

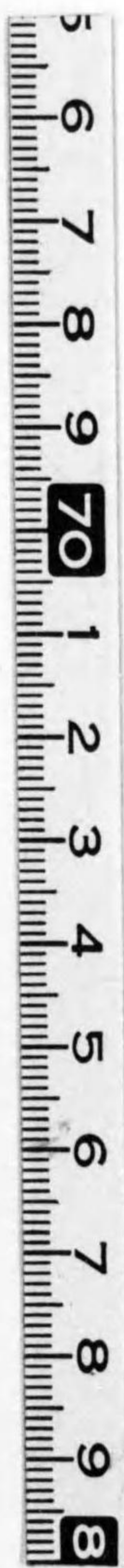
14. 4-828- (4-6)



1200501208867

14.4
828

東京市電業客交通調査報告
昭和四年度乗合自動車調査実績
東京市電気局



始



東京市電乘客交通調查報告 5

昭和四年度乘合自動車乘客調查實績

(以印刷代謄寫
無斷禁轉載)

東京市電車課運輸調查掛
電氣局



昭和四年六月十三日現在

日力電軌株式會社

○澁谷車庫前

○目黒

○下坂藍魚

○橋園芝

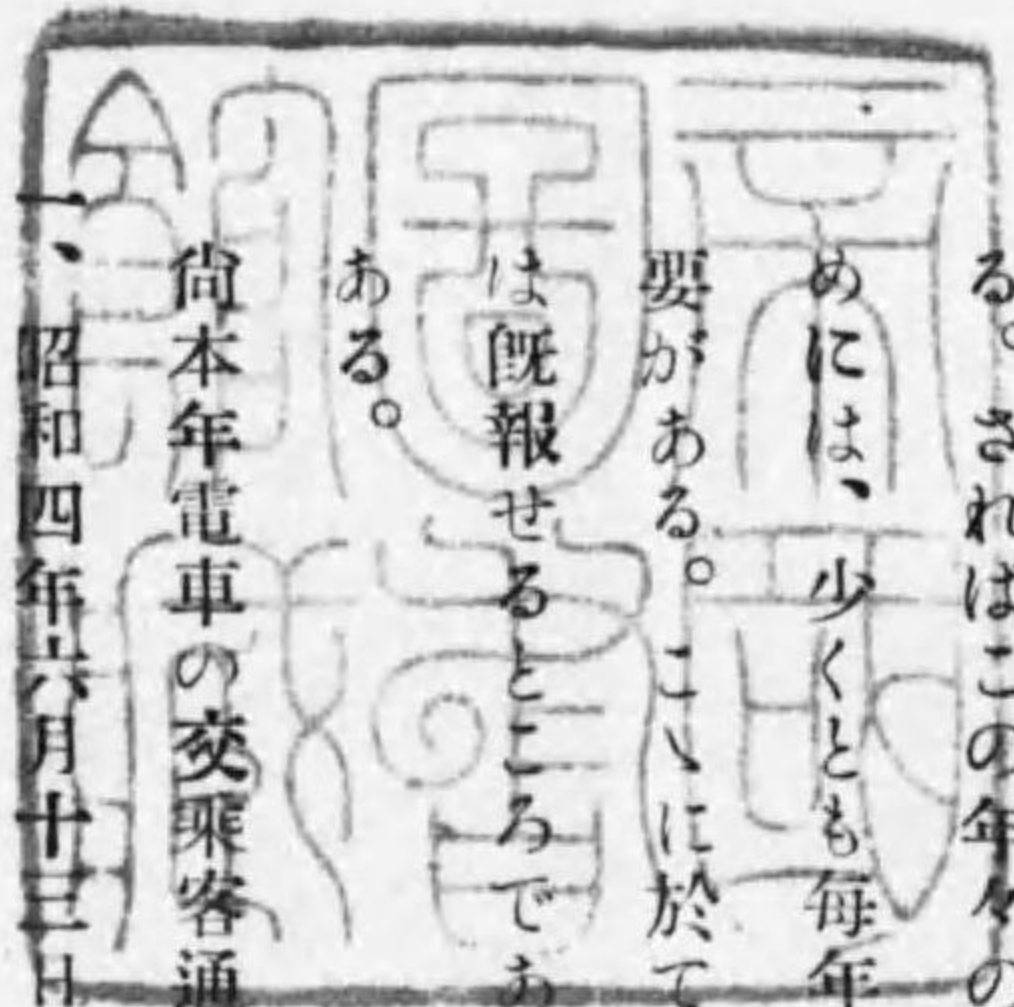
○千住新橋

- — ○ 一區間
- 新宿
- ⋯ 大塚
- - - 澁谷
- - - 濱松町出張所

579-436

はしがき

発行所寄贈本



一、我市營乘合自動車運轉は大正十三年一月創業以來今日に到るまで既に六年餘を經過した。その間有力なる市内交通機關の一として時代の要求に適合し、業態は漸を逐ふて進展し來たれるものである。さればこの年々の進捗に伴ふ実績を考覈し、更に將來に向つての適當なる指針を以て進まん爲めには、少くとも毎年一回の乗客交通調査を施行し、乗合自動車交通の基本たる実績を把握する必要がある。ことに於てか昭和三年十月二十五日第一回乗合自動車乗客調査を施行し、其の実績概要は既報せるところである。更に昭和四年六月十三日第二回の乗合自動車乗客調査を施行し、其の実績概要がある。

尙本年電車の乗客交通調査も亦同日を期して施行した。其の実績報告は別冊にして發表した。昭和四年六月十三日施行乗合自動車乗客調査に就ては、其の整理進捗につれ知り得たる結果を其の都度速に發表することを期し、既に速報を出したること數回、其他中間報告、結末報告、乗客潮流密度圖表等を相次で發表し、兎も角當該年度内に、豫定の調査主要項目中その実績の要點だけを報告した譯であるが、更にこれを一丸となし、尙多くの未發表実績を追加して總括的報告をなすが至當であると思惟し、且つ是迄配付した報告は謄寫版印刷の關係上少部數に限られ、従つて一部

404
828

目次

一、總 說	一
(一) 調査實施方法	一
(二) 調査實施當日の狀況	二
(三) 調査實績概要	二
二、全線乗客輸送量	七
(一) 調査實績延人區數と収入料金面延人區數	八
(二) 収入料金面種別乗客延人區數	九
(三) 回收乗車券面種別乗客延人區數	一〇
(四) 「區」別乗客數	一〇
三、全線時間別及期別乗客輸送量	一四
(一) 時間別乗車人員	一四
(二) 期別乗車人員	一六
(三) 高潮期の特異性	一八

に局限された憾みがあるから、此際總括的報告書を印刷に附し、廣く局内外に頒ち、聊かなりとも都市交通研究上の資料に供すると共に、更に大方各位の批判を仰ぐことが出来れば望外の光榮であると考へたのである。

一、終りに本調査は幸ひ天候と人爲の協力とに併せ恵まれ目的完成の一端に資するを得たことを呉々も感謝する次第である。

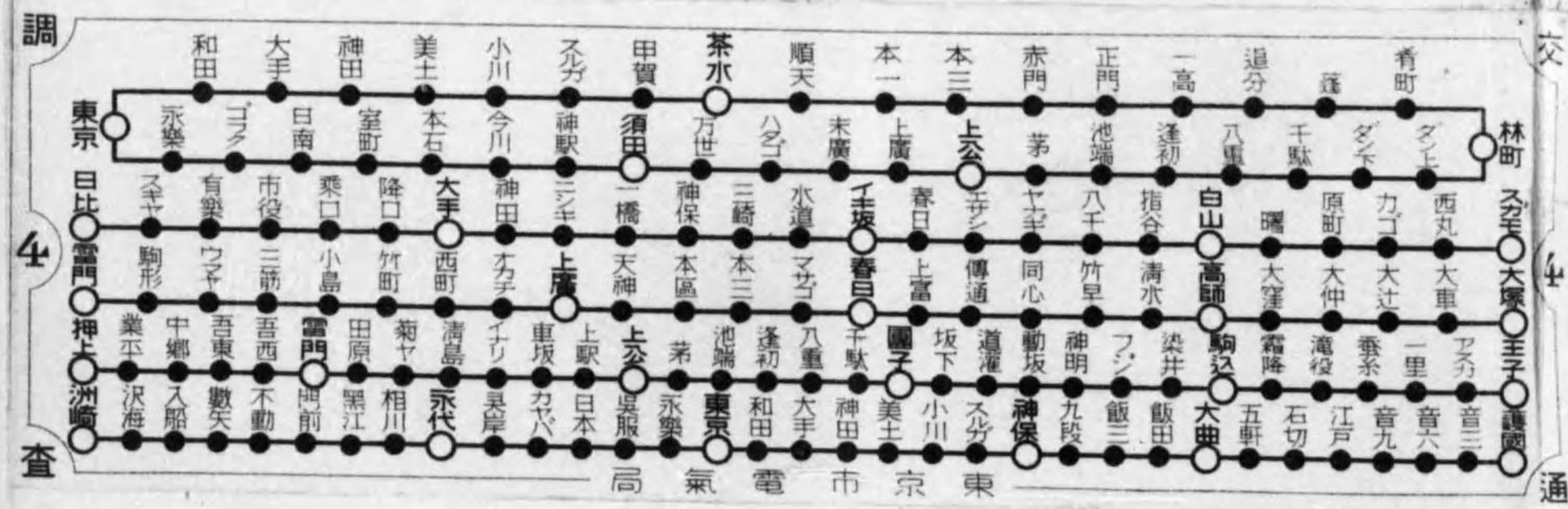
昭和五年八月

運輸調査掛長 栗原卯之助

(四) 期別乘車人員調査年次的比較	一九
四、全線場所別乗客輸送量	二〇
(一) 停車場別乗降人員	二〇
(二) 區間料金制に因り生ずる乗客集散の状況	二四
五、各系統時間別及期別乗客輸送量	二七
(一) 各系統時間別及期別乗車人員	二六
(二) 系統別最高峯時輸送量	二九
六、各系統場所別乗客輸送量	三三
七、各系統乗客吸収量及吸収率	四二
(一) 系統別乗車人員	四二
(二) 系統別乗客吸収率	四四
八、各系統乗客潮流密度	四八
(一) 各系統全一日往復別乗客最大及最小通過人員と其區間	四九
(二) 各系統乗客潮流平均密度	四九
九、乗客延人糎及平均乗車糎	五三

(一) 全線乗客延人糎及平均乗車糎	五三
(二) 系統別乗客延人糎及平均乗車糎	五五
十、乗客延人區數及平均乗車區數	五八
(一) 全線乗客總延人區數及平均乗車區數	五八
(二) 系統別乗客延人區數及平均乗車區數	五九
(三) 全線乗客時間別平均乗車區數	六二
十一、各系統車輛別運轉車糎	六三
(一) 各系統車輛別運轉車糎	六四
(二) 出張所別在籍車數及使用車數	六六
(三) 使用車輛別一車糎平均運轉	六六
十二、系統別運轉一車糎當乗車人員及延人區數	六七
(一) 系統別運轉一車糎當乗車人員	六七
(二) 系統別運轉一車糎當延人區數	六九
十三、系統別運轉一車平均通過人員及一車平均乗客占席率	七〇

調 査 券 見 本



- (一) 乗合自動車と電車との乗客關係に就て..... 七
- (二) 系統別各種統計總括表..... 六
- (三) 系統別乗客潮流密度圖表..... 六

昭和四年度乗合自動車乗客調査実績

一 總 說

一) 調査実施方法

今回の調査実施方法は前年の調査と殆ど同じ方法にて次の如き要領を以て実施せられた。

- (イ) 調査は終日全線に亘る。
- (ロ) 乗客調査の爲特に各出張所別(内容を更に各系統別にす)の調査券を發行した。
- (ハ) 車掌は平日の如く乗車券入缺の後、此れを乗客に交附せず直に斷截函に收め、特別に發行せられたる調査券に乗車地降車地を入缺し、之を乗客に交附し降車の際回収した。
- (ニ) 車掌は乗客降車の際回収したる該調査券を取纏め、當該系統の起點及終點に着車の都度之れを回収係員に手交した。

(ホ) 調査券の回収は各系統の起終點に係員を配置して之れを取扱はしめ、以て住路復路の回収を分ち一時間毎に取纏めて袋入れとした。但し午前七時前ものは午前七時より八時までの分として處

理せしめた。

(二) 調査実施當日の状況

調査當日(昭和四年六月十三日木曜日)は恰も梅雨中のこととして、相当天候は氣遣はれたが、概ね曇天を以て経過し、夕頃小雨を見たに過ぎなかつた。車掌は前年施行したる乗客調査に於て大體経験を得たるもの多く終日順調に進行した。

(三) 調査実績概要

前述の如くにして回収されたる調査券は各種の段階を経て分類集計作表の上、以下各章に於て論述する如き詳細なる項目に達するのであるが、今その実績中特筆すべきものを要約摘記すれば次の如くである。

(1) 調査當日の乗客輸送量

乗客数	一三三二、六七〇人
同延人區數	一八二、四五八人區

此數は前年度の調査に比し乗客數に於て約一萬三千人(一割一分)の増加、延人區數に於て一萬一千

人區(六分)の増加に當つて居る。然し系統料、運轉車數の増加の爲一車料當りの乗客に於ては〇、四九人の減を示して居るから絶對的の増加とは言へない。

(2) 區別乗客數

乗客數	一區	二區	三區	四區	五區	六區	區合	計
	九七、〇〇一人	二四、二七三人	八、七七三人	二、五三二人	八二人	九人	一三二、六七〇人	
百分率	七三・一一%	一八・三〇%	六・六一%	一・九一%	〇・〇六%	〇・〇一%	一〇〇・〇〇%	

前年度調査に比し百分率に於て一區は三パーセントの増加であるが、以下二區乃至五區は何れも減で六區のみ同率である。

(3) 全線一時間平均乗客數

往路	四、二三二人	復路	四、〇五九人	計	八、二九〇人
----	--------	----	--------	---	--------

前年度調査に比し一時間平均約九百人の増加である。

(4) 各系統往復別乗車人員の時間的變化

イ、往路乗車人員中の最高峯時は概して午前八時——九時に在るが、錦糸堀、洲崎、千住、押上、四線の如く江東及下町筋に於ては夕高潮時に最高峯を示すものあるは乗客潮流が山手方面と下町筋とに依つて相違ある所以である。

ロ、往路乗車人員中の最高峯時は前項と反対現象を示し、概して夕高潮時に多い。
ハ、芝園線は晝間に最高峯時を示す顯著なる系統である。

(4) 各系統乗客吸収量

全系統中乗車人員一万人以上を吸収するものは芝園、新宿、團子坂、押上、大塚、澁谷、明石町線の七系統で、その合計数は八萬三千五百人に上り全系統の六割三分に相當して居る。而して爾餘の十二系統を以つて四萬九千餘人、即全乗客の三割七分を占むるに過ぎない。

(6) 全系統路線一軒一時間平均乗車人員

往路 二八人 復路 二八人 計 五八人

前年度調査に比し全線平均で十四人(二割五分)減となつて居る。

(7) 路線一軒一時間平均乗車人員中特に顯著なる系統

順位	系統	往路	復路	合計
1	新宿線	五五	五一	一一〇
2	芝園線	四七	四九	九六
3	押上線	四四	四五	八九
4	大塚線	四三	四三	八六

(8) 平均通過人員中密度濃き系統

順位	系統	往路	復路	合計
1	新宿線	二、七六六 _人	二、三九九 _人	五、一六五 _人
2	芝園線	二、〇七六	一、九九三	四、〇六九
3	澁谷線	一、九一三	一、七八六	三、六九九
4	押上線	一、六六六	一、六八七	三、三五三

(9) 乗客延人軒

往路	復路	合計
一七五、三四五人軒	一六五、九四四人軒	三四一、二八九人軒

前年度調査に比し二五、五〇〇人軒(七・五%)の増加である。

(10) 乗客一人平均乗車軒に於て最著しき系統

順位	系統	平均乗車軒	順位	系統	平均乗車軒
1	大久保線	三・四〇 _軒	3	新宿線	二・九五 _軒
2	澁谷線	三・一三	4	巢鴨線	二・八八

(11) 全線乗客一人平均乗車軒

二軒 五七

- (12) 全線乗客一人平均乗車區數 一區 三八
 - (13) 全線運轉車糶 實糶 六〇、四〇二・七
 - 換算糶 六五、六二九・四
 - (14) 全線運轉一車糶平均乗客數 二人〇二 (前年度調査に比し〇・四九人の減)
 - (15) 一車糶平均乗客數に於て特に顯著な系統 明石町線 二人五二 押上線 二人四七
 - (16) 全線一車糶平均延人區數 二人區七八 (前年度調査に比し〇・八八人の減)
 - (17) 一車糶平均延人區數に於て特に著しき系統 芝園線 三・七六^{人區} 明石町線 三・三七^{人區}
 - (18) 全線一車平均通過人員 五人二〇
 - (19) 全線一車平均占席率 三七パーセント
- 前年度調査に比し一車平均通過人員に於て約一人の増、占席率に於て八パーセント増
- (20) 一車平均通過人員及一車平均占席率に於て特に顯著なる系統 統一一車平均通過人員 一車平均乗客占席率

明石町線	六・八〇	四九%
芝園線	六・四八	四六
澁谷線	五・九七	四三
押上線	五・八〇	四一

二 全線乗客輸送量

交通調査當日の實績として記録すべき乗客數は左の如くである。

全一日分乗客輸送總量	一三三二、六七〇人		
同 乗客延人區數	一八二、四五八人區	之れを前年調査實績と比較すれば	
	昭和四年	昭和三年	増加
乗客輸送總量	一三三、六七〇	一一八、七四二	一三、九二八
乗客延人區數	一八二、四五八	一七一、二九二	一一、一六六
			〇・一三三
			〇・〇六一

即前年に比し乗客數に於て一三、九二八人増加、其増比約一割一分で延人區數は一一、六六八人の増加で其増比は約六分に當つて居る。然し乍ら上記の増加は系統糶程及運轉車數隨て運轉車糶に於て前

年調査當日より聊か増進を示して居る結果の現れであつて、絶對的增加とは言ひ難い。却て一車料當りの乗車人員に於ては後述の如く減退を示して居るのである。

【註一】系統料程(往復)

前年度	二三四、五〇六料
本年度	二九六、四八八料
運轉車數	
前年度	三、二六八臺
本年度	四、三九八臺
運轉車料	
前年度	四七、二七六料
本年度	六五、六二九料

【註二】乗客數延人區の増比が乗客輸送總量のそれと同率でないのは、後述の如く本年度調査に於ては一人平均の乗車區數が一區三八で前年度(一區四四)より聊か減退を見たる爲乗客延人區數に影響を及ぼした譯である。

(一) 調査實績延人區數と収入料金面延人區數

前記調査當日の實績延人區數と從來慣用せらるる、^{【註】}収入面延人區數とを比較對照すれば次の如くである。

【註】収入料金面延人區數とは當日發賣せる切符面の延區數を言ふものであるから、回数券以外の乗客に當日買上たる回数券の未使用分も延區數として含まれ、買置き回数券使用乗客は含まれないのである。

昭和四年六月十三日 調査實績延人區數 一八二、四五八人區
収入料金面延人區數 一七〇、三三六人區

即調査實績延人區數一八二、四五八人區に對して、収入料金面延人區數は一七〇、三三六人區で、その差は一萬二千餘人區であるが、かくの如く収入料金面の延人區數が少數であるのは、當日回数券の賣上が不振であつたその一面、持越しの回数券を使用せる乗客の多數にあつたことを示して居るのである。元來回数券の賣上は月初月末に多く中旬に少ない、本年の調査は六月十三日にて中旬にある關係上、從て上記の如き現象を生じたのであらう。

(二) 収入料金面種別乗客延人區數

	普通券	回数券	電車券	計
六月十三日	七九、七九七 六・九%	五〇、六五六 二九・七%	三九、八八三 二二・四%	一七〇、三三六 一〇〇%
六月中一日平均	八八、一三三 四八・六%	五四、六二〇 三〇・二%	三八、五五九 二二・二%	一八一、三一二 一〇〇%

斯くの如く當日の収入面の延人區數を乗車券種別に分類すれば、普通券は七九、七九七人區即四六・九%に相當し、現拂乗客は總數の半數に達せざるものである。而して回数券は五〇、六五六人區(二九七%)を占め、爾余の三九、八八三人區、即二三・四%は實に電車券轉用の乗客である。

(三) 回收乗車券面種別乗客延入區數

尙當日回收したる乗車本券を種別に分類したる結果によれば左の如く。

調査日回收乗車券面 種別乗客延入區數	計	
	普通券	回数券 電車券
八〇、六七六	五九、五六九	一八二、四三八
四四・二%	三二・七%	一〇〇%
四二、一九三	二二、一〇一	
		二三・一%

大體に於て前述収入料金面の乗客種別と大差ないが、回数券に於て幾分高率である。即料金面では回数券が約三〇パーセントであるが、回收切符面では約三三パーセントを占めて居る。これは當日回数券持越乗客の多かりしことを實證するものにて前項所述と符合するのである。

(四) 「區」別乗客數

「區」別	復路		合計	百分率
	往	復		
一區	四九、三七一	四七、六三〇	九七、〇〇一	七三・一%
二區	一二、二八五	一一、九八八	二四、二七三	一八・三〇
三區	四、六六五	四、一〇八	八、七七三	六・六一
四區	一、三五〇	一、一八二	二、五三二	一・九一
五區	四〇	四二	八二	〇・〇六
六區				
合計	六七、七一九	六四、九五二	一三二、六七〇	一〇〇・〇〇

右表の如く乗客の乗車行程に従つて「區」別に分類して見るに、總乗客十三萬二千餘人中一區乗客は九萬七千人にて總數の七割三分餘を占め、二區の乗客は二萬四千人で一割八分に相當して居る。斯くの如く一區二區の乗客のみで實に全乗客の九割餘に達し、全乗客の僅か一割に相當する一萬一千人餘が三區乃至六區の乗客として按配されるに過ぎない状態である。而して之を前年調査の區別百分比と比較對照すれば

年別	一區	二區	三區	四區	五區	六區	計
昭和四年	七三・一%	一八・三〇%	六・六一%	一・九一%	〇・〇六%	〇・〇一%	一〇〇・〇〇%
昭和三年	六九・九七%	一八・八八%	八・一八%	二・八九%	〇・〇七%	〇・〇一%	一〇〇・〇〇%
増減△	三・一四%	〇・五八%	△	△	△	〇・〇一%	

一區乗客は前年より約三パーセントの増加であるに拘らず、二區以下は夫々減少を示し、僅かに六區が同率であるに過ぎない。斯くの如き長距離乗客の減少は一面一般社會の不景氣の反影と稱すべきも又一面一區乗客の激増は益々市電短距離乗客の吸収を意味するものと言ひ得る。(附録一)「乗合自動車と電車との乗客關係に就て」を参照)

各系統(往復)「區」別

系統	往復 乘車人員 及延區數	往 路						計	一區
		一區	二區	三區	四區	五區	六區		
(1) 銀座循環	{乘車人員 延區數	1,662 1,662						1,662 1,662	
(2) 目黒線	{乘車人員 延區數	3,343 3,343	818 1,636	374 1,122	136 544			4,671 6,645	3,288 3,288
(17) 錦糸堀線	{乘車人員 延區數	1,665 1,665	697 1,394	247 741				2,609 3,800	1,650 1,650
(20) 芝園線	{乘車人員 延區數	3,927 3,927	1,884 3,768	634 1,902	233 932			6,678 10,529	4,334 4,334
(4) 澁谷線	{乘車人員 延區數	3,690 3,690	938 1,876	619 1,857	316 1,264	2 10		5,565 8,697	3,584 3,584
(19) 明石町線	{乘車人員 延區數	3,923 3,923	935 1,870	354 1,062	57 228	1 5		5,270 7,088	3,941 3,941
(5) 新宿線	{乘車人員 延區數	4,298 4,298	1,282 2,564	923 2,769	274 1,096			6,777 10,727	3,790 3,790
(6) 大久保線	{乘車人員 延區數	329 329	186 372	107 321				622 1,022	329 329
(7) 四谷線	{乘車人員 延區數	149 149	9 18					158 167	110 110
(18) 洲崎線	{乘車人員 延區數	2,759 2,759	1,009 2,018	233 699	47 188	9 45		4,057 5,709	3,060 3,060
(18) 例外洲崎線	{乘車人員 延區數	175 175	75 150					250 325	232 232
(8) 巢鴨線	{乘車人員 延區數	544 544	349 698	236 708	53 212			1,182 2,162	513 513
(10) 國子坂線	{乘車人員 延區數	4,943 4,943	1,180 2,360	155 465	2 8			6,280 7,776	5,027 5,027
(15) 大塚線	{乘車人員 延區數	4,366 4,366	810 1,620	317 951	108 432			5,611 7,369	4,141 4,141
(3) 濱町循環	{乘車人員 延區數	2,694 2,694						2,694 2,694	3,109 3,109
(11) 千住線	{乘車人員 延區數	3,373 3,373	706 1,412	211 633	66 264	23 115	8 48	4,387 5,845	3,458 3,458
(13) 押上線	{乘車人員 延區數	4,786 4,786	1,110 2,220	207 621	43 172			6,146 7,799	4,876 4,876
(14) 寺島線	{乘車人員 延區數	1,503 1,503						1,503 1,503	1,238 1,238
(21) 王子線	{乘車人員 延區數	1,242 1,242	297 594	48 144	15 60	5 25		1,607 2,065	950 950
合 計	{乘車人員 延區數	49,371 49,371	12,285 24,570	4,665 13,995	1,350 5,400	40 200	8 48	67,719 93,584	47,630 47,630

乘車人員表

復 路						合 計						
二區	三區	四區	五區	六區	計	一區	二區	三區	四區	五區	六區	計
												1,662
742	298	110			4,438	6,631	1,560	672	246			1,662
1,484	894	440			6,106	6,631	3,120	2,016	984			9,109
868	229				2,747	3,315	1,565	476				5,356
1,736	687				4,073	3,315	3,130	1,428				7,873
1,687	528	207			6,756	8,261	3,571	1,162	440			13,434
3,374	1,584	828			10,120	8,261	7,142	3,486	1,760			20,649
1,060	481	279			5,404	7,274	1,998	1,100	595	2		10,964
2,120	1,443	1,116			8,263	7,274	3,996	3,300	2,380	10		16,960
965	333	42			5,281	7,864	1,900	687	99	1		10,551
1,930	999	168			7,038	7,864	3,800	2,061	396	5		14,126
1,062	806	250			5,908	8,088	2,344	1,729	524			12,685
2,124	2,418	1,000			9,332	8,088	4,688	5,187	2,096			20,059
207	53				589	658	393	160				1,211
414	159				902	658	786	480				1,924
9					119	259	18					277
18					128	259	36					295
1,142	257	53	13		4,525	5,819	2,151	490	100	22		8,581
2,284	771	212	65		6,392	5,819	4,302	1,470	400	110		12,101
82					314	407	157					564
164					396	407	314					721
319	100	30			962	1,057	668	336	83			2,144
638	300	120			1,571	1,057	1,336	1,008	332			3,733
1,019	189	1			6,236	9,970	2,199	344	3			12,516
2,038	567	4			7,636	9,970	4,398	1,032	12			15,412
888	333	109			5,471	8,507	1,698	650	217			11,072
1,776	999	436			7,352	8,507	3,396	1,950	868			14,721
					3,109	5,803						5,803
					3,109	5,803						5,803
635	211	43	26	1	4,374	6,831	1,341	422	109	49	9	8,761
1,270	633	172	130	6	5,669	6,831	2,682	1,266	436	245	54	11,514
1,033	230	50			6,189	9,662	2,143	437	93			12,335
2,966	690	200			7,822	9,662	4,286	1,311	372			15,631
					1,238	2,741						2,741
					1,238	2,741						2,741
270	60	8	3		1,191	2,192	567	108	23	8		2,898
540	180	32	15		1,717	2,192	1,134	324	92	40		3,782
11,988	4,108	1,182	42	1	64,951	97,001	24,273	8,773	2,532	82	9	132,670
23,976	12,324	4,728	210	6	88,874	97,001	48,546	26,319	10,128	410	54	182,458

三 全線時間別及期別乗客輸送量

(時間に於ける乗客集散の疎密)

乗合自動車運輸も亦其集散の状況に於て、時間的變化を受くること電車と略々同様であるが、その繁閑の差は各系統及路線により場所的に特徴あること勿論である。そは後章に譲り先づ全線通計に於ける時間的變化について述べることにする。

(一) 時間別乗車人員

順位	時間	往路乗車人員	復路乗車人員	往復乗車人員計	同 上百分率
12	7 ^{午前} —8	二、九一八	一、三一六	四、二三四	三・一九
3	8—9	六、八二八	三、八九〇	一〇、七一八	八・〇八
7	9—10	五、一五八	三、九九九	九、一五七	六・九〇
9	10—11	四、四二八	三、九〇九	八、三三七	六・二八
11	11—12	四、一八四	三、五八九	七、七七三	五・八六
12	1 ^{午後} —2	三、七四一	三、六九二	七、四三三	五・六〇

全日計	15	14	13	8	2	1	4	5	6	10
同日計	10—11	9—10	8—9	7—8	6—7	5—6	4—5	3—4	2—3	1—2
同一時間平均	六七、七一九	一、六三七	二、三三九	三、三九七	四、一四〇	五、一三六	五、〇三五	四、八二六	四、四三〇	四、三七六
	六四、九五二	二、七四二	二、六二六	三、七一一	四、七六〇	五、八三八	五、三四五	四、六九〇	四、七三〇	三、五六二
	四、〇五九	四、三七九	四、九六五	七、一一〇	八、九〇〇	一〇、九八四	一〇、三八〇	九、五一六	九、一六〇	七、九三八
	一三二、六七〇	四、三七九	四、九六五	七、一一〇	八、九〇〇	一〇、九八四	一〇、三八〇	九、五一六	九、一六〇	七、九三八
	八、二九二	一〇〇、〇〇〇	三・三三〇	五・三三四	六・七一	八・二八	七・八二	七・一七	六・九〇	五・九八

前表に於ける往復合計乗車人員を逐次點檢し見るに、乗客の時間的高低が次の様な緩急傾斜を描いて居ることを發見する。即早朝始業の第一時間(七時—八時)は最下位の約四千人に過ぎないが、高潮時たる八時—九時の間に到つて俄然一萬を突破するのである。而してラッシュニアフ、後半の九時—十時の間で九千餘人に下り、爾後漸減の傾向を辿りつゝ晝間正午より一時に到り約七千九百人に落ちつくが、午後三時より又頽勢を挽回し九千餘人となり、夕高潮時を迎へて四時より七時の三時間は每一時間約一萬乃至

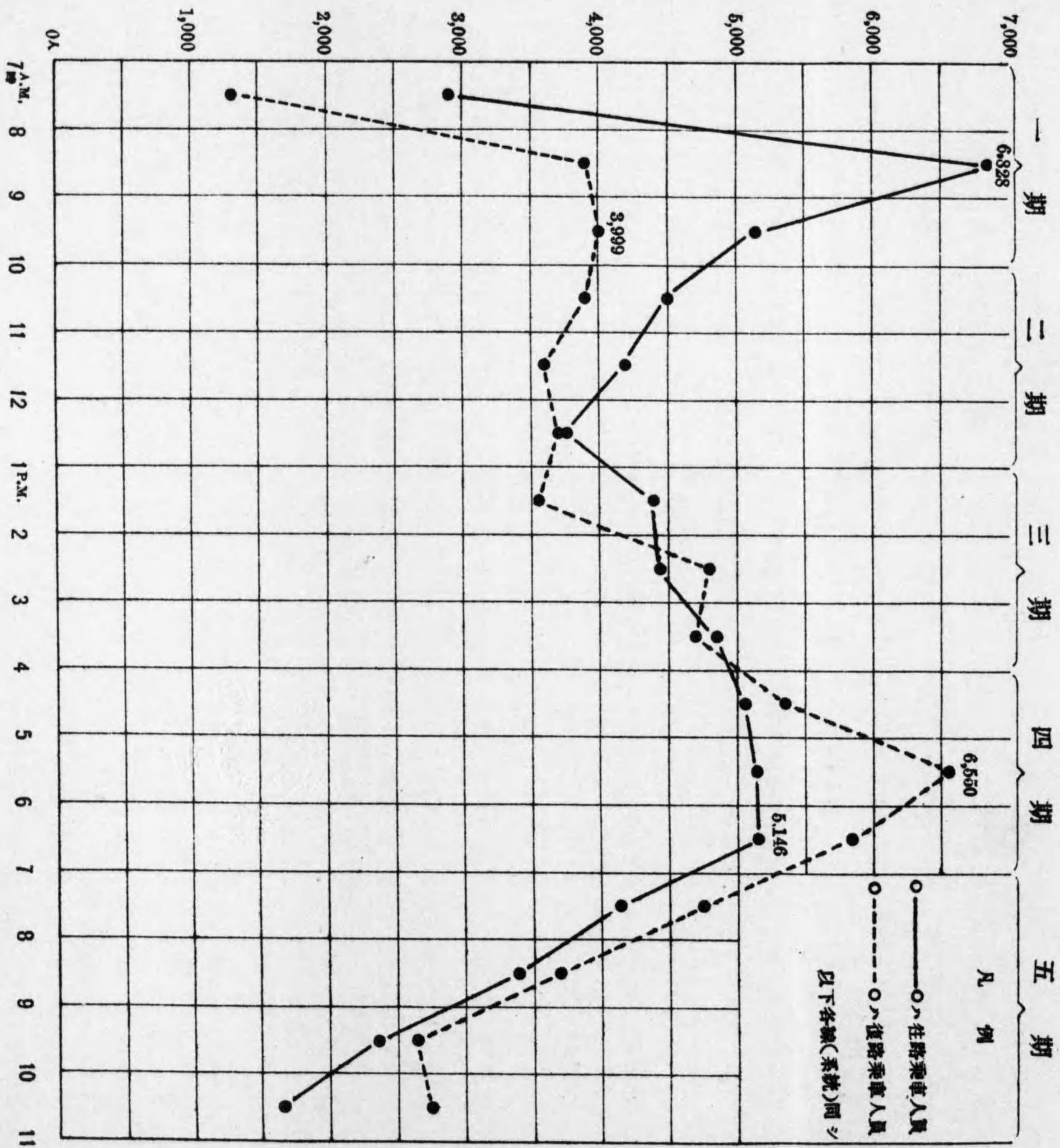
一萬二千の高潮を呈し、就中五時―六時の一萬一千七百人は當日に於ける頂點を示すものである。斯くして夕高潮時を過ぎると共に漸落して八千九百人から七千餘人に落ち終に終業一〇時―一時の四千餘人を以て終息するのである。而して全一日の時間平均乗車人員は八千二百九十二人にて、それに最近似せる時間は午前十時―十一時の八千三百三十七人である。以上の關係を判り易くする爲め「全一時間別乗車人員圖表」を掲げることにした。

こゝに見遁せないことは、一時間平均乗車人員では前年調査のそれに比し約九百人を増加せるに拘らず、一日中の時間別乗車人員は其最高、最低の兩極を減じ、前年より波動の深刻さを失つたことである。即前回の最高峯時(後五時―六時)は一二、二五六人で、今回は同じく後五時―六時の一一、六八六人であるから、その頂點に於て約六百人を減じた譯だが、その反面前回の最少時(後十時―十一時)は三、三二五であるのに、今回のそれは前七時―八時の四、二三四人であるから約九百人の増加となつて居る。斯くの如く前年に比して乗客の最大最少の開きを減じ、同時に平均乗客數が増加したのは、バス利用乗客の時間的偏倚を減じ、その利用率が時間的に普遍化された徴候と言ひ得やう。

