

Title	大震災までの一年に終った東京市電の特殊な運転系統番号(11...184) : 一括系統番号制から三桁番号を含む個別系統番号制へ
Sub Title	The route numbers used from 1922 to 1923 in the operation system of the Tokyo municipal trams
Author	井口, 悅男(Iguchi, Etsuo)
Publisher	三田史学会
Publication year	1984
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.54, No.1 (1984. 8) ,p.75- 95
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19840800-0075

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.

大震災までの一年に終つた

東京市電の特殊な運転系統番号（11…184）

――括系統番号制から三桁番号を含む個別系統番号制へ――

井 口 悅 男

- 1 はじめに
- 2 系統番号付番の諸原則
- 3 番号などの表示法（大型側面板）
- 4 この番号制の存続期間
- 5 おわりに

所属する、数路線の運転系統を、ひとまとめにして表現したものであつた。いいかえれば、各出張所ごとにその名称に代わる固有番号を、通し番号で付番し、その出張所番号が、系統番号も兼ねていたわけである。（図1のなかの各出張所脇にしめした数字がそれにあたる）

この数字でしめした「系統板」の掲示は、市街周辺各方面行の運転系統路線が、複雑に集中している、当時の都心域で、利用者の行先識別に便利なものとして、歓迎されたにちがいない。数字が、それぞれ意味する比較的単純な約束さえ憶えておけば、従来の漢字を中心とする、しかも小さな「方向幕」で行先を感じとり、このほうが早く、一瞬にして察知できる利点をもつっていたといえよう。しかしその一方、市街周辺域で市電を利用するばかり、この方式では、都心域のどの方面行でも、同一系統番号とな示された「系統板」は、数字のみの表示で、しかも、当時の東京市街周辺地（山手線電車の経過地に近いところ）に散在した、市電の運行を管理する各出張所（昭和にはいって営業所と改称）にとになる。したがつて街はずれで、利用者数も比較的少なかつた、

市電終点付近に都市化の波がやがておよび、また、それぞれ国鉄や私鉄との、のりかえ地点としても当時なりに、にぎわいをみせ、この方面にも通勤・通学・遠出など混雑現象がみられるようになると、終点から出る数系統の識別が問題とされ、その解決のため新たな工夫をせまられていたと思われる。

こうして、大正3年以来の、各出張所ごとの、いわゆる一括系統番号方式は、つぎの段階に進まざるをえなくなった。そこでとられたのが、ここに取りあげる、各運転系統路線ごとに、それぞれの番号をつける、いわゆる個別系統番号方式であった。東京市電では、大正11(22)年からとられた。このことは、昭和3(28)⁽³⁾年に、通し番号による運転系統表示方式が開始される以前、すでに東京市電では、個別系統番号方式が採用されていたことを意味する。なおこのとき、電車の側面掲示は、たんなる数字だけから、主要経由地をしめした、文字による行先表示も加えるように変化したのである。

しかし、大正11年からの新方式の全体像は、残念ながら今日まで不明に近いまますぎてきた。その存在および部分がのべられるにとどまつた。東京市電（都電）の運転系統の変遷を追跡しようとするとき、このところが難関のひとつであった。不明に近いこの方式に興味をもつたわたくしは、いろいろと心がけ、当時の市販図や市電最初の乗客調査券などを中心に、今まで気づいた範囲で、この個別系統番号制について、わたくしなりの展望を、近ごろのべたところであつた。⁽⁵⁾ そのようなおりもあり、はからずもあい前後するように、林順信氏によって、この方式の系統番号

一覧表が発表されたのである。わたくしにとつて、まさに永らく待ち望まれた資料であることはいうまでもない。林氏の近著『東京・市電と街並み』（小学館 83年10月刊）のなかに、東京市電（都電）の運転系統変遷の概要をまとめる解説の一項がみられ、そこに大きくかかげられていたのである。飛びあがる思いであった。当局が、市民に配布のため作成されたとみられる、大正11年12月現在の『電車案内 運転系統一覧』（東京市電気局）にもとづく、この方式の系統付番および路線全体を知ることができる、たいへん貴重なものである。当局の公式資料というべき、各10年史（創業二十年史以降）は、この方式にまったく触れてくれない。

このようにしてようやく大正11年の個別系統番号制の付番および路線が明らかにされたところで、そして林氏の「経由地入りのサボ式系統番号」（同書145ページ）にみられる、この方式についての解説を踏えて、わたくしなりの今日の理解を加えてみると、少しだでもこの新方式の基本的事実の解明にせまればと思う。当局はなぜか、他都市のばあいとちがつて、運転系統路線の変遷について一項を設け、継続的に記録することはしなかつた。10年ごとのその断面を、各10年史（十年略史と60年史）の付録図としてとどめる程度にすぎない。東京市電（都電）の存在意義を物語る大事な一侧面であつたにちがいない、その運転系統変遷史の、不明に近かった一点を、ここに明らかにできればと考える。それは、東京という都市の発展過程を見通す一視点に通ずるといえようか。

