



# 論 説

## 東京市交通機關の統整

田川大吉郎

### 一

私は、曾ても此の事を申したことがあると思ふ、今又此の事を述べる、私に取つて、これ程緊切の問題は無いからである。且、それは唯緊切といふだけに止まらない、東京市の交通機關の現状は、複雑にして、多岐にして遲緩にして、不便にして、未だに市民の要求を充し得ない、それは期待せらるゝ効果の半ばに達したのか半ばにも達しないのか憤懣不平の聲が、やゝもすれば途に満ち、これを此まにして置くことは東京市民の不幸、加へてその耻辱と思ふからである。

いづれも専門の有能の士が從事して居らることである、その擔當の方面に於ては、皆々何の不足なく、能くやつて居らるゝに相違ない、それだのに、尙斯の如く不備不便の憾みあり不満不足の聲盛んなる論は、全體としての統整が缺けて居るからであらう。私はこゝに省察の必要があり刷新の方法が存するとと思ふのである。

分り切つて居ることながら、先づ、現在の状勢を云へば、

第一に省線電車である、この線は、以前は市外線とも稱せられた市の外廓を巡つて居たからである。しかしながら、今は、大東京市の設定により、全然、市内線となつて了ひ、東京市の交通機關の問題は、省線電車を除いては考へられないことになつた、これ實に非常の變化である。

第二に市内電車である、これは、東京市營の電車であるが、近年、次第々に不引合になつたといふ東京市の交通機關の事を考へる者は、先づ此の事を念頭に置かねばならない。

第三に地下電車である、次第に延長しつゝある、高速度の交通機關として、愛用せらるべきは勿論であり、前途尚發達の希望はあるが、しかしながら現今の有利の計算を何年まで持續し得るかは問題であらう、それを持續せしむるためには更に苦心を要し研究を要することであらう。

第四には乗合自動車である、それが有要の機關であることは、幾十の線路が、近年頻に發達したことで能く分る、曾て、ロンドンには、ロンドン市電の收入が、乗合自動車の發達のために激減し、その經濟が、著るしく脅威せらるゝことになつたから、乗合自動車の營業區域を制限し、以て市電の營業を有利な

らしむることにすべきかとの説があつた、しかしながら、輿論は、概してこの説に反対し、乗合自動車の發展を反つてます／＼自由ならしめた、この様の状勢は、東京にも幾分現れたのである。が、その發展は決して防ぐべきでない、それは、ます／＼發展する又發展せしむるが可いのである、その時、他の機關との關係を如何にすべきかは自然にして大いなる問題となるのである。

第五には新區域の電車と汽車及び乗合自動車である、これも可なり多い、そして、悉く儲かつて居るとは謂へない、この頃の新聞には、いづれも損して居る、困つて居る何とか回生の途を謀らねばならないと報じておつた、さうとすれば、それは的面に東京市の問題である、東京市は、東京市内の交通機關の裝備に關する責任の上から、直にこれを自家頭上の問題として考へねばならないのである。

儲斯の如く數々の主體があつて別れ／＼の營業をし、各々その一方的利益を考へ、他の關係に就ては考慮せず、考慮する由もなく、互に相集まつて考慮し協調し、以つて共同の利益を圖るべき約束なく機関なく、要求もないのだとすれば、自然に、それが一方的部分的機関となつて了ひ、全體としての機能の調和を缺き、精神を失ひ、従つて、敏活の行動を爲し得ず、經濟的利益と利便を全うし得ず、終始、扞格、丈吾の憾みを免れないのは餘儀なきこと、繰返して申すが數多い各機関の、今日の如き對立的競争的、存在こそは、東京市の現に在る如き交通機關の不備と不振の根本原因を爲して居るのである、して見れば、改善の方法は只一つ、その根本の原因を除去するのである、各機關を統一するのである、統一することに由つて、その機能を調整するのである、その結果は期せずして現に在る幾多の不便と不満とを

排除し得ることになるであらう。

### 三

しかば、それをどこに統一するかの問題である、これは面倒な問題に相違ない。

一、政府は、これを政府に統一したいと申さるゝかもれない、現に東京市に乗り入つて——省線電車を指す——東京市内の重要な交通権を掌握し、それを行使し、それを負擔して居らるゝ政府である。鐵道省は、これを鐵道省に統一して、その機能をます／＼完全に發揮したいと謂はるゝであらう。

