**都市交通史研究序説**

**－玉川電気鉄道を事例として－**

**4年　三科仁伸**

**1.はじめに**

　昨今の研究の中では、都市交通を取り巻く背景や要因といったものが提起され、その歴史的意味づけや果たしてきた役割りに関する研究は多くはないのが現状である。その代表的な路面電車に関しても、研究は充分に尽くされているとは言えない（1）。そこで、この都市交通のあり方を研究することを通して、日本の近現代史の姿を描き出したいと考えている。本稿では、まず、筆者なりの都市交通史に関する議論を提起した後で、それを受けて、その具体的事例として、玉川電気鉄道を取り上げていきたい。

尚、本稿は、筆者の卒業研究論文として纏めるべき研究の一端を紹介するものである。その為、本稿は卒業研究論文への試論的性格を持つものであるが、紙数の関係上、議論が部分的なものに終始してしまっていることは、予め明記しておく。

**2.都市交通史研究への視座**

　都市と交通機関の関係には、三つの類型がある。第一は東海道線などのように都市と都市を結ぶもの、第二は箕面有馬電気軌道や東急東横線などに代表されるような都市とその郊外を結ぶもの、そして第三はバスやタクシー、路面電車といった都市の内部におけるものである。この第三の都市内の交通機関を都市交通（2）と定義して、これを対象とする研究が、筆者の主張する都市交通史研究である。都市おける移動手段である交通機関の変化（発展・拡大・衰亡）は、都市自体にどのような変容をもたらし、その結果として、その利用の主体である、広義における都市の生活者の生活空間にどのような変化をもたらしたのかということが、研究の目的である。

考えてみるに、都市とはある意味で同時代性の焦点なのではないだろうか。政治的、経済的な拠点であるのみならず、最先端の文化が開花する芭蕉でもある都市とは、同時にその背景に近代産業の発展や農村などの第一次産業の状況を必然的に持つものであったことだろう。しかし、何よりも、都市とは無名の人々の営為が生起している場所であったのだ。都市という空間を中心に研究を進めるということは、結果的に都市に営為の場を持つ人々を「生活者」という観点で捉えようとする試みでもある。「生活者」とは、必ずしも都市の居住者のみならず、広義に都市に関りを持つ人々のことである。都市交通とは、正にそのような人々の生活に直接的に影響を与えうるものなのである。それは同時に、人々の生活の存在しない場所には、交通機関自体が発生しないことを、同時に物語っていることだろう。そして、これは特定の時代に固有の歴史的束縛を受けることのみならず、空間的には地域的固有性を有するものであったはずである。

近代から現代にかけての都市の変遷とは、その内部の交通機関に変容を迫るものであったことは、改めて概観するまでもなく理解できよう。そして、それは同時に、都市の「生活者」の行動の変遷とも関連性をもつものであったことだろう。中井信彦は、社会史を、「生活の多面性を含んだ日常性次元の諸側面の史的過程」（3）であると定義したが、この「日常性次元の諸側面」の一つに都市交通も含まれているのだろう。生活の基盤としての交通は、都市を支えたその住人自体を媒介とすることで、都市に生起した歴史を規範する重要な要素であったはずである。筆者の研究の基礎的な視点は、以上のようなものである。

**3.玉川電気鉄道**

**3-1.研究意義**

玉川電気鉄道（以下「玉川電鉄」と表記する）に関する研究は少ない。また、それを専門にしたものは皆無と言っても過言ではないだろう。後述するように、玉川電鉄に関する既存の記述は、東京急行電気鉄道（4）（以下「東急電鉄」と表記する）の傘下に入っている関係から、同社の社史（5）や関連出版物（6）の中で取り上げられているものが最たるものであり、世田谷区史（7）などに若干の記載がある程度である。管見の限りでは、加藤新一「東京急行電鉄―戦前期「東京」の事業展開と渋谷｢総合駅｣の形成―」（8）などにおける記述が目を引く程度である。しかし、これらの文献に於いても、玉川電鉄に関する研究が満足に行われているとは到底評価しがたい現状である。

