

出して更生に導き、稍朗かなる前途観を呈するに到らしめたるものあり。何ぞや、即ち一つは我海運發達史上新機軸を劃したる船質改善助成法案の臨時議會通過之なり、此の助成法により幾分なりとも、過剰船腹の緩和確實となれる折柄、更に之に拍車を掛けたるものに、爲替關係即ち圓安に基因する大型貨物船の遠航出稼増加を來せるあり。他方に於ては、我國に取つて最も記念すべき滿洲國の獨立あり、是れにより一時的、一方的の排日ボイコットに依り、上海、天津、長江方面に主要航路を有する海運業者は相當の打撃を蒙りたるも、何れは關東州、北鮮方面と相俟つて好景氣を招來すること明かなり。現に大阪商船の大連航路の如き、各船每航往復共貨客滿船の状態なり。又北鮮に於ては舊臘川崎汽船と中村組の提携に依る、北鮮と阪神定期航路の開設あり、而して近東に於ても、石炭、雜貨等の内地間並に輸出入貨物の荷動き旺盛に伴ふ船腹需要の増加を視るに到れり。

斯く觀じ來れば、世界は今や貿易の不振、船腹過剰の爲め苦境に坤吟し、先進海運國に於てすら、今尙ほ船腹整理、解體是非が論議の道程にあるとき、獨り我國のみ好景氣とは言はざるまでも、確かに一陽來復の春を迎へたる觀あり、以ていさゝか意を強ふするものと言ふべし。

神戸港は由來典水灣形、港内水深く、而も氣候溫和、風光明媚、天與の良港にして、加ふるに年々銳意港灣の改良、設備の充實とは、官により私により着々として施工せられ、爾來港勢

は異常の大發展を遂げ、開港以來僅かに六十餘年を経過するに過ぎざるに、今や本邦第一の貿易港たるのみならず、亦實に世界有數の良港として、國際通商の中樞に衝り、内外大小汽船の出入繁く、本年入港の船舶は、後表に示す如く、内國貿易船は前年に比し隻數に於て、千百六十隻、噸數に於て、二十二萬千九百六十二噸の増加となれり。尙外國貿易船に於ては、前述の如く世界的惡影響を受け、殊に昨秋來の日支關係により上海、天津航路の如きは一時休航を餘儀無くせる等の爲め、前年に比し隻數に於て二十九隻、噸數に於て、五萬三千九百四十七噸の減少を示せり。

以下節を追ふて、本港出入船舶に付き詳述すべし。

第一節 本邦主要港の入港船舶對比

本邦主要港灣中、入港船舶の登簿噸數一ヶ年を通じて五十萬噸以上に達する六十九港の中、我神戸港の地位を視るに、左表に示す如く二千五百五十八萬九千二百八十七噸にして、永年第一位を持續したる門司港を凌駕して斷然其の首位を克ち得たり。以て近時神戸港が内外貿易港として、如何に飛躍せるかを窺ふに足れり。

本邦主要港入港汽船表

(昭和六年内務省土木局編纂) 大日本帝國港灣統計による

府縣名	港名	内國貿易		外國貿易		合計
		隻數	噸數	隻數	噸數	
兵庫	神戶	二〇,三七〇	一〇,四六二,三三四	四,一五〇	一五,二六九,五三三	二四,五〇〇
大阪	門司	二七,一六	一七,五二二,六五五	二,五四四	六,三三三,五四八	二九,六六〇
神奈川	大磯	一五,六四五	九,〇六七,三八〇	二,四八五	七,一八五,六五七	一八,二〇〇
北海	小樽	二,九三五	三,二八七,七六一	二,五九三	一〇,六六五,七四二	二四,五〇六
愛知	横濱	四,二二六	五,四八五,八二五	四八一	一,一五三,五六四	四,六九七
山梨	下屋	二,四〇七	二,七四五,九六七	一,二〇八	三,六六三,一〇三	三,六六五
北海	函館	五,六二二	五,九六七,七八七	一一	二一,一九三	五,六二三
福井	松本	一一,七四四	四,二七四,七六五	三〇〇	六二九,九四四	一一,五〇四
香川	高松	一三,九六六	三,二六九,一三三	四三	九六九,一三八	一四,三九七
東京	東京	二二,七八二	三,三四一,七八八	—	—	二二,七八二
静岡	清水	五,四三四	三,二三八,八四九	—	—	五,四三四
青森	青森	八六七	二,〇五六,四〇一	二七六	一,一四七,六〇〇	一,一四三
廣島	吳	四,三三九	二,八五〇,四八九	二〇	二〇八,三五七	四,三五九
福山	三浦	二二,八三四	二,六五三,三二八	—	—	二二,八三四
香川	多度	六,八五三	二,四八五,四〇〇	—	—	六,八五三
廣島	島田	一,一五三	五九一,五四五	五六	一,七五〇,七七七	一,六六九
愛媛	今治	三,二八五	二,二六八,三八三	—	—	三,二八五
長崎	長崎	一七,八〇七	二,一四三,八四八	二八	五八,〇〇九	一七,八三五
		七,三五八	七,八七,三二二	四一五	一,二八三,四三五	七,七七三

府縣名	港名	内國貿易		外國貿易		合計
		隻數	噸數	隻數	噸數	
北海	室蘭	一,〇八三	七〇七,六二八	—	—	一,〇八三
愛知	高濱	二,〇六一	一,七三二,七八二	—	—	二,〇六一
廣島	高松	一五,二〇一	一,九七六,七五八	—	—	一五,二〇一
同愛	糸津	一九,七八三	一,七一九,六七〇	—	—	一九,七八三
廣島	木津	一五,二三五	一,六五八,一五二	—	—	一五,二三五
岡山	尾道	一〇,七四九	一,三九九,七八二	—	—	一〇,七四九
廣島	宇野	四七,二五六	一,一六五,八六五	—	—	四七,二五六
岡山	阿賀	一,六九八	九三七,二五二	—	—	一,六九八
鳥取	境浦	九,二八八	一,三三四,一六二	—	—	九,二八八
廣島	和歌山	八〇七七	一,一六三,六四九	一六	一七,七〇二	八,〇九三
和歌山	和歌山	二,一五一	一,一四〇,〇三〇	—	—	二,一五一
大和	別府	二,四七九	一,一五,八七七	—	—	二,四七九
廣島	長濱	一八,三七八	一,〇五五,四八五	—	—	一八,三七八
鹿兒島	鹿兒島	一,一七四四	八五四,六六五	—	—	一,一七四四
熊本	本島	五,三五八	九五八,九七二	—	—	五,三五八
熊本	分角	二,一八〇	一,〇二四,五五五	—	—	二,一八〇
大分	大分	二,九三五	一,〇〇四,二二四	—	—	二,九三五
佐賀	佐賀	四,一九一	九二二,八三六	—	—	四,一九一
石川	八幡	七五六	五三〇,五六九	—	—	七五六
新加坡	新加坡	一,六三〇	七二八,一〇六	—	—	一,六三〇
香川	坂出	五,〇五七	九四七,一七六	—	—	五,〇五七
香川	武豊	五二四	四九六,六七三	—	—	五二四
愛媛	柳井	四,三三〇	八七六,〇〇〇	—	—	四,三三〇

山	愛	北	兵	香	愛	山	長	北	和	廣	同	和	宮	愛	德	山	香	和	富	廣	福	愛
海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海	海
口	媛	道	庫	川	媛	口	崎	道	山	島	山	崎	媛	島	口	川	山	山	島	岡	媛	宇
新	川	鋼	洲	坂	川	宇	嚴	稚	勝	輛	串	文	土	長	小	德	觀	下	伏	竹	博	宇
之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之	之
港	江	路	本	手	石	部	原	内	浦	本	里	呂	濱	島	山	寺	津	木	原	多	島	和
一、一〇〇	一、七五二	六五九	三、一九九	一、五八三	三、八五四	二、一九三	一、四七二	九〇八	六、一五五	二、八六二	二、二九五	一、二九〇	一、七七三	三、二二八	一、四九三	五二七	三、〇一〇	一、六四五	一、三九〇	二、八六〇	三、三六七	二、五七三二
五五〇、〇〇〇	五五〇、三七〇	五三八、一九五	五九七、九二四	六〇六、一〇〇	六〇八、六九五	六一四、七四二	六一六、二五六	六五四、七八	六六一、七〇	六七八、四〇〇	六九四、九九六	七〇二、九〇〇	七〇〇、九四九	七〇〇、二八三	七三七、二五〇	四七二、六〇	七八六、七六	七八八、四八〇	六〇二、五五〇	八二二、六一〇	六九四、〇九七	八六九、三六五
																一〇一					四八	
																三〇〇、七三五					二〇四、一五六	一五二、三五一
一、一〇〇	一、七五二	六七四	三、一九九	一、五八三	三、八五四	二、一九三	一、四七二	九〇八	六、一五五	二、八六二	二、二九五	一、二九〇	一、七七三	三、二二八	一、四九三	六二八	三、〇一〇	一、六四五	一、三九〇	二、八六〇	三、三六七	二、五七三二
五五〇、〇〇〇	五五〇、三七〇	五七八、四五五	五九七、九二四	六〇六、一〇〇	六〇八、六九五	六一四、七四二	六一六、二五六	六五四、七八	六六一、七〇	六七八、四〇〇	六九四、九九六	七〇二、九〇〇	七〇〇、九四九	七〇〇、二八三	七三七、二五〇	四七二、六〇	七八六、七六	七八八、四八〇	八〇六、五〇八	八二二、六一〇	八四六、四四八	八六九、三六五

