

1. はじめに

(1) 動機と先行研究

戦間期の日本では各地で人口が都市部に流入しており、東京は其中でも人口・経済規模等の面で突出した存在にあった。戦間期東京の都市化の進展については豊富な文献が既に存在している。住宅供給に注目した小野（2014）や、都市計画の動向を整理した石田（2004）、区画整理の進展を扱った高嶋（2013）などが代表的な例として挙げられる。

鉄道などの交通機関がこうした東京の都市化と関係していたことも従前から指摘され、多くの研究が蓄積されてきた。鉄道開通の決定に地域が関与していたことを明らかにした老川（2008）や、需要の増加に合わせて省線への規制がどう変化したのかを整理した鈴木（2004）などがある。一方でそれらのテーマを横断的に結び付けて全体を包括する分析はあまりなされてこなかった。中西（1979）は東京と大阪を比較して都市化と鉄道開通のどちらが先行していたかを分析している。

他方大阪に関しては、交通調整や労働条件といった話題を組み合わせる都市化と交通の関係性に迫る研究がいくつか行われている。例えば 20 世紀前半からの規制の変化が交通機関の発展や利用動向に与えた変化を分析した三木（2010）や、戦間期大阪の交通機関における労働条件が経営に与えた影響を明らかにした武知（1992）がある。史料の制約がある中で様々なテーマを組み合わせることで今回は大阪の視点を東京に引用し、大都市における都市化と交通の関係性について東京を事例として立体的に描き出すことを目指す。

また扱う交通機関に関しても、今回は乗合自動車という存在に注目する。戦間期東京において発展していた交通機関のうち、鉄道に関しては前述のように研究が多く蓄積されている。一方乗合自動車やタクシーも戦間期東京の交通において重要な存在であったが、まだ十分な研究はなされていない。呂（2010）は戦間期の乗合自動車の動向を概観したが、各都市において具体的にどのような役割を果たしていたかという部分にまでは踏み込めていない。そこで今回は乗合自動車に焦点を当て、研究の裾野を広げることに貢献したい。

(2) 手法と時期

利用者・行政・供給者という 3 つの視点を設定し、史料の制約がある中で間接的ではあるが乗合自動車と都市化の関係を見ていきたい。

まず東京市の交通調査や人口統計、地図や新聞を用いて乗合自動車路線開通後の変化や乗客の特性について触れる。次に東京市史料を用いて乗合自動車に掛けられていた規制を概観し、行政側の事情が乗合自動車の参入等に影響を与えていたことを述べる。更にサービス供給側の事情を電気局の労働事情という点から観察し、労働者の特徴が経営の継続上大きな意味を持っていたことを明らかにする。

時期としては、東京で乗合自動車事業が開始された第一次大戦期を始めとする。そして恐慌期の争議が沈静化し、戦時期の交通統制への前段階となる交通調整が一応完成した 1935 年頃までを対象と

したい。

2. 輸送市場の変化：利用者との関係

(1) 運行地域・事業者の動向

まず初めに、乗合自動車が東京のどの地域を運行していたかを明示する。そして昭和初期から断続的に発行されている地図を用い、東京中心部において路線網が放射状・環状に密度を増していったことを示す。(図1)にも表れているように、大正後期以降東京を走る乗合自動車の路線は拡大傾向にあった。また交通調査の史料を引用して、乗客数や総延長距離も増加傾向にあったことも付け加える。加えて東京市の公報・調査書を用いてタクシーも戦間期東京では重要だったことを説明し、東京の中心部では省線・市電・乗合自動車・タクシーが競争状態にあったことを強調する。(図2)にあるように、市電を除く各交通機関では乗客が増加しており、運賃面で競争が進んでいた。

(2) 沿線人口の変化

(図3)のように、戦間期東京では特に周縁部で人口が増加していた。ここでは5年単位で残されている東京市街部の小地域統計のデータを地図に重ね、人口が増加した地域と路線が対応していることを述べる。都市化と路線開通のどちらが発展の牽引要素だったかはまだ不透明である。

(3) 利用者の内訳

最後に、どのような層が乗合自動車を積極的に利用していたか触れる。利用者の特性を示す直接的なデータがほぼ存在しない為、交通調査により判明した時間帯別・路線別の利用者数の変動や新聞記事等の記述を引用して利用者層を推定する。乗合自動車は通勤・通学にも利用されていたが、その運賃の安さを生かして買い物客などの層にも浸透していたことが見て取れる。