上記の中では、東急電鉄の社史が最も詳述したものであるが、これはあくまでも東急電鉄の視点に立ったものであり、特に戦前のものに関しては、その対立的背景上、東急電鉄による買収の正当性を喧伝するような内容に終始しているといわざるを得ない。同書の中における玉川電鉄は、「『渋谷』を共通の



明治40年頃の玉電渋谷駅付近

出典：渋谷区教育委員会 編集兼発行

「渋谷の記憶―写真でみる今と昔」

起點とし、活動の本源地としてゐ

る點から見れば、東横電鐡も玉川

電鐡もやがて一心同體となるべき

運命のもとにあつたことは充分豫

測し得るもので、たゞその時日と、

何人の手に依つて遂行されるかが

僅かに殘された問題に過ぎなかつ

たのである」（9）と評価されている

ことからも理解できよう。また戦

後のものに関しても、「五島慶太の

先見」と称するコラム（10）の中で、

社内誌『清和』昭和11年11月号

に掲載された五島慶太の玉川電気

鉄道社長就任の際の言葉を引用し

ているように、このような東急電

鉄の基本的な視角は変わっていな

い。あくまでも、東急電鉄を中心として、その一部の形成源である玉川電鉄という発想である。本稿ではこれらの社史の批判を行う意図は決してないし、玉川電鉄を研究するにあたり、その第一として参照すべきものは東急電鉄の社史であることは論を待たないものであると、筆者自身も痛切に認識をしている。しかし、それでも、尚、不充分な点を挙げるとすれば、それは、その対象とする枠組みが玉川電鉄では無いため、論考が概略的になってしまっているという点であろう。玉川電鉄の事業内容が東急電鉄への継承という観点を持ちながら提示されていく一方で、その実態に即した検討は充分になされているとは言えない。また、世田谷区史や加藤新一の論考も、同様に玉川電鉄の実態を解明するための論考ではない。後者は、東急電鉄の形成基盤である渋谷駅の在り方を論じる際の前史として玉川電鉄に着目しようというものであるため、その具体的な内容に踏み込んだものとは言い難い。

後述するように、玉川電鉄は草創期の路面電車の一つであるにも関わらず、上述のように研究を取り巻く現状には、さらなる検討の余地が多分に残されていることは確かであろう。このような現状に鑑みて、筆者の卒業研究の対象として取り上げているわけである、以下に、玉川電鉄に関する研究の一端を具体的事例に即して紹介していく。

**3-2.沿革**

まず、初めに、東急電鉄の社史を中心としながら、玉川電鉄の沿革を簡単に纏めておこう。

明治29年11月18日、渡辺熊之進らによって、「玉川砂利電気鉄道」（11）の商号で、玉川－三宅坂間の電気鉄道敷設が出願されたことにはじまる。当初の玉川電鉄は玉川の砂利を東京市中に運搬することを目的として創設されたものである。土木建設需要に応えるべく砂利運搬を主としたもので、旅客輸送は二次的なものであったようである。第八期事業報告書（12）に「當會社ノ第一目的タル砂利ニ付於テ營業報告ヲナス能ハサル」と記載があることからわかるように、玉川電鉄の当初の目的は砂利運搬であった。この事は加藤新一が既に指摘している通りである（13）が、ここに引用してあるように、設立以降のその事業展開の中では、主力の事業にはならなかったことは留意しておく必要があるだろう。

