

調 査 資 料

昭和十四年七月

第十卷 第二號



一 交通事業調整委員會
二 市電氣局

第一 調整の經過

一 市電外債問題に關する栗栖博士の所見
二 大東京民營電鐵及バス事業統合經過
三 大阪市のバス統制經過
四 伯林運輸會社の市營化
五 統制後の倫敦運輸局財政と乗車賃値上問題

東京市電氣局運輸部

交通統制調査課

(以印刷代謄寫)

512



始



目安としての調整區域 (昭和十三年十二月二十日
第三回特別委員會承認)

東京府 東京市全部、八王子市全部、北多摩郡全部

南多摩郡 (淺川町、町田町、日野町、南村、鶴川村、忠生村、多摩村、
稻城村、由木村、堺村、由井村、七生村、小宮村)

神奈川縣 横濱市全部、川崎市全部、都築郡全部

埼玉縣 浦和市全部、川越市全部、川口市全部

入間郡 (所澤町、豐岡町、入間川町、山口村、吾妻村、松井村、富岡村、柳瀬村、三芳村、水谷村、宗岡村、南畑村、鶴
瀨村、大井村、福岡村、高階村、南古谷村、古谷村、田面澤村、小手指村、三ヶ島村、藤澤村、入間村、彌兼村、
福原村、日東村、大田村)

北足立郡

(大宮町、與野町、蕨町、鳩ヶ谷町、草加町、大和田町、志木町、朝霞町、片山村、新倉村、白子村、内間木
村、笹目村、美谷本村、戸田村、大辻村、土合村、大久保村、植水村、三橋村、日進村、指扇村、馬宮村、
新郷村、谷塚村、安行村、新田村、芝村、神根村、戸塚村、尾間木村)

南埼玉郡

(粕壁町、岩槻町、越ヶ谷町、大澤町、潮止村、八幡村、八條村、川柳村、出羽村、荻島村、新和村、
柏崎村、和土村、豊春村、川通村、武里村、大袋村、櫻井村、新方村、増林村、大相模村、蒲生村)

北葛飾郡 (吉川町、八木郷村、戸ヶ崎村、彦成村、早稻田村、三輪野江村、
旭村、金杉村、松伏領村、川邊村、豊野村、幸松村、南櫻井村)

千葉縣 千葉市全部、市川市全部、船橋市全部

東葛飾郡 (我孫子町、野田町、柏町、流山町、小金町、松戸町、行徳町、南行徳町、浦安町、川間村、七福村、旭村、梅郷村、福田村、新川村、八木村、田中村、富勢村、手賀村、風早村、土村、馬橋町、高木村、大柏村、鎌ヶ谷村)

千葉郡 (津田沼町、幕張町、太和田町、二宮町、豊富村、陸村、鴨橋村)

印旛郡 (白井村)

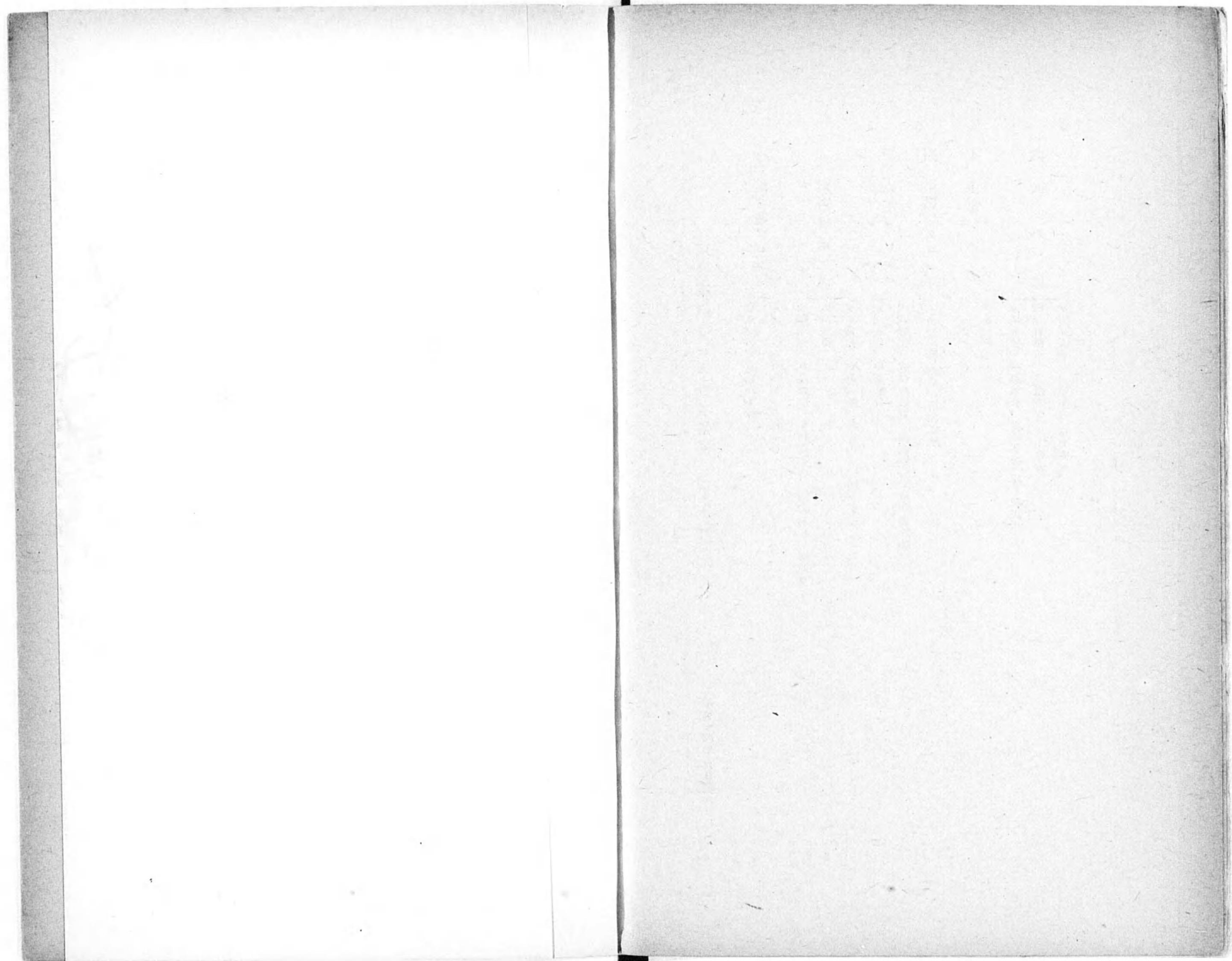
調整区域内面積及人口

調整区域	種別	面積		大正九年國調		昭和十三年推計		昭和二十三年推計		昭和三十三年推計	
		人	口	人口密度	人口	人口密度	人口	人口密度	人口	人口密度	
一、東京市	舊市域	53,212	3,357,577	5,833	6,457,600	11,213	8,177,950	14,176	10,967,650	19,147	14,147
	新市域	81,333	2,177,101	26,403	3,357,800	29,000	3,447,100	10,333	2,447,100	10,333	10,333
	二、東京府	49,678	1,165,336	23,411	4,101,100	8,433	5,747,470	11,655	8,504,467	17,000	17,000
	三、神奈川縣	44,355	657,610	14,900	2,447,400	5,900	3,557,500	6,900	4,267,000	8,300	8,300
	四、埼玉縣	81,033	443,510	5,400	5,711,110	7,300	1,447,910	3,355	1,837,130	4,100	4,100
五、千葉縣	70,949	226,966	3,270	3,357,810	4,300	4,677,310	6,500	5,047,300	7,300	7,300	
合計	3,033,060	4,857,910	1,596	8,747,450	2,879	11,101,100	3,947	14,967,000	4,747	4,747	

民營電鐵並バス資本系統 (三十一主體)

(昭和十四年五月現在)

- 一、地下鐵ブロック
 - 東武鐵道、東京地下鐵
 - 京水モーターバス、葛飾乗合
- 二、東横ブロック
 - 東横電鐵、日浦電鐵、中仙道乗合、池袋乗合、關東乗合
 - 城南乗合
 - 東京高速、京濱電鐵、梅森乗合、蒲田乗合
- 三、京王ブロック
 - 京王電軌、中野乗合
- 四、小田急ブロック
 - 西武鐵道、武藏野鐵道、東都乗合、鳩ヶ谷自動車
 - 小田原急行鐵道、帝都電鐵
- 五、王電ブロック
 - 王子電軌
 - 東京環狀乗合
- 六、其の他
 - 京成電軌、城東乗合、花畑乗合(以上株式)
 - 昭和自動車、通運乗合(以上合資)
 - 小野田乗合、大泉乗合(以上個人)



昭和十四年 月 調査資料 第二十卷 第二號

目次

巻頭附圖 調整区域内資本系統別民營電鐵

はしがき.....一

第一調整の経過.....一

一 交通事業調整委員會.....一

第四、五、六、七回特別委員會經過概要.....一

二市 會.....七

交通調整の方法に関する市會の意見書.....七

五月一日及五月六日の市會.....八

三市 電氣局.....二六

第五回特別委員會に於ける平山市電局長の説明要旨.....二六

參考 其の一 外債現在額.....三二

其の二 社債證券所有者又は公債證券所持人團體に関する佛國法令.....三三

其の三 公債現況.....三七

其の四 乗車距離と運賃の関係 四三

其の五 市電の時間別使用電力量 四六

其の六 郊外電鐵施設費調 五二

其の七 調整区域内の人口増加趨勢 五四

其の八 大都市地下鐵道發達年表 六四

其の九 各種交通機關の速度比較 六六

其の十 舊市域に於ける交通事業資本、設備並に乗客分布割合 六九

第二資

料

一 市電外債問題に關する栗栖博士の所見 六九

二 大東京民營電鐵及びバス事業統合經過 七六

三 大阪市のバス統制經過 九九

四 伯林運輸會社の市營化 一〇〇

五 統制後の倫敦運輸局財政と乗車賃値上問題 一〇三

附 (1) 運輸局五ヶ年業績に關するフランク・ピツク氏の説明 一〇九

(2) ピツク氏説明に關する討議 一五五

調整委員會委員名簿 一七五

調整日誌 一八二

はしがき

東京市内に起終點を有する交通機關は省電、市電、市バスをはじめ民營の電鐵、バスを合せてその數實に三十三主體の多きに及び、しかもこれら各交通機關の間には合理的な統一連絡無きのみか、むしろその大部分は營利を狙つて亂立競争の状態にあり、ために利用者大衆は亂雑交通の弊に堪へずして、つねに『市民の足』の統制を叫んで來たのである。

東京市當局に於いては、つとに統制の必要を痛感、歴代市理事者は快適な『市民の足』の實現に向つて鋭意努力を續け今日に至つた。

殊に昨年第七十三議會に於いて、陸上交通事業調整法が可決され、同法運用の樞軸たる交通調整委員會の結成を見るや、これに對應して電氣局内に交通統制調査の一課を創設し、調査機構の擴大をはかると共に畫期的統制計畫に對しての陣容を整備強化した。

頼母木市長も、全市民に對する市長就任挨拶の中に、帝都交通統制の急務なる旨を述べ、市民の福祉増進のため重大懸案解決に力強い決意を見せ、六百萬市民も亦この問題に對する認識を新たにした。

然し乍ら、統制案檢討論議の過程にあつて、最重點となつてゐるのは經營の主體、つまり公有公營か、公有民營か、民有民營か、民有公營か、或は共同經營乃至は委託經營かに對する是非の問題であ

る。

本市はこの點に關し、交通機關が公益事業たるの建前から、飽くまで公營主義による公有公營の方針を堅持し、これが實現に向つて邁進してゐる次第である。即ち帝都交通機關の調整といふが如き市民生活に密接かつ重大な關係を有する事業は利益追及を信條とする民營事業に委すべきでなく、利用者大衆の福祉を第一義とし、低廉、安全、快適な『市民の足』の實現を期するには公有公營以外に適當な企業形態は無く、殊に調整の區域が舊市内を中心とする所謂中統制ならば、過去三十年間市民のため萬難を排して市内軌道事業の運営をなした経験と實力に徴しても更に市の道路管理者たる立場より見ても市有市營で行くのが當然のことと信ずる。

仍つて、去る四月十七日の東京市會に於いては『本市の交通事業を公有公營の單一經營の下に統合し、交通機關の充實と運營の合理化をはかり、以て公共の福祉を増進せむことは市民年來の要望にして又本市會の終始切望するところなり』と公有公營方針に對する決意を表明、交通事業調理に關する意見書を可決して關係各當局に提出した。

一方、第七十三議會に於ける陸上交通事業調整法制定に當りても、その附帶決議中に調整に當りては、公營の方針を貫き、地方自治體を經營の主體とすること

との公營主義を眼目とする條項が挿入されてゐる。更に該法に則り設けられた調整委員會に於てもし

ば、鐵道省當局者から

經營主體は、多數乗客の利便に關することであるから、出来る限り公共的色彩に富むものでなければならぬ。

と述べ、主務省方面の態度をほのめかしてゐる。

これを要するに、革新的意義を持つ帝都交通統制の斷行に當つては、理論的にも亦利用者大衆の實益の見地よりしても、公益を第一義とし公共機關によつて一元的統制がなされねばならぬ。

今や市民多年の要望であり、重大懸案たる帝都交通統制問題は理論の域を脱して愈々實行の時となり、利用者大衆の關心も漸く昂まるに至つた。本誌はこれに應へるため、前號の後を受け調整委員會の審議經過をはじめ東京市内民營交通事業の統合状況大阪市の交通機關統合經過並に交通調整實施後のロンドンの交通事業状況等本市交通統制問題に就いての關係記録及び各種資料を蒐録せしものである。大方の參考になれば幸である。

第一 調整の経過

一 交通事業調整委員会

第四、五、六、七回特別委員会経過概要

【第四回】 交通事業調整委員会特別委員会は昨十三年中に三回開かれたまゝ、延々になつてゐたが、議會終了を待つて、去る四月廿七日鐵道省に於いて第四回特別委員会が開かれた。東京市側三邊、平山兩委員を除く他の委員は全部出席、前回の委員会に於いて調整區域の目安として東京驛を中心とする三十軒乃至四十軒の圏内が決定したので、同日の委員会は専ら「如何なる種類の事業を、如何なる範圍でまた如何なる方法によつて調整するか」に就いて自由討議が行はれた。まづ主務省たる鐵道當局から

交通事業の調整には資本的に統合するとか、共同經營、委託經營又は運輸協定によつて經營を一元化するとか色々の方法があるが、しかし、交通機關の整備擴充を圖り、物資の無駄を排除すると共に乗客の便益を圖り、合せて事業の基礎を強化する等調整の目的を達成するには、各種の交通事業

を資本的に統合することが最も有効適切である。けれども直ちに總べての事業を資本的に統合することは種々困難な事情がある。例へば市電の収入が外債の擔保に供せられてゐること、省線は幹線でない部分を調整に参加させるとしても、市内交通と幹線交通とは密接な關係があるので分離が困難なこと、郊外軌道中にも中途から切斷して調整に参加するには相當困難が伴ふこと等である。よつて、差し當り急を要するもの、若しくは統合の核心となるべきものを先づ資本的に一元化する必要があると思ふ。而して資本的統合に入らないものとの間には運輸協定、委託經營その他單一經營に必要な方法を講じたらどうか

との見解が述べられ、これを中心として各委員の間に調整すべき事業の種類、其の範圍、調整の方法等に就いて種々意見が交換された。就中調整すべき事業の範圍に就ては

一、省線を含め調整区域内すべての交通事業を資本的に統合すべきである。(所謂大統制)
 一、新市場に於いては各交通機關は大體省線を起點として放射狀に發達して居り、これら相互間には競争なく従つて調整の必要はない、よつて舊市場だけ(所謂中統制)の調整でよいではないか。
 との代表的意見が述べられた。更に問題の重點をなしてゐる經營主體に就いては、主務省當局から「多數乗客の利便に關することであるから、出来る限り公共的性質の強いものでなければならぬ」と述べこれに關聯して各委員間に市營乃至國營論、半公半民の會社論、委託會社論等が交々吐露された。し

かし當日の論議は一貫して市電問題に重點が向けられた。即ち經營主體として市電はどうか、市電外債の處置はどうするか等々各委員それ々の立場に於いて忌憚なく論じ合つた。而してこれ等の諸點に就いては更に突つ込んだ検討を加へることにして散會した。

【第五回】 第五回特別委員會は五月二十日鐵道省で開かれた。前回到引續き自由討議の形式で審議が進められた。當日は東京市側から委員平山電氣局長が出席し、前回到に於いて論議の中心をなした市電問題に就き總ゆる角度から縷々説明した。局長は先づ市電の設備出資と外債擔保關係から論じて軌道事業の財政状態に及び最後に調整問題に對する東京市の市是ともいふべき公有公營の方針を闡明した。即ち

國鐵が中心になつて、調整区域内に起點若しくは終點を有する總べての交通事業を資本的に一元化し、萬難を排して大統制を敢行することこそ本問題解決の唯一の道である。しかし、若し一時にこの大統制が不可能であり、取り敢へず中心部だけの統制をすることが先決であるとするなら、市の有する實力、資本分布の實際に徴しても、市有市營で行くのが當然である

旨を述べ市民本位、乗客本位の統制實現に就いて強調した。これに對し一二民間側委員から市有市營の場合に於ける市の機構や能率に就いて質疑が行はれた。次いで委員會の委囑によつて興銀の栗栖博から市電の外債擔保と出資關係に就いて參考意見の發表があつた。同博士の所論の要旨は

市電の外債は電気事業の純収入を以て擔保とするもので、電気事業自體即ち事業の施設自體が擔保となつてゐるのではない。従つて母體は『フリー』である。故に條理信義に基いて整理すれば宜し。

とあつて結局市電の出資は可能なりとの意見であつた。

【第六回】 第六回特別委員會は六月十九日鐵道省で開かれ市側委員平山電氣局長が出席した。先づ鐵道當局から『現在の省線は殆んど極限まで機能を發揮して居り、この點からいつても今後何とか對策を講ぜねばならぬと考へてゐる。省線の交通調整參加に就いても相當考慮して居るが、經營の點は別として、技術的には不可能なことではない』と省線の現況並に省線の調整參加問題に就いて詳細説明があり、これに對して二三委員との間に質疑が行はれた。次いで調整委員會の普通委員たる堀内良平氏は、特別委員會の承認を求めて立ち上り『東京市當局者は市有市營を説くが、市は頻々として理事者が交迭し、事業遂行に一貫した方針が建てられない。加ふるに事業能率に就いても懸念される』と市の方針たる市有市營に對し反駁し民間業者の立場から民營主義を強調した。

【第七回】 第七回特別委員會は六月二十七日鐵道大臣官舎に於いて開かれた。市側から大久保助役、植木電氣局長の兩委員が出席、劈頭大藏委員から大阪市に於ける交通統制狀況に就いて詳細説明した後東京地方は大阪地方と異り各電鐵相互間に大して競争はない。従つて經營を合理化するため各軌鐵と大阪市の青バス買收問題をはじめ同市が現在實行してゐる諸方策の經驗に基いて東京地方の交通統制に就いて種々意見を開陳した。續いて業者側の委員から

『省線參加の上大統制をやるのが最もよ』

『今日民間の交通事業は兼營事業で儲け辛うじて運營をつづけてゐる。故に兼營事業をやるのに都合のよ』民有民營がよ』

『鐵道省では省線參加問題に就いて研究してゐるが、これに民間側の調整委員も加へて検討してはどうか』

『市營が悪いの、民營が良いのと互に手前味噌ばかり並べないで、相互に譲り合つて摩擦のない案をつくるべきだ』

『市バスと青バスの並行區間の競争を速刻廢止して、無駄を排除すべきだ』

等々省線參加問題や經營形態問題に就いて思ひ／＼の見解が吐露された。次いで曾我委員長から『今

後は具體的問題に入るが、小委員會をつくつて附議したい」と語り一同これに賛成、直ちに委員長指名によつて左記七氏が小委員に選任され、大藏男が委員長に就任した。

六

内務次官	館	哲	二
鐵道次官	喜	安	健次郎
貴族院議員	堀	切	善次郎
男爵	大	藏	公望
元鐵道次官	中	川	正左
東京市助役	大	久	保留次郎
興銀理事	小	竹	茂

(太田)

二市會

交通調整ノ方法ニ關スル市會ノ意見書

(本意見書ハ四月十七日ノ市會ニ於テ市會議員團ノ提出ニ係ルモノヲ決議セルモノニシテ同十九日東京市長代理三邊助役ノ名ヲ以テ政府ニ對シ提出セルモノナリ)

東京市及其ノ附近ニ於ケル陸上交通事業調整ニ關スル意見書

本市ノ交通事業ヲ公有公營ノ單一經營主體ノ下ニ統合シ交通機關ノ充實ト運營ノ合理化ヲ計リ以テ公共ノ福祉ヲ増進セムコトハ市民年來ノ要望ニシテ又本市會ノ終始切望スル處ナリ 明治四十四年本市カ萬難ヲ排シテ市内軌道事業ノ市有市營ヲ斷行シ爾來三十年幾多ノ困難ニ耐ヘ克ク拮据經營シ來レル所以ノモノ實ニ之カ爲ニ外ナラス然ルニ彼ノ大震災ヲ轉機トシテ本市市域ノ急速ナル擴張進展ト共ニ各種ノ交通機關簇出シ市民ノ交通ニ利便スル處アリタルモ一面各自ノ亂立競争ヲ助長シ今日遂ニ殆ント之カ弊ニ堪ヘサルニ至ラシム

是ニ於テ政府ハ曩ニ陸上交通事業調整法ヲ制定シ同時ニ交通事業調整委員會ヲ設置シ特ニ本市並其ノ附近ニ於ケル交通調整ノ方策ニ付先ツ之カ審議ニ當ラル 寔ニ機宜ノ措置ニシテ六百萬市民ノ爲感謝ニ堪ヘサル處ナリ

七

惟フニ本市並其ノ附近ニ於ケル交通事業ノ調整ニツキ眞ニ之カ目的ヲ達成セムカ爲ニハ本市ヘノ通勤距離内ニ在ル官公私營一切ノ交通機關ヲ網羅スル所謂大統制ヲ敢行スルヲ以テ最善ノ方策ナリト思料スルモ若シ現下ノ狀勢ヨリシテ急速ニソノ實現ヲ期シ難シトセハ取敢ヘス東京都市計畫道路第五號線ヲ中心トシテ適當ナル地區内ニ於ケル交通事業ノ合同統一ヲ計ルモ又已ムヲ得サルヘシコノ場合之カ調整ノ方策トシテハ斯業ノ公益性ヨリスルモ又現在ノ施設分布並乗客利用ノ情況ヨリスルモ將又本市道路行政トノ關係ニ徵スルモ市有市營ヲ最モ適當ナル方法ナリト確信ス

右市制第四十六條ニ依リ意見書及提出候也

昭和十四年四月十七日

議

長

總理 大臣

內務 大臣 宛

鐵道 大臣

五月一日及五月六日の市會

市會に於ける交通統制に關する質疑應答を議事録から左の如く拔萃す。

【五月一日の市會】

佐伯議員の質問 (前略)私は澤山のことを御聞きするのではなく、唯一つ具體的なことに付て御伺ひするのであります。市長は就任の時に『ラジオ』を通じての御挨拶にも六百五十萬の市民一人々々が市長となつた積りで市政といふものを考へて貰ひたいと云ふことを放送されましたが、私は今最も市民の關心事である交通統制の問題に付ては市長の御信念を伺ひたいと思ふのであります。先程市長の御話にもありましたやうに、此の帝都の交通統制を如何にするかと云ふやうな事は市民の爲にも或は國家百年の大計の爲にも非常に重要な問題でありまして、是が民營になるか公營になるかの岐路に現在立つて居ると思ふのであります。只今市長の御答辯の中に前任者の施設を見て大體踏襲すること、一つ／＼よく検討したいと云ふやうな事を言はれましたが、東京市會に於きましては去る四月十七日の本會議に於きまして交通統制に對する態度と云ふものは明瞭に決定して居るのであります。本問題に對する總理大臣、內務大臣、鐵道大臣宛ての意見書を決定致しまして居るのであります。前の方は略しますが、其の後半に亘つて「惟ふに本市並其の附近に於ける交通事業の調整に付き眞に是が目的を達成せんが爲には本市への通勤距離内に在る官公私一切の交通機關を網羅する所謂大統制を敢行することを以て最善の方策なりと思惟するも、若し現下の狀勢よりして急速に其の實現を期し難しとせば取敢ず東京市都市計畫道路第五號線を中心として適當なる地區内に於ける交通事業の合同統一を圖るも亦已むを得ざるべし、此の場合是れが調整の方策としては斯業の公益性よりするも、又

現在の施設分布並乗客利用の状況よりも將又本市道路行政との關係に徴するも市有市營を最も適當なる方法なりと確信す」斯う云ふやうな決定がなされて居るのであります。更に市の理事者の態度と致しましては同僚議員の質問に答へまして、二月十日の本會議に於て小橋前市長は、交通統制の問題は市民生活に直接且つ重大なる利害關係を生ずる、其の指導目的は平山局長より言はれた通り飽迄市民本位に邁進しなければならぬ、調整の方法としては市有市營市有民營民有民營等の種々なる企業形態が擧げられて居るが、要するに公企業の本旨に鑑み市が根本となつてやらなければならぬ。省線の参加は絶対に必要であつて、此の場合は公營の主體を國がやるか市がやるかやはり市が中心で經營に當ることが最も適當であらう」斯う云ふことを言はれて居るが根本趣旨としては市有市營を理想として進まなければならぬ。唯本問題は利害關係錯綜し市の財政事情並監督官廳の都合等もあり、前途には種々なる困難が豫想されるので中々容易ならぬ問題に打突かると思ふ、隨て理想を貫くことは並々でないと思ふが平山局長が表明した通り七百萬市民の利益の爲には民營は斷乎排撃されなければならぬ、要は市民本位に市が主體となつて當るべきだと信ずる、更に同僚の鈴木市議の公私共同のことに付ての考へはどうかと云ふ質問の答辯には公私共同は民營の前提となる虞れがある、公益機關の經營は公營を原則とすべきであつて、公私共同經營の如きは敢て採るべきではないと云ふ明瞭なる答辯があつたのであります。頼母木新市長は曾て遞信大臣時代に電力の發送電案と云ふものを非常に強

行せられた革新的なお方だと吾々今まで見て居つたのでありまして、今國に於て而も帝都の交通問題を如何にすべきやと云ふ前夜に當つて本問題に對する所の考へを少しも検討して居らないと云ふやうなことではなからうと思ひますので、一々政策に付ては検討した上で答辯すると云ふやうなことを言はれて居りますが、目下交通機關利用の市民大衆と致しましては此の點に一番關心を持つて居りますし、是が今年の市政の上に於ける最も重要な案件なりと考へて居りますので老市長を度々煩はしまして恐縮でありますが、之に對する明瞭なる御決意と御答辯を希望する次第であります。

頼母木市長の答辯

お答へを致します、交通統制の問題は極めて東京市民に取りましては重大な問題でありまして、色々統制の方法はありませう、併しながら此の亂雜なる交通系統を統制すると云ふことは、一日も忽せにして置けない問題であると考へます。私は是はどうしても東京市と致しましては方法は色々ありませうが、一日も早く統制の實を擧げて市民に幸福を興へると云ふことが非常に大切であると考へて居ります。此の問題に付きましては十分に努力を致します積りであります。

佐伯議員の質問

私の質問は公營統制を斷行する御意思があるか、或は民營統制に加擔されるかと云ふ極めて簡単な質問なのであります。併し先程も市長が前任者のやつたことを踏襲すると言ふことを言はれ、更に相

當検討を要すると云ふやうな事を言はれましたが爲に要らざる文面まで讀上げたのでありますが小橋市長當時市長初め理事者の意見と云ふものは、市有市營を中心とする公營案に決つて居るのであります、更に市會の意見も意見書に於て決定した通りの決意を持つて居るのでありますから、今後市政の一つ／＼に對する新市長の努力或は市民の福利を護ると云ふ建前は是は單に統制問題だけに限るべきではないと考へるのでありますが、特に重要な今組上に上つて居ります此の問題に對して民營であるか、所謂市會の意思の市有市營で進まれるのか、而も鐵道省は近頃軟化致しまして、省營電車と云ふものを參加させないと云ふ方針に傾きつゝあるやうに聞えるのであります、事は非常に重要な問題であります。そこで市有市營を主眼とする公營論で御進みになるのか、民營で御進みになるのか市會の意思も公營、市有市營と云ふことに決定して居るのでありますが、之に對する方法論をはつきり御聞かせ願ひたいと思ふのであります。

頼母木市長の答辯

市會に於て決議になつて居ります趣意で進みたいと考へて居ります、(拍手)

【五月六日の市會】

松永議員の質問

新市長を迎へまして此の市政の前に提案されて居ります所の其の重大なるものに付きまして三、四

御伺ひしたいと思ふのである。

第一には市長には交通統制の市有市營を斷行する所の確乎不拔の腰があるかどうか、又それに對する所の構へを御持ちになつて居るかどうかと云ふことを御伺ひしたい。此のことは既に前市會に於きまして我が會派の佐伯君よりも質問がありました、さうしてそれに對し市會の決議に従ふと云ふ市長答辯もありました。事はそれで足りるのでありますが、さりながら私は尙一步を進めまして市長の熱意と云ふものに付て御伺ひしたい。市長は市長詮衡委員會の詮衡の後に、詮衡委員との會見に於て革新を指して市政を料理すると云ふやうな趣旨の言を述べ、更に吾々三名が『ボス』排撃の要請書提出の爲に會見したる折にも、私は遞信大臣を致して居りました時に、電力國家管理法の提案をしたものであると云ふことを滔々と吹聴せられた、如何にも自分は革新的人物であるが如くに自ら裏書せられたのであります。其の言や洵に宜いものである。だが私は其の語に對して一應考へて見たいのである、世間傳ふる所に依りますれば電力國家管理法の作成と云ふものは實に寥々たる青年官吏の奥村君、藤井君其の他所謂氣狂同様に熱力を持つた推進力に依るといふことを言はれて居るのである。今日發送電會社の出資の評價に付て、私は兎角の評を申上げませぬが、如何に其の發送電會社が當初の國家管理法の神精と曲つて居て、資本家本位になつて居るか、如何にそれが曲げられ如何に國民の失望を買つて居るか、如何なる方面の力が働いて居るかと言ふやうなことに付て、私は茲に追究しやう

とはしない、兎も角もまあ頼母木氏(當時逓信大臣)の熱情に動かされて、幾多の要綱の修正の後に軟化した、其の修正案を提案するに決意をされたことは一應嘉すべきであります。併し私は今や吾々の此の市會の背後には偉大なる『ボス』が控へて大きな手を此の市會の上に伸ばさんとして居る。此の偉大なる所の『ボス』に押されて、交通統制が此の市會の決議に反して曲げられるやうなことがあつたらば是こそ一大事でありませんが、不幸にして若し其の交通統制の方法が民有民營に片寄つて『ボス』の代表的な此の利権慾に引摺られるやうな事があつたら一大事である。市長は斯うした所の動手に對して確乎不動の決意を持つて何處までも斷行すると云ふ意思があるかないかと云ふことを御伺ひしたい、交通統制は或る意味に於て利益の均霑であります。料金の點に付ても交通の便に付ても東京市内を東奔西走し、東京市の繁榮を期待して居る方々が勤勞階級の足である環狀線を境として是等の方面から市内の『ビジネス・センター』に通勤し又職場に通ふ所の其の人の數に恐らく毎日數百萬に達するでありませう。而も貧しき者程都心を離れて遠く住居し、毎日々々の往復の煩雜なる疲勞と料金、高い値段に悩まされて居ることの多いことは、是はもうごなたも御承知の通りであります。吾々は此の交通統制と云ふものは勤勞階級の勤勞奉仕と生活安定だけを鑑みて見ましても、私益を後にしても公益を主にし民有民營と云ふものを斷じて排斥せねばならぬと私は思つて居りますが、市長は之に對して先程御尋ねしました確乎不動の意思を持つて居るか又此の意思を貫徹すべき所の備へを持つ

て居るか。

市長

交通統制に關する答辯なし

松永議員

市長の答辯は交通統制を市有市營にするといふことを言はれた、所が今日の現状を以てしては、それは或は負けやしないかと云つた様なことになると思ふ。

市長

答辯なし。

石原議員の質問

交通統制問題の内容に觸れて居るのでなくして、交通統制に對する市長の御決意を聞いて居る、それから市長は御答辯がなかつた私は非常に不快である。

市長の答辯

交通統制の問題に付きましては先達つて回答を致して置きましたそれは何であるかと言へば當市會に於て御決議になつて居る趣旨を貫徹する積りであります。

三 市 電 氣 局

第五回特別委員會に於ける平山局長説明要旨

(本文は昭和十四年五月二十日陸上交通事業調整特別委員會に於いて平山電氣局長の述べたる外債問題、事業説明並調整に關する意見の要旨である)

去る四月二十七日開催の第四回交通調整特別委員會の際は折悪しく局員戦歿者慰靈祭執行の日に當つて居りましたので遂に出席する事が出来ず遺憾に存じて居ります。當日御審議の模様につきましては大略の所を後から承りました。之に依りますと調整方法につき腹藏のない御話し合ひがあり、大體に於いて資本統制に依ることを適當と認められたといふことでありますが、統合の範圍を廣狭何れに取るにしても市電の設備出資は外債擔保の關係上困難な事情があり、市電の立場は重大であるからこの間に處する市電の外債問題、市電の現状並交通調整に對する方針と覺悟の程を述べる様にこの事でありまするので以下之等の點に就いて大略御説明を申し上げ度いと存じます。

一、外債について

先づ第一點たる外債關係でありますのが外債は本年三月末現在に於いて英、米、佛貨を合せて受入當時の爲替換算率で計算致しますると六千九百九十六萬三千圓残つて居ります。(參考其の一、外

債現在額)その中六千七百七十四萬五千圓は軌道事業の負擔部分で、殘額八百二十一萬八千圓は電燈事業の負擔となつて居る部分であります。之を今日即ち昭和十四年度の豫算に計上致した所の爲替換算率で計算致しますと軌道負擔部分七千八百五十四萬八千圓、電燈負擔部分一千三十三萬八千圓、計八千八百八十八萬六千圓となりまして、その間一千八百九十二萬三千圓の負擔増加となつて居ります。(參考其の一、外債現在額)尙永らく懸案でありました佛貨訴訟事件に關し最近佛國債權者團體との間に所謂和協案なるものが成立致しまして新に佛國市場に於いて千百二十九萬七千圓(割増四〇七法七五の中四〇〇法分)内地市場に於いては六百三十一萬九千圓(割増端數七法七五と延滞額整理分)の公債を發行し之れが支拂に充當致す事になりましたので、更にそれ丈け外債の全額は増加する譯であります。併し之から生ずる負擔増加は本件成立の根據が國策的見地に依る關係上半額は國家、半額は市の普通經濟で負擔する建前に相成つて居りますので、これは電氣事業としては公債費の増大にはならないのであります。而して之等の外債に對しまして乗合自動車を除く以外の軌道及電氣供給事業の收入及市の總収入が擔保に供せられてゐる事は既に御承知の通りであります。