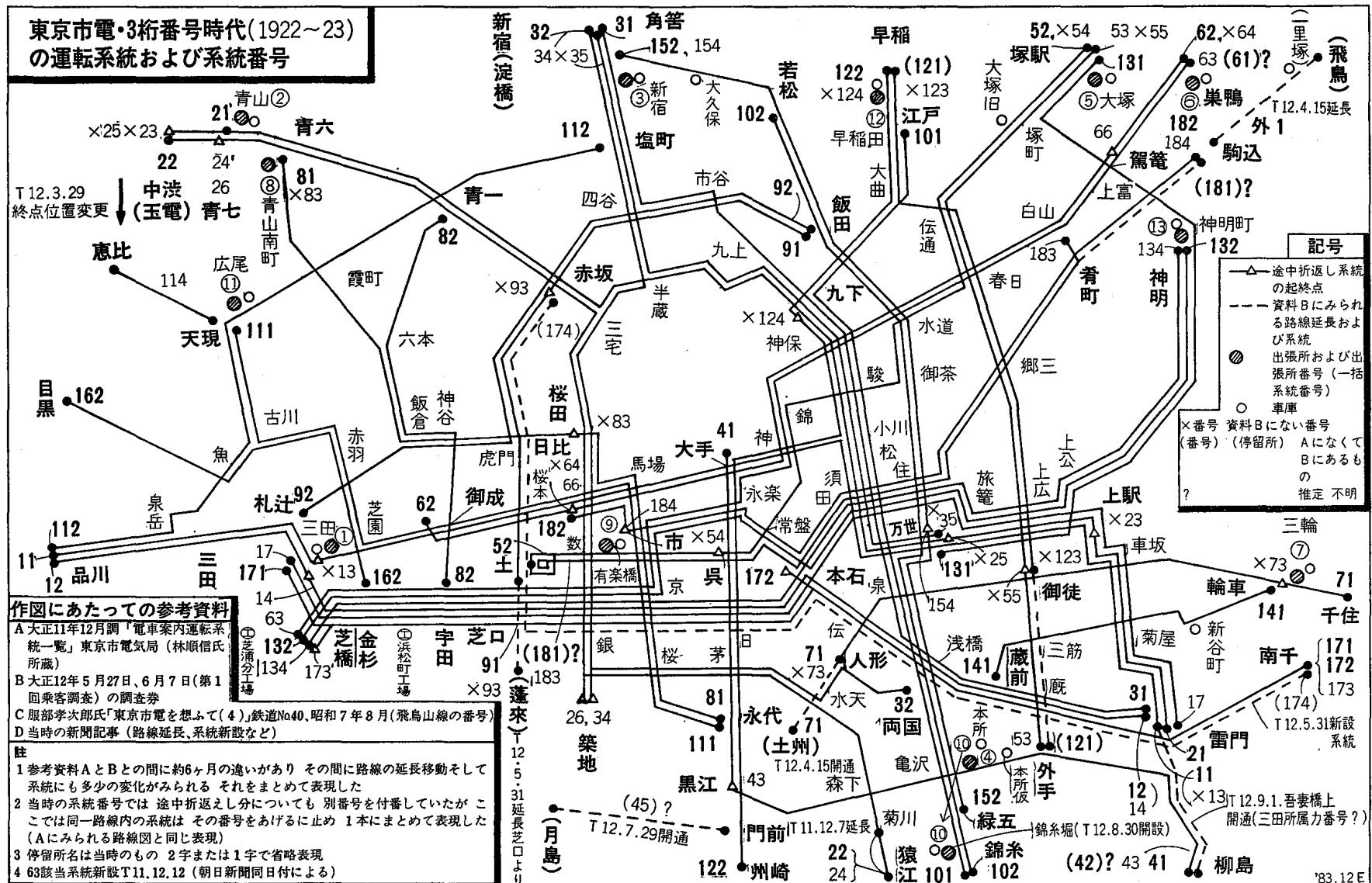
2 系統番号付番の諸原則

昭和3年から戦後まで続けられた、通し番号による個別系統番号方式の付番原則は、いたって簡単であった。市電（都電）の路線案内図あるいは当時市販の東京案内図を一見すれば、ただちに理解できるように、東京の地図でほぼをしめる海、東京湾を基準にして、一方の海側、品川、三田方面を走る出張所の路線から付番を開始し、時計まわりで、渋谷、新宿、大塚方面と進んで、もう一方の海側、深川方面そして日比谷付近に達するというぐあいであった。この単純な付番法は、当局の案内図が都電時代も含めて、そのほとんどが、なぜか江戸図の伝統をうけつゝ、西を図の上部とし、東京湾を左下側に位置させてしまったため、（図1 図7参照）図からいたつて自然に受け入れやすかつた。なお15区時代までの市販東京図も、この図位が多いから、市販図からも容易に、時計まわりの系統番号付番法の原則が読みとれるともいえよう。

これに対しても、その前にあたる系統番号の付番法は、それほど単純でない。ここに一項を設けて解説を要する程度に、いろいろの要素がからみあっている。以下順を追つて、大正11年からの最初の個別系統番号制、付番の諸原則と考えられるものをあげてみよう。これらは、付番された事実をまことに、この番号制のありかたを理解するため、いま想定されてくるものによる。（以下図1 参照）

まずこの付番法の原則として、第一に取りあげられるのは、そ

の基準番号（2の位以上）設定の原則である。この点はこの付番法の中では、当時としていちばん理解しやすかつたと思う。といふのは図1で明らかのように、それまで使われていた時計まわりによる付番より、少々複雑である一括系統番号を、そのまま受け継いでいることが、まず気づかれるからである。そしてたとえば、2なら青山出張所所属系統のすべてが、これまでみんな同じ2でしか表わされていなかつたのに對して、この出張所番号をそのまま生かして、2の1、2の2という意味で、21、22というように細分表示する。したがつて以前10以上の系統番号のところでは、3桁表示になる。111, 122, 134のような系統番号が出現するわけである。そのうえこの3桁番号は、これまでの一括系統番号が13（神明町）までであったことから、130番代を終りとするにとどまらなかつた。それに、141から184までみられる。ということは、従来に追加して、14から18まで、このときできたことを物語る。もちろんこの機会に、電車出張所が増設されたことを意味するわけではなく、系統番号設定のための基準番号上の分化を実施したにすぎない。この分化は、この付番法の諸原則においてよんでもみるとき明らかになるように（後述）、従来以上の基本番号を必要とする方式にもとづく。と同時に、近い将来の出張所の増設（車庫の新設も含む）、独立を多分に予定しての先行分離であつたともみられる。市内電車の拡張期にあつていたのである。このように考えることにより、140～180番代の登場が理解できる。すなわち一括系統番号制の時期にみられた1の三田から13の神明町に続くかたちで、14は新谷町、15は大久保、16は目黒、17は南



千住、18は駒込方面の各系統路線を、別グループの番号群として、このとき表現したこと意味する。

このように従来からの一括系統番号制の番号を基準にして、それぞれ出張所ごとに付番されたことがわかる。そして系統番号として、1グループのみで構成されている、10番代の三田、20番代の青山、40番代の本所、50番代の大塚、80番代の青山南町、90番代の有楽橋、100番代の錦糸堀（本所より震災2日前に分離）、120番代の早稲田、130番代の神明町と、2グループからなる30番代と150番代の新宿、110番代と160番代の広尾、60番代と180番代の巣鴨と、3グループを含む70番代140番代および170番代の三の輪というぐあいに、それぞれあることの意味が判明する。拡張期にあつた市電が、だんだんに増設を重ねてきた、大正11年という時期に、それぞれの出張所の規模に応じて、さらに将来の発展も含めての付番であったとみてよい。

付番原則として第一に取りあげなければならないのは、同一番号群内の付番基準の点であろう。その1、その2、その3と付されていく系統番号に、全体に通ずる原則が見出せないであろうか。東京市電の路線網は、その市街のありかたにしたがい、井然とういうにほど遠く、適当におし曲げられた形で、都心から四方に伸びている。そのような路線網の上を走る、電車の運転系統となると、さらに複雑さを増す。そのなかから、当時の市電当局の担当官が、多分ヨーロッパ、アメリカ先進国のその方面的資料を参考にしたうえで案出したと思える、その原則に、たち帰えることができるだろうか。

大震災までの一年に終つた東京市電の特殊な運転系統番号

たとえば、市電各終点にみられる系統数は、同一番号群内で、1ないし四系統ほど出ているのが普通で、青山出張所系統では、青山七丁目でみると、六系統にもなっている。そのうえ、同一番号群内で連番のところがあるかと思えば、一方に飛番を含むところも見られたり、いろいろである。いま具体例でしめせば、青山では21から26まで欠番なしであるのに、三田では11から14まで連番で、その先は17に飛ぶ。新宿では33が抜けて31から35となる。またどういうわけか、新宿の150番代、早稲田の120番代、大塚の50番代、巣鴨の60番代、180番代では、それぞれの1にあたるもののが、大正11年12月現在で、みあたらない。そういうれば現実に一系統しか存在しない番号群で、なぜかその2からはじまつている160番代もみられる。その一方に、その1からの70番代、140番代があるといふように、なんとも統一のとれない付番の現実にぶつかる。（図1参照）

しかし、一見難多に見える、この付番法も、つぎのように考えると、同一群内の付番順序について比較的簡単に、その原則を認めることができよう。それは、市電各終点にみられる数系統について、その基本は二系統と考へることである。それも、その1、その2が基本系統を構成し、その3以下に付番されたものは、それぞれ基本二系統の補助系統を意味するとみられる点である。三田の11、12、青山の21、22、新宿の31、32を通観すれば、気つくように、それぞれの出張所所属系統群内で、一番の長距離路線にあたる。その3以下は、三田の13、14、青山の23～26、新宿の34などからわかるように、いずれも、前にあげたその1、そ

の2各系統路線と、まったく同じ路線の、その一部を走る、いわゆる途中折返し系統であることがわかる。後の通し番号制によれば、別番をたてずに、前の番号に含まれてしまつたものである。⁽⁹⁾たとえば、13は11に、26は22に、34は32のなかで扱われたものであつた。したがつてこのときの付番では、運転系統路線番号表示にとどまらず、行先別表示も、含まれていたことを物語る。それだけ番号の意味する内容が豊かであり、利用者に親切であるとしたともいえよう。「方向幕」でしめされた行先の、主だったものを番号化していたことも知らされる。

ついに、第三の付番原則として、末尾（1の位）番号についての点が浮かぶ。それは、基本二系統の奇数番、偶数番に合せて、補助系統の番号も関連をもたせて、付番させていたことである。たとえば、青山でいえば、基本21系統の補助系統は23、25であり、22系統のそれは24、26というように限定されていたことが認められる。一部経由地を異にする系統についても、やはり基本系統の補助系統扱いで、ただその末尾番号を、同一路線を走る補助系統とは、間を置いて付番していることに気づく。たとえば新宿でみれば、その35系統がこれにあたる。新宿の基本31系統とくらべると、31が市谷まわりであるのに対し、35は半蔵門まわりと途中経由地が違つて、九段坂上で両者は一緒になる。そして35系統は、31系統の途中の万世橋までである。基本31系統には、補助の33系統が設定されていないから、新宿から半蔵門経由万世橋往復の系統を33としてもよいと思われるが、途中経由地の違う折返し路線のため、間を欠番にし、35をあてたと考えられる。三田の17の

ばあいも同様といえよう。15、16を欠番としている。ただし、神明町の132-134との関連は、以上のばあいと少しづちがつていて、⁽⁹⁾同一終点をもつ、途中一部経由地が異なる系統という特例のためか、末尾番号をズラすことをしていない。

