

東京圏における都市交通政策システムの成立：地下鉄の本格導入をめぐる

白取耕一郎・加藤浩徳・城山英明

1. はじめに

我が国の人口は、戦後から一貫して、首都を擁する東京への一極的な集中を続けた。その結果、東京は、人口 3,000 万人を越える世界有数のメガシティへと成長した。一方で、他の多くのメガシティと同様に、東京でも、人口増加に伴って、都市部での交通渋滞問題が深刻化した。これに対し、東京では、交通渋滞による経済的な損失や公害問題を、公共交通機関の整備によって解決することに成功した、とよく言われる。例えば、現在の東京の地下鉄は、朝ピーク時の通勤需要にも耐えうる高い輸送能力とネットワークを持っている。確かに、これほど高度に地下鉄サービスが発展している都市は世界的に見ても稀である。しかし、人口密度がきわめて高くなったからといって、その都市に、必ず高度な公共交通システムが整備されるわけではない。また、我が国では、鉄道システムの発展に、民間事業者が中心的な役割を果たしてきたともいわれる。実際、これまで我が国の民間鉄道事業は、公的助成をあまり受けずに、比較的良好な経営状態を保ってきており、このことが、広く海外から注目されている。現在、東京の地下鉄サービスは、東京都交通局と東京地下鉄株式会社によって運営されているが、過去には、複数の民間主体によって地下鉄建設が担われていた時代もあった。したがって、東京の都市公共交通に関して、公的な運営主体、計画主体や規制主体のみならず、民間事業者をも含めた複雑な政策検討が、長年にわたって行われてきたといえる。

そこで、本章では、東京圏の都市公共交通を計画・調整するメカニズムとしての政策システムが、どのように成立し、機能してきたかについて検討することとする。特に、1950～60 年頃に実現した東京圏での地下鉄システムの本格導入に着目しながら、都市公共交通政策システム成立の画期をなす都市交通審議会の誕生と、第一号答申における計画・調整メカニズムに焦点をあてる。「東京圏」という用語は、特に言及のない限り、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県の一都三県を指すものとして用いる。このような都市公共交通政策システムは、一方で個別路線の許認可に関わるサブ政策システムから区別されるとともに、東京圏全体の都市計画のあり方を検討するメタ政策システムからも区別される。また、地下鉄が道路空間の地下を利用すると行った関係上、道路政策システムといった隣接する政策システムとの調整も要請される。

我が国の公共交通においては、多様なアクターがサービスを提供しており、また各アクターの利

害関係も多様である。また、民間事業者を含む多くの主体によって鉄道整備が担われている。このような中で、審議会(都市交通審議会、後の運輸政策審議会)が、アクター間の利害調整に一定の実効性を発揮してきたといわれている。都市交通審議会の第一号答申では、地下鉄と郊外私鉄の相互乗り入れ及び都の地下鉄経営への参入、という東京圏の公共交通にとっての転機となる決定が行われた。第一号答申において、何故このような決定を行うことができたのかを明らかにすることが本章の主たる分析対象となる。

2. 都市交通審議会成立にいたるまでの東京圏の公共交通システムの発展経緯

本節では、明治以降、都市交通審議会成立までの東京圏の公共交通システムの発展経緯を整理する。なお、戦後から都市交通審議会成立前後の1950～60年代までの東京圏の交通システムに関連する主要な出来事をまとめたものが表-1である。

(1) 明治～昭和前期: 民間主導の公共交通インフラ建設

新しい交通技術が次々に導入されていく公共交通黎明期の明治時代においては、行政ではなく、民間の資本が、公共交通システム導入の主要な推進力となった。当時、鉄道省は鉄道国有論を主張するものの、急激な近代化のさなかにあった政府には、全国的な鉄道ネットワークを建設する資本力はなかった。このため、財閥系資本によって、都市間を結ぶ大規模幹線鉄道が建設される一方で、地方では中小の民間事業者によって、私鉄が建設されていった¹。東京市では、当初は資金調達問題などから、路面電車も民間事業者によって建設された。

その後、国政においては、鉄道の国有化論が有力になっていった。主唱者は、自由党の板垣退助ら、鉄道省、軍部、一部の私鉄である。結局、1906年の鉄道国有法により、私鉄の営業キロは、以前の13%に抑えられ、私鉄は地域交通のみを担うことになった。時期を同じくして、東京市でも路面電車の市営化が、不況による路線建設の遅滞、および賃上げへの市民の激しい反発などを背景に進められた。1911年には、東京市が民間事業者を買収し、市にとって初となる公営公共交通事業に着手した。

¹ ただし、幹線鉄道にせよ地方鉄道にせよ、政治との密着や癒着が存在したと指摘されている(笠 1995、297)。

表-1 1945年から1960年代初頭までの東京圏の交通システムに関する動き

一般的な社会の動き	東京圏の公共交通に関わる動き	東京圏の道路交通に関する動き	東京圏の都市計画に関わる動き
1945			国が戦災地復興計画基本方針を閣議決定
1946		大規模な幹線道路の復興計画[1]	都が帝都復興計画を策定
1947			
1948			
1949	GHQの歳出引き締め方針により、「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」閣議決定		
1950	朝鮮戦争勃発・特需景気 国土総合開発法	閣議決定を受け、審議会で計画の30%程度規模縮小を認証	朝鮮戦争特需による区内工業の復活
1951	帝都高速度交通営団法改正		都民の住民投票により、首都建設法公布
1952		道路法公布	
1953		首都建設委員会が、都市高速道路の建設計画について策定議決[2]	
1954		第一次道路整備五箇年計画の決定	
1955	運輸省、都市交通審議会を設置 路面電車の乗客数最大	地方道路譲与税法公布・地方道路税法の施行	
1956	首都建設法の発展的解消、首都圏整備法施行	都市交通審議会「第一号答申」	
1957	都市計画の高速鉄道網が改定され、建設省によって告示[3]	建設省が高速道路の基本方針を決定	
1958			第一次首都圏整備基本計画の制定 既成市街地における建築物高層化計画[4]の告示
1959	東京オリンピック開催決まる	東京で軌道内への自動車乗り入れ解禁	8路線・の高速道路が都市計画決定される[5] 左記の都市計画決定 工業等制限法[6]の制定
1960		都市交通審議会第4号答申 (東京における路面交通)	前々年の高層化計画に基づき、新宿副都心計画の都市計画決定
1961			
1962	地下鉄建設の補助制度創設		

注

[1] 復員40メートル～100メートルの放射線が34路線、環状線が8路線、合計約520キロメートルが当初決定され、補助線として復員20～40メートル規模で124路線、全長390キロメートルが定められた。ただし、100メートル道路は東京では実現せず。

