



札幌市大通（札幌市の西方を望む）

交通施設建設計画の諸問題

都市交通

奥田 教朝*

1. 諸論

交通シンポジウムにおいて都市交通を別項として取りあげるわけは、縦割りの交通体形では十分解明できない諸点があるからである。もちろん都市交通と称するが、特別な交通体形があるわけではなく、各種の交通体形が都市地域において総合あるいは競合して問題が拡大あるいは激化されているものである。従つて主要なる問題は各論者において論及されていると思うが、ここでは都市地域においてきわめていちじるしい現象を問題として取りあげることにする。

都市交通問題は都市地域における各種交通に関する問題であると定義しておく。都市地域とは何であるか。行政的都市区域ではなく、機能的都市活動圏を指すものとする。大都市と地方農村を対比して考えるときに、都市と農村の概念はきわめて対称的であり明瞭であり、定義づけることが容易であるかのように見えるが、地方中心都市を考えて見ても、あるいは進歩的な農水産加工が発達した地方都市を考えて見ても、さらに大都市の活動圏いわゆる大都市圏内における市街地と農耕地のあり方を考えて見ても都市と農村を対称的に定義づけることは不可能である。従つて都市地域と称するが、ある場合には農耕地域を包含する広範囲の地域を指すことがあり、またある場合には逆に密集せる既成市街地を指すことがある。この場合特に定義せず、一定の市街地を中心とした地域における交通問題、すなわち横割りの問題として

考えてゆくものとする。ただし特定の地域の問題を論ずるものではない。都市交通問題は主として大都市における問題であつたが、最近の全国的工業化の結果として、問題の大きさ深刻さの程度の差は万別ではあるが、地方の中小都市においても処々で類似な現象が見られるようになり、全国的な問題となりつつあるのも見逃せない。

2. 実態の把握

都市交通の実態が交通量だけで把握できないところに問題がある。質がきわめて雑多であり、量の変化が多様であり、かつ各種交通機関の相関性が緊密である。交通問題として現われる諸現象は、交通発生の原因を解決しなければその対策とならない。換言すれば都市交通問題は人口問題と表裏一体の関係にあるとさえいえよう。実態を把握する前提として人口の都市集中の傾向につき簡単にふれ、広義の交通調査、都市交通の特色につき述べることにする。

(1) 都市集中の最近の傾向

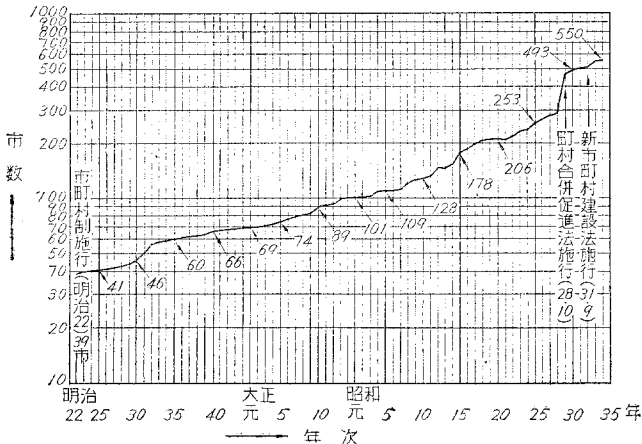
人口の都市集中の現象は現代の特徴ではない。中世の封建時代にも原因は異なつていたが、かなり顕著に見られた。しかし産業革命以後、近世においては各国とも時期の前後があり、すう勢の強弱はあるが共通の現象として都市問題における最大のテーマである。わが国においては第一次世界大戦後その傾向が顕著になり、日華事変によりそれが助長されたが、第二次世界大戦中の疎開、敗戦により一時停滞の傾向となり、さらに最近の復興に際し戦前に倍加するいちじるしい傾向となりつつある。

* 正員 建設省計画局都市建設課長

表一 市郡別人口調べ (単位 1000 人)

