

平成22年度 愛知県包括外部監査結果報告書

「地域振興部交通対策課及び同課が所管する出資法人にかかる
財務に関する事務の執行について～リニモ事業を中心として～」

(概 要 版)

平成23年1月

愛知県包括外部監査人
弁護士 伊藤 倫文

目 次

第1章	総論	1
1	選定した特定の事件	1
2	監査対象事件を選定した理由	1
第2章	軌道事業と需要予測	2
第1	軌道事業について	2
第2	交通需要予測	4
第3章	愛知県の鉄軌道事業	6
第1	愛知県が関与する鉄軌道事業	6
第2	愛知県が関与する鉄道	6
1	愛知環状鉄道線	6
2	名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線（あおなみ線）	8
第4章	桃花台線（ピーチライナー）	10
第1	建設計画	10
第2	需要予測	12
第3	廃止に伴う財務処理	14
第4	今後の課題	14
第5章	東部丘陵線（リニモ）	16
第1	はじめに	16
第2	愛知高速交通株式会社について	16
第3	愛知高速交通株式会社の経営状況と 地方公共団体による経営安定化策	17
第4	リニモ利用者の需要予測の問題点	21
第5	おわりに	24

第1章 総論

1 選定した特定の事件

地域振興部交通対策課及び同課が所管する出資法人にかかる財務に関する事務の執行について～リニモ事業を中心として～

2 監査対象事件を選定した理由

愛知県が関与する第三セクター鉄軌道に対しては、次にみるように、県民の関心が高く、重要な行政課題ともいえ、県財政に与える影響も大きいと考えるため、すでに廃止した桃花台線（「ピーチライナー」）の問題も含め、監査した。

(1) 県民の関心

東部丘陵線（「リニモ」）については、あいち万博開催期間中は順調であったが、その後の経営状況は厳しく、愛知県や沿線市町において支援策が実施されている。

愛知県においては、県が最大出資者であった桃花台新交通株式会社によって運営されていた「ピーチライナー」が経営悪化を理由に平成18年10月1日に廃止され、さらに平成22年7月には、県が11.4%を出資する名古屋臨海高速鉄道株式会社によって運営されている名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線（「あおなみ線」）も経営破綻を来し、事業再生ADR手続による再建を行っている。

そのため、リニモの存続、支援問題を含め、県の関与する第三セクター鉄軌道に対する、県民の関心は非常に高いといえる。

(2) 重要な行政課題

平成22年度予算においても、リニモについては、追加出資金5億6000万円、リニモ沿線の地域活性化のための事業費3012万1000円の予算組みがなされており、あおなみ線についても、貸付債権の株式化39億8230万円のほかに、追加出資金として3億3600万円の出資もなされており、従前、事業化、事業存続のために費やしてきた費用を考えれば、県財政に与える影響は勿論、県民の生活への影響も大きく、重要な行政課題である。

第2章 軌道事業と需要予測

第1 軌道事業について

1 軌道法について

ピーチライナーとリニモについては、第三セクターである軌道経営者に、軌道法が適用されている。

軌道法とは、一般公衆（公共）の運輸事業を目的とする道路に敷設される鉄道に適用される法律であり、もともとは路面電車を対象として想定していたが、最近ではモノレールや新交通システムに適用が拡大されている。

