

戦後日本の都市交通

— 自動車の功罪 —

1. 心配な大気汚染
2. 都市交通政策の展開
3. ひろがるマイナス要因
4. 新しい方向

柴田 徳 衛*

要 約

第2次大戦後、日本の自動車産業は、日本経済の高度成長を象徴する形で大きく発展した。その年間生産台数は1960年ではまだ16万5千台と少なかったが、70年には318万台とヨーロッパ諸国の水準を抜き、80年には704万台と米国を抜き、いまや世界の最先端を誇るようになった。

財政、税制そして道路政策が上記の驚くべき発展を支えたのである。

しかしこうして日本経済を代表する形で自動車産業がめざましい発展を遂げ普及するほど、マイナス面も大都市中心に拡大されてきた。大気汚染、騒音や振動、事故、駐車邪魔、交通渋滞と燃料の浪費等である。とりわけその普及により公共交通手段が衰退し、人々はますますマイカーに依存せざるをえなくなったし、運転のできぬ老人、身体障害者にはいっそう大きな困難をもたらしている。

自動車の走行規制と、鉄道・バス・路面電車等の回復をあらためて考える時となっている。

1. 心配な大気汚染

いま東京でも日本全体をとっても、肺がんが実に着実な足どりで、毎年ひろがり、それによる死者がふえている。一つの記事によれば、「肺がんは昨年、胃がんを抜いて男性のがんによる死亡者数の一位に躍り出た。女性でも肺がんは増えており、将来はトップという予測もある。肺がんの中でも肺の奥にできる「肺野型（はいやがた）」は特に注意が必要だ。喫煙と関係がなく、早期では自覚症状のない場合が多い——」（『日本経済新聞』1994

年11月5日）

昔から煙草と肺がんの関係が深いことはよくいわれるが、それは気管と肺の入口の管にできる癌——いわゆる肺門型の癌に深く影響するようである。それにたいし肺の深部にできる肺野型は、大気汚染に深い関係があるといわねばならない。

いま大気汚染の形が、特に都市部では1970年代前半を転機として、大きく変化してきた。それ以前は産業（いわゆる工場の煙）を中心とする亜硫酸ガスSO_xが汚染の主であり、急性のぜん息患者をふやした。しかし1970年代後半からこのような

*元東京都立大学経済学部（東京都立大学都市研究所非常勤研究員）

事態は改善され、代りに自動車を主因とする窒素酸化物NO_xや浮遊粒子状物質SPM、オキシダントO_xの状況が悪化してきた。

後に述べるように日本経済における自動車生産がこの頃から本格化し、その保有台数（四輪車）も全国で1972（昭和47）年に2千万台を、同76（昭和51）年に3千万台をこえている。また東京都内をみれば、ほぼ同じ時期にそれぞれ2百万台、そして3百万台をこえている。

こうして最近、前記自動車を主因とする上記大気汚染は、東京の区部では、ごく一部の測定局を除き、ほとんどすべての地域で環境基準をこえている。環境基準とは、その地域に住む人々の健康を守る最低限必要な水準（濃度）の意味である。それをこえるとは、それだけ健康が蝕まれる——目に直接見にくい緩慢な傷害、そして殺人が何百万人、何千万人の規模で長期間にわたり進むことを意味する。

特に窒素酸化物の環境基準は、長らく「1時間値の1日平均値が0.02ppm以下」とされていたのに、「同じく0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下」とゆるめられてしまった。そして当時はそれをゆるめる代りに、このゆるめられた基準内を政府は確実に守るとした。しかし事

実は、そのゆるめられた基準値さえ東京の区部あるいは大都市の中心部は守られていない。

大型トラックから特に多量に排出されるごく微細な浮遊粒子状物質も、肺の深部に入りそれを犯すとされる。窒素酸化物の状況は、東京も多摩郊外へ出れば改善されるが、他方浮遊粒子状物質や特に光化学反応によるオキシダントは、意外にその状況が悪い。

