園調布

者の依頼に応ずる。また、その建築に当たっては、美観を保ち環境の悪化を防ぐため、次の条件を規定し、いわゆる理想的な田園都市に恥じない住宅の建築を希望し、強調することとした。

- ① 他人の迷惑となるような建物を建造しないこと。
- ② 障壁を設ける場合も、潇洒典雅なものとする。

- ③ 建物は3階以下とすること。
- ④ 建物敷地は宅地の5割以内とすること。
- ⑤ 建築線と道路との間隔は、道路幅員の2分の1とすること。
- ⑥ 住宅の工費は1坪当たり120円以上とすること。

なお、万全を期するため、建築部において住宅図面の参考書を一般に閲覧させたり、見本住宅を建築して展示したりするほか、庭園の設計、花壇・菜園などについてもそれぞれ指導に当たることとした。

〔教育機関〕

完備した教育機関もまた都会人の要望するところであるので、田園都市計画では初めから小学校と幼稚園の用地を準備し、居住者の子弟教育に充てることとした。居住者の移住に伴い、これらの機関を特設し、あるいは地方村長と協力して従来の町村小学校と幼稚園の施設を改善、拡張し、教育上遺憾のないようにする。男・女中学校については、建設予定の鉄道沿線に誘致する。

〔住宅地域と店舗地域〕

田園都市建設の目的からいっても、住宅以外の他の建物の建設を禁ずる。しかし、居住者の便宜を図るため、駅を中心とした一画に店舗地域を定め、ここに店舗を集中する。このほか、居住者の趣味・嗜好に基づき、洋風建築区域を定める。

〔保安と衛生〕

保安については、駐在所設置を請願して居住者の安全を図り、衛生については、医師の誘引開業により居住者の不安を除去する。

〔倶楽部の設置〕

居住者相互の交際機関、また意思の疎通を図る協議機関として倶楽部を設置する。倶楽部用の土地は提供する。

〔公園と遊園地〕

田園都市内の景勝地を選んで居住者と一般の娯楽場とし、ここにテニスコート、ブランコその他の運動設備を設ける。また、外郭である多摩川沿岸を利用して一大遊園地を設置し、さらに在来の洗足池を清浄にしてボートを備えるほか、各種の施設を設ける。府立公園も府当局その他と交渉して立案計画する。

以上が田園都市会社の田園都市計画の内容であるが、このように大規模で、しかも上下水道が完備し、道路に樹木を植えて美観を添えるなどということは、当時の郊外住宅においてはまったく珍しいことであった。また、通信施設・教育施設・保安施設・医療施設の

ための用地を用意することはもちろん、日用品その他の生活必需品の供給機関としての市場・購買組合施設にも便宜を与えることとしている。これらの文化的施設の設置が、田園都市会社の街づくりの大きな特色であった。

このなかで、とくに多摩川台地区（田園調布）の住宅街については、渋沢秀雄の欧米視察があずかって大きな力があった。渋沢秀雄は、大正8年に入社早々欧米を一巡して、田園都市や衛星都市などを視察した。その結果、パリの凱旋門のエトワールという環状線と放射線が交錯している形式とし、「町ぐるみ公園」というイメージで緑地・公園・道路の面積をできるだけ高率（18パーセント）にとることとなった。欧米諸都市の道路率に比べると、18パーセントではまだ低いが、当時のわが国の分譲地は平均5パーセント以下で、これに比べると非常な高率であった。

渋沢秀雄は、この間のいきさつを「大学を出て間もなかった私にとって、文化的な住宅地をひらくという仕事は魅力があった。そして、諸外国から集めてきた住宅地の平面図や写真を参考資料として、建築家の矢部金太郎氏に引いて貰ったプランの成果が、現在の田園調布界隈に跨る住宅街である」（社内誌『清和』創立30周年記念特集号より）と語っている。

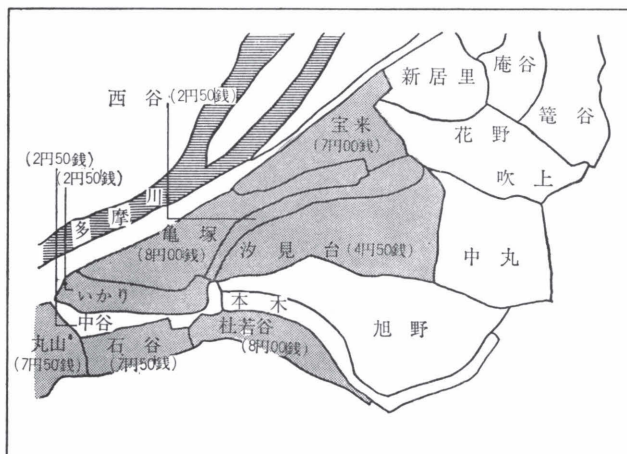
2) 計画の具体化

土地の買収

田園都市会社は、大正7年9月2日、会社設立と同時にただちに事業用地の買収に取りかかった。

買収予定地区は、洗足、大岡山、調布、玉川の一円であったが、買収を進めていくうち

調布村における地区別買収単価(3.3m²)



に地価が騰貴し、とくに洗足地区が激しかった。そこで、計画面積である125万4,000平方メートルを確保するため、大正7年11月29日、重役会を開催して土地買収要項を決議した。

土地買収要項の概要は、「洗足地区（荏原郡碑衾村・馬込村・平塚村）は、この地価の高騰で1坪当たり8円から15円ぐらいの取引

事例が現われるほどになり、当初の1坪当たり2円30銭で買収することは困難となっている。そこで、洗足地区は一時見合わせ、もっぱら玉川村、調布村地区の買収に力を注ぎ、30万坪を獲得することとする。同地区の当初買収計画28万坪のうち、すでに買収済の14

買収計画と資金総額 (大正7年11月)

地区名	面積と単価 (3.3m ² 当たり)	資金総額	備考
多摩川台	m ² 円 銭	円	
	485,100 @ 2 30	338,100	買収済み
	174,900 @ 2 80	148,400	未買収
	330,000 @ 5 33	533,000	新規買収予定地
(小計)	990,000	1,019,500	平均単価3円40銭
洗足	202,490 @ 2 30	141,120	買収済み
	127,510 @ 6 46	250,000	未買収
(小計)	330,000	391,120	平均単価3円91銭
合計	1,320,000	1,410,620	平均単価3円53銭

万7,000坪のほか、5万3,000坪は1坪につき50銭増額して買収し、残りの8万坪は、地上物件が非常に高価につくため買収を中止し、新たに亀甲山一帯の景勝地10万坪を増加することとする。なお、洗足地区についてはすでに買収登記済の分として6万1,360坪があったが、その後の買収を見込んで合計10万坪を予定することとする」(『東京横浜電鉄沿革史』より)というものであった。この土地買収要項によって、結局、計画面積は132万平方メートル、買収所要資金は141万円に達することとなった。

ちなみに、調布村(田園調布駅付近から多摩川園前駅にかけての一带)における買収地価は、平均3.3平方メートル当たり5円33銭、最高で8円、最低で2円50銭であった。大正8年時点における日本橋付近の地価が3,000円という高値であったのに比べて、田園都市計画地はいかに“いなか”であったか容易に推測できる。

創業時の思い出 (渋沢秀雄)

欲得以外に、農家の人は土地に根強い愛着を持っている。洗足地区では小杉慎太郎氏、大岡山地区では角田光五郎氏、調布地区では森総吉氏などが熱心に地主仲間を奔走してくれた。

そもそも、この田園都市計画を地主に吹き込み、それを私の父のもとへ持ってきたのは、畑弥右衛門という古風な名前の人だった。畑氏は、後年洗足地区に宅地を買くと、そこに生えていた老松数本を惜し気もなく切り倒した。そしてその年、何かの議員に立候補したが見事落選。すると知人が面と向かって、それは松の木のたたりだよ、と平気で冷やかすことのできる人だった。

田園都市は“Garden City”の語訳である。会社は、最初、事務室を大手町の日清生命館内に置いて

た。よそへ電話をかけるたびに、私は社名が通じないので弱った。

「こちらはデンエントシです」と絶叫しても、「は？ デンセン？ デンセンボチ？ 伝染病の墓地？」

縁起でもない。「違います。タンボの田に動物園の園、それから京都の都に東京市の市、田・園・都・市になるでしょう」、「はあ、なるほど、田園都市、やれ嬉しやと思うとたん、「何です、それは？」

ある日、社用の電報を打ちにゆき、局員が料金を計算するあいだベンチで待つ。すると窓口から「タゾノさん」、「タゾノトイチさん」と呼ばれ、ハッと気がついたことなどあった。すべてこれは、関東大震災以前ののどかな夢である。

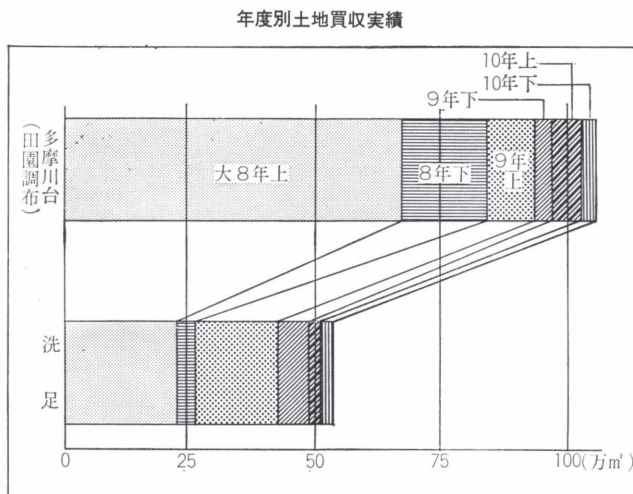
(社内誌『清和』創立30周年記念特集号より)

こうして、田園都市会社は、前記土地買収要項に基づいて土地の買収を進め、大正10年11月、各地区の買収を完了した。その結果、買収総面積は159万9,000平方メートルとなり、計画面積132万平方メートルを27万平方メートルも上回る好成績を収めた。また、大岡山地区については、別途に30万平方メートルを買収した。

なお、池上電気鉄道の工事施行認可申請延期願（大正5年9月30日提出）のなかに、池上電気鉄道の計画路線に近接した地域については、鉄道建設に着手することによって買収が困難になるため、田園都市会社が契約を終えるまで数か月の間、工事着手を延期してくれるよう池上電気鉄道に依頼したという記録が見られ、すでに田園都市会社と池上電気鉄道との提携を裏付けている点が注目される。

耕地整理組合による事業推進

田園都市会社は、土地の買収と並行し宅地造成のための第1段階として、大正10年5月26日、田園都市耕地整理組合を設立した。



この耕地整理組合は、洗足地区碑衾村の一部（洗足駅付近）12万2,100平方メートルを対象としたもので、当時、すでに発足していた矢口村耕地整理組合が、村の行政機関による事業であったのに対して、同じように公共事業的性格をもってはいたが、土地を所有している地主と農民と田園都市会社が共同で行なう民間事業であった。これは、今日、当社が進めている多摩田園都市建設の過程としての区画整理事業とまったく性格を一にしたものであった。民間による事業であるだけに、土地所有者の土地に対する愛着、利害関係などからで相当の反対者もあったが、結局、田園都市会社の熱意と



整地中の洗足分譲地（大正11年）

設立趣旨が多くの賛同を得て、この耕地整理事業は推進され、完成をみたのであった。

田園都市耕地整理組合が近郊に与えた影響は大きく、のちに、隣接した奥沢耕地整理組合の結成から、ひいては玉川村全域に及ぶ玉川全円耕地整理組合の誕生へと進み、現在の世田谷区への発展につながったのである。この田園都市事業が近郊の村々の発展にいかに関与したかを、世田谷区史は大要次のように述べている。

「田園都市会社が、着々、付近の町村の開拓を図り成功していくのを見た玉川村村長は、村民大会を開き、『玉川全円耕地整理組合』を結成し、都市的発展の促進の実施にふみきった。これは、近隣町村の都市化におくれをとらないようにすることとともに、田園都市会社に村の土地がどしどし吸収されている現状から村を守るため、というのが真意であった。そして、村民の努力によって理想的田園住宅地として、また、玉川風致地区として指定を受けるに至った。」

このように、田園都市会社の街づくりが近隣の村々を刺激し発展させたといえるが、田園都市会社が耕地整理によって宅地造成を進めたのは、この洗足地区碑衾村の一部12万2,100平方メートルだけで、田園都市会社の他の地区は、田園都市会社単独で宅地造成を進めた。

分譲の開始

田園都市会社は土地の買収と並行して、前記のように、洗足地区をはじめ各地区で次々と宅地造成を行なっていった。そして、分譲地への送電設備、下水道その他の工事を終え、土地の分譲売出しを開始したのは大正11年6月であった。

第1回の分譲売出しの際は、のちに記すように、すでに3か月前の3月30日に鉄道（目黒線）敷設工事に着手していたため人気を集め、洗足地区のうち18万1,500平方メートルを用意したが、このうち約80パーセントはたちまち予約済みになるという好調なすべり出しであった。

第1回洗足地区の売出し分は、好調のうちに完了し、大正12年8月には、同社第2回分譲地として多摩川台地区内の10万5,600平方メートルを売出すに至った。分譲売出しの内容・方法については、当時一般に配布した宣伝パンフレット『土地分譲案内』にわかりやすく書かれてある。



多摩川台分譲地を視察する購入希望者

土地分譲案内

〔事業経営地〕

「田園都市」付近には、洗足池、九品仏、池上本門寺、御嶽神社、等々力ノ滝、浅間神社、矢口ノ渡、鶉ノ木の桜等歴史的名所旧蹟が各所に散在して居ります。

〔設計の概要〕

斯の広潤なる総面積48万坪の土地に凡て住宅建設に適する施工を為し、必要の個所に土留、石垣等を築くは勿論、中央に幅7間に亘る幹線道路を敷き、これに四通八達せる数十条の4間道路を配します。そして幹線には、銀杏、篠懸の木等の街路樹を並植して、天然の風致に人工を加えて田園閑雅の美を彩ります。

〔売買契約の事〕

好個の住宅地を安価に、しかも年、月賦払いの便法をもって理想的田園都市生活を楽しんでおられる間に、知らず知らずにご自分の地所を所有されることになります。

〔土地分譲方法〕

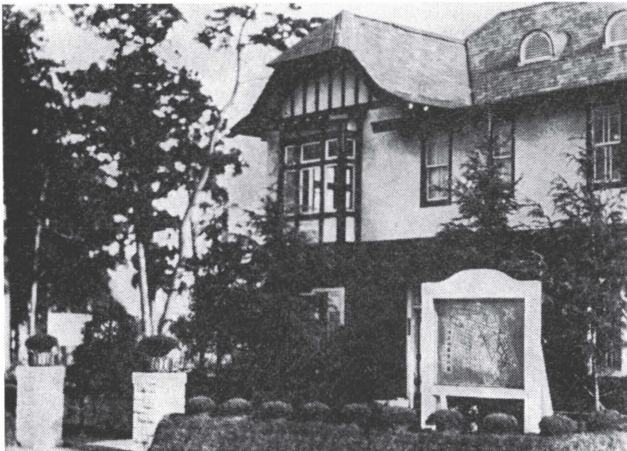
土地の分譲方法は、1人1口100坪乃至500坪をその限度とし、希望により3か年乃至10か年賦払の月賦もしくは半年賦払とし、契約金として初め総額の2割を頂きます。また賦金払として、途中で残額の全部または一部を一時に入金しても差支えありません。

