

札幌市営地下鉄債務の 世代間・地域間負担方式に関する研究

学位論文内容の要旨

本研究は現在厳しい財政状況に直面している鉄道整備の中で、札幌市営地下鉄を取り上げ、債務の世代間及び地域間負担方式を提案したものであり、その概要は以下の通りである。

第1章では、本論文の背景・目的および内容・構成についてまとめた。

第2章では、海外の鉄道整備制度と比べながら、日本での軌道系公共交通の整備制度を述べ、札幌市を例として地下鉄の財政面の課題を整理し、本研究の位置づけおよび基本的な考え方を明らかにした。すなわち、国または地方公共団体が鉄道整備の事業主体となっており、その財源として、一般会計の一部でまかなわれている。諸外国と比べると、日本で特徴的な点は、個別の整備に関しては、財源制度の不十分な点がある。特に、運営費への補助が基本的にはなされていないことも、他の先進国と比べて大きな違いといえる。その結果、初期投資が膨大である公営地下鉄事業は、日本全国範囲に大きな経営問題に面している。その中、札幌市営地下鉄を例として、(1)巨額な資本費負担と財源問題、(2) 高い金利負担、(3) 高水準の運賃などの経営の問題点をあげた。このような状況で、対策案として改革前の国鉄のように民営化の方向があり、特殊会社、第三セクターを通して株式会社制度を採用しながら、経営改善を図ってきた。しかし、平成13年度には累積欠損金の総額4000億円を超えている札幌市市営地下鉄事業は、買い手がないため、民営化の道に進めない。一方、独自採算制度の地下鉄事業は運賃収入から採算をとるのが本来の目標であり、地下鉄の利用を増やして黒字転換対策がある。地下鉄利用を増やせない場合は、別の対策を検討しなければならない。そこで、「受益者負担」の考え方で、将来の社会状況を見据えた上で、世代間調整と地域間調整の観点から長期的視野に立ったより公正的な札幌市営地下鉄の債務負担方式を提言することにした。

第3章では、第2回と第3回道央都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて、通勤、通学、業務及び私用目的を分けて、地下鉄トリップの特性を分析した。すなわち、地下鉄の利用促進のために、各目的交通の需要や地下鉄分担率を上げることができるかどうかについて検討した。その結果、少子高齢化社会を迎え、通勤や通学および業務目的交通から地下鉄への転換することが、これから無理であることと判断し、私用目的交通についても、難しいのであり、都心の魅力が失っているからである。本章では、今後抜本的な地下鉄利

用者の増強は望めないことから、これまでの債務をいかに返済するかについて考察を行った。

第4章では、たくさん都心へくるはずの私用交通と業務交通は、なぜか伸び悩んでいるかを調べるために、都心の魅力に着目した。そして、札幌市民が都心の魅力をどのように認識しているかを知るために、ECR法による意識調査を行い、札幌都心部の魅力度を構造化した。その結果、市民にとって、都心の魅力が最も重視されている項目は買い物・食事に関する商業施設の充実であることを明らかとした。都心にいく目的があつて行くことになるが、その目的がなければ、行かないに違いない。都心の魅力を上げることで、地下鉄の利用にも効果があると考えられる。

第5章では、札幌 JR タワー南口開発の概要を紹介し、その開業に伴う経済効果を述べた。そして、このような商業施設の整備による私用交通の利用へ誘発効果を調べた。その結果、JR タワーの開業によって、JR、地下鉄ともに、利用者数が増えたが、札幌市の中心が大通から札幌駅に移った恐れがあるため、全体からみれば、地下鉄利用者数の増加が5000人程度にとどまっている。すなわち、私用交通における地下鉄の需要があまり大きくないことを示した。

3章から5章の検討した結果、地下鉄の赤字を解消するのに、地下鉄の利用を増やすだけでは、無理であることが明らかになった。

第6章では、地域間と世代間の利害調整という新たな評価方法を交通分野に導入した。さらに、札幌市営地下鉄の債務問題について、世代間調整また地域間調整の観点から具体的な負担方策を提案した。これまで、税金の形で一律に負担する方策が採択されているが、これは、地域間または世代間の不公平には目をむけていない。すなわち、札幌市民は地下鉄から多くの効用を受けており、その存続のためには地下鉄を多く利用している世代や地域が多く負担するという考え方である。一方、この負担方策を実施するために、札幌市民との合意を得ることが重要であり、行政側と事業者も積極的に対応も必要であるため、債務の負担額を軽減させる手段、①乗車料収入の増加対策、②人件費や運行経費の削減、③プリペイドカードであるウィズユーカードのプレミアム廃止等を挙げ、軽減額を試算した。その結果、負担額は29.8%も軽減されることになり、事業者や行政だけに任せるのではなく、今後は、市民を交えた3者が一体となって地下鉄を支えていく必要性を示した。

第7章では、本研究で得られた結論および今後の課題をまとめた。すなわち、世代間調整また地域間調整の観点から具体的な負担方策の適用方法を示すとともに、今後の課題を記し、発展すべき方向を示した。

