

増の一途を辿り、車輛は新造毎に大型となつて重量を増加し、その聯結輛數の増加、運轉速度の昂上、通過回数増加等に依つて、建設當時の軌道構造では到底運轉の安全を期し難いので、幾多の改良を行ひ目下も尙着々施行中である。

(イ) 軌條重量變更

軌條重量變更は、昭和十一年十一月、東横本線より工事に着手し、昭和十三年五月迄二箇年半に亘つて、東横本線及び目黒線の目黒、多摩川園前間を三七疋軌條に更換したが、支那事變勃發するに及び、本計畫は一時頓挫した。しかし軌道強化の必至なるを力説した結果、鐵鋼の割當を受くるを得、昭和十五年一月、目黒線(多摩川園前・蒲田間)の殘部の工事に着手し、その大半を完了、現在引續き施行中である。

玉川線に於ける澁谷・玉川間の併用軌道區間の路面は、砂利鋪裝で建設されたが、花崗石板鋪裝及び乳劑鋪裝に改良すると共に、道玄坂上・上馬間三疋六五五に亘り、軌條を三七疋軌條に更換した。然るに、其後昭和八年に至り、都市計畫事業道路擴張工事に伴ひ、道玄坂上・大坂上間延長一疋〇一の軌道を、新設道路の中央に移設すると同時に、軌條を高丁型四五疋軌條に變更し、この爲めに生じた發成品其他を以て、真中附近を三七疋及び四五疋軌條に更換した。

道玄坂上・澁谷間の専用軌道區間は、三〇疋軌條を用ひて居たが、玉電ビル新築に伴ふ澁谷停留場改良工事に依つて、三七疋軌條に變更した。

(ロ) 本線土留工

切取・盛土區間の線路は拙速工事が災し、水害で數度の被害を蒙つた。被害箇所は復舊工事と共に改良を施したが、全線に亘つて法面防護工、土留工等を施行し、建設當時の弱點を補ひて保安の向上、災害の根絶に努めた。

(ハ) 複線改良(玉川線)

三軒茶屋・用賀間は單線で建設されたが、用賀・玉川間の新線路延長工事と共に、全線の複線工事を左表の通り施行し、同時に軌間一米〇六七を一米三七二に變更した。

區 間	工 事 着 手	工 事 竣 功
三軒茶屋—上馬間	大正九年八月	大正十二年二月
上馬—駒澤間	九、八	九、一〇
駒澤—用賀間	八、一二	九、三

(ニ) 軌道中心間隔擴張

玉川電鐵合併後、輸送力擴充のため、大型車輛を運轉するに伴ひ、規定の車體外幅員を保持す

る爲め、従来の曲線中一部軌道中心間隔を擴張した。擴張曲線總延長一、三四五米、工事費六八、三六四圓、昭和十四年四月着工して、同年十月竣功した。

(木) 地中管路電氣絶縁防護工 (玉川線)

電車線の磨耗防止、故障減少並に電力損失、電壓降下を防止するため、架空複線式を單線式に変更するに及び、軌條を電氣回路とするため、金屬製地中管路に絶縁防護工を施行した。

二、線路變更

用地買収の困難、工事費節約及び工期短縮等のため、曲線勾配等を理想的に建設されてゐない箇所を改良し、乗心地を快適ならしめ、速度昂上、保守費の節減を圖つたもので、特に勾配については起動、制動及び惰力の利用に適應する様改良に留意し、電力量の節約、車輛、軌條の損傷防止に努めた。

(イ) 曲線變更

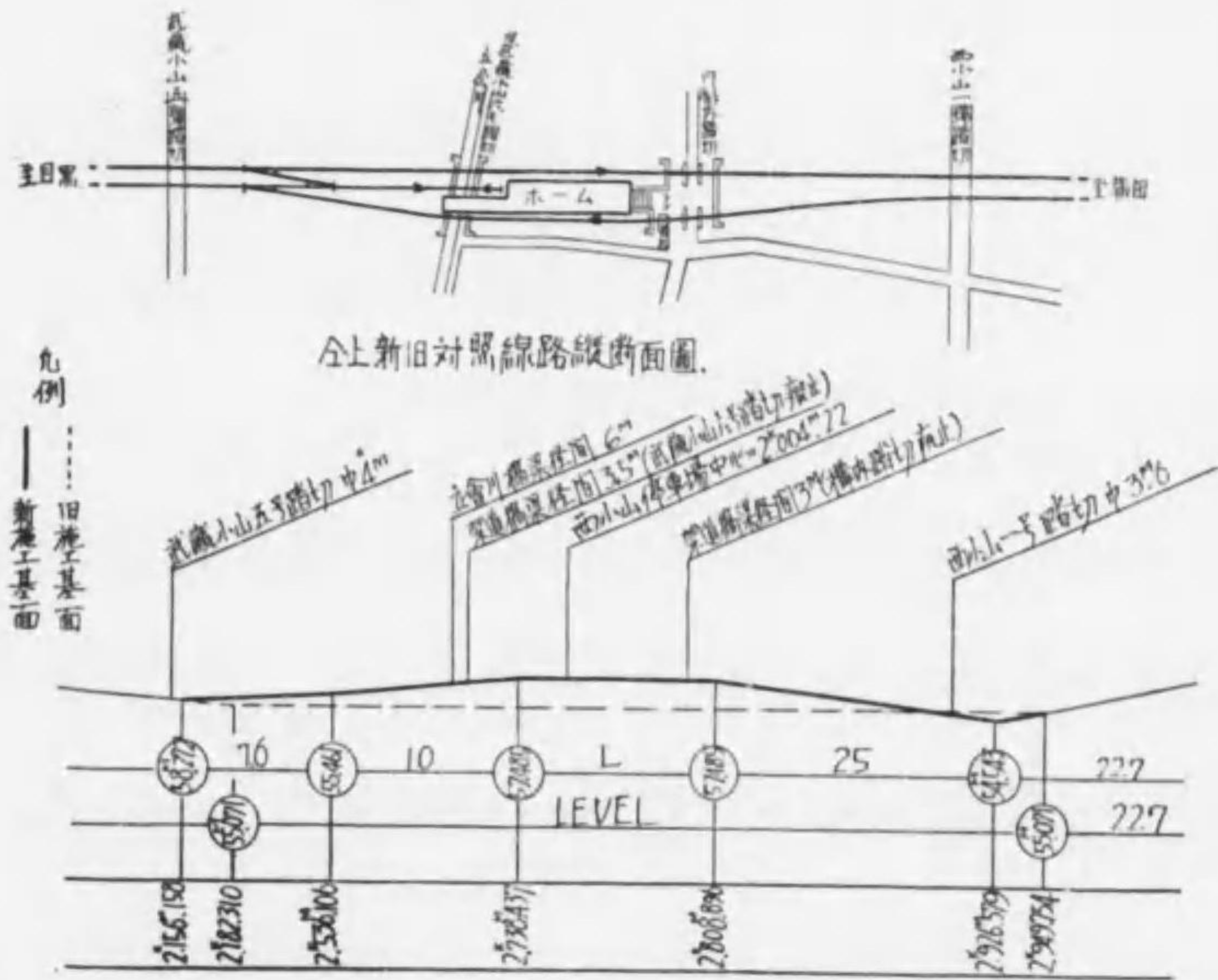
建設當初の缺陷を除去する一方、運轉速度昂上に伴ひ、速度制限箇所を除去するため、急曲線の緩和改良は、相當困難であるが、高速運轉に對處する爲め、曲線半徑は少くとも三〇〇米を最小ならしむる様、最近までに大體左表の如く施行した。

線名	位 置	半 徑 (米)		延 長 (米)	工 事 費	竣 功 年 月
		建設當時	改良後			
東 横 本 線	大倉山附近 妙蓮寺附近 網島温泉 大倉山間	三〇〇	三三〇	二八三 一三一 一、二五六	五一三 二七五 (豫算) 一八九、〇〇〇	昭和六年五月 昭和四年一〇月 工事着手 昭和十五年一月 目下施行中
		二四〇	四〇〇			
		三〇〇	四〇〇			
目 黒 線	目黒不動前間 不動前附近 洗足驛附近 多摩川園前構内	一六〇	三〇〇	五九三 一三六 一八〇 一三四	一一一、三四〇 八八一 一、一〇二 一、一一一	昭和一六年二月 昭和六年六月 昭和七年四月 昭和八年六月
		二〇〇	三〇〇			
		三〇〇	八〇〇			
池 上 線	雪ヶ谷構内 池上構内 蒲田構内	二〇〇	四〇〇	三五六 五三四 一〇〇	一五、六六三 九三、五九一 三〇、二七八	昭和一二年一〇月 昭和一五年六月 昭和一五年一月
		一六〇	三六〇			
		六〇	直線			
玉川線	三軒茶屋附近	六〇〇	二〇〇	一九七	(豫算) 一〇二、八五〇	昭和十七年六月 竣功ノ豫定

(ロ) 勾配變更

運轉電力量の節約、踏切除去の目的を以て施行したもので、この改良工事の大部分は多く立體交叉改良に屬し後述するが、その好例として西小山驛改良工事を略記する。

西小山停車場改良工事平面圖 (第拾壹圖)



西小山驛は第十一圖の如く目黒蒲田兩方面から下り込勾配の谷底に設置されたので電車の起動、停止共、電力の消費が大きく、且驛附近の發展に伴つて構内及目黒寄踏切の保安対策も必至となつた爲、地下道設置、線路扛上の比較調査の結果、線路を驛構内で二米四扛上し停車場を勾配の頂點にした、と同時に折返専用線を設け起動電力の節約を圖つたものである。

是れは營業費節約を目的として線路の勾配を變更した最初の試で、昭和十年三月の竣功である。工事中は線路下へ土砂を填充し、除々に昂上する方法を取り假線を用ひず施行した。本改良に依る營業費節約額は略次の通りである。

改良工事費

三〇、五〇〇圓

營業費節約額(年)

七、四〇〇圓

改良費に對する利益率(年)

二割四分五厘

右の外、電力量節約の爲め、大岡山・奥澤間、大倉山構内の勾配變更工事を施工したが、大倉山構内は地形上横濱へ向ひ、千分の一〇の勾配中に建設したので、同驛地下道新設工事に伴つて、上り線のみ停車區間を水平に改良し、起動電力の節約を圖つた。

三、停車場改良

停車場の配線變更、乗降場の擴張、本屋及び上家の増改築等は開業後相次いで施工したが、今日に於ても、尙停車場改良は未完成で、着々と計畫又は施行中である。

(イ) 地下道設置

構内踏切を除去し、保安並に運轉の圓滑を計る目的で設置したものであるが人件費の節約を特に考慮し設計した。現在迄に新設した驛は左表の通りである。

線名	驛名	幅員	延長	工事費	施工年月	構造
東横線	多摩川園前	三・〇〇	一〇・〇〇	四、六九二	昭和一〇年七月	鐵筋混凝土
大倉山	大倉山	二・四五	七・四〇	六、三五七	一一、六	同
反町	反町	二・七五	八・七五	三、八三二	七、九	同
本線	神奈川	一・五〇	一二・五〇	三、三九〇	一〇、三	同

線 目	武藏小山	三・〇五	八・二三	九、二〇八	大正一四年一月	同
線 大	大岡山	三・〇五	二八・九二	一三、二六二	五、一	同
線 多摩川	園前	三・〇〇	八・四六	四、二一八	八、五	同

(口) 跨線橋設置

地下道と同様、保安上及び構内踏切除去の目的で施行したもので、東横本線に六個所、目黒線、大井町線に各二個所ある。

(ハ) 車庫線増設

當社の車庫線は次の通りであるが數次に亘つて増設改良を施行した。

- 元住吉車庫 (東横本線用) 奥澤車庫 (目黒線用)
- 自由ヶ丘車庫 (大井町線) 雪ヶ谷車庫 (池上線)
- 大橋車庫 (玉川線)

(ニ) 配線變更

配線變更は、各種の改良工事と同時に施行したものが多し。

左表は建設當時と、配線を異にする驛名を列記したもので、亘り線及び側線撤去は昭和十三年、貨物貨車運送を自動車輸送に変更した結果不必要となつた爲め、保守費並に運轉事故軽減の目的で施行したものである。

線 目	線 本 横 東	線 名	要 項	施 工 年 月	摘 要
蒲 武 下 沼 洗 西 武 不 目	神 白 妙 菊 網 元 新 田 府 祐 澁	田 藏 小 山	澁谷驛改良工事参照	昭和 一五、 一六、 一八、 一九、 二〇、 二一、 二二、 二三、 二四、 二五、 二六、 二七、 二八、 二九、 三〇、 三一、 三二、 三三、 三四、 三五、 三六、 三七、 三八、 三九、 四〇、 四一、 四二、 四三、 四四、 四五、 四六、 四七、 四八、 四九、 五〇、 五一、 五二、 五三、 五四、 五五、 五六、 五七、 五八、 五九、 六〇、 六一、 六二、 六三、 六四、 六五、 六六、 六七、 六八、 六九、 七〇、 七一、 七二、 七三、 七四、 七五、 七六、 七七、 七八、 七九、 八〇、 八一、 八二、 八三、 八四、 八五、 八六、 八七、 八八、 八九、 九〇、 九一、 九二、 九三、 九四、 九五、 九六、 九七、 九八、 九九、 一〇〇、	島式乗降場に改良
藏 丸 新	奈 運 寺 名 泉 吉 子 布 等 寺 谷	川 樂 寺 名 泉 吉 子 布 等 寺 谷	貨物側線撤去	一、 二、 三、 四、 五、 六、 七、 八、 九、 一〇、 一一、 一二、 一三、 一四、 一五、 一六、 一七、 一八、 一九、 二〇、 二一、 二二、 二三、 二四、 二五、 二六、 二七、 二八、 二九、 三〇、 三一、 三二、 三三、 三四、 三五、 三六、 三七、 三八、 三九、 四〇、 四一、 四二、 四三、 四四、 四五、 四六、 四七、 四八、 四九、 五〇、 五一、 五二、 五三、 五四、 五五、 五六、 五七、 五八、 五九、 六〇、 六一、 六二、 六三、 六四、 六五、 六六、 六七、 六八、 六九、 七〇、 七一、 七二、 七三、 七四、 七五、 七六、 七七、 七八、 七九、 八〇、 八一、 八二、 八三、 八四、 八五、 八六、 八七、 八八、 八九、 九〇、 九一、 九二、 九三、 九四、 九五、 九六、 九七、 九八、 九九、 一〇〇、	貨物側線撤去
田 田 子 部 足 山 山 前 黒	貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	別項停車場改良参照	一、 二、 三、 四、 五、 六、 七、 八、 九、 一〇、 一一、 一二、 一三、 一四、 一五、 一六、 一七、 一八、 一九、 二〇、 二一、 二二、 二三、 二四、 二五、 二六、 二七、 二八、 二九、 三〇、 三一、 三二、 三三、 三四、 三五、 三六、 三七、 三八、 三九、 四〇、 四一、 四二、 四三、 四四、 四五、 四六、 四七、 四八、 四九、 五〇、 五一、 五二、 五三、 五四、 五五、 五六、 五七、 五八、 五九、 六〇、 六一、 六二、 六三、 六四、 六五、 六六、 六七、 六八、 六九、 七〇、 七一、 七二、 七三、 七四、 七五、 七六、 七七、 七八、 七九、 八〇、 八一、 八二、 八三、 八四、 八五、 八六、 八七、 八八、 八九、 九〇、 九一、 九二、 九三、 九四、 九五、 九六、 九七、 九八、 九九、 一〇〇、	貨物側線撤去
貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	折返線新設	一、 二、 三、 四、 五、 六、 七、 八、 九、 一〇、 一一、 一二、 一三、 一四、 一五、 一六、 一七、 一八、 一九、 二〇、 二一、 二二、 二三、 二四、 二五、 二六、 二七、 二八、 二九、 三〇、 三一、 三二、 三三、 三四、 三五、 三六、 三七、 三八、 三九、 四〇、 四一、 四二、 四三、 四四、 四五、 四六、 四七、 四八、 四九、 五〇、 五一、 五二、 五三、 五四、 五五、 五六、 五七、 五八、 五九、 六〇、 六一、 六二、 六三、 六四、 六五、 六六、 六七、 六八、 六九、 七〇、 七一、 七二、 七三、 七四、 七五、 七六、 七七、 七八、 七九、 八〇、 八一、 八二、 八三、 八四、 八五、 八六、 八七、 八八、 八九、 九〇、 九一、 九二、 九三、 九四、 九五、 九六、 九七、 九八、 九九、 一〇〇、	貨物側線撤去
貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	貨物側線及亘り線撤去	一、 二、 三、 四、 五、 六、 七、 八、 九、 一〇、 一一、 一二、 一三、 一四、 一五、 一六、 一七、 一八、 一九、 二〇、 二一、 二二、 二三、 二四、 二五、 二六、 二七、 二八、 二九、 三〇、 三一、 三二、 三三、 三四、 三五、 三六、 三七、 三八、 三九、 四〇、 四一、 四二、 四三、 四四、 四五、 四六、 四七、 四八、 四九、 五〇、 五一、 五二、 五三、 五四、 五五、 五六、 五七、 五八、 五九、 六〇、 六一、 六二、 六三、 六四、 六五、 六六、 六七、 六八、 六九、 七〇、 七一、 七二、 七三、 七四、 七五、 七六、 七七、 七八、 七九、 八〇、 八一、 八二、 八三、 八四、 八五、 八六、 八七、 八八、 八九、 九〇、 九一、 九二、 九三、 九四、 九五、 九六、 九七、 九八、 九九、 一〇〇、	貨物側線撤去
貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	貨 物 側 線 撤 去	貨物側線及亘り線撤去	一、 二、 三、 四、 五、 六、 七、 八、 九、 一〇、 一一、 一二、 一三、 一四、 一五、 一六、 一七、 一八、 一九、 二〇、 二一、 二二、 二三、 二四、 二五、 二六、 二七、 二八、 二九、 三〇、 三一、 三二、 三三、 三四、 三五、 三六、 三七、 三八、 三九、 四〇、 四一、 四二、 四三、 四四、 四五、 四六、 四七、 四八、 四九、 五〇、 五一、 五二、 五三、 五四、 五五、 五六、 五七、 五八、 五九、 六〇、 六一、 六二、 六三、 六四、 六五、 六六、 六七、 六八、 六九、 七〇、 七一、 七二、 七三、 七四、 七五、 七六、 七七、 七八、 七九、 八〇、 八一、 八二、 八三、 八四、 八五、 八六、 八七、 八八、 八九、 九〇、 九一、 九二、 九三、 九四、 九五、 九六、 九七、 九八、 九九、 一〇〇、	貨物側線撤去

池上線	大井町線	貨物側線及亘り線撤去	一〇、六
桐ヶ谷	中延	亘り線撤去	一〇、六
荏原	自由丘	貨物側線撤去	一〇、六
洗足	池田	亘り線新設	七、一〇
蒲田		同線撤去	九、四
		別項停車場改良参照	一一、二
			九、八

菊名省社連絡線路

鐵道省と社線との貨車直通運輸の爲め、昭和二年、省社兩線接續線路を敷設した。

(木) 乗降場延長

建設當時は、各線共單車運輸の計畫で、乗降場を築造したが、現在では東横本線を三輛分（六〇米）に、目黒、大井町、池上の各線は二輛分（四〇米）に改良した。併し目黒線は目下三輛分に延長工事施行中である。

(へ) 停車場の新設及び廢止

營業開始後、新設した驛は、工業都市（東横本線）、西小山（目黒線）、北千束、尾山臺（大井町線）で、廢止したものは神奈川（東横本線）、調布大塚、諏訪分、新奥澤（池上線）である。

(ト) 蒲田驛改良

目黒線蒲田驛は、池上電鐵蒲田驛と省線との間に挟まれた非常に狹隘な地域に建設されたので、乗降場區間は辛うじて單線設備で開業したので昭和五年、線路沿の東京市道を付け替へて下り線に移設し、島式乗降場に改築した。然しこれは本格的なものとは言ひ得なかつたが、池上電鐵合併と共に、目黒・池上兩線の綜合大改良を計畫し、昭和十四年七月着工、同十五年三月竣功したのが現在の蒲田驛である。

(チ) 目黒驛改良

目黒線の玄關口たる同驛は、沿線の急速な發展に伴つて驛舎、乗降場等數次に亘つて改築を加へ、尙目下も改良工事繼續中である。

その主なるものは、昭和三年十二月、驛前の廣場擴張、昭和四年十月、驛舎を改築し、階上に於て一般公衆食堂開業、昭和七年一月、乗降場を擴張して日用品販賣マーケットの開設、昭和八年六月、構内横斷の市道を付替へ架道橋を新設して運輸の圓滑、保安の向上を圖り、翌九年五月、構内配線を變更して交叉亘り線を敷設し、輸送力擴充に資した等である。

然るに昭和十年に至り、驛前府道の擴張工事のため驛前廣場を收用せらるゝに至つたので、多年の懸案たる大改築を計畫し、同十一年二月、工事費六七、五六三圓を以て木骨混凝土造の現在驛舎に改築し、食堂の擴張、運輸課の街頭進出等その面目を一新した。然れども乗降客は、逐年激増の一途を辿り、これが緩和對策は必至となつたので、構内の大改良計畫を樹立し、昭和十五年三月、

驛舎廣場擴張のため、出札室の移轉、改札口の擴張を行ひ、翌十六年四月、工事費三九、六四〇圓を以て省社連絡跨線橋の擴張工事を完了し、尙引續き省社乗換客のため、連絡跨線橋と二番線ホームを繋ぐ地下道の新設工事中にして、同十七年九月には完成の豫定である。(第拾貳圖参照)

(リ) 澁谷驛改良

東横本線澁谷驛は、省線と澁谷川に挟まれた狹隘な地域に全く假設備の程度で開業した。併し驛構内に公衆食堂を設備し、開業の翌昭和三年には各種日用品の賣店を設置して乗降客の便に供した。續いて同年十月、驛廣場を擴張するため、宮益橋幅員増設の許可を得て驛沿ひの澁谷川に延長五四米に亘り鐵筋混凝土覆蓋工事を施行し、翌四年六月、驛舎を改増築すると共に食堂を擴張した。併し東横本線の「ターミナルステーション」としては相當貧弱なものであつた。

昭和九年、沿線居住者の便に供するため、東横百貨店を建設して一階に廣場、出改札等の驛設備をなすに及んで驛舎としての整備を完成するに至つた。

東横百貨店も、開業後三年にして店舗の狹隘を來したので、同店の擴張及び玉川線驛舎兼用の玉電ビルの建設に着手したが、百貨店法竝に事變下の統制に因り、東京高速鐵道線開通竝に玉川線驛舎として必要最少限度の建築を以て工事中止の已むなきに至つたが、省線、東横本線、玉川線、帝都線の綜合驛舎としてその整備は略完成した。併し東横本線の澁谷驛構内配線は乗降場擴張、一線増設等數次に亘つて施行したが、現状は到底斯る姑息な改良では乗客整理、輸送力擴充を期し得られないので、昭和十二年、構内配線の大改良計畫を樹て爾後用地買収及び資材蒐集に努力しこれも完了したので近々工事中の豫定である。(第拾參圖参照)

四、立體交叉

(イ) 南武鐵道交叉勾配變更

東横本線建設當時の南武鐵道の免許線は、元住吉驛近くの住吉川附近に於て、當社線と交叉する豫定であつたが、鐵道省品鶴線が計畫せらるるに及び、これとの交叉關係から、現在の位置に變更されたのである。夫れ故、當社線の建設當時は、南武鐵道の路線の確定を見ず、勢ひ具體的の交叉設計協議も出来なかつたのである。然し急速を要した當社に在つては、さうした事に關係してある餘裕もなく、工事を進めた、開業後、約半箇年を経て漸く南武鐵道の路線が決定したが、交叉方法は省線との交叉關係上、南武鐵道線の扛上が困難の爲め、當社線を扛上し交叉橋梁を新設した。本工事費は鐵道省、南部鐵道及本社で分擔した。

(ロ) 自由ヶ丘停車場附近勾配變更

大井町線を二子玉川迄延長するにつき、東横本線と自由ヶ丘で交叉する必要が起り、當所の改良工事を行つた。在來東横本線の上下線とも、自由ヶ丘へ向つて下り勾配であつたが、交叉箇所にて五米七九扛上し、澁谷方は在來の下り勾配を千分ノ一〇の上り勾配とし、横濱方は千分ノ一〇と千分ノ二〇との勾配を以て取付た。扛上に依る勾配變更區間の延長は五二〇米で、昭和三年五月着手し、昭和四年一月竣功した。

(ハ) 東白樂停留場附近勾配變更

東白樂驛附近に於て當社線と、復興局計畫第五號路線（幅員二二米）とが交叉する爲め、當社線を扛上し、立體交叉完成の上開業すべきであつたが、復興局路線通過地域が確定されなかつたので、一時假線の形式で當社線を地平に建設したが、開業後復興局路線の決定を待ち、四箇年目に立體交叉改良工事を實施した。線路の扛上は交叉箇所にて五米七九、澁谷方千分ノ三三・三、横濱方千分ノ二五の逆勾配で取付け、頂上に水平を作り停留場を設けた。昭和五年三月着工、同年十一月竣功である。

(ニ) 京濱電鐵交叉橋梁

京濱、湘南兩電鐵の連絡線が建設せらるるにつき、横濱市都市計畫第十五號路線附近に於て東横本線と交叉するので、京濱電鐵の委託に依り、當社既設の高架橋一部を取毀し、交叉橋梁を新設した。當工事は異例な、且つ危険を多分に伴ふたものであつたが、昭和六年十月着手し、翌年二月に竣功した。

(ホ) 横濱市水道道路交叉橋梁

東横本線菊名池附近に於て、横濱市水道道路が交叉するに當り、横濱市の委託に依り當社線を扛上し、交叉橋梁を新設したもので、本工事に伴ひ踏切二箇所を廢止した。昭和八年八月着工、

同年十二月竣功である。

(ヘ) 川崎街道交叉改良

神奈川縣指定縣道、川崎、溝ノ口線が改修されるに當り、東横本線工業都市驛前交叉を立體に改良したもので神奈川縣、川崎市、本社の分擔で施行した。昭和十一年六月の着工、竣功はその翌年五月である。

(ト) 東京工業大學地下道

東京工業大學グラウンド附近に於て、同校敷地を目黒線、大井町線が兩斷してゐて不便の爲め、同校の依頼により、兩線を横斷する地下道を新設したもので、昭和九年八月着工し、翌年一月竣功した。

(チ) 目黒線新京濱國道交叉改良

目黒線武藏新田・矢口渡兩驛の中間で、内務省施工の幅員二五米の新京濱國道と當社線との交叉點に於て、當社線を扛上し交叉橋梁を新設したもので工作物は總て内務省の直轄施行である。交叉箇所の線路扛上高は五・五米で着工は昭和十二年五月、竣功は同十五年四月で、工費は全額内務省の負擔である。

(リ) 北千束架道橋

大井町線北千束停留場の新設に當り、驛前の踏切を切下げて架道橋を設け、スラブ下に停留場本屋を設置した。昭和三年十月着工し昭和四年三月竣功した。

(又) 洗足池架道橋

池上線洗足池驛前の踏切道を廢止し、架道橋を新設して停車場設備の大改良を行つた。着工は昭和九年二月、竣功は同年八月である。

(ル) 池上線新京濱國道交叉改良

千鳥町・池上兩驛の中間に於て、新京濱國道が交叉するので、前記目黒線の交叉改良同様當社線を扛上し、橋梁を新設した。交叉箇所にはける線路扛上高は五・六米で、着工は昭和十二年三月、竣功は昭和十四年三月である。

最近實施豫定の立體交叉改良

以上列記した外、なほ實施すべき豫定になつて居る立體交叉改良箇所は尙拾餘個所に及んでゐる。

第四節 其他工事

一、道路

沿線發展を促進するため起された土木工事として特記すべきは、道路開設と保健設備であるが、之を左に一括して表示する。

開設道路一覽表

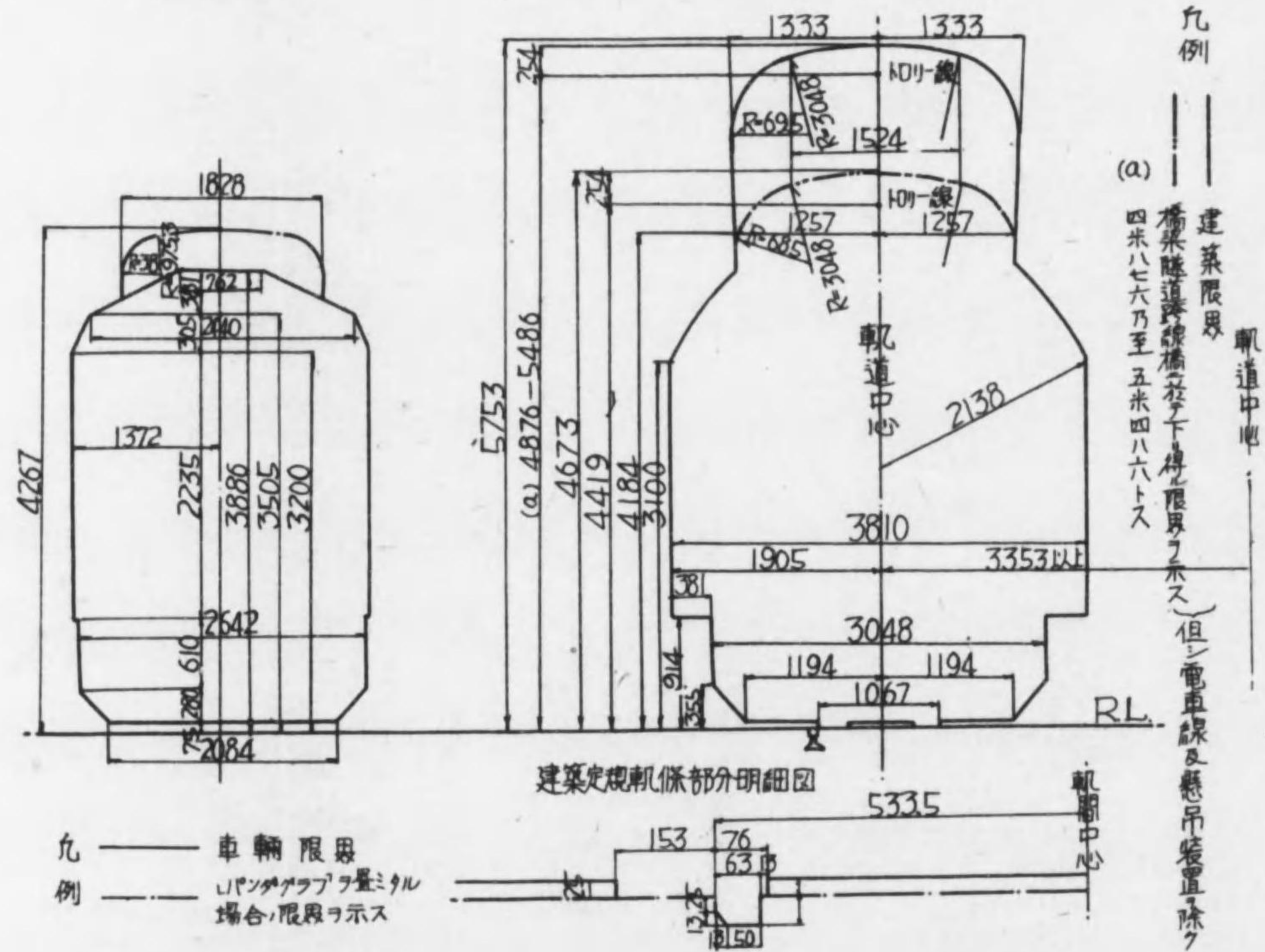
區	間	幅員	延長	竣功期	記	事
①	新丸子—日吉	五・五 ^米	二〇〇〇 ^米	昭和六年五月		
②	綱島—大倉山	五・五	九九九	一二、三		
③	妙蓮寺—白樂	六・〇	六二〇	一三、二		
④	府立高等驛—府立高等	一一・〇	一六五	六、八		
⑤	元住吉—法政大學	五・五	五〇〇	八、一一		
⑥	小杉砂利運搬道路	四・〇	二七七	一一、三		
⑦	祐天寺驛—五本木附近	五・五	二一〇	一一、二		
⑧	自由ヶ丘—駒澤ゴルフ	五・五	一〇〇〇	七、一〇		
⑨	府立高等—奥澤	七・三	四三〇	五、二		
⑩	大岡山—洗足	四・五	一六〇	六、一一		
⑪	夕陽丘—目黒川	五・五	一五〇	五、五		

築建限界

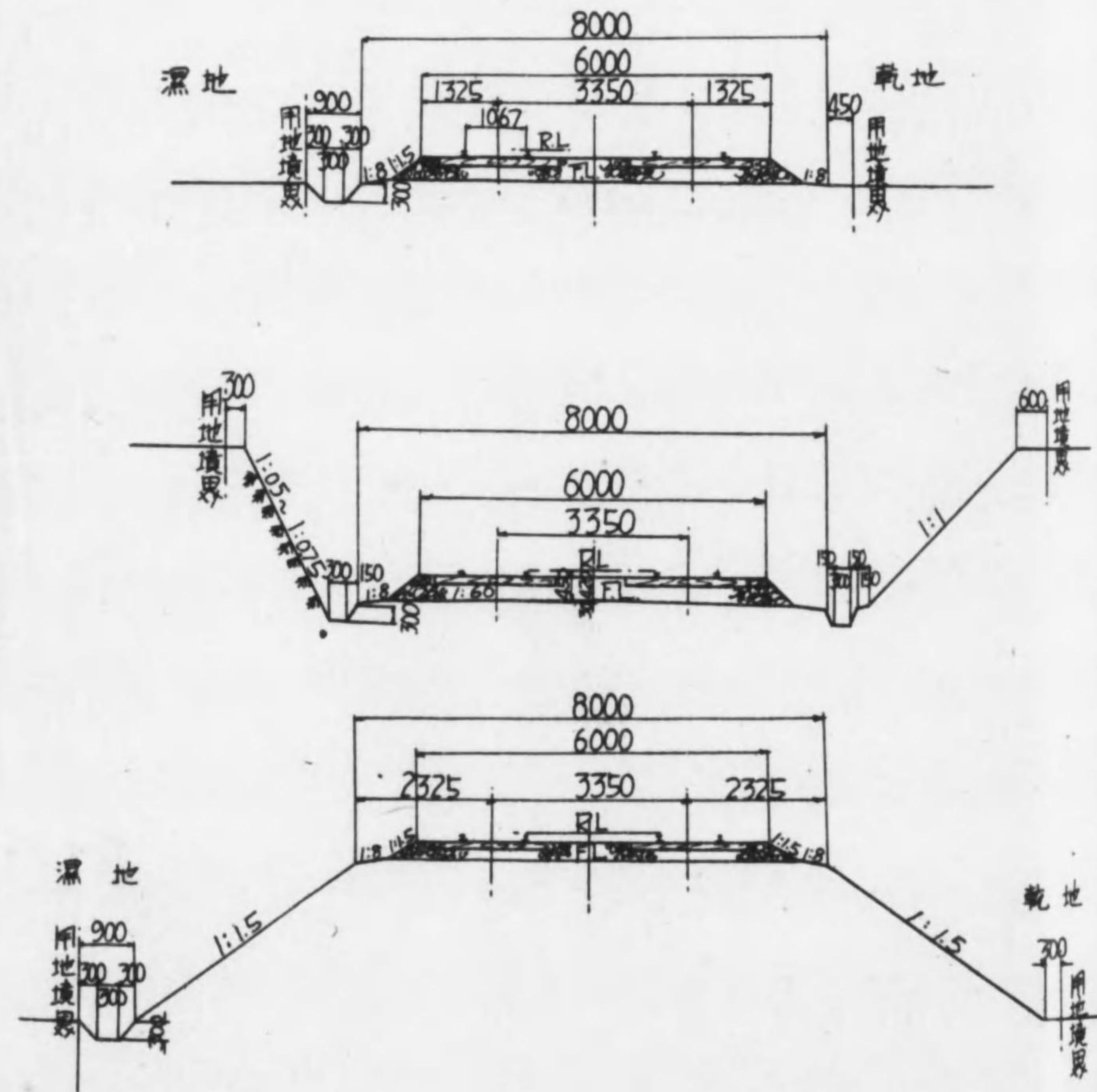
第一圖ノ一

車輛限界

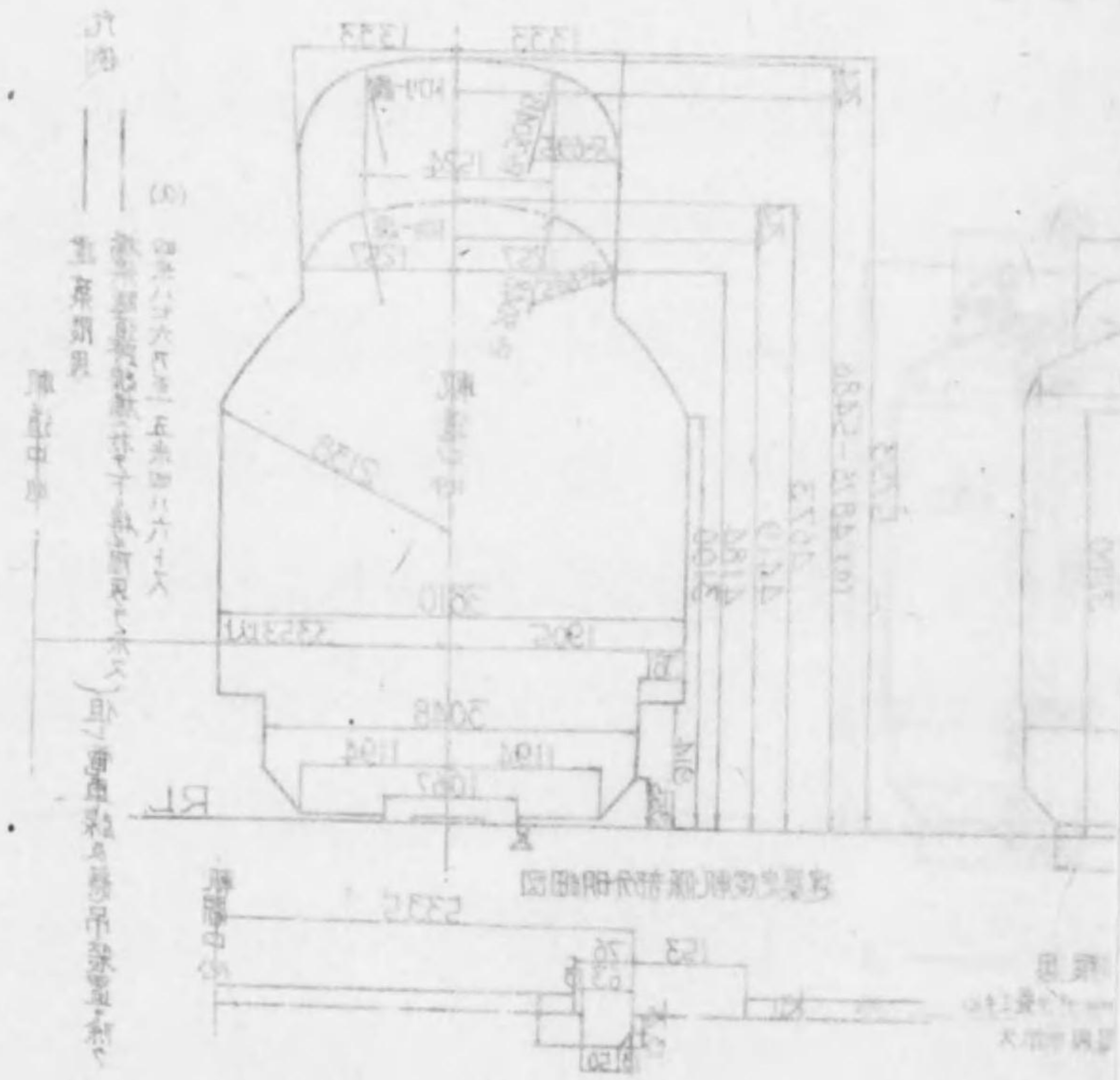
第一圖ノ二

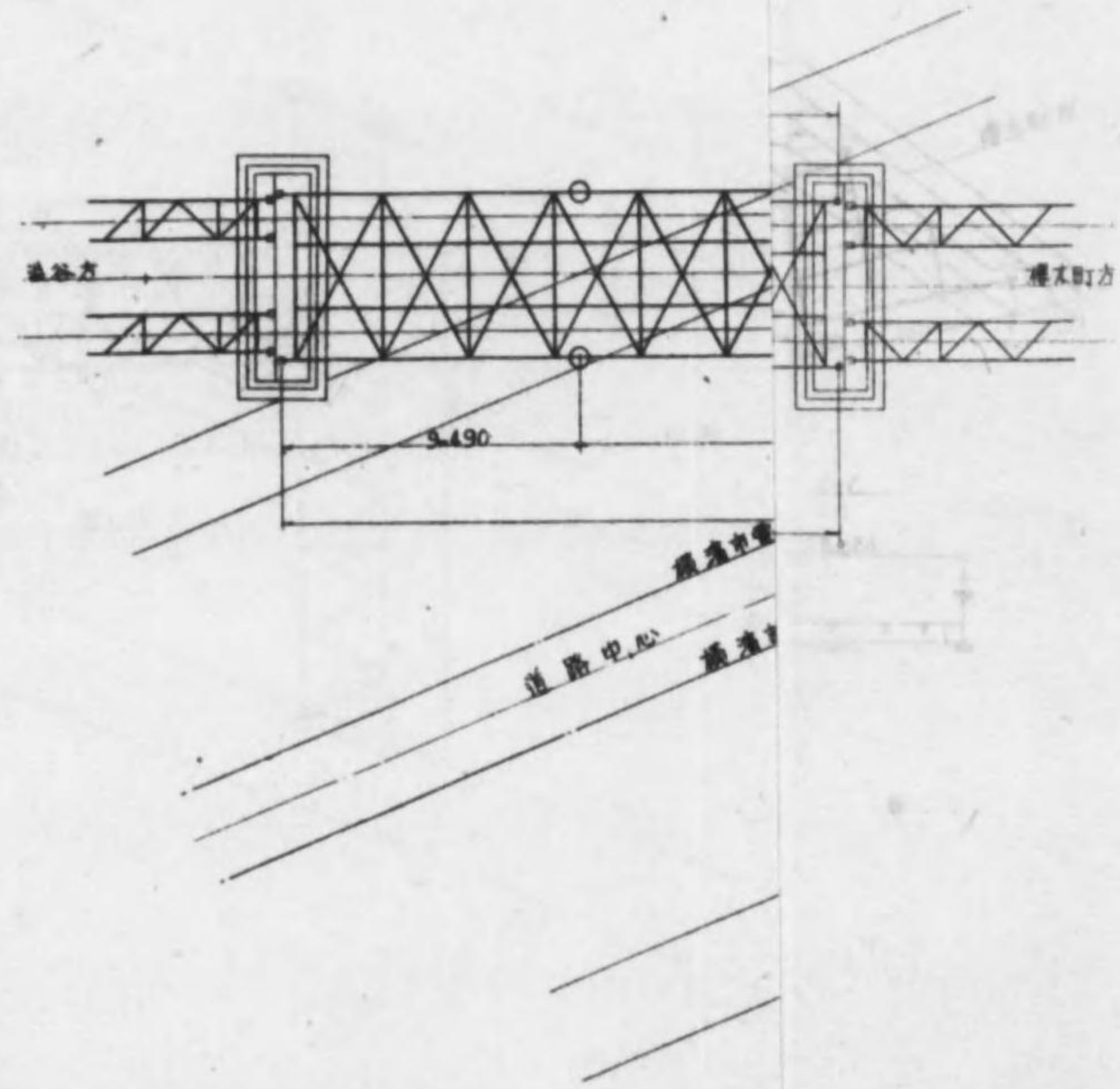


土 工 定 規
(第二圖)

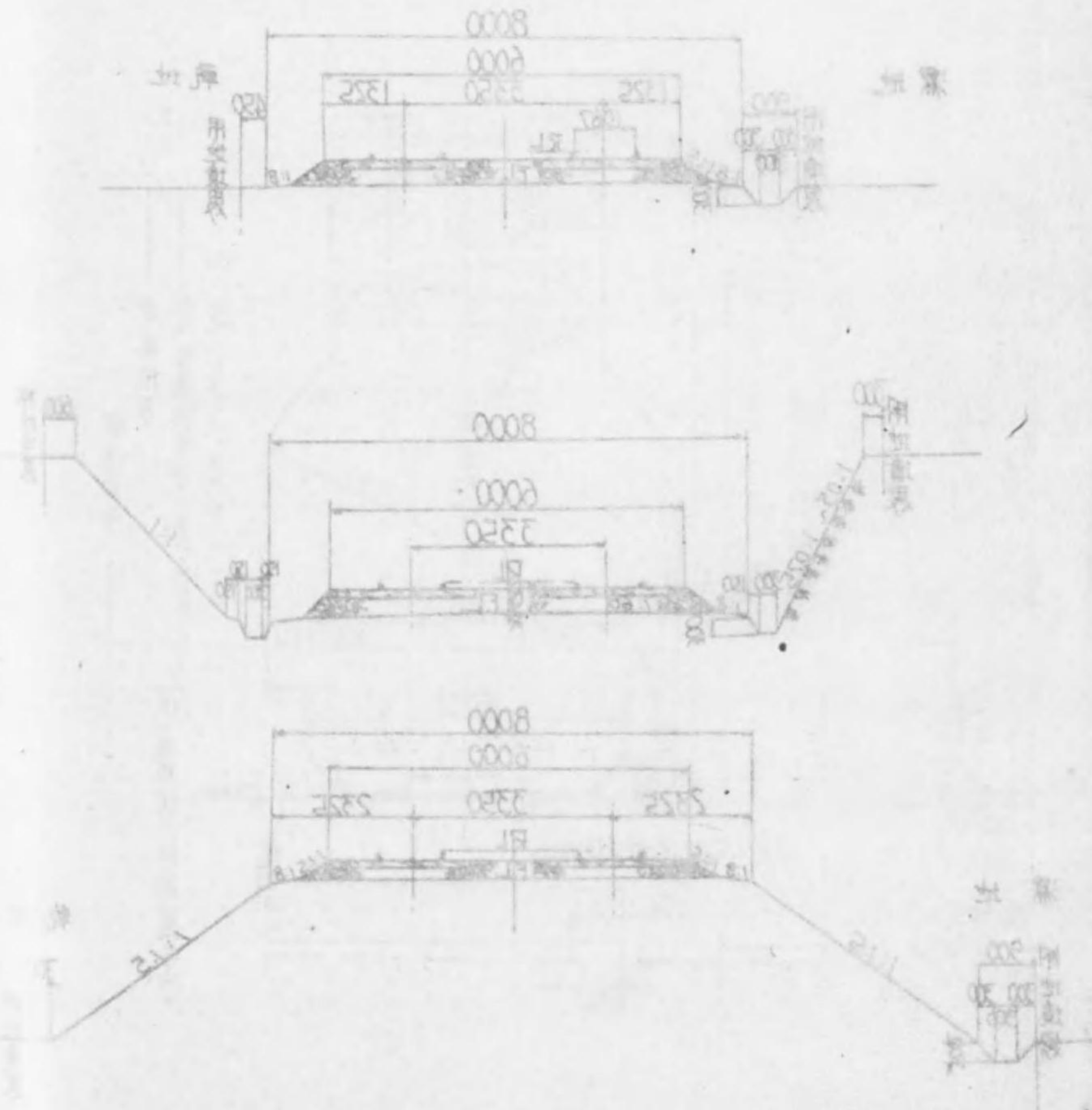


單 渠 橫 斷
1:1000

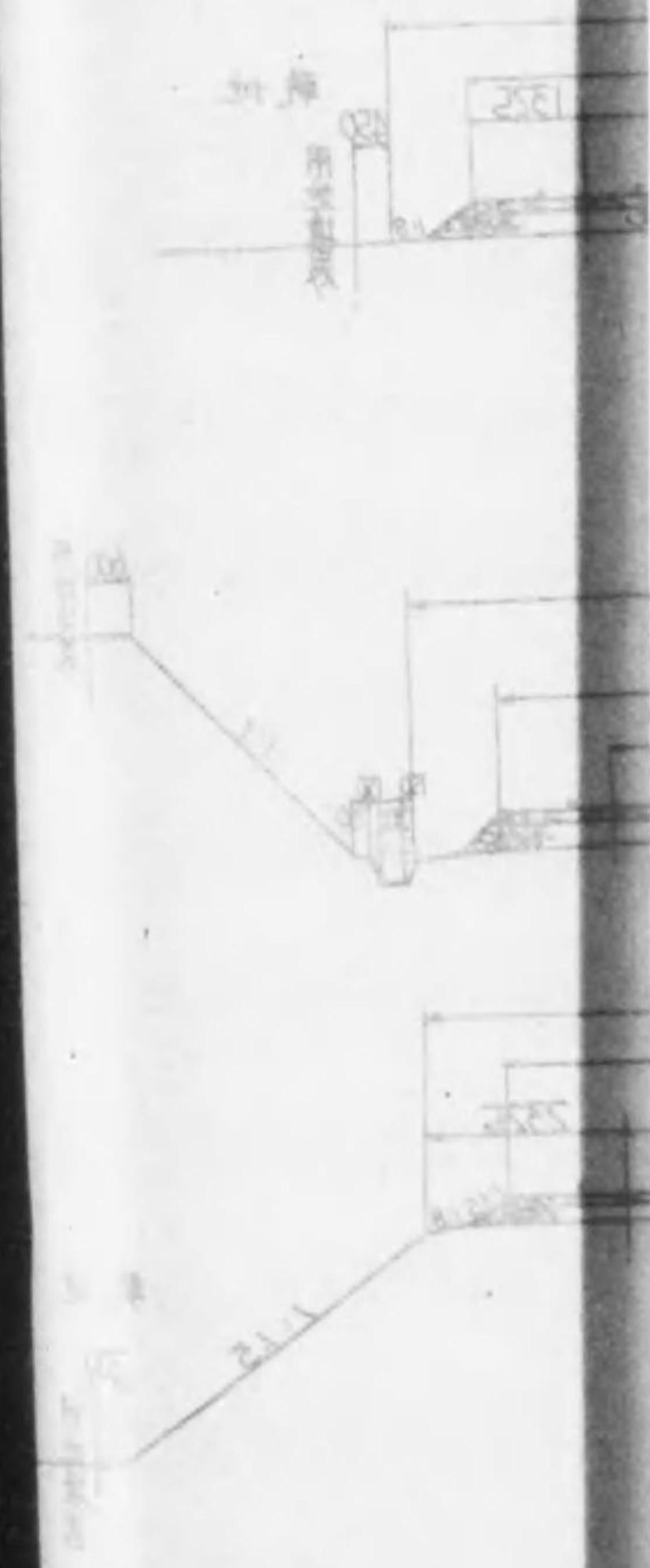
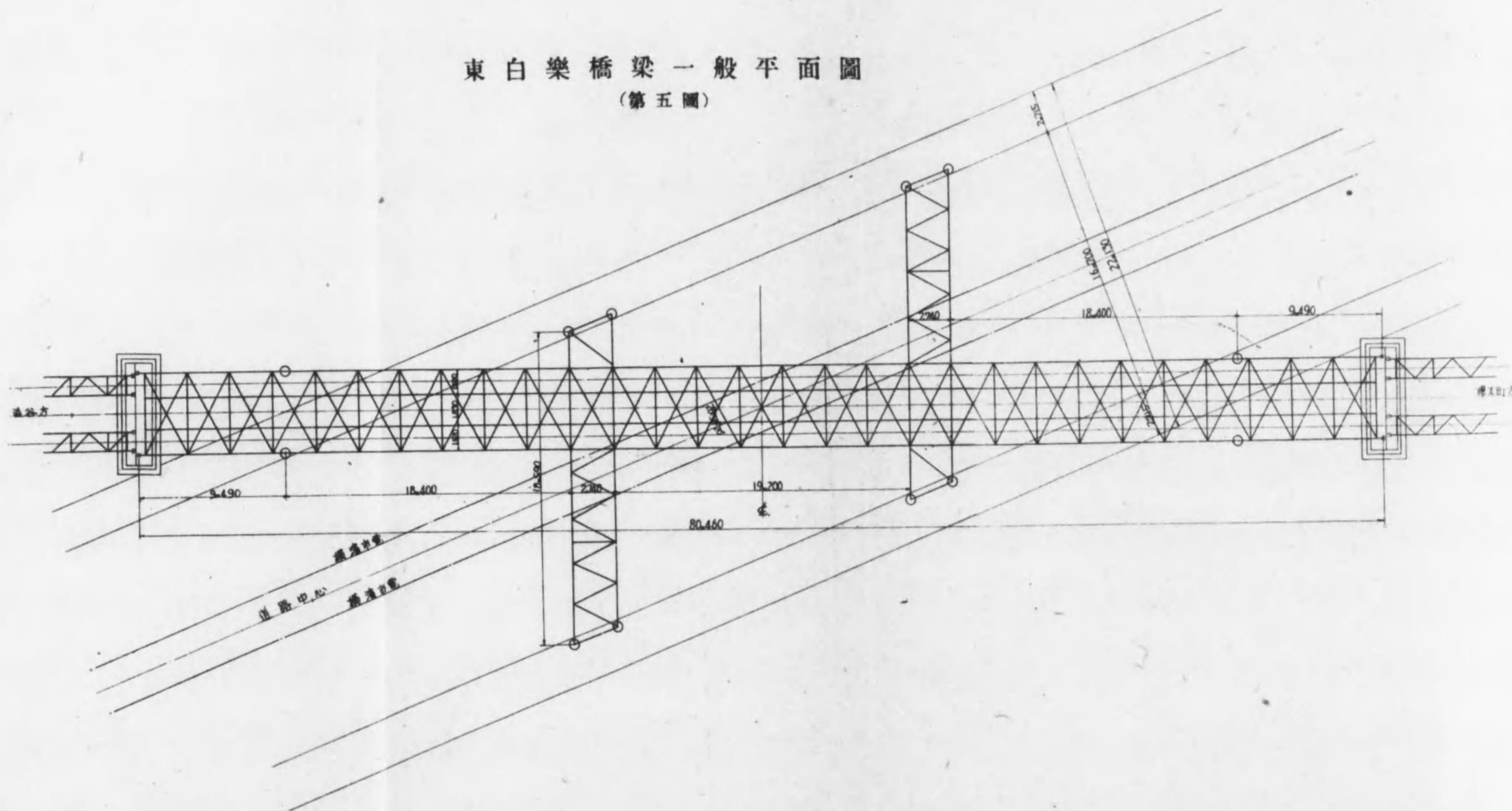




