

## 『都市交通の趨勢』

西川由造 著

帝都高速度交通営団教習所 [刊]

1950年 B5判/242頁 図書番号 OC-0278

本書は、帝都高速度交通営団（以下、営団）職員の研修テキストである。著者は、営団運輸課職員主事であり「運輸総論」を担当した。明治期以後の都市の発達と、馬車や人力車から国有鉄道（略称：明治41年から院線、大正9年から省線、昭和24年から国鉄）、民間鉄道（地方鉄道）に至る都市交通の進展と戦後直後における鉄道運行の特質を論じる。

第一編「都市と交通」では、近代都市の都市交通の特質について述べる。都市の膨張に伴い外縁住宅地への都市交通の需要が大幅に高まり、既存のバスや路面電車などの輸送能力では賄いきれなくなる様子を、著者自ら作成した地図で活写する。一方で、都市交通は高速・多量輸送化しても、既存交通機関の需要は一挙には失われず「用途によって適して居る場合」に存続するという。

第二編「明治以後の東京交通史と都市の変化」では、明治期より終戦後までの鉄道史を概観し、主に東京の都市交通の変化を述べる。著者は、「東京が現在のような巨大都市になったのは何と云っても大正の震災」が原因とする。東京市内は壊滅的な震災被害を受けたが郡部の被害は相対的に少なく、避難民は郡部周辺に定住した。このため民間鉄道が急激に延伸したとする。さらに交通機関発達の時期を昭和（戦前）期とし、その変化の特徴を「省線の市内高架線完成と電化区間の延長」、「地下鉄の開通と延長」、「自動車の発達」と指摘する。中でも地下鉄開通は大きな転機だったとする。

東京の地下鉄の建設計画は、1903（明治36）年の東京市区改正条例で最初に定められ、1920（大正9）年の東京市区改正条例によって具体的な整備区間が示された。そして関東大震災を経た後、1927（昭和2）年に上野・浅草間に東洋初の地下鉄が開業した。一方、乗合自動車など道路運送機関の普及は路面電車との競合と交通混雑をもたらした。都市交通事業のあり方が問われた。

1940（昭和15）年、陸上交通事業調整法（1938年公布）に基づく交通事業調整委員会において、東京市およびその付近の鉄道、軌道、バスすべてを調整し統合する方針が決定された。地下鉄事業は、官公民共同出資による営団を設立させ、既成線および未成線を含めて事業を譲渡した。営団経営の目的を著者は、戦争目的のためではなく「公益の増進」を主眼にしたと述べる。

戦争期に突入すると、鉄道は旅客より戦時輸送を優先し、新設路線は一部区間に限られた。終戦後は復員者や食糧買出しのため旅客数が急増し、輸送力不足で未曾有の交通難を招いた。

第三編「現在の都市交通の状勢」では、東京の人口推計および鉄道、バス等交通機関の総交通量や輸送力からみた今後の都市交通を予測する。著者は、戦後の東京の住宅復興や人口増加から、交通量の「幾何級数的」増大を予測し「高速度」、「多量輸送」という観点から「建設費が高く」ても「施工の障害」が伴っても、なお地下鉄の優位性は否定できないと述べ、都市交通の緩和のために新線計画が急務とする。また、首都東京の交通問題を考えることは、わが国の文化発展にも寄与すると結ぶ。

（柳原裕彦・市政専門図書館司書主幹）