

『首都交通対策に関する意見』

東京市政調査会大都市交通問題研究会 [編]

1955年 B5判/28頁 図書番号 OBZ-1526

戦後の東京は、経済復興により中枢機能が都心部に集中し、人口のスプロール化が進んだ。郊外から都心への通勤者の増大にともない激増する交通需要への対応を大きな課題とした。

東京市政調査会は1954(昭和29)年11月に、学者14名からなる大都市交通問題研究会(委員長:蠟山政道)を設置して、東京の交通整備について調査研究し、翌年7月に『首都交通対策に関する意見』を公表した。

本書第1章では、1953年の東京50キロ圏の鉄道・軌道輸送人員は38億5000万人であり、戦前の1936年の3倍近くに増加しているが、輸送力は2倍に止まったままであるとしている。この急増した交通需要には、個別企業の力のみでは対処できないとする。

第2章では、首都交通難の原因を分析している。第1には戦後の東京圏の急激な人口増加と交通経路の偏在的集中、都心交通需要の増加を挙げている。第2には交通設備能力の不足、特に地下鉄道の建設が資金難により進まないことを指摘する。第3には交通に関する総合計画が欠如しているとする。交通網と都市計画が関連していないばかりか、1938年に制定された陸上交通事業調整法は地域における事業者の独占化を強めて、かえって統制ある運営を阻害している。第4には法制上およびその運用上の欠陥があるとする。鉄道国有法は、鉄道国有原則に対し地方交通は地方公共団体または私人の経営を認め、その敷設については免許主義をとっている。東京都は東京の交通に関し一企業者として出願しうる以外は、何の権限も与えられていない。その結果、首都交通に関する責任が不明確であるという。

第3章は、首都交通対策の基本方針を述べた後に、6項目の提案をしている。内閣直属の機関として首都交通企画庁(仮称)を設けて、その下に審議会を置くこと、東京駅を中心に50キロの範囲を広域交通圏として設定すること、国鉄山手線・都電・営団・私鉄・都バスなどを統合して公共企業体とすること、首都交通に関する特別立法の制定や既存法令を改廃すること、地下鉄路線計画を再検討し、規格と方式を統一して郊外と都内の接続直通を図ること、新線建設事業に低利融資や課税の減免措置を講じること、などである。

この意見が公表された2カ月後の1955年9月には、運輸省に都市交通審議会(会長:島田孝一早稲田大学教授)が設置され、翌年8月に『東京及びその周辺における都市交通に関する第一次答申』(図書番号 OBZ-1591)を公表した。

この答申では、地下高速鉄道計画として10路線が位置づけられ、郊外私鉄との直通運転を図ることなどが盛り込まれた。審議会委員には、東京市政調査会の大都市交通問題研究会委員長蠟山政道も名を連ねており、本書で示された意見が、少なからず影響を及ぼしたと言えよう。

なお、『大都市交通問題研究会会合記録 第一～七回』(7冊、図書番号 OBZ-1495)、『大都市交通問題研究会会合記録一蠟山委員長報告会』(図書番号 OBZ-1635)には、研究会活動の詳細や提言にあたって理想と現実の間で苦慮したことなどが記録されている。

(田村靖広・市政専門図書館司書課長)