

大都市交通体系の確立と 展望



蔵園 進

昭和35年頃から本格化した日本経済の高度成長は、大都市の人口集中をもたらすとともに、自動車産業の飛躍的發展による“くるま社会”をもたらした。かくて、都市交通は多くの問題に直面し、早急な解決をせまられている。通勤・通学のラッシュ、道路混雑、シビル・ミニマムの達成、財政再建などがそれである。

これらの問題は個々別々のものではない。それらは1つの基本的な問題として、これからの都市交通のあるべき姿のもとで吟味されなくてはならない。われわれの日常生活に深く根ざした交通サービスのあり方を、われわれの問題として追求しなくてはならない。

都市交通に関しては、これまでも多くの見解が発表された。最近では、運輸政策審議会の「総合交通体系に関する中間報告」〈昭和45年12月〉、同じく「総合交通に関する答申」〈昭和46年7月〉、運輸政策懇談会都市交通部会中間報告「大都市市街地交通のあり方とその実現方策について」〈昭和45年6月〉、都市交通整備調査会「都市交通整備推進に関する第2次提案」〈昭和45年12月〉、公営交通問題研究会「大都市交通当面の対策についての報告」〈昭和46年4月〉などがある。このほかにも、建設省あるいは大蔵省あたりでも研究されているのではないかと思われる。

この小論では、これらの研究成果に依拠しながら議論を進めていきたい。その場合におことわりしておきたいことは、各種交通機関の機能を強調するだけではなく、そのような機能を発揮している主体＝交通企業をどうするかということが重要である。路面電車にしても、その機能を強調してもついに撤去の方向へ大きく傾いてしまったことは、この種の議論にとって大きな教訓となる。機能と主体とは、主体あつての機能であるし、機能

を主観的にのみ判断することは誤謬を犯すことになる。したがって、われわれにとって必要な交通体系とその維持方策とは表裏一体となっている。私は以下この両面から都市交通問題への接近を試みよう。

2———大都市交通体系の再編成

運輸政策審議会の総合交通体系に関する答申が最近発表された。総合交通体系についてはすでに従来からとりあげられていた。経済企画庁が昭和36年に公表した「総合的交通体系」では、所得倍増計画および全国総合開発の一環として総合的交通体系を問題にした。すなわち、「所得倍増計画の一環として、経済成長に伴わない隘路が発生しないように各輸送機関の輸送力を増強するとともに、合理的交通体系を確立すること」を課題としそのための交通近代化政策を樹立しようとした。つまり、当時の交通体系を後進的であるとし、先進国のそれに近づけようとしたのである。その場合の国内交通問題の認識は3点あった。第1は輸送力不足が癌である、第2は能率的交通手段、とくに地下鉄、道路交通、航空が未発達である、第3は通勤・通学鉄道輸送力が不足しているばかりか、直通輸送も欠如しているという3点であった。そういう意味では、当時の総合交通体系は基本的に輸送力増強政策であった。

それから10年を経過した、今回の答申でも、新全国総合開発計画、新経済社会発展計画に対応している点では、経済成長政策のための総合交通であることに変りはない。だが、前回のそれがバラ色であったのに、今回のそれは大きな困難を予期しているようである。たとえば、中間報告<45年12月>では、総合交通体系という「青い鳥」は現実に存在するもので、われわれが手中にいれること

も飼育することもできるものであるとして、その捕獲と飼育を必要視するが、同時に「これを入手することが必ずしも安易なものではなく、またこれを養うに、かなり高い飼代を要することを飼主たる国民あるいは需要者は覚悟しなければならない」と、その困難性を指摘している。

このような相違は、高度経済成長政策のヒズミが交通部門に顕著にあらわれはじめたからである。30年代の交通と40年代の交通とでは、大きな現状の相違がある。今回の答申は、総合交通体系形成の意義、いいかえると現状認識をつぎのように述べている。