そして実際は、こうした各種有害物質が複合し、あるいは土壌汚染や動植物の生態系を迂回しながら長期間をかけて人体を蝕んでくるのである。アスベストによる癌の発生は、正確に追跡でき、原因から20年とくに40年の期間をもつという（ニューヨーク市のマウント・サイナイ病院での研究）。自動車排出ガスと肺がんとの関係も類似のものがある。

そうとすれば、この緩慢な殺人行為は、特定殺人事件のようにその日の新聞紙面は飾り難いが、上記自動車が本格的に普及しマイカー時代に入った1970年代から20年後30年後、つまりこれから21世紀にむけ、明白な肺がん患者の増大といった結果をもたらさそうである。そしてここで注目したいことは、第2次世界大戦以後、特に1955（昭和30）年あたりから日本の自動車産業はめざましい

表1 世界主要国の年間自動車生産台数

（単位：千台）

	日 本	米 国	カナダ	英 国	西 独	フランス	イタリア	旧ソ連	韓 国
1960	481	7,905	397	1,810	2,055	1,349	644	523	
1965	1,875	11,138	847	2,178	2,976	1,616	1,175	616	2
1970	5,289	8,283	1,193	2,098	3,842	2,504	1,854	922	29
1975	6,941	8,987	1,449	1,648	3,186	2,859	1,459	1,964	37
1980	11,043	8,010	1,374	1,313	3,879	3,378	1,610	2,195	123
1985	12,271	11,649	1,934	1,314	4,446	3,016	1,573	2,130	378
1990	13,487	9,780	1,923	1,566	4,977	3,769	2,121	1,632	1,322

注：(1)四輪車の乗用車と商用車の合計台数

(2)日産自動車編『自動車産業ハンドブック 1992/93』（紀伊国屋書店）より

離陸そして上昇を始め、1970年頃にヨーロッパ水準を一気に駆けぬけ、同80年頃に世界の自動車王国米国をも、少くも四輪車生産台数（もちろん詳しくは自家用車、商業用車とか、乗用車、トラックとか内容に立入らねば厳密な比較はできないだろうが）において追い抜いてしまったことである。それは表1に示すようである。

なぜこのように、日本の自動車産業が世界に全く比をみない急激な発展をみたのであろうか。表面は自動車工場における機械設備や生産方式（カンバン方式とかジャスト・イン・タイム方式等）や濃密な労働が注目されようし、関税による国内産業の保護、金融における重点融資、税制における減価償却の特例等々各種優遇措置の視点も重要だろう。しかしここでは、その発展開始前後（そして今日まで続く）からの方向をきめた都市交通政策を、法制ないし財政面から見てみよう。

2. 都市交通政策の展開

第2次大戦前における日本の都市交通の主力は、都市間における鉄道、都市内における市内電車であった。すなわち蒸気機関車、電気機関車、電車といった、石炭と水力発電を主エネルギー源とする交通機関である。それが戦後それまでの水主火従（水力発電を主とし、石油による火力発電

を従とする）から、昭和20年代の末辺から火主水従へとエネルギー政策が大転換した。石炭から石油の時代に入り、上記の頃から四日市コンビナートを始め、石油精製の大基地が三大都市周辺の湾岸に建設された。そして石油で走る自動車、そして自動車を走らせるための道路に政策の重点が置かれ始めた。

日本の新道路政策が表面的に始まったのは、1956（昭和31）年の世界銀行ワトキンス調査団報告あたりからであろう。そこでは「近代工業国としてこれほど道路の整備を無視した国はない——『道路予定地』はあっても道路はない——」と指摘された。日本の財界や関係官庁が同調査団の名を借りて云ったとの説もある。それ以前、昭和27年の道路法施行、同29年の第1次道路整備五箇年計画発足とか30年の地方道路税法といった前史はあるが、この報告辺からの道路政策（つまり自動車そしてそれに即した都市交通政策）の展開はすさまじい。その初期つまり今日の道路、自動車政策への軌道にのせるまでの軌跡を、主項目別でたどると、表2のようになる。