偕て東京市はこの擔保の附いた軌道及び供給事業を對外的に問題を起さずに交通統制に際して現物出資が出来るかどうかと言ふ點であります。是れについては主務省に於かれまして段々御研究になつて居られる處でありまして、前回會議に於いても相當に御検討になつた様に見受けられますし、

本日は又特に栗栖博士もお見えになりその御説明があるさうでありますから、素人の私が兎や角の事を申上げる必要はないやうであります。この點が如何に解決せらるゝかは實に調整問題全體の歸趨に重要な關係を有するばかりでなく、市電に取りましては事甚だ重大なポイントでありますから目下私共の方でも専門家の意見を求めて居ります。随つて未だ確かな結論に到達して居る譯ではありませんが、見透しと致しましては擔保は物權關係であり、物權關係は法例に依りますと物の所在地法たる日本の法律に依る事になる。然るに日本の法律では電氣事業収入又は市一般收入の上に左様な物權的效力ある擔保權を有効に設定し得るか否か大いに疑問でありまして、假りに有効に設定が出来るとしてもその實行方法がありません。従つて英、米法に所謂「レシーバー」と云ふ様なものゝ手に移つて實行せらるゝ擔保權なるものがあるか否か疑問だと言ふに在る様であります。更に佛貨に關しましては最近債權者保護の爲に制定せられた特別の法律がありますが、それに依ると債務會社の形態の變更又は他の會社との合併及び保證の全部又は部分的廢棄は債權者の同意を要すると言ふ事でありませぬ。(參考其の二、社債證券所有者又は公債證券所持人團體に關する佛國法令第十九、二十條第三十三條一項)此の法律の條文を見ますと各條に於いて公共團體と會社とは明かに書き別けて居りますのにこの場合は専ら會社の場合に就てのみ規定し、公共團體については何等觸れて居りませぬので、東京市の場合に果して如何に解釋せらるゝかは今後の研究に俟たねばなりませぬが、それにしても左様な法律が最近出來て居ると言ふ事實は一應注意せねばならぬ事かと存じます。以上は全く單なる見透でありまして、確實な鑑定の結果に依つたものではないのであります。併し元來擔保なるものの目的は如何なる場合に於ても債權の確保にある事は法律的常識として判斷し得る所でありますから債權そのものに何等の實害がない以上現實に問題化する事はないのではありますまいか？そこで國が保證債務者になりましたならば必ずしも債權者全般の同意を得ず共出資不可能と云ふ事はないのではな

いか？これは發送電の例に徴しましてもさう云ふ事が言ひ得るやうに思はれます。尤も復興外債に關しましては國の保證があるのでありますから問題は簡單でありますし、買收當時のものも亦國の保證さへあれば同様に考へられぬ事もないと存じます。

二 市電の現況

次に第二點たる市電の現況でございますが、これは先づ投資關係から申しますると、前申しました外債の外に内債が現在二億二千三百七萬圓ありまして其の中軌道の負擔に屬する部分が一億七千九百八十九萬四千圓、乗合七百十六萬九千圓、電燈三千六百萬七千圓となつて居ります。

そこで先程申上げました外債を加算致しますと總計二億九千三百三萬三千圓中、軌道二億四千六百十三萬九千圓、乗合七百十六萬九千圓、電燈四千四百二十二萬五千圓となるのであります。(參考其の三、公債現況)この中只今問題になつて居りますのは交通事業、特に軌道事業でございますから專

らこの事業を中心として御説明申し上げる事に致します。

軌道事業に於きましては右の投下資本に對しまして昭和十三年度には市債費一千六百四十四萬四千圓を支拂ふて參りました。その中四百六十四萬四千圓は元金で、一千六十萬八千圓は利子、殘額十九萬二千圓は公債取扱費であります。この公債取扱費と申しますのは新規公債募集並に舊債借替の爲に要した手数料及び元利拂手数料等であります。

翻つて収益勘定を見ますると右年度に軌道事業の歳入は二千七百五十六萬九千圓でありまして、其の中二千三百八十四萬圓は乗車料収入、百一萬六千圓は電燈事業に對し軌道の財産を轉用致して居ります處の資産約一千五百六十萬圓に對する賃貸料、其の他は雜收入であります。乗車料収入は昭和十年度より増收に轉じ十一年度は前年度に比較して約六十萬圓、十二年度は約百萬圓、十三年度は三百八十萬圓の増收となつて居ります。この収入に對しまして經營費は總計一千五百四十八萬六千圓でありますから之を差引きますると殘金は千二百八萬三千圓となります。併し乍らこの外に外部からの受託事業其の他事業外の純収入が約二十七萬六千圓ありますから結局收支差引きますと殘金は合計一千二百三十五萬九千圓となりますのであります。

この收支殘金を以つて先刻申上げました市債の元利償還一千六百四十四萬四千圓、それに資本勘定の繰入金之は池袋線の新設費用でありますが五十七萬七千圓を賄ひ尙翌年度に百七十七萬二千圓の繰

越を致した關係上差引六百四十三萬四千圓の不足金を生じたので之れを整理公債の受入れに依つて補填致したのであります。

斯様に見て參りますと元利償還金の中元金は四百六十四萬四千圓で利子及取扱費は千百八十萬圓でありますから、假りに元金を會社の株式に相當するものと見て之を借替繰延べすると致しますと優に利拂が出来た上、尙五十六萬圓の餘剩金を生ずる様な實狀にあるのであります。

又今後大統制に依りまして資本統制の結果軌道事業を出資の目的物と致した場合を考へますれば、假りに事業の評価を二億圓と算定しましても之に對し六分の配當を受けるものとしますれば年千二百萬圓の収入がある譯であります。

そこで設備出資後に於ても只今實行致して居ります様に會社の株式に相當する公債元本を借替に依つて繰延べて行くことに致しますれば、之に要する利子並に取扱費千百八十萬圓の支拂は充分出来るのであります。市經濟に關する限り現在の市營の場合の經濟状態と殆んど大差ないのであります。更に又當局の公債費は其の償還計畫から見ますと爲替差損等特殊な臨時的負擔を別に致し年利四分二厘三十箇年償還の公債に致します場合、元本に對する六分に相當する額があれば大體元利均等償還が出来て參るのであります。つまり一圓の元本に對し六錢の公債費が要るのであります。そこで二億圓の出資に對して六分の配當を受けるものとすれば配當収入と公債費の支拂はとん／＼で済み尙配當が

七分、八分と増す場合は相當の餘剰を生ずる譯でありまして之は決して無理のない計算であります。併し現在内債の平均利率は四分二厘でありますが外債は低利借替が困難な爲其の平均は五分一厘五毛の高利で内外債の總平均は四分四厘五毛と相成つて居りますので之を四分二厘にします爲には二厘五毛の利率の引下を行はなければなりません。

之が爲には外債の低利借替を行ふか或は公債費年額の軽減をなす爲公債現在額二億四千萬圓を今後五十年位の長期債に借替いたしますれば公債費は約五分に相成りますから、元利均等償還額は約千二百餘萬圓となり出資二億圓に對する六分配當千二百萬圓を以て元利の支拂が出来ること相成るのであります。それでは爲替差損の處理をどうするかと申しますと之は將來の増收で賄ひ得ると思ひます。即ち現在でも既に一割餘の収入増加と相成つて居りますので將來増收から生ずる配當の増加で充分賄ひがつく見込であります。若し是が困難と致しましても當局に於てかねてより研究致して參りました自家發電の計畫が大體見込がつかましたので是に依つても賄つて行けると思つて居りますが、その具體的内容の説明につきましては他の機會に譲り度いと思ひます。尙乗合自動車及び電氣供給事業に於きましては確實に收支適合の状態に在りますので是等については説明を省略致します。

三 交通調整に對する方針

次に東京市の交通調整に對する立場に就いて簡単に卑見を申述べたいと存じます。

以上御説明申上げました通り市電の經濟的現状は世間で赤字市電と一概に申さるゝ程必ずしも悲觀すべき状態ではないのであります。さればとて今日負荷せられたる重大使命を考へますれば決して樂觀致す可き状態でない事は申す迄もありません。甚だ口幅つたい出過ぎた事を申上げる様であります。如斯き状況に在りまするものは獨り市電文ではないのではありますまいか？ 今日都下の交通事業は公私營を通じて戦時下の變態的な好況に恵まれてゐるとは言ひ乍ら、運輸事業の將來を豫測致しまする時は前途必ずしも樂觀は許されないと思ふのであります。

元來大都市の交通事業は市域が外延的に發達するに伴ひ次第に經營困難の度を増して來る傾向があるのであります。——と申しまするのは、市民の通勤、通學、商用其の他に要する交通距離が増加するにつれ、施設の擴張改善を行ひ以て乗車時間を短縮すると共に他面交通費の低減を圖つて行かねば市民の生活が成り立たなくなると一應推測せられるのであります。(參考其の四、乗車距離と運賃の關係) 市域の發達は都心を單純な仕事場に轉化せしめ住所との距離が益々隔離するに伴ひ通勤、通學時刻は都心地帯に赴くに従ひ、競合致して參り茲にラッシュ・アワーの現象が激烈に現はれるのであります。この乗客高潮時に應處する爲には常に餘分な車輛を準備せねばならぬのであります。その爲に投下資本は十分なる效用を發揮し得なくなるのであります。(本誌第二十卷第一號百二十七頁及び百三十三頁

參照)

又電力を動力とする場合に於ては、ピークが非常に高くなりますので電力の経済的使用を困難ならしめるのであります。(参考其の五、市電の時間別使用電力量) 左様な關係から致しまして都市の交通事業は固定資本(参考其の六、郊外電鐵施設費調)と營業費が増加し、漸次經營困難の度を増すものと覺悟せねばなりません。

翻つて東京市の將來を想像致しまするに、昭和三十二、三年頃には市域内の人口は一千萬人に達し殆ど飽和點に達すると言ふ事は先般都市計畫關係の方から本席上に於て伺つた處であります。その時期に相成りましたならば人口は遠く市域外に溢れ出る事になり調整區域内には大凡そ一千三百萬人の市民が定住するのではないかと豫想致されるのであります。(参考其の七、調整區域内の人口増加趨勢) この一千三百萬人を輸送する爲には現在の交通施設では勿論不充分であつて少くとも四、五十軒の地下鐵道の建設並に郊外軌鐵道の高速化は到底避け得られないと言ふのが今日専門家の一致せる見解であります。而して四、五十軒の地下鐵道建設丈について考へて見ても約二億圓の巨額の資本と十數年若くは二十年に及ぶ年月を要する事は本市既往の沿革から見ても將又歐米大都市の實例に徴しても明かなる事實であります。(参考其の八、大都市地下鐵道發達年表) 果して然りと致しますならば今日から實行に着手致しましても決して早きに過ぐる所ではない。否寧ろ今日只今着手しなければ十數年後の乗客輸送には間に合はないと申さねばなりません。而もこの差迫つた一日も捨て置き難き事業

に對して今の處市は固より民間會社に於きましては尙ほ更手が出せないと思はれます。それは既に建設其のものが利害得失を超え公私營を超越する程に大きな國家的性質の事業であると共にその經營も亦場合に依つては採算點を割るのではないかと考へられるからであります。

元來人間は自然の性情から申せば地下より路面の交通を喜ぶものと見ねばなりません。然るにも不拘ず電氣の光と噪音の中を通行するやうになるには、それ相當の誘引條件がなければならぬ筈であります。

即ち主として高速度と低料金であります。(参考其の九、各種交通機關の速度比較) 是等の要求を満足せしめつゝ路面電車に數倍する建設費を投ぜなければならぬと致しますれば、これは到底營利を目的とする企業としては成り立たぬのではないかと思ふのであります。

加ふるに地下鐵の發達は反面に於て路面交通機關の整理改廢を伴ひ其の限りに於て投下資本は死滅するのであります。一方に於て新しい投資を要し他面に於て古い投資が死ぬとすれば其の負擔は二重の壓力となつて新しく生れ出る經營主體に加はつて參る譯であります。

斯様な事を彼れ是れ考へ合せますれば此の際萬難を排しても國有鐵道が中心となつて東京の調整區域内に起點若くは終點を有する總ての交通事業を資本的に一元化する事がこの難問題を解決する唯一の道であると信ずるのであります。

本市に於ける調整の主たる眼目並に市民の要望は實に茲に在るのではないかと痛感致されるのであります。若し然りとせば時勢の要求に依り出現し現代日本の權威者を網羅せる本委員會は所謂大統制を今日直ちに斷行すべきものであつて個々の企業者のそれらの小乘的立場の如きに依つて遲疑逡巡致すべき筋合のものではなからうと思ふのであります。

國鐵の統制参加に伴ふ御困難な事情は先回能く承り一應御尤もと存じますが、そう云ふ事情は小さい會社にも色々あるのではないかと思はれる次第でありまして、國の方から難を仰せられるやうでは到底結末はつくまいと存じます。この際國に於かれましては各般の狀態を大乘の見地から御判斷になりまして速かに抜本塞源の方策を講ぜらるゝ事が極めて肝要な事ではないかと存じます。而して斯くの如き場合に於ては東京市は相當の犠牲を拂つても進んで之に参加する決意を有するのであります。

去る四月十七日市會で決議致されました所の意見書の前半は實に此の意味に於ける大統制の希望を卒直に表明致してゐるのであります。(本誌第七頁參照)然し大統制是なりとなすも、物には順序があるから此際は將來大統制を実施する場合の中核ともなるべき都心部の事業のみを資本的に一元化する事が先決であると言ふならばそれも亦已むを得ないかも知れませぬが、然しこの場合に於ては交通事業の本質より考へ又資本分布の實際に徴し更に市の現在有する實力より見て之を市有市營の形式で實行するのが當然であると信ずるのであり、これが右意見書に現れた後半の趣旨であります。(參考其の

十、舊市域内に於ける交通事業資本、設備並に乗客分布割合)而して右何れの場合に於きましても快適のサービスと合理的な料金を市民に保證し得るのみならず、不況に際してもこれに堪へ得る所の公益的企業に相應しい所謂市民本位の經營形態に委すべきものであると云ふ事は今日何人も御異存のない點だと信ずる次第であります。況んや時局の前途を考へ今後十數年後の將來を豫測致しまする時はこの事業の將來は既に述べましたやうに少からぬ難局に當面するものと想像されますので、徒らに現狀に拘泥することなく少くとも今後十年二十年の風雨に堪へ得るやうな内容と形態を今より整ふべきものと考へる次第であります。

最後に一言附加へて申し上げたいと思ひますのは、御前の言ふ事は理論としては解るが、然し現在の市會や市の經營振りでは到底この種の仕事を委す譯には行かぬと云ふ議論をよく承るのであります。之等の批判に對しましては私共市關係者は何處迄も己を空しうして反省しなければならぬと思ふのであります。然し市の現在の機構や又事業に當るものゝ人選等に對しては如何様の方法でもあるのではないか? この如何様にも出來る問題を捉へ之に藉口して本質的解決を誤る如き事があつては悔を後世に貽すものとして市民は斷然承知致し兼ねると信じます。

この邊篤と御賢察を願ひます。

附記

第五回特別委員會に先立ち四月二十四日平山本市電氣局長は左の如く告を發し交通事業調整問題につき局員を諭すところがあつた。

告

本市並其の附近に於ける交通事業調整問題の歸趨如何は直接市民の福祉に重大なる影響を及ぼすのみならず吾々局員一同にとつても最も重要な關心事であります。

然る處今回我が東京市會に於きましても本問題に關する本市の意向を決定し、公有公營の單一主體の下に其の合同統一を計るを以て最も適切なる方法なりとして之が意見書を關係官廳に提出せられました。

此の問題に對する本市の方針が斯く明確にされました以上、吾々と致しましては向後此の方針の貫徹に向つて一路邁進しなければならぬことは云ふ迄もありませんが、獨り此の事あるが爲のみならず由來交通、電氣其他公共的事業の運営は公共の福祉を以て第一の主眼とし業者自らの利益を念とすべきではないのでありまして明治四十四年本市が萬難を排して當時市内唯一の交通機關であつた軌道事業と一部電燈事業の市有市營を斷行し爾來三十年の風雪を冒して今日迄拮据經營し來つた所以に顧みましても眞に市民本位の統制を實現せんが爲には公有公營以外に適當なる方法なきことを確信する

次第であります。

然るに當局事業の經營振りに關しては從來より之を所謂『お役所式』なりとして非難する聲のあつたことは否み難い所でありまして、吾々としても大いに此の點を反省し殊に現下非常の時局に際會して以來局員一致協力着々業務の實績を擧げ來つたのでありますが、今日尙事務の能率、顧客へのサービス其の他の點に於て民間業者のそれに比し未だ相當の遜色ありとの説が一部に行はれつゝあることは寔に遺憾に存じます。

今や本市交通の調整に就ては政府の委員會に於て専ら審議中でありまして本問題は事業者相互の利害錯雜し之が解決は必ずしも容易でない上に、民間業者側に於ては吾々に對する叙上一部の世評を口實として公有公營の交通統制の實現に反對し民有民營の經營形態を具體化せんとしつゝあるやに窺はれるのでありまして、本問題の前途は愈々樂觀を許さないのであります。

事態斯の如く重大であり吾々の一舉一動が本問題の歸趨に影響するところ至大でありますので、局員諸君に於かれましては此の際一層自肅戒心し、平素執務に當つては顧客に對し極めて親切丁寧なるべきは勿論常に業務に對する工夫を怠らず、能率の増進冗費の節約等諸般の點に特段の注意を拂ひ以つて市有市營が民間會社の經營に比し遜色ありとの世上の非難の毫も當らざることを實證し、進んで公共事業従業員としての範を中外に示されんことを切望して已まない次第であります。

昭和十四年四月二十四日

東京市電氣局長

平

山

泰

参考

- 其の一 外債現在額
- 其の二 社債證券所有者又は公債證券所持人團體に關する佛國法令
- 其の三 公債現況
- 其の四 乘車距離と運賃の關係
- 其の五 市電の時間別使用電力量
- 其の六 郊外電鐵施設費調
- 其の七 調整區域内の人口増加趨勢
- 其の八 大都市地下鐵道發達年表
- 其の九 各種交通機關の速度比較
- 其の十 舊市域内に於ける交通事業資本、設備並に乘客分布割合

參考其の一

外債現在額 (昭和十四年三月末現在)

公債名	經濟別	受入當時の爲替換算率に依る額	現在の爲替換算率に依る額	爲替差損(△)、又は差益
電氣事業公債英貨	供軌給道	三三、一〇四、四一六 三、一四、六七六	四〇、四九、五七三 五、五九、〇一九	△△ 一七、三八、一五六 二、四〇、六五三
同 上 佛貨	供軌給道	一九、七四、六二二 二、七〇、九四四	四、九三、九三六 六、七六、七四五	△ 二、〇四、二一四
復興事業公債英貨	供軌給道	一三、一〇、六七五 九、三三、一〇八	三、一六、五八八 一、六四、四三三	△△ 九、八四、六三三 七、六八、六七五
同 上 米貨	供軌給道	五、〇九、〇八八 一、三九、三四二	九、八四、〇六一 二、三八、三四三	△△ 四、七四、九七三 一、〇四、三三一
合計	供軌給道	六六、九三、七六〇 六、二七、九七〇	八八、八八、一〇五 一〇、三三、七二八	△△ 二一、九四、三四四 三、〇五、七五八

備考

- 一、公債受入年月日
- イ、電氣事業公債英及佛貨 明治四十五年二月廿二日
- ロ、復興事業公債英貨 大正十五年十月七日
- ハ、同 上米貨 昭和二年四月一日

公債名	受入當時	現在
電氣事業公債 英貨	二志〇片六二五	一志二片
同 上 佛貨	二法五九	一〇法三八七五
復興事業公債 英貨	二志〇片三七三	一志二片
同 上 米貨	四九弗二五	二八弗〇九〇九

参考其の二

社債證券所有者又は公債證券所持人團體に關する佛國法令

一、「社債又ハ公債證券所持人ノ利益擁護ニ關スル一九三五年十月三日命令」といふのは社債又は公債證券所持人が夫々自らの團體を作つて其の共通の利益を主張擁護し得る權利を認めたものであるがこの團體には法人格が與へられてゐることを注意すべきである。(第十條)
 本命令は原則として佛國又は外國に本據を有する會社又は國家に非ざる外國公共團體が爲すところの流通社債又は公債證券の發行行爲に關して適用がある。而して一九一二年市電佛貨公債についても本命令が適用されてゐる。(第三十三條第一項)これによつて永年紛争を續けてきた所謂佛貨訴訟問題についても本命令により公債所持人團體が構成せられ、一九三七年四月十七日の第三回總會に

於て彼の和協案なるものを議決するに至つたのである。

總會の議決事項は一般的に其の共通の利益の擁護及公債契約の履行を確保すべき總ての手續に就てであるが(第十九條)、第二十條に於ては特に擔保の全部又は部分的廢棄とか償還方法の變更等を議決事項としてゐる。而して總會の議決はその團體に屬する總ての社債又は公債證券所持人を拘束する效力を有してゐる(第十八條)。

二、そこで將來市電が事業設備を出資せんとする場合があるならば、之に對して佛貨訴訟事件の際に見たるが如く、再び公債所持人團體の構成せらるゝ事なきを保し難い。この場合問題となる處の唯一の點は「本公債ノ元利金ノ支拂ハ電氣事業純收入ヲ以テ優先ニ擔保セラル、モノトス」(東京市電氣事業公債條例(其ノ一)第七條)との優先擔保約款及「本公債元利金ノ支拂ハ電氣事業公債條例第七條ニ規定スル優先擔保ノ外市ノ總收入ヲ以テ一般ニ擔保セラル、モノトシ一般擔保ハ明治三十九年ノ事業公債元利金ヲ特ニ擔保スル收入ヲ除キタル部分ニ付同公債ト同一順位トス」(東京市電氣事業公債條例(其ノ二)第七條。明治三十九年の事業公債といふのは同年英國で發行された所謂英貨事業公債のことである)との一般擔保約款である。(この二つの擔保約款は發行契約書及公債證書いづれにも記載されてゐる)この優先及一般擔保約款は佛貨債のみならず英・米貨債にも共通になつてゐる佛法及英米法に於けるかゝる擔保の性質及效力如何の問題は目下専門家の研究に俟つ

てゐるところであるが、一應の見透しとしては次の如くである。即ち本外債の成立及效力については法例第七條に依り債權の發行地法たる英佛法等外國法に依るべきであるが擔保物權の成立に關する準據法は法例第十條の規定によつて目的物たる「收入」の所在地法即ち日本法である。故に本收入擔保に關しては假に物權的效力ありとするも、その約款の效力は日本法によつて之を定められねばならない。ところで民法第七十五條は「物權ハ本法其他ノ法律ニ定ムルモノノ外之ヲ創設スルコトヲ得ス」と規定して居り、しかも我法律にしてこの種收入擔保を以て物權としてゐるものはないのだから、本收入擔保約款は物權的法律效果の發生を目的とする合意としては無効と解さねばならない、従つてこの約款は單に收入より支拂ふべき旨の債務的拘束力を有するに過ぎぬのではないかといふ見解である。

この見解によれば、市電の現物出資は本市電氣事業收入を減失せしめ延いて市の一般歳入に減少を來さしむることになるかも知れぬが、之によつて擔保毀滅の責任（民一三七）を生ずべきものではない。要するに右約款は實は財源を示して償還義務を明かにしたゞけのことで、本市復興事業公債條例第十五條が「本公債ノ元金及利息ハ本市ノ一般收入（電氣事業水道事業ヲ含ム）ヲ以テ之ヲ支拂フ」と言つてゐるのと同趣旨と解し得らるるものの如くである。従つて市電の現物出資行爲は市が公債元利金の支拂を怠らざる限り、約款文言に一應違背するといふ信義上の遺憾は免れぬところ

としても、法律上の紛議をまで生ずべき事柄ではないと考へられるのである。

三、斯の如く法律論に終始する限り見透しとしては一先づ右の結論に達するのであるが、現物出資を爲するに當つての實際的處置としては公債支拂につき、新に政府の保證を受けるとか、或は新設企業主體が添加的債務引受によつて本市と連帶債務者になるとかして權利者の爲に債權の安全性を増すとも減ずることなきやう適當な方法を探ることにすれば、國際信義に悖ることなくスムースに解決し得るのではなからうかと言はれてゐる。

四、とまれ、本命令に依つて佛國に於て公債所持人團體が法認されてゐるといふ事實は記憶さるべきことであらう。本命令中特に注意を要する規定は次の數ヶ條である。

社債又ハ公債證券所持人ノ利益ニ關スル一九三五年十月三十日命令

第十條 佛國內ニ於テ發行セラレタル同一發行分ノ社債證券所有者又ハ公債證券所持人及佛國ニ導入セラレ且別國ニ於テ發行セラレタル同一發行分ノ一部ヲナス社債證券所有者又ハ公債證券所持人ハ次條以下ニ規定セル條件ニ從テ其ノ共通ノ利益ヲ擁護スル爲メ法人格ヲ有スル團體ヲ構成スルコトヲ得

第十八條 總會ハソノ團體ニ屬スル總テノ社債證券所有者又ハ公債證券所持人若ハ缺席者反對者又ハ無能力者ヲ拘束スベキ議決ヲナス權能ヲ有スルモノトス

第十九條 總會ハ社債證券所有者又ハ公債證券所持人ノ利益擁護及公債契約ノ履行ヲ確保スベキ總テノ手續並ニ其ノ手續ニ伴フベキ費用例ヘバ研究諮問又ハ訴訟費ニ付評議スベキモノトス

第二十條 總會ハ左ノ事項ニ付キテモ評議ス

- (一) 債務會社ガ
 - (a) 會社ノ形態ノ變更
 - (b) 他會社トノ合併
 - (c) 團體ヲ構成スル債券所有者ノ債權ニ對シ優先權ヲ設定スルガ如キ債券ノ發行ニ付キテ爲ス提案

前項ノ提案カ債券所有者總會ニ於テ承認セラレザリシトキハ債務會社ハ會社形態ノ變更會社ノ合併又ハ特殊保證ノ設定ノ確定スベキ日ヨリ遅クトモ三ヶ月以内ニ其ノ請求ヲナセル所持人ノ債券ニ付キ償還ヲ行ハザル限リ一九〇九年三月十七日法(營業資產ノ賣却及抵當ニ關スル法律)第七條ノ規定ニ依ル所持人ノ權利ヲ害スルモノトス

(二) 債券所有者又ハ證券所持人ニ對シテ與ヘラレタル保證ノ全部又ハ部分的廢棄或ハ利子支拂ノ延期或ハ償還方法ノ變更係爭權利又ハ判決ノ目的物タル權利ニ付キテノ和解ニ關シ債務會社ノ爲セル提案

第二十一條 總會ハ如何ナル場合ニ於テモ債券所有者又ハ證券所持人ノ負擔ヲ增加シ又ハ特ニ追加拂込ヲ課スルコトヲ得ズ債券ヲ株式ニ變更シ同一團體ニ屬スル債券所有者又ハ證券所持人間ニ不平等ノ取扱ヲ爲スコトヲ得ズ

第三十三條(第一項) 本條第二項及第三項ノ規定ヲ除クノ外本命令第二篇第二章ノ各規定ハ佛國又ハ外國ニ本據ヲ有スル會社ノ債券又ハ別國公共團體ノ證券ニシテ本命令ノ實施前ニ公募ノ方法ヲ以テ佛國內ニ於テ發行、發表賣出シ又ハ導入セラレタルモノニ對シ之ヲ適用ス

參考其の三

公債現況 (昭和十三年度末)

公債名	發行年月日	利率	經濟別	使途	起債額	償還額	現在高
電氣事業公債 英貨	明四、二、三	五・〇分	軌道	買收及建設	四、五九、九七一・〇〇	二、七八、七四六・〇〇	二、三七、三三五・〇〇
			計		四、三三、四八〇・六三	二、三三、四七四・六三	二、三、一〇、四一六・三四
			供給		六、二五、〇三九・〇〇	三、九、二四四・〇〇	三、三五、七三三・〇〇
					六、〇九、六五七・三五	三、九、六、九八・二二	三、一、七、四、六七・一四
					五、一七、七五〇・〇〇	二、四、七、八四〇・〇〇	二、六、九、六、九六・〇〇
					五、〇四、六、四八・三三	一、四、一、五、四三三・八四	二、六、一、五、〇、九二・三八

公債名	發行年月日	利率	經濟別				使途	起債額	償還額	現在高
			軌道	供給	乗合	計				
内債計			軌道	供給	乗合	計	買収建設及復興	一三、四八、四一、九〇	八、六六、一七、三三	二四、四六、九一、〇〇
			買収建設及復興	整理	整理	整理				
合計			軌道	供給	乗合	計	買収建設及復興	一三、四八、四一、九〇	八、六六、一七、三三	二四、四六、九一、〇〇
			買収建設及復興	整理	整理	整理				

備考
 外貨換算率 電氣事業公債(英貨三志(片五五) 佛貨三志(片五五) 英佛)(二法五九) 復興事業公債(英貨九圓八四七(二志(片三三)) 米貨四九弗五)

参考其の四 乗車距離と運賃の關係

都市が外延的に發達すれば、その圏内に於ける人の交通距離は自ら増大して来る。即ち左表に示す如く之を一人平均乗車料に就いて見るに省電に於ては昭和五年度は九料九分であつたが其後逐年増加して同十一年度には十料五分となり、東横に於ては昭和元年度には四料であつたが同十二年度には六料六分となり、東武に於ても昭和元年度には十二料六分であつたものが同十一年度には十六料九分となり一人當り四料三分の増加を示してゐる。殊に市電の如く路線長に殆ど増減がなく且つその路線が殆ど全部舊市域内に限られてをるものでも尚昭和三年度には五料三分であつたものが同十一年度には五料八分となり僅少乍らも遞増の傾向を辿つてゐる。市電以外の軌道に於ては乗車料を知り得ないが市電其他の交通機關の乗車料より見れば何れも多少増大の傾向に在るものと推測し得る。又交通費に就いて見ると右の如く交通距離が年々延るに従ひ、交通費は總體的には増加するが運賃の長距離遞減制並に乗車料金制度の改善、即ち割引した回数券又は定期券等の制度の設定、或はそれ等の割引率を高める等の理由に依り、之が一料當りの運賃は年々遞減して来る。即ち省電では昭和五年度には一料當り八厘二毛であつたが、逐年減少し同十一年度には七厘四毛となり東横では昭和元年度には二錢三厘であつたが同十二年度には半減して一錢となり、東武は昭和二年度には一錢五厘であつたが同十一年度には一錢三厘となつて居る。又市電の如き均一料金制の所に於ても前述の如く乗車料が増加してゐる。

るから一人一軒當りの運賃は當然減少して昭和三年度には一錢二厘三毛であつたが同十年度は一錢九毛となつてゐる。

斯の如く都市交通事業は一方に於ては乗客の交通距離即ち乗車料が年々増大し、他方に於てはその運賃は出来る限り低減せしめねばならぬ性質を多分に有するものであるから不況時代ともなれば益々之が經營は困難を加ふる事となるものである。

一人當乗車料並運賃年度別比較

事業別	年度別		
	元昭和	二昭和	三昭和
電	計	期定不	期定
	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均
鐵電上池	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均
	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均
元昭和	二昭和	三昭和	四昭和
五昭和	六昭和	七昭和	八昭和
九昭和	十昭和	十一昭和	十二昭和

道		鐵		方		地	
鐵下地	道鐵武東	野藏武	道鐵武西	急田小	鐵電都帝	鐵電橫東	鐵電蒲日
運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均	運一人一車平均
貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均	貨一軒一車平均
一・九	二・四	一・三	一・四	一・六	二・三	二・四	一・七
二・三	一・五	一・三	一・五	一・六	二・〇	二・七	一・七
一・九	二・〇	一・三	一・四	一・五	二・〇	二・七	一・七
二・〇	二・四	一・三	一・四	一・七	二・五	二・九	一・七
二・四	一・四	一・三	一・四	一・八	二・五	三・〇	一・六
二・八	一・四	一・三	一・三	一・九	二・八	三・一	一・五
二・九	一・四	一・二	一・三	二・〇	三・一	三・三	一・四
二・八	一・四	一・三	一・三	二・〇	三・一	三・四	一・三
二・七	一・四	一・二	一・三	二・一	三・二	三・四	一・三
二・四	一・三	一・一	一・三	二・一	三・〇	三・四	一・三

道		軌					
東城	成京	子王	王京	川玉	濱京	電市	電市
軌電	軌電	軌電	軌電	軌電	軌電	軌電	軌電
運一人	運一人	運一人	運一人	運一人	運一人	運一人	運一人
平均	平均	平均	平均	平均	平均	平均	平均
賃	賃	賃	賃	賃	賃	賃	賃
(銭) 五・六	(銭) 三・二	(銭) 四・九	(銭) 六・四	(銭) 六・六	(銭) 七・八	(銭)	(銭)
五・七	一五・九	四・九	七・一	六・五	七・四		
五・六	一五・五	五・五	七・一	六・三	七・三	一・三	五・三
五・六	一五・三	五・六	七・三	六・四	八・一	一・三	五・三
五・六	一四・五	五・六	七・一	六・三	七・八	一・三	五・三
五・四	一四・四	五・六	六・九	六・二	七・九	一・二	五・七
四・八	一四・二	五・四	六・七	六・二	六・九	一・〇	五・八
四・五	一四・二	五・二	六・五	六・一	六・五	一・〇	五・八
四・四	一四・〇	五・三	六・六	五・八	六・二	一・〇元	
四・三	一三・八	五・三	六・四	五・七	五・九		五・八
四・二	一三・三	五・一	六・二	五・六	五・七		
四・一	一三・八	四・九	五・六	五・六	五・六		六・二

備考

- 一、本表の数字中省電及地方鐵道に付ては鐵道統計資料より採録し軌道分は各業者の考課狀に依り算出す
- 二、昭和七年度は資料なき爲地方鐵道分を省略す
- 三、池上電鐵は十年度より目蒲電鐵中に含まる
- 四、西武鐵道は村山及川越線のみに依る
- 五、市電の一人平均乗車料は昭和三年及四年度は同年六月十三日、昭和五年度は同年六月十日、昭和六年度は同年十一月十七日、昭和七年度は同年十月十九日、昭和八年度は同年十月廿六日、昭和十年度は同年十月廿二日の乗客調査實績に依る

参考其の五 市電の時間別使用電力量

當局が現在使用してゐる電氣は主として日本發送電、東京電燈及日本電力の三社から買電し二部を補給用火力發電により自給してゐる。

昭和十三年度に於ける總使用量は三億三千萬キロ時で此の最大電力七萬八千キロである、之を用途により別けると軌道事業は一億二千萬キロ時で最大二萬六千キロ、供給事業は二億一千萬キロ時で最大五萬四千キロを使用してゐる。

