



始



76W10902



市營バス問題の経過と真相

不可解な府知事の副申

舉市一致の反對運動

問題の發端

大阪市は市内交通難緩和のため、市内外の既設又は新設道路上におけるバスの延長及び普及計畫を立て、その筋に市營バスの許可を申請せるもの、現在において左の三十餘線を數ふるに至つた。しかるに何故にか、いかにお百度を踏んで懇請し督促しても、政府はこれを許可しやうとしない。許可遅延のために市の被る損害、市民の被る不便迷惑誠に尠なからざるものがある。就中、次表出願線路中、難

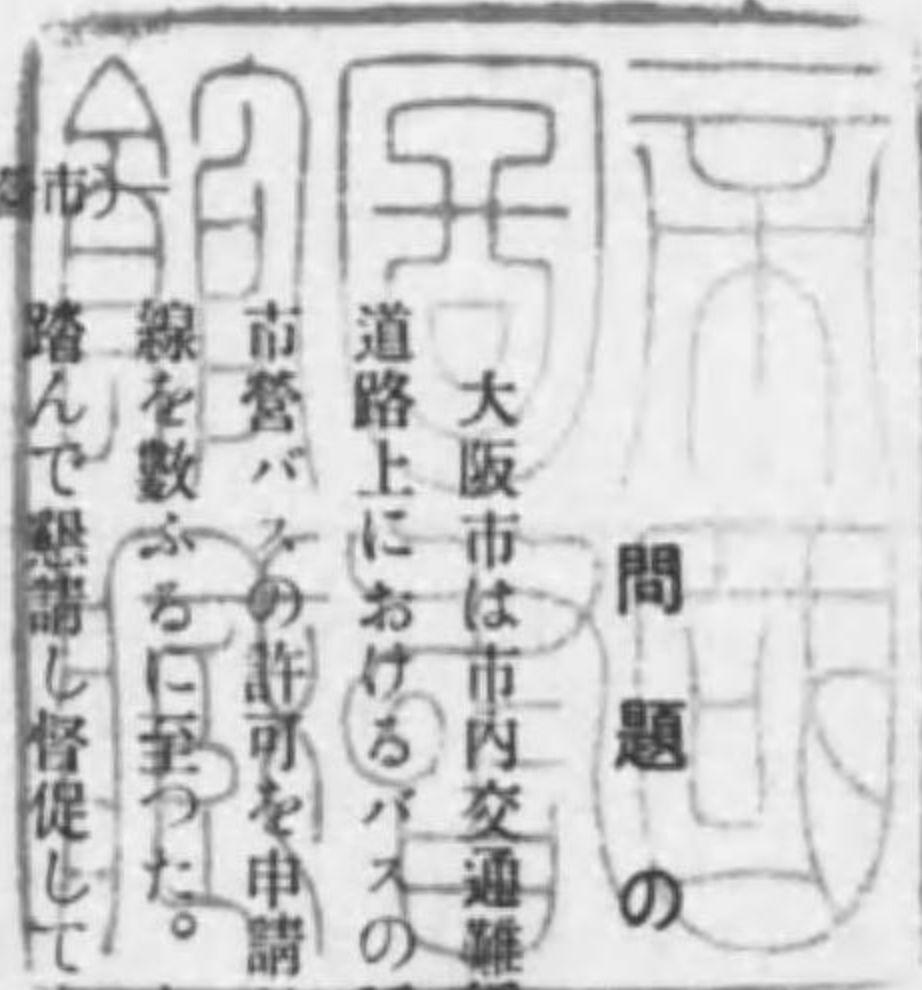
波住吉間の線路は市の南部と中央部とを繋ぐ幹線道路に當り沿道住民の熱心な要求もあるもので、市では殆んど膝詰談判的に同線のバス許可を要請せるも、全く膝に釘で一向に要領を得なかつたのである。しかるに八月四日に至り突如

として「大阪府知事は七月初旬鐵道省に對して同線路は南海鐵道會社に許可すべきものなりとの副申を爲せり」の報道が傳つた。世人も事の意外に驚いたが、市當局並に市會議員諸氏の憂慮は狼狽は一方ならず、市廳舎は一瞬緊張せる不安の空氣に包まれるゝことになつた。こうなつては最早隱忍する譯に行かない。監督官廳の前には何時も頭の上らぬ市當局も、いよく市民のために闘ふべく、決心の膽を極めて起つたのである。

副申は市民面上の泥

大阪府知事の副申は正しく二百五十萬市民の面上に泥を投じたものであつた。市民の怒るのも無理はない。それがために縣府知事は輿論の總攻撃を受け、孤軍重圍に陥つ

市營バス問題の経過と真相



同	都本計線市	區域(舊市)	都本計線市	都府計線の	同	同	都本計線市	同	同	同	都本計線市	同
西東區區	南東區區	御堂筋	同	旭區	東成區	住吉區	東淀川區	西淀川區	西淀川區	同	東成區	住吉區
土佐堀南岸線	御堂筋	路線名	寢屋川北岸線	國道二號線	腹猪見町野線	阿部野田邊線	梅田十三線	淀川北岸線	四貫島千鳥橋線	大今里布施線	勝山通野線	住吉我孫子線
至自川大口町(昭和橋)	至自難波四丁目	區間	至自東野田七丁目(蒲生橋)新嘉多町(朝日橋)	至自守森小路町八丁目	至自腹猪見町	至自阿部野田六丁目	至自角田町(梅田駅前)中津濱通(十三橋南詰)	至自濱町(長柄橋北詰)	至自四貫島大通(千鳥橋)淀川大橋東詰	至自大今里町(片江口)布施町	至自勝山通三丁目	至自住吉町(住吉東駅前)我孫子町
同	八、三	年月日願	同	同	同	同	同	同	九、一	同	八、三	八、三
大阪バスと競願	大阪バスと競願	他會社營業路線又は出願路線との關係				大阪バス路線變更出願	一部阪急電車營業路線大阪バス阪神合同バス競願	阪神バス營業路線				

大阪市營乗合自動車出願路線 (昭和九年七月一日調査)

都府計線の	都本計線市	同	都府計線の	同	同	同	都本計線市	同	都本計線市	阿部野筋六丁目以南は府の都計線	區域(新市)路線名	區間	年月日願	他會社營業路線又は出願路線との關係	
東淀川區	旭區	同	住吉區	西淀川區	住吉區區	東淀川區區	旭區	西成區	住吉區區	住吉區	阿部野堀線	至自王子町高等學校前堺市南向陽町	八、三	南海、大阪バス、阪和に許可申請の由	
大阪池田線	善源寺野江線	平野田畑町線	大阪奈良線	阪神舊國道線	紀州街道線	北大阪線	天滿蒲生線	同	難波住吉線	難波住吉線	同	至自住吉公園北口	同	大阪バス、南海鐵道、鐵道に許可申請の由	
至自十三高ノ町	至自野江町一丁目(野江橋)	至自平野野田畑町	至自平野野田畑町	至自花川町淀川大橋西詰	至自大震町和二丁目	至自天神橋筋六丁目	至自空中心町二丁目	至自天下茶屋驛前	至自住吉公園北口	至自住吉公園北口	同	同	九、六	市營バス路線變更出願	
八、三	同	同	同	同	同	同	八、三	九、六	同	同	同	同	同	市營バス路線變更出願	
阪神合同バス路線變更出願			攝河バス營業路線	阪神バス營業路線	南海鐵道と競願	阪神電車營業路線									

田知事の聲明書並に問題路線の工事費調書を携へ、平塚局長を帯同、同夜九時梅田發の汽車で上京した。

大國町住吉公園北口間旅客自動車路線延長

免許に関する陳情書

昭和八年十月二十二日付、電運目甲第九二號を以て大國町、住吉公園北口間本市旅客自動車運輸事業路線延長方、出願致置候處、右は至急御審議の上御免許相仰度茲に重ねて理由を詳記し懇願仕候
元來本路線は本市第一次都市計畫事業中の難波、住吉線に屬し、北は本市主幹道路たる御堂筋線に接續し、南は國道第十六號線に連り本市城の中樞を南北に縦貫する主要路線にして、之が構築に要する土木費豫算額實に八、七九二、五一三圓にして、既に現在迄に支出済の金額七、一四〇、〇〇〇圓に達し、今尙殘工事着々進捗中に有之候、而かも本路線沿道の住吉、玉出方面は人口密集し交通頻繁にして、夙に市營交通機關を必要と致し、地元市民の要請亦緊切なるものあるに鑑み本市經營にかゝる電氣軌道延長の計畫を樹て、用地擴張其他電氣軌道經濟に於て約一百三十八萬圓を負擔し、更に本路線は本市中樞路線たる御堂筋線と同一體の路線たるの故を以て、別に高速鐵道の特許をも得て、高速鐵道建設費に於て約六十六萬圓計三百四萬圓を分擔し、以て工事の進捗を圖り最近大國町、住吉公園間の道路完成を告ぐるに至り候。而して路面電氣軌道は當初大國町、住吉公園間の特許を出願

更に本年住吉公園大和川間の延長線を追願致居候も差當り右完成せる大國町、住吉公園間に乗合自動車運轉し、焦眉の急に應ぜんとするものにして、今や沿道住民の要請愈々熾烈を極め、其の實現の一日も速かならんことを熱望致居候次第に御座候

抑も本道路の構築に要する費用中三百餘萬圓を、路面電氣軌道經濟及高速鐵道經濟に於て分擔せる所以のものは、全く道路開設者並に軌道敷設者に其の自營の交通機關を免許せらるゝこと必至の義と相信し居り候次第にして、萬一不幸にして單に近接並行せる私設會社保護の見地より、本路線に就て何等負擔を爲さざる民營乗合自動車の免許せらるゝ如きことあらば、軌道經濟上に多大の影響を受け、前記負擔金を合せて其の資本節約壹億壹千萬圓に達せる本市路面電車の經濟は、更に彌々困難の度を加重するは勿論、高速鐵道の經營も困難となり、其の前途實に寒心に堪へざるもの有之候。更に本路線に近接せる鐵道會社につきて見るに(一)同地方の發展開拓は必ずしも交通施設先驅者たる該會社に其の功績を獨占せしむべきものにあらず、寧ろ市全般の施設便宜を得たるが爲にして、特に本市に編入以來市費による街路改良並に都市計畫事業の進捗に因る四通八達の街路交通の整備に俟つことより偉大なるものあるは明らかなる處に有之候。而して又(二)本路線と並行せる該地方鐵道會社の營る運輸の主眼は、大阪、和歌山間及其の經由町村の交通便利を目的とし、創業以來年々其の業績の進展を觀來りたるものにして、是れ同會社の列車運轉表が最近まで主として此

の方面に力を致せるを以ても推知し得べく候

然るに本路線に沿へる本市地域は、本市區域中南部の住宅密集地域にして、都心との連絡往來を目的とする所謂「市内交通」を主眼とせざるべからざるものにして、此の主旨より見て同路線沿道の交通は、都心に輻集せる交通路線を經營せる本市路面電車、乗合自動車と脈絡一體とせらるべきものと存せられ候。而して一面道路開設者として、市電及市營乗合自動車の所謂「市内交通」を運轉せるものあるに拘らず近郊運輸を使命とせる私設會社をして特に近距離市内交通(大國町、住吉公園間)を經營せしむるが如きは、萬々有之間敷ものと存じ候又(三)現營業中の市營電氣軌道には影響を與ふること少なかるべきを理由として、本路線に於ける乗合自動車を他に免許することを主張するものあるべきも、是れ現在市營電氣軌道は出願中にて、未だ敷設せられざるも、既に路面並に高速電氣軌道に於て數百萬圓の資本負擔を爲せることを無視せるものにして、軌道經濟の將來に多大の影響あるは勿論の義と存せられ候

惟ふに、本市は夙に市内交通機關につきては、市營主義を確立し、電氣軌道經營以來三十有餘年に及び軌道自動車運輸の發達に伴ひ、本市亦之が趨勢に順應し、電氣軌道の補助代行機關として乗合自動車を併發し、既に七ヶ年營業路線百哩を超え、其の間遺憾ながら民營乗合自動車に進出ありて、萬全の効果は未だ收め得ざれども、都市計畫の實施に伴ひ道路の構築擴張毎に路線延長を計畫出願致來り候。而して本

市内に於ける自動者路線に關しては、昭和四年八月大阪府知事柴田善

三郎氏は「將來市内のみ止る問題に就ては市の優先的地位を認めるが之を經營するの意思なきか又は著しく一般の需要に合致せざる場合の外市以外に之を許可せず」と新聞紙に發表すると同時に、該文書(參考第一號)を警察部長より本市運輸部長に手交せられ、其後右方針は何等變更の御通知に接せず、本市は素より此の御方針に基づきて出願免許を得て營業せるものに有之候。而して本難波住吉線、御堂筋線等主要なる路線は此の純然たる「市内交通」にして、既に道路完成し市營交通機關を必要とするに拘らず未だ免許に接せざるを以て、本年二月九日、本市市會の名に於て、監督官廳に建議陳情を爲し、未だ交通機關の存せざる新道路に對し至急免許を得、徐々に本市の市内交通統制の實を擧げんとし、特に本路線を指摘引證し、一日も早く御免許あらんことを懇請仕りたるに、今此の重要路線に新なる民營乗合自動車を突如免許せらるゝ如きあらば、別個の市内交通機關の出現となり、益々複雑性を増し本市交通統制の計畫に一大障害を與ふるのみならず市民の造りたる路線上に市營交通機關の運行を見ざるは、地方區民は勿論市民一般の遺憾此の上もなき次第に御座候間此の間の事情篤と御賢察の上、深甚の御同情を賜はり特別の御諭議を以て、本額は約八百八十萬圓を投じて道路開設を爲せる本市に對し至急免許被成下度、別紙參考第一號及第二號調書相添此段奉願候也

昭和九年八月十日

大阪市長 關

一

【参考第一號】

昭和四年八月市營自動車の堺筋線乗入許可と同時に、將來市域内の乗合自動車路線は、市年來の希望の通り市に優先的許可を與ふべき旨にて、當時の知事が左記の聲明書を公表せられたり。

昭和四年八月三十一日、大阪府警察部長に於て新聞紙に發表するものとして手交せられたるもの（警察部長より本市運輸部長之を受く）

- 一、鐵道省よりの知事に對する附帯條件は左の通り
 - (イ) 本件免許は既發業者たる大阪乗合自動車株式會社に對し難なからざる影響を及ぼすものと認めらるゝに付、若し同會社より之を理由として新なる營業路線の出願ありたる時は、其の程度を權へ適當に之を處理すること
 - (ロ) 路線の營業に關しては運賃額並運賃區間等に付、大阪乗合自動車會社と相互に競争を爲さしめざること
- 一、知事は市内に於ては其の道路管理者たる市が原則として優先的に此の種營業を爲すの地位に在るを認むるが故に、會社の新線出願九線あるも凡て之を認めず、唯會社既許可線に付ては、現に營業停止中のものと雖も再開の出願に對し法規上之を拒否する途なし、仍て此際會社の營業開始の申請を認め相當條件を附して之を認可し、通牒の主旨に副ふを適當と認めたり
- 一、知事は右に依りて數年の問題を解決したりと認む、此故に本件に

關聯せる各願書は一應之を拒否す

一、尙將來市内のみに止る問題に就ては市の優先的地位を認め、市が之を經營する意思なきか又は著しく一般の需要に合致せざる場合の外市以外に之を許可せず、但し私營を許可する場合に於ては期限を附する方法を採らんとす 以上

