

料資營經

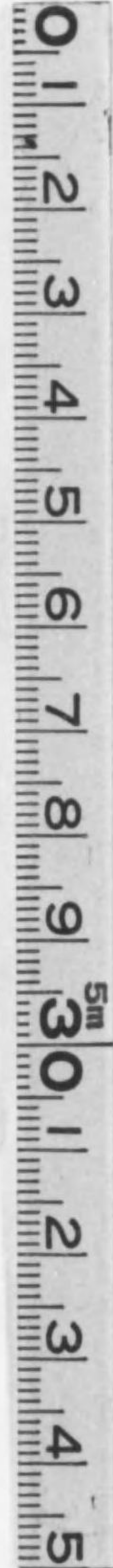
月九年七和昭

號六第卷三十第

- ▽刻下の問題
- ▽勞銀切下の傾向著し
- ▽マンチエスターの交通狀況
- ▽米國に於ける乗車料金の研究(三)
- ▽内外交通ニユース
 - ▽閑散時の乗客誘致
 - ▽短距離乗客の爲めに區間制
 - ▽失業と大都市交通
 - ▽紐育の新地下鐵道
 - ▽フキラデルフキヤ高速鐵道の受益者負擔案
 - ▽お茶の水兩國間開通當月(七月)の實績
 - ▽兩國川開當日に於ける市營省營交通機關の收入成績
 - ▽米國主要都市に於ける交通事業實績
 - ▽英國主要都市に於ける交通事業實績
 - ▽英國に於ける市營無軌道電車實績
 - ▽本邦六大都市に於ける乗合自動車實績

市京東

課務庶局氣電



始



目次

▽刻下の問題……………一

▽勞銀切下の傾向著し……………三

▽マンチエスターの交通狀況……………八

▽米國に於ける乗車料金の研究(三)……………一七

▽内外交通ニユース……………二二

 ▽閑散時の乗客誘致……………二二

 ▽短距離乗客の爲めに區間制……………二三

 ▽失業と大都市交通……………二三

 ▽紐育の新地下鐵道……………二五

 ▽フキラアルフキヤ高速鐵道の受益者負擔案……………二六

 ▽お茶の水兩國間開通當月(七月)の實績……………二六

 ▽兩國川開當日に於ける市營省營交通機關の收入成績……………二八

 ▽米國主要都市に於ける交通事業實績……………二八

 ▽英國主要都市に於ける交通事業實績……………三二

 ▽英國に於ける市營無軌道電車實績……………三七

 ▽本邦六大都市に於ける乗合自動車實績……………四〇

刻下の問題

▽電力費の問題

電車の運轉に用ひらるべき電力費は、經營合理化への歩程として、慎重なる考慮に値すべき當面の問題でなければならぬ。最近英國の市營電車運轉事業協會に於て、此の問題が討議せられたのは、時節柄、甚だ注目すべきことだと思ふ。該席上で、チャールズ・フアーネス氏の述べたところによれば、現在大多數の路面電車は、高價なる電力費の支拂を餘儀なくせしめられてゐるが、これは甚だ不當であると云ふ。過去に於ては、路面電車の經營者は、電力費が高くとも運轉を中止することが出来なかつた關係上、みず少からの損失を蒙つてゐた。路面電車が他に何らの對抗策を有せぬことを見越して、電力會社が幾分不當なる電力料を要求してゐたとも云へやう。然し、現在に於ては、最早

電力は、決して唯の動力ではなく、これに拮抗するガソリン、重油などが現はれて來て居る。六十七の路面電車に就いてフアーネス氏の調査したところによれば、電力料は一キロワット時に當り〇・二五ペンスから一・六八ペンスであつて、これを平均すれば〇・七八六ペンスとなると云ふ。斯くの如き區々たる電力料は當然調整せられなければならぬ。刻下は、それに最も適したる時期である。何故なれば目下運輸様式に、多大の變化が行はれつつある關係上、電力料の高低は、孰れの運輸様式を採るべきかを裁決すべき重大なる要素を成すからである。無軌道電車を採るべしとする人々は、輸入せるガソリンを用ひなくとも、國産の電力で運轉し得るので、極めて有利であると述べて居る。然し、此の議論は、電力料が高くて事業者が之を負擔し得ぬならば全く一顧にも値しないであらう。

無軌道電車の電力費が、自動車の動力費より以下である

ためには、一單位當りの電力料は、三、フ、ア、シ、ン、グ、以上であつてはならぬは勿論のこと、それ以下であることを要する。フ、ア、イ、ネ、ス氏は、結論として、次の如く述べてゐる。

即ち妥當なる料金の値下交渉に應ぜざる電力會社がありとすれば、それは甚だしく先見の明を缺くものであつて、遂には、大なる顧客を失ふに至るであらうと云ふ。(眞野)

註 ベニールは邦價約四錢、フ、ア、イ、シ、ン、グは約一錢に當る。

▽ 自動車の將來は如何

自動車の將來はどうなるであらうか。これは甚だ興味ある問題には違ひないが、今後十年、更に切詰めて五年後にどう云ふ状態をとるであらうかは、容易に決し難い。尤も精細に調べてみると、その將來を卜すに足るべき若干の傾向の認められることは事實である。

自動車に關聯して、我々の第一に考慮すべき點は如何にして、排出瓦斯を除去するかにある。實際自動車の排出する瓦斯は、空氣に混じて、甚しき惡臭を我々に與ふるのみならず、都市を包む大氣を汚濁しつゝあることは、否み難い。従つて、米國などでは、最近此の排出瓦斯を除去するため、種々な方法が講ぜられつつある。その一法として、カーボンの薄片を用ひて、瓦斯の惡臭を除く方法が採られてゐる。然し、瓦斯そのものの處分は、尙一の懸案として殘されて居るものと云はればならぬ。

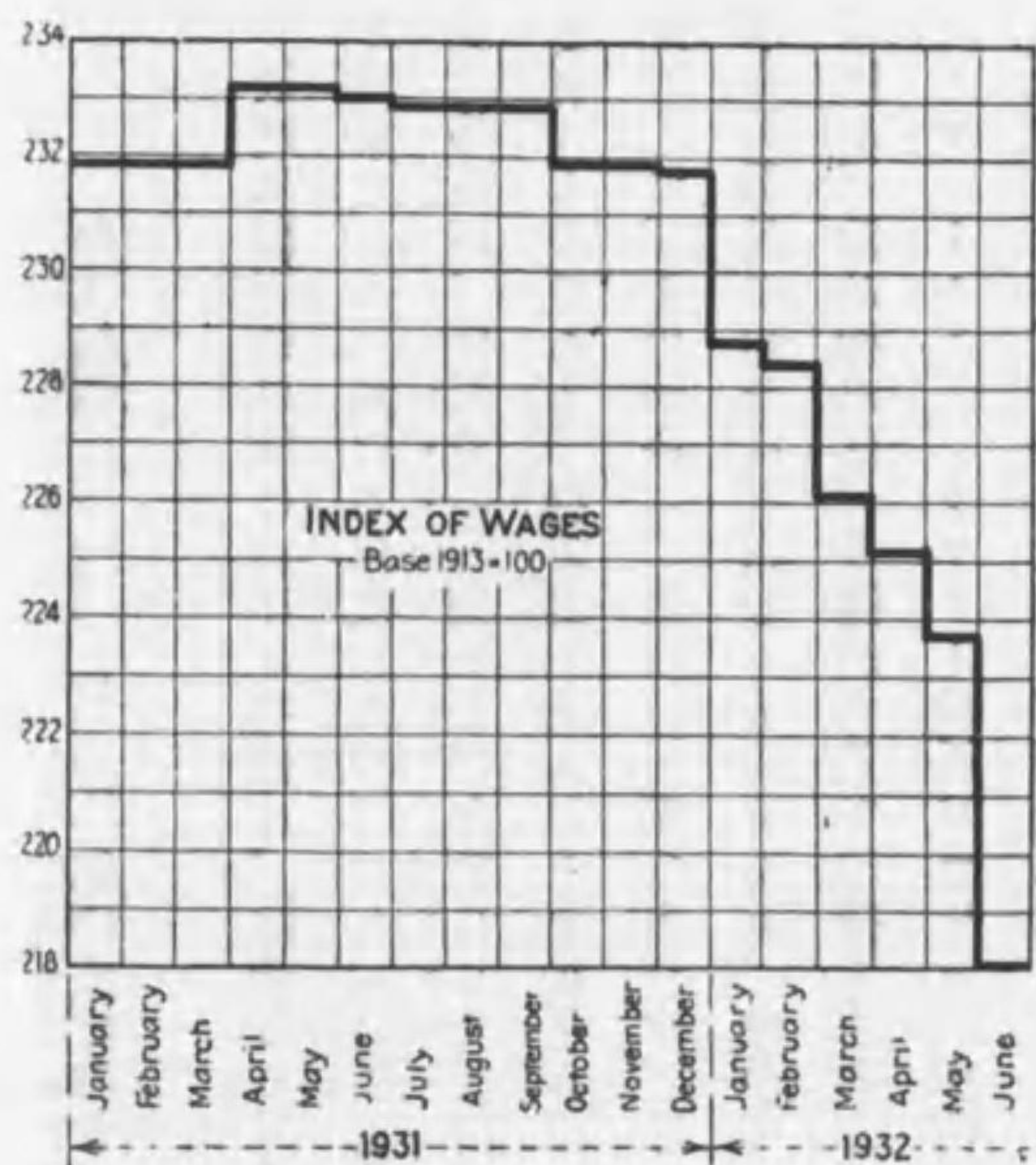
尙又騒音を少くし、或は騒音を削減するためにも、何らかの有効なる方策が施されねばならぬ。斯く觀するならば今後自動車に對して加へられるべき改良の少からざるを知るであらう。(眞野)

勞銀切下げの傾向著し

最近米國交通事業に於ける勞銀は、顯著なる下降傾向をみせてゐるが、これは過去十年來初めて見る現象である。殊に本年度に入つてから、勞銀の値下を斷行するものが、益々多くなりつつある。これは、勞銀が、營業費の五割五分、年額にして、四億弗を占むる現状から云へば、慥かに重大なる意義を有つものである。従業員十万人以上を擁する二百餘の交通事業は、昨年の初頭から、勞銀の値下を斷行した。その割合は、概ね、一割であつた。恚うした勞銀の値下を受けた従業員の總數は、全交通事業従業員の約半ばを占むるものであり、従つて、勞銀の指數は全體からみて、約五分の低下を示して居る。云ひ換れば、全體的に見て、營業費の二千萬弗の節約をなし得たわけである。

