

同二〇年	二二三	九	三〇八	四一八	四、〇〇九、六〇〇
同二一年	一一二	五	三一六	二三五	三、九二五、三〇〇
同二二年	二二三	五	三五一	二八六	四、一五五、五〇〇
同二三年	一七八	：	三九五	三五八	四、二一五、八〇〇
同二四年	一九五	：	四一五	四九五	三、八三八、〇五〇

尙ほ昭和十三年度には、少年二十一名、昭和十四年度には同三十名を收容して、これに保護を加へてゐる。

第十二編 交通

第一章 道路

第一節 國縣道

佐賀市の道路は巧みに設けあるも、旧藩時代よりの迂回曲折せる道路にして交通上の不便尠からず、近時、市の發展に伴ひ大に改善せられ、其の幅員等も拡張されて逐年面目を改めてゐる。

市内を大動脈の如く貫通してゐる国道は、長崎に通ずる路線にして、以前は佐賀市の東郊外、高尾宿を経て、^{かまへぐち}構口に入つたものである、昔は現今の神埼国道の構口橋より、少し南の方から市内に入り、構口より慶長町、即ち今の牛島町を経て思案橋を過ぎ、柳町、蓮池町、呉服町に出で、右折して元町を過ぎ更に右折左曲して白山町、米屋町、中町を経て、多布施町を左折し伊勢屋町から左折、伊勢屋本町を通りて、又右折して点合町、

貫通道路

六座町及び長瀬町に至り、左折、更に右折して八戸町を経て高橋を渡り、それより市外、嘉瀬町に出づるを旧時の長崎国道としてあつた、此の道路は白山町を界として東西に区分し、東は白山町⇨牛島町線とし、西は白山町⇨八戸町線としてあつたが、本国道は昭和十三年九月廃止せられ、今は市道に編入されている。

市内貫通道路は、昭和六年頃より計画され、既に昭和十二年十二月三十一日工事を完了せるが、此の路線は即ち長崎国道の新路線にして、神埼街道に連続して市内に入り、牛島町の南裏を斜に走り、東田代町の一部を過ぎ、木塚小路附近より一直線に椎小路を通り、北堀端を経て珍ノ山を貫き、與賀町、道祖元町(まよのもと)の北側に沿ふて並行し、長瀬町南方附近より、八戸町の南側を稍斜めに新高橋(新名)に至りて市外嘉瀬町に出づ、此の国道の延長三千六百八十四米で、道幅は所により十五米乃至二十米にして歩道と車道とを區別し、道の両側には街路樹として銀杏樹(らまやう)を植付け、美観と夏季の遮光に意を用いてある。

県道は佐賀⇨諸富港線が、佐賀駅を起点として市内大財町を通ずる、南折して彼の東部道路を過ぎ、片田江、水ヶ江を経て諸富港に至るあり、更に片田江の南端、龍谷中学校前より分岐して十間端、下今宿町を経て神埼郡蒲田津(かまたつ)に達する佐賀⇨蒲田津線あり、又佐賀駅より西部道路、即ち紡績通りを経て辻ノ堂を与賀神社前に至り、同所より右折して佐高通りに出で、佐賀高等学校前から西へ、佐賀郡相応津(そうおうつ)に達する佐賀⇨相応津線あり、市内神野町草場、三ツ溝を経て佐賀郡川上より東松浦郡浜崎に通ずる浜崎線、神野町神野小学校前を西へ走り、小城郡岩松に至る岩松線等がありて、此等県道の総延長は、九千五百九十八米に及んでいる。

第二節 市道

道路改修

市内を通する国、県道に連続して多数の市道が、縦横に分岐、または新設せられ、其の総延長八万三千七百五十六米（四万六千〇六十五間余）に達して居る、之を明治二十二年の市制施行当時の二千四百四十二間に比すれば、実に約十九倍にして一面に於て、市の發展せることを物語るものと言ふべきであらう。

佐賀市は前にも記せる如く、藩政時代の、街路其儘で、今日より見れば道幅狭隘にして曲折尠からず、交通不便なるより市制実施以來、専ら之が改良に意を用い、経費の許す限り改修を為し、或は濠を埋めて橋を架し、または必要に応じて新に道路を開設するなど、年々改善の歩を進め、大正六年以來は市区改善調査機關をも設け、着々調査改善の実を挙げ、幾多の市道を改修開鑿しているが、惜いかな其の書類の如きは去る昭和七年六月の市庁舎火災の爲め烏有に帰し、詳細を知るに由なし、ただ記憶に存するものを挙げ見やう（年号等不明のものあり）。

- 一、県庁正門前の城濠の埋立て、石橋の架橋（市制施行前の事）、即ち県庁前より北堀端に通路開設さる。
- 一、唐人町の新町へ曲る地点より、佐賀駅に至る街路新設（明治二十四年開通か）
- 一、唐人町の町幅拡張（明治三十四年頃）、西側の人家が後方へ退く。
- 一、白山町八幡神社近傍より県庁前に至る、所謂「県庁通り」の開鑿（明治三十四年頃）
- 一、白山町八幡神社が稍北方に位置を替へて退き、所謂「八幡の裏」の街路が、なくなりて八幡社の境内となる（明治三十四年頃）
- 一、米屋町、中町の北裏にある溝渠を埋め「楠公通り」を開設（明治の末年より、大正の初年頃か）
- 一、師範学校の東側より城南橋に至る道路開鑿
- 一、水ヶ江町新道の開設（明治三十九年か）
- 一、市内東部道路の新設、佐賀駅より東へ走せ、折れて大財町、片田江に入る。

