

都市交通政策はいかにあるべきか

村 岡 健 一 郎

① 人口の都市集中と交通

現代の日本では人口の都市集中の速度がきわめて急である。この現象はなにも今始まったことではないが、そのテンポが昔と異なるのである。その結果、東京の人口は1千万人に達し、なお年に20万人以上の人口増があるという事実になって現われてきている上に、実際には首都圏全体に、年間60万人の転入者があるともいわれるほどである。この調子では、東京周辺に2千万人の人口を擁するようになるのは時日の問題であろう。他方、山形県などはこのままの勢で人口減少が続くと、80年後には人口ゼロになる計算だという。

こうした人口の都市、特に巨大都市集中は世界の傾向で、人口学者のうちには、20世紀末には世界の人口の9割までが、都市及びその周辺に住むであろうという人もある。結局集まるべくして集まる現代の必然性、いかえれば現代文明の姿なのだともいえるのである。巨大都市は人間のルツボと化して、お互に困る困るといいながら、逃げ出す人は稀である。その魅力はなんであろうか。かつての都市集中は、地方の貧困から逃避する人達が主勢力をなしていた。すなわち、地方からいえば「口減らし」、都市からいえば「若年もしくは下層労働者の確保」が主であり、他には文化学問の機会、立身出世の可能性等、可能性の魅力が誘因となっていたぐらいのものであった。しかし、現在の巨大都市に集中する人口の誘因は、さほど単純なものではないようである。因習、伝統等の歴史や、家、近隣、義理人情等の地域性、季節に支配される自然等からの解放を求めるようになった現代の地方人が、大都市に満足を求めるようになったという点が解明されつつある。

こうした傾向の原因には、マスコミの異常な発達がある。ほとんどすべてが都会的な内容を持ち、地方性のあるものは成り立たず、全く画一的な、悪くいえばアテガイブチ的にコミュニケートをされている点では、むしろアメリカ以上であろう。これら注入される意識と現実との落差が、都会へ追いやるともいえよう。加えて教育程度の向上と、機械化による労働の軽減化よりもたらされるこの都市集中は、今後も、衰えることは一寸考えられない。都市は、人口が多いということで成立つ販売業やサービス業の繁栄を招来するから、そうした面の人の需要と供給の堂々めぐりを、演じて果てることがない。

したがって、集中する人口のために、都市が困っていることは事実であるが、これをもって、直ちに過大都市の悪ときめつけることは、自然に反する。しかし、このふくれ上がる人口の圧力の下に、大都市は苦悩していることも確かである。目下の水道問題ばかり、河川の悪臭ばかりで、交通問題もその犠牲者として現われてきていることに、間違いないのである。

巨大な都市人口は、そのねぐらを求めて、広域的に都市を拡大していく。地価の異常な高騰が、それに拍車をかけて、行政的市域を越えて都市化される。川崎市の人口増加率全国一、横浜市のそれは六大都市一であるのは、東京の押し出し人口によることは明瞭である。こうした人口の圧力が、一方には自動車交通難、他方には通勤難（時間と混雑）となって現われていることに、注目することが肝要である。従来の交通政策は、ともかくより多く運ぶことに限られていた感があるが、より運ばなくてすむかということを研究する必要もある。現在はそういう段階に来ており、交通革命時代を招来しつつあるともいえよう。

② これからの交通政策

「交通戦争」という言葉が、少しも誇張でなく受取れる現在では、大都市交通は、非常時体制をとって整備されなければならない。運賃制度、経済理論、交通規制、道路建設、交通網計画等が、平時的感覚では乗り切れないのである。それは何か、以下明らかにするが、一言でいえば、都市の発展を誘導する型の交通網を建設することなのである。

