

名古屋圏の都市交通問題と財政

山田 明

はじめに

1999年度版の運輸白書の第1章は、「都市交通問題の変遷と現状」というテーマであり、次のように問題を提起している。戦後の経済成長と都市化の過程で、多くの都市問題が発生した。都市問題のなかでも、都市交通問題は最も人々の社会生活や経済活動にとって身近で影響の大きいものの一つである。代表的な都市交通問題として、①通勤・通学混雑、②道路交通渋滞、③自動車交通事故、④道路交通公害の4つをあげる。そして「地価の急激な上昇、職住分離の加速などバブル経済期の都市構造の変化や国民のライフスタイルの変化等を背景として、都市交通問題はより深刻化し、あるいは改善傾向から再度悪化することとなった¹⁾とする。

運輸白書も指摘するように、都市交通問題はバブルを契機に再び悪化する傾向にあり、ひきつづき都市政策の重要な課題となっている。それと都市交通問題は、都市自治体の財政悪化に拍車をかけている。バブル崩壊以降、地方自治体は戦後第三の財政危機にみまわれ、都市自治体においても深刻なものがある。都市財政危機の要因は、バブル後遺症にともない税収が大幅に下落するなかで、借金に依存して公共事業を急激に拡大させてきたことにある。公共事業のなかでも規模が大きく、それだけ巨額の財政負担をもたらすが、道路や鉄道などの交通関係の社会資本整備である。

本稿では、名古屋圏の都市交通問題と財政に焦点をあてて、その特有の問題点を検討していきたい。とりあげる都市交通の対象としては、名古屋都市高速道路、名古屋市営地下鉄、それに第三セクター方式の桃花台線・上飯田連絡線・西名古屋港線・東部丘陵線・ガイドウェイバスシステムである。まずは名古屋圏の都市構造と交通特性から検討していこう。

1. 名古屋圏の都市構造と交通特性

名古屋圏（愛知・岐阜・三重の3県）の人口は、1960年の736万人から95年の1,081万人へと1.5倍近く増加した。全国に占める割合も0.8%上昇して、8.6%となっている。東京圏（東京・神奈川・埼玉・千葉の1都3県）の全国比は25.9%、大阪圏（大阪・京都・兵庫・奈良の2府2県）は14.5%であり、名古屋圏は東京圏の3割強、大阪圏の6割ほどである。経済面では名古屋圏は全国の約1割を占めているが、県内総生産の第2次産業や製造品出荷額等はそれぞれ12.2%、15.6%であり、生産機能に関する指標がかなり高い。自動車産業をはじめとした製造業を中核として、全国の「生産基地」としての役割を担っている。

交通需要に大きな影響をおよぼす都市圏の人口密度や人口流動をみていこう。名古屋圏の人口密度は、東京や大阪に比べてかなり低い（表1）。95年の国勢調査で50キロ圏をとると、1キロ当

りの名古屋圏の人口密度が1,181人に対して、東京3,917人、大阪2,198人である。名古屋は10～20キロ圏で東京の5分の1程度にとどまる。東京では70キロ圏でも2,444人と名古屋の2倍以上もある。75年からの20年間の推移をみても、東京圏は増加しているが、名古屋と大阪はあまり変化していない。東京圏はとくに20キロ以上で増加が目立ち、都市圏がいちだんと膨張してきている。その一方で、東京圏は10キロ圏でかなり人口密度が減っているが、名古屋ではいくぶん増加傾向にある。東京や大阪の方が、都市圏の中心部の空洞化が早く進行している。

表1 人口密度（1km²当り）の推移

単位：人

	1975	1985	1995
名古屋50キロ圏	1,016.7	1,111.2	1,180.7
0～10キロ	6,085.5	6,096.8	6,179.4
10～20	1,728.6	1,970.4	2,157.0
20～30	909.3	1,090.0	1,207.8
30～40	866.6	939.3	1,000.6
40～50	231.2	249.9	257.9
東京50キロ圏	3,254.1	3,626.6	3,916.9
0～10キロ	17,316.8	15,263.0	13,185.9
10～20	9,583.0	9,882.0	10,070.0
20～30	4,112.8	4,826.8	5,467.0
30～40	2,217.3	2,732.4	3,065.4
40～50	997.7	1,270.6	1,479.6
大阪50キロ圏	2,011.9	2,143.5	2,197.8
0～10キロ	11,995.4	11,344.5	10,938.8
10～20	4,363.9	4,823.7	4,820.7
20～30	2,268.8	2,580.9	2,690.7
30～40	1,161.6	1,286.0	1,373.8
40～50	691.5	777.0	839.3