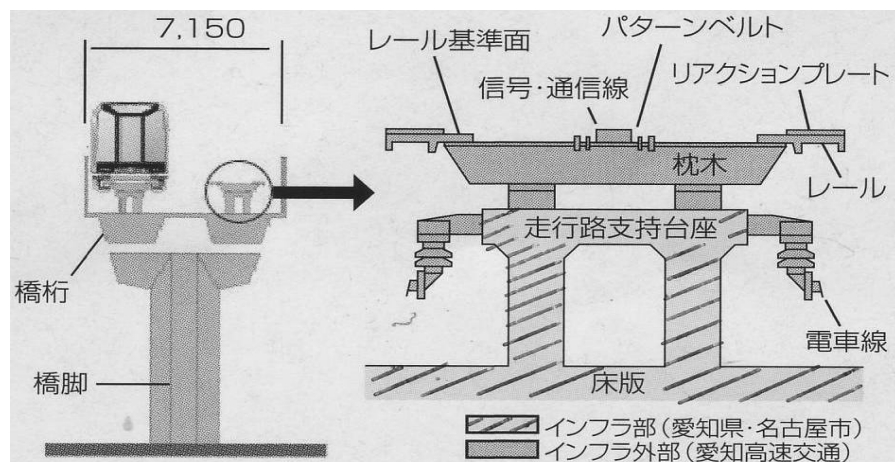
ところで軌道法によれば、軌道事業者は、「軌道」を「道路」に敷設するものとされており、軌道事業者が、道路を建設することは予定されていない。

2 インフラ補助制度

「都市モノレール整備の促進に関する法律」に基づき、都市モノレールや新交通システムの「支柱や桁等の構造部分」（いわゆるインフラ・ストラクチャー部分、以下「インフラ部」という）を、「道路の構造の一部」として道路管理者（地方自治体）が整備する「インフラ補助制度」が創設された。これは、地方公共団体によるインフラ部の整備に、国が道路整備特別会計により補助するというものである。

これにより、第三セクター（軌道経営者）がインフラ部までも設置するのではなく、地方公共団体が、道路とその上にあるインフラ部も国の補助を受けて建設し、インフラ部以外の部分（レールや信号・通信線等。以下「インフラ外部」という。）は第三セクターが建築する枠組みとなったのである。

【リニモ（愛知高速交通㈱が運営）におけるインフラ部とインフラ外部の図】



3 インフラ補助制度の具体的内容

インフラ補助制度の具体的内容については、桃花台線（ピーチライナー）を例にとると、次の通りであった。

インフラ方式におけるインフラ・ストラクチャーの範囲は、国の補助又は負担の割合を3分の2とし、国費が都市モノレール事業の総建設費の29.9%となるような範囲、つまり総建設費の44.9%をインフラ・ストラクチャーの限界として昭和53年度より運用することに決定した。この負担割合は、

インフラ部 44.9%	{	国費 $44.9\% \times 2/3 = 29.9\%$ 地方債 $44.9\% \times 1/3 = 15.0\%$	}	国 29.9% 地方公共団体 26.0%	} 助成 55.9%
都市モノレール等の 経営者 55.1%	{	地方出資 $55.1\% \times 1/3 = 11.0\%$ 都市モノレール 等の経営者 $55.1\% - 11.0 = 44.1\%$	}	都市モノレール等の経営者 44.1%	
100%				100%	

(注) モノレール等経営に対する地方公共団体の出資金を20%と仮定した。

都市モノレール及び新交通システムのインフラ・ストラクチャー部分に対する国の補助又は負担の基本額は、その段階的の整備に伴い必要となる開業後の投資額を含めた全体事業費の44.9%以内として取扱うものとしていた。しかし、昭和60年度以降補助率カットがおこなわれたため、地下鉄に対する補助制度との均衡をはかるため、インフラ率を昭和60年度の補助率6/10に対して49.9%，昭和61年度の補助率5.5/10に対して54.4%，昭和62年度以降の補助率を5.25/10に対して57.0%となるよう取り扱うこととしている。

もともと、日本では、「公共交通の整備・運営に要する費用は、公共交通を利用する人の負担によってまかなわれるべきだ」との考え方が主流であったため、第三セクターが公共交通事業を行おうとする場合であっても、原則的に、整備・運営費は、第三セクターひいては利用者が負担すべきと考えられた。ところが、欧米では、「公共交通は道路や上下水道と同じく、都市にはなくてはならない基盤施設であり、公共交通の整備によって利益を受けるのは利用者だけではなく普段は利用しない人も含めて地域社会全体が利益を受けているのだから、たとえ採算がとれなくても、公的資金の導入により整備して当然だ」との考え方が採られてきた。公共交通は赤字で当たり前であり、良好な都市環境の維持や移動確保のために必要なものなので、採算性は必ずしも重視しない、という考え方である。

