慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	戦後の都電にあった小さな乗換券 その短い発行期間について： 全線均一料金制から系統別均一制移行のはざま
Sub Title	The small-sized transfer tickets issued only for three months after the World War II by the Tokyo municipal tram
Author	井口, 悦男(Iguchi, Etsuo)
Publisher	三田史学会
Publication year	1980
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.49, No.4 (1980. 3) ,p.157(435)- 166(444)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19800300-0157

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

戦後の都電にあった小さな乗換券

その短い発行期間について

――全線均一料金制から系統別均一制移行のはざま――

井口悦男

1

東京の中心市街の、街路中央を、縦横に走り、銀座四丁目、日本橋、須田町などと、多くの交差点、乗換場があって便利な都電が、都大路の交通機関の役目を、地下鉄やバスなどにゆずってから、はや10年近い歳月がすぎようとしている。[1] そして、都電の利用が日常的であった人々にとっても、都電と都市生活の結びつきについては、もはや日々薄れゆく、思い出の世界でのことに移りつつあるといってよかろう。もちろん一方で、東京を含め各地の路面電車が、全国的に退場する時期に合せるかのように、公式、非公式の路面電車史というべき、ありし日を記録する出版があいついでいる。[2] このことは、明治以来の日本の代表的都市発達史の一面をとらえるものであり、また、身近かで日常的なことであったため、かえって忘れられやすい都市生活のある側面を記録することであり、たいへんよろこばしいことといえよう。

山手線内から川向うまで、2百キロを越す路線網をもった、[3] 東京の市内電車の思い出というと、人によっていろいろあろうが、おそらくみんなに共通するものとして、乗換券があったと思う。乗換の場合、車掌から全線が印刷された、たいへん横長の切符が渡された。細かく網目のような路線図のなかに、自分のこんどの乗換場と、行先地点が、間違いなく2ケ所パンチされていた。この乗換券は、発行時期の差で、同じ地図式でも微妙にデザインが変化し、時代の動きを感じさせるものであった。それはともかく、この券の発行されていた間は、公営市内電車のもつ、ひとつの大きな特色として、全線均一料金制を維持し、何回乗換えても、同じ料金という、安い値段の交通機関の地位をたもってきた。しかし、明治よりやく40年にわたる、伝統的サービスは、2次大戦末期に、系統別均一制となって破られた。東京では、連続的空襲以

前ながら、戦況の不利が物心両面におよび、都市生活がさらに不自由を増した昭和19年、その5月5日からであった。[4] 当時の新聞が、大幅値上げを内包するこの転換に、大きく紙面をさいたのは、至極当然とみられる。そしてその日以後、30年間、都電は一系統だけの均一料金制が続けられ、都電の大部分が取払われて、わずかに12・2キロが部分的交通機関として、一応生き残れる日まで[5] およんだとみられてきている。

ところでここに、従来知られている地図式乗換券からみると、ずっと小型で、いたって粗末な紙質の電車乗換券がある。（図1）都電の歴史にふれた書物には、かならず地図式の何種類かはのせているが、この小型乗換券ばかりは、残念ながらいままでに、『東京市電・東京都電』（昭51　ダイヤモンド社）にしかみていない。

ある日、フトこの券に注目した。線式とでもいうべき、見慣れぬ乗換券があったものと思い、「昭和19年発行。紙質を落して節約。」という、簡単な説明文にふれ、あらためてその券の内容に見入った。するとどうもおかしい。たとえば、券の図枠外右上に「一回限リ」とあるのも、従来のそれとは違っている。アレコレ見廻しているうちに、この説明では券の発行時期を、敗戦前の乗換制度廃止直前においているが、わたしはその反対に、廃止後の戦後とみなれば、券にしめされる事実と、合致しないことに気づいた。さらに注意して眺めると、敗戦後すぐの、ごく短い期間だけ発行したとしか考えようがなく、そして大事なことは、全線均一料金制から系統別均一制への切替事情に関連すると、みられるのである。