賦金払の一例 (1,000円につき)

賦払期間	月 賦	半年 賦
10か年	13円20銭	80円24銭
5か年	21円22銭	129円50銭

関東大震災の影響

田園都市会社が第2回分譲を開始した翌月1日、つまり大正12年9月1日、関東大地震が発生した。



田園都市会社本社 (洗足)

この大地震の被害は、最も人口の密集していた京浜地方に集中し、しかも大火災を伴ったため、当時木造建築の多かった東京、横浜の両都市は、まる3日間も燃え続け、その被害総額は101億円(大蔵省調べ)にのぼった。荏原郡も東京府の東南に位置し、神奈川県にも隣接していたため大きな損

土地販売一覧表

地区名	販売面積	販売年月	備考
洗足	181,500 m ²	大正11年6月	洗足地区は碑倉村，平塚村，馬込村 多摩川台地区は玉川村，調布村 大岡山地区は碑倉村，馬込村，池上村にまたがっている。
多摩川台	106,969.5	大正12年8月	
多摩川台	96,234.6	大正12年11月	
大岡山	300,300	大正13年1月	
多摩川台	86,859.3	大正13年5月	
多摩川台	11,550	大正13年11月	
多摩川台	212,889.6	大正14年5月	
多摩川台	25,512.3	大正14年11月	
多摩川台	37,583.7	昭和2年11月	
合計	1,059,399.0		

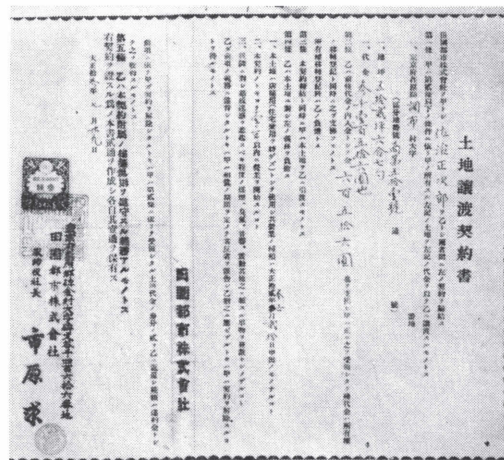
害を受けたが、とくに現在の品川区、大田区など東海道沿いの沖積層地域の被害が大きく、西部の世田谷区域などの丘陵地帯は比較的軽微であった。むしろこの不慮の災害は、東京市民に対して郊外が安住の地であることを教えてくれたようなものであった。事実、洗足を中心に、田園都市に建てられた40軒余の住宅には1軒も被害がなかった。なお、大正12年6月から、分譲地の販売促進のために、本社を洗足駅前に移設していたことも幸いした。

田園都市会社の取締役渋沢秀雄は、田園都市居住者を1軒1軒たずね、震災時の東京の状況を話し、いかに田園都市が安全であるかを宣伝しながら祝福して回った。のちに渋沢は、当時の状況を次のように記している。

「9月1日の大地震に、私は軽井沢の万平ホテルで出会った。9月2日に矢部金太郎君と汽車で川口駅までゆき、荒川の鉄橋が落ちたため、あそこから歩く。その晩、私は飛鳥山にあった両親の家に泊ってもらい、翌3日の朝、そこから品川御殿山のわが家へテクテク歩き出した。

途中、神田三崎町辺では、電車のトロリー線まで焼け落ちている焼野原のなかに、逃げおくれた焼死体2、3を目撃した。丸の内を通過して帝劇の焼け跡へ寄った。芝公園の手前では、倉庫みたいな建物がまだ燃えていた。御殿山の家へ着いたのは夕方だった。

翌4日午前、私は自転車で洗足の会社へ行った。東京市内の地獄絵みみたいな無残さ、惨たらしさとうらはらに、洗足地区は何と美しかったろう。緑の森に日は輝き、小鳥は平和を歌っている。まさに天国と地獄だった。私は40軒あまりの住宅を一つ一つ見舞って歩いた。最大の被害でも壁に亀裂がはいり、煉瓦



大正13年当時の土地譲渡契約書

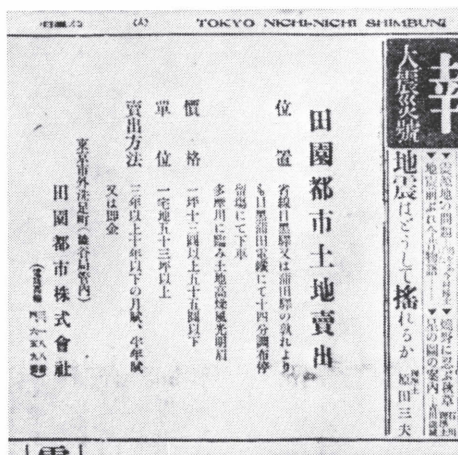
がズレ落ちた程度だった。ほとんど全部の家の奥さんがたが、『いいときに土地を売って下さいました。もとのウチは焼けております。本当にありがとうございました』とお礼をいわれた。私は商売冥利を感じ、そのとき味わった地獄極楽の体験を土地分譲の新聞広告に書きそえた。当時田園都市会社では、私の兄の友人河野通氏が支配人になっており、地震当日は、40余軒炊き出しをしたそうである。」
(渋谷秀雄著『わが町』より)

上記の新聞広告というのは、第2回多摩川台地区売出し（大正12年10月2日）の際の新聞広告のことで、「今回の激震は、田園都市の安全地帯たることを証明しました。都会の中心から田園都市へ、それは非常口のない活動写真館から、広々とした大公園へ移転することです。すべての基本である安住の地を定めるのは今です」と宣伝している。

この間、大震災の災害の恐しさをみた人びとの間に郊外移転の風潮が生まれ、「事務所は東京に、住宅は郊外に」ということばも流行していたという。

こうした大震災の影響もあって、田園都市は急速に人気を集め、3か月後の11月末までに、第2回分譲予定面積の半分以上に当たる5万6,100平方メートルの分譲契約が成立するという、予想以上の好調を示したのである。

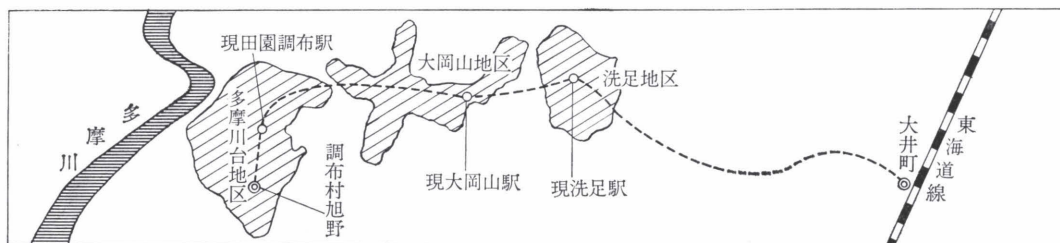
したがって、関東地区に大被害をもたらした大地震ではあったが、結果からみれば、田園都市会社にとっては、まさに“地震さまさま”であった。



大正12年11月1日付の新聞広告（東京日々新聞）

こうして田園都市会社が、昭和3年5月5日に目黒蒲田電鉄に合併されるまでの約6年間に売上げた分譲地は、浅草蔵前の東京高等工業学校（現東京工業大学）3万9,600平方メートル余と大岡山の同社社有地30万平方メートルとの交換分を含め105万9,400平方メートルにのぼった。この売上げ総面積は、買収総面積159万900平方メートルの約67パーセントに相当した。残りの土地は会社合併により目黒蒲田電鉄に引継がれ、以後は同社によって分譲されていった。

田園都市計画地と予定路線



2 電燈電力業と鉄道建設

1) 電燈電力供給業の兼営

営業の開始

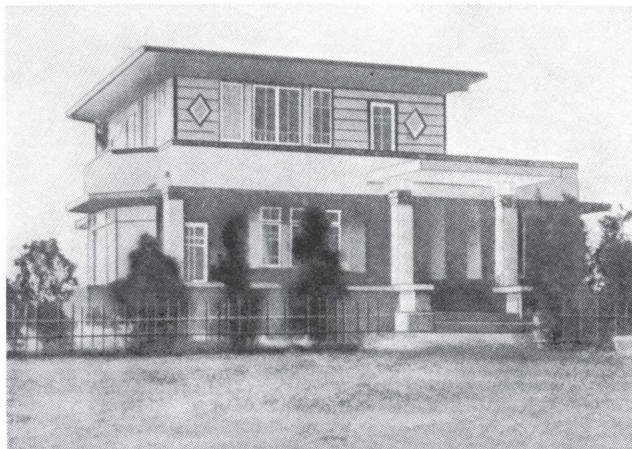
田園都市計画の一つである電燈電力の供給については、大正11年8月2日に通信省から認可を受けた。ただし、営業区域は、田園都市会社が経営する田園都市開発区域内に限定された。

認可を受けた同社は、さっそく富士瓦斯紡績（のちに富士電力から東京電力となる）と電力受給契約を締結し、大正11年12月、まず洗足地区に送電を開始した。翌年4月には、群馬電力（のちに東京電力に合併）から受電し、多摩川台地区にも送電した。しかし、電燈電力の供給範囲が田園都市地区に限定されたため、電燈電力供給業とはいっても、実態は、いたって小規模なものであった。当局がこのような小規模な事業の経営を許可したのは、当時、すでにこの地域を含めて経営の許可を受けていた東京電燈（東京電力）、群馬電力、東京市電気局（東京都交通局）の各社が、都心から離れた、しかも郊外電車未発達
の田園都市に供給するのでは採算が合わないとして配電線路を延長する意思がなかったため、やむをえず田園都市会社自身で供給させることにしたようである。

積極的な営業方針

田園都市会社の電燈電力供給業は、規模が小さかったが、その供給区域が、住宅建築について制限を設けた田園都市であったため、需要家層は中流以上の文化生活者ばかりという結果をもたらした。一方、田園都市会社においても、積極的に住宅電気設備の相談に応じ、また、電気知識普及のため、田園都市にモダンな電気ホームを新築して、文化施設としての電燈照明の方式ならびに電熱器具・暖房・電気厨房などの実際的な宣伝を行なった。

このように、高級需要家層に恵まれていたこと、同社の積極的



田園調布の電気ホーム（田園都市会社）

な営業方針により、電燈電力供給業は、田園都市の発展と相まってしだいに好況に向かい、同社の有力な収入源の一つとなった。大正14年上期の実績によると、全需要家数270戸中100戸までが電気厨房・暖房用のいわゆる電熱器具需要家であった。また、販売電力量の75パーセントが電熱使用量に相当するということのように、販売効率もよかった。

この田園都市会社の電燈電力供給業は、のちに昭和3年5月、同社が目黒蒲田電鉄に合併後は、目黒蒲田電鉄の電燈部門となり、さらに目黒蒲田電鉄が、玉川電気鉄道の電燈電力供給業を吸収した東京横浜電鉄を合併するところとなり、同事業は飛躍的に発展していくのである。

2) 電気鉄道の敷設

荏原電気鉄道による申請

田園都市計画の中にも「交通機関を完備する」とうたわれているように、田園都市会社では、同社の設立以前から鉄道の敷設計画をもっていた。

事業地については、前記のように、東京近郊で最高の住宅地を選定し得たが、鉄道についても、大正7年1月、田園都市会社設立発起人とほぼ同一メンバーによる荏原電気鉄道設立発起人名で、荏原郡大井町を起点とし、池上電気鉄道の計画線と交差して洗足地区に至り、さらに武蔵電気鉄道の計画線と交差して玉川村の玉川電気鉄道駒沢停車場付近に至る軽便鉄道の敷設免許を申請した。次いで同年3月4日、荏原電気鉄道創立事務所を田園

電気ホームのこと

大正13年9月、私は田園調布の自分の地所に延べ45坪ほどの2階建て住宅を建てた。そのとき私は考えた。どうせ家を建てるなら、それを田園都市事業のPRに使ってから住もう。そこでマツダランプと建築会社アメリカ屋と東京日日新聞社と田園都市がタイアップして「電気ホームの会」を作り、私がその会長に選ばれたりした。

当時、市内の百貨店では、売場に応接間や台所のセットを造り、そこに電熱器具を備えて家庭電化を宣伝していた。「電気ホームの会」は、それを住宅地の現場に具現して見せようという趣向である。

主としてマツダランプの橘君という人がアイデアを出す、照明器具・暖房や炊事の電熱器・室内温

測器・扇風機、幼稚ながらも電気洗濯機などを配置し、20代の女性が各室にいて説明する。むろん、新聞で募集した娘さんたちにマツダランプが知識を授けて訓練したのである。期間は3週間ほどで入場無料。標本的な郊外住宅を電化し、こういう宅地にこうして住めば便利です、と訴えたわけである。

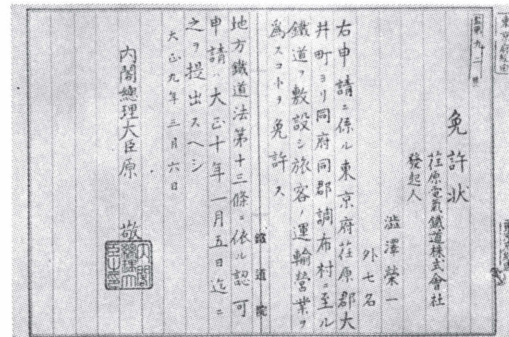
電気ホームの参観者は1万2,000人ほどだったと記憶する。会が終わってから私はそこに住みついた。そして間もなく電気代が莫大なことに驚いた。むろん、展示した電気器具をすべて使いはしなかったが、1か月130円から150円はかかる。いまの金なら数10万円だ。私は、片っぱしから器具を取りはずした。
(渋谷秀雄著『わが町』より)

都市会社創立事務所内に設置した。

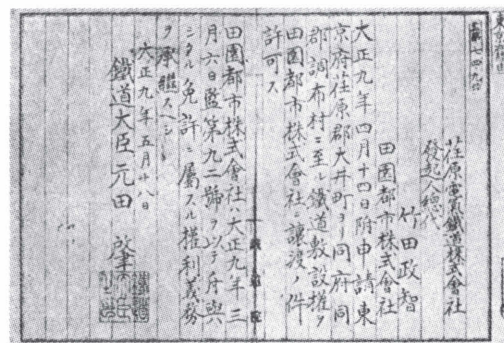
その後、大正8年8月15日、軽便鉄道法に代わって地方鉄道法が施行されたので、大正9年1月6日、荏原電気鉄道は内閣総理大臣原敬あてに、地方鉄道法による地方鉄道敷設免許を申請した。ただし、その区間については、事業地が洗足地区、大岡山地区、多摩川台地区の3地区に決定したため、鉄道院線大井町停車場付近を起点とし、荏原郡平塚村、馬込村、碑倉村、玉川村を経て調布村旭野に至る延長8.48キロメートルに変更した。そして、同年3月6日にその免許を得た。終点の旭野は、現在の田園調布駅付近一帯である。

敷設免許を得たところで、大正9年4月10日、鉄道の建設・経営を田園都市会社に移管するための発起人会が開催され、同発起人会は、鉄道敷設権を無償で田園都市会社に譲渡することを決議した。

以上の契約ならびに発起人総会の決議に基づき、大正9年4月14日に地方鉄道敷設権譲渡の認可を申請し、同年5月18日に認可され、荏原電気鉄道の免許路線を田園都市会社が建設、経営することとなった。こうしてみると、荏原電気鉄道は田園都市会社と同じ発起人ということからも、ある種の事情から田園都市会社による鉄道敷設免許取得がむずかしいため、別会社として荏原電気鉄道を設立して、これによって免許を取得し、その後、田園都市会社がそれを譲受けるための便法として発起されたのではないかと推察される。



