

# 「利用者増加」なのに「経営赤字」のなぜ？

長久手市の東西を横断し、年間約700万人が利用する「リニモ」。長久手市民も250万人が利用しています。開業の準備段階から地域が一丸となってさまざまな支援を行い、愛知県や長久手市を含む沿線市は、現在も経営支援しており、今後も地域の公共交通を支えていくことは必要と考えています。

これまで平成22、23年にリニモの特集を掲載しましたが、改めてリニモが将来にわたってまちづくりに果たす役割を連載でお伝えします。

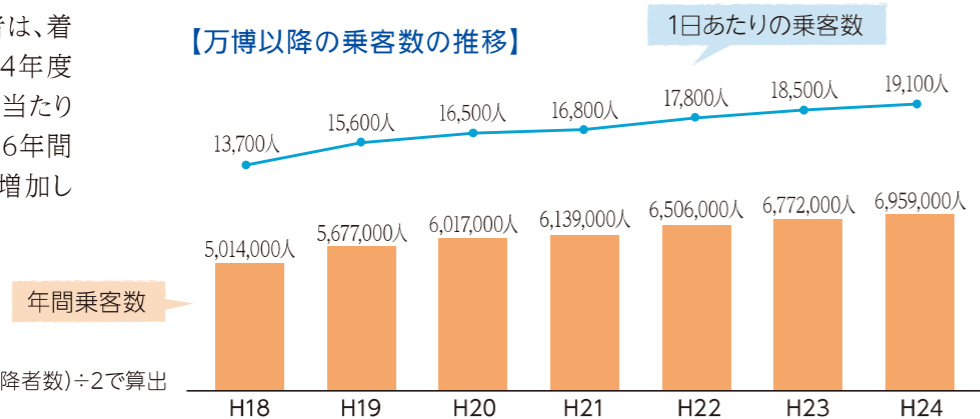
第1回は、リニモの利用状況や、現在実施している支援の状況について特集します。

※リニモの正式な路線名は東部丘陵線ですが、この連載では愛称として一般的に使用されている「リニモ」で統一します。

## 16年間で乗客200万人増加！

万博後のリニモ利用者は、着実に増加を続け、平成24年度は年間約700万人、1日当たり19,100人が利用し、この6年間で利用者は約200万人増加しています。

【万博以降の乗客数の推移】



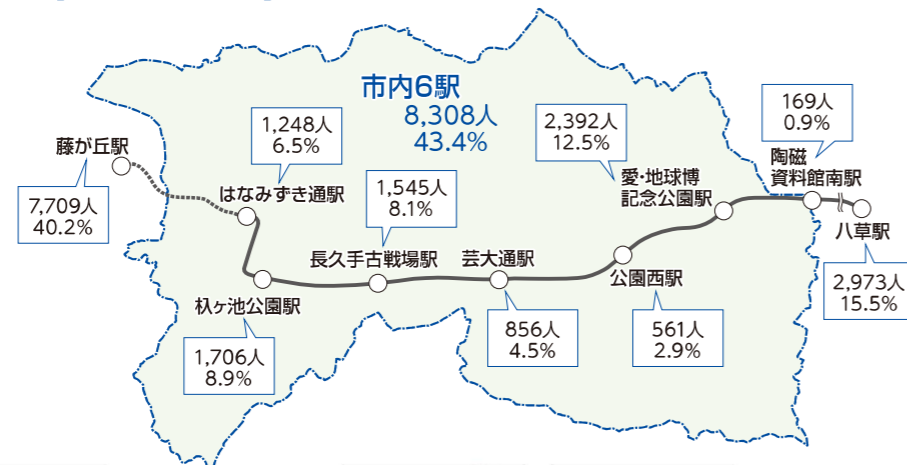
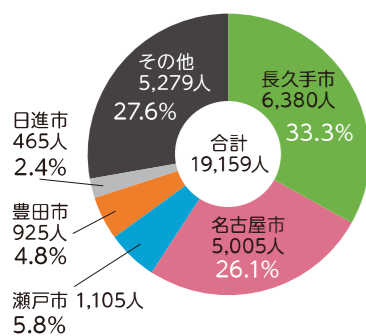
※乗客数は、(乗客数+降客数)÷2で算出

## 利用者の3割は長久手市民！ 4割は長久手市が目的地！

利用者の内訳を見ると、住所別では長久手市33.3%、名古屋市26.1%となっており、長久手市民が全利用者の3分の1、毎日約6,500人が利用しています。また駅別に見ると、藤が丘駅が40.2%、八草駅15.5%となっており、市内は6駅を合わせると43.4%となり、毎日8,000人以上が市内で利用しています。

