

『本邦自動車運輸自動車道事業ニ関スル調査』

東京市政調査会 [編]

1932年 B5判／499頁 図書番号 OB-0212

本書は、1931（昭和6）年に東京市政調査会が市営・私営の自動車運輸及び自動車道事業者に対して行った実態調査の報告書である。水道、ガス、電気供給、軌道、地方鉄道、運河に関する調査報告とあわせ、1931年に東京市政調査会が「公益企業法案」を立案する際の基礎資料となったものである。

自動車運輸事業とは、「一般交通ノ用ニ供スル為路線ヲ定メ定期ニ自動車ヲ運行シテ旅客又ハ物品ヲ運送スル事業」（1931年公布、自動車交通事業法第1条）とされ、当時は乗合自動車事業、その後はバス交通事業と呼ばれている。バス交通は、大正時代には都市交通の主役である市営電車の補助的役割を果たしていたが、昭和に入って都市の郊外化と人口増加が進むにつれ急速に輸送量を伸ばすようになった。

1919（大正8）年の自動車取締令は、単に自動車自体の構造や運転などの取締りを主眼としていたが、1931年の自動車交通事業法においてはじめて、公私の自動車交通事業の健全な発展と行政統制を可能とする制度になった。だが、なおも事業の特許や企業の管理、財務などの点において補正拡充を要する点が多くあるとの見地から、本書は運輸事業の制度と経営実況を明らかにしている。

本書は、六大市と主要地方公共団体の公営と私営の事業者に調査票を送付し、その回答を取りまとめている。

第1章は自動車運輸事業の法制上の意義を述べている。この事業は、公共の利用に供する目的で国家の許可を得て独占的性質を有することから、水道やガス事業などと同じく公益企業共通の経営形態を備える必要があるとしている。

第2章は事業の概況をまとめている。自動車運輸事業は1903年に第5回国勧業博覧会を契機に大阪梅田一天王寺公園間で開始されたのを嚆矢とし、1905年には神戸市の有馬自動車株式会社、1907年には東京市の帝国運輸株式会社が営業を開始した。1929年には公営営業者数が16で平均路線延長は約41キロメートル、私営営業者数は3680で平均路線延長は約29キロメートルである。

第3章から第12章までは、事業の特許、創設と移転、事業の拡張と縮小、特許条件の履行状態、料金制、サービス状態、財政、設備、事業管理、事業者間および地方公共団体との関係などについて報告している。

本書から東京を例に1930（昭和5）年度末の状況を見ると、建設費は1キロメートル当たり乗合自動車が3万6737円、路面電車が111万5242円、高速度鉄道（地下鉄・軌道鉄道）294万1068円であり、乗合自動車が少額の事業資金で簡便かつ迅速に交通網を普及でき、路線変更にも容易に対応できるとしている。同時に乗合自動車は乗車定員が少なく営業キロ数が電車より短い実態を示して、経営費は割高になるが、他の交通機関の乗客を奪いつつある現状を指摘している。

今日、高齢化が進む中で、過疎地域と都市の双方において公共交通への需要と関心は高まるばかりだが、本書はバス事業創設から拡充期における状況を網羅的にまとめた貴重な資料である。

（田村靖広・市政専門図書館司書課長）