



Title	公企業と官僚制（４） ー戦時期・戦後復興期の営団・公団・公社ー
Author(s)	魚住, 弘久; UOZUMI, Hirohisa
Citation	北大法学論集, 54(6), 95-134
Issue Date	2004-02-27
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/15255
Type	departmental bulletin paper
File Information	54(6)_p95-134.pdf





公企業と官僚制（四）

—— 戦時期・戦後復興期の営団・公団・公社 ——

奥住弘久

目次

- 序章 はじめに
- 第一節 課題の設定
- 第二節 分析枠組み
- 第三節 論述にあたっての留意点

（以上、第五三卷第一号）

第一部 営団の淵源

第一章 公企業の起源と展開

第一節 公企業の起源

第二節 生産力拡充と国策会社（特殊会社）

第三節 国家総動員体制の確立と国策会社（特殊会社）

第二章 新たな公企業形態の模索

（以上、第五三卷第二号）

第一節 交通調整前史

第二節 交通調整の始動

第三節 交通調整案の作成と公企業形態をめぐる対立の激化

第四節 新たな公企業形態の模索

（その三まで第五三卷第五号 その九まで本号）

第二部 戦時期における営団

第三章 営団の誕生

第四章 営団の展開

第三部 戦後復興期における公団と公社

第五章 公団の誕生

第六章 公団の展開

第七章 公社の誕生

終章 おわりに

凡例については、連載第一回（第五三卷第一号）の冒頭に記した。

第二章 新たな公企業形態の模索

第三節 交通調整案の作成と公企業形態をめぐる対立の激化

四・経営形態／公企業形態の選別

鉄道省から示された九つに上る経営形態の具体案について小委員長の大蔵は、四案にまで絞り込むことを提案した。すなわち、公法人案、都市研究会案、東京商工会議所案、伯林市有市営案、倫敦旅客運輸局案、を検討課題から外すことで、その後の議論に実質性を持たせようとしたのである。こうした選別に際して大蔵は、各経営形態の実行可能性（feasibility）に関わる部分、すなわち技術的（technical）な問題と実施可能性（implementability）の問題に注意を払っている。たとえば、従来の枠組みから逸脱する公共体形態を経営主体として想定する公法人案については、次のように説明がなされた。⁽²²⁾⁽²³⁾

「日本デスウ云フ公法人案ヲ考ヘマス時分ニハ、中々法律的ナコトモ難カシイシ、又日本ノ実情トシマシテ、官公私何レモガ新シイデスウ云フ公法人ニ任セテ、全ク自分達ハ発言モ持タナクテモ宜イノダト云フ風ノ実情ニアルトハ考ヘラレナイノデ、之ヲ議論シマスト唯水掛論ニナルノデ、実行案トシテハ可ナリ縁ガ遠イモノデハナイカ、斯ウ思ハレマス・・・」

こうした説明の仕方は、法律上の技術的な問題とともに、当事者（交通調整に関係する事業者）への配慮が経営形態の選別を行う上で無視できないものであったことを窺わせる。そしてこの説明から、当事者の同意を得るには、発言権

を維持すること、すなわち当事者の影響力を保証することが必要不可欠の要件であることが読みとれる。

かくして小委員会では、国有国营案、市有市営案、共同経営案、官公私合同案、の四案について順次、議論をしていくこととなった（なお、ここでは「大合同」を前提に議論していくことも確認された⁽²⁴⁾）。ここにおいて従来の枠に収まりきらない公共形態は、一旦、検討課題から外され、従来からある公企業形態の枠組みのなかで経営形態が検討されることになったのである。以下では、実行可能性の側面に留意しつつ、これら四つの具体案がさらにどのように選別されていったのかを概観することにした。

（一）国有国营案をめぐる議論

国有国营案では、大量の公債を発行し、東京に多額の資金を投入する必要があった。しかしこの時期、大蔵省は公債発行を抑制しており、資金投入はままならない状況にあった。しかも、一地方のために公債を発行することは全国的に見て公平さに欠けることであつた。こうした問題を持つ国有国营案は、最終的に「長所モアルガ、短所ガ余リニ大キイノデ『ディスクッション』ノ中心カラ之ヲ暫ク除外スル」と結論づけられた。⁽²⁵⁾

（二）市有市営案をめぐる議論

市有市営案は、東京市が旧市内における省線電車以外の全交通事業を「小合同」というものであつた。しかし、「大合同」を前提に議論することが確認されていたため、委員会では「大合同」を東京市の市有市営で行うことの是非について意見が交された。

まず東京市以外の各委員は、東京市が経営主体になることの不適切さや、市債を大量に発行することの非現実性を述

べることで、市有市営そのものに反対した。こうした意見は、東京市電に対する現状認識から出たものであった。東京市電は当時、経営の悪化、高額な賃金、労働争議などで批判を浴びていたのである。

これに対し東京市は、八月三十一日の第六回小委員会でも市有市営に拠ることの必要性を説いた。説明にたった東京市助役の大久保留次郎委員は、市民にとって交通調整の眼目は、①廉価な運賃の実現（「安ク」）、②移動時間の短縮（「時間的ニ早ク交通出来ル」）、③利潤本位で経営しない（「損得ト云フモノヲ眼中ニ置カヌ」）ことにある。⁽²⁶⁾ それには「国営デヤルカ市営デヤルカ、詰リ公有公営ト云フノガ一ツノ形態デナケレバナラヌ」と主張したのである。⁽²⁷⁾ これは、東京市の方針である「公有公営ノ原則」に即した意見陳述であった。⁽²⁸⁾ 大久保は、これに続けて市有市営案批判の根拠になっている東京市電の現状認識について反論を行い、その問題の大部分が外在的な要因によるものであると説明した。⁽²⁹⁾

しかしながら、市有市営で「大合同」を行うには、根本的な問題があった。それは、東京市がその行政区画外の事業を行い得るかどうかという問題である。これは、東京市が「大合同」の主体となることの正当性に関わる大問題であった。内務省の狭間茂幹事は、このことに関する法律上の規定はないとしつつも、市制・町村制に即して考えると「全然区域外ニ於ケル公益事業、而モ市民ノ生活ト密接不可分ノ関係ガアルト云フモノデナイ場合ニハ自治体ノ能力トシテソコマデ公益事業ニ手ヲ出スト云フコトハ不適當デハナイカト思」⁽³⁰⁾と否定的な見解を示した。大久保はこれに対して「理屈ノ付ケ様」で「決シテ不可能デハナイ」⁽³¹⁾と応酬したが、東武鉄道や東京横浜電鉄などの取締役で鉄道同志会副会長の中川正左委員（元鉄道次官）から「此ノ計画ヲ東京市有トカ市営トカ云フコトニ持ツテ行クコトハ矛盾シテ居ル」⁽³²⁾と、また堀切善次郎委員（元内務官僚・元東京市長）から「大区域〔大合同〕ヲ前提ニセラレタ以上ハ、市有市営デナイ形態ガ宜クハナイカ」⁽³³⁾と反論された。

市有市営案をめぐることは、以上のように当事者の一つである東京市とその他の委員の間で対立が見られた。それは、

理念と実行可能性をめぐる対立として整理することができる。すなわち、東京市が市民の利益を保持するという公益性の観点、つまり理念において市有市営案を正当化しようとしたのに対し、その他の委員は市有市営案に横たわる技術的な問題・実施可能性に関わる問題を指摘することでそれに反対したのである。ただし、市有市営案を批判する側も、東京市の主張する「安ク早クサウシテ利潤追求ニ墮スベキモノデナイト云フ」交通調整の要諦まで否定しているわけではなかつた。⁽³⁴⁾その意味で「目標ハ一ツ」であつた。⁽³⁵⁾しかし、その後も経営形態をめぐる議論のなかでこうした対立は見られることになる。両者の力のせめぎあいが経営形態をめぐる議論の一つの基調をなすことになるのである。

(三) 共同経営案をめぐる議論

鉄道省が省線電車の参加方法を示したことで、共同経営案は議論する意味を失っていた。それは、共同経営案が省線電車の参加を前提としないものだったからである。にもかかわらず議論の対象とされたのは、当事者の一つである東京市への配慮があつたためであろうと考えられる。つまり、共同経営案は「大合同」時の一つの経営形態として市有市営を想定しており、そうした共同経営案を議論から外すことは市有市営案を間接的に否定することに繋がりがかねなかつたからである。このような共同経営案は、一応、議論の俎上に載せられたものの、審議の必要性が認められないが故に、すぐさま否決されようとした。しかし東京市が難色を示したことで、「一番終ヒノ全体ノ論議ノ時分マデ留保スルト云フ」⁽³⁶⁾ことになった。

(四) 官公私合同案をめぐる議論

第五回小委員会において大蔵が「ドウモ全体ノ委員会ニ於ケル空氣ニシマシテモ、又コチラニ於キマシテモ、大体皆サ

ンノ考へ方ト云フモノガ、結局ハ官公私合同案ニナルノデハナイカト云フ風ナ考ガ屢々言ハレタヤウニ私共ハ承知シテ居ツタ」と述べているように、⁽³⁷⁾委員会では官公私合同案を最有力と見なす雰囲気⁽³⁸⁾が支配的であった。また、これは「官ト公ト私ガ合体スル方法デ〔会社を〕作ル」案であるため、官民の協力を基調とする国家総動員体制に極めて適合的な実行可能性の高い方法でもあった。しかし、その具体的内容は、官、公、私の協力によって特殊会社をつくるというこ⁽³⁹⁾と以外、すべて「白紙」であった。鉄道省の鈴木清秀幹事は、第六回小委員会⁽⁴⁰⁾で官公私合同案について次のように述べている。

「官ト公ト私トガ一体トナツテ、．．．所謂三者ガ一致シテ東京市ノ交通ニ資スル所ノ会社ヲ作リタイ、斯ウ云フ所謂抽象的ノ案デアリマシテ、此ノ中ニ含まレマス所ノ組織ト云フヤウナモノハ、ソレハ今後皆様ノ御知恵ヲ藉リマシテ組入レタイ、殊ニ公共性ノモノニ付テハ組入レタイ、斯ウ考ヘテ居リマス。」