その設立は明治36年10月4日、資本金を40万円と



津田興二氏

出典：『慶應義塾出身名流列伝』

するものであった。代表取締役に渡辺熊之進が就任し、

根津嘉一郎らが相談役に就任している。しかし、株式払

込の問題などから、明治38年には青山幸宜が取締役に

就任し、永松達吾を経て、明治42年には津田興二が取

締役に就任している。創設当初から資金に苦しんでいた

玉川電鉄は、東京信託株式会社が世田谷新町に住宅地建

設を計画していたことから、同社と交渉を持ち、資金援

助を受けることになる。当時の東京信託株式会社取締役

であった津田興二は、豊前中津の出身であり、慶應義塾

で学んだ後に、福岡師範学校校長兼教授、時事新報の政

治経済記者などとして活躍し、明治25年に三井に入っ

ている。富岡製糸場工場長や三井物産横浜支店長等を歴

任した後、富岡製糸場の売却とともに三井を去った人物

である（14）。「氏が經來たりし事業を顧みれ悉く創業に非

ずんば改革なり、而も皆盛運に赴かざるな」（15）しと評さ

れているように、その立て直しの手腕には定評があった。その為、津田興二が玉川電鉄の取締役に就任したのであろうことは想像に難くない。

軌道敷設に先立って、目黒柳町に火力発電所を建設し、以降電燈電力供給事業にも力を入れていく。この電力供給事業は明治41年5月から開始されたものであるが、初期には附近の陸軍軍事施設から、「室内電燈點火の内相談に接した」（16）様に、玉川電鉄の中核事業の一つとして位置づけられていき、昭和に至るまで好調を維持し続けた事業であり、本業の軌道営業事業を凌駕するほどにまで成長していく。この逆転の兆候は大正期に既に見出されるもので、大正2年の営業収入は、軌道業が10万5000円、電燈電力供給業が4万9000円であったのに対して、大正6年の営業収入は、軌道業が13万4000円と伸び悩んだのに対して電燈電力供給業は15万円と急上昇している。大正9年には軌道業が電燈電力供給事業の収入を超え、両者とも着実に増加していくのだが、関東大震災と郊外への移住等により軌道業の収入が大幅に増加する。しかし、この増加も昭和に入ると陰りを見せ始め、昭和3年を境に下降し始める。それに反して電燈電力供給業は着実に業績を挙げていき、昭和5年以降は軌道業以上の収入を挙げるようになり、玉川電鉄の他の事業の赤字を補ってあまりあるほどに成長していくことになる。

本業の軌道事業に関しては、日露戦争の影響や用地買収の不備などにより、計画通りに進展しなかったものの、明治40年3月6日、道玄坂上－三軒茶屋間は開通し、これを追うようにして、同年4月1日、三軒茶屋－玉川間も開通する。この時は、まだ単線で、その軌間は1067メートルであった。同年8月11日、渋谷－道玄坂上間が開通し、ここに全線開通をみることになる。玉川電鉄沿線には、陸軍関連施設が多くあったことや、世田谷方面の住宅地化の進展と相まって、徐々にその営業実績を向上させていく。沿線開発事業に於いては、明治44年に菖蒲園を開設したのを皮切りに（17）、玉川遊園地や玉川児童園、玉川プールなどの行楽施設の運営も行っていた。玉川に於ける遊歩道の整備や桜の植樹などを行い、玉川の行楽地化を主体的に推進していった。「冬季を除いては遊覧客の絶え間なく、近來又沿道の住民は驚く可く勢ひを以て増加しつつある」（18）ことを背景に郊外電車として発展していった。玉川電鉄は、沿線の住人を東京という都市部に運ぶ郊外電車という性格を帯びると同時に、都心近郊の行楽地とを結ぶ電車としても機能していたのである。これに関しては、玉川電鉄が発行していた「玉川電車沿線案内」（19）や「夏の玉川」（20）といった一枚物の冊子に記載された名所案内などからも伺うことができよう。さらに、住宅販売や渋谷駅における玉電食堂（21）の運営なども行い、積極的沿線開発を行っていたことも併せて指摘しておく。尚、この玉電食堂に関しては、渋谷駅構内に既に開業していた東横食堂に対抗して作られたものであるという（22）。

しかし、昭和に入ると、軌道事業からの収益が伸び悩むようになる。さらに、渋谷を根拠地として勢力を拡大していった東急電鉄との立地的関係や交通の統合の問題、特に当時、五島慶太が行っていた東京高速鉄道（23）の用地問題などが絡み合って、昭和11年10月22日、東急電鉄の傘下に収まることになり、翌年6月1日、東急電鉄と玉川電鉄の合併の契約が締結されることになる。昭和13年3月10日をもって両者の合併は成立し、東急電鉄玉川線として再出発を期すことになるわけである。

