

特 244

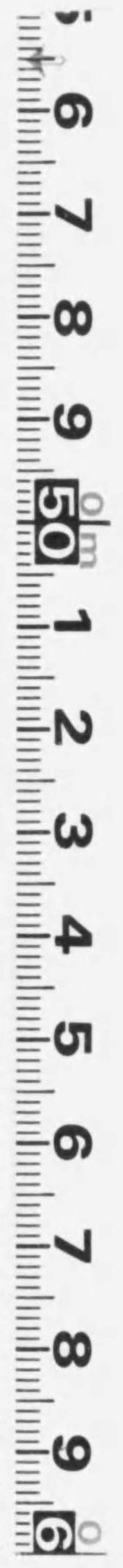
796

京都市に於ける

トロリーバスの

現状を批判す

都市生活調査會



始





特244  
796



トロリー  
バスの現状を批判す





一、東京市電大争議は大都市交通經營者に如何なる暗示を與へ

たか

二、検討を要する京都市トロリーバス計劃の現状

三、京都市のトロリーバス計劃を顧る

四、世界に於けるトロリーバスの趨勢

五、日本に於けるトロリーバスの趨勢

六、京都市に於けるトロリーバス成績試験の實狀を検討す

七、車輛課技術者の技能を打診する



## 八、拙撰極まるトロリーバスの成績報告

## 九、參劃技術者の責任を糺す

- 一〇、豫想の成果を得んごせば須らく全智能を網羅す可し
- 一一、トロリーバスは試験時代にあらず實施の時期である
- 一二、都市騒音防止問題の解決と繁華街のトロリーバス運轉

## 參考資料

『トロリーバス』 『有軌條電車』 『ガソリンバス』

## 三者の比較

最近に於ける京都市政の動向を通觀するに、前理事者の計劃或は實施されたる事業は悉く廢棄せられて居るやに見受けられる。

廢棄必ずしも悪しとは云はないが、その計劃が社會通念より推して市民の利益と考へられる事までも、前理事者が爲したりとの觀念から之が實施を喜ばすと云ふ如きことがありとするならば、市民利益の爲吾人は蹶然として起たねばならぬ。

市民の代表者たる市會議員諸賢竝に理事者が、京都市軌道經濟安定策竝に交通行政整備改善策として、心血を注ぎて建設したるトロリーバス計劃が前記の意味に於て等閑に付せられてゐると云ふことは京都市の爲遺憾に堪えない次第である。

軌道經濟の破綻によつて東京市電が遂に爭議を惹き起すに至つた顛末は、他の六大都市にその對策の實施が如何に刻下の急務なるかを警告してゐるではないか。



吾人は百萬市民の福利増進と都市大計樹立の爲、果して現理事者はその點に關し十分なる誠意を有するや否やを検討して、賢明なる諸賢に批判を仰がんとするものである。去る十月廿八日付某紙の記事によれば、市首脳部は昭和十一年度に於て北野狹軌線を廢止しトロリーバスを運轉する豫定なる旨を報じてゐる。

果して然りとするならば京都市の爲まことに慶賀すべきことであるが、遑つてその約一ヶ月前に於ける新聞記事によれば、市會電気委員會に於てトロリーバス計劃に關する委員の質問に對し某局長は二三の理由を擧げてその採用を否定したりと報せられてゐる。これ等の新聞は地方に於て最も信頼すべき代表的大新聞であつて、その掲載記事は正確なる根據あるものと信じられる。

この短期間に於て、市當局者のトロリーバス採用に關する意向が斯の如く甚しい變更

があること云ふことは、畢竟市當局はこの問題に就き確固たる方針を有してゐないものと推察せられるものである。

而して昭和十一年度に於て北野線に採用すると云ふことが眞なりとするならば、この點に就ても幾多の疑念を挿挟まざるを得ない。

即ち該年度は大森市長の任期既に了らんとするの時であつて、例へ實施し得ることもその実績を擧ぐるにはあまりにも期間に乏しいことは明白である。

市電安定策の實施が刻下の急務であることを認識するならば、躊躇することなく即時昭和十年度より實施し、相當なる期間、努力を捧げて十分なる実績を收むるの誠意がなくてはならない筈である。事業の財源は市債によるの外はなかるべく軌道經濟よりすることは時に消長はあるが大勢として衰滅の一路を辿りつゝある現状に鑑みてこれ



を充當し得べくもないであらう。緊急を要する事業に於て、同じく市債を以つてするならばそこに一ヶ年度の延引は何等の理由も見出されない。寧ろ俊巡實施の機を失はゞ將來市民の蒙る不利益は甚大なるものあるの結果を懼れるものである。