関東の私鉄は、宿場のような既成の拠点をつなぐものから、大震災後急激に、地域開発型に発達した。しかし残念なことに、昭和10年頃にその発達が止り、急速な人口集中が始まってからは、人口追従型になり下ってしまった。この種の鉄道が、いかに都市の均質的成長に寄与するかは、東京近郊の各私鉄の沿線を見れば明らかである。ところが人口に追従して、今さら「中央線を複々線にすべし」などといっている現状では、その路線をいかに増強したところで、ヒトデ型の都市発達を促すだけで、平均な都市開発は行なわれない。

東京を例にとれば、比較的網の目の細かい東急のテリトリーは、大体大森から世田ヶ谷まで均質に開発されたのに対し、中央線1線にたよりすぎた杉並以西では、遠く、国立・立川まで細くクサビ状に開発されたのみで、ほぼ平行する京王線、小田急線、西武線との間にも、まだ田園地域を残しているのである。こうした現状から生ずる通勤難も、もっと計画的な先行型鉄道網を建設していたならば、救われていた筈であった。結局、市域に計画性をもって、人口に先行する路線網を設けることが、都市のためにも、住民のためにも

良いことであって、運ばない努力というものここに存するわけである。

都市域の有効使用ということの推進力となるものは、何といても交通手段だから、今はこの飛躍の充実が要求されている。新しい交通網、新しい道路網が大幅に必要な時である。こうした政策を取らない都市は、必らず近い将来に悔を残すといえよう。

③ 鉄道と自動車

前章では、先行型交通手段整備の必要性を、鉄道を例にとつてのべたが、主たる交通手段のうちに占める自動車の役割はきわめて大である。“door to door”といういかなる Transit Systemも行ないえない利点を有する。交通学者の中には交通機関にはライフサイクルなるものがあり、やがて鉄道は自動車に席をゆずるとの素朴な論を展開し、それが信じられた時代もあった。

貨物輸送を例にとれば、工場→自動車→発駅→操車場→着駅→自動車→消費者といった、複雑な経路と手間と時間を食う鉄道輸送よりも、工場→自動車→消費者という単純でスピードアップされた自動車輸送の方が優れていること万々である。まして、大型化により積載トン数に大差なければ、誰でも後者をとるであろう。旅客輸送では、運転ができさえすれば、人をわずらわさずにすみ、まして、時間や切符購入の手間もなく目的地に直行できる便利さは、一度味わえばやめられない魅力のあることも事実である。であるから、この自動車の活用のために道路を整備することの必要性は、声を大にして叫んでも、叫び切れないものがあり、とくに日本の道路については、早急な整備が望まれる。

しかし、これを大都市内だけに限って考えると、いかに道路を拡張しても、集散する人口を総て自動車で輸送することは、物理的に不可能である。自動車と鉄軌道やバスなどとは、占有道路面積当りの輸送効率が桁違いであるから、このべらぼうに人の多い大都市内では、自動車の便利さは減殺されてしまうのである。その上に、自動車にたよることは、市内を荒廃させることも判明した。市内にはフリーウェイがくもの巣のごとく張りめぐらされ、各所にインターチェンジがあり、事業所には大きな駐車場が附属している都市像を考えると、都市活動や憩いの場はどこへ設けたらよいのか。恐らく、車のための施設の片隅に、氣息奄奄としか存在できないであろう。都市機能を営むための道具のためにスペースを取られて、都市機能そのものを果せなくなる皮肉な姿しか浮んでこない。広い道路には、都市を榮えさす要素はないのである。

鉄道の市街造力力は前述のとおりで、大都市地域の形成もすべてが鉄道のもたらしたものであって、都市内における鉄道（大量輸送機関）の優位性は決定的といってもよい。この姿からいえば、今後は大都市周辺の住宅地と、都心を中心とする人の交通は交通機関網により、物の交通や経済圏の構成は、道路網によることが肝要であろう。

