

大阪市交通機關の獨占市營

岡崎 早太郎

一 公營主義の起原

雜誌大大阪八月號に『交通機關市營獨占の批判』と題する論文がある。經濟學博士小島昌太郎師の高説で、近來稀に見る大文字である。同雜誌の編輯子が師を紹介して、我國交通學界の第一人者で、減多に筆を執らないに拘はらず、敢て本誌の爲に玉稿を與へ呉れたと禮讃したことも尤もであらう。師はこの題下に所謂市街交通機關に關する所論の範圍を、獨占的又は準獨占的に一個の交通網を作り、或は一交通體系の下に組織的活動を爲す、(一)高速度鐵道、(二)路面電車、(三)乗合自動車の如きに限定し、タクシーや人力車のやうな箇々の需求に應じて、孤立的活動をなすものを除外し、各機關に涉り論ずる所あつた。しかも其の所論が頗る巧妙深遠で吾等素人は、一讀して要領を得ず、

再讀して疑問が百出し、三讀して恰も五里霧中に彷徨する憾を免れない。事ここに至つては、なるほど交通學界の大學者であらうと、只只驚歎する他なかつた。蓋し吾等と所見を同ふする人もあらうことを信じ、ここに聊か疑問の一端を擧げ、減多に筆を執らない師に請ふに、今一度執筆して懇教を與へられむことをお願する。

師はその所論の劈頭に於て『我國に於て、市街交通機關の公營主義が主張せられたのは、明治四十年前後路面電車が、都市内部の交通機關として普及せんとするの機運に向つたときであつた。そして、公營主義が是認せられた根據は、主として、(一)當時、大都市は漸く財政膨脹の傾向にあり、租税以外に於て都市收入を擧ぐる道を講ずる必要が接迫しつゝあつたこと、(二)路面電車は有利なる事業と認

められたること、(三)路面電車事業に於て擧ぐる收益は、市民の支拂ふ運賃より生ずるものであるから、これを市民全體のための經費たる市財政に繰入れることが合理的と考へられたること、にあつたと思ふ』と一般的想定を降した。しかも當時路面電車を都市に於て公營せしものとして、我大阪のただ一市で他に類例とてはなかつた。而して大阪市の路面電車公營の基調は、明治三十六年十一月十三日市會の議決を経て時の政府に提出した。左の上申書以外には何ものもないのである。

大阪市街鐵道ニ關スル上申

大阪市ハ年ト共ニ益々繁榮ヲ加ヘ、空前ノ大事業タル築港工事ハ漸ク機ニ達セントシ、前途ノ發達豫想スヘカラサルモノアリ、蓋シ土地ノ繁榮ハ直ニ交通ノ頻繁ヲ來タシ其機關ノ便利ヲ求ムルコト切實ニシテ交通ノ便利ハ又繁榮ヲ助長スルニ於テ主要ナル動力タリ、之ヲ大阪市ノ現狀ニ徵スルニ河川ニ巡航船アリト雖未タ全市ニ普ネカラス、且一ニ水上ニ止マリ陸上ニ至ツテハ交通機關トシテ見ルヘキモ

ノナク、特ニ道路ノ狹隘ヲ以テシ交通上市民カ時間ト費用トヲ浪費シ、市ノ發達ヲ防害スルモノ其ノ幾許ナルヲ知ラス、此時ニ當リ其必要ニ應ジ更ニ其發達ヲ助長スルノ一策トシテ、先交通機關ノ整備ヲ計リ即チ全市ニ互リ電氣鐵道ヲ敷設セントス、是レ急務中ノ急務ナリト信ス

更ニ之カ經營ノ方法ヲ考覈スルニ、現在道路カ公共團體ノ管理ニ歸シ、又其經費ヲ以テ支持セラルル如ク、市街鐵道ニシテ交通上ノ必要機關ナルニ於テハ、其敷設ノ箇所營業ノ方法及資金ノ限定等ハ總テ之レ公共ノ利害ヲ標準トシテ査定セラルヘキモノナレハ、當然公共團體ノ手ニ委セラレヘキモノニシテ、決シテ私人若ハ營利會社ノ壟斷ニ委スヘカラサルヤ明カナリ、況ンヤ事業ノ性質獨占的ニシテ利益確實ナルニ於テヤ、一旦誤テ私人若ハ會社ノ手ニ委センカ後日臍ヲ噬ムモ亦及ハサルヘシ。