【参考第二號】

都市計畫難波住吉線工事費調（昭和九年七月廿三日調）

一、難波住吉線の區間 御堂筋線終點より住吉公園に至る（幅員十五間）

一、難波住吉線工事費豫算	七、二九五、四四六圓
用地費	一、二五三、〇六七圓
道路費	二四四、〇〇〇圓
橋梁費	八、七九二、五一三圓
計	七、一四〇、〇〇〇圓
内現在迄に支出額	
約	
一、同上の内軌道及高速運賃額	二、三八一、〇〇〇圓
電氣軌道事業費	九八五、〇〇〇圓
用地費	三三六、〇〇〇圓
運賃費	七〇〇、〇〇〇圓
高速鐵道建設費（大正十四年）	六六一、〇〇〇圓
用地費	五三三、〇〇〇圓
運賃費	一三九、〇〇〇圓

知事副申理由を發表

市長上京後も縣府知事は沈黙を守り、何人に對しても副申の内容を明にしなかつたが、ますく激化して行く周圍の攻撃に堪わかねたご見へ、十一日に至り秘密會の形で府會の各派幹事會を開き、バス營業に關する鐵道省の方針、難波住吉線に南海バス許可を副申した理由、競願者の一方大阪市を除外した理由を左の通り説明した。

一、知事の説明大要

- 一、交通機關はその經營主體が公共團體でも民營でも國家的、公共的のものであるから、監督官廳としては國家的見地から考へて、一出願者の立場にのみ捉はれず考へなければならぬ。
- 一、今回問題の路線には阪堺バス、大阪バス、市バス、南海バスの四つの競願となり、その利害關係が相當複雑であつた、しかし私としては無用の競争防止、資本の浪費を省くことも慎重に考慮を重ねた結果條件を付して南海バスを免許するやう鐵道省に申達した次第である
- 一、難波、住吉間に南海バス免許の副申を付した理由は、大阪市は西濱、住吉公園間、助助町、天下茶屋間、阿部野橋、住吉神社前間に市營バスを運轉しつゝあり、難波、住吉間とは全線にわたり約百メートルを距て、並行して南海鐵道があり、南海は最も重大なる影響を有するもので市バスの免許は南海の立場を無視することになる。
- 一、昭和六年四月の鐵道省の指示事項によると、同一條件にあつて競

願の場合には公共團體に優先權を認めるが、この路線では左様でないから、無條件で市に許されないと考へる、また昭和八年鐵道省の發した依命通牒「地方鐵道および軌道に並行する路線のバス出願はその鐵道および軌道の營業者に優先許可すべし」とあるのも考慮した次第である。

一、また大阪市は本路線に高速鐵道と路面電車（大正十四年出願）の二つが將來免許されることでもあるから、市營バスを許可することは鐵道省の方針から考へても、あまりに既設會社を無視することになる。

一、既設會社を全く無視することは國家の立場から考へてどうか、勿論市といふ公共團體を軽く取扱つたものではなく、十分考へてやつたことである。

一、阿倍野—堺線に市營バス免許方を申達したのは、これにより南海上町線、高野線は准並行線で難波、住吉線の場合におけるが如く南海に影響が大でないかと考へたからである。

知事ますく窮地に陥る

しかるにこの折角の辯明も、モト／＼窮余の申譯に過ぎないのだから辻褄の合ふ筈なく、市側の反駁に遇つて一溜りもなく一蹴せられ、新聞紙はこれを材料として一齊に攻撃の烽火を浴せた爲めに、府知事はますく窮地に陥り再び沈黙を守るの己むなきに至つた。市側の抗議は左の如く

である。

一、知事が唯一の行政上の理由として昭和六年四月の鐵道省の指示といひ、昭和八年の鐵道省の依命通牒といひ、單にその字句の未節のみに拘泥して、地方の小都市も大阪の如き大都市も實情を無視して、同一に事務的に取扱はんとするところに、大なる認識の不足がある。

一、假りにこの路線に南海バスが許されるとしても、市民は市の中心部へ出るまでに南海バスから他のバス、または市電に乗替へなければならず、それだけ賃金も高くなる。

一、南海の既設権を尊重するならば、市はすでに三十有餘年前市電車を敷設した當初から市營主義を確立してをり、市營バスは市電車の補助機關である以上、當然この市營主義の權益も確保せられなければならない。

一、ことに難波、住吉線の市營バスは、南海バスの如く同一系統の聯絡なき短區間の新設のものでなく、既設路線の延長であり、市の交通機關が市民を都心部へ一直線に運ぶ（またはこの「反對」の使命を有するものである以上、百年の大計からいつても、あまりに當然のことである。

一、もし南海バスが許されるならば、各會社からの競願を誘致し、交通機關制など思ひも寄らず、殊に三土鐵相が縣府知事に対し市の大阪バス買収について指示を與へたといはれてゐるが、結局市は大

阪バスを買収しても何んにもならぬこととなつて、この指示と矛盾を來すことになる。

一、最も不可解なのは、南海鐵道が南大阪の開設に功績あり云々といふことであるが、今日南大阪の發展は府市の諸施設にまつこと大であり、南海は高梁線を今なほ實現せしめぬために、東西の幹線道路など一本も通せず、住民は少からぬ不便を蒙つてゐる。

依命通牒の意義の誤解

たゞ縣府知事の説明中幾分理窟のあるらしく思はれたのは「依命通牒」に據つたものである云ふ一項であつた。しかしこれも依命通牒の意義を誤解せるものであることは十六日市電氣局から公表した反駁書によりて明白となつた市電氣局の反駁書は左の如くである。

一、大阪府知事は昭和八年二月二十四日附、鐵道省監督局長から縣府知事宛の依命通牒に「地方鐵道業者又は軌道經營者の沿線に於る一定の路線による自動車運輸事業を免許する要ある場合において該地方鐵道業者軌道經營者と然らざる者との出願を競合したるときは、前者につき設限すべき事は昭和六年四月保安交通課長會議を始め機會ある毎に當省より指示し來たるところなるも……」とあるのを唯一の理由としてゐるやうであるが、大阪市は單に市營バスのみを經營せるものでなく路面電車、高速度鐵道を經營してゐる立派な軌道

經營者であつて、従がつて右の然らざる者といふうちには入らない

一、右の保安課長および交通課長の自動車事務打合會議における監督局長の指示事項中の「免許に關する件」の中に「競願ある場合は、既營業者の延長出願、鐵道軌道業者の自線に直接關係ある出願、公共團體のその地域内の出願等は原則として優先的に認議すること」とあつて、後段は勿論前段の既營業者のうちにも大阪市は含まれてをり、難波、住吉線の市營バス出願は延長の出願である。

一、本年五月、内務省で開かれた土木主任官會議の指示事項にも「道路を擴張しこれが費用を負担したる公共團體がその道路上において自動車運輸事業を經營せんとするもの近時漸く多からんとす、仍てこれが助成監督については財政並びに交通その他諸般の事情を斟酌し適當に措置せられたし」とある。

一、六大都市以外の都市におけるバスの免許許可權等はその都市所在の知事に委任されてゐるが、六大都市所在の府縣知事にはこの權限がなく鐵道省が免許、許可權をもつてゐる、したがつて今回の問題の縣府知事の内申は主務省の參考に資せられる性質のもので、取消すなり引込めるなり出来るものである。

一、昭和四年八月市營バス増乗人員許可と同時に、將來市内の乗合自動車路線は、市年來の希望通り市に優先的許可を與ふべき旨を栗田前大阪府知事が公表した、すなはちそれには「なほ將來市内のみ止る問題については市の優先的地位を認可、市がこれを經營する

意思なきか又は著しく一般の需要に合致せざる場合のほか、市以外にこれを許可せず、但し私營を許可する場合においては期限を附する方法を探らんとす」とあるをみて、市營バスが優先權を有することは多言を要しない。

中央における市長らの活動

— 關市長鐵相に陳情 —

大阪難波、住吉線のバス問題につき關大阪市長は平塚電氣局長ととも、八月十日午前鐵道省に内田鐵相、喜安次官、前田監督局長その他を訪問、府が南海電車直營バスを許可するやう副申を添へて主務省へ回付したことの不當を述べ市としての立場を説明し、現に市民の問題となつてゐる最近の事情を詳細に説明して、この際是非市バスを許可されたき旨を陳情し、さらに午後三時より關市長は内務大臣官邸に後藤内相を訪問、同一主旨の陳情を行つたが、右につき關市長は語る。

「大體あの道路は市が七百十四萬圓もかけて作り、しかもその財源のうち三百萬圓は電氣局の路面電車並に地下鐵豫算の分擔せるもので、市電の經營する市バスに許可すべきが當然である。それでなくとも大體いかに南海の並行線であるからといつても、市内から市内に通ずる道路に市外電車のバスを乗入れるときは不條理極まる

話である、こんなものをどしどし許された日には、折角市内の交通機關を統一しようとする市の方針は根本的に破壊され、將來市内交通機關統制のために多額の買収費を拂はなければ、統制の實現困難となる羽目に陥ることは火を賭るよりも明かである。かうした理由で阿部野柳線も御堂筋線も淀屋橋、昭和橋線も是非市バスを許可するやうに願ひたいと思つてゐるのだ、市民も大變やかましく騒ぐので私も上京したわけだが、鐵道省では大臣、次官、局長などみな陳情の主旨は諒解してくれたと思ふ、内務大臣には極く簡単に事情を述べただけであるが、明日は内務次官、土木局長などと會見してもつと詳細に事情を具陳する考へである。（八月十一日大朝）

——内務省に陳情——

關大阪市長ならびに平塚電氣局長は八月十一日午前九時内務省に丹羽次官、廣瀬土木局長、新居道路課長らを訪問し、前日に引續き難波、住吉線の南海バス乗入れは適當なりこの副申を付して、主務省に書類を回付した大阪府の不當を鳴らし

「市の管理する路面バス乗入れ費額の場合、その路面を構築、管理、修繕する自治團體に優先權を認められて、ぜひ大阪市にバスの乗入れを許可されるやう鐵道省と合議ありたし」

「市の交通統制上お困りでせう」とよく我々の陳情を諒解し同情し、十五日には午前七時東上した大阪市營乗合自動車出願路線免許實行委員、川畑市會議長、山野副議長、清水、中野土井、松田、甲本、稻葉の議員達、小林書記長、横井課事課長らが滯京中の上田、本田兩代議士、岸本市電運輸部長の案内にて鐵道省に喜安次官、前田監督局長を訪問、次いで内務省に後藤内相、丹羽次官を訪問した、この會見席上各員よりは交々

「本問題は大阪市の交通統制、都市計畫の完成上、自治の圓滿なる發展のため大阪市の浮沈に關する問題であるから、十分考究されて大阪市の立場に同情、市バスの乗入れを許可されたい」旨詳細に陳情したものであるが、これに對し喜安鐵道次官は雑談的に

「この問題は大臣も私もすべての事情は知りすぎるほどその内容をよく存してゐる、この度の南海の場合は、阪國バスのやうな他都市と大阪市内の交通機關といふのではなく、市内から市内への自動車交通の問題であるから、全く性質が異つてゐる、かゝるものにどうして大阪府知事があつた副申を附したか意外である、當省とし

てくれた、内務省の方は鐵道省と異つて、元來かゝる場合には常に自治團體の方に味方してくれるのだから、これだけ説明して置いたらよからうと思ふ。（八月十二日大朝）

——局長に陳情——

東上中の關大阪市長は同十三日午前十時首相官邸に岡田首相を訪問、組閣の祝辭を述べた後、平塚電氣局長と共に内閣書記官長河田烈氏に會見、目下問題になつてゐる難波住吉線バス問題に關し、府の態度につき詳細にその經過を述べた上、大阪市の主張を説明し

「同問題はそれ／＼關係各省へ陳情して順調に解決するやう懇願してゐるが、目下大阪では地方問題として相當重大化してゐるから一應お耳に入れておく」

「附言して引揚けた。右につき平塚大阪電氣局長は語る「今日は市長が岡田首相のところへ挨拶に行かれたので、ついでに河田書記官長に會見、詳細にバス問題の經過を述べたところ、河田氏は「大阪府はどうした譯でそんな態度をとつたのだらう、困つたことですね」といつてゐた」（八月十四日大朝）

陳情團の狂奔歴訪

十三日は加々美助役も那須に病氣療養中の身を起して上京、十四日は丹羽内務次官に會見、市側の立場について諒

ても市民の意思に反するやうな態度はとらぬから、市民諸君があまり興奮しないやうにして頂きたい」

「市が八百萬圓を出して構築したから必ず市のバスを乗入れねばならぬと主張されるやうにきこえるが、市が造つた道路の上は他の經營者のものを通さぬといふことはどうかと思ふ、しかし調査を進めてゐるからその結果をお待ち願ひたい」

「語つた、なほ丹羽内務次官は同日の會見において「これから各方面の事情をよく調査して十分に考究しようと思ふ」旨を答へた。（八月十六日大朝）

一行は同日午後、廣瀬土木局長に會見、十六日午前松村都市計畫課長に會見して、諒解を求めたる後、午後五時内田鐵相に會見、課長同様の趣旨を強調して、市バスの免許を懇請した、之に對して鐵相は「關市長、平塚電氣局長の陳情或は又次官、監督局長等の説明により詳細は諒解した。依て監督局長に命じて十分なる調査研究を爲さしめ、この問題に對して善處する積りだ」と答へた。

陳情團の觀測によれば、今回陳情の結果は、本市會其の他の意のある所を中央政府に充分反映せしめたが、是が解決は前途尙多難と認め樂觀を許さざるものあり、此の際市會として鐵道内務兩大臣並府知事宛委曲を盡せる意見書を

提出、市會理事者に協力一致の努力を爲すの要ありと認む
このことであつた。

市民運動の烽火

—府知事糾弾演説—

前記の如く市理事者及び市會陳情團の一行が、中央に於いて必死の陳情運動を続けつゝある眞最中、同問題を捲起した地元西成區では、十三日午後七時半から今宮第三、第五、粉濱第一、玉出青物市場の四ヶ所で府知事糾弾の演説會を一齊に開催、上田孝吉、吉川吉郎兵衛、本田彌市郎、森田政義の諸代議士を初めまして市會議員殆んど總動員の盛況で、それに關係府會議員も加はり大いに熱をあげたが、四會場も超満員の大盛況、聴衆中から飛入り辯士が演壇にかけ上るなど、壓倒的興奮裡に各會場も次のことき決議文を決議、區民の名においてあくまで戦ふ意氣込みを見せ、知事糾弾演説會は盛況裡に終了した。

—決 議—

大阪市の生命線難波、住吉間都計路線における市營バス對南海バス競願に對し、大阪府知事は一營利會社たる南海に免許を妥當とするが如き副申を附して、二百五十萬大阪市民を無視暴壓するの舉をなせり、これ實に自治權の大侵害にして本市の發展を阻害する一大失

—市廳で關市長に陳情—

府廳を出た西成區民約二百名の興奮した一團は「市長を激勵してあくまで戦ふべし」と同一時十五分市廳舎に殺到關市長に會見を申込んだので、まづ平塚市電氣局長が三階委員會室で市側の立場を説明したが、同一時十五分區民を半數つづつ二回に分ち、市長公室で關市長に會見、松岡、東兩市會議員から區民の激動的希望を述べたに對し市長は御主旨はよく諒承した、本問題について市理事者としては今日まで十分やつて来たつもりであるが、外部から見るとさうでないやうに見えるのは甚だ遺憾である、自分は今朝東京から歸阪したばかりであるから、市會の方々の意見も聞き市理事者の職責の範圍内において十分市民諸氏の御期待に副ふやう努力する決心である。と述べたので一同も諒解退出した。(八月十五日大阪)

—代議士も副申排撃を申合す—

大阪難波一住吉線バス問題につき大阪府市會兼任議員より成る「協和會」では大阪府市會選出代議士より本問題に對する意見を聴き、かつ主務省方面への運動を依頼するため、十五日午後七時より朝日ビル「本みやげ」に代議士を招待した。

當時上京中の代議士を除き板野、森田、沼田、一松、中

政たり、吾人はかゝる知事を絕對に信任せず。(八月十四日大阪)