④ 鉄道網のできない理由

都市の形成には、道路より鉄道が優先すべきであるのに、現実には一向にできない理由は何か。都市鉄道では、東京・大阪・名古屋の地下鉄と根岸線のみなのに対し、道路は各地に有料道路、都市にはフリーウェイありで多彩をきわめ、一方普通の道路も着々整備されつつあり、道路ブームの感がある。フリーウェイは、丁度複線の鉄道の倍の広さを要し、都心地に作るから用地費その他で莫大な費用がかかる。それでも、道路交通難を救うため断固建設された。

こんな状態なのに、あの殺人的混雑で有名な中央線ですら、他にもう一本引こうとせず、「二階建にしたらどうか」などとみみっちいことをいっている。これは歴史的に、道路はお上が只で住民に使用させるのが当然で、鉄道は利用者から金を取る商売だとの思想があるからである。道路は少しでも金を取れば大もうけで、鉄道は充分に取支償わなければやれないといったわけである。

従来の都市計画は、道路網を作ることで能事了れり、とした感があつたことは否めないであろう。道路は為政者の責任で作るが、鉄道は企業者まかせというのでは片手落ちである。これからは道路網にせよ、鉄道網にせよ、人口追従主義をやめて、人口誘導・地域開発主義に立って、交通が都市をリードしなければならない。

都市の発展傾向のゆがみを正すことは、鉄道等の交通機関にまつところがきわめて大きい。為政者はこうした鉄道の一面に強く注目すべきである。下水・水道等がビルに張りめぐらされているパイプラインなら、道路は廊下・階段であり、鉄道はエレベーターである。エレベーターなら家賃のうちに含めて、家主が運営すべきは当然である。このように、基本的構成要素であるものをなまじ企業として見るから性格が不明瞭になるのである。

一方、道路建設が都市に還元する利益よりも、鉄道建設による利益の方がよほど大きい。第1に、市街地造成力が強いから、人口の計画的配置ができる。第2に、地価の上昇度合が大きいから、固定資産税としてハネ返ってくる。第3に、運賃を取るから、維持管理費はすべて持ち出しという、後々まで費用のかかる度合が少ない。結局道路の悲劇は、人々の頭の中にあるともいえるのである。

⑤ 交通機関の非採算性

このように、企業性を脱却する必要がある鉄道その他の大量輸送機関は、現実に赤字で苦しんでいるか、あるいは多少黒字でも新線建設の余力は全くない。現段階では、健全財政であるに越したことはないと思われ勝ちであるので、この点を少し検討してみよう。

まず、交通は手段であつて目的ではないから、広告や販売努力によって乗客増を計ることは不可能に近い。いかにサービスにこれ努めたところで、用事のある人しか乗ってくれない

とくに都市の交通機関では、いかに客の少ない時間であるからといっても、30分に1本や1時間に1本というわけにもいかず、過剰サービスを余儀なくされる面もある。

第2に、運賃そのものが不合理である。現に大都市のバス料金が、値上げ申請後（それも12年来初めての値上げにもかかわらず）2年間もストップさせられている。このように政府が認可権をもって、個々の企業の事情を主張することができないようになっている。戦前の物価と対比してみよう。ハガキ1銭5厘→5倍(333倍)→10銭→30円(300倍), もり, かけ7銭→50円(714倍), 銭湯7銭→23円(328倍)であるのに、市電は7銭→15円(214倍), バスは10銭→15円(150倍)とまるで値上り率がちがう。国鉄でも最低区間10銭→10円と100倍にしかなっていない。

このようなことは、経費は一般物価なみにかかるのだから、不合理といわずして何であろう。政府は諸物価を直接抑制する手を持たないので、許認可権をもつ公共料金を抑えることで政策的抑制を押しつけている。このようなことは、選挙につながっている政府である限り伴う弊害であるともいえるだろう。米・英では、このようなことに困った経験もっているので、現在ではこの種の料金の査定には、行政府から独立した委員会や、一種の行政裁判所に委ねているが、これはよい制度といえよう。日本でも運賃決定の原則は、収支償ってしかも余分の利得のないことであるはずだが、この *just and reasonable fare* の原則を、政府自らが破っているのである。