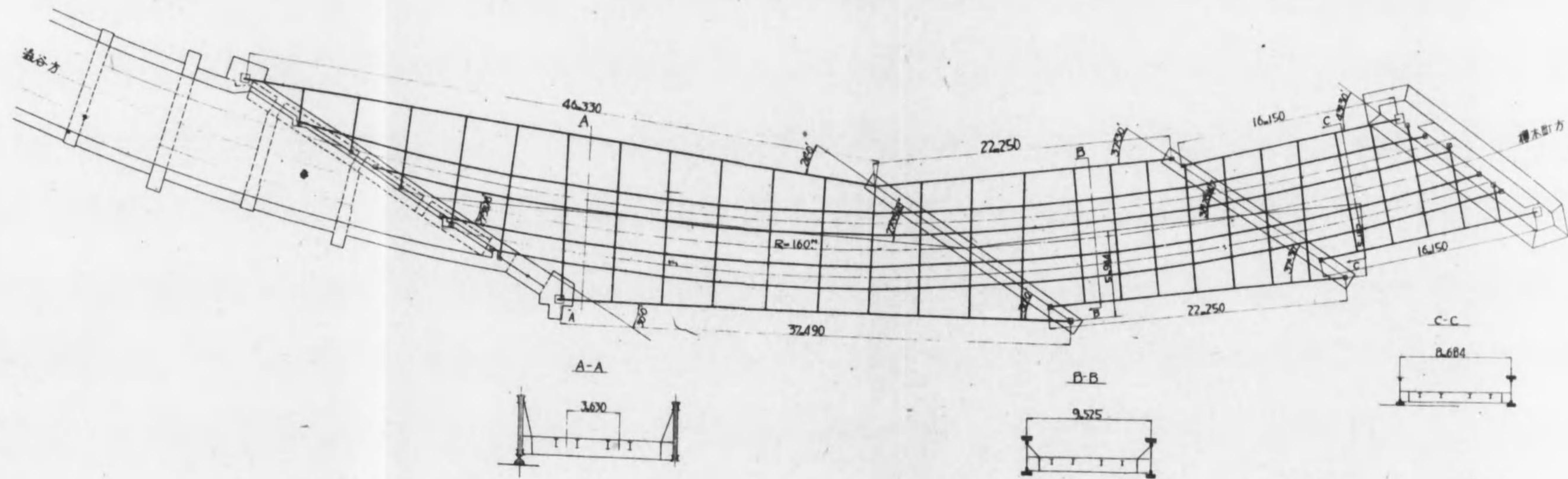
第十圖
(第三圖)



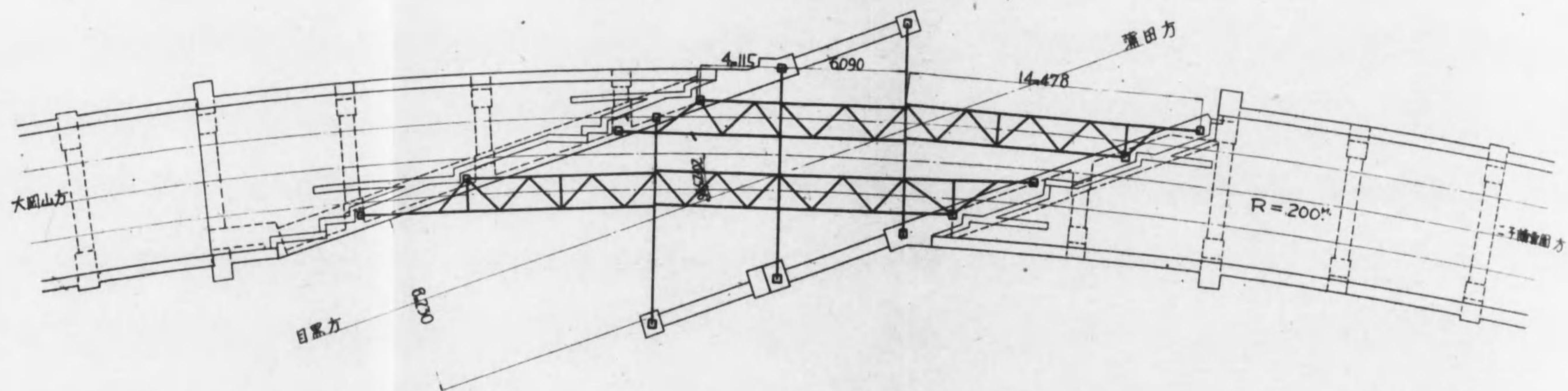
東白樂橋梁一般平面圖
(第五圖)



東海道線跨線橋梁一般平面圖
(第六圖)

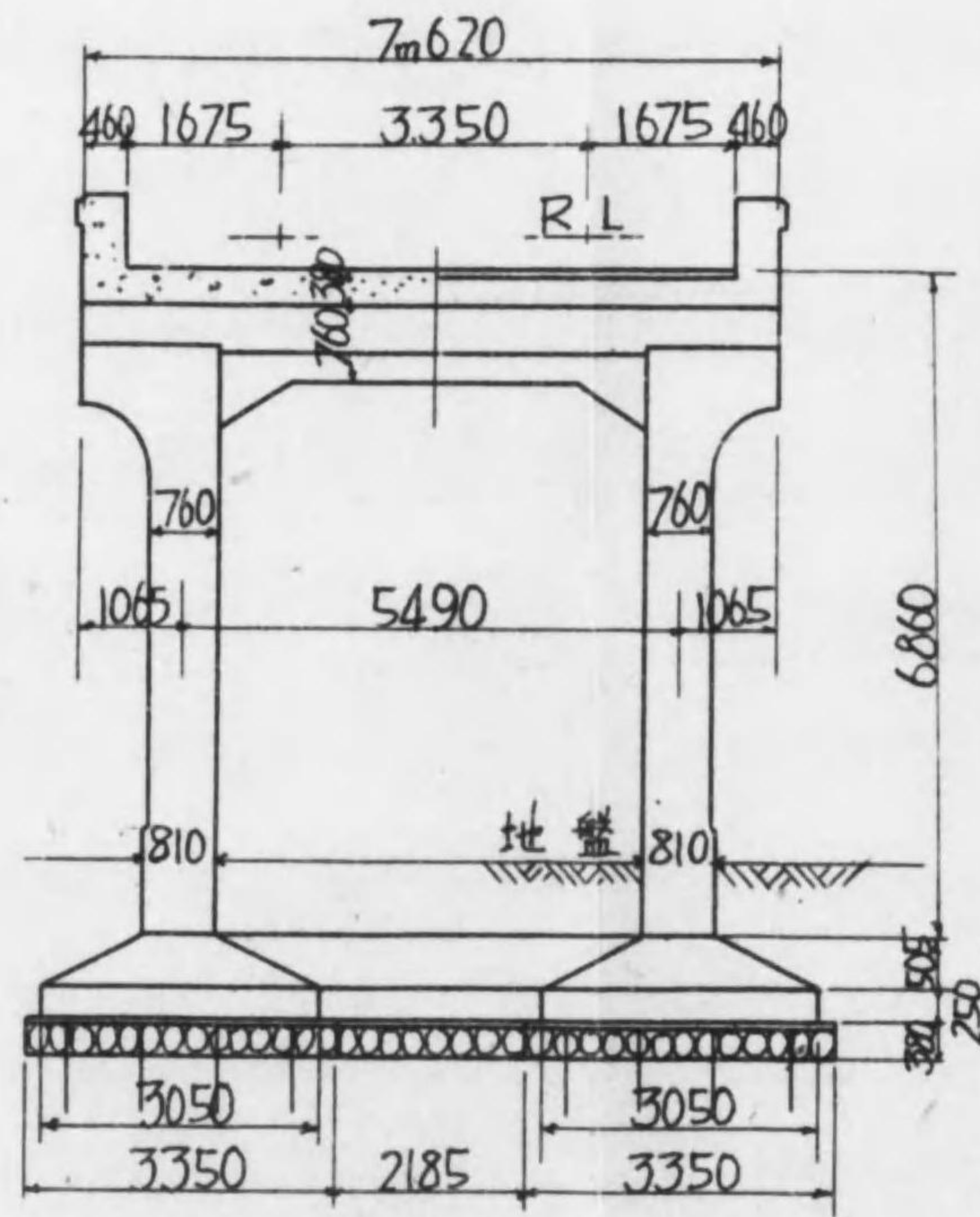


目蒲線交叉橋梁一般平面圖
(第七圖)

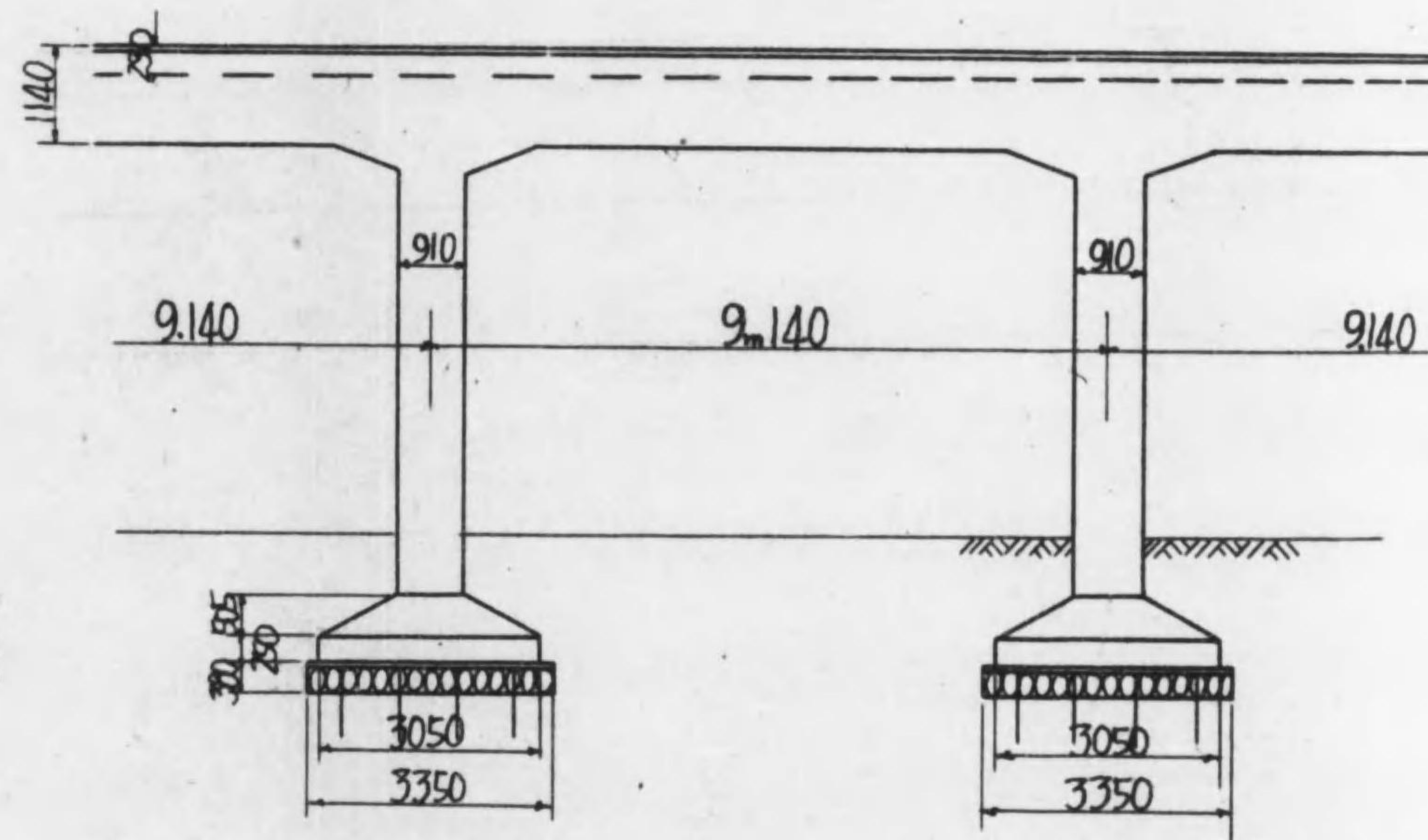


橫濱、大井町、大岡山、高架橋標準圖
(第八圖)

断面圖



側面圖

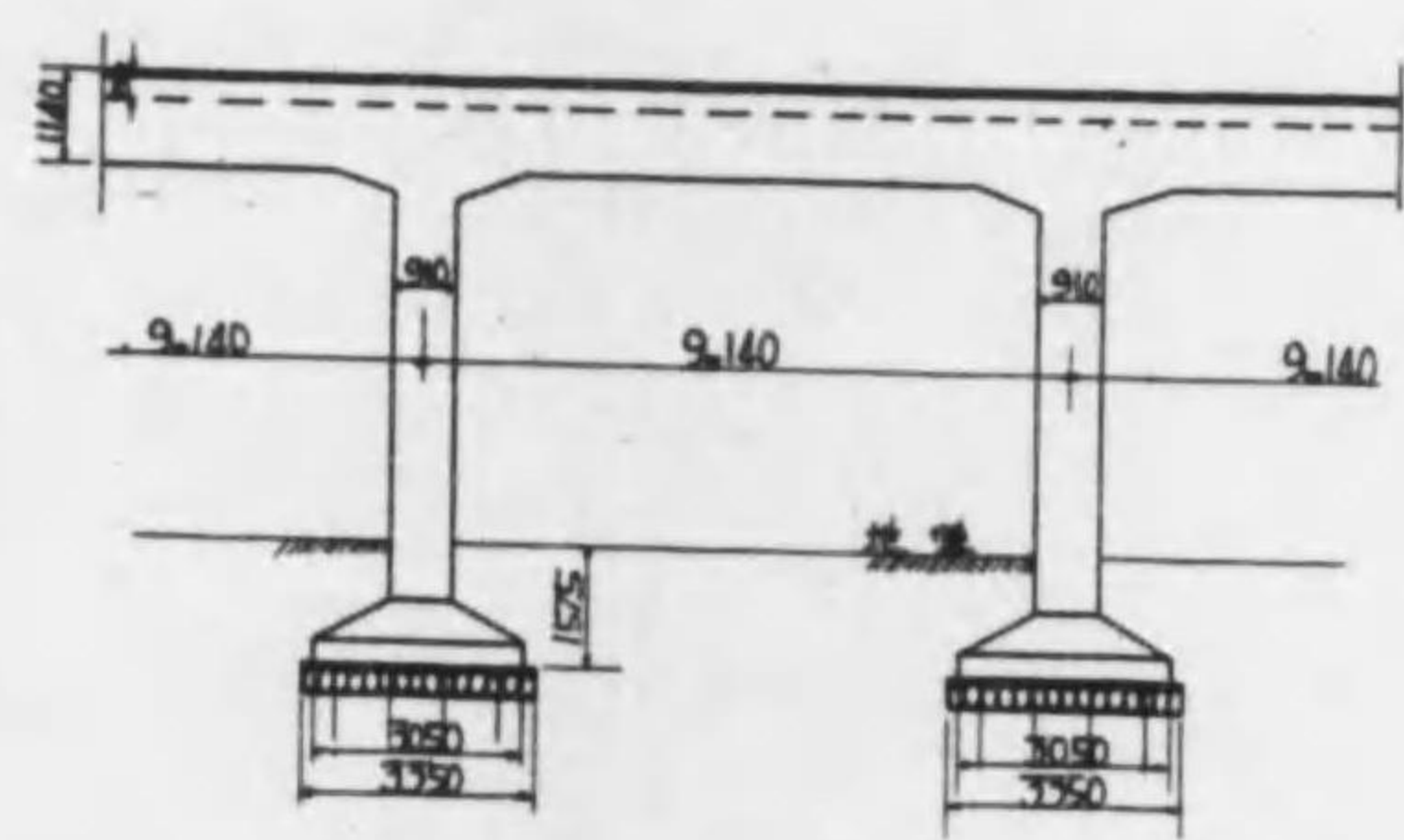
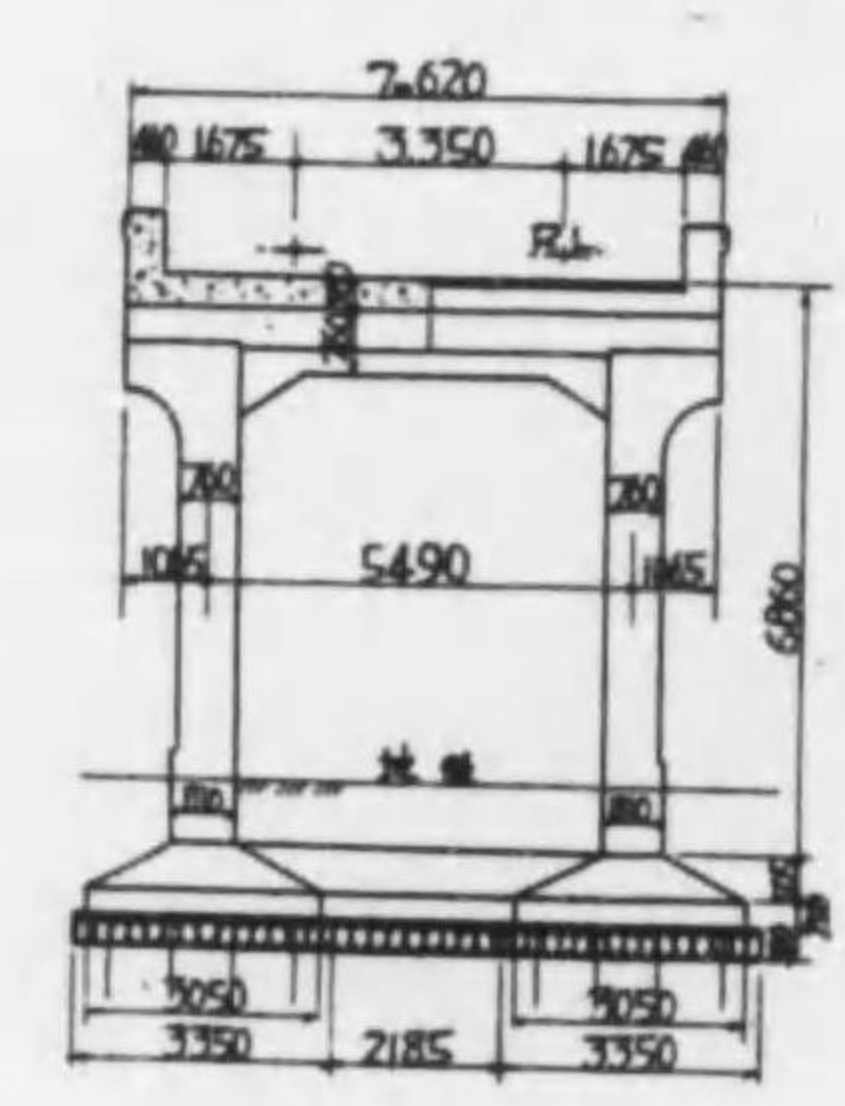
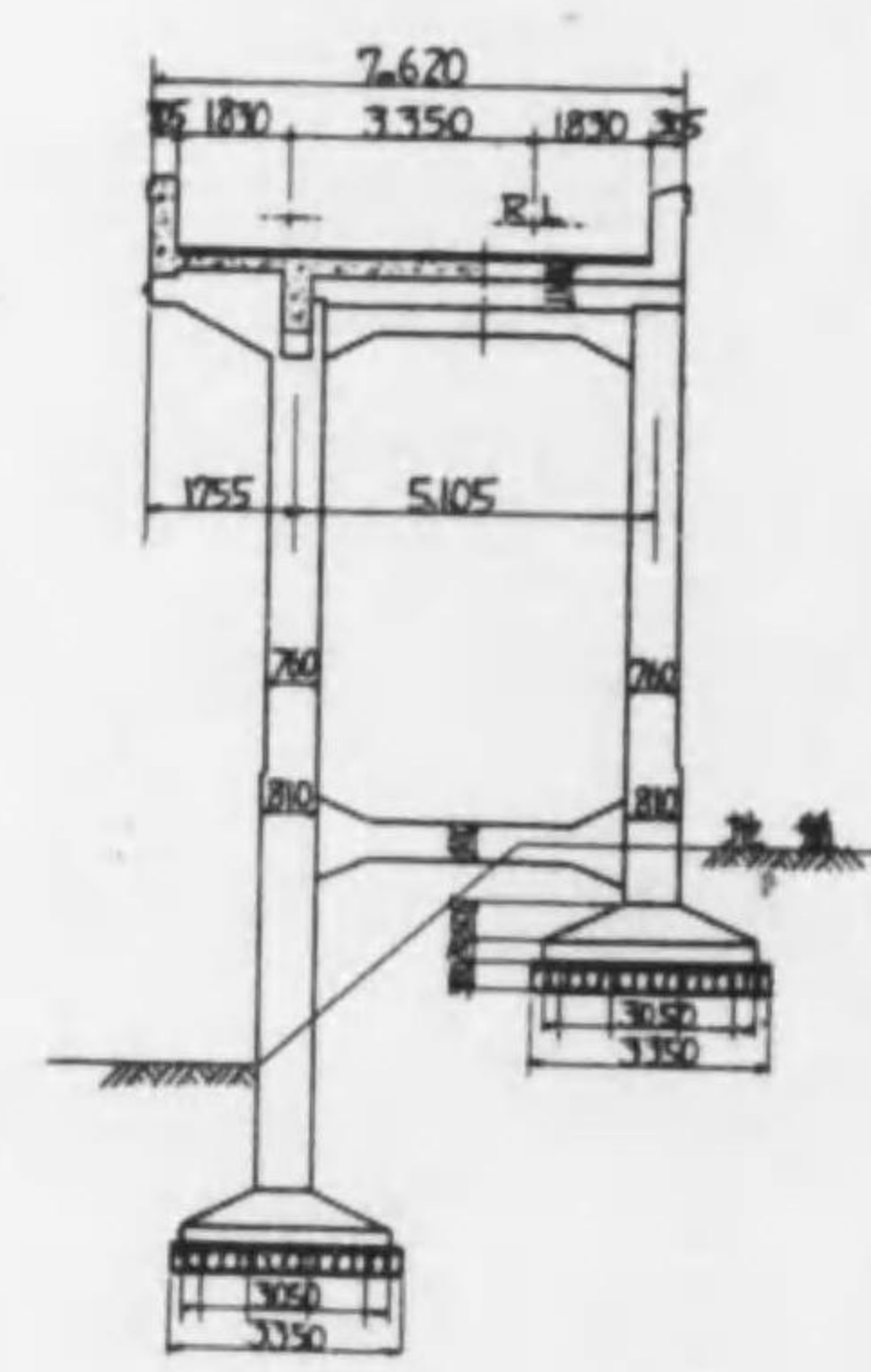


澁谷線高架橋標準断面圖
(第九圖)

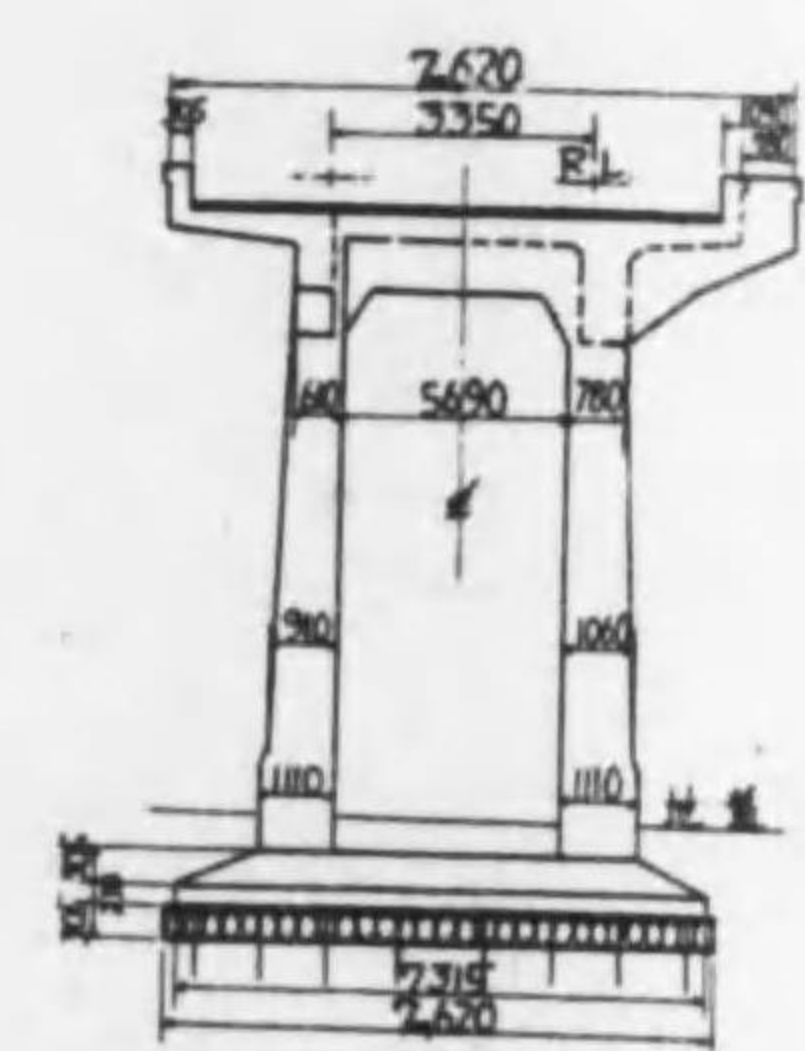
澁谷川沿

一般

側面圖



神奈川線第1.2高架橋
標準断面圖



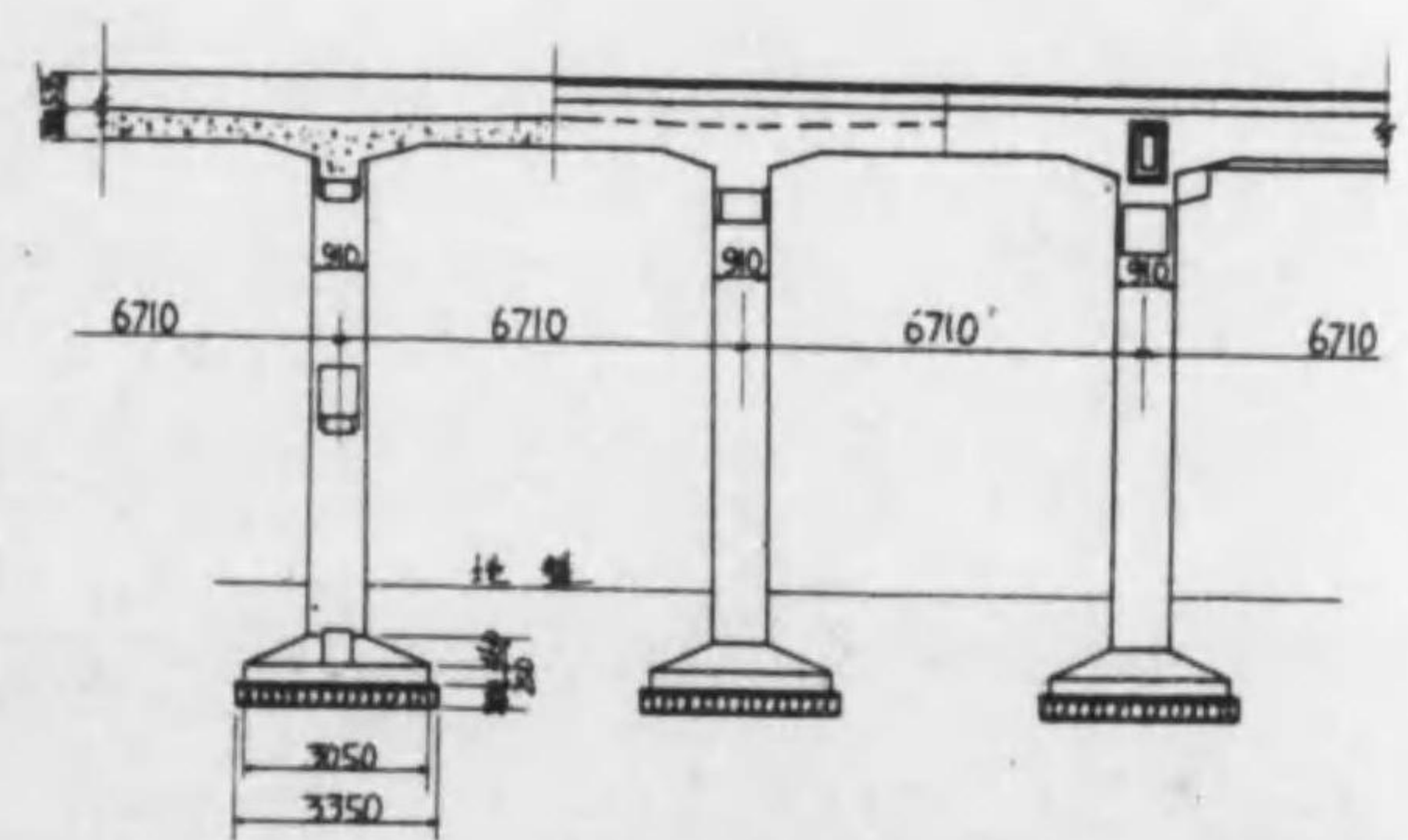
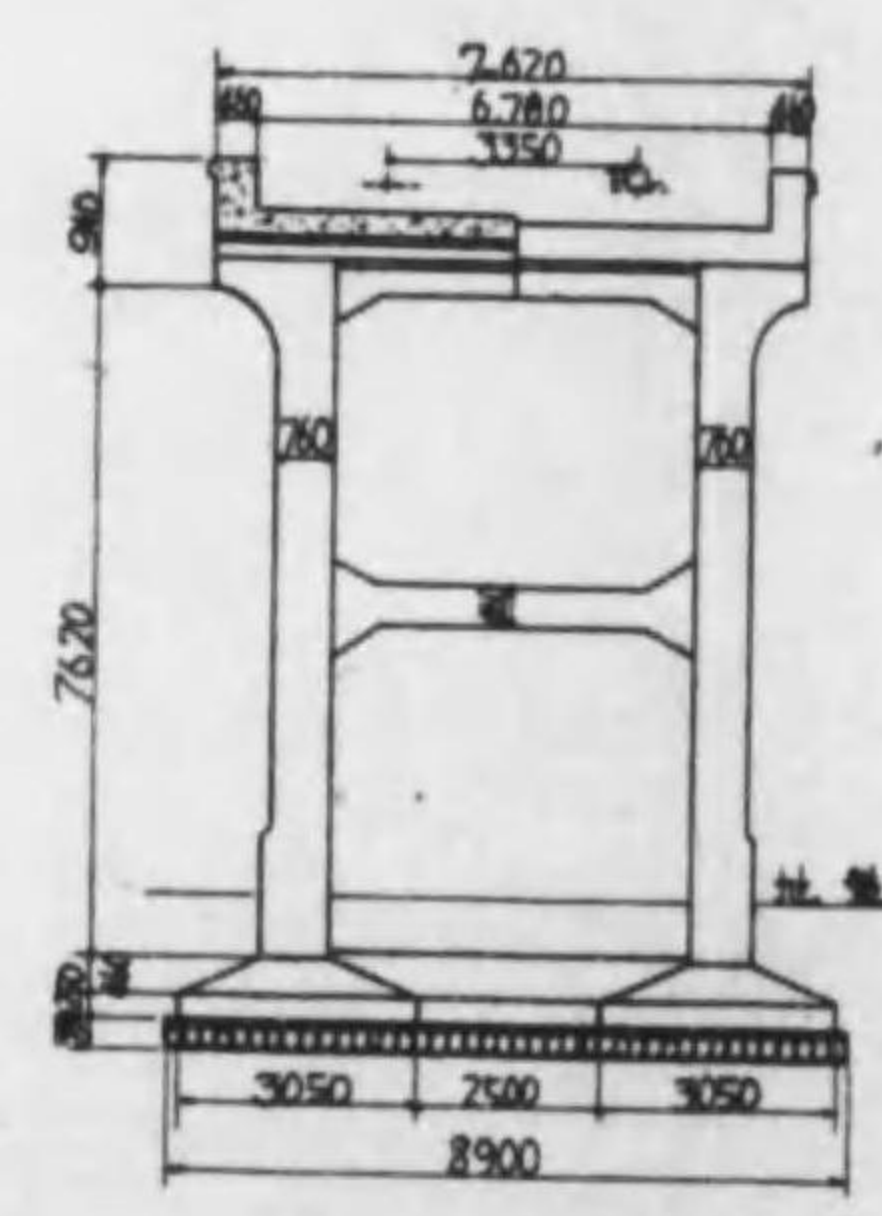
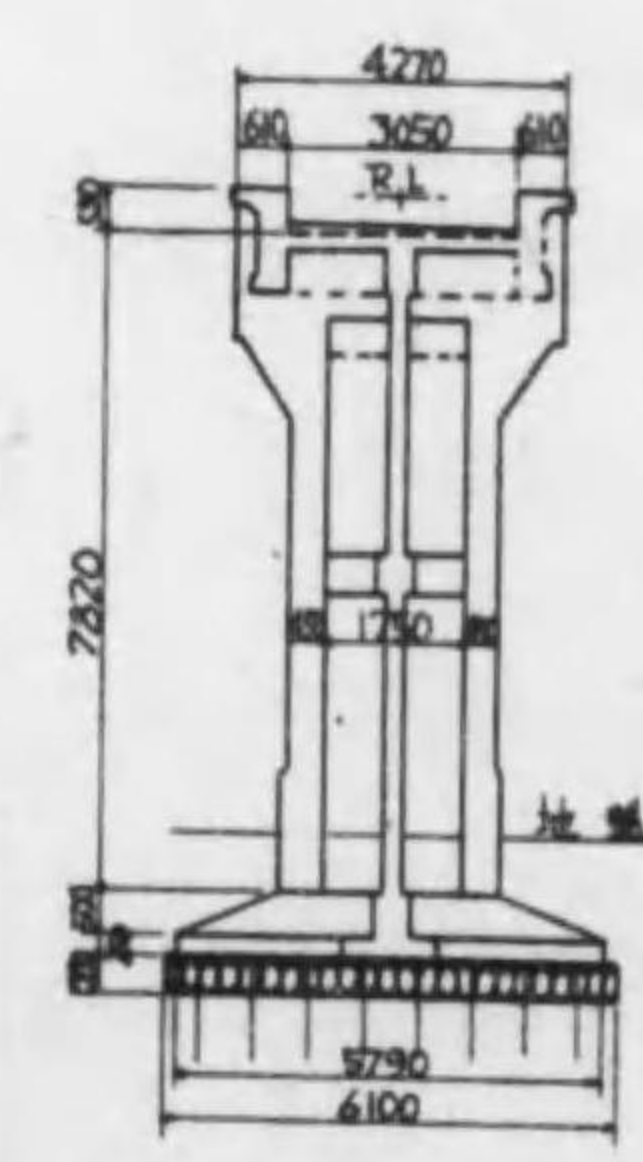
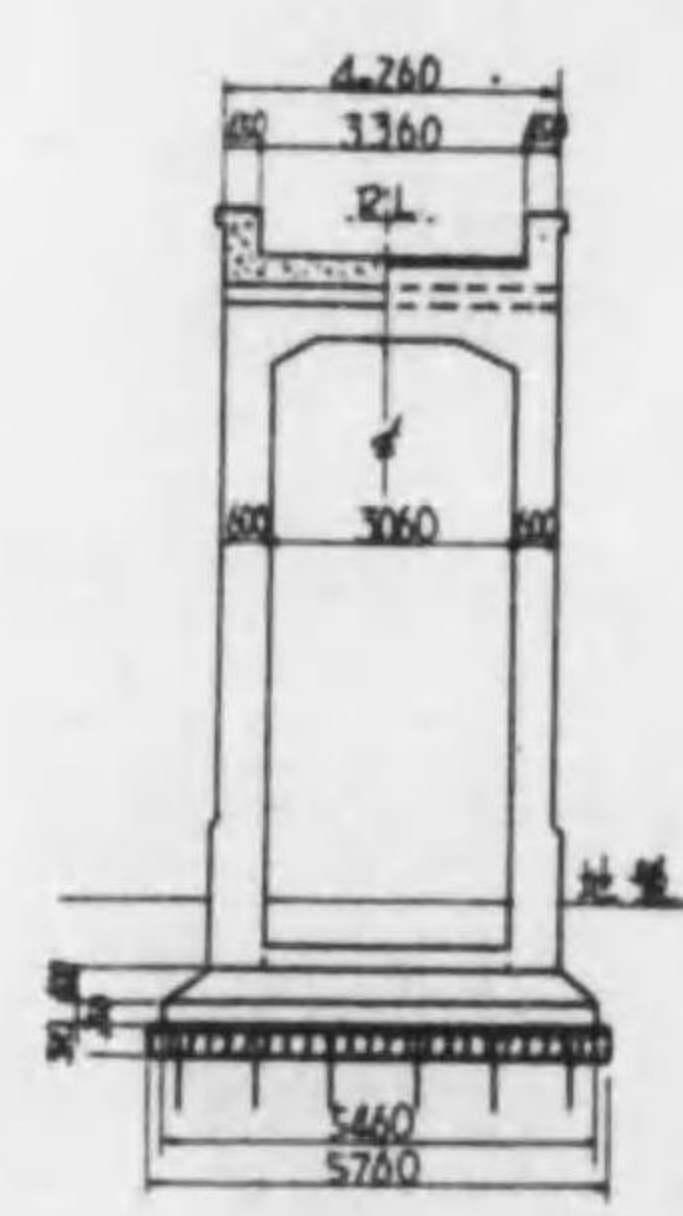
橫濱線單線式高架橋
標準断面圖

橫濱驛構内右

全左

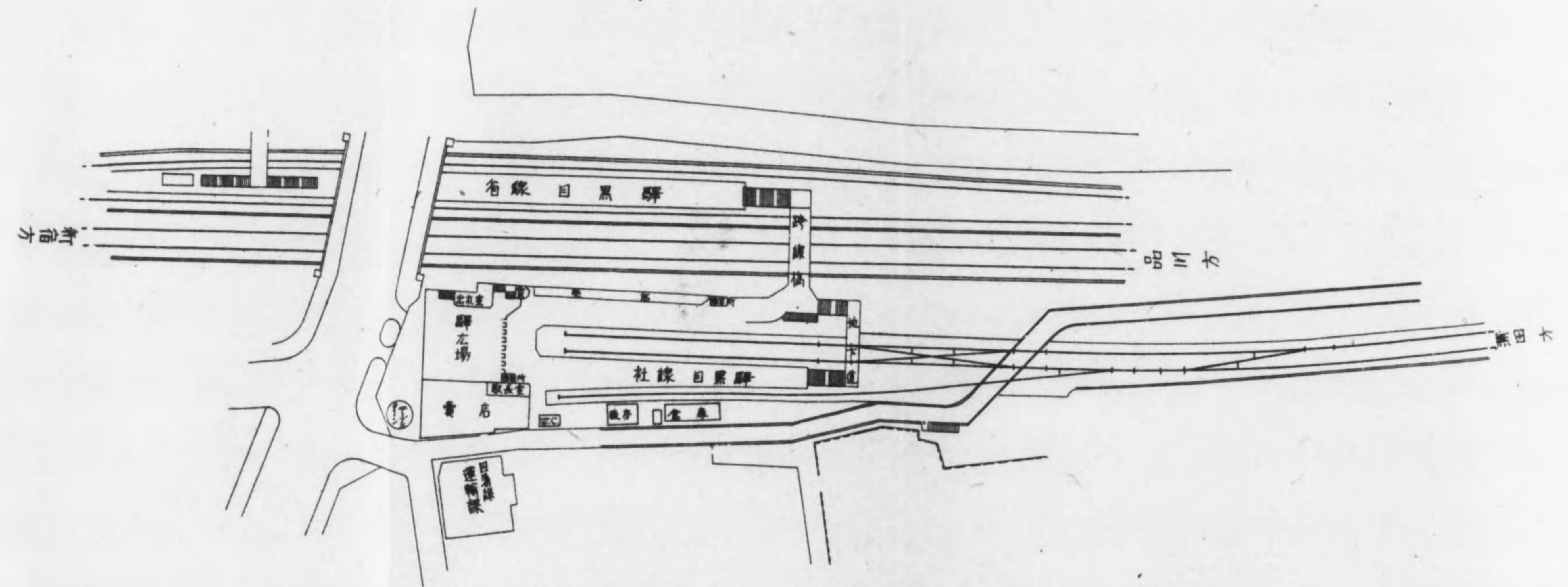
断面圖

側面圖

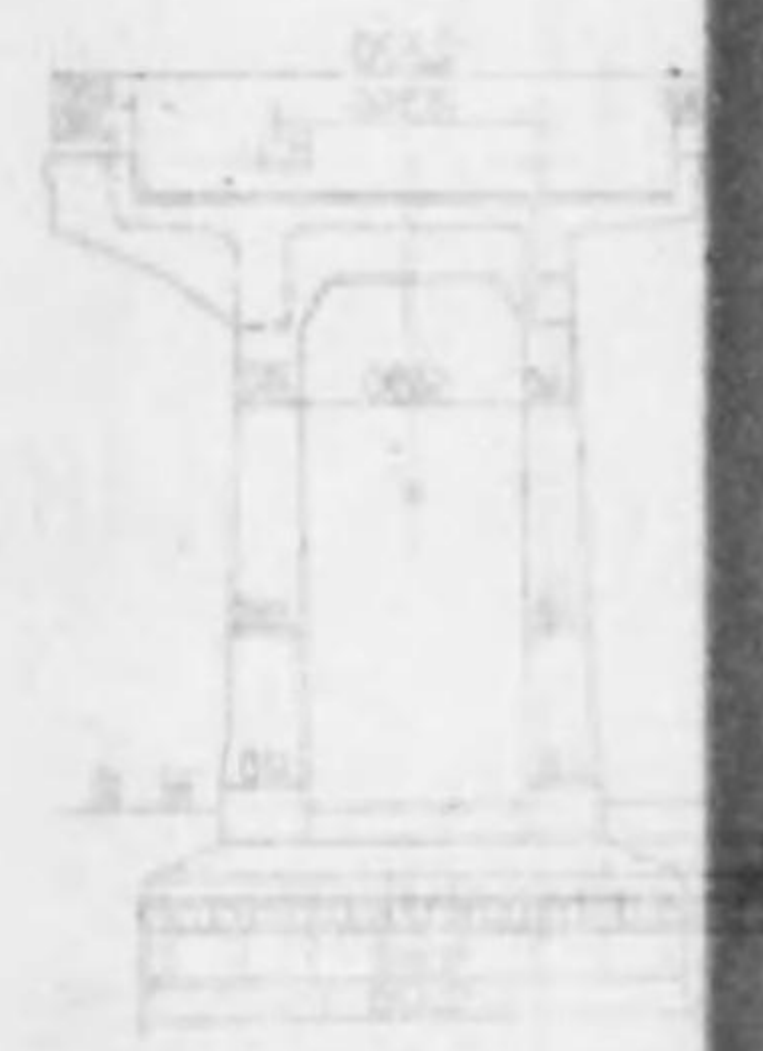


ONE

目 黒 驛 平 面 圖
(第十二圖)



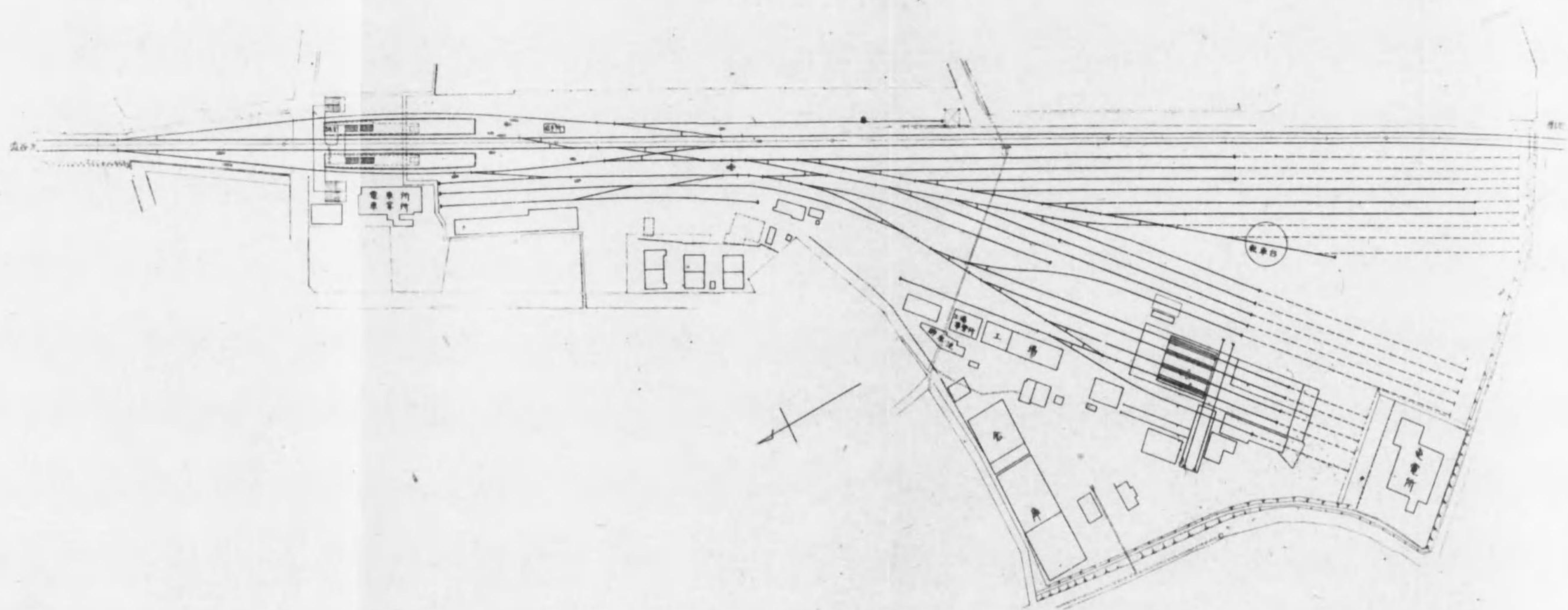
目黒驛
圖



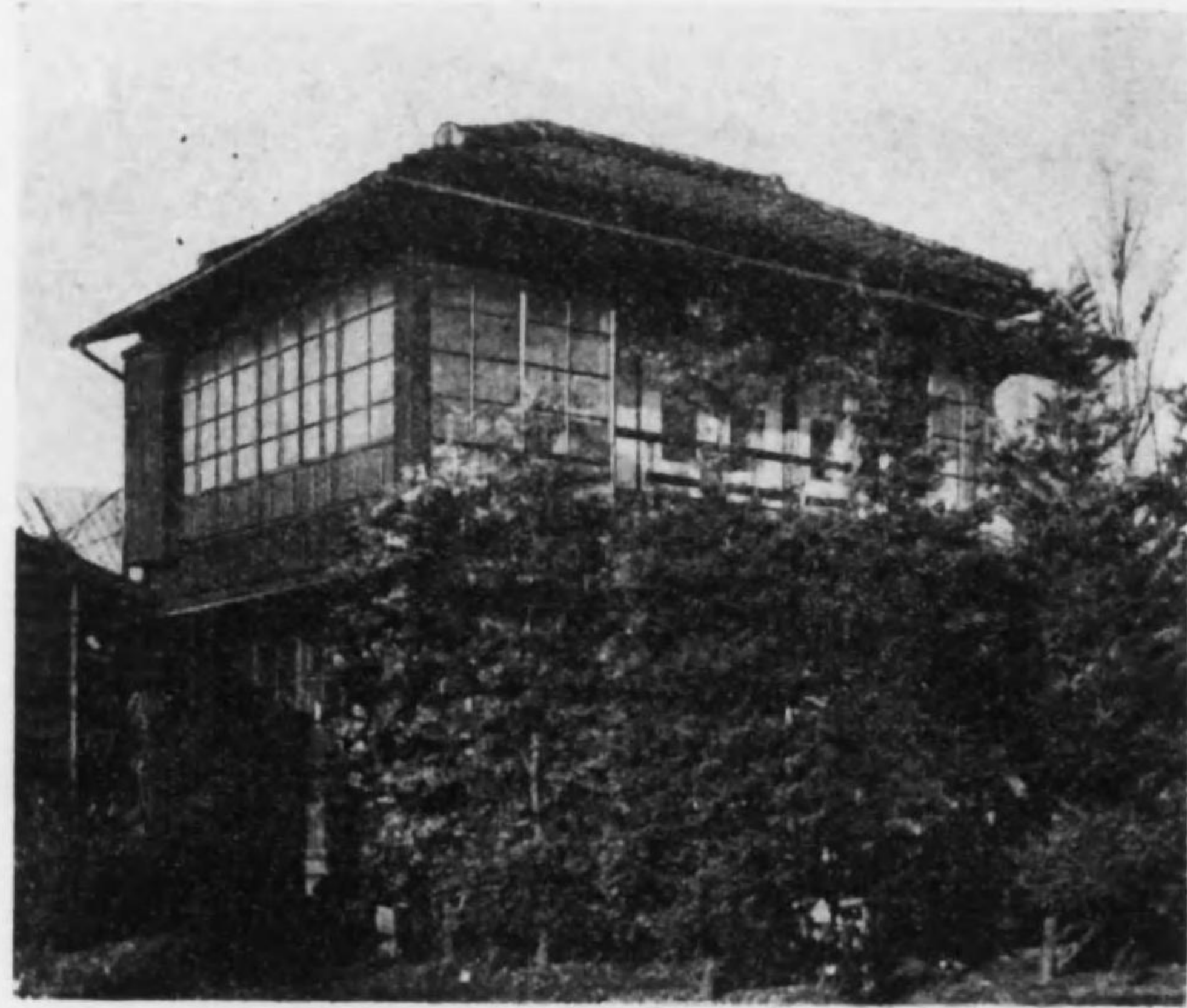
澁谷停車場平面圖
(第十三圖)



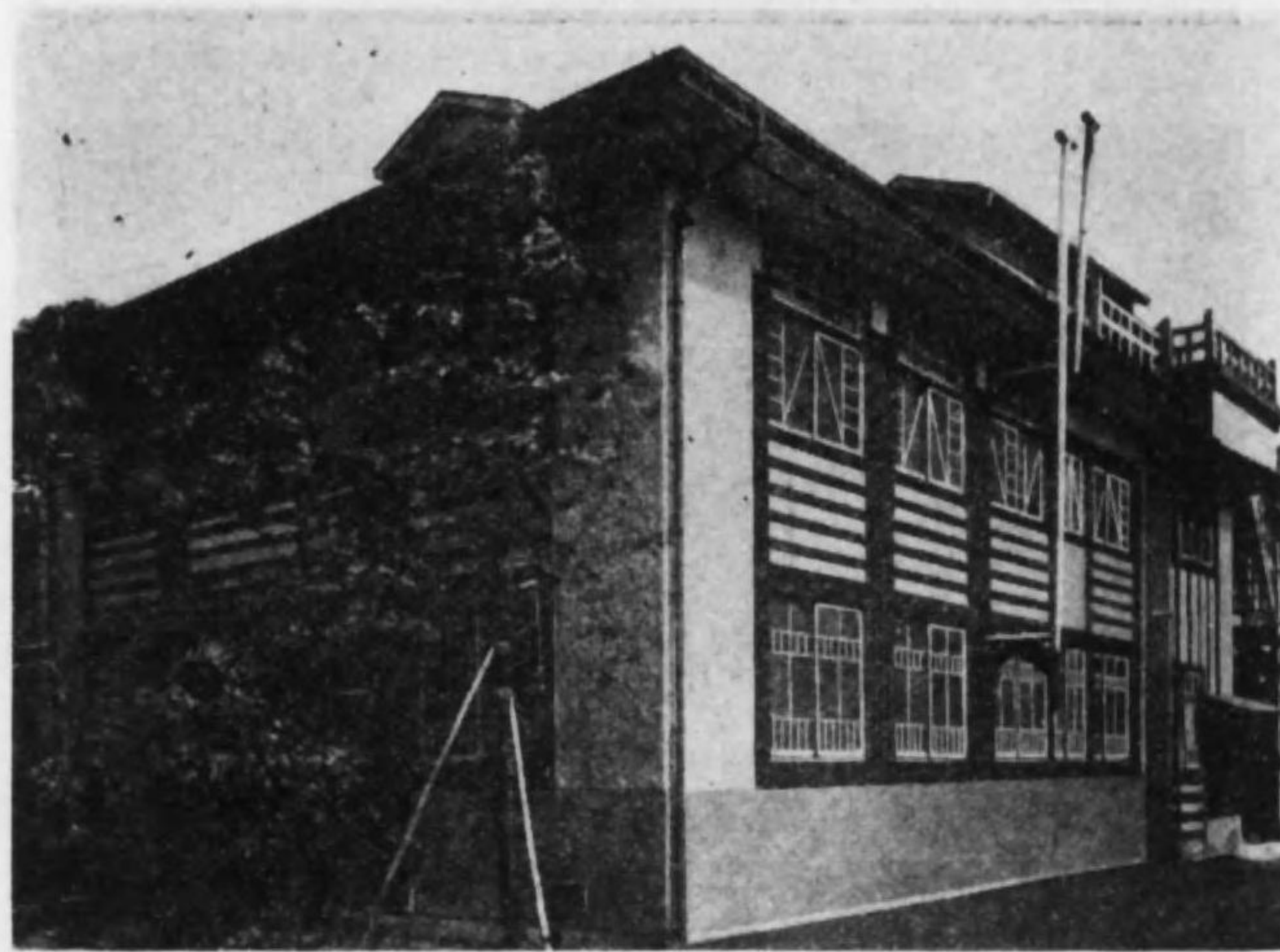
元住吉停車場平面圖
(番 外)



