

日本の道路計畫の一部として

(東京市交通機關の整理を)

田川大吉郎

日本の道路計畫の一部として、東京市の交通機關を整理することは、出来ないことでせうか、それは不適當なことでせうか、不必要なことでせうか、若くは不合理なことでせうか、突然の様であるが、私には、必らずしも、突然ではない。廣く大方の教へを仰ぎたいと思ふ。

—

昨年の春——昭和六年のこと——の議會に於て、東京市の交通機關を整理し統一する必要があると思ふが、政府はどう考へらるゝかと私は問ふて見た。

政府は、目下、その必要を認めないと、素つ氣なく答へられた。但、これは私の豫期しなかつた所ではない。多分、こんな答へを爲さるゝであらうと私は豫期してゐた所である。

政府の第一次の答へを足れりとせず、私は第二次の問ひを起した。問題とする點は、東京市の交通機關の現状を以て、

満足すべき状態に在りとするか、東京市その他の努力に拘らず、尙満足し兼ねる、状態に在りとするか如何である、これを利用する者は東京市民である、東京市民は、これを以て結構此の上なし、此の上の注文の仕様は無いとして居るか、將た、かうもして貰ひたい、あゝもして貰ひたい、かうはならぬものだらうか、あゝはならぬものだらうか、現に此の様な混雑がある、此の様な事故がある、此の様な不便がある、此の様な損失がある、此の様な危険がある、又、此の様な改善方法があると、愁訴し、欲望し、論議しつゝあることはないかと、利用者の側、市民の側に立つても、これを考へて見るべきである。

私は、この考へ方に於て、そこに、多大の不安と、不満と、欲望とがあると思ふた、そこで、その改善を必要とすることは無論のことであると思ふた、それは無論のことである。紹介するまでもない、縷述するまでもないとして、慥、政府はこれをどうなさる、政府はそれらの機關を整理し統一する必要を認めなさらぬかと問ふに至つたのである、政府は、前段の如くその必要を認めないと答へられた。

しかしながら、私は、その文意と、論理とを思ふて、政府は今までその必要、それらの機關の整理統一をする必要を、切迫した緊急の要求と思はれなかつた、他の緊急の要求に追はれ、思はずもそれを等閑に附してゐられたのであるけれども、今後はそれに就て考へることにするといふ意味合の答へであると解した、多分、これは、私の得手勝手の解釋では無かつただらう。

二

東京市のいはゆる交通機關は現にどうなつて居るか、それは言ふまでもなく、次の如くなつて居る。次の如き機關の錯綜せる併立、對立、競立の現状が、私のこゝに申す整理統一を必要とするであらうといふ範圍上の問題である。

一 東京市の外縁を循環する省線電車

世間では、この電車を、あたかも東京市以外の問題の如く考へて居るが、それは、大いな誤りである。省線電車は、自然に、東京市民の生活のためにする、必要のためにする交通機關の一要部である。東京市の交通機關に就て考へる時、一刻たりとも、この省線電車を除外することはできない。

二 東京市内を貫通する市の路面電車

三 同上の乗合自動車

四 同上の私營自動車

五 東京市の地底をくゞる地下電車（淺草上野線の舊會社）

六 同上の目的にて近く設立せんとする新會社

現にこれ文けの經營主體があつて見れば、その主體は、主體の目的を達する自家の便利のため、各々自流の方針に依り方法に依り、適宜の計畫を立つることは當然であつて、例へば、乗車賃を定むるにも、區域制に依るものがあり、均一制に依るものがあり、同じ區域制に依るにしても、その區域の距離を長くするものがあり、短くするものがあり、尙、その標準を割高にして収入を貪らんとするものがあり、割安くして競争に便せんとするものがあり、その競争線が近距離に接近して居る所があり、重複して居る所があり、その反對に無下に閑却せられて居る所があり、様々に、區々になつて居り

そこに協同して、市民の便利、幸福を謀るといふ申合せがなく、申合せの機關がなく、従つて、澤山の有力なる機關がありながら、機關の利益が滿遍に行互らなくして、市民が不便を訴へ、混雜に嘆き、いろ／＼まごついて居り、せんでもいゝ損失をし、收め得べき利益を收め得ずに居るといふことは、明確の事實、多數者の常に實驗しつゝある所である。

