

序章 田園都市づくりの夢

1 打ち出された五島構想

五島慶太の復帰

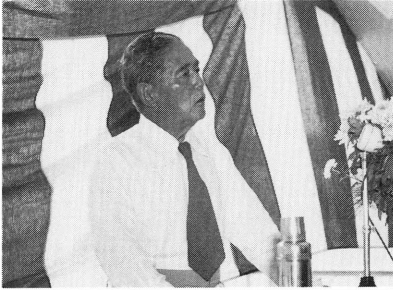
昭和25年6月に勃発した朝鮮戦争は、それまでドッジ・ライン下での不況に悩んでいた日本経済に時ならぬ“特需ブーム”をもたらし、さらに輸出の伸長も加わって、翌26年の経済諸指標は一気に戦前水準を回復した。

また27年には1人当り実質国民所得も戦前期の水準(9～11年)に達し、国民生活はしだいに安定方向に向かいつつあった。しかし生活の改善は衣食面にとどまり、住生活の内容はまだ戦前水準にほど遠い状態で、特に人口増加の激しい首都圏では住宅難が大きな問題としてクローズアップされていた。

住宅建設は戦後復興の主要な柱として、政府、民間ともそれぞれ努力を重ねたが、建築資材の高騰や地代家賃統制令などが影響し、なかなか進まなかった。

さらに大都市における住宅難に拍車をかけたのが、人口の都市集中化現象である。昭和24年、終戦直後から実施されてきた都市への転入制限が解除されると、大都市への人口流入は急増し、東京都を例にとると、20年には348万人に過ぎなかった人口が、27年には684万人とわずか7年で2倍にふくれ上がった。しかも無計画、無秩序に膨張する人口に対応していくだけの社会資本は完全に立ち遅れ、特に住宅不足は深刻の度を加えていた。25年「住宅金融公庫法」が成立して、住宅困窮者に対する長期低利の融資が始められ、また26年には「公営住宅法」が公布されたが、勤労者の住宅難はいつこうに解消しなかった。

こうした東京都の実情を目のあたりにしつつ、公職追放を解除された五島慶太が東京急行電鉄に相談役として復帰したのが26年8月



復帰祝賀会で挨拶する五島慶太

のことであった。

同月26日、「五島慶太氏復帰歓迎祝賀会」が本社屋上で開催されたが、席上、社長鈴木幸七の歓迎の辞に応え五島慶太は、雌伏4年の間に練られた事業哲学と今後の会社経営についての抱負を次のように披瀝した。

「人は自分の取り組んでいる事業を通じて国家社会に奉仕する覚悟をもつことが必要である。会社の利益だけ考えていたのでは、その会社は永続性がなく、まして一個人の利益だけを考えているような人は必ず自滅することは火を見るよりも明らかである。これは社会生活においても事業経営においても心得ておかねばならない根本哲学である。

第2として、近郊鉄道事業はまったくローカルなものであり、われわれはその中に閉じこもらず視野を広くもつことが必要である。文明も産業の発達もすべて交通機関の発達にその基礎をおいている。したがってあらゆる交通機関が総合的に調和し、有機的に動くことによって産業、文化の発達が促進されるのである。われわれが鉄道事業のみ考えていたのでは永続性がなく、また社会にも役立ち得ない。交通事業は固定資産の価値においても、毎日の現金収入面においても、経済上の信用は他のいかなる事業よりも大である。したがってその信用を利用して、さらに他の国家的事業に協力する覚悟をもつことが必要である。

今後は、交通事業ばかりではなく、映画事業や製造事業にも進出して貿易を振興させ、海外に進出して海外の資源を利用することも考えなければならない。

第3は事業は人である。人が真に事業と一体となり、心身を打ち込んで努力を重ねたならば、どんな事業でも成功すること疑いない。

第4に役職員は絶対に派閥争いを避けねばならない。派閥争いは弱者のすることである。また派閥のある会社は思想の統一がなく、決して発展しない。

私は今後とも日本人の精神再建につとめたいと思う。その一つとして私が戦前から唱えていた聖徳太子の17カ条憲法の第1条にある『和を以て貴しと為す』という精神を復元したいと思う」
こうして五島慶太の復帰は、当社に新たな発展への息吹を与え、

以後活発な事業展開がなされるのであるが、なかでも田園都市業の復興は、当社の基本理念を再確認する証として注目されるものがあった。

このことについて五島慶太は、26年下期賞与授与式の席上、次のように訓辞している。

「東急電鉄の前身である目蒲電鉄、東横電鉄は田園都市(株)から生まれたものであり、したがって田園都市業は当社の古いノレンであり、東急の田園都市業か、田園都市業の東急かと思われていたほど重要な事業であった。しかし、最近は積極的な名案なきため全く沈滞している。今期は6カ月間かかって58万円の利益しかあげていない。利息を負担すればもちろん赤字である。そこで社員全員が協力し、現在の不振を挽回し是非とも、昔の田園都市業に復元することをお願いする（後略）」

