

建設等急施を要するものが多々ありますので目下夫等の建設準備中であります。

四、石家莊

石家莊は現在の人口十萬に達しませんが、京漢線及太原への交通の要衝に當り將來大發展を豫想し得るを以て、鐵道の改良整備に伴ふ在來市街地道路の新設擴張、新市街地の建設等を急務と致しますので調査に着手し一部幹線道路の建設準備中であります。

五、太原

太原は山西に於ける軍事、政治、商工業の中心でありますので鐵道の改良と共に城内の幹線道路及城外の放射道路の新設擴張、城外の住居、工場地の建設等急施を要しますので目下調査中であります。

以上五都市に付てホンの概略を申述べたのであります。が、之れ以外の重要都市の建設計畫をも折角考究中であります。まして、事變を轉機として急速に發展する都市對策の萬全を期する覺悟であります。

大阪市に於けるバスの統制を見る

一 記 者

政府に於ては本年四月陸上交通事業調整法を公布し、順

次施行令や施行規則を制定し一面、交通事業調整委員會官制の公布竝に其の委員職員を任命し、九月十五日に其の第一回委員會を開催する等、漸く本法運用の端緒に就いたの

である。併て此の委員會に於ては差當り交通事業の調整を要する地方に付協議せられたのであるが、夫れに依ると東京の調整を第一着手とし之と併行的に大阪、富山、香川及福岡の四地方をも其の對象とすることとなつたのである。

〔本誌前號交通事業調整委員會々議を覗く參照〕

然るに大阪市に於ては之に先立ち、市内交通機關公有公營主義の確固不動の市是に則り其の第一着手として、大阪乗合自動車株式會社（通稱青バス）經營の事業全部を舉げて市營に移さんことを期し、豫て市當局に於ては其の方策を攻究し、實現に邁進して居つたのであるが、愈々十月三日兩者に於て之が假調印を締結し、同月十三日の市會に於て買収案を滿場一致可決せらるゝに至つた。



惟へば劃期的立法たる陸上交通事業調整法施行後、我國最初の快報であり、併も本法の實行に依らざる自治的調整の點に於て極めて輝やかしい朗報である。

未曾有の聖戰下。統制經濟機構の下に於ては必須の事業であり、又時期の問題であつたかも知れない。或は一面陸上交通事業調整法の公布が、本案の實現を促進し刺激したかも知れない。

併しながら言ふは易く行ひ難い。然るに市當局も會社も冷靜なる判断の下に着々と大局を觀取し、兩者協力の下に圓滿なる成就を見たことは、兩當局者の渾然たる誠意の賜物であり耐へない努力の所産である。

筆者は衷心より此の覇業を慶祝すると共に、殊に假調印迄には相當の日時と活動とを要したるに拘らず、十月四日午前十時之が公表せらるゝに至る迄數ヶ月間、事前に些の漏洩を見なかつたことは、兩當局者間に一隙もない緊密の現はれであつて、此の進み方と運び方に對しても滿腔の敬意を表するものである。

今少しく此の經過と内容を一瞥して見やう。



青バス買収案は十月七日の市會に上程せられたのであつたが、其の際市長は大體左の如き説明を爲して居る。

大阪バス統制に關する經過

本市市内交通機關の統制に付ては既に昭和四年頃より市會に於ても問題となり、昭和五年臨時交通調査會の答申に依り其の單一經營を懇渚せられ、爾後市會に於ても種々の決議となりて現はれ、數次主務官廳に對しても其の必要を述べ交通機關の充實普及の運動を續け、殊に昭和十二年並に同十三年の豫算市會に於ても之が附帶決議として急速に其の一元化の要望を受けたる次第なるが近來外國都市は勿論我が國大都市に於ても市内交通機關の調整統制は一般の輿論となり、其の施設の重複を避け、街路の雜開を防ぎ、交通網の普及、乗客取扱の簡易化及運賃の公平等に付最早實行を躊躇する能はざるの時期に至れり。

而して先づ第一着手として統制の客體は市内に於て最も重要なバス會社なる大阪乗合自動車株式會社を統制

することによりて前記の目的の大半を達すべきを以て間接に其の交渉を開始したりしも時期未だ到らずして效果を見ること能はざりき。

然るに監督官廳に於ても切に其の必要を痛感せられ、昨年四月御堂筋市バス免許の際の如きも大阪バスの統制を前提として市に單獨免許せられ小職は之を實行すべきことを誓約せり。