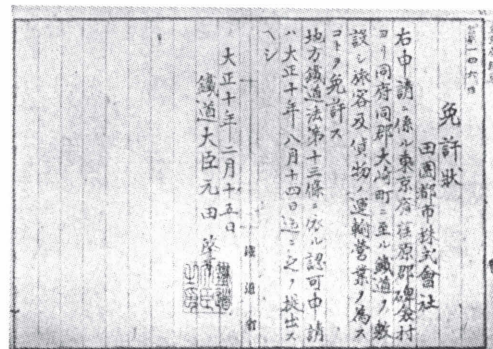
荏原電気鉄道免許状 (大井町～調布村間)



鉄道敷設譲渡許可書

目黒線の建設に着手

荏原電気鉄道の敷設権を得た田園都市会社は、さらに大正9年12月20日、大井町～調布村間の中間にある碑倉村(洗足)から分岐し、馬込村、平塚村を経て荏原郡大崎町(目黒駅)に至る延長4.08キロメートルの地方鉄道敷設の免許申請を行ない、翌10年2月15日、免許を得た。



田園都市会社免許状 (碑倉村～大崎町間)

こうして、大井町～調布村間、碑衾村～大崎町間の2本の路線の免許を得たところで、田園都市会社は、さっそく工事施行認可申請を行なった。

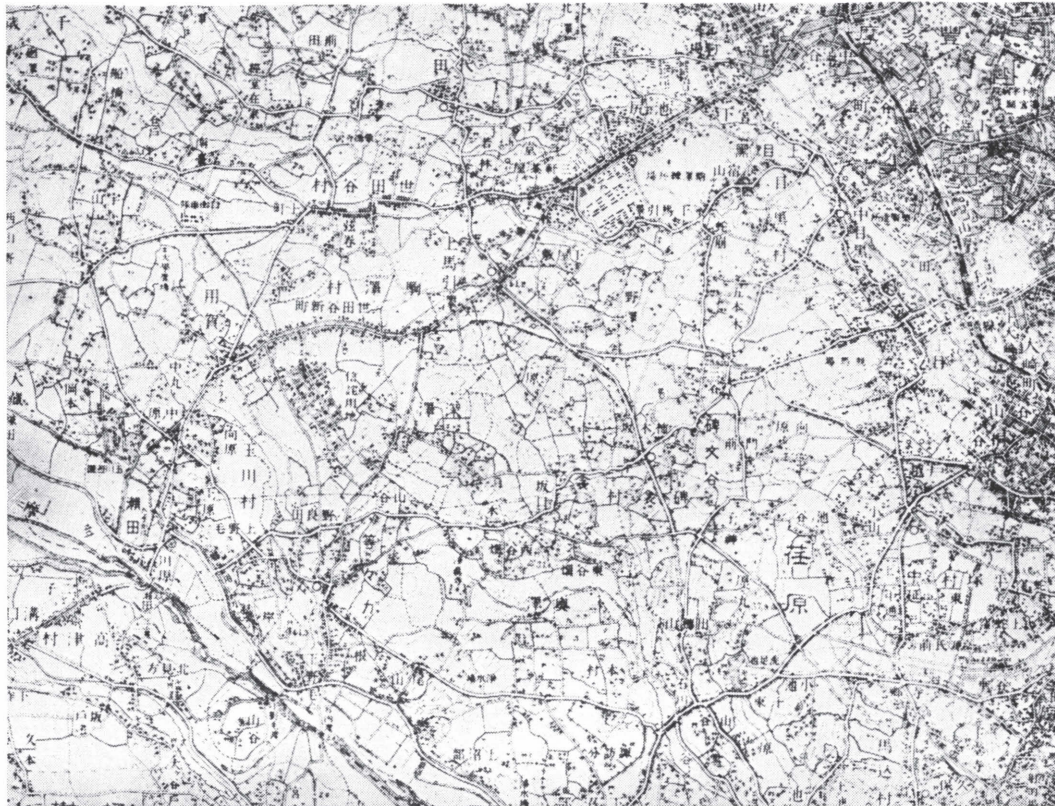
同社は当初、旧荏原電気鉄道の免許線である大井町～碑衾村～調布村間をそのまま生かして工事を進める予定であったが、経済変動ならびに用地買収の関係上、さらには鉄道省が「文化住宅地からの通勤線としては山手線に直結すべきであろう」（認可申請添付書類による）と助言してきたため、結局、免許区間である大井町～調布村間、碑衾村～大崎町

間を設計変更して、大崎町(目黒)～調布村(多摩川)間7.56キロメートルを第1期線(目黒線)、大井町～碑衾村(洗足)間4.38キロメートルを第2期線(大井町線)としたのである。

そして、大正11年3月24日の工事施行認可と同時に、第1期線である目黒線目黒～多摩川間の建設工事に着手した。



大正11年当時の丸子渡付近(浅間神社付近)



大正11年当時の荏原郡の一部

第2章 鉄道業の萌芽

1 武蔵電気鉄道の創立

1) 発起出願と競願

起業の発端と出願

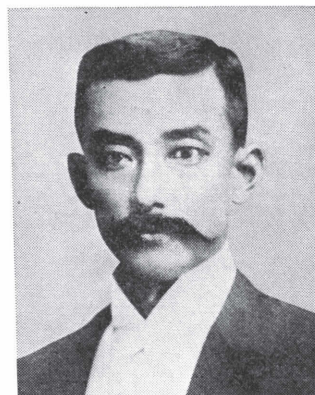
当社のもう一つの前身会社である武蔵電気鉄道は、明治39年11月10日、私設鉄道法に基づいて豊多摩郡渋谷村字渋谷広尾町～横浜市平沼間の電気鉄道の敷設を出願し、41年5月8日、逓信大臣から仮免許を下付された。

同社設立発起の目的は、大要次のようなものであった。

当時すでに200万人を上回る人口のあった首都東京市と、わが国の主要な貿易港として発展の一途にあった横浜市との間では、人びとの往復は日増しに増加していた。

明治5年、わが国初の官設鉄道が新橋～横浜間に敷設、開業されたが、その後、こうした旅客の増大を背景として、明治38年には京浜電気鉄道も品川～神奈川間を全通していた。しかし、この2線はいずれも海岸の方に片寄っていたため、山ノ手方面の麴町、芝、麻布、四谷、牛込、小石川、本郷、赤坂などの各区に居住する人びとは、品川まで遠回りしなければそれらを利用することができず、経済的にも時間的にもむだが多く、非常に不便を感じていた。また、東京・横浜両市の中間にある豊多摩、荏原、橋樹の3郡は両市に接近しているため、その人口は約25万人を数え、しかも、その3分の2が多摩川、鶴見川の上流の平地、3分の1が東京湾に面する地区に居住していた。そこで武蔵電気鉄道は、山ノ手方面から横浜まで直通で往復できる交通機関を設けて、一般の交通不便を解消し、同時に建設後の沿線開発と商工業の発達に寄与しようとしたのであった。

発起人は、汽船共栄、徴兵保険、東京電気鉄道などの各社社長を歴任し、事業家としてその手腕を発揮していた岡田治衛武をはじめ、山根舜太郎、阿部太一郎、樋口鉦次郎、村田佐輔の5人であった。



岡田 治衛武

武蔵電気鉄道免許申請時の予想年間収入

(明治40年5月25日)

	乗客数	旅客収入	貨物重量	貨物収入	備考
本線計	12,870,210人	541,946円	80,701,493t	39,945円	収入総計 613,664円
支線計	1,272,302	30,108	16,552,106	1,663	支出総計 263,530円
合計	14,142,512	572,054	97,253,599	41,608	収支差引 350,134円

(※) 旅客収入は1人1マイル1銭2厘、貨物収入は1トン1マイル4銭として計算。資本金350万円に対し10パーセントの利益となる。

下目黒～碑衾村字碑文谷，字衾～池上村字石川～玉川村奥沢～調布村字下沼部～神奈川県橋樹郡中原村字上丸子～住吉村字市ノ坪，字木月，字苺宿～日吉村字矢上，字箕輪～大綱村字綱島～旭村字師岡，字北寺尾～大綱村字菊名，字篠原～子安村字白幡～城郷村字斉藤分～横浜市字青木町，字平沼を経て平沼停車場に至る延長24.5キロメートルであり，②支線は，荏原郡調布村下沼部から分岐し，字嶺，字鶉ノ木～池上村字久ヶ原，字徳持，字堤方～蒲田村字女塚，字御園～蒲田停車場に至る延長6.1キロメートルであった。

本線のほかに新たに蒲田支線が加わったが，この支線の必要性について，敷設免許申請書に次のように記されている。

「本線ノ中間，調布停車場ハ蒲田枝線ノ分岐点ニ在リテ多摩川河岸ニ瀕シ，荏原，橋樹両郡ノ境界ニ接シ，又丸子往還ヲ控ヘ，東京，横浜，蒲田ヘ往復スル旅客ノ集散地タリ。蒲田枝線ハ，本線ヨリ東海道官線ヘノ南北連絡線ニシテ，品川，大森及川崎等ト多摩川筋無数ノ村落ニ居住スルモノノ唯一ナル交通機関ナレハ往復スルモノ最モ頻繁ニシテ且ツ池上本門寺，川崎大師ヘノ参詣人其他文士墨客ニモ至便ニシテ最モ趣味アル線路ト云フヘシ。」

東海電気鉄道計画路線と武蔵電気鉄道変更路線



その後、一部の路線変更はあったが、このとき決定された本線が現在の東横線の基をなすルートであり、支線は、のちに目黒蒲田電鉄によって完成され、現在、目蒲線の一部として重要な役割を果たしている。

なお、路線の修正と同時に輸送業のなかに貨物を加えた。これは、中間の調布駅を中心に東京・横浜・蒲田方面へ主として米麦・野菜・果物・木材・砂利を搬出し、東京・横浜方面からは、おもに日用品・呉服・海産物・輸入雑貨などを搬入するため、貨物収入は総収入の7パーセント弱の予想であった。軌間も、当初の1.372メートルを官設鉄道の基準に合わせて1.067メートルに訂正した。しかし、将来の輸送力の増大を予想して、仮免許を得たのち、逆に1.435メートルに変更している。

以上によって、ほぼ起業方針が決定したので、発起人は私設鉄道法に基づくすべての関係書類を整え、仮免許取得の運動を続けた。

東海電気鉄道との妥協

ところが、武蔵電気鉄道の出願と前後して、東武鉄道社長根津嘉一郎ほか22人を発起人とする東海電気鉄道敷設の出願が、明治38年11月17日付で提出されていた。この路線は、芝高輪南町から官設東海道線国府津駅に至るものを本線とし、同じく高輪南町から四谷信濃町に至るもの、および横浜市青木町から同町海岸に至るもの、ならびに神奈川駅から横浜市浅間町に至るものなどを支線とするものであった。この出願路線系統と武蔵電気鉄道のそれとを比較対照してみると、ほぼ同一方向になっていたので、当時、東京府知事であった男爵千家尊福は、両社に対し、合同して建設するのが得策であることを説いた。

両社はこの仲裁案を入れて、その後再三にわたって交渉した結果、明治40年12月6日、両社が合併して武蔵電気鉄道を存続させ、その発起人に東海電気鉄道の発起人を加えることで、両社の妥協が成立した。そして翌年1月31日、東海電気鉄道の発起人である根津嘉一郎ほか22人が武蔵電気鉄道の発起人に参加することにより、円満解決をみるに至った。

2) 免許と創立総会

仮免許状の下付

一方、逓信省鉄道局では、武蔵電気鉄道の申請に基づき、同鉄道の敷設によって官設鉄道が受ける利害関係を調査したところ、かなりマイナスとなることが明らかになった。つまり、両終端（広尾、平沼）における乗降客数は年間18万9,500人が見込まれ、そのうち半数の9万4,750人を官設鉄道への乗換客とみた場合、武蔵電気鉄道の敷設によって予想

される官設鉄道の年間増収額は4万6,900円、これに対して京浜間の運輸収入では20万9,200円の減収が見込まれ、結局、差引16万2,300円の損害を受けるという予想が立てられたわけである。また、鉄道国有法によって買収した旧私設鉄道のなかには経営不振のものも多く、京浜間のような将来有望な路線は、国において建設、経営すべきであるという声も同局内部にあった。しかし、鉄道国有化を進めつつあった当時、政府は急速に増大した路線の保守改良のための工事に追われ、財政上、早急に新線を建設することは困難な状況にあった。そこで、政府は「政府ニ於テ之ヲ国有トナスノ必要アリト認ムルトキハ何時ニテモ其免許ヲ取消シ鉄道及附属物件ヲ買収スルタメ本免許ニ条件ヲ付スコトアルヘシ」という命令書をつけて願いを聞き届け、ようやく明治41年5月8日、調布村～官設蒲田停車場に至る蒲田支線とともに、本線広尾町天現寺橋～官設平沼停車場に至る本線の仮免許状が下付された。

創立総会の開催

東海電気鉄道との協定に伴い、発起人総数は合わせて80人になったが、その後死亡者4人、脱退者11人を除いて、明治42年10月25日の定款作成時における発起人の総数は65人となり、この人員で会社創立の準備に着手した。

まず、発起人総会での決議により、会社創立委員が選任された。創立委員には、岡田治衛武、根津嘉一郎、伯爵広沢金次郎、高木豊三、佐竹作太郎、改野耕三、賀田金三郎、村井真雄、男爵有地品之允、小野金六の10人が選ばれ、委員の互選によって岡田、根津の両人が常任委員に、さらに岡田治衛武が創立委員長に選ばれた。創立委員は、たびたび委員会を開催して創立の準備を進めた。明治43年4月7日の委員会で、第1回株式払込金を5円と定め（私設鉄道法第9条による特例）、同年5月30日までに払込みが円満に完了、いよいよ創立総会開催の運びとなった。

創立総会は明治43年6月22日、東京市麴町区永楽町の東京商業会議所で開催され、取締役には岡田治衛武、根津嘉一郎、岩下清周、小野金六、賀田金三郎、村井真雄、新海栄太郎、監査役には広沢金次郎、有地品之允、佐竹作太郎、改野耕三が選任され、取締役の互選で岡田治衛武が社長に、新海栄太郎が常務に就任した。創立資本金は350万円であった。

なお、総会での経過報告は、「本鉄道発起申請ノ当初ヨリ今日マデノ経過ヲ見ルニ事態着々進行シテ毫モ渋滞ノ痕ヲ留メズ。殊ニ第1回株金払込ノ如キ幾ンド空前ノ良成績ヲ以テ其終ヲ告ゲタル所以ノモノハ、一ニ本会社事業ノ前途有望ナルヲ看取シタル人気ノ傾向ニ依ルベキモ、抑モ亦株主諸君後援ノ力ニ由ラズンバアラズ。茲ニ本会社創立事項ノ報告ヲ終ルニ臨ミ、委員一同満足ノ意ヲ表スル所以也」と結んでいる。

