

交通事業調整委員會々議を覗く

一 記 者

多年官民の間で待望して居つた陸上交通事業調整法は、本年四月法律第七十一號として公布せられ、引續き其の施行令が七月に勅令第五百十七號として、又施行規則が八月に鐵道内務省令第一號として公布せられ、愈々八月一日から本法が施行せられたことは、既に御案内の通りである。

一面同月二日には勅令第五百四十三號を以て、交通事業調整委員會官制が公布せられ、翌三日には、本誌前號所載の顔振れの如く、首相を會長に内務、鐵道兩大臣が副會長として、其の他委員三十五名が任命せられ、同時に幹事、書記等も置かれたのである。

爾來。と云ふよりも寧ろ法案が議會で審議中から、鐵道、内務兩省に於ては、本法の運用に付絶えず緊密なる連絡と

共同の下に、周到なる調査を進めて居つたのであるが、愈々九月十五日首相官邸に於て、其の第一回交通事業調整委員會を開催するに至つたのである。

當日は午前十時二十分開會。特別の故障の爲豫め欠席の通知のあつた池田委員外三名を除き全委員出席せられ、近衛首相亦出席し兼ねる事故ありたる爲、末次内務大臣が代つて左の如き首相の挨拶があつた。

内閣總理大臣挨拶

茲に交通事業調整委員會第一回會議を開催するに當りまして、一言御挨拶申上度いと存じます。

陸上交通事業は軌近著しき發達を遂げ國民利福に資益する所至大なるものあるは言を俟たざる所でありますが其の

反面に於て稍もすれば併立競争の弊に陥り利用大衆の利便にも背反し、事業の健全なる發達をも阻害し延ては國家的不經濟をすら敢て生ずる事態が多々存するのであります。

この點に鑑みまして陸上交通事業の調整を行ひ、國家的無駄を排除し、公益の増進を圖り併せて事業の健全なる發達に資することは目下の急務であると痛感する次第であります。

今回陸上交通事業調整法の實施に依り多年の懸案は茲に根本的解決の第一歩を踏み出すに至りましたことは邦家の爲め是に欣快に堪へない次第であります。

陸上交通事業の調整は一般民衆の利便並に國家公共の利益に重大なる影響を及ぼすのみならず複雑なる事情の下に種々困難なる問題を處理することを要するものでありますから、慎重なる考慮を要すると共に一般の充分なる理解協力を得ること切なるものがあります。

仍て調整の區域並に具體的方策の決定に當りましては本委員會と主務省とは恒に協力一致して之に當るべきものと

考へますから委員各位に於かれましても其の心組を以て調査審議に當られますことを切望する次第であります。

委員各位に於かれましては此の點に深く留意せられまして周到なる審議を致され、國民幸福の増進と交通事業の健全なる發達とに寄與せられられて我が國運の隆昌に貢獻せられんことを希望して已まない次第であります。

