

# 交通事業調整委員會傍聽記

J T 生

## 第六回諮問第一號特別委員會

昭和十四年六月十九日午前十時から鐵道省大會議室に開催された。例に依つて委員長及各特別委員の外に堀内氏が熱心に傍聽して居られた。尙傍聽席には大野、岡野兩普通委員の顔も見えた。

曾我委員長開會を宣し、本日は省線の現状等に關して鐵道省監察官河崎精一君に御説明を煩はし度い。と述べれば河崎監察官登壇し、省線の現況に付て詳細な説明を行つた。

其の要旨は、省線電車山手線、横須賀線、京濱線、中央

線、總武線、常磐線、東北線及横濱——原町田間の運轉區間は大體目安としての調整區域たる東京都心より三、四十杆の圏内にある。

此の總杆程は二九六杆餘、使用車輛數は昭和十三年度末で一、三四三輛である。現在の乗客數は昨年七月調査した東京市附近の交通量より推して一日百七、八十萬人程度で此の中期券の客が三分の二、普通客が三分の一に相當し、此の旅客の數は東京附近の總てのものに付て見ると三分の一に當る。又省線、公營、民營に分ければ各々其の三分の一と謂ふ結果になつてゐる。

十一年度東京附近の電車區間の収入は三千三百五十三萬

餘圖である。尤も電車と汽車と兩方ある區間に於ては何れに乗つたか不明であるから、按分して計上してあるからの確なりや否やは不明である。

省線電車の線路状態に付て見ると、電車専用區間と列車電車併用區間の二種類がある。田端―新宿、田町―東京、神田―中野、御茶水―兩國、櫻木町―東京間は専用區間で池袋―赤羽、赤羽―大宮、上野―松戸、飯田町―淺川、兩國―千葉、東京―横須賀、櫻木町―東神奈川―原町田間は併用區間である。此の二種類の延長割合は併用區間が二二二料であるから、總延長二九六料の七割二分で大部分に當るわけである。

驛は電車専用、列車専用、兩者共通の三に分かれ、數にすれば電車三八驛で、内専用區間に二八驛、併用區間に一〇驛、併用驛が七六驛で、内専用區間二四驛、併用區間が五二驛である。

斯る状態を現出したのは遠く明治三十八年七月、中野―飯田橋間の汽車線を利用して電車を通したのが始まりで、

其の後漸次擴大し三十有五年を閲し現在に至つてゐる。電車は汽車線の餘力を利用して出來て未だ關係上汽車線の設備、作業、操作等は電車に密接なる關係を有する。

電車列車併用區間に於ては電車の運轉は幹線に直に影響するわけで、幹線は高密度且高速度で大量編制となつてゐる。

保安設備は自動信號機に依つて居るが、信號機が停止したのは昨年の九月から二月までに各月平均十五回、電車數にして一一〇臺、停止した譯である。要するに保安設備に付ては驛従事員、運轉従事員等各々の間に密接な連絡上の人の努力を要するのである。

送電設備も電車、汽車共用となつてゐる。之は事故防止の點、電力量の節約、電力設備費の低下等に有利であるからである。其の他電信、電話設備も分けてゐないのである。

電車の車庫は十ヶ所あつて大修繕は大井工場で、小修繕は車庫でやつてゐる。以上大體省線の現状であるが特に省

線電車は幹線と密接なる關係に置かれてゐることを説明したのである。

會我委員長、御質問があればどうぞ。尙私から伺ひますが、今の御話では省線は之以上改善の餘地はないものであるか、之以上の輸送力もないと考へて宜敷いか。

河崎監察官、現在の設備のまゝでは如何にも出來難いと思ふ。

五島委員、省線電車と幹線とを技術上分け得るものであるか。又出來るものとすれば全額で何程であらうか。

河崎監察官、絶對不可能ではないが、その爲に増額する設備改良費は相當厩大なものとなる。現在併用されてゐる爲節約をされてゐる種々の良い點が無くなるから、之を補ふ爲の設備費が相當かゝるのであつて、場所に依つては涉線一線を設けるにも他の既設のものに變動を來す關係上百萬圓といふ様な次第である。