私は果してさう謂はるゝなら、さうしてもいゝことと思ふ。

即ち、東京市營の電車も、乗合自動車も及び、地下電車も、その他の乗合自動車も、皆、これを、鐵道省の管理の下に移し、その指揮、計畫の下に、經營せしむるのである。

が、東京市電は、現に多額の公債を發行して居る、この償還の途は怠つてはならない、これを如何にするか、鐵道省は、東京市電の經營を、その指導管理の下に移す時、この債務を負擔し、處理する方法を考へねばならない。官廳として、そこに、多分の故障がありはしないかと思はれる。

二、政府に、これを引受けしみては如何、その時は、政府が省線電車の經營權を東京市に移さねばならない、政府には、その難量があるであらうか、省線電車は、政府に取り經濟上有利の線だと傳へらるゝから、政府に難色がありはしないかと思はるゝ、しかし統一はそれ

よりも大事である。それを爲すためには、政府は、その苦痛を忍ばるべきだと私は思ふ。東京市電氣局の規模が狭小にして、それに當るに堪へないとなら擴張の方法は、いくらでも有らう。

民間の私立會社に統一せしむるも一方法である。私は、必らずしもそれを絶對に非認しはしない。が、近代の趨勢を思へば、この事は、一番實現しにくいことであらう。私は、官民協力の一機關即ち、半官半民の合同組織であるが、その様の機關を特別に製造したら何うかと思ふ。型は南滿鐵道の如きがある。戰後に獨逸や、白耳義の試みた如き——その鐵道に就て——例もある。組織は何とでも工夫し得らるゝこと、工夫し易いことと思ふ。

この機關なら、東京市電が現に有する公債を承知して引き受け、その辨濟の責に任ずるのみならず、今後の擴張のため、必要な資金を調達するにも便宜があり、新市區域に發展する幾多の計畫も整理し、協合し、調和することにも、比較的澁滯を感じず、要するに、必要な資金を調達し能く時の要求に應ずる計畫を立て、且相當程度の經濟的利益を擧げ得て、今後の變遷にも裕かに對應し得ることであらうと思ふ。

略ぼ以上の如し、私は、この際に處する統一の方法として、最後の官民協力の會社組織を擇ぶ。但、それには、有力の權限を付與することが必要である。政府が吝みなくそれを付與せられんことを希ふとして、それが速に建設せらるゝに至らんことを希ふ。東京市のためである。將た、帝國のためである。私は、東京市の交通機關を、現状のまゝに放置せらるゝことの不利と不便と、恥辱とを、もはや忍び得ないか

らである、知らず政府東京市政の當局者達は何年までもこれを忍ぶべしとせらるゝのであらうか。

#### 四

統一後の經營方針に就て、此に述ぶる必要の無いことであるけれど、私は一説を附言して置きたい。  
どこかの一機關が、東京市の交通機關を統一して、省線電車をも、市線電車をも、將た、乗合自動車をも、地下鐵道をも、専一に東京市民の便益を増進するといふ立ち場から經營し、整理するに當り、必らず考へて貰ひたいと私の思ふ一つの點は、

例へば、丸の内附近の市線の電車を撤廢することである。櫻田本郷町から神田橋に至るあの一線の如き、あの一線が、現に有効の働きを爲して居ることは私も承知して居るが、私はあれを撤廢して、あの邊には電車を無くし、代ゆるに乗合自動車を以てしたいと主張する。

尤も電車を無くしたいと思ふ場所は、あの一線に限らない。日比谷から櫻田門に至り、半藏門に至り、招魂社に至る一線も廢止して、乗合自動車を以て代へたら、一層便利になり、美觀を増し、體裁が可くな ると思ふ。