なお四番目があげられるものとして、基本二系統の付番順序に、一定の原則のあつたことが認められる点である。各出張所の基本二系統のうち、どちらをその1とし、またその2としたかである。それぞれの本線扱い路線をその1、支線扱いをその2というぐあいに付番したというのでもない。全体に共通する付番原則として浮んでくるのは、つきのようである。それは、市電終点から都心各方面に向かう一本の基本系統路線の経由方向のちがいを基準とする。車庫のある出張所の前をすきて、やがて左右にわかれていく。その1系統を、終点側（案内図の周囲から中心を眺める）から眺めて、左にわかる系統を優先させ、その1としたことが明らかとなる。これを逆に都心からみると、右折系統を優先させた形となる。いつたいどちら側から眺めて、付番のこの基本を定めたかは、なんともいえないが、いま図上作業によつたとすれば、都心側からの視点が自然とみられる。とすれば、このときの基本二系統付番順序は、日本の付番法によつたということになる。それはともかくとして、この原則に例外はみられない。具体例をあげていえば、新宿からの基本二系統は、四谷見附（現四ツ谷駅前）まで同じ路線を走り、ここから市谷見附に向かつて、都心側からみて右折する系統が、31であり、一方半蔵門から左折し、日比谷・築地方面に向かう系統が32である。基本系統がその

路線の構成上、同じ地點から出ていない、広尾や神明町のようにばかりでも、この原則は守られてゐることに気がつく。変則的とみえる、青山南町の81、82についても、同様であることがわかつてくる。

以上の諸原則にもとづく付番が考えられてくるほかに、原則からはずれるとみえる、一見奇妙な付番のありかたについても、つぎのように考えると、全体として統一されていたことが認められる。たとえば、当時基本一系統しかみられなかつた番号群で、その1が欠番で、その2からはじまつている分について、そこに1のようないい含みのあつたことが考えられる。角筈からの152、田黒かいの162は、なぜその1を欠番としているのか。これは、基本系統としてのその1を予定しているが、当時まだ設定にいたらなかつたことを表明している。そのうえ現在存在する系統は一本しかないが、将来基本一本が走るときの、その2にあたることも、合せてしめしている。逆に、いまその1しかみられないばあいにも、あてはあることだつたらう。さらに、早稲田や大塚の例にあるように、二系統あるいはそれ以上設定されているにもかかわらず、その1がないばあいにも、これが考えられてよい。これらでは、あたかもその2と、その3が基本系統を構成するようにみえる。大塚の52と53、巣鴨の62と63が、基本のように思ひにくえられてくるので、基本原則に例外はなかつたとせねばならぬ。図1の資料Bとして取りあげた調査券は、同様の資料Aが、大正11年12月現在であるのに対し、ほぼ半年後の、12年5・6月現在

に近いとみられる。そして資料Aに見えなかつた系統番号といふて、資料Bには、61、121、181が出てゐる。いま早稲田出張所系統のはあいでは、資料Aの段階で、その1にあたる121が欠番で、州崎行が122、御徒町行が123となつてゐる。現実に二系統しかなくて、なぜ御徒町行を121としなかつたのか、資料Aのみでは理解しにくいくらいとう。しかし資料Bを加えてみると、その含みを読みとれる。すなわち、資料Bの調査券面に121、122がしめされ、そのうえ券面に描れた路線図の太線をたどると、早稲田から一方は御徒町を越えて、外手町に達しており、他方は州崎におよんでいることが認められる。ということはほかでもない。資料Aの時期に州崎行が、基本その2にあたる122であるのに対し、一方の御徒町行が基本その1であれば、当然121であつたはずであり、それが123であつた意味が理解できてしまふ。そこに原則の生かされていることが判明する。その1が基本系統で、その3は途中折返えしの補助系統を意味する。当時の車両数から、あるいは新線工事、改良工事、また橋梁工事などの都合から、基本一系統設定原則のうち、その一本の設定が当初できず、(10)語る。わきにこの付番法の諸原則のひとつとして、第一点のところで触れてきたように、この付番法が方面別番号付与にとどまらず、行先指示まで含む番号化でもつただけに、その末尾番号(1の位)の決定にあたつて、将来移動による混乱が生じないよう、細かく配慮して、付番していたことが、ここに読みとれる。

とする、大塚の基本系統51は、その後設定されたかどうか、い

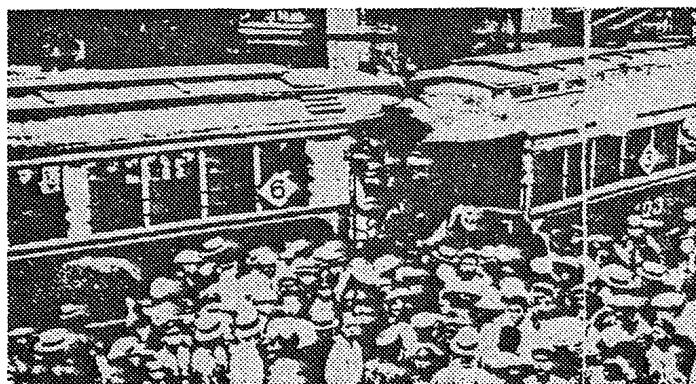


図3▲

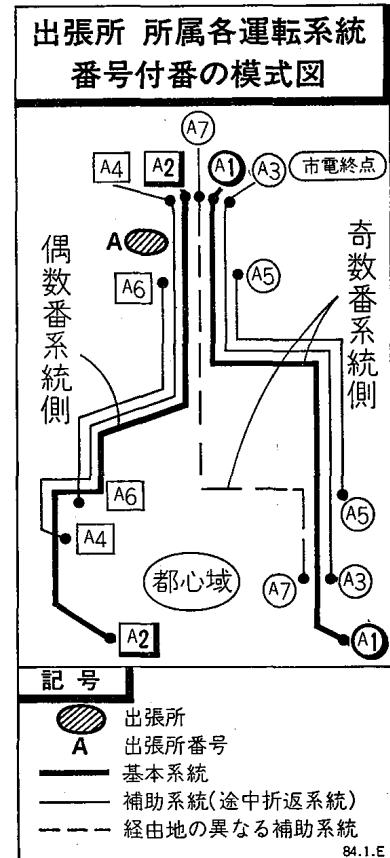


図2▶



図4▲

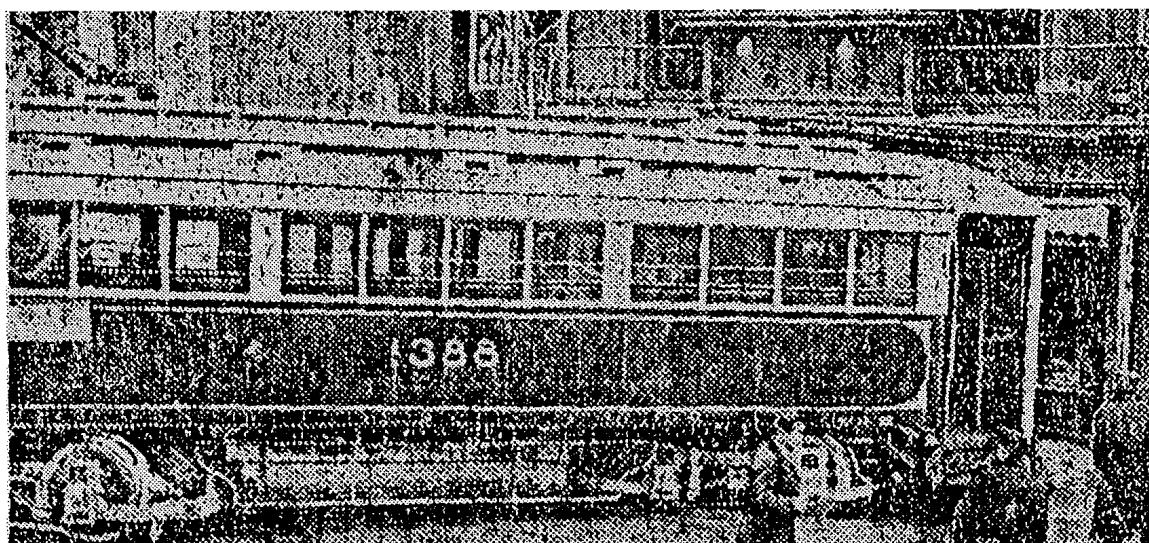
図3 東京市電一括系統番号時代の系統板（大正3.3～11.9）

神保町分岐点 大正7.7.5 事故写真で申訳けないが、1枚で大型車と小型車と双方の掲示位置の違いが分るので。（『鉄道』39 昭7.7による ただし原掲載誌不明 写真誌カ）

