

# 説苑



## 第二回交通事業調整委員會の經過を見る

### 一 記者

東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の調整を審議すべき第二回交通事業調整委員會は、十一月十六日午後二時二十五分より内閣總理大臣官邸に開會せられた。

當日は、數日來の變則的氣候の禍に因つてか、風邪其の他の事故に依り末次内務大臣及石渡、堀切、東條、門野、風見、中川(吉)、山本、増田、小竹、安部の十委員が缺席せられたが、新に臨時委員として任命せられた、安倍源基岡田周造、三邊長治、平山泰、五島慶太、早川徳次、後藤國彦の七氏も出席せられたので、結局總員三十二名の出席

であつた。

近衛首相は都合に依り出席し兼ねるので、中島鐵相議長の職務を代理することとなつた。

議事に先立ち、鈴木幹事は、一、東京市電が目黒蒲田電鐵の天現寺線の經營を受託し、十一月一日より實施したと。二、東京市電が武藏野鐵道より、護國寺池袋間一杆七五四の軌道の特許權を、二十九萬七千七百五十圓で譲受けたこと及三、大阪市電が青バス(大阪乗合)を所謂間接買收の方法に依り、千百七十八萬五千圓で買收し、尙之に關

聯して十月二十九日附を以て、大阪市に對し住吉區王子町堺市東驛間外十一線のバス路線を免許した。同時にバスと電車との聯絡運賃の許可を爲し、之に因り四分乃至六分の運賃低下を爲した旨を報告し、是等は交通調整に相當有意義なる前例と爲るものと思料せられる趣旨の説明があつた。

夫れより議事に入り、澁江幹事は左記諮問事項を朗讀した。

諮問第一號

交通事業調整委員會

一 東京市及其ノ附近ニ於ケル陸上交通事業ノ調整ニ關スル具體的方策如何

右諮問ス

昭和十三年十一月十六日

鐵道大臣中島知久平

内務大臣末次 信正

議長は詳細を幹事をして説明せしむる旨を述べ、鈴木幹事より左の如き説明があつた。

諮問事項の内容は東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の調整に關して、其の調整の區域、調整すべき事業の種類及範圍、之と密接なる關係を有する兼業の處置並に調整の方法をどうしたらよいかといふ點であります。

御承知のこととは存じますがこれ等の諸事項に付ての意義を簡単に申上ますと、調整の區域とは交通の流に應じて適當に定めらるべき交通區の謂でありまして行政區劃や都市計劃區域と必ずしも一致すべきものではないのであります。

調整すべき事業の種類とは地方鐵道事業とか軌道事業とか自動車運輸事業とかの如き具體的に調整に入れる事業の種類を指すのであつて、調整すべき事業の範圍とは調整に入れる事業の内具體的に調整の勸告又は命令の對象となる線路の區間其の他の範圍を指すのであります。

陸上交通事業と密接なる關係を有する兼業の處置とは本業たる交通事業と密接なる關係を有する兼業を本業と同様調整の對象とするかどうかの處置であります。

調整の方法は陸上交通事業調整法第二條に列擧してありますが具體的には單に一方法のみに限ることを要しないので實情に則した適切妥當なる數種の方法を併せて行ふことも考へられるのであります。

東京市及其の附近と申しましたのは現在東京市に隣接する區域と東京市との間に於ける交通量は相當多數に及んで居りますし、又將來は斯かる隣接區域に工場學校住宅等も急速に増加する趨勢にあり益々交通量も増加するものと考えられます。尙又之等の區域も丸の内を中心として大約三十軒の箇所よりは一時間内外を以て都心に到達し得る距離にありますので之等區域は大東京の交通區とも見て調整を考慮する要ありと考へられます。仍てここに東京市及其の附近と申上た次第であります。

大體東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の現状を觀まするに省線電車市電、地下鐵、市バス、青バス其の他多數の民營の電車、バス、タクシー等の交通機關がありまして各事業者は夫々自己本位の計畫運営をして居りこれがた

め種々面白くない點があるのであります。

之等の缺陷を除去して利用者之の利便を増進し、事業の經營を合理化し、國家的不經濟を排除し、併せて將來の交通施設を整備する爲めには如何に此等交通事業を計畫、運営すべきかといふことに付て考へられる諸點を御參考までに申上ますと

