

控

甲第333号証

ヒアリングメモ

2013年5月8日

第一審原告代理人 弁護士 斎藤 駿

当職は、2001年10月22日付交通新聞記事「政策の賞味期限」（甲第317号証）の執筆者である高橋寿夫氏より、2012年12月15日から同氏の自宅（世田谷区）等において、下記のとおり聴取した。

記

1. 私は、第一東京市立中学（現都立九段高校）、旧制浦和高校を経て、昭和22年（1947年）東京大学法学部を卒業し、運輸省に入省しました。

2(1) 東京を中心とする首都圏周辺は幼い頃から承知しております。そんなこともあったからかもしれません。入省して間もなく、昭和30年（1955年。以下は西暦を省略します。）以降本格化した高度成長により激化した都市問題、とりわけ都市基盤の動脈といわれる都市交通の仕事に関わるようになりました。

(2) 運輸省は、高度成長の始まった昭和30年の7月に、都市交通審議会（以下「都交審」といいます。）を設置し、その事務局として新たに都市交通課を新設しました。識者や私鉄等の関係者から交通に関する基本的事項を中心に、都市の諸問題についての意見や要求を聞いて、行政の施策を形成し、国民の理解を得ることを目的としていました。

都市問題には色々ありますが、高度成長に伴う巨大な矛盾の結節点は、都市交通のあり方でした。しかも、この都交審の答申がなされれば、これが建設省の都市計画審議会の答申となり、必要な都市計画決定がなされるというシステムでした。ですから、また後で具体的に申し上げますが、この都交審は財界、官界、関係業界、報道、都市計画等の研究者・専門家を代表すると目されていた錚々たる方が参加されている、各省庁の各種審議会のなかでも特別な存在でした。ですから、その事務局を担う都市交通

課の任務と役割は重大なものがありました。この都市交通課に配属された時の私の緊張感と喜びは忘れることが出来ません。

(3) 昭和35年頃だったと思いますが、課長を命ぜられました。都市交通課では最高責任者ということになりますので、省内及び建設省その他の省庁との根回しはもとより、都交審会長等有力な委員の方々の隣尾に付しながら勉強を深め、都市交通ひいては環境を含む都市問題の政策形成に全力を挙げて取り組んでおりました。

ところが、後述する通りの意想外の事態が生じ、都交審をはじめとする私共の尽力が無に帰することになってしまったのです。これは私の個人的な問題ではなく、その後の交通と都市のあり方に大きく関わることですので、後で少し詳しくお話しすることにし、その後の私の経歴を簡単に申し上げます。

昭和49年　自動車局長
昭和51年　航空局長
昭和53年　海上保安庁長官
昭和56年　日本空港ビルディング株式会社社長
平成3年　同社会長
平成9年　同社相談役

なおこの頃交通文化賞を受賞し、勲二等旭日重光章を頂いております。また、成田空港紛争について、これを解決する方向で円卓会議等に参加していました。

3. 都交審は、昭和37年6月8日、「地下高速鉄道の輸送力の増強整備に関する基本的計画の改訂について」と題する答申を答申第6号（以下「6号答申」といいます）として運輸大臣に提出しました。この答申を出した都交審の構成は以下の通りです。

（学識経験者）

会長　島田 孝一（前早稲田大学総長）
副会長　飯沼 一省（都市計画協会会长）
足立 正（東京商工会議所会頭）

井口竹次郎（大阪ガス株式会社社長）

太田利三郎（日本開発銀行総裁）

鈴木 清秀（私鉄経営者協会会長）

十河 信二（日本国有鉄道総裁）

根津嘉一郎（東武鉄道株式会社社長）

ほか三大新聞（朝日、読売、毎日）論説委員等 計19名

（関係行政機関）

関係省庁事務次官（大蔵省、経済企画庁、自治省、建設省、運輸省）

警察庁長官、東京都知事、大阪府知事等 計10名 総計29名

この審議会の性質上、職業政治家はいないものの、当時の各界を代表する国民的なものであるとともに、交通事業者を網羅しているだけではなく大蔵省をはじめとする事務次官等から東京都知事、大阪府知事等の行政機関も参加しているので、省庁が個別に設ける審議会ではなく、内閣の審議会に相当するものでした。

ですから、ここでなされた答申は単に運輸大臣にとどまるものではなく、関係省庁にあてられたものと見なされ、地下鉄のように都市計画の都市施設とされているものについては、都市計画審議会のそれと同一のものとして取り扱わっていました。都交審の答申に反する都市計画決定がなされることは一度もありませんでしたし、考えることも出来ませんでした。このことは、二つの審議会（東京都市計画地方審議会と都交審）の中核により、都市計画の大家で東京都長官や内務次官等を歴任された、官界の大元老といふ飯沼一省先生（当時都市計画協会会长）が、都交審の副会長ならびに東京都市計画地方審議会の東京都市計画高速鉄道（地下鉄のことです）調査特別委員会の委員長を務めておられたことからも明らかでした。