学位論文審査の要旨

主 査 教 授 佐 藤 馨 一

副 査 教 授 加 賀 屋 誠 一

副 査 教 授 森 吉 昭 博

学 位 論 文 題 名

札幌市営地下鉄債務の

世代間・地域間負担方式に関する研究

本論文は厳しい財政状況に直面し、その再建が検討されている札幌市営地下鉄を取り上げ、債務の世代間・地域間負担方式を提案したものであり、その概要は以下に示す通りである。

第1章では、本論文の背景・目的および内容・構成についてまとめた。

第2章では、海外の鉄道整備制度と比べながら、日本での軌道系公共交通の整備制度を述べ、札幌市を例として地下鉄の財政面の課題を整理し、本研究の位置づけおよび基本的な考え方を明らかにした。諸外国と比べると日本の特徴的な点は、地下鉄整備に関して財源制度の不十分な点が指摘される。とくに運営費に対して国からの補助が基本的になく、他の先進国と比べて大きな違いといえる。その結果、初期投資が膨大である公営地下鉄事業は、日本全国で深刻な経営問題に直面している。このような状況を打開するため、国鉄改革のような民営化方策や、特殊会社を設立して「上下分離」方策による経営改善策が検討されている。しかし、累積欠損金の総額が4000億円を超えている札幌市市営地下鉄事業に買い手はなく、民営化の道は閉ざされている。地下鉄事業は運賃収入から採算をとるのが本来の目標であり、地下鉄の利用を増やして黒字転換を図らなければならない。しかし地下鉄の利用数を増やせない場合は、別の対策を検討しなければならない。本論文は「受益者負担」の考え方を拡張し、将来の社会状況を見据えた上で、世代間調整と地域間調整の観点からより公正的な札幌市営地下鉄の債務負担方式を考察した。

第3章では、第2回と第3回道央都市圏パーソントリップ調査のデータを用いて通勤、通学、業務および私用目的毎に地下鉄トリップの特性を分析した。すなわち地下鉄の利用促進のために、各交通目的の需要や地下鉄分担率を上げることが可能かについて検討を加えた。その結果、これらの交通目的ではすでに地下鉄利用が進み、さらに少子高齢化社会を迎え通勤・通学および業務交通の総交通量が減少するため、地下鉄利用者数が大幅に増加することは期待できないことを明らかにした。

第4章では、都心を目的地とする私用交通と業務交通の伸び悩みを解明するため、都心の魅力度分析を行った。すなわち札幌市民にとって都心の魅力とは何かを把握するため ECR 法による意識調査を行い、札幌都心部の魅力度を構造化した。その結果、市民にとって最も重視されている都心の魅力は「買い物・食事に関する商業施設の充実」であることを明らかとした。

第5章では、JR 札幌駅南口開発の概要を紹介し、その開業に伴う交通機関の利用者数の増加と経済効果を分析した。都心の魅力が高まれば都心へ向かう交通は増加し、地下鉄利用者も増えることになる。このことを検証するため JR 札幌駅南口開発による地下鉄利用者数および JR 利用者数を調査した。その結果、JR タワーの開業によって JR・地下鉄ともに利用者数は増加した。しかし地下鉄の場合、大通駅の乗降が札幌駅に移ったため地下鉄利用者数の増加は 5000 人となった。これに対し JR の利用者数は 1 万 5000 人も増加している。この分析により地下鉄の利用者数を大幅に増やすには、大通地区において大規模な都心再開発がポイントになることを示している。

第6章では、札幌市営地下鉄の債務負担問題について、世代間調整また地域間調整の観点から具体的な負担方策を提案した。これまで一般会計からの補助金、すなわち税金によって地下鉄の債務を負担してきた。しかしこの方策は地下鉄の通らない地区の住民に不満が残り、一方、今後の地下鉄利用が短い高齢者が債務を負担し、より長く利用する若年層が負担から逃れるという不公平が生じる。本論文では、札幌市民は地下鉄から多くの効用を受けており、その債務は地下鉄を多く利用している世代や、地下鉄沿線の住民が多く負担するという考え方を提案し、その金額を区別に、年代別に提示した。さらに債務の負担額を軽減させるために①乗車料収入の増加対策、②人件費や運行経費の削減、③ウィズユーカーカードのプレミアム廃止等を検討した。その結果、市民の負担額は 29.8%も軽減されることになり、地下鉄の債務負担方策を交通事業者や行政だけに任せるのではなく、市民を交えた三者が一体となって地下鉄交通を支えていく必要性を示した。

第7章では、本研究で得られた結論および今後の課題をまとめた。すなわち、世代間調整また地域間調整の観点から具体的な負担方策の適用方法を示すとともに、今後の課題を記し、発展すべき方向を示した。

これを要するに、著者は、札幌都心部の交通実態を交通目的別に詳細に分析し、地下鉄利用トリップの特性を示すとともに、都心部の魅力度を ECR 法によって明らかにし、札幌市営地下鉄の債務負担方式を地域間・世代間調整の観点から計算し、その負担額を示したものであり、交通計画学、都市計画学に貢献するところ大なるものがある。

よって著者は、北海道大学博士（工学）の学位を授与される資格あるものと認める。