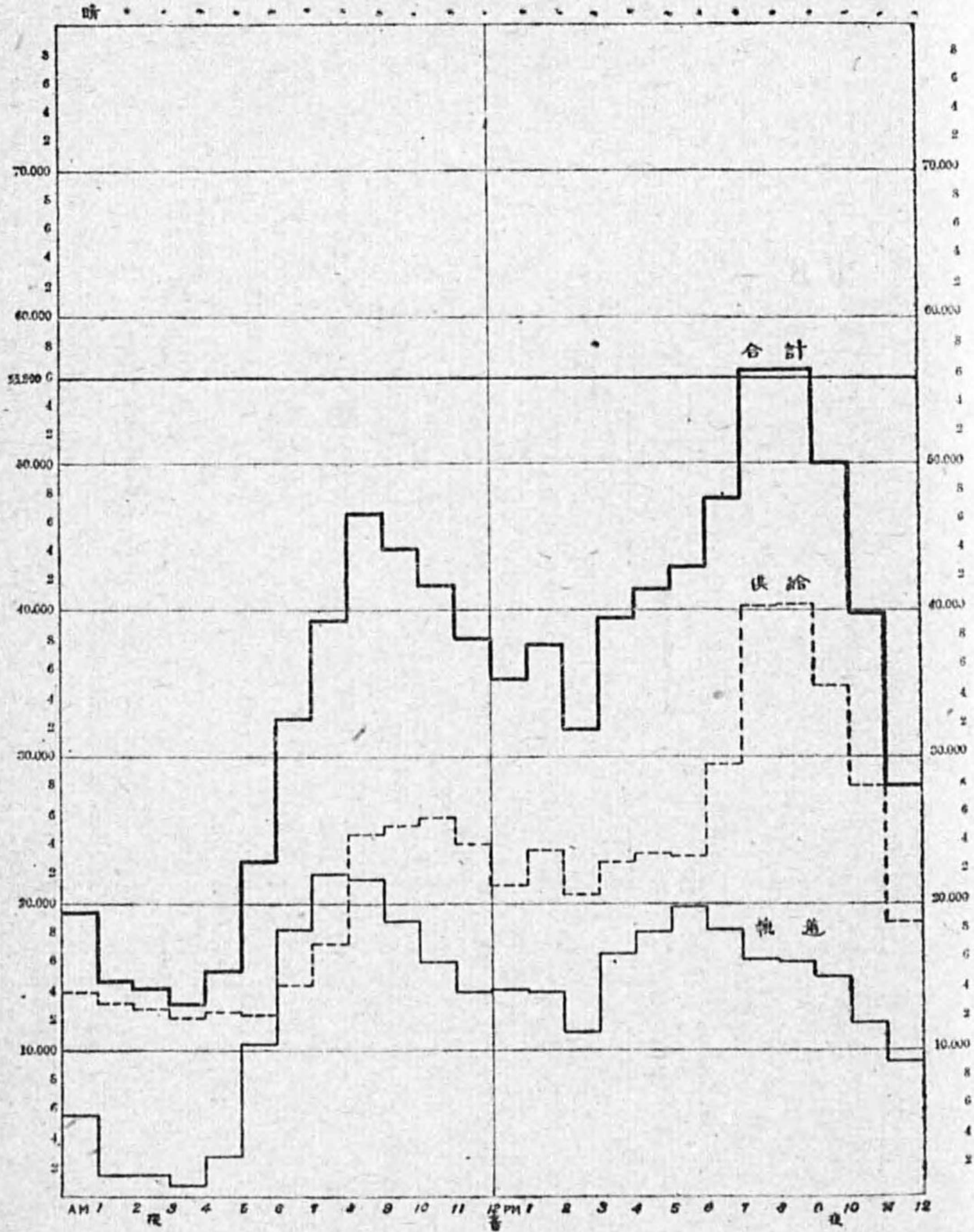
さて此の當局で使用する電氣の負荷状態は季節的には兩事業とも輕負荷は夏期の八月に重負荷は冬期の十二月に起る(第一圖参照)のが通例で一日の中では兩事業の尖頭負荷時は輕負荷期には約二時間の遅速があるが(第二圖参照)重負荷期には殆んど同時間である。(第三圖参照)從て重負荷期に於ける兩事業の不等率は一・〇二乃至一・〇三に過ぎず(第一表参照)之によつて益する所即ち兩事業が共に電力を使用する事により利益は二、三千キロで年額廿六七萬圓程度である。

次に兩事業の年負荷率について観ると軌道事業の五五%供給事業四五%合成五〇であつて(第二表参照)毎年の使用増加は主として供給事業で軌道事業は現狀維持の状態であるから總體の負荷率は年々低下する傾向にある。然るに電力單價は原則として負荷率に反比例するものであるから負荷率の低下は電力單價の上騰を招來し直ちに電力料に影響する處大なるもの故、負荷の選擇は元より電力の運用には受電並配電に極めて細心の注意を以て善處しつゝあるのである。

第二圖 輕負荷期

昭和13年7月20日水曜日

項目	契約最大凡例	受電量	最大電力	負荷率
日本発送電				
東京電力	800			
日本電力				
芝浦発電所 (10,000)				
計		847,780	56,440	62.6
熱費用		313,150	22,880	59.5
供給用		534,630	46,120	82.2

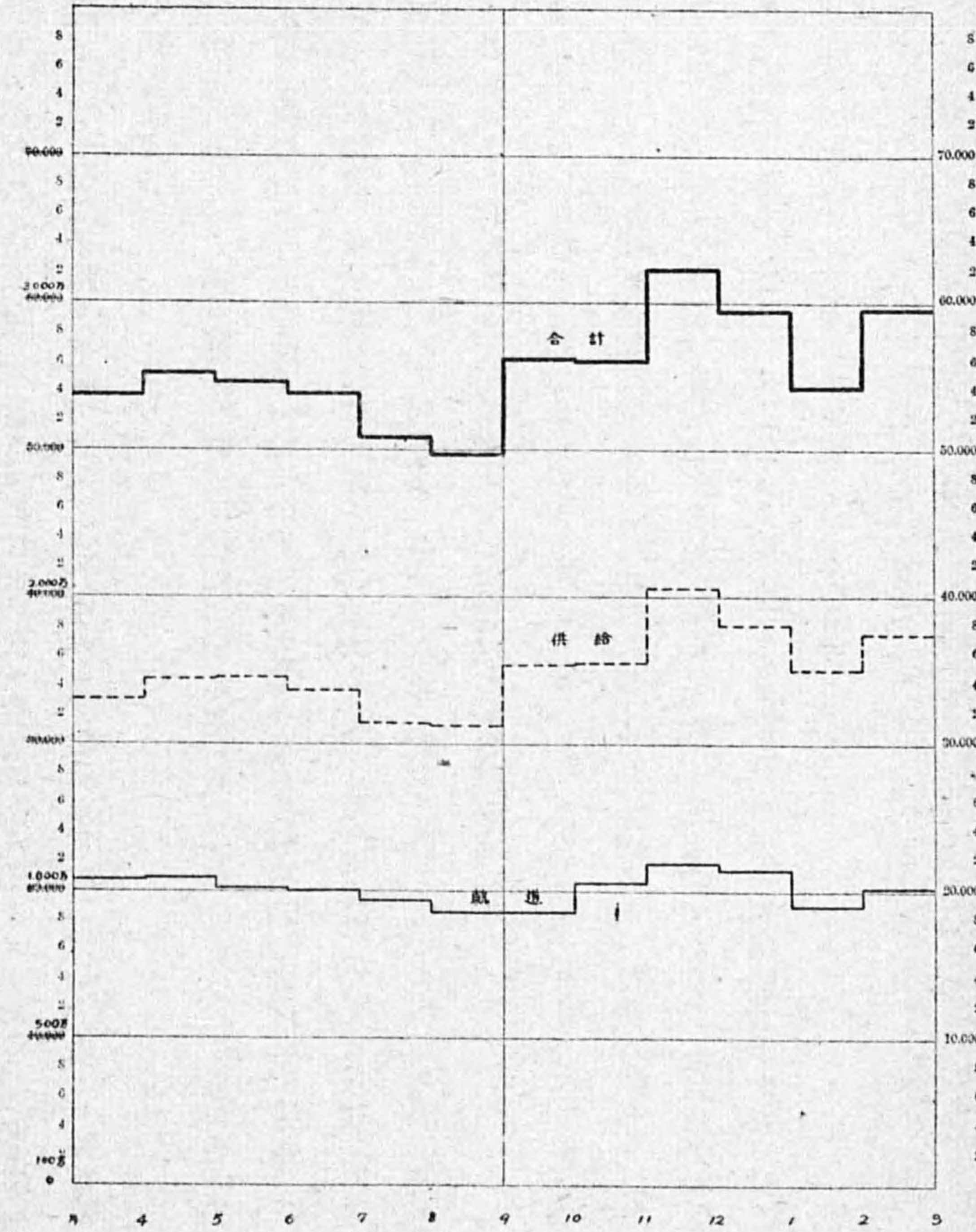


四九

第一圖 負荷曲線圖

昭和13年4月—14年3月

項目	契約最大凡例	受電量	最大電力	負荷率
日本発送電				
東京電力	800			
日本電力				
芝浦発電所 (10,000)				
計				
熱費用				
供給用				



四八

第二表 負荷率 (最大電力は最大五日平均に依る)

月別	昭和十一年度		昭和十二年度		昭和十三年度		平均	
	軌道	供給	軌道	供給	軌道	供給	軌道	供給
四	六〇・五	四八・五	四九・〇	四九・〇	五七・九	四九・五	五七・五	四九・〇
五	五九・九	四八・七	四九・〇	五六・三	五八・五	五九・五	五九・一	四九・一
六	五八・七	四八・八	五〇・〇	五七・七	五七・六	五九・三	五八・四	五〇・三
七	五五・七	四七・三	四九・七	五七・二	五八・四	五〇・〇	五七・三	四九・〇
八	五四・七	四七・三	五〇・五	五八・九	五九・八	五〇・八	五八・〇	五〇・五
九	五五・七	五〇・三	五〇・七	五八・九	五九・二	五〇・二	五八・七	四九・三
一〇	五六・七	五〇・〇	五〇・二	五八・六	五七・三	五〇・一	五七・四	五〇・六
一一	五七・九	四九・二	四九・三	五八・四	五八・七	四九・三	五七・四	四九・三
一二	五六・九	五〇・五	五〇・九	五〇・二	五七・七	五〇・六	五〇・四	五〇・七
一三	五七・二	四八・八	四九・六	五〇・二	五七・二	四九・一	五〇・五	四九・二
一四	五七・〇	五〇・七	五〇・六	五〇・九	五〇・六	五〇・五	五〇・八	五〇・三
一五	五七・五	四九・七	五〇・一	五〇・九	五〇・七	五〇・五	五〇・六	四九・七
一六	五四・九	四八・〇	四九・二	四九・四	四九・八	四九・三	四九・九	四九・六
平均	五五・二	四八・九	五〇・二	四九・三	五〇・五	四九・五	五〇・三	四九・三
合計	五五・二	四八・九	五〇・二	四九・三	五〇・五	四九・五	五〇・三	四九・三

参考其の六

郊外電鐵施設費

東京地方の高速交通機關と目すべきものは省線の他各地方鐵道及び京濱、京王、京成、舊玉川の各軌道であるが、夫等の建設費を見るに省線に付きては不詳なるを以て姑く論外とするも、其他に付きては次表の如く累年著しき増加の傾向にあるのである。即ち郊外電鐵は大正十二年度末に於て一軒當十一萬四千圓なりしが昭和十三年度末に於ては二十六萬八千圓となり、十五年間に二・三五倍となつて居る。又地下鐵道は昭和三年度末に於て一軒當三百二十萬圓なりしものが、昭和十三年度末には五百四十萬圓となり、十年間に一・七倍となつて居る。其の合計に於ては地下鐵道が加つた爲めに一層増加の傾向を助長して居る。即ち大正十二年度末一軒當十一萬四千圓に對し、昭和十三年度末に三十一萬六千圓となり、指數に於て二・七六倍を示して居る。

郊外電鐵施設費調

(昭和十三年三月調)

年次	郊外電鐵			地下鐵道			合計		
	營業料	建設費	一軒當果	營業料	建設費	一軒當果	營業料	建設費	一軒當果
大正一二年度末	四〇七・六	四六、三六、三六	一一四、三九、九	—	—	—	四〇七・六	四六、三六、三六	一一四、三九、九
大正一三	四一〇・九	五、八〇〇、四六	二九、四七、七	—	—	—	四一〇・九	五、八〇〇、四六	二九、四七、七
大正一四	四三三・八	三、三三三、六〇	一四六、一七、三	—	—	—	四三三・八	三、三三三、六〇	一四六、一七、三
昭和元	四四八・九	七、四四〇、六三	一六六、九四、三	—	—	—	四四八・九	七、四四〇、六三	一六六、九四、三
指數	100	—	—	—	—	—	100	—	—

昭和二	六五・二	一五、一九、五三三	二二、八三三	一八六	六五・二	一五、一九、五三三	二二、八三三	一八六
昭和三	七〇・八	一六、三六、五三三	三〇、〇六七	二〇一	七〇・八	一六、三六、五三三	三〇、〇六七	二〇一
昭和四	七四・六	一八、〇三〇、三九九	三三、三六六	二〇四	七四・六	一八、〇三〇、三九九	三三、三六六	二〇四
昭和五	七九・七	一九、七五五、五三一	三七、三〇〇	二〇七	七九・七	一九、七五五、五三一	三七、三〇〇	二〇七
昭和六	八三・一	一九、九七七、六五六	三九、六七八	二一〇	八三・一	一九、九七七、六五六	三九、六七八	二一〇
昭和七	八三・八	二一、三六七、八二四	三九、六七八	二一〇	八三・八	二一、三六七、八二四	三九、六七八	二一〇
昭和八	八五・六	二二、八九九、一三八	三五、四三三	二一四	八五・六	二二、八九九、一三八	三五、四三三	二一四
昭和九	八五・八	二二、四〇三	三五、四三三	二一四	八五・八	二二、四〇三	三五、四三三	二一四
昭和一〇	八五・四	二二、三九三、九三七	二七、三六五	二一八	八五・四	二二、三九三、九三七	二七、三六五	二一八
昭和一一	八六・八	二二、九五五、九〇九	二七、三六五	二一八	八六・八	二二、九五五、九〇九	二七、三六五	二一八
昭和一二	八六・〇	二二、四三三、三〇三	二七、三六五	二一八	八六・〇	二二、四三三、三〇三	二七、三六五	二一八
昭和一三	八五・四	二二、六七七、七一九	二六、八七九	二一五	八五・四	二二、六七七、七一九	二六、八七九	二一五

備考

- 一、本表は東京市に於ける高速交通機関と目すべき地方鉄道並地下鐵道に付調査せるものなるが京濱、京王、京成、舊玉川の各軌道をも含まめたり。
- 二、東京高速鐵道は開通を見たる十三年度下期末建設費不明に付之を除外す。
- 三、省線は建設費不詳なるを以て除外せり。

参考書其の七 調整区域内の人口増加趨勢

調整区域内に於ける人口増加の趨勢を考察するに當り、先づ東京市の人口に付て観るに、昭和十三年度(推計)に於て六、四五七、六〇〇人其の内舊市域二、三五六、四〇〇人(三六・五%)新市域四、一〇一、二〇〇人(六三・五%)にして其の近年に於ける増加の趨勢は大正九年に於て全市人口は三、三五八、一八六人であつたのが、昭和十三年には六、四五七、六〇〇人となり、大正九年を一〇〇とすれば昭和十三年に一九二に達し、十八年間に約三、〇九九千人餘を増加し、約二倍と云ふ驚く可き増加を示して居る。

所が此の増加せる人口の内舊市域内に於ては僅に一八三千人(六%)に止り二、九一六千人(九四%)は新市域に於ける増加である。之の傾向を指數より觀るに大正九年を一〇〇とすれば舊市域は昭和十三年に一〇八、新市域は三四六であつて、東京市人口増加の大部分は新市域に於ける人口の増加であると思ふ。

次に新市域に付ても之を區別して考察する必要がある。今便宜上東京驛を中心とし半徑十軒の圓周内に主たる地域を有するものを第一圏とし、其の外部にあるものを第二圏として考察するに、昭和十三年度に於て第一圏人口は二、五六九、四〇〇人、第二圏一、五三一、八〇〇人であつて、過去に於ける増加の趨勢は第一圏は大正九年に八六七、一〇三人共

の後十八年間に一、七〇〇千人を増加して居り、指数に於て一〇〇より二九六に増加し第二圏は大正九年に三一七、八八二人、十八年間に一、二一〇千人を増し指数に於て一〇〇より四八二に増加してゐる。即ち十八年間に第一圏は約三倍第二圏は約四倍に増加したのであるが、増加の勢を知る爲には更に方秆當り増加數を觀る必要がある。第一圏の面積は一、二九方秆一八、第二圏は三六二方秆四であるから、十八年間に於ける各一方秆當り増加數は第一圏は一三、一七七人であつて、第二圏は三、三四九人(全市平均五、四一〇人、舊市域二、二五五人)に比し第一圏の人口増加率の如何に急激なるかを知ることが出来る。即ち東京市人口の増加趨勢は現在に在つては舊市域は既に飽和状態に近く之に隣接せる第一圏に於て最も急激であり、第二圏之に次ぐ状態であるが、本市都市計畫課の推計に従へば本市人口は昭和三十三年頃には人口一千万人餘に達し略飽和状態になり、其中第一圏は早くも昭和二十五年頃には飽和状態に達することであるから、今日に於ける第一圏の急激なる増加の趨勢は飽和状態に近づくに従ひ次第に衰へ、第二圏に移行し更に其の外部に移向する傾向にあるものと言へよう。

而して交通、調整特別委員會に於て決定を見たる「目安としての調整區域」の全面積は三、〇四三方秆七にして其の中東京市を除けば二、四七〇方秆八九(以下之を外部部と稱す)其の昭和十三年に於ける人口は二、三〇七、八一五人であるが、昭和三十三年頃に至らば三、二九八、六〇〇人になるもの定まることが出来る。故に調整區域内の全人口は昭和十三年に於ては八、七六五、四一五人であるが昭和三十三年頃に至らば一四、四九七、八〇〇人即約一・六五倍に達するであらう。

第一表 總表

面積	大正九年		大正十四年		昭和五年		昭和十年		昭和十三年		昭和十五年		昭和二十年		昭和二十五年		昭和三十年		昭和三十五年			
	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調		
一東京市	五五、八三三	五五、八三三	一六九、二七二	一六九、二七二	二二四、九三三	二二四、九三三	二六三、四三〇	二六三、四三〇	二九八、四三〇	二九八、四三〇	三三三、三三三	三三三、三三三	三六八、四三〇	三六八、四三〇	四〇三、三三三	四〇三、三三三	四三八、四三〇	四三八、四三〇	四七三、三三三	四七三、三三三	五〇八、四三〇	五〇八、四三〇
二東京府	一六九、二七二	一六九、二七二	二二四、九三三	二二四、九三三	二六三、四三〇	二六三、四三〇	二九八、四三〇	二九八、四三〇	三三三、三三三	三三三、三三三	三六八、四三〇	三六八、四三〇	四〇三、三三三	四〇三、三三三	四三八、四三〇	四三八、四三〇	四七三、三三三	四七三、三三三	五〇八、四三〇	五〇八、四三〇	五四三、三三三	五四三、三三三
三神奈川縣	八五、〇二二	八五、〇二二	一〇七、四三五	一〇七、四三五	一二九、八七五	一二九、八七五	一五二、二七五	一五二、二七五	一七四、六七五	一七四、六七五	一九七、〇七五	一九七、〇七五	二一九、四七五	二一九、四七五	二四一、八七五	二四一、八七五	二六四、二七五	二六四、二七五	二八六、六七五	二八六、六七五	三〇九、〇七五	三〇九、〇七五
四埼玉縣	八〇、〇三三	八〇、〇三三	一〇二、四四五	一〇二、四四五	一二四、八五五	一二四、八五五	一四七、二五五	一四七、二五五	一六九、六五五	一六九、六五五	一九二、〇五五	一九二、〇五五	二一四、四五五	二一四、四五五	二三六、八五五	二三六、八五五	二五九、二五五	二五九、二五五	二八一、六五五	二八一、六五五	三〇四、〇五五	三〇四、〇五五
五千葉縣	七九、〇四四	七九、〇四四	一〇一、四四五	一〇一、四四五	一二三、八五五	一二三、八五五	一四六、二五五	一四六、二五五	一六八、六五五	一六八、六五五	一九一、〇五五	一九一、〇五五	二一三、四五五	二一三、四五五	二三五、八五五	二三五、八五五	二五八、二五五	二五八、二五五	二八〇、六五五	二八〇、六五五	三〇三、〇五五	三〇三、〇五五
小計	三、〇四三、〇七四	三、〇四三、〇七四	三、九一七、〇七四	三、九一七、〇七四	四、七九一、〇七四	四、七九一、〇七四	五、六六五、〇七四	五、六六五、〇七四	六、五三九、〇七四	六、五三九、〇七四	七、四一三、〇七四	七、四一三、〇七四	八、二八七、〇七四	八、二八七、〇七四	九、一六一、〇七四	九、一六一、〇七四	一〇、〇三五、〇七四	一〇、〇三五、〇七四	一〇、九〇九、〇七四	一〇、九〇九、〇七四	一〇、七八三、〇七四	一〇、七八三、〇七四

第二表 總表内譯

年別	大正九年		大正十四年		昭和五年		昭和十年		昭和十三年		昭和十五年		昭和二十年		昭和二十五年		昭和三十年		昭和三十五年			
	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調	國	調		
一東京市	三、三五六、七三七	三、三五六、七三七	一〇、九一六、九三三	一〇、九一六、九三三	一三、四七三、三六八	一三、四七三、三六八	一六、〇三〇、〇〇〇	一六、〇三〇、〇〇〇	一八、五八六、六三三	一八、五八六、六三三	二一、一四三、二六八	二一、一四三、二六八	二三、七〇〇、〇〇〇	二三、七〇〇、〇〇〇	二六、二五六、六三三	二六、二五六、六三三	二八、八一三、二六八	二八、八一三、二六八	三一、三七〇、〇〇〇	三一、三七〇、〇〇〇	三三、九二六、六三三	三三、九二六、六三三
舊市	二、七三三、〇二二	二、七三三、〇二二	八、九一六、九三三	八、九一六、九三三	一一、四七三、三六八	一一、四七三、三六八	一四、〇三〇、〇〇〇	一四、〇三〇、〇〇〇	一六、五八六、六三三	一六、五八六、六三三	一九、一四三、二六八	一九、一四三、二六八	二一、七〇〇、〇〇〇	二一、七〇〇、〇〇〇	二四、二五六、六三三	二四、二五六、六三三	二六、八一三、二六八	二六、八一三、二六八	二九、三七〇、〇〇〇	二九、三七〇、〇〇〇	三一、九二六、六三三	三一、九二六、六三三
新市	一、八五二、六六六	一、八五二、六六六	二、九一六、九三三	二、九一六、九三三	二、〇五七、〇〇〇	二、〇五七、〇〇〇	二、五八六、六三三	二、五八六、六三三	二、〇〇〇、〇〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	二、五二九、三六八	二、五二九、三六八	二、〇〇〇、〇〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	二、五二九、三六八	二、五二九、三六八	二、〇〇〇、〇〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇	二、五二九、三六八	二、五二九、三六八	二、〇〇〇、〇〇〇	二、〇〇〇、〇〇〇

二東京府	一六、三九七	一九、二一九	三三、三六六	二九、四九	二六、一四四	二九、八三〇	三三、三三四	三九、一七六	四三、二六三	四三、〇九六
八王子市	四、七六六	四、八七一	四、七二八	五、四三二	五、五三九	五、六九九	五、九四三	六、一八五	六、四三九	六、六七三
南多摩郡	六、〇五九	六、七一七	七、〇九四	七、六五三	七、九一九	八、二二一	八、五九〇	九、〇九七	九、三〇六	九、六六一
北多摩郡	一〇、四三三	一〇、一三二	一四、七五四	一八、四八六	一九、四三七	二二、四三〇	二四、四六三	二七、三九六	三〇、三六八	三三、七六三
三神奈川縣	六、五六一	六、七四七	八、〇五七	九、三三七	一〇、九八〇	一〇、八四三	一、三三、一四四	一、三、五七、八六八	一、四、九、五九一	一、六、七、三二六
川崎市	八、七〇〇	一、五、〇一八	一、五、〇二〇	一、九、四、〇五三	二、八、六、五三	三、三、四、八六	三、七、二、五九三	三、一、一、九八	三、五、〇、八四	三、八、九、一一一
横濱市	五、四、六、〇一	五、六、四、五七	六、七、〇、七、七	七、九、九、二、七三	八、二、一、八、七	八、五、四、九、三	九、五、〇、五、五三	一、〇、四、六、一、七〇	一、一、四、一、七、七	一、三、七、四、〇、五
四埼玉縣	四、三、五、七〇	四、七、六、七六	五、五、五、五、四	五、八、八、二、一	五、四、一、二、一	六、〇、六、〇、八	六、五、〇、〇、五〇	六、九、〇、〇、九八	七、三、九、一、四七	七、八、三、一、六四
川口市	二、六、一、八三	三、三、九、四、五	四、一、三、三、四	五、三、七、七、六	五、九、四、〇、一	六、三、四、七、七	七、三、三、三、一	八、三、一、五、五	九、三、〇、〇、九	一〇、三、八、五、三
浦和市	一、九、〇、五、一	二、六、九、五、九	三、六、八、四、六	四、四、三、三、八	四、九、三、三、四	五、三、八、三、七	六、二、四、六、四	七、一、一、五、九	七、九、七、五、五	八、八、四、三、八
川越市	二、六、六、五五	三、一、九、〇、五	三、四、二、〇、五	三、五、一、九、三	三、六、〇、七、七	三、六、六、九、〇	三、八、二、八、六	三、九、八、八、一	四、一、四、七、六	四、三、〇、七、一
北足立郡	一、四、九、一〇、九	一、六、一、四、五	一、七、三、〇、六、五	一、九、一、五、九、一	二、〇、四、六、五、四	二、一、八、七、七	二、三、三、九、一	二、四、〇、一、〇、六	二、五、五、三、〇、五	二、七、一、三、三、五
入間郡	一〇、一、四、三、三	一〇、八、二、七、七	一、一、三、一、三、三	一、一、四、三、五、五	一、一、六、九、三、九	一、一、八、〇、一、一	一、二、一、七、〇、一	一、二、四、五、八、八	一、二、七、七、六、八	一、三、一、〇、一、五
南埼玉郡	六、七、一、〇、〇	七、一、六、四、〇	七、三、〇、一、九	七、六、六、七、七	七、九、〇、〇、七	七、九、五、三、〇	八、二、三、六、六	八、五、二、四、一	八、八、一、一、七	九、〇、九、八、二
北葛飾郡	四、一、六、一〇	四、二、八、八、八	四、三、九、六、三	四、五、九、五、四	四、六、七、五、七	四、七、六、六、六	四、九、三、三、三	五、一、〇、三、八	五、二、七、四、五	五、四、四、八、〇
五千葉縣	一、六、〇、九、六六	三、〇、五、三、〇、八	三、四、一、九、一、九	三、七、六、七、七、二	三、九、一、六、〇、〇	四、〇、一、六、三、三	四、四、五、一、三、〇	四、〇、一、六、七	五、三、七、七、六	五、五、〇、〇、三、〇
市川市	一、七、九、二二	二、九、五、三、六	三、七、七、八、九	四、六、七、七、二	四、八、七、二、二	五、五、二、七、七	六、三、七、八、〇	七、三、三、三、三	七、九、九、二、八	八、九、六、四、九
舟橋市	二、六、七、七六	三、三、八、九、九	三、七、七、六、三	四、三、六、七、一	四、八、三、七、七	四、八、六、九、〇	五、三、九、五、四	五、九、二、二、八	六、四、三、三、三	六、九、七、四、五
千葉市	五、五、三、九、九	六、七、〇、三、四	七、五、七、一、九	八、五、五、二、一	九、一、一、六、六	九、五、一、八、八	一〇、四、五、七、三	一一、三、九、七、七	一二、三、三、七、七	一三、二、七、三、七
千葉郡	三、四、八、九、六	三、八、〇、九、二	四、一、七、三、〇	四、三、九、五、六	四、四、一、八、五	四、四、九、七、四	四、七、三、三、三	四、九、九、八、八	五、一、八、〇、三	五、四、〇、八、九

東葛飾郡	一、二、一、六、七	一、三、三、四、七	一、四、五、一、六	一、五、七、四、四	一、五、七、四、三	一、六、一、四、六	一、七、〇、七、六	一、八、〇、二、六	一、八、九、四、六	一、九、一、〇、六
印旛郡	四、二、七、九	四、三、三、九	四、四、三、三	四、六、四、四	四、七、一、八	四、七、七、五	四、八、〇、五	四、九、三、五	四、九、六、四	五、一、九、四
計(除東京市)	一、四、九、三、七	一、六、五、二、一	一、九、〇、四、六	二、一、五、三、二	二、一、〇、七、八、五	二、四、〇、九、一、一	二、六、五、二、六、八	二、九、〇、三、二、一	三、一、四、八、七、三	三、三、九、六、〇、六
合 計	四、八、五、七、九、三、四	五、七、七、六、一、九、六	六、八、八、九、三、五、八	八、〇、五、一、七、五、五	八、七、六、五、四、二、五	九、二、三、九、五、三、二、〇	一〇、五、四、六、九、二、一、五	一一、九、〇、八、五、六、二、三	一三、四、八、七、九、三、四	一四、八、八、六、八、五、六

備考

一、人口總表に於て神奈川県都築郡は昭和十四年四月一日解消(柿生村、岡上村は川崎市に編入、川和町、新田村、中川村、山内村、中里村、田奈村、新治村は横濱市に編入)されたれば夫々組替計算せり。
 横濱市に付ては同年四月一日に編入されたる鎌倉郡の一部(七ヶ町村)を含まず、但し之は結局包含せらる可きものと思ふ。
 二、面積は陸地測量部面積原簿に據る。
 三、人口は昭和十年迄の數字は内閣統計局發表に據る國勢調査實積。
 四、昭和十五年以降推計數字の算出は
 (一)東京市に付ては都市計畫課の算出せる數字に據る、其の公式左の如し。

$$\frac{\text{昭和五年大正十四年市區總人口} - \text{昭和七年推計市區總人口}}{\text{昭和五年大正十四年全國總人口} - \text{昭和七年推計全國總人口}} \times \frac{\text{昭和五年大正十四年全國總人口}}{\text{昭和五年大正十四年市區總人口}} - 1$$

 (二)府、縣に付ては調整區域内である市郡の推計の和にして其の算出公式左の如し。

$$\frac{\text{昭和十年人口} - \text{昭和十年人口}}{\text{大正十四年人口} - \text{大正十四年人口}} \times \left(\frac{\text{昭和十年人口}}{\text{大正十四年人口}} - 1 \right) \times \left(\frac{\text{昭和十年人口}}{\text{大正十四年人口}} - 1 \right)$$

第三表 東京市人口増加の趨勢

區別	人					口					同上指數			分布率			
	大正九年	十四年正	昭和五年	昭和十年	昭和十一年和	昭和十二年和	昭和十三年和	昭和十五年和	昭和二十年和	昭和二十一年和	昭和二十二年和	昭和二十三年和	昭和十五年和	昭和二十年和	昭和二十一年和	昭和二十二年和	昭和二十三年和
全市域	三,五八六,八六四	四,一〇九,一〇九	四,九三九,九三九	五,八八八,八八八	六,〇〇〇,〇〇〇	六,二七四,〇〇〇	六,四七五,〇〇〇	六,九三九,〇〇〇	七,三〇〇,〇〇〇	七,六〇〇,〇〇〇	七,九〇〇,〇〇〇	八,二〇〇,〇〇〇	100	100	100	100	100
舊市域	二,七三三,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	100	100	100	100	100
新市域	八五三,八六四	一,一〇九,一〇九	一,九三九,九三九	二,八八八,八八八	三,〇〇〇,〇〇〇	三,二七四,〇〇〇	三,四七五,〇〇〇	三,九三九,〇〇〇	四,三〇〇,〇〇〇	四,六〇〇,〇〇〇	四,九〇〇,〇〇〇	五,二〇〇,〇〇〇	100	100	100	100	100
第一圈	八七,〇三三	一,五三三,九四二	二,九四二,七二二	三,三三三,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	三,四二二,二二二	100	100	100	100	100
品川區	一三,五五五	一六〇,一九一	一八九,四六六	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	二〇四,二二二	100	100	100	100	100
目黒區	三三,三三七	三三,〇一九	一〇八,三〇八	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	一五二,一八七	100	100	100	100	100
荏原區	八,三三三	三三,三五五	三三,一〇八	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	一六,八三三	100	100	100	100	100
澁谷區	一三七,〇七〇	一九〇,七〇七	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	100	100	100	100	100
澁橋區	九三,八九九	一四三,四九九	一五三,五〇三	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	一六,一八七	100	100	100	100	100
中野區	二九,一九八	八五,二九四	一三四,〇九八	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	一七,八三三	100	100	100	100	100
豊島區	一〇九,八〇三	一九八,〇七五	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	二二二,三三三	100	100	100	100	100
澁野川區	四〇,六六九	八二,三三三	一〇〇,四六六	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	一四,五五五	100	100	100	100	100
荒川區	一一,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	二二,四三三	100	100	100	100	100
王子區	五〇,四〇〇	八二,六二二	一三六,七三三	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	一七,〇七七	100	100	100	100	100