日本においても、公共交通を重要なインフラと考え、公的資金の導入を認める方向で考えられるようになり、最近の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の中の「軌道運送高度化事業」において、その考えの一部を読み取ることができる。

4 手続の手順

本監査でも対象となっている「需要予測」については、軌道法関連手続においては、「軌道法特許申請」時と「運賃認可」時の少なくとも2回は、需要予測資料が作成され、国の関係省庁に提出されている。

特許申請時については、軌道法3条、軌道法施行規則1条1項4号における第2号様式において、「旅客」を記載することとされており、この説明資料として需要予測が提出されている。また国土交通省のホームページにおいても、特許の審査基準として、「輸送需要に照らし交通体系全体として適切であるか」という基準が掲載されている。

運賃認可申請時については、軌道法11条1項、軌道法施行規則19条において、提出書類の記載がされているが、需要予測についての直接の記載はない。しかし国土交通省のホームページにおいて、審査基準として「能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含むものであること。」と記載されている。そこで申請の際、実務上、別添資料である収入原価総括表に添付して、需要予測が提出されている。

第2 交通需要予測

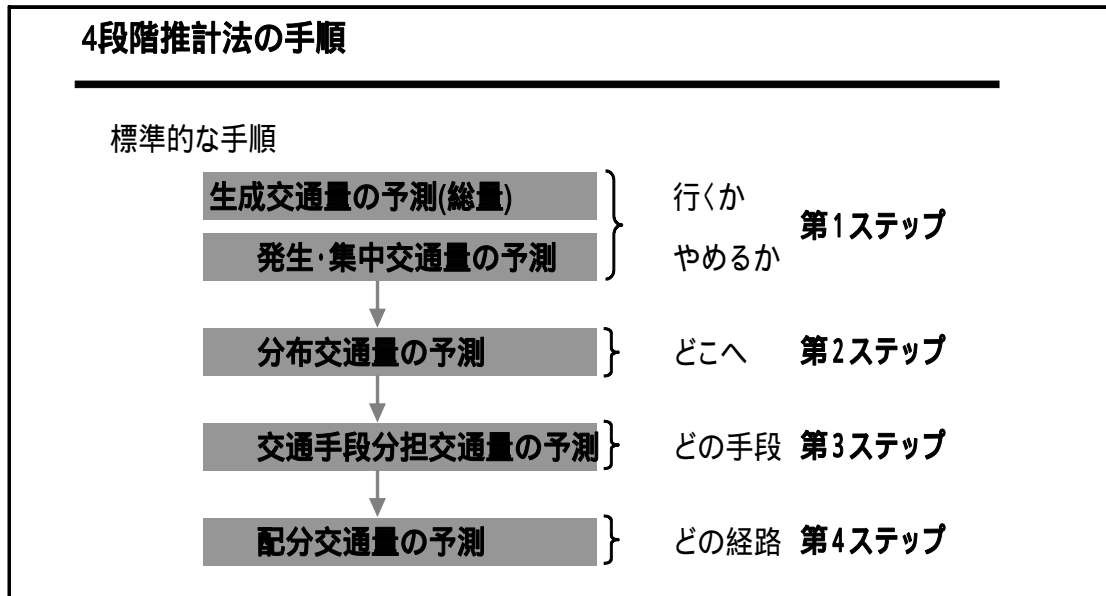
1 概要

リニモを始めとする新交通システムの建設に際しては、必ず事前に交通需要予測（以下「需要予測」という。）が行われている。昨今の新交通システム、あるいは空港、道路等の利用量の実績値は需要予測値を大きく下回り、これにより収支予測が下方修正され、運営会社の長期赤字化や地方公共団体による追加出資などによる新たな財政負担が大きな問題となっている。愛知県においても、リニモ、ピーチライナー及びあおなみ線の実績値が、いずれも事前の需要予測を大きく下回っており、その問題点が指摘されているところである。