五島委員、技術上は分け得るが資本の二重投資、美點の喪失と謂ふ様な點から、調整の目的に反する結果となるの

であるか。

河崎監察官、輸送力の上から見て兩者を分けねばならぬものもあるから、必ずしも二重投資とはならないと思ふ。

中川委員、田町—東京間二線増設の計畫がある様であるが、他に同様の線路増設計畫なきや。

河崎監察官、總武線の兩國—平井間の如き其の必要を感じてゐるが、まだ豫算化してはゐない。

中川委員、電車區間の延長計畫はないか。

河崎監察官、松戸—我孫子間（常磐線）があるが、事變關係で伸び／＼になつてゐる。

會我委員長、大藏、早川兩氏の御話があるが、之は次に願ふこととして、特別委員外ではあるが、堀内氏から御話があるとのことであるから、お願ひすることゝしたい。

堀内普通委員は左の趣旨を述べた。

今や資本主義的自由主義は國家監視の統制經濟に遷つたが、事業は能力主義で行かねばならないのであるし、日本は今増税を考へねばならぬ時であるから、免税を指導原理

とするのでなく能率を増し、民營として税を増すことを考へねばならない。此の點よりしても東京市營にすることはどうかと思ふ。

先般の議會で内務大臣は公企業は公共團體が主體となるべきであると述べ、鐵道大臣は尙研究すると言はれた。東京市は市會で市營案を決議して居る。故に市營とするか、民營とするかをきめねばならないと思ふ。然しながら公共事業でも交通機關は特に變化多きものであつて、現在の組織の市では出来ないと思はれる。先づ市制を變へねば困難と言ふ外はない。市が民營を買収すれば市營主義の統制が出来ようが、現在の經財力では不可能のことである。

又ストライキの起つた場合の解決、賃銀問題等經營方法宜敷を得ねばならないが、實際上公營主義では種々の困難がある。

市は會社に對し相當の特權を持つこととして電車を民間に貸し、省線も拂下は出来なくとも分離して經營させて民營に依る調整を行ふのが望ましい。

會我委員長は、本日は此の程度に致しまして、次回は來る二十七日の午前九時半から始めることに致します。とて散會を告げ、正午閉會した。

### 第七回諮問第一號特別委員會

昭和十四年六月二十七日、場所を鐵道大臣官邸に變更して午前九時半から開催された。今回から特別委員の顔觸に移動があつた。東京市側からの委員である三邊、平山兩氏が臨時委員を免ぜられ、第一助役大久保留次郎氏及新電氣局長植木壽雄氏が新に臨時委員を仰付られて諮問第一號特別委員に指名され、此の會議に加はることゝなつた。傍聴としては堀内、工藤兩普通委員が顔を見せて居り、又幹事席には今度新に幹事を仰付られた内務省地方局監督課長小林書記官も出席して居られた。

會我委員長、是から第七回の特別委員會を開きます。本日は前回の委員會に引續きまして調整の方法に付て御意見の御交換を願ひ度いと思ひます。

大藏委員及早川委員から御意見御開陳の御通告がありま  
すので、先づ大藏委員の御意見を伺ひ度いと思ひます。

大藏委員は昭和九年以來大阪地方に於ける交通事業者の  
依頼を受けて、同地方に於ける交通統制問題に關し調査研  
究した結果、昭和十一年に至り具體的成案を得たので之を  
公表したことがある。今參考までに其の概略を述べるとて  
詳細の説明を行はれた。其の要旨は。

鐵道軌道交通網に付き、交通統制の根本を爲すものは新  
線の計畫を合理的にすることであり、此の爲には豫め確固  
たる交通網を定め、之に基いて敷設することとし、從來の  
様な濫願濫設の弊に陥ることを防止する必要がある。