第二節 内國貿易船

一、概況

神戸港に於ける内國貿易船の出入状況に付ては正確なる統計の徴すべきものなきは洵に遺憾とする所なり。殊に明治三十二年始めて本港に港務局の設置せらるゝまでは、其の状況を知るの記録に乏しく、其の之あるも概して信を置くに足らず。而して現在開港々則に依り税關港務部が管理せる、入出港届は登簿噸數二十噸以上の船舶に對してのみ處理せるが、實際は夫れ以下の帆船、舢舨等の出入あるものと言はざるべからず。大體に於て本港に於ける内國貿易船の出入は、内國貿易の進展に伴ひ逐年頻繁の度を加へ、特に著しく増加を來たせしは、明治二十七年・八年以降にして、三十三年の入港隻數は九千七百隻、噸數二百六十六萬噸なりしが、大正十一年には一萬三千百六隻、噸數五百七十三萬一千三百三十七噸に累進し、昭和七年には隻數

北	鹿	京	愛
海	兒	都	媛
道	島	宮	三
留	名	宮	三
萌	瀬	津	島
二、九〇三	五、四〇三	六、八五〇	一、五六〇
五、四〇三	五、四〇三	二九六、五〇	五四八、二五〇
		二二七、五六一	
二、九〇三	五、四〇三	六、九九六	一、五六〇
二、九〇三	五、四〇三	五、一八五二	五四八、二五〇

に於て二萬一千五百三十六隻。噸數一千六十八萬四千二百九十六噸の躍進的增加を示せり。
 尙當港移出入貨物に於ても、七年は前年に比し何れも増加せり。
 左に大正八年以降の當港に於ける内國貿易船の出入狀況を示す。

神戸港入出港内國貿易船累年表

年次	區分	港		合	
		入	出	隻數	登簿噸數
大正八年	年	14,552	14,533	29,085	10,978,098
同 九年	年	11,426	11,379	22,805	8,500,669
同 十年	年	22,840	22,819	45,659	16,955,632
同 十一年	年	13,106	13,077	26,183	11,351,467
同 十二年	年	14,269	14,241	28,510	13,331,700
同 十三年	年	14,819	14,780	29,600	15,087,683
同 十四年	年	14,678	14,699	29,377	15,094,961
昭和元年	年	15,757	15,756	31,513	15,090,756
同 二年	年	16,550	16,564	33,114	16,781,275
同 三年	年	18,143	18,155	36,298	17,899,930
同 四年	年	19,860	19,877	39,737	19,245,170
同 五年	年	19,864	19,871	39,735	20,888,960
同 六年	年	20,370	20,355	40,725	20,929,454
同 七年	年	21,536	21,533	43,069	21,377,699

二、航路別による内國貿易船

昭和七年の當港入港船舶を地方大別的に觀察するに、入港隻數は四國沿岸を第一位とし、九州、淡路、朝鮮、中國之れに次ぎ、噸數に於ては、四國、九州、臺灣、朝鮮の順位なり。特に四國沿岸の優位にあるは地理的關係に基くものにして、臺灣の隻數に比し噸數の多きは、大型貨客船の就航に由る所以なり。

神戸港入港内國貿易船噸級別航路表

(登簿噸數)

航路名	噸級	臺灣		朝鮮		計
		基隆	高雄	北	南	
其他	百噸未滿			1	1	2
其他	百噸以上			9	7	16
計	百噸未滿			1	1	2
計	百噸以上			9	7	16
其他	千噸未滿			4	3	7
其他	千噸以上			1	1	2
計	千噸未滿			4	3	7
計	千噸以上			1	1	2
其他	七千噸未滿			1	1	2
其他	七千噸以上			1	1	2
計	七千噸未滿			1	1	2
計	七千噸以上			1	1	2
計	計			16	14	30

其	他	一九	九三	六五	一一,九〇五	四一	二六,五八二	七九	一三九,六五三	一九	七〇,三〇八	三三	二五二,七〇〇
總計	一,六〇五	一〇一,四三三	三,六三三	〇,七六八	五,七〇〇	四,一四三	四,四五五	一,三七九	二,三五〇	二,三三二	一,〇五五	八,七〇三	二,五五六

三、内國貿易船噸級別碇繋場所別

昭和七年の本港入港内國貿易船を碇繋場所別に分けては、左表に示す如く、中棧橋の九千八百十五隻、登簿噸數三百九十四萬四千八百九十三噸を筆頭に、島上棧橋（本棧橋は昭和七年十二月より撤廢され兵庫突堤に移る）之れに次ぐ、即ち市營の突堤、棧橋を以て入港總數の七分を碇繋す。尙之の碇繋場所別に依る航路表は次表第四項に掲ぐ。

神戸港入港内國貿易船噸級別碇繋場所表

(登簿噸數)

場所	噸級		計
	二十噸以上	五十噸以上	
中棧橋	六〇	五,八七九	三,九四四,八九三
島上棧橋	五七	三〇,四八四	二,〇三五,四六三
兵庫大王棧橋	二〇二	八,四四二	一〇一,三九五
兵庫突堤	四〇	一,六八〇	一〇,一六八
税關突堤			四〇
東神岸壁			一,六八〇
高濱岸壁			二,四四五
計	二,〇〇	一,〇〇	二,〇〇

野田沖	噸級		計
	二十噸以上	五十噸以上	
第一區	七三	四,六四	二,二八七
第二區	五	三四〇	二〇,五三八
第三區			九二四
計	一,六〇五	一〇一,四三三	一,〇八九

(備考) 從來島上棧橋に繋留せる船舶は、昭和七年十二月より、全部新設の兵庫突堤に移轉碇繋さるゝことなれり。因に本表には便宜本年までは兵庫突堤の分をも島上棧橋に編入せり。

四、内國貿易船碇繋場所別定期船

現在當港を基點又は終點或は寄港地とする定期船左の如し。

(備考) 本表には定期日に發着する所謂定期船の外、一ヶ月に定回数發着する所謂定航船をも含む。尙其の入港回數は當港が中間港なる場合は、其の往復の入港回數とす。

内國貿易船碇繋場所別定期船表

國	航路別	會社別	配船同上登簿噸數合計	入港回數	基點港	終點港	碇繋場所	主要なる寄港地
中	山陽線	大阪汽船	二〇	每日	大阪	門司	中棧橋	坂出、高松、多度津、尾道
宮島線	大阪商船	一	三七四	每月八回	同	小倉	同	吳、宇品、宮島、三田尻
計			三、三五七	年一、五三四		宮島		岩國 (但十一月より翌二月迄休航)

總計	其		他		(域治統)	
	勝浦線	名古屋線	芝浦線	川崎汽船	計	南洋連絡線
	大阪商船	大阪發動機船會社	同	同	日本郵船	同
一七五	七	二	三	二	六	一
一七、一六、三五	二、九五	一、〇〇	三、五	二、〇〇	三、一九	二、三
年三、三〇	年一、四八	每月七(至十二月)	同	同	年 六〇	毎月一
		神戸	同	同		神戸
		芝浦	名古屋	勝浦		トヤル
		錨泊	兵庫突堤	中棧橋		錨泊
		大阪、横濱	和歌浦、御坊、田邊、串本、勝浦及各沿岸經由	和歌浦、田邊、串本		門司、横濱、サイパン、ト ラック、ボナベ、クサイ

第三節 外國貿易船

一、概 況

外國貿易船の出入は、國際通商貿易の盛衰、交通運輸狀況の變遷等に伴ひ、時に消長あるは免れざる所なるが、本港に於ては貿易の伸展、新航路の開發等に從ひ、開港以來逐年累進的増加を來たせり。而して明治元年より同三十年頃迄は準據すべき的確なる資料乏しき爲め、之を

詳かにすること能はざるも、概して明治六年に於ける本港入港船は二百六十隻、三十萬噸内外なり。爾來同十七・八年頃迄は増進の度極めて遅々たりしが、明治十九年日本郵船會社より北米航路を開始し、次で仁川、芝罘、天津航路等、更に同二十二年には上海、南北朝鮮、浦塩、孟買等に擴張され、一方大阪商船會社に於ても亦頻りに内外新航路の開拓に努め、其の他社外船と相俟つて是等船舶の出入漸く繁くなり、同二十二年には入港船七百隻、百十萬噸に及び、日清役後の二十九年には入港船俄然激増を來たし、一千二百隻、二百十萬噸を突破するに到れり。次で日露の戦役により我が國威中外に漲り、從て外國貿易の發展、航路の増大に伴ひ、當港海運界の進展又顯著たるものあり。而して明治四十年には二千九百隻、五百八十餘萬噸に上り、更に世界曠古の歐洲大戰の餘惠を受けて、神戸港は振古未曾有の活況を呈するに到り、船舶の出入又毀振を極め、大正八年には三千四百隻、六百六十萬噸の激増を見るに到れり。然るに戦後貿易の反動的大不振に陥るや、海運界も亦萎靡し繫船續出、同十年には二千八百八十隻(噸數八百十三萬噸)に減退し、漸く凋落の感を思はしむるに到れり。茲に注目すべきは大正八年に於ける入港船三千四百隻に對する六百六十萬噸に比し、同十年には入港隻數は減じて二千八百八十隻なるに、此の噸數八百十三萬噸と逆に増加せることなり。之れ戦後海運の發達に連れ内外一般に船體の大型主義に傾ける結果なり。然るに輓近海運界の競争益々激甚を加へ、各

