

東京の地下鉄の一元化に関する法制的問題点の検討

2010年8月に開始された「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」は、国、東京都、東京メトロのそれぞれの主張があって、難航の兆しがある。本稿は、都営地下鉄とメトロの統合、メトロの完全民営化及び利用者サービス改善の関係を歴史的な経緯から、分析するとともに、これまでの著作で分析の重点になかった最近の一元化についての都の主張の背景を探求した。また、本稿では、各種調整手段に関連して統合や運賃水準統一の是非を検討するとともに、交通調整の根拠であった陸上交通事業調整法がまだ生きていることから、その復活適用の可能性や独占禁止法との関係についても論じた。

キーワード 一元化、東京都の攻勢、東京都の主張、陸上交通事業調整法

楠木行雄
KUSUKI, Yukio

運輸法制研究家／運輸安全委員会元委員

1—はじめに

東京の地下鉄は、日本の他の大都市と違って、東京メトロと都営地下鉄の2者が運営しているが、そこに今回、東京都から経営一元化論が提起された。

本稿は、その背景となる歴史を辿り、利用者サービス改善論及び東京メトロの完全民営化論との関係を記述するとともに、これまで正面から取り上げられることが少なかった東京都の主張を、地方鉄道法と軌道法との相違、陸上交通事業調整法の内容との関連などから法制的に分析した。ここに述べられた論点は、筆者が個人的見解として記述したものであり、過去に所属したことのある組織の見解とは無関係であることを予めお断りするが、今後の東京の地下鉄の発展や改善に役立てば幸いである。

さて、国の特殊法人であり早期完全民営化を目指す東京メトロと地方公営企業である都営地下鉄の統合については、協議が始まったばかりであり、最近の報道等はあるが、学術的な論文や著作はない。

しかし、後述するように、東京の地下鉄の建設運営主体の歴史を追えば、国と東京都の発想がどこから出ているかは明らかになる。特に、昭和初期の民間地下鉄の発足時、及び終戦間近い頃の交通調整による営団地下鉄の創設が顕著な事象である。これについては中西健一氏¹⁾や鈴木清秀氏²⁾などの著作があり、前者については、東京都交通局の60年史などの資料^{3),4)}で主張の根拠として引用されているが、昭和30年代以降東京都が地下鉄の建設運営に乗り出して以降は、全体を通じた分析、特に東京都の主張に重点を置いたものは見当たらない。

最近のように、地方自治法の改正で、国と地方自治体

うになると、正面から東京都の主張について検討する必要がある。

本報告論文においては、第2章で、協議会の発足とそこに至るまでの東京都の攻勢をとりあげ、第3章で、東京の地下鉄の歴史と東京都の主張の源流を解説し、第4章で、東京都の主張の法制的問題点についての筆者の見解を述べた。

そして、その過程で、今回の協議から、おそらく抜け落ちていられると思われる、陸上交通事業調整法の現代における適用の可能性と最近改正された独占禁止法⁵⁾の適用問題にも触れたのである。

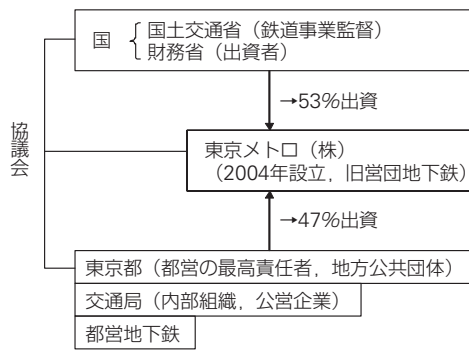
2—協議会の発足とそれに至るまでの東京都の攻勢

2.1 協議会の発足と問題点

2010年（平成22年）8月3日から東京地下鉄（株）（以下「メトロ」．9路線、195.1km）と東京都交通局（以下「都営」．4路線、109km）の地下鉄の一元化の協議が始まった。図—1に示すように、国（国土交通省と財務省）と都の協議にメトロも参加する会合なので、それまでの知事発言などは新聞の都内版の報道であったが、初めて全国版に登場した。

正式名称は、「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」であり、協議内容は、「東京の地下鉄の一元化、東京メトロの早期完全民営化等の課題を関係者間において共有化し、具体的な解決策やサービス向上策の実現に向けて、実務的な検討を行う」とされている⁶⁾。

協議会は、非公開なので、冒頭を除き、審議の詳細は不明であるが、8月下旬に公表された議事概要⁶⁾では、3



注：国及び東京都は、メトロ及び都営地下鉄に建設費補助などの助成を行っている。

■図一 協議会の構成

者の主な発言内容は、次のとおりである。

①東京都

通勤地獄等に速やかに対応するために二元化して地下鉄を建設してきた。今後は、大規模な建設はなく、運営が中心となる。また、東京地下鉄株式会社法（以下「メロ法」）制定時と比較し、現在、都営の経営は改善されていることから、一元化を議論するのに良いタイミングである。法律に規定はあるものの、株を売ってしまったら一元化は出来ないで、今が東京の地下鉄を一つにする最後のチャンスである。

②国

【国土交通省】メトロの完全民営化は、昭和61年の臨時行政改革推進審議会（以下「行革審」）答申から言われている方針である。また、メトロは優良会社であることは事実である。現下の株式市況の状況を別とすれば、財務面で上場に懸念はない。メトロは、投資や配当も行いつつ、その中で債務を償還しているところである。いずれにしても、利用者利便の向上の観点から、地下鉄一元化について、完全民営化を踏まえて議論を行っていききたい。

【財務省】国の交通政策との整合性を前提として、メトロの株主価値を高めていくことが重要である。出来る限り速やかに株式売却を行うべきとするメロ法（附則2条）の範囲で議論されてしかるべきである。

③メトロ

メトロは株式上場に向けて社員一丸となって企業価値の向上に取り組んでおり、その努力が無にならないよう理解して欲しい。（以上、公表文より）

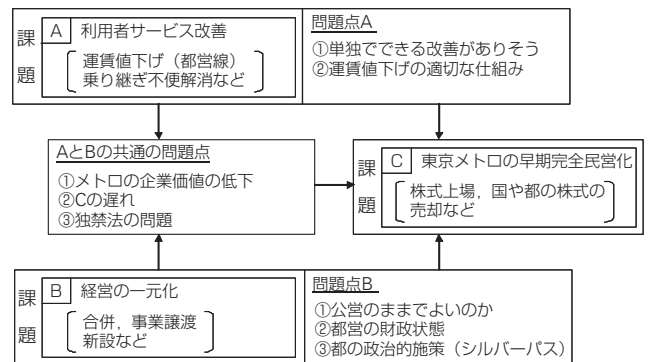
これを見る限りでは、議論はまだ緒に就いたばかりであり、一元化、完全民営化及び利用者利便の向上の3点が複雑に絡みそうだということしか分からない。

今後の方向を考えると、国は協議の冒頭で国土交通省鉄道局長が「都の提案を真摯に受け止めて協議会に取り組む」と言っている⁷⁾がそれ以外の詳細は分からない。都は、副知事が取材に答えて、乗り継ぎが不便だ、改札が二重だ、運賃が通算されないなどの問題（以下「利用者