3. 規制・制度の変化：行政との関係

(1) 産業の勃興と規制の未成熟：1914～1922

東京における乗合自動車事業の参入期をまず整理する。第一次大戦が勃発し好況期に入ると、東京でも人口が増加し交通需要が増加した。それに応じて交通機関の充実が求められるようになり、東京市街自動車(後の東京乗合自動車：民間の最大手)が創業し運行を開始した。この時期は行政側も各種規制には消極的であり、原則自由な参入が認められており免許制度も曖昧であった。ここでは東京市街自動車の目論見書・営業報告書や、許認可のやり取りを含んだ内務省史料を引用する。

(2) 過当競争期：1923～1929

関東大震災が発生すると東京市電気局は暫定的に乗合自動車の運行を開始し、その後市民の陳情を受け営業を恒常化させた。経済活動に後押しされる形で東京の輸送需要も増加し、規制が緩いこともあって乗合自動車事業への参入も活発化していた。一方で参入による過当競争を懸念する声が事業者側に存在したが、行政が具体的な対策を取らなかったため後に問題化する。

同時に免許制度の整備も進み、安全面での配慮が行われた。道路の整備は運行の活発化に追いついていなかったが、多少の悪条件でも乗合自動車は走行可能だったため大きな問題にはならなかった。

(3) 規制の整備と競争の是正：1930～1935

昭和恐慌が起こると、(図4)のように乗合自動車の各事業者の収益は大幅な落ち込みを見せ、経営改革が必要となった。過当競争を懸念した乗合自動車組合の陳情を受けて行政側も動き、監督官庁の統一や営業規制の整備が行われた。この結果新規参入が減少し、各事業者の収益悪化も食い止められた。ただ既存事業者の過当競争という点は十分に改善されなかったため、行政・民間の双方で事業者の合併などが検討され交通統制への下地が作られた。

4. 労働面におけるサービス供給の変容：供給側との関係

(1) 輸送需要の増加と経営・労使関係の安定期：1914～1929

この時期は輸送需要が拡大していたが、電気局と民間の両方では労使関係の緊張が度々高まっていた。好況下のインフレを背景にした手当の増額や労働環境の改善などが従業員側により主張され、経営側も要求を一部飲まざるを得なかった。しかし電気局は月給の引上げには同意したものの、基本的に各種手当を増額することで対応しており給与体系の柔軟性は維持していた。電気局は先行者である東京市街自動車の給与体系を当初参考にしてしたが、手当の重要性というこの点で違いが生まれることになる。

同時期には電気局で労働組合も結成されたが、内紛などの要因により動揺が続いていたことも労使の力関係に影響していたと思われる。これらを東京交通労働組合の年史や電気局の史料を用いて述べる。

(3) 経営不振と労働争議：1930～1935

不況期に入ると市電部門の赤字問題が深刻化し、電気局は更生案を発表して経営の立て直しを図った。給与の引き下げや整理解雇を含む更生案に従業員側は反発し、1932年・1934年に大規模な争議が発生した。兵藤(1977)で述べられていたように、強力な労働組合の支援を受けていたこの2回の争議は過程こそ異なるものの、最終的に電気局側が給与削減に成功する形となった。争議を優勢に進めた電気局は給与の減額幅などで配慮を迫られたが、歩合的色彩の強い給与体系という経営に有利な制度を樹立できたのである。

ここでは1934年の争議に注目し、乗合自動車の労働が熟練を比較的必要としていなかったために労働力のプールが豊富にあったことをまず指摘する。そしてスト破りの人員も集めることが容易であり、従業員側も罷業頼みの交渉に行き詰まりを感じ妥協を迫られたことを明らかにする。ここでは電気局の争議調査書を用いる。

5. おわりに

行政や労働事情という要因が乗合自動車への参入促進や営業の継続支援という効果をもたらしており、結果として乗合自動車は災害時以外にも交通網を維持する役割を果たしていた。これにより東京では戦間期を通じて都市化と交通の関係性が保たれており、都市の発展が継続していた。