一、市内西部道路の新設、佐賀駅より西へ走せ、左折して紡績通りより与賀町に至る路線（右東西道路開設年号不明なるも大正十一年後か）

一、東魚町の町幅拡張、略ぼ中ノ小路同様となる。

一、循誘小学校前より柳町に至る道路（大正十四年十一月）、同校開校五十週年記念として卒業生？等の寄附開設か。

一、勸興小学校前より米屋町に至る道路開設。

一、六座町より日新小学校前を経て、佐賀刑務所に道路。

一、与賀町より佐賀高等学校に至る、所謂佐高通りの新設。

（右記憶の儘、開設の次第等も或は前後しているかも知れず）

昭和三年九月、佐賀市を中心とし隣接各村の一部を含めて、都市計画区域に指定せられ、同年十一月、市街地建築物法を実施せられ、更に都市計画を基礎として計畫中の、市道十八路線の道路網も、逐年改修、新設せられ、為に市の面目も茲に一新するに至つた、其の路線、を記すれば左の如くである。

番号	路線名	延長	道幅	工事着手年月	工事竣功年月
一	（水ヶ江小路）第五号線 （鬼丸小路）	三三五米	五、五米	昭和九、一、一一	昭和九、三、三一
	南堀端城南橋より本庄村界まで				
二	神社前線	二二四	一四、〇	同八、九、二一	同九、三、三一
	佐嘉神社前より万部島側の道路まで				
三	唐人町大島線	五四一	九、〇	同九、一、一一	同二〇、一〇、九
	唐人町より西部道路に至る				
四	松原町多布施町線	一三八	五、五	同二〇、四、一	同二〇、五、二九
	松原町八幡小路より楠公通りに至る				

道路

五	神第四号線 寺町より東部道路に至る	三六七	五、五	同二〇、二、七	同二〇、三、三一
六	唐人町 寺線線 唐人町より寺町を貫き東部道路に至る	六一二	六、四	同二〇、二、七	同二〇、三、三一
七	興賀町分三号線 八戸町より貫通道路に至る	八八	五、五	同二〇、四、一	同二〇、七、二三
八	妙安寺小路線 興賀町より貫通道路を經て護國神社側川原小路迄	三五〇	六、四	同二〇、二、二八	同二二、一一、二〇
九	大島中折線 多布施川堤防より紡績會社東南隅道まで	三五一	五、五	同二一、四、三〇	同二一、九、一五
一〇	高木町裏小路線 高木町東端より高木町裏小路に至る	七五	五、五	同二〇、二、二八	同二一、四、三〇
一一	夕日町線 白山町より松原通りに抜ける道路	三二七	五、五	同二一、八、四	同二一、一一、二二
一二	西魚町線 西魚町より南、八丁馬場に出る道路	一三三	六、三	同二二、二、一	同二二、七、三〇
一三	松原町北堀端線 中ノ小路より北堀端に出る道路	二五〇	六、四	同二二、二、一	同二二、七、三〇
一四	水ヶ江町城内線 片田江好生館南側を經て舊刑務所跡に出る道路	四三二	一一、〇	同二二、二、二	同二二、八、四
一五	馬賣馬場柳町線 馬賣馬場東部より柳町に出る道路	七二	五、五	同二二、一一、三〇	同二二、二、二八
一六	伊勢屋町線 太神宮前より岸川町を抜け精煉社附近まで	一六〇	五、五	未	着手

市道の路幅

一七 南堀端線 一三六
 西南隅の城壕を渡り西堀端西南部に出づ
 一八 天神小路線 三九五
 裏十間端線
 會所小路北側より東田代町に至る直線道
 市道十八路線は上記の如くなるが、旧來存続し來れる市道路線の道幅は、広きは約六間に及ぶものもあれど、概して狭小にして一間に満たざる所あり、其の後改修工事を左の如くなしたるも、尙ほ二米六（一間四三）未滿の所あり、此等は漸次改善せらるゝであらう。

道	幅	總延長
二米六（一間四三）未滿のもの		一九、九一七米
二米六（一間四三）以上のもの		一、六三九米
三米六（一間九八）以上のもの		三四、六七四米
四米五（二間四五）以上のもの		一一、六八九米
五米五（三間〇二五）以上のもの		一四、一三九米
七米五（四間一二五）以上のもの		一、六九八米
合計		八三、七五六米

第三節 交通機關

佐賀市内の道路は上記の如く、国道その中央を横ぎり県道、市道これに縦横連絡して所謂道路網を形成し、四通八達の衝にあたつてゐるが、交通機關の發展消長に就て明治二十二年市制施行以來の状況を見れば、左

の如き統計を示している。

	乗用馬車	荷馬車	人力車	自轉車	荷車	自動車	合計
明治三二年	一輛	一輛	五二一輛	一輛	九一五輛	一輛	一、四三七輛
同 二六年	一	：	四六七	：	一、一五〇	：	一、六一八
同 三一年	：	：	四四一	：	一、二八八	：	一、七二九
同 三六年	：	：	三三八	？	一、二八三	：	一、六二一
同 四一年	九	九	二七一	？	一、〇七八	：	一、三六七
大正 二年	一一	一六	二七七	五三二	一、一八九	：	二、〇二五
同 七年	：	二七	二二一	八一四	九九四	四	二、〇六〇

即ち大正二年までは乗用馬車が往来せるを知らるゝが、同七年には其影を没し、荷馬車は明治四十一年の九輛より、大正七年には二十七輛に増加し、人力車は明治二十二年の市制施行当時が最も多く、漸次下りて大正七年には二百二十一輛となり、荷車は市制施行年の九百十五輛より緩歩調の一進一退を辿りて、大正七年には九百九十四輛となり、自轉車は大正二年五百三十二輛を算へ、同七年には八百十四輛となり、自動車は大正七年に僅か四台ではあるが、其頃から芽ばえして交通機関の一役を買つて動き出すに至つた、之を車輛の合計數より見れば、市制施行年の千四百三十七輛より、大正七年には二千六十輛に増加せるを見る、更に大正九年後の各車の消長を見れば左の如くなつてゐる。

