

東京市及其の附近に於ける交通調整と

帝都高速度交通營團

田 中 省 吾

我國に於ける鐵道、軌道、バス等の陸上交通事業は急速なる文化の進展に伴ひ、輓近著しき躍進を遂げ、國民利福に貢獻するところ至大なるものがある。然しながら之等の事業は何れも其の時々に於ける交通情勢に對應することのみを目標として企畫經營せられ來つたので、其の相互間に連絡統一を缺き、競争對立の弊を隨所に惹起して、利用大衆の利便に背反するのみならず、二重投資等に因る國家的不經濟をすら生ずるに至つたのである。殊に東京市を始めとして大都市に於ける陸上交通事業は全く錯綜亂雜を極め、都市交通機關としての健全なる發達を阻害せられること甚だしいものがある。

此の點に鑑み、事業の調整に依つて國家的無駄を排除し、事業經營の合理化を行ふと共に、公益の増

進を圖る目的を以て陸上交通事業調整法が第七十三議會を通過し昭和十三年法律第七十一號を以て公布せられ、同年十一月十六日同法に基く交通事業調整委員會に對し、東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の調整に關する具體的方策如何との諮問第一號が發せられたのである。

爾來交通事業調整委員會に於ては都心より三十軒乃至四十軒圈内に於ける交通事業の經營合理化を目指して眞摯なる検討が行はれ、舊市内、新市域及隣接區域に於ける交通事業の經營を一元化せんとする所謂大合同案、舊市内及新市域の一部に付ての所謂小合同案等に關し熱心なる調査審議が重ねられたのであるが、何分にも都心から三、四十軒の圈内には地方鐵道九、軌道一〇、バス三六、之に省線電車を加へて合計五六の經營主體があり、其の相互の關係は極めて複雑多岐に互つてゐるので、諮問を發せられて以來特別委員會を開くこと十回、小委員會を開くこと十五回に及んだが、猶成案を得る迄に至らなかつたのである。

二

然るに此の間に於て歐洲動亂の勃發を契機として國際情勢は極度に緊迫し、一方東亞新秩序建設の聖業は着々として進展し東亞廣域經濟圈の確立を目前に控へて國內交通情勢は著しく變化して來て、帝都の交通調整は一日も忽にすることを許されなくなつた。而も帝都交通調整の目標は高度國防國家建設の要請に即應して國防的見地から設定せられることを要するに至つたので、從來主と

して考慮されてゐた事業經營の合理化のみならず、更に高速度交通網の整備擴充、即ち地下高速度鐵道の積極的建設に重點を置かなければならなくなつたのである。

凡そ近代都市の交通機關として、地下高速度鐵道の整備は必要缺くべからざるものであり、都市に於ける平時又は非常時の輸送力を確保擴充する根本方策としては、之を措いて他に求めることは出来ない。殊に一切の路面交通機關が其の機能を停止せられる戦時空襲下の都市交通を確保するが爲には、地下高速度鐵道の建設は絶對的の必要性を有するものである。

之を世界主要都市の例に就て見れば、紐育に於ては二一四籽倫敦に於ては一三三籽、巴里に於ては一二六籽、伯林に於ては六八籽、モスコゝに於ては二九籽の地下高速度鐵道網を有してゐる。然るに我帝都に於ける既成線は僅かに一四籽に過ぎない状態であるから、既免許未成線七〇籽の建設は眞に焦眉の急であると謂はなければならぬ。

三

斯る情勢の許に交通事業調整委員會は昭和十五年十二月二日第十六回の小委員會を開催して、一元的な大合同を目標とし、其の階梯として地下高速度交通網の整備擴充に重點を置き、急速實現を期し得る具體案を得べく、議を練ること數回、同月二十四日同委員會第三回總會に於て、左の如き諮問第一號に對する答申案の可決を見るに至つた。

諮問第一號に對する答申案

東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の現狀に鑑み大體左記要領に基き調整を爲すを以て有效適切なるものと認む

記

第一 調整區域

調整區域は別表一の通りとすること(別表省略)。大體東京驛を中心として三十軒乃至四十軒の(圈内)

第二 調整すべき事業の種類及範圍

調整すべき事業の種類は地方鐵道事業、軌道事業及旅客自動車運輸事業とすること
調整すべき事業の範圍は調整區域内に於ける又は其の區域外に互る前記の事業とすること
し調整上重要ならざるものは之を除くこと

第三 調整の方法

前記交通事業を適當なる經營主體の下に同時に一元的に大合同せしむることを目標とし、其の階梯として全交通事業を左の區域別及方法に依り調整し、尙地下高速度交通機關の整備擴充を圖ること

