

鈴木幹事。實施の場合には御意見の如く爲す豫定である。

松田喜三郎議員。提案の議案には異議はない。併しながら港灣の修築を今少し進捗して貰ひ度い。未改修の港灣が全國に随分ある。これでは前途甚だ心細い。又港灣指定の理由明かならざるものがある。入港船舶、噸數、價格に於て指定港灣よりも優れて居つて尙指定洩れになつて居るものがある。之等は相當整備して港灣行政の進展を期すると

共に、時局に鑑み港灣修築をもつと急いでやつて貰ひ度いとの希望的意見があつた。これで異議なく可決した。

以上で、河川、道路及港灣の三部會の議案は滞りなく可決確定したのであるが、之等土木行政中、道路政策の最も遅延せる現状に對する總論難は、獨り路政當局に對する鞭撻たるのみならず、時局下に於ける銃後の政府當局に對する大なる指針であることを痛切に感じられた。

交通事業調整委員會を一瞥

一 記 者

交通事業調整委員會も、諮問第一號「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」ヲ諮問せられてから、之を特別委員會に附して審議を續けて居るのであるが、同委員會は其の第三回目を、客年十二月二十日午後二時三十分から鐵道省第一會議室に開會した。

當日は、事故の爲、池田、大藏、安部の三委員が缺席せられたが、其の他の特別委員全部を、傍聽として西郷、堀内、中川(吉)委員が出席した。

會我委員長は、調整區域に付其の目安を協議致度旨を述べ、且つ幹事をして參考迄に、目安としての大體の區域を

ドウシたら宜いかと云ふ點に付て、一應説明せしむる旨を告ぐ。

次で山脇幹事は大要左記の如き説明を試みた。

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調整すべき事業の範圍や調整の方法等具體的方策に付て御審議を御願ひ致しますにも、又事務當局とし種々研究を進めて行きますにも、大體の區域の目標を觀念して置いて其の區域内の交通機關をどうするか、調整すべき事業の範圍をどうするか、調整の方法をどうするかといふ具體的問題に這入つて頂く方が大變便宜かと考へられるのであります。

調整區域の本格的の決定は調整すべき事業の範圍や調整の方法等の決定と相關聯して定める方がよからうと思ふのであります。従つて只今目安としての調整區域の目標を決めて頂いても今後調整の方法等の具體案を作成して頂く際多少の變更は免れないと思ふのであります。が、事業の範圍や調整方法等の具體案を御審議願ふ前に大體

の區域の目標を示して置いて頂く方が何かと便宜であらうと考へますので、茲に目安としての大體の區域をどうしたら宜からうかといふ點に付て御參考までに一應御説明申上度いと存じます。

調整の區域とは御承知の通り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、此の調整の區域は現在の交通量、距離、乗車所要時分、運賃等を基礎として考ふべきであることは申す迄もないことと思ひますが、尙亦將來の交通情勢をも十分考へ併せて適當に定めらるべきものと思ひますので、これから此等の諸點に付て御説明申上ることに致します。

先づ假に丸の内を中心として大約三、四十軒の圈内に於ける鐵道、軌道、バスの交通量に付て過般の交通量調査の實績を基礎として計算致して見ますと、其の一日の全交通量は約五百二十五萬人でありまして、其の内舊市内の交通量は約三百一萬人で全交通量の約五十七%に當つてゐます。又新市内の交通量は約百四十二萬人で全

交通量の約二十七%當り、隣接區域内の交通量は約八十一萬人で全交通量の約十六に當つてゐるのであります。次に新市域及隣接區域と舊市内との間を來往する乗客數を見ますと、一日約百十二萬人でありまして、其の内新舊兩市域間を來往するものは約九十一萬人で八十二%を占め、隣接區域と舊市内とを來往するものは約二十萬人で十八%を占めてゐるのであります。

更に又隣接區域と新舊兩市域とを來往する乗客數は約三十七萬人でありまして、其の内隣接區域と舊市域との間を來往するものは約二十萬人で五十四%に當り、隣接區域と新市域との交通量は約十七萬人で四十六%に當つてゐるのであります。

要するに新市域内の乗客數は一日約百四十二萬人で、其の内約九十一萬人は舊市内に來往するものでありますから、東京の交通上から見て新舊兩市域を切離すことの出来ないことは申す迄もないことであります。尙又隣接區域内の乗客數は一日約八十一萬人に達し、其の内約

二十萬人は舊市内へ、又十七萬人は新市内へ來往するのでありますから、これ等多數の乗客の利便を増進する上に於ても、この區域を大東京の交通區と見て交通事業の調整をなすことが望ましいことであると思ふのであります。

