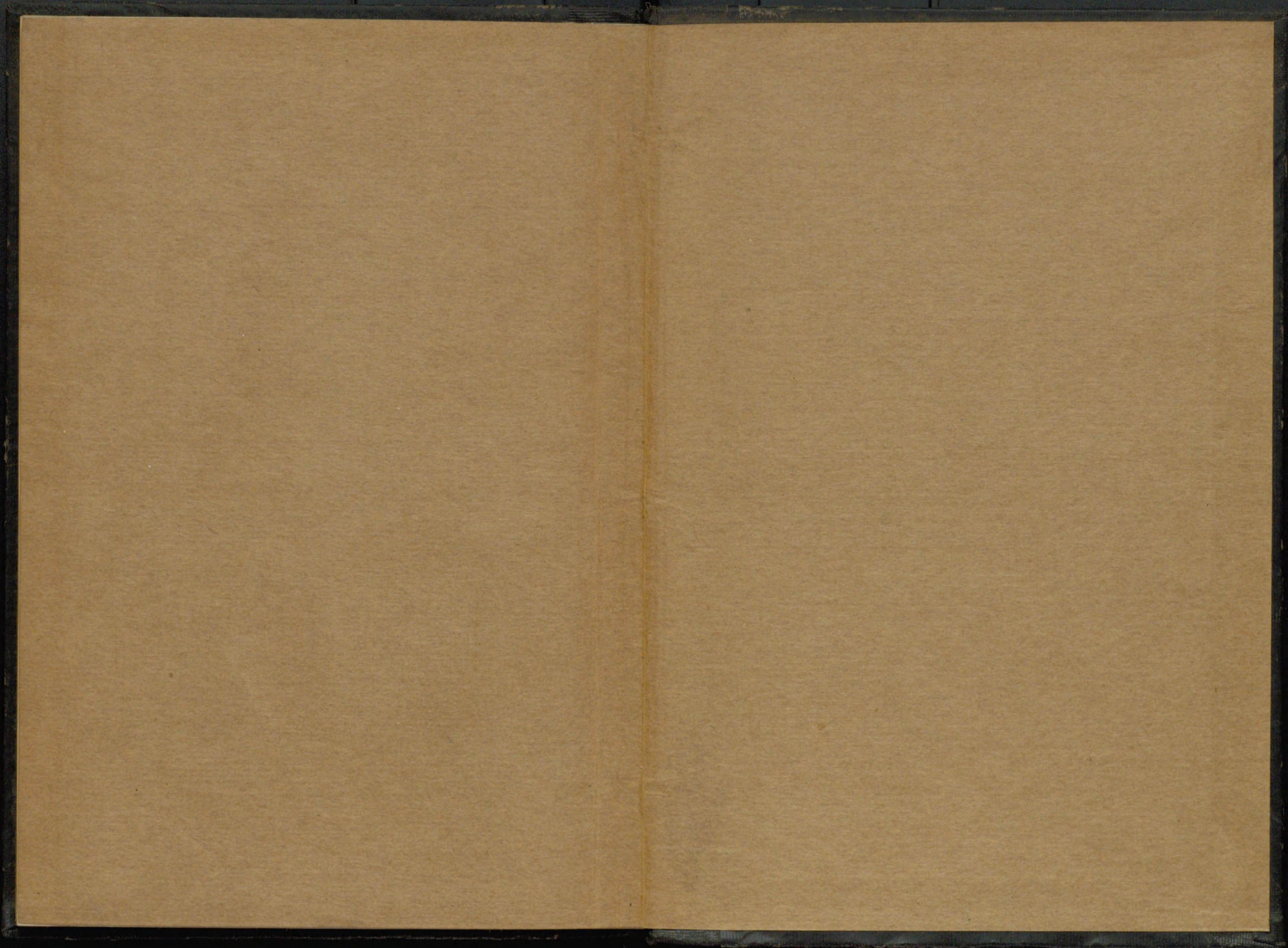


549
338

名古屋附近の旅客運輸

549-338
1200501507475





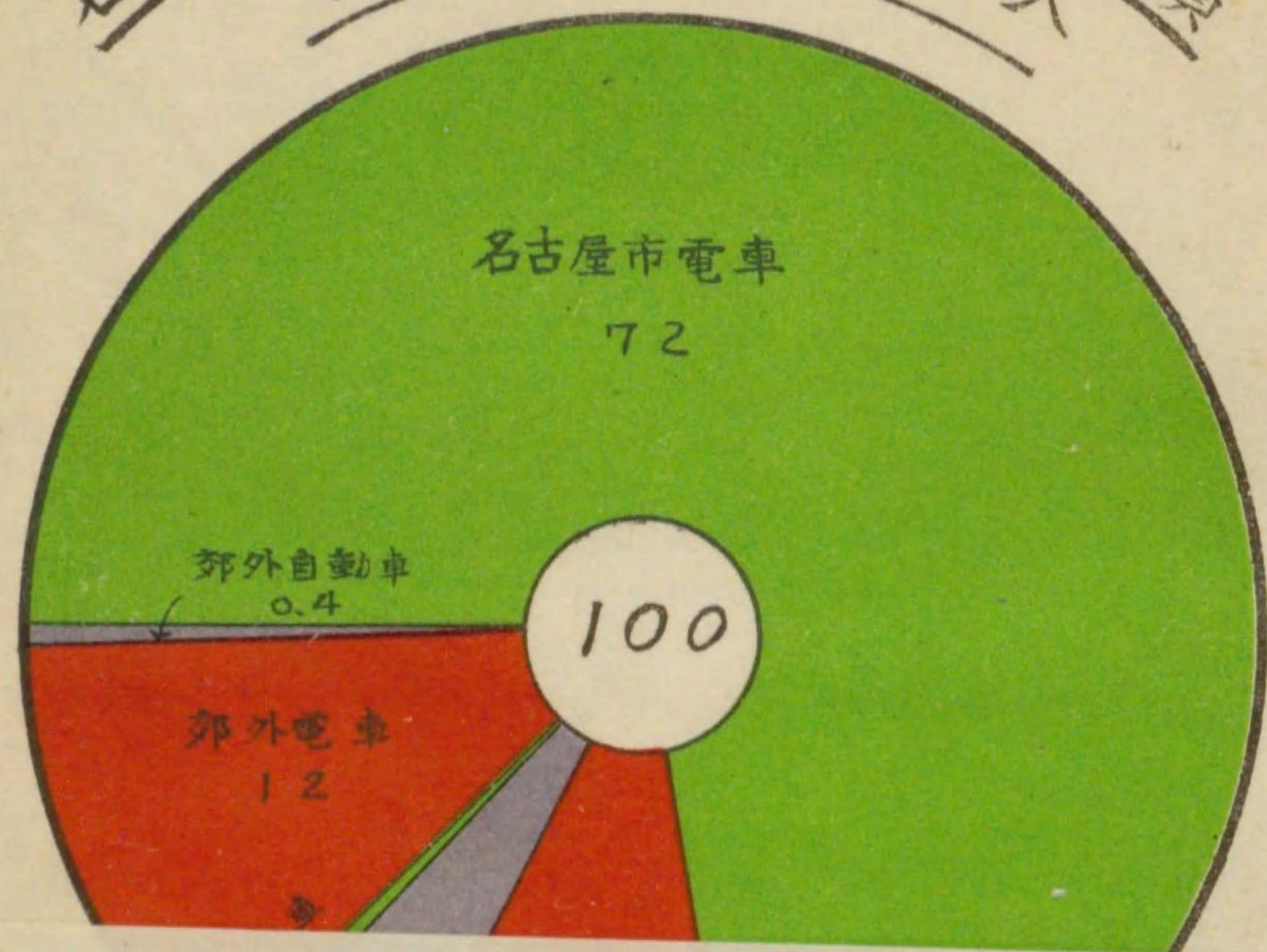
549
338

二
年
十
月

名古屋附近の旅客運輸

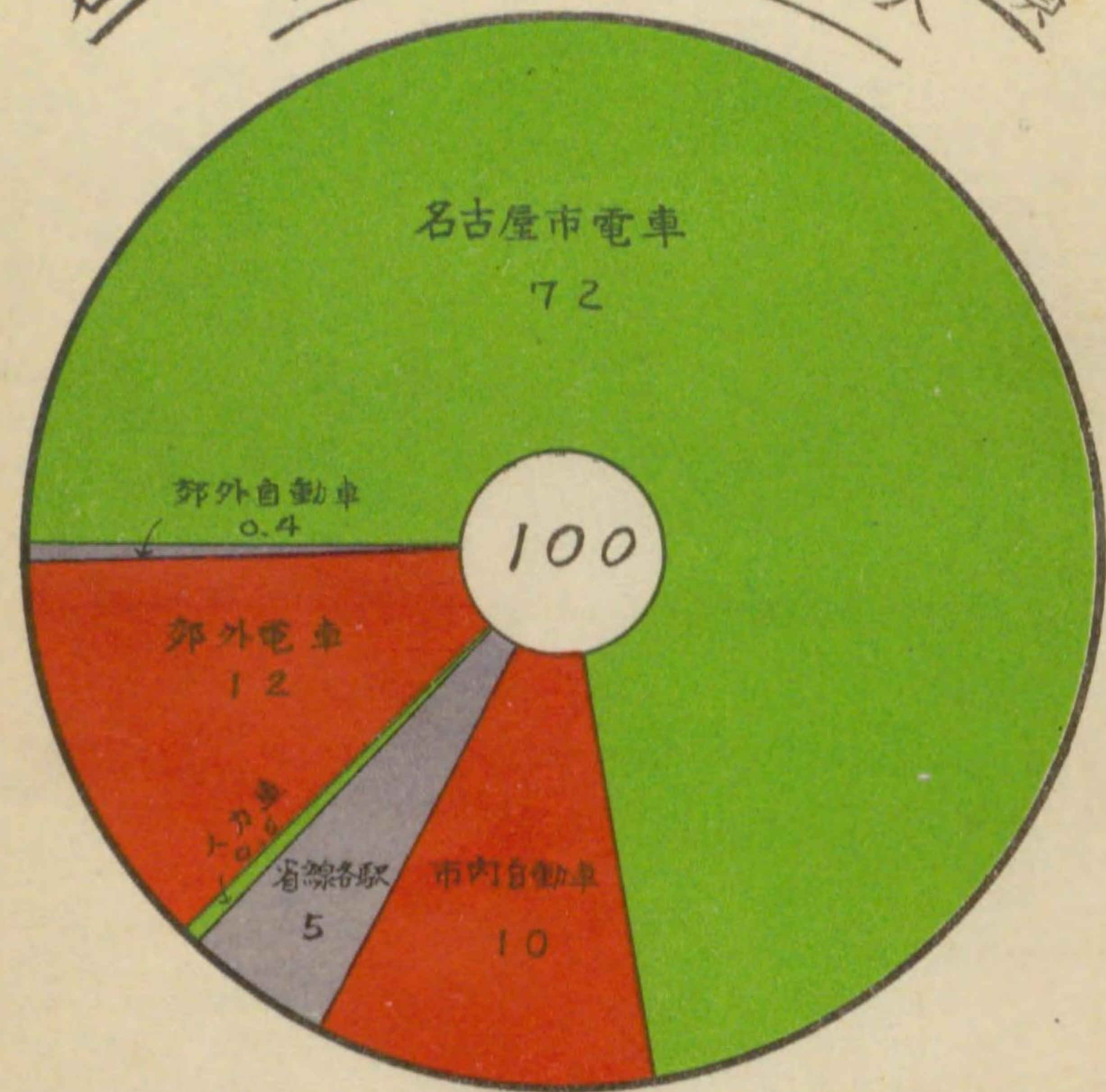
名古屋鐵道局運輸課

名古屋附近各種交通機関=依り乗車人員
 137.018.330人

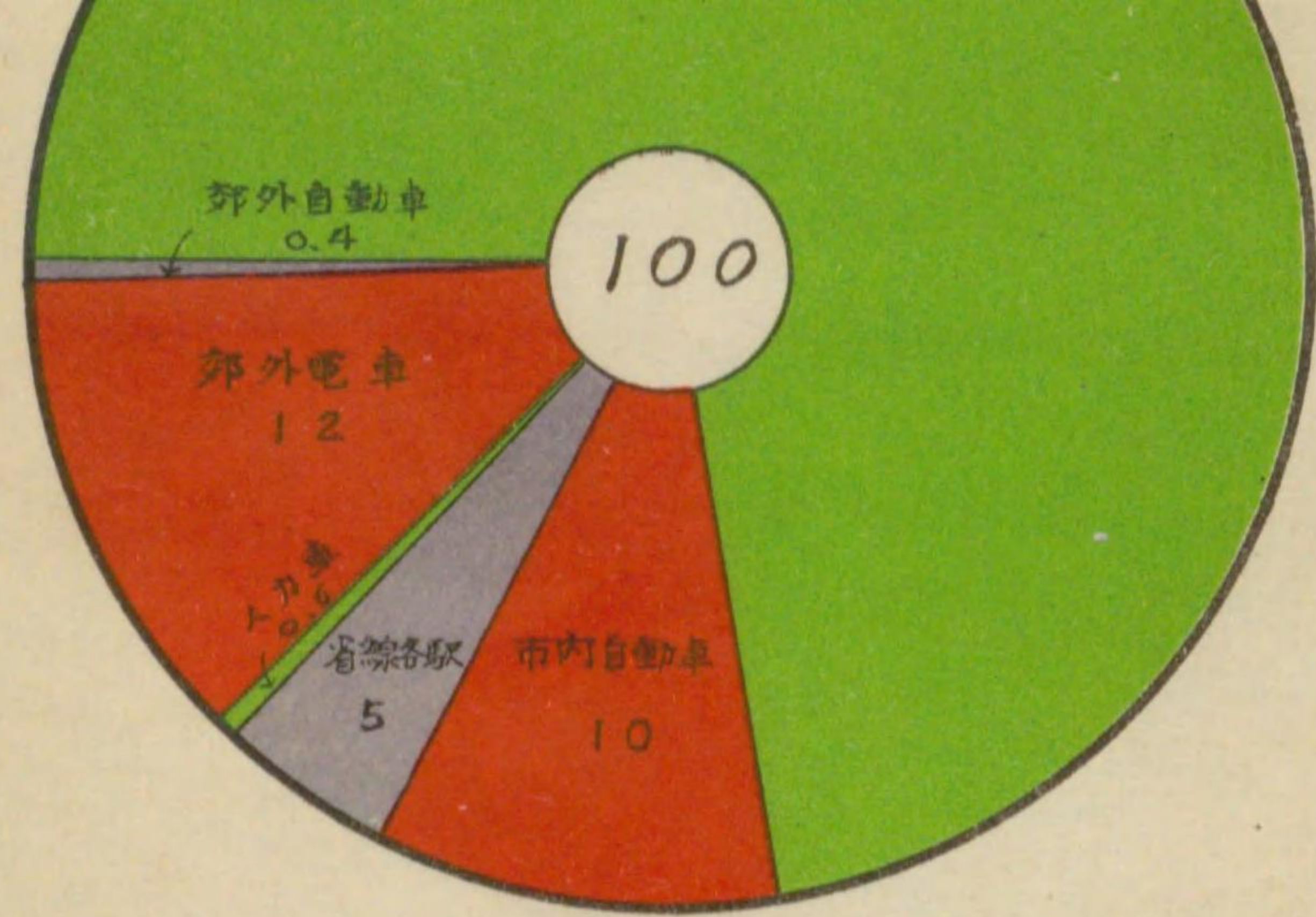


交通機関	乗車人員 (人)	割合 (%)
名古屋市電車	98,773,156	72
郊外電車	16,445,174	12
郊外自動車	548,053	0.4
その他	21,252,047	15.6
合計	137,018,330	100

