

昭和23年4月28日 第3種郵便物認可
昭和24年5月31日 国鉄特別貨承認雜誌第1137号
昭和47年6月1日 発行 (毎月1回1日発行)

運輸 と 経済

1972

6

第32卷・第6号

TRANSPORTATION & ECONOMY

国立国字
47.6-7.
岡

《特集》 モーターゼーションのゆくえ

く
る
ま
ま
を
ど
う
走
ら
せ
る
か
岡
並
木
マ
イ
カ
ー
対
策
の
新
段
階
力
石
定
一
自
家
用
ト
ラ
ッ
ク
の
経
済
性
沢
富
彦
く
る
ま
ま
社
会
の
交
通
整
理
富
永
誠
美

財団法人運輸調査局

都市交通審議会をふりかえって

井 山 嗣 夫*

1 まえがき

都市交通審議会は昭和30年7月に、運輸大臣の諮問機関として設置されて以来、都市交通に関する基本的計画について延70回にわたる本会議と各交通圏における数多くの部会を開催し、東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、神戸、京都、福岡および北九州の整備計画について15回におよぶ答申と高速鉄道の緊急整備に関する建議を行ない、本年3月31日に運輸省設置法の規定によりその審議の幕を閉じた。

2 都市交通審議会の設置

戦後の経済復興に伴う大都市圏への人口の集中は著しく、東京都についてみれば、昭和20年349万人であったものが、25年には628万人となり、30年には804万人に達した。

*運輸省 大臣官房地域計画課 補佐官

- 1) 混雑率 100% = 定員乗車。座席に着くか、吊皮に着くか、吊皮につかまるか。ドア付近の柱につかまることができる。
150% = 肩がふれあい、吊皮も持てぬものが半数だが、新聞は楽に読める。
200% = 体がふれあい、相当圧迫感があるが、週刊紙程度なら何とか読める。
250% = 電車がゆれるたびに身体が斜めになって身動きができず、手も動かさない。
300% = 物理的限界に近く身体に危険がある。

そして、東京をはじめとするわが国の大都市およびその周辺における各種交通機関の通勤通学時の混雑は著しく、通勤人員が定員の3倍¹⁾をこえる線区も出現した。

このため、都市交通難の早期解決を要望する声が強くなり、私鉄各社には都心乗入れを具体化しようとする動きが現れ、昭和22年から30年ごろまで免許申請があいついで行なわれた。

この間、昭和30年7月には、東京市政調査会大都市交通問題研究会(委員長 磯山政道氏)から「首都交通対策に関する意見」が、また、民間から「東京都の交通調整に対する意見」があいついで発表された。

運輸省としては、昭和30年2月、「都市交通の現状(その1)」を発表し、都市交通難の打開が急務であることを訴えるとともに、昭和30年度基本政策の一つとして大都市における旅客輸送力の増強整備に関する基本方策を掲げ、その具体的計画の樹立を図ることとした。

このため、昭和30年7月19日運輸大臣の諮問機

関として学識経験者、関係行政機関の職員からなる30名以内の委員によって組織される都市交通審議会が設置された。

3 審議の概要

3.1 諮問第1号の審議

30年9月27日に第1回審議会が開催され会長に島田孝一氏（早稲田大学教授）、会長代理に飯沼一省氏（国土総合開発審議会会長）が選出された。この第1回審議会では、運輸大臣から「大都市及びその周辺における交通特に通勤通学時における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について」（諮問第1号30.9.23付）が諮問され、まず、東京に関する都市交通について審議を行ない、続いて大阪、名古屋について審議することとなった。

3.1.1 答申第1号

諮問以来、17回の審議会と交通網1回、直通運転技術小委員会4回、経営主体特別委員会3回において調査検討を重ね、緊急に対策を講ずべき事項について結論を得て、「東京及びその周辺における都市交通に関する第1次答申」を決定し、31年8月14日運輸大臣に答申した。

この答申は、国鉄既設線の線路増設、新線の建設のほか、郊外部から都心に至る11の路線を整備することとしている（表1）。地下高速鉄道路線のうち緊急に建設を要するものとして、第4号線の東京から新宿、方南町、荻窪方面への延伸、第3号線の渋谷から三軒茶屋方面への延伸、第1号線の馬込方面から押上方面に至るもの、第2号線の祐天寺方面から北千住方面に至るものをあげている。また、今後建設する地下高速鉄道は郊外私鉄との間に直通運転を実施すべきであるとしている。さらに地下高速鉄道の建設は急迫した交通事情を打開するため、営団以外のものにも建設に協力させることを考慮すべきであるとしている。