2 需要予測の手法

現状における交通需要予測で一般的に用いられている手法は「4段階推計法」である。4段階推計法とは、目的とする交通手段の需要予測を、①発生・集中量、②分布交通量、③分担交通量、④配分交通量の4段階に分けて推計する方法である。実際の推計には詳細なデータが要求され、複雑な計算

式が用いられるが、4段階推計法の標準的な手順を簡略に示すと次のとおりである。



4 需要予測の問題点

需要予測に関する研究者の間でも、需要予測については、使用データ自体に誤差を含むことや、将来人口など様々な不確実性が存在し、予測モデル自体に精度の限界を持つことから、正確な予測値を推計することに限界があることが指摘されている。

このように、需要予測には限界が指摘されているものであり、地方公共団体が需要予測を取り扱う際には、このような需要予測の限界を十分に理解したうえで、取り扱う必要がある。

第3章 愛知県の鉄軌道事業

第1 愛知県が関与する鉄軌道事業

愛知県が出資する第三セクターが鉄軌道事業に関与しているのは、次の6路線（既に廃線したピーチライナーは除く。）であり、所管するのは、地域振興部交通対策課である。

	路線名	第三セクター名（県の出資割合）
1	東部丘陵線（リニモ）	愛知高速交通株（44.77%）
2	愛知環状鉄道線	愛知環状鉄道株（40.30%）
3	上飯田連絡線	上飯田連絡線株（34.3%）
4	名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線	名古屋臨海高速鉄道株（11.4%）
5	中部国際空港連絡鉄道（空港線）	中部国際空港連絡鉄道株（32.65%）
6	衣浦臨海鉄道 半田線，碧南線	衣浦臨海鉄道株（39.3%）

（平成22年4月1日現在）

第2 愛知県が関与する鉄道

1 愛知環状鉄道線

(1) 概要

ア 沿革・特徴

愛知環状鉄道は、愛知環状鉄道株式会社を事業主体とし、昭和63年1月31日に開業した路線である。現在、岡崎市においてJR東海道線と接続し、豊田市，瀬戸市を経て春日井市においてJR中央線と接続している。同線は、旧国鉄線の経営権を第三セクター方式によって引き継いだ点、及び、国鉄清算事業団等から約662億円相当の資産をほぼ無償で譲り受けて営業を開始した点に特徴がある。

イ 出資・補助・貸付状況

愛知県の愛知環状鉄道株式会社への出資比率は40.3%であり、県を含めた地方公共団体の出資比率合計は78.84%にのぼる。同社については経営難を理由とした地方自治体からの財政援助は特段存在しない。

(2) 役員（取締役・監査役）について

役員については、出資母体（愛知県，沿線4市，民間企業）関係者によって占められており、出席率の少ない役員も少なくない。

【意見】

1 愛知県は、大株主として、取締役選任にもイニシアティブを発揮

し、実際に取り締役会に出席し議論に参加可能な者を就任させるべきである。

- 2 第三セクターの役員構成について、自治体派遣者に偏らないよう注意し、専門的・第三者的立場から意見が述べられる民間人の登用も検討すべきである。

(3) 営業概要

需要の漸増傾向はあるが、平成18年度、平成21年度には赤字に転落しており、内部留保の状況を考えると、当面は自立的な運営ができるものの、安定した経営状態とまではいえない。実際、JR中央線からの直通運転が実現しているものの、資金的事情から、JR東海のICカード(TOICA)の導入を実現できていない。また新たな共通ICカードであるmanacaについても対応できない予定である。

【意見】

利便性の面でもシームレスな環状線とするため、資金面での手当は必要であるものの、ICカード導入について前向きな検討が望まれる。

(4) 需要予測

愛知環状鉄道においては、他の第三セクター路線と異なり過大な需要予測となるどころか、逆に平成10年度には実績値が予測値の約1.8倍となっていた。これは旧国鉄より赤字路線を引き受けたため、すでにある赤字路線の実績を、需要予測において十分反映できた点にもよると考えられる。