この訓辞がきっかけとなって、以後当社の田園都市業は、住宅難の解消と会社の発展を期して、積極的な事業展開を開始した。

昭和27年5月6日の取締役会において、五島慶太はふたたび当社の代表取締役会長に就任した。そして翌28年、長い間胸中に暖めてきた城西南新都市建設構想を打ち出し、当社田園都市業の集大成ともいえるこの新構想の実現に向けて、歴史的な第一歩を踏み出したのである。

ちなみにこのときの役員改選で、当時東急横浜製作所(現東急車輛製造(株))の常務だった五島昇が当社取締役に選任され、翌28年2月の副社長制の発足時、専務大川博とともに副社長に就任、さらに29年5月には鈴木幸七に代わって社長となった。

再編成後の田園都市業

五島慶太から「全く沈滞している」と指摘された当社の田園都市業は、戦後の会社再編成の嵐の中で曲折に富んだ道を歩んできた。

昭和22年7月から全面施行された「独占禁止法」、また同年12月の「過度経済力集中排除法」の公布を機に、戦時体制下の昭和17年から19年にかけて東京横浜電鉄と合併した小田急電鉄、京浜電気鉄道、京王電気軌道の3社の分離独立気運が台頭し、ついに22年12月の第51回定時株主総会において、「会社再編成計画に伴う事業譲渡について」の特別決議がなされ、東京急行電鉄の再編成が行われることと

なった。

再編成の方法は、たんに被合併会社を元の姿へもどすだけでなく、東京急行電鉄を存続させ新たに第1、第2、第3会社を設立し、これに鉄道業および軌道業・自動車運輸業・砂利業・田園都市業ならびにこれに付帯する設備を帳簿価格で譲渡する。また東横興業には百貨店業として、これに付帯する設備を帳簿価格で譲渡するというものであった。

このようにして23年6月1日、4社・1百貨店の再編成はすべて終わり、各社はそれぞれの道を歩みつつ発展を遂げていくのであるが、その際、存続する東京急行電鉄、つまり当社の田園都市業に残された土地は、約10万4000㎡の売残り分譲地と約37万㎡の未造成地だけであった。

面積のうえでは、かなり多くの土地が残っていたが、分譲地はその94%が箱根春山荘の別荘分譲地で、未造成地にしてもその90%が別荘分譲予定地、あるいは「自作農創設特別措置法」に基づく農地の買上げ予定地で、いずれも売却不可能であった。

したがって担当部門である田園都市課は、沿線の小規模分譲地や土地付きの小住宅の販売を行う程度にとどまり、物納財産^{*1}払下げ事務の委託業務を行ったりもしたが、総じてこの期間は田園都市業にとって雌伏の時代であった。

五島慶太の田園都市業復活の要請は、まさにこれまでの沈滞ムードに活を入れ、以後の業務拡大を促進する契機となったのである。

これと同時に、多岐にわたる建設事業をおし進めるため、28年1月臨時建設部を設置したが、その中で最大の事業となったのが、五島構想に基づく城西南地区の開発であった。

2 田園都市づくりの沿革

田園都市株式会社の設立

五島慶太が田園都市業の復活に熱意を燃やし、その集大成ともいえる城西南地区の都市開発構想を打ち出した背後には、戦前から五島慶太の胸の内を一貫して流れる事業家としての夢があった。それは理想的な田園都市の建設である。

*1 物納財産払下げ……昭和21年11月12日に公布された「財産税法」は、悪性インフレ防止を目的とする臨時のものであったため、税率はかなり重かった。

このときの納税方法で注目されるのは広く物納を認めたことで、その対象は大半が不動産であった。これらの土地・建物の多くは、地上権、賃借権が付いていたので、財務局ではその権利者を優先順位として物納財産の払下げを行い、信託会社などにその事務を委託していたものである。

この理想に初めて灯を点じたのは、日本経済の近代化を推進した功労者でもある渋沢栄一^{*2}で、その淵源をたどると大正年間までさかのぼることになる。

大正3年8月の第一次世界大戦勃発を機に日本の工業はいちじるしく発達し、工業化にともなう都市人口の増大が、この時代の大きな特徴であった。東京の人口は、明治34年当時の201万人から、大正4年には335万人に増えたが、山手線内の旧市域では増大する人口を収容することができなくなり、このため新たに東京市に流入する人々は、隣接する荏原郡、豊多摩郡、南足立郡、南葛飾郡等の各町村へ分散移動するという状態であった。

これに対し、財政的に恵まれない周辺町村においては見るべき都市施設の整備もできず、また無秩序な市街地化の進行で、居住者の生活環境はとみに悪化していた。

無計画な都市化現象のもたらす社会的な影響を憂慮する渋沢栄一の脳裏には、欧米に見られる理想的な市街地の一つである田園都市の建設構想が描かれ、それはしだいに強烈な意欲へとつながっていった。