「1960年代のわが国は世界に類を見ない高度成長を遂げ、豊かな経済社会発展への途を開いた。この高度な経済成長の過程の中で、交通部門が、たえず要請されてきた供給の量的拡大と質的改善とに対応するため、多くの努力を傾け、経済成長の有力な支柱の一つとしての役割を果たしてきたことは高く評価されよう。しかしながら、この交通部門は、この間における経済社会の著しい変化により、各種交通施設の不足とりわけ大都市交通問題、地方交通問題、交通事故・公害問題、公共交通機関の経営悪化の問題等を抱えるに至った。

一方、わが国の経済社会は、今後、一層の拡大を続けるとともに、より高度なそれへ移行することが予想される。これに伴い、交通需要は量的にさらに飛躍的に増大するとともに、国土利用パターンの変革などから、それは全国土に拡大するであろうし、また需要の質的变化についても従来にない著しいものがあるであろう。

このような経済社会の客観的諸条件の顕著な変化のもとで、交通部門が、旧来の交通体系の連続的な延長でもって、個別体系ごとに、社会的要請に対処することは、量的にも質的にも不可能である。

こうした観点において、総合交通体系の形成は、

交通部門における現在の諸問題を解決し、かつ、将来社会に適切に対応しうることを基本的目標とするものでなければならない。」

この段階では、総合交通体系論が、交通部門の成長論に傾斜することができず、まさに効率的・能率的な利用を目標とせざるをえないように変質したことを物語っている。これが第1の特徴である。

第2の特徴は、総合交通体系が交通市場における各交通機関の競争と利用者の自由な選択を通じて形成されるという従来の主張を原則的に容認しながらも、開発利益の還元、社会的費用の原因者負担などの要因を考慮したことや、さらに「大都市における交通サービスにあっては、交通空間上の制約から利用者の自由な選択に委ねることには限界があるので、政策による需要の誘導・規制が必要となろう」として、自由市場への政治的介入を指摘している点である。だが、かかる指摘は申訳程度であって、競争的・選択的市場機構と全費用の利用者負担とを原則としている点では、基本的に変ってはいない。つまり、市場機構と利用者負担原則をどうするかという点を徹底的に追求し、総合的交通体系形成論のなかに位置づけているのではない。

以上のような特徴をもつ総合交通体系論は、都市交通問題に直面すると、たちまち無力となり、やはり、“青い鳥”にすぎないようになる。都市交通問題は個人交通をどうするかまで問われている。それはこれまでのモータリゼーションを一つの支柱とした経済成長政策の制約条件である。だからこそ、成長政策の延長線上に位置する、今回の答申でも明確にとりいれることができないのである。さらに、市民生活の足を如何にして確保するかも、公共輸送の位置づけを不明確にするような自由選択論を展開する答申では、はっきりと解答を与えることはできない。都市交通部面には、

経済成長政策のヒズミが最も鋭くあらわれている。その点に対する反省と一定の評価なしには、答申もまた無力とならざるをえないであろう。

運輸政策懇談会都市交通部会の中間報告では、「都市の諸機能を再編成し、人口及び産業の適正な配置を図って都市構造を改革していく」という展望にたつて、「鉄道、バス、乗用車等の各種の交通機関の特性、大都市圏内各地域の特質、輸送需要の量、方向、目的を考慮して各輸送機関の役割及び分担、補完関係を定め、安全の確保及び公害の防除に最大限の留意をはらいつつ、総合的な都市交通体系を形成していかなければならない」としている。

このような観点からすると、大都市市街地の交通体系はつぎのようになるという。

<イ>地下鉄を中心とする都市鉄道は都心部では業務交通にも利用できるようにするし、周辺郊外部へは積極的に延伸すべきである。

<ロ>バスは都市鉄道との有機的な関連をもたせる。都心部では高速鉄道の路線網を補完するし、特殊な路線では直通輸送を担当する。周辺部では高速鉄道駅からのフィーダー輸送と都心部への方向性をもった放射状輸送を分担する。郊外部ではフィーダー輸送を中心とするほか、鉄道駅間の環状輸送を分担する。