	実数			百分比		指数(大9=100)			市数
	全国	市部	郡部	市部	郡部	全国	市部	郡部	
大9	55 963	10 097	45 866	18.0	82.0	100	100	100	83
~14	59 737	12 897	46 840	21.6	78.4	107	128	102	101
昭5	64 450	15 444	49 006	24.0	76.0	115	153	107	109
~10	69 254	22 666	46 588	32.7	67.3	124	224	102	127
~15	73 114	27 578	45 537	37.7	62.3	131	273	99	168
~21	73 114	22 205	50 909	30.4	69.6	131	220	111	205
~25	83 200	31 203	51 996	37.5	62.5	149	312	113	245
~30	88 622	47 539	41 083	53.6	46.4	159	475	89	486
~33	91 090	54 351	36 739	59.6	40.4	163	543	80	518

図一 明治以降の市制都市数の推移



註: 1) 昭6 伏見市は京都市に偏入
昭18 東舞鶴市は舞鶴市に偏入
昭21 飾磨市は姫路市に偏入
2) 昭18 東京都制施行
3) 昭20 那覇, 首里両市は除外する。

人口の都市集中の傾向を少なくとも表面的に助長したものは、昭和 28 年以後に実施された町村合併促進法である。この法律の元来の目的は弱小町村を合併してその規模を適正にするためであつたが、その結果は本来の目的を達した反面、明治 22 年 (1889) 以来約 65 年間にできた市の数 (285) に匹敵する 260 有余の新市が誕生しただけでなく、多数の都市が周辺の町村を合併して広大な市域を有するに至つた。統計的には都市人口の増加並びに市域の拡大が行われたが、実質的には大都市並びに地方中心都市に対する人口流入がつづいている。すなわち、東北、北陸等大都市の直接の影響を受けない地方においてはその県内における大都市たとえば県庁所在地に対する人口流入の傾向が明らかに見られる。その反面多数の新市が誕生したが、これは必ずしも都市化が進んだのではなく、地域的新編成が行われたのであり、なかにはかつて人口減少の農村的傾向から脱脚できないものも見られる。

大都市においては人口増加の傾向が鈍化したように見られる場合があるが、その周辺において激化して、大都市圏においては同じく集中の傾向がつづけられている。

すなわち対象の範囲が単一の都市でなく多数の都市をふくんだ都市群に変わりつつある。

人口の都市集中の傾向を要約すると

a) 大都市においてはその周辺の都市群をふくんだ地域に対して人口集中が行われている。

b) 地方中心都市においては規模は小さいが同様の現象が見られる。

c) 新市においては外部からの流入はいちじるしく少ないが、新市建設にともない多少の人口流動が見られる。

表二 東京都人口の推移 (社会増並びに自然増)

年次	人口	年間増加数	内訳			
			社会増		自然増	
			実数	比率	実数	比率
昭22	4 664 227	516 350	417 767	80.8	98 583	19.2
23	5 160 577	407 415	297 563	72.9	109 852	27.1
24	5 567 992	484 837	370 462	76.4	114 375	23.6
25	6 052 829	460 596	303 963	75.7	96 633	24.3
26	6 453 425	386 732	297 037	76.9	89 695	23.1
27	6 840 157	333 871	246 181	73.8	87 690	26.2
28	7 174 028	249 966	171 382	68.6	78 584	31.4
29	7 523 994	283 672	203 066	71.7	80 606	28.3
30	7 807 666	262 335	179 206	68.3	83 129	31.7
31	8 070 001	240 173	166 158	69.1	74 015	30.9
32	8 310 174	284 932	199 179	69.7	85 753	30.3
33	8 595 106	286 393	186 499	65.1	99 894	34.9
34	8 881 499					

註: 1) 各年の1月1日現在による
2) 比率は年間増加数を100としたものである

人口の都市集中は自由経済機構においては避けられない現象であろうか。大都市の各種弊害がやかましくとなえられているにもかかわらず、人口集中がつづいているのはそれらに打ちかつ原因があるからであろう。その原因の探究はしばらく置き、この現象を助長すると考えられる点を次に列挙しておくことにする。

