

1910 (明治43) 年のTOD

—関西における都市鉄道のビジネスモデルの確立と発展

Japanese TOD Conducted in 1910
—Establishment and Development of Urban Railway Business Model in Kansai

土井 勉 一般社団法人グローバル交流推進機構 理事長
Tsutomu DOI

1. はじめに

TOD=Transit Oriented Development (公共交通指向型開発) は周知のように「公共交通を基盤として、自動車に依存しない都市開発」の事で、1990年代初頭にピーター・カルソープによって提唱され世界に広がった。

さて、1910 (明治43) 年に我が国で小林一三 (1873年-1957年) が率いる箕面有馬電気軌道 (以下、阪急電鉄と言う) が鉄道を基盤として大規模に郊外住宅地の

開発を実施し、大阪に集中する人口の受け皿をつくり出すことに成功した。モータリゼーションが問題になる前のことではあるが「公共交通を基盤とした都市開発」であるTODとすることができよう。本論では、鉄道会社による、鉄道整備と都市開発をセットにした都市鉄道のビジネスモデルの構築の背景と事業の展開を概観し、当時の人々や都市計画の専門家がどのように評価をしたのかについて紹介する。更にこのビジネスモデル確立から110年を経て、今後の都市鉄道のあり方について考えるものである。

表1 阪神間を中心とする明治・大正期の鉄道と沿線開発¹⁾

年	鉄道関連	郊外住宅地・都市関連	関連事項
1872	M5	鉄道開通, 新橋-横浜開通	
1874	M7	東海道線大阪-神戸間開通	
1890	M23		大阪市内コレラ流行
1898	M31		E.ハワード「明日-真の改革にいたる平和な道」(1902年に「明日の田園都市」と改題)
1903	M36		英国で田園都市・レッチワース建設
1904	M37		日露戦争 (1905年まで)
1905	M38	阪神電鉄開通 (大阪出入橋-神戸三宮)	
1907	M40		内務省地方局有志「田園都市」
1908	M41		阪神電鉄「市外居住のすゝめ」
1909	M42		阪急電鉄「如何なる土地を選ぶべきか 如何なる家屋に住むべきか」
1910	M43	阪急電鉄開通 (梅田-宝塚, 石橋-箕面)	阪急電鉄・池田室町住宅地 大阪市内コレラ流行
1911	M44		阪急電鉄・桜井住宅地
1912	T1		九州・関西でコレラ発生
1913	T2		阪急電鉄・月刊誌「山容水態」
1914	T3		阪神電鉄・月刊誌「郊外生活」
1916	T5		片岡安「現代都市之研究」
1919	T7		都市計画法, 市街地建築物法公布
1920	T8	阪急電鉄神戸線開通	スペイン風邪第1波流行 スペイン風邪第2波流行
1921	T9	阪急電鉄西宝線開通	スペイン風邪第3波流行
1923	T10		関一「住宅問題と都市計画」 関東大震災

¹⁾ 箕面有馬電気軌道・阪神急行電鉄については一括して「阪急電鉄」と記載
阪急電鉄関連事項を太字で記載

2. 小林一三が描いた TOD

創業期の阪急電鉄は、大阪市内の梅田駅を始発駅とするものの、他の鉄道会社のように大都市間を結ぶ路線ではなく、沿線に人口の集積した地域があるわけでも無かった。そのため鉄道経営に必要な乗客と収入を確保することが危惧された。そこで実質的な創業者である小林一三は沿線に土地を確保して、近代産業都市として発展している大阪市で働く俸給生活者（サラリーマン）を対象として、田園都市を見習った郊外住宅地の販売に取り組んだ。鉄道事業と、都市開発＝不動産事業の両輪で経営を成り立たせる仕組みを考え、果敢に実行したのである。

当時の大阪市内の住環境は、人口集中による住宅難と過密、産業活動による大気汚染や水質汚濁などの状況にあり、この問題を危惧する人たちが田園都市に期待したのであり、それを一三は郊外住宅地として具体化したのである。

