

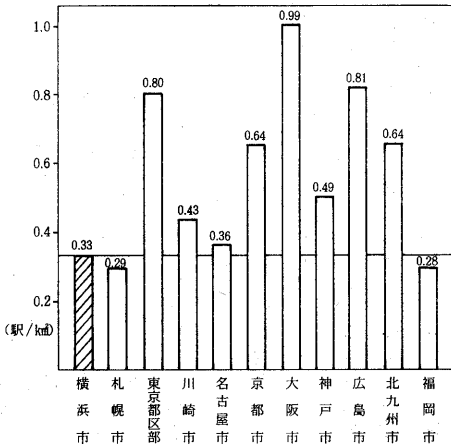
市営高速鉄道の課題

公田重夫 相原幸雄 関善一郎 花井昭博

一 はじめに

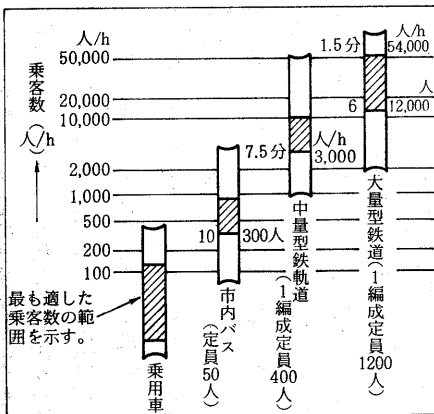
横浜市の交通網整備は非常におくれた状態にある。ことに鉄道については他の大都市との比較の上でもおくれは明らかである(図-1)。図-2は、鉄道の複線幅約10mにおける各種交通手段の一時間当たりの輸送力を比較したものである。鉄道は乗用車の100〜500倍、バスの一五〜七〇倍の輸送力を持つもので、その大量輸送の効率性は道路に比べると格段の相違がある。人口がすでに三〇〇万人を超えた大都市横浜の大量輸送は、もし道路のみでまかなうとすると数十倍の幅員が必要な理屈で、鉄道すなわち地下鉄が、最もふさわしいものと言える

図-1 市街区区域面積当たりの鉄道駅数比較 (昭和56年10月現在)



であろう。高度情報化・先端技術の伸展は、著しく、産

図-2 乗客数からみた都市交通機関の適正分野



出典「運輸と経済」'83.13

その活動の担い手である人々はいかかわらず長業活動は一層効率的になってきている。一方、

- 一 はじめに
- 二 地下鉄の歩み
- 三 地下鉄の都市交通における役割
- 四 経営の状況
- 五 地下鉄事業の課題
- 六 今後の整備方法
- 七 まとめ

時間で劣悪な通勤を我慢しているのが実情である。

このような実情を一日も早く解消するためには、鉄道・バス・自動車等それぞれの特性を生かした有機的な交通ネットワークを実現していくことが不可欠である。

なかでも鉄道の整備は最も期待される場所である。しかし一方には厳しい経済・財政環境や、用地・工事面での制約条件等の問題が立ちだかっている。

こうした現状の中で、本稿はまず地下鉄の歩み、地下鉄の都市交通における役割にふれ、当面している課題を取り上げ、地下鉄事業者としての経験をふまえ、できるだけ具体的に地下鉄整備促進に向けての考え方を述べてみたい。

二——地下鉄の歩み

横浜は明治五年日本最初の鉄道が開通し、文明開化の先がけとなった都市である。この鉄道に関する由緒ある横浜市も地下鉄についてはその歴史は東京、大阪、名古屋よりかなり遅く、そのはじめは昭和三十三年平沼市長当時の横浜国際港都建設総合基幹計画の中に見られる。その計画は鶴見・綱島・中山・二俣川・上大岡・関内・桜木町・横浜を結ぶ現在の横浜環状線に

似た構想であった。その後何度かの計画見直しを経て、昭和四十一年七月の都市交通審議会九号答申により実効的計画が定まり、市交通局における横浜市高速鉄道事業として発足した。