【住所別利用者(平日)】

【利用先別(平日)】



# リニものがたり

リニモの誕生、今、そしてこれから

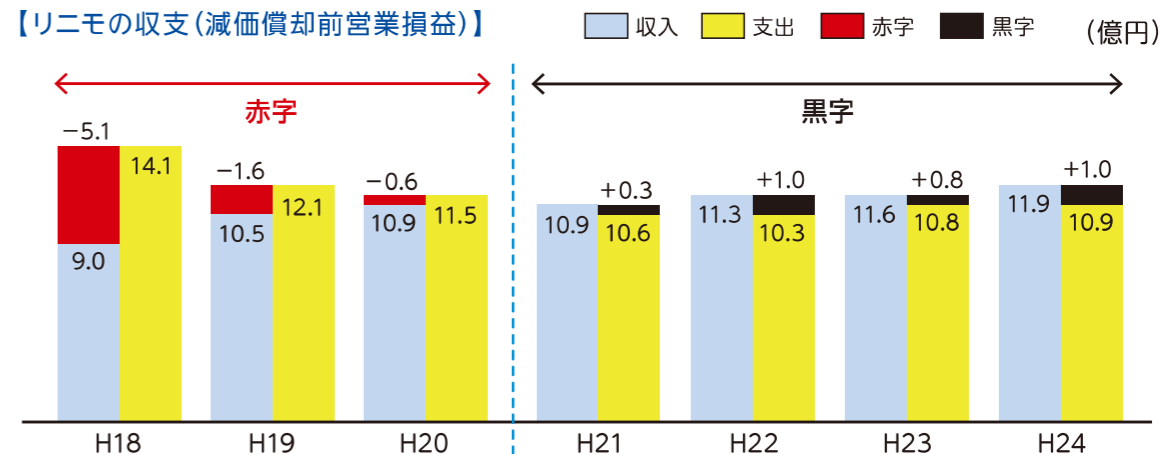
◎ 経営管理課  
☎56-0600

## 家計はなんとかやりくり

リニモの経営状況を家計にたとえると、万博直後の平成18年度は約5億円の赤字でしたが、年々改善されて21年度には0.2億円貯金できるようになり、24年度まで4年連続で貯金できる状況が続いています。

平成18年度と24年度の家計を比較すると、収入は約3億円の増収となり、支出は約3億円減少し、合計で6億円が改善されました。収入は乗客の増加で運賃収入が増えたためであり、支出は、職員を減らして人件費を抑制したり、駅の清掃や車両の修繕業務などの外注業務を職員が実践するなど、経営改善の努力によって実現したものです。

【リニモの収支(減価償却前営業損益)】



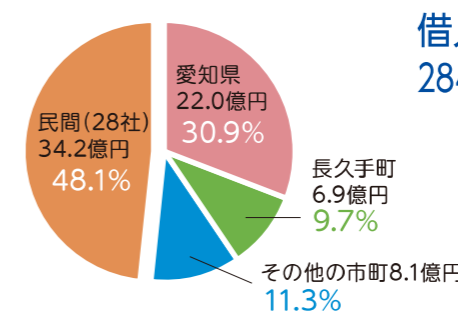
## 足かせとなる「長期ローン」

では、なぜ経営が苦しいと言われているか?そもそもリニモは、開業時に車両の購入や駅舎の整備、改札機システムなど356億円が必要でした。そのうち2割の71.2億円は自治体の支援(出資)を受けましたが、残りの8割は長期ローン(借入金)を組んで調達しました。その額約284.8億円です。

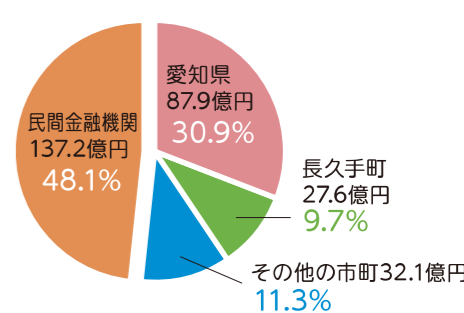
リニモは、なんとか家計をやりくりできる状態にありますが、現在、毎年約9億円もの長期ローンを返済しなければならず、毎年1億円の貯金しかできないリニモに借金を返済する余裕はありません。

【愛知高速交通(株)のインフラ整備のための資金内訳(総額356億円)】 ※設立当時の自治体名で表記

出資  
71.2億円



借入金  
284.8億円



## 第一次経営支援(平成20~25年度)

このため、リニモにとって足かせとなる長期ローンを家計(経営)から切り離し、将来も家庭が円満に続くよう、愛知県や長久手市を含む沿線自治体は、出資の割合に応じて支援することとなりました。その支援方法は、当面5年間、長期ローンが返済できるよう、自治体に返済する長期ローンを株式に換え(貸付金の株式化=DESと言います。)、民間金融機関に返済する長期ローンは現金出資してその返済に充てることとしました。5年間の支援額約115億円のうち、長久手市は約12.5億円のDESと約9億円の現金出資を行っています。