名古屋附近各種交通機關-依此乘車人員
137,018,330人



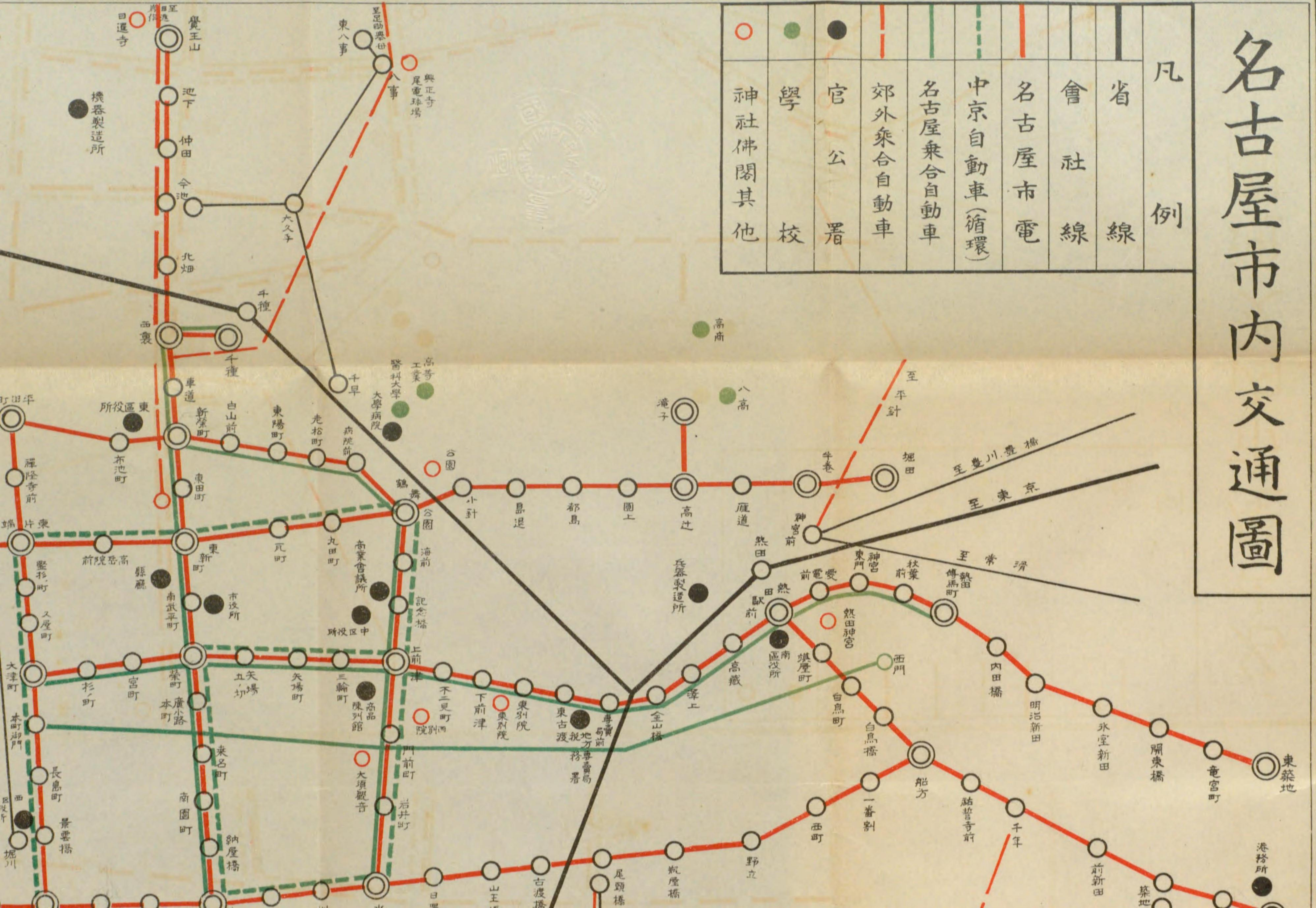
種別	乘車人員
名古屋市電	九九〇,九〇,三六
市内自動車	一四,二七五,一九
省線各驛	六,一六二,二二
人力車	四八三,九九
郊外電車	一六,六九一,二三
郊外自動車	三一五,三六
計	一三七,〇一八,三三



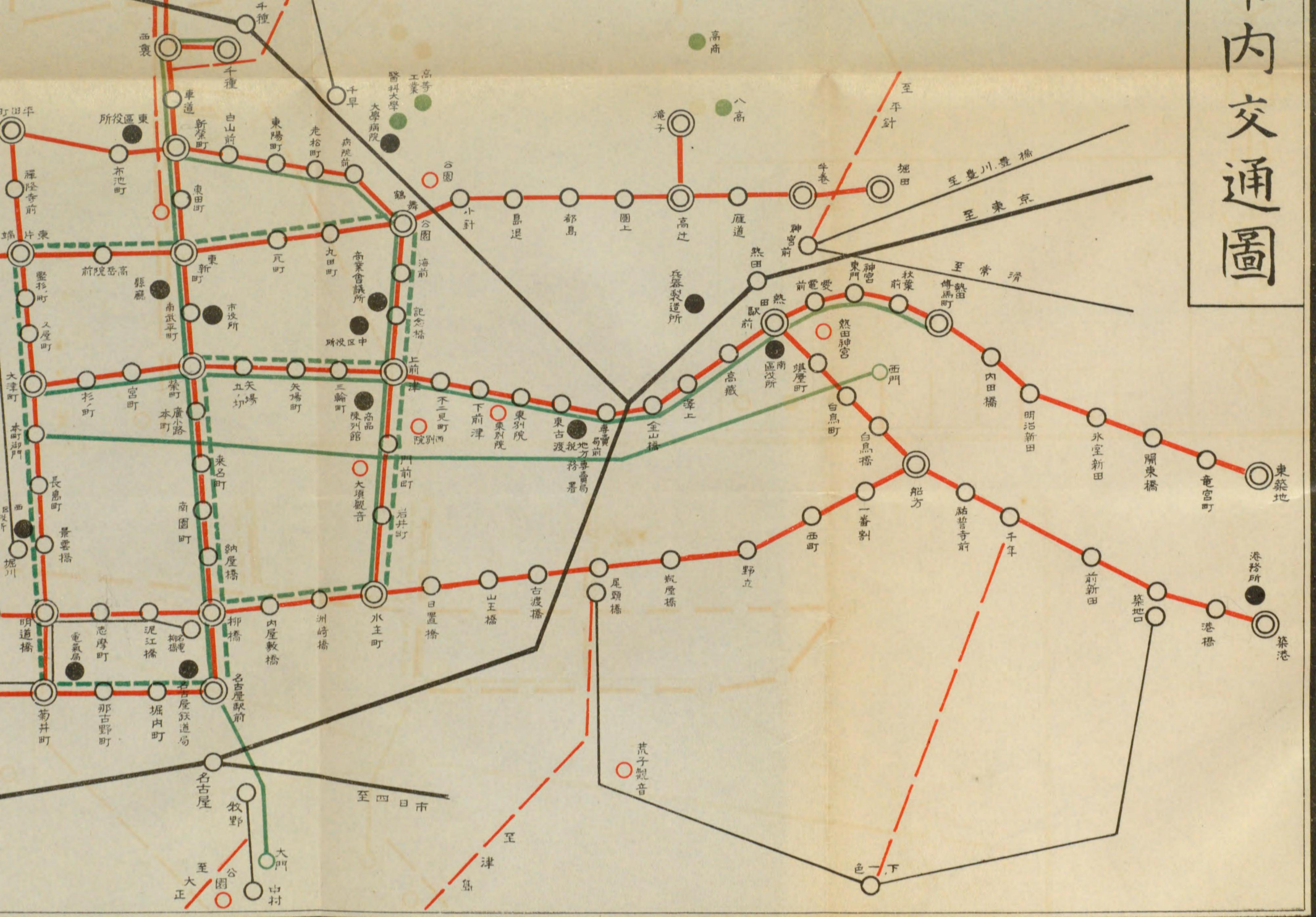
種別	名古屋市電	市内自動車	省線各驛	人力車	郊外電車	郊外自動車	計
乘車人員	九九〇、九〇、三六八	一四、二七五、一五〇	六、一六二、二二五	四八三、九九〇	一六、六九一、二三七	三一五、三六〇	一三七、〇一八、三三〇
割合	七二	一〇	五	六	一二	四	一〇〇
記事		推定		推定		推定	

名古屋市内交通圖

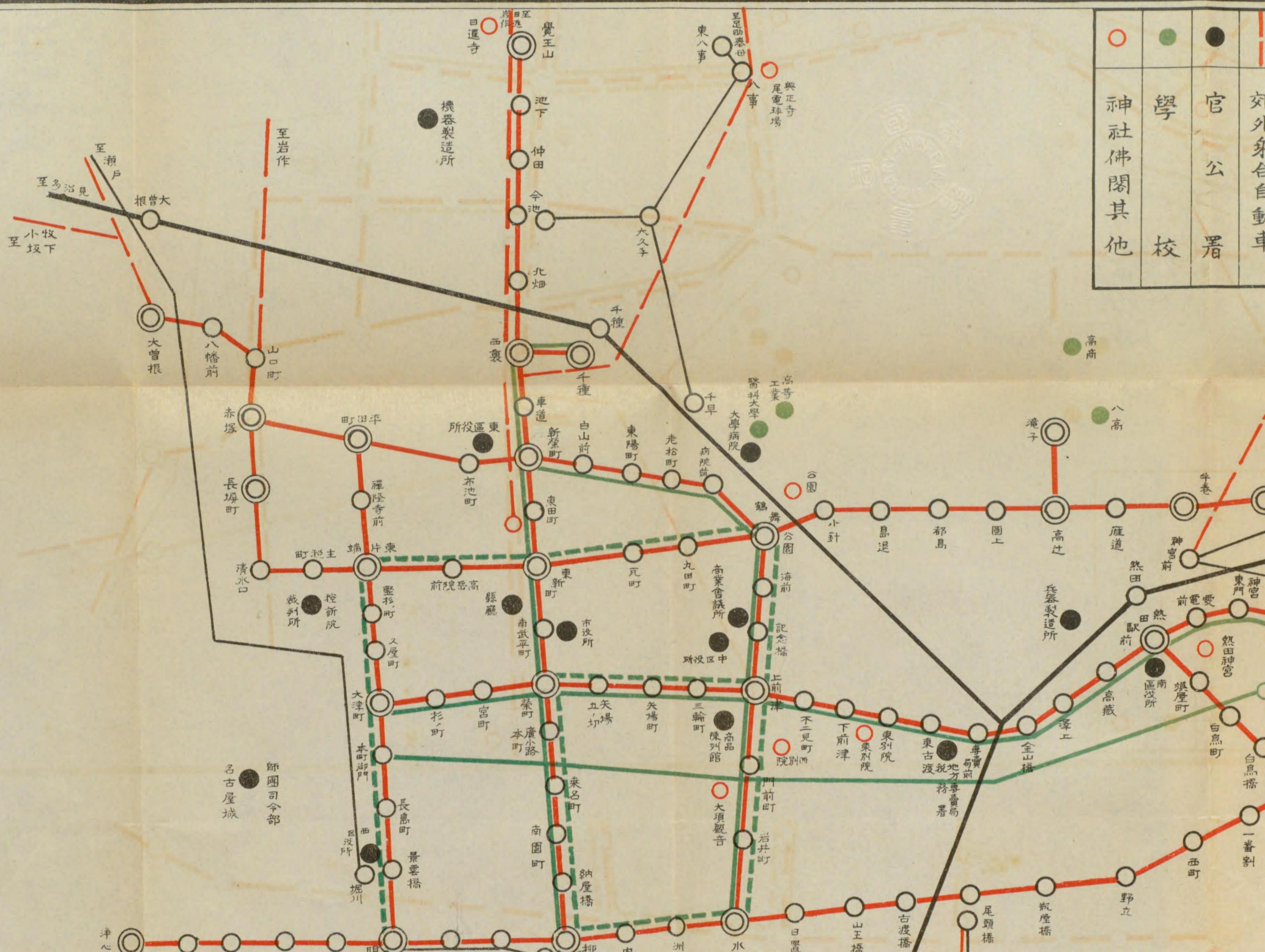
○	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
神社佛閣其他	學校	官公署	郊外乗合自動車	名古屋乗合自動車	中京自動車(循環)	名古屋市電	會社線	省線	凡例													

