

Title	東京市電の忘れられた運転系統番号(1~41・42): 昭和初年における路線番号の大型掲示開始に関連して
Sub Title	The route numbers used from 1928 to 1931 in the operation system of the Tokyo Municipal Trams
Author	井口, 悦男(Iguchi, Etsuo)
Publisher	三田史学会
Publication year	1980
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.50, No.記念号 (1980. 11) ,p.655- 686
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	考古民族・地理 第五〇巻記念号
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19801100-0659

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.

東京市電の忘れられた運転系統番号（1〜41・42）

—昭和初年における路線番号の大型揭示開始に関連して—

井 口 悦 男

はじめに

- 2 違う番号の系統板をつけた東京市電
- 3 新系統番号（1〜41・42）の全容
- 4 新系統番号の開始時期
- 5 新系統番号実施にともなういくつかの問題点
- 6 むすび

1 はじめに

われわれが毎日経験している、ごく日常的な例をあげて、話しをはじめるときを、まずお許しいただきたい。これからとりあげる問題は、そのようなところに話しの糸口があることの、その源をたずねようとするものである。

いま東京の街中で、併行路線が何本も通るバス停留場に立ったとき、われわれは一体どのようなにして、自分の乗るバスを確認しているだろうか。このばあい一般的に言って、近づくバスの正面にしめされる、たとえば『新宿駅西口』とか、『田町駅東口』『品川車庫』とあるような、行先表示に注目することであろう。しかし、これがただひとつの確認目標ではなくて、もうひとつ注目できる指標がやはり正面にあり、まずそれに目をむけたほうが、はやく確認できるばあいが多

い。いうまでもなくそれは、たとえば『田70』とか『浜95』と記されるような、⁽¹⁾ 運転系統表示である。近ごろの東京のバスには、正面にかならずこの二つの表示があつて便利になつてゐる。しかし、東京のバスが行先表示だけの状況から、運転系統番号も一勢に共通番号で正面に掲示するようになったのは、比較的新しいことである。都電がほとんど撤去された年の昭和47年からである。

考えてみると、行先表示は行先地点の地名を文字で直接しめし、だれにでもわかりやすい利点をもっているが、たいてい字面の多い漢字の羅列となるためか、近づくまで確認しにくい欠点があるし、経由地のちがいまでは気づきにくい。一方、系統表示は、符号表示という欠点をもつものの、その符号さえ憶えておけば、単純な数字を中心にしており、前者にくらべ、はるかに遠方からでも経由地を含め、識別しやすい利点をもっている。結局、行先確認については、基本的には文字による行先表示があり、補助的に数字を中心とする系統表示がひかえ、両者がいにおぎないあつて利用者の便をはかつてゐる。それは二重表示のようにみえて、ふたつともそれぞれ必要なものとみられる。最近系統番号を、より大型にして表示するバスがふえてきているのは、そのもつてゐる特徴をよく心得ての方策であり、文字が書かれた方向幕の拡大とともに、はやくからその実施が望まれていたものといえよう。

そしてこのような東京のバスの現行方式は、複雑な路線を少しでも利用者にわかりやすくするために、二重表示を、近ごろになつて採用したものであるが、元来、すではやくから東京市電（都電）に実施されていた方式であつた。それを都営バスがうけつぎ、さらに東京の全バスに拡大されたものである。

以上前置が少々ながくなつたが、これからわたくしがとりあげるのは、このような意味をもつ運転系統表示についてである。それも現行のバス方式の源にあたる東京市電のばあいである。かつての東京市電（都電）では、電車の正面に、行先を横書きした方向幕（行先表示）だけでなく、さらに数字だけであらわした系統板（運転系統表示）が掲示され、とくに系統板は、そのころの市電の小さな方向幕にくらべ、たいへん目立つ存在であつた。（写真1参照 658ページ）わたく

しは東京市電のこの目立つ系統板のはじまりについて、これから問題にしてゆこうと思う。ただ、ここでちょっとお断りしたいのは、すでにお気づきのことと思うが、東京市電の運転系統表示のはじまりといっても、これから話しを進めていくのは、市電の初期、大正時代にはじめられた小型の系統表示（1〜13）——各電車出張所所属の数系統をひとまとめにして一系統として表現したもの——についてではなく、昭和にはいつて間もないころ、全運転系統それぞれに固有の番号をつけ、それもまったく新しく通し番号で付番し、大型の系統板で電車の正面に、方向幕と同時にみられるようにした、現在のバスに通ずる方式についてである。

この大型系統板の正面掲示方式は、現在、昭和6年4月1日改正の、1〜34の番号をもつものが、広く知られている。⁽²⁾（図2参照62ページ）ところがこの方式は、このときはじめられたのではなく、調べてみると、それより前に実施されていたと考えられる。すでに昭和3年から三年ほど、東京市電で実施されていたとみななければならぬ。しかし、この事実およびこのときの運転系統番号のありかたについては、なぜかいままで、はっきりととりあげられることなくきている。⁽³⁾そこでいま、これらのことを明らかにし、従来の空白を少しでも補うとともに、その意義を強調したいと思う。

現在の東京のバスの正面に掲示される、行先表示＋系統表示のそもそものはじまりとみられて注目すべき、東京市電の大型系統板は、写真1にみられるように、電車の正面運転台の窓下、向って右側に、正方形のペンキ塗り鉄板を45°回転させ、菱形にみえる位置にして掲示されていた。この形式は戦後だいぶんすぎて、広告入り系統板となったとき変えられて、多少小型の平凡な横長方形となってしまうが、（写真2 次ページ）菱形で大型の系統板は、東京市電（都電）を特色づけるものであり、ながく東京市民に親しまれた存在であった。

品川から銀座通りをすぎて上野、浅草を結ぶ馬車鉄道を前身とする東京の路面交通機関は、明治36年電化され、それから三社競争による路線延長がはかられ、明治39年一社に統合されたうえ、明治44年市営となったことはよく知られていることであろう。そして、明治の後半から大正の大震災後まで、20世紀の間は、この路面電車が、東京の市街中心部におけ

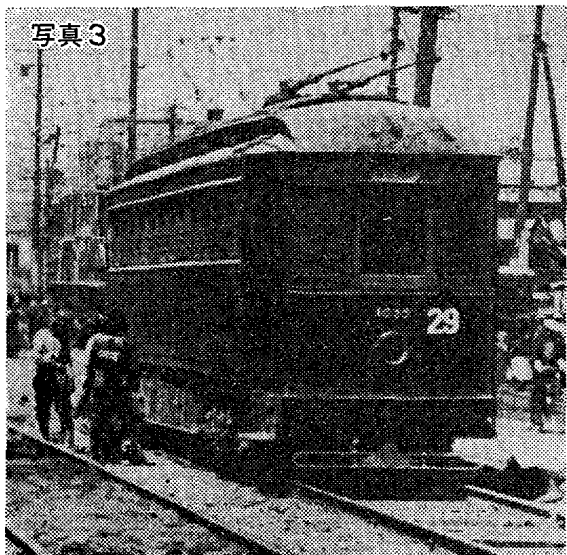


写真1 東京市電の正面表示 小さな方向幕と大きな系統板(系統板は昭和6.4以降のタイプ)
写真2 東京都電の広告入り系統板(昭和30、4より)
写真3、4 昭和6.4以前に東京市電が大型系統板を正面に掲示していたことをしめす例
以上1、2は 高松吉太郎『東京の電車道』昭52より
3は 東京都交通局『都電 60年の生涯』昭46より
4は 改造社『日本地理大系3 大東京篇』昭5より



写真4

る代表的交通機関の位置をたもってきた。しかし、震災後の市街の周辺への急激な拡大と、市街中心部における国鉄を中心とする高速鉄道網の充実とか、市電にくらべ路線の設定などに柔軟性をもつバス網の進展とか、さらにくわえて、利用者にとって、より便利なサービスを提供するタクシーの普及などを前にして、市電の独占的地位がゆらぎだし、乗客数の年々の低下を防ぐことができず、当局を悩ますことになった。低速の路面電車を、高速の地下鉄に移行させることが、その解決策であることはわかっていたが、資金難などで、計画はいろいろ樹てられたが実現にたどりつけず、当面は市電への乗客吸収策が懸命にはかられていた。⁴⁾

それがサービス面への努力となり、そのひとつが、電車の側面にみられた従来の小型系統表示から、電車の正面に大きく掲示する方式への大転換となつてあらわれたとみられる。その改善のとき、停留場で待つ人たちに、より見わけやすい2桁までの範囲の、全系統通し番号方式がそこに工夫されたと思われる。しかし、これらの乗客吸収策は、大局的には東京の都市構造の変化を前にして、太刀打ちできない性格のものであったといえよう。いま東京市電の『創業二十年史』(昭6)が力説しているところを通観すると、そのうえに世界恐慌の波がおしよせ、当局の努力にもかかわらず乗客数はさらに低下し、業績は悪化の一途をたどったことをのべている。再度の対策にせまられ、結局縮小案となり、運転系統方面では、42系統の路線運行まで拡大してきたものを、34系統3支線に整理する、昭和6年4月1日の大改正となった。なお運転系統の漸減は、その後も続けられ、32系統まで落ちこんだところで、⁵⁾昭和12年7月を迎えているほどである。したがって、縮小案以前に実施してきた当局の従前の努力など、いまさらとりたてて記録するに値しないと評したらよいのだろうか。たとえばここでいまとりあげようとしている大型系統板の採用という、市電にとって画期的な乗客対策改善面⁶⁾のことは、当時記録をまとめる段階に、目前の非常時をまえにして、問題として意識されずに終ってしまったのではないかと思われるのである。