アルバート・エス・リッチー教授が百十五の市街及び市間鐵道に就いて、乗務員の最高時間給を基礎として、計算せる勞銀指數は、別表に示した通りである。最近に於て、新に雇傭された乗務員は極めて少いのである。従つて、現業員の殆んど全部が、最高時間給を受けてゐるものと見て差支ない。これを別の言葉で云へば、リッチー氏の公表せる勞銀指數は、米國交通事業一般の現状を具示してゐるものと云へるであらう。

此の勞銀指數表をみると、一九三一年一月に於ける勞銀指數は、一九三三年のものを一〇〇とすれば、二二三・九となつてゐる。これは此の時までの最高點であつた。更に一九三一年の四月及び五月に於ては、二二三・二の最高記録に達してゐるが、その後は、漸降して同年十二月には、一月と殆んど變りなきまでに下落した。



四
 憊うした勞銀指數の下降は、本年一月に入つてから、愈々顯著となり、二月には二二八・四、三月には二二六・一、四月には二二五・一、五月には二二三・七と相次いで下落して居る。更に六月には二一八・〇に下降するであらうと云はれて居る。これは、一九二四年初めて見る最低指數であつて、一九三一年の最高點に比すれば、實に五分八厘の下落である。

斯くの如く、交通事業従業員の個人的所得は勞働時間及び勞銀率の低下によつて、少からず減少して居る。最近に於ける營業收入の減少は

運輸業を縮少せしめ、維持費の節約を餘儀なくしめた。これを別言すれば、若干の従業員が解雇せられたことを意味するものである。米國勞働局の公表せるところによれば、電氣鐵道従業員數は一九三一年一月から一九三二年四月までの間に於て、約一割を減じて居ると云ふ。尙同じ期間内に於て、勞銀支拂額は、約一割八分の低減を示してゐる。従つて従業員の個人的收入は、約九分の減少を來たしたことになる。本年四月以後勞銀が更に切り下げられた關係上、従業員の個人的所得は、一九三一年一月から一九三二年七月までの間に於て、約二・五%を減ずるに至つた。

然し乍ら、これを他の産業に於ける勞銀の低下に比すれば、決して多いとは云へない。勞働省の發表するところによれば、八十九の産業に於ては、一九三一年一月から一九三二年四月の間に、従業員を一割七分減じ、勞銀支拂額を三割も削減して居ると云ふ。従つて、個人的所得は、約一割六分を減じたことになるのである。然し、電氣鐵道の従業員は、他の一般産業のものに比し、遙かに有利な地位にあるものと云はねばならぬ。それと云ふのも電氣鐵道従業員の勞銀が切下げられ始めたのは、昨年來のことであるにも拘らず、一般産業の従業員は、既にその以前から、勞銀の低下に甘じてゐたからである。

最近の調査によれば、此等一般産業の従業員は、唯に賃銀率に於て一割三分の削減を受けてゐるのみならず、勞働時間を二割四分短縮せられてゐるため、結局その取得に於て、三割四分の減少を蒙つ

て居ると云ふ。

今や米國の交通事業界に於ては、勞銀の切下が廣く行はれてゐる。ニューヨーク、シカゴ、フィラデルフィヤ、ロサンゼルス、クリーヴランド、セント・ルイス、バルチモア、ボストン、ピッツバーグ、及びバッファローの如き大都市の交通事業は、孰れも、勞銀の切下げを行ひたる旨報じてゐる。カンサス・シチー、ルキスヰイル、メンフィス、ワシントン等の如き中都市や、小都市も亦同じやうに、勞銀の低下を決行して居る。

然し乍ら一般に、大都市に於ける勞銀の削減は、中都市に於けるものに比し、幾分少いことが認められる。例へば、紐育のブルックリン・マンハッタン・トランシット會社は、僅かに一分五厘の切下げを行つて居るに過ぎないが、ロサンゼルスに於ては、五分、バルチモアに於ては六分、ピッツバークに於ては、七分五厘の削減が行はれた。然し乍ら、これらは孰れも、平均より以下であることを忘れてはならない。シカゴ路面線は九分、紐育の第三通鐵道は一割の勞銀低下を斷行してゐるが、これらを平均率とみるのが至當であらう。尤も、大きな鐵道會社の中で、此の平均率以上の切下げを行つてゐるものもある。例へば、クローグランドの市街鐵道や、フィラデルフィヤ高速運輸會社は、勞銀を約一割七分削減し、セント・ルイスの市街鐵道も亦約一割三分の低下を實行して居る。但し、セント・ルイスミシシッピデルフィヤの勞銀低下率は、二回に亘つて行はれたるものの合計であつた。

つまり、第一の切下げを以てしては、所期の目的が達せられなかつたので、第二次の削減が行はれたわけである。

最近に於ける勞銀値下の最高は、二割であるが、これを実施せるものとしては、ビーヴァー・ヴァレー路面電車の他に五會社を數へることが出来る。斯くの如く小都市に於ける軌道事業は、孰れも一割五分乃至二割の勞銀の値下げを行つて居るのが普通である。この傾向は單に軌道事業のみならず、一般産業にも見られるところである。

尙勞銀の値下を實施したる軌道事業の従業員は、殆んど凡て全國勞働組合に加入して居るものである。尤も、其等の中には、何ら組合を組成して居らないものもある。然し、減收の對策としての經營費の切縮めは、到底免れ難きところであり、勞銀の切下もその一手段として止むを得ざるものと考へられてゐた。若干の市街鐵道従業員の如きは、自發的に勞銀の値下を申出でたる事實もある。従つて、之に伴うて、罷業の勃發した例は、一つもなかつた。

乗合自動車従業員の勞銀も、軌道事業従業員のものと同じ傾向をとつて、低下せられたことは敢て云ふ迄もない。

斯くの如き勞銀値下の傾向は、ひとり米國のみならず、加奈陀の軌道事業にも見られるところである。(眞野)

マンチエスターの交通状況

(Modern Transport, May 28, 1932)

組織の基礎

マンチエスター市の交通組織は一九〇一年、始めて市當局が電氣軌道を開設して、アルバートスクエア・チャーザムヒル間及びアルバートスクエア・ハイタウン間の二路線に於ける營業を開始したるに始まるといはれてゐる。この創時代に於てさへその公衆に對するサービスは、種々の四圍の状況を顧慮して眞に目覺ましきものがあつたのである。即ち、午前五時から七時迄の間には電車一臺を五十分毎に運轉せしめてゐたのが、その後は一日を通じて一臺を四分毎に運轉する様になつた。その結果は斷然喜ぶべきものであつて、最初の一週間の報告によれば、運輸乗客數廿二萬九百八人、その收益は千四十七磅の額に上つてゐる。その後ラッシュ・アワーには三分に短縮するの外一日の大部分は各路線共五分間に一臺のサービスを行ひ、その會計年度の終りには、即ち十ヶ月の運輸による運輸乗客數は總計六百八十萬人を算した。

僅々三年足らずの内に當市幹線の全部は電化された。而して先づ、最初市當局は市區境界線内に於ける全路線の所有權を獲得して、唯、その經營權を從來の運輸會社に委ねたのであつた。市外では——それは當時は今日より遙かに狭少の範圍であつたが——運輸會社が非常な勢力を張つてをり、市當局が窮極に於て諸會社を買収するに至つたのは、漸く一九〇三年十月の事であつた。

最初の三ヶ年

貫通線否環狀線といふ事の觀念は餘程古い時代から既に唱へられたものの如くである。即ち、後に至つて環狀線として知られてゐる最初の區間に就いて言へば、それはローホデル路とチャーザムヒル路とのクイーン路に沿ふての接合線の開通であつて、是實に當市の電車運輸組織開始後僅か六週間以内の事に屬するのであり、又、最初の貫通線にしても、ビュリー新道に於けるサルフォード區境界線と、セント・メリズゲイトを経て、ディゼンドブリッジ間の電化線の開通は、一九〇一年十二月四日にして、時期にして、電車組織の創設期より遅るゝこと僅かに六ヶ月であつた。

新企業の創業三ヶ年に實に斯くの如き急速なる發達を以て終始したのであつた。最初の十ヶ月の終りに於ては延長二十一哩内外の軌道を走る電車の運輸乗客數は二千三百五十九萬二千八百八十八人であつた。

次の一年間には、増加せる五十八哩の軌道が運轉を開始し、全運轉車哩にして二百萬哩内外であつたものが殆んど六百萬乃至六百五十萬哩に増加し乗客數にしては大略六千七百萬人を超ゆるに至つた。殊に創業第三年目に於けるその發達振りは一層甚だしきものがあつた。例へば、軌道延長は實に百三十八哩に跨り、車哩は概算千四百萬哩、乗客數は殆んど一億二千一百萬人に増加してゐる。この時まで、從來の運輸は全部電化せられ、爾來漸次發展の途を辿つた。大戦中にはその運轉範圍に於て將又運輸乗客量に於て、一二の蹉跌を來したが、然しこれは特殊の事情の下にあるものとしては極めて微々たるものであつて、かの財界大不況の當初即ち、一九二〇年乃至二一年に於て僅かに乗客數七百萬人の減退を見たに過ぎなかつた。

次に、電化完成第一年即ち一九〇四年三月以降本年に至るまでの電車事業發達状態を示せば左の如くである。

車 運 乘	車 運 乘	運 轉 軌 道 延 長 哩	運 轉 車 哩	一九〇四	一九三二
				三九四	八六七
				(電 車)	(バ ス)
				一三、六一七、四八八	二四五
				二二〇、七七二、三六八	二八、三五三、八〇〇
					九、九九〇、四六四
					二六九、五五九、四一七
					七五、九八八、〇五五

一〇

手 荷 物 輸 送

電化開始後五年にして市の電車當局では手荷物輸送の要求に應ずることになつたが、是は案に違はず、一部商人に對し、脅威と反對とを惹起せしめた。然し乍ら之を要望する必然の力は既に動せぬ所であり、やがて一般公衆は固より、商人までが之を利用するに至つた。その最初の第一年度(一九〇七年三月限)に於ては、一週間の小包の平均運輸數は六千四百四十一個であつたが、一九一〇年には十六萬七十二個に激増し次いで大戦の齎したる好況時代には平均二萬五千九百三十八個に達した。尙前年度に於ては二百七十三萬四千七百三十六個に達し、其の収益は實に五萬千二百八十二磅を算した。

