

第5回首都圏政策研究会 要旨

日時：2012年2月23日(木)15:00～17:00

場所：六本木アカデミーヒルズ

講師：中村 英夫氏（東京都市大学学長）

1 ご講演「首都圏の鉄道交通ネットワークづくり」

首都圏のインフラストラクチャー—その発展と今後— 付：首都圏交通の課題

- 首都圏インフラについては交通が最大の課題であったが、それについては少し峠を越した感がある。建築物やライフラインの老朽化の問題や、災害への対策、東京の景観の問題が大きな課題になっている。

(1) 木と水の大都市江戸

- 江戸時代の日本は、100万もの人が住んでいたと言われているが、インフラに関して言えば、当時のヨーロッパと比べるとお粗末なものではなく、雲泥の差があった。
- 「下水」と「道路」の例
 - ・ 下水：当時のパリでは下水が整備されていたが、日本ではされていなかった。
(し尿を畑や海にまいていてエコロジカルであったとも言えるが、清潔で快適な都市とは言えない。)
 - ・ 道路：ヨーロッパは馬車などの車が走る道。日本の道は人や馬が歩く道。
(ヨーロッパは道幅や道路の頑丈さ等が必要だったが、日本はその必要がなかった。)
- 東京は道路でカバーできない部分を水運でカバーしていた側面がある。

(2) 近代化への胎動

- 明治維新の前後から近代化、西洋化が進み、交通に関してはまず「鉄道」が導入された。
 - ・ 基幹鉄道：新橋—横浜を結ぶ東海道線が第一号として整備された。
(当時すでに陸を走れず、海の中や堤防の上に作っている。鉄道が大都市の街中を走れないというのは今に始まったことではなく、明治始めからである。)
 - ・ 都市内交通：馬車鉄道の導入。のちに市内電車へ。
(大正～昭和はじめにかけて、郊外電車も整備される)
 - ・ 電車が整備されるようになったが、それでも荷車や人力車が多く使われていた。
- そのような時代に壮大な東京駅が建造された（1914年）
 - ・ 当時、立派すぎると言われるくらいの建築物であったが、国威発揚の意図もあった。
 - ・ 東京駅は、鉄道がなかなか街の中に入ってくるができなかった東京の鉄道をつなぎ、中央駅としての機能がかった。（北：上野、東：両国、西：飯田橋、東海道：新橋で止めていた鉄道が東京でつながるようになった。)
 - ・ 中央駅が首都にあるというのは世界でも多くはない。

関東大震災（1923年）の発生

- 関東大震災の被害は大きかったが、その大半は火事による被害だった。
 - ・ 死者も多数出たが、それは木造建築の火事によるものだった。
 - ・ 鉄筋の建物はほとんど壊れなかった。日本橋も、関東大震災では壊れなかった。

- 震災により、下町が大きな被害を被ったが、その後、大規模な区画整理事業が行われた。
 - ・ 新宿区や目黒区とは異なり、錦糸町駅周辺の街路網はすべて直行している。
 - ・ 道は狭いが、整理はされている。
- 山下公園は関東大震災の時に横浜で出た瓦礫を埋め立てて作った公園である。瓦礫の山だっただって数十年経てば、日本有数の立派な公園になれる。

荒川放水路の治水事業について

- 大洪水を防ぐための大規模なインフラ整備事業であった（1913～1930年）。
 - ・ 現在の高速道路の整備等とは比べ物にならないほどの大規模インフラ整備と言える。
 - ・ 現代の東京が少々雨でも洪水を恐れないのは、この事業があったからこそと言える。
- インフラの整備、その時は大変な負担を伴うが、後世の利益につながる。