一 地域別交通事業

1 舊市内に於ける路面交通事業

2 舊市内を中心とする地下高速度交通事業

3 舊市内以外の區域にして大體省線中央本線以南の地域に於ける交通事業

4 舊市内以外の區域にして大體省線中央本線東北本線間の地域に於ける交通事業

5 舊市内以外の區域にして大體省線東北本線常磐線間の地域に於ける交通事業

6 舊市内以外の區域にして大體省線常磐線より東南の地域に於ける交通事業

(註)舊市内とは大體省線山手線品川、新宿、池袋、赤羽、以東、荒川放水路以西の地域を謂ふ

二 舊市内に於ける路面交通事業

舊市内に於ける路面交通事業に付ては東京市に其の事業を讓渡せしめ又は其の事業の管理を委託せしむること

三 舊市内を中心とする地下高速度交通事業の整備調整

平時又は非常時の輸送力を確保擴充する爲地下高速度交通網の完成及地下高速度交通機關と他の交通機關との連絡施設の整備擴充を圖るに最も適合する特殊の機關を設立し、政府に於て之に對し適當なる助成を爲すこと

現存の地下高速度交通事業の既成線及未成線に付ては右の機關に其の事業を讓渡せしめ又は其の事業の管理を委託せしむること

四 舊市内以外の區域に於ける交通事業の調整

舊市内以外の區域の各地域内に於ける交通事業に付ては將來の合同を容易ならしむる爲陸上交通事業調整法を運用して事業の合同其他適當なる方法を以て調整すること

五 各地域相互間に於ける交通事業の調整

各地域相互間に於ける交通事業に付ては陸上交通事業調整法を運用して連絡設備の改善、直通運轉連絡運輸の擴張、規格の統一及用品其他の共同修繕並に共同購入等を爲さしむること

六 東京地方専門委員會

交通事業調整委員會に東京地方専門委員會を置くこと

東京地方専門委員會は東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の調整に關する指導的機關として交通事業調整委員會の委任を受け東京市及其の附近に於ける陸上交通事業の綜合的計畫樹立の各地域内並に各地域相互間に於ける陸上交通事業の具體的調整方策等に付調査審議を爲すこと

七 省線電車と他の交通事業との調整

省線電車と他の交通事業との間に於ては適當なる方法に依り緊密なる連絡協調を圖り、殊に舊市内の事業との間に於ては經營に付適切なる協力方策を講ずること。

第四 兼業の處置

調整すべき陸上交通事業と密接なる關係を有する兼業に付ては其の交通事業の調整方法に應じ適當なる處置を爲すこと

此の答申に於て決定された調整の方法は、要するに交通事業を適當なる經營主體の下に一舉に大合同せしむることを目標とし、其の階梯として全交通事業を六プロツクに分つて調整を圖らうと謂ふのである。即ち舊市内を路面と地下の二プロツクに分け、郊外は中央本線以南が一つ、中央本線と東北本線の間が一つ、東北本線と常磐線の間が一つ、常磐線以南が一つ、此の四プロツクに分ける而して各プロツクに付て夫々適當の調整を行ふことになつてゐるが、舊市内を中心とする地下高速交通事業の整備調整に付ては特に重點が置かれて居り、其の經營主體として最も之に適合する特殊機關を設立し、政府に於て之に對し適當なる助成を爲すこと、現在の地下鐵道の既成線及未成線を此の特殊機關に譲渡若は管理を委託せしむることとなつてゐる。

時局下に於ける帝都交通調整の主眼點は地下高速鐵道の積極的建設に置かれなければならぬこと既述の通りであるから、政府としても其の主體を如何なるものと爲すべきかに付ては既に研究を續けつゝあつたのであるが更に右委員會の答申をも斟酌して、之を特殊法人とすることに決定し、帝都高速交通營團法を立案して此の第七十六議會に提出するに至つたのである。

通常此の様な大規模の事業に適する強力なる經營主體としては特殊會社が考へられるのであるが、地下高速鐵道の建設は巨額の資金と莫大な資材を必要とする非常に困難な事業であるのみな

らず、短期間に於て収益を擧げることが殆ど望みないし、而も防空上並に交通上重大な意義を持つ國家目的の遂行であつて極めて高度の公益性を有するものであるから、利潤追求の企業經營形態として發達し來つた會社組織では適當でない。そこで恩給金庫、庶民金庫等に於て法制上の前例を有する特殊法人の制度を採ることゝなつた次第である。