(5) 今後について

当面は自立的な運営が可能な状況であるが、これは清算事業団等より約662億円相当の固定資産をほぼ無償で譲渡を受けたため、過大な初期投資が必要ではなかったという理由も大きい。そして、運営開始から25年を経過し、大規模修繕を見据えざるを得ない時期となりつつあるが、将来的な大規模修繕を踏まえた中長期的な経営計画は未だ作成されていない。

【意見】

中長期的な経営計画を作成し、愛知県の追加出資が必要かどうかを早期に明らかにすべきであり、追加出資が必要であれば早期に県民に情報開示すべきである。

2 名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線（あおなみ線）

(1) 概要

あおなみ線は、名古屋臨海高速鉄道株式会社を事業主体とする、名古屋駅から金城ふ頭駅を結ぶ路線である。平成16年10月6日に開業したが、平成22年7月6日に事業再生ADRを申請し、受理され、現在、同手続による事業再生計画にしたがって事業再建が図られている。なお、注記なき限り平成22年4月1日を基準日とし、事業再生ADR以前の状態について検討を行うこととする。

(2) 出資

名古屋臨海高速鉄道株式会社においては、名古屋市が筆頭株主であり88億7100万円（56.5%）の出資を行っている。愛知県の出資額は17億8980万円（11.4%）である。

(3) 事業再生ADRに至る経緯

あおなみ線は、開業当初約6万6000人/日（運賃認可時需要予測）の需要を見込んでいたが、開業初年度の実績は1万8000人/日だった。そのため、開業翌年の平成17年度には、あおなみ線経営改善第一次5ヶ年計画が策定されたが、その後も利用者人数が振るわず、名古屋市において改革が必要な団体として検討対象となるに至った。その後、平成22年5月に「名古屋市外郭団体改革プラン【名古屋臨海高速鉄道株式会社】」（以下「改革プラン」という。）が示されたが、結局、平成22年7月6日に事業再生ADRの申込を行うに至った。

(4) 経営悪化の要因

事業再生ADRを行わざるを得ない窮状に至った原因としては、①需要予測と実績の乖離、②建設時の過大な有利子負債、③鉄道資産保有にかかる多額の減価償却があげられている。しかし、②③は①をもとにした事業計画に基づく借入れや設備に基づくものであるから、究極的な原因は、①の需要予測に求められる。また、役員について、出資母体（地方公共団体、民間企業）関係者によって占められていたことが第三セクター特有の企業風土を生み、早期に抜本的な改革を行う妨げとなっていた。

(5) 複数の需要予測データ

免許取得時（平成9年度）に行われた需要予測値は8万3000人/日であった。

ところが、運賃認可時（平成16年度）の需要予測では、6万6000人/日であった（免許取得時から20%減少）。

さらに、事業の不振を受け抜本的改革を行うために改革プランにおい

て示された需要予測の見直しによれば、需要予測値は平成31年度時点において3万2800人/日と予測された。

(6) 愛知県の出資，補助，貸付

愛知県の事業再生ADR以前の支出総額は、出資金約17億8900万円、補助金10億5300万円、貸付金41億9200万円（いずれも100万円未満切捨）であった。これらは、いずれも建設のために事業の進捗に併せて支出されたものであり、事業開始後の赤字補填のために行われたものではなかった。

(7) 事業再生ADRにおける愛知県の負担

事業再生ADRにおける愛知県の負担としては、減資、DES、追加出資の3つがあげられる。これらは、事業再生ADRを経て実施することとされた事業再生計画の一環として既に履行されている。既存資本額157億円は100%減資され（但し、株式償却を伴わない形での減資）、愛知県の債権39億8200万円が株式化（DES）され、さらに愛知県は現時点で3億3600万円の追加出資を行っている。

(8) 検討

ア 愛知県と名古屋臨海高速鉄道株式会社の関係

ア) 関係の特殊性

名古屋臨海高速鉄道株式会社の筆頭株主かつ支配株主は名古屋市であり、愛知県は11.4%の株式を保有していたに過ぎなかった。したがって、支配株主としての影響力を行使する状況にはなかった。

