

東京の地下鉄

—一元化にかかる諸問題—

2011年6月17日
松村 尚澄（政策1）

目次

はじめに

- 1.東京の地下鉄の歴史
- 2.現状の運賃制度の問題点
- 3.一元化による共通の利点
- 4.一元化の手法別考察
- 5.一元化への足がかり

おわりに

論点

はじめに

日本の首都・東京。ここには幾十にも鉄道路線が通っており、人々の足として日々活躍している。その中でも、山手線の内側を駆け巡る地下鉄の存在は都心の移動において重要なファクターを持っており、一日に約886万人が利用するとされている。

本勉強会では、この東京都心に縦横無尽に張り巡らされた地下鉄路線を運営する東京都交通局（東京都地下高速電車、通称：都営地下鉄を運営）、東京地下鉄（通称：東京メトロ）の2つの事業者間に持ち上がっている一元化にかかる問題について考察し、それらについて互いに今後どうすることが望ましいかを検討していきたい。

1.東京の地下鉄の歴史

（1）地下鉄建設の経緯

- ・1927（昭和2）年、「東洋初の地下鉄」として東京軽便地下鉄道（のち東京地下鉄道と改称）が浅草～上野間（現在の通称銀座線の一部）を開業
 - 当時の東京の主要交通機関は市電（路面電車）
 - 市街地を網羅していたが「女子供は市電に乗れない」と言われるほど常時大混雑
 - 道路渋滞も常態化するなど交通は完全に飽和状態
 - 地下鉄はまさに「救世主」的存在
 - 当時の東京市は財政難
- ・その後、路線は萬世橋を経て新橋まで延長される

(2) 東京高速鉄道の出現と営団発足

- ・東京地下鉄道の建設にあたった大倉土木が母体となり東京高速鉄道を創設
東京地下鉄道とは別に渋谷～新橋間を開業、新橋で両社が乗り入れることに
→接続方法の交渉が難航、のち直通運転を開始するも不仲状態に
鉄道省の勧告により両社鉄道運営から手を引く
- ・1938（昭和13）年、陸上交通事業調整法成立
→大都市の交通調整を目的とした法律
東京の地下鉄路線の早期拡充を図るため公官民出資の特殊法人を設立
→「帝都高速度交通営団」発足
戦争で被害を受けるも回復し新路線順次建設
- ・2004年、営団法廃止、東京地下鉄株式会社法（メトロ法）成立
→国53.4%、都46.6%の株配分で株式会社化、東京地下鉄（通称：東京メトロ）へ
将来の株式売却・民営化を目指す

(3) 東京都による地下鉄路線整備の開始

- ・1957年、運輸・建設両次官、首都圏整備委員会事務局長により一号線（のち都営浅草線と通称）の施行主体が東京都であるべきとの覚書
当時は早急な路線整備が求められており、営団だけでは賅い切れず
- ・1968年、1号線（浅草線）押上～西馬込間全通
以後通称三田線、新宿線、大江戸線を順次建設、現在の路線網に

(4) 一元化について

- ・東京都が地下鉄を運営し始めた当初からの問題
- ・利用客の負担軽減が目的
- ・2007年に就任した猪瀬直樹東京都副知事主導で2010年に発足したプロジェクトチームにより議論活発化