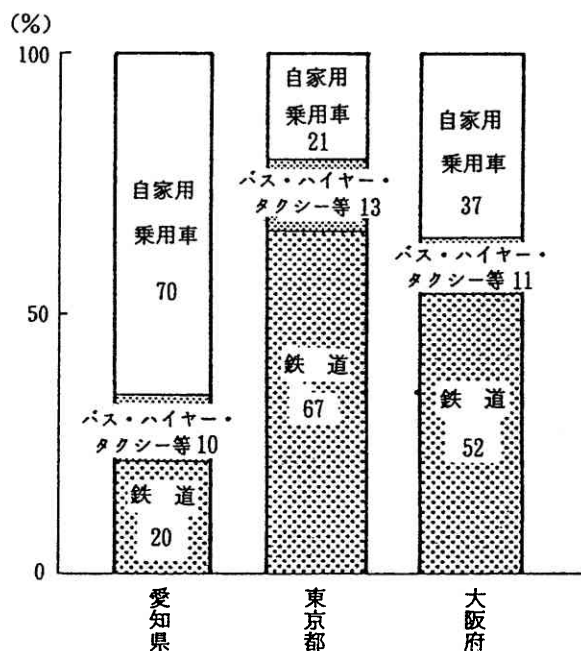
注) 総務庁統計局編『大都市圏の人口』1999年、686ページより作成。

中心都市である名古屋市への通勤・通学流入人口も東京都区部の7分の1、大阪市の3分の1にとどまる。名古屋圏のなかで愛知県の人口集中地区(DID)の人口密度を都府県比較すると、愛知県は1ha当り58.6人と全国平均の66.3人より低くなっている。愛知県は東京都や大阪府をはじめとして、他の都市圏と比べてかなり低い水準であり、人口流動を含めて交通需要に影響をおよぼすことになる。名古屋圏の地域構造には、多核重層型という特質がある。中心都市の名古屋市の周辺には、豊田市などの自立した経済力をもった都市が立地して、独自の経済圏を形成している。一極集中型の東京や大阪に比べて、中心都市の吸引力はそれほど強くない。また、名古屋圏はせいぜい30～40キロ圏であり、都市圏域の規模がそれほど大きくなく、交通需要が拡散しやすい

い。

図1のように、95年度の輸送機関分担率をみると、愛知県では鉄道が20%にとどまるが、東京都は67%、大阪府は52%と全体の半分以上を占めている。逆に愛知県は自家用乗用車が70%であり、まさに「車社会」の様相を呈している。愛知県の自動車保有台数は96年末には443万台と、大阪府や神奈川県よりも多く、東京都に次いで全国2位となっている。1世帯当りの乗用車台数は1.29台で、全国平均の1.03台、政令指定都市を有する他の都府県平均の0.84台を大きく上回っている。市街地人口密度と乗用車普及台数には、人口密度が低いほど普及率が高くなるという相関関係がある。大都市圏のなかでも特異な愛知県の「車社会」化には、自動車産業に特化した産業構造とともに、低密で分散型の地域構造が大きく影響している。⁹⁾

図1 三大都府県の輸送機関分担率（1995年度）



注) 運輸省「旅客地域流動調査」、愛知県企画部『あいちの交通』1998、37ページ。

低密で分散型の地域構造は、とりわけ大量輸送システムである鉄道の経営には不利に作用する。鉄道の特性を發揮しにくい地域構造ゆえに、それが「車社会」化に拍車をかけることにもなる。鉄道輸送の密度をしめす1キロ当りの1日の輸送人員は、名古屋圏は東京圏の5分の1、大阪圏の3分の1程度にとどまる。これは各都市圏の通勤・通学流入人口の違いを反映している。こうした鉄道輸送密度の低さは、名古屋鉄道などの鉄道経営に直接的に作用して、路線再編などの合理化をせまる。

名古屋圏の鉄道網の整備は、92年1月の運輸政策審議会答申12号「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」にもとづいて実施されている。この答申

表2 運輸政策審議会答申路線一覧表（目標年次 平成20年）

(1) 新設路線			
路線名	区間	説明	
1	3号線の延伸	上小田井■庄内緑地公園一赤池	(平成5年8月開業)
2	4号線の延伸	大曾根■砂田橋■本山 ■八事■新瑞橋■金山	●2号線と連絡して環状線を形成する。
3	6号線の延伸	七宝■稲葉地■中村区役所 一名古屋一今池■野並■徳重 ■豊明北…▶豊田市南部方面	(今池駅・野並駅間は平成6年3月開業)
4	小牧線 ・上飯田線	味鋺■上飯田■平安通 ■新栄町■丸田町	●上飯田駅において名鉄小牧線と上飯田線との相互直通運転を、丸田駅において東部線と直通運転を行う。 ●味鋺駅・平安通駅間については、第3セクター方式等を活用しつつ地方公共団体等の支援の下に上飯田連絡線として緊急に整備する。
5	東部線	笹島■丸田町■吹上■星ヶ丘 ■高針橋…岩崎	●笹島駅付近においてJR関西線と相互直通運転を行うとともに、西名古屋港線との相互直通運転についても検討する。
6	金山線	戸田■金山■丸太町■黒川…楠町	●戸田駅において近鉄名古屋線との相互直通運転を検討する。
7	城北線	枇杷島■尾張星の宮一勝川	(平成5年3月開業)
8	西名古屋港線	名古屋■笹島■稻永■金城ふ頭	●名古屋駅・西名古屋港駅間は貨物営業中であり、貨物線の旅客線化である。 ●第3セクター方式を活用し、地方公共団体等の支援の下に整備を行う。 ●東部線との相互直通運転を検討する。
9	名古屋空港線	味美■名古屋空港	●味美駅において分岐し、空港アクセス線として整備すべき路線である。
10	東部丘陵線	藤ヶ丘■八草	●中量軌道系の交通システムとして整備すべき路線である。
11	志段味線	大曾根■砂田橋■松坂町 ■志段味支所…▶高蔵寺方面	●中量軌道系の交通システムとして整備すべき路線である。
12	桃花台線の延伸	小牧一桃花台東■高蔵寺	●小牧駅・桃花台東駅間は新交通システムとして開業中。
13	南部線	桜本町…大江…名古屋港…稻永	●中量軌道系の交通システムとして整備を検討すべき路線である。
14	その他	●中部新国際空港の検討に併せて高速鉄道によるアクセス線を検討する。	
(2) 複線化路線		(3) その他	
路線名	区間	①南方貨物線については、鉄道貨物輸送力の増強の必要性と併せ、今後の旅客輸送動向等も総合的に勘案して引き続き検討を行う。 ②JR高山線、太多線、武豊線等の非電化路線については、今後の需要動向、車両等の効率的運用、エネルギー情勢等を勘案しながら、電化の必要性について検討を行う。 ③旅客の乗継利便の向上を図るため、笹島駅、大曾根駅、丸田町駅をはじめとする主要なターミナル駅において交通機関相互間の連絡を強化する。	
1	JR関西線	名古屋■南四日市	凡例 ■A：目標年次までに整備することが適当である路線 ■B：目標年次までに整備の推進を図ることが適当である路線 …：今後整備について検討すべき路線 ▶：今後整備について検討すべき方向 一開業区間
2	名鉄小牧線	味鋺■犬山	
3	名鉄西尾線	新安城■西尾	
4	名鉄三河線	豊田市■知立■碧南	
5	名鉄河和線	河和■河和口	
6	名鉄知多新線	富貴■内海	
7	愛知環状鉄道線	岡崎■高蔵寺	
8	伊勢鉄道線	河原田■中瀬古■津	