—區民三百名府廳に押掛く—

十三日府知事糾弾演説會を開いて氣勢を揚げた西成區民らは、十四日午前九時半、同區今宮第一、第五兩小學校、玉出青物市場、粉濱第一小學校校庭にそれ／＼集合、總勢三百名を越ゆる大陳情團を組織し、市バス二十二臺に分乗して大阪府廳に押しかけ、八名の府市會議員ほか西成區民代表十名は栗屋警察部長、新聞記者團立會の上縣府知事を見した。陳情團代表は「副申を取消す意思ありや」などさん／＼質問の矢を放つたに對して知事は

「副申は今更取消したり變更したりすることは出来ぬが、市民と對立してでもあくまで自分の意見を通すといふのではない、現在までの處置は全く上申官廳としての職責内で善處したに過ぎず、もし今後交通情勢が變化すればそれに適した處置をとること勿論で、只今承つた諸君の御意見は今後機會があれば主務省で申述べることも出来るかも知れぬ」

と要領よく裁いたので、午後零時三十五分會見を打ち切り「知事不信任」の決議文を府文書課を通じて提出の手續を取り、次いで議員控室廊下などで待ち構へてゐた陳情團一同に會見願末を報告、一同は口々に「知事に誠意なし」とあくまで初志の貫徹を叫んで氣勢をあげ、同一時半府廳を引あげた

山、内藤各代議士、協和會側辻阪信次郎氏ほか七名(西成區の高木氏缺)出席種々意見交換の結果、代議士側は「知事の副申を不當と認む、吾々代議士は超黨派的に一致結束して、大阪市のために副申の排撃につとむ」との強硬なる申合せをなし、協和會側の意見もこれ一致するに至つた

この申合せは、缺席代議士には文書を以て同意を求め、また協和會側は近く上京して主務省に陳情することとなり、その際は代議士側も極力援助を約し午後十時散會した。(八月十六日大阪)

共同戦線の機動

大阪バスの問題について成行を静觀しつゝあつたお隣の神戸市會では、この問題は、ひゞり大阪市の問題ではなく六大都市に直接關係する問題であるから、結束して主務省に當るべきであるとし、

△神戸市會

十五日午前十時神戸市會議長前田二一、同副議長西川莊三兩氏は大阪府廳を訪問、關市長、池川助役と會見「道路の管理維持修繕は市がこれに當るにかゝはらず道路使用に對して知事の杓子定規な見解から市が無視されることは六大都市共通の問題である」と非常な決意をもつて共同戦線に立つ旨を述べ「たと今から歸神して直に他の四大都市にも電文をもつて

この運動に参加するよう勧誘するから大阪市は目的貫徹に最後まで戦はれたい」と激勸、同十一時辭去した。

かくて前記神戸正副市會議長は關市長を激勸後、同日正午歸神、直に上京中の大阪市會川畑、山野正副議長に激勸電報を發し、同時に東京、横濱、名古屋、京都の四大都市市會議長にあて

大阪のバス問題は各都市利害共通問題なりと思ふ、貴市におかれても主張貫徹のために大阪に應援を乞ふ

この依頼電報を發し、勝田神戸市長も同問題につき協議した。(八月十六日)

右の電報に接した名古屋市會議長今堀

長にあて「六大都市共通の問題のためには、すでに騒起の用意あり、しかるべく御高配を乞ふ」と返電し、さらに關大阪市長、川畑市會議長にあて「貴市バス問題は自治権を侵害すること甚だし、自治権擁護のために最後まで邁進を祈る」旨の激勸電報を發した。

これに引續き神戸市の飛檄を受けた京

都市會からは十六日午前十一時、岩本八木、西村、森川の四市會議員は非公式に大阪市廳を訪問

關市長、池川助役等三面會、神戸同様、積極的應援を約し池川助役の案内で問題の難波住吉線の實地視察を行ひ歸洛した。茲において大阪、神戸、京都、名古屋の四大都市は自治擁護のため、共同戦線を張り戦機の熟するを待つことになった。

市民運動の準備工作

大阪市會の各派幹事會、交通統制委員、對策委員の聯合協議會は十八日午前八時半開會、川畑市會議長から上京陳情の経過報告があつた後、鐵道内務兩大臣、大阪府知事あて意見書の作成を急ぎ脱稿後直ちに幹事會を召集して市會の日取を決することになり、これと同時に市會直後中の島公會堂をはじめ全市に市民大會を催しいよ／＼本格的に市民大運動に乗出すことに決したが、午後の對策委員の會合においては問題が一氣に解決せぬ場合には長期の持久戦に堪へ得る根強き陣營を堅めるために、「大阪自治擁護聯盟」を組織し、大阪特別市制期成同盟會と聯絡を取つて、自治権の擁護のために、最後まで奮闘することになった。

「大阪自治擁護聯盟」は發起人に同市會議員、大阪愛市會交友會(元市會議員)全區の特別市制期成同盟正副部長、市部選出貴衆兩院議員、同府會議員、大阪商工會議所議員を

推薦し、近く中央公會堂で發起人會を開催、規約を決定するはづであるが、同盟では、細胞的に運動の基礎を堅むるために、各區に支部を設けて簡別の活動を開始する方針であるといふ。

痛切な市會の意見書

茲において市では廿二日午前十一時緊急市會を開き、全會一致を以て鐵道、内務兩大臣及び大阪府知事宛の意見書を議決し、午後實行委員一同は大阪府廳に、縣府知事を訪問し、川畑議長から簡單に主旨を述べて意見書を手交した尙内務、鐵道兩大臣への意見書は正副議長上京してこれを手交するはづである。決議文は市會側の強硬意見を表明せる頗る痛切なもので、左の如くである。

知事宛のもの

本市會は去る昭和六年五月二十九日、同七年三月二十六日及び同九年二月九日附を以て、本市交通機關制並に市營旅客自動車路線免許に關し意見書を提出せしが、在萬今日に及ぶも免許を得るに至らざるも其の甚だ多く、爲に本市バス運輸施設の整備擴張を見る能はざるは洵に遺憾とする所なり。

然るに仄聞する所に依れば、閣下は最近本市が重要幹線道路たる御堂筋線に連續せる都市計畫第十六號難波住吉線に對し、競願者たる南海

鐵道株式會社に其の經營にかゝるバス運行の免許を可然となし、路線延長の大阪市營出願に對しては免許相成らざるを適當と認むる旨の意見を附し主務省に進達せられたりと。

惟ふに、現下地方自治體の財政困窮し、是が調整緩和を以て國策たらしめんとしつゝあるの秋、相當の収益を挙げ居る一營利會社の利益を擁護せらるゝに急にして、一般市民の交通便益を無視し、地方自治體の利害を顧みず、市民の輿論に反したる副申を爲すが如きは、本市自治の興廢に關し、又市民の休戚に關する一大問題にして、本市會の到底黙視する能はざる所なり。

今副申の理由とする所を検討するに、歸する所、(一)南海鐵道株式會社の「同地方開發上に於ける功勞」(二)「既免許鐵道會社の權益尊重」に過ぎず、然るに「同地方開發」は本市市域擴張に伴ふ市勢の伸張と都市施設の充實整備に依る本市自治體の功績にして、南海鐵道の貢獻するところ假にありとするも、到底前者に比すべくもあらず、從て此の理由に依りて該地方の交通權益を南海鐵道に獨占せしむべきにあらず、又「既設鐵道會社權益尊重」を理由とするに至りては、茲に事態を再吟味するの要あり。即ち本市の都市計畫事業は關係官廳の参加に依り之を決定し、御廳並に主務省の認可する處なり、以て將來バスの運行に依る市内交通にも充分の考慮を拂はれ、路線の決定を見たるものと云ふべく、從つて本市は該都市計畫路線新設に方り工費總算八百七十九萬餘圓の巨費を投じ、内三百四萬圓は既に免許を得たる迅速

軌道經濟に免許申請中の軌道經濟の分擔支出する所にして、全く本市が獨力により執行完成せる南北縦貫の重要街路にして、而も本市の管理する所なるを以て、之が維持修繕をも本市に於て負擔せざるべからず、此の點に於ては本市は少くとも既設鐵道會社と同等以上の位置に置かれて考慮せらるべきものなり。

又副申の理由として「鐵道省の依命通牒」の主旨に依れることを強調せらるゝも、社會通念よりすれば恐らく其の主旨は既設道路に並行せる地方鐵道、軌道經營者にして收益率少く經營困難なるものに對する利益擁護の意と解すべく、大都市内に於て特殊の都市計畫新設道路に並行し、日常其の取扱ふ交通層頗る多く、多年引續き一割内外の配當を爲せる成績優良なる南海鐵道の如き大會社を保護するの意にあらざるべし。

觀て本市について觀るに、數年來の財界の不況と私營バスの進出とに因りて、電氣軌道經濟は極度の困難に陥り、一昨年迄は年々百萬元乃至三百萬圓の欠損を生じ、昨年来稍好轉の兆あるも尙前年同期に比して僅に三十萬圓乃至五十萬圓の増收に過ぎず、遂に經濟に破綻を來し昨年よりは公債元金を支拂ふ爲に、所謂赤字公債の發行を申請するの已むなきに至れり、若し大國町住吉線を道路に何等の投資なき南海バスに免許せられんか、本市既設軌道並に高速鐵道の企業に影響を及ぼし、投資せる公債償還の財源を失ふに至るべし。

仍て閣下の引用せる昭和八年二月鐵道省の依命通牒に所謂「地方鐵道

業者、軌道經營者と然らざるものとの出願が競合したるときは鐵道、軌道業者につきて詮議すべし」とあるは、前記の理由に依り本設願につき本件路線の場合に大阪市を單純なる新規バス經營者と看做し、軌道法に基き高速鐵道の免許を得たる本市の權益を無視し南海鐵道を「影響を蒙るべき既設地方鐵道業者」として取扱ふは事應の真相の正視を欠き、實に通牒の眞意を曲解せるものにあらずんば甚しく誤解せるものと云はざるべからず。

又「地方鐵道業者、軌道經營者」とは、現に開業せるものに限りて考慮すべき性質のものなりとの説をなすものありと雖も、地方長官の副申をなすべき權限の根源たる自動車交通事業法施行規則第五條に依れば「地方長官は免許申請書に左の事項に關する調査を添へ免許の許可に關する意見を附し之を進達すべし」とし、其の事項中四として「自動車運輸事業、自動車道事業、鐵道、索道等（未開業のものを含む）に及ぼす影響」をも調査すべしとせり、大阪市が本件路線上に所有する高速鐵道は未開業の時期に在るも、閣下の副申中に於て數百メートルを距てたる南海鐵道路線よりも、直接の影響を蒙るべき性質のものにして、未開業の故を以て本市の權益を無視せんとする論者は、自己に有利なる依命通牒のみを引用し、法の成文を曲解せんとするものなり。

更に又前記鐵道省依命通牒中に引用せる昭和六年四月、各府縣保安及び交通課長會議に於ける監督局長指示事項中、路線免許に關し「數額

ある場合は既營業者の延長出願、鐵道軌道業者の自願に直接關係ある出願、公共團體の其の地域内の出願等は原則として優先的に詮議すること」の指示あり、之につきて觀るも、本路線出願は市營にとりては大國町以北の既營業者の延長出願にして、又該道路を管理し其の維持修繕を負擔せる特殊の地位にある公共團體の出願なるを以て見れば、該指示事項は却て逆に本市の主張の至當なることを裏書せるものと云ふべし。

更に又本年五月十五日、内務省土木主任官會議の指示事項第九に於て道路行政の主管當局より自動車運輸事業の經營に關しては道路の費用を負擔せる公共團體に、優先經營せしめられたき旨の明白なる指示あるにも拘らず、之を閉却無視し、本市の立場に何等の顧慮をも拂はざりしは、甚だ怪訝に堪えざるところなりと斷せざるを得ず。

抑も大都市の市内交通機關としての乗合自動車の免許は、各路線各別に考慮すべきものにあらず、寧ろ市内交通の體系上より觀察し、市民の便宜に立脚して經營者を決定すべきものなりと信ず、今現下の問題たる難波、住吉線につきて考ふるに、本路線は北は大阪市主要幹線たる御堂筋線に接續して、南部密集住居地域たる西成、住吉區民の多數が日々本市中樞地帯たる船場、島の内若は國有鐵道の主要驛たる大阪驛附近に往來する重要街路として、本市が都市計畫事業中、最も巨額の費用を投じて竣成せしめたるものなり。然るに今閣下副申の如く南海鐵道の經營バスを難波住吉線中特に大國町住吉間に限定して免許し

市營バスは現在大國町以北を運行せるに拘らず之に免許を與へられざるとせば、住吉西成區民か市の中央部に往來するに際し、二經營者のバスを利用するの外なく、利用者に對し無用の乗換と賃金の二重負擔とを強要するの結果となり、市民の交通便益を無視し、市内交通機關の體系を破壞するの謬を免がれざるべく、一發利會社の立場に偏重し市民の公益を忘れ、市内交通機關の本質を没却せる措置と云はざるべからず。

更に又南海鐵道の住吉以北に於ける運輸の實情を觀るに、其の輸送能力既に飽和點を超え、頗る乗客の混雑を來し居るにも拘らず、而も猶自社の利益を計るにのみ急にして、堺市以南の運輸に全力を傾倒集中し居れる結果は、市内區間の輸送を閉却無視するの情勢を招致し、爲めに其の取扱が乗客の憤懣を買ひ、區民の絶えざる苦情と非難とを受けつゝあることは顯著の事實にして、閣下の夙に知悉せられ居る所、又市民の日々目撃せる所なり、是れ實に市民一般の厭視すること能はざる所以なり、斯くの如きは畢竟交通量多き該地域の運輸事業を一營利會社に獨占せしむるの結果より生ずる一大弊害と斷すべきものにして、假に今こゝに本市營のバスを運行して、南海鐵道に對し多少の影響を與ふるとするも、其の程度は乗客に對し他の郊外電車に於けると同等の待遇を與ふるの域に止まるべく、決して同會社の存立を危くせざるは勿論、其の収入状態は會社にとり悲觀すべき程度のものに非ざるべしと信ず。

閣下這般の事情調査の上、一發利會社の權益と二百六十萬市民の權益と何れが重きやに深く意を致され、曩に柴田知事が一般に聲明の上本市に交付せられたる覺書の「將來市内のみに止まる問題に付ては市の優先的地位を認む」の主旨に則り、本市が道路管理者としての立場と、本市交通統制の本義と又自治體財政調整の見地とに清蓋を垂れ、速に前記私營會社に對する免許申請を取消し、本市營販客自動車運行免許方改めて副申進運相成様、御詮議相現度と同時に、曩に一度免許方稟何せられたる御堂筋線其の他に對し至急免許相成候様御申達相煩度

右市制第四十六條に依り意見書提出候也

昭和九年八月二十二日 大阪市會議長 川 畑 清 藏

大阪府知事 野 忍 殿

〔同意見書添付参考書類〕

昭和九年二月交通機關統制に關する市會の意見書

(本市營業合自動車出願路線免許に關する意見書)

本市會は昭和六年五月二十九日付及同七年三月二十六日付を以て、都市交通機關の統制に關し意見書を提出せしが、本市營業合自動車出願路線に對しては今尙免許を得るに至らざるもの甚だ多く、爲に本市交通施設の整備を見る能はざるは洵に遺憾とする所なり。本市營電氣軌道事業が今日の如き窮狀を招來せる所以のものは、素よ

り財界の不況に因るべしと雖も、亦一面、本市道路の構築が從來主として軌道事業の負擔に於て整備せられたる實狀を無視して軌道に併行し何等資金の投下を要せざる對抗交通機關たる民營乘合自動車事業を認許せられ、對立競争の關係に置かれたるに因るものなることは、前願の意見書に於て開陳したる所たり。