政策の展開を公的にたどれるのはそれぞれの年度における法律の交布、施行である。昭和30年代前半には、表2の「関連法律」の項に示したような法律が交布されている。それら法律の基本哲学ないしその目指すところは、皆それぞれの法律第

表2 主要自動車関連事項（昭和30年代）

年次 西暦（昭和）	関連法律	自動車生産台数 （千台）	道路投資額 （億円）	事故負傷者 （千人）
1955(30)	地方道路税法		623	
1956(31)	道路整備特別措置法 日本道路公団法(ワトソン報告)	111	745	102
1957(32)	高速自動車国道法・駐車場法	182	1,108	125
1958(33)	道路整備緊急措置法 道路整備特別会計法	188	1,381	185
1959(34)	首都高速道路公団法	262	1,759	231
1960(35)	道路交通法	481	2,113	289
1965(40)	(名神高速道路完成)	1,876	6,991	426
1966(41)	交通安全施設等緊急措置法	2,286	8,686	518
1970(45)	交通安全対策基本法 環境保全関係法の整備	5,289	15,979	981

注)出典：表1および日産自動車「自動車工業ハンドブック」1979年版などより

1条目的の項に明示されている。

昭和31年から同32年の法律にそのポイントを見ると――

「日本道路公団は――道路の整備を促進し、円滑な交通に寄与することを目的とする」「(高速自動車国道法)は――自動車交通の発達に寄与することを目的とする」「(駐車場法)――は道路交通の円滑化を図り――」等々とある。つまりこれらの法律をつくることにより、より多くの自動車が、より速くスイスイ(円滑)と走れるよう道路を沢山つくり駐車場を整備しようというのである。

これらの法律をもっと要約し、必要な財源の確保体制を完成させたのが続く昭和33年の「道路整備緊急措置法」である。その第1条は、以下のようきわめて率直に訴える。

「この法律は、道路を緊急に整備することにより、自動車交通の安全の保持とその能率の推進とを図り、もって経済基盤の強化に寄与することを目的とする。」というのであった。これは条文としては僅か5条しかないものであるが、これにより揮発油税と石油ガス税の収入(に相当する)額が全額道路財源に充てられることとなった。またこれに準ずる形で、地方道路税や軽油引取税が地方財政における道路財源にあてられることとなった。

戦争で貧しく後進国となった日本は、戦中の「欲しがりません勝つまでは」の代りに戦後は「欲しがりません経済大国になるまでは」と、ともかく歯をくいしばって生活水準も賃金も低く我慢して自動車が衝突の心配もなく円滑に(スイスイと速く)沢山走れるよう、そしてその自動車を1台でも多く生産して、ヨーロッパさらには王者米国も追い抜こうというのであった。

こうして道路財源となる上記の税収入額は、道路建設と自動車保有走行台数の増加とともに逐年増加してきた。1994年現在揮発油税の額はガソリン1キロリットルにつき48,600円、同じく地方道路税は5,200円である。すなわちガソリンスタンドで給油すれば、1リットルにつき上記両税で53.8円を道路建設・整備のため支払ったことになる。いまガソリンの小売価格は一般にほぼ110円前後

であろうから、その半額が自動的に道路建設(改築、維持、修繕も一部ふくむ)にむけられるわけである。

1994年の後半における筆者の実体験では、中国上海郊外のガソリンスタンド(加油站)では1リットル2.29元、米国ニューヨーク市内と市外ニュージャージー州内では、1ガロン1.05ドルないし1.20ドルであった。中国の1元が邦貨約12円、米国の1ガロンが約3.8リットルとすれば、日本の市内ガソリン価格は両国のそれより3倍から4倍近く高価なことになる。その大きな理由は、日本のそれに道路関連税が大きくふくまれているからである。

なお府県税としての軽油(ディーゼル)引取税は1キロリットルにつき32,100円である。こうして道路関連税は、さらに自動車重量税や同取得税を合わせ、国と地方で最近では毎年4.5兆円をこすに至っている。こうして道路投資合計額は、表2に続き、昭和42年に1兆円、同46年に2兆円をこえ、ついに平成5年度予算では13.5兆円をこえるに至っている。今でもまだ道路整備は緊急に必要とされ、昭和50年代に入って、先の緊急措置法の第1条は、後ろの方で「生活環境の改善に資し」の句が補正されたが、昭和33年当時の経済成長を少しでも高く進めるためという趣旨はそのまま現在もますます生かされている。