注)『あいちの交通』1998、43ページ。

の名古屋圏とは、名古屋駅を中心とする半径40キロの範囲である。「名古屋圏は産業技術の中核圏域としての整備が期待されており、新たな地域開発プロジェクトが打ち出されている。また自家用自動車中心の交通体系の諸問題を勘案すると、より効率的で質の高い交通体系としていく必要がある」として、2008年を目標年次として表2のような整備計画が打ち出された。新設路線としては、目標年次までに整備するのが適当な路線（A路線）として東部丘陵線など9路線83.6キロ、目標年次までに整備を推進することが適当な路線（B路線）として桃花台線の延伸をはじめ4路線37.8キロ、そして今後整備について検討すべき路線（C路線）として南部線など5路線である。このほか中部新国際空港にあわせて、高速鉄道によるアクセス線を検討することとした。複線化路線としては、A路線が愛知環状鉄道線など6路線127.4キロ、B路線として知多新線など4路線41.2キロがあげられた。

この答申が出されたのは、ちょうどバブルが崩壊しはじめた頃であった。バブル崩壊以降、都市と交通をとりまく状況は一変する。長引く不況と経済の構造転換により、名古屋圏の経済活力も相対的に低下してくる。少子高齢化が急速にすすみ、人口増加から人口停滞が目立つようになる。バブル崩壊後の大幅な地価下落により、ドーナツ化にもブレーキがかかり、都心回帰といった傾向もみられる。こうして名古屋圏の交通需要は答申が想定したほど伸びず、需要と供給のギャップが拡大してきた。都市交通の経営悪化が懸念されるなかで、高速道路や高速鉄道の整備が加速されている。

そしてバブル崩壊とともに、愛知県や名古屋市は戦後最悪の財政危機にみまわれている。都市交通事業の経営悪化も重要な原因であり、事業拡大にともない今後ますます財政負担を強めていく。高速道路と高速鉄道、新交通システムの事業計画や経営状況、財政負担をみていこう。

2. 都市高速道路の財政負担

名古屋の都市高速道路は、東京や大阪のように公団ではなく、地方公社によって運営されている。なぜ地方公社なのか、公社の設立経緯を振り返ってみよう。

戦後の高度成長と都市化の過程で、全国的な高速幹線道路とともに、首都圏や阪神圏における都市高速道路の整備が緊急性を帯びてくる。そこで1959年に首都高速道路公団、62年に阪神高速道路公団が設立された。56年に設立された日本道路公団は全額政府出資で、主たる役割は高速道路網を全国的に整備することであり、事業はもっぱら既成市街地外で行われる。これに対して、首都と阪神の両公団は都市圏の既成市街地を中心に事業を実施し、政府出資のほかに関係地方自治体の出資も受け入れる。

名古屋圏ではどうか。1961年の運輸省都市交通審議会の答申において、名古屋都市高速道路の必要性が強調された。63年には、名古屋都市高速道路調査連絡会（中部地方建設局、愛知県、名古屋市、日本道路公団名古屋支社で組織）が発足し、基本計画の作成に着手した。67年には、愛知県土木部に都市高速道路調査室（愛知県と名古屋市の職員で構成）が設置され、また建設促進期成同盟会も発足した。そして70年度予算に、地方道路公社方式で都市高速道路を建設するため

に5億8,700万円が計上され、全国に先がけて名古屋都市高速道路公社が設立された。

『名古屋高速道路公社20年史』によると、名古屋で全国に先がけて地方公社方式が採用された理由は次のようである。「建設省内部には、以前から地方道路公社構想があり、民間資本導入という側面からこの構想に関心が持たれていた。さらに、当時建設省は、新しい公団による本州四国連絡橋建設という大プロジェクトをかかえており、当分、新しい公団の設置は認めない方針であったので、名古屋都市高速道路の建設主体としては、地方道路公社方式が期待されたという事情³⁾があった。また、地方道路公社制度の導入に関する建設大臣答弁では、首都や阪神と同じように、一つの地域に限った公団をつくると数限りなくなる。地方自治体の事業では、起債の枠が限定されてしまう。民間資金を活用するためにも、地方公社方式が導入されたとしている。