図4 東京市電最初の個別系統番号時代（大正11.10～12.9）の大型側面板（方向板）の例（『鉄道』36 昭7.6による）なお下段中間停留所は、15以上に及ぶものもみられた。

図5 大型側面板をつけた東京市電 日本橋 浪花町（現日本橋富沢町）大正12.1.24
電車の窓下に掲示された側面板（左端）。一部が切られた形の、不十分な例であるが、脱線した場所と両国行とある説明文から、この電車は新宿から築地、水天宮経由の32系統にあたる。（『アサヒグラフ』第1号 東京朝日新聞社 大正12.1.25による）

図5▼



ま確認できないが、わたくしが導きだした以上の諸原則が正しいとすると、53系統を大塚駅～外手町間とするのに対し、その延長

線上に予定されていたことになる。それは多分、外手町から既設線上にせよ、この近くの新設予定線上への延長運転が、すでに意図⁽¹¹⁾すみで、その含みをもつて、付番されていたことを物語⁽¹²⁾る。

この方式の付番原則を考えるのに、多くを費やしてきたようであるが、複雑多岐にみえる、大正11年の個別系統番号制も、その直前まで使われていた一括系統番号制のその番号を基準として、発展的に継承し、基本はその1、その2の二系統におき、そのうえ途中折返えしや一部経由地の異なる系統を補助系統として、基本系統の奇数番、偶数番に合せて付番していく、きめ細かい配慮をしていていたと考えられてくる。通し番号による、全体時計まわりの付番法からくらべると、なかなか系統だてられたものであつたといえよう。ここまでわかつてくると、この方式採用にあたって、それ以前の1から13のままで、付番不能であり、とりあえず14から18までの番号群の分立がはかられたと考えてあやまりないといえよう。基本二系統の設定、それに関連させた番号の補助系統の分離まで含んでいたのである。もし東京市電がその後も、順調に拡張されていき、この方式も継続されていったとすれば、その基本番号も増えて、200番代をかかげる系統が、都大路を走るようになつたかもしれない。それに答えられるだけ、雄大な系統番号制であったといえよう。(以上この項、図1および系統付番模式図の図2参照)

大震災までの一年に終った東京市電の特殊な運転系統番号

3 番号などの表示法（大型側面板）⁽¹²⁾

戦前から戦後の市電（都電）に親しんできたものにとって、電車の正面右側に、大きく掲示された、数字による菱形の系統板は、頭にきざみこまれて離れないものである。また電車の側面、正面からみて右側すぐの出入口の、すぐ右脇窓下に、かかげられたいわゆる側面板（横サボ）も忘れられない。路線全体の主要停留所を矢印で結んだ、細長い小型の鉄板で、白地に濃紺字、赤い矢印というデザインであった。さかのぼって一括系統番号制のおりの系統板は、電車の側面、ずらりと並んだ窓の外側上下二列でつけられた真鍮製の保護棒に、ひっかける形で掲示されていた。大型のボギー車では、両端出入口に近い位置に、計2個、小型の單車では、中央に1個というようであつた（図3）。時期的にその中間にはさまる、いわゆる3桁番号のおりには、どのような形式のものが、どこに掲示されていたのであろうか。

大正11年からの新しい方式の、表示のしかたについては、その系統番号および路線の状況以上に、くわしいことは知られていない。それというのも、この方式が実施されていた期間の短かったことによると思う（後述）。これまでこの点の様子を伝える写真是、ごく限られている。⁽¹³⁾東京市電（都電）の車両を中心に、いろいろくわしく記憶されておられる服部孝次郎氏が、すでに昭和7年発表された記事のなかで、この点に触れられていたことと、近ごろ氏から直接お聞きできたことを加え、いまわかる範囲で、当時の表示法をあげると、つきのようである。

それは図4のような大型側面板であった。これを電車の両側面に掲示した。その位置は、運転手の左側出入口からかぞえて、2番目の窓下であった。⁽¹⁵⁾ということは、なお一括系統番号時代の、電車側面に系統板を掲示した伝統を保っていたといえよう。個別系統番号という点では、後の通し番号によるものに方式として直結するはずであるが、電車正面に系統番号を掲示する考え方まで、このときおよび得なかつた点は、発想の転換、飛躍の困難さを、教えるともいえようか。

この大型側面板の掲示内容は、図で明らかのように、この項のはじめにのべた、通し番号以降に採用された、電車正面の系統板と電車側面の側面板（方向板）とを合せたものであった。そして、上下二段にわけられ、上段の両端二ヶ所に系統番号がしめされ、その間に、この系統の両端の停留所名が、横書き、ローマ字入りであらわされていた。下段には、上段に書かれた両端停留所をのぞいた、中間主要停留所名が縦がきで順に羅列されていた。また、現在どちら方面ゆきであるかの指示は、上段のちょうど両端停留所の名称の見える中間上部に、小さな廻転する矢印があつて、両端停留所のいずれかを指すかで、表示されるしくみになつていた。なかなか手のこんだものであり、系統番号の付番法のありかたと通ずるものがあつたといえよう。しかし、服部氏のいわれるには、この側面板には、基本的ともみるべき点で不都合があつた。それは、電車の両側に掲示するべく用意されたにかかわらず、文字でしめされた部分、両端と中間停留所の書き順を一方向分しか作製しなかつたことである。わざわざ方向をしめす廻転矢印まで

考えたのに、書き順の逆のものを作つておかなかつたため、側面板に指示する矢印の方向と、電車の進行方向が、電車の側面のどちら側かで、かならず一致しないという現象を生ずることになってしまった。この思ぬ失策が、この方式の短命につながると服部氏はのべられている。

さて、この側面板で系統番号あるいは行先を変更するばあい、別の側面板を持ってきてとりかえたかというと、そうではなくて、（これは側面板の支持法に關係することであるが、それはいまず後でのべるとして）この大型側面板の掲示内容が、上下二段に分かれているところに工夫があつた。下段側の半分の大きさの板が蝶番で支持され、上段側に折りあげられ、止められる仕組みになつていて、折りあげると、その裏に書かれたものを含めて、関連する補助系統のそれが出るようになつていて。そして、さらにもう一回折りあげると、無地板が出てくるようになつていて。結局、二回折りあげ方式で、その地色は紺、白字であらわされ、最後の分は紺無地板となるわけである。この紺無地分はいうまでもなく、臨時系統、他系統使用その他のばあいを考慮して用意されていたわけである。

それにしても、側面板の大きさでいって鉄板、ちょうど二枚分にあたる、やや重量および下側に重みの片寄った形のものを、どのように支持していたのであるか。服部氏のいわれるところによると、ネジ止めで電車側面に直接固定されていたとされる。当時は木造車時代であるから、側面窓下の短冊型化粧木板の並ぶ部分に、側面板と電車の間、ネジ位置に中間小板をはさんで、しつ

かりと止められていた。したがって一度取付けられた側面板は、

通し番号時代以降にみられたように、電車側に支持金具受座が用意されていたわけではないから、簡単に着脱不能の状態であった。これらの事実を裏付けるにたる側面板の部分を大写しにした写真には、残念ながらまだ接したことなく、遠目にわかる程度のものによるが、服部氏のいわれる通りとしか考えられない。すると、この側面板の様子から、電車は方面別使用というように、限定運用していたことが考えられてくる。車体にネジ止めされた側面板が、ひとつの出張所に所属する全系統分を一枚に用意するほど意味はなかったとみられる。考えられるのは、やはり基本1系統閾運用と、基本2系統閾運用という程度である。いま新宿出張所のばあいで予想すれば、九段方面に向う31、35系統用をつけるものと、築地方面に向う32、34系統用をつけるものと、そして角筈から飯田橋方面へ向う152、154系統用をつけるものとの三種があり、電車は通常、側面板の範囲の系統路線専用というかたちで運用されていた。例外運用のばあいに各側面板の最後に用意された無地板部分を使用したと。入庫のときもそうであったのだろうか。それでも青山出張所系統のばあいどうであつたのだろう。基本系統にそれぞれ補助二系統あつたことになっている。ここだけは三回折りあげの側面板を用意していただのであらうか。ある系統は無地板で扱つたのであらうか。ご教示を得たいところである。なお、この方式の期間中に開通した、いわゆる郡部線の、駒込橋—飛鳥山間では、当時駒込橋をはさんで既設線と接続しない短距離区間のことであつてか、「外1」系統とされ、側面板の