昭和19年5月5日の乗換制度廃止については、都当局の資料では、予測される非常事態に即応する措置として、乗換制を廃止する、[4] と簡単に記すだけで、その事情明確とはいえない。乗換券の発行が煩雑であり、もっぱら車掌の曲技的熟練度にかかっていたが、えてして時間をとるものであり、電車の運行を遅らせる点では、決戦下の非常事態に即応しにくいもののひとつであったことは、たしかである。が、当時の新聞に求めてみると、[6] それは表向きのことで、じつは深刻な事態を目前にしていたことがわかる。いわゆる徴用令下で、40才未満の車掌の就業禁止期限がせまっていた。都当局は、この対策に腐心し、配置転換、車掌の二人乗務の一人への切替などできりぬけようと努力したが、結局、数は一応満されても、車掌の質の低下が予想されることから、乗換券の発行を、ここであきらめざるをえなかったと、みられる。もちろん、そのさい長年議論のあった均一制の是正、その他を含んでのことでもあった。

しかし、ここで問題は、これら諸事情の解決を、戦時特例をふりかざして、おしきった点にあったと思う。敗戦を迎えたとき、そのままですごすわけにはいかない。ともかく元にもどすというか、見直しが必要となった。そのときの産物のひとつが、この限定付乗換券であったのではないかとわたしは考える。戦後すぐに、戦時特例によるものは、廃止しなければならない。しかしといって、事情の変化は大きい。なんでも戦前のようにとはいかな

い。そこで都当局は、原則的にはすでにあらためられた系統別均一制へ傾斜するほんねを秘めながら、表面上は、もとの全線均一制に近づく形をうちだして、状況の推移に備えた、といえようか。この戦時特例にともなう、敗戦前後の微妙な動きについては、これまではっきりのべられることもなく今日にいたっている。このような筋道のあったことをあかしてくれるのが、この変った乗換券であると思う。ところでいま、一番基本的な問題は、なんといっても、この券の発行時期をはっきりさせることだと考える。以下その点をのべたい。

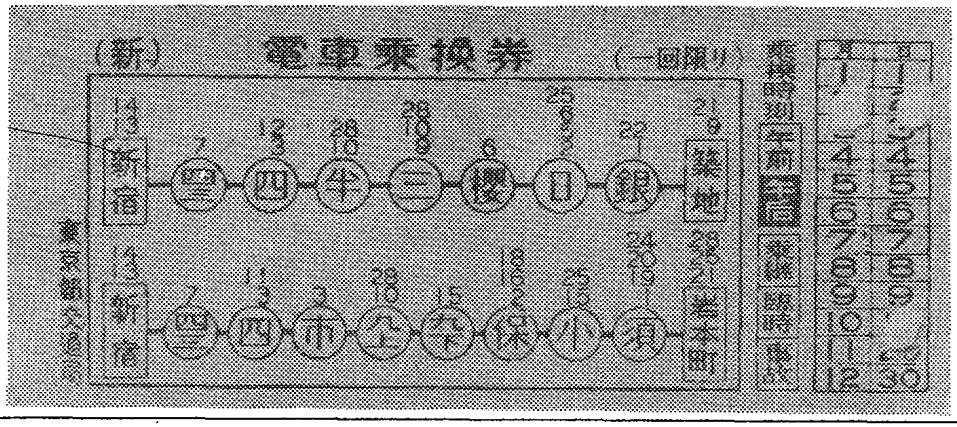
そのまえに、この時期の前後の様子をなどってみると、つぎのようになると思う。料金改訂にからむ、一回限りと限定した乗換券の発行を含んだ戦前への回帰試行策は、残念ながら長続きしなかった。平和が、ほんとうにひさしぶりにもどって、8月15日の虚脱から立ちあがろうとした矢先、まもなく猛烈な戦後のインフレーションが襲いかかった。そのため、ごく短い期間で、あっけなくおし流され、そして、それらのことは忘れさられてしまった、とでもいったらよかろうか。