表1に阪急電鉄の主な活動エリアである阪神間の鉄道と郊外住宅地開発についての年譜を示す。

1898年にイギリスでハワードが「田園都市」の概念を提示し、1907年に我が国の内務省有志が「田園都市」を出版している。都市と農村の優れたところを取り込んで、生活と働く場としての田園都市の魅力を多くの人たちが知ることになった。こうした田園都市のブームに対して、当時のサラリーマンの人たちに購入が可能な住宅地として提供されたものが阪急電鉄の郊外住宅地である。阪急電鉄開業前年の1909年にはPR冊子「如何なる土地を選ぶべきか 如何なる家屋に住むべきか」を作成している。ここには、「美しき水の都は昔の夢と消えて、空暗き煙の都に住む不幸なる我が大阪市民諸君よ！出産率10人に対して死亡率11人強に当る、大阪市民の衛生状態に注意する諸君は、慄然として都会生活の心細さを感じ給ふべし、同時に田園趣味に高める楽しき郊外生活を懐ふの念や切なるべし…」と郊外住宅地の魅力が述べられており、郊外生活を支える交通機関として阪急電鉄が示されている。

ここで衛生問題が強調されているが、表-1に記載しているように実際にコレラやペストなどの流行が頻繁に起こっている。しかも死者も多い。例えば、1886（明治19）年に大阪府で流行したコレラでの死者数は15,968人と記録されている²⁾。伝染病の頻繁な流行は、新型コロナウイルス感染症の状況を体験している現代の我々から見ても驚嘆するほど深刻なものに思える。

伝染病の脅威から離れた郊外住宅地に対して、人々の注目が集まる背景となったものと考えられる。

さらに、一三は郊外住宅地の販売についても様々な工夫をしている。例えば割賦式の販売である。今でいう住宅ローンである。毎月決まった俸給を受け取るサラリーマンは月賦で住宅購入をすることができるが、同時に鉄道会社としては長期に定住する顧客を生み出すことになる。不動産事業と鉄道経営を両輪としたビジネスモデルの形成を目指したのである。

こうして池田室町住宅地以降、多くの住宅地が沿線に開発されていく。膨張する大阪市の人口の受け入れ先として環境に恵まれた郊外住宅地が阪急電鉄沿線に次々と形成されていくのである。

3. 人々は郊外住宅地をどのように評価したのか？

1910年の鉄道開業時に分譲を開始した2万7千坪270戸の池田室町住宅地は最初の100戸が販売直後に完売したという。続いて1911年には箕面線沿線の桜井住宅地（241戸）も販売されたことから、顧客として想定した大阪市民からは支持を得たということができよう。

マスメディアでは郊外住宅地を肯定的に取り上げる記事も否定的なものもあった。例えば1910年6月11日付けの「大阪朝日新聞」では「…田園都市は英国に於ても見事に成功を告げ、…（中略）夫の箕有電鉄会社が池田に経営しつゝある…欧米に行わるゝ理想的田園都市と相距る甚だ遠く…」と否定的な見解を述べているが、池田室町住宅地は大阪から電車で30分程であり、一層の改善を行うことで田園都市として繁栄する可能性があり、これは大阪市の都市経営としても重要なことだとしている。

では、当時の専門家はどのような見解を持っていたのだろうか。建築家であり、都市計画の専門家でもある片岡安（1876年-1946年）の著作を紹介したい。

片岡は辰野片岡建築事務所で辰野金吾と一緒に建築設計を行い、1920年には「都市計画ノ科学的考察」で東京帝国大学から工学博士を授与されている。片岡が1916年に出版した「現代都市之研究」³⁾は全7篇、458ページに及ぶ大著であり、都市の防災・衛生・交通・公園・都市美観など都市計画全般について述べられている。第7篇はタイトルが田園都市であり、この中で池田室町住宅地と桜井住宅地の図と住宅の図面を掲載した上で、「我国において…郊外住宅地経営を企てた

るものは、箕面電車会社のそれである。其計画の動機は、…鉄道の収益を増さんが為であって、決して社会改良運動の活動と言うにはあらず、全くの採算上の考えから割り出したものであるから、其設備等に批難すべきものあれども、大体に於いて賞賛に値する…。其計画は不完全ながら、…道路を築き、下水を穿ち、家屋の配列を研究し、その箇々の設計に就いても十分の修練を積み、安価住宅の範例を示したる其功績は大いに多とせねばならない」と述べている。

職住を内包した自律的な田園都市と比較すると郊外住宅地は居住機能に特化しているために物足りなさはあるが、民間企業として良好な住宅地を提供していることが評価されている。