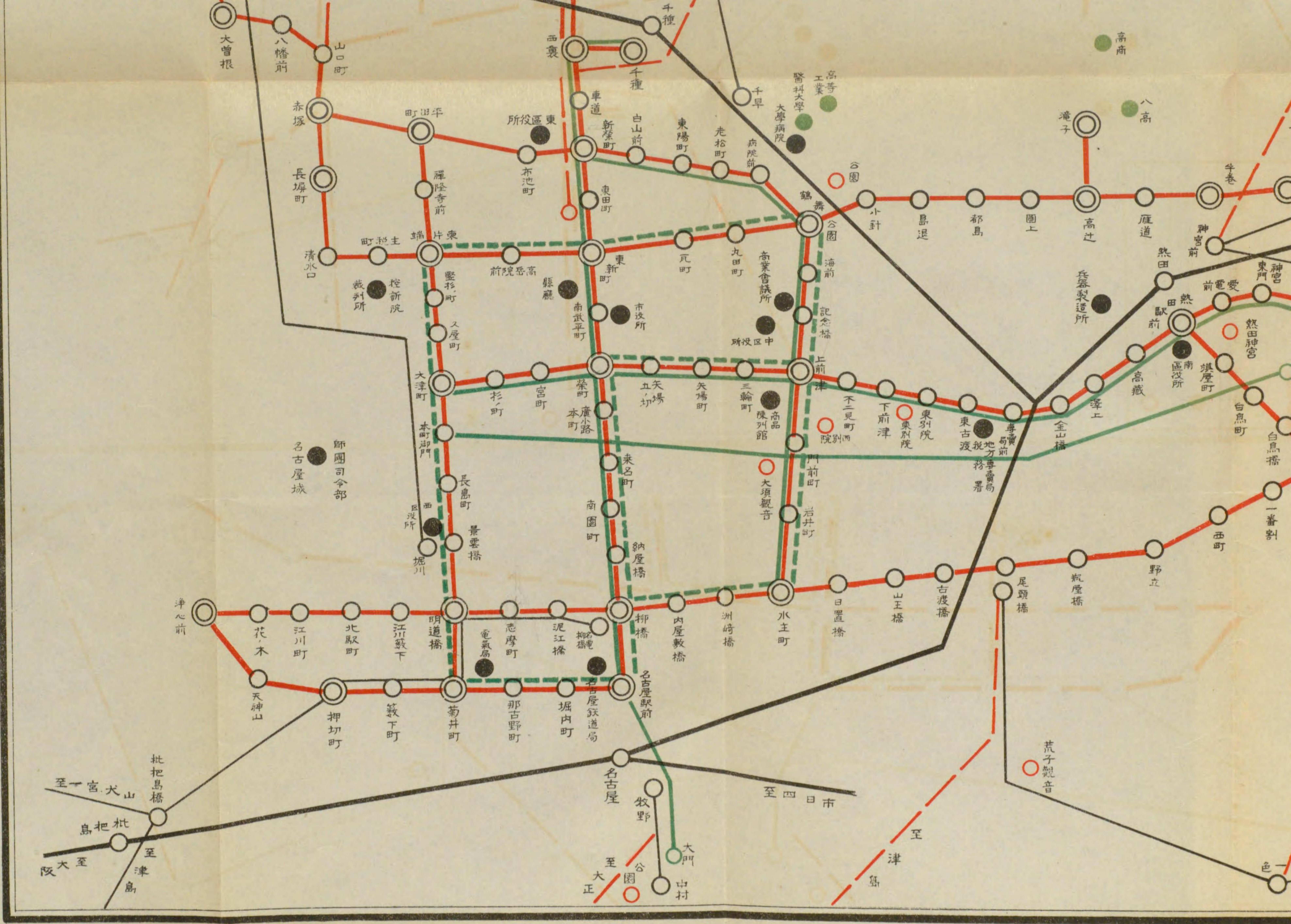


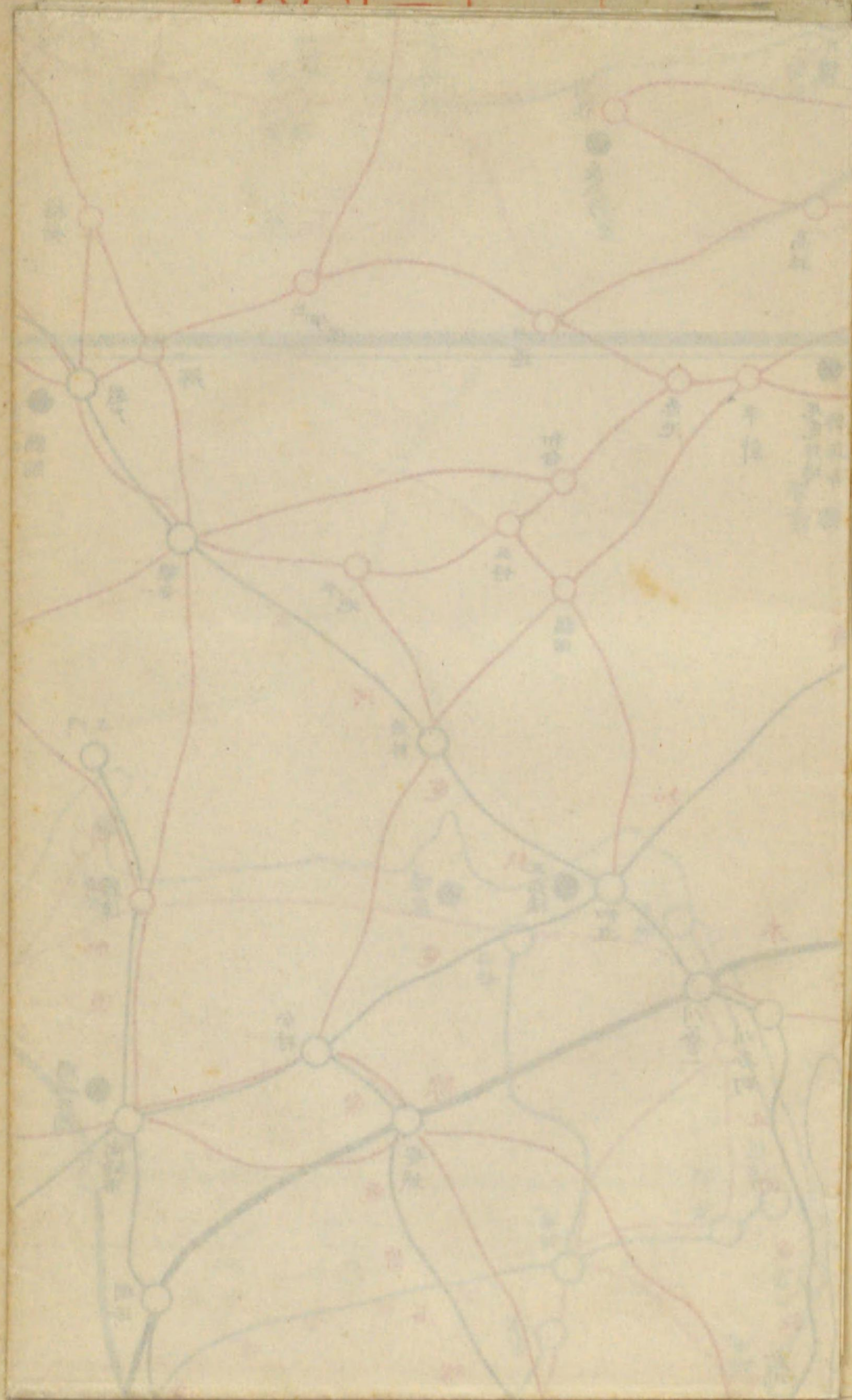
内交通圖



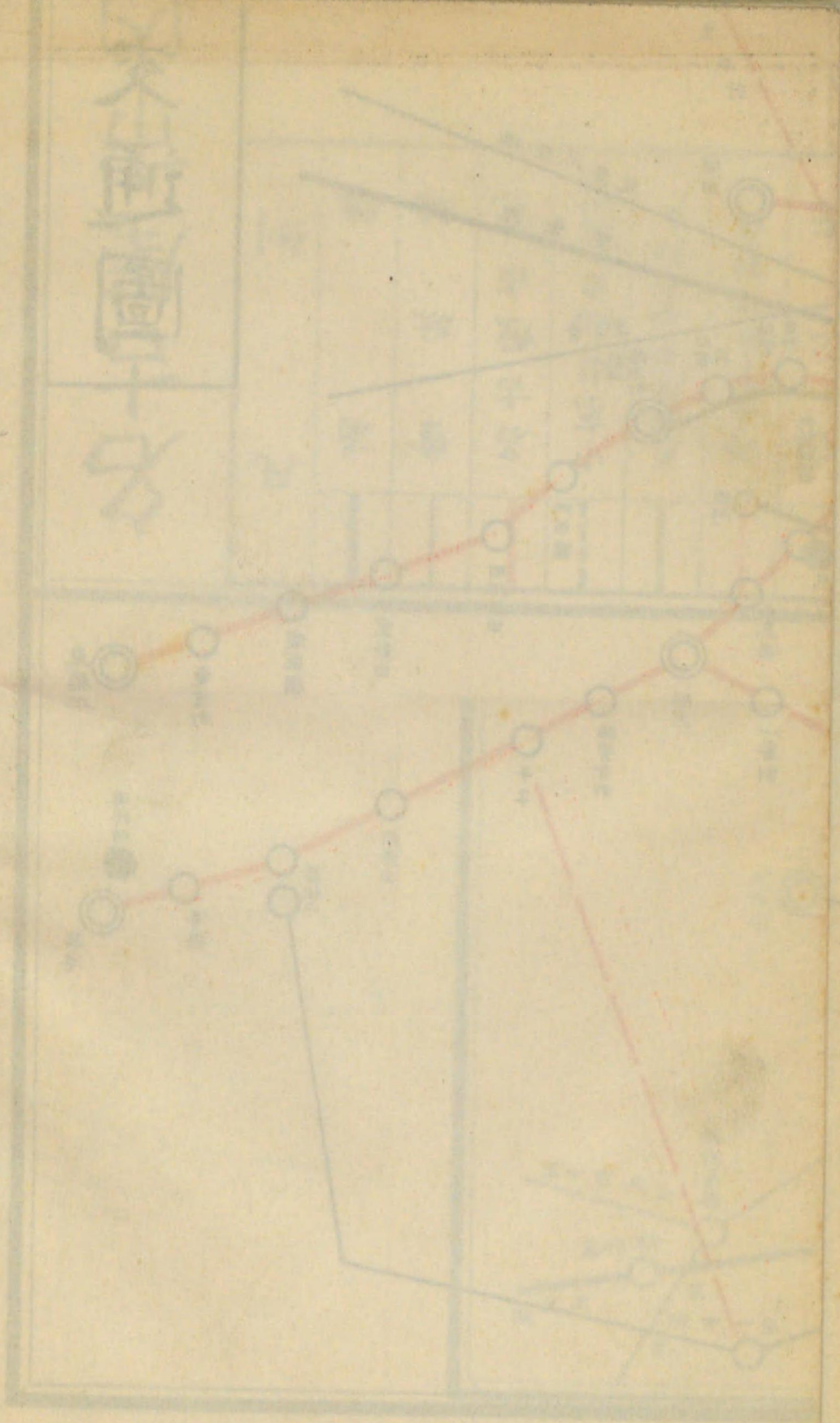
○	●	●	—
神社佛閣其他	學校	官公署	交通身台自電車







天竺圖

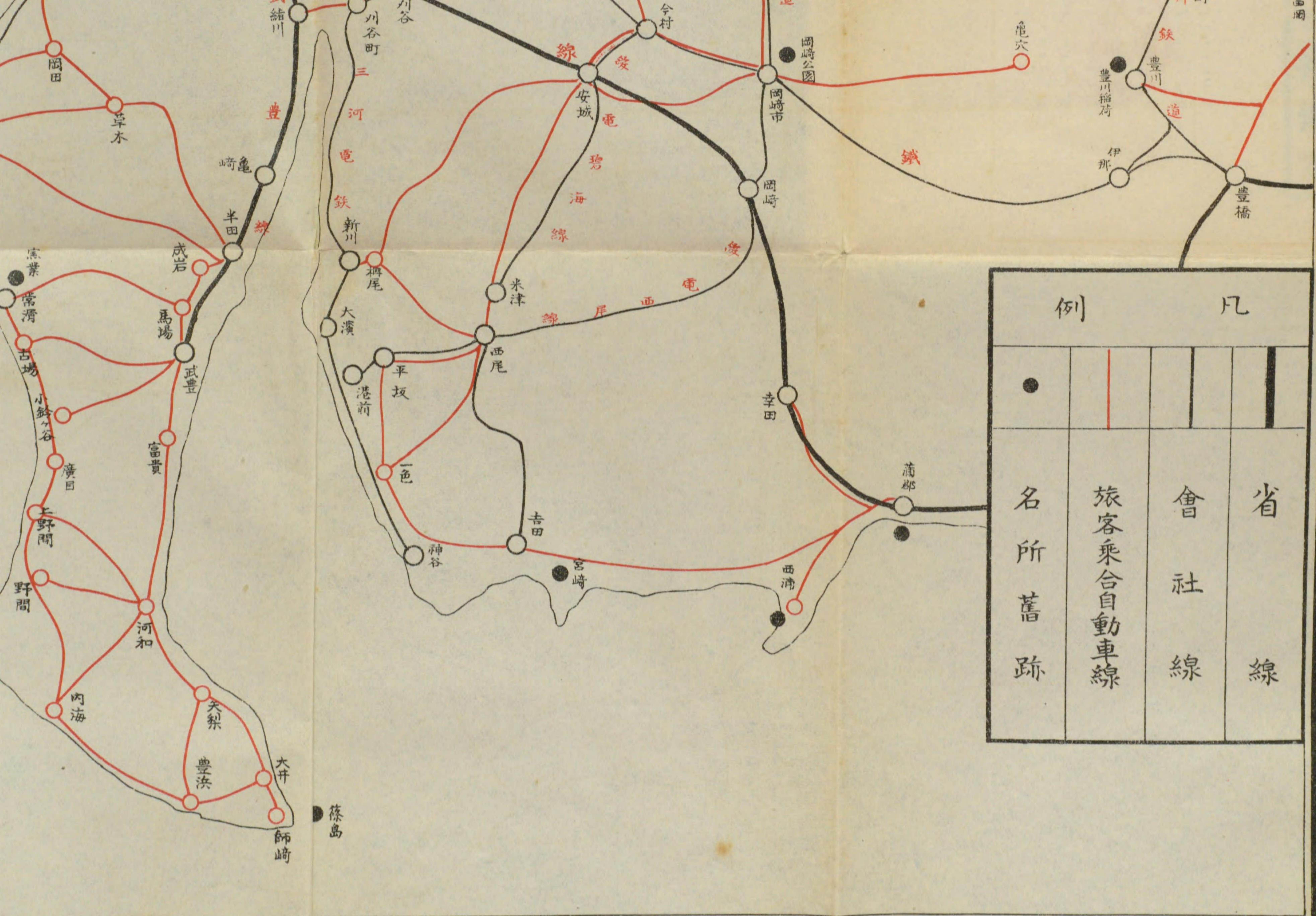


名古屋近郊交通



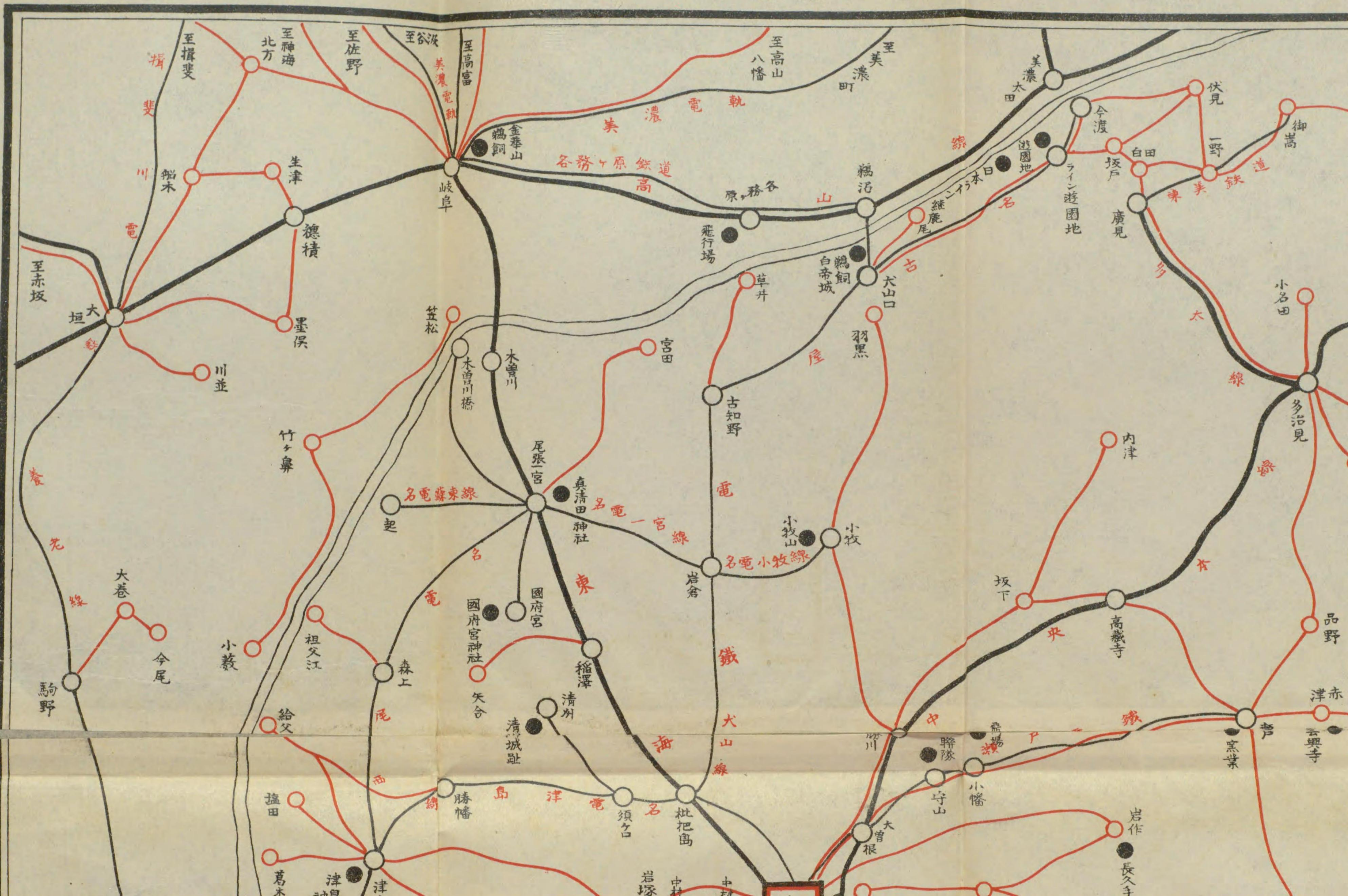


例 凡



例		凡	
●	—	—	—
名所舊跡	旅客乘合自動車線	會社線	省線

古吉屋市附近交通圖



名古屋



太平洋線

北線

清洲

津島
須名
枇杷島

守山
小幡
大曾根

名古屋

岩塚
中村
東村

田代
高社
日進

阿下喜
桑名
彌富
津島
葛木
津島神社
塩田

関西線
蟹江
福屋
下色
松蔭遊園
福田
多良浦
荒子
觀音
地蔵

尾張電鉄
八事
尾張球場
興正寺
平針
赤池

道
呼績
鳴海
大高
三好
福田
若林

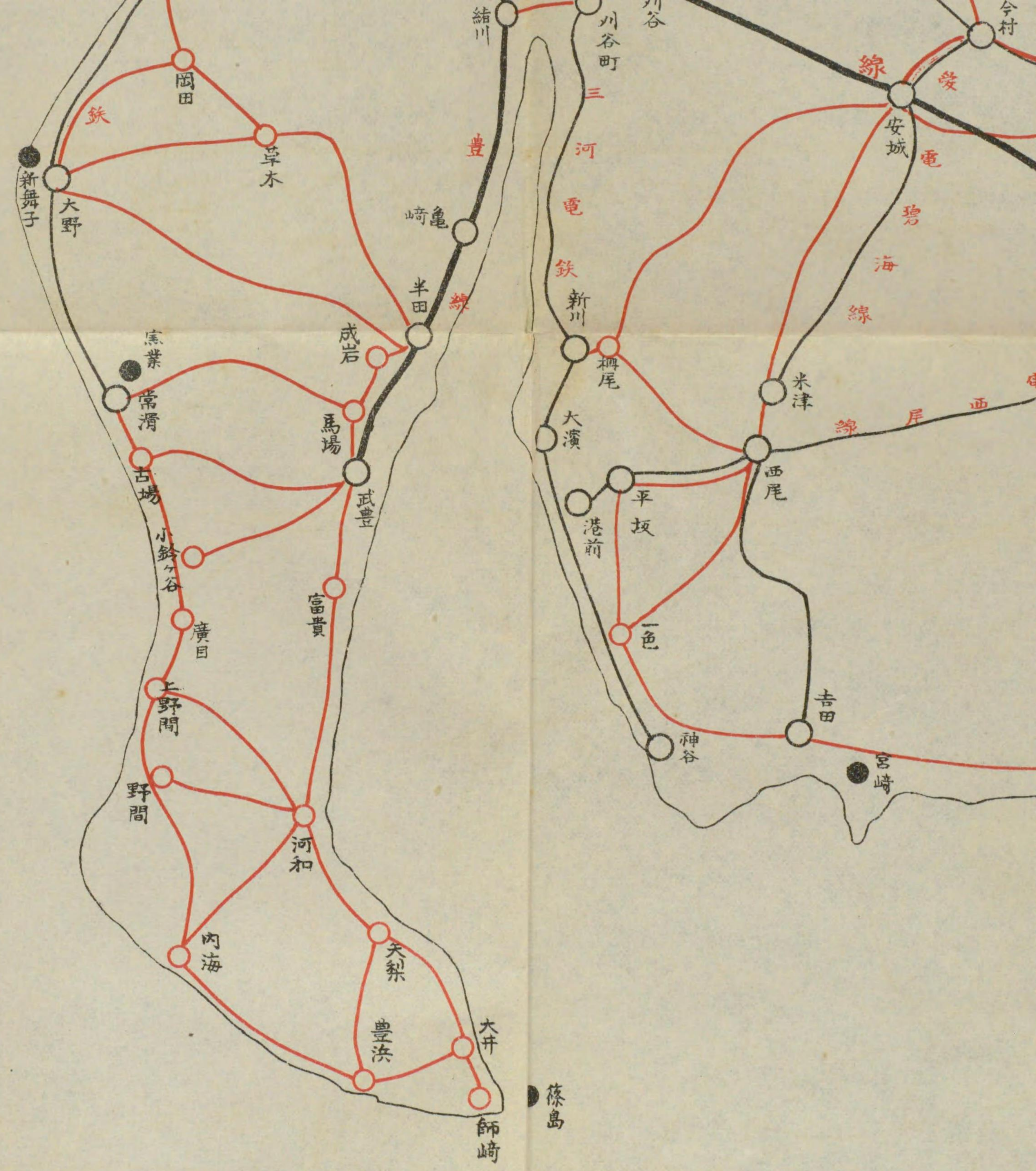
知立
名和
大佛
木廩
大府
武結川

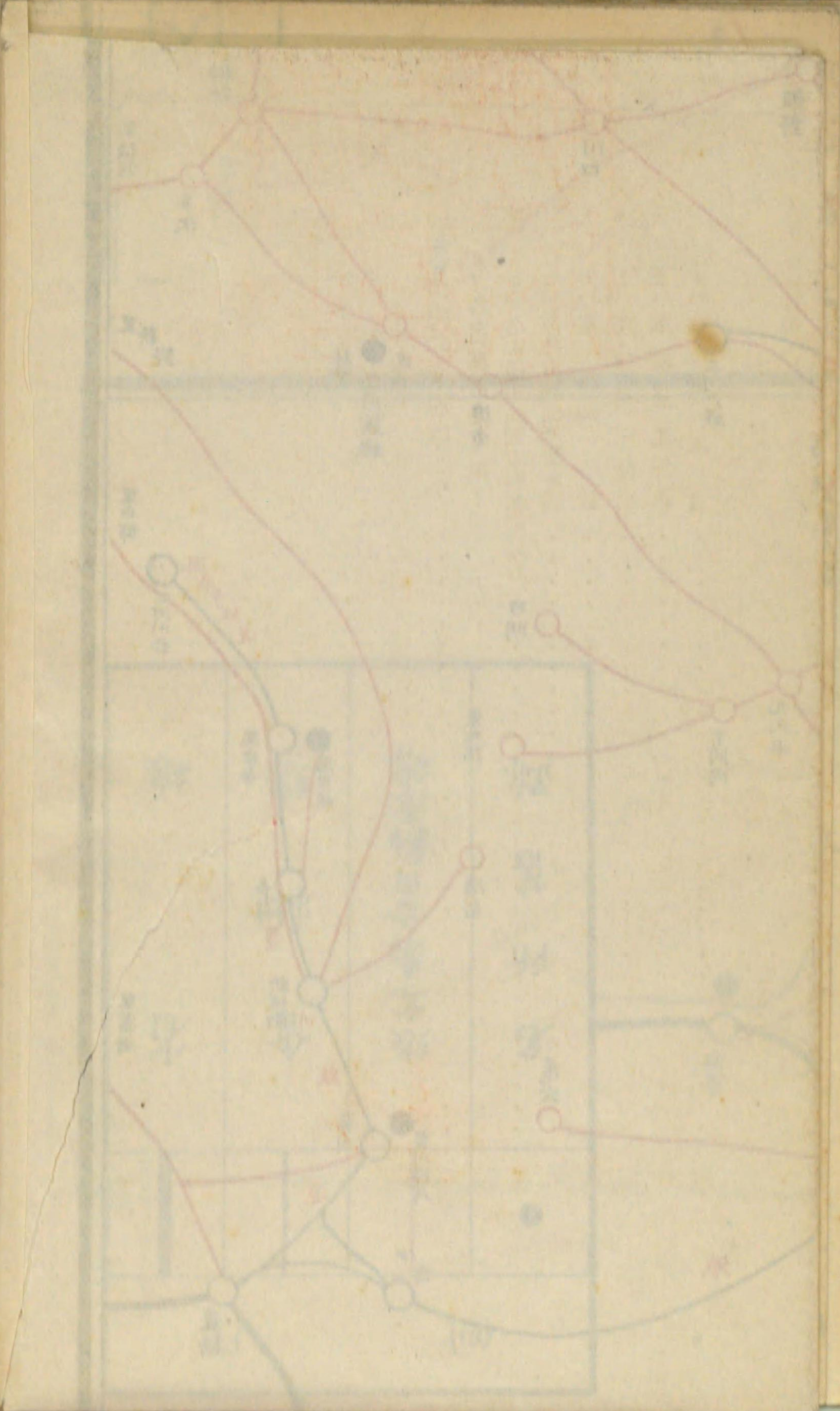
本
知立
川谷
川谷町
岡田
草木

豊
新舞子
大野
崎龜
半田
成岩

河
電
鐵
新川
押尾
米津

安城
碧海線