田園都市への理想と熱意は、昭和2年に刊行された自著『青淵回顧録』の中にもあますところなく述べられている。同書の「都市生活と田園生活」からその一部を引用してみよう。「……近年東京大阪等の大都市生活者にして郊外生活を営む人の多くなったに就ては一面に於て経済上の理由もあるけれども、主として都会の生活に堪へ切れなくなって、自然に親しむ欲求からである事は争はれぬ事実である。都会の最も発達してゐる英国などに於ては余程以前から都市生活中に自然を取り入れる事に就て苦心して居るが、年々人口の増加する大都市に自然を取り入れることは難しい。そこで20年許り前から田園都市^{*3}といふものが発達して来てゐる。此の田園都市と云ふのは簡単に申せば自然を多分に取り入れた都会の事であつて、農村と都会とを折衷したやうな田園趣味の豊かな街を云ふのである。私は東京が非常な勢を以て膨張してゆくを見るにつけても、我が国にも田園都市のやうなものを造つて、都市生活の欠陥を幾分でも補ふやうにしたいものだと思つて居た。……」

大正4年のある日、渋沢栄一は東京府下荏原郡の地主有志の訪問を受けた。彼らは荏原郡一円の開発計画を説明し、その実施方を依



渋沢栄一

*2 渋沢栄一：天保11年(1840)～昭和6年(1931)。埼玉県地主の出、旧幕臣。慶應3年(1867)徳川昭武に随従、渡欧。維新後帰朝し静岡に商會社を設立。ついで大蔵省出仕、明治6年退官、第一国立銀行を設立。以後王子製紙、大阪紡績、共同運輸、日本郵船など大企業設立に参与し、日本資本主義確立期の実業界の第一人者となる。大正5年(1916)実業界を引退、養育院、感化院等の社会事業、日本女子大・東京女学館等の女子教育、国際親善に努めた。秀雄は子息。

*3 明治31年に刊行された『明日の田園都市 (Garden Cities of Tomorrow)』の中で著者であるエベネザー・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。

※4 日本橋クラブは、当時の上流実業家の集まりで、服部金太郎らは京橋、日本橋の“紳士的な商人”としてその名が高かった。

本文以外の発起人に緒明圭造、柿沼谷雄、伊藤幹一、市原求、星野錫、竹田政智がいる。

頼した。ここにおいて年来の田園都市構想実現の機会がいよいよ訪れたのである。

大正5年、実業界の第一線を退いた渋沢栄一は、余生を公共事業のために捧げる決心をし、その第1目標としての田園都市構想をことあるごとに披瀝し同志を求めた。やがてこの意見に同意する人々が現われ、大正6年ごろにはこれらの人々の属していた当時の紳商グループである日本橋クラブ^{※4}のメンバーを中心に、会社創立の気運が熟してきた。

こうして翌7年1月には、渋沢栄一を筆頭に中野武堂(東京商業会議所第2代会頭)および服部金太郎をはじめとする日本橋クラブのメンバーを含む9名の発起人をもって、「田園都市株式会社設立趣意書」が一般に発表された。

会社設立趣意書は、まず東京市の過密化がただならぬ状態にあることを述べ、その結果衛生上、風紀上幾多の弊害が生じるなど生活環境の悪化につながる問題が派生しつつあることを指摘し、「而して此等の弊害を救治せんが為めには各種の社会政策に拠りて改善に関する事業多々あるべしと雖も、然も其根本に向って救済の手段を加へんとするものは実に田園生活復興の問題に外ならず」と述べたのち、会社設立の基本的な考え方を次のように説明している。

「抑も田園生活復興の施設は都会に集中せる人口の過剰を農村に移植し、以て都会に潜在する各種の弊害を緩和すると同時に、農村の復興を図らんとするものにして、幾多の社会政策中に在りて最も基礎的にして且つ最も永遠なる目的を有する事業の一なりとす。今や吾人が経営せんとしてつつある田園都市会社の如きも亦此事業の一分科にして、要は紅塵萬丈な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て健康を保全し、且つ諸般の設備を整へて生活上の便利を得せしめんとするにあり^{※5}。田園都市の目的実に斯くの如し」

こうして、田園都市株式会社は東京府下荏原郡玉川村および洗足村付近の土地139万㎡(42万坪)を事業地と定め、田園都市づくりに乗り出すのであるが、趣意書はさらに鉄道計画をも次のように明らかにしている。

「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

※5 同趣意書は事業実施地域の地理的な位置と環境について次のように解説している。

「右の予定地は品川、大崎、目黒付近に於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とを眺望し、風光の明媚なる宛然一幅の活画図なり。且つ其付近には歴史的の名所旧蹟各所に散在して、遊覧行楽の境亦従って鮮ならず、田園都市建設地として洵に無二の好適地なりとす」

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、然も当社は之を以て満足せず、更に府下大井町を起点とし我洗足予定地に至り、池上電気鉄道及び武蔵電気鉄道と交差し、玉川予定地を過ぎて玉川電気鉄道駒沢付近に連絡し、尚ほ進んで院^{*6}線新宿駅に至る電気鉄道を自ら敷設するの計画を立て、既に其大部分は主務省に対して認可申請せり」

これをもって田園都市株式会社の目的がたんなる郊外住宅地の造成のみにあるのではなく、交通機関をともなった大がかりな都市づくりであったことがうかがえる。会社は趣意書発表 9 カ月後の大正 7 年 9 月 2 日に設立され、社長には中野武営が就任した。新会社の資本金は 50 万円、本社は東京市麴町区永楽町の日清会館（現大手町東京生命ビル）内に置かれた。