	船舶	荷牛馬車	人力車	自轉車	荷車	自動車	合計
大正九年	一一	二六	二〇五	一、二八三	九八九	五	二、五二〇

昭和七年	八	一六一	五〇	五、六九八	五四〇	一一九	五九八	七、一七四
同 九年	一六	八二	五八	六、六三六	四四一	一七三	七八九	八、一九五
同 一一年	一三	七	六八	七、一六三	三七七	一五六	九五八	八、七四三
同 一三年	：	七	六一	七、四三八	三七七	二二一	一、〇八〇	九、一八四
同 一五年	：	二五	五五	七、四二五	一一二	二五三	九七五	八、八四五
昭和元年	七	六六	二〇八	三、二八七	一、〇二三	二一	四、六〇二	
同 一三年	一四	七九	三〇六	三、三二九	一、三五五	九	五、〇九二	
同 一一年	二一	八三	一九八	二、八四三	一、四五二	一一	四、六〇八	

昭和二年以後、同六年に至る間の消長を知る由なきも（市庁舎火災の爲め資料焼失散逸して）昭和七年以後に於ける状況は左の通りである。

即ち人力車が著しく減退し、明治二十二年当時の五百二十一輛より、昭和十三年の僅かに七輛に減したるが、一面自動車の發展は昭和十三年に二百二十一輛に及び、其の影響人力車に及んだものといふべく、荷車や荷牛馬車も「トラツ」等の運転により、其の退減したるは、之亦時勢の影響といふべきであらう、此他尙ほ電車、トラツク、国策車、リヤーカーなどあるも、其の数量は資料に一々明瞭ならず、蓋し前表中の「其の他」の部類に算入しあるものと思ふ。

第二章 鐵道と軌道

第一節 鐵道

明治廿四年鐵道
開通

明治二十四年初めて九州鐵道株式会社の長崎本線が鳥栖駅より分岐して佐賀市まで開通し、佐賀駅を市内神野村(當時は尙ほ神野村と稱した)に設置せられ其後、漸次鐵道は延長して長崎に至り、沿線物資の運搬は急速に其用を達し、至大の便を得るに至つた。

佐賀駅は門司駅を距ること八十二哩八、長崎駅を距ること八十二哩一といふ中心地に位置する有様で、加之唐津線は此処を始発駅とし、佐賀線も亦此処を基点として矢部川駅(今瀬高驛)に至り、鹿児島線に接続している、即ち佐賀駅は現在門司、長崎、唐津、矢部川に至る交通の要衝に当り、其繁忙著しきものがある、いま佐賀駅の乗降客、發着貨物の数を示せば左の如くである。

	乗車人員	降車人員	發送貨物	着荷貨物
明治二十四年	二五、五九一 人	二五、四三三 人	一、一一三、七七五 斤	五二五、六五三 斤
同 二六年	六八、三九一	七〇、九九五	二、七七五、九〇四	二、一六六、一三六
同 三一年	二六一、一四一	二六九、〇一六	二、八一七、三六六	七、二九五、三三一
同 三六年	三〇二、三五九	三〇一、四七八	七八、九三八 吨	一、二、八八六 吨
同 四一年	四二三、六八三	四三七、〇二九	二九、二六五	四四、五九九
大正 二年	四六四、三一七	四七一、四六〇	三四、二九〇	五一、八二五

鐵道と軌道

年	乗車人員	降車人員	乗車賃金	貨物發着數
同 六年	四七二、五四〇	五〇九、五六〇	五三、四七三	六八、六九九
同 七年	五三〇、二九三	五六〇、七七三	六三、一二四	七三、九九六
同 一一年	六八〇、一〇九	七二七、二二七	五六、一六三	九一、一九七
同 一五年	七六二、二二三	八三三、六九三	六二、一八九	九〇、三八〇
昭和 二年	七七六、八二四	八三五、五八九	五二、四九五	八〇、八〇九
同 七年	九八二、五五四	一、〇一五、六四八	四〇、八七一	八九、八三一
同 一一年	一、〇七三、四二六	一、〇九五、七六八	四三、八四八	九四、四〇〇

昭和十三年後は資料統計に多少の変更を見、即ち

年	乗車人員	降車人員	乗車賃金	貨物發着數
同 一三年	一、二五八、一〇七	一、三三五、一二四	七一、七四五	一七八、二〇九
同 一四年	二、〇一六、七七八	一、九八六、六九五	一〇、一四二、八〇五	一九三、九七一

となつてゐる、而して昭和十年以降は東佐賀駅の分をも合算されたものであるが、佐賀及び東佐賀両駅に於て一日中に、吞吐する旅客の数は約二万人にして、之を明治二十四年の鐵道開通当時のソレに比すれば、約八十倍に垂んとする状況である。

第二節 佐賀線開通

佐賀線開通

佐賀線鐵道は以前の假称を三国線鐵道と称へ、佐賀駅を起点として筑後の矢部川駅(今は瀨高驛と改む)を経て、肥後の南関に至る計画であつたらしい、ソコで三国線の名が起つた以所である、その後都合により、佐賀、矢部川

開通式

間の工事に止め、昭和十年五月竣成して、同月二十五日正午より、佐賀市に於て其開通式が行れた。

式場は佐賀市公会堂東側の広場に、鏝形かきがたに一大天幕張りを設け、沿線關係の官民約一千五百名を招き、煙火を合図に式を初め、開式の辞、国歌合唱ありて鐵道省熊本建設事務所長淺間逸雄の式辞(石田捷)門司鐵道局長島岡浩一郎式辞(松尾船舶)鐵道大臣(樋口鐵道政務次官代讀)古川佐賀県知事、畑山福岡県知事(坂本同縣土木課長代讀)協賛会長横尾佐賀市長等の祝詞あり、各地の祝電を披露して式を閉ぢ、式場を其饗宴会場として祝宴を開き、佐賀券番芸妓の舞踊などあつて一応閉会し、故大木遠吉伯に対する報告慰靈祭に移つた。