本市は時代の趨勢と財界の現狀に鑑み、乘合自動車事業を經營し、電車の補助代行機關として市内各方面に自動車交通網の整備を圖り、市民の便益に資せむとするも如上出願路線の免許を得るに至らざる爲、多額の市費を投じて擴充せし道路及維持修繕を負擔せる放射路線の相次で完成を見るに至るも、拱手如何とも爲す能はざる状態に在り、例へば難波住吉線(大國町住吉公園間)の如きは、都市計畫道路として軌道事業に於て約二百萬圓を負擔せるに拘らず道路の開鑿修理につき何等寄與する所なき業者の競願に依り、本市の獨占經營を阻止せんとするが如き行動あるを仄聞するも、斯の如きは甚だ謂はれなきものと云ふべく、而して又本市の中樞路線たる所謂御堂筋(二十四間道路)線の如きは、其の路面下を市營高速電車の走行するのみならず、路面上約一千萬圓の用地費を軌道事業に於て負擔せるものにして、既に同線の一部には乘合自動車の乗入れを許可され、且心齋橋迄は道路殆んど完成し其の既成區間は相次で免許を得るものと信するも、更に之を全區間に延長して其の機能を發揮せんとする本市の出願に對しては、假令民營乘合自動車の運轉免許の出願ありとするも、其の公正なる裁

斷を希望する所なり。

要之、本市が自ら路面及高速軌道乘合自動車事業を經營し、之に伴ひて巨費を投じて道路の開鑿整備に努めつゝあるは、全く本市民交通機關の脈絡ある體系を整へ、都市交通統制の實績を擧げ、以て事業經濟を確立し市民の便益を圖らんとするものに外ならず、就ては既に出現せる左記路線に對し、別紙參考書大阪府知事聲明書末項「尙將來市内のみに止る問題に就ては、市の優先的地位を認め市が之を經營するの意思なきか、又は著しく一般の需要に台致せざる場合の外、市以外に之を許可せず」との主意に依り、速に市營乘合自動車運轉免許を得て、其の目的達成方特に御配慮あらんことを切望の至に堪へず

右市制第四十六條に依り意見書提出候也

昭和九年二月九日 市會議長名

記

大阪市營業合自動車出願主要路線

- 一、都市計畫道路完成他に交通機關なきもの
- 御堂筋線 (本町四丁目難波駅前間)
- 難波住吉線 (大國町住吉公園間)
- 阿倍野堺線 (大阪高等學校前堺市南河島町間)
- 土佐堀岸線 (淀屋橋昭和橋間)
- 梅田十三線 (梅田阪急電車前中津濱通間)

- 紀州街道線 (霞町二丁目大和橋間)
- 天滿蒲生線 (空心町二丁目蒲生間)
- 善源寺野江線 (澤上江町二丁目野江橋間)
- 境川辰巳橋 (市立運動場前經由) 築港七條通間及浪速駅前
- 松屋町筋線 (鳴尾町天王寺公園間) 出願手續中

昭和四年八月市營自動車の堺筋線乗入許可と同時に、將來市内の乘合自動車路線は市年來の希望の通り、市に優先的許可を與ふべき旨に於て當時の知事が左記の聲明書を公表せられたり。

- 一、鐵道省よりの知事に對する附帶條件は左の通り
- (イ) 本件免許は既營業者たる大阪乘合自動車株式會社に對し紛なからざる影響を及ぼすものと認めらるゝに付、若し同會社より之を理由として新なる營業路線の出願ありたるときは、其の程度を稍へ適當に之を處理すること
- (ロ) 路線の營業に關しては、運賃額運賃區間等に付大阪乘合自動車會社と相互に競争を爲さしめざること
- 一、知事は市内に於ては其の道路管理者たる市が原則として優先的

に此の種營業を爲すの地位に有るを認むるが故に、會社の新線出願九線あるも、凡て之を認めず唯會社既許可線に付ては、現に營業停止中のものと雖再開の出願に對し、法規上之を拒否する途なし、仍て此際會社の營業開始の申請を認め、相當條件を附して之を認可し通牒の主旨に添ふを適當と認めたり。

一、知事は右に依りて數年の問題を解決したりと認む、此故に本件に關聯せる各願書は一應之を拒否す

一、尙將來市内のみに止る問題に就ては市の優先的地位を認め市が之を經營するの意思なきか又は著しく一般の需要に合致せざる場合の外、市以外に之を許可せず、但し私營を許可する場合に於ては期限を附する方法を採らんとす 以 上

鐵道大臣宛のもの（添付書類同上）

本市は市内交通施設の整備、統制と市民の公益増進の爲め既に市内交通機關市營主義の市是を確立し、其の實現に著々邁進し御省に對して軌道の敷設は勿論、旅客自動車路線免許に關しても是亦市營に重點を置かるる様、具さに情を盡して尊重を煩はすこと茲に數年、未だ其の充分なる實現を見ざるに今又緊急切實の事情を懸へて明鑑を仰がざるを得ざるに至りたるは、寔に遺憾に堪ざる所なり。

抑も本市都市計畫中「難波住吉線」は、本市を南北に縦貫する幹線道路たる御堂筋線に接続する重要街道にして、市域の南部方面より都心に至るに須要幹線として、巨額の工費を以て構築したるものなり、而

も其の一部には既に本市高速軌道の特許を得、路面電氣軌道亦敷設特許の出願中なり。更に懸念焦眉の要として本路線に市營旅客自動車の免許の申請を爲し、其の運行の一日も遅かならんことを屢々要請し來りたることは、本年二月提出したる本市會の意見書を以て委細御省の熟知せらるる所なり。

然るに頃日、大阪府知事は突如本路線に對し、本市營を排除し是か競願者たる南海鐵道株式會社に旅客自動車独占免許を適當とする旨の申請を附して御省に進達せられたりと聞くに及んでは、常に地方自治體の指導擁護の重責を有し市民の公益を尊重せられ得る府知事の措置として失當なりと斷ぜざるを得ず、是れ實に都市交通機關統制の本質を棄し、地方自治體財政に重大なる影響を與へ、地方財政調整の國策に反する劇申と謂ふべし。而して其聲明する所終始一營利會社の利益擁護にのみ偏し市民大衆の利害休戚を顧みず、地方議會の意見を無視し且大阪府都市計畫事業に關する明確なる認識を闕如せるを以て輿論を承服せしむるに足らず。

今副申の理由とする論旨を具さに検討するに、歸する所（一）南海鐵道株式會社の「同地方開闢上に於ける過去の功績」なるものと（二）既免許鐵道會社の權益尊重一とに過ぎず、然るに所謂「同地方開闢」は本市市域擴張に伴ふ十年來の市勢の膨脹、伸展、都市施設の充實整備に依る本市自體の功績にして、南海鐵道の貢獻するところ假にありとするも到底之に比すべくもあらず、従つて此の理由に依つて該地方

の交通權益を南海鐵道にのみ獨占せしむるべきものにあらず、又次に「既設鐵道會社の權益尊重」を理由とするに至りては茲に事態を再吟味するの要あり、即ち本市の都市計畫事業たるや關係官廳の參加により將來、旅客自動車の運行に依る市内交通の統制にも充分の考慮を拂はれ路線の決定を見たるものとす、従つて本市は都市計畫「難波住吉線」構築に當り、工費豫算八百七十九萬餘圓の巨費を以てし、内三百四萬圓は既に免許を得たる高速軌道經濟及目下免許申請中の軌道經濟の分擔支出する處にして、全く本市が獨力執行完成せる主要街道にして、然も本市の管理する所なるを以て是が維持修繕をも本市に於て負擔せざるべからず、故に本市の該路線に係る權益尊重も既設南海鐵道と異なる所なし、寧ろ其の以上に考慮せらるべきものなりと信ず。

更に府知事副申の理由の「既設鐵道の収益の低下を防止する爲め自動車優先免許すべし」との「鐵道省の依命通牒」の指示に準據して處理せる旨を強調せらるると雖も、該通牒の主意は社會通念より推して、恐らく既設道路に並行せる地方鐵道軌道業者にして収益率少なく經營困難なるに拘らず其の自營以外の經營主體を異にせる旅客自動車を免許運轉せられんか、其の困難の程度益々加重せらるるを以て、此の種鐵道軌道業者の利益擁護の眞意に外ならずと解すべく、大都市内に於ける特殊の都市計畫新設道路に並行し、平常輸送する交通の密度大なるのみならず、多年引續き一割内外の利益配當をなせる業績優良なる南海鐵道の如き大會社を保護するの意にあらざるべし。

謂て本市に就いて觀るに、數年來の財界の不況と私營バスの進出とに相俟つて、本市電氣軌道經濟は極度の疲弊に陥り、一昨年迄は年々百萬圓乃至三百萬圓の欠損を生じ、昨年來稍好轉の兆あるも僅かに前年同期に比し三十萬圓乃至五十萬圓の増収を見たるに過ぎざるを以て遂に經濟の破綻を來たし、公債元金の仕拂をなす能はず、昨年來所謂赤字公債發行の認可申請をなし、以て一時を渡り瀕絶するの已むなきに至れり。

茲に於て若し本「難波住吉線」を道路に何等の投資するなき南海鐵道に免許せられんか、既設の本市路面高速兩軌道に重大なる影響を及ぼし、之に投資せる公債償還の財源を失ふに至るべきは必至とす、仍て府知事の引用せる昭和八年二月鐵道省依命通牒に云ふ所謂「地方鐵道業者軌道經營者」と然らざるものとの出願が競合したるときは、鐵道軌道業者につき「證據すべし」とあるは前記の理由を以て本競願につき本件路線の場合に、大阪市を單純なる新規バス經營者と看做し、軌道法に基き高速軌道の免許を得たる本市の權益を無視し、南海鐵道を「影響を蒙るべき既設地方鐵道業者」として取扱ふは公正なる措置と謂ふを得ず。

更に又府知事の引用せる昭和六年四月各府縣保安、交通課長會議に於ける監督局長指示事項中、路線免許に關し「競願ある場合は既營業者の延長出願、鐵道軌道業者の自線に直接關係ある出願、公共團體の其の地域内の出願等は原則として優先的に證據すること」の指示あり、

之に見ても明かに本路線出願は市營にとりては大國町以北の既營業者の延長出願に外ならず、又該道路を管理し其の維持修繕を負擔せる特殊の地位に在る公共團體の出願なるを以て見れば、該指示事項は却て逆に本市の主張の至當なることを裏書せるものと云ふべく、之を南海鐵道に引用せらるるは甚だ諒解に苦しむ所なりとす。

抑も大都市の市内交通機關としての乗合自動車免許は各線各別に考慮すべきものに非ず、寧ろ市内交通の體系より觀察し市民の便宜に立脚して經營者を決定すべきものなりと信ず、今現下の問題たる難波住吉線に就いて之を考ふるに、本路線は前に述べたる如く、北は大阪市大幹線たる御堂筋線に接續して南部密集住居地域たる西成、住吉區民の多數が日々本市中樞地帯たる船場、島ノ内若は國有鐵道の主要驛たる大阪驛附近に往來する重要街路たるを以て、都市計畫事業中最も巨額の費用を投じて竣成せしめたるものなり、然るに今府知事副申の如く南海鐵道の經營にかかる自動車を難波住吉線中特に大國町住吉間に限定して免許し、市營自動車は現在大國町以北を運行せるに拘らず之に免許を與へられざるは、西成、住吉區民が市の中央部を往來するに際し、一經營者の自動車を利用するの用途なく、其の乗換を強要し運賃の二重負擔を餘儀なくし、市民の交通便宜を閉却し遂に市内交通機關の體系を破壊するの虞を免がる能はざる措置なりと云はざるべからず。

○更に又南海鐵道の住吉以北に於ける運輸の實情を觀るに、其輸送能力既に飽和點を超え、頗る乗客の混雑を來たし居るにも拘らず而も猶市營客自動車路線延長免許方、併せて特に御高配相仰度個願に堪はず右市制第四十六條に依り意見書提出候也

昭和九年八月二十二日

大阪市會議長 川 畑 清 蔵

鐵道大臣 内田信也殿

内務大臣宛のもの(添付書類同上)

内容殆ど鐵道大臣宛のものと同様であるが、たゞ前者の中、(前頁上段終より「行目〇印」)更に又府知事の引用せる昭和六年四月各府縣保安交通課長會議に於ける……「云々の代りに左の通り挿入されてゐる點が異つてゐる。

更に考ふるに本件に對する知事副申は、全然本市が道路管理者として該道路の構築維持費の全額を負擔せる重要なる點を閉却せり、詳言すれば本年五月十五日御省土木主任官會議の指示事項第九に於て自動車運輸事業の經營に關し道路の費用を負擔せる公共團體に優先經營せしめられたる旨の御省當局の明白なる指示を無視し、之に對し何等の考慮を拂はざりしが如きは甚だ怪訝に堪えざる所なり。

いよく持久戦に入る

市會の本格的抗爭は、鐵道内務兩大臣及び大阪府知事への意見書提出によつて一段落を遂げたわけであるが、かゝる問題は急に解決すべしと思はれない。そこで廿二日の市會においては議員は飽くまで結束して自治權擁護の運動

自社の利益のみを計るに急にして、堺市以用の運輸に全力を傾倒集中し居れる結果は、市内區間の輸送を閉却無視するの情勢を招致し、該區間乗客の憤懣を買ひ、區民の苦情非難の絶えざるは顯著なる事實にして、地方官憲の夙に知悉せらるる所、又市民の日々目撃する所なり是れ實に市民一般の監視する能はざる所以なり。斯の如きは畢竟、交通量の多大なる該地域の運輸事業を一營利會社に獨占せしむるの結果より生ずる一大弊害とも斷すべきものにして、今茲に本市經營旅客自動車運行するに於ては、南海鐵道に對し多少の影響を與ふるとするも、其の程度は乗客に對し他の郊外電車に於けると同等の待遇を與ふるの域に止まるべく、決して同會社の存立を危ふくせざるは勿論、其の收入状態は會社にとり悲觀すべき程度のものに非ざるべしと信ず。

要之、本件は一見一地方一路線の問題の如くにして決して然らず、是が裁決如何は本市民の公益は勿論、延ては地方財政並に自治の興廢に關する重大案件にして、若し將來市内交通にして複雑なる經營主體の積出するに於ては、御省が屢懸慮せらるる市内交通機關統制は本市亦多年要望せる所なるにも拘らず實現に至難なりと云はざるべからず本件府知事の副申の報一度傳はるや、關係地方區民は勿論、全市民愕然として其の公益の蹂躪せられんとするに驚き、之を非難攻撃するの聲轟々たるものあり、今や全市を舉げて自治權益の擁護を叫びし、所在相呼應して猛運動を起すに至れるは寔に故ありと云ふべし。

閣下實くは如上の實情を諒察せられ、本件に付ては是非共本市に免許を賜はり、尙已に竣成せる本市都市計畫路線上に夫免許出願せる本を起すに決し、左記廿七名をこれが實行委員に擧ぐるべしになつた。

- | | | | | |
|--------|--------|--------|--------|-------|
| 川畑 清蔵 | 副議長 | 山野 平一 | 清水 太一郎 | 中野 英治 |
| 土井 芳雄 | 田邊 忠實 | 青木 新治 | 次田 虎雄 | |
| 寺西 小十郎 | 古畑 鐵次郎 | 中田 秀次郎 | 吉村 晋次郎 | |
| 齋藤 順次郎 | 東 東 | 木下 常吉 | 高木 伊佐吉 | |
| 松岡 金太郎 | 松田 彌八 | 田村 敬太郎 | 多羅尾 雅治 | |
| 甲本 勇 | 寒川 洋治 | 高士 政郎 | 高野 保 | |
| 井上 五郎 | 稻葉 房藏 | 山口 常次郎 | | |

これと同時にバス問題をめぐり共同の利害關係ある大阪郊外電鐵七社の代表者は、廿二日午前十一時半府廳に縣府知事を訪問、左の要旨の陳情書を提出したが、陳情の理由も薄弱でありそれほ大きくして眞劍味のあるものも思はれない。