このおかげで昭和34年から、その自動車生産台数は26.2万台から35年に48.1万台、36年に81.4万台と実に倍々ゲームが演じられるようになった。地域により自動車の氾濫渋滞も始まり、それが安全かつ円滑に走れるよう交通整理が必要となってきた。

そこで交布されたのが1960年の「道路交通法(道交法)」である。その第1条目的において、「この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り――を目的とする。」とされる。つまり自動車が衝突するような危険を防止し、円滑にスイスイと安心して走れるようが第1目的とされた。従って人間は自動車走行の邪魔にならぬよう、「歩行者は――横断歩道によって道路を横断しなければならない。――斜めに道路を横断

してはならない。——」とされた。

しかし自動車生産台数のいわゆる幾何級数的倍々ゲームは続き、道路（特に市民生活に身近な生活道路）の整備ははるかに立後れ、それまで市民のためにあった歩道に自動車が入り込んで車道と化し、市民特に子供や老人は危険にさらされ交通事故が頻発した。表2に示すように、交通事故による負傷者数が、昭和35年の28万9千から5年後の40年には42万6千とほぼ倍増して、大きな社会問題となってきた。死者数も1万2千人をこえてきた（ただ死者統計は、多くの国が事故発生後30日以内の死者をとるのにたいし、日本ではそれを24時間以内としているので、国際比較をする際は、それを30%ほど増加せねばならない）。

こうしてとられた政策——公布された法律が、昭和41年に公布・施行された正式名称としては「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」である。ここで第1条（この法律の目的）は、「交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について——これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資することを目的とする。」そして第10条において、「この事業への予算、特に地方財政にたいし十分の補助金を講ずる」とされた。

さてこの法律の目的に、またしても「交通の円滑化に資する」が登場してくる。本法の施行で、結果として大きく推進された事業は、その第2条2項イに掲げられた「横断歩道橋」の大規模建設である。東京都を例にとれば、建設行政の重点にこの横断歩道橋があげられ、それから主要道路にこの建設が大きなテンポで進められ、昭和40年代中に主な建設は上記を中心に道路標識（特に自動車の走行を歩行者が邪魔しないようにする）や同じく斜めに横断させたり子供が飛び出さないようにする「さく」あるいは「街燈」の整備が懸命に進められた。全国的にも国から多額の補助金を得つつ、各地方公共団体は上記の交通安全のための事業をこの昭和40年代（つまり1967年から同75年あたり）に推進すべく大きく努力が払われた。そのため昭和40年代に入り、その前半にはまだ急

増した交通事故死者数も同45年の1万6,765人（負傷者は98万1,096人）をピークに、犠牲者はその後漸減し、死者数は昭和50年代に入って1万人以下になり始め、負傷者数もやっと60万人を割る形となった。しかしこうした事態の改善は、歩行者を横断歩道橋（いま東京都内でその数700近い）を30余段昇降させるという不便のもとであり、「自動車交通を円滑に」という目的はそこにいよいよ強く貫かれている。昔は武士が乗る馬が走れば、「そのけ、そのけお馬が通る」と町人は飛び去って平伏したが、現代は「自動車様のお通り」で、市民は高い橋の上へ攀じ登らせられるのである。

欧米先進国の都市ではこの横断歩道橋に当るものは、どうも見あたらない。ニューヨーク市でマンハッタン南に新しく建設されたバッテリー・パーク・シティの東側建物2階から西側建物2階へわたる時、ウェストサイド・ハイウェイを横断歩道橋的にわたる例はある。しかし日本の意義と違うだろう。パリでは、自動車の渦まくエトワール広場で、その中心にある凱旋門にわたる時、絶対に横断歩道橋はない。地下道を通って行く。市民の美意識が、そうした地上の突起物の存在を許さないであろう。ストックホルムの中央駅はプラットフォームや主構内が2階にあり、地上に出る時一部道路をまたぎ、結果として横断歩道橋となっている例があるが、その建設の趣旨はやはり日本と大きく異なる。