　戦後の交通機関の変貌とモータリゼーションの波は、都市の景観と路面電車を相対するようになって行くが、それは玉川線にかんしても同様であり、そのような背景の中で、昭和44年5月11日、渋谷－二子玉川間の9.6キロメートルが廃止され、かわって地下鉄新玉川線の建設が行われることになる（24）。そして、昭和52年4月7日、新玉川線に生まれ変わることなる。この開業に際して、当時の東急電鉄社長であった五島昇は「玉電が生まれかわりました。かつての路面電車が、現代にふさわしい地下高速鉄道として、再登場したわけです」（25）と述べたというが、正にこの言葉のとおりであろう。現在では、新玉川線という名称は使われなくなり、田園都市線と称されている。間接的な形ではあるにせよ、現在までも玉川電鉄は走り続けているといえよう。尚、現在、三軒茶屋－下高井戸間を結ぶ東急世田谷線は、玉川電鉄の路線を継承したものである。

本節で概略的に見てきたように、明治の後半に創立された玉川電鉄は、形を変えながらも現代まで繋がってきている。近現代史の歴史の流れに呼応するように、玉川電鉄も変遷を辿ってきたのである。では次に、その歴史の過程でたどってきた玉川電鉄の具体的な様相についてみていきたい。今回は特にその最初期の様子に注目すべく、明治期の状況、特に草創期のものを取り上げて紹介したい。

**3-3.玉川電気鉄道「全通」と祝賀イベント**

玉川電鉄が渋谷－玉川間の全通を果たしたのは、明治40年8月11日であることは既に述べたが、これを記念して、同日、各新聞記者を玉川に招待して鮎漁を行った。これを伝える朝日新聞の記事（26）に依ると、取締役自らが接待役を務め、数漕の漁船に分乗して乗り込み、網を投げて待っていたが、「前夜の來の大雨にて水の濁り甚しく漁獲は至つて少な」（27）かったという。これは、単なるデモンストレーションではなく、集客のための宣伝活動であったわけであるが、天候に恵まれず、残念ながら、当初の目的通りには行かなかったようである。そもそも、近世期には下流でも鮎釣りが行われていたこともあり、「沿岸漁業民にささやかながらも漁業を営むものがあって、そこには名産の鮎とともに東京市民を喜ばす一日の網打ちの清遊も行われていた」（28）ということであるから、玉川電鉄のこの行動は、鮎漁を玉川電鉄と関連付けてアピールするという、既存の沿線資源を利用した集客活動として手頃なものであったのである。これは玉川電鉄が掲載した広告にも現れている姿勢である。このデモンストレーション以前に「東京朝日新聞」に掲載された広告の文句は、「玉川の鮎漁（六月一日より）と蛍狩」と題されていることからもわかる。

このような祝賀イベントが不調に終わったことは、この時が初めてではない。同年4月7日に行われた道玄坂－玉川間の開通式の際には、簡略な式典を行った後、模擬店や花火、大神楽などで来賓を歓待していたところ、会場が「近村より集まり來れる老若男女のために占領」（29）されてしまい、来賓一行は早々に退散することになったという。

**3-4.明治41年営業状況**

　次に、具体的な営業状況をみていきたい。本稿では全線開通した翌年である明治41年の営業状況を概観してみるわけだが、この年の営業状況をみることは、年間を通して全線が稼働している最初の年のものであり、それによって草創期の玉川電鉄の実態を指摘出来るためである。その際、明治42年10月5日付の営業状況報告書（30）を史料として参照し、本節に於いて、特に註記を付さないものは、上記史料を典拠としたものである。尚、この史料は、東京府内務部土木課が所管し、明治42年4月1日付で、玉川電鉄、東京鉄道（東京市電の前身の一つ）、帝釋人車軌道（31）の三社に対して「申土甲一九二八号」を以て、明治41年の営業状況の報告を求めたことを受けて、明治42年10月5日付で東京府知事宛てに、「玉川電気鐡道株式會社 専務取締役 津田興二」の名前で提出されたものである。