更に新市域及隣接區域を大東京の交通區と見ることが適當であるといふことを裏書する爲めの資料としまして鐵道、軌道の各事業者別に依る舊市内への一日の交通量を見ますと、この調は皆様の御手許に差上て置きました参考資料の第二表でありますが、其の内二、三の例をとして申上ますと、省線電車の中央線に付ては新市域内各驛から舊市内の各驛に至る降車人員は一日約九萬九千人で、隣接區域内各驛から舊市内の各驛に至る降車人員は約二萬四千人でありまして、前者は八〇%後者は二〇%になつてゐます。京成電軌に付て見ますと、新市域内各驛から舊市内の押上、日暮里、上野公園前各驛への降車人員は一日約一萬九千人で、隣接區域内各驛から舊市内

の押上、日暮里、上野公園前各驛への降車人員は約三千三百人でありまして、前者は八五%、後者は一五%となつてゐます。又東横の本線に付て見ますと、新市域内各驛から舊市内の終端驛である澁谷驛への降車人員は約二萬三千人で、隣接區域内の各驛から澁谷驛へ来る降車人員は約六千五百人でありまして、前者は七十八%、後者は二十二%に當つてゐます。

かやうに各鐵道、軌道の線別に見ても新市域及隣接區域から舊市内へ來往する乗客が相當多數に及んでゐるのでありますから、之等の區域をも大東京の交通區と見るべきであらうと思ひます。

次に隣接區域内の主要驛から舊市内に至る一日の乗車人員はどの位あるか、又其の主要驛から假に東京驛まで來るとして其の線路の行程、運賃及之に要する時間等に付て御説明申上度いと存じます。この數字は皆様の御手許に差上てある資料の第二表にあります。

先づ省線電車の京濱線について見ると、隣接區域内に

は川崎、鶴見、横濱、櫻木町等の主要驛がありまして、川崎驛から舊市内へ來る乗客數は一日一萬二千六百餘人もあります。川崎驛は東京驛から十八糎二分の距離にあつて二十五分で達するのであります。其の間の運賃は普通運賃にては二十五錢かかるが、若し三ヶ月の定期を買へば其の一回當りの運賃は僅か八錢九厘となるのであります。櫻木町驛から舊市内に來る乗客數は一日六千六百餘人で、櫻木町驛東京驛間は其の距離三十糎八分に及び四十分で達する距離にあり、其の間の普通運賃は四十四錢であるが、三ヶ月定期ならば其の一回當り運賃は僅か十一錢四厘にしかならないのであります。

次に中央線に付て見ると、隣接區域内には吉祥寺、三鷹、立川、八王子、淺川等の主要驛がありまして、吉祥寺から舊市内へ來る乗客數は一日五千六百八十人餘であります。吉祥寺驛は東京驛から二十二糎五分の距離にあり三十九分で達するのであつて、其の普通運賃は二十九錢で三ヶ月定期運賃の一回當りは十錢一厘になるのであ

ります。

淺川驛から舊市内への交通量は一日二千四百人餘であつて、淺川驛は東京驛から五十三杆一分で一時間二十三分を要し、運賃は普通運賃にして七十八錢定期運賃にて一回當り十六錢八厘であり、距離に於ても所要時分に於ても稍長く、又運賃に於ても稍高いやうに思はれるが、交通量の點から見て大東京の交通區内に入れる方が適當かと思ふのであります。

次に東北線に付て見ると、隣接區域内には川口、蕨、浦和、大宮等の主要驛があつて、其の最遠の大宮驛から東京驛まで三十杆三分で四十二分間で達し得る距離になり、而も舊市内への乗客數は一日四千人以上もあるののであります。

次に常盤線に付て見ると隣接區域内に松戸、柏、我孫子等の主要驛があつて、其の最遠の我孫子驛から舊市内への乗客は一日三百二十二人で他の驛に比し少數であるが、最近人口は急激に増加しつゝあるし、將來電化でも

すると相當増加することが豫想されるので、我孫子も大東京の交通區内と見たらどうかと考へるのであります。

次に總武線に付て見ると、隣接區域内に市川、船橋、津田沼、千葉等の主要驛があり、其の最遠の千葉驛から舊市内と來る乗客數は一日二千三百人餘もあり、大東京の交通區内と見ることが出來ると思ふのであります。

次に社線に付て二、三例を擧げて申上ますと、小田原急行鐵道に付て見ると、隣接區域内に稻田登戸、新原町田等の主要驛があり、新原町田驛から舊市内へ來る乗客數は一日一千百人餘に上り、東京驛よりは四十一杆三分で一時間四分で達する距離にあり、運賃は普通運賃六十八錢、三ヶ月定期運賃の一回當りは二十一錢となり稍高いやうにも思ふが、大東京の交通區とも見られると思ひます。次に東武の東上線に付て見ると、隣接區域内に志木、川越西町、川越市等の主要驛があり、川越市驛及川越西町驛から舊市内へ來る乗客は一日七百九十人餘であつて、川越市驛は東京驛から四十三杆七分で約一時間五