2

前記の書物のなかで、わたしが注目した小型乗換券と同類で、別路線をしめす、乗換券が手元にもあった。(図1) それは、もしやと思って、古い蒐集品をあたってみると、偶然、出てきたのである。それこそ飛びあがる思いで、2種類の券のしめす範囲をあわせてみると、やや広い部分の、路線の様子がわかる。それにわたしは、いまこれを使った記憶がないので、[7] 客観的に眺められる。図2は、書物に掲載のものを、そのまま複写して細かな数字の部分が、ぼやけることをおそれて、描き直し、その必要部分をしめした。図3は、図1、図2の内容を、わかりやすくしめす意味で、路線図にしてみたものである。ところで、線式と紹介したこの券は、いま詳しく表現すると、電車営業所所属系統別、路線式乗換券となろうか。図枠外左上にそれぞれ、(新)、(三)とあるように、図1は、新宿営業所所属2系統(上から11 12系統)の路線の、図2は、三田の3系統(1 2 3)の、それぞれ乗換停留場を、略号で順次あげて、各交差点での乗換系統の番号を、その上に記入している。したがって、当時の路線、運転系統の状況を通じ、発行時期を知る手がかりは多いといえる。いまたった2種類の券だけで、話しを進めるが、それでも図3にみるように、当時の中心部の路線は一応明らかにできる。

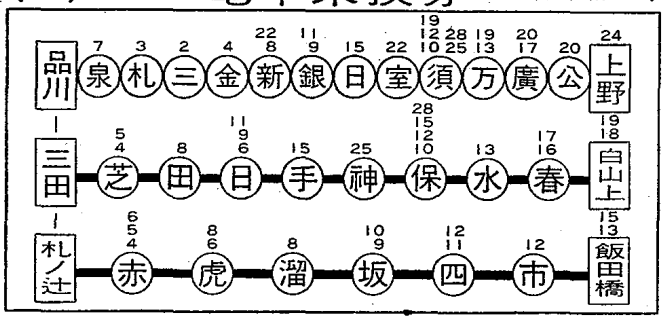
図2の券をのせる『東京市電・東京都電』では、「乗換券だって裏の歴史がある。」(88ページ) の見出しで、東京鉄道時代の、文字式乗換券からはじまって、各代の地図式乗換券の表裏をしめし、その最後に、いま問題とする小型線式乗換券をあげる。そして、全体の説明は、「路線の延長とともに複雑さを増す乗換券の表面。電車待ちの数分間の読みこみに賭ける意匠もさまざまなメッセージを刷りこんだ裏面。電車の啓蒙時代あり、大衆宣伝時代あり、紙の節約時代あり……一枚の乗換券からも時代の空気は濃く立ち昇る」(同ページ。傍点筆者、以下同じ) と、たった一枚の小さな乗換券にも、それぞれ時代の反映がみられるとした視点は、