中野武営

*6 現 J R 線の前身。なお、院線→省線→国鉄→J R と推移した。

土地買収と田園都市計画の具体化

田園都市株式会社は、設立後ただちに先の会社設立趣意書の骨子に基づいて、次のような田園都市計画を策定した。

- ・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）125万4000㎡（38万坪）を事業区域とする。
- ・交通……当社の運営する交通機関（のちの大井町線、目蒲線）を設けて省線、東京市電と連絡させ、都心への交通の便をはかる。
- ・電燈・ガス・上下水道・道路……電燈、電力は当社直営とし、



開発前の多摩川台（現田園調布）

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つづける。上水道は、玉川水道の建設費を補助してその新設濾過池から引用し、ま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。道路は、幅員3.6mから12.6mにおよぶものを適宜に通し、街路樹を植え美観を添える。

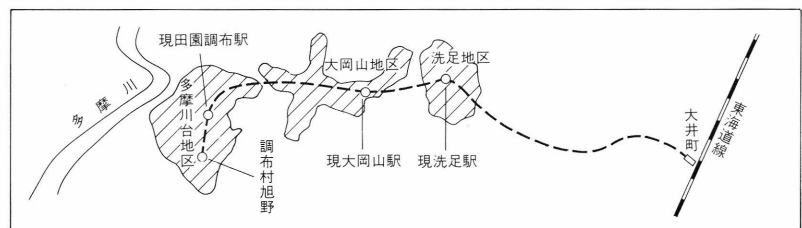
・住宅の建築……住宅建築は居住者の任意であるが、当社としても建築部を設けて土地購入者の依頼に応ずる。また建築にあたっては、①他人の迷惑となるような建物を建造しない。 ②障壁を設ける場合もしょう洒典雅なものにする。 ③建物は3階以下とする。 ④建物敷地は宅地の5割以内とする。 ⑤建築線と道路との間隔は道路幅員の2分の1とする。 ⑥住宅の工費は坪当たり120円以上とすること、などの条件を定めて、理想的な田園都市にふさわしい居住環境をつくる。

このほか、郵便局の設置、電話の架設、学校・幼稚園の新・増設、商・住両地域の区分、駐在所や医者誘致、倶楽部の設置、公園と遊園地の開設など計画は綿密をきわめていた。このように大規模でしかも諸施設が十分に整えられ、環境保全を重視した郊外住宅地開発は当時としてはまったくユニークなものであった。ちなみに前記の環境保全策は、今日の建築協定の淵源をなすものである。

田園都市(株)は、以上の計画を立てるかたわら、洗足、大岡山、調布、玉川一円におよぶ事業用地の買収に取りかかった。当時の社員はいずれも経験のないいわば素人集団であったが、さいわい地元の大地主の積極的な協力があり、途中地価の値上がりなどの障害も派生したものの、大正10年11月には計画面積を上回る159万9000㎡の買収を完了した。

一方、宅地造成はその第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、洗足地区碑衾村の一部(洗足駅付近)12万2100㎡の造成をこの組合事業方式で進めることとした。

当時一般に耕地整理組合といえば、村の行政機関の事業を指して



田園都市計画地と鉄道計画線

いたが、田園都市の場合は、地主、農民、田園都市(株)が共同で行う民間事業である点を特色としていた。それだけに、土地所有者の土地に対する愛着、利害関係が複雑にからみ合い、当初は反対する者も多かったが、田園都市(株)の熱意と設立趣旨が浸透するにつれ、しだいに賛同に傾き、新たな試みとして実施したこの耕地整理事業は無事完成をみたのである。

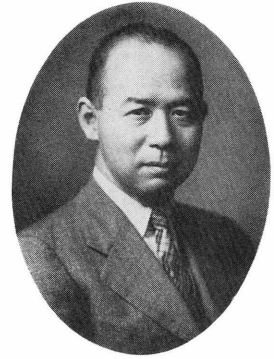
さらに田園都市耕地整理組合が近郊に与えた影響も大きく、隣接の奥沢地区そして玉川全円耕地整理組合の結成におよび、現在の世田谷区への発展へとつながった。ちなみに同事業の方式は、のち多摩田園都市建設過程における区画整理事業とまったく性格を同じくするものであったことに注目したい。

こうして造成を終えた分譲地には各種設備の工事が施され、大正11年6月洗足地区第1回の土地分譲売出しが開始された。田園都市計画は早くから一般の関心を集めていたこと、また3カ月前の3月30日、目黒線の敷設工事が開始されたことなどからこの売出しは人気を呼び、約80%はたちまち予約済みになるという好調な滑出しをみせた。そして同年12月には、売残りの区画は数えるほどになった。