東京の発展にともなう都市構造の変化を、東京市電(都電)の運転系統の変遷から眺めることができないかと、いろいろ

る作業をこころみているうちに、系統番号についても理解しなければ、運転系統の変遷がよく掴めないことに気づいた。そして、東京のバスの現行方式につながる、系統番号の正面大型掲示開始が、昭和6年以前にあって、それが一般に知られていないことであることに気づいた。これを掘りおこしてみようというわけである。考えてみると、そのものは昭和初期の短い三年間に通用したにすぎず、昭和6年以降の系統番号のように、その後には直接継承されずに終わっている。しかし、少くともその三年間は、都大路で市電を待つ人々にとって、以前とはくらべものにならないほど便利な新しい表示の出現であったはずで、停留場でのごく短いひとときだったかもしれないが、多くの人々がこの系統板のしめす数字を頼りにして、一喜一憂したに違いないのである。

2 違う番号の系統板をつけた東京市電

昭和6年4月以前の、東京市電の運転系統表示を、問題としてわたくしが意識するようになった、そもそもこのきっかけは、一枚の写真からである。(写真4参照 658ページ)

この写真は特殊なものではなく、昭和初期に出された『日本地理大系』の一冊『大東京篇』(昭和5・4 改造社刊)にのせられ、たぶんこれまでに、比較的多くの人の目にふれてきたものと思う。東京の「交通通信」の項の見出しに使われた、ほぼ一ページ大の写真で、「上野山下」となじみの場所の、「扉をかざるにふさわしいみごとなスナップである。(同書149ページ)ガード上を走る木造赤帯をしめた山手線電車と、ガード下の大カーブをちようどすれ違う、二台のやはり木造の市電の姿がうまいぐあいにおさまっているほか、白線入りのバス、そして自動車、トラック、自転車、リヤカー、荷車、人力車と、当時の人々のいろいろな姿とともに、みごとにうつしこまれている。

すばらしい瞬間をおさめたこの写真でふと気になったのは、いうまでもなく市電の姿である。すれ違う、向って右側の進行方向正面をみせた電車に、大きな菱形の系統板があって、白地に菱形位置の四角い枠が描かれ、そのなかにたぶん黒

字と思うが、3とある。運転系統番号3番の電車が走っているわけである。そこにみえる市電の形式とこの系統板のスタイルから、三田所属の系統とみて間違いない。ところがわたくしにとって、三田の3番が上野山下を走っていることは、そのとき驚きであると同時に、すぐには理解できないことであった。写真とであった当時のわたくしの知識では、昭和6年4月以降の運転系統番号が、およそそのまま戦争末期まで通され、そして戦後もほぼそれにしたがった番号が、手直し程度で使用されていたことから、昭和6年以前についても、なんとなく同様のものが存在したと思っていたので、この事実をまえにして困惑するばかりであった。というのは、通し番号制のばあい、一度ある手順で各系統路線に付番されると、その番号の一部の変更は、しにくい性質をもつ。すこし具体的にのべると、昭和6年以降の系統番号は、1・2が三田所属で、3・6が広尾、7・8が青山南町というぐあいに続いており、(図2参照)どのように考えると三田に3を入れることができるか、なんとも見当のつかないことであった。たとえ一部で番号の振替えの事実があったとしても、「上野山下」の写真一枚だけからはどうにも話しの進めようがないといえよう。ここで確実なことは、昭和6年以前に三田所属の3番があったということである。

この疑問をかかえて、だいぶん経過したころ、都交通局が撤去の記念写真集として発刊した『都電60年の生涯』(昭46)のページをくっていると、そこにながらくの疑問をとく糸口となる写真が二枚出てきた。その二枚は、いずれも昭和2年とするところにみられるもので、三田の3番と同様に、昭和6年以降の運転系統番号の知識では考えられない番号を正面につけている市電の姿である。ひとつは、「水天宮前」とようやく読める方向幕に、29の系統板をつけたものである。(写真3 658ページ参照 同書32・35ページ)場所を上野駅前としているので、昭和6年以降で22番であった路線は、それ以前29番であったことがあることをしめすと思われる。もうひとつは、銀座四丁目の角を新橋方に向う電車に、27の系統板がかかっている写真である。(同書 34ページ)銀座通りを走る系統は、常に何本もあって、この方向幕の読めぬ写真だけから、どの運転系統の前身にあたるか、にわかに定めがたいが、いま27番だけとりだしていえば、昭和6年以降では銀

座通りを通る系統でなくて、柳島〜門前仲町〜月島を走る路線の番号である。

以上三枚の写真を見ることによって、ようやくわたくしは了解した。それは、同じ通し番号を使っているが、昭和6年以降の系統番号と違った番号群をもつものが、それ以前に存在したことをしめすのではないかということである。そう考えれば、たとえ三田に3番が登場しても少しもおかしくない。目のさめる思いとなって、『日本地理大系』の『大東京篇』に、も一度あたりなおしてみた。というのは、この本は昭和5年に出版されており、それは東京市電の昭和6年4月改正以前にあたり、ここに出てくる写真で、もし市電の正面に系統板があれば、いま求める証拠をふやすことができると思っただけである。思いも新たに、ページをくると、なるほどいままでなんとなく見過ごしていた写真が、3番以外の市電系統番号ののっていることを、ようやくわたくしに教えてくれるようになった。たとえば、三宅坂の交差点に桜田門のほうから内濠にそってのぼってきた市電のやや遠い写真を、よくよく眺めてみると、いままで当然それは9番(図2参照)とばかり思いこんでいたのはあやまりで、わたくしのこれまで知らないデザインの系統板で、14と読める。(同書158ページ)新宿駅前行列している市電は、11番か12番(図2参照)ときめこんでいたが、これもじっとみつめると、どうも16番と読めるではないか。(同書108ページ)そして16番をつけた電車は、四谷塩町(三丁目)の写真にも姿をみせていた。(同書176ページ)このようにいくつかの例が探しだされてくると、もう疑う余地はないとしなければならぬ。さらにたまたま手にした『東京・昔と今 思い出の写真集』(昭46)のなかにも、同様な例が、わずかであるが出ていることに気づいた。それは、三原橋を渡って築地方面にむかう14番の電車(同書51ページ)と、須田町から淡路町方にむかう38番と読める系統板をつけた電車の姿(同174〜5ページ)である。

ここまできて一方、当時の新聞記事のなかに、写真に残されたような運転系統番号と同じ例がみられないかと期待して、新線開通とか、運転系統変更を伝える欄にあたってみた。しかしこの種の記事をみても、なかなか系統番号まで一緒にのせる例は少い。幸い目にとまったものをあげるとすれば、それは昭和4年3月25日、錦糸堀〜猿江裏町間開通のおり

の、運転系統改正の記事である。江東方面を中心とする、当時の運転区間を含めて、わたくしの求めている運転系統番号がややまとまって出てきた。

「七運転系統改正」

錦糸堀 猿江終点間 新線開通で

市電気局では来る二十五日から本所区茅町（錦糸堀終点）——深川区猿江裏町（猿江終点）間新線開通の運びとなったので、七運転系統を次の如く改正し二十五日から実施することになった。

▽第14号系統 渋谷—^{ママ}築地、猿江間を——渋谷、築地、両国間に変更

▽第17号系統 淀橋—^{ママ}本所緑町間を——新宿駅、須田町、錦糸堀間に変更

▽第30号系統 千住大橋、浅草橋、大手町間を 千住大橋、蔵前片町間に変更

▽第35号系統 柳島、市役所前間を 柳島、大手町間に変更

▽第38号系統 錦糸堀、早稲田間を 錦糸堀、江戸川橋間に変更

▽第39号系統 両国、築地間を 錦糸堀、茅場町、市役所前間に変更

▽第42号系統 亀戸、石原町、万世橋間を 亀戸、石原町、黒江町間に変更」(昭4・3・23付 朝日新聞 夕刊)

この記事をえて、これらの系統番号が、当時確かな存在であったことをわたくしは確信できたと思った。また、系統番号が新聞にのるばあいもあることは、それがあつた程度世間的に認められた存在でもあつたことを物語ると考えた。このよきな感触をうるとともに、すでに写真に出てきた三宅坂の14番、三原橋の14系統が、青山所属系統で、その運転区間もはつきりしたのである。同様にして38番の路線もだしかめられた。そのうえ、これまでの番号例を重ねると、全体としての付番法の約束も、ある程度予想できたといえよう。それは、昭和6年以降と同じで、品川方面から時計まわりで、錦糸堀方面に至るといふぐあいと考えられる。いや、最初に通し番号にするとき定められた付番法の原則は、この昭和6年改正