次で中島鐵相は、會長の職務を代理して議長席に着き、先づ委員會議事規則案の審議に入り、澁江幹事は左記規則案を朗讀し、萬場異議なく可決せられた。

交通事業調整委員會議事規則案

第一條 會議ノ日時及場所ハ會長之ヲ定ム

第二條 會長ハ會議ノ議長トナリ議事ヲ整理ス

會長事故アルトキハ會長ノ指名シタル副會長議長ノ職務ヲ代理

ス

第三條 會議ハ委員及臨時委員ヲ合セ其ノ半數以上出席スルニ非ザレバ之ヲ開クコトヲ得ズ

第四條 會議ハ之ヲ公開セズ但シ差支ナシト認ムル事項ニ付テハ會長之ヲ公表セシムルコトアルベシ

第五條 發言セントスル者ハ議長ノ許可ヲ受クベシ

第六條 議事ハ出席者ノ過半數ヲ以テ之ヲ決ス可否同數ナルトキハ議長之ヲ決ス

第七條 委員及臨時委員ハ二名以上ノ同意ヲ以テ建議案ヲ提出スルコトヲ得

第八條 會長ニ於テ必要アリト認ムルトキ又ハ會議ニ於テ議決シタルトキハ關係官吏其ノ他ノ者ヲシテ會議ニ出席セシメ意見ヲ述ベ又ハ説明ヲ爲サシムルコトヲ得

第九條 會長ニ於テ必要アリト認ムルトキ又ハ會議ニ於テ議決シタルトキハ特別委員ヲ設クルコトヲ得

特別委員ハ會議ノ決スル所ニ依リ會長ノ指名又ハ委員及臨時委員ノ互選ヲ以テ之ヲ定ム

特別委員ハ其ノ互選ヲ以テ委員長ヲ置ク

特別委員長ハ會議ノ經過及結果ヲ本會ニ報告スベシ

特別委員會ニハ本會ニ關スル規定ヲ準用ス

第十條 議事録ハ幹事之ヲ作成ス

第十一條 本則ニ明文ナキ事項ハ總テ會長之ヲ定ム

次に「差當り交通事業ノ調整ヲ要スト考ヘラルル地方ニ付協議」を爲すこととし、鈴木監督局長から大要左の如き

説明があつた。

差當り交通事業の調整を要する地方に付御協議を御願ひ致すと致しましても御協議の材料が無くてはと思ひまして御參考に五つの地方につき事業者名及其の現況を御手許迄に差上げて置きましたが更に此等五地方の交通情況の概略につき御説明申上げるのが御協議の御便宜かと考へますので左様させて頂きます。

東京市及其の附近の陸上交通事業の現況を見ますに昭和十一年度末に於て國有鐵道の外に地方鐵道軌道事業十六、バス二十九其の總料程二千五百八十六料に及んで居ります。其の投資額は五億一千六百萬圓を超えて居るのであります。之等交通機關の輸送數量は昭和十一年度に於て九億四千五十三萬餘人に及んで居ります。

一體大都市の交通機關は市民の足でありますから、市民は之を思ふ儘に便利に利用し得ることが望ましいのであります。東京市の現況は舊市内のみに付て見ましても、省線、市電、地下鐵、市バス、青バス其の他東横の

天現寺線、王子電軌、舊城東電軌、東京環狀乗合、京王バス、東横バス等民營の電車、バス等があつて、之等は夫々独自の立場から事業の計畫を定めて居りますので旅客の流れや、旅客の需要に應じた運轉系統、運轉回數が定められてゐないし、又之等各種の交通機關を自由に乗換し得る様な制度も全般的には設けられてゐないのであります。

次に近年著しく人口の増加致しました新市域は之に伴ひ各種交通機關も相當に發達したのであります。之等新市域の交通機關と舊市域の交通機關との連絡は極めて不完全であるから、徒らに乗換が多かつたり、切符の買換を餘儀なくされたりして、新舊兩市域に互り來住する利用者にとつては頗る不便の點が多いのであります。

他方に於きまして事業經營上の立場より見ますれば之等各種交通機關の中には對立競争關係に陥つて相當無駄の經費を費して居るものが多いのであります。殊に市電市バス、地下鐵、青バス等の如きは併行して運轉して居

る場合が多く市バス青バスの併行區間のみを見ましても三十軒餘でありまして青バスの總軒程の約半分に當つてゐるのであります。從て燃料費宣傳費其の他の營業費を浪費して居り合理的經營が行はれて居らないのであります。之は延いては國家的に見ましても非常なる無駄を取てしてゐると謂ふことが出来るのであります。

更に將來の理想的交通網を考へますれば將來の道路網の整備や都市計畫の實行と相俟て、高速度交通機關に依る交通網を整備したり、在來の古い交通機關を適當に整理すると謂ふやうなことも併せ考へられるのであります。そう云ふ場合に當つては今日の如く各種交通機關が各々自己本位を主として運營をして居つては到底そう云ふ大きな事業は爲し得ないものと思ふのであります。

以上申上げました通り現在種々な缺陷がありますので之等交通機關を調整して其の缺陷を除去する必要があるのであります。

次に大阪に付て申上ます。

大阪市及其の附近の陸上交通事業の現況を見まするに昭和十一年度末に於て國有鐵道の外に地方鐵道軌道事業十一、バス事業九、其の總籽程一千六百七十一籽に及んで居ります。其の投資額は四億五千七百七十六萬圓を超えて居るのであります。之等交通機關の輸送數量は昭和十一年度に於て八億九千六百九十一萬人に及んで居るのであります。