乗 合 自 動 車 の 運 輸 開 始

世界大戦以後に於て市當局は新たに一隊のダイヤモンド乗合自動車を獲得して、之を軌道系統への營

收 益	六二一、八八一	一、四九六、六二六	六〇七、九〇九
被 庸 者 數	三、二七〇	七、六三六	

一一

養線として活動せしむるに至つた。當時に於ては在來のバスサービスの範圍の擴張の可能性は殆んど考へられなかつた。それはマンチェスター路面電車系統は、隣接區域及び殆んど市の周圍六分の五の範圍に迄及んでゐる他の軌道會社のそれと有機的に連絡してゐて従つて、これ以上、公衆運輸の必要があらうとは合理的には考へられなかつたからである。然し、遂に市内乗台バスの増加を惹起せしめた原因は、一つは最初の停車限定即ち急行車サービスの開始であり、一つは、斯くの如き便利な運輸方法の實施を希望した市民の輿論によるものである。然し乍ら茲に、市當局は競争運輸の結果として起つた數々の紛糾に直面したのであつた。而してそれは差し當つて先づ、乗合自動車營業を經營せる他の隣接都市及び、私設企業——即ち、これ等に屬するものとしてはサルフォード、ホルトンオールトハム、ビュリー、ロチデイル、ストツクブオート、アツシユトアンダーライン、の諸市及び、西市街電車會社ランカツシャー共同運輸電力會社並びに、スタリブブリツヂ、ハイド、モスレイ、ダキンフィールド軌道電氣會社の諸會社である——と適當な事業上の協定を遂げることが之が發達への緊要なる根本的な準備行爲であつたのである。さはれ一方に於て、この擴張せられたる乗合自動車運輸の開業は運輸能力に就いての公衆の態度の上に、著しい効果を及ぼしたのであつた。それは、往々にして起り得る事であるが、この快速な乗心地のよい市の内外を走る乗合自動車の出現は遂に從來電車で十分満足し切つてゐた人々をして、この近代的な乗合自動車の提供する便益を求めしむるに至つたのである。

サービスの三段階

次に乗合自動車の發達を助長する他の一つの重要な要素は市内商業區域より幾分離れた所に、住宅區域を開發することであつた。斯くの如く新たに開發された交通區域と競争するには乗合自動車は電車に比して遙かに有利であること萬々であり、且、乗合自動車はかの軌道の建設に際して要するが如き多額の資本の出資なくして、住宅地と商業地域とを容易に連絡し得るといふ特色がある。

まことにマンチェスターに於けるバス運輸の前途は極めて有望であつたので、問題の全部は細密に再び見直され、その結果として、問題は盡く、次の各相異なるサービスの三段階に集中せらるゝことに決した、即ちその一は、隣接都市の乗合自動車と連絡して、圍繞する工業地までの往復の直通運輸をする「停車制限路線」(急行路線)、その二は、交通輻輳區域の交通輕減を目的とする「環狀路線」であり、而して、その三は未だ軌道による交通便益のない而も人口稠密な地域よりの營養線としての補助路線である。今や殆んど全市を一周し、且、交通需要が極めて大であつたにも不拘而も從來は僅かに軌道に依つて、その一部分のみを満たしてゐた地域を運轉する環狀線の開通が實際に成功するや否やに關しては吾人の特に注目すべき所である。この場合に於ては、乗合自動車はその独自の交通を開

拓して以て、數多の人々を商業地域へ運搬することによつて、顧客たる公衆と商人側の双方に對して著しい利益を齎らすものであることに氣付いたのである。

乗合自動車の利益

更にマンチエスターに於ける乗合自動車の經濟上の利益に就いての實證としては、從來の多くの一階式の電車が次第に一般の路線で出くはす橋の下を通れる様に特に建造された屋根の低い二階建の乗合自動車に置き代へられて行くことである。この場合には、六十六臺の電車が、車輛の先端の狭まつた乗客五十人分の座席を有する乗合自動車六十臺に代はられたのである。その結果、その路線よりの収益は著しい増加を示してゐる。更に又該路線の座席收容能力は一三・六%増加し、而もその平均の運輸力はバス開通以來上つて來てゐる。

この式の車輛の特色は比較的費用も低廉に、漸繁なる交通を處理し、又非常に能率的に輻輳せる交通を整理して行く點に於て、一階式バスよりも遙かに優れてゐることである。事實、二階式バスの利益は他の不利益の諸點を相殺して餘りあるものと思はれる。

このマンチエスターに於ける乗合自動車交通の從來遂げ來つた素晴らしい發達は、吾人が一度思ひを現在の交通難局に致す時には更に極めて興味あるものとなる。それは蓋し、マンチエスター市は斯く

の如き重要な産業上の地位を占むるにも不拘、當市は常に、大部分の主要道路の狹隘、第二位道路の無類の交叉、及び交通の輻輳に基くその他の原因に因つて、少なからぬ不利益を蒙つてゐるのである。例へば、一日のラッシュ・アワー時に——その時に、多くの車輛が荷を上げ下しする爲に主要道路の兩側に停車しなければならぬ様な時には——僅かに一方交通の餘裕があるばかりである。その他、中央區域に建てられてゐる家用自動車置場等による種々の妨害や、障礙が屢々起るのである。又一方、市内を通過する夥しい自動車の交通量は甚しい交通輻輳を齎らす原因となり、その結果、屢々市營バス運輸の活動自由を妨げ勝ちである。

これ等の不利の諸點があるにも不拘、乗合自動車運輸に對する人氣は彌増しに増大するばかりである。偶然にもマンチエスター市及びその他の主要工業都市に生じつゝある交通状態は將來新道路を建設して、乗合自動車の長距離交通の補助たらしめ、且は人口稠密區域の不必要なる交通輻輳を軽減せしむることに因つて生ずる利益を強調するものである。

マンチエスター市營乗合自動車運輸に關聯して、何等かの形式による遊覽車又は近郊の景勝地への旅行車の運轉(それは主として私營企業の領域に屬するものと思はれるが)は未だ實施されてゐないといふ事を一言注意しておくのも興味あることである。一般の方策としては、住宅地の如き新地域の發展に伴ふて更にバス路線の増加を計るべきである。

抑々バス運輸に對する公衆の要望が市の交通當局にとつて、如何なる影響を及ぼしたかを指示するには、次の如き例證がある。それは、過去二十八年間に亘つて、旅客は、マンチエスター・アルトリンカム間を路面電車で往復してゐた。然るにこゝ三年前に、乗合バスの試験的「急行」運輸が、極めて高い運輸料金でこの路線に敷かれたのであつたが、やがてこの路線に於ける交通需要はバスの車臺を殖やさなければならぬことが明らかとなり、遂に、市當局は公衆の要望もだし難く、この路線の路面電車を全廢して、之に代つて二階式バスを建造するの餘儀なきに至つたのである。さはれ、それにも不拘、路面電車はまだこれよりも遙かに安くつくのである。即ちこの實例は、「効果的な公營交通は値の低廉なる交通を意味する」との原則の一例外を示すものである。(馬屋原)

米國に於ける乗車料金の研究 (三)

初期のゾーン制料金——英國に於ける例

一九一七年本書の初版が發行されて以來、廣範圍に亘つて料金の變更が行はれた。そして特に多くの電鐵では五仙均一料金制をどしどし破壊して行つた。然しながら區間制料金を實施せんとした處はミルウォーキー、シカゴ・エンド・ウエスト・タウンズ鐵道、ハドソン・エンド・マンハッタン鐵道(ニューヨーク)及びその他二三の處を除いては、殆ど無かつたのである。

歐洲諸國の區間料金制は距離に依存するが、往々米國の管理者及び鐵道當事者が必要だと考へてゐるやうな嚴密な地理的距離の原則はないのである。

乗車料金に關して英國國會で最切に議決された法では、一哩當り一片(二仙)を越えてはならぬといふことになつてゐた。而して大戦中には一哩當り最大限度一・五片までの値上げが許された。英國に於ける一區間は、更に詳しく云へば、米國に於て試みられた區間に地理的哩五〇〇呎前後を加へたるものに等しかつた。之を實際上から云へば一片(乃至一片半)當りの平均乗車距離は一哩に相當するものである。

實際の事情は、先づ第一に各路線はその沿線の交通要點を中心として區分されてゐるのである。即ち交通量の多い都心又は都心隣接地域では區間が短く、交通量の少い郊外地域では區間が長いのである。要するに英國では二つの都市で同一料金に對する乗車距離が等しい處はないわけである。又同一都市内でも同一料金に對する乗車距離は全く相違してゐる。つまり、同一路線上で同一基本料金が五分の三哩から一・五哩以上の種々な乗車距離となるのである。

第二に、ゾーン制料金は他の諸事情によつて變更された。即ち乗換なし無制限乗車季節切符による制限區間及び労働者の割引料金による一般的區間に對するものである。後者は朝七時半又は八時前等の早朝乗車を行ふ場合に限り片道料金で往復券が買へるのである。或る軌道では午後一時以後ならば何時でもかへり切符を使用することが許され、又或る軌道では午後四時以前は絶対にかへり切符の使用が許されてゐない。

第三に、ゾーン制料金は一九二〇年四月十九日に設けられたロンドン府營電車の閑散時料金の如くに修正されたものもある。この變更は乗車賃率に對する占席率の關係の重要な經濟的根據を持つものであるが故に一時的の理由よりも重要なものである。

ロンドン府營電車はロンドンの南部を非常に廣範圍に及んで運輸便宜を提供してゐるが、ウエストミンスター並に一哩平方のシチー・オブ・ロンドンの大交通中心に入ることに關しては掣肘を受けて

ゐるのである。南口から入る通路は唯ブラックフライアズ橋とウエストミンスター橋のみである。かかる事情のために當府營電車は、これとあらゆる分野に於いて對抗し都心商業地域をこれよりも利益的に横斷してゐる乗合自動車に抗争しながら、より低廉な運轉費で營業して行くことは全く困難なこととなる。又當電車は、これよりも範圍では狭いが、この乗合自動車と同一經營主体に屬する地下鐵道（メトロポリタン鐵道）とも競争せねばならぬ。

