

近年、世界的傾向として産業と人口の都市集中が顕著であるが、わが国においても昭和30年以降の経済の高度成長による都市の発展、都市構造の変革がその進展の歩度をますます早めつつある。このことは、東京、大阪等の大都市のみの現象ではなく、大都市周辺の都市およびその他の地域の中核都市においても、程度の差こそあれ変革の渦に巻き込まれ、幾多の重大な都市問題が発生し、その解決を迫られている。とりわけ、都市交通問題は、都市機能の充実、市民生活の向上の基幹となるものであり、その解決は、われわれシビルエンジニアにとっても最大課題の一つであろう。

都市交通問題の解決を非常に困難なものにしているのは、近年のすさまじいモーターゼーションの進展である。自動車の数はすでに全国で1500万台を突破し、一般道路整備の促進、全国的国土開発高速自動車道の逐次開通もあって一世帯一台の保有率に向って驀進しつつあり、当然、駐車場を含めた道路容量とのアンバランスに直面せざるを得ない。もっとも、自動車対策は世界共通の重大事であり、道路整備の良好なアメリカの諸都市においてさえその対策に苦慮しているが、それほど困難なモーターゼーション対策が、わが国の都市にも重くのしかかっているのである。

都市交通問題と一口にいても、その都市の規模、性格等によって問題点が相違しており、その解決策もおのずから異なる。たとえば、首都圏における交通問題は第一に都心地区への通勤通学の輸送難である。この対策としての国電の強化、世界に類を見ない建設速度の地下鉄整備、私鉄の輸送力増強、等の鉄道整備であり、同時に街路、高速道路等の整備による交通まひの打開である。これら大都市については当局の対策も進行しているが、今後の都市化の進展に伴ってその数の増加が予想される50～100万程度の都市（仮に中都市と呼ぶ）についてもこれまでの大都市の轍を踏まないよう早急にその対策を確立すべきであろう。

これらの都市においては、一口にいえば道路さえ整備されれば交通問題は解決すると一般的に考えられてきたようだが、道路整備、特に都心部のそれは至難の事業であり、またたとえ可能としても、このような都心部道路、駐車場の整備は本来集中することが望ましい都心機能を分散させ、その結果、索漠とした魅力のない都市に変貌し

てしまう。とはいえ、道路率の引上げは当面の急務であり、それとともに、これが有効利用をはかるために各種の規制措置と並行してバス等の公共交通機関の優先通行が確保されねばならない。しかし、これのみでは都市内交通の単なる対症療法に過ぎず、したがって、根本的解決は後述する長期総合対策の実施にまたねばならない。

都心部交通の整備は、立体的整備すなわち地上街路と上空の高速道路、あるいはこれに地下の高速鉄道を組み合わせた最高度の効率的利用をはかるべきであり、ここでは従来の縦割的思考から脱却して道路・鉄道・都市施設を総合した投資効果の経済性の追求、魅力ある街づくりが望まれる。その意味において、中都市における地下高速鉄道の建設は真剣に考慮されねばならない。すなわち今後の都市交通、特に通勤、通学のラッシュ輸送は高速鉄道を根幹とし、これと整備された街路網との有機的なネットワークにまたねばならない。もちろん都市内高速道路の通勤、通学への有効利用も考えねばならないが、その主体的効用は都市間高速道路の都心への誘導および、都市内業務交通のじん速化を期待するものであり、都市内交通にあまり大きな期待をいただくのは無理ではなからうか。

これまで中都市における高速鉄道（都心部は地下）は不要、あるいは建設不能といわれてきたが、時代の急激な変遷、特にマイカーの激増は不可能を可能とせざるを得ない事態へと進みつつある。建設、経営の困難性は、前述の道路、鉄道の総合的経済性の見地から、公共投資あるいは国鉄線における鉄道建設公団のごとき都市鉄道建設公社（仮称）等の設立に期待したい。

かくして都市発展の大動脈となる高速鉄道が建設されこれに沿った市街地の開発ならびに再開発が計画実施され、さらに鉄道の両終端および主要地点におけるバス・鉄道の総合駅、これに付帯した駐車場の整備がはかられば、その総合的交通処理によりラッシュ輸送の円滑化のみならず、都心部における道路混雑の大幅な緩和が期待される。

都市活動の活発化、市民生活の快適化の根源が交通機関の整備にあることを思うとき、これまでの大都市対策ほどに高価な犠牲を払わないうちに経済的、効果的な施策として、都市高速鉄道を骨格とする総合的交通体系の整備をめざし、この線に沿った基本計画の早急な策定が望まれる。

\*正会員 前・西日本鉄道（株）専務取締役、現・筑豊電鉄（株）取締役社長