

## 大都市交通の根本問題

特集  
2

角本良平

都市交通のなやみはいまや世界的な現象である。これはイデオロギーと無関係に存在するものであり、その解決には経済合理性と技術進歩の2つの柱を考えなければならない。そのなやみとは、通勤難と自動車交通の問題である。

通勤難の一番大きな理由は、都市への人口集中である。経済の進歩につれて、産業構造は農業から工業へ、そしてさらに第3次産業へと発展してきた。ところが、第3次産業は大都会でないと成立しにくいものである。これが大都市への人口集中をもたらす大きな原因となった。ここで江戸時代をふり返ってみると、現在とは大分様子がちがっていて、たとえば名古屋と金沢の人口はいずれも10万ぐらいで規模は同じだった。当時は農村経済を主体としたものであり、米作の反収も大きな相違はなかった。したがって、濃尾平野・加賀平野と名称の差異はあっても、同一の面積に同一の人口が住むことができた。すなわち、どこの都市も面積に応じた人口をもっていたといえる。しかし現在のように、大都市に有利な産業ができて、人口の配置が第2次、第3次産業に集中するようになると、伸びていくのは、大都市と地方の中心都市だけになってしまう。人口15万以下の都市は、普通の地方では減少しているのである。唯一の例外は、東京・横浜附近の中小都市で、東京・横浜のための住宅都市として伸びているが、これ自体は地方の中心的役割をはたしていない。

つぎは、都市に集中した人間がどこに住むかという問題である。今から半世紀前には、働く場所と住む場所がほぼ一致しており、遠距離からの通勤者はほとんどいなかった。奥井復太郎氏の回想によると、逗子から三田に通うとき、毎日定期券を駅員に見せる必要がなかった。定期券を使う人が非常に少なく、駅員が記憶していたからである。

しかし、現在では東京はどんどん膨張し、都心に事務所が増加するにつれて、住宅が追い出されていくようになった。生活環境が悪化したからであり、交通が便利になったからである。東京の台東区がその好例であるが、こうした傾向は世界的でもある。住民は通勤の可能な限り都心から出て行くということになる。こうして通勤難はますます激しくなり、自動車は混雑するようになるのである。

ここで、交通は都市発展にどのように役立ってきたか考えてみよう。まず重視されたのは都市の位置だった。横浜が港で発展したことからも明らかかなように、海に接することは交通上きわめて便利で都市発展の第一の条件である。6大都市は、京都を除いてみな海に面しているが、京都も昔は琵琶湖を経て北陸の農産物をいれるために水路を利用していた。つぎに、都市の内部では古くから運河を用いた。太田道灌の頃は皇居の大手門のあたりまで海だったが、家康はこれを埋めたてるとともに運河をつくった。当時の交通技術では、運搬は水に頼るほかになく、運河ができないところで馬を使う方法をとったのである。道路ももちろんあったが、馬車は使わなかったので、歩道と馬車道に分離している欧米と異なった構造になっていた。19世紀の末までこうした状態がつづき、やがて路面電車が市内に走るようになる。そして現在では高架鉄道・地下鉄道が郊外から都心部へ入っている。

こうして路面電車・郊外電車がつけられるたびに人々は住居を郊外へ移すようになった。したがって現在の交通難は、これらの電車が不足しているか、住宅の移り方が早すぎるかのどちらかに原因があるといえよう。

終戦直後は電力会社も国鉄もきわめて不安定であり、ともに国民の信頼はうすかったが、両者は20年後の今日なぜこれだけ信頼度に差がついたのだろうか。これには、鉄道の側に本質的な困難があったからである。

電力会社が発電所をつくる場合、大きなダムを1カ所つくれば、あとは街路の下に電線をはわせればそれでよい。水道やガスについても事情は同じであり、大きな土地を必要としない。ところが交通は都市のあらゆる部分にわたって大きな場所を要求する。電気・ガス・水道のように地面の下を通すとしても、その大きさが桁はずれにちがって、地下鉄の場合20メートル以上の幅が必要である。ここで自動車のことを念頭においてすべての人が満足する道路をつくると考えると、おそらく横浜の中心部は全部道路になるのではないかと思う。この例であきらかなように都市交通の経営の巧拙とか資金の問題もあるが、土地をたくさん必要とするということが、交通問題の解決できなかつた根本原因なのである。