(3) 現代都市への整備

- 戦後復興が進んでいく中で、地下鉄丸の内線が整備された（1950年代）。
 - ・ 資金がなく、ガリオア・エロア資金の一部を整備事業に回すなどの資金繰りを実施。
 - ・ 現在のジャカルタとかマニラでも地下鉄整備の話があり、資金難に喘いでいるが、1m線路を敷くのに何人の所得が必要かという基準でいえば、当時の東京の方がお金はなかった。
- 自動車がどんどん増えていく一方で、交通マナーは滅茶苦茶だった。
 - ・ 道路は舗装されていればいい方で、今では当然の白線なんてひかれていなかった。
- 東京オリンピック（1964年）の前に高速道路や空港を整備する必要があった。
 - ・ 空港は決まったが、そこからの道路を整備する時間もなかった。
 - ・ そのため、運河を潰して高速道路を作るしかなかった。今では批判されるが、時間も金もない当時はそれしか手段がなかったと言える。
- どんどん地下鉄を整備していき、今では13本の地下鉄があるが、これで完成とは言えない。
 - ・ パリでは14本の地下鉄が通っている他、さらにRER（地域急行鉄道線）が5本ある。
- 当時は資金もなく、セメントや鉄などの資材の質も悪く、技術も今より劣っていた。そのような建造物については、地震等の災害への対策を講じていく必要がある。

東京と海の間について

- 東京は低い土地が多く、常に高潮への心配に晒されている。
 - ・ 荒川放水路などは整備されているが、海からくる高潮に対してはまだ弱い。
 - ・ 東京は防潮堤に囲まれており、川や運河にはゲートが設けられているが、3・11の津波の高さや地震では、防潮堤が崩壊する可能性があり、安心ではない。
 - ・ 日本という国に住んでいる以上、海拔標高を示した標示が必要だと思う。その標高をどう判断するかは個人の自由であるが、常に海拔標高を認識しながら生活する必要がある。
- 神戸港や横浜港は世界をリードする港であったが、今では世界の港に大きく遅れをとっている。横浜港と東京港で競争しているが、今は協調するべき。

ニュータウンと災害について

- ニュータウン整備は、都心から鉄道を入れて成立した。
- ニュータウンは計画的なまちづくりであり、阪神・淡路のクラスの地震があっても、そ

ここではほとんど死者は出ないはず。

- ・ ニュータウンとは対照的に、墨田区や中野区のような木造の多い密集市街地は危ない。
 - ・ 火事も広がるだろうし、路上駐車も多いため、自動車の多くが火災源となり爆発的に燃える可能性がある。また、電柱も多く、災害時に倒れる。これが道をふさぎ、逃げようとしても逃げられない、助けようにも助けられない状況が考えられる。
- 災害はいつ来るか分かっていたら災害ではない。
- ・ 夜だっていつ来るかわからなければ災害である。災害はたまにしか起こらないから、なかなか一般の人はその危険性をいつまでも認識しない。すぐ忘れる。しかし、認識してないような人でも死なないような都市づくりをしていかなければいけない。

下水道などの整備とその老朽化について

- 今では日本のいたるところで下水道は整備できている。
- ・ 世界の都市では下水はあっても、処理しないでし尿を川に流しているところがある。
 - ・ もともと管の質が悪い古い下水管もあるが、今の東京には下水管の老朽化への懸念がある。
 - ・ 首都高についても同様に老朽化対策が極めて必要である。
- 50年以上も使っていれば何でも傷むし、首都高の道路にはできた当初の想定以上の負荷をかけている。

(4) 魅力ある都市へ

- 今後は老朽化、災害への懸念、また、景観への配慮が必要である。
- ・ 課題：電柱が多い。路上駐車が多い。区画整理が不十分。

オープンスペースの造成について

- 韓国やドイツでは川を綺麗にしたり、公園を整備することで快適な都市空間を作っている。
- ・ 清溪川：高速道路を壊して、川をもとに戻し、公園を作っている。
 - ・ ライン河畔：国道を地下化し、上層をプロムナードとして整備している。
 - ・ 創成川通（札幌）：規模は小さいが、日本でも実施された例もある。