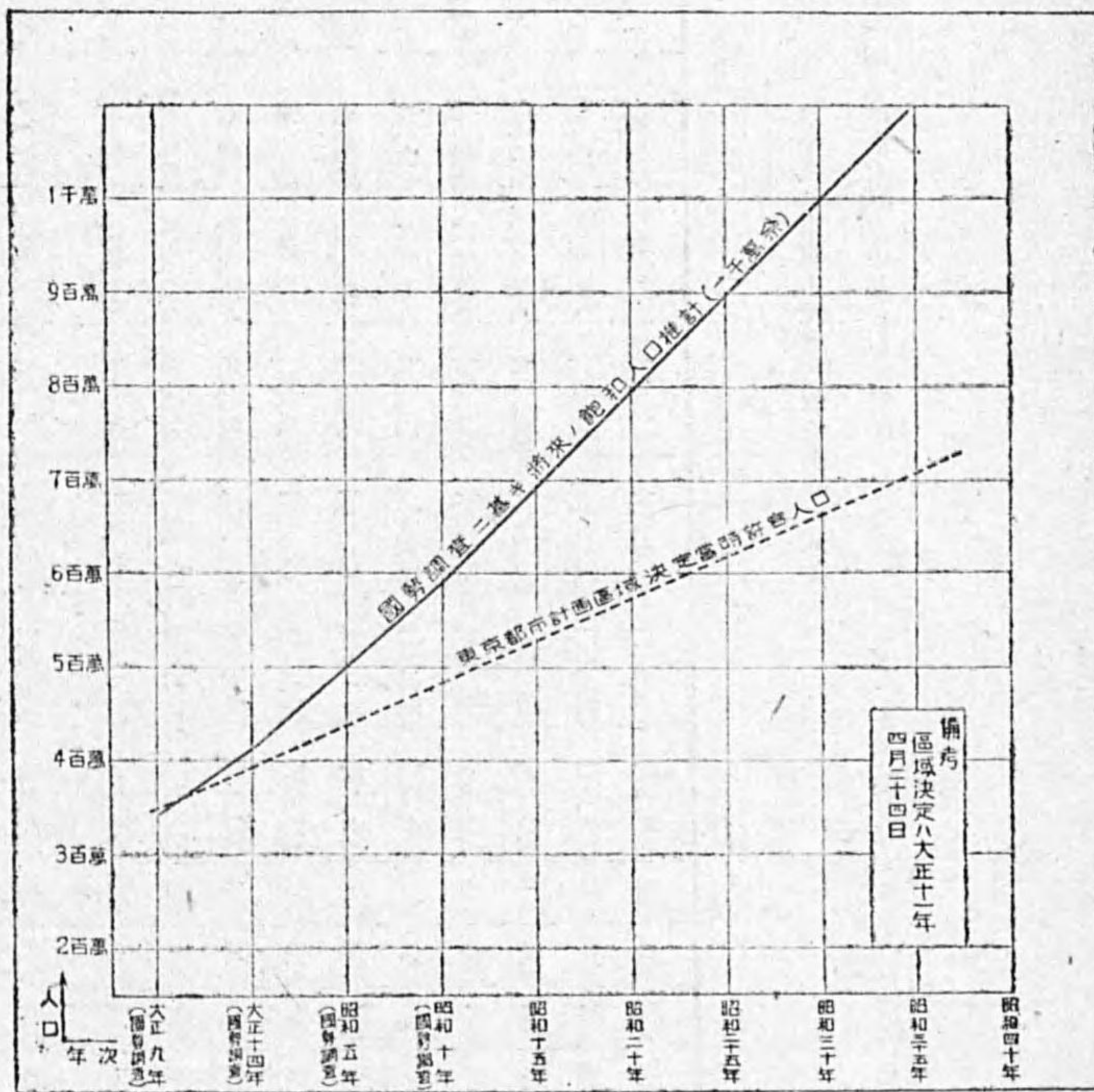
區別	人					口					同上指數			分布率			
	大正九年	十四年正	昭和五年	昭和十年	昭和十一年和	昭和十二年和	昭和十三年和	昭和十五年和	昭和二十年和	昭和二十一年和	昭和二十二年和	昭和二十三年和	昭和十五年和	昭和二十年和	昭和二十一年和	昭和二十二年和	昭和二十三年和
向島區	六四,四二六	一一三,〇六三	一五三,五九九	一八六,九九八	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	一九一,〇〇〇	100	100	100	100	100
城東區	七三,〇三五	一一三,〇六三	一四三,九七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	一七二,〇七二	100	100	100	100	100
第二圈	三三,八三三	五九,〇五八	九三,八三三	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	一三〇,一五二	100	100	100	100	100
大森區	四九,九〇八	九四,四五三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	100	100	100	100	100
蒲田區	二八,六四四	五七,五五三	九八,二二二	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	一四三,三三三	100	100	100	100	100
世田ヶ谷區	三九,九三三	八七,九六五	一四三,三三三	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	二二〇,七〇一	100	100	100	100	100
杉並區	一八,〇九八	六五,九一一	一三三,五九九	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	一八〇,二二二	100	100	100	100	100
板橋區	三三,四三三	八二,四七六	一三三,五九九	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	一五〇,八八八	100	100	100	100	100
足立區	六〇,七〇〇	八九,三三六	一二三,五七七	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	一七四,三三三	100	100	100	100	100
葛飾區	二七,六六一	四九,四一五	八四,四五六	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	一〇五,六六二	100	100	100	100	100
江戸川區	三九,三六六	六四,五三〇	九六,九七一	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	一三九,三三〇	100	100	100	100	100

備考

昭和十一、二、三年度は東京市統計年表の推計に依る

新市域第一圏とは東京驛を中心として半徑十軒の圓周内に主たる地域を有するものを指稱し其の他のものを第二圏とす

表圖想豫加増口人内域區畫計市都京東 (一) 表四第



第四表 (二) 東京都市計畫區域内人口増加推計表

區數	面積(坪) (方料)	大正九年 調年	大正十四年 調年	昭和五年 調年	昭和十年 調年	昭和十五年 推計年	昭和二十年 推計年	昭和二十五年 推計年	昭和三十年 推計年	昭和三十五年 推計年	昭和四十年 推計年	昭和四十年 推計年	飽和人口
一 舊市内	三,五〇四,一七五 (八四,二九九)	二,一七三,〇〇一	二,九五五,五六七	三,〇七〇,九三三	三,四七三,六三六	三,四四三,三〇三	三,六三三,一五四	—	—	—	—	—	二,四六三,二〇三
六 荏原郡	三,四九八,三三三 (一五,六四八)	二,五八七,一	三,五七四,一	三,九八五,八二〇	四,五七九,一三三	四,三三三,八二一	四,九四三,八三三	—	—	—	—	—	三,二七三,四二二
四 豊多摩郡	三,三六二,一五 (七四,八〇四)	二,九四〇,三	四,六四八,一	六,五五三,三	七,七二六,七	九,七八五,一〇	一〇,七三九,一三	一四,〇八七,一	一六,二七九,三	—	—	—	一,四四五,六三五
五 北豊島郡	三,七九七,三三八 (三,五五三)	三,九八三,七	六,五二五,四	八,五八三,三	一〇,三〇六,四	一三,〇〇一,三〇	一六,九一九,〇	一八,四四九,三	二〇,八七三,六	—	—	—	一,九三三,三三七
一 南足立郡	一,六二六,三三四 (五,三七三)	一,〇七六,〇	八,九三二,六	一,七五〇,七	二,一四六,二	二,四五六,〇	二,七八一,三	三,三三三,七	三,九七五,二	—	—	—	五,五六一,八
四 南葛飾郡	三,〇三六,二一〇 (一〇〇,三二八)	二,四〇三,六	三,四七四,九	四,九九一,七	五,五三六,五	七,一八八,六	八,三九九,〇	九,七三三,三	一一,二四八,八	一三,八三三,九	—	—	一,三三三,八七三
舊千歳村	六,六四三,八四 (二,一九三)	七,九六七	九,六九五	一,六〇七,四	二,〇二二,五	二,四八〇,一	二,九七四,四	三,五〇一,〇	四,〇六八,五	四,六七九,六	五,三三三,八	—	一,六七四,九五
三五 總計	一,四三二,七六〇 (五,六一五)	三,三五八,五七四	四,〇九四,九六九	四,九六九,三三	五,八八五,八二六	六,九八八,九三三	八,一八八,九三三	九,四九三,三〇	一〇,九三三,三〇	一二,四九三,三〇	—	—	一,四三三,五七三

備考

一、面積は大正十二年七月參謀本部發行に係る五萬分の一地形圖に依り極式面積測定器を使用し同部に於て測定したるもの(河川面積を含む)を基礎とし其後變更したるものに付ては東京府告示に依り基本面積を加減せるものなり(昭和十年)

二、飽和人口は道路網計畫を基準とし交通機關及地域制を考慮し舊各町村の推定飽和密度を算出し推計したるものなり。

参考其の八 大都市地下鐵道發達年表

世界最初の地下鐵道はロンドンに於て一八八五年に起工したに始まり、一ヶ年平均延長距離三軒にして路線長三五四軒を建設するに八一年の長い歳月を要してゐる。次でベルリンに於ては一八九六年起工に着手し、一ヶ年平均延長距離二・六軒にして路線長一〇五軒を建設するに四〇年を要してゐる。パリに於ては一八九八年に起工し、一ヶ年平均延長距離三・七にして路線長一四四軒を建設するに三八年を要してゐる。ニューヨークに於ては一九〇〇年に起工し、一ヶ年平均延長距離五・九にして路線長一九六軒を建設するに三三年を要してゐる。

然るに我國の地下鐵道は東京に於て東京地下鐵道株式會社が一九二五年(大正十四年起工)に着手し一ヶ年平均延長距離〇・九軒にして僅に路線長八軒を建設するに九年の長い歳月を要してゐる。次で東京高速鐵道株式會社は一九三五年(昭和十年)に起工し一ヶ年平均延長距離一・八軒にして路線長六・三軒を建設するに四年を要してゐる。次いで大阪に於ては一九三〇年(昭和五年)工事に着手し一ヶ年平均延長距離〇・九軒にして路線長八軒を建設するに八年を要してゐるのである。

斯くの如くに地下鐵道の建設には各都市の地質及經濟的條件によつて、多きは一ヶ年平均延長ニューヨークの五・九軒、小きは東京地下鐵道の〇・九軒の如くに遅速あるも原則として多年の歳月を要することが上述の説明によつて實證し得るのである。従つて東京市に於て將來五十軒の地下鐵道網を

建設せんとすれば、假にニューヨークの場合と同一の一ヶ年平均五・九軒を延長し得るとして約九年を要し、或はベルリンの場合と同一の二・六軒を以てして約二十年を要するであらう。尙東京市に於ては將來飽和人口一千万人に達するのは昭和三十三年頃であると謂れてゐるが、斯る尨大な人口の都市集中の必然的結果として加速度的に増大する交通需要を充たす爲に、今より都市交通機關の根幹たる地下鐵道網の擴大強化を圖することは遅くとも決して早きに過ぎるものにあらず。

参考の爲に世界大都市地下鐵道發達年表を掲げれば次表の如くである。

大都市地下鐵道發達年表

(昭和一四・六・九調)

都市	種別	起工	最初ノ開通	現在跡線長	經過年數	延一年平均長
ロンドン		一八五五年	一八六三年	(一九三六年) 三五四軒	八一年	三・〇軒
パリ		一八九八年	一九〇〇年	(一九三六年) 一四四	三八	三・七
ニューヨーク		一九〇〇	一九〇三年	(一九三三年) 一九六	三三	五・九
ベルリン		一八九六	一九〇二年	(一九三六年) 一〇五	四〇	二・六
東京地下鐵		一九二五年 大正十四年九月廿七日	一九二七年 昭和二年十二月廿九日	昭和九年三月廿一日 八	九	〇・九

同 高 速	昭和十年十月十八日 一九三〇	昭和十三年十一月 一九三三	昭和十三年四月 一九三三	四	一・八
大 阪	昭和五年一月廿九日 一九三〇	昭和八年五月二十日 一九三三	昭和十三年四月廿二日 一九三三	八	〇・九

参考其の九 各種交通機關の速度比較

市電や西武（新宿線）王子等の如き路面電車は乗客を街路上で可及的自由に乗降せしめるのが本来の使命であるから、停留場の数は非常に多い。従て停留場間の平均距離が市電は三五八米、西武は三四一米、王子は四四六米等の如く極めて短く、加之、路面上の他の一般交通や交通信號等の影響により、速度は自ら低下するを免れない。即ち現在時速を見ると左表の如く市電は十五糎一分、西武は十六糎四分、王子は二十糎等である。然るに同じく市街地ではあるが何等他の交通障碍のない地下を通るところの東京地下鐵は時速二十八糎二分、東京高速は二十九糎一分で路面電車の一四分乃至二倍弱の高速度を保ち得て京濱の二十九糎一分、帝都の二十九糎八分等郊外的高速鐵道にも匹敵する性能を有す。

交通機關別平均速度

（昭和十四年六月調）

一、省	交通機關別	區	間	平均速度	摘	要
-----	-------	---	---	------	---	---

東 海 道	東 武 東 北 線	東 京	大 船	五二・六	普 急 通 行	
	總 武 東 北 線	お 茶 水	千 葉	四八・九		
	京 濱 東 北 線	大 宮	東 京 櫻 木 町	四一・九		
	中 央 東 北 線	東 京 淺 川	三九・七			
	山 手 線	品 川 新 宿 上 野 東 京	三二・三			
	二、市	全 線	一五・一	循 環 線		
	三、地 下 鐵 道	淺 草 新 橋	二八・二			
	東 京 地 下 鐵 道	澁 谷 新 橋	二九・一			
	東 京 高 速 鐵 道	品 川 橫 濱	二九・一			
	四、其 他 ノ 軌 鐵 道	目 黒 蒲 田	三五・二			
	東 横 電 鐵	澁 谷 櫻 木 町	四〇・三			
	東 都 電 鐵	澁 谷 吉 祥 寺	二九・八			
京 王 電 軌	新 宿 東 八 王 子	三五・三				
小 田 急 鐵 道	新 宿 小 田 原	四三・六				
西 武 鐵 道	新 宿 荻 窪	一六・四				
武 藏 野 鐵 道	高 田 馬 場 川 越	四二・八				
	池 袋 吾 野	四〇・〇				

東武鐵道	池袋—寄居	四二・七
東上線	雷門—伊勢崎	四一・九
伊勢崎線	早稻田—三輪	二〇・〇
王子電軌	上野—成田	四三・三
京成電軌		

參考其の十 舊市域に於ける交通事業資本、設備並乗車人員分布割合 (昭和十三年度)

事業別	種別	建設費	百分比	營業路線長	百分比	乗車人員	百分比
軌道	市電	二八、三三、五六五	九五・%	三三、七	三三・%	四八、四三、四四八	六四・%
	民營電	二〇、四三、六七六	六七・%	一七、一	二九・%	四〇、七〇、三三三	五三・%
乗合自動車	市バス	八四、九四九、八八九	二七・%	五七、六	九・%	八〇、七八九、二五	一〇・%
	民營バス	一四、八〇六、九六一	四・%	三六、三	六〇・%	二六八、九六六、二五	三三・%
合計	市電、市バス	三〇、四一、七〇、五三六	一〇〇・%	五九、七	一〇〇・%	七五三、四九九、七三三	一〇〇・%
	民營電、バス	二二、一七九、八七一	六九・%	三六、五	六二・%	五三三、一九六、二六	六九・%
合計		九一、八一〇、六五五	三〇・%	二二、三	三九・%	三三〇、二六三、五六五	三〇・%

第二 資料

一 市電外債問題に關する栗栖博士の所見

東京市電の外債中所謂買収公債なるものは明治四十五年の二月に英國、米國、及び佛國市場に於いて發行したものである。そこで先づ其の發行の經過と擔保との關係、特に擔保の性質と其の運用について實務從事中知り得た所を述べ、次に簡単に佛貨訴訟の經過を説明し、最後に本公債と交通事業調整問題との關係に觸れて見たいと思ふ。

さて明治四十五年の二月に起債した公債は英國市場三百十七萬五千磅、米國市場二百萬磅、佛國市場一億八十八萬フランであつて米國に於ける起債分は英國市場に於いて起債す可かりしものを一部分其の儘振替へたもので弗建ではなく磅建てである。

起債の手續から見ると英貨と佛貨とは別々になつてゐるが英貨と米貨とは或は同一公債であると言ひ得るであらう。然し乍ら擔保の關係から見ると三者共通である。如斯き事例は民間の社債に往々見

らるゝ處であつて、彼の「オープン・アンド・モーゲージ」に於ては社債は別個でも擔保は共通になつてゐるのである。この事は東京市の公債條例から明かに斷定出来る。

東京市はこの所謂買収公債を發行する爲に明治四十四年十月四日東京市電氣事業公債條例（其ノ一）を議決し越へて明治四十五年二月十三日に至つて其の一部を更正した。更に同年三月十二日に至つて東京市電氣事業公債條例（其ノ二）を追加議決してゐる。

先づ「其ノ一」の第一條を見ると、「本公債は電氣事業經營の費途に充つる爲、英貨券面九百十七萬五千磅を明治四十四年度に募集す。前項債務は其の一部を佛貨公債に變更することを得」となつてゐるが、「其ノ二」を見ると第一條には「電氣事業公債條例に依り發行する公債は英貨五百十七萬五千磅及佛貨公債一億八十八萬法とす」とあり、更に第二條には「英貨公債中三百十七萬五千磅は英國に於て二百萬磅は北米合衆國に於いて發行し佛貨公債は佛國に於いて發行す」とあつて當初英國及佛國に於いて募集する計畫であつたのを市場の模様からして米國に於いて磅公債として發行するに至つた経過をよく示してゐる。

擔保關係は「其ノ一」の第七條に依ると「本公債の元利金の支拂は電氣事業の純収入を以て優先に擔保せらるゝものとす」と規定してゐるが「其ノ二」の第七條では「本公債の支拂は電氣事業公債條例第七條に規定する優先擔保の外市の總収入を以て一般に擔保せらるゝものとし一般擔保は明治三十

九年の事業公債元利金を特に擔保する収入を除きたる部分に付同公債と同一順位とす」となつてゐる。明治三十九年の事業公債と言ふのは普通經濟の方で募集した英貨公債であつてこの公債の擔保に充當せられた部分を除いた以外の歳入を以て電氣事業公債の擔保に充當すると言ふ意味である。而して此市の一般歳入をも擔保に追加したのは後のことで初めは單に電氣事業の純収入のみに止められてきたことは右公債條例の變遷から見ても明かに看取し得る。斯様な措置を取るに至つたのは勿論外國市場の情勢が然らしめたのであつて、英國に於ける發行契約第八條、佛國に於ける發行契約第三條共にこの優先擔保と一般擔保との二種を規定してゐる。即ち本公債は元利金共市營軌道事業及び電燈事業の純収入を以て優先的に擔保すと言ふ様に書いてゐる。米國の發行契約は英國の其れを轉用せるもので兩者全く同一である。又英米佛及び佛國で發行した目論見書（プロスペクタス）にも同一趣旨の文言が書いてある。更に公債證書を見ると擔保に關する限り英、米、佛共に文言は同一である。如斯く債券面に記載せられてゐる以上は賣買の時も亦效力がある次第であつて、擔保も亦甲より乙へ移轉すると思ふ所「電氣事業の純収入」とは何を指すかと云ふことである。即ち所謂電氣事業の意味である。當時ロンドン・パリ及びニューヨークに送られた書類には、電氣軌道事業と電燈供給事業とを加へて電氣事業とし兩事業の純収入を以て優先的に擔保すとあり、且つ各事業の負擔部分は區別せられてゐる。

る。即ち例へば英國に於ける引受會社たるバミューエル、ゴルドン、佛國に於ける引受會社たる「ソシエテ・ゼネラル」に宛てられた書類を見ても二つの事業は截然區別せられ別個に純収入を出すことになつてゐる。此の點は調整上軌道のみを參加せしめて電燈を除外すると言ふ様な場合には重大な事であると思ふ。

次に市の總収入を以て一般に擔保すると言ふ言葉の意味であるが、復興事業公債五分半利附英、米貨公債の契約中に於ても亦同様の文句があり、英貨の分には明かに「チャーヂ」と書いてある。又英國の内債中にも屢々市の總収入を擔保とする。所謂「ゼネラル・チャーヂ」と言ふのであるが、之は單に歳入を一般的に引當とすると言ふ位のことである。餘り重大視する必要はない。重大なのは電氣事業の純収入を以て優先に擔保すると言ふことが重大である。

實は此の外債の元利金支拂に關しては引受銀行たる興業銀行と東京市、興業銀行と爲替銀行たる正金銀行との相互間に契約が結ばれてゐる。その契約の意味は年四回電氣事業の純収入の中から一定の金額を興業銀行に拂込む。然るときは興業銀行は之を正金銀行に積み立てる。

さて利拂は年二回行つてゐる。

英貨の分は直接ロンドンに送るが、米貨へ先づロンドンに送り、ロンドンからニューヨークに送る。佛貨の分は正金より直接「ソシエテ・ゼネラル」に送つてゐる、元本の償還は六月に抽籤をして九月

に拂つてゐる。結局正金銀行に對するこの積立金こそ現實に英、米、佛貨の擔保となつてゐるのである。つて英、米、法に所謂「シンキング・ファンズ」の作用を爲すものである。

然らば擔保の效力如何と云ふに所謂「スペシャル・チャーヂ」即ち特別負擔の場合萬一不拂が起ると直ちに「レシーバー」即ち管財人が置かれるのである。その選任は裁判所が行ふ場合と債權者が行ふ場合とがある。如斯き制度は専ら英法にあるのであるが、東京市の外債に關する契約から見ると多分に英國の慣習が適用せられてゐる。この制度は英國に於いても會社には適用があるが、公共團體たる市には適用されない。加之東京市の條例にも證券面にも不拂の場合に對する手續は何れも記載せられてゐない。即ち平常の場合に於ける積立若くは支拂方法に關することは協定せられてゐるが、異條の場合に處するデフォルトに關する記載は全然ない。

茲に最も注意すべきは電氣事業の純収入丈けが擔保に供せられてゐるのであつて、其の財産は何等擔保に供せられてゐないと云ふことである。此の事は交通事業の調整上最も注意すべき事であつて、市電の擔保と其の出資の關係は法律的には何等問題にはならぬ、結局信義上の問題として解決すればよい事である。

次に佛貨債につきては訴訟が起つた、元來明治四十四年十月の市會決議では佛貨公債も磅で元利拂をすると言ふことになつてきたのであるが、佛國市場で磅で拂ふ事は不都合であるから佛貨で拂つて呉

れと言ふことで現在の場合とは全く反對であつた。所が明治四十五年二月の條例即ち電氣事業公債條例「其ノ一」を改めて磅公債を「ミント・バーデー」佛貨に依り發行することを得、と改めた爲め争を生じた。即ちこの時磅を「フラン」に代ふることを表はす爲め「エクキバレント」即ち等價文字を使用したことがこの訴訟の發端を爲したのであつた。かくて佛國ではこの佛貨公債を一應磅公債として支拂ふべき訴訟が大正十五年佛國第一審裁判所に提起せられた。日本でも其の公債所有者との間に訴訟が起り、其の時の財務官森賢吾氏はこの文言は單に冒頭文字に過ぎない、従つて其の實體的な法律關係は其の契約の内容より判斷すべきであると主張せられ、この主張は裁判所の認むる所となつて日本では東京市の勝訴となつたが、佛國では敗訴になつた。

如斯く日本と佛國とに於いて其の裁判の結果が違つたので結局債權の執行不可能となつて和協に訴ふるより外に方法なきに至つた。この事は餘り調整問題には重大性のない事である。

以上述べた様に擔保の性質は殆んど法律的には問題にはならぬ次第であつて専ら國際信義に依つて解決すべき問題であるが、調整に當つてこの問題を如何に處理するかについては全然門外漢であるが大體に左の二つの方法があると思ふ。

第一 電氣事業中の軌道施設を會社に移轉する、然る後統制會社は債務引受けの形式で市と共同債務者となつて債權者に對し支拂ひの義務を負擔すればよい。債務者は市の外に統制會社が今一人加は

ることになるのであるから、契約の本旨に違反することはない。かくて電燈事業を市に残す場合には之に對して「シンキング・ファンド」を設定し軌道事業に對しては從來の方法を踏襲して年四回積み立て、行けばよい。幸ひ純収入は軌道と電燈との間に別個に計算することが出来るのであるから之を分離し市と銀行との間、及び市と統制會社との間に債務の負擔其の他の契約を締結すればよい。その好適例として北海道炭坑會社の鐵道を國有にした事例がある。即ちこの炭坑は百萬磅の外債は負擔してゐたが、鐵道丈け國に賣却し國は其の負擔部分丈け背負ひ込んだことがある。之と同一方法で處理することが出来る。

第二の方法としては軌道事業を統制會社に委託する方法が考へられる。併し乍らこの方法は手續が簡單な割に實效がない。要するにこの問題は日本發送電會社設立の場合に於ける電力事業の外債處理方法等から見て順序を立て、當れば強ち不可能とは言へない。其の具體的方法については何れ個々の具體の場合に御説明申上げたいと思ふ。

以上

二 大東京民營電鐵及びバス事業統合経過

まへがき

株式會社の意思を決定するものは株主總會であり、而して株主總會を構成するものは箇々の株主である。各株主は一株に付き一箇の議決権を有するのを原則とする。従て或會社の株式の過半数の買得に成功すれば即ちその會社の支配権を掌握することが出来る。

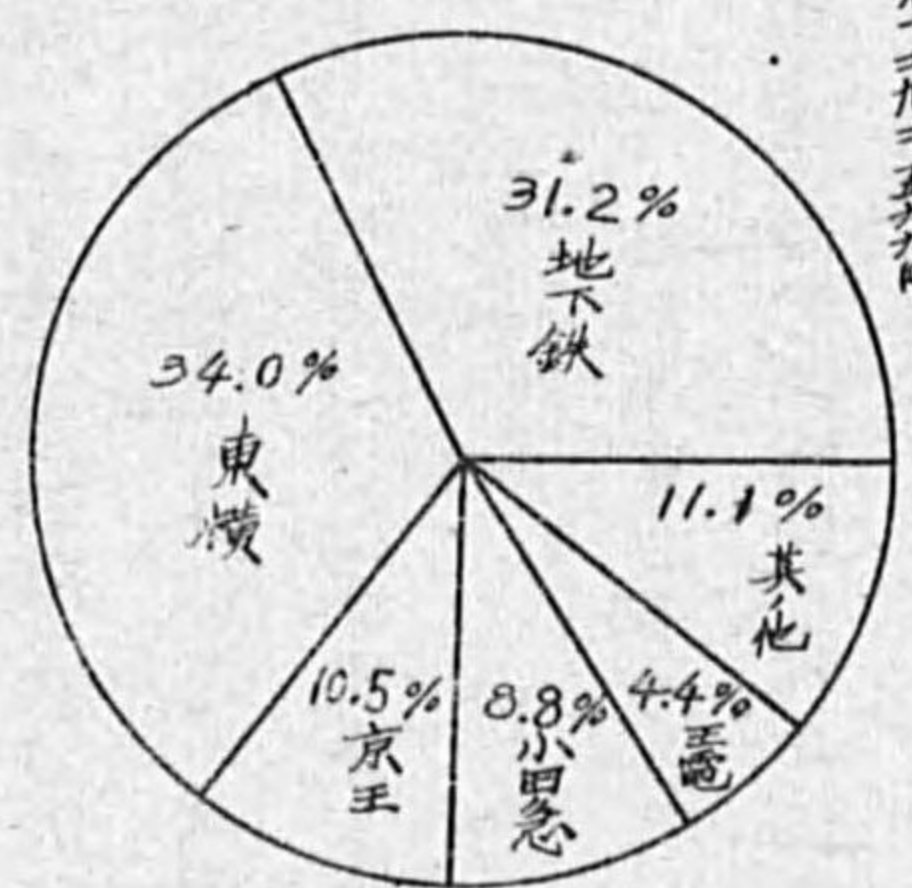
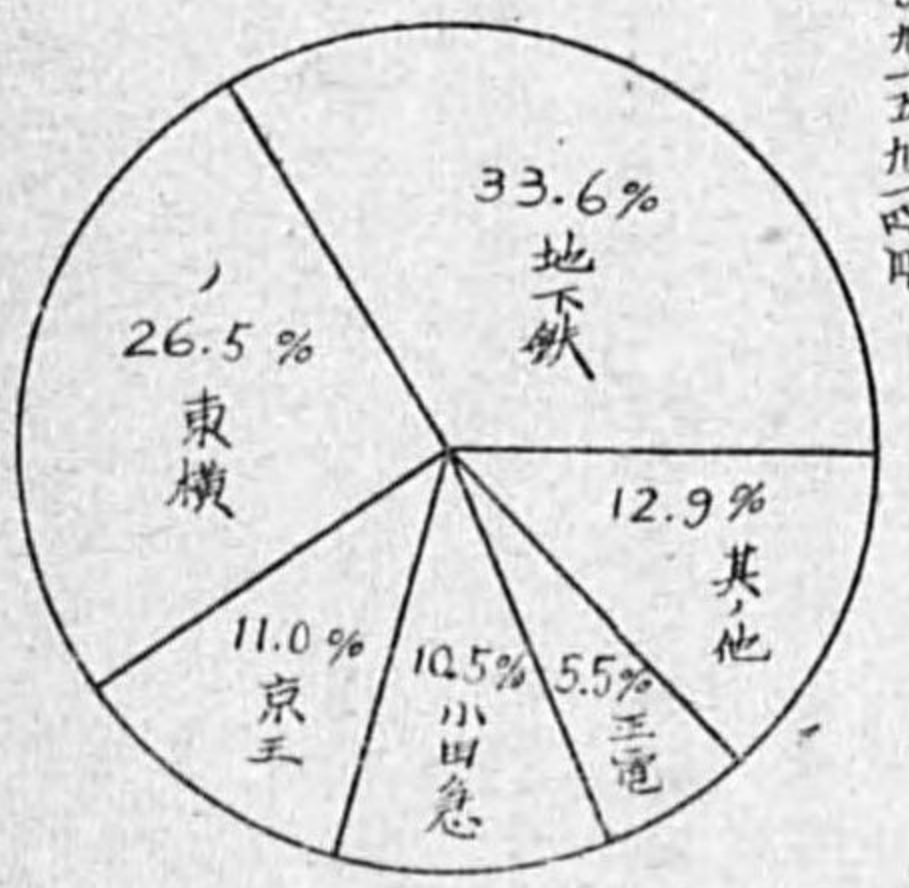
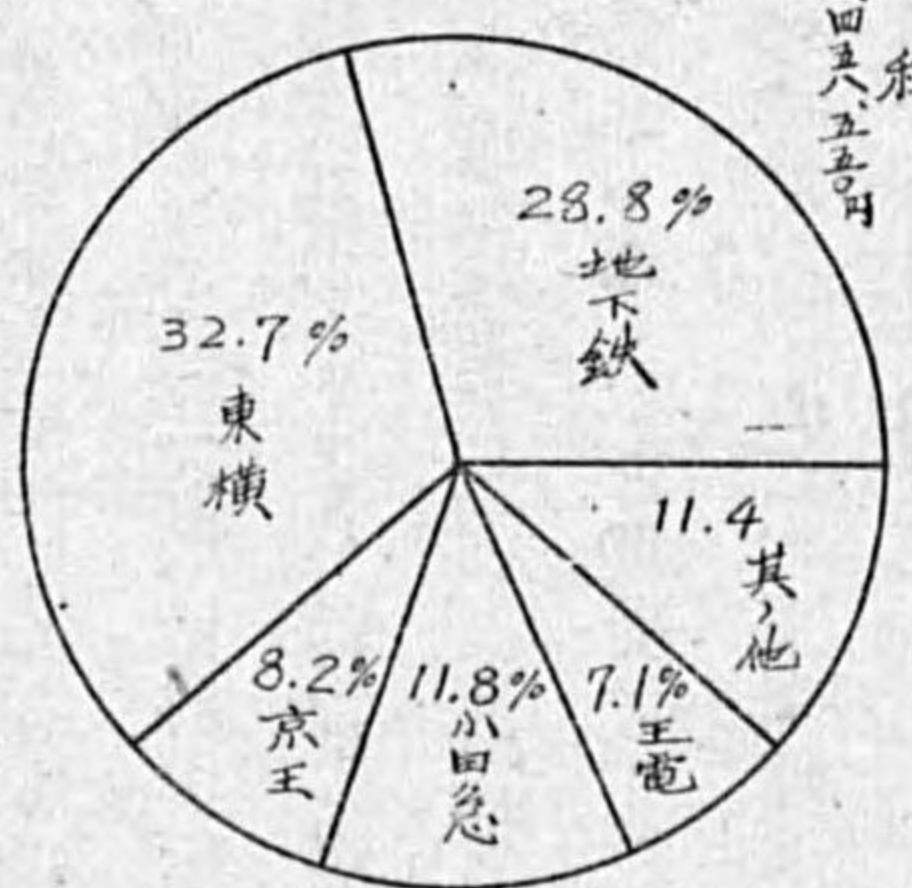
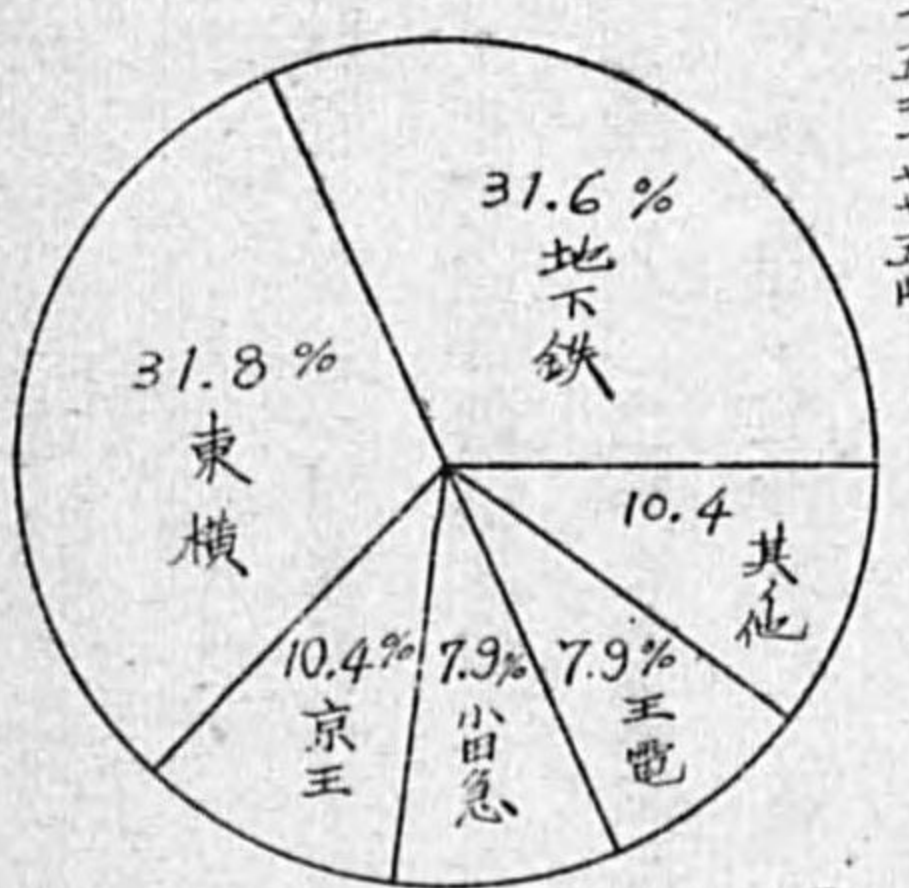
斯くの如く經營者の地位が容易に變動する結果は稍々もすればその經營方針に一貫性を缺き、然も經營者の地位そのものも亦決して安固不動のものではなく、これは到底公營事業の理事者の異動等に比すべくもない。

何日何時他の資本家の魔手が延びてその地位を脅さんとも限らないからである。その結果今日は甲ブロックに屬するものも明日は乙ブロックに抱合されてゐると云ふが如きも決してあり得ない事象ではない。

本調査は種々の資料により出来るだけ正鴻を期した筈であるが、その後の情勢の變動により、或は當方の認識不足に原因する誤解なしとは計られない。若し之等の點があるとするれば諒せられんことを望んで止まない。(富盛)

プロック別資本金、建設費、興業費

各プロックの略名
例：地下鉄、東横、京王、小田急、三電、その他



大東京市内に起點又は終點を有する交通事業者は省線、市電を初め民營電鐵十三主體、同バス十八主體（兼營バス、タクシー、遊覽自動車を除く——昭和十四年六月現在）合計三十三主體の多きに及んでゐる。省線、市電は別論とし、之等民營電鐵及びバス事業三十一主體は各獨立の經營主體を形成し、外見上は異別の事業形態を裝つてゐるが、之を内部關係即ち資本系統によりて分類すれば大略五つのブロックと其の何れにも屬せざる一群とに概別することが出来るであらう。

即ちその第一は地下鐵ブロックと稱せられるもので、東京地下鐵、東武鐵道、葛飾乗合及び京水モーターバスの四社が之に屬する。その資本的勢力は民營總合計に對して、公稱資本金では二八・八%、投資額では三一・二%で後述東横ブロック（東京高速關係を加へた場合）には幾分下廻るが、建設興業費に於ては三三・六%を占め斷然優勢を示してゐる。