而して政府は本年三月、陸上交通事業調整法を制定し愈々去る八月一日より之を實施し既に同法に所謂調整委員の任命を見、第一回の委員會に於て調整の區域も指定せられたる程なるが此の區域中には大阪市を研究の對象とせられたることは諸人の知らるる所なり。偶々昨年七月支那事變勃發し其の戰域擴大と共に長期に亙り國を擧げて物資を保存節約し戰爭目的の達成に便ならしめんが爲國家總動員法の發令を見るや前記の平時立法の外に強力なる無駄排除の運動各部門に於て起りしが市内の交通に付ても、特に路面電車に併行せる市内バスは燃料に瓦

斯倫を使用する關係上、其の運行を極度に制限又は休止し之等の乗客を電車に委し、バスは電車なき區間の交通需要に應ずべしとする意見漸次輿論となり主務省亦之を懲慚せらるゝに至れり。

抑々瓦斯倫資源は我が國の消費量年約百萬噸にして其の内一割を國內に産するに止まるを以て、國內正貨の流出を防ぐ爲、燃料消費規正命令の發令の發動となり、バス業者は平素の使用量に對し、初は三割、現在に於ては約五割五分の規正を受けるに至れり。従つて國策上は勿論、バスの經營上の見地よりするも局面を展開し、合理化せしむること必要なるに至れり。

而して大阪バスは大正十三年の創業に懸り、今や市内路線約六十軒、市外路線二十四軒にして、其の市内路線の九割五分までは我が路面電車と併行せる區間にして、在籍車數六百五十九輛、乗客一日約二十八萬人を輸送し收入一日約一萬六千圓（瓦斯倫規正前）を擧げ、過去數年に於て年約九十萬圓の純益を收め、市内交通に寄與せ

る功績大なるものにして其の資産内容並に業績は本邦稀に見る優良會社なり。

此の會社を統制するに當り其の方法としては一定の價格を表示して會社を買收し直に市營に移すべき方法と、先づ會社の株式の過半數を買得し、順次全部に及びて市營に移さんとする方法とあり。而して現下の狀態に徴するに陸上交通事業調整法發動ありたれども未だ直に其の實行に移らざるの實狀なるが故に此の際大阪バスと談合し圓滿に事業の統制を圖ることが適切なりと考へ、又統制の時期に付ても調整法に依るよりも急速に實現し得るとの見透しより茲に株式買得の方法を採り運營を市の實權下に移して既設のバスと恰も一元經營の下に於けるが如く合理化調整し、順次名實共に統制の實現を期することが現下の時宜に適應する方法と考へたるものなり。

而して其の買得價格に付ては會社の過去の業績並に現下の狀態及將來の見込等を検討し、主務官廳殊に鐵道省の意見並に府の意見をも參酌し、慎重折衝の結果會社株

式全部に付其の價額を金一千百八十七萬五千圓とし一株當の價格を舊株一株百五十五圓新株一株六十四圓とし差當り株式の大部分を買得し順次全株式の買得實現を期することとせり。此の價格は各方面の意見に依るも極めて公正妥當なる價格なりと信ず。而して現實に於て株式の過半數を坂本氏外十數名より讓受くるの内諾を得たり。尙一株の金額は坂本氏外の大株主のみならず一般に公表して一定の期間は此の價格を以て市に引取らんとするものなり。

而して既に一舉十萬株以上の過半數の株式を市に收得せんか會社の事業は市側より選出せられたる重役によつて運営せらるるものなるが故に、實質上市の實權下に置かる結果となり、市營バスとの連絡協調、路面電車との乘繼等は自由に行ひ得べく尙從來稍もすれば兩バスが爭點となりし新規路線の免許、例へば松屋町筋、阿倍野堺東驛間等の路線免許も近く可能なる狀態に置かるるに至り新舊兩市域に於ける交通網普及の目的を達し得べし。