[2] 計画構想は区部に2本の環状線と5本の放射線を建設するというもので、建設省と東京都に対して勧告された。ただ、この計画は直接実施されることはなかった。

[3] 5路線108.6キロ。

[4] 「新宿、渋谷、池袋の三地区を副都心地区とする」とし、高層化を進めることを明らかにした。

[5] 総延長は71キロメートル。

[6] 正式には、「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」。

地下鉄事業²については、民間主導の時代は比較的長く続いた。地下鉄の黎明期である20世紀初頭に、民間人である早川徳次は、東京市や一部専門家の理解も得られぬまま、独自の交通量調査、地質・湧水量調査などのフィージビリティ・スタディ、困難な資金調達を行った。その後、関東大震災を経て、地下鉄が次世代の都市公共交通の主役となることが明らかとなると、ようやく東京市も、市営地下鉄の建設に強い意欲を持つようになった。ただし、東京市は、財政難から、地下鉄建設のための資金を確保することができなかった。その一方で、民間事業者は、高額な建設費の調達に苦心しながらも、地下鉄の建設を進めていった。紆余曲折を経て、地下鉄の経営主体が統一されたのは、1941年のことである。事業者間の対立、戦時体制強化を目的とした交通

² 地下鉄史に関しては、種村(1988)、和久田(1987)等が簡潔にまとまっている。

統制³などにより、帝都高速度交通営団法が成立し、帝都高速度交通営団(以下、営団)が設立された。そして、営団に事業を譲渡した東京地下鉄道、東京高速鉄道、京浜地下鉄道は、役割を終えて解散した。

東京圏の郊外私鉄については、特に、関東大震災を経て人口が移動した後に、急速に拡大した。郊外私鉄は、東京の市街地を特に西へ延ばすに当たって、国鉄の省線と共に大きな役割を果たした。ただし、大正時代後期から郊外私鉄各社が抱いた、山手線内への乗り入れという野心は、思うように進まなかった。

(2) 戦災復興計画の挫折と高度成長時の交通需要の急激な増大

戦災により、東京は、区部総面積の 27%が罹災し、一面焼け野原状態に陥った。1945 年の調査によれば、仮小屋や壕舎で生活する人の数は、9 万 3 千世帯、31 万人にも及んだという。戦災で家を失った人々は、その大半が借地住まいだった者もあり、多くが郊外へ移動し、そのまま定住した。一方で、職場は依然として都心部に残ったため、人々は、郊外から都心部へ通勤せざるを得なくなった。この人口の郊外化が、都心部への通勤交通需要を増加させ、公共交通の大混雑を生じさせた。公共交通の混雑への対応に追われた政府は、戦後すぐに、バスの相互乗り入れを行った。これは、戦時中に、山の手線内を都バス、線外を民間事業者のバスとしていた措置を緩和するものである。しかし、バスだけでは明らかに輸送力に限界があった。

戦災に対して、1945 年 11 月には、戦災復興院(後に省庁再編を経て建設省へ)が設立され、12 月には、戦災地復興計画基本方針が閣議決定された。これを受けて、翌 1946 年、東京都でも戦災復興計画⁴が策定された。この計画では、戦災による大被害を鑑み、戦前、戦中の過大都市否定論を踏襲して、目標人口が 350 万人と設定された。しかし、「都市計画の実現手段は区画整理による街路・街区の整備と地域制による規制手段に事実上限られていた。財源の制約からして、幹線道路網や高速鉄道網を速やかにつくるプロジェクトの概念は、当時の状況下では考えられなかった」(川上 1990:14)。さらに、戦災復興計画は、インフレ、国内消費抑制と輸出振興を目指して財政・金融の引き締めを図った 1949 年のドッジ・ラインによって、変更を余儀なくされた。政府予

³ 交通統制は、先に都市交通問題が発生していたロンドンやニューヨークで論じられていたものであり、いわば世界的流行になっていた。日本では、主に 1930 年代に入ってから主張され、1938 年には陸上交通事業調整法が成立した。この時期の動きについては、鈴木(1954)に詳しい。

⁴ 東京の戦災復興計画では、①東京の過大化防止のため、東京都心を中心とする 50 キロメートルの圏内に八王子、立川、町田など人口 10 万の衛星都市を配置すること、②都市の性格は、首都、政治の中心であるとともに文化都市、産業都市、観光都市、国際都市を目標とすること、③人口規模は 1946 年当時の人口 350 万が適正であり、最大でも 500 万人に抑え、工業人口は 1930 年における工業人口の 5 分の 3、商業人口は 2 分の 1 と推定し、それを前提として商業地域、工業地域の面積を決定すること、などが定められた。

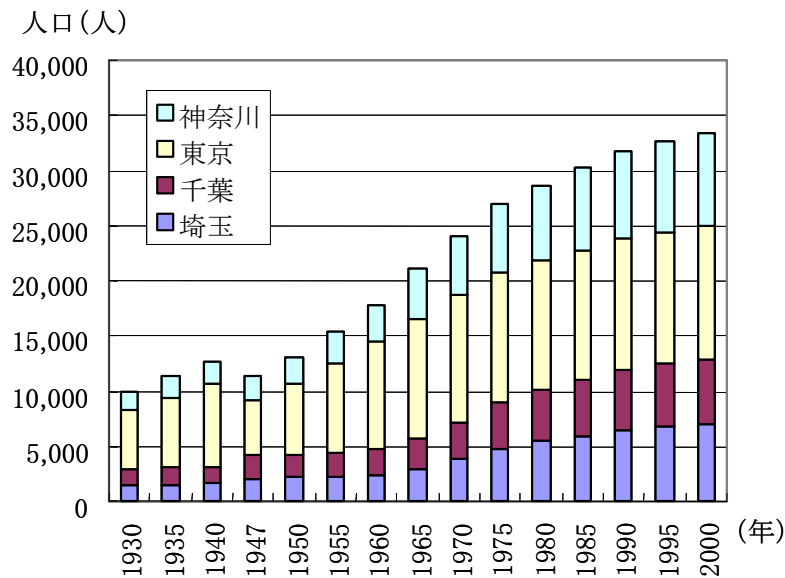


図-1 東京圏一都三県の人口の推移

算においては、公共事業、特に戦災復興事業が見直しの対象となり、計画は縮小されることになった。この縮小幅は、各都市によって異なったが、東京都の計画は特に縮小が著しかった⁵。越澤は、この原因として、戦災復興については積極的でなかった GHQ のお膝元であったことも影響してか、当時の安井知事が都市計画への熱意に乏しかったことを指摘している(越澤 2005、171)。

その後、1950 年からの朝鮮戦争特需などの影響もあり、日本経済は急速な復興を遂げた。しかし、急激な発展は、さらに東京圏の都市および都市交通システムに多くの新たな問題を生じさせた。1950 年制定の首都建設法に基づく首都建設委員会は、その機関誌「首都建設」に掲載された「首都圏の構想－東京都の現況における問題点」の中で、人口および産業の過度集中、市街地の無計画膨張、居住環境の悪化、オープンスペースの欠如、交通条件の悪化、公共施設の不足、住宅問題を問題点として取り上げている。図-1 に示されるように、1945 年から 1956 年までの間に、東京都の人口は約 400 万人から 800 万人へと倍増し、さらに急増しつつあった。