すなわち、特殊会社の具体的内容は、これからの議論を踏まえて詰めていくというのである。ここで内容が「白紙」にされた理由として、次のようなことが考えられる。東京市は、市有市営を採用すべきとの立場から、官公私合同案に反対していた。しかし、内容が「白紙」である以上、東京市が官公私合同案に具体的な反論を行うことは、事実上、不可能であった。⁽⁴¹⁾ここに、東京市の反発を和らげつつ、小委員会の方針を最有力の官公私合同案に纏め上げていくという目論見があったことは想像にかたくない。このことは、大蔵の情勢判断から確認することができる。すなわち、平沼内閣の総辞職という政治状況のなかで、大蔵は、新大臣就任前に方針を決定しておくことが委員会のイニシアティブを確保する上で重要だと考えていたのである。このことは、大蔵が小委員会の方針を非政治的に、換言するならば、専門的に決めようとしていたからに他ならない。⁽⁴²⁾

最終的に大蔵は、東京市への配慮を強調しつつ、⁽⁴²⁾官公私合同案の具体案を「正式ノモノデハアリマセヌ」「全く私的

ノ」〔試ミノ案〕⁽⁴³⁾として作成するよう事務局側（鉄道省・内務省）に依頼した⁽⁴⁴⁾。かくして、第七回小委員会に官公私合同案が非公式の私案（試案）として提出されることになった。

以上のように経営形態の選別は、大蔵のリーダーシップの下で行われた。そこでの大蔵の姿勢は、極めて現実的なものであった。たとえば、大蔵は先の市有市営案をめぐる対立について「ドウ云フ形ニナリマセウト、其ノ三ツ〔安い運賃、敏速な運行、サービスの向上〕ニ反スル方法ニ行クノヲ基礎ニシテヤラウト云フコトハ考ヘラレナイ、サウスル為ニハドウ云フ形ガヤリ易イカト云フダケノ問題デ、目標ハ一ツダト思ヒマス。・・・ソレハ市有市営ニ限ラナイ、又必ズシモ会社ガ宜イトモ言ヘマスマイ、ドツチニシテモ目標ハ違ハナイ」と述べているのである⁽⁴⁵⁾。大蔵にとって経営形態のあり様は、交通調整の実現という大目標に付随する問題に過ぎなかつた⁽⁴⁶⁾。最終的に官公私合同案の具体案の作成を事務局に依頼したのも、大蔵が委員会での議論と当時の実情に即しつつ現実的な観点から経営形態を選別した結果だったのである。

五・経営形態／公企業形態をめぐる対立

官公私合同案の具体案（私案・試案）が第七回小委員会に提出される運びとなつたのを受けて東京市は、独自案を発表するという動きにでた⁽⁴⁷⁾。九月一二日午前の電気事業委員会と、同日午後電気事業更生審議会で協議され、翌一三日の新聞各紙に掲載された所謂「市有市営案」⁽⁴⁸⁾がそれである。

では、東京市はこの案をどのように正当化していたのだろうか。その内容については改めて詳述するので、ここでは

東京市が市有市営の根拠とした事柄について確認しておきたい。

東京市電気局による『交通調整の経過と情勢』(一九三九年)では、市有市営の根拠として次の九点が指摘されている。⁽⁴⁹⁾ すなわち、(一) 衆議院において陸上交通事業調整法を可決する際、「調整ニ当リテハ：公営ノ方針ヲ貫キ地方自治体ヲ経営ノ主体トスルコト」との希望条項が附されたこと、(二) 都市交通事業は強い公益性をもつこと、(三) 料金の値上げをせずにするむこと、(四) 市長が都市計画執行者であると同時に、道路管理者であること(さらに東京市はこれに対して膨大な費用を負担していること)、(五) 都市交通機関は営利事業に向いていないこと、(六) 長期にわたって経営を持続できること、(七) 東京市は市債負担に十分な財政能力をもっていること、(八) 民営に比べ能率性が劣るわけでないこと(市電の赤字は外在的要因による)、(九) 公営主義が世界の大勢であること、である。こうした指摘を踏まえるならば、東京市は、合法性と内容的な正当性を市有市営のなかに見出していたことがわかる。東京市は、衆議院における付帯条項に依拠しつつ、都市交通事業の特性と、会社形態に対する公営形態の優位性を強調することで、具体案の作成に入った官公私合同案を牽制しようとしたのである。

東京市のこうした動きに並行する形で、官公私合同案の具体案(私案・試案)作りは進められた。そして、一〇月二一日の第七回小委員会において鉄道省から次のような「官公私合同会社案要綱」(以下、原則として「特殊会社案」と記す)が「一試案」として発表・説明された。⁽⁵⁰⁾ その際、大蔵から「斯ウ云フ案ガ外ニ出マスルト又中々面倒ダラウト思ヒマスカラ其ノ御含ミデ願ヒタイ」と付言されていることは、交通調整を取り巻く状況が、当時、いかに難しいものであったのかを窺わせる。

官公私合同会社案要綱⁽⁵²⁾

第一 官公私合同会社ノ設立

特別法ヲ制定シ左ノ要領ニ依リ官公私合同ノ会社ヲ設立スルコト

第二 合同会社ノ目的

合同会社ハ東京地方ノ陸上交通事業ヲ包括シテ公益的見地ニ於テ經營シ併セテ交通施設ノ整備拡充ヲ図ルコトヲ目的トスルコト

合同会社ハ主務大臣ノ命令ニ依リ又ハ其ノ認可ヲ受ケ陸上交通事業ニ関連スル事業ヲ經營シ又ハ陸上交通事業及之ニ関連スル事業ニ投資スルコトヲ得ルコト

第三 事業ノ参加範圍

1、公民營事業

目安トシテノ調整区域内ノ公民營ノ地方鉄道、軌道及自動車運輸事業ハ原則トシテ参加セシムルコト此ノ場合現物出資ヲ為サシムルコトヲ原則トスルコト

目安トシテノ調整区域外ニ亘ル事業ニ付テハ個々ノ事業ニ付参加ノ範圍ヲ決定スルコト

出資シ若ハ買収セラルル事業ニ密接不可分ノ関連ヲ有スル事業ハ原則トシテ本業ト同ジ処分ヲ為スコト

2、政府ノ事業

政府ハ大体国有鉄道ノ電車専用部分ニ付出資ヲ為スコト
財産ノ評価

第四

1、出資又ハ買収ニ対シテハ評価委員会ノ制度ヲ設ケ公正妥

当ニ評価スルコト

2、評価額ニ付不服アル者ニハ出訴ノ途ヲ拓クコト

第五 資本

1、合同会社ノ資本金ハ債務ノ引継等ノ關係モアリ今直ニ之ヲ見極メ難シ

2、目安トシテノ調整区域内ノ交通事業ノ建設費並ニ興業費合計ハ約七億百万円ニシテ其ノ内、国及東京市ノ事業ノ建設費並ニ興業費ノ推定額ハ約三億八千九百万円ナリ

第六

役員

1、役員

總裁、副總裁、理事、監事ヲ置クコト

2、任命

總裁及副總裁ハ勅裁ヲ經テ政府之ヲ命ズルコト
理事ハ株主總會ニ於テ二倍ノ候補者ヲ選舉シ政府其ノ中ヨリ之ヲ命ズルコト

3、監事ハ株主總會ニ於テ之ヲ選任スルコト

4、出資シタル公共団体ノ吏員ハソノ身分ノ儘会社ノ役員タルコトヲ得ル途ヲ拓クコト

4、兼業禁止

總裁、副總裁及業務ヲ分掌スル理事ハ主務大臣ノ認可ヲ受ケタル場合ノ外他ノ職務又ハ商業ニ従事スルコトヲ得ズトスルコト

第七

参与

1、合同会社ニ参与制度ヲ設ケ官公民ノ各方面ヨリ之ヲ委嘱

スルコト

2、参与ハ交通上必要ナル線路ノ建設又ハ設備ノ増設改良若ハ運賃ノ変更等公益上重要ナル事項ニ付諮問ニ応ジ又ハ建議ヲ為シ得ルコトトスルコト

第八 政府ノ監督及命令

1、一般の監督

政府ハ合同会社ノ業務ヲ監督スルコト

2、業務運営ニ関スル監督

合同会社ノ為ス業務ノ運営ニ関シ必要ナル事項ハ命令ヲ以テ之ヲ定ムルコト

(註) 毎營業年度ノ事業計画、事業費及營業収支ノ予算決算等ハ政府ノ認可ヲ要スルコトトスルコト

3、其ノ他ノ認可事項

定款ノ変更、社債ノ募集、利益金ノ処分、合併及解散ノ決議ハ政府ノ認可ヲ受クルニ非ザレバ其ノ効力ヲ生ゼズトスルコト

4、政府ノ命令

政府ハ合同会社ニ対シ公益上必要ナル事項ヲ命ズルコトヲ得ルコト

前各号ニ依ル監督權ノ運用ニ付テハ高配當ラセシメズ、利益金ハ出來ルダケ事業ノ改善、運賃ノ変更等ニ向ケシムル方針ヲ以テ臨ムコト

5、監理官

主務大臣ハ合同会社監理官ヲ置キ会社ノ業務ヲ監視セシ

ムルコト

監理官ハ金庫、帳簿及諸般ノ文書物件ヲ検査シ、諸般ノ計算及狀況ヲ報告セシメ、尚株主總會其ノ他諸般ノ會議ニ出席シ意見ヲ開陳スルコトヲ得ルコト

6、決議ノ取消又ハ役員ノ解任

会社ノ決議、又ハ役員ノ行為ガ法令、処分、定款ニ違反シ又ハ公益ヲ害スト認ムルトキハ其ノ決議ヲ取消シ又ハ役員ヲ解任スルコトヲ得ルコト

第九

特權

1、社債ノ募集

払込ミタル株金額ノ三倍迄ハ社債ヲ募集スルコトヲ得トスルコト

2、公課ノ減免

公課ヲ減免スル途ヲ拓クコト

3、配當

政府ハ政府以外ノ株主ニ対スル配當ニ付適當ナル保持方
法ヲ講ズルコト

第十 従業員ノ引繼

合同会社ハ原則トシテ統合セラルル各事業者ノ従業員ヲ引繼グモノトシ引繼ニ依リ従業員ニ不利益ヲ來タサザル様注意ヲ
払フコト

特殊会社案は、このように東京地方の陸上交通事業を原則として現物出資によって統合し、官公私合同会社を設立するというものであった。そして、その経営に際しては、「公益的見地」に留意し、「交通施設ノ整備拡充ヲ図ル」とされた。こうした特殊会社案に東京市側は強く反発した。東京市の大久保委員は、特殊会社案が具体性に欠けるとした上で、第一に市債の元利金支払を会社からの利益配当金で補いきれない場合、増税は免れ得なくなる、⁽⁵³⁾第二に会社であることから値上げの可能性を否定できない、⁽⁵⁴⁾第三に会社に対する「自治団体ノ」発言権・監督権が書いていない、⁽⁵⁵⁾という点で、市民の利益に反していると批判したのである。⁽⁵⁶⁾そして、委員会の最後に大久保は、八月から準備してきた次のような「東京地方交通調整案」(以下、原則として「市有市営案」と記す)を特殊会社案の対案として配付した。⁽⁵⁷⁾それは、(一)東京市が調整区域内の私鉄、軌道、バスをできるだけ買収し、「ソレト鉄道省ト合同シテ共同経営ヲヤル」こと、(二)買収を二期に分けて行うこと、⁽⁵⁹⁾(三)経費を節約できることから調整後の収支見込みは良好となること、⁽⁶⁰⁾を主たる内容とするものであった。

