

その主たる原因としては(一)競争機關(省線電車、地下鐵、乗合自動車、及びタクシー)の進出、(二)人口の郊外移動と市電連絡の不完全、(三)不景氣の影響等を擧げ得る。就中競争機關の進出が最大の打撃を與へつゝあり、こゝに市電衰退の必然性を見得る。

市債費の加重
明治四十四年東京電氣鐵道株式會社經營の電車事業を買収し市營に移して以後電車事業に投下された資本金は總額二億三千六十七萬圓に達し、此の中借入資本は二億八百八十七萬圓であるが、之を得る爲に券面額にして二億二千四百九十三萬圓の市債を起し、内二千七百七十八萬圓を償還し、現在市債一億九千七百十五萬圓を残して居る。之が元利償還は昭和七年以降急に増加し、昭和六年以前は七百萬乃至九百五十萬圓なりしものが昭和七年には千二百萬圓、九年度豫算に於ては千六百萬圓となつてゐる。以上の公債の中外債によつたものが一億百二十一萬圓(外に供給事業の分千三百七十四萬圓計一億一千四百九十五萬圓)でその未償還額は尙ほ七千五百三十四萬圓餘ある。之が昭和六年秋の金再輸出禁止による圓價の暴落により元利の償還計畫に莫大なる負擔となつた。即ち本年度に於ては外債の爲に平價ならば元利合計で三百八十萬八千七百六十七圓のものが六百七十八萬八千三百三十九圓を要し、其の差額二百九十七萬九千五百七十二圓が新なる負擔となつて居る。

(A)借入資本	六二、六二〇、七四〇圓	第一次復興事業費	二一、九一八、七四四圓
電車事業買収費	一一、二〇〇、八七二圓	第二次復興事業費	二六、二四七、六四一圓
買収直後事業擴張費	六、四六〇、〇〇〇圓	合 計	二〇八、八七〇、三九七圓
第一次事業擴張費	八一、四二二、四〇〇圓		
第二次事業擴張費			
(B)自己資本		減積金充當	八、五四三、七五〇圓
補償金又は補助金	一、二二八、四七四圓	收益殘金充當	二、四九〇、九九一圓
準備積立金充當	九、五三六、九二七圓	累 計	二三〇、六七〇、五三九圓
合 計	二一、八〇〇、二四二圓		

ハ 空資産と切捨の困難

前述の如き多額の市債の増加並にその利子負擔の加重の反面に於て投下資本には莫大なる資本の九割がある。即ち東鐵買収權利金二千五百七十四萬一千圓及び道路杭築橋梁分擔金三千九百四十七萬八千圓、計六千五百二十一萬九千圓の空資産を含んで居り、尙ほ此外震災に依る約二千五百萬圓の損失あり、之を加れば九千四十一萬九千圓を算する。是等の投下資本も公債によつて賄はれたるものであり、従つて民間企業に於ける減資の如く切捨が不可能であり、又普通經濟への肩替りに現在の東京市の政治若くは經濟事情より見て急速に實現の見込はない。

備考 市電當局は公債肩替り案に就いて左の如き意見を發表してゐる。
「之は市電の立場から見ますれば「負擔半減で誠に結構な次第であります、一步退いて考へますと肩替りをしてしまつても東京市の市債たることに變りはないのであります、異なる處は結局に於て償還財源を乗車料収入に仰ぐか又は租税に求めるかといふ點に歸着するのであります。而して普通經濟に肩替りする結果之を租税に求むることになりますと市債九千萬圓の元利償還年額(期限二十箇年、年利四分五厘の均等償還)は六百九十餘萬圓となり、之を東京市一戸當りに致しまして約六圓の増税と相成ります。即ち現在一戸當負擔二十七圓餘に對して二割以上の増税となりますので、現下の諸情勢に鑑みまして實行は極めて困難であると思はれるのであります。」

ニ 經營費減少の困難

尙前の市電氣局長は肩替り案の作成が嗣して遂にその地位を去らねばならぬこととなつたものである。
經營費の主要部分は運輸費、維持費及び電力料であるが、後述するが如くその大半は人件費であり、従つて之が節約は社會問題、勞働問題と關係すべく、維持費即ち車輛修繕費、軌道修繕費等の節約は公共施設の本質に鑑み、又乗客吸收策より見るも許されざる處であり、電力料は經營費中比較的僅少部分を占むるに過ぎず。斯くの如き事情の下に於て市電の經營費は一般製造工業に於けるが如く、之が減縮によつて收入の減退に適應せしめることが困難である。