名古屋高速道路公社は、名古屋市の区域およびその周辺の地域において、つぎの業務を行うことにより、当地域の地方的な幹線道路の整備を促進して交通の円滑化を図り、もって住民の福祉の増進と産業経済の発展に寄与することを目的とする。公社の業務とは、①その通行または利用について、料金を徴収することができる指定都市高速道路の新設、②指定都市高速道路の改築、維持、修繕その他の総合的かつ効率的な管理の2つである。公社の当初の整備計画は、延長57.5キロ、事業期間10年であった。その後、計画は改定され、2005年までに延長81.2キロを整備することになっているが、現在その約46%にあたる37.9キロが開通している。⁴⁾

現行の整備計画にかかわる資金計画は、国の助成対象額1兆6,130億円と交付金70億円、あわせて1兆6,200億円である。国の助成対象額の内訳は、出資金2,651億円、無利子貸付金4,030億円、特別転貸債5,538億円、民間資金3,818億円、公庫資金92億円であるが、各資金の内容をみていこう。

- ・出資金—公社は地方道路公社法第4条の規定により、設立団体である愛知県および名古屋から出資をうけている。首都・阪神公団の出資団体である地元自治体の負担率を考慮して、設立当初は10%でスタートした。99年度末までの出資受入総額は、県と市の折半で1,654億円である。
- ・無利子貸付金—道路整備特別措置法第8条3の規定により、国から無利子貸付金の貸付けをうけている。償還期間は5年据え置き20年、借入総額は2,392億円である。公社の借入にあたっては、設立団体が債務保証する。
- ・特別転貸債—資金運用部資金法の制約により、公社は直接貸付けをうけられないので、設立団体が地方債として借り入れ、同日、同一条件で公社に転貸する。償還期間は無利子貸付金と同じく20年である。借入総額は県と市の折半で3,330億円である。
- ・民間資金—債券発行（縁故債）により資金を調達している。この債券は名古屋高速道路債券であり、地方道路公社法第28条の規定による設立団体の債務保証（県と市の折半）をうけている。その償還期間は10年、借入総額は2,293億円である。
- ・公庫資金—83年度と84年度に公営企業金融公庫から証書借入れにより貸し付けをうけた。その後99年度から再度、民間資金の一部を補完するために借入れをはじめた。その償還

期間は20年、借入総額は49億円である。

- ・交付金－関連街路分担金に対する一定の補助として、88年度まで設立団体から交付金をうけてきた。受入総額は県と市の折半で70億円である。

2000年度当初予算の財源構成比率（国の助成対象額）は、特別転貸債30.9%、無利子貸付金29.1%、民間資金（名古屋高速道路債券と公営企業金融公庫）20.9%、出資金19.1%となっている。特別転貸債と無利子貸付金で6割を占めている。とりわけ資金運用部から愛知県と名古屋市が折半で借りうける特別転貸債は、この年度に限らず最大の資金源となってきた。

表3 年度別建設事業費及び財源（1970年度～99年度）

（単位：百万円）

年 度	支				出				
	高速 道路 建設 費	関連 街路 分担 金	調 査 費	一 般 管 理 費	建設利息			対象 利子 補給	合 計
					過 年度 利息	当 年度 利息	計		
96年度 までの 累 計	591,467	26,720	4,396	35,937	87,313	6,356	93,669	10,920	763,109
97	68,627	319	350	2,349	6,206	149	6,355	475	78,475
98	66,479	276	350	2,395	6,626	74	6,700	409	76,609
99	61,809	297	288	2,369	7,501	136	7,637	337	72,737
合 計	788,382 (79.6)	27,612 (2.8)	5,384 (0.5)	43,050 (4.3)	107,646 (10.9)	6,715 (0.7)	114,361 (11.5)	12,141 (1.2)	990,930 (100.0)

年 度	収						入		合 計
	国の助成対象額						交 付 金	利 子 補 給 金	
	出 資 金	無 利 子 貸 付 金	特 別 転 貸 債	民 間 資 金	公 庫 資 金	計			
96年度 までの 累 計	123,383	174,428	261,812	182,426	3,118	745,167	7,022	10,920	763,109
97	15,183	23,071	23,690	16,056	—	78,000	—	475	78,475
98	13,870	21,490	24,230	16,610	—	76,200	—	409	76,609
99	12,960	20,200	23,240	14,244	1,756	72,400	—	337	72,737
合 計	165,396 (16.7)	239,189 (24.1)	332,972 (33.6)	229,336 (23.1)	4,874 (0.5)	971,767 (98.1)	7,022 (0.7)	12,141 (1.2)	990,930 (100.0)

注) (1) () は%である。

(2) 名古屋高速道路公社『名古屋高速道路事業の概要』2000年、14ページより作成。

表3から年度別建設事業費と財源の推移をみてみよう。支出合計は9,909億円で、その内訳は高速道路建設費7,884億円、建設利息1,144億円、一般管理費431億円、関連街路分担金276億円などである。建設費とともに、建設にともなう利息も巨額になっている。収入では特別転貸債が3,330億円で最も大きく、ついで無利子貸付金2,392億円、民間資金2,293億円、出資金1,654億円などである。98年4月1日から1年間の損益計算書からも、支払利息の重さがわかる。事業外費用が139億円あり、債券利息79億円、借入金利息58億円などである。事業利益は119億円あったが、それを上回る支払利息であり、利益を食いつぶしている。