図1



券の実寸
38×88ミリ

図2

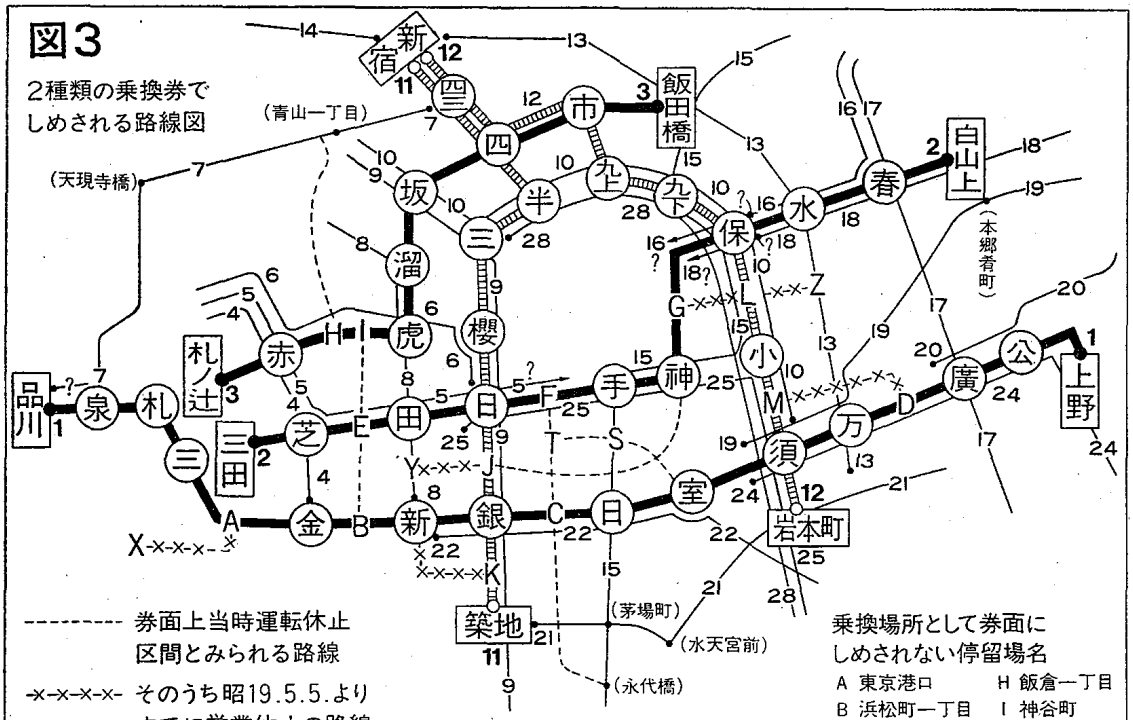


券の右側部分はここでは省略

「東京市電・東京都電」
構成・編集 工作舎
ダイヤモンド社刊 昭51(76)
P.89 所収より部分転写

図3

2種類の乗換券でしめされる路線図



--------- 券面上当時運転休止区間とみられる路線

-x-x-x-x- そのうち昭19.5.5.よりすでに営業休止の路線

? 券面上たしかめられない点

(漢字) 券に出ている乗換場所

A～M 券に出ていない乗換場所

参考停留場名

S 丸ノ内一丁目　Y 新橋駅北口
T 都庁前　Z 御茶ノ水
X 芝浦二丁目

乗換場所として券面にしめされない停留場名

A 東京港口　H 飯倉一丁目
B 浜松町一丁目　I 神谷町
C 京橋　J 数寄屋橋
D 旅篭町　K 三原橋
E 御成門　L 駿河台下
F 馬場先門　M 淡路町
G 錦町河岸

まさに当をえている。とくに、その展示の終りのほうで、市電時代最後の昭和18年前半では、多少寸がつめられたとはいえ、まだ伝統的横長な地図式であったものが、同年後半の都電時代になると、ぐっと横幅を縮少した、紙節約としか考えられない地図式に変っているのをみせられる。そのつぎに、タテ、ヨコともさらに一段ときりつめた、問題の線式が展示される。これらを通観すると、「昭和19年発行。紙質を落して節約。」（89ページ）という、この券に対する説明を読むまでもなく、戦争中の物資不足が、ここまできたかと、ためいきのでる思いとなる。

ところで、このような位置に、小型線式乗換券の発行時期をおくのも、考えてみると、多分に無理からぬ点があるといえる。というのは、まずこの券には、図1に明らかなように、月日はパンチされるが、どこにも年の表示はみられない。「東京都交通局」と左下にあるから、昭和18年7月1日以降となるが、一方同じ都交通局発行の地図式があるから、そのあとに考えざるをえない。そして昭和19年5月5日には乗換制が廃止されている。とすると、この小型券のおさまるところは、昭和19年前半とみるのが、なりゆき上、自然といえよう。