3.1.2 答申第2号

第1次答申において引続き審議することとなっていた法的措置に関する事項は、第17回審議会において別途、法律小委員会を設けて検討することとされた。

表1 地下高速鉄道整備計画（東京）

路線名	区	分	延長(キロ)
1号線	品川 馬込	押上	17.3
2号線	中日黒	北千住	20.9
3号線	大橋	浅草	16.1
4号線	荻窪 方南町	向原	30.1
5号線	中野 下板橋	東陽町	24.2
	合	計	108.6

小委員会は5回にわたり、都市交通の整備について現行法令が支障となる場合にはかに政廃すべきか、さらに現行法令が支障とならない場合においてもその積極的な推進を図るため法令を制定すべきかどうか等の法的措置に関する検討を加えた。そして「東京及びその周辺における都市交通についての法的措置に関する答申」が答申第2号（32.2.19付）として、第18回審議会で決定された。

これは、陸上交通事業調整法、帝都高速交通営団法の根本的な改廃は当面必要とせず、おおむね現行法令の適用と行政運用で実施できるが「有機的交通網の形成」および「輸送力の整備増強」に關し強制措置をとる場合等には、大都市における総合的な陸上交通整備のため特別立法を考慮する必要があるとしその要綱を試案としてまとめている。

3.1.3 答申第3号

さらに第17回審議会において大阪地区の都市交通問題を審議するため大阪部会を設置することが決定された。同部会は14回の部会と3回の小委員会で審議が行なわれ、昭和33年3月28日の第19回審議会において、「大阪市及びその周辺における都市交通に関する答申」として決定された。

この答申では、通勤通学輸送の主体をなしている国鉄、大阪市高速鉄道、郊外私鉄を根幹とし、これと関連し、かつ、補充的意義を有する路面電車、バス等の路面交通機関を総合して有機的交通網を形成し、その輸送力の整備増強をするとも

に、現在および将来の交通網の最も合理的な充足を図ることを基本的態度とし、大阪市高速鉄道5路線76キロ（表2）の新設を中心とする高速鉄道網の整備、路面電車に対する措置、市内バス路線網、輸送力の整備増強、運行形態の合理化、都心部における恒久的バスターミナルの建設、道路の整備などを行なうべきであるとしている。

表2 地下高速鉄道整備計画（大阪）

路線名	区	間	延長(キロ)
1号線	垂水	我孫子	19.0
2号線	守口	天王寺	16.0
3号線	大田町	大浜	10.0
4号線	大阪港	放出	13.0
5号線	神崎川	平野	18.0
	合	計	76.0

3.1.4 答申第4号

第1次答申（東京およびその周辺）においては、高速鉄道網を主体とする整備計画については今後の検討されているが、路面交通問題については今後の検討に委ねるとされていた。一方、路面交通事情は一刻の猶予も許されない状態となったため、35年5月20日の第20回審議会ではこの問題がとりあげられた。第21回審議会では関係行政機関から路面交通事情について説明聴取した後、35年6月10日の第22回審議会では関係行政機関が設置された。同部会は15回の部会と起草小委員会で、路面交通機関の今後のあり方を主体とし、あわせて道路容量の増加方策等について審議を行ない、35年8月16日の第24回審議会において承認を得て、答申第4号「東京の路面交通に関する答申」として答申された。

これは、東京における路面交通政策として、路面電車の地下鉄等への代替およびこれに伴う諸問題の合理化、トロリーバスに対する措置、営業用トラック、タクシヤ・ハイヤー・自家用車の運行、駐車場の改善等、都心部および周辺部におけるバスターミナルの整備、ならびに交通規制の強化についてその対策を示している。

3.1.5 答申第5号

第19回審議会（33.3.28）において、名古屋地区の都市交通問題を審議するため名古屋部会を設け

て審議することに決定し、以来部会は33年9月から36年9月まで25回開かれたほか、高速鉄道網小委員会8回、路面交通小委員会1回、起草小委員会1回、計35回にわたり審議を行なった。この間審議の途中で高速鉄道に関する中間結論をまとめ、第24回審議会（35.8.16）で報告されたが、第33回審議会（36.10.21）において、答申第5号として「名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申」が決定された。

この答申では、昭和60年度までに地下鉄5路線78.7キロ（表3）の高速鉄道網の整備をすゝるほか、国鉄、私鉄の既設線の改良を行なうとともに、路面電車の撤去（昭和60年まで）バス輸送力の整備増強およびバスターミナルの整備、高速道路および駐車場の整備等の必要性について述べている。

表3 地下高速鉄道網整備計画（名古屋）

路線名	区	間	延長(キロ)
1号線	長久手	八田	22.0
2号線	大曾根	名古屋港	14.4
3号線	上小田井	大田	18.2
4号線	大曾根	金山	16.8
5号線	伏見	金山	7.3
	合	計	78.7

3.2 諮問第2号の審議

東京地区の基本計画は答申第1号に示すが、おおむねこれによって輸送力の増強、新線建設が行なわれてきたが、輸送需要は第1次答申当時の想定を上回り、また、路面電車撤去後の代替交通機関の主力として、自家用車による交通を吸収移転させる交通機関として、高速鉄道とくに地下鉄の新路線の追加建設を含めた輸送力の整備増強を強力に推進しなければならなくなり、第1次答申を再検討すべき時期が到来した。