のおりも変更しなかったといったらよかるう。

さて、市電（都電）当局は、創業以来、10年ごとにその活動をそれなりにまとめて今日に至っている。これらがそのおりおりの歴史をふりかえる基本資料となっていることはいうまでもない。昭和6年4月以前については、すでにあげた『創業二十年史』（昭6・5刊）が、一番近いものである。しかしここでは、大改正後の系統については、番号、路線ともにさっそく一覧図（折込図）および一覧表（80〜82ページ）にまとめられ、全体を知ることができに對して、いま問題とするその前身の全体には、残念にもふれてくれないのである。その断片をわずかにのぞけるにすぎない点では、これまであげてきた写真や新聞記事のばあいに近いといえよう。考えてみれば、新しい系統番号および路線がまとまっているのは、それが当時の現在のものとして、日常に役立つものであったのに対して、過去のそれは現実には消えてしまったものであり、もうなんら日常には意味のないものとして、まとめられなかったと考えれば無理もないといえよう。そしていまわたくしが探しもとめている、前身の系統番号群の断片は、乗客調査（昭3・4・5年）の概要にふれるところののぞかれる。第2回調査の概要をしめす項に（昭3・5・10施行）

「次に四十一系統〔中〕^{*}乗車人員最多、最少は

二十九系統（千住大橋〜土州橋）七一、八二九

三十四系統（柳島〜万世橋）八、三三一

例外として四系統（九二〇人）といふものがあるが、是は元来芝浦車庫^{ママ}出入車で、一般の乗客の為に設けたものでなく、其後大正十五年四月一日南浜町〜芝浦四丁目^{ママ}間を営業線としたもので、乗車人員の如きも他の系統と比較にはならないから省略した。」（同書102ページ）〔内は筆者補字〕

ここで、当時全部で41系統あったこと、および4・29・34の3系統の存在およびその路線がわかってくる。第3回調査の項では（昭3・6・10施行）

「最多は

十四系統（渋谷～猿江）七一、三七九

最少は

十系統（天現寺～恵比寿）三、四二一」（同103～4ページ）

ここで10・14の2系統がわかる。第5回調査の項では（昭5・6・10施行）

「次に四十二系統中乗車人員の最多なるは

二十九系統（千住大橋～土州橋間）**

最少なるは

二十二系統（お茶水～錦町河岸間）**

二十二系統はお茶水橋の工事中であるため、特別に系統が短縮せられたのである。」

（同107～8ページ、**この欄には数値の記入なし）

ここで変則22系統の存在がたしかめられる。以上で、この通し番号群は、当初1～41で形成され、その後石原町～亀戸天神橋間新線開通により、42番がくわえられたことが理解される。またここままで、14番が再確認されたうえ、すでに写真の例からうかがってきた29系統の路線がはっきりし、戦前期22番（戦後21番）の前身がたしかに29番であったこと、そして、特1系統の前身が4番であったことも判明してくる。

その後偶然拝見できた、個人所蔵の写真集、絵葉書のなかに、たとえば、小川町交差点を駿河台下のほうから神田橋のほうへカーブしている19番（戦前14 戦後15 早稲田所属）とか、月島と川向うの地を結ぶ相生橋のうえをゆく36系統（戦前27、戦後23 柳島所属）の例をみることができたり、当時の新聞の写真に24番（日比谷カ）とか、（昭3・3・21付朝日 夕刊）銀座通りを京橋方から近づく32番とか（同3・19付 朝日）の例を拾うこともできた。このような例は、

丹念に探せば、まだまだあげることができると違いない。(追記 参照)

結局、41ないし42系統のうち、これまでにてあえた例を並べてみると、(1) (2) (3) 4 10 14 (16) 17 22 (24) (27) 29 30 (32) 34 35 (36) 38 39 42 (カッコ付は系統番号のみわかって運転区間不明のもの)と、やく半数であった。ここまでその存在が判明してきたこの系統番号群の全容を知るには、どうしたらよいのだろうか。その道はもう残されていないのだろうか。

3 新系統番号(1~41・42)の全容

これをいま探してあてる、ひとつの道は、昭和6年4月以前に市電当局が発行した、運転系統図に求めるか、市販のいわゆる東京案内図に含まれる市電の系統図によるかであろう。これらに求める系統番号の全体がしめされているかもしれない。またもうひとつの方法は、『創業二十年史』に簡単な「乗客調査」の概要があげられ、そこに系統番号の例がいくつか見られることはすでにとりあげてきたが、そのもとになる詳細な報告書にあたってみると、もしかすると系統全体におよんでいるかもしれない。乗客数の統計であり、果してこちらの望むような、各系統別の統計数量を全体的に通して求めているかどうか不安であるが、十分あたってみる価値はありそうである。むしろ問題は、当局の部内資料とみられ、やや専門的傾向をもつと思われるだけに、簡単に今日手にできるかどうかである。

幸いだんだんに目を通すことができた。そして、予想したものの多くから、望みとする通し番号による運転系統番号の全容を明らかにすることができたといえよう。

ただ予想と現実はかならずしも一致しないといわれるように、一番手にしやすいと思っていた、市電当局発行のいわゆる「電車案内」に類するポケット地図に、いま求める系統番号の全体がしめされている例には、あたることができなかった。『東京市電・東京都電』(昭51)のなかに、昭和5年発行として『東京市内電車自動車案内』の一部が写真でしめさ

れている。(99ページ)しめされた表紙の裏側にはたぶん系統図が描れていると思うが、まだ現物を見る機会を得ない。ちようど時期的によいわけで、発行されていることがわかっているだけになんとも残念である。なお、手にすることができた、これよりすこし前にあたる『昭和二年二月電車自動車案内』では、電車運転系統図はあっても、そこには系統番号はまったく記入されていない。昭和六年四月以降の電車案内図には、かならず記入されているのにくらべて対照的である。これは大事なことを物語っていると考える。しかしここでの問題からはズレるので後に触れるとしよう。

一方市販図では、予想をみごと適中することができた。昭和三年版、同四年版、同五年版と考えられるものを見ること(8)ができた。そして昭和四年版の東京市全図に、はじめて求めるものがのっていることを知ったときは感激だった。市電の終点などに小さく赤字で、路線にそうように「永代」とか「塩町」と行先が記入されている例は、大正時代の図以来おなじみといえるが、この四年版では「12永代橋」「塩町13」というぐあいに、系統番号が加えられてしめされているのである。しかもつい先ごろまでわたくしの知らなかった系統番号が、全市電路線にちりばめられているのである。部分的にかわからなかったものが、ここでようやくその運転区間も含めて、その通し番号大系の全体を知ることが可能になったのである。なお、わたくしの見た昭和三年版には、従来の出張所別単位の系統番号をのせるだけで、新しい番号は記入されてなかったが、同五年版には4年版と同様な新しい番号がみられた。いま、市販図に新系統番号が出てきている例として、昭和五年の図の部分を図5(678ページ参照)としてしめす。ただし、路線脇に小さく赤字で加刷の形でのせているだけに、一色の図版でしめしたいま、多少見にくくなっていることをお許しいただきたい。なお、後にふれることであるが、これらの図(4年、5年)で奇妙なことは、新旧の系統番号が併記されていることである。

さて、市電当局の「乗客調査」の報告書のほうは、予想したよりはるかに簡単にいったらいいか、国会図書館で閲覧できた。当面問題とする範囲のものとして、昭和三年度、同四年度、そして同五年度(10)のものを調べたが、最初の三年度の報告は、小冊子にまとめてしまったせいか、系統番号は出てくるが、区間がしめされず、どの番号がどの路線にあたるか

も、この限りでは不明であり、つぎの4年度になってはじめて系統番号と運転区間の両方がそろって記録される統計の形をとって、そこで求めるものが明確となった。この4年度の報告内容を見て、ようやく予想にまちがいはなかったと安心した。と同時に、市販図に示された新系統番号および運転区間表示に対する、確実な後楯を得たと思った。両者が矛盾なく一致していることはいうまでもないが、わたくしにとって一方だけしかいま証拠がないとすれば、この系統番号をとりあげる意味が弱くなってしまう嫌いがあったとしなければならぬ。確実さの点で市販図の内容はどうしても劣るといえる。そこにそれと一致する当局側のものがあれば、市販図のそれは確実になったとみられる。また、当局側のものしかないばあい、確実な内容であることはいえても、それがどこまで利用者、一般市民に意味のあるものかどうか不明といわねばなるまい。このような理由で、両方に記録されていることは大事といえよう。

考えてみると、市販図にこの運転系統番号が出てきていることは、当局がサービスのひとつとして設けた、系統番号の通し番号化および正面への大形掲示という新方式の採用は、当局の内部的利便に止まることなく、一般のものとして意味をもっていたとしてよい。すくなくとも、市電利用者の指標として、必要な日常の知識のひとつになって活用されていたとみられ、当局の意図は、みごと達成されていたと考えてよいと思うのである。