いま都電の、この時期の基本資料ともいうべき『東京都交通局四十年史』（昭26）をひろげてみると、戦時輸送をのべる項に、

「大正9年の料金改正以来実に23年間に亘り片道7銭、往復14銭の低廉な料金制度を維持して来たのであるが、戦時経済膨脹に伴う諸経費増高のため、昭和18年6月から、やむなく普通券は自動車と共通の片道10銭1本建とし（中略）さらに翌19年5月からは、定期以外による乗換制度を廃止したので、ここに創業以来の全線均一乗換制の伝統を破って、現在のような一系統乗捨制度が実施されるに至ったのである。」（35ページ）

さらに料金制度の項に

「更に昭和19年5月5日には戦時特例により、戦時事変災害その他の非常事態の発生に際し、これと即応する措置を講ずるため、乗換券を廃し、系統別均一制を実施した。」（90ページ）

とあり、料金制の大きな転換、乗換制廃止の期日は、きわめて明確である。したがって、この小さな乗換券が、乗換制度廃止直前、その最末期にあたる、限定付乗換券とみるのも無理ないといえよう。

3

しかし、この乗換券の券面を、じっくり眺めていくと、その見方は成立しないのである。まず、券自体の調査からはじめよう。

そこで、すぐ気づくのは、いまかりに昭和19年前半に時期をおくと、当然そのころにはあったはずの乗換場所が、券面に出てこないことであろう。たとえば、図2下段の3系統でいえば、「札ノ辻」から、赤（赤羽橋）、虎（虎ノ門）、溜（溜池）、坂（赤坂見附）、と乗換地点があげられるが、図3に、赤〜虎の間にしめした、H（飯倉一丁目）とI（神谷町）が、抜けているというぐあいである。結局、2種類の券の範囲を合せると、図3にしめしたように、A〜M、13停留場が出てこないのである。これは券の発行時期を考える大事なポイントになる。というのは、この券の

出ていたころ、これら13停留場は、乗換場所として機能していなかった、乗換先の路線が運行してなかったことを意味するにほかならない。これら休止路線をあたってみると、二通りになることがわかる。ひとつは、戦争末期に重点輸送確保の名目で、不急路線としてあらかじめ休止した、比較的それぞれが短い路線である。もうひとつは、空襲のたび重なる被害により、戦後まで休止線とせざるをえなかった、やや長い路線とである。そのどれかに、それぞれあたるわけだが、いまこの券の発行時期の上限を考える場合、前者が決定的意味をもつ。たとえば、図2上段の1系統に、三（三田）と金（金杉橋）の間がないが、図3にしめすA、東京港口から、Xすなわち芝浦二丁目を結ぶ、短距離の閑散路線があった。このほか図3では、新～K、J～Y、G～L～Z、M～Dの各区間がそれにあたる。そして奇しくも、これらは乗換制度が廃止された同じ日、昭和19年5月5日に休止されているのである。[8] この事実を知るとき、券の発行時期は、乗換制度のあった5月4日以前にさかのぼりえないといえよう。いやそのうえ、戦災休止路線の乗換場所も、ここに出ていないことは、昭和20年の少くとも5月末以降に、[9] 上限をおし下げるとしなければなるまい。

時期の上限については、券にしめされた別の点に目を向けると、もう少し下ることがしめされる。それは、1系統の品川（駅前）―上野（駅前）とする路線が物語ってくれる。（図2または図3）1系統がこのような区間を走るようになったのは、昭和20年11月5日からである。[10] もうひとつ、築地での乗換系統として、21の数字が券にみえることである。（図1）この系統が茅場町から築地