東京地方交通調整案⁽⁶¹⁾

一 骨子

(一) 市ハ調整区域内ニ於ケル民営鉄道、軌道及「バス」ヲ買収ス

(二) 国及市ハ省線電車並市営交通機関ノ共同経営ヲ行フ

理由

都市交通事業ノ本質ニ鑑ミ之ガ経営ニ当リテハ厳ニ利潤ノ追求ヲ抑制シ交益性ノ強化發揚ニ努ムルト共、二道路行政トノ緊密ナル連携ヲ考慮シ国及市ニ於テ共同経営スル

ヲ適當ト認ム

二 要綱

(一) 調整ノ区域

東京駅ヲ中心トシ半径三十軒乃至四十軒ノ圈内トス

(二) 調整ノ方法

(1) 民営事業ノ市有

市ハ調整区域内ノ民営事業ヲ二期二分チテ買収スルモノトシ買収価格ニ対シ年利四分三厘五十年償還ノ市債ヲ交付ス

尚「バス」以外ノ兼営事業ニ就テハ交通事業ト不可分ノ関係アルモノニ限り買収スルヲ適當ト認ム
第一次 買 収

市ハ民営電鉄(兼営「バス」ヲ含ム)十社及「バス」事業十八主体ヲ買収シ第二次ニ買収スベキ事業トノ間ニハ適當ナル調整ノ方策ヲ講ズルモノトス

電鉄会社

京浜電鉄外九社(別表(一)参照(省略))

「バス」事業

東京環状乗合外十七主体(別表(二)参照(省略))

鉄道軌道営業路線長

三六四軒八

右建設費

一七九、五九五、六〇〇円

「バス」事業営業路線長

一、一二五軒四

右興業費

一四、九七三、七一七円

第二次 買 収

東武鉄道、京成電軌及小田急鉄道(兼営「バス」ヲ含ム)

右建設費

一三九、二七八、三四五円

但シ国及市協議ノ上国ニ於テ其ノ一部ヲ買収スルコトアルベシ

(2) 国及市ノ共同経営

前記ノ方法ニ依リ市ガ民営事業ヲ買収シタル後国及市ハ調整圏内ノ交通事業ニ付共同経営ヲ行ヒ共同委員会ノ設置等ニ依リ経営ノ一元化ヲ期ス

(三) 調整後ノ収支見込

市ハ調整ニ依ル増収ヲ見込マザルモ経営費ニ於テ公課其ノ他ニ依リ相当ノ節減ヲ期待シ得ルヲ以テ収支ノ均衡ヲ計リ得ルモノト認ム

市有市営案の議論は、一〇月二六日の第八回小委員会にはじまった。大久保は、この案の根底にある考え方を次のように述べている。⁽⁶²⁾

「交通事業ト云フモノハ特殊ノ公益性ヲ持つテ居ルノダカラ個人ノ利益追求ト云フモノヲ目的トスル会社デハハイカヌ、矢張り国ガヤルカ公共団体ガヤルカ、国若クハ公共団体ガ利益ト云フモノヲ取ラヌデ、実費主義ト言ヒマスカデ行クノガ本質デハナイカ・・・デスカラ私共トシテハ今度ノ統制問題ハ出来ルナラバ国ガヤツテ欲シイ、国

ガヤツテ市ノ方モ国ニヤツテ貫ツタラ宜イヂヤナイカト云フ根本ノ考ヲ持ツテ居リマセス。所ガ鉄道省ニ聞イテ見マスト今直グ之ヲヤレナイ、資金其ノ他ノ關係、改良其ノ他ノ方面ニカヲ入レナケレバナラヌト云フノデ出来ナイト云フ意向デアリマシタ。ソレデ止ムヲ得ズ国営ト云フ案ヲ去ツテ第二段トシテ公共団体ガヤルコトガ宜イノデハナイカト云フコトニナリマス。」

市有市営案は、このように交通事業の持つ「公益性」によって基礎づけられるものであった。そして、この「公益性」は利益追求主義でなく、実費主義によって担保されるべきものであった。⁽⁶³⁾ しかしながら、市有市営案は、第八回とつづく第九回（十一月一日）の小委員会で、市債発行の可能性と、「大合同」からの後退を意味する共同経営方式の有意性という観点から批判を受けることになった。

まず、調整区域内の交通機関を東京市債で買収することについては、現実的に難しいとの見通しが示された。すなわち、「資金需給計画」⁽⁶⁴⁾ によって地方債の発行が制限されるなか、あるいは起債市場や東京市の財政に悪影響をもたらすことが予想されるなか、市債を新たに発行することは困難だと考えられたのである。⁽⁶⁵⁾ さらに市債の運用に関しても、五年償還では買い手がつかないであろうと言われた。⁽⁶⁶⁾ それは、この時期に発行された東京市の市債ですら一五年償還だったからである。また、省線電車との共同経営方式については、単一の経営主体（すなわち「大合同」）になる特殊会社案に比べ徹底さに欠けると批判された。⁽⁶⁷⁾ このように市有市営案は、東京市を除くすべての委員から反対を受けた。委員会の大勢は、「大合同」の特殊会社案に向かつていたのである。かくして東京市は、小委員会において完全に孤立することになった。⁽⁶⁸⁾ そして議論の舞台は、第九回小委員会を最後に特別委員会に移された。

小委員会では、「委員長トシマシテハ、只今皆様カラ御話ニナリマシタ諸種ノ御意見ニ対シテ忠実ニ特別委員会ニ報告致シマス」「唯全会一致ノ意見トシテ報告サシテ戴キタイノハ、・・・運賃ノ値上ヲ考ヘテ居ラヌ、市民ノ不便ニナ

ルヤウナコトヲ考ヘテ居ラス、全委員悉クガ其ノ目標ニ於テ此ノ会社（案、すなわち特殊会社案）ヲ支持シテ居ルト云フコトヲ申上ゲテ見タイト斯ウ考ヘテ居リマス」というような玉虫色の決着がなされた。こうしたいわば不決定（indecision）⁽⁶⁹⁾ともいえる結論は、東京市の「ガス抜き」を意図したものであった。このことは、小委員会での結論を、東京市の大久保委員が「中間報告」ト云フコトニナル訳デアル⁽⁷¹⁾と理解していたのに対して、委員長の大蔵が「官公私合同会社案を採択するに決す」（傍線部は引用者による）⁽⁷²⁾と認識していたことに端的に窺われる。しかも翌二月二日に大蔵は、鉄道大臣官邸に赴き「東京市の交通調整に関し会社案を十分に主張し頼母木市長に話す事」「会社成立の上は其の社長以下の人選に付いては必ず余にも相談すること」⁽⁷³⁾を永井柳太郎鉄相（民政党）と話し合い、同意を得ているのである。このように大蔵は、特殊会社案で取り纏める段取りを水面下で整えていた。⁽⁷⁴⁾

六・経営形態／公企業形態をめぐる対立の混迷化―特別委員会における議論―

では、経営形態をめぐる東京市の委員（市有市営案）とその他の委員（特殊会社案）が全面的に対立する状況は、特別委員会においてどのように展開していったのであろうか。

特別委員長の曾我祐邦は、特別委員会のなかで経営形態を決定したいと考えていた。⁽⁷⁵⁾しかし、結論をいうならば曾我のこうした目論見は、交通調整の当事者である東京市に加え、私鉄事業者の意図せざる動きによつて達成することができなくなった。以下では、東京市と私鉄事業者の見解を通して特別委員会での議論を概観することにした。

（一）東京市の見解

一月八日に開催された第八回特別委員会で大蔵（小委員会委員長）は、小委員会における議論を詳細に報告した。そのなかで大蔵は、市有市営案に対してなされた反対理由を八点に整理している。それは、次のように要約できる。⁽⁷⁶⁾

- ① 市有市営案の財政的な裏付けになる市債発行（「二億乃至四億ト云フ風ナ非常ナ多額ノ市債」）は、国家の財政状況から見て実現不可能である（既に述べたようにこの件については、内務省から巨額の市債発行が困難であるとの見通しが示されている）。
- ② 省線の出資方針を踏まえた上で省線と共同経営を行うという方法は不徹底である。つまり、両者を「合同シテ単一ノ形態ニスルノガ最上策デアル」。
- ③ 東京市が東京市域外の他府県を含む区域を經營することは、法制上、また実際上において「非常ナ無理ガアル」。
- ④ 買収を二期に分けると事が難しくなる。
- ⑤ 東京市による民間会社の任意買収には困難が予想される。そのため、法律による強制買収を行うことも必要となるが、東京市が他府県の交通機関まで強制買収する「法律ハ出セルモノデハナイ」。また、市内の交通機関について強制買収を許したとしても市債の発行は、政府が保証しない。
- ⑥ 東京市による市債は、利率四分三厘、五〇年償還という条件であるが、これでは劣悪すぎ、買収するのは「元々無理デアル」。
- ⑦ 東京市の経営が民間の経営に比べて拙劣であることは「一般ノ定評」である。
- ⑧ 将来的に高速電車を拡張するうえで、東京市では力量不足を免れ得ない。東京市は、かつて財政事情の悪化から地下鉄道建設の権利を私鉄事業者に譲渡している（東京地下鉄道、東京高速鉄道の開業）。