【利用予定史料】

・労働関係

東京市電気局の争議・調停に関する調査書、労働事情調査
協調会の争議報告書等
東京交通労働組合の年史・電気局作成の分析書

・電気局関連

参事会・財支発の予算審議資料
電気局作成の経済財政計画
昭和初期に毎年行われた交通量調査

・許認可関連

内務省作成の許認可の経緯・拒否理由・関連省庁との交渉等を記載した文書
日本乗合自動車協会の年史
戦間期に作成された乗合自動車経営の指南書・自動車運転手志望者向けの書籍
東京乗合自動車などの営業報告書
交通調整に関する講演録や書籍
各所で東京市公報・新聞記事も利用

【参考資料】

小野浩『住空間の経済史』、日本経済評論社、2014 年
石田頼房『日本近現代都市計画の展開』、自治体研究社、2004 年
高嶋修一『都市近郊の耕地整理と地域社会』、日本経済評論社、2013 年
老川慶喜『近代日本の鉄道構想』、日本経済評論社、2008 年
鈴木勇一郎「『大東京』概念の形成と国有鉄道の動向」、『近代日本の大都市形成』第 8 章、岩田書院、2004 年
中西健一「都市交通手段としての私有鉄道」、『日本私有鉄道史研究』第 2 部、ミネルヴァ書房、1979 年
三木理史「戦間期の都市膨張と交通調整」、『都市交通の成立』第 2 章、日本経済評論社、2010 年
武知京三「自動車交通事業の勃興と大阪市営交通事業」、『近代日本交通労働史研究』、日本経済評論社、1992 年
呂寅満「両大戦間期における自動車の普及と旅客運送業の変化」、老川慶喜『両大戦間期の都市交通と運輸』第 3 章、日本経済評論社、2010 年
兵藤釗「昭和恐慌期の争議」、隅谷三喜男編『日本労使関係史論』第 3 章、東京大学出版会、1977 年
福岡峻治『東京の復興計画』、日本評論社、1991 年
原田勝正・塩崎文雄編『東京・関東大震災前後』第 1・2 章、日本経済評論社、1997 年
成田龍一『都市と民衆』、吉川弘文館、1993 年
長谷川徳之輔『東京の宅地形成史』、アムリタ書房、1988 年
田中傑『帝都復興と生活空間』、東京大学出版会、2006 年
野田正穂『日本の鉄道 成立と展開』、日本経済評論社、1986 年
粕谷誠・橘川武郎編『日本不動産業史』第 2 章、名古屋大学出版会、2007 年
為国孝敏「玉川電気鉄道の変遷と東京西南部地域の変容との関連についての一考察」、『土木史研究』第 13 号、1993 年
篠崎尚夫編『鉄道と地域の社会経済史』、日本経済評論社、2013 年
野田正穂『日本の鉄道 成立と展開』、日本経済評論社、1986 年
武知京三『都市近郊鉄道の史的展開』、日本経済評論社、1986 年