交通と土地の関係をさらに考えてみよう。道路や鉄道をつけると土地の価格は上がるが、最近では鉄道計画の発表だけで地価が上がり、鉄道側が手も足も出ない状況である。したがって交通問題を解決するためには、都市内の土地を交通に充当する物理的計画とともに、地価の値上がりを防ぐとか交通のために土地を手に入れやすくする経済対策が必要である。ヨルダンでは、道路をつくる場合持主がまとめてもっている土地の25%を無償でとりあげることができることになっているが、こうした対策をもたなければ、図面の計画がいくらできても実行は不可能といってよい。

ところが、わが国の都市交通対策は、明治以来土地問題を逃げた対策だった。たとえば、土地を立

体的に使えばよいという発想から、地下鉄、高架の道路、地下駐車場をつくれという議論がある。その限りではもっともらしいが、地下鉄の場合でも地上権の問題が出てくるし、高架道路の場合は柱をたてねばならず、土地問題を回避できないのである。また、交通需要をなるべくなくすとか、分散させればよいという議論もある。たとえば、都心部にオフィスがあるから悪いのだ、オフィスの上に住宅をつくれば通勤難の問題はなくなるという考え方である。しかしこれだけ多数住宅をつくることは相当困難な上に、たとえ高層化しても大きな効果は生じない。現実には市民は都心部から逃げだしている。だから、かりに下駄ばき住宅をつくっても、へり方が少しなだらかなる程度だろう。第3に、衛星都市をつくって、工場と住宅を置けば通勤人口をへらすことができるという考え方である。できれば大変結構な案だが、衛星都市をつくること自体、土地問題で行きづまっています、大きな効果をあげることができない有様である。さらに、地域的に交通需要を分担して都心集中を避けようという考え方がある。都市計画家たちの主張する問屋・工場を都心部から避ける計画や、流通センター、副都心計画がこれである。これが大規模になると政府を東京から移転させるという考え方になるが、実際に政府移転となると、現行の土地制度では移転先の地価がとたんに上昇して、丸の内とかわからなくなってしまうだろう。それでは土地を買うことができない。以上の例であきらかなように、土地を逃げる政策は根本的な解決とはなりえないのである。

### 3———これからの都市交通対策

昭和30年代の大都市政策はどんなものであったかここでふり返ってみよう。実際に手をつけたのは

人口集中の抑制で、新産都市15が計画された。これは東京・横浜等の大都市への人口集中は困ると頭からきめてかかった考え方である。しかし、15カ所に一度に工場が新設したり、移転してくるとは考えられないので、2～3カ所以外は計画倒れになるのではないかと私は思う。新産都市の指定を受けると土地の値段が上るので、企業は指定のないところを選んで立地することも考えられる。すなわち工場の行かない都市になる恐れもあるのだ。人口集中を避ける対策としては、住宅をあまり建てさせない方法さえとられた。30年頃の首都圏整備委員会の考え方がそれである。東京23区から横浜にかけての既成市街地の周囲にグリーン・ベルトを設定して、グリーン・ベルト内の住宅増加をおさえようとするものである。そこには根本的な誤りがあった。というのは、住宅があるから人がふえるのではなく、仕事があるから人がふえるのである。肝心の職場の増加をおさえないのだから、市民を苦しめる計画といわれても仕方がないだろう。一番住宅に力を入れるべき段階でこうしたまちがった政策をとったことが、今日問題が悪化した原因である。