まで延長（復旧）したのも同じ日のことである。[11] とすると、発行時期の上限は、昭和20年11月まで下ることになろう。ここまで券で確められる。

下限を探るとどうだろう。図3の範囲で一番早い戦災復旧路線は、S～T間の一部開通であろう。日本橋と大手町の中間、Sの丸ノ内一丁目からTの都庁前にむかって、わずか一停留場だが、東京駅降車口（現丸ノ内北口）まで復旧し、同時に錦糸堀から扇橋、州崎、日本橋を経て降車口にいたる、28系統を新設したのが昭和21年12月10日である。[12] しかし、この系統への乗換は、券の日本橋に指示されていない。それどころか、図3に明らかなように、券面のしめす時には28系統は別の路線を走っている。（三宅坂―九段下―須田町―錦糸堀）[13] この点から考えられることは後でのべるとして、ここまでで、少くとも昭和20年11月から同21年12月以前という一年間に範囲がせばめられたといえよう。たった一年間である。いや下限は、さらにくりあがってくる。それはまず、3系統の路線が札ノ辻―飯田橋間であることからいえる。[14] 3系統がこの区間を走っていたのは、昭和21年3月14日までか、下って昭和23年9月5日以降翌24年5月9日までである。[15] そしてここでは後者の期間は考慮外となり、前者がポイントになる。この下限期日は、いまさきほどとりあげた券面に出ている28系統（三宅坂―須田町―錦糸堀）の廃止された日が、同じ期限の21年3月14日限りであったことからも確められるといえよう。ついでにつけくわえれば、築地におよんでいた21系統が、蠣殻町～茅場町間の日本橋川にかかる鎧橋が老朽化し、橋上区間運行停止となり、[16] 水天宮

側から橋ぎわまでに短縮されたのは昭和21年5月5日からである。こうして券面のしめす下限は、大分くりあがって、昭和21年3月14日までとなってくることに気づく。

以上券面上うかがえる諸点から、この小さな乗換券の発行時期は、乗換制度のあった昭和19年5月4日以前とはならず、むしろ皮肉にも、乗換制度のないはずの、昭和20年11月5日以降、昭和21年3月14日以前という、ごく短い期間に限られてくるのである。

4

ここで、さきにふれた都電の料金制度の、その後に目を向けてみよう。もちろん残念なことに、さきほどあげた都交通局の「四十年史」に、乗換制度は昭和19年に廃止されたとあって、その後の変化については、系統別均一制にもとずく料金改訂をのべるのみで、その後に発行された『交通局50年史』(昭37)『東京都交通局60年史』(昭47)とも、その範囲に止まり、それ以上のなにかをつけくわえてはくれない。ただその「四十年史」に、戦後第一回の改正として、昭和20年12月1日、「戦争終結に伴い、利用者の利便と他交通機関との均衡並都財政の安定を期するため、戦時特例を廃し」と断って「1系統20銭にする」(90ページおよび93ページ電車料金変遷表の改正理由の欄)と出てくる。そして以後の料金改訂はじつにめまぐるしい。いずれも「物価騰貴」を理由とするが、そのはじまりは昭和21年3月15日である。1系統40銭となる。これが翌22年2月15日には50銭、6月19日には1円、9月1日には2円となる。たった2年ほどのあいだに20倍にはねあがり、さらに上昇を続けたことが記されている。ここで気になるのは、戦後のはじまりにあたる、昭和20年12月1日の料金改訂理由のあげかたである。「戦時特例を廃し」とか「利用者の利便」とか、その具体的なものは明確でないが、そこに、ある事実の含まれていたことを感じさせるものがある。この値上げの日が、乗換券発行の日と考えられなくもない。そして昭和21年3月15日の、はじめて「物価騰貴」を理由とした料金改訂の日が、その発行を止めた日と予想できなくもないが、これだけではなんともいえない。ただ料金改訂と結びつけて、期間を考えるのが順当とだけはいえる。

5

都電の基本資料が、このように直接この乗換券の存在について物語ろうとしないのに対し、当時の新聞はどうであろうか。たいへん嬉しいことに、わずかな紙面の時代にもかかわらず、ここでは、はっきりとその期間をしめしてくれている。それは、券面にみられる事実の掘りおこしを、はっきり裏づけてくれる。昭和19・20年というと、表裏たった二面しかなかった時代である。