まずは、車輌に関してみていこう。車輌は客車が10輌（予備の二輌を含む）、貨車20輌と、上述のように草創期にはまだ砂利などの運搬事業が、旅客輸送に比べて重視されていたことが読み取れる。これは、使用車輌数にかんしても同様で、客車が2692車であるのに対して、貨車は5086輌である。しかし、運転回数に至っては、客車が3万2799回である一方で、貨車は5086回である。さらに、車輌走行マイル数に目を転じてみると、客車が25万7196マイル（41万3916.839424キロメートル（32））であるのに対して、貨車4万6231マイル（74401.582464キロメートル）である。これらのことを総合すると、客車の方が頻繁に運転されていたといえるのではないだろうか。勿論、両者が連結されて運行されていたことも想定できる。つまり、明治41年に即して言えば、砂利を中心とした貨物運送事業などよりも、実際は旅客運送の方が主であったと評価できるのではないだろうか。尚、これを補足するように営業収入を眺めてみると、乗客賃金が5万1953円90銭、動物賃が45円12銭376頭（輸送頭数、376頭）、貨物賃が1万3275円94銭（輸送重量、5万1034トン）、雑収入4万3121円25銭（33）となる。運行状況と呼応する数値であることが、上記を比較することで理解できよう。ここからも、最初期に於いては、実際のところ、旅客運輸の方が好調であったと評価できるであろう。

次に、この年の玉川電鉄の事故件数と死傷者を考えていこう。参考の為に、玉川電鉄のものと合わせて、東京鉄道のもの（35）も以下の表に纏めておく。



勿論、両者の状況を単純に比較することは出来ないだろう。運行している環境や距離数、それに背景となる政治的環境などを考慮に入れる必要があることのみならず、数値の取り方に関しても必ずしも同一ではないであろうことを考慮に入れる必要があるだろう。しかし、この数値のみを基に比較を行った場合、玉川電鉄の方が安全に運行していたといえるのではないだろうか。両者の間の数字の圧倒的な差異がそれを物語っていることだろう。事故件数を合計でみても、玉川電鉄と東京鉄道では50倍近くの差があり、死傷者数に至っては180倍を超えるほどである。このような数値からだけでも、玉川電鉄の相対的な安全性を指摘することは、やはり過言では無いだろう。

また、当時の職員の在籍状況を見ていこう。この史料に依ると、玉川電鉄では、重役が9人、総務課員が43人、工務課員が7人と合計でわずか49人にすぎない。同様の報告を求められた東京鉄道の従数をみてみると5853人（34）である。運行距離やその業務内容から考えてみても、これ以外に臨時の雇人が想定できるが、本史料からはこれ以上は推測の域を超えられないため、さらなる言及は本稿では避ける。

**3-5.イギリス艦隊海軍士官の接待に活躍**

明治42年5月2日、寄港していたイギリス東洋艦隊司令官ラムトン中将一行、総勢約50名の艦隊行事が海軍をあげて行われた際に、玉川電鉄は大いに活躍することになる。「英国支那艦隊士官玉川遊覧次第書」（36）の記述に依ると、当日の一行の行動計画は、「當日ノ發着豫定時間左ノ如シ、五月二日午前八時四十七分　横濱停車場發、特ニ専用客車準備ノ豫定、午前九時二十七分　新橋停車場着、午前九時四十分　馬車ニ分乗出發、午前十時四十分　宮益坂下玉川電車、起点着直ニ玉川電車ニ分乗、午前十一時三十分　玉川瀬田着、休憩若ハ散策、午后〇時三十分　午餐、午后一時二十分頃ヨリ各自乗艇遊漁溯リテ上流十二三丁ノ宇奈根附近ニ至ル若ハ随意附近散策、午后三時三十分　休憩所附近ニ集合、續テ電車ニ分乗帰途ニ就ク、午后六時　新橋發横濱ニ向フ専用客車準備ノ豫定」というものであり、宮益坂より玉川にいたる経路は、玉川電鉄を利用したことが分かる。この個所では記述されていないが、一行は、玉川にあった田健治郎の別荘を借りて接待を行っている（37）。