大木伯へ報告祭

同日午後二時より佐賀市協和館に於て、佐賀線鐵道の生みの親としての鐵道大臣たりし、故大木遠吉伯に対する佐賀線鐵道開通の報告慰靈祭が行はれた、一同参列、祓式、降神式、献饌ありて、斎主山辺神官の祝詞のりご奏上、祭主横尾協賛会長(佐賀市長)の報告祭文の朗読あり、斎主を初め遺族側代表中村純九郎、古川佐賀県知事、樋口鐵道政務次官、鍋島侯爵家代表岡部家扶、大木伯記念会代表副島敬親、来賓代表福田慶四郎等順次玉串を捧げ、最後に昇神式あり厳肅の裡に報告祭を了つた。

協賛会祝宴と余興

次で午後三時から開通祝賀佐賀市協賛会主催の、開通祝賀会が市公会堂、及び協和館の両所で開かれた、一同席に着くや横尾協賛会長、先づ一場の挨拶を為し、之に對して一同を代表して樋口政務次官の謝辞あり、各自配付の折詰瓶酒を開て祝杯を傾け、佐賀券番及び町券番芸妓は装ひを凝らして、公会堂ステージに立て余興の舞踊を為し、宴酣なる頃古川知事の発声に和し万歳を三喝し、思ひ／＼に退散したが、市内各小学校児童の旗行列を最初に、県内外の各地から繰込んだ数十組の余興隊は、各自得意の演技を為して会場に押掛け、夜に入てはお堀端で仕掛花火等を打揚げ、佐賀市に於ける近來の大賑ひであつた。

東佐賀駅新設

佐賀線鐵道の開通するや、市内の東部及び東郊外の民衆は、市内牛島町附近に一駅を増設し、同方面の便宜を図られんことを切望し、之が運動を続けていたが、其目的を貫徹して牛島町附近に一駅を新設することとなり「東佐賀駅」と命名して、昭和十四年九月十一日開業式を挙げ、佐賀市は其祝賀会を催し余興の手踊りなどがあつた、同駅は佐賀駅と南佐賀駅(佐賀郡北川副村)との中間にありて、其の新設の依り同方面は大に便宜を得るに至つた。

第三節 軌道

市内の交通機關に一役を沾つて出現したものに、佐賀馬車鐵道があり、川上軌道があり、肥筑軌道がある、其の他幾多の個人營業の自動車が擡頭して、彼の一時三百數十輛の人力車ありて旅客の運搬に忙殺されたるを漸次に駆逐し去つた。

佐賀馬鉄会社

佐賀馬車鐵道株式會社

明治三十四年頃より計畫されていたが、同三十六年八月株式(四万円)を募集して、工事を進め、三十七年十月二十日初めて市内片田江通り明治橋際より、佐賀駅間の運輸を開始し、漸次路線を南に延長し佐賀駅を起点として、唐人町より県庁前の街路を左折して北堀端、裏門通りを経て片田江に出で、右曲して佐賀郡諸富港に至る、この工事の際、明治橋際の路線は撤廃され、其の延長五哩四十鎖に達す。

佐賀軌道と改む

本軌道は筑後川を隔て、筑後の大川軌道並に三潞軌道と連絡し、久留米及び羽犬塚両方面の貨客運搬に

川上軌道

も当り、其前途頗ぶる有望視されたるも客車は一頭立牽馬の四輪、端扉車で、貨車も亦同様の不完全なるものを用い、当時既に「時勢遅れ」との評があつた位で、会社の幹部連も之を認めていたが、稍久しふして輕便機關車に改め、社名を佐賀軌道会社と改称したるも、尙ほ車輛等には改良の余地があつたようである、そして其の本社を市内水ヶ江町に設けていた。

川上軌道株式會社

大正元年十一月二十九日の創立(資本金十萬圓)にして、本社を市外神野村字三溝(市村合併前のこと)

に置き、一は佐賀駅を起点とし中ノ小路線と連絡し、一は神野を起点とせる川上線との二線を有し、中ノ小路線は市内線(約十町)にして紡績通りを招魂社前に至り、川上線は佐賀郡高木瀬を経て、同川上村に至る延長四哩五十三鎖にして、兩線とも輕便機關車牽引の四輪車五台を運転していたが、大正五年五月増資して總資本金拾五萬圓(増資金五萬圓)となし、同九月より佐賀、川上間に電車を運転し、佐賀電気軌道会社と改め、佐賀駅構内に引込線を開通し、鉄道との連絡切符をも発売していた、一方終点の川上村淀姫神社附近には娯楽場等を施設し、遊客の誘致にも努めていたが、大正八年八月三十一日佐賀軌道(佐賀馬鐵)会社と合併し、之に依て資本金額を拾九萬圓と爲した。

佐賀電軌、佐賀軌道合併

兩会社合併後、越えて昭和二年十一月、資本金を百二十萬圓に増加し、佐賀、諸富間を自動車運転と爲し、佐賀市内にも循環自動車路線の營業を開始し、同時に佐賀諸富間の軌道を撤廢する事とした。

本社は合併後移転して神野町八一八番地(佐賀驛西通りを紡績通へ曲り角)に設置して營業を續けていたが、昭和十二年七月に至り電車を廢止し、又佐賀駅構内の引込線も廢止して、専ら自動車運転に依り營業を繼續している、現在同会社の自動車(バス)路線は左の總計四十八キロ四である。