陳情書 近時大阪市内における都市計畫事業に伴ふ道路の新設または擴張工事の進捗とともに、バス事業いよく發展し、このため既設鐵道軌道事業は甚大な影響を受くることになりその形勢はますます深刻化し最近大阪府南海電鐵との競願となつた國道バス問題のごとき獨り南海の死活問題たるばかりでなくこれと同様の事情にある各社も等しくその決定が將來を拘束する先例となる結果われわれは本問題に重大關心を持たざるを得ない立場となつた、願はくば既設鐵道軌道に關する當局の聲明の主旨にのつとりこの種の疑義紛争を根絶し事業に對する將來の不安を一掃するため適切な裁断をたまはりたい。

大阪郊外電鐵七社長名

市民運動具體化す

難波住吉線の市民運動の中樞たるべき大阪自治擁護聯盟發起人總會は廿七日午後二時から中央公會堂で開會、全市議、在阪代議士、特市部會正副會長、市部選出大阪府議および商工會議所議員をはじめ百名參集し、川畑市會議長の開會の辭があつて同氏座長席につき山野市會副議長、中田(秀)市議の經過報告の後、大阪自治擁護聯盟の規約を決定、この發起人會をもつて第一回總會とし理事長には川畑市會議長を選挙してこゝに大阪自治擁護聯盟は成立したのである、引續いて開いた理事顧問協議會に於ては市民大會ならびに自治擁護演說會を九月八日午後六時から中央公會堂で開催するに決定、これによつて、全市民の輿論を問ふことになつた。

なほ聯盟支部結成のため二十九日午後から市廳で特市部正副會長會議を開き、全市十五區に聯盟支部を結成する筈である。

市長の再陳情書

市ミ市會から其筋に對して市バス認可の陳情書又は意見

統制の急を叫ぶ聲高き所以は、都市膨脹の大勢益々著しきを加ふるに従ひ、市内交通統一の必要を感ずること愈々切なるに由るものと云ふべし。

蓋し大都市に於ては住居地域と業務地域とは漸次に分別せられ、市民の日常の往復は益々頻繁となり人口増加の趨勢と共に、市内交通其の自乗數を以て増加すと稱せられ、日々の「ラッシュアワー」に於ける往復は加速度を以て増加するに至り、市の周圍部と中央部との交通は乗換の煩勞と時間の空費とを要せざる一運轉系統の交通機關に依るべきは市内交通の第一義にして、此の要件を具備せざる交通機關は都市の發展を阻害するものと云ふべし。

—(相眞と通經の問題スバ市)—

大阪市既に電車市營の市是を確立したるは、市内交通の統一性を重視し市民の交通の便益を尊重せんとするに由るものにして、更に本市は大正七年東京市區改正條例の適用を望み、其の改正を見るや直に市區改正設計を樹立し、次で都市計畫法の實施せらるるや、率先都市計畫事業の遂行に着手し、大正十四年東西成郡を編入したる後、第二次都市計畫を決定し既に其の實行に着手せり。而して都市計畫事業は多岐に亘ると雖も、主要街路網の築造は其の根幹を爲すものにして市の中樞部より境界線に沿ひたる周圍部又は近郊に達すべき放射路線と、多數の幹線街路とを以て街路網の脈絡系統を整へ、市民日常の生活上一貫せる交通機關を利用するの方途を講ずるは都市構成の要件に

書をその筋に提出せしこゝは、前記の如くであるが、關市長はその主旨を補充徹底せしむるため、自筆に成る左記再陳情書を鐵道、内務兩大臣に提出するこゝになつた。

本年八月十日附を以て、大國町住吉公園北口間本市旅客自動車路延長方に關し、速に免許相仰度旨懇願致し置候處、本月二十二日市會に於て本件に關し意見書を可決し閣下の明鑑を仰ぐに至り、關係地方區民は勿論全市民は速に市營バスの免許を要するの聲愈々高く、遂に自治擁護の運動を起すに至りたる情況に有之候。仍て重ねて市民交通上の便益に立脚し、市營バス延長の必要と南海鐵道會社に免許せらるるの不當なる所以を詳述し、速に適當の措置に出でられんことを懇願仕候。

抑々都市交通の本質は、複雜多岐に涉ると雖も市内に起終點を有する市内交通と市外交通(郊外並に他都市、他地方との交通)の二者に分ちて觀察するを得べく、此の二種の交通は其の性質を異にし、其の機關も亦同一なるを得ずして、大都市に於ては此の差愈々明白なるを常とす、大都市に於ける市内交通は其の密度に於て市外交通と比較を許さざる程度に大なるのみならず、市内各地域間の往復が迅速に低廉に行はるるは大都市構成の根本的條件にして、此の目的に些の支障なからしむるは自治發展の要諦と云ふべきなり。近時大都市に於て交通

して、大阪市が都市計畫事業として既に街路築造に一億三千四百萬圓の巨費を投じ市内交通の圓滿を期せんとする所以、亦實に茲に存す、然るに今此の主要幹線街路に於ける運輸交通事業に於て統一を欠き、數個の經營者を見るに至らんか、折角巨費を投じたる街路築造の目的は其の大半を没却せらるるに至ることは論を俟たず、市内バス營業免許に關し市内を貫通する主要街路上に於て、新に二個以上の經營者を認めんとするが如きは、明に如上の都市計畫の精神を無視し、故意に市内交通の統一性を破壞せんとするものにして、是れ今回本市難波住吉線に關し市營バスの延長を排し、同線中大國町住吉公園北口間に南海バス營業の免許を適當とする大阪府知事の意見は、市内交通の統一を破り市民の便益を無視し、都市計畫の精神をも顧慮せざるの非難や免れ難き所以なり。

聞く所に依れば、大阪府知事が其の副申の根據とせる所は、既設鐵道の収益低下を防止する爲、該營業者に自動車營業を優先免許すべしとの鐵道省監督局長の依命通牒にありとせらる、本通牒の趣旨に就ては後に述ぶるが如く、知事の意見と解釋を異にすと雖も、そは暫く措き、大都市市内交通に於て市民の便益を主とし、事業會社の權益擁護は従たるべきこと疑を容るるの餘地なし。事業會社保護の爲に市民が日常の不便を忍ぶべしとするが如きは、本末を顛倒せる謬見と云はざるべからず。

今假に知事副申の如く南海バスに免許せらるるものとし、將來市營の難波大國町線が大阪駅前より一貫したる運轉系統と連絡して、住吉公園迄延長したる場合とを比較するに、南海鐵道會社の權益保護の爲に沿道市民は日日乗換時間の空費と運賃の二重負擔の損害を被るに至るべし、是れ南海鐵道會社の權益保護の爲に、難波住吉線の沿道市民に日常多大の犧牲を拂はしめんとするものにして、畢竟するに知事の副申は市民の便益を本位とすることなく、第一義たるべき事業者の利益を擁護するものと云はざるべからず、況んや本路線に於ける現在及將來の交通量に徴し、市營バス運行が事業會社の存立を危くすることなきに於てをや。

曠て鐵道省のバス免許に關する御方針に就て考ふるに、鐵道省は大都市交通統制の見地より市に民營バスの買収を懲懲せられたることあり、此の事たるや各般の事情に依り實現に多少の時日を要すべきも、市内の主要街路に一運轉系統として營業すべき性質のものを、故意に二營業者に分割して免許するが如きは、鐵道省從來の御方針にも反するものなりと信ず。此點に關し府知事及郊外電車會社の主張として新聞紙上に傳へらるる所に依れば、昭和八年一月二十四日、鐵道省監督局長の依命通牒に依り既設鐵道、軌道業者の沿線に於ける自動車運輸事業は、是等營業者の既得權なる如く思惟するもの如し、これ全く通牒の本旨を誤解せるものにして、今回の措置に就て本通牒の適用し

難きことは市會意見書中に詳述しあるも、此の依命通牒の地旨に就て更に考慮するに、該通牒は其の中に引用しある昭和六年四月、各府縣保安、交通課長會議に於ける監督局長指示と併せて考ふべきものにして、其の指示事項中には「競願ある場合は既營業者の延長出願、鐵道軌道業者の自線に直接關係ある出願、公共團體の其の地域内の出願等は原則として優先的に論議すべきこと」とせり。仍て此の指示は、(一)既營業者の延長出願。(二)鐵道軌道業者との競願となる場合。(三)都市の内部に起終點を有する公共團體の出願等に關し、夫々優先的に論議すべきことを認められたるものにして、昭和八年二月の通牒は此の(一)に於て從來の指示が充分徹底せざる嫌あるを以て、之が勵行方を留意すべしとするに過ぎずして、既營業者の延長出願並に公共團體の其の地域内の出願を優先的に論議すべしとの指示が何等變更を加へられたるものにあらざること明白にして、大國町住吉線は本市々費路線の延長線にして、(一)の場合に相當するのみならず、(三)の指示に依り公共團體が其の地域内の交通に關し、既設整然たるバス系統を経營するの必要は鐵道省の夙に認めらるゝ處にして、前述の大都市市内交通統制を懲懲せらるゝ主旨とも全然合致せるものと信ず。

加ふるに内務省は本年五月土木主任官會議に於て、自動車運輸事業の經營に關し、道路の費用を負擔せる公共團體に優先經營せしむべき旨の指示を與へられたるを以て、考ふるに六大都市の如き市内一切の

道路の維持修繕の費用を負擔せる市の出願が優先的に免許せらるべきものにして、兩省の御方針は六大都市の場合に於て全く一致せるものと確信す。

更に他の方面より觀察せんに、市内乗入の所謂郊外電車と市内交通を目的とする市營バスとは其の使命を異にし、前者は市外の交通を主たる目的とし後者は市内交通の機能を果すことを唯一の使命とす、大阪と和歌山、京都、神戸、奈良等を連絡する電車は是等の都市を連絡し且沿道住民を關係都市に輸送するを主たるの任務とす、此の任務の遂行上、場合に依りては或る程度に市内乗入を要し、偶々市内交通に參加することあるもそれは從たる業務に過ぎず、都市發展の趨勢益々激しく近世の大都市、超大都市の成立となるに及んでは、此の二種の交通に應ずべき各別の機關を備ふるにあらざれば、市民生活の充實を期する能はざるは、各國の事例に徴して論を俟たざる所なり、然るにこの市外交通機關たる郊外電車會社經營のバスをして、市が巨費を投じて養成せる主要街路上の市内交通機關として、其の任務を果すべき市營バスを排除して之をも獨占せしめんとするに至りては、大都市交通の最近の趨勢を認識せざるの致す所なり、現に南海鐵道會社の經營方針として市外運輸に重きを置く爲に從來沿道市民の怨嗟の聲頗る喧しきものあるの實情は、南海電車本來の使命を誤るものにして、並行したる都市計畫路線の竣工したる場合に市營バスを排斥して更に市内交

通の用に供すべくバス運輸を獨占せんとするは、本來の使命を忘れたる主張に過ぎず、また市民の間には南海電車が長距離に迅速なる運輸を爲すべく必要上直通急行列車の運轉回數を増加せるに拘らず、依然平面交叉に依る多數の踏切を改善せざるため住吉、西成兩區の東西交通に障害を來たせるの現状を摘發し、市外交通機關たる任務を果たさんがため市内の交通上に障害を與ふることを非難するものもあるも、亦一考すべき値あるものと信ず。

更に一步を進めて、今回の南海電車の事例に依り將來各郊外電車が市内に乗入をなし得る理由を以て其權益を保護せんが爲、直ちに沿道都市計畫主要街路上に市内交通の機關たるバス營業を免許すると假定すれば、各郊外電車は沿道バス經營を獨占し、爲に市内交通機關は支離滅裂となり、市民は市内の往來に數回の乗換と、不必要なる運賃の負擔とを強制せられ、茲に市内交通の統制は全く破壞せられ、市民は獨り其の犠牲を甘受せざるべからず。

尙特に本路線に就ては、沿道の西成區住吉區は大正十四年大阪市内編入せる地域にして、當時編入町村の熱烈なる要求は大阪市の中央部に往來する迅速なる交通機關の完備にして、市亦之れが努力を約し爾來年を経ること十星而、市は此間上下水道、街路の鋪設等に相當の費用を投じたるも、交通施設の改善に至りては、難波住吉線の竣工を俟つの外なく、七百餘萬圓を投じ、最近漸く完成に近づきたるを以て、

甲本 勇	東 東	青木 新治	齋藤順次郎
寒川 洋治	油納平三郎	清水太一郎	庄 健一
土井 芳雄	古畑銀次郎	吉村晋次郎	多羅尾雅治
田邊 忠實	中野 甚治	木下 常吉	高木伊佐吉
山口常次郎	松岡金太郎	稻葉 房藏	松田 彌八
寺西小十郎			
【以下幹事】			
井波 義吉	小林 計郎	淺利弘次郎	大矢 庄藏
田中嘉三郎	中澤慎治郎	松浦俊次郎	藤井彌十郎
竹ノ内 勇	辰谷政太郎	植田幸次郎	吉岡 彌市
松本萬次郎	岡崎忠三郎	常久徳次郎	笹島 愛助
樋口 貞三	田中藤太郎	木村 榮藏	岡田 豊一
有光岩次郎	見野末次郎	吉村安兵衛	髭 英男
井坂政太郎	羽間平三郎	山田一太郎	北郷 正三
土田伊右衛門	長尾徳太郎	有山福重郎	川村保太郎
澤竹 宗輝	森野 熊一	大橋房太郎	寺西藤治郎
富田 貞男	吉津 良行	溝淵 春次	田中 藤作
名越民次郎	末吉平三郎	吉村周次郎	米田卯三郎
毛谷村三三郎	近森 麒一	松本 泰輔	改正源右衛門
下村仁兵衛	寺西圓治郎	上村 重助	中井善之助
津熊 宮蔵	中岡 政雄	鎌田 長七	四方熊次郎
軸松倉太郎	岩井要次郎	小島善五郎	木村 篤三
吉本 重光	中田 守雄	辻本富三郎	梅本 敬一
矢森 肇	伊藤勇次郎	北浦 純一	田万 清臣
百百 基臣	中西政三郎	岡本 彌藏	中谷 彌

高谷嘉三郎	淺野藤太郎	森田孫兵衛	岡本貞太郎
西野政右衛門	辻阪信次郎	金野太三郎	鹿田龜之助
寺田嘉代松	奥田 泰治		
【以下理事】			
井上 五郎	高野 保	高士 政郎	田村敬太郎
次田 虎雄	中田秀次郎	山野 平一	八木常太郎
【以下顧問】			
佐々木八十八	森 平兵衛	關 一	飯野 友造
一松 定吉	本田彌市郎	沼田嘉一郎	吉川吉郎兵衛
竹田 儀一	内藤 正剛	中山 福藏	上田 幸吉
山本 芳治	榎谷 實吉	青田 勝明	森田 政義
西尾 末廣	吉津 度	筒井民次郎	紫安新九郎
赤田 雅一	森下龜太郎	上昌益三郎	今井 嘉幸
泉 仁三郎			
【以下理事】			
北區 支部	支部長 齋藤 周吉	副支部長 吉本 彦太郎	同 麻見 徳太郎
此花區 支部	支部長 小田 仙太郎	副支部長 余部 市郎兵衛	同 中谷 郁三郎
東區 支部	支部長 種谷 喜兵衛	副支部長 福井 金藏	同 本出 卯一
西區 支部	支部長 泉 仁三郎	副支部長 加藤 文蔵	同 南方 熊次郎
港區 支部	支部長 簡井 民次郎	副支部長 井出 勉	同 清水 安次郎
大正區 支部	支部長 下村 仁兵衛	副支部長 大井 文右衛門	同 南本 松藏