地下鉄は一八六三年ロンドンにはじめて誕生して以来、パリ、ウィーン、ベルリン、ニューヨークと続き、日本では、昭和二年に浅草と上野間が開通したのが最初である。

本市ではロンドンより一〇九年、東京より四五年遅れて昭和四十七年上大岡と伊勢佐木長者町間に初めて地下鉄が開通した。以来今日の舞岡と新横浜二〇・五kmまで建設が進められてきた。

今後は舞岡と戸塚間の暫定開業を昭和六十二年五月に予定し、新横浜とあざみ野間についても、昭和六十一年度中に一部着工の予定である(図一3)。

三——地下鉄の都市交通における役割

地下鉄が都市交通における重要な役割を担うようになったのは、都市における都市問題が顕在化しはじめることと軌を一にしている。すなわち都市への人口集中が高くなるに従い、都市交通需要が増大し、そのためにバス・市電等の

路面交通が輻輳し、大量輸送機関の必要性が高まる。それと同時に並行して都市化に伴う土地利用の高度化による交通空間確保の困難性が増大する。この二つの問題を合わせて解決するところに地下鉄の有効性がある。このことは容易に理解されるところであろう。

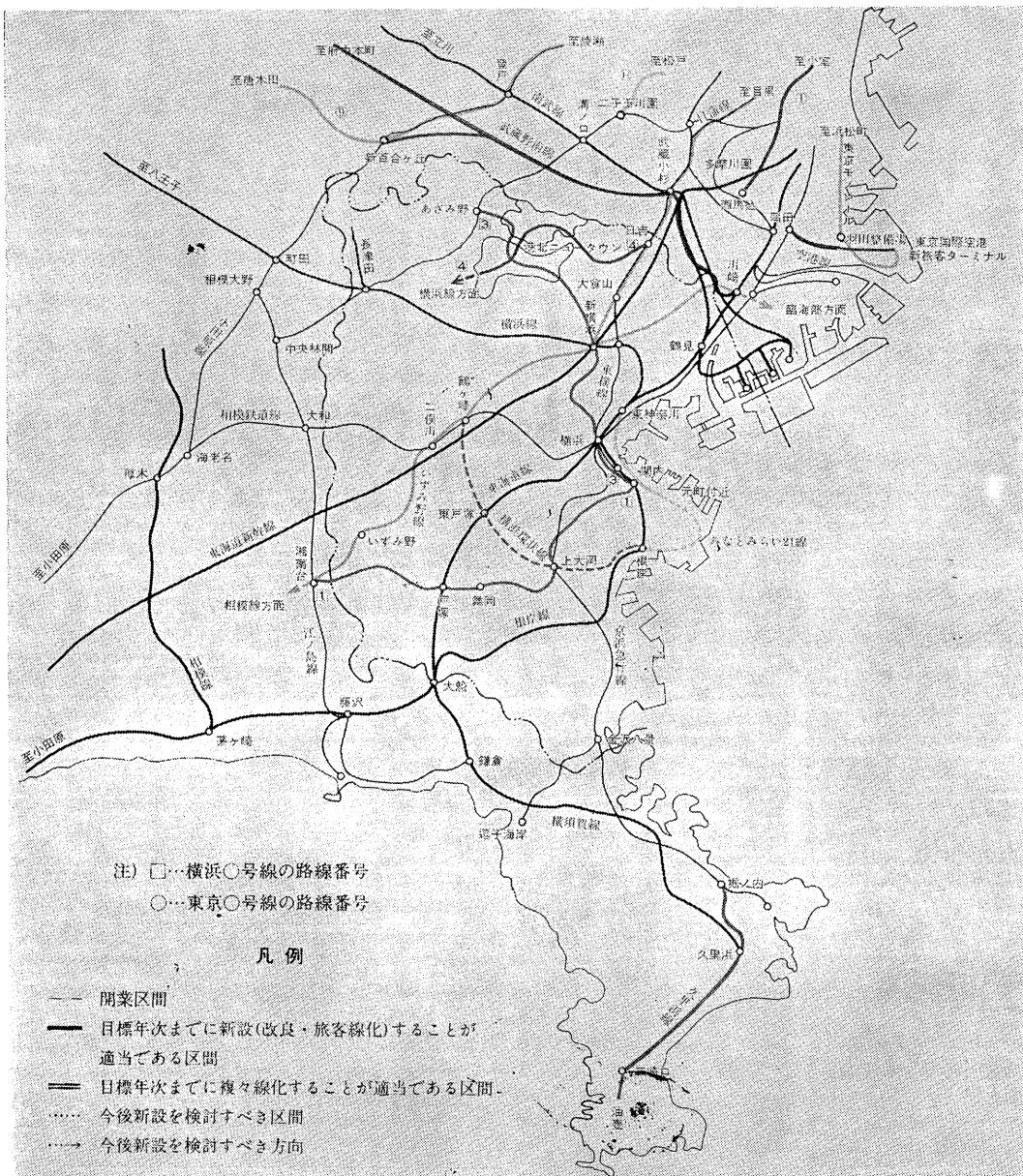
本市においては、昭和三十年代後半からの人口増とモータリゼーションの到来による交通需要に対して道路容量がついていけず、道路混雑は激しくなり、なかでも都心部を中心にネットワークを構成していた市電は、スピードの低下、定時性の確保の困難が生じ、軌道が必要とするというハード面の融通性の無さにより廃止の運命をたどらざるを得なかった。一方、郊外部についても爆発的人口増によって通勤通学交通の輻輳が進み、ここに市電代替、路面交通の混雑緩和と鉄道のない地域の大量輸送機関として、地下鉄建設の必要が急速に高まってきたものである。