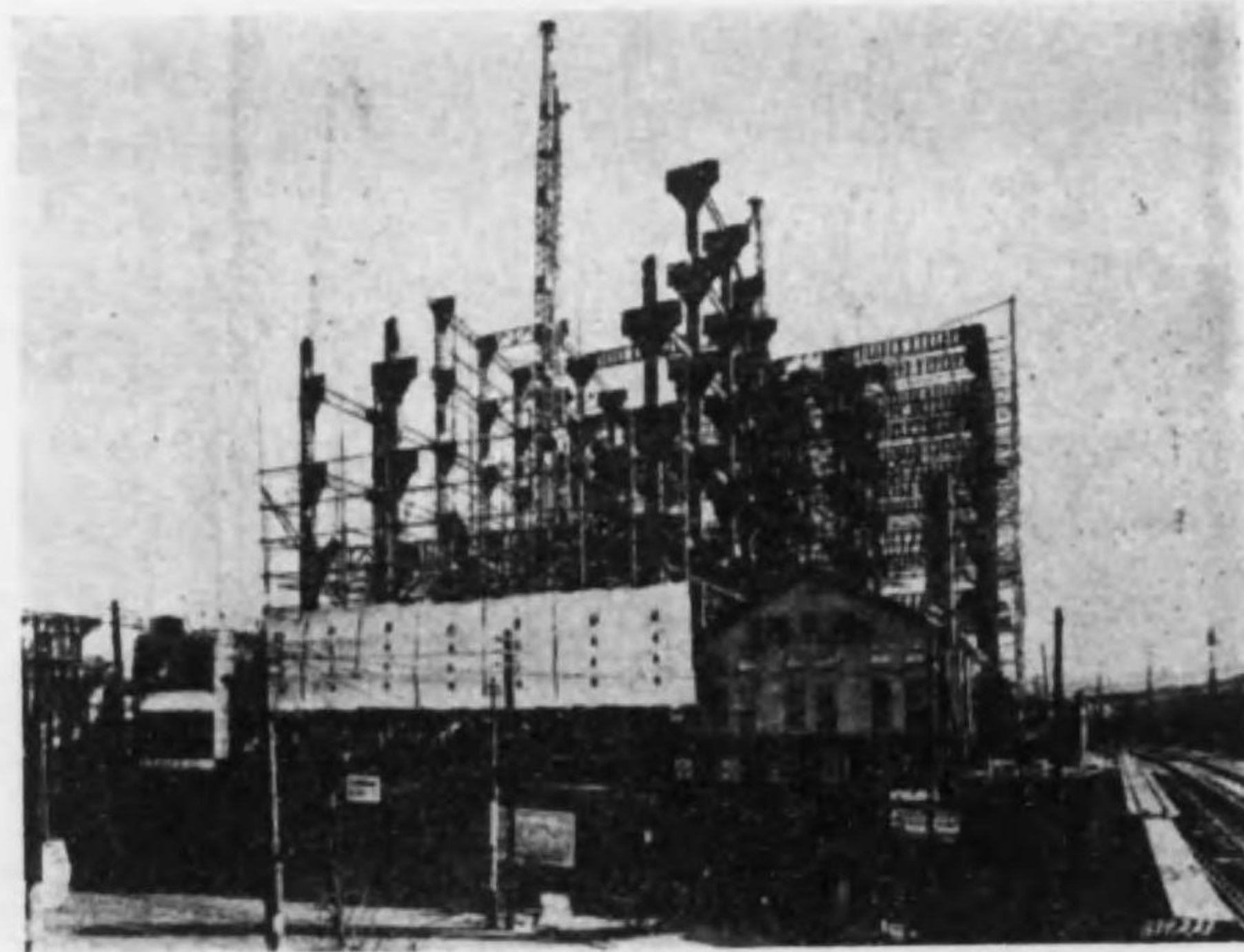
二階八疊(重役室) 階下八疊(庶務係)
四階半(庶務係) 階下六疊(工務係)



東洋車庫内に工場直室として建ち
第一相互館から目黒へ移轉した當時の假本社



社本舊横東・蒲目たし築建へ跡社本假の記上



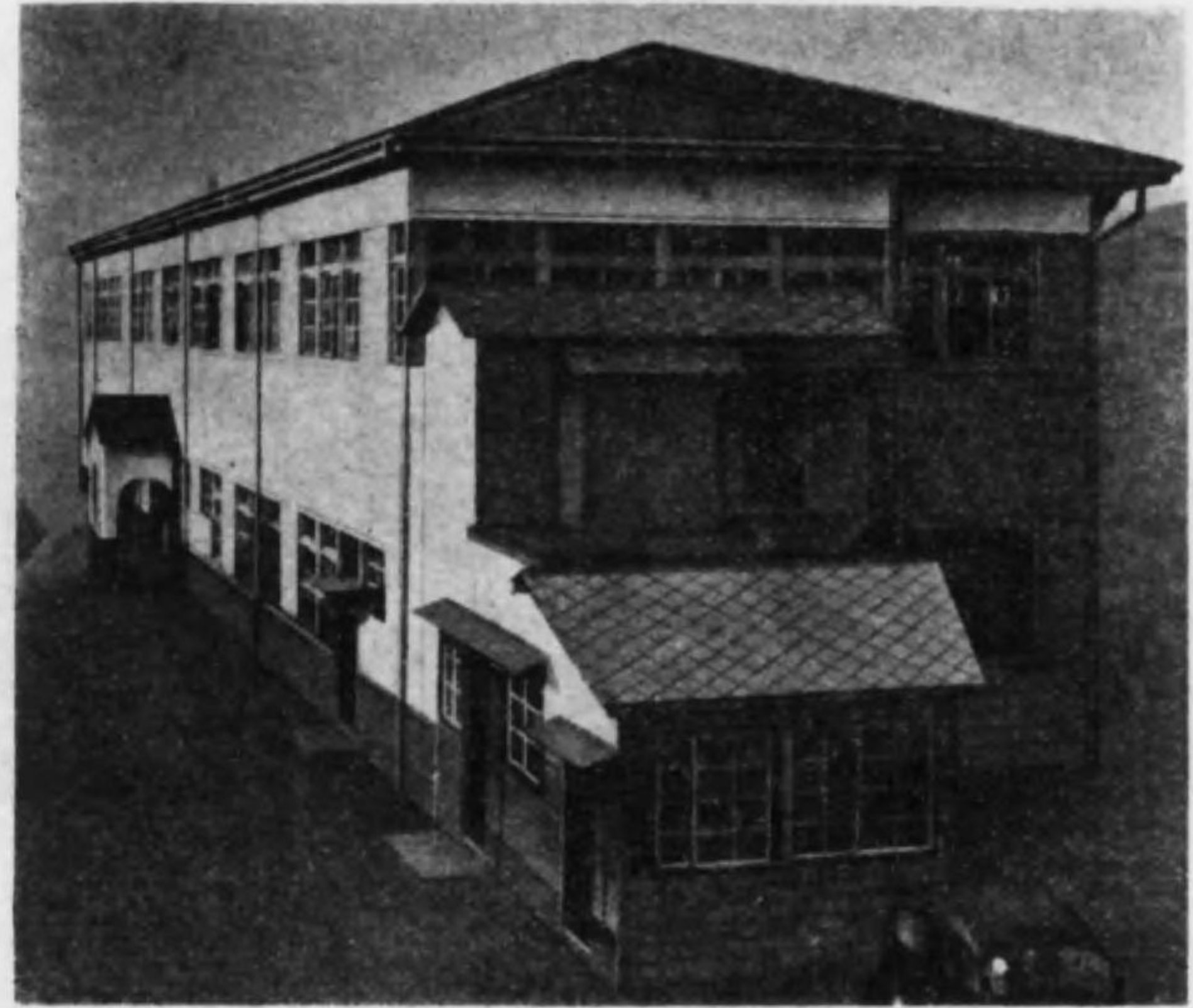
店貨百横東の中事工



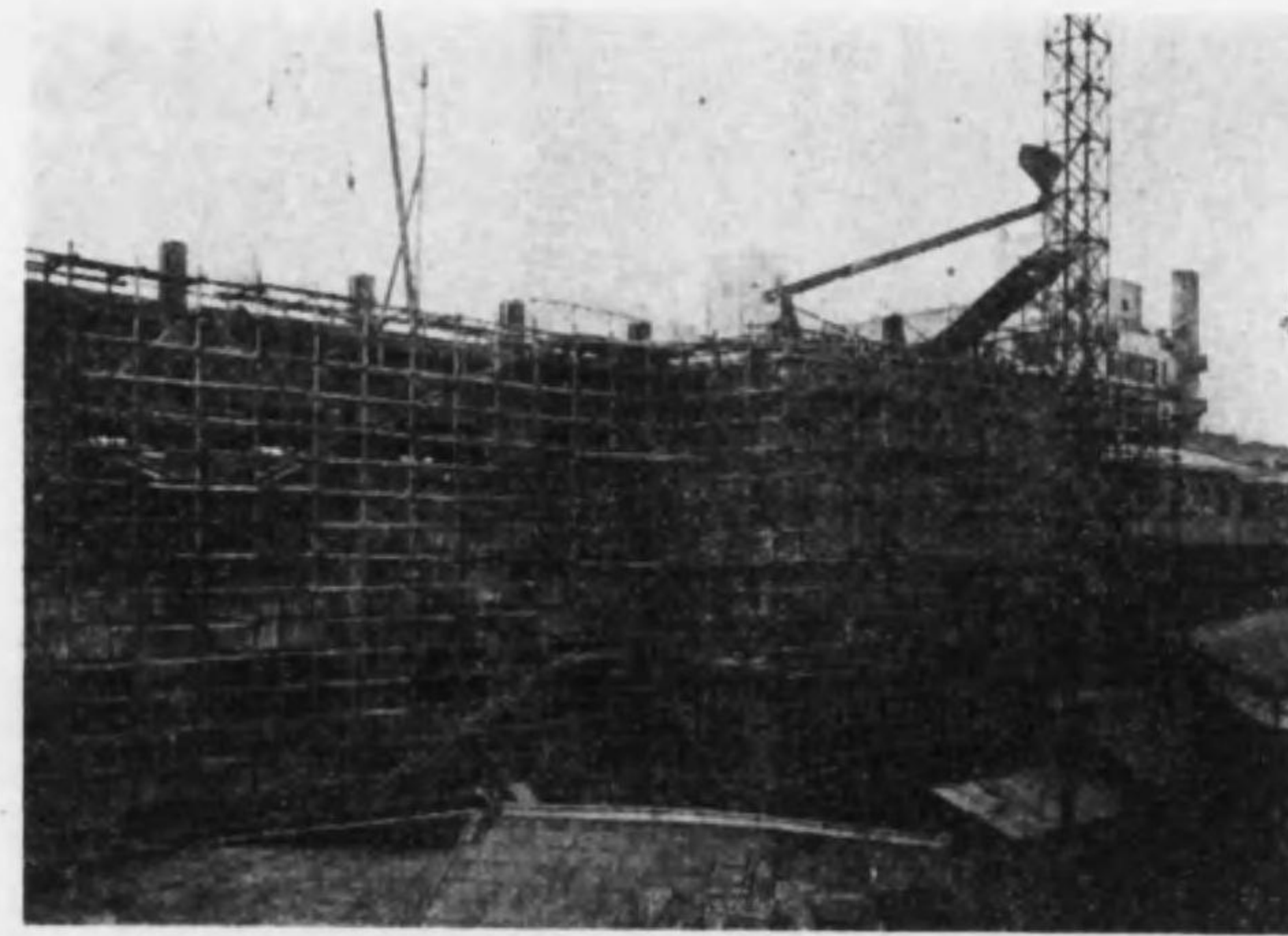
店貨百横東の後功竣



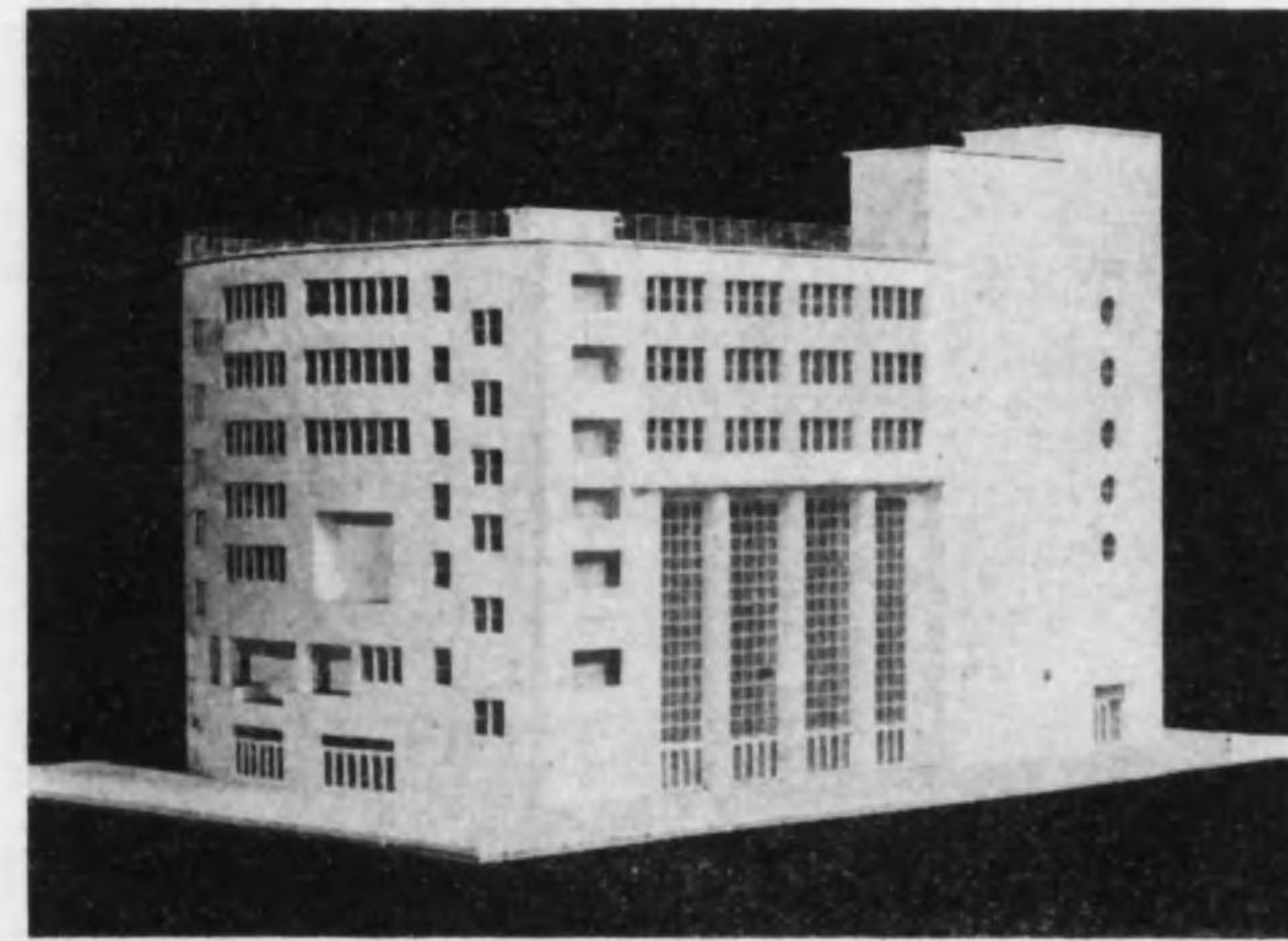
現在の東横電鉄本社（舊玉川電鉄本社）



同上新館



ルビ電玉の中事工



観外のルビ電玉るせ計設

第二章 建築

第一節 事務所

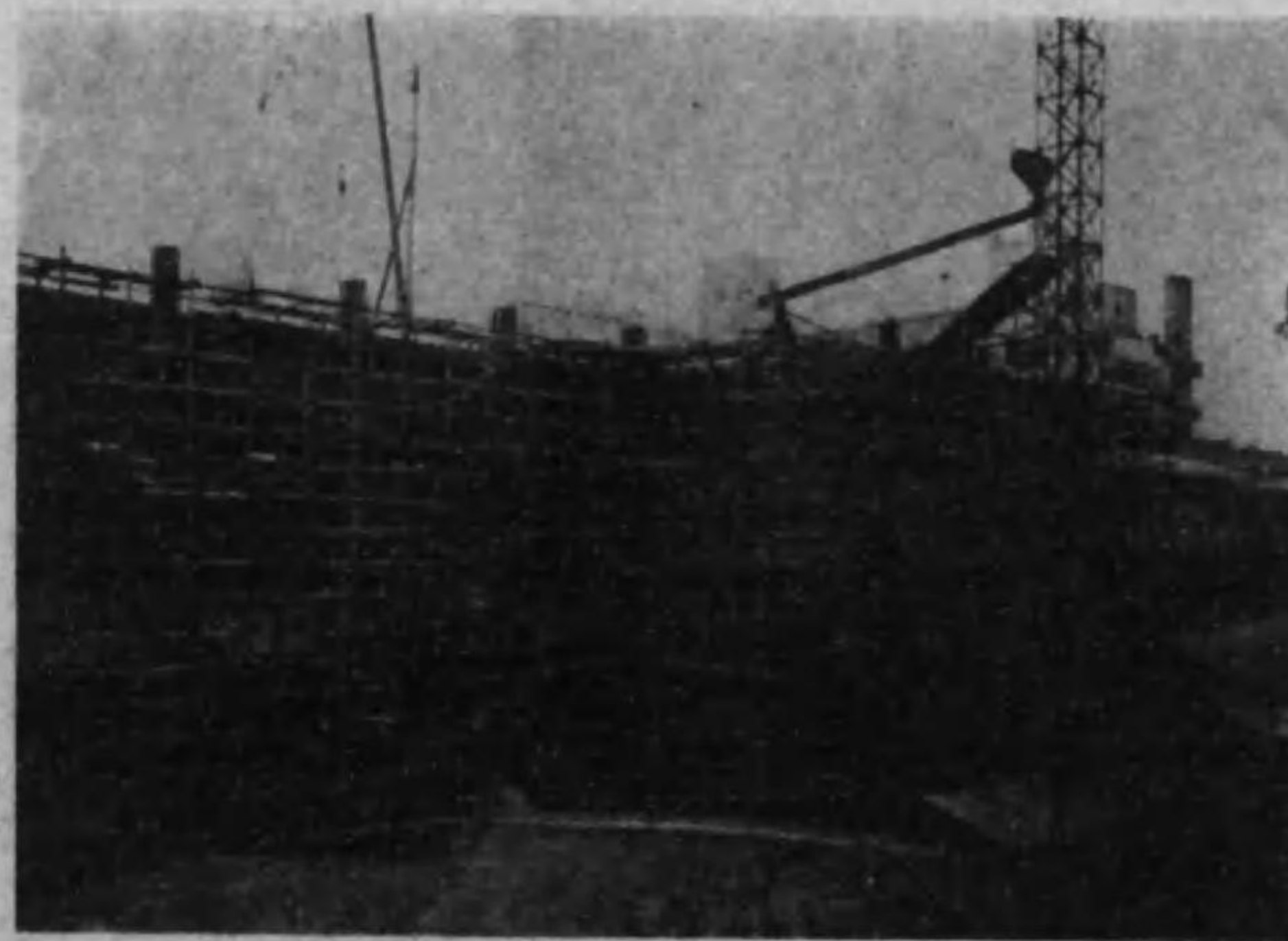
本社

建設準備時代の本社（武蔵電気鐵道、後の東京横濱電鐵）は、麴町区内幸町舊議事堂附近市街自動車株式會社の三階に借間住ひをなし、次いで報知ビルに移り、大正十三年に至り、品川區大崎三丁目二三九番地の目蒲の本社に同居することになった。この建物は日黒線の用地を買収した時、残地内にあつたのを共に買収して、その儘本社として利用したもので、延坪僅か四〇坪餘の極めて粗末なものであつた。

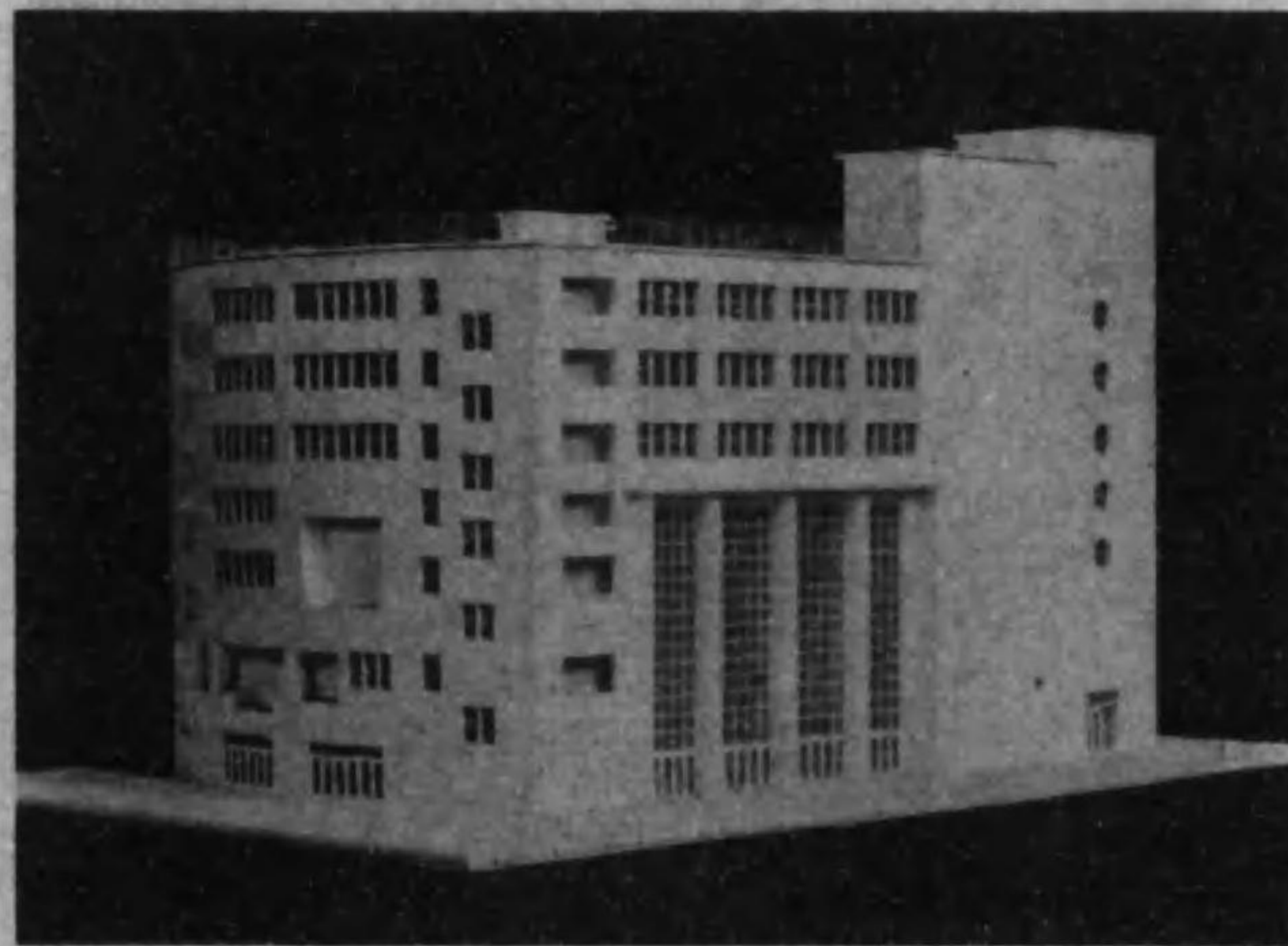
當初の買収家屋に、數度の建増が行はれたが、第二回目の大擴張の時に、舊家屋は奥澤驛構内に移して、線路工手の合宿所となし、今日猶保存されて居る。（寫眞参照）

昭和十一年、玉川電鐵を合併する方針が決定するや、澁谷區大和田町一番地の玉電本社の増改築を行ひ之を本館とし、更に道路を隔てて二階建の事務所を新築し、昭和十二年二月竣功と同時に移轉した。

運輸部の事務所は業務の都合上、各線終端停車場の構内に設けてある。



ルビ電玉の中事工



観外のルビ電玉るせ計設

第二章 建築

第一節 事務所

本社

建設準備時代の本社（武蔵電気鐵道、後の東京横濱電鐵）は、麴町区内幸町舊議事堂附近市街自動車株式會社の三階に借間住ひをなし、次いで報知ビルに移り、大正十三年に至り、品川區大崎三丁目二三九番地の目蒲の本社に同居することになった。この建物は目黒線の用地を買収した時、残地内にあつたのを共に買収して、その儘本社として利用したもので、延坪僅か四〇坪餘の極めて粗末なものであつた。

當初の買収家屋に、數度の建増が行はれたが、第二回目の大擴張の時に、舊家屋は奥澤驛構内に移して、線路工手の合宿所となし、今日猶保存されて居る。（寫眞参照）

昭和十一年、玉川電鐵を合併する方針が決定するや、澁谷區大和田町一番地の玉電本社を増改築を行ひ之を本館とし、更に道路を隔てて二階建の事務所を新築し、昭和十二年二月竣功と同時に移轉した。

運輸部の事務所は業務の都合上、各線終端停車場の構内に設けてある。

現業事務所

現業事務所としては、自動車部營業所、電気部工場事務所及び電燈電力部派出所、運輸部電車所並に車掌所、工務部保線事務所及び電気部電路並に電気信號事務所等がある。

第二節 停車場、變電所、電車庫、工場、

自動車營業所及び車庫

停車場

停車場建物は各驛とも、開業後數次の増改築を、時宜に應じて施行した。殊に起終端驛の如き、拾數回に亘り改良を行つたものがある。

關西方面に於ては起終端驛は、何れも早期に豪壯なるものを建設し、これによつて、旅客誘致の一方便とした觀があるが、中間驛は、比較的に簡素なものが多くやうである。

當社に於いては中間驛の設備にむしろ力點を置き、起終端の澁谷、目黒、五反田、大井町、蒲田等の改良が手遅れとなつてゐた。これは畢竟するに、附近が何れも新市域の中樞となりて、急速な發展過程に在り、且つ都市計畫に附隨する道路或は廣場の計畫に伴ふ變革を豫想した爲めでもあつた。

澁谷驛附近の都市計畫道路及び廣場計畫は、昭和十一年四月告示になつたので、之に適應して

改良計畫を樹て、玉川線に於ては、玉電ビル建設と構内線の改良を了し、東横本線にあつては、高速鐵道連絡部分の建築を竣功して、構内配線の大改良を施行中である。

目黒驛は昭和十一年、驛前道路の擴張と同時に驛本屋を改築し、二階に大衆向食堂と理髮店を開設し、乗降場を擴張して一部に賣店を設置し現在に及んでゐる。

五反田驛は昭和十一年、五反田百貨店を改築して鐵筋混凝土造の四階建とし、一階に出札室を設け、四階を乗降場面と同一高さにし、現状の如く、接續部を改札所前廣場とした。

大井町驛は、省線との連絡客が道路を横斷する爲め種々と不便なので、最近鐵道省東口驛を東京寄線路上に移し、之に當社の連絡跨線橋を新設して接續する事とし、近く工事に着手する豫定となつてゐる。

蒲田驛は沿線の開發に伴ひ、狹隘を來したので、昭和十四年、改良を行つたことは、第一章土木の部にも記述した通りである。

各停車場の構造、面積、所在等については省略する。

變電所

變電所建築の概要は、本節に於て述ぶべきであるが、都合に依り省略する事とした。

電車庫及び工場

(イ) 元住吉工場

元住吉停車場構内に在り、主として、東横本線、目黒線及び大井町線に、使用車輛の修繕或は検査を行ひ、工場建物は、數次の改良擴張をなし現在に及んでゐる。

(ロ) 大橋電車庫及び工場

目黒區上目黒八丁目に在り、玉川線使用車輛の検査、修繕を行ふ。第一車庫、第二車庫、何れも、木造鐵板葺で、外に、鍛冶工場、木工場、機械工場等附屬してゐる。

(ハ) 奥澤電車庫

目黒線奥澤停車場構内に在り、目黒線使用車輛の小修繕、検査を行ふ。木造鐵板葺一〇五坪餘は、創業以來の建物である。

(ニ) 自由ヶ丘電車庫

自由ヶ丘停車場構内に在り、大井町線使用車輛の検査及び小修繕を行ふ。昭和十五年の新築である。

(ホ) 雪ヶ谷電車庫及び修繕工場

池上線雪ヶ谷停車場構内にあり、池上線使用車輛の検査と修繕を行ひ、昭和十三年の新築である。

自動車營業所及び車庫

自動車業も、開業當初は業績不振の爲め、建造物たる事務所、營業所、車庫等も、舊態の儘であ

つたが、事業の擴張、業績の向上につれ、積極的に之等の新增改築を行ひ、其の營業所の數も、十數個に及んでゐるが、之等の様式、構造、坪數等に就いては省略する事とする。

第三節 百貨店

一、東横百貨店（東横本線澁谷驛）

昭和二年八月、東横本線澁谷、多摩川間を開通して以來、澁谷停車場は乗降客の激増の爲め、拾數回に亘る改良工事を施行したが、わけても

一、昭和九年、停車場本屋を兼ねての東横百貨店の建設

二、昭和十三年、東京高速鐵道連絡部の建設

三、昭和十四年、構内配線の大改良に着手したこと

等は主たるものであつた。

建設と建築概要

澁谷線の開通に次いで、驛本屋内に驛賣店と食堂とを開設したが、昭和七年に至り、澁谷驛を中心とする交通量が一日三十萬人に達するに及び、在來の驛本屋、賣店及び食堂では、到底顧客や乗降客に満足を與ふることが不可能となつたので、茲に驛本屋の大擴張を兼ねて東横百貨店の建設が計畫されたのである。

停車場本屋敷地も、従来の儘では甚だ狭小なため、隣接澁谷川河川敷を占用し、更に其の東側民地を買収し、澁谷川を跨いで地下一階地上七階の本館を新築した。尙、その南側に、當時の玉川電車線路を隔てて、地下一階地上三階の百貨店事務館をも建設し、玉川電車線路下を通ずる地下道並に線路上の跨線通路に依り、兩館を連絡した。

本館及び事務館の建築概要を示せば左の如くである。

A 本館

- 一、位 置 東京市澁谷區上通二丁目五五番地
- 二、敷地面積 五七九坪八二〇
- 三、建築面積 延 建 坪 三、四六三坪〇七〇
延 坪 三、五四六坪八九五
- 四、各階坪數及室配置
- 地 階 二八九坪三四七 百貨店賣場、倉庫、機械室、電気室
- 一 階 四六三坪〇七〇 停車場、廣間（出札室、改札室、賣店、荷物扱所、省線連絡通路、公衆便所）
- 仲二階 四三坪一八〇 運輸事務室
- 二 階 四四四坪一七三 停車場、廣間（出札室）
- 三 階 四四六坪六三五 百貨店賣場
- 四 階 四四六坪六三五 百貨店賣場、休憩室

- 五 階 四四六坪六三五 百貨店賣場、事務室
- 六 階 四四六坪六三五 百貨店賣場、美粧室、寫真室
- 七 階 四四六坪六三五 大食堂、御好み食堂
- 屋 階 四五坪八二〇 屋上庭園、機械室
- 屋二階 二八坪一三〇
- 五、軒 高 標準地盤上扶壁上端迄一〇二尺
標準地盤上塔最高部迄一三〇尺
- 六、建物用途 一階の大部及び二階一部を停車場とし、殘部を百貨店營業所とす。
- 七、基 礎 澁谷川擁壁の兩側を、深さ十八尺總堀となし、各柱下へ壓搾空氣潜函を砂利層迄沈下せしめ、其上に鐵筋混凝土基礎床板及び繫梁を築造す。
- 八、主體構造 鐵筋混凝土造
- 九、建物様式 現代式
- 十、外部仕上 東西北の三方は根石折壁石水磨き、上部は、小口形「タイル」貼とし、南側は、將來増築を豫想し「ネールクリート」仕上とす。
- 十一、内部仕上

床 地下室賣場は「モザイク、タイル」貼、一階廣間は人造石研出し眞鍮目地入り、各階賣場及び食堂は「フローリング、ブロック」敷とす。

壁 一階廣間は大理石貼、各階賣場は腰壁共「プラスタール」塗、七階食堂は腰羽目上部「プラスタール」塗、「ペンキ」仕上、昇降機前、洗面所厨房等の腰はタイル貼とし、天井は「プラスタール」塗。

十二、出入口 一階停車場廣間は、各出入口共開放ち、一般公衆の交通に供す。各階段入口には「スチール・シャッター」を設け、賣場と遮断し得るものとし、別に自閉防火戸付出入口を附して非常時避難用に供す。二階以上の各窓は上下式エアタイト・スチールサツシユを使用す。

十三、電気設備 使用電力は東京電燈株式会社より地中線に依り高壓にて受電し、地階變電室に於て降壓配電をなす。變電設備には普通電燈用、晝夜燈非常燈用、昇降機動力用、晝夜動力用、配電盤用、蓄電池用等があり、左記の電気装置に給電をなす。即ち照電用白熱電燈、廣告用「ネオンサイン」、電気扇、電気冷蔵庫、電気時計、電気レンジ、電気冷凍ショーケース、電気冷凍貯藏庫、昇降機、コンベヤー、給水唧筒、給湯唧筒、スプリンクラー給水唧筒、排水唧筒、汽鐘送風ファン、換氣ファン、電話交換機は共電式並に列復式三座席電話機（卓上型）である。

十四、衛生設備

一、市水給水 各階洗面器、水吞器、汽鐘、厨房、給湯貯槽其他に給水す。

二、井水給水 各階自動消火装置、便所洗滌用、厨房雜用、撒水栓その他に給水す。

三、給湯 雜用及び飯用に分ち供給す。

四、塵芥燒却爐 地階に設く。

十五、自動消火装置（スプリンクラー） 各階天井に、床面積、百平方尺以内に付、一個宛を配置す。

十六、煖房及び換氣設備

一、直接煖房 配管系統を賣場用、食堂用及び事務所用の三系統となし、各單獨に使用し得。

二、地下煖冷房

三、地階換氣及び厨房排氣

十七、昇降機設備

客用 四臺 積載量 各三、五〇〇封度

荷物用 二臺 積載量 三、〇〇〇封度 一臺

十八、「パーチカルコンベヤー」設備

買上品搬送用として一臺（積載量二貫匁）

十九、工程 昭和八年四月一日起 工

同 年九月六日 定礎式

昭和九年十月廿五日 竣工

B 事務館

- 一、建築面積 建坪 一九八坪二一 延坪 七八〇坪九七
- 二、各階坪數 一階 一九八坪三四 二階 一九八坪二一 三階 一九八坪二一
- 三、主體構造 地階 鐵筋混凝土造 地上 木造 三階建
- 四、附帶設備 暖房、給湯、換氣、給水、冷蔵
- 五、工事竣工 昭和九年八月

C 東京高速鐵道連絡部分

- 一、建築面積 建坪 一八九坪四八 延坪 八六九坪二六
- 二、各階坪數
 - 地下二階 四八坪四九 (倉庫)
 - 地下一階 一三六坪八〇 (事務室及倉庫)
 - 一階 一七五坪七八 (停車場廣間)
 - 二階 一八九坪四八 (運輸部事務室、東横線ホーム)
 - 仲三階 二九坪九四 (旅客通路及店用通路)
 - 三階 一七一坪六二 (高速線ホーム)

- 四階 八七坪六〇 (事務室及倉庫)
- 屋階 二九坪五六

(以上の外の要項省略)

三、工程

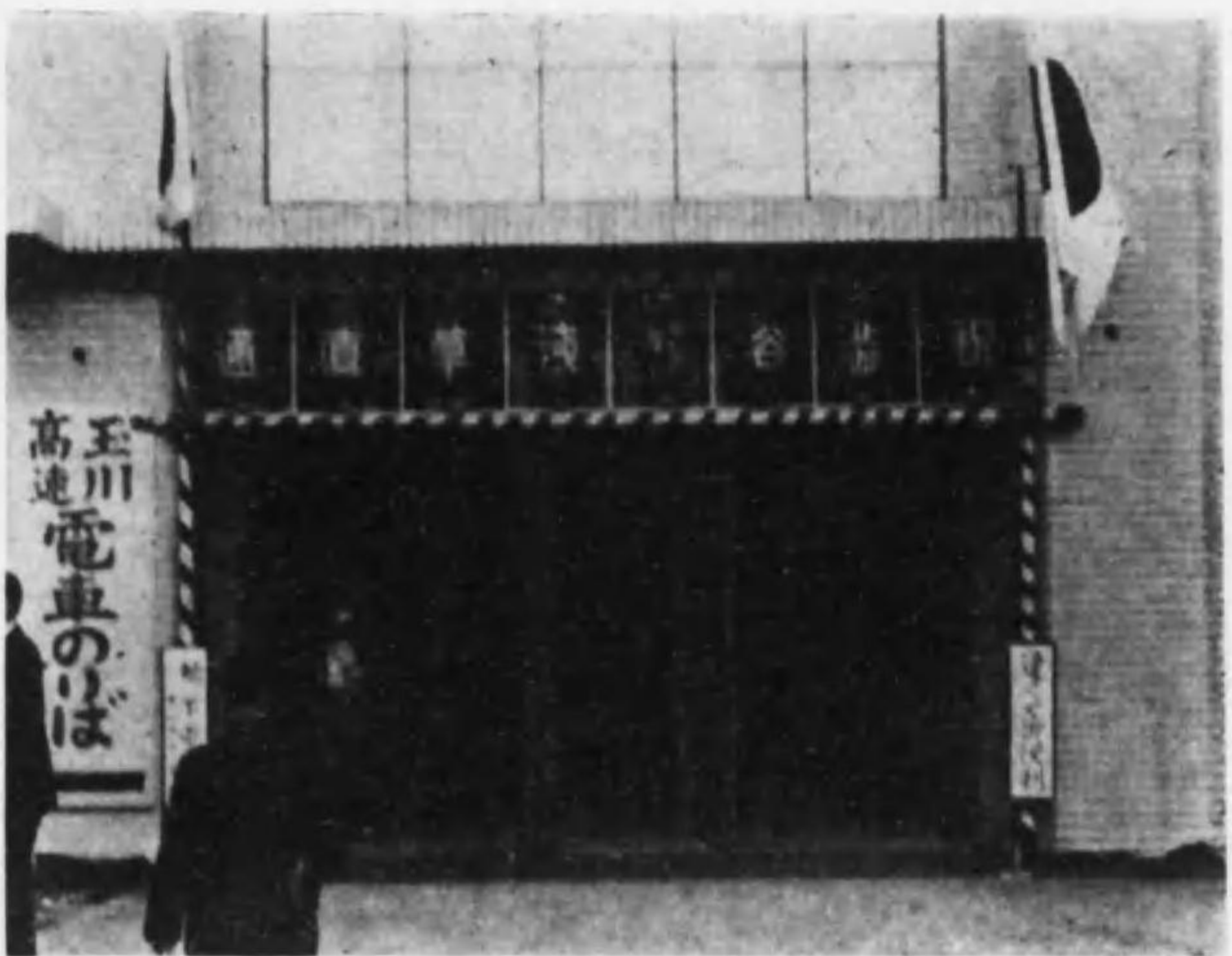
- 起工 昭和十二年下期
- 竣工 同 十三年十二月

二、玉電ビルディング

玉川線澁谷驛は、昭和七年十月、驛舎の大改築を施し、その本屋の一部に、二幸賣店を開設したが、乗降客の増加と顧客の要望に副ふべく、昭和八年より澁谷驛にターミナルデパートを計畫し、澁谷驛附近都市計畫及び東京高速鐵道乗入設計の決定を待つて建築設計を完了し、昭和十二年四月二十日、警視廳の建築認可を得た。

本計畫は、地下二階、地上七階、建延坪五千百坪で、三階、四階を縦貫して東京高速鐵道線を乗入れ、二階に玉川電車線路を乗入れて、省線、市電、帝都電車、東横電車及び東京高速鐵道の一大共同驛舎となし、殘餘の面積で、百貨店營業を開始せんとした。

然るに、工事施行中、偶々百貨店法、臨時資金調整法及び鐵鋼工作物築造許可規則の公布があり、當局の指示に従ひ、建築工事は鐵道に使用する部分のみに止めた。



高麗線開通當日の玉川電入口

建築概要

- 一、位 置 東京市澁谷區大和田町八番地
- 二、建築面積 延坪 五三四坪〇二
延坪 二五九一坪八一
- 三、各階坪數

- 地下二階 六一九坪九二 (事務室、倉庫、機械室、電氣室、淨化槽)
- 地下一階 六〇八坪三六 (食料品賣場、食堂)
- 一階 五三四坪〇二 (停車場通路、食料品賣場)
- 二階 五一七坪四六 (停車場廣間、玉川線ホーム、其他)
- 三階 三二坪三四 (旅客連絡通路)
- 三階 二七九坪七一 (高速線ホーム)

四、工 程

昭和十二年 四月 起工
同 十三年十二月 竣功

三、五反田百貨店

東横百貨店の成功により、從來白木屋に賃貸してゐた池上線五反田驛建物を取毀し、なほ隣地鐵道用地の拂下を受けて敷地の大擴張をなし、五反田百貨店を建築し、當社に於て百貨店を營業せ

んとしたが、都合上、從來通り之を白木屋に賃貸することとなつた。之が建築概要を示せば左の如くである。

- 一、位 置 東京市品川區五反田一丁目二七二番地
- 二、敷地面積 三二三坪一二
- 三、建築面積 延坪 二八七坪八六
延坪 一、五四五坪五六
- 四、各階面積及室内配置

- 地 階 三一六坪三八 (百貨店賣場、事務室、機械室、電氣室)
- 一階 二八七坪五三 (百貨店賣場、其他)
- 二階 二八七坪八六 (百貨店賣場)
- 三階 二八七坪八六 (百貨店賣場)
- 四階 二八七坪八六 (食堂、化粧室、寫真室、理髮室、齒科室)
- 屋 階 四二坪七七 (事務室)
- 屋二階 二八坪二五 (事務室、機械室、メンク室)
- 屋三階 七坪〇四 (事務室)

(以上の外の建築要項は省略す)

五、工 程

昭和十一年 四月 起工
同 十二年十二月 竣功

第四節 其他建物

以上述べた外に、尚ほ左記の如き幾多各種の建築物がある。

東横神社。諸學校及び寮舎。遊園地及び建造物。能樂堂及び浴場建物。劇場。清和俱樂部。貨店舖（大井町―計七ヶ所。武藏小山―計二ヶ所。西小山―計二ヶ所。戸越。中延。大岡山―