君道市民は差當り市營バスの便に依り他の市内と同一の恩恵に浴せんことを期待しつつありし際、突如南海バスなる新經營者現はれんか、日々市の中央部に往復する區民は從前の新橋市の境界線上に近き大國町に於て、一々乗換の煩勞と運賃二重負擔とを課せられんとするを聞き、痛憤するも亦故なきにあらず、殊に南海鐵道に免許せんとする知事の副申中には、大國町起點の混雑緩和の爲め數量のバスを容るべき待避場を設くべきことの條件を添加せるやに仄聞するも、これ市營バス延長の場合には全く必要なき所にして、都市計畫路線として一貫したる街路上に故意に交通中斷を計るものとも見られ、編入前の新橋市城の境界線上に新たな障礙を設け、本線沿道の市民は永く差別待遇に甘せざる可らざるに至り、將來の發展を豫想して編入を断行したる精神をも没却せるものと云ふべし。

要之、大都市々内バスの免許に關しては市内交通の本質に鑑み、市内の各地域内の連絡を緊密圓滑にし、市民の交通上の便益を増進するを以て第一義とすべきものなりと信す。

閣下幸に如上の事情を駕と御實察の上、特別の御詮議を以て本願は本市に免許相成候橋御高配相煩度奉願候。

昭和九年八月二十七日

大阪市長 關

鐵道大臣 内田信也殿 (各通)

内務大臣 後藤文夫殿

大阪自治權擁護聯盟成る

これと同時に大阪市會の別働隊たる「大大阪自治權擁護

聯盟」では各區支部を設け市民運動への結束を固むるこゝにあり、豫定の如く二十九日午後二時より市役所に川畑聯盟理事長以下各理事(市會對策委員)顧問たる板野政友、吉川民政各支部長以下在阪各代議士特市部會正副議長ら約五十名參會、各區支部設置に關して協議の結果、(一)支部長にはなるべく特市部會長が任に當るこゝに、(二)支部事務所は各區役所に置くこゝに(三)支部結成後における經費は各支部で寄附金その他により自ら受持つこゝに、その他を決定し各區もそれぞれ支部を結成することにまつた。八日までに決定せる聯盟の役員は左の如くである。

大阪自治權擁護聯盟役員

【理事】 川畑 清藏

【以下顧問】 稻畑勝太郎 堀 啓次郎 野村 徳七

佐々木八十八 森 平兵衛 關 一 飯野 友造

一松 定吉 本田彌市郎 沼田嘉一郎 吉川吉郎兵衛

竹田 儀一 内藤 正剛 中山 福藏 上田 幸吉

山本 芳治 榎谷 實吉 青田 勝明 森田 政義

西尾 末廣 吉津 度 筒井民次郎 紫安新九郎

赤田 雅一 森下龜太郎 上昌益三郎 今井 嘉幸

泉 仁三郎

【以下理事】

井上 五郎 高野 保 高士 政郎 田村敬太郎

次田 虎雄 中田秀次郎 山野 平一 八木常太郎

衛生保健施設などなすべき職能多く、交通營業のみに没頭は不可能である。

四、大阪の各郊外電鐵は現に市内交通の重要責務を帯び、市の交通運輸に絶大の貢獻をなしつつあり、ゆゑに市は市内交通獨占の理論に偏せず市はむしろ市内の交通に止め、郊外電鐵および乗客バスの都心乗入を許し圓通に連絡、協調し二重投資、二重乗換などの不合理を除き市民の便益を計るべきである。

五、難波、住吉間は明治十八年以來すでに五十年南海鐵道の獨力開拓にかゝる路線で、この區間の鐵道収入は實に全収入の約三分一に達し眞に生命線である。

六、難波、住吉間が生命線なるがゆゑに南海鐵道すでに住吉—天下茶屋間の複々線工事を終りついで難波—天下茶屋間も着手すべく用地買収その他準備に努力しつつあり、一方電車の運轉回数も昨年六月十五日の時刻改正以來増設し、乗客の利便を計つてゐる、南海鐵道にこの區間のバス營業を許さるるならば、鐵道と巧みに相互連絡し市營バスの企及し得ざるサービスを提供すべく確信してゐる。

しかしこの聲明書は、要するに杜撰極まる材料を根據として屁理屈を並べた一片の空論であつて、ますます南海バス主張の理由の如何に薄弱なるを暴露せるに過ぎなかつた。これについては大阪府有志の發表せる『理由なき南海鐵道會社の聲明書』は痛烈にこれを攻撃して居る

天王寺區支部	支部長 松本泰輔	副支部長 小出善兵衛	同 吉田未知一	同 山本伊兵衛	支部長 吉村安兵衛	副支部長 浦谷勇	同 本田友衛	支部長 森本晴吉	副支部長 弓場庄兵衛	同 中道常松	同 近藤鶴松	同 杉山常吉	同 鈴木光一	同 北郷正三	支部長 近藤一	副支部長 八木常太郎	同 光在秀太郎	同 本田彌市郎	同 土田伊右衛門	支部長 北後眞治郎	同 長谷川彌一郎	副支部長 藤木晋次郎	同 林清治	同 連憲一
--------	----------	------------	---------	---------	-----------	----------	--------	----------	------------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	------------	---------	---------	----------	-----------	----------	------------	-------	-------

旭區支部	支部長 寺西圓治郎	副支部長 徳永佐十郎	同 杉田助市郎	支部長 山田定治郎	副支部長 森田政義	同 吉川吉郎兵衛
------	-----------	------------	---------	-----------	-----------	----------

南海鐵道會社の聲明書

しかるに南海鐵道は九月一日に至り從來の沈黙を破り寺田社長の名を以て長文の聲明書を出し、鐵道、内務兩省、大阪府市當局および府市會議員その他關係者に發送した。聲明書の要旨は左の如くである。(九月二日大報)

一、大阪府知事の副申は昭和六年現行自動車交通事業法に關する條の附帯決議および昭和八年二月鐵道省監督局長の依命通牒を基礎としたもので、難波、住吉線バスが現に營業せる並行鐵道軌道營業者に優先免許せらるべきは極めて明白である。

二、行政廳たる市の本分と一交通事業者たる市とは截然たる區別があるべきでバス營業者たる市は單に一交通事業者に止り民間企業者と何ら差異がない、現に市内の市道路上に民營の青バスも運行してをり、殊に問題の國道十六號線は市内局部の交通のみを目的とするものでない。

三、市の交通營業を市の財政上から見るも市は道路、港灣、上下水道

實行委員らの二省への陳情

大阪難波、住吉間のバス問題は會社が聲明書を發して俄然攻勢に轉じたので、これに對立すべく陳情のため上京した大阪市會實行委員川畑市會議長、山野副議長以下市會議員廿七名の一行は、三日午前九時半鐵道省に内田鐵相を訪問、喜安次官、前田監督局長列席の上市側の主張を縷々説明せし市に對し免許されたき旨を懇請、これに對し鐵相は「目下本問題は事務當局で折角調査中だからその結果を待つて決定するつもりである」と答へ、一行もこれを諒しして會見十五分で辭去した。一行は引つゞき内務省に丹羽次官、廣瀬土木局長、新居道路課長を訪問、同様陳情し更に午後二時官邸に内相を訪問陳情した。(九月四日大報)

青バスの既得權問題

難波住吉線バス問題が紛糾を重ねてゐる折柄、大阪乗合自動車株式會社が、創業當時の古い文書により問題の難波住吉線はもろろん都市計畫による市内主要二十路線はすでに同社營業が許可されてをり、既得權があるとの聲明書を發表するごまごまに當局に對してこれが運輸許可の運動を開始するに至つた。

即ち同社の聲明によると創業當初の大正十二年七月營業路線の追申
出願し、大阪府知事は同年八月三日營業許可の指令を發し且つ注意
事項として「差當り交通上最も必要とする部分並に市内道路の比較
的良好なる部分に限り速にこれを開始し、地歩確立するに伴ひ序を
逐うてその擴張發展に努めらるべし」との示達があつた、しかるに
その後右營業路線のうち一部の取消があつたが、大國町―住吉公
園ほか十九路線は當然同社の既得權で爾來路線の状況がバスの運行
に適しなかつたので運輸開始に至らなかつたといふのである。

これにつき同社では辯護士岩田宙造、松本丞治博士の意
見に基づき、本年二月更に運輸開始の出願を行つてゐるので
こんごのバス問題を機に同社では俄に運動をはじめたもの
やうである。之につき府當局では果して既得權が現存す
るものが否か目下慎重研究中で問題の市、南海競願の難波
住吉線は全然別個の問題として考究中なり(九月六日大報)

その廿路線といふのは左の如くである。
肥後橋―昭和橋▲大國町―住吉公園▲蒲生―空心中―扇町―阪急前
▲勝山通三丁目―猪飼野八丁目▲松屋町筋▲蒲生―今里―今川▲平
野元町―股ヶ池▲澤上江―野江―森ノ宮▲六軒町―上福島▲常吉町
―傳法―野田阪神▲秀野町―千島大橋―北泉尾三丁目▲傳法町―市
岡中學―三軒家▲千舟橋―高尾町▲七條通―本田―川口町▲堂島大
橋―大仁▲小難畑―今宮職工學校▲千本松濱―天下茶屋―松虫▲芦

原橋―住之江公園▲紫谷町―粉濱本町▲中津―田箕橋―江戸堀上通
しかるに大阪バスの持ち出した市内二十路線のいはゆる
「大バス既得權」が果していまでも生きてゐるか、或は殘骸
にすぎないか、その決定は今後の問題として現在交通課の
台帳にはこの既得權路線が全然書き込まれてないことが判
明したので、未開通路線の運輸開始の願書に接した交通課
では俄に古い文書の棚渡へをして、やつと大正十二年大バ
ス創業當時の「原簿」を引ばり出して調査したところ、願書
には營業路線の區間も駐車場相互間の距離の明記もなく、
たゞ「添付色刷地圖の都計路線」にあるのみで、その地圖
も一般に頒布されてゐる都計地圖に出願路線を明示する書
込みもなく地圖そのまゝである。

しかるに當時これにもとづいて免許されてゐるのであるが、それに
してもどうして交通課の台帳からこれらの免許路が消え失せたか
問題であるとともに、今日既得權ありといふ路線に同じ大バスが新
な營業願を提出(その後これを取下げ難波住吉線運輸開始を願出た
が)したのも解せられぬことである、しかしこれについて大バスは
會社内部の單なる手違ひであつたと稱し六日も坂本同社常務、中川
支配人は府廳に出頭、交通課にその立廻を述べた。(九月七日大報)
かくして、大阪府當局では右の二十路線の有効無効につき

慎重協議してゐるが、何分現在の交通情勢甚だしく事情
を異にする十二年前のことであり、しかもその間に會社は
同じ路線に對して新規の出願をなし、本年二月既得權の申
出でこゝもその願書は取下けたが、すでにその中には下
味原今里間その他二三の路線をその新規の出願にもこづい
て得てゐるなど、會社にも自ら既得權を放棄した如き矛盾
があり、問題をますます不明瞭な域に投じてゐる。

その上昨年十一月には自動車交通事業法の改正が行はれ
從來地方長官の自由裁量で營業の許可が出来たものが鐵道
省の主管に移されてゐるので府當局ではいよゝ裁斷に迷
つた結果、本省に伺ひを立て指揮を仰ぐこととなり、重村
府交通課長は先ごろこれらの書類を携へて上京、喜安鐵道
次官、前田監督局長、早川陸運課長らに報告したところ本省
でも前例のないことゝして速斷を避け慎重研究することとな
つた。(九月八日大報)

驚くべき計算の相違

いよいよ紛糾の渦の擴大して行く大阪難波、住吉線バス
問題は最後の裁斷の鍵を握る内田鐵相が鐵道省監督局に命
じて問題の路線を中心として市營バスおよび軌道經濟と南
海の乗客收支状態の調査を開始するにいたつたが、この數

字的調査の結果こそ相争ふ市及び南海の運命を決する重要
なる基礎をなすものとして、兩者ともに血眼的の關心を持
ち、南海側は曩に發表した聲明書において難波住吉間は同
社の生命線で總乗客收入(最近一ヶ年六百三十六萬圓)の約三
分の一(二百十二萬圓)は實に同區間から生れる收入で市營
バスによつて五割(半額約百萬圓)の收入減を來すに稱せる
に對し(但し南海は聲明書に右の數字を明示せず)市側は鐵道省
に對し「その宣傳の餘りに大袈裟にして素人を迷はすの甚
だしきものに有之候」を左記の數字的資料を提示し、結局
南海が難波住吉間に於て市營バスによつて被る一ヶ年の減
收推算額は僅かに七萬三千三百廿圓に過ぎず、よつて南海
が難波住吉間を「生命線」に稱するは全然當らぬと斷じた。

南海の難波、住吉間乗客數、その收入および各線の率

一、南海の昭和八年中の總乗客數(但し同社阪堺線、上町線、平野線
の各軌道線を除く)は六千九百六十八萬四千八百五十三人、このう
ち問題の難波、住吉間の乗客數は二千六百十九萬八千八百一十二人と推
算、すなはち全線總乗客數の三割七分六厘に當る。

二、次に同社の同年中の右の乗客總收入は六百三十六萬二千六百六十
圓、うち難波、住吉間百十三萬三千七百七十七圓と推算される、すなは
ち總收入の僅かに一割七分八厘に當る、かく難波、住吉間が乗客率

の多い割合に収入率の少いのは區間が短いのと、安い定期券の乗客が多いためである。

難波、住吉線市営バス乗客数およびその収入見込

- 一、この區間に市営バス一時間二十回二百八十回運轉するとして一日平均乗客六千七百八十八人、一年に二百四十四萬八千四百二十人、この収入一日平均四百二十四圓、一年十五萬四千七百四十二圓
- 二、右の一ヶ年の乗客總數は現在の市営バス補助町一、天下茶屋間および西濱一住吉公園間の自線から乗客七十五萬五千五百七十七人に南海から奪ふものと推算される百六十九萬三千三百十三人とから成るもので、問題は右の南海から奪ふ約七十萬人の乗客である。
- 三、しかし右と市営バス一ヶ年の總収入十五萬四千七百四十二圓のうち、十一萬五千八百四十四圓は南海から奪ふ収入で、つまり南海は一ヶ年これだけ減収をみるわけである、これは同區間の市営バス一人當り収入六錢三厘二毛を南海から市営バスが奪ふ右の乗客數に乘じて得た數字である。
- 四、しかし南海の難波、住吉間は短區間で賃金も、定期券も安いために市営バス乗客一人當り収入六錢三厘二毛に對し、四錢三厘三毛と見積るから、右の十一萬五千八百四十四圓の減収よりもつと少い僅かに七萬三千三百二十圓(南海が奪はれる右の乗客數に四錢三厘三毛を乘じたもの)しか減収にならぬわけである。(九月七日大報)

いよく市民大會

紛糾の渦を擴大しつゝある大阪難波住吉線バス問題に對する大阪自治擁護聯盟主催の「自治擁護、知事副申反對、市民大會並に大演說會」は八日午後六時から大阪中央公會堂で市民大衆約三千名來會して開催された。

定刻井上市議開會を述べて大演說會に入り、息詰る緊張の拍手のうちに市議次田、高木、百々の諸氏、森下(龜)元代議士、神戸市會から應援にかけつけた前田同議長、森田政友會代議士ら交々起つて

「二百六十萬市民の福利重きか、一營利會社たる南海の利益を擁護すべきか、誤れる大阪府知事の副申は須らくこれを取消さしめ大阪交通百年の大計たる交通統制と自治擁護の大局的見地から難波住吉線「この一線」を死守せなければならぬ」

と熱辯を揮ひ、場内の氣勢漸く白熱化する午後八時、いよく市民大會に移り、山野市會副議長司會者となつて議長席に川畑市會議長を推し、左の宣言を東市議、決議を八木市議がそれら朗讀滿場の拍手裡に可決、ついで川畑座長より本問題の實行委員十五名を推薦し、うち五氏は可決されたる宣言決議書を携行即ち夜上京、鐵道、内務兩省に陳情すべきことを報告し大會を終つて引續き演說會を開き、上田