2.現状の運賃制度の問題点

- (1) 運賃体系
- (2) 運賃の二重取り
- (3) (1)(2)に起因する乗り換えの不便

3.一元化による共通の利点

- ・ 運賃の二重取りの解消、元都営線の運賃低廉化
- ・ 連携の悪さによる利用者への負担の軽減
- ・ 混雑率平準化

問題点に関しては次で手法別に論じることとする

4.一元化の手法考察

(1) 運賃の一元化

1-1 共通運賃制度

都市内の公共交通機関を運行会社に関係なく全て共通の料金制度で運営

利点

- ・ 地下鉄のみならず JR・各私鉄等とも同一の運賃体系にすることにより
複数の事業者間を乗り継いだ時の運賃大幅値下げ

問題点

- ・ 収益配分、一社あたりの運賃収入大減収
- ・ どこからどこまでを共通運賃の範囲にするか

1-2 都・メトロ間運賃の一元化

共通運賃制度よりは現実的な案、都営とメトロの運賃体系を同一化

(2) 経営の一元化

1 都が運営

東京都交通局に東京メトロ各路線を組み込む

利点

- ・ 都営線の債務を返済しやすくなる
- ・ 大江戸線の延伸計画進行が可能

問題点

- ・ メトロ法の民営化の趣旨に反する

2 メトロが運営

東京メトロに都営各路線を組み込む

利点

- ・ さらなる経営の効率化が狙える
- ・ 地下鉄関連の資産の有効活用

問題点

- ・ 地下鉄以外の交通局の事業の扱い
- ・ 大江戸線の延伸計画の扱い

3 公共法人（株式会社）として独立

株式会社を新規に立ち上げ地下鉄を運営、都が株を持ちコントロール

利点

- ・メトロ法に縛られない運営が可能

問題点

- ・地下鉄以外の交通局の事業の扱い
- ・メトロ法の民営化の趣旨に反する

経営統合共通の問題点

- ・余剰となる人員の処遇

5.一元化への足がかり

- ・東京メトロ南北線・都営三田線白金高輪～目黒間（2000年）

→都営特定運賃導入、施設共用

以下は今後の実施を検討中であるサービス改善策

- ・東京メトロ半蔵門線・都営新宿線九段下駅同一ホーム上仕切り壁撤去
- ・六本木・浅草などの駅の改札共用化
- ・東京メトロ日比谷線秋葉原駅と都営新宿線岩本町駅の乗継割引適用（乗換駅化）

おわりに

私は、メトロ法の民営化の趣旨には反するが、メトロ水準の運賃体系に値下げを行った上で都営地下鉄に東京メトロ各路線を組み込むべきと考える。都営は確かに莫大な債務を抱えているが、努力によって単年度収支ではあるが黒字転換に成功しており、メトロのノウハウを生かすことによりさらなる効率化も図られると考える。また、公共交通サービスをより多くの都民に提供するという観点からも、今後新路線の建設は行わないと明言しているメトロよりは新路線の建設に意欲的な都が運営すべきと考える。しかし、どうなるにせよ行政と民間の合体は前例のない話であり、一元化への道は険しいと考えられる。

最後になるが、部員は関西出身・在住の方ばかりであるため、基本的な部分から詳細に説明をすべきであるが、題材の特殊性・時事性、時間の制約、発表者の在住地域等の要因からデータを集め切れず、満足行く説明に及ばなかったことをお詫びしたい。

論点

- ・そもそも一元化すべきか？
- ・一元化は運賃制度だけに止めるべきか、経営統合まですべきか？
- ・経営統合するならばどのような方策をとるべきか？

【参考文献】

- 猪瀬直樹『東京の副知事になってみたら』（2010年、小学館101新書）
- 猪瀬直樹『地下鉄は誰のものか』（2011年、ちくま新書）
- 梅原 淳『毎日乗っている地下鉄の謎』（2010年、平凡社新書）
- 川島令三『東京圏通勤電車事情大研究』（1986年、草思社）
- 佐々木信夫『都知事 権力と都政』（2011年、中公新書）
- 帝都高速度交通営団編『東京地下鉄道南北線建設史』（2002年、帝都高速度交通営団）
- 帝都高速度交通営団編『東京地下鉄道半蔵門線建設史（渋谷～水天宮前）』（1999年、帝都高速度交通営団）
- 帝都高速度交通営団営業部・運転部編『地下鉄運輸50年史』（1981年、帝都高速度交通営団営業部・運転部）
- 東京都交通局『都営地下鉄建設史：1号線』（1971年、東京都交通局都営地下鉄1号線建設史編纂委員会）
- 『東京メトロをゆく』（2010年、イカロスMOOK）

【参考 URL】

- 国土交通省（<http://www.mlit.go.jp/>）
- 東京都交通局（<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/>）
- 東京メトロ（<http://www.tokyometro.jp/>）
- 総務省法令データ提供システム 東京地下鉄株式会社法
（<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H14/H14HO188.html>）
- メトロと都営、乗り継ぎ利便化...統合は議論継続:特集:YOMIURI ONLINE(読売新聞)
（<http://www.yomiuri.co.jp/feature/20090128-945707/news/20110203-OYT1T00518.htm>）（2011年2月3日掲載）
- J-CAST ニュース『東京メトロと都営地下鉄統合 金持ちと貧乏人の結婚は至難』
（<http://www.j-cast.com/2010/09/15075722.html>）（2010年9月15日掲載）
- Yahoo! ニュース『地下鉄 東京メトロと都営 統合に向け動くもハードル高く
（毎日新聞）』（2010年8月21日）
- Webサイト記録サイト「ウェブ魚拓」（<http://megalodon.jp/>）の2010年8月25日取得版にて参照
（<http://megalodon.jp/2010-0825-1622-58/headlines.yahoo.co.jp/hl?a=20100821-00000011-maip-soci>）
- 「TAKAの交通論の部屋」（<http://www.geocities.jp/daijitk/>）中
『東京の地下鉄を一元化する必要性は有るのか？
- 猪瀬直樹都副知事の「都営地下鉄と東京メトロの一元化論」について考える - 』
（<http://www.geocities.jp/daijitk/koramu/071105.html>）
- （以上は全て2011年6月16日最終アクセス）