このように市有市営案は、専ら実行可能性に関わる観点から批判された。これに対し東京市は特別委員会において、理念的な観点から特殊会社案を批判し、市有市営案を擁護しようとした。ここで東京市が強調したのが特殊会社による料金値上げの可能性である。一月一日の第九回特別委員会で東京市電気局長の植木壽雄委員は、「(特殊)会社案二東京市会ガ反対致シマス最モ強イ原因⁽⁷⁷⁾」として料金値上げの可能性を指摘した。これは東京市の主張する「公益性」の確保に関わることであった。すなわち、東京市のいうところの「公益性」とは、「市民及び利用者ノ利益、利便ヲ確保シ、増進スルト云フコト」⁽⁷⁸⁾であり、具体的には(一)「料金ノ値上防止ニ関スル制度上ノ保証」と(二)「新経営主体ニ東京市長ノ監督権ヲ認メル」ことによつて実現されるものだからである。⁽⁷⁹⁾東京市にとつて料金値上げを阻止することは、「公益性」の確保を意味した。このことから東京市が市有市営案批判への反駁(特殊会社案への批判)を、市有市営案の根幹にある「公益性」の保持という理念的観点から行つていたことが確認できる。

(二) 私鉄事業者の見解

第八回特別委員会で東京横浜電鉄社長の五島慶太委員が「小委員会ニ於テ実ハ当業者ノ意見ヲ少シモ御聴キニナラナカツト云フコトハ、少シ遺憾ノヤウナ気ガスル⁽⁸⁰⁾」と述べているように、交通調整の当事者である私鉄事業者の間では小委員会に対するフラストレーション⁽⁸¹⁾がたまつていた。

では、当事者たる私鉄事業者は、特殊会社案と市有市営案をどのように捉えていたのだろうか。第九回特別委員会において五島は、「私ハ半官半民ノ会社案ニ賛成スル者デアリマス⁽⁸²⁾」との立場を明らかにしているが、それは決して無条件で特殊会社案を支持するというものでなかつた。五島は、解決すべき課題を次のように指摘している。⁽⁸³⁾

「先ツ会社案ニハ・・・大合同ト小合同ト・・・ドレガ宜イカト云フコトハ・・・今日ニ於テモ尚ホ議論ノ余地ガ

残ツテ居ルト思ヒマス。ソレカラ第二ハ会社案ニハ・・・建設費トソレカラ營業諸費ト云フモノガ大体合理的ナ數字ヲ将来ノ見透シガツカナケレバ此ノ案ニ私共ハ絶対無条件ニ賛成スルコトハ出来ナイ・・・第三ハ会社案ノ省線出資ノ方法ニ付テ私ハ幾多ノ疑問ガアル・・・次ガ税金ノ問題デ・・・ソレカラ山手線ノ問題・・・斯ウ云フヤウナ疑問ガゴザイマスノデ、私ハ是ハ一々數字ニ依ツテ是等ノ疑問ノ解決ヲ願ヒ・・・サウ致シマシタ後ニ本案ニ賛成シタイト思フノデアリマス。」

特殊会社案について、五島は課題の解決を前提に賛成する姿勢を示したが、武蔵野鉄道の経営に関わっていた堤康次郎委員（民政党代議士）はこれを踏まえつつ、より本質的な問題提起を行った。すなわち、「小合同カ大合同カト云フ問題デ」ある⁽⁸⁴⁾。つまり、省線電車の参加（出資）内容を具体的に検討することなく、省線電車の参加⁽⁸⁵⁾の實施と短絡的に考えるのは、果たして適切なのかというのである。堤は次のように述べている。

「省線ト云フモノガグルツト取巻イテ居ツテ、サウシテソコニ鉄道省ノ役人ガ運轉管理ヲズツトシテ居ルト云フトデ、果シテ経営ノ一元化ト云フ理想ニ到達シ得ルヤ否ヤ・・・兎ニ角経営ノ一元化ト云フコトハ出来ルコトデハナイ。」

すなわち、省線電車の参加が形式的なものにならざるを得ないにもかかわらず、「大合同」を議論することは無意味ではないかというのである。そして、つづく一月二二日の第一〇回特別委員会において堤は、特殊会社案と同様の成果を挙げることができ、かつ実行可能性のある調整方法として、「小合同」を議論するよう要望⁽⁸⁷⁾した。

「小委員会ノ、今回ハ是ハ中間報告デアリマスガ、此ノ点ヲ此ノ二案〔特殊会社案と市有市営案〕ノ外ニモウ一ツ小統制〔小合同〕・・・之ヲモウ一応實際問題トシテ十分検討シテ貰ヒタイ。此ノ三案ヲ更ニ小委員会ニモツト練リ合シテ、サウシテ特別委員会ニ報告シテ戴キタイ・・・」

堤は、「大合同デナクテモ相当此ノ「交通調整の」目的ヲ達シ得ラレルノデハナイカ」と考えていたのである。⁽⁸⁸⁾これは、七月一日の第二回小委員会で鉄道省の山脇幹事からなされた、「大合同」と同様の成果が「小合同」（旧市内の交通調整）においても上がるという説明に基づいていた。⁽⁸⁹⁾このように堤の提案は、思い付きのものでなく、確固とした根拠を持つものであった。しかし、この提案の背後に、当時の私鉄事業者らの思惑があつたことも確かである。ここで注目されるのは、堤の次のような発言である。⁽⁹⁰⁾

「大体私設鉄道八十数年ノ長イ悲況ニ沈倫シテ居テ、ヤツト一兩年芽ヲ吹出シテ来タンデス。此ノ際ニ之ヲ取り上ゲラレテシマフト云フコトニ賛成スル筈ガナイト私ハ思フノデアリマス。」

この頃、私鉄事業者を取り巻く環境は、ガソリン不足による乗合自動車の制限や、住宅難・工員の増加などによる交通需要の増大によって好転していた。⁽⁹¹⁾こうしたなかで「大合同」を実施することは、私鉄事業者にとって必要性の薄いことであつた。むしろ「大合同」によって、私鉄事業者としての利益が損なわれる恐れすらあつたといえる。堤の提案する「小合同」は、旧市内の外側にしか路線を持たない私鉄事業者にとつて現状維持を意味した。堤はまた、「今十軒ノ範囲内ノ小合同ヲヤツテ、交通調整区域ノアノ大体ノ目安ニ従ツテ、必要ニ応ジテ之ヲヤツテ行クト云フノガ穩当デハナイカ」とも述べている。⁽⁹³⁾「小合同」の埒外については、「必要ニ応ジテ」調整すればよいという考え方に、現状維持をはかることで、既得権益を守ろうとする私鉄事業者の思惑を垣間見ることができるのである。⁽⁹⁴⁾

このように、特別委員会において特殊会社案は、東京市のみならず、（当事者たる）私鉄事業者からも支持を調達することができなかつた。すなわち、東京市と私鉄事業者は論拠を異にしつつ、「大合同」の特殊会社案に反対するといふ共通の結論を持つにいたつたのである。こうしたなかで委員長の間我は、議論を再び小委員会に戻すことを提案した。

つまり曾我は、「第一案〔特殊会社案〕ヲ骨子トシテ、其ノ間ニ於キマシテ総テ今マデ発表サレマシタ主ナ御意見ヲ能ク参考ニ供シテ、以前ノ小委員ノ御方ニ全部揃ツテモウ一度小委員ニナツテ戴イテ、此ノ問題ヲ練⁽⁹⁵⁾リ直さざるを得ない」と考えたのである。かくして、特別委員会もまた小委員会と同様、特殊会社案での決定を保留にした。⁽⁹⁶⁾ 特別委員会において決着するつもりであつた曾我の方針からいふならば、こうした不決定は著しく後退した結論であつた。

七・東京市の対決姿勢

さて、小委員会では、特殊会社案を骨子としつつ、これに市有市営案、堤委員から提案された「小合同」案を織り込むことが目指された。しかし、一月二五日に開催された第一〇回小委員会では、冒頭、具体案を練り直す以前の事実認識に関わる問題が取り上げられた。その震源は、鉄道省が二一日の第一〇回特別委員会終了後に発表し、諸新聞に掲載された記事にあつた。すなわち、当日の夕刊と翌二二日の朝刊に掲載された「第一案〔特殊会社案〕ニ決定シテ、第二案〔市有市営案〕ガ消滅シタト云フカ、葬リ去ラレタト言ヒマスカ、否決ニナツタト言ヒマスカ、サウ云フ風ニ取レルヤウナ事柄、或ハ又高速度地下鉄道ガ直グニモ出来上ルコトニナツタ」「或ハ・・・特別委員会ニ於キマシテ議論ニナラナカツタヤウナ事柄マデ附加ハツタ記事⁽⁹⁷⁾」である。これは、特別委員会での不決定とされた事柄があたかも「決定」になつたかのような印象を人々に与えた。⁽⁹⁸⁾ 東京市はこの記事に反発し、鉄道省への対決姿勢を鮮明にした。二二日に市会市有市営実行特別委員会⁽⁹⁹⁾が開催され、その後の対応について協議するとともに、頼母木市長自らが永田秀次郎鉄相と会見し事の真相を質したのである。この出来事は、東京市を刺激するのに充分な事柄であつた。⁽¹⁰⁰⁾

この頃、東京市による市有市営実現に向けた運動は、大規模な広がりを見せていた。そして、この運動の展開如何に

よつては委員会での審議に、さらには特殊会社法案が議会に提出された場合にはその審議に影響がでるであろうといわれた。⁽¹⁰¹⁾ 事実、この時期の東京市の動きは、次のような激しいものであった。⁽¹⁰²⁾

一二月二四日 市電気事業更生審議会開催

市会市有市営実行委員会、永井鉄相へ陳情

二五日

市会市有市営実行特別委員会、第一〇回小委員会へ陳情⁽¹⁰³⁾
市会市有市営実行委員会開催

二七日

頼母木市長が東京市電気局員へ訓示⁽¹⁰⁴⁾
三五区長懇談会開催

三〇日

「交通統制問題大演説会」(市会市有市営実行委員会主催)
この席上、頼母木市長は、市有市営案が調整委員会で破れても「衆議院に上程せられますれば、死を賭しても最後まで闘ふつもりであります」と宣言する。⁽¹⁰⁵⁾

