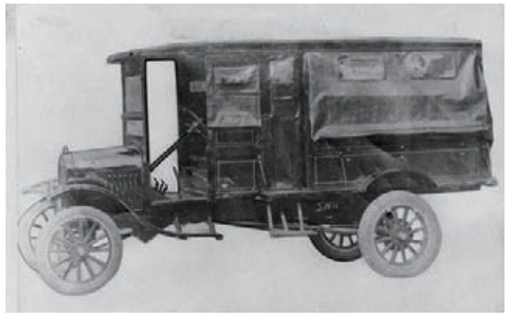
03 市内交通の充実

東京市電誕生後、路面電車は順調に発展しました。第一次世界大戦期(1914―19年)には、好景気とともに、急速な工業化に伴う東京への人口集中によって、交通需要が増大し市電利用者が急増しました。

大正12(1923)年の関東大震災では大きな被害を受けましたが、わずか9か月で完全復旧を遂げました。昭和15(1940)年には線路延長179km、乗客数が年間5億800万人、昭和18(1943)年には乗客数が年間7億800万人と最高値を記録するまでに成長しました。

一方、震災により路面電車は復旧に時間を要するものと見込まれたため、応急手段として、開業が比較的容易な乗合自動車の運行が計画されました。大正13(1924)年1月、中渋谷―東京駅前間、巣鴨―東京駅前間の2系統、車両44台による運行が開始され、初めての市バスが東京の街を走り始めました。

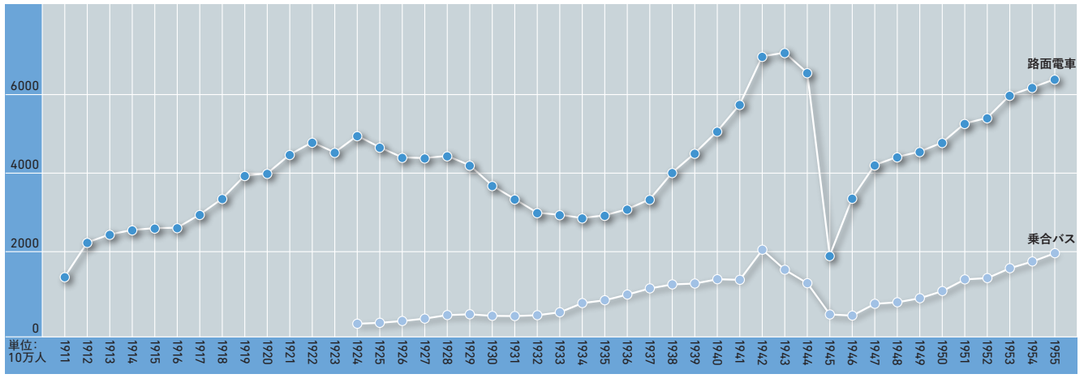
東京市電　昭和10(1935)年頃
東京市電513号(左)が京浜電車65号(右)と続行する様子をとらえたこの写真は、品川付近で撮影されました。
提供:東京都交通局



乗合自動車「円太郎」
関東大震災後に東京市はフォードTT型トラックを乗合自動車として導入し、「円太郎」と呼ばれました。
提供:東京都交通局

混雑する路面電車
朝夕の通勤時には、電車に乗り切れず30分から1時間も待たされる乗客が発生したり、車内混雑、車外での鈴なりにぶら下がる状態が珍しくありませんでした。
提供:東京都交通局

東京市電車案内図　昭和8(1933)年　江戸東京博物館蔵
区部は、網の目のように路面電車が張り巡らされていました。昭和6(1931)年には、総武線の都心乗入れや、東武線の開通、地下鉄(銀座線)の開業などに合わせ、路線が見直されました。上の図は、洋服店の三円割引券とセットになった東京市電車案内図の一部です。



路面電車と乗合バスの乗客数
乗合バスの増加により、路面電車の利用者数は一時減少しました。その後、経済が活発となり、路面電車の利用者は増加しました。
出典:東京都交通局『都営交通100年のあゆみ』に基づき作成。