このような歓待行事は、非常に重要なものであることは、わざわざ指摘するまでもないことである。そのような行事に全通直後の玉川電鉄が利用されたことは、仮に他に交通機関が存在しないことを考慮したとしても、敢えて目的地に玉川が選定されたことに、玉川電鉄が信頼を得ていた交通機関であると評価しても過言ではないだろう。少なくとも、前節でみたように、この前年の運行状況、特に事故件数などを考慮してみると、玉川電鉄が歓待行事に用いるのにふさわしいと判断されるまでの評価は、同時代的にも得ていたといえるのではないだろうか。

**4.おわりに**

　以上、概略的な玉川電鉄の沿革の後に、草創期に限定してその実態を紹介した。本稿は、筆者にとって卒業研究論文における試論的な位置付けであるとともに、その一端を紹介することを目的としたものである。卒業研究論文では本稿で論じた草創期の状況を会社創設期の状況にも言及しながら再考した後、玉川電鉄の事業展開を検証することで、日本近現代史の変遷の中に玉川電鉄の歴史的意味を位置付けるとともに、玉川電鉄の持っていた限界と可能性について論じるつもりである。本稿で論じた玉川電鉄の姿が、現在の東急田園都市線に繋がるものであると考えると、読者諸賢としては不思議な印象を抱かれるかもしれないが、これを機会に身近な交通機関の辿ってきた歴史に興味を持って頂ければ幸いである。