a) 政治並びに経済の中央集権化の強化

b) 住宅建設地の無計画な選択 生産市場を無視した住宅建設のために都市構成は混乱化している。

c) 通勤運賃割引の跋行的低廉 国鉄および私鉄の通勤輸送が他の輸送の犠牲の下に行われている現状は、鉄道沿線の带状発展を必要以上に促進している。

d) 工業立地条件の改善 大都市の立地が主としてデルタ地帯にあるが、さらに大都市育成を助長するものは近視眼的工業立地条件の整備改善である。

(2) 交通調査の強化

交通に限らず、およそ実態を現象的に把握することは比較的容易であるが、機能的に把握することは非常に困難である。従来交通調査はおおむね定量的に行われてきた。しかも道路交通調査は全国的には5年ごとに実施され、最近では昭和 33 年に実施した。道路交通をいくぶんでも定性的に把握するために今回の調査にさいしては、O-D (Origin-Destination) 調査を主要都市につい

ては同時に実施した。この結果はまだ集計されていないが都市交通の諸問題を解明するのに大いに役立つものと信ずる。しかしこの調査方法についてはさらに研究を要する。

交通調査は目的に応じて個々に行われてきたが、今後はさらに総合的に実施する必要がある。鉄道交通と道路交通の相互関係についても適切な資料が得られない現状では、都市交通全体に対する対策を立てるのが困難である。

資料の精確さについて若干の疑問があるが、従来使われたものに乗車習慣 (Riding Habit) がある。東京における交通機関別年間乗車人員並びに乗車習慣は表—3、4のとおりである。

表—3 交通機関別年間乗車人員 (単位 1000 人)

	昭和 10 年	昭和 28 年	昭和 31 年
国電	366 430 (27)	895 100 (35)	1 068 716 (28)
地下鉄	28 956 (3)	125 100 (5)	166 809 (4)
私鉄	214 321 (16)	637 970 (25)	1 055 496 (27)
(小計)	609 707 (46)	1 658 170 (65)	2 311 021 (59)
都電	294 189 (21)	527 270 (21)	617 141 (16)
バス	249 010 (18)	247 130 (10)	517 061 (14)
(小計)	543 199 (39)	774 400 (31)	1 134 202 (30)
タクシー	208 584 (15)	114 230 (4)	427 563 (11)
合計	1 361 490 (100)	2 546 800 (100)	3 872 786 (100)

備考：タクシー乗車人員は陸運事務所調べによる。その他は各経営主体別のものである。

表—4 東京都区部の乗車習慣

年次	総交通量 (A) 単位 1 000 人	人口 (B) 単位 1 000 人	乗車習慣 (A/B)
昭 5	1 106 734	4 986	222
7	1 102 482	5 332	207
9	1 268 982	5 701	222
11	1 439 230	6 085	236
13	1 760 495	6 457	273
15	2 260 743	6 778	334
17	2 612 632	6 912	378
.....
23	1 917 252	4 555	422
24	1 892 581	5 069	373
25	2 112 807	5 445	388
26	2 546 800	5 820	437
27	2 602 456	6 140	425
28	2 839 726	6 462	451
29	3 248 313	6 724	483
30	3 522 367	6 944	507
31	3 872 786	7 162	541

都市活動は人口の増大にもなつて活発になるだけでなく、今後逐年いじりしくなるであろう。乗車習慣は定説では年間約 500 に達するのが最大であるといわれていたが、東京の場合すでに突破した。もつとも乗車習慣は単にある都市の傾向を示すに過ぎず、これをもつて都市相互間の比較をすることは危険である。表—4 に示した数字はタクシーをふくんだもので、これは陸運事務所の調査にもとづくものであるが、これをふくめるのが適当であるかどうかの問題が残されている。また交通機関

の系統——例えば都市内とはいえ私鉄を利用する者が都心部に至るには必ず他の交通機関を利用しなければならないような系統の都市における数値をもつて、これが都市活動が世界的標準になつたということとはできない。

いずれにしても交通調査を、a) 定量的から、定性的にし、b) 特定期日から連続的にし、さらに c) 各交通機関ごとから総合的にするのでなければ交通実態の把握が不確実である。