一九二三年以來、乗合自動車は毎年莫大な乗客を輸送してゐるとは言へ、最高潮時の尨大な乗客は郊外鐵道、地下鐵道及び路面電車によつて、乗合自動車よりも遙に多く輸送されてゐるのは事實である。乗合自動車は、朝は比較的遅く始業し夜は早く終業するため労働者に割引料金を提供することが出来ない上に最新型の乗合自動車でも一〇パーセントの立席しかない、況や舊式の車では殆どその餘地がない。この結果、乗合自動車の坐席利用率が高いから閑散時料金を割引しても何の得る處ともならぬ。一方、路面電車は非常な過剰収容力を持つてゐるから閑散時にあつては車哩數を増さずとも容易に二倍三倍の交通量をも處理出来るのである。

ロンドン府營電車では午前十時から午後四時迄と午前十時から四時半までの二種に從來一片乃至六片の料金を課した路線に二片の均一料金を設けた。換言すれば、高潮乗車時及び夜間一片乃至六片を要した路線は一片乃至二片で乗車出来るのである。一片乃至一・五片料金は何時も變化がなかつた。

一九二一年ロンドンに於ける調査によると、閑散時料金は大公衆公園のある貧民階級住宅地に近い路線では最も成功を収めたとい一般に観測されてゐる。大抵の日は家族乗車が極めて多かつたので閑散時の交通量は二倍時には三倍にもなつたことがある。この種の乗車は財政的にも社會的にも良結果を齎した。

閑散時料金は亦買物乗車に便な二三の路線では良好な結果を示した。都心に行く通常乗客は一・五片を要するが、買物に行く人は大抵それに〇・五片を加へてもつと大きなウエストミンスター商店街に行かうとするのである。これは電車には利益になるものではあるが、より魅力ある遠い商店に顧客を奪はれて仕舞ふ局處的商人にとつては損失となるものである。

この閑散時料金は比較的富裕階級の多い所では不成功であつた。斯る所では料金は少し位高くとも速度のある地下鐵とか或は天氣の良い日にはバス等を利用するのである。

他方、乗合自動車は財政的見地からして兎に角満足すべき状態にあつた。これは、割引のない全料金に對してその坐席率が異常に高いのを見れば當然なことである。

同一經營の結果は、その地下鐵道の關係してゐる處に特別割引をすることの可能性が充分熟知されて來た。實際ロンドン地下鐵道ほど料金の販賣術及び多種多様料金の輝ける例はない。他の方法では如何とも仕難いやうな坐席を充たさんとする總ての計畫は、恰も變質性商品を處分するために投資り

をする商人と同じ精神で行はれた。閑散時料金は、事實、範圍は必ずしも同様ではなかつたが路面電車よりは地下鐵道の方に早くから行はれたのである。これらの閑散時料金は閑散時、又はラッシュユ・アワーの潮流と逆方向の乗客に對して割引をするといふ風に行はれたものである。乗車料金は厄介な不可變的なものではなく、増加乗客から収入増加を見るやうな割引は自由にこれを行ひ得るやう財政當事者の権能のもとに置くべきことは當然と言はねばならぬ。しかし勿論基本料金そのものは法定限度に保たねばならぬ。ロンドン地下鐵道が割引料金を撤回したのは世界大戰後の一兩年で、これは當時にあつては割引料金では不採算の結果になつたがためである。しかし一九二四年までには事情は一變して現在の乗車券販賣方策は以前よりもずつと多くなつてゐる。(神林)

内外交通 ニューズ

▽閑散時の乗客誘致

孰れの都市たるを問はず路面電車や乗合自動車、一様に減収に悩まされつゝあることは周知の事實であるが、その対策の一として、所謂閑散時の乗客を誘致し、運轉実績を上げやうとするものが、最近著しく増加して居る。その實行方法としては、孰れも定期券を用ひてゐる。そして、これを、或はショットパス（買物客用）定期券と稱し、或はショットパス・シアター（買物客觀劇客用）定期券とも云うてゐるが、その目的とするところは同一である。今其の實例の二、三を左に示であらう。

一 トレド市

二二

米國トレドの市街鐵道會社は、最近、買物客や演劇觀客の爲め、五〇仙の週定期券を實施することとなつた。此の週定期券には、通用期間が規定せられて居る。即ち月曜から金曜に至る週日に於ては午前九時から午後四時及び午後六時以後終車迄土曜日は午前九時以後終車迄、日曜は終日と定められて居る。

會社が、斯くの如き新形式の定期券を試みるに至つたのは、タクシーによる競争に對抗せんが爲めの一策であると云ふ。

二 デトロイト

米國デトロイト市營電車に於ては、閑散時の乗客誘致策として、ショットパス定期券を試みることになつた。此の定期券は、日曜を除く他の週日の午前九時から午後四時まで通用するものであつて、その目的は名稱の示すが如く、買物客を電車へ誘致せんとするにある。

三 シンシナチ

米國シンシナチ市街鐵道は、閑散時の乗客誘致策として、毎週水曜日に限り、午前十時から午後四時までの内行乗客に對し乗車料金を特に割引くことに決した。即ち乗客は片道の乗車料金を拂へば、往復切符が貰へるのである。

四 リッチモンド

米國リッチモンドに路面電車及び乗合自動車を運轉せるヴァーヂニア・エレクトロリック・エン・ド・パワア會社は、最近、ショットパス・シアター週定期券を實施した。これは、混雑時以外に通用し、料金は一弗廿五仙である。（眞野）

▽短距離乗客の爲めに區間制

東部マツサチューセツツ市街鐵道は、今程その路線の一部に五仙の區間制を實施した。これは、

短距離乗客の吸収を目的としたものであるが、その結果は、極めて良好で、収入に於て三八%乗客數に於て、七八%の増加を贏ち得たと云ふ。（眞野）

▽失業と大都市交通

ベルリンでは、打ち續く痛烈な乗客減少の原因を、從來専ら料金政策の不合理に歸してゐたが、此の方面からは、今猶ほ効果的な對策を案出するに至つてゐない。従つて今度は視角をかへて、經濟不況の影響といふ觀點から考へて見る事とし、之に基いてベルリン市交通局では、先づ如何なる程度にまで大都市交通量は經濟不況、特に失業の影響を蒙つてゐるかを調査して見た。左に掲げる表は、即ち此の調査の結果に基き、ドイツ六大都市の交通量と不斷に増大する被扶助者數とを對照表示したものである。之によつて六大都市を通計す

二二

ると、交通量の減少の方が被扶助者数の増加よりも甚しくなつてゐるが、之はこゝにいふ扶助金受領者が失業者の全部を表はすものでなく、その全体に更に家族をも合せると、經濟上乗車不可能の状態にあるものは、此のほかには猶ほ夥しい數字に上つてゐるからである。

勿論現下の如き不況期にあつては、料金變更が交通量の上に何等かの悪影響を及ぼすだらう事は到底否定出来ない。だが一方に近年何等料金變更を行はなかつたミュンヘンやブレスラウの實例から見ると、乗客減少は一般に料金變更の有無には拘はりなく、單に經濟狀態の悪化のみによつても起り得るものだといふ事になる。(皇)

* Berliner Wirtschaftsberichte, 9 Jahrgang, Nr. 7.

獨逸六大都市に於ける
交通量と失業者數

—自一九二九年—
—至一九三一年—

年次	輸送乗客數 (單位百萬)	對一九二九年受領者數	
		減少率 (パーセント)	全人口に對する百分率 (單位千人)
一九二九	四六〇・一	—	六六・〇
一九三〇	四三一・七	— 一六・二	一〇七・九
一九三一	三六七・四	— 一八・二	一六八・九
ベルリン(人口四百三十萬人)			
一九二九	九二九・二	—	二二・〇
一九三〇	九九四・二	— 一八・三	三七六・六
一九三一	八七五・〇	— 二八・二	四八九・六
ハンブルク(人口百六十萬人)			
一九二九	四六〇・一	—	六六・〇
一九三〇	四三一・七	— 一六・二	一〇七・九
一九三一	三六七・四	— 一八・二	一六八・九

ミュンヘン(人口七十三萬人)			
一九二九	一八一・一	—	三〇・三
一九三〇	一七五・四	— 三・一	五三・三
一九三一	一五五・五	— 一四・一	六九・三
ブレスラウ(人口六十二萬人)			
一九二九	一三二・五	—	四六・六
一九三〇	一二二・六	— 七・五	六四・八
一九三一	一〇五・二	— 二〇・六	七八・八
フランクフルト・アム・マイン(人口五十四萬人)			
一九二九	一八〇・九	—	二八・三
一九三〇	一四七・四	— 一八・五	四一・五
一九三一	一二〇・八	— 三三・二	五〇・六
デュッセルドルフ(人口四十八萬人)			
一九二九	一四五・四	—	一九・六
一九三〇	一二五・六	— 一三・六	三〇・九
一九三一	一〇五・〇	— 二七・八	四九・二

▽紐育の新地下鐵道

紐育市が、目下第四次地下鐵道工事に著手しつつあることは、周知の事實であるが、その第一期線たる第八通地下線は、此程工事完了した。然し之を如何なる形式の經營とするかが、問題として殘されてゐた。現に市有地下鐵道の經營に當れる二會社、即ちインタポロー高速運輸會社及び紐育高速運輸會社は、孰れも、市の提案せる契約を以てしては、新地下線の經營引受け難き旨を表明した。斯くして市は、自らこれが運轉に當ることとなり、運轉手、車掌其他從業員の雇入を終り、今やその營業開始を待つばかりになつて居るが、その時期は八月末とも言はれ、或は九月の初頭とも噂され、未だに確定して居らないやうである。

(眞野)

▽費府高速鐵道の受益者
負擔案

ファイラデルフィアでは、外國地帯への高速鐵道網擴張が熱望されてゐるが、同市現在の財源關係から見れば、此の計畫は到底不可能といふほかなく、さりとて、公債の發行も嚴重な制限に縛られて如何ともなし難い。それで此の便法として受益者負擔法が考案され、之の法認に必要な州法中改正法律案が目下開會中のペンシルヴァニア臨時州會に提案され、盛に促進運動が行はれてゐる。(島)

▽省線お茶の水兩國間開通
當月(七月)の成績

中央線と總武線とを繋ぐお茶の水兩國間(二・八軒)の省營電車は八百五十萬圓の費用を投じ、一

ヶ年五ヶ月の時日を経て、去る七月一日より開通した。固より之を見る立場によつて種々の論もあるであらうが、兎に角、本線利用客にとつては非常な便益を與へるものとして噴々たる好評を博してゐる。