一步を進め、更に大膽にもの言へば、麹町區内の電車線は、概して無くしても可い様に思ふ。それは、皆乗合自動車を以て電車に代へるのである。

これを主張するには他にいろいろの理由がある。が、それは本文中に述べ盡されないから、他日に

讓る讀者諸君は、あまりにも突飛な提案と思はるゝかも知れないが、この概括的奔放の提案を記憶に加へ置かれんことを希ぶ。

それから廣い大東京市である、それは、概して圓形になつて居る様に思はるゝが、圓周のいづれの點から來る電車も、必らず麹町區を、圓の中心としての、どこかに到達せしむる計畫に改めたい、言ひ換ゆれば、麹町區を圓形なる大東京市の中核とし、その中核より圓の周圍に向つて、路面の電車が出發し到着することとし、その形は、あだかも光線の發射した如きものとあらしめたい、勿論、その機關は路面電車だけと限らない、今後は、乗合自動車を利用し得らるるだけは利用するが可いと思ふされど、現に出來て居る路面電車出來かけて居る路面電車を阻却する必要は無いから斯く申したのである、そのいづれを用ふるにせよ、所謂交通機關は、光線の發射した如き姿に、市の中核たる麹町の或る一點から起つて、四周の或地點に向つて趣らしたることにしたい。

それから、その料金は、區域制にしたい今は、東京市中の乗車料金は、略ぼ區域制になつて居るのである。省線電車固より然り、地下電車亦然り、乗合自動車亦然り、その間に、獨り市電のみ均一制になつて居るのである。均一制は、便利の様に思へるけれど、實は不合理の制度である、小都市には行ひ得られても、大都市には行ひにくい制度である、東京市電の經濟の行き詰りは、主としてこの制度に原因するものと私は思ふて居る、それ故、それを改めたらいいゝと思ふ寧ろ改めねばならないと思ふ、大東京市の電車料金は、すべて區域制に改むるが可い。

前に申した麴町區を大東京市の中核として、すべての路線が、中核の圓線のどこからか出發し、他の外縁のどこかの地點に至り、その地點から返つて又麴町區の初發點に歸るとする方法は、こゝに申しつゝある區域料金制を立つるに頗る都合がいゝ、それは、何等の面倒な手續きと混雜なくして、極めて自然に、又簡単に區域制を實行することが出来る様になるのである。

且この區域制を今日に、實行することは、今日が東京市のため最も便利であるからといふことをも附言して置きたい。その譯は、大東京が設定せられて、これから將に、その實行期に入らんとするからである。(この場合東京市が尙自ら經營するものとして)例へば、舊東京市に在る諸種の交通機關は、一々、新東京市にも建設せねばならないといふことはないけれど、電車の如き、乗合自動車の如きは、いづれも建設せねばなるまい、それを幾何哩まで建設せねばならないかは尙不明であるけれど、假に舊東京市に在る路面電車の延長を二百哩あつたとすれば、新東京に於てのそれの建設は三百哩にも達する筈、これは固より假定である、實際に臨んでは別に取捨剪裁せらるゝとして、倘二百哩が均一の料金であるから、五百哩も亦同一の料金でなければならぬといふ道理はあるまい、それでは、その電車は破産するのである。到底、採算の立ち様はないのである、それ故新東京市に、路面電車を經營し、建設するといふことは、たとへそれは、一東京市の事業であり、經營であるとしても、當然に、區域制であらねばならないことになる。區域制なればこそ、延長に従つて、料金を増し失費に従つて、收入をも増し得る故經營に堪へ得ることになるが、均一制では、それに堪へ得ないのである。

大東京市になつた今日は、その理の最も明白に何人にも受け容れらるゝ時であり、そしてさうしなければ、經營の道の立たないこと故、これを區域制に變更し發展するだけの機會が今日いよ／＼東京市に見出さるゝに至つたと私は思ふものである、東京市は多分この好機會を逸せずして區域制を探ることになるであらう。

## 五

交通機關を斯の如く整理して、市民のためにその活動能力を増加せしむる一方機關自身の經濟も順調に回復することになれば、機關統一の功や大なりと謂ふべきであらう。私は、その様の効果をこの統一の主張に繋げて居るものである。

そして、今一つ交通機關が斯様に整備し、發達したとすれば東京市の地價は必らず騰貴するに定まつて居る。地主は利益するであらう、家主も利益するであらう、商店も利益するであらう、その時その利益は、地主、家主、商店等の所得に一任して差支へないものであらうか。

私は、こゝに大問題があると思ふ、そしてそれはいく度か述べたことのある問題である、今後も亦幾度も述べねばならないと思つて居るが、今回は略する。しかし、それらの機關の作り主である東京市が、その建設のための大借金に苦みつゝある時、沿道の地主、家主、商店等が、獨りぬくくと、その利益を取得する理由はあるまいとだけを、こゝに附記して置く。