第二は東横、目蒲兩電鐵を本據とする東横ブロックである。之に屬するものは右二社の外に中仙道、池袋、關東及び城南の六社であるが、東京高速を東横電鐵の色彩強きものとして本ブロックに入れれば（後出參考表二参照）高速の支配權内に入つた京濱電鐵及京濱の傍系たる梅森、蒲田の二バス會社も亦本ブロックに屬すべく（湘南電鐵も亦京濱と同原會社であるが東京市域外に路線を有する爲

こゝでは別論とする）その結果は本ブロックの資本的勢力は、資本金及び投資額に於ては斷然第一位を占めてゐる。即ち公稱資本金に在りては民營總合計の三二・七%、投資額は同三四・〇%である。建設興業費は地下鐵ブロックの三三・六%には劣るが、尙二六・五%を示して他を引離してゐる。

第三は大日本電力を背景とする京王ブロックで、京王電軌、中野、東都、鳩ヶ谷各バス會社及び最近株式買得によつて支配權掌握に成功したる西武、武藏野兩鐵道の六社である、其の資本的勢力は公稱資本金に於て民營總合計の八・二%、投資額は同一〇・五%、建設興業費は一一・〇%を占めてゐる。

第四は鬼怒電系に屬する小田原急行及び帝都電鐵の二社である。都下電鐵界に於て最も振はざるブロックで、その資本的勢力も公稱資本金は民營總合計の一・八%、投資額は同八・八%、建設興業費は同一〇・五%と云ふ小率であるが其の効率の上から云へば更に低率を示してゐる。

第五は東電系に屬する王電ブロックで、王子電軌及び東京環狀乗合の二社である。このブロックもバス事業に於ては過去に相當積極的な動きを示して來たが、もとゞ王子電軌が軌道會社と云ふよりも電氣供給事業を主とする會社であり、且親會社たる東電が同じく電氣會社たる關係上、交通事業の分野に在りては有力なものとなふ事は出來ない、従つてその資本的勢力も公稱資本金は民營總合計の七・二%、投資額は同四・四%、建設興業費は同五・五%と云ふ各ブロック中最小の存在である。

以上五つのブロックの何れにも屬せざるものは京成電軌、城東、花畑、昭和、進運、小野田、大泉

各乗合の七主體である。この内目ぼしいものは京成電軌及び城東乗合位で他は總て小規模のものばかりである。

而して現在では之等七主體が占める總額も民營總合計に對して公稱資本金では一一・四%、投資額では一一・四%、又建設興業費は二一・九%と云ふ僅少なもので、これも獨り公稱資本金四千五十萬圓、投資額五千四百萬圓、及び建設興業費五千百萬圓を擁する京成電軌を除けば他は殆んど資本的にも亦事業設備に於ても重要視するに足らないものばかりである。

次に叙上各ブロックを一覽表にして示せば次の通りである。

(一) 地下鐵ブロック

電鐵——東京地下鐵、東武鐵道

バス——葛飾乗合、京水モーターバス

(二) 東横ブロック

電鐵——東横電鐵、目蒲電鐵、東京高速、京濱電鐵

バス——中仙道乗合、池袋乗合、關東乗合、城南乗合、梅森乗合、蒲田乗合

(三) 京王ブロック

電鐵——京王電軌、西武鐵道、武藏野鐵道

バス——中野乗合、東都乗合、鳩ヶ谷自動車

(四) 小田急ブロック

電鐵——小田原急行鐵道、帝都電鐵

(五) 王電ブロック

電鐵——王子電軌

バス——東京環狀乗合

(六) 以上何れにも屬せざるもの

電鐵——京成電軌

バス——城東乗合、花畑乗合、昭和自動車、進運乗合、小野田乗合、大泉乗合

總計 三十一主體

電鐵	十三主體
バス	十八主體

二 統合の経過

東京市に於て郊外電鐵として最初に開業したのは京濱電鐵の明治三十四年二月一日で、又乗合自動車は正確な事は不明であるが大正八年三月一日に開業した東京乗合の前身東京市街自動車會社が乗合自動車事業を主たる目的とした會社としては最初のもつと傳へられてゐる。

其の後電鐵、バス共に漸次發達し、殊にバス事業に在ては大正十二年九月一日の關東大震災を轉期として、急激に亂興した傾向がある。而して最も全盛を極めたと思はれるのは昭和八年頃で、同年度末に於ける主體數は電鐵十五、獨立バス四十一（國、市營を除く、以下同じ）計五十六主體の多きに及んでゐた。

其の後漸次自治統制が行はれ、從て主體數も累年減少の傾向を辿り、昭和十四年六月現在に在ては電鐵十三（池上、玉川、城東の三會社が合併消滅したが、新たに東京高速が開業した爲結局二主體の減少に止つた）獨立バス十八、計三十一主體となり、これを前掲昭和八年度末の五十六主體に比べると近々五ヶ年餘に二十六主體（東京高速が開業した爲、主體數は二十五減）が合併、買收されてゐる。之を各年次別に示せば次の通りである。

種別	年次					
	昭八	昭九	昭一〇	昭一一	昭一二	昭一三
電鐵	一五	一四	一四	一四	一三	一三
バス	四一	三七	三三	二八	二二	一八
計	五六	五一	四七	四二	三四	三一

備考 國、市營及び電鐵兼營のバスは計算外とす

之等は何れも外形上の主體數であるが、前述の如く各ブロック内に於ける或物は經營も亦内部的な事務も共に同一に取扱つてゐるものも二三に止らないから、從て其等の關係を整理統合——何れはさうなるであらう——して計算する事になれば恐らく半數位に落付くのではないかと推察せられる。次に然らば上述二十六主體の消滅會社は如何なる會社に合併統合されかと云ふに、即ち次の通りである。

(一) 電鐵

昭九	昭一〇	昭一一	昭一二	計
池上電鐵(目蒲電鐵)	城東電軌(東京乗合)	玉川電鐵(東横電鐵)		三

(二) バス

昭九	昭一〇	昭一一	昭一二	昭一三	計	
石神井乗合(池袋乗合) 東京郊外(日比谷乗合) 乗合 上井乗合(京成電軌) 東武乗合(東武鐵道)	ダット合資(ダット乗) 京北自動車(王子電軌) 千住草加乗(東武鐵道) 小松川乗合(城東電軌)	日比谷乗合(東京環狀) ダット乗合(東京環狀) 東横乗合(東横電鐵) 大正自動車(東横電鐵) 渡邊乗合(京成電軌)	山ノ手乗合(甲州街道乗合) 目蒲乗合(目蒲電鐵) 日本興業(東横電鐵) 甲州街道(京王電軌) 川口乗合(鳩ヶ谷自 越ヶ谷乗(總武鐵道) 合 東武(京成電軌) 自動車	東京乗合(地下鐵) 芝浦乗合(目蒲電鐵) 目黒自動(目蒲電鐵)		
四	四	五	七	三	二六	

備考 括弧内は合併又は買収會社

更に之等の會社は如何なるブロックに最も多く統合されてゐるかと言ふに、現在のブロックを基準にして間接的なもの、例へば小松川乗合は城東電軌に買収されたが其の後城東電軌は東京乗合に合併され、更に東京乗合は東京地下鐵に合併された爲、結局地下鐵に統合されたと同様の結果となつた場合の如く、或は池袋乗合が石神井乗合を買収した當時は未だ東横系ではなかつたが、現在は東横直系會社となつてゐる爲、結果的には東横系に歸屬したと云ふが如く、事業そのものゝ結果的な歸屬を主眼として計算すれば即ち次の通りである。

昭九	昭一〇	昭一一	昭一二	昭一三	計
目蒲 東横 王子 京成 東武	王子 東武 地下鐵	東横 王子 京成	目蒲 東横 京王 京成 地下鐵 總武	目蒲 東横 地下鐵	
一	二	二	一	二	
一	一	一	三	一	
一	一	一	一	一	
一	一	一	一	一	
五	四	五	八	四	二六

以上を各ブロック別に分類すれば東横ブロックが最も多く、即ち九社、次に地下鐵ブロック及び王電ブロックが同じく各五社、京王ブロック及び京成電軌が各三社、東武鐵道一社となつてゐる。然も電鐵三社の内二社までは東横ブロックの傘下に統合されてゐることは注目されることである。次には之等各ブロックの夫々につきて詳述することゝしやう。

三 ブロック各論

(一) 地下鐵ブロック

東京地下鐵及び東武鐵道を兩翼とし、地下鐵系の葛飾乗合、東武系の京水モーターバスの四社が所

謂地下鐵ブロックに屬する一團である。之のブロックは根津氏が主裁者たる關係上根津系とも亦呼ばれてゐる。その勢力は根津氏の事業界に於ける地位と共に愈々強固なるものあり、後述東横ブロックと共に帝都交通界民營側の双壁である。

曩に東京地下鐵の傘下に入りたる東京乗合所謂青バスを擁する事によつてバス事業に在りては民營中斷然首位を占め、又我國最初の建設に係り、且最長の地下鐵道を有する事は共に重きを爲してゐる。過般富國徴兵（根津系）を通して武藏野鐵道の支配權を掌握せんとしたるが如く傳へられたるも、遂に失敗に歸したるもの、如し、其の後の活動は表面的には現はれないが、尙西武鐵道新宿線は現在受託經營中であり、その勢力範圍は遠く埼玉、群馬、栃木の各縣にも及び、從てその資本的地位は斷然一大王國たるの觀を呈してゐる。即ち次の通りである。

種別	民營總計	地下鐵ブロック	同上割合
(一)資本金 イ公稱 ロ拂込	三六三、四五八、五五〇円 二三一、五二一、七七五	一〇四、六二九、〇〇〇円 七三、二二四、〇三〇	二八・八 三一・六
(二)投資額	四九一、二九二、五六六 四〇〇、九一五、九一四	一五三、四三六、四二八 一三四、五七九、一五七	三一・二 三三・六
(三)建設(興業)費(含餘業)			

備考 昭和十三年度末現在、以下同ジ

(二)東横ブロック

東横、目蒲兩電鐵を本據とし、中仙道、池袋、關東及び城南の各乗合をその傘下に抱合し、大東京の西半圈内より神奈川方面にかけて一大勢力を扶植せるものが東横ブロックの全貌である。本ブロックは五島慶太氏を以て代表せられる關係上一名五島系とも呼ばれてゐる。(本系統中大東京圏外のみ之路線を有するものは一應觸れない事にする)。

鐵道省の官吏より出で、東横電鐵の前身たる武藏電鐵に入りたる當時の五島氏は甚だ振はざるものありたる如きも、姉妹會社たる目蒲電鐵が開業當初より(大正十二年三月開業)關東大震災の結果都市人口の分布に急激なる異變を生じたる爲め、豫期せざる好況に恵まれたる事などが好轉の端緒を作り、其後は極めて順調なコースを採り、從てその事業も亦急速に發展の道程を辿るに至つた。

即ちその統合經過を見るに東横電鐵には大正自動車(昭一一・五)、東横乗合(昭一一・一一)、日本興業(昭一二・五)、玉川電鐵(昭一三・四)を、又目蒲電鐵には池上電鐵(昭九・一〇)、目蒲乗合(昭一二・五)、芝浦乗合(昭一二・一一)、目黒自動車(昭一二・一二)の各會社を矢次ぎ早に合併買収し、更に中仙道、池袋、關東の各乗合の經營權を掌握し、最近に於ては城南乗合の株式買得に成功した由である。更に五島慶太氏を常務取締役とし、東横電鐵が大株主たる東京高速鐵道も亦東横ブロックの色彩強きものと見られ(參考表二、參照)その結果過般(昭一四・三)東京高速に於て過半数の株式買得に成功

し、去る四月の臨時株主總會に於て重役陣の變更(舊重役二名辭任し、新たに高速より七名就任)を行つた京濱電鐵—湘南電鐵も京濱電鐵と同系であり、從て同時に重役陣の變動(舊重役三名辭任し新たに高速より五名就任)を行つたが、こゝでは路線が東京市域外にある爲別論とす—並に京濱電鐵の子會社たる梅森、蒲田の兩乗合を統合するならば本ブロックの勢力は絶大なるものがあると云つてよい。而もその強味は營業の範圍が大部分大東京圏内に存することである。又後にも述べるが如く他のブロックは何れも親會社が電鐵バス會社の背後に存在するに比し、前述地下鐵ブロック及び本ブロックは何れも電鐵會社そのものがブロックの中心をなしてゐる點は注目を要する所である。前述根津系を老舗に例へれば五島系の積極的な經營方針は開店早々の新店と云ふ感がある。その資本的地位は次の通りである。

A 東京高速關係(高速、京濱、梅森、蒲田)を含む場合

種別	民營	總計	東横ブロック	同上割合
(一)資本金	三六三、四五八、五五〇円	一一八、九六三、〇〇〇円	三二・七%	
(二)投資	二三一、五二一、七七五	七三、五八三、六九五	三一・八%	
(三)建設(興業)費(含兼業)	四九一、二九二、五六六	一六六、八五〇、九一五	三四・〇%	
	四〇〇、九一五、九一四	一〇六、一一七、七九八	二六・五%	

B 東京高速關係(前掲)を除く場合

種別	民營	總計	東横ブロック	同上割合
(一)資本金	三六三、四五八、五五〇円	七三、八〇五、〇〇〇円	二〇・三%	
(二)投資	二三一、五二一、七七五	四八、四〇五、六九五	二〇・九%	
(三)建設(興業)費(含兼業)	四九一、二九二、五六六	一〇八、九三一、九一五	二二・二%	
	四〇〇、九一五、九一四	六六、六五五、九七一	一六・六%	

(三)京王ブロック

第三のブロックは大日本電力の後見に係る京王ブロックで、之に屬するものは京王電軌、中野、東都、鳩ヶ谷各乗合及び最近株式買得によりてその支配權を掌握したる西武、武藏野兩鐵道である。

京王電軌は京成、王子兩電軌と共に以前は同一資本系統の會社と見られ、三土鐵相當時(昭七・八)右三會社の代表者を招致して合併を勸奨したこともあつたが、諸種の事情で不成功に終り、其の後京王電軌は大日本電力の穴水熊雄氏の實力下に入り、京成も資本系統を異にし、又王子電軌は東電の支配下に屬するに至つた。

大日本電力の穴水氏一派が京王電軌を地盤とすべく川崎財閥より京王の株式を譲受けたのは昭和八年末の事であつたが、穴水氏が取締役社長として京王の代表者となつたのは昭和十二年二月からであ

る。その後甲州街道乗合(昭一二・二一)武蔵中央電鐵(昭一三・五)八王子市街自動車(昭一三・五)を夫々合併し、又東京地下鐵の大株主及び監査役として地下鐵ブロックとの間に緊密な關係を保つてゐる。最近その經營も積極化し前述の如く西武、武蔵野兩鐵道の株式買得に成功して之が支配權を掌握したるが如きは悔り難い所がある。

本ブロックの資金的地位は次の通りである。

種別	民營	京王	同上割合
總計	三六三、四五八、五五〇	二九、七〇〇、〇〇〇	八・二%
(一)資本金	二三一、五二一、七七五	二四、一五〇、〇〇〇	一〇・四%
(二)投資	四九一、二九二、五六六	五、三九八、一六二	一〇・五%
(三)建設(興業)費(含兼業)	四〇〇、九一五、九一四	四四、三四九、六三六	一一・〇%

(四)小田急ブロック

小田急ブロックの小田原急行鐵道及帝都電鐵の二會社は何れも鬼怒電の支配下にある。而して小田急は成績振はず、帝都は開業日尙淺き上に事業設備も亦小なる爲、何れも有力なものとは出來ない。

従てその資金的地位も亦低く、然もその効率に至つては小田急は累期無配を續け、又帝都も今だに

建設配當を行つてゐる現状より見て想像が付く所である。これは小田急が東武に次ぐ長距離の路線を有し、その結果莫大な投資額を擁し、然もその路線が一部分を除き多分に遊覽的性質を有てゐる結果である。建設(興業)費の比率が比較的高いのは右の事情を物語つてゐる證左である。

即ち次の通りである。

種別	民營	小田急	同上割合
總計	三六三、四五八、五五〇	四二、八〇〇、〇〇〇	一一・八%
(一)資本金	二三一、五二一、七七五	一八、二〇〇、〇〇〇	七・九%
(二)投資	四九一、二九二、五六六	四三、三六六、〇〇〇	八・八%
(三)建設(興業)費(含兼業)	四〇〇、九一五、九一四	四一、九七五、九〇七	一〇・五%

(五)王電ブロック

東電を背景とする王電ブロックは王子電軌及び東京環狀乗合の二會社を以て組成する。王子電軌は前述の如く京王・京成と同一資本系統に屬してゐたが、昭和九年十一月東電が東邦證券(東邦電力持株)より王子電軌の株式を譲受けて之が經營權を掌握して以來今日に及んでゐる。

當社は電鐵會社と云ふよりも兼業の電氣供給事業に依存する處多く、従てその投資額に於ても亦收入額に在りても兼業たる電氣供給事業が軌道事業を遙かに壓してゐる。累年一割の配當を繼續し乍ら

當社の株價が他の電鐵會社のそれに比して格安（年初來最高七十一圓四十錢、同じく一割配當を行つてゐる目蒲電鐵は七十八圓八十錢——五月末迄）なのは電氣會社として評價されてゐる爲ではないかと推察せられる。從て交通事業の分野に於ける地位は前出小田急ブロックと共に餘り高くない。

東京環狀乗合は王電の傍系會社たる王子環狀乗合が日比谷、ダットの兩乗合を合併（昭一一・一）して改稱した會社である。昭和十三年末の公稱資本金は二百萬圓（拂込百二十五萬圓）興業費百八十萬圓在籍車輛〇〇輛に過ぎないが、東京乗合無き後にあつては民營中最大のバス會社である。

本ブロックの資金的地位は次の通りである。

種別	民營	王電	同割合
(一) 資本金	三六三、四五八、五五〇	二六、〇〇〇、〇〇〇	七・一%
(二) 投資額	二三一、五二一、七七五	一八、二五〇、〇〇〇	七・九%
(三) 建設(興業)費(含兼業)	四九一、二九二、五六六	二一、四一〇、〇〇〇	四・四%
	四〇〇、九一九、九一四	二一、九七一、六二八	五・五%

(六) 以上何れにも屬せざるもの

以上五ブロックの何れにも屬せざるものは軌道に於ては京成電軌一社、乗合にありては城東、花畑進運(以上株式)、昭和(合資)、小野田、大泉(以上個人)の六、合計七主體である。

この内京成電軌につきては以前某電鐵會社との間に合併交渉も傳へられたが、其後不調に終りたる由にて、今日では孤軍獨立と云ふ形である。

バスでは花畑乗合は總武鐵道の傘下にあり、昭和、小野田、大泉は何れも合資又は個人經營の小規模のものであり、進運は餘り振はず、獨り城東が業績の上で又路線が純然たる市内交通の埒内にある點に於て幾分注目に値するが、之等群小バスも統制強化の折柄何時迄現在の状態に安んじて居られるかは疑問である。

要するに目下の處では目ぼしいものでは京成電軌と城東乗合の二社が以上何れのブロックにも屬せず別異の存在を續けてゐると云ふことが出来る。

而して之等七主體の擁する資本金、投資額、建設(興業)費の各々の總額も次の通り僅かに總體の一割餘に過ぎない状態で、これによつて見るも大體整理され盡し、次は各ブロック内の事務的な統合問題が残つてゐるのみだと言ふことが出来る。

種別	民營	七主體	同割合
一、資本金	三六三、四五八、五五〇	四一、三六六、五五〇	一一・四%
二、投資額	二三一、五二一、七七五	二四、一一四、〇五〇	一〇・四%
三、建設(興業)費(含兼業)	四九一、二九二、五六六	五四、八三一、〇六一	一一・一%
	四〇〇、九一九、九一四	五一、九二一、七八八	一二・九%

叙上各ブロックを一覽表にして示せば次の通りである。(東横ブロックは東京高速關係を含む場合を採る)。

民營電鐵各ブロック一覽表

(昭和十三年度末現在)

種別	民營總計	ブロック別	同上金額	割合
種別	イ公稱 ロ拂込	地下鐵ブロック	(公稱) 104,240,000	36.8%
			(拂込) 73,340,000	36.6%
種別	イ公稱 ロ拂込	東横ブロック	(公稱) 126,930,000	37.7%
			(拂込) 73,583,650	37.8%
種別	イ公稱 ロ拂込	京王ブロック	(公稱) 24,000,000	10.4%
			(拂込) 24,100,000	10.4%
種別	イ公稱 ロ拂込	小田急ブロック	(公稱) 42,000,000	11.8%
			(拂込) 18,100,000	7.2%
種別	イ公稱 ロ拂込	王電ブロック	(公稱) 26,000,000	9.1%
			(拂込) 18,300,000	7.2%
種別	イ公稱 ロ拂込	其ノ他	(公稱) 4,360,000	1.4%
			(拂込) 24,140,000	10.4%
總計			282,670,000	100.0%

種別	投資額	建設(興業)費 (含兼業)
種別	地下鐵ブロック	153,464,428
		(公稱) 104,240,000
種別	東横ブロック	166,850,950
		(公稱) 126,930,000
種別	京王ブロック	51,391,623
		(公稱) 24,000,000
種別	小田急ブロック	43,660,000
		(公稱) 42,000,000
種別	王電ブロック	26,000,000
		(公稱) 26,000,000
種別	其ノ他	4,360,000
		(公稱) 4,360,000
總計		491,218,564
		(100.0%)

小田急プロック	電鐵 小田急、帝都 バス	四、九七五、九〇七	一〇・五
王電プロック	電鐵 王子 バス 東環	二、九七一、六三六	五・五
其ノ他	電鐵 京成 バス 城東、花畑、昭和、進運、小野田、大泉	五、九三二、六八八	一三・九

参考表一

民營電鐵並バス會社資本金投資額及建設(興業)費

(昭和十三年度末現在)

會社別	資本金		借入資本	計	建設(興業)費
	公稱資本金	拂込資本金			
京濱電鐵	一五、〇〇〇、〇〇〇	一三、〇一〇、〇〇〇	一五、九七五、〇〇〇	三〇、九七五、〇〇〇	一九、九六一、一八二
目蒲電鐵	三〇、〇〇〇、〇〇〇	一七、〇〇一、〇〇〇	一五、〇〇〇、〇〇〇	三二、〇〇一、〇〇〇	三三、〇四七、九六一
東横電鐵	四〇、五〇〇、〇〇〇	三〇、九九九、九九五	四〇、五九九、九三〇	七二、六九九、九二五	四三、六〇〇、七一九
帝都電鐵	一三、〇〇〇、〇〇〇	五、〇〇〇、〇〇〇	二、五五〇、〇〇〇	五、七五〇、〇〇〇	四、八九五、三六三
小田急鐵道	三〇、〇〇〇、〇〇〇	一五、〇〇〇、〇〇〇	三三、九七五、〇〇〇	三七、九七五、〇〇〇	三七、〇〇〇、〇〇〇
京王電軌	一三、〇〇〇、〇〇〇	一三、〇〇〇、〇〇〇	一一、〇〇〇、〇〇〇	二五、〇〇〇、〇〇〇	三三、七一一、五二五
武藏野鐵道	一三、〇〇〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇、〇〇〇	六、〇〇〇、〇〇〇	一九、〇〇〇、〇〇〇	一三、五九三、一七〇
王子電軌	一〇、〇〇〇、〇〇〇	一七、〇〇〇、〇〇〇	三、〇〇〇、〇〇〇	二〇、〇〇〇、〇〇〇	一〇、一六三、三三〇
東武鐵道	五〇、〇〇〇、〇〇〇	三七、四五六、一四五	五三、〇〇〇、〇〇〇	九〇、二九六、一四五	七九、〇〇〇、〇〇〇
京成電軌	四〇、〇〇〇、〇〇〇	三三、二七五、五〇〇	三〇、〇〇〇、〇〇〇	五三、六八七、五〇〇	四〇、七七五、四六三
東京地下鐵	三三、五三〇、〇〇〇	三三、四七五、七四五	二七、三三九、三六六	六三、七七五、一四一	五五、一〇七、七六六
東京高速	一〇、〇〇〇、〇〇〇	一一、〇〇〇、〇〇〇	一六、七五〇、〇〇〇	二七、七五〇、〇〇〇	一六、〇一〇、〇〇〇
小計(二三)	三三、七三六、〇〇〇	三三、三三三、三三三	二五、七三三、三三三	九二、八〇二、六六六	三三、五七五、〇〇〇
東京環狀乗合	一〇、〇〇〇、〇〇〇	一、〇五〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇	一、一六〇、〇〇〇	一、〇〇五、〇〇〇
城東乗合	五〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇	五六〇、〇〇〇	六三三、五九九
城南乗合	一〇〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇	—	一六〇、〇〇〇	六二、四四五
梅森自動車	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	—	二〇〇、〇〇〇	九三、四四九
蒲田乗合	五〇、〇〇〇	五〇、〇〇〇	五六、〇〇〇	一五六、〇〇〇	七七、九八四
昭和自動車	一五〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	—	三〇〇、〇〇〇	一三六、三六八
關東乗合	三〇〇、〇〇〇	一五〇、〇〇〇	一、五七七、五〇〇	一、〇二七、五〇〇	一、九一五、五五五
進運乗合	五〇、〇〇〇	五〇、〇〇〇	三六、〇一一	一三六、〇一一	二二六、二八一
小野田乗合	五八、八〇〇	五八、八〇〇	—	一一七、六〇〇	五七、七七五
中野乗合	一一〇、〇〇〇	一一〇、〇〇〇	三三、〇一一	一七三、〇一一	一一八、〇七五
大泉乗合	〇七五、〇七五	〇七五、〇七五	—	一五〇、一五〇	〇七五、〇七五

池袋乗合	400,000	150,000	150,000	1,911,799	2,141,799	1,673,733
東都乗合	1,000,000	350,000	350,000	303,000	453,000	310,000
中仙道乗合	300,000	100,000	100,000	1,416,111	1,533,111	584,111
鳩ヶ谷自動車	20,000	20,000	20,000	395,250	415,250	54,927
京水モーターバス	10,000	10,000	10,000	7,000	23,000	208,979
花畑乗合	100,000	20,000	20,000	2,000	21,000	20,553
葛飾乗合	450,000	150,000	150,000	1	150,000	19,733
小計(一八)	6,139,550	3,779,550	3,779,550	6,003,273	9,603,273	5,101,114
合計(三)	7,339,550	3,329,550	3,329,550	3,978,091	4,978,091	4,009,994

参考表二

東京高速の一萬株以上の大株主調

(昭和十三年九月末現在)

持株数	株主名	持株数	株主名
五三、四七〇	合名會社 大倉組	一六、〇〇〇	鬼怒川興業株式會社
四〇、〇〇〇	東横電鐵株式會社	一一、八五〇	長榮證券保有株式會社
四〇、〇〇〇	千代田生命保險相互會社	一一、二〇〇	村井啓助
四〇、〇〇〇	第一生命保險相互會社	一〇、五〇〇	京王電氣軌道株式會社
二〇、〇〇〇	第一徵兵保險株式會社	一〇、〇〇〇	株式會社 長岡銀行
二〇、〇〇〇	明治生命保險株式會社	一〇、〇〇〇	太陽生命保險株式會社
二〇、〇〇〇	三井會社	一〇、〇〇〇	愛國生命保險株式會社
二〇、〇〇〇	株式會社 三菱會社	計 三三三、〇二〇株	一五名 全體ノ五五・五%

(富盛)

三 大阪市のバス統制經過

一 大阪乗合買収經過

大阪市は電氣軌道事業に付ては明治三十六年十一月の市會に於て『大阪市に於て將來敷設すべき市街鐵道は總て大阪市直接之を經營するものとす』との市營主義を確立し、爾來この方針の下に經營を行ひ、又高速鐵道に在ても市營主義を貫徹して來たが、獨り自動車事業に於ては民營に立遅れた爲、大阪乗合自動車株式會社等との間に劇甚なる對立競争を繰返しつゝ今日に及んだ。

從てその内最も有力なる競争者たる大阪乗合買収は故關市長在職當時よりの懸案であり、且現坂間市長就任のモットーでもあつた。而し市と會社との間には容易に意見の一致を見ず荏苒數ヶ年を経たが、最近のガソリン節約、陸上交通事業調整法の制定などの國策にも刺戟されてその機漸く熟し、鐵道省、大阪府當局の熱心な斡旋も奏効して、昭和十三年九月に入つてより買収交渉は急速に進展し、同年十月三日遂に交渉成立假調印を了した。

市では別項記載の如く十月七日午後二時から市會を開き、買収案を上程、委員附託となり、遂に同月十三日の市會本會議に於て無修正可決、こゝに多年の懸案たる大阪乗合買収の目的は達せられ、大

阪市の市是たる交通機關市營主義は確立されたのであつた。

買收の要領は同社株式の全部の價格を、金一千八百八十七萬五千圓とし、一株當りの價格を舊株（五十圓拂込濟）一株百五十五圓、新株（十二圓五十錢拂込）一株六十四圓とし、舊株二萬五千株、新株十二萬五千株の内、差當り新舊合して約十萬株を、坂本社長以下十一名の重役が所有してゐたので、これを買收し残り五萬株は六百餘名の小株主が分有してゐるので、順次買ひ進むことになつてをり、それまで事實上まだ大阪乗合は存續する譯である。

而して會社の重役はすべて退き、代つて大阪市の吏員（市長、助役は市制上會社重役に就任出來ぬ）が社長以下取締役四名、監査役二名に就任、會社の運営は悉く市の手に移り、たゞ殘餘株買得終了に至るまで暫定的に大阪乗合の名義を残す。尙同社重役を除く社員、従業員約二千五百名は一旦退職の上改めて原則上悉く再備される事になつてゐる。

かくて多年要望せられた市内交通機關統制の大半は達成され、あとは市内に起終點を有する阪神、北大阪線、阪急北野線、南海平野線などを残すのみとなり、これも近き將來に於て市において統制される方針である。

これにより新規路線の免許並に新舊兩市域に於ける交通網普及の目的も達せられる譯である。市では買收費千八百八十七萬五千圓の財源をすべて起債に仰ぐ方針で、内務、大藏兩省の認可を得て

之れが手續を完了した。

大阪乗合がたとへ暫定的にせよ、市によつて全株式の買得を見るまでは、我が國大都市最初の公有私營形態をとるため、その運営の衝に當る人物選任は各方面から非常に注視されてゐたが、昭和十三年十月二十五日の株主總會で、大阪市から乗込む重役の顔觸れは左記の如く決定、その發表を見た。

會社を代表すべき取締役	局長	木津谷榮三郎
專務取締役	休職理事	柳生六郎
取締役	理事	秋元保一
同	理事	高木貞治
監査役(常任)	元市收入役會計課長	椎野信次
監査役	理事	大塚辰治

但し椎野氏は昭和十三年十二月市收入役の任期満了後就任した。

二 大阪乗合買收市會議案

昭和十三年十月七日市會に提出されたる大阪乗合株式買得に關する議案は左の通りである。

議案第四百四十六號

大阪乗合自動車株式會社株式買得の件

左の要項に依り大阪乗合自動車株式會社の株式の全部又は過半数を買得するものとす

昭和十三年十月七日提出

大阪市長 坂 間 棟 治

- 一 買得価格は會社株式舊株二萬五千株、新株十二萬五千株合計十五萬株の全部に付總額金千八百七萬五千圓以内とし其の一株當の価格は舊株一株に付金百五十五圓以内、新株一株に付金六十四圓以内とす。
- 二 會社株式の内十萬株の買得に付ては坂本行輔外九名と左の要項に依り假契約を締結するものとす
 - イ 坂本行輔外九名は連帶して會社株式總數十五萬株の内十萬株以上を舊株一株に付百五十五圓、新株一株に付六十四圓の價格を以て市の指定する期日に代金引換にて市に引渡すべきこと。
 - ロ 坂本行輔外九名と昭和十三年五月三十一日現在(第二十八回決算)に於ける會社の資産計算の眞實なること及同年六月一日以降右株式引渡ある迄の間に於て會社業務の尋常の執行又は自然の經過に因るものの外會社財産の減少を生ぜしめざることを連帶擔保すること。
 - ハ 會社の職員並に従業員は地位待遇等從來のまゝ引續き使用すること但し其の既往の勤績に對しては退職慰勞金を給與し新規採用者として勤務せしむること。

- 三 前項以外の株式に付ては前項に依る株式受渡の後逐次隨意契約に依り之を買得するものとす但し其の買得価格は昭和十三年十一月末日迄は前項による買得の價格と同額とし、同年十二月一日以降は舊株一株に付百五十二圓、新株一株に付六十三圓二十五錢とし、昭和十四年一月一日以降は其れ以下に於て賣買當事者間に協定するものとす。
- 四 本件の執行並會社取締役及監査役の選任、就任等に關し必要なる事項は市長之を定むるものとす。

説明

市内交通調整の爲大阪乗合自動車株式會社の株式の全部又は過半数を買得し市に統合するの必要あり是れ本案を提出したる所以なり。

参考表一 大阪乗合自動車株式會社

(一)貸借對照表

科	目	昭和十二年五月末	同年十一月末	同十三年五月末
負債之部	株	七、五〇〇、〇〇〇圓	七、五〇〇、〇〇〇圓	七、五〇〇、〇〇〇圓

資產之部											
法	別	社	預	借	假	未	未	前	當	合	資
定	途	員	入	入	受	拂	拂	期	期	計	產
積	積	現	入	入	入	配	配	利	利	計	之
立	立	業	入	入	入	當	當	益	益	計	部
金	金	員	金	金	金	當	當	金	金	計	部
積	積	救	金	金	金	金	金	金	金	計	部
立	立	濟	金	金	金	金	金	金	金	計	部
金	金	基	金	金	金	金	金	金	金	計	部
金	金	金	金	金	金	金	金	金	金	計	部
四三〇,〇〇〇	一,〇三〇,〇〇〇	一七〇,〇〇〇	二四〇,四九六	四六八,六〇四	三六一,六九〇	一,五八七	一,六五九,五九二	五〇二,三一八	一二,三六四,二八六	四,六八七,五〇〇	未拂込株
四六〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一,〇五四,二七三	土地
四九〇,〇〇〇	一,二三〇,〇〇〇	一九〇,〇〇〇	二六〇,四五〇	四八六,七四二	二五〇,五九二	一,六九一	一,八七三,七六〇	五〇〇,九二四	一三,二八四,一五九	一,〇五三,二一六	未拂込株
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	九六八,六八二	建設
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	二七,五七〇	設備
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一,七三三,〇五四	車輻
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一九,六二四	什器
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一三,〇三五	機械
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一,八八五,九三五	合
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一八,二三四	計
一,〇三〇,〇〇〇	一,一三〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二四九,七三二	四五四,〇九四	四八六,〇六〇	一,六九〇	一,八一三,一五九	四〇九,三五〇	一二,六八四,〇八七	一二,七五二	計

104

(二)