此の赤字時代に別表の數字は之を證して餘りある。即ち開通月たる本年七月の乗車人員はお茶の水、秋葉原、兩國の三驛で九七五、九六〇人にして之を昨年同月に比較すると三五六、二〇四人の増加であり、之に淺草橋驛(新驛)の三三二、七九〇人が加はつて合計六八八、九九四人の乗客増を示してゐる。同じく旅客収入はお茶の水、秋葉原、兩國の三驛で二三五、六八七圓にして、之を昨年同月に比較すると二二、一四九圓の増収であり、之に淺草橋驛の二四、九五八圓が加はつて合計四六、一〇七圓の収入増を齎らしてゐる。即ちその実績は次表の如くである。(安田)

別種	お茶の水						秋葉原					
	乗車人員			旅客收入			乗車人員			旅客收入		
	昭和七年七月	昭和六年七月	増減	昭和七年七月	昭和六年七月	増減	昭和七年七月	昭和六年七月	増減	昭和七年七月	昭和六年七月	増減
上旬	九二、九四五人	八二、七八九人	一〇、一六六	七〇、二二九	二四、九九五	四五、二三四	四九、五九九	四五、五八一	四、〇一八	一、一九九二	一一、三四	一〇、七〇〇
中旬	八二、七八九人	八二、七八九人	〇	二四、九九五	二四、九九五	〇	四五、五八一	四五、五八一	〇	一一、九六九	一〇、七〇〇	一〇、七〇〇
下旬	七四、七〇九人	七四、七〇九人	〇	九、〇〇四	九、〇〇四	〇	五三、四七四	五三、四七四	〇	一三、二〇〇	一一、二二三	二、〇七七
計	二四九、四四三	二四九、四四三	〇	一〇三、二二八	一〇三、二二八	〇	一四六、二二二	一四六、二二二	〇	三七、二六〇	三四、六八二	三、四二二

入	兩國						淺草橋					
	乗車人員			旅客收入			乗車人員			旅客收入		
	昭和七年七月	昭和六年七月	増減	昭和七年七月	昭和六年七月	増減	昭和七年七月	昭和六年七月	増減	昭和七年七月	昭和六年七月	増減
増	二二、五七八	二二、五七八	〇	三三、二七九	三三、二七九	〇	一、七〇六	一、七〇六	〇	八、二六六	八、二六六	〇
減	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
計	二二、五七八	二二、五七八	〇	三三、二七九	三三、二七九	〇	一、七〇六	一、七〇六	〇	八、二六六	八、二六六	〇

(備考) 乗車人員ニハ普通客並ニ定期客ヲ含ミ旅客收入ニハ乗客收入並ニ手小荷物收入ヲ含ム。

▽兩國川開當日に於ける市營省營交通機關の收入

江戸の名残り、帝都の名物である兩國の川開きは、去月二十三日(第三土曜日)兩國の隅田川上にて華々しく催された。本年は省線兩國、お茶の水間開通早々のことゝて、當日に於ける同線の活躍は頗る注目されたが、果せる哉、僅々二・八軒の一系統路線が能く市營交通機關市内全線の増收到肉迫してゐることは注目に値する。(安田)

項 目	種 別	
	市營電車 (市内線)	市營バス
一日平均 (土曜日) 收入	四三、八一五 _円	七、三四六 _円
川開當日 (土曜日) 收入	四八、一四一	七、七七七
差引増収額	四、三二六	四三一
		省 (お茶の水 兩國間)
		七、七九六
		一二、四二三
		四、六二七

▽米國主要都市に於ける交通事業の實績

米國各都市に於ける交通事業の營業報告書に依れば、一九三一年度の收支状態は一般に不良である。電氣軌道事業は他の各種事業に比し、尙健全なるものありとは云へ、各事業當局の報ずることは、殆ど例外なく、乗客數及び營業收入の減少を以てして居る。

一九三〇年及一九三一年の各一ヶ年輸送量は何れも其の前年度に比し、平均一〇%七八を減少して居る。デトロイトの如く電車にのみ主力を注いで居たものは、減収率も甚大となり、本年初頭よ

(備考) 一日平均(土曜日)收入トハ市營電車及市營バスニ於テハ七月十五日―八月十五日間ノ土曜日、省電ニ於テハ七月一日―七月三十一日間ノ土曜日(當日ヲ除ク)ノ平均收入ヲ示ス

り乗合自動車の發達を計る必要に迫られたのである。

ニューヨークに於ける乗客數減少率は比較的少なく、インターバロー高速運輸會社は約二%五、ブルックリン―マンハッタン線は二%七の乗客數を減少したに過ぎない。之に次いでボストン高架鐵道の五%二三、サンフランシスコに於けるマーケット、ストリート鐵道の六%五、ミルウォーキーの七%九等の減少率である。

カナダに於てもモントリアル路面電車は五%三を減少し、トロントは八%三を減少して居る。

茲に最も不自然に見える現象はオルレア州ボートランドのバシフィック、ノースウエスト公共事業會社の營業報告である。即ち一九三〇年の乗客數はその前年度に比し一四%五七を減少して居るに反し、一九三〇年には却つて一四%二の増加を示して居る。然し、ボートランドに於ては週間

バスが發行せられて居たのであるから、乗客數を精密に比較する事はできないのであつて、他の場合に於ては當然乗換客とすべき乗客數が算入されて居る。この乗客數の二重計算があるとは云ひ乍ら、乗客數の増加した事は確であつて、收入は依然減少を示して居るとは云へ、減少率は七%強に止つて居る。

各電氣鐵道會社兼營の乗合自動車乗客數は路面電車の乗客と混合して報せられて居る場合が多いので、乗合自動車專業會社の報告に依つて見るに、乗客數の減少率は路面電車程に烈しくはない。之は主としてバス路線の擴張と、路面電車線をバス路線に変更したること等に依るものである。然し電氣鐵道兼營の乗合自動車乗客數は全乗合自動車乗客數の大部分を占め、最近の調査に依れば約七〇%に當つて居る。

營業收入の減少に對しては一般に營業支出の減

會社名	營業收入	前年度比較(減)	營業費	前年度比較(減)△ハ増	收入乗客數	減少率(◎は増)	
						一九三一年	一九三〇年
ボストン高架鐵道	二九、七六七、七二八	二、七三八、六八〇	三、二五〇、七四八	一、二七七、二六六	三、四七、七八八、五七七	五・三	三・五
アルツクリン、マンハッタン 路、面電、車(I)	五八、七九一、〇八八	一、八〇八、八九三	三、七五三、一五九	二、二五六、三七七	一、一六三、五三三、一四〇	二・七	〇・六
ブルックリン、クネーシス、 コーボレー、シヨン	三三、六二四、八三二	九六四、三四九	一、七五〇、七六八	八七八、六八八	四六六、八八四、〇〇〇	三・四	—
シカゴ高速鐵道	一六、七九〇、三五七	三、一三三、九五四	二、一五二、〇八九	一、五五〇、五八四	一、五二、四二四、二四八	一六・六	七・〇
シカゴ路面電車(2)	五、一九六、一四一	五、五四〇、九四八	四、九四三、八九二	四、三八二、〇五〇	七三三、〇九五、六〇一	九・八	九・五
クリーヴランド鐵道	一五、〇三五、二八九	二、七四三、八九六	一一、一九九、〇二五	二、七〇三、六六五	一七八、六四二、九七四	一六・〇	一五・二
シンシナチ市街鐵道	七、四五四、三三三	六六九、六二九	四、九四三、四三七	六〇八、六一三	八、八四九、七九七	二二・九	七・七
シチー・オブ・ デトロイト市街鐵道	一六、六六四、二〇二	四、四九九、五八五	一、四四二、二六〇	三、四六〇、〇九五	二四八、五一七、七〇三	二〇・三	二〇・六
インターパロー高速運輸 インターナショナル鐵道	七、七五八、〇四四	一、六三三、八四三	四、五三三、五七九	一、三四、一四三	一、二〇、六七一、〇三三	二・五	四・一
カンサス・シチー公共事業 (パツファロ)	八、〇九四、八〇三	一、六〇四、二六八	五、八三三、八九五	一、四三九、一八	八九、六三三、三三八	一七・九	—
マクケット・ストリート鐵道(カ)	七、八三二、四三三	五三三、八〇二	五、八三九、〇四四	四四三、四七〇	(0)	—	—
ミルウォーキー電氣鐵道	八、五八九、〇三三	六三三、一七七	七、三九九、六六三	五三三、六五二	一七四、七八三、八〇八	六・五	—
モントリール路面電車	一〇、三九五、四三六	一、〇五五、一〇三	八、九一六、〇八一	六四四、三三九	一四二、六〇三、〇六〇	七・九	五・二
フキラデルフィア高速鐵道	一四、五七四、九一八	七七七、五九二	一五、二七九、八九八	七二二、八九八	二二、二四一、一〇三	五・三	二・一
	三三、八四〇、八五四	四、七五三、一五一	△二四、二九七、二〇三	三、二六一、六九八	四九六、〇六九、五一九	一一・三	六・七

一九三一年度營業成績概要

都間電車は一般に市街鐵道よりも、乗客數の減少烈しく平均減收率は二〇%を越して居る。乗客貨物何れも減收ではあるが、貨物は乗客收入程の減收を示して居ない。例へばシカゴ北岸鐵道の如きは、乗客收入は二九%の減少を示して居るに反し、貨物收入は僅かに九%を減少せるに過ぎない。

額が計られて居り、そのため純益を多少増加したるものもある。従業員賃金の減額は事業財政の挽回に相當力あるものであるが、電氣鐵道事業としては、事業の性質上如何なる場合に於ても賃金の減額率は極めて僅少である。又場合に依つては従業員側より自發的に賃金の減額を申出でたるものもある。アメリカ電氣鐵道協會(A・E・R・A)の月報に依れば、乗客數減少率は從來増加の傾向を示して來たが、現在がその最高に達したるものであらう。

他の事業に比較する時は、電氣鐵道事業は減收率少き方であつて、ナショナル・シチー・バンクの報告に依れば、全國に於ける事業の減收率は平均五五%である。蒸汽鐵道事業は純收入七五%の減收率を示し、最低減收率を出したるものは電氣供給事業の三七%である。第一級の蒸汽鐵道でも、總收入の平均減少率は二〇%七二である。蒸汽鐵道の純運轉收入は四〇%の減少である。主要諸都市の一九三一年營業成績概要は次頁に示す通りである。(高橋)