人力車、自転車を前提につくられた発展途上国に、今自動車が急増し狭い道にひしめき始めている。上海の一番賑やかな南京路の東と西に大きな横断歩道橋がある。同じく北京の繁華街「西端」入口にも立派なそれがつくられている。台湾の台北市は自動車の間をオートバイ（機車）の大群がすりぬけるが、数多くの横断歩道橋が屋根つきで立派につくられている。

兎小屋から早朝飛び出し、1平方メートル7人以上にも詰めこまれる満員電車で長時間ゆられ、駅へ着くと横断歩道橋に飛び上がり、飛び下りて職場に着く日本的会社人間——こうした都市交通の後進性（野蛮さ）の上に、輝く日本経済とその自動車産業の世界最先進の発展ができたようである。

3. ひろがるマイナス要因

貧しく弱い後進性から、先進国に追いつき追いつめられてしまった日本の自動車産業——しかしそれは栄光に輝くとともに、いま発展しすぎてマイナス要因が色々都市の市民生活を脅かし始めている。

すでに冒頭でのべたように、大気汚染の人体そして生態系への悪影響、地球温暖化への心配が大きくなっている。とりかえしのつかない交通事故が人々の生命を奪ったり傷つけたりしている。

純経済面からみて、明らかな損失は交通渋滞である。せっかく昭和34年から始まった首都高速道路も、料金の値上げのみをする首都低速度道路公団と皮肉られる始末である。大阪も主要道路を一方通行としたが、昼間の渋滞はひどい。一定の貨物量を時速50キロでトラック輸送できたものが、渋滞で25キロとその速度が半減すれば、輸送量と同じに保つためには、トラックの台数を2倍とせねばならない。こうして走行する自動車台数がふえれば、走行速度はまたさらに23キロ、20キロと低下し、必要自動車台数はさらにふえる。しかも燃料消費量は低速度ほど全体としてふえるし、ムダが多くなる。アイドリング時ほど、排出ガスの濃度や黒煙は多くなり、大気汚染を悪化させる傾向を持つ。

騒音・振動も主要道路ほど悪くなる。例えば川崎の工場街を走る産業道路は上を横羽高速道路が走り、大量の大型トラックの走行で騒音と大気汚染がひどく、多くの犠牲者が出ている。騒音については、住居地域、工場地域等に応じ、また朝昼夜といった時間帯により規制基準が設けられている。さらにそれを大きくこえ「道路の周辺的生活環境が著しくこなわれると認めるときは、(都道府県知事はその)公安委員会に対し、道路交通法の規定による措置をとるべきことを要請するものとする。」(騒音規制法第17条第1項)となっている。この人間として耐えうる「許容限度」をこえた「要請基準値」をも実際にこえるケースが沢山ふえている。しかし実際の有効な措置(走行制限

とか速度制限等)がとられた例をきかない。やはり自動車の「自由で円滑な走行」がすべてに優先となっている。

マイカーを1人で運転すれば、普通乗用車のサイズは幅1.6メートル、長さ4メートル余であるから、都市の限られたスペースで1人が7平方メートル余を占領することになる。走行となれば前後に車間距離をとらねばならないから、40とか50平方メートルの道路を占拠することになる。日本の一車当り道路延長は、1980年の29.4メートルから20.1メートルとなっている。

駐車場法が早く昭和32年に公布されているが、1989(平成元年)年でその駐車容量は158万8千台である。つまり保有されている自動車(同年で全国5,528万台)の1万台当りの駐車容量は287.3台となる。そしてそこに駐車しきれないため路上の不法駐車はふえ、四車線の道路も両側に駐車されれば実用二車線となり、交通渋滞や事故がまたそれだけふえる。都心部に「駐車場整備計画」がうまく進むほどここにより多くの自動車が集まり、交通渋滞、大気汚染、交通事故は悪化する。足の弱い高齢者、身体障害者、幼児はますます賑かな町には行けなくなる。また郊外に駐車場がふえれば、それだけ豊かな自然が失われることになる。