サービス改善」）に加えて、経営統合を含む一元化についても協議し、毎月会合して、速やかに（年内又は年度内に）、一定の目処をつけたいと言っている⁸⁾。

その他、年度内を目途に議論することになったこと、今回は今回の国土交通省内と異なり都庁内で開催することになったほか、報道では、副知事が「法律の壁はあるが（毎日新聞）」、「両者は歴史的にひとつ（産経新聞）」、「ダブリの人員の削減、メンテナンスの共有化、車両統一などの効果がある（東京新聞）」と指摘したことを伝え、その後、特集記事（産経新聞、東京新聞、毎日新聞）や社説（東京新聞）が相次いでいる^{9)~12)}。

ただ、この問題は、図一2に示すように、①利用者サービス改善②メトロの完全民営化③地下鉄の一元化の3つの論点が複雑に絡む問題であり、メトロの完全民営化から経緯を追うことにする。



■図二 主要な課題の相互関係

2.2 メトロの完全民営化問題

完全民営化とは、国や地方自治体などの公的資本を含まない民営化である。

メトロの完全民営化への経緯は、要約すると、

①1986年（昭和61年）6月の行革審の答申「5年以内の特殊法人化と将来公的資本を含まない完全な民間企業への移行」が端緒となり、1995年2月の行革閣議決定で、帝都高速度交通営団（以下「営団」）は完全民営化の第一段階として当時建設中の南北線と半蔵門線が完成した時点を目途に特殊会社化するとされ、②2001年12月の行革閣議決定「特殊法人等整理合理化計画」で、完全民営化に向けた第一段階として、当時建設中の半蔵門線が開業した時点から概ね1年後に特殊会社化するとされ、③これを受けて、メロ法が国会で成立し2002年12月に公布された。④しかも、メロ法附則第2条には、「国及び出資自治体は、特殊法人等整理合理化計画の趣旨を踏まえ、この法律の施行の状況を勘案し、できる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずるものとする」旨が規定されている。

なお、①に至る過程で、行革審小委員会は、都営との一

元化は適当でなく、都営地下鉄の合理化努力をみてから決定すべしと報告している。ここで留意すべきは、上記①②と③④の相違である。前者は、中央政府の審議会答申や閣議決定であるから、地方政府である東京都に対する強制力は必ずしもなく、その尊重を要請し実施を期待する性格のものであるが、後者は、営団に出資していた地方公共団体（＝東京都）を拘束する。

従って、東京都は、このメトロ法の廃止、保有株式の売却、その他の必要措置（＝完全民営化）を行わなければならない。問題は、「できる限り速やかに」とはどの程度かである。ここに、東京都が今回の協議会の成果を急ぐ理由があると考えられる。

一方、この問題は、国鉄分割民営化の際に、当時国鉄がその先祖である鉄道省以来保有していた営団出資金をどう処分するかとも関係していた。国の一般会計がそれを引き継ぐと決定する際に、1986年2月に運輸大臣と都知事の会談で、地下鉄の一元化など、引き続き協議したいとの要請が知事からあった¹³⁾。

その後、営団が上記2線の建設、都営が第3セクターを使った大江戸線環状部の建設にそれぞれ集中していたが、2000年12月に大江戸線環状部が全線開業すると新たな議論が起こった。

2.3 東京都の攻勢

2001年2月に東京都の外部監査委員（公認会計士）の包括外部監査報告¹⁴⁾が提出され、営団と都営の一元化（経営統合）の検討を促した。理由は、営団の収益路線の利益による都営路線への内部補助が眼目と考えられる。

この後、都議会における都知事（1999年から現在の知事）の地下鉄一元化の答弁は、積極化に舵が切れ、それまで（2000年9月）「一元化は当然望ましい」であったものが、2001年3月には「本来一体化されるべき」となり、2006年3月には、「利用者の立場になって考えるべき。国及びメトロの目指す完全民営化の時期、方向性とは同一に論じられないが、将来に向かって、地下鉄の一元化は積極的に目指すべきだと心得ている」と完全民営化とも絡ませる含みにまで転じている¹⁵⁾。

しかも、報道によれば、都知事は、記者会見で、2010年3月「株安の時代になぜ売なのか」と述べ、両者の合併を念頭に上場予定のメトロ株式を東京都が購入する意向を示したという¹⁶⁾。

2010年6月のメトロ株主総会（といっても、株主は国と都の2者だけ）で東京都副知事は双方の駅（浅草、日本橋）における利用客の早朝の流動が不便なので改善を迫るとともに、経営一元化の検討のため、東京都と国との

協議会を設置すべきと提案し、メトロは設置されたら参加するとの意向を表明した¹⁷⁾。

その後も、報道によれば、都は、経営や都市交通の専門家らの意見を聞く会合¹⁸⁾を開いて、統合をすべきとの方向の協議をしているという。ここに、今後の検討のため、メトロと都営の主な相違点を表—1に示す。

■表—1 メトロと都営地下鉄の主な相違点

	東京メトロ	都営地下鉄
路線数、営業キロ	9路線、195.1km	4路線、109km
輸送人員（08年度）	2,322百万人	853百万人
労働関係法規	民間に同じ	地方公営企業等の労働関係法
兼業、関連事業	流通事業、不動産事業、IT事業	バス、路面電車、新交通など
経営状況（08年度）		（06年度黒字転換）
売上高、経常損益	3,462億円、684億円	1,340億円、140億円
累積損失、長期債務	なし、約7,000億円	4,433億円、約1兆1,500億円
運賃水準	初乗り6kmまで160円	初乗り4kmまで170円
最大区間	28—40km300円	28—35km410円

注：交通局の長期債務の数値は、新聞報道による。メトロの長期債務は、社債と長期借入金合計で推計。なお、週刊朝日（2010.9.3）は、都営地下鉄とメトロの長期債務を、1兆1,180億円、7,350億円としている。

では、メトロ本人の立場や意向はどうか。

2.4 東京メトロの立場と意向

今回の協議会においては、前述の協議会での発言概要以外には、国やメトロの公式コメントはない。これまでの経緯では、国土交通省（又はその前身の旧運輸省）は、メトロ法が明確であるためか、一元化に関する東京都の攻勢に対してさしたるコメントはしていない。協議会では、利用者サービス改善に重点を置いて、都の提案を受け身で検討するような言い方である。なお、報道（毎日新聞8月21日）によれば、国土交通省幹部は、「メトロ株は、国民の財産であり、価値が棄損するような形で合併できない」と非公式に述べている。

一方、メトロは、意外に知られていないが、会社設立以来、有価証券報告書の「事業等のリスク」に書き込む形で、この問題を外部に発信してきた¹⁹⁾。

有価証券報告書に「事業等のリスク」を書く制度は、2004年3月期から開始されたものであるが、メトロは最初の報告書（2005年3月期）から、一貫して、事業リスクとして地下鉄一元化を挙げている。

最新の2010年3月期を見ると、①早期上場を目指す②都営との利用者サービスの一体化に取り組むが、内容によっては業績に影響がでる可能性がある③経営の一元化（③の内容は後述参照）の3項目への対処方針と懸念が述べられている。

しかし、この3項目は相互に関連している。このため、既に三者の「意見交換」が一元化等について行われていることは、2008年3月期の報告書から明記されていたが、

意見交換程度では問題は解決しなかったのである。

サービスの一体化は、メトロの認めるように、業績等に影響を及ぼす恐れがある。例えば、都営運賃のメロ水準までの値下げを行い、その財源を、東京都外部監査報告が期待するように、メトロの収益路線の利益に求めた場合がそうである。