分で達し得る距離にあります。運賃に付ては普通運賃七十錢定期運賃一回當り二十八錢で稍高いやうであるが、やはり大東京の交通區と見て差支なからうと思ひます。次に東武鐵道の本線に付て見ると、隣接區域内には草加、越ヶ谷、粕壁等の驛があつて、粕壁驛から舊市内への乗客數は二百二十人餘東京驛よりの距離は四十軒で一時間五分で達し得らるる距離になります。運賃は相當高いやうであるが將來の發展をも考慮して見ると、やはり大東京の交通區内のものと見て差支ないやうにも思ひれます。

以上は大體現在に於ける交通量、距離、所要時分、運賃等から隣接區域をも大東京の交通區と見るべきではなからうかといふ點に付て御説明申上たのであります。更に將來の交通量等から見るとどうなるかといふ點に付て御説明申上度いと思ひます。

東京市隣接區域内の市町村が近時急激に發展を見つあることは御承知の通りであります。其の原因は前回

關係官より説明のあつた如く、交通の利便其の他種々あるも、主たる原因は最近の工業の發展に在ると謂へるのであります。之等市町村に於ける工業は海陸交通運輸の至つて便利である許りでなく、東京に近接して工業原料、燃料、動力、金融、製品販路等最も好條件に恵まれてゐる爲最近工業の大發展を來たしたものと考へられるのであります。殊に近年東京市の工業地域の中には人口密住の結果地價の暴騰となり、且工場周圍には商店住宅が建ち並んで、現在の工場は其の擴張が極めて困難となり又新に建築せんとする工場も地價の關係或は纏つた大面積の敷地を得ることが困難となつた關係上、最近擴張を期として郊外に移動するもの、或は分工場を作るもの、或は新規に建設するもの等續出する状態であつて、益々隣接區域の人口増加を促すものであります。併し乍ら之等の市町村は産業上、經濟上、交通上等各種の方面より考察して實質上大東京市の一部を爲すものと謂へるものでありまして、工場移動の如きも大東京市の内部より外

郊部に移動した程度であり、之に依て見るも東京市は現在の行政區劃に限らず益々外方に向つて膨脹發展を續けつつあることを知ることが出来るのであります。

試みにこの隣接區域内に於ける十五馬力以上の原動力を備へた工場數のみを數へて見ますと、昭和九年以前に建設せられたものは總數約九十三でありますが、同十年以後に建設せられたものは總數約九十七を算し一躍二倍以上となり、而も尙續々新たに建計せられんとして居るのであります。

更に之を場所的に見ますと特に密集して居るのは市川市、川口市及浦和市附近、中央線沿線の三鷹、國分寺及調布、武藏野附近、立川及拜島附近であつて、千葉市、川崎市及青梅附近が之に亞ぎ船橋市及松戸附近も亦かなり多數に上つて居るのでありますが、就中市川市、川口市、川崎市及中央線沿線の各地が特に新興氣分の横溢を示してゐるのであります。

今昭和二年から昭和十一年までの実績を基礎として人

口の増加を推定して見ますと、昭和十二年末に於ける東京市の推計人口は約六百二十七萬四千人であり、隣接區域に於ける人口は約二百三十二萬二千人と推計されるのであります。十年後の昭和二十二年末に於ては東京市の人口は昭和十二年に比し二割九分増加して約八百七萬人となり、隣接區域の人口は二割三分増加して約二百九十萬人になると推定されるのであります。更に二十二年後の昭和三十四年には東京市の人口は昭和十二年の人口に比し六割二分増加して約一千萬人となり、隣接區域の人口は五割四分増加して約三百五十八萬人になると推定されるのであります。

過去の実績に致しますと一人當の乗車回數は人口の増加に伴つて増加するものでありますから、人口増加に伴ふ一人當の乗車回數の増加を見、更に將來の交通量を豫想して見ますと、先づ昭和十二年度に於ける一人當の乗車回數は東京市に於ては二百四十九回、隣接區域に於ては百二十八回であります。十年後の昭和二十二年には

東京市に於ける一人當乗車回数は三百十五回となり、隣接區域に於ては百五十七回となり、更に二十二年後の昭和三十四年には東京市に於ける一人當乗車回数は四百回となり、隣接區域に於ては百九十二回となるものと推定されるのであります。