おわりに

今回は長きにわたる鉄道空白時代の長久手についてお伝えし、リニモ開業以前の公共交通を振り返ります。また、今後の経営支援の内容は関係者間で協議を開始したところです。その内容については、随時お知らせします。

# 鉄道空白地帯の長久手

平成17年(2005)3月にリニモが開業するまで、長きにわたり鉄道空白地帯だった長久手。2005年日本国際博覧会(以下、「万博」と記載。)の開催決定をきっかけに、来場者の輸送手段としてリニモが整備されましたが、そこに至るまでには様々な紆余曲折がありました。第2回は、リニモがなかった時代の長久手の交通事情や、あまり知られていない鉄道計画を振り返ります。

## 明治時代「公共交通の原点は“馬車”」

インタビュー  
小林 元さん

— 長久手にとって、公共交通の原点はどんな乗り物ですか？

原点と言えるかわかりませんが、明治時代末期から大正にかけて、長湫の山田直右衛門という人が、岩作から現在の名古屋市名東区猪子石、東区出来町を經由して当時の広小路線の終点の西浦(現在の千種駅付近)まで、1日1往復の馬車を走らせていました。しかし、大正元年(1912)名古屋電気鉄道(市電)の覚王山線が全線開通(覚王山-西浦)すると、特に長湫地区の人々は、覚王山まで歩いて電車に乗る人が増えたようです。

## 大正時代「まぼろしの鉄道！」



— その昔、長久手に鉄道計画があったと聞いたのですが本当ですか？  
本当です。大正15年(1926)に愛知中央鉄道(株)が設立され、瀬戸市の品野から長久手を通って名古屋港まで鉄道を敷設しようとするもので、名東区の高針から覚王山までの支線も計画されました。(※下図参照)

— 約90年前にそんな壮大な計画があったのですか？  
当時は陶磁器産業が盛んで、特に瀬戸はこの地方の中心地として大変賑わっていましたので、陶磁器の輸出とその沿線の人々の生活の足として、こうした計画が立てられたのだと思います。

— 当時の長久手村にはなにか支援が要請されたのですか？  
愛知中央鉄道(株)は資金調達のために額面50円の株を6万株発行し、長久手村には2,500株が割り当てられました。その内訳は、岩作に1,200株、長湫に800株、前熊と大草にそれぞれ200株、沿線から少し離れた北熊には100株で、皆割り当てに応じたものと思われる。

— でも、その鉄道が走っていたと聞いたことがありませんが…

昭和3年(1928年)の夏までに認可申請も済み、測量設計も進んで名東区高針の極楽や勢子坊では工事も始まりました。ところが、10月には会社が解散してしまったのです。

— なぜ解散したのですか？

おそらく、工事を始めてみたものの、将来の見通しがつかなくなったからでしょう。長久手のある人は、2株を3円で売ったそうです。今もその名残として、当時敷設した土堤の一部が猪高緑地に残っているようです。

— まぼろしの鉄道だったんですね？

もしこの鉄道が完成していたらどうなっていたのでしょうか？ただし、当時から交通需要は東西方向に強く、南北方向の需要はあまりなかったようなので、ひょっとしたら廃線になっていたかもしれません。

— そういう意味では、リニモは東西方向ですが？

リニモは万博で前倒しになったとはいえ、JR中央線、名鉄瀬戸線、名鉄豊田線とともに、東西方向で名古屋市との往來を支える貴重な公共交通路線であり、国の整備計画にも位置付けられていたので、今の交通事情に合っているのではないのでしょうか。



リニモの誕生、今、そしてこれから

経営管理課  
☎56-0600

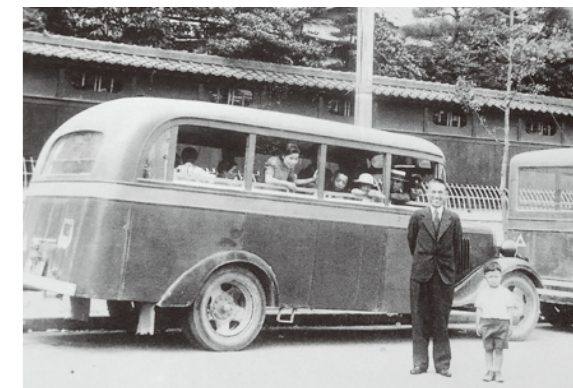
## 大正時代後期～昭和時代「バスがやってきた」

名古屋電気鉄道(市電)の覚王山線が全通(覚王山-笹島)すると、乗合バスが急増しました。『目で見る千種・名東の100年』には、「大正12年(1923)田代バスが覚王山から長久手、日進方面へ路線を開設、山口町(名古屋市東区)から長久手までは白バスが走った。」と記述があります。