四——経営の状況

① 営業概要

現在、新横浜と舞岡間について二〇・五kmを、平日一四八回、休日一二五回運転を実施し、乗客の安全輸送の確保に努めているところである

図-3 東京圏高速鉄道網



横浜1号線	関内—上大岡—舞岡—戸塚—湘南台(関内駅・舞岡駅間開業中)	相模鉄道いずみ野線	二俣川—いずみ野—湘南台…→相模線方面 (二俣川駅・いずみ野駅間開業中)
横浜3号線	関内—桜木町—横浜—新横浜—港北ニュータウン—あざみ野(関内駅・新横浜駅間開業中)	二俣川から新横浜を経て大倉山・川崎方面へ至る路線	二俣川—鶴ヶ峰—上菅田町—新横浜—大倉山 ↓下末吉—川崎…→臨海部方面
横浜4号線	日吉—高田町—港北ニュータウン…→横浜線方面	東京急行電鉄東横線	大倉山=多摩川園—目黒
みなとみらい21線	東神奈川—みなとみらい21地区—元町付近…本牧町…根岸	その他	日吉・鶴見間については、輸送需要の動向等を勘案のうえ新交通システム等を導入する。
横浜環状線	根岸…上大岡…東戸塚…鶴ヶ峰		

(表一)。

表一 地下鉄営業概要

区分	1・3号線
区間	舞岡～新横浜
営業キロ	20.5km
駅数	19駅
軌間	1,435mm
集電方式	第3軌条
保有車両	126両 (6両×21編成)
運転間隔	朝ラッシュ 5分
	タラッシュ 6分
	昼間 8分
職員数	789人

② 営業収支の状況

六十年度の決算において、収入一九七億円に対し、支出は二九九億円で一〇二億円の赤字を生じた。

この原因は、六十年三月に横浜～新横浜間および上永谷～舞岡間が延伸開業を行ったことに伴い、収入も増加した反面、支出も特に延伸開業区間の建設のために発行した企業債の支払利息が、建設中は建設費に加算して計上していたものが、開業後は費用として計上され、減価償却費等を含めた資本費負担が延伸開業前の約二・六倍と増加したためである。

六十一年度においても、資本費負担が大きく約八一億円の赤字となる見込みで、今後も極めて厳しい状況が続くものと見込まれる(表一)