それでは東京の、特に都市高速鉄道（以下「地下鉄」といいます）をめぐる都市政策の推移と6号答申の意義と内容についてお話しします。

4(1) 戦後の最初の都市交通計画である復興院告示（昭和21年）は、一見戦前の計画を踏襲しただけに見えますが、地下鉄の始点が山手線の外側にほぼ現在の環状六号線まで伸びています。しかも伸びた先の多くが隣の郊外

私鉄に取りついています。復興院の解体後、地下鉄網は建設大臣の諮問機関である都交審が答申して、その結果を建設大臣が都市計画決定することになりました。都交審の1号答申では世界的にもユニークな「相互乗り入れ」の実現に道が開かれ、2号答申では営団からの免許委譲による東京都交通局・郊外私鉄の地下鉄参入も認められ、昭和35年には京成電鉄と都営1号線の相互乗り入れが実現しました。

復興院告示に見られた延伸傾向がはっきりするのは6号答申（別図）です。この答申で地下鉄の終点は西馬込・二子玉川・喜多見・蘆花公園・荻窪・中村橋・成増・志村・岩淵・松戸・船橋など、ほぼ現在の環状八号線まで伸びています。これは陸上交通事業調整法をはるかに超えた地下鉄の外延です。郊外私鉄は山手線の外側に締め出されました。地下鉄は閉じ込められませんでした。6号答申は、大正時代からの5路線（1号品川、2号恵比寿、3号渋谷、4号新宿、5号高田馬場）を一挙に倍増し、山の手をもう一度巡る10路線（6号五反田、7号目黒、8号原宿、9号新宿、10号目白）にして、従来の郊外私鉄の間を補う地下鉄網を構想しました。これらの10路線の多くは単に外に伸びているだけではなく、絡んでいて従来の郊外私鉄の乗客ができるだけ外側で拾って、品川・渋谷・新宿・池袋に集中させずに都心に運ぼうという構想でした。

戦前の「山手線内」が、戦後に「東京都区内」に広がったのです。この構想もこの「山手線の壁」に劣らず優れたものでした。6号答申は、東京の拡大された市街地を公共交通網で柔らかく覆う計画でした。実現された今日の路線が新宿・渋谷・池袋に過度に集中する幹線強化の「複々線プラン」になったのに対し、市街地により多くの公共交通手段を提供するネット型の「別線プラン」であったのです。郊外から運び込む乗客は同じ数でも、23区内を市街地と見なして、歩いていける範囲に郊外私鉄または新しい地下鉄があるということになります。これは都市内交通の過度な自動車依存を防ぐために、どうしても必要な施策でした。

- (2) 小田急線に絞つていいますと、6号答申が実現されれば、百合ヶ丘・相模大野・相模原等、神奈川県内の大規模開発地から東京に通勤している多くの人々が、短時間で直接都心へ出られるようになるばかりでなく、東京

部分を含めて混雑が格段に緩和されることになります。

さらに、現在でも難間になっている沿線の騒音の問題が解消できたのです。喜多見まで地下鉄が走れば、運転本数が大体半分になりますので、そこから新宿まで小田急線の沿線は以前より静かになります。それだけではありません。都内沿線の大半をしめる世田谷区には、2本の幹線鉄道というべきものがあります。東急玉川線と小田急線です。当時の玉川線は路面電車で、この答申で地下鉄になることが計画され、前からその方向で動いていた東急の協力により、別表の地下鉄整備計画及び所要資金の通り実現しています。ですから、6号答申がそのまま実現すれば、世田谷の中央部と南部の大部分が地下鉄化されることになり、騒音や開かずの踏切等の鉄道公害で沿線住民と紛争が続いていた小田急は極めて苦しい立場に追い込まれることになります。沿線郊外で大規模開発を手がけた小田急は、車社会の推進に一役買っていたわけですから、道路を造る立体化は望むところだったと思いますが、このような状況で高架による立体化は望むべくもありません。結局地下鉄にする他に選択の余地はなかったと考えられます。

小田急線が地下化されれば、いまでもなく沿線はもとより、その南側にある玉川線（地下化後新玉川線、現在田園都市線に名称変更）の東京領域の全てにおいて騒音等の鉄道公害がなくなることになり、この領域の都市環境は著しく改善されたことは確実です。しかもこのような状況は別表の通り1970年代、今から40年も前に実現することができたのです。この地下鉄（喜多見～松戸方面）の事業費も別表の通り大体280億円におさまり、しかも當初の負担で済むのですから、住民、小田急、さらには一般国民にとっても歓迎されてしかるべきものだったと私は今でも考えております。環境被害が日本の全域、さらに日本が進出している中国等において格段に深刻になっているだけに、なおさらです。