また『長久手町史』には、「昭和14年(1939)の瀬戸電気鉄道(後に名鉄に吸収合併)の時刻表には、瀬戸市と名古屋市山口町を結ぶ路線(白バス)の運行時刻がすでに記されており、そのなかに“岩作止り”“岩崎行ハ岩作ニテスグ連絡”などの記述が見られるので、当時すでに瀬戸・日進・名古屋方面を結ぶバスが運行されていた」とあります。これらの路線が原型となり、後の名鉄バスに引き継がれることとなります。

### 名鉄バスの変遷(昭和年代の主な市内路線など)

昭和23年(1948)	山口町線(名古屋山口町-岩作)運行再開 ※第2次世界大戦時に燃料不足により運行休止
24年(1949)	山口町線と東山線が名古屋駅まで延伸
37年(1962)	鳴海線(大高-豊明-岩作-瀬戸)
45年(1970)	東山線支線(愛知青少年公園-名古屋バスセンター)
52年(1977)	瀬戸線(名古屋駅-三郷-瀬戸)と本地ヶ原線(名古屋駅-四軒家-岩作)が藤ヶ丘駅に乗り入れ
54年(1979)	長久手町内に名鉄バス名古屋営業所が移転開業



昭和10年(1935)頃の覚王山～岩作方面バス

## 昭和から平成へ 「リニモは地下鉄延伸計画からスタート」

高度経済成長期になると、3大都市圏では人口集中化により交通インフラを整備することが大きな課題となり、国では将来的な交通網に向けた方針を定めて整備していくこととしました。

### ① 昭和36年(1961)「地下鉄延伸計画」

昭和36年(1961)の国の整備方針を見ると、地下鉄の新設路線として「長久手-星ヶ丘-栄町-名古屋駅-八田」が計画され、昭和50年(1975)～55年(1980)までに整備されることが適当とされました。

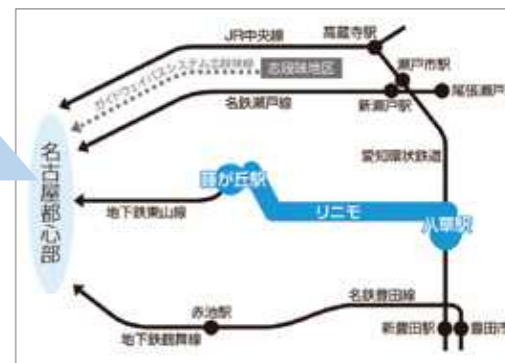


### ② 昭和47年(1972)

同じく地下鉄延伸計画ですが、藤ヶ丘(当時の駅名。現在は藤ヶ丘駅)-中村公園はすでに開業しており、長久手方面への延伸は「住宅地等の造成の進展による通勤通学者の増大に対処するため延長する。」とあり、昭和60年(1985)を目標としています。

### ③ 平成4年(1992)「中量軌道系の交通システム」

これまでの地下鉄延伸計画から一転して、中量軌道系の交通システムとして現在の路線である「藤ヶ丘-八草(東部丘陵線)」が計画され、平成20年(2008)までに整備すべき路線として、最も優先度が高いAランクに位置づけられました。



その後、万博開催決定によりその輸送手段として位置付けられたことから、リニモは3年前倒しで整備されたことはみなさんご承知のとおりです。ですが、このようにリニモは万博のためだけに一朝一夕で整備されたのではなく、長い歴史や幾多の計画を経てようやく実現した公共交通なのです。

# リニモ始動!

10月号では「鉄道空白地帯」と題し、リニモがなかった時代の長久手の交通事情や、リニモが整備されるきっかけとなった国の公共交通整備方針について振り返りました。今回は、いよいよリニモの誕生です!

## 「リニモはこうして誕生した!」 インタビュー 田中 民雄さん



**田中 民雄** (たなか たみお) さん  
元愛知県職員。平成13~14年度、交通対策課長。リニモの事業化に尽力するなど、通算10年以上県の交通政策を担う。

型路線整備は計画されていました。県では、昭和62年(1987)ごろから東部丘陵地域の交通システムに関する調査を開始していました。これは、当時の県道力石名古屋線(通称グリーンロード)の交通量が飽和状態だったため、これを緩和することや、この地域の鉄道系空白を解消して、通勤通学や生活の足を確保するためでした。そうした理由から平成元年(1989)に策定した県の長期計画(愛知県21世紀計画)と平成4年(1992)の運輸政策審議会答申で、それぞれ東部丘陵線の整備が位置付けられました。

一 国や県の計画に位置付けられてから、どのような経過をたどったのですか?