こうした対策は、都市発展の方向、大都市人口集中の必然性に反したものである。人口が大都市に集中する。都心部にオフィスができ、通勤者が集まる。——こうした事態は避けられないものであると、はっきり割切ると、積極的対策を実施できたのではないか。今までは残念ながら大都市が大きくなることを罪悪と考えていた。その根拠はこうである。都市が大きくなると、交通への投資も大きくなる。これは不経済だからオフィスは外へ出てもらいたいという考え方である。しかし、オフィスは集中しているから値打ちがあるのであって、分散しては役にたたない。その意味で、副都心ははたして育つだろうかとは疑問をもっている。丸ノ内～新宿間が地下鉄で15分で行けるとし

ても、丸ノ内に場所があるかぎり、だれが新宿にオフィスをつくるだろうか。東京をまねて各都市で副都心ブームがおきているが、東京より小さく副都心が育つはずがないと私は考える。

日本はヨーロッパとちがって、2000年来他民族の脅威を受けたことがない。これに対してヨーロッパは大昔より戦争のくり返しだった。だから都市をつくるということは、市民全体の防衛上必要だったのである。ヨーロッパの都市の城壁は市民を守るためにあった。ところが日本の城壁は領主を守るためのもので、市民はよそに逃げていたのである。こうした歴史的なちがいは今日でも生きている。パリやローマには、城壁のなかに記念すべきものがたくさんある。したがってそれらを保存するために、新しい業務地域を別の場所につくって副都心にしているのである。これに対して、日本は木造を主にした都市であり、保存すべきものもあまりない。それゆえ思いきって大改造できるはずなのに、ヨーロッパをまねて副都心をつくる計画をたてているが、発展する場所がなくなったときにはじめて新しい場所に移すと考える方が適当なのではないだろうか。

30年代のもう一つの欠陥は土地対策を行なわなかったことである。もし人口抑制策をとっていなかったら、もう少し土地問題の重要性に早く気づいたのではないか。あまりにも目先ばかりを考えた計画が多すぎたのではないかと思われる。本牧の埋立てで税収が多少ふえるだろうが、市民の受ける害を考えたのだろうか。東京駅八重洲口の前につくった地下商店街にしてもそうである。地下通路・地下駐車場を設けるためにつくったのだろうが、中心部に人が集まるのは困るといながらもまさに中心部につくるのはどういうことだろうか。それにでき上った通路はあまりにもせますぎて、どうにもならない。都市対策というものは、長い目でみて十分な余裕をもったものをつくっていか

ないといけないのではないか。

こうした失敗にもかかわらず、土地問題への認識は依然としてうすい。たとえば、住宅金融公庫制度は、市民よ勝手に土地をみつめてこい、建物の金は貸してやろうというものである。しかし、われわれの困っているのは、建築資金ではなくて土地なのだ。また、住宅を高層化さえすれば土地がなくても人が住めるという考え方もあるが、人が生活するのは建物の中だけではない。道路・公園・子供の遊び場等広い空地が必要なのだが、ほとんど忘れられている。また、日本の都市は低密度だから、外国のように高密度に住めばよいという主張をかなりの専門家もしているが、計算してみると、東京の中心部が一番高密度である。ただ一つの例外はニューヨークのマンハッタンである。パリはどことも石造の5～6階の建物があるような気がするが、これもかなり限定された話であって市域の一部にすぎない。

それではこれからの対策をどうすればよいか。私は、大都市が膨張することをすなおに認めることが第1だと考える。だいたい今までは日本の都市は小さすぎたのであって、ある程度の大きさになれば、オフィスもふえなくなるものである。最近のニューヨーク・ロンドンでは都心部の職場はあまり増加しなくなっている。したがって中心部で伸びずに、周辺でふえるようになる。

第2は、土地と交通対策の重要視である。都市発展のためには交通が必要であり、交通のためには広い土地がいる。したがって土地利用計画をたてて、土地をはじめから確保せねばならない。

第3に地価対策が必要である。需要が多いので価格が上っているのだから、供給をふやすことが、もっとも合理的である。しかし、土地については不可能である。人工土地といっても直ちに実行できないし、そのこと自身が可能となるためにも地価対策は必要である。埋立地といってもわずかな