大阪市を中心として未成の許可線及出願線の總數四十線  
に近く其の總てが現實に敷設さるゝに於ては現有鐵道の苦  
痛益々大となり、延て完全なる交通便利が失はれるに至る  
こと明かであるから、之の整理が必要である。斯かる未着  
手の免許線を適當に整理し、一方公衆便益の立場から見て  
未だ計畫されてゐない線路に付ても充分考慮し以て將來の

理想的交通網の完成に資することが肝要である。此の結果  
未成許可線及出願線三十八線と、新規計畫を豫想されるも  
の十二線、計五十線を一線毎に検討した上、今後敷設に付  
考慮の價値ありと認めらるゝもの二十線を得た。

交通機關を統制する方法としては、高度の統制である合  
併を以て最も効果的とするが、斯る高度の合併は實行が容  
易でない。依て差當りの理想としては阪神と阪急、大軌と  
大鐵、南海と阪和阪堺の合併が考へられる。

鐵、軌道の合併を差當り此の程度に止めれば、茲に輕度  
の統制たる經營統制の方法に依て合併に至らざる場合の統  
制を實行する必要がある。經營統制の方法には競争防止を目  
的とするもの、公衆の便益を目的とするもの、各社の出費  
輕減を目的とするもの等がある。

バスの競争は電鐵の競争と相俟つて競争の尖鋭化するき  
つかけとなるものであるから、バスの統制は根本的に考へ  
なければならぬ。先づ各電鐵の沿線にあるバスに付て勢力  
範圍を定め之に従つて既存のものを調整し、新規出願を取

捨する様にすることが必要である。之と同時に之に關聯して問題の生じた場合は當局は交通事業裁定委員とでも言ふものに諮つて裁定する様にすることが望ましい。されば大阪に於ては府廳内に大阪地方交通委員會なるものが設置されてゐる。

東京地方は大阪地方と事情を異にしてゐる。大阪地方ではプロック毎の合同でも相當効果を收め得るものと思ふが、東京地方では全體的企業合同が必要であり、之には省線も參加して鐵道省が範を示されんことを要望する。經營形態に付ては議論もあるが、大阪に於ては結論として市有民營を以て可なりと認めた。現在大阪市に依り買收せられた青バスは丁度市有民營の形態を爲してゐるのであつて、目下其の實績を注目しつゝある。

會我委員長、それでは早川委員の御意見を伺ひます。

早川委員は左の趣旨を開陳した。

此の委員會に於ける議論も此の邊で打切られて後は小委員會に移されさうな模様であるから、此の機會に一言した

東京市は人口の増加につれて平面的に發展する必然性を有つてゐる。高層建築に依る立體的發展は我が國土の特質及國民の生活様式から觀て望み得ない。従つて新市域に向つて伸展し、其處に住宅の増加を免れない。されば此の住宅郊外地域から都心ビジネス・センターに向ふ高速度交通機關たる地下鐵道の敷設は絶対に必要である。

此の地下鐵網の完成には總額約四億圓の資金を要するの

で、之が實現には經營主體の問題が重大である。經營主體は大統制と小統制とを問はず民營に依るべきものである。一軒當り五百萬圓餘を要する地下鐵の敷設には兼營事業に依つて利益を上げる必要がある。従つて兼營事業を行ふに適する民營たるを要する。

小統制は大統制の前提であるから大統制に付て民營がよいならば、小統制に於ても、それへの一段階として民營たることを要するのである。歐米に於て經營主體に付て發せられた質問で十一人に對し發せられた内八人が回答し、其

の内六人は民營を可とするものであつた、と謂ふ。

省線の現物出資は困難の様に聞いてゐるが、將來のビジネス・センターとなる部分の中心を貫いてゐる省線電車は萬難を排して調整に参加すべきである。若し参加が絶對的不可能ならば、参加せると同様の機構を考究すべきであると思ふ。