万博は当初、瀬戸市をメイン会場として計画していましたので、藤ヶ丘-愛知青少年公園-八草を経て瀬戸の万博予定地に至るルートも想定していました。平成12年(2000)に東部丘陵線の経営主体として、第三セクターの「愛知高速交通株式会社」が誕生し、万博会場が変更されると、会場前に駅を計画していた東部丘陵線がにわかに脚光を浴びるようになりました。そして、翌平成13年(2001)には、博覧会協会が愛知環状鉄道とともに東部丘陵線を万博会場へのメインのアクセス手段に位置付けたことから、事業の前倒しが決定的になりました。



名古屋圏高速鉄道網図(新規路線) 平成4年(1992)運輸政策審議会答申より  
黒字の路線は当時の既設路線、色のついた路線は整備を進めていくべきとの答申がなされた路線を表します(整備の優先度等で色が異なります)。東部丘陵線は平成20年までに整備することが適当である路線として位置づけられました。

リニモの誕生、今、そしてこれから

# リニものがたり

経営管理課 ☎56-0600

## 日本初の常設型磁気浮上式システム路線

一 リニモはリニア中央新幹線と同じ磁気浮上式の路線と聞きましたが?

磁気浮上式システムとは、磁力による反発力または吸引力を利用して、車体を軌道から浮かせた状態で走行する鉄道のことを言います。磁気浮上式鉄道のおもなシステムとして、現在リニア中央新幹線が事業化に向けて準備を進めている超電導リニア、ドイツで開発され中国上海で営業運転しているトランスラピッド、そしてリニモで採用しているHSSTがあります。

一 なぜ日本ではHSSTが注目されたのですか?

HSST(High Speed Surface Transport)は、中高速の空港アクセス輸送システムを目指して日本で開発が進められました。他のシステムに比べて低公害性、低コストという利点もあります。当時の運輸省(現国土交通省)もHSSTを含めた新技術の導入方針を打ち出し、このうち、HSSTは博覧会などの機会を利用して開発が進みました。昭和60年(1985)にはつくば科学万博の展示走行で人気を博し、平成元年(1989)には横浜博覧会の会場内において、期間限定で時速は42kmと低速ながらも、日本で初めて営業運転しました。

一 この地域でHSSTはどのように推進されたのですか?

きっかけは、昭和61年(1986)のカナダのバンクーバー国際交通博覧会で、当時の愛知県知事(鈴木礼治氏)がHSST車両に試乗して感銘を受けたことでした。これをきっかけに、未来の乗り物はぜひ愛知で実現することを目標に、県が主体となってこの地域での実用化を目指すことになりました。その後、4年間の調査を行い、「常設の公共交通路線としても十分に実用できる」と評価しました。また、県内での走行は、昭和62年(1987)の葵博を機に、平成2年(1990)まで岡崎公園で展示走行され、翌3年(1991)には名古屋市に大江実験線が完成し、試験走行が繰り返されました。

一 東部丘陵線の機種はどのように選定されたのですか?

学識者及び行政(県及び沿線市町)で構成する「東部丘陵線導入機種選定委員会」で検討を重ね、「新交通システム」、「跨座式(こごしき)モノレール」、「磁気浮上式システム」の中から平成11年(1999)7月に「磁気浮上式システム」を導入機種に選定しました。



新交通システム「ゆりかもめ」  
ゴムタイヤ車両が軌道上を走行する。  
(桃花台線、ゆりかもめ)



跨座式モノレール「北九州モノレール」  
一本の桁を軌道として走行する。  
(東京モノレール、北九州モノレール)



磁気浮上式システム「横浜博覧会場」  
電磁石で浮上し、リニアモーターで走行(リニモ)

一 HSSTがリニモの車両機種として選定された理由は?

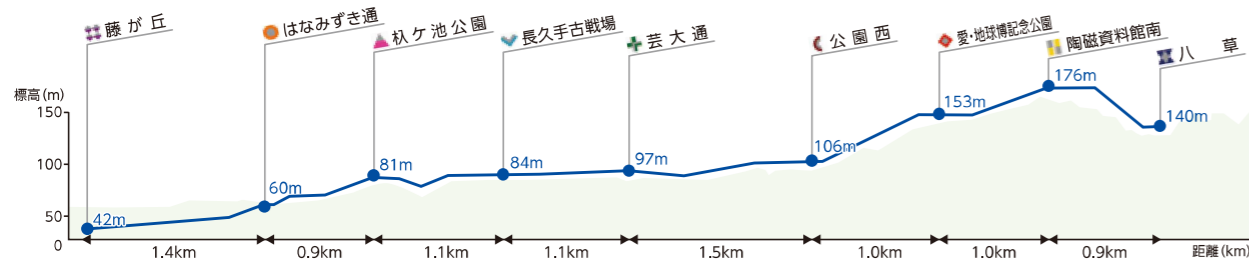
おもに次の4点が挙げられます。

① 地形や環境への適合性	おもに長久手市街地を通過するため、急カーブに適応し、騒音や振動が小さいこと。沿線東部には急こう配区間があり、こうした地形に最も適応できる能力を備えた機種であること。
② 経済性	この地域における費用対効果や、建設コスト・運営に必要な費用に対する便益において、他の機種と比較して優位であること。
③ 地域整備のコンセプト	東部丘陵地域が「あいち学術研究開発ゾーン」といった、多くの大学や文化・研究施設が立地する未来志向型の拠点となる将来方向を目指しており、世界に先駆けての実用化となるため、先進性に優れていること。
④ 試乗の結果	浮上していることから、加速性能が良く、乗り心地が優れていること。

— 確かに、特に東部は他の路線では考えられないほど急こう配ですね!