こうした専門家の評価もあって、質の高い郊外住宅地の分譲を意識しつつ、収益を確保していくという一三のビジネスモデルは関西のみならず首都圏など多くの他の鉄道会社にも広がっていくことになった。

4. 鉄道沿線の生活文化の開花

阪急電鉄は、先に述べたように沿線に大きな既存の集落も少なく、そのために乗客需要を獲得するために沿線に郊外住宅地の開発を進めてきた。これだけでなく、鉄道を軸とした多様な活動を展開することで、さらに沿線に人を集める努力を欠かさなかった。

こうした努力が象徴的に表現されているのが、1920年に阪急電鉄神戸線開通時の新聞広告である。ここには、「新しく開通した神戸行き急行電車、綺麗で早うてガラアキで、眺めの素敵によい涼しい電車」と記載されている。まさにガラアキであった電車に対して、

人々が望むものを提供し、人々を集めて満員電車にすることが一三のビジネスのベースにあった。

ここでは郊外住宅地に住む人々、郊外住宅地に住みたいと思う人たちを対象とした様々なライフスタイルに関わる活動について概観する(表2)。

1910(明治43)年以降の阪急電鉄の創業期には大阪側から見た終端である箕面動物園や宝塚新温泉など集客施設の整備を行い、鉄道利用者を集めることが意図されている。同時にこうした施設を活用してイベントを行い、集客効果を高める努力が行われている。

1914(大正3)年の宝塚のイベントとして登場したのが宝塚少女歌劇団(現、宝塚歌劇団)である。一三は明確なコンセプトを持って、宝塚歌劇団の設立と育成に取り組んでいる。そのコンセプトが次の2点である。

- (1) 新国民劇の創成：本物志向。新しい感覚を織り込み、本格的な学校をつくり人材と劇の創成を図る
- (2) 大劇場主義：大衆志向。良い芝居を低料金で提供するため、大きな劇場を開設し単価を下げる

これらについては、実際に宝塚音楽歌劇学校(1919年)を設立し、本格的な音楽・舞踊教育を実施している。また、1924(大正13)年には4,000人の収容が可能な宝塚大劇場の設立を行い、大劇場主義を実現している。この本物志向と大衆志向の2本柱は一三のビジネスの多くに通底するものである。

さらに、阪急電鉄神戸線の整備によって、大阪―神戸間を結ぶ幹線交通機能を持つようになった。これを機に一三は神戸市内にキャンパスを持っていた関西学院を西宮市の現在地への移転を実現している(1929(昭和4)年に移転完了)。鉄道輸送からみると朝の大阪方面への通勤とは逆に、大阪から西宮に通う学生の

表2 阪急沿線の遊園地・イベント・百貨店等の開設年表⁴⁾

年	鉄道	遊園地・球場など	イベント	百貨店・大学など
1910	M43	阪急電鉄開業(宝塚線・箕面線)	山林子供博覧会(箕面)	
1911	M44	宝塚新温泉営業開始		
1913	T2		婦人博覧会(以降、宝塚で開催)	
1914	T3		婚礼博覧会・宝塚少女歌劇団公演	
1915	T4		第1回全国中等学校優勝野球大会(豊中球場)	
1919	T8	宝塚音楽歌劇学校創立		
1920	T9	阪急電鉄神戸線開業		梅田駅・白木屋が物販
1924	T13	宝塚大劇場開設(阪神甲子園球場開設)	第10回全国中等学校優勝野球大会(阪神甲子園球場で開催)	
1926	T15			宝塚ホテル開設
1929	S4			阪急百貨店開設 関西学院大学大学西宮市に移転
1934	S9	東京宝塚劇場開設		神戸女学院西宮市に移転
1937	S12	西宮球場開設		

輸送を行うことは極めて効率の良いものとなる。同様に、1934（昭和9）年には神戸女学院の移転も行われた。この2つのキャンパスに建てられた建築物は米国のW.M.ヴォーリズの設計によるスパニッシュ様式のものであり、阪急沿線のモダンで明るいまちのイメージを形成する景観的な要素となっていった。

沿線への住宅地や施設立地が進むとターミナルである梅田駅の利用者数も増加をしていく。当初は増加した鉄道利用者に対して、雑誌・雑貨・食料品などを販売する白木屋に駅ビルの1階を貸し、2階は直営食堂を開設していた。この店舗が次第に拡張され、1929（昭和4）年に地上8階・地下2階、総床面積10,000m²を越える阪急百貨店が誕生した⁴⁾。