(二) 期別乗車人員

前述の如き乗客の時間的變化を更に期別(一日を五期)に集約し、各々その變化に隨つての特徴を表現せしめ、且つ集計序次の便に供したること前年の調査と同様である。即第一期(前七時―十時)は朝期高潮時を示し、第二期(前十時―後一時)、第三期(後一時―四時)は書間平潮時、第四期(後四時―七時)は夕高潮時を劃し、第五期(後七時―十一時)を以て夜間終業時までを表し、各期共その時間に於ける乗客變化の特徴を失せざる様に考量分割せるものであるが、茲に始業時の一時間前七時―八時を朝高潮時

全一日時間別乗車人員圖表



に算入したのは聊か當を得ないが、一時間のみ切離して整理するのは繁雑を免れぬので止むを得ず第一期に包括せしめたのである。而して大久保、集鴨、四谷線の如き朝夕線(晝間中止線)は便宜午前分を第一期とし午後分を第四期として集約整理すると前回の調査と同じである。

期別乗車人員表

期別	時間限界	経過時間	乗車人員	同上二時間平均	同上順位
一期	七時 ^前 —十時	三時間	二四、一〇九	八、〇三六	3
二期	十時 ^後 —一時	"	二三、五四三	七、八四八	4
三期	一時—四時	"	二六、六一四	八、八七一	2
四期	四時—七時	"	三三、〇五〇	一一、〇一七	1
五期	七時—十一時	四時間	二五、三五四	六、三三九	5
通計	七時 ^{午前} —十二時 ^{午後}	十六時間	一三二、六七〇	八、二九二	

乗合自動車も朝夕の出動退出時刻に於て乗客の壓倒的集注を受け、其輸送力の全部を傾倒すること一般交通機關と同様に、前表に依つて観るが如く、その集注密度(一時間平均)の第一位は夕退出時の第四期にて其數は他期に比較して嶄然頭角を現はして居る。而して之に續いて第三期(午後平潮時)第一期(朝の出動時)第二期(午前平潮時)第五期(夜間)の順序なること前年と全く同一である。

然し乍ら茲に第三期が第一期を凌駕して居るのは、前述せる如く第一期には七時—八時の始車時を包含させてある爲に、一時間平均乗客數が低下したのである。故に若し此始車時の乗客數を控除すれば

ば第一期の平均乗客数は九千九百人餘で、第四期の一萬一千人に次ぐ乗客密度となり、朝夕高潮時は依然全一日中の最濃度を呈するものとなるのである。而して夕高潮時が第一位を占むる所以は一般通勤客の退出と用辨客の歸路とが同期に輻輳する結果である。尙二期、三期は書間用辨客の平潮時であるが、其乗客密度に於ては三期——午後の平潮時（一時間平均乗客八、八七一人）の方が二期——午前の平潮時（同七、八四八）より每一時間約一千人多く、自ら晝間用辨客の出先時間の消息を語つて居る。

此傾向は前年より尙著大にて前年調査に於ては、二期と三期との一時間平均乗客の差は七百人に過ぎなかつた。

(三) 高潮期の特異性

上述の如く第一期及第四期の朝夕高潮時は乗客の殺到を極める時であるが、其潮流は自ら方向を異にし朝は都心に向つて求心的に、夕は市界又は郊外に向つて遠心的に流動するのであつて、之を計數的に示せば次の通りである。

期別	往路 (内行)	復路 (外行)	計
第一期	一四、九〇四 (六二%)	九、二〇五 (三八%)	二四、一〇九

第四期	一五、三一七 (四六%)	一七、七三三 (五四%)	三三、〇五〇
-----	-----------------	-----------------	--------

即第一期朝高潮時に於ては都心地帯に向ふもの（内行客）は約一萬五千人に及ぶに拘らず、市界又は郊外方面に向ふもの（外行客）は約九千人に過ぎず、之に反して夕高潮時は外行客約一萬八千人にて内行客は一萬五千人である。斯くの如く朝夕の高潮時に於て兩者の乗客潮流が其の方向概して一方的に編倚するのは、朝の出動時に於ける乗客が主として市界附近又は郊外住宅區域より都心地帯に向つて集注するに反し、夕の退出時にはその反對に流動する結果があつて、此點他の交通機關と全く規を同じうするものである。

(四) 期別乗車人員調査年次の比較

期別	昭和四年調査 乗車人員	昭和三年調査 乗車人員	増加人員	同 比 率
一期	二四、一〇九	二二、三五六	一、七五三	〇・〇七三
二期	二二、五四三	二〇、三四八	三、一九五	〇・二三六
三期	二六、六一四	二二、四〇八	四、二〇六	〇・一五九
四期	三三、〇五〇	三三、八九九	八四九	〇・〇二六
五期	二五、三五四	一九、七三一	五、六二三	〇・二二二
通 計	一三二、六七〇	一一八、七四二	一三、九二八	〇・一三三

前表に掲ぐるが如く今年度乗客調査に於ては、前年の調査に比し乗客の増加約一萬四千人（一割一

分の増)に達するも、その増加率を期別に見る時は必ずしも一樣でない。前表に見るが如く夜間七時より終業に到る第五期の乗客の増加最も著大にて、その増加數五千六百餘(二割二分)に相當し、次に三期の四千二百人(一割六分増)二期の三千二百人(一割四分増)等著しく一期及四期の高潮時に於ては其増加率特に擧げて數ふるに足りない。

斯くの如く朝夕高潮時に於ける乗客の増加は微々たるに拘らず、夜間及晝間の平潮時に於ける乗客の増加が顯著なのは、朝夕の通勤客が選ぶ交通機關は大體一定して居るが、平潮時に於ける用辨客は相當可動的のものであるから、交通機關の利便に従つて移動するもので、殊に電車の短距離乗客はこの期にバスの一區乗客として吸されて居るものと想定される。而して又斯く平潮時の乗客が増加することは、一面バスの利用が時間的に平均化する傾向に在りと言ひ得やう。

四 全線場所別乗客輸送量

(場所に於ける乗客集散の疎密)

(一) 停車場別乗降人員

全線各停車場別の乗降人員は、後述各系統場所別乗降人員の章に於て詳細に表示することにしたれ

ば之に譲ることとする。但し其の表示は系統別に各停車場の乗降人員を計上したので、數系統に跨る停車場の總乗降人員に就ては一目にして知り難いから、之が便宜上こゝに其の總乗降人員に於て一千人以上の停車場を摘録し、其の順位を附し、更に前年度調査の結果と比較對照し、以て僅か八箇月にして如何に變遷するかを示すことにする。

乗降人員一千人以上停車場順位表

附昭和三年十月二十五日調査實績

順位	停車場名	乗降人員	
		昭和四年度	昭和三年度
1	乗車口	一三、九三六	一二、七九九
2	雷門	一一、二一〇	一一、〇〇三
3	降車口	九、九三〇	八、〇六九
4	澁谷驛前	七、六三八	五、四八一
5	數寄屋西	四、八三八	四、三八四
6	日本橋	四、八二一	四、五八六
7	上野廣小路	四、八一七	三、六六八
8	銀座四	四、四二八	四、四二八
9	日比谷	四、三九四	四、三九四
10	上野公園	三、九七一	三、九七一
11	新宿驛前	三、七四四	三、七四四
12	押上	三、六七七	三、六七七
13	上野驛前	三、二四八	三、二四八
14	芝園橋	三、二三七	三、二三七
			昭和三年度
			一、八六二
			三、九三六
			三、六五四
			四、七三七
			三、七七四
			二、七九九
			四、五二八

33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15
お茶の水	高師前	小傳馬町	水天宮	人形町	浅草橋	本郷三崎	洲崎	寺島町	鹽田	駒込駅前	大塚駅前	四谷見附	團子坂下	田原町	目黒駅前	有楽町駅前	御徒町	室町
一、七六四	一、八三七	一、八九二	一、八九三	二、〇四六	二、〇九九	二、一八四	二、一八六	二、二〇五	二、二五三	二、三三四	二、六二九	二、六七六	二、七八五	二、九七二	三、〇八〇	三、一六二	三、二〇一	三、二三一
	一、六一〇	二、〇一五	二、六九三	二、五六五	二、六六五	一、〇一四	一、四〇三	一、九二九	二、六二七	二、六六四	二、七八三	三、一〇四	二、二七一	一、七五六	三、八三〇	二、四五八	二、六八九	三、五六二
52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34
飯田橋	正門前	魚籃坂	錦糸堀	駿河臺下	鞍掛橋	霞ヶ関	山王下	春日町	高樹町	蠅殻町	材木町	明石町河岸	溜池	銀座二	茅場町	池端七軒町	千駄木町	青山四
一、二九六	一、三一八	一、三二四	一、三四八	一、三四九	一、三五九	一、三八七	一、三九三	一、四三一	一、四四一	一、四六〇	一、五一六	一、五六一	一、五八〇	一、五九五	一、六五七	一、六八六	一、七三五	一、七五九
										一、四〇六				一、一六二	一、三八二	一、七三二	一、六〇八	二、二七六

60	59	58	57	56	55	54	53
大木戸	吾妻西	本石町	尾張町二	内幸町	本郷肴町	三輪車庫	出雲町
一、一六七	一、二〇三	一、二三〇	一、二四〇	一、二四四	一、二四四	一、二六六	一、二八八
	一、三二六	九六九	一、二〇〇	一、一三五		一、〇〇三	一、七四一
		66	65	64	63	62	61
合計	虎ノ門	霞切町	逢橋	既橋	櫻田門	古川橋	
一、七四、八五一	一、〇一三	一、〇四五	一、〇七〇	一、〇七八	一、一一〇	一、一一〇	一、二一〇
一五五、六九九	七六八		八六一	一、〇七一	一、一九七		一、四〇六

備考 昭和三年度乗行人員にて空欄なるものは該年調査當時停車場として未だ設定を見ざりしものである。

前記六十六停車場の吞吐した乗降客は合計十七萬四千八百五十一人に上り、之を全線一日の乗降客二十六萬五千三百四十人(此の場合比較の關係上乘車降車を重複計算した)に比すれば、實に六割六分弱に該當する。換言すれば全停車場數二百九十四箇所の二割二分に過ぎない。これ等六十六停車場を據點として集散せる乗客は、全線總乗客數の六割六分を占めて居るのである。就中特筆すべきは東京驛乗車口前であつて、乗降客計一萬三千九百三十六人に上り、全停車場中第一位を占め、雷門は一萬一千二百十人で之に亞ぐ、概して乗降客の多いのは起終點が、區界停車場又は區界停車場の前後一停車場にある次第で、このことに就ては別に述べることとする。

本年度調査實績を前年度のそれと比較すれば、前表に明かなる如く一般に各停車場とも乗客は増加

して居る。就中銀座四丁目の如きは昭和三年の調査に於ては千八百餘人なりしが、昭和四年に至つては一躍四千四百餘人を算し、二千六百人の激増を示した。次いで澁谷驛前の五千四百餘人に對し七千六百餘人にしてこれ亦二千百餘人の増加を示して居る。

(二) 區間料金制に因り生ずる乗客集散の狀況

區間制に因る料金徴集の方法を採用する結查として當然生ずべき傾向は、系統の起終點及區界停車場に於ける乗客集散の繁劇を來たし、中間停車場は比較的閑疎を呈することである。此れはなるべく少ない料金を以て最も有効に目的を達しやうとする當然の傾向で、多くは區界に乘車し區界に下車する結果、勢ひ中間停車場は閑疎たらざるを得ないのである。

市營乗合自動車は、この區間料金制を採つて居る。而して此區界に二種類ある。一は條例所定の所謂正式の區界であつて、も一つは其所定區界の前後停車場を實際には正式の區界と同様に看做し取扱ふことを認定された所謂事實上の區界である。而して以下便宜上前者を單に「區界」と稱し、後者を「料金區界」と呼んで區別することにする。

更に又各系統の起終點は廣義に於ける區界とも稱すべきもので、中間停車場に比して乗降客の多數を算する地點である。

斯くの如く區間制の結果生ずる地點による乗降客の集散の狀況を區界、料金區界、起終點及其他の中間停車場の四種に分類集計して表示すれば次の如くである。

區界、料金區界、起終點及中間停車場別乗降人員表

(ゴジツク數字ハ降車人員ヲ示ス)

系統	區界	料金區界	起終點	中間	合計
銀座循環	一一、五二六	二、六九〇	二、六四五	一一、三九四	一一、六六二
目黒線	九四三	一一、二七一	一一、九三一	一一、三一一	五、三五六
錦糸堀線	七五七	一一、二四九	二、〇二九	一一、三一一	一三、四三四
芝園線	二、五三八	三、一九四	二、五六九	五、一一三	一〇、九六九
澁谷線	三、二二七	三、三五六	二、七八二	三、一八四	一〇、五五一
明石町線	三、〇〇七	三、〇六三	一、一八六	三、五九六	一一、〇五五
新宿線	一一、〇七一	三、八一九	二、六九〇	四、六八七	一一、六八五
大久保線	一一、八七一	二、八五五	四、八八	二、六八七	一一、二一一
四谷線	二、一七八	四、四三	八五二	一一、六四	二、七七七

百分比	合 計	王 子 線	寺 島 線	押 上 線	千 住 線	濱 町 線	大 塚 線	團 子 坂 線	巢 鴨 線	洲 崎 例 外 線	洲 崎 線
一八・八%	二五、〇五七 三三、八六七	七一九 九一五	六四〇 五一四	二、五五二 三、二五六	一、四五三 一、六二七	三、三七三 三、三六六	二、八〇三 二、八六三	二、二七七 一、九二一	二、一八七 二、五九九	三、三八 四、一	二、二七〇 二、一七二
二四・三%	三三、〇六六 三三、〇六二	五二二 三九二	四八七 三九二	二、六六七 二、三二八	一、四一七 一、二四八	二、五六一 三、二五六	一、四九二 一、二九六	二、一五七 一、九六二	二、六四七 二、九一四	七、九三 七、四	二、一三二 二、一七一
一九・三%	二六、六一三 二五、六二八	五二二 三九二	四八七 三九二	二、六六七 二、三二八	一、四一七 一、二四八	二、五六一 三、二五六	一、四九二 一、二九六	二、一五七 一、九六二	二、二〇四 一、二〇五	二、二二八 二、二五三	一、五四二 一、三五三
三七・八%	四八、七一三 五〇、一一三	一、〇一九 九九七	一、四九三 一、四九三	四、二〇九 四、二〇九	二、四八三 二、四七二	三、七九九 四、二五三	三、四二九 三、四五六	六、三六八 六、四七六	七、二五 八、七九	二、〇五 一、九六	二、七八六 二、八八八
一〇〇・〇%	一三三、二六七 一三三、二六七	二、八九八 二、八九八	二、七四一 二、七四一	二、三三五 二、三三五	八、七六一 八、七六一	五、八〇五 五、八〇三	一一、〇七二 一一、〇七二	一一、五一六 一一、五一六	二、一四四 二、一四四	五、六四 五、六四	八、五八二 八、五八二

即右表に見るが如く、四種停車場別の乗降人員の百分比中で、區界に於ける乗降人員は乗車が總乗客

の一八・八%、降車が一八%で、料金區界に於ては乗車が二四・三%、降車が二四・九%である。更に起終點の乗降人員に於ては乗車が二〇・一%で、降車が一九・三%を占めて居る。以上三者に於て料金區界の乗降人員最も多數なのは注目に値する所である。而して此三者即廣義に於て料金の區界と見らるべきもの、乗降人員合計は實に乗車に於て總乗客の六三%、降車に於ては六二に當り、中間停車場の乗降人員は乗車三七%、降車三八%に過ぎないのである。

更に此の間の消息を明かならしめん爲に、一停車場平均の乗車人員を算出して見れば起終點(停車場數三八)の平均乗車人員は七〇〇人にて最も多く、次で區界(停車場數四八)の平均乗車人員が五二二人、料金區界(停車場數九六)のそれは三三六人となり、中間停車場(停車場數二六九)に到つては僅々一八一人に過ぎない。

此くの如く區間制は乗降客を區界、料金區界及起終點に集注し、中間停車場の乗降客を稀薄ならしめるのであるが、之は區間料金制の止むを得ない歸結といふべきであらう。

(備考) 上記の停車場數は各系統の停車場を計上合計せるものである。
起終點停車場は循環線の如く一停車場に發着するものも起終點として二停車場として計上した。

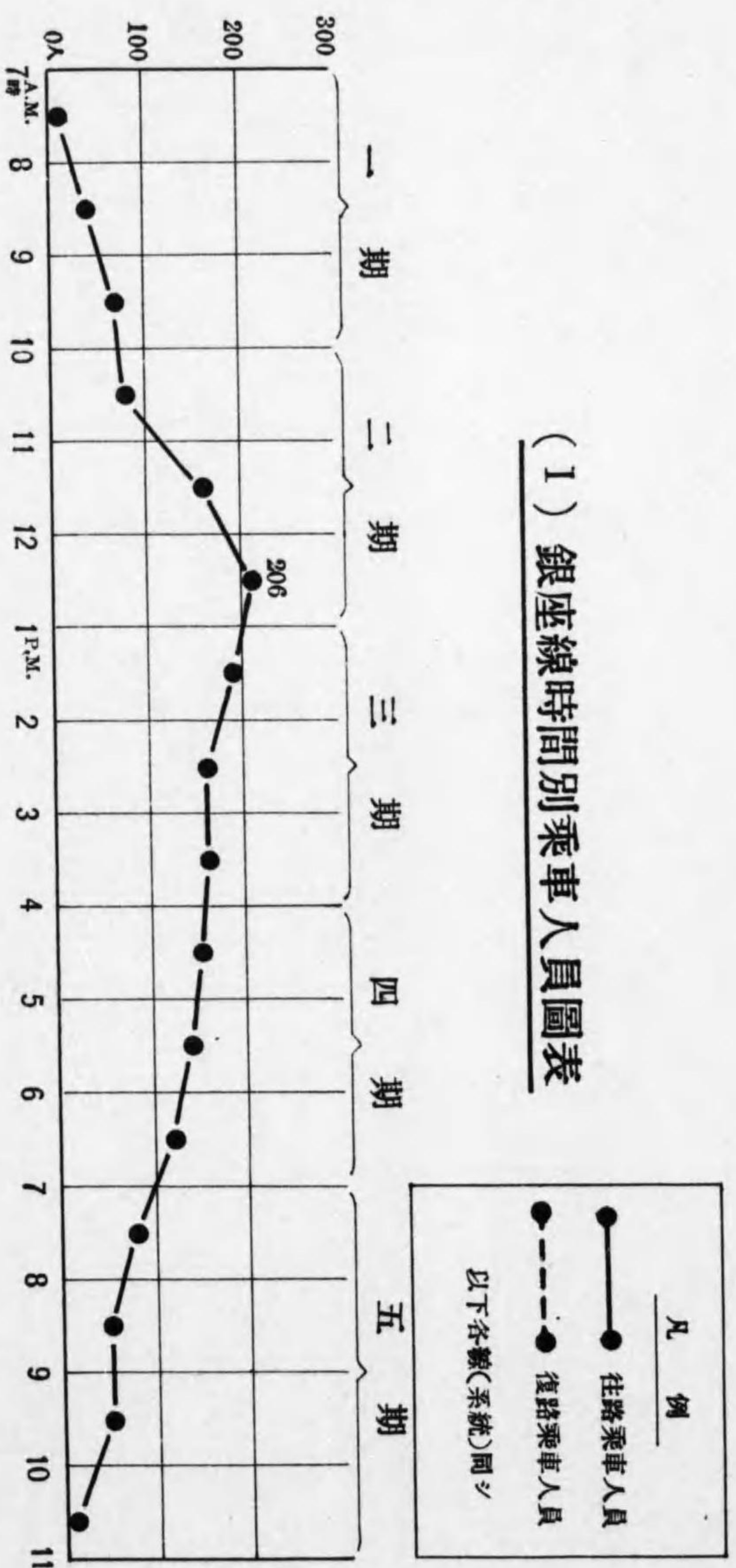
五 各系統時間別及期別乗客輸送量

(一) 各系統時間別及期別乘車人員

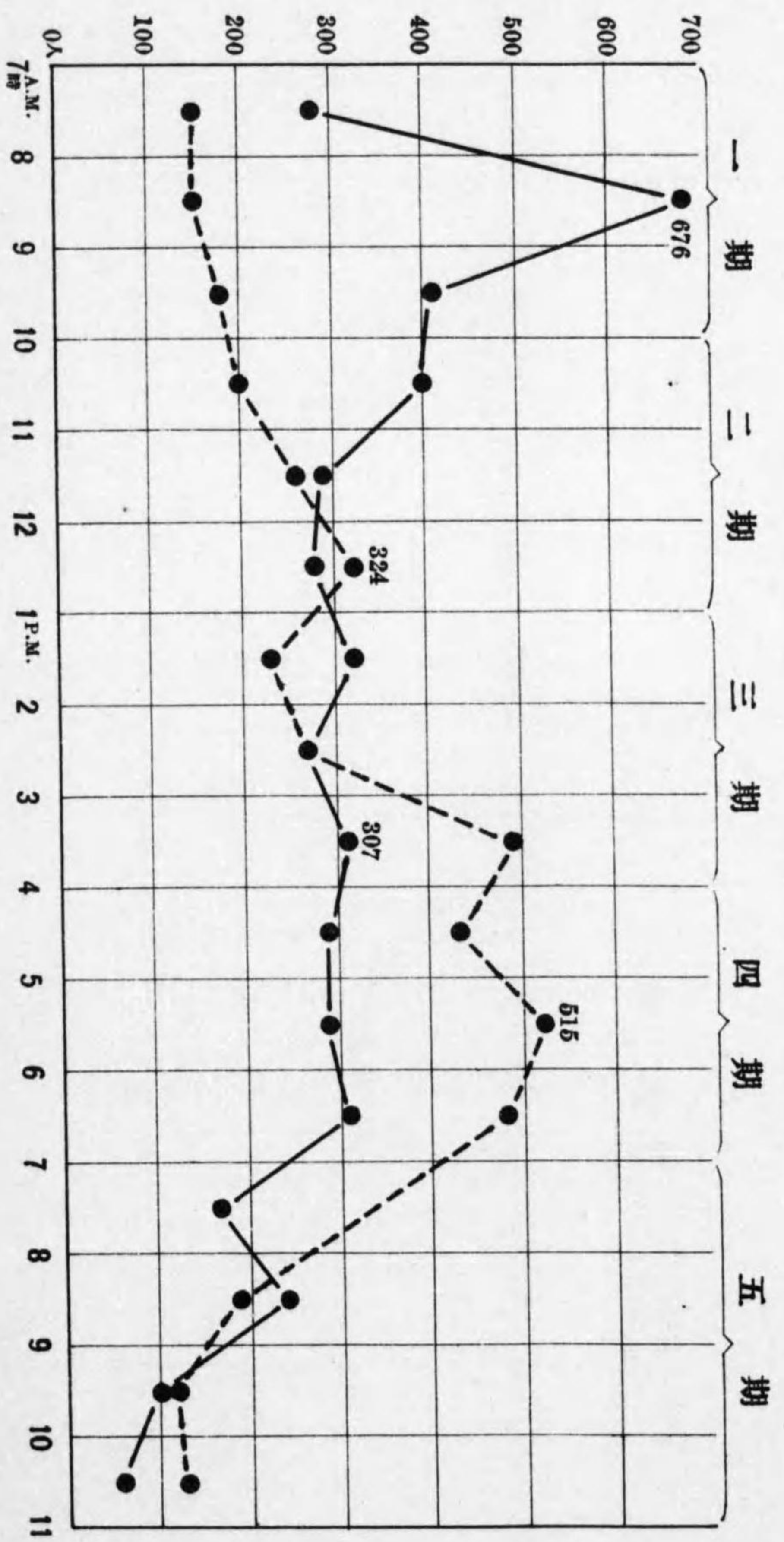
以上を以て全線(系統)の乗客輸送量及其の時間的、場所的變化に就いて述べたから、本章以後に於ては主として系統別の乗客輸送量及其の時間的變化等夫々の特徴に就いて言及して見る。

先づ乗客輸送量の時間的變化律動を系統別に明示する爲め「各系統時間別輸送量」なる圖表を左に羅列することにした。尙各系統期別乗客輸送量に就ては、精密なる數字を「附録」として「系統別各種統計總括表」なるきのを添付した中に往復別に掲出したれば之を参照して貰ひたい。