肥築軌道会社

佐賀諸富間

佐賀、川上、古湯間

佐賀、牛津間

佐賀、厘外間

佐賀市内の循環線

肥筑軌道株式會社

肥筑軌道は佐賀駅を基点とし、市外高尾、神埼郡蓮池、三養基郡江見、及び豆津を経て、久留米に至る軌道で佐賀、久留米の兩地を繋ぎ、沿道の貨客運搬を営むべく資本金三拾万円の計画で創立せんとするもので、大正五年一月頃より之が創立に着手し、同年十月二十四日創立事務所を、市内一ノ橋改良座(今の佐賀劇場)前に設けたが、その後佐賀側、久留米側の株主間に意見の齟齬を來し、問題確執したので、交渉委員会を開催し、双方の間に往來し之が解決に努むる等、大に盡力するところがあつた。

既にして同年十二月、本社を佐賀市牛島町に置いて沿道土地の買収を了し、軌条布設に着手する事となつたが、先づ自動車を以て旅客運搬を為すこととし、基点佐賀駅より自動車運転を初めた、延長路線十五哩であつた、其後当市の片江タクシーが該路線を買収して佐賀駅より、神埼郡千歲村迎島行きバス運転を經營することとなり同会社は遂に解散するに至つた。

第四節 自動車

佐賀自動車交通
会社

交通の頻繁に伴ひ、自動車業者が続々として其筋の許可を得て運転するに至つた、然るに昭和十二年七月、支那事変勃發し、物資は漸次供給を引締め、自動車の如きも、運転に必要な燃料「ガソリン」の供給統一され、シカモ日を逐ふて供給漸減となり、業者の苦痛を感ずること大なるものあるより、昭和十四年前山

英之、牛島英四郎、片江三郎等の業者は、自動車合同營業を企画して其成績を見ること、したが、翌十五年四月市内の業者も賛同して右企画の準備行動として合同營業に移り、同年五月左記自動車業者を網羅して、資本金拾九万五千円の会社組織に着手し、同六月十三日佐賀自動車交通株式会社を創立し、市内片田江の元佐賀米穀取引所跡を買収して、此処に会社を設け營業を継続する事となつた。

花見タクシー	前山 英之	牛島タクシー	牛島英四郎
片江タクシー	片江 三郎	四十一番タクシー	辻丸 春一
いろはタクシー	千々岩七郎	池田タクシー	池田 秀次
赤線タクシー	右近 勝次	横尾タクシー	横尾 健次
日ノ丸タクシー	徳永 九一	みかどタクシー	馬場 徳松
千歳タクシー	馬場伊勢松	井上タクシー	井上 嘉八
前山タクシー	前山 清	江田 <small>こした</small> タクシー	江田 護
朝日タクシー	横尾 真八		

尙ほ「はなわ」タクシー(淵上嘉平)、古賀タクシー(古賀カツ)の両名は、会社組織に就て意見の一致せざるものありて、右の加入に漏れるたるが、後に至りて加入申込みを為したれども既に会社設立後にして何とも為し難く、遂に之を会社に買収する事となつたと。

第三章 市 營 バ ス

第一節 バ ス 運 轉

横尾市長時代の
計画

佐賀市の市營バスは、昭和元年頃野口市長時代から、野田市長時代にも研究されたことであつたが、昭和七年八月、横尾市長就任するや、市の面目一新に意を注ぎ、まづ交通施設の改善として市營バスの創設に依る交通の統制便益、並に街衢の刷新を図らん事を思ひ立つた。

市会に提案

而して昭和八年一月、旅客自動車及び靈柩自動車の運転經營に就て調査会を開いた、調査会は委員を選定して他都市の事業実績等を調査し、更に佐賀市の現在將來にも適応せしむべく案を修正し、当初の事業費を五万五千円と積り、之に依りて運輸の收支概算書並に旅客自動車、靈柩車使用料、条例、同施行細則等を決定して、昭和九年六月十四日の市会に提案した、市会は更に十三名の審査員を選定して審査を附託し、同七月五日の市会に審査の結果を報告せしめたが、市会は更に修正可決して、同十日旅客自動車運転免許申請書を内田(信也)鐵道大臣に、九月二十九日靈柩自動車の運転免許申請書を藤岡(和)本県知事に提出した。

免許申請書提出

免許指令

鐵道省では自動車業相互間の統制の要もあり、それには市内の交通機關は、公營を以てするを適當と認め、昭和十年十一月二十七日監第三七〇〇号を以て、旅客自動車運転事業の件を免許せられ、又靈柩車の運搬事業に就ても古川(静夫)知事より、昭和十年十二月十六日佐賀県指令保第二五六九号を以て免許せられた。

交通課其他の準備

是に於て同年十二月二十日の市会に於て、交通課、交通委員等実行機關の整備並に關係豫算の決議を了したが、時恰も年末であつたのと、市会議員の選挙準備(翌年一月六日)等の為め意の如く進まず、一方主務省に於ても起債關係、運賃認可等も種々の事情の為め遷延し、随て事業開始の運びに至らなかつたが、昭和十一年二月に至り、自動車使用条例の認可あり、同三月事業費に充當すべき起債五万五千円の認可があつた、されど運賃の認可なき為め直に運転を開始することを得なかつた。

運賃認可

運賃の認可に就て、鉄道省にては佐賀市内に於ける交通機関の現状に鑑み、市内のバス事業は可成的、市をして統制せしめようとの考へから、佐賀電気軌道その外二、三の重なるバス業者とも交渉し「市営バス業者と重複する区間に付き、譲渡しの申出ありたるときは之を拒むことを得ず」との条件を付けたので、昭和十一年春以来、市は県当局の斡旋を得て、当業者と折衝を累ねたるも、一致点を見るに至らずして一先づ交渉を打ち切り、市は主務省の賃銭認可を得て、暫らく併行路線運転の許可を申請し、県に於ても交渉の経過報告と所見の提示があつて、漸く同年(昭和十一年)八月十七日監第二八七九号を以て運賃設定の件を認可され、茲に愈々運転実行の運びとなつた。