八・小委員会における意見聴取と不決定

一二月二五日の第一〇回小委員会で委員長の大蔵は、「当業者、殊ニ東京市電ノ電気局長、又委員中ノ当業者ノ方々ヲ御招キシテ、十分ノ意見ヲ述ベシメルト云フ段取」⁽¹⁰⁶⁾を提案した。これは、特別委員会における私鉄事業者の意図せざる動きを踏まえたものであった。そして、次回以降の委員会において、交通調整の当事者となる植木壽雄(東京市)、

五島慶太（私鉄事業者）、後藤園彦（同）、早川徳次（同）の各特別委員から意見聴取がなされることになった。大蔵は、この意見聴取に加えて東京市会議員（東京市政革新同盟）の石山賢吉が提唱する倫敦旅客運輸局方式も議論の対象にしてはどうかと次のように述べた。⁽¹⁰⁷⁾

「東京市会議員ノ石山氏ガ特ニ倫敦式ノ方法ガ宜イデハナイカト云フ風ナ意見ヲ出サレテ、第一案（特殊会社案）若クハ第二案（市有市営案）ニ対スル反対意見モ述ベラレテ居リマス、是モヤハリ十分参考ニスベキ大変立派ナ意見ト思ヒマスノデ、是モ十分討議シテ見タラドウカ・・・」

これは、日本の実情に合わないとして一旦、検討課題から外された公共形態を再び議論の俎上に載せることを意味した。⁽¹⁰⁸⁾しかし、これは委員会にとって突飛な提案ではなかった。すなわち、四日前に開催された第一〇回特別委員会において次田大三郎委員（元内務次官）が、公法人案（具体的には倫敦旅客運輸局案）について言及していたからである。⁽¹⁰⁹⁾

ここで、大蔵が指摘した石山の見解を見ておきたい。石山は、この時期、雑誌『ダイヤモンド』に交通調整に関する論文を相次いで発表していた。石山は、まず「東京市の理事者案を評す 東京市の交通統制問題」（十一月一日号）において市有市営案の「粗雑」さ「奇怪」さ「杜撰」さ「出鱈目」さを論じ、次いで「交通統制半官半民に反対す」（同十一月一日号）において特殊会社案のもつ欠点を七点指摘した（「経営者を無視」「兼業放棄の愚」「評価の無工夫」「不合理な配当保護」「不合理な公課減免」「東京市を無視」「市債に無考慮」）。石山は、このように市有市営案と特殊会社案をともに批判した上で、最終的に「交通統制は公法人が最良」（同十一月一日号）において「倫敦市のやうな、公法人組織がよい」と結論づけた。⁽¹¹⁰⁾石山の主張は、資本の負担、資金の獲得、民業の長所を経営に取り入れるという点で公法人組織が「最良」であるというものであった。こうした見解について行政学者の巖山政道は、「この種の公的組織形態は、従来の日本で試みられた半官半私会社に比して遙かに進歩したもので、大いに研究に値ひする」と評価した上で、「これ

らの各案について鉄道省側も東京市側も十分比較検討しその間調整の工夫を遂げることが市民に対し、国民に対しての責任ではあるまいか」と論じている。⁽¹¹⁾ 公法人案は、経営形態をめぐる膠着状況を打開する切り札となり得るものであった。

さて、それぞれの委員による意見は次のようであった（なお、石山からの意見聴取は、石山が委員会のメンバーでないことからなされなかった）。

（一）植木壽雄東京市電気局長の意見⁽¹²⁾

植木委員の意見陳述は、一月二七日の第一一回小委員会でなされた。植木は、これまでの議論を踏まえ「官公私合同案〔特殊会社案〕ガ営利会社案デアル以上・・・〔特殊会社案に市有市営案の精神を織込むとは〕恐ラク不可能デハナイカ」と述べた。⁽¹³⁾ それは、特殊会社案が「飽クマデモ市内交通事業ノ如キ公益性ノ強イ事業ハ其ノ公益性ヲ実現發揮セシムル為ニ、最小限度ハ市ノ行政機構ノ中ニ此ノ企業ヲ留保シテ置キタイト云フ」⁽¹⁴⁾ 市有市営案の根本精神と相容れない関係にあったからである。⁽¹⁵⁾ 東京市は、①公益性の実現、②市に経済的な損害を与えないこと、③従業員の待遇の保証、④市の兼営する電気供給事業を残すこと、が「織込メナケレバドウ云フ形態ノモノデアツテモ・・・絶対ニ⁽¹⁷⁾ 反対」する⁽¹⁷⁾ という考えであった。

では、経営形態に関する東京市の真意はどこにあったのだろうか。このことについて植木は次のように述べている。⁽¹⁸⁾

「市ハ市有市営ノミヲ主張シテ居ルノデナク、公有公営ヲモ主張シテ居ルカラ、公有公営ト云フノハ広ク国有国营モ含シテ意味デス。・・・兎ニ角サウ云フ〔公益性を実現する〕精神ガ何処カニ残ツテ居ラナケレバナライ。」

東京市としては、公益性が実現できる経営形態、換言するならば「⁽¹⁹⁾ 広い意味ノ公有公営」形態であれば、必ずしも

市有市営にこだわらないというのである。つづく第一二回小委員会（一二月一日）では植木から東京市電の現状が説明され、第一三回小委員会（同四日）では若干の質疑応答がなされた。

(二) 後藤園彦京成電軌社長の意見

後藤委員の意見陳述は、一二月四日の第二三回小委員会と、同八日の第一四回小委員会とでなされた。後藤は、鉄道省が東京の都市交通事業の大部分を担っている以上、特別会計による東京交通局を設置するのが理想である。しかし「今日ノ場合公債政策ノ関係カラ国営ガヤレナイ」。よつて「理想的デハナイケレドモ実行的ダト云フ」特殊会社案を支持すると述べた⁽¹²⁰⁾。しかしながらこの意見は、鉄道「省ノ出資形態ガアノ形デアレバ非常ニヤリニクイ」ため、「何年カ後ニハ再編成ヲ考ヘルト云フダケノコトハ十分覚悟シテ行カナケレバナラナイ」という暫定的なものであつた⁽¹²¹⁾。

(三) 早川徳次東京地下鉄道専務の意見

早川委員の意見陳述は、一二月八日の第一四回小委員会とでなされた⁽¹²²⁾。早川は、次の四点を考慮した上で「合同会社案〔特殊会社案〕ヲ作成シテ戴キタイ」と結論づけた⁽¹²³⁾。その第一は「公益的見地ニ立ツテ、国策ニ副ヒ、以テ東京市民ノ便益ニ資スル理想的ノ会社ヲ設立」すること⁽¹²⁴⁾、第二は「会社ヲ設立スルニ当ツテハ、東京市民ノ立場ニ立ツテ会社案ヲ作成」すること⁽¹²⁵⁾、第三は「民間ノ会社ノ利益ヲ阻害スルヤウナコトガアツテハ相成ラヌ・・・又将来モ民間営利会社ノ利益ハ十分ニ保護セラルト云フ安心ヲ与ヘ」ること⁽¹²⁶⁾、第四は将来的に地下鉄道網の「資金調達並ニ是ガ建設ヲ容易ナラシムルヤウ組織付ケテ置ク必要」があること⁽¹²⁷⁾、である。早川の意見は、これまでの議論を踏まえたものであつたが、利益保持という点で私鉄事業者としての立場を、地下鉄建設の必要性を念頭に置くという点で地下鉄経営者としての立

場を、色濃く表すものであったといえる。⁽¹²⁸⁾ なお、東京市民に配慮することについて早川は、東京市または東京市民が株式を所有することで担保できると述べた。

（四）五島慶太東京横浜電鉄社長の意見

五島委員の意見陳述は、一月二〇日の第一五回小委員会で行なわれた。五島は、まず、交通調整の主要目的を次の五項目に求めた。すなわち、①「東京市民ノ便宜増進」、②「国家的ニ無駄ノ排除」、③「交通事業ノ健全化」、④「現時乗降客ノ殺人的混雑ノ緩和」、⑤「将来ノ人口増加ニ備ヘテ高速度鉄道ノ整備拡充」である。⁽¹²⁹⁾ そして、これを実現するためには、調整地域を「旧市内地域、城南地域、何々地域等大体」四ブロックに分ける「小合同」で十分であると主張した。⁽¹³⁰⁾ 五島のこうした考え方は、「先ヅ小統制（小合同）ヲヤツテ、此ノ小統制ニ依ツテ相当ノ計画ト自信トヲ得タル後ニモ大統制（大合同）ニ向フト云フコトガ安全第一デハナイカト云フ一番最初ノ信念ニ立チ戻ツタ」結果であつた。⁽¹³¹⁾

ところで五島は、経営形態についてどのように考えていたのであろうか。このことについて五島は、「現在ノ行政機構ニ於テハ市有市営案ニハ絶対ニ反対」であるとの立場を明確に表明している。⁽¹³²⁾ しかし、これは、ただちに特殊会社形態を支持するということの意味しなかつた。五島は、特殊会社であっても「公益的制限規定ヲ設クル必要」があると考へていたのである。⁽¹³³⁾ 五島にとっては、「（東京）市ノ行政機構ニ変更ヲ加フル」ことや、「特別法ニ依ツテ公法人ヲ設立シテ、之ニ商法上ノ取引ヲ認ムル」ことも選択肢の一つであつた。⁽¹³⁴⁾ 石山が提唱した公法人案は、私鉄事業者にとつても受入れ可能な選択肢だったのである。⁽¹³⁵⁾

以上のように交通調整の当事者たちの意見は多様であり、「大合同」の特殊会社案を骨子とした案を小委員会で練り

上げるには困難な状況にあった。そこで大蔵は、第一五回小委員会では「是等〔植木、後藤、早川、五島〕ノ意見及び先般特別委員会ニ於ケル御意見及び石山サンノ御意見等ヲ十分ニ参酌⁽³⁶⁾」した原案の作成を鉄道省へ依頼し、小委員会をしばらく小休止することにした。かくして、小委員会での議論は、一時結論を棚上げするという意味で、不決定になった。しかしながら、鉄道省の原案作成にはそれから約一年の歳月を要することになるのである。