下段の中間停留所は全部書かれていたといわれる。⁽¹⁶⁾

以上この方式の、利用者に対する具体的表示法、大型側面板について、今日わかつてている点をのべたが、考えてみると、この一枚の板が、当局と利用者との一番の接点にあたつてゐる。だがこの方式は、はたして利用者にとってわかりやすかつたであろうか。それ以前の一括系統番号時代の、数字だけの側面掲示からみると、格段のサービス上の進歩を認めないわけにはいかないと思う。側面にも、具体的に行先がしめされ、そのうえ途中経由地も書かれていることは、正面「方向幕」にのみ行先がしめされるとを思えば、たいへんわかりやすくなつたことは確かである。しかし、今まで目立つていていた側面の「系統板」が、単純な2桁までの番号から、急に3桁を含む番号となつたうえで、大型とはいえ、多くの停留所名の書きこまれたところに、一緒に記入されたことは、たとえそのなかで二ヶ所にしめされたとしても、一括系統番号時代のように、番号そのものの訴える力があつたとは思えない。うまく全体をまとめたため、かえつて番号のもつ行先文字とは別の、指標としての意味が弱められたといえよう。しかも2桁以上3桁の数字というのである。当時のデザイン上の配慮と思ふが、数字を二ヶ所とせず、一ヶ所にして大きく表示されれば、あるいは救われたのかもしれない。上下二段で折りあげ方式が、わざわいしたともいえよう。また、側面板の文字が一方向に限られた点も、利用者をとまどわせたにちがいない。そして各現場の直接取扱者にとっても、多分作業過重として嫌われたと思われる。側面板が電車に固定されていたことは、限定運用が、ある程

度慣習化されていた前提のうえに立ったとしても、車両の現実的運用には、無地板を出すまでの手続きが新たに加わることである。それでなくとも、終端停留所では、矢印の方向をいちいちかえなくてはならず、同方向にせよ関連系統をかえるときには、側面板を折りあげなければならない。当時の乗務員には、すでに救助網、トロリー・ポールの位置交換、方向幕の移動巻取り作業があつた。利用者への配慮も大事なことであるが、一方取扱者に対する作業の簡便さも、考慮する必要があつたといえよう。どうもわたくしにはこの方式は、考えとして優れていたが、大きな側面板を固定化し、折りあげにした点で、試案的要素を感じてならない。⁽¹⁷⁾（追記）

4 この番号制の存続期間

以上のように、その系統番号付番法といい、また側面板の内容、方式といい、なかなかその構成が、しっかりととした背景をもつて具体化された個別系統番号制であつたとみられてくる。しかし、この方式の実施されていた期間は、ごく短く、じつは1年たらずで終つたとみられる。そのうえ、昭和3年以降の、通し番号による個別系統番号制の先行方式とみなされるにもかかわらず、途中、東京市電の系統番号表示は、一時空白のあつたことも認めなければならぬ。

この3桁を含む系統番号制については、はじめに触れたよう

に、部分的発表ながら、服部孝次郎氏によつて、東京市電の車両の変遷に触れられるなかで、すでに昭和7~9 (^{32~34}) 年の鉄

道同好誌上にみられている。そこで服部氏が、くりかえしいわれていることは、この番号制が、大正11 (²²) 年10月1日開始され、翌12年9月1日11時58分までであつたという点である。⁽¹⁸⁾ いまこの期日を、別の面からあとづけられればと思う。しかし、その開始と終了を、はつきり証拠だてくれる資料には、残念ながらわたくしは、まだ出あつていない。とはいっても、この服部氏の、思い出を物語る形式の記録は、3桁番号の存在を、そして部分発表ながら系統番号のありかたを、さらに側面板の内容を、早い時期に記録した、多分唯一のものと思われ、たいへん貴重である。そして以下の検証から、この期日は誤りないと考えられる。それは間接的方法になるが、わたくしなりの検討をのべるところのようである。

この番号制の存在に注目された林順信氏は、これもはじめて触れた、最近の著作のなかで「大正後期から昭和初期にかけての最も変遷の激しい時期は、間に関東大震災という、資料焼失の大事故があつたにしても、この時代こそが、系統番号変遷史上、最も重要な期間であつた。」と位置づけられたうえで、さらに

「筆者の手もとにある東京市電気局発行の『電車案内 運転系統一覧』は、「大正11年12月調」となつてゐるので、あるいはその年の春から夏にかけて改正したのであらうか。大正11年12月だとすると、この年の3月10日から7月31日までに、上野公園で開かれた「平和記念東京博覧会」には間に合わなかつたことになる。」(いすれも林氏前掲書145 ページ)

と、大正11年中の実施を予想されている。この林氏の取りあげら

れた当局の「大正11年12月調」とする資料から、この番号制開始時期として、まず確認される下限は、大正11年12月ということになる。そして、この『電車案内』のいう12月は、この年の12月12日に新設された、巣鴨—東京駅前—芝橋系統⁽¹⁹⁾が、63系統としてそれにみえるところから、この日以降現在であることが認められる。したがって少くとも12月中旬には、この番号制の存在が確認できる。一方その上限については、大正11年1月1日付の新聞記事に、つぎのような、東京市電の計画を伝えるものがみられる。

その見出しは

「今年早々 電車大改善 方向札を横にも付け 車内に電気時計を……」

とあって、その内容記事として

「現在の方向幕は、車両の前後のみ掲げられてるので一般の乗客に不便だとあって是を側面へも見易いやうに掲げる事になつて居る。而して是を実施すると共に、現在の系統番号を最も有効とする為め全部改め、例へば同じ早稲田線にしても、上野御徒町行と州崎行とによって全然番号を変へるのであるが、是によれば乗客が番号によって目的地に達する電車を知る事が出来る態である。」（『時事新報』傍点筆者）

と3桁番号制の予告を、少し説明不足の点はあるが、新らしい方

式の特色を見事にとらえてのべている。

この正月早々新聞紙上に発表された形の、東京市電のサービス改善策は、林氏が触れられたように、多分、春からのいわゆる「平和博」にともなう地方からの上京客を含めて、多客時をひと

大震災までの一年に終った東京市電の特殊な運転系統番号

つの契機として、立案されていたと予想してよい。というのは東京市電の系統番号表示方式の変遷の節目は、上野を会場とした、この種の「大博覧会」開催の年と見事に一致する。冒頭にのべたように、大正3年の一括系統番号の設定がそうであるし、また昭和3年の通し番号制の開始も関連するとみられる。（御大礼記念博）その間にあたる大正11年の新方式も、やはりその関連にあつたとみて不思議でないといえよう。ただこのときは、林氏の予想を裏づけるように、この目標に合せられず、博覧会の会期終了後に実施と遅れてしまったことが、いま確められる。この点を明らかにするものとして、ひとつは、博覧会での利用を予想して作成された二種類の東京案内図があげられる。そのひとつは、市電氣局発行のもの、もうひとつは、新聞社が配ったもの、いずれも一括系統番号しか図にみえず、またその説明文も同様である。この二種類のうち、とくに注目されるのは、電車を管理した当局が「平和博」のため用意したものであろう。さてもうひとつは、会期終了後の8月31日付新聞の写真である。これは当時の新聞に何回か報じられていた、東京市電のいわゆる「連結電車」関係の、その試運転成功を伝える記事にみられる。これは利用者が多くなつてきて、収容能力不足となつた小型の単車を、二両連結させて、大型車のはいれぬ地域対策と、小型車対策の両者を兼ねたものであるが、その写真の電車には、明らかに当時一括系統番号時代であることをしめす、本所出張所所属系統の4の小型系統板がかかれているのである。このようなところから、新方式開始の上限は、9月まで下げられ、結局9月から12月の間までと、つめら

