

Title	大都市の公共交通政策（地方自治研究）
Author(s)	平, 修久
Citation	聖学院大学総合研究所 Newsletter, Vol.20-4 : 7
URL	http://serve.seigakuin-univ.ac.jp/reps/modules/xoonips/detail.php?item_id=2677
Rights	

聖学院学術情報発信システム : SERVE

SEigakuin Repository for academic archiVE

地方自治研究

大都市の公共交通政策

平 修久

2010年度第3回地方自治研究会において、都市・情報研究室の塚田博康氏を講師にお招きし、大都市の公共交通政策について講演して頂いた。講演の概要は以下のとおりである。

公共交通は、国民国家の成立、移動距離の拡大、交通技術の革新といった背景から成立した。都市が発展し、職住分離により郊外が誕生し、都市間交通ばかりでなく、都市内交通の重要性が増していった。後者は前者と異なり市街地を走るため、少ないばい煙や騒音、他の交通手段との交差の回避が求められた。そのため、高架鉄道や地下鉄道が建設され、さらには、蒸気から電気へとその動力を転換した。

その後、都市間交通と都市内交通のターミナルが徐々に建設された。パリやロンドンでは、都市の中心部の重要な歴史的建造物等を守るため、そのようなターミナル駅は都心部のすぐ外側に複数造られた。そして、ターミナル駅を地下鉄が結ぶという交通網が整備された。東京も当初は方面別にターミナル駅が分散していたが、東京駅の誕生により、多くの方面から上りの終着駅が東京駅になった。

そして、軍事上の要請から明治時代に都市間交通が国有化された。都市内交通についても、都市計画との整合性の確保、利潤追求の抑制と運賃の低廉化等のため公営化された。

戦後、自動車交通の増加にともない、大都市における市電が姿を消した。都市中心部では高架鉄道の増設が困難になり、地下鉄の整備が進められた。一方、山手線のターミナル駅から郊外に延びる鉄道は、沿線の不動産開発も併せて民間企業が行った。

東京メトロの前身の帝都高速度交通営団は、第二次世界大戦中に、戦時統制上の理由で民鉄2社の統合により生まれた。戦後、丸ノ内線の整備を皮切りに9路線を運行するまでに至った。通勤圏

の拡大に伴い、JRや近郊民営鉄道との相互乗り入れをするようになった。また、1958年から都営地下鉄の建設、運行が始まり、世界的には稀な地下鉄2社体制が誕生した。

そして、現在、東京メトロと都営地下鉄の統合が東京にとっての大きな課題の一つになっている。

乗客の利便性向上（運賃体系の統一、乗り換えの便宜など）、大都市基幹交通網の整備促進、経営の効率化（人員、施設、設備、車両、消耗品の調達、関連事業）のため、両者の統合が必要である。しかし、繰越損益が約2,100億円の黒字（2009年）、長期債務が6,800億円の東京メトロに対して、都営地下鉄は、近年減少傾向にあるとはいえ、繰越損益が約4,300億円の赤字、1兆円を超える長期債務を抱えているため、統合の実現は厳しい。

統合のためには、都営地下鉄の収益率向上と累積赤字の解消、長期債務の減少策を明示する必要がある。都営地下鉄にとって、スカイツリーの完成が、浅草線の乗客増加に伴う増収をもたらすものと期待されている。一方で、運賃体系統一に伴う減収対策（現在、初乗り運賃は都営が170円に対して東京メトロは160円であり、その区間が都営が4kmで東京メトロが6km）など、統合に向けた行程の検討が求められる。併せて、赤字経営となっている都営交通（都電、バス、新交通システム）の位置づけを見直す必要もある。

（文責：たいら・のぶひさ 聖学院大学政治経済学部コミュニティ政策学科長、教授）

（2010年12月16日、新都心ビジネス交流プラザ・聖学院教室）