大阪市に於ける交通機關の現狀は省線、市電、地下鐵、市バス、青バス其他阪神の北大阪線、阪急の北野線、阪神國道バス、阪神合同バス、南海の平野線及阪堺線、阪堺電鐵等の民營の電車、バス等があつて、之等は夫々独自の立場から事業の計畫を定めて居りますので、旅客の流れや旅客の需要に應じた運轉系統、運轉回數が定められてゐないし、又之等各種の交通機關を自由に乗換し得る様な制度も全般的には設けられてゐないのであります。

大阪市に隣接せる區域は近年著しき發展を遂げたのであ

りますが、之等の區域と市内とを結ぶ交通機關の内には連絡の途が不完全なるものがありまして利用者は徒らに乗換が多かつたり切符の買換を餘儀なくされたりして不便を來してゐるのであります。

他方に於きまして事業經營上の立場より見ますれば之等各種交通機關の中には對立競争關係に陥つて相當無駄な經費を費して居るものが多いのであります。殊に市電、市バス、地下鐵、青バス等の如きは併行して運轉して居る場合が多く、市バス、青バスの併行區間のみを見ても四十三籽餘でありまして青バスの總籽程の約半分に當つてゐるのであります。従つて燃料費、宣傳費其他の營業費を浪費して居り、合理的經營が行はれて居らないのでありまして、之は延ては國家的に見ましても非常なる無駄を敢てしてゐると謂ふことが出来るのであります。

次に大阪を基點として附近の都市即ち京都、神戸、奈良、和歌山等に向つて走つてゐる交通機關が併行して運

營され例へば阪神間には省線、阪急、阪神、阪神國道バス、阪神合同バスの五線が併行し、大阪和歌山間には省線、南海、阪和の三線が併存してゐるといふ如き有様で相互に競争してゐて相當無駄な營業費を費してゐるものがあるのであります。これは延ては國家的に見ましても非常なる無駄を敢てしてゐると謂ふことが出来るのであります。又之等交通機關にして大阪市内の交通機關としての使命を持つてゐる部分と市内固有の交通機關との間に連絡協調も十分にとれて居らない状態でありまして、利用者に対しては相當不便を來たしてゐるのであります。

以上申上しました通り現在種々な缺陷がありますので、之等交通機關を調整して其の缺陷を除去する必要があるのであります。

次に富山に付て申上ます。

富山縣下の陸上交通事業の現況を見まするに昭和十一年度末に於て國有鐵道の外に地方鐵道軌道事業八、バス事業五十三、其の總料程一千三十五料に及んで居ります

其の投資額は一千四百四十四萬圓を超えて居るのであります。

此等交通機關の輸送數量は昭和十一年度に於て一千七百五十七萬人に及んで居ります。

富山縣の地勢は三方山を以て繞らし一面日本海に面し一つの特別な地域をなして居ります。而して富山市は大體に於て行政及産業の中心地となつてゐるから、客貨の流れも大體に於て富山市に向つて集中してゐると謂ふことが出来やうと思ひます。

然るに縣下には國有鐵道の外に縣營鐵道、市營電車、民營の地方鐵道、バス等が多數あつて之等は夫々獨自の立場から事業の計畫を定めて居りますので旅客の流れや旅客の需要に應じた運轉系統、運轉回數が定められてゐないし又之等各種の交通機關の連絡極めて不十分なるものがあり例へば富山電鐵と黒部鐵道、富南鐵道と縣營鐵道、富山電鐵と縣營鐵道、富岩鐵道と市電等の如きは其の連絡不十分なるものにして利用者に対し頗る不便を來たし

てゐるのであります。殊に富山市に集中する鐵道、バスと市電、市バスとの連絡の如きは其の最たるものであります。地方に於きまして事業經營上の立場より見ますれば之等各種交通機關の中には對立競争關係に陥つて相當無駄の經營費を費して居るものあり、又小業者が分立してゐて物資の融通をして居らぬので不經濟を敢てしてゐる結果となつて居り、合理的經營が行はれて居らないのであります。之は延ては國家的に見ましても非常なる無駄を敢てしてゐると謂ふことが出来るのであります。