ものだ。そこで、戦争中の統制と同じ考え方で、供給が限られているものを、多くの人に公平に分けることを考えなければならない。すなわち、住宅難の深刻な関東・関西の大都市の周辺だけでもこうした計画が必要である。

都市計画がうまくいった例として、よくストックホルムとロッテルダムがあげられる。ロッテルダムは戦争で徹底的に破壊されたが、市は戦災を受けた土地を全部買いとり、そこに理想的な都市をつくっている。またストックホルムは、19世紀末から市が土地を買いとる制度をつくり、かなりの部分が、現在市有地である。こうして、根本的に土地の問題を片づけておかないと、交通も住宅も職場の問題もすべてうまくいかないのである。

#### 4——自動車道路と駐車場

自動車交通については、従来から日本の道路政策が攻撃されてきたが、それでは道路計画がよければ混雑しないですむのであろうか。

日本の道路は城下町からの発生なので、路面電車を設置したときと戦災後に道を広げたぐらいで、元来歩行者しか予想していない小さいものである。これに対して、自動車は大きな土地をとるものだ。みんなが満足するだけ道路をふやすとビルが建たないくらいである。常識的な線で道路面積を考えると、都心部で40%＜マンハッタン部分で40%、丸ノ内地区で50%、千代田・中央区で20%＞、住宅地で20%＜世田ヶ谷・杉並区で10%＞程度になると思われる。これ以上にふえると、ビルからビルへの歩行が長くなりマイナスがでてくる。

自動車道路は、水の流れと同様で、細い道から広い道に続かないと困るし、駐車場も必要である。高速道路は速度を早めれば通過台数はへるが、平

面交差がなく安全であり、通行能力が大きい長所をもっている。しかし、これを都心部につくるかどうかは、駐車場ができるかどうかにかかっている。地価が高ければもちろんできない。都心部につくったアトランタやロスアンゼルスでは朝きわめて混雑するが、東京・大阪では本数が少いので出入口で結構さばけている。しかし、本数がふえると街路の動きがとれなくなる心配がある。

つぎに駐車場の問題である。日本では、新しいビルを建てたとき、駐車場を義務づけているが、これは賢明な方法ではない。道路がますます混雑するからである。35年以前の考え方では、道路が混雑するから駐車を義務づけるというものだった。しかし現在ではパーキングメーター撤去まで考えられている時代である。むしろ、特定の地区で駐車場がこれ以上ふえては困る、自動車の乗入れを制限すべきであるといった段階だが、政府は理解していないようである。これからの方向は自動車流入の抑制である。今日までのところ、都市の出入口で料金をとる案が良いようだ。有料の橋やトンネルでは付加料金を多くとり、その他の橋には特別料金を設定するやり方である。さらに、都心部に入ってきた自動車から駐車料金をとる方法もある。

#### 5——自動車のもつマイナス

自動車のマイナス面の筆頭は、鉄道より交通事故がはるかに多いことである。事故対策は自動車の発生とともに始まっているが、東京＜23区＞・ニューヨーク・ロンドンのいずれも、年間700～800人の死者を出していて、本質的に事故は避けられないものである。政府は、事故防止には力を入れているが、あと始末についてはあまり考えていないようである。最近やっと死者への損害賠償を

150万から300万へ上げようと議論されるようになった程度である。

私は、被害を受けた人が、その注意した程度に応じて国または市から賠償金がもらえ、加害者は国または市から相当の金額をとりたてられる制度をとるべきであると思う。国が道路をつくって自動車通行を認めている以上、国が責任者として処理すべきで、そうでないならば自動車は使うべきではない。

第2は排気ガス問題である。現在のところ全くの野放しで、外国では東京の交差点のようにひどい所はない。これと関連して電気自動車の製作が考えられているが、今のところ値段が高く、速度があまり出ないので、実験段階にとどまっている。第3に騒音である。鉄道は列車通行時だけにおきるが、道路の発生音は常時あり、しかも現在の技術では防止できない状況にある。