シアトル市 管電車	四、七二、六九九	五二、四七三	四、五八、五五三	三三、七四〇	五七、〇二、二四七	九・八	四・九
セント・ルイス 公共事業	一五、九三、六四三	二、七五、七七〇	一、七六、三〇〇	一、九〇、〇八六	一八二、三三、九四四	一五・一	一四・五
トロント 交通委員会	△二、五七五、〇九三	一、〇六五、七五三	七、一八、四六八	九四三、一五五	一八二、九三、〇三三	八・三	三・五
トウキン・ノチー 高速鐵道	一〇、六三三、三三三	一、六六三、四〇一	八、四〇、〇六六	七九五、二〇一	三〇、八九一、四六九	一三・五	五・八
ユーナイテッド 鐵道及電氣	△一四、〇〇八、三三九	二、一五四、四九三	一〇、三三、七四六	六八六、六五二	一四五、一〇六、七三九	一四・九	一一・六
(バ) ルネサンス 鐵道及電氣	四、九三三、〇〇〇	二、六五、八九二	四、三三、四六二	二七、一八三	六一、七〇三、四二二	九・二	一〇・五
ワシントン 鐵道及電氣	三、八九一、六七二	三、五四、四四七	三、五三、七四七	一〇一、三三四	五三、九五五、三四〇	一四・二	一四・五
ワシントン 公共事業					① 一四、二		

註 △は乗合自動車を含み、その他の収入及び乗客数は鐵道及び乗合自動車を含む。※は六月三十日未年度。
 (1) アルタタリニクキーンズ線を含む。(2) 一九三二年一月三十一日に終る年度。(3) 未詳。(4) 税金を含む。

▽英國主要都市に於ける市營交通事業の實績

—一九三一年度と一九三〇年度との比較—

近着の英誌 "Tramway and Railway World" の各號を諸所涉獵して次の如き統計表を得た。英國主要都市に於ける都市交通事業は、ロンドンの路面電車の一部と乗合自動車及び地下鐵道を除く

ほか全部市營であり、且、英國の大都市は大體全部こゝに網羅されてゐるので、本表の數字は直ちに英國に於ける大都市路面交通の全趨勢を物語るものと見て略々差支へな。

之によれば、路面電車は、一九三〇年に比し、乗客數、總收入共に表掲七大都市を通じて一齊に減少し、之に對して乗合自動車は之を經營する全六大都市を通じて又一齊に目醒しい躍進を示して

ゐる。此の傾向は、既に一九三〇年にも現はれたる事、昨年「調査資料」(第十二卷第三號)の報する所であるが、滔々たるその勢ひは當年に至つても依然として渝らず、都市交通機關の前途に意義深き暗示を投げかけるものといへよう。

表掲七大都市を統計して路面電車は總收入四・四六パーセント、乗客數四・七〇パーセントを喪ひ、之に反して六大都市の乗合自動車は總收入一四・三パーセント、乗客數(シエツフィールドは未詳に就き除く)一四・九パーセントを増加してゐる。純益勘定に於ては、あまり慘憺たる數字は示してゐないやうであるが、ロンドンに於ては一舉に百數十萬圓に及ぶ純益損に轉落し、其他の都市に於ても、こゝに算出された純益は、少からぬ帳簿上の技術に基くものやうである。

此の情勢は、勅命交通委員會の路面電車悲觀論に力を添へるものであるが、その所論に全幅の同

意を與へる事は現在猶ほ早計たるを免れない。

本表にも明かな如く、市營乗合自動車事業の存しないロンドン及び個別純益勘定を公表しないバミニングムを除く五經營中、グラスゴオ、リヴァプール、ライズの三乗合自動車事業は、乗客數及總收入の著しい増加にも拘らず、猶ほ少からぬ缺損を計上し、殊にグラスゴオ、リヴァプールの二大都市に於ては、逆に缺損額の甚だしい増大をすら示してゐる。此の他マンチエスタアの乗合自動車も純益の激減に苦しみ、純益増加の判明せるは、シエツフィールドの一經營に過ぎない。

かくしてバミニングムを除く乗合自動車五經營を統計すれば、純益勘定は缺損十萬ポンド、缺損増加率實に四十二・三パーセントとなり、路面電車の純益減少率三十五・五パーセントを遙かに凌駕する實狀である。事實多くの大都市に於ては、乗合自動車は未だ自立の域に達せず、路面電車の益

ドレーイフツエシ			ブイリ			アタスエチンマ			ループア		
合	乗	電	合	乗	電	合	乗	電	合	乗	電
計	合	車	計	合	車	計	合	車	計	合	車
1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700	1,099,700
8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000
7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000	7,800,000
1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000

グマリ			ムガシ			ンミア			バ			市都		
電	合	車	無	乗	電	無	乗	電	無	乗	電	無	乗	電
計	計	車	軌	合	道	軌	合	道	軌	合	道	軌	合	道
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000
1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000	1,100,000

一九三一年度及び一九三〇年度の英國主要市管交通事業成績表

(右側ゴシックの数字は一九三一年度、左側普通活字のものは一九三〇年度)

金を以て保護助長せられつゝありといふも必しも過言ではない。

最後に之等大都市總體の成績を概観するに、路面電車の乗客減少率四・七〇パーセントは、一九三一年に於けるドイツ路面電車の十七・一パーセン

ト減、全米大都市交通機關の一〇・八パーセント減等に比較して遙かに低く、三百萬の失業者を擁して、其の年遂に金本位制より轉落を餘儀なくされた英國經濟恐慌のうちにあつて、その基礎は寧ろ意外に鞏固といはねばならぬ。(畠)

市名別	種別	總支出	總收入	總營業費	總收入に對する營業費の割合	總利益	純餘剰金或不足額	更新準備積立金	總連轉哩	一車哩當り利益	
										總收入	乘車料
アッシュトン・ライオン	※	三三、九二四	一三、二六八	一〇、七二九	八〇・六六	二、五三九	一、〇三三	—	二二、一九八	一四、九二二	一、五二六
パーミンクハム	—	—	二七、五八三	二二、六九八	六六・六四	五、八八五	—	—	三九四、三六六	一六、七八五	一、一一一
アラッドホード	—	一四一、三〇二	九五、〇五五	九五、〇三〇	一〇〇・〇〇	四、〇二五	—	—	一、八八、二〇六	一三、二四〇	一、五七四
チェスター	—	四七、六二四	三三、六八一	三二、六六七	九六・〇〇	一、〇一四	—	—	五五七、二四八	一四、〇五〇	一、〇四〇
グリーングラトン	—	九九、九〇三	五九、九六七	五九、〇七一	九六・〇六	一、八八六	—	—	一、〇五二、二二四	一四、〇三〇	一、二五〇
グリスウィッチ	—	—	一三、六三三	九、五九九	六九・〇三	—	—	—	—	—	—
イブスウィッチ	—	一七四、〇〇〇	七〇、六八一	五、九七七	七〇・〇一	—	—	—	一、三〇四、三三四	一三、九三三	一、〇九七
クイーンズ	—	—	一七、七四四	一五、九四七	八九・〇二	—	—	—	—	—	—
メイドストーン	—	四七、八九四	三二、六八一	二〇、六七七	六四・〇七	—	—	—	四〇一、一八七	一三、〇〇五	一、三〇七
ナツチングハム	—	六六、九三三	六二、二六九	四四、六三八	七二・七七	—	—	—	八八七、七七六	一八、〇六七	一、四七五
パンティブリッド	—	二二、七二六	七〇、一三三	六、八五七	九七・六八	—	—	—	一四〇、三三三	一三、九七〇	一、三〇〇

(其の一)

▽英國市營無軌道電車實績

一九三〇年度(一九三一年三月卅一日を以て終る會計年度)

市名別	種別	總收入	總營業支出	總營業支出に對する總收入の比	純利益	乘客數	電車		乗合自動車	
							一九三一年度	一九三〇年度	一九三一年度	一九三〇年度
グ	電	二、一〇一、八八四	—	—	—	—	—	—	—	—
ラ	乗合自動車	二、二七、三〇〇	—	—	—	—	—	—	—	—
ス	地下鐵道	五九、九四七	—	—	—	—	—	—	—	—
ゴ	合計	二、三九、一三〇	—	—	—	—	—	—	—	—
ロ	電	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ン	乗合自動車	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ド	合計	—	—	—	—	—	—	—	—	—
シ	電車	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ロ	乗合自動車	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ト	合計	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(註) (1) パーミンクハムにては各個別交通機關の個別純益計算を發表せず。

更に路面電車及び乗合自動車に就き以上諸都市を合計したる實績は左の如くである。

備考 在庫車臺數欄中(イ)ハ一階式、(ロ)ハ二階式無軌道電車ヲ示ス

市種別	運輸費	一般費	特許料	維持及修繕費	燃料費	雜費	計	路線	日一車一哩數	一時間當速度(哩)	所有臺數	在車臺數	輸送客數	車哩當乘車人員
チコスター	四・九〇	一・四二〇	三・八〇	一・九〇	一・七四〇	〇・九〇	九・七六〇	五・五〇〇	二七・〇〇〇	二・〇〇〇	二二・〇〇	五・六七・八〇	二二・〇〇	一・五二〇
ファイールド	四・八〇	〇・九三〇	四・二〇	一・四〇	一・〇九〇	〇	八・六八〇	八・五七〇	二五・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ドンキヤスター	四・八〇	〇・九三〇	四・二〇	一・四〇	一・〇九〇	〇	八・六八〇	八・五七〇	二五・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
グリムスビー	四・七六	一・〇一八	四・一八	一・九八	一・七二五	〇	一・五六一	八・八三〇	二七・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
イブスワイッチ	五・〇〇	〇・九七七	五・一八	一・七三	一・三二五	〇	九・七四二	九・七四二	二七・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ケイレイ	五・一六	一・一六〇	五・一八	一・七三	一・三二五	〇	一・〇〇〇	三・三三〇	二七・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
メイドストーン	四・七二	一・七六四	八・二〇	二・九四	一・八八三	〇	二・三三八	五・〇〇五	一〇〇・二〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ノツチンガム	〇	〇	〇	〇	〇	〇	三・〇六〇	六・〇〇〇	〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
パンテイブツド	〇	〇	〇	〇	〇	〇	二・七〇〇	三・六八〇	〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ロザーハム	三・一八〇	〇・七四〇	四・〇〇	二・一九〇	一・二二〇	〇	七・七〇〇	七・七五五	二九・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
セント・ヘレンス	四・三八〇	一・〇〇〇	四・八五	一・〇二八	一・一四〇	〇	八・三三四	五・〇〇〇	三〇・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
サウセント	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	一・七五〇	〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
テイイス・サイド	四・四九〇	一・三三〇	四・二〇	一・七七〇	一・九四〇	〇	八・八八〇	五・一〇〇	九一・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ウエスト	五・三〇〇	一・四四〇	五・九〇	二・〇八〇	一・五〇〇	〇	一・〇四〇	八・三〇〇	八二・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ウオトルブル	四・八二二	一・四四六	五・四三	二・二二六	一・四二四	〇	一〇・三三二	九・〇〇〇	一三三・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ウオトルブル	四・八二二	一・四四六	五・四三	二・二二六	一・四二四	〇	一〇・三三二	九・〇〇〇	一三三・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九
ハムプトン	四・八二二	一・四四六	五・四三	二・二二六	一・四二四	〇	一〇・三三二	九・〇〇〇	一三三・〇〇〇	二・〇〇〇	三三・(イ)	一〇・五三・〇〇	一〇・〇〇	一・七七九