國競つて航海日數の短縮、航路の延長を計ると共に新航路の開拓に努むる結果、貨客船共大型優秀船の回航するもの多く、従て本港出入船舶も亦貿易の不振に拘らず漸増するの奇觀を呈し昭和七年の如き入港三千九百十五隻、千四百五十萬七千噸を突破するに到れり。大正八年以降の出入港船舶左の如し。

神戸港入出港外國貿易船累年表

年次	區分	入		出		合	
		隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數
大正	八年	三,四二五	六,六六八,三三三	三,三三四	六,六三三,二六三	六,七九九	一三,二八一,五七六
同	九年	三,三七三	八,二四三,四〇一	三,二九九	八,三五三,三六四	六,六七二	一六,五九六,七六五
同	十年	二,八八五	八,一三三,五一九	二,七七五	七,八六九,一二三	五,六五〇	一六,〇〇〇,一六四一
同	十一年	三,一九四	一〇,一六七,七〇三	三,〇九九	九,七〇九,五三三	六,二六三	一九,八二六,二三四
同	十二年	三,三〇八	一〇,〇三三,三〇八	三,二八六	一〇,七四八,六八一	六,五九四	二一,七八〇,九九九
同	十三年	三,五〇八	一一,〇〇六,四四〇	三,四九二	一一,〇四八,五八四	七,〇〇〇	二四,〇五五,〇二四
同	十四年	三,五二四	一一,二四〇,三三八	三,四六六	一一,九四六,六〇八	六,九五〇	二四,一八六,九四六
昭和	元年	三,九六六	一三,五九八,一〇〇	三,八九八	一三,五九〇,〇六七	七,八二四	二七,一二七,一六七
同	二年	四,一三六	一三,二四〇,八三七	四,一一三	一三,六五一,一〇一	八,二四九	二六,七七五,九三九
同	三年	四,二四四	一四,五〇九,五三六	四,一八〇	一三,九〇七,二八三	八,三九四	二八,四二六,八〇九
同	四年	四,三三三	一四,六八七,九〇一	四,三二二	一四,七六六,四二四	八,六三五	二九,四七四,三三五

二、航路別による外國貿易船

昭和七年本港に入港せる外國貿易船總數三千九百十五隻の中、日本船二千八百五十一隻、外國船一千六十四隻にして、是を各航路別に觀察すれば、日本船に於ては北支那の六百六十九隻を第一位とし、關東州の五百二十八隻之れに次ぎ、以下北米、濠洲、印度、南支那、歐洲、南米、沿海州の順位となれり。又外國船に於て之を視れば、北米の四百十三隻を首位に、歐洲の三百九十一隻之れに次ぎ、以下印度、濠洲、南支、關東州、沿海州、南米、北支の順位たり。次に之を噸級別に觀察するときは、又興味あるものと言ふべく、即ち日本船に於ては、北米の二百十四萬九千四百十九噸を首位に、以下關東州、印度、濠洲、北支、歐洲、南支、南米、沿海州の順位となり、次に外國船に於て之を視れば、之又北米の二百五十二萬四千八百三十六噸を以て第一位を占め、追がは太平洋こそ日本に取りて優秀船の競争場裡たるを思はしむるものなり。以下歐洲、印度、濠洲、南支、沿海州、關東州、南米の順位となれり。左表に依り之を詳かにす。

同	五年	四,〇三〇	一四,六五三,三六七	三,九〇三	一四,二四三,〇七五	七,九三三	二八,八九五,四四三
同	六年	三,九四四	一四,五六三,二八四	三,九六六	一四,四三八,七八〇	七,八六〇	二九,〇〇二,〇六七
同	七年	三,九一五	一四,五〇九,三三七	三,九一一	一四,五七五,九二三	七,八六六	二九,〇八五,二五〇

神戸入港外国貿易船噸級別航路表

(昭和七年)

(登簿噸數)

航路	噸級	支					關東州	計
		計	其他	支天津	牛莊	青島		
千噸未滿	三隻	八三		七	三	二	二九	八、八七九
三千噸未滿	三隻	六七、八八九		三〇、四二二	二八、七七七	八、七六一	二六	六、四八九
五千噸未滿	三隻	五七		三三	八七	一三	一六	一、七〇六
七千噸未滿	三隻	五七		三三	八七	一三	一六	一、七〇六
一萬噸未滿	三隻	七九九、二五	四、一八六	四、一八六	一四、八九四	二五〇、〇三	三五〇	一、九一五
一萬噸以上	三隻	五〇			一	四九	三五〇	一、九一五
計		六〇〇、〇二二、五二九	四、一八六	四、一八六	一四七、八六四	四〇九、〇六	五七九	四、七六、二六七

航路	噸級	支			關東州	計		
		計	支香港	南上海				
							外國船	日本船
千噸未滿	三隻	八三		七	二	二九	八、八七九	
三千噸未滿	三隻	六七、八八九		三〇、四二二	二八、七七七	八、七六一	二六	六、四八九
五千噸未滿	三隻	五七		三三	八七	一三	一六	一、七〇六
七千噸未滿	三隻	五七		三三	八七	一三	一六	一、七〇六
一萬噸未滿	三隻	七九九、二五	四、一八六	四、一八六	一四、八九四	二五〇、〇三	三五〇	一、九一五
一萬噸以上	三隻	五〇			一	四九	三五〇	一、九一五
計		六〇〇、〇二二、五二九	四、一八六	四、一八六	一四七、八六四	四〇九、〇六	五七九	四、七六、二六七

總計	其		州	
	他		計	
	外國船	日本船	外國船	日本船
計	計	計	計	計
一〇八	一	一	一	一
八六、七四三	八二五	八一五	九六五	九六五
一、三三三、四九〇、四四五	四	四	一八	二三
一、六五、六七七、三三六	九、八六二	九、八六二	三、四、九五六	八、二四九
一、六五、六七七、三三六	八	八	一	一
四〇八、二四〇、四、三五	二七、二八〇	二七、二八〇	三、三〇〇	三、三〇〇
二二七、一九七、七九七				
七二、八七四、〇九一				
三九五、一四五、〇九三	一三	一三	二〇	五
一、四八〇、二、一五一	三七、九五七	三七、九五七	三元、三二一	八、二四九
				三〇、九七三

三、外國貿易船噸級別船繫場所表 (昭和七年)

昭和七年の本港入港外國貿易船を碇繫場所別に視れば、左表に示す如く道がは税關突堤の一
千七百八十隻を筆頭に、以下第一區、第二區、東神岸壁、第三區、高濱岸壁、和田棧橋、野田
沖の順位となれり。

國籍別	噸	千噸未滿	千噸以上	五千噸未滿	五千噸以上	七千噸未滿	七千噸以上	一萬噸未滿	一萬噸以上	計
日本	九六	七九八四	四三	二七七一	二二〇	二〇	三三	二五	二八五	八八〇、五一
英國		一、二四二、三二	一、〇六〇、九	一、二五、六四	一、三〇、七二	九六	二〇	二五	三三、五〇	二、八四、二八
美國		一、〇六〇、九	一、〇六〇、九	一、〇六〇、九	一、〇六〇、九	九六	二〇	二五	三三、五〇	一、四〇、五三
法國		二、〇五〇	二、〇五〇	二、〇五〇	二、〇五〇	九六	二〇	二五	三三、五〇	三、〇〇、〇九
佛蘭		九、九八	九、九八	九、九八	九、九八	九六	二〇	二五	三三、五〇	三、五八、四〇
荷蘭		八、九八	八、九八	八、九八	八、九八	九六	二〇	二五	三三、五〇	二、三、二〇
和蘭		五、五〇	五、五〇	五、五〇	五、五〇	九六	二〇	二五	三三、五〇	二、八八、五二
瑞典		四、五〇	四、五〇	四、五〇	四、五〇	九六	二〇	二五	三三、五〇	二、三、二〇
丁太		一、八八、六四	一、八八、六四	一、八八、六四	一、八八、六四	九六	二〇	二五	三三、五〇	一、四二、〇八
伊太		二、九四、八	二、九四、八	二、九四、八	二、九四、八	九六	二〇	二五	三三、五〇	四、四〇、五三
露亞		八、二四、九	八、二四、九	八、二四、九	八、二四、九	九六	二〇	二五	三三、五〇	八、二四、九
芬蘭		二、七六〇	二、七六〇	二、七六〇	二、七六〇	九六	二〇	二五	三三、五〇	六、〇〇、二
巴馬		一、八〇、六七	一、八〇、六七	一、八〇、六七	一、八〇、六七	九六	二〇	二五	三三、五〇	一、八〇、六七
中計	一〇八	八六、七四	一、三五、二四	一、七五、六七	四〇、八二	二二、七	七二	一〇	一〇	一、四、五〇、九三
總計	一〇八	八六、七四	一、三五、二四	一、七五、六七	四〇、八二	二二、七	七二	一〇	一〇	一、四、五〇、九三