人口増加によって交通需要が急激に増加したため、東京圏の各鉄道事業者は、輸送力の増強を迫られた。郊外私鉄各社は、車両の大型化、編成の長大化などによって需要増加への対応を図った。しかし、既に戦前から同様の対策を講じていた国有鉄道(1949 年より日本国有鉄道が運営、以下国鉄)は、急激な需要増加に十分に対応できなかった。そのため、国鉄の通勤時のラッシュは殺人的になった。国鉄に利用者が集中する原因のひとつは、郊外から都心に直通で行ける手段が、国鉄以外にはなかったという事情によっていた。こうした状況を鑑みて、私鉄各社は

⁵ 幅員 100 メートル、80 メートルの街路の全廃、広幅員の公園緑地系統の廃止が縮小の中心であった。

1948年から1955年にかけて、それぞれ都心への直通路線の免許を申請した⁶。

地下鉄については、東京復興都市計画に関連して、1946年に新規の高速鉄道網の計画が決定された。これに伴い、営団は、1950年から、新線(現在の丸の内線)建設の準備をはじめた。ところが、当初の予定であった増資と交通債券の発行だけでは、新線の建設費が不足することが判明した。そこで、営団はいったん、1951年度分として、2億5,000万円の米国対日援助見返資金の交付を受けることとした。しかし、これに対し、GHQ(連合国軍最高司令官総司令部)は、長期にわたり巨額の投資を必要とする地下鉄建設事業等は、見返資金のような継続性のない資金に依存すべきではないとの示唆を行った。そこで、営団は、郵便貯金などを原資として設立された資金運用部資金の制度を使わざるを得なくなった。しかし、この資金は公的機関を対象としていたため、民間企業から出資を受けている営団は、そのままの組織体制では、同資金を受けられないことが指摘された。そこで、1951年、帝都高速度交通営団法が改正され、営団の組織改正が行われた。こうした紆余曲折のプロセスを経て、ようやく公的な支援を受けつつ、地下鉄建設が進められることになった⁷。

一方、東京都(市)は、戦後すぐには、従来どおり都市公共交通機関の都営一元化を主張していた。これは、営団の役員は政府の任命制になっており都民の声が反映されないこと、都市交通の主役が地下鉄になろうとしているとき、都が先細りのバスや路面電車だけを持っていたのでは破綻が目に見えていること等が、その理由であった。しかし、営団の都営化に挫折した後、1953～1954年ごろから、東京都は、営団とは別に、都営地下鉄の新規建設に乗り出す方針に変更した。この論拠として、都市交通問題の解決のために、営団とは別ルートで資金を調達できる東京都も地下鉄建設を独自に行う必要があることが主張された。

(3) 都市交通審議会の設置と第一号答申

都市公共交通に関する計画と調整

このように1950年頃には、東京の公共交通の混雑は、極めて深刻な事態となっていた。また、それに対して講じられようとしていた対策も、必ずしも整合性あるものではなかった。そのため、必然的に、都市公共交通に関する計画と調整が重要な問題として持ち上がることとなった。また、各省庁、自治体、民間交通事業者間の調整・連携も強く求められるようになった。

⁶ 京浜急行電鉄、東京急行電鉄、小田急電鉄が東京駅まで(東急はその他に新宿まで)、京王帝都電鉄が両国と上野まで、東武電鉄が新橋まで、京成電鉄が有楽町までの延伸を申請した。

⁷ 帝都高速度交通営団(1991)。

このような状況の下で、1955年、運輸省に、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。都市交通審議会は、1956年に、東京及びその周辺における旅客輸送力に関する第一次答申を提出した。その主要内容は、長期的な見通しに立った上で、営団に一元的に地下鉄を運行させる方針の修正(都の地下鉄への参入)⁸と、郊外私鉄との直通運転とであった。地下鉄が郊外私鉄との連絡を行う、という答申の方針の下、それまでに私鉄各社により申請されていた都心への直通路線の免許は、運輸省の指示により取り下げられた。なお、路面電車に関しては、「既に相当その目的を達するにいたっており、今後、連絡その他特殊の場合を除き、新線の建設の必要はないものと思われる」とし、「路面交通逼迫の現状を考慮すれば、道路の拡幅整備を優先的に促進することが必要」という状況判断が示された。

都市交通課・都市交通審議会設立の意義

都市交通審議会および都市交通課は、東京圏の都市公共交通全体をいかに計画・整備するかという視点を持っている。したがって、これらの設立によって、東京圏の都市公共交通政策システムが誕生した、と考えてよからう。なお、都市交通審議会では、東京だけでなく、各大都市の都市交通整備計画について審議を行うことになった⁹。

この時期の運輸省による都市交通審議会の設置には、社会経済環境の変動に対応するという理由に加えて、各都道府県にある都市計画審議会に「都市交通の基本になる交通計画」を任せきってしまうと、「都市計画の議論に先行して、都市交通の基本になる考え方を議論する」という、「意欲的な考え方」があったという¹⁰。同様に、都道府県の議論の前に、「運輸省自体として、ぜひ交通の基本的な計画を持ちたいという要請が非常に強かった」ことも指摘されている¹¹。さらに、建設省の管轄する軌道法による地下鉄建設も企図される中で、地下鉄路線建設の選定を運輸省が一元的にコントロールし、地下鉄建設における運輸省の優位を高めようというねらいがあったという指摘もある(手塚 2002、696)。

ただし、都市交通審議会の第一号答申は、ある面において、先行したメタ政策システムである首都建設委員会の予測に縛られざるを得なかった。首都建設委員会は、当時、イギリスで主流で

⁸ 陸上交通事業調整法と齟齬を心配した運輸省は、営団以外のものに地下鉄を建設させる場合の法的な問題について、都市交通審議会に検討を依頼した。1957年の答申第二号では、営団の免許権を行政指導により他に譲渡する方式ならば調整法との衝突は生じないとの解釈が示された。

⁹ ただし、路線の形状に関しては、過去に策定されてきた計画に現在の状況を踏まえた修正を加える程度が限界で、あまり奇抜な案が出うる状態ではなかった。

¹⁰ 『トランスポート』における座談会(1972)での高橋寿夫氏の発言。

¹¹ 同上。これは、裏返せば運輸省独自の都市交通計画が従前なかったことの傍証である。

あった衛星都市論の影響を受け、都市の抑制化を抑制すべきとの立場から、首都建設計画策定に際して、1975年の東京及びその周辺(都心から約50km以内の地域)の人口が1,800万人となる、いう予測値を採用していた。このため、一号答申の序文をみると、「根本的に交通需要を減少せしめ、又はこれを分散せしめるための次のごとき諸方策を強力に推進する必要がある。Ⅰ 住宅の適正配置(中略)Ⅱ 衛星都市の建設(中略)Ⅲ 通勤、通学箇所(中略)の立地の改善(中略)しかし、かかる措置を講じて、なおこの地域の人口は、今後もその上昇傾向を持続し、昭和50年には約1,800万人(昭和30年の約40%増)に達し、(中略)これが対策として、左記の措置を講ずべきであるとの結論に達した。」となっている。このために、地下鉄の計画路線は5路線で足りるとされることになってしまった。