都側が株主総会で指摘したような、浅草や日本橋での双方の通勤時のシャッターの開閉時間のズレの修正程度なら単独でもできるが、大きな利用者サービス改善となれば、必ず財源が問題となり、メトロの経営に影響すると思われる。

また、都営との一元化については、当初2年間の有価証券報告書においては、完全民営化とは切り離す態度を示していた。公営という組織形態や4,500億円以上にのぼる累積欠損などがあり、具体的な検討ができる段階ではないとしていたのである。しかし、その後は、「意見交換」が開始されたこともあり、問題点の指摘に止め、2010年3月期では次のように記述している。

「都営については、公営企業という組織形態や累積欠損を抱えていること等を考慮すると、当社との経営の一元化を図るために解決されなければならない多くの問題が残されており、仮に経営の一元化を実施する場合においても、相当程度の時間を要することが想定されます。また、経営の一元化を実施する場合には、都営地下鉄の経営状況の改善や当社の企業価値向上が図られることが基本と考えられますが、経営の一元化の具体的な内容によっては、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。」

つまり、メトロ法に基づく早期完全民営化を当然として推進するとしたうえで、それと関連する一元化論については歯止めをかけ、都営に対する課題として、①公営のままではよいのか②累積欠損はどうするのか③メトロの企業価値を下げては困ると指摘しているのである。

しかし、今回の協議の様子が完全には公開されないの、何が具体的な論点か詳細が分からず、年間31億人の東京の地下鉄利用者や多額の補助金等を税金で負担する国民一般にとって大変不満であり、特に一元化については、決着までに、確認したい点が多い。

3——東京の地下鉄の歴史と東京都の主張の源流

3.1 東京都の主張の源流

前述のとおり、国は受け身の議論のようであり、都が論点を出しているようにみえるが、そもそも、何のための一元化なのかである。今回、都はこの点を明確にはしていない。

メトロの有価証券報告書でも、一応、一元化は経営の統

合ととらえているが、その具体的な内容が提示されていないので概括的な議論に止まっている。

従って、一元化とは何かを経営主体の形態等に照らして定義する必要がある。

一元化の本来の意味は、「多くの組織・機構を一つの本元に統一すること」(広辞苑)であり、東京都の狙いはそこにあるのではないだろうか。本家本元に関する争いである。

このことは、今回の報道で、副知事が「両者は歴史的にひとつ」と語っていることから明らかであり、この主張の原点を探り、その正当性について検証する必要がある。関連して、どのような一元化の方式があるかも検討したい。

これまで、東京都区部(23区。戦前はそれより狭い東京市15区)の域内高速鉄道について、建設運営主体の面からみて、3度の大きな転機があった。表-2に示す第1期から第3期にみるように、東京都(1943年6月までは東京市)は、その度に大きな役割を演じている。

■表-2 東京の地下鉄の主要な歴史的節目

	第1期	第2期	第3期	現代
出来事	初の民間地下鉄の誕生(1927年)	営団地下鉄の設立(1941年)	初の都営地下鉄の開業(1960年)	両者の地下鉄網がほぼ完成 協議会開始
特徴	路面電車の一元化に成功した東京市が地下鉄にも一元化を主張	陸調法の交通調整の結果、東京市は国電を含めた市営主義を主張	東京都は営団を補完した二元化を主張	東京都はメトロの完全民営化まへの一元化を主張
結果	東京市は地下鉄を建設せず。その後免許のみ受ける	地下鉄は営団に一元化 市内路面交通は東京市に一元化	営団の地方鉄道法上の免許を都に委譲	協議中

そして、1986年に都営の最大路線で大規模工事である大江戸線(練馬-光が丘)が着工され、2000年に大江戸線環状部まで全線開業した。こうしてみると、都側には、ほぼ20年刻みで、大きな出来事があったことがわかる。

3.2 第1期の状況—民間地下鉄の誕生

我が国の電気及び蒸気鉄道に関する最初の監督法規は、幹線的な交通も含め私設鉄道条例(1887年(明治20年)公布)と後継の私設鉄道法(1900年公布)であったが、政府の鉄道(官設鉄道)が私設鉄道を買収する鉄道国有化(1906年)以降は、一地方の鉄道については、地方鉄道法(1919年(大正8年)公布)により、民間事業者に加えて地方公共団体も経営主体として想定されるようになり、路面電車を規制する軌道法(1921年公布)とともに、市内交通を規制した。

一方、都市計画は、1903年に東京市の市区改正条例(現代語でいえば、市街地改造法)で最初の高速鉄道計

画が提示され、1919年の都市計画法制定を受けて、内務省（旧建設省の前身）で東京市内7線の路線案が地下鉄とすべき部分を含んで計画された。

1906年12月に民間による最初の地下鉄免許申請があったが、「市内交通は、路面電車同様に市営で統一したい（以下「市営主義」）」との東京市の意向が反映されて、1913年4月に、主務大臣により、却下されている。

1917年から、東京地下鉄道ほか3社から、市内地下鉄区間の免許申請が相次いだ。この間の東京市の態度は、市営主義を巡って揺れ動いた。

東京地下鉄道には、条件付きの免許に同意したが、他の3社には、市営主義を根拠に反対したのである。

1919年、東京市は、最初の市営地下鉄計画を発表するが、財源や技術の裏付けは希薄であった。それでも、1920年には、市区改正条例による本格的な最初の高速度鉄道計画7路線73kmを公表するが、1919年に路線免許を受けた東京地下鉄道が一時金策に困り、東京市に地下鉄建設の肩代わりを求めてもこれを拒否した。逆に、1925年に東京市が6路線80kmの免許を出願し、重複する免許路線の譲渡を東京地下鉄道に求めたが、同社は断った²⁰⁾。

やむなく、東京市は、1925年5月に、同社免許路線を除く4線65.7kmの免許を受け、免許上は、市内地下鉄は2元化したのである。

この間、1925年9月に着工した東京地下鉄道は、極めて高額な建設費で、かつ一般私鉄には当時法律による補助金制度があったにも拘わらず、補助金も受けられず、上野―浅草を先行して工事をすすめ、1927年12月に開業したのである。

この背景を考えてみよう。当時、路面電車は、市内交通の王者であった。市内区部の輸送機関分担率の統計（東京都交通局資料。以下「分担率資料」²¹⁾）で1926年をみると、年間881百万人の輸送人員のうち、市営路面電車は、50%の441百万人を占めていた。次いで、国電28%、私鉄14%が続き、自動車交通はまだ極めて少ないときであった。

史料¹⁾によれば、もともと、当時の市電は、一般税収の少ない当時の自治体にとって強力な収入財源であり、積極的に各地の自治体が民間路面電車を買収した。

ところが、東京市の場合、最初の市内交通一元化を果たした1911年の民間電気鉄道3社の買収時点で財源がなく多額の公債に頼りそのことが後年にまで尾を引いたこと^{1)、22)}、関東大震災（1923年）の復旧費用がかさんだこと、多くの道路の拡幅にも市電収入を充当したこと²³⁾、しかも都市計画事業の財源としての受益者負担の制度の活用を内務省から勧奨されたが負担金徴収の困難を理由に応じなかったこと（公営による一元化を実現した大阪市は地下鉄御堂筋線で沿線住民を対象に実施してい