表4 予算実施計画 (2000年度)

科 目	収 入	
	予 定 額	摘 要
	千円	千円
1 業 務 収 入	40,114,941 (24.5)	高速道路料金収入 33,805,000 業 務 雑 収 入 54,441 受 託 業 務 収 入 6,255,500
2 出 資 金 受 入	16,515,000 (10.1)	愛 知 県 出 資 金 8,257,500 名 古 屋 市 出 資 金 8,257,000
3 貸 付 金 受 入	25,145,000 (15.4)	政 府 貸 付 金 25,145,000
4 借 入 金	81,671,500 (49.9)	愛 知 県 借 入 金 13,318,000 名 古 屋 市 借 入 金 13,317,000 名 古 屋 高 速 道 路 債 券 49,704,000 代 替 地 取 得 借 入 金 1,000,000 建 物 等 移 転 融 資 借 入 金 17,500 公 営 企 業 金 融 公 庫 借 入 金 4,315,000
5 業 務 外 収 入	71,559 (※)	利 息 収 入 6,850 団 体 共 済 負 担 金 収 入 25,272 雑 収 入 39,437
6 補 給 金 受 入	261,000 (0.2)	利 子 補 給 金 261,000
収 入 合 計	163,779,000	

支 出

科 目	予 定 額	摘 要
	千円	千円
1 業 務 費	81,387,000 (49.7)	高速道路建設費 73,389,000 建設事業附帯事務費 145,000 受託業務費 6,255,500 調 査 費 280,000 関連街路分担金 300,000 代替地取得費 1,000,000 建物等移転融資預託金 17,500
2 維持改良費	4,239,000 (2.6)	高速道路維持改良費 4,239,000
3 業務管理費	5,216,000 (3.2)	高速道路管理費 5,186,000 原因者負担補修費 30,000
4 一般管理費	3,606,052 (2.2)	役職員諸給与 3,206,302 管理諸費等 399,750
5 業務外支出	69,325,948 (42.3)	元金償還金 47,340,180 支払利息等 21,985,768
6 予 備 費	5,000 (※)	
支出合計	163,779,000	

注) (1) () は%である。

(2) 名古屋市議会資料より作成。

表4から2000年度の予算実施計画をみても、巨額の借入金と返済金・支払利息が目につく。1,638億円の収入のうち、借入金817億円、貸付金251億円、出資金165億円で全体の4分の3を占める。高速道路料金収入は338億円にとどまり、受託業務収入を含めた業務収入でも設立団体からの出資金と借入金よりも少ない。支出では道路建設費を中心にした業務費が全体の半分であり、ついで業務外支出がつづく。業務外支出693億円は全体の4割以上を占めており、その内訳は元金償還金473億円、支払利息等220億円である。

このように名古屋高速道路公社は、現在でも巨額の債務をかかえ、その返済のために巨額の支出を強いられている。今後、建設拡大にともなって、債務がますます膨らむことになる。公社の債務の多くは、設立団体により債務保証されている。公社への巨額の出資金や転貸債は、愛知県と名古屋市の財政に大きな影響をあたえているが、公社の経営悪化は財政危機に拍車をかけることになろう。

3. 地下鉄事業と財政負担

名古屋市の地下鉄は、戦後ただちに計画された路線網にもとづき、1954年から建設がはじまった。57年には名古屋と栄の2.6キロが開通し、その後しだいに路線が延長されていった。55年には運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会が設置され、その名古屋部会で61年に5路線、75.2キロにおよぶ地下鉄網が提案された。その後、72年には8路線、約130キロの建設が提案され、都市化の進展にあわせて路線が拡大されていった。99年度段階の営業キロは78.2キロ、在籍車両742両、乗車人員112万人、職員数2,970人となっている。

現在は92年の運輸政策審議会の答申にもとづいて、路線網の整備がすすめられている。4号線の大曽根・新端橋間が全線で開通すると、名城線と直通運転となり26.4キロの環状線が実現する。当初の完成予定は2002年度末であったが、地元住民との用地交渉が難航したことなどから4年度になりそうである。また、答申でA路線に位置づけられていた3路線のうち、桜通線の野並と徳重間が建設されることになった。需要予測は1日約8万3,500人、1キロ当たり約1万9,800人で、3路線で最も多く乗客が見込まれるという。早ければ4年度に着工して、10年度の開業をめざす。建設費は約1,250億円で、市の負担は概算で550億円程度になる見通しで、その他は国庫補助や企業債の発行による。

地下鉄事業の収支は、開業初年度を除いてほとんど毎年赤字をつづけてきた。89年度にそれまで繰り延べられてきた補助金が一括交付されたため、いったんは黒字を計上したが、その後は再び赤字となった。とくに91年度から、地下鉄建設費補助金の性格が運営費補助から資本費補助という会計処理の変更もあり、赤字額が増加してきた。99年度の決算見込みでは、収入825億円に対して支出1,009億円で184億円の赤字となっている(図2)。支出の構成比は、支払利息が34.5%と最大であり、ついで人件費29.3%、減価償却費22.9%などである。巨額の建設費の多くを企業債で調達しており、その返済費用などの資本費が大きな負担になっている。各種の経営健全化の「努力」にもかかわらず、99年度末の累積赤字は3,707億円に膨らむ。