藤が丘駅の標高は海拔42mですが、最も高い陶磁資料館南駅は176mあり、わずか8.9kmの営業区間で130m以上の標高差があります。また、公園西駅-愛・地球博記念公園駅では約1kmの区間で47mの標高差があります。登山鉄道以外で、これだけ短距離で急こう配の公共交通は、おそらくリニモ以外にあまりないのではないのでしょうか。また、はなみずき通駅-秋ヶ池公園駅間の直角カーブに対応できるのもリニモならではのようです。

【標高差を見てみると…】



【地域一丸で開業準備】

— その後開業までの流れは?

まずここで申し上げたいのは、地元全体の熱意や協力があつたからこそ、開業することができたということです。県や長久手町(当時)を始めとした沿線の自治体、商工経済団体、大学などを会員とする東部丘陵線推進協議会がリニモの推進母体となり、事業化に向けて、会員の皆様が繰り返し国への陳情を行いました。また、用地交渉では地元の方々から絶大な協力をいただいたりと、地域が一丸となって努力を重ねたからこそ、開業することができたのだと思います。

— 愛称の「Linimo(リニモ)」はどのように決まったのですか?

平成14年(2002)6月から7月にかけて一般公募したところ、10,000件以上の応募があり、その多さに大変驚きましたし、皆様の期待の大きさや熱意を感じました。沿線市町の代表や学識経験者などで選定委員会をつくり、①親しみがあること、②発音しやすいこと、③独自性があること、④覚えやすいこと、を基準に選びました。



リニモ藤が丘駅の工事



試験走行を行うリニモ

— 工事も急ピッチで進みました。

着工してから3年半というとても短い期間でしたので、とにかく用地の交渉や工事の発注などではこれまでにない方法を駆使して、工期の短縮をしなければなりません。県道上をルートとしたことも工期の短縮に大いに寄与しましたが、車線の変更や夜間の通行止め、工事関連の騒音など、沿線住民の皆様には多大なご迷惑をおかけしました。

— 開業を迎えた時はホッとされたのでは?

開業時は担当課長を離れていましたが、関係者皆様のこれまでの努力を思うと、開業式を迎えた時は万感胸に迫る思いでした。利用者が増加して地域の足として定着しているのを見ると、自分の子どもが成長する姿を見るような楽しみがあります。また、沿線で土地区画整理事業による新たなまちづくりが行われ、リニモを利用したイベントも数多く開催されている状況を見ると、リニモがハード・ソフトの両面でまちづくりにも多大な貢献をしているのだと、大変な喜びを感じます。

— 貴重なお話を色々とお聞かせいただきありがとうございました。



リニモ開業式典

【リニモ関連の年表】

年月(西暦)	主な出来事
平成元(1989)	3月 「愛知県21世紀計画」に東部丘陵線が位置付け
	8月 中部エイチ・エス・エス・ティ開発株式会社設立(常電導磁気浮上システムHSST(High Speed Surface Transport)の鉄道技術の実現に向けて、名鉄・愛知県・HSST社などが出資した技術開発会社)
平成4(1992)	1月 「運輸政策審議会答申」に東部丘陵線が「中量軌道系の交通システムとして、平成20年(2008)までに整備することが適当である路線」と位置付け
平成9(1997)	6月 第121回BIE総会において、2005年の万博の開催権を日本が取得
平成10(1998)	4月 東部丘陵線推進協議会設立
平成11(1999)	4月 藤ヶ丘-八草間8.9kmが新規着工準備箇所として国の予算に採択
	4~5月 万博会場候補地の瀬戸市南東部(海上の森)で絶滅危惧種オオタカの営巣が発見される
平成12(2000)	2月 愛知高速交通株式会社設立
	9月 万博の主会場が長久手に変更
平成13(2001)	10月 都市計画決定告示、軌道法(※)に基づく特許を取得
	12月 財団法人2005年日本国際博覧会協会の万博基本計画において東部丘陵線を万博会場への鉄道系の輸送手段に位置付け
平成14(2002)	3月 都市計画事業認可、工事施行認可
	4月 本格工事に着手
	11月 東部丘陵線の愛称が「Linimo(リニモ)」に決定
平成15(2003)	6月 中部エイチ・エス・エス・ティ開発大江実験センターで試乗会を実施
平成17(2005)	3月 リニモ開業