<ハ>路面電車は機能を果せなくなり撤去過程にある。

<ニ>タクシーは都心部では業務交通、周辺郊外部ではフィーダーサービスその他を分担する。

<ホ>自家用乗用車は個人性・機動性をもつ便利な輸送手段であるが、道路の有効利用の観点から都心部では必要度の高い輸送を優先するし、周辺郊外部ではパークアンドライド、キスアンドライド方式とする。

答申にいう各種交通機関の適正な輸送分野は土地の利用効率を高めることと、大衆輸送優先の原則

を適用し、都市機能を阻害しないで、市民に対する交通サービスを確保することを想定しているようである。

しかし、これを達成する方法には多くの問題をかかえているし、また議論の分れるところでもある。“青い鳥”をとらえるというよりも、各種交通機関の機能を完全に発揮させるための諸制度という観点から、それらの点をより明確にしてみよう。

3 独立採算制の観点から

機能を発揮するためには、機能の持ち主、つまり主体が存続しうるか否かが、まず第1に重要である。現在の諸制度は収入と支出がペイする独立採算制であるし、さらに利潤追求を目的とする私企業である。私企業は利潤なしには存続しえないが利潤は収入と支出との差額である。公企業は、利潤原則に支配されないが、収支の均衡を強制されている。公私いずれの企業形態であろうとも、収支均衡は絶対的な必要条件とされている。

現実の都市交通事業は収支の均衡ではなく不均衡に悩まされている。公営交通がその典型であるが東京バス協会の資料によると、東京民営9社は42年の運賃値上げで43年度は14億円の黒字であったが、45年度には11億円の赤字となっている。公営交通は地下鉄事業を除いて財政再建計画を遂行中であるが、それでも赤字を解消する決めに悩んでいる。運輸政策審議会が都市交通体系に重要な役割を任せ、整備拡充の必要性を強調した、地下鉄事業は私企業原則で成立しないのみか、公企業原則でも維持することが困難である。地下鉄網の拡充は赤字の累増であるとみられている。独立採算ベースにのらない事業である。

公営交通は地方公営企業法の適用をうけている。

地方公営企業法は「料金は公正妥当なものでなければならない、かつ、能率的な経営の下における適正な原価を基礎とし、地方公営企業の健全な運営を確保することができるものでなければならない」と規定している<第21条第2項>。この規定は料金に含まれるべきものは、適正な原価のみならず健全経営に必要なものをと規定している。では、健全経営に必要な経費とは何かということについては規定されていないが、通俗的にはある程度の利潤と解されるし、また、物価上昇期には、運賃値上げをしばしば実施しないでよいような措置とも解されている。後者の場合には短期的な収支均衡ではなく、長期的な収支均衡を意味することになる。

公営交通問題研究会の報告書では、路面交通の調整策として、①路上駐車禁止の徹底、②時間帯別・車種別・用途別の通行制限、③タクシーステーションの設置、④物的流通機能の外周部配置、⑤広域交通信号制御、⑥バス専用レーンの設置などを提案している。

これらの提案はいずれもバスの運行速度に関連している。バス経営の悪化が道路混雑による運行速度の低下に基因していることは、多くの人達によって指摘されている。したがって、運行速度を早めることができるならば、利用者の増加も期待できるし、運行経費を節減することができるばかりでなく、車両その他の利用効率を高めることができる。運行速度の低下が収入減・コスト増をもたらしているのであるから、道路混雑の解消策は公共輸送機関を生かす道である。いいかえると、それらは独立採算制を維持させるための条件である。

地下鉄の建設にしても、地方公営企業制度調査会はつぎのようなトンネル道路論を答申した。

「地下鉄事業については、……採算が可能となるような料金を設定することは事実上困難である。

これは地下鉄事業がその建設に歴大な費用を要するためであるが、地下鉄事業の公共性にかんがみ、建設費そのものをすべて企業に負担させることに本来問題があると思われる。地下鉄事業は大都市における都市改良事業にはかならないのであるから、地下構築物については、道路等公共施設に対する国庫負担制度を勘案のうえ国が建設費について負担する制度を確立する必要がある。」

