

【氏名】 白取 耕一郎

【所属】(助成決定時)

東京大学大学院 法学政治学研究科

【研究題目】

不確実性下の都市計画・交通計画と「隠れた」調整－東京の大規模公共交通システム形成過程

【研究の目的】

本研究は、東京の世界最高水準の公共交通の整備過程を、特に郊外私鉄と相互乗り入れをしている高度な地下鉄システムの形成に着目して分析するものである。

日本の公共交通は主に民間事業者によって整備されてきたという特徴をもっており、全体として機能的な交通ネットワークを形成することは至難の業に思える。その設計の機能を担った都市交通審議会の設立と活動に焦点を当て、「相互乗り入れ地下鉄システムを中心とする東京の巨大公共交通網はいかに形成されたか」という問いを検討する。

【研究の内容・方法】

研究方法としては①資料の利用、②当時の関係者へのインタビューの 2 つの方法を採用した。特にインタビュー調査においては、文献には残されていない貴重な情報を得ることができた。

戦後の東京では、まず都市人口の急増によって公共交通の殺人的な混雑が発生した。この差し迫った課題に対して対応できる部局が不在であったため、1955年に都市交通審議会及びその事務局としての都市交通課が設立された。ただし、当時の運輸省には公共交通ネットワークの計画に従事できるような人材がおらず、国鉄からの課長の登用も行われるなど、省外の人材の活用が図られていた。翌 1956 年には、都の地下鉄への参入と郊外私鉄との相互乗り入れを内容とする第一号答申が出された。

第一号答申は関係するアクターの利害に合致したものであり、かつ私鉄も乗り入れられるトンネルを新規建設できる時期であったという意味で、都市発展のタイミングにも恵まれたものであった。都市交通審議会は直接には許認可の業務から切り離されているが、その権限を背景にしているという微妙な立場にあった。また、建設省OBなど道路関係者をメンバーとすることによって、他政策分野との情報の共有も図っていた。都市交通審議会はこのような巧妙な仕掛けによって、様々なアクターの利害を調整し、東京の公共交通の発展を助けていった。

【結論・考察】

本研究は都市交通審議会の調整機能に焦点を当てた分析を行ったが、これは現実の一面にすぎない。歴史的には、新しい技術の導入に貪欲であったのは、常に民間事業者のほうであった。行政は、先進国の事例を横目で見ながらも、そのときどきに生じてくる問題に個別に対処し、過度の競争は調停していった結果として現在があるとみたほうが実情に近いだろう。

当時の関係者が「将来を予測できた交通計画はない」と発言されていたことが非常に印象的であった。