イ) 出資先会社に対する愛知県の意見反映方法

愛知県は、出資先の第三セクター会社に対し意見を反映する方法として、愛知県関係者を役員として送り込む方法を柱と考えている。

ウ) 役員状況

役員構成は、出資母体（地方公共団体、民間企業）関係者で占められていた。役員を通じた意向反映を旨とする愛知県関係者の出席率は総じて高かったが、全体としては出席率の低い役員も複数名いた。なお、このように出席率の低い役員については、事業再生ADR手続でも、「業務効率の低下、取締役会の形骸化、監査役会の形骸化といった問題を招いたものとされ、窮状の原因の一つ」と指摘されている。

イ 当初の事業計画に対するチェック

当初の事業計画のチェックの際、需要予測においても一定の誤差を見込んだシミュレーションも必要であろうが、運賃認可時の予測値が

従前のものより20%も減少があった時点においても、その後の予測値の大きな誤差を想定した検討は行われていなかった。

【意見】

1 需要予測について

- (1) 需要予測のあり得る誤差などを踏まえ、採算性などの検討が重要である。
- (2) 自らが支配株主とならない第三セクターにおいては、会社や支配株主からの説明を鵜呑みにするのではなく、常に批判的な態度を忘れずに採算性のある事業であるか、愛知県としても独自に検証すべきである。
- (3) 外れた需要予測は事後的分析を行い、外れた原因を検証し、次の需要予測の正確性を高めるべくデータ蓄積を行うべきである。

2 役員構成について

第三セクターにおいても効率的な経営ができるような取締役会の構成メンバーを考えるべきであり、愛知県としては、当該第三セクターの株主としての立場からそのような役員構成がとられるよう働きかけていくべきである。

3 抜本的改革策について

不採算な第三セクターにおいては、事業継続の困難性を早期に判断することが最も重要である。他事例においてそのような事態となった際には早期に事業継続性の検討を行い、廃止も含めた抜本策を検討することが望ましい。

第4章 桃花台線（ピーチライナー）

第1 建設計画

1 概要

桃花台線（ピーチライナー）は、愛知県小牧市内の中央市街地（名鉄小牧駅周辺）と、同市東部丘陵地に開発された桃花台ニュータウンを結んでいたガイドウェイ方式の新交通システムである。

桃花台線は、愛知県（46.0%）、小牧市（10.0%）等が出資して設立された、第三セクターである桃花台新交通株式会社によって、平成3年3月25日に開業したが、従前、都市モノレールに認められていたインフラ補助制度が新交通システムに認められた第1号でもある。

ただ、利用者が、需要予測値を大きく下回った結果、赤字経営が続き、

平成18年10月1日に廃止されることとなり、運営会社である桃花台新交通株式会社も、最終的には、平成21年3月13日に特別清算の終結決定がされている。

2 桃花台線の計画段階の指摘

桃花台線は、桃花台ニュータウンの開発事業を前提としたものであるが、桃花台線事業主体設立準備委員会の報告書（昭和53年1月）において、「公共交通網整備の必要性の観点から、今後、県等からの助成及び支援を中心として、民間がこれに協力し、本委員会の提言の趣旨にそって各種施策を推進するならば、桃花台線の事業化は可能である」とされ、事業化には支援等が条件とされる等、厳しい見通しが示されていた。

【意見】

1 事業計画段階において、厳しい経営見通しが示されている。

もし、需要予測を下回れば、結局、民間出資者でなく、自治体側の負担で支えることになるため、そのリスクがどこにあるかを、議会、住民に明らかにしておく必要がある。

2 本事業についても、桃花台線（仮称）建設計画会議、桃花台線事業主体設立準備委員会で、経営見通し等の検討もなされているが、専門業者等による需要予測が実施されたのかは、資料からは明らかでない。

需要予測等は、重要であり、事業化の前の適切な時期に、リスクも考慮したうえで、行うべきである。

3 開発者負担金問題

桃花台ニュータウンの開発事業費のうちの115億円が開発者負担金として、ピーチライナーに使われていることに対し、ニュータウン開発費の流用ではないかとの指摘がなされたことがある。