それは、その事實を一々に語らずとも、以上の各主體の存在を驗べて見たゞけで、誰にも明白のことであり、或程度までは如何にも然りだと首肯せらるゝ所である。

三

そこで、前段の如く、これらを統一する機關が必要でないかといふ私の問ひが起つたのであるが、この問を必要として、それでは、その機關をどうするかといふ問題に進む前に、標題の如く、日本の道路計畫の中に、東京市の交通機關を全部繰入れる事は出来ないか、それを繰入たらどうだ、繰入るが當り前でないかといふ考へが、自然に私の胸に湧いて來た。

それは、道路といふものゝ性質にも由ることだが、別けて東京市の交通機關は即ち東京市の道路であり、日本の道路であり、その最も大切な主要なものである。

否、それは道路ではない、道路とは土の路である、軌鐵の路でない、軌鐵を敷いた道は鐵路である、鐵路と普通の道路とは異なると論ずるのは、餘りに偏狹な又淺薄な考へ方であらう、昔は、土の路が街路であつた、今は鋪設したものが街路である、鋪設しない路は街路でない、その如く道路の作り方が變つて來た、その變つて來た街路の中に、軌鐵を鋪いた路を加へて、これも道路である、普通の道路である、都會に於てはこの様の道路が必要である、この様の道路でなくては

進歩した、都會の道路でない」と定義することに、何の無理はない、これが今日の道路であると視るべきである。

そこに、東京市が全國の首都である、國民は、他の都會よりも東京市を、二段も、三段も、高く見て、その整備のために、發達のためには、格段の努力を爲すべきであるの意味合を加ふれば、一層有利である。道路の意義を前段の如く擴張すれば、それだけで、東京市の交通機關を、普通の道路と見、日本の道路計畫の中に加ふべしとする意見は、容易に成り立つ譯であるけれども、若しそれに此の項の、東京市を特に帝國の首都として特別の設備を爲すべしとの意見が理解されるれば、前段の解釋等は、尙多少の異議を免れないとしても、東京市の交通機關のため、政府が、東京市を他の都市より引き離して、別段の施設經營を爲すべしとの主張は、安心して受け容れらるゝことになる。受け容れられても差支へないことになる。そこで私はこの二重の意味をこゝに遞加して置きたいと思ふ。

四

そこで、それを管掌する機關となるが、それは、必ずしも内務省にと申さねばならないことはない、内務省にとすること一案であるが、その外に、次の諸案に就ても考へ得られる。

一 第二鐵道省を置くことである、第一鐵道省は現在の鐵道省である。それは現在の如く全國に亘る鐵道を管理するとして、第二鐵道省は、東京市の鐵道を管理するのである、その全部を一省の手、鐵道省の手にまとめて、自由に、敏活に、東京市及びその周圍の交通に關する一切の計畫を立て經營に任ずるのである。

二 東京市に、特別の一機關を設けさせ、それを經營せしむる、但、それは東京市役所に隸屬せしむるのでないから、特別の法制を必要とする。ロンドンで申せば、ロンドン港務局の如き、ロンドン府市の監督より免れた一機關がある、そ

んな様な、事例に鑑みて、獨立の權能のある一機關を設ける、それは、東京市會に關係を有たせるか否やと言へば、租税賦課の如き場合には、市會に關係を有せしめねばならぬ、但賦課の性質に由つて、中央議會にかけねばならぬ、これを市會にかけ、これを議會にかけ、かなり大膽にその計畫を實行し得せしむる事にする、その様の機關を特設するのである。

三 その外に、官民合同の一會社を作るも宜しい、その會社は例へば滿鐵會社の如きものである、それに、東京市の交通機關の全部を管掌せしむることにする、一面には普通の營利會社であるが、一面には政府の代行機關である、資金を自由を集め得て、事業を會社風に經營し得る所に、その格段の長所があらう、ロンドンが、昨年以來、試みんとしつゝある機關が即ちそれである。