こうしたマイナスにかかわらず、自動車はふえていく。都市の規模が大きくなるにしたがって自動車の使える比率は小さくなるし、また中心部向けはとくに少い。ロンドン・ニューヨークの数字では、100人都心部に向けて入るとすれば、20~25人が乗用車ではいる計算になるが、これが現在の限界であろう。ともあれ、大都市では中心部向けに使えず、周辺部でかなり使われている。さらに都市間<100~200キロメートル>になると、圧倒的に多くなる。

日本は、ニューヨークより道路事情が悪いので、中心部向けは10%程度ぐらいだろう。15%以上は物理的・経済的にも不可能である。したがって今後は、予算を充分にかけて、道路幅を十分にとって、短かくてもよいから完璧な道路をつくってほしいものである。さらに道路配置と生活環境の調和も重要である。ブキャナン報告の成果を生かして、考え直すべきであろう。

## 6——公共交通手段の選択

交通手段を歴史的にたどると、乗合馬車から馬車鉄道・路面電車・電気鉄道・地下鉄・バスへと変ってきた。特殊なものとしては、サンフランシスコ・リスボンのケーブルカー、リスボンのエレベーターがあり、最近ではモノレールが登場する。いずれも、バスと鉄道、それにそれらの変型したものに限られている。

問題はこれらの交通手段の使いわけである。たとえば、路面電車をどうするかという問題がある。これには二つの立場があって、その一つは、道路が混雑するから路面電車ははずせという。これは自家用車族の議論であって、昔から通っていた電車に優先権があるのだからおかしいと思う。しかし、もし路面電車より安いものがでてきたら、市民の負担を最少限にする立場から、乗りかえるのが経済法則である。安いか高いかは交通量と電車の大きさによって判断すべきである。

ニューヨーク・パリ・ロンドンそれにアメリカの大都市は路面電車をはずす方向にあり、ヨーロッパ大陸では残す方向にある。とくにブラッセル・ロッテルダム・アムステルダム・フランクフルトでは将来も使う方針をとっている。いずれにしても、バスより輸送量が大きいし、都市規模からみて路面電車で大体やっていける、地下鉄を使うほど輸送量もなく、バスでは困るという考え方のところでは、路面電車を残している。

わが国の場合、30年頃から路面電車の利用者はふえず、平行して走っているバスに客が増加した。このため一般的に、35年頃よりバスの方が割安になったと思われる。そこで路面電車を残す議論が通用しなくなった。ところが、コストがこのように変化しているのに経営者は運賃面で考慮しないので、コストの高い路面電車の方が安い運賃をとるといふ妙なことになってしまった。市民は知ら

ないから安い運賃の路面電車を残せというが、社会全体がはずす方向にふみきるべきだと思う。このため少なくとも同一料金にするか、路面電車を高くしなければならない。また、路面電車を利用するのは貧乏人という議論も事実と反している。アメリカではバスも路面電車も定期が同額だったから、抵抗なく線路をはずせたのである。路面電車を残した場合の混雑解消策としては、混雑区間だけを地下に入れる方式がある。地下鉄の場合より浅くてすみ、駅もかんたんにつくることができる。

また、高い土地を買って高架とするよりも、地下鉄の方が常識的には安くなるはずだし、騒音も高架であると路面以上に出るので、地下鉄がよいとする意見もある。しかし地下鉄といってもいろいろ種類があり、一概に論ずることはできない。ただ、都市範囲が拡大するにつれて地下鉄の範囲が、サンフランシスコのようにひろがってゆく傾向はある。最近つくっているサンフランシスコの地下鉄は、たとえば横須賀線をつくって、品川・東京間は地下にするというようなものである。

つぎに電車の速度は距離が長くなるにつれて速くなる傾向がある。サンフランシスコは時速最高110キロメートルを予定しているし、今つくっているパリの地下鉄も100キロメートルの予定である。こうした速度が使われるようになっているのだから、東京のような大都市ならば、新幹線なみの速度を使ってみたらどうだろうか。湘南地方から丸ノ内へ新幹線の速度で乗り入れる時代が来てもよいと思う。最近まで都市交通の電車の速度はおそくて当然という考え方があったが、私鉄の特急が速くなった事実から都市交通全体の計画も再考慮せざるをえなくなったのである。