九・不決定の背景

では、なぜ小委員会での議論は不決定になったのであろうか。

その背景として考えられる第一は、中央政治の状況である。

小委員会で各委員が意見陳述を行っている最中の一二月六日、委員長の大蔵は特別委員長の曾我と共に、永田鉄相と会い「鉄道省〔私案・試案Ⅱ特殊会社案〕と東京市〔案Ⅱ市有市営案〕の正面衝突問題⁽³⁷⁾」について相談している。そこで決定した方針は、次のようであった。

- ① 永田氏より民政党町田、小泉二氏に相談し、民政党の態度を決せしむること。
- ② 右の結果、民政党が党として反対なら到底駄目と見ること。
- ③ 民政党が〔特殊〕会社案に賛成なら〔鉄道〕省案を推進すること。
- ④ 民政党が態度を決せざる場合は一月末日まで小委員会の決議を見合はせること。
- ⑤ 〔特殊〕会社案通過の見込みなき場合は大局より見て国内相剋の時に非ずとの理由の下に首相により中止を公表

すること。

⑥ 結局、民政党が賛成するも立法間に合はぬときは、一月下旬に於て審議中止(議会中を口実として)を鉄相に於て声明し、四月以降に於て審議を継続すること。

⑦ 小委員会の決議を何日頃までに終了すれば議会へ法案提出に間に合うかは永田氏に於て喜安(鉄道)次官と打合はすこと。

このことから小委員会における不決定は、民政党が党として反対「②」でもなく、賛成「③」でもなく、態度を決めかねていたが故になされた(「④」と考えることができる。このように民政党が重視された理由としては、第一に特殊会社案に強硬に反対する東京市の市長が民政党内に影響力を持つ頼母木桂吉であったこと、第二に「小合同」を提案した堤康次郎が民政党の有力議員であったこと、第三に民政党が党内に「交通調整に関する調査特別委員会」を設置し(一月二十九日)、交通調整問題を議会で取扱う準備をしていたこと、⁽¹³⁸⁾などが考えられる。そして、永田鉄相が「相談」することになった町田(忠治)と小泉(又次郎)は「①」、ともに民政党の実力者であった。⁽¹³⁹⁾

さて、不決定の第二の背景として考えられるのは、地方政治の状況である。先に述べたように東京市は、頼母木市長を先頭に特殊会社案を阻止する(換言するならば、市有市営案を実現しようとする)動きを一月下旬から活発化させていた。これは、特殊会社法案を第七五帝国議会に提出するタイムリミットとなる二月に入ると激化した。たとえば、一月八日の第一四回小委員会では、東京市会議員団の陳情により審議が一時中断したりしたのである。⁽¹⁴⁰⁾二月二〇日の第一五回小委員会にかけての東京市内の動きは、次のようであった。⁽¹⁴¹⁾

① 市を中心とする動き

二月四日 市・区代表者、第一三回小委員会へ陳情

七日 永田鉄相へ陳情

八日 市・区代表者、第一四回小委員会・関係省・各政党本部へ陳情

一日 市会市有市営実行特別委員会、一七新聞社を訪問、支援を求める

三日 市・区連合大会

六日 市・区代表者懇談会

八日 市会市有市営実行特別委員会、鉄道省へ陳情

② 区を中心とする動き（区会全員協議会など）

二月二日 日本橋区、麻布区、牛込区、渋谷区、豊島区、足立区

四日 京橋区、麻布区、小石川区、本郷区、本所区、深川区、中野区

五日 麴町区、赤坂区、浅草区、渋谷区、淀橋区、豊島区、向島区

六日 京橋区、浅草区、麻布区、世田谷区、杉並区、板橋区

七日 浅草区、目黒区、板橋区、豊島区、荒川区

八日 芝区、本所区、中野区、葛飾区

九日 赤坂区、本所区、目黒区、向島区、城東区

一日 日本橋区、葛飾区

二日 日本橋区、大森区

- 一三日 麻布区
- 一四日 下谷区、目黒区、中野区、豊島区、向島区
- 一五日 豊島区
- 一八日 麻布区、向島区
- 一九日 向島区

こうした特殊会社案に対する東京市の反対運動は、「会社案に対する疑惑と批評とを呼び起し、延いて交通調整そのものに対する反対乃至躊躇の感情を、一般に醸成」することになった。⁽¹⁴²⁾さらに、この動きは、私鉄事業者にとって好ましいことであった。すなわち、特殊会社案を阻止することは、私鉄事業者にとっての問題である「大合同」それ自体を阻止することに繋がるからである。東京市と私鉄事業者の利害は、「大合同」の特殊会社案に反対するという点で完全に一致していた。したがって、この時期に特殊会社案を強行することは、国内に対立を生み出す可能性があった。「国内相剋の時に非ず」という理由(⑤)においても、小委員会は不決定にならざるを得なかったのである。

以上のように、交通調整案の作成は、経営形態／公企業形態をめぐる対立(特殊会社か市有市管か)に加え、新たに調整方法の大枠に関する対立(「大合同」か「小合同」か)が付け加わることで、「大合同」の特殊会社案で纏めあげていくことが困難になっていった。これは、委員会のメンバーである、様々な利害関係を持ったアクターが自己主張をおこなった結果であった。

こうした事実は、戦時期の官民関係についての従来の理解に一石を投ずる意味を持つ。戦時期の官民関係は、序章で

言及した「一九四〇年体制」論に見られるように、強い官僚制あるいは官僚主導といったイメージで捉えられることが多かった。⁽¹⁴³⁾ こうした理解に従うならば、本節で述べたような議論の行き詰まりは、「官」が主導的な役割りを発揮することで打開されていくはずである。しかし、本節の事例のなかに、鉄道省が議論を主導した形跡も、結論を導こうと積極的に動いた形跡も、見ることはできない。⁽¹⁴⁴⁾ 本節で取り上げた「帝都」東京は、「民」が「官」に従属する鉄道文化を持つ地域であったといわれている。⁽¹⁴⁵⁾ こうした東京においてさえ、当時の「官」は、「民」を統制し得なかった。この事実を鑑みるならば、戦時期の官民関係についての従来の理解には検討の余地があるといえよう。⁽¹⁴⁶⁾

次節では、交通調整案の作成をめぐる膠着状態から抜け出すために、いかなる打開策が考えられたのかについて検討していくことにしたい。「営団」の原型となる経営形態、すなわち新たな公企業形態は、この打開策のなかにその萌芽を見せることになる。

註

- (22) 実行可能性 (Feasibility) にについては、B. W. Hogwood and L. A. Gunn, *Policy Analysis for the Real World*, New York: Oxford U.P., 1984, p. 174, p. 175, を参照した。
- (23) 『第五回小委員会速記録』二二六頁。因みに、その他の案は、次のような理由から外された。すなわち、伯林市有市営案と倫敦旅客運輸局案は他国の案であること、東京商工会議所案は「大合同」を前提としていないこと、都市研究会案は共同経営案と大体一致すること、である。
- (24) 同右、四二一―四六頁。この件については、委員の間で認識の違いが見られた。そこで、審議の上「大合同」改メテ決定された。

(25) 同右、三〇一―三八頁。

- (26) 『第六回小委員会速記録』九一—一〇頁。
- (27) 同右、一一頁。
- (28) 同右。一九三九年四月一七日に決議された市会意見書はこのことを明記している（「交通調整ノ方法ニ関スル市会ノ決議セル意見書」東京市政調査会市政専門図書館所蔵）。
- (29) すなわち、(一) 関東大震災の復興費用、(二) 金輸出禁止の影響、(三) 道路の維持管理費、(四) 省線電車網の整備、(五) 兼営の禁止、によるとされた（同右、一一二頁）。
- (30) 同右、一九頁。
- (31) 同右、二〇頁。
- (32) 同右、二二頁。
- (33) 同右、二五頁。
- (34) 堀切委員の発言（同右、二四頁）。
- (35) 大蔵の発言（同右、二六頁）。
- (36) 共同経営案の否決に難色を示したのは、大久保委員であった。大久保は、「否決」でなく「保留」にするよう求めた。その理由は議事録を見る限りにおいて明らかでないが、共同経営案の否決が市有市営案の否決につながることを危惧したためではないかと推測される。大蔵は否決という考えを持っていたが、大久保の意見を取り入れ「一番終ヒノ全体ノ論議ノ時分マデ留保スト云フ程度ニ御承知ヲ願ヒタイ」（同右、三四頁）と述べるにとどまった。
- (37) 『第五回小委員会速記録』二六頁。第六回小委員会でも大蔵は、「謂ハ、此ノ案〔官公私有合同案〕ガ宜イト云フ議論ノヤウデスガ」（『第六回小委員会速記録』二八頁）と述べている。
- (38) 『第六回小委員会速記録』二六頁。
- (39) 同右、三五頁。鈴木は、別の箇所で「官ト公ト私ガ合体スル方法テ作ルト云フ其ノ思想ガ茲ニ現ハレマシタ」（同、三六頁）とも述べている。
- (40) 大久保委員は「市会ニ報告スルニシテモ・・・多少標準ガナクテハ説明ニモ困ル」（同右、四二頁）と述べている。
- (41) 大蔵は「意思ヲ先ニコチラノ方ガ言ヒタイノデ、大臣ガ官公私有合同案ニシタイカラ、君等ノ委員会デハサウ云フ風ニヤ

ツテ呉レ、サウ云フ御命令ナラ御免蒙リタイノデ、コチラノ意思ヲ決メタイト考ヘタノデス」(同右、三三二頁)と述べている。

(42) 大蔵は「市会モ成ベク通り易イヤウニスルコトハ吾々トシテモ考慮シナケレバナラヌト思フノデ、大久保サンノ御希望ニ成ベク近イモノニシタイト云フ考ヲ持ツテ居リマス。ソレガ結局遠廻リスルヤウデ早クナリハセヌカト思ヒマス」(同右、四四頁)と述べている。

(43) 同右、四五―四六頁。

(44) なおその際、大蔵は、大久保から官公私有案の立案について承認を得ている(同右、四五頁)。

(45) 同右、二六頁。

(46) 「大合同」による交通調整を目指すという意味で、大蔵は理想主義者であった。

(47) 『東京朝日』一九三九―九一―三夕。近藤操「永田新鉄相と帝都交通統制問題一」(『鉄道時報』一九三九―二―一六)。

(48) 『鉄道時報』一九三九―九一―三三、『東京朝日』一九三九―九一―三夕を検討した結果、その内容は後述の「東京地方交通調整案」と基本的に同じであると確認することができた。なお、これらの調査審議機関については、東京市電気局編『東京市電気局三十年史』(東京市電気局、一九四〇年)一一―一二三頁。