翻テ大阪市ノ財政ヲ顧ミルニ、築港其ノ他ノ事業ノ爲市費益々膨脹シ、獨リ市税ノミニ倚ラハ大阪市ノ繁榮ヲ企圖シタルノ計畫ハ却テ之カ萎靡ヲ招クノ虞ナシトセス、之ヲ

以テ他ノ好財源ヲ發見スルコト實ニ焦眉ノ急ナリトス、此ニ於テカ市自ラ進ンテ有利事業ヲ計畫スルノ必要ヲ感スルコト甚ク切ナリ、然ルニ市營トシテ其當ヲ得タル電燈瓦斯ノ類ハ既ニ他ニ之ヲ經營スルモノアリ、今俄カニ市營ニ移スコト容易ナラス唯殘ル所ノモノハ獨リ市營鐵道アルノミ、是レ事業簡易ニシテ利益亦確實ナルノミナラス公共的獨占事業タルコト前ニ述フルカ如シ

之ヲ以テ大阪市ハ全部ノ市街鐵道ヲ市ノ直營ト爲スノ必要ヲ認メ直チニ之カ計畫ニ從事セントス、然ルニ市街鐵道ノ許否權一ニ內務大臣ニ在リ、萬一大阪市内ニ電氣鐵道敷設權ヲ他ニ附與セラルル如キコトアランニハ、市ノ畫策ハ全然水泡ニ歸シ從テ利害ノ影響實ニ又多大ナリトス、加之其經營ニ關スル財源ハ則チ公債ニ依リテ之ヲ得サルヘカサルカ故ニ其許否亦內務大臣ニ在リ

仍テ市ハ更ニ實施ノ案ヲ具シ必要ナル稟請ヲ爲スヘキニ付、希クハ豫メ其意ヲ諒トセラレ大阪市ノ發達ニ資セラレシコトヲ熱望ノ至リニ堪ヘス云々。

以上は大阪市が政府當局に致せる一個の上申書に過ぎないけれども、これが爾來約三十年の久しきを通じて、終始一貫變ることなき鐵則なることは自ら明瞭である。

すなはち大阪市の路面電車の公營は専ら公益主義に立脚して興り、營利は全然公營の目的ではなかつた。而已ならず都市町村の公共團體が營利を目的とする事業經營の主體者となることは、我國地方制度の認めざる點に看ても、斯業が營利主義を以て興されたものでないことは之を察するに難くない、しかも所謂上申書中には多少師の唱道した事項に類似した文字はあるが之は單に事業經營に因り財政的危地に陥る惧なきことを強調せし一形容詞たるに過ぎない。もし師がかかる片言隻句を捕へて收益目的なりと斷定せしものとすれば、それこそ眞に大なる錯覺ではあるまいか。況んや師の想定せるが如く斯業に因る收益の全部若は一部を、市の一般經濟に繰入れることに付ては一言半句も論及せる痕なきおや。要するに師が其の所論の根據として擧げた事項は、單に大阪の交通機關市營主義と、全然其基調

を異にせるのみならず、他都市の夫れに於ても合致しない事は、市制の規定上明瞭なりと謂ふべきではあるまい乎。

二 市營路面電車

それから師の高論中に路面電車の収入減退に關する善後策がある、これ亦金玉の文字ではあるが尠からず不可解の點が潜在する。所謂收入歩合の減退に付ては當務者すでに其の數字を發表してゐる位だから、吾等亦これを認めぬ譯には行かない。さり乍ら統計上に現はれた數字は、或期間に於ける収入を前年又は前々年の同期に於ける収入に比較せる増減に止まり、資本對利子の關係から割出した損益計算を明示した數字ではないのである。而して過去數年以來に於ける不景氣の極底と言はれる昨今でも、収入は常に直接事業の經營に要する費用及建設費に對する利子、すなはち普通に謂ふ支出を償ふて餘りあることは事實である。しかも所謂收入對普通に謂ふ支出の差額、すなはち純益金が尠ふして、その純益金もて行ふべき保存費及改良費を潤澤にすれば、建設資本たりし公債の元本が豫定通り償還が不