四、外國貿易船國籍別噸級調
 昭和七年中本港の外國貿易船を各國籍別に且つ噸級別に視るときは左表の如し。
 神戸入港外國貿易船噸級別國籍別表
 (登簿噸數)

神戸港入港外國貿易船國籍別對比表

國別	昭和七年		昭和六年		昭和五年	
	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數
日本	二,八五一	八,八〇二,一五一	三,〇二九	九,二七五,六五八	三,二四〇	九,六五〇,二三三
英吉利	五九九	二,八四二,二八九	四九九	二,四八四,六八八	四九五	二,五三二,一五一
亞米利加	二〇一	一,四〇五,四三二	二二三	一,四四二,二七〇	二五九	一,五〇七,六五八
諾威	八九	二八八,八五一	六三	一九六,七三〇	四八	二二三,四八八
獨逸	六七	三〇〇,〇三九	八五	三七四,六六〇	一六	二二三,四八八
和蘭	五五	二二二,五〇一	二二	一九六,七三〇	一六	二二三,四八八
佛蘭西	四五	三五八,四〇五	六四	四四九,八〇二	六二	四二一,〇一五
丁抹	三六	一四二,〇八八	二九	一〇九,五五四	二八	一〇五,九三九
瑞典	一五	五四,〇七一	一七	六四,一五六	一八	六三,三三五
伊太利	一二	四四,〇五三	一七	七四,二四二	三三	九三,七六五
中華民國	一〇	五,四〇七	一	一	一	一
巴拿馬	五	一八,〇六七	一	一	一	一
露西亞	五	八,二四九	二	五,四七三	一	二,九六三
芬蘭	二	六,三〇一	二	一	一	一
合計	三,九一五	一四,五〇七,八九五	三,九四四	一四,五六三,二八四	四,〇三〇	一四,六五三,三六七

神戸港入出港外國貿易船内外國籍別隻數噸數及百分比例の四ヶ年比較表

種別	昭和七年		昭和六年		昭和五年		昭和四年		
	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	隻數	登簿噸數	
港入	内國船	二,八五一	八,八〇二,一五一	三,〇二九	九,二七五,六五八	三,二四〇	九,六五〇,二三三	三,四四一	九,八〇三,六四一
	外國船	一,〇六四	五,七〇五,一八六	九,二一五	五,二八七,六二六	八,七九〇	五,〇〇三,〇四二	五,八〇九	四,八五〇,〇三二
計	三,九一五	一四,五〇七,八九五	一二,二四四	一四,五六三,二八四	一二,〇三〇	一四,六五三,二八四	九,二五〇	一四,六五三,二八四	
港出	内國船	二,八七二	八,八七二,二六〇	三,〇六五	九,二七五,六五八	三,二四〇	九,六五〇,二三三	三,四四一	九,八〇三,六四一
	外國船	一,〇二四	五,七〇五,一八六	九,二一五	五,二八七,六二六	八,七九〇	五,〇〇三,〇四二	五,八〇九	四,八五〇,〇三二
計	三,九一五	一四,五〇七,八九五	一二,二四四	一四,五六三,二八四	一二,〇三〇	一四,六五三,二八四	九,二五〇	一四,六五三,二八四	

國籍別岸壁稅關突堤繫留船成績表

(昭和七年)

國籍別	種別	隻數	登簿噸數	船		岸壁		貨物	
				降	乘	卸	積	卸	積
日本	一,七〇〇	四,一五五,三七七	七,二六三	九一,六六五	七九,八三八	三〇,四九二	四五四,八五九	五三四,一五七	
英吉利	三三八	二,一六四,五三〇	一,五五六	二,〇四九	三七,四一八	一〇,〇一六	一五五,〇六六	一四六,〇一七	
亞米利加	二二	一,一六,三六一	一,二六三	二,四六一	五,三三九	四,四六二	五二,〇六六	八,一〇一	
獨逸	二七	一三九,〇〇〇	二	六	六,九二五	一	二九,六六八	八,一〇一	
佛蘭西	四六	三六四,四三五	五九	一四一	一,三四九	四〇五	三,七五一	一五,三九二	

噸稅免除船

(昭和五、六、七年對比)

年	別	隻	登簿	噸數	噸稅免除額
五	年	三五七		一、四二二、五四一	九八、八七七・八七
六	年	三六九		一、一四三、八二一	八〇、〇六七・四七
七	年	五二一		一、二三九、五〇八	七九、七六五・五六

二、繫船浮標使用料

(本使用料には内國貿易船の分をも含む)

繫船浮標使用料

(昭和五、六、七年對比)

年	別	金額	隻	數
五	年	五八、一〇二		二、一八〇
六	年	五一、七七六		二、〇四二
七	年	五六、二五一		二、二五〇

三、繫船岸壁使用料

繫船岸壁使用料

(昭和五、六、七年對比)

年	別	金額	隻	數
七	年	一九七、二八二・三五		二、〇二一

年	別	金額	隻	數
五	年	一九六、二四三・四三		二、一一二
六	年	一九九、七四四・四七		二、一一五

四、船舶消毒並に積荷其他物件消毒費

船舶消毒費並に積荷其他物件消毒費

(昭和五、六、七年對比)

年	別	金額	隻	積荷其他物件消毒費
五	年	一、五三五	三二	七二・四〇
六	年	四、九五〇	九四	一一四・二〇
七	年	九、五五五	一六九	五一七・六〇

五、檢疫所入院料並に鼠族驅除費

(昭和五、六、七年對比)

年	別	金額	件	鼠族驅除費
五	年	一四〇・〇〇	七	七、四一五
六	年	二〇六・〇〇	二	七、四七〇
七	年	二二三・六〇	九	九、五五〇

六、臨時開廳料

噸稅未納の外國貿易船出港せむとるとき、出港免狀を要する場合の料金にして、日出より

日没まで一時間迄毎に金拾五圓、日没より午後十二時まで一時間迄毎に金參拾圓、午後十二時より日出まで一時間迄毎に金四拾五圓なり。

臨時開應料

(昭和五、六、七年對比)

年別	種類	件数	金額
七年	臨時開應	一一一件	二、〇一〇・〇〇
六年	同	八八	一、六二〇・〇〇
五年	同	九一	一、五七五・〇〇

七、本船仕役料

日没後及休日に於て、本船の荷役をなす場合に要する料金にして、日出より日没まで一時間迄毎に金參圓、日没より午後十二時まで一時間迄毎に金六圓、午後十二時より日出まで一時間迄毎に金九圓なり。

本船仕役料

(昭和五、六、七年對比)

年別	種類	件数	金額
七年	本船仕役(時間外荷役料)	七、四七六	一〇一、三二八・〇〇
六年	同	七、四四九	一〇二、一〇〇・〇〇
五年	同	七、七五九	一一五、二三九・〇〇

第九章 陸 運

第一節 鐵 道

第一款 旅 客

昭和七年中全國鐵道に依る旅客は、旅客列車のスピードアップ、設備の改善、旅客誘致の宣傳等、鐵道當局の最善の努力も、逐年の深刻なる財界不況と、他方乗合自動車、タクシーの普及の影響を蒙りて減少を示せり。

左に昭和六年度との比較を表示せば次の如し。

全國鐵道旅客人員

種別	年次	昭和七年度	昭和六年度	増減	増減率
旅客人員		七五六、四四、〇七人	七二七、三三、四九一人	△	△ 〇・四一
旅客收入		三三、七、二五九	三三、九、七二二	△	△ 〇・〇二八

一、市内各驛乗降客

神戸市内九驛（三宮・神戸・灘・兵庫・鷹取・須磨・神戸港・鐘紡前・和田岬）に於て取扱へる旅客数は乗客一千五十三萬五千七百八十五人、降客一千五十二萬八千九百七十七人、乗降客合計二千六百四十七百二人にして、前年に比し乗客數二十七萬一千三百五十五人、降客數二十九萬一千五百九十七人、乗降客合計五十六萬二千九百五十二人を夫々減少せり。前年に比し著しき減少は、全國的不況に依る處大なるも、新三宮驛の移轉に依り、定期券乗客數の激減が顯著なる原因なり。市内各驛別に乗降人員及前年との比較を示せば次の如し。

神戸市内各驛乗降客人員表

(昭和七年度)