第3には、運輸事業は本質的にサービス業であって、人手がかかり生産性の向上が難しいのである。通常ならば、生産量の増大に伴って原価は下る、すなわち大量生産効果が期待できるのだが、それができない所が弱いのである。ラッシュ時にはあれほど混むのだから、乗客一人当りの単価は安くなると考えられ勝ちだが、実際にはラッシュ時のために、目に見えないところでいかに人手と資本を要しており、かつそれが閑散時に遊休しているのかは、計り知れないものがある。

また、運輸事業の従業員の賃金が高いとよくいわれる。これは、あらゆる職業の人より早く出勤し、あるいは最も遅くまで勤務する特殊でしかも神経を使う職業であるから、当然ともいえるのだが、実は年功序列型賃金体系に問題があるのである。これは何も運輸事業自身の責任ではないが、とくに運輸事業では今日教習所を出たての新米乗務員でも、30年勤続のベテランでも、ある距離車を運び、ある数のお客をさばくことになんら変りはない。すなわち、完全な同一生産性である訳である。これに対して、給与は数倍の開きがつきまとい、不合理が明確に現われているのである。

この非採算性の問題はあげればきりのない問題だが、要は企業努力では、上述の理想を到底実現出来ないことを了解されればよいので、この点からも、交通機関は転換期に立ちかかっているともしえるのである。

⑥ 経営と建設の分離

都市のためには、先行開発型の路線の建設が望まれるが、「企業としてはそれどころではない」といった現状を打破することこそ、冒頭にいうところの革命期の交通政策を実行する鍵となる。それには、少なくとも建設と経営の分離が必要である。

拠点と拠点を、あるいは、人が集まる点と住宅地を結ぶだけの時代は過ぎた。鉄道を引いて沿線を開発し、自己のテリトリーを作って独占的エリアを作り上げようとする考え方も古い。今は都市が自身をどう能率的にし、住み良く安全な都市に再生させるかということのために、交通機関を整備しなければならぬ現状である。

都市形成の基本的施設なのだから、必要なものとしてともかく建設せねばならない。とすれば、一般の税金でまかなっても少しもおかしくはない。先にあげたような、数々の利点をもつ交通機関網の整備についてさらにに税を増徴したとて、市民のエンサ的になることはないであろう。目的と利益をよくPRせねばならぬことはもちろんであるが、直接利便をうけるものから目的税的のものを取るとか、市債を引受けさせるとか、色々と考えられる。ことに首都圏のような最重要な地域内では、国家のバックアップがあって然るべきだと思う。具体的には建設費の一部援助や、利子補給の途が講ぜられるべきである。

⑦ 都市交通の統合が先決となる

以上のことは、いうに易く行なうは難い。その前提として最も根本的なものに、交通企業体の統合問題がある。高速鉄道、路面電車、バス等の交通網の合理的設定も、その建設、改廃にしても、利害錯綜した公私企業体の乱立状態では思うようにはいかない。まして莫大な建設資金の調達や、目的税の援用、公費の補給の問題は、個々では手のつけようがなく、一つの近代的経営主体が確立されて、その責任と信用とによらざるをえない。

都市交通機関は、各都市ともが当初は私企業の分立から発達したが、漸次統合されて現在の姿になった。地域的独占が都市交通の本質なのである。ここでは、分立競争が能率向上の決め手にならず、かえって資本・労力の浪費となっている。たとえば、バスの1停留場に公私入り乱れて何本もの標識が立っており、ひどいところでは各業者によって、停留場の名称を異にしているものさえある。こんなことは利用者にとって何の益もないのである。そこで統一的、一元的経営主体が確立されたとするならば、その利益は合理的な都市計画が可能になるし、また新線の建設につき、資金・技術を総合し、合理的・重点的に順位をつけて遂行することもできるし、さらに運賃とサービスの均質化によって、都市の同心円の等質発展を可能にする等があり、まずこれが新交通政策遂行の前提となる。