森田前市長は在任僅か一ヶ年に過ぎなかつたが、しかも昭和八年度に於て北野線にトロリーバスを實施すべくその豫算案を作製した。

然るに現理事者は同様な立案に昭和十一年度迄一年有半の長期間を要するとするならば、そこに何等かの理由が存在しなければならぬ。

吾人は現理事者が軌道經濟安定策たるトロリーバス實施に關し、誠意と能力とに於て遺憾の點あるやに見受けらるゝを以つて敢て卑見を訴へ御批判を乞ふものである。

#### 一、東京市電大争議は大都市交通經營者に如何なる暗示を與へたか

先般惹起されたる東京市電の大争議は、その原因する所單なる勞働問題のみに非ずして市營有軌道電車の行詰れる經營難に由來し、大都市電車事業の當然逢着すべき歸結を如實に暗示してゐるものである。

文化の進展と時代の動向とは都市軌道經營に漫然たる儉安を許さず、今回の東京市電の破綻は即ち六大都市軌道經營に共通して來るべき破綻であらねばならぬ。

都市の動脈たる市街交通經營は公共事業として、市民福利の見地より公營から切り離すことは出來得ない。されば市政關係者に於ては須らく時代を洞察して、緊急軌道經濟安定策を實施し、以て遠大なる都市交通大計の確立に邁進しなければならぬと思懼する。

東京市電の苦惱今日あるは、時代の然らしむる所と雖も、一面當然豫見し得べき都市



交通經營の將來に對し、遠大なる企劃を怠りし市政の結果が今日あらしめたと見らるゝのである。この意味に於て吾が京都市は東京市が嘗めたる苦惱を意義ある戒めとして受けねばならない。

去る九月十八日、東京市に於て開催せられたる六大都市特別市制促進會議席上に於て、東京市第一助役落合氏は市電爭議の顛末に關し悲痛なる發表を爲し、その行詰れる東京市電の窮狀は列席六大都市爲政者に著しき注意を喚起せしむるものがあつた。

其の委しきに亘り、東京市電車事業不振の實情竝にその原因に關し、山下東京市電氣局長の發表せるを參考迄に略記すれば左の通りである。

東京市電は創業以來極めて順調な發達を續け、その乗車収入も累年遞増し、大正十一年度には年額參千八百八拾萬圓に及び、實に市電の黄金時代を現出したのであつた。

しかるに翌十二年の震災を轉機として年々減收の一路を辿り特に昭和四年度以降は毎年貳百萬圓内外の減收を示し、八年度に於ては年收僅かに壹千八百八拾萬圓に過ぎず、之を黄金時代に比較すれば實に「千三百萬圓の激減」を示したのである。

この趨勢は遂に收支の均衡を保持すること能はず、昭和三年度以降毎年赤字を出すに至りその額も累進して昭和七年度八百四拾萬圓、八年度九百參拾萬圓と云ふ驚くべき赤字を示すに到つたのである。之が補填方法として六年度迄は財産の賣拂、積立金の處分、公債支拂の延期等に依り辛じて辻褄を合せて來たが、遂に七年度以降は是等の補縫策も盡き果て已むなく次年度収入から前借して、所謂繰上充用の非常手段に訴へた實情にある。而してその不振の原因とする所を大別し次の三項を擧げてゐる。

**市債費の増嵩**　東京市が電車事業に注入したる資本金は總額貳億貳千餘萬圓の巨額



に上り、内借入資本の今日迄償還したる残額は尙壹億九千七百餘萬圓を算し、之が元利拂に要する市債費は市電財政上の一大重壓となつてゐる。

**經營費の緊縮難** 經營費の過半は従業員の勞銀であり、その緊縮策は今回の大爭議を誘發せしめた原因となつたもので、社會情勢上經營費の緊縮を敢行することは容易でないことが窺はれる。

**乗客の減少に伴ふ乗車料収入の遞減** 最も致命的な打撃としては競争機關の進出、即ち異常なる發達を爲したる圓タク並にガソリンバスの進出及郊外電車、地下鐵のスピードアップを擧げ十數年前帝都總交通量の六割を獨占して優越性を誇つた夢も、今は僅かに二割餘を運ぶに過ぎない窮狀を嘆じてゐる。

右の如き實情にて東京市電車事業は全く窮狀に到達し、種々なる更生策に苦慮の結果従業員の勞銀削減に於て、遂に大罷業の動發となつたのである。

而して他の六大都市に於ても軌道經營の不振は、程度の差こそあれ共通の悩みとなつてゐることは、避け難い時代の趨勢であり且否定出来ない事實である。

しからは大都市理事者は有軌條電車の頽勢今日あるを豫想し得なかつたかと云ふに決してそうでない、わが京都市は六年以前に於て既にこの結果の來るべきを洞察して、木村前電氣局長は軌道經濟の安定に備へてトロリーバスの研究調査を開始し、その調査完成するや確信を以て「京都市の軌道經濟は安定せり」と題してその方策を發表し今日あるを豫見してゐる。

