



(今回は、東京都、大阪高速鉄道株式会社からご寄稿いただきました。なお、この会員だよりはホームページにも掲載いたします。)

## 東京都交通局

### 「円太郎バス」が国指定の重要文化財に

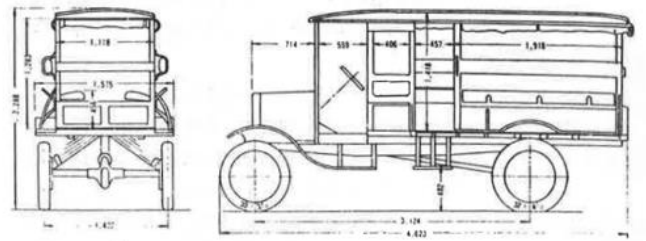
#### 1 自動車としては初の重要文化財指定

東京都交通局では、関東大震災の後に乗合自動車事業を開始した際に使用した、「元祖都営バス」ともいえる「円太郎バス（東京市営乗合自動車）」を保存しています。

この度、国の文化審議会は「円太郎バス（東京市営乗合自動車）」を歴史資料として重要文化財に指定することを令和2年3月19日、文部科学大臣に答申しました（重要文化財への正式な指定は、官報に告示後となります）。

自動車が歴史資料として重要文化財に指定されるのは、初めてのことになります。

代の落語家の橘家圓太郎がこの当時走っていた乗合馬車の物まねをしたことで、東京の乗合馬車に「円太郎馬車」という呼びの名が付き、その馬車に似ていた



全長 462.8cm 全幅 156.7cm  
全高 226.0cm



「東京の交通 100 年博」での展示（江戸東京博物館）

ことから「円太郎（自動車）」と呼ばれたとのことです。

文化財に指定されることになった車両は、大正13年10月に柏学園（日本で最初の肢体不自由児向け学校）が東京市から購入しましたが、昭和30年に交通博物館に寄贈されたものです。これが、平成23年7月～9月：都営交通100周年記念事業の一環として、東京都江戸東京博物館で実施した「東京の交通100年博」で展示され、その終了後、東京都交通局にて保管していました。

#### 2 円太郎バスの由来

東京は大正12年9月1日の関東大震災によって壊滅的な被害を受けましたが、当時の東京市電気局（交通局の前身）が市電の代替交通手段としてアメリカからフォード社のトラック（800両）を輸入し、それを11人乗りのバスに改造して、その翌年の1月18日には、巣鴨～東京駅間と中渋谷～東京駅間の2系統で運行を開始しました。

当局の前身である東京市電気局が乗合自動車事業を開始する端緒となった車両であるとともに、関東大震災後の東京の復興を支えた、シンボリックな車両です。

ところで、「円太郎」という名称の由来は、明治時

#### 3 答申での評価

今回の答申においては、「本車両は、我が国最初の公営乗合自動車として現存する最古の車両であり、円太郎バス唯一の伝存車両である。本車両は、乗合自動車が都市公共交通手段として日本各地において活躍していく端緒となった時期の稀有な伝存車両であり、交通史上、社会史上に貴重である」と評価されたものです。

#### 【問合わせ】

都営交通お客様センター：03-3816-5700