種別	驛別			普通 乗客 人員 計	二等 降客 人員 計	一等 降客 人員 計	普通 乗客 人員 計	二等 降客 人員 計	一等 降客 人員 計	計
	三宮	神戸	兵庫							
普通	二,五六三	二,二〇〇	二,一〇〇	四,九六三	四,九六三	四,九六三	一,一六五	一,一六五	一,一六五	五,九七〇
乗客	四七,二九五	四一,一〇四	四,九四四	七九,二〇八	二九,六八二	三,六五八	三〇	九三	九三	九八,三〇九
降客	五六,四九八	八三,四七三	三三,二九	一四七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七
人員計	六六,三五五	八七,八七六	三九,四九三	一四七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七	一,一〇七
普通	三,四七八	二,三三九	—	—	—	—	—	—	—	—
二等	四三,四八九	四一,六三三	四,四五五	—	—	—	—	—	—	—
一等	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
降客	五八,一八〇	七九,八四七	三三,六五五	—	—	—	—	—	—	—
人員計	六八,八二七	八四,二八九	三三,〇七〇	—	—	—	—	—	—	—

定期 乗客 人員 計	二等 降客 人員 計	一等 降客 人員 計	普通 乗客 人員 計	二等 降客 人員 計	一等 降客 人員 計	計
八〇,八八〇	三,八五〇	七,三六〇	二,〇七〇	一六,九二〇	一,七二〇	一四八,九八〇
二,五三〇,一四〇	一,七九六,五二〇	一,七二二,六〇〇	六四九,六二〇	二六五,四七〇	一,七五,〇一〇	一,三五七,六八〇
二六二,〇二〇	一,八九,三六〇	一,八〇〇,〇四〇	六五,六九〇	二八,三九〇	一,七六,六四二	一,三五七,六八〇
三,三七,三七五	二,七〇七,二四六	一,六〇九,五三三	七三,一三四五	五〇,六七二	一,五六三,九六〇	二,〇五五,七八五
八,八四三	七,四二七	四,四一〇	二,〇〇四	一,三八八	四,九三	二八,八六五
三,三九,八四七	二,六七,七五九	一,六〇,一一〇	七九,九九五	五四,六六五	一〇,四五七	一,五五八,九一七
八,八七六	七,三三〇	四,四一一	一,九七二	一,四九八	二九	二八,八四六
六,四六七,三三三	五,三七九,〇〇五	三,二九,六四三	一,四五,一一〇	一〇,五三,三九六	一五,五九〇	三,〇六四,七〇二
一七,七七八	一四,七七七	八,八二一	三,九七六	二,八八六	四三	五七,七一一

神戸市内各驛乗降客増減表

(△減)

年度別	驛別			計
	三宮	神戸	兵庫	
昭和六年	三,四六七,六四八	二,五三三,三五六	一,七二六,五五四	七,七二七,五四八
昭和七年	三,三二七,三三五	二,〇〇七,二四六	一,六〇九,五三三	六,九四四,一〇九
増減	△一,一四〇,二九九	△五二六,〇九〇	△一一〇,〇二一	△一,七七六,四一〇
昭和六年	三,四七二,八五七	二,七〇七,七四二	一,七三三,〇四〇	七,九一三,六三九
昭和七年	三,三二九,八四七	二,六一,七五九	一,六一〇,一一〇	六,〇〇一,六一五
増減	△一,一四三,〇一〇	△一,〇八五,九八三	△一,一二二,九三〇	△三,三四一,九二三
昭和六年	六,九四五,四九一	四,七四四,〇九八	三,四二九,五九四	一五,一〇九,一八三
昭和七年	六,四六七,三三三	五,三七九,〇〇五	三,二二九,六四三	一五,〇七五,九八一
増減	△四七八,一五八	△三六五,〇九三	△一七九,九四一	△一,〇二三,一八四
昭和六年	三,四七二,八五七	二,七〇七,七四二	一,七三三,〇四〇	七,九一三,六三九
昭和七年	三,三二九,八四七	二,六一,七五九	一,六一〇,一一〇	六,〇〇一,六一五
増減	△一,一四三,〇一〇	△一,〇八五,九八三	△一,一二二,九三〇	△三,三四一,九二三
昭和六年	三,四七二,八五七	二,七〇七,七四二	一,七三三,〇四〇	七,九一三,六三九
昭和七年	三,三二九,八四七	二,六一,七五九	一,六一〇,一一〇	六,〇〇一,六一五
増減	△一,一四三,〇一〇	△一,〇八五,九八三	△一,一二二,九三〇	△三,三四一,九二三

二、市内主要驛乗客の省線全線に對する割合
省線全線對市内主要驛乗客數對比表

驛別	年次	昭和七年		昭和六年	
		乗客數	省線全線に對スル割合	乗客數	省線全線に對スル割合
鐵道省全線		七五六、四六四、〇三七人	一・〇〇〇〇	七八七、二二二、四九一人	一・〇〇〇〇
三宮驛		三、二二七、三七五	〇・〇〇四二	三、四六七、六三四	〇・〇〇四四
神戸驛		二、七〇七、二四六	〇・〇〇三五	二、三九三、三五六	〇・〇〇三〇
灘驛		一、五六三、九六〇	〇・〇〇二〇	一、七三九、五九八	〇・〇〇二二
兵庫驛		一、六一〇、一一〇	〇・〇〇二一	一、七一六、五五四	〇・〇〇二二
神戸市内各驛通算計		一〇、五三五、七八五	〇・〇一三九	一〇、八〇七、一四〇	〇・〇一三七

三、京阪神主要驛乗降客比較
京阪神主要驛比較表

年度	大阪驛		京都驛		神戸驛		三宮驛	
	乗客數	降客數	乗客數	降客數	乗客數	降客數	乗客數	降客數
昭和六年	一〇、二〇三、一五九人	一〇、四七〇、二一九	五、七八三、一三三	五、六六七、九六二	二、三九三、三五六	二、三七〇、七四三	三、四六七、六三四	三、四七七、八五七
昭和七年	一〇、六六一、二〇〇	一一、二〇二、八八五	五、七七四、八三〇	五、六七九、二九四	二、七〇七、二四六	二、六七一、七五九	三、二二七、三七五	三、二九九、八四七
計	二〇、六四〇、二七八	二一、六四〇、〇一五	一一、四五二、〇八四	一一、四五四、二三四	四、七六四、〇九八	五、三七九、〇〇五	六、六九四、四九一	六、四六七、二二二

増△減	乗客數		降客數	
	昭和六年	昭和七年	昭和六年	昭和七年
乗客數	七五七、七七一	七五七、七七一	△八、二九三	三三、八九〇
降客數	七六五、七六六	七六五、七六六	△一、三三三	三〇、〇一七
計	一、五二三、七七七	一、五二三、七七七	△三、〇四〇	六三、九〇七
増△減				△二四〇、二五九
				△二三八、〇一〇
				△四七八、二六九

第二款 貨物

一、發送貨物

市内各驛に於ける本年度の貨物運輸成績を見るに、各驛を通じて發送九十五萬九千九艘、到着六十七萬四千四百六十五艘、合計百六十三萬三千四百七十四艘にして、之を前年に比する時は、發送に於て棉花の十萬七千噸が著しき減少にて、次は二萬三千噸の鐵及鋼製品にて、合計十六萬一千三百四十二艘の減少なり。到着に於て一萬三千五百四十八艘の増加に依り、差引十萬七千七百九十四艘の減少を示せり。

今各驛別に見るときは、發送に於ては小野濱驛の十九萬四千九百六十二艘を第一位とし、十九萬四千四百五十七艘の湊川驛之れに次ぎ、和田岬、兵庫、神戸港、鷹取、新川、東灘、須磨の順位にて、到着に於ては二十二萬九千七百六十七艘の湊川驛を第一位とし、小野濱驛の十二萬一千九百八十二艘之に次ぎ、兵庫、新川、東灘、鷹取、神戸港、和田岬、須磨の順位にて、

神戸市場驛は中央卸賣市場内にありて昭和七年十二月二十二日より貨物の取扱を開始したり。之を表示せば次の如し。

神戸市内鐵道發着貨物驛別取扱數表

(昭和七年度) (單位噸) △減

驛別種別	特別小口	小口	越扱	貸切	計	發着合計	一日平均	昭和六年度	前年に比増△減
東灘	一、四〇一	三、〇七一	二二九	二五、四七九	三〇、〇七〇	八六、六一八	二二七	三九、六七四	△九、〇六四
小野濱	九六四	五、六九八	二六	四九、七七〇	五六、〇四八	三三六、九四五	八三	一八四、三三三	△一〇、五九九
湊川	四、八〇六	二、四五六	一、七八一	一七六、九八二	一九四、九六二	三六、九四五	八三	一〇三、〇五五	△一八、八七八
神戸港	一、六三五	一、八四一	二、三三六	一六、四二六	一九四、四五七	四四、三三四	一、一六三	二六、一三三	△六六、七六五
兵庫	七、一四四	一、七六五	一、五五〇	七九、六八八	八〇、一七	二四、〇六三	三三	九七、八九四	△一七、七七七
鷹取	一、〇一九	一、七四六	四三	四〇、〇六九	四三、五七一	二六、七〇一	七七	二〇七、六三六	△四五、九四二
須磨	一、四四	一、八二一	六二	七六、一六五	七九、九一	一一、五六二	三三	一〇一、八九三	△二、二二三
和田	一、四四	一、三三三	六	一、五四四	二、三三七	二、九八	八	九、〇二七	△六、六八〇
新川	一、〇九	一、三三八	一、七二五	七、五〇二	一〇、四三二	一、七、四〇〇	四七	一九四、二二五	△二九、七九四
神戸市場	一、九〇六	一、九〇	一、八八七	八七九、九三五	九五九、〇〇九	一、六三三、四七四	四、四七五	一、一〇、三五	△一、三三三
計	三五、七二三	五五、二二三	四、九八二	五七八、五〇三	六七四、四五五	一、六三三、四七四	四、四七五	一、一〇、三五	△一、三三三