る）⁴⁾などが影響して財源に乏しかったことが原因と考えられる。理想はあるが、先立つものがないという状況であった。

3.3 第2期―交通調整と営団の誕生

1938年に陸上交通事業調整法（以下「陸調法」）が公布された（巻末資料参照）。交通事業調整委員会（以下「調整委」）を活用した交通調整の開始である。

制定者の意思は、交通機関の乱立の現状を変える目的で、今日の総合交通体系論のような発想で効率的な体系をつくるために、多くの手段を用意したと思われるが、一方では、戦局が激しくなり統制的風潮も事態を加速したとの見方もある²⁾。

陸調法では、第2条で調整方法が規定された。①会社の合併又は設立②事業の譲受又は譲渡③事業の共同経営④事業の管理の委託又は受託⑤連絡上必要な線路その他の設備の新設、変更又は共有⑥運賃又は料金の制定、変更又は協定⑦連絡運輸、直通運輸その他の運輸上の協定⑧共同購入その他の調整上必要と認める方法などの8つの手段である。

この陸調法に基づき、東京地区では、市内の路面交通（電車とバス）は東京市に、地下鉄は官公私共同設立の新法人（営団）に、統一された。営団は、東京地下鉄道、東京高速鉄道（株）のほか、東京市の免許上の権利も買収し、ここに地下鉄の完全一元化が達成された。

この調整段階で、東京市は、調整委に参加し、市営主義を根拠に、営団への地下鉄一元化に反対の方針を貫き、孤軍奮闘、最終段階まで抵抗した。結果は、最終段階で妥協したが、東京市側からみれば、この結果は、あくまで「妥協」であり、国電も加えた広い地域で行う大合同の前段階である狭い地域での小合同である筈であった。将来、広域に地下鉄網が広がった場合、他の地域交通も含め、広域自治体として、東京市が有利となり、市営主義が実現することを夢見て、暫定的にやむを得ず了解したものであった。この辺りの気分が、副知事のいう「両者は歴史的にひとつ」との感覚に影響していると思われる。

「東京都交通局60年史」や「都営地下鉄建設史（1号線）」⁴⁾（以下「1号線史」）をみると、役所の公式記録とは信じられない激越な言葉で、この間の調整の「不公正さ」を非難し、背後に独占資本ありと記述して、国電がなぜ事実上調整対象から外れたのか、調整委の委員人選が偏っていないかなどの不満が読みとれる。

陸調法が衆議院を通過したときの法案に対する希望条項（現在なら、付帯決議）に、幹線でない国有鉄道線も調整に参加させ、公営の方針を貫き地方自治体を経営の主体とし、調整委の構成に公平を期するべしなどとあった

のに、結果として、交通調整に敗れた無念さが伝わってくる。機会をみて、挽回したいということであったと考えられる。国電も対象だったのである。

その背景には、何があるのだろうか。分担率資料によると、1940年の年間輸送人員は2,260百万人で、シェアの最大は、国電の30.2%、次いで、市営路面電車22.4%、私鉄20.9%、私営バス11.6%、市営バス5.9%、タクシー・ハイヤー4.7%、地下鉄4.3%であり、路面電車は自動車に押されて衰退が予想され、バスは私営が市営を上回り、市民サービスに欠けるおそれがあった。

蛇足だが、地下鉄は、戦時下では空襲に強いという利点もあった。路面電車が自動車に食われれば、地下鉄こそが市営主義の次の拠点と思い定めるのも無理はない。第1期とは、切実感が違ったのである。しかし、東京側の思惑と異なり、営団への地下鉄一元化は、恒久化の兆しをみせ、次の段階へ入っていく。

ところで、この交通調整の手段は、8つ用意されたが、実際に使用されたのは、上記②に相当する買収と④に相当する事業管理の受託（ただし、東京市は西武鉄道の軌道新宿線の経営を受託したが、戦後には買収している）だけであった。しかし、これらの手段の相当数は、今回の協議の手段として検討の対象になり得るものであり、後段での検討の参考としたい。

3.4 第3期一都営地下鉄が始めて開業

東京の地下鉄の建設運営は、営団に一元化したが、終戦前後の時期と重なり、実際の建設は進まなかった。官民出資でスタートしたが、建設資金の融資を政府の資金運用部資金から得るために資本構成の変更を求められたのである。公的出資のみに限定しないと融資が受けられず、営団は1951年に法改正をして、翌年民間資本を排除した。これ以後は、出資者は、国鉄と東京都となり、のちに建設費補助とからんで、両者が対等出資するようになると、当初差のあった出資比率は概ね半々に近くなっていった。

一方、我が国経済の成長、都市への人口集中、自動車の発達などにより、地下鉄の重要性は高まり、再度、東京都が地下鉄建設に名乗りをあげたのが第3期であった。

発端は、1952年に、首都建設法により設置された国の首都建設委員会が、地下鉄建設が急務であることから、営団と並んで都営での整備を促したことであり、私鉄大手6社の免許申請も相次いでいたことから、運輸省も1955年に都市交通審議会を設置して検討を開始した。

東京都は、1956年に軌道法による地下鉄3路線の特許申請を行った。国会（衆運輸委1956.5.23）での東京都交通局長の発言では、営団と協調しつつ、首都の地下鉄不足

を補う申請であるとする一方、世界の他の巨大都市はすべて公営であるとして、市営主義の正統性も指摘している。

結局、東京都は1路線の新規整備を認められるが、陸調法が統制法規でなく戦後も廃止されていないため、同法に基づく営団に一元化の正統性があり、都市交通審議会でも検討した結果、営団に免許のない路線を東京都に免許すると正面から陸調法に違反する恐れがあるので、営団の既存免許の一部を東京都に譲渡する方法によることで解決した。

そして、郊外私鉄の免許申請は、これらと、営団及び都営が、相互直通運転を図ることで、代替手段とすることとなった。この間、営団丸ノ内線（池袋—お茶の水）が1954年に開業していたが、その後、両者の各線の開業（又は一部開業）が出揃った²⁴。

それまでには、都庁で、都営への一元化論が出たこともあったが、さほど表面化せず、営団及び東京都が建設に専心する時代となり、次の東京都の攻勢の胎動期となるものである。次項では、東京都の主張について市営主義を中心に法制的に検討したい。

3.5 市営主義の論理と問題点

2.4でメトロの経営統合についての懸念を3点指摘した。再掲すると、①公営のままでよいのか②膨大な累積欠損をどうするのか③メトロの企業価値を下落させないかである。

これに対して、今回の報道によれば、東京都側は、②について、副知事が、都営も黒字転換したこと、累積欠損は長い目でみれば問題がないことを述べただけである。

①と③は、メトロ側からみて、メトロの早期完全民営化を前提とした議論であるから、利用者へのサービス改善、市営主義を前提とした東京都側とは議論が交差してしまう。

そこで、過去の各段階における、東京都の主張から、主として、市営主義の論理を採取して問題点を整理することとする。

3.5.1 交通調整の時代

1号線史には、交通調整の際の東京市側の理論として、大都市交通事業のような公益性の強い事業は、公共団体が一元的に経営すべきであり、特に市電と密接不可分の関係をもつ地下鉄は市営が理想であり、それは、東京市が道路管理者であり、都市計画執行者でもあることから、妥当性が立証されるとしている。

しかし、当時は市電のシェアが昭和初期の半分以下に落ち込んでいたから、東京市側も必死であったと思われるが、現代は、路面電車のシェアが1%を切り、バス全体と合わせても、5%に満たない状況（2006年実績、都市交通