資本収支の方では、収入で変化がみられる。収入のなかで企業債が大きなウェイトを占め、その発行残高は7,448億円におよぶ。94年以降は、企業債よりも補助金収入(出資金を含む)の方が大きくなった。表5のように、高速度鉄道に対する一般会計からの繰出金等は、建設費補助・出資金・特例債利子補給などを中心に増加している。98年度の「その他」は、経営基盤安定化補助金と高齢者等駅施設整備費補助金である。最近では企業債が約3割なのに対して、補助金等は約6割を占めている。この年度には出資金起債利子等を含めて、一般会計から394億円が繰り出さ

れている。これに対する地方交付税の算入額は183億円にとどまる。下水道事業への繰出金は437億円であり、両者をあわせると公営企業会計への繰出金の8割近くを占める。

図2 地下鉄事業の収支（1999年度決算見込）

（単位 百万円）

収入		支出	
82,478(100%)		100,864(100%)	
運輸収益 66,006(80.0%)		人件費 29,586(29.3%)	
		経費 13,251(13.1%)	
運輸雑収 4,019(4.9%)		減価償却費 23,093(22.9%)	
		支払利息 34,788(34.5%)	
その他 営業外収益 199(0.2%)	補助金 12,244(14.9%)	その他 営業外費用 146(0.2%)	
その他 特別利益 10(0.0%)	赤字 18,386		

注) 名古屋市交通局『交通事業の現況と課題』2000年、10ページ。

今後、地下鉄事業の拡大にともなって、各種の補助金支出をはじめとして、市の負担もますます膨らむことが予想される。

表5 高速度鉄道事業に対する一般会計からの繰出金等の状況

(単位：百万円)

区分	1980	85	90	95	97	98	99(予算)
建設費補助	6,358	5,938	18,256	13,396	15,347	10,759	8,614
出資金	2,615	3,677	5,962	9,317	14,676	11,874	14,054
特例債利子補給	210	—	949	854	845	725	649
特例債元金償還補助	1,012	1,522	3,423	8,801	8,919	9,554	9,445
基礎年金拠出金公的負担補助	—	—	183	269	275	256	277
その他	—	—	—	1,898	1,567	1,553	462
計	10,195	11,137	28,773	34,535	41,629	34,721	33,501
出資金起債利子等	1,622	2,424	3,157	4,592	4,738	4,675	4,364
再計	11,817	13,561	31,930	39,127	46,367	39,396	37,865
(参考) 普通交付税の算入額	5,684	6,940	13,404	19,067	20,563	18,275	16,898

注) 1 出資金起債利子等には、出資金にかかる起債の発行差金を含み、元金償還分を除く。

2 特例債利子補給の80年度は、仮定特例債である。

3 名古屋市財政局『名古屋市の財政』99年版、52ページ。

4. 第三セクター方式の鉄道経営と財政負担

A) 桃花台線

桃花台線を運営する桃花台新交通株式会社は1979年に設立された。設立趣意書によると、桃花台線は「愛知県が名古屋大都市圏における大規模な住宅団地としての桃花台ニュータウン開発に際し、その公共輸送機関として新交通システムにより建設を計画したもので、住宅開発と交通問題を一体的に解決しようとする地域開発の新しいあり方を示すものとして高く評価されて」⁹⁾いるとしている。桃花台ニュータウンは、愛知県が70年に大規模住宅開発の適地として、小牧市中心市街地の東約4キロのなだらかな丘陵地をえらび、約322haのニュータウン開発を構想したものである。全体計画人口を5万4,000人とし、新住宅市街地開発事業により事業化された。この計画地区から発生する通勤・通学者数は1万9,500人と想定され、新交通システムが導入されることになった。

桃花台線は75年に新交通システムのインフラ補助事業第1号として、事業採択された。このインフラ補助制度は、72年に制定された都市モノレールの整備の促進に関する法律にもとづく。74年度予算において、都市モノレールの下部構造（インフラ部分）を道路の一部として改築することとし、国の補助または負担割合は3分の2とされた。通常の道路の改築事業と同じ補助率でもって、北九州市小倉線にモノレール整備事業が認められた。新交通システムも同一の制度が適用され、桃花台線がその第1号として採択されたのである。

桃花台線は名鉄小牧駅と桃花台ニュータウン間7.4キロを結ぶ新交通システムで、91年から営業を開始した。第三セクターの新交通株式会社の資本金は30億円、その出資割合は愛知県46%、

小牧市10%、名鉄10%などである。このほか愛知県から30億円の低利（1%）の貸し付けを受けたが、利用者数は当初の見込みを大幅に下回っている。98年度では、1日平均1万800人の計画に対して2,547人とどまった。これは名鉄小牧線の便の悪さや、桃花台ニュータウンの人口の伸び悩み（2万7,000人で当初計画の68%とどまる）などによる。

このため毎年5億円以上の赤字が発生し、98年度末の累積損失は43億円にのぼる。これまで資本金や愛知県からの低利貸付を食いつぶす形で運営されてきたが、もはや残高は9億円余しかなく、このままいけば1年後には資金ショートが予想される事態となった。運営にあたる株式会社と県や小牧市、名鉄などによる経営改善検討委員会が設置され、2000年4月に改善計画が公表された。今後5年間で27億5,000万円の運営資金の不足が見込まれる。赤字補てん策を講じても10億円余の資金不足となり、県と小牧市に新たな公的支援を要請することになった。公的支援を受けた場合の会社の運営資金は表6のようになる。

