

『乗合自動車ノ經營ニ關スル調査』

横浜市会事務局 [編]

1929年 菊判／63頁 図書番号 OB-0331

1928（昭和3）年、横浜市は震災被害からの復旧が遅れている市電への補助と、近隣町村との合併によって拡大した新市域での交通機関確立のため、市営乗合自動車を開設した。

「乗合自動車」とはバスのことで、わが国では明治30年代に初めて登場したが、当初はなかなか普及しなかった。しかし、関東大震災後の1924（大正13）年、東京市が被災した鉄道の代用に市営乗合自動車を始めると評判となり、乗合自動車事業を企画する者が全国的に増加した。横浜市においても、市営開設に前後して民営乗合自動車事業への参入を目指す企業が多数現れた。

民間業者の増加が市営交通に与える影響を懸念した横浜市は、交通統制の参考にすべく他市における乗合自動車事業の現状調査を行った。

本書は、1929（昭和4）年に横浜市が名古屋、大阪、京都の乗合自動車事業について行った調査の報告書である。

3市の中で最も詳しく報告されているのは名古屋市である。民営の乗合自動車8社が営業しており、本書ではそのうち主要3社の運行状況と経営状態を調べ、「何レモ其ノ成績好良ナル」としている。一方、乗合自動車事業が市電に及ぼす影響として「乗車料減收」と「軌道修繕費ノ負擔」を挙げている。名古屋市も1927（昭和2）年、「市電ノ擁護ト市内交通ノ統整」を目的に、市営乗合自動車開設を愛知県に申請したが、「市ノ出願ハ市會ニ附議ナカリシ故」を理由に保留となった。この時、県は市の出願を保留しながら、民間企業に対しては乗合自動車事業を認可した。こうした県の態度を本書は「政治道德ニ缺クルトコロアリ」「官廳ノ威信將ニ地ニ落チントスノ嘆ナリ」と、厳しく批判している。

民営乗合自動車が乱立した名古屋市に対して、大阪市は「市内交通機關ヲ市ニ於テ統一スル」ことを「市ノ傳統的方針」としていた。しかし1924（大正13）年、市の方針に反して民営の大坂乗合自動車が開業した。乗合自動車事業を計画していた大阪市も、1927（昭和2）年に市営乗合自動車を開設したが、「市内ニ於テ最モ交通量多キ幹線」は大阪乗合が占有していた。このことは市営交通にとって大変な痛手であり、本書は大阪乗合の収益のうち「約八割ハ市電及市営乗合自動車ノ乗客ヲ奪取スルモノ」と推察している。

3市の中で、唯一「市内交通機關ハ市ニ於テ統一經營」されていたのが京都市である。京都市では「電車經營ハ既ニ全線市営」であり、「乗合自動車ノ如キモ當然市営」であった。経営状態も良好で、「自動車經營後ニ於テモ電車事業收入ニ對スル影響ハ考慮ヲ要スル程度ニ達セス」「電車經營ハ益順調ニ發達シ居レル」としている。

横浜市は本書冒頭の「調査ノ目的」において、民営乗合自動車の開業で「市電ノ收入ハ年額拾五、六萬圓ノ減收ヲ推算」としている。そのため、本調査では市内交通を市営に統一した京都市を「市内交通機關ノ統整的發達ヲ計リ、以テ市電財政ノ基礎ヲ強固ナラシメ居レル」と高く評価した。

調査結果を踏まえ、横浜市は買収等によって乗合自動車の完全市営化を目指したが、「市内交通の市営統一」は実現しないまま、現在に至っている。

（井上学・市政専門図書館司書）