年報)となり、かつ、当時の鉄道省の経営する省線電車が国鉄(公共企業体)の国電となり、さらに民営JR東日本の路線に変わっているので、公益性の強い事業は公共団体が一元的に経営すべきだとはいいにくい。

また、道路や都市計画との関係は、当時市内交通の公的一元化に成功していた大阪市の事例を念頭に置いたものと思われるが、3.2で指摘したように、大阪市と異なり、東京市自身が内務省からの都市計画事業としての特徴を活かした受益者負担金制度の導入に関する勸奨を断っており迫りに欠ける。しかも、大阪市は道路や都市計画との関係を重視した軌道法による特許であるが、1925年に一時的に2元化したときの東京市の権利は地方鉄道法上の免許であった。

3.5.2 都営の建設開始の時代

東京都が1956年に軌道法による特許申請を出した前後の時期の地下鉄都営論の根拠は、1号線史によれば5つある。

①営団の運営が少数理事者の専断にまかされていて極めて非民主的である②都営なら、総合的な企画の下に建設、運営できる③地下鉄建設者と道路管理者は同一が望ましい④都営なら、公的資金など多くの面で有利に建設できる⑤路面交通機関と地下交通機関の一体経営の上からも都営がよい。

分担率資料で、1955年から1960年の推移をみると、首位の国電(38.0→36.0%)と2位の私鉄(21.1→22.6%)で60%近くを占めており、都営路面電車は、15.8%から10.8%と急激に落ち込んでいた。この間、営団は、3.7%から5.7%と増加していたので、都営が新天地として地下鉄を望んだのである。なお、1965年には、営団が9.4%と大きく伸びたのに対して、都営路面電車は6.2%とさらに大きく落ち込んだ。

このようにみると、新天地に出たい、当時の東京都側の意欲はわかるが、その主張の貫徹はできず、1号線についても、軌道法の特許ではなく、地方鉄道法の免許となった。

しかも、上記5つの理由は次のようにいずれも現代にはあてはまらない。

メトロを完全民営化しようという時期に①は不適切であるし、②③⑤は、都市計画万能論と、それに関連して、具体的な公共事業対象である道路とこれに密接な関係がある路面交通を地下鉄と一体的に運営するメリットを過度に評価するような発想であり、3.5.1で既に問題点を指摘した。しかも、そもそも、日本の都市計画は都市計画法が1919年にできたときに、その事業が財源と直結する手段を当時の大蔵省によって封じられており、計画と実行とは法律上リンクしていない²³⁾。また、④は、メトロに関して

は、新線建設を今後しないと有価証券報告書でも明記しており、東京都も運営の時代だと言っている。

東京都は、③⑤の主張を強調する意味で、軌道法による特許を申請したと思われるが、結局は、陸調法の存在に阻まれて、営団の地方鉄道法(現在の鉄道事業法)の免許を譲り受ける決着となった。現在も、大江戸線を含め、すべて鉄道事業法によっており、都営3線は同法に基づく私鉄との直通運行をしている。

そうなると、道路等との関連を重視する、軌道法の視点は弱くなり、法律的には、市営主義の根拠は、みあたらないことになる。副知事の言う「法律の壁」は、あるいは、このことを示唆しているのかもしれない。しかも、東京都は、建設の時代から運営の時代となったと言っているのであるから、なおさらのことである。

次に、具体的なサービス改善や一元化の手段を考え、論点を示すこととする。まずは、利用者サービス改善の最大の眼目である運賃体系の一体化である。

4——東京都の主張の法制的問題点

4.1 運賃体系の一体化

ここで検討の対象とするのは、両者が合併などの経営統合をせずに、運賃体系を一体化する場合である。合併、事業譲渡などの経営統合の場合は次の節で検討する。

陸調法の8つの方法からは、次のような具体的方法が考えられる。

4.1.1 運賃体系を統一する運賃変更の協定(6号)

メトロと都営の現状は固定したままで、運賃体系のみを統一し通算方式とするのである。

これは、国鉄を分割民営化したJRの現状と同じである。利用者からみれば、運賃は会社エリアを跨った場合も同一会社エリア内の場合も同様の運賃体系となり、収入の精算は会社間で協定により行われる。

問題は、どのような運賃水準になるかである。①メトロに合わせる②都営に合わせる③収支償う中間値とするとの3案が考えられるが、②はメトロ利用者に大幅な値上げとなり、ありえない。4kmまでの初乗りは10円しか違わないが28kmでは110円(37%)違うのである。③は、ありうる案であるが、なんといっても、メトロ利用者には、値上げとなり、メトロの企業価値を大きく損なうことになるのが問題である。

加えて、独占禁止法(以下「独禁法」)の問題がある。10年前までと異なり、鉄道事業を電気事業などと並んで自然独占として同法の適用除外とする規定(以前の独禁法第21条)は削除されている。削除した当時の国会審議

では、原則、鉄道事業法などの特別法に任せるが、完全な適用除外ではないとし、付帯決議で、関係事業者への独禁法の遵守の周知徹底を求めている。

今回の協議で、この部分が、水面下で行われ、結果として値上げとなれば、公正な競争をしない独占状態とも解釈される余地があるように思われる。これは、この節の他の形態も同様である。(関係者には、痛くもない腹を探られることのないよう、さらに公開的な議論を望みたい。)

そうすると、残る案は、①であるが、それには財源が必要である。

都の外部監査報告では、メトロの収益路線からの内部補助を一案として期待しているが、それは経営統合なしには困難である。なんらかの方法でメトロ側が負担するとしたら、年間23億人のメトロの利用客はどう思うだろうか。また、効果的な金額が生み出せるのか、疑問である。

ドイツのミュンヘンなど主要都市では、複数の経営主体に対して統一的な運輸連合を設立して、運賃を共通化しているが、運賃収入の不足を補うため経営主体には国や自治体から補助金が出ている²⁵⁾。ところが、日本では、メトロの完全民営化を急いでいる環境にあるから、国にはそのような資金をメトロは当然、都営にも出す理由がない。一方、思考するに、東京都は、もともと需要が少なく採算性の低いいわば「行政路線」を建設した(行政路線であることは、国会審議で副知事経験のある参議院議員がそう発言している)のであるから、国の所有するメトロの株を買う余裕があるなら、その原資や自己所有のメトロ株を売却して得る資金を都営に対するこのような補助金に回すことが考えられる。(この理屈は以下のすべての都営部分のメトロ並への運賃値下げでも同様である。)

なお、経営主体がそれぞれ独立したままでの運賃体系の統一は、韓国・ソウル(地下鉄3社)にも事例があり、地下鉄のみならず、路面電車やバスに共通して乗れるイギリス・ロンドンのトラベルカードやフランス・パリのオレンジカードなどの割引乗車券もある²⁶⁾。

4.1.2 事業の管理の委託又は受託(4号)

交通調整の時代に、東京市が西武鉄道所属の軌道新宿線(新宿駅前-荻窪)の経営を地方鉄道法に基づき受託した事例がある。このときの西武鉄道と東京市の関係は、法文上は管理の委託となっているが、会社法第467条第1項第4号の事業の賃貸と事業経営の委託の双方を含む概念であり、実態は事業の賃借に近いと考えられる。なぜなら、史料²⁾によれば、この関係は西武と青バス(東京地下鉄道の子会社)との同様の関係を引き継いだものであり、そこでは青バスが運賃収入を全て取り報酬を西武に払うこととなっていたからである。また、西武が戦後当