3. 都市交通審議会答申第一号における政策革新メカニズム

都市交通審議会の第一号答申によって、これまで長年議論されていた都営地下鉄が実現し、また地下鉄と郊外私鉄の相互乗り入れが始まった。東京の公共交通網発展史における大きな転機といえるこの政策革新が、いかなる環境の下で、いかなるメカニズムによって実現したのであろうか。まず、政策システム成立の環境条件を整理した上で、次にシステム成立に関するアクターの行動原理を分析する。そして、政策革新に至るプロセスにおける審議会の利害調整機能を分析する。

(1) 都市公共交通政策システム成立の環境条件

1950年代初頭の東京における公共交通市場環境

まず、東京の公共交通が1950年代初頭におかれていた状況は、次のように整理できる。

第一に、東京圏では、高い人口密度に比して、交通インフラ整備が遅れていた。歴史的にみて、ロンドン、パリ、ニューヨーク等、先進国の大都市に比して、馬車鉄道、路面電車、地下鉄の導入が半世紀近くも遅れた。馬車の時代を経なかったことから、街路の整備も進んでいなかった。

第二に、急激に人口が増加したことによって、東京圏では、公共交通の混雑、特に朝ラッシュ時の通勤混雑が深刻な問題となった。通勤問題の顕在化に対して、各種鉄道事業者は、車両数、運行本数を増加させる等の対策を講じた。しかし、郊外部から都心部まで直通する鉄道路線は限られており、これらの路線容量では、通勤地獄を解消することはとても不可能であった。

第三に、東京圏では、経営主体が多様化していた。地下鉄の経営主体が営団に統一されたとはいえ、郊外私鉄は個別の民間事業者によって運行されていた。都心を貫通するような路線は建設されておらず、多様な経営主体の協調がない限り利用者にとって便利な交通ネットワークを形

成することが困難な状況にあった。

都市交通審議会成立以前の行政の都市公共交通計画・調整の機能

以上の市場環境のもと、東京圏の公共交通に関して、首尾一貫した整備計画と、関係主体間の利害調整とが必要とされるようになった。ところが、行政が公共交通計画・調整を行うことが期待されたものの、当時の行政は、これに応えるだけの機能に乏しかった。

まず、当時、許認可権限の行使に関する個別路線についての政策サブ・システムはあっても、都市公共交通全体を見渡す政策システムは不在であった。従来の都市鉄道行政は、民間事業者の申請に対し、許認可を行うかどうかという個別判断が主流であった。運輸省においては、国鉄のような都市間交通を扱う部署はあったものの、都市交通を担う部署が存在せず、都市交通全体をいかに計画・整備するかという視点は十分ではなかった。

また、既に首都建設委員会というメタ政策システムが存在していたが、この委員会は、十分な調整機能を果たせていなかった。東京圏の総合的な計画を策定することを目的としていた同委員会は、1950年に総理府の外局として設置された。同委員会は、都市交通審議会の設立前に東京の都市交通に関する議論を行い、1952年には建設大臣、運輸大臣、東京都知事に申し入れを行っていた。その中では、地下鉄網の早期建設を急務とし、郊外電車との直通運転、営団の増資の他に、営団が直ちに建設を行わない路線については、都または他の企業体を実施できるようにすることを提言した(笠 1995、340)。ところが、この議論が、直接、都市交通審議会に引き継がれた形跡はない¹²。その原因のひとつとして、同委員会が、肥大化した総理府の縮小を主目的とした1952年の行革の際、建設省の外局となったことが挙げられる。このため、同委員会が、運輸省と十分な連携を図ることができなかったのではないかと推測される。もうひとつの原因としては、権限、財源の制約もあって、同委員会の発言力が全般的に弱かったことが考えられる。同委員会は、十分な存在感を示せなかったためか、国会でも廃止論が持ち上がっている。1954年の参議院内閣委員会では、緒方竹虎国務大臣が「首都建設委員会のほうのごときも、廃止する方針で成るべく推進して参りたい」と発言する事態に陥っている¹³。また、同年の参議院地方行政委員会では、「首都建設委員会は消えてなくなるよ」という野次が飛ぶ始末であった¹⁴。

¹² 角本良平氏へのインタビュー。

¹³ 参議院内閣委員会議事録、1954年5月10日。

¹⁴ 参議院地方行政委員会議事録、1954年5月25日。「首都建設委員会は消えてなくなるよ」と呼ぶ者ありとの記述もある。

(2) 都市公共交通政策システム成立に関係するアクターとその行動原理

次に、政策システム成立に関して、主要なアクターがどのような利害関心を持っていたのかについて整理する。ここでは、アクターとして、東京都(東京市)、営団、郊外私鉄、建設省道路関係部局、運輸省、首都建設委員会の6つを挙げる。

東京都(東京市)交通局

東京都は、長年にわたり、都営地下鉄の実現に強いこだわりを持っていた。つまり、都営地下鉄実現が、東京都交通局の行動目標と考えられる。東京都が都営地下鉄の実現に意欲を見せたのは、東京に最初の地下鉄が建設されようとする時期にまで遡ることができる。1919年、民間事業者による地下鉄建設の動きが現実味を帯びてきた際、東京市は、地下鉄は市営が妥当であるとして、民間各社からの出願却下を府知事に求め、同年東京市営高速度鉄道計画を発表した。ただし、準備不足であったことなどから、市が買収したいときは拒めないという条件付での民間会社による建設が実現した。その後も、東京市は、民間事業者の買収を通じた市による一元的な地下鉄の経営を目指した¹⁵。この姿勢は、戦後も持続する。1946年9月には、東京都議会で「地下鉄の都営実現に関する意見書」を決議し、営団廃止と都営一元化を提案している(笠 1995、339)。その意図は、交通局よりもむしろ知事近辺のスタッフに強かったともいわれている¹⁶。東京都は、その歴史的経緯もあり、東京都内の都市公共交通の主役をコントロール下におきたい、という欲求が強かったように思われる。なお、東京都が、経営主体を一元化したい、という欲求を持っていたとも考えられなくはない。しかし、東京都が営団と並行して主体となるという形で、最終的には一元化を覆す方向に運動した事実と照らし合わせれば、経営一元化が東京都の行動原理であったとは、判断しがたい。東京都交通局が運営していた路面電車に関しては、モータリゼーションの進展とともに役割を終えることもやむないと認識されていたと思われる。ただし、路面電車運営に関わる人員の処理が、大きな懸念事項であったと考えられる。