2 免許の失効と再出願

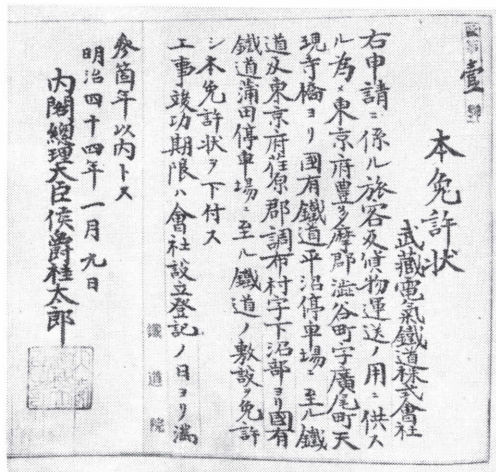
1) 路線の延長と計画縮小

延長線の出願と免許

武蔵電気鉄道は、先に仮免許を取得した本線、蒲田支線に続いて、明治41年6月12日、さらに2支線の追加敷設を出願した。

一つは、本線碑文谷から分岐して新宿に至る8.3キロメートルの新宿支線である。これは、赤坂区青山練兵場から代々木方面が、明治45年に開催される予定の帝国大博覧会用地に決定したので、この機を利用して路線を延長し、博覧会に利便を与えるとともに、閉会後においても同地域の繁栄を促進しようとして計画されたものである。

もう一つは、本線終点の横浜市平沼から市内蓬萊橋（大正3年6月6日、蓬萊橋を扇町に起業目論見書変更）までの3.7キロメートルの横浜市内延長線で、将来、東京山ノ手方面と横浜市との間の交通の円滑と輸送力増強のために計画されたものである。

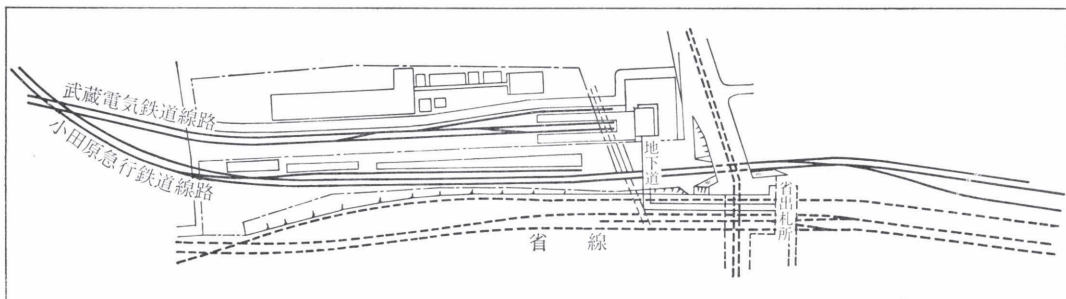


武蔵電気鉄道本線および蒲田支線の本免許状

以後、武蔵電気鉄道では、蒲田支線を第1支線、新宿支線を第2支線、横浜市内延長線を第3支線として免許取得の運動と建設の計画を進めていった。

そして、ついに第3支線は明治43年5月16日に、第2支線は翌44年3月10日に仮免許状が下付されるに至ったのである。なお、本線と第1支線については明治44年1月9日に、第2支線については大正元年11月22日に本免許状が下付された。

新宿停車場設計平面図



その後、武蔵電気鉄道は大正2年2月、後記するように、城南鉄道(二ノ橋～世田谷間)の鉄道敷設権を譲受けて第4支線とし、同年4月30日には、第4支線の終点二ノ橋から赤羽河岸へ延長を申請した。同時に、第5支線として、第3支線を浜海岸まで延長し、海岸を埋立て海陸運輸の連絡が計画された。さらに翌3年2月14日には、東京市内中心部への乗入れを計画して、上目黒～有楽町間の第6支線を申請した。

この間、武蔵電気鉄道が明治44年5月10日に用地買収に着手した本線および第1支線の建設計画は、折からの不況に加えて、鉄道院(逓信省鉄道局が改組)の横浜駅の移転計画や、買収した旧城南鉄道の路線の設計変更などもあって、思うように進捗せず、わずかに鉄道用地の一部を買収したにとどまり、竣工期限も延期を重ねていった。

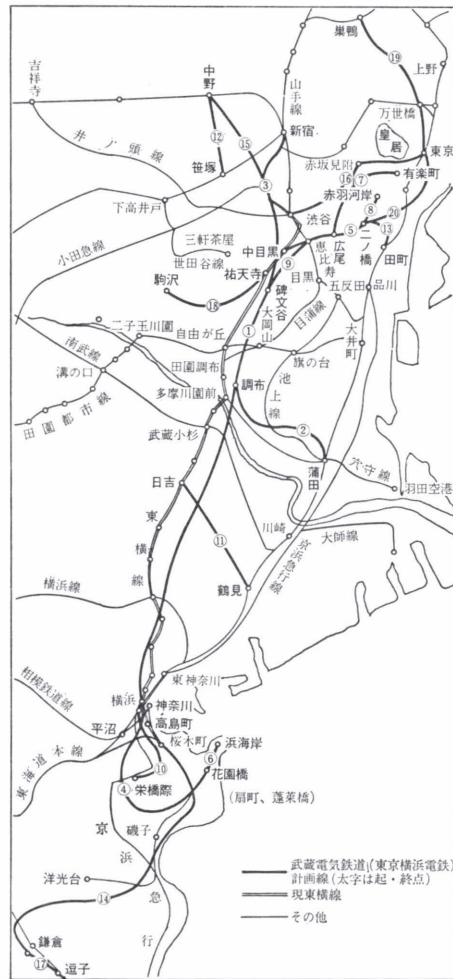
一方、第2支線は、大正2年5月14日に用地買収に着手したのち、同年12月、本線分岐点の碑文谷を上目黒に変えて工事方法の変更を行なったが、用地価格の暴騰によって買収困難となり、これも行詰りの状態になっていたため、大正5年11月25日に仮免許は失効と

武蔵電気鉄道計画路線網一覧表

申請線	区間	申請年月日	免許の可否	備考	
1 本線	広尾～平沼町 渋谷町～高島町	明40.5.25 大6.5.10	明44.1.9 大6.10.30	免許 #	大6.5.10失効
2 蒲田支線 (第1支線)	調布～蒲田駅	明40.5.25 大6.5.10	明44.1.9 大6.10.30	免許 #	大6.5.10失効 大11.9.19譲渡
3 新宿支線 (第2支線)	碑文谷～新宿	明41.6.12	大元.11.22	免許	大5.11.25失効
4 横浜市内延長線 (第3支線)	平沼町～蓬莱橋 (高島町～花園橋)	明41.6.12 大6.5.10	大5.7.5 大6.10.30	却下 #	
5 旧城南線 (第4支線)	広尾～二ノ橋	大元.12.10	大2.2.3	許可	城南鉄道より譲受 昭9.11.11失効
6 臨港線 (第5支線)	扇町～浜海岸	大2.4.30	大5.1.24	却下	
7 有楽町線 (第6支線)	上目黒～有楽町 (渋谷～有楽町)	大3.2.14 大6.12.22 大7.5.18 大7.11.2 大13.8.30	大5.1.24 大7.3.30 大7.7.22 大9.3.17 大14.6.27	却下 # # 免許 却下	大12.3.16失効
8 二ノ橋延長線	二ノ橋～赤羽河岸	大2.4.30	大3.3.10	却下	
9 祐天寺～広尾線	祐天寺～広尾	大6.5.10	大6.10.30	免許	昭11.10.3起業廃止
10 青木町～黄金町線	神奈川～栄橋際	大12.12.5	昭2.12.26	却下	
11 箕輪～鶴見線	日吉～鶴見駅	大14.3.19	昭3.10.20	却下	
12 中野～笹塚線	中野駅～笹塚	大14.9.22			大15.8.10取下げ
13 広尾～田町線	広尾～田町駅	大15.4.23	昭4.10.15	却下	
14 鎌倉延長線	高島町～鎌倉	大15.7.31	昭2.12.26	部分免許	高島町～桜木町
15 渋谷～中野線	渋谷～中野	大15.8.10	昭4.10.26	却下	
16 渋谷～永楽町線	渋谷～東京駅	大15.9.3	昭9.2.14	却下	
17 逗子線	鎌倉～逗子	昭3.8.6		不詳	
18 祐天寺～駒沢線	祐天寺～駒沢	昭3.8.25		不詳	
19 渋谷～巣鴨線	渋谷～巣鴨	昭3.9.7	昭9.2.14	却下	
20 二ノ橋～東京線	二ノ橋～東京駅	昭4.5.28	昭10.1.17	却下	

区間の()内は却下後再申請路線

武蔵電気鉄道計画路線図



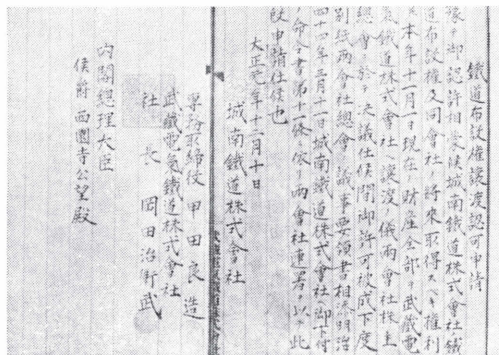
なってしまった。その余波で、仮免許を得ていた第3支線についても、既免許線の成業を危ぶむ当局から、「到底完成ノ見込ナシ」として大正5年7月5日、本免許状の下付を却下されてしまった。また、先に買収した第4支線の延長申請についても大正3年3月10日に、第5支線・第6支線の出願は5年1月24日に、同じ理由で却下された。

城南鉄道敷設権の譲受け

武蔵電気鉄道が第2支線までの免許を得たころ、甲田良造ほか5人の発起人を中心とした城南鉄道が、麻布二ノ橋を起点とし、渋谷を経て世田谷に至る軽便鉄道の敷設権を所有していた。同社は、明治29年から翌30年にわたる鉄道起業ブームに乗って発起申請を行ない、31年10月に仮免許を得たうえ、33年3月に資本金35万円で設立された。その後、明治43年4月の軽便鉄道法制定に伴い、翌44年3月、同法による指定を受けた。しかし、仮免許を得てから、同社は株主の整理などに12年以上も費やし、鉄道敷設のための手続きも滞っていたため、当局から事業遂行の熱意に欠けるとみなされ、その後出願した延長線（二ノ橋～赤羽橋間）が却下されるなど、困難な状況下に置かれていた。

武蔵電気鉄道では、この城南鉄道を本線の延長線とすることにより、将来、東京中心部乗入れのための布石にしようと考えた。そこで武蔵電気鉄道、城南鉄道の両社は、鉄道敷設権の譲受けについて協議し、武蔵電気鉄道が、城南鉄道の全財産ならびに、将来同社が取得すべきいっさいの権利を3万円(額面50円の増資株、1株5円払込済みの株式6,000株を交付)で譲受けることを協定した。

大正元年12月10日、両社連名で譲渡認可申請を行ない、翌2年2月3日、鉄道院の許可を受けると同時に、城南鉄道は解散することとなった。武蔵電気鉄道は、すでに記したように、買収したこの路線を第4支線とし、続いて二ノ橋から赤羽河岸までの同線の延長を申請したが、これは当局から成業の見込みなしとして却下された。しかも、城南鉄道から譲受けた軽便鉄道は、免許路線失効が相次ぎ、最終的には、わずかに二ノ橋～広尾間1.5



軽便鉄道敷設権譲渡認可申請書

キロメートルを残すのみとなり、それもついに建設されずに放置されることとなった。

しかし、このわずか1.5キロメートルの軽便鉄道が、このあと武蔵電気鉄道が資金難による竣工延期申請が当局から却下され、すべての免許線が失効となったとき、その免許路線を復活させるための重要な役割を果たすこととなるのである。

事業計画の縮小

このようにして、武蔵電気鉄道は会社創立後、既得免許線に加えて、新路線の出願、さらに軽便鉄道の買収など、積極的に計画を拡張していった。同時に鉄道業の付帯事業として電燈電力供給業、土地家屋の売買および賃貸業、あるいは娯楽機関の経営なども企画していた。ところが、その後の物価騰貴と沿線の土地価格、とくに新宿支線用地の予想外の高騰によって建設予算は大幅に膨張した。一方、株式払込金の徴収も第2回・第3回と続行したが、創業早々のうえに不況に見舞われたこともあって、期待どおりには進まなかった。そこで、大正元年11月28日の定時株主総会で、建設資金に充てるため資本金350万円を1,100万円に増加する件を可決した。



広 沢 金次郎

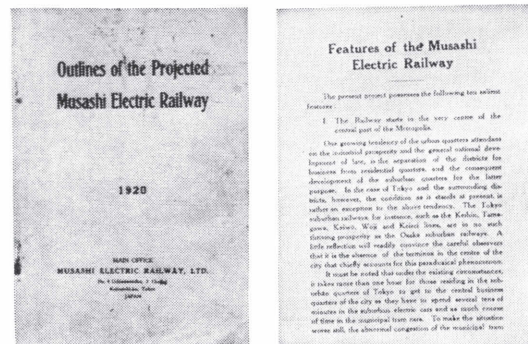
この間の役員の変更はめまぐるしいものがあり、明治44年7月3日、岡田治衛武は社長を辞任し、代わって伯爵広沢金次郎が就任したが、翌年7月には、ふたたび岡田治衛武が社長に復帰している。

大正3年7月に第1次世界大戦が始まり、その影響によって著しく物価が騰貴した。こうした状況のなかで、武蔵電気鉄道はあらゆる手段を講じて苦境打開を図った。大正4年7月8日、同社は臨時株主総会を開き、それまでの私設鉄道法による本格的鉄道から、軽便鉄道に変更することとした。この変更は、設計を簡略にして建設費を縮小するものであったが、この指定願は当局から却下されてしまった。

続いて同年11月、開業前の建設利息配当を中止し、翌12月にはすでに可決した増資決議も取消し、逆に資本金を245万円に減らすなど、これまで雄大な構想とおう盛な意欲によって進められてきた事業計画も、ここに至って消極方針の一途をたどることとなった。

外資導入の計画

武蔵電気鉄道社長岡田治衛武は、事業発起の当初からこのような資金難を予測して、かねてから外資導入の得失について研究を重ねていた。明治34年、東京電気鉄道(のちに東京市電)が東京市内に外濠線を創設したとき、同社の社長であった岡田治衛武は、資本金600万円の半額に当たる300



欧米資本向けの武蔵電気鉄道パンフレット

万円の株式をイギリス人に所有させて社業を完成させた経験があった。これは、わが国で政府の手によらない民間契約による外資導入の先駆をなすものであった。

大正元年11月、武蔵電気鉄道は、前記のように鉄道の建設および付帯事業計画推進のため増資を決議した。ところが、翌年5月の第1回株金払込みの時期になって、不況は深刻化し、株金の払込みが順調に行なわれなかった。そのため、一方で欧州の資本家と交渉して外資導入の計画を進めた。応募者のうち、株金払込み困難のものには、便宜上借款の方法をとったり、あるいは、その引受けの権利を外人に転讓するなどして、資金の調達を図ったのである。折から、バルカン戦争が起こったため、交渉は一時中断せざるをえなかったが、岡田治衛武は外資導入に対する既定方針を変更せず、イギリスあるいはフランスと八方手を尽くして交渉を続けた。その結果、大正3年春になって、ようやくフランス人資本家との交渉が熟した。武蔵電気鉄道では、わざわざフランスから2人の技師を招いて企業の得失、路線の状態などを視察させた。外資導入の条件は、軌条・諸機械、その他工事事用材に主としてフランス製品を使用することなどだけで、商談はきわめて有利に進展していたにもかかわらず、バルカン戦争がやがて第1次世界大戦へと拡大していったため、その交渉を中止しなければならなかった。