2。

③ 乗車人員の状況

六十年度の乗車人員は、七、〇〇〇万人で一日当たりすると一十九万人であり、これは三〇〇万人の横浜市民が月に二回乗車するほどの人数となる。

表二 営業収支の状況

区分	(単位:百万円)					
	57	58	59	60	61(予算)	
営業キロ	11.5km	11.5km	(3/13まで)11.5km (3/14から)20.5km	20.5km	20.5km	
1日当り乗車人員	128千人	134千人	143千人	192千人	201千人	
収入	乗車料収入	5,129	5,429	5,779	8,441	9,927
	補助金	7,775	9,555	11,177	9,978	11,393
	その他収入	559	649	1,002	1,278	736
	計	13,463	15,633	17,958	19,697	22,056
支出	人件費	4,375	3,444	3,530	4,840	5,007
	経費	1,304	1,349	1,383	2,295	2,664
	減価償却費等	2,264	2,220	2,401	6,698	6,515
	支払利息等	6,572	6,489	6,495	16,071	16,001
計	14,515	13,502	13,809	29,904	30,187	
差引損益	△ 1,052	2,131	4,149	△ 10,207	△ 8,131	
累積損益	△ 10,780	△ 8,205	△ 3,498	△ 13,240	△ 21,371	

利用者が一九万人といっても、営業1km当たりでは約一万人であり、まだ採算ベースには、ほど遠い状況にあり、乗客を増すための工夫を重ねていくことが必要である。

五 地下鉄事業の課題

地下鉄事業は、膨大な資本投下を必要とし、その回収には非常に長期間を必要とすることから、民間企業では、事業化が困難である。

一方、増大する交通需要に対するシビル・ミニマムの確保のために地下鉄の整備が不可欠となる。そこに「市民の足」として公営交通の役割の意義がある。しかし、公営交通と言えども事業を維持していくためには、経営の健全化が最大条件となる。

現在の厳しい社会経済情勢の中で、経営の健全性を保ちつつ地下鉄事業を促進するには、諸々の課題がある。その中で、主たる事項について述べることにする。

① 建設費の巨額化

昭和四十八年のオイルショックが引き金となり、急激な経済変動が生じ物価が急上昇した。その影響は、地下鉄新線の建設費にも波及し増大することになった(表一3)。

表—3 区間別建設状況

開業年月	区間	(営業キロ) 建設キロ	建設費 億円	当 た 費 億 円
47年 開業12月	1号線 上大岡～伊勢佐木長者町	(5.2) 5.7	286	50
	1号線 上大岡～上永谷	(2.8) 2.9	264	91
51年 9月開業	1号線 伊勢佐木長者町～関内	(0.7) 0.6	76	127
	3号線 関内～横浜	(2.8) 3.1	388	125
	計	(6.3) 6.6	728	110
60年 3月開業	1号線 上永谷～舞岡	(2.0) 2.0	375	188
	3号線 横浜～新横浜	(7.0) 7.1	1,165	164
	計	(9.0) 9.1	1,540	169

また、地下埋設物や構造物等との交差のため、深くかつ施工困難な地下空間に地下鉄を建設する必要性が求められることになった。

一例を挙げれば、現在建設中の地下鉄1号線戸塚駅は、国鉄戸塚駅直下の工事であり、よって、国鉄電車運行のための安全管理が絶対的使命であり、また、作業時間の制約を受け工事が

困難となっている。

次に、後述べる環境への配慮が、社会的に重視されるようになり、安価な鋼管杭、鋼矢板等による土留工法の採用が難しくなり、最近では、連続したコンクリート壁による土留工法など騒音、振動、地盤沈下等に配慮した工法の採用を余儀なくされている。

さらに、用地取得の困難性が原因し、地下鉄工事を長期化させている。これらの要因によって、工事は大規模化、かつ長期化し、巨額な建設資金を要することになっている。

②—他の都市計画との不整合

地下鉄の建設は、横浜市の都市計画の一翼を担うもので、今後、ますます本市の都市機能が発展していく中で、地下鉄が他の都市計画と整合性を保って整備されることが重要である。例えば、地下鉄1号線舞岡駅周辺の現状は、市街化調整区域となっており、そのため舞岡駅での地下鉄利用客は、一日当たり一、七〇〇人と極めて少ない。このことは、地下鉄計画と土地利用計画との調整が不十分なために生じたものであろう。このように、他の都市計画との不整合は、乗客数の面など地下鉄経営に重大な影響を及ぼすことから、大きな問題となる。

