

り、都市化現象と洋服化傾向が並行的に進んだことを示している。

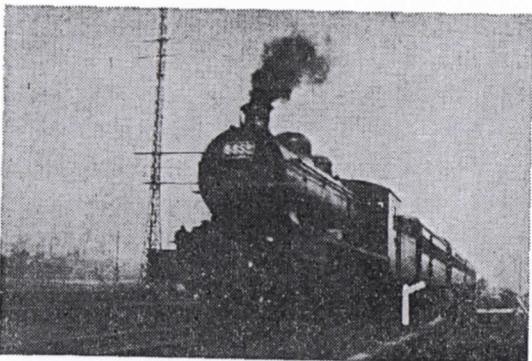
昭和六年の満洲事変ころから、学校教育も戦時色を帯び、ついで昭和一二年の支那事変によつて、さらにこの傾向が強くなつた。昭和一六年の小学校令の改正で、小学校は国民学校と改称され、教育目的も「皇國ノ道ニ則リテ、初等普通教育ヲ施シ、國民ノ基礎的練成ヲ為ス」という、軍国調の教育となり、戦争の渦中へと巻きこまれていった。

昭和一九年になると、戦局はますます不利となり、本土は空襲の危機にみまわれた。大森・蒲田の国民学校は最初静岡県と富山県に学童を集団疎開させることになり、熱海や修善寺の温泉旅館のほか、寺院などを借りて一学寮二、三〇人から一〇〇人前後まで分宿させた。翌年には一、二年生の児童も追加疎開されることになり、静岡県は海岸で危険ということで、大森区は岩手、蒲田区は秋田に移されたが、やがて敗戦を迎えることになる。

## 大田の交通

### 国有鉄道

明治五年（一八七二）一〇月一四日（旧暦の九月一二日）に、日本最初の陸蒸氣（鉄道）<sup>おかじょうき</sup>が、新橋と横浜の間に開通し、本区内を北から南に縦断することになった。しかし、これより以前、この年の六月（旧暦の五月七日）には、品川と横浜間が、仮にではあるが開通していた。

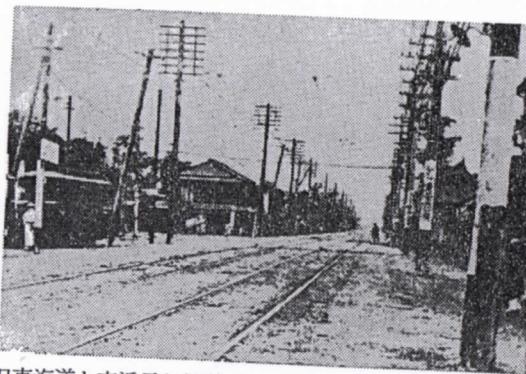


東海道線六郷付近を走る蒸気機関車（大正期）

工事は二年余の年月を費やし、イギリスから外貨九三万ポンドを借り受けて起工したもので、東海道筋に沿つて、大森海岸を通過する計画であつたが、住民の反対をうけ、やむをえず、当時の少ない山王の台地下を通過することになった。このころには、ただ区内を通過するだけで、駅は設けられなかつたが、明治九年（一八七六）に大森駅ができ、その後二〇年余ののち、明治三五年（一九〇二）に蒲田駅が開設された。

大正三年（一九一四）一二月に東京駅が落成し、同時に、京浜間の線路を複々線として、電車の運転をはじめたが、事故が続出し、成績不良ということで、一週間で中止した。その後、線路や架線はもちろん、車両にも改良を加え、翌年五月から、三両連結で本格的な運転を開始することになった。

当時は、鉄道院の管轄下にあつたので、院線電車といわれたが、大正九年に鉄道院は省に昇格し、以来、なつかしい省線電車という言葉が使われるようになる。もちろん、この電車は、いまも国電の主要路線となつてゐる京浜東北



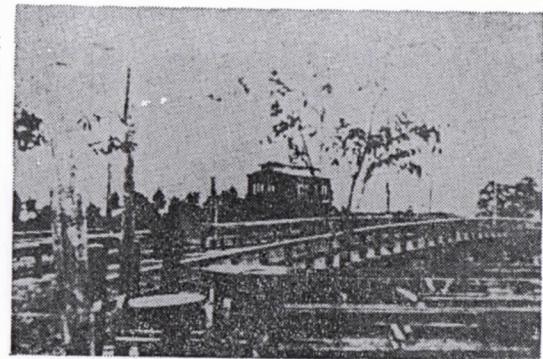
旧東海道と京浜電気鉄道（大正初期の京浜蒲田駅付近）

京浜急行電鉄は、関東でもっとも古い歴史をもつ私鉄で、明治三二年（一八九九）に、川崎から日本橋まで走っていた。これが明治になってからは、日本人の経営となり、二頭だて六人乗りの馬車で、片道四時間要したという。これとは別に、六郷や大森から品川までの馬車もあったが、京浜電鉄が開通すると、姿を消していった。