(3) 都市交通の特色

都市交通を都市地域における交通であると定義とすると、各種交通体形の交通がふくまれてくるが、問題を大都市における重要なものに限定すると、通勤通学輸送を主体とする旅客輸送と、競技場、興行場等に発生する旅客輸送並びに、主として都心部あるいは副都心部における自動車を主体とする路面交通とに集約できる。競技場等に関するものは問題が局地的になるので論じないことにする。都市交通の特色は、大量輸送であり、朝夕あるいは特定時に集中する短時間交通であり、その距離もきわめて短い等の諸点があげられ、さらに要約すれば集中多発的であるとともに変動が激烈である。

さらにこのシンポジウムにおいて都市交通を特に別項として取りあげなければならないのは、都市交通問題の所在が単純ではなく、相関関係がきわめて深く、個々のおのの対策では解明できない。ラッシュ時の輸送対策は一路線の輸送力を強化するだけでは不十分である。その交通があるいはバス等の路面交通に転換してくることも考えられ、また道に都心部の路面交通対策としては、路面電車の撤去が必要となり、その代替施設とし地下鉄等の急速整備が絶対要件となつてくる。

要するに都市交通問題は各種交通機関相互にきわめて密接な関連があり、この問題の解明に当つては単に対症的に対策を考えても根本的解決とはならず、さらに都市計画ないし国土計画の構想のもとに総合的に解明せねばならないところに、この問題の特色があるとともに困難さがある。

3. 当面する問題の施策

都市交通において当面する問題として (1) 都市交通網の整備と (2) 都心部路面交通の処理 の 2 点を取りあげることとする。

(1) 都市交通網の整備

現代都市の都市活動は交通機関によつて維持されている。都市活動を維持する主要なる交通機関は都市の規模により異なることは周知のとおりである。人口 100 万人以上をよする大都市ともなれば、独自の都市高速度鉄道を必要とすることは論をまたないところであるが、わが国の現状はその整備が極端に遅れている。6 大都市に

おける交通機関の整備状況は表-5のとおりである。

表-5 6大都市における交通機関調べ

都市名	高 速 鉄 道				補 助 機 関		備考
	地下鉄	国電	私鉄	計	路面電車	T-bus	
東京	30.9	81.2	176.2 (7社)	288.3	公 210.3 私 14.2 計 224.5	30.5	M-busの 経営主体 公、私
大阪	14.2	40.0	81.1 (5社)	135.3	公 105.3 私 29.1 計 134.4	5.7	公、私
名古屋	2.4	16.4	58.7 (2社)	77.3	公 102.2		公、私
京都		14.1	75.1 (4社)	89.2	公 74.7	1.6	公、私、国
神戸		26.1	73.2 (4社)	99.3	公 34.9 私 7.5 計 42.4		公、私
横浜		29.0	52.2 (3社)	81.2	公 47.4		公、私

注：1) 名古屋(14.1km)、京都(27.0km)の非電化区間はふくまない

2) 名古屋市内中央線(9.0km)については目下複線電化工事中

これをみるに都市活動は主として国電および郊外電鉄によつてまかなわれている。その他路面電車、バス、トロリーバス等が主要交通機関の役割の一部を分担してようやく都市機能が維持されているというも過言でない。元来、国電にしても私鉄にしても二、三の特殊な路線を除き都市間交通機関として建設されたものが、都市の発達に準じて都市内交通機関として重要なウェイトを占めるに至つたところに問題点が潜在している。すなわち都市構成に適合した交通網が形成されていない。このことは東京・大阪・名古屋等高速鉄道網が決定されている各都市に共通する問題である。抽象的に論ずるよりも具体的に論じた方が適當であるので、次に東京について論及しよう。

東京に高速度鉄道を建設せねばならないという議論は明治36年に市区改正設計の一環として出ているが、公式に決定を見たのは、遅れて大正9年に7路線総延長約73kmの路線が決定された。もつともその以前に、土木学会と帝国鉄道協会とが連合して調査会を組織し、鉄道院から補助金を得て成案を出した報告書がもとなつて付言しておこつた。その後3回の修正案が出て今日に到つている。第1回は大正14年に関東大震災後東京市復興計画の樹立にともない、5路線総延長約82.4kmとした。第2回は昭和21年に戦災復興都市計画の一環として、5路線総延長101.8kmとした。現在案は建設事業の進捗にともない現状に適合せしめるためにさらに地方鉄道との連絡を考慮して修正され、同じく5路線総延長108.6kmとなつている。