結論としては、都市交通機関の一元化を計り、その上に一般財源を導入して、都市計画的な新線整備をすることが、都市にとって重要事であるということになる。

⑨ 横浜市の場合—その特質

ひと口に百万都市などと称して、大都市を一括して考えることは誤りである。もともと横浜は国家の要求によって生れた人工都市であって、自然発生的都市とはことなり、自ら局地的中心地たりえない宿命をもっている。すなわち、丘陵地が多く、平地は各河川に沿ったクサビ状の土地しかない。したがって農業的要素がいつまでも残っている。

産業の面では、京浜工業地帯の有力な構成メンバーであるけれども、地元につながりは少ない。港湾は何といても表看板だが、これによって生活する市民はそう多くない。極言すれば、中心部（シビックセンター）の力はきわめて弱く、郊外住宅地といえるものも持たず、雑然たる市街地と、それに続く広大な農山的区域から構成され、その農山部が東京人口の押出しによる、無計画に蚕食されている都市といえそうである。（詳しくは、「みなど」第14巻第62号所載の拙稿参照）

この東京の経済力に起因する人口増加の勢いはまことにすさまじく、横浜市の人口増加率を6大都市中1位に押し上げている。元来東京の人間は、東京都と名の付く所でないとお気に召さぬらしく、もっぱら中央線沿線に伸びていったが、最近はそうもいってられぬとみえて、都境を越えて進出し始めた。この圧力下に、独自の経済力をもたぬ都市はたちまち圧倒されてしまう。埼玉県浦和などはその好例で、県庁があることを除いては、全く東京都浦和区といってもよくなってしまった。

厚生省人口問題研究所の試算によれば、横浜市は昭和50年に300万人以上の人口を持つことになるという。まさに倍増で、このうちの $\frac{1}{2}$ は、横浜自体の響影下にあると仮定しても、なお100万人の東京通勤者が増すこととなる。横浜市の将来は、このおどろくべき東京人口の圧力をいかに手際よくさばき、逆に横浜市の幸になるような方向にもっていくかにかかっているといっても過言ではないだろう。

⑩ 東京の押出人口の配置

戸塚あたりに住宅公団で団地を作ると、約90%は東京への通勤者で占められるという。その公団にしたところで、新たに交通機関を設けてまで土地開発は行なっていない。まして土地業者や個人的進出者は、既存交通機関の勢力範囲にしか集らないのは当然である。

元来、横浜市は海辺のほかは谷間にヒトデ状に発達した都市だが、この傾向を放置しておけば、それがますます甚だしくなるだけで、丘陵地はいつまでも開発されない。これでは、東京都区部の $\frac{1}{2}$ もあろうという広い面積が泣くというものである。横浜の丘陵地は、大半が50m以下であるから、これを住宅地化することは大して困難ではないはずである。ただ自然に放置しておけば易きにつくのが人情だから、低地にばかり集るのである。

東急が市の最北部に新線を設け、将来は地下鉄に乗入れて、都心と直結するという。それに附随して、人口30万人を収容する丘陵地の開発を着々進めている。そのうち横浜市場

分には20万人位収容の予定だというが、話半分としても大変である。立派に市になりうる人口ではないか。現在同地域は鉄道建設、道路（国道東京沼津線）建設と宅地造成が重なり合い、まさに土木工事のオンパレードで目を見はらせる活況を呈している。この部分は中心部から遠く、人ごとのような気がする人が多いようだが、莫大な人口増に対処するには、こうしたやり方より外にないのである。このような大仕事を一企業たる（といってもコンツェルンだが）東急がやっている。ただ手をこまねいている公共団体に比べて、学校・病院・スーパーマーケットその他の都市施設を配置して、交通網はもちろん、ほとんど他の御厄介になることなく、都市建設を行っているのは、全く皮肉な現象である。