岡田治衛武は、さらに資金の最も豊富なアメリカに着目し、大正5年12月にはニューヨークのムニシパル・ユーティリティス・コーポレーションの傍系会社であるジャパン・アメリカ・フィナンシャル・コーポレーションと交渉の末、契約を締結した。しかし、この契約内容が、技師および会計員に外国人を採用し、鉄道完成に至るまでの工事いっさいを外国側に委託するというものであったため、当時、中華民国では、外国資本による鉄道の敷設によって、その植民地化がますます進んでいたことから、わが国の植民地化移行を懸念した政府は、これに反対し許可しなかった。そのうちに、大戦の長期化が一時的な戦争景気を呼び、国内資本による工事資金調達の希望も出てきたこともあって、この契約は実現をみるに至らなかった。

2) 新構想による再出願

軽便鉄道による再免許

大正5年春にはいと、長期化した大戦の影響は、貿易収支の好調、株式の高騰、金融の緩和となって現われ、景気は一時的に好転した。しかし、企業に対する一般の投資は、利益率の高い戦争関係の製造業に集中し、鉄道のような即効性のない地味な産業は敬遠された。しかも、武蔵電気鉄道の場合は、事業計画の構想は雄大であったが、裏付けの具体

的な計画はすこぶるずさんであったため、世人の協力を得られなかったとみるべきであろう。したがって、その後も同社の苦難の時代は続き、免許の条件である竣工期限（本線および第1支線については大正3年1月10日、第2支線については同年11月25日）内に竣工するどころか、工事に着手することもできなかった。そこで武蔵電気鉄道は本線・第1支線については大正2年2月と4年6月に、第2支線については大正3年9月と4年11月にそれぞれ2度の延期申請を行ない、1年ないし1年半の延長が許可されたが、すでにその竣工期限も切迫していた。

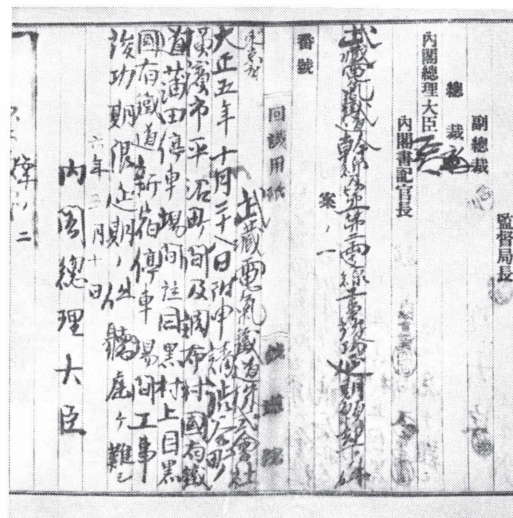
同社社長岡田治衛武は、大正5年11月28日、3度目の竣工期限延期申請を行なうと同時に、その認可を得るため、内閣総理大臣寺内正毅および鉄道院総裁後藤新平あてに、会社の窮状と敷設の熱意をこまごまと陳情した。しかしながら、この申請も翌6年5月10日に却下され、ついに同社の私設鉄道法によるすべての免許は失効するという最悪の事態となってしまう。

しかし、武蔵電気鉄道は、多年にわたって資金と労力を費やしてきた事業を中途にして放棄した場合の損失を考慮し、京浜間の交通発達の重要性を訴えて鉄道院と何度も交渉した。この結果、ようやく次のような妥協案を得ることができた。それは、「私設鉄道法による竣工期限延期については不許可とするが、免許線中旧城南鉄道から譲受けた軽便線だけはまだ有効期限がある（大正6年5月11日まで）ので、この線を幹線として会社を存立させること。そして不許可となった各線をこれの延長線として、軽便鉄道の名義で再出願すること」というものであった。

そこで同社は、大正6年5月10日、渋谷町から横浜市内中心部の扇町花園橋に至る本線および蒲田・新宿両支線を軽便鉄道として再出願を行なった。ところが、横浜市内に当たる部分は、市の事情から軽便鉄道では認可されないということもあって、本線は渋谷町から高島町までと申請を変更した。この申請は大正6年10月30日、蒲田・新宿両支線とあわせて認可になった。

高速鉄道計画

大正初期から中期にかけて、産業経済の発達はサラリーマン階層の形成を促し、サラリーマンは通勤者となって郊外に住居をもつようになった。教育水準の向上によって通学者



工事竣工延期願を却下する鉄道院文書

も急速に増加した。また当時、東京市内の交通機関は、大部分東京市電によって占められていた。東京市は明治44年に東京鉄道を買収し、その路線網を拡張していった。大正12年3月末で、その営業キロ程は160.3キロメートルに及び、乗客数は1日100万人を越えた。これは、市域総交通量の79パーセントという大きな比重を占めるものであった。

しかし、市民生活の向上に伴い、東京市電は、都市交通機関としての機能を十分に発揮することができなくなっていた。そのため、東京市内とその近郊の交通の円滑を図るために、輸送時分を短縮し、かつ大量に輸送のできる高速鉄道が必要となった。

武蔵電気鉄道では、設立当初から、東京・横浜両市間の迅速、円滑な交通の実をあげるためには、計画線の起点・終点をそれぞれ市の中心部まで延長しなければならないと考えていたが、その計画は大正年代にはいり、前述の市内の交通事情からますます重要性を帯びてきていた。これを具体化することによって、武蔵電気鉄道の将来性はさらに高まり、公共の利益も大幅に拡大される見通しであった。市内延長線の割高な建設費も、郊外線を同時に建設することによって平均化されるという目算もあった。

大正3年2月14日、武蔵電気鉄道は、第6支線（有楽町線）として本線の上目黒停車場から分岐して渋谷町、青山南町、表町、一ツ木町、永田町、内幸町を経て官設鉄道有楽町停車場に至る7.8キロメートルの延長敷設を申請した。折しも、市の表玄関である東京駅が、起工以来7か年を経てようやく完成をみようとしているときであった（完成は大正3年12月13日）。申請書は「今ヤ国有線丸ノ内中央停車場ハ殆ンド完成シ不日東洋ノ一大模範トモイフベキ美観ト効用トヲ顕現セントス。是時ニ方リ吾社線ヲ延長シテ市ノ東西ニ広軌高速度ノ大動脈ヲ建設シ中央停車場ト相俟ッテ利便ト実益トノ模範タランコトヲ企望スルハ時勢ノ進運上亦已ムヲ得ザルモノト信ズル也」と結んでいる。

武蔵電気鉄道が出願した有楽町線は、すでに路面使用に拡張の余地をみることができなくなった東京に、欧米諸国が実施している地下式または高架式鉄道を採用しようというものであった。この出願を契機として、東京市内における高速鉄道の計画が相次ぐこととなる。まず大正3年、欧米主要都市における地下高速鉄道の発達状況を視察してきた早川徳次（後年、現在の地下鉄銀座線の主導権をめぐる五島慶太と激しい争いをする）は、帰国後、大正6年に東京軽便地下鉄道を設立し、品川～浅草間および車坂～南千住間の出願を行なった。これと前後して東京高速鉄道（小田急電鉄の前身会社、発起人利光鶴松）および東京鉄道（発起人森格など、三井系）が高速鉄道の出願を行っていた。ここに至って、鉄道院や内務省もようやく市内における高速鉄道網制定の必要を感じ、東京市区改正委員会にはかって、大正9年1月、7路線を高速鉄道網として具体的に決定した。その総延長は73キロメートルであった。

こうした情勢のなかで、武蔵電気鉄道が大正3年に出願した地下式または高架式の有楽町線は、当時資金難にあえいでいた同社の実情から「完成の見込みなし」として却下されたが、その後も同社は、大正6年12月、7年1月（起点変更の形で申請）、同年5月と再三にわたって出願している。もちろん、既免許線が免許を得てからほとんど進捗をみていない状態では、当局の承認を得ることはできなかったが、その後、前記の民間における地下高速鉄道建設の気運の高まりから市内高速鉄道網の制定をみ、その一つが武蔵電気鉄道の出願路線に該当するという理由で、大正9年3月17日、ようやく有楽町線の免許が下付されることとなった。



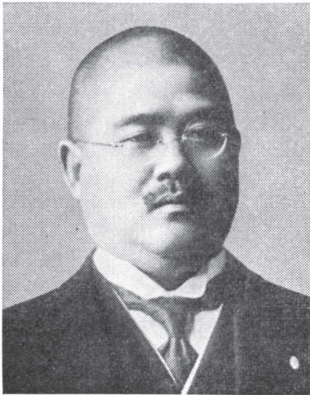
郷 誠之助

この免許により、武蔵電気鉄道は計画路線を横浜から東京市の中心部に結びつけることに成功したが、将来はさらにこれを延長し、深川区を経て南葛飾郡との境界点にまで到達させる計画をもっていた。このような遠大な抱負と時代の要請に即応した着眼も、肝心の資金問題を解決することができず、工事認可申請の延期が当局から認められないまま、大正12年3月16日、免許はまたまた失効してしまった。

こうして結局、武蔵電気鉄道時代（大正13年まで）においては、1線も開業することができなかったわけであるが、その計画路線網は10路線にも及んだのである。しかも、同社の計画は、その路線の数においてだけでなく、その質（運転速度や設備）においても、当時の鉄道全般の水準からみて非常に進んだものであった。たとえば、東京～横浜間を結ぶ幹線鉄道の時速は最高で96キロメートルを予定し（当時の東京～神戸間の急行は平均時速60キロメートル）、完成後は渋谷町～横浜平沼間をわずか22分で結ぶというもので、その安全を確保するため、軌間も官設線より広い1.435メートルとし、多摩川河畔には火力発電所を建設する、といったような計画であった。

郷誠之助の登場

第1次世界大戦がしだいにエスカレートするにつれて、連合国側についたわが国の経済は異常な活気を呈し、とくに軍需関係製造業への投資熱が盛んとなり、やがて大好況期を現出した。このため、進退に窮していた武蔵電気鉄道の前途にもわずかながら光明がもたらされた。貴族院議員のほか東京商業会議所会頭、東京株式取引所理事長や幾多の会社の役員を兼ねて実業界に君臨していた男爵郷誠之助をはじめ、甲州財閥の若尾謹之助、渡辺勝三郎などが、経営難にあえいでいた武蔵電気鉄道に着目し、その救済に乗出すこととな



五 島 慶 太

ったからである。

大正8年12月21日、臨時株主総会で社長岡田治衛武以下全役員は辞任し、新たに会長に男爵郷誠之助が就任、専務には渡辺勝三郎、常務に鈴木寅彦、取締役役に若尾謹之助、小池国三、中村房次郎、林謙吉郎が、また、監査役に渡辺嘉一、辰沢延次郎、太田光照、鈴木茂兵衛がそれぞれ就任した。

郷誠之助は、東京帝国大学法科卒業後、日本運輸、入山採炭、日本鉛管などを経営していたが、その奔放な気性は父純造男爵の勘気にふれるほどであった。明治41年2月、子爵渋沢栄一と中野武営の推薦により、帝国商業銀行会長に就任し、一躍財界に台頭してきた。明治44年7月には貴族院議員に当選、同年12月には東京株式取引所理事長に就任し、渋沢栄一に次ぐ財界の巨頭として活躍していた大立物であった。

会長郷誠之助以下の新経営陣は、新生の意気をもって事業の更生を期すため、まず軽便鉄道として認可を受けた各路線を本来の本格的な高速鉄道とするために定款を変更し、地方鉄道に復活させた。これは、あまりに手続き・条件などが簡略であったために乱立した軽便鉄道を規制する必要から、政府が私設鉄道法、軽便鉄道法の両法を廃止して、大正8年4月、地方鉄道法を公布したことに起因している。

しかし、活気をみせた経済界も、大正7年11月に第1次大戦が終結すると、その反動で不況感をまし、ことに大正9年3月の株式市場大暴落に端を発した金融恐慌によって、事業資金は集まらず、再建途上にあった武蔵電気鉄道の事業計画は、またしても暗礁に乗上げてしまったのである。

五島慶太の常務就任

郷誠之助は、この危機に当たって、鉄道院次官石丸重美に鉄道の建設・経営に有能な人物の紹介を依頼した。同次官は、当時鉄道院監督局総務課長をしていた五島慶太を最適任者として郷誠之助に推挙した。

五島慶太は、明治44年7月に東京帝国大学政治科を卒業後、農商務省を経て、大正2年5月から鉄道院に奉職していたが、その間に次のようなエピソードが伝えられている。

「当時彼が奉職した鉄道院監督局は、法務局から転任した中西清一が局長、そして総務課長佐竹三吾、業務課長村井次郎吉という顔ぶれで、彼は佐竹課長のもとでの係長勤務であった。

大正7年9月、寺内内閣が倒閣して原敬内閣にかわり、床次内相が鉄道院総裁を兼務、野田卯太郎が逓信大臣となった。

このとき、彼は佐竹、村井の両課長、同輩の喜安健次郎（のちの鉄道次官）と相談し、中西局長を通信次官に推挙し、佐竹を監督局長、村井を運輸次官、そして五島、喜安はそれぞれ総務課長、業務課長のポストを得ようと企画したという。そして彼らは野田通信大臣を説得し、中西を昇格させる役を買って出たのである。

その橋渡し役としては、彼が結婚する際の相手方の仲人であり、また野田の長男の岳父でもある古市公威男爵に託すことにして、その交渉に古市男爵をたずね、直談判をぶった。

ところが、古市男爵が『自分は中西という男を全然知らない。知らない男を推挙するわけにはいかない』と断わると、彼は『自分がよく知っている』とすまして答え、重ねて、野田に電話で連絡するよう要請した。

たまたま野田は会議中であり、しかも議長をつとめているところであったが、彼は強引にも大臣を電話に引き出すことに成功、ついに自分の目の前で古市男爵と野田との直接交渉を成立させたという。

こないきさつがあって、2、3日後、必ずしも彼の活動だけが功を奏したとはいえないが、中西は野田に呼ばれて次官に就任し、同時に佐竹は監督局長、彼と喜安は総務課長心得、業務課長心得となった。

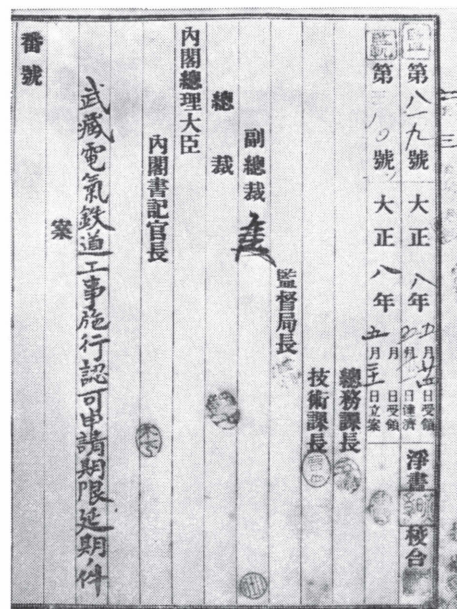
ところが、彼はその『心得』という文字が気に入らない。書類が回ってくるたびにその文字を筆で消して認めを押す。ついにある日、佐竹、石丸らは彼を呼んで『何故か』と問い直すと、『自分は本課の課長として責任ある仕事をしている。心得などという中途半ばな字は気に入らない』と答えた。