営団

営団の行動目標は、地下鉄路線の拡大と地下鉄利用者の増大にあったと考えられる。ただし、営団にとって、地下鉄建設のための資金調達が、大きな制約要因であった。そこで、地下鉄建設

¹⁵ 1923年の関東大震災の復興計画においては、地下鉄が主要な交通機関として位置づけられ、市は都市計画として決定・公告された五路線のうちの四路線についての免許を獲得した。しかし、震災後の莫大な復興費用に圧迫され、建設は実現しなかった。そこで、1926年から門野重九郎らが東京高速鉄道という会社を設立し、東京市の免許を全て譲り受けて地下鉄建設を行おうと運動した。市は当初反対の立場であったものの、路面電車を中心とする市営交通事業が民営バスやタクシーとの競争で赤字になっていたこと、内務省の緊縮財政などによって起債が抑えられていたため、最終的には将来的に市が買収する条件で一部路線の建設を民間に代行させることとした。1932年、東京高速鉄道は一部路線の免許権の譲り受けを許可された。

¹⁶ 高橋寿夫氏へのインタビュー。

に対する公的助成を受けるため、営団は、法改正を通じた組織改正を行っている。ここでは、地下鉄建設に対して、公的機関のみを対象とした郵便貯金などを原資とする資金運用部資金を使用するため、1951年に、帝都高速度交通営団法を改正している。これにより、出資者から民間事業者を全て排除し、出資者を国鉄や東京都などの地方公共団体に限定することで、公的な支援を受けつつ地下鉄建設が進めることが可能となった(笠 1995、339)。

郊外私鉄

郊外私鉄の行動目標は、自社線の利用者数の増加による収益拡大である。ここで、各私鉄路線は、地域的にはほぼ独占状態であるので、自社線の利用者数を増加させるためには、他社線の既存利用者を奪うのではなく、沿線に新たに居住する鉄道利用者を増やす必要があった。その意味では、輸送サービスの改善を通じて、各社は沿線人口の競争を行っていたと解釈できる。そこで、都心への輸送需要が急増していることを受けて、各社は、都心までの路線延伸を試みた。具体的には、京浜急行、東京急行、小田急、京王帝都、東武、京成の各鉄道事業者は、1948年から1955年にかけて、都心部への延長路線の免許を相次いで申請した。

建設省道路関係部局

当時の建設省道路関係部局が、東京都心部の地下鉄建設に対して持っていた考えは、道路空間の有効活用を通じた道路交通混雑の軽減だったと考えられる。したがって、地下鉄の建設促進により、間接的に道路空間において路面電車より自動車交通が優先されることは、道路空間を空けることができるという点において道路関係者にとっては望ましかったと考えられる。ただし、建設省は当初、地下鉄が道路の下部空間を使うことが多いために、地下鉄を道路面上に軌道を敷設する場合に適用される軌道法上の規制対象とする考えを示していた、という指摘もある(手塚 2002、693)。これは、建設省が、地下鉄を郊外鉄道等と同じ鉄道としてではなく、路面電車の代替施設として捉えていた可能性を示唆する。仮に、軌道法上の規制対象としていたならば、制度上の問題から、郊外鉄道との相互直通運転化が困難となった可能性もある。

運輸省

運輸省は、従来から保持していた許認可という権限を、個別に行使するのではなく、一貫した都市交通という観点から調整して行使することにより、許認可権限の実効性を維持することを望んでいたと考えられる。そして、東京圏の都市交通システム全体を網羅的に検討するため、都市交通審議会の事務局として、都市交通課を設置した。ただし、交通計画を担える人材の不足が大きな制約であった。そこで、都市交通課の課長をはじめとする多くの人材を国鉄や営団等の外部から採用した。

首都建設委員会

首都建設委員会は、1950年、「首都圏の整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、わが国の政治、経済、文化等の中心としてふさわしい首都圏の建設とその秩序ある発展を図ることを目的と」(第一条)して設置された。同委員会は、東京の交通インフラに関しては、都市交通審議会に先駆けて議論を行うという役割を果たそうとした。同委員会は東京の陸上交通事業整備についての議論を行い、1952年8月、建設大臣、運輸大臣、東京都知事に対し、「首都における陸上交通事業の整備促進に関する件」を提出し、前述のように、地下鉄網の建設が急務であること、地下鉄と郊外電車との直通運転を行うこと、営団に増資を行うこと、営団が直ちに建設を行わない路線については、都または他の企業体を実施できるようにすることを提言した。直接の権限や財源は乏しいものの、各省に先駆けて将来像を示していくことで、存在意義を示そうとしていたと考えられる。

(3) 政策革新のメカニズム

都市交通審議会第一号答申におけるアクター間の利害調整

都市交通課及び都市交通審議会は、長期的な見通しに立った上で、営団に一元的に地下鉄を運行させる方針の修正、郊外私鉄との直通運転、路面電車よりも自動車道の優先整備、をパッケージとする第一号答申を出した。この第一号答申は、地下鉄整備に関わる主要アクター間の利害がうまく調整された結果であると考えられる。

第一に、各郊外私鉄にとっては、相互乗り入れは少ないコストで収益増加をもたらさうる施策であった。まず、郊外私鉄にとって、相互乗り入れの実現は、沿線住民の増加、ひいては利用客増加が見込まれた。また、自前で地価の高い都心部で路線を建設するより、都や営団が建設コストを負担してくれる地下鉄と接合する方が、建設コストを抑えられる可能性が高かった。さらには、各社特有の事情もあったようである¹⁷。いずれにせよ、1956年の答申の後には、各社は運輸省による相互乗り入れの指導に応じ、都市交通問題の改善に貢献した。ただし、相互直通運転化には、システム標準化の問題が伴った。例えば、都営地下鉄、京浜急行、京成による1号線(浅草線)の相互乗り入れについては、軌間が京浜急行と京成線で異なるという不都合も生じていた。ただし、運輸省の指導もあり、京浜急行側にあわせて国際基準である1,435mmに統一された。

第二に、営団にとっては、相互乗り入れは自社線利用者の大幅増加を見込める手段であった。ただし、東京都の地下鉄事業参入は、それまで営団が持っていた地下鉄の一元経営という特権

¹⁷ この点については、青木(2004、267)などを参照。

を失うものであった。にもかかわらず、営団は一路線の都への免許譲渡に応じた。これは、地下鉄建設に道路下を利用することから道路管理者の都と許認可関係の折衝を行わざるをえないこと、および都から出資を受けていることによるものと思われる。また、技術基準の標準化や建設コスト等に関して、営団は、一定の負担を強いられた。