計二ヶ所。多摩川園前。松ノ茶屋。青木町）

電燈サービス・ステーション。

食堂（目黒店、蒲田店）

賣店（平塚百貨店、熱海店）

製菓工場（食品工場）。雜貨工場。

養豚場（昭、一七、二、二八、解散）

自動車販賣店。

購買部事務所（元住吉、奥澤、雪ヶ谷、大橋）

運輸部社宅（沼部、神奈川、妙蓮寺、大倉山、元住吉）

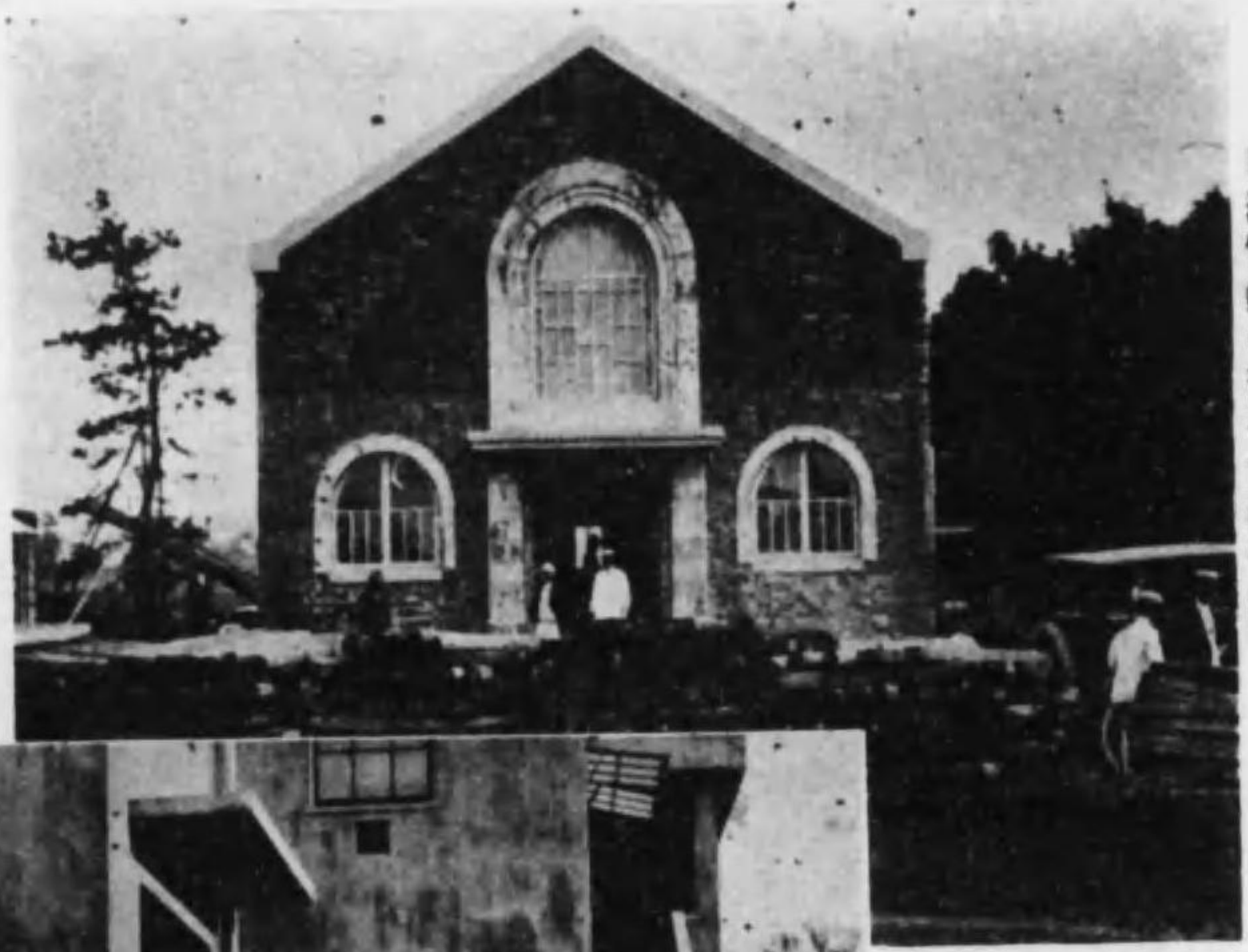
電氣部社宅（白幡變電所、元住吉）

工務部社宅（奥澤保線）

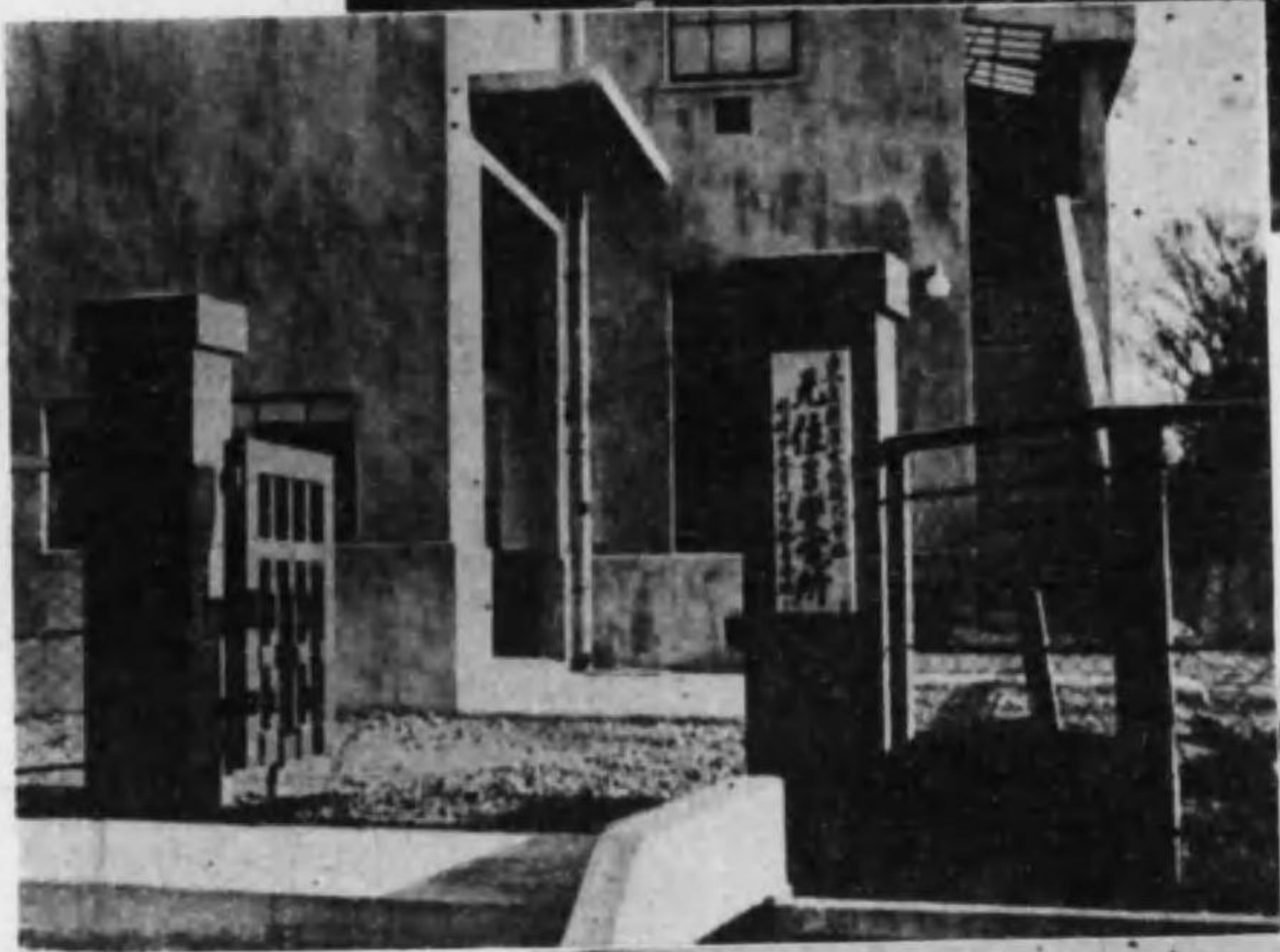
従業員寄宿舎（元住吉、奥澤、洗足、上目黒）

倉庫（蛇崩第一木炭、第二木炭、中目黒木炭、元住吉、大橋、百貨店）

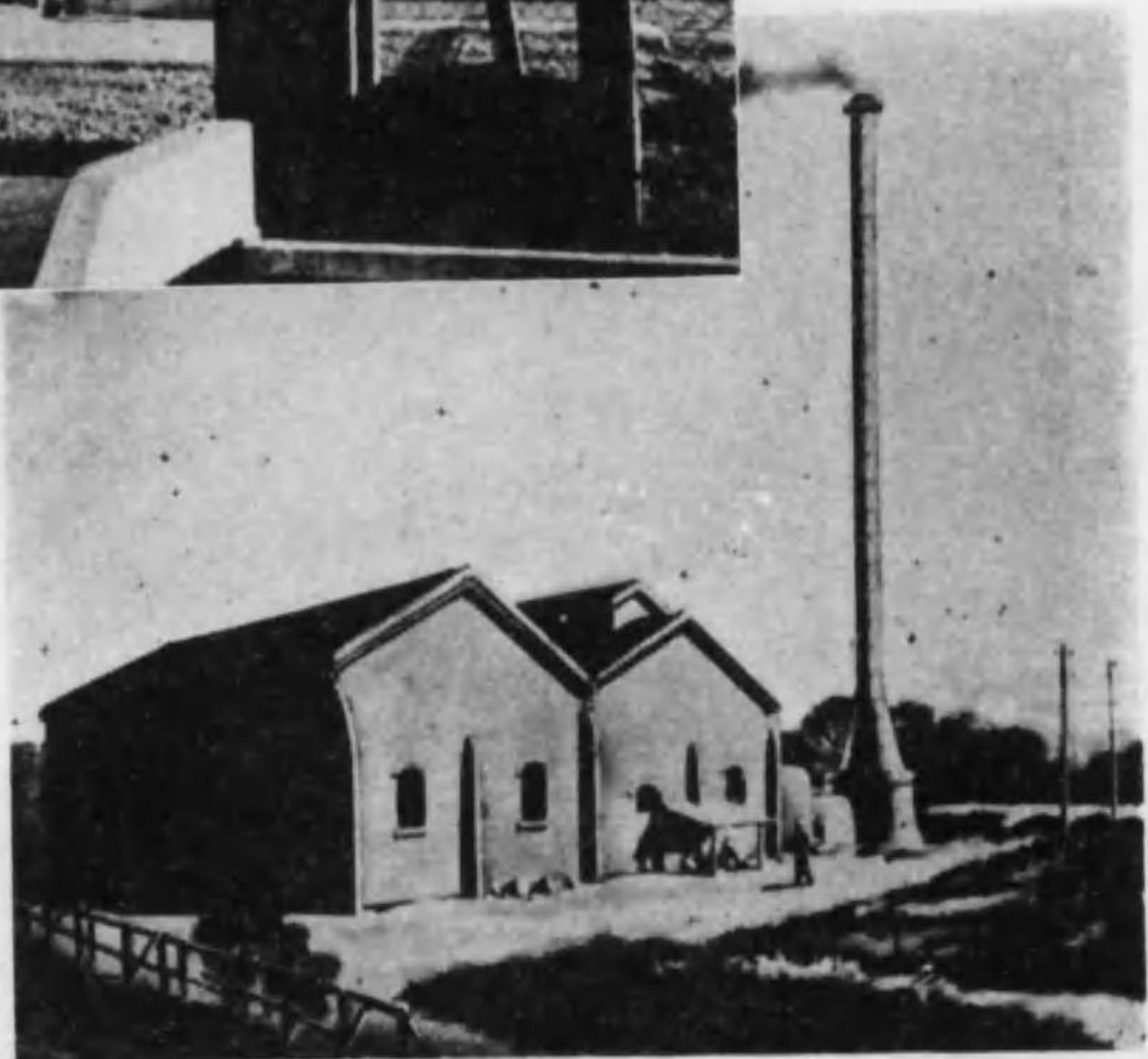
線路工事詰所。電路工事詰所。踏切警手詰所。



目黒電線の新千東變電所

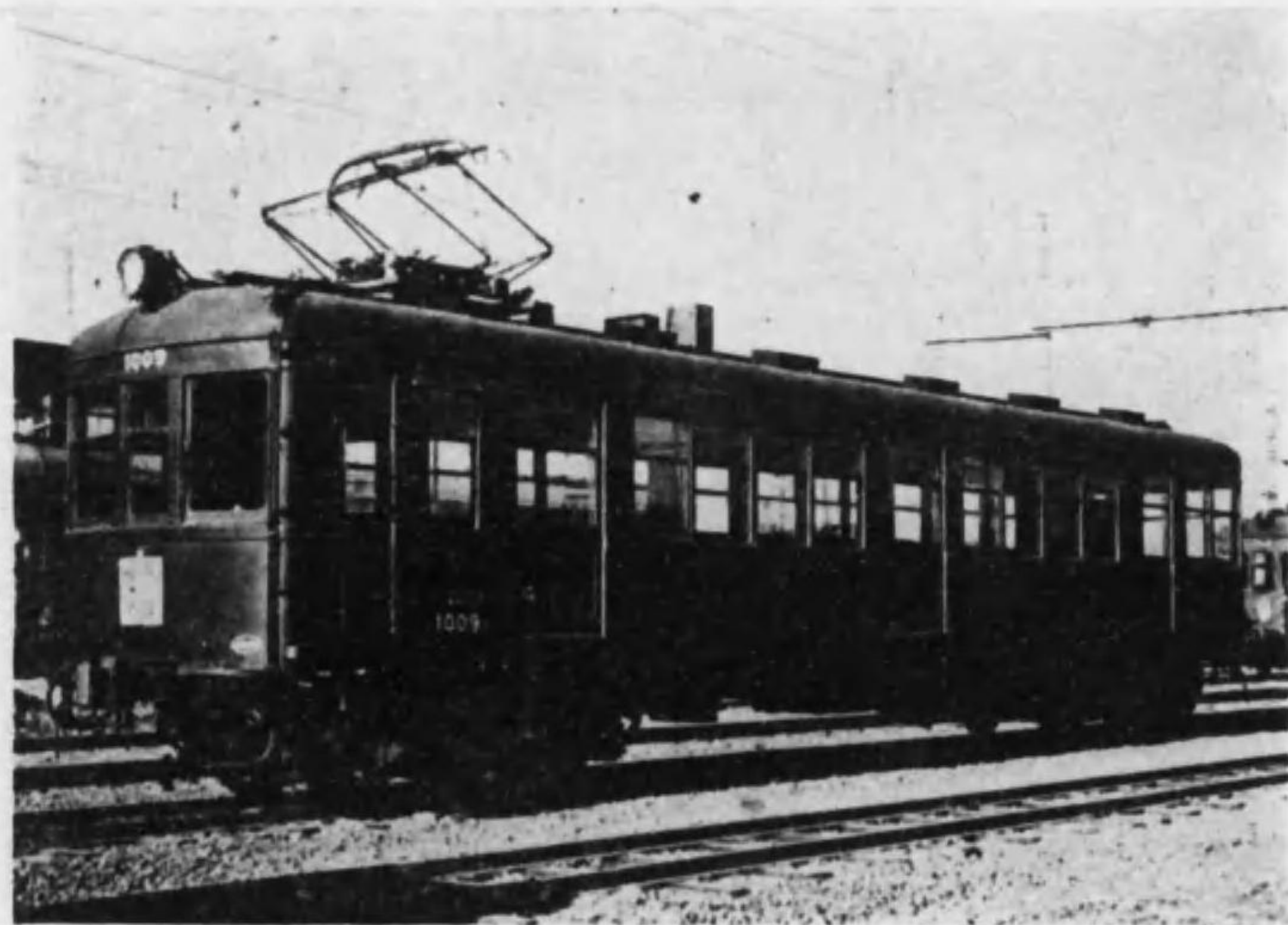


東横電鐵元住吉變電所

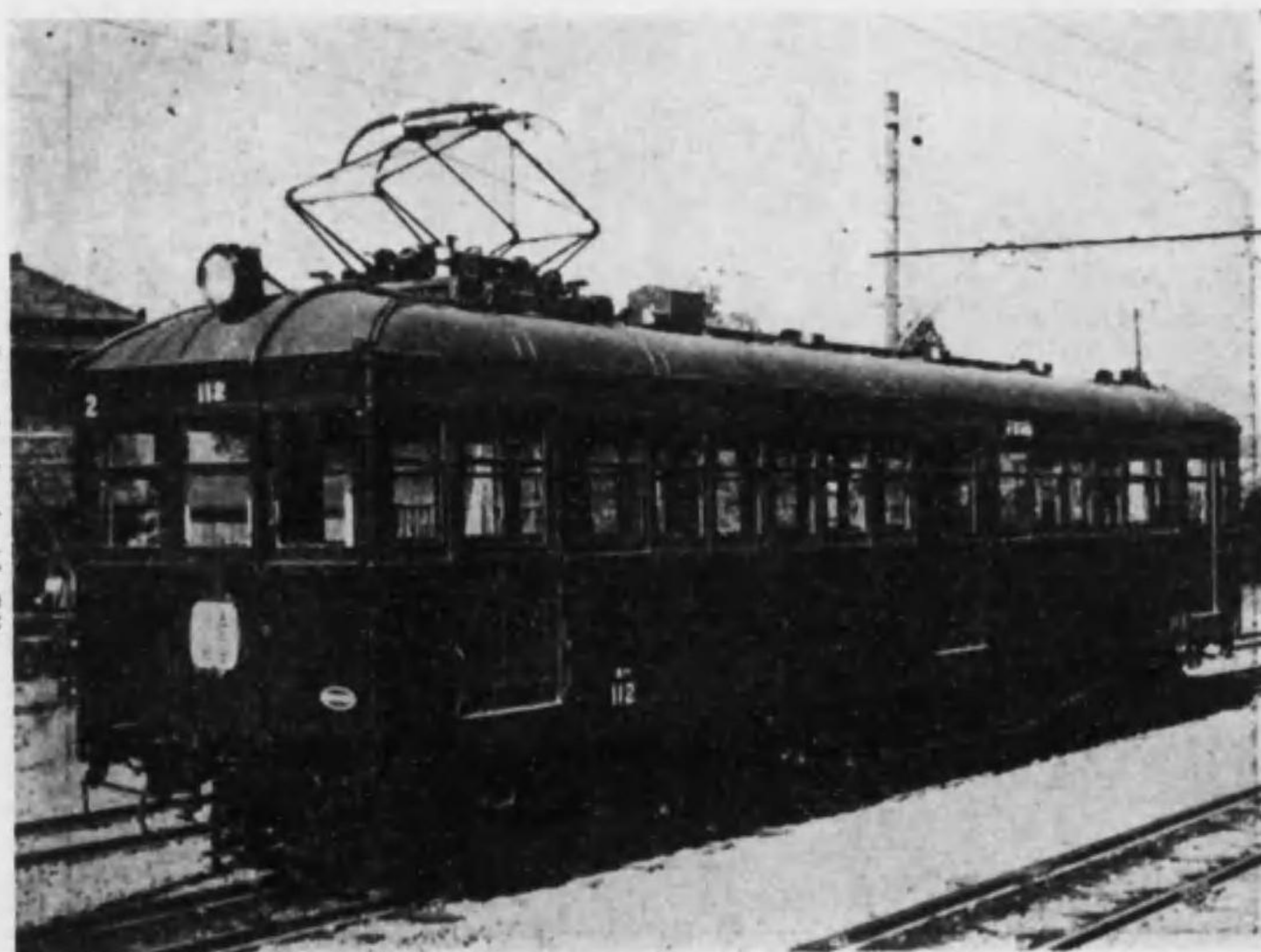


所電發力大の設新時當業業鐵電川五

(二) 輛車用使横東・蒲目

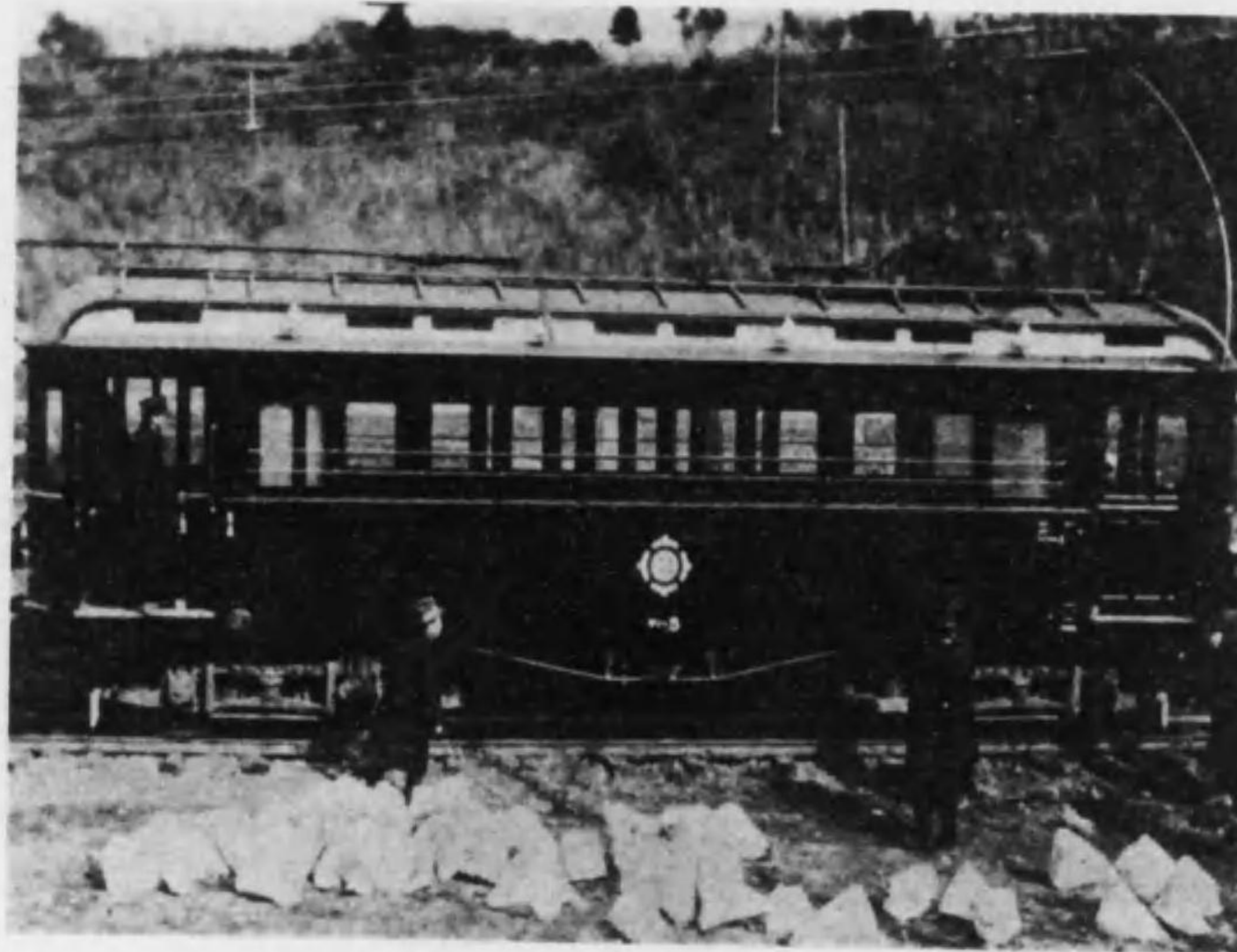


(モハ一〇〇九號)

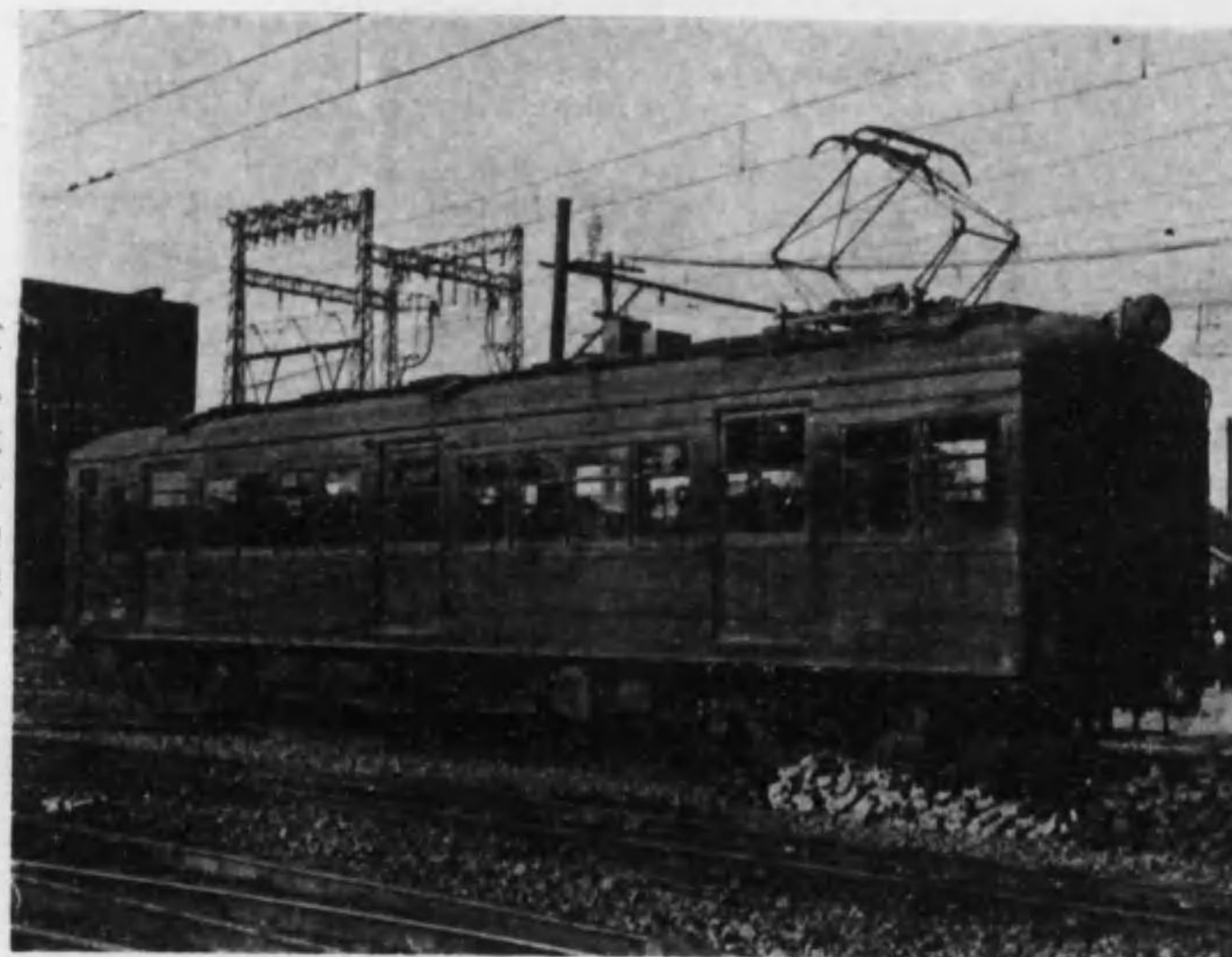


(モハ一一二號)

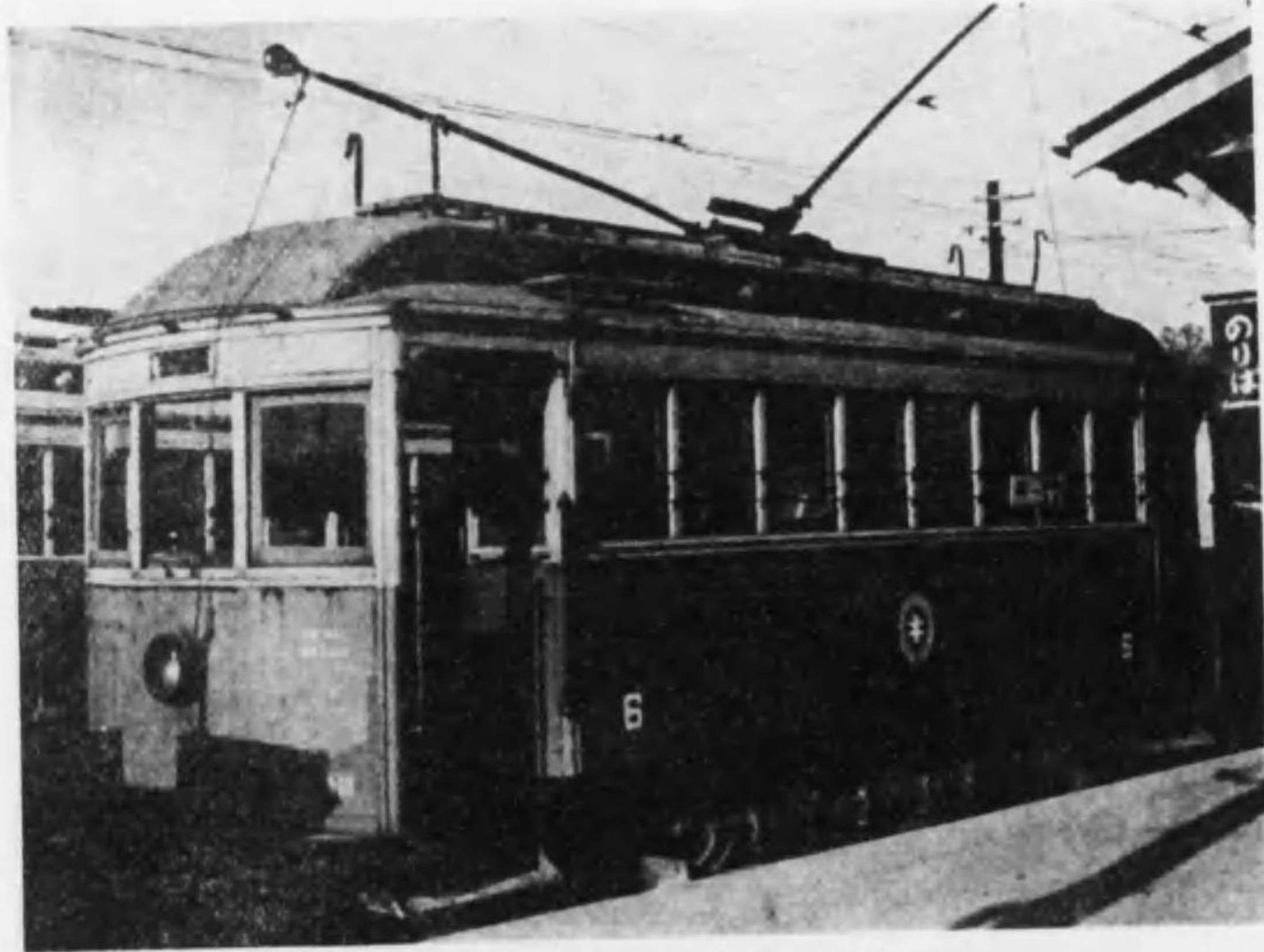
輛車の時営業開鐵電蒲目



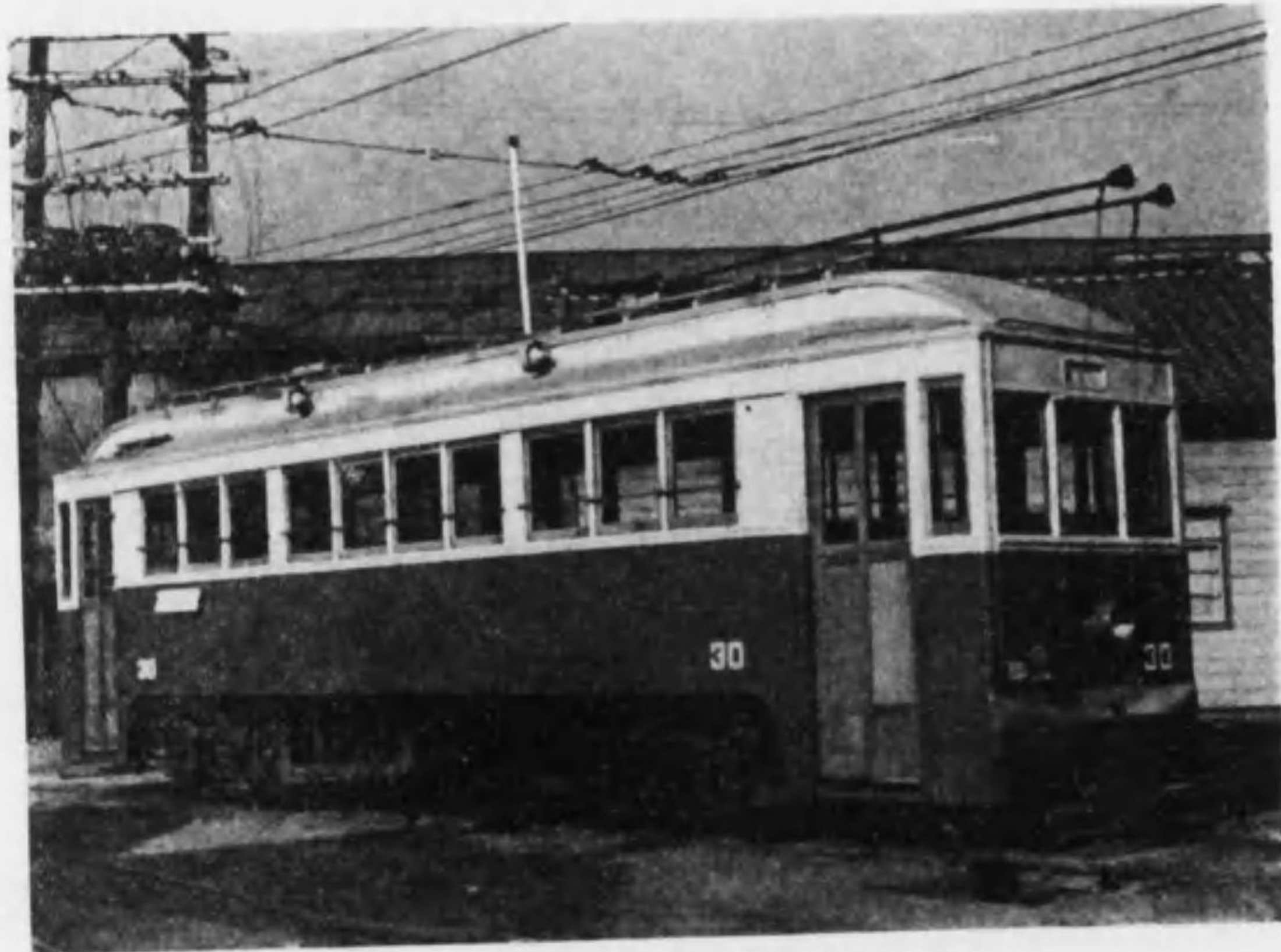
(一) 輛車用使横東・蒲目



(モハ五一〇號)



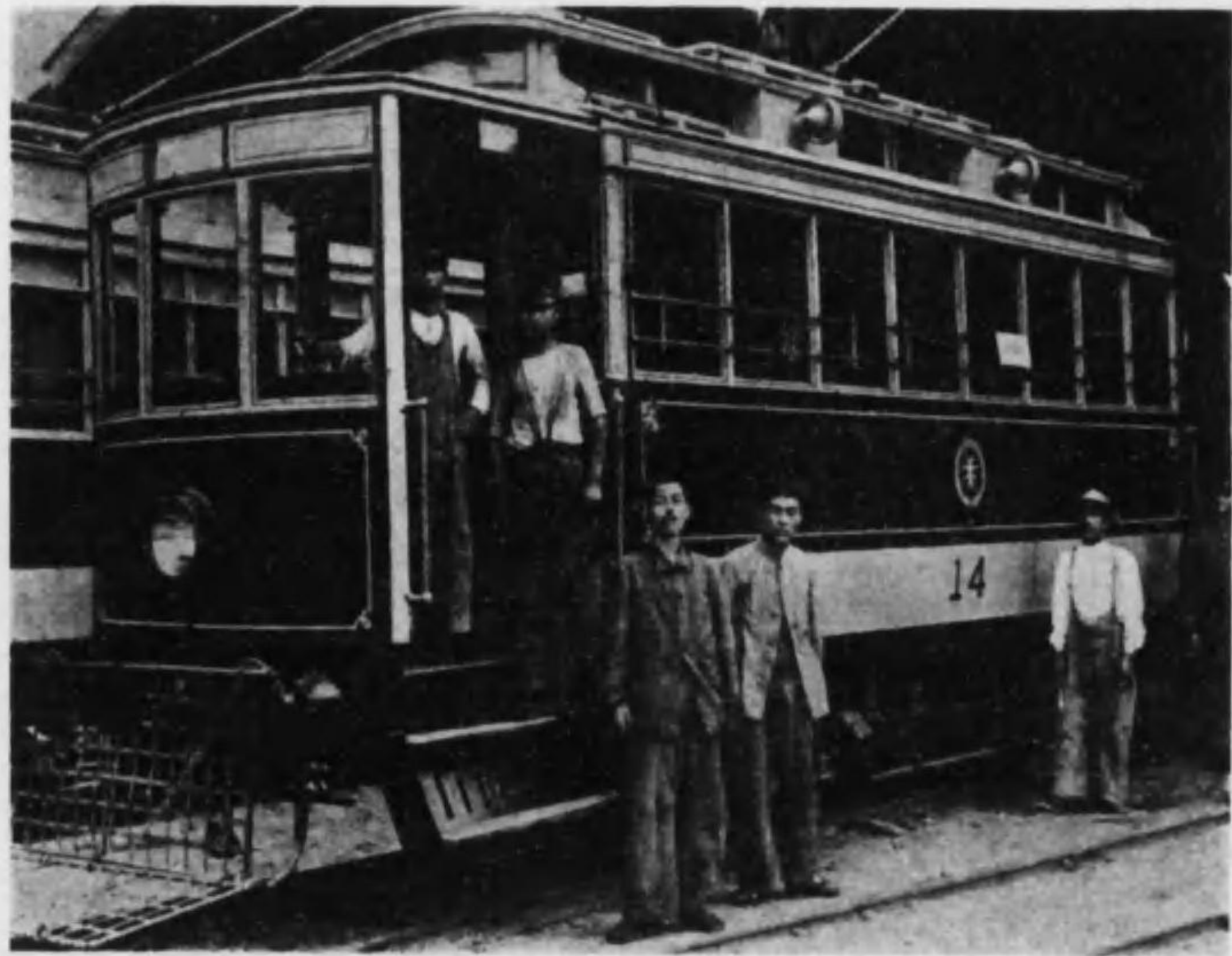
(造新年九正大) 輛車鐵電川玉



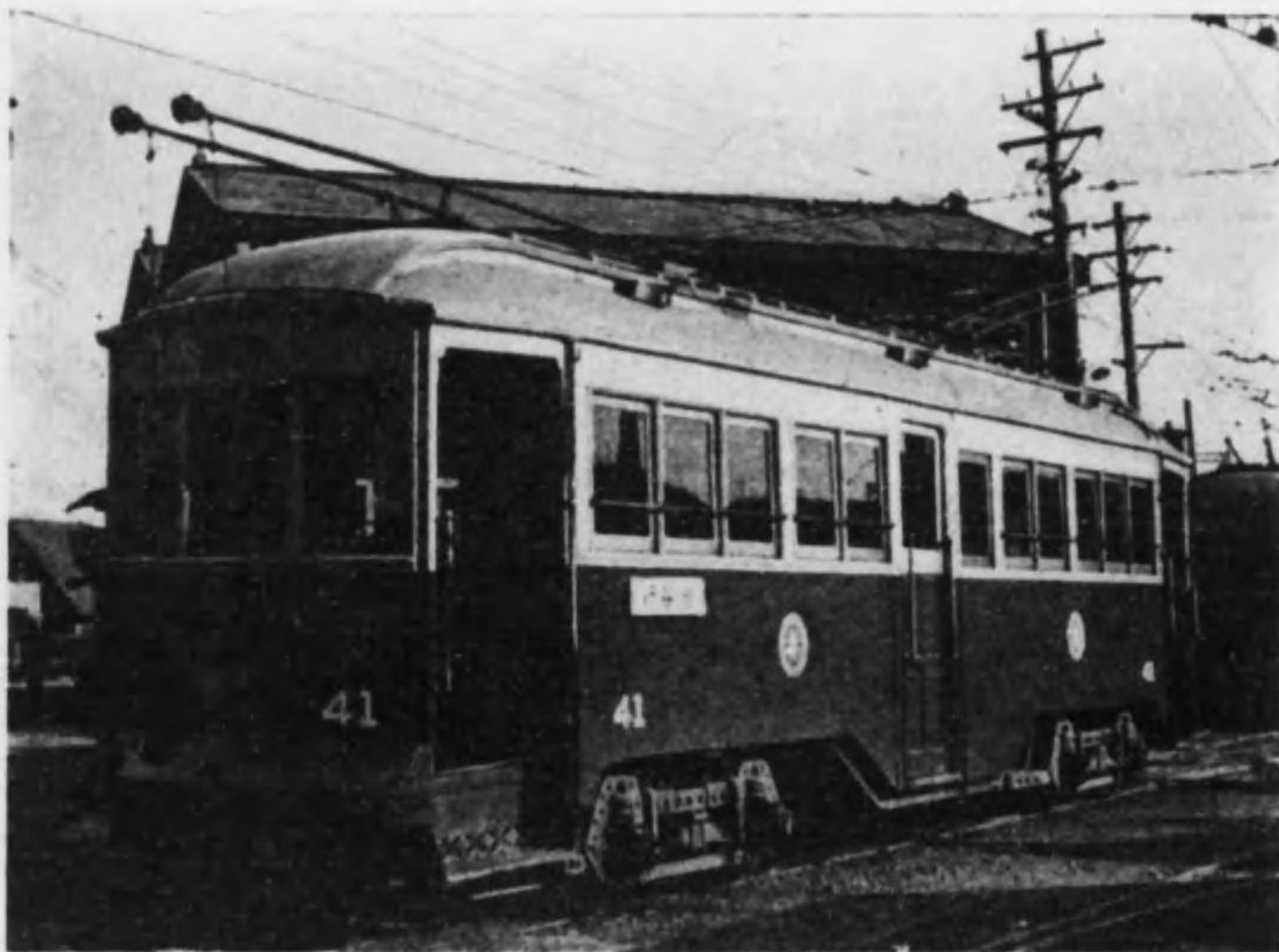
輛車式-ギボの用使りよ期初年十正大が鐵電川玉



(頃年七正大一年三十四治明) 車結連の用使鐵電川玉



(上 同)



玉川電鐵大正十四年初期より使用中の式車輛

第三章 電氣及車輛

第一節 電力線路

一、送電線路

當社は發電設備を有せず、所要電力は總て配電會社より交流で購入し、殆んど各變電所で受電して居るから、社有送電線路として特筆すべきものがない。

施設の改廢經過並現状は概要第一表の通りである。

二、饋電線路

饋電線は概ね銅燃線を用ひ、架空式を以て、電車線支持柱に添架して居る。開設以來一部増設せるも、施設の内容に就ては左の如き二三の變更を除いては、特述すべきものがない。

一、東横線の一部に、アルミニウム燃線を使用したこと（昭和七年）

二、電車線の避雷設備として、檢流片を備へたヴァルブ型避雷器を、饋電線路の要所に配置したこと（昭和八年）

三、運轉系統の異なる電車線路相互間の連絡饋電線を、街路等の最短經路を選び、既設の配電會

社所有の配電線路に添架新設したこと（昭和十二年）
 饋電線の施設概要は、第二表の通りである。

三、電車線路

一、鐵道線の部

鐵道線に於ける電車線路は總て架空單線式で吊架法はシンプル、カナナリー式である。

吊架線碍子は目蒲線、東横線共初めピン型を使用してゐたが、昭和二年以降懸垂型を採用し既設のものは悉くこれを取替へた。昭和九年池上電氣鐵道線は、波型碍子を使用して居たが合併後これ亦懸垂型に変更した。懸垂碍子を採用するに當り、當社は獨特の吊架法構造を工夫實施したが、その結果は今日に至る迄頗る良好である。その構造は

- 主吊架線を直接碍子に取付くことなく、他の添へ線を設けて碍子に取付け、而もその支持點に於て添へ線が線路の方向に必要に應じ滑り得る様になしたることである。斯くて
- イ、支持點に於て吊架線張力が前後不均等となりたる場合は添へ線が滑りて張力が自動的に均等となること
- ロ、吊架線張力を變更する場合には添へ線に於て容易にこれを行ひ得ること
- ハ、落雷の如き場合碍子に萬一閃絡を生ずることあるも主吊架線の斷線する惧なきこと

ニ、吊架線と電車線との中間に腕金又はビームが介在せざる爲め、吊架線がその支持碍子より離脱することあるも直ちに接地、短絡の如き故障を生ぜざること

ホ、吊架線斷線の場合に衝撃の波及頗る僅少なること
 等の特長を有して居る。

右の外電車線を適當に引留め、特に隧道、曲線等環境を異にする區間は、その部分毎に電車線を獨立に引留め、且又區分絶縁をエーヤセクション式に改め施設位置を惰行區間に移設したこと等により電車線損耗を軽減するに努めた。

電柱は高架線に在りては鐵塔を使用し普通はクレオソート注入杉柱を使用して居る。

池上線の一部には鐵筋混凝土柱を使用し、また東京電燈會社の送電線路の施設しある部分は、同社のガンツリー鐵塔を利用して居る。

二、軌道線の部

當社の軌道線は舊玉川電氣鐵道線であるが、この電車線路は架空單線式及架空複線式の二種に分れ、孰れも直接吊架式である。玉川線開通の當初は架空單線式であつたが、町營水道の建設その他地中埋設物の増加により、大正九年以降一部架空複線式に変更した。ところがこの單、複線兩式混用には電氣的障礙あるを認めたから歸線電壓降下を低下する施設の一つとして、二子に變電所を新設することとし、不日その完成を待つて全線を再び單線式とする豫定である。吊架法は

迫てシンプル、カタナリー式に変更することになつて居る。
電柱は殆んど木柱を使用し側柱スパン式の構造である。

四、線路

軌道機目の電氣抵抗を減ずる施設は、機目を瓦斯熔接、アルミット熔接を施したる部分を除き、大部分ボンドを使用して居る。而してボンドはリボン型、燃線型、各種銅材を、壓縮端子法若くは電弧熔接法で取付けてある。

電弧熔接法は、昭和五年、數種の形態につき、車庫線に試用し、軌條の重量變更と同時に、本格的にU字型鐵端子ボンドを、本線に採用し、機目毎にリボンボンドと二重に組合せることにした。その後、本線路に對しては、昭和十二年以降壓縮端子を使用したのが、近時熔接端子を併用して居る。

電氣信號には軌道回路を使用して居る爲め、必要なインピーダンスボンドの容量は、饋電量の増加と共に、一部施設の取換により、現在、その軌條當り容量は、二五〇、五〇〇及び一、〇〇〇アンペアの三種になつて居る。

歸線は、全線を通じ數ヶ所に架空施設しあるに過ぎず、主として補助歸線である。

第二節 通信線路

一、事業用電話

運轉保安其他連絡用通信設備は、通信線に並列に電話機を接続したもので、開業以來回線及電話機を順次増設したが、方式には變更がない。

逐年、電車運轉が輻輳し來るに及び、通信施設の確保急必要となり、昭和七年、遂に左の如き改良を加ふるに至つた。

- 一、小型ダブル電話機を大型に取換へたこと
斯くて、回線當り接続電話機數が増加しても、通話並呼出感度が下らぬ様にした。
- 二、架空通信線を、五耗鐵線に張替へ、尚ケーブル線を併用したこと
斯くて、線路を強化し、混觸を豫防した。
- 三、十二號保安器を水銀避雷器と取換へたこと
斯くて、線路の電氣的障害防止確度を高めた。
- 四、燃架若くは燃回を改修したこと
斯くて、誘導障害並漏話の防止に努めた。
- 五、交換機を新設若くは増設したこと
斯くて、回線能率の向上と通話の圓滑を圖つた。更に交換所の分散、系統別回線整理及回線の増設等につき計畫中である。

二、電氣信號

鐵道線の電氣信號は總て現在連續軌道回路を使用し、色燈式自動若くは半自動の信號機を備へて居る。

目蒲線開通當時は、恰も本邦に於ける運轉保安設備改良の過度期とも云ふべく、大正十二年、建設線に採用した方式は、短區間絶縁軌條式自動指示色燈閉塞信號機で、機能としては幼稚なものであつた。停車場保安設備は是れ亦、簡易な第二種電氣聯動で、施設數僅かに四に過ぎなかつた。大正十三年、東京工業大學の開設あり、旁沿線開發の顯著なるものありて、増發運轉に對する保安度向上の必要上、改良せられたのが現在使用中の自動閉塞信號施設の始めである。

大正十五年、先づ目黒驛保安設備を、第一種電氣機聯動に改め、昭和四年、更に之を第一種電氣聯動に改めて電氣轉轍機を使用したのが、之等は各種型式を當社線に採用した濫觴である。

爾來、逐年沿線が開發せられ、運轉回数激増するに及んで、順次施設の増設及改良を行ひ今日に至つた。施設概要は現状、第四表の通りである。

尙、昭和七年、高島町櫻木町間一軒三分の單線區間に、遠隔制御式電氣聯動の設置をなし、また昭和九年には、東横線澁谷驛に、繼電聯動を創設し、爾後各所に採用して居る。

軌道線には電氣信號としては見るべきものなく、保安裝置として澁谷驛に僅に繼電式第一種聯動裝置を設備せる位である。

第一表

送電線路改廢經過一覽

(昭和十七年三月三十一日現在)

線路別	竣工年月	廢止年月	設備區間	長(軒)	電(V)	數線回	備
池上線	大正一一年一月	昭和二年二月	横變電所—東池上變電所	二・五〇〇	二,〇〇〇	一	東電洗足變電所ヨリ受電ノタメ廢止
玉川線	大正一四年四月	昭和一七年七月	駒澤變電所—京王荏塚變電所	六・六〇〇	〃	一	四〇平方軒及六〇平方軒配電會社ニ譲渡ス 昭和二年三月長〇・三軒ヲ〇六平方軒ニ張替 フ
目蒲線	大正一五年五月	昭和四年四月	千束變電所—富士電力	三・二〇〇	〃	一	七〇平方軒電線 三軒茶屋附近ニテ地中ケ イプルト接續 配電會社ニ譲渡
東横本線	大正一五年五月	昭和一〇年一月	白幡變電所—東電子安變電所	〇・六〇〇	二,〇〇〇	一	富士電力ニ譲渡
玉川線	大正一三年三月	昭和一七年七月	大橋變電所—駒澤變電所	〇・二一〇	二,〇〇〇	二	東電ニテ地中ケーブル布設セルニ付廢止 六〇平方軒三相配電會社ニ譲渡
玉川線	大正一三年三月	昭和一七年七月	大橋變電所—駒澤變電所	〃	二,〇〇〇	二	一、二五平方軒三心鋼帶裝設給被紙ケーブル、 配電會社ニ譲渡
〃	昭和三年四月	〃	第一大橋送電線—世田ヶ谷變電所	〇・〇〇〇	〃	一	一、二五平方軒三心鋼帶裝設給被紙ケーブル、 配電會社ニ譲渡
〃	昭和一〇年五月	〃	大橋變電所—駒澤變電所	三・五〇〇	三,〇〇〇	二	八〇平方軒三心鋼帶裝設給被紙ケーブル、 配電會社ニ譲渡

(昭和十七年三月三十一日現在)

線町井大 (軒四・〇二長延)	線上池 (軒〇・二二長延)	(長延)線黒目 (軒六・六二)	(長延)線本横東 (軒六・二五)	名
全二等自存大 子由原井 計讀々ヶ 線園力丘町町	全蒲池雪洗旗五 ヶ足ヶ反 線田上谷池岡田	全蒲下多田奥大西武目 摩園 蔵 丸川 岡小 園調 小 線田子前布澤山山黒	全櫻高妙茶欄日元新田府本玉 木鳥蓮 島 国立 線川 温 住丸 天 高 蓋 線町町寺名泉吉子布等寺谷	驛
第第第 二二二 種種種 電電電 氣電電 聯聯聯 動動動	第 第 一 一 種 種 電 電 氣 氣 聯 聯 動 動	第第第 第第 二二二 二二 種種種 種種 電電電 電電 氣氣氣 氣氣 機機機 聯聯 動動動 動動	第 第 第 第 一 一 一 一 種 種 種 種 電 電 電 電 氣 氣 氣 氣 機 機 機 機 動 動 動 動	聯動種別
九	二	二	二	出
六	四	二	二	發
三	一	一	一	停
二	一	一	一	車
九	三	三	三	場
七	四	四	四	内
五	一	一	一	常
	七	七	七	置
	二	二	二	信
	一	一	一	號
	一	一	一	機
	一	一	一	導
	一	一	一	信
	一	一	一	號
	一	一	一	機
	一	一	一	導
	一	一	一	自
	一	一	一	動
	一	一	一	機
	一	一	一	導
	一	一	一	電
	一	一	一	氣
	一	一	一	ボ
	一	一	一	イ
	一	一	一	手
	一	一	一	動
	一	一	一	ト
	一	一	一	ス
	一	一	一	プ
	一	一	一	リ
	一	一	一	ン
	一	一	一	グ
	一	一	一	一

第三節 發電及變電設備

一、發電所

當社の系統に於て自家發電所を有してゐたのは舊玉川電氣鐵道株式会社のみである。然しこれとても短時日使用したるのみで他より水力電氣を購入することになつた。

即ち同社にあつては、明治三十六年十二月十二日付を以て、電氣鐵道事業の經營許可を、翌年十月二十五日付を以て、火力發電用汽罐汽機設置許可を逓信大臣より得、その使用認可を明治四十年三月八日付で得た。

發電所位置は現在の大橋修車工場構内に在り、現在機械工場として使用してゐる煉瓦建は當時の建物の遺物である。發電所設備の概要を示せば左の如くである。

- 汽 機 蒸タービン水管式 二二五馬力 二基
- 汽 機 ラッセル複筒凝縮式 一〇〇馬力 二基
- 發電機 直流複巻式 一二五キロワット 二基
- 直流電壓五五〇ボルト、廻轉數、一分間一八五にして米國ゼネラル・エレクトロリツク會社製
- 給水唧筒 ウォシントン會社製 二基

溫水器
煙突 直徑五四吋

一基
一基

尙電燈電力業の兼營に當り、その専用として明治四十一年三月十九日付を以て七五馬力堅型蒸
汽機増設の許可を警視總監より得た。當時の供給區域は目黒、世田谷の一部に過ぎなかつた。

更に電燈電力用として一五〇馬力サクシヨン瓦斯機關及發電所の使用認可を、明治四十四年十
月七日付を以て逓信大臣より、同年十一月十六日付を以て警視總監より得た。

大正二年十月二日、駒澤變電所竣工し、富士瓦斯紡績株式會社より水力電氣を購入することと
なりたるを以て、同年十一月一日發電所の使用を廢止するに至つた。

二、變電設備

變電設備に關し現在の狀態を詳細に記述することは、今日の非常時に於て機密に觸るる點甚だ
多きを以て遺憾ながら省略する事とする。

鐵道業の部

目蒲電鐵及舊東横電鐵線

目黒、蒲田間に電氣鐵道を創設するに當り、自家用發電所を設置せず、他より水力電氣を購入
し自ら變電所を設けて之を直流電氣に變成し、電車運轉に使用する方針を採つた。然もその變成
機械は國産品を採用し今日に及んで居る。

第一期工事たる目黒、丸子多摩川間に對し、洗足驛附近に千東變電所を設置し、二〇〇キロワ
ット電動發電機二基を据付け、その電力は富士電力株式會社の駒澤變電所より架空送電線路を施
設し、三、〇〇〇ボルトを以て受電した。是れ我社に於て最初に設置せる變電所にしてその使用開
始は實に大正十二年三月九日であつた。次で丸子多摩川、蒲田間の開通を見るに及び、大正十三
年三月上旬と同様なる機械一基を増設し、更に同十四年二月、五〇〇キロワット回轉變流機一基
を増設した。

爾來目蒲線に於ても、東横線に於ても、回轉變流機を有する變電所を適當の箇所に設置し、之
が電力は東京電力株式會社及び東京電燈株式會社より供給を受けた。越えて昭和四年、澁谷方面
に變電所設置の必要を生じたるに依り、中目黒驛附近高架線下に之を設け水銀整流器を採用して、
四〇〇キロワット二基を据付け、九月その使用を開始した。當時東京附近に於ては此種機械の國
産品を使用するもの皆無であつたが、率先して之を採用し、慎重なる試運轉を行ひたる後、使用
せるを以て、爾後昭和十二年、一、五〇〇キロワット機械と置き換ふるまでその間八ヶ年、電車運轉
を開始に支障を及ぼす如き惡質の故障を惹起せざりしは、蓋し國産水銀整流器の爲め大に氣焔を
あげたものと云ふ可きであらう。

爾來吾社に在りては、都市人家稠密なる地域には水銀整流器を採用し、出來得る限り回轉變流
機の變電所と交互に配置するに努めたものである。

舊池上電鐵線

舊池上電氣鐵道に在りては、第一期工事として、嶺驛構内に嶺變電所を設置し、一〇〇キロワット電動發電機一基を据付け、大正十一年九月その使用を開始し、第二期工事として三〇〇キロワット電動發電機一基を増設し、大正十三年二月その使用を開始した。

その後沿線の開發に伴ひ、乗客輸送の増加に備ふる爲め、變電所の擴張を必要とするに至つた。是より先き東京電燈株式會社は、直流配電用蓄電池の充電に使用する爲め、水銀整流器多數を瑞西國ブラウン・ボベリー會社に注文して置いたところ、偶々彼の關東大震災に遭遇し、機械到着の際は既に直流配電を廢止するの議が決して居たので、是等の機械は倉庫に貯藏せらるるの運命に際會した。茲に是等死藏機械流用の一手段として池上線に採用することに決し、二四〇ボルト用を五五〇ボルト用に改造して昭和二年八月始めて之を使用し、その後も續々使用して今日に及んでゐる。從て今日に於て前述の電動發電機二基は撤去してしまつた。斯くて舊池上線に於ける變電所の特長は、悉く水銀整流器を使用し故障の極めて少ないことである。

軌道業の部

舊玉川電鐵線

舊玉川電鐵に在ては明治四十年三月、電氣鐵道事業開始に當り、火力發電所を設けて直流發電をなしたるを以て、變電設備を設くるの必要はなかつた。然るにその後水力電氣を購入すること

の有利なるを認め、富士瓦斯紡績株式會社より供給を受くるに至り、同社の駒澤變電所構内に送電用變電所を設置し、二五〇キロワット電動發電機二基を据付け、大正二年十月その使用を開始した。

爾後の變電所擴張には、悉く回轉變流機を使用し上記の電動發電機二基は撤去してしまつた。

變電設備に對する概説

以上述べたるところにより興味あることは、孰れの線に在りても、最初は電動發電機を採用した點である。その理由は五〇サイクル又は六〇サイクル回路に使用する回轉變流機を製作することが我國に於ては完全に發達してゐないと考へたからであらう。大正五、六年頃には國產回轉變流機を使用した事業家もあつたが、實際安心して使用し得るやうになつたのは、關東大震災後で目蒲線に於ては大正十四年である。

池上線に在つては、昭和二年に水銀整流器を採用して居るが、之れは瑞西國製であつて東横線が昭和四年に國產水銀整流器を採用したことは、郊外電鐵用として國產品を使用した早い方であると云へよう。

第四節 車輛

一、車輛概況

大正十二年三月營業開始當時の目蒲電鐵の使用車輛は定員六十四人の木造ボギー電動客車（現在のモハ一型電動客車）で五輛あつたが同年更に同型のもの五輛を新造し、尙ほ鐵道省より定員九十二人の木造ボギー電動客車二十二輛の拂下げを受け六輛だけは阪神急行電鐵に譲渡した。

大正十五年二月東横電鐵の營業開始に當り、モハ一〇〇型半鋼製ボギー電動客車五輛を新造し爾來目蒲電鐵と合併するに至る迄、兩社の車輛は互に融通使用した（融通の場合は監督官廳の認可を得ることになつてゐる）。

其後に於ける車輛の新造の狀況は次の如くである。

- 一、大正十五年七月
 - モハ一〇〇型電動客車七輛（目黒蒲田電鐵）
- 一、昭和二年三月
 - クハ一型制御客車五輛（目黒蒲田電鐵）
 - モハ三〇〇型電動客車五輛（目黒蒲田電鐵）
- 一、昭和三年十一月
 - モハ五〇〇型電動客車五輛（目黒蒲田電鐵）

- 一、昭和六年十二月
 - モハ五一〇型電動客車五輛（目黒蒲田電鐵二輛、東京横濱電鐵三輛）
 - 一、昭和七年七月
 - モハ五一〇型電動客車五輛（東京横濱電鐵）
 - 一、昭和九年五月
 - モハ五一〇型電動客車八輛（東京横濱電鐵）
 - 一、昭和十年四月
 - モハ五一〇型電動客車十一輛（目黒蒲田電鐵）
 - 一、昭和十年七月
 - モハ五一〇型電動客車九輛（目黒蒲田電鐵）
 - 一、昭和十一年三月
 - モハ五一〇型電動客車十二輛（目黒蒲田電鐵十輛、東京横濱電鐵二輛）
 - 一、昭和十一年五月
 - モハ一型ガソリン客車八輛
 - 一、昭和十四年五月
 - モハ一〇〇〇型電動客車二十二輛（東京横濱電鐵）
- 他會社へ譲渡したる車輛は次の通りである。
- 一、大正十五年二月 阪神急行電鐵 六輛

- 一、昭和二年五月 福武鐵道 二輛
 - 一、昭和二年十月 駿豆鐵道 四輛
 - 一、昭和四年十月 駿豆鐵道 三輛
 - 一、昭和四年十月 芝浦製作所 一輛
 - 一、昭和五年三月 芝浦製作所 一輛
- 以上は總て鐵道省より拂下げを受けた木造ボギー電動客車である。

- 一、昭和十三年十二月 神中鐵道 キハ一型 二輛
 - 一、昭和十四年三月 五日市鐵道 キハ一型 二輛
 - 一、昭和十四年七月 神中鐵道 キハ一型 一輛
 - 一、昭和十四年十一月 神中鐵道 キハ一型 一輛
 - 一、昭和十五年九月 神中鐵道 キハ一型 二輛
- 昭和九年十月舊池上電鐵を合併したる際の同社所有車輛數は次の通りである。
- 一、モハ 一五型 木造ボギー電動客車 四輛
 - 一、モハ 三〇型 木造ボギー電動客車 十輛
 - 一、モハ一二〇型半鋼製ボギー電動客車 五輛
 - 一、モハ一三〇型半鋼製ボギー電動客車 三輛

合併後他會社へ譲渡したる車輛は次の通りである。

- 一、昭和十年 越中鐵道 モハ一五型 一輛
- 一、昭和十年 野上電鐵 モハ一五型 一輛
- 一、昭和十三年 江ノ島電鐵 モハ一五型 二輛

昭和十五年四月舊玉川電鐵を合併したる際の同社所有車輛は次の通りである。

- 一、定員四十人 木造單車 六輛
- 一、定員七十人 木造ボギー電動客車 十五輛
- 一、定員九十人 木造ボギー電動客車 十五輛
- 一、定員九十人半鋼製ボギー電動客車 十輛
- 一、定員八十八人半鋼製ボギー電動客車 十一輛
- 一、電動貨車 五輛
- 一、附隨貨車 二十輛

合併後廢車或は他會社へ譲渡したる車輛は次の通りである。

- 一、昭和十二年十月 附隨貨車廢車 七輛
- 一、昭和十五年六月 木造單車廢車 四輛
- 一、昭和十六年十月 新京交通讓渡 二輛(單車)

一、昭和十六年十月 新京交通譲渡 五 輛 (電動貨車)

二、車輛の主なる改造工事

車輛に就き主なる改造工事を年度別に列記すれば次の通りである。

昭和四年度

- (イ) モハ一〇〇型及び二〇〇型電動客車の制動装置を抱合式ブレーキに改造す。
- (ロ) 主電動機一〇〇馬力のもの二十四個を新造してモハ二〇〇型電動客車に取付け、これより外したる七十五馬力のものモハ一〇〇型電動客車に取付けモハ一〇〇型電動客車より外したる電動機はモハ一型及二〇型電動客車に取付け舊型電動機を淘汰した。
- (ハ) クハ一型制御車をモハ三〇〇型電動客車に改造す。