このため、運輸大臣は、第25回審議会（35.9.19）で諮問第2号（35.9.10付）「東京及びその周辺における高速鉄道特に地下高速鉄道の輸送力の整備増強に関する基本的計画について」を發した。

3.2.1 答申第6号

この諮問に対しては、10回の総会と8回の高速鉄道網小委員会において審議され、第34回審議会(37.6.8)において答申第6号として、「東京及びその周辺における高速鉄道特に地下高速鉄道の輸送力の整備増強に関する基本的計画の改訂について」の答申が決定された。

この答申では、答申第1号に基づく5路線108.6キロの高速鉄道網整備計画を改訂し、昭和50年度までに10路線257.3キロ(表4)の高速鉄道網を整備することとした。

従来の計画による高速鉄道の路線がいずれも銀座、丸の内地区に集中していたのに対し、都心をより広く分散させること、昭和50年度までに完成させ東京の高速鉄道のいずれの区間においてもラッシュ時の輸送人員が定員の2倍を越えないようにするとともに、国鉄、郊外電鉄から地下鉄への直通乗入れと、乗換地点の分散を図り、混雑の緩和を図る計画となっている。

さらに東京の旧市内では、高速鉄道駅に、1キロ以内の距離で到達でき、路面電車等の交通機関を利用していった路面交通需要を吸収しうる交通網を形成することとしている。

表4 地下高速鉄道網整備計画(東京)

路線名	区	間	延長(キロ)
1号線	品川	押上	12.5
2号線	中目黒	北千住	20.3
3号線	二子玉川	三軒の輪	26.0
4号線	蔵前	成増	35.5
5号線	中野	船橋	29.5
6号線	西馬込	上板橋	29.0
7号線	目黒	赤羽	20.5
8号線	喜多見	松戸	39.5
9号線	芦花公園	麻布	27.0
10号線	中村橋	錦糸町	17.5
	合	計	257.3

3.3 諮問第3号の審議

答申第6号が出た昭和37年6月8日の第34回都市交通審議会において、運輸大臣は諮問第3号(37.6.8付)「大阪及びその周辺における旅客輸送

力の整備増強に関する基本的計画の改訂について」諮問した。

これは大阪市においては、国鉄、郊外私鉄とも市の中心部に乗り入れる路線がなく、梅田、難波天王寺等のターミナルに止まってしまいうため、高速鉄道として市中央部を貫通する唯一の路線である地下高速鉄道第1号のラッシュ時の混雑がはなはだしくこれに対処する措置をとる必要に迫られたため行なわれたものである。

3.3.1 答申第7号

37年6月8日第34回審議会で大坂部会の設置が決定され、その後審議を重ね検討した結果、38年3月22日第14回大坂部会で答申案を決定し、同月29日第42回審議会で「大阪市及びその周辺における高速鉄道の整備増強に関する基本的計画について」が決定され、答申第7号として答申された。

この答申によると、昭和50年までに6路線約99.0キロ(表5)の地下高速鉄道網を整備するほか、11路線約66キロの国鉄、私鉄による新線建設及び14路線64.7キロの国鉄、私鉄既設線の改良を行なうとともに、高速鉄道路線相互の連絡設備の整備改良を図るほか、直通運転を可能とする措置が必要であるとし、また、資金の確保、運賃制度の適正化、利子の低率化、諸税の減免等の助成措置を講ずるべきであるとしている。

表5 地下高速鉄道整備計画(大阪)

路線名	区	間	延長(キロ)
1号線	千里	山-我孫子	24.7
2号線	守口	天王寺	15.7
3号線	梅田	大浜	14.3
4号線	大阪	港本	16.4
5号線	神奈川	西平野	19.2
6号線	天六	天下茶屋	8.7
	合	計	99.0

3.3.2 答申第8号

大坂部会ではこのあと路面交通関係の審議に入り、その間8回にわたる部会審議の結果、38年12月18日の第44回審議会において、答申第8号「大阪市内及び周辺における路面交通に関する基本的計画の再検討について」を決定した。

本管申は、路面交通の混雑激化から問題となっている路面電車の路線については、適正な補償のもとに高速鉄道またはバスに代替させるとともに、必要に応じてこれらを地下化、高架化とすべきであるとし、大阪市路面電車は地下高速鉄道の整備増強に伴い、これと重複する路線は逐次廃止すること等を指摘している。