このようにして知ることができた運転系統の全容を、昭和4年の乗客調査時（昭4・6・13）のばあいで、いまその番号順にしたがってしめせば、つぎの表のようである。東京市電の「乗客調査」は、もともと乗客数を時間別に各停留場ごとに、くわしく記録した統計を中心に構成されている。ここで必要な運転系統番号およびその運転区間をしめす部分を、いま『昭和4年度電車乗客調査実績』の統計表から抽出してみると、以下のようにまとめられる。ただし表では、繁雑化をさけるため、例外運転区間、出入庫時運転区間は原則として省いた。この表を系統図化したのが図1（672ページ参照）である。なお表の下欄に、比較のためその後の系統番号を、戦前（戦中）と戦後と二段にわけてしめしてみた。同様の意味で、図1の比較図としてしめたものが、図2、昭和7年の系統図（672ページ参照）である。

33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	
本所	南千住	南千住	南千住	南千住	神明町	神明町	巢鴨	巢鴨	巢鴨	大塚	赤坂見附	大塚	早稲田	早稲田	早稲田	新宿	新宿	新宿	青山	青山
浅草駅 上野広小路 万世橋 小川町 日比谷	南千住 浅草橋 日本橋 芝橋	南千住 浅草橋 本石町 市役所前	千住大橋 菊屋橋 御蔵前片町	千住新橋 車坂町 水天宮前 土州橋	矢来下 神明町車庫前 上野公園	神明町車庫前 上野広小路 日本橋 芝橋	飛鳥山 駒込車庫前 本石町 市役所前	飛鳥山 駒込車庫前 須田町 大門	下板橋 巢鴨二丁目 神保町 日比谷 (三田)	大塚駅前 春日町 上野広小路 外手町	若松町 御茶ノ水 錦町河岸 呉服橋 土橋	大塚駅前 春日町 神保町 神田橋 土橋	早稲田 伝通院前 上野広小路 外手町	早稲田 九段下 小川町 大手町 州崎	角筈 若松町 飯田橋 万世橋北詰	新宿駅前 市ヶ谷見附 須田町 錦糸堀	新宿駅前 半蔵門 日比谷 本願寺前(築地)	渋谷駅前 三宅坂 九段上 万世橋北詰	渋谷駅前 三宅坂 築地 水天宮前 両国	

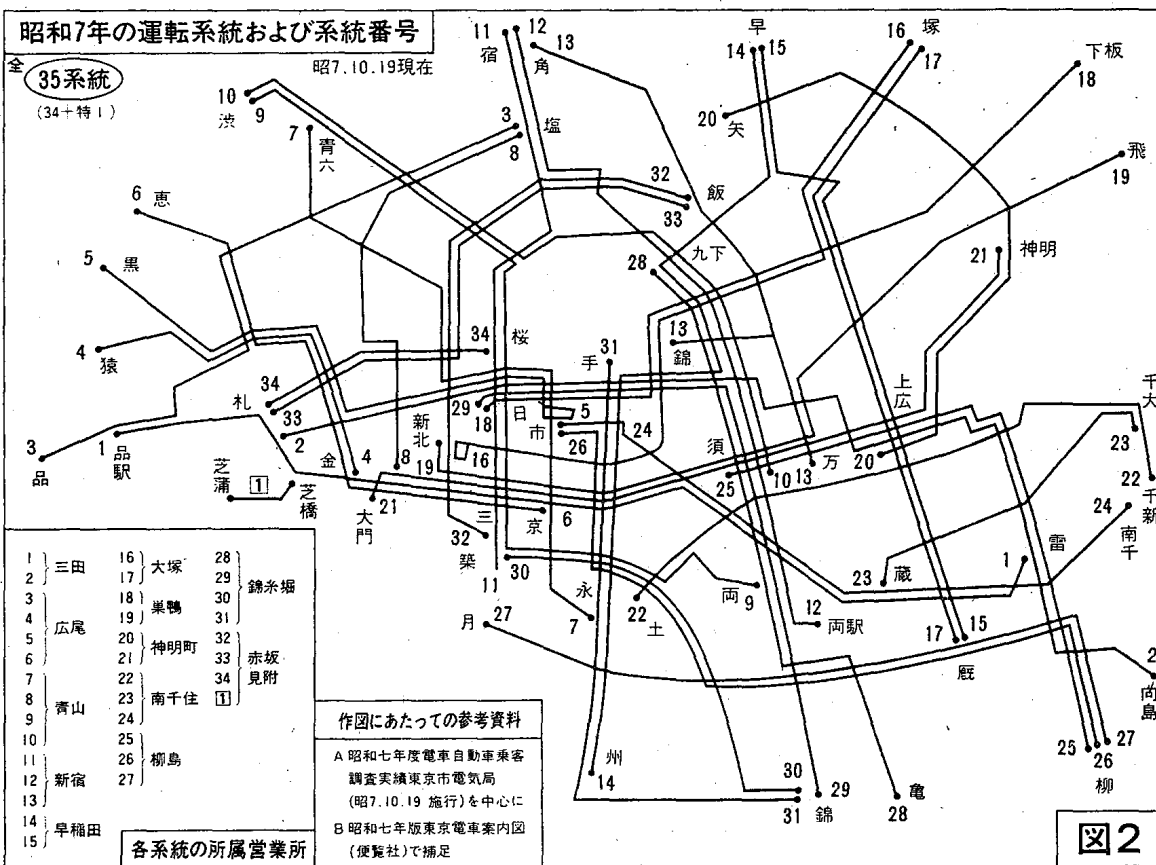
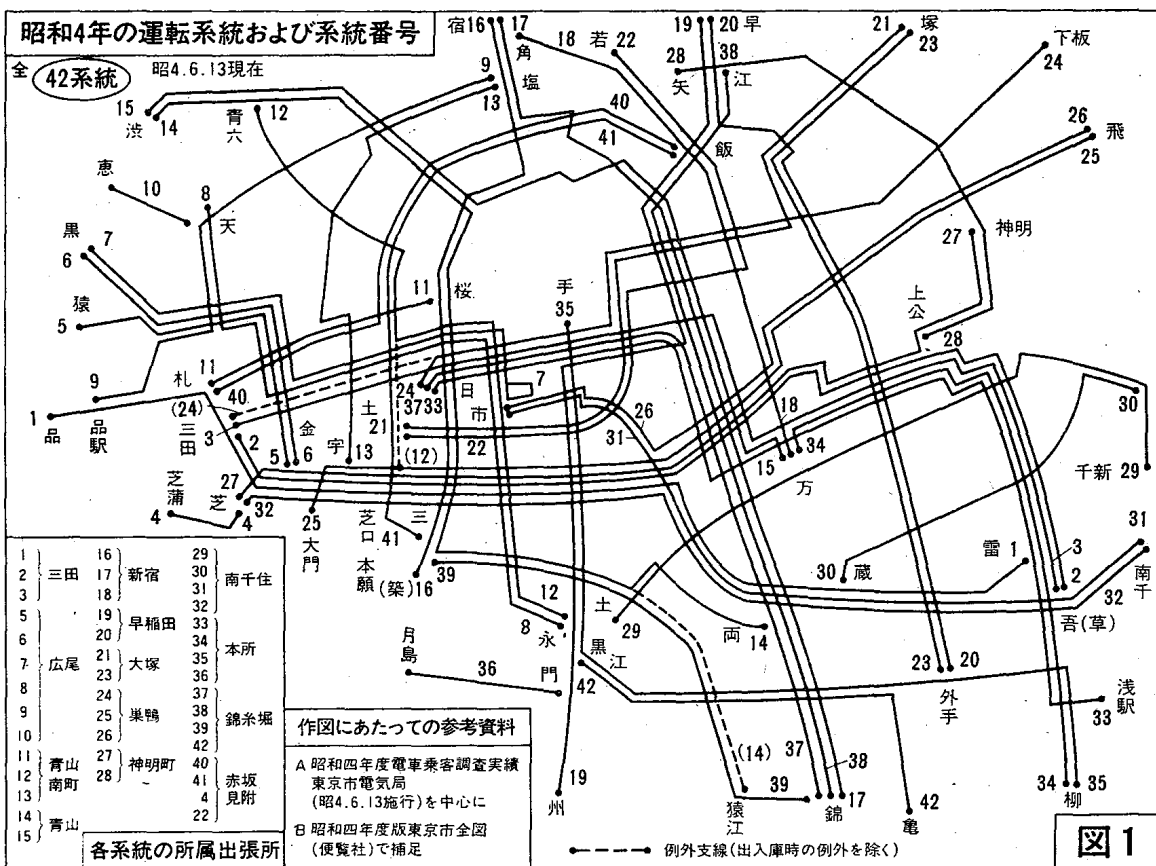
(2) ×	24 ←	24	23	22	20	21	×	(19)	18	17	外例 (13)	16	15	14	13	12	11	10	9
×	(22)	×	31	21	(20)	(40)	×	(19)	(35) (2) (18) (41)	16	×	(17)	(39)	(15)	13	(12)	(11)	10	9