③—環境への配慮

地下鉄の整備が生活環境にどのような影響を及ぼすかについて関係住民の関心は、非常に高まってきている。これは、最近におけるより良好な環境を求める傾向の中で、地下鉄整備による交通の利便向上を期待しながらも一方では、現状での個々の生活環境に対し少しでも被害が考えられるものに対しての防衛意識、権利意識の高まりによるものと思われる。

現在営業中の横浜～新横浜間を結ぶルート決定に際しては、総合的な角度から最適と思われた民地下部分を通る直線ルート案が、地盤沈下、振動・騒音を懸念する関係住民の反対にあり、道路下部を通る迂廻ルートに変更を余儀なくされ、さらに、この決着までに三年近くの日時を要した経緯がある。

このように、地下鉄事業者は、環境問題への対応として、環境アセスメント実施等、法的整備と相まって、ますます多様化する市民生活への要望に応じていかなければならない。

④—用地取得の困難性

地下鉄の建設に必要な用地確保は、都市化に伴う地価の上昇、土地の絶対的不足および地下鉄が環境へ与える影響、地権者の権利意識の高まり等によりますます困難になっている。

その他、用地取得難の要因として、市民生活の安定により他の場所へ移り住むことへの不安感、地下鉄事業が地域住民の生活を良くするものと理解されず、逆に被害者意識を持つこと、また、金銭補償よりも生活居住条件の等しい代替地的補償を求める傾向があること、用地買収金額等交渉金額の不一致、土地境界問題などが指摘される。

⑤—高い資金コスト
民間企業と異なり、株式発行による自己資本調達ができないことから、現在の地下鉄の建設資金は、地下鉄建設費の10%に相当す

表一4 財政助成措置の概要

(1) 地下鉄建設費補助

区分	補助率	補助対象	実質補助率	補助方式	負担割合
60年度以降建設費	70%	総建設費から総係費を控除した額(総建設費の概ね95%)の90%	59.85%	運輸開始の翌年度から10年分額 (12.10.8.6.6% 6.6.6.6.4)	国 一般会計 各1/2

(2) ニュータウン鉄道建設費補助

区分	補助率	補助対象	実質補助率	補助方式	負担割合
60年度以降建設費	36%	総建設費から開発者負担金、総係費及び建設利息を控除した額(開発者負担金を除いた建設費の概ね85%)の90%	27.54%	運輸開始の翌年度から6年分割 (6.6.6.6.6.6%)	国 一般会計 各1/2

(3) 特例債制度

特例債の発行対象	補助年度区分	利子補助(国)	利子補助(一般会計)	元金補助(一般会計)
昭和46年度以前に発行した建設費充当企業債にかかる支払利息を対象として、昭和48年度から昭和57年度まで10年間発行	昭和61~67年度	—	昭和58年度~昭和67年度発行後10年間に かかる支払利息の1/3 相当額	特例債償還 元金相当額
昭和47年度から昭和51年度までに発行した建設費充当企業債にかかる支払利息を対象として、昭和58年度から昭和67年度まで10年間発行	昭和61~67年度	昭和58年度~昭和67年度支 払利息のうち 年利率2%を 基準として算 定する額	昭和58年度~昭和67 年度支払利息のう ち、年利率4%を基 準として算定した額 から左の国の補助分 を控除した額	特例債償還 元金相当額

(4) 地下鉄建設費出資金 地下鉄建設費の10%相当額を出資し、建設費に充当。(一般会計)

(5) 県補助 地下鉄建設に対する補助で昭和54年度2億円からスタートし、60年度から4億円に増額されている。

る市からの出資金のほか、九〇%を企業債という長期借入金で調達している。
借入金であるので、当然利子の支払いが生ずる。例えば、一〇〇億円を借りて三〇年で返済する場合、元金と利子を合わせた返済額は、約

二四〇億円に達し、利子の重圧がいかに大きいかかわかる。
これらの償還金が将来にわたって事業経営を非常に苦しいものにしていくことになる。
負担の重い償還金を軽減するためには、発想