3.4 諮問第4号の審議

諮問第3号と同時に37年6月8日の第34回審議会で諮問第4号(37.6.8付)「大都市における陸上交通事業の経営主体の一元化等について」の諮問が行なわれた。

これはわが国の陸上交通事業が諸外国の大都市と比べて経営主体が多様で、大都市における大量輸送需要を合理的、能率的に輸送するためには、運営形態、運賃制度、運転方式、経営採算に問題点があり、複雑多岐にわたっている中で、これを一元化して利用者の利便を図ることが適当か否かについて検討することを目的としたものである。

37年8月17日の第35回審議会から7回にわたるり、一元化について学識経験者、鉄道事業者等から意見聴取を行ない、検討を重ねた。しかし、38年9月16日の第43回審議会で、一元化については難しい問題が多いので、ひとまずこれを保留し、当面経営主体が一元化されたと同様な効果を期待し得る方策として運賃調整等の問題を取り上げることにし、39年6月26日の第47回審議会から7回にわたり審議を重ねたが、その後中断されたままである。

3.5 諮問第5号の審議

40年6月11日の第54回審議会で「東京及びその周辺、特に横浜を中心とする旅客輸送力の整備に關する基本的計画の再検討について」諮問第5号(40.4.23付)が発せられた。

3.5.1 管申第9号

これは東京に隣接する横浜・川崎地区が顕著な発展をとげており、将来は横浜を中心とする交通網を確立し旅客輸送力の整備増強に対処する必要が生じたため、諮問が行なわれたものである。

審議会は、横浜部会を設け10回の部会と1回の小委員会で検討が行なわれ、41年7月15日の第55回審議会で「横浜及びその周辺における旅客輸送力の整備増強に關する基本的計画について」が管申第9号として管申された。

これは、昭和60年を目的とし、輸送力増強にあつては高速鉄道を主体とし、バスをあわせて一体とした交通網を形成する。混雑率はおおむね200パーセントを越えるものについて新線建設または路線増設を考慮し、高速鉄道の建設は横浜を中心として4路線、川崎を中心として1路線のほか、茅ヶ崎方面から東京方面への検討路線1路線、計6路線が示された(表6)。

表6 地下高速鉄道整備計画(横浜・川崎)

路線名	区	間	延長(キロ)
1 号線	六合付	近一関	18.6
2 号線	屏風	浦一神奈川郡町	11.4
3 号線	本	牧一勝田	19.2
4 号線	鶴	見一元石川町止	13.3
5 号線	大師	河原一百合ヶ丘	28.2
6 号線	茅ヶ崎	付近一東京方面 (検討路線)	40.0
合 計			132.7

3.6 建議第1号についての審議

41年7月15日の第55回審議会で、資金問題を検討するため高速鉄道等助成小委員会が設置され、6回にわたり審議を続け、41年10月19日第56回審議会で「大都市における高速鉄道等の緊急整備について助成の必要性及び方策について(建議)」が決定をみ、関係大臣に建議された。

これによれば、大都市圏における高速鉄道等を緊急に整備し、通勤通学難を緩和し通勤可能な宅地を開発するとともに路面交通の緩和を図る必要があるとされている。また、輸送力の整備増強のための所要資金は借入金に依存しなければならぬ、過重な金利負担が新規投資を阻害しているの、都市政策として国家的見地から国が本格的な助成策を講じなければならぬとしている。

3.7 諮問第6号の審議

東京及びその周辺における交通事情は第6号答申(37.6.8)当時の予想よりも悪化し、混雑度が依然250~300パーセントの線区が多く、そのため、42年11月16日の第57回審議会で諮問第6号(42.11.13付)「東京及びその周辺における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本計画の再検討について」が諮問された。

これに対し審議会は第58回(42.12.7)から第63回(43.3.18)まで6回にわたり、緊急の課題である東京の地下高速鉄道の整備について調査審議を行ない、第64回審議会(43.4.10)において、答申第10号「東京及びその周辺における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本計画の再検討について」が決定された。

この答申では、丸の内線と銀座線の混雑緩和ならびに最近における都心部の拡大、副都心の発展等都市構造の変化に対応するものとして池袋、新宿および渋谷方面から都心に至る路線の設定および在来地下鉄路線網の部分改訂を行ない、8号線(池袋-明石町)、10号線(新宿-住吉町)、11号線(鉄谷-駒込町)の3路線を新設した。

なお、5号線は西船橋から東武野田線方面へ延伸し、また、7号線(赤羽-日黒)は将来埼玉方面への延伸を検討すべきとされ、3、4号線の延伸計画区間は一部他路線に振り替えられた(表7)。この答申は、昭和50年までに緊急に整備を要するものを中間答申したものでその後なお昭和60年を目標とする計画を立てるべきとされた。

3.8 諮問第7号の審議

44年2月6日の第65回審議会において、「神戸市を中心とする旅客輸送力の整備増強に関する基本計画について」諮問第7号(44.2.3付)が行なわれた。

大阪市およびその周辺における都市交通については、答申第3号、答申第7号および答申第8号が出されているが、この地域のなかで神戸市はとくに顕著な発展をとげ、このため市街地の再開発、高速道路、街路の整備および西神・北神地域の住宅団地の諸施策が進められ、神戸市を中心とする審議が必要となり、神戸部会が設置された。