42	41	40	39	※38 ←	38	37	36	35	34
錦糸堀	赤坂見附	赤坂見附	錦糸堀	錦糸堀	錦糸堀	錦糸堀	本所	本所	本所
亀戸天神橋	飯田橋	飯田橋	錦糸堀	錦糸堀	錦糸堀	錦糸堀	月島通八丁目	柳島	柳島
石原町	赤坂見附	赤坂見附	水天宮前	州崎	九段下	小川町	門前仲町	亀沢町	上野公園
森下町	虎ノ門	虎ノ門	本願寺前(築地)	日本橋	江戸川橋(昭5・9・2まで)	日比谷		黒江町	万世橋北詰
黒江町	三原橋	札ノ辻		(昭5・9・3から)				大手町	
28	32 ↓ ×	33	30	(31)	×	29 ↓ (29)	29	(27)	26 ↓ ×
(16)	×	3	36	(28)	×	25	25	(23)	×
									24

※38は、後継系統との関連を考えて、参考のためこの表にくわえた。

なお、東京市電の「乗客調査」では、当時別料金を必要とした「特別料金区間」いわゆる郡部線(駒込車庫前〜飛鳥山千住大橋〜千住新橋、巣鴨二丁目目下板橋)について、統計の取扱い上、一般系統と別項目にしているのが、一見それらが独立の系統のように見える。しかし市販図の例などから、電車の運転は、系統によっては当時直通していることが認められるので、この表では、その「乗客調査」のしめすところと異なる。

以上のようにあり、すでにあげてきた写真、新聞、市販図などにみられるものと、当局の「乗客調査」のなかにみられる系統番号あるいは運転区間、よく一致しているのである。また、ここまできて付番の最後が、追加系統の42番を別にする、赤坂見附であったことがたしかめられる。この点もすでにふれたように、昭和6年以降とまったく同じである。



4 新系統番号の開始時期

この系統番号は、昭和6年4月1日の運輸系統大改正によって、その前日で終りとなり、表および、図1、図2の比較で気がつくように、この前後で同じ番号の系統板（デザインの相違を考えない）をつけていたのは、ただひとつ、1系統のみであったことがわかる。それはいまともかくとしても、いったいこの系統番号の開始は、いつと考えられるのだろうか。利用者へのPRの点で面期的なこの方式のはじまりについて、一番物語ってもらいたかった『創業二十年史』は、すでにのべたように、その存在の片鱗をのぞかせるにすぎないから、いまは別に求めてみるより方法がない。当時の新聞に、もし東京市電のこの新機軸の実施についての説明記事でもあれば、願ってもないのだが、いまのところそのような記事にであってはいない。したがって、結果の歯切れはよくないが、いま間接的方法によってみると以下のよう考えられてくる。それは、新聞の写真の例としてすでにあげてきたが、市電の正面に系統番号の出ってくる例を求めてみることである。もちろん当時の新聞は、今日ほど各種の写真を毎日のようにのせる時代とちがうので、適当な例を期日を追って細かく並べられない欠点をもつ。そうはいっても、ある間隔はおくが拾うことはできる。昭和3年3月21日の『朝日新聞』の夕刊に「けふ市内電車全線一台も動かず」の見出しではじまる記事に、写した場所の記入はないが、（日比谷か）ま新しい24という系統板を正面にかかげる市電と人の海をおさめた、大きな写真がのっている。停電解除直後、朝の市電に群がる人をとったものである。この日よりわずかにさかのぼる例が3月18日である。銀座通りをパレードする陸軍軍楽隊をスナップした写真に点景として市電の正面がみえる。京橋を渡ろうとしている市電に、32と読める、やはりま新しい系統板が正面にみえるのである。（3月19日付朝日）そしてこれがわたくしの目にとまった、一番期日のさかのぼる写真である。というのは、一方前年末の銀座通りの雑踏を俯瞰した写真には、多くの市電の姿がうつしこまれてはいるが、例の系統板を正面にかかげた電車は、一台もみられないのである。（昭2・12・26付朝日）この中間、昭和3年1月から3月中旬ま

では残念ながら、市電の正面がでくる適当な写真がみられない。ただ2月23日に、選挙速報板に群がる人の波で市電も一時立往生という様子をうつした写真が出てくる。(同日付 朝日) 斜めうしろの位置から市電の前部をうつした形になるが、わずかに、市電の正面向って右側、系統板の掲示側の状況がわかる。それによると大きな系統板はこのときつけていない状態と考えてよい。とすると、東京市電の系統板正面掲示の新方式は、昭和2年末にはまだ実施されず、昭和3年にはいって、2月24日から3月18日までの間に施行されたと、以上の例から考えられてくるのである。ここで思い出されるのは、新系統番号の全容を探す方法のひとつとして当局の案内図に求めるときに例示した、昭和2年の「電車自動車案内図」に含まれる電車系統図に示めされた事実であろう。この図に系統番号がのっていないのである。その意味がここで生きてくるといえよう。

ところで、この時期の開始について、とくにしかるべき理由があるのだろうか。従来の小型で、電車のそれぞれ所属する出張所別の数字を、電車の側面、ガラス窓にそって外側に設けられていた真鍮の保護棒にひっかけて掲示する方式や、それから進んで、電車の路線の主要地点を順番に書きこんだ、いわゆる側面板のなかに、小さく2桁ないし3桁の数字で系統番号をしめす方式からみれば、新方式は、利用者に目的の電車を知らせる点では画期的というべく、2桁の範囲でおさめて見やい数字を大きく描いて、しかも目立つ正面に掲示したのであるが、このようなサービス面の改善をうち出させる、なにか直接のきっかけが、この時期にあったのだろうか。

じつは、その有力な手掛りと思われるものが考えられるのである。それは昭和3年にはいって、3月24日から5月10日までを期間とする、御大礼記念博(御大礼記念国産振興東京博覧会——東京府主催)が、上野公園を会場として、にぎにぎしく開催されることになっていたのである。この会場は15万人を収容できる規模と新聞に報ぜられており、会期の前後を含めて、地方からの見物客が東京に多く集まり、東京の人々を含めて、人々の東京における移動がはげしくなる。当然東京の交通状況に不案内の人々の多いことを予想しなければならぬ。その対策が東京市を中心いろいろと練られたに

ちがない。そして実施されたのが、市電のばあい、サービス向上の一策として、よりわかりやすく乗りやすい東京市電の印象を高める意味をこめた、新系統番号の実施、大系統板の正面掲示となったのであるまいか。それは会期中のサービスにとどまらず、他の交通機関の整備による市電の業績低下に対する、回復への願いをこめた施策とも感じとれるのである。3月31日の新聞に「市電気局の大運転日四月の日曜と祭日に1、3、8、15、22の五日は運転全能力を挙げて、これに当ることになり、『大運転日』と称し、従来の一千台余の車台を二百六十台余増発し、本系統運転線以外臨時新線として、品川駅―上野間外二十一線を増発し、四月一日より実施することになった」（朝日）と出ているのは、市電が春の行楽期にあたって単に増発しようというのではなく、記念博開催を機会に、乗客吸収、業績向上への足がかりを求めているの方策とみてよかろう。そのようななか、大きな系統板の掲示も含まれていたに違いない。3月16日の新聞に「御大礼記念事業として……市民の便利第一に街頭に案内所計画」（朝日）とみえるのも、東京市がサービス向上について、いろいろ当時考えていた傾向を知ることができる。

博覧会が当面のきっかけであったと思える点は、新系統板の初見がすでにみてきたように、3月中であって、年度はじめの4月からではなかったことから推定できよう。また、市電のそもその系統表示の開始、および、その進化の時期が、¹²いずれも上野で大博覧会を開催した年と、おもしろいことに一致していることから考えられてよかろう。出張所別の小型番号をはじめてかかげた年が、大正3年の大正博（東京府主催）のときで、そのつぎも、やはり平和博（東京府主催）が開かれた大正11年というぐあいである。

以上から、わたくしは、昭和3年の御大礼記念博の機会に、通し番号による新しい系統番号が、乗客へのサービス向上と、市電への乗客吸収策を兼ねて設定されたものと思う。新系統板を正面にかかげた電車が、都大路を走り出すようになったのは、記念博のはじまる少しまえであったろう。その日はたぶん3月15日前後で、3月1日より前ではなかったろう。それから約3年間、昭和6年3月31日まで存続した。その4月1日の運転系統縮小による大改正で、方式はうけつがれた

が、番号上の前後での関連性は断ちきられ、世間からはもちろん、当局からも忘れられてしまう存在に転落してしまった。しかし、今日からふりかえてみると、いま東京のバス各社でますます拡大掲示の方向にある、方向幕と系統板の正面併行掲示のはじまりは、じつに東京市電の昭和3年、御大札記念博を機会とした、画期的方式採用に出発すると、わたくしは考えるのであり、この意義は大きいとみる。

5 新系統番号実施にともなういくつかの問題点

新しい運転系統番号を実施するにあたって、今日から見るといろいろ考えさせられる点があるが、いま二、三の問題点をここにとりあげるにとどめる。まず、とりあげておきたいことは、新系統番号が、いったいいつごろに準備されていたであろうか。このような点を問題にするのは、昭和3年以前の系統番号と違って、三田からはじまって、広尾、青山南町、青山というぐあいに時計まわりで、各出張所（のちに営業所と名称変更）ごとにまとめながら付番され、錦糸堀、赤坂見附とまわって終って、全体として整然と付番されているものと思われるのにもかかわらず、実施当初から、すでに番号の一部に乱れを生じていると考えられるからである。