このように開業から約20年で沿線における郊外住宅地の大規模開発、遊園地やテーマパークの開設、集客イベントの実施、学校の誘致、ターミナル百貨店の開業など、今にいたる都市鉄道のビジネスモデルが形成されることになり、多くの私鉄でも同様のビジネスが展開されることになった。

沿線の郊外住宅地に住むサラリーマンは、平日は電車で都心に通勤し、ターミナル百貨店に帰りに立ち寄る。また、家族も買物にターミナル百貨店に出かけ、休日は遊園地やイベントに出かける、という鉄道沿線に住む人々の生活文化が形成されていった。

5. ビジネスかインフラか—これからの都市鉄道

こうした活動により、阪急電鉄の年間輸送人員は開業時（1910年）が360万人程度であったが、20年後の1930（昭和5）年には4,870万人と約13倍にも増加することになった。一三のビジネスモデルを我が国の多くの鉄道会社が採用することになり、片岡安が「鉄道の収益を増さんが為」と述べた通りであるが、100年以上に渡って都市に集中する人々に対して、良好な住宅や生活文化の提供を行ってきた。

このことは行政に頼らずに都市整備が展開されてきたという我が国に特有の仕組みであるが、問題もある。多くの人々が、鉄道（あるいは公共交通）の経営は地域の中でも優良な企業がビジネスとして行うものであるという認識を持つことになったことである。周知のように、欧米をはじめ海外の多くの都市鉄道はインフラとして位置づけられ、運賃収入以外に税の投入など行政からの支援を得て運行が行われている。

一方、我が国の都市鉄道のビジネスモデルは長期に

渡って十分に有用なものであった。しかし、1990年代になり人口構造の変化、特に生産年齢人口（15-64歳）の減少は鉄道の輸送人員の減少をもたらすことになった。同時に都心部のマンション開発などで郊外から都心への鉄道利用も減少するなど、これまでの都市鉄道のビジネスモデルを支えてきた人口構造が変化してきた。

一三のビジネスモデルも変曲点を迎えることになったのである。人口減少時代における都市鉄道は、収支のバランスを取りながら経営を続けるビジネスの側面だけでなく、人々の移動を支えることで社会的な活動を支える都市の装置＝インフラの側面についても多くの人々に理解を得ることが望ましい。

都市の装置＝インフラということは行政が税投入などで支えることを意味する。そのため、鉄道を税投入などで支える意味を明確にする必要がある。鉄道の意義や役割を定性的に語ることは様々に行われてきたが、ここではクロスセクター効果（CSE）の分析を通じて定量的に意義・役割を明確にする方策を説明したい。ここで算定するCSEは、鉄道が廃線になった際に現在の利用者の移動を確保するために、必要となる行政部門の施策費用を把握するものである。

鉄道のCSEの分析を適用した事例として、赤字経営が続き、存廃が議論になっている近江鉄道について紹介する。2020年3月に開催された「近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」で会長の三日月大造滋賀県知事から、CSEの分析により近江鉄道が廃線になると移動を支えるために追加的に必要となる費用が少なくとも年間19億円になるとの算定結果が報告された。こうしたことを踏まえて全線存続の方針が決まった⁵⁾。鉄道を収支だけで評価するのではなく、地域を支えるインフラとして位置づけることになったのである。

今後の人口構造の変化やコロナ禍による社会の変化を受け止め、人々の移動を支えることで、都市の活動や地域社会を支える役割を都市鉄道が果たしていくためには、ビジネスだけでなくインフラとしての役割を明確にしていくことが期待される。

<参考文献>

- 1) コレラ・ベスト流行の記述については、労働省編「労働省史健康診断関係年表②」、厚生労働省、2001年3月を参照した。他の記述は参考文献4)より。
- 2) 高倉史人：明治期における大阪府の伝染病、大阪府公文書館発行「大阪あーかいぶず」19号、pp.2-7、1996年10月。
- 3) 片岡安：「現代都市之研究」、pp.457-458、建築工芸協会、1916年。<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/954032>、2020年5月閲覧
- 4) 土井勉：「鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成」、土木史研究第15号、pp.1-13、1995年9月。
- 5) 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会：第2回資料、2020年3月。