（鐵道局認可）

（日曜日休刊）（定價三錢）

時事新報

第千二百四十七號
明治十九年四月十二日 日曜日
舊丙戌三月九日（壬寅）

日出午前五時三十三分
入午前六時一十九分
月出午前零時五十一分
入午前十時四十五分
潮午前十時十六分
午後十時十六分

（西暦一千八百八十六年）

社告

○時事新報社ニ御購讀被成下候ニハ新報代價並ニ郵便税ニ必ズ前金ヲ以テ御納入被成下度候又前金相切レ候ハハ其日限リ新報ノ送達相見合セ候

○新報代價並ニ郵便税トシテ御送附相成候金員當方ニテ正ニ落手仕候節其都度書面ヲ以テ御通知ハ不申上其代リニ毎日御送申上候新報ノ帶封表面御名前ノ脇ニ（何月何日）ト記入仕置候間御覽可被成下候尤ハ此日迄ノ新報代價並ニ郵便税トモ御拂濟ト成居ルニ付此日マデハ新報送達仕候ト申ス事ニ候

○郵便爲替又ハ銀行爲換等ヲ以テ時事新報代價御拂入被成下候節當方ノ名宛ハ（時事新報社）ト致シ郵便爲換ナレバ（東京郵便局）ニテ受取ルベキ樣御取組被成下度候

○御住所ノ御都合ニテ郵便爲換又ハ銀行爲換等御取組被成下候節御不便ノ御方ニ限リ時事新報代價並ニ郵便税共一錢又ハ二錢ノ郵便切手ニテ御拂入レ被成下候テ苦シカラズ候

○時事新報社ノ讃君ニテ住所御移轉等ノタメ新報配達先ヲ御取替ヘ被成度節ハ新舊兩方ノ所書ヲ併テ御通知被成下度候

○時事新報の見本御入用の御方は其旨東京日本橋區通三丁目十一番地時事新報社又は大坂東區高麗橋通五丁目卅四番地時事新報社出張所の内へ御申越被成下度左候へば代價並郵送料と共受けて右見本御送り可申上候

時事新報

日本國の鉄道事業 二十

貨物の運賃も亦低きとと要す

鐵道は獨り旅客往復の便を爲すに止まらずして貨物運輸の業れ利益多きと西洋諸國鉄道の當なり故に旅客より入る所の收入と荷物より入る所の收入とを區別してそれ多寡を比較すれば荷物の收入は遙かに旅客れ收入に優るの實ありとす例へば英國に就て之れを證せんに去る千八百八十四年中英國諸鐵道會社の收入金中旅客賃錢と貨物運賃とは

旅客賃錢 一五〇、一五二、二五〇 弗 甲一、〇〇〇付

貨物運賃 一八八、三五二、九五〇 乙一、二五〇割

英國の鐵道の西洋中にて貨物の運送旅客と往復よりも割合に少なきものゝ一なれども尚ほ貨物運賃收入の旅客賃錢收入より多きと二割五分以上に上り次に米國の鐵道に至りては我輩最近の確報と得る能はざるが故遺憾ながらアメリカン ポリチカル サイクロペヂヤに據り千八百八十一年中に割合を拔萃をてゝに揭げ素より五箇年以前の統計なれば今日の實際とは多少の趣と異にする所もあらんかなれども其大体、鐵道の收入は乘車賃よりも重に運搬費に關するとの原則丈は十分分明なるべきなり

旅客賃錢 一七三、〇〇〇、〇〇〇 弗 甲一、〇〇〇付

貨物運賃 五五二、〇〇〇、〇〇〇 乙三、一九

蓋る處日本國の鐵道は事甚だ奇なりとして恰もこれと反對の觀と呈するの實ありと申すは明治十六年の割算ゐ

官設鐵道 旅客賃錢 一、二四〇、一九〇 甲一、〇〇〇付
貨物運賃 三五二、九七四 乙一、二八
私設鐵道 旅客賃錢 二二二、五五五 甲一、〇〇〇付
貨物運賃 六九、一八二 乙一、三一