該路線を都に買収されるまえに都による運賃の無断変更を抗議していることから、運賃設定の権限は原則東京都側にあったものと考えられる。

この場合は、東京市が統一する側であった。今回にあてはめると、路線数(9路線)の多いメトロに統一することになれば、4路線の東京都がメトロに委託することになるが、当時と異なり、現代の鉄道事業法はこれほど包括的な両者の関係を認めていない。鉄道事業に係る業務の管理(列車運行の管理、鉄道施設の保守の管理、車両の保守の管理など)だけを対象にしている。

そこで、上記の案と似たもので、都営線について、東京都が鉄道事業法第2条の第3種鉄道事業者となり、メトロ(この場合は、第2種鉄道事業者)に線路を貸す案があるが、この案では、運賃体系がメトロ並になればその差額をどうするのかについて4.1.1と同様の問題があり、加えて、メトロと都営の雇用根拠法が違うことから都営地下鉄従業者約3,400人の大半の行き場所がない。地下鉄道を運営する神戸高速(株)など、他の第3種鉄道が極めて少ない人員(阪神、阪急などに鉄道施設を提供し、駅務を受託している神戸高速(株)でさえ140人程度。JR西日本に東西線を通常方式で貸す関西高速(株)の場合は10人程度)で成り立っていることから明白である。

国が既にメトロの完全民営化を決めているのに東京都がそれと違う発想をし、「小が大を呑む」ことを目指せるのかとなると、東京都が国に対して有する対等意識を考えておく必要がある。今回の協議会も開催場所交替制であり、東京都は都道府県の中で、組織名称(以前は地方自治法で知事を補助する部局に局制があったのは都だけであり、警察本部が庁を名乗るのも警視庁だけ)、財政状態(現在、唯一の県レベルの不交付団体)などから、国と対等との意識が特に強い。

実は、国の特殊法人(特殊会社)であった官民出資(国、東京都、民間が出資)の日本自動車ターミナル(株)が1985年に「民営移行」するときに、国は出資金を長期無利子貸付に切り替えて順次撤退したが、東京都は株主として残った事例がある。

しかし、今回は、法律で東京都を含む公的資本を残さずに売却し完全民営化することを規定し、上場(注:日本自動車ターミナルは非上場)を予定しているので、状況は異なる。

4.1.3 共同経営(3号)

「共同経営」は、現代の法令用語ではあまりみかけないが、交通調整の時代では、国有鉄道とその他の主体がひとつの運営委員会に結集することも検討された。

現代にあてはめると、組織形態は現状のままで、メトロと都営地下鉄の経営者が経営資源を一体的に運用する、例えば、一つの運営委員会のもとに両者が結集することが考えられる。

現代でこれを行うならば、制度論というより、運用上のこととなり、もちろん可能なことである。ただし、それが都営運賃の値下げになれば、その原資は東京都の枠内で賄わなければならないのは当然のことである。万一、メトロの一部でも運賃値上げになれば、独禁法の問題もあると思われる。

4.2 経営統合、事業買収等による一元化

4.2.1 議論の前提

もう一度、陸調法第2条第1項に戻ると、3号、4号及び6号は、4.1で検討したので、残るは、1号（会社の合併又は新設）、2号（事業譲渡）、5号（連絡運輸）、7号（連絡、直通運転）、8号（共同購入等）である。

このうち、5号、7号、8号は、本章の経営統合、事業買収とは無関係である。

ただ、この検討に当たって、前提事項を確認する必要がある。それは、地方自治体という法人の特殊性である。

法人には、会社法上の株式会社など多くの種類があるが、同じ法人とはいえ、地方自治法上の都道府県等の地方公共団体は大変特殊な法人である。

地方公共団体は、地方自治の歴史を踏まえて、地方自治法という公法で規定された公法上の法人であり、会社や社団法人のような民事法の法人とは異なり、自然的、政治的な色彩が強く、構成員の意思とはかかわり無く、そこに居住するだけで、構成員となり、代表者も選挙という公的行事で選定される。このような法人は、他の種類の法人とは単純に統合はできない。都営地下鉄は、交通局の一部であり、交通局は、公営企業として、組織的、会計的には独立しているが、法人としては、東京都の一部局にすぎず、知事が最高責任者であり、まさしく地方自治体そのものである。メトロの懸念のなかに、「都営地下鉄が公営のままでは」という項目があるのは、このことであると思われる。従って、そのような選択肢は、以降では扱わない。（自治体の特殊性として、シルバーパスの問題を指摘しておく。現状では70歳以上の者が低価格でパスを入手すれば都営地下鉄、都営バスのほか都内民営バスにも乗車できるが、メトロと都営が統合したら現状どおりでは済まないことになり対応を迫られると考えられる。）

4.2.2 新設（1号）

また、地方自治体の特殊性から、通常ของบริษัทのように親会社（持株会社）を都がつくる方式は考えられず、残った選択肢としては、東京都とメトロがひとつの組織を子会

社として新設し共有する場合がある。交通調整時代の営団の新設と同じである。

地方自治体である東京都が子会社のような組織を経営事業体としてつくるとすれば、これまでの事例からは、①株式会社である第3セクター（根拠は、会社法）②地方独立行政法人（根拠は、地方独立行政法人法）がある。①には、多摩都市モノレール（株）、東京臨海高速鉄道（株）などの事例があるが、②は根拠法が2003年公布と新しいこともあって、まだ交通関係に事例がない。

メトロは、鉄道関係では、埼玉高速鉄道（株）や東葉高速鉄道（株）に出資しているが、地方独立行政法人については、地方独立行政法人法第6条により地方自治体しか出資できないので、もちろん出資していない。

以上のことから、現在の法制度のもとで、東京都とメトロの共通の子会社をつくるとすれば、株式会社である第3セクターしかないことになる。

しかし、第3セクターが合計13路線を運営すれば、メトロや都営地下鉄の人員はほとんどそちらに出向し、両者は抜け殻のように縮む。特に、メトロは、これから完全民営化しようとしているのに、本体がそうなったとしても主力の子会社がこれでは実質公的資本の入った会社に逆戻りすることになる。

メトロは既に純粹民間への一步を踏み出しているので、第3セクターに事業を任せることへの転進は時代の流れに逆行すると思われる。

公営である都営が子会社の第3セクターにすべてを任せることができるなら、職員の職場確保など重大な問題はあっても「官から民へ」の観点から結構なことと思われるが、東京都の決意次第である。（したがって、都は、このような状況のなかで、なぜ一元化を進めたいのか、都民の税金を使ってまでメトロの株を買いたいのか、真意や本音を明らかにして欲しい。なお、報道によれば、副知事は、あと4%メトロ株を買えば、51%となって主導権が握れる旨を言っている²⁷⁾が、利用者サービス改善以外の目的は依然として明確でない。）

なお、この場合も、運賃水準を都営部分がメトロ部分まで下げることになり、その財源が必要なことは、前述のケースと同様であり、かつ、独禁法もあって、問題はさらに大きい。これは、この章の他の形態もすべて同様である。

4.2.3 事業譲渡（2号）

事業譲渡は、一方が事業を廃止又は解散して、他方に譲渡又は出資する方法である。

交通調整の時代の決着手段の多くはこれであり、それ以前にも、1911年の東京市による路面電車3社の事業の市への移管がこれであった²²⁾。

最近の公営企業と民間会社の事業統合をみると、高速鉄道に事例はなく、バスの事例であるが、函館市営は、事業を廃止し、その要員は市の他の部門で引き取り、民間バス会社に事業施設を譲渡しており、類似の事例も相当数存在する。逆に、公営が民間を吸収した事例は聞いていない²⁸⁾。