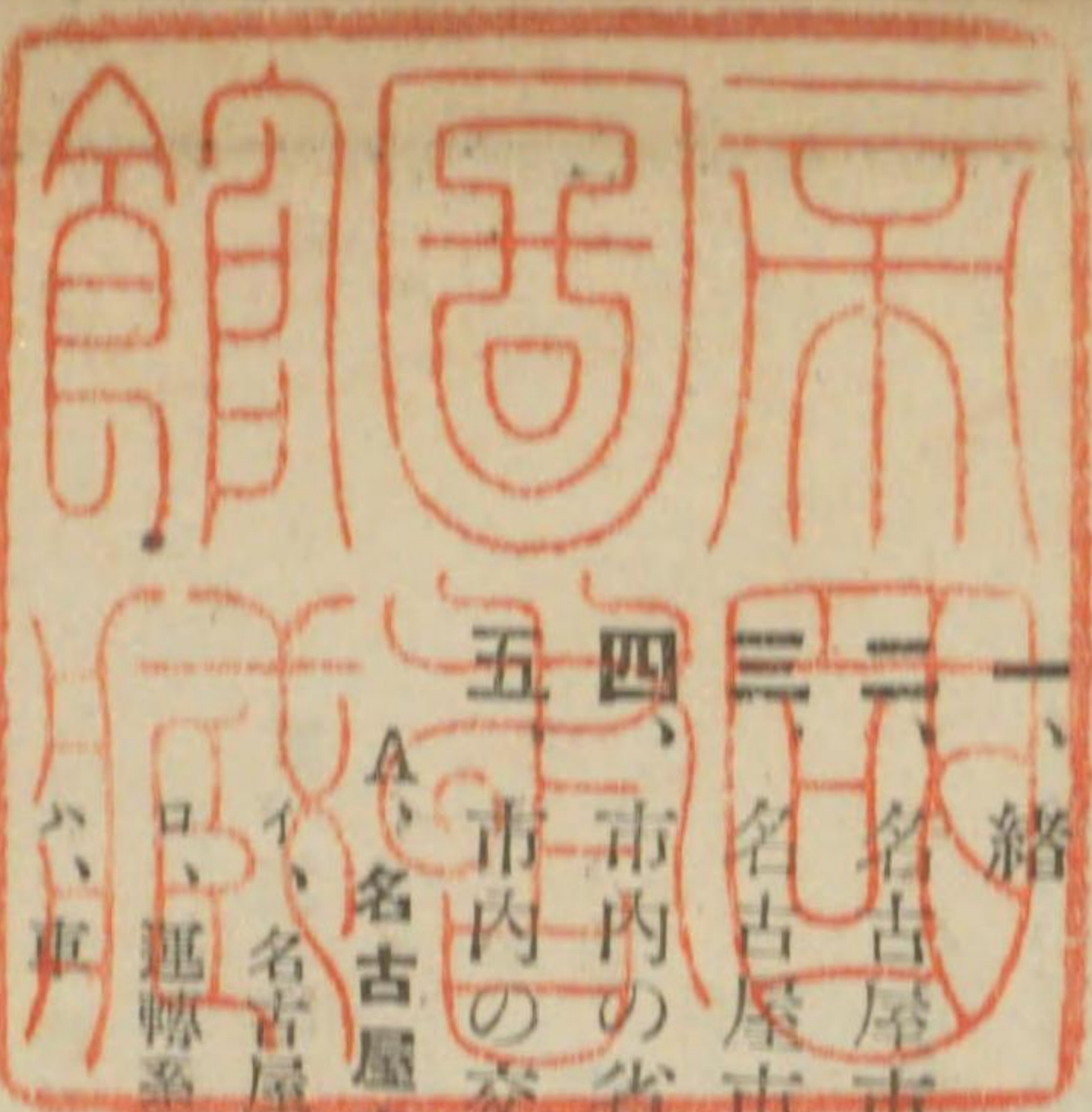


名古屋附近の旅客運輸

名古屋鐵道
馬車運輸課
寄贈本

目次

一、緒言	.....	一
二、名古屋市の大観	.....	二
三、名古屋市に出入する省線の列車系統	.....	三
四、市内の省線各驛に於ける旅客運輸	.....	四
五、市内の交通機關	.....	五
A、名古屋市營電車	.....	六
イ、名古屋市內電車開業線路表	.....	九
ロ、運輸系統別所要時間	.....	三
ハ、車輛數	.....	三
ニ、運輸延車輛數	.....	三
ホ、車輛延走行哩	.....	三
ヘ、乗車人員	.....	三

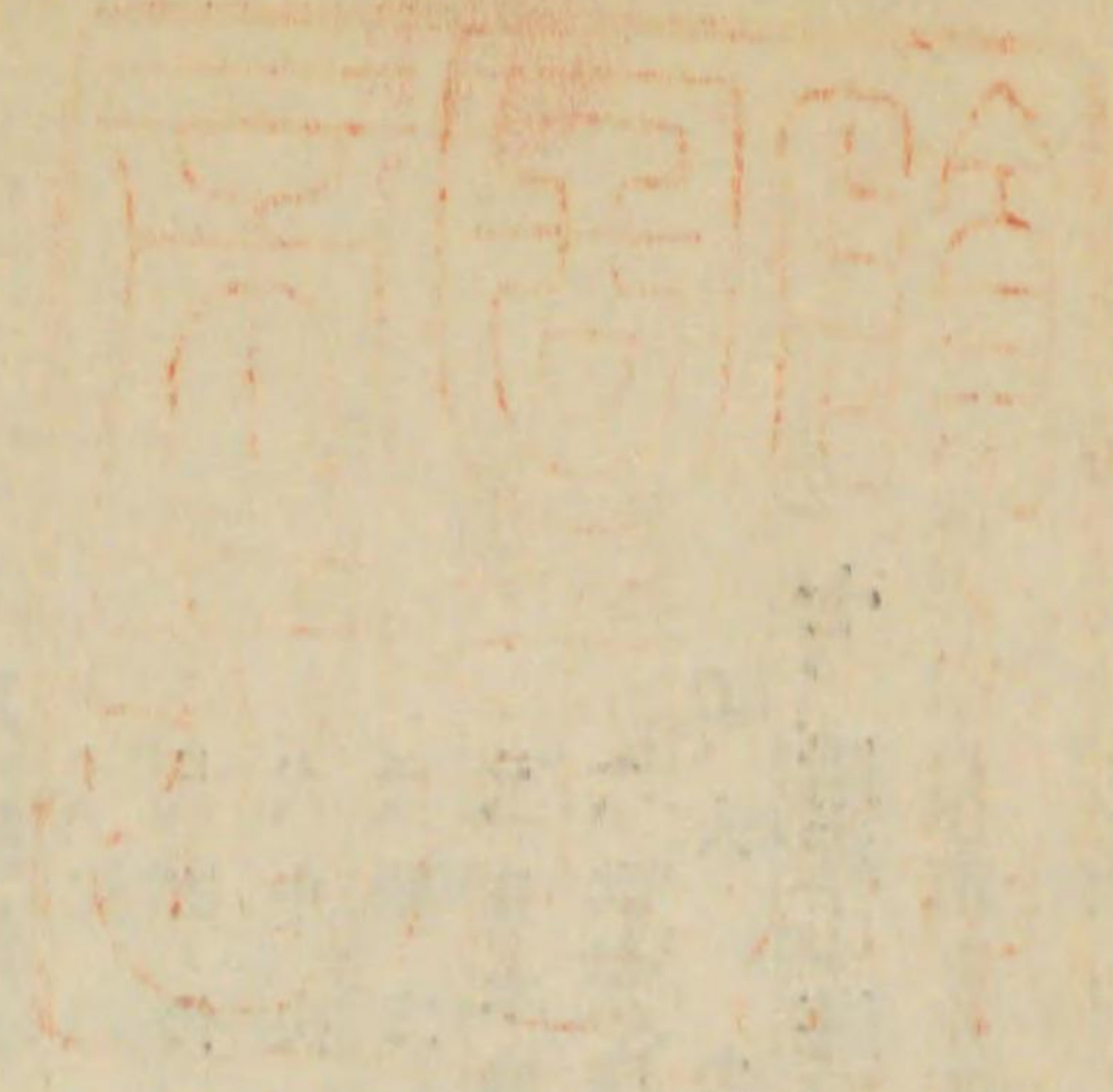


二

ト、運賃制度	二四
チ、乗車収入	二五
リ、現業員	二五
ヌ、乗務員勤務時間	二五
ル、損益計算表	二六
B、旅客自動車	
イ、タクシ	二七
ロ、ハイヤー	三〇
ハ、乗合自動車	三六
◎名古屋乗合自動車	
◎中京自動車(市内循環)	三八
ニ、停車場構内營業の自動車	四一
六、近郊運輸の進展	
A、郊外電鐵網	
イ、愛知電氣鐵道	四三
ロ、名古屋鐵道	四九
ハ、瀬田電氣鐵道	五三

ニ、尾張電氣軌道	五五
ホ、下之一色電氣軌道	五七
ヘ、築地電軌	五九
ト、中村電氣軌道	六一
B、郊外自動車網	
イ、尾三自動車	六三
ロ、田代自動車	六六
ハ、中央自動車	六八
ニ、船方自動車	七〇
ニ、日本遞送自動車	六八
ヘ、其他の乗合自動車	六八
C、人力車	
七、附近の遊覽地	七五