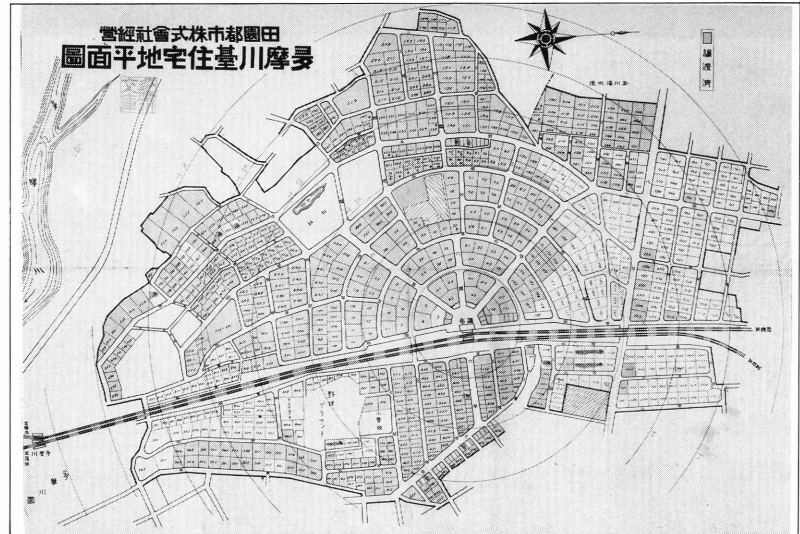
売行き好調のもう一つの原因は、土地代金の支払いに月賦制度を採用したことで、総額の2割を契約金として、残額を購入者の希望に合わせて3~10年の割賦払いとした。家賃程度の賦払金で土地が購入できる画期的な制度は、対象とする中流階級のニーズに充分なものであった。この間の大正11年8月、田園都市(株)は逓信省より電力供給の認可を受け、開発区域内に限定した電灯電力供給事業を開始した。

他方、このころ多摩川台地区(田園調布)では26万4000㎡におよぶ宅地造成が、田園都市(株)単独の事業として進められていた。この地区の市街地建設については、欧米の田園都市や衛星都市をつぶさに視察してきた渋沢栄一の子息渋沢秀雄がプランナーとなった。そのモデルとなったのがパリ凱旋門エトワールに見られる環状線と放射線が交錯する街路形式であった。現在も見られる田園調布駅から放射線状に延びる直線街路とこれを結ぶ曲線街路の織りなす市街地の美しい風景は、このときにでき上がったものである。

また、「町ぐるみ公園」のイメージを高めるため緑地・公園・道路の面積をできるだけ高率(18%)に取り、当時わが国の一般的な分譲



渋沢秀雄



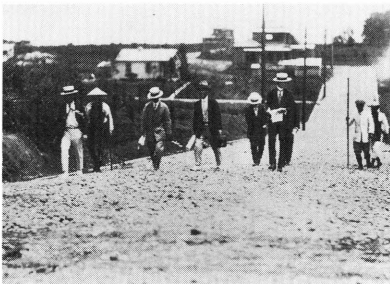
地が平均5%以下であるのとは好対照をなしていた。

田園都市㈱の総力を結集した同地区の分譲売出しは、諸設備を完備した状態で大正12年8月に開始された。ところがその直後の9月1日、東京・横浜の全市に壊滅的な被害を与えた関東大震災が発生した。しかし田園都市㈱の経営地は、その大部分が丘陵台地上にあったため被害を受けることなく、改めて田園都市の安全性がクローズアップされた。

同年10月の売出しにあたって、田園都市㈱は「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。

宣伝によらずとも、大震災の恐ろしさを体験した市内の居住者の間では、すでに郊外移転を望む傾向が高まっていた。こうした背景のもとで多摩川台地区の分譲は急速に人気を集め、同年11月末までに予定面積の半分以上にあたる5万6000㎡の契約が成立する予想以上の好成績をおさめた。

日本経済は、大震災による打撃から立ち直れないまま、昭和2年からの金融恐慌とそれにつづく世界恐慌の波をかぶり大混乱に陥るのであるが、この間田園都市業そのものは大きな影響を受けることなく事業は順調に推移した。



多摩川台分譲地を見学する購入者

鉄道業の分離独立と沿線開発

田園都市づくりの一環となる鉄道敷設は、大正9年3月6日荏原電気鉄道が取得した免許を田園都市(株)が譲り受けて実施に移された。この免許路線は院線(国鉄)大井町停車場を起点とし、荏原郡平塚村、馬込村、碑衾村、玉川村を経て調布村(現在の田園調布駅付近)に至る延長8.48kmであった。その後同社は調布村～大井町の間にある碑衾村(洗足)から分岐して、荏原郡大崎町(目黒駅)に至る延長4.08kmの地方鉄道敷設の免許申請を行い、大正10年2月15日これを取得した。しかしこの間発生した経済変動とこれにからむ用地買収問題などの関係から設計変更を余儀なくされ、大崎町～調布村間7.56kmを第1期線、大井町～碑衾村間4.38kmを第2期線として建設することに決めた。

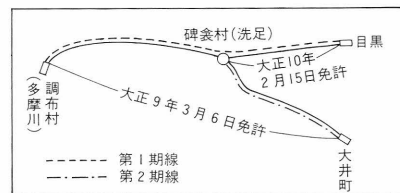
この第1期工事は大正11年3月着手されたが、このとき工事の指揮にあたったのが当時武蔵電気鉄道の常務取締役であった五島慶太だった。