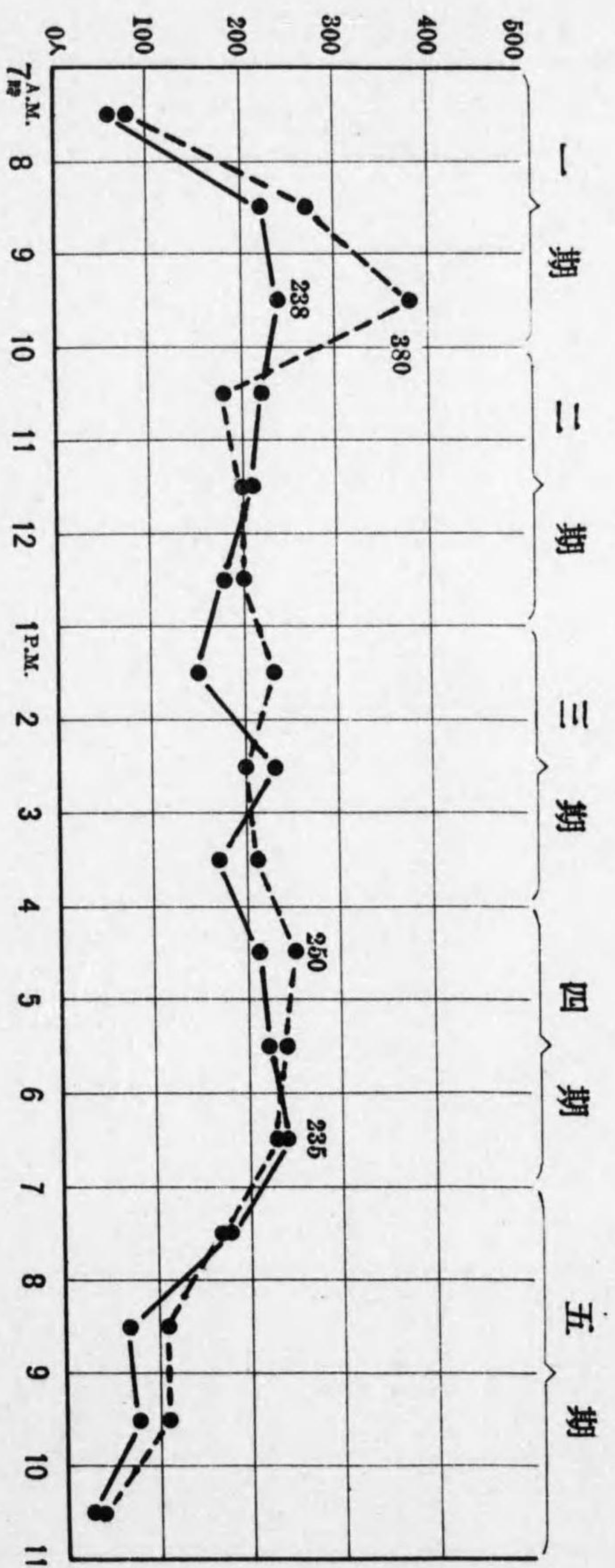
(1) 銀座線時間別乘車人員圖表



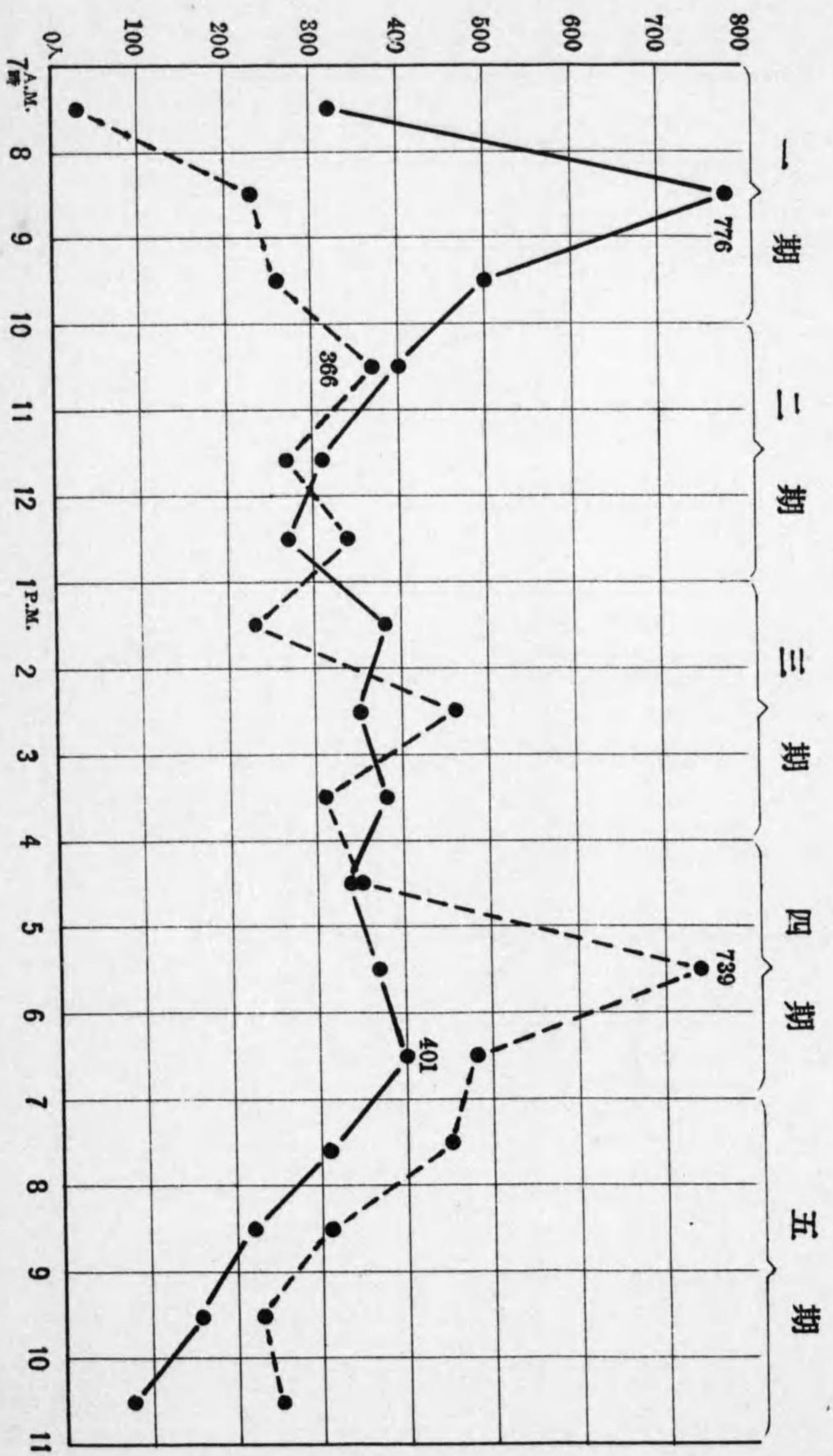
(2) 日黑線時間別乘車人員圖表



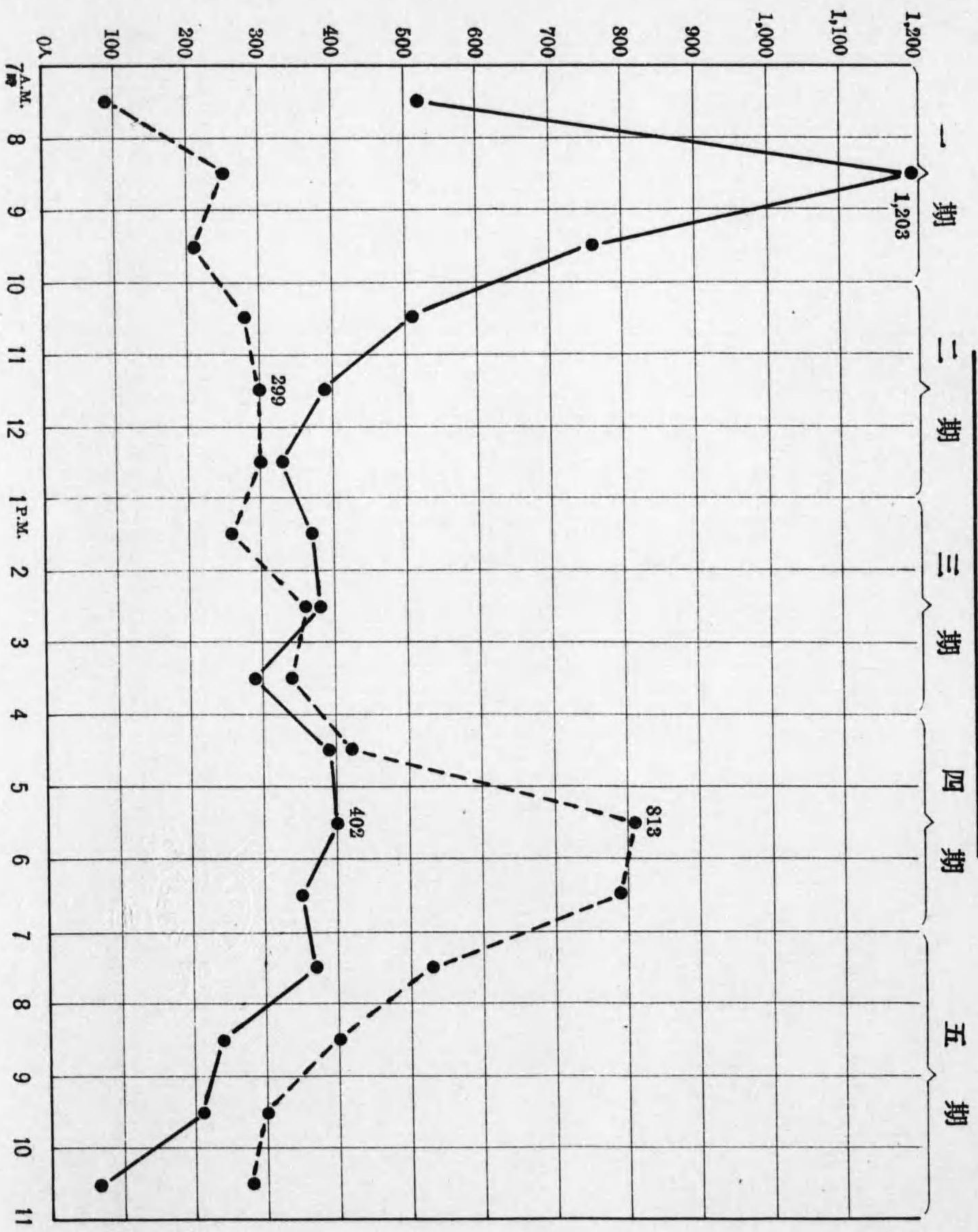
(3) 濱町循環線時間別乘車人員圖表



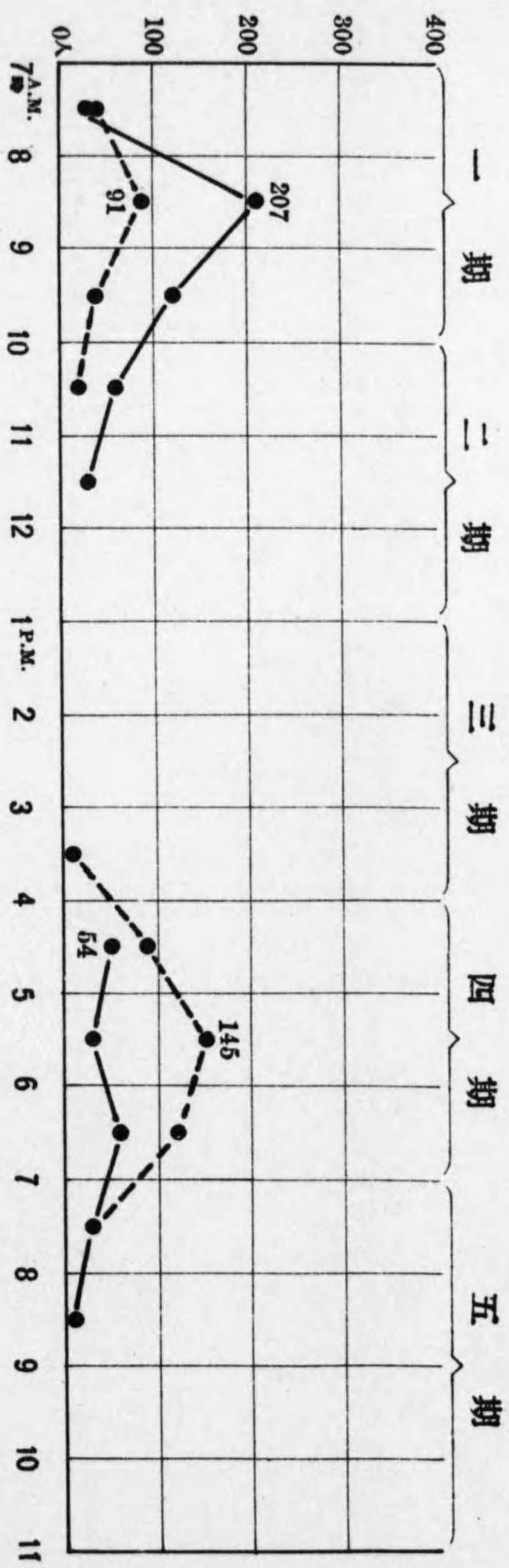
(4) 澁谷線時間別乘車人員圖表



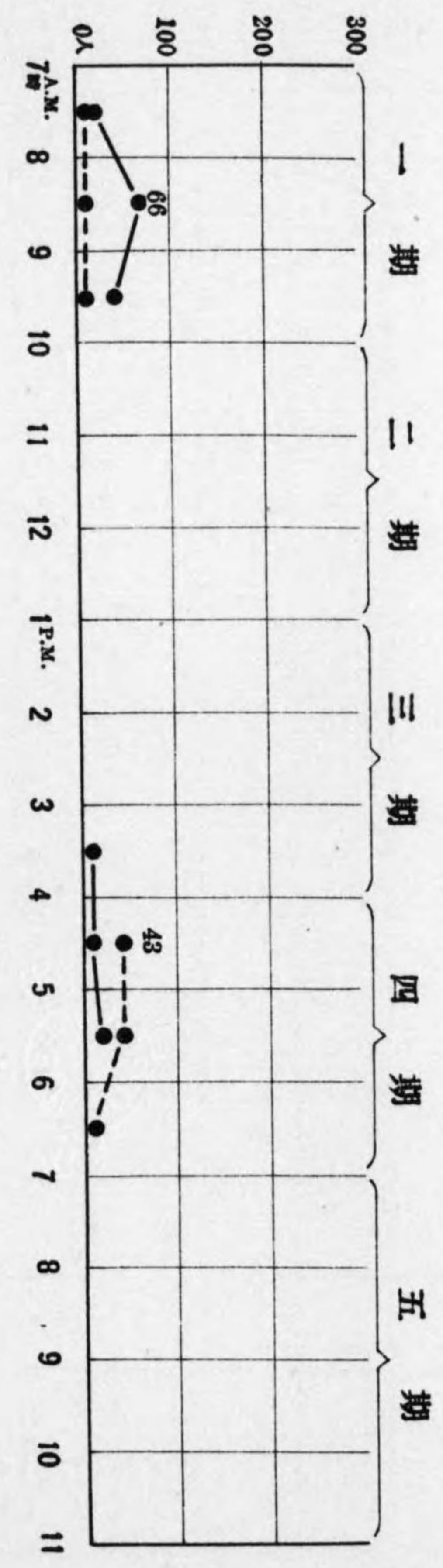
(5) 新宿線時間別乗車人員圖表



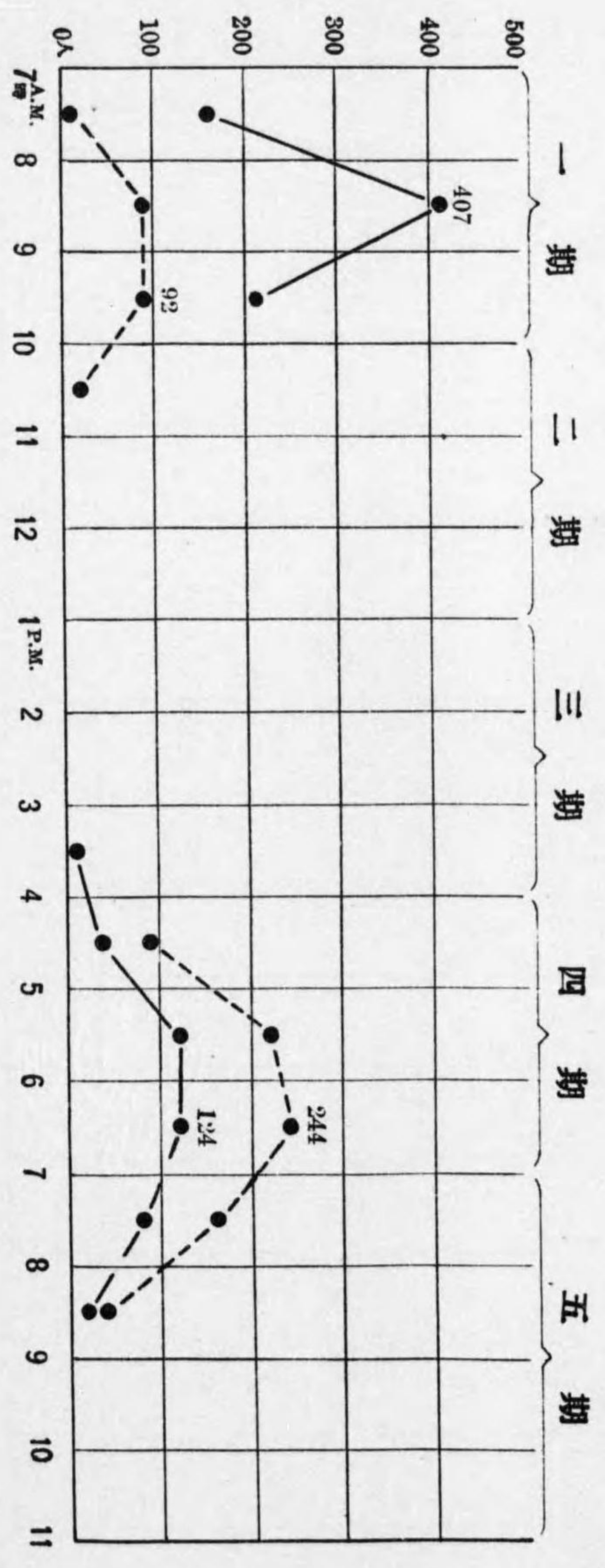
(6) 大久保線時間別乘車人員圖表



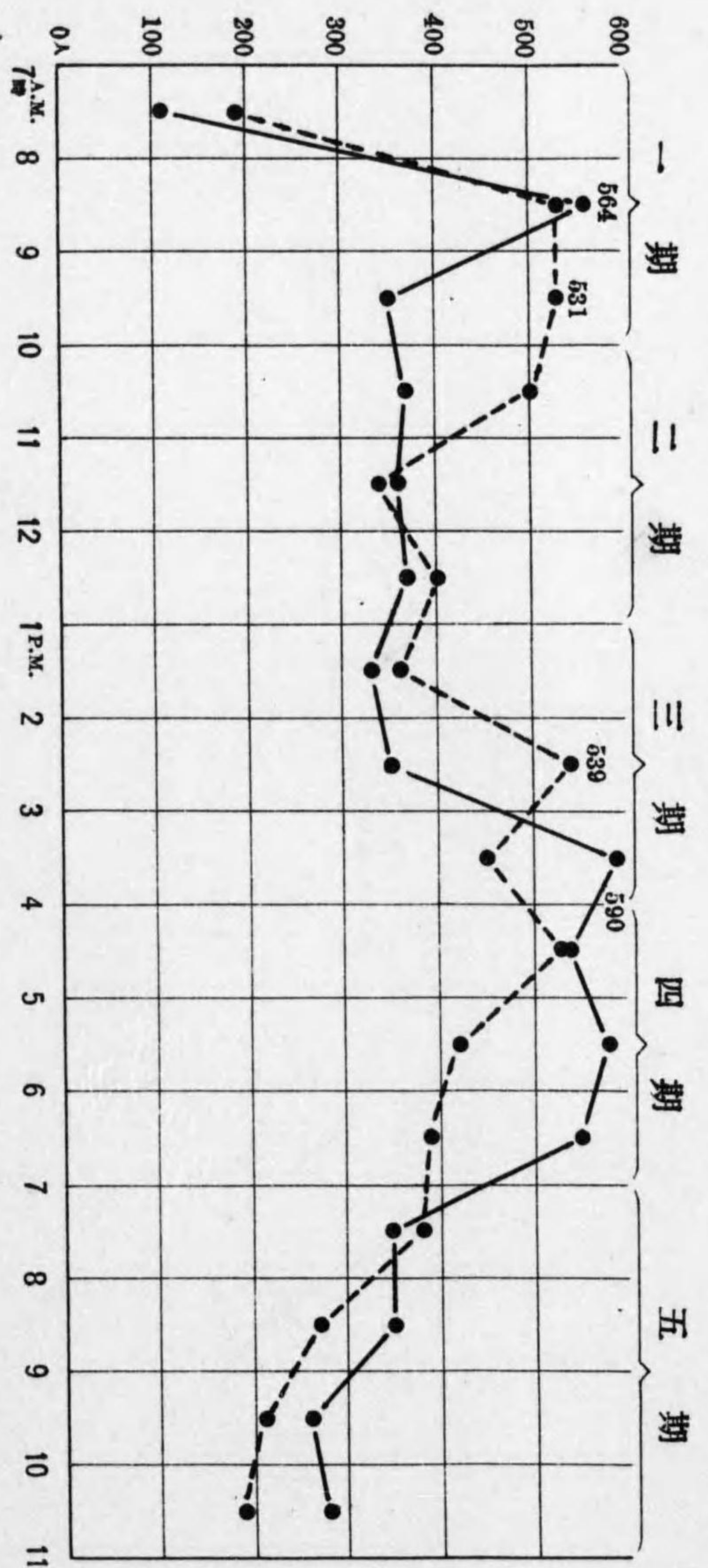
(7) 四谷線時間別乘車人員圖表

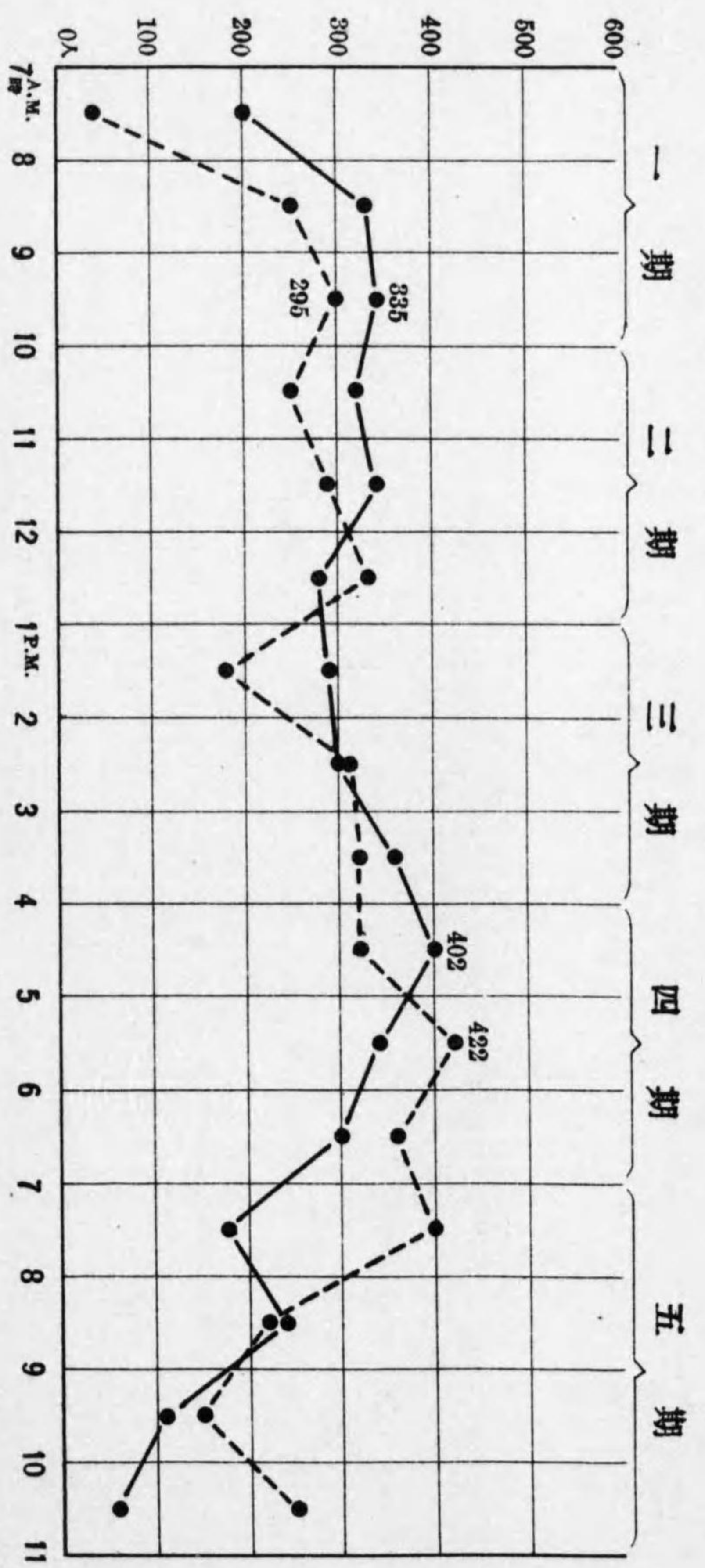


(8) 集鳴線時間別乘車人員圖表

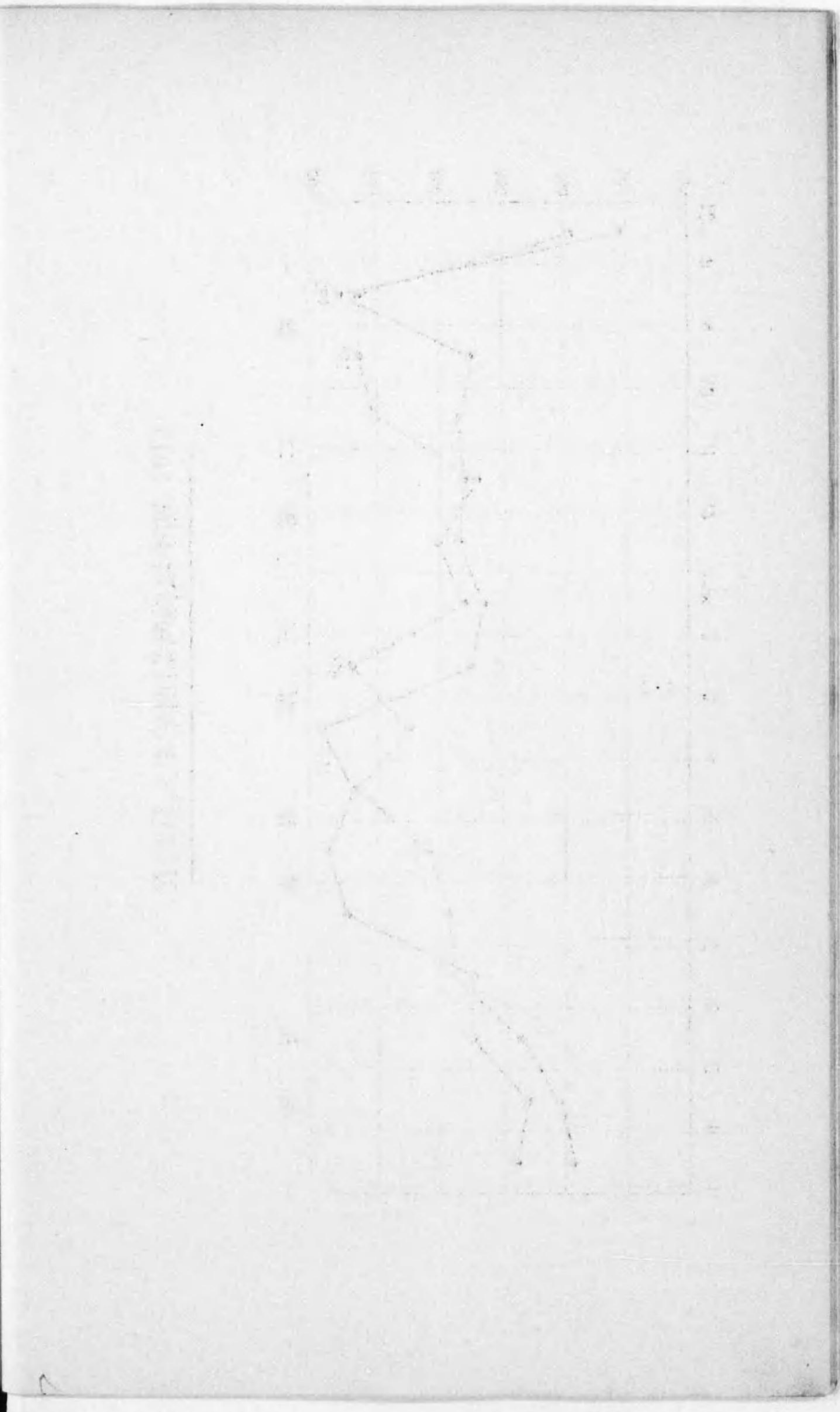


(10) 團子坂線時間別乘車人員圖表

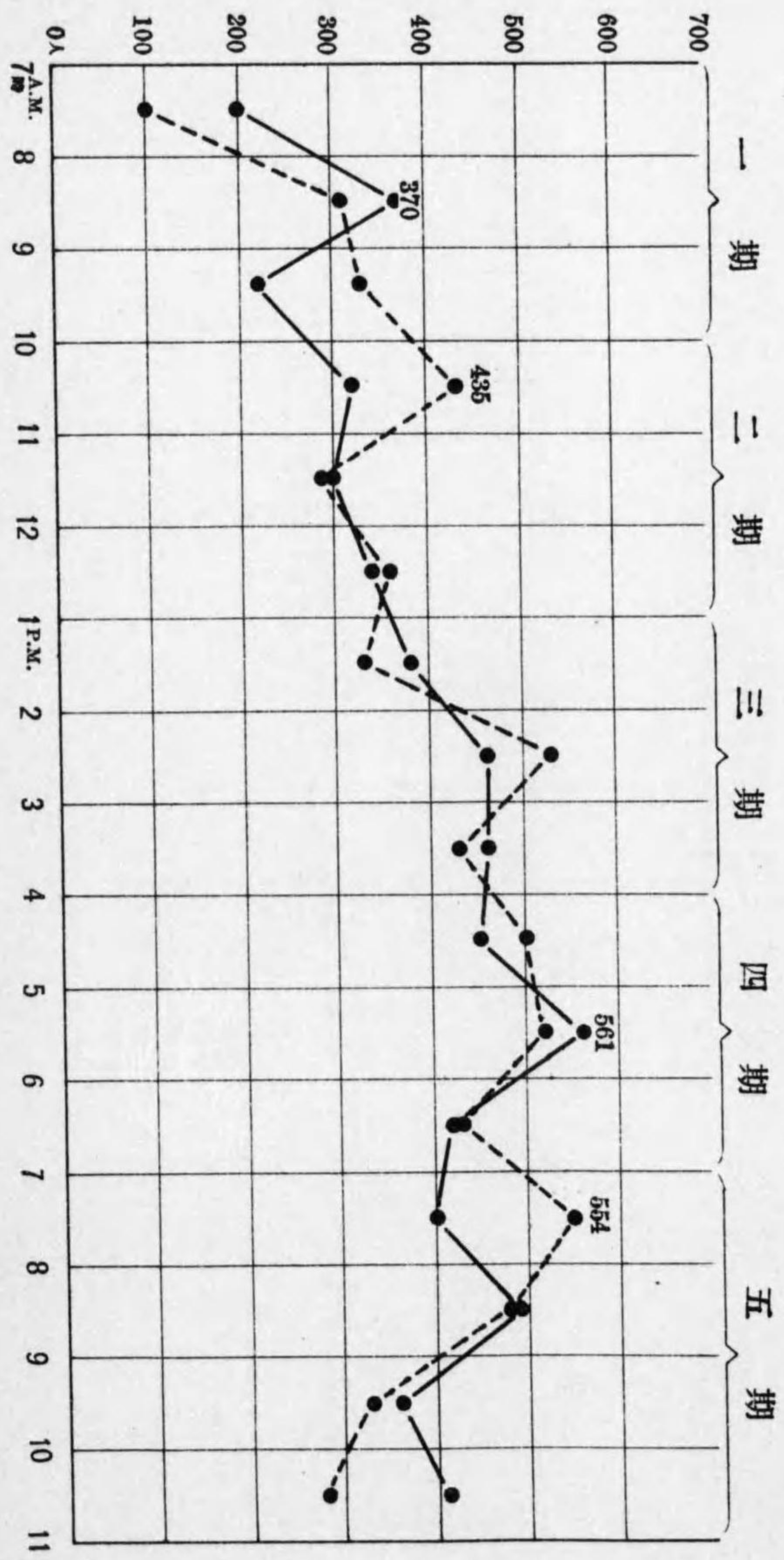




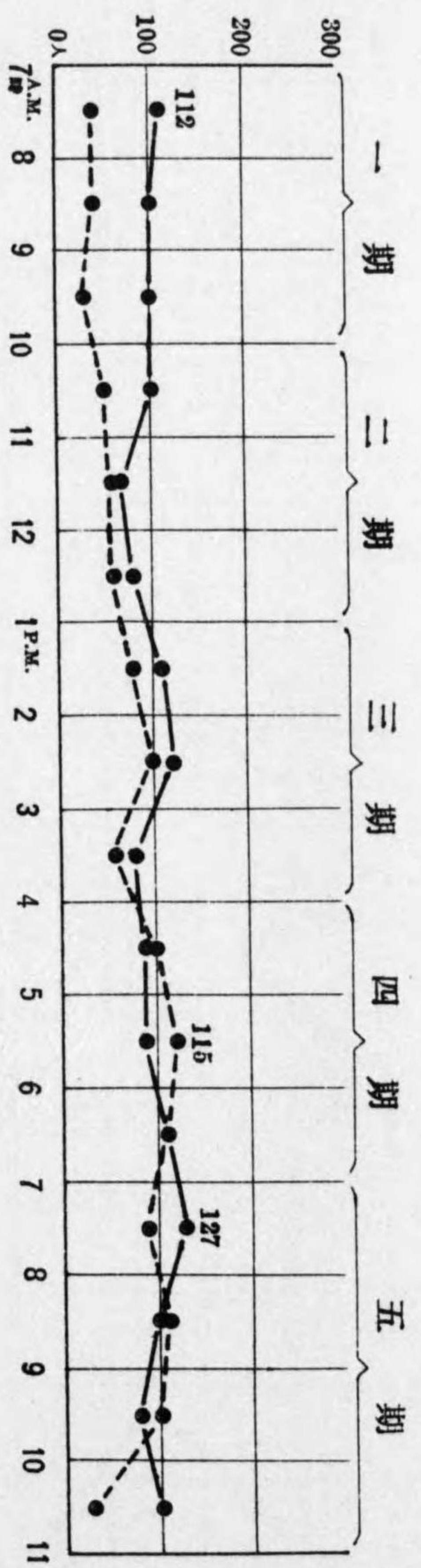
(11) 千住線時間別乗車人員圖表



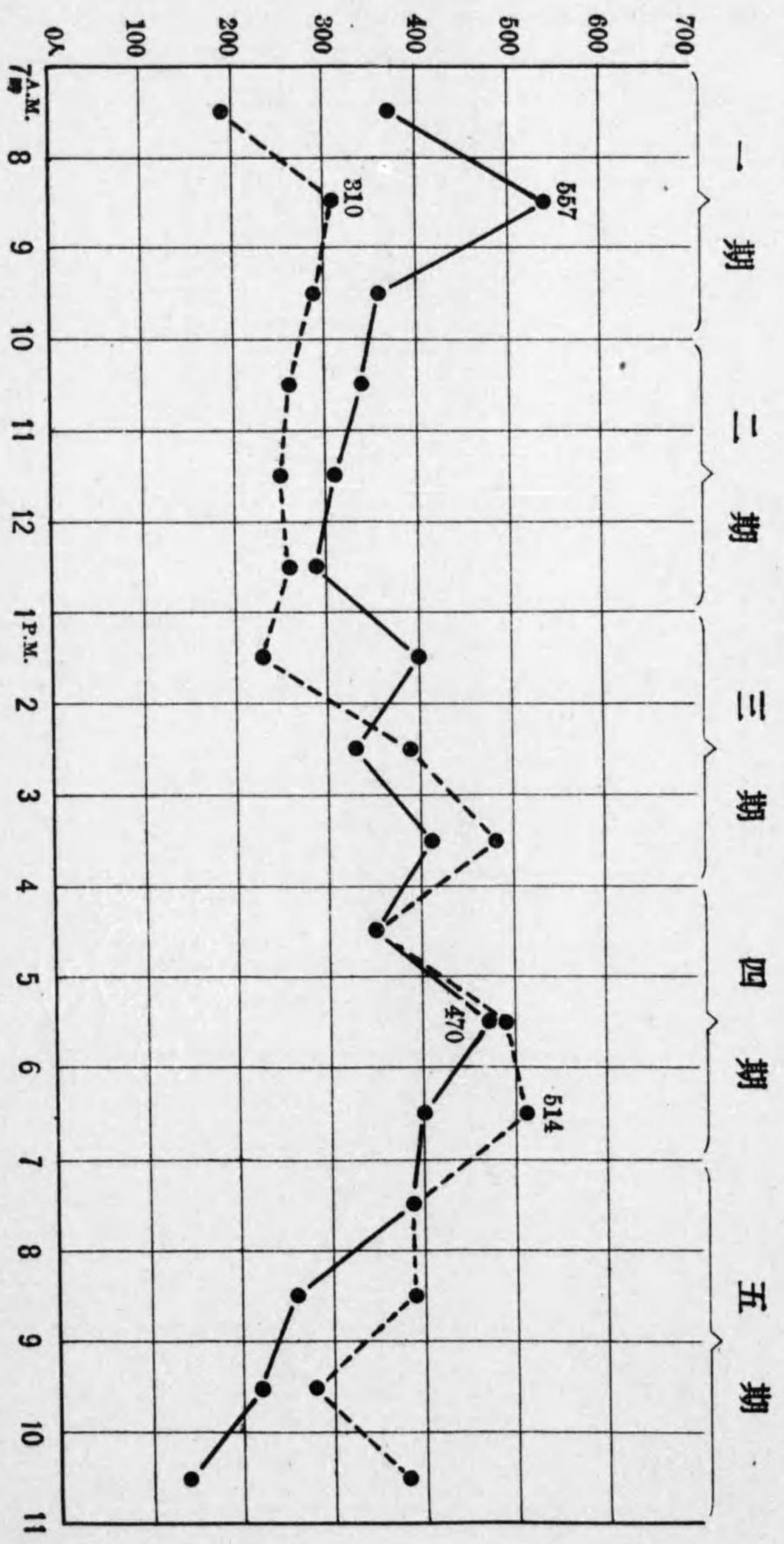
(13) 押上線時間別乘車人員圖表



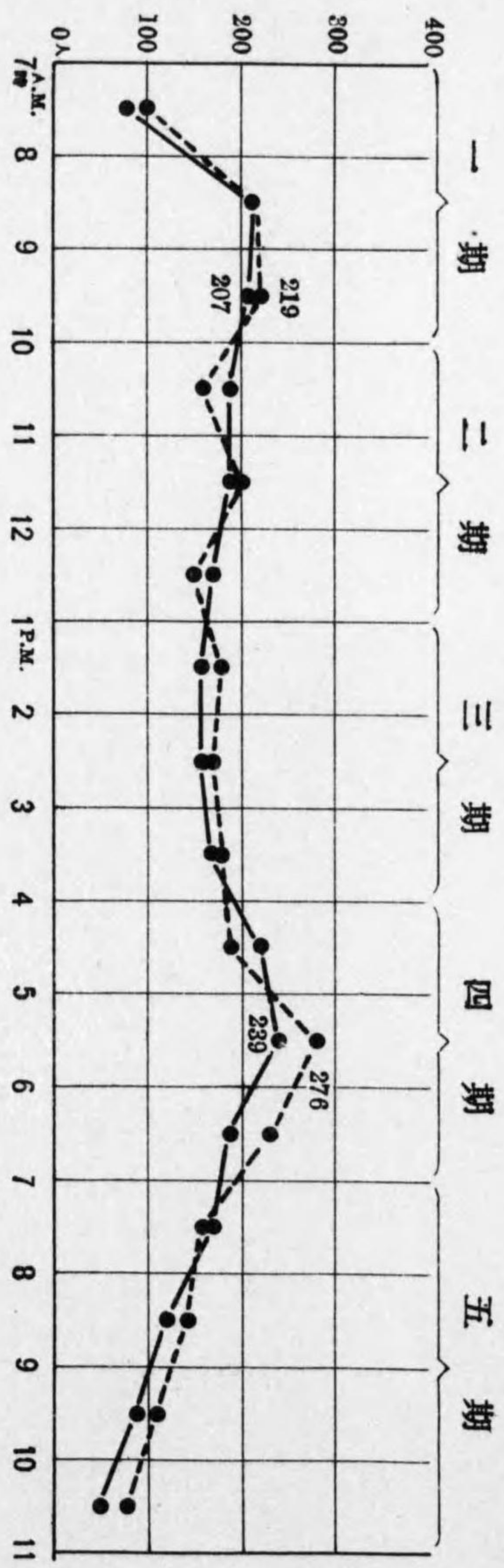
(14) 寺島線時間別乘車人員圖表



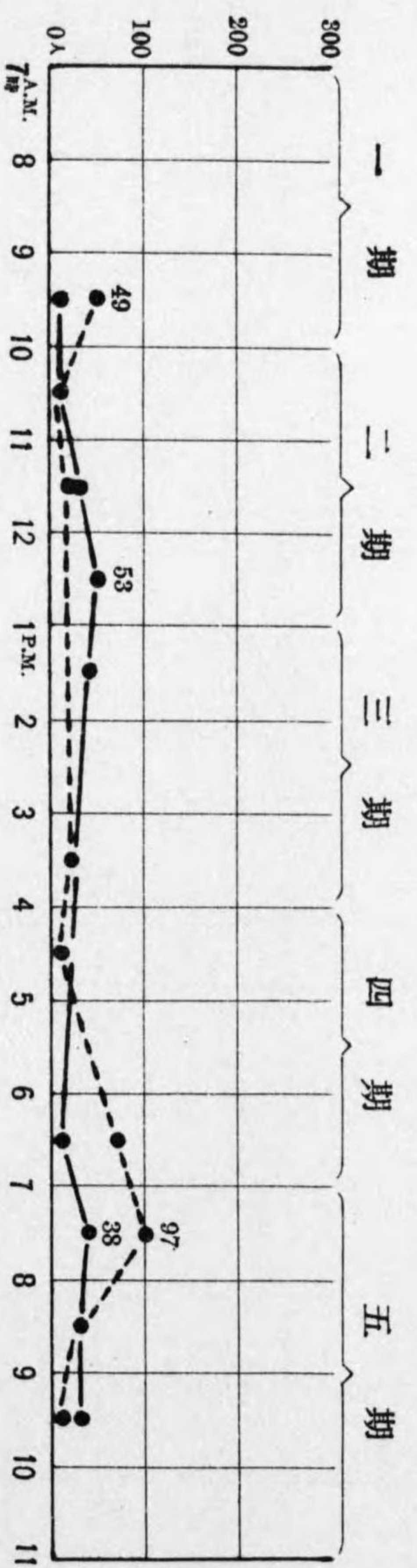
(15) 大塚線時間別乗車人員圖表



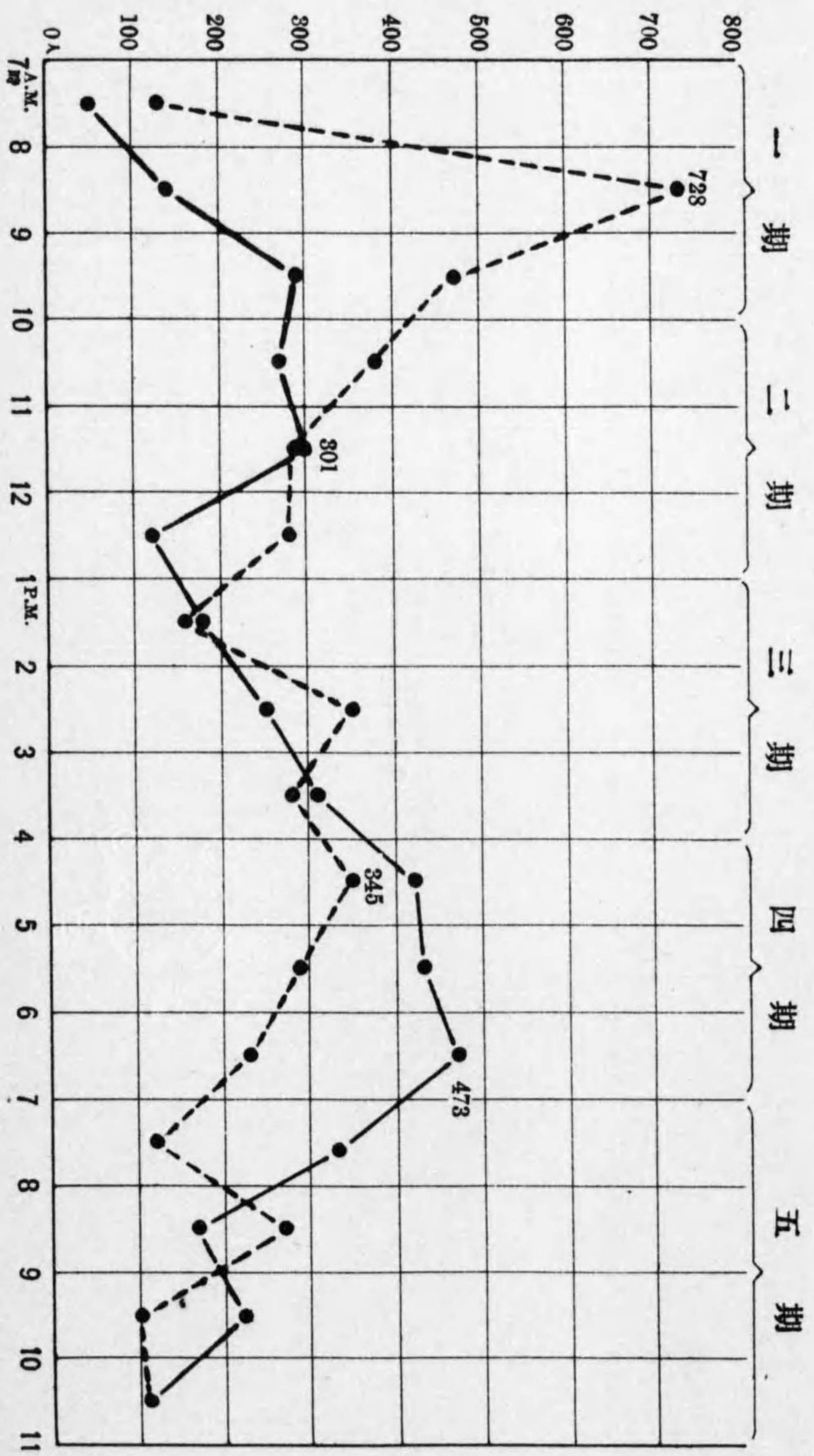
(17) 錦糸堀線時間別乘車人員圖表



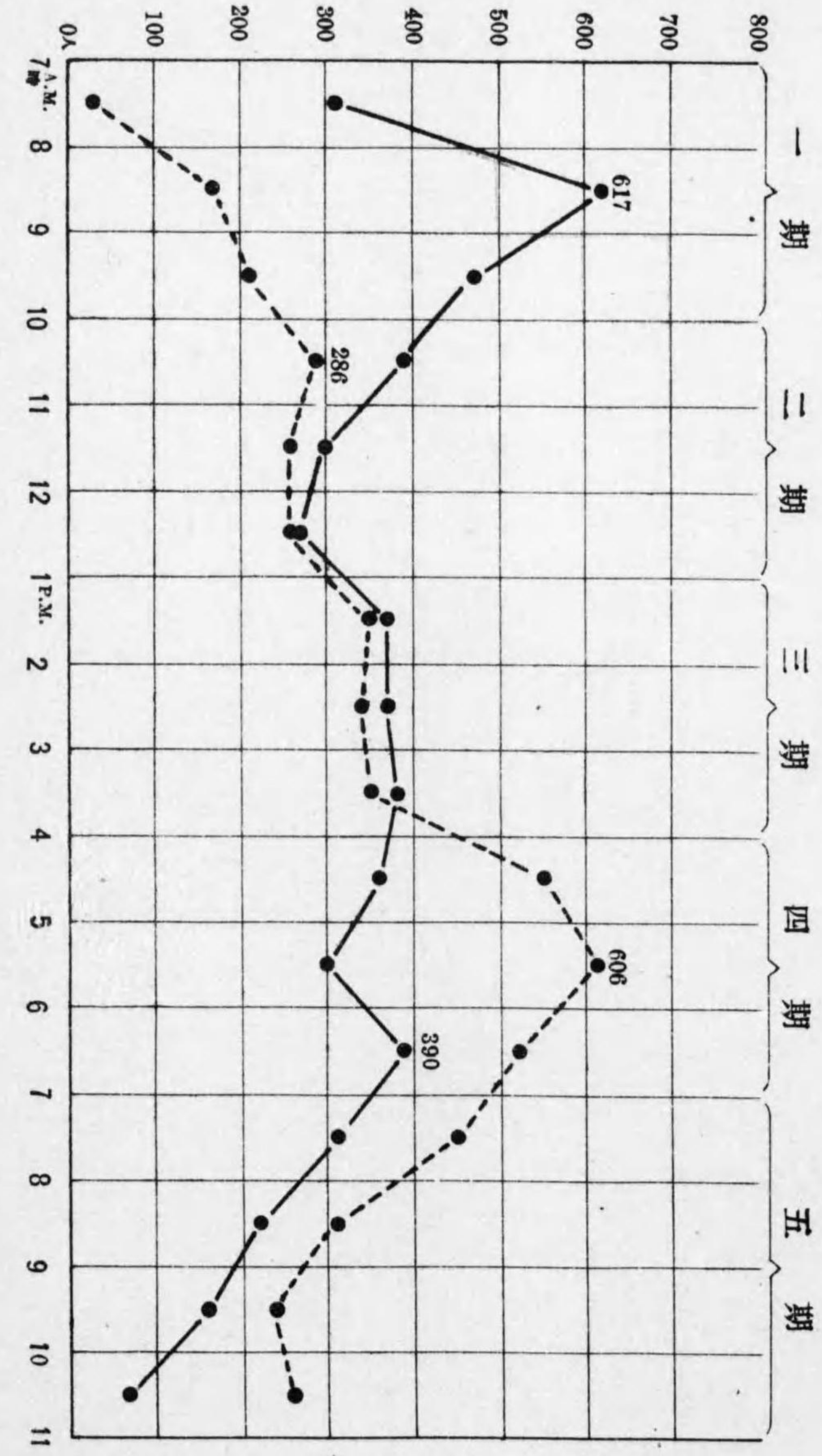
(18) 洲崎線(例外)時間別乘車人員圖表



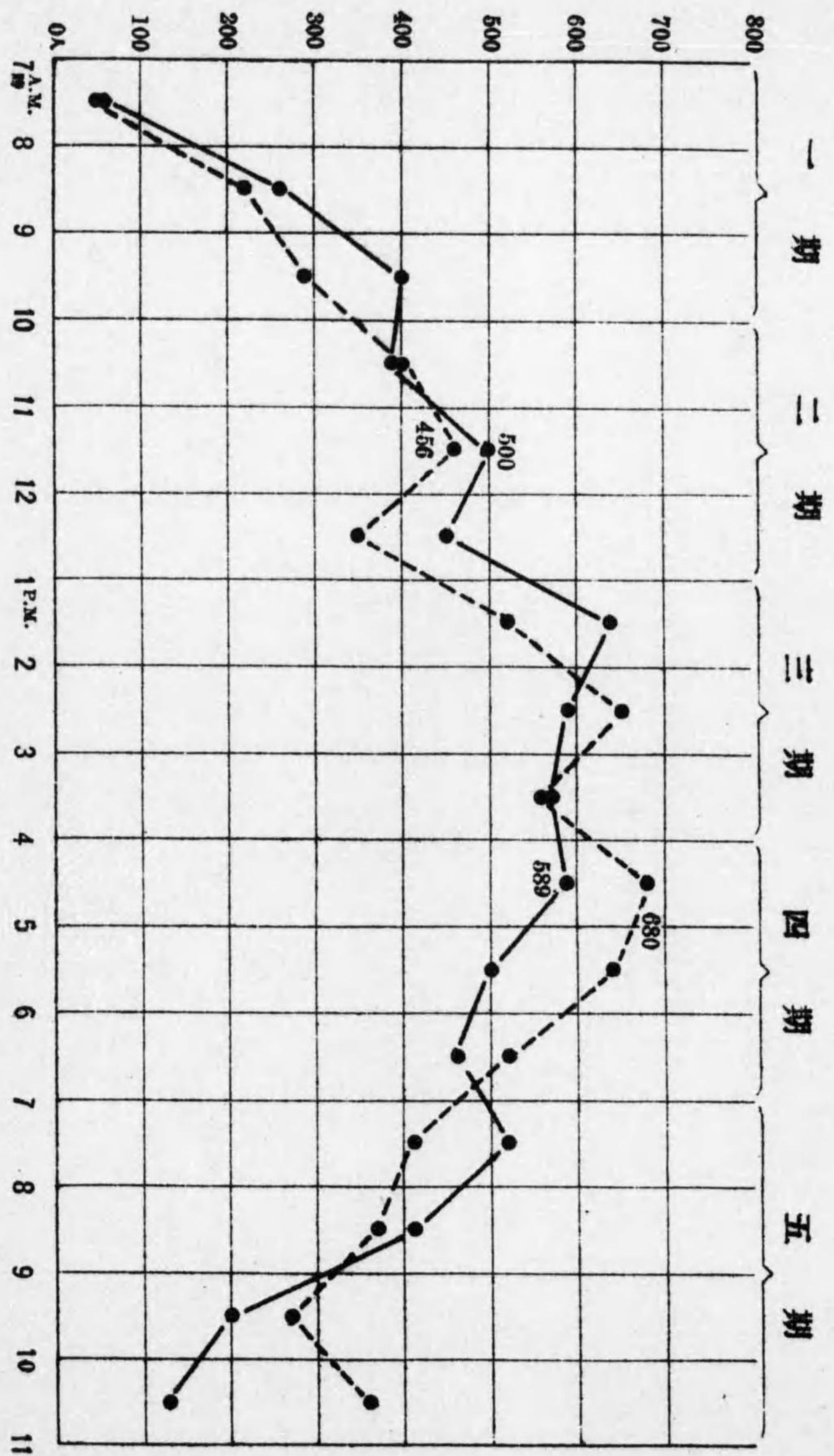
(18) 洲崎線時間別乘車人員圖表



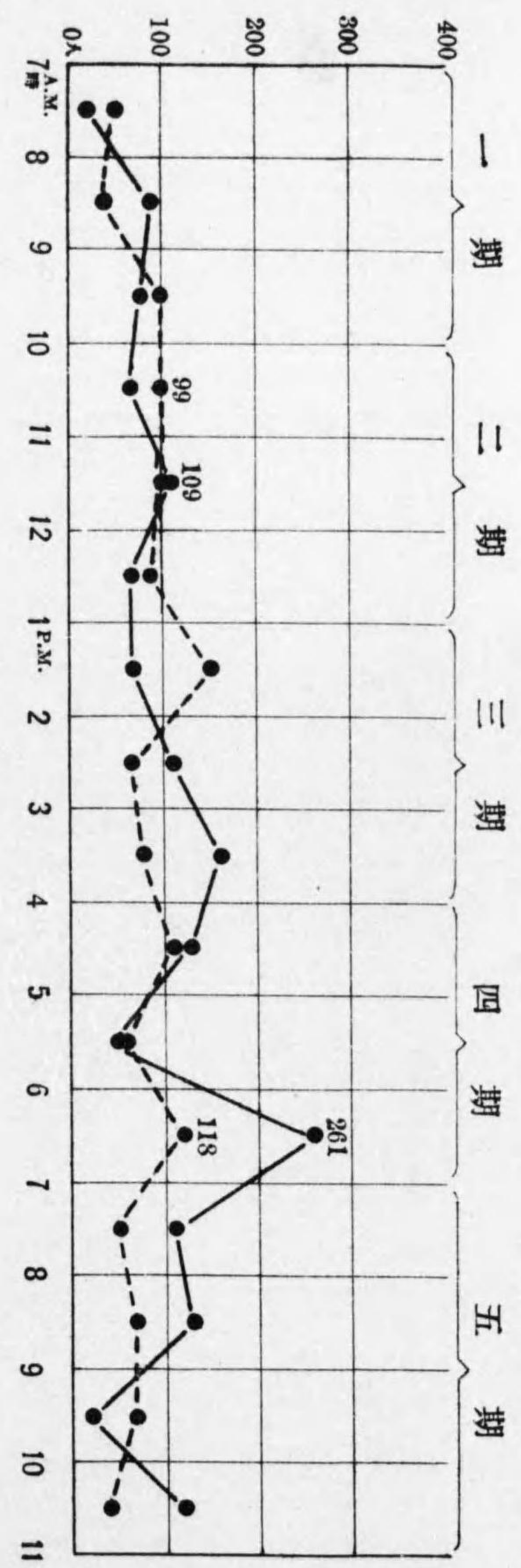
(19) 明石町線時間別乘車人員圖表



(20) 芝園線時間別乘車人員圖表



(21) 王子線時間別乗車人員圖表



(二) 系統別最高峰時輸送量

乗合自動車は料金等の關係よりして通勤に常用することは電車に比較して利用率が幾分低いものであるに拘らず、依然出勤退勤時に高潮（高峯）を呈することは屢々述べたところであるが、この高峯中更に最も高潮したる最高峯時を系統別に見る時は左表の如くである。

各系統往復別最高峯時乗客輸送量表

系統	往		復	
	時間別	乗車人員順位	時間別	乗車人員順位
銀座線	前十二時—後一時	二〇六	後五時—六時	五一五
目黒線	後八時—九時	六七六	同	二七六
錦糸堀線	後五時—六時	二三九	後四時—五時	六七〇
芝園線	前一時—後二時	六四四	後五時—六時	七三九
澁谷線	前八時—九時	七七六	同	六〇六
明石町線	同	六一七	同	八一三
新宿線	同	一、二〇三	後五時—六時	一四五
大久保線	同	二〇七	後四時—五時	一四三
四谷線	同	六六	同	四三

計	洲崎線		洲崎例外線		巢鴨線		團子坂線		大塚線		濱町線		千住線		押上線		寺島線		王子線		
	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	前	後	
一時間平均	六時—七時	六時—七時	十二時—一時	八時—九時	三時—四時	八時—九時	八時—九時	三時—四時	八時—九時	九時—十時	四時—五時	四時—五時	五時—六時	七時—八時	六時—七時	七時—八時	六時—七時	七時—八時	六時—七時	七時—八時	六時—七時
一時間平均	四七三	四七三	五三	四〇七	五九〇	四〇七	五九〇	五五七	五五七	二三八	四〇二	四〇二	五六一	一一七	二六一	二六一	二六一	二六一	二六一	二六一	二六一
一時間平均	八時—九時	八時—九時	七時—八時	六時—七時	二時—三時	六時—七時	二時—三時	六時—七時	六時—七時	九時—十時	五時—六時	五時—六時	七時—八時	五時—六時	一時—二時	一時—二時	一時—二時	一時—二時	一時—二時	一時—二時	一時—二時
一時間平均	七二八	七二八	九七	二四四	五三九	二四四	五三九	五一四	三〇〇	四二二	四二二	五五四	一一五	一四九	一四九	一四九	一四九	一四九	一四九	一四九	一四九
一時間平均	3	3	17	13	7	13	7	9	11	10	10	6	16	14	14	14	14	14	14	14	14

(備考) 銀座線は片方向循環運轉なるを以て除外した

即新宿線は往復共に最高輸送時に於て第一位を占め澁谷線第二位、目黒線の往路のみ第三位にて芝園線第四位である。而して明石町線以下之に續き其順位に於て各系統往路復路共大體近似して居る。

次に往路復路別に各系統の最高峰時を検討して見る。

(1) 各系統往路輸送最高峰時

前述の如く全一日の輸送量に於ては朝高潮時は其乗客潮流往路に偏倚し、夕高潮時はその反對現象を呈するのであるが各系統別

に見れば必ずしも全部その法則に従ふものと言へない。即十八系統中往路に於て朝高潮時最高峰を示すものは九系統にて、殘餘の中五系統は夕高潮時に、四系統は晝間夜間に屬して居る、即朝高潮時で往路に屬するものは全體の半數に過ぎない。而して往路にて夕高潮時に最高峰を示すものの中、錦糸堀、洲崎(本線)千住、押上線の如く江東及下町筋に多いのは乗客潮流が山手と下町とに依つて相違あるが故で車輛配備の上にも重要な一資料たるを失はばない。

次に芝園線の後一時二時は晝間最高峰を示す系統中代表的のものであるが該系統は銀座日本橋等都心の商業地を貫通して居るので晝間用辨客に利用されること多き所以であらう。

(2) 各系統復路輸送最高峰時

各系統の復路最高峰時大部分夕高潮時に屬し十八系統中十二系統は夕高潮時に相當し、二系統は朝高潮時に四系統は平潮時に其最高峰時を示して居る、その中崎洲線の最高峰時が朝八時—九時の間に相當し而も第三位にあるのは該系統が東京驛—洲崎間に於て往路復路のコースが逆に設定されて居る關係で往路最高峰が夕六時—七時の間にあるを以つてするも明である。

濱町線の最高峰時が往路も復路も朝高潮時にあるのは該線が環狀線なる爲で團子坂線の最高峰時が往復共に晝間平潮時に屬し、朝々高潮時に關係ないのと共に特殊の現象である。

(3) 各系統に附て觀たる高峯時の變化

イ、各系統に概して朝夕二回の高峯時がありその方向も朝夕に従つて相異なること前述の如くであるが此高峯時到達に早きものあり、遅きものあり各系統によつて夫々の特徴を表して居る、之を抜萃して見れば

朝高峯時の早きものは寺島線の七時—八時の他目黒、澁谷、明石町、新宿、大久保、四ッ谷、巢鴨、團子坂、大塚、押上、洲崎(以上の中洲崎線以外は往路側にあり)の諸線にて何れも八時—九時の間にあつて通勤時に相當するものである。

朝高潮時の遅きものは錦糸堀、濱町線（二線共復路側にあり）の九時—十時の間銀座循環、芝園、千住、王子諸線（何れも往路側にあり）の十一時—十二時の間あるもので之等は概して日中用辨客の出先時間に相當するものと見られる。

夕高潮時の早いものは芝園濱町二線の四時—五時の間目黒、錦糸堀、澁谷、明石町、新宿、大久保、團子坂、押上、千住の諸線五時—六時の間にあつて退出時に相當するものである（以上の中團子坂、押上二線以外は復路側にあり）

夕高潮時の遅きものは洲崎、巢鴨、大塚、王子、の諸線六時—七時の間にあり寺島線七時—八時の間（大塚巢鴨線以外は往路側にあり）にあつて夜間平潮時に高潮を呈するものである。

ロ、各系統には高潮時繼續の長時間に亘るものあり、頗る短時間にて終るものあり、又高潮時より平潮に移る變化の深刻なるもの平坦なるものあり、夫々系統獨自の特徴を持つて居る。

高潮時繼續時間は概して夕方に長く復路側に在るを通例とする即朝は出勤時めがけて一機利到するに反し夕方は逐時歸路に就く自然の傾向を數量的に示して居るのである。その例として目黒、芝園、明石町、新宿、洲崎、團子坂、大塚、千住、押上等大部分は之に屬する、即朝高潮時は繼續時間短く急角度突峯を現し、短時間にて終息するのである、茲に特殊の例外を示して居るのは芝園線で午前九時より午後九時まで殆ど全日を通して高潮を持續して居る、此は全線中の白眉にて該線が如何に一般用辨客の利便に供されて居るか判る、次に

高潮時と平潮時の變化強きものは目黒、澁谷、明石町、新宿、洲崎、團子坂、大塚の七系統にて就中新宿、澁谷の二線特に顯著である。

高潮時と平潮時の變化弱きものは銀座、錦糸堀、濱町、千住、押上、寺島、王子線等にて高潮時の切換へが鮮明でないものである。

而して朝夕線に屬する大久保四谷巢鴨の三線は朝八時—十時夕の五時—六時の間は相當の乗客あるも、その前後は殆ど運轉

の要を認め難い程僅少な乗客である。

上述する處の諸點は移して直に各系統夫々の配車上の一指針となし得やう。

六、各系統場所別乗客輸送量

各系統場所別乗客輸送量に就ては、各系統に於ける停留所別乗降人員を一括して左表に掲ぐることにする。

自動車各系統停留場

(1) 銀座循環			(2) 目黒線			(17) 錦		
停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員
乗車口	530	267	目黒駅前	1,550	1,530	錦糸町		
市役所前	39	1	元白金火薬	100	108	所柳原		
有楽町前	74	6	白金臺町二	260	214	本江東		
数寄屋橋西	100	31	日吉坂上	343	417	緑東町		
数寄屋橋東	30	21	清正公前	143	117	線緑町		
銀座座四二	193	262	名光坂下	171	158	龜相		
銀座座二	331	120	魚藍坂	721	603	兩國		
銀座座一	69	34	古川橋	565	545	兩國		
京橋	97	37	三ノ橋	107	118	草橋		
中通橋	53	82	二ノ橋	153	144	馬喰町		
日本橋	40	72	麻布中ノ橋	261	259	鞍掛		
室本新	23	195	赤羽橋	301	249	小鐵		
常磐	28	204	芝園橋	290	274	本盤		
降車口	29	140	増上寺前	95	89	新常盤		
	19	51	愛宕町	130	121	車口		
	6	68	櫻田本郷	482	478			
	1	71	内幸町	515	450			
			日比谷公園	563	681			
			馬場先門	232	224			
			和田倉口	127	206			
			市役所前	151	151			
				1,296	1,294			
				95				
合計	1,662	1,662	合計	9,109	9,109	合計		

別乗降人員表(其一)

糸堀線		(20) 芝園線		(4) 澁谷線			
乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員
624	724	芝園橋	1,046	893	澁谷車庫前	10	7
90	100	金杉橋	369	304	澁谷役場前	12	3
58	80	大田川町	213	266	並木橋	6	1
109	92	露月町	274	224	稻荷橋	16	11
388	394	新橋	84	78	澁谷駅前	2,197	2,040
477	371	芝園	227	520	青山車庫前	141	138
81	125	出雲町	386	330	青山六丁目	281	238
339	391	尾張	581	707	明治神宮前	385	395
135	97	銀座座二	563	677	青山五丁目	284	347
261	239	銀座座一	670	763	青山四丁目	831	928
75	48	京橋	557	587	青山三丁目	486	441
459	499	中通三丁目	249	191	青山一丁目	472	412
466	386	室本	351	329	赤坂表町	94	80
243	231	石砲	229	226	豊川稲荷	349	327
142	126	小砲	450	395	赤坂見附	474	410
57	48	馬喰	1,311	1,135	山王下池	773	620
45	100	鞍掛	1,135	1,035	溜虎ノケ	356	359
1,307	1,305	馬喰	259	306	櫻田公園	288	275
		馬喰	94	72	日比谷	419	617
		馬喰	420	309	比谷	70	104
		馬喰	218	183	日比谷	391	463
		馬喰	363	317	数寄屋橋	679	820
		馬喰	841	758	有楽町	144	546
		馬喰	476	372	市役所	108	118
		馬喰	148	168	乗車口	1,203	1,179
		馬喰	67	75			
		馬喰	188	145			
		馬喰	132	180			
		馬喰	1,523	1,889			
合計	5,356	合計	13,434	13,434	合計	10,969	10,969

自動車各系統停留場

(19) 明石町線			(5) 新宿線			(6) 大		
停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員
澁谷車庫前	3	3	新宿驛前	2,120	1,624	東大久保		
澁谷役場前	6	1	新角宿	150	207	東大久保		
並橋	1	3	新角宿	184	190	東大久保		
澁谷驛前	3		新角宿	396	470	東大久保		
青山車庫前	1,738	1,663	新角宿	172	234	東大久保		
青山南町	113	113	新角宿	389	564	東大久保		
青山南町	140	250	新角宿	559	608	東大久保		
南高樹	140	171	新角宿	389	564	東大久保		
霞材町	32	88	新角宿	559	608	東大久保		
木本井吉	708	733	新角宿	1,125	1,128	東大久保		
福溜	563	482	新角宿	221	186	東大久保		
今福溜	778	738	新角宿	155	145	東大久保		
木本井吉	323	311	新角宿	1,285	1,289	東大久保		
池門	367	362	新角宿	592	82	東大久保		
霞材町	437	386	新角宿	131	152	東大久保		
ノケ田	468	397	新角宿	457	476	東大久保		
比谷	247	203	新角宿	335	405	東大久保		
日比谷	180	171	新角宿	236	197	東大久保		
日比谷	50	44	新角宿	411	470	東大久保		
日比谷	498	612	新角宿	381	461	東大久保		
日比谷	647	909	新角宿	845	885	東大久保		