これに対して、バスは幹線の大きな輸送力としては使えない。しかし交通の網の目をつくる場合、バスが一番便利である。したがって今後は、地下

鉄を中心部からさらに延長して、そこからバスに乗客をひきつぐようにすべきである。中心部の渋谷にあればバスを集めるのは、すでに限界に来ているからである。高速鉄道とバスとの結合を具体的に考えてみる必要がある。

世界で一番バスを多く使っているのはロンドンだが、バスの利用者は年々減少している。これに対して日本ではバス乗客が増加しているが、これは統計上そうなるのであって、実は人口が郊外にふえ、バス利用者になるからで、既成市街地はだんだんへらざるをえないだろう。こうした現象と道路混雑を考えあわせて、都市交通は鉄道を幹に、バスを枝に使うという考え方に徹底すべきである。

## 7———都市交通はなぜ苦しいか

さて、大都市の交通局は赤字である。電信電話事業が成立ち、電力事業が儲かっているのに、なぜ都市交通だけは経営難になやまなければならないのか。

第1に、需要がへるとサービスが悪くなる、そこで値段を上げると需要はへるといふ悪循環におちいることである。現在の路面電車がこれで、防ぐ方法としては線路をはずよりほかはない。

第2に、需要が増大しているのに赤字がたまる。そこで企業としては、価格のきめ方に問題があるのではないかという疑問にぶつかる場合がある。公営バスがこうした傾向にあり、民間の郊外バスも同様な現象がおこっている。これはバス運賃を10年間も固定しているところに原因がある。公共料金だからという理由で値上げしてはならないという意見はもはや通用しない。もしただにするとか安くするとかいうならば、だれかが税を負担しなくてはならない。

第3に、乗客は全体として増加しているが、ラッ

シュのときだけふえて、その他のときはへっている場合である。この場合、ラッシュのとき以外車両は遊んでいるのだから、赤字になるのもやむをえない。そこで、少しでもコストを安くするための時差出勤が意味をもってくる。今までは混雑緩和のために時差出勤が提唱されたのだが、交通のための社会全体の経費を最低にするためにも必要なのだ。しかし、それが実行できないので運賃値上げの形になる。

第4に、地下鉄建設のように多額の建設費を要するとき、その費用全体を回収するだけの運賃にすると、きわめて高くなり、安くきめると赤字になることである。この点は、100万都市の方が1,000万都市よりはるかに困難な立場にたたざるをえない。

こうした費用を、だれが負担したらよいのだろうか。

### 8——— 経営難の打開策

第1は、割引の問題である。定期の客の運賃が定期外の客の半分以下ということが公平な負担かどうか考えてみよう。銀座線が開通した昭和の初期は、定期客はきわめて少なかった。この時期は、少しでも安定した客がくれば、コストは同じだから収入がふえたのである。また、大正時代までは電車に乗って通う人は低所得の労働者だったから、社会政策的に定期割引をしたという考え方もある。しかし最近では、地下鉄建設は普通客のためではなく、通勤者のためである。となると、主たる目的の60~70%をしめる定期客に割引きするのはおかしい。割引きの性格はそんなものでないはずである。

国鉄の法律は、定期運賃は普通運賃の5割より安くしなければならぬことになっているが、このこと自体合理的な根拠があるかどうか疑問である。

かりに今新しい鉄道に新しい運賃をきめるとしたら、ニューヨークの地下鉄なみに割引きなしか、あるいは回数券程度でいいのではないだろうか。定期や回数券が安いのは、①出札の手間がはぶける、②前払いなので少しは利息分がある、③定期の場合、その日数をフルに使わないから割引くという説明がなされている。しかし、これらをつみ重ねても1割か1割5分の割引きしか説明できないし、この程度にとどめるべきではないだろうか。普通運賃については、乗用車との競争を考えると、客が乗用車にうつる時代が5~6年先に来るだろう。