図1：東京市内路線長

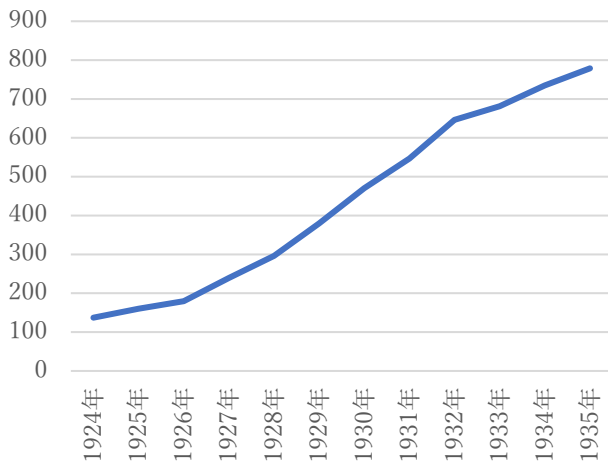


図3：東京・周辺の人口増加

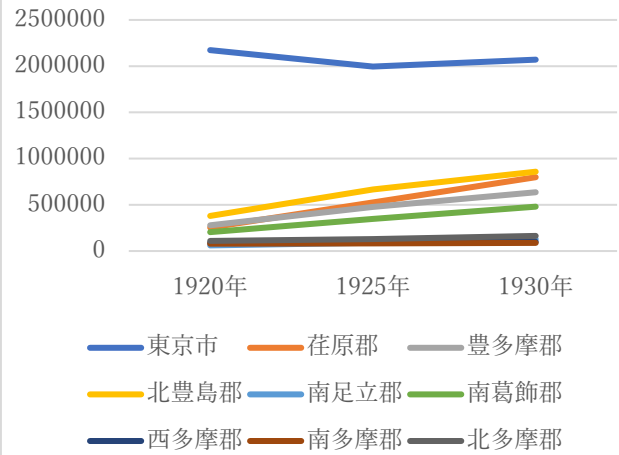


図2：大東京区域内各種交通機関輸送乗客累年表

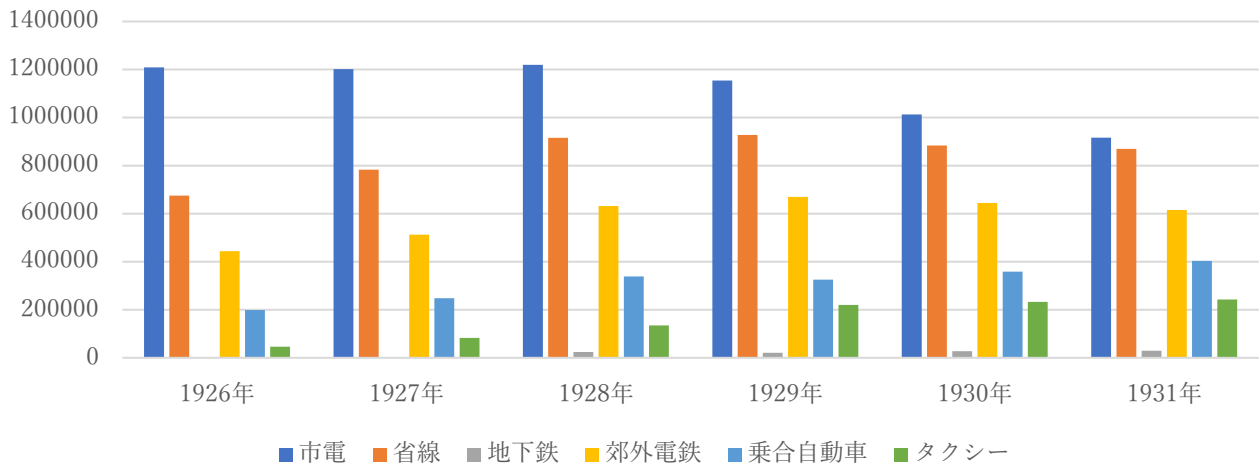
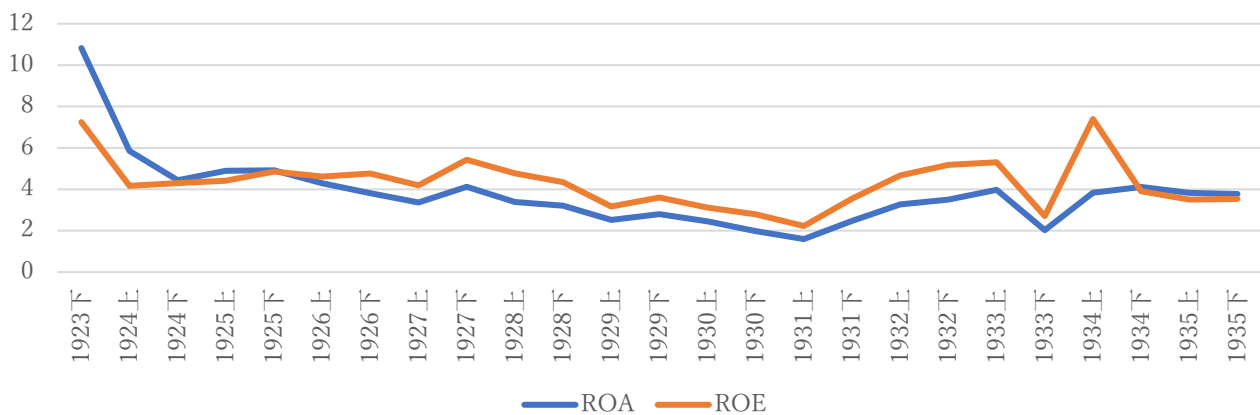


図4：東京乗合自動車の利益率



出典：(図1) 国勢調査 (図2) 東京市電気局『東京市都市交通統計資料』

(図3) 東京市公報「大東京市内に於けるタクシー業の考察(上)」、1933年5月13日付 (図4) 東京乗合自動車営業報告書