更に將來の交通網を考へて見まするに、富山縣は電力豊富であつて産業上將來極めて有望なる地方でありますから、之に従つて客貨の流れに適應するが如く交通機關を整備し運賃の不統一を修正しなければならぬと考へられるのであります。さう云ふ場合に當つて今日の如く各種交通機關が各々自己本位を主とした運営をして居つては到底さう云ふ目的には添ひ得ないものと思ふのであります。以上申上ました通り現在種々の缺陷がありますの

で、交通機關を調節して其の缺陷を除去する必要があるのであります。他面、當地方に於きましては夙に自治的調整の機運が相當醸成されてゐる様に看られるのであります。多種多採の經營主體がありますので、自治的調整のみに委せて置いては其の實現は遅々として進まないのではないかと考へられます。

次に香川に付て申上ます。

香川縣下の陸上交通事業の現況を見まするに、昭和十一年度末に於て國有鐵道外に地方鐵道、軌道事業十、バス事業四十五、其の總杆程一千二十三杆に及んで居ります。其の投資額は一千二百十二萬圓を超えて居るのであります。之等交通機關の輸送數量は昭和十一年度に於て一千三百五十八萬人に及んで居ります。

此等の交通機關は大體に於て高松を中心として集中してゐるものと琴平を中心として集中してゐるものとに大別し得るのであります。然るに御承知の通り香川縣は觀光地であり、屋島、栗林公園、金刀比羅宮、善通寺等の

名勝舊蹟を巡遊する旅客は縣外から年間二百萬人を下らないと謂はれてゐるのでありますがこの地方の交通機關には省線、四國水力電氣、琴平電鐵、琴平急行、琴平參宮其の他多數の地方鐵道、軌道、バス等があり相互に連絡不十分であつて運營上にも連絡協調を缺き各々自己本位の運營をなし、旅客爭奪のために激烈なる競争を行ひ、設備の改善等も十分行はれて居りません。爲めに觀光旅客は自由に其の經路を選択することも出來ず、又十分なるサービスも受けられず有效なる廻遊を爲すことについて種々な不便を被つて居りますし、事業經營者としても事業經營上大なる無駄を敢てしてゐる状態であります。

尙將來に於ける交通施設を考へますと、當地方は國立公園の一部となつて居り、縣下一帯に名勝舊蹟に富んで居りますから、觀光地として十分に良好なる施設を爲さなければならぬと思ふのでありますが、何分にも今日の如く各事業者が各々自己本位の經營を致して居つては到底其の目的を實現することが出來ないと考へま

す。

以上申上ました通り現在種々な缺陷がありますので交通事業を調整して其の缺陷を除去する必要があるのではあります。

次に福岡縣に付て申上ます。

福岡縣下の陸上交通事業の現況を見ますに昭和十一年度末に於て國有鐵道の外に地方鐵道、軌道事業十九、バス事業百五十九、其の總料程四千百十五料に及んで居ります。其の投資額は六千四百十二萬圓を超えて居るのであります。之等交通機關の輸送數量は昭和十一年度に於て約一億六千四百六十四萬人であります。

此等の交通機關は大體に於て小倉、戸畑、八幡を中心とするものと、直方、飯塚を中心とするものと、福岡を中心とするものと、久留米、大牟田を中心とするものと、の四に大別することが出來ます。而してこれ等各地域内に於ける各交通機關相互間に於て連絡が十分にとれてゐないのみならず、之等各地域相互間の連絡も亦十分に

來てゐると謂はれません。就中直方、飯塚地方約七百平方料の地域は人口約五十萬を擁し交通上から見て一大區劃を爲して居るのでありますが、この地域内には四十有餘のバス業者が併立し路線の重複せる區間は二百料に及ぶと云ふ状態でありまして之等は夫々独自の立場から事業の計畫を定めて居りますので旅客の流れや旅客の需要に應じた運轉系統、運轉回數が定められてゐないし、又之等の交通機關を自由に乗換し得る様な制度も設けられてゐないのであります。従つて利用者にとつて頗る不便を來たしてゐるのであります。他方事業經營上の立場から見ましても之等バス業者が對立競争し相當無駄の經費を費し合理的經營が行はれて居らないのでありまして之は延いては國家的に見ましても非常なる無駄を敢てしてゐると謂ふことが出来るのであります。