小統制が行はれる場合に於ても、バスの都心乗入が急務であり、都心より十杆乃至十五杆の地點に大型バスを直通する必要がある。又運賃の軽減、數社連帶切符の發賣等も具體的に進めべきである。

尙大都市の交通統制は都市計畫を基調とするものであるから、統制に當り新設される統制會社内に強力なる計畫局を設置することが望ましい。

會我委員長、次は後藤委員から御話が御座ります。

後藤委員は、大調整を可とする、省線の参加も絶對に必要である。従つて鐵道省内の省線参加問題研究機構内に本委員會中の委員數名を参加せしめられ度い。大統制に困難

があり研究に日時を要するならば、差當り小統制を行ふも可である。要は實行し易きものからやつて行くのがよい。經營主體に付てはあまり拘泥するのは面白くない。可能性の多い方法で先づやつて見るべきである。と述べた。

會我委員長、後刻皆様に御諮り致し度いと思ひますが、之から先、小委員會でも設けて調整方法の具體的方策にはこの御審議を願つたらどうかと考へられますので、此の際他に何か御意見なり御質問なりが御座りましたら御述べを願つて置き度いと思ひます。

と告げたが、別に意見開陳の要求もなかつたので、

會我委員長、それでは皆様に御諮り致します。只今迄のところでは調整の方法に關する總括的な説明なり、御意見の開陳なりが御座りました。之から先は調整の具體的方法に付て細密な審議に入ることとなる譯であります。之が爲には小委員を選んで此等の方々に猶細目の點まで御考究を願ひ、其の結果を此の特別委員會で審議して本委員會に報告するといふのが最も良くはないかと考へます。如何で御

座をませうか。と言へば「異議なし」の聲起る。

會我委員長、小委員の員數及其の人選は委員長に御一任願へますか。「異議なし」

會我委員長、それでは小委員として館委員、喜安委員、

堀切委員、大藏委員、中川委員、小竹委員、大久保委員を

指名致します。

それから之は申上げる迄もないことゝ存じますが、調整

の方法に關する具體的な案は一方に於て實情に即するといふことも極めて必要なことゝ思ひますから、小委員の方々としては他の委員は固より事業に直接關係されて居る委員の方々の意見を十分御參酌になつて御審議あらんことを特に御願申上げます。と言へば次に星島委員からも小委員に對し希望を述べるところがあり、やがて委員長から散會が宣されて午前十一時會議を終了した。

### 大日本警防協會總裁ノ宮ヨリ賜ハリタル令旨

災厄ヲ防遏シテ國土民生ノ康寧ヲ保テ官民ノ連鎖トシテ郷邑ノ福祉ヲ増進スルコト是レ警防團ノ使命ナリ諸子深ク之ヲ肝ニ銘シ夙夜精勵上ハ皇運ノ扶翼ニ資シ下ハ國民ノ興望ニ答フル所無カルベカラス諸子ノ責務タル寔ニ重且ツ大ナリ乃チ茲ニ綱領五則ヲ示ス其レ能ク拳々服膺シ以テ警防精神ノ鍛成ニ務ムベシ。

- 一 警防團員ハ大義名分ヲ明ニシ滅私奉公ノ志ヲ堅持スベシ。
- 一 警防團員ハ義務ヲ尙ビ責任ヲ重シ身命ヲ挺シテ危難ニ處スベシ。
- 一 警防團員ハ規律ニ服シ禮節ニ遵ヒ敬愛親和シテ一致團結スベシ。
- 一 警防團員ハ志操ヲ堅クシ行誼ヲ修メ身ヲ以テ鄉黨ノ指針ト爲ルベシ。
- 一 警防團員ハ智識ヲ廣メ技能ヲ磨キ時運ニ隨テ日新ノ向上ヲ計ルベシ。

昭和十四年六月二十六日