を転換し、建設費に充当する資金の調達方法について、新たな財源を導入する工夫を模索していかねばならない。

⑥ 財政助成措置の後退

地下鉄事業の経営を大きく圧迫している巨額の資本費負担の緩和を図るため、財政助成措置がなされている(表—4)。

しかし、ここ数年來、国家財政をめぐる環境は一段と厳しさを加えており、地下鉄建設に対する補助制度にも影響を及ぼしている。

すなわち、地下鉄建設に対する補助金の国家予算額は、五十六年度において六〇〇億円であったのが、六十一年度は四三四億円へと減少している。本市の地下鉄においても、五十九年度四億円、六十年二五億円の補助金の繰延べ措置等がなされた。

さらに、六十一年度からは、従来、建設の翌年度から補助金が交付されていたのが、運輸開始年度の翌年度から交付を開始することに変更された。これによって、開業が遅れば遅れるほど、経営収支に大きな影響をもたらすことになるので、これまでも増して建設のスピードアップを図ることが重要となってきたといえるのである。

六——今後の整備方法

地下鉄事業を円滑に促進させるためには、前項の課題を克服する適切な整備方法を検討し、その実現を図ることが必要である。このことが、本市における将来の激化する交通混雑の緩和に資することになる。

その方法を建設面と財政面の二つに大別して述べることにする。

① 建設面の整備方法

⑦ 建設費の低減

建設費が開業後の経営収支において、支払利息や減価償却費として、費用全体の約七五%を占めるほどの大きな要素となるため建設費の低減は、経営の健全化にとって最大条件となる。その中で主たる低減項目について述べる。

(ア) ずい道費の低減

ずい道費は、現在営業中の新横浜～舞岡間の実績では、建設費に対する割合が約七〇%とその比率は、非常に高い。よって、ずい道費の低減が最重要項目となる。

最近の土木技術の向上は、目ざましいものがあり、横浜市の地下鉄においても昭和六十年三月に開業した三ツ沢上町駅、三ツ沢下町駅にて、在来工法に変えてナトム工法を採用することに

よって、建設費を大幅に低減させる成果を得た。また、あざみ野線については、当初、地下構造を主体に考えていたのを、環境問題に配慮しつつ可能なかぎり高架または掘割り等、地上構造とし大幅に建設費の低減化を図った。

このような低コスト新工法の採用、経済的観点に立脚した構造の見直し、および機能的・合理的な構造物の設計等は、これからの地下鉄建設計画の中で、積極的に生かしていかなければならない。

(イ) 用地費の低減

用地費の低減にあたっては、道路・公園等の公共施設を最大限有効利用することはもとより、都市再開発事業などの都市計画事業との同時施工、また、特に郊外部において地価の安い時点での地下鉄用地の先行取得が有効であると考えられる。

将来的には、空間の有効利用の観点から、道路敷の上空に地下鉄を建設する等思いきった制度の見直しが要請される。

(ロ) 低コスト鉄道システム導入の検討

前項で述べたとおり、建設費の中でずい道費の占める割合が非常に高いことから、今後、本市においてもリニアモーター方式小型鉄道など輸送需要に即したシステムの導入を検討する必要がある。このことは、車両の小型化およびそれ

に伴うトンネル断面の縮小、駅規模の小型化等を可能とし、低コストの地下鉄建設への道を開くことになる。

④他の都市計画との十分な調整

地下鉄は、都市計画法の上では都市高速鉄道と称され、都市計画施設として位置づけられている。

また、地下鉄は都市化の結果生ずる需要に対して建設されるにしろ、ニュータウン線のように計画的都市形成の足として建設されるにしろ、都市に交通の利便を付与する施設として都市形成に大きく寄与している。

一方、地下鉄が交通事業であるかぎり、事業採算のとれる程度の需要は不可欠で、そのためには、沿線地域への業務機能、住宅、各種の都市施設など効果的な配置がなされることが必要であり、この点では、都市計画サイドの配慮も得なければならない。

いずれにしても、都市形成と都市の骨格としての地下鉄は、切り離しては考えられない関係にあり、相互に十分連携を保つ必要がある。

戸塚駅東口再開発事業と地下鉄戸塚駅の一体的推進は、非常に成功した事例として考えられる。

⑤環境問題への適切な対応

本来地下鉄は、他の交通機関に比べ低公害で

あるが、経験的には、地下鉄においても環境への配慮が必要であり、横浜市環境管理計画による適切な対応をすべきであろう。

地下鉄の整備に係わる公害の発生源は、電車走行中および建設工事中に起因するものに分けられる。

具体的には、電車走行中に対しては、防振マットの設置、バラスト道床およびロングレールなどの採用を、建設工事中に対しては、遮水性の高い土留工法による地盤沈下防止、低公害機械の使用などの対策を行っているとところである。