かかるトンネル道路論の論拠は二つある。第1は路面電車の撤去とも関連している。撤去によって自動車は道路拡幅の便益をうけるが、路面電車を利用して人々は運賃が上げられたり、歩く距離が増大するなど多くの不利益をうける。スピードが早くなり時間距離が短縮されるという便益を享受できるものもいるが、それはすべての路面電車利用者ではない。したがって、道路利用者の便益増と路面電車利用者の不利益とを相殺する、つまり、社会的な“負担公平”の原則を採用すべきである。たとえ、路面電車の撤去に無関係な地下鉄建設であっても、道路交通から地下鉄へ移行すれば、それだけ、道路混雑が緩和され、道路利用者は混雑費用を軽減される。これが第1の論拠である。

第2はコスト軽減である。地下鉄はトンネル工事に莫大な資金を必要とし、その利子負担に悩んでいる。もし、トンネル工事が国家の力によって建設されれば、利子負担を免れるばかりか、減価償却によって投下資金を回収する必要がないので、重要なコスト要素である減価償却費を計上する必要がなくなる。コスト軽減効果はきわめて大きい。

しかし、かかるトンネル道路論はまだ公認されていない。地下鉄事業の補助制度は昭和37年度以降に拡充されてきたが、経営費補助を原則としてきたことに変りはない。経営費補助方式の論拠は、地下鉄も長期的には採算がとれるが、開業

当初は資本費負担が大きく、輸送人員も多くを期待できないので利用者負担の原則は堅持するが、開業後一定期間の欠損をうめ償却前赤字にならないようにするために、一時的な補助が必要であるという見解である。地下鉄に対する考え方が、公共施設としてではなく、あくまでも利用者負担原則のもとで独立採算に固執している点に特徴がある。独立採算制を現代的課題に相応するように改変することが迫られているときに、それに固執することは、地下鉄整備の必要性を主観的には肯定しながら、客観的には否定的ないし消極的態度をとっているといえよう。

都市における通勤・通学をはじめ、あらゆる交通は現代社会では必要不可欠である。都市はそれに必要な施設を整備すべきである。マイカーにとっては道路が、大量輸送には高速鉄道が必要である。しかし、道路建設の余地はしだいにすくなくなり、建設費も高くなりつつある。公営交通問題研究会の報告によると、昭和60年の東京都区部の人口を950万人と推計し、自家用乗用車の個人保有分を4.6人に1台<国民生活審議会答申>、法人等保有分を区部就業人口に比例させるなどして必要道路面積を試算すると約14,000ha乃至18,000ha<42年現在6,840ha>という数字をあげている。もはや道路交通はゆきづまっている。

マイカーにとって道路が公共施設であると同様に、交通施設には公共施設とそうでない部分とを明確に区分すべきである。都市は人口の規模に応じた公共施設をもつべきである。公共施設は多くの市民によって、長期にわたって利用される共有の財産である。しかも、それらは自然の改造である。自然の改造を独立採算の束縛から解放することは、一企業体の改造責任を免除することになる。そうすれば、国家の力によって、改造は急速に進められる。一企業体よりも国家の力は大きいからである。

このように、コストを如何にして引下げることが可能かという観点から、都市交通政策が検討されなくてはならない。いたずらに、人件費の高低、企業内合理化にのみ、コスト引下げの要因を求めことでは問題は解決できない。そういう観念に立つと、現在のようなインフレ政策こそコスト・アップの最大の元兇といえる。政府は公共料金抑止策を人件費にすりかえることなく、インフレ政策にとりくむべきであるし、また、公共施設として充実すべきである。