政友代議士登壇したところ、川畑座長がある事情を顧慮して上京委員の氏名を會衆に告げなかつたことからも突如會衆の一角から氏名を明かにせよと迫り、はては演壇下の机の上をかけ上り數名の者が演說をはじめ、滿場總立ちとなつて騒ぎ出したが、所轄天滿署員の活動に漸く秩序を取戻し上田、沼田、中山、一松各代議士それら熱辯を揮ひ、最後に元大阪市會議長泉仁三郎氏の發聲で「大阪市萬歳」を三唱、同九時四十分閉會した。かくて上京委員たる同聯盟の西成區支部長吉川民政代議士のみは上京を取止め、他の區支部長本田民政代議士(東淀川區)筒井元代議士(港區)泉元市會議長(西區)寺西前市議(旭區)の四氏は多數市民の見送りを受けて同夜十時三十八分發列車で東上した。

(九月九日大報)

なる發展、圓滿なる都市自治の成果を破壞するものにして、大阪市

三十餘年の交通市是を蹂躪し、乗換の煩勞と交通の混亂、運賃の二重負擔を強し、一營利會社の利益擁護の前に多數市民を犠牲にせる一大失敗なりと断ぜざるを得ず、吾人はかかる府知事の地方行政の任に在るを憂懼せず、よつてこれを絕對排撃し、本路線に南海

バスの進出を阻止擊退し、本市営バスの免許速成を期すとともに、今や全面的に本市を排撃しその權益を奪取せんとする各郊外電

鐵の反省を促し、その施設の改善整備を要求せざるを得ず、あゝ大阪市の自治、交通權益、その危機に瀕せり、晨に北門を陥され、夕

に南關その護りを失ひ、東門またその死命を制せられんか、本市の財政計畫、市民の福祉便益何をもつて保全することを得ん、大大阪

市百年の大計また何をもつて確立するを得んや、正にこの背水の

一戰こそは、全市交通權益の確保と自治擁護の聖戰なり、吾人は断

じて邁往、その目的の貫徹を誓ふ、よつて茲にこれを宣言す

決 議

一、大阪市の自治權益を蹂躪破壊せんとする何ものをも排撃す

一、難波、住吉線の南海バス乗入に絕對反對し大阪市営バス開通の速

成を期す

一、大阪市交通權益の保全を死守し私營電鐵に對しその施設の改善整

備を要求す

右決議す

昭和九年九月八日

大大阪市民大會

結 び

以上は實に新聞記事その他の材料によつて市營バス問題の經過と真相を略述したものであるが、若し煙幕の裡に何物か躍つて居るごすれば本文は真相でなくして皮相ごいふごことになる、しかし恐らくそんな事はなからう。傳ふるごころに據れば鐵道省では市營バスの許可によつて南海鐵道の受くる經濟的影響及び依命通牒の解釋の調査に時を要したのであるが、今日ではこの調査も一段落を告げ鐵道大臣の裁定を俟つのみごなつて居るから、本問題も案外早く解決するものご見られて居る。しかし一方では南海鐵道も中央において必死の運動を續けつゝあり、郊外各電車も同情的聲援を與へおるものご如く、それに青バスの既得權問題も絡んで來たのだから、鐵道大臣の裁決は案外手間取らないご限らぬ。しかし、今回大阪市長と大阪市民の反對によつて(一)大阪府知事の副申には大なる手拔かりありし事(二)南海鐵道側の生命線云々の悲鳴は全く計數上の基礎を有せざるものなるごころが鐵道省においても十分明白ごなつたやうであるから、この問題に對し政府ごしても市に不利なる裁決を下す如きごころはよもやあるまい。たゞ物事は理屈通りには行かないのが世の中である。その間に如何なる

力が働いて政府當局を動かすかも知れない。吾等市民は政府當局の公平なる裁斷を信頼するものであるが、油斷は大敵である。吾等市民は「自治權擁護」の大旗の



阪東なる聲を發する市民大會

下に、飽くまでも結束を堅くし大なる決心ご覺悟を以て、目的の達成に邁進するごころがなくてはなるまい。(昭和九年九月九日稿)

本問題に對する諸新聞の論調

大阪朝日新聞(昭和九年八月十日)

知事の副申は取消せ

交通統制の根本解決を望む

大阪市の都市計畫道路の一部である難波住吉線の完成をまつて、市はそれに市營バスを通すつもりで、鐵道、内務兩省へ、府を通じて出願中のごころ、最近に至つて府知事の方では、かねて市と鐵道の形になつてゐた南海鐵道直營のバスを許可するやうに主務省へ副申してゐることが暴露して、市政界は聾耳に水の衝撃を與へられ、全市會が一致結束して、市民の交通權益擁護に奮起せんとし、市會選出の都市計畫地方委員は連袂辭職するといきまき、市長、電氣局長その他は中央に陳情に出かけ、大さわぎを演じてゐるが、これは、市會議員や、市理事者だけではなく、市民全體の利害と

密接な關係をもつた問題であるから、成行如何については、一般市民も深甚の注意を拂はなければならぬ。

二

まづ市民の立場から見ると、千二百萬圓といふ莫大な市費を投じて開業した都市計畫道路上のバスの競願において、市營を認めず、道路開業上一厘の負擔をもしない鐵道會社の私營バスを許可するといふことはいかに、市民の公益を無視した非合理的の沙汰である。率直にいへば、市民の負擔において、私設鐵道會社をまうけさせようとする腹とよりは解されない。府知事の副申にいかなる理由がつけられてゐるかはわかないが、いづれにしても、市民一般の常識上ゆるされぬことである。昭和四年八月時の柴田府知事が、大阪市内における自動車路線に關し、「將來市内のみに止まる問題については、市の優先的地位を認め、

市がこれを経営する意思なきか、または著しく一般の需要に合致せざる場合の外、市以外にこれを許可せず」と言明してゐるのは、一般常識を具現した方針として、何人も是認するごころであり、正にその通りに遵守されるものと期待しつゝあつた矢先き全然この通念に反し、市民の公益を度外視した現府知事のごつた措置に對しては、一般市民のいたく心外とするごころである。

三

本路線上には、竣工の曉、市電を延長しかつ高速度交通機關をも開通するつもりで電氣軌道經濟から約二百三十八萬圓、高速度鐵道建設費から約六十六萬圓、合計三百四萬圓を分擔支出してゐるがこれは本路線上の交通機關は、すべて市の公益をもつて獨占出来るものとの確信のもとに計畫されたことは明かであつて、もし府知事の副申通り、こゝに有力なる民營バスの競争者が突如として出現するやうなごころがあつては、市電經濟も、高速度鐵道經濟も、殆んど致

命的打撃をうけて、現在の赤字の上墜りをする結果となり、市としては折角の目算が全くはづれてしまふわけである。平生は極めてのんきに構へてゐる理事者たちが驟起するのも當然である。また法律上から見ても、府知事の副申は、獨断に走り過ぎた嫌ひがある。即ち大正八年の道路法第十七條の後半には「但し勅令を以て指定する市に於ては其の市内の國道及府縣道は市長を以て管理者とす」とあり、市長を管理者とする市内の道路上にバスの經營を認可するに當りて市長に一言の相談せぬといふのはいかにも不可解な話である。知事には副申權があり監督權があつても、かゝる獨裁權はないはずである。

四

吾人は、市民の公益を擁護し、かつ府市政の平和を維持するために、少くとも本路線上には府知事の副申を取消して、民營バスの代りに市營バスを通して然るべく、同時に、平素からやかましくいはれてゐる

交通統制の問題を、この際根本的に解決するやう眞面目な努力がほしいと思ふのである。交通統制委員會なるものはあるやうだが、一向に何ら權威ある對策をも考究せずたゞ漠然たる政治的存在に止まるがために肝腎の場合に府知事から度外視され、奪も權威を發揮することが出来ないものである。尤も一部論者のうちには大阪市のときあんなにサーヴィスの悪い市營獨占なら、交通統制は御免だとの説もある。この點は吾人も數次論じておいた通り、是非ともロンドン市の交通統制などを模範として、速かに根本的改善方法を講じなければならぬ。今それとこれとは問題を異にするとはいへかたてこの覺悟のもとに市理事者が努力してゐたならば、或は今次のごとき見送られたる問題も起らずにすんだかも知れないのである。

無視された市民の公益

知事の奇怪な副申理由

(大朝八・二三)

ておく。

二

まづ知事のいふところは、徹頭徹尾、一私營會社たる南海鐵道の既得權と利益とを擁護するにあつて、一言も、大阪市といふ自治團體に屬する二百五十萬市民の權益と利便とに及ぶところのないのは奇怪千萬である。南海鐵道のために辯ずること、實に親身も及ばぬほどに至れり盡せりで、あらゆる方面からあらゆる理由を漁り盡して来た形である。大阪市に對してもこの萬分の一だけの親切氣さへあらば、年度のやうな問題もきつと起らなかつたであらう。即ち南海バスを許可することは、國家のためであり、無用の競争を防止することであり、資本の浪費を省くことであり、鐵道省の方針に合致することである。これに反して、市營バスを許可することは、既設會社を無視することであり、私營會社に重大なる影響を及ぼすことであるといふのだ。しかし南海鐵道は、遠く和歌山市に延長して、都

市聯絡上の幹線として主要の役目を果してゐるので、あへて難波、住吉間のみによつて立つてゐるわけではない。この路線上に市營バスを通はすことによつて南海鐵道の被る損害よりも、南海バスを通はすことによつて市の被る影響の方が、遙かに重大でなければならぬ。にも拘はらず、市營バスを許可するときは、直ちに南海鐵道の死命を制するがごとく誇張し、市が市民の負擔によりて莫大の經費を投じたることをも、道路の管理權が市長にあることをも、大阪市民は夙に交通機關の市營主義を維持し、交通統制問題をやかましくいつてゐるのも要するにこの市營主義を一貫せんとするがために外ならないことをも、一切顧慮するところなく、一私營會社の既得權と利益のみを驚くほど用意周到に支持し、擁護せんとするのは、いかなる義理合ひによるのであるか。到底吾人の常識を以ては理解し得ざるところ、知事が公言する副申の理由は結局いよいよこの點に對する疑惑を深むる

一

大阪府知事が、莫大の市費を投じて開業した難波、住吉間の都市計畫路線上に、市營バスを拒否して、南海鐵道の私營バスを許可すべき副申をなしながら、その理由を示さないのは、頗る公明を欠く態度であつたが、十一日大阪府會各派幹事會の席上、遂にそれらしいものを公表した。ついで見るに、過去において發せられた鐵道省の「指示」や「依命通牒」などをひつぱり出しその字句の末節を詮議して、強ひて、あとから附會した理窟のやうで、漫刺たる大阪市の生命と脈絡あるこの場合の活きた實情には一向に即せぬものである。一言にして掩へば、副申の理由を明白にせんとして測らずもむしろその理由なきことを明白にしたものであつて、これでは、今まで副申に賛意を表しつゝあつたものさへも、決定的に反對せざるを得なくなる。一々眞面目に反駁の價值なきものと思ふが、市民の總意を代表して、今一應吾人の所見を述べ

ばかりで、綱紀肅正についてのデマまでが飛び出すのも當然だとさへ思はれる。

三

知事のいふがごとく、既設會社を無視することは、無論避けなければならぬ。しかしながら、それがために、大阪市といふ大なる公共團體の既得權や利益を無視して、いといふ理由は成立しない。市といふ公共團體を軽く取扱つたわけではなく、十分考へてやつたことだといつてゐるが、いかなる點において二百五十萬市民の共通利益を考へたか。それらしいものは、どこにも現はれてゐないではないか。吾人はむしろ私設會社の既得權を權に、公共團體の權益が全然無視され、公共團體の權益を犠牲にして、私設會社の權益を擁護するに細心周密を極めてゐるのに驚く。その極、知事は遂に、南大阪の開發發展は、市の種々の都市的施設のおかげであることを忘れ、配當に急にして線路の改良事業などを餘り省みざる南海鐵道が、今なほ、過譽地帯を路面

のまゝに縦走して東西の交通を妨害し、却つて局部的發展に支障を來しつゝある事實をも忘却し、南大阪の開發發展を南海鐵道の功績に歸するが如き口吻までも弄して、他人の嗤笑を招かんとしてゐる。要するに知事の公表する副申の理由は、昨日も論じておいたごとく、副申を取消す理由とこそはなれ、これを正當づける理由には少しもならないのである。

四

なほ一言しておきたいのは、大阪市の交通統制委員會の意味する交通統制には、無條件に賛成しかねるのであるが、この問題に關係する限りにおいては、そのまゝ受容れて好ささうだといふことである。すなはち該路線上に南海バスを通はすときは、同一系統の聯絡なき短區間の孤立が、市民をして市の中心部との交通に乘換の面倒を感ぜしめ、かつ料金の高くなるおそれをも伴ふ。乗換の面倒を省くこと、料金を低廉ならしむること、は、實に交通統制の二大

眼目でなければならぬといふ點から見ても、知事の副申は、市内の統制を紊り、市民の利便を度外視した非常識の措置だといはなければならぬ。

大阪毎日新聞(昭和九年八月十二日)

市バスと知事の副申問題

大阪市バスの問題は府知事の反對副申に關して、白熱化しつゝある。大阪市が七百二十萬圓を投じて造つた都市計畫道路難波住吉線が完成したので、市ではかねて出願中の該路上市營バスの運轉許可を要請したが、一向許可の指令がなく、その裏面には「該道路には競願者たる南海鐵道のバスを許可すべきものである」との府知事の副申が鐵道省に送達せられてゐる事實のあることが明かになつたので、市側は事の意外なのに驚愕し、今の騒ぎとなつたのである。事實市が巨資を投じて新造した道路に、市

の車の運轉を許さず、その築造と管理とに關係のない會社にこれを許すのは常識では想像し得られないことである。

知事の副申の理由は、南海鐵道が彼の方面の開發に功績があつたこと、該道路に市營バスを許す時は、會社の經營が困難になること等を擧げてゐるといふ。しかし彼の方面の發達には、道路、電燈、上下水道等市の施設の力も甚だ大なるものあるを知らねばならぬ。また幹線道路のバス經營を他に奪はれる時は、市電の經營が一層困難となり、隨つて大阪市の財政を窮せしめるに至ることも忘れてはならぬ。市民より税金を徴して道路を造り、これが利用權を他に取られては、市の經濟は立ち行かない。

交通統制よりいつても、これを市に運轉させる事を利用とする。昭和四年、時の柴田大阪府知事が、「將來大阪市内にのみ止まる自動車線路の問題については、市の優先的地位を認め、市がこれを經營する意思なきか、また著しく一般の需要に合せざる

場合の外市以外に之を許可せざる」旨を決定したのは妥當なことであつた。縣大阪府知事がそれにもかゝらず、この副申を送達したのは全く首肯し難いところである。

誤れる解釋

依命通牒の意義

(大報八、一八)

大阪市バスの許可問題に關して、鐵道省の「依命通牒」が盛に論議せられてゐるがこれは決して面倒な問題でない。大阪府當局は、昭和八年二月二十四日附鐵道省監督局長から縣府知事宛の依命通牒に、「地方鐵道業者または軌道經營者の沿線における一定の路線による自動車運轉事業を免許する要ある場合において、該地方鐵道業者、軌道經營者と然らざるものとの出願を競合したるときは前者につき詮議すべし」とあるのを楯に取り、大阪市を「然らざるもの」として南海鐵道のバス許可の副申の理由を理窟づけようとしてゐるが、これは誤りである。元來この通牒は、郊外電車等の場合に

從來その沿道の交通事業に何等の關係を有しない、いはゆるやまかん出願者の濫出を防止せんとする主旨に出たものであつて、今回の如き市と會社の許可が市内において競合せる場合に適用すべきものでない。しかも大阪府は堂々たる軌道經營者たる以上通牒の文句から見ても「然らざるもの」としてこれを排除する理由は毫もない。