以上の諸表に付て見ると先は旅客貨物收入の割合い英國は旅客收入を一とせて貨物のこれより多きと二割五分に米國い同く二十一割九分即ち米國鐵道の收入中其八割は貨物運賃の揚高なるに日本國は丸でこれと相反して旅客の賃錢は六割以上と占め西洋鐵道一般の常態に稀外れを表せるは畢竟日本ゐと西洋ほど運搬れ貨物なきに由る次第もありろの他尚ほ二三の小原因いあらんあれども大体に就て論ずるときは日本鐵道の貨物運送は稀年に不廉なるがその主因なりと斷定せざるを得ざるなり昨年の夏中東京商工會調査報告に據れば横濱より東京へ向け鐵道にて貨物を送ると又船運しとて送るとゐては其費用三と一との割合なり即ち鐵道にて運搬すれば費用は百圓を要するものが船廻にすれば三十三圓にて用足り殆んど六十圓の儉となる勘定なれば急を要する品は兎も角、尋常一樣れ大荷物なれば僅か一兩日を爭はたりとも賣買取引は相違のある筈もなく歸する所六十圓金を浦かしく之れを他に利用せる一層よて見るも東京横濱間の鐵道收入は專ら旅客の懷を仰いで貨物の運費と攫む能はざるの事實明かなり

を得べしと云より大抵の貨物は海路に由るとあり これ客の賃錢は四十七萬〇四百十八圓にして貨物の運賃と僅々六萬五千七百九十二圓即ち總收入額の中、旅客い八割八分荷物い一割二分の運費を拂ふものにして斯くも荷物運賃額の輕少なる所以い願ふに横濱は貨物鐵道運費の不廉に恐れて多く海路東京に出入するゐ因あなふんと思はる

昨明治十八年中東京横濱間の荷物運送表と見るゐ左の如し

仕出所

	荷物個數		斤量		賃錢	
新橋	六八六、九一四	個	二七、一八九、二八九	斤	一九、五一六、九二〇	圓
横濱	四四八、二二〇		四五、九五〇、一六四		二二、〇九四、一六〇	
合計	一、二七四、一八九		七九、五四四、一三九		四、四一九、六九〇	
神奈川	一三九、〇六四		六、四四四、六八六		四、四一九、六九〇	

右の中横濱仕出の荷物い途中他の停車場にて積卸をあくその儘に新橋に來り新橋仕出の荷物も又同くその儘ゐしく横濱ゐ向ひ去り神奈川仕出れ荷物も同樣ゐして又新橋に來り他の停車場に於てい一切出し入れゐ无ものゐりと聞けり（まゝに云ふ荷物とは大荷物の謂にして手廻り又は小荷物はゐれに屬せざる者と知るべし）

依て今新橋横濱兩所仕出れ荷物合計七千三百十三萬九千四百五十三斤を取く鐵道積荷法日本斤量一千六百六十八斤と一噸として計算すれば四萬三千八百四十八噸となる即ち此の噸數と東京横濱間十八英里の數とゐて兩所の運賃收金四萬一千六百十一圓〇八錢を除せるゐ一噸一英里の荷物運賃ゐ平均五錢二厘七毛ゐ當る甚ざ不廉の相場ゐしてこれゐ米國の鐵道に比せるゐろの間實に大相違のゐると見るゐり今米國センシルヴァニヤ鐵道會社千八百八十三年度の報告書によるに

平均貨物一噸一英里運賃 一、〇〇二付 八厘一毛強
此ノ内 費用 四厘八毛 損 五割八分
純益 三厘三毛 益 四割二分
平均旅客一人一英里運賃 二錢三厘七毛 一、〇〇二付
費用 一錢七厘 損 七割
純益 六厘七毛 益 三割

右れ如く荷物の運送は損五割八分、益四割二分ゐて旅客の運賃は六割以上と占め西洋鉄