日比谷	269	183	新角宿	686	815	東大久保		
日比谷	1,282	1,258	新角宿	785	918	東大久保		
日比谷	128	193	新角宿	82	113	東大久保		
日比谷	160	193	新角宿	988	1,066	東大久保		
日比谷	172	180	新角宿			東大久保		
日比谷	216	225	新角宿			東大久保		
日比谷	882	679	新角宿			東大久保		
合計	10,551	10,551	合計	12,685	12,685	合計		

別乗降人員表 (其二)

久保線		(7) 四谷線		(8) 集鴨線			
乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員
98	37	四谷見附	40	62	集鴨橋	349	191
45	35	四谷見附	42	8	集鴨橋	16	19
24	23	四谷見附	6	7	集鴨橋	50	48
33	30	四谷見附	21	12	集鴨橋	59	75
142	121	四谷見附	20	18	集鴨橋	89	100
59	39	四谷見附	6	6	集鴨橋	116	186
68	60	四谷見附	22	21	集鴨橋	157	211
43	53	四谷見附	18	24	集鴨橋	89	66
17	11	四谷見附	21	20	集鴨橋	42	28
42	34	四谷見附	26	30	集鴨橋	17	19
24	40	四谷見附	43	34	集鴨橋	271	150
112	149	四谷見附	12	3	集鴨橋	20	17
51	100	四谷見附		26	集鴨橋	159	142
17	36	四谷見附			集鴨橋	29	31
17	15	四谷見附			集鴨橋	134	126
6	58	四谷見附			集鴨橋	49	62
15	40	四谷見附			集鴨橋	29	41
8		四谷見附			集鴨橋	34	56
390	340	四谷見附			集鴨橋	51	76
		四谷見附			集鴨橋	71	63
		四谷見附			集鴨橋	112	198
		四谷見附			集鴨橋	11	25
		四谷見附			集鴨橋	48	64
		四谷見附			集鴨橋	40	55
		四谷見附			集鴨橋	102	95
合計	1,211	合計	277	27	合計	2,144	2,144

自動車各系統停留場

(10) 園子坂線			(15) 大塚線			(18) 洲		
停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員
前門町	1,208	759	前前	1,320	1,309	洲崎		
倉手町	4	84	大塚	43	47	海舟		
田橋	47	89	大塚	179	163	矢動		
美土川	76	104	大塚	214	195	不動		
小川	42	34	大塚	191	234	前仲		
駿河	94	89	大塚	815	949	江川		
河賀	442	438	清水	290	310	代橋		
お茶の水	256	245	清竹	113	115	永岸		
順天	1,132	705	同通	80	64	永岸		
本郷	112	109	春日	182	181	永岸		
赤門	287	302	春日	149	163	永岸		
正高	483	439	春日	507	503	永岸		
一本	373	301	春日	334	293	永岸		
達本	548	770	春日	638	624	永岸		
駒来	285	277	春日	326	391	永岸		
団子	336	300	春日	230	162	永岸		
八重	94	96	春日	1,481	1,411	永岸		
池端	595	649	春日	963	800	永岸		
下谷	430	543	春日	228	167	永岸		
上野	361	347	春日	340	336	永岸		
末旅	698	698	春日	381	237	永岸		
萬世	225	248	春日	262	255	永岸		
須田	195	230	春日	317	458	永岸		
神田	289	260	春日	126	223	永岸		
今石	413	372	春日	1,363	1,482	永岸		
本室	112	119	春日			永岸		
日本	754	604	春日			永岸		
服橋	813	1,112	春日			永岸		
永樂	118	106	春日			永岸		
車	137	109	春日			永岸		
	177	161	春日			永岸		
	387	289	春日			永岸		
	298	314	春日			永岸		
	35	33	春日			永岸		
	109	89	春日			永岸		
	526	303	春日			永岸		
	171	240	春日			永岸		
	53	53	春日			永岸		
	38	64	春日			永岸		
		432	春日			永岸		
合計	12,516	12,516	合計	11,072	11,072	合計		

別乗車人員表(其三)

崎線		(18) 洲崎線		(3) 濱町循環			
乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員
1,006	971	洲崎	79	130	車口	1,976	1,545
164	149	海舟	21	14	車口	211	280
84	118	海舟	9	9	永樂	35	44
102	121	海舟	19	19	永樂	26	49
198	186	海舟	20	28	永樂	173	176
221	264	海舟	36	25	永樂	76	132
231	222	海舟	33	26	永樂	133	114
406	442	海舟	50	34	永樂	161	155
330	317	海舟	38	41	永樂	590	454
352	342	海舟	43	40	永樂	257	260
205	291	海舟	23	25	永樂	285	436
442	427	海舟	35	39	永樂	337	364
115	151	海舟	4	5	永樂	301	428
78	83	海舟	5	6	永樂	270	347
1,372	1,468	海舟	149	123	永樂	206	301
149	115	海舟			永樂	351	283
34	61	海舟			永樂	54	55
48	63	海舟			永樂	32	71
30	33	海舟			永樂	329	309
94	69	海舟			永樂		
234	235	海舟			永樂		
257	236	海舟			永樂		
223	179	海舟			永樂		
98	65	海舟			永樂		
584	636	海舟			永樂		
163	149	海舟			永樂		
184	193	海舟			永樂		
104	106	海舟			永樂		
171	220	海舟			永樂		
79	76	海舟			永樂		
127	85	海舟			永樂		
161	127	海舟			永樂		
536	382	海舟			永樂		
合計	8,592	合計	554	564	合計	5,803	5,803

自動車各系統停留場

(11) 千 住 線			(13) 押 上 線			(14) 寺
停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	停留場名
千住終點	497	439	押上	1,603	1,409	寺島町
千住新橋	92	75	業平橋	391	361	向島須崎町
千住住四	85	84	中ノ郷	174	126	言問橋
千住住二	132	144	吾妻橋	129	150	中ノ郷元町
千住住大	85	76	吾妻橋	471	189	吾妻橋東
千住住中	213	197	雷田	1,145	1,831	同 西門
千住住開	114	110	雷田	1,073	981	雷田 原
千住住大	360	417	菊屋橋	169	221	
千住住新	58	56	清島町	134	93	
千住住輪	669	597	稻荷町	52	59	
千住住三	284	511	車坂	187	130	
千住住金	99	141	上野驛前	1,183	1,470	
千住住金	121	107	上野公園前	1,135	993	
千住住坂	62	90	下谷茅町	155	169	
千住住本	200	180	池端七軒	418	343	
千住住下	89	71	逢初橋	204	224	
千住住車	299	196	八重垣	255	218	
千住住上	326	319	千駄木	507	557	
千住住御	774	664	關子坂下	675	567	
千住住仲	80	39	駒込坂下	248	275	
千住住松	205	199	道灌山下	190	228	
千住住和	217	186	駒込動坂	291	302	
千住住元	109	90	神明車庫前	285	328	
千住住小	151	160	上富士前	167	177	
千住住堀	77	78	駒込染井通	30	44	
千住住水	424	578	駒込	1,064	919	
千住住天	539	625				
千住住蠟	431	412				
千住住茅	290	316				
千住住日	307	273				
千住住吳	51	66				
千住住永	49	61				
千住住降	317	348				
千住住乘	955	857				
合 計	8,761	8,761	合 計	12,335	12,335	合 計

別乗車人員表 (其四)

島 線		(21) 王 子 線			
乗車人員	降車人員	停留場名	乗車人員	降車人員	
1,206	999	押上	385	280	
164	133	業平橋	70	68	
141	105	中ノ郷	42	24	
158	144	吾妻橋	26	26	
57	114	吾妻橋	82	43	
210	208	雷田	216	378	
594	789	雷田	250	207	
211	249	菊屋橋	36	48	
		清島町	31	15	
		稻荷町	16	19	
		車坂	54	40	
		上野驛前	269	326	
		上野公園前	250	235	
		下谷茅町	44	34	
		池端七軒	83	57	
		逢初橋	47	46	
		八重垣	37	38	
		千駄木	117	81	
		關子坂下	152	132	
		駒込坂下	66	49	
		道灌山下	49	38	
		駒込動坂	65	63	
		神明車庫前	73	62	
		上富士前	43	59	
		駒込染井通	9	16	
		駒込	98	253	
		霜降橋	35	38	
		瀧の川役場	35	28	
		蠟糸学校前	43	31	
		一里塚	24	27	
		飛鳥山下	13	25	
		王子驛前	138	112	
2,741	2,741	合 計	2,898	2,898	

七、各系統乗客吸収量及吸収率

(一) 系統別乗車人員

各系統の乗客吸収量を各方面より觀察して、各系統の系統としての價値を檢討して見ることにし、先づ絶對數に於ける乗車人員より見ることにした。

各系統往復路別乗車人員表

系統	順位	往路乗車人員	復路乗車人員	往復計乗車人員	同上百分率
銀座線	1	一、六六二	四、四三八	一、六六二	一・二五%
目黒線	2	四、六七一	二、七四七	九、一〇九	六・八七
錦糸堀線	3	二、六〇九	六、七五六	五、三五六	四・〇四
芝園線	4	六、六七八	五、四〇四	一三、四三四	一〇・一三
澁谷線	5	五、五六五	五、二八一	一〇、九六九	八・二七
明石町線	6	五、二七〇	五、九〇八	一〇、五五一	七・九五
新宿線	7	六、七七七	五、八九	一二、六八五	九・五六
大久保線	8	六二二	一一九	一、二一一	〇・九一
四谷線	9	一五八	一一九	二七七	〇・二〇

系統	順位	往路乗車人員	復路乗車人員	往復計乗車人員	同上百分率
洲崎線	10	四、〇五七	四、五二五	八、五八二	六・四七
洲崎例外線	11	二五〇	三一四	五六四	〇・四三
巢鴨線	12	一、一八二	九六二	二、一四四	一・六二
團子坂線	13	六、二八〇	六、二三六	一二、五一六	九・四三
大塚線	14	五、六〇一	五、四七一	一一、〇七二	八・三五
演町線	15	二、六九四	三、一〇九	五、八〇三	四・三七
千住線	16	四、三八七	四、三七四	八、七六一	六・六〇
押上線	17	六、一四六	六、一八九	一二、三三五	九・三〇
寺島線	18	一、五〇三	一、二三八	二、七四一	二・〇七
王子線	19	一、六〇七	一、二九一	二、八九八	二・一八
計	20	六七、七一九	六四、九五二	一三二、六七〇	一〇〇・〇〇

(備考) 銀座線は片方向循環運轉なるを以て往復別順位より除外することにした。

前表に示す通り各系統の順位は往復によつて同一でないが大體に於て往復の數字が近き順位にあるを特徴とする。而して往路に於ては新宿線第一位芝園線第二位たること前年と同じく團子坂線第三位に來り前年の澁谷線に代り押上線の第四位たること前年と之亦同じである。復路にあつては新宿線第一位なること前年と同じく第二位は團子坂線にて前年の澁谷線に代り押上線の第三位新宿線の第四位は共に前年と同じである。

以上十九系統中乗車人員一万人以上を吸収するものは第七位までの諸系統即芝園、新宿、團子坂、押上、大塚、澁谷、明石町線にて其合計数は八萬三千五百人に上り、全乗客数の六割三分に相當して居る、次に一万人以下五千人以上のものは目黒、千住、洲崎、濱町、錦糸堀の五系統にて其合計数は三萬七千六百餘人となり、總乗客の二割八分に當る。而して上記以外の七系統は最少二百人より最大二千餘人に過ぎない劣勢系統にてその合計数も一萬一千餘人總乗客の九分を占めるのみである。之を要するに前述一万人以上の系統は優秀系統にて全乗客過半を制するといふ状態で如何に路線の價値に大差あるかを知ることが出来る。

(二) 系統別乗客吸収率

各系統の乗客量に依つて路線の價値を斷ずるには路線の距離及營業時間と乗客数との相對的關係を算出して各系統同一條件の下に検討を進むべきである。前項の系統比較は乗客絕對數に就て爲したるものであるから其吸収量は大體に於て距離及時間の長短に依つて或る程度の影響を受くることは止むを得ぬ所であつた。

本項に於ては各系統の乗客数とその路線行程及營業時間にて除し、每一時間につき一軒平均幾何の乗車人員があるかを算定し、之に依つて各系統の本質的乗客量を判定し様とするのである。

各系統路線一軒一時間當乗車人員表

系統	往路		復路		往復路合計
	順位	乗車人員	順位	乗車人員	
銀座線	14	二〇 _A	9	三二 _A	二〇 _A
目黒線	8	三三	8	三三	六五
錦糸堀線	10	三〇	8	三三	六三
芝園線	2	四七	2	四九	九六
澁谷線	5	三八	5	三六	七四
明石町線	7	三四	6	三四	六八
新宿線	1	五九	1	五一	一一〇
大久保線	17	六	16	五	一一
四谷線	19	二	18	二	四
洲崎線	13	二一	12	二四	四五
洲崎例外線	18	三	17	四	七

全線平均	王子線	寺島線	押上線	千住線	濱町線	大塚線	團子坂線	巢鴨線
16	6	3	12	11	4	9	15	15
二八	九	三八	四四	二三	二九	四三	三一	九
15	10	3	13	7	4	11	14	14
二八	七	三二	四五	二三	三四	四三	三一	七
16	6	3	12	10	4	11	15	15
五六	一六	七〇	八九	四六	六三	八六	六二	一六