二、品種別による發着貨物

本年中市内各驛に於て取扱ひたる貨物を品種別に見るに、發送に於ては棉類の十萬九千二十一噸を首位とし、七萬九千三百二十八噸の米、五萬四千二百三十八噸の石油之れに次ぎ、此等は主として和田岬、小野濱、兵庫、鷹取の各驛に於て取扱はれ、到着は五萬八百十一噸の米を第一位にして、木炭の四萬六千九十九噸、麥二萬七千二百二十八噸の順位にして、主たる取扱驛は小野濱、湊川、新川、兵庫の各驛なり。

今左に市内各驛の取扱の主要貨物の品種別及各驛別主要貨物を表示すれば、

神戸市内各驛取扱主要貨物一覽表

昭和七年中 (取扱數量一萬噸以上のもの)

品名	發送		主要取扱驛	品名	到着		主要取扱驛
	數量	噸			數量	噸	
棉	一〇九、〇二一	一	湊川、小野濱、神戸港、和田岬	米	五〇、八一	湊川、小野濱、兵庫	
米	七九、三二八	七	湊川、小野濱、兵庫、和田岬	木炭	四六、〇一九	湊川、新川	
石油	五四、二三八	五	鷹取	綿織物	二七、一二八	兵庫、新川	
鐵及鋼製品	五〇、八〇〇	五	湊川、兵庫	麥	一七、二二六	湊川	
獸毛	三〇、二五二	三	兵庫、兵庫	葉煙草	一七、一二四	湊川	
小麥粉	二九、七〇四	二	兵庫、新川	鐵及鋼實	一五、九七七	小野濱、鷹取	
雜穀	二七、六七六	二	神戸港		一四、九〇六	東灘、小野濱	
	二五、二四〇	二	湊川、新川、和田岬		一三、八四四	湊川、兵庫	

神戸市内各驛手小荷物數量表

(昭和七年度) (單位個)

種別	驛別	手荷物		小荷物		物		計
		發	到	發	到	發	到	
三宮	三宮	發	到	發	到	發	到	三九、三三六
		二七、五二七	三、二五五	五九、七七三	二、四八三	二九、五〇九	四、〇〇八	
神戸	神戸	發	到	發	到	發	到	一、〇八〇、七八四
		二九、五〇九	三六、〇五三	六五、五六三	八、八八三	四八、七五	一、五六三	
兵庫	兵庫	發	到	發	到	發	到	二九、八八二
		四八、七五	四、〇〇八	八、八八三	二〇、七二	三、三三三	一、五六七	
鷹取	鷹取	發	到	發	到	發	到	八二、七四
		一、五六三	二、三三三	三、八九五	七、一五〇	二、三三三	一、五六七	
須磨	須磨	發	到	發	到	發	到	五、七三七
		一、五六七	一、六六二	三、三三九	七、一五〇	一、六六二	一、六六二	
灘	灘	發	到	發	到	發	到	一、八三二
		三、二七七	四、〇一三	七、一五〇	一、二一七	四、〇一三	一、二一七	
和田岬	和田岬	發	到	發	到	發	到	六、一五五
		一、二四	一、八	一、三三	五、九九〇	六、一五五	一、三三	
計	計	發	到	發	到	發	到	一、〇一〇、二〇五
		六八、二八三	八〇、三〇一	一四八、六三三	一、四八、六三三	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	

發送數量を礎に概算すれば

(單位越)

種別	驛別	手荷物		小荷物		合計
		發	到	發	到	
三宮	三宮	發	到	發	到	一、三六八
		三三五	一、〇六三	一、〇六三	三三五	
神戸	神戸	發	到	發	到	三、三三
		三三三	二、八九	二、八九	三、三三	
兵庫	兵庫	發	到	發	到	七、五
		四三	七三	七三	四三	
鷹取	鷹取	發	到	發	到	一、四
		一四	一五五	一五五	一四	
須磨	須磨	發	到	發	到	一、一八
		一四	一〇四	一〇四	一、一八	
灘	灘	發	到	發	到	四、二五
		三〇	三九五	三九五	四、二五	
和田岬	和田岬	發	到	發	到	八、三
		一	八二	八二	八、三	
計	計	發	到	發	到	六、〇九〇
		七三九	五、三五二	五、三五二	七三九	

第三款 收入

昭和七年度鐵道省全線の總收入は四億八百九萬參千七百貳圓にして、内旅客收入貳億參千參百參拾八萬七千貳百五拾九圓、貨物收入壹億七千四百七拾萬六千四百四拾參圓なり。之れを前年に比するに旅客收入に於て六百五拾八萬四千四百五拾參圓(二分八厘)、貨物收入に於て百四拾壹萬七千七百九拾七圓(八厘弱)、合計八百萬貳千貳百五拾圓(三分六厘)を各減じたり。

神戸市内各驛の本年度收入は、總額八百六拾五萬百圓、旅客收入四百五拾壹萬壹千八百九拾貳圓、貨物收入四百拾參萬八千貳百八圓にして、前年の收入と比較する時は旅客收入にて貳萬八千五百貳圓、貨物收入にて五拾八萬參千七百貳拾九圓の減少にして、合計六拾壹萬貳千貳百參拾圓の激減なり。

今各驛別に表示せば次の如し。

神戸市内各驛別旅客收入表

(昭和七年度) (單位圓)

種別	驛別	灘		三宮		神戸		神戸港		兵庫		鷹取		須磨		鐘紡前		和田岬		計
		發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	
旅客運賃	灘	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	四、一〇六、一三四
		一、二七、六五〇	一、二八、二六八	一、九五八、四四三	一、三、四	四、二、八三〇	九四、六五五	一、八二、〇四四	三〇〇	六、六三〇	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	
手荷物	灘	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	四、五、五三九
		一、〇六一	一九、九九〇	二〇、二〇〇	一、三、四	二、一、二八	七、一五	七、一五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	
小荷物	灘	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	發	到	二、七八、四一八
		二五、〇〇五	七、三、四六	二、八、二六六	一、三、四	四、三、六八一	一〇、〇八四	六、三、四七	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	一、〇一〇、二〇五	

種別	入場券		雑収入		合計	
	一日平均	計	一日平均	計	一日平均	計
東灘	八〇五	一五、四七三	九〇七	二一、八八三	一、五、六六八	一、四〇七、九五八
小野濱	—	—	—	—	—	—
湊川	—	—	—	—	—	—
神戸港	—	—	—	—	—	—
兵庫	—	—	—	—	—	—
鷹取	—	—	—	—	—	—
須磨	—	—	—	—	—	—
和田岬	—	—	—	—	—	—
新川	—	—	—	—	—	—
神戸市場	—	—	—	—	—	—
計	—	—	—	—	—	—

備考 右表の外に神戸車掌所及大丸海岸通案内所、荒田、瀧道の両荷扱所に於て取扱収入二六〇、九二八圓あり。
 二、神戸市内各驛別貨物収入表 (昭和七年度) (單位圓)

種別	東灘	小野濱	湊川	神戸港	兵庫	鷹取	須磨	和田岬	新川	神戸市場	計
發送運賃	三三六、二八三	八四五、八六九	九六六、六三〇	二七六、二六六	八四三、六〇〇	二七二、一八三	四、三七六	五三〇、六七二	一四六、九三二	一九二、四一二	九、九三九
雑収入	三、三三〇	三、四八九	四、一四四	五三	七、八〇七	三、八〇〇	二九	二、四七二	六九八	二〇九	二五、二六九
合計	三三九、六一三	八四九、三五八	九七〇、七三四	二七六、三二一	八五一、四〇七	二七五、四八三	四、四〇五	五三三、一四三	一四七、六六九	三〇〇、四、二八	一〇、二〇八
一日平均	六二九	二、三三七	二、六六〇	八六六	二、三三八	七五五	二二	一四二	四〇四	一	二、三三七

第二節 電車

本市に乘入電車は東部に阪神電氣鐵道本線、及同社の國道線、並阪神急行電鐵の三線ありて大阪市に連絡し、西部は山陽電氣鐵道(元宇治川電氣鐵道)ありて明石及姫路の兩市に通じ、

市の中央部には湊川公園を起點とする神戸有馬電氣鐵道ありて有馬三田に到る。此の外本市東部の遊覽地、摩耶山に達する摩耶鋼索鐵道及六甲越有馬鋼索鐵道あり。以上六線の外特種なるものに六甲架空索道の一線ありて天下の名勝六甲山頂上に達す。
 今之等の營業路線並車輛數を會社別に表記せば次の如し。

市内乘入電車營業路線並車輛數表

(昭和七年度)