第三に、東京都は、営団の都営化は実現できなかったものの、念願であった都営地下鉄の建設に着手することができた。また、都営地下鉄が実現すれば、既存の路面電車から、人員の異動も可能になるというインセンティブもあった可能性も指摘できる¹⁸。

第四に、運輸省は、営団の一元的経営は失うものの、都営地下鉄も自らの都市公共交通計画の枠内に位置づけることを通して、地下鉄建設に関する一元的な調整主体としての地位を確保することが出来たものと考えられる。実際に、答申が出た後、運輸省の指導により民間の各事業者は免許を取り下げた。東京都の地下鉄参入に関しては、運輸省としては、戦時の立法を鑑みて、経営主体の一元性を気にする動きもあったようではあるが、逼迫する交通問題の現実の前に、新しい経営主体の参加を認めるという現実的な決定を下した、と考えられる。

第五に、建設省は、地下鉄の建設促進により、間接的に道路空間においては路面電車より自動車交通が優先されることは、道路空間を空けることができるという点において道路関係者にとっては望ましいと判断したと考えられる。

最後に、首都建設委員会については、都市交通審議会に直接影響を及ぼしたという痕跡は見られない。その意味では、直接利害調整の対象になったとは考えられない。ただし、衛星都市論を前提とした保守的な人口増加予測は、路線数を5線に限定するに当たって影響を及ぼし、また、東京都の地下鉄参入についてもその意見が結果として採用された。

都市交通審議会の利害調整機能

第一号答申における調整案の実現には、東京圏の都市交通の全体像を考えることができた「都市交通審議会」という制度的場の性格が大きく関わっている。政策革新の担い手としての都市交通審議会は、政策革新を促す上で、以下の3つの特徴を持っていたと言える。

第一に、都市交通審議会ならびにその事務局としての都市交通課が、各種の許認可権限から

¹⁸ 満州鉄道、運輸調査局勤務を経て武蔵大学教授となった蔵園(1970: 151)は、以下のように述べている。「路面電車を撤去し、そこで働いている従業員に職場を保証しなければならないという意識が働いていることは事実である。東京都が営団地下鉄があるにもかかわらず、都営を計画したウラには当時の渡辺伊之助交通局長の、こういった考え方があった。路面から地下への切替え時における当局者の苦悩があった。表面的な理由は、営団だけでは資金的に急速に建設をすすめることができないし、両方で建設すれば、それだけ建設のスピードは早くなるというのであったが……。」

切り離されていた点が挙げられる。そのために、都市交通課は、純粋な計画担当部局として、計画業務のみに専念することができた。答申は各事業者の利益に大きく関わってくるために、もし都市交通審議会の事務局である都市交通課が、許認可権限と切り離されていなければ、利害関係者からの陳情や政治的圧力等にさらされたと考えられる。このような圧力から隔離することで、比較的客観的な視点から、東京圏の都市公共交通のあり方を考えることができたと考えられる。もちろん、このような計画機能が受け入れられた背後には、運輸省の許認可権限があったと言える。

第二の特徴として、都市交通計画・調整に知見を持つ運輸省外の人材を活用していた点を挙げることができる。従来の運輸省は、基本的に事業者の申請に対して許認可を行うだけの役所であったと言われるが、公共需要の急増という問題に直面して、突然、計画能力のある人材を必要とするようになった。しかし、当事省内にはそのような人材が必ずしも存在しなかった。そのため、初代の都市交通課長として、当事国鉄にいた角本良平氏が登用された。同氏は、都市交通課が設置される数年前より国鉄の計画機関である審議室に配属されており、その経験を買われたようである（運輸省に先立つこと数年、国鉄に計画機関が設置されていたこと自体、非常に興味深い）。角本氏が国鉄に戻った後の同課の課長は、運輸省から出た。しかし、省外の人材活用はこの例に限らず、例えば、地下鉄路線の計画等に際し、営団の優秀な職員との交流が行われていたという。

第三に、都市交通審議会に多様な分野のメンバーが参加することによって、他分野の政策システムとの調整メカニズムが組み込まれていた。例えば、地下鉄建設に際しては、道路管理者の許可が必要となる。そこで、都市交通審議会では、審議会内に情報を流すチャンネルとして、建設省OBがメンバーに加えられた。そこから審議会の情報が建設省に流れ、異なる省庁間の関係の円滑化が図られていた¹⁹。つまり、政策システムのメンバーを他の政策システムのメンバーと重複させることによって、政策システム間のメタな調整機能が確保されたわけである。

政策革新のタイミングと経営形態

最後に、第一号答申による政策革新にとっては、次の2つの幸運な条件が存在していたことも指摘しておくべきであろう。

¹⁹ 1967年1月現在の都市交通審議会・委員名簿を見てみると、運輸事務次官、建設事務次官、大蔵事務次官、首都圏整備委員会委員、学識経験者のほか、東京都知事・愛知県知事・大阪府知事・自治事務次官のような自治体関係者、警察庁長官、経済企画事務次官、商工会議所会頭、国鉄・私鉄の総裁・会長、ジャーナリスト、日本住宅公団総裁など、多種多様な関係者が入っている。また、同時期の審議会幹事名簿をみると、運輸省関係者が半数以上を占めるものの、警察庁、首都圏整備委員会、建設省都市局、同道路局、東京都建設局、同交通局からもトップが名を連ねており、密な調整が埋め込まれていたことが伺える。

第一は、都市発展のタイミングである。東京は、先進国と比較して交通インフラの整備が大幅に遅れていた。特に地下鉄は、営業している路線が銀座線と丸の内線の2路線があったにすぎなかった。ところが、この点は、郊外私鉄との相互乗り入れに関しては、むしろプラスに働いたと思われる。例えば、通常、郊外電車が地下鉄に乗り入れる場合、パンタグラフ等の施設の問題などから、地下鉄トンネルの直径を拡大しなくてはならない²⁰。この点において、20世紀前半にかなりの地下鉄網整備を終えてしまっていたロンドン、パリ、ニューヨークなどと比べて、新規に地下鉄のトンネル規格を設定できた東京は有利であったといえる。つまり、地下鉄の導入に関して、「後発・一括導入の利益」とでもいうべき幸運に浴したといえる。地下鉄は、一度トンネルを掘ってしまえば、それを拡幅するのは困難であるという特性を持つ。一種の不可逆性といってもいいであろう。東京では、地下鉄建設が思うように進まなかった時期が長かったものの、もし狭いトンネルを戦前・戦中に多数建設してしまえば、相互乗り入れはきわめて難しくなっていたことは明らかである。様々な公共交通経営主体が入り混じる環境において、都市公共交通を調整・計画する政策システムと、地下鉄建設を推し進めるだけの財源が同時期に到来したことは、結果的に東京の公共交通網にとって幸いであった。いわば技術導入と政策システム確立の同時性が、難しい環境でも調整に成功できた一因であったと考えられる。