有軌條電車は既に時代の進展に追越され、その優越性と獨占性とは他の新興交通機關に全く奪はれつゝあることは東京市の發表したる如くである。即ち大都市住民の交通



機關に對する乗車心理は、有軌條電車に比し快速にして乗心地よく、多々の點に優越性を有する近代交通機關に轉換しつゝあることは否み難き傾向である。而して是等優越交通機關の中、大都市の交通政策としてその輸送能力を満足せしむるものとしてトロリーバスを採用することは賢明なる方針で、過日近畿大風水害の爲大阪市電の運轉杜絶に際し、大阪市はガソリンバスを總動員して一部路線の運輸に當てたるも、その輸送量の小なるを痛感して大都市には大量運輸の要あることを發表してゐる。

トロリーバスは有軌條電車經營難の主要原因たる巨額の「固定資本をその約二分の一に低減せしめ」且有軌道電車の既設資本を最も有効に利用し得て、更に「軌道費の全廢」に依つて經營費を大いに節減せしめ得るのである。

東京市電の赤字に次ぐ赤字の減損と巨額の市債費とは、既に財政的に積極的なる更生

策を講ずる時機と能力とを失ひ、僅かに企圖したる従業員給料切下案の綱縫策も實行困難にして、今回の大爭議を誘發せしむるに到つた現象は、他都市に與へたる痛切な後車の戒めであらねばならぬ。

吾等は京都市が前車の轍を踏むの愚を敢てすることなきを信するも、因循對策の實施を怠り時機を失して、豫想せらるゝ軌道經濟の破綻を招來せざるやを憂ふものである。

「京都市は敢然積極的に、かねてより企劃せられたるトロリーバス運轉に依りて、遠大なる軌道經濟の大計を確立し以て百萬市民の福利増進を計るべきである」。

## 二、検討を要する京都市トロリーバス計劃の現状

斯の如く早晚來るべき都市軌道經濟破綻の趨勢に際し、吾が京都市のトロリーバスに依る軌道經濟の安定策は、果して如何なる進展を爲しつゝあるかを検討することは刻



下の急務であらねばならぬ。

しかるに今日その實状を見るならばまことに寒心に堪えざるものがある。

吾人はトロリーバス計畫の偉大なる建設を想起して、將に京都市遠大の計を誤まるやも知れざる現狀に對し批判を加へんとするものである。

京都市が全國に先んじてトロリーバスの試験的營業運轉を開始したのは昭和七年四月である。當時市理事者は行詰れる軌道經濟の更生並に交通行政整備改善に腐心して、徹底せる調査研究の結果トロリーバスを採用する事に決し市會に提案して大多數の贊成を得、その試験運轉の豫算を通過せしめた。

而して「附帯決議として成績良好なる時は北野狹軌線に先づ此を採用すべし」との決議を爲した事は吾人の記憶に尙新なる所である。

當時全日本に於ける交通機關の關係者は、此の劃紀的事業に對し刮目して其の業績を注視し、今尙怠らないのである。故に此の試験を正確に忠實に施行する事は「市會の決議尊重であり又市民に對して忠實なる所以である事は論を待たない」。

されば此の試験は、獨り京都市のみならず全日本交通機關の歸趨に重大なる影響を與ふるものなるが故に、現理事者は斷じて之を等閑に附する事があつてはならない。

然らば此の重大なる前提の下に運轉されつゝあるトロリーバスは、現今如何なる道程を辿つて居るものであらうか。

此の點に關しては、市會議員諸賢は相當なる注意を拂はれて、試験擔當者に詳細なる報告を提出せしめ、絶えず之が検討を怠つてはならぬものと思惟する。否擔當者は議員の質問を待つ迄もなく、既に二ヶ年の長年月に亘り試験なされたものなるが故に、



詳細之を報告して「積極的に諸賢に検討を乞ふ義務があるのである」。

然るに現今、擔當者の之に對する態度はまことに感心せざるものがあるやうに見受けられる。「果して然らば事極めて重且大黙視することの出来ない問題なりと斷言せざるを得ないのである」。この意味に於てトロリーバス成績試験の概要を摘録し、諸賢の御參考に供する。

### 三、京都市のトロリーバス計劃を顧る

既にトロリーバスが運轉されるに到つた經過は熟知されてゐる筈であるが、更に大略を記すれば左の通りである。

- 一、土岐前市長の命により木村前電氣局長之を立案したり。
- 一、之が調査を目的として松村現電氣課長を歐州に派遣し、その調査研究をなさしめ

たる結果、トロリーバスは軌條經濟更生の爲め、又都市交通行政整備改善の爲め採用すべき事の利益なることを信じ、詳細なる報告書を市長に提出せり。(報告書は現存)

- 一、此の計劃並に豫算を市會に提案するに及び、宮井現車輛課長以下數名の吏員をして上海租界に於けるトロリーバスを視察研究せしめたる結果、トロリーバスを採用すべしと言ふ報告を爲したり。(報告書現存)

- 一、市會議員數名上海に出張、全しく視察研究の上前同様に成績良好なる事を認めて、採用すべしと言ふ報告を市會に爲せり。(議事録參照) (議員名省略)