五島慶太の登場は、箕面有馬電気鉄道の経営者小林一三の推挙によるものであったが、これには次のような経緯がある。

日本橋クラブのメンバーを中心とする当時の経営陣は、鉄道にはまったくの素人集団だった。このため適当な人物を求めていたところ、大正9年3月突如発生した経済恐慌で綿糸市況が大暴落して、経営陣はそれぞれ本業立直しに専念せざるを得なくなり、田園都市づくりや鉄道建設どころではなくなった。

この結果、田園都市(株)の経営は当時財界で敏腕をふるっていた第一生命社長矢野恒太に委ねられることになるのである。その矢野にしても電鉄業は未経験なため、関西の小林一三に経営依頼の話をもち込んだ。小林は一応承諾したものの、本業が多忙のうえ大阪に居住しているということもあり、自分の意思を代行し得る人物として五島慶太を推挙した。

当時五島慶太は、鉄道院監督局総務課長を退官し、武蔵電気鉄道の常務取締役の職にあったが、先の経済恐慌以来、同社は免許線の建設はおろか、社員の給料支払いにも事欠く有様だった。この窮状を知っていた小林一三は五島慶太を説得し、田園都市(株)の鉄道部門の責任者として推挙したのである。のちに五島は鉄道部門の分離独立を推進し、大正11年9月2日目黒蒲田電鉄株式会社を創立、同社



路線免許と工事の順序



五島慶太

の専務取締役として現在の目蒲線、大井町線の建設および経営にあたることになる。

以上のような経営陣の交代と新会社の設立という過程で進められることになった鉄道建設は、田園都市(株)の手により着手されていた第1期線、つまり目黒～多摩川間（大崎町～調布村間）と、その後に建設された多摩川～丸子間の計8.3kmが大正12年3月11日にまず開通した。

他方目黒蒲田電鉄は武蔵電気鉄道の蒲田支線（多摩川～蒲田間）の路線を譲り受け、これを第2期分として予定していた。ところが第1期線の終着駅多摩川では、集客上問題があるとされたため、中原街道に通ずる前記追加区間の工事が行われることになり、結局蒲田支線は丸子～蒲田間（4.92km）に落ち着き、大正12年9月の竣工が予定された。しかし9月1日関東大震災に見舞われ、開通は11月1日まで延びてしまった。

田園都市(株)が第2期線として予定した大井町～洗足間の鉄道建設は、目蒲線全通後の大正15年7月18日目黒蒲田電鉄が着手したが、用地買収の関係から接続駅を変更し、目蒲線との連絡は現在の大岡山駅となった。工事の区間延長は4.8km、開通は昭和2年7月6日であった。ここにおいて田園都市(株)が当初予定した田園都市の交通機関はすべて完成をみたが、これらの動きに刺激された玉川村では、有志が玉川全円耕地整理組合を結成し、目黒蒲田電鉄では二子玉川線（大岡山～二子玉川間5.5km）の敷設を計画した。同線は昭和3年9



試乗会における役員と関係者（終点の丸子駅付近）

月6日から工事を始め、翌4年11月自由ヶ丘～二子玉川間が完成、つづいて12月25日大岡山～自由ヶ丘間の竣工で現在の大井町線が全通したのである。

こうして田園都市㈱の交通網が整備されるなか、武蔵電気鉄道は目黒蒲田電鉄の傘下に入って、大正13年10月社名を東京横浜電鉄^{*7}と改め、神奈川線（丸子多摩川～神奈川間14.7km）と渋谷線（渋谷～丸子多摩川間9.1km）を建設した。開通は前者が大正15年2月14日、後者は昭和2年8月28日である。また神奈川～桜木町間2.3kmは2回に分けて昭和7年3月31日全通し、ここに現在の東横線が完成したのである。

以上のように鉄道建設が進展する一方で田園都市㈱は、本来の事業目的をほぼ達成し、これを機に事業地を目黒蒲田電鉄に引き継ぎ、昭和3年5月5日同社に吸収合併された^{*8}。以後、当社の田園都市業は、目黒蒲田電鉄と東京横浜電鉄が歩調をともにし、旅客の増加を目的とした沿線開発を展開していった。その概要を記すと以下のとおりである。

目黒蒲田電鉄は、田園都市㈱から引き継いだ多摩川台分譲地(9325㎡)、奥沢住宅地(5万9500㎡)の販売を進め、二子玉川線開通後は等々力、上野毛の住宅地を売り出し、さらに池上電気鉄道と合併した昭和9年10月以降は池上、洗足池畔や雪ヶ谷方面にもその事業を拡大させた。特に奥沢住宅地、鵜ノ木駅前、尾山台、上野毛ではユニークな賃貸住宅地の経営を行い、「敷金のいらぬ貸地」の宣伝と相まって住宅資金の低利貸付け制度の実施などでおおいに好評を博した。