會社名	營業路線		車輛數	
	起點より終點迄の延長數	神戸市内にある路線延長數	客車	貨車
阪神電氣鐵道株式會社	五七・〇〇	八・六〇	一九〇	—
阪神急行電鐵株式會社	七四・八〇	三・六〇	一五〇	—
山陽電氣鐵道株式會社	五七・〇五八	八・〇七四	七五	—
神戸有馬電氣鐵道株式會社	四二・〇〇〇	九・〇〇〇	二五	—
摩耶鋼索鐵道株式會社	〇・九三七	〇・九三七	二	—
六甲越有馬鐵道株式會社	一・六九〇	一・六九〇	四	—
六甲登山架空索道株式會社	一・五一一	一・五一一	二	—
計	二三四・九九六	三三・四一二	四四八	—

一、旅客

昭和七年中左記七社の乗客人員は一千五十一萬四千五百四十一人にして、此收入壹百九拾貳

萬壹千六百四拾六圓なり。

左に昭和三年以降各社の乗客人員及昭和七年中の旅客収入を示せば次の如し。

市内乗入電車乗降客数並収入表

(市内各驛通算)

年次	會社名	乗客人員		収入
		乗客人員	降客人員	
昭和三年	阪神電氣鐵道株式會社	四、三三三、三五三	不	不
		不明	不明	不明
昭和四年	阪神電氣鐵道株式會社	九、六二二、七〇〇	九、九八八、五八五	九、九八八、五八五
		不明	不明	不明
昭和五年	阪神電氣鐵道株式會社	九、九八八、五八五	九、九八八、五八五	九、九八八、五八五
		不明	不明	不明
昭和六年	阪神電氣鐵道株式會社	六、六四二、二二六	六、六四二、二二六	六、六四二、二二六
		不明	不明	不明
昭和七年	阪神電氣鐵道株式會社	三、二四六、三三八	三、二四六、三三八	三、二四六、三三八
		不明	不明	不明
昭和三年	阪神急行電氣鐵道株式會社	五、五二五、九七五	四、九六四、三七七	四、九六四、三七七
		不明	不明	不明
昭和四年	阪神急行電氣鐵道株式會社	六、一五五、八三三	六、一五五、八三三	六、一五五、八三三
		不明	不明	不明
昭和五年	阪神急行電氣鐵道株式會社	六、五五〇、八八六	六、五五〇、八八六	六、五五〇、八八六
		不明	不明	不明
昭和六年	阪神急行電氣鐵道株式會社	六、二七二、二四二	六、二七二、二四二	六、二七二、二四二
		不明	不明	不明
昭和七年	阪神急行電氣鐵道株式會社	九、〇七〇、六八〇	九、〇七〇、六八〇	九、〇七〇、六八〇
		不明	不明	不明
昭和三年	山陽電氣鐵道株式會社	二、六四九、七九六	二、六四九、七九六	二、六四九、七九六
		不明	不明	不明
昭和四年	山陽電氣鐵道株式會社	二、五七五、〇七九	二、五七五、〇七九	二、五七五、〇七九
		不明	不明	不明
昭和五年	山陽電氣鐵道株式會社	二、三三三、四三六	二、三三三、四三六	二、三三三、四三六
		不明	不明	不明
昭和六年	山陽電氣鐵道株式會社	八、八八八、八六四	八、八八八、八六四	八、八八八、八六四
		不明	不明	不明
昭和七年	山陽電氣鐵道株式會社	八、八八八、八六四	八、八八八、八六四	八、八八八、八六四
		不明	不明	不明
昭和三年	神戸有馬電氣鐵道株式會社	四、三六六	四、三六六	四、三六六
		不明	不明	不明
昭和四年	神戸有馬電氣鐵道株式會社	一、〇九八、八二七	一、〇九八、八二七	一、〇九八、八二七
		不明	不明	不明
昭和五年	神戸有馬電氣鐵道株式會社	八、六六〇、一六〇	八、六六〇、一六〇	八、六六〇、一六〇
		不明	不明	不明
昭和六年	神戸有馬電氣鐵道株式會社	六、五五〇、八八六	六、五五〇、八八六	六、五五〇、八八六
		不明	不明	不明
昭和七年	神戸有馬電氣鐵道株式會社	六、五五〇、八八六	六、五五〇、八八六	六、五五〇、八八六
		不明	不明	不明
昭和三年	摩耶綱索鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和四年	摩耶綱索鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和五年	摩耶綱索鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和六年	摩耶綱索鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和七年	摩耶綱索鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和三年	六甲登山架空六甲越有馬鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和四年	六甲登山架空六甲越有馬鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和五年	六甲登山架空六甲越有馬鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和六年	六甲登山架空六甲越有馬鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明
昭和七年	六甲登山架空六甲越有馬鐵道株式會社	—	—	—
		不明	不明	不明

備考 阪神電車收入中に市内三宮、生田川の如く停留所にて乗車券を發賣せず又車内にて賣りたる金額は不明に付算入せず、六甲越有馬鐵道は本年始めて報告ありたるに付前年分は不明。

二、貨物

電車に依る貨物輸送の如き近距離輸送は、近時トラックの活躍著しくなり爲めに益々減少の傾向なれば、各社共に自營又は傍系會社をしてトラック營業をなさしむるもの多く、阪神電鐵は昭和六年八月貨物營業を廢止したり。

昭和四年以降の各社の成績を示せば次の如し。

市内乗入電車取扱貨物數量表

(單位越)

會社名	年次	昭和四年		昭和五年		昭和六年		昭和七年	
		發送	到着	發送	到着	發送	到着	發送	到着
阪神急行電氣鐵道株式會社		一、七〇〇	一、九六三	八七七	一、七四四	六三〇	一、三八〇	四八四	一、〇四四
阪神電氣鐵道株式會社		七、三三八	三、五九三	二、五六一	六、三三〇	二、三三〇	二、三三〇	—	—
山陽電氣鐵道株式會社		五、四六六	三、二〇四	六、四三〇	三、九四一	五、二六〇	三、七三三	四、三三九	四、七九八
神戸有馬電氣鐵道株式會社		九四四	四四〇	七〇〇	一、八四四	二、五三〇	七八六	二、三六四	九七九
計		一四、九八八	一〇、二〇四	一〇、八三二	一〇、八三二	八、四三〇	八、一八九	七、〇九七	六、八二二

三、神戸市營電氣鐵道

神戸市營電氣鐵道の昭和七年十二月末に於ける延長路線は六十軒五三〇、一日平均運轉車輛二百七十五輛にして、これにより昭和七年中に取扱たる乗客人員は八千三十八萬二千七百八十

二人、収入に於ては四百四拾六萬參千九百五拾壹圓にして之れを前年に比較すれば乗客人員に於て三百九十萬八千五百六人、収入に於て參拾壹萬六千四百四拾參圓を各減じたり。
 左に乗客人員並收入を表示せば

神戸市營電車乗客人員並收入表

年次	乗客人員	乗客收入
昭和元年	九八、九六四、六三六	四、八七〇、九四六
同二年	一〇七、一九八、六五九	五、二七六、六一九
同三年	一一一、一八一、九六七	五、四六八、七四九
同四年	一〇五、三八一、七九〇	五、八二四、五一六
同五年	九七、七七〇、一四八	五、五七三、二四五
同六年	八四、二九一、二八八	四、七八〇、三九四
同七年	八〇、三八二、七八二	四、四六三、九五一

第三節 自動車

自動車運輸事業は道路の整備と相俟つて著しく發展し、從來の陸上運輸機關たる人力、獸力を驅逐して近距離鐵道及電鐵の領域を侵蝕しつつあり。之が理由は固定資本の節約、經常費の節減、輸送の簡易、迅速並に各戸々への輸送容易等のため自動車運輸事業を今日の旺盛になし

たる最大の理由なり。

神戸市に於ても阪神、神明兩國道の完成は勿論近畿一圓の道路の改修に由り目覺しき發展を示せり。

今市内に有する自動車數及乗合自動車を付記せば次の如し。

神戸市内自動車種別表

(昭和七年末現在)

種別	乗用	貨物	計
自家用	四〇二		一九三
營業用	一、〇三二		三九七
營業者計	一、四三四		五九〇
營業者數	二二五		一六八

神戸市内乗合自動車

(昭和七年末現在)

營業者名	營業路線		車輛數		人員數	取扱貨物量	收入金額	
	延長數	起點終點延長數	客車	貨車			乗客	貨物
六甲山乗合自動車株式會社	一四〇・八〇	三三・〇三	九	一	二八、七四三	一、六一	三〇、五九三	二、三〇七
摩耶鋼索鐵道株式會社	八・四三	八・四三	二四		一、三六一、三六四		一〇六、七三五	
神明自動車株式會社	三〇・三五〇	五・八五〇	九四		八五三、三六八		五七九、一一〇	
阪神國道自動車株式會社	六五・二八	四〇・四五六	七〇		二、二四四、三六五		一五、八二八	

神姫自動車株式会社	八、〇〇〇	二九、六〇〇	四	五、四〇〇	一、六〇〇
六甲越有馬鐵道株式會社	四、八四〇	四、八四〇	二	三、四七六	七、三六
神戸市營乗合自動車	四五、三四〇	四五、三四〇	一一	六、七七八五	六〇三、四三七
合 計	二六、五四	二〇二、八七四	三四	一八、九八、八四〇	一、四九、四七六
					二、三三七