以上



一、緒言

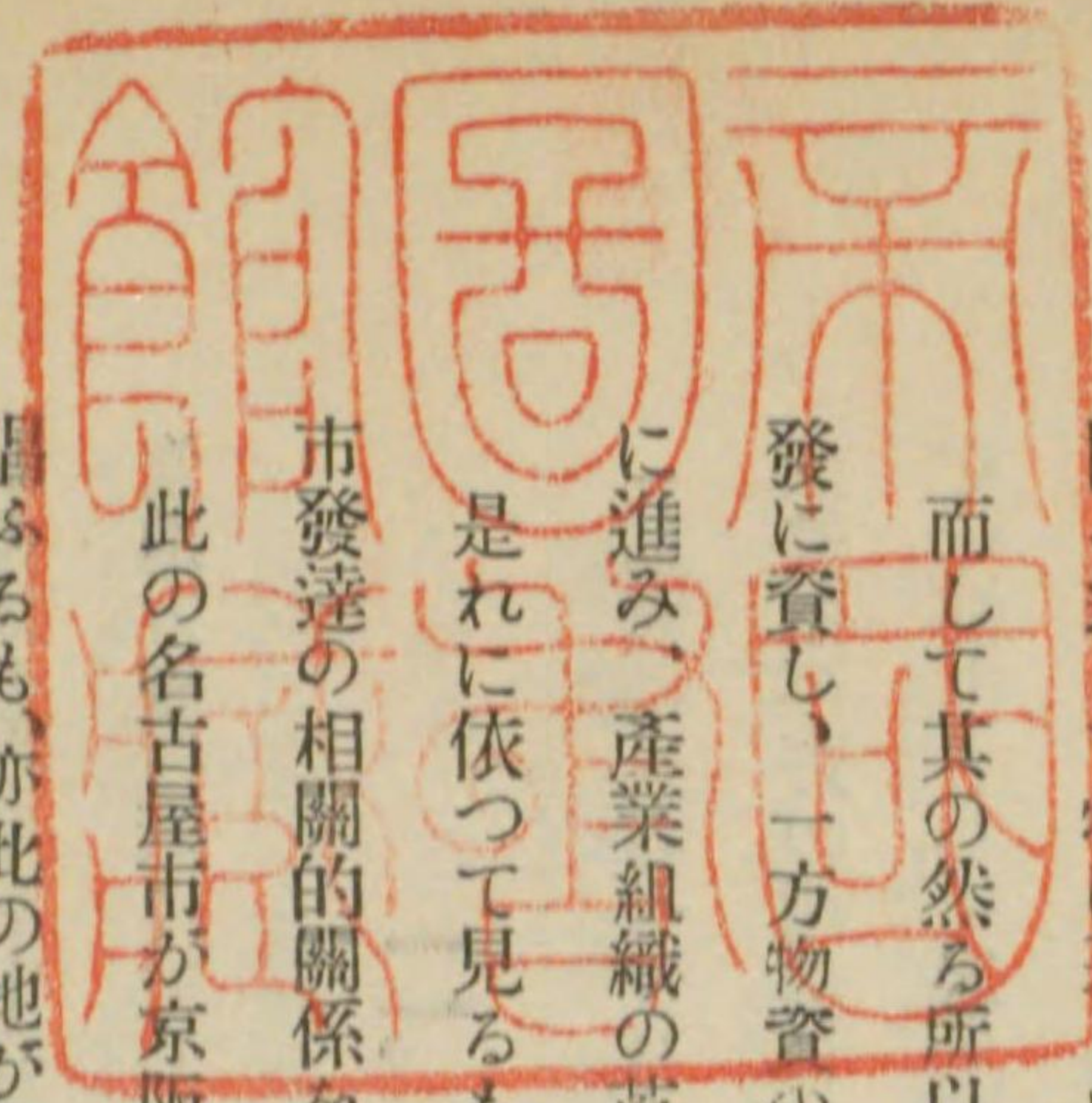
惟ふに政治經濟の中心が、所謂現代都市に集中し、此處を中心として隆昌に嚮ふの傾向は輓近各國を通じて特に著しいものがある。

而して其の然る所以は各種交通機關の發達分布が、廣く世人に來往移住の自由を與へ、人智の啓發に資し、一方物資の有無相通する經濟現象の範圍を擴大し、從來の家内工業は所謂工場生産の域に進み、産業組織の革新を齎らし異常の發達を遂けしめたるに據るものである。

是れに依つて見るも、運輸施設の助長改善と、産業の發達膨脹とが、極めて密接の連繫を保ち都市發達の相關的關係を構成して居ることを如實に物語るものである。

此の名古屋市が京阪の間に介在し、近代の都市として累年隆昌に趨き儼乎として中部日本に覇を唱ふるも、亦此の地が水利の天恵に浴せると、各種交通機關の慕進的發達と、尙之れに加ふるに發達

すべき廣表たるヒンター・ランド所謂後背地を控ゆる等幾多の要件を具有するに基くものである。



名古屋の表象である彼の金鯨は今も尙光輝燦然として進み行く大名古屋の前途を祝福してゐる。本書は名古屋を中心とし其の近郊に於ける旅客運輸の概要を、其の姿の儘に叙述したものであつて當地方旅行者に對し其の伴侶たらんことを期したものである。

二、名古屋市の大觀

「烏雲に入るや夕日の金鯨城」の一句は當市の大觀を世人に彷彿せしむるに足るものである。當市は濃尾平野の西南に位し、伊勢灣に臨み、木曾川を控へ、物貨の集散、人士の來往日と共に繁く、文化都市として嶄然頭角を表はし、今や人口八十二萬七千に達し東京大阪に亞ぎ、其の廣袤東西三里二十六町、南北四里、周圍十四里十三町、面積九方里餘を占め其の外容想見するに充分である。

交通の上より是を觀るに、當市は實に海陸連絡の要路に當り、本州中部の鐵道幹線は悉く此處に集注し、市内の電車網も其の密度を加へ、近郊電車の發展又見るべきものがある。加ふるに近代的交通機關の粹たる自動車の縱横に馳驅するあり、又西南に控ゆる名古屋港は對内對外貿易の要鍵を

占め、逐年異常の發達を成し、市内の舟楫には堀川、新堀川の二川是れに便じ又、中川運河の開鑿も今や其の緒に着ける等、交通の面目は正に一新の域に達して居るのである。

三、名古屋市に出入する省線の列車系統

名古屋附近は全國中でも交通機關が最も發達せる地域の一であつて、此處に主要幹線が集注されてをるから今、當市に出入する省線の列車系統の概要を述べることにする。

東海道本線

名古屋驛は本邦屈指の大停車場にして同線は勿論全國交通上の要衝に當つて居る。

同驛は懸て線路を高架式に改築さるべきを以て、竣成の上は更に輪奐壯大の美を加へ、郊外電車及市内電車との連絡に就いても考慮せられ、大いに面目を一新するであらう。

武 豊 線

同線は東海道本線大府驛より分岐して知多半島の知多灣海岸に沿ふて武豊驛に至る十二哩の近距離の區間であるが、名古屋より直通列車を運轉して居る。

中央本線

同線は東京市内の飯田町より新宿、甲府、鹽尻を経て名古屋に至り、東海道線に接続するものである。

關西本線

名古屋を起點とし湊町に至る線で途中幾多の支線を分岐して居るが、勿論名古屋では東海道本線と連繋するものである。

要之、是等各線に於ける列車の系統は名古屋驛に於て相互連絡するやうに努めて列車時刻表を制定してある。

名古屋驛發着列車回数

◎東海道線上り

○東京行	急	三回	一八、六、一〇列車
	特急	一回	二列車
	同	一回	四列車

三、二、一等	急	一回	一二列車
一、二、三等	急	二回	一四、八列車
一、二、三等	急	一回	一六列車
二、三、一等	普	九回	三四、三六、三八、二六、四〇、四二、二八、二四二、四四列車

○武豊行	普	四回	四〇二、四〇四、四〇六、四〇八列車
------	---	----	-------------------

○豊橋行	普	二回	七三二、七三六列車
------	---	----	-----------

○沼津行	普	三回	七二〇、七〇八、七一四列車
------	---	----	---------------

○國府津行	普	一回	七〇四列車
-------	---	----	-------

◎東海道線下り

二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三
○長	○飯	◎中	○米	○京	○大	○大	○大	○大	○大
野	田	央	原	都	阪	阪	阪	阪	阪
行	町	線	行	行	行	行	行	行	行
普	行	(發)	普	普	急	急	急	普	急
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
回	回	回	回	回	回	回	回	回	回

八〇二列車

三一列車

七一五列車

九列車

一五列車
二九列車
一一列車
一七列車

一、二、三等	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三	二、三
○神	○大	○明	○姬	○姬	○路	○路	○路	○路	○下
戶	垣	石	路	路	路	路	路	路	關
急	普	普	普	普	特急	特急	特急	特急	急
行	行	行	行	行	行	行	行	行	行
一	六	四	三	三	一	一	一	二	一
回	回	回	回	回	回	回	回	回	回

一三列車

四〇一、七三五、七三七、七三九、
四〇五、七四一列車

七〇五、七〇九、四三、七一一列車

七一三、三五、七二一列車

七列車
二七、二五列車
一列車
三列車
五列車

二、三等 普 五回

○中津川行 普 二回

二、三等 普 二回

○多治見行 普 三回

二、三等 普 三回

○松本行 普 一回

二、三等 普 一回

○木曾福島行 普 一回

二、三等 普 一回

○長野野發 普 五回

二、三等 普 五回

○多治見發 普 一回

八二五、八二七、八一九、八二一、八二三列車

六三三、六三九列車

六三五(自七、二一)六三七(自九、一)六四三列車
至八、三一

八二一列車

六四一列車

八二二、八二四、八二八、八二〇、八二三列車

二、三等 普 四回

○中津川發 普 二回

二、三等 普 二回

○木曾福島發 普 一回

二、三等 普 一回

○松本發 普 一回

二、三等 普 一回

○飯田町發 普 一回

二、三等 普 一回

○關西線(發) 普 一回

二、三等 普 一回

一〇一、一〇三、一〇五列車

六三〇(自四、三一)六三四(自二、三一)六三八、
六四〇列車

六三二、六四二列車

六三六列車

八一六列車

八〇一列車

二、三	○鳥羽行	六回	二四一、二〇一、二〇三、二〇五、二〇七、二〇九列車
二、三	○龜山行	六回	一三一、一三三、一三五、一三七、一三九、一四一列車
二、三	○津	普行	二二一列車
二、三	○四日市行	一回	一四三列車
二、三	◎關西線(着)	一回	
二、三	○四日市發	二回	一四四、一四六列車
二、三	○津	普發	二〇二列車
二、三	○龜山發	一回	

依是觀之、名古屋驛に發着する旅客列車の回數は

二、三	○山田發	普	六回	一三一、一三四、一三六、一三八、一四〇、一四二列車
二、三	○鳥羽發	普	一回	二〇四列車
二、三	○湊町發	普	五回	二〇六、二〇八、二一〇、二一二、二四二列車
二、三	○湊	普	三回	一〇二、一〇四、一〇六列車
東海道線				
中央本線				
關西本線				
計				

上	リ	……	二十七回
下	リ	……	二十七回
上	リ	……	十三回
下	リ	……	十三回
上	リ	……	十八回
下	リ	……	十八回
上	リ	……	十七回
下	リ	……	十七回
上	リ	……	五十九回
下	リ	……	五十九回
上	リ	……	五十七回
下	リ	……	五十七回

に達して居る。勿論此の列車系統は旅客の乗車経路及其密度を基礎として定むるものであるが、此の大名古屋市の所在驛に多數乗降する旅客の趨勢に依つて制肘せらるゝは明らかである。尙、名古屋市より主要地點に達する哩程、賃金、及所要時分を示せば次表の通りである。

區	間	哩程	賃金	所要時分
名古屋	神戸	一三八、九	二、九七	特急 四時間二十二分 急 四時間五十三分 普 六時間五十六分
同	大阪	一八八、六	二、六三	特急 三時間三十五分 急 四時間三十四分 普 五時間五十四分
同	京都	九八、八	二、一四	特急 二時間四十八分 急 三時間九分 普 四時間三十九分
同	米原	四八、八	一、二五	特急 一時間三十六分 急 二時間五十五分 普 二時間四十五分
同	大垣	二七、五	七〇	特急 四十八分 急 五十四分 普 一時間四十四分

同	岐阜	一八、八	四	特急 三十三分 急 三十八分 普 五十二分
同	尾張一ノ宮	一〇、五	二八	普 二十九分
同	岡崎	二五、〇	三	普 一時間三分
同	豊橋	四四、九	一、一三	特急 一時間二十六分 急 一時間三十九分 普 一時間三十九分
同	濱松	六七、七	一、六三	特急 一時間四十九分 急 二時間五十四分 普 二時間五十四分
同	静岡岡	一五、四	二、五八	特急 三時間十四分 急 四時間十四分 普 五時間十四分
同	多治見	二二、五	五八	普 一時間十二分
同	桑名	一四、九	三六	普 四十二分

同	同日市	三三、二	六〇	普	一時間 九分
同	東京	二三四、六	四、四九	特急 急 普	七時間 十二分 八時間 四十五分 十一時間 二十二分

備考 賃金は三等の分を示す。従て二等は三等の二倍、一等は三等の三倍賃金とす

四、市内の省線各驛に於ける旅客運輸

名古屋附近の地は東京大阪附近に次ぐ經濟、文化の發達著しく而かも近來の現象たる近郊旅客の急速なる増加は交通機關の完備と相俟つて殊に顯著である。
 是れは素より用務を帶べる一般旅行者の來往頻繁なることは當然であるが、當地方は名所、舊蹟遊園地、神社佛閣、隨所に存在せる關係上等の旅客が乗車するものも亦尠くない。今、左に省線に なる名古屋市内各驛の旅客取扱數及旅客收入を掲げて見ると次の如くである。

驛名	乗車人員	降車人員	合計	旅客運賃
名古屋	四、二七八、八二九 (一一、七三三)	四、二九八、九五七 (一一、七七八)	八、五七七、七八六 (二三、五一二)	四、四九四、三五四 (一一、三三三)
熱田	九七〇、四一九 (二、六五九)	九六八、一九七 (二、六五三)	一、九三八、六六六 (五、三二二)	六二四、〇四七 (一、七〇〇)
千種	四七九、六二八 (一、三三四)	四八九、七六六 (一、三四二)	九六九、三九四 (二、六五六)	二五六、一五二 (七〇二)
大曾根	三〇五、八五四 (八三八)	三二〇、四七五 (八五一)	六二六、三二九 (一、六八九)	一一二、八八一 (三〇九)
枇杷島	一一七、四九五 (三、四九九)	一一四、五〇〇 (三、一四)	二四一、九九五 (六、六三)	六一、三六八 (一、六八)
計	六、一六二、三三五 (一六、八八三)	六、一八一、八九五 (一六、九三八)	一二、三四四、二三〇 (三三、八二二)	五、五四八、八〇三 (一五、二〇二)

備考 本表は昭和元年度の實績にして括弧内は一日平均を示し、枇杷島は市内驛と見做す。

其乗降人員は實に千二百三十四萬四千二百二十一人(一日平均三萬三千八百二十一)の多きに達して居る。就中名古屋驛は八百五十七萬七千七百八十六人(一日平均二萬三千五百一人)即ち總數の約七十

%を占め、次は熱田、千種、大會根、枇杷島の順序である。

又、旅客の運賃収入は五百五十四萬八千八百二圓（一日平均一萬五千二百二圓）に及び、此の内名古屋驛は群を抜いて總収入の八十一%を占めて居る現状である。

次に此の乗降人員を等級別に表示するときは

等級別乗車人員

(昭和元年度実績)

驛名	一等	二等	三等	計	計ノ内定期客
名古屋	一、五四九	二、五、七四〇	四、〇八一、五四〇	四、二七八、八二九	六八〇、一〇〇
熱田	—	一一、六八八	九五八、七三一	九七〇、四一九	三三九、二六〇
千種	—	七、三五五	四七二、二七三	四七九、六二八	一六一、七九〇
大會根	—	二、四八六	三〇三、三六八	三〇五、八五四	八九、五一〇
枇杷島	—	一、八二三	一二五、六八三	一二七、四九五	四一、〇四〇
計	一、五四九	三三九、〇八一	五、九三二、五九五	六、一六一、二三五	一、一〇一、一七〇

等級別降車人員

(昭和元年度実績)

驛名	一等	二等	三等	計	計ノ内定期客
名古屋	一、一七七	一九六、九六四	四、一〇〇、八二六	四、二九八、九五七	六八〇、一〇〇
熱田	—	一一、〇六九	九五六、二二八	九六八、一九七	二二九、二六〇
千種	—	八、二五三	四八一、五二三	四八九、七六六	一六一、七九〇
大會根	—	二、五八三	三七、八九三	三二〇、四七五	八九、五二〇
枇杷島	—	一、〇七六	一一、七九二	一二四、五〇〇	四一、〇三〇
計	一、一七七	三三一、五七六	五、九五九、一五二	六、二八一、八九五	一、一〇一、一七〇