(1) 市電と他の電車との直通運轉を爲すとかバスとバスとの直通乗入を爲すとかして旅客の流に應じた運轉系統に整備すること。

(2) 旅客の需に應じた運轉回數に整備すること。

(3) 切符の買換なくして各種交通機關を自由に乗換し得るやうな制度を出來るだけ廣く設けること。

(4) 連絡施設を改善して連絡を便にすること。

(5) 運賃の簡易化及合理化を圖ること。

(6) 各種交通機關の對立競争關係を避け燃料費、宣傳費、其の他の無駄な經費を除去すとか、燃料其の他の用品を共同購入すとか、車輛其の他の設備を共同修繕

するとかして經營の合理化を圖ること。

(7) 將來高速度交通機關の整備擴充を圖ること。

(8) 將來時勢の變遷に應じて交通機關を適當に整備轉換すること。

(9) 軌間、車輛、電壓等の規格を統一し彼此相融通し得る様にする。

(10) 一貫した改良計畫をして施設を整備すること。  
等であります。

これ等の諸點に付少しく御説明申上ますと、現在東京市電は王子電軌や舊城東電軌と軌間は同一であるに拘らず直通運轉をしてゐないし、西武鐵道の新宿線とは軌間は異なるため直通運轉をしてゐないので乗客は乗換を餘儀なくされて居りますが之等の連絡設備を新設又は改良して直通運轉を爲すやうに致しますならば一日に約二萬人、一年に約七百三十萬人の利用者が便益を受けることとなりませう。又近年非常に人口の増加を致しました新市域内の交通機關と舊市内の交通機關とは大體省線山手線を境として連絡して

ゐるやうな實情でありまして新市域から都心に行くには乗換を要するのでありますが、之等の直通の便を開き大體都心から十軒位迄はバスを新舊兩市域間に直通して運轉することと致しますと利用者は頗る利便を受け得られるのでありまして、差當り直通運轉を爲し得るやう考へられる路線は二十線位もあります。斯様にして旅客の流に應じて運轉系統を整備することが望ましいことであります。

次に、運轉回數に付て見まするに事業者の競争してゐる區間には輸送力が集中し競争してゐない區間は等閑に附する嫌があるのであります。例へば競争區間である新橋雷門間の如きは市電、市バス、地下鐵、青バス等並行し其の總運轉回數は一日三千六十六回に及び平均して見ましても約二十一秒間隔で車輛を運轉してゐるのであります。又新宿日比谷間の如きは市電、市バス、青バスの總運轉回數一日二千四百十四回に及び約二十七秒間隔で車輛を運轉してゐますが競争區間でない澁谷日比谷間の如きは市電、市バスの總運轉回數一日八百二十回で約一分二十秒間隔で車輛を

運轉してゐるのであります。

次に現在市電が十錢連絡と稱して他の交通機關との間に切符の買換なくして自由に乗換し得る制度を設けてゐますが、其の利用者は一日四萬五千人に及び年々激増致してゐるのでありますからこの種制度を擴張し各種交通機關相互に切符の買換なくして自由に乗換し得る制度を全般的に擴めますならば舊市内の交通機關相互及新舊兩市域間の交通機關相互間に於て一日約四十八萬一千人、一年約一億七千五百五十六萬人の利用者が利便を受けることが出来るのであります。

次に各種交通機關の運賃を合理化するには種々の方法があるが最も手を入れない方法を考へて見ましても市電から舊城東電軌又は王子電軌へ直通する場合の如きは其の運賃を市電並の七錢とすれば現在よりも三錢安くなり、又市電から青バスへ乗換する場合の如きは一經營主體のもとに經營されると現在の市電と市バスとの乗換運賃と同様十錢又は十五錢となり三錢又は七錢安くなることとなるのであります。

ます。

次に各種交通機關の中には對立關係から餘儀なく出資してゐるものが尠くないのでありまして例へば市バスと青バスの並行路線の過剰な運行を整理致しますと車輛が二百十三輛節減され、ガソリン費が一年に約五十萬圓節約されるやうな計算になるのであります。其の他旅客誘致による宣傳費や總係費其の他の共通經費や、ガソリン、電力其の他の用品の購入費や車輛其の他の修繕費等も假に一經營主體の下に運営されることになりまして相當節約されるものと思ひます。

更に將來の大東京の高速交通機關の整備擴充といふ様な點から觀ますと新市域の人口は年々激増し之に伴つて乗車回數も亦増加して來るのでありますが、これ等多數の乗客を迅速に輸送するためには現在の高速交通機關たる省線東京地下鐵道、東京高速鐵道及郊外電車のみでは到底満足なる輸送が出来ないのであります。

諸外國の大都市の交通機關の發達の事例を見ましても高

速度交通機關は大都市の交通機關の根幹を爲し路面電車及バスは其の補助機關として働いてるのでありますが我が大東京市に於ても斯様な發達の過程に進むべきものと思はれます。

將來新舊兩市域を通じて高速度交通機關の充實を圖り時勢の變遷に應じて交通機關を適當に整理轉換すると云ふ様な大事業は今日の如き多數の事業者が併存し夫々独自の運営をしてゐる様なことでは利害相反し到底之を成し遂げられないと思ふのであります。又現在の各交通機關の軌間車輛電壓等の規格は區々であるから之を出來得る限り統一し線路を直結し車輛の直通を可能ならしめ車輛其他の物資の融通節約を計るべきものと思ふのであります。これ等設備の改良又は新設に當つては大東京の交通機能全般が有機的に有効に働き得る様計畫せらるべきものと思ふのであります。