しかし考えてみれば、市は本来鉄道屋である東急以上の総合都市メーカーである。電気ガス・電話を除くすべての部門にわたる都市施設の専門家によって構成されているのが市ではないか。今後は市自身がこのような大規模な宅地造成に乗り出さなければならなくなっているし、またやるべきである。その時初めて市域の総合的・均質の開発が可能となるのである。

ただここに、それでは横浜は市をあげて東京のベッドタウンを造成し、東京にサービスこれ努めよというのか、との反論が必ずあろう。筆者は残念ながら、然らざるをえないのではないかと答えない。放置しておいてもくるものはくる。パラパラと無秩序に貼り付いて市の欠点を拡大するよりもよいではないか。その上長い目でみれば、ベッドタウン化即貧困化とはならない。要はいかなる質の市民であるかによる。世田ヶ谷区、杉並区などは都内のベッド区だが、富裕区であり、三鷹市、武蔵野市も典型的なベッドタウンだが貧困市とはいえない。極端な例では芦屋市のごとき富裕市もあるのである。

⑩ 横浜市の鉄道網の再編成

従来横浜市の高速鉄道網は市中心部を指向した放射線で形成されている。地形に制約されて河川沿いの低地を選んではいるが、よく発達しているといってよい。そのすべては横浜駅に集中して四方に平均に配置されており、大都市中にかくも完全な形で放射線網もっている都市はなく、この点に関する限り追加の必要はない。

今後追加すべきものは、大人口を受け入れるべく造る大住宅地を既存鉄道に拘束されずに計画的に配置するための通勤路線と、一方にはこれら東京指向のためではなく、それらに居住する人を横浜の中心部（もっと整備されるものとして）に指向させる横浜自体の向上した経済能力を支えるための路線が考えられる。結局都市そのものを決定するための先行型・人口誘導型鉄道でなければならない。序論で長々と人口の圧力とこの型の鉄道の必要性を強調したネライは実はここにあったのである。

この考え方によるロケーションがまた難しい。当初に述べた市の特質から、大阪のようにほとんど全市人家連担ともなりえなければ、名古屋のように平地で同心円的に伸びてい

ける都市でもない。そのうえ隣の東京という世界一の怪物ににらまれているのであるから計画を立てにくいのである。

市の長期計画には、それらをどうさばくかという理想像は打ち立てられていない。道路計画にしても放射環状線に重点を置いた非現実的なものになっている。決して横浜は小型東京たりえないのである。さらに決定されたその道路計画にしても今のテンポでは完成するのに数百年を要するといわれているほど財政力は乏しいのである。したがって理屈は判っておってもいざロケーションとなると、将来見通しが確立されていないから人によりオレはこう思うといったしまえばそれまでとなる要素が多い。そこで一応職掌柄われわれが多少勉強し、妥当と考えているところをあげてみよう。

先づ環状線は必要ない。元環状線はシビックセンターの勢力が盛んで、外延部にサブセンター（必ずしも厳密な意味でなく盛り場的なものでも）を必要とするに至るような都市のためのものである。それとて相当長期間一切の放射線を受け止めてしまう万里の長城とするほどの規制をして、初めて成立つものであることは東京の例が証明している。横浜のようにサブセンターの成立する要素に乏しく、すでに放射線がすべて中心まで入っている都市には成立しないのである。そこで既存鉄道をぬっていく線にならざるをえない。

まず鶴見と港北を考えると不思議とこの両区は現在縁が薄い、鶴見区の大きな昼間人口の一部はやがて近在の住工混在地域から逃げ出して通勤者となるであろうし、港北は地理的な関係から東京人口の定着は必然である。そこでこの両区を結びかつ田園都市線・東横線・京浜東北線と連絡し、南北の流通をよくするとともに東京指向性をも持たせ、沿線の積極的開発を計る。