是に於て其の準備に着手し、郷土館(市廳舎西側の市有建物)を改造して、事務所、運転者室、車掌室及び宿直室等に充て、また市庁舎裏の広場を操車場とし、岸川町江頭幾太郎の請負に依り車庫の建設工事を為し、車輛の買入れについては、屢々交通委員会を開きて入札に附したる結果、車台は大阪の日本ゼネラル、モーターズ株式会社の佐賀地方受持販売店たる、市内唐人町丸忠自動車商会に決定し。

一九三六年式シボレー一三二吋、低床式バス、シャシー六輛(大型)

一九三六年式シボレー、コンマジャル、シャシー八輛(小型)

計十四輛を納入せしむることとし、又車体は東京の後藤車体製造株式会社に

一九三六年式シボレー一三二吋、低床式バス、シャシー一架装特別仕様附MA1拾六型ボデー座席向ひ合せ式テレンプ貼り、正面フロンSA(流線)型、昇降口扉なし六台

一九三六年式シボレー、ライトトシャシー一架装特別仕様附MA1拾二型、ボデー座席向合式テレンプ貼り、乗降口扉なし八台

運輸実施

計十四輛を納入せしむることに決定した。
而して昭和十一年十月一日、右車輛も到着したるを以て、同月七日バス運輸開業式を挙げ爾後引続き今日に及んでいるが、其の路線は当時市内のみの路線にして延長十八杆三、また靈樞自動車は上記の如く昭和十年十二月十六日免許を受けたので、其後、需めに応じて運輸を開始しているのである。

第二節 路線の譲受

靈樞車の引受

市營自動車（バス）は如上十八杆三の運輸を開始したが、其の後昭和十二年二月十八日、市内牛島英四郎經營の靈樞自動車運輸事業の譲渡しを受け、佐賀県指令「保第五七〇号」を以て本県知事古川静夫は之が運輸を許可した。

横江線、新村線の引受

次で昭和十二年五月二十八日、右近勝次經營の旅客自動車（バス）運輸事業の譲渡により、「監第二三二四号」を以て鉄道大臣伍堂卓雄より運輸を許可せられ、佐賀郡久保田村字横江に至る路線三杆五、及び同郡嘉瀬村字新村に至る路線八杆九の運輸を為し、前者を横江線と称へ、後者を新村線と称へている。

東與賀線の運輸

更に右近ハツヨ經營の旅客自動車（バス）運輸事業たる、佐賀郡東与賀村作出つくりだに至る路線九杆八を譲渡されたるにより、之を東与賀線と称へて、昭和十二年五月二十八日伍堂鉄道大臣より、監第二三二五号を以て運輸を許可された。

同年六月五日右近勝次經營の靈樞自動車運送事業も亦、市に於て譲受けを為し、佐賀県知事古川静夫より、保第一九九五号を以て許可せられた。

久保田線の運転

翌十三年十一月七日吉村卯三郎経営の、旅客自動車（バス）運転事業譲渡により、鉄道大臣中島知久平より、監第八三七七号を以て運転を許可せられ、久保田駅より佐賀郡久保田村字大立野に至る線路五杆五を、久保田線と名けて運転を続行した。

相応線の運転

また辻丸春一の経営する、佐賀郡西興賀村字相応（せうおう）に至る路線八杆三の譲受を為し、昭和十四年十二月十九日、監第三九九八号をもつて鉄道大臣永田秀次郎の許可を受け、此の路線を相応線と称して運転を継続してゐる。

譲受路線の起点

此譲受け路線中、久保田線は久保田駅を起点とせるものであるが、其他は孰れも佐賀駅を起点として発車しているのである。

市内線と名称

如上の譲受路線（買収線）にあらざる、市交通課が直接免許を得たる路線十八杆三は、市内線にして左の如く運転経営している。

市内線（何れも佐賀駅起点）

中央東線 水ヶ江行き（城内廻り）

東北線 神野お茶屋附近廻り

貫通線 市内構口より佐賀郡徳方行き

初め市内線の延長は十八杆三のところ、他の路線を譲受けなければ、その譲受路線と自家直接の免許線との重複する路線を控除し現在合計五十四杆三を有し其延長線は左の如し、

十八杆三 市が直接免許を受けた路線

木炭ガス応用

廿三籽五 他より譲受（買収）せし路線
 十二籽五 譲受路線中、重複を整理したる路線

而して日支事変の勃発以來、物資の供給意の如くならず、「ガソリン」の節約、統制等、国策に副ふべく、木炭ガスを以て運転すること、し、昭和十三年八月より靈柩自動車の外は車軋を木炭ガスを以て運転すること、し、之が発動機の据付けを為した。

予算は事業開始当時、歳入出とも三万八千五百七十円（經常費二万八千四百四十一円、臨時費一万百三十円）であつたが、事業実施後漸次増加して、昭和十五年度には、歳入出とも拾六万六千八百二十四円（經常部拾三万七千二百八円、臨時部二万九千六百十六円）算し、事業開始後の五年度目には、実に約四倍以上の増額を見るに至つた。

第四章 通信機關

第一節 郵便電信

藩政の頃は所謂「飛脚便」なるものありて、通信機關の用を為していたが、明治維新となり世相一変すると共に、明治二年東京、京都間に公書遞伝の定便制度を設けられた、是が本邦郵便事務の起原となつてゐる、翌三年十二月信書郵便法を發布し、四年改正郵便法を發布して郵便切手の發行を令せられ、五年東京府下の郵