註

(1)路面電車に関する論考は絶対数が少ないながらも、管見の限りでも、路面電車に関する

ものの中で、以下の研究が挙げられる。桂川光正「電車問題と東京の市・区議会」（雄山閣

出版『歴史公論』（1985年1月号）：57-65）、同「一九〇六年東京の電車賃上げ反対運動」

（史学研究会『史林』第68号第1号（1985年1月）：65-102）、櫻井良樹「東京市街電車

の市有化をめぐる政治過程―桂園時代の一側面」（史學会『史學雑誌』第95編第7号（1986

年7月）：63-86）。これらの論考は、都市交通機関としての路面電車の姿を描くことではな

く、それを対象とする政治的党派対立に関する研究と評価出来よう。そのような意味に於い

て、筆者の提起する都市交通史に関する研究は未踏の分野であるといえよう。

(2)言葉の正確な定義上は、都市内交通と命名するべきかもしれないが、本文で明記したよ

うに、都市と交通の関係を捉えるという研究命題上の課題から、敢えてこのように提起して

いる。

(3)中井信彦『歴史学的方法の基準』（塙書房　塙選書78　1973）：259

(4)昭和17年に東京急行電気鉄道と名称を変更しているため、当時の名称は「東京横浜電鉄」

であるが、本稿では名称統一の便宜上、一貫して「東京急行電気鉄道」という現代の名称を

用いる。

(5)東急電鉄の社史には、東京急行電鐡株式会社 杉本寛一 編『東京横濱電鐡沿革史』（東京

急行電鐡株式会社　1943）、東京急行電鉄株式会社 社史編纂事務局 編『東京急行電鉄50

年史』（東京急行電鉄株式会社社史編纂委員会　1973）の二冊がある。

(6)代表的なものとして、東京急行電鉄株式会社 編集兼発行『新玉川線建設史』（1980）が

挙げられる。

(7)世田谷区史の中で玉川電気鉄道に関する記述があるものは、東京都世田谷区役所 編『世

田谷区史 下巻』（東京都世田谷区役所　1951）、『新修 世田谷区史 下巻』（東京都世田谷区

1962）である。

(8)青木栄一・老川慶喜・野田正穂 編『民鉄経営の歴史と文化―東日本編―』（古今書院

1992）：44-66

(9)東京急行電鐡株式会社 杉本寛一 編『東京横濱電鐡沿革史』：227

(10)東京急行電鉄株式会社 社史編纂事務局 編『東京急行電鉄50年史』：179

(11)明治35年3月20日、社名を「玉川電気鉄道」に変更している。

(12)明治39年12月～明治40年5月における期間のものである。

(13)加藤新一「東京急行電鉄―戦前期「東京」の事業展開と渋谷｢総合駅｣の形成―」青木栄

一・老川慶喜・野田正穂 編『民鉄経営の歴史と文化―東日本編―』（古今書院　1992）：46

(14)三田商業研究会 編集兼発行『慶應義塾出身名流列伝』（1909）：399-400

(15)同上：400

(16)明治35年2月9日付「東京朝日新聞」：「玉川砂利電氣鐡道特許」

(17)玉川電氣鉄道 第16期営業報告書

(18)鈴木八郎『株式短評』（同好会出版部　1915）：90

(19)東京都立中央図書館所蔵。裏面には沿線案内として、玉川兒童園や第一遊園地などの紹

介のほか、松陰神社や鮎釣りの光景の写真などが紹介されている。

(20)東京都府中市立中央図書館所蔵。裏面には註（19）と同様に、遊覧案内や写真が示され

ている。ここでは、玉川は「帝都市民の生命の泉」として紹介されている。

(21)現在、東急百貨店東横店西館が位置する場所に建設された木造建造物の一角に位置して

いた。

(22)東京急行電鉄株式会社 社史編纂事務局 編『東京急行電鉄50年史』：188

(23)現在と地下鉄銀座線の前身。

(24)建設期間中の代替輸送交通として、116両のバスを就役させている。

(25)東京急行電鉄株式会社 編集兼発行『新玉川線建設史』：1

(26)明治40年8月13日付「東京朝日新聞」：「玉川電鐡全通」

(27)註(26)に同じ

(28)『新修 世田谷区史 下巻』：351

(29)明治40年4月8日付「東京朝日新聞」：「玉川電鐡開通式」

(30)東京都立公文書館所蔵。巻頭には「明治四十二年四月一日付申土甲第一九二八號ヲ以テ

御照會相成候當會社運輸營業ニ係ル明治四十一年下半期末現況竝一年間營業状況別紙之通

リニ有之候　此段及御回答候也」と記されていることからも、本史料の性格は読み取れる。

(31)明治45年に、京成電鉄に買収されている。会社名の「人車軌道」とは、動力源に人力

を用いた鉄道のことである。

(32)1マイル＝1609.344メートルで計算した数値。以下これに同じ。

(33)電力供給事業は、ここに含まれる。

(34)明治42年9月付で、東京鐡道株式會社より東京府に提出された報告書。東京都公文書

館所蔵。以下、本節における同社に関する記述は、本史料に準拠している。

(35)帝釋人車軌道に関しては、関連するは記述なし。

(36)2日・3日に渡るイギリス艦隊士官歓待の計画を記した「玉川遊覧及鴨漁」に収録され

ている。防衛省防衛研究所所蔵。

(37)これは田健治郎らによる政治的工作があったためではない。本史料の休憩所に関する記

述の端書きに「田男爵ノ別荘ヲ借リタル結果自然変更アリ」とあるように、別荘を借りるこ

とは当初から想定されていたことではないことが分かる。また本史料が作成されたのは4

月28日である一方で、『田健治郎日記』（尚友倶楽部・広瀬順晧 編　芙蓉書房出版　2002）

に依ると、「加藤海軍次官、大臣秘書官山梨勝之進氏をして来請して曰く、二日以来玉川萬

象閣（筆者註―田健治郎の別荘の名称）を借りて英国艦隊将校六十余人を饗したしと。余欣

然として之れを諾す」としたのは4月30日であることが分かり、この計画自体が海軍省の

主導の下に作成されたことが理解できよう。尚、田健治郎は、一時期、玉川電鉄の株を所有

していた。