新方式開始直後の昭和3年5月10日の「乗客調査」にみられる所属出張所別に列記された系統番号を眺めてみると、赤坂見附所属だけが4・22・40・41となって、(図1)ほかと違って連番でない番号を含んでいることに気づく。そして関連する番号についてみると、三田所属が1〜3で、広尾は5〜10となってその間が飛んでいるし、大塚ではなかが飛んで21・23となっている。(図1)これを整然とした形に戻せば、三田が4系統所属して1〜4、大塚所属が3系統で21〜23、赤坂見附は2系統で40・41と考えられる。ここで『昭和二年二月電車自動車案内』にのせる、昭和2年1月10日改正の系統をしめす電車運転系統図にしたがって、ころろみに、昭和3年3月以降の通し番号をかりに付番してみると、たいへんみごとに整然とした付番が可能なることに気づく。この系統図はさきほど系統番号がのっていない点をあげたが、その一方

ありがたいことに、各出張所所属別がわかるように路線が描き分けられている。それによると、いま予想をたてた通り三田所属系統はここでは4系統であり、大塚には3系統で、赤坂見附は2系統所属である。こうなってくると、昭和3年3月にはじめられた新系統番号は、少くともこの前年の運転系統および所属にしたがって付番の準備がされていたとみられる。ではそれが、一部乱れを生ずるようになったのは、3月実施後、5月までの間のことであったのだろうか、それとも施行以前の準備中のことであつたのだろうか。わたくしはこの点について、この項のはじめにのべたように、実施以前に乱れが生じてしまったとみる。ただし、当時の新聞などにこの時期の運転系統変更の記事がえられないので、正確な期日をいま明らかにしえない。その代り当時の市電の乗換券にしめされた事実から、その時期の範囲をある程度狭めることができた。赤坂見附出張所に所属する電車で発行された乗換券で、昭和2年5月23日の分では、地図式のなかに太線でしめされた所属の系統路線は、2系統とみられるに対し（図3参照 次ページ）それがその一ヶ月後の6月30日になると、増えて4系統になっているのである。（図4 次ページ）また大塚のばあい、同年7月14日の券面上、2系統の路線しかしめされず、それはのちの21と23の路線である。ということとは、新番号実施以前の、たぶん昭和2年6月中に、一部路線の所属変更および、運転区間の変更がなされていたことを物語るにはかならない。すでにこれ以前に新番号がそれぞれの系統について予定されていたが、この移動にともなう番号全体の組直しはおこなわずに、翌3年3月の実施にいたった。したがって当初から、整然とゆくはずのものが、当初から乱れを含んで出発するということになってしまったと考えられる。

つぎに、とりあげたいのは、東京案内図や市電運転系統図にみられる、二重の系統表示の点である。この点は前にちょっとふれておいたが、昭和4年、5年の図には、新しい系統番号（1〜41・42）と、古い系統番号（1〜13）が、併記されているのである。（図5 次ページ）これをどう解釈したらよいのか。はじめは、昭和4年度の地図が、新番号について加刷方式によっているところから、たぶん古い番号のほうを消し忘れたのだろうと考えた。しかし、5年度の地図でも両方が印刷されているのであうと、なにかよくわからないがそれなりの理由がそこにあるような気がしてきた。そして

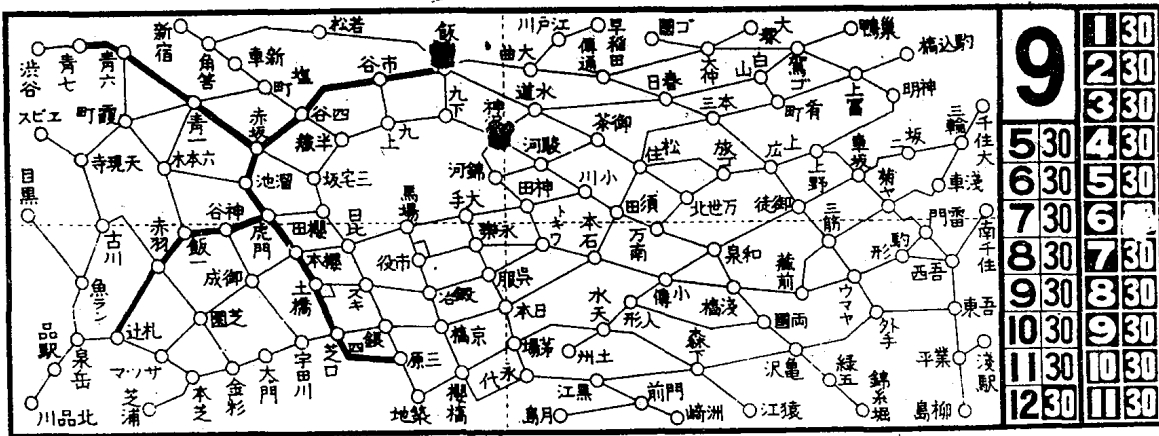


図3

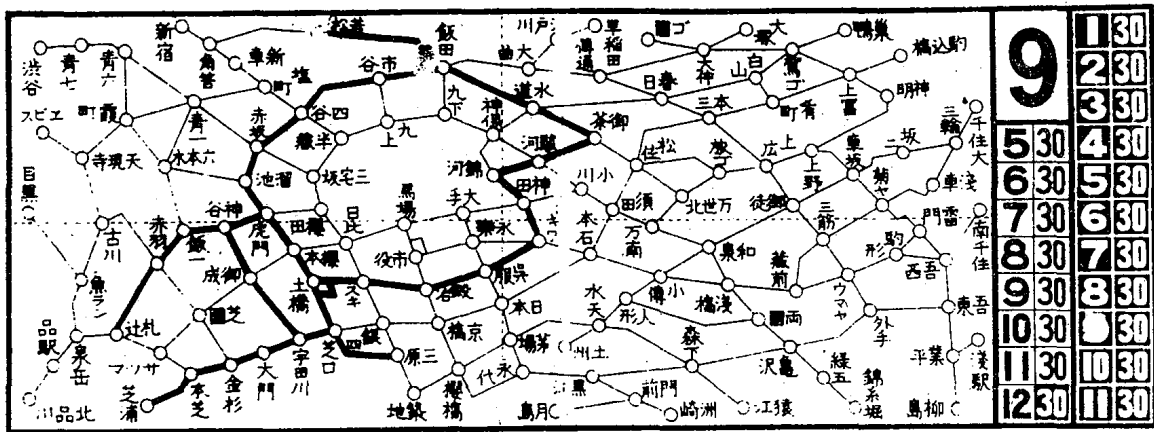


図4

図3 東京市電 赤坂見附出張所所属の電車車内で発売されていた乗換券昭2、5、23発行のもの(券の裏面に年月日が印刷されている)

図4 同 昭2、6、30発行のもの
当時の乗換券は、出入庫時、その他例外運行路線も図にみるように、すべて太線で描かれており、券面だけからはどれが通常の各系統路線が、わかりにくい。図3のばあい青山車庫から赤坂見附までの出入庫路線を除くと、2系統となり、図4では太線がいやに多くなって、わかりにくくなるが、大門車庫からの路線を除くと4路線となるのである。

図5 昭和5年当時市販の電車運転系統図(部分のみしめず)にみられる市電の系統二重表示の例(便覧社 昭5)
(新系統番号は赤字で加刷してあり、いま製版上見えにくいので、その上から多少などってしめた)

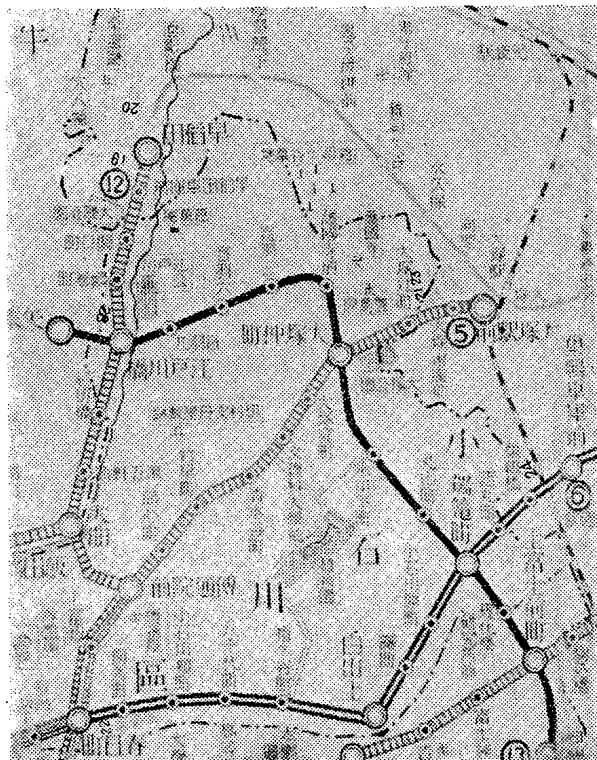


図5

ある日、新系統番号実施後の日付の、市電の乗換券を偶然眺めているうちにハタと思ひあたった。電車に新しい系統板がつけられても、乗換券のほうは、従来と同じものが発行されていたということである。電車を待つとき、新しい系統番号の知識が必要とされたが、車内にはいつて乗換券を請求すると、三田とか、新宿と片隅に大きく書かれた乗換券ではなくて、従来通り、それら各出張所を意味する番号の1〜13でしめされた券が渡され、(図3・4)このほうの知識もなお必要とされていたのである。それが地図の二重表示の意味と考える。制度の変更にズレがあったことをしめすといえよう。ちなみに乗換券のほうがそれぞれの番号から各営業所名に改められたのは昭和4年中ごろである。¹⁴ それにしても、大正初年からながらく、電車の系統番号と乗換券の目印となっていた番号は一致してきたのに、昭和3年から4年にかけてバラバラの時期が一年ほど続いたのである。サービス向上といいつながら、このような片手落ちの処置になったのは、なぜだろうか。それはともかく人間の工夫の雁行性というか、積み重ね試行のあとをのぞく思いがする。