れてくる。

一方、当時の新聞記事を追いかけてみると、予告記事がのせられた正月以降、新方式実施日をしめすものは見あたらないものの、市電の改善に当局が「平和博」を意識して、対応しようとしていたことは、十分認められるのである。そのうち3月12日付によれば、博観会開催予定初日の10日に合せて、全線の改革を予定していたが、上野の会場付近に新設する引込線や、会場方面に集中する電車の混雑を避けるための短絡線(松住町～旅籠町間新設)工事が間に合わぬことと、近ごろの運転系統路線変更の多さに対する不満を避けるため、月末まで延期のことが伝えられている。

この短絡線は、3月18日開通し、それとともになう一部路線の経由変更、整理が実施されている。⁽²²⁾しかしこのとき、じつは上野の会場の間近かで、当時電車の各系統が最も集中し、通常時でも混雑の激しい、万世橋、須田町付近の路線の整理、分散策をとる時期と、たまたま重なっていた。そして、この対策がようやく、昌平橋の電車専用橋の完成でおえたのは、会期後の9月末近くであつた。⁽²³⁾

これらの状況を通じてみると、当時の市電路線の心臓部にあたる場所の改善策が、大きな位置をしめ、多分一方では博覧会対応を契機として、前年度中から研究、実施案が練りあげられ、大型側面板をはじめ、新方式への準備が着々と進められたにちがいないと思われるが、利用者の不満の声とか、それにともなう混乱を予想して、万世橋周辺の改良が一段落するまで、実施が見送られたのではないか。そうすると、9月中の実施は考えられない

といえよう。

一番焦点となる10月1日前後の新聞はどうであろうか。ところが、その10月1日にコレラ発生という、異常事態が東京に告げられ、しばらくこの方面的記事が中心となり、一応下火となるのは、半月後の16日である。⁽²⁴⁾したがって市電関連記事は、9月21日付の10月1日一部運転系統変更を予告するものから、10月19日付の、市電のりかえ券裏面に広告実施を報ずるものまで、約一ヶ月とんでもいる。⁽²⁵⁾このため、服部氏のいわれる10月1日実施を直接証明する記事には、いまのところ出あえそうもない状況にあつたとみられる。下つて11月9日付で「電車一杯に案内図」という見出しはじまる記事には、近ごろの運転系統変更に対する非難に当局が答えるため、今後一定期間内には系統変更しないと約束することもに、わかりやすい大型の市電案内図を市内要所の広告塔や車内にかかる準備中とのべる。⁽²⁶⁾この記事から新方式の実施があつたかどうかは、にわかに判断しにくいが、少くとも12月調とする『電車案内』に結びつく点は否定できない。とすれば、間接的ながら、11月9日現在で新方式が存在していたとみておかしくない。このような見方が許されるとすれば、実施時期として、9月から11月までさらに縮められる。そして、コレラ騒ぎとまさに重なる10月1日開始と仮定し、一方この方式採用を新聞がまったく伝えないことと、重ねあわせてみると、かえって服部氏のいわれる10月1日であった確実性が高まってくる。というのは当時の新聞の、市電に対する報道のありかたからすると、もし新方式の実施がわかると、当然実施時点での街の表情の紹介ならびに苦情を

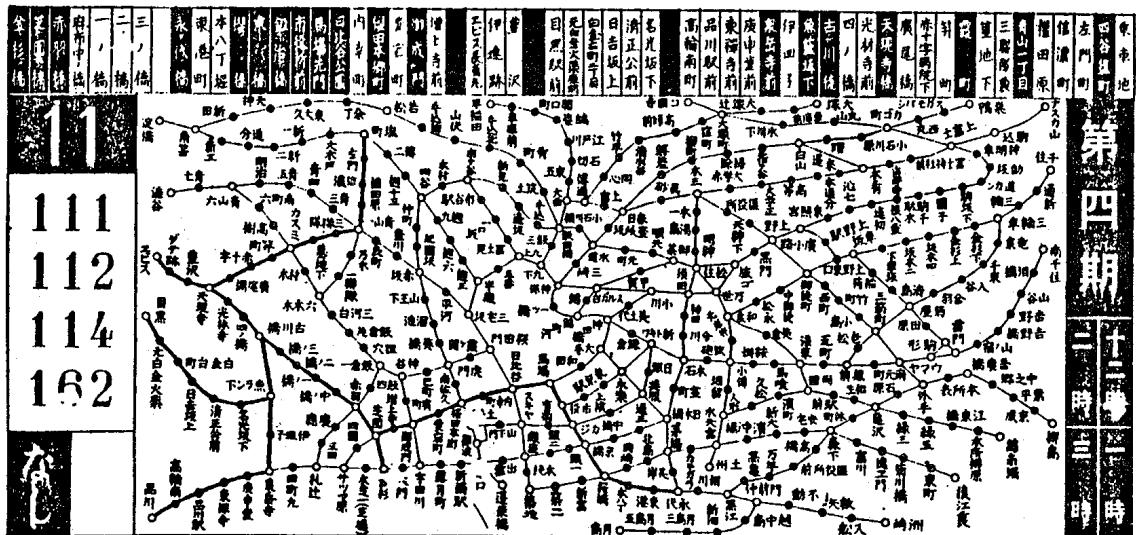


図 6

大震災までの一年に終った東京市電の特殊な運転系統番号

図 6 東京市電最初の乗客調査時の調査券例 ($\times 0.6$) 大正 12.5.27 及 6.7 実施
広尾出張所 (11) 所属の系統番号が左側にみられ、いわゆる 3 衡系統番号の存在が分る。
路線図上の太線が運行路線。ただし、どの系統がどの路線を走ったかは、券上不明。

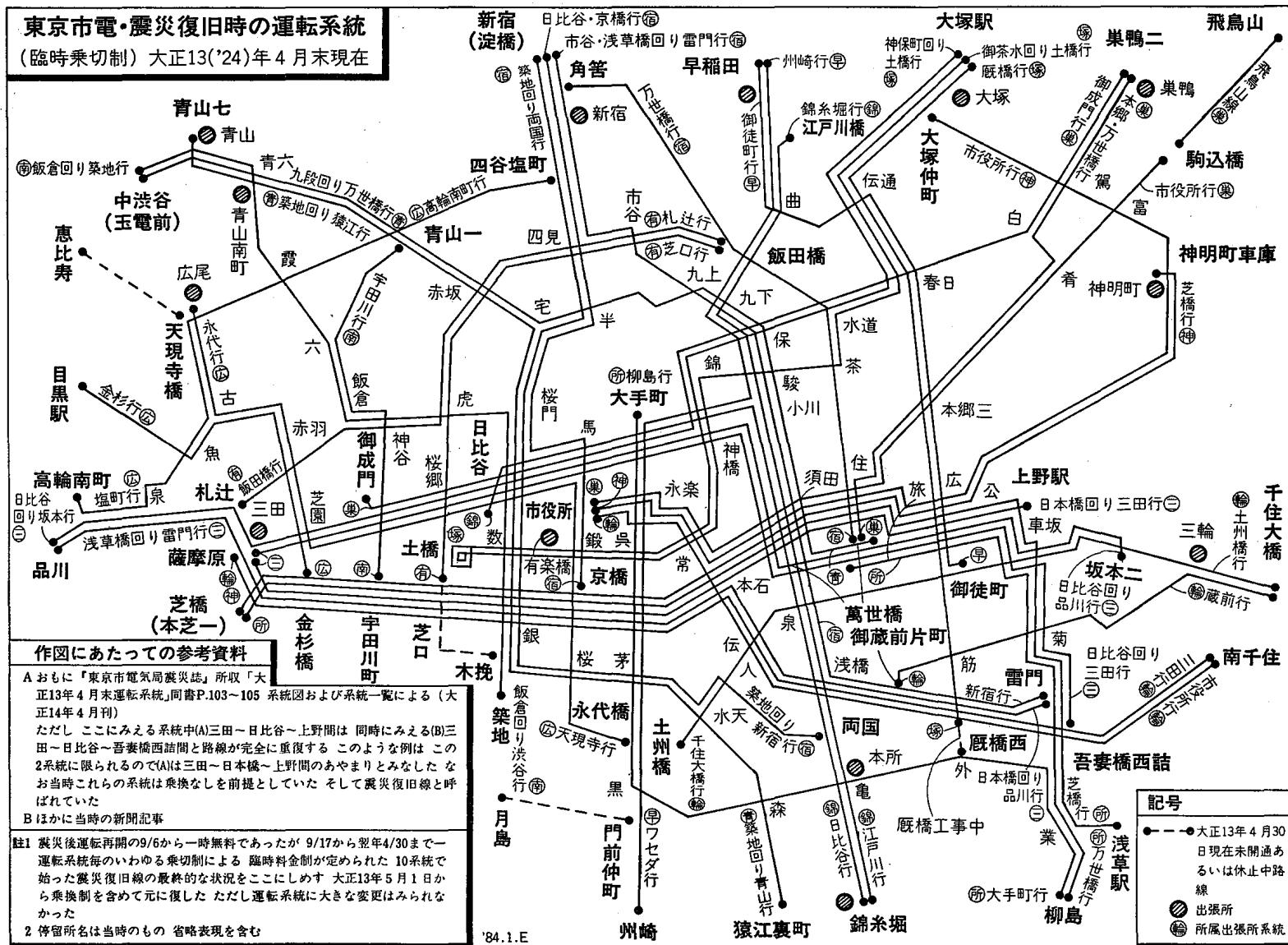
のせる記事が、一回にとどまらず、かかげられるに十分値したはずである。当時として、市民の日常生活に直結する事実の変更あるいは改善にあたっていた。そのことが正月の予告記事以後、まったく触れられていないことは、とりもなおさず、たまたまコレラ騒ぎの時期と重なっていたことを、暗に証明しているといえんだろうか。コレラがおさまったころには、もうこの市電の新方式はニュース性を失っていたと思える。なお考えてみると、10月1日は東京市の自治記念日である。

