

東京における都市高速鉄道は現在9路線が営業および建設されておるが、昭和44年末にはそのうち7路線、営業キロ約131.9km(うち営団線103.2km、都営線28.7km)が供用開始されることとなり、世界の都市の中で第5位に進出する予定である。現在東京の地下鉄の利用者は1日に営団線約250万人、都営線45万人余であわせておおむね300万人弱であるが、最近年ごとに需要が急増しており、今後の計画路線の完成により約210余kmが活躍する時分には、1日におよそ1000万人の輸送が地下鉄の負担するところとなるであろう。昭和60年推定の首都圏人口を一応4000万人と押えているわけであるが、都心中枢部におよぶ通勤流動に対しては、いまだに明確なる施策が打ち出されていない。

東京が都市として世界一の人口を擁していることは、今さらの話でもないが、生産から特に消費にかけてまさに壮絶ともいえるような都市機能エネルギーがこの東京の中にみち満ちている。その活力の根源は交通機関であって、よかれ悪しかれ毎日の通勤ラッシュの姿はわが国力を象徴している。世界の大都市にくらべて、最低の道路率、鉄道の最高稼働率にもかかわらず、都心部・副都心部にすくすくとのびる商社ビルの豪華さ、消費経済の発展、マスコミュニケーションの活動ぶりなど、いずれも世界最高のものである。都市高速鉄道においても、国鉄線を含めて、世界でこれほど効率的な運営を行なっているところはほかにない。戦後、営団丸の内線が池袋方面から建設を再開したところ1kmあたりの建設費は16億円程度であったが、最近では50億円以上となっている。これは物価、労賃、新技術等の影響もさることながら、むしろ都市機能(特に道路)の高度利用のために、地下鉄建設が寄与負担している役割にも原因がある。単に土木費だけでなく、車両費についても国鉄新幹線よりかなり高額である。営業キロあたりの車両保有数量も世界最高で、1kmにつき12両ないし14両程度が要求され、東京では昭和44年3月現在、営業キロ121.5kmに対して1288両の高性能優秀規格の電車が稼働しており、わが国私鉄のトップ(営業キロ500キロ級)、近鉄等の保有数量を凌駕している。今後さらに一段と都市高速鉄道の充実をはかり、急速な建設を進めてゆかねばならないわけであるが、ここに解決を図らなければならないいくつかの本質的な問題点がある。

その一つは、長期展望的な路線網法典の策定である。近年都市の発展の様相は有史以来のものであり、軽々に

これを論ずることはきわめて困難であるばかりでなく、東京の都市の長期計画を固めることはまさに不可能に近い状態にある。首都圏および東京にかかる都市計画構想を多角的配慮のもとに年次区分的に打ち出し、これに呼応する都市高速鉄道路線網を決定し、当分の間は計画路線網の改訂などを必要としない程度の展開に進むべきであろう。第二として、少なくとも重要な道路下においては街路の交差点改良、高速道路、共同溝および重要埋設物等の将来計画にかかる協議に、かなりの時間と負担が費やされていることである。こうした総合的な計画配慮そのものは結構なことであるが、その費用負担等の事項も含めて、これらの協議はもっと迅速能率的に推進してほしい。最近都市計画法の新法が実施されるにいたったが、これと在来の行政法規との関連において能率的な処分ルールを至急打ち出されるよう望むものである。第三として、地下鉄のラッシュ時は大単位の過密高能率輸送が要請され、これが当然ではあるが地下鉄道という特殊基準のもとで供用されねばならないことである。近時行政上の要望もあり、主として放射状の郊外線(国鉄線、私鉄線)との相互直通乗入れ運転が実施されつつある。列車の運転施設、電力施設、温度調整等の方式基準等に統一をかき、経済的考察もあって妥協的な取り決めを行なっている現状である。しかし、これについては反省再検討の時機にきているものと思われる。さらに重大なる問題として、都市機能に密着した電車基地をいかにして取得するかを挙げなければならない。第四として、都市内の建設工事にあたっては特に特殊新工法導入と新技術開発を意欲的に推進すべきはもちろん、公害軽減と沿線住民に対する了解工作も真剣綿密に取り組まねばならない。

私は思うのであるが、都市鉄道は都市の経済活動の一手段にすぎない。しかし、日本ではその地位がかなり高く、住居と事業場との生活動脈となっている。東京はいうまでもなく行政的には東京都およびその周辺地域にかかるものであるが、そこで営まれている経済活動は、全日本的なものであり(もしそうでないとしたら東京都などはかくも異状なほどに過密膨張はしなかったはずである)、かつその都市交通の利用も日本全国的立場で行なわれている。この際、都市の総合計画的な見地で再検討を行ない、広域的な権威ある(都市政策の実行を加味した)都市高速鉄道計画を樹立したい。そして、諸外国にもみるように、国や地方団体からも規律化された助成を受け、収支経営についても適正論理を確保することなどにより、悔を将来に残さないような地下鉄建設にまい進したいものである。

* 正会員 東京都交通局高速電車建設本部長