(備考) 銀座線は片方向循環運転なるを以て往路乗車人員に計上し往復路合計の順位よりは除外した。

前表の如く全線一時間一軒當りの乗車人員は五六人であつて、每一時間に路線一軒に對して五六人づゝ乗車した譯である。それを各系統別に見る時は新宿線が最も多く一一〇人に上り、全線平均の約二倍である。第二位は芝園線の九六人、第三位は押上線の八九人、第四位は大塚線の八六人、第五位は澁谷線の七四人で、之等は何れも路線價值優秀のものと云ふべく、而して最も少いのは四谷線の四

人、次に洲崎線の七人、大久保線の一人、王子線の一六人といふ如き順序で是等の系統は其の存在理由さへ疑はして程度のものである。

次に之を前述したる各系統の乗客絶對數と比較して見れば

乗客絶對數の主なる系統は、芝園、新宿、團子坂、押上、大塚、澁谷、明石町、錦糸堀、目黒、千住等の順序であるが

一時間一軒當乗客數の主なるものでは、新宿、芝園、押上、大塚、澁谷、寺島、明石町、目黒、錦糸堀、濱町等の順序である。之等兩者を對照して見れば芝園線と新宿線とが第一順位を轉倒したのを始めとして以下各系統も夫々に入り換りのあることを發見する、就中團子坂線が前者に於て第三位にありながら後者では第十一位に墜ち、同じく十四位にあつた寺島線が一躍第六位を占めたるが如きは其顯著なる例と言ひ得る。

斯くの如く乗客絶對數の多少はその系統の繁閉を指す絶對の根據とのみは斷じ難くその乗客數を路線に割り當て、見て始めて木質的濃度を知り得るのである。

次に此乗客吸收率を前年の調査實績と比較して見るに、全線平均で前年は七〇人であるに反し本年は五六人に過ぎず、比率に於て二割五分の減となつて居る。而して前年の主なるものは第一淀橋線(本年度は新宿線と改稱)一三八人第二位芝園線一〇八人第三位押上線九四人第四位澁谷線九三人第五

位大塚線八五人等で之を前表所掲の數と對照して見れば全線に亘つて本年の方が低率を示して居る、即每一時間一軒當りの乗客は前年に比し、全線平均約二割五分だけ閑散になつて居ると言ふことが出来るのである。

八、各系統乗客潮流密度

乗合自動車の運轉系統は電車に比し非常に少なく、且乗換券を發行しないから、各系統の乗客潮流密度を算出するにも電車に比ぶれば頗る容易である。即ち乗合自動車乗客の潮流の方向は運轉系統の方向と一致するものと言つてよい、而して自動車の運轉系統は一、二の貫通線及循環線を除いては、殆ど都心殊に東京驛に集注する形態をとつて居るから、大體に於て自動車乗客の潮流は、市の外縁と中心との往復である。このことは電車乗客に就ても言ひ得るが自動車乗客に於ては頗る顯著なのである。さて系統別乗客潮流は巻尾附録「乗合自動車系統別乗客潮流密度圖表」に見るが如く全一日の合計に於ては往路と復路との間に餘り差違はないけれども、各時間により見れば往復路に相當の差があり殊に朝夕高潮時に非常なる差違がある。又系統内の區間によりて著しく高低の差がある。これ即ち交通の需要程度如何を示すものにして、之が最高最低兩極數を究むることは車輛運行度數を按排するに必須のことである。

(一) 各系統全一日往復別乗客最大及最小通過人員と其區間

各系統中に於ける乗客潮流最大及最小通過人員と其區間を往復別に調査したる實績は、附録「系統別各種統計總括表」中に掲載しあれば之に譲り、こゝには別に拔萃しないことにする。

(二) 各系統乗客潮流平均密度 (平均通過人員)

乗客潮流とは場所的に移動する乗客の積層量である。即ち各系統を乘行する客の同一方向に屬するものを集積し一つの潮流と見做すのである。而して乗客の乘車行程は夫々異なるものであるから一系統上の乗客は常に新陳代謝されその潮流も部分部分(停車場間)に従つて濃度に變化を來すものである。

斯くの如く乗客潮流は乗客の流動の状態であるから、これを捕捉する爲には一つの基準(單位)を設けねばならない。此に於て、一系統の全潮流を該系統の距離に應じて均分したるもの即一軒平均の乗客潮流を乗客の潮流密度(平均通過數)とする、その算出方法は各系統の乗客延人哩(別項後述)を其系統の軒程にて除して得るのである。

前章に於て述べたる乗客吸收率による路線の價値は各系統が一軒平均幾何の乗客を吸收するかによつて判斷を下したのであつた。こゝに乗客潮流密度によつて路線の價値を判斷するのは各系統一軒平

均幾何の乗客が流動するかによるのである。即前者は静的状態に於ける路線価値である、後者は動的状態に於ける路線の価値であるとも謂ひ得やう。従つて観點の相異よりして兩者の価値判断は必ずしも一致するものでない。而してこの密度なるものは乗車距離を加味したる乗車人員數なるを以て乗客吸収率よりも更に有力なる判断基準よりといふことが出来る。

即乗客の吸収量が多くとも其乗車行程の短い乗客を多分に收容する線は潮流に於て低下せざるを得ない。即前項では澁谷線が路線価値第五位であつたのに拘らず本項乗客潮流密度より見る路線価値としては第三位に上つて居るが如き其一例である。

次に掲ぐる表は各系統の往復別乗客潮流密度表で朝夕線のみは別途第二表とした。

各系統往復路別平均通過人員表

順位	系 統	往 路		往復路合計
		平均通過人員	平均通過人員	
1	新 宿 線	二、七六六	二、三九九	五、一六五
2	芝 園 線	二、〇七六	一、九九三	四、〇六九
3	澁 谷 線	一、九一三	一、七八六	三、六九九
4	押 上 線	一、六六六	一、六八七	三、三五三

順位	系 統	往 路		往復路合計
		平均通過人員	平均通過人員	
5	大 塚 線	一、五〇〇	一、四九四	二、九九四
6	明 石 町 線	一、四七一	一、四七二	二、九四三
7	目 黒 線	一、四四四	一、三二六	二、七七〇
8	團 子 坂 線	一、一九一	一、二〇二	二、三九三
9	錦 糸 堀 線	一、一五一	一、一九四	二、三四五
10	濱 町 線	一、〇三五	一、一三六	二、一七一
11	洲 崎 線	九三八	一、〇七九	一、〇一七
12	寺 島 線	一、一一一	八九五	二、〇〇六
13	千 住 線	八九五	八八一	一、七七六
14	王 子 線	三五一	二九一	六四二
15	銀 座 線	六一六	一五五	六一四
16	洲崎例外線	一二三	一四〇	二七八
	十六系統平均	一、一六一	一、一四〇	二、二六三

前表に示す如く總平均の潮流密度は二、二六三人で之を基準として路線価値に優劣を附すれば新宿、芝園、澁谷、押上四線を優秀位の路線とすべく、大塚、明石町、目黒、團子坂、錦糸堀、濱町、洲崎、

寺島の八線を中庸級とし以下千住、王子、銀座、洲崎（例外）の四線を劣勢線と言ふことが出来る。
次表は朝夕線乗客潮流平均密度表である。

順位	系	統	往	路	復	路	合	計
1	巢	鴨	線	四三四		三一七		七五一
2	大	久	保	線	三三二	二六八		六〇〇
3	四	谷	線	九一		七三		一六五

朝夕線は出勤退出の高潮時のみを目標として朝夕のみ営業するものであるから潮流密度の現れ方も自然の傾向として往路——朝高潮時——に高きを示して居る、此は通勤時刻に急ぐ為バスを利用することが退出時より幾分多き関係であらう。而して潮流密度に於て巢鴨大久保二線は稍可なりとするも四谷線に到つては全線中の最劣等線とも言ふべく洲崎例外線（全日営業）と共に路線の存続價值乏しきものである。

次に前年の調査実績との比較を概説すれば總平均密度に於て（朝夕線を除く）前年は二、〇三八人で今年の二、二六三人に比し本年は約二百人の増加となつて居る、之を各線に就て見るも全線に亘つて潮流密度の増進を來して居る。即前年の主要なる潮流密度を列記すれば

淀橋線三、六九八 澁谷三、一七二 芝園二、八六一 押上二、二二五 目黒二、一二九 大塚一、九四

七 錦糸堀一、七六二等にて、

之に相當する本年度の潮流密度を順次擧げて見れば、

新宿五、一六五 澁谷三、六九九 芝園四、〇六九 押上三、三三三 目黒二、七七〇 大塚二、九九四

錦糸堀二、三四五等にて、

何れも本年に於て密度の増加を示して居る。而して路線の順位等も前年と同じではなく各路線の間に相當の盛衰を見せて居る。

斯くの如き本年の躍進は後述する所の乗客延人料の増大による結果である。

九、乗客延人料及平均乗車料

乗客延人料とは乗車人員を各自の乗行距離に應じて伸展累精したるもの、謂である。其算出方法は乗客各自の乗車距離を集積するのであるが、その煩に堪へぬので便宜上既述各系統各區間の往復別乗客密度（通過人員）に當該區間の料程を乗じ之を累計したるものに據る。

(一) 全線乗客延人料及平均乗車料

調査當日の乗客總延人料は

往路乗客	一七五、三四五人	合計	三四一、二八九人
復路乗客	一六五、九四四人		

乗客各自の乗行距離の總和が三十四萬人糎餘で内譯往路が十七萬五千人糎復路が十六萬五千人糎である。而して全乗客一三二、六七〇人に割り當てれば、乗客各自が平均二糎五七宛乗車したことになる。

之を前年の調査と比較して見ると次表に示す如く往路に於て約一萬四千糎（八・一パーセント）の増復路に於て約一萬一千糎（六・八パーセント）の増、合計では二萬五千五百糎で七・五パーセントの増加に相當し、比増は往路に於て強勢である。かく延人糎の増加したのは乗車人員の増加に伴つた現象に他ならない。

乗客延人糎年別對照表

昭和四年	昭和三年	比増
往路	一七五、三四五 ^{延人糎}	一六五、九四四
復路	一六一、一二七	一五四、六六二
合計	一四、二一八	一一、二八二
	八・一%	六・一%
		七・五%

平均乗車糎は乗客一人當りの平均乗車距離を表すものにて區間制の料金制定の基準として又區間距離設定の單位として有力なる資料である。

次表は期別一人平均乗車糎である。

期別平均乗車糎

期別	往路		復路		合計	
	順位	平均乗車糎	順位	平均乗車糎	順位	平均乗車糎
一期	一	二・八八	五	二・三五	一	二・六八
二期	二	二・五六	四	二・四〇	四	二・四九
三期	五	二・四八	三	二・四七	五	二・四八
四期	三	二・五二	一	二・七一	二	二・六二
五期	四	二・五二	二	二・六五	三	二・五七
日計		二・五九		二・五六		二・五七

前表の如く平均乗車糎を期別にし、更に往路復路に分ちて見るときはその各期に従ひ方向によつて夫々の特徴を示すのである。往路に於ては第一期が二糎八八にて第一位を占め、復路に於ては第四期が二糎七一にて第一位に有る。かゝる現象は通勤利用客が比較的長距離を乗車するものなることを如

實に語るものにて當然の傾向と言ひ得る又第三期の平均乗車料が往復共に同数であるのは注目し値する所て即同期は日中用辨客の乗降時間にて通勤時の如く往復に片荷を呈することなく随つて平均乗車料も同数で且比較的短距離である。

而して全日を通しての平均乗車料二料五七は前回調査の二料六六に比して〇料〇九の減退を示しそれだけ短距離乗客を増して居る譯である。(各系統期別平均乗車料に就ては附録「系統別各種統計總括表」平均乗車料の欄を参照せられ度し)

(二) 系統別乗客延人料及平均乗車料

上述の乗客延人料及一人平均乗車料を更に各系統別に拔萃し、兩者の關係を對照するときは、各系統の乗客延人料の消長に拘らず一人平均乗車料は別箇の趨勢を示して居る。即次表に示す如く、延人料に於ては新宿線、芝園線、澁谷線、團子坂線等上位を占むるも平均乗車料に於ては第一位は意外なる大久保線の三料四〇にて次では澁谷線、新宿線、巢鴨線等上位を占むると言ふ状態である。

斯くの如きは各路線の地理的關係及營業時間、乗客の種類等の反影であるが一面に於て區間設定の場合、系統によつて區間料程に相異のある時は一人平均乗車料に長短の差が生ずる理であるから、上記の事實は一人平均乗車區數の實績と相俟つて論すべきである。

系統別乗客延人料及平均乗車料表

系統	順位	乗客延人料	順位	平均乗車料
銀座線	17	三、一九二 <small>人</small>	18	一・九二
目黒線	8	二四、〇五七	9	二・六四
錦糸堀線	11	一二、四七一	14	二・三三
芝園線	2	三五、六〇三	7	二・六五
澁谷線	3	三四、三八一	2	三・一三
明石町線	6	二八、五一三	6	二・七〇
新宿線	1	三七、四〇二	3	二・九五
大久保線	16	四、一一六	1	三・四〇
四谷線	19	七三一	8	二・六四
洲崎線	9	二三、八六二	5	二・七八
洲崎例外線	18	一、二九〇	15	二・二九
巢鴨線	14	六、一六八	4	二・八八
團子坂線	4	三〇、四三〇	11	二・四三

大塚線	濱町線	千住線	押上線	寺島線	王子線	計
7	12	10	5	15	13	
二四、三六二	一二、三六七	二一、四九二	二八、九四二	四、九二〇	六、九九〇	三四一、二八九
16	17	10	13	19	12	
二・二〇	二・一三	二・四五	二・三四	一・八〇	二・四一	二・五七

十、乗客延人區數及平均乗車區數

(一) 全線乗客總延人區數及平均乗車區數

調査當日の乗客延人區數は

往路	九三、五八四
復路	八八、八七四
計	一八二、四五八

乗客總延人區數は一八二、四五八人區であるから之を全乗客一三二、六七〇人にて割り當てれば乗客

一人平均一區三八を乗行したことになる。然し乍ら此には一區間系統（銀座線、濱町線、寺島線）をも包含して居る故之を控除して算出すれば一人平均一區四一となり聊か増加を見る、而して一區三八は前年調査の一區四四に比して〇、〇六區の減退を示して居る。

(二) 系統別乗客延人區數及平均乗車區數

次に各系統の延人區數及一人平均乗車區數を抜萃し順位を附して配列して見る。

系統	順位	延人區數	順位	平均區數
銀座線	17	一・六六二	8	一・〇〇
目黒線	7	一二・七五一	8	一・四〇
錦糸堀線	11	七・八七三	6	一・四七
芝園線	1	二〇・六四九	5	一・五四
澁谷線	3	一六・九六〇	4	一・五五
明石町線	7	一四・一二六	9	一・三四
新宿線	2	二〇・〇五九	3	一・五八
大久保線	16	一・九二四	2	一・五九

系統	順位	往	路	復	路	順位	往復平均
巢鴨線	1	往	一・九五	復	一・二七	1	一・八二
大久保線	2	往	一・七五	復	一・二八	3	一・六〇
澁谷線	3	往	一・六八	復	一・二九	4	一・五八
芝園線	4	往	一・六六	復	一・五三	2	一・六二
新宿線	5	往	一・六三	復	一・二九	5	一・五六
錦糸堀線	6	往	一・五二	復	一・四〇	6	一・四五
洲崎(例外)線	7	往	一・五〇	復	一・二〇	14	一・二四
目黒線	8	往	一・四七	復	一・二三	7	一・四一
明石町線	9	往	一・四二	復	一・二二	9	一・三七
洲崎線	10	往	一・四一	復	一・四〇	8	一・四〇
千住線	11	往	一・三五	復	一・一八	10	一・二八
大塚線	12	往	一・二九	復	一・二六	11	一・二八
園子坂線	13	往	一・二六	復	一・二一	15	一・二三
押上線	14	往	一・二三	復	一・二九	12	一・二六

目黒線一區四〇等、之に續くのである。
 斯くの如く朝夕線の乗客に平均乗車區數の多いのは、前年の調査に於ても同じであつたが、之は朝夕の通勤客が概して、市界と都心の間を乗行する結果である。而して一般に平均乗車區數の多い系統は上記の如き市の外縁と都心とを結ぶ比較的長距離の系統に多い傾向であるのも當然の成行である。
 今參考に第一期總括表の平均乗車區數を抜萃し通勤時の一人平均乗車區數の趨勢を示せば次の通りである。

系統	順位	往	路	復	路	順位	往復平均
四谷線	1	往	二九五	復	一〇六	16	一〇六
洲崎線	2	往	二一〇一	復	一四一	7	一四一
洲崎例外線	3	往	七二一	復	一七八	13	一七八
巢鴨線	4	往	三・七三三	復	一七四	1	一七四
園子坂線	5	往	一五・四一二	復	一・二三	15	一・二三
大塚線	6	往	一四・七二一	復	一・三三	10	一・三三
濱町線	7	往	五・八〇三	復	一・〇〇	11	一・〇〇
千住線	8	往	一一・五一四	復	一・三一	14	一・三一
押上線	9	往	一五・六三一	復	一・二七	12	一・二七
寺島線	10	往	二・七四一	復	一・〇〇	14	一・〇〇
王子線	11	往	三・七八二	復	一・三〇	12	一・三〇
合計	12	往	一八二・四五八	復	一・三八	12	一・三八

之に依つて見れば乗客延入區數では、芝園、新宿の二線、二萬餘人區を以て、第一位、二位を占め、押上線園子坂線、一萬五千餘人區で第三位、第四位、次で大塚線明石町線、一萬四千餘人區で第五位、六位の順序である。
 然るに、一人平均乗車區數は巢鴨線一區七四で嶄然頭角を現はし、次いで大久保線一區三九で、第二位といふが如く、朝夕線を以て、最優位を占め、以下、新宿一區三八、澁谷一區五五、芝園一區五四が相伯仲し、錦糸堀線の一區四七、洲崎線の一區四一、

王子線	15	1.23	1.30	1.26
四谷線	16	1.07	1.06	1.07
全線平均		1.47	1.27	1.39

往路、即、朝の主潮流方向の順位に列記して見れば以上の如く、巢鴨、大久保二線は依然第一、二位を占め、澁谷、芝園、新宿等之に續いて居る。即、朝夕線たる巢鴨、大久保二線を全日營業線たる他系統と比較したる爲に平均乗車區數が、他線に冠たる結果を招來したのではなく、朝高潮時のみを抜萃して比較するも他線を壓して居ること右表に見るが如くである。
 尚本表によれば、澁谷、新宿、洲崎(例外)目黒、明石町、千住等の諸線の如く都心集注の系統は概して往復の差甚しく、芝園、洲崎、大塚、園子坂、押上諸線の如き都心貫通線又は環狀線は、比較的往復の差が少くなつて居るのを發見する。斯くの如き環狀線及都心貫通線往復の設定に當つて都心を起點として定め難い爲め朝高潮時に都心に向ふ場合でも復路を見做さるゝ部分を生ずる結果往復の計數が平均化されるのである。

(三) 全線乗客時間別平均乗車區數

時間別	往路	復路	計(平均)
7時前	1.31	1.24	1.29
8時	1.49	1.27	1.40
9時	1.53	1.29	1.42
10時	1.46	1.30	1.39
11時	1.39	1.35	1.37

全時間(平均)	往路	復路	計(平均)
12時	1.34	1.30	1.32
1時	1.33	1.35	1.34
2時	1.35	1.34	1.34
3時	1.34	1.39	1.37
4時	1.35	1.36	1.36
5時	1.36	1.45	1.41
6時	1.35	1.43	1.39
7時	1.36	1.42	1.40
8時	1.34	1.39	1.36
9時	1.32	1.40	1.37
10時	1.31	1.45	1.40
11時	1.38	1.37	1.38

十一 各系統車輛別運轉車料

(一) 各系統車輛別運轉車料

調査当日に於ける各系統の運轉車料を車輛種別に列挙すれば次の如くである。

各系統車輛別運轉車料表

系統別	車別	フォード	シボレー	ウズレー	ガフォード	計
銀座循環線		二、五四四・〇		九六一・六		九六一・六
目黒線		二、九四一・四		八七二・八		一、八一四・二
錦糸堀線				一、四〇〇・〇		一、四〇〇・〇
芝園線				一、六八〇・〇		一、六八〇・〇
澁谷線				四、三〇四・〇		四、三〇四・〇
明石町線		三、六一〇・一	五八〇・九			九、〇〇一・〇
新宿線		一、〇四二・五	四九二・八			一、五三五・三
大久保線		六五七・六	一五〇・七			八〇八・三
四谷線				一、五三三・〇		一、五三三・〇
洲崎本線		二、三〇三・八	一、三〇三・五			三、六〇七・三
洲崎東京線		二六一・三	三七二・二			五八三・五
計						二九八・五

系統別	車別	フォード	シボレー	ウズレー	ガフォード	計
巢鴨線		九三六・六	三一三・五			一二五〇・一
園子坂線		四、三二五・一	二、六三九・四			六、九六四・五
大塚線		三、三一九・一	一、二四一・六			四、五六〇・七
濱町循環線		二、二九〇・八	五四一・二			二、八三二・〇
千住線		四、一六八・九	九三三・八			五、一〇二・七
押上線		四、三〇三・六	六八四・四			四、九八八・〇
寺島線		一、三三七・八	二六一・八			一、三三七・八
王子線		一、四三八・八	九、一八〇・六			一、七〇〇・四
計		三五、五三一・四	一七、〇九四・二			六〇、六二九・六

(備考) ゴチックは「フォード」換算料を表はしたものである。

各系統運轉車料中には銀座、目黒、芝園、澁谷、新宿、四谷、洲崎例外線は大型車輛(ウズレー)十人乗、及ガフォード(二十一人乗)を混用するを以て他系統との比較上、之を現在使用車輛の大部分を占むる。フォート、シボレー車(定員十四人乗)にウズレーは一・三ガフォードは一・五の率を以て換算した。

調査当日の總運轉車料は六〇、四〇二・七料で換算運轉車料は六五、六二九・四料である。而して前年調査当日と比較すれば換算運轉車料は一八、三五三・八料の増加にて、二割八分の増加比率である。

(二) 出張所別在籍車数及使用車数

次に當日に於ける出張所別在籍車輛数及使用車輛数は左の通りである。

(備考) 普通文字は 運轉使用車輛数、ゴチツクは在籍車輛数

出張所別	車種別	在籍車輛数	運轉使用車輛数
出張所別	フォード	五三〇	一三三
	シボレー	七六一	一〇七
	ウズレー	三三八	四三八
	ガフォード	一八七	二二二
	計	一、三三〇	一、一三二
濱松町	フォード	一〇一	一〇一
	シボレー	一〇七	一〇七
	ウズレー	一〇七	一〇七
	ガフォード	一〇七	一〇七
	計	四二二	四二二
大塚	フォード	一〇七	一〇七
	シボレー	一〇七	一〇七
	ウズレー	一〇七	一〇七
	ガフォード	一〇七	一〇七
	計	四二二	四二二
新宿	フォード	一〇七	一〇七
	シボレー	一〇七	一〇七
	ウズレー	一〇七	一〇七
	ガフォード	一〇七	一〇七
	計	四二二	四二二
新谷	フォード	一〇七	一〇七
	シボレー	一〇七	一〇七
	ウズレー	一〇七	一〇七
	ガフォード	一〇七	一〇七
	計	四二二	四二二
計	フォード	一、三三〇	一、一三二
	シボレー	一、三三〇	一、一三二
	ウズレー	一、三三〇	一、一三二
	ガフォード	一、三三〇	一、一三二
	計	五、三二〇	四、九二六

而して前年の在籍車輛数 四七〇臺に比すれば今年は一、二二臺の増加にて、内譯フォード二〇、シボレー六〇、ウズレー四二、(ガフォード)の増加である。

(三) 使用車輛別一車平均運轉率

調査當日に於ける使用車輛別一車平均運轉率は次の通りである。

車種	運轉車輛	運轉使用車輛	一車平均運轉率
フォード	三五、五三一 ^軒 ・四	三〇九	一一四・九
シボレー	九、一八〇・六	七三	一二五・八
ウズレー	一三、〇九四・二	一一〇	一一九・〇
ガフォード	二、五九六・五	二五	一〇三・九
計	六〇、四〇二・七	五一七	一一六・八

十二 系統別運轉一車平均運轉率及延人區數

(一) 系統別運轉一車平均運轉率

左表は各系統に於ける運轉車輛一臺が一行程走行する間に乗車した平均乗車人員である。

系統別運轉一車平均運轉率表

順位	系統	一車平均運轉率	順位	系統	一車平均運轉率
1	明石町線	二・二五	2	押上線	二・四七

3	芝園線	二・四五	12	團子坂線	一・八〇
4	大塚線	二・四三	13	錦糸堀線	一・七九
5	目黒線	二・〇六	14	千住線	一・七二
6	濱町線	二・〇五	15	巢鴨線	一・七二
7	寺島線	二・〇五	16	王子線	一・七〇
8	澁谷線	一・九〇	17	大久保線	一・五〇
9	洲崎線	一・九〇	18	四谷線	一・三九
10	洲崎例外線	一・九〇	19	銀座線	一・三三
11	新宿線	一・八一	平均		二・〇二

之に據つて見れば明石町線が二人五二で全線中最稠密なる數字を示し、次で押上線の二人四七芝園線の二人四五等は殆ど大塚線の二人四三目黒線の二人〇六等之に繼ぐ順序である。而して新宿線澁谷線等の主要幹線が可成閑散の數を示して居るのは比較的運轉車料の多數なるに依るのであらう。

次に同じき一區間系統にて寺島、濱町二線は二人〇五を算しながら銀座線が一人三三にて最少數であるのは該線の乗客量に比較して運轉車料の過大なる結果で配車上の一考を要する。

而して今回の調査に於ては一般に一車料當りの乗客を減じ、全線平均では、二人〇二であるから前回の二人五一に比して、〇人四九の減である。之は、前回に比して、當日の運轉車料が増大した結果に他ならぬ。

(二) 系統別運轉一車料當延人區數

運轉一車料當乗客延人區數なるものは前述の一車料平均の乗客數とは必ずしも一致しない、即ち各系統の一車料當りの乗客延人區數は、各系統の一人平均乗車區數によつて、左右されるのであつて、例へば前述の一車料の乗客數に於ては明石町線は二五二人にて、第一位を占めて居たのであるが、該系統の一人平均乗車區數が一區三四であるから、一車料當り乗車區數は兩者の相乗積である、三・三七人區となつて、本表では第二位となる。斯くして一車料の平均乗客數に於ては二・四七人(第二位)であつた、押上線が同延人區數では三・一三人區(第四位)となり、二・四五人(第三位)であつた、芝園線か三・七六人區(第一位)となり、二・四三人(第四位)であつた、大塚線が三・二二人區(第三位)と言ふ如き、その一例である。

而して全線平均では二・七八人區で前年の三・六二人區に比しては〇、八四人區の減である。之は運轉車料の増大による結果である。

系統別運轉一車軒當延人區數表

順位	系統	一車軒當延人區數	順位	系統	一車軒當延人區數
1	芝園線	三・七六	11	洲崎例外線	二・四一
2	明石町線	三・三七	12	大久保線	二・三八
3	大塚線	三・二二	13	千住線	二・二六
4	押上線	三・一三	14	王子線	二・二二
5	巢鴨線	二・九九	15	團子坂線	二・二一
6	澁谷線	二・九四	16	寺島線	二・〇五
7	目黒線	二・八九	17	濱町線	二・〇五
8	新宿線	二・八六	18	四谷線	一・四八
9	洲崎線	二・六八	19	銀座線	一・三三
10	錦糸堀線	二・六三	平均	平均	二・七八

十三 系統別運轉一車平均通過人員及一車平均乗客占席率

運轉一車平均通過人員とは乗客延人軒をフード換算運轉車軒にて除して得たるものである。一車平均乗客占席率は車の定員數に對する一車内の乗客數の比率を言ふものにて、一車平均通過人員をフード、シボレー車の定員數十四人とを對比し百分率を以て表はしたものである。

順位	系統	運轉一車平均通過人員	一車平均乗客占席率	順位	系統	運轉一車平均通過人員	一車平均乗客占席率
1	明石町線	六・八〇	四九	11	團子坂線	四・三七	三一
2	芝園線	六・四八	四六	12	濱町循環	四・三七	三一
3	澁谷線	五・九七	四三	13	洲崎東京線	四・三二	三一
4	押上線	五・八〇	四一	14	千住線	四・二一	三〇
5	目黒線	五・四五	三九	15	錦糸堀線	四・一七	三〇
6	新宿線	五・三四	三八	16	王子線	四・一一	二九
7	大塚線	五・三四	三八	17	寺島線	三・六八	二六
8	洲崎本線	五・三二	三八	18	四谷線	三・六八	二六
9	大久保線	五・〇九	三六	19	銀座線	二・五五	一八
10	巢鴨線	四・九三	三五	全線平均	平均	五・二〇	三七

全線の一車平均通過人員は五・二〇人を算し、占席率三七パーセントで前年調査の結果（一車平均通過人員六・六一人、占席率四・七パーセント）より一・四一人、一〇パーセントを減じて居る。

而して系統別の一車平均通過人員では明石町線六・八人、芝園線六・五人で占席率も二線とも約五〇パーセントの高率である。次で澁谷、押上、目黒、新宿、大塚、洲崎、大久保の諸線五人以上六人近くを占め占席率も四〇パーセント内外となつて居る。次で巢鴨、團子坂、濱町、洲崎（例外線千住、錦糸堀、王子の諸線は四人以上を占め占席率も三〇パーセント内外である）。

寺島、四谷、銀座の三線は最下位にあるものであるが、銀座線の二・五人、占席率一・八パーセントは、他系統に比して特に劣つて居る。

以上を以て觀れば乗客占席率は可成の低下にて相當乗客の閑散を示して居る。一面乗合自動車の如き快適を以て迎へらるべき機關に於て餘りに車輛の節約をなし、一車當りの占席率を過度に高め車中混雜の爲乗客を逸するが如きも賢明なる策とは言ひ難い。

即各線の狀況に應じ一車平均通過人員及乗客占席率の調節を計り各線ともよく乗客誘致の實を擧ぐべきである。それは一に車輛の按配操車の技術に俟つ所多いのである。

附 録

乗合自動車と電車との乗客關係に就て

現在の我東京市に於て市内相互間の主要交通機關は先づ市營の電車と乗合自動車との二者である。前者の營業路線哩は一〇二哩、後者のそれは七〇哩、而して其中兩者の共通する路線は實に約六六哩に及んで居る。隨て乗合自動車は殆ど全部電車線と相並行して走る状態なのである。然る時この兩者の關係殊に乗客關係は一體如何なる状態にあるか、此問題に對し乗客調査を基礎とし共通路線上に於ける乗客の數的比較觀察を下して見ることは、兩者の現状に即したる對策並に經營方針等に關する有力なる資料たるべきを信じ、こゝに電車直通客、乗合自動車一區乗客比較對照表なるものを作製したる次第である。

一、比較對照の基礎に就て

電車、乗合自動車の兩者を比較對照するに當つては出來得る限り同一状態に於て之を爲すを至當とすれば、この方針の下に次の條件を基礎として比較對照し、以て兩者乗客の推移を考察することにした。

- 1 比較對照の根據たる乗客數は昭和四年六月十三日施行電車及乗合自動車乗客調査の實績に依る

2 乗合自動車の乗客は一區料金を以て實際乗車し得る區間の乗客數に依ること。
 3 電車乗客は前記自動車區間に相當する電車各系統區間に於ける乗客中直通乗客數に依ること。
 こゝに附言すべきは市界附近の終點より自動車一、二區間に對し電車區間を對照することは比較的容易なるも、都心に接近する程益々乗合自動車に對する電車系統の並行區間錯雜區々にして、其の對照上頗る困難を感じたることである。

例之、澁谷線第四區霞ヶ關——東京驛間の如きは自動車一系統に配するに電車系統は11、16、14、12、8、7、3、24、33の實に九系統の多數を以てし、電車乗客は數回の乗換を餘儀なくせねばならぬ状態にあり、到底之を一律に論ずることは出来ない。隨て斯の如き區間に對しては合理的範圍の乗客數を計上し、その並行系統錯綜甚しきものは對照の意義を没却するを以て電車乗客數を掲げず別途相互發着乗換乗客數を備考として示すに止めた。

二、比較對表の概説

末尾に附したる電車直通客、乗合自動車一區乗客比較對照表に於て、先づ考察の便宜上電車、自動車各乗客數略々近似するもの、電車乗客多數なるもの、自動車乗客多數なるもの、三種類に分けて見

ることにした。

(イ) 乗客數略々近似せるものは目黒線である。

區間	種別	自動車乗客數	電車乗客數	差引乗客數 △印ヲ附セルハ電車乗客 ノ多數ナルモノ
1、目黒驛前—古川橋		二、七二六	二、七三二	△ 六
2、名光坂下—芝園橋		九五〇	一、〇四九	△ 九九
3、中ノ橋—内幸町		五五三	六三一	△ 七八
4、愛宕町—市役所		二、一七四	九一二	一、二六二

第一區より第三區までは電車乗客數稍々優勢なるも僅々百人に足りない數である。之に反し第四區にありては自動車乗客頗る優勢なるも系統の大部分に於て兩者相伯仲するものと云ふことが出来る。
 (ロ) 電車乗客が自動車乗客に比し格段に優勢なるものは以下に示すが如く巢鴨、大久保、千住の三系統である。

巢鴨線(朝夕線)

區間	種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
1、巢鴨線—指ヶ谷町		四七七	二、八八〇	△ 二、四〇三
2、曙町—水道橋		三六七	一、八九八	△ 一、五三一

大久保線(朝夕線)

種別	自動車乗客數	電車乗客數	前	同
3、春日町—降車口	二五九	一、二八四	△	△
4、神田橋—日比谷	五五	三七九	△	△
1、東大久保—牛込北町	八三	五九一	△	△
2、牛込柳町—雄子橋	二二九	八七〇	△	△
3、飯田町三—東京驛	三五〇	〇	〇	三五〇

備考 大久保線第三區飯田町三—東京驛に對し、電車乗客の掲出なきは同區間に配する市電系統雜多にて自動車系統に對して終始一貫せる系統なく數回の乗換へを要するの結果殆ど同區間に載すべき電車乗客なく、比較の意義乏しきによる。因に飯田橋より東京驛に着したる電車乗客僅々四人、飯田町三丁目より東京驛は皆無である。以下各路線を通じ同状態にあるものは理由同じければ説明を省略す。

千住線

種別	自動車乗客數	電車乗客數	前	同
1、千住終點—千住大橋	九一三	一五、一一八	△	△
2、千住中組—金杉下町	二九三	一、〇九五	△	△
3、三輪橋—上野驛東口	九一九	二、九九五	△	△
4、下車坂町—元岩井町	三五三	一、〇八〇	△	△

以上の三線は斷然電車乗客多數にして自動車の追隨を許さざるものである。

(ハ) 自動車乗客が電車乗客を凌駕するものは上記四線以外の八線、即ち澁谷線、明石町線、新宿線、大塚線、押上、王子合流線、錦糸町線、洲崎線、芝園線である。

澁谷線

種別	自動車乗客數	電車乗客數	前	同
5、松永町—蠣殻町	五三一	一、五二二	△	△
6、人形町—東京驛	二、九一四	〇	〇	二、九一四
1、澁谷驛前—青山一	三、四九五	二、二一九		一、三七六
2、青山四—山王下	四八七	二〇八		二七九
3、豊川稻荷—有樂町驛	二、四九八	六〇九		一、八八九
4、霞ヶ關—東京驛	一、一八七	〇		一、一八七

差引乗客數
△印ヲ附セルハ電車乗客ノ多數ナルモノ

明石町線

種別	自動車乗客數	電車乗客數	前	同
1、澁谷驛前—材木町	二、八三〇	八〇一		二、〇二九
2、高樹町—溜池	六四二	七〇九	△	六七
3、今井町—木挽町	二、〇九五	七六五		一、三三〇