このようにみてくると、市電の画期的サービスとして登場するはずの新方式は、春からの「平和博」を期して準備されながら、万世橋近辺の路線改良の遅れにはばまれて延期され、ようやく秋の実施のおりには、これまたコレラ騒ぎと重なって、新聞にも報じられぬ、ひつそりとしたスタートとなる運命にあった。それでも、市民の苦情に答えるかたちにせよ、新方式を伝える『電車案内』が、大正 11 年の年末あるいは翌年正月に発行されていたことは、今日からみてわずかな幸いであったとせねばなるまい。また、続いて大正 12 年 5・6 月に東京市電最初の乗客調査が実施され、その調査券が作成され、そこにこの方式の存在が記録されることになったことも、これまた現在からみて貴重である。当時この券は人気を呼んで、大量に市民の手に渡ることとなり、今日もたまたま目に触れるばあいがある。(図 6)

さてこの方式の終末についても、服部氏のいわれる 9 月 1 日を、直接証明する資料は見出しえない。9 月 1 日は大震災発生の日である。開始期日以上に確かにいく状況下にあったといえよ

図

7



う。そして東京市電も、きわめて手痛い被害を受け、たとえば車両数も半分になっているほどである。しかし、路線の復旧は意外に早く、9月6日にはじまり、17日には、まったく臨時の10系統が運行され、その後順次路線も拡げられ、翌13年5月1日には、

制度上、震災以前に戻った形となり、一時停止されていた、のりかえ券の発行も復活している。その直前、大正13年4月末日現在の、いわゆる震災復旧線期の系統路線をみると、それ以前のものとくらべ、乗切制と車両減のなかでの工夫が窺え、その基本形は似ているが、多少短縮された路線や、乗切制への対応、またその後にひき継がれる、新らしい系統路線の芽生えを含んでいることが知られる（図7参照）。この間に3桁番号制自体は、少くとも震災復旧線時代には、放置されたままとしか考えられない。むしろ問題点は、一應元に復したとされる、13年5月以降にあると思うが、このとき再出発したとする記事に出あわないし、またその後継続された証拠にも接しない。震災後の復興期の写真の中には、

たまたま大型側面板を掲示する例もみられるが、服部氏は「震災後は、番号の部分を墨で消して使用していました」といわれるようすに、大震災で自然消滅となり、焼失をまぬがれた車両にネジ止めされた大型側面板のうち、震災復旧線以後の運転系統でも以前同様に、使用可能なばあい、たまたまその使用を続けていたといふことであり、「番号の部分を墨で消して」とあるように、震災前の個別系統番号制は復活しなかつたとみられる。東京市電の受けた被害の大きさからすると、なによりも基本的問題、たとえば路線の復旧、車両の維持、新製が、当面緊急課題であり、細かい

サービスどころでなかつたはずである。したがって側面板の新調など、見送られたとみるのが自然であろう。多分13年5月1日、乗換制は世論の要求により復活したが、一方ではこのとき、これまでの系統番号制は廃止されたのであるまい。

このようにして、震災後昭和3年の通し番号制定まで、東京市電の系統番号表示は、大正3年以前に戻って、無番号時代であったとみなせる。というのは、この期間中の市販図が、市電の系統をしめすのに、1~13に戻っているし、それに、昭和2(31)⁽²⁷⁾年2月当局発行の『電車自動車案内』(昭和2年1月10日現在—筆者註)にみられる市電の系統図には、まったく系統番号の記載がないことでも確かめられよう。そのうえ、つぎのような新聞記事がみられる。それは昭和2年7月8日付で

「客が乗り易いやう一千枚 系統板を市内電車へ 菱丸角など数字を入れて十三種 全線四十一系統の番号が決った」の見出しで

「市電運輸課では今度一般乗客の便利を図るために、各運転系統に一定の番号を附け、この系統番号を現はした約一尺五寸四方の番号札を運転台の前（ヘッドライトの左側上部）へ取付けて乗客に見易いやうにする事に決したが、右は多分八月中旬から実施する筈で」(『時事新報』)

とある点に注目したい。ここで「今度一般乗客の便利を図るために、各運転系統に一定の番号を附け」といっていることは、ほかでもない、今度新たに、系統番号を市電が採用することをのべていいのであり、従来からの系統番号の改正ではないことをしめしてい

る。

以上のことから、間接的ではあるが、震災発生から昭和3年3月、通し番号制開始にいたる、四年半ほどの期間は、系統番号掲示の点で、無番号時代とみてよい。

そして、この空白期のあることによって、さらに進んだ、利用者にわかりやすく、また乗務員にとっても扱いやすく、また永く続けられる系統表示を案出することができたといえようか。それにしても、一括系統番号制から個別系統番号制への展開は、画期的であったといえよう。しかし、その開始も、また終末も、利用者にすら印象づけること薄く運命づけられたことは、先行案としての試練であったとみるのは思いすぎであろうか。いまはその立案者と当時の当局に、その雄大な思考を持ったことに対して、深く敬意を表したい。

5 おわりに

以上推定を重ねる話しお運びとなつたが、東京市電最初の個別系統番号制について、その付番原則、掲示法、存続期間、そしてその意義など、基本的な面に触れてきたが、問題はこの先にある。東京という都市の発展と、東京市電（都電）の運転系統の移りかわりとの結びつきである。いざれ稿をあらため、市電（都電）の運転系統の変遷の全体が掘めたところで考えていいたいと思う。しかしまだそのまえには、たとえば戦後の系統番号制の開始の基本問題などいろいろ残されている。

終りにあたり、識者のご叱正、ご教示が得られれば幸いである。

そしてこの稿をまとめるのに、とくに当時の東京市電の状況について、いろいろご教示いただけた服部孝次郎氏およびこの大正11年の系統番号そして路線をしめす基本資料を、心よく提供いただきた林順信氏に深く感謝申しあげる。また面倒な系統図などをまとめていただけた飯泉千尋氏そしてイラストレーターの大谷久子さんに御礼申し上げる。（84・1・8）

註

(1) たとえば東京市電の生字引といわれる高松吉太郎氏の『東京の電車道』プレス・アイゼンバーン 77年 44ページ

なお当時の新聞によれば、大正3年3月20日にはじまる上野での「大正博」の便宜のため、新たに東京市電では、車の両側に菱形の系統表示を、車庫ごとに（出張所の意—筆者註）(1) 1~8と付番してはじめるところとしている。（『時事新報』

大正3年3月10日付）

(2) 方向幕は電車の前後にあるのが通例で、現在にいたつている。当時ただ一種類の車両だけ、側面中央出入口の上にも設置されていた。ただし、すでに一括系統番号制が採用されていた、大正8~10(19~21)年に製造された、東京市電最初の大型三扉車1653型にであった。