4 収入増の観点から

独立採算制度をコスト面から考察し、都市交通問題解決政策を述べてきたが、独立採算制度を収入面から考察し、それと都市交通との関連を明らかにしよう。

収入を増加する方法として、これまで運賃値上げだけが唯一のものとして実施されてきた。にもかかわらず、都市交通はあまり改善されたとはいえない。インフレの物価上昇期には、交通サービスの価格としての運賃も上昇傾向を辿るとはいえ、公共料金抑制策がとられ、不十分な値上げに終わったとはよく聞かされる議論である。戦前の公共輸送機関の乗車効率は現在よりも悪かった。たとえばバス<東京都営>の1車1キロ当り乗客数は、昭和初期には2人~2.5人程度であった。昭和45年には4.7人であり、約2倍になっている。にもかかわらず経営危機が問題になっている。バスだけでなく、高速鉄道も同じである。すこしオーバーに表現すれば、満員政策である。だからすこしでも乗客が楽な感じをもつと、それは赤字路線となる。満員バスが正常な交通サービスとなっているといっても過言ではあるまい。これを一挙に解決することは困難であるとしても、ラッシュ緩和

政策は市民に対する大きなサービスである。したがって、値上げとサービスの改善とをどう調和するかが問われることになる。それは意思決定者の政治的判断なども関係する。

ともあれ、値上げによる増収策は根本問題を回避していることに変わりはない。増収策の基本は市民サービスを充実し、利用し易い、また市民の交通需要に即応したものでなくてはならない。だからといって、マイカーのような個人的需要に応えるようにバスや電車を運行することはできない。公共輸送機関は一定量の乗客数を必要とする。個々の需要に応じるのではなく、集団としての乗客群の最大公約数的需要に応ずることになる。

この場合の一定量の乗客数あるいは最大公約数的需要を、どのようにして把握するかということ、計数的にさし示すことはできない。一般的に独立採算のもとでは、企業がなりたつ程度ということである。それは乗客数×運賃であるから、この両者をどのように組み合わせるかでもある。タクシーの運賃が高く、高速鉄道の運賃が安いのも、その組み合わせである。

総合交通体系の形成は、各輸送機関ごとにそれ相応の乗客数を前提にしていると思われる。市民の要求に即応してというのは、個々の市民の要求ではなく、やはり集団としての市民の共通の要求である。でなければ、個人交通が最もすぐれていることになるからである。

総合的交通体系は個人交通を認めるが、それを都市交通の基礎とするのではなく、公共輸送優先原則を基礎としなければならない。とすれば、高速鉄道を基幹とすることは、それだけの乗客量を高速鉄道が確保できる体系でなければならない。そうすることが、個々の交通企業にとってではなく国民経済的にすぐれた体系であると考えられるからである。

国民経済的にすぐれた体系とは、社会的な総労働

支出を節約し、資金を節約することができるという意味である。個々人が自動車を購入し、それに必要な道路を建設し、駐車場を設置するよりは、大量交通手段を利用する方が、あらゆる点で社会的な節約となるからである。この点はさらに吟味しなければならないが、恐らく間違いではないように思われる。

ともあれ、総合的交通体系は乗客数の問題を取り入れている。意識しているか否かは別問題であるが、独立採算制下の総合交通体系論であるからには、この問題を除外することはできない。

さらに、土地利用計画あるいは都市計画との関連を取りあげても、やはり一定量の乗客数を前提としている。住宅団地の大小によって、バスか鉄道かが選択される。マイホームにはマイカーということにもなる。

運輸政策懇談会都市交通部会の中間報告「宅地開発と都市鉄道整備の方策について」〈昭和45年6月〉は、つぎのような意味のことを述べている。

「首都圏人口は昭和60年には1,000万人増加する。それには大量の宅地開発が必要であるが、従来の既存線に沿った宅地開発方式以外に、都市機能をもった大規模なニュータウンを40～50キロ圏の未開発地に建設しなければならない。このニュータウンから都心への通勤輸送は自動車のみでは困難で都市鉄道が必要である。だが、鉄道の採算制を考えると、輸送需要を確保しなければならず、そのためには、一定規模の人口が計画的に定着するような宅地開発システムとタイアップする必要がある。」

収入を確保することは、独立採算制のもとでは不可避である。独立採算制の内容を改変しても、必要な収入の大きさが異なるだけで、一定の収入を必要とすることに変わりはない。したがって、公共輸送機関の存立しうる条件として、一定の乗客数と運賃とはつきものである。両者を欠如したとき