- 一、市會は大多數を以てトロリーバス運轉計劃に賛成しその豫算を通過せしめたり。

右の如き概要の道程を経て調査研究には十二分の手段を講じたる上、豫算拾萬圓を計上可決したるものである。されば之が成績に就ては忠實熱心に施行し、以て市民の



期待に副はしめなければならぬ責務あるに拘はらず「爾來二ヶ年を経るも未だ尙正式の成績發表だにもなさずその日暮し的に曖昧なる記録をなしつゝありとするならば實に看過することの出来ない重大問題である」。

#### 四、世界に於けるトロリーバスの趨勢

翻つて世界に於けるトロリーバスの業績を通觀するに、非常なる好成績を以て益々發展の狀勢にある。

近代都市に於ては、路而有軌道電車は廢止せらるゝを定則とし、地下鐵はその建設費の點に於て難色あるが故に、近代交通機關としてその優秀性を具備したるトロリーバスが今日及明日の交通機關として約束せられ、盛んに飛躍しつゝある狀勢は蓋し當然の歸結である。

ワールドパワー誌によれば、昨夏ロンドンに於て開かれたる交通技術家會合に於て、歐米の權威者に依りて討議せられたる各項目中近代都市交通機關としてトロリーバスが首位に推されたることは、交通關係者の記憶に尙新しい所である。

英國に於ては地下鐵に非ずんばトロリーバスを採用するの狀勢にて、倫敦市はロンドン、ユナイテッド、トラムウエー會社の手に依り着々レールを撤去或は埋沒せしめてトロリーバスを擴張しつゝあり、その延長路線は二十哩に及んでゐる。

其他ブラット、フォード、バーミンガム。イブスウ井ツチ等二十五都市に及ぶトロリーバスの業績も好成績なることを發表してゐる。

次に米國に於てはその惠れたるガソリン資源により當然ガソリンバスに重點を置くべきであるに拘はらず、一九三三年の一ヶ年のみにてシカゴ、ソートレーキ等各都市を



通じ、五百臺の増車を見てゐることは何を物語つてゐるであらうか。  
近くは上海租界に於けるトロリーバスの其後の成績は、曾つて市會議員其他の報告通り、依然好成績に營業されつゝありと傳へられてゐる。

「斯の如く澎湃として起りつゝある世界のトロリーバス採用の大潮流は、明かに近代都市交通政策の新傾向として注目し、特にその試験營業を實施中の吾が京都市に於ては慎重に考察を要する趨勢である」。

## 五、日本に於けるトロリーバスの趨勢

京都市が世界に於けるトロリーバスの趨勢を看取し、昭和四年より六年迄三ヶ年間の日子を費し、慎重な調査と研究とに據つて斷然之が採用に先鞭をつけたことは、全日本交通運輸界に多大の刺戟と反響とを與へた。

既に行詰れる有軌條電車經濟の打開方法に腐心専念しつゝあつた他の六大都市を始め各交通關係者は異常なる關心を以て之が調査研究に没頭したことは言ふ迄もない。斯くしてトロリーバスに對する事業計劃は續々具体化し、最近に於ける全國大都市及び運輸業法人等に依つて爲されたる計劃の二三例を略記すれば左の如くである。

一、東京市は既に運輸計劃成り實施の域に入らんとしてゐる。  
一、大阪市は運輸計劃の豫算を市會に通過せしめたり。  
一、昭和十年横濱市に於て開催さる可き博覽會に、市がトロリーバス運轉を爲し以て計劃の基礎を作らんとしてゐる。

一、神戸市、名古屋市も夫々機關を設け調査研究を爲しつゝあり。  
一、品川及川崎間トロリーバス運輸會社に對し營業認可あり、最近實施の運びとなつ



て居る。

一、静岡市は市内交通機關を敷設する場合はトロリーバスを採用する方針なり。

一、新潟市に於てはトロリーバス運輸會社の設立計劃中。

一、大連、新京に採用される計劃にて立案中なり。

等々の計劃續出して、正に全日本は一齊にトロリーバス時代を現出せんとする狀勢にある。「京都市の投じたる一石の反響又大なりと言ふ可きである」。

## 六、京都市に於けるトロリーバス

### 成績試験の實狀を檢討す

さて吾が京都市に於ける試験成績を仄聞する所に依れば、試験運轉の前一ケ年は相當なる成績を示し居たるも、後一ケ年に於ては其の成績有軌條電車よりも低下せる模様

に報告され、剩つさえその乗心地に於て有軌條電車に劣り、乗客に不詳なりとさえ附け加へられてゐるやうである。

世界各國に於けるトロリーバスの急激なる發展は、明にその良好なる成績を物語つて居るにも拘はらず京都市のみが有軌條電車よりも不良とするならば此は重大なる研究問題であらねばならぬ。殊に第一年度は大体豫期通り良好なる成績を示し、第二年度はより良好なる見込みとの豫想を非公式に發表せしに、豫期に反する成績を示すに到つたと言ふ原因は、慎重なる調査研究を必要とするものと思ふ。