可能となり、公債の元本を豫定通り償還すれば、保存費及改良費に不足を生じ、惹いて交通事故を多からしむる結果を來すと言ふのが現在の事實で、この難題に即して之を如何に切り抜けむかと言ふところに問題はある。これに處すべく師の教ゆる解決策を摘記すれば『路面電車賃の収入減退が斯業有利性の動搖であつたとしても、有利性の動搖のために獨占市營主義が動搖すると云ふのは、あまり根柢的の事柄ではない。不景氣のためにも、市營電車の収入減を來すのであるから、この場合有利性が減殺したるの故を以て、市營を廢して民營とするといふならば、更に景氣が恢復して、市街電車の有利性が増加した曉に於ては、再び市營が計畫せらるゝことゝなるであらう。かくの如きことを反覆すれば經營主體の轉換によつて無用の失費を繰返すことゝなるだけである。また線路の延長、交通網の擴大、若しは収入減に比例する所の勞賃引下げの困難などによる所の有利性の減退といふものも、人口の都市集中の盛なる我國に於ては、一時的經過的の現象であつて、永久的、固定的の

ものではない。暫く藉すに時を以てせば、周邊の線路も交通量の増加を見ることとなり、都心附近のそれに劣らざる収入を擧げ得ることとなるであらうからである』云々。要するに路面電車の収入減は不景氣の齎らせる産物の一であるから、暫く我慢して景氣の恢復を待てと言ふに異ならぬ。語を換へて言へば疵は痛からうけれども、聽てはなほる時期が来る、まづ夫れまでは黙して辛抱する他はあるまいと言ふのであつて、全然病人に對する同情がなく、所謂對症療法がない。言はばユキナリベツタリ只なりゆきに任ずと言ふ藪醫者の處方箋で、師一流の純理論かも知らないが、時代の動向に盲目的な夫れでないか、少くも起死回生を策する名醫としての働きを認め得ない憾がある。

路面電車の現狀を前に之が救濟策を説くは只一人の師のみではないが、吾等ほもし之が會社事業であつたとすれば如何あらうかの新問題を考慮する。公企業に於ける所謂建設資本金たる公債の元本は、會社事業にありては會社の資本金たる株金に相當する。會社の株金は事業の必要に應じ

増加募集することはあるが、減資の如き特殊の場合を除く他は會社の存続する限り永久に据置き絶対に償還することはない、會社が株金を償却し株主が無くなれば、會社之れ自體も消滅するからである。而して市營路面電車の現況は収入減を啣ちありとは言ふものの、その収入は既述の通りに經營費を支辨し、建設資本たりし公債の利子を拂ひ、なほ若干の剩餘がある。所謂公債の持主は會社事業に於ける株主に當り、公債利子は會社が株主に與ふる利益配當金に相當するから、會社事業としては立派に其の經營を繼續し得て、現時の減收亦大なる問題ではないのである。果して然らば市營路面電車經營難易の原因は、年々の景氣不景氣に隨伴する収入の増減よりも、むしろ一面に於て軌道工作物の保存と改良を求め、他の一面に於て會社の株金に相當する公債元本の償還を強ゆる現行制度にありはしない乎。吾等はこの點から觀察するに於て、現時の收入難切抜策としては、即今すでに償還期の到來せる公債元本は、借替の方法に依り其の義務を履踐し、剩餘金のあらむ限り

盡して軌道工作物の保存と改良に傾倒し、依て日夜頻發する交通事故を絶滅せしむの外、所謂工作物をして建設當時に於ける以上の價格を保たしむるに越した良法はないと思ふ。こは蓋しこの際に於ける臨機的手段でなく、會社事業にありては定則として行ひつつある方法なれば、軀ては移して市營交通機關經營の基礎を茲に安置し、努めて動搖の程度を少からしむべく、根柢から現制度の建て直しを求むべきであると思ふ。