外堀通り・日本橋の改築構想

- 東京の外堀は、この空間が利用されていない。釣り堀やボートがあるくらいで、大変もったいない。また、すぐ脇の外堀通りは年中渋滞しており、改良する必要がある。また、日本橋地区も同様に整備していく必要がある。
- ・ 改築構想は以下の通り。
 1. 外堀通りの道路を地下に入れる。
 2. 方面を緩傾斜にして外堀に人が近づけるようにする。
 3. 現在、道路があるところを公園化し、子どもが水に入れるように濠を浅くする。
 4. 外堀は遊水池であることから、遊水機能を持たせる。
 5. 道路脇の容積率を上げて、再開発を行っていく。
 - ・ 都市の品格をあげる。また、災害の時、避難場所が作れる。
 - ・ もちろんお金はかかるが、頭を使えば、巨額の公費だけを使わなくても十分実現可能ではないか。日本橋は日本のシンボルであり、東京の防災性を高めることにもつながるため、事業の意義についても説明できる。

- 老朽化対策、防災への対策、都市の品格を高める三つの目的を果たせる事業をやっていく必要がある。

都市交通の課題

- 他国と比較すると東京は混雑している上に、鉄道の表定速度が遅い。
 - ・ 道路の混雑：環状の整備がしっかり進めば東京の中に入らず、都心を迂回することができ、混雑の解消につながる。これはそれなりに事業として進んでいる。
 - ・ 交通整備事業の取り止め罪：かつて成田新幹線があそこまでできたのに、事業をストップしてしまった。後世にわたり膨大な時間の消費をもたらしている。
 - ・ 鉄道の混雑：混雑率がまだ高い。総武線のように混雑率が200%超のところもある。（東京では鉄道が混雑しているのが当たり前という認識だが、電車の中で痴漢が出るというのは日本くらいである。）
 - ・ 鉄道の遅さ：快速が走っているところは若干速いが、外国の大都市と比べるとはるかに遅い。
- これでは鉄道が「ほぼ完成した」とは言えない。
 - ・ 踏切を減らすためにも、平面交差を連続立体交差にしていく必要がある。
 - ・ 日本の鉄道建設のすごいところは、普段通りに鉄道を走らせながら、新しく鉄道建設を行うことである。鉄道が走るスレスレのところで工事を行う。これは日本くらいにしかできない。
- インフラのプロジェクトにはとにかく手間と時間がかかるが、後世が多大なメリットを受ける。それを考えれば、長期的なビジョンが必要であることに疑いはない。

(5) さいごに

- 鉄道は整備することにこしたことはないが、膨大な費用と時間がかかる。
- 公設民営等をいろいろな方式を取り入れて、まだまだ整備を進めていく必要がある。
- 道路の整備に関しても、まだまだやるべき事業はある。
- しかし、それでも大きな山を越したと考えてもよいのではないか。

2 質疑応答

- Q1：羽田・成田を立体的に運用できるように、10~15分で移動できるような鉄道交通を、民間資本も呼び込んで実現することはできないか。
- A1：いかんせん膨大なお金がかかる。現在ある路線を利用し、必要な区間のみ新線建設をする方が現実的であるように思う。
鉄道をネットワーク化し、どれかがダメでも、動けるようにシステムを一体化すべき。
- Q2：東京の地下鉄はもっと利便性を高めるために増設すべき、とのことだが、「エイトライナー」のような環状線ができて、動きがよくなれば良いと思うがどうか。
- A2：極めてありうるプロジェクトだと思う。豊島区、北区、中央線沿線の人たちの羽田アクセスが俄然よくなる。発展途上の状態では先ず放射状に鉄道を敷くが、成熟してきたら環状でつくるべき。「東京の都心から羽田空港まで何分」ではなく、利用者は住宅地から羽田に向かう。そこを考慮すべき。
- Q3：人口減少の中で、重厚なインフラへの投資はためられるが、そこでの交通のあり方は。

A 3 : 日本の人口減少はそのとおりだと思うが、東京の人口減少については懐疑的である。
地方から人口が流入するため、東京の人口が減ることは考えにくい。また、東京、首都圏の交通が楽になるほど人口が減るとは思わない。

Q 4 : 首都高を日本橋だけではなく、全部地下化することは可能か。

A 4 : 経済的に実現性は低い。東京の地下には多くの構造物があり、よほど深いところにもっていかねばならず、出入口を作るのも難しい。

以上

※この要旨（記録）は、事務局の責任でまとめたものです。転載・公表等にご遠慮ください。