吾人はその原因を、以下數項に分ちて探究せんとするものである。

### 一、試験當時者に熱心なる態度なし

試験を擔當しつゝある車輛課長は現理事者の意向を忖度してか、トロリーバスを熱心



に研究せば上司の忌諱に觸れる虞れありと思惟してゐるやに看取せられる。

事實車輛課長はトロリーバスはあれ切りで實施するやらしいやら判らぬと言ふことを口外して、極めて「不熱心不誠實な態度である」課長に於て既に然るが故に部下吏員のトロリーバスに對する態度は押して知る可きである。

#### 二、有能なる技術者を缺く

初め一ケ年の試験時代に於ては、有能なる技術者が寢食を忘れて研究し、此が試験に没頭した關係上、トロリーバスに關して十分なる智識と技術とを有して居たるも、不幸にして此等の技術者は退職した。而してその後は曾つて此等技術者の下に助手の如き仕事をしてゐた技手が現在擔當してゐるが、之を除く車輛課員にはトロリーバスに對する専門的智識を有するものは無いと言つても差支へない。

#### 三、管理方法誤てり

又前一ケ年には、トロリーバスに專屬する職工を撰抜して責任ある保守を爲してゐたが、現在では其等を廢して有軌條電車の職工を隨時誰にても使役し片手間に修理保守をしてゐる有様である。

「即ち有能なる指揮者無く無責任になり勝ちな組織方法に依つて修理を爲すが故に、當然事前に防止し得べき故障も善處し能はざる實狀である。従つて不良なる成績を招來した事は又當然の結果と言はねばならぬ」。

#### 四、トロリーバスは厄介視されてゐる

前記の如きが故に、有軌條電車の職工が夫々未熟のまゝ交替しつゝ従事してゐる有様にて職工自身より觀れば只不案内にして不熟練なる仕事が増加したのみで何等報ひら



れる所なく、トロリーバスが増加せるが爲め、全く骨折り損の疲れ儲けなりとして、眞剣に従事する者無きは實際の現状である。

この現象は指揮者のトロリーバスに對する不誠實が、自ら職工の氣分に反影してゐる事は勿論である、故に「現在のトロリーバスは只有軌條電車の車庫に居候全様に保管せられてゐる形で全く厄介物扱ひの觀を呈してゐる事は否定出来ない事實である」。

## 七、車輛課技術者の技能を打診する

現在市の有軌條電車の現状を調査するに、過去數年來故障率其の他の成績に於て、他の六大都市に比し斷然良好なる成績を示し、他都市の模範とされてゐたにも拘はらず、此一ケ年間に於ける實狀は如何であらうか。

故障頻發して此が修理に對しては、殆んど前例なき「夜業の連續」に依りて辛うじて之

を繕縫處理しつゝあつた有様は見逃すことの出来ない現象である。

此の原因を探究するに、現車輛課の内情たるや無理想、無定見、無方針なる課政、即ちその日暮的事勿れ主義と、妥當を缺きたる人事行政の結果、課員の志氣全く沮喪して職務に對して誠意なく、只表面糊塗を以て能事足れりと爲してゐる有様である。されば斯る氣分は車輛管理に「不親切」として如實に反影し、一例を擧げるならば過般の如き豪雨に際し、電氣絶縁の不完全及腐朽よりして大半の車輛を電氣的故障に陥らしめ市民の交通にさへ多大の支障を來さしめた。

此等は降雨に起因する不可抗力、或は不可避の故障の如く發表すれど、事實は當然事前に於て推理觀察せられて善處せらる可かりし性質のものが放任せられてあつたものである。更に不可避の理由として、車輛の古い事に起因すると辯明し居る由なるも、



之は理由にならない。若し車輛の古い事が不可避の理由になるならば、製作年月日も分明ならざる程古い北野狹軌線の車輛は全部故障車とならねばならなかつた筈である。然るに狹軌なるが故に獨立したる修繕工場を有する該車輛は、當時四五輛の雨漏があつた外何等の故障が無かつたと言ふ事實は、明に車が古いと言ふ事が不可避の理由とならない事を立証するものである。

即ち技術家の常套手段を以て、第三者が内情と技術に暗きを利用して巧に責任を回避したる辯明としか見られない。

斯の如きことは市政上看過すべからざる現象であると同時に、延いてはトロリーバスの成績にも影響を同じうしてゐる事も否み難い。

此等に依つて「現車輛課員の能力では進んで新規事業の計劃等は全く不能の問題であ

つて現有車輛の保守だに甚だ懸念に絶えぬものがある」。

## 八、辻撰極まるトロリーバスの成績報告

而して今回非公式に試験係より上司に報告せられたるトロリーバス成績の内容を仄聞するに、總体的に有軌條電車より悪いと言ふ様な曖昧なる報告の如く傳へられてゐるが、之が事實だとすれば恐らく試験係の錯覺的結果であらうと考へられる。前項記述の如く、世界に於けるトロリーバスが増々發展し、その成績は向上しつつある事實に反し、京都市のみが増々成績低下すると言ふに至りてはまことに矛盾した結果と言はねばならぬ。