昭和20年10月30日付の朝日新聞は、

「都電　バス　廿銭　に値上げ　十二月一日からの予定　乗換は一回だけ出来る」

の見出しのもとに、

「都電　都バスの乗車賃が倍の二十銭に上り認可が早ければ、

十二月一日から実施される。同時に廃止中の電車への乗換へが一回だけ認められることになる。」

はっきりと、ここで限定つきながら、乗換券の復活がうたわれている。この件に関する記事は、同11月19日付でも「臨時都議会の可決をみた。（中略）十四日付で運輸省の認可があったので、十二月一日から実施する。」と報ぜられ、そのうえまた12月1日付で[17]値上げを伝え、そこで再び「新券は普通券二十銭　乗換は一回」と、たいへんなPRぶりである。なおこの乗換の復活は、新聞の早くからの報道に、その案がすでにみえており、多分当局側の案としてあって、都議会側の附帯事項として附加されたものとは、この限りで考えなくてもよさそうである。[18]

ところで、この取扱いの大きさは、昭和19年5月5日からの乗換制度廃止のおりの、まえにふれたことであるが、紙面の大きな扱いと、表裏一体をなしていると思うのである。昭和19年4月29日付の朝日は、裏面の半分をあてて大きく伝えている。「都電　料金と運転系統改正　乗換へ制度廃止　産業要員の輸送本位に　五日に実施」の大きな見出しで、「今回の改正は（中略）決戦下の臨時措置であって」と、その決定の重大さをさらりと説明しているなかに、都電の記事にたくして、戦争のきびしさに対する訴えを感じる。そして、乗換復活の報道のくりかえしは、これに対応する戦争からの解放の声ととらえられようか。

しかし、この平和の息吹きは、新しい闘いインフレの嵐のまえに、もろくも崩れさったことも、逃げ腰にかわったというか、時代の流れに順応したというのか、それに続く記事の小ささに感じる。昭和21年2月21日付、朝日は、「都電四十銭　乗換なし」という小さな見出しで「二十日の臨時都議会に上程（中略）実施は三月十日前後」と、ごく簡単にのべるにとどまる。同3月14日付の「都電のスピード化　あすから運転系統も変る」の見出しではじまる記事のなかには、もう乗換券廃止のことはまったくふれられず、筆の中心は、都電復興のほうに移っているのである。

6

以上、小型線式乗換券の発行期間についての考察は、券面内部の調査、都電側資料に感じるほのかな感触、そしていまみてきた当時の新聞記事、これらお互いを重ねあわせてみると、はっきり浮びあがってくる。そしてその期間として、敗戦直後の小康期というべき、昭和20年12月1日から、翌21年3月14日にいたる、都電の戦後第1回料金改訂の日から第2回にいたるあいだの、わずか3ケ月半であったことが、ここに明確にあとずけられたといえよう。

それにしても、なぜ都電側の基本資料は、乗換制度の一部復活の事実、あるいは限定付乗換券の存在をのべないのであろうか。いわゆる戦後のドサクサの時期でもあり、事実をあとずける資料の少ないときである。[19] 一方30数年を経過したいま、記憶は薄れいくばかり、あえてごく小さなことながら、このような乗換券の存在およびその時期を明らかにし、そこに見逃せない事実を含むことをのべた次第である。

線式乗換券は、乗換券の機能を単純化した点で、当局のアイデ

ア抜群の作品であったと思う。パンチが入れやすく、車掌にとって煩雑だった発券事務が、大いに軽減された。それに、全線均一制の場合も、そのまま通用できたといえよう。それだけに、三ケ月あまりで終ってしまったのは惜しまれる。