こうしたマイカーやトラックの氾濫で一番打撃を受けるのは公共輸送機関、特に乗合バスや鉄道、市内電車である。特にバスは、交通渋滞による定時運行の困難(バス停で待っても、何時になれば次のバスが来るかわからないし、やっと来てもノロノロ運転)等で乗客離れが進んできた。乗合バスの全国輸送人員は、昭和45年における100.7億人をピークに漸減し、平成2年つまり20年後には65.0億人となっている。5年ごとに10億人ずつ減ってきた形である。こうして料金収入は減り、赤字路線区はふえ、サービスの向上もむずかしくなる。とりわけ過疎地帯をふくむ地方では、鉄道やバスをふくめ赤字路線の廃止が進み、それだけマイカーへの依存がふえるとともに、自動車を利用できぬ高齢者や身体障害者、幼児等は地域に孤立することになる。

個人にとっては大変便利であり、日本経済に

とつても自動車はその牽引力をなし、輝かしい発展をみてきた。しかしそれが発展し、「円滑に」走らせようとするほど、混雑・混乱と不便が地域全体にひろがっている。

4. 新しい方向

自動車は便利なものであり、それを円滑により沢山の台数を走らせることが市民に幸福をもたらし、日本経済も発展することができる——こう政策を考えて、昭和30年代前半に表2で示したような法律がつくられ、自動車と道路をめぐる財政制度ができた。そしてその基本方向は自動車が氾濫した今日もそのまま続けられている。先にあげた「道路整備緊急措置法」も、昭和50年代に入り、「もって経済基盤の強化に寄与」の句が、「道路交通の——円滑化を図るとともに、生活環境の改善に資し、もって——国民生活の向上に寄与することを目的とする。」と変えられた。

しかし、自動車が円滑に速く走ろうとするほど、渋滞混乱が起り、生活環境が破壊されるようになってきた。しかし内容においては、昭和33年当時のまま、道路を緊急に整備せよ、そのための財源措置を十分講じ——の政策は、今も堅持して続けられている。

このあたりで、日本における都市の交通政策を考え直す段階である。もちろん今すぐ自動車を全廃することは不可能である。それどころか、足の弱い高齢者に町の空気を楽しませるため、また病人を医院へはこぶための自動車は、ますます利用せねばならない。犯人を追うパトカーや現場へ急行する消防自動車といった緊急自動車は、ますます円滑に走らせなくてはならない。ゴミ集めや道路修理の作業車も活躍してもらわねばなるまい。要は自動車をその種類別地域別に、どのように「飼いならし」「育てるか」である。

その新しい基本方向は、マイカーの私的利用は、特に都市中心の混雑地では、できるだけ規制し、代わりに公共輸送機関としての地上での路面電車やバス等を優先させ、また地下鉄網を充実させることである。例えば繁華街で車道が四車線あるとこ

ろでは、両側の一車線づつを潰してその分歩道をひろげ、その広がったところへ歩行者が楽しめる施設（花壇や休憩用椅子）を用意したり、バス停を幅広く立派につくり（四本柱で天井を広くとり、そこにバスの案内やバスロケーション・システムをつくる）、また歩道がひろがれば、地下鉄の出入口も広くとることができ、エスカレーターや小型エレベーターの設置が容易になる。

そして二車線になった車道は少なくとも昼間（両側商店街の営業時間中）は、一般自動車は通行規制ないし禁止とし、路面電車なり乗合バスとタクシー（その他先にあげたその地元の身体障害者、高齢者、病人用自動車で緊急車、作業車）のみ通行可とする。路面電車なりバスは、優先的に高速・定時運行ができるはずである。商店街への商品搬入のトラックは、早朝なり夜間とする。

歩道を両側の車道一車線を潰し、そこへ拡幅しとのべたが、車道半車線を潰すに止め、残り半車線を自転車専用道とすれば、現在の危険性がなくなるので便利で健康的な自転車利用は大きく高まろう。