トロリーバスの成績に錯誤を起さしむるものに次の様な一例がある。

報告中乗心地に於て有軌條電車に劣り、乗客に不評判なりとの如き項ありと聞くが、



これは誰しも不審に思ふ所のものであらう。

有軌條電車の騒音と震動に比し、トロリーバスの静肅なる走行とクッションとは、第一番に認めらるゝ優れたる性能の一つである。

國産トロリーバスは優秀なる成績を表はして居るが、不幸にして某所試作の車輛は製作技術に未経験なる試作の爲、不快なる振動音を伴ひ、故障率も比較的大にして電力消費量も相當に多いと聞く、「之は將來補ひ得る製作技術上の缺陷である」故に此の出來損ひ車輛の成績は全く除外例として取扱ふ可く、之に對する乗客の不評並に之が不良なる成績を以て、一律にトロリーバスの成績と断定し、累を他の完全なるトロリーバスに及ぼし、眞價を誤らしむるが如きは正確を逸したる考察と言はねばならぬ。

斯の如き杜撰なる考察と方針の下に行はれたる試験報告を各方面に擴めると言ふ事は

全世界に於て既に認められたるトロリーバスの成績に對する一大挑戦とも見られて、之を輕々しく發表することは、むしろ或る意味に於て勇敢とも稱す可きである。

若し擔當者がこの重大なる責任をも解せず、徒らに名を試験に假りて市費を徒費し、漫然日を過して顧みないとするならば「獨り京都市の交通事業に對して悲しむ可きのみならず全日本交通界の爲まことに悲しむ可きこと、惟思する」。

### 九、參劃技術者の責任を糺す

今日全日本に於てトロリーバス事業の勃興せんとする機運を醸成したるは、吾が京都市の發表したる研究調査に對する信賴が大いに力あつたものと言ひ得る。

「木村前電氣局長は調査成績を東京市政調査會より發表し、松村電氣課長は歐州にて研究したる報告を電氣協會に公表し電氣評論誌上にも執筆し、又宮井車輛課長は上海に



その實施狀態を視察研究して報告書を提出して居る、尙車輛運輸兩課員は電氣評論誌上に好望なる意味を發表してゐる」。

勿論此等の報告は正確にして且責任ある調査並に研究である可きことは當然であり、之が發表は對外的にも對内的にも重大なる責任を有することは明白である。

然るに今其等の慎重に爲されたる筈の調査成績が豫想を裏切つて反對の結果を現出したりとするならば、參劃技術者の調査誤謬による責任問題を明にしなければならぬ。

これは當事者が市民の期待に副ふ可く、忠實に誠意を以て試験に従事し、而も豫想の成果を收められなかつた場合にも、尙其の責任は免れ得ないものである。

ましてや試験に對し、誠意も、技能も、定見も無く漫然その日暮し的に時日を過したりとするならば、その採る可き進退の歸結は改めて論ずる迄もないのである。

試験擔當者たる宮井車輛課長の如きは、曾てはトロリーバスを讚美して採用す可しとの報告を提出し居るにも拘はらず、現理事者に至りてその意向を付度してか「試験成績香ばしからず」と報告して然も恬然たる如きは、その心情まことに解し難く責任と正確を尊ぶ技術者道德よりするも實に許し難きものがある。

斯の如き無責任極まる擔當者によつて爲されたる試験及び報吾が、如何に杜撰にして權威無きものなるかは想像に難くないのである。

京都市に於けるトロリーバスの計劃が、盡す可きを盡さずして有耶無耶の中に葬られ畢竟莫大なる市費を徒費し、大京都市の面目を傷けたるに止るの結果に立到つた場合に於ては「參劃技術者は必然其等の責任を負はなければならぬ」。



## 一〇、豫想の成果を得んごせば

### 須らく全智能を網羅す可し

有軌條電車はその歴史古く、長き經驗と研究に依つて、其の管理の方法及び組織は全く合理的なる域に達してゐると稱して差支へない。

トロリーバスは概略、有軌條電車と自動車との中間の機能構造なるものと言ひ得る。故に有軌條電車の管理方法と一脈相通する點はあつても、決して總てを全様に取扱ひ得ない。京都市のトロリーバス運轉は、全國都市に於ける創始者であるが故に、其の管理方法に於ても相當の苦心と困難が伴ふわけである。

今回の試験運轉は試験と言はんよりも、寧ろトロリーバス運輸に關して完璧を期するの準備期間とも稱す可きで、機械的熟練期間を與へ、車輛の運轉管理保守修理等に關

する總ての基礎を確立すべき事が眼目とされてゐる。

即ち新興の交通機關にして、新規の構造と機能を具ふるトロリーバスに對して、最高の機能を發揮せしめる爲めに、最善の方法と最良の組織とに依る管理方法を決定しなければならなかつたのである。