表6 公的資金支援を行った場合の会社運営資金

(単位：億円)

項目・年度	2000	2001	2002	2003	2004	合計額
A：人件費の削減	0.37	1.48	1.44	1.41	1.37	6.05
B：修繕費、その他経費節減	0.03	0.04	0.04	0.04	0.05	0.20
C：課税負担	-0.05	-0.05	-0.05	-0.05	-0.05	-0.23
D：人口増加による増収	0.01	0.02	0.03	0.04	0.05	0.15
E：上飯田開業効果による増収	-	-	-	0.22	0.44	0.67
F：桃花台センターからの支援の効果	-	-	-	-	0.10	0.10
G：県貸付金の利子免除（仮定）	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30	1.50
H：新たな公的支援（県市負担）	-	2.55	2.55	2.55	2.85	10.50
I：合計額（A～H計）	0.66	4.33	4.31	4.52	5.12	18.94
J：運営資金不足額 （年間平均赤字5.5億円-I）	4.84	1.17	1.19	0.98	0.38	
K：県貸付金（2000.4見込9億円） の不足額補填後の残額 県貸付金残額-J	4.16	3.00	1.81	0.83	0.44	

注) 1 四捨五入しているため合計値が一致しない場合がある。

2 『桃花台新交通株式会社経営改善計画（案）』2000年4月による。

B) 上飯田連絡線

名鉄小牧線上飯田駅と地下鉄名城線平安通駅間の鉄道不連続区間を解消し、北部方面からの都心アクセス利便性の向上をはかる事業である。桃花台線の経営改善計画でも、上飯田連絡線の開業により1日500人の利用者の増加、年間1億円の増収を期待している。営業距離は約3.1キロで3駅予定される。事業期間は94～2002年度、総事業費は781億円を見込んでいる。

事業主体は第三セクターの上飯田連絡線株式会社であり、出資割合は愛知県34.2%、名古屋市

23.3%、名鉄21.0%、中部電力他9.0%、小牧市5.5%、春日井市3.8%、犬山市3.2%となっている。

C) 西名古屋港線

名古屋駅と金城ふ頭間15.4キロを12駅でむすぶ路線であり、都市鉄道11キロと臨港鉄道4キロの整備区間に分けられる。97年度に鉄道事業の免許を取得し、4年度の開業をめざす。事業目的としては、金城ふ頭と都心の直結、地域住民の通勤通学などの利便性の向上、沿線土地利用の高度化促進があげられている。駅勢圏人口（片側1キロ）は約11万8,000人、1日の各駅の乗車人員（往復）は名古屋3万5,000人、金城ふ頭8,000人、稲永6,000人など、全体で8万3,000人の旅客需要を見込んでいる。

事業主体は第三セクターの名古屋臨海高速鉄道株式会社で、その出資割合は名古屋市56.5%、日本政策投資銀行他17.2%、愛知県11.4%、東海旅客鉄道10.0%、名古屋港管理組合2.4%となっている。総事業費は約1,210億円、うち245億円は港湾管理者事業費である。2000年度に国庫補助が削られ、事業費が65億円増となり、市と県で折半して負担することになった。

D) 東部丘陵線

地下鉄東山線の藤ヶ丘駅から愛知環状鉄道の八草駅までの約9キロ間を磁気浮上式のリニアモーターカー（HSST）で結ぶ新交通システムである。都市計画対象事業の目的として、名古屋東部地域における「自動車交通との適切な役割分担が可能な中量軌道輸送システムとして、東部丘陵線を整備し、増大する将来交通需要への対応と自動車交通混雑の緩和を図る」ことをあげている。総事業費は1,025億円、うちインフラ部620億円、インフラ外部405億円である。総事業費は新交通システムとはほぼ同じとされるが、リニア方式は実績がなく、事業費が膨らむ可能性もある。開業後の維持補修費や人件費でも同様の問題があり、コスト的に不確定な要素が多い。

事業主体は第三セクターの愛知高速交通株式会社であり、設立時の資本金は2億9,200万円である。その出資割合は愛知県と名鉄が各々30.9%、日本政策投資銀行等17.2%、長久手町9.8%、名古屋市9.4%、豊田市1.6%、瀬戸市0.2%となっている。2005年3月に開催予定の愛知万博にあわせた開業をめざしているが、用地買収などの面から綱渡り的なスケジュールといえる。

東部丘陵線は1日当たり3万2,000人の乗客を見込んでいる。愛知県によれば、現在バスを利用している乗客のうち2万人以上が東部丘陵線にシフトすること、開業にともなう周辺の学校のスクールバス廃止などを根拠にしている。愛知万博の関連事業であった新住宅市街地開発事業が中止となり、「あいち学術研究開発ゾーン」整備も行き詰まっており、想定通りの乗客が見込めるのか疑問視されている。先にみた桃花台線のように、過大需要予測による赤字が懸念される。

E) ガイドウェイバス志段味線

鉄道ではないが、2001年3月に開業する全国初の新交通システムである。鉄道とバスの中間の交通需要に対応するために開発されたもので、世界的にはドイツやオーストラリアで実用化されている。事業の目的は、「志段味ヒューマン・サイエンス・タウン」開発で新たに発生する交通需要に対応するとともに、都心方面への道路交通の混雑緩和とされている。交通結節点である大曾