本案は必要にしても十分なものではない。外国の例を見ると London 365.5km, Paris 188.9km, New York 382.2km, Chicago 262.8km, 等いづれも整備された都市においては200~400kmを有している。もつともこ

れらは完全な地下路線だけでなく Paris を除き郊外に延びた高架路線をふくんでいる。換言すれば単に都市中央地域だけでなく全地域にわたる高速度鉄道網が整備されていることを物語るものである。なお、これらは十分な施設とは考えていないで、London においてさえ飽和させる路面交通と関連してさらに新路線の追加が提案されている。今回の改正案は大なる進歩が見られる。その主要な点を次に列挙しよう。

- a) 従来山の手線以遠 2~3km 程度の勢力圏を伸ばしたこと。
- b) 郊外電車との連絡を乗換方式によらず新規建設路線については相互乗入れ方式を採つたこと。
- c) 都心部の路線密度を増したこと。
- d) 路線網構成が Turner 型に近づいたこと。

一方国電も通勤輸送対策と独自の立場から施設の増強が計画されている。地下鉄の建設はもちろん、国電の改良計画も膨大な資金を要する。この両者だけを見ても資金の有効適切な運用が痛感される。

なお、高速鉄道整備に関連して、各種交通機関の統合的運営を早急に実施する必要がある。英国においては私鉄として発達した全国の鉄道国有化が1948年に行われたのにもない、Londonの地下鉄、市内バス、郊外バスが国の機関の運営に移された。わが国においても戦時中陸上交通調整法ができて、ある程度の統合が行われた。東京の地下鉄は当初民間会社として発足したが、多分に公共的性格を有する帝都高速度交通営団ができて、従来建設並びに運営を行つてきた。しかるに今回東京都自身が高速鉄道網の一路線の建設に着手したことは、建設事業は促進されるかもしれないが、混乱している都市交通体系をますます混乱に陥れるものであり、1日もはやく地下鉄だけでなく、都電、バス、トロリーバス全般にわたる総合的運営機関の樹立が必要であると考える。

(2) 路面交通対策

最近10カ年間に於ける自動車数の増加並びに交通量の激増は誠におどろくべきものがあり、その結果東京を始め大阪、横浜等の大都市だけでなく地方中心都市においても都心部の交通は痲痺状態になり、ひいては交通事故の激化をとまなつてきている。その対策として逐次道路整備計画を立て、ガソリン税を主要財源とする道路整備特別会計を設け、改築・舗装・維持・修繕等に格段の努力をしいてゐるが、激増する交通量に対処することができない状態である。ことに大都市の都心部においては、街路を全面的に拡幅することは不可能であるだけでなく、根本的処理方策とはいえない。従つて別の構想にもとづいて処理せねばならない。都心部交通対策としては次の4種別に分けて考えるのが適當であらう。

A) 現在施設の全面的活用

- B) 駐車場の整備
- C) 路面電車の撤去
- D) 都市自動車道路の建設

この場合も前項で述べたように、路面交通対策を道路だけの分野で解決しようとしても不可能である。例えば丸の内地区について見れば道路密度は 20% 以上を有し標準以上であるが、建築密度は 500% 近くなりはるかに標準を越えている。しかも建築敷地の利用状況が満度を越えている。すなわち路上の駐車、荷役等を考慮に入れて建築されている状況では路面交通対策だけでは都心部の交通処理が不可能なことを付言しておこう。

A) 現在施設の全面的活用 現在路面が空間的にも時間的にも十分に活用されているであろうか。この問題は主として交通取締りの面で規制されることが多いが、街路施設の面でも考慮の余地がある。

交通取締り上考慮せねばならない点は

- a) 交差点における整理方式の改良
- b) 系統式交通整理の強化
- c) 右折通行の禁止
- d) Uターンの禁止
- e) 一方交通方式の採用
- f) 路上駐車あるいは停車の禁止