最後にとりあげたいのは、新方式についての外国の影響の点である。この時期とられたサービス向上策が、当局内部の努力で、自然発生的に案出、工夫されたとみるより、ふだんからの外国の路面電車に関する研究の積み重ねが、ここで大いに発揮されて、採用、試行されたとみられる。

市電気局の外国資料に対する研究は、『調査資料』としてまとめられている。その昭和3年度のところで、「第九巻第一号」に、最近アメリカの電気鉄道関係紙にのせられたばかりの報告記事が、さっそく翻訳転載されているのを見ることが出来る。「欧州大陸に於ける市街交通機関の乗客案内法」(E. D. J. Dec. 24, 1927)は、当時の東京市電当局が市民になにをサービスしようとしていたか、あますことなくしめしているように思われる。この報告を読んでそれからいろいろ考えたというより、当局がヨーロッパからすでに学びとり、実行しようとしていたものを、この記事が同様な点を、よく観察、紹介していたので、さっそく転載したのではないかと思われる。

そしてこの記事にあげられていることは、今日でも十分参考とすべき点を含んでいるし、このときから半世紀近くも経

過した近ごろになって、ようやく東京の街々で一般化、定着したのもあって驚かされるほどである。貴重と思われるので、すこし長くなるが引用しておこう。(以下引用文中傍点は筆者)

「電車を利用して或る目的地に行かんと欲する者が必ず考へさせられる問題は、何処で乗るべきか、何分毎に発車するか、乗車時間は何分を要するか、そして電車の到着した事をどうして知るか」と云ふ事である。

勿論其の線路の常用者は之等の問題について苦心を要しないけれ共、然らざる者は、電車又はバスを利用すれば速かに且つ低廉に目的地に到達し得る場合に於ても、往々にしてタクシーを備ふを見るのである。アメリカからの来訪者が欧州諸国の電車及びバスの運転に付いて最も深い印象を与へられる点は、乗客に取って如上の諸問題が優秀なる方法に依って解決されている事である。』(『調査資料9』1頁81ページ)

複雑な路線、多方向に分岐する運転系統をもつ、大都市内の交通機関を乗りこなすことは、現在でもある自信を必要としよう。「電車又はバスを利用すれば速やかに且つ低廉に目的地に到達し得る場合に於ても、往々にしてタクシーを備ふを見るのである」とここに当時の実情をあげているが、今日の車洪水のなかですら、わたくしたちは思わずタクシーに頼りたくなるものである。ここで市内電車やバスを利用させるうえの基本条件が列記されているが、一番大事なことは、「電車の到着した事をどうして知るか」と云ふ事である」とあるように、自分の乗るべき電車をどうして見分けるかという点にしばっていることは注目してよい。なに行に、乗車すればいいかということ、できるだけ人々にわかりやすくする方法が基本であるとしているのである。そしてその方法の具体策がしめされる。

「此の方法の根本方針としては、電車又はバスの最も目立つ場所に、番号又は文字を掲げて其の線路を表示する事である。更に他の会社が分配する線路の地図でも、通過する線路を示せる停車標にも、乗換切符の裏面にも、其の他の場合にも、それと同じ番号及び文字を以て表はす事に定めている。電車及びバスに於ける線路番号の位置は、通常車蓋上部であって、其れと一緒に其の線路が通過する重点地点の表を掲げる事が多い。此の番号と表は又屋根の両側にも掲げ

られる。ロンドンでは、凡てのバスの前部と後部に斯かる表を掲げるべき事、且つ其の表はバスの進行する方向に読み下し得るものたるべき事を法律上規定されている。パリではバスも電車も同一会社の経営に係り、電車線は番号によって、又バス線は文字によって表はされている。」(同書86ページ)

なに行かの人々にわかりやすく知らせる、具体策として、車体に、番号と表(文字)の二つの方法で掲示することだと強調しているが、この報告に具体例としてみえるヨーロッパ各地の電車の写真例をくわえてみると、ただ目立つ場所というだけでなく、そこにできるだけ目立つ大きさということが含まれていることがわかる。東京では、この方策のうち、番号でしめすことを目立つようにしたといえる。ただし、ヨーロッパでは屋根上掲示であったのが、電車の正面下としたのは、日本の対応とみてよいのだろうか。たぶん系統板着脱の利便を考へてのことだろう。

「番号及び文字による線路表示方法に就ての交通政策上の次の問題は、如何にして公衆に之等の表示方法を周知せしめるかである。

之に就いては、欧州に於ては種々の方法が講ぜられている。一つは特に停留所に地図と時間表を掲示する事である。

今一つは市内交通ポケット地図の配布である。それらには尚名所案内等の附属的記事を載せる事が多い。(中略) ロンドン・カウンチー・カウンスルは所謂「先導者」と称されている所の大案内図を、交通上重要な二、三の地点に掲示して、通行人の利便を図っている。」(同書87、88ページ)

現在バス停留所には少くともどこでも時刻表は掲示されてきているようである。これが路線地図とあわせてそれぞれ設置されるようになったのは近ごろである。それを半世紀まえに必要な事項としてもうあげているのである。一方ポケット地図の配布は、東京市電は昭和初期から定期的に実施していた。大案内図のほうは現在地下鉄で大変熱心とみられるが、すでに市電でも一部試みられていた。たとえば新宿車庫のまえに、大きな路線図があったことを憶えている。

6 む す び

以上の考察をまとめると、つぎのようになる。現在、都内のバスのほとんどの線に採用されている、系統番号の正面表示方式のはじまりは、東京市電の系統板正面表示開始の半世紀むかしにさかのぼる。それは、東京市電最初的全運転系統の通し番号による表示法でもあった。この新方式は、市電の市内交通機関としての地位低下の挽回策として、先進ヨーロッパ諸国の例を参考にしながら、おりから東京府主催で上野公園で開催される、昭和3年春の御大典記念博覧会を契機として、市民に、より利用しやすい交通機関としてのイメージを高めるべく、博覧会の開始とあわせるように、実施されたとみられる。しかし、この努力は市電復活をたくした妙案のひとつではあったが、その後の時代の動きは、一向に幸いせず、世界恐慌の波が、日本の不景気の上況の上に拍車をかけるように襲いかかり、当局の期待と裏腹に、さらに業績の低下をきたし、市電側はさらに緊急対策にせまられ、昭和3、4、5年の乗客調査の資料にもとづく合理化、縮小案を実行せざるをえない状況に追いつめられた。新方式は3年続いたところで、縮小による全面的改訂となった。そのさい、通し番号制の欠点として、前後で番号上たがいに関連のないこととなり、そのため、昭和3年にはじめられた、先駆的ともいうべき運転系統番号は、昭和6年の改訂を機として、まったく無意味化し、その存在および意義を含めて、当局にもまた利用者であった市民にも、はやく忘れ去られてしまう運命となった。そして一般的にいつて、東京の街をうつつた写真のなかにみえる市電の姿に、断片的証拠として、人しれず残るにすぎなくなってしまった。

とはいっても、この時期の市電の姿から、電車の正面に系統板が掲示されているか、いないかで、ひとつ時期を区切ることがいまは可能となる。昭和3年3月以前では、大きな系統板はみられないはずであり、3月以降では系統板がみられる。これを大まかにいえば、系統板があれば昭和3年以降、それがなければ昭和2年以前とみてよい。そしてさらに系統板のある場合、系統板の番号と場所がわかれば、昭和3と6年と、昭和6年以降と時期を区切ることが可能である。結

局、昭和初期の東京の街について、東京市電の系統板を指標とするばあい、やや細かく3期にわけることができる。

しかし現状では、この点が気づかれていないためか、都交通局が出したものでも、この時期のことになると、前にあげたように、年代にズレを生じているし、一般の刊行物では、そのズレがばあいによってさらに大きくなっているようである。

たとえばわたしが、最初にとりあげた、上野山下の3番の電車の写真を再録した書物のなかの説明では、

「昭和7年頃の上野山下、地下鉄も昭和2年に開通。市バス、青バス、市電と人力車まで市民の足は快調に走っていた。右の3番の電車は、押上↑↓須田町間を行き来する。」（『東京・昔と今 思い出の写真集』130ページ 昭46 俵ベストセラーズ刊）