備考 一、表中△印ハ不足額ヲ示ス
二、表中※印ハ未發表ノタメ揭示シ得ス

(其の二)

市種別	運輸費	一般費	特許料	維持及修繕費	燃料費	雜費	計	路線	日一車一哩數	一時間當速度(哩)	所有臺數	在車臺數	輸送客數	車哩當乘車人員
アツシトン	五・七七	一・五二九	七・七九	二・七五三	一・七四九	〇	二・一八七	二・四六〇	二五・〇〇〇	七・五〇〇	五・五〇	八(イ)	二・〇一六・一〇九	九・五五四
アンダーライン	六・〇九六	〇・五八二	九・九九	二・七五五	一・六二五	〇	一・三二四	二・四四〇	八五・七〇〇	八・三三〇	一四・〇〇	一六(ロ)	五・九六〇・六二八	二・二四
アラッドホード	五・二六二	〇・九七九	五・五二	三・〇八二	二・〇六〇	〇	二・五〇二	二・一三三	二五・〇〇〇	一〇・三七〇	三六・〇〇	一八(ロ)	一五・三二・五五	八・三六

ロザーハム	六二、〇八一	二八、九八六	一八、三〇	六三、〇〇	一〇、六六六	△	六七	二、四九五	二、四九五	五、六七、〇一〇	二二、二六〇	二二、二六〇	一、五二〇
セント・ヘレンス	二七、七八九	一六、五五六	一一、一五六	八四、九三三	五、四〇〇	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	三、一九、五九〇	二二、三六七	二二、三六七	一、七七九
サウセント	三〇、二四〇	一五、三三六	一四、七八八	九六、四三三	五、四〇〇	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	二、四九五	二二、三六七	二二、三六七	一、〇〇〇
テイイス・サイド	八三、一六八	一六、〇〇八	一五、八八四	九九、〇〇	二、二二	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	四、三〇、九五八	八、八九〇	八、八九〇	一、五三〇
西ハートルブル	四七、四四三	三六、二五四	二七、四九六	七五、〇〇	八、七五八	△	一、五六〇	一、五六〇	一、五六〇	五、九七、九三七	一四、五三〇	一四、五三〇	一、五三〇
ウオトルブル	三三、二四二	一八、七三三	二二、六六二	六二、九九	六、〇九一	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	二、六六、〇〇〇	一六、六七二	一六、六七二	一、七三九
ウオトルブル	三三、二四二	一八、七三三	二二、六六二	六二、九九	六、〇九一	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	二、六六、〇〇〇	一六、六七二	一六、六七二	一、七三九
ハムプトン	三三、二四二	一八、七三三	二二、六六二	六二、九九	六、〇九一	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	二、六六、〇〇〇	一六、六七二	一六、六七二	一、七三九
ダンキヤスター	八三、五七五	四一、三三三	二九、四二四	七二、〇〇	二、一九〇九	〇	二、四九五	二、四九五	二、四九五	六、二二、五四九	一六、一九〇	一六、一九〇	一、三〇〇

▽本邦六大都市市営乗合自動車營業成績

昭和二年度以降に於ける本邦六大都市々營乗合自動車營業成績の概略を比較すれば大要左表の如くである。

一、收支關係

本項は純然たる營業收入並支出を表示したものでなく、収益勘定に於ける收入並支出を記載したものである。

依之見るに大阪、名古屋の兩市は營業開始以來順調の成績を挙げ、東京、京都、神戸の各市は最近益金の減少状態を示して居るが、就中乗車料収入の逐年漸増を示す京都市に於ける最近の減收は事業の擴大に伴ふ經費の増加に依るべく、而して東京市は競營機關の急激なる進出化等により六大都市中最も不良の傾向状態を示して居る。而し

て横濱市に於ける六年度の缺損は乗客の激減に依るものにして特に注目し値す。

二、運輸關係

都市交通機關の發達と相俟つて各都市共に乗合自動車も逐年設備の充實、營業路線の擴張を行ふた結果運轉車輛數並運轉軒數に於いて著しい増加を示したにも拘らず、一方乗客數に於いては種々なる原因に於り比較的増加を示さず、従つて一車軒當收入も次第に減少しつゝあるの現状である。

殊に神戸市の如きは一車軒當收入六錢五厘（六大都市中最低）であるが之は開業以來日尙淺い關係にあらんも、亦軌道事業の比較的好成績に因る自動車利用者の僅少な結果にも依るであらう。

尙乗車人員は、各都市に於ける料金制に依り延區人及實人員の兩種を記載しあるを以て一車軒當人員も亦各都市共に一率には比較對照し得ない。

Table with multiple columns and rows, containing data related to the transportation statistics mentioned in the text. The text is very faint and difficult to read, but it appears to be a detailed table of figures.

昭和二年度以降に於ける本邦六大都市々營乗合自動車營業成績の概略を比較すれば大要左表の如くである。

一、收支關係

本項は純然たる營業收入並支出を表示したものでなく、收益勘定に於ける收入並支出を記載したものである。

依之見るに大阪、名古屋の兩市は營業開始以來順調の成績を挙げ、東京、京都、神戸の各市は最近益金の減少状態を示して居るが、就中乗車料収入の逐年漸増を示す京都市に於ける最近の減收は事業の擴大に伴ふ經費の増加に依るべく、而して京都市は競營機關の急激なる進出化等により六大都市中最も不良の傾向状態を示して居る。而し

本邦六大都市市營乗合自動車運輸成績比較

都市別	年度	建設費	收支關係			營業路線長 (年度末)	運輸			乘車人員	乘車料收入
			收入	支出	残金 (不足額)		運轉車數	運轉軒數(換)	乘車人員		
東京市	昭和二	三、四〇八、七七八	三、三五五、〇四七	二、二七九、九七〇	一、〇五三、〇七七	九一・四四三	四四二	一一三、九三五	一一、九六三、三〇四	四七、四〇四、七七七	三、二六六、五五八
東京市	三	四、二六八、四三七	四、二六九、二〇八	三、〇九三、一五八	一、一七六、〇五〇	一〇二・六六一	四四二	一五五、九〇三	一七、五五三、〇一六	五九、八六二、七四七	四、〇三三、五五五
東京市	四	四、三二八、〇七七	四、四三三、七六四	三、六六六、九九六	八〇五、七六八	一一三・一〇〇	五九二	一七五、三三七	二〇、〇〇六、六七六	六〇、〇四三、五五五	四、〇八八、八九七
東京市	五	四、五三三、九九七	三、七七五、八九七	三、五五四、六三九	二二二、二五七	一一三・八七四	六五二	一七八、七七八	二二、一三三、八四三	五二、一三四、五三八	三、四七六、〇〇〇
東京市	六	五、一六七、二二四	三、四九三、二二七	三、五六一、七六四	六六、一二七	一二三・四四四	六五八	一八三、七八八	二四、四二一、四三三	三九、〇八一、二二四	三、二七六、九六九
大阪市	二	九六九、〇〇一	六九五、五四二	五〇六、三七九	一四九、一六三	三三・四〇〇	一〇七	一九、六五五	三、四三三、五三六	一一、一〇〇、四六一	六五六、八四四
大阪市	三	一、四二九、三三七	一、〇八七、二二四	九一七、五九八	一六九、五二六	三三・二〇〇	一六一	三三、二〇四	五、二三三、三三四	一七、六二四、七五七	一、〇四〇、四四四
大阪市	四	一、七八八、八一七	一、七八六、一五五	一、四八九、五〇五	二九六、六一〇	八一・七四四	三〇四	五九、五二四	一〇、二四三、五〇七	二九、七九八、九九一	一、七九八、九三二
大阪市	五	三、〇七三、四二〇	二、三三〇、四四〇	一、九一九、一四三	三三三、二九七	一一三・〇〇九	四四五	九〇、二〇三	一五、二六〇、六〇三	三七、九三二、四四五	二、一六八、八六六
大阪市	六	三、〇七三、四二〇	二、四八三、〇七七	二、一八四、四九五	二九八、五八二	一四三・四四四	四五	一九、一四七、一七九	一八、四二三、三〇二	四八、四二三、三〇二	二、四三三、九三三
京都市	三	二九九、四九三	二四九、七九〇	一八八、二四一	五七、四九九	二〇・九四六	九二	九、五八四	一、四九二、五〇六	四、一三三、七六〇	二四九、二〇〇
京都市	四	三五六、三九五	五八五、七二八	五三〇、一三五	三三、五九三	三七・八九〇	一〇六	二二、七一九	四、〇七三、七五三	九、八八一、三三六	五八四、九一
京都市	五	四八二、二二二	六八一、一五〇	六八四、五〇三	三、三五三	四一・五九九	一三六	三〇、八六九	五、六九〇、六五四	一一、四八九、九〇三	六八〇、〇八
神戸市	五	四五一、八八二	一六五、二一八	一八三、〇五九	一七、九四一	四四・五九〇	五五	九、八四四	一、九〇六、六三三	一、六九三、〇四六	一六四、七七
神戸市	六	六五五、五四三	五二二、三三三	五五九、四四七	四六、九二五	四四・三九〇	九〇	三〇、三三八	七、七七七、四四二	五、三〇八、八三三	五〇七、一四四
横浜市	三	二一九、五五九	一一三、〇一〇	一一七、〇九八	一、九三三	三〇・〇〇〇	三六	四、〇七	八、九五、〇〇〇	一、八五二、〇二二	一一八、九三三
横浜市	四	三〇〇、二四七	四四三、〇七	三九六、三二七	四八、七五〇	三三・三三〇	四五	一一、八二二	二、八七一、八四七	四、五五三、六九	四三八、三三
横浜市	五	三〇〇、二四七	四四三、〇七	三九六、三二七	四八、七五〇	三三・三三〇	四五	一一、八二二	二、八七一、八四七	四、五五三、六九	四三八、三三
横浜市	六	三二二、七〇九	三七七、四九九	三九八、八七七	二二、三七九	三八・四〇〇	四五	三、三二二	三、三二二、四〇〇	三、七四四、五二二	三六七、七三三
名古屋市	四	三七九、九二五	五七、八二二	四八、九一六	八、八九六	二二・五九五	四〇	一、七六四	四〇六、九九	九四九、六六六	五五、八六二
名古屋市	五	四五六、八五〇	六六、〇七	五〇六、八〇一	二九、三九九	五四・六二二	一四	二七、〇〇四	六、四九三、七四	一〇、三三三、五二五	六三二、五四四
名古屋市	六	四五六、八五〇	六六、〇七	五〇六、八〇一	二九、三九九	六七・三四七	一四	一四三	八、四三三、四一七	一三、八〇一、三三	八二七、〇三