四

帝都高速度交通營團法案は貴衆兩院の慎重審議を経て原案通り可決され、去る三月六日法律第五十一號を以て公布せられた。本法の定むるところに依れば帝都高速度交通營團は東京市及其の附近に於ける交通機關の整備擴充を圖る爲地下高速度交通事業を營むことを目的とする法人であるが之が如何なる法人であるか、即ち法人の性格如何の問題は議會に於ても相當論議の焦點となつたところである。法人を公法人と私法人とに分類する場合に於て其の何れに屬するかと謂へば、それは私法人の範疇に入るものと解さなければならぬ。民法第三十三條は法人の自由設立主義を排斥して、法人ハ本法其他ノ法律ノ規定ニ依ルニ非サレハ成立スルコトヲ得スと規定してゐるが、帝都高速度交通營團法が此の其他ノ法律に該當するものであることは明かである。然しながら之を以て直に帝都高速度交通營團が民法上の公益法人であると即斷することは許されぬ。蓋し民法上の公益法人は公益且非營利の目的を有するものでなければならぬが、民法第三十四條此の營團に於

ては營利の觀念が絶対に排除せられて居るものではないからである。さればと謂つて、其の目的の高度の公益性に鑑み之を以て單純なる營利法人と觀することは到底不可能であり、結局民法上の公益法人乃至營利法人の概念を以て律することの出来ない、高度の公益性ある特殊法人と謂ふの外はないのであるまいか。

帝都高速度交通營團の資本金は六千萬圓であり、政府は之に對して四千萬圓を限り出資することが出来、而して營團は拂込資本金の十倍を限り交通債券を發行することが出来、政府は帝國鐵道會計豫算の範圍内に於て、此の交通債券を引受け得ることゝなつてゐる。

従つて帝都高速度交通營團は最高六億六千萬圓の事業資金を獲得することが可能であり、場合に依つては其の内六億四千萬圓までを政府負擔と爲し得るわけである。事業の國家的重要性に鑑み寧ろ當然と謂ふべきであらう。

又政府は交通債券の元利支拂を保證することを得るし、自己の出資に對しては利益金の配當を減額し又は全然配當を爲さないことも出来る様になつて居り、豫算の範圍内に於て補助金を交付して助成することも可能となつてゐる。帝都高速度交通營團は現在の地下鐵道を買収することゝなるのであるが、其の讓受代價に付ては政府の支拂保證ある交通債券を以て交付し得るの途が設けられて居る。

帝都高速度交通營團の役員としては、總裁副總裁各一人、理事五人以上、監事三人以上を置くことに

なつて居り、何れも主務大臣が之を任命するのであつて、其の任期は總裁及副總裁は五年、理事は四年、監事は三年である。總裁は帝都高速度交通營團を代表し、其の業務を總理し、副總裁及理事は總裁を輔佐し、定款の定むるところに依つて業務を分掌し、又は之に參與する。尙副總裁は總裁事故あるときは其の職務を代理し、總裁缺員のときは其の職務を行ふのである。監事は營團の業務を監査する機關である。此の外に主務大臣の任命に依つて評議員若干人を置くことになつてゐるが、評議員は營團の意思決定又は執行の機關ではなく、事業經營に關する重要事項に付て總裁の諮問に應じ、必要あるときは之に對して意見を述べることを得るものとされてゐる。評議員は名譽職で、其の任期は三年である。

五

政府に於ては目下本法の施行に必要な命令案の起草を急ぎつゝあるが、其の整備を俟つて一日も早く之を施行し、帝都高速度交通營團を設立して其の目的の貫徹を期すべきである。

さは謂へ時局下あらゆる部面に於て統制經濟の強化されつゝある折から、多くの資材と勞力を必要とする地下高速度鐵道の積極的建設には尠からざる困難が豫想されるのであつて、其の目的達成の爲には關係官民の熱意ある一致協力が必要である。

殊に地下高速度鐵道の建設なるが故に生ずべき工事施行上の障礙は地下埋設物の移轉、其他關

係工事の措置である。帝都高速度交通營團法は此の點に關して特に規定を設け、營團は地下高速度鐵道の建設又は改良工事施行の爲地下埋設物の移轉其の他の工事の施行を必要とする場合に在りては、其の工事の施行方法又は其の工事の施行に因つて生ずる損失の補償に付當該管理者と協議すべき旨を定め、其の協議の不能又は不調のときは營團の申請に因つて主務大臣が之を裁定するの途を開いてゐる(第四十條)。

然しながら此の規定の在ることのみを以て事足りりと爲すことは出來ない。圓滑なる工事の進行には關係當局者の理解ある協力が絶對不可缺の要件である。地下高速度鐵道は主として道路下に敷設せられるものであるから、吾々路政擔當者としては道路占用物體相互間の處置に付て最善の努力を致し、建設工事の圓滿なる進捗を圖り、以て帝都の防空上竝に交通調整上帝都高速度交通營團に課せられたる使命を完遂せしめたいと考へるのである。

x

x

x

x