は、公共輸送機関ではなくなる。公共輸送機関は国家あるいは地方財政によって維持されることになるが、乗客のいない輸送機関は社会的に不必要なものということになる。その意味では、やはり社会的な必要性を測定する指標として乗客数をとらざるをえない。

したがって、いかにして乗客数を確保するか、いかにすると、市民のための交通サービスを提供するかが、一つの大きな政策目標となる。公共輸送優先、大住宅団地の計画的造成などはそれである。

さらに、各交通企業間の競争を排除する政策も重要である。競争は乗客の奪い合いである。現在の日本では、競争原理を基礎として経済活動が営まれている。総合的交通体系が企業の側における自立採算と公正競争、利用者の側における選択の自由と利用者負担の原則をつらぬくことによって、自然的に形成されると考えられているのも、競争こそが経済活動の合理性を確保し、消費者を保護する原則であるとされているからである。

しかし、競争原理は他方では弊害をとまらう。二重投資である。とくに、鉄道のように大規模投資を必要とする場合にはなおさらである。それだから、営業路線の新設が免許制度となっている。しかし、道路投資やバス路線にいたっては、必ずしも免許制度が十分に生かされているとは思えない。道路と鉄道との競争、あるいは、バス路線の重複など、いたるところに問題が山積している。それを解決するためには、競争原理をやめ、計画性原理を導入しなければならない。まして、土地開発と結合した先行投資が想定される場合にはなおさらである。計画性原理は道路交通をも含めて、市民の安全と便利性とにもとづいて適用されることはいうまでもあるまい。

陸上交通事業調整法が成立する頃から、都市交通の経営主体を一元化すべきであるという議論が展開された。それ以来、一元化については、時期尚早論、調整可能論、公正競争論などが対立してきた。これらの議論には、交通資本の利害関係も加わるので、なかなか前進しなかった。都市交通問題はそのような議論とは無関係にしだいに深刻化した。都市交通問題との関連で一元化を支持する論拠は二つある。

第1は計画化することができるという点である。現体制のもつ基本的性格である無政府性を除去し、都市計画の一環に交通計画をくみいれる必要があるからである。すなわち、「都市交通の組織は、都市圏全体にわたって発達したネットワークを必要とする。全体として都市圏の交通流動にみあった交通手段の配置が必要である。一つの有機体として都市が生命活動を続けるために必要となるこのような路線網は、全体と部分のバランスのとれた相互連絡を必要とするために、部分的に不採算な路線があっても、これを維持することが必要である。それは環状あるいは放射状の大量交通機関とこれと接続する路面公衆輸送機関の両々あいまったネットワークとして考えられる。このようなネットワークが一つの公共的機関によって経営されることが合理的である。」〈清水・広岡・中西編「危機に立つ都市交通」144頁〉

第2の論拠は黒字路線や赤字路線を統一することができるし、危険の分散も可能であるから、財政的に危機が緩和されるばかりでなく、さらに新線投資の資金源をも獲得することができるというのである。いわば、経営体強化論である。

たとえば、ウィリアム・ロブソンは「東京都政に関する第2次報告書」のなかで、首都交通事業一元化の必要性について、要約すると、つぎのよう

に述べている。

「東京では経営主体が細分化されているが、細分化は全く不合理であり、調整を欠く原因をなしており、また、多くのマイナス面をもっている。バス路線は鉄道施策ならびに地下鉄と関連づけられるべき性質のものであるし、また、収益性の高い鉄道路線やバス路線が、全く異種の業務に手を出している民間会社の手へ委ねられていながら、一方、路線網のうち採算のあわない部分が東京の首に石うすのような重荷としてぶらさげられている。東京の公共輸送事業体の統合の遅滞は、百害こそあれ一利もない。一元化はすでに世界の大部分の都市で実証済みである。公営、私営を問わずバス事業も、そして、東京をサービス圏とする近距離私鉄も、一元化した管理のもとにおかれなければならない。大都市圏ないしは首都圏といったような特定の地域内の乗客輸送から得られた料金収入をプールし、これを取り決められた方式にしたがって配分できるような措置が講じられたあかつきには、国鉄や私鉄幹線も、この統合された首都交通事業体の制度の中に入れるべきである。山手環状線から国鉄が得ている莫大な収益が、日本国内の遠隔地の不採算路線の整備に充てられていることは全く誤りである。」