バス停留場や作業車用として、歩道の一部を削っておけば、後続車両の通過は容易となり、バスも各駅停車と急行の二種類を同じ道路上に走らせることもできよう。

路面電車やバスに優先権を与える代りに、そのサービスの向上も求める。路面電車やバス利用の主体を、若い健康者中心から、身体障害者あるいは高齢の人を中心にそのサービスのあり方を求める。すでにそうした人々のための優先席は多く用意されている。しかし車椅子利用者への用意はまだ大きく後れている。そうした人々の利用できるリフトを設け、さらに車内に車椅子のための席を用意せねばなるまい。

目の悪い人（一般乗客はもちろん）のための車内での駅名アナウンスは相当普及している。さらに耳のよく聞えない人のための駅名の電光掲示は、一般乗客にも便利である。

電車やバス運転手に、視力・聴覚に支障ある人の乗降や盲導犬をいかに扱うかの訓練も重要である。

日本もいよいよ高齢化社会に入る。そうした人々のための施設不足や医療費（老人保健医療費）の増加が憂えられている。特に寝たきり老人、痴ほう性老人への対策費が巨額になると憂えられている。

これにたいする最良の策は、そうした老人の出現を事前に減らし、一人暮らしの老人にも活力を与えることである。そのためには、それらの人々が一人家に閉じこもらずに広く社会に出、多くの人々とコミュニケーションの機会をもつことである。その最良の策は都市公共交通機関——路面電

車やバス、地下鉄——の料金が安くなり、できれば無料となることである。

ひたすら生産性向上と道路づくりを中心にしくまれてきた財政や税制を、住みやすい都市づくりと、市民（特に弱者）の利用しやすい公共輸送機関育成にむけることである。4兆円を大きくこえる道路財源を関連した電車やバスの改良や料金補助に少しむけても、大きな成果は得られよう。

新しい工夫と基本哲学の転換が、今日の日本の都市交通にさし迫って求められている。

Key Words. (キー・ワード)

Urban Transportation Policy (都市交通政策), Automobile Industry (自動車産業),
Air Pollution (大気汚染), Traffic Congestion (交通混雑), Traffic Accident (交通事故),
Public Transportation Service (公共交通サービス)

Urban Transportation Policy : Merits and Demerits of Automobiles

Tokue Shibata

Former Professor of Tokyo Metropolitan University
Comprehensive Urban Studies, No.55, 1995, pp.103-111

As the Symbol of the Japanese economy, its automobile industry has made a remarkable development since the mid 1950s. The annual number of automobiles produced in 1960 was only 165 thousands, but in 1970 it reached 3.2 million to surpass the European countries level, and in 1980 it reached 7,0 million to excel the US level. In 1990 it produced more than 13.4 million automobiles.

At present this industry directly or indirectly employs more than 6 million workers – about one tenth of Japan's whole labor power, and exports about half of its automotive products to improve its balance of foreign trade. At present the Japanese people hold almost 60 million cars for their use.

Legal and financial arrangements as well as taxation system have supported this remarkable development, and wherever people travel in Japan they find flood of automobiles on the well paved road. However, as larger number of cars run especially in metropolitan areas, people have to face various kind of difficulties.

Day and night people suffer from; air pollution causing health damage; traffic congestion and waste of oil – noticeable economic loss; traffic accidents sacrificing more than 11 thousands human lives every year; loss of open green space by constructing parking lots. In addition to this, as the number of automobile running on the street has increased, that of passengers using the public transportation system has decreased. For example from 1970 about 10 million cars increased in every 5 years and the total number of bus passengers decreased 1 billion in the same period. This situation has made difficult for financing public transportation service.

Poor public transportation service forces people to depend on cars more heavily. Here comes a vicious circle.

Now we must have a new urban policy to encourage public transportation service by discouraging or controlling private cars free running especially in metropolitan areas. At the same time we must reconsider the huge amount of automobile related taxation system(the expected amount of its revenue in 1994 was more than 4,500 billion yen) which is strictly earmarked with the road construction.