その他逆に特定路線については自動車の通行を制限する方がかえって能率増進になる場合もある。また流しタクシーの禁止、自動車の種別による制限、時間的通行区分の設定等を考慮すべきであろう。

一方現在路面が全面的に活用されていないので、施設の整備によりその活用をはからねばならない。

- a) レーンマーク、分離帯の設置
- b) 横断歩道、横断中央島の整備
- c) 路面電車乗降場位置の検討
- d) バス乗降場における停車路線の設置
- e) 交差点における路線区分の検討

一部には高緩速分離帯を撤去して車道幅員のみの拡大をはかっているところが見られるが、路面利用上は適当な通行区分を設けることが必要であることを想起すべきである。軌道敷内における通行も大部緩和されたが同時に軌道舗石の構造並びに維持にも関係あり十分検討の要がある。

B) 駐車場の整備 都心部の官庁街、ビル街、あるいは繁華街において大きく交通を阻害しているものは自動車の路上駐車である。流動する車線であれば、交通容量は小さくともあるけれども、停車本線では 0 である。路上駐車を無くすことが理想であるが、代替施設なしには不可能である。

駐車規制に関しては駐車場法が昭和 32 年にできて、それにもとづいて東京都においては昭和 33 年 11 月か

ら実施した。その構想の概略を述べると、まず第一に駐車場整備地区を指定する。この地区内においては路線を指定して路上駐車場を設置することができる。この地区内で大規模建築物を建設するときは駐車施設を付置しなければならない。さし当り路上駐車場を設置して料金を徴収するが、逐次路外駐車場を整備して路上駐車場は廃止し、路面は全部通行の用に供されるように導く。

以上のような構想のもとに東京においては丸の内・日比谷・銀座・日本橋にわたる都心地域約 11.3 km² の地区を整備地区とし、第一次にその地区に 3700 台分のパーキングメーターを設置した。一方路外駐車場は八重州口・日比谷・丸の内におのおの収容台数 400~500 台程度のものが、東京都、日本道路公団、および民間会社の手で築造に着手され昭和 34~35 年にはいずれも完成の予定である。これらの施設によつて約 5000 台分の駐車施設ができるが、駐車場整備地区の昭和 32 年における駐車需要は約 14000 台であつて、不足分は既設のガレージの活用および逐次路上駐車場を整備することによりまかなわれる見込みである。しかし駐車需要も次第に増加し、昭和 40 年には約 23000 台分を必要とするに至るから、路外駐車場の整備を急がねばならない。路外駐車場を整備しない場合は、自動車の利用が阻害され、都市機能が停止されることも想像される。

C) 路面電車の撤去 路面電車の撤去は最も端的に交通容量を増す方法である。しかしこれはいうはやすく行うはむずかしい。戦時中に一部撤去されて復活しないもの、あるいは都心部ではないが営業規模が小さくてバスに代替されたものはあるが、大都市における路面電車を撤去するのは、その時期、方法に非常に困難さがある。ことに都心部交通対策のためにその一部を撤去することは不可能に近い。しかし、路面電車の撤去は世界的すう勢にある。英国においては全面的に撤去された。わが国の燃料事情からしてこれを全面的にバスに代替することは十分検討を要する。トロリーバスおよび地下鉄の整備をまつて実施すべきであろう。従つて順序、方法を検討してまずその撤去計画を立てることが必要である。

D) 都市自動車道路の建設 以上のような各種の措置を講じて、都心部交通の根本的対策とはならない。おおよそ路面交通の隘路は交差点にある。交差点の処理能力が路面交通需要を左右する。都市自動車道路は連続的に交差点を立体的に改良したもので、高架あるいは半地下構造となる。