昭和六年度

- (イ) モハ一型電動客車十輛の制御装置を總括式制御器に、又制動装置S M 3型をS M E型に改造す。

- (ロ) 所屬全車輛に積算電力計及電熱器を設置す。

昭和十一年度

- (イ) 舊池上電鐵所屬モハ三〇型電動客車 (鐵道省拂下のもの) 四輛を半鋼製附隨客車に改造す。

昭和十三年度

- (イ) モハ二〇型電動客車二輛及モハ三〇型電動客車三輛計五輛 (鐵道省拂下のもの) を半鋼製電動客車に改造す。

昭和十四年度

- (イ) モハ一型電動客車十輛を除き三十六輛にドア・エンヂンの設備を終る。

昭和十五年度

- (イ) 玉川線三十一號より三十五號の電動客車五輛を半鋼製電動客車に改造し其車號を七十一號より七十五號に変更す。

- (ロ) モハ一〇〇九號、一〇一〇號の電動客車二輛に日立製作所製多段式制御器を使用す。

昭和十六年度

モハ二〇型電動客車三輛三〇型電動客車三輛計六輛を半鋼製電動客車に改造す。この工事に鐵道省より拂下げたる木造車は全部半鋼製のものとなった。

三、現在の車輛

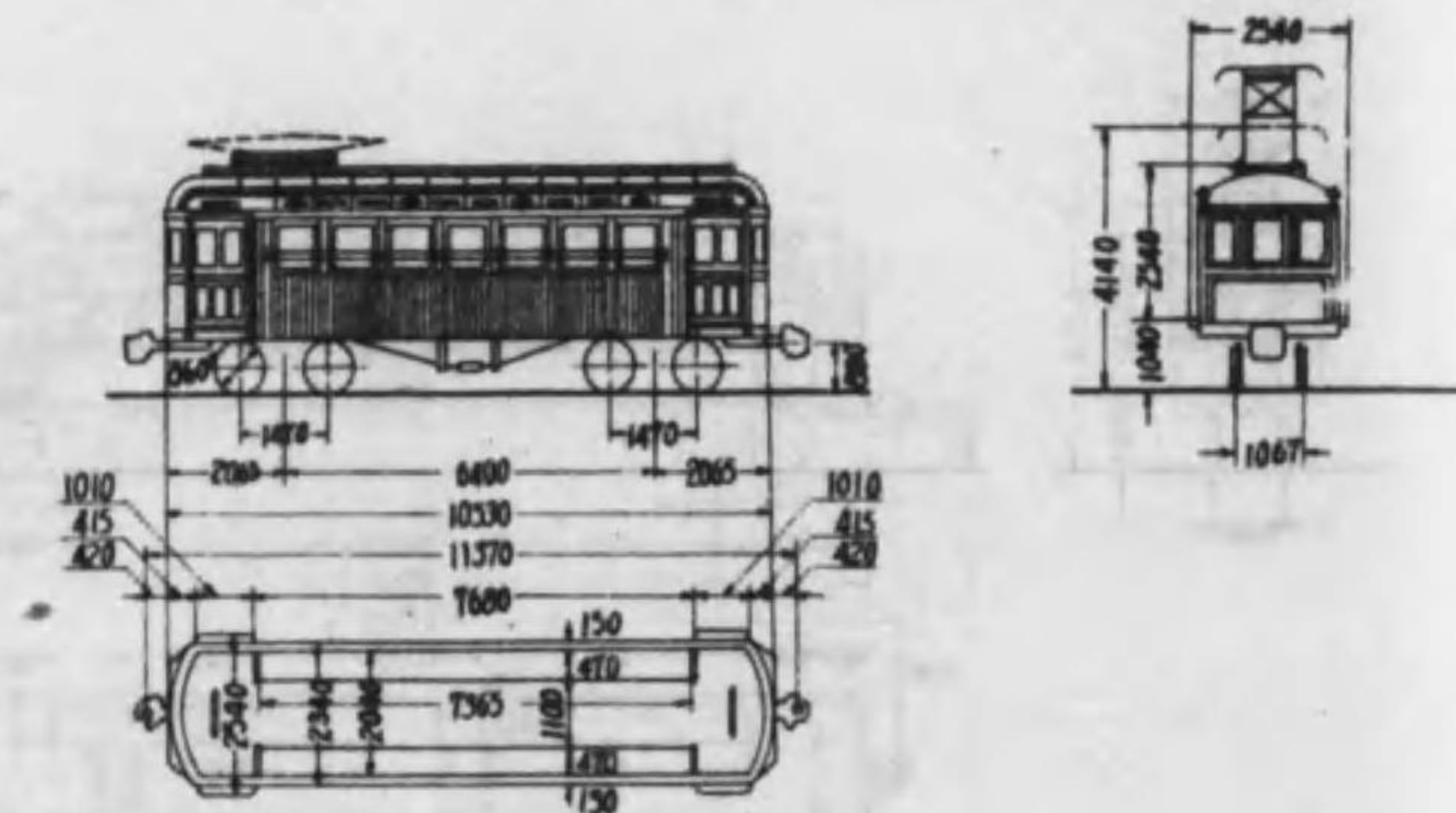
昭和十六年五月三十一日現在の在籍車輛を地方鐵道及軌道線別に表記すれば第一表並に第二表の通りで車輛の外形は別圖に示す如くなつてゐる。

第一表 車輛一覽表 (地方鐵道線)

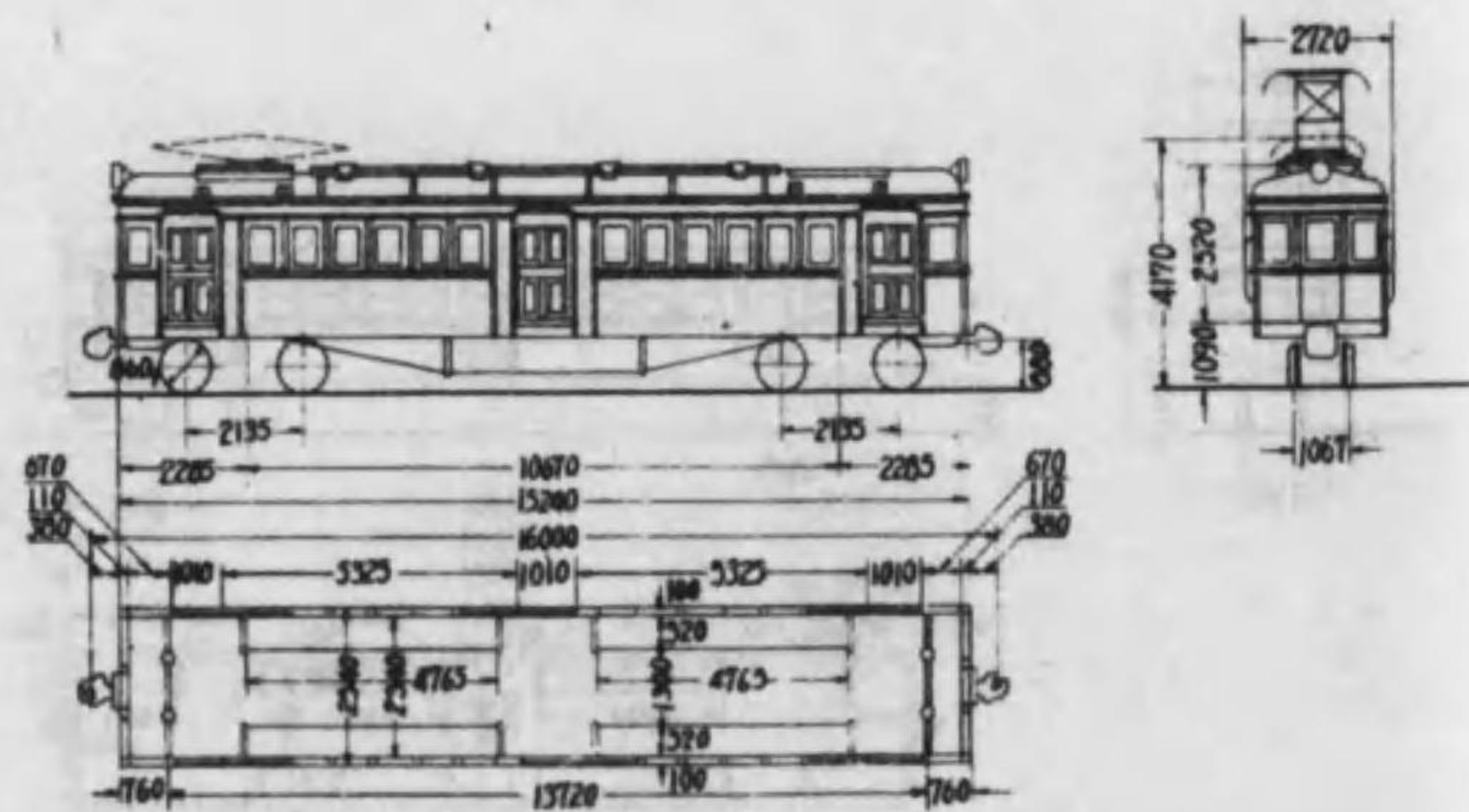
車 號	電 動 客 車							
	モハ 1	モハ100	モハ120	モハ130	モハ150	モハ200	モハ300	モハ500
輛 數	10	12	5	3	11	8	10	5
構 造	木造 二軸 ボギー車	半鋼製 二軸 ボギー車	同左	同左	同左	同左	同左	同左
定員・荷重(噸)	64	110	120	120	120	120	120	120
自重(噸)	18.3	28.45	28.45	28.45	31.5	32.92	34.5 35.1	36.1
製作年月	大正11.12 大正12.7	大正14.12 大正15.4	昭和3.	昭和5.8	明治44. 改造 昭和12.3 昭和16.4	昭和2.3	昭和2.8	昭和3.11
製作所	汽車會社	藤永田 造船所	汽車會社	汽車會社	新橋工場 川崎車輛 (改造)	川崎 造船所 兵庫工場	川崎 造船所 兵庫工場	川崎車輛
車體最大長 (連結面間)(耗)	11370	16000	17070	17070	15900	17120	17120	17000
車體最大幅 (耗)	2600	2720	2743	2743	2740	2710	2710	2720
車輛最大高 (耗)	4140	4170	4154	4154	4160	4125	4225	4225
床面高 (耗)	1040	1090	1090	1090	1140 1145	1090	1190	1190
連結面高 (耗)	880	880	880	880	880	880	880	880
臺車中心距離 (耗)	8400	10670	11000	11000	10668	10970	10970	11000
固定輪軸距離 (耗)	1470	2135	2130	2130	2088 2184	2135	2350	2350
軸頭(徑×長サ) (耗)	95×178	108×203	108×204	108×204	108×203	108×203	108×203	108×203
外輪徑(耗)	860	880	860	860	860	860	910	910
空氣制動裝置	SME	SME	制御管式 AMM	制御管式 AMM	制御管式 AMM GE直通 兼自動	SME	制御管式 AMM	制御管式 GE直通 兼自動
電氣空氣壓縮機	DH-16	D-2-N	DH-25	DH-25	CP-28型	D-2-N	D-2-N	CP-78
制 御 裝 置	GE M	日立 製作所 PR-150	東洋電機 ES-155	同左	日立 製作所 MC-200 東洋電機 ES-158	日立 製作所 PR-150	日立 製作所 PR-200	日立 製作所 PP-200
電動機取付箇數	2	4	4	4	4	4	4	4
電動機出力(HP)	65	75	75	75	65及75IP 61.23	100	100	100
齒 車 比		54:16 =3.37	61:23 =2.65	61:23 =2.65	54:16 =3.37	61:19 =3.21	63:17 =3.71	64:20 =3.2
集電裝置	パンタ グラフ	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左
連結器	自動 連結器	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左

モハ510	モハ1000	附隨客車		電 氣 車		電 動 貨 車		附 隨 貨 車					
		サハ 1	デキ 1	モワ 1	モト 1	ト 15	ト 21	ト 31	ト 41				
50	22	4	1	3	5	4	2	5	16				
同左	同左	同左	鋼製 二軸 ボギー車	木造 四輪車	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左
120	120	100	—	7	7	10	12	10	10				
26.5	37.5	25	20	9.5	8.24	5.59	5.79	5.2	5.2				
昭和6.12 昭和7.10 昭和9.5 昭和10.4 昭和10.7 昭和11.3	昭和14.10	昭和11.4 改造	昭和4.11	大正13.11	大正11.12 大正13.11 大正15.1	大正11.12	大正13.11	大正14.3	大正14.6				
川崎車輛 日本車輛	川崎車輛	日本車輛 (改造)	川崎車輛	汽車會社 藤永田 造船所	汽車會社 藤永田 造船所	汽車會社	東洋車輛	日本車輛	日本車輛				
17040	17040	15926	8078	7380	7380	5820	5980	5820	5820				
2743	2740	2640	2725	2390	2220	2340	2540	2360	2260				
4204 4267	4200	3745	4140	4240	4165	2280	2240	2490	2490				
1180	1180	1140	1140	—	—	—	—	—	—				
880	880	880	880	880	880	880	880	880	880				
11000	11000	10668	3800	—	—	—	—	—	—				
2200	2250	2184	1800	2290	2290	2440	3050	2440	2740				
120×210	130×230	108×204	95×180	55×178	95×178	108×203	114×203	108×203	108×203				
910	910	860	865	840	840	860	840	860	860				
制御管式 AMM 芝浦直通 兼自動	制御管式 AMM	制御管式 ATM	空 氣 溜 式 AMM	—	—	—	—	—	—				
RCP-78	DH-25	—	D-2-N	—	—	—	—	—	—				
日立 製作所 PR-1YI PR-200	日立 製作所 MC-200 MMC-200	—	川崎車輛	東洋電機 K-13	東洋電機 K-13	—	—	—	—				
4	4	—	4	2	2	—	—	—	—				
100 61.19 =3.21 63.17 =3.71	100	—	80	65	65	—	—	—	—				
同左	同左	同左	同左	同左	同左	—	—	—	—				
同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左	同左				

EA1型



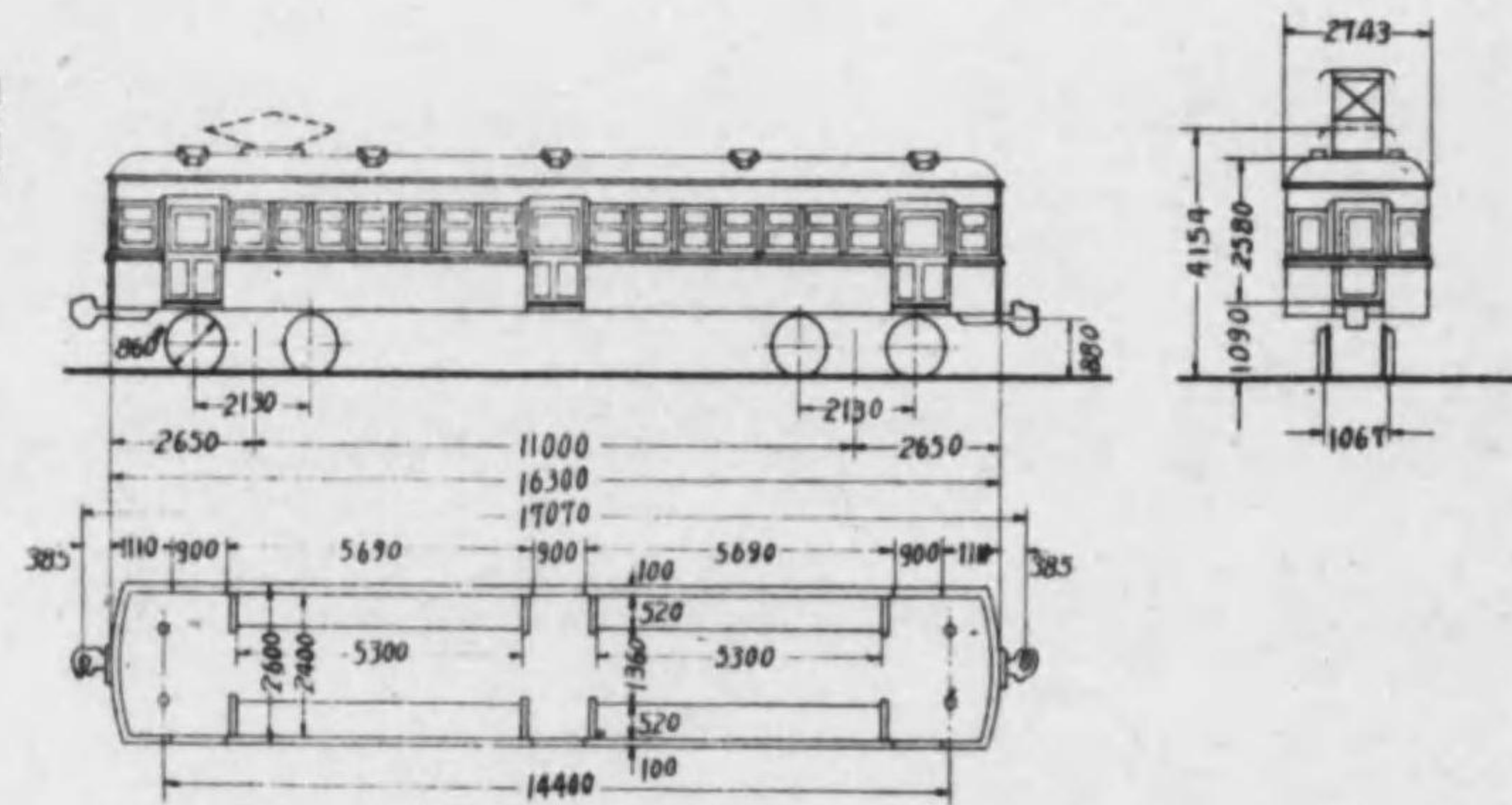
EA100型



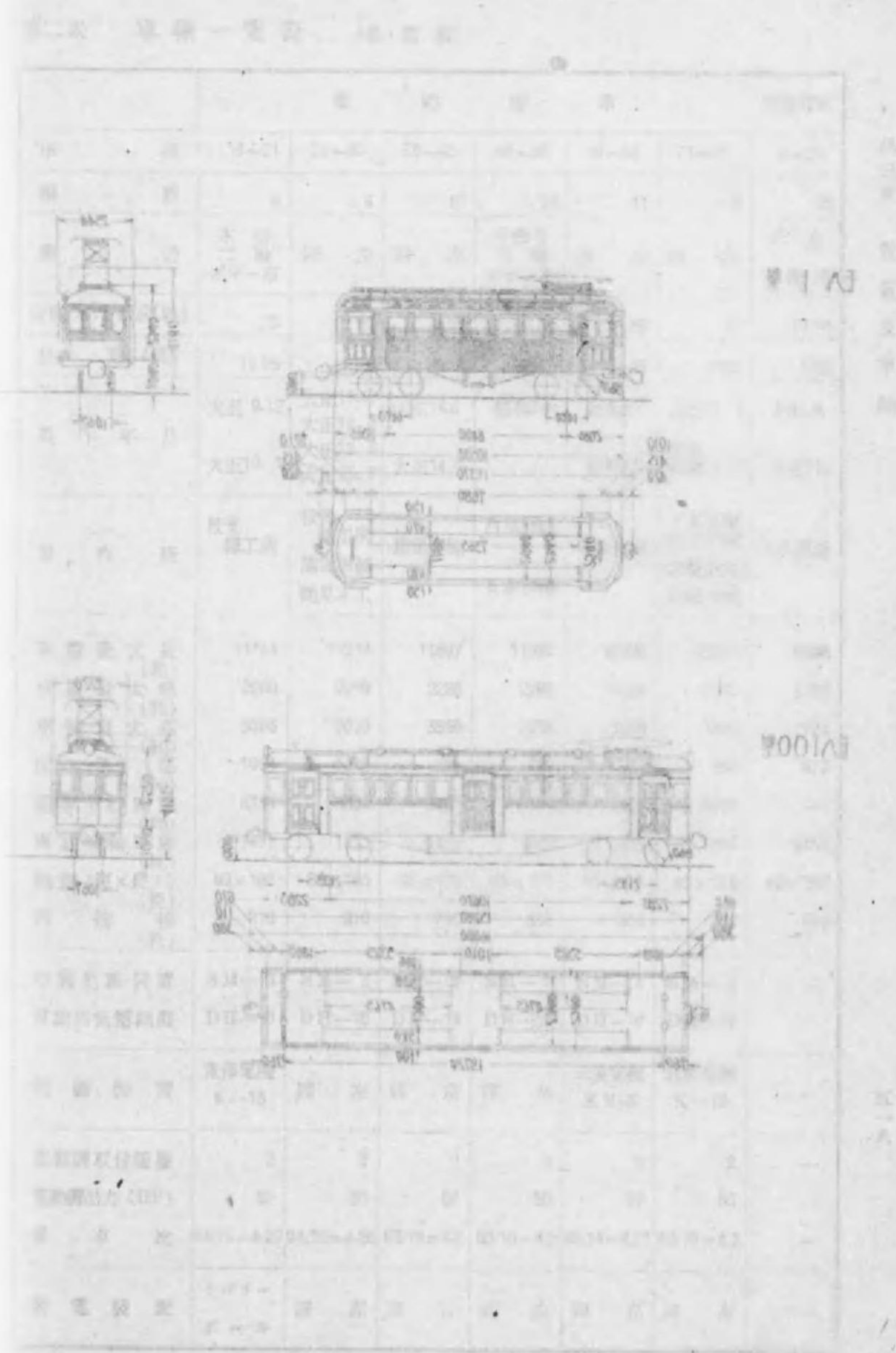
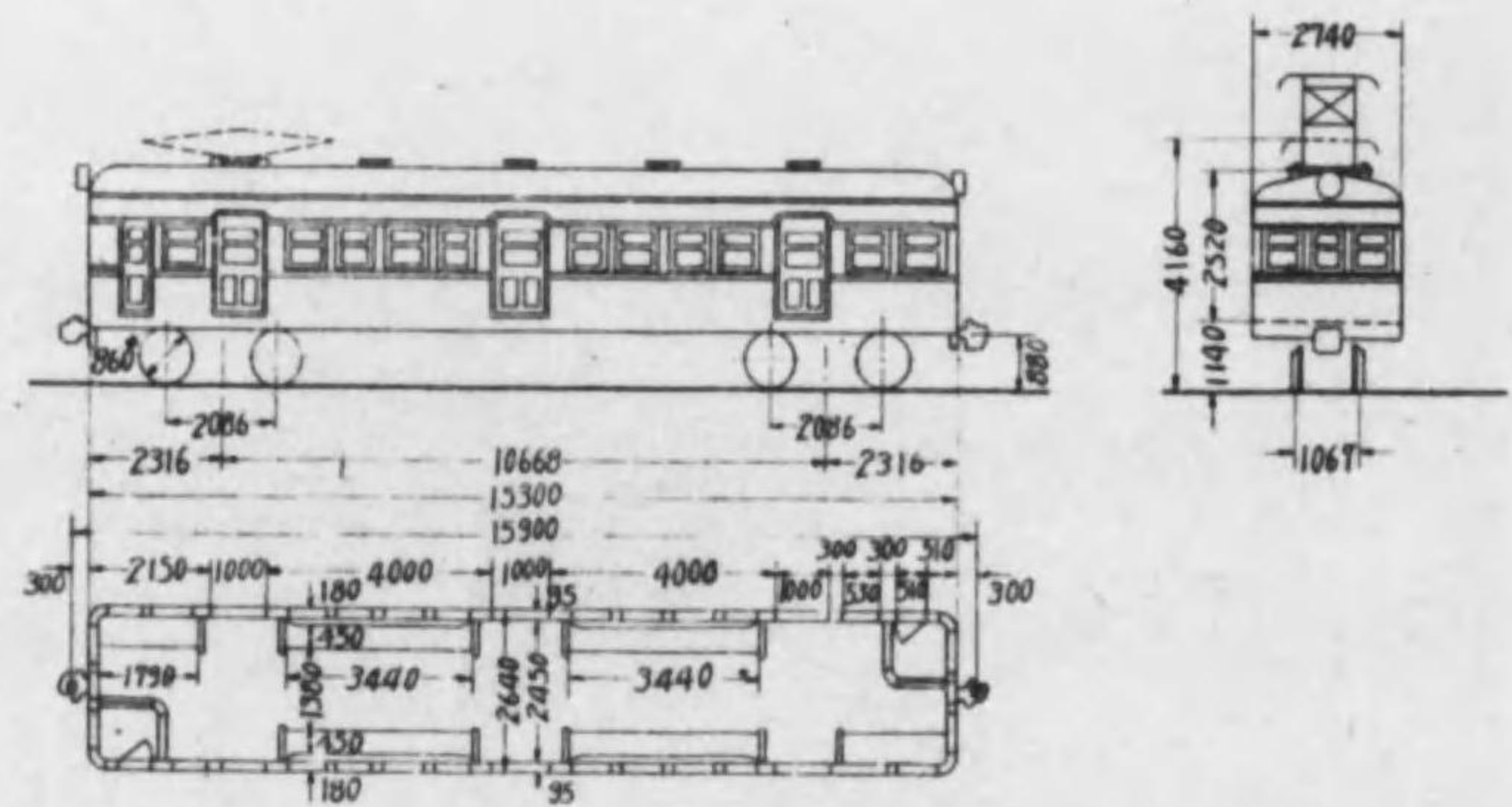
第二表 車輛一覽表 (軌道線)

車 號	電 動 客 車						附隨貨車
	16~21	22~30	26~45	46~55	59~66	71~75	8~20
輛 數	6	9	10	10	11	5	13
構 造	木 造 二 軸 ボギ-車	同 左	同 左	半鋼製 二 軸 ボギ-車	同 左	同 左	木 造 四 輪 車
定員(人)、荷重(噸)	70	70	90	90	88	90	10.16
自 重 (噸)	15.95	15.95	15.95	15.95	15.95	16.2	4.06
製 作 年 月	大正 9.12 大正10. 1	大正11.10 大正12. 6 大正12. 8 大正13. 7	大正14.0 大正14.7	昭和2.4	昭和3.7 昭和4.3	大正14. 1 改造 昭和14.12	大正 9. 大正11.
製 作 所	枝光 鐵工所	枝光 鐵工所 蒲田車輛 鶴見木工	蒲田車輛	汽車會社 日本車輛	日本車輛	日本車輛 田中車輛 (車體改造) 川崎車輛	玉川電鐵
車體最大長 (耗)	11734	11214	11887	11886	12086	13000	6096
車體最大幅 (耗)	2286	2286	2288	2282	2282	2300	2193
車輛最大高 (耗)	3695	3695	3555	3656	3656	3840	2724
床 面 高 (耗)	1001	1001	793	962	962	880	977
臺車中心距離 (耗)	5334	5334	6401	6400	6600	6600	—
固定輪軸距離 (耗)	1473	1473	1422	1422	1422	1270	2438
軸頭(徑×長) (耗)	89×185	89×185	95×178	96×177	93×177	95×178	89×187
外 輪 徑 (耗)	810	810	710	810	810	710	762
空氣制動裝置	SM-3	SM-3	SM-3	SM-3	SM-3	SM-3	—
電動空氣壓縮機	DH-16	DH-16	DH-16	DH-16	DH-16	DH-16	—
制 御 裝 置	東洋電機 K-13	同 左	同 左	同 左	三菱電機 KR-8	東洋電機 K-13	—
電動機取付箇數	2	2	2	2	2	2	—
電動機出力 (HP)	50	50	50	50	60	50	—
齒 車 比	64:15=4.26	94:15=4.26	63:15=4.2	63:15=4.2	66:14=4.71	63:15=4.2	—
集 電 裝 置	トロリー ボール	同 左	同 左	同 左	同 左	同 左	—

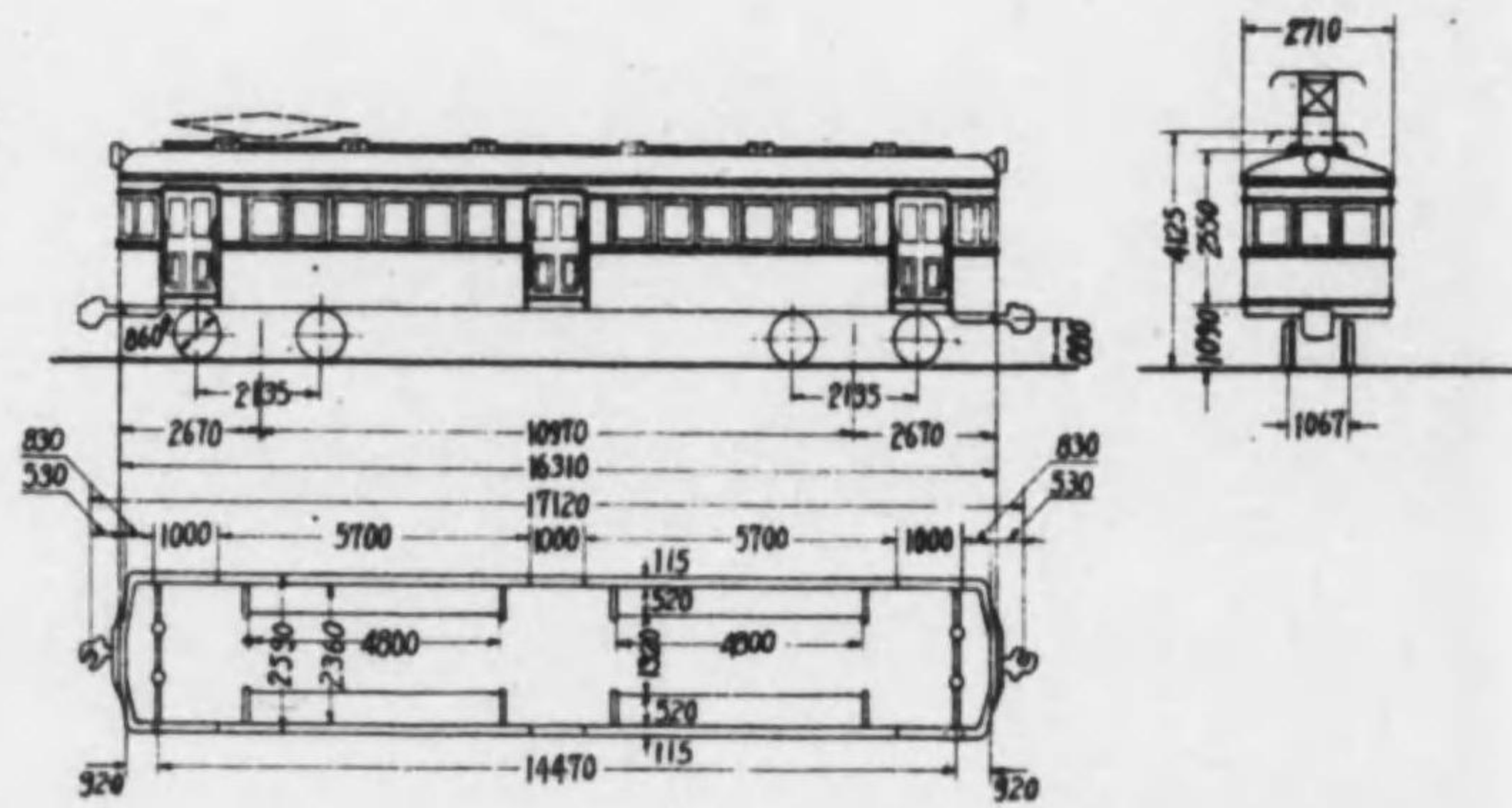
EA120型
EA130型



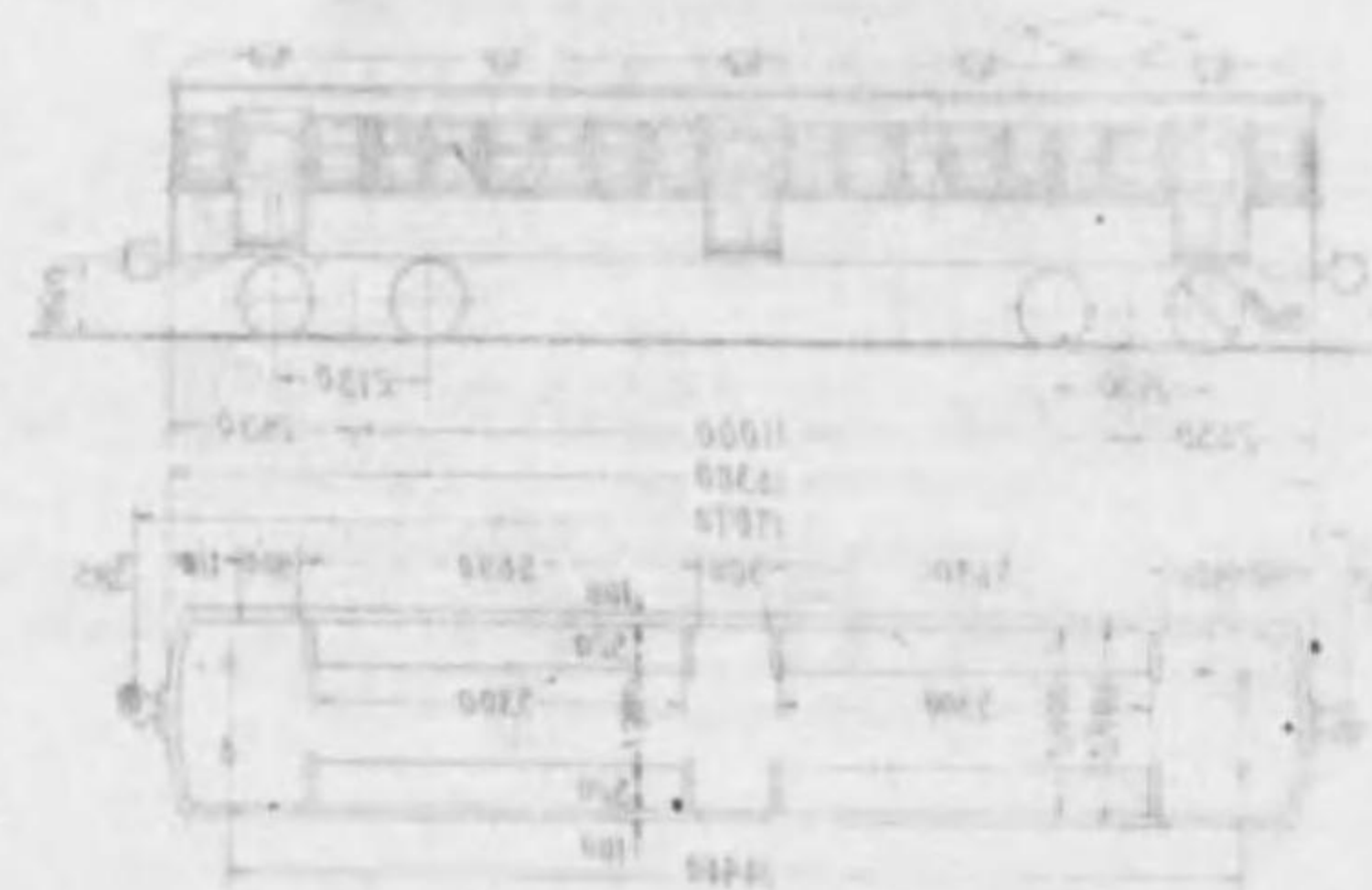
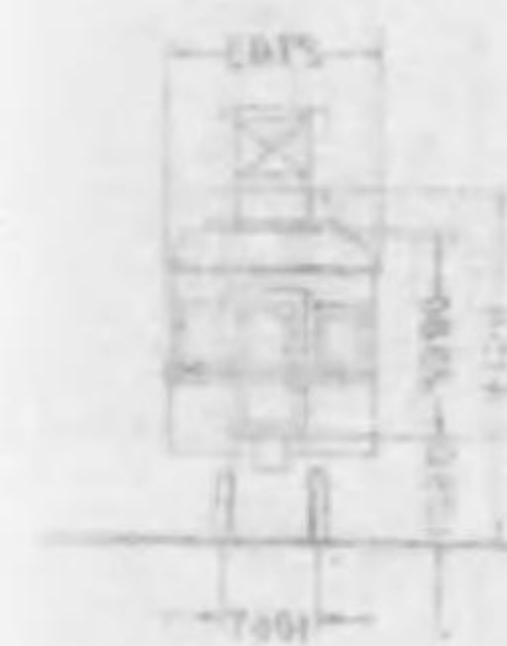
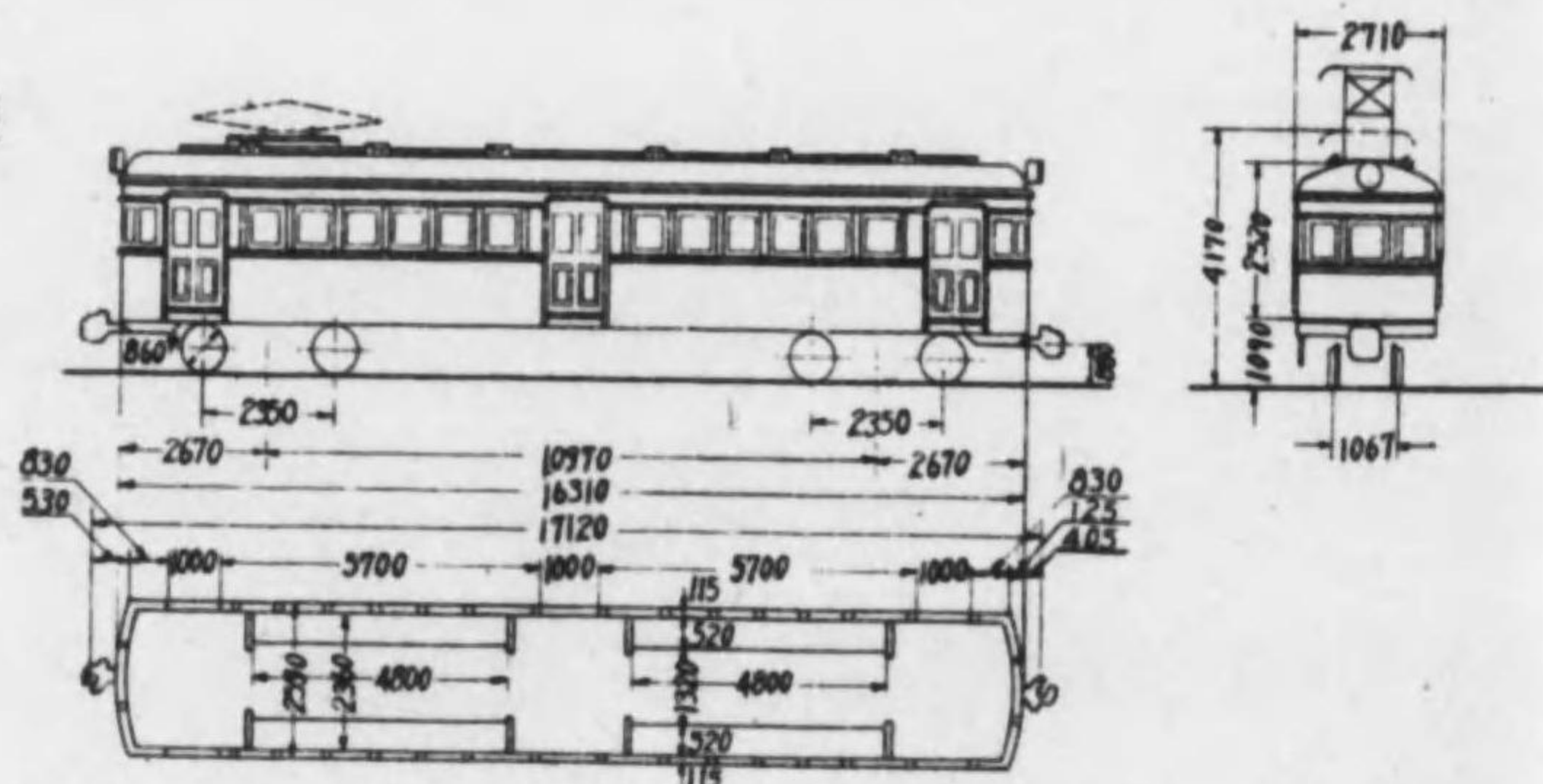
EA150型



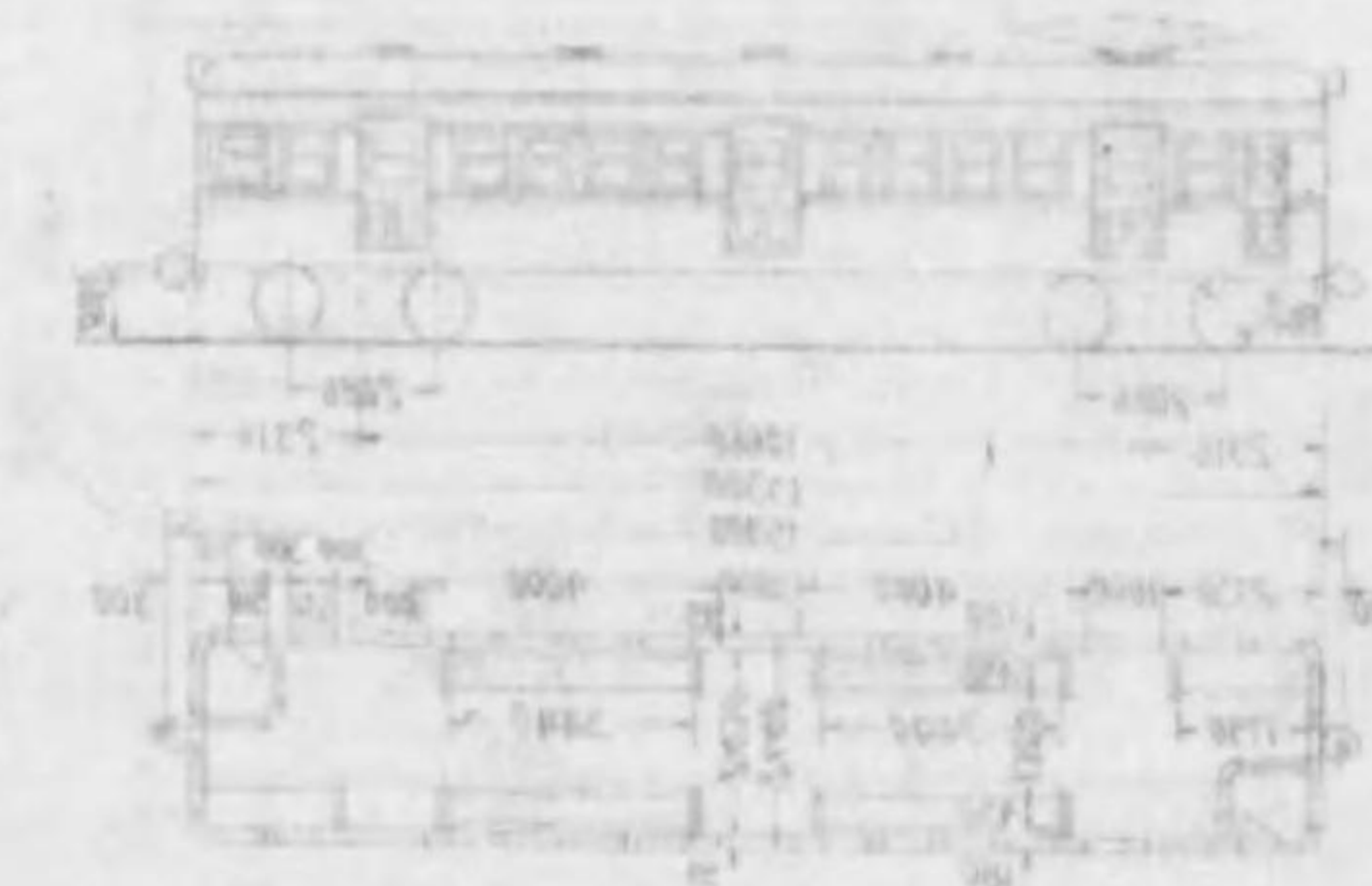
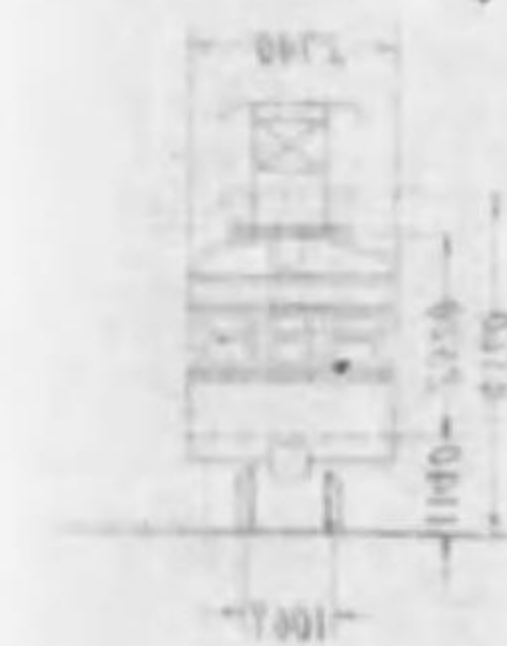
EV200