5. 6号答申は、昭和35年9月19日から昭和37年6月8日に至る2年間、全体会議9回、会長、副会長を軸とし、私共事務方の仕事が多い高速鉄道網小委員会を8回、計17回（6号答申12頁）にわたる審議の結果とりまとめられたものです。この間、東京都から技術的疑義が出たりしたことはあり

ますが、私鉄経営者協会はもとより関係業界、関係企業の委員の方から特段の反対意見はありませんでした。答申書を作成し、とりまとめた事務方の責任者であった私は、このために全力を挙げていきましたので、よく覚えております。ですから近々、東京都市計画地方審議会から同様の答申がなされ、都市計画決定の運びとなると考えていました。

ところが、一月も経たないうちに、小田急等の意を受けて建設省と東京都が強硬に反対し、6号答申、とりわけ小田急関係の8号線の棚上げに動いていることが判明しました。同地方審議会の高速鉄道調査特別委員会の委員長であり、こちらの都交審の副会長であった飯沼一省先生に聞いたところ、小田急側が工作していると苦々しそうに話されました。小田急側は、建設族、土建・不動産関係、鉄鋼等、当時の財界主流を巻き込む工作を秘かに進め、6号答申が出るに及んで一斉かつ公然と攻撃に出てきたのです。6号答申から二月後の昭和37年8月16日、東京都市計画地方審議会会長東京都知事東龍太郎は、建設大臣に対し、6号答申から小田急関係の8号線他1本を除外して「保留」することとして都市計画決定するよう答申し、その旨建設大臣は都市計画決定をしてしまったのです。

これほど都市計画や交通政策の原則、実務慣行を踏みにじるものはない私には思われました。飯沼先生はもとより、都市や交通のことを真面目に考えてこられた専門家や有識者の中にも眉をひそめる方が少なくありませんでした。都交審の委員をされた学識経験者の方がまさにそうでした。私や運輸省の心ある者は建設省、東京都の官僚と激論を交わし、何とか6号答申を実現させようとしました。ところが、所得倍増、高度成長政策の基軸が「車社会・土建国家」となりつつあった状況のもとでは、私達の正論は通らず、むしろ孤立していきました。

この時の状況を、私は2001年10月22日付の交通新聞の「交通詳論」に書いています。小田急高架複々線都市計画事業の認可が裁判所で初めて取り消されるという大きなニュースを見て、長い間心のうちにしまっていたものが吹き出し、この一文を書いたのです。ここにも書いてあるように、あの時私達が「命を賭けて」サイコロを振り、圧力に堪える程の自信と度胸があれば、敗北することはなかったでしょう。6号答申の正しさは、五十年とい

う距離をおいて裁判所で認められるに至ったのですから。「反論を呑まざるを得なかつたことへの後悔の思い」が湧いてくる由縁です。

6. しかし、当時私共が無抵抗だった訳ではありません。小田急の建設の要求は、当時8号線（地下鉄）のルート変更しか実現しませんでした。私の「交通詳論」では、昭和39年12月に小田急の高架複々線都市計画決定ができたかのように書いてありますが、これは誤りです。昭和39年決定といわれるものは、6号答申を破棄して地下鉄のルートを小田急線に張りつけるというだけのものであり、鉄道の位置、区域等必要な事項は決められていません。もちろん複々線を決めた訳でも、高架を決めた訳でもありません。この張りつけたルートを小田急高架複々線の一部とすることが都市計画決定されるのは、昭和39年よりはるかに後となりました。

小田急と住民の間で、しかも騒音等の公害について今争われていると聞き、後悔の想いが更に深まるとともに、土建国家と言われない日本にするような裁判所の英断を望んでおります。

以上

このとおり相違ありません。

2013年5月8日

東京都世田谷区
立花幸夫

別表
地下高速鉄道整備計画及び必要資金

| 路線番号 | 区間 | 年額 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 | 50 |
|------|------------|----|----|----|----|----|-------|----|----|-------|----|----|-------|----|----|----|
| 1 | 品川・押上 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 中目黒・北千住 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 二子玉川・三の輪 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 荻南・堀成増 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 中原・野添・船橋 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 西馬込・上板橋 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | 目黒・赤羽 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 芦花公園・麻布 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 中村橋・錦糸町 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 所要資金(単位億円) | | | | | | 1,550 | | | 2,050 | | | 1,650 | | | |

(注) 本表には郊外部鉄の建設分を含まない。

別図