この試験を擔當したる車輛課の報告が、仄聞するが如く「有軌條電車に比し概して不成績」なりとせば「この意味は寧ろ有軌條電車の管理に比し、トロリーバスは最善の管理方法に到達し得なかつたと言ふ意味に解して差支へない」。

車輛課の報告と、歐米及び上海に於けるトロリーバスの実績とを比較する時、そこに大いなる距りが發見されるのは、結局完全なる管理が爲されたと爲されざるこの相違に起因するのである。



抑々京都市がこの事業を立案計劃するに當りては、全智能を總動員して慎重なる検討を爲したるも、その試験實施に際し不幸職制に拘束され車輛課のみに委ねられたる爲

「この大事業が微力なる一、二技術者の手に依つて左右せらるゝの心細い結果に達着したのである」。斯くて微力者に有り勝なる自己粉飾は、職制の權限にのみこだはりて大目的を忘れ、他よりの技術的應援忠告も之を斥けて容れず、荏苒無爲に過して今日の錯覺的結果を招來したのであらうと思はれる。

現車輛課員に正確なる試験を望むと言ふ事は無理である、まして新規事業に對する計劃立案等に於てをや。

果して然らば吾が京都市には、トロリーバスに對する卓越したる識見を有する技術者はあらざるかと言ふに、決してさうではない。

松村現電氣課長は歐洲に於てその研究に没頭しただけあつて、日本に於けるトロリーバスの權威である。又西田技師に至りては最初よりトロリーバスの計劃に參劃し、十分なる研究によつて優れた技能と蘊蓄を有して居る。

「されば京都市は須らくかゝる有能なる技術者を網羅し、全智能を集めたる組織を以て之れが計劃實施に當らしめ、軌道經濟の安定と大京都市將來の交通政備を完成し、以てトロリーバス計劃に有終の美あらしむべきであると思ふ」。

## 一、トロリーバスは試験時代に

あらず實施の時期である

京都市が斯界の先覺者としてトロリーバス運轉を開始せるを契機として、全日本の交通界は正にトロリーバス時代への一大飛躍が行はれやうとしてゐる現状にある。



京都市がトロリーバスを計劃したる當時の、技術者の責任ある報告と絶賛したる状況を回顧したる時、何故に關係技術者が現市長に對し即時トロリーバス實施を進言せざるやを不思議に思ふものである。

この理由を種々なる狀況より觀察するに、現理事者は前理事者の計劃したる事業は、その良否を問はず喜ばざるものと付度したる結果に非らざるやと考へられる節がある。現理事者には斯の如き間違つたる觀念の無い事は信するが、若し有りとするならば京都市利益の爲めに黙過し難き重大なる問題である。

京都市は多大の犠牲を拂ひ、全國に嚆矢してトロリーバス運轉の基礎を建設した。

百萬市民はそれが實施を待望既に久しきものがある。要するに「トロリーバスは既に試験時代に非ずして實施の時期である。若し現理事者が不明にして今日トロリーバス

の成績を認めずともその駭々乎たる發展の事實の前には承認せざるを得ない明日のあることを斷言する」。

先般來朝したる都市技術の世界的權威者が語つた京都の感想中「京都市で最も驚いたことはこれから路面有軌條電車の建設を爲しつゝあることである」と、蓋し今日の文明都市の方針として路面有軌條電車は極力之を地下に移す可く苦心し、然らざればトロリーバスに変更しつゝあるからである。

「理事者は時代を洞察してそこはかこなき理由に拘泥せず、京都市利益の爲取敢へずその必要を痛感する北野狹軌線を即時トロリーバスに変更して漸次中央線に及ぼし、着々初期の計劃を實現せられんことを希望する」。



## 一一、都市騒音防止問題の解決

### 繁華街のトロリーバス運轉

有軌條電車の騒音防止は、全世界を通じて重大なる都市問題として研究せられて居たが、歐米の大都市は地下鐵及びトロリーバス採用によつてそれを解決した。

現今日本の都市問題で最も惱まされて居るのは此問題である。監督官廳は自動車の警笛の如きも制限して、之れが防止に努力して居るが、騒音の大部分である有軌條電車の騒音は地下鐵にあらざればトロリーバスを運轉する以外に、此問題を解決する方法はないのである。東京銀座通りの騒音防止問題で種々なる議論沸騰しつゝあるのは、如實に此を物語るものである。特に遊覽都市としての京都市に於ける騒音防止は當面の問題である。

有軌條電車の不快なる騒音は、乗客並に沿道住民がその狂躁に堪え得られないのみならず、同時に商店街の繁榮を害する事甚大である。我が京都市として此問題を解決する方法は、トロリーバスを採用する以外にない事を確信する。