第二は、地下鉄経営主体としての営団の性格である。当時、地下鉄建設の免許を所持していたのは営団であり、都の参入にあたっては免許の譲渡をはじめとする不利益を営団が被る恐れがあった。しかし、運輸省と国鉄、都から出資を受けている営団は、都市交通審議会の答申に強力に反対することなく、政策革新を受け入れた。この点は、市が地下鉄を運行していた大阪との対照をなしているといえる²¹。

4. おわりに

(1) 都市交通審議会第一号答申以降の東京圏の都市公共交通システム

1960年代になっても、郊外の人口、すなわち東京都心部へ流入する昼間人口は伸び続けた。また1959年に決まった東京でのオリンピック開催に向けて、交通インフラ建設を急ピッチで進める必要が生じた。道路、鉄道とも大幅な投資が行われ、たとえば、オリンピック関連街路建設のためには、総事業費710億円が一挙に計上された。前述したように、戦後すぐ、首都建設委員会は、人口抑制論の立場から1975年の東京圏人口を1800万人と予測していた。都市交通審議会の第

²⁰ 当時の技術水準から導き出される相互乗り入れについての考察については、前述の角本(1956、98-109)を参照。

²¹ 大阪では、市の反発もあって東京ほど相互乗り入れが進むことはなかった(角本氏へのインタビュー)。

一号答申もこの数字に基づいて5路線の地下鉄を計画していた。ところが、この予測は結果的に大きく外れ、実際には2,400万人に達した。このために、その後、第六号答申、第十号答申を経て、結局12路線にまで地下鉄路線が増加した。もっとも、これは主に経済成長に起因するものといえ、税収や運賃収入などの点からは嬉しい誤算であり、計画の修正は嬉々としてなされたという。

また、この時期にはモータリゼーションが急激に進行した。道路への投資も増加したものの、都内では都市空間が限られていることもあり、道路整備が需要に追いつかなかった。そのため、道路が渋滞することで路面電車は定刻どおりの運行ができなくなり、路面電車、自動車利用者双方の利便性が低下した。1959年、路面電車の軌道敷内に自動車が自由に乗り入れられるようになったことは、この傾向に拍車をかけた。さらに利用客減で赤字が膨らんでいった結果、路面電車不要論が高まっていった。

一方、都市交通審議会においては、1956年の第一号答申では、まだ路面電車廃止にまで踏み込んだ記述はなかった。その後、都市交通審議会が、路面電車廃止の見解を明示したのは、1960年の第四号答申であった。同答申では、路面電車の窮状が改善される見込みはないとした上で、「路面電車を撤去して他の交通機関に代替させることが適当である」と述べている。その際、「代替交通機関としては、地下高速鉄道、バスその他が考えられるが、路面交通混雑緩和の点などからみて主として地下高速鉄道について考慮すべきである」としている。「既に第一次答申において、高速鉄道は、通勤通学の輸送混雑を緩和するために整備増強すべきであるとしたが、今また路面交通需要をできるだけ吸収するという見地からも、さらにこれを推進しなければならないのである」というように、地下鉄建設推進の立場が一層強調されている。第四号答申は、その後の首都圏整備委員会、東京都知事の諮問機関である首都交通対策審議会等の都電撤去の見解表明に先駆けて、東京の交通の将来像を示したといえる。その後、東京都交通局による合理化の努力も行われたが、それも空しく、路面電車の経営状況はさらに悪化した。結局、1966年に都議会は、交通局の「財政再建に関する基本方針」を議決し、1967年、東京都交通局は財政再建団体の指定を受けた。そして、路面電車は、1960年頃から約10年間で、順次廃止されていった²²。廃止に対しては、当事者である交通局を除けば、ほぼ異論は出なかったという。

地下鉄については、都市交通問題の切り札とされたものの、建設費が膨大となったことから、営団は資金難に苦しんでいた。そこで、1962年には、国は、地下鉄建設の補助制度(一種の利差

²² 路面電車とトロリーバスは1972年までに現在の荒川線を残して全て廃止され、職員6251名は、知事部局・区役所などの局外、地下鉄部門等へと配置転換された。また、ワンマン化したバスを代替措置として拡充した。

補給制度)を設けた²³。また同年、都市交通審議会は、路線を大幅に追加した新しい高速鉄道網の計画を提出し、その後同計画は都市計画として告示された。そして、日比谷線、南北線、東西線、千代田線などが順次建設され、営業キロが飛躍的に伸びていった²⁴。

ちなみに、都市交通審議会は、1972年に廃止された。ただし、その機能は新設された運輸政策審議会に引き継がれた。

(2) 東京の地下鉄システム導入のメカニズムとその限界

東京圏の公共交通網整備は、世界的にみても目覚ましいものであった。運輸政策審議会の委員を務めた森地茂氏は、1985年の座談会において「この二十年間に限りますと、線増も含めて地下鉄が百二十キロ、国鉄が百キロ、私鉄が百キロ、合計三百二十キロが建設され、同じ時期に三百十キロ路面電車が外されております。それで、東京都心部から五十キロ圏の都市鉄道を全部足しますと、千九百五十キロになりますから、これは相当な、世界に誇れるような整備の速度であったし、延長であると評価できると思います。それから、私鉄と地下鉄の相互直通運転方式という世界的にも独特のプランを実現したことも、非常に誇り得るものだろうと思います。」(八十島ほか、1985、27)と述べている。

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。地下鉄建設が公的性格を持つ営団や都によって担われるようになってからも、地下鉄が相互直通の対象とした郊外民鉄は民間事業者により運営されていた。