七七

新宿線

4、日比谷—明石町	二、四九四	一、五〇七	七八	九八七
區間種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ	
1、新宿驛前—四谷鹽町	三、一一三	二、三三五	七七八	
2、新宿一—麴町六	七九五	四八二	三二三	
3、四谷驛前—有樂町	二、〇九一	一、〇三七	一、〇五四	
4、三宅坂—東京驛	一、〇六七	〇	一、〇六七	

大塚線

區間種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
1、大塚驛前—清水谷町	二、一五一	一、八四八	三〇三
2、大塚窪町—眞砂町	五七六	三六四	二二二
3、上富坂—御徒町	二、〇二三	二、〇四〇	一七
4、天神下—雷門	三、七八二	一、八八〇	一、九〇二

押上、王子線(括弧内は王子線乗客數とす)

區間種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
1、押上—田原町	(五六四) 三、三九六	二、二一一	一、二八五

錦糸町線

區間種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
2、吾妻橋—池ノ端	(六六八) 三、七一三	三、一五九	五五四
3、車坂—駒込坂下	(三九六) 二、二二六	九五三	一、二七三
4、千駄木町—駒込驛前	(三二二) 二、四五八	一一四	二、三四四
5、王子驛前—染井通	二三八	一四、六四八	一四、四一〇

洲崎線

區間種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
1、錦糸町—相生町	七六五	九二二	一五七
2、緑町三—鐵砲町	一、〇八〇	五八四	四九六
3、鞍掛橋—東京驛	一、四七六	六一〇	八六六
區間種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
1、洲崎—雲岸橋	一、八一〇	一、二二八	五八二
2、相川町—大手町	一、九六一	九〇七	一、〇五四
3、吳服橋—九段下	六六〇	〇	六六〇
4、駿河臺下—東五軒町	四六八	八九四	四二六
5、飯田橋—護國寺	一、三二八	一、二八五	四三

芝園線

區間	種別	自動車乗客數	電車乗客數	前ニ同シ
1、芝園橋—尾張町二		二、一七一	一、五七九	五九二
2、新橋—室町		三、三三三	二、三八七	九二六
3、通三—瓦町		一、六三四	七一八	九一六
4、馬喰町—雷門		一、七二七	一、六三九	八八

以上の八線は各々特徴あり各區により變化ありて一様ならざるも、總じて電車乗客の自動車一區間乗客に及ばざるもの、顯著なる系統である。

以上を通觀するに、その數略近似するものは目黒一系統にして、之は暫く措いて電車乗客の格段に優勢なる前述三線に就て考ふるに、其中巢鴨、大久保の二線は朝夕の短時間運轉である。故にその實績に於て、終日營業の電車に及ばざるは當然なりと謂ふべく、若し自動車運轉を全日とする時は恐らく他線と同様自動車の方優勢に歸するのではなからうか。

唯異數を示せるは千住線である。各區を通して一區間乗客は遠く電車乗客に及ばない。之は自動車の該系統が比較的長距離なるに拘らず他線に比し少數の運轉車數を以て臨めると、一面には長距離乗客を比較的多數に收容するに依るものであらう。

斯くして實質上自動車乗客の少數なる系統は千住線一線に過ぎない。即市電の短距離乗客にして乗合自動車に趨るもの殆ど、その全線に及ぶと稱して過言でない。而して上記十二系統の各乗客數通計自動車七四、七四五人、電車五五、七二二人にして實に自動車乗客の多きこと一九、〇三三人に及んで居る。(右通計數には飛鳥山、千住の二特別線の乗客數は算入せず)

今更に一人平均乗車哩の方面より兩者の乗客關係を考察せんか、市營乗合自動車の運轉を見ざりし當時の電車一人平均乗車哩は三哩〇二(大正十二年六月七日市電乗客調査實績)なりし處昭和三年度(大正十三年初以降市營乗合自動車運轉)乗客調査に依れば三哩三二(推定計算三哩二七)昭和四年度乗客調査の結果に於ても亦同じく三哩三二(この平均乗車哩に就ては近日別に發表すべく詳細報告書作成中)に上つて居る。この電車乗車哩一人に付平均〇・三哩といふ著しき増加を示したるはまさに前記自動車一區乗客一日約七萬五千人の多數を算することが主因を爲して居るのである。平均乗車哩の増加は謂ふ迄もなく運輸實費の増加を來して居るわけにて、近年我電車經濟の乗客激減に因る苦況に加ふるに一人當運輸實費が更に幾分加重して居ることも亦否むことが出來ないのである。

又乗合自動車の一人平均乗車哩に就て見れば、昭和三年十月二十五日の乗客調査實績によれば一哩六五の短距離にして、更に昭和四年六月十三日の乗客調査實績によれば一哩六一に減少して居る。之を區別乗客の割合より見れば、昭和三年調査實績に於ては大約一區乗客七〇%、二區乗客一九%、三

區客八%、四、五、六區客三%にして、昭和四年の調査に於ては大約一區客七三%、二區客一八%、三區客七%、四、五、六區客二%である。即一區乘客に於ては三%の増加を示し、二區以上に於ては夫々一%を減少して居るのである。

斯くの如く自動車一區乘客の増加の趨勢を辿ることは益々電車として最も歓迎すべき短距離乘客の浸蝕を蒙るものにして寒心すべき徴候なのである。即ち市營乗合自動車が當初電車の補助機關として出現したるに漸を遂ふて或は反噬拮抗するの概まるは同一企業主體たる電氣局としては蓋し大に考慮を要する點なりと謂ふべきである。

是等の對策としては成るべく兩者並行運轉區間を避くること、(共通路線の運轉は各郊外電鐵が其路線に並行して乗合自動車運轉を欲せざる場合にも、尙且進んで之が運轉經營を爲すは多くは其權利確保の目的にあるが如く我市電としても一面同様の惱あるべく、又電車路線以外に乗合自動車として有利なる箇所少き等の爲其經營上並行區間運轉を必須とすべけれど)又並行區間に於ては乗合自動車の二區以上の乘客の増加吸收策を講ずること、以て兩者の互助進展を圖らねばならぬ。要は乗合自動車として其本來の職能に合致したる新規乘客の開拓を助長することが最も兩者共存の主旨に添ふのであるまいか、是等の爲には更に對東京乗合自動車會社關係、料金問題、速力増加、車輛改善等諸般の問題に勢ひ言及せねばならぬも、これ等に就ては他の機會に譲り、本稿は冒頭に述べたる如く乘客

調査を基礎とし主として電車、自動車共通路線上に於ける乘客の數的觀察を下し以て兩者の現狀に即したる經營對策等に關する一資料を提供するに止めたる次第である。

電車直通乘客、乗合自動車

自動車系統(線)及區間	各線連轉車數	一區間内自動車客	自動車區間相當			
			5系統	6#	7#	8#
目黒線	545臺					
目黒驛前—古川橋		2,726	83	1,426	1,223	
名光坂下—芝園橋		950	281	304	262	247
中愛宕橋—内幸所		553			241	183
總計		2,174			473	151
澁谷線	559		14#	15#	40#	41#
澁谷驛前—青山一		3,495	1,943	176		
青山四—山王下		487	103	105		
豊川稻荷—有樂町		2,498			98	102
霞ヶ關—東京驛		1,187				
明石町線	441		14#	15#	12#	16#
澁谷驛前—材木町		2,830	206	214	381	
高樹町—溜池		642			709	
今井町—木挽町		2,095	158		經路(442)	165
日比谷—明石町		2,494	759			748
新宿線	871		16#	17#	14#	
新宿驛前—四谷鹽町		3,113	1,193	1,142		
新宿一—麴町六		795	359	123		
四谷驛前—有樂町		2,091	941		96	
三宅坂—東京驛		1,067				
大久保線	98		18#	22#		
東大久保—牛込北		83	495	96		
牛込柳町—雄子橋		229	656	214		
飯田町三—東京驛		350				
大塚線	600		21#	23#	20#	1#
大塚驛前—清水谷町		2,151	834	1,014		
大塚窪町—直砂町		576	163	186	15	
上富坂—御徒町		2,023		1,374	666	
天神下—雷門		3,782		1,389	405	45
巢鴨線(朝夕)	148		24#	21#	3#	33#
巢鴨橋—指ヶ谷町		477	2,880			
曙町—水道橋		367	1,898			
春日町—降車口		259	902	382		
神田橋—日比谷		55			138	140

乘客對照表(其一) (昭和四年六月十三日交通調査)

停留場内電車直通客				比	備考
3#	24#	12#	計		
			2,732	6	
			1,049	99	
139	68		631	78	
93	80	115	912	1,262	
			計		
			2,119	1,376	
			208	279	
			609	1,889	
			0	1,187	
			計		
			801	2,029	
			709	67	
			765	1,330	
			1,507	987	
			計		
			2,335	778	
			482	313	
			1,037	1,054	
			0	1,067	
			計		
			591	508	
			870	641	
			0	350	
			計		
31#	32#		1,848	303	
			364	212	
			2,040	17	
			1,880	1,902	
18	23		計		
			2,880	2,403	
			1,898	1,531	
			1,284	1,025	
			379	324	
101			計		

昭和三年交通調査実績調 相互發着人員
ニヨレバ (本年度未整) (以下同断)
三宅坂發 市役所着 3
" " 東京驛 1
霞ヶ關發 市役所 1
" " 東京驛 0
日比谷發 市役所 20
" " 馬場先 25
" " 和田倉 27
" " 東京驛 52

中澁谷發 六本木着 828
" " 材木町 63
" " 霞町 747
" " 青山一 55

澁谷線参照
{飯田橋發 東京驛着 4
{飯田町三 " 0

天神下發 雷門着 56

系統別各種統計

種別 系統名	區間 里程	乘車人員			路線一軒一 時間平均 乘車人員			乘客					
		往路	復路	計	往路	復路	計	最大通過人員					
								往路	區間	復路	區間	計	
(1) 銀座循環	5.186	113	1	113	7	1	7	78	銀座一 京橋	1	1	78	7
(2) 目黒線	往復 8.786 8.579	1,364	477	1,841	52	19	71	648	白金臺 白金二 日吉坂上	237	237	885	262
(17) 錦糸堀線	往復 5.422 5.217	494	532	1,026	30	34	64	320	兩國橋 兩國橋	355	355	675	111
(20) 芝園線	往復 8.842 8.652	726	556	1,282	27	21	48	384	芝園橋 芝園橋	307	307	691	88
(4) 澁谷線	往復 9.243 9.349	1,599	530	2,129	58	19	77	860	溜池門 溜池門	291	291	1,151	265
(19) 明石町線	9.687	1,397	408	1,805	48	14	62	639	福吉町 溜池	205	205	844	153
(5) 新宿線	往復 7.191 7.298	2,480	553	3,033	115	25	140	1,720	半藏門 三宅坂	263	263	1,983	278
(6) 大久保線	往復 6.793 6.952	355	169	524	17	8	25	290	飯田橋 飯田橋	137	137	427	65
(7) 四谷線	往復 4.400 4.506	120	33	153	9	2	11	99	半藏門 三宅坂	28	28	127	17
(18) 洲崎線	11.831	480	1,328	1,808	14	37	51	206	相川町 永代橋	590	590	796	35
18) 洲崎線	4.652	6	49	55	1	4	4	5	茅場町 日本橋	40	40	45	1
(8) 巢鴨線	往復 8.150 8.304	784	193	977	32	8	40	464	喜多川 水道橋	117	117	581	49
(10) 園子坂線	12.718	1,019	1,245	2,264	27	33	60	483	本郷一丁 本郷一丁	535	535	1,018	49
(15) 大塚線	往復 8.232 8.042	1,388	785	2,073	52	33	85	536	大塚 大塚	324	324	860	120
(3) 濱町新	5.698	519	725	2,244	30	42	72	267	日本橋 江戸橋	449	449	716	146
(11) 千住線	往復 12.160 12.047	864	580	1,444	24	16	40	333	坂本四 坂本二	321	321	654	111
(13) 押上線	8.632	785	738	1,523	30	28	58	338	吾妻橋 吾妻橋	311	311	649	101
(14) 寺島線	2.452	311	106	417	42	14	56	300	言問橋 言問橋	97	97	397	45
(21) 王子線	10.898	200	198	398	6	6	12	93	吾妻東 吾妻西	65	65	158	12
合計	往復 150.974 145.514	14,904	9,205	24,109	33	21	54	8,082		4,672		12,755	1,915

總括表一期 {自午前七時} 分
{至同十時}

湖	流	乘客延人軒			平均通過 人員(密度)			一人平均 乘車			一人平均 乘車區數				
		最小通過人員			往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計		
		往路	復路	計											
市役所前	前	1	1	2	7	1	7	1.771	1	1.771	1.00	1.00	1.00		
和倉	中ノ橋	62	324	3,921	1,049	4,970	446	122	568	2,875	2,201	2,700	1.47	1.23	1.41
錦糸	柳原	114	225	1,248	1,178	2,426	230	226	456	2,528	2,215	2,366	1.52	1.40	1.45
駒形	金杉橋	28	116	2,060	1,466	3,526	233	169	402	2,838	2,637	2,750	1.66	1.53	1.62
赤坂	赤坂表	81	346	5,721	1,255	6,976	619	134	753	3,578	2,368	3,277	1.68	1.29	1.58
溜池	溜池	56	209	4,113	915	5,028	425	94	59	2,944	2,244	2,786	1.42	1.22	1.37
乘車口	乘車口	49	327	8,138	1,284	9,422	1,182	176	1,308	3,281	2,323	3,107	1.63	1.29	1.56
東大久保	東大久保	10	75	1,438	340	1,778	212	49	261	4,052	2,017	3,395	1.75	1.28	1.60
市役所前	市役所前	3	20	311	80	391	71	18	89	2,595	2,435	2,560	1.07	1.06	1.07
九段下	澤海橋	150	185	1,285	3,873	5,158	109	327	436	2,678	2,917	2,853	1.41	1.40	1.40
洲崎	澤海橋	9	10	17	109	126	4	23	27	2,949	2,231	2,310	1.50	1.20	1.24
日比谷	日比谷	8	57	2,513	394	2,907	308	47	355	3,206	2,044	2,977	1.95	1.27	1.82
神田	神田	44	93	2,796	2,829	5,625	220	222	442	2,246	2,776	2,435	1.26	1.21	1.23
駒形	竹早町	118	238	2,727	1,482	4,209	331	184	515	2,118	1,888	2,031	1.29	1.26	1.28
濱町	濱町	155	301	1,234	1,611	2,845	217	283	500	2,379	2,223	2,288	1.00	1.00	1.00
千住	松永町	23	133	2,359	1,330	3,689	194	110	304	2,731	2,295	2,556	1.35	1.18	1.28
八重	業平橋	118	219	1,862	1,796	3,658	216	208	424	2,373	2,434	2,403	1.23	1.29	1.26
雷門	田原町	23	68	546	173	719	223	71	294	1,758	1,641	1,729	1.00	1.00	1.00
飛鳥山	王子驛	11	23	445	445	890	41	41	82	2,264	2,251	2,239	1.23	1.30	1.26
合計		1,061	2,976	42,934	21,609	64,543	284	149	433	2,881	2,348	2,677	1.47	1.27	1.35

系統別各種統計

系統 種別 系統 番號	區間 程	乘車人員			路線一軒 一時間平均 乘車人員			乘 客					
		往路	復路	計	往路	復路	計	最 大 通 過 人 員			往路		
								往路	區間	復路			
(1) 銀座循環	5.186	442	人	442	28	人	28	275	京橋小	人	275	65	
(2) 目黒線	8.786 8.579	961	787	1,748	36	31	67	435	内幸町 日比谷	374	809	225	
(17) 錦糸堀線	5.422 5.217	552	500	1,052	34	32	66	343	小塚町 鐵砲町	298	641	138	
(20) 芝園線	8.842 8.652	1,342	1,208	2,550	51	47	98	551	銀座一 京橋	563	1,114	220	
(4) 澁谷線	9.243 9.349	979	972	1,951	35	35	70	561	櫻田門 日比谷	532	1,093	271	
(19) 明石町線	9.687	957	802	1,759	33	28	61	428	霞夕關 櫻田門	283	711	92	
(5) 新宿線	7.192 7.298	1,225	874	2,099	57	40	97	698	三宅坂 櫻田門	402	1,100	262	
(6) 大久保線	6.793 6.952	82	24	106	4	1	5	66	九段下 雑子橋	17	83	8	
(18) 洲崎線	11.831	687	948	1,335	19	27	46	261	茅場町 日本橋	353	614	48	
(18) 洲崎線	4.652	93	31	124	7	2	9	60	茅場町 日本橋	20	80	35	
(8) 巢鴨線	8.150 8.304	23	23		1	1			曙町	14	14		
(10) 團子坂線	12.718	1,245	1,092	2,338	33	29	62	439	順天堂一 本郷	372	811	85	
(15) 大塚線	8.232 8.042	941	779	1,720	38	32	70	371	小島町 三筋町	287	658	180	
(3) 濱町循環	5.698	605	591	1,196	35	35	70	302	茅場町 日本橋	244	546	150	
(11) 千住線	12.160 12.047	941	867	1,808	26	24	50	274	坂本二 下車坂	327	601	110	
(13) 押上線	8.632	952	1,084	2,036	37	42	79	430	吾妻東 吾妻西	512	942	123	
(14) 寺島線	2.452	246	174	420	33	24	57	235	言問橋 中郷元	163	398	41	
(21) 王子線	10.898	255	281	536	8	9	17	87	吾妻東 吾妻西	136	223	23	
合計	146.574 141.008	12,505	11,038	23,543	28	26	54	5,816		4,897	10,713	2,076	

總括表二期 {自午前十時} 分
{至午後一時}

潮 流	乘客延人軒			平均通過 人員(密度)			一人平均乘車軒			一人平均 乘車區數						
	最 小 通 過 人 員			往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計				
	區間	復路	區間													
降車口	人	65	人軒	848	人軒	848	164	人	164	1.919	軒	1.919	1.00	區	區	區
古川橋	135	三ノ橋	360	2,672	1,865	4,537	304	217	521	2.781	2.371	2.596	1.45	1.33	1.40	
錦糸町	128	本所柳原	266	1,329	1,129	2,458	245	216	461	2.409	2.260	2.338	1.48	1.46	1.47	
芝園橋	129	金杉橋	349	3,523	2,913	6,436	398	337	735	2.626	2.412	2.524	1.56	1.44	1.51	
市役所前	185	豊川稻荷	456	3,287	2,583	5,870	356	276	632	3.358	2.658	3.009	1.68	1.37	1.52	
前田町	141	明石河岸	233	2,770	1,951	4,721	286	201	487	2.895	2.433	2.684	1.42	1.29	1.36	
市役所前	168	乘車口	430	3,660	2,292	5,952	509	314	823	2.988	2.623	2.836	1.69	1.46	1.59	
東大久保	1	山伏町	9	290	49	339	43	7	50	3.540	2.048	3.202	1.66	1.17	1.55	
音羽三	81	護國寺	129	1,738	2,714	4,452	147	229	376	2.531	2.863	2.723	1.36	1.47	1.42	
洲崎橋	3	相川町	38	214	61	275	46	13	59	2.309	1.988	2.229	1.33	1.03	1.26	
降車口	1	降車口	1	57	57			7	7	2.511	2.511		1.52	1.52		
永樂町	94	降車口	176	2,881	2,649	5,530	227	208	435	2.314	2.424	2.366	1.25	1.22	1.23	
清水谷	93	竹早町	273	2,180	1,500	3,680	265	187	452	2.318	1.927	2.140	1.40	1.23	1.32	
久松町	111	濱町二	261	1,285	1,171	2,456	226	206	432	2.125	1.983	2.055	1.00	1.00	1.00	
千住新橋	82	千住新橋	192	2,292	2,029	4,321	188	168	356	2.436	2.341	2.391	1.33	1.30	1.31	
駒込井	152	駒込井	275	2,073	2,580	4,653	240	299	539	2.178	2.380	2.286	1.23	1.27	1.25	
雷門	24	田原町	65	444	297	741	181	121	302	1.807	1.710	1.767	1.00	1.00	1.00	
霜降橋	30	王子驛	53	565	684	1,250	52	63	115	2.219	2.440	2.334	1.25	1.30	1.27	
合計	1,582		3,634	32,051	26,626	58,676	219	188	407	2.563	2.403	2.488	1.38	1.34	1.36	

系統別各種統計

種別 系統名	區間 里程	乘車人員			路線一料一 時間平均 乘車人員			乘 客					往路
		往路	復路	計	往路	復路	計	最 大 通 過 人 員					
								往路	區間	復路	區間	計	
(1) 銀座循環	5.186	405	—	405	26	—	26	226	西區	—	—	226	50
(2) 目黒線	8.786 8.579	886	1,422	2,308	34	55	89	378	內幸町	日比谷	908	201	
(17) 錦糸堀線	5.422 5.217	644	691	1,340	40	44	84	401	小塚	兩國橋	842	162	
(20) 芝園線	8.842 8.652	1,545	1,848	3,393	58	71	129	629	鐵砲町	芝園橋	1,548	241	
(4) 澁谷線	9.243 9.349	1,107	1,563	2,670	40	56	96	571	霞ヶ關	霞ヶ關	1,438	252	
(19) 明石町線	9.687	1,050	1,676	2,726	36	58	94	358	銀座西	留池	1,029	161	
(5) 新宿線	7.192 7.298	1,148	2,018	3,166	53	92	145	558	三宅坂	三宅坂	1,862	185	
(6) 大久保線	6.793 6.952	141	358	499	7	17	24	93	社會局	雄子橋	355	19	
(7) 四谷線	4.400 4.506	28	86	114	2	6	8	21	三宅坂	三宅坂	100	4	
(18) 洲崎線	11.831	1,323	869	2,192	37	24	61	515	茅場町	不動前	798	125	
(18) 洲崎線	4.652	12	76	88	1	5	6	8	日本橋	不動前	57	2	
(8) 巢鴨線	8.150 8.304	284	552	836	12	22	34	121	大手町	神田橋	427	33	
(10) 團子坂線	12.718	1,341	1,661	3,002	35	44	79	502	順天堂	上野	1,106	142	
(15) 大塚線	8.232 8.042	1,221	1,361	2,582	49	56	105	582	小島町	天神下	1,081	160	
(3) 濱町循環	5.698	663	725	1,388	39	43	81	309	日本橋	日本橋	639	156	
(11) 千住線	12.160 12.047	1,430	1,094	3,134	28	30	58	372	吳服橋	車坂町	758	83	
(13) 押上線	8.632	1,432	1,442	2,874	55	56	111	610	清島町	車坂町	1,211	179	
(14) 寺島線	2.452	293	320	613	40	43	83	278	言問橋	中ノ郷	585	35	
(21) 王子線	10.898	434	286	720	13	9	22	158	車坂町	清島町	270	28	
合 計	150.974 145.514	14,997	18,053	33,050	33	41	74	6,690			15,240	2,218	

總括表 四期 {自午後四時} 分
{至 " 七時}

湖 流	最 小 通 過 人 員	乘 客 延 人 料			平 均 通 過 人 員 (密 度)			一 人 平 均 乘 車 料			一 人 平 均 乘 車 區 數				
		往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計		
														區間	復路
降車口	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
古川橋	316	三ノ橋	517	2,296	3,903	6,199	261	455	716	2,591	2,745	1,686	1.40	1.42	1.41
錦糸町	161	本所	323	1,518	1,594	3,112	280	306	586	2,357	2,290	2,322	1.43	1.51	1.47
芝園橋	291	金杉橋	532	4,283	4,696	8,199	484	543	1,027	2,772	2,541	2,646	1.61	1.44	1.52
市役所	360	乘車口	612	3,204	5,579	8,783	347	597	944	2,895	3,569	3,290	1.48	1.68	1.60
市役所	220	明石町	381	2,579	4,756	7,335	266	491	757	2,456	2,838	2,691	1.27	1.35	1.32
市役所	360	乘車口	545	3,071	6,555	9,626	427	898	1,325	2,675	3,248	3,041	1.46	1.68	1.60
東大久保	23	拔辨天	42	397	1,328	1,725	58	191	249	2,813	3,710	3,457	1.43	1.65	1.58
四谷	9	市役所	13	65	250	315	15	55	76	2,338	2,904	2,765	1.03	1.08	1.07
音羽	116	護國寺	241	3,781	2,441	6,222	320	206	526	2,858	2,809	2,839	1.45	1.37	1.41
洲崎	35	深海橋	37	28	190	218	6	41	47	2,304	2,499	2,472	1.25	1.32	1.31
日比谷	69	日比谷	102	736	1,645	2,381	90	198	288	2,593	2,930	2,848	1.60	1.74	1.69
永樂町	117	降車口	259	3,454	3,986	7,440	272	313	585	2,576	2,400	2,479	1.25	1.26	1.26
清水	310	竹早町	470	2,642	3,116	5,758	321	387	708	2,164	2,290	2,230	1.27	1.37	1.32
降車口	124	濱町	280	1,400	1,475	5,875	246	259	505	2,111	2,035	2,071	1.00	1.00	1.00
千住	109	千住	192	2,473	2,700	5,173	203	224	427	2,378	2,468	2,424	1.33	1.28	1.30
駒込	234	駒込	413	3,400	3,374	6,774	394	391	785	2,374	2,340	2,357	1.29	1.27	1.28
雷門	55	田原町	90	523	576	1,099	213	235	448	1,786	1,801	1,794	1.00	1.00	1.00
王子	27	上野	55	1,082	631	1,763	99	62	161	2,494	2,381	2,449	1.30	1.30	1.30
合 計	2,936		5,154	37,713	48,846	88,558	250	336	596	2,515	2,706	2,619	1.38	1.39	1.39

系統別各種統計

系統 番號	種別	區間 里程	乘車人員			路綫一軒 一時間平均 乘車人員			乘 客					往路
			往路	復路	計	往路	復路	計	最 大 通 過 人 員			計		
									往路	區間	復路			
(1)	銀座循環	5.186	190	190	190	9	9	104	有樂町 有樂町	有樂町 有樂町	有樂町 有樂町	104	14	
(2)	目黒線	8.786 8.579	569	765	1,334	16	22	38	元白 日吉	白金 日吉	元白 日吉	266	345	102
(17)	錦糸堀線	5.422 5.217	430	494	924	20	24	240	本所 新常盤	本所 新常盤	本所 新常盤	259	499	100
(20)	芝園線	8.842 8.652	1,262	1,415	2,677	36	41	77	御藏前 南元町	御藏前 南元町	御藏前 南元町	582	579	183
(4)	澁谷線	9.243 9.349	762	1,245	2,007	21	33	54	青山 青山六	青山 青山六	青山 青山六	404	594	111
(19)	明石町線	9.687	753	1,258	2,011	19	32	51	青山 青山六	青山 青山六	青山 青山六	282	555	136
(5)	新宿線	7.192 7.298	892	1,504	2,396	31	52	83	新宿 新宿二	新宿 新宿二	新宿 新宿二	447	813	118
(6)	大久保線	6.793 6.952	44	30	74	2	1	3	半込 肴	北町 飯田橋	北町 飯田橋	22	22	6
(18)	洲崎線	11.831	831	599	1,430	18	13	31	不動前 門前仲町	不動前 數矢町	不動前 數矢町	302	241	95
(18)	洲崎線	4.652	97	135	232	5	7	12	茅場町 日本橋	茅場町 不動前	茅場町 不動前	55	88	32
(8)	巢鴨線	8.150 8.304	100	194	294	3	6	9	駕籠町 小石川原	駕籠町 水道橋	駕籠町 水道橋	43	101	6
(10)	團子坂線	12.718	1,952	1,234	2,286	21	24	45	赤門前 正門前	赤門前 下谷	赤門前 下谷	466	585	33
(15)	大塚線	8.232 8.042	1,010	1,446	2,456	31	45	76	小島町 三筋町	小島町 小島町	小島町 三筋町	467	627	131
(3)	濱町循環	5.698	360	423	783	16	19	35	茅場町 日本橋	茅場町 日本橋	茅場町 日本橋	186	220	76
(11)	千住線	12.160 12.047	586	1,022	1,608	12	21	33	新開橋 千住大橋	新開橋 坂本四	新開橋 坂本四	166	360	62
(13)	押上線	8.632	1,674	1,632	3,306	48	47	95	清島町 清島町	清島町 吾妻東	清島町 吾妻東	629	559	274
(14)	寺島線	2.452	342	398	740	35	41	76	言問橋 中ノ郷	言問橋 中ノ郷	言問橋 中ノ郷	331	384	80
(21)	王子線	10.898	377	229	606	9	5	14	清島町 清島町	清島町 吾妻東	清島町 吾妻東	133	77	28
	合計	146.574 141.008	11,331	14,023	25,354	19	25	44	5,151	6,409	11,540	1,587	1,587	

總括表五期(自午後七時)分
至"十時)

湖 流	最小通過人員	乘客延人軒			平均通過人員 (密度)			一人平均乘車軒			一人平均 乘車區數			
		往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計	
														區間
降車口 乘車口	14	321	321	62	62	1,692	1,692	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		
芝園橋 增上寺	127	1,441	2,093	3,534	164	244	408	2,534	2,737	2,650	1.35	1.45	1.40	
錦糸町 本所	171	994	1,096	2,090	183	210	393	2,313	2,220	2,263	1.39	1.50	1.45	
芝園橋 金杉橋	264	3,814	4,195	8,009	431	485	916	3,023	2,965	2,992	1.70	1.63	1.66	
市役所 乘車口	200	3,111	2,099	4,100	6,199	227	439	666	2,756	3,293	3,089	1.40	1.60	1.51
材木町 六本木	221	1,823	3,656	5,479	188	377	565	2,421	2,907	2,725	1.28	1.37	1.34	
市役所 乘車口	229	2,234	4,595	6,829	311	630	941	2,505	3,055	2,850	1.49	1.62	1.56	
東大久保 拔辨天	3	9	128	109	237	19	16	35	2,911	3,634	3,204	1.43	1.73	1.55
音羽三 護國寺	64	159	2,364	1,598	3,962	200	135	335	2,846	2,668	2,771	1.41	1.39	1.40
洲崎 澤海橋	39	71	28	309	527	47	66	113	2,257	2,291	2,277	1.25	1.30	1.28
郡寄屋 日比谷	23	29	234	533	767	29	64	93	2,347	2,750	2,613	1.50	1.69	1.62
永樂町 降車口	67	100	2,785	2,778	5,563	219	218	437	2,648	2,252	2,434	1.16	1.21	1.19
清水谷 竹早町	322	453	2,204	3,580	5,784	268	445	713	2,183	2,476	2,355	1.31	1.44	1.39
久松町 濱町二	70	146	824	900	1,724	145	158	303	2,289	2,128	2,202	1.00	1.00	1.00
人形町 水天宮	110	172	1,394	2,532	3,926	115	210	325	2,380	2,478	2,443	1.30	1.34	1.33
駒込 駒込	298	572	4,104	3,727	7,831	475	432	907	2,450	2,284	2,369	1.30	1.25	1.28
雷門 田原町	74	154	643	740	1,383	262	302	564	1,882	1,861	1,871	1.00	1.00	1.00
飛鳥山 王子驛	21	49	937	555	1,492	86	51	137	2,436	2,424	2,463	1.31	1.34	1.32
	2,305	4,690	28,561	37,090	66,657	195	263	458	2,521	2,645	2,570	1.36	1.40	1.36

系統別各種統計總括表 全期(全一日分)

系統 番號	種 別	區 間 程	乘車人員			路線一軒 一時間平均 乘車人員			乘 客					
			往路	復路	計	往路	復路	計	最 大 通 過 人 員			往路		
									往路	復路	計			
(1)	銀座循環	5.186	1,662	—	1,662	20	—	20	951	京橋小 橋廣小	—	—	951	267
(2)	目黒線	8.786 8.579	4,671	4,438	9,109	33	32	65	1,766	内幸町 日比谷	1,641	日比谷 内幸町	3,407	1,127
(17)	錦糸堀線	5.422 5.217	2,609	2,747	5,356	30	33	63	1,550	小傳馬町 鐵砲町	1,543	鐵砲町 小傳馬町	3,102	624
(20)	芝園線	8.842 8.652	6,678	6,756	13,434	47	49	96	2,752	京橋小 橋廣小	3,051	中橋廣小 京橋	5,803	1,946
(4)	澁谷線	9.243 9.349	5,565	5,404	10,969	38	35	74	2,820	霞ヶ關 櫻田門	2,713	日比谷 櫻田門	5,552	1,179
(19)	明石町線	9.687	5,270	5,281	10,551	34	34	6	1,950	霞ヶ關 櫻田門	2,023	霞ヶ關 櫻田門	3,982	679
(5)	新宿線	7.192 7.298	6,777	5,908	12,685	59	51	110	3,714	三宅坂 櫻田門	3,225	櫻田門 三宅坂	6,937	1,066
(6)	大久保線	6.793 6.952	622	589	1,211	6	5	11	428	九段下 雄子橋	413	大手町 社會局前	841	98
(7)	四谷線	4.400 4.506	158	119	277	2	2	4	126	三宅坂 櫻田門	103	櫻田門 三宅坂	229	26
(18)	洲崎線	11.831	4,057	4,525	8,582	21	24	45	1,511	茅場町 日本橋	1,635	日本橋 茅場町	3,146	382
(18)	洲崎線	4.652	250	314	564	3	4	7	155	茅場町 日本橋	175	日本橋 茅場町	336	79
(8)	巢鴨線	8.150 8.304	1,182	962	2,144	9	7	16	316	壹岐坂下 水道橋	45	壹岐坂下 春日町	1,063	95
(10)	團子坂線	12.718	6,236	6,280	12,516	31	31	62	2,308	順天堂 本郷一	1,963	本郷一 順天堂前	4,271	432
(15)	大塚線	8.232 8.042	5,601	5,471	11,072	43	43	86	2,251	小島町 三筋町	1,977	小島町 竹町	4,228	901
(3)	濱町循環	5.698	2,694	3,109	5,803	29	34	63	1,260	茅場町 日本橋	1,622	日本橋 茅場町	2,891	721
(11)	千住線	1.2160 1.2047	4,387	4,374	8,761	23	23	46	1,320	茅場町 日本橋	1,404	日本橋 茅場町	2,734	497
(13)	押上線	8.632	6,146	6,189	12,335	44	45	89	2,323	清島町 稻荷町	2,367	車坂町 稻荷町	4,690	919
(14)	寺島線	2.452	1,505	1,238	2,741	38	32	70	1,443	言問橋 中郷元町	1,160	中郷元町 言問橋	2,612	249
(21)	王子線	10.898	1,607	1,291	2,898	9	7	16	535	清島町 稻荷町	491	清島町 菊屋橋	1,026	112
	合計	150.974 145.514	67,675	64,936	132,611	28	28	56	29,832		27,963		57,795	10,493