之に加ふるに市内外を連絡する道路は極度に改良され幅員三十八米を有する阪神國道を始め近く完成の神明國道及有馬街道等の、自動車網は縦横に走りて間然する處なく、市内には電車の外道の擴張と改良工事により面目を一新せし鋪裝道路、輕快なる自動車流るゝが如く、今や市の内外を通じ陸上交通には不便を嘆せしむることなし。

經濟界の一波一動は取扱貨物に鋭敏に影響し、昭和七年度の如き前年に比するに發送廻數に於て一割四分、収入金に於て一割二分の減少を見たり。是れ經濟界を反響せるものにして、各驛勢力範圍の移動に因るなり。然れ共世界的不況は過古數年に亘りて事業を縮少するもの相次ぎ、物價の低落を來して消費を刺戟せず、且又將來に對して何等の曙光を認め得ざる情勢にあり。

神戸港大観 終

昭和九年三月二十八日印刷
 昭和九年三月三十一日發行

神戸市土木部港灣課

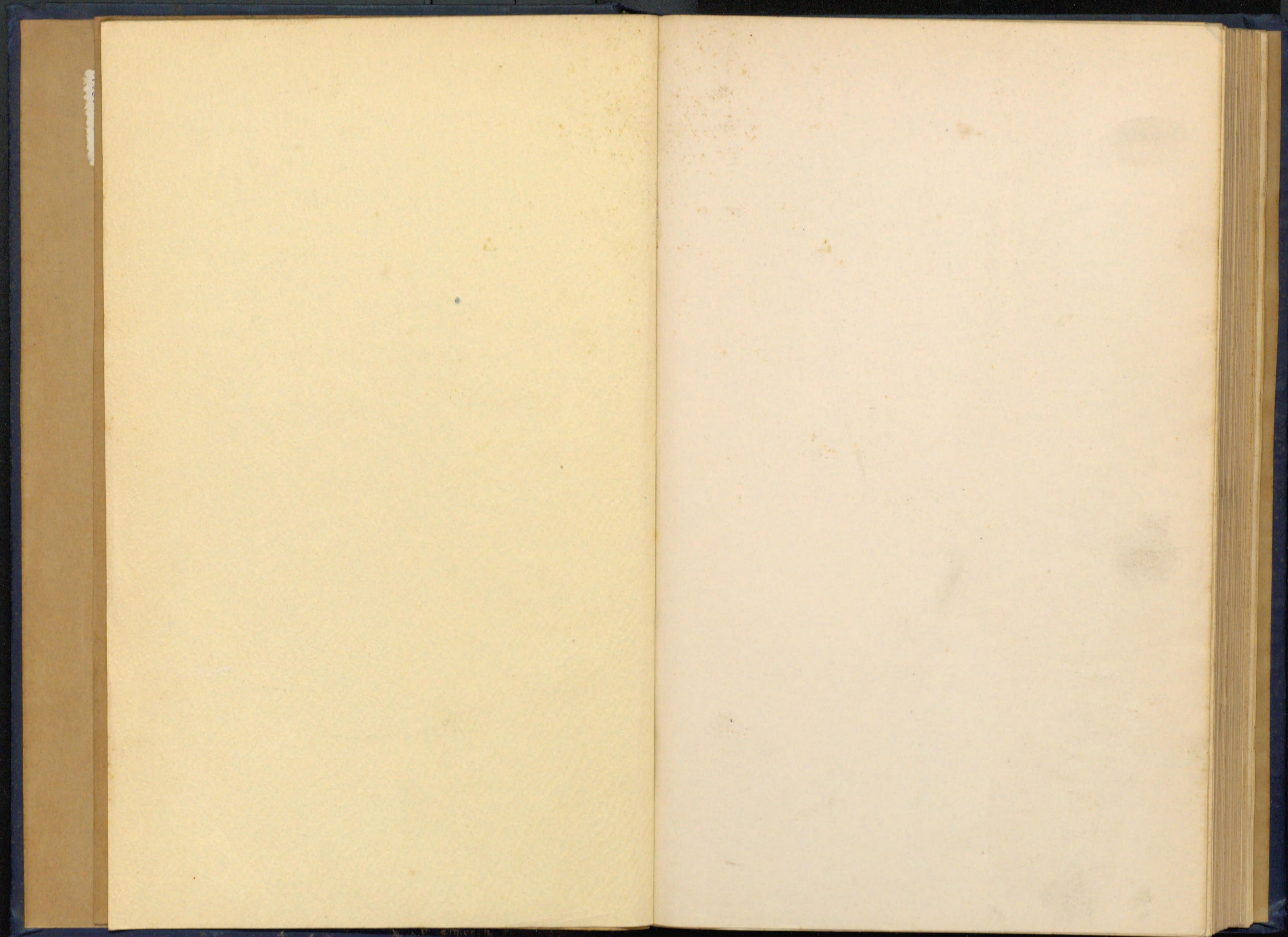
印刷所 神戸社印刷所

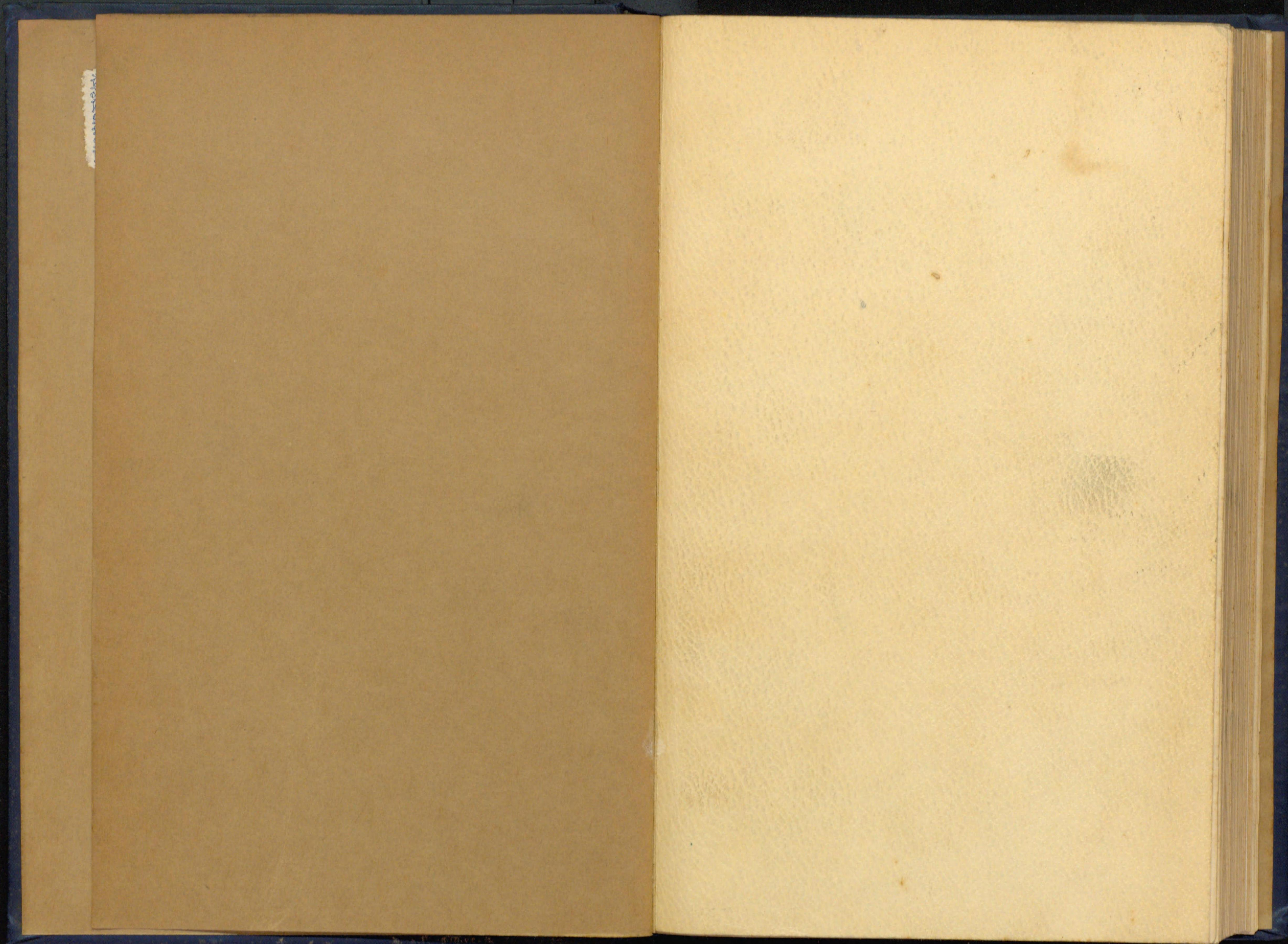
神戸市湊東區相生町三丁目五六

昭和六年三月二十一日
印刷

東京市土木部

印刷





518
75

9.9.4

9.4