損益計算

科	目	昭和十二年		同十三年上期
		上期	下期	
貯藏物品	營業權	一〇,五一一	二七,八八〇	一三,一一八
	營業證	五〇〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇	五〇〇,〇〇〇
	契約保證料	四九六	四九六	四九六
	未經過保險	二,二〇五	七,三八六	三,四四三
	未收拂入	七,九四二	七,四七五	九,〇一〇
	假拂	一〇九,三二八	五八九,五九〇	一,〇三五,七八四
	車輻假拂	一二六,〇九二	一六,一九六	九,八六三
	有價證券	一五五,〇〇〇	一,六六二,五〇〇	一,六六二,五〇〇
	信託預金	八〇〇,〇〇〇	八〇〇,〇〇〇	九〇〇,〇〇〇
	銀行預金	二,一八七,五八八	五二八,九二三	四五八,三六〇
現金	二四,八七三	三四,九〇三	四〇,八五四	
合計	一二,三六四,二八六	一二,六八四,〇八七	一三,二八四,一五九	
營業收入	營業收入	三,〇七四,一四五	二,八三一,〇六九	三,〇四〇,九九〇
	雜收入	三八,八九三	一五七,三九九	九三,七三三
	利子	四三,三三三	三一,九九七	一九,八五七
	合計	三,一〇六,二八一	三,一八二,四六五	三,二七三,六二〇
營業支出	營業支出	三,〇七四,一四五	二,八三一,〇六九	三,〇四〇,九九〇
	雜支出	三八,八九三	一五七,三九九	九三,七三三
	利子	四三,三三三	三一,九九七	一九,八五七
合計	三,一〇六,二八一	三,一八二,四六五	三,二七三,六二〇	
合計	三,一〇六,二八一	三,一八二,四六五	三,二七三,六二〇	

105

(三) 利益金處分

科目	昭和十二年上期	同 年 下 期	同 十 三 年 上 期
合 計	三、一五六、三七二	三、〇二〇、四六六	三、一五四、五八〇
營業支	二、一三三、一三三	二、一六四、四四八	二、一六一、八〇七
管 業 費	二七九、四一四	二八九、七〇九	二六〇、三六五
內 總 係	一、八三三、七一九	一、八二六、七三九	一、九〇一、四四二
運 輸 費	二四〇、九二〇	一九四、六六八	一九一、八四九
諸 稅 及 公 課	三〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇
諸 債 却 金	二、六五四、〇五三	二、六一一、一一六	二、六五三、六五五
合 計	五〇二、三一八	四〇九、三五〇	五〇〇、九二四
差引當期利益金	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇

(四) 累期業績表

期 別	平均拂込資本金	利 益 金	利 益 率	配 當 率
昭和八年	二、八一三	六二三	四四・四%	一一・〇%
昭和九年	二、八一三	六六三	四七・一	一一・〇
昭和九年	二、八一三	七五五	五三・七	一一・〇
昭和九年	二、八一三	七三二	五二・〇	一一・〇
昭和一〇年	二、八一三	八〇一	五六・九	一一・〇
昭和一〇年	二、八一三	七四一	五二・七	一一・〇
昭和一〇年	二、八一三	七九九	五六・八	一一・〇
昭和一〇年	二、八一三	七三九	五二・五	一一・〇
昭和一一年	二、八一三	八〇二	五七・〇	一一・〇
昭和一二年	二、八一三	七〇九	五〇・四	一一・〇
昭和一三年	二、八一三	八〇一	五六・九	一一・〇

(三) 利益金處分

科目	昭和十二年上期	同 年 下 期	同 十 三 年 上 期
當 期 利 益 金	五〇二、三一八	四〇九、三五〇	五〇〇、九二四
前 期 繰 越 金	一、六五九、五九二	一、八一三、一五九	一、八七三、七六〇
合 計	二、一六一、九〇九	二、二三二、五一〇	二、三七四、六八四
法 定 積 立 金	三〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇	三〇〇、〇〇〇
法 途 積 立 金	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇
社 員 現 業 員 救 濟 基 金	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇	一〇〇、〇〇〇

(四) 累期業績表

株 主 配 當 金	後 役 員 賞 與 金	株 主 配 當 金 (同 年 率)
一六八、七五〇	一六八、七五〇	一一・〇%
一一・〇%	一一・〇%	一一・〇%
四〇〇、〇〇〇	四〇〇、〇〇〇	一一・〇%
一、八一三、一五九	一、八一三、一五九	一一・〇%

備考 昭和十三年上期現在營業路線は乗合八八・九軒、遊覽五四・三軒、計一四三・二軒にして在籍車輛は乗合〇〇〇輛、遊覽〇輛計
〇〇〇輛なり。

參考表二

大阪乗合自動車株式會社株價調 (舊株五十圓拂込済)

(大阪現物相場)

年	月		五昭和 年和	六昭和 年和	七昭和 年和	八昭和 年和	九昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和
	最低	最高							
年	一月	二月	六四・〇	六三・〇	七三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	三月	四月	七三・〇	六六・五	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	五月	六月	六九・七	六六・五	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	七月	八月	七〇・五	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	九月	十月	七二・八	六六・三	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	十一月	十二月	七〇・三	六七・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	年中		六八・五	六四・三	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	一月	二月	六四・〇	六三・〇	七三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	三月	四月	七三・〇	六六・五	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	五月	六月	六九・七	六六・五	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	七月	八月	七〇・五	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
	九月	十月	七二・八	六六・三	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇
十一月	十二月	七〇・三	六七・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	
年中		六八・五	六四・三	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	六三・〇	

十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	十昭和 年和	
											最低	最高
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇
二八・〇	二九・五	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇

備考 昭和十三年十月三日買収交渉成立、同月十三日の市會本會議で可決。
株式買得價格は舊株(五十圓拂込)一株百五十五圓、新株(十二圓五十錢拂込)一株六十四圓なり。

(富盛)

四 ベルリン運輸會社の市營化

本文はベルリン運輸會社市營化に關する當局の照會に對して同社の最高幹部たるヨハネス・エンゲル氏の回答を譯載したのである。(里村)

ベルリン運輸株式會社は一九二九年一月一日附にて設立せられた。ベルリン市はそれ迄に民營に係る柏林市街軌道經營有限責任會社、アルゲマイネ柏林乗合自動車株式會社、柏林高架、地下電氣鐵道株式會社の殆ど全部の株式を漸次買収したのである。次でサーヴィス統一の爲めに三つの會社を前述の日(一月一日附)に一つの株式會社に合併したのである。當時民營株式會社の形態は、廣く公益事業の管理に應用せられた。斯くして例へばベルリン市の供給事業、即ち瓦斯、水道事業も亦株式會社に變更された。世人は當時斯る法律上の形態の變更に依て、諸種の目的のうち就中經營の弾力性を高め得ると考へたのであつた。更に當時私法上の形態をとる會社は、負債をなす場合には公法人の場合とは反對に何等監督官廳の許可を必要としない理由も加はつてゐる。然し當時の經濟恐慌と相俟つて私法上の形態をとる資本會社も亦強度に公共的機關の手を煩はす傾向を生ずるに至つたのである。

一九三三年ナチス政府に政權が歸して以來、根本的變革が起つたのである。此處で問題になつてゐる

る柏林市所有の會社資本は殆ど總ての場合に市の獨占であつた。結局それは所謂一人會社であつたのである。然し斯る會社のこれ以上の存在は新しき國家觀と最早相容れなくなつたのである。

企業自らに指導者觀念及責任觀念及責任性を強く顯現せしむる爲に、企業の運営は強度に集中せられねばならぬ。そこで所謂一人會社を禁止する特別法を制定して私法上にも公法上にも適用されるに至つた。一方一九三五年一月三十日の市町村制の改正に依つて自治體は其の經營する企業を所謂「市營事業」として一般市政の範圍内に於て、其の業務執行に必要な弾力性及び獨立性を與へ得る事となつた。(註) 斯る種類の市營事業の中にはベルリン市經營にかゝる供給事業、即ち瓦斯及水道事業があり、亦一九三八年一月一日からベルリン運輸株式會社もその仲間入りをしたのである。斯くしてベルリン運輸株式會社の所謂ベルリン運輸局への轉化は特別の理由があつたのではなく、たゞ公企業界に於ける一般的發展に基くものに過ぎない。

市營企業の形態はベルリン市制に於て從來の供給事業と並んで亦交通企業にも徹底的に實現せられ且つそれにかげられたる期待も十分に満足された。特別なる企業規程の制定に依て斯る業務執行上の弾力性及獨立性が確保されると共にこれに對する市政上の監督は一段と強化せられ、亦その各々の關係も更に緊要化せられたのである。

運輸會社の市有化は一九三八年一月一日から實限したばかりであるから、新らしき法律形態での活

動を叙述してゐる報告書は未だに完成しないのである。然し一九三七年の營業報告書は約一ヶ月後に完成されるから完成後御送付致したいと思ふ。

(註) 之に關しては内務省事務官金丸三郎氏の翻譯せし統一獨逸市町村制(斯民昭和十四年一、二、三、四月號)の中から特にその構成上の特異性と經濟的活動に關する部分を參考として左に轉載する。

統一獨逸市町村制 (Deutsche Gemeindeordnung)

第一章 市町村構成ノ基礎

第一條

(1) 市町村ハ地域的共同社會ニ於ケル生ケル民族ノカヲ郷土ノ公共的任務ノ遂行ノ爲ニ綜合スルモノトス

(2) 市町村ハ公共的地域團體ニシテ自己ノ責任ニ於テ其ノ行政ヲ行フ市町村ノ活動ハ法律及國家統治ノ目的ニ合致スルコトヲ要ス

(6) 本法ハ市町村聯合(Gemeindeverbände)ニハ適用サレナイ又ベルリンニハ施行サレナイ

第二節 市町村相談役(Gemeinderäte)

第四十八條

(1) 市町村相談役ハ市町村行政ト市町村公民ノ總テノ階級トノ不斷ノ接觸ヲ確保スルノ使命ヲ有ス市町村相談役ハ自己ノ責任ニ於テ市町村長ニ助言ヲ爲シ且其ノ處分ニ付住民ヲシテ理解セシムルコトヲ要ス 市町村相談役ハ其ノ職務ヲ行フニ際シ専ラ公共ノ福祉ヲ保護シ及之ヲ増進スルコトヲ要ス

(2) 市ニ在リテハ相談役ハ顧問(Ratsherrn)ノ職名ヲ有ス

(1) ナチスは原子論的世界觀に基く自由主義的乃至民主主義的議會制度を市町村行政の範域より放逐した。然しながら市町村長の單獨且絶對の責任を以て市町村行政を運営する上に於ても尙住民との接觸は保たねばならない。従來の市町村會に代つて此の機能を果すものが市町村相談役である。

X X X

第五十條 獨逸國粹社會主義勞動黨ノ代理者ハ市町村相談役ニ非ズ(1) 法律ニ依リ協力スルコトヲ

承認セラレタル事件(第三十三條第一項)ヲ議題トセルトキハ市町村長ノ市町村相談役ニ對スル

諮問ニ參與スルコトヲ得。此ノ諮問ニハ代理者ヲ招請スルコトヲ要ス

(1) 普魯西市町村制に於ては、黨突撃隊若は防護團の指導員も亦相談役たるものとせられた。

第五十一條

(1)獨逸國粹社會主義労働黨ノ代理者ハ市町村長トノ一致ニ依リ市町村相談役ヲ任命ス(1)獨逸國粹社會主義労働黨ノ代理者ハ其ノ任命ニ際シテハ住民ノ信賴資格及評判ヲ考慮スルコトヲ要ス人格ハ市町村ニ一種ノ特色又ハ意義ヲ與ヘ市町村生活ニ影響ヲ及ボスモノナルヲ以テ特ニ留意スベキモノトス

(2)市町村ノ吏員、備員及勞務者並ニ監督官廳ノ吏員ハ市町村相談役ニ任命セラルルコトヲ得ズ、監督官廳ハ例外ヲ設クルコトヲ得

(1)普魯西法に於ては黨代理者の推薦に基き監督官廳之を任命した。

× × ×

第五十二條

(1)市町村相談役ノ任期ハ六ケ年トス退職シタル市町村相談役ハ再任セラル、コトヲ得
(2)市町村相談役ノ任期ノ經過前退職シタルトキハ其ノ殘任期間補缺員ヲ任命スルモノトス

× × ×

第五十五條 市町村長ハ市町村ノ重要ナル事件ニ付市町村相談役ニ諮問スベシ 市町村長ハ左ニ掲グル處分ヲ爲ス前ニ市町村相談役ヲシテ意見ヲ開陳セシムル機會ヲ與フルコトヲ要ス

× × ×

五、租税及手数料ノ設定

六、法律上ノ義務ニ屬セザル事務ノ開始、就中公共的設備、事業、及經濟的企業ノ設置及擴張並ニ斯ル企業ヘノ參加

七、市町村營事業若ハ市町村ガ決定的ニ參與セル企業ノ法律形式ノ變更

八、市町村有財産ニ關スル處分就中不動産ノ取得讓渡及擔保權ノ設定、贈與並ニ消費貸借物交付但シ性質上日常反復ノ行政事務ニ屬スルモノハ此ノ限ニ在ラズ

× × ×

十、市町村ノ請求權ノ放棄及協約ノ締結但シ金錢上重要ナラザル日常ノ行政事務ニ屬スルモノハ此ノ限ニ在ラズ

十一、起債保證及擔保契約ヨリ生スル義務ノ引受及其ノ他ノ保證ヲ爲スコト

十二、豫算超過及豫算外支出並ニ市町村ニ義務ヲ生スベキ命令ニシテ豫算中ニ其ノ經費ノ豫定セラレザルモノ但シ僅少ナラザルトキニ限ル

第三節 顧問 (Beiräte)

第五十八條 主要條例ヲ以テ一定ノ行政事件ニ付諮問スル爲顧問ヲ置クコトヲ定ムルコトヲ得 市町村相談役ノ外他ノ專問的智識アル公民モ亦顧問タルコトヲ得 顧問ハ市町村長之ヲ任命ス

第六章 市町村ノ經濟

第一節 市町村ノ財産

第六十條

- (1) 市町村ノ財産ハ慎重且經濟的ニ之ヲ管理スルヲ要ス 最小ノ費用ヲ以テ最大ノ利得ヲ舉グルニ努ムベシ
- (2) 市町村ノ財産ハ通常豫算ニ依リ之ヲ維持スベシ
- (3) 歲月使用若ハ其ノ他ノ價值減少ニ從ヒ其ノ都度代替シ又ハ需要ノ膨脹ニ從ヒ擴張スベキ市町村財産ノ目的物ノ代替又ハ擴張ノ爲通常豫算ニ依リ資金ヲ積立ツベシ(代替又ハ擴張豫備金)

第六十一條

- (1) 市町村ハ現在若ハ近キ將來ニ於テ其ノ事務ヲ遂行スル爲ニ必要ナル場合ニ限り財産ヲ取得スルコトヲ得
- (2) 市町村有償ニテ財産ヲ取得スルハ通常豫算ニ依リ又ハ其ノ目的ヲ以テ通常豫算ニ依リ積立テタル豫備金ニ依リテノミ之ヲ爲スルコトヲ要ス 財産取得ノ爲起債ヲ爲スハ豫定スヘカラサル非常ノ必要アルトキ若ハ其ノ他緊急ノ理由ニ依リ豫備金ヲ積立ツルコト能ハザル場合ニ限ル

第六十二條

- (1) 市町村ハ其ノ事務ノ爲當分使用セザル財産ヲ讓渡スルコトヲ得
- (2) 市町村左ニ掲クル行爲ヲ爲サントスルトキハ監督官廳ノ許可ヲ受クルコトヲ要ス
- 一、總テノ財産ニ付之ヲ無償ニテ讓渡スルコト
 - 二、不動産及之ニ準スル權利ヲ賣却シ又ハ交換スルコト
 - 三、特別ナル科學的、歴史的又ハ藝術的價值ヲ有スル物件殊ニ文庫ヲ賣却シ又ハ其ノ重要部分ヲ變更スルコト
- (3) 内務大臣ハ第二項第一號及第二號ノ法律行爲ニ付命令ヲ以テ其ノ認可ヲ免除スルコトヲ得 但シ其ノ性質上通常反覆セラレ又ハ一定ノ價格ヲ超エサル場合ニ限ル
- 第六十三條 財産ノ目的物ノ讓渡ニ因ル收入ハソノ價值ヲ保存スル爲ニ財産中ニ繰入レ又ハ負債ノ臨時償還ニ充ツルコトヲ要ス 例外トシテ追加豫算ニ依ル起債ノ必要ノ減少又ハ前年度ノ缺損ノ顛補ニ充ツルコトヲ得 但シ原則トシテ通常ノ財産管理ニ代ヘ得ルトキニ限ル
- 第六十四條 市町村有森林ノ管理ニ付テハ從來ノ法規ヲ適用ス
- 第六十五條 (1) 市町村財産ニシテ從來ノ法規ニ依リ其ノ收益カ市町村ニ屬セス他ノ權利者ニ屬スルモノ——市町村民利用ノ財産 (Gemeindegliedervermögen) ——ノ利用ニ付テハ從來ノ規定及慣習ヲ適用ス

(2) 市町村財産ハ市町村民利用ノ財産ニ變更スルコトヲ得ス

第六十六條

(1) 市町村ハ本法ノ規定ニ依リ地方財團ヲ管理ス 財團ノ財産ハ市町村財産ヨリ之ヲ分離シ且財團設立ノ目的ヲ達成スル如ク管理スルコトヲ要ス

(2) 財團ノ目的遂行不能ト爲リタルトキ又ハ財團共同ノ利益ヲ害スルトキハ民法第八十七條(一)ノ規定ヲ適用ス 財團ノ目的變更及財團ノ廢止ハ市町村ノ權限トス 但シ監督官廳ノ許可ヲ受クヘシ

(1) 獨逸民法第八十七條は財團の目的成功不能となり又は公益を害する虞あるとき、主務官廳他の目的を指定し、又は財團を廢止する場合に關するもので、目的の變更は設立者の意思に最も適合するやうにし、且目的及寄附行爲其の他の規定の變更前財團の理事團の意見を徴しなければならぬ。

第二節 市町村ノ經濟的活動

第六十七條

(1) 市町村ハ左ノ各號ノ一ニ該當スル場合ニ於テノミ經濟的企業ヲ開設シ若ハ根本的擴張ヲ爲スコトヲ得

一、企業ガ公益的目的ヲ有スルトキ

二、企業ノ種類及範圍ガ市町村ノ給付能力及將來ノ需要ニ對シ適當ナル關係ニ在ルトキ

三、一般ノ私人に依リテハヨリ適當且經濟的ニ其ノ目的ヲ達成スルコト能ハサルトキ

(2) 左ニ掲クルモノハ本節ニ所謂經濟的企業ニ屬セス

一、法律上市町村ノ義務ニ屬スル企業

二、教育、教化及文化施設、病院其ノ他ノ保健施設 但シ此等ノ企業及施設モ亦經濟的見地ヨ

リ之ヲ經營スベシ

(3) 市町村ハ銀行業務ヲ營ムコトヲ得ズ

(4) 貯蓄銀行制度ニ付テハ特別ノ規定ニ依ル

第六十八條 市町村經濟的企業ヲ開設シ若ハ根本的擴張ヲ爲サントスル場合ニ於テハ少クとも事業ニ着手スル六週間前監督官廳ニ之ヲ報告スベシ、法律ノ規定セル要件ヲ具備シ又ハ費用ノ填補ガ事實上若ハ法律上確實ナリヤ否ハ其ノ報告ニ依リ之ヲ決定スベシ

第六十九條

(1) 市町村ハ第六十七條ノ要件ノ存スルトキ及有限責任ノ方法ノ認メラルル場合ニ限り他ノ經濟的企業ニ加入スルコトヲ得 第六十八條ハ之ヲ準用ス

(2) 市町村専ラ公益團體ノ加入セル目的團體ニ參加スルトキハ此ノ限ニ在ラズ

第七十條

- (1) 市町村長ハ市町村ノ加入セル私企業ノ社員總會若ハ之ニ準ズル機關ニ於テ市町村ヲ代表ス 市町村長ニ於テ吏員若ハ傭員ヲ代表者トシテ任命シタルトキハ其ノ吏員若ハ傭員ハ市町村ノ訓令ニ從フコトヲ要ス
- (2) 市町村法律ニ依リ企業ノ取締役、監査役若ハ之ニ準ズル機關タルコトヲ認メラレタルトキハ第一項ヲ適用ス
- (3) 市町村ノ吏員若ハ傭員其ノ行爲ニ因リ損害賠償ノ責ニ任ズベキ場合ニ於テハ故意又ハ重大ナル過失ニ基クモノニ非ザル限り市町村其ノ賠償ノ責ニ任ズ 吏員若ハ傭員訓令ニ依リ行爲ヲ爲シタルトキ亦同ジ

第七十一條

- (1) 加入市町村又ハ市町村組合其ノ四分ノ三ヲ占ムル社團ノ取締役、監査役若ハ其ノ他ノ機關ノ地位ニ在ル公共團體ノ代理者ハ監督官廳ノ許可アリタル場合ニ限り起債及一時借入金ヲ爲スコトニ同意スルコトヲ得
- (2) 監督官廳ヲ異ニスル多數ノ公共團體加入セル場合ニ於テハ直近上級ノ一般監督官廳ハ總テノ加入者ニ對シ權限ヲ有スル監督官廳ヲシテ取締役ノ提案ヲ決定セシムベシ

- (3) 加入市町村又ハ市町村組合其ノ四分ノ三ヲ占ムル企業、他ノ企業ニ參加セントスルトキハ前二項ノ規定ヲ準用ス

第七十二條

- (1) 經濟的企業ハ市町村ノ豫算ニ對シ利得ヲ齎スベキモノトス
- (2) 各企業ノ收入ハ之ヲ先ヅ總テノ支出ニ充テ相當ナル積立金ヲ積立ツベシ 租税、企業ノ目的ノ爲ニ借入レタル負債ノ利子及償還額、市町村ノ用ニ供シタル營業用器具ニ對スル市場慣行ノ使用料並ニ企業ニ對スル他ノ企業及市町村ノ給付ニ對スル適當ナル報償モ亦支出ニ屬スルモノトス

第七十三條 同様ナル私企業 (Privaterunternehmen) ノ競争ナキ企業 (1) ニ在リテハ他ノ給付若ハ

供給 (2) ヲ引受クルコトヲ條件トシテ加入及利用ヲ爲サシムルコトヲ得ズ

(1) 法律上又は事實上の獨占事業を言ふ

(2) 市町村は獨占事業によつて他の既存の關係事業者の利益を毀損することは出来ない。例之電氣事業に付電球を自己より買受くることを條件とすることが私人の利益を傷害するときは許されないことになる。すべて事業は第六十七條第一項の制限を受ける

第七十四條

- (1) 法人格無キ市町村專屬ノ企業ニ對シテハ營業規則ヲ設クルコトヲ要ス
- (2) 各企業ニ對シテハ顧問ヲ任命スルコトヲ要ス 多數ノ企業ニ對シ同一ノ顧問ヲ任命スルコトヲ得 顧問トシテハ經濟ニ關シ特別ノ専門的智識アル公民ヲ任命スベシ
- (3) 各企業ノ豫算ノ執行、財産管理及會計ハ執行及收益ノ特別ノ監察ヲ爲シ得ル如ク處理スベシ
- 第七十五條市町村其ノ專屬企業 (Eigenbetrieb) ヲ法律上獨立ノ企業ニ變更セムトスルトキハ監督官應ノ許可ヲ受クルコトヲ要ス

以下省略

五 統制後の倫敦運輸局財政と乗車賃 値上問題

事業の規模

倫敦乗客運輸局は一九三三年(昭和八年)七月一日から業務を開始して本年六月三十日で滿六年を經過することになるのであるが、その統制状態はさすがに大規模理想的のものであつて、統制の區域は一、九八六平方哩(都心から二十五哩乃至三十哩圈内)と云ふ、大體我が東京を中心として横須賀、淺川、成田の各方面を包含する一圓に匹敵する廣大なるものであり、區域内の人口も當初約九百五十萬人あつた。この區域内に於て營業をして居つた電車、バス、無軌條電車等一切の乗客運輸事業につき完全なる資本的統制を行つたのであるが、一九三六年六月三十日までの三年間に運輸局が譲受けた事業の數は一六九主體であつて、その内には公營私營の大規模の事業もあつたが多數の個人經營の小事業もあつた。これ等の事業の對價として同じく三年間に局が發行交付したる運輸株(株と稱するも償還期、利子の規定あり社債の性質を有して居る。)の總額は一一〇、一七六、四八六磅、又現金交付額が三、一八一、七二八磅、而してそれ等の建設費總額が一三一、二五一、八五二磅と云ふ尤大なものであつた。

自立自營の經營原則

一大獨占事業たるこの大統制事業の經營の建前は事業収入を以て一切の費用を支辨する所謂自立自營の經營方針であつて、政府補助金とか利拂に對する政府保證と云ふが如き政府の補助は何等の形に於ても之を受けては居らぬ。従つて乗車賃を定めるに當つては、一切の費用を賄ふに足る収入が得られるやうに定めねばならぬのである。公益事業たる性質を有する此の事業が斯の如き老なる資本を擁して此の經營方針に従ふとき、果して如何なる事業成績を擧げると云ふ見透しについては當初は樂觀的であつた。然るに最近運輸局事業の現状について交はされたる討議の中には『ビック氏(局副理事長)は曾て事業収入を以て經營費が賄へぬと云ふことはなく殊に鐵道事業にはその例を見ないと云はれたが、五年後の今日運輸局は其の資本利子(C種運輸株の標準利子五分五厘を指す)の支拂に支障を生ずるに至つた。』點が指摘されて居る。實に局五ヶ年の報告書には何れも當初期待した程の成績は表はれて居らぬ。遂には昨年十二月二十二日に「C」株々主委員會が成立し、局が引續き「C」株の法定利子の満額を支拂はざる場合に取るべき最も有效適切なる行動を決定することとなつた。即ち管財人(英法のレシーバー)を申請することは必定である情態に至つた。一方運輸局としてはブール加盟者たる四幹線鐵道と共に、規定に依り、乗車賃値上に關し鐵道運賃審判所に申請し、去る三月二

十日には此の件につき公聽會が開かれるに至つた。

局の資本構成

低廉なる乗車賃を以て、あらゆる交通サービスの改善と擴張を圖り乗客に多大の利便を與へ、且つ株主にも従業者にも妥當な利益を與へ得ると云ふ見込を以て開設された倫敦運輸局が、現在前述の如き問題を生ずる状態にあることについては、燃料費及勞働賃金等の一般的上昇傾向に依る運輸費の増加額が運輸収入の増加額よりも遙かに大である等の點をあげねばならぬが、多額の利子を支拂はねばならぬ資本構成について見る必要がある。

局第五年度(一九三八年六月三十日に終る)の報告書に依れば運輸株の現在高は左の通である。

倫敦運輸株未償還額 一九三八年六月三十日現在

種 類 (括弧内ハ償還期間)	額 (年)	割 合 (%)	備 考
四分五厘利付「A」株	(一九八五—二〇二三)年	二一	社債ニ相當ス
五分利付「A」株	(一九八五—二〇二三)	一五	
四分五厘利付「T・F・A」株	(一九四二—一九七二)	一一	
四分五厘利付「L・A」株	(一九七五—二〇二三)	九	
			二二、八四三、二四九
			一六、二六三、九五〇
			一二、五八三、〇〇〇
			九、八三五、〇〇〇

以上ノ計	六二、五二五、二三五	五六	
五分利付「B」株（一九六五—二〇二三）	二三、七〇九、八三〇	二一	優先株ニ相當ス
「C」株（一九五六年又ハ其後）	二五、六九八、八〇二	二三	普通株ニ相當ス
總計	一一一、九三三、八六七	一〇〇	

運輸株

運輸局は譲受事業の對價支拂ひ及び資金獲得のために右表の如く各種の株を發行したのであるが、これ等の株は各々性質を異にして居り、社債に相當するものもあり、優先株に相當するものもあり、普通株の如きものもある。而して之を交付する場合には各種取り混ぜて行ふものである。但し「T・F・A・」株は産業助成法（Trades Facilities Acts）の規定に基き政府が其の資本及び利子を保證したる地下鐵道會社團の株と引換に發行し、「L・A・」株は運輸法則第六號に列擧したる地方廳（Local Authorities）の路面電車事業の對價として發行したものである。C株は最初は主として會社事業の普通株と交換に發行された。

運輸株の利子は固定して居る。即ち「C」株以外の株は何れも其の利率が明確に規定してある。「C」株のみは利率を固定せず事業利益の如何に依つて増減する。會社の普通株に相當するものであつて、事業実績の好悪は此の株の利率に現はれる。然し此の株と雖も其の利率は大幅に高下し

得るものではなく、年六分を最高として僅かな範圍の變動を許されて居るのみである。此の意味に於て「C」株と雖も其の利子は固定的である。尙「C」株に就ては今少しく記すべき點がある。

C株の利子 各種運輸株の發行については倫敦乘客運輸法第三十九條に於て十五項に亘る詳細なる規定がある。「C」株を除いて各種株には何れも四分五厘乃至五分の固定利子を附すべきことが規定してある點は前述の通であるが、「C」株には最初の二ケ年は年五分、其の後は年五分五厘の利子を拂ふべきことが規定してある。此の利子を標準利子と稱して居る。此の標準利子を拂ふことは局の義務であるが、尙之を越えて支拂ひ得る場合でも最初の二ケ年は年五分、その後は年六分を越ゆることができる。而して局が此の標準利子を拂ふべき義務を履行せざる場合には、株主は管財人（レシーバー）の任命を申請することができる。

管財人 運輸法第三十九條第十五項に依れば、運輸局が一九三六年六月三十日以後の三ケ年間繼續して「C」株の標準利子を支拂はなかつた場合には、各株主の所有株を合計して未償還額の5%以上に達するとき、この等の株主は共同して高等法院に對し局事業の管財人（レシーバー）の任命を申請することができる。即ち「C」株々主のこの権利は局開設後三ケ年を経て始めて發生するものであり、且三ケ年間繼續して局が義務を履行しなかつた場合に限られて居る。恰も本年六月三十日に終る年度に對して標準利子の支拂ひがなかつた場合には管財人の任命を申請することができるのである。而し

て局現在までの業績では局はとて此の義務の履行ができさうにもないのである。そこで、前にも述べた如く、「C」株々主は昨年末株主委員会を成立せしめて之が対策にかかつた次第である。

株主の権限 尙運輸株々主は普通の會社株主の権利を有するものには非ずして、事業の監理につき任命を爲すが如き権利を有して居らぬ。唯一の株主権とも謂ふべきは管財人の任命を申請することである。而して此の権利と雖も前記の如く「C」株々主に關する場合と次の場合に限られて居る。即ち「A」株、「L・A」株「B」株の株主は、局が三ヶ月以上の期間に亘り之等各株の利子支拂の義務を履行せざるとき、各所有株を合計して當該種類の株式總額の五%以上に達する場合は、高等法院に對し管財人の任命を申請することができるのである。これ等の株の利子は固定されて居つて優先して支拂はるゝものであり、局は此の義務を怠つたことなく、本年度も此の點は憂慮されては居らぬ。

C株利拂 「C」株利子として局は從來如何なる額を支拂つて居たか、其の純収入額と共に左表に示す。
純収入と「C」株利子

六月三十日 に終る年	純 收 入		局株平 均利率	「C」株 利 子	
	金 額 （磅）	指 數		金 額 （磅）	利 率
一九三四年	四、九五六、六八一	100	四・四五%	八四七、六四四	三・〇%
一九三五	五、二六七、七七一	103・四	四・五%	一、〇一五、一九三	三・三%

一九三六	五、一七五、〇三二	102・五	四・五%	一、〇一七、七五二	三・三%
一九三七	五、二〇〇、〇五三	102・1	四・六%	一、〇二一、一九二	三・四%
一九三八	五、二六五、〇四四	102・1	四・六%	一、〇二五、七五二	四・〇%

五ヶ年を通じて局は優先株の利子は完全に支拂ひ「C」株に對しては平均三・九五%の利子を支拂つたのである。報告書に現はれたる局側の説明に依れば、局の管理を越えたる幾多不利なる條件の下にありては此の成績を以つて満足すべきものであると云つて居る。局副理事長ビツク氏が最近述べたる所に依れば、「運輸法提案當時にあつては「C」株の最高利子を制定して株主の利益追及を阻止すべきであるとの熱望があつた。而して之を高度に定めんとする努力と共に之を低度に限定すべきであるとの主張もあつた。「A」株が社債に相當し、「B」株が優先株に相當するに反し、「C」株は普通株に相當するものであり、事業の好不況に従つて其の利率は高下するものであるとは云へ、その最高限度は六%に定められて居る。且その標準利子の規定もあるが局は今のところ之を十分に拂ふ見込がない。然し五・五%の標準利子を支拂ふべき規定を設けなかつたならば、此の平均約四・〇%となる利子は、各種の實情から見て不當とは思へない理由がある。他都市の交通事業を財政的に検討して見るときは、一として自立自營を全ふするものはない。何等かの形に於て補助金を受くるに非ざれば、其の利益として算出されるものは微々なるものに過ぎなう、……」

倫敦の乗客交通事業が當初期待した如き利益をあげ得ざる事實、及び其の必ずしも不當ならずとする局側の見解を知ることが出来る。

乗車賃値上案

次に乗車賃値上の問題であるが、局が其の事業の自立自營を可能ならしむが如き運賃を定めねばならぬことは運輸法第三條に局の一般義務として規定してある。又局が運賃を改正せんとするときは、同法第二十九條に依り、一九二一年鐵道法に依つて設立されたる鐵道運賃審判所に申請して行はねばならぬ。局の乗車賃収入は四つの主幹鐵道の統制區域内に於ける其と共にプールに入れてある。現在乗車賃は局及四主幹線を合して大體哩制に依り數千のものが定めてある。之等の乗車賃に對し大體五%の値上が要求されたのであるが、去三月二十日の公聽會に於ける説明に依れば、局が値上を適用せんとする範圍は、局及び主幹線にて共同所有せる一定鐵道線、及び主幹線が所有し局の列車が走行せる鐵道の一定區間、であつて、局の全線に適用するものではない。

增收推定額 値上案に依る収入増加推定額は一、一七九、〇〇〇磅であり、その分配額は次の通である。

局……………	七三二、〇〇〇磅
主幹線……………	四四七、〇〇〇

内	七一、〇〇〇磅(L.N.E.R.)	
	六〇、〇〇〇 (L.M.S.R.)	四四七、〇〇〇磅
	一六、〇〇〇 (G.W.R.)	
	三〇〇、〇〇〇 (S.R.)	