それから数日後、彼は正式の総務課長に任命された。」（三鬼陽之助著『五島慶太伝』より）

折しも鉄道院は大正5年9月15日に鉄道省に改組されたが、その4日前の5月11日、役人生活に見切りをつけていた五島慶太は、石丸次官の推挙を機会に、武蔵電気鉄道の常務に就任することとなった。郷誠之助56歳、五島慶太38歳であった。

このときの心境を五島慶太は、著書『70年の人生』のなかで次のように記している。

「かくして官吏生活を送ること9年間、その間課長を一年半ばかりやって、後に述べるように武蔵電気鉄道の常務に就任するため、大正9年5月11日、鉄道院を辞めた。そもそも官吏というものは、人生の最も盛んな期間を役所の中で一生懸命に働いて、ようやく完成の域に達する頃には、もはや従来の仕事から離れてしまわなければならない



鉄道院文書に総務課長五島の印が見られる

いものだ。若い頃から自分の心に適した事業を興して、これを育て上げ、年老いてその成果を楽しむことの出来る実業界に比較すれば、こんな官吏生活はいかにもつまらない。10年近い官吏生活を経験した私は、次第にこのような考えをいだくようになったのである。」

しかし、当時の経済情勢下では、同社の事業資金融通のめどは皆目つかず、武蔵電気鉄道の再建は、五島慶太個人の力ではいかんともしがたいところまでできてしまっていた。

五島慶太は、当時の武蔵電気鉄道の実情を、昭和12年6月、新入社員に対する訓示のなかで次のように回顧している。

「武蔵電気鉄道は、郷誠之助男爵が社長で渡辺勝三郎氏が専務であり、その他の重役も、当時としては実業界一流の人物が揃っていた。資本金は245万円であったが、建設にかかるにはどうしても1,000万円に増資しなければならない。

ところが、ちょうど欧州大戦後の不景気のどん底に遭遇して、どうしても増資がまとまらない。私も小池国三氏と一緒に福沢桃介氏の宅へ増資新株を持ってもらうことを頼みに行って断られた事があった。かような次第で、鉄道の建設どころではなく、私が鉄道省から連れて来た松浦や技術方面の泉、馬場などの給料すら払えないという有様であった。」

また『五島慶太伝』（三鬼陽之助著）も、同社の窮状を次のように述べている。

「社員の給料にもこと欠く状態であったため、五島慶太は、鉄道省から武蔵電気鉄道に入社させた鈴木幸七、松浦由太郎、泉武次、根本剛蔵らの生活をみるため、自身は無給となって、鈴木を武蔵野鉄道（西武鉄道）、松浦を金沢市街鉄道、泉を新宮鉄道、根本を伊賀上野鉄道のそれぞれ囑託として一時をしのがせたという。」

このように、このころの武蔵電気鉄道の経理内容は悪く、まさに破産寸前の状態にあったといってよかったのである。

第3章 鉄道業の創始

1 目黒蒲田電鉄の創立

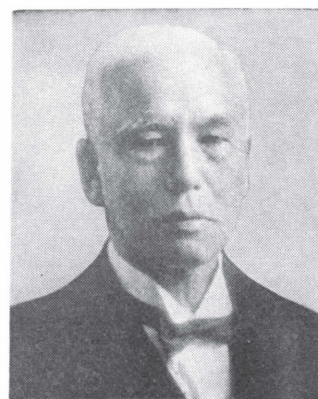
1) 創立までの経緯

矢野恒太と小林一三

田園都市会社が、その経営地に鉄道を敷設するに当たって直面した問題は、鉄道の経験者が内部に見当たらなかったことであつた。渋沢栄一の主唱によつて、この田園都市事業に参加した日比谷平左衛門をはじめ、辰沢延次郎、柿沼谷蔵、市原求などは、いずれも、日本橋倶楽部



矢野恒太



服部金太郎

(上流の実業家グループ)のメンバーであつたが、これらの人びとは、鉄道事業に関してはまったくしろうとであるうえ、大正9年3月の経済恐慌で綿糸・株式の大暴落にあい、大打撃をこうむつてしまった。そのため、それぞれの本業の立直しに専念せざるをえなくなり、新たな事業である田園都市業や鉄道の建設は二の次となつてしまつたのである。

そこで渋沢栄一は、大株主である服部金太郎に相談した結果、当時、財界で手腕をみせていた第一生命社長矢野恒太を相談役に委嘱した。

そこで第一生命は、大正9年下期、初めて田園都市会社の新株2,000株を引受け、さらに翌10年には親株1,000株、新株6,250株を保有し、田園都市会社の筆頭株主となつた。それ以来、矢野恒太は田園都市の経営にも携わるようになったが、電鉄業については未経験であつた。そのため当時、富士瓦斯紡績の社長であり、第一生命の相談役をしていた和田豊治に図つて、関西で成功を収めていた小林一三に経営を依頼したのである。当時、小林一三は、前に記したように、箕面有馬電気軌道の敷設とともに、その沿線の土地業にもすばらしい業績をあげていた。



小 林 一 三

矢野恒太の要請に対し、小林一三は一応承諾したが、多忙に加えて大阪に居住していたため、自分の意思を代行し得るだけでなく、将来、この大事業を完遂し得る識見・手腕・人格の兼ね備わった人物として五島慶太を推挙して、経営に当たらせることとした。その関係から小林一三自身も、大正13年10月、目黒蒲田電鉄が姉妹会社としてさん下に収めた東京横浜電鉄（武蔵電気鉄道が大正13年10月、商号を変更）の監査役に就任した。その後、大正15年には目黒蒲田電鉄の監査役にも就任、昭和3年以後は両社の取締役となって、創業期の当社の発展に大きく貢献したのである。

鉄道部門の分離を推進

そのころ五島慶太は、鉄道院監督局総務課長を最後に官界を勇退し、武蔵電気鉄道の常務に就任していた。

ところが武蔵電気鉄道は、大正9年のパニック以来、経営困難のため免許線の建設はおろか、社員の給料にもこと欠くありさまであった。そのような状態のさなかに、五島慶太は小林一三に請われて、田園都市会社の鉄道建設を引受けることとなるのである。その際小林一三は、五島慶太に「鉄道建設という事業は少々の金でできるものではない。まず土地でもうけてから始めることだ」と、自分の体験から私鉄経営における土地業の大きな役割を述べて説得していた。これについて五島慶太みずからも、昭和12年6月、新入社員に対する訓示のなかで、次のように述べている。

「それから2年ばかりの間は、全く増資の見込みすら立たず、非常な苦勞をしましたが、その頃、鉄道院時代から面識のあった小林一三氏が、故渋沢子爵の創業にかかる田園都市株式会社の顧問格で色々と事業上の意見を述べて居られた。ある時、私に対して、『どうも今の重役は私の意見を実行する力が乏しい様であるから、君が一つ田園都市会社に入って私の言う通り実行してくれないか』という意味の相談を持ちかけられました。そして、その一兩日後、日本橋倶楽部で矢野恒太氏に面会した折に、矢野氏も万事、小林のいう通りにやってみてくれという事でありました。そこで私も、武蔵電気鉄道の方は、到底、早急には建設できないので、これは先ず、田園都市会社の有する免許線を建設してそれからの事にしようと考えて、大正11年9月2日に、田園都市株式会社から鉄道部門を分離させ目黒蒲田電鉄株式会社を創立し、私はその専務取締役就任しました。」

こうしてみると、目黒蒲田電鉄は、矢野恒太の資金的バックと小林一三の知恵と五島慶

太の実行力、この三者が一体となって誕生したということが
できる。そして、後日の成功は、このときに約束されたとい
ってよいであろう。

矢野恒太は昭和26年9月に87歳で、小林一三は昭和32年1
月に84歳で、ともに他界したが、後年、五島慶太は、この矢
野恒太と小林一三に対して格別の恩義を感じ、「私の今日あ
るのは、この2人の後援のたまものであり、そして、私から
見れば小林さんは父であり、矢野さんは、いわば祖父であ
る」とまで語っている。



市原 求

こうして、田園都市会社の鉄道部門を手がけることとなった五島慶太は、鉄道部門の分
離独立を推進し、大正11年9月2日、目黒蒲田電鉄を創立した。そして、同月19日、田園
都市会社の所有路線（目黒～多摩川間、大井町～洗足間）と武蔵電気鉄道の蒲田支線（多
摩川～蒲田間）とを譲受け、五島慶太は専務として目蒲線、大井町線の建設・経営に当た
っていくこととなるのである。

この間の田園都市会社の役員の変動についてみると、創立後1か月の大正7年10月か
ら、専務竹田政智が代表取締役として同社の経営に携わってきたが、大正12年6月27日、
同社ならびに目黒蒲田電鉄の監査役であった市原求が、両社の社長に就任した。しかし、
その市原求が昭和2年3月20日に死去したため、東京横浜電鉄（旧武蔵電気鉄道）社長矢
野恒太が、目黒蒲田電鉄の社長も兼務することとなり、その兼務は、昭和3年5月5日、
田園都市会社が目黒蒲田電鉄に合併するまで続いた。

2) 創立と役員を選任

五島慶太、専務に就任

目黒蒲田電鉄の創立総会は、大正11年9月2日、京橋区南伝馬町3丁目5番地の第一相
互館において開かれ、役員は次のとおり選任された。

取締役 緒明圭造、竹田政智、渋谷秀雄、篠原三千郎、五島慶太、河野通

監査役 市原求、石川善太郎、伊藤欣二

創立資本金は350万円（7万株、1株50円）であった。

なお、第1回払込金を1株につき5円、会社設立費用は30円と決め、本社は前記の第一
相互館内に置くこととした。

次いで、大正11年10月2日の臨時株主総会において、前記役員の中からは、社長に竹田

政智（田園都市会社専務）、専務には五島慶太が選任された。なお、この臨時株主総会では、同時に定款変更を行なっている。つまり定款第22条を、「取締役社長、専務取締役の選任は取締役の互選による」を、「株主総会の決議による」と変更したのである。しかしこれは、昭和11年の第29回定時株主総会で、ふたたび創立時の定款に戻っている。

新たに発足した目黒蒲田電鉄の役員は、のちに田園都市会社が発展的解消を遂げ、目黒蒲田電鉄に合併されるまで、五島慶太を除いては、ほとんど田園都市会社の役員が兼務していた。

創立時、社長となった竹田政智は、翌12年6月、目黒蒲田電鉄の社長ならびに田園都市会社の専務を辞任し（取締役として留任）、代わって市原求が両社の社長に就任した。

その後、関東大震災を経てますます隆盛に向かった両社の事業は、主として、鉄道事業に関しては五島慶太を中心として推進され、田園都市事業については、両社の大株主服部金太郎の女婿で、五島慶太の大学時代の同期生であり親友であった篠原三千郎が経営の衝に当たった。

以後、五島慶太、篠原三千郎は表裏一体の関係を保ちながら、当社発展のために協力していくのである。

第一生命が大株主に

目黒蒲田電鉄の株式については、総株数7万株式のうち6万8,000株を田園都市会社を代表して竹田政智が、次いで1,000株を武蔵電気鉄道会長の郷誠之助がもち、残り1,000株



本社を置いた京橋の第一相互館

を前記役員と第一生命の矢野恒太がそれぞれ100株ずつもった。郷誠之助のもった1,000株は、目黒蒲田電鉄が武蔵電気鉄道から蒲田支線を譲受けるときに、その代償として同社に交付したもので、それ以外、特殊な関係はなかった。

その後の目黒蒲田電鉄は、事業拡張につれて、大正13年3月1日、資本金を500万円に、同15年6月29日にはさらに1,100万円に増資していった。

矢野恒太が田園都市会社の経営に携わると同時に、第一生命は田園都市会社の筆頭株主となっていたが、第一生命は、さらにその豊

富な資金力により、同社第22期（大正13年8月）には目黒蒲田電鉄の株式3,000株を引受け、続く第23期（大正14年2月）には目黒蒲田電鉄の株式3,000株のほか、東京横浜電鉄の株式（新旧合わせて）6,000株、第24期（大正14年8月）には目黒蒲田電鉄の株式6,000株、東京横浜電鉄の株式8,000株と持株をふやし、昭和3年には東京横浜電鉄、翌4年には目黒蒲田電鉄の、それぞれ筆頭株主となった。以来、第一生命は当社の筆頭株主として現在に至っている。

この間、矢野恒太は、大正13年10月25日、武蔵電気鉄道が東京横浜電鉄として新発足と同時に同社の社長に就任し、昭和2年4月14日には、田園都市会社ならびに目黒蒲田電鉄の社長にも就任した。

3) 鉄道敷設権の譲受けと免許

地方鉄道譲渡許可の申請

目黒蒲田電鉄は、田園都市会社の鉄道部分を分離して生まれた趣旨からいって、その会社設立に当たって鉄道敷設権を譲受けることが必要であった。

そこで目黒蒲田電鉄発起人（代表者竹田政智）は、大正11年6月28日の田園都市会社定時株主総会ならびに同年7月10日の武蔵電気鉄道臨時株主総会の決議を待って、同年7月12日、第一相互館において発起人総会を開き、①田園都市会社が敷設免許を得た荏原郡大井町から同郡調布村に至る間、および同郡碑倉村から同郡大崎町に至る間の電気鉄道路線（大井町線と目黒線）、さらに武蔵電気鉄道が敷設免許を得た同郡調布村から同郡蒲田村に至る蒲田支線の各敷設権いっさいを譲受け、これの経営をなすこと、②前記各敷設権を譲受けるについては、相互間に取りかわした覚書を承認すること、の2議題を決議した。

覚書を要約すれば、目黒蒲田電鉄は田園都市会社の所有路線を無償で譲受け、武蔵電気鉄道所有路線（蒲田支線）を5万円で譲受けるというものであった。そこで、目黒蒲田電鉄発起人一同は、大正11年7月14日、田園都市会社ならびに武蔵電気鉄道と連名で地方鉄道譲渡許可申請をなし、同年9月19日、鉄道大臣から許可された。

蒲田線譲受けの経緯

田園都市会社から大井町線ならびに目黒線を譲受けることについては、目黒蒲田電鉄の生立ちからすれば当然のことであったが、武蔵電気鉄道蒲田支線の譲受けについては、次のような経緯があった。

田園都市会社は、大井町線、目黒線の2路線の免許を得たが、この路線だけでは田園都

市の動脈としての機能を果たすことができず、営業面でもかなり不利なことが予測された。というのは、これら免許線の終点は、調布村旭野という現在の田園調布から多摩川園付近であって、東京市内へ往復する便宜は与えられたが、横浜からさらに東海道方面との連絡を得るためには、どうしても同線を京浜地区で省線に接続する必要があった。

そのころ、既述のように調布村から院線蒲田駅に至る路線については、大正6年10月、武蔵電気鉄道が同社の蒲田支線として免許を得ていた。しかも同社は、当時、この蒲田支線のほか渋谷町～平沼間の本線と新宿線、東京市内線などの各支線の免許ももっていたが、資金難のため、これら各線について建設着手の見通しさえ立たない状態であった。そこで田園都市会社は、同社がいわばもてあましたような形の蒲田支線を譲受けるために折衝を重ねていたが、折も折、武蔵電気鉄道の常務に就任した五島慶太が、目黒蒲田電鉄の設立に関係するようになって、急転直下、この蒲田支線を目黒蒲田電鉄が譲受けることとなったのである。