本邦郵便及電信
 事務の起原

佐賀郵便局の事務

局舎新築

一等局に昇格

便開始と共に、増補郵便規則を發布して先づ県庁所地に向つて信書遞送の途を開いたのを通信事務の端緒とする。

電信は明治二年八月、電信技師英国人ギルバートを聘して、横浜燈明台役場と同港裁判所との間にブリゲ―指字機によつて、官庁通信を取扱つたことに始まつてゐる。

我佐賀市に於ては、明治四年十二月白山町土橋側に初めて佐賀郵便局を設けられ、同六年十月電信事務を取扱ひ、九年十一月郵便為替を、十一年五月郵便貯金を取扱ふこととなつた、二十二年七月郵便、電信事務を合併して二等郵便電信局となり、二十六年二月小包郵便事務の取扱ひを開始した。

爾來人文の進歩、市勢の發達と共に事務繁劇となり、従来の局舎は狹隘にして執務上支障を來たすを以て、同二十九年八月同町に新局舎を新築し、翌年五月落成して之に引移つた、即ち現在の局舎がソレである、そして同三十六年四月更に佐賀郵便局と改称し、四十年二月電話開通して商工業の發達年を逐ふて著しく、郵便通信事務又累年激増し來り、大正二年四月より市公金取扱ひを、四年三月国庫金取扱ひを為し、五年十月には簡易保險事務を取扱ふ事となり、同年十二月一等郵便局に昇格し、大正十三年三月電話分室の新築を為すに至つたが、いま明治二十二年の市制施行年と、市制施行五十年後の昭和十四年との此等取扱ひの數を見れば左の如きものがある。

明治二十二年（又は取扱開始年）

昭和十四年（市制五十年後）

引受 數

配達 數

引受 數

配達 數

通常郵便

六五〇、二七八通

五三八、六〇二通

八、八九六、一四七通

一〇、五九九、五六九通

通信機關

通信機關

小包郵便	(明治二六年度から)	七七個	一五二個	八、七八九個	一一〇、六六八個
速達郵便	(昭和一二年度から)	三、六八二通	八、〇九二通	九、六八六通	一八、五六七通
電信取扱		一九、五四六通	二五、〇六三通	七九、六〇六通	一三三、二〇九通
郵便爲替	受付	八、六七七件	六二、六八二件	一三、六五二件	一、五一〇、七二三件
	拂渡	六、六二二件	四〇、二三二件	二八、一〇五件	一、九二四、四〇二件
電信爲替		判明セズ			
郵便貯金	預入	二、三一七件	五、八一三、一八三四	八二、六四三件	八五四、三六九件
	拂戻	四〇三件	四、八六五、二五〇四	一三、〇八五件	七〇四、四七五件
集金郵便	拂引	一件	一七四	六、六二五件	...
	拂渡	二件	二四四	八、三一六件	...
郵便振替	受入	三件	一〇四	一六、六六二件	一、七〇一、〇九三件
貯金受拂	拂渡	七二二件	三一、六七七件	六、三九七件	一、三七一、七三七件
書留及び		一三、八二五件	七、五二〇件	九一、八九〇件	一六二、六五〇件
價格表記					
年金恩給拂渡	(明治四三年度から)	四五二口	一九、五一九口	一、一四二口	一三五、八一〇口
	(明治四四年度から)				
簡易保険契約	(大正五年度から)	四一七口	三九、七八二口	四〇、九一〇口	六、九五五、三八一口
市公金郵便振	(大正二年度から)	四、六三三口	二四、二八六口	一一、〇三三口	一八、七一一口
替取扱状況	(大正四年度から)	六三口	二、〇八一四	六一一口	一一三、一六三口
国庫金取扱状況	(大正四年度から)				

右表の内、前記載の外、速達郵便は昭和十二年度から、郵便振替貯金の取扱ひは、明治二十七年度から、年金恩給の取扱ひは明治四十三年から取扱事務を開始したといふ。

然るに茲に明治初年頃の郵便事務について次の如き談を聞く、佐賀郵便局の来歴が、既に前に掲げた通り

郵便料金値上

市内の無集配三等局

であるから、敢て之を掲載するの要もないが、一挿話として左に記して置こう。

「元町を西に突当る左側に旧藩時代の飛脚立場があつた、明治十二年頃は綾部某といふが郵便所を営んでいたことを覚へている、其の時代には「ポスト」は無かつた、郵便書状に金式錢を添へて此の所まで持て行て郵便を出すのであつた、今一ヶ所六座町の突当り長瀬町へ曲る所にもあつた、其処は元町の出張所、所謂郵便受取所らしかつた」。

佐賀局が明治四年の創立であつて見れば、この話は年代からいふも多少の疑はしきところあるも、元町も、六座町も一つの郵便所で、実は佐賀局が市民の便宜を計り、現今の郵便切手売捌所（以前は売下所と云ふ）様なものを設置していたのではなかつたかと思はる、その時代は信書一通には切手二錢を貼用していた事は事実で、また葉書は一枚一錢であつた、それが改正されて明治三十二年四月一日から信書一通に三錢切手、葉書は一枚壹錢五厘となり、次で昭和十二年四月一日より信書四錢、葉書二錢となつたのである。

此外、無集配三等郵便局が市内に九ヶ所、何れも一般郵便電信事務を取扱つてゐる、今その開局順により之を左に記して見よう。

局名	開局年月日	電信事務取扱開始	初代局長	現局長
佐賀 柳町局	明治二九、七、一(所)	昭和一四、四、一	高柳 長輔	眞崎 兼雄
佐賀 道祖元局	明治三〇、一、九(所)	明治三六、一、二、二六	蒲原 大助	森永 勝次
佐賀 水ヶ江局	明治三一、八、一(所)	明治四二、一、二、一一	蒲原民太郎	坂井 喜八