將來の交通に付て考へて見ますのに福岡縣は鑛工業が益々隆盛となり全縣に互る交通需要が極めて旺盛となるものと思はれますから、前に申上しました四つの地域全般

に互つて連絡統一ある交通施設を爲さなくてはならないのであります。其の場合に於ては今日の如く各種交通機關が各々自己本位を主とした運営をして居つては到底かゝる目的を達し得られないと思ふのであります。

以上申上しました通り現在種々な缺陷がありますので之等交通機關を調整して其の缺陷を除去する必要があるのであります。

楮て以上をもちまして五地方の交通機關の現状並に其の調整を必要とする理由を申上たのであります。東京及大阪の如き大都市の交通調整は極めて複雑なる事業を包藏して居りまして、之が調整の決定實行に付ては相當の時日を要するものと考へます。因つて之等地域の調整と併行して富山、香川、福岡の如き地方の調整を爲して行つたならば如何かと存じまして茲に之等を取上げた次第であります。

右の説明後質疑に入り、堀内委員は、一、調整の窮局の目的は業者の合併を以て理想とする。然るに本法に依ると

きは合併は「勸告」である。之れでは果して期待するが如き目的を達成し得るや疑問である。會社の合併を「命令」するが如くに本法を改正するの意思なきや、**二**、調整に依り業者が合同して單一會社となれば、従業員の罷業のあつた場合には、交通上重大なる支障を招來するに至る。斯る場合の對應策として、罷業禁止の立法を必要とせざるや、**三**、現在の競争状態に於ては乗客吸收策として賃率は低下の傾向にあるが、之を業者の合同單一化の結果は之が値上の途に出づるの虞あるを以て、調整上一定の目標を定むるの意思なきや、**四**、バス事業の評価に付ては、省營バスの場合の補償方法に準ずるものなりや、又は其の他の標準を定むるものなりや、**五**、國有鐵道と地方鐵道との貨物運賃の通算等に付調整上考慮するや。との質問があつた。之に對し鈴木監督局長は、**一**、合併を「命令」することは立法の前提もなく、現行法制上に於ても種々困難があるので「勸告」と云ふことになつたのであるが、苟も交通事業調整委員會に於て、合併することを以て、事業の調整上最良

なりとし、主務大臣が此の意見に聽いて合併を「勸告」した場合に、恐らく之を拒否するが如きことは、有り得ないものと信じて居る。従つて現行法で其の目的を達成し得ると考へて居るから、法律改正の必要は當分ないものと思ふ。**二**、交通調整の結果、業者の經營上の缺陷が是正せられ、業態が改善せらるゝに至るべきを以て、罷業の憂慮は先づ無いものと思はれる。萬々一罷業のあつた場合は、勞働爭議調停法の發動に依つて足るものと考ふ。**三**、企業の單一合理化の結果は、業績が向上することゝなるから實質的には寧ろ賃率は低下するものと豫想されるのであるが、尙具體的問題に付いては委員會に諮り慎重に考慮する。**四**、事業の評価は自治的協定に依つて目的を達成し得ると考へて居るのであるが、萬一裁定申請のあつた場合は、具體的に考究することゝし、豫め一定の標準を設くるの要がないものと思ふ。**五**、一地方でなく、全國的のことであるから、監督行政上篤と考慮する。趣旨の答辯があつた。

堤委員は、合併の勸告に應ぜざれば、共同經營其の他の

調整命令に依り目的を達し得る方があつて、非常に強力なる法律である。其の濫用は却つて事業の發展を阻害するの虞がある。本法の運用に付ては官僚的な、統制の爲の統制とならざる様注意を要すると思ふが、鐵道大臣の意見を承り度い。中島鐵相は、委員會の意見を尊重して進むのであるから、官僚的な統制の爲の統制と云ふことはないと思ふ。と述べた。