備考

- 一、京都市ハ昭和三年五月十日ヨリ營業開始
- 一、神戸市ハ昭和五年九月十六日ヨリ營業開始
- 一、横浜市ハ昭和三年十一月十日ヨリ營業開始

- 一、名古屋市ハ昭和五年二月一日ヨリ營業開始
- 一、京都市ハ昭和六年六月十日料金改正ス
- 一、横浜市ハ昭和四年十月一日料金改正ス

昭和二年度以降に於ける本邦六大都市の營業合
自動車營業成績の概略を比較すれば大要左表の如
くである。

一、收支關係

本項は純然たる營業收入並支出を表示したもの
でなく、収益勘定に於ける收入並支出を記載した
ものである。

依之見るに大阪、名古屋の兩市は營業開始以來
順調の成績を挙げ、東京、京都、神戸の各市は最
近益金の減少状態を示して居るが、就中乗車料
収入の逐年漸増を示す京都市に於ける最近の減收
は事業の擴大に伴ふ經費の増加に依るべく、而し
て東京市は競營機關の急激なる進出化等により六
大都市中最も不良の傾向状態を示して居る。而し

都市交通機關の發達と相俟つて各都市共に乘合

自動車も逐年設備の充實、營業路線の擴張を行ふ
た結果運轉車輛數並運轉軒數に於いて著しい増加
を示したにも拘らず、一方乗客數に於いては種々
なる原因に於り比較的増加を示さず、従つて一車
軒當收入も次第に減少しつつあるの現状である。
殊に神戸市の如きは一車軒當收入六錢五厘（六
大都市中最低）であるが之は開業以來日尙淺い關
係にあらずとも、亦軌道事業の比較的好成績に因る
自動車利用者の僅少な結果にも依るであらう。
尙乗車人員は、各都市に於ける料金制に依り延
區人及實人員の兩種を記載しあるを以て一車軒當
人員も亦各都市共に一率には比較對照し得ない。

都市市營乘合自動車運輸成績比較

入	支	出	殘	金	營業	運			成			績			
						所有	運轉	運轉	乘車	乘車	使用	乘車	車	料	
不足額	印	△	△	印	路線長	年度末	車數	軒數	人員	料收入	量	人員	收入	當	金制
二、二七、九七〇	三、〇九、一五八	一、〇三、〇七七	一、〇三、〇七七	九一、四三三	四四二	一一三、九三三	一一、九六三、三〇四	四七、四〇四、七五七	三、一六六、一九〇	二、四二、一一三	三〇七	二、〇四、〇〇〇	〇・一八六	區間制	
三、〇九、一五八	三、六六、九九六	八〇五、七六八	一、七六、〇五〇	一〇三、九九一	四九二	一五五、九三三	一七、五五二、〇〇六	五九、八六二、七四七	四、〇三二、五五七	三、三二、三二一	三〇四	三、〇〇、〇〇〇	〇・〇九〇	區間制	
三、六六、九九六	三、五五、四三九	二二、二五七	一、〇一、〇〇〇	一一一、一〇〇	五九二	一七五、三七七	二〇、〇〇六、六六六	六〇、一四三、五五五	四、〇三六、八九一	四、〇四九、五〇六	三〇〇	一〇、〇〇〇	〇・〇三三	一區七錢	
三、五五、四三九	三、五六一、七六四	六六、二二七	一、〇一、〇〇〇	一一一、一〇〇	六五二	一七八、七八八	二二、一三三、八四三	五二、一四三、五八八	三、四七六、〇六五	四、七二八、六二二	二〇三	一五、〇〇〇	〇・〇〇五	區間制	
三、五六一、七六四	五、四四、三三九	一四九、一六三	一四九、一六三	三三、〇〇〇	一〇七	一九、六五五	三、四三三、五五六	一一、一〇〇、四六二	六五九、八四二	八〇、四〇一	三三三	一九、〇〇〇	〇・〇三三	區間制	
五、四四、三三九	九一七、五九八	一六九、五二六	一六九、五二六	五二、二九〇	一六二	三三、一〇四	五、三三二、三四四	一七、六四一、七五七	一、〇四〇、四四四	一、二二、一三六	三四四	二二、〇〇〇	〇・〇三三	區間制	
九一七、五九八	一、四八、九〇五	二九六、六一〇	二九六、六一〇	八一、七九四	三〇四	五九、五〇四	一〇、二四五、五〇七	二九、七九八、九九一	一、七九八、九六六	二、一六四、四九二	二〇九	一七、〇〇〇	〇・〇二四	一區六錢	
一、四八、九〇五	一、九一九、一四三	三三、二九七	三三、二九七	一一三、〇六九	四一五	九〇、一〇三	一五、二六六、六〇二	三七、九三三、四五五	二、二六八、八六八	三、一八四、四三〇	二〇五	一四、〇〇〇	〇・〇二四	一區六錢	
一、九一九、一四三	二、一八四、四九五	二九八、五八二	二九八、五八二	一四三、〇三三	九二	九、九三四	一、四九二、五五六	四、一三四、七〇〇	二、四四二、二〇〇	二、五九、三四一	二二八	一六、〇〇〇	〇・一七四	區間制	
二、一八四、四九五	一、八八、二四一	五七、四九九	五七、四九九	二〇、九四六	九二	九、九三四	一、四九二、五五六	四、一三四、七〇〇	二、四四二、二〇〇	二、五九、三四一	二二八	一六、〇〇〇	〇・一七四	區間制	
一、八八、二四一	五三、一三五	五五、五九三	五五、五九三	三七、七八〇	一〇六	二二、二七九	四、〇三三、七五二	九、八八一、二二六	五、八四九、九一七	七、七〇、五九三	二〇四	一四、〇〇〇	〇・一九〇	區間制	
五三、一三五	六八四、五〇三	三、三五三	三、三五三	四一、五九九	一三六	三〇、八六九	五、六九〇、六五四	一一、四九八、九一〇	六、〇〇、〇八〇	一、〇五八、一四五	二〇〇	二二、〇〇〇	〇・一八五	一區六錢	
六八四、五〇三	一八三、〇五九	一七、九四二	一七、九四二	四四、三九〇	五五	九、八四四	一、九六六、六三三	一、六三三、〇四六	一、四四、七七二	四、六四、六八三	〇〇九	八、〇〇〇	〇・一〇八	均一制	
一八三、〇五九	五五九、二四七	四六、九二五	四六、九二五	四四、三九〇	九二	三〇、三三八	七、七〇七、四六二	五、〇三八、八五二	五、七、四四九	一、六六、九三〇	〇〇七	六、〇〇〇	〇・〇三三	均一制	
五五九、二四七	一七、〇九八	一、九二二	一、九二二	三〇、〇〇〇	三六	四、六〇七	八、九五、〇三〇	一、八二二、〇三二	一、八、九四四	二、三三、五九九	〇〇六	一、〇〇〇	〇・〇三三	均一制	
一七、〇九八	三九六、三三七	四八、七五〇	四八、七五〇	三二、二二〇	四五	一三、八二二	二、八七一、八四七	四、五三三、六九八	四、六八、三二二	五、五五、一〇一	一〇六	一五、〇〇〇	〇・一〇四	均一制	
三九六、三三七	三九八、三三三	四九、五八九	四九、五八九	三二、二二〇	四五	一四、一一九	三、三三三、三三七	四、四七一、〇〇一	四、七七、七九九	六、三三、〇八一	一〇四	一三、〇〇〇	〇・〇九〇	均一制	
三九八、三三三	三九八、八七七	二二、三七九	二二、三七九	三八、四〇〇	四五	三、三二二	三、三二二、四一〇	三、七四四、五三三	三、七四、七七七	六、四四、八六四	一〇一	一一、〇〇〇	〇・一八九	均一制	
三九八、八七七	四八、九二六	八、八九六	八、八九六	二二、五九五	四〇	一、七六四	四、〇六、九九九	九、四九、六六六	五、五、八七七	七、八、二五八	二三	一三、〇〇〇	〇・一九二	均一制	
四八、九二六	五〇六、八〇一	一一九、二六九	一一九、二六九	五四、六二二	一四三	二七、〇〇〇	六、四九三、七六四	一〇、三五七、五二五	六、二二、五四〇	一、一〇、六六六	一〇六	九、〇〇〇	〇・一八五	均一制	
五〇六、八〇一	六七、三四七	六七、三四七	六七、三四七	六七、三四七	一四三	二七、〇〇〇	六、四九三、七六四	一〇、三五七、五二五	六、二二、五四〇	一、一〇、六六六	一〇六	九、〇〇〇	〇・一八五	均一制	

開始
營業開始
營業開始

一、名古屋市ハ昭和五年二月一日ヨリ營業開始
一、東京市ハ昭和六年六月十日料金改正ス
一、横浜市ハ昭和四年十月一日料金改正ス

種別	種	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	種目	
...

黄紙行に於ける手度の決員は、客の故成に依

終