この線は、いま京浜湘南線とよばれる同電鉄の主要路線

で、品川から三浦海岸や三崎にまで延長され、広く利用されている。区内には大森海岸・平和島・大森町・梅屋敷・京浜蒲田・雑色・六郷土手の七駅がある。戦前には、平和島と大森町間に八幡駅、京浜蒲田と雑色間に出村駅があり、大森町駅は山谷駅とよばれていた。また、最近まで平和島駅も学校裏というユニークな駅名で親しまれていたことも付記しておこう。

空港線は、京浜蒲田から羽田空港に至る支線で、もとは



明治30年代の旧六郷橋と京浜電気鉄道

線のことでは、区内では大森・蒲田両駅に停車する。  
このほか、区内を通過する国鉄線は、昭和四年（一九二九年）に開通した貨物専用の品鶴線（品川・新鶴見間）と、東海道新幹線がある。

また、国鉄で京葉線とよばれる多摩川地下鉄道は、昭和四一年一〇月に開通した。貨物輸送専用の鉄道で、千葉県木更津市と川崎市を結び、川崎市塩浜で地下にはいり、多摩川・海老取川・空港の地下一一メートルのところを通り、平和島の埋めたて地で地上に出る。

### 私 鉄

#### ①京浜急行電鉄

東海道には、慶應三年（一八六七）から、外国人の經營する乗合馬車が、横浜の吉田橋のたもとの馬車道から東京の大森駅と結び、翌年九月からは、六郷橋と川崎間、同年五月には、大森海岸と品川八ツ山間が順次増設された。なお、大森海岸と大森駅間は、昭和一二年まで支線として存続した。

穴守線とよばれ、京浜蒲田駅から南東に糀谷・大鳥居・稻荷橋の各駅を経て、穴守に達する三・八キロメートルの線であった。明治三五年（一九〇二）六月に、稻荷橋まで、ついで、大正一二年（一九一三）三月に、穴守まで全線が開通した。当時は駅舎もない駅もあり、利用者も穴守稻荷神社の参詣客を除いては、わずかの数であった。その後、羽田に飛行場ができ、京浜工業地帯の一大画として糀谷・羽田・蒲田地区が発展してくると、しだいに乗降客を増し、重要な路線となつた。

終戦時に、米軍により、羽田空港内にあつた穴守神社などの所在地（鈴木新田一帯）が接收されたため、穴守駅は閉鎖となり、今は稻荷橋駅が終点となって、羽田空港駅と改称されている。

## ② 東京急行電鉄

**池上線** 大正六年（一九一七）六月に、池上電気鉄道株式会社が設立され、同一年一〇月に、国鉄蒲田駅と池上間の一・九キロメートルを、単線運転で営業開始した。計画では、国鉄の大森駅から池上を経て目黒に至る予定であったが、大森駅付近がすでに市街化し、民家の移転が困難であったため、まだ水田地帯であった国鉄蒲田駅の西側を起点としたものである。目的は、池上本門寺参拝客の便宜をはかるためで、とくにお会式の参詣客の乗降に主力がそそがれた。

その後、郊外地区である当区の丘陵部が、しだいに田園都市として注目されるとともに、路線も延長されることになる。同二年には、池上→雪谷間、昭和二年（一九二七）には雪谷→大崎広

小路間が開通、この年、全線を単線から複線に改良した。さらに同三年には、国電五反田駅に乗り入れ、これで全線開通となつた。また、隣接して敷設された目蒲電鉄に対抗して、この年に、田園調布付近の乗客を吸収する目的で、雪谷駅から東玉川の諏訪分を経て、新奥沢駅まで一・六キロメートルの支線を設けたが、昭和九年に、目蒲電鉄に吸収合併されたので、同一〇年に、この線は廃止された。現在は東京急行電鉄の經營である。

区内には、蒲田・蓮沼・池上・千鳥町・久が原・御嶽山おんだけさん・雪谷大塚・石川台・洗足池・長原の各駅がある。目蒲線と合併後の昭和一年に、従来支線の起点であった雪谷駅と調布大塚の二駅を合せて一駅とし、雪谷大塚駅と改名した。またこのとき、はじめ光明寺駅と名づけ、慶應大学のグランドができた昭和初期には慶大グランド前駅とよんだのを、千鳥町駅に、はじめ末広駅、ついで東調布駅と称したのを、久ヶ原駅と改称している。