今後は、流動的な現代社会において、生活様式、社会要請等により環境基準も変動していき、都市公害はますます大きなテーマとなっていくものと思われる。よって住民との十分なコンセンサスを得るには、今後一層の努力が必要となってくる。

⑥用地取得の円滑化

地下鉄用地の取得を円滑に行うための基本は、土地所有者および関係住民とのコミュニケーションをよくすることにある。そのためには、住民説明会、打合せ、PR行動を密に行い、地域住民の協力と信頼関係を醸成するとともに、公共事業の必要性について理解を得ることが最も重要となる。

一方、用地取得の円滑化を進める政策としては、用地提供者への土地税制の緩和、また、先に述べた地下鉄用地の先行取得等が要請される。

このような措置を講じてもお用地取得が円滑に進まない場合には、用地取得の遅延が地下鉄整備に多大な影響を与えることから、土地収用制度の機動的運用を図ることも検討する必要がある。

⑦財政面の整備方法

①求められる経営努力

地下鉄の赤字は、本年度は一日当たり二、二〇〇万円となる見込みで、これはほぼマンション二戸分の価格に相当し、今後もこのような状況が続くことが予想される。

経営状況を好転させるため、収入面では、乗客を増やすための工夫を重ねていくことが必要である。

そのためには、高速性・利便性・快適性などの利用者のニーズに対し、それを充足する努力が不可欠である。

地下鉄の表定速度は、現在三一・五km/hであるが、走行スピードのアップや乗降客数に見合った停車時分の採用など高速輸送を図るべき余地はあると考えられる。

利便性の向上として、バスとの乗り継ぎを一

層便利にするため、既に岸根公園駅に設置して好評であるバスレールシステムのよう、出発地から目的地までの移動の連続性を確保するよう交通機関相互の連携を強化し、全体として効率性の高いサービスを供給すべきである。

快適性としては、エスカレーターの設置や車両の冷房化など一層の乗客サービスの向上を図る必要がある。

さらに、沿線地域への都市施設や大学等の誘致、イベントの開催、駅施設や高架下の有効利用等を通じて、昼間や休日における利用客の増大や逆方向の需要喚起の努力が大切であり、地下鉄を身近なものとする必要がある。

支出面では、支払利息等の資本費に比べればやや割合は小さいが、人件費や経費における節減が肝要である。

自動駅務機器の採用、変電所の無人化、保守業務の外注化など極力業務の機械化・省力化を図り、ランニングコストの軽減に努めてきた結果、現在では営業1km当たりの職員数は、他都市の四三〜七〇人と比べて、三八人という少ない人員となっているが、今後事業の拡大を図るには一層の効率的運用への努力が必要であると考える。

④ 運賃のあり方

地下鉄の建設費は膨大であり、そのため経費

中に占める資本費の割合が著しく高く、これをすべて運賃によって回収する場合は、運賃は利用者の負担に耐えられないほどの高額となる。

このため、地下鉄の場合は、バスと異なって原価主義で運賃改定することができず、政策的な運賃とならざるを得ない現状である。

現行の運賃は、3kmまで一四〇円、以降4km増すごとに三〇円加算という体系となっており、現在の一人平均輸送コストは約三五〇円となるが、現実には半分の一七〇円となっている。

このため、公共料金といえども一定のローテーションで適時適切に改定していかなければ、ますます経営状況を圧迫し、サラ金地獄と化する恐れが大である。

現在、通勤・通学定期は、各々平均三七％、五七％と高率の割引がなされているが、地下鉄投資の多くが増大する通勤・通学需要に対応するためのものであることから、割引率については再考する時期に来ているものと考えられる。

また、地下鉄の新線が出来たことよって生じた時間の短縮効果を、開業の一定期間に限って、通常の運賃よりも高く設定するような特別運賃制度も検討してもいいのではないかと考える。

