

入新井第二尋常小學校



入新井第三尋常小學校



入新井第四尋常小學校

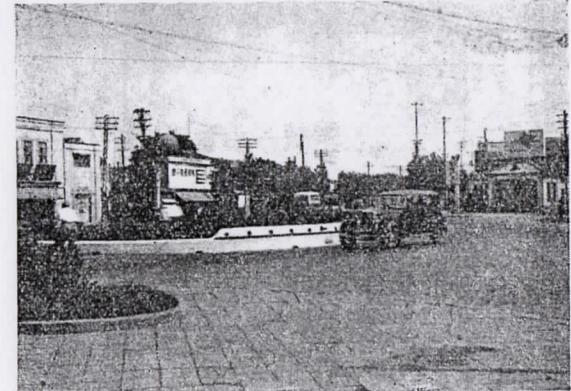
右は昭和十一年十月一日より十三年月末日の間に於て東京府に於て施行し、本市に引継いだものである。

区内にある坂で名のあるものは次の如くである。

之は木原山を通り馬込に通する道路で八景園と加納子爵邸の間にあ  
る。明治より大正の初め頃はこの坂道細く迂曲し、その上八景園の樹木  
鬱蒼と蔽ひかゝり、爲にこの名があつたが、今日ではこの名を知る者少  
なく却つて八景坂と誤り同 に呼ばれてゐる。

馬込の南側の入口にあり、古くから白田姓を名のる者が土着してゐた關係からこの名があり、以前は人馬の歩行非常に困難であつた。

白田坂 閻坂 八景坂 坂



ぬめり坂

お  
い  
と  
坂

下沼部にある。傳説に北條時頼が行脚して中原に來た時、病を得て難治であつた。井戸水があつて使用した處全治した。その井戸は沼部につ中原につあつた。後、中原の井戸を沼部に移し雌井、雄井と稱した。おないと坂は雄井戸坂のことであらう。この二つの井戸はおないと坂を中心にして兩側にあつたのである。

昭和十一年十一月末日現在の橋數は一百四十七、延長は一千四百八十九・一十六米、面積は九千五百六十八・十五平方米である。之を細別すれば次の如くである。

橋	石
數	一
延	長
橋	橋
四	鐵
・	橋
三	橋
四〇	木
三	橋
四	橋
二	橋
三〇	混
八	凝
・	土
一	橋
五	橋
九	鐵
・	筋
七	混
九	凝
・	土
六	橋
六	橋
一	橋
六	橋

内川に架せられたものは大森橋、内川橋、その他があり、呑川には呑川橋、堤方橋、淨國橋、篠丸橋が主なもので、池上方面に於て呑川に架かる橋が多い。

皆小橋であるが次に其の名稱を列舉する。

之橋

第八章 交通通信 第二節 現代の交通

西之橋

清明橋

雪之

三

居

村橋

之橋

大森驛

大森驛

京濱間の鐵道は、明治五年五月七日品川横濱間の假開業を爲したが、中間驛は全部未開設のまゝであつた。

小兒四歳迄ハ無質十二歳迄ハ半質金小包胴亂ノ類ハ無質其餘目方三十斤以上六十斤迄ハ五十錢其中間ノステーションハ何レモ半質錢尤一人六十斤迄ニ限ル

表銀質		表刻字	
下等	中等	上等	六字
六錢二五	十二錢五	十八錢分五	六字八分
五十八錢七	三十七錢	五十六錢	六字三分
二二十五錢	五十錢	七十五錢	六字四分
二三十一錢	六十錢	九十三錢	六字五分
五五	三十七錢	一圓十二	六字五十分

過回數は、上下とも旅客列車五十三、貨物列車二十五、合計各七十八個  
列車の多きを數へ停車回數は、上り旅客列車十七下り同十二、貨物列車

は各六回であつたと言ふ。

次に京濱間の電車に就いて述べるに、鐵道院は大正三年十一月二十日より、京濱間に電車の運轉を試みたが、成績良好でなかつた爲僅に週間で之を休止し、更に線路その他を改修の上、翌四年五月十日を以て愈々運轉營業を開始した。而して大正十五年三月末現在は上野櫻木町間十二分間隔、朝夕通勤時は蒲田上野間四分乃至六分間隔で、當驛發着上下回數は總數二百九十八回に上る、今こゝに大正十二年より同十四年迄の當驛乗降客月表を擧ぐれば、次の如くである。

最近構内の改築又はホームの増築等が爲され、立派な驛となつた。

省線電車



乗降人員表

月別	大正十四年中	到着噸數	貨物發着及收入表	大森驛乘降人員月別表											
				自大正十二年		至同十四年		大正十二年		大正十三年		大正十四年			
乗降別	年度	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員	乗車人員	降車人員		
二月	一月	三八、七〇	二二、四九	三八、七〇	二二、四九	三八、七〇	二二、四九	三八、七〇	二二、四九	三八、七〇	二二、四九	三八、七〇	二二、四九		
三月	二月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
四月	三月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
五月	四月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
六月	五月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
七月	六月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
八月	七月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
九月	八月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
十月	九月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
十一月	十月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
十二月	十一月	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九	二二、四九	一九、三九		
合計		五五、三三	三三、二二	五五、三三	三三、二二	五五、三三	三三、二二	五五、三三	三三、二二	五五、三三	三三、二二	五五、三三	三三、二二		