EV300

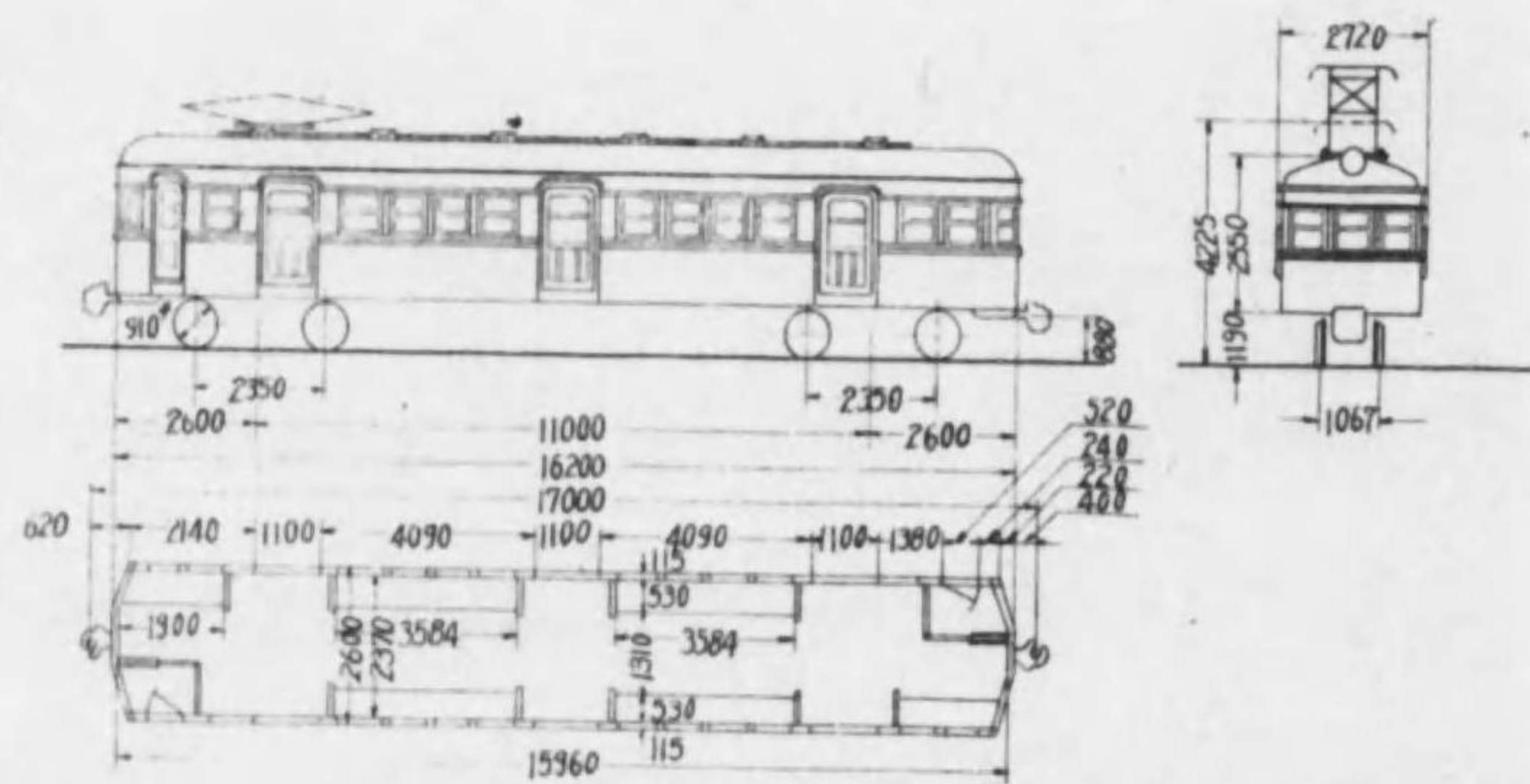


EV200

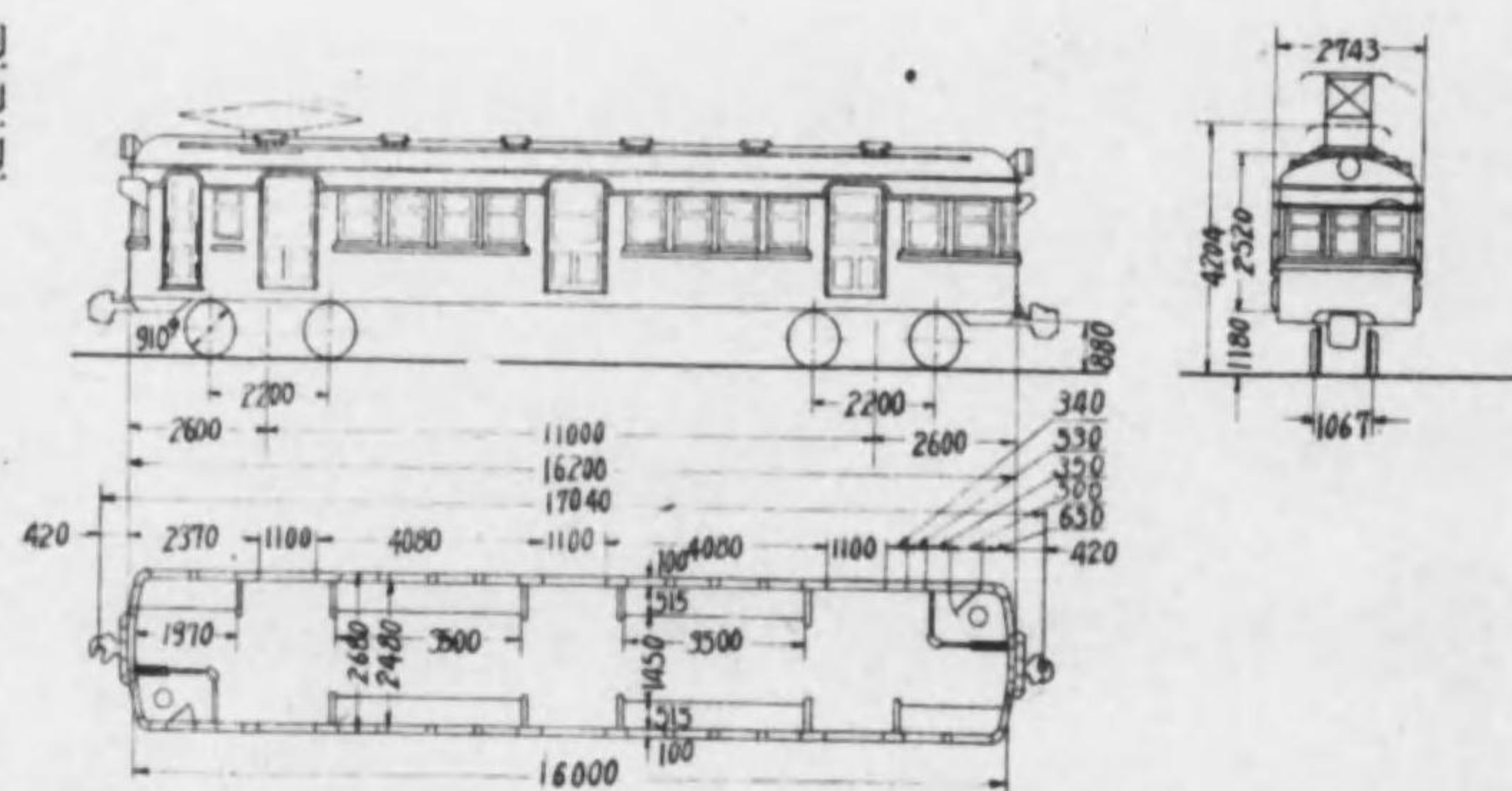


EV300

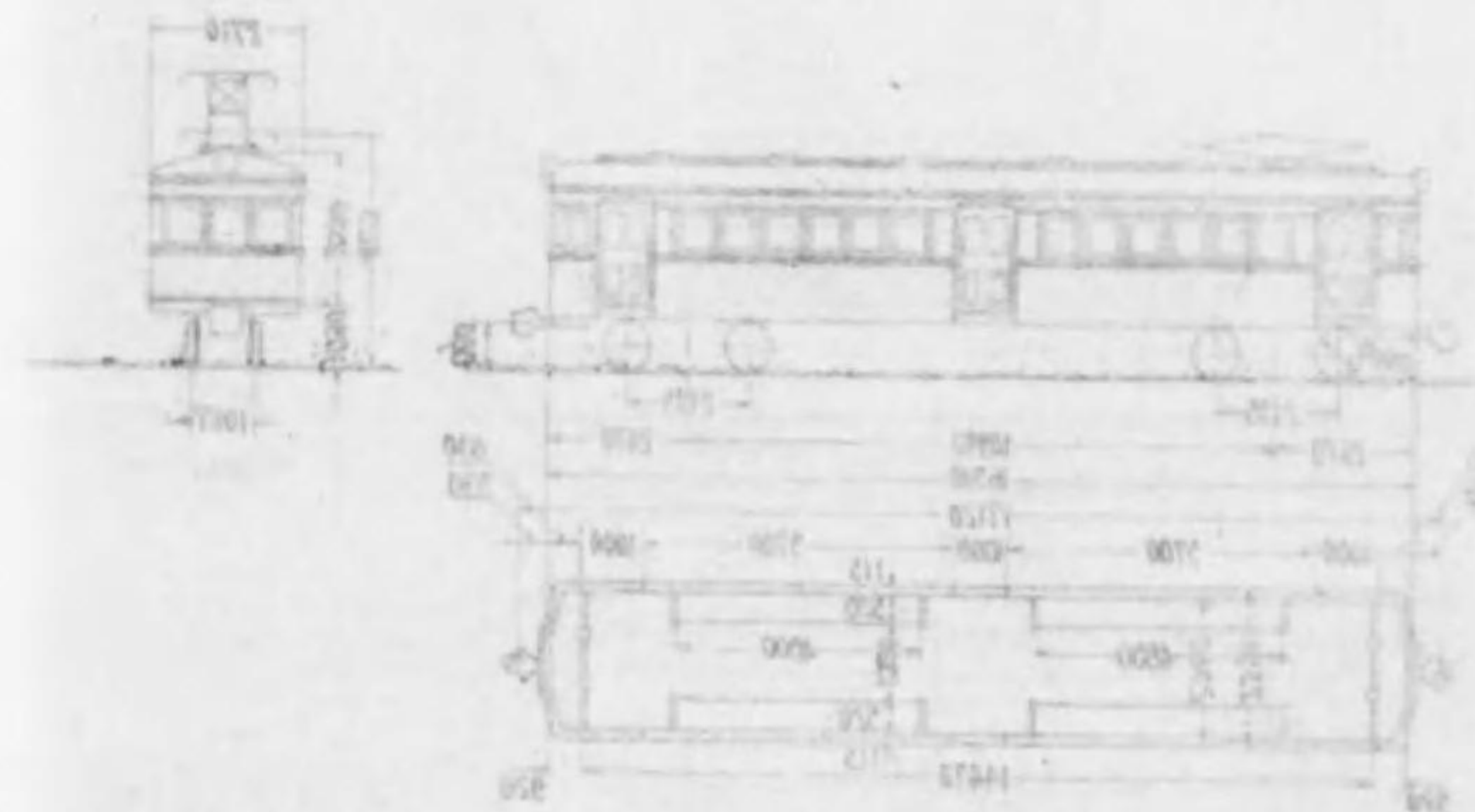
E/A500型



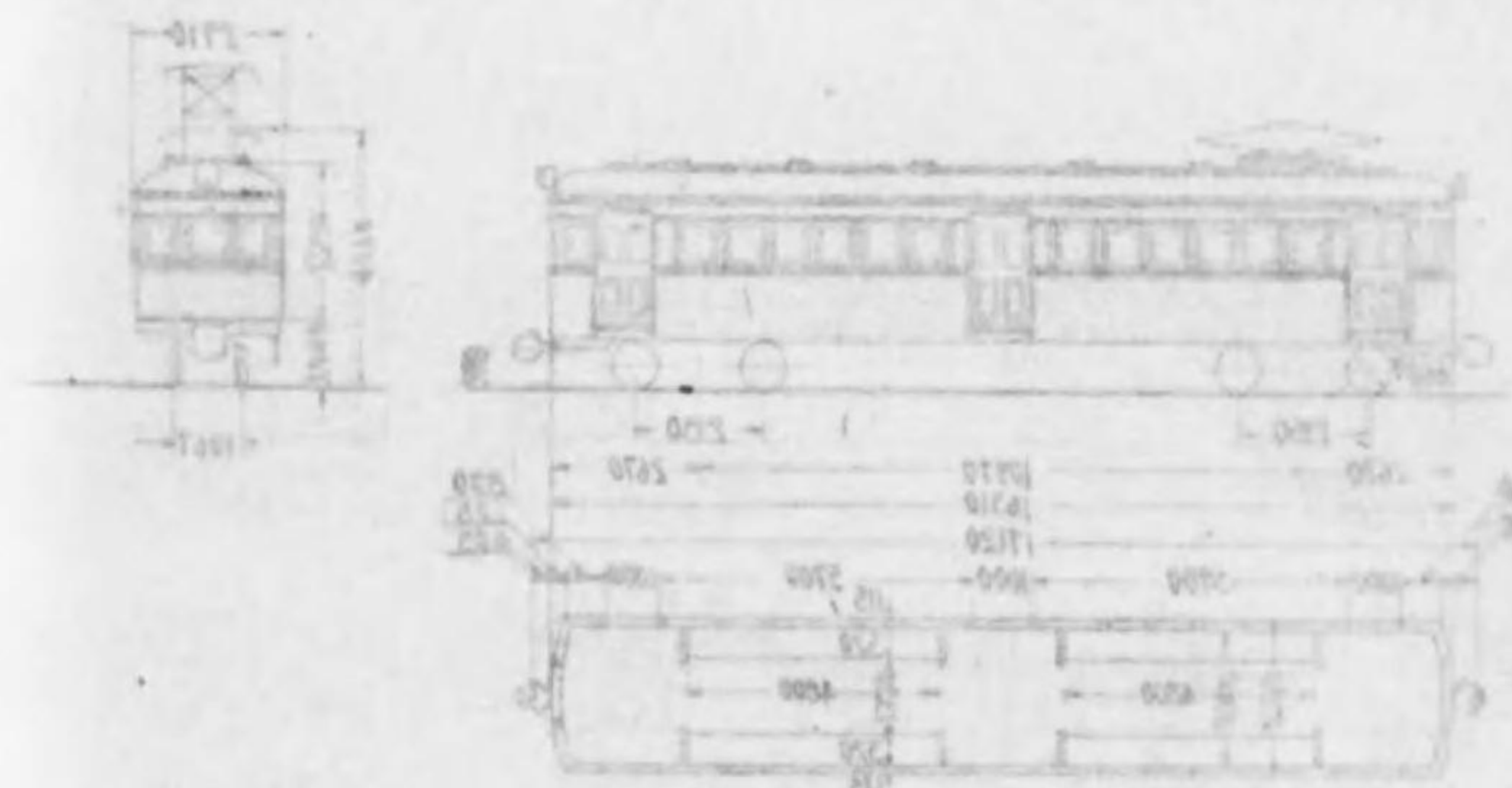
E/A510型
E/A520型
E/A530型



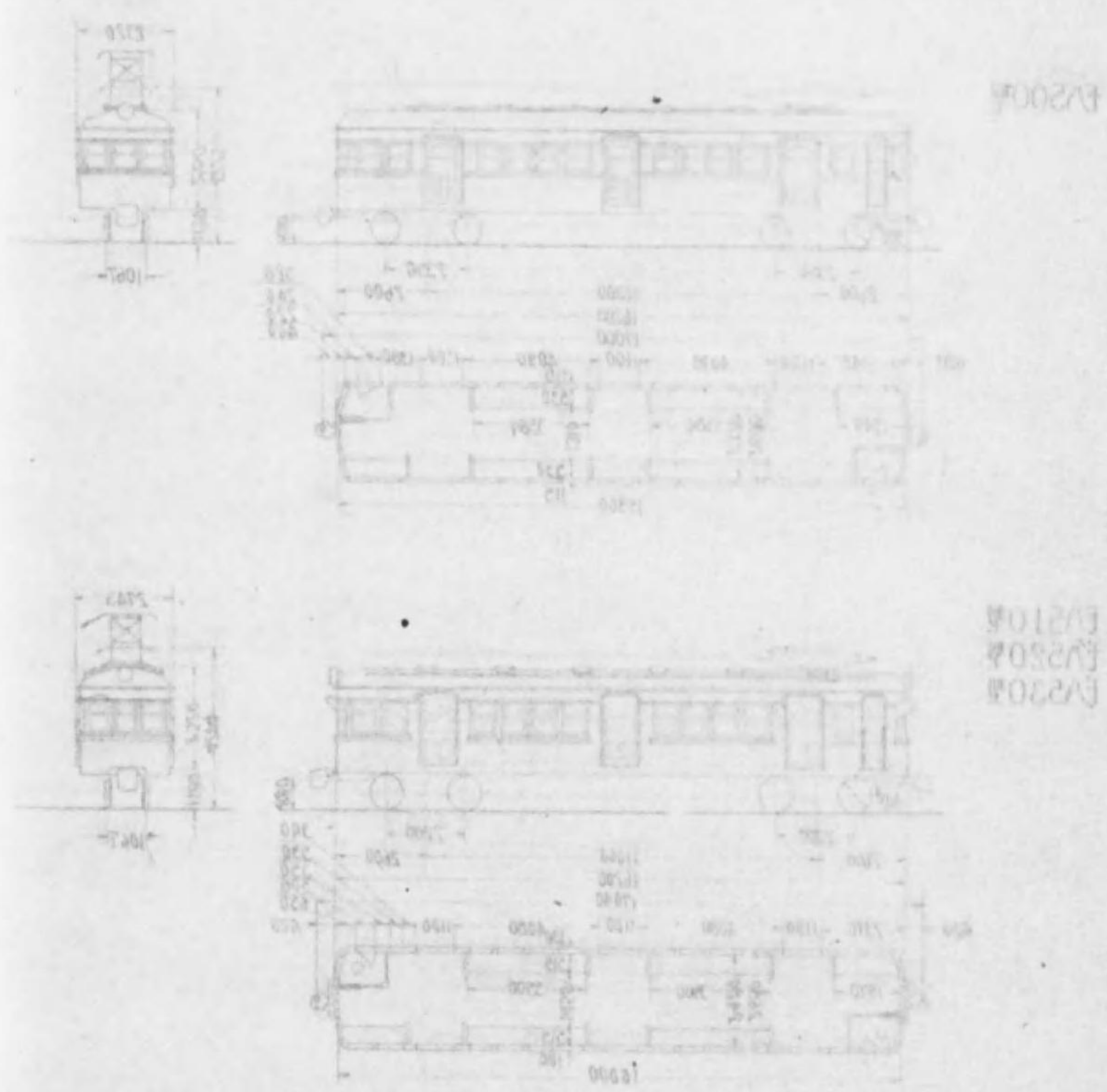
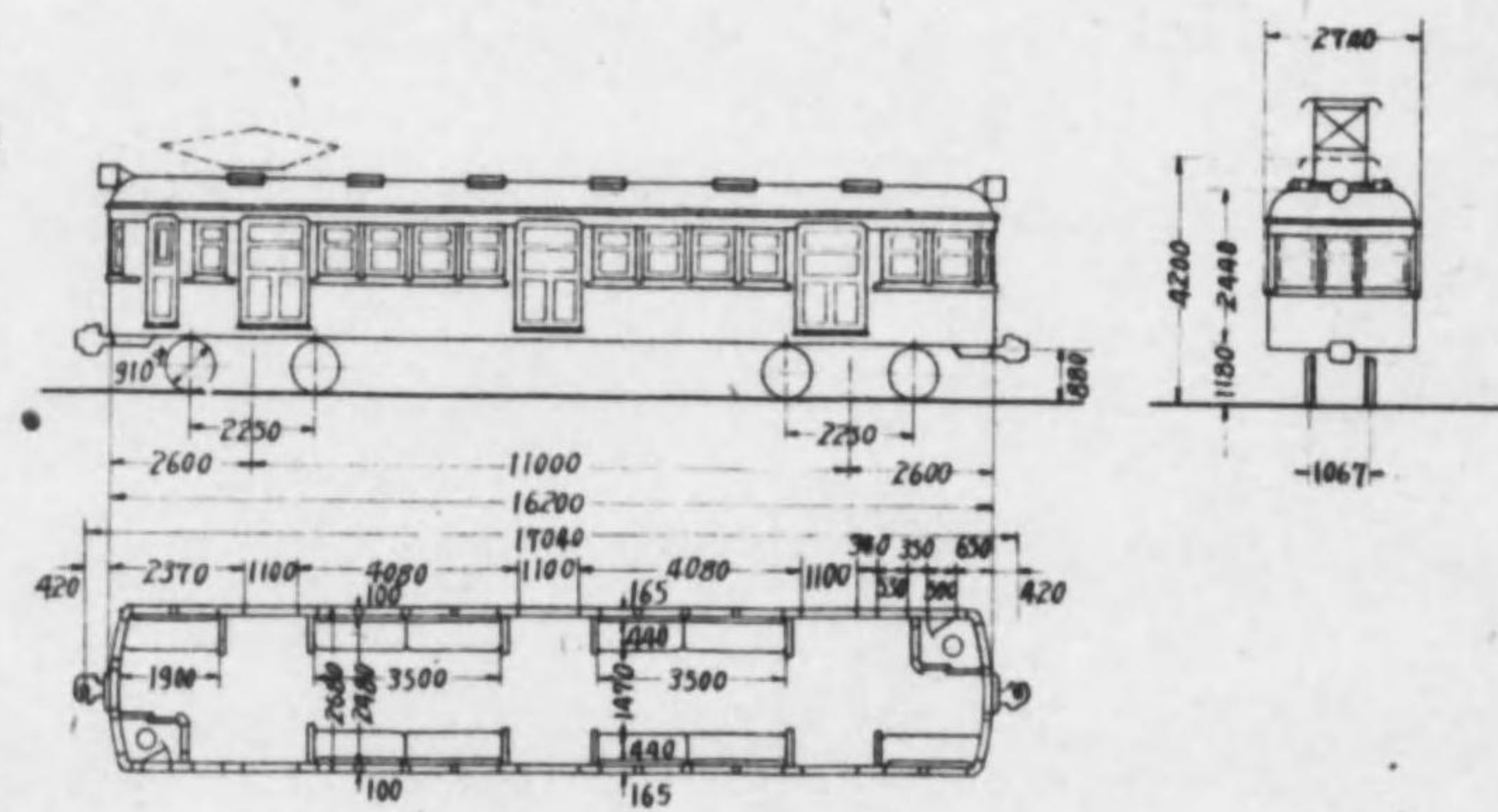
E/A500型



E/A510型
E/A520型
E/A530型

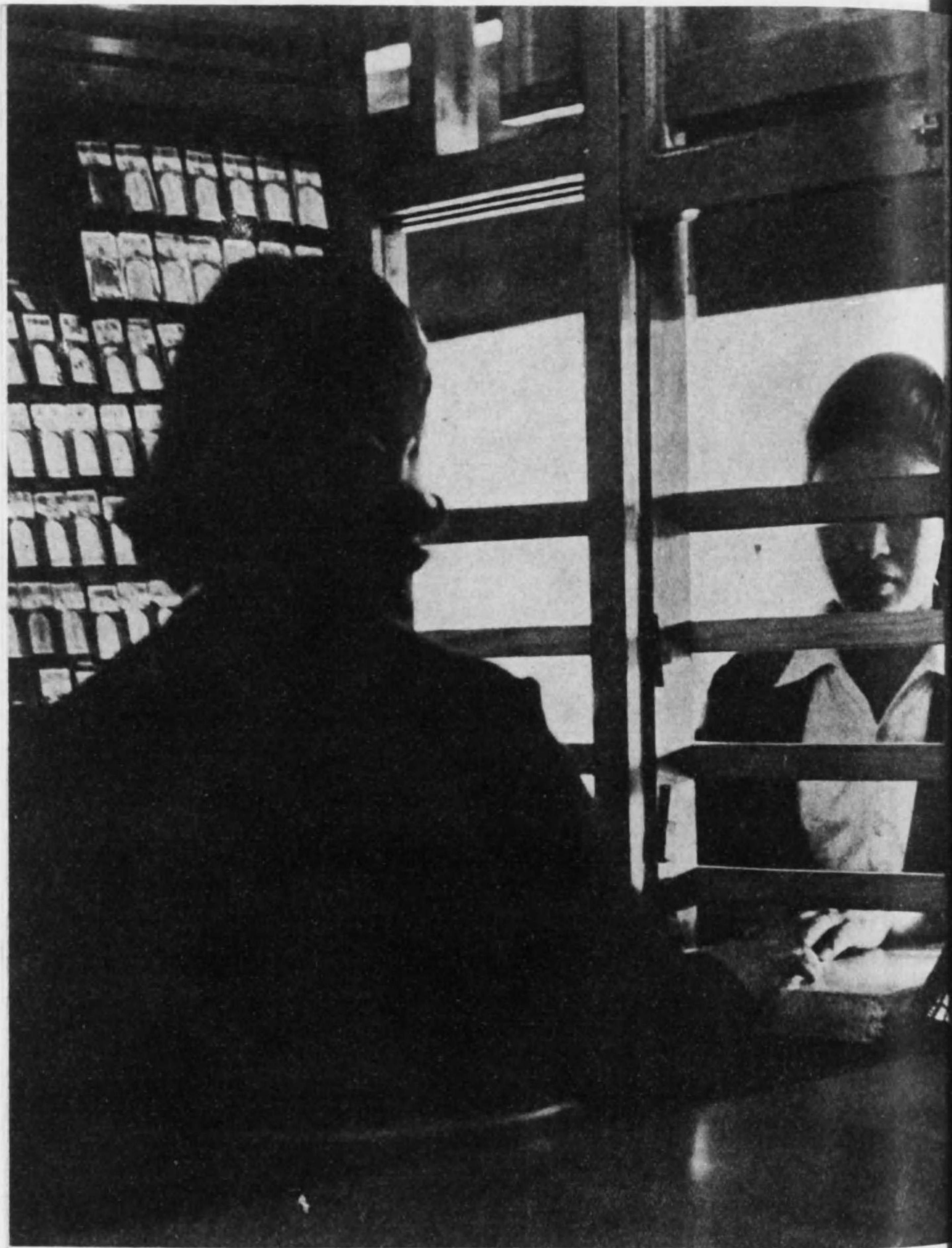


EV1000型

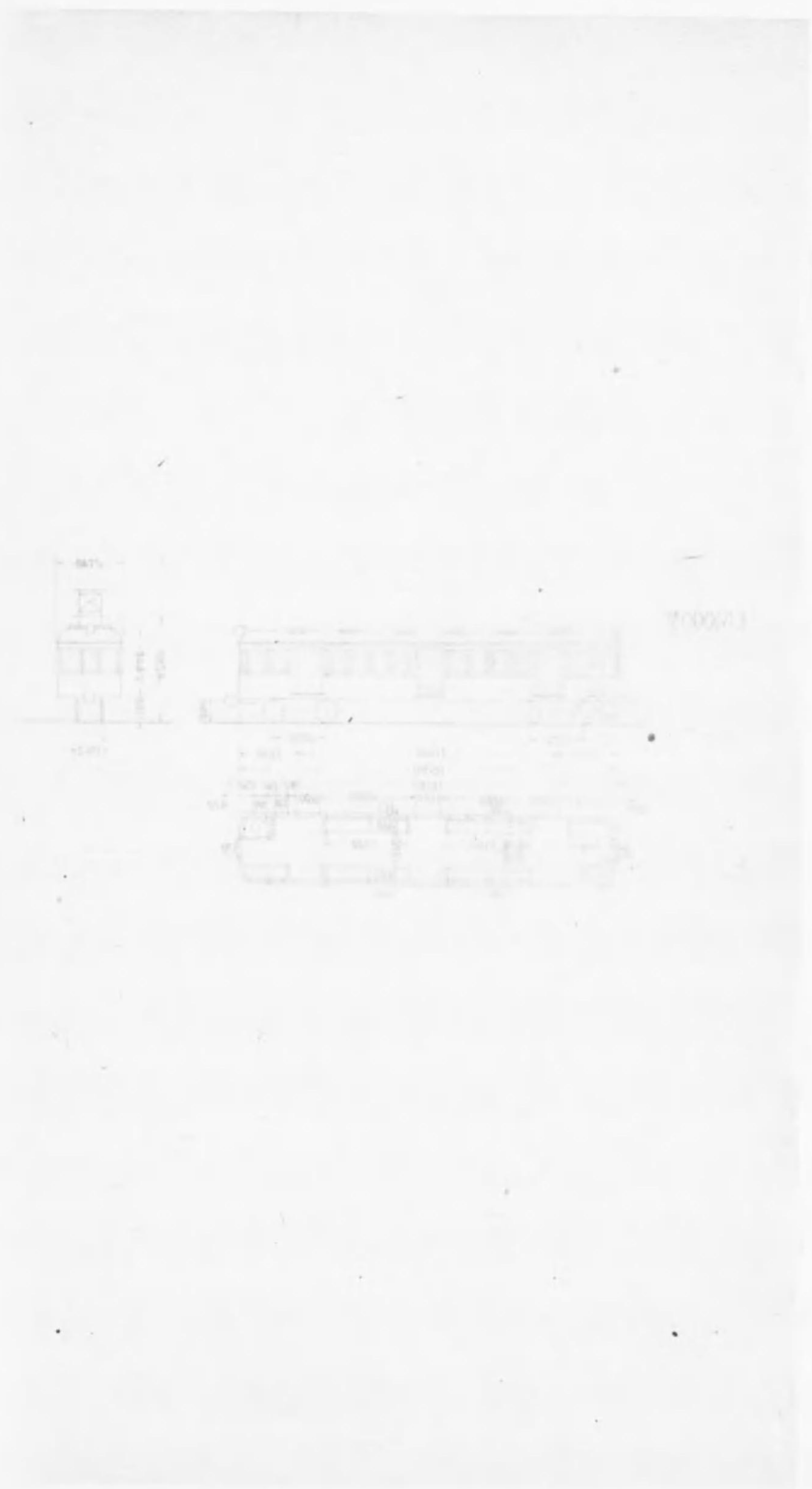


EV2000型

EV2000型
EV2100型



第七編
營業



諸國六玉川

武蔵玉川

東集

空家

桐布のこぼ

松子の物あし

ほろろき

玉川の里



第一章 鐵道及び軌道業

當社の營業線路は、目蒲、東横、池上、玉川の四線から成り、開業年月日、建設の動機、經營方法等、謂はゞ固有的傳統から各異なる歴史を有つてをるので、業績其他に於いても、諸種の點に自ら趣を異にするものがあつたが、目蒲電鐵が池上電鐵を、東横電鐵が玉川電鐵を各統制合併するに至り、逐次運營機構の改善統一を計つた結果、大體歩調が揃ふようになり、且つ、目蒲、東横兩社の合體を見るに及んで一層強化され、今日では渾然として東横電鐵自體そのものの動きと見らるるに至つた。

各線の開通に就ては、第一編にも述べてあるから省略し、業績に就ては煩鎖な叙述を避け、成績一覽表を添附して簡單に知る便法をとつたので、本章には主として電車運轉狀態、乗車運賃、驛竝に沿線の狀況その他を記する事とした。

第一節 運輸及び運轉

一、運轉系統

目 蒲 線

支那事變勃發以來、軍需工業の急激なる發展に伴ひ、沿線特に下丸子及び其附近に工場建設著しく増加し、之が對策の爲め、昭和十五年八月運行事表を改正した。

一、現行の運轉系統

系 統	種 別	所 要 時 分	備 考
目黒・蒲田	直 通	二十七分	
目黒・田園調布	折 返	十三分	
目黒・西小山	折 返	五分	
蒲田・下丸子	折 返	六分	

二、運轉概況

- (イ) 朝間混雑時に於ける運轉状態は目黒・蒲田間電車六分隔離にて全運用二輛編成、目黒・田園調布間折返電車は六分隔離にて運轉、從て目黒・田園調布間三分隔離、更に目黒・西小山間に折返電車を運轉す。
- 一方蒲田方面に於ては蒲田・下丸子間に折返電車を運轉し、工場地帯の通勤旅客輸送に充つ。
- (ロ) 混雑時終了後は八分隔離の目黒・蒲田間直通電車及び八分隔離の目黒・田園調布間折返電車を運轉す。

(ハ) 夕刻混雑時には前項の運轉に更に蒲田・下丸子間に折返電車を運轉し、各工場の退出に備ふ。

大 井 町 線

荏原區、大森區方面居住者の増加竝に奥地二子玉川方面の工場及び學校増加の爲め昭和十五年八月運行事表を改正す。

一、現行の運轉系統

系 統	種 別	所 要 時 分	備 考
大井町・二子讀賣園	直 通	二十二分	
大井町・等々力	折 返	十八分	
大井町・荏原町	折 返	六分	

二、運轉概況

- (イ) 朝間混雑時に於ては四分半隔離にて大井町・二子讀賣園間直通電車を運轉し、更に大井町・荏原町間折返電車を運轉す。
- (ロ) 晝間は直通電車は八分隔離にて運轉、更に大井町・大岡山間折返電車を運轉す。
- (ハ) 夕刻混雑時は直通電車八分隔離にて運轉更に大井町・等々力、大井町・荏原町間に折返電車を運轉す。

東 横 本 線

支那事變勃發以來沿線各所に軍需工場の増加著しく、従来の運轉時分にては輸送困難を生じたる爲め、昭和十四年十二月運行事表の改正を行ひ全能力を以て輸送に努む。

一、現行の運轉系統

系統別	種別	所要時分	備考
澁谷 - 櫻木町	普通	四十六分	
澁谷 - 日吉	急行	四十一分	
澁谷 - 田園調布	折返	二十五分	
菊名 - 櫻木町	折返	十五分	
菊名 - 田園調布	折返	十四分	

二、急行電車停車驛

青山師範、自由ヶ丘、田園調布、新丸子、日吉、網島温泉、妙蓮寺、反町、横濱等で、上り線のみ日吉驛に於て普通電車を追越し運轉をなす。

三、運轉概況

(イ) 朝間混雑時に於ける運轉状態は、澁谷・櫻木町間八分間隔にて全運用二輛編成、澁谷・日吉間折返しは八分間隔にて二輛編成乃至三輛編成、従つて澁谷・日吉間は四分間隔、日吉・櫻木町間は八分間隔にて運轉をなす。尙直通客増加に伴ひ午前八時より同九時の間に急行電車五運用を運轉し輸送の圓滑に努む。

(ロ) 晝間は朝間混雑時終了と共に本線普通及び急行電車共十二分間隔にて運轉、全運用孰れも單車とし、折返電車は朝間同様、日吉折返しにて全運用二輛編成にて運轉をなす。尙慶應大學々生

下校の際は車輛編成を一部増加し輸送に努む。

(ハ) 夕刻澁谷方面混雑時の運轉方は晝間と同様なるも、本線普通及び急行電車並に日吉折返電車は全運用二輛編成にて運轉、横濱方面は、櫻木町・菊名間折返電車を運轉して輸送の圓滑に努め、夜間の日吉折返電車は、歸宅の工員輸送後田園調布折返しに変更し澁谷方面の輸送に努む。

池上線

最近沿線住宅地の居住者の増加並に蒲田附近の工場増加の爲め昭和十五年五月運行事表を改正す。

一、現行の運轉系統

系統別	種別	所要時分	備考
五反田 - 蒲田	直通電車	二十五分	
五反田 - 洗足池	折返電車	十分	
五反田 - 雪ヶ谷	折返電車	十三分	

二、運轉概況

(イ) 朝間混雑時に於ては直通電車は四分間隔にて運轉し、更に五反田・洗足池間は折返し電車を、他は二分間隔にて運轉す。

(ハ)(ロ) 朝間混雑時の終了と共に折返電車を休止し、直通電車のみ六分半間隔にて運転す。
 (ハ) 夕刻混雑時には前項の直通電車五分間隔にて運転、更に五反田・雪ヶ谷間に折返し運転す。

五川線現行の運轉及び運轉系統 (軌道業)

區	區間	車輛編成	運轉間隔	所要時分	記	事
1	澁谷	一輛	十分毎	三十二分	至自 四月十五 月一 月卅一	終始 發發 前前 八八 時時 三四 一一 分分
2	澁谷 高井戸	一輛	五分毎	二十三分半	至自 四月十五 月一 月卅一	終始 發發 前前 八八 時時 三四 一一 分分
3	澁谷 二子讀賣園	一輛	十分毎	二十六分半	至自 四月十五 月一 月卅一	終始 發發 前前 八八 時時 三四 一一 分分
4	澁谷 玉電中里	一輛	五分毎	十一分半	至自 四月十五 月一 月卅一	終始 發發 前前 八八 時時 三四 一一 分分
5	澁谷 駒澤	一輛	五分半毎	十五分半	至自 四月十五 月一 月卅一	終始 發發 前前 八八 時時 三四 一一 分分
6	澁谷 上町間	一輛	十分毎	十六分半	至自 四月十五 月一 月卅一	終始 發發 前前 八八 時時 三四 一一 分分

二、停留所、停車場
目蒲線

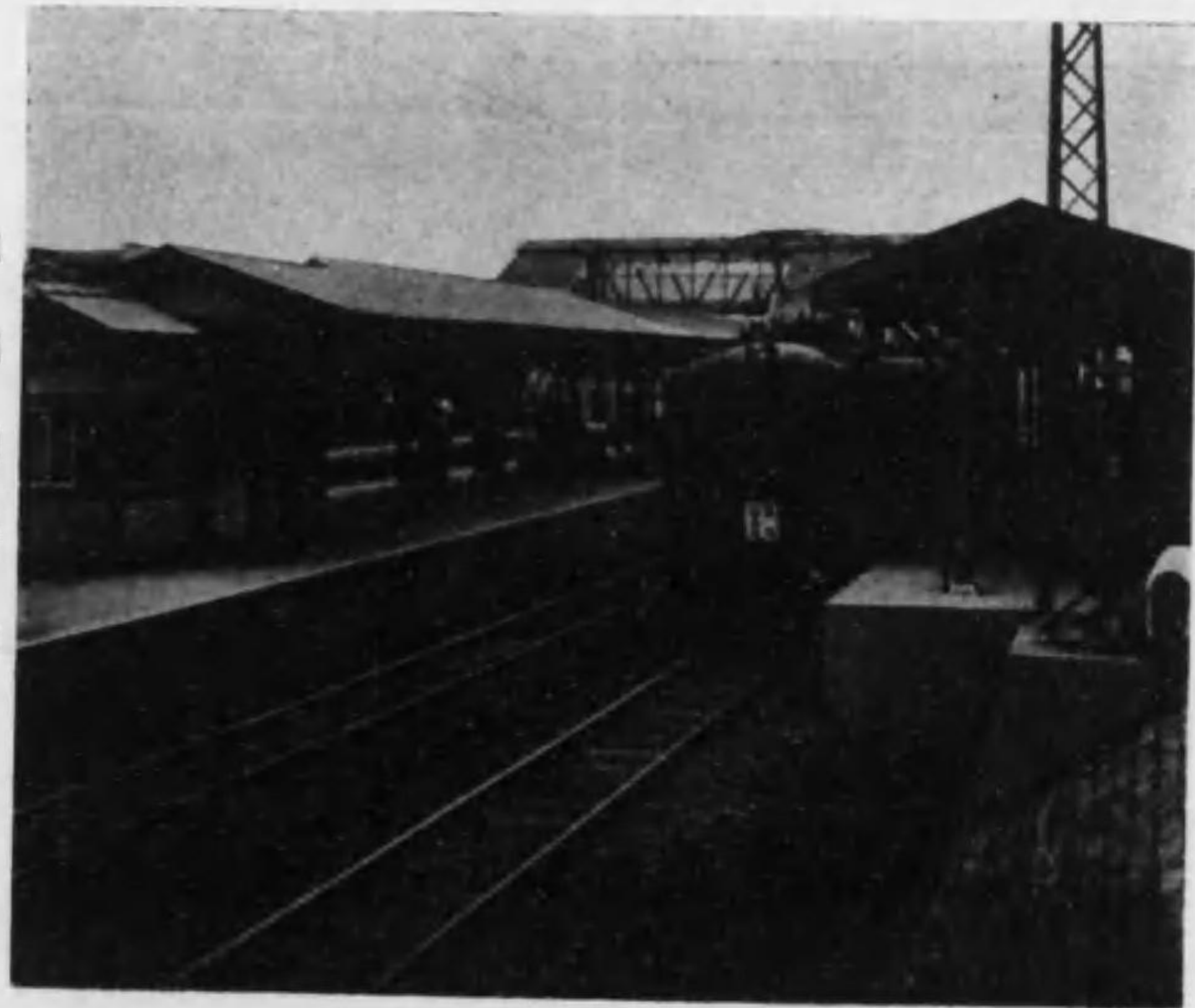
驛名	區間 累計	所在地	開業 年月日	記 事
目黒	〇	品川區上大崎二ノ五八七	大、一、二、三、一一	一階一部は賣店に二階は食堂及理髮所に使用、省線と連絡す
不動前	一〇	品川區西大崎三ノ四九六	同 右	
武藏小山	二〇	荏原區小山町一三	同 右	
西小山	三〇	荏原區小山町三九三	昭、三、八、一一	
洗足	四〇	目黒區洗足町一、四六七	大、一一、三、一一	
大岡山	五〇	大森區北千束町六三五	同 右	大井町線と連絡
奥澤	六〇	世田谷區玉川奥澤町一ノ三六五	同 右	
田園調布	七〇			東横本線参照



大岡山驛

多摩川園前	沼部	鷲ノ木	下丸子	武蔵新田	矢口渡	道塚	蒲田
一〇、七六	〇、八八	一〇、九四	〇、七一	〇、七一	〇、九二	〇、八二	〇、八一
大森區田園調布 一ノ一四〇六	大森區調布嶺町 二ノ一〇〇〇	蒲田區下丸子町 五二五	蒲田區矢口町 四八九	蒲田區安方町 二八〇	蒲田區小林町 三二一	蒲田區御園町 一ノ二七	同
同	同	大、一三、 五、二、	大、一、二、 一、一、	同	大、一、四、 三、〇、二、	大、一、二、 一、一、	同
同	大正十五年一月 一日(舊稱)武蔵 丸子を改む	同	同	昭和五年五月二 十一日(舊稱)矢 口を改む	昭和十一年一月 一日(舊稱)本門 寺道を改む	昭和十一年一月 一日(舊稱)蛇窪 を改む	同

田園調布驛



大井町線

驛名	区間		所在地	開業年月日	記事
	区間	累計			

大井町	下神明	戸越公園	中延	荏原町	東洗足	北千代	大岡山	緑ヶ丘	自由ヶ丘
〇	〇、八	〇、七	〇、六	〇、五	〇、七	〇、七	〇、七	〇、六	一、〇
〇	〇、八	一、五	二、一	二、六	三、三	四、〇	四、七	五、三	六、三
品川區大井權現 町三、七一三	荏原區戸越町 一、三五九	荏原區下神明 八五	荏原區中延町 五八〇	荏原區中延町 九四三	荏原區中延町 一、一四二	大森區北千代町 五五五	大森區北千代町 六三五	目黒區緑ヶ丘 三、〇六二	目黒區自由ヶ丘 一
昭、二、七、 六	同	同	同	同	同	同	同	昭、二、五、 二、二、	昭、二、五、 二、二、
昭和十一年一月 一日(舊稱)戸越 を改む	昭和十一年一月 一日(舊稱)蛇窪 を改む	同	同	同	同	昭和五年五月廿 一日(舊稱)池月 洗足公園と改め 昭和十一年一月 一日前稱を改む	目黒線に連絡 昭和八年四月一 日(舊稱)中丸山 を改む	東横線と連絡	同

二子讀賣園驛



九品佛	尾山臺	等々力	上野毛	二子讀賣園
〇七、七〇	〇七、七七	〇六、八三	〇九、九三	一〇、三〇
世田谷區玉川奧	世田谷區玉川等	世田谷區玉川等	世田谷區玉川	世田谷區玉川町
一昭、四、一	四昭、五、一	一昭、四、一	同	同
昭和十一年一月	昭和十一年一月	昭和十一年一月	昭和十一年一月	昭和十一年一月

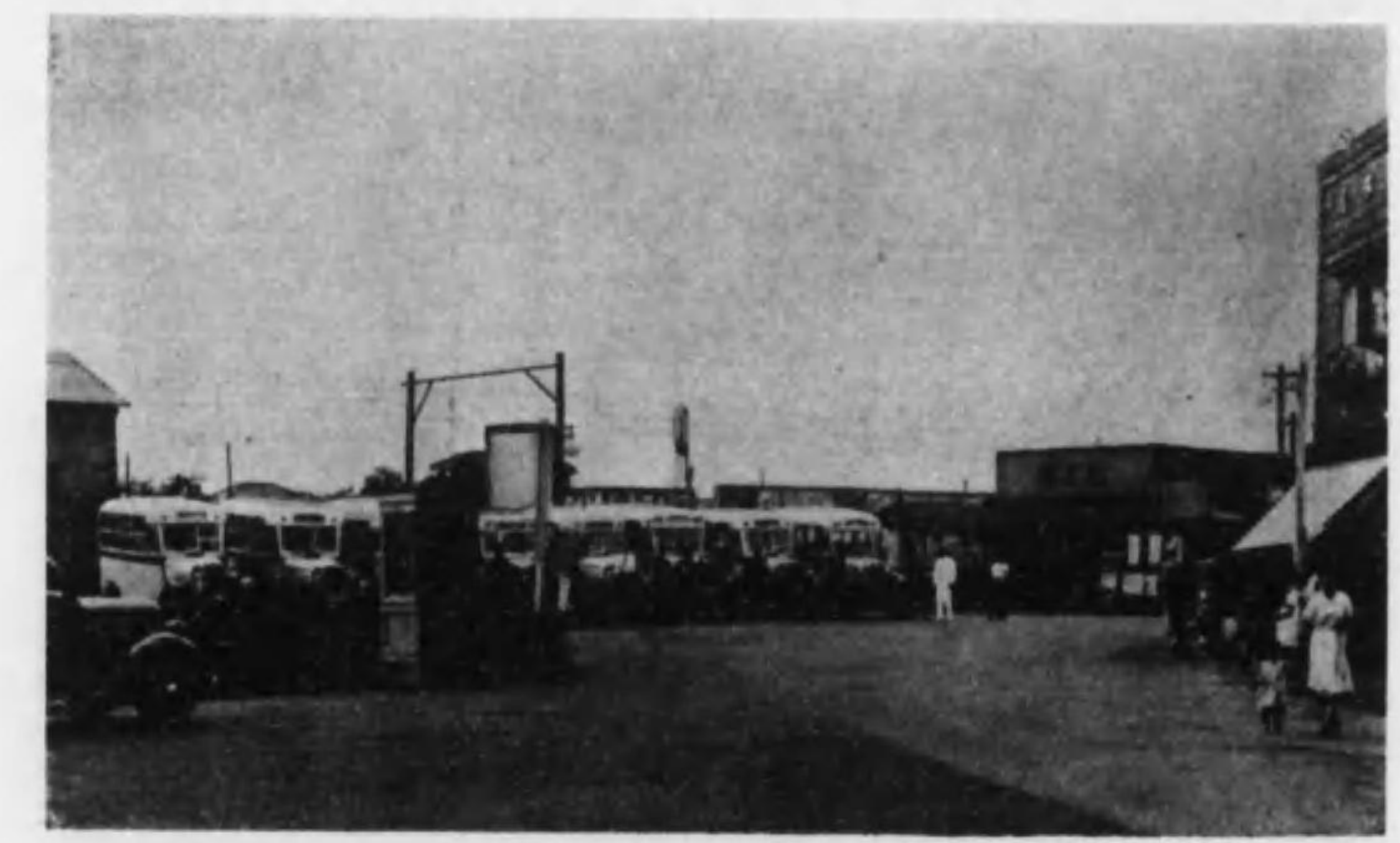
池上線

大崎廣小路	五反田
〇、三〇	〇
品川區東大崎三ノ一三三ノ四	品川區五反田一ノ二七二ノ六五
一昭、〇、九	六昭、三、一七
共用	白木屋五反田分店一部使用



洗足池驛

桐ヶ谷	戸越銀座	荏原中延	旗ヶ岡	長原	洗足池	石川臺	雪ヶ谷	御嶽山	久ヶ原	千鳥町
〇六、〇九	〇五、一四	〇七、二一	〇八、二九	〇八、三七	〇六、四三	〇六、四九	〇六、五五	〇九、六四	〇七、七二	〇九、八〇
品川區西大崎一ノ八三ノ一	荏原區西戸越町六五九ノ一	荏原區中延町三一ノ三	荏原區中延町八八三ノ二	大森區南千束町二一ノ二	大森區上池上町一、一四五ノ一	大森區雪ヶ谷町一二七	大森區雪ヶ谷二八二	大森區調布嶺町一ノ二〇ノ二	大森區調布鶴ノ木町五ノ四	大森區調布千鳥町六八〇ノ三
八昭、二、二八	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同
昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年	昭和二八年



池上驛前の光景

池上	二、九二	大森區池上德持町四〇ノ三	大、二、一〇、六
蓮沼	一、一〇、三	蒲田區小林町二	同
蒲田	〇、八、二、〇	蒲田區御園町二	同

右 省線目黒線と連絡

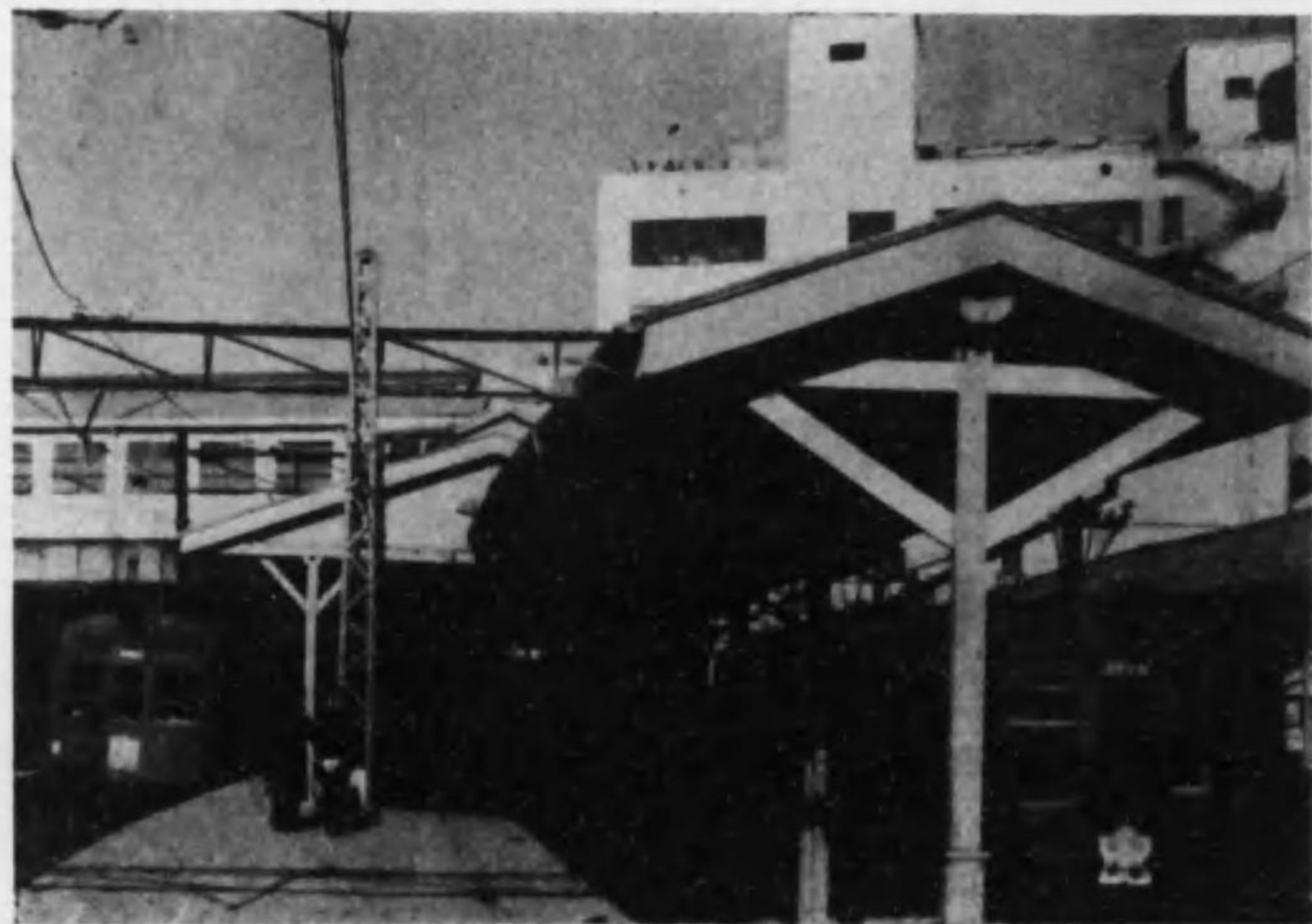
以上四十七のうち驛長管理區域の停車場は左の通りになつて居る。

目黒驛長管理	目黒	洗足間各驛
奥澤驛長管理	奥澤驛	綠ヶ丘間各驛
大岡山驛長管理	荏原町	上野毛間各驛
自由ヶ丘驛長管理	自由ヶ丘	中延間各驛
大井町驛長管理	大井町	沼部間各驛
田園調布驛長管理	田園調布	武藏新田間各驛
下丸子驛長管理	鶴ノ木	蒲田間各驛
蒲田驛長管理	矢口渡	戸越銀座間各驛
五反田驛長管理	五反田	荏原中延間各驛
雪ヶ谷驛長管理	雪ヶ谷	運沼間各驛
池上驛長管理	御嶽山	

(但し運轉關係は自由ヶ丘驛長管理)

東横本線

驛名	区間		所在地	開業年月日	記事
	程	累計			
澁谷	〇	〇	澁谷區上通二ノ五五	昭、二、二八	東横百貨店の一部使用、玉川、帝都、高速、各線連絡
並木橋	〇、六	〇、六	澁谷區中通二ノ二	同	
代官山	〇、九	一、五	澁谷區衆樂町四	同	
中目黒	〇、七	二、二	目黒區上目黒三ノ一、八六四	同	
祐天寺	一、〇	三、三	目黒區上目黒五ノ二、三六四	同	
青山師範	一、〇	四、三	目黒區三谷町九〇六	同	昭和十一年四月(舊稱)碑文谷を改む
府立高等	一、四	五、六	目黒區中根町一、九三四	同	昭和七年四月及同七年七月度に(舊稱)柿ノ木坂、府立高等前を改む
自由ヶ丘	一、四	七、〇	目黒區自由ヶ丘	同	大井町線共用、昭和四年十月廿二日九品佛子線を改稱目黒線に接続



東横線澁谷驛乗降場

田園調布	多摩川園前	新丸子	工業都市	元住吉	日吉	網島温泉	大倉山	菊名
一、三八八	〇、九一九	一、三〇、三	〇、九二、三	一、〇一、三	一、四一、三	二、二一、八	一、七二、五	一、三二、八
大森區田園調布 三ノ三五九	大森區田園調布 二ノ二七六	川崎市上丸子七 六六	川崎市市ノ坪四 三ノ一	川崎市木月六八 七	横濱市港北區日 吉町四六一	横濱市港北區南 網島町七一三	横濱市港北區太 尾町觀音前三七 八	横濱市港北區菊 名町和田前六三 七
大、一二、二	同	大、二、四	昭、二、四	大、二、四	同	同	同	同
右	右	右	右	右	右	右	右	右
目黒線共用大正 十五年一月一日 (舊稱)調布を改 む	目黒線共用大正 十五年一月一日 (舊稱)調布を改 む	大正十五年一月 一日(舊稱)多摩 川と	昭和六年一月一 日(舊稱)丸	昭和六年一月一 日(舊稱)丸	昭和六年一月一 日(舊稱)丸	昭和六年一月一 日(舊稱)丸	昭和六年一月一 日(舊稱)丸	昭和六年一月一 日(舊稱)丸



東横線中日黒驛

妙蓮寺	白樂	東白樂	新太田町	反町	神奈川	横濱	高島町	櫻木町
一、五〇、三	一、三二、五	〇、七三、三	〇、五三、七	〇、五三、三	〇、五三、三	〇、六三、三	〇、七三、〇	一、三二、三
横濱市港北區籠 久保一五	横濱市神奈川區 神奈川町西白樂 二、一二九	横濱市神奈川區 柳町一、〇七一	横濱市神奈川區 青木町太田町 一、〇〇〇	横濱市神奈川區 反町五二四	横濱市神奈川區 下町三、六一	横濱市神奈川區 青木町内海三、 六一六	横濱市神奈川區 裏高島町四ノ三	横濱市中區櫻木 町
同	同	同	同	同	同	昭、三、一	昭、三、一	昭、三、一
右	右	右	右	右	右	右	右	右
昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む	昭和六年一月一 日(舊稱)妙蓮寺 前を改む



以上の停車場數合計二十六箇所の内、澁谷、菊名、横濱、櫻木町は省線と共同使用にて自由ヶ丘驛にて大井町線に、田園調布、多摩川園前にて目黒線に何れも連絡をなしてゐる。而して此の廿六停車場を驛長管理別にしてみると左の如くなる。

- 一、澁谷驛長管理 澁谷、中目黒間各驛
- 一、祐天寺驛長管理 祐天寺、府立高等間各驛
- 一、元住吉驛長管理 新丸子、元住吉間各驛
- 一、日吉驛長管理 日吉、大倉山間各驛
- 一、菊名驛長(鐵道省)管理 菊名驛(但し運轉關係は當社妙蓮寺驛長管理)
- 一、妙蓮寺驛長管理 妙蓮寺、新太田町間各驛
- 一、櫻木町驛長管理 反町、櫻木町間各驛

玉川線

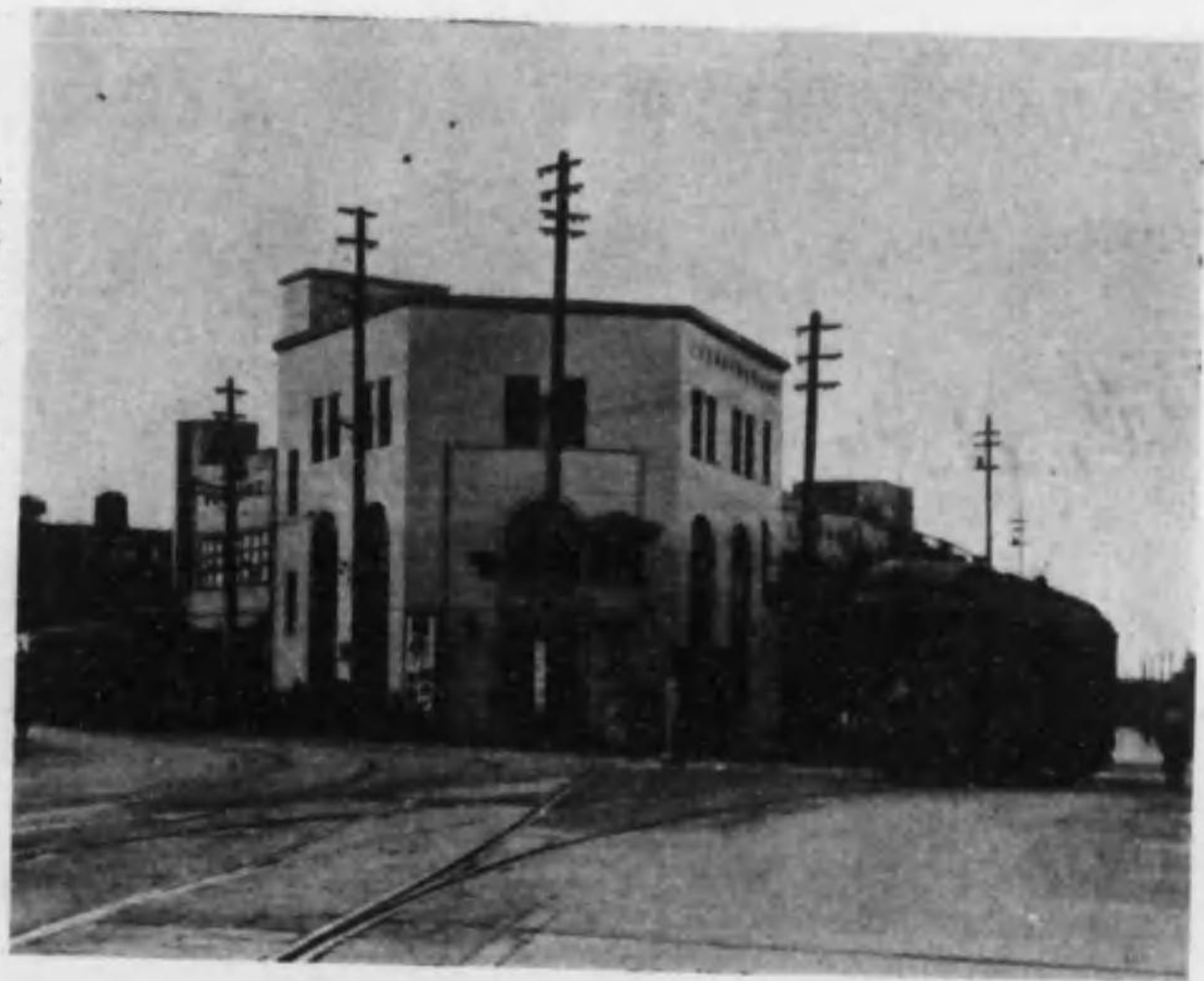
驛留場名及	区間	所在	開業年月日	記	事
					程

澁谷	〇	澁谷區大和田町	明、四〇、一	昭和十四年六月一日(玉電ビル)
道玄坂上	〇、五	澁谷區上通四ノ一〇	明、四〇、三	昭和十四年六月一日(玉電ビル)
大坂上	〇、五	目黒區上目黒八ノ五四九	同	昭和十四年六月一日(玉電ビル)
大橋	〇、六	目黒區上目黒八ノ六六七	同	昭和十四年六月一日(玉電ビル)
玉電池尻	〇、五	世田谷區池尻町四〇一	同	昭和十四年十月十六日(舊稱)池尻を改む
三宿	〇、四	世田谷區三宿町二六	同	昭和十四年十月十六日(舊稱)太子堂を改む
東太子堂	〇、四	世田谷區太子堂町三三四	同	昭和十四年十月十六日(舊稱)太子堂を改む
三軒茶屋	〇、三	世田谷區三軒茶屋町一六一	同	昭和十四年十月十六日(舊稱)中里を改む
玉電中里	〇、七	世田谷區上馬町一ノ六四六	大、一〇、二	昭和十四年十月十六日(舊稱)中里を改む
上馬	〇、五	世田谷區上馬町一ノ八一九	明、四〇、〇	昭和十四年十月十六日(舊稱)中里を改む
真中	〇、四	世田谷區上馬町三ノ九七七	大、一三、二	昭和十四年十月十六日(舊稱)中里を改む



玉川線澁谷驛

駒澤	弦卷	櫻新町	用賀	玉電瀬田	別身院前山	二子讀賣園	二子新地前	高津	溝ノ口
〇、四 五、三	〇、六 五、八	〇、六 六、四	〇、九 七、三	〇、八 八、一	〇、五 八、六	〇、五 九、一	〇、八 九、九	〇、七 一、〇、六	〇、七 二、三
世田谷區上馬町 三ノ一、〇〇二	世田谷區新町一 ノ四七	世田谷區新町三 ノ三、三五五	世田谷區玉川 用賀町一ノ一、 五五三	世田谷區玉川 瀬田町五八六	世田谷區玉川 瀬田町一、〇二	世田谷區玉川 町一、七六六	川崎市二子二七	川崎市溝ノ口四	川崎市溝ノ口三
明、四〇、 四、一〇	大、一、三、 六、二、二	明、四〇、 四、一〇	同	同	同	同	昭、二、 七、一、五	同	同
	(舊稱)新町を改 む		昭和十四年十月 十六日(舊稱)瀬 田を改む	昭和十四年十月 十六日(舊稱)瀬 田を改む	(舊稱)玉川遊園 地前を改む	昭和十四年三月 十日(舊稱)玉川 をよみうり遊園 と改め同十五年 十二月一日より 之を二子讀賣園 に改稱同年七月 に改稱開始	昭和十四年十月 十六日(舊稱)西 山を改む	昭和十四年十月 十六日(舊稱)西 山を改む	昭和十四年十月 十六日(舊稱)西 山を改む



三軒茶屋停留所交叉點

三軒茶屋	西太子堂	玉電若林	松陰神社前	世田谷	上町	豪徳寺前	宮ノ坂	玉電山下	六所神社前	七軒町
〇 〇	〇、五 〇、五	〇、六 一、一	〇、五 一、六	〇、五 二、一	〇、三 二、四	〇、五 二、九	〇、四 三、三	〇、四 三、七	〇、五 四、二	〇、五 四、七
世田谷區太子堂 町四六五	世田谷區若林町 三九八	世田谷區若林町 二五〇	世田谷區世田谷 一ノ八七二	世田谷區世田谷 一ノ八一二	世田谷區世田谷 四ノ七四九	世田谷區世田谷 三ノ二〇六九	世田谷區赤堤町 一ノ一、二〇二	世田谷區赤堤町 一ノ七〇一	世田谷區松原町 三ノ九三六	世田谷區松原町 三ノ九三六
大、一、四、 一、二、八	同	同	同	大、二、四、 四、二、八	同	同	同	同	同	同
昭和十四年十月 十六日(舊稱)西 山を改む	昭和十四年十月 十六日(舊稱)若林 を改む同年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始	昭和十四年十一月 一日驛務開始

下高井戸	〇.五	五.三	世田谷區松原町	同	右	京王線に接續
二子讀賣園	〇	〇	三ノ八五三			
中耕地	〇.五	〇.五	世田谷區玉川町	大、二、三、	〇	
吉澤	〇.六	二	世田谷區大藏町	同	右	
大藏	〇.六	一.七	世田谷區大藏町	同	右	
碓	〇.五	三.三	世田谷區大藏町	同	右	

第二節 營業

一、運賃
旅客運賃

旅客運賃は運輸收入の根底基礎をなすもので、その基本賃率又は基本賃金の改正は慎重を要するが、時代の經濟事情又はその他の事由に依り、當社の各線とも或は合併前に或は合併後に夫々

行つてゐる。本項に於ては普通旅客運賃並に定期乗車券運賃について略記することとした。尙昭和十七年の改正は本沿革史には年代限度の上から載すべきでないが、便宜の爲め運賃表を特に附録としてをくこととした。

一、普通旅客運賃

(イ) 蒲線

當線に於ける開業當初制定の普通旅客運賃は、左の如く區間制に定め一區に付金五錢とした。制定一區間驛左の如し。

目 黒―小山、洗 足―大岡山、奥 澤―調 布、多摩川―丸子、鶴ノ木―新 田、
矢 口―蒲 田、大岡山―荏原町、荏原町―大井町

昭和五年一月一日から從來の基本營業哩制を鐵道省側に倣ひ對籽制に改正し、左の如く遠距離遞減法に依る距離比例制とした。

乘車區間	每一籽賃率
三 籽 迄	一 籽 二 錢 三 厘
六 籽 迄	二 錢 二 厘
九 籽 迄	二 錢 一 厘
一二籽迄	二 錢 〇 〇

一五 籽迄 同

一 錢 九 厘

以上を超えたる場合は三籽を増す毎に一籽に付一厘宛遞減することとした。
 (口) 東 横 本 線

當線に於ける開業當初制定賃金は基本營業哩制を用ひて左表の如く定めた。

普通旅客運賃表

丸多摩川	7	7	8	14	21	21	28	28	35	35	35	35
新丸子	7	7	8	14	21	21	28	28	35	35	35	35
元住吉		7	7	14	14	21	21	28	28	35	35	35
日吉			7	7	14	14	21	21	28	28	35	35
綱島温泉				7	14	14	21	21	28	28	35	35
大尾					7	14	14	21	21	28	28	35
菊名						7	14	14	21	21	28	35
妙蓮寺							7	14	14	21	21	28
白樂								7	14	14	21	28
新太田町									7	14	14	21
反町										7	14	21
神奈川											7	21
計												9. 2

哩 程 表	
驛 名	哩 程
丸多摩川	哩 分
新丸子	0. 7
元住吉	1. 2
日吉	0. 9
綱島温泉	1. 3
大尾	1. 1
菊名	0. 8
妙蓮寺	0. 9
白樂	0. 8
新太田町	0. 7
反町	0. 4
神奈川	0. 4
計	9. 2

昭和五年一月から對籽制に改正し左の賃率に依つた。

乗車區間

每一籽賃率

三 籽 迄	二 錢 三 厘
六 籽 迄	二 錢 二 厘
九 籽 迄	二 錢 一 厘
一 二 籽 迄	二 錢 〇 厘
一 五 籽 迄	一 錢 九 厘
一 八 籽 迄	一 錢 八 厘
二 一 籽 迄	一 錢 七 厘
以 上	一 錢 六 厘

(八) 池上線

當線は區間制に定め開業當初の賃金は左記の通りであつた。

(特區)	三錢	(一區)			(一區)	
		八錢	八錢	八錢	十三錢	十三錢
雪ヶ谷	御山	五錢	五錢	五錢	十錢	十錢
		末	廣	五錢	十錢	十錢
			光明寺	五錢	十錢	十錢
				池上	五錢	五錢
				運沼	五錢	五錢
						蒲田

(註)
通行税(二錢)
は加算せず

哩程表

驛名	哩程		
	哩	鎖	節
蒲田			
運沼		40	76
池上		53	92
光明寺		54	26.7
末廣		45	80
御山 嶽前		33	35
雪ヶ谷		40	95
計	3	29	04.7

其後目蒲電鐵の併合するに及び昭和十年二月九日對料制に改正した。
(二) 玉川線 (軌道業)

當線開業當初は區間制に依り澁谷、玉川(現在の二子讀賣園)間を五區に分ち一區三錢と定

めてゐたが區間は左の如くである。

澁谷―大橋、大橋―三軒茶屋、三軒茶屋―駒澤、
駒澤―用賀、用賀―玉川

大正九年一月の値上げに依り左の如く改め、同時に在來の半區券を廢した。

片道券

一區	二區	三區	四區	五區	六區	七區	八區
四錢	七錢	一一錢	一五錢	一八錢	二二錢	二六錢	二九錢

大正十四年三月一日の改正は左の如く三區以上の値下げをし、一區を四錢とし、一區を増す毎に三錢宛遞増する事とした。

片道券

一區	二區	三區	四區	五區	六區	七區	八區
四錢	七錢	一〇錢	一三錢	一六錢	一九錢	二二錢	二五錢

(イ) 定期乗車券運賃

目蒲線

當社の定期賃金は最初一厘に付三錢五厘の基本賃率に依つてゐたが、前記昭和五年一月の對料制に改正後の普通賃金を基本とする事とした。但し一箇年普通定期賃金に限り割引率を從來の七割を六割五分とした。

普通定期乗車券割引率

一箇月	三割	三箇月	四割
六箇月	六割	十二箇月	七割

學生定期乗車券割引率

一箇月	四割五分	三箇月	五割五分
六箇月	七割	十二箇月	八割

職工定期乗車券割引率

一箇月	六割	三箇月	六割
-----	----	-----	----

(口) 東横本線 普通定期乗車券

一箇月	運賃二〇錢迄	三割	(以上運賃一錢を増す)	六割二分を最高
三箇月	同	四割	(毎に二分宛増)	七割二分を最高
六箇月	同	六割	同	七割七分を最高

學生定期乗車券

十二箇月	同	七割	同	八割を最高
一箇月	運賃二〇錢迄	四割五分	(以上運賃一錢を増す)	六割七分を最高
三箇月	同	五割五分	(毎に二分宛増)	七割五分を最高
六箇月	同	七割	同	八割を最高
十二箇月	同	八割	同	八割四分を最高

職工定期乗車券

一箇月	運賃二〇錢迄	六割	(以上運賃一錢を増す)	八割二分を最高
三箇月	同	同	(毎に二分宛増)	同

(ハ) 池上線

當線の定期券運賃は開業當初より左の如く定めた。

- 一、普通定期算出日數 一箇月 三十日
- 一、學生定期算出日數 一箇月 廿六日
- 一、普通定期割引率 一箇月 三割、三箇月 四割、六箇月 五割、一箇年 七割
- 一、學生定期割引率 一箇月 六割
- 一、職工定期乗車券 當時取扱はず

東横本線營業料程表 昭和十六年末現在

Table of operating rates for the Tokaido Main Line, showing rates for various stations and distances.