(49) 近藤操「永田新鉄相と帝都交通統制問題 一」(『鉄道時報』一九三九―二―三三)。この内容は、『調整史』三二五―三三二頁にも記されている。この文献そのものについては、未だ発見できず、未見である。

(50) 「官公私有案要綱」を説明した鉄道省の壺田は、最後に「以上申上ゲマシタ諸事項ハ私ノ考ヘ付イタ要点ヲ一応申上ゲター試案ニ過ギナイ」と付言している(『第七回小委員会速記録』九頁)。委員会では、「謂ハバ個人トシテノ会社案ニ関スル御説明」(大蔵の発言。同、一六頁)と位置づけられた。

(51) 同右、一頁。

(52) 国立公文書館(2A-36-1276)。説明にたった壺田は、この要綱について「官公私有案ハドウ云フモノデア
ルカト云フ大綱ニ過ギナイノデアツテ、必ズシモ所謂官公私有案ノ要綱デハナイコトヲ豫メ御了承ヲ願ツテ置キ
マス」と前置きしている(『第七回小委員会速記録』四頁)。なお、この要綱が記されている文書の表題は「参考案第一案

官公私有案」である。

- (53) 大久保委員はこのことに關して、「会社ガウマク成功スレバ別デスガ、成功シナカッタラ結局是ハ一般市民ノ負担ニナツテ来ル。結局市民ノ増税ノ形ニナツテ現ハレテ来ル、デアリマスカラ一番是ハ不安ナ点デス」(同右、二四頁)と述べている。
- (54) 大久保委員はこのことに關して、「日本」發送電ノ例デモ、決メル場合ニハ豊富低廉々々々々ト云フヤウニ宣伝シタノニ、僅カ一年デソレガ全部潰レタ、サウ云フ訳デスカラ中々大臣ノ答弁モ信用出来ナイ」(同右、二六頁)と述べている。
- (55) 因みに、当時、東京市の電車運賃は約二〇年間変わっていないかつた(同、一五頁)。
- (55) 同右、二九頁。大久保委員は、東京市の株主としての發言権は当然とした上で、東京市と他の株主の意見が異なつた場合、東京市独自の發言権を確保しておくことが必要であると主張した。
- (56) 『東京日日』一九三九—一〇—二六。一〇月二六日の第八回小委員会でも冒頭に、大久保委員は特殊会社案に対する具體的質問をしている。なお、この案については「一見して取締規定で半分近く占めてゐるのは、我國の特殊会社法に通過のものであるとしても、官僚臭味の紛々たる觀を免れない」との評価もなされている(近藤操「官公私合同会社による帝都の交通統制案」『都市問題』第二十九卷第六号、一九三九年、五四頁)。ここでは、東京市の批判が特殊会社による官僚統制の強化という当時民衆の間で広く見られた観点からなされていないことに注意したい。
- (57) 茂木耕三『交通統制は市電が中心』(光文堂、一九三九年)は、一九三九年八月二日に「東京市電(氣)事業委員会に對し、市電(氣)当局は…市公營主義による統制要綱を發表した。(内示案)」とある(五七頁)。その内容は、市有市營案そのものであつた(同、五七—六二頁)。
- (58) 『第八回小委員会速記録』三五頁。
- (59) 二期に分けた理由は「一遍ニ市債ヲ發行シテ買フト云フコトハ中々難カシイ、監督官庁ノ諒解ヲ得ナケレバナラヌシ、事實中々難カシイ」(同右、三七頁)からである。
- (60) 大久保委員は「共同経営或ハ買収ニ依ツテ相当ニ節約シ得ル途ガ求メ得ラレルト思フ…経営費モ減リマスシ先ゾヤツテ行ケルト云フ見込ミダケハ得ルト思フ」(同右、三九頁)と述べている。
- (61) 国立公文書館(2A1361②1276)。これには「参考案 第二案 東京市有市營ヲ根幹トスル案」と題する表紙がつけられている。

(62) 『第八回小委員会速記録』三三二—三四頁。

(63) 大久保委員は次のように言う。「会社ノ觀念ニ入ルト実費主義ト云フ文字ハ出ナイト思ヒマス。鉄道省モ東京市モ同ジダト思ヒマス。収支相償フト「市債の利子も含む」云フ程度デ予算ヲ実行シテ貰フ、サウ云フコトヲ基礎トシタイノデアリマス。之ヲ会社ニ依ツテヤツテ投資物ニシテ会社ノ企業ニシテ、利益ヲ取ル為メノ会社ノ企業ニシタクナイ、斯フ云フ考ヘ方デアリマス」(同右、四〇頁)。

(64) これは、閣議で決定される。従来の実績の範囲で策定されるので新規加入は困難であつた。なお、地方債は、この中から振り分けられた。

(65) 内務省の小林千秋幹事は、「之方国策等ニモ基キマシテドウシテモ必要デアルト云フ場合ニハ資金ノ需要計画全般ニ亘ツテ更ニ企画院方面ニ於ケル諒解ヲ求メテ数字ヲ動カシテ見ルト云フコトニナルノデアリマスガ、現状カラ申シマスルト・・・相当困難ガアリハシナイカ」(『第八回小委員会速記録』四六頁)と述べている。小竹委員(日本興業銀行理事)もまた、この委員会の席上で「此ノ莫大ナル金額ガ市債トシテ市場ニ出廻ツテ来ルコトニナリマスト、巨額ノ国債ノ消化ト生産力拡充ニ必要ナル社債ノ発行ヲ控ヘテ居ル我が起債市場ニハ実ニ由々シキ影響ヲ与フルハ勿論ノコト、又市ノ公債対策ヨリ見ルモ面白カラザル影響ヲ与ヘル」(同、四三頁)と述べ、否定的な見解を示した。

(66) 小竹委員から指摘された(同右、四二頁)。

(67) このことは、たとえば第八回小委員会では喜安委員から、第九回小委員会では中川、掘切委員から指摘されている。

(68) 大久保委員は、様々な委員からの陳述の最後に追加意見を求められ、「私トシテハヤハリ此ノ官公私合同ノ会社案ニハ反対、私ノ説明シマシタ案ニ向ツテ進ミタイ」と述べている(『第九回小委員会速記録』二四四頁)。

(69) 大蔵の発言(同右、二六頁)。

(70) 不決定(indecision)と云う訳し方については、大杉覚「戦後地方制度改革の〈不決定〉形成―地方制度調査会における審議過程をめぐって―」(『東京大学都市行政研究会研究叢書(4)、一九九一年』)を参考にした。

(71) 『第九回小委員会速記録』二八頁。

(72) 『大蔵日記』一九三九年一月一日の条。

(73) 『大蔵日記』一九三九年一月二日の条。

- (74) 因みに、『東京朝日』一九三九一一一二月は、市有市営案を「東京市側の意向を質す意味から案として取上げた程度」であるとし、さらに「交通事業に対する大統領(大合同)を行はんとする政府の方針からすれば殆ど問題とならず結局鉄道省立案の第一案に落着することは確実であり事実上その決定を見た」としている。
- (75) 「此ノ委員会ニ於キマシテ第一案(特殊会社案)ナリ第二案(市有市営案)ナリヲ採ルベキモノデアルト云フコトハ此ノ特別委員会ガ決メナケレバナラヌコト私ハ思フ」(第八回特別委員会速記録)二二五頁。
- (76) 同右、一七一一九頁。近藤操「永田新鉄相と帝都交通統制問題 二」(『鉄道時報』一九三九一一二一一三)も参照。
- (77) 『第九回特別委員会速記録』二〇〇頁。
- (78) 『第十一回小委員会速記録』一一頁。
- (79) 同右、一一一一三頁。
- (80) 『第八回特別委員会速記録』三九頁。
- (81) 武蔵野鉄道の経営に関わっていた堤康次郎委員も「意見ヲ言ツタリスルト小委員会ニナラナイカラ少シ差控ヘテ居レト云フコトデ一応差控ヘテ居ツタ」(同右、二二二頁)と述べている。ただし、小委員会には東京横浜電鉄などの役員で、私鉄事業者の業界団体である「鉄道同志会」副会長の中川正左が加わっていた(鉄道省を中心とする「鉄道協会」との違いについては、第二章第一節註(11)参照)。その意味で先の小委員会での議論が私鉄事業者の見解を完全に無視したものであるということとはできない。しかし、こうした発言が見られるということは、「当業者」たる私鉄事業者たちが小委員会での議論に不満を抱いていたということである。なお、鉄道関係者の履歴については、日本交通協会鉄道先人録編集部編『鉄道先人録』(日本停車場株式会社出版事業部、一九七三年)を参照した。
- (82) 『第九回特別委員会速記録』二五頁。
- (83) 同右、二五一一九頁。
- (84) 同右、三一頁。
- (85) 同右、三二一三三頁。堤委員は「小委員ノ諸君ハ省線ヲ出スト云フ言葉ニ眩惑シテシマツタ」(同、三二頁)と述べ、省線電車の参加(出資)実態について「是ハ出スノデハナイ、見セルノデス」(同、三三頁)と表現している。
- (86) 同右、四四一四五頁。