本市に於て大阪バス統制に對する決意は既に先に述べたるが如く相當古くよりありしものにして、或は同業者に、或は府知事に依頼せしことありしも其の機熟さざりしが先年安井知事の時代より此の運動活潑となり、池田現知事に至りて鐵道省、内務省及府の熱心なる斡旋と市會の熱烈なる後援により最近に於ける數ヶ月間の交渉の結果遂に此の統制を實現し、一は以て本市多年の要望を完成し、他は以て監督官廳に對する信義に應へ得たるは衷心慶賀に堪えざる所なるが、此の間諸君の斷えざる御鞭撻を忝なふしたることを茲に謹んで感謝する所なり。



之に對する議員と當局との質疑を要約すると、一、此の買收の形式は事業買收ではなく株式買得の方法である。最初に重役の十萬株を買得してから其の他の七百名近くの小株主の株式五萬株を取得する迄は、結局公私共同經營の形となり、完全なる交通統制を行ふ上に小株主の制肘を受く

ることとなる。何故一舉に十五萬株全部を買得しなかつたか。又買得株價總額は市價より相當高値と認むるも、之れは何時の株價を標準としたか。更らに會社の資産は、固定資本約四百萬圓、積立金其の他が約三百萬圓で合計七百萬圓であつて、此の買收價格との差四百萬圓は、結局營業權の買收に支拂はれるものであらう。殊にガソリン統制の強化、其の他國策、社會狀勢より見て今後の青バスの収益は現在の業績を持續し得ないと信ずるが、之等の諸點を併せ考ふるときは、買收價格は高價に過ぎる感がある。

之に對し市當局は、一舉に事業全部を買收することは固より望む所であるが、種々の困難を伴ふので、名を棄て、實を取ることにし、先づ十萬株を買得して會社の實權を市に收めることが、迅速且圓滿に交通統制の實效を奏し得ると信じたからである。尙一時に株式全部を買得することは、群小株主に事前に個々に折衝する關係上、秘密漏洩の虞れもあるからで、此の殘餘の五萬株も時期を限つて一定の買得價格を公示すれば、完全に全株を取得することも長

期間を要せざるものと思ふ。買收價格は、一般經濟界の企業利潤率は七分であるから本事業も等しく七分と見たに因るものであつて、事業として引合ふ上に、交通統制と云ふ多大の利益が齎らされ、ガソリン節約其の他國策にも副ふものであるから決して高價とは考へられぬ。二、殘存五萬株の買得終了まで青バスとして殘る會社の株式配當率をどの程度とするか、又財政計畫に依ると、買收費の起債償還を二十年とし、年八十九萬餘圓を償還することとなつて居るが、これはバス事業の収入のみからするか又は、電氣局經濟全體から償還するか。之に對しては、會社存續中の株式配當は、營業成績に依るものだから、今から豫定出來ぬ。償還財源は電氣局經濟中、電氣供給事業を除いた、電氣軌道及バス事業の収入から充てると答辯した。三、其の他市側より入る重役の人選や青バスの前賣回数券の處置等に付質問があつた。

これで本會議の質疑を打切り、議長指名の十七名の委員に附托となつた。

委員會は八日、十日、十一日及十二日の四日間開會せられたのであつた。

第一日は、電氣局長の詳細なる説明があつた後、委員から資料の要求があつて散會した。

第二日は、相當突込んだ細部の質問があり、其の要旨は買收價格千八百八十七萬五千圓の當否、將來の運營の方法並に其の確信の見透し等に付、五時間ブツ通しの審議であつた。

理事者側の答辯は、青バス資産の内容は十分検討したが豫想外に内容良く、年々六十萬圓を銷却して居る。殘餘株五萬株の買得終了迄は市から入る重役が、其の運營を市本位にして會社の不利益を圖つては、重役として背任行爲にならぬかとの懸念は、勿論會社存続中は市本位のみには行かぬが、會社の運營にも大いに公共的性質を加味し、交通統制への目的に背馳せざる範圍内で、殘存會社の爲にも善

處する。又ガソリン統制の強化其の他將來の運營には更に困難なる状態にならぬとも限らぬが、朝夕通勤混雑時に於ける交通秩序を保持する上からも、市電併行のバスは全部休止する譯には行かぬ。買收後は如何に内輪に見積つても年額八十四萬圓の純益を擧げ得る確信があるから、七分還元としても、買收價格は高價とは思はない。殊に鐵道省、大阪府當局に於ても此の價格を妥當とせられ、起價の許可に付ては、内務省、大藏省當局も検討されるのであるから、市が不當に高價に買つたとすれば起價は許可されないと思ふから、此點からでも漫りに高價には買へない譯があると述べた。