であつて、三等旅客の多きは勿論であるが、定期旅客も仲々多い。是れは近郊運輸の發達が主として定期旅客の増加に依ることを立証するものでないかと思ふ。

尙、昭和元年度に於ける旅客の名古屋を中心とする通過人員を擧げて見ると

區 間	上リ通過人員	下リ通過人員
名古屋—大高間	三、二一三、七五九	三、二一八、〇八二
名古屋—枇杷島間	三、七九七、〇七五	三、七九三、五八六
名古屋—蟹江間	二、一六六、七三四	二、二〇一、九七九
名古屋—勝川間	一、二九八、三〇三	一、二六四、〇四〇

であつて、就中名古屋—枇杷島間が最も多いが、是れは近距離旅客にして岐阜、大垣等に旅行するものは、必ず省線に依らねばならないが、之れに反して名古屋の上り方面は岡崎、豊橋等へ行く旅客は殆んど愛知電鐵に依るを利便とするから上り方面は下り方面よりも比較的尠いのである。

五、市内の交通機關

A、名古屋市營電車

名古屋市に於ける電車事業の起源は明治二十七年創立せる愛知馬車鐵道株式會社の組織を變更し

て、名古屋電氣鐵道株式會社に改稱し、同二十九年電氣軌道事業に着手せしに始まつて居る。爾來資本金並營業線路は逐次事業の發展に伴れて増加の一途を辿り、遂に大正十年同會社より千百九十二萬七千三百六十四圓を以て買收し之れを市營としてより、今や營業線路二十一線、其延長哩約三十二哩、現在車輛二百九十二輛乗車人員一ヶ年九千九百九萬三千六百八十八人其の收入三百八十一萬四千五百六十餘圓の多きに達する盛況を示して居る。今、是れに關聯する統計を表示すれば次の通りである。(名古屋市內交通圖參照)

1、名古屋市內電車開業線路表

(昭和二年三月末現在)

線 名	區 間	線 路 延 長	停留所數
榮 町 線	名古屋驛前—千種驛前	二、 ^M 四七、 ^C 四八、 ^L 四	一四
熱 田 線	榮 町—傳馬町	三、 ^M 四一、 ^C 一〇、 ^L 〇	一七
築 港 線	熱田驛前—築 港	三、 ^M 一四、 ^C 〇二、 ^L 〇	一〇
公 園 線	新榮町—上前津	一、 ^M 四八、 ^C 二四、 ^L 〇	七

線名	區	間	線路延長	停留所數
押切線	柳古野橋	志摩切	一、一五、三六、一 ^M	六
江川線	柳橋	船方	三、二九、七〇、〇	二
御黒門線	上前津	門前町	二、〇八、六〇、〇	一
覺王山線	西裏	覺王山線	一、五五、五〇、〇	五
行幸線	志摩町	本町御門	七、〇〇、〇〇、〇	四
片端線	本町御門	平田町	一、一四、五七、六	五
高岳線	東新町	大曾根	二、一九、四〇、〇	九
葵町線	東新町	赤塚	七八、二六、七	一
上江川線	明道町	淨心前	一、〇〇、二四、〇	五
堀内町線	名古屋驛前	本局	三、九、〇六、〇	一
東築地線	傳馬町	東築地	二、〇七、二六、〇	六
東郊線	公園前堀田	高辻瀧子	一、九〇、三〇、三	八
明道町線	明道町	菊井町	一、八、〇一、〇	〇

口、運轉系統別所要時間

高岳延長線	東新町—公園	七、一四、〇	二
岩井町線	門前町—西日置町	四七、八四、〇	一
大津町線	大津町—榮町	五、四七、〇	二
淨心押切連絡線	押切町—淨心前	四八、九〇、〇	一
計		三、七、九七、一	二六

番號	區	間	所要時分
い	名古屋驛	千種驛間	二十二分三十秒
ろ	同	覺王山間	三十分
は	淨心前	千種驛間	三十五分三十秒
に	名古屋驛	大曾根間	三十一分
ほ	水主町	長堀町五丁目間	二十七分

番號	區	間	所要時分
へ	押切町—覺王山間		三十九分三十秒
ち	大津町—熱田傳馬町間		三十一分三十秒
り	榮町—愛電前間		二十四分
ぬ	榮町—東築地間		三十九分
る	榮町—築港間		四十一分三十秒
な	菊井町、名古屋驛、水主町、鶴舞公園、平田町、菊井町循環線		五十分
わ	大曾根—瀧子間		三十三分
か	水主町—大曾根間		三十一分三十秒
よ	鶴舞公園—堀田町		十七分
た	淨心前—船方間		三十四分
れ	淨心前—尾頭橋間		二十六分

備考 港橋—西築港間十三鎖八十二節は單線であるが其他は全部復線である。

八、車輛數 (昭和二年九月現在)

- (イ) シングル車 二三一輛
- 内 定員三十四人乗 五八輛
- 内 定員四十二人乗 一七三輛
- (ロ) ホギ一車 六一輛
- 内 定員七十人乗 四四輛
- 内 定員六十五人乗 一五輛
- 内 定員八十人乗 二輛

二、運轉延車輛數 (昭和元年度)

- 年平均 八〇、九七〇輛
- 月平均 六、七四七輛
- 日平均 二二五輛

水、車輛延走行哩 (昭和元年度)

- 年平均 八、八九七、八八五哩
- 月平均 七四一、四九一哩
- 日平均 二四、七一六哩

へ、乗車人員

(昭和元年度)

年平均 九九、〇九〇、三六八人
 月平均 八、二五七、五三一人
 日平均 二七五、二五一人

◎毎月一日、十五日の平均乗車人員

一日 三三六、三〇〇人
 十五日 三〇五、九〇〇人

ト、運賃制度

- 1、普通券 片道 六錢、 往復 十二錢
- 2、割引券 同 四錢、 同 八錢
 自四月一日 至 十月三十一日……午前五時—七時迄の間
 自十一月一日 至翌年三月三十一日……午前五時半—七時半迄の間
- 3、軍人割引券 往復に限り八錢
- 4、學生割引券 二十五回券……一圓
 五十回券……二圓
- 5、回数券 十七回券……一圓
 三十五回券……二圓

チ、乗車収入

(昭和元年度)

年平均 三、八一四、五六〇、三三錢
 月平均 三二七、八八〇、〇三錢
 日平均 一〇、五九六、〇〇錢

リ、現業員

(昭和二年七月現在)

車掌 四五〇人
 運轉手 五二四人
 車掌助手 四七人
 轉轍手 八人
 信號人 四七人

又、乗務員勤務時間

乗務員の勤務時間は平均十時間であつて、八日目は公休日である。

ル、損益計算表

(昭和元年度)

計	收		支	
	目	金額	目	金額
	客車収入	三、八四、五六円	運輸費	一、九五、五六円
	雑収入	二九、七四	車輦費	四三、八四
			電車線路費	七三、七四
			動力費	三二、〇八五
			軌道費	一七、六一〇
			建物修繕費	八、五九〇
			總係費	二四〇、一九三
計		三、九、四、三〇		二、四、一、六五

◎ 利益金百四十九萬二千六百九十二圓

◎ 一日一哩當運輸收入、三百三十七圓十二錢

B、旅客自動車

近年の活生活に於て最も著しい現象は交通機關、就中自動車の發達である。是れは要するに斯業の經濟的經營に依り運賃の低下を來し、漸次民衆化せし爲恰く是れが利用を圖るもの多きに依る所以であつて、今や名古屋市内は電車、タクシー、バスの混戦状態を出現してをる。現在當市にはタクシー百四十六輛、ハイヤー二百三十輛、バス(乗合)六十七輛計四百四十三輛の營業用乗用自動車がある。以下順を逐ふて是れが詳細を述べやう。

イ、タクシー

當市に於けるタクシーの元祖は大正六年五月頃赤S自動車株式會社(後に名古屋興業自動車株式會社と合併して、資本金二十萬圓をなす)が市内の旅客運輸營業(ハイヤー、タクシー兼業)をなせるに端を發し、爾來、大正十二年名古屋タクシー自動車株式會社が前記の會社より譲り受け、次いで第一タクシー自動車株式會社、名古屋小型自動車株式會社(最近名古屋ツーリング自動車株式會社と改稱)、日本タクシー株式會社等が創立勃興し、現在では市内に於て

タクシーを専業させるもの	二十五名
タクシーとハイヤーを兼業させるもの	四十一名
計	六十六名

であつて、タクシードライバー付車輛は百五十輛に垂んとして居る。

此のタクシー業は比較的大規模の經營組織に依るものが、最も有利であるは明らかであつて、名古屋タクシーの六十三輛、第一タクシーの二十七輛、名古屋ツーリングの二十輛等が當市内に於て最も多數の自動車を所有してをる主なるものである。其他は二、三輛を所有する個人經營のもの多く、而かもハイヤー(貸切)を兼業してをる。

次に是れを車種別に見るときはフォード最も多く總數の約六割を占め、ビウツク二割五分、其他はオーバランド、ハドソン、シボレー、シトロエン等で皆何れも五人乗が多い。

又、此のタクシーに従事する運轉手は約二百名内外であつて其労働時間は平均十一時間、是れが報酬は固定給の外、賞與、歩合給、ガソリン手當、乗客哩手當、皆勤手當等を加算するときには運轉

手一人に對し平均全収入六十圓程度である。更に此のタクシーの乗車賃金を見ると一臺五名迄は次の通り收受するものが多數である。

最初半哩(約七丁半)	金三十錢
以上四分の一哩(約四丁)を増す毎に	金十錢
待賃四分間毎に	金十錢

然し當市内に於ける一圓タクシーは、圓タクの看板を掲げて全市内一圓均一を標榜してをるが其實際賃金は

一哩以内	五十錢
三哩迄	一圓
三哩以上四分の一哩を増す毎に	十錢

といふ賃金を收受してゐるものが多い。此の圓タクも昭和元年頃は一時阪神地方の流行に伴れて勃興したものであるが現在では小規模のもの多く、眞の「圓タク」と稱せらるゝものは名均タクシー

(九輛所有)の一哩以内五十錢、全市内壹圓の規定賃金を實施してをる位であつて、其他は圓一、圓助、ヨロシク、一〇〇自動車商會等が、最も其の主なるもので當市内には約數名の斯業經營者があ
る。

尙、タクシーに依つて輸送せらるゝ乗車人員を實情より推定して算出すれば、一日一輛平均乗車
人員が十人乃至二十人の實績を示してをるから、約十五人乗車するものと假定すれば

一ケ年 七百九十九萬三千五百人 (百四十六輛に對し)

の多數の乗客を輸送してをる。

註、タクシーの一日一輛平均走行哩(空車哩を加ふ)……………五〇哩弱であつて、一日一輛平均収入は

現在十五圓乃至二十圓である。

ロ、ハイヤー(貸自動車)

當市には近時タクシー熱の流行に伴ひハイヤー業者もタクシーを兼業とするものが多い。是れは
運賃の關係上ハイヤーは贅澤視され、一般旅客がタクシーを利用するからであるが、此のタクシー

も今や市内バス(乗合)のために壓倒されつゝある現状である。

現在當市内には

ハイヤーを專業させるもの	十七名
ハイヤーとタクシーを兼業せるもの	四十一名
計	五十八名

であつて、漸次兼業に移つらんこしつゝある傾向があり、純然たるハイヤーを專業させる會社組織
に依るものは、唯、朝日町に二葉株式會社自動車部(資本金二十萬圓車輛七輛)があるのみで、當會
社も機械販賣業を兼營して居る。

其他、内外興業株式會社大平貸自動車部(車輛四臺)、住吉合資會社貸自動車部(四臺)、丸八自動
車株式會社(三臺)等はタクシーを兼業して居るものであるが、個人經營のものは金城貸自動車商會
(四臺)日の出自動車商會(三臺)等が其の主なるもので殆んど二三輛を所有するものが多い。

次にハイヤーに使用せらるゝ車種は殆んど高級車のピウツクが多くジェット、シボレー、ハドソ

ン、シトロエン等は稀れに見る位で何れも五人乗である。此のハイヤー及タクシーに従事する運転手は約三百名内外に見て大過なく、主として市内は勿論郊外は岐阜、津島、犬山、豊橋、岡崎、西尾、舉母方面等へ旅行する華客が多い。

次にハイヤーの賃金制度は隨時契約に依るものであつて區々であるが、大體同業者の名古屋市公認自動車組合協定料金よりも二割乃至三割位割引をなし、漸次タクシー料金に接近し來りつゝある様である。

今、同組合の賃金表を參考迄に掲記して見るに次の通りである。

◎名古屋市公認自動車組合定賃金表

愛知縣之部		
岩倉	稻永	一ノ宮
一三	九円	一五円
半田	犬山	萩原
二五	三六	一八円
布袋	西尾	西築港
一五	三〇	七

蟹江	笠寺	勝川	大濱	岡崎	大野	起野	大府	大高	知立	豊橋	豊川	豊濱	常滑
二三	八	八	三二	二七	二四	二〇	一六	一〇	一六	五〇	四八	四五	三〇
野間	内海	長久手	中村公園	鳴海	津島	祖父江	武豊	高濱	高針	横須賀	蒲郡	龜崎	刈谷
四〇	四〇	一三	六	九	一五	二四	三〇	二六	一〇	一六	四七	二二	一八
安城	浅井	有松	荒子	越戸	舉母	高藏寺	古見	古野	小牧	武節	不老閣	彌富	八事
二五	一八	一〇	七	二一	二四	二〇	一八	一八	一二	七〇	二五	二〇	六

足助	三五	甚目寺	九	東築地	七
坂下	一五	下ノ一色	九	平針	八
清州	九	聚樂園	一三	守山	七
木曾川	一五	新舞子	二一	瀬戸	一六
三好	一八	三河新川	三〇		

岐阜縣之部					
太田	四〇 ^四	兼山	四五	八百津	五〇
大垣	四〇	養老	五〇	岐阜	二七
笠松	二二	竹ヶ鼻	二八	美ノ町	四八
各務ヶ原	三五	多治見	三〇	關町	四〇
金山	八四	高山	四七		
		高山	一五〇		

- 一、車付待ハ四十分迄、供待ハ市内三十分迄、市外五十分迄ハ申受ケズ候
- 一、運轉中車ニ故障アル時ハ修繕時ハ申シ受ケズ候

- 一、時間運轉ハ一時間市内五圓、市外六圓ノ割ニテ連續運轉ヲ要スル廣告廻札等三時間以上御使用ノ時ニ應シ申候
- 一、供待ハ一時間二圓申受候
- 一、選舉ハ別ニ御相談可仕候
- 一、其他ハ規定料金ヲ申受候

附記 小型自動車ハ右表ノ半額
 (右表ハ往復料ニシテ片道ニテモ料金ハ同一ニ申受候)

最後に此のハイヤーに依つて輸送せらるゝ乗車人員を現状より推定すれば、一日一輛平均乗車人員が二人乃至四人であるが、是れを平均二人乗車すべきものとして算出して見るこ

一ケ年 十六萬七千九百人 (三百三十輛に對し)

であつて、是れは寡少に見積つての計算である。

註、ハイヤーの一日一輛平均走行哩(空車哩を含む)……………二十五哩であつて、一日一輛平均収入は現在十五圓内外であるといふ。

ハ、乗合自動車

當市に於ける乗合自動車運輸營業をなせるものは、名古屋乗合自動車株式會社(青バス)と最近創立せる中京自動車株式會社(將來はユタカ自動車株式會社と改稱する市内循環乗合自動車)の二會社あるのみで、比較的其經營の基礎は鞏固である。此の乗合自動車(バス)は乗用自動車の内最も多數の人に利用せらるゝものであつて又、其運賃の如きも殆んど電車賃に近い安價な十錢均一で市中を疾驅して居る。今此のバス(乗合自動車)に就いて大體の事を述べて見るこゝにする。(名古屋市内交通圖参照)

◎名古屋乗合自動車

名古屋乗合自動車株式會社は、大正十三年の創立にかゝり資本金十五萬圓(全額拂込)の會社にして市内の交通機關としては重要な地位を占めて居る。

一、營業路線

中村線 名古屋驛—中村間 一哩六分

千種線	名古屋驛—千種間	二哩六分
本町線	本町—西門間	三哩八分
大津町線	大津町—傳馬町間	四哩二分
公園線	新榮町—水主町間	二哩五分
名驛熱田線	名古屋—傳馬町間	四哩二分