となっているが、これは、いま改めるとつぎのようである。

「昭和4年前後の上野山下……右の3番の電車は、浅草↔日比谷↔三田間を行き来する。」

ここで少し蛇足をくわえさせていただければ、昭和7年現在で、柳島↔須田町を往復していたのは25番であり、昭和4年とすれば、それにあたるものは34番となるというぐあいに、わずかの時期の間で系統番号は大きく動いている。

昭和6年以前の先駆的系統番号の存在および実施期間を確認することによって、東京のある時期を定める指標を、ここに新たにくわえたと思う。ただ指標となる系統板の泣きどころは、最後にのべることになってしまったが、電車の正面のみに掲示されたとみられる点であろう。車掌側、背面の窓下には掲示されなかったことがいろいろの写真からうかがえる。昭和3↔6年の市電は、一枚の系統板を所持するにとどまり、終点でつけかえていたとしか考えられない。だから、上野山下の写真で、すれ違う市電の一方の3番だけしか系統番号をあげえないのは、もう一方、背面をみせる電車には、なにも出していないからである。電車の前後に系統板がつけられるようになったのは、昭和6年以降のことである。

ながながとたいへん細かい点にわたったと感じられるかもしれない。ここにとりあげてきた問題は、日常くりかえされ

る、いたって平凡なことでありながら、考えてみるとそれは東京市民と東京市電をつなぐ、一番の接点に関するこのひとつである。ささやかとみられたため、これまでとりあげられずにきた視点といえよう。しかし今日の問題として、そのあり方が常に問いなおされなければならない、都市交通上の大事な視点のひとつではなからうか。そのため、昭和の歴史を少しさかのぼって、その源についてとりあげてみた。もちろん資料の面で、なお不備な点があり、いま中間報告の段階にすぎないが、大方のご批判を得られれば幸いである。

最後になるが、資料の閲覧など多くにお世話になった、永森讓氏、大島茂敬氏の協力に感謝するとともに、面倒をとまなう複写や作図の仕上げに助力いただいた飯泉千尋氏をはじめとするみなさんに深くお礼を申しあげる。(昭和55年4月)

註

- (1) 東京附近で現在運行されている、きわめて多数のバス路線を、識別しやすい2桁の数字(01~99)のみで、統一的に系統表現することは、とうてい不可能といえよう。そこで、バス路線の起点となる鉄道(国鉄・私鉄)の駅(あるいは經由する主要駅)の駅名の一字(例外あり)の漢字をとって、漢字の略号と2桁の数字を組合せて、それをバスの運転系統番号としている。駅を基準とした、会社別区分をはずした、統一された系統番号制である。したがって本文に例示した『田70』は、『田町70系統』あるいは「田町駅から出ている第70系統」の意であり、また『浜95』は『浜松町95系統』をあらわしていることになる。多数の運転系統を、漢字を組合せることで簡潔表現化に成功したうえ、そのバス系統が經由する駅についても、系統番号上からも、予想できるという利点をもつ、すぐれた系統表示法といえよう。ただし漢字一字のみの表現であり、かならずしもわか
- (2) 東京市電気局(東京交通局)が発行した『創業二十年史』(昭6)から『東京都交通局60年史』(昭46)にいたるまで、10年毎の局史には、かならずこのことはのっている。たとえば「20年史」では79~82ページ、「60年史」では274~5ページ。
- (3) 東京市電をはじめ、各地の路面電車のことにくわしい高松吉太郎氏の『写真でつづる日本路面電車変遷史』(昭48)では「現在の系統番号は、昭和のはじめに制定したものが基本になっている」(119ページ)とさりととのべられるにとどまる。これが、昭和初期の何時をさすのか、この限りでは判断としないといえよう。
- (4) 東京市電略史としては、『東京百年史 第五巻』(東京都昭54)の第3編第3章市営電車の項が表もいろいろあって要を

えている。(648~654ページ)また大正大震災後の市電気局の努力については『東京都交通局60年史』の第I篇第3章の「震災復興と対抗交通機関の発達」(135~143ページ)および第II編第1章の「交通事情の変化と市電の不況」(271~278ページ)第II編第3章の「財政悪化を続けた震災後13年間」(544~546ページ)に、それぞれくわしい。なお、『乗客調査十年史』(東京市電気局 昭11)の「はしがき」(1~2ページ)の部分は、大正12年にはじまる「乗客調査」についてまとめるのと同時に、その調査を通じてひしひしと感じた、この時期の東京市電の苦悩を、端的によく伝えて貴重である。

(5) 『改正 電車案内 昭和十二年四月 東京市電気局』いわゆる当局発行の、交通ポケット案内にみられる「電車運転系統及停留場一覧図」による。

(6) たとえば広尾の6と青山の7を、昭和12年4月1日に振替えている。戦後にもまた、広尾の6と、青山の8で実施している。これはいずれも系統板運用上の便、青山に9があるためと考える。6と9では、一枚の系統板ですんだからであろう。さやかな生活の知恵といえる。ただし、広告と一体化した系統板になってからは、このような利用は一時でなくなってしまう。

(7) 石原町(一丁目)~亀戸天神橋間 新線開通は、昭和3年12月8日。(たとえば『東京都交通局60年史』年表 819ページ)新線開通の記事(たとえば12月8日付 朝日 朝刊)では、新線の部分のことをのべるだけで、そこを通る市電の運転区間や

東京市電の忘れられた運転系統番号

系統番号には触れていない。

(8) 1系統については『日本地理風俗大系2 大東京篇』(新光社 昭6)の銀座通りの写真のなかに認められた。(256ページ)2系統については『日本地理大系3 大東京篇』の浅草雷門の地下鉄ビルをしめした写真に認められた。(309ページ)

(9) 『東京市全図 昭和三年版』(竜王堂昭3・6)『早わかり番地入 東京市全図 昭和四年五月訂正版』(便覧社)『電車運転系統図』(便覧社 発行年月記入なし。ただし図の状況から昭和5年秋から冬に発行のものと考えられる)

(10) 『昭和三年度乗客調査実績概要』東京市電気局運輸課運輸調査掛

54ページの比較的小冊子で、昭3・5・10の全線各系統乗換乗客調査と、同6・13の全線各系統乗車行程調査との双方を合せた報告書。

『昭和四年度電車乗客調査実績』東京市電気局電車課運輸調査掛

昭4・6・13の調査を本文112ページ、附図、表3種6表でしめし、前年度にくらべ統計として格段の進歩がうかがわれる『昭和五年度電車乗客調査実績』昭5・6・10の調査の報告内容は、前年度のばあいと大略同じ構成。

(11) なお、表および図1、図2に関連したいへん便利なものに、註(4)でとりあげた昭和11年12月刊行の『乗客調査十年史』(東京市電気局)があげられる。この本の巻末に、参考附表として、各乗客調査当日現在での「電車運転系統図」(大12・

6・7 昭3・6・13 昭4・6・13 昭5・6・10 昭6・11・17 昭7・10・19 昭8・10・26(七図)がのせられている。市電の当時の各系統の運転区間および系統番号が、まとまって一覧できる。ただし依拠する資料をあげていない点が気にかかる。とくに最初の系統図としてかかげた、大12・6・7現在(第一回乗客調査日)の図にしめされ運転系統番号が、わたくしには、いまにわかには信じられないのである。大正12年当時の系統番号としては、ありえないと思われる番号で表示されているのは、時の経過による混同が考えられる。なおこの点について詳しくは、稿をあらためてのべたいと考えている。昭和3年以前の3桁を含む系統番号制についてふれるおりに言及したい。

(12) 高松吉太郎氏は、東京市電最初の、出張所別小型系統板の設定を大正3年とし、その発展タイプである側面板による表示を大正11年とのべられている。『東京の電車道』昭52 44ページ)

(13) 『昭和二年二月 電車自動車案内』にしめされた「電車運転系統図」の各路線が昭2・1・8付 朝日新聞 夕刊の「市電の系統変更、十日から実施」の見出しにはじまる記事内容とよく一致しているところから、この『案内』の『系統図』は、

1・10改正のときものをあらわしているとみた。
 (14) いま、わたしの目にふれた範囲でいえば、昭4・5・12発行の乗換券は、従来通り出張所を番号でしめしているが、同9・1発行のものは、番号13でなく「神明町」と記入されている。

追記。最近、NHK教育テレビの「昭和回顧録」という、シリーズ番組のひとつとして放映された『帝都のビル建設・昭和初期』(昭55・9・3および7)をたまたま見ていると、その映画のはじめのほうの部分に、点景として九段坂を上下する東京市電の姿が出てきた。そしてそのショットの終りは、ナント17の系統板をつけた市電が、九段坂を下って近づく正面の大写しではないか。それはごくわずかの瞬間にすぎなかったが、このコマによって、新宿駅前から市谷見附、九段下を通る12系統の前身が、たしかに17番であった時期のあったことをたまたま確認できたので、ここに追記させていただく次第である。