今回の協議では、仮に、両極端を考えると、①メロが事業を廃止して、都営に譲渡する②東京都が都営地下鉄を廃止してメロに譲渡または出資するとのケースが考えられる。

①の事例は、交通調整の時代に東京市内の路面交通機関（電車、バス）の関係企業が東京市に事業譲渡したのがあり、②の事例は、1942年に配電統制令により当時の東京市電気局（東京都交通局の前身）が電力供給事業を民間会社（東京電力（株）の前身）に出資し、該部門の公務員（1,000人以上）が移った事例がある²²⁾。

メロの完全民営化が前提であることを考えると、①はあり得ず、②が残ると考えられる。

しかし、②も、戦時中の事例しかないことを考えると、労働関係ひとつとっても、なかなか困難なように思われる。

4.2.4 合併（1号）

「大前提」として述べたように、地方自治体と民間会社との直接の合併はできない。

メロと都営地下鉄との経営の完全な統合（＝合併）の場合は、都営を法人化する必要があると思われる。都営のままでは、地方公共団体という公法人であり、会社法上の株式会社であるメロとはレベルが合わない。メロを都営に吸収する、あるいは都のコントロールの下に置くことは、これまで述べてきたように難しいので、都営をまず株式会社化するのが望ましい。

一気にそうなるのが難しければ、途中の形態として地方独立行政法人、株式会社である第三セクター、地方公共企業体（1966年の地方公営企業法改正で同法第42条に追加。当時の電電公社など3公社を参考に立案者が考えたが、実例なし）など方法はある。労働問題など難しい問題はあろうが、真剣に検討する必要がある。そして、その検討に時間がかかるからといって、メロの完全民営化を遅らせてはならない。

ところで、地下鉄には膨大な建設費（例えば半蔵門線でキロ当たり297億円）²⁹⁾を要し、近年ではその半分以上が国や自治体の助成で賄われている。利用者サービス改善も一元化もすべての問題が財源面で関連しているので、協議会が非公開のままでは、国民の側からみると、結論が不意打ちになる可能性がある。議論の概要だけでなく、詳しい論点を国民に公開する対処方を望みたい。

4.3 まとめ（陸調法は生きている）

以上、検討してきたように、利用者サービス改善、メロの完全民営化、メロと都営地下鉄の一元化は、互いに関係しており、もしこれを絡ませると、どのケースを目的としても結論を得て実行することは容易ではない。やはり、メロの完全民営化を法律の規定どおりに先ず実行し、他はできる範囲でやれることを当面行うことが良策だと思われる。

しかし、交通調整の手段が現代に蘇ればなんとかなるかもとの考えが一部にあるかもしれない。

そこで、最後に、まとめに代えて、戦前制定でまだ生きている陸調法を使って、調整の手段とできるかどうかを検討する。

まず、陸調法の現状であるが、戦前の統制時代の近辺に活用された法律であり、統制法規と誤解されやすいが、そうではないので、一連の統制法が廃止されたのとは異なり、現在でも、生きており、しかも最終改正は、最近であり、2006年である。

ただ、行政における陸調法の取り扱い、国会審議録をみる限りは、「生きてはいるが、調整委がなく、活動はしていない」旨の答弁（衆大蔵委1973.7.10など）であり、1950年に行政改革で当時は法律事項であった審議会の整理があり、陸調法の調整委が廃止されてからは、その扱いで統一されている。国会審議で法律名が話題に出ることも1977年4月以降なくなった。

これは、陸調法の特徴が、調整の仕組みをつくった点にあり、調整方法（8つ）のほかは、調整委に委ねているから、それがなくなれば中心がなくなるからである。また、その後、都市交通審議会などで路線網等を審議し、個別の路線免許等は運輸審議会で審議しているのに、いまだ戦前の法規ではどうかという実情もあったと思われる。

しかし、時勢は変わり、まず審議会設置は国会で審議される法律事項ではなくなり、政令で設置する又は既存の審議会に分担させることが可能となった。また、内務大臣、鉄道大臣など複数あった主務大臣も国土交通大臣ひとりとなった。単純に考えれば、国土交通大臣がその気になれば、適当な審議会を指定して審議できるのである。

もっとも、最新の陸調法条文でこの点を検討すると、調整委への権限の集中が強すぎて、既に1950年から60年間に他の制度や機関のもとで積み上げてきたものを、ひとつの審議会である調整委で根本的に改正させてよいのか疑問を感じるところである。

また、仮に、調整委が再開できても、都営地下鉄というより、地域の代表者としての東京都が構成員として入ることは当然であり、入れば、営団設立時と同じく大議論となり、満場一致を運用原則とするからには結論は容易に出

ず、戦前の状況の再来とならう。

もともと、今回のことは、地下鉄としては、2者だけであるし、交通調整時代のような、各種モード各種事業者が入り乱れた状況とは異なる。

さらに、陸調法第2条第1項柱書にあるような密接関連の兼業の処置まで行うとなると、東京都の場合は、バス、新交通システム(舎人新線)、モノレール(上野公園)、路面電車(荒川線)とあり、厄介である。

しからは、なぜ、政府は、陸調法を廃止しないで残しているのか。その精神はまだ生きているからということかと思われる。できるだけ、利用者が満足する姿で、かつ、効率的な東京地方の地域交通体系ができることを願ってやまない。

巻末資料

陸上交通事業調整法(抄, 制定当時)(昭和13年法律第71号)

(注: 原文はカタカナであるが、筆者が平仮名化などにより読みやすい形にした)

第1条 本法においては、陸上交通事業とは、地方鉄道事業、軌道事業、自動車運輸事業その他勅令をもって指定する事業をいう。

第2条 主務大臣は、公益の増進を図り、陸上交通事業の健全な発達に資するため、陸上交通事業の調整をしようとするときは、交通事業調整委員会の意見を聴き、調整の区域、調整すべき事業の種類及び範囲、これと密接な関係を有する兼業の処置並びに次の各号による調整の方法を決定すべし。

①会社の合併又は設立②事業の譲受又は譲渡③事業の共同経営④事業の管理の委託又は受託⑤連絡上必要な線路その他の設備の新設、変更又は共用⑥運賃又は料金の制定、変更又は協定⑦連絡運輸、直通運輸その他運輸上の協定⑧用品その他の共同購入、共同修繕その他調整上必要と認める方法

2 主務大臣は、前項の決定により、陸上交通事業経営者に対し、前項第1号の事項の実施を勧告し、又は同項第2号から第8号までの事項の実施を命令すべし。

第3条 陸上交通事業経営者は、前条第2項の勧告により主務大臣の指定する期間内に協定をしたときは、その認可を申請すべし。

2 陸上交通事業経営者は、前条第2項の命令を受けたときは、主務大臣の指定する期間内に協定をしその認可を申請すべし。協定が成立しないときは、主務大臣は、命令の定めるところにより、協議の調わない事項を裁定する。