現在東京において立案、実施に着手せんとする首都高速道路の概要は次のとおりである。

路線数：8 路線

総延長：約 71 km

出入口：92 カ所（都心部においては約 1 km おきに周

辺部では約 2 km おきに設ける。一方のランプウェイ箇所として算入した)。

規格：設計速度 40 km/h

幅員 16 m

車線数 往復4車線

ルート：都心にループをおき、8方向に枝線を出し主として副都心との連絡を密にするが将来は横浜、千葉方面にも伸長しうるものとする。

この新道路は一部 40 m 以上の広幅員街路の中央を利用するが、河川敷、運河敷等の公共用地を極力利用する。このために新たに街路の拡張を要するものが約 21 km あり、その建設費概算 185 億円、本来の高速道路事業費が 853 億円で合計 1 038 億円を要する。この事業を実施するために新たに政府および東京都出資のもとに首都高速度道路公団を設立する。本計画の完成目標を昭和 40 年度に置いているが、これを達成するには相当の努力を要する。この計画が達成された場合、東京都心部の交通難は解消されるかというと答はノーである。現在程度の混雑は避けられない、いや一部路線は数年を出でずして飽和に達するという暗い見とおしもある。しかるにあえてこの事業に着手するのは、現在の状況では一刻も放置できず、取りあえずこれだけでも着手せねばならない状態に追い込まれているからである。

これができた場合、自動車道路上の交通すなわちループ上とか、都心副都心間の交通は改善されるが、かえって在来の路面交通は混雑するだろうという議論が多い。これに対しては出入口付近の街路は必要に応じて拡幅す

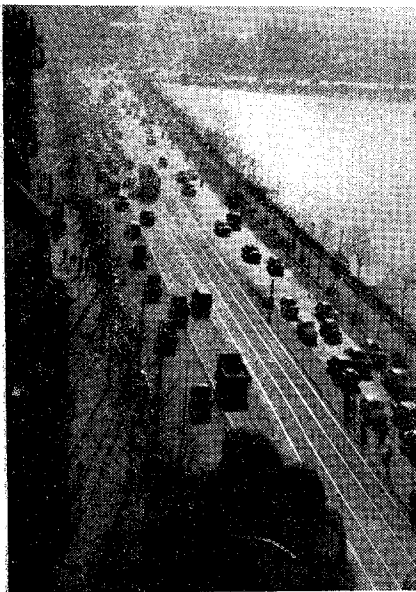
るほか、前項で述べたような諸般の措置をあわせて講じなければならないことはもちろんである。

都市自動車道路の計画の具体化したのは東京だけであるが、一交差点の交通が 3 万台を突破するようなところが数カ所見られるような都市、例えば大阪のごとき都市では早晚計画を立てる必要がある。

5. むすび

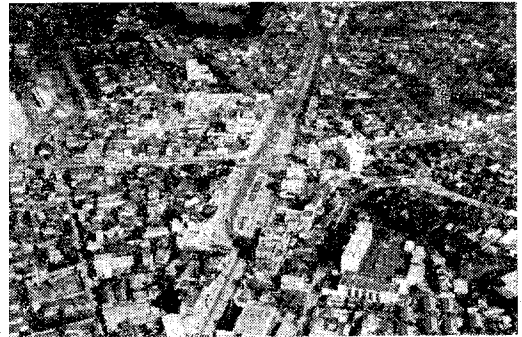
都市交通上特に緊急と考えられる点に問題をしばり、その所在点と対策の方向を求めたが、問題がきわめて広範多岐にわたるため論旨を進め得なかつた点が多いことを許されたい。それにつけてもさらに考えられることはこれらの問題を解決するためには、形而下の都市計画技術上の問題であると同時に他の行政上の問題でもあり、さらに形而上の問題も関連してくる。タクシーやトラックの神風運転が云々されるが、彼等は本質的にスリルを楽しんでいるのではなく、社会機構上強制されているのである。大阪に始つた警笛自粛の運動は全国的に普及し、精神的交通緩和に大いに役立っている。交通道徳が発達すれば、朝夕のラッシュ時の混雑も楽しきものとはいえないが、苦しみが減るであろう。

一応一般論としての都市交通問題は擱筆するが、特定問題例えば国鉄新幹線の終端駅の位置、皇居周辺の交通系統、オリンピック競技場に対する交通の処理等の問題も衆知を求めて十分検討しなければならないものであることを付言しておこう。



↑ 皇居外濠線の交通状況
(都市計画街路環状1号線)

東京都港区→
六本木付近



→
(京都市御池
通京都市計画
事業で舗装整
備したもの)