第2は、独立採算の問題である。これまで独立採算を主張していたのは、イギリスと日本だった。ところが、41年からロンドンの地下鉄は補助政策を受けるようになった。しかし、地下鉄の乗客に一般税金をつぎこむ必要があるかどうかはよく考えてみなくてはならないことである。乗客層がとくに貧しいか、道路とくらべて安上りですむかのどちらかしか、補助する理由はない。かりに道路をつくるより安上りだとなると、自家用車族に特別税をかけて、その税収から地下鉄に補助する方が合理的だと思われる。

第3に建設費の負担の問題がある。東京もロンドンも借入金でやっていて、その利息は運賃で払うことになっていた。しかし最近では、そのほかの都市では、国または市から建設費を出す方法がとられている。ほかに出す方法はないのだろうか。サンフランシスコの地下鉄は、路線が通るcounty単位に固定資産税の税率をふやして、その税収入で建設費の大部分をまかなう政策をとっている。これは、地下鉄ができる土地価が上がるという考え方が背後にあるからだ。私は、たとえば南多摩のニュータウンや田園都市をつくる場合、土地の値上り分から鉄道の建設費を出させるやり方をとるべきだと考える。



さらに経営主体をどうするかという問題がある。建設費を国や市が出すということになると、私鉄に経営させて補助金を出すのはどうかという問題もでてくる。私企業に対して補助する制度は、海運に対する利子補給制度のように例がないわけではない。が、都市交通の立場から純粹の私企業への補助する例は少なくなっている。かえって赤字経営が多くなってからは、私企業を公企業におきかえる実例があるのである。

しかし、市の直接経営には私は反対である。直接経営は、まだ民間に十分な資本力のなかった時代の考え方だった。だが、今は情勢もちがっている。公共事業といっても、電力を市は扱っていない。むしろ市は、企業として成立たない性質のものについて行なうべきである。その意味で、企業として行なうものは、市よりもっと能率的な組織でやらねばならない。また、一般行政と交通行政は労働条件も異なり、市の一般の人事交流で、交通の責任者をきめることは望ましいものではない。責任者は長年の経験が必要である。したがって、パブリックな組織で、市から独立した組織がよいと思われる。

つぎに単数か複数かの問題である。私は、そのために固定設備がたくさん必要な場合、競争は成立ちにくい、そうでない場合はよいサービスが提供されると考える。たとえば地下鉄をA・B 2社で2本並べるのは困難だが、国がつくった道路を走るバスの場合、バス会社は特別の固定設備を要さないから競争させるべきである。こうした議論が東京について一番多くなされるが、鉄道についても、現在の私鉄は方面別に分れているから、一つにまとめても実益はない。重複した設備を排除できるときに、はじめて一元化の意味があるのである。

これから都市をつくり、そのなかで交通を考えていくとした場合、まず頭におくことは電車や自動車のためではなく人間のためであるということである。人間を忘れていると、道路だけに目がくらむ誤まりをおかす。このため都市づくりは、①安全で健康な生活ができる、②仕事の能率がよいという基準をたてねばならない。

住宅と職場と交通は土地を必要とする大きな要素で、これで9割以上の土地がいる。これらをうまく配置するために、これからは一体的に考えなければならない。また、わが国の大都市は高密度に人が住み、空気の汚染がひどいから、自動車交通をどれだけとりいれるかを十分考えなくてはならないだろう。さらに既成市街地の改造の方法についても、工夫する必要があるだろう。住宅不足のまま改造しようとしても抵抗が多くてできるものではない。むしろ、新市街地か新住宅都市をつくらせて住宅の供給を十分にした上で、既成市街地の地価をおちつかせ、それから改造をはじめべきである。

最後に土地対策である。土地は現在の利用状態に応じて地価はきまっているが、その値段で買収できるように、土地収用法を改正しなくてはいけないし、改正されることを私は期待している。そして、こうした法律が強化されて、住宅公団や市のもつ土地がしだいにふえて住宅難が解決されるということをあわせて考えながら、交通対策を講じてほしいと思うものである。

<国鉄監査委員会委員>