なほ本年五月内務省で開かれた土木主任官會議の指示事項「自動車運轉事業の經營に關する件」の「道路を擴張しこれが費用を負擔したる公共團體がその道路上において自動車運轉事業を經營せんとするもの近時漸く多からんとす、よつてこれが助成監督については財政ならびに交通その他諸般の事情を斟酌し適當に措置せられた」とあるのに對し、武井道路課長から指示の主旨は「府縣町村が多額の經費を支出して改良した道路の上に自動車運轉事業を經營せんとするものがある場合には、その費用を負擔した公共團體に經營せしめるよう措

置されたい」といふ意であると説明してゐるに徴しても、今度の難波住吉線のバスの運轉の如きは、當然これを大阪市内に許可すべきは一點疑のないところである。

さらに昭和四年八月柴田前大阪府知事が「將來市内にのみ止る問題については市の優先的地位を認め市がこれを經營する意思なきかまたは著しく一般の需要に合せざる場合のほか市以外にこれを許可せず、たゞし私營を許可する場合においては期限を附する方法を採らんとす」旨を公表してゐるのは市民の記憶に新なところであつて、これによつて見ても市内バスについて市に優先權のあることは明かである。

しかるにかゝる明々白々の道理があるにかゝはらず「依命通牒」の如きものを曲解して副申を理由づけようとするは、屬實の言を聽いて、施政の大局を誤るものといはなければならぬ。南海バス許可の副申の正當なることを主張するにあつては、依命通牒の如きは問題にならない。宜しく人

をして首肯せしめるに足る理由を以てすべきである。

大阪時事新報(二月九日)

バス乗入問題

明朗なる裁断を期す

大阪市の第一次都市計畫路線——難波住吉間に市バスを併して、南海バスを許可せんとした府當局の副申に對して、俄然大阪市側に猛烈な反對運動が起り、昨二十二日には緊急市會までも開き府鐵道内務三當局に於ても反對の意見書を瀧場一致可決した。蓋し大阪市としては大電買収以來の興奮振と云ふべきであらう。然らば何がかくも大阪市側をして憤激の渦に突入せしめ、市會の意見書を可決せしむるに至つたか—その原因は一にして足りないが、そもそも此道路は昭和二年頃から西成區民の血の出る様な熱烈な要求に依つて出来上つた路線であり、大阪市が高速軌道の豫定線を決した際もこの難波住吉方面への延長を一日

も遅に實現せられんことを迫り、市當局も豫定を繰り上げて第三號線たるこの區間を第一號線の完成と同時に竣工せしめる様變更した程であつたが、更にこの路線の完成次第市バスの延長を期待する眞摯な要求を持つてゐたのは事實である。

然るに市民の借金と沿道區民の受益者負擔金約千萬圓を投じて漸く完成したと思つてゐる矢先、こゝへ南海バスを許可すべしとの府當局の副申が主務省に提出されたのであるから、區民と市側が承服しないのはこの路線の成果から見て當然であると云はねばならぬ。この歴史を深く考究することなく、或ひはこれを知りつゝなほ府當局が簡単に鐵道省の依命通牒と民業保護を理由として南海に許可せんとする副申を提出したのは、何としても輕率の誹を免れまい凡そ交通統制上の論議或は依命通牒の解釋乃至は民業保護の是非の議論はともあれ、若し府當局の副申の如く南海バスが難波住吉

線中特に大國町住吉間を限つて許されたとすれば、西成、住吉兩區民が市の中央部を往來するに際し、二つの異つた自動車を利用するの他はなく、その乗り換へを強要せられ、運賃は二重の負擔を餘儀なくせられるこれは亦他の大阪市民が西成、住吉兩方面への來往に際し同様の不便と不當の負擔を蒙るのである。民業保護の必要なること今更ら贅言を要しないが、かくの如き不便と二重の運賃を市民に負擔せしめる必要があるであらうか、何故に大阪市民はこの犧牲を要求せられねばならぬ義務があるのであらうか。

遑論、この問題に對する最後の解決は鐵道、内務兩省の手にある。明朗大臣として現内閣の花形役者たる内田、後藤兩大臣が果して如何なる裁断を下すかは冷静なる態度を以つてこれを今後待つべきである。然し前記の一點に對する明快なる解答が示されない限り市民の興奮と輿論の沈靜は恐

らく望み得ないであらう。唯こゝに一言したきはこの問題の惹起以來、いはれなき批評が縣府知事個人に對してなされてゐることである。牧民間として名聲高き氏に對し

てかゝる私評は斷然さくべきである。同氏を知る市側の首腦者中にも、府當局今回の措置は恐らく下僚の處置に出たもので、昨夏のゴースト事件と云ひその責任の

みを云々せられる同氏に同情を表してゐる者がある。況や綱紀問題の伏在を云々するが如きは傳統を誇る大阪市民の口にすべきことではない。

難波住吉線バス問題日誌

- 四八日 「市營バス出願中の難波住吉線は南海バスを許可の第一候補に推した模様なり」(大朝)との縣大阪府知事の副申内容漏れ、之が俄然問題の導火線となり、電氣局長上京す。
- 六日 午後一時急進都市交通機關統制委員會を招集。岸本運輸部長より事情を聴取し、協議の結果、局長歸阪を待ち、十四、五日頃陳情委員が上京することとなる。△重村府交通課長副申の標準を語る。(大毎)
- 七日 午後十時五分局長歸阪、仍て本省の意圖が八、九日の各新聞に公表さる△西成區選出の府市議員等は府廳に知事及び交通課長を訪ひ陳情するところあり。
- 九日 平塚局長内務、鐵道兩當局の意圖を統制委員會に報告、對策を講ず。△局長府知事に對し「反對運動を起す」旨通告す。△午後九時半梅田發、市長、局長陳情書を携へ上京。
- 十日 上京中の市長、局長、鐵道省にて嘉安次官、前田監督局長、早川陸運課長、内田鐵相の順に會見陳情す。△市長後藤内相を
- 訪ひ市の立場と事情を説明す。
- 十一日 市長、局長内務省に丹波次官、廣瀬土本局長、新居道路課長田中事務官等を訪問し、事情を説明、陳情す。△縣知事、府會各派幹事會に對し本問題に對する知事の立場を説明。
- 十二日 岸本運輸部長上京。
- 十三日 市長、局長、河田内閣書記官長と會見。△西成區民、區内四ヶ所に於て知事糾弾演説會を開催。△府市會兼任議員よりなる協和會は府廳に於て對策を協議す。△府會民政會は總會を開き本問題に付き「適宜に善處する」ことを申合す。
- 十四日 市長、局長歸阪。市會各派幹事會に統制委員の本問題協議會に臨み今後の運動方針に付き意見の交換を爲す。△膠着中の加々美助役急遽上京、丹波内務次官等と會見、今後引續き在京の上一切の作戦に當る。△西成區民三百名の陳情團、府知事に面接、不信任状を突付け、更に市廳に至り、市長、局長を激勵す△川畑、山野市會正副議長は六市議員の實行委員第二班上京十五日 住吉區交通機關完成促進期成會會長山田定治郎氏ほか三名は市長を訪ひ、區民約五百名の調印付の陳情書を提出す△府市協

和會、大阪市選出代議士十三名を招き朝日ビルに協議會を開く。△神戸市會前田、西川正副議長來阪、本問題に付き應援を申出す。容約五大都市と提携應援の機運萌す。

十六日 上京中の川畑、山野市會正副議長及び上田、本田兩代議士、市議等廿餘名の陳情團は松村都計畫課長、内田鐵相を訪問陳情す。△京都市議四氏神戸市の飛楯により來阪應援を約す△阪神、阪急、京阪、大鐵、南海、阪和、大軌の各郊外電鐵運輸部課長等當局電氣クラブに集合協議、南海應援に乗出す。

十七日 大軌、三木運輸副部長、大阪郊外各電鐵を代表し重村府交通課長を訪ひ、同協議會の經過を報告、副申支持を申出す。△上京中の實行委員第一班歸阪、直に理事者側と協議、情勢尙前途樂觀を許さざる模様なり。

十八日 市會各派幹事、實行委員及對策委員の綜合協議會開催さる△鐵道、内務兩相大阪府知事宛の意見書内容、緊急市會開催の日時、意見書議決後における實行方法等に付き協議す。△對策委員十七市議は「大大阪自治擁護聯盟」創立世話會を開く。△神戸市より本問題に付き四大都市（東京を除く）の應援參加打合せ終了の旨照會あり。

廿日 平塚局長、菊池名古屋電氣局長より本問題に付激動的公文書を受く。△大阪バスの坂本常務、鐵道省に次官、局長を應訪して本問題に付「獨自の路線」を懇願。△西成區大通會外廿一町

二十八日 岸本運輸部長上京、鐵道同志會、電氣協會、鐵道協會を訪問す。

二十九日 自治擁護聯盟の支部設置協議會は午後二時より市役所内委員會室に於いて開催、上田、本田兩代議士を初め顧問、各區特市同盟會會長等四十名出席す。△南區選出市議員村安兵衛氏を中心に同區の自治擁護聯盟支部設立に關し委員會を開き、支部發會のトップを切る。△上京中の平塚局長は内務省に廣瀬土木局長、安井地方局長を訪問、關市長執筆の本問題意見書を提出陳情す。

三十日 平塚局長内務省に、唐澤警保局長、松村都計畫長を訪ひ陳情す。

一九日 豫ねて在京、鐵道、内務、大藏の各省を應訪して陳情運動中の平塚局長は、内田鐵相を訪問、陳情の後、同夜歸阪す。△沈黙を守つてゐた南海鐵道側は寺田同社長署名の「バス問題に關し各位の御清慮を仰ぐ」と題する印刷物を關係各方面に配布す。

二日 本問題實行委員川畑、山野正副市會議長外十數名は、鐵道内務兩相宛の市會意見書を携へ上京す。

三日 右實行委員は鐵道省に内田鐵相、喜安次官、前田監督局長を、内務省に丹羽次官、廣瀬土木局長、新居道路課長を、官邸に内相を訪ひ夫々陳情す。

四日 擁護聯盟各支部（全市十五區）夫々結成を終る、△上京中の實行委員午後十時五分歸阪す。

五日 大大阪自治擁護聯盟各支部長は午後二時市廳内參事會室

内會の發起により百七十團體を以て「西成區町内會聯合會」結成大會を舉行、市バス促進運動を起す。

廿一日 南區日本橋五丁目町内會木本凡人氏等五名、瀧山助役を訪ひ「自治擁護のため善闘」を激勵。

二十二日 緊急市會開催、鐵道、内務兩大臣及び知事宛の意見書を滿篇一致可決し實行委員二十七名を指名、市長より經過報告あり直に實行委員は府廳に縣知事を訪ひ同意見書を手交の上善處方を懇請す。鐵道、内務兩大臣宛の意見書は近く正副議長上京の上手交する筈△郊外各電鐵運輸課長等府廳を訪問、副申支持の陳情書を提出す。△西成區町内會聯合會を長瀧田安市氏は代表十名五市長と會見「南海バス反對市バス要望」の決議案に聲明書を交付す。

二十三日 平岡啓道氏を中心とする「護憲同志會」は港區第一小學校で市バス擁護の大演説會を開く。

二十四日 黨情調査のため來阪中の濱田政友會顧問、藤原義政代議士等、府、市廳を應訪、本問題の經過を聴取す。

二十五日 各郊外電鐵首腦者等は大阪クラブに集合、電鐵の共同利益擁護のため協議す。

二十七日 平塚局長、岸本運輸部長は關市長の意見書を携へ再陳情の爲め東上△大大阪自治擁護聯盟發起人會は午後二時中央公會堂で開會、經過報告後聯盟規約を決定す。

八 に參集、演説會の準備打合せをなし、上京委員として吉川・本田簡井・泉・寺西の五氏を選定す。△前田神戸市會議長より市民大會に應援演説の爲め來阪の由聯盟本部に通知あり。△大阪バス本問題につき既得權を振り廻し意見書を發表す。

九 日 大大阪自治擁護聯盟主催の市民大會は午後六時より中央公會堂に於いて開催、大演説會後、市民大會に移り、宣言及決議を可決。△實行委員四氏は岸本運輸部長と同行、同宣言、決議書を携行、鐵道、内務兩省に陳情の爲め同夜十時三十分出發す

十日 上京中の實行委員は鐵道省に内田鐵相、樋口政務次官、喜安次官、前田監督局長、早川陸運課長を夫々訪問陳情し、午後後藤内相に陳情す△在阪實行委員十名は府廳を訪ひ、縣知事に市民大會決議文を手交す、△港區支部に於ては九條第二小學校で演説會開催。

大阪都市協会の事業案内

二百五十餘萬の人口を抱擁するわが大阪の向上發展は、市理事者のみの力によりて期し得べきに非ず、例へば凡そ市の行ふ事業は一として市民の事業並に生活に大なる關係を有せざるはなく、全市民の協力後援に俟つべきものが多い。

歐米各都市には、愛市民的精神に燃ゆる先覺市民相集り、一市に必ず一つの有力なる市政調査會、市民協會或は都市協會等の組織を組織し、一方に於いては市理事者に献策して市政の振興を圖ると共に、他方に於いては一般市民を指導し、都市諸問題の完全なる解決を期しつゝあり、此の例に鑑み生れたるものが大阪都市協會である。創立以來既に九ヶ年、多少の成績を挙げ、大阪市の爲に奉仕するを得たるは誠に欣快とする處である。

維持會員(年額十圓)御入會方をこの度一層市勢の進展に寄與すべく新事業計畫のため、會員倍加運動を開始した。就いては廣く有力なる大阪市民として此際是非入會の上、一臂の御力を御貸し下さらん事を切望に堪へない。

- 本會事業**
- 1 都市問題月刊雑誌「大大阪」(百五十頁)の發行(會員に配布)
 - 2 都市問題に関する各種パンフレット發行(市政の策、大阪市の財政、特別市制等、既刊)(會員に配布)
 - 3 市税、市費事業、都市計畫、教育、衛生、社會施設、土地及び住宅の調査研究、宣傳。
 - 4 市政問題の研究會、講演會、市設事業及其他の見學團(會員參加)展覽會、緑化運動、空中淨化運動、特別市制促進運動その他都市問題解決の爲の諸運動主催
 - 5 市政問題研究の爲適當なる講師の紹介並に派遣等。(會員には無料奉仕)

昭和九年九月

大阪市内 大阪都市協會

同 同 同 同 同 同 同 同
 理事 長 關 白 川 眞 五 郎 吉 一
 加 高 石 川 眞 五 郎 吉 一
 小 川 美 武 夫 郎
 市 太 郎

價定『阪大大』

部 數	定 價	郵 稅
一 部	五 十 錢	壹 錢
六 ヶ 月	參 圓	不 要
一 ヶ 年	五 圓 (會員に依る)	不 要

△誌代は總て前金で御注文願ひます
 △送金は振替口座で、郵券代用は一割増
 さ御承知下さい
 △廣告掲載の用向は直接本協會庶務係へ
 御照會願ひます

昭和九年九月十三日印刷
 昭和九年九月十六日發行 (定價十錢)

大阪府北區橋本町字船場七三七

發行所 小川市太郎

編輯人 塚本 市松

印刷所 高橋印刷所

大阪府北區中之島 大阪市内

發行所 大阪都市協會

電話本局 一 番
 振替大阪七六三〇七番

大阪府北區會場橋上三丁目

大賣捌所 大 同 書 院

電話北 (一六五三番)
 (五四七三番)
 振替大阪三一九七二番

終

大大阪特輯號一覽

地下鐵號

殘本あり

特別市制問題號

殘本あり

大阪都市計畫號

殘本あり

都市衛生問題號

殘本あり

都市交通問題號

殘本あり

都市娛樂問題號

殘本あり

空中淨化運動號

殘本あり

電燈市營十周年號

殘本あり

大阪都市協會發行
【定價五十錢・送料各二錢】