次にその途中駒岡あたりから新横浜駅、横浜駅を結び、これら開発地域をセンターに吸引する。ただし新横浜駅周辺が吸引力をもつ地域になるかどうかについては疑問はあるが、さらにそれを関内・関外を経由して上大岡まで延ばし、旧市内と郊外との一体化を計ると共に、一部市街地鉄道の役割を受持たせる。上大岡からは、戸塚区まで延長する。南、戸塚区は東京からの距離が遠いにも拘らず、自然発展的要素がすこぶる濃い。東海道線の速さによる“time-cost distance”が有利に働いているのである。事実戸塚から中田地区までなどはバスで運び切れぬと担当会社が悲鳴をあげているほどである。そこで終点を戸塚区の長後寄り市境附近とし、南、戸塚の自然開発の勢を計画的開発に転換させることを策す。

一方大体路面電車のサービスエリアである中心部については、別途に市街地高速鉄道が必要になるが、これについては次にのべる。

① 路面交通網の将来

自動車が激増して路面がこむからといって路面電車をじゃまもの扱いすることは当らない。何といっても輸送効率からいえば、自動車は大量輸送機関の比ではないから、狭い道路であればあるほど路面電車やバスなどが有効なわけで、電車の方がバスより安全なだけ

取りえがあるともいえる。

しかし一面経済性からいえば、電車はバスより輸送原価が高い。乗客を輸送する能力はバスの大型化により大差なくなってきているから、バス化が社会的に利益であるとはいえるのである。結局一長一短があって決してその価値は薄れたわけではないが、相当先のことを考えると路面混雑が激化するにしたがい、スピードが落ちて交通機関としてほとんど用をなさなくなってくることも容易に想像がつく。この点は自動車もバスも電車も一般であって、結局地下鉄以外に市街地の交通機関が成り立たなくなるであろう。

したがって当面は電車を撤去する必要はないが、いずれは地下鉄網を考えなければならない。その場合バスは現在のように比較的長距離のものは運行できず、地下鉄の駅に連絡するほんとうの小運送に限られたものだけが残し、そうした細かい網と地下鉄のやや疎い網とでカバーすればよいことになる。この市街地内の交通機関たる地下鉄と、前章で考えた先行型鉄道との連絡をいかに有機的に取り付けるかが問題となる。

以上の鉄道の建設費は莫大なものとなる。開発路線はまだ将来が楽しめるとしても、市街地鉄道では路面交通機関でさえ赤字の現状からして、将来の乗客増を見込んだところで高速鉄道建設の負担に耐え切れるものではない。

ひとつは市の発展方向を正しく規制するため、他は路面混雑によるやむをえざる処置ということであるから、一企業体に負担させるという従来のやり方がそもそも疑問となる。当然広い意味の市費で充当さるべきである。とくに前者の路線について地価の高騰による税のハネ返りが大きいし、特定会社の社宅とか、時には管理部門全体の移転等が考えられるから利用債の発行なども適当であろう。極論すれば土地開発公社などの形で鉄道建設の費用まで捻出されえないだろうか。

都市内の交通機関を統合することの利益はさきのべたが、横浜市においては国鉄はもとより私鉄も都市間交通である。京急・東急・相鉄しかりで、これらについては首都圏の規模で考えるならいざしらず、1都市で統合を計ることは無理だし、理屈に合わないから、結局対象となるものは路面交通、それもバスのみとなる。

バスについてみれば、各都市は戦前・戦中に買収をかさねほぼ一元化したところが多い。横浜市は依然として乱立状態である。一部相互乗入れを行っているが、競争状態も多く大体大まかには、港北・東急、鶴見・臨港、南・戸塚・中央、金沢・京急、旧市内・市営の地盤を確保している。これは市自体がその位のブロックに分れており、全体の有機的結合がなかったともいえ、買収するだけの経済力がなかったともいえる。しかし、これからは市域全体の単位で開発を進めて行かねばならない。かつそれは直接であれ間接であれ市がやらねばならぬことも必定である。このために交通機関だけが例外ではありえなく、バス交通の一元化を計った上、高速鉄道と一体となった交通網の建設のために、動き出す時である。

(交通局企画開発課長)