表7 地下高速鉄道整備計画(東京)

路線名	区間	延長(キロ)
1号線	品川・西馬込-押上	19.9
2号線 (日比谷線)	中目黒-北千住	20.3
3号線 (銀座線)	渋谷-三ノ輪	16.9
4号線 (丸の内線)	荻窪・方南町-池袋	27.4
5号線 (東西線)	中野-東武野田線	33.0
6号線	桐ヶ谷-大和町	30.5
7号線	日黒-赤羽	20.5
8号線	成増・中村橋-明石町	32.8
9号線	喜多見-綾瀬	32.4
10号線	芦花公園-住吉町	20.5
11号線	二子玉川-駒込町	19.8
12号線	新宿-麻布	18.6
合計		292.6

神戸部会は7回の部会、2回の起草小委員会で検討した結果、44年11月17日の第66回審議会です承され、答申第11号として答申された。

答申によると、中枢管理機能などの都心部集積と居住地の周辺部への移転、拡大に伴い、これに対応する輸送力の不足から通勤混雑が激化しており、一方モータリゼーションの進行と道路の整備の不均衡が路面交通の渋滞となってあらわれているので、これらに対処するため、高速鉄道の整備(表8)を促進し、これらを補充するバス、タクシーを活用するとともに、これらの交通機関相互の有機的連絡を図るため、駅前広場、バスターミナル等の整備を行なうこととしている。

3.9 諮問第8号の審議

諮問第7号と同時に、第65回審議会で「福岡市及び北九州市を中心とする北部九州圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画の検討について」諮問第8号(44.2.3付)が出された。

北部九州圏においては、福岡市、北九州市を核として急速に人口および産業の集中ならびに、大規模な住宅団地の建設が進み、通勤時の都心部の交通の行詰りが生じ早急に解決されねばならなく

表8 高速鉄道整備計画（神戸）

路線名	区	間	延長(キロ)
神戸高速	西	代—三宮	5.7
"	高速	神戸—元町	1.5
"	湊	川—新開地	0.4
西神・山手	西	神—三宮—原田	27.0
海	西	代—三宮	9.0
神戸電鉄	筑	谷—三宮	10.0
		合	53.6

なっており、また、両都市相互間の広域的交通体系の樹立が必要とされ、総合的に審議するため北九州市部会が設置された。

北部九州部会は7回の部会、5回の小委員会および起草小委員会1回で検討し、46年3月11日第68回審議会で「福岡市及び北九州市を中心とする北九州市圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について」が答申第12号として答申された。それによると、福岡市および北九州市の通勤通学圏と目される都市を中心にしてそれぞれ30キロ圏を対象に、昭和60年を目標に高速鉄道（表9）を中心に、これを補充する大量路面交通機関の再編整備が必要であるとしている。

3.10 諮問第9号の審議

45年3月24日の第67回審議会で「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備増強に関する基本的計画の検討について」諮問第9号（45.3.20付）が諮問され、大阪圏部会が設置された。

大阪圏に関しては、既に33年3月の答申第3号、38年3月の答申第7号によって昭和50年を目標とする都市高速鉄道の整備計画について答申がなされている。今回はその後における人口の動向、宅地の開発状況、臨海部の開発状況等の交通の情勢の変化に対応し、さらに今後の拡大に対処するため広域的な観点にたって検討することが求められた。

大阪圏部会は、44年6月の大阪圏部会発足以来46年11月まで、部会6回、需要予測W・G4回、想定鉄道網小委員会9回、鉄道網小委員会6回の計25回にわたって審議が行なわれ46年12月8日の

表9 高速鉄道整備計画（北九州・福岡）

路線名	区	間
(北九州市)	小倉	倉—徳力・曾根
	黒崎	崎—小戸
	小倉	倉—黒崎
(福岡市)	都心部	部—西
	都心部	部—箱崎
	都心部	部—福岡空港

○キロ程は未定

第69回審議会で答申第13号として答申された。

答申では、ラッシュ1時間の混雑率を150パーセントとすることを目標とし、大阪市および京都市ならびにその周辺地区において、既設地下鉄路線の郊外部への延伸、または郊外新線との直通、郊外部から都心部への新規路線の設定を行なうほか、既設路線の複線化等の輸送力増強策について述べている（表10）。

なお、神戸市を中心とする鉄道計画については、44年11月の答申第11号で答申されているので、今回は審議は行なわれなかった。

3.11 諮問第6号の審議の再開

諮問第6号については、43年4月10日に答申第10号が中間答申として出されていたが、その後、45年3月24日第67回審議会で諮問第6号にもとづいて、昭和60年を目標とする高速鉄道整備計画を策定するため東京圏小委員会が設置され審議が再開された。