佐賀伊勢屋本町局	明治三五、四、一(所) 同三八、四、一(局)	昭和一四、四、一	横尾峯吉郎	横尾 亀吉
佐賀吳服町局	明治四〇、三、一六	右 同	古賀 幸三	水町又三郎
佐賀北堀端局	大正五、八、二一	右 同	村山 固義	草野 初市
佐賀上多布施局	大正一二、二、二七	右 同	秋山 喜三	秋山 全
佐賀驛前局	昭和一一、二、二六	右 同	蒲原 榮次	同上
佐賀城内局	昭和一一、六、一	右 同	力久 利三	同上

右開局年月欄に(所)とあるは、初め郵便受取所として創設したるもので、(局)は後に無集配三等局となりし年月を示す。

又右の外、明治三十五年二月一日創設の、佐賀点谷町郵便受取所があつたが、這は同年四月一日伊勢屋本町郵便受取所の設置と共に廢止される事となつたらしい。

如上の各三等局長は部会を組織して、郵便事務の研究調査等を為しているが、其の初代の部会会長は蒲原大助(道祖元局長)にして、二代は横尾龜吉(伊勢屋本町局長)、三代は坂井喜八(水ヶ江局長)、四代は蒲原榮次(駅前局長)にして五代即ち現在の会長は力久利三(城内局長)である。

第二節 電話

電話機の渡来

電話機の本邦に渡来したのは、明治十年(紀元二五)であるが、同二十年ガワーベル電話機の渡来と共に、之を東京、熱海間、及び東京、静岡間に試用して好成績を得たので、同二十三年(紀元二五)東京及び横浜に電話交換局を創設し、一般に公開、加入者の申込を受けた事に初まると。

佐賀市に於ては、明治三十四年(紀元二五六一)一月二十九日、佐賀商業會議所の総会後、會議所議員牟田万次郎より、佐賀市に電話開通の必要を陳べ、會議所に於て其の斡旋方を希望する旨發議したが、会頭中野致明以下多数の賛成を得、之が実現に盡力する事となり、同年九月五日の総会に附議して本県知事、及び佐賀郵便局長にも交渉し、県庁を経て首相、及び遞相に「佐賀市に電話交換局設置の儀に付建議」するところがあった。

爾來屢々市内の電話架設希望者の集合を求め、或は會議所役員会を開き或は請願書を提出し、又は會議所常議員を上京運動せしむるなど、熱心斡旋するところがあつたが、明治四十年二月愈々開通を見るに至つたので、會議所は自ら主催して当日佐賀武徳会場に於て、電話開通祝賀会を開催した、其の当時の電話加入者は百八十四名であつた。

既にして第一回電話開通後は一般に商取引その他の關係等より益々利便を痛感し、第二回の電話増設を希望するもの、日を逐ふて激増し來り、商工會議所に之が斡旋を申込みより會議所は又復た其の勞を取り、明治四十年四月以來、同四十五年八月に至る間、前後第七回目の増設まで斡旋盡力した、第七回目以後は會議所の書類散逸して詳かならず。

電話の初めて開通するや、或は珍器奇什だと為し、送話口に立て徒らに無用の談話を試み甚しきは放歌朗吟などして交換局の注意を受けたものもあつたという。

かくて大正十三年三月佐賀郵便局の裏手、八幡小路側に電話交換分室を新築して、今日に至つたが、其の

開通当時の百八十四口より、現在では一千六百二十七口に達し、通話数も亦左の如く増加し、益々電話の利
用が激増しているのである。

明治四十年度(電話開
通年)

通話度数 五七七、二二七

市外電話 九、〇七九

通話度数

昭和十四年度

九、四〇九、六七九

五二一、六九一

第三節 ラジオ

佐賀市のラジオ
聴取は大正十四
年から

ラジオは最初娯樂的のような嚮があつたが、各種のニュース等も放送せられ、新聞紙の報道よりは迅速であるとし、今や現代文化の中心を形造つて、全国的に發展を見るに至つた、佐賀市に於ける最初のラジオ聴取は大正十四年八月六日であつたというのみで、聴取者の何名であつたということさへ今はさだかに知るを得ず、熊本中央放送局に就て聞くも、現在聴取者中の最も古き者といふのみで、果して何名なりしかは不明である、但し同放送局は昭和三年六月十六日の開設であるといへば、佐賀のラジオ聴取者は、ソレ以前からの事であるからだといふ、同放送局開始の年度末(即ち昭和四年三月三十一日)に於ける、佐賀市の聴取者は二百三十八と註せられている。

其の後ラジオ放送局は、アチ、コチに設置せらるゝ至りたれば、佐賀にも之を誘致すべく、昭和十年二月十六日佐賀商工会議所理事西喜代市は、其の誘致問題に就て、関本県内務部長及び宮川佐賀郵便局長等を訪問

放送局設置の希
望

して談ずる所あつたが、其後如何になりしやを聞かず、唯市民間には放送局設置を希望しているのみである。

熊本中央放送局設置以来(昭和三年度)佐賀市のラジオ聴取者は左の如く増加して、年々其の發展を示している、

	現社聴取者	増加数		現在聴取者	増加数
昭和三年度	二三八	:	昭和四年度	二七八	四〇
同 五年度	四〇三		同 六年度	五三三	一三〇
同 七年度	八八六		同 八年度	一、一七六	二九〇
同 九年度	一、四三六		同 一〇年度	一、八四〇	四〇三
同 一一年度	二、三〇〇		同 一二年度	二、九二九	六二九
同 一三年度	三、四四三				

第十三編 水道

佐賀市の水道に就ては、別に「佐賀市水道誌」ありて、詳細を悉くしあれば之を同誌に譲り、茲には其の大意と、同誌に掲載漏れの事などを補記収録する事とする。

第一章 水道計畫

第一節 佐賀市の飲料水

佐賀市の飲料水

佐賀市の飲料水は、多布施川の水流に依れるもので、元和年間成富兵庫茂安、佐賀郡春日村宇尼寺に巨大