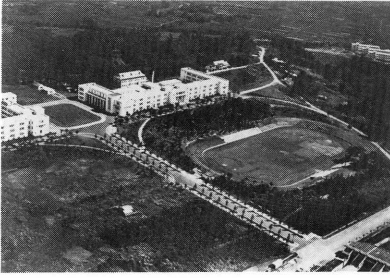
東京横浜電鉄は、小杉、元住吉、菊名および綱島温泉、太尾(現

*7 このとき社長には矢野恒太が、専務取締役には五島慶太がそれぞれ就任した。

*8 これを機に矢野恒太は目黒蒲田・東京横浜両電鉄の社長を退き、代わって専務取締役五島慶太が代表取締役に就任した。



工事中の菊名分譲地



移転が終わった慶應義塾大学予科全景

＊ 9 東京高等工業学校の大岡山移転は、関東大震災で焼失した浅草区蔵前の同校跡地と、大岡山地区の田園都市(株)社有地30万㎡を交換したものである。

大倉山)の各地で6～8万㎡規模の分譲地を売り出した。しかし昭和初期の金融恐慌の影響を受け、売行きは思うように運ばなかった。

こうしたなかの昭和4年7月、慶應義塾大学の誘致に成功し、目黒蒲田電鉄と協力して日吉台の共同経営地の一部(23万7600㎡)を同校に寄付した。これが契機となって一時分譲地の売上げが伸びたが、昭和5年以降ふたたび低迷期に入る。目黒蒲田電鉄の田園都市業もこの時期から売上げが鈍化し、これがきっかけとなって両社の協力関係は強まった。

その後東京横浜電鉄は、渋谷に東横百貨店を開業(昭和9年11月1日)、ついで13年4月には玉川電気鉄道を吸収合併するなど事業の拡張を行うが、合併では田園都市業に寄与するものはほとんどなかった。

一方、両社は沿線諸施設の誘致にも全力を傾けた。その結果、学校の移転が相つぎ、大正13年1月の土地交換を機に移転した東京高等工業学校(現東京工業大学＝大岡山)^{＊9}を皮切りに、昭和初期には前記した慶應義塾大学(日吉)、東京府立高等学校(現東京都立大学＝目黒区柿ノ木坂)、昭和女子専門学校(現昭和女子薬科大学＝上目黒)、日本医科大学予科(川崎市新丸子)、青山師範(現東京学芸大学＝駒沢)、多摩帝国美術学校(現多摩美術大学＝世田谷区上野毛)等の有名校が次々と沿線に移ってきた。

戦時下の田園都市業と大東急の発足

昭和12年7月に始まった日華事変を境に国内の諸制度は戦時体制に移行し、次々と発せられる統制令のもとで、両社の田園都市業にも大きな制約が加えられることとなる。さらに企業活動そのものが各種の統制のもとにおかれるにおよび、経営の単一化による冗費の節約をはかる必要にせまられた。ここに、かねてからの課題であった、目黒蒲田電鉄、東京横浜電鉄両社の合併気運が高まってきた。

両社は、大正13年に提携して以来、本社建物はもちろん、職制や本社職員を共通にしたりするなど、実質的には同一形態の会社で、田園都市業の経営も両社が共同で行ってきた。したがって、合併は時間の問題とされていたが、昭和14年上期の業績が両社ほぼ同一となったのを機に、同年10月1日対等合併へと踏み切ったものである。

この合併によって新会社の社名は、「東京横浜電鉄」に統一され、

社長に五島慶太が就任した。

昭和16年12月8日、太平洋戦争勃発により戦時体制はいっそう強化され、交通事業も戦争遂行の輸送手段確保という意味から強制的な統制の必要が叫ばれるようになった。民間交通事業の統制については、すでに昭和13年に「陸上交通事業調整法」が公布され、同法に基づく委員会の答申によって、東京においては民間交通事業のブロック統制が決定した。

当時、東京横浜電鉄社長の五島慶太は、京浜電気鉄道社長(16年11月25日就任)、小田急電鉄社長(16年9月20日就任)を兼ねていた。このため国鉄中央線以南ブロックの前記3社がまず合併することになり、昭和17年5月1日新会社「東京急行電鉄」を発足させた。

また、同じブロックにある京王電気軌道も、昭和19年5月31日東京急行電鉄への合併に加わり、ここに東京都の城西南地域から神奈川県一体の交通機関を一手に経営する“大東急”が誕生したのである。

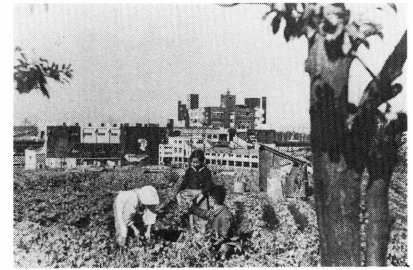
3社合併以降、東京急行電鉄の田園都市業は、宅地建物等価格統制令の影響を受けながらも土地買収、分譲に活躍をつづけていた。