局は現在各種交通機關を通じて大體一哩當〇・七片の乗車賃を徴收して居るのであるが値上案に於ても一哩一片を越ゆるものではなく、且局乗客の五五%は一片以下の乗客であつて、此の程度の値上は、都市交通機關の標準的乗車賃として當然であると云ふのが局の見解である。

運輸局の義務

局五年間の業績は增收を續けて居る、然し其にも増して増加率の多いのは經營費である。局は公廳として三つの重大なる義務を有して居る、(イ)公益事業として、乗客の要求を十分に充たすべき出来る限りの施設を行はねばならぬ。(ロ)公團體として、善良なる雇傭主となり従業者に公正なる賃銀を拂ひ、勞働條件を公正ならしめねばならぬ。(ハ)公企業として収入の許す限り充分なる株式利子を支拂ひ、其の収入は少くとも企業の信用を維持し、事業の進歩改善の繼續を可能ならしめ、殊に「C」株の五・五%利子を支拂ふに足るものを確保し得るやうにせねばならぬ。『C』株に關聯して管財人の

任命を申請されんとして居り、又局自身乗車賃の値上を企圖したのもこれ等重大なる義務を負はされて居るがためであると云ふのが局の説明である。何れにしても公益事業たる交通事業に多大の利益を見込み得ざることの一大経験である。

局は義務を如何なる程度に履行したか

事業譲受 倫敦運輸局五年間の業績について問題とされて居るのは、運輸株全額の二割三分を占むるに過ぎない「C」株々主に對して五分五厘の利子が満足に拂へないと云ふ點に集中されて居る。其の外の重要な點については局は十分に其の義務を果して居る。一九三六年六月三十日までの三ヶ年間に局は各種交通機關を買収統制し、對價として運輸株一一、二五一、八五二磅及び現金三、一八一、七一八磅合計一一三、三五八、二〇四磅を交付した。之は運輸法に基く重要義務の一なる事業統制を完成したのである。

サービス全般の改善 又設備改善擴張の義務としては、五年間に、着手中のものをも加へて、鐵道新設一七哩、停車場新設一一改造四五、その他多數地點に於ける各線の連絡設備を新設し、殊に統制後の新方針たる設備の轉換としては路面電車路線一三六哩を無軌條電車路線に轉換した。その他バス及ゴーチの新購入二、九七五臺、車庫及工場の新設改造多數に及ぶ等大規模の設備擴張改善を實行して、

建設費は五ヶ年間に二〇、〇二九、二〇九磅を増加し、一九三八年六月三十一日には一三一、二八一、〇六一磅に達して居る。斯の如き大規模の設備擴張改善は、大統制事業下に於て巨額の資金を投じ、實際上の複雑なる障礙を克服するにあらざれば實現不可能とされて居たものであつて、局にして始めて之を爲し得たものと見るべきである。

株式利拂 設備の擴張改善を實行して乗客に對しサービス全般の改善を行つた局は、一方に於て株主に對する義務は之を如何なる程度に履行したか。一九三八年六月三十日現在の運輸株總額一一一、九三三、八六七磅中普通株に相當する問題の「C」株は其の二三%の二五、六九八、八〇二磅であり、社債又は優先株に相當する他の運輸株は残り七七%の八六、二三五、〇六五磅であつて、これには年四分五厘から五分の固定利子が付されて居る。局は此の利子四、〇八〇、四四三磅を完全に拂つて其の義務を果して居る。唯「C」株のみは標準利子五分五厘の一、四一三、四三四を支拂はねばならぬところを四分の一、〇二七、九五二磅を拂つたのであるから、標準利子支拂として三八五、四八二磅を不足して居る。故に局は全運輸株の固定利子及標準利子として總額五、六五〇、五一六磅の内五、二六五、〇三四磅を支拂つて居るのであるから、局は全株主に對する義務の九三%を履行して居ると云ふことができ。之を全株金額の二二%を所有せる「C」株々主に對しては其の義務の七三%を履行したと云へる。即ち全株主に對して七%、「C」株々主に對する場合は二七%となる局の義務不履行が問題として

取りあげられて居るのであるが、之を以て局事業成績の不良を難ずるか、又は株主の利益追及に假借なきを指摘するかは後廻しとして、之は一に「C」株の標準利率を五分五厘と定めたがために生じた問題であつて、株主は運輸法に基いて必要な手續をとるものであり、局としても全運輸株に對し平均四分五厘六毛の利子を拂ふまでの成績は擧げて居るのである。

收支状態と「C」株の問題

(後掲表一運輸成績、表二各年度收支表、表三收支指數表、表四「C」株利子調、表五運輸費調参照)

「C」株の標準利率を五分五厘とすべきか、又は局が實際に支拂ひ得たる四分に止むべきかは、運輸法制定に際して之を高度に定むべしとする論者あり又之を低位に置くべしとする意見もあつたことであり、幾多見解の異なるものもあると思はれる。更に、乗客本位に運営せねばならぬ此の大統制事業としては、一部の株主に對し十分なる満足を與へなかつたとは云へ、相當の成績をあげて居るではないかと云へるか、ともかく五年間の收支状態を見て一大乗客運輸事業としての業績を見やう。

収入の増加よりも支出の増加著し 運輸局事業の總収入は五年間を通じて増收の一途をたどつて居る。第一年度を基本とする指數は第五年度に於て一一・二・七を示し、年々指數三、一七五を加へて居る。然し此の増加傾向は總支出に於て一層著しくなつて居る。第五年度は一一・四・三となり年々三・五七五を増加

して居る。従つて純収入の増加率は總収入の夫に及ばず、第五年度の指數は一〇六・二となり年々一・五五を加へたるに過ぎない。収入は増加するが支出は夫にも増して増加すると云ふ傾向を示すものであつて、之を詳細に見れば、總収入の内運輸収入は僅かながら總収入よりも大なる増加率を示し、更に乗客収入は運輸収入總額の指數よりも大なる數を示して第五年度には一一・三・二八となり年平均三・三二を加へて居るのであるから、局の中心事業たる乗客運輸の成績は収入増加の代表的傾向を示して居る。一方支出に於ては、經營費總額と雜支出を以て總支出を成して居り、經營費總額は運輸費の外に年々約二百萬磅から二百五十萬磅の更新準備積立金を計上して居るが、其の乗客収入及びその他の運輸収入を得るために要したる運輸費の指數は第五年度に於て一一・五・四七を示し、年々三・八七を増加して乗客収入及運輸収入總額の指數よりも大である。而して此の運輸費中電力及燃料費勞賃及被服費其他を含む運轉費は更に大なる指數となつて第五年度に於て一一・六・五を示し、年々四・一二五を増加して居る。故に此の收支を總括すれば、乗客収入を中心とする運輸収入總額の増加率が、電力燃料勞賃被服その他を内容とする運轉費の増加率高きこと従つて運輸費の増加率を高からしめたために、經營費總額の増加率に及ばなかつたことを示して居り、其の結果として總収入と總支出の差たる純収入は年々増加を續けて來たとは云へ、年平均一・五五を加へて第五年度には一〇六・二の指數となるに過ぎず、運輸収入と經營費總額の差たる純運輸収入は第五年度に於ては却つて減少を示すの結果となつ

て居る。二年度に一〇五・二となつた指數は以後下降をつづけ第五年には九四・七となり、一年平均一・三二五の減少を示して居る。之に關して局は其の第五年度報告書に於て物價高、賃銀高を指摘して次の如き意味の説明を掲げて居る。

『五年を通じて収入の増加率よりも支出の増加率が大となつて居るが、經營増加の大部分は一般物價水準の上昇、石油重油の値上り、石炭の値上げに依る電力費の増加等局の權限の及ばざる事情に基いて生じたるものである。即ちバス及びコーチの燃料費は石油及重油の値上りに依つて増加し、鐵道路面電車及び無軌條電車の電力費は石炭値上りに依つて著しく増加して居る。』

燃料費指數

	石油(稅除外)	重油(稅除外)	石炭
一九三四年	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一九三五	九五	一〇〇	一〇〇
一九三六	一一五	九七	一〇六
一九三七	一二五	九九	一一四
一九三八	一三六	一二九	一二二

その他被服、鐵、鋼、銅等局が多量に使用する物資の價格も最近二年間に著しく上つて居り、これ等物價の騰貴及び稅の増徴等は局の如何ともする能はざるところである。賃銀は總額及び一人平

銀の何れも増加して居る。之は従業員の増加と勞働條件の修正に依るものである。局従業員は引繼ぎの年月日を異にし又勞働條件も異つて居たのであるが、全従業員を一體として其の能率を十分に上げしむるためには、一部の賃銀及び勞働條件を上げて全般的修正を加へる必要があつた。』

従業員數、給料及賃金

従業員數(六月三十日現在)	九三三年七月一日—九三四年六月三十日		九三四年七月一日—九三五年六月三十日		九三五年七月一日—九三六年六月三十日		四年間の増減(△)	割合
	實數	指數	實數	指數	實數	指數		
従業員數(六月三十日現在)	七,四六六	100	七,五〇〇	101.3	六,九六六	104.6		
一〇〇,〇〇〇車哩當	一四・七		一四・五		一四・四			
従業員數	一四,三三三・四八	100	一五,三三三・四八	105.9	一五,九六六・六七	111.0		
給料及賃銀	三・一七・六	100	三・一七・二	103.1	四・一・五	105.1		
週給者一人當週給	五四〇・二六	100	五六六・六三	104.9	六〇〇・七三	111.3		
其他給與金(c)	一四,九三三・三五	100	一五,九九七・七一	105.9	一六,五二六・六〇	111.0		
従業員金支拂額	五・六		五・八		五・九			
總收入に對する割合								

從業員數	一五〇人	一四・六(a)	〇・一	一六・一
給料及賃銀	一六、四六三・四七	二二・三	一六、七四、九三	二、三三・六八
週給者一人當週給	四・二・九(b)	二〇六・八	一〇六・八	五志 三片
其他給與金(c)	六四〇、九〇三	二八・七	六六五、八〇三	一四、六六六
從業員金	一六、七六七、三五〇	二二・五	一七、三〇、七元	二、四六、三六
支拂額	五二・七	五三・四	二六・五	二、四六、三六
總額				一六・五

備考 (a)一九三七年及一九三八年の六月三十日に終る兩年度の從業員數増加は主として新工事計畫に基くものである。

(b)一九三七年六月三十日に終る年度の週給値上りは戴冠式當時の臨時備ありたるに依る。

(c)退職基金、福利基金等への繰入金、退職に依る年金及手当支給金、及國民保險料等を含む。

純収入の處分 局は五年間に總額一一、六七一、五〇〇磅の更新準備金を積立てて居る。同年間に同基金から使用したるものが一、八五三、〇〇三磅であるから第五年度末には九、八一八、四九七磅を残したのである。尙此の外に局は五年間に維持費準備金として總額一、一一四、〇〇〇磅を積立て大部分は臨時維持費として支出した旨を報じて居る。

局は純収入を如何に處分したか、其の益金處分の欄(表二參照)を見ると、鐵道債務清算基金以下幾多の項に亘り掲げてあるが、大部分の金額は運輸株の利拂に充當されて居る。運輸株中「C」株は第五年度に於て全株金額の二三%を占むるに過ぎないこと、及び他の株は何れも利子が固定して居ること等については前に述べたる通りである。「C」株以外の株に對する利拂額は株數の増加に依る利拂額の増加ありたるのみであつて純収入の増減に依つて變動することはない。局は固定利率に依る利拂を完全に行つて居る。「C」株利子と雖も第四年度までは株數の増加及び利率の増加の二要素に依り増加して居る。即ち利率は三分五厘、四分、四分、四分二厘五毛と増加傾向にあつたが第五年度には再び四分に下つたのである。此の傾向を見て局は『五分五厘の標準利子を拂ひ得る見込はない』と云つて居るのであるが、局は「C」株に對し平均年四分の利子を拂つて居る。第六年度たる本年度に於ても「C」株に對する五分五厘の利子は拂へさうにもないと云つて居り、従つて一九三六年七月一日から繼續して三ヶ年「C」株の標準利子を満足に拂はぬこととなるのであるから、「C」株々主はレシーバーの任命を申請して、利拂の完済に努力せしむるであらう。

「C」株標準利子支拂不足額 第五年度に於て局は「C」株利子として年四分の一、〇二七、九五二磅を支拂つて居り、標準利子としては五分五厘の一、四一三、四三四磅を支拂はねばならなかつたのであるから、その不足額は三八五、四八二磅である。即此の金額だけの増収があつたならば問題は起らなかつたのであるが、此の金額が収入に對してどの位の割合に當るか云へば、それは極めて僅少なる割合であり、總収入の一分餘にしか當つて居らぬ。詳記すれば、總収入に對しては一・一八%、運輸収入に對しては一・二五%、乗客収入に對しては一・二五%である。又支出に對しても一・二五%である。

即ち乗客が今少し増へるか、支出を僅かばかり節約すれば問題は起らぬ程度である。

値上に依る増收推定額との關係 局及主幹鐵道の乗車賃値上案に依る増收推定額は一、一七九、〇〇〇磅であつて、此の内局の手に入るものは七三二、〇〇〇磅である。これだけ入れれば「C」株の標準利子を十分に拂つて餘りあるものであり、又値上の程度も從來の大體一哩當〇・七片のものを一哩當一片を越えざる程度に上げるものであつて、倫敦の乗車賃としては高率となるものではないかも知れないが、全株金額の二三%を占むる「C」株々主の利益を許されたる限度まで之を充たさんがために、乗車賃の値上が行はれると云ふ事實を見ねばならぬ。局は之につき、局が今まで此の舉に出でなかつたのは、斯の如き事情に基く乗車賃の値上げは輕々に行ふべきでないと思つて居たからであると辯じて居る。

利益の限度 局は五年間を通じて全運輸株に對し年々平均四分五厘の利子を拂ふことは困難であつた。運輸株の全尚餘りがある。然し僅少な部分に對してでも五分五厘の利子を拂ふことは困難であつた。運輸株の全部を普通株として之に五分五厘又は其以上の配當を附することは、局の義務たるサーピス全般の改善擴張を手控へするか、又は他の方面に過重の負擔を與ふるにあらざれば、到底之を期待することは困難であらう。(高橋)

表一 運輸成績

運輸收入 乗客收入 貨物運輸收入 雜運輸收入	一九三三年七月一日—一九三四年六月三十日		一九三四年七月一日—一九三五年六月三十日		一九三五年七月一日—一九三六年六月三十日		一九三六年七月一日—一九三七年六月三十日		一九三七年七月一日—一九三八年六月三十日	
	額	指數	額	指數	額	指數	額	指數	額	指數
運輸收入	二七、三九、五三	100	二九、〇一、六〇	105.9	二九、七四、七三	108.9	三〇、四七、七六	111.4	三〇、九三、八六	113.2
乗客收入	二七、一五、二七	100	二八、八三、三三	106.2	二九、五三、八九	108.7	三〇、〇七、一三	110.7	三〇、七六、四〇	113.6
貨物運輸收入	一四九、九九	—	一四〇、六四	—	一四〇、五〇	—	一五五、二〇	—	一三三、三七	—
雜運輸收入	七六、〇五	—	五、一六	—	五、三四	—	五、八五	—	五、八一	—
經營費	三三、六四、四四	100	三三、〇四、八八	106.0	三三、八五、八三	109.3	三六、三三、〇五	111.0	三七、四八、二五	115.0
運輸費	三、五三、四四	100	三、五五、八九	104.3	三、五五、八三	109.5	三、九七、〇六	110.8	三、九三、三三	115.4
鐵道	三、〇六、二二	—	三、一〇、七四	—	三、〇六、〇一	—	三、四八、三六	—	三、九三、九三	—
バス及コーチ	一、六四、九三	—	一、三三、〇六	—	一、三九、〇三	—	一、三七、五九	—	一、三三、四四	—
路面電車	四、五三、九四	—	四、三三、〇八	—	四、六五、五二	—	四、一七、三六	—	三、四九、三六	—
無軌條電車	二、三、一五	—	一、三、六三	—	二、九、六〇	—	一、三、五五	—	一、五九、四二	—
總係費	二、三六、〇六	—	二、三六、七四	—	二、三六、四六	—	二、六四、五七	—	二、六五、七五	—
更新準備積立金	二、一〇、〇〇	—	二、五六、〇〇	—	二、三〇、〇〇	—	二、四〇、〇〇	—	二、四三、〇〇	—
純運輸收入	三、七五、〇七	100	三、九七、七二	104.8	三、九八、〇〇	104.9	四、〇〇、二三	105.1	三、九七、七三	104.9
運輸收入に對する經營費(更新準備積立金を除く)の割合	八六%	—	八六%	—	八七%	—	八七%	—	八六%	—

乗客数(全プール)	乗客数(局のみ)	乗車回数	運轉車哩(局のみ)	人口一人當運轉車哩(局のみ)	乗客一人(同當乗車貨)
三,九二,八九六	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五
三,九六,〇〇〇	三,九六,〇〇〇	四二二	五,四,五五五	一〇〇	二片三五

表二 各年度收支表

總收入	一九三三年七月一日—一九三四年六月三十日		一九三四年七月一日—一九三五年六月三十日		一九三五年七月一日—一九三六年六月三十日		一九三六年七月一日—一九三七年六月三十日		一九三七年七月一日—一九三八年六月三十日	
	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數
總收入	二八,八九七・五九	100	三〇,五六〇・九	105・五	三二,八七九・七	108・二	三三,八〇九・七	110・二	三三,五七八・〇	111・七
運轉收入總額	二七,三九三・五二	100	二九,〇〇六・八五	105・九	二九,七四四・三三	108・五	三〇,四七三・七八	110・四	三〇,九三三・八八	111・九
其他收入	一,五〇四・〇六	—	一,五〇〇・〇四	—	一,一三五・三四	—	一,六三三・五九	—	一,六四四・四六	—
總支出	三三,九四三・〇六八	100	三三,三八九・八八	100・六〇	三六,二二八・八九	106・〇	三六,六〇一・八四	106・三	三七,三六三・四七	108・一
經營費總額	三三,〇〇四・四四	100	三三,〇四一・八八九	100・六〇	三五,八五八・二二	109・三	三六,三三〇・八五	110・三	三七,〇四八・三六	111・四
雜支出額	三三八・六二四	—	三四七・九八	—	三九八・〇七	—	二九三・七九	—	註(一) 三五,二六	—

純收入	一九三三年七月一日—一九三四年六月三十日		一九三四年七月一日—一九三五年六月三十日		一九三五年七月一日—一九三六年六月三十日		一九三六年七月一日—一九三七年六月三十日		一九三七年七月一日—一九三八年六月三十日	
	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數
內、純運轉收入	四,九六六・六二	100	五,二六七・二	103・四	五,一四三・〇九	101・四	五,二六〇・五三	102・一	五,二九五・〇三	102・三
「C」株利拂基金からの繰入	三,七五九・〇七	100	三,九七四・九六	105・二	三,九八〇・九三	104・一	三,九三〇・二九	103・一	三,五七五・五七	94・七
益金處分に充當し得べき金額	四,五八六・六二	—	五,二六七・二	—	五,二〇一・六二	—	五,二六〇・五三	—	五,二九五・〇三	—
益金處分	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
軌道債務清算基金	一,八五〇	—	一,九〇六	—	一,九三三	—	二,〇三三	—	二,〇八三	—
地方債公債利拂充當額註(一)	三,四〇四・五	—	三,四三三	—	一八,三七四	—	一四,三七七	—	一,九〇〇	—
倫敦運輸株利子(各種平均利率)	四,九九三・三二	—	五,〇七二・八六七	—	五,一〇二・三九	—	五,一七三・六四六	—	五,一〇八・三九	—
「C」株利子	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
「C」株利率	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
倫敦電氣運輸金融會社に支拂ふ利子	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
其他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
中央倫敦(新)保證承認株の利拂保證に關する年々の利拂額	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
「C」株利拂基金計	四,九六六・六二	—	五,二六七・二	—	五,二〇一・六二	—	五,二六〇・五三	—	五,二九五・〇三	—

註 (一)局に讓渡したる軌道事業の爲地方廳が起したる公債の利拂金として局が地方廳に支拂ふ年々の支拂額。

(一)前年度累積収益税準備金にして現在支拂を要せざる金額二三〇、〇〇〇磅を貸方記入となし雑支出一九四、七八三磅を差引きたる額。

表三 收支指數表

總收入	一九三三年七月一日—一九三四年六月三十日		一九三四年七月一日—一九三五年六月三十日		一九三五年七月一日—一九三六年六月三十日		一九三六年七月一日—一九三七年六月三十日		一九三七年七月一日—一九三八年六月三十日		一年平均増減(△)
	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數	
運輸收入總額	100	100	105.5	105.5	100.0	100.0	110.0	110.0	113.0	113.0	3.6
乗客收入	100	100	105.9	105.9	100.0	100.0	110.0	110.0	113.0	113.0	3.3
貨物運輸收入(略)	100	100	106.6	106.6	100.0	100.0	110.7	110.7	113.0	113.0	3.3
雜運輸收入(略)	100	100	106.6	106.6	100.0	100.0	110.7	110.7	113.0	113.0	3.3
其他收入(略)	100	100	106.6	106.6	100.0	100.0	110.7	110.7	113.0	113.0	3.3
總支出	100	100	106.0	106.0	100.0	100.0	111.0	111.0	114.0	114.0	4.0
經營費總額	100	100	106.0	106.0	100.0	100.0	111.0	111.0	114.0	114.0	4.0
註(一)運輸費	100	100	104.3	104.3	100.0	100.0	108.5	108.5	110.2	110.2	3.7
事務費(略)	100	100	104.3	104.3	100.0	100.0	108.5	108.5	110.2	110.2	3.7
維持費(略)	100	100	104.3	104.3	100.0	100.0	108.5	108.5	110.2	110.2	3.7
運轉費	100	100	104.5	104.5	100.0	100.0	110.0	110.0	114.0	114.0	4.0

純收入	一九三三年七月一日—一九三四年六月三十日		一九三四年七月一日—一九三五年六月三十日		一九三五年七月一日—一九三六年六月三十日		一九三六年七月一日—一九三七年六月三十日		一九三七年七月一日—一九三八年六月三十日	
	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數
註(一)内、純運輸收入	100	100	105.4	105.4	100.0	100.0	104.0	104.0	106.0	106.0
電力及燃料費	100	100	101.0	101.0	100.0	100.0	109.0	109.0	111.0	111.0
勞賃及被服費	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
其他(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
其他運輸費(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
更新準備積立金(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
雜支出(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
總計	100	100	104.0	104.0	100.0	100.0	104.0	104.0	106.0	106.0
註(二)内、純運輸收入	100	100	105.4	105.4	100.0	100.0	104.0	104.0	106.0	106.0
其他(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
更新準備積立金(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
雜支出(略)	100	100	105.0	105.0	110.0	110.0	106.0	106.0	116.0	116.0
總計	100	100	104.0	104.0	100.0	100.0	104.0	104.0	106.0	106.0

註(一)運輸費は鐵道、バス及コーチ、路面電車、無軌條電車、總係費の各項の内譯事務費、維持費、運轉費其他運輸費を總括計上す。

(二)運輸收入總額と經營費總額の差額を示す。

表四 「C」株利子調

總收入	一九三三年七月一日—一九三四年六月三十日		一九三四年七月一日—一九三五年六月三十日		一九三五年七月一日—一九三六年六月三十日		一九三六年七月一日—一九三七年六月三十日		一九三七年七月一日—一九三八年六月三十日	
	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數	金額	指數
總收入	36,897,751	100	35,600,991	105.5	32,275,235	108.3	31,870,915	110.3	33,578,044	112.7
總支出	27,379,352	100	29,104,005	105.9	29,747,733	108.5	30,477,378	110.4	30,933,818	112.9

運輸株 金 額	各種株 平均利 率	總收入 に對する 割合	運輸株 金 額		總收入 に對する 割合	運輸株 金 額	各種株 平均利 率	總收入 に對する 割合
			額	割合				
四、九五六、六九	(四・五三)	(七・〇)	四、八九九、五三	(四・四四)	(七・〇)	五、〇九一、八六七	(四・五六)	(六・七)
一、二六八、九九	(五・〇)	(四・〇)	一、〇一五、一九三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)
三、四、三、三五	(四・四)	(三・〇)	三、五三三、七九七	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・三)
三、四、三、三五	(四・三)	(三・〇)	三、五三三、七九七	(四・三)	(三・〇)	三、八五、四八三	(四・三)	(三・〇)
一、二六八、九九	(五・〇)	(四・二)	一、二六八、九九	(五・〇)	(四・二)	一、四二二、四三四	(五・〇)	(四・五)
一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇三二、一九三	(四・二)	(三・四)
一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・四)
一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・二)	(三・四)
一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・四)

運輸株 金 額	各種株 平均利 率	總收入 に對する 割合	運輸株 金 額		總收入 に對する 割合	運輸株 金 額	各種株 平均利 率	總收入 に對する 割合
			額	割合				
四、九五六、六九	(四・五三)	(七・〇)	四、八九九、五三	(四・四四)	(七・〇)	五、〇九一、八六七	(四・五六)	(六・七)
一、二六八、九九	(五・〇)	(四・〇)	一、〇一五、一九三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)
三、四、三、三五	(四・四)	(三・〇)	三、五三三、七九七	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・三)
三、四、三、三五	(四・三)	(三・〇)	三、五三三、七九七	(四・三)	(三・〇)	三、八五、四八三	(四・三)	(三・〇)
一、二六八、九九	(五・〇)	(四・二)	一、二六八、九九	(五・〇)	(四・二)	一、四二二、四三四	(五・〇)	(四・五)
一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇三二、一九三	(四・二)	(三・四)
一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・四)
一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・〇)	(三・三)	一、〇一七、九五三	(四・二)	(三・四)
一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・〇)	一、四二二、四三四	(四・五)	(三・四)

表五、運轉費調

鐵道	一九三三年七月一日		一九三四年七月一日		一九三五年七月一日		一九三六年七月一日		一九三七年七月一日	
	額	指數	額	指數	額	指數	額	指數	額	指數
運轉、照明及温熱用電力費	1,131,404	100	1,355,211	101	1,387,104	102	1,440,467	113	1,494,234	117
蒸氣列車用燃料及給水費	577,208	100	599,161	104	597,115	103	626,033	108	677,488	112
列車乗務員の勞賃及被服費	33,011	100	33,566	102	32,643	99	32,488	98	32,121	97
車體清掃及其他車庫作業費	509,008	100	549,949	108	549,555	108	569,140	112	581,893	114
エレベーター及エスカレーター	140,571	100	140,326	100	145,281	104	145,950	104	153,371	109
バス及コーチ	73,808	100	73,399	100	73,510	100	77,858	106	80,111	108
燃料	8,815,184	100	9,181,434	104	9,739,754	110	9,439,798	107	10,119,797	115
運轉手及車掌の勞賃及被服費	2,045,075	100	2,050,211	100	2,331,856	114	2,310,791	113	2,310,791	113
運轉手及車掌の勞賃及被服費	5,735,474	100	6,140,308	107	6,364,944	111	6,149,610	107	6,678,833	116

車體洗滌費及其他車庫費	八四、六七	八六、〇五	九三、〇八	九五、四八	九八、四八	一〇一、一五	一〇三、一五
路面電車	二〇九、九〇	二〇四、五八	二一、一五〇	二〇九、三九	二〇九、三九	二〇九、三九	二〇九、三九
運轉照明及温熱用電力費	四九、〇七	四九、三、四六	五〇、三、六三	四七、五九	四七、五九	四七、五九	四七、五九
運轉手及車掌の勞賃及被服費	一、九三、三〇	一、九七、七五	二、〇三、八三	一、九〇、五三	一、九〇、五三	一、九〇、五三	一、九〇、五三
車體の清掃及其他車庫費	二五、八〇	二六、〇、三六	二六、〇、三六	二六、〇、三六	二六、〇、三六	二六、〇、三六	二六、〇、三六
無軌條電車	七、四九	七、六一	七、六一	七、六一	七、六一	七、六一	七、六一
運轉、照明及温熱用電力費	二、三三	二、三三	二、三三	二、三三	二、三三	二、三三	二、三三
運轉手及車掌の勞賃及被服費	五、一七	五、一七	五、一七	五、一七	五、一七	五、一七	五、一七
車體清掃及其他車庫費	六、〇七	七、〇五	七、〇五	七、〇五	七、〇五	七、〇五	七、〇五
合 計	三、八四、三六	三、八四、三六	三、八四、三六	三、八四、三六	三、八四、三六	三、八四、三六	三、八四、三六
電力及燃料費	三〇、九八	三〇、九八	三〇、九八	三〇、九八	三〇、九八	三〇、九八	三〇、九八
勞賃及被服費	八、三三	八、三三	八、三三	八、三三	八、三三	八、三三	八、三三
清掃費及其他車庫費	一、三三	一、三三	一、三三	一、三三	一、三三	一、三三	一、三三
エレベーター及エスカレーター費	七、八〇	七、八〇	七、八〇	七、八〇	七、八〇	七、八〇	七、八〇
その他	二、七三	二、七三	二、七三	二、七三	二、七三	二、七三	二、七三

備考 無軌條電車を以て路面電車に代替する方針に依り兩者の數字は異常の變化を示す。

附 (1)運輸局五ヶ年業績に關する

フランク・ピック氏の説明 (Passenger Transport Journal, April 14th, 1939)

フランク・ピック氏 (Mr. Frank Pick)

倫敦の交通問題に就ては、フランクピック氏はアシフィールド卿よりも約一年ばかり長い關係を有して居る。彼は一八七八年にリンコンンショアーに於けるスパルリイニングに生れ、ヨークのセントペエタースクールで教育を受けた。一九〇二年に辯護士となり翌年最高級の榮ある法律得業士(倫敦大學)となつた。一九〇二年にサー・ジョージ・ギップが總支配人であるノースイースタンレールウェーに入り、そこで統計的な仕事に携り、サンダーランドとニユカッスル・オン・ティン地方監督の地位に昇り、終に總支配人に任ぜられるに至つた。當時メトロポリタン、デストリクト及びロンドン、イレクトリック、レールウェー支配人になつたサー・ジョージ・ギップと一諾に一九〇六年倫敦に移轉した。それから三年經て一九〇七年にサー・ジョージが新しく創立せられた道路協會の會長に就任する爲に隱退したる時に、その後繼者として新しく支配人になつたスタンレー氏(現アシフィールド卿)の下で一幹部となり、一九〇九年に業務擴張部長になり、次で一九一二年に營業部長となつた。氏は乗合自動車網の擴充と廣告部の新設の爲に自由な敏腕を發揮した。一九一七年に當時商務局長であるアシフィールド卿によつて、サー・ギョー・キヤルスロツプの下で石炭部門の家庭燃料及び點燈分科の仕事を受け持つ様に任命された。其の後四年を經てロンドン・イレクトリック・レールウェーと乗合自動車團體を合併した會社の副支配人に任命され、一九二四年にアシフィールド卿の下で同社の經營上の全權を委

任され、一九二八年三月に倫敦地下鐵道團の専務取締役となつたのである。一九三三年七月一日に倫敦乗客運輸局の創立と同時にアシニフィールド卿の下で副理事長に任命された。氏は交通協會創立委員の一人であつて、一九三一年より一九三二年に至る間その會長を務め、尙鐵道學生協會會長を歴任して、現在倫敦及び近縣交通諮問委員會の委員、御料地相談役を務めて居る。又警察の權限及び議事手續に關する勅命委員會の委員、商務局の美術工業協會長も務めた。現在は名譽ある王立建築協會の一委員である。氏は戦時に於ける運輸組織の仕事に關與し、一旦緩急のある際に倫敦市民の避難のための計畫を準備してゐる。尙倫敦乗客運輸局の利益のために、近き將來に於て倫敦乗客運輸區内にある全交通機關の料金を五セント引上げんと目下準備中である。

運輸局事業概説

倫敦乗客運輸局の過去五ケ年間の事業經過を振り返つて見るに其は一の大なる試験であつたと云つてもよい。然し此の試験を行ふに至るまでには長年月に亘り共同經營について研究されて居たのである。其は倫敦に於ける乗客運輸設備の約六〇%を占むる事業につき共同基金を設けて共同經營を行はんとするものであつた。地下鐵會社團は一九一五年に共同經營の方法を以て倫敦の交通問題を解決せんと試みたのである。局は現實の組織體を論理的に擴大し社會的に設立したるものであつて、其は一の重要な試験であつた。實に其は、一方に於て事業の獨占を必要とし、他方に於て營利的競争的事業としての活氣と企業性を保持せねばならぬ公益事業と云ふものについて、之が國營化を圖ることの

利益を獲得せんことを企圖したるものである。局の最初の仕事は、株主の貪慾を排除して公衆の利益を護ることである。故に局が五年間の試験に依つて得たる教訓は幾多の重要性を有して居り、交通事業以外の公益事業を將來如何に取扱ふかと云ふ問題について考へる場合に於ても、局が倫敦交通に關して經驗したるところを公正に翫味する必要がある。

先づ局の大きさ又は規模について述べる。局事業が行はれて居る倫敦運輸區は一九八六平方哩と云ふ廣大なるものであり、その内一五五〇平方哩即全運輸區の七八の區域に於ては局は純然たる事業の獨占を確保せるものであつて、運輸區内の郊外方面に於ける四幹線鐵道事業と共同經營を行ふ地域は一小部分に過ぎぬ。その設備について云へば、一九四〇年六月までには列車を運行せしむる鐵道哩が二九三、無軌條電車の路線哩が二五二、路面電車の路線哩が九二、而して此の路面電車路線は速かに無軌條電車線路に改變するものであり、又バス及びコーチの路線哩は二、五〇〇である。一九三八年六月に終る第五年度に於ては、約一千万人の人口に對して、五六七(百萬)車哩を運轉し、三、八一四(百萬)人を輸送して居る。これ等の數字に見る如く局事業が一大事業であることは勿論であるが、此の種事業即都市交通事業としては實に世界最大のものである。然し局事業の規模を斯の如く尨大なるものとしたのは、何人かの希望を容れ又は何れかの方面の主張に従つて、此種事業單位としてのレコード破りを目的としたものではなくて、其は一に、緊急に解決を要する幾多重要な交通問題を考察した

る結果に基いて決定したるに他ならぬのである。運輸區境界の如きは場所に依つては多少窮屈に決定された所もある位であつて、遠からず千二百萬人には達せんとする人口に對する交通事業の規模としては、何れの點から見ても不當に尨大であると云ふことはない。斯の如き大都市地域に於ける乗客運輸事業が其の速度、輸送能力、運輸施設等の點に著しき特徴あることが強調されるのは、都市計畫、道路計畫、廣場、下水、給水等の諸事業に於て特徴とすべき點が力説されるのと少しも變りはない。事業組織の規模を大にすると云つても其組織下に收容すべき人的要素の限度を越えることはできぬ。故に一言にして云はば事業の規模と云つても其は經營に即したものでなければならぬ。倫敦地方は都市としても益々其の特殊性を著しくする傾向にあり、就中倫敦交通は其の最も著しい特徴を現はして居る。

人口最も稠密なる一、五五〇平方哩の地域に於ては、局は乗客運輸事業を直接に獨占し、又は各主幹鐵道會社を包含して局と共同的に組織されたる常設共同委員會を通じて間接的に之を獨占するものである。然し此の獨占は運輸業務の獨占であつて、利益追及の獨占ではない。其の根本は事業の自由を拘束あるにはあらずして、其闊達なる發展を期するにある。局第一年度(一九三三年—四年)の局の運轉車哩は五一五(百萬)であり、人口一人當り五五車哩であつたが、第五年度(一九三七年—八年)に於ては五六七(百萬)車哩即ち人口一人當り五八車哩の運轉を行つて居り其の活動の益々伸展されたことを

示すものであるが、これにつき一層重要な點は、第五年度に於ける運轉車哩が、利益追及又は競争運轉等の弊害から免れて居たために、乗客大衆の求むる實際の要求に合致して、適正に分布され、圓滑なる運轉の實を擧げ得たる點にある。各種運輸設備が集中されて居る路線上に冗物として運轉されて居たバスの如きは早速廢止すると同時に、郊外方面に於て急速に發達したるバスの新路線に對してはどしどし配車を増加する等の改善を行つたのである。然し此の如きは未だ完全なる獨占と云ふことはできない。倫敦運輸區内には自家用車が密集して居る。自轉車の如きは、新幹線道路に於ては専用の通路が與へられて居るに拘らず、交通大臣は未だその登録及び免許の手續を設けて居らぬため、その適確なる數は分らぬけれども、一九三二年以來五割以上の増加と見られて居る。又言語の輸送に依つて人體の運輸を節約せしめ得る電話は一の競争者と見ることもできる。ハイヤーの如きは新進の競争者として今も愛用されて居る。斯く述べたてるとは獨占と云ふことを極論するものであるが、獨占到對して責任を自覺するものは何等幻惑されることはあるまいと思はれ、獨占論者の立場を支持する所の根據は實に、快適便利なる交通機關を公衆に提供するところにある。