## 目蒲線

田園都市の理想的な郊外住宅地として、大正七年に渋沢栄一の主唱で田園調布一帯が

結ぶ交通の便をはかるため、同社の姉妹会社として生まれたのが、目黒蒲田電鉄株式会社である。当時関西私鉄の雄、阪急を経営していた小林一三の推薦で、五島慶太が当社の専務となり、後年の大東急の基盤づくりがこのとき始まつたといえよう。

大正一年に、会社が創立され、同時に工事にかかり、翌一二年三月に目黒→多摩川間が、同

一月に多摩川と蒲田間が開通、全線複線で営業を開始した。現在は、東京急行電鉄の經營である。区内の駅は、大岡山・田園調布・多摩川園前・沼部・鶴の木・下丸子・武藏新田・矢口渡・蒲田の各駅であるが、多摩川園前駅で東横線と、大岡山駅で田園都市線と連絡する。駅名の変更は、大正一五年に調布を田園調布に、武藏丸子を沼部に、昭和五年には矢口を矢口渡に、同六年には旧来多摩川といい、のちに丸子多摩川と改称した駅名を多摩川園前に、それぞれ改めた。また、旧来本門寺道と称していた駅は、昭和一一年に道塚と改称されたが、戦後廃止された。

**東横線** 本線は、渋谷から横浜桜木町に至る路線で、明治四三年（一九一〇）六月に、武藏電気鉄道株式会社として設立されたが、経営不振であったため、大正期に五島慶太が經營に參加した。大正一五年に多摩川と神奈川間、昭和二年に多摩川と渋谷間が開通、翌三年に横浜駅、同七年に桜木町駅に乗り入れ、全線開通となつた。現在は、東京急行電鉄株式会社の經營である。

**田園都市線** 目蒲電鉄の大井町線として発足した。昭和二年に大井町と大岡山間、同三年に九品仏と二子玉川間、同四年に大岡山と九品仏間が開通、同八年には二子玉川から溝の口駅、同四年には溝の口と長津田間を新設して、線名を田園都市線と改めた。現在は、東京急行電鉄株式会社の經營である。区内には、北千束と大岡山の二駅だけであるが、大岡山駅で目蒲線と連絡する。北千束駅は、はじめ池月といつたが、昭和五年に洗足公園と改め、さらに、同一一年から

### 現在の駅名となつた。

#### ③東京モノレール

東京モノレールは、昭和三九年九月に、東京オリンピックのための準備と、東京国際空港から都心に向かう乗客の増大に対応して、新設された。本区の海岸埋立て地上を通り、空港から国電の浜松町駅隣りに達する一三・一キロメートルの路線で、区内には平和島に流通センター駅、空港に羽田整備場駅と羽田駅がある。東京モノレール株式会社の經營。

#### ④都営地下鉄

都営地下鉄一号線の押上と西馬込間が、昭和五三年一月に全線開通し、区内では、第二京浜国道に沿つて敷設され、馬込駅と終点西馬込駅が新設され、交通至便となつた。最近では、利用者がきわめてふえ、両駅とも年間乗降客合計七〇〇万人をこえるほどである。

#### ⑤バス

区内でバスが初めて営業を開始したのは、大正九年ごろで、関東大震災後の郊外発展に伴う人口増加、京浜工業地帯の整備などでしだいに路線もふえた。目蒲電鉄は、昭和二年ごろから、バス部門にも進出、群小バス会社を順次吸収し、今日の東急バス路線の基礎をなした。現在、区内には縦横にバス路線で布かれているが、いずれも国電の大森駅・蒲田駅がターミナル的存在となり、そこから私鉄の各駅を結ぶものである。東急バス・京浜急行バス・都営バスが、車線のほと

## 大田区の歴史

（東京ふる里文庫8）

昭和53年6月18日 第1刷発行

（C）

著者 新倉善之



編集者

東京にふる里をつくる会

II2 東京都文京区小石川3-10-15

名著出版内

発行者

中村安孝

株式

会社

名著出版

会社

1321-0788-8324  
9980

一九三三年、埼玉県に生まれる。立正大学修了（国史学専攻）。現在、大田区史編纂主任専門委員、大田区文化財専門委員、大田区立博物館建設委員長、大林寺住職。主な編著書に「大田区史資料編」「羽田町史」などがある。

新倉善之

公和美術・辻本製本  
(落丁本、乱丁本はお取替えいたします)