※軌道法とは、道路に敷設される鉄道に適用される法律で、路面電車などが該当する。リニモは県道上を走行しているため、この法律が適用される。

**リニモの駅の賑わいづくり企画**  
**リニパブ**

～県芸大「芸術祭」と新酒・ベルギービールなどを楽しみませんか～

📍 愛知高速交通(株) ☎61-4781 会場図

リニモの駅の賑わいづくりのため、芸大通駅でミニミニ居酒屋「リニパブ」を出店します。当日は、「芸術祭」のアンテナショップの出店、新酒やベルギービールの販売などが行われます。

**🕒 11月3日(日) 11:00～14:00** 📍 リニモ芸大通駅 2番出口

**出店予定者**

- 県芸大「芸術祭」アンテナショップ …… 学生たちが屋台で料理などを販売します。管打楽器による生演奏もあります。
- 関谷醸造(株) …… 「蓬萊泉」・「空」でおなじみ。当日は新酒を楽しめます。
- 小西酒造(株) …… 姉妹都市ベルギー・ワテルロー市にちなんでベルギービールを楽しめます。
- 愛知高速交通(株) …… ネット限定商品などリニモオリジナルグッズを販売します。

未成年者および運転者への酒類販売はできませんのでご了承ください。

おいしい  
たご焼きや  
ソフトドリンク  
もあるよ!

# 公共交通は誰が支える？

先月号までは、リニモが誕生するまでの歴史を振り返りました。今回は、公共交通を維持するためには誰が支えるべきかについて、名古屋市市の公共交通の状況をお伝えしながら考えます。

## 名古屋市はどうか支えているか

名古屋市内は数多くの鉄道が走行していますが、このうち公営の事業者が運営する市営地下鉄、あおなみ線、ガイドウェイバス、リニモの状況を見てみましょう。



**名古屋市営地下鉄**  
開業: 昭和32年(1957)  
運営: 名古屋市交通局  
6路線 93.3km、87駅



**ゆとりーとライン**  
正式路線名: ガイドウェイバス志段味線  
開業: 平成13年(2001)  
運営: 名古屋ガイドウェイバス(株)  
6.5km、9駅



**あおなみ線**  
正式路線名: 西名古屋港線  
開業: 平成16年(2004)  
運営: 名古屋臨海高速鉄道(株)  
15.2km、11駅

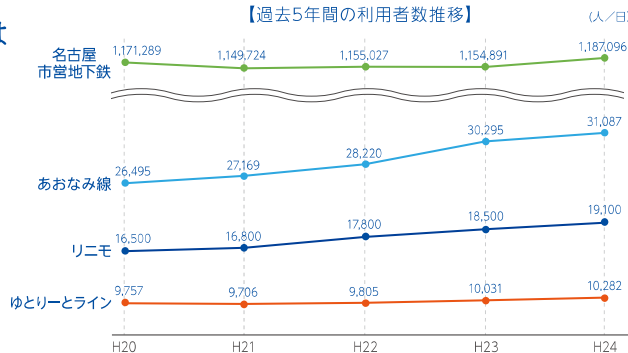


**リニモ**  
正式路線名: 東部丘陵線  
開業: 平成17年(2005)  
運営: 愛知高速交通(株)  
8.9km、9駅



## 1. いずれも利用者は増加傾向！

過去5年間の1日当たりの利用者数の推移を見ると、おおむね各路線ともに増加傾向にあります。



# リニものがたり

経営管理課 ☎56-0600

リニモの誕生、今、そしてこれから

## 2. 地下鉄にスポットライト

1日当たり約119万人が利用する地下鉄に焦点を当てます。市交通局の地下鉄事業の経営状況や名古屋市との関わりはどうなっているのでしょうか。



地下鉄藤が丘駅の様子

### 【経常収支では黒字】

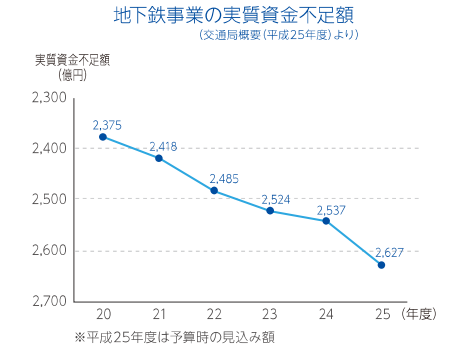
経常収入は、運賃収入などの運輸収益をはじめとする811億円であり、経常支出は人件費など762億円で、49億円の黒字でした。名古屋市は、補助金47億円のほか、市の政策として敬老福祉パス等負担金80億円を負担しています。

平成24年度決算(名古屋市交通局HPより)

		運輸収益				黒字 49	
		(単位: 億円)					
経常収入	811	700				一般: 47	敬老福祉パス等負担金: 64
経常支出	762	人件費: 240	経費: 161	支払利息等: 148	減価償却費: 213		

### 【2,500億円の資金不足】

しかしながら、過去から地下鉄建設に要した多額の費用は借金(建設改良債)で賄っており、その返済負担が大きいことなどから、実質的な資金不足額は2,500億円以上となっており、大変厳しい経営状況となっています。