註、各線約五分間毎に發車し、所要時間は六分乃至二十分間を要す。現在午前七時より午後十一時半迄運轉す。

2、賃金制度

十錢均一制であるが、回数券は次の二種類がある。
 一圓券……………十二回
 二圓券……………二十五回

3、車輛數

フォード……………十二人乗……………三十四輛
 マツク……………二十五人乗……………五輛
 計 三十九輛

4、乗務員

運轉手 四十七人
車 掌(女) 六十人

◎ 中京自動車 (市内循環自動車)

中京自動車株式會社(資本金十五萬圓)は、最近の昭和二年八月廿日創立開業せるものであつて、起點を鶴舞公園前事務所に置き幾多の營業線路を兩方より疾驅して居る。

1 自動車開業線路

線名	通過區間	線路延長	停留所數
一號線	公園—上前津—水主橋—柳橋— 名古屋驛—菊井町—東片端—公園	六哩	二六ヶ所
二號線	公園—上前津—榮町—名古屋驛— 菊井町—東片端—公園	六哩	二九ヶ所
三號線	公園—上前津—榮町—柳橋— 水主橋—上前津—公園	四哩	一八ヶ所

2 運轉系統別所要時間

線名	時間
一號線	四十分乃至五十分
二號線	全
三號線	約三十分

3 運轉車輛數

現在の車輛はシボレー二十輛であるが、漸次増車する計畫である云ふ。

4 運轉時間

現在に於ては午前七時より午後十二時迄運轉し、約十分毎に發車して居る。

5 運賃制度

普通券 十錢均一
回数券 二圓(二十五回券)

6 乗務員

運轉手 四十七人 (含豫備定員)
車 掌(女) 五十人

要之、當市には約六十七輛のバスが一般の交通機關としてラッシュアワーの混雑を緩和して目覺し

く活躍して居るが、是れは一日一輛大體七十哩より百哩見當疾驅して居る。又、是れが乗車人員は一日一輛平均百三十六人乃至三百六十人輸送して居る。

仍つて、現在バスが一ケ年間通じて營業したものとして幾何量の輸送人員であるかを推定して見るに、約

六百十一萬三千七百五十人

こいふ、多數の旅客を輸送するこいつても敢て過言ではない。

以上、當市に於けるタクシー、ハイヤー、バスが一ケ年間の乗車人員を通計して見ると

タクシー	七、九九三、五〇〇人
ハイヤー	一六七、九〇〇人
バス	六、一一三、七五〇人
計	一四、二七五、一五〇人

即ち一千四百二十七萬百五十人こいふ多數の旅客を輸送してをるが、是れを市内電車の約一億人の乗車人員に比すれば約一割五分に當つて居る。

二、停車場構内營業の自動車

驛構内に駐車する自動車運輸營業者は鐵道當局の承認を経たるものに限られて居つて、驛構内に駐車して居る間は驛長の監督の下にある。現在、當市内の各驛には次の如く

名古屋驛	名古屋タクシー	一〇輛(フォード)
	名古屋ツリーリング	一〇輛(ドツヂアラザイ)
	第一タクシー	四輛(ピウツク)
熱田驛	名古屋タクシー	五輛(フォード)
千種驛	同	四輛(フォード)
大曾根驛	同	四輛(フォード)
枇杷島驛	ナシ	四輛(フォード)

常備車數を許可されて居る。勿論市内各驛は都市に於ける玄關口であつて、旅客の出入最も多く従つて是れを利用するものが多い。今、此の市内各驛及主要地點よりのタクシー料金を掲記して見るに次の通りである。

即ち岡崎、豊橋、常滑に達する愛知電氣鐵道、瀬戸町に達する瀬戸電氣鐵道、一の宮、犬山、津島小牧、清州等に達する名古屋鐵道、及八事に達する尾張電氣軌道、中村公園に達する中村電氣軌道下之一色に達する下之一色電氣軌道、築地電氣軌道あり、其延長百八十四哩七分其の輸送人員は次の如く、

會社名	乗車人員	旅客收入
名古屋鐵道	一〇五三七、四六二	一、七六六、五二一
愛知電鐵	六、四〇一、二九七	一、四四四、七四〇
瀬戸電鐵	三、五七六、〇四九	三七四、〇六八
尾張電軌	一、九一一、九五七	一一三、六〇六
中村電軌	二、七二四、一三九	一〇六、四六一
下之一色電軌	一、三九二、三九五	八四、一二七
築地電軌	一、二三九、一五二	七二、五四三
計	二七、七八二、四五二	三、九六二、〇六六

最近一ヶ年二千七百七十八萬二千四百五十一人、一日平均七六、一一六人に達し、此の内當市内に輸

送された人員は

會社名	乗車人員	降車人員	計
名古屋鐵道	三、五三七、一五一	三、四七二、三三二	六、九九九、四八三
愛知電鐵	三、〇五二、三八七	三、〇五七、二七七	六、一〇九、六六四
瀬戸電鐵	二、七二五、五八〇	二、七二六、六四四	五、四五〇、二二四
尾張電軌	一、九一一、九五七	一、九一一、九五七	三、八二三、九一四
中村電軌	二、七二四、一三九	二、七二四、一三九	五、四四八、二七八
下之一色電軌	一、三九二、三九五	一、三九二、三九五	二、七八四、七九〇
築地電軌	一、二三九、一五二	一、二三九、一五二	二、四七八、三〇四
計	一六、五七〇、七六一	一六、五三三、八九六	三三、〇九四、六五七

即ち一千六百五十七萬七百六十一人、一日平均四五、三九九人であるから、總輸送人員に對し約六割を占め、如何に是等の郊外電鐵が名古屋を中樞として活動せるかを窺知することが出来る。以下項を頒ち郊外電車の交通網を一瞥して見やう。(名古屋市附近交通圖參照)

1、愛知電氣鐵道

本社

名古屋市南區熱田東田字新宮坂三十四番地

愛知電氣鐵道株式會社は明治四十三年十一月の創立で資本金千七百九萬一千五十圓（拂込額千二百六十四萬七千三百圓）建設費千七百七十四萬二千八十六圓を要して居る。其の線路は起點を熱田神宮前に置き省線熱田驛（約三丁）に接近す。其の線路は省線に沿ふて一は豊橋に至り、途中今村より碧海線西尾より西尾線、伊奈より豊川線を分岐して居る。又、一は熱田神宮前より知多半島の伊勢灣の海岸に沿ふて常滑に至り、別に大江より西六號に支線がある。全長八十五哩一分、單線と復線の區間あり、一輛又は二輛連結の電車が十分乃至三十分間毎に發車して居る。

當會社は七十四輛の客車を有し、其客車總延走行哩は最近一ヶ年間百七十一萬二千二百四十五哩であつて、乗客人員は六百四十萬一千二百九十七人に達し、其旅客収入は百四十四萬四千七百四十圓である。

今、主要地點に達する所要時間、營業哩、及其賃金を掲記して見るに次の通りである。

主要區間	哩	程	所要時間	賃金
神宮前—豊橋		三九哩	一時間三十八分	一〇五 <small>圓</small>
同—東岡崎		二一	五十五分	六五
同—豊川		四〇	一時間四十一分	一一一
同—常滑		一九	五十八分	七〇
同—新舞子		一五	四十四分	五四
同—大野		一六	四十六分	五八
同—西尾		二七	約一時間十八分	八八
東岡崎—吉良吉田		一七	約一時間十分	七七

備考 神宮前—豊橋間特急所要時間一時間三分、旅客運賃は一哩當三錢八厘であるが特に西尾線は四錢八厘とす。

尙、當會社の營業成績を參考迄に擧げて見やう。

◎損益計算表

(自昭和元年十二月三十一日
至昭和二年五月三十一日)

科 目	金額	
	入	出
營業收入	二、〇四、八五四 ^円	
營業費		八九五、二〇七 ^円
支拂利息及社債差損金		三四三、五〇七
西尾鐵道交附金		四六、二〇五
當期利益金		七一九、九三五
計	二、〇四、八五四	二、〇四、八五四

◎一日一哩當運輸收入

百二十七圓九十八錢

◎配當金

年一割

口、名古屋鐵道

本社、名古屋市西區柳町二丁目

名古屋鐵道株式會社は明治三十二年創立せる名古屋電氣鐵道株式會社の後身であつて、大正十年六月、資本金千四百五十萬圓(内拂込額八百七十萬圓)を以て創立し、其建設費は九百七十五萬六千九百三十四圓である。

線路は起點を市内柳橋(省線名古屋驛に接近)より發し市電と共用線である押切町よりは省線に沿ふて一の宮(省線尾張一の宮と接続)に至る一の宮線と、同線の途中岩倉より分れて新鷗沼に至る犬山線と小牧線の二線がある。又犬山線の犬山口よりはライン遊園地(日本ライン行下車)を経て今渡に至る線路が分岐して居る。

又、枇杷島より津島に至る津島線の途中須ヶ口より清州線が分れ、尾西線は彌富より木曾川橋迄走つて居る。其途中一の宮より分岐する國府宮に至る線と起に至る蘇東線の二線がある。其全長七十二哩二分にして單線と復線の區間がある。電車は平素單車にて十五分乃至四十分間毎に發車して

54
33

居る。

尙、會社の所有車輛は九十輛であつて、一ヶ年の客車延走行哩は二百二十三萬二千九百七十九哩、乗客人員は一千五十三萬七千四百六十二人、其旅客収入は百七十六萬六千五百二十一圓に及んでをる。

更に當會社の主要地點間に達する營業哩、所要時間及賃金を掲記して見るこ次の如くである。

主要區間	哩程	賃金	所要時間	發車間隔
柳橋—犬山橋	一九哩	六二 <small>圓</small>	一時間九分	約二十分毎
同—犬山口	一八	五八	一時間五分	同
同—東一宮	一四	二八	五十分	同
同—新津島	一二	三八	四十五分	同
同—清洲	六	一七	二十七分	同
岩倉—小牧	四	一一	十分	約三十分

主要區間	哩程	賃金	所要時間	發車間隔
犬山口—ライン遊園地	六哩	二四 <small>圓</small>	二十分	約四十分毎
彌富—新一宮	一六	五三	五十二分	約三十分毎
國府宮—木曾川橋	九	三五	三十三分	同
一宮—起	四	一二	二十分	約二十分毎

備考 柳橋—犬山橋—東一宮 間毎時間中一回急行

旅客運賃は一哩當り尾西線は四錢、今渡線は三錢八厘、其他は三錢三厘であるが、東一ノ宮、柳橋間は特定賃金の二十八錢である。

尙、當會社の最近に於ける營業成績を觀るこ次表の通りである。

◎ 損益計算表

(自大正十五年十一月一日 至昭和二年四月三十日)

54
33

收		入		支		出	
科	目	金	額	科	目	金	額
運輸	收入	1,093,857	円	線路	保存費	90,771	円
雜收	入	20,601		車輛	保存費	58,351	
計		1,114,458		運	輸	費	178,625
				動	力	費	96,211
				償	却	費	11,035
				總	係	費	101,061
				諸	稅	費	60,730
				利	息	費	74,490
計				計		340,087	

- ◎ 利益金 四十六萬四千六百〇四圓
- ◎ 配當金 年一割
- ◎ 一日一哩當運輸收入 八十圓三十四錢

ハ、瀬戸電氣鐵道

本社、名古屋市東區大曾根町

瀬戸電氣鐵道株式會社は明治三十五年三月の創立であつて、現在の資本金は二百萬圓（百九十萬圓拂込）、建設費は百九十一萬六千餘圓、線路は單線と復線との區間がある。起點を市内堀川より發して省線大曾根驛に接近し、更に延びて瀬戸町に至る十三哩一分の電氣鐵道で、電車は堀川より瀬戸町迄直通運轉して居る。

當會社は三十六臺の車輛を有し、最近一ケ年間の客車總延走行哩は六十六萬七千四百五十一哩、乗車人員は三百五十七萬六千四十九人、其旅客收入三十七萬四千六十八圓を計上して居る。此の全區間の所要時分は一時間十五分を要し其賃金は特定賃金及區間制に依り片道四十六錢、往復八十二錢一哩當り旅客運賃三錢八厘、堀川、大曾根間特定八錢であつて、三十分毎にボギー一輛で發車して居る。今、當會社の營業成績を示せば次の如くである。

◎ 損益計算表 (自昭和元年十二月三十一日 至昭和二年五月三十一日)

54
33

收		支	
科目	金額	科目	金額
客車收入	一九六、八三八 ^円	保存費	三八、七九 ^円
貨車收入	九五、六八四	電車費	五一、五一四
運輸雜收	二〇、二八	運輸費	四〇、四八九
雜收入	一、五七三	總係費	三〇、三六
計	三二四、四三三	諸利子	一五、九七五
		諸稅	九、八六八
		車輛、建物償却金	五、八〇〇
		其他	一三、五〇〇
		計	一四七、四〇一

◎利益金 九萬六千五百十二圓
◎配當金 年一割
◎一日一哩當運輸收入 百二十三圓三十九錢

二、尾張電氣軌道

本社、名古屋市中區廣路町字安田六十八番地

尾張電氣軌道株式會社は明治三十九年十月の創立で現在資本金百萬圓(内拂込額七十一萬二千圓)是れが建設費は四十八萬三百八圓を要して居る。其の線路は起點千早より終點八事に至る三哩二分九厘、市電今池停留所より大久手に至る〇哩四分四厘、全長三哩七分三厘は全部復線であるが、管、八事―東八事間〇哩三分二厘は單線で葬式用電車のみを運轉して居る。全線一輛を以て、六分乃至八分毎に發車して居る。

賃金制度は區間制度であつて一區一錢の割(全區間十四區)であるが、往復券は

千早―八事間 二十二錢
今池―八事間 二十錢

定期券は
通學用七割引
通勤用五割引

回数券は

百區綴一冊

金九十五錢

である。現在當會社は車輛四十六人乗十一輛葬式用一輛を所有し、最近一ケ年の輸送人員は百九十一萬一千九百五十一人、是れが旅客収入は十一萬三千六百六圓であつて最近當會社半期間の損益計算表を示せば次の通りである。

◎損益計算表

(自大正十五年十二月一日至昭和二年五月三十一日)

收入科目	收入金額	支出科目	支出金額
客車收入	五七、〇八	保 存 費	五、二六
運輸雜收	四五七	電 車 費	二〇、九七
雜收	一、六七	運 輸 費	六、五六
副業收入	一八、五四	總 係 費	七、四二
		諸 稅	六、四二
			六、四二

計	計	計
七、三〇	副業支出	四九、三六
	擔道諸利子	二、九
	副業支出	二、六
	計	四九、三六

◎當期純益金 貳萬八千三百四拾四圓

◎配當金 年七分

◎一日一哩當運輸收入 八拾七圓〇四錢

ホ、下之一色電車軌道

本社、愛知縣愛知郡下之一色町字流

俗に一色電車株式會社と稱せられ、市内尾頭橋より下の一色町に至る四哩一鑽の區間を運轉する電車にして停留所は十ヶ所ある。全線の運轉時分は二十分にして賃金は十一錢、十五分毎に發車して居る。

此の電軌會社は、大正元年八月の創立に係り三十萬圓の資本金にして内拂込額は二十一萬六千圓、

其建設費二十二萬四千五百十三圓である。

現在、單車五十人乗二輛、三十四人乗六輛を所有し、單車にて單線運行をなして居る。是れが最近一ケ年の客車走行哩は十四萬八千七百三十四哩にして、乗車人員は百三十九萬二千三百九十五人其旅客収入は八萬四千二百二十七圓に達して居る。今、其營業成績を舉げて見るに次の通りである。

◎ 損益計算表

(自大正十五年十二月一日至昭和二年五月三十一日)

收		支	
科目	金額	科目	金額
運輸收入	四三、二三五	諸税金	二、五七〇
雜收入	五七八	運輸費	六、八六〇
手數料	四九六	動力費	四、三三六
利息	四	保存費	八、六七〇
		遊園地雜費	一七九
計	四三、三三三	計	二六、三六一

- ◎ 當期純益金 壹萬五千七拾四圓
- ◎ 配當金 年一割
- ◎ 一日一哩當運輸收入 五拾八圓七拾六錢

へ、築地電軌

本社、名古屋市南區稻永新田、東屋敷五〇八番地

築地電軌株式會社は市内の築地より下之一色町に至る四哩六分の電車軌道にして、資本金三十五萬圓(全額拂込)の會社である。線路は單線にして客車(單車)七輛を以て十分乃至二十分毎に運轉し全區間は三十二分を要して居る。其賃金は一區二錢にして全線十六錢である。當會社の一ケ年輸送人員は百二十三萬九千五百五十二人であつて、旅客収入は七萬二千五百四十二圓を計上して居る。今、當會社の營業成績を參考迄に掲記することにす。