(3) 通し番号による個別系統番号制の開始は、昭和3年3月15日前後とみられる。くわしくは、井口「東京市電の忘れられた運転系統番号（1~41・42）」『史学』50巻記念号656~688ページ 80年11月参照。

なお終末は、昭和49(74)年9月30日、このときまで残存していた27と32の二系統がまとめられ、翌日から都電荒川線

と称するようになり、60年間に近く続いた系統番号は、結局路線の大幅縮小により、その役目をおえ消滅した。

(4) たとえば高松氏、前掲書44ページで、簡単に大正11年開始とされ、早稲田出張所の例をとられ、121, 122と区別し、新しい経由地入りの側面板（横サボ）が取付けられた、写真入りで触れるに止められた。なお、服部孝次郎氏は早く、昭和7~12年、当時の月刊誌『鉄道』に、東京市電の車両の変遷をまとめられた「東京市電を想ふて(1)~(34)」の前半部分で、比較的詳しくこの番号制に関して触れられているが、たいへん残念なことにその部分に終つたままとなつた。

(5) 井口『大正12年3月発行の市販図「東京市全図」を中心とした一考察——東京市電の特殊な運転系統を知る手掛りとして』月刊『古地図研究』166(14~10) 83年12月

(6) 震災時までにたとえば、本所から錦糸堀出張所が分離したり、新宿出張所の中に大久保分車庫、三の輪出張所に新谷町分車庫ができたりしている。なお、『自大正七年度至大正十四年度東京市電気軌道事業更正継続費及参考書』によれば、その後にできた日暮、南千住、駒込車庫の外に、東京市が計画していたものとして、菊川橋、州崎、向島、牛込、大崎、市谷各車庫の名をみる。

(7) 出張所番号は当初の1~8から増えて13まで至つたが、車側掲示は1~11で、12、13は掲示なしであった。なお乗換券も1~13であらわされていた。

(8) 大正12(23)年の第一回乗客調査の調査券によると、三田出張所所属系統として、10番代の外に、171がみえる。本来三の輪出張所所属の番号群の内とみられるから、両方で車両を出しあつていたことを物語ろう。

大震災までの一年に終つた東京市電の特殊な運転系統番号

(9) 昭和3(28)年以降の通し番号による系統番号時代にはいつて、途中折返しまたは臨時系統については、別番を立てなかつたが、前の影響が残つてか、同番号ながら横線入りが使用された。この方式は昭和6(31)年以降いつまでもあつたか筆者は確めていないが、10年代以前でなくなつたのではないか。一方戦後菱形時代、例外（臨時）系統のとき、正面系統板の上部に、例外と書かれた細い赤帯をかぶせて運行した。伝統的掲示法の流れを感じてならない。

(10) ①角筈から大久保方面には151にあたる系統は、震災後も設定されずに終つたが、日暮からは、161にあたる、日比谷方面に向う系統が設定され、金杉橋行と二系統時代が昭和6(31)年の改正までみられた。

②大正12年の調査券では早稲田出張所系統として121, 122がみえる。この当時早稲田~外手町間の121系統が予定されていたことは分るが、丁度厩橋に電車専用橋工事中であり、大塚系統は外手町あるいは厩橋まで運転していても、早稲田系統は御徒町折返えしで123しかなかつたのが実際のようである。調査券は将来をみこして作成されていたとも考えられる。そのような点は、本所出張所の調査券にも認められる。41, 43はわかるが42, 45もあり、門前仲町~月島間の路線も、すでに路線図に入れられている。この点からもあらかじめ作成された券だけに、部分的に当時の現実と一致しない。予定面の混入がみられるといえよう。

(11) 震災後、一時早稲田系統が、外手町止まりから柳島まで延長されていた時期があつたことでも、ひとつの予想が可能であろう。

(12) 『電車案内 運転系統一覧』(大正十一年十一月調) 東京市

- (18) 註(4)服部氏の項参照
- (19) 『東京朝日新聞』大正11(22)年12月12日付
- (20) 『東京市電車案内 第十号』東京市電氣局、発行期日がみられない。しかし平和記念東京博覽会用であることは、説明文からわかる。
- (21) 万朝報付録『実用東京案内 大地図』大正11年3月21日発行
- (22) 『時事新報』大正11(22)年8月31日付
- (23) 『東京朝日新聞』大正11年3月12、17、21日付
- (24) 同右紙、大正11年9月12、17、21日付
- (25) 同右紙、大正11年10月19日付
- (26) 同右紙、大正11年11月9日付
- (27) 大正12(23)年5月27日(日)および6月7日(木)の両日(たとえば『時事新報』大正12年5月17、27日、6月7日夕刊付)
- (28) 5月27日の調査日に、5万枚の調査券が乗客に持ち逃げされたと新聞に報じられるほどであった。つぎの調査の完全を期する対策として、6月7日を前に、申込み次第無料で、別 の調査券をくれることを大きく伝えている。今日、「見本」と加刷された調査券を見るが、これにあたるのである。
- (29) 『時事新報』大正11年6月7日付夕刊)
- (13) たとえば高松氏、前掲書43ページの電車774号(早稲田12)、44ページの735号(同)45ページの連結電車の片方8号(本所43力)の写真が、大型側面板の内容をようやく識別できるぐらいで、つけていることがわかる程度のものも、その他いくつかに限られる。別に関東大震災関係の写真のなかにも、いくつか認められる。なかで期日が明確な例としては、たとえば、日比谷交差点付近の火の手の上るのを眺める群衆を前景にした、9月1日午後の状況の写真の中で立往生した市電に、遠目ながらたしかに認められる。(『大震災写真画報』大阪朝日新聞社、12ページ、大正12(23)年9月15日発行分)
- (14) 服部氏、前掲記事『鉄道』38(4-6)32年6月
- (15) 当時の大型車1653型のばあいは、両端出入口のすぐ横に窓がなく、窓一つ分近く木部でおおわれた部分であつたので、一番目の窓下位置となっていた。
- (16) 服部氏、前掲記事『鉄道』40(4-8)32年8月 飛鳥山線と称され、巣鴨所属(6)、車庫は一里塚に小さいものがあつた。
- (17) ①21系統 青山七丁目と雷門間で側面板下段側に、17ヶ所もの中間主要停留所が書きこまれていた。
- ②蝶番で折返えす方式は、この大型側面板に終らず、その後もたとえば、昭和6(31)年以降昭和20(45)年ごろまで使用した系統板の一部で採用されている。早稲田の14、15、赤坂見附の32、33でみられた。

(31)

3桁番号の時期の市販図、たとえば便覧社『東京市全図』

大正12(23)年3月1日訂正版によると、14~18とする路線

する範囲での思考によるかと納得できた次第である。

がみられるが、同じ便覧社の大正15(26)年7月10日訂正版では、1~13に戻ってしまっている。この点をどう考えるかは詳しく述べてあるが、註(5)にしめした筆者の一文でのべてきたところであるが、3桁番号は震災後存在せず、この時期の市販図は、大正3(14)年一括系統番号制実施以来の、乗換券面上に、昭和4(29)年まで継続された、出張所番号を、系統番号代りに便宜上転用していたことをあらわす。車外掲示の系統番号と、車内で求める乗換券面上にしめされる出張所番号が、大正11(22)年の3桁系統番号制実施以前は一致していたが、その後一致させることなく、通し番号制の実施後、一年以上もそのままであった。利用者にとっては、何が指標となつても、行先確認できればよかつたはずであろうが、系統番号とは何か、人によっては混乱していた時期があったにちがいない。

追記。大型側面板を、ネジ止めで、電車の側面窓下に、固定する方式をとった点に関連すると思える、ひとつ的事実を成稿後、高松吉太郎氏からたまたまお聞きできたので付言する。それはほかでもない。三桁の系統番号採用まで永く続けられていた、番号だけ表示の系統板が、窓外のいわゆる保護棒に、やはりしつかりとネジ止めされていたといわれたからである。

わたくしは、この一括系統番号時代の系統板が、保護棒をひっかける方式で、かんたんに着脱できるものと思いこんでいただけに、高松氏のこのひとことは貴重であった。というのは、新方式のひとつとして大型側面板を案出するにあたって、なぜ今日からみて不便な固定方式をとり、便利な着脱式を考えなかつたか、不