審議は小委員会7回、需要予測W・G3回および路線網策定W・G5回の延15回にわたり検討を行ない、47年3月1日の第70回審議会で答申第15号として答申された。

路線の検討にあたっては、ラッシュ1時間の混雑度を60年には最大150パーセント程度とし、路線網の策定にあたっては、東京都周辺部から都内業務地への遠距離通勤の確保、東京副都心への育成および江東地区等の路線網の整備ならびに新幹線鉄道等の全国交通網との結合の強化等を主眼として策定された。

主要幹線網は、東京都区部およびその周辺地区

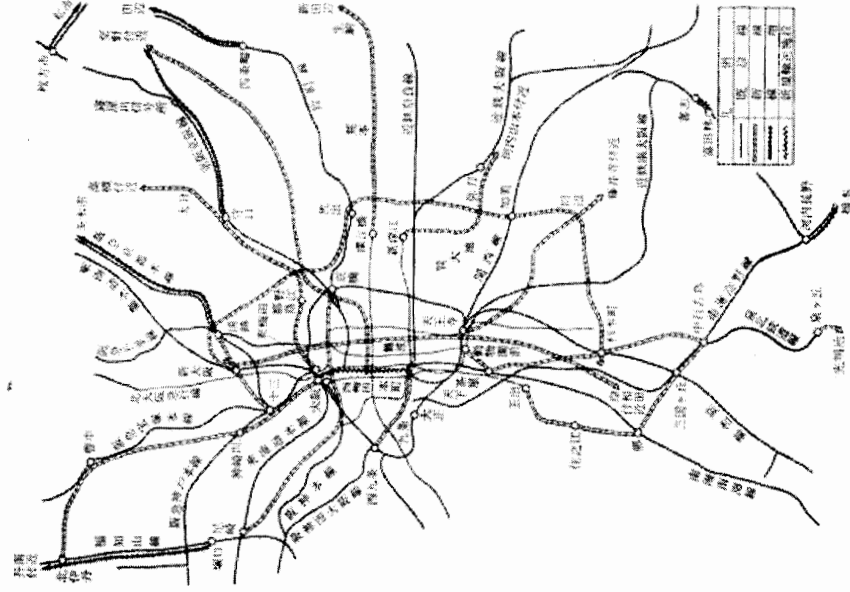
表10 高速鉄道整備増強計画（大阪・京都）

路線名	区	間	
(大阪)	千里中央	我孫子	25.4
1	高槻	寺井	44.3
2	大塚	伊丹	29.5
3	野田	辺田	40.3
4	天神橋筋六丁目	河内山本	19.6
5	本町	交野	18.0
6	(第2京阪)	橋尼	22.0
(京)	岸和田	新大	12.0
(片福)	泉ヶ丘	光明	36.5
(松屋町)	西九	難波	4.0
(泉北)	中百舌島	堺	3.5
(西大阪)	十津	淡路	4.5
(堺)	長井町	田辺	4.0
(西大阪)	新東	本町	4.0
奈良	守口	交野	28.0
城	淡路	茨木	12.0
(京)	塚本	南	10.0
(阪)	四條	丹波	56.0
(京)	上本町六丁目	難波	18.0
福	喜志	富田	2.0
片	河内長	富田	2.0
大	枚方	橋本	17.0
長	野方	私市	5.0
野	間	水間	5.5
野	平	山下	3.0
間			
勢			
小	計		426.1
(京都)	北山大橋	三軒	14.0
1	六地藏	長岡	28.5
2	三條	出町	2.5
3			
線	京陰	園部	33.0
山	京良	長池	20.0
奈	京津	貴生	21.0
草			
線	小計		119.0
増	合計		545.1

において、既設地下鉄路線の郊外部への延伸、または郊外新線との直通、私鉄路線の複々線化、環状路線等の総延長約570キロ（うち開業部分約150キロ）である（表11）。

今回の確定した路線は、緊急度の高いものに限定しており、早急に実施される必要があり、か

大阪圏高速鉄道網図（大阪周辺）



つ、高速鉄道の整備は多額の費用を必要とし、政府において、資金の確保、助成の拡充について特段の配慮が必要であるとしている。なお、横浜、川崎を中心とする路線網の整備については、41年7月の答申第9号があるので、今回は審議を行なわなかった。

3.12 諮問第10号の審議

46年3月11日の第68回審議会で「名古屋における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画の検討について」(諮問第10号(46.3.8付))諮問が行なわれた。