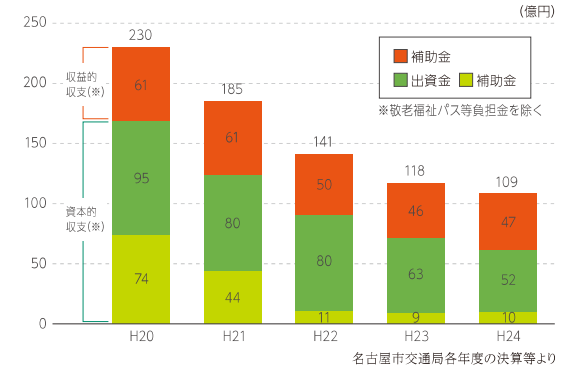


### 【毎年100~200億円規模で地下鉄事業を下支え】

名古屋市は市交通局に対して、国の補助制度を活用し毎年補助金や出資金で事業運営を支えています。その中身は設備の整備や拡充のための出資金や補助金で、毎年度100~200億円規模です。

また、市交通局は資本的収入においては国からの補助も受けています。

### 名古屋市の支援状況



※地方公営企業(地方公共団体が経営する公営的な事業で、水道、交通事業、ガス、病院、港湾などの分野がある。)の会計制度は、営業に関わる活動の収支(収益的収支)と、施設の整備や借金の返済など将来の営業活動に備えて行う設備投資に関する収支(資本的収支)を区分することになっています。

### 3. その他の公共交通も支援

#### あおなみ線



- 第3セクターによる整備に対して、国の補助や名古屋市、県などが補助、出資、貸付
- 開業後も、会社運営やICカードシステム整備などに無利子貸付や補助を実施
- 平成22年度には抜本的な経営改善に向けて、金融機関の借入金の肩代わりや現金出資、貸付金の株式化(DES)など、総額約406億円を支援

#### ガイドウェイバス



- 橋脚などのインフラ部を名古屋市が整備
- 駅舎や車両などインフラ外部を整備する会社に全体の約63%に当たる19億円を出資
- 開業後も、ICカードシステム整備に3.3億円を貸付、補助
- 車両更新費を名古屋市が負担(国の交付金制度を活用)

#### リニモ



- 橋脚やトンネルなどのインフラ部は愛知県と名古屋市が整備
- 駅舎や車両購入などインフラ外部にも約6.5億円を出資
- 第1次支援においても11.9億円の貸付金の株式化(DES)と8.5億円の現金出資を実施

### 4. 名古屋市のスタンス

#### 「なぜ公共交通を整備し支えるのか？」 インタビュー



地下鉄を始め、公共交通事業を支える名古屋市。なぜ支えるのか、公共交通とはどんな意味を持つのかについて、名古屋市役所交通施設管理課のみなさんに聞きました。

#### ー 地下鉄やその他の公共交通は名古屋市にとってどんな存在なのでしょう？

地下鉄は毎日100万人以上が利用する基幹路線です。またガイドウェイバスやあおなみ線は、多額の整備を必要とする地下鉄の代替路線として整備しましたが、いずれも市内の中心部と郊外を結ぶ貴重な公共交通です。

#### ー それぞれの公共交通がしっかりと役割を持っているということでしょうか？

あおなみ線は名古屋市西南部の鉄道空白地帯を解消し、ガイドウェイバスは守山区志段味地区の開発計画を支える基幹公共交通として、国の整備計画や市の交通戦略に基づいて長時間かけて整備したものです。リニモは、地下鉄で最も利用者が多い東山線と愛知環状鉄道を結ぶ公共交通として、県の計画や国の整備方針に基づいて整備されたものです。

#### ー まちづくりの観点での位置づけは？

忘れてならないのは、公共交通は道路などとともにまちづくりにとって重要な要素であり、志段味地区、金城ふ頭、徳重地区などの開発にも公共交通の整備が大きな役割を果たしています。人が定住し、まちに賑わいをもたらすためには公共交通の充実が欠かせないと言えます。

#### ー 最後にこれだけは言っておきたい点は？

市の方針として整備したこれらの公共交通は、道路と同じく市民の移動を支える重要な手段であり、行政として維持していく必要があると考えています。それはリニモに対しても同じ思いです。

#### ー 熱い思いをどうもありがとうございました。

### 「公共交通に対する日本と欧米諸国のスタンス」

日本における公共交通のスタンスは、「公共交通の整備・運営に要する費用は、公共交通を使用する人の負担によってまかなわれるべきである。」という考えである。しかし欧米では、「公共交通は道路や上下水道と同じく、都市になくはならないインフラストラクチャー(基盤整備)なので、たとえ採算がとれなくても公的資金の導入により整備すべきである」との考え方が主流である。

愛知県包括外部監査人が、平成22年度にリニモ事業を中心とする県の出資法人に関する監査を実施した際の結果報告書の一部を要約して抜粋