三 市營高速鐵道

つぎに師の高速鐵道に付ての卓見がある、師は『高速鐵道に至つては、路面電車と全く事情が異つて居る。これを獨占市營としたことは、たゞ錯覺の產物であらうといふの外はない』と放言し。さらに『大阪市が目下計畫して居るやうに、市内高速鐵道の獨占市營が實現したとすればどうなるか。高速度停車場のどこから乗るにしても、郊外電車の終點に於て乗換を強制せられる。従つて長い階段を上つたり下つたり、若はエレベーターに乗つたり降りた

りして切符を買ひ、發車を待ち、煩勞と時間とを浪費して、やつと目的の郊外電車に乗ることになる。これでは高速度交通機關の効果が少くも半分は滅殺せられる。

然るにこれとは異り、獨占市營主義をとらず、例へば各郊外電車會社のシンディケートをして、その施設經營に當らしむるか、若は市が設計と施設とをなし、運轉だけをシンディケートをして當らしむるとすれば、市内高速度停車場のどこからでも、京都行、神戸行、寶塚行、奈良行、或は伊勢行、名古屋行、大津行等の電氣列車が、順次發車することとなり、市民は一度その停車場より乗れば、乗換の煩勞なく一度座席を得れば、そのままに目的の郊外若は都市へ達することが出来るであらう。乗換を強制せらるゝ場合と比べて、市民の利益便宜、いづれが大なるか、言を俟たざる所である。高速度交通機關の獨占市營といふが如きは、公營本來の趣旨に反するは明かである。

殊に大阪市が計畫せるが如き、南北線は地下とし、東西線は高架とするが如きは、高速度交通機關の機能を支離滅

裂する所の、従つて市民の交通利益を無視して巨額の資本を浪費する所の計畫といふの外はない。市が全市の高速交通機關を總て地下とするにつき、その財政が許さないとすれば、これを私營に任すべきである。舊式の獨占市營主義に囚はれて、公營の根本原則たる市民の福利増進といふことに反する施設をなすが如きは、善意に解釋しても錯覺といふの外はない』と喝破した。

師の錯覺論を拜見すると、師は先づ以て所謂高速交通機關に遠距離交通機關若は都市間連絡交通機關と定義づけ、これを基調としての立論かと窺はれるが、これが抑々錯覺論の起る根源ではない乎。吾等の高速交通機關に對する觀念はさやうなものでは全然ない。ただ比較的高度の速力を有する市内の交通機關であるが、もし之に學者的に定義を下すならば、他の交通機關との關係を考慮し、『高速交通機關とは、街路交通に些少の危険を與へず、又これと牴觸することなく、必要に應じ自由に速度を出し得べく、市内に設くる一定の運輸機關を謂ふ』位の程度のもので、師の所謂

遠距離交通機關若は、都市間連絡交通機關の如きは全然眼中に置かない。否これを考ふる必要を認めない。現に國有鐵道大阪驛を始め、梅田、天滿橋、上本町、天王寺、難波、港町、汐見橋等に於ける汽車鐵道及郊外電氣鐵道の停車場が吞吐する民衆は、毎日數十萬を算すべし、其大多數は都心部から十軒乃至十五六軒（六哩——十哩）以内の居住者に係り、その以外に往來する者は極めて少數なるが故である。蓋し徒歩交通時代にありて、市内高速交通機關の役目は、乗合馬車若は鐵道馬車の任務であつた。其後これに代るべく出現したものは路面電車であるが、その時代に於ける都市關係の交通機關としては、内部的に路面電車あるのみでなく、外部的には幹線としての蒸汽鐵道の外に、補助線級としての鐵道も漸次發達し來つた、現在所謂郊外電氣鐵道がこれだ。しかも都市の發達はさらに特殊な交通機關の新設を要求して止まない。すなはち市内の人口が激増して住居地域及商工業地域が擴大し、これ等各地域間の距離が遠くなり、その往復に多くの時間を要することにな