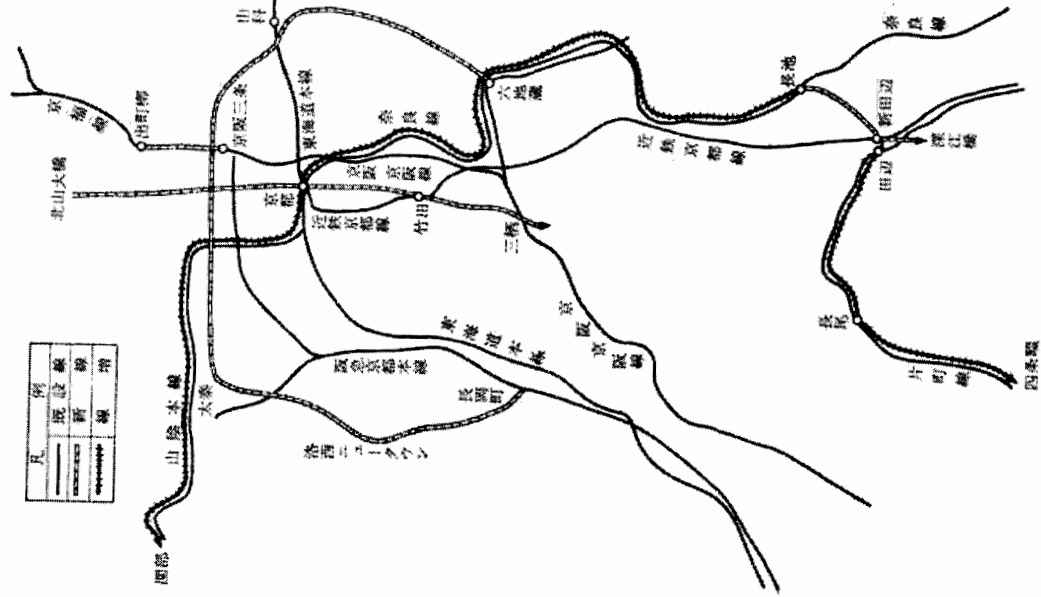
名古屋圏に関しては、36年10月21日の答申第5号で、昭和60年を目標とする鉄道網整備計画等について答申が行なわれているが、経済社会情勢、特に交通パターンの変化に対処するため審議が求められたものである。

名古屋部会は、部会6回、需要予測W・G10回、鉄道網小委員会4回および経営財務小委員会4回

表11 高速鉄道整備計画（東京）

路線名	区	間	延長 (キロ)
1	西馬込・品川	千葉N・T小室地区	46.2
2	中目黒	松原団地	32.4
3	渋谷	三谷輸袋	16.9
4	荻窪・方南町	池袋	27.4
5	中野	勝田台	46.8
6	大宮市西部	北N・T	61.5
7	目黒	浦和市東部	28.7
8	保橋	黒谷・千葉NT	75.2
9	橋本	本綏瀬	59.3
10	橋本	千葉NT印旛地区	91.2
11	二子	玉川・深川	23.8
12	高松	町一麻布一新宿	41.7
13	志	木一新宿	22.0
	合	計	573.1

大阪圏高速鉄道網図（京都周辺）



の延24回にわたり審議を行ない、47年3月1日の第70回審議会で答申第14号として答申された。

本答申は、ラッシュ1時間の混雑度を昭和60年には最大150パーセント程度とし、名古屋市内業務地への通勤交通の確保、都市交通の輸送機関分

表12 高速鉄道整備計画（名古屋）

路線名	区	間	延長(キロ)
1	長久手	八田	22.7
2	大曾根	一名古堅港	14.9
3	上小田井	豊田	37.3
4	大曾根	金山	16.8
5	伏屋	金山	7.3
6	七宝	豊明	32.9
7	金山	上飯田	9.0
8	枇杷島	梅町	14.0
9	瀬戸	栄	20.3
岡瀬	岡瀬	瀬戸	41.0
瀬戸	瀬戸	枇杷島	32.0
東海道	稲沢	大垣	28.0
名古屋本線	須ヶ口	神宮前	12.3
関西	名古屋	四日市	37.2
小牧	大	上飯田	20.5
三河	知立	吉良吉田	34.7
西尾	新安城	吉良吉田	24.7
尾西	{新宮}	津島	16.9
尾西	{新宮}	佐屋	4.6
尾西	新見	御嵩	7.4
尾西	常滑	多摩	0.7
合	計		435.2

