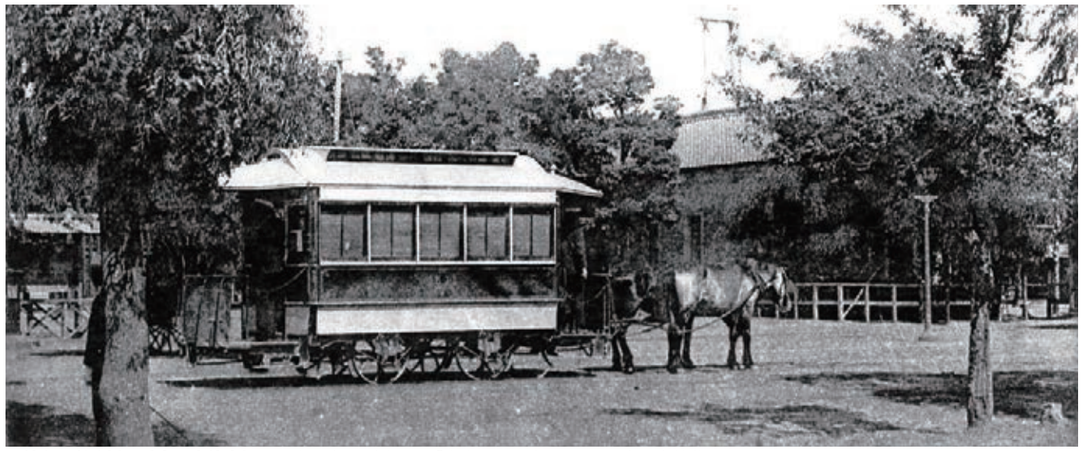
02 馬車鉄道から路面電車へ

明治4(1871)年に東京市内の一部の道路で馬車の使用が許可されました。当初、馬車を使用するのは政府高官や華族といった富裕層でしたが、その後、公共交通機関として乗合馬車が導入され、東京市内や東京近郊の移動手段として用いられました。さらに、明治15(1882)年からは、馬車の走行経路に軌道を敷いた馬車鉄道が運行を開始し、隆盛を誇りました。しかし、衛生上の問題もあり、路面電車の登場とともに衰退しました。明治36(1903)年に東京馬車鉄道が東京電車鉄道として新たに開業し、新橋―品川間を電化した後、翌年には全路線の電化を完了しました。明治44(1911)年には、東京市が路面電車を経営していた民間会社を買収し、東京市電が誕生しました。明治・大正期を通じて、東京の市内交通網は拡充していきました。



眼鏡(めがね)橋の乗合馬車停車場　明治26(1893)年頃　『東京景色写真版』国立国会図書館蔵
江戸時代まで、駕籠(かご)や牛車といった交通手段はあったものの、馬車の使用は幕府によって禁止されていました。しかし、明治2(1869)年に、東京と横浜をつなぐ乗合馬車の営業が開始され、交通手段として普及していきました。

1890年代の路線図

『旅の家つと. 第29 都の巻』国立国会図書館蔵

馬車鉄道と路線図
明治15(1882)年6月に東京馬車鉄道が新橋―日本橋間(約2.5km)で開業した後、10月までには日本橋―上野―浅草―本石町―日本橋の循環線が完成しました。明治16(1883)年に上野駅が開業し、路面電車は東京の南側の玄関口である新橋駅と北側の玄関口である上野駅を結ぶ役割を果たしました。明治32(1899)年には東京馬車鉄道が品川馬車鉄道を合併し、路線は品川まで延長されました。
*路線図の地形の海岸線は、明治末期[明治42(1909)年]当時の状況を示しています。
出典:東京都交通局『東京都交通局60年史』及び国土交通省関東地方整備局「東京港の変遷」を参考に作成。

路面電車が走る丸の内　明治44(1911)年頃　『東京風景』国立国会図書館蔵
市区改正で整備された日比谷通りの風景です。馬場先門外辺りの当時の様子が分かります。日比谷通りには路面電車が走り、お濠に面して東京商業会議所や三菱二号館などの洋風の建物が建ち並んでいます。

明治44(1911)年7月頃

大正5(1916)年頃

明治期の路面電車網の変遷
明治36(1903)年に東京電車鉄道が品川線(新橋―品川八ツ山)の路面電車営業を開始した後、同年中に東京市街鉄道が数寄屋橋―神田橋の営業を開始しました。さらに、明治37(1904)年には東京電気鉄道が土橋(新橋駅北口)―御茶ノ水間を開業し、3社が競合する状況となりました。その後、明治39(1906)年に日露戦争後の経営不振に伴い3社が合併し、東京鉄道が設立されました。その際、運賃が値上げされたことなどをきっかけとして、路面電車の市有化運動が進められ、明治44年(1911)年8月には、東京市が東京鉄道を買収し、東京市電気局が発足しました。
*地形の海岸線は、明治末期[明治42(1909)年]当時の状況を示しています。
出典:東京都交通局『東京都交通局60年史』及び国土交通省関東地方整備局「東京港の変遷」を参考に作成。