

名古屋の地下鉄

下記の写真は、7月1日付の読賣新聞「中部支社発足記念特集」に掲載されたものである。写真の説明を紹介しよう。「眼鏡のような形をしたトンネルが、奥へと続いている。名古屋市千種区の名古屋大学付近、地下約25m。今年12月の開業を目指して建設が進められている。地下鉄4号線の延伸工事現場だ。」

地下鉄4号線の砂田橋~名古屋大学間4.5kmは、12月13日開業が決まった。名古屋大学~新瑞橋間5.6kmが来年度に開業すれば、地下鉄としては全国初の26.4kmの環状線が完成する。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ため2年遅れになる。



この建設計画は、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」にもとづく。2008年の目標年次までに整備するのが適当な路線、A路線として地下鉄4号線などがあげられた。このほかに6号線の延伸、笹島から高針橋までの「東部線」などがある。4号線につづいて、6号線(桜通線)の野並と徳重間の建設が決まった。

地下鉄建設が推進される一方で、地下鉄「財政」は火の車である。地下鉄事業の収支は、開業当初を除いてほとんど毎年赤字をつづけ、累積赤字が膨らんでいる。企業債に依存した建設により、支払利息が経営を圧迫している。交通局も合理化や経営努力に努めているが、焼け石に水といった感じだ。乗客が少ない桜通線などは、運転間隔が伸びて、電車を待つ時間を長く感じるようになった。最近の収支では企業債とともに補助金等も増加しており、一般会計の負担も強まってきている。厳しさを増す名古屋市財政は、地下鉄の動向にも左右されている。

そろそろ地下鉄建設も本格的な見直しに着手すべき時ではなかろうか。確かに地下鉄は市民生活に欠かせない交通手段として重要な役割を果たしてきたが、なにせ建設費が巨額であり、財政や市民生活にも大きな影響をあたえつつある。地下鉄にかわる交通手段、都市構造や生活スタイルの見直しが求められている。

(7月7日記)