つたからである。これを我大阪市に看るも東の方住吉區平野郷若は東成區放出町あたりから、西の方大阪港の埠頭に至る間は十五料を有し、路面電車では約一時間と五十分を要し、さらに北の方神崎川から南端大和川までの距離は十六料以上で、これ亦同じく約二時間を要する。かかる關係に於て市内及近郊の居住市民を、ヨリ迅速に且效果的に輸送するため、郊外電車や路面電車以外に何等かの輸送機關を必要とした。所謂都市高速鐵道はこの急需に應ずべく出現したもので、その使命は現實に擴大せられた廣き市域に分布居住する市民が、その業務地への往復の爲に要する時間を可及的短縮するにありて、所謂京都市、神戸行、寶塚行、奈良行、伊勢行、名古屋行、大津行等少數來客を目標としての施設ではないのである。しかも師は市營高速鐵道から、その終點に於て郊外電車に乘換を強制せられることを前提とし、長い階段の上下、昇降機の乗降、切符買換、發車の待合等に夥しき時間を浪費し、爲に高速鐵道の効果を半以上失はずやと杞憂し、果ては郊外電車の全部

又は大多數を都心に乘込ましめ、その經營者にシンデイヤートを組織せしめて連絡運轉を爲し、依て叙上の憂なからしむべく敢て妙策を立つる所あつた。所謂妙策に即して大阪市を通過し、又は大阪市に著發する鐵道及軌道を看るに、國有線が六線路、地方鐵道又は軌道が二十線路都合二十六線路ある。而してこの多數線路中には其の軌道に於て狹軌式があり廣軌式があり、その車輛には高床式、低床式、連結式、單車式ある等、各その様式を異にし少しも統一がない。これが假りに師の言ふが如く大阪市が高速鐵道市營の方針を先決した結果であつたとしても、今日この現狀を無視して其の全部若は半數以上を東西南北から都心に乘込ましめむとする如きは眞に無謀の極ではない乎。さらに巨費を厭はず軌道及車輛等一切の工作物を改造することとせむも、市内幾多の停車場から乘換なしに各方面に發著すべく乗降場を設けることは不可能である。かくて徒らに交通上の混亂と雑沓とを惹起し、所謂巧妙なる運輸の可能か不能かは擱き、運輸系統を描き發著時間を按排することす

ら只一場の夢物語に過ぎない。要するに市内高速度鐵道の任務と、遠距離又は都市間交通機關たる特急若は超特急鐵道の使命とを混同した錯覺論として、一先謹んで師に返上しさらに一段の御研究を煩すの他はあるまい。

さらに吾等の高速度鐵道が、高架式と地下式との二様式を併用したことに關し一段の名論がある、これ亦乗換を苦に病むでの議論であるが、我高速度鐵道はすでに反覆評說せし通り、都心と郊外とを連結する市内の交通機關に屬し、彼の郊外鐵道や國有鐵道の目的とする、大阪から他の都市へ、郊外から郊外への交通機關とは全く趣を異にする。具體的に言へば市を東西に横斷する高架線、市を南北に貫く地下線は、相互に其の任務と目的を異にする。かくの如く其の使命を異にするこの二大線路が地理的關係上、偶々末吉橋停車場と心齋橋停車場に會合し、ここで平面的交叉を避けて高低交叉をしたればとて、それで高速度交通機關としての機能を支離減裂にしたとの論斷は何たる感違ひであらう。所謂南北線の目的は南北郊外の市民を短時間

に都心に導き、東西線の使命は東西邊端と中樞との距離を時間的に短縮するにある。而してこの二大線路が高低交叉をしたるが爲には、交通能率の増進こそすれ、その任務使命の遂行には少しの支障もないではない乎。蓋し聰明なる師の神經は、東より北に、南より西に、夫々鐵道それ自體が目的とせざる方向に動くに方り、乗換を要する煩勞ありと言ふ點に働きある爲であらう。さり乍ら夫は我高速度鐵道の目的に對する例外者であり且少數者なれば、これに對し乗換を求むるは其の人々にとりては多少の煩勞あらむかなれども、大衆交通施設の上から看れば、むしろ適切な施設にして何等の奇觀でもなければ不可思議でもない。もし之等少數乗客の爲に、特に巡環式直通列車を運轉すべく特殊の施設を爲したりとせば、それこそ多數市民の交通利益を無視して、巨額の資本を浪費する結果に墮することならう。もし夫れ市が全市の高速度交通機關を總て地下式構造とせざりしは、財政が許さない爲でないかとの御心配に至つては、市は高架線路を適當とする場合は高架式を採用

