

討 議

第 20 卷 第 8 號 昭和 9 年 8 月

東京高速鐵道實相の一端

(第 20 卷第 4 號所載)

會員 山本新次郎

會誌第 20 卷第 4 號に於て安倍邦衛君の上記論説を拜讀し、時恰も東京地下鐵道の新橋連絡を開業し又東京市代行會社が將に新會社を創立し新宿・築地及び澁谷・東京驛間の地下鐵工事を開始せんとするに當り、吾人東京市民として將又斯道の研究者の一人として大に同君に感謝の意を表するものなり、流石永年の澁蓄豊富な微より細に入り歐米各都市の實績より我東京市の現状に及び鐵道網の必要程度と、その經營經濟につき數字に依りこれを説明せられたるは斯界に關心を持つものゝ齊しく裨益する所尠からざるものと確信す。

然れ共今徐ろにその所論を檢討するに路線の形態通過地區の撰定等に就ては敢て間然する所なきも、經營經濟方面にありてその根幹たる乗客収入の算定につき未だ直に首肯し能はざる所あり、又軌間、定規、電壓、傳動裝置、運轉方法等につき未だその所論を窺ひ得ざるを遺憾とす。

安倍君はその所論の一節に“新設高速鐵道が幾許の乗客を誘引し得べきかの問題は則ち在來の交通機關組織が幾許の乗客を失ふべきかと云ふに一致すべきことである”と斷定しあり、又他の一節に“高速線が急速に敷設せらるゝが如きあれば、路面電車の死活問題となり、從てその處理方法を解決せねばならぬ”と云ふ意味に於て徐々にこれを建設するの有利なることを唱道せり。果して然るか高速鐵道の目的は現存他交通機關と同一の乗客を輸送するにありや、若し然りとすれば安倍君の言の如く路面電車の處理も共に考究せざるべからずとするも、拙者は高速鐵道の效益は斯る狹義のものに非ずと確信す。

安倍君は先天的にか東京市高速鐵道路線は省線山手線電車主要驛を起點又は終點とし、その圏外は殺生禁斷の場所なるかの如く自認せられたるの感を吾人に與ふ、果して然るか、拙者の見聞する處に由れば歐米大都市に於ける高速鐵道線は各都心より少くも 10 哩多きは 30 哩以上にも達し、終日市中央雜踏の地に活動せる人士を郊外靜寂の住宅地に最少時間に而も最低料金にて輸送せんが爲に建設せられ居り、その乗客は全く路面電車等のそれと異り居れり、我東京市にありても近時住民激増し、市域亦擴大せられたれば高速鐵道の必要日に切なるものありと云ふも安倍君の想定せらるゝが如き僅に 4~5 哩を出でざる新宿、澁谷、巢鴨を目的地とするものに非ず、少くも大東京市の外廓に達するものを要求するものなり、乗換、待合せに時間と勞力を費すことを欲せざるなり。

安倍君又曰く“生れながらにして此處(新宿、澁谷、池袋等)に集合せる幾多の他交通機關則ち分岐線を具備せるものなることを見落してはならぬ”と恰も新宿、澁谷、池袋等は天與の集團地にして乗客の源泉であるが如く連斷せられ、その不便不利なる乗換作業に如何に大衆が惱まされつゝあるかを忘却せられたるを遺憾とす、則ち安倍君の採算基準は全く舊市内現存交通機關の業績に因り新設高速線の乗客の總ては現市路面電車、省電、バス等より分奪するものなりと假定せり、若し然りとせば高速線建設の必要は何れにありや頗る疑問とせざるを得ざるなり、否拙者は確信す新宿、澁谷の雜沓たるその乗客の源泉、この地點にあるためならず、只郊外鐵道、軌道の起點此處にあるが故なり。若しそれ小田急、京王、西武又は東横、帝都、玉川等の路線にして直通市中心に進入するあればこれ等各驛の乗降客は立所に半減すべし、乗客の目的地は新宿、澁谷に非ざること明白なり。これ高速線を必要とする所

以なりとす。

若し高速線にして郊外に直通し短少時にして丸ノ内、銀座に到達し得るに至れば乗客の出入自然頻繁を加ふるに至るのみならず市民はこれ等高速線沿道に住宅を撰定し、自然沿線は素より都市の發展を誘助するに至る、現に中央線沿道の繁榮と乗客の激増状態はその活たる證左なりとす、斯くの如くして建設費高額なる高速鐵道も収入の激増に依り何時か收支相償ふに至り、又郊外鐵道もその恩恵に浴し利益を増大し次でその設備の改良を促進し得るに至るべし。