しかし需要は昭和17年下期を頂点に漸減傾向をたどり、戦争末期には売残り地はすべて食料品や潤滑油原料の亜麻の栽培用地に転用された。

戦後の田園都市業とその再建

昭和20年8月15日、わが国の無条件降伏によって、日華事変以来8年間にわたった戦争に終止符が打たれ、日本の平和への道がようやく開かれた。しかし、長く激しかった戦争によって国土も、経済力も、国民生活も、見る影もなく荒廃し、敗戦を迎えたときの日本には、いたるところにすさまじい戦争のつめあとが残されていた。

東京急行電鉄の田園都市業を担当していた田園都市課は、とりあえず戦災のために混乱していた事務関係を整備するとともに、未利用社有地を処分して運輸施設の復興資金を生み出すため、さまざまな障害を克服しながら営業活動を行った。また21年と23年には、戦後初の分譲地として鵠沼と西大崎の分譲地を売り出したが、戦後という特殊な状況のなかで田園都市業は概してはかばかしい進展をみせなかった。また戦時中農地となった分譲用地は、21年10月に公布



菜園化した東京（渋谷駅付近）

※10 東急不動産株式会社は沿線開発中心の当社田園都市業の行き方を転換し、沿線外でも積極的な宅地開発を進められるようにするため、昭和28年12月17日に設立された不動産専業会社である。設立時の資本金は3億円、社長には当社副社長（当時）の五島昇が就任した。同社は設立後、当社が策定した東急住宅5万戸建設計画を実施に移すとともに、大船玉縄城址一帯（100ha）の開発を手がけるなど活発な事業展開を行った。東急住宅5万戸建設計画は、戦後の住宅不足の解消を目的とした政府の住宅建設10カ年計画に、民間の立場から協力する姿勢を打ち出したものである。

その内容は、当社沿線と東急不動産（株）の事業地内から、昭和30年度を皮切りとする5カ年間に5万戸の耐火住宅ならびに木造住宅を供給しようとするものであった。

※11 城西南地区開発のきっかけをつかむことになった経緯について、当時の田園都市課長山森作治郎は次のように述べている。

「五島会長は、担当の私を毎日のように呼んで、この土地はどうなった、あの土地はどうだ、と報告を求めるものですから、夢中で土地探しをしたのを覚えています。そうしたなかで、川崎の宮前地区でかなりまとまった土地が入手できるという話がありました。それは、旧陸軍62部隊の跡地で、面積は50万坪ぐらいだったと思います。

この土地は、戦後旧軍人に払い下げられ、農耕地になっていましたが、農業経験のない人もおり、当時、離農者が相ついでいたという事情があったようです。

そこで早速、このことを五島会長に報告しましたところ、会長はこれに満足せず、もっと奥地、つまり山内・恩田といった大山街道の両側全部を探して来いという話に発展しました。会長は、ご自分なりに構想を練っていたようですが、これがきっかけになって城西南地区の開発が準備されたわけです。しかし軍用地50万坪の買収は、当時の田園都市課にとって大変な重荷でした。まして今日みるような開発をやるなどとは、夢だにしていまませんでした」

された「自作農創設特別措置法」によって農地として買上げ対象地となり、販売可能地はごく限られたものとなった。

一方、20年12月結成された東京急行従業員組合は、当時の会長五島慶太以下会社幹部の即時退陣を求めて会社側と鋭く対立した。こうした混乱もあって翌21年6月27日、社長小林中を除く全役員はいっせいに辞任した。さらに五島慶太は、戦時中運輸通信大臣を務め、東京急行電鉄の会長の職にあったことにより22年8月公職追放の指定を受けた。戦時中合併した旧小田急電鉄、京浜電気鉄道、京王電気軌道の分離騒ぎが起こったのは、五島慶太が退陣した直後のことで、これが会社再編成へつながっていくことになるのである。

再編成後の当社は、もとの東京横浜電鉄の規模にもどり、同時に田園都市業も第1節で記した規模で再出発した。

五島慶太が追放を解除され当社に復帰した後の田園都市業は、綱島吉田口（1万5900㎡）の土地買収を皮切りに綱島新田（3万9700㎡）、鶴沼大平台（4万9600㎡）などを買収面積の大型化が進み、同時に分譲地経営は当社沿線以外にもその活動範囲を拡大させた。そして当社の田園都市業は昭和28年12月に設立された不動産専業会社“東急不動産株式会社”^{※10}に引き継がれていくのである。

一方、当社は経営体質の改善と事業規模の拡大をめざして、懸案となっていた東急会館（現東急百貨店新館）、渋谷地下街の建設をはじめ、東横線高島町～桜木町間の複線化、砧ゴルフ場および駒沢球場、城西南新都市、東急病院などの建設事業を企画実施することになり、昭和28年1月10日、臨時建設部を設置した。五島慶太が戦前から夢みてきた城西南新都市（後に多摩田園都市）の建設はこうして日の目をみることになり、その後に行われた城西南地区開発趣意書の発表によって建設の第一歩を踏み出すことになるのである。

ちなみに、臨時建設部は建設事業単位に13の建設班ないし開発班からなり、臨時建設部長には専務取締役木下久雄が就任した。各班は担当の事業を企画立案しこれを実施するとともに、事業の完了をもって廃止されるというものであった。新都市の建設は城西南地区開発班（班長山森作治郎）^{※11}が担当した。