私は、凡そこんな様な仕組の機關が必要であると思ふ、そして、こんな様な特定の機關があり、周密に考へ、機敏に謀り、大膽に實行し、成績に従つて、利益も増進し得るといふ方針にすれば、今日の亂調子の弊を矯めて、これを整善し革進することが出来る様になるが、さうしないなら、今日の弊は到底改善し得られないだらうと思ふ、改善し得ないのみか、反つて弊害を助長し、當路者を失望させ、畏縮せしむるのみ、市民をして迷惑させ、憤悶せしむることになり行くと思ふ。それだけ、それらの失望、畏縮、迷惑、憤悶の狀勢を防ぐべく、この種の機關を設けて、それらを防がねばならぬと憂慮するのである。

五

私は、以上の如く思ふが、これには次のことをも申添へて置きたい、それは、地下鐵道會社の新設のことである。

私は、東京市が、その經營すべき地下鐵道を、市營の方針を維持しつゝ、私營の會社に代行せしむることに、必ずしも

異議を唱へる者でない、さうしたならば何うだといふ勸告案は會で新聞にも發表したところのある者である、しかし、本年の春、議會に、前段の如き質問を試みた時、次の様な質問をも加へて置いた。

一 東京市は従來の地下鐵道建設の方針を抛ち、これを民間企業者に讓渡するとの説がある、これは新聞紙の傳ふる所であるが、政府の前答辯書に示された方針に依れば、此の如きは政府の決して希望されない所であらうと思ふ、そこで更に問ふ。

イ 政府は、東京市が地下鐵道を自ら經營することを固く希望せらるゝか。

ロ 果して然らば政府は東京市に對し、東京市が地下鐵道を經營するに必要な財力を充し得んため、何等かの指導若くは援助を與ふべく、現に考慮中であらるか。

と、此の問ひに對し、政府は次の如く答へられたのであつた。

イ 政府は、東京市が財政其の他の關係上、出來得れば自ら地下鐵道を經營することを希望す。

ロ 政府は東京市に對し、其の地下鐵道を經營するため必要な財力を充し得る様、機を見て勸奨すべし。

斯く答へられた政府は、東京市に對し、何か勸奨せられたことがあつただらうか、私は不幸にしてそれを聞かなかつた。その間に、一私立會社の設立の噂は、だん／＼盛んになり、そして、東京市がそれに讓渡したとの説は、ほとんど確定的になつて來た、私は、これを不思議と思はざるを得ない。東京市は、その地下鐵市營の方針を果して確保して居るのであらうか、それを確保しつゝ、私營會社に代行せしむるのであらうか、それとも、それに全部を讓渡したのであらうか、政府は、それをどう見て、どう監督し、どう指導したのであらうか。

私は、前段の如く、これらを有力なる一機關に統制せしめねばならないとの意見を抱く者である、それ故に、以上の如き成行に、重大の疑問を抱き不安を感じる者である、この際、市の當局者にも、政府の當局者にも、民間の企業者にも、東京市の交通機關如何との問題を東京市の前途のため、民衆の福祉のため、改めて考慮して貰ひたいと切望に堪へない。

— 昭和・六・二一・七稿 —

道路・郵政及新聞の三位一體

長谷川久一

當面の強敵カルタゴを屠り、地中海に面する一切の領土を網羅し、北方は中歐より英佛海峽の彼方に迄勢力を及ぼせる大羅馬帝國も、其の爛熟期から頽唐期を経て遂に跡方もなく崩壊した。然し大羅馬帝國が産みの親となつて、あとに残した子供達は皆健全に育つて行つて文化進展の大なる役割を果した。伏姫の持てる八つの珠數玉から八大士が生れたと同様に、大羅馬の子は一、ガリヤ(佛)二、ゲルマニヤ(獨)三、ブリタニヤ(英)四、エスパニヤ(西・葡)五、イタリヤ(伊)の五人の子供で、その第一の佛は大革命によつて政治的に文化の革新を促がし、第二の獨は宗教改革を遂げ、第三の英は産業革命を成就し、第四の西・葡は東西の新航路發見によつて世界の文化に貢獻し、第五の伊は文運復興によつて近世文化の先驅となつた。か程に優良な子供を産み落した大羅馬は其の文化的諸施設において特に規模雄大なる經綸を遂げて居たものな