目蒲線營業料程表 昭和十六年末現在

Table of operating rates for the Mito Line, showing rates for various stations and distances.

對料制に改正後は、一料に付一錢八厘一毛の賃率に依り計算したるものより目蒲電鐵と同率の割引をなしてゐる。

(二) 玉川線

當線は開業當初より特定期回数券を發賣してゐたが、昭和十四年七月一日から對料制に改正するに及び定期券は一箇月、三箇月、六箇月の三種に分つ事とした。左に各線料程及び賃金表を掲載する。

東横目蒲旅客運賃表

昭和十六年末現在

Large triangular fare table for the Tokaido line, listing stations and fares for various routes.

玉川線旅客運賃表

昭和十六年末現在

Triangular fare table for the Tamagawa line, listing stations and fares.

東横目蒲線運賃索引

Summary table for Tokaido line fares, showing distances and corresponding fare amounts.

玉川線運賃索引

Summary table for Tamagawa line fares, showing distances and corresponding fare amounts.

玉川線市電運賃索引

Summary table for Tamagawa line city tram fares, showing distances and corresponding fare amounts.

運賃、天現市電運賃及運賃、市電運賃、昭和十六年十一月一日、東京市電運賃

池上線營業料程表

昭和十六年末現在

Triangular fare table for the Ikuta line, listing stations and fares.

玉川線營業料程表

昭和十六年末現在

Large triangular fare table for the Tamagawa line, listing stations and fares.

特定旅客運賃表

第一章 鐵道及軌道業

昭和十七年四月一日改正實施

東京橫濱電鐵株式會社

特 定 區 間	普 通 乘 車 券	普通定期乘車券			工員定期乘車券			學生定期乘車券		
		一箇月	三箇月	六箇月	一箇月	三箇月	六箇月	一箇月	三箇月	六箇月
盛谷—櫻木町	—	10.80	25.80	46.50	9.30	22.20	39.10	7.80	18.80	31.60
盛谷—高島町	—	10.80	—	45.10	9.30	22.20	—	7.80	18.80	—
〃—橫濱	—	10.50	25.10	45.10	9.10	21.60	37.90	7.60	18.10	30.70
〃—神奈川	—	10.50	—	—	9.10	—	—	7.60	18.10	—
〃—反町	—	10.50	—	—	9.10	—	—	7.60	18.10	—
〃—新大田	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
〃—東白樂	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
北木橋—高島町	—	10.80	—	—	9.30	22.20	—	7.80	18.80	—
〃—橫濱	—	10.50	—	—	9.10	—	—	7.60	18.10	—
〃—神奈川	—	10.50	—	—	9.10	—	—	7.60	18.10	—
〃—反町	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
〃—新大田	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
中目黒—櫻木町	—	10.80	—	—	9.30	22.20	—	7.80	18.80	—
代官山—高島町	—	10.80	—	—	9.30	—	—	7.80	18.80	—
〃—橫濱	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
〃—神奈川	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
中目黒—高島町	—	—	—	—	—	—	—	7.80	—	—
〃—橫濱	—	—	—	—	9.10	—	—	7.60	—	—
南天寺—櫻木町	—	10.80	—	—	9.30	—	—	7.80	18.80	—
青山—	—	—	—	—	—	—	—	7.80	—	—
青師範—	—	—	—	—	—	—	—	7.80	—	—
櫻木町—橫濱	10	3.00	7.20	13.00	—	4.90	8.75	2.20	5.20	8.90
〃—神奈川	—	3.00	7.20	13.00	—	—	8.75	2.20	5.20	8.90
〃—反町	—	—	—	13.00	—	—	8.75	—	—	8.90
〃—新大田	—	—	—	13.00	—	—	8.75	—	—	8.90
目黒—蒲田	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
〃—道塚	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—
不動前—蒲田	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—

五五一

對籽旅客運賃表

昭和十七年四月一日改正實施

東京橫濱電鐵株式會社

區 間	普 通 乘 車 券	普通定期乘車券			工員定期乘車券			學生定期乘車券		
		一箇月	三箇月	六箇月	一箇月	三箇月	六箇月	一箇月	三箇月	六箇月
1—2	5	2.10	5.40	7.20	1.80	4.50	6.00	1.40	3.50	4.70
3	10	2.50	6.50	8.60	2.10	5.40	7.10	1.70	4.20	5.60
4	10	3.40	8.60	11.50	2.90	7.10	9.50	2.30	5.60	7.50
5	10	4.20	10.80	14.40	3.60	8.90	11.90	2.90	7.00	9.40
6	15	5.00	13.00	17.30	4.20	10.70	14.30	3.40	8.40	11.20
7	15	5.90	15.10	20.20	5.00	12.50	16.70	4.00	9.80	13.10
8	20	6.70	17.30	23.00	5.70	14.30	19.00	4.60	11.20	15.00
9	20	7.60	18.10	25.20	6.40	14.90	20.70	5.20	11.70	16.20
10	20	8.20	18.10	25.20	6.90	14.90	20.70	5.50	11.70	16.20
11	25	8.20	18.10	25.20	6.90	14.90	20.70	5.50	11.70	16.20
12	25	8.20	18.10	25.20	6.90	14.90	20.70	5.50	11.70	16.20
13	30	8.20	18.10	25.20	6.90	14.90	20.70	5.50	11.70	16.20
14	30	8.20	18.10	25.20	6.90	14.90	21.40	5.50	11.70	17.50
15	30	8.20	18.10	27.00	6.90	14.90	22.90	5.50	11.70	18.70
16	35	8.20	18.10	28.80	6.90	15.30	24.40	5.50	12.50	20.00
17	35	8.20	18.10	30.60	7.00	15.70	25.90	5.80	13.30	21.20
18	40	8.20	18.10	32.40	7.20	16.10	27.50	6.20	14.00	22.50
19	40	8.70	19.20	34.20	7.80	17.00	29.00	6.50	14.80	23.70
20	40	9.10	20.20	38.00	8.00	17.90	30.50	6.90	15.60	25.00
21	45	9.60	21.20	37.80	8.40	18.80	32.00	7.20	16.40	26.20
22	45	10.00	22.20	39.60	8.80	19.70	33.80	7.60	17.20	27.50
23	50	10.50	23.20	41.40	9.20	20.60	35.10	7.90	17.90	28.70
24	50	10.90	24.20	43.20	9.60	21.50	36.60	8.20	18.70	30.00
25	50	11.40	25.20	45.00	10.00	22.40	38.10	8.60	19.50	31.20
26	55	11.90	26.20	46.80	10.40	23.30	39.70	8.90	20.30	32.50
27	55	12.30	27.20	48.60	10.80	24.20	41.20	9.30	21.10	33.70

第一章 鐵道及軌道業

五五〇

玉川線定期乘車券對料運賃表

料程	普通定期券			工員定期券			學生定期券		
	一箇月	三箇月	六箇月	一箇月	三箇月	六箇月	一箇月	三箇月	六箇月
料分 料分	円	円	円	円	円	円	円	円	円
0.1-20	1.45	3.95	7.10	1.30	3.40	5.95	1.10	2.85	4.80
2.1-25	1.80	4.85	8.60	1.60	4.15	7.20	1.35	3.45	5.80
2.6-30	2.15	5.75	10.10	1.90	4.90	8.45	1.60	4.05	6.80
3.1-35	2.50	6.65	11.60	2.20	5.65	9.70	1.85	4.65	7.80
3.6-4.0	2.80	7.45	12.90	2.45	6.30	10.75	2.05	5.10	8.80
4.1-4.5	3.10	8.25	14.20	2.70	6.95	11.80	2.25	5.55	9.40
4.6-5.0	3.40	9.05	15.50	2.95	7.60	12.85	2.45	6.00	10.20
5.1-5.5	3.70	9.85	16.80	3.20	8.25	13.90	2.65	6.45	11.00
5.6-6.0	3.95	10.50	17.85	3.45	8.80	14.75	2.85	6.90	11.65
9.1-6.5	4.20	11.15	18.90	3.70	9.35	15.60	3.05	7.35	12.30
6.6-7.0	4.45	11.80	19.95	3.95	9.90	16.45	3.25	7.80	12.95
7.1-7.5	4.70	12.45	21.00	4.20	10.45	17.30	3.45	8.25	13.60
7.6-8.0	4.95	13.10	22.05	4.45	11.00	18.15	3.65	8.70	14.25
8.1-8.5	5.20	13.75	23.10	4.70	11.55	19.00	3.85	9.15	14.90
8.6-9.0	5.45	14.40	24.15	4.95	12.10	19.85	4.05	9.60	15.55
9.1-9.5	5.70	15.05	25.20	5.20	12.65	20.70	4.25	10.05	16.20
9.6-10.0	5.95	15.70	26.25	5.45	13.20	21.55	4.45	10.50	16.85
10.1-10.5	6.20	16.35	27.30	5.70	13.75	22.40	4.65	10.95	17.50
10.6-11.0	6.45	17.00	28.35	5.95	14.30	23.25	4.85	11.40	18.15
11.1-11.5	6.70	17.65	29.40	6.20	14.85	24.10	5.05	11.85	18.80
11.6-12.0	6.95	18.30	30.45	6.45	15.40	24.95	5.25	12.30	19.45
12.1-12.5	7.20	18.95	31.50	6.70	15.95	25.80	5.45	12.75	20.10
12.6-13.0	7.45	19.60	32.55	6.95	16.50	26.65	5.65	13.20	20.75
13.1-13.3	7.70	20.25	33.60	7.20	17.05	27.50	5.85	13.65	21.40

昭和十七年四月一日改正 營業料程表 東横電鐵玉川線

昭和十七年四月一日改正 普通旅客運賃表 東横電鐵玉川線

同敷旅客運賃

同敷旅客運賃引率

種別	運賃	引率
普通
...

貨物、小荷物運賃

右に關しては別に特記すべき事もない故、單に賃率表を掲ぐるに止め、終りに貨物、小荷物の取扱を開始した目蒲及び舊東横兩社の驛名及び年月日を附記してをくこととした。

宅扱賃率表

種別	普通賃率		特別賃率	
	程	別	程	別
六〇疋迄	三六錢	三六錢	三六錢	三六錢
三〇疋迄	三六錢	三六錢	三六錢	三六錢
二〇疋迄	三六錢	三六錢	三六錢	三六錢
一〇疋迄	三六錢	三六錢	三六錢	三六錢
五疋迄	三六錢	三六錢	三六錢	三六錢
四〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
三〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
二〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
一〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
五疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
六〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
三〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
二〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
一〇疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
五疋迄	四〇錢	四〇錢	四〇錢	四〇錢
六〇疋迄	八錢	八錢	八錢	八錢
三〇疋迄	八錢	八錢	八錢	八錢
二〇疋迄	八錢	八錢	八錢	八錢
一〇疋迄	八錢	八錢	八錢	八錢
五疋迄	八錢	八錢	八錢	八錢

小口扱賃率表 (百疋に付)

種別	普通賃率		特別賃率	
	程	別	程	別
五〇〇	三三	三八	二二	三〇
四〇〇	二二	二八	一一	一五
三〇〇	一一	一七	〇五	〇九
二〇〇	〇一	〇七	〇二	〇三
一〇〇	〇一	〇七	〇一	〇二
五〇	〇一	〇七	〇一	〇二

小荷物運賃

通常小荷物運賃

全線	程	重量	運賃
全線	一	一疋迄	一五錢
全線	二	二疋迄	二〇錢
全線	三	三疋迄	二五錢
全線	四	四疋迄	三〇錢
全線	五	五疋迄	三五錢
全線	六	六疋迄	四〇錢
全線	七	七疋迄	四五錢
全線	八	八疋迄	五〇錢
全線	九	九疋迄	五五錢
全線	十	十疋迄	六〇錢
全線	十一	十一疋迄	六五錢
全線	十二	十二疋迄	七〇錢
全線	十三	十三疋迄	七五錢
全線	十四	十四疋迄	八〇錢
全線	十五	十五疋迄	八五錢
全線	十六	十六疋迄	九〇錢
全線	十七	十七疋迄	九五錢
全線	十八	十八疋迄	一〇〇錢
全線	十九	十九疋迄	一〇五錢
全線	二十	二十疋迄	一一〇錢
全線	二十一	二十一疋迄	一一五錢
全線	二十二	二十二疋迄	一二〇錢
全線	二十三	二十三疋迄	一二五錢
全線	二十四	二十四疋迄	一三〇錢
全線	二十五	二十五疋迄	一三五錢
全線	二十六	二十六疋迄	一四〇錢
全線	二十七	二十七疋迄	一四五錢
全線	二十八	二十八疋迄	一五〇錢
全線	二十九	二十九疋迄	一五五錢
全線	三十	三十疋迄	一六〇錢
全線	三十一	三十一疋迄	一六五錢
全線	三十二	三十二疋迄	一七〇錢
全線	三十三	三十三疋迄	一七五錢
全線	三十四	三十四疋迄	一八〇錢
全線	三十五	三十五疋迄	一八五錢
全線	三十六	三十六疋迄	一九〇錢
全線	三十七	三十七疋迄	一九五錢
全線	三十八	三十八疋迄	二〇〇錢
全線	三十九	三十九疋迄	二〇五錢
全線	四十	四十疋迄	二一〇錢
全線	四十一	四十一疋迄	二一五錢
全線	四十二	四十二疋迄	二二〇錢
全線	四十三	四十三疋迄	二二五錢
全線	四十四	四十四疋迄	二三〇錢
全線	四十五	四十五疋迄	二三五錢
全線	四十六	四十六疋迄	二四〇錢
全線	四十七	四十七疋迄	二四五錢
全線	四十八	四十八疋迄	二五〇錢
全線	四十九	四十九疋迄	二五五錢
全線	五十	五十疋迄	二六〇錢

食料品運賃

全線	程	重量	運賃
全線	一	一疋迄	二〇錢
全線	二	二疋迄	二五錢
全線	三	三疋迄	三〇錢
全線	四	四疋迄	三五錢
全線	五	五疋迄	四〇錢
全線	六	六疋迄	四五錢
全線	七	七疋迄	五〇錢
全線	八	八疋迄	五五錢
全線	九	九疋迄	六〇錢
全線	十	十疋迄	六五錢
全線	十一	十一疋迄	七〇錢
全線	十二	十二疋迄	七五錢
全線	十三	十三疋迄	八〇錢
全線	十四	十四疋迄	八五錢
全線	十五	十五疋迄	九〇錢
全線	十六	十六疋迄	九五錢
全線	十七	十七疋迄	一〇〇錢
全線	十八	十八疋迄	一〇五錢
全線	十九	十九疋迄	一一〇錢
全線	二十	二十疋迄	一一五錢
全線	二十一	二十一疋迄	一二〇錢
全線	二十二	二十二疋迄	一二五錢
全線	二十三	二十三疋迄	一三〇錢
全線	二十四	二十四疋迄	一三五錢
全線	二十五	二十五疋迄	一四〇錢
全線	二十六	二十六疋迄	一四五錢
全線	二十七	二十七疋迄	一五〇錢
全線	二十八	二十八疋迄	一五五錢
全線	二十九	二十九疋迄	一六〇錢
全線	三十	三十疋迄	一六五錢
全線	三十一	三十一疋迄	一七〇錢
全線	三十二	三十二疋迄	一七五錢
全線	三十三	三十三疋迄	一八〇錢
全線	三十四	三十四疋迄	一八五錢
全線	三十五	三十五疋迄	一九〇錢
全線	三十六	三十六疋迄	一九五錢
全線	三十七	三十七疋迄	二〇〇錢
全線	三十八	三十八疋迄	二〇五錢
全線	三十九	三十九疋迄	二一〇錢
全線	四十	四十疋迄	二一五錢
全線	四十一	四十一疋迄	二二〇錢
全線	四十二	四十二疋迄	二二五錢
全線	四十三	四十三疋迄	二三〇錢
全線	四十四	四十四疋迄	二三五錢
全線	四十五	四十五疋迄	二四〇錢
全線	四十六	四十六疋迄	二四五錢
全線	四十七	四十七疋迄	二五〇錢
全線	四十八	四十八疋迄	二五五錢
全線	四十九	四十九疋迄	二六〇錢
全線	五十	五十疋迄	二六五錢

車扱賃率表 (一疋に付)

種別	普通賃率				
	程	1	2	3	4
五	0.82	0.47	0.34	0.29	0.26
8	0.75	0.58	0.43	0.37	0.32
11	0.88	0.69	0.51	0.44	0.39
14	1.02	0.80	0.60	0.52	0.46
17	1.15	0.91	0.69	0.59	0.53
20	1.28	1.03	0.78	0.67	0.60
23	1.41	1.14	0.86	0.74	0.66
26	1.54	1.25	0.95	0.82	0.72
29	1.68	1.36	1.04	0.89	0.78
32	1.81	1.47	1.12	0.97	0.85
35	1.94	1.58	1.21	1.04	0.92
38	2.07	1.69	1.30	1.12	0.98
41	2.20	1.80	1.38	1.19	1.05
44	2.34	1.91	1.47	1.27	1.11
47	2.47	2.02	1.56	1.34	1.18
50	2.60	2.14	1.65	1.42	1.25

目蒲・舊東横電鐵各驛貨物小荷物及手荷物取扱開始年月表

驛名	目蒲電鐵		舊東横電鐵	
	年	月日	年	月日
田圃調布	大正	一三、一一、二八	昭和	八、八、二八
洗足池	大正	一四、一、一	〃	〃
蒲田	大正	一四、三、一一	〃	〃
不動前	大正	一四、九、一一	〃	〃
丸子多摩川	大正	一五、二、一四	〃	〃
奥澤	大正	一五、四、一二	〃	〃
西小山	昭和	三、八、一	大正	一五、二、一四
二子玉川	昭和	五、四、三	昭和	一五、二、一四
等々力	昭和	六、三、二七	〃	〃
九品佛	〃	〃	〃	〃
自由ヶ丘	〃	〃	〃	〃
鶴ノ木	昭和	六、九、五	〃	〃
本門寺通	〃	〃	〃	〃
大岡山	昭和	六、一二、二〇	〃	〃
尾山臺	昭和	八、四、一	〃	〃
緑ヶ丘	〃	〃	〃	〃
櫻木	昭和	七、三、三一	〃	〃
高島	〃	〃	〃	〃
横濱	〃	〃	〃	〃
神奈川	〃	〃	〃	〃
反町	〃	〃	〃	〃
新大田	〃	〃	〃	〃
東白楽	〃	〃	〃	〃
白楽	〃	〃	〃	〃
妙蓮寺	〃	〃	〃	〃
菊倉	〃	〃	〃	〃
大島	〃	〃	〃	〃
網島	〃	〃	〃	〃
日吉	〃	〃	〃	〃
元住	〃	〃	〃	〃
工部	〃	〃	〃	〃
新大塚	〃	〃	〃	〃
自由ヶ丘	〃	〃	〃	〃
府立	〃	〃	〃	〃
青島	〃	〃	〃	〃
祐天寺	〃	〃	〃	〃
中目黒	〃	〃	〃	〃
代官	〃	〃	〃	〃
並木橋	〃	〃	〃	〃
澁谷	〃	〃	〃	〃

二、乗客及び収入

目蒲線

目蒲電鐵開業當初の營業線は一〇・八軒で、開業年度の總旅客八、七九一、九六六人軒、その収入一四五、一八一圓であつたが、昭和十六年度に於ては營業線二三・五軒、一ヶ年の總旅客數三四五、四一一、二四一人軒、収入五、二一八、〇一二圓に至つた。逐年増加のあととは別表示の通りである。

東横線

大正十五年開通年度の營業線は一・八軒で、總旅客七、六七六、六三四人軒、収入一七六、〇三五圓に過ぎなかつたが、昭和十六年度に於ては營業線二六・三軒、總旅客四七〇、七〇〇、六七八人軒に達し、収入五、〇〇四、〇一四圓に増加し尙累年の業績は別表の如く昂上してゐる。

池上線

舊池上電鐵開業當初の營業線は五・五軒で、當時一ヶ年の總旅客三、一一九、二三三人軒、客車收入六二、三二五圓であつたが、後目蒲電鐵が併合して諸般の改良を行ひ、昭和十六年度に於ては別表の示す如く、營業線一一・〇軒に對し總旅客一四三、五三四、〇一四人軒、その収入一、四五七、〇七七圓にのぼつてゐる。

玉川線(軌道)

舊玉川電鐵開業當初の營業線は二・六軒であつたが、大正十二年には一〇・三軒となり、同年度の總旅客數七、七七六、二三二人で、客車收入五一、〇二八圓であつたが、昭和十六年度に至つては別表の如く營業線一八・七軒、總旅客數四一、八二五、八七五人、客車收入二、二九五、六五六圓に及んでゐる。

目蒲線客車

種別	單位	大正			昭和				
		12年	13年	14年	15年	2年	3年	4年	5年
平均營業軒	軒・分	10.8	13.4	13.4	13.3	15.2	19.0	18.3	23.4
客車走行軒	軒	381,396	932,507	1,207,106	1,452,408	1,810,340	1,965,005	2,330,694	2,839,810
(前年比較増減割合)	・割合		.59	.23	.20	.25	.09	.19	.22
定期券(換算)旅客	人軒	—	—	—	25,297,373	32,477,373	39,178,692	42,064,635	46,615,838
延 (前年比較増減割合)	・割合				.24	.26	.21	.07	.11
定期券以外旅客	人軒	—	—	—	36,641,537	41,977,795	45,133,447	46,254,164	50,334,121
(前年比較増減割合)	・割合				.40	.15	.08	.02	.09
軒 總旅客	人軒	8,791,966	30,056,915	46,520,985	61,938,910	74,455,168	84,312,139	88,318,799	96,949,959
(前年比較増減割合)	・割合		.70	.35	.33	.20	.13	.05	.10
總旅客100=對スル定期券旅客割合	%	—	—	—	41	44	46	48	48
客車收入	圓	145,181	498,923	792,185	1,045,353	1,248,694	1,434,735	1,550,086	1,561,952
(前年比較増減割合)	・割合		.70	.37	.33	.20	.15	.08	.01

運輸成績累年表

6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年
23.5	23.5	23.5	23.5	23.5	23.5	23.5	23.5	23.5	23.5	23.5
2,925,457	3,096,573	3,212,860	3,267,599	3,451,106	3,769,895	4,373,469	4,533,200	5,393,302	5,701,111	5,854,002
.03	.05	.04	.02	.06	.10	.15	.05	.18	.06	.03
50,066,240	53,331,042	57,662,188	66,938,140	76,274,074	86,415,932	99,569,224	123,092,181	149,391,566	178,513,038	203,775,462
.07	.07	.12	.12	.14	.13	.15	.24	.21	.19	.14
49,365,537	49,855,678	51,634,175	52,627,125	55,808,757	60,997,834	67,339,825	78,251,167	100,338,993	119,552,373	141,635,779
▲ .02	.01	.04	.02	.06	.09	.10	.16	.28	.15	.18
99,431,827	103,136,720	111,496,363	119,565,265	132,102,831	147,413,766	166,909,049	201,453,351	249,730,559	298,065,399	345,411,241
.03	.04	.08	.07	.10	.12	.13	.21	.24	.19	.16
50	52	54	55	53	59	60	61	60	58	59
1,520,874	1,521,378	1,911,806	1,649,575	1,761,997	1,939,329	2,160,857	2,607,500	3,239,356	4,355,071	5,218,012
▲ .03	.00	.05	.04	.07	.10	.11	.21	.25	.34	.20

東 横 線 客 車

種 別	單 位	年 度					
		大正(昭和) 15 年	昭和 2 年	3 年	4 年	5 年	6 年
平均營業料	軒・分	11.8 二月十四日 神奈川線 開業	17.1 八月廿八日 藍谷線 開業	24.4 五月十八日 神奈川線 (高島町)開業	24.9	24.9	25.0 一月廿日 高島町 移轉
客車走行料	軒	739,384	990,368	1,957,291	1,996,349	2,018,736	2,115,012
(前年比較増減割合)	・割合				.02	.01	.05
定期券旅客(換算)	人軒	943,243	2,730,194	10,136,968	15,083,220	22,653,998	27,853,064
(前年比較増減割合)	・割合				.49	.50	.23
定期券以外旅客	人軒	6,733,591	10,921,520	26,412,504	37,031,500	40,260,423	43,025,879
(前年比較増減割合)	・割合				.40	.09	.07
延 人 軒 總 旅 客	人軒	7,676,834	13,652,114	36,549,472	52,114,720	62,914,421	70,878,943
(前年比較増減割合)	・割合				.43	.21	.13
總旅客100=對スル 定期券旅客割合	%	12	20	28	29	36	39
客車收入	圓	176,035	275,097	614,000	830,390	905,841	941,786
(前年比較増減割合)	・割合				.35	.09	.04

運 輸 成 績 累 年 表

	7 年	8 年	9 年	10 年	11 年	12 年	13 年	14 年	15 年	16 年
25.9 三月廿一日 高島町(開業) 櫻木町(開業)	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3	26.3
十一月一日 百貨店口 開業	2,543,155	2,740,498	2,999,370	3,925,247	4,637,528	5,415,448	5,980,912	6,869,107	7,378,299	7,761,612
	.20	.28	.09	.31	.24	.11	.10	.06	.07	.05
	37,872,794	49,069,628	61,053,742	79,320,920	100,923,366	120,153,305	142,575,284	178,795,738	230,329,670	274,802,860
	.36	.30	.24	.30	.27	.19	.19	.25	.29	.19
	43,965,993	52,360,178	57,410,442	69,197,181	76,534,232	69,579,665	101,106,579	129,500,500	167,515,233	195,297,298
	.14	.07	.10	.21	.11	.17	.13	.28	.29	.16
	86,838,787	101,429,806	118,469,184	148,518,101	177,457,598	209,732,970	243,701,863	303,296,238	397,844,953	470,700,678
	.23	.17	.17	.25	.19	.19	.16	.27	.29	.18
	44	43	52	53	57	57	59	53	58	53
	1,100,534	1,223,642	1,334,349	1,647,190	1,902,304	2,233,239	2,609,400	3,347,334	4,251,133	5,004,014
	.16	.11	.13	.19	.15	.17	.17	.28	.27	.18

池上線客車

種別	單位	昭和						
		15年	2年	3年	4年	5年	6年	
平均營業	軒・分	5.5	6.4	10.9	12.4	12.4	12.4	
客車走行	軒	298,210	424,451	1,104,763	1,318,312	1,323,258	1,392,666	
(前年比較増減割合)	・割合		.42	1.60	.22	▲.02	.05	
延人	定期券旅客(換算)	人軒	—	—	—	—	—	
	(前年比較増減割合)	・割合						
	定期券以外旅客	人軒	—	—	—	—	—	
(前年比較増減割合)	・割合							
軒	總旅客	人軒	3,119,233	4,228,516	21,690,258	31,534,227	37,062,116	38,130,659
	(前年比較増減割合)	・割合		.36	4.13	.45	.18	.08
總旅客100=對スル定期券旅客割合	%	—	—	—	—	—	—	
客車收入	圓	62,325	97,577	377,692	591,935	619,187	606,928	
(前年比較増減割合)	・割合		.57	2.87	.57	.05	▲.02	

運輸成績累年表

7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年
12.4	12.4	12.4	12.3	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0	11.0
1,403,159	1,424,111	1,437,478	1,527,930	1,493,206	1,578,401	1,735,883	1,942,775	2,038,726	2,154,940
.01	.01	.01	.05	▲.01	.06	.10	.12	.05	.06
—	—	30,29,154	33,166,396	35,133,861	41,684,672	49,309,960	59,064,884	74,317,200	85,971,912
—	—	—	—	.09	.15	.18	.20	.26	.16
—	—	19,130,880	21,414,461	22,253,253	26,486,153	31,009,937	39,991,753	49,253,420	57,562,100
—	—	—	—	.01	.19	.17	.29	.23	.17
40,937,622	44,720,553	49,720,034	54,580,857	58,327,119	62,170,645	80,319,917	99,056,637	123,600,620	143,534,014
.07	.09	.11	.12	.07	.17	.18	.23	.25	.16
—	—	62	62	62	61	61	60	60	60
614,616	624,100	955,129	717,603	757,730	870,001	1,035,128	1,321,921	1,317,284	1,457,077
.01	.02	.05	.09	.06	.15	.19	.28	—	.11

玉川線客車

種別	年度	大正	13年	14年	大正(昭和)	昭和	3年	4年	5年
		12年			15年	2年			
平均營業料	料・分	10.3	11.1	10.1	19.2	22.7	22.7	22.7	22.7
客車走行料	料	1,136,946	1,379,573	2,291,472	2,424,003	2,764,922	3,085,629	3,242,376	3,516,991
(前年比増減割合)	・割分	.17	.18	.40	.06	.12	.10	.05	.09
定期券(換算)	人	—	—	—	—	—	—	—	—
(前年比増減割合)	・割分	—	—	—	—	—	—	—	—
定期券以外客	人	—	—	—	—	—	—	—	—
(前年比増減割合)	・割分	—	—	—	—	—	—	—	—
延 總旅客	人	7,776,232	9,677,754	17,615,334	18,337,352	20,294,145	21,993,523	21,869,513	20,576,653
(前年比増減割合)	・割分	.28	.20	.46	.04	.09	.13	▲ .01	▲ .05
總旅客100=對スル 定期券旅客割合	%	—	—	—	—	—	—	—	—
客車收入	圓	511,029	615,736	1,111,219	1,215,707	1,326,270	1,394,197	1,353,117	1,292,657
(前年比増減割合)	・割分	.24	.17	.45	.09	.08	.05	▲ .001	▲ .08

運輸成績累年表

6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年
22.7	22.7	22.7	22.7	22.7	22.7	22.7	22.3	18.7	18.7	18.7
3,769,292	3,725,167	3,520,406	3,888,023	3,932,670	3,981,835	3,893,722	3,761,061	3,512,982	3,529,512	3,602,379
.05	▲ .01	▲ .05	.10	.01	.01	▲ .02	▲ .03	▲ .06	.00	.02
—	—	—	—	—	7,050,190	7,991,860	9,407,220	12,162,660	17,019,900	20,733,280
—	—	—	—	—	—	.13	.18	.29	.40	.22
—	—	—	—	—	12,349,612	13,432,579	15,049,593	14,737,732	17,624,806	21,090,593
—	—	—	—	—	—	.09	.12	▲ .02	.20	.20
18,782,802	16,965,329	16,348,879	17,045,004	18,205,339	19,399,792	21,424,459	24,456,808	26,897,392	31,641,706	41,825,873
▲ .09	▲ .01	▲ .04	.04	.07	.07	.10	.14	.10	.29	.24
—	—	—	—	—	36	37	39	45	49	50
1,154,277	1,045,905	996,872	993,326	1,031,539	1,091,411	1,199,502	1,355,244	1,527,981	1,892,634	2,295,555
▲ .12	▲ .09	▲ .05	▲ .01	.04	.06	.10	.14	.12	.24	.24

三、乗客誘致設備

(1) 東横本線

田園テニスクラブ (田園調布下車)

昭和六年、六大學リーグ戦の球場として早慶野球戦の催されたグラウンドを擴張改造したものである。

讀賣スタンド (田園調布下車)

田園テニスクラブ隣地に在り、觀衆收容能力二萬人の硬式アンツーコートで、東京に於ける國際庭球大會及びオフィシアル大會は大部分此處で舉行される。

多摩川園

目蒲電鐵時代、大正十三年五月、株式組織を以て設立され、翌十四年十二月、開園式を舉行了。爾來逐次施設の擴充を計り、最近では春秋の「つゝじ人形」「菊人形」等を以て市民に親しみ深い存在となつてゐる。

多摩川能樂堂



能樂堂全景

多摩川に臨む景勝の地に總檜の本格的設備の舞臺その他を持つ殿堂で能、演藝、邦樂、演奏等の會場に利用されて居る。

オリムピア・グラウンド

昭和七年夏、東横線鐵橋下流多摩川左岸の荒蕪たる河川敷を整地して設置された四面の野球場が今日のオリムピア・グラウンドの濼觴であるが、現在では野球場二十三面、ラグビー場二面、トラック二面の外に巨人軍、青山學院等の專屬グラウンドもあり一大スポーツラウンドを形成し、當社經營のグラウンドは總て之を無料公開してゐる。

スピード・ウェイ

昭和十一年十月、自動車、オートバイ、自転車の競走路として新設したもので、總工費八萬圓、一周一二〇〇米、東洋一の競走コースで、三萬

人を容るゝスタンドを有してゐる。

オリムピアクラブハウス

丸子橋東詰にある當社直營のもので、オリムピアグラウンド來場者のための食堂、浴室、ロッカー等の設備がある。

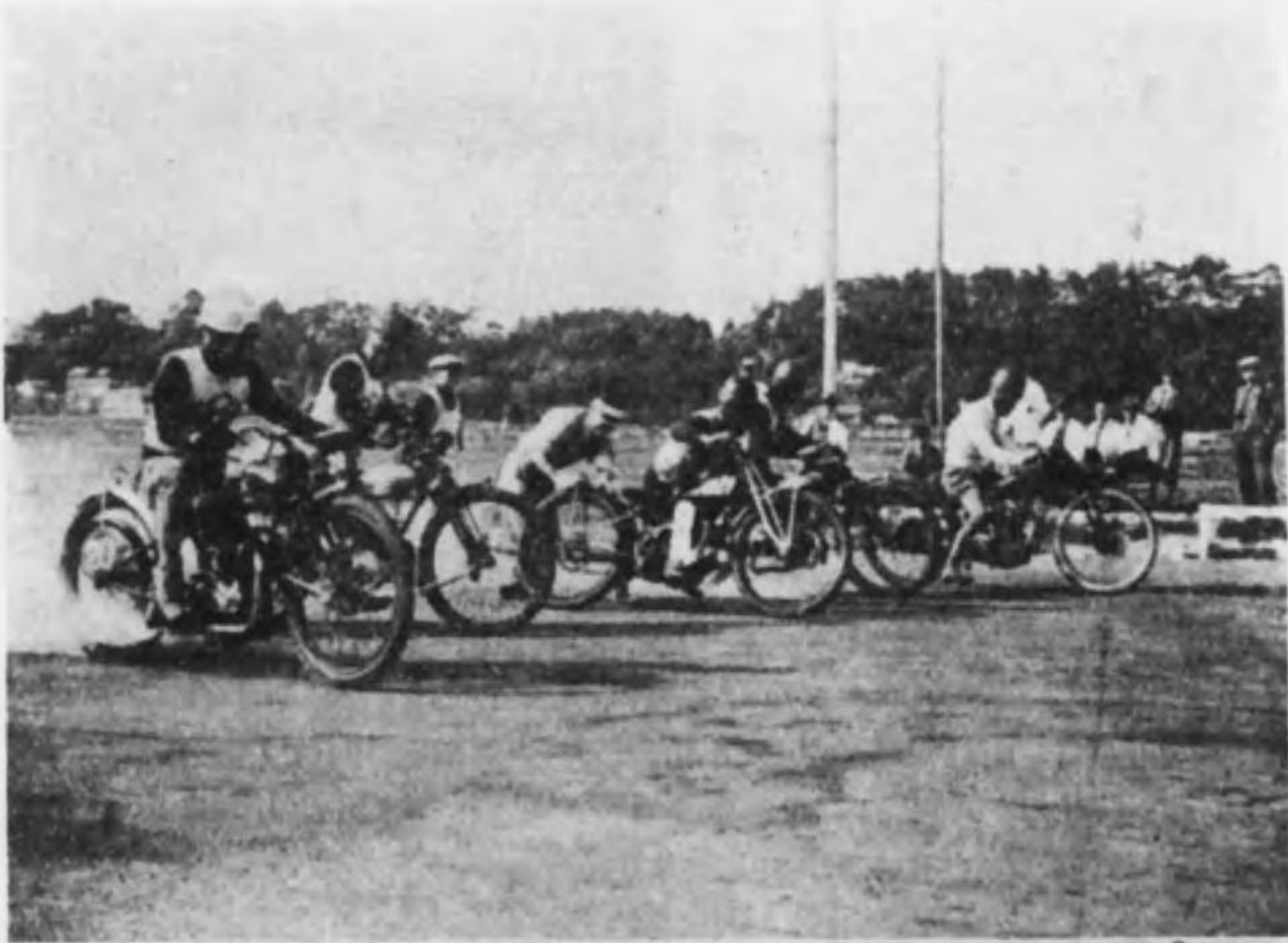
綱島温泉 (綱島温泉驛下車)

鶴見川を挟んで都心に最も近い温泉郷で當社直營の大衆的浴場を始め數十軒の旗亭がある。直營浴場は大正十五年電車開通と同時に開業したもので、敷地面積八四〇坪四、建坪面積は三四九坪で昭和二年四月の開場にして食堂、大廣間、貸切室等の施設がありラジウム含有の薬湯として知らるゝに至り、療養に、休養に遠近より來場する者近年殊に夥しくなつた。

入浴料	一日	大人	十錢	小人	五錢
貸切室	一日	壹圓五拾錢			

太尾公園 (大倉山驛下車)

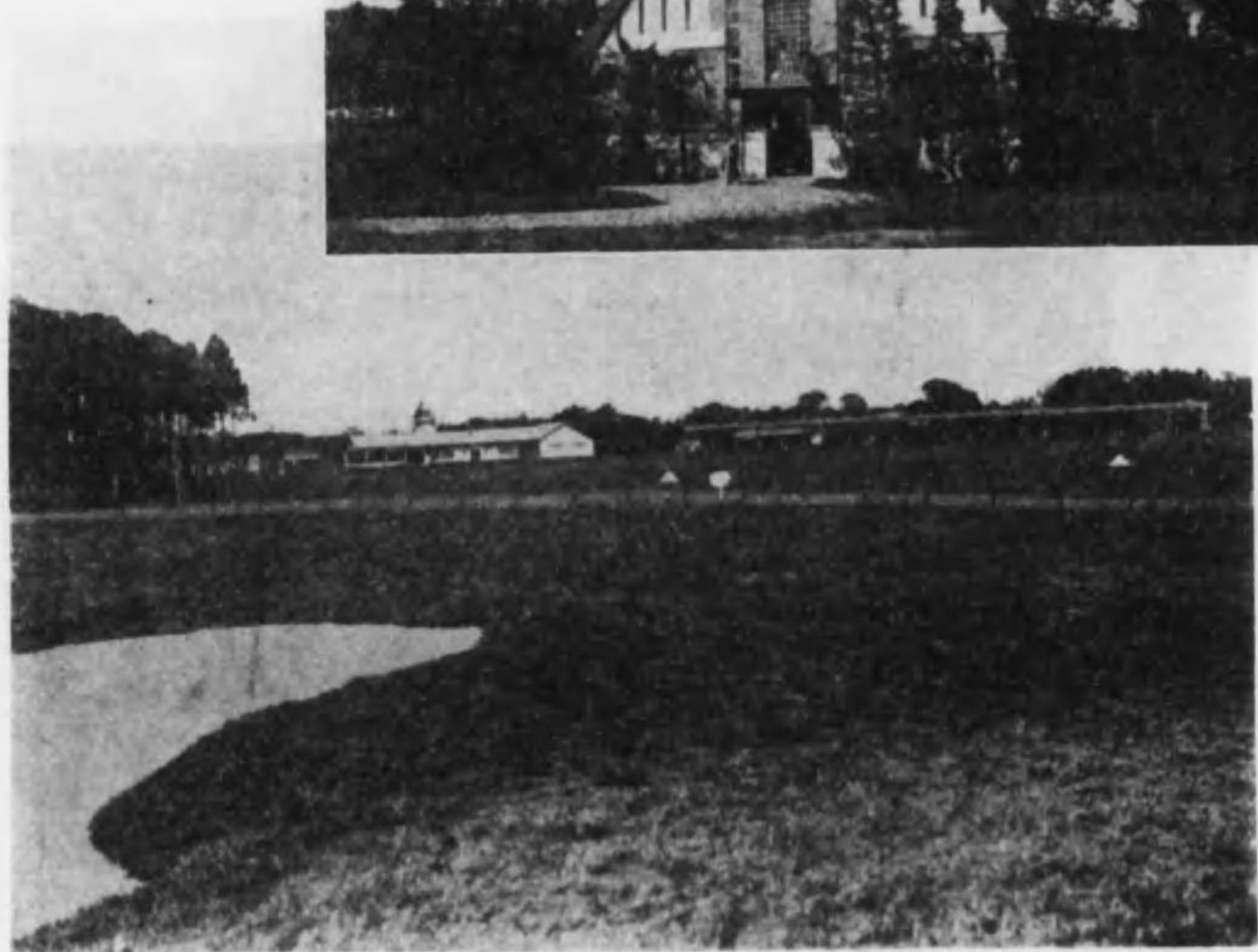
當園は昭和七年一月開かれ、小向、原村廢滅後は新興梅園として久地梅林と共に知らるゝに至



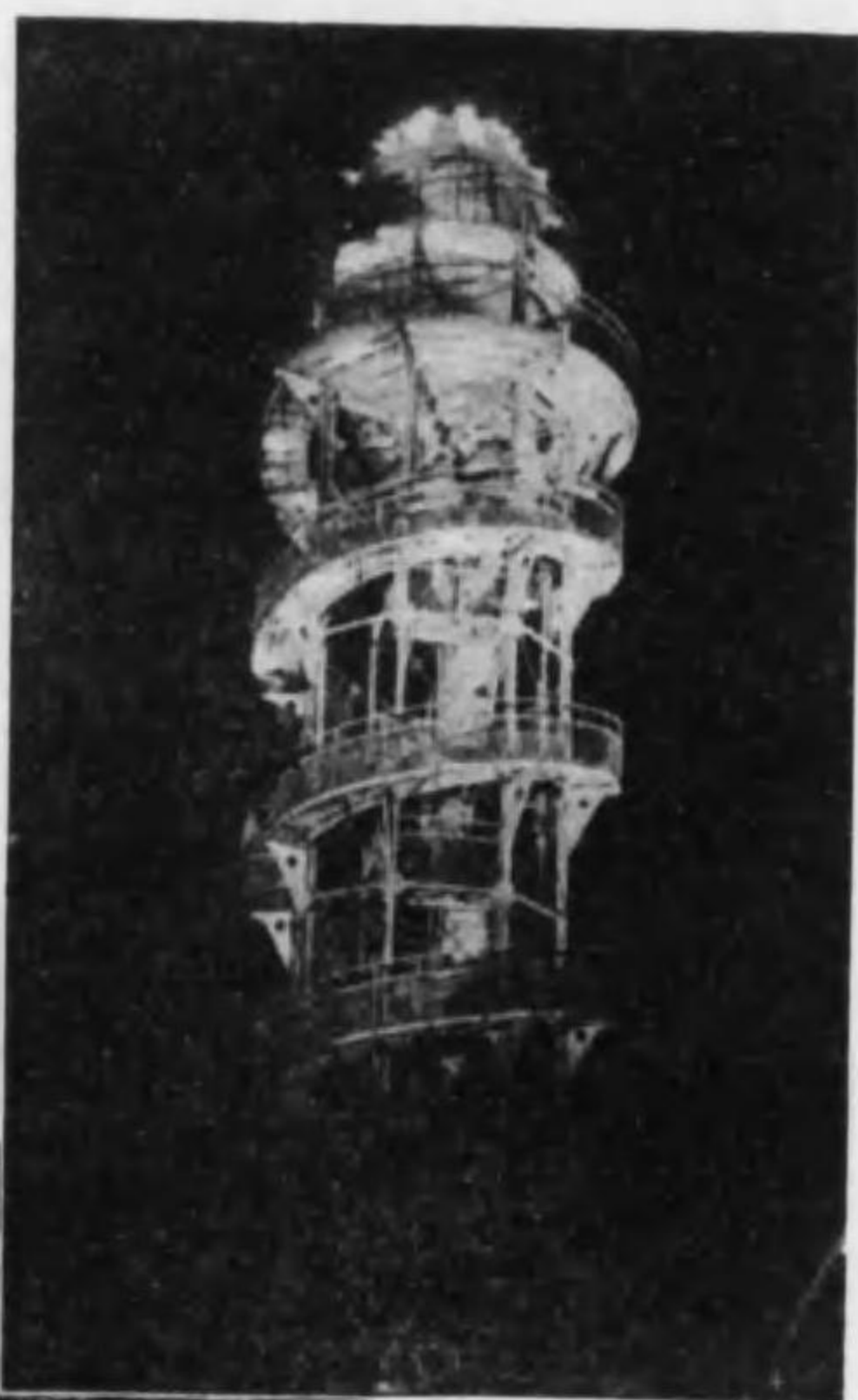
スピードウェイに於ける
オートバイ競争



綱島温泉浴場



前等々カゴルフコース



多摩川開発塔

多摩川内の一



太尾の梅園



つた。

大倉山スケート場（大倉山驛下車）

当スケート場は天然氷を利用し、廣さ約四〇〇坪あり、一月上旬より二月末日にかけて非常な賑ひを見せてゐる。

駒澤ゴルフ場（自由丘驛下車バス連絡）

傍系日吉ゴルフ倶楽部經營に係り、元東京ゴルフ倶楽部經營下にあつたのを昭和七年買収し、コースの改造、クラブハウスの改築を行ひ面目を一新した。

川崎ゴルフ場（新丸子驛よりバス便乗）

傍系の川崎ゴルフ倶楽部經營下に在り、千三百坪・十八ホールの本格的コースである。

(ロ) **池上線**

洗足池

洗足風致地區の翠綠に圍まれた池畔の當社直營のボートハウスで、貸ボートの外、カヌー、和船、モーターボート等の設備がある。

(ハ) 玉川線

よみうり遊園

當遊園は大正十一年七月、舊玉川電鐵によつて「玉川第二遊園地」として開設されたものであるが、大正十五年「玉川兒童園」と改稱した。當時面積は僅か二千餘坪であつたが、昭和十二年に至り讀賣新聞社と提携し、共同宣傳によつて旅客誘致を計る事とし、敷地も一躍一萬五千坪に擴張の上「よみうり遊園」と改稱し、諸種の新規設備を施した。