3 主務大臣は、前項の裁定をしようとするときは、交通事業調整委員会の意見を聴くべし。ただし、重要でないも

のについては、この限りではない。

4 主務大臣は、第2項の裁定をしたときは、関係する陸上交通事業経営者にこれを通知すべし。

第4条 交通事業調整委員会に関する規程は、勅令をもってこれを定める。

第5条 第2条第1項の規定により決定した調整の区域内における陸上交通事業経営の免許又は特許で重要なものについては、主務大臣は、交通事業調整委員会の意見を聴いて、これを行うべし。

第6条 第2条の規定による調整の実施により調整の区域内における主要な陸上交通事業を包括して経営することになった会社で勅令により指定するものの定款の変更、社債の募集、合併及び解散の決議は、主務大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

第7条から第11条まで(略)

第12条 陸上交通事業経営者が本法若しくは本法に基き発した命令又はこれに基づきした処分に違反したときは、主務大臣は、交通事業調整委員会の意見を聴き、次の処分をすることができる。

①取締役その他の役員を解任すること②他人をして事業経営者の計算において事業の管理をなさせること③事業の全部又は一部の停止をさせること④免許又は特許の全部又は一部を取り消すこと

附 則

本法の施行の期日は、勅令をもってこれを定める。

《備考》上記の陸調法の条文中、「主務大臣」、「交通事業調整委員会」とあるのは、その後の法改正で、「国土交通大臣」、「審議会等(国家行政組織法第8条に規定する機関をいう)で政令で定めるもの(以下「審議会等」という)となっている。また、第2条第1項第1号には、合併、設立と並んで「分割」が加わっている。その他の改正点は省略する。

参考文献

- 1) 中西健一 [2009], 『日本私有鉄道史研究増補版—都市交通の発展とその構造—』, ミネルヴァ書房。特に, “第5章 都市交通の近代化”, pp. 311-312, “市内高速電気鉄道の端緒的成立”, pp. 315-325。
- 2) 鈴木清秀 [1954], 『交通調整の実際』, 交通経済社。
- 3) 東京都交通局 [1972], 『東京都交通局60年史』。
- 4) 東京都交通局 [1971], 『都営地下鉄建設史1号線』。特に, pp. 22-24, pp. 70-71, pp. 78-81, pp. 94-95, pp. 103-104。
- 5) 国会図書館 [2000], 『国会議事録』, “衆議院商工委員会”, 2000.4.18, 2000.4.19。“参議院経済産業委員会”, 2000.5.11。
- 6) 国土交通省ホームページ(鉄道関係), “報道発表資料”, (オンライン), <http://www.mlit.go.jp/tetudo/index.html>, アクセス日2010.8.30。
- 7) “MXニュース(地下鉄一元化協議)” 東京MXテレビ, 2010.8.3。
- 8) “地下鉄一元化初協議”, 『毎日新聞・東京新聞』, 2010.8.3, 「産経新聞」, 2010.8.4。
- 9) “社会部オンデマンド”, 『産経新聞』, 2010.8.8。
- 10) “地下鉄一元化”, 『東京新聞』, 2010.8.11。
- 11) “特集都営地下鉄とメトロ”, 『毎日新聞』, 2010.8.17。
- 12) “地下鉄一元化”(社説), 『東京新聞』, 2010.8.17。

- 13) 東京都交通局 [1992], 『東京都交通局80年史』.
- 14) 東京都 [2001], 『外部監査報告書』.
- 15) 東京都 [2000, 2001, 2006], 「東京都議会審議録」, “平成12年第3回定例会”, 2000.9.27・“平成13年度予算特別委員会”, 2001.3.14・“平成18年度予算特別委員会”, 2006.3.14.
- 16) “東京メトロ株”, 『朝日新聞』, 2010.3.6.
- 17) “地下鉄一元化へ協議を”, 『東京新聞』, 2010.6.30.
- 18) “専門家が意見交換”, 『朝日新聞』, 2010.9.3.
- 19) 東京地下鉄株式会社 [2005-2010], 『有価証券報告書』.
- 20) 中村健治 [2007], 『メトロ誕生』, 交通新聞社.
- 21) 東京都交通局 [2003], 『東京都交通局90年史』, pp. 372-373.
- 22) 東京都交通局 [1951], 『東京都交通局40年史』.
- 23) 越沢明 [1991], 『東京の都市計画』, 岩波新書, p. 5, pp. 15-20.
- 24) 佐藤信之 [2004], 『地下鉄の歴史—首都圏・中部・近畿圏—』, グランプリ出版, pp. 234-237.
- 25) 北野嘉幸 [1992], 『都市交通のはなし1』, 天野光三編, 技報堂出版, p. 56.
- 26) 日本地下鉄協会 [2005・2010], 『世界の地下鉄』, ぎょうせい. 25) にも同旨.
- 27) “地下鉄統合の皮算用”, 『週刊朝日』, pp. 27-29, 2010.9.3.
- 28) 総務省ホームページ (地方公営企業関係), “民間的経営手法等の取扱い事例集”, (オンライン), http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/c-zaisei/kouei.html, アクセス日2010.8.30.
- 29) 運輸政策研究機構 [2007], 『数字でみる鉄道 2007年版』, p. 173.
- 30) 帝都高速度交通営団 [1991], 『営団地下鉄50年史』.
- 31) 種村直樹 [1977], 『地下鉄物語』, 日本交通公社出版事業局.
- 32) 鉄道事業法研究会 [1988], 『逐条解説鉄道事業法』, 第一法規出版.
- 33) 蔵園進 [1970], 『地方公営企業の研究』, 法政大学出版局.
- 34) 兼子仁 [1999], 『新地方自治法』, 岩波新書.
- 35) 俵静夫 [1975], 『地方自治法 (改定3版)』, 有斐閣.
- 36) 古谷善亮 [1940], 『地方鉄道法 (改定増補)』, 陸運研究社.
- 37) 森地茂 [2007], 『東京圏の鉄道のあゆみと未来』, 運輸政策研究機構, CD-ROM.
- 38) 東京地下鉄, “企業情報”, (オンライン), <http://www.tokyometro.jp/corporate/index.html>, アクセス日2010.8.30.
- 39) 東京都 (交通局関係), “経営情報”, (オンライン), <http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/information/index.html>, アクセス日2010.8.30.
- 40) 岡田清 [2005], 『インタビュー東京の都市鉄道の変遷と課題』, 『運輸と経済』, 第65巻10号, pp. 19-26.
- 41) 運輸政策研究機構 [2007], 『都市交通年報 平成20年版』.
- 42) 和久田康雄 [1987], 『日本の地下鉄』, 岩波新書.
- 43) 野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜 [1986], 『日本の鉄道』, 日本経済評論社.
- ※30) ~ 43) は全般的に参考.

(原稿受付 2010年10月26日)

Examining the Issues on Unification of Two Subway Operators in Tokyo Metropolitan Area

By Yukio KUSUKI

A committee called “Unification of Two Subway Operator in Tokyo Metropolitan Area” has been setup to facilitate the unification process. However, each of three key stakeholders, namely, the national government, Tokyo local government, and Tokyo Metro Ltd maintain their respective position firmly. Undertaking a historical analysis, this research study examines issues related to unification of two subway operators, complete privatization of Tokyo Metro, and improvement of services to railway users. The study also looks at the meaning of unification in the context of the Land Transport Regulation Act, since the Act is still in force. In addition, the study also examines the possibility that the Antitrust Act is invoked in connection with the unification action.

Key Words: **conference, unification of two subway operators, Tokyo Local Government, Land Transportation Regulation Act**