- (87) 『第十回特別委員会速記録』二五頁。
- (88) 同右、一一頁。
- (89) 『第二回小委員会速記録』四頁。本章第三節の一参照。
- (90) 『第十回特別委員会速記録』一八頁。
- (91) 近藤操「永田新鉄相と帝都交通統制問題」二二(『鉄道時報』一九三九—二—二二—三三)。この時期の経済雑誌を繙くと、「各電鉄会社は、最近、成績がよい」(交通統制と各電鉄株『ダイヤモンド』一九三九年九月一日号)、「東武鉄道成績好転」(同、一月二二日号)、「京成電軌増配確実」(同、二月二二日号)といった記事を見ることが出来る。こうした指摘は、東京地下鉄専務の早川徳次によってもなされている。「現在ハ各会社共困ツテ居ルモノハ殆ド無ク、殆ド全部ノ会社ガ前途ニ光明ヲ認メテ一路其ノ事業發展ノ為ニ邁進シテ居ルノデアリマスカラ、各自ノ立場カラ腹藏ナク申シマスレバ、此ノ統制〔調整〕ニ進ンデ参加シヨウト思ツテ居ラナイノデハナイカト思ヒマス。」(第十四回小委員会速記録二二頁)。
- (92) こうした指摘は、鉄道官僚によってもなされている(『帝都交通統制座談会』『鉄道時報』一九四〇—五—一八)。
- (93) 『第十回特別委員会速記録』二三一—二四頁。
- (94) 私鉄事業者は、早くから現状維持(「小合同」)を考えていたようである。たとえば、『東京日日』一九三九—七—一〇社説、一九三九—八—一六社説を参照。
- (95) 『第十回特別委員会速記録』四六頁。
- (96) 特別委員会を受けて開催された第一〇回小委員会(一月二五日)で小委員長の大蔵は、「委員長(曾我委員長)トシテハ・・・此ノ問題ガ妙ナ問題ニ変ツテモ困ルト思ツテ、ワザト決定シナイデ置」いた(傍線部は引用者による)と述べている(『第十回小委員会速記録』三頁)。
- (97) 同右、四頁。
- (98) たとえば、一月二四日の『東京朝日』社説は、「特殊会社案に決定」とある。
- (99) 一〇月二八日、東京市会議員は、特殊会社案について公益を無視し自治の尊厳を乱すものであるとして市有市営実行委員会を全員で結成し、その内の電気事業委員と正副議長によって市有市営実行特別委員会を組織した(『東京朝日』一九三九—二—二二—二二夕、『調整史』三三三—三三三頁、東京市電気局編、前掲『東京市電気局三十年史』七六八頁)。

- (100) 『読売』一九三九一一一—二三。こうした事態をもたらしたことについて鉄道次官の喜安委員は、第一〇回小委員会で次のように詫びている。「サウ云フヤウナ記事ガ載リマシタ為ニ、各方面ニ色々影響ト言ヒマスルカ、衝動ヲ与ヘマシテ、……是等ノ点ニ付キマシテハ私共非常ニ遺憾ダ、残念ナコトダト思フ」〔第十回小委員会速記録〕四頁。
- (101) 『東京朝日』一九三九一一二—一四。
- (102) 東京市電気局編『東京市交通調整史（下巻）』（東京市電気局、一九四三年）九四二—九四四頁などを参照。
- (103) 一月八日の第八回特別委員会において堤委員は、「只今東京市会議員ノ多数ノ方カラ陳情ヲ受ケタノデアリマスガ、吾々ガ此ノ議案ノ審議ニ入ル利那ニ有力ナル陳情ヲ受ケタノデアリマス。余リ有力ナル人ガ大勢来ラレマシテア、云フ大キナ声デ演説ヲセラレテ、是カラ各区ニ於テモ演説会ガ開カレルナドト言ハレルト少シ怖イミタイナ感ジガスルノデアリマス。是ハ将来此ノ議事ヲ円滑ニ進メル上ニ於テドウカ、且又是ガ果シテ東京市ノ為カドウカトモ思ハレルノデアリマス。此ノ時局下ニ於テ左様ナ演説会ナドヲドン／＼開イテ行クト云フコトハ如何カト思フ。……破壊スルコトハ易イシ煽動スルコトハ易イノデアリマスガ、之ヲ建設ニ纏メテ行クト云フコトハ非常ニ困難ナノデアリマス……」〔第八回特別委員会速記録〕二五—二六頁」と、東京市の動きを批判している。
- (104) 一月中旬から連日市内各区において、交通統制懇談会が開催されていた。
- (105) 『調整史』四八〇頁。
- (106) 『第十回小委員会速記録』五一—六頁。
- (107) 同右、六頁。大蔵は「ア、云フ風ニ責任ヲ以テ市会議員トシテ発表ニナツテ、内容ハ立派ナモノデアアルカラ、特ニ此ノ内容ヲ取上ゲテ見タラドウカ」（同、七頁）とも述べている。
- (108) これは、特別委員会から小委員会に委託される際、曾我特別委員会委員長から「総テ今マデ発表サレマシタ主ナ御意見ヲ能ク参考ニ供」（『第十回特別委員会速記録』四六頁）するよう要請されたことに基ついていた。
- (109) 同右、二七—三〇頁。
- (110) こうした石山の主張は、東京市政革新同盟の意見でもあった（東京市政革新同盟編『東京市交通統制に関する意見書』東京市政革新同盟、一九三九年）。なお、石山は『ダイヤモンド』（一九四〇年一月一日号）に「再び東京交通統制問題を論ず」と題する論文を発表し、三つの論文において書き洩らした点を補足している。

- (111) 嶺山政道「東京地方交通調整問題 最も公明なる研究を希望す」(『読売』一九三九一一一―一二七)。なお、『都』一九三九一一二―二社説も同様のことを指摘している。
- (112) 植木壽雄「帝都の交通統制と市有市営に就て」(『都市問題』第二十九卷第六号、一九三九年)からも、植木がこの時期に考えていたことが窺われる。
- (113) 『第十一回小委員会速記録』七頁。
- (114) 同右、六頁。
- (115) 植木委員は、両案について「全く精神が違フ」(同右、七頁)と述べている。
- (116) 以上の詳細については、同右、一一―一二六頁。
- (117) 同右、七頁。
- (118) 同右、三四頁。
- (119) 同右。
- (120) 『第十三回小委員会速記録』七頁。
- (121) 同右。
- (122) なお、二月二〇日の第一五回小委員会において質疑応答が行われた。
- (123) 『第十四回小委員会速記録』一三三頁。
- (124) 同右、二〇―二二頁。
- (125) 同右、二二頁。
- (126) 同右、二二頁。早川委員は、自らが経営する東京地下鉄道について「前途ハ美ニ洋々タルモノガアル」(同、二二頁)が、「国策上東京市陸上交通機関ノ調整ト云フコトハ必要デアリ、又陛下ノ赤子トシテ輦轂ノ下ニ於ケル帝都交通機関ガ、今日ノ如クフシダラニ、不統制ノコトガアツテハ相成」(同)らぬため、「吾々民間ノ営利会社ハ、国策ノ為ニ進ンデ犠牲トナリ、之ニ順応シテ行ク」(同、二二頁)のであると述べている。
- (127) 同右、二三頁。
- (128) たとえば、同右、三五―三七頁。

- (129) 『第十五回小委員会速記録』四頁。
- (130) 同右、二四頁。「大合同」の特殊会社案に対する批判は、同右、一一―二四頁。
- (131) 同右、三頁。五島委員は、信念が揺らいだことについて「中途ニ至ツテ多少小統制(小合同)ノ考ガ鈍リマシタ」(同、三頁)と述べている。本章第二節註(13)も参照。五島の考えは、東京商工会議所案と同じ趣旨であった(同、一一頁)。
- (132) 同右、一〇頁。
- (133) 同右。
- (134) 同右。五島委員は、さらにこの委員会の直後に発表された「東京市の交通統制に於ける各種企業形態の得失と一つの提案」(『都市公論』第二十三巻第一号、一九四〇年)で「小合同」とともに民有民営案についても「白紙に返つて再出發する場合・・・最初に而も最も有力に検討せらるべきものになるのではなからふか」(同、一三三頁)と述べている。
- (135) 同右「東京市の交通統制に於ける各種企業形態の得失と一つの提案」のなかで五島は、公法人案を「大に参考せらるべきものである」(同、一二二頁)「ベターであらう」(同、一三二頁)と評している。五島の見るところ委員会で「残るは唯、省案たる官公私合同案と、公法人案の二つのみ」であった(同)。
- (136) 同右、二九頁。
- (137) 『大蔵日記』一九三九年二月六日の条。番号は引用者が付した。
- (138) 近藤操「永田鉄相と帝都交通統制問題」(『鉄道時報』一九三九―二二一六)。
- (139) 当時、町田は民政党総裁であり、小泉は同党の幹部であった。町田については、町田忠治伝記研究会(代表 伊藤隆)『町田忠治―伝記編』(桜田会、一九九六年)が詳しい。また、小泉については、たとえば、立憲民政党史研究会(代表 沖田哲也)『総史 立憲民政党史資料編』(桜田会、一九八九年)五二〇―五三三頁。
- (140) 『大蔵日記』一九三九年二月八日の条は、「中々賑かな事なり」と記されている。この日の陳情団は、「百名ヲ超ヘルト云フ」ものであったという。二月九日の『東京朝日』夕刊は「東京市会市有市営実行委員及び三五区代表五十余名は白樺姿も勇ましく八日午前九時半鉄相官邸で大蔵小委員長以下小委員と会見、坂本実行委員長及び細谷神田、原豊島両区会議長から陳情の趣旨を述べ、・・・」と記している。
- (141) 『東京市交通調整史(下巻)』九四四―九四五頁。『調整史』三五三―三六二頁。市と区は、連携しつつ動いていた。

(142) 近藤操「永田新鉄相と帝都交通統制問題 一」(『鉄道時報』一九三九—二二—一六)。これは、「官僚統制に対する反対といふ理性に訴へるよりは感情を興奮させる民衆煽動的政治活動」であると評された。

(143) 野口、前掲書の他に、たとえば、岡崎・奥野、前掲論文。小林、前掲『超官僚』。

(144) 鉄道省の役割りは、委員会の要求に応じて必要書類を提出するにとどまった(鈴木、前掲書、八〇頁)。

(145) 原武史『「民都」大阪対「帝都」東京』(講談社、一九九八年)四八頁。

(146) 拙稿「戦時期『営団』の再検討―その虚像と実像」(『日本行政学会編『公務員制度の研究』ぎょうせい、二〇〇三年)では、「営団」の機能面について分析することで、こうした問題について、より明確に論じた。あわせて参照して頂けると幸いです。

〔付記〕

本稿は、一九九六年度―一九九七年度文部省科学研究費補助金(特別研究員奨励費)及び、一九九九年度―二〇〇〇年度文部省科学研究費補助金(奨励研究A)による研究成果を踏まえた、北海道大学審査博士(博士)学位論文(二〇〇一年六月二九日授与)に加筆・修正を行ったものである。なお、加筆・修正にあたっては、二〇〇三年度文部省科学研究費(学術創成研究(2))による研究成果の一部を取り入れている。