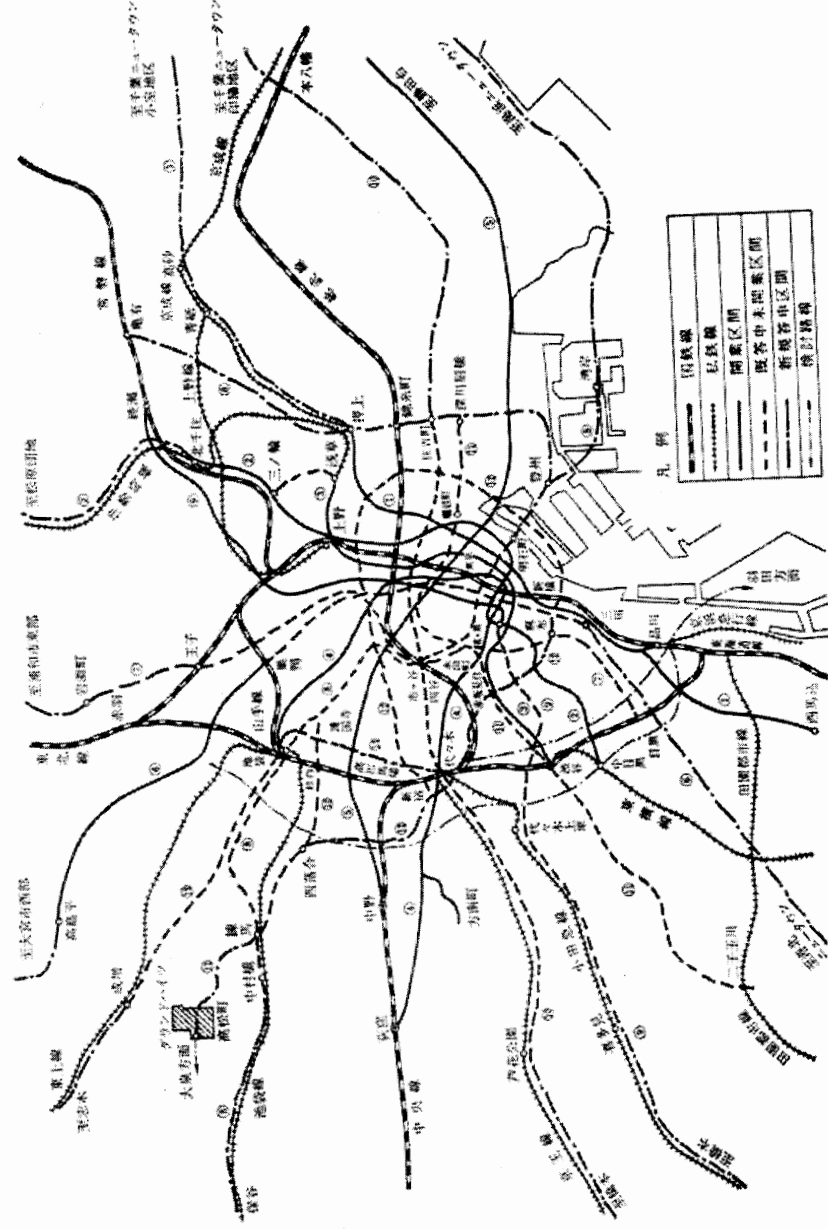
担の鉄道への誘導、および高速鉄道相互間の直通運転等の方針により策定されている。

整備計画は、名古屋市およびその周辺において名古屋市内の地下鉄路線網の整備、郊外部から都心部への新規路線の設定、環状路線の設定および複線化等延長約435キロ（うち開業部分52キロ）（表12）の輸送力増強について答申されている。（本号88頁名古屋圏高速鉄道網図一名古屋市一）

4 あとがき

都市交通審議会が昭和30年7月に設置されて以来、延18年間に、70回に及ぶ総会と数多くの部会

東京圏都市高速鉄道網図



および小委員会が開催され、高速鉄道、路面交通機関等各般にわたる答申および建議が行なわれた。これらに示された整備計画に基づいて高速鉄道網等の整備が進められた結果、審議会発足当時には想像もできなかったほど都市交通事情は改善され、市民の利便の向上、都市における生活環境の改善のために重要な役割を果たしている。一例を上げると、昭和30年には、東京・大阪でわずかに21.3キロであった地下鉄が、現在228.3キロ（私鉄分を加えると240キロ）にも達している。

都市交通審議会は、運輸省設置法に基づき、昭和47年3月をもってその大きな使命を終え、残された課題および今後の検討課題等については、47年4月以降は、運輸政策審議会にその審議の場を移すことになった。同審議会は、昭和45年6月に「総合的輸送体系の樹立のための基本的な政策及び計画の策定その他運輸省の所管行政に関する基

本的な政策及び計画の策定について調査審議する」ため設置されており、従来都市交通審議会が審議してきた事項についても審議対象となっていたが、設置当時には都市交通審議会は、東京・大阪等の交通計画について審議中であったため、47年3月まで都市交通審議会が存続されたものである。今後は運輸政策審議会の場において、全国的な開発計画との調整をも図りつつ、従来より一層広域のかつ総合的に都市交通に関する基本的な計画が策定されることが期待される。

都市はたえず変貌を続けており、高速鉄道を始めとする交通計画もこれに即応したものでなければならぬ。このためには、地域開発計画の進捗よく状況、都市構造・輸送構造の変化を常時把握するとともに、交通計画についても常時検討を行ない、効率的に実施していく必要があるだろう。