なお、この小型乗換券について存じよりの方のご教示、あるいは以上の考察についてご批判を願えれば幸いである。

（昭54年9月）

註

（1）都電の大幅撤去は、昭和42年12月10日にはじまり、47年11月2日におよび、今日の荒川線を残すだけとなった。

（2）たとえば東京都電の場合

『都電　60年の生涯』東京都交通局　昭46　『東京市電・東京都電』高松吉太郎監修　昭51　『東京の電車道』高松吉太郎　昭52

横浜では

『ちんちん電車　ハマッ子の足70年』横浜市交通局　昭47

名古屋では

『市営五十年史』名古屋市交通局　昭47

京都では

『83年の歩み　さよなら京都市電』京都市交通局　昭48

『京都市電慕情』高松吉太郎　昭48

というぐあいである。最近の特色として見逃せないのは、当局発行のものでも、部外の多くの研究者との協力のうえで、まとめられるようになってきたことであろう。

（3）昭和18年度で213.6キロ（『東京都交通局四十史』による）昭和36年度で213.9キロ（『交通局50年史』による）

（4）前掲、四十年史、35、90、93ページ。なお横浜市電では昭18・5・10から

（5）昭和49年10月1日から、残存2系統（27　32）をまとめて、料金改訂のおりに荒川線と称し1系統扱いにし、系統番号も消滅した。

（6）昭和19年4月29日付、朝日新聞は、5月5日からの乗換制度廃止を、大きく報じている。そこに藤岡長敏局長との一問一答があり、5月15日限りで、40才未満の車掌が就業禁止となり、その影響の大きいことが、車掌の確保策を通じてこまごまと具体的数字をあげてのべられている。

（7）江坂輝弥氏からいただいた品々のなかにあったのだから、多分、自分で使い、集めたものではないと思っている。

（8）前掲、朝日。前掲、四十年史、年表2ページ。『都電　60年の生涯』187ページ、路線変遷図。

（9）東京では、昭和20年3月10日、4月13、15日、5月24、25～26日と5回の大空襲を受け（『東京大空襲　戦災誌』昭48）都電も最後には、被害149キロ、休止路線181.5キロという状況であった。大部分は敗戦までに開通したが、（前掲、四十年史　35ページ。『東京都戦災誌』昭28　497ページ）その完全な復旧は戦後にもちこし、たとえば、浜松町一丁目～神谷町、飯倉一丁目～青山一丁目間は昭和22年9月1日であり、（昭和22年8月30日付　朝日）最後の区間大曲～伝通院

前間が開通したのは、なんと昭和27年5月1日であった。（『交通局50年史』127ページ）

(10) 昭和20年11月3日付　朝日新聞。都電の運転路線一部改正。（旧）品川駅―浅草橋（新）品川駅―上野駅　とみえる。

(11) 昭和20年10月30日付　朝日新聞。「四路線が復活　休止中の都電路線が来月五日から」という記事のなかにみられる。

(12) 昭和21年12月8日付　朝日新聞

沢柳健一『東京都電の現況』「ロマンスカー」3　昭22

(13) 乗換券からは、この28系統の路線を完全には知りえないが、昭和21年3月14日付朝日の記事でたしかめた。

(14) 昭和21年3月14日付　朝日新聞。3系統が札ノ辻～飯田橋間から、渋谷駅～天現寺橋～古川橋～飯倉～四谷見附間と変更になるとみえる。この結果、一時飯田橋～市谷見附、赤羽橋～札ノ辻間は運休となった。この21年3月15日の都電の改正については、前掲、沢柳氏の記事が比較的くわしい。ただし乗換券のことはふれられていない。

(15) 昭和23年9月3日付および24年5月8日付　朝日新聞。9月5日に3系統は札ノ辻～飯田橋間にもどり、翌年5月10日からは延長されて品川駅～飯田橋間となった。

(16) 前掲、四十年史　75ページ

(17) この新聞記事は「乗換は一回以上」となって奇妙であるが、他の記事との関連から誤植とみてよかろう。

(18) 都議会の議事録はこの時期公刊されておらず、昭和22年中ごろからとなっている。

(19) 都電の戦中戦後の時期を扱う『東京都交通局四十年史』（昭26）は、基本資料として貴重であるが、戦災、戦後の厳しい時期を経過しているためか、たとえば都電の路線の戦災による休止、復旧の細かい動き（『東京都戦災誌』もこの点は完全とはいえない）とか、戦後数年間の復旧状況、系統の新設、改廃などについては、記録が密とはいえず、当時の新聞記事にあたり、補えるところを埋めていくより今日致しかたない。その後の「50年史」「60年史」も、この時期について掘り下げてくれないのは惜しまれる。