獨占が公衆の利益のためのものであり、之を濫用してはならぬこと、又其は思つた程財政的に有利なるものではないと云ふことについては何等異論はない筈である。

局は何等の制御を受けて居らず自由なものであると云ふのは當つて居らぬ。一九三三年法には局を

拘束すべき各種の規定が設けてある。然し未だ其を適用する事態に立ち到つたことはない。此の局を拘束する規定が設けてあると云ふこと自體は局及び局を監督するものの相方が合理的であり常識的であると云ふことを明かに示すものであるが、局事業の經營が慎重確實に且自由闊達に行はれて居る間は何等拘束規定の適用を必要とすべき理由は生じて來ない譯である。

局の職能は、運輸区内に對して適當便利なる乗客運輸設備を設くべき責任を有する交通委員會の職能と、その乗客運輸設備を商業の原則に従つて實際上之を運營管理すべき責任を有する經營機關たる職能とを合體したるものである。

通常これ等二つの職能は別々に分離されて居るのであるが、それは相方に於て互に相手方の批判者たり指導者たらしめんがためである。此の二者を統一したことの利點は、運輸施設に關して生ずることあるべき疑義又は困難を一層敏速に解決又は打開せしめ、且毎週頻發する運輸施設の調整又は改善に關する小事項が多數山積することを防止する點にある。局が經驗せる所に見ても此の利點は大いに之を認めることができ、局が當面せる運輸交通上の諸要求にして合理的に充たされなかつたものは無いと云ふことができる。

交通大臣が局の政策及行動に關して直接責任を負ふべき地位に居らぬと云ふ事實は、交通大臣をして批判者たる間接的立場に立たたしめ局の事業運營について自由に意見を開陳せしめ得るものであ

る。この事は、大臣が局事業の經營と不可分の關係にある場合に比し、大臣は局事業を批判する議會に對して一層多くの援助を與へ得るものであり、又一般批判者たる公衆に對し大臣は一層緊密なる協力を與へ得るものである。倫敦及圈内諸縣交通諮問委員會が交通大臣に對して責任を負ふて居る事と且又同委員會が運輸局業務の審査機關として設立されたる事とを考へ併せると、何故に交通大臣が運輸局に對し直接の關係を有して居らぬかは自ら理解出來ると思ふ。

運輸法第四十六條には局が其の收入を以つて支拂に當るべき年度費用の優先順序が規定してある。

即ち(イ)營業費、維持及更新に要する費用又は積立、局の權利義務の行使及履行(局理事及職員雇傭員の報酬並給料其他を含む)に要する費用(ロ)一時借入金金の利拂、(ハ)路面電車債務清算基金に繰入るべき金額及び地方廳が譲渡したる路面電車事業のために起債したる未償還公債の利子として地方廳に支拂ふべき額、(ニ)「A」株、「T・F・A」株、「L・A」株、「B」株の利子支拂、(ホ)運輸法第十八條第二項に依り局が與へたる保證に基く支拂、(ヘ)「C」株利拂、(ト)「C」株以外の運輸株の償還基金に繰入を要する金額、以上の順序に列記してあるが、最後の(ト)の事項は一九四四年六月三十日に終る年度から實施されるものである。その他に準備積立金に繰入るべき規定もあるが、之は「C」株の標準利子を満足に支拂つた後に限り行はれるものである。準備積立金については運輸法第四十二條に規定してあるが、之を充當する事項としては、局事業の發展、擴張並に改良及び運賃引下を含む

乗車交通便利の増進と云ふ事項の外に三項に亘り列挙してある。而してこれ等は局の義務であるから斯の如き積立金は設立されねばならぬものである。

運輸法第三十九条には「C」株利子について規定されて居る。運輸法案提出當時にあつては、局事業の將來を樂觀的に推定して「C」株利子の最高限度を定めて株主の利益追及を阻止すると云ふことは不可能であらうと云ふ意見もあつた。

倫敦運輸局の収入（「C」株の問題）

「C」株の利率の問題は局へ事業を譲渡する關係事業者と交通大臣との間に於ける接衝事項となつたのであるが、其の利率を高度に定めんとする努力が拂はれたと同時に之を低度に制定せんとする運動もあつた。また株の性質を全然變更すべしと云ふ論もあつた。譲渡事業の株と局の株を交換するに當つては「A」株は主として社債券に相當し、「B」株は優先株に相當し、而して「C」株は普通株に相當するものである。即ち事業の好況又は不況に従つて利率は高下し企業の危険を負ふものである。而してこれ等普通株も、標準利率五分五厘から最高制限利率六分までの變動を許可すべき規定はあつても實際は固定利子株であると云つてもよい位である。

「C」株の標準利子を拂ふべき局の義務は今のところ十分に果されさうにもない。此の五年間の「C」

株の利子は大體に於て四分に止つて居る。年報に示された所を見ても五分五厘の標準利子を拂ふべき規定を設ける等のが無かつたならば、此の四分と云ふ利子は各種の實情より見て不當のものとは云へない理由がある。他都市の交通事業を財政的に検討して見れば、一として自立自營を全うするものはない。何等から形に於て補助金を受くるに非ざれば其の利益たるや微々たるものに過ぎないものばかりである。然るに倫敦運輸局は自立自營を行ふ點に其の大なる特徴がある。

局の資本構成

局の斯の如き現状を考察するには其の資本組織を見る必要がある。

「A」「T・F・A」「L・A」株(社債に相當)	六二、五二五、二三五磅	五六%
「B」株(優先株に相當)	二三、七〇九、八三〇	二一%
「C」株(普通株に相當)	二五、六九八、八〇二	二三%

一九三五年議會の承認を得て政府との間に締結されたる協定の結果として、倫敦運輸金融協會から借入れたる借入金額中「A」株と同様の利子を附するものが三分の一あり、「B」株と同様の利子を附するものが三分の一、而して「C」株と同様の利子を附するものが三分の一ある。「C」株と同様に第三位にある此の借入金の利子を支拂ふべき収入に不足がない限り此の第三位の借入金は「C」株の上位におかれて居る。局のこれ等の借入金は三〇、〇〇〇、〇〇〇磅、或はそれ以上に達するであらうし、

利率は二分七五位である。(而して此の有利なる低利率は眞に妥當なる取引とされて居る) 故に「C」株の利子割當に先立ちて充當すべき總額四、〇八〇、〇〇〇磅の優先株の利子と同様に八二五、〇〇〇磅を借入金利子として割當てねばならぬ。「C」株の標準利子としては一、四一三、〇〇〇磅が必要である。故に資本に對する利子としては總額六、三二八、〇〇〇磅が必要である。所で今此の金額から例へば二五〇、〇〇〇磅を減額したとすれば、此の減額したる金額は「C」株の一分に當り且利子總額の四分に當るに過ぎないけれども、之は「C」株利子としての所要額に比すれば其の二割から二割五分位に相當する。それから又之を總収入に比して見ると約一分近くに當る。このことは、若しも他に代償的要求が無いとすれば「C」株収入に一分の減退があれば「C」株の利子は一分以上の減退を餘儀なくされることになる。之は局として洵にデリケートな立場に居るものであつて、多少業績の好轉せる場合でも日日の支出決定は各週の収入状態を考慮して行はねばならぬ。然らざるときは業態は從來よりも一層確實性を失ふに至るものである。これ等の點を考慮して局の業績を見るときは、寧ろ比較的其の堅實性を維持せるに驚歎すべき所がある。

管 財 人

局の自由とか拘束と云つても其には重要な條件がある。運輸法には管財人の任命につき規定してある。之は衡平株に對して、從來社債に與へたと同様の保證を與ふることにつき商議せしめんとす

るものである。「C」株の標準利子は五%五であり、現在以上の利子を拂ひ得る見込みもないのであるから、現在まで其の利子を確保されて居らぬ株に關して管財人を任命し、何等かを期待せんとするのである。然し之は如何なる結果を齎すであらうか。管財人は單に、現在の標準利子を確保すべき義務を有するのみであつて、之さへ果せば引き下がるのである。一方局に課せられたる幾多の義務については何等考慮が拂はれないであらう。即ち局には次の如く三つの重大義務がある。

- (1) 公益事業として乗客の要求を十分に充たし得るやうに出来る限りの施設を行はねばならぬ。
- (2) 公團體として善良なる雇傭主となり、従事者に對しては公正なる賃金を拂ひ、労働條件も公正ならしめねばならぬ。

(3) 公企業としては収入の許す限りに於て充分なる株式利子を支拂ひ、その収入は少くとも企業の信用を維持し、事業の進歩改善の繼續を可能ならしめ、殊に「C」株の五%五利子を支拂ふに足るものを確保するやうにせねばならぬ。

管財人として前記の始めの二項にわたる義務を忘却してよいものであらうか、公益事業であるからには、其の義務も法定のものであり、局と同様に管理人をも拘束するものである。其にも拘らず管財人は其の危険を冒すことも又は業務を差控へることも出来る。局に於ては斯の如きは絶対に出来ない。管財人は先づ局事業を儲かる事業と然らざるものとに區別するであらう。而して儲からぬ事業は大部

分撤回するであらう。又減損の程度及び耐久年限についても局よりも遙かに樂觀的となり積立金の如きは大いに削るであらう。管財人は勞働賃銀修正案を拒否することも業務の改善に反對することも平氣で立案するであらう。一九三三年の運輸法を基礎としてこれ等の事を遠慮なく行ひ得ると思つて居るのである。故に管財人は他の方面を犠牲にしても其の欲するだけの金額を何とかして掻き集めることができるかも知れない。然し之は局及び公衆にとり利益を齎らすものであらうか。公益事業が斯の如く其の政策及び實施の中斷を餘儀なくされてよいものであらうか。之は公の利益と一致するものであらうか。管財人に關する規定を簡單に適用して内外の經營の上に生ずべき幾多の事件を豫想するとき、局諸般の状態が如何に危険なものとなるかがわかる。「C」株所持人の如く最も密接なる關係を持つ人でさへも、此の危険については感知するところがあり、他の方面に賠償の途を求めんと考へるものもある。局は日進月歩のものである。

政府保證無し

管財人に於て以上の事が出來るとすれば、尙一層重大な問題が多々生じて來る。「C」株の利子としては果して如何なるものが公正であらうか。局としては單に法定の標準利子五・五%を指示するの外は無い。此の利率に應じ得られないとすれば、優先株は五%の利子を附せられるに拘らず其以下の利子とすることは不合理であることを知らねばならぬ。而して利率は波動的にすべきであるか、又は比較

的に固定したものとすべきであらうか、公益事業としては比較的固定したものが事業の性質上望ましいのである。此の種の株には投機的利子を附すべきでは無い、故に茲に確立すべきものは、「C」株の既定利子を維持するに適當なる準備基金を設立することである。

此の目的を達せんとするには、一九三五年法を改正して、優先支拂を充分に完了したる後に局の收入を處分する規定に修正を加ふる必要がある。此の處分形式が如何に正確に定められたとしても斯の如きは容易に承認されやうとも思はれない。「C」株の利子を政府が保證すると云ふことは明かに不可能である。之を保證することとならば、他の總ての株の利子をも保證せねばならぬ。其の場合にはもはや完全なる國有事業と何等明確なる差異を認め得ざるに至る。政治的ナショナルリズムに反對する人が經濟的ナショナルリズムの間道には易々としては入りやすいと云ふことは奇異のことである。局は勿論局自身の責任に於て是等の問題を取扱ふことは明らかに禁ぜられて居る。

新資本の吸収を圓滑ならしむることは必要である

又「C」株の利子は常に、券面價格又は其に近き價格を以てする新「C」株の發行を容易ならしむるが如き程度にまで引き上げて置かねばならぬ。何となれば、局は「A」株「B」株及び「C」株を全株の三分の一以下は「A」株、三分の一以上は「C」株と云ふ割合を以て發行して將來の必要資金を金融せねばならぬからである。倫敦電氣運輸金融會社(L. E. T. F. C.)から借入れを爲したことは或意味から

云ふと新株發行の途から逃避したとも云へるのであつて、當時の局の地位から見ても必要なることでもあり、遅くとも一九五五年には再び金融の必要に迫られるのであるが其の時に於ても割當に決定することから見ても之は是認すべきものであつた。

局は日進月歩のものでなくてはならぬ。倫敦そのものの發達が停止せぬ限り局の進歩が停止してはならぬ。現在計畫中の諸工事は可なり大規模のものではあるが、之が完了した暁には更に大規模の新計畫が要求されるであらう。然し、局は其の財政の基礎が強固に確立されぬ限り、又現在續行中の新工事に要する經費に餘裕を生じ更に新計畫に振向ける事を得るに至らざる限り、計畫は少しも進行せしむることはできない。局の資本勘定は、優先的負擔を加重するが如き計畫は財政的良心を以つてしては企圖し得ざるが如き状態に到つて居ると見ることができぬ。現在の財政状態ではこれ以上の擴張は不適當である。

乗車賃問題

四主幹鐵道と共に組織して居るプール制は何れの加盟者に對しても満足を與へて居らぬ。各種の改善及び擴張施設も未だ十分なる効果を擧げず、投下資本を提供したる者に對しても十分なる利益を齎らして居らぬ。プールの各加盟者が今や乗車賃の値上を餘儀なくされて居ると云ふことは遺憾である。然し現在全倫敦の乗車賃の基礎が高過ぎると云ふことは當つて居らぬ。局側について見るに、鐵

道の平均乗車賃は三片半以下であり、其の平均乗車距離は四哩半である。又一哩當平均乗車賃は〇・七片である。倫敦乗客運輸區内に於ける各主幹鐵道の郊外線に於ては、一哩當平均費用乗車賃は定期券の分布大なることと低額乗車券乗客の大なることのために他の普通乗車賃は高率であるに反し、大いに低率である。一乗車當りの乗車賃は五片であり、又一乗車當平均乗車距離が大體八哩とすれば一哩當りではやはり〇・七片となる。道路運輸機關について見るときは總ての條件は乗客にとり一層有利である。局の各交通機關の乗客の五五%は一片以上の乗客ではない。提案したる乗車賃値上案は一部の論ずるが如く過重なものではない。普通乗客の負擔となるものは大體に於て一哩一片以上のものではない。此の程度のもものは都市交通機關の標準乗車賃として不可避的のものであり、勞働者及び定期券使用者には尙一層割安にしてある。

局財政の組織を決定したる仲裁々判手續に於ても示されたる如く、乗車賃制の一般的基礎をバス事業のみに適用した場合に於てさへ一〇%、二〇%或は三〇%の増收があると云ふのに、都市地域の地下鐵道及び路面電車事業を維持するには此の乗車賃制が適當でないことと云ふことは不可解とせねばならぬ。小額の收入から如何に多額の利益が擧げられて居るかかわらぬが此の點が、多くの場合看過されて居ることは不思議である。課税の點に於て何等かの差別を設くべきであると云ふことは最も必要である。何故ならば倫敦交通に課せられたる税金は約二、七七〇、〇〇〇磅であり、總收入の八分五厘に

相當し又此の金額は局資本に對して支拂ひたる利子總額の半額に相當するのである。即ちそれだけ公益事業の資力を奪ふものであり、交通費を増し、健康的且快適なる人口の分布を實現することが困難となるのである。然しこの税金もバス事業に取つては大した苦痛とならず。現下の免許制度の下に於て恐らく局の獨占と同様の獨占を實際に行つて事業の經營を續けて居るのである。局の繁榮は倫敦の繁榮である事を忘れてはならぬ。(高橋)

(2) ビック氏説明に關する討議

次に掲げるものは三月十三日フランク・ビック氏が交通協會に於て倫敦乘客運輸局の當初の五ヶ年間の業績につき述べたる所(前掲)に對して行はれたる討議の要約である。

討 議

サー・オスボーン・マンズ(會員)

倫敦運輸局は計畫交通事業の經驗として最も恵まれたる條件の下に發足したものである。第一に、其の業務は唯一種のみである。第二に局事業は單一傘下に於ける經營の合成的獨占を行ふものであり唯一の外部事業者(四主幹線)との間には財務的共同利害關係にあるものである。更に、局に與へられたる獨占からの脱出を防止するためには各要所に警官が派駐してある。此の點については、今まで此の獨占から逃れんとする企てがあつたかどうか、又その企圖は如何にして行はれたものであるかを知ることが興味がある。局が受けた別の利點は、局が其の業務を開始する以前に於ては街路交通状態は

混沌たるものであつたことを公衆は詳に之を記憶して居り、之を其の後の状態と比較することができ
る點である。交通統制を行ふ場合に之以上の好條件が又とあるであらうか。

唯茲に一つの條件とも云ふべきは、局は其の経費の全部を乗客から徴收せねばならぬことである。
ビック氏は曾て事業収入を以てしては常に經營費を賄ふに足らぬといふが如きは外國の事業には無く
殊に外國の鐵道事業にはその例を見ないと述べられたことがある。然るに五ヶ年経つた後に倫敦運輸
局は其の資本利子の支拂には支障を生ずるに至つた。資本利率が高率に過ぎると云ふこともその理由
の一に數へることができるとも知れない。營利的事業にして資本利率の低下を欲する場合には、株價
が額面以上となるやうに現在資本の効率を上げておかねばならぬ。然るときは將來低利率の資本を得
ることができるのである。營利事業として取るべき途は此の際此の一途のみである。低利資金を得る
の方法として倫敦運輸局はその基金に對して政府の保證を附すべしとすることも考へられたのである
が、フランク・ビック氏は、之は倫敦運輸事業主體の基礎を變更するものであり、實に商業的事業と
しては失敗せることを意味するものであると云ふ點を指摘したのである。局が「C」株利子五%五を支
拂ふに足る利益を擧げることが不可能だとすれば、長い間には三%五の利子を支拂ふに足る利益も擧
げ得ざるに到るであらう。

國有化と補助金制度 公衆の利益のために何等かの修正を必要とするのでは無いかと云ふことが云はれ

て居る。個人的にはビック氏は一步を進めて、公衆の利益と云ふ點から見れば倫敦の乗客運輸事業は
第一に國有事業とすべく且國家の補助金を支給すべきではあるまいか、との質問を出すであらう。商
業的基礎の上に於て事業を實際に經營すべき運営組織に對しては、局の運輸委員會側のものは優勢で
あつたと云へるかも知れぬ。此のことについては局の内部にあつては可なりの精神的鬭争があつたと
思はれる。又局の管理と云ふこと以外のことでは局の現狀に對して可なりの責任あるものがあつたと
考へられる。即ち無統制なる倫敦の擴大、この如きは局をして不則の努力を要するものである。

ビック氏は課税の點について述べられ、局が實に多額の税金を支拂ひたる點を指摘されたが、然し
實際は此の税金は二つのものに分けて考へられるのである。第一は、道路の固定費を支出するにも必
要なるものであつて、之を課税の形式に於て徴收したるものである。第二は、徴收額から所要額を差
引きて殘餘を生じたるときは一般稅收入として『儲け』となるものである。稅率を多少とも
引下げると云ふ問題は後者の場合に於てのみ僅かに認められるかも知れないが、倫敦の如きに於て他
の小地方都市に於ける交通事業の如く斯の如き小問題に對して主張することは異とすべきである。と
にかく倫敦の地方問題としては課税の如きは取るに足らぬ程度のものである。

投資上の危険　倫敦運輸局事業が一の重要な試験であつたとして述べられたるビック氏の所説には多大の興味があつた。一度び經驗を得たる上は次には有益なる教課を學まねばならぬ。實に余の信ずるところでは倫敦乘客運輸局と云ふ組織から學び得る最も興味あり且又恐らく最も重要な教科は、斯の如き獨占事業が設定されたる場合に「單一なる傘下」に地下鐵、バス、トロリーバス、電車その他の事業を統一すると云ふことが如何に高度に行はれても、之に依り事業の危険を全然除去するものであるとは何人も考へ得ない點である。ビック氏の所説に依つて見ても、斯の如き事業への投資にも尙幾分の危険は殘存せることを見逃がすことは出来ない。

ガーク氏(英國電氣運輸會社社長)

稠密せる人口　ビック氏は始め倫敦の例を標準的手本とまでは云はぬが、國內の他の都市その他に於て今後斯の如き計畫ある場合には大いに參考となるであらうと述べられた。氏は又稠密せる人々に對しては特に考慮を支拂ふと云ふことは無かつたと云はれた。氏は稠密せる人口とは如何に定議すべきかに疑義を有せられた如くであつた。人口は市内から郊外地へ分散されて居る。倫敦に於ては、又國內の他都市に於ても或は外國の例に見ても一方に於て人口稠密なる都市交通と他方此の都市内交通を越えて行はれる地方交通との間に明確なる境界線を設けることは不可であると云はれた。ビック氏は

又、現在のままの諸條件を以て今後進むとしても、局區域の境界線は合理的のものとは云へないかも知れない。此の境界線を越えたばかりの地方團體の交通事業に關する問題は既にその時から生じて居たものであつて、如何に合理的な境界線を設けても、之を越えて人口が溢れると云ふ問題は何時の日にか必ず生ずるものであると云はれた。此の事は誠に眞理であつて、如何なる程度の交通事業統制の區域についても此の事は云はれねばならぬ。故に倫敦の例を他の場合は適用することを考へても、同様の計畫を用ひることにはビック氏にも多大の疑問があつたに違ひない。

氏は英本國の他の都市に於ける乘客運輸機關の將來については、次に述べた三の方法の何れかに依るべきであると考へられた。第一は現在の組織をそのままに持續することであつて、此の場合には諸種の事情から地方そのものが時勢に適合するやうに修正されるであらう。第二は地域的ボードの發達である。即ち産業的にも發達し人口も稠密なる各地方に於ては、倫敦運輸局の例に倣つてボードを創立することである。第三には全地方(國)を通じて財政上のストック(ローリング・ストックには非ずしてフィナンシャル・ストックである)を設立することである。別言すれば、國營機關(ナショナル・ボード)の一形式を取るものであつて、之は實際にあるかどうかは別として、最も近き將來に於て國有化に非常に接近せることは避け難いのである。以上の内最も避け度いと思ふのは第二の方法即ち地域的ボードの數を増やすことである。

唯一の便法 今日では全國を通じて誠に多數の完備せる公共乗客運輸機關が設備されて居ると云ふことができる。若しも今一層有利且經營の容易なる地域が他にも數多発見されて、それ等の地域に運輸局を設立したとすれば現存の交通事業がこれ等の地方交通區内に於ても、充分なる經營費を支辨するに足る収入を得て經營して來たかどうか、甚だ疑はしいのである。収入不足は避くるを得ざる結果であると思ふ。斯の如きボードをいくら設立しても當該交通地域内の公衆に對して大なる利益を齎らすものではなく、寧ろ其多くの自治體に取つて不利不便となることが多いのである。これ等多くの自治體は現今では、經濟的に確實なる事業經營が容易に行はれて居る地方に於て、運輸業務を行つて居るのであるから、少くとも經濟的には満足なる状態にあるものであらう。

故にこれ等の交通事業はそのまゝに放置すべきである。然らざれば一層のこと、之に代るべきものとして公有民有の一切を合併して國有とすべきである、と結論せざるを得ない。公有又は民有の各種事業を單一なる經營上のボードの下に統制すると云ふことは尙釣合ひの取れぬものがあつたことは明かである。比較的妥當なものとして考へられるものは株式を統一することであつて、かゝる場合には乗客は何れの交通機關を利用しやうとも自由であり業者間の競争は避けることができる。交通事業の經營の目的から云つて全國を行政區なり又は交通區に分割することは必要であるかも知れない。然し

之は一般株主を無理に引裂くこととなる。故に余の見解では極めて大規模の統制を行ふか、然らざれば現在のまゝで行くべきだと思ふ。

討議に對する答辯

フランク・ビック氏

サー・オスボーン・マンズは統制から逃避したと云ふ例があつたかどうかと云ふ質問であつたが、その例は極めて少く、此の點については局自身多大の注意を用ひ、政府當局に於ても之が防止に極力意を用ひて居られる。運輸局が議會から與へられた獨占の特權を充分に行使して居るかどうかを監察するために、警察の主力が擧げられて居ると見るのは當を得ない。全問題の難點とも云ふべきは、局が極めて餘裕ある經營を行つて來たかどうかと云ふ點である。經營費の上昇と収入の下降と云ふことは殆ど警告さへもされて居なかつたのであるが、之は局にとり重大なる打撃であつた。「C」株の利子變動一%は二五〇、〇〇〇磅であるが、之は局事業の經營から見ると些細の金額にしか當らない。局は、その窺竟の目的としては、其の事業の全體を自立自營的に經營することである。

第三年度に於ては倫敦郊外地方面に於て可かり大規模の設備擴張を行つた。而してそれ等擴張路線の一車哩當り収入は増加を續けたのである。従つて其の當時の不採算路線哩數は減少の一途にあり、倫敦郊外地の成績が全事業の財政に多大の支持を與へるであらうと期待することが出來たのである。

又局は確かに人口の増加を期待して居た。現在実行中のプログラムを維持するためには、倫敦の人口は約五十萬の増加を必要とするのである。

有利なる運轉と然らざる運轉 局事業の有利なるものは道路上の運輸である。之に反し鐵道運輸は比較的有利ならざるものである。故に局事業の地位を安定せしむるには道路運輸事業と鐵道運輸事業との間に適當なる比率を維持せしむる必要がある。然るに不幸にも、ロンドン・カウンチの地域を起えて伸展せる近代の發達は鐵道設備の急激なる擴張を餘儀なくされ、ために現在に於ける局財政の強化を圖るに支障を生ぜしめんとしてゐる。サー・オスボーン・マンズが局財政のために抗議したいのは單に課税に就てのみではないと云つたのは正しい。交通機關に對する課税と云ふことは、必需品に對する奢侈禁止税の如き觀が無いでもない。全く之は矛盾であり、倫敦の如き廣大なる地域を有する首都にありては交通機關は必需品である。

倫敦の中心地域からバスを追拂ふことの效果については多くの疑問があつた。バスの數は確かに減少された。然しそのためにバスの収益力が減退したと云ふ傾向は少しも見えて居らぬ。寧ろ其の業務は一年又は二年前よりも一層正確であり堅實であると云ふことができる。然し又、現今では、倫敦の中心地も盛り場としての度合を減じたかの如く見えて居る。更に市に於ても近年は係員の數を非常に減じて居る。之は財界の不況に基き、シチ方面に於ける道路及鐵道交通の量が著しく減退したから

である。確かに都心部の交通は以前程では無くなつたが、その代り外郭方面の交通は著しく増加し中心地の減退を補つて餘りあるものである。

乗車賃と収入 局が其の義務を十分に果すに必要な金額が何程であるかを知る事は實際難しい問題である。其の額は大なるものではなかつた。「C」株利子を四%支拂ひたる場合に五%五の標準利子を支拂ふに要する金額は三七五、〇〇〇磅である。然し之を得んがために乗車賃を改正する等の如き方法を取るときは全局事業の運營を轉倒せしむることとなるかも知れないのである。故に乗車賃改正の如き非常手段に訴へることは、あらゆる還境に大なる變化を生ずるに至らざる限り、容易には是認され得ざるものである。運輸局が本年に至るまで此の案を提出しなかつたのも此の理由に依るものである。

ガルケ氏は、倫敦運輸局と同様のものが、若しも他の地方に設立されたとした場合には、その交通區以外の地方については何等考慮を拂ふ必要はないであらうと述べて居るが、倫敦運輸局は必要とあらば、而して又交通問題の公正な解決となるものであるならば、運輸區をもう少し擴げて隣接地方の重荷をも引き請けんとする用意を有するものである。

(高橋)

交通事業調整委員會委員並幹事

(昭和十四年七月七日現在)

		就任年月日	
會長	內閣總理大臣 男爵 平沼騏一郎	(二四・一・五)	
副會長	內務大臣 侯爵 木戸幸一	()	
委員	鐵道大臣 前田米藏	()	
	內閣書記官長 太田耕造	(二四・四・八)	
	法政局長官 黑崎定三	(二四・一・三)	
	企劃院次長 武部六藏	(二四・一・二六)	
	內務政務次官 漢那憲和	(二四・一・二五)	
	內務次官 館哲	二(二三・八・二)	
	大藏次官 大野龍太	(二四・一・三)	
	陸軍次官 山脇正隆	(二三・二・二二)	
	遞信次官 大和田悌二	(二四・四・八)	
	鐵道政務次官 工藤十三男	(二四・一・二五)	

鐵道次官	喜安健次郎	(一三・八・三)
貴族院議員 侯爵	西郷從德	(一三・八・三)
同	藤沼庄平	(一三・八・三)
同 子爵	會我祐邦	(一三・八・三)
同 男爵	中村謙一	(一三・八・三)
衆議院議員	堤康次郎	(一三・八・三)
同	山本厚三	(一三・八・三)
同	星島二郎	(一三・八・三)
同	紅露昭	(一四・三・九)
從三位 勳二等	頼母木桂吉	(一四・六・二六)
從三位 勳一等	堀切善次郎	(一三・八・三)
正五位	太田哲三	(一三・八・三)
從三位 勳二等	伍堂卓雄	(一三・二・三〇)
正三位 勳二等 子爵	井上匡四郎	(一三・八・三)
正三位 勳三等	中川吉造	(一三・八・三)

勳二等	根津嘉一郎	(一三・八・三)
從三位 勳二等	津島壽一	(一三・八・三)
從四位 勳三等	中川正左	(一三・八・三)
從四位 勳三等	次田大三郎	(一四・二・二二)
從四位 勳三等	岡野昇	(一三・八・三)
正四位 勳四等 男爵	大藏公望	(一三・八・三)
勳四等	岩田宙造	(一三・八・三)
同	安部磯雄	(一三・八・三)
同	堀内良平	(一三・八・三)
正七位 勳四等	増田次郎	(一三・八・三)
日本興業銀行理事	小竹茂	(一三・八・三)
幹事 内閣書記官	澁江操	(一三・八・三)
法制局參事官	森山銳	(一三・八・三)
企劃院部長	原山清	(一三・八・三)
内務省土木局長	山崎巖	(一四・四・二七)

內務省地方局長	狹間	茂	(二四・四・二七)
同 計畫局長	松村	光	(二三・八・二)
內務省土木局道路課長	福本	柳	一(二四・四・二七)
內務書記官	中島	清	二(二三・八・二)
大藏省理財局長	相田	岩	夫(二四・一・二五)
陸軍工兵大佐	鎌田	銓	一(二三・八・二)
陸軍砲兵大佐	中西	貞	喜(〃)
司法省民事局長	大森	洪	太(〃)
電氣廳第一部長	藤井	崇	治(二四・四・二七)
鐵道省監督局長	鈴木	清	秀(二三・八・二)
同 運輸局長	山田	新	十郎(〃)
同 經理局長	池井	啓	次(〃)
鐵道書記官	山脇	秀	輔(〃)
同	堀木	鎌	三(〃)
同	鈴木	正	矣(〃)

交通事業調整委員會臨時委員

東京府知事	岡田	周	造(二三・一・五)
警視總監	萱場	軍	藏(二四・一・二九)
東京市第一助役	大久保	留	次郎(二四・六・二六)
東京市電氣局長	植木	壽	雄(〃)
東横目蒲電鐵株式會社社長	五島	慶	太(二三・一・五)
東京地下鐵道株式會社專務取締役	早川	德	次(〃)
京成電氣軌道株式會社社長	後藤	國	彦(〃)

諮問第一號特別委員會委員

(昭和十三年十一月十六日設置)

委員長	貴族院議員	子爵	會	我	祐	邦
	衆議院議員	堤	星	島	二	郎
	同	堀	切	善	次	郎
	從三位勳一等					

從四位 勳三等	次田大三郎
正四位 勳四等 男爵	大藏公望
從四位 勳三等	中川正左
勳四等	安部磯雄
正五位	太田哲三
日本興業行銀理事	小竹茂
內務次官	館哲二
鐵道次官	喜安健次郎
東京府知事	岡田周造
警視總監	萱場軍藏
東京市助役	大久保留次郎
東京市電氣局長	植木壽雄
目蒲電鐵社長	五島慶太
京成電軌社長	後藤國彦
東京地下鐵專務	早川徳次

諮問第一號特別委員會小委員會委員

(昭和十四年六月廿七日設置)

委員長

正四位 勳四等 男爵	大藏公望
從三位 勳一等	堀切善次郎
從四位 勳三等	中川正左
日本興業銀行理事	小竹茂
內務次官	館哲二
鐵道次官	喜安健次郎
東京市助役	大久保留次郎

交通調整日誌

昭和
年月日

一四・三・二四

記

事

午後一時ヨリ當局會議室ニ於テ電氣局交通調整技術委員會第一回總會開カル。
第一(電氣供給事業關係)及第二(運輸事業關係)分科會ヲ設置シテ夫々調査審議ヲ進ムルコトナル。

四・一

市電護國寺、池袋間開通ス。

四・二二

小橋市長辭表ヲ提出ス。

四・二三

午前十時當局會議室ニ於テ市電更生審議會專門委員會開カレ、調整ノ方法ニ關テ審議ス。

午後六時半日比谷公會堂ニ於テ社會大衆黨關東地方大會開催セラレ、帝都ノ交通統ハ公營ニシテ單一經營タルコト、統制ノ地域及範圍ハ省線制ヲ含ムモノタルベキ旨ヲ決議ス。

四・一四

午後一時當局會議室ニ於テ技術委員會第一分科會(第一回)開カル。

四・一五

午前十時當局會議室ニ於テ市電更生審議會市會側委員會開カル。

四・一七

本市會ヨリ「東京市及其ノ附近ニ於ケル陸上交通事業調整ニ關スル意見書」ヲ總理大臣及内務鐵道兩大臣ニ提出ス。

四・一九

午後一時ヨリ當局會議室ニ於テ交通調整技術委員會第二分科會(第一回)開カル。

四・二一

午後一時ヨリ當局會議室ニ於テ交通調整技術委員會第一分科會(第二回)開カル。

四・二四

賴母木桂吉氏市長ニ就任ス。

四・二六

午後一時半ヨリ當局會議室ニ於テ交通調整技術委員會第二分科會(第二回)開カル。

四・二七

午前十時ヨリ鐵道省大會議室ニ於テ交通事業調整委員會第四回特別委員會開カル。

四・二八

午後一時ヨリ當局會議室ニ於テ交通調整技術委員會第一分科會(第三回)開カル。

五・三

午後一時ヨリ當局會議室ニ於テ交通調整技術委員會第二分科會(第三回)開カル。

五・五

午後一時ヨリ當局會議室ニ於テ交通調整技術委員會第一分科會(第四回)開カル。

五・一二

午前十時ヨリ當局會議室ニ於テ市電更生審議會專門委員會開カレ、平山局長ヨリ交通事業調整委員會第四回特別委員會ノ概要ヲ報告ス。

五・一六

午後一時ヨリ二電協定室ニ於テ交通調整技術委員會第一分科會(第五回)開カル。
賀屋興宣、津島壽一、堀切善次郎ノ三氏、市長ノ財政顧問ニ就任ス。