この一人當乗車回數から一日平均の乗車人員を算出して見ますと、昭和十二年度の東京市に於ける一日平均乗車人員は約四百二十八萬人で、隣接區域に於ける一日平均乗車人員は約八十一萬人でありましたが、十年後の昭和二十二年には東京市に於ける一日平均乗車人員は約六百九十七萬人、隣接區域に於ける一日平均乗車人員は約二百二十五萬人となるものと推算されます。更に二十二年後の昭和三十四年には東京市に於ける一日平均乗車人員は約一千百十二萬人、隣接區域に於ける一日平均乗車人員は約百八十八萬人と推算されるのであります。

以上申上しましたところを要約致しますと、隣接區域から東京市に來往する乗客は一日に三十七萬人、一年に一

億三千五百萬人を超えて居るのでありますし、又將來は斯かる隣接區域に工場、學校、住宅等も急激に増加する趨勢にありますから、益々交通量も増加するものと考へられるのであります。尙又之等の區域は丸の内を中心として大約三、四十軒の圏内であり、其の區域内の主要驛は大體一時間内外を以て都心に到達し得る距離にありますし、尙又運賃の點から見ても定期運賃は相當低額であるから都心に通勤するに適する距離にあるのであります。従つて之等隣接區域は大東京の交通區とも見て調整を考慮する要があると考へられるのであります、必ずしも現在の都市計畫區劃に限ることを要しないと思ふのであります。

調整區域の本格的決定は調整方法、調整すべき事業の範圍等の決定と相關聯して定めらるべきものと思ふのであります。大體目安としての調整區域は現在及將來の大東京の交通量其の他から定め得らるるものと思ふのであります。

其の目安としての調整區域は大體横濱、原町田、淺川、川越、大宮、粕壁、我孫子、千葉を結んだ丸の内を中心として大約三、四十軒の圏内としてはどうかと思ふのであります。

倫敦及伯林に付て調整區域の例を見ますと、倫敦旅客運輸區はチャーリングクロスを中心として大約東西三十軒餘、南北五十軒の楕圓形をなした區域となつてゐますし、伯林に於ては別に調整區域を定めてゐませんが、伯林市交通部の有する交通事業の經營區域及Sバーンの地方交通と看られる範圍は伯林市の都心を中心として約五十軒の圏内であります。これ等の例を見ましても大東京の目安としての調整區域は丸の内を中心として大約三、四十軒でよからうらうとも考へられるのであります。

次に調整區域は行政區劃と必ずしも一致すべきものではないのであります。實際問題として調整區域を表示致しますには市町村程度の行政區域を以て表はすことが便利ではなからうかと思ふのであります。従つて今假に

目安としての調整區域と考へられる區域を市町村の行政區劃を以て表示致しますと御手許に差上てある第六表の様になりますし、其の區域を地圖を以て表はしますと御手許に差上てある參考資料第七のやうな略圖となるのであります。

以上を以ちまして目安としての大體の區域をどうしたら宜からうかといふ點に付て御參考までに一應御説明申上た次第であります。

是に對し、五島委員は一、調整の區域は調整すべき事業の種類、範圍、調整の方法と相關聯して定めらるべきものであり、之れのみ單獨に決定すべきものではないと思ふ。二、配付された參考資料に依ると、八王子、淺川が區域に入つて居るのに、東京から之等と大體に於て等しい時間で行ける湘南地方が除かれて居るのは如何なる理由に依るやと質問した。鈴木幹事は、一、今茲で調整の區域を決定するのではない。調整の具體的方策を研究して行く爲にも、大體の目標としての區域を考へて置く必要があると思ふ。

二、横濱市及其の附近に於ける陸上交通事業の調整を當然考ふる必要があると思ふので、湘南地方は其の區域に入るものとして一應此地から除外したのである旨を答ふ。堤委員は、本特別委員會も、既に三回になるのであるから、統制會社を造るなり、其の他の方法に依るなり、今少しく根本方針を審議すべきであると思ふが如何。曾我委員長は、根本方針を審議する準備として、今回は、大體の目安としての區域を協議致し度いのであると述ぶ。星島委員からは今度の審議を進めて行く上に於ても、何等かの目安としての調整の區域を定めて置くことが必要であると思ふから、特に御賛成を願ひ度い。そして目安としての調整の區域は、「大體都心を中心として三、四十軒の圏内とす、但し特殊の箇所には之を延長することを得るものとす」。として頂き度いとの提言があつた。之に對し、堤委員は、賛成である。たゞ次回からは根本問題に付協議する様考慮せられ度い。と述ぶ。曾我委員長。次回からは、御意見の様に考慮する。目安としての調整の區域は星島委員の意見の如く

決定して宜しきや。異議が無い様だから、右の通り決定する。と宜し、午後四時三十分閉會した。

お断り

地方議會から道路舗装問題を聴くと云ふ貴重な玉稿を戴きましたが、紙面の都合上三月號に登載の已むを得ないこととなりました。此點筆者及讀者へお詫び致します。

編輯子