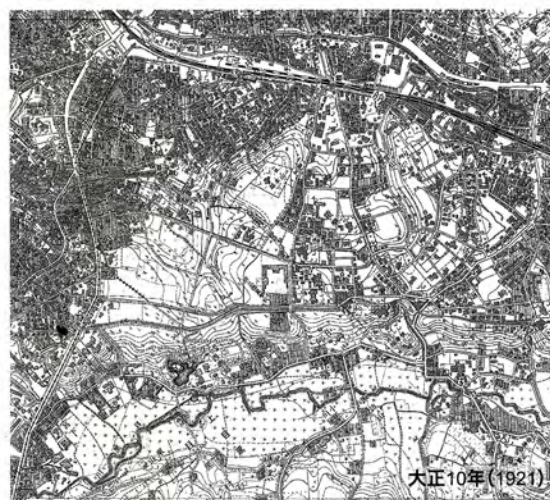




明治初期の代官山地域は、近郊農村の様相を呈していた。渋谷川と目黒川にはさまれた枝谷の複雑な地形を成し、江戸末期に台地上に点在していた武家屋敷地は桑畑や茶畑となり、目黒川沿いに水田が広がっている。渋谷広尾町と大山街道（現青山通り）沿いの道玄坂あたりに人家がみられる程度である。目黒川の低地への崖線尾根部分（現在の旧山手通り）には江戸時代（1664年）に開削された三田用水が流れ、明治・大正期を通じて都心と郊外を分ける境界線となる。三田用水の鉢山口と猿楽口分水から渋谷川への落差を利用して多くの水車が設置され、精米や製粉、火薬製造などの貴重な動力源となった。現在の八幡通りは鎌倉街道として、渋谷川の並木橋から猿楽塚を通り、西方へ続く道となっている。

明治末期までには、山手線（M18）、玉川電鉄（M40）、東京市電（M44）が開通し、渋谷駅中心に大山街道沿いに市街地が広がり、茶畑などが学校などの公共施設や邸宅などに変わる。代官山地域では、西渋谷台地の渋谷川側に大和田小学校、山本邸などの邸宅、目黒川側の斜面地に岩倉邸や西郷邸がみられる。三田用水沿いには水車を動力源とした角谷製綿工場のほかいくつかの邸宅もみられる。周辺に練兵場や火薬製造所などの軍施設が設けられていたため、軍・官・財界人の邸宅が多く立地した。



大正期にはいと、東京の郊外地としての進展をみせ、関東大震災後はさらに宅地化が進んでいく。玉川電鉄（T11）が渋谷・恵比寿間で開通し、山手線内側と道玄坂を中心に西側がほとんど市街化されている。大正9年の渋谷町の人口は約8万人に達し、府下市町村で最大の人口となる。代官山地域でも、邸宅や町営住宅が建てられ、府立商業高校（第一商業高校）が地元有志により誘致（T7）され、西郷家所有の土地を敷地とし、地域の開発の目玉ともなった。八幡通りから鉢山を通り南平坂方面に延びる道路が、町の道路計画として建設され、旧山手通りも地元地主の用地提供により敷設・拡幅される。

昭和初期には、東横電鉄・玉川電鉄（S2）、帝都電鉄（S8）、地下鉄（S13）などの私鉄各路線が整備、これに伴いバス路線も多数開設されるなど、渋谷のターミナル化が一挙に進む。昭和7年には、東京市外への膨張に遅れて市域が拡張され、渋谷・千駄ヶ谷・代々幡の3町により、渋谷区となる。代官山地域でも一層の住宅地化が進む。震災復興後の罹災者への住宅供給を目的に設立された同潤会による代官山アパート（S2～5）が建設される。また、震災後すでに工場進出が目立ち始め、氾濫原でもあった目黒川では数回にわたる改修工事が行なわれ、沿岸に沿って区画整理により宅地化、工業用地化が実現する。都市計画街路として補助25号線（旧山手通り）と環状6号線（山手通り）が12間（22m）で整備されている。