2 目蒲線の開通

1) 建設の経過

工期を2期に区分

目黒蒲田電鉄が田園都市会社から敷設権を譲受けた目黒線と大井町線のうち、目黒線は、譲受ける以前にすでに田園都市会社の手で着工されていた。

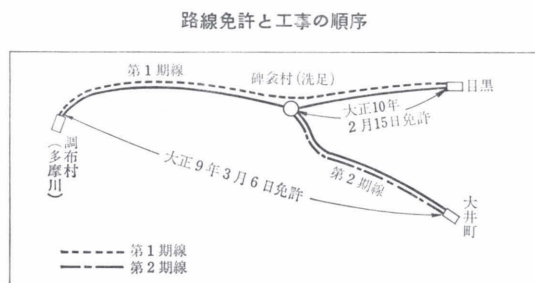
前記のように、田園都市会社は、2路線の免許を得たあとただちに工事施行認可申請を行なった。工事方法については、大崎町（目黒駅）～調布村（多摩川駅）間7.56キロメートルを第1期線（目黒線）とし、大井町～碑衾村（洗足駅）間4.38キロメートルを第2期線（大井町線）とした。そして大正11年3月24日、工事施行認可を得て、同月30日、建設工事に着手していたのである（大井町線の分岐点洗足駅は、のちに洗足駅付近が発展し用地の買収が困難となったため、大正15年9月、大岡山駅接続に変更された）。

また、武蔵電気鉄道から譲受けた蒲田支線（多摩川～蒲田間）は第1期線に加えられ、第2期工事に予定された。

目黒蒲田電鉄が、この第1期線（目黒～多摩川間）工事を田園都市会社から引継いだ直後の工事の進捗状況は、同社第1回（大正11年下期）営業報告書によると、用地100、土木工事80、橋梁70、軌道40、停車場40、電線路40、変電所90で、全工程で66パーセントという進捗ぶりであった。

第1期工事の竣工

第1期工事の終点多摩川駅付近は、人家のほとんどない寒村であった。そのため、多摩川～丸子（沼部）間は、第2期工事として施工する予定であったが、乗合馬車の通って



工事状況を検分する役員（多摩川～丸子間）

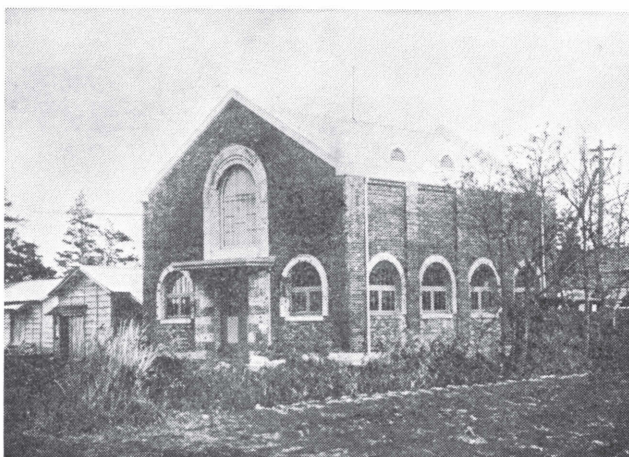
る中原街道まで開業するのでなければ意義がないとして、急遽予定を変更し、大正11年12月27日に工事施行認可を得て、翌年1月15日から延長工事に着手したのである。この目黒線建設工事の様子は、第2回(大正12年上期)営業報告書に次のように記述されている。

「前期ニ於テ全工程ノ6割6分成工後、引続キ鋭意竣工ニ全カヲ挙ゲテ尽シタリト雖モ、時恰モ極寒ニ際シ労働時間ノ短縮、風雨雪ノ支障等ノ為工事進行意ノ如クナラズ。加フルニ橋梁架設・軌条引延・砂利撒布・架線・車庫・停車場其ノ他全線一斉ニ工事中ニ属シ、且何レモ運送費多大ヲ要スル工事ナルヲ以テ、急速、橋梁ノ架設、電線路及変電所ヲ完成セシメ、直チニ電動車ヲ運転シ砂利撒布其他ノ運送ニ多大ノ努力ヲ致シタル結果、経費ノ節約及竣工ノ期ヲ早メタリ。連日徹宵遂ニ全線複線五哩十五鎖ヲ三月五日竣工セシメ、各監督官庁ノ検査ヲ受ケ、前期ニ於テ予報セシ三月十一日ニ開業ヲ見ルニ至リタルハ、地元有志ノ援助ヲ始トシ、工事請負人、重役及職員一同ノ努力ニ依ル結果ニシテ株主ト共ニ欣幸トスルナリ。」

建設中の鉄道材料は、目黒駅に省線から分岐する当社の専用側線を敷設し、仮荷扱停車場を設置して現場へ輸送する計画であった。しかし、実地調査の結果、勾配その他の関係で専用側線の敷設は困難であった。そのため、鉄道材料は省線大崎駅着貸切扱いとして輸送され、大崎駅から臨時列車を仕立て、大崎信号所構内から分岐する東京第2改良事務所引込線を経て工事場まで輸送されたので、臨時列車運賃に多額の費用を要した。

客車については、90人乗りの大型ボギー車を使用する予定であったが、最初は乗客も少ない見込みであったので、64人乗りの小型ボギー車に変更し、車両も3両を常用、2両を予備車として計5両を購入した。客車の車体部分は汽車製造、電気部分は東洋電機製造、台車・車輪はアメリカのブリル会社の製作によるものであった。

変電所としては、荏原郡馬込村猪久保3828番地に千束変電所が建造された。出力は最大300キロワット、平均出力200キロワットであった。電力の需給契約については、当初、



目黒蒲田電鉄最初の千束変電所

桂川電力と契約を結んだが、同社の変電所が大井町にあり距離的に遠かったことや、料金の関係などで、その後富士瓦斯紡績に変更し、同社駒沢変電所から供給を受けた。

目黒蒲田電鉄が田園都市会社の鉄道事業を引継いだのち、大正13年11月にはさらに群馬電力に変更し契約を結んでいる。これは、関

東大震災の経験から非常時停電の場合を考慮し、異系統電源の群馬電力から受電することとしたものである。なお、受電電力の一部は、田園都市分譲地に対する電燈電力供給用にも充当された。電力料金は1キロワット時につきそれぞれ桂川電力は4銭5厘、富士瓦斯紡績は4銭、群馬電力は3銭5厘であった。列車保安方式は自動閉そく式を採用し、目黒駅と丸子駅に特種場内信号機が設置された。また、大正12年1月からは、営業に備えて乗務員の見習生を採用した。見習中の日給は1円であった。

こうして、開業準備の整った大正12年3月6日、鉄道省監査官により竣工監査が行なわれた。同監査官は鉄道省に対して、次のような監査報告を行なった。

目黒～丸子間工事竣工監査報告

本区間路線ハ大体竣工ヲ告ゲ車両・電気其他ノ運転設備モ概ネ完成セリ。電動客車ヲ所定最大速度ヲ以テ本区間ヲ走行セシメタルニ線路・車両及電気設備トモ異状ナク運転安全ナリ。依テ使用開始ノ件支障ナシト認ム。

大正12年3月10日

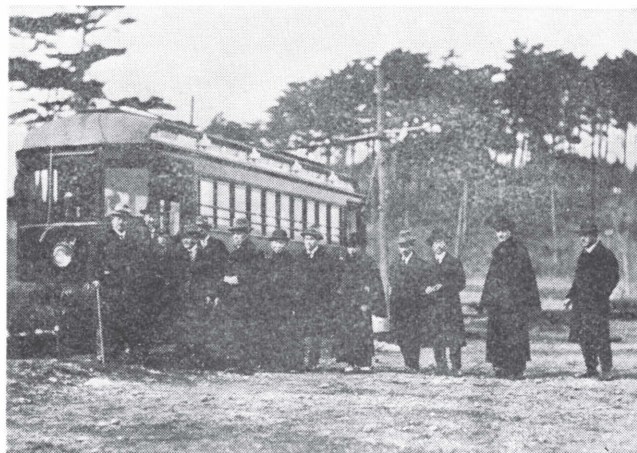
技師	弓気田	弘
技手	村田	末松
技手	野元	秀隆

2) 目黒線（目黒～丸子間）の開通

お祭り騒ぎの開通式

目黒線は竣工監査の結果、正式に営業の開始を許可され、その翌日の大正12年3月11日、目黒蒲田電鉄の処女電車が走った。この日は、目黒蒲田電鉄にとって、つまり当社にとって、またこの地域にとって初めての路線開通であり、歴史的な日であった。それを記念して、沿線各所で盛大な記念行事が行なわれた。

まず、田園都市会社の本社がある洗足駅前の広場で、はなやかに開通式が挙行され、鉄道大臣大木遠吉をはじめ東京府知事、荏原郡長など数多くの名士が来賓として



試乗会における役員と関係者（終点の丸子駅付近）

祝辞を述べた。午後からは、多摩川台の浅間神社裏において園遊会が催された。

目黒駅では、美しく飾られた新車の発車式が行なわれ、また沿線各駅付近には開通祝いの舞台が設けられ、いろいろな演芸が催された。

目黒線の概要

当初、目黒線に設けられた駅は9駅であったが、終端の目黒と丸子に駅員が配置されているだけで、あとは駅員無配置駅であった。なお駅名は、その後、目黒不動前が大正12年10月「不動前」に、小山が大正13年6月「武蔵小山」に、調布が大正15年1月「田園調布」に、多摩川は大正15年1月「丸子多摩川」からさらに昭和6年1月に「多摩川園前」に、そして丸子は大正13年6月「武蔵丸子」に、次いで大正15年1月「沼部」に変更された。また昭和3年8月、「西小山」が新設されて現在に至っている。

車両は、すべて新造した。客車は64人乗りで、トロリーポールが2個ついている小型ギー車モハ1形が5両、貨車は全部で6両購入した。

乗務員は、車掌・運転手がそれぞれ16人、駅務員は13人であった。ほとんどが駅員無配

開通式の模様

田園都市会社発行『田園都市だより』第4信は、目黒線の開通式のにぎわいを次のように記している。「此の日、前日からすこし天気模様が気づかわれてみましたが、幸にも雨は降りませんでした。洗足停留場前の式場で午前10時挙式、午後1時から多摩川停留場前の浅間神社境内で余興が開始され、午後1時半から浅間神社裏に設けました園遊会場で種々な模擬店が開かれ、当日御招待申上げました800余名の名士が、1日の歓をつくされて、予定の午後3時に目出度散会を告げました。

開通式の模様を申し上げますれば、洗足停留場前、本社事務所の前に、1,000人程のお客を容れるだけの大式場を設け、1発の花火が中空に煌くを合図として式は開始され、先づ、目黒蒲田電鉄会社専務五島慶太氏司会の下に、同社々長、本社（田園都市会社）専務の竹田政智氏が式辞を朗読され、つづいて鉄道大臣伯爵大木遠吉閣下、鉄道省監督局長井出繁三郎氏、帝国鉄道協会々長工学博士野村竜太郎氏、鉄道同志会々長馬越恭平氏、東京府知事宇佐美勝夫

氏、荏原郡長川越守男氏、荏原郡平塚村、調布村、碑倉村、馬込村、玉川村を代表された碑倉村々長角田光五郎氏、本社洗足住宅地購買者鈴木隆晴氏等の祝辞があり、最後に本社創立主唱者渋沢栄一閣下の御挨拶がありまして、頗る盛大に終わりました。

尚当日、鉄道沿線の光景は殆ど空前の賑ひでありました。何に致せ、従来交通関係が不備であった沿線の土地では、年来渴望していた鉄道が愈々開通されたのでありますから、これを祝福しない町村はありません。不動前、小山、洗足、奥沢、丸子等の各所には舞台が出来まして大神楽や、茶番や、手品などの興行があり、または祝開通と記されたイルミネーションが点ぜられたりしました。調布村には、芝居小屋が出来て、東京の俳優が出演したりなどしまして、沿線各町村では殆ど連合の祭礼が一斉に行はれた観がありました。

こうしたお祭り気分の漂う華やかな中を、新調の車台は人々を満載して、めまぐるしくも往復しながら、その日も夜に入ったのであります。」

目黒線（目黒～丸子間）の概要

営業キロ程	8.3キロメートル	駅	奥 沢 " 玉川村
軌 間	1.067メートル		調 布 " 調布村
最小曲線半径	160メートル		多 摩 川 " "
軌条の重量	27kg/yd	車 両	丸 子 " "
電車線路	直流600ボルト 架空単線式		木造ボギー式電動客車モハ1形5両 定員64人
駅	目 黒 荏原郡大崎町 目黒不動前 " 目黒村 小 山 " 平塚村 洗 足 " 碑倉村 大 岡 山 荏原郡馬込村		4輪電動貨車 2両 積載7トン 4輪無蓋貨車 4両 "
		変 電 所	千束変電所 荏原郡馬込村久保 3828番地 最大出力 300キロワット 平均出力 200キロワット

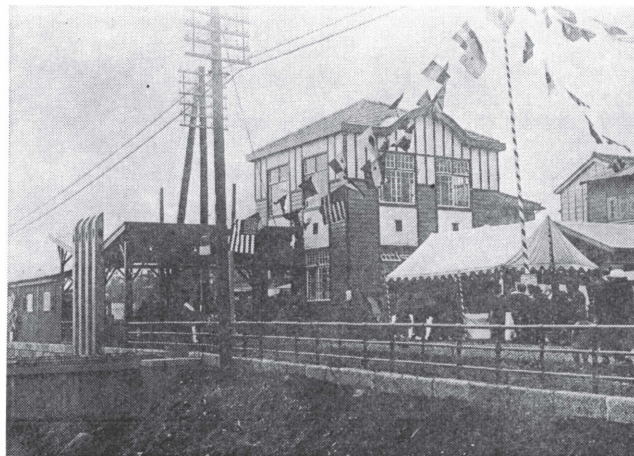
置駅であったので、車掌の負担も大きく、開業当時車掌として勤務した野口助蔵は、「車掌は大人と小児、往復と片道、それに回数券まで二十数種の切符をもち、ポールを返しながらかつていたので非常に忙しかった。とくに日曜日などは鞆が重くなり、肩が痛くなるのでその売上金をいったん預けて、また乗務するというわけだが、多いときは、1日で150円も売上げたことがある」と語っている。

旅客運賃については、すでに開業していた玉川電気鉄道、京王電気軌道と同じく区間制を採用、目黒～丸子間を、目黒～小山、小山～大岡山、大岡山～調布、調布～丸子の4区に分け、1区5銭とした。運転手の給料（初任給）は日給1円30銭（玉川電気鉄道では1円40銭、京王電気軌道では1円38銭）、車掌は1円25銭（玉川電気鉄道、京王電気軌道とも1円38銭）で、京王電気軌道、玉川電気鉄道に比べて8銭ないし13銭低額であった。

本社の移転

目黒～丸子間が開通したところで、大正12年5月14日、目黒蒲田電鉄は、本社を創立時の京橋区内第一相互館から目黒駅の裏に当たる東京府荏原郡大崎町大字上大崎239番地に移転した。これは、営業が開始された路線の状況を的確につかむ必要からであったが、また高い賃貸料を節約するためでもあった。

当時の本社について、社内誌『清和』（昭和14年11月号）の誌上で工務部長鈴木幸七（のちに社長）



開通式当日の目黒駅

は、「当時の本社事務所は、とくに記念すべき建物だった。第一相互館から目黒へ移転したところの家は全く普通の住宅を事務所に改造したもので、畳の上に薄べりを敷き、スリッパを履いて上った。まるでへんぴな村役場という感じである。重役室は2階の8畳間だった。しかも急勾配の3尺位の階段で、五島専務が上ってくる時は、ギョギョと床の抜けそうな音がした」と語っている。