根と開発地区の中心となる志段味支所間11.3キロをデュアルモード性（高架と平面を乗り換えなしでつなぐ）を生かして、交通混雑の激しい大曾根～小幡緑地間6.8キロを高架専用軌道区間、小幡緑地～志段味支所間を平面道路走行区間として整備するものである。

総事業費は当初計画では278億円を見込んでいたが、橋脚の耐震設計の見直しにより、4割近く多い約380億円まで膨らんだ。この事業主体は名古屋ガイドウェイバス株式会社であり、出資割合は名古屋市53.3%、日本政策投資銀行11.7%、名古屋市交通局・名鉄・ジェイアール東海バスが各々10%、東海銀行他5%となっている。

開業を前に問題となったのが、甘い需要予測と割高な運賃である。開業時の乗客見込みは1日2万4,000人、開業9年後には3万6,000人であった。この見込みは絶望的な状況であり、開業から19年目としていた累積赤字の解消時期も大幅にずれ込むといわれる。とりわけ大きな誤算は、人口6万人を想定した志段味地区の開発の遅れである。同地区の人口は、この8年間で3,000人しか増えず、1万6,000人にとどまっている。並行して走るJR中央線との競合や割高な運賃など、乗客確保の見通しは厳しく、早くも採算が懸念されている。

5. 都市交通と地元負担膨張の構図

愛知県と名古屋市の財政は、戦後最悪の状況にある。愛知県は98年度に戦後初めて赤字に転落して、「財政非常事態」を宣言した。99年度も2年連続で赤字を計上し、財政構造もますます悪化している。県債残高は3兆円にのぼり、経常収支比率が100%をオーバーするなど、いちだんと財政が硬直化してきている。名古屋市財政も赤字転落は回避しているが、巨額の債務をかかえて財政硬直化がすすみ、ここ数年は400～500億円の財源が不足する見込みである。

こうした財政危機の原因は、直接的にはバブル崩壊後の税収の大幅な下落にある。とりわけ愛知県は、歳入のなかで大きなウェイトを占める法人関係税の落ち込みが財政を直撃した。⁹⁾ それと税収が大幅に下落するなかで、国の景気対策の大合唱により公共事業を拡大したことも財政危機に拍車をかけた。単独事業を中心にした公共事業拡大の財源は、当初は一般財源であったが、その後は基金の取り崩し、県債や市債の急膨張であった。

本稿でとりあげた都市高速道路や地下鉄、さらには新交通システムなどの交通関係プロジェクトも、公共事業拡大の一翼をなした。これらのプロジェクトには、地元負担膨張の構図があり、財政危機に拍車をかけている。地元自治体への負担は今後ますます強まる傾向にある。愛知県や名古屋市などの自治体は、ここ当分は厳しい財政状況がつづくと考えられ、交通関係プロジェクトも厳しいチェックがもとめられる。

都市高速道路や地下鉄、新交通システムなどは、それぞれ独自の事業主体ないし会計で運営されている。地方公社や地方公営企業、そして第三セクターである。それで直接的には、自治体の一般会計に影響をおよぼさないようにみえる。しかし先に検証したように、現在すでに運営されているプロジェクトをみても、巨額の出資金や補助金が投入されており、その金額は膨張をつづけている。税収が制約されるなかで、交通関係プロジェクトへの繰出金は財政硬直化の原因に

なっている。さらに重要なのは、事業主体である公社や公営企業、第三セクターの経営が悪化すると、桃花台線のように追加的な支出がもとめられる。また、巨額の債務をかかえる高速道路公社では、事業主体の経営悪化は設立母体である自治体に大きな負担をもたらす。

名古屋圏の交通関係プロジェクトは、とりわけ鉄道を中心に厳しい経営を強いられている。それは現行の交通財政システムの欠陥もあるが、都市構造や交通特性により、交通需要が総じて少ないことによる。需要の伸びが見込めないのに、右肩上がり志向で供給が拡大されてきた。まさに過大需要予測である。⁷⁾ その結果、多くの事業主体の経営が悪化し、それが地元自治体の財政にも重圧をあたえている。名古屋都市圏にあった交通関係プロジェクトとともに、財政面からのシビアな計画の見直しもとめられる。

注

- 1) 『運輸白書』99年度版、34～35ページ。
- 2) 名古屋圏の交通特性と交通問題については、中京都市圏総合都市交通計画協議会『中京都市圏中間年次調査報告書 Ⅲ 都市圏交通計画』99年などを参照。
- 3) 『名古屋高速道路公社20年史』91年、19ページ。
- 4) 同上、あるいは名古屋高速道路公社『名古屋高速道路事業の概要』2000年を参照。
- 5) 愛知県『桃花台線建設誌』92年、56ページ。
- 6) 愛知県の財政危機については、拙稿「90年代の愛知県財政と大規模プロジェクト」(『名古屋市立大学人文社会学部研究紀要』7号)を参照されたい。
- 7) こうした過大需要予測に拍車をかけているのが、新空港や万博などの国家プロジェクト、ニュータウンやサイエンスパークなどの開発である。これらのプロジェクト自体が過大需要予測で計画されており、その成否は交通需要にもろに影響して、地元自治体に巨額の財政負担をもたらす。

〈付記〉

本稿は「2000年度名古屋市立大学特別研究奨励費」による研究成果の一部である。