以上をもちまして東京市及其の附近に於ける交通事業の進むべき道と考へられる事項を御參考までに概略申上げた

のであります。これ等の諸點を實現致しますためには如何なる具體的方策を講ずることが最も適切妥當であるかの點に付て御意見を承ることを得ますれば幸に存ずる次第であります。

**大藏委員**は、大阪地方に於ける交通調整の實狀を參考迄に紹介すると、由來交通事業の調整は、第一に國家的に二重投資を省き、第二に地方民の福利増進を計り、第三に事業者の冗費を廢し經營の合理化を圖るに在りと考へられるのであるが、右第一に付ては、三年前より大阪府に交通委員會を設け、此の十一月十七日には、陸上交通事業の理想的交通網の計畫を確立し、第二に付ては、郊外交通機關の市内乗入れを爲し、又阪神、阪急が六甲登山者に對し相互に連絡するの便益を實施し、第三に付ては共同工場の設置、共同購入、在庫品の融通、各種交通機關従業員の服裝を統一する等の方法を実施することゝなつたのである。

東京に於ても是等を考慮の上善處して貰ひたいと述べた。

**五島委員**は、本問題は甚だ廣範圍であるから何れ小委員

會を設けられるであらうが、其の參考迄に一言するとして、「統制の目標を一元的にするや否やは大問題である。現在東京市電の如きは、年々三百萬圓以上の赤字を出して居るが、他の民營は相當なる利益を上げて居る、是等を合同することは相當無理であり、市電の營業狀態を改善して黒字にするには如何に爲すべきやが先決問題である。次に現在の市制に依る限りは公營は不賛成である。夫れは永久的なる事業の經營を、現在の如き短期間存在の市の機關を以てするは到底不可である。次に省線電車を此の調整に参加せしむるや、否や萬一参加せしめないとするれば、郊外電車の大部分が省線に其の起終點を置いて居る以上、其の統制は無價値である。尙舊市域内に於ては調整の必要を認むるも、新市域に於ては其の緊急性を認めない」と述べた。

堀内委員は、省線電車を調整に入れるや否や此の機會に説明を願ひたい。又内務大臣は議會に於て東京市を中心として調整する様な意見であつたが、此の際市當局の態度を明にして貰ひたい。

中島議長は、鐵道大臣として参加の意であるが、其の方々と、程度とは、調整の如何に依るものである。又省線は交通の大幹線であるから、此の點に支障の無い様にして参加したいと思ふ。平山委員は、都市交通機關の市有市營は諸外國の事例に徴するも理想である。併しながら現在の東京市電を如何にするかは、五島委員の説の如く種々なる問題であり簡單には決定せられぬが、市民の利便の爲充分研究し、方策を決定したい。會我委員。政府の腹案ありや否や、有ればお示し願ひ度い。尙調査の速進を期する爲速記録を可及的速急に頂戴致し度いと、質問と希望を述べた。是に對し、鈴木幹事は、政府に於ても色々と研究は進めて居るが、各委員の御意見を聽いて案を作り度いと思つてゐる。速記は可及的速に差上げると答辯した。中川正委員は東京地方の交通調整に付ては、既に商工會議所並都市研究會等に於て成案したものがある。是等の案をも比較對照しつゝ審査を進めたる爲、特別委員會を設置せられんことを動議した。池田委員。特別委員設置の動議に賛成する。尙

其の委員の數及指名は議長に一任する。又特別委員會の開催には、本委員全部に通知して出席出来る様にして頂き度い。中島議長は此の動議に異議なきやを圖れば、異議なく、其の動議は決定せられた。星島委員は、今の中川委員の動議は本日の議題の範圍内であるかと、問へば、中島議長より、本日提案のものを前提すると答辯した。

そして池田委員の動議に基く特別委員(別記雜報欄参照)

の如く左記十九名指名した。  
特別委員は互選の結果、會我委員が特別委員長となつた。夫れで特別委員會として今後少くとも毎週一回は開催して行き度い委員側の希望であるが、政府側に於ては、各省の豫算の編成や年末繁忙期を控へて居ることゝて、十一月末に一回、其の他年内二回位の開催かと窺かがはれる。

鵜 澤 椿 湫 (總明博士) 先生

遊燕詩程 拔萃

將赴北京有此作

旅 順 港

聖戰風從虎翼軍。

空前大業議紛紛。

北敵當年逼亞東。

皇軍此地決雌雄。

斯文須起東洋道。

萬里尋賢度海雲。

依然旅順山頭月

夜對清光憶盡忠。

關門曉色

懷仁堂會議

渡頭來往感偏催。

今曉馬關晴色開。

同行爲客訪西憐。

文教卽今期一新。

樽俎前年講和地。

倚舷願望憶梁材。

決議如流秋霽日。

懷仁留得友邦親。