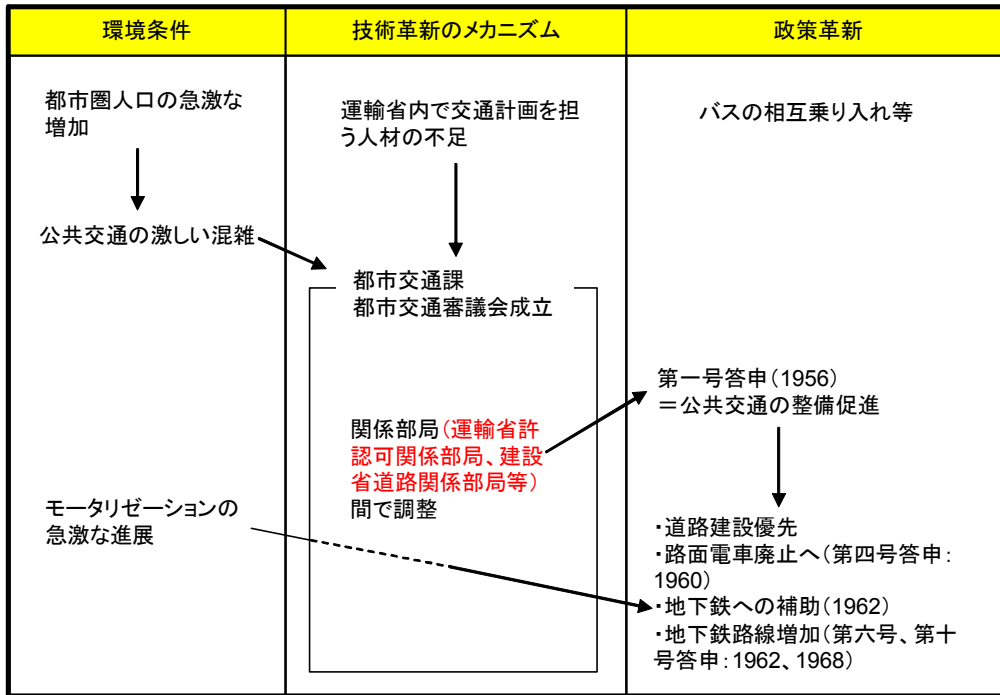
そのような多くのアクターが関与する中で、都市交通政策システムの核となる都市交通審議会が、アクター間の調整機能を果たしてきたことも事実である。路線決定に関しては、一貫して一定の影響力を行使してきたという点では、実効性を示してきたと言える²⁵。そして、このような実効性を確保できた理由としては、地下鉄の建設という技術導入のタイミングが重要であることが確認できた。東京圏における地下鉄システム本格導入のメカニズムを、まとめて図示したものが、表-2 であ

²³ 地下鉄への補助制度を巡る対立については、手塚(2003)を参照。

²⁴ なお、初期の地下鉄工事においては地上から掘り下げる開削工法が用いられたが、技術の進歩に伴い、道路交通を阻害しないシールド工法へと移行していった。

²⁵ ただし、都市交通審議会が路線決定に関して影響力を行使してきたということは、関連する課題に関しても影響力を行使してきたことを必ずしも意味しない。例えば、地下鉄補助制度については、1967年の制度改正においては都市交通審議会が調整の場として機能したが、1970年の制度改正に関しては、その枠組みを超えて政党・政治家が大きな役割を果たすこととなった(手塚2002)。

表-2 東京における地下鉄システム本格導入のメカニズム



る。

最後に、東京圏の公共交通政策システムの限界を示しておくべきであろう。まず、第一号答申のときから将来の理想としてきた地下鉄経営主体一元化²⁶には、結局、挫折してしまったといつてよい。乗り継ぎの便利さや料金の点から、利用者の視点からは経営主体が一つであった方が、明らかに望ましい。議会等でたびたび議論はあったにも関わらず、都営と営団の統一には成功しなかった。その大きな要因は、都営地下鉄の累積赤字が膨大になっていたために、営団側が一体化を受け入れなかったためである。そして営団は、都営地下鉄と一体化するより前に民営化することになってしまった。また、経営主体がますます多様化する事態も生じている。旧営団との直通運転を前提として建設されたにも関わらず、事業主体としては別になっている東葉高速鉄道、埼玉高速鉄道の事例である。その理由の1つは、帝都高速度交通営団法第1条によって営団が地下鉄を整備できる範囲が東京23区周辺に限られており²⁷、既存の郊外私鉄がない地域に路線を拡大する場合に、直接路線延長を行えなかったためである。このために、千葉県、埼玉県等で、

²⁶ 第一号答申には、「首都における陸上交通機関を合同せしめることは望ましいことであって、現在の社会、経済諸情勢により今直ちに実行することには種々の困難があるとしても、将来における合同の理想は、必ず実現すべきものであり」との記述がみられる。また、1960年の第四号答申でも、「われわれは、路面交通に関して審議した過程において、合理的な公衆交通機関体系を確立し、合理的な運賃体系を樹立し、また能率的な経営を可能にするために、企業合同の必要をさらに痛感したのであって、このことは、現在の社会、経済情勢から今直ちに実行しがたいとしても、機会あるごとに推進し、必ず実現させるべきものと信ずる」と述べられている。

²⁷ ちなみに、2002年に施行された東京地下鉄道株式会社法でも類似の記述があり、事態は大きく変わっていない。

第三セクター方式が採用され、利用者は高い乗り継ぎ運賃を払うことを余儀なくされている。さらに、東京圏の鉄道システム全体として見れば、私鉄各社間の競争の結果、良好な公共交通インフラが整備されてきた反面、運賃体系や情報提供をはじめとする各種サービスの統一化や整合性確保に遅れを生じている。ようやく近年になって、各社共通の IC カードシステムが導入されたり、各社の事故・遅延情報がまとめて提供されるようになったりするなど、利用者の利便性向上のための努力が進められつつあるものの、依然として、事業者間の調整が十分とは言えないことも多い。中長期的な観点から見れば、上下分離等の制度改革を含めた抜本的なシステム変革が、いずれは必要となると思われる。ただし、少子高齢化や景気停滞が継続する中、新たな政策システムの構築に向けて、各社が協力するためのインセンティブをいかにして確保するかは大きな課題と考えられる。

謝辞: 本章の分析にあたっては、旧運輸省初代都市交通課長の角本良平氏、第四代都市交通課長の高橋寿夫氏へ独自のインタビュー調査を行った。貴重な情報の提供にご協力いただいた両氏に深く感謝したい。なお、両氏へのインタビュー調査は、2007年9月に実施された。

【参考文献】

- 青木栄一 (2004) 東京の地下鉄がわかる辞典, 日本実業出版社.
- 角本良平 (1956) 都市交通・その現状と対策, 交通協力会.
- 角本良平 (1989) 鉄道政策の検証: JR の未来を探る: 1869-1987, 白桃書房.
- 川上秀光 (1990) 巨大都市東京の計画論, 彰国社.
- 蔵園進 (1970) 地方公営企業の研究, 法政大学出版局.
- 越澤明 (2005) 復興計画, 中公新書.
- 島田孝一・八十島義之助・角本良平・高橋寿夫 (1972) -座談会- 都市高速鉄道網のあしどりとこれから, トランスポート, 昭和 47 年 5 月号, pp. 1-16.
- 鈴木清秀 (1954) 交通調整の実際, 交通経済社.
- 種村直樹 (1988) 新・地下鉄ものがたり, 日本交通社.
- 帝都高速度交通営団 (1991) 営団地下鉄五十年史.
- 手塚洋輔 (2003) 政策変化とアイデアの共有-地下鉄補助政策における省庁間紛争と政党, 法学, Vol. 66(6), pp. 684-725.
- 八十島義之助・伊東光晴・森地茂・高橋寿夫・宮本春樹 (1985) 座談会: 運輸政策審議会答申を

語る―東京圏の鉄道整備をめぐる―, トランスポート, Vol. 35(12), pp. 26-39.

笠京子 (1995) 公共交通網の整備、都市を創る―シリーズ東京を考える⑤(東郷尚武編).

和久田康雄 (1987) 日本の地下鉄, 岩波新書.