◎損益計算表

(自大正十五年十二月一日
至昭和二年五月三十一日)

科目	收入金額	科目	支出金額
客車收入	三八五 ^四	保存費	三、四五九 ^四
雑収入	八七九	電車費	三、八三九
計	三、九三三	運費	八、二八七
		總係費	四、四六四
		諸營業額	二、三三七
		建設費	二、五四四
		聯分擔額	二、四八〇
		計	二四、八二〇

◎當期利益金 八千九百九圓

◎配當金 年五分

◎一日一哩當運輸收入 四拾參圓貳拾壹錢

ト、中村電氣軌道

本社、名古屋市西區日比津町字道下

俗にいふ中村電車(株式會社)は市内牧野町より中村公園に至る僅々一哩九分の電車で線路は單線である。會社は元、大正二年十月創立せる名古屋土地株式會社の經營であつたが、大正十五年二月分離して當會社を創立したものである。資本金三百萬圓(内拂込四十八萬圓)にして是れが建設費は四十六萬三千三百七十五圓を要して居る。現在客車十輛を所有し、約六分毎に發車し、全線の運轉所要時分は十五分であつて賃金は四錢均一である。

尙、當會社の最近一ヶ年間の客車延走行哩は十六萬一千二百九十五哩にして、乗車人員は二百七十二萬四千百三十九人、旅客収入は十萬六千四百六十一圓であつて、今、當會社の半期に於ける損益計算表を擧げて見るに次の如くである。

◎損益計算表

(自大正十五年十一月一日
至昭和二年四月三十日)

收		入		支		出	
科目	金額	科目	金額	科目	金額	科目	金額
運輸收入	四八、七八〇 ^円	運輸費	六、四八〇 ^円	計	三三、六九六		
收入利息	五二	保存費	四、三七七	支拂利息	二七		
雜益	一、四〇二	動力費	三、六〇三				
		諸稅	一、八三二				
		總係費	七、三二九				
計	五〇、五三二						

◎當期利益金 貳萬六千八百參拾六圓

◎配當金 年一割

◎一日一哩當運輸收入 百五拾貳圓六拾九錢

B、郊外自動車網

當市の街路は幹線も雖も幅員比較的狹隘であるが、既に都市計畫成り、近き將來に於ては街衢整理として面目を一新するであらう。併し當市を中心として郊外に走れる幾多の道路、即ち岡崎方面より熱田を通りて彌富、桑名に至る東海道、舉母、足助を経て信州飯田町に通ずる飯田街道、津島に達する津島街道、岐阜に達する岐阜街道、瀬戸に達する瀬戸街道、小牧、犬山に達する犬山街道多治見に通ずる下街道等は何れも幅員二間半乃至三間の國縣道であるが、自動車の行違ひに困難を感ずる所も尠くない。

今、現在當市を起點として是等の郊外道路を走れる乗合自動車に就て、其概略を記することとする。

イ、尾三自動車

本社、愛知縣東加茂郡猿投村字越戸

尾三自動車株式會社は大正三年の創立にして資本金四萬圓(拂込二萬六千八百七十圓)車輛二十二

輛即ち

フ	オ	ー	ド	七人乗	七	七臺
六	人	乗	二	臺		
八	人	乗	四	臺		
十二	人	乗	二	臺		
七	人	乗	五	臺		
同	同	同	二	臺		

を所有し、市内新榮町五丁目を起點とし足助、越戸(勘八峽あり)、舉母、九久平、三好、小渡、武節に至る營業線路を有して居る。今、市内新榮町五丁目より足助方面に發車する時刻は

午前	七時三十分
同	九時三十分
同	十一時
午後	一時
同	一時三十分
同	三時三十分

であるが、千種驛前より小渡へは

午後 一時三十分 (小渡行)

更に發車し、四郷迄は共通路線である。

今、是等區間の哩程、往復回数、所要時分、運賃等を掲記すると次の通りである。

區	間	哩程	往復回数	所要時分	運賃
名古屋	舉母	一六	三	一時間十五分	一圓
同	越戸	一八	七	一時間二十分	一圓二十錢
同	足助	二九	六	二時間十分	二圓
同	小渡	三九	一	二時間半	三圓四十錢
同	武節	四七	二	四時間	四圓五十錢
同	九久平	二一	一	一時間五十分	一圓四十錢

尙、名古屋より是等の方面へ旅行した最近一ヶ年間の乗車人員は一萬六千四百六十二人の實績を示して居る。

ロ、田代自動車

田代自動車商會は個人經營にして車輛六輛

フォード	六人乗	四臺
	八人乗	一臺
ドツヂプラザ	五人乗	一臺

を有し覺王山を起點として次の營業路線時刻表等を發表して居る。

覺王山	長久手(岩作)	七哩	運賃	五十錢
同	日進村蟹甲	七哩五分	同	八十錢
同	西裏	一哩五分	同	十五錢

覺王山より長久手方面行發車時刻

午前九時、午后三時、同六時

覺王山より蟹甲方面行

午前八時、十時、十二時、午后二時、五時

覺王山より新榮町方面行

午前八時より午后五時迄一時間毎に發車

ハ、中央自動車

中央自動車商會の營業路線は市内尾頭橋を起點として津島町に至る路線を有し、車輛フォード七人乗、八人乗何れも各二臺を運轉して居る。途中岩塚に至る迄は岩塚自動車株式會社の競争路線で、同會社は更に岩塚より中村公園附近迄の路線を有し旅客を輸送して居る。

此の中央自動車商會の尾頭橋發車は午前七時半、八時、十時半、午後一時、三時半、六時の六回で此の間に岩塚行の岩塚自動車の車輛が尾頭橋を發車して居る。津島迄は十哩であつて賃金は七十五錢を收受し時間は約一時間を要する。又岩塚迄は十五分にて達し賃金は何れの會社の自動車に乗るも二十五錢である。

ニ、船方自動車

船方自動車株式會社は資本金十萬圓(二萬圓拂込)で市内電車の千年停留所より下の一色町の入口である明德橋迄の營業路線を有して居る。車輛フォード二臺(七人、九人乗)エスエックス一臺(五人乗)を有し全線を五區に頒ち一區五錢の賃金を收受し午前七時、千年發より約三十分毎に發車し

て居る。

此の營業路線の終點よりは明德自動車株式會社の自動車が下之一色町より發車し明德橋を経て省線彌富驛迄乗合を運轉して居る。

ホ、日本遞送

日本遞送株式會社は大正十一年七月の創立に係り資本金十萬圓(七萬圓拂込)車輛三十輛(フォード)を有し、岐阜に支社を置き郵便物遞送貨物貸及乗合自動車業を經營して居る。

當會社の經營する市内熱田(愛電本社前)より平針に至る營業乗合路線六哩はフォード八人乗二臺を以て、午前八時半より一時間毎に午後五時迄運轉して居る。賃金は片道六十五錢である。尙、愛電前より呼續に至る路線を有し現在一時間毎に發車して居る。

へ、其他の乗合自動車

羽田野自動車は市内大曾根よりの坂下、内津へ午前七時半より約一時間半毎に午後七時半迄八回運轉して居る。

城北乗合自動車は大曾根より小牧を通りて羽黒迄殆んど一時間毎午後七時迄八回運轉して居る。

次に鈴木自動車は市内山口町を起點として矢作(ヤザコ)に至る路線を有し、澤田自動車は瀬戸町を起點として府縣道により瀬戸電車線に沿ひ守山町を経て市内大曾根に至る營業路線を有してをるが、現在は瀬戸電の終列車後十一時半と十二時半の二回運轉して居るに過ぎない。

以上は近郊乗合自動車網の概略であるが、最近一ケ年の輸送量は大體座席利用率及從事臺數等より類推して三十一萬五千三百六十人位が相當と認められる。

如斯、郊外鐵道軌道及自動車網は益々市の發展膨脹に伴ひ、更に其活動著しく將來當市の外廓を巡る大循環線の布設を必要とするに至るであらう。

ロ、人力車

人力車は現在一人乗長三尺三寸、巾一尺六寸五分が當市内に約千三百二十六輛ある。此の人力車は最近異常の發達を來したる自動車のために痛く脅威を受けて居る。

仍て累年當市内に於ける人力車の數が減少を來し最近五ケ年間には約二百四十輛の減少を示して

居る。

此の營業者は主に一輛を所有するもの多く、従つて車輛數と略々同數の營業者があり、賃人力車營業をなすものは殆んどない現狀である。

次に構内營業を許可する人力車數は

名古屋驛	一一〇輛
熱田驛	一五輛
千種驛	一〇輛
大曾根驛	五輛
枇杷島驛	ナシ

であるが、夫々驛人力車組合を組織し、驛を起點として賃金を公表して居る。今、市内三驛を起點としての概算標準賃金を掲記して見る。次の通りである。

人力車賃金表 (名古屋驛)

賃金	行	先
金貳拾錢	彌宜町四丁目、下廣井町一丁目、堀内町二丁目、笹島町附近	

金貳拾七錢	東洋紡績、花車町、船入町、西柳町
金參拾參錢	上島町、竪三藏町、早苗町、洲崎町、傳馬町三丁目、五條橋
金四拾壹錢	名古屋郵便局、塩町二丁目、南園町坂、傳馬町七、御園御門、日本銀行南驛町、若宮八幡
金四拾七錢	門前警察署、大須表門、第三師團、押切權現、新榮警察署、矢場二ノ切、神樂町、押切豊田紡績、江川警察署、日ノ出町、本町御門、好生館、西魚町三丁目、古郷町
金五拾五錢	古渡、山王、下日置町、門前町八丁目、上宿、淨心、南武平町坂下、下竪杉町、小林町、八坂町二丁目
金六拾貳錢	清水御門、富士塚町一丁目、東別院、正木町、深井町、東瓦町
金六拾九錢	枇杷島橋、千種驛、相生町、安房町、專賣局、長塀町、主税町四丁目、尾頭、鶴舞公園、中村公園
金七拾七錢	建中寺、東白壁町、八王寺、高藏、枇杷島警察署、原製糸、工業學校
金八拾五錢	熱田神宮西門、徳川邸、刑務所、黒門町、師範學校、大曾根坂、熱田兵器廠、新川町、古出来町
金九拾貳錢	元愛知郡役所、熱田驛附近
金九拾八錢	第八高等學校、川名辨天、船方、熱田海岸

金壹圓五錢

覺王山、六郷瀬戸電本社、上野兵器廠附近

前項ノ料金ハ晝間晴天ノ場合ノ料金ニテ晴天夜間及雨天夜間ハ二割増、雨天ニシテ夜間ノ場合ハ三割増トス

人力車賃金表

(熱田驛)

熱田警察署	十一	二十五錢以内
小野田セメント株式会社	十六町	二十七錢同
第八高等學校	二十六町	三十七錢同
東本願寺別院	二十六町	三十七錢同
大須觀音	一里二町	四十七錢同
商品陳列館	一里三町	四十七錢同
廣小路本町角	一里十五町	五十七錢同
名古屋停車場	一里八町	五十二錢同
同 ホテル	一里十町	五十七錢同
鶴舞公園	一里五町	五十二錢同
千種停車場	一里二十一町	六十七錢同

第三師團

一里二十五町

七十二錢以内

備考

- 一、市街地迄五丁以内は金十二錢以内
但し五丁以上(未滿)を増す毎に五錢を加ふ
- 二、市街地外縣道一里金三十錢以内
- 三、市街地里道一里金四十錢以内
- 四、一日雇(十二時間以内)金二圓三十錢以内
半日雇(六時間)金一圓三十錢以内
客待(一時間)十錢以内
- 五、二人引は一人の二倍半以内
- 六、往復は二割引
- 七、夜間は二割以内を増す
- 八、強風又は雨天の場合は晝二割。夜三割以内を増す。

人力車賃金表

(千種驛)

廣小路本町角	二十三町	三十二錢以内
日本銀行	十九町	二十七錢同
商品陳列館	二十七町	三十七錢同

大須観音	二十八丁	三十七錢以内
門前警察署	二十九町	三十七錢同
名古屋ホテル	三十町	三十七錢同
東照宮	三十五町	四十二錢同
西別院	三十町	三十七錢同
第三師團	三十五町	四十二錢同
名古屋停車場	一里一町	四十七錢同
五條橋	三十五町	四十二錢同
東別院	三十五町	四十二錢同
東洋紡績會社	二十九町	三十七錢同
師範學校	二十四町	三十二錢同
大曾根坂	二十四町	三十二錢同
名古屋監獄	十町	十七錢同
第八高等學校	一里三町	四十七錢同
熱田西御門	一里二十四町	六十七錢同
中村公園	一里三十五町	八十二錢同
覺王山	三十町	三十七錢同

八事山	一里一町	四十七錢以内
鶴舞公園	十五町	二十二錢同
日本陶器會社	一里十三町	五十七錢同

備考 熱田驛に同じ。

次に、此の人力車が一ヶ年幾何量の輸送成績を擧げて居るかを推定して見るに、構内營業の人力車は一日一輛平均四人の乗車人員があるが、市内在籍の千三百二十六輛は全部毎日出働してをるが又、斯の如く四人の乗車人員があるか甚だ疑問である。仍つて一日一輛平均一人の乗車人員があるものゝ寡少の假定に依れば一ヶ年四十八萬三千九百九十人となる譯である。

七、附近の遊覽地

名古屋を中心とする旅客關係中年行事の主なるものは其大部分神社、佛閣の祭典、緣日で、殊に愛知縣は古來北陸諸縣と同じく佛教隆盛の地である。即ち淨土宗、曹洞宗、眞宗の寺院多く、市内には東、西本願寺別院ありて衆徒法悦の中心を爲してゐる。

就中弘法大師を信すること篤く是に賽するもの夥し、彼の三河三弘法を初め、覺王山其他近郊に弘法を祀れる處隨所にありて、其緣日には善男善女の群れ絶へず法燈のゆらぐ處香煙深く立ちこめてゐる。

其他夏冬二季に於ける歸郷學生の來往、夏季に於ける登山、海水浴、避暑旅客、春秋行樂の季節に於ける觀櫻、觀楓客及十二月及二月末の工女輸送等である。

由來名古屋市内には比較的遊覽に適する箇所が尠いが、近郊には名勝多く枚舉に遑がない。仍つて茲には特に有名なるもののみを舉ぐるに止めて置く。

A、市内遊覽地

名古屋城	市電	本町御門
熱田神宮	同	熱田神宮前
鶴舞公園	同	鶴舞公園
中村公園	中村電車	中村公園
大須觀音	市電	門前町
覺王山日暹寺	同	覺王山

B、愛電沿線

聚樂園の大佛	最寄驛	聚樂園
太田川牡丹園	同	太田川
新舞子の遊園地	同	新舞子
三河三弘法	同	新立
豊川稻荷初詣	同	豊川
八つ橋かきつばた	同	牛田
温泉	同	多屋
常滑の窯業	同	常滑

C、名電沿線

日本ライン	最寄驛	犬山橋
犬山の鶴飼	同	同
犬山の櫻狩	同	同
津島祭	同	津島
眞清田神社	同	東一の宮
小牧山(尾張富士)	同	小牧

D、瀬戸電沿線

瀬戸の窯業	最寄驛	小瀬	小瀬
龍泉寺	同	瀬戸	瀬戸
雲興寺	同	小瀬	瀬戸
飛行場	同	瀬戸	瀬戸

E、尾電沿線

八事遊園地	最寄驛	八事	八事
尾電グラウンド	同	八事	八事
興正寺	同	興正寺前	興正寺前

F、下之一色電沿線

荒子觀音	最寄驛	荒子	荒子
松蔭遊園地	同	下之一色	下之一色
下之一色漁業組合	同	下之一色	下之一色

G、築地電沿線

多加良浦海水浴場	最寄驛	多加良浦	多加良浦
稻永海岸沙干狩	同	稻永	稻永

H、其他

勘八峽	三河鐵道	平戸橋
鳳來峽	鳳來寺鐵道	鳳來寺
岐阜の鶴飼	省線	岐阜驛
定光寺	省線	定光寺
虎溪山	省線	多治見

(完)

549
338

549
338

549
338

549
338