3) 蒲田線（丸子～蒲田間）の開通

建設工事と関東大震災

目黒線の開通に続く蒲田線の工事は、大正12年9月末日竣工の予定で着々と進んでいった。用地買収の協議も、関係町村や地元有志の協力で円滑に進み、工事も平坦地のため滞りなく行なわれていた。そして、竣工も間もなく迫った9月1日、関東大地震が発生したのであった。

目黒蒲田電鉄もかなりの損害を受けた。竣工寸前にあった蒲田線の築堤は一度に崩壊してしまった。半年前に開通した目黒線でも、馬込村に建設した煉瓦造りの千束変電所が倒れ、目黒川橋梁前後の築堤や線路が沈下するなどの被害にあった。とくに、震災と同時に富士瓦斯紡績からの電力供給がストップしたため、同線は運行不能となり、まる8日間は休業せざるを得なかった。そのため、応急処置として、一時、東京市電気局渋谷変電所から電力の供給を受け、同月9日から昼間のみかろうじて営業を開始した。高価な電力ではあったが、採算を度外視して、極力、避難者および一般交通の便を図ったのである。沿線の田園都市の被害が、市の中心部に比べて比較的軽微であったこともあったが、これによって、当時郊外電車を最も早く復旧開通させた電車として、多大の信用を博した。

荷風の印象と予言

大正13年9月4日、曇りて風涼し、午後目黒駅に至り蒲田行の電車に乗る。去年震災の頃より開通せしものの如し。目黒不動尊に参詣するには此電車最便宜なりと云ふ。

丸子渡場のあたりに調布といふ停車場あり。数十歩にして多摩川の河原に出づ。あたりには農家なく、電車会社にて経営する西洋料理屋及び水泳場あり。双子の渡の如く釣客雑沓せざるを以て電車を下り、道に従って漫步す。水に臨みて丘阜あり。古松

亭々たる処浅間神社の小祠あり。石段垣牆の倒壊したるは、去年の震災によれるなるべし。

祠後松林鬱蒼、酒亭あり、松の茶屋といふ札をかかけたり。此辺一帯の閑地は田園都市会社所有の売地なる由、処々にペンキ塗の榜示杭を立て見すばらしき西洋家屋も既にちらほらと建てられたり。今は松林猶鬱蒼として野草萋々なれど、二、三年を出でずして渋谷、千駄ヶ谷辺と択ぶところなきに至るべし。
(永井荷風「断腸亭日記」より)

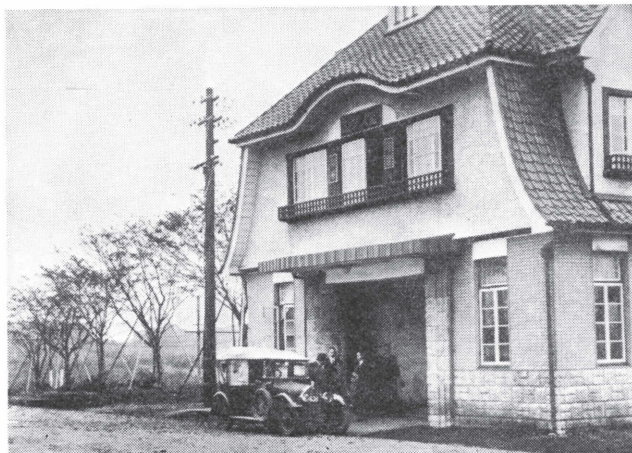
震災当時の模様について当社社内誌『清和』（昭和14年11月号）で、鈴木幸七は次のように語っている。

「われわれは駒込団子坂の方からかよっていたのだが、実際、交通機関がないから歩いてかよっていた。そうしているうちに、玄米飯なんか食わされたために腹をこわしてしまって、どうしても行かれない。家で寝ていると五島専務から迎えがきて、ぜひとも出てくれといわれる。まったく、あの時は殺されるかと思ったね。とにかく、五島専務は震災にあっても一生懸命奮闘しておられた。病床から呼び出されて、その時はよいなと思って家へ帰ってくると、また悪くなる。また2、3日たつと呼びにくるというありさまだった。どうしても11月1日に開通しなければいかぬというので昼夜兼行でやる。非常に遅れているものだから、どんどんやっている」と五島専務がきて、自分もシャツ1枚になり、シャベルをとって皆を督励してやっておった。電気の方は貨車を走らせて砂利を入れる。パチパチ、と雷が連続的に鳴っているようにスパークがえらいものだった。それでもかまわず、専務は、ステッキを振り回しやっていた。それはもう、砂利のかきこみから砂利落しまで、自分から熱心にやっておった。いきおい、われわれも人手が少くやっていたのだけれども、自分達も監督どころじゃない、自分達もやらねばならぬ。それでとうとう予定の11月1日に、佐久間工務課長などは、お前達は本社にいてもだめだ。向うへ行っておれ、と、宿屋へ籠詰りにしてしまった。つまり現場へ行って指図しろというわけなんだ。いっせいに皆現場へ行ってやっておった。もう不眠不休だった。」

このように、目黒蒲田電鉄はかなりの損害を受けたが、沿線は市民の安住の地として、新たに認識されるようになり、その後、震災によって焼土と化した市内中心部から、目黒蒲田電鉄の沿線へと移住者は激増、乗客も日を追って増加し、業績はとんとん拍子に向上していった。

目黒蒲田電鉄では、この機会をとらえて、沿線案内に「当社の電車は、漫然と乗っただけで立派に観光電車として価値ある景勝地を走っています。皆さんは、地震やつなみの危険のない鎌倉、逗子、大磯辺を手近に発見したわけです」という宣伝文を掲載していた。

このため、乗客は開業当初の大正12年度は1日平均1万人に満たない状態であったが、翌13年度には2万4,000人、さらに14年度は3万8,000人、15年度には5万人というように、年とともに飛躍的に増加していった。



開通当時の調布駅

全 線 開 通

丸子～蒲田間4.92キロメートルは、震災の被害と蒲田町および矢口村耕地整理組合地区の一部路線変更があったため、予定より1か月ほど遅れ、大正12年10月25日に竣工、11月1日から開業の運びとなった。これにより、目黒～蒲田間13.2キロメートルは全線開通し、路線も目蒲線と呼称されることとなった。目黒線を含む建設費の累計は322万8,829円であった。この蒲田線に設けられた駅は、新田、矢口（いずれも荏原郡矢口村）、それに終点の蒲田停車場（荏原郡蒲田村）の3か所であった。

そして、このとき敷設された目黒～蒲田間の路線のうち、矢口渡から蒲田に至る間は、現在の路線に比べて大きく海側に寄っており、現在の東京実業高等学校の裏を通過して蒲田駅に至り、省線、目黒蒲田電鉄、池上電気鉄道の順に並行していた。

なお、新田は大正13年6月に武蔵新田に、矢口は昭和5年5月に矢口渡に、それぞれ駅名が変更され、また、大正13年2月には鵜ノ木、同年5月に下丸子、大正14年10月に本門寺道（のちに道塚と改称、昭和21年5月廃止となる）の各駅が新設された。

目蒲線月別乗車人員と旅客収入

大正12年下期	乗 車 人 員	旅 客 収 入
	人	円 銭
6 月	228,316	13,390.78
7 月	275,214	15,788.09
8 月	318,465	23,330.76
9 月	169,821	9,049.23
10 月	365,123	19,397.41
11 月	410,275	24,365.43
計	1,767,214	105,321.70

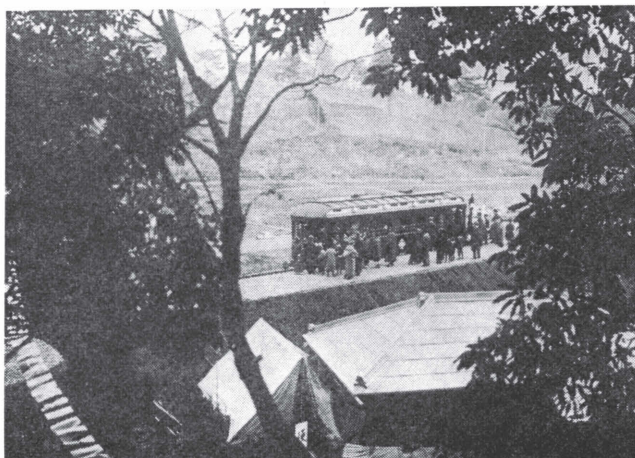
※ 貨物トン数2,189トン、貨物収入1,118円55銭

従業員は、車掌20、運転手23、駅務員28、その他技術員・本社員と合わせて162人にふえた。

車両については、蒲田線の開通に合わせて、目黒線の車両と同形の客車、モハ1形を5両と無蓋貨車6両（4両新造、2両は上州鉄道から譲受けた）が增強され、翌年には、鉄道省から木造ボギー車（定員92人）22両の払下げを受け16両を使用した。なお、残り6両は阪神急行電鉄（阪急電鉄）に譲渡された。

目黒蒲田電鉄と周辺の私鉄

現在の多くの郊外電車のうち、目黒蒲田電鉄創業以前、つまり明治から大正初期にかけて開業した



開通当時の多摩川駅

ものは、最初から郊外電車としての機能をもって出発したのではなかった。明治32年開業の東武鉄道、大正3年開業の東上鉄道(東武鉄道東上線)、および翌4年に開業した武蔵野鉄道(西武鉄道池袋線)などは、いずれも蒸気鉄道として開通したものである。

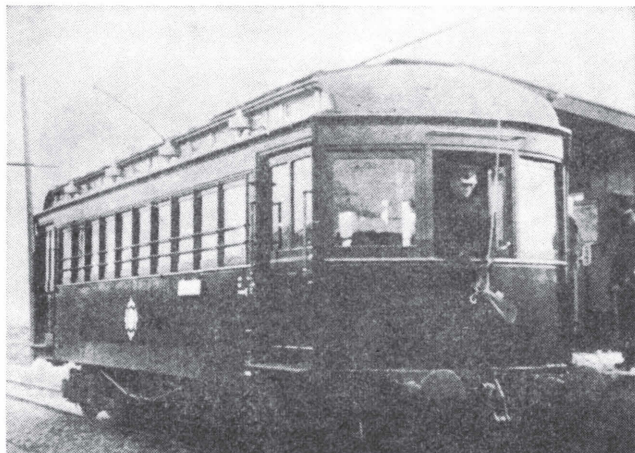
玉川電気鉄道(明治40年開業)、京浜電気鉄道(明治32年開業)、京成電気軌道(大正元年開業)、京王電気軌道(大正2年開業)の4社は、電気軌道としての歴史は古く、それぞれ大山街道、東海道、千葉街道、甲州街道などの主要街道上、または街道に沿って敷設された。その目的は、街道に沿って分布する集落を連絡することであり、それぞれの起点を市電の終点に結びつけることを図った。したがって、これらの軌道は高速かつ大量輸送という郊外電車としての機能をもつまでには時日を要しており、最初から高速の郊外電車としての機能を発揮したのは、関東においては、大正11年開業の池上電気鉄道と、それに続く目黒蒲田電鉄であった。この場合、池上電気鉄道が開通した池上～蒲田間は、わずか1.8キロメートルであり、その後も部分的に開通していったことからみて、その第一歩をしるしたのは、目黒蒲田電鉄の開業であるといえよう。

世田谷区史が、「玉川村は古くから大井や品川方面に結びつき、遊びに行くにも品川へ出て、市内へ入る人がかなりあった」と記しているように、この地域の交通は非常に不便であった。さらに同区史では、「とくに目蒲線の開通は玉川・調布方面の人々にどれ程の便を与えたか測りしれないものがあり、田園都市耕地整理事業の進展と相まって、この方面が急速に進展していく気運をつくった」と記述している。

開通直後の状況

大正12年3月11日、盛大な開通式でスタートを切った目黒線(目黒～丸子間)のすべり出しは、まず良好であった。大正12年上期の第2回営業報告書には、次のように記されている。

「営業日数82日間ノ成績ハ晴天35日、雨天18日、曇天29日ニシテ、不順ノ天候多カリシモ、概シテ予想以上ノ好成绩ヲ収メ、殊ニ4月15日ノ第3日曜日ノ如キハ、乗車人員1万1,756人、収入1,237円余ヲ算シ、甚ダシク輸送力ノ不足ヲ感ゼリ。蓋シ輸送力ノ増加及ビ天候順調ナリ



ポールが印象的な開通当時の車両モハ1形

セバ、一層ノ増収アルベカリシモ遺憾ナリキ。近ク新車両ノ完成ト乗客誘引諸設備等、漸次完成スベキ次期ニ於テハ、十分ノ成果ヲ取ムベキハ期シテ待ツベキナリ。」

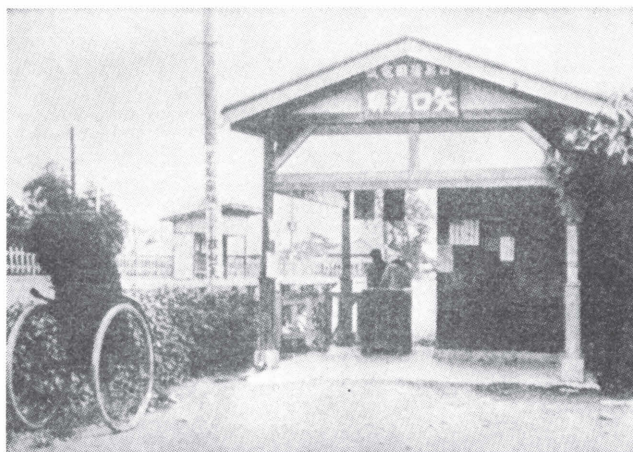
営業を開始した最初の期間である大正12年上期は、82日間という短期間のうえ、天候不順と輸送力の不足から計上利益は1万1,411円にとどまり、配当もできなかった。

続く同年下期には、関東大震災のため、8日間休業せざるを得なかったうえに、炊出し、被災個所の補修など、震災による費用の支出も多額にのぼった。そのため、借入金利子2万5,000円を差引くと、同期の純利益は4,954円であったが、幸い補助申請を行っていた政府補助金が同期分として6万4,124円交付され、合わせて6万9,078円の利益を計上することができた。これにより、この期においては、目黒～蒲田間全線の営業開始と相まって、関東大震災により損害を受けたにもかかわらず、当期から5パーセント配当を開始したのである。

政府補助金の收受

この政府補助金というのは、地方鉄道の保護・育成を目的として、運輸数量の少ない、しかも、地方交通上必要な地方鉄道の維持改善に、あるいは、地域開発を目的とする地方鉄道の新線建設に、政府が一定の補助金を交付したものである。

大正8年に私設鉄道法ならびに軽便鉄道法が廃止され、新たに地方鉄道法が施行されたため、私鉄の補助についても、それまでの軽便鉄道補助法を改めて、地方鉄道補助法が制定された。その内容は、軌間0.726メートル以上の地方鉄道で、毎営業年度における益金が、建設費に対して7パーセントに達しないとき、建設費の5パーセントを限度として、不足額を補助するというものであった。



新設当時の目蒲線矢口渡駅

目黒蒲田電鉄では、大正13年5月28日、補助許可申請を行ない、開業第2期の12年下期の6万4,124円と、次期13年上期の5万2,585円、2期合計11万6,709円の交付を受けたが、その後は営業収益の向上により、建設費に対する利益率も5パーセントを上回るまでになったため、補助金は打切られた。