次に當驛に於ける發着貨物は近年その發送數を増加して來た。大正年間と昭和年間との發着數を比較して見  
るに、大正十四年度は般財界不振の爲、その取扱數僅に左表の如くでその前年に比し約四割を減少した。

歷代賦長

明治九年六月大森驛設置以來の歴代驛長名は次の如し

大森區史

七九二

八	七	六	五	四	三	二	一	中野正五
大塚幸熊	芦原理一	勝野美三郎	田中光次郎	松丸洪勝	川輔三郎	早田某	田	
至自同	至自同	至自同	至自同	至自同	至自同	至自同	至自同	至自不明
○	九							
一六	一五	一四	一三	一二	一二	○	柏崎卯之助	時枝虎雄
猪飼瀧雄	内藤保彦	富山昇治	吉田松次郎	前野五十鈴	藤野榮			
至自昭和三年十二月	至自同一三年二月	至自同一三年二月	至自三年二月	至自三年二月	至自元年一二月	至自大正元年一二月	明治四二年六月 同四年一〇月	同四年五月 同四年五月

品鶴線

將來旅客以外の京濱間大森經由輸送は、旅客並貨物の激増による列車密度が行詰りつゝあるのを豫想し、貨車輸送を品鶴線に移す爲昭和四年八月二十一日使用開始された。

本區内には通過驛なく、品川鶴見間の延長は十七糠八である。即ち品川、新鶴見間十三糠九、新鶴見、鶴見間三糠九である。之が經路は品川區の大井、馬込町東西二、四丁目、池上、東調布を横斷し、田園調布 丁目で多川摩を横断し川崎市に通じてゐる。

將來旅客以外の京濱間大森經由輸送は、旅車輸送を品鶴線に移す爲昭和四年八月二十一日

京濱電車

京濱間に省線電車に並行して、入新井丁目の東部及大森を貫通して走る品川、神奈川間往復の京濱電車がある。京濱電車は元大師電氣鐵道と稱し、立川勇次郎氏の發企に係り、明治二十年八月一十六日官の特許を得翌年二月工事に着手し、同三十二年一月二十日を以て、川崎、六鄉橋を起點とし、今の大師停車場に達する。哩餘の小區間に於ける營業を開始した。當時京濱間に同社の外電氣鐵道敷設を出願したもの一派あつて、互に特許を争ひつゝあつたが、度本鐵道の運轉を見るに及んで、その競願者である二派の惣代雨宮敬次郎氏中野武營氏等との折衝も解決し、同時に合同の契約成つて、同年四月資本金増額と共に、元の大師電氣鐵道を京濱電氣鐵道と改稱し、翌三十三年には立川勇次郎、若尾幾造、山中隣之助、岩田作兵衛、守屋此助、

第八章 交通通信 第二節 現代の交通

渡邊福三郎諸氏數名重役として就任し、雨宮敬次郎、中野武蔵の兩氏亦相談役となり、京濱電氣鐵道會社の本體茲に確立するに至り、明治三十四年一月六郷橋、大森間開通、次いで蒲田、穴守間、六郷橋、川崎間、品川、海岸間等各線路の開通となつて漸次延長し、明治三十八年十一月には川崎、神奈川間の線路も開通して、始めて品川、神奈川間即ち東京、横濱間の直通運轉を完成するに至つた。而して本區には海岸、八幡、學校裏、山谷の四停車場があつて、海岸、八幡兩停車場は海濱帶遊樂靜養の地を控へ、學校裏、山谷は工場地帶にして乗降客多く本線中樞要の停留場として常に多數の乗降客あり、且つ大正七、八年來同社の懸案であつた品川起點を市内に延長の事も、大正十四年に至り漸く實現し、同年三月十日高輪停留場を開設して省線及市電との連絡を容易ならしめ、交通上一段の利便を加ぶるに至つた。而して昭和八年四月日高輪停留場は品川停留場と改められ、大森海岸より省線大森驛に至る電車は昭和十二年三月七日廢止され、同時に京濱線大森驛も廢止された。本社所在地は川崎市堀川町貳拾番地壹にあり、事務所所在地は東京市芝區高輪南町拾七番地である。

次に本區内にある驛及最近の乗降車人員を擧げれば、

(昭和十年中)