ロブソンの指摘は、経営主体が細分化しているために、都市交通事業での蓄積が都民に還元されず、国鉄はローカル不採算線に、私鉄は兼業部門に投下するというのである。統合するか、あるいは、一元的に管理されれば、蓄積は都市交通事業に還元される。かくて、拡充整備のための資金を獲得することができるというのである。

一元化論は都市交通体系の形成と維持拡充という二つの論拠をもっている。その意味では、最近の一元化論は交通資本の救済策としての性格を失っている。それは積極的な都市交通拡充政策の追求であり、自主的な方向の探求である。何でも政

府の財政援助という方式ではない。しかも、交通資本の私的蓄積を否定し、市民への還元を主張する。民営鉄道や民営バスは私的資本としての存在を否定されることになる。なぜなら、都市交通事業で獲得した全利潤を地域住民に還元すること、ならびに、各個別企業体の自由な活動を否定し、計画性の導入を主張しているからである。

一元化論が前進しない最大の原因の一つはこのような私的資本の否定にある。総合的交通体系の形成は一元化なしに可能であるという議論も生れる。その論拠は第1に運輸省の免許行政によって各資本間の利害を調整し市民の足を確保するための交通体系ができるという点であり、第2は各企業が都市交通対策に積極的にとりくんでいるし、またそれだけの熱意をもっているという点である。

しかし、利害を調整する権限をもっている中央官庁が、利害関係のなかにまきこまれたり、また、バラバラ行政のなかで自己主張をくりかえし、権限問題に固執しているようでは、多くを期待することはできないであろう。まして一元化論のもつ自主的拡充論と異なり、財政資金に依存せざるをえないような調整論では、資金的なワケと、資金獲得をめぐる争いとで、多くの年月を必要とするばかりでなく、情勢変化に対応できなくなるのではないだろうか。

6 ————— むすび

都市交通をめぐる将来構想を、総合的交通体系の形成問題として、独立採算制、収入確保、一元化などとの関連でとりあげてみた。もちろん、これらは決して別個の問題ではないし、相互に関連しあっている。それを、機能と主体とに統一し、その観点から究明しようとした。

そうすることによって都市交通の再編と展望について、如何なる手段がありうるかを明らかにすることが可能であると思ったからである。だが、そこには多くの困難性がある。これまでの都市交通が多くの人々によって論ぜられながら、依然として、抜本的に改変されたとは思えないからである。ここでは、最近発表された政府の諸答申を中心としたが、そこではつねに新しい問題に直面しながら、それへの対応策が求められているにすぎない。いま求められていることは、原則の確立ではあるまいか。

まず第1の原則は個人交通と公共交通との位置づけである。自動車のもたらす限りない諸問題を、人間社会の武器に転化することであり、公共輸送優先の原則を確認し、そのもとでの個人交通であることを確認することである。

第2は都市交通を都市における公共施設とすることである。そういう視点から、独立採算制を強化するのではなく、むしろコスト引下げ要因を探索することである。

第3はシビル・ミニマムである。公共性の概念規定の論議はここでは避けてきたが、公共性の具体的内容としてシビル・ミニマムの原則を確立するにふさわしい時代であるように思われる。市民生活にとって交通は不可欠である。もはや都市生活と交通とは不可分である。シビル・ミニマムの原則を貫徹しながら、交通企業が財政危機を回避する途が、現在の最大の課題である。

以上のような諸原則を確認し、そのうえで機能とその機能者の継持とを、総合交通体系論に導入することが、これからの都市交通発展の基礎であろう。

<武蔵大学教授>