湖 流	小 通 過 人 員	乘客延人軒			平均通過人員 (密度)			一人平均 乘車			一人平均 乘車區數				
		往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計	往路	復路	計		
														往路	復路
降車口 乘車口	—	—	267	3,192	—	3,192	616	—	616	1.920	—	1.920	1.00	—	1.00
古川橋 三ノ橋	966	三ノ橋 古川橋	2,093	12,685	11,372	24,057	1,444	1,326	2,770	2.716	2.562	2.641	1.42	1.38	1.40
錦糸町 本所柳原	724	本所柳原 錦糸町	1,348	6,240	6,231	12,471	1,151	1,194	2,345	2.392	2.268	2.328	1.46	1.48	1.47
芝園橋 金杉橋	893	金杉橋 芝園橋	1,939	18,256	17,247	35,603	2,076	1,968	4,060	2.749	2.553	2.650	1.58	1.50	1.54
市役所 乘車口	1,203	市役所 乘車口	2,382	17,680	16,701	34,381	1,913	1,780	3,696	3.177	3.090	3.134	1.56	1.53	1.55
前飯田町 明石町	882	明石町 前飯田町	1,561	14,252	14,261	28,513	1,471	1,471	2,942	2.704	2.700	2.702	1.34	1.33	1.34
市役所 乘車口	988	市役所 乘車口	2,054	19,893	17,509	37,402	2,766	2,396	5,165	2.935	2.964	2.949	1.58	1.58	1.58
東大久保 技辨天	37	技辨天 東大久保	135	2,253	1,863	4,116	332	268	600	3.623	3.164	3.400	1.64	1.53	1.59
市役所 乘車口	12	市役所 乘車口	38	401	330	731	91	73	164	2.542	2.774	2.641	1.06	1.08	1.06
音羽三 護國寺	536	護國寺 音羽三	918	11,065	12,767	23,862	938	1,079	2,017	2.735	2.822	2.781	1.41	1.41	1.41
洲崎橋 澤海橋	130	澤海橋 洲崎橋	209	571	719	1,290	123	155	278	2.285	2.289	2.287	1.30	1.26	1.28
市役所 乘車口	102	市役所 乘車口	197	3,537	2,631	6,168	434	317	751	2.993	2.734	2.877	1.83	1.63	1.74
永樂町 降車口	412	降車口 永樂町	844	15,148	15,282	30,430	1,191	1,202	2,393	2.429	2.433	2.431	1.24	1.22	1.23
清水谷町 竹早町	1,056	竹早町 清水谷町	1,957	12,344	12,018	24,362	1,500	1,494	2,994	2.204	2.197	2.200	1.32	1.34	1.33
久松町 濱町二	597	濱町二 久松町	1,318	5,895	6,472	12,367	1,035	1,136	2,171	2.188	2.082	2.131	1.00	1.00	1.00
千住新橋 千住新橋	439	千住新橋 千住新橋	936	10,881	10,611	21,492	895	881	1,776	2.480	2.426	2.453	1.33	1.30	1.31
駒込 駒込	1,064	駒込 駒込	1,938	14,877	14,565	28,942	1,666	1,687	3,353	2.339	2.353	2.346	1.27	1.27	1.27
雷門 田原町	211	田原町 雷門	460	2,725	2,195	4,920	1,111	895	2,006	1.813	1.773	1.795	1.00	1.00	1.00
飛鳥山 王子驛	138	飛鳥山 王子驛	250	3,820	3,170	6,990	351	291	642	2.377	2.456	2.412	1.29	1.33	1.30
	10,390		20,889	175,545	165,944	341,289	1,161	1,140	2,263	2.591	2.562	2.572	1.38	1.37	1.38

自動車

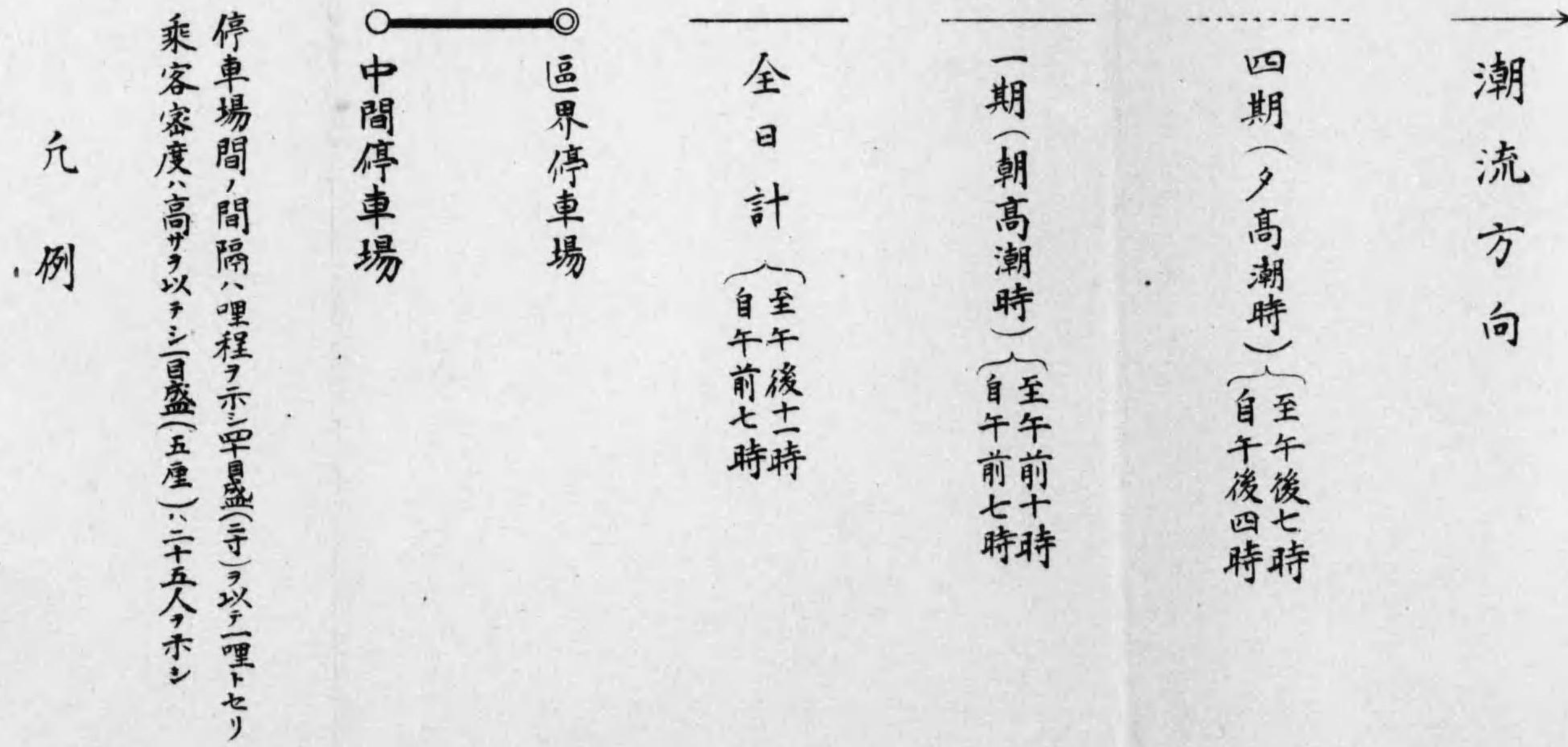
掛

停車場間ノ間隔ハ哩程ヲ示シ平員盛(子)ヲ以テ一哩トセリ
乗客密度ハ高サヲ以テシ員盛(五座)ハ二十五人ヲ示シ

凡例

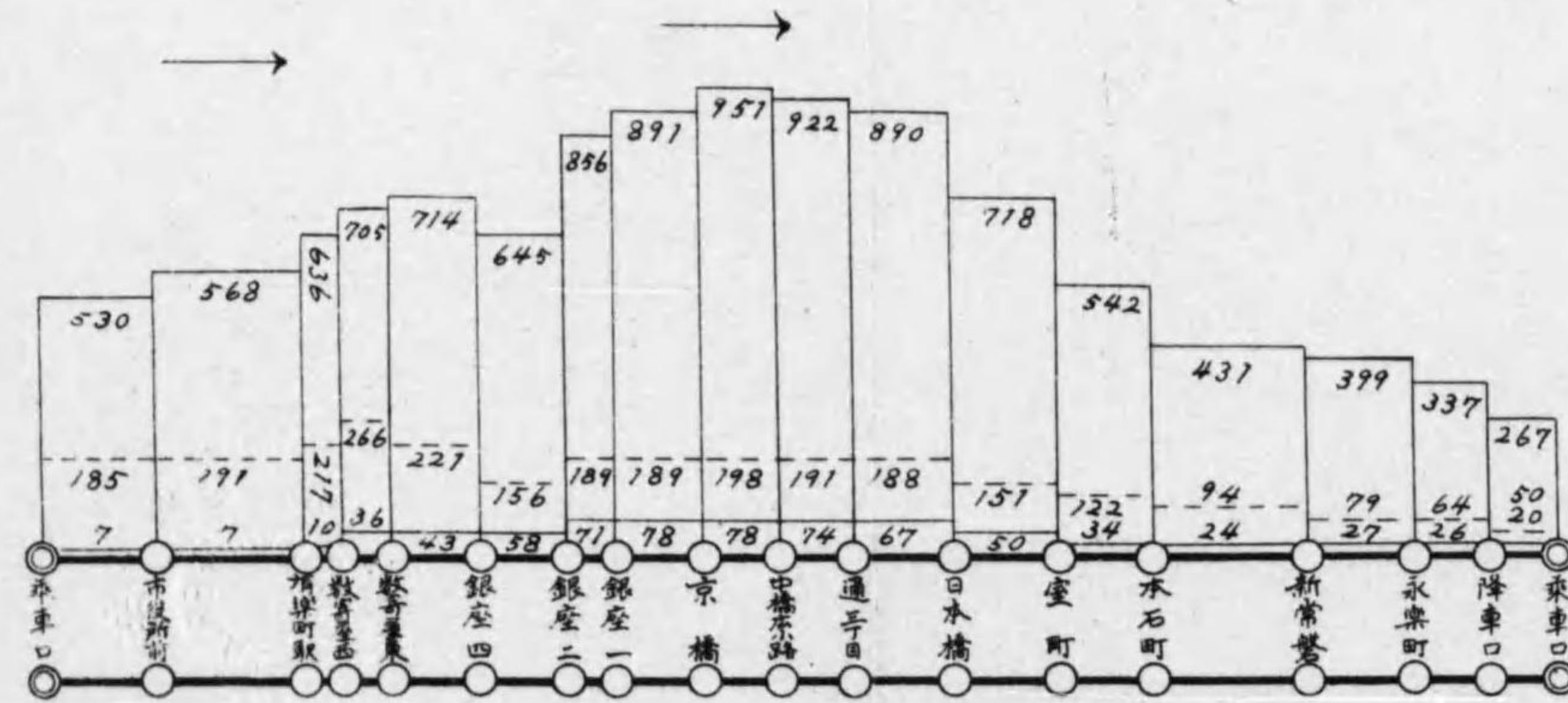
自動車系統別乘客潮流密度圖表

電車課運輸調查掛



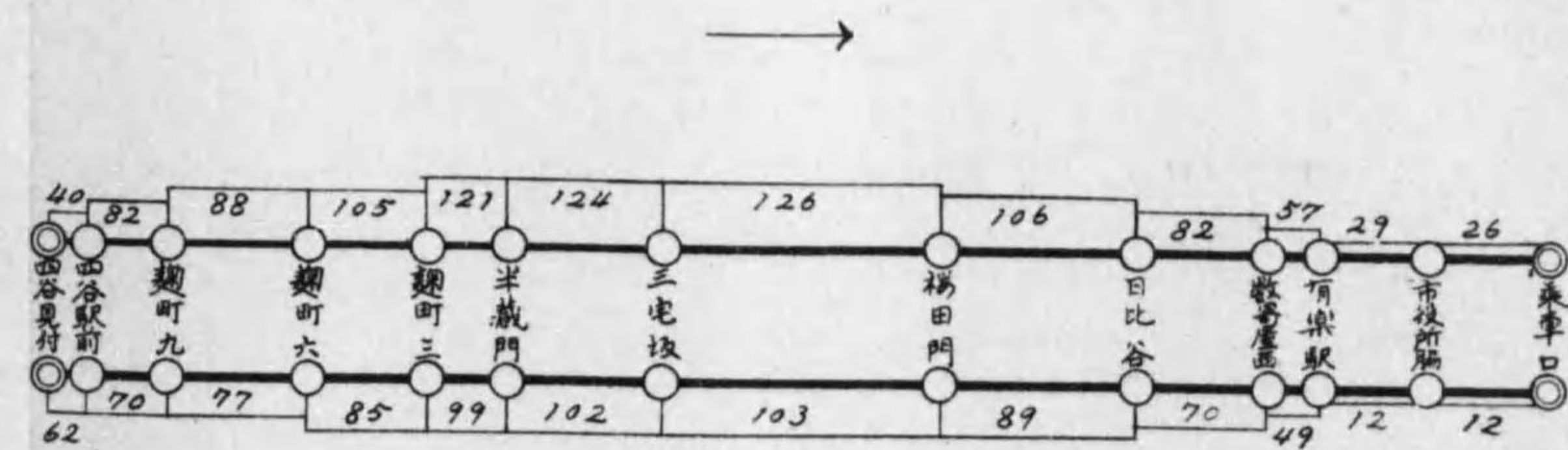
銀座線乘客潮流密度

東京駅乗車口 — 東京駅乗車口
(循環線)



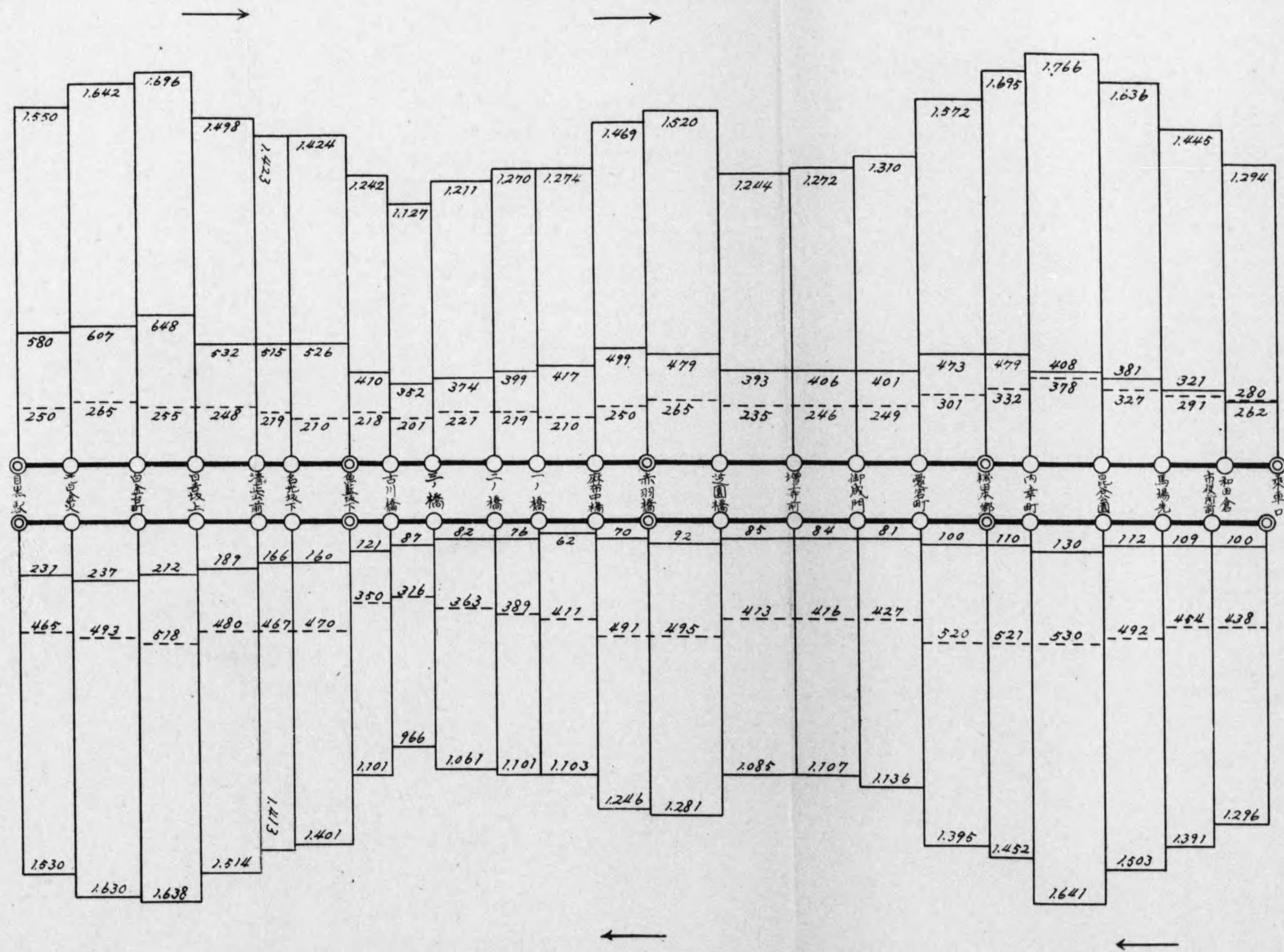
四谷線乘客潮流密度

四谷見附 — 東京駅乗車口
(朝夕線)



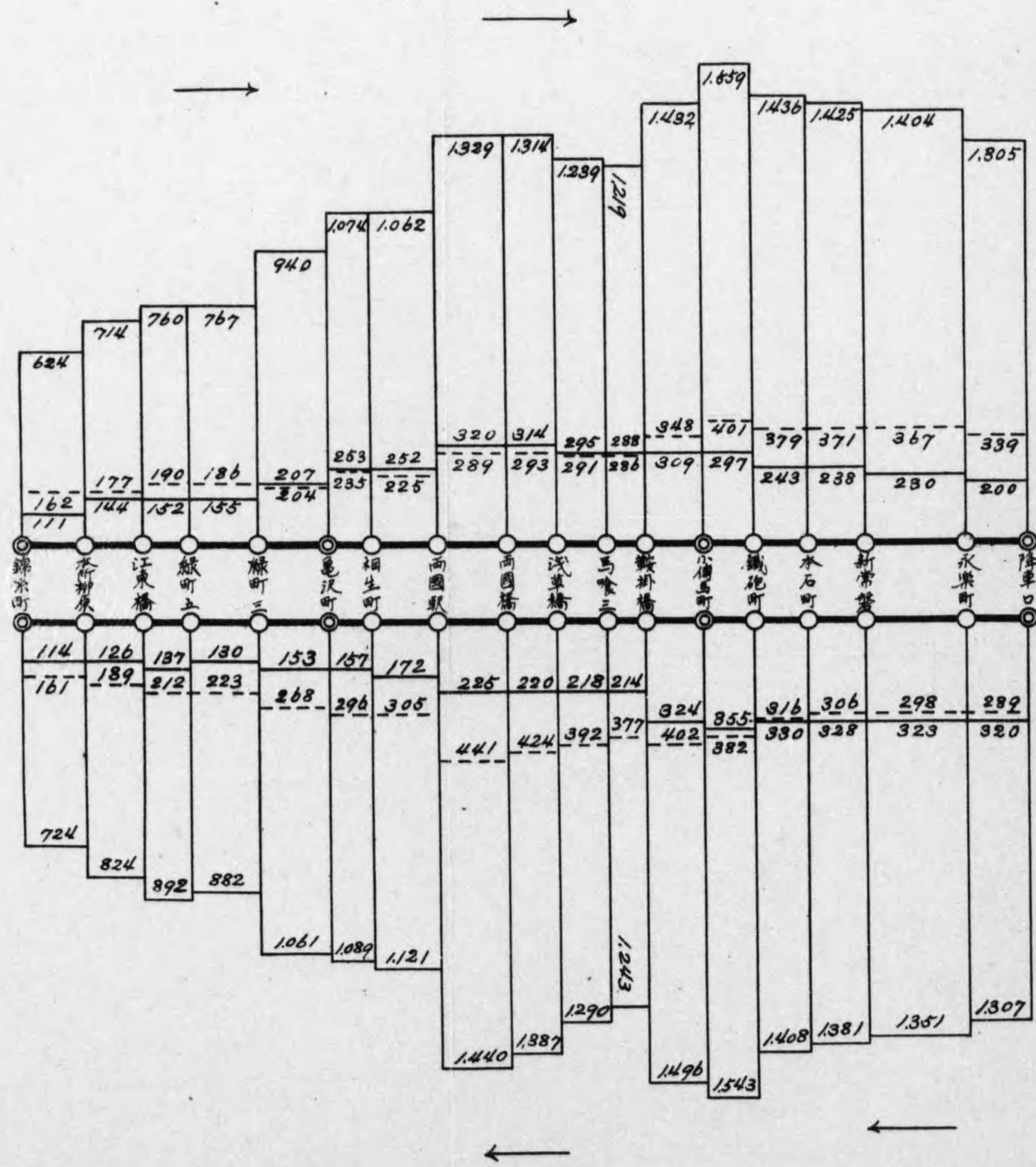
目黒線乗客潮流密度

目黒駅——東京駅乗車口



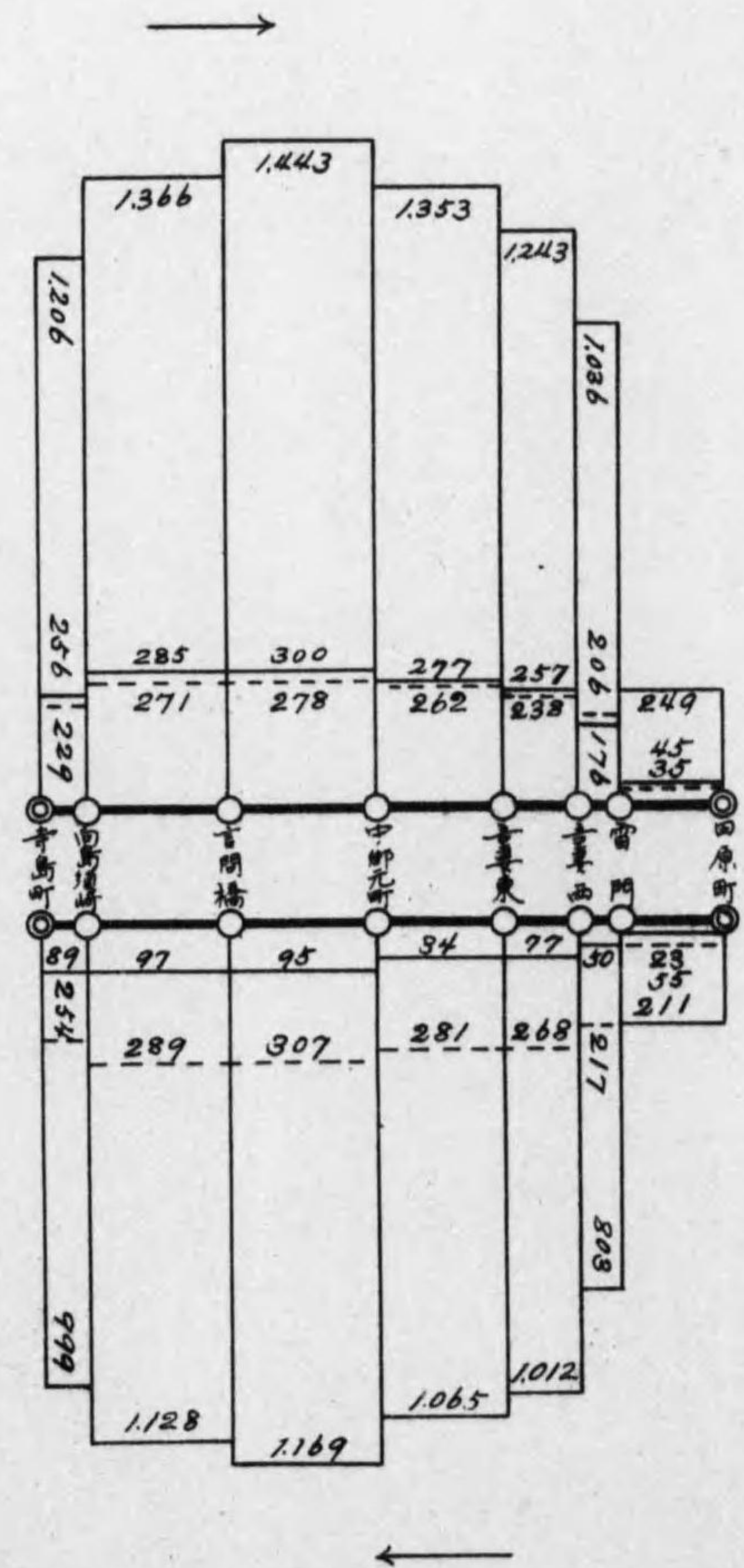
錦糸線 乘客潮流密度

錦糸町 — 東京駅降車口

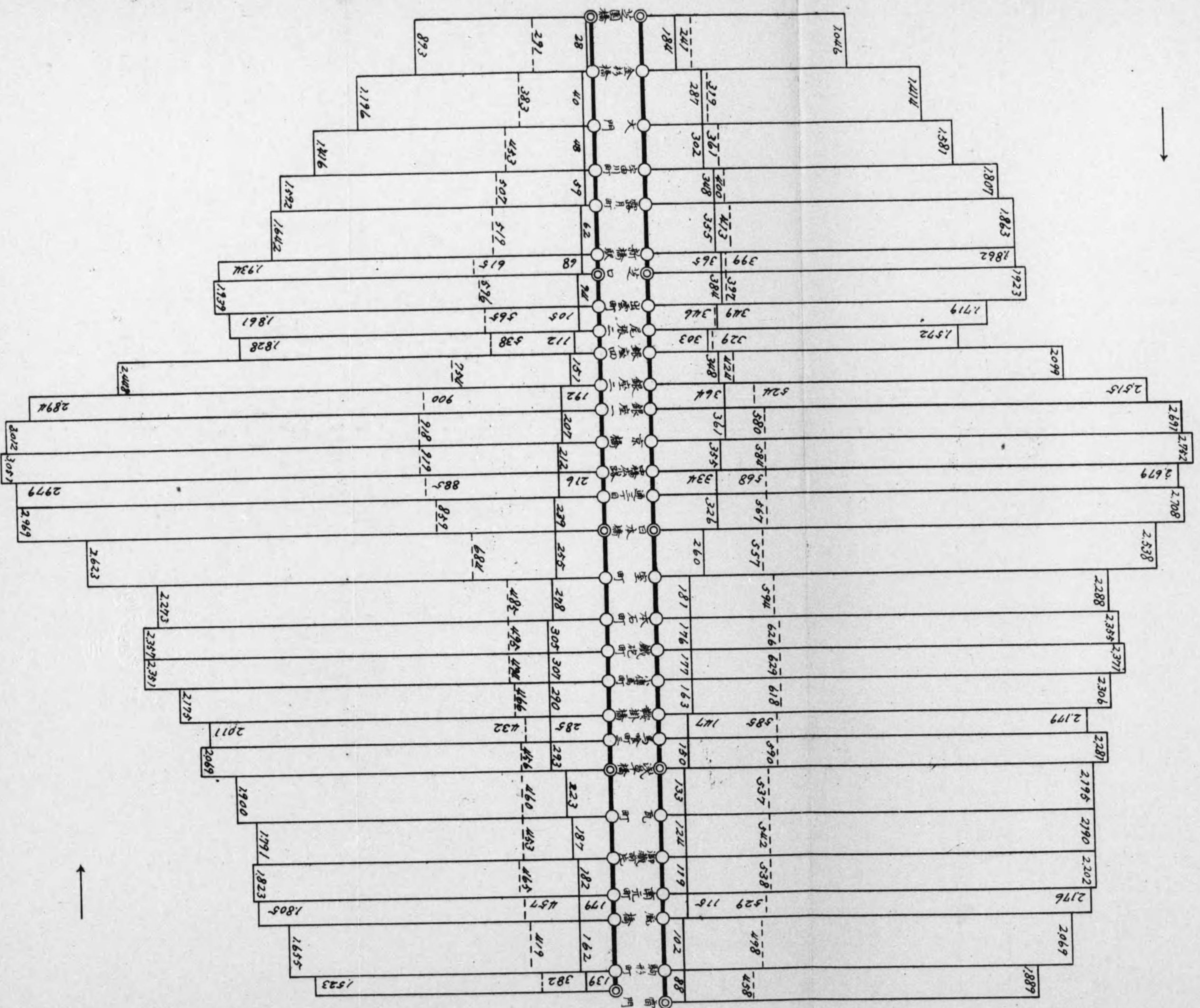


寺島線 乘客潮流密度

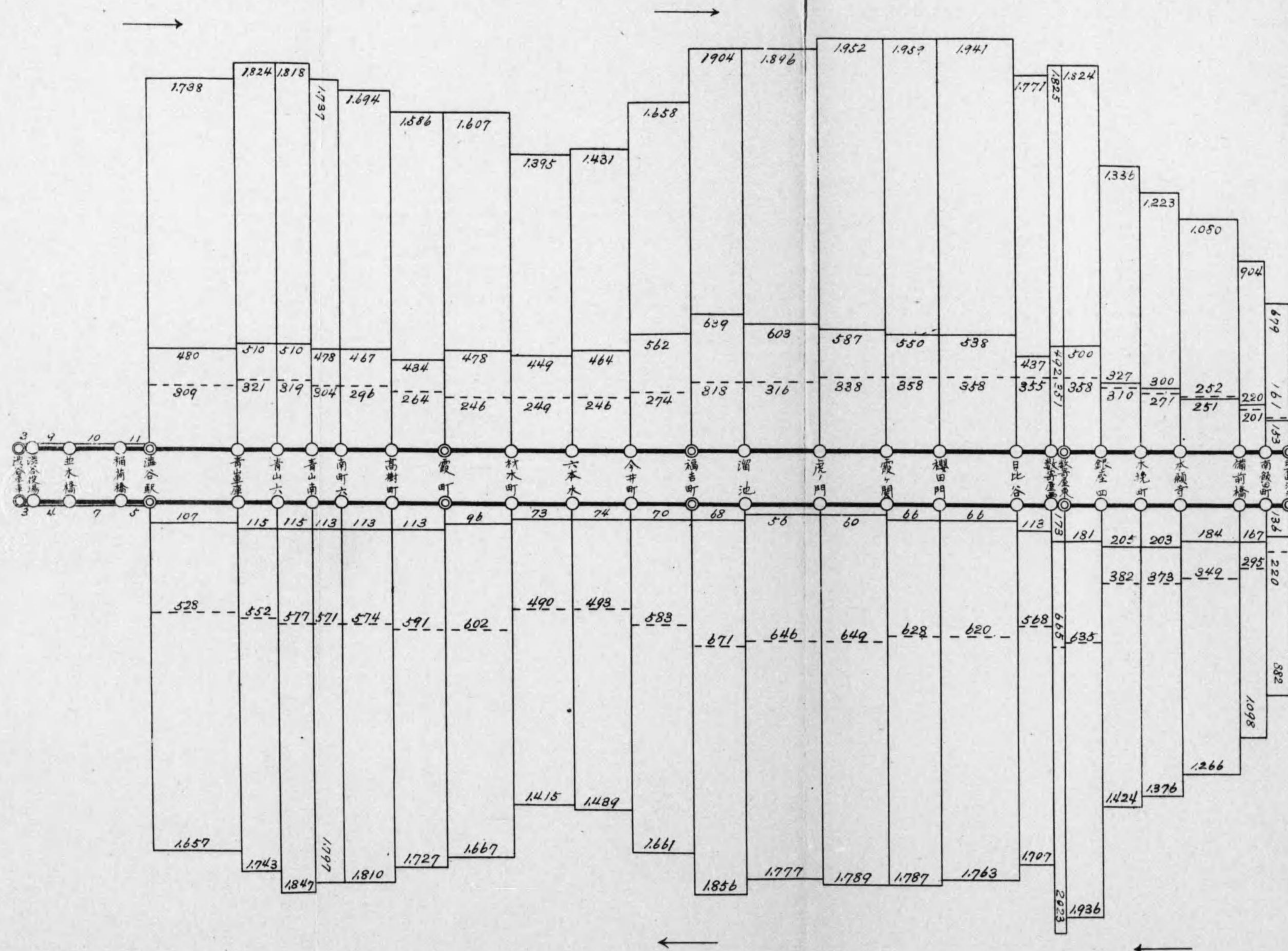
寺島町 — 田原町



芝園線乘客潮流密度
芝園橋—雷門

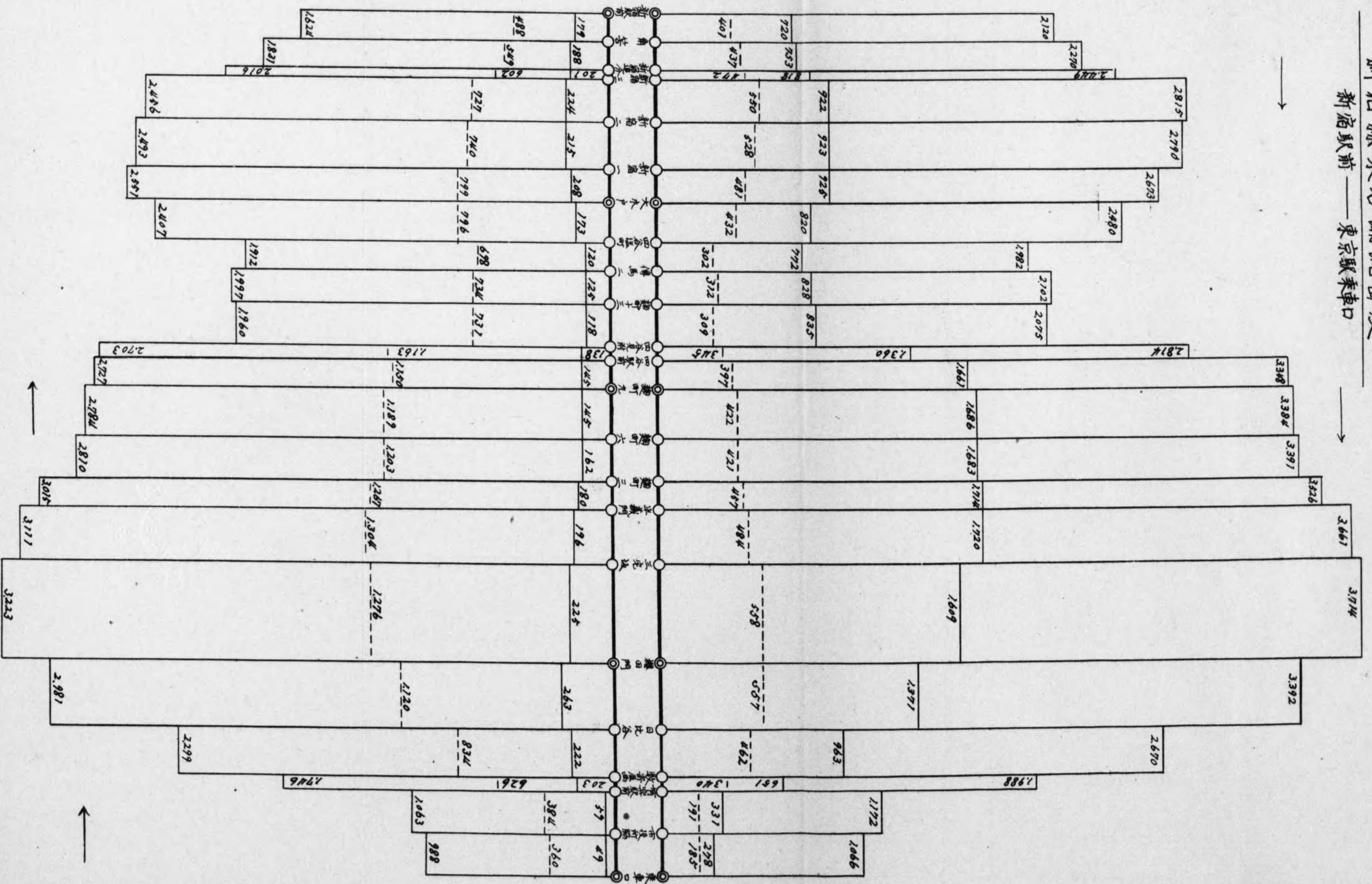


明石町線乘客潮流密度
澁谷車庫——明石町河岸



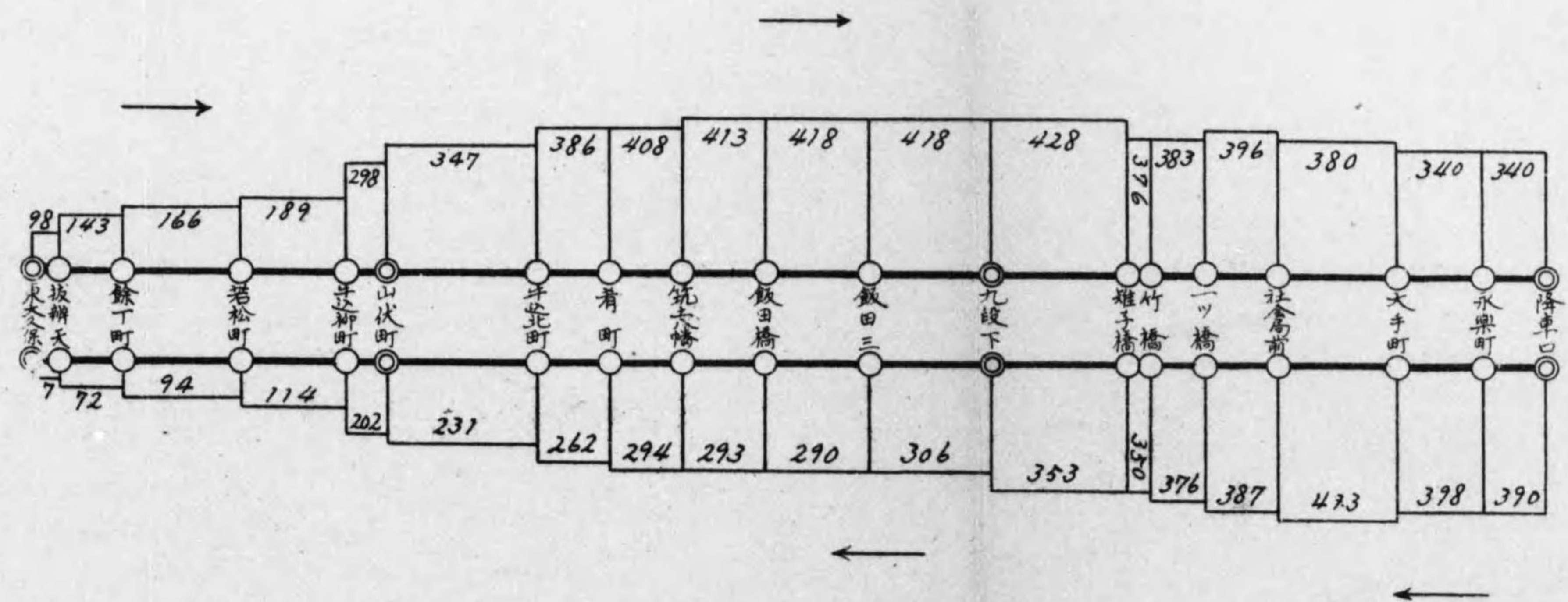
新宿線乘客潮流密度

新宿駅前——東京駅車口



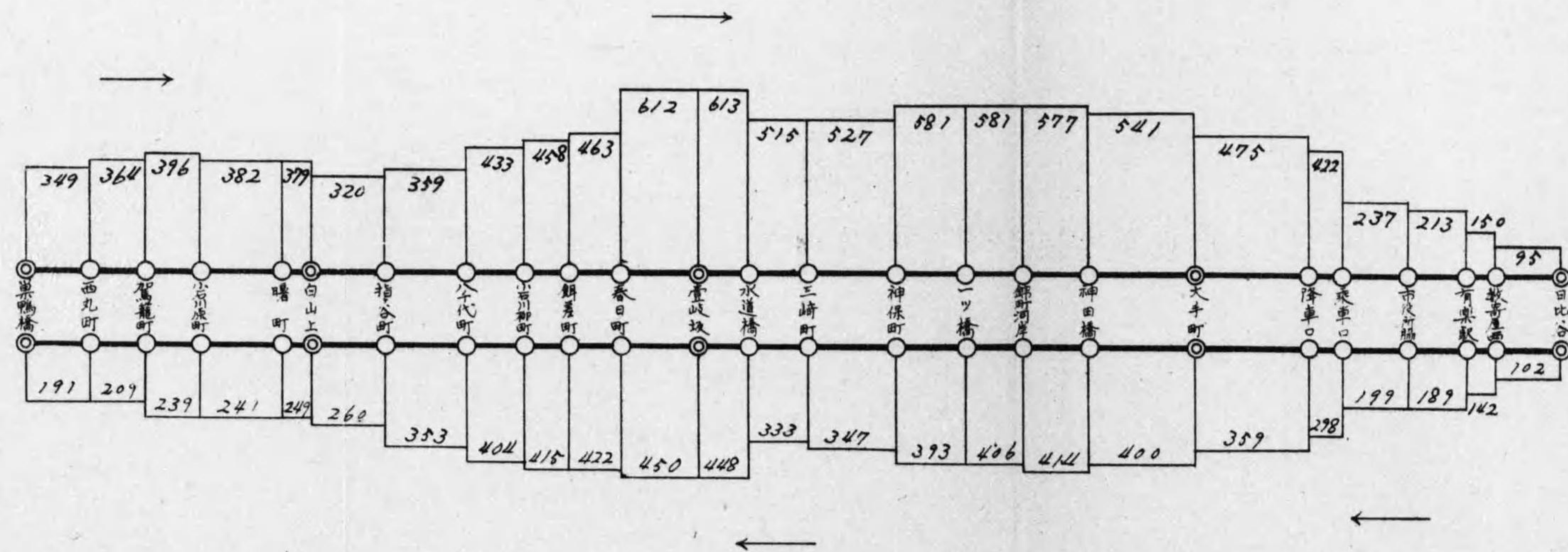
大久保線 乘客潮流密度

東大久保——東京駅乗車口
(朝夕線)