⑤ 補助制度への要望

建設費補助金の交付時期が変更されたが、地

下鉄建設を促進するため、現在の建設費から間接費を除いた額を補助対象としているものから建設費を補助対象として、実質七〇％に引き上げるよう国に対し要望しているところである。

⑥ 企業債発行の優遇措置

現在、地下鉄建設財源の九割を占める企業債の元利償還金が経営収支に大きな影響を及ぼしていることから、地下鉄事業の経営基盤の整備および安定化のため、企業債について政府資金および公庫資金の枠を拡大するとともに、貸付利率の引下げ、償還年限や据置期間の延長など発行条件の改善を国に対し要望している。

⑦ 新たな財源の確保

ニュータウン線については、ニュータウンの開発に伴う鉄道の整備が必要とされることに鑑み、開発者の負担が制度化されているが、郊外部延伸線等についても、地域開発等と鉄道整備の因果関係が明瞭な場合には、同制度の趣旨に準じて応分の負担を求める開発利益の還元を制度化することを求めていくべきである。

例えば、固定資産税のうち、地下鉄新線に起因すると認められる地価上昇相当額、あるいはその何割かを地下鉄建設に充当するというような方策が考えられる。

そのほか、法人市民税の超過課税相当分の一部や都市計画税の一部を地下鉄整備を促進する

ための財源にあてるといふような新たな財源を調達する方策が求められる。

七——まとめ

本市の地下鉄は、市民の足として期待されており、その重要性は疑いのないところである。しかし、その割に建設のスピードが鈍く、今後も短期的には国の財政状況の厳しさと相まってこの傾向が続くものと考えられる。

貿易不均衡は正へ向けての日本の経済構造の転換による内需拡大、現在進行中の行財政改革等の施策が実効を上げることによって、社会資本整備への基礎が確立されることが、長期的に

表一五 首都圏における昭和42年
～57年鉄道整備投資調
(単位：億円)

事業者	投資額	構成比
地下鉄	15,408	55.4%
営団	7,285	26.2%
東京都	5,963	21.4%
横浜市	2,160	7.8%
国鉄	9,781	35.2%
私鉄	2,623	9.8%
計	27,812	100%

(資料)SUBWAY 1986. 9

は期待される。

地下鉄新線の建設には巨額な投資を必要とし、他方、当面の利用客が少なく、収支が好転するの二〇～三〇年の時間を必要とし、長期間にわたり赤字を抱えるので、私企業においては、積極的な投資意欲が生じないのが現状である。ちなみに昭和四十二年から五十七年まで首都圏の鉄道整備のための投資の五五%が地下鉄によるもので私鉄の投資はわずか一〇%であるという事実はその辺の事情をかたっているものであろう(表一五)。すなわち、公営地下鉄は地方行政上の要請から投資が行われ、今後もよほどのことがないかぎりこの傾向は続くものと考えられる。

一方、本市における人口増加の爆発的伸びはやや収まったものの着実に増加している。また、今後の日本の社会構造の転換の過程でも首都圏への人口集中傾向はいぜんとして変わらず本市もその影響外にはあり得ない。

人口一人当たりのトリップ数も、徐々に増大しており、この相乗による交通需要は着実に大きくなっており、昭和五十三年に比べ昭和七十

五年の市内の大量輸送機関の需要は五割増になると推計されている。また高度情報化社会の到来はテレビ会議など交通の代替システムを發展させるが、逆に情報が交通需要を誘発させる現象も生じ、全体的には交通需要を増大させるものと考えられる。

このように本市の交通需要は確実に高まりつつあり、大量交通機関としての地下鉄の役割は益々増大していくものと考えられる。

地下鉄整備の促進には、経営の健全化が不可欠であるが、このためには資本費負担の軽減、なかでも事業者として取組みができる建設費の低減が最大のポイントであり、この点での努力が最も肝要である。

安い地下鉄の建設への努力は、21世紀プランにかかげる横浜の鉄道網の整備を実現する最大の力になるものと考えている。

△公田Ⅱ交通局高速鉄道建設部計画課計画第一係長／相原Ⅱ同課管理係長／関Ⅱ同課管理係／花井Ⅱ同課計画第一係Ⅴ