曾て四條繁榮會及び河原町有志より、有軌條電車をトロリーバスに変更せられたき旨を決議嘆願したる事は最近の事實であるが、交通頻繁なる市街地では斯の如く有軌條電車の不快なる騒音、ガソリン自動車の警笛、悪臭ガス等に如何に惱まされてゐるかを明に証明するものである。

歐米では一九三一年頃よりトロリーバスは交通量多き繁華街に適當なる交通機關なりと云ふ定義を下し、盛んに繁華街に運轉して極めて良好な結果を得てゐる。上海に於ても繁華街南京路に盛んに運轉してこれ又成績極めて良好である。



斯の如く交通量多き繁華街に於て最もその優れたる性能を發揮して居る實狀より見てトロリーバスは交通量少き路線に適當なり、と言ふ議論は既に陳腐なる議論であつて今日では一顧に値しない議論である。

「此の意味に於て四條線河原町線等は騒音防止と商店街繁榮策として最も適當なる路線である事が斷言出来る。故に此二線には是非運轉を實現したいものである」。

## 参考資料

トロリーバス。有軌條電車。ガソリンバス

### 三者の比較

#### 一、トロリーバスと有軌條電車の比較

##### 1. 建設費が僅少であること

有軌條の軌道復線一哩を敷設する工事費は凡そ貳拾萬圓乃至參拾萬圓であるが、トロリーバスを運轉せしめる爲めに道路を補裝するのには七八萬圓で足りる。

車輛費は英國より輸入したるものは貳萬五千圓前後であつたが、日本人の最高技術家を以て之れに當れば、四十八人乗一車壹萬五千圓以内にて出来る。

これは有軌條電車一臺約九千圓に比すれば稍々高價なるも、輛數を多く作製すればその曉には製作費は低下して全一價格になり得る。又架空線の架設費は全一である、即ち車輛は少々高價なるにも拘はらず結局建設費は安くて済む。

茲に最も注目すべき事は、東京市電の昭和八年度九百參拾萬圓の赤字が此有軌條電車の建設費、即ち固定資本の膨大なる事に起因してゐる事實は最初に述べた東京市の發表通りである。



2. 維持修繕費が非常に僅少なること

此の問題については本論文の主眼點たる「事業に對する熱心性如何」によりて非常なる差を生ずる事になるが、英米及上海に於ける維持費は有軌條電車の三分の一と言はれてゐる。

3. 豫備車は有軌條二十五乃至三十パーセントに對し十五乃至二十パーセントにてよい。

4. 道路の擴築に多額の費用を要せず。

5. 運轉費少きこと。

タイヤー及び電力費は高いが、軌道維持費を省き得、竝に固定建設費に對する金利其他に於て非常に安くつくから結局運轉經費は全体に於て安い。

6. 利益率高し。(別項統計表參照)

7. 故障車の有りし場合全路線の他車に影響を及ぼさず、只回避するのみにて他の運轉を防げず。

8. 車輛に操縦性あるが故に交通事故を避け得。

9. 騒音なし。

10. 制動容易。

自動車と全様有軌條電車よりも制動容易なり。

11. 乗心地良し。

二、トロリーバスがガソリンバスに優れたる點

1. 運轉經費僅少なり。



全一の輸送能力に對し車輛當り經費はガソリンバスはトロリーバスの二倍以上の運轉經費を要する。

2. 輸送能力が大である。
3. 故障率が少い。
4. 車輛の維持費僅少。
5. 振動少く乗心地良し。
6. 運轉に當り始動並に停止容易なり。
7. 惡臭ガスを發散せず。

之は乗客の不快を無からしむるのみならず、ガソリン廢氣の有毒ガスが健康に有害なる事は重大なる問題である。外國に於ては運轉率がガソリン有毒ガスのために不健康

状態になるので、之が防止策としてトロリーバスを採用した一原因ともなつたのであつて、又此によりて起りつゝあつた勞動問題を解消したのである。

本市バスの運轉手及び車庫内職工の健康状態が極度に悪いことは事實であつて之は研究すべき問題である。

8 輸入による高價なガソリンを用ふるよりも、日本の電力は安いからそれを使ふことは得策である。

尙最も責任ある英國交通省發表(一九三〇年一月ゼ、エレクトリック、レールウェイ・エンド、トラム、チャイナル誌)に依る有軌條電車、ガソリンバス、トロリーバスの全英國内に於ける平均統計を示せば次の通りである。



利益一車一哩當り

有軌條電車

一三、〇三九錢

利益割金

二三、六

トロリーバス

一七、六三一

二七、六二

ガソリンバス

一三、四八四

二二、三七

昭和九年十一月二十日  
昭和九年十一月三十日

非賣品

編輯兼發行人

小 高 一 雄

印刷者

小 高 一 雄

印刷所

賣文社印刷所

京都市伏見區深草西出町三七

發行所

都市生活調査會

電話(伏)四二二一



終