し、地下線路を必要とするときは地下式を用ひ、敢て因襲に泥まず、毀譽褒貶を意とせず、ただ眼前の事實に即して將來の利害を考慮し、適當と認むる措置を爲せるに止まり、無理解無研究のまま即興的に爲せる計畫でないとお答する外はない。要するに市は公營の原則たる多數市民の福利増進に反する施設は斷じてしない、従てこの事實に對しては折角ながら、善意の御解釋の方に却て多分に錯覺が含まれてあるでないかの觀を免れない。

四 市營乗合自動車

最後に大阪市營バスに對しては消極的ではあるが、珍らしく賞讃論がある。『大阪市營のバスが會社バスに比べて事業成績劣るの故を以て、これを非難するの聲を往々聞くけれども、それは常らざる非難である。今日會社バスが多數の車輛を運轉し、サービス第一主義をとり、時としては景品を出し伊勢參宮に招待するが如きは、全く市營バスあるのお蔭である。市營バスがなく、會社バスの獨占であつたならば、市民はバスによつて少くとも今日享くるが如き程度

の利便を與へられないであらう。財政上の利益は、多く擧ぐることを得ないにしても、市營バスの存在の意義は、それが市民の交通利益を増進しつゝあることによつて十分これを認めて可なりである。』云々。すなはち市營バスは經營方法に於ては會社バスに劣り、財政的には収入が擧らなくとも、競争者たる會社バスが競争の爲により以上の利便を市民に與ふるが故に、市營バス存在の意義はある、約言すれば他山の石としてのみ其の價値を認むると言ふにありて會社バスの廣告のやうでもあり、愛弟子たる市營自動車課長逸見法學士の爲に廢止論を差し控へたかの嫌もある。

師の所説はさること乍ら、吾等の市營バスに期待する所は、バスそれ自體の經營でなく進むで路面電車の援護隊たることにある。言ふまでもなく路面電車の經營には其の基本的施設に尠からぬ費用が要る、道路を擴張し、軌道を敷設し、これを維持改良する事がこれだ。この基礎的施設の他に尙多額の經營費が要る、これに反し自動車事業にありては、運轉費と車の維持費のみで、道路及軌道に關する基

本費用が全然要らない。而已ならずバスたるとタクシーたるとを問はず、自動車は路面電車の爲に設くる軌道上を自由に運轉することを許されあるが故に、近時軌道の損傷が特に著しきを來したに拘らず、これが維持改良の爲には總一文の負擔義務を負はない。而して路面電車經濟は自動車の破壊した軌道の修繕まで負擔しつゝ、逆に乗客を奪はれつつある。蓋し路面電車經濟の不振に關し、一原因を爲せると看る強ち僻目ではあるまい。

かゝる路面電車經營難に方り之を援護し、所謂危難を救ふべく出現したものは誰あらう、市營バスそのものである。されば市營バスの使命は只その存在に因り、競争者たる民營バス經營方法の改善を促し、間接に市民の利便を來

す程度の働きで満足すべきではない。さらに車輛を増加し。乗客の待遇を優良にし、その賃錢も現在の區間制を廢止し、電車賃と同程度までに引下げ、少くも路面電車軌道の存する道路より、民營バスは勿論、タクシーをも驅逐し了すと言ふ位の氣概を以て振興するところあらねばならない。否これを爲してこそ市營バス存在の意義がある。要するに同じく他山の石としてゞはあるが、會社バスを攻ぐ爲の他山の石でなく、市營電車を攻ぐ爲にする他山の石たることを忘れてはならない、もし夫れ單に市營バス經濟のみにての損益計算は、須らくこれを度外において然るべきである。