然れば假りに今回工事に着手せんとする新宿-築地線を小田急に、澁谷-東京驛線を東横に各その延長線として建設せしめんか、丸ノ内は素より銀座、日本橋方面に勤務するもの又は商工業に従事するもの必ずやこれ等小田急、東横の沿線に構居し、これ等鐵道に依り毎日往來することとなり、高速線の經濟も確立すべし。地下鐵經濟確立して引續き巢鴨線、池袋線、目黒線等も建設せらるゝに至り、爰に始めて帝都の交通機關普及完備し市民又その恩澤に浴するに至り我東京市愈々發展繁榮を來さんことを信じて疑はざる所なりとす。

然れば高速鐵道はその經營經濟を確立する上に於て是非共郊外に直通せざるべからず、郊外には既に相當高速の設備を有する小田急、東横、西武、武蔵野、帝都、目蒲、池上、東武等 100 餘哩の鐵道あり、若しそれ、これ等鐵道に直通せしむるに於ては短年月にして帝都の高速鐵道網も完成し得べきなり。然るに如何なる錯覺に依るか現地下鐵經營者は思ひを此所に致さず、規格の全く異なる建設方法を以て工程を進めつゝあり、遂には全く經濟の破滅に遭遇するものと認らる。今にして之れを改むるに於ては既成線僅かに 5 哩なれば少額の工事費にて可能なり、1 日早ければ 1 日の利益あり、當事者の猛省を煩はす所以なりとす、安倍君も何故にこの重要な點につき警鐘を亂打せられざりしや、冀くは斯界前途の爲、奮然起て共鳴せられんことを。

尙現地下鐵の一大缺點として觀過するを得ざるは車庫及び修理工場の設備なり、安倍君等の鐵道網の如くその起終點を山手線網内に止るものとすれば車庫工場に要する建設費は容易ならざるものなり、現地下鐵下谷車庫は僅に 20 輛の收容力を以てその工事費合計 100 萬圓を超過せり。然るに現地下鐵の建設費に對し採算し得る乗客數を輸送せんとするには少くも 1 哩當り 10 輛の客車を要す、これ 1 哩當り建設費に車庫費のみにて 50 萬圓を意味するものなり、若し規格統一せられ車輛の郊外共通可能なるに於てはこの車庫費はその 1/10 以内にて充分なりとす、然るに現地下鐵經營者何等この點に留意せず、全く異人種の中に孤立の姿にて軌間は廣軌式に電壓は時代遅れの 600 V、建築定規高さ 12 呎(大阪は 14.5 尺)と何れも郊外電鐵の施設と異り共通性を缺けり、安倍君は未だこの要點に言及する所なし、地下鐵經營者は暴君の傾きあり、これ等技術的要點に考慮を拂はざりしとするも監督官廳に於て何故これが統一を命せざりしか、この不統一延ては地下鐵の經濟的破滅を看過するその責任や蓋し重大なりと云はざるべからず。大東京市交通機關の整備統制の必要急なるものあり、その將來を惟ふに於て轉た寒心に堪へざるものあり、須らく我等同人はこの點に留意し監督當局を援助鞭撻して規格の統一と高速鐵道の經濟確立に協力邁進するの要ありと認むるものなり。

安倍君は高速鐵道はその建設費の龐大なるものあり急速の敷設望んで得べからずと認められたり、則ち現地下鐵淺草-新橋間 8km の建設に滿 10 年を費されたり、今後建設せらるべき路線も 1 箇年 3km 程度を以て相當ならんと、拙者の見解を以てすれば斯かる牛歩的の建設は極めて不利にして許すべからず、我東京市近年の發展は驚くべきものあり、然るに交通機關の設備これに伴はず市民は朝夕の出入に多大の時間を空費し、勤勞の能率を削減せらるゝこと蓋し尠少ならざるなり。現所定東京市高速鐵道網 5 路線合計延長約 80 km にしてその建設費所要額 2 億圓と稱す。昨今我國の經濟界は驚くべき發展を示し昭和 8 年度に發行せられたる國債 13 億圓の外、地方

債銀行社債 24 億圓, 合計 37 億圓を突破し全部遺憾なく消化せられ尙ほ金利低下の傾向にあり, 2 億圓, 3 億圓の高速鐵道資金の調達何等憂ふべきなし, 況んや金額を 1 年間に募集するの必要もあるにあらず, 容易の業なりと確信す。只監督官廳, 經營者, 設計者の經營經濟無視の企業こそ金融業者をして危惧の念を懐かしむるに於て吾人の最も注意を要する所なりとす。

以上述ぶる所安倍君論説の圈外に互ること少しとせざるも, 幸ひ拙者の意のある所を認識せられ, 我東京市交通機關特に高速鐵道の普及速成に一層の努力を致されんことを切望し安倍君の健康を祈る爾云。