第三日は、買收價格、交渉の經過、青バス従業員の措置等に付質疑があつた。之に對し理事者側は左の如き要旨の答辯をなして居る。

青バスの従業員には労働組合の組織がないが、之を市に引繼いだ場合に組合を新たに組織することを許すや否やはよく検討して見る。路線を整理すれば監督など従來二重に

委員會を通過した。

なつて居た従業員が幾分剩餘となるが之を整理することは考へて居ない。青バスと市バスの従業員の待遇に差はあるが、青バスは本給は少くして諸手当が多く、市バスは本給は多くして諸手当は少いと云ふ事情にあるので、市に引續いだが場合は其の均衡を得る爲に鋭意研究する。残存會社が愈々解散する場合は清算所得税其の他相當の税金を納付することを要するのであるが、之は市財政の負擔となる譯ではない。

第四日に於ける理事者の答辯の要旨は、市内交通機關の統制は先づ大衆交通機關を對象として居るので、タクシーの統制は市で行はない。市内に乘入れて居る郊外電鐵、バス等も理想としては市に統制すべきだが、之れは將來適當の時機を見るつもりである。青バス買収を交通事業調整法に依つて行つても、今回の買収價格より安くなると思はない。残存會社清算所得税は稅務當局の認定に依るもので今から判るものではない。

以上の如き論議を重ねて質問を打切り、無修正を以つて

青バス買収案を決定すべき大阪市本會議は、翌十三日午後二時から開會。委員長報告通り左記付帶決議並に希望條件を付して満場一致可決せられた。是れで大阪市電交通機關の統制上多年の懸案であり、また最大の難關の大半が達成せられ、愈々交通統制へ巨歩を踏出すこととなつたのである。

是れで残るは、十萬株を買得して運営の實權を掌握した市が、七百餘名の株主に分散して居る殘株の五萬株を圓滿且つ速やかに買ひ盡して、青バスの併合を完成し、交通統制の實を擧げるのみである。

附帶決議

一 本案ハ大阪乗合自動車株式會社ノ株式ヲ買得シ交通調
整ヲ爲サントスルモノナルヲ以テ本案最後ノ目的ヲ達成
スル場合ニ於テモ尙ホ總額一千百八十七萬五千圓以上ノ

支出ヲ爲ササル様努力スベシ

二 市内交通機關整備統制ノ目的達成ノ趣旨ニ鑑ミ市電市バス地下鐵竝大バスノ一元の運營ニ依リ交通便利便ノ増進ヲ計ルト共ニ獨占的運營ノ弊ニ陥ラザル様市民ノ期待ニ副フベシ

希望條項

一 市内交通區域内ニ起終點ヲ有スル本案以外ノ路面電車及バスハ可成之ヲ買収又ハ適宜ノ方法ニ依リ市ノ統制下ニ一元化シ乗車利便ノ増進ヲ計ルコト

二 必要ナルバスハ新路線ノ獲得ニ努力スルコト

三 市營路面電車市營バス地下鐵及大バスノ乗車利便増進ノ爲乗繼及共用乗車制ヲ速ニ實現シ交通費ノ低廉ヲ計ルコト

四 昭和十三年六月一日以降大阪乗合自動車株式會社新重役決定ニ至ル間ノ會社資産ノ變動ニ就テハ特ニ精査シ完全ナル引繼ヲ了スルコト

斯くて挑戰から闘争へと繰返し、相剋久しかつた市電、青バスも時局重大な折柄眞剣なる檢討の下に、愈々結實することとなり、三百萬市民の待望に應へたのである。今や大業を完成したる市電當局の偉大なる手腕に依る企業の上も、經營の合理化も巧に基礎付けられた譯で、交通企業經濟の安定である。希くは之を楔機として更に一層強力にして廣範圍の統制に漸進せられ、經濟都市大阪の眞價を發揮せられんことを併記し、其の健全なる實現を期待して已まない。

