

『帝都交通株式会社（仮称）ニ関スル考察（未定稿）』

東京市電気局〔編〕

1939年9月 26cm／45頁 図書番号 OBZ-1132

1911（明治44）年8月、東京市は東京鉄道株式会社の営業権と全資産を買収した。そして電気局を開庁し、市内軌道事業と電気事業を開始した。

ところが関東大震災以降、自動車交通の著しい発達等により、東京市のみならず全国的に鉄道、軌道が不振となる中で、交通機関の統制が求められ、鉄道同志会案を始め様々な案が出された。

政府は、1938（昭和13）年4月2日、「陸上交通事業調整法（陸調法）」を公布し、東京市長らも委員とする交通事業調整委員会が設置された。そして全国に先がけて、東京市及びその付近の交通事業の調整が行われた。調整区域を30～40km（東京駅から約1時間）の範囲とし、区域内の全ての鉄道、軌道、バスを調整対象とすることが決定されたが、一番の論点である統合後の経営形態について、東京市が主張する「市有市営案」（区域内の民営鉄道、軌道、バスを東京市が買収し、国と東京市が、共同委員会の設置等により、省線電車と市営交通機関を共同経営する）と、委員の大部分が支持する鉄道省立案の「官公私合同特殊会社案」（区域内の省線、鉄道、軌道、バスの各事業者を統合し、帝都交通株式会社〔仮称〕を創設する）の2案が激しく対立した。

本書は、この帝都交通株式会社に対する東京市の意見である。

まず、会社の設立方法については、国・東京市・民間の3者が出資する点、会社が高度な公益性を有する点から、公益主義を徹底するためには政府任命による設立委員が設立事務を処理し、勅令で定められた評価委員が出資財産の評価を行う、特別法による会社設立がよいとした。

これを前提に、東京市の出資と市債との関係を、①市債全額を市に存置する、②外債のみを市に存置する、③市債全額を会社が引き受ける、の場合に分けて、東京市、省電、民営電鉄・バス、公募株式の資本割合、会社の収支見込、利益金処分、配当金及び市債償還予測を概説し、比較した。

そして東京市としては、市債の全額償還の義務は負うが、自らが高度の経営参加することになる①を要望している。また、①②の場合には市債償還の補填のための財源の供与を、軽度の資本参加となる②および出資による経営参加を放棄する③の場合には「東京地方交通諮詢委員会」の設置による事業経営への市の発言権の確保を要望している。さらに、いずれの場合にも、出資財産の評価や会社の役員選任に対する市への配慮と、職員・従業員の待遇の保障を要望している。

2案が対立し委員会は1年程膠着状態に陥ったが、その後鉄道省・東京市・民営電鉄3者の利害を調整した「地域別交通調整案」が、幹事会案として提出された。それは旧市内の路面交通は東京市が、地下鉄は新設する特殊機関（帝都高速度交通営団）が統合する、旧市内以外は東急、西武、東武、京成の4社が分割して統合する、省線は調整対象から除外するものであった。

東京市会は希望条件を付した上で幹事会案を承認し、1940（昭和15）年12月24日に同案は委員会で可決、内務、鉄道大臣に答申された。

（山野辺香葉・市政専門図書館司書主任）