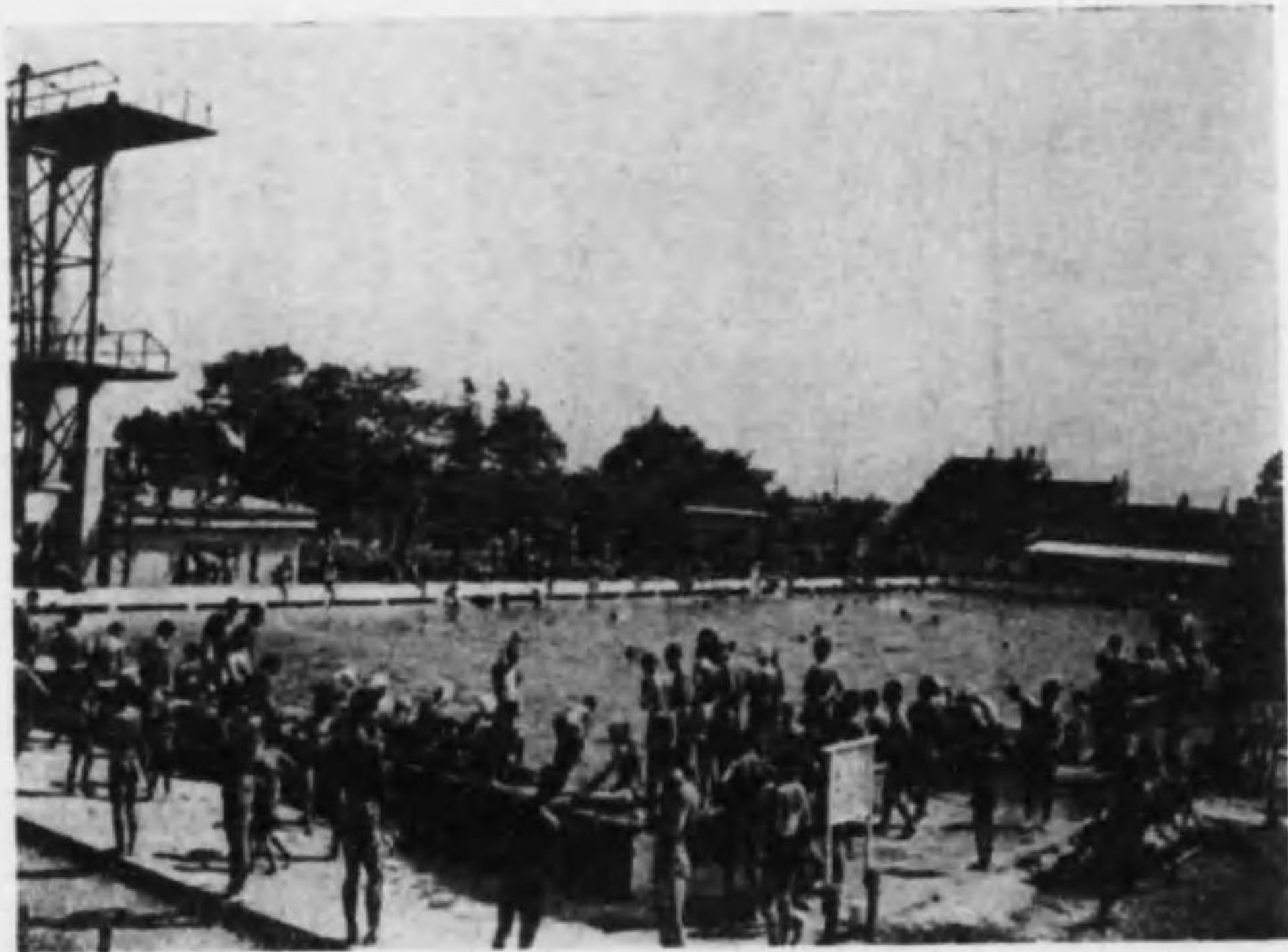
昭和十三年四月、玉電を合併すると共に東横電鐵の經營に移り、現在では春のチューリップ園、秋の菊花壇の外四季を通じて市民の行樂地となつてゐる。

玉川第一遊園地（身延山別院前下車）

當園は舊玉川電鐵開業直後の開設で、總面積約七千坪、園内には日蓮宗身延山久遠寺の別院がある。

玉川プール

當プールは舊玉川電鐵の創設したもので、日本水上競技聯盟公認プールとして大正十四年七月十九日開場した。



玉川プール

當時は東洋一のプールとして「米國ビーチアンド・プール誌」までもに喧傳され、畏くも 秩父宮殿下をはじめ奉り、各宮殿下台覽の下に、水泳界の王者ワイズミユラー等一行及び女子ダイヴィングの第一人者、ヘレンミニー嬢等を迎へ競技大會を催したことは世の知る處である。

讀賣パラシュート塔

航空思想普及の目的を以て、本社と讀賣新聞社の共同企畫の下に、昭和十五年六月、よみうり遊園隣地に完成された世界的大施設で、塔高實に七十米、初等、中等、高等の三段訓練を一基にて可能なる點にその特徴を有つてゐる。

津田山修練道場（溝ノ口下車）

多摩川の清冽を眼下に俯瞰する津田山の地に全國青少年訓練指導の中樞道場として昭和十四年夏、厚生省の手にて建設に着手、當社はその國家的意義を賛し全敷地約八萬坪を無償提供した。

追憶編

(失はれたる名所と年中行事)

原村の梅園

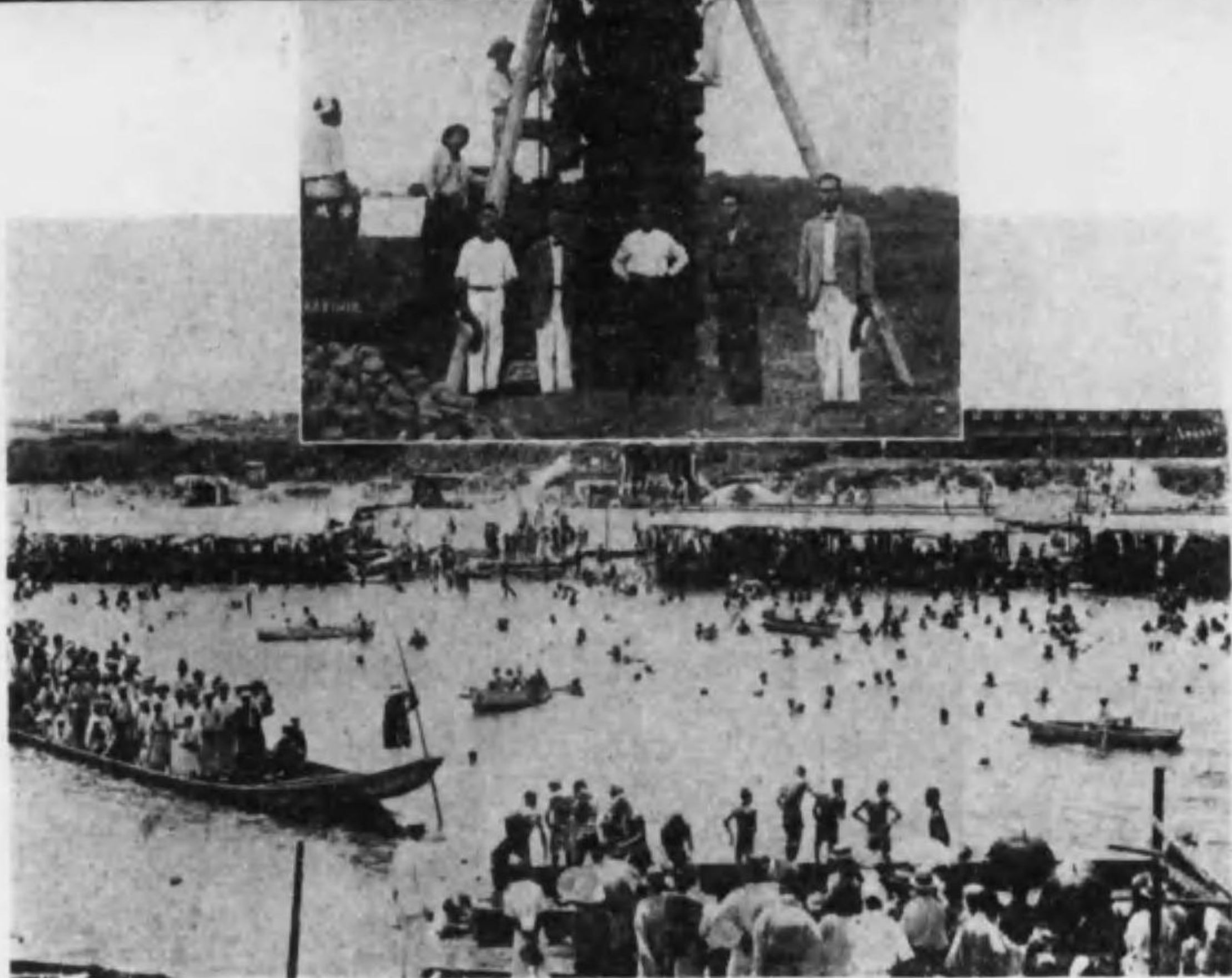
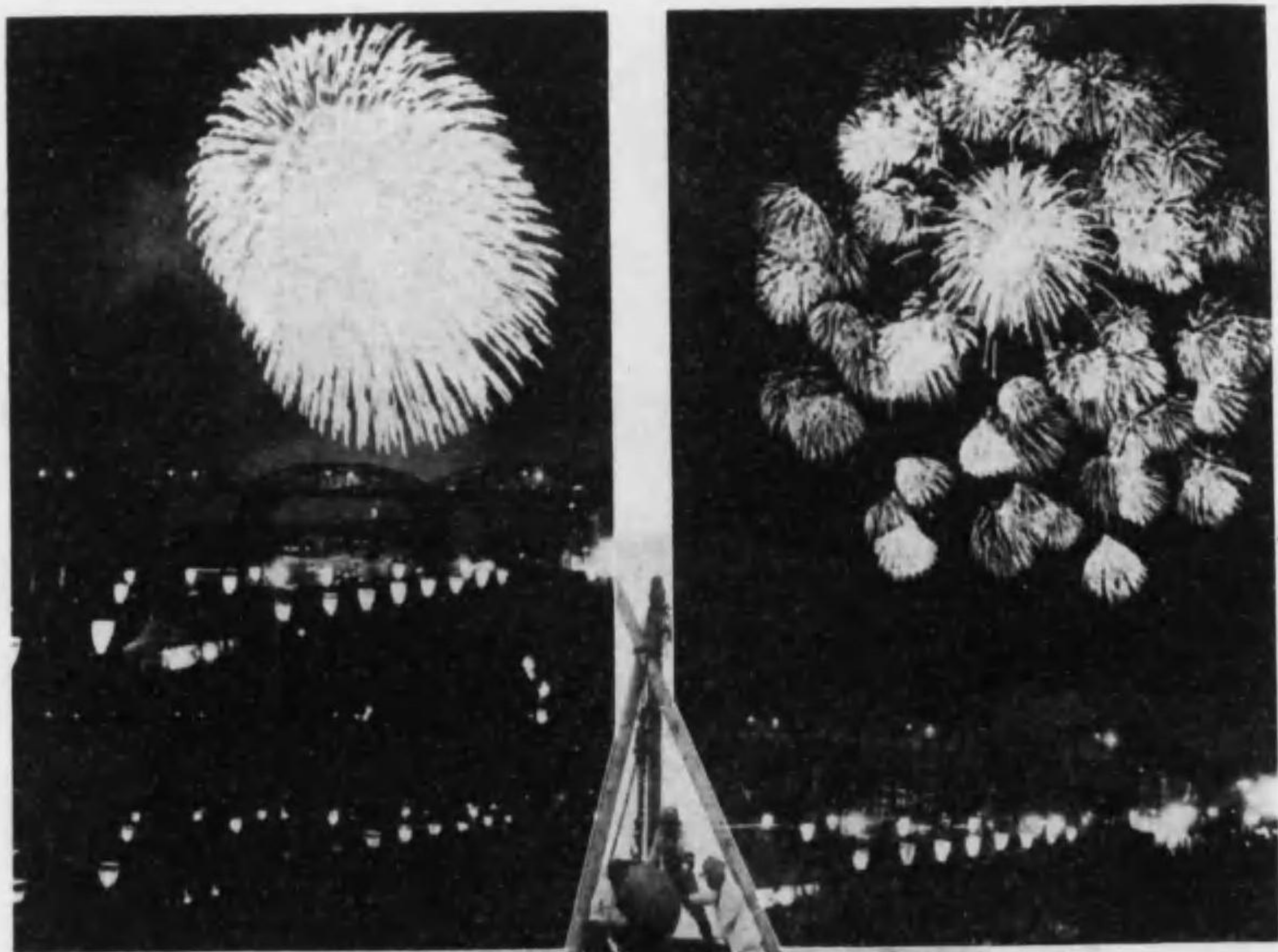
現在の目黒線矢口渡驛から十町程行つた所に、明治初期から郊外遊覽名勝地として知られた原村の梅園があつた。昭和十二年頃に至り工場地となり、老樹名木も殆んど跡をたつてしまった。挿繪は明治十年出版の「にしき繪」で當時を偲ぶにあまりあるものと云ふべきである。

網島菖蒲園

舊東横電鐵が遊覽客誘致のため網島驛の東南數町をへだてた廣田に數千株の菖蒲を培養したもので、初夏の景物の一つとして好評を博したが、現在では既に往時の面影はない。寫眞は當時の美觀を示すものである。

多摩川大花火

玉川電鐵にては明治四十三年頃から二子玉川河原にて例年催し、大正十四五年頃までは都人士の人氣を得てゐたが、昭和に入り追々と人氣は失せた。これに反し目蒲、舊東横電鐵は、昭和四年



多摩川大花火の光景
(中央は三尺玉の筒入)

網島高瀬の盛況



原村
梅園の昔

頃からはじめ、六年夏から三尺玉打揚げを以て満都の人気を一舉に集め、昭和十二年八月迄毎年
 競技大會の名の下に繼續してきたが、支那事變勃發と共に中止するに至つた。挿入の寫眞は當時
 の盛觀を語るものである。

尙毎年「丸子の大花火」の題下に募集した俳句を少しく紹介してをく。

満員の電車つづくや大花火

國々の花火師きほふ丸子哉

揚花火玉三尺の虚空哉

大花火ここにも一つ屋臺店

兩岸にどよめき絶えぬ大花火

川波に月の出おそき花火かな

虫啼くや花火果てたる草の闇

第三節 沿線

一、史蹟及び名勝

東京市中へ集注してゐる電鐵のうちで、わが社沿線程史蹟名勝に恵まれてゐるのは少ない。神社佛閣は勿論であるが、武藏國の文化の發祥地とも云ふべき多摩川南北兩域に於ける古墳及び原始時代の居住民の遺跡など、全く他に比を見得ぬまで多く存在することは最も誇とすべきであらうと思ふ。夫れ故、沿線案内だけにしても、若し些細に記してゆくならば、堂々たる冊子になるべきであるが、今は左程の必要もないから、極めて簡単に、各營業線路別に紹介して置くこととする。

(一) 東横本線の部 (澁谷、横濱間)

△明治神宮 澁谷驛より八丁

明治大帝御大葬場たりし代々木野に、御聖徳を永遠に仰ぎ奉るべく造營せられたのが即ち當神宮である。

△金王八幡 並木橋より東へ三丁 (澁谷區金王町)

祭神は品陀和氣命で、神體は被甲騎馬御像と聞く。郷社にして例祭は毎年九月十五日。



澁谷金王八幡社殿



舊別當であつた隣接東福寺所藏の縁起に依ると、長元の昔源頼信なる者が、自身秩父妙見山に納めて置いた日月二種の旗を、源義家が奥州から凱陣の際、當地に一旦うつし、やがて日の印の方を妙見山に返納し、月印を残して御神體とし八幡宮を造營した。時に寛治六年(八百五十年前)であつたと云ふ。つまり、こゝにはじめて當八幡宮なる社が祭られたわけである。金王の二字を冠するに至つたに就ては種々傳説があるが略す。

△御嶽神社 澁谷驛前より二丁(美竹町所在)

元は村社にて日本武尊を祀り、九月十六日を例祭とす。由緒不詳。

明治三庚午年四月十七日明治大帝駒場野へ行幸の折、臨御あらせられし所にして、最近聖蹟として保存せらるるに至つた。

△氷川神社 並木橋より七丁(氷川町所在)

當神社は舊下澁谷、豊澤兩村の鎮守であつた。祭神は素盞鳴尊で、大己貴尊、奇稻田姫命（くしなだひめのみこと）が併祀されてある。

△慧日山寶泉寺 並木橋より八丁(澁谷區氷川町一〇)

當寺は元氷川神社の別當であつた。天台宗延暦寺派山王城琳寺末で、本尊は阿彌陀如來、兩側の觀音、勢至は惠心僧都の作と傳ふ。

△千代田稻荷 澁谷驛より五丁(百軒店にあり)

この稻荷は以前宮益に在つたのを、大正十一年社掌今泉嘉壽氏が現地にうつすと共に社殿を再建す。參道の木の古華居は昔のまゝのを移したものである。

△東 福 寺 並木橋下車四丁（澁谷區金王町）

金王八幡の東隣に在り、澁谷山と號し天台宗に屬す。

△妙 祐 寺 澁谷驛より二丁（澁谷區上通二丁目）

宮益坂途中南側にあり、眞宗にして天護山圓證寺と稱ふ。昔寛永の頃滿歲山學恩寺と改めたが、延寶五年に再び今の稱號に復したと。本尊阿彌陀如來は丈け二尺四寸一分、中興の祖了頼が土中より發見したと傳ふ。

△長 泉 寺 澁谷驛より五丁（澁谷區神宮通二丁目）

慈雲寺と號し、曹洞宗芝青松寺の末、本尊は釋迦如來である。

△實相山正覺寺 中目黒驛より三丁（目黒區中目黒三丁目）

最初は目黒法華寺（後の圓融寺）の屬であつたが、法華寺が法難の後は身延山の末となつた。草創は元和五年、日榮上人に依ると云はれてゐる。名僧としては日猶、日登、日騰等が出て衰微した寺運を挽回した。

當寺には彼の伊達騒動で知られた淺岡局こと三澤初子の墓がある。大正十五年三月、東京府の史蹟に指定された。



祐天寺山門

△明顯山祐天寺 祐天寺驛より二丁（目黒區中目黒三丁目）

芝増上寺第三十六世住職たりし祐天上人が、麻布龍土町の隱居所で示寂したのが享保三年七月十五日であつた。弟子の祐海上人は師の遺言に依り常念佛堂の建立に志し、苦心の後現在の地域を手に入れた。此處には善久院と云ふ小さな寺があつたので、それを基礎に大改増築を行ひ、祐天上人の舍利と御影とを奉じ、盛大な入院式を行つた。これが抑も當寺の始まりである。

將軍家その他の庇護援助の下に本堂、庫裡、寶藏、鐘樓、仁王門、其他建造物の美觀は祐天上人の徳を飾るに充分であつたが、惜しい事には明治二十七年九月二十三日の火災で、本堂、庫裡、寶藏等焼失し、現在の夫等は再建のものである。然し寺寶として尙幾多の御宸翰をはじめ、名僧、巨匠の揮毫になる遺品が残存して居る。

△小杉山常圓寺 府立高等より四丁（目黒區表八九）

日蓮宗久遠寺の末で、開山を日信上人と呼んだ。同上人は谷中威應寺（今の天王寺）の日長上人の師で、天正十八年當寺を建立したものである。

△太陽山東光寺 府立高等より四丁（目黒區表七二）

△氷川神社 府立高等より六丁（目黒區宮前町一、五一六）

當社は素盞鳴尊を主神とし、大己貴命、稻田姫命の二神を合祀してある。癩封じの神として知られてゐる。草創年曆不詳。

△長昌山立源寺 府立高等より六丁（中根町二、〇五四）

△熊野神社 自由ヶ丘より二丁（目黒區自由ヶ丘一七四）

昔、谷畑と呼んだ現在の地は、鶯草の傳説の残つてゐるあたりである。

△淺間神社 多摩川國前驛より一丁（大森區田園調布二丁目）

龜甲山古墳と相對し、多摩川々畔形勝の別天地である。繁茂せる松樹の丘上に鎮座の社には、木花咲耶姫が祭られてある。往年附近の赤城、熊野兩神社を合祀し、田園調布一帯の鎮守である。

△龜甲山古墳 田園調布より三丁（大森區田園調布二丁目）

多摩川に沿へる北側の丘陵中、沼部現田園調布町を中心とせる一帯は、わが大和民族の祖先の遺跡が多く、殊に國造が置かれた頃の族長及びそをめぐる人々の埋められた跡として、幾多の古

墳なるものが現存してゐる。また發掘された遺品も實に夥しく、これらに依り當時の文化を知る事が出来る。古墳の中で代表的なものとして残つてゐるのが龜甲山である。長軸の長さ百米、後圓部の徑六十米、高さ九米といふ偉觀を呈してゐる。昭和三年二月内務大臣指定史蹟となつた。

△常見山照善寺 田園調布より六丁（田園調布四ノ九〇）

△龍宿山最明寺 新丸子より十三丁（川崎市小杉町）

△原始大和民族居住跡 日吉驛より三丁（慶應義塾構内）

△下田地藏尊 日吉より十丁（港北區下田町）

當地藏尊は、榮松山眞福寺にましまし、俗に子育地藏として知られてゐた。

△駒林の里 日吉驛より五丁（港北區駒林町）

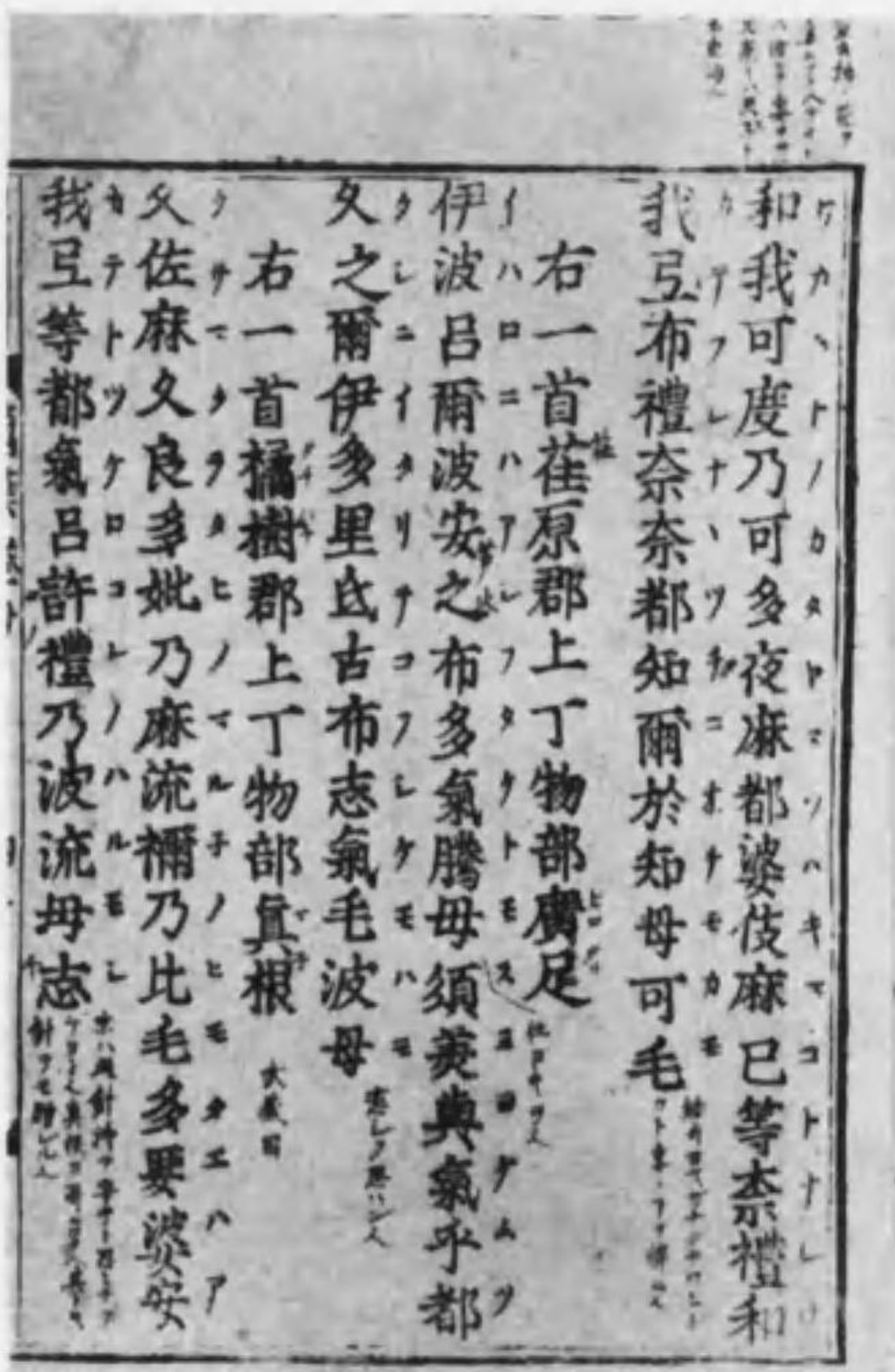
道與准後の廻國雜記に

つながらぬ月日を知らで冬來ぬとまた葉をかふる駒林かな

と云ふ歌があるが、かつては武藏から鎌倉への通路にあたり、一驛をなして居たと思はれる古い里である。橋樹の丘陵臺地の遊覽の折には是非心にとめてたづねてをくべき所である。



山甲龜墳古的表代的圓後方前



萬葉古歌に出る原在の橋

△東横神社 大倉山驛より三丁（港北區太尾町）

△本乗寺 菊名驛より三丁（港北區大
豆戸町）

△妙蓮寺 妙蓮寺驛前（港北區菊名町）
當寺の現地には妙仙寺と云ふ日蓮宗
の寺だけ獨立してあつたが、明治四十
一年八月、元神奈川神明町に在つた蓮
光寺が都合に依つて移轉合併し兩寺の
舊稱を一字づゝ取り現稱するに至つた。

長光山大經院と號し、池上本門寺末寺である。

△法 隆 寺 妙蓮寺驛より六丁（港北區菊名町）

△本 覺 寺 神奈川驛より一丁（神奈川區青木台町）

青木山延命院と號し、本尊は地藏尊菩薩にして、嘉祿二年、千光國師營西の草創と傳ふ。初は臨濟宗にて京都仁和寺の末であつたが、天文元年現宗曹洞に改めた。

開港當初米國公使館にあてられハリスも數日滞在したが、當時用ゐた卓子掛、椅子等が残つて

ゐる。歌人小川重浪の墓なども境内にある。

△淨 瀧 寺 神奈川驛より四丁（神奈川區青木町幸ヶ谷）

妙湖山と號し池上本門寺末に屬す。本尊、十界曼陀羅、左右に釋迦、多寶の木像安置せらる。

△甚 行 寺 神奈川驛より二丁（神奈川區宮前町）

當寺は伊勢國一身田の專修寺末にして、真色山清淨之院と號し、本尊、阿彌陀如來の立像。開港當初佛國公使館にあてられ、油繪の衝立などあつたが、他の寺寶と共に大正十二年の震災で烏有に歸したと云ふ。

△長 延 寺 神奈川驛より八丁（神奈川區宇新町）

本願寺末にして海見山と號し、本尊阿彌陀如來の立像は惠心僧都の作と傳ふ。寛永の頃、玄榮法師小机より當地へうつせしとか。開港當初和蘭領事館に充てられた。

(二) 目 蒲 線

△大 圓 寺 目黒驛より三丁（目黒區下目黒一丁目）

行人坂途中にあり、松林山と號し天台宗に屬し瀧泉寺末。行人坂の名の出た行人堂の址は當寺なりとも云ふ。本尊は長五尺の阿彌陀如來。開山は權大僧都大海法印で、寛永頃の創設に係る。境内の石の五百羅漢は明和火火の際、横死した者の供養のため建てたものときく。

當寺の大黒天は江戸三大黒の一つとして今も尙多數の信者を有し、俗に大黒寺と稱す。

△大鳥神社 目黒驛より七丁（目黒區下目黒二丁目）

祭神は日本武尊で合殿に國常立尊、弟橘姫命の二神を祀り、明治五年十一月村社となる。

△成就院 不動前驛より二丁（目黒區下目黒三丁目）

蛸薬師の名を以て知られた當寺は瀧泉寺末で、不老山薬師寺と稱し、慈覺大師の開基と聞く。本尊は同師の作と傳ふ。

△瀧泉寺（目黒不動） 不動前驛より三丁（目黒區下

目黒三丁目）

秦叡山と號し上野寛永寺末。草創不詳。かつては日本武尊を祀り、荒人神と呼ばれてゐたが、のち慈覺大師、里人の請に依り不動の像を刻んで安置したものであると傳ふ。

元和元年の火災で殿堂は悉く焼失したが、寛永年間に入り家光公の命下に現在の建造物が出来た。

△青木昆陽の墓 不動前驛より五丁

わが國甘藷栽培の祖として知られた青木昆陽の墓



門山の動不黒目

は「甘藷先生墓」として目黒不動裏手の丘にある。

△羅漢寺 不動前驛より四丁（目黒區下目黒三丁目）

天恩山と號し黄蘗宗に屬し、開山は鐵眼禪師で、元祿八年本所龜戸に創建され、開基は鐵眼の弟子松本元慶禪師で、之が即ち五百三十六體の羅漢を完成したのである。

其の後種々の災厄に遭遇し、堂宇も破壊したので、明治二十年頃本所緑町に移し、更に當地目黒へ來たのは明治四十二年であつた。

△經王山圓融寺 西小山驛より約九丁（目黒區碑文谷一丁目）

當山開基は慈覺大師と傳ふ。最初は妙光山法眼寺と稱へたが、日蓮宗に屬するに及び、妙光山吉祥院法華寺と呼ぶに至つた。慶長の頃再び天台宗に復歸し、天保五年に現寺號を用ふるに至り延暦寺末に屬す。

當寺が法華寺と呼ばれた頃には寺坊十八、門末七十五箇寺を有したと聞く。



墓の陽昆木青

特別保護建造物として、明治四十四年五月指定された釋迦堂は、室町時代頃の建築で、仁王門と共に當山の古い歴史を物語るものである。



釋迦堂

△法春山正泉寺 西小山驛より八丁（目黒區碑文

谷一丁目）

以前に芝區三田台町に在つたのを明治四十五年現在の地へ移し、また大正十五年十月深川靈岸町の長源院をも移した。長源院と共に戯作家として知られた式亭三馬の墓も移轉して現存してゐる。

△光明寺 鶴ノ木驛より四丁（大森區調布鶴ノ木町）

大金山寶幢院と號し淨土宗で、京都智恩院末に屬す。開山善惠證空上人の寛喜年間（凡そ七百年前）草創せしものと云ふ。境内廣大にして徳川の文化頃でも一萬餘坪と稱され、弘法大師に因縁淺からぬ古刹である。尙本堂は大正十二年の大震災で倒れたのを再建したと云はれ、惣門の傍らに

新田神社と
神木公孫樹



同上境内の南部郭の撰文碑



「關東弘通念佛最初道場」と刻せる古色蒼然たる石が建てられてある。

△僧明院 鶴ノ木驛より六丁（大森區調布鶴ノ木町）

光明寺から少し行くと、小ぢんまりとした一字がある。門前には「開運大黒天」と刻んだ碑がある。

青林山金剛寺と號し、新義真言宗南多摩郡高幡村金剛寺の末。本尊大日如來座像を安置す。開山長譽は元祿年中寂す。

△頓兵衛地蔵 新丸子驛より五丁（蒲田區矢口町）

△新田神社 武藏新田驛より五丁（蒲田區矢口町）

當社は新田義興の靈を祀つたもので

ある。義興は義貞の二男（妾腹）に生れ、武勇人に勝れ智謀また類ひなく、足利尊氏等をして常に恐怖の念を抱かしめつゝあつたが、遂に敵の奸計に陥り、延久三年十月十日、當地矢口渡に於て主従十三人非業の終りを遂げた。この間の消息は太平記に詳しく載つてゐる。

△矢口渡址

神社の傍の古墳は義興の遺骸を埋めた址とか。樹下に服部南郭撰文の碑がある。

舊鎌倉街道のうちにあつたもので、現在の新田神社の裏手の窪みあたりと云はれてゐる。

明治天皇御觀梅跡記念碑



△十騎神社 武藏新田驛より八丁（蒲田區

矢口町）

新田神社前を少し行くと左手に小祠がある。義興の従者を祀つたもので、昔は十寄明神と呼んだが、後に今の名と變つたものである。

△小向の聖蹟 矢口驛より十丁（川崎市御

幸町）

矢口渡しを渡つた取つつきに『明治天皇御觀梅跡』と大理石に刻まれた記念碑が建

つてある。かつて梅林として知られた頃の明治十七年三月十九日に、長くも 明治大帝の御臨幸を辱うした所である。村名を御幸村と稱したのもそれに因んだものである。現在名のみで梅の木立も後年植ゑた幾株かゞ残つてゐるだけであるが、聖蹟としては忘る可からざる處である。

淨眞寺山門



△蒲田梅屋敷 蒲田驛より九丁（蒲田區中蒲田一丁目）

江戸時代から梅林を以て知られてゐる梅屋敷の址は、今では京濱道路に沿ひわづかに昔日の面影をとゞめてゐる。當所は六回に亘り明治大帝の臨幸あられし處として、今尙御成殿が保存されてゐる。

梅千ぢや見知つてゐるか梅の花 嵐 雪

(口) 大井線

△淨眞寺 九品佛驛より二丁（世田谷區玉川奥澤町）

淨土宗にして九品山唯在念佛院と號し、徳川の延寶年間珂碩上人の開基たり。當地は吉良家城砦の址で、珂碩上人が土人の懇請に依り堂宇を建て、



鐘樓

以前深川靈岸寺へ自刻して安置して置いた、釋迦像及び丈六の如來像九體を移したのが六十一歳の折であつたと云ふ。

満願寺本堂扁額



△満願寺 等々力驛より四丁（世田谷玉川等々力三丁目）

新義真言宗山城醍醐報恩院に屬し、致航山と號し、本尊は大日如來、草創年月は不詳。或は謂ふ元「兎々呂城」の出丸に在つたのを天文十八年當地に移したものであると。

現在の本堂は寶曆十三年の改築とか。當寺は細井廣澤との因縁深く、先生の遺物は山積してゐる。總門の額字「致航山」は廣澤先生の筆なりと云ふ。

△細井廣澤の墓

満願寺裏山に在り。

(ハ)池上線

△洗足池（洗足驛前）

池の名の出た由來は、日蓮上人が池上宗中の宅へ來

向の途中、この池で足を洗つたためであるとか。池畔の「袈裟掛松」はその折袈裟を掛けたと云ふ。池畔には勝海舟の墓や、南洲の留魂碑、立正大師（日蓮上人）の銅像等見るべきものがある。

洗足池畔の日蓮上人銅像



△大塚古墳 雪ヶ谷驛より三丁

東京高等造園學校構内の東南隅にある圓墳で、高さ六米、直徑二十七米にして、古墳としては比較的完全に残されてゐる。

△御嶽神社 御嶽山前より二丁（大森

區調布嶺町一丁目）

祭神は國常立尊、國狹槌尊、豊雲野尊。

△本門寺 池上驛より四丁（大森區池上本町）

長榮山大國院と號し、境内の面積實に六萬七千六百坪、法華宗本化一宗正統の靈場である。當

山の草創をたづぬるに、龜山天皇の御宇、鎌倉五代將軍惟康親王の臣番匠の棟梁たりし池上右衛門太夫宗中の采邑であつた。日蓮上人が安房から鎌倉へ赴く途中、品川の海岸へ着くや、當地を相してその終焉の地たらんと欲した。池上宗中の日蓮に歸依すると共に彼は此の地を提供し、本化の道場建設の發願を告げたので、日蓮は大榮山本門寺の號を興へた。

その後日蓮は己が命數のやがて盡きんことを豫知し、弘安五年九月八日身延山を出で同年九月十八日池上に着し、十月十二日宗中の宅に於て入滅した。時に六十一歳。遺言に従ひ骨は身延山に送つた。爾來この十月十二日及び十三日を祖師遠忌の法要日とする。

(三) 玉川線

△氷川神社 大橋停留場より二丁（目黒區上目黒八丁目）



本門寺山門光景

祭神は素盞鳴尊で、天照大神、倉稻魂命、菅原道真等が合祀されてある。當社は目黒の舊家加藤氏が、甲州郡内の原と云ふ處に在つたのを、天正年間當地へ移つて來た時に産土神であつた故、改めて勧請したものと云ふ。

△大教寺 大阪上停留場より三丁（目黒區上目黒八丁目）

本覺真如山と號し、元高井戸村に在つたのを、正徳三年に下馬引澤村に移し、更に明治二十八年に現地へ移轉してきたと云ふ。

△圓泉寺 東太子堂停留場より五丁（世田谷區太子堂町七二）

聖王山正覺院と號し眞言宗に屬す。當山に安置する聖徳太子の尊像は、弘法大師四十二歳の時、京都高雄山に於て刻されたものと傳ふ。

足利末期の享祿、天文の亂世に及び、當山の開山賢惠和尚、京都の衰頽を嘆じ、高雄山の寶庫から右太子尊像及び十一面觀世音を出して、はるばるとこの地に負ひ來り、草堂を建て安置せるものなりと。太子堂の地名これより起る。

賢惠和尚は慶長年間八十八歳で示寂した。

△最勝寺 三軒茶屋停留場より五丁（世田谷區太子堂町四六八）

天台宗にして竹園山と號し、教學院の名稱の方が一般に知られてゐる。

以前は青山四丁目（郵便局所在）に在つたのを、明治四十一年當地へ移轉したものである。

△松陰神社（府社） 松陰神社前停留場より二丁（若林町三〇四に鎮座）

當社は長州藩の志士吉田松陰先生を祀つたもので、以前この高地を太夫山と呼んでゐた。

社殿はもと茅葺の極めてさゝやかなものであつたが、昭和五、六年の交に改築したものが現在のそれである。松陰先生の墓は「藤原矩方」の名で社殿背後の杉木立の間に在り、それと並んで頼三樹三郎、小林民部、來島良藏等の墓碑がある。

親思ふ心にまさる親心今日のおとづれ
何とさくらん

松陰

松陰神社

△大吉寺 世田谷停留場より二丁（世田谷區世田谷一丁目）

護國山天照院と號し淨土宗に屬し烏山（千歳村）泉澤寺末。本尊は六尺金像の彌陀如來。

吉良家の祈願所たりし頃は眞言宗に屬してゐたが、のち縁譽上人が品川御殿山の益田孝邸内の旭如來を結縁のため此處に移してより現宗に改む。



△豪徳寺 豪徳寺停留場より三丁（世田谷區世田谷二丁目）

大谿山春洞院と號し、曹洞宗芝泉岳寺末に屬す。草創は吉良治部太夫治家の孫政忠の代に、その伯母弘徳院殿のために建てたもので、開山は臨濟僧馬堂昌譽であると傳ふ。一時衰微したので天正十二年門庵宗關住職となり曹洞宗に改めたので、現在ではこの門庵を開山とする事にした。徳川の世となつて伊井氏が當寺の大檀那となるや、殿堂を修復して面目を一新した。直孝歿後之を當寺に葬り、法號久昌院殿豪徳天英居士のうちの二字を取り豪徳寺と稱するに至つた。

豪徳寺山門

同寺内の招福猫は伊井直孝に關する傳説をもつもので、相當の信者を有し、世田谷名物の一つとなつた。なほ寺内には伊井直弼の墓をはじめその臣遠城謙道の墓及び庵室等が残り、歴史資料に富んでゐる。

△吉良城址 豪徳寺停留場より三丁

豪徳寺東南に尙歴然として残る城址がそれである。俗に城山と稱し、その一角は昭和十四年五月より城址



招福猫の廟



墓の弼直伊井

△勝 光 院 豪徳寺停留場より三丁半（世田谷區世田谷四丁目）
興善山と稱し曹洞宗に屬す。草創は建武二年世田谷城主吉良頼氏の代に、鎌倉建長寺から吟峯龍公禪師を請じ來つて一字を建て、金谿山龍鳳寺と稱し菩提寺と定めたのがもとである。

△宇佐八幡宮 豪徳寺停留場より一丁（世田谷區世田谷三丁目）

當社は源義家が後三年役の戦勝凱旋の際、豊前國宇佐八幡の靈を勧請し移したもので、その折東征の弓箭旌旗を此社に納めて後の紀念にしたとか云ふ事である。天文十五年吉良頼康は之を氏神として、備前雲次作の佩刀を奉納し、現に神刀として祭られてある。次いで徳川の代に入り神田十一石を寄進せられた。

（口）玉川本線（三軒茶屋溝ノ口間）

△駒留八幡 三軒茶屋停留場より五丁（世田谷區上馬二丁目）

北條時頼兵を進めて當地に來りし際、偶々斃れし愛馬の靈を弔ひ、徳治三年八幡宮を建てたのが草創であると傳へられてゐる。のち吉良頼康米田を寄進して武運長久を祈つたと云ふ。

當社相殿の若宮八幡は、吉良頼康の愛妾常盤が自刃した際生れた男子を祭つたもので、社前の辨財天は常盤の靈を祀つたものであるとか。

△駒繫神社 三宿停留場より十丁（世田谷區下馬三丁目）

當神社は下馬引澤の南方の小高き丘上に在り、裾には蛇崩川が流れてゐる。

△西 澄 寺 三軒茶屋停留場より七丁（世田谷區下馬一丁目）

日輪山と稱し、眞言宗に屬す。本尊は薬師如來。當寺は靈灸を以て知られ、庭前の楓は千年の樹齡を保つ名木なりと。

△行善寺 身延山別院前停留所より二丁（世田谷區玉川瀬田町）

浄土宗にして獅子山西光院と號し、北見慶元寺末。開山は芳蓮社印譽上人接阿來道傳公和尚で、本尊は阿彌陀如來。今川義元の臣長崎土佐守の菩提所たりしが、その子隱岐守、殿宇を再建せしも、明治十九年火災に遭ひ、寺録、寺寶を失つた。

△玉川神社 瀬田停留所より六丁（世田谷區玉川瀬田）

祭神は伊弉諾命外二神で、毎年九月二十八日を例祭日とす。

△身延山關東別院 瀬田停留所より七丁（世田谷區玉川瀬田）

當地は舊玉川遊園地と稱し、京都祇園閣に模した百疊敷の大廣間を有つ一字が残つてゐる。昭和七年十一月身延山別院建立の工成るや、盛んなる入佛式を行ひ、身延山關東別院の名はこゝに生れた。

△兵庫 島 よみうり遊園前より四丁

二子橋下の上手小島を云ふ。こゝは玉川及び町田川の交流する三角洲になつてゐたが、現在はその三分の一程しかない。

新田義興が矢口の渡しで最後を遂げた時、臣下の由良兵庫の屍が流れ着いたので其の名が出たと云ひ傳へられてゐる。

△二子塚跡 二子新地停留所より二丁（川崎街道南）

二子の地名は二子塚から出たのであらう。

川崎街道から少し南へ入ると用水べりに「二子塚舊跡」の碑が建てられてある。圓墳の大いなるものがあつたことが文獻にも見える。

△宗隆寺 高津停留所より七丁（川崎市高津町）

興林山と號し日蓮宗池上本門寺末に屬し、開山、開基不詳。境内閑雅にして山門は明和年間の建立で彫刻の牡丹が美事である。同寺の傍の山を七面山と呼ぶのは、昔山上に七面

堂があつた故である。

△久地梅林 高津停留所より八丁（川崎市久地）

當地は昔紀州家の鷹野であつた。梅林主川邊家の祖先は常に紀州家へ秣を納入してゐた關係上、家老某はこの地が梅種に適してゐるを見、苗木を紀州から取り寄せ植ゑさせたのがはじめである



梅 龍 臥

二百年前の園田中のに 久岐

と。

元祿の頃から現時に至る老樹、恰も蒼龍の蟠るが如く臥龍梅の名自ら起り、明治に入り江東龜戸の臥龍梅の枯失せる後は、久地の名漸く知られ、長三洲、紀錦源、三島中洲等の詩人當地に來遊するに及び、愈々天下の文人墨客の足をしげからしむるに至つた。

△津田山 溝ノ口驛より三丁

圓福寺の裏手の山を云ふ。前玉川電鐵の中興の恩人とも云ふ可き津田興二翁の頌徳碑がある。

△圓福寺 溝ノ口驛より四丁（川崎市下作延）

青龍山と號し曹洞宗に屬す。本尊は釋迦の木像。古は慧日山又は蒼龍山と呼んだ。開基は益田駿河守滿榮、大永二年起立し、僧雪點を開山とした。雪點は雪天とも書き、天正四年正月廿六日八十歳で示寂したと云ふ。

△妙樂寺 溝ノ口より十丁（川崎市長尾）

長尾山勝壽院と號し天台宗に屬す。北多摩郡深大寺の末にして、本尊は阿彌陀如來、長さ三尺三寸あり。東鑑治承四年十一月十九日の條に載つてゐる長尾寺は當寺ならんと傳ふ。

△神木不動 溝ノ口より十七丁（川崎市長尾）

神木山長徳寺と唱へ、不動の本尊は三十年に一回開扉するのみときく。前記妙樂寺台の南側に面し、蹕蹕の老木を以て知らる。

△下網松 碓停留所より八丁（川崎市宿河原）

長尾、上下作延の境にありし松なれど、舊木は枯れて今はその子孫とも云ふべき木が残されてゐる。昔、秀吉小田原攻めの時、上杉の軍勢此の松に網を下げ降りしより出でし名なりと云ふ。樹下に小祠あり。

△影向寺 溝ノ口驛より十丁（川崎市野川）

醫王山月光院と稱し曹洞宗にして深大寺末である。行基菩薩の開闢にして、その作に係る薬師の像は、一度回祿に遭ひて僅に頭部のみ残り、現在の立像は慈覺大師の作にて長さ五尺五寸、境内公孫樹の老樹多く、四圍幽邃にして清遊の好適地。なほ薬師像は國寶佛となつてゐる。

(ハ) 碓 線

△源義賢墓蹟 大藏停留所より五丁（世田谷區大藏）

舊碓村大藏殿山なる清水氏宅地内がそれで在つたと云はれ、石碑あり。義賢は木曾義仲の父にして、久壽二年八月當地にて鎌倉悪源太義平の爲めに討たれし事、東鑑治承四年九月七日の條に見えてゐる。此邊を殿山と呼べるは義賢、居館の址なりし故とか。

△慶元寺 碓停留所より八丁（世田谷區喜多見）

永劫山花林院と號し、小机泉谷寺末。本尊阿彌陀如來の座像は長一尺にして惠心僧都の作なりと傳ふ。江戸遠江守の後裔、江戸攝津守勝重は小田原北條に屬せるも後流浪し、徳川氏入城と共に

に江戸の名を憚り、その采邑地たる喜多見を氏とした。當寺は此の喜多見氏の建立になると云ふ。

六〇〇



額門三寺元慶山劫永



墓の氏戸江在所寺元慶

△永安寺 碓停留所より五丁（世田谷區大藏）

二、沿線の學校

(イ) 東横線

學校名	所在地	創立年月	生徒數	驛よりの距離
青山女子學院	澁谷區綠ヶ丘町二二	明治十六年	七〇〇	澁谷より七丁
同女子部	同右			
國學院大學	澁谷區若竹町一	明治廿三年	六〇〇	並木橋より四丁
東京農業大學	澁谷區常盤松一〇	明治廿四年三月	六〇〇	並木橋より四丁
實踐高等女學校	澁谷區常盤松一	明治廿二年四月	一、三九四	並木橋より四丁
常盤松高等女學校	澁谷區常盤松一	大正十二年四月	六五一	並木橋より四丁
東京女學館	澁谷區羽根澤町	明治廿一年七月	四八〇	並木橋より四丁
府立第一商業學校	澁谷區鉢山町四三	明治廿一年七月	一、八〇〇	代官山より三丁
市立目黒高等女學校	目黒區中目黒五丁目	大正七年十月	六〇〇	祐天寺より三丁
昭和女子藥學專門學校	目黒區上目黒五丁目	不	四八〇	青山師範より三丁
青山師範學校	世田ヶ谷區下馬三丁目	明治卅五年	五〇〇	青山師範より六丁
府立高等學校	目黒區森町	昭和四年四月	七〇〇	府立高等より五丁
中原高等女學校	川崎市中原町	昭和三年四月	四五〇	新丸子より二丁
日本醫科大學豫科	川崎市中原町九子	大正十五年四月	四八〇	新丸子より二丁
法政大學豫科	川崎市木月	大正九年	一、二六〇	工業都市より七丁
慶應大學豫科	川崎市日吉町	大正九年	四〇〇	元住吉より九丁
藤原工業大學	川崎市日吉町	昭和十四年六月	一、二〇〇	日吉驛前

日大第四中學校	橫濱市神奈川區大口通	昭和五年四月	七八〇	不動前 驛前
日大第四商業學校	橫濱市神奈川區大口通	昭和五年四月	九五〇	妙蓮寺より八丁
橫濱專門學校	橫濱市神奈川區六角橋	昭和三年五月	三〇〇	白樂驛より四丁
神奈川縣立工業學校	橫濱市神奈川區平川町	明治四十四年五月	七〇〇	東白樂驛前
搜真女學校	橫濱市神奈川區中丸	明治卅年十月	五〇〇	新太田町より三丁
神奈川縣立第二中學校	橫濱市神奈川區三ツ澤南町	大正二年三月	七二〇	神奈川より七丁
高木高等女學校	橫濱市神奈川區臺町	明治四十一年九月	三七〇	反町より三丁
神奈川縣立第一中學校	橫濱市神奈川區澤渡	大正三年四月	九八〇	神奈川より一丁
戸部裁縫高等女學校	橫濱市神奈川區戸部	明治卅年二月	九九〇	高島町より七丁
神奈川第一高等女學校	橫濱市神奈川區岡野町	大正五年八月	三九〇	高島町より五丁
橫濱商業學校	橫濱市中區南太田町	明治卅二年十月	九九〇	櫻木
		明治十五年三月	一八〇	櫻木

(口) 黒線

ドレスメーカー女學院	東京市品川區上大崎四丁目	大正十四年十一月	一、四〇〇	目黒驛より西一丁
日の出高等女學校	東京市目黒區下目黒一丁目	明治卅六年四月	一、二五〇	目黒驛より一丁半
東京女子學院	東京市品川區上大崎四丁目	大正十一年四月	一、二〇〇	目黒驛前
目黒女子商業學校	東京市目黒區下目黒三丁目	昭和十三年四月	一、〇〇〇	目黒驛より四丁
無線電信講習所	東京市目黒區目黒一丁目	大正七年八月	一、〇四六	目黒驛より二丁半

攻玉舎中學校	東京市品川區西大崎三丁目	文久三年十月	一、三四三	不動前 驛前
東京府立第八中學校	東京市荏原區小山町	大正十四年五月	一、六五六	武藏小山驛より北側
洗足高等女學校	東京市目黒區洗足一三一二	大正十五年五月	一、〇九二	西山驛より五丁
東京工業大學校	東京市目黒區大岡山一丁目	昭和四年四月	九五〇	大岡山驛より一丁
日本齒科醫學專門學校	東京市大森區北千束町	明治四十三年五月	三〇〇	大岡山驛より四丁
自由ヶ丘學園中學校	東京市目黒區自由ヶ丘	昭和六年四月	七二〇	自由ヶ丘驛より三丁
武藏高等工科學校	東京市世田谷區等々力町一	昭和四年九月	五〇〇	尾山臺驛より十二丁
高等無線技術學校	東京市世田谷區等々力町	昭和八年四月	二〇〇	尾山臺驛より一丁
多摩帝國美術學校	東京市世田谷區上野毛町	昭和十年九月	一五〇	上野毛驛より三丁
東京府立園藝學校	東京市世田谷區深澤町二	明治四十一年一月	五八〇	等々力驛より十三丁
東京女子商業學校	東京市世田谷區東玉川町	昭和十四年四月	三八〇	等々力驛より七丁
調布高等女學校	東京市世田谷區東大崎四丁目	大正十五年六月	一、一六〇	田園調布驛より七丁
東京中學校	東京市大森區調布嶺町二	明治五年十一月	一、三〇〇	鶴ノ木驛より三丁
立正大學校	東京市品川區東大崎四丁目	明治卅七年六月	一、一〇〇	大崎廣小路驛より東側
立正商業學校	東京市品川區東大崎四丁目	大正十四年四月	一、四〇〇	大崎廣小路驛より東側
昭和醫學專門學校	東京市荏原區中延町	昭和三年三月	六六〇	旗ヶ丘驛より二丁
立正學園高等女學校	東京市荏原區中延町八七七	昭和三年三月	八〇〇	旗ヶ丘驛より東側
立正家政女學校	東京市荏原區中延町八七七	昭和七年四月	五〇〇	在原町驛より東側
東京高等造園學校	東京市大森區調布大塚町	大正十年九月	八〇	雪ヶ谷驛より四丁
東調布高等家政女學校	東京市大森區調布千鳥町	昭和十年十月	五〇〇	御嶽山驛より五丁
東慈惠會醫科大學豫科	東京市大森區調布千鳥町	大正十年十一月	五〇〇	久ヶ原驛より二丁
東調布高等女學校	東京市大森區調布千鳥町	大正十年二月	五〇〇	千鳥町驛より一丁

東京府立電機工業學校

東京市品川區大井鯨洲町

昭和九年十二月

一、〇〇〇人

大井町驛より十二丁

(八) 玉川線

學 校 名	所 在 地	創 立 年 月	生 徒 數	驛 よ り の 距 離
明治藥學專門學校	世田谷區野澤町一ノ一	昭和十年十月	四五〇人	玉電中里より四丁
駒澤高等女學校	世田谷區弦卷町一ノ一二一	昭和三年三月	五五〇	弦卷より四丁
東京高等獸醫學校	世田谷區下馬町三ノ四六九	昭和五年三月	五〇〇	玉電中里より五丁
東京畜産工藝學校	世田谷區下馬町三ノ四六九	昭和十年六月	一五〇	同
東京府立園藝學校	世田谷區深澤町三ノ二三七	明治四十一年四月	五五〇	駒澤より八丁
駒澤大 學	世田谷區深澤町三ノ二三七	明治十五年十月	八〇〇	駒澤より四丁
國士館專門學校	世田谷區世田谷一丁目	大正四年四月	四〇〇	松陰神社前より四丁
國士館 中 學 校	世田谷區世田谷二丁目	大正十四年四月	六〇〇	同
國士館商業學校	世田谷區世田谷一丁目	大正十五年四月	三〇〇	同
青葉高等女學校	世田谷區世田谷一ノ八四二	昭和十二年三月	六〇八	世田谷より五丁
鷗友學園高等女學校	世田谷區深澤町三丁目	昭和十年五月	五〇〇	豪徳寺前より四丁
日本體育會體操學校	世田谷區深澤町三丁目	明治廿六年三月	四五〇	櫻新町より七丁
東京櫻町高等女學校	世田谷區玉川用賀町一丁目	昭和十六年九月	九八〇	用賀櫻新町より六丁
正和女子商業學校	世田谷區玉川用賀町二丁目	昭和十四年四月	四五〇	用賀より四丁
神奈川高津高等女學校	川崎市溝ノ口一、一九三	昭和四年三月	六〇〇	高津驛より三丁
世田谷中學校	世田谷區三宿町一〇〇	明治卅六年三月 昭和二年九月	五〇〇	三宿より四丁