巢鴨線乘客潮流密度

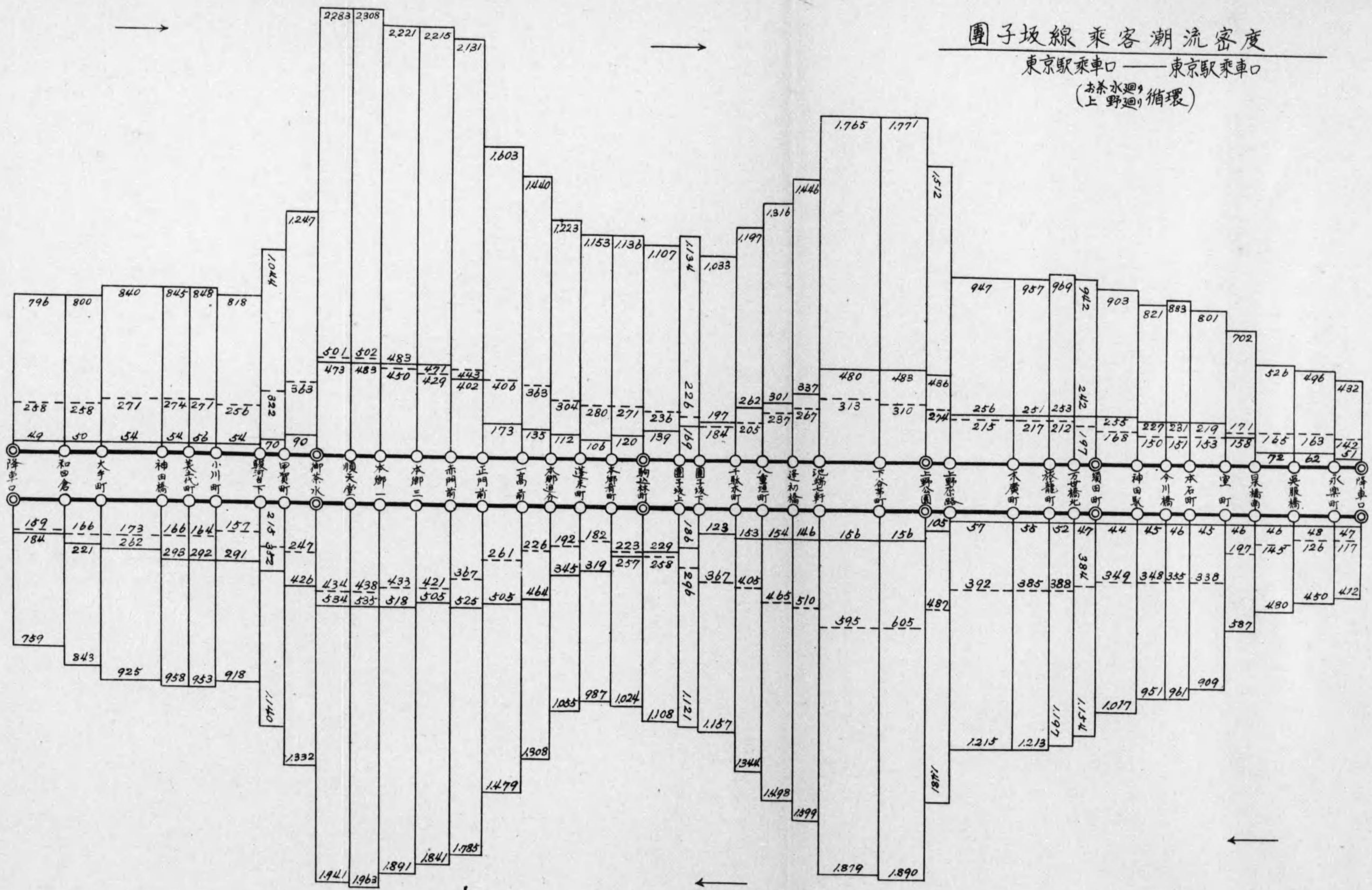
巢鴨 — 日比谷
(朝夕線)



團子坂線 乘客潮流密度

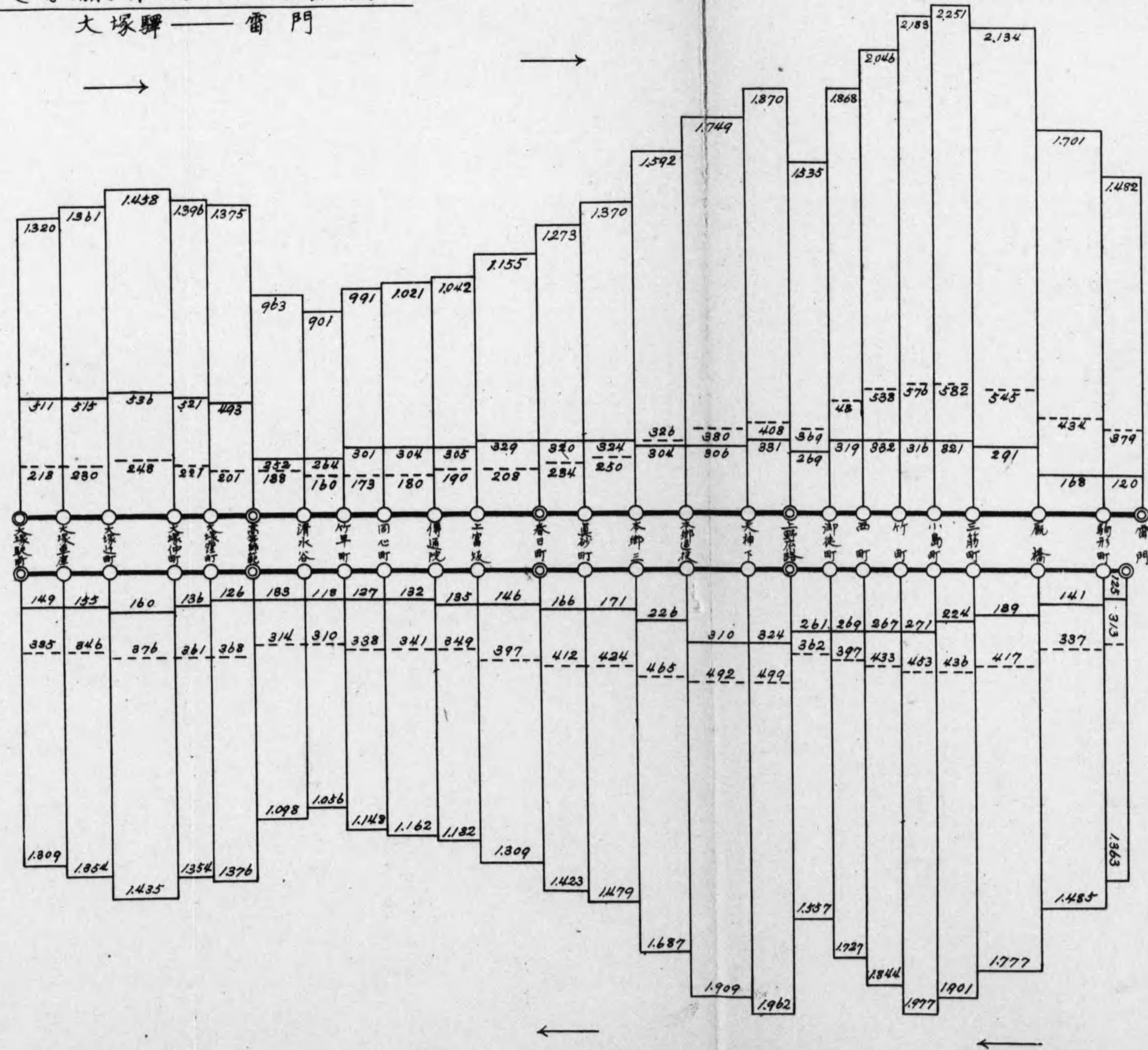
東京駅乗車口 — 東京駅乗車口

(上野通、循環、上野通)



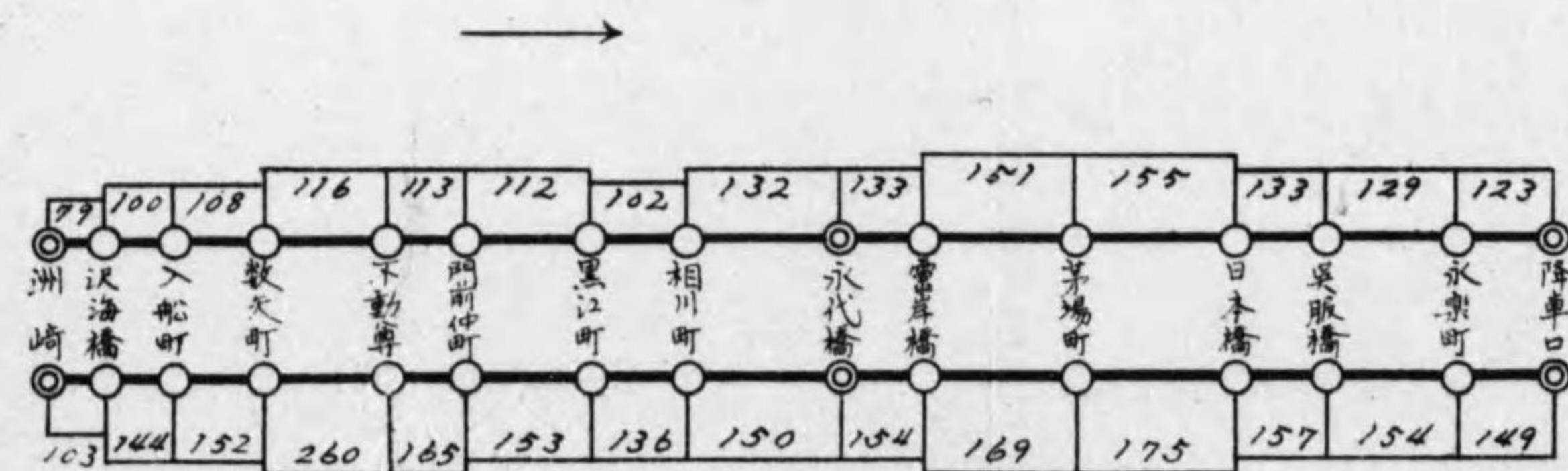
大塚線乘客潮流密度

大塚驛——雷門



洲崎線(例外)乘客潮流密度

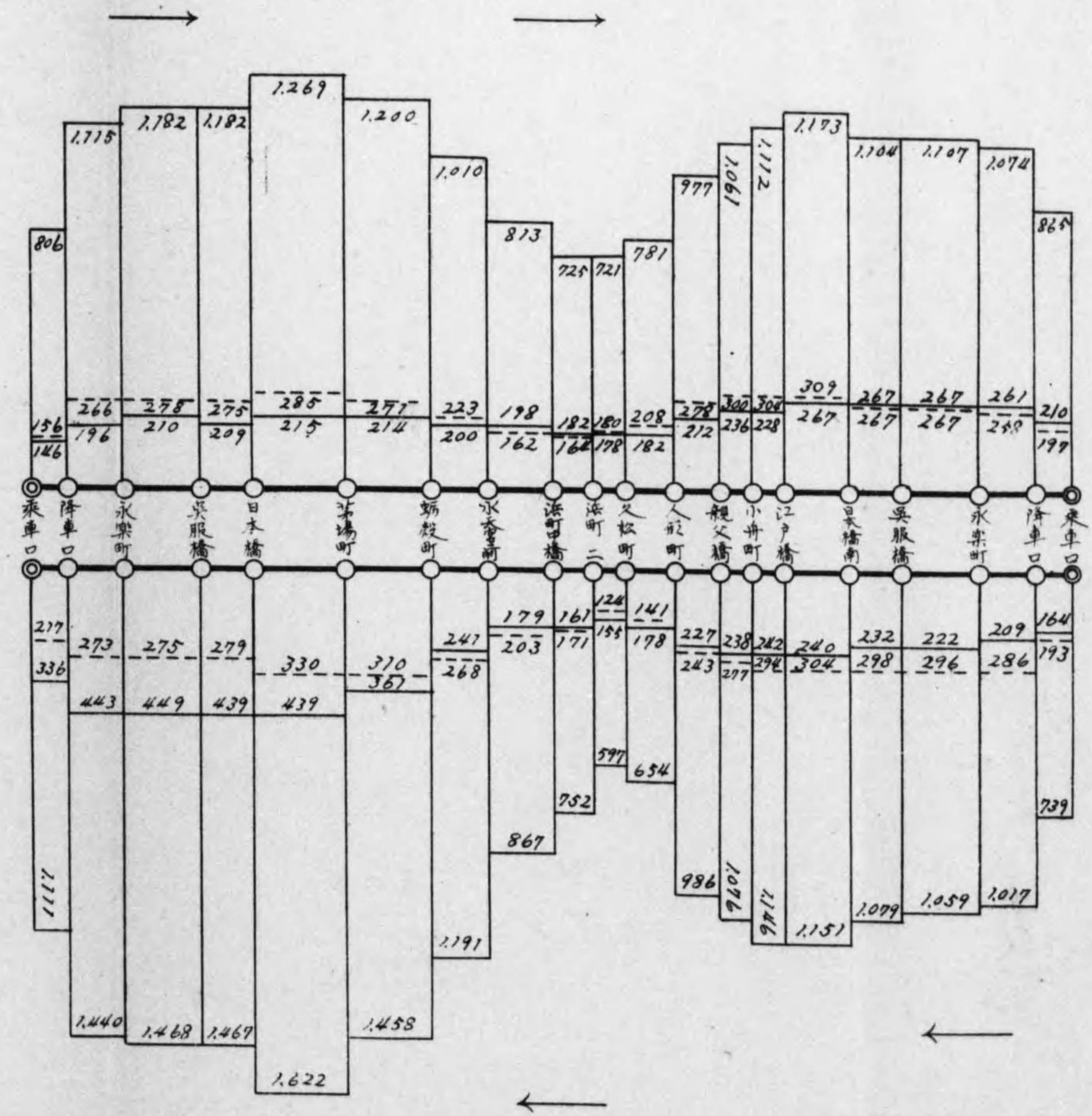
洲崎 — 東京駅乗車口



濱町線乘客潮流密度

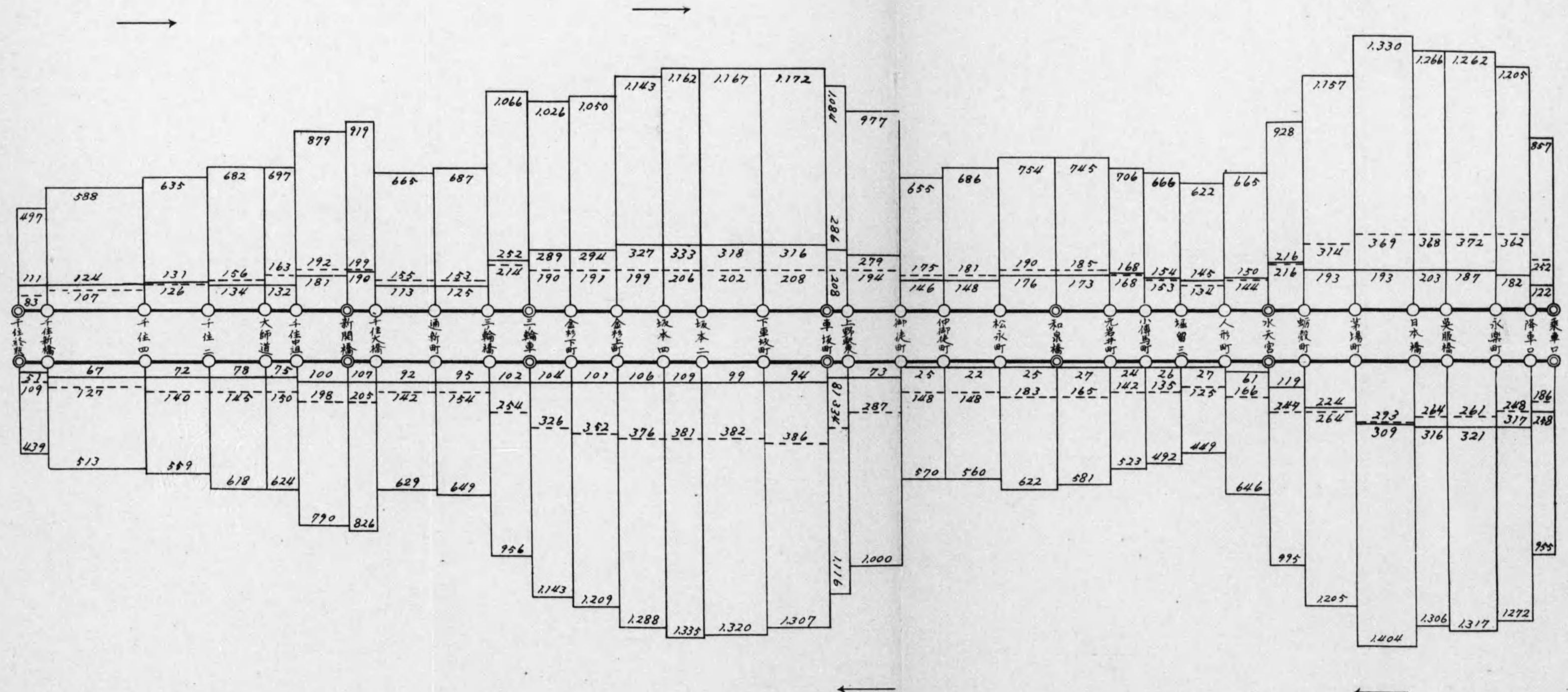
東京駅乗車口 — 東京駅乗車口

(茅場町廻り 江戶橋廻り 循環)

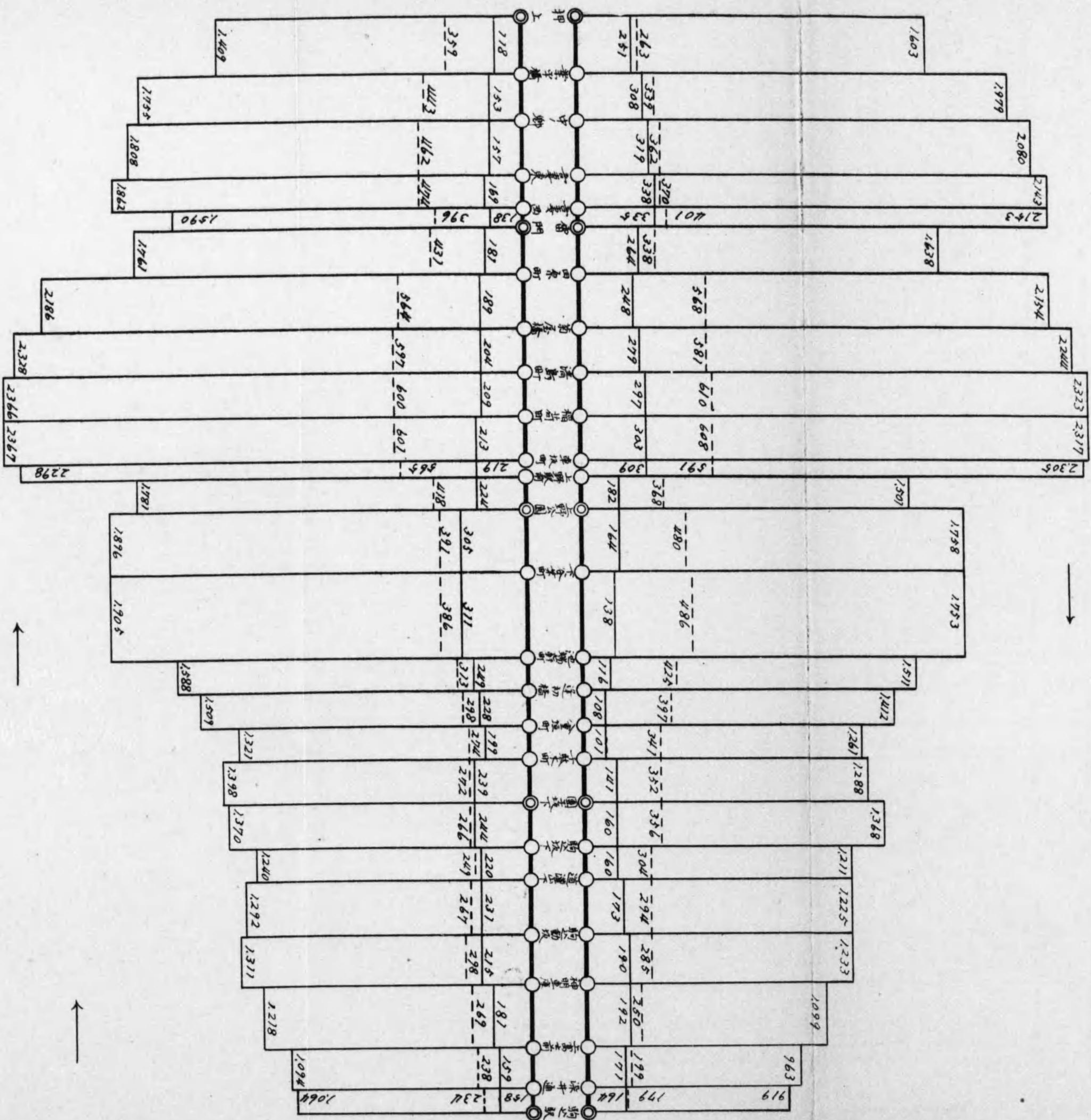


千住線乘客潮流密度

千住終點——東京乘車口

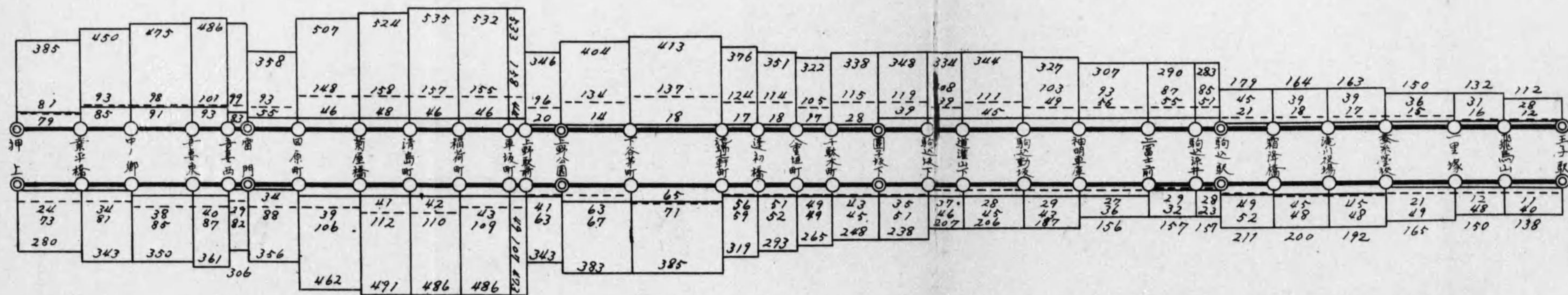


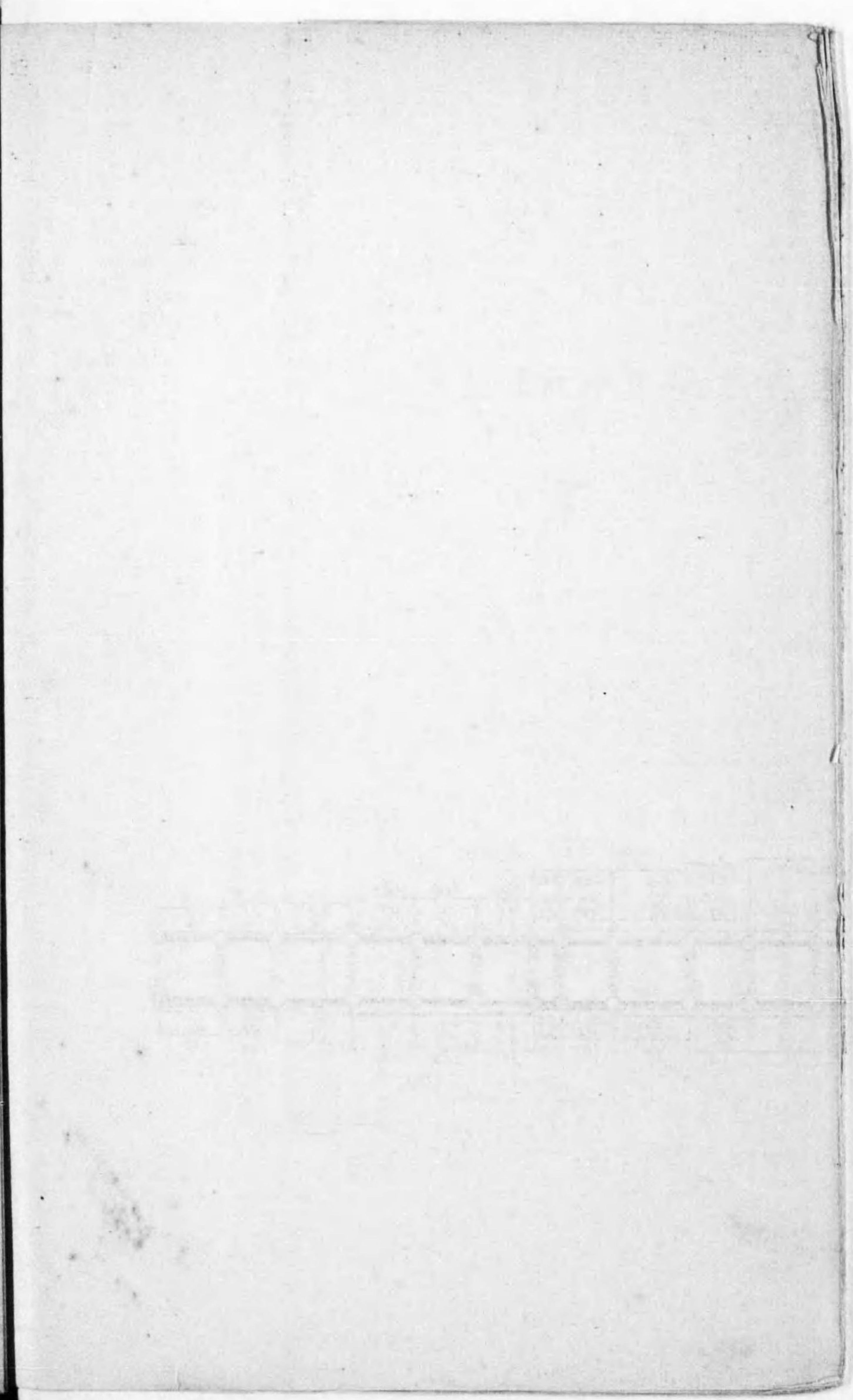
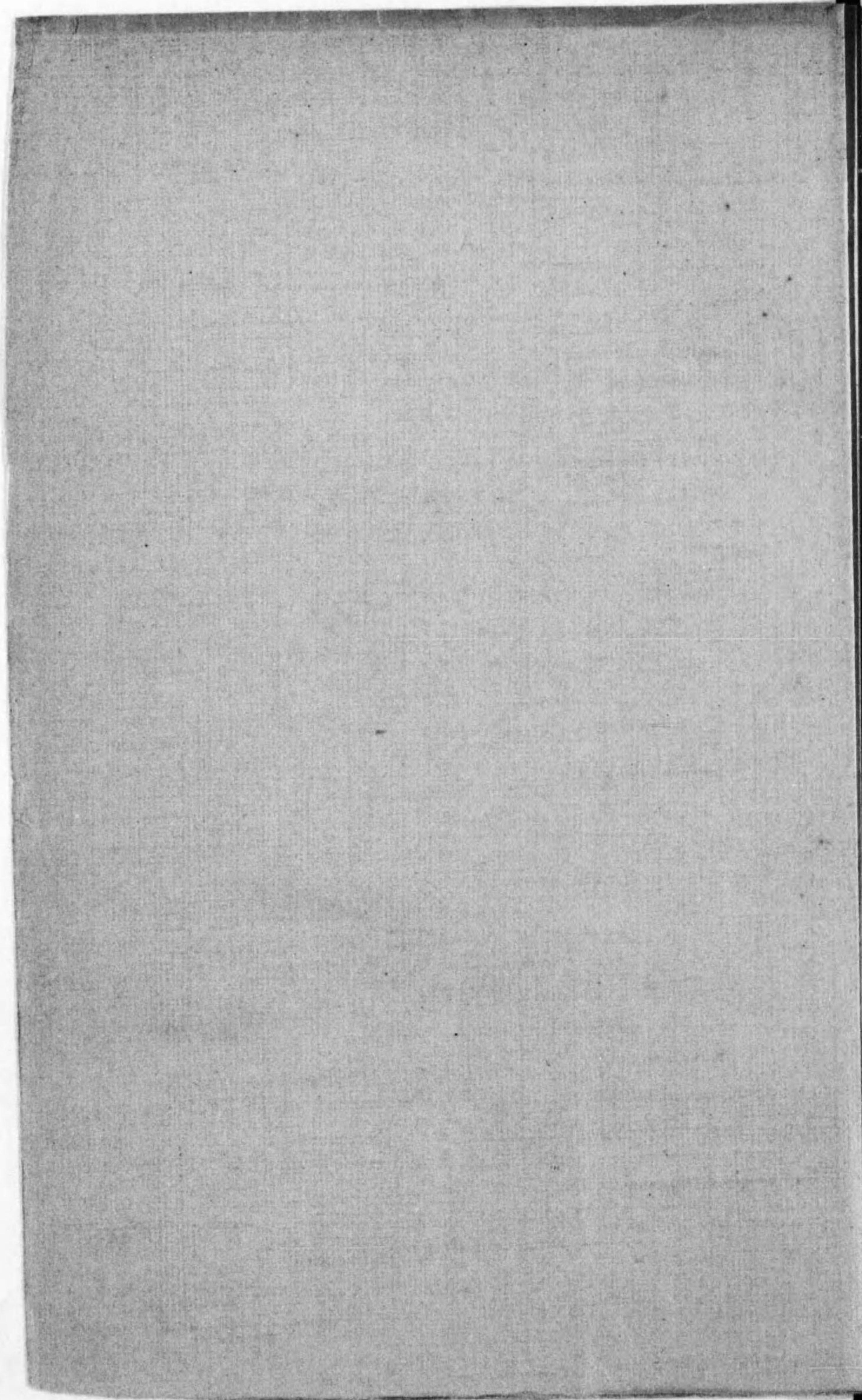
押上線乘客潮流密度
 押上——駒込駅



王子線乘客潮流密度

押上 — 王子驛





4.4
828

終