石渡委員は、一、路線の整理等は、鐵道省の監督權で出来ないものなりや。又ガソリン節約の爲にバス路線の整理を行はざるや、二、東京、大阪に重點を置いて調整を行ひ、其の他の地方は後廻しとして可ならずや、三、鐵道省營業と調整との關係如何。と質問した。之に對し、鈴木監督局長は、一、自動車交通事業法で、路線を共通する者に對し、共同經營を命ずることは出来るが、是等では不充分であるから、本法に依つて調整を要する。ガソリン節約の關係に於ては相當實績を上げて居る。次に東京に付ての調整は複雑な關係があるから、相當日時を要するので、之と併

行的に、他の地方の調整を行ふのが良いと思ふ。と述べた。山田運輸局長は、省營事業に付ては、國家交通系統上必要があれば考慮する。青木委員。何故に調整を必要とするに至つたかの原因に鑑み、斯くの如き事態の發生を豫防する方策を考究するの要なきや。鈴木監督局長は、地方鐵道、軌道に付ては注意しつゝある。バス事業も自動車交通事業法の制定以來其の免許を鐵道省に於て爲すこととなり、内務省と協調して成績を擧げつゝあつて、將來の見透しも良いものと思つて居る。石渡委員。鐵道省は、從來自己の營業のみを対象として、鐵道の敷設なり、省營バスの經營なりを爲されつゝあるかの如くに感じられる。此の調整に當つては、自己本位とならざる様考慮を望む。堤委員は、事業の免許に當り、鐵道省は全國的立場に於て考察せらるゝも、地方廳の保安課は、一地方的のみ考へて鐵道省の命令が徹底せざる虞がある。之は鐵道省が地方に對し身分上の監督權を有せざる爲に非ざるや、内務大臣の意見を伺ひ度い。之に對し末次内相は、御説の如き事實がありとすれ

ば篤と考慮すると答辯した。今井委員は、調整事務進行中に更に新なる免許を爲す様では、支障を來すと思料せらるゝが如何。又當方で資料を求め難いから、當局に調整案が

あれば示され度い。鈴木監督局長。調整の區域が決定すれば、其の區域に於て新免許の要ある場合には、其の重要なものは委員會の意見を徵することゝなつて居る。又資料は調整の區域が決定すれば具體的のものを調製する。岡野委員。調整は先づ東京に就て行ふことゝして研究を進め、其の他は最も早く行ひ得る見込の所に付て考慮することゝしては如何。會我委員。本委員會の意見は絶對的のものなりや、夫れとも單なる諮問の程度であるか。又調整の區域が決定すれば特別委員にでも附託する豫定か。議長。諮問機關と云ふことになつて居るが、出來るだけ其の意見を尊重する。又調整の區域が決定すれば、特別委員を煩はして審議を進めて行き度いと思つて居る。

大體以上摘記の如き内容であつた。そして右岡野委員の意見の如く、東京を先づ着手することゝし、其の他の四箇

所もそれと併行的に進ますことゝし、次回から具體的事項に付て審議することゝして、正午閉會した。

これで尠くとも、七百萬市民の足である大東京の交通が漸く調整の開幕に近づいた譯であるが、藝題は應急措置としての調整が生れるか、又は恒久的な對策が現はれるか、其の統制型態は理想の如く資本統制までに及ぶか、或は共同經營又は委任經營等の如く、經營統制に依るべきか。興味は固より今後に屬するのであるが、何れにしても愈々舞臺が進展し觀衆の期待に副ふが爲には、何としても眞摯なる當業者の誠意と協力とに依つて初めて本法制定の實績が擧げらるべきであつて、假初めにも營利本位に陥つてならぬことは論を俟たない所である。これが爲には保安課の人事や省私營連帶運輸の運賃論等の如きは寧ろ枝葉の問題であり、また本法の狙ひ所ではない。權威ある委員會に加ふに、斯道の大家たる業者も眞に眼醒めた、大乗的な虚心な心組を以て、大局的立場からの判斷に基く協力をこそ望ましい次第である。