驛名	所在地	創立年月日	乗車人	降車人
			總數 一日平均	總數 一日平均
大森海岸	入新井五丁目	明治三四、二、一	四七、森	一、三三
八幡	同 丁目	同	六八、森	一、〇四、六〇
學校裏	大森一丁目	明治三四、二、一	一、〇四、六〇	一、三三
山谷	同 同 四丁目	同	一、三七、三七	一、九九
			八六、七七	一、〇四、一六
			三、六五	一、〇四、一六
			八六、四六	一、三三
			三、六六	一、三三

右によれば乗降者數は學校裏が 番多い。

之は日本特殊鋼株式會社及東京瓦斯株式會社大森製造所等の工場がある爲である。

### 東 横 電 車

この電車が出来る迄には種々の困難があつた。明治十五、六年に龜甲山附近の土地を買収して株式會社涼風館を營んで温泉遊園地を造らんとした人があつたが、頑迷な村民の爲に失敗した。越えて明治一十年頃日本鐵道關係者によつて、新宿から當所を経て横濱に至る京濱鐵道が計畫されて之も失敗し、明治三十九年日露戰爭後事業勃興の時又々當所を中心として着々準備されたが不況の爲に中止された。

明治四十年五月八日、澁谷町廣尾より國有鐵道平沼停車場に至る鐵道敷設を許可され、同四十三年六月十一日資本金三百五十萬圓を以て武藏電氣鐵道株式會社設立され、大正十三年十月二十五日商號を東京橫濱電氣鐵道株式會社と改稱された。

此處に於て今迄東京の西南隅多摩川畔の農村として殆ど顧みられなかつた田園調布は、躍してその代表的都市として近郷隨と言はれる程の發展をなした。

本區内に存する驛名及その設立年月日は次の如くである。

田園調布 大正十二年三月十 日設立

この東京橫濱電氣鐵道株式會社は東京市澁谷區大和田町 番地にある。

目蒲電鐵 目蒲線

本線は大正十一年九月一日、田園都市株式會社より分離し設立され、昭和三年五月之を合併、同九年十月池上電鐵を合併した。

本社は東京市澁谷區大和田町 番地にある。

り、雪ヶ谷驛を起點とするものに二線、雪ヶ谷驛——田園調布驛間、雪ヶ谷驛——新丸子より神奈川縣に通するものがある。その他堤方より本門寺裏（昭和七年十一月許可）堤方より河原作（昭和七年十月）中延車庫前より洗足池（昭和三年七月）があるが、現在は休止状態である。更に田園調布驛附近より世田ヶ谷の等々力に至る線があるが、現在は殆んど本區内を通過してゐない爲、こゝにはその詳細を省略する。

### 一、大森驛——池上驛間

この區間は最初池上運輸株式會社が乗合馬車を經營してゐた。この乗合馬車は都下に於ける最後の乗合馬車であり、當時行人の眼を瞠らせたものであつた。昭和五年六月池上電鐵に依つて買收始めてバスが開通するに至つたが、その後目黒蒲田電鐵の經營に移つた。

#### 、大森驛——荏原驛間

この區間は最初荏原町驛前より馬込西四丁目、馬込橋、南臺、白田坂上、新井宿四丁目と延長して、昭和十一年一月新井宿五丁目を通過して、大森驛迄通するに至つたものである。

#### 、大森驛——蒲田花園間

昭和六年十一月大森驛より梅屋敷通迄通じ、昭和八年九月現在の蒲田花園迄開通したもので、この線は本區中大森驛前通り、鬼足袋通り等工場、會社多く繁華な地帶を通過してゐたので早くから乗客も多かつた。

#### 、池上驛——洗足池驛間

昭和七年四月の開通で、最初は池上電鐵の經營で、笹丸——池上驛間を運轉してゐた。その後目蒲電鐵に買收された。乗客は比較的少く現在約三十分間隔を以つて運轉してゐる。

#### 一、池上驛——下丸子驛間

昭和四年八月初め池上驛前より池上に至り、昭和五年八月、下丸子驛前迄の開通であるが、この線も現在は乗客は非常に少ない。

#### 、雪ヶ谷驛——田園調布驛間

この區間は池上電鐵新奥澤行電車廢止に伴なつて開通したもので、昭和七年四月池上電鐵によつて經營されその後目蒲電鐵に買收されたものである。最初は調布大塚驛を起點としてゐたが、同驛廢止後現在の雪ヶ谷驛に移つたものである。

#### 、雪ヶ谷驛——新丸子間

この線は始め池上電鐵の經營にかかり、昭和三年七月中延車庫前、新丸子間を運轉してゐたものであるが、その後目蒲電鐵に依つて買收現在の如き經營區間に變更されたものである。

#### 城南バス

城南乗合自動車株式會社は、昭和二年六月設立され、品川區大井伊藤町六千百一十五番地にあり、區間は馬込町より大井驛に至り、本區内の停留場は大森山王、金子の二ヶ所あるのみである。

#### 梅森バス

梅森自動車株式會社は、昭和四年一月設立され、區間は鶴渡より森ヶ崎に至る。大森七丁目三百四十番地に本社がある。

## 第三節 通信