この点、開発者負担金は、当初の計画では、インフラ外部建設費の約21.3%であったところ、最終的には、金額として、当初計画に比して86億円増となり、インフラ外部建設費156億円の約73.7%にも上っている。しかしながら、当初から、開発者負担金は予定されていたのであり、ニュータウン開発のなかで、桃花台線建設がどのように位置づけられ、販売時に、その説明がどの程度なされていたかの問題と考える。

【意見】

桃花台線は、桃花台ニュータウン開発事業の1つとも考えられるのであり、住宅購入予定者らに説明をし、理解さえしておいてもらえれば問題は生じないのであって、むしろ、今後、土地開発を行う場合にも、その開発事業にどの範囲の事業が含まれているかを明らかにしておくべきである。

第2 需要予測

- 1 本事業においては、特許申請時（昭和55年4月）、運賃認可申請時（平成3年1月）などで、需要予測が行われているが、実績値はこれらの予測値を大幅に下回っている。
- 2 上記需要予測においては、4段階推計法（「発生・集中」「分布交通量」「手段分担」「経路配分」）が採用されており、その当時の最新の知見と手法、工夫のもとでなされたとされるが、問題点が多いと考える。

(1) 問題点

特許申請時の需要予測の問題点としては、

- ① ニュータウン入居者数の予測誤差による「発生」段階で実績値と約1.7倍の誤差
- ② 競合路線（主にJR中央線）の未考慮による「分担」段階で約7倍の誤差

が生じていたとの指摘がなされている。運賃認可申請時には、アンケート実施もおこなっているが、目的別利用者の「所要時間」のみで、利用分担を考えている。

この点については、詳細な資料はないものの、①については、ニュータウン開発計画の規模・進捗状況による影響が大きい、②については、
<名古屋駅にいく場合>

桃花台線利用では、「桃花台線⇔名鉄小牧線⇔徒歩（800m）⇔地下鉄（名城線・東山線）」であるのに対し、JR（旧国鉄）利用では、「自動車・自転車等⇔JR（旧国鉄）中央線」と乗り継ぎが少ない
<栄（名古屋の中心部）にいく場合>

桃花台線利用では、「桃花台線⇔名鉄小牧線⇔徒歩（800m）⇔地下鉄（名城線）」であるのに対し、JR（旧国鉄）利用では、「自動車・自転車等⇔JR（旧国鉄）中央線⇔地下鉄（東山線）」と乗り継ぎが少ない
となる。

(2) 検討

予測当時、現在運行している桃花台ニュータウンからJR中央線高蔵寺駅までのバス運行がなされていなかったとしても、名古屋への通勤、通学を考えた場合は、JR中央線の駅（高蔵寺駅ないし春日井駅）まで車・自転車等で移動して、そこからJR（旧国鉄）を利用して名古屋に向かう可能性は十分考えられたといえる。

ア JR利用者がゼロ（特許申請時）ないし極めて少ない予測の場合（運

賃認可申請時)、それに対する確認さえしておれば、その予測結果の不合理性に気付けたはずであり、多額の資金を要する事業の場合、需要予測値結果等を公開すれば、地域住民は勿論、第三者において発見することはさほど困難なことではないと思われる。

イ 需要予測の多くは、予測値が特定の数字で示される場合が多いが、需要予測は、様々な要因で予測値も変わるのであり、需要予測をどの目的で使うかによって、その幅の捉え方も違ってくるはずである。

ウ 需要予測に当たっては、事業化を裏付けるための資料として作成されているが、その場合、事業化のバイアスがかかった予測になりかねないともいえる。

エ 本件需要予測の場合、基礎資料等について、需要予測を行った業者は、発注者側との協議、打合せを重ねて、需要予測がなされたことを考えると、需要予測を行った業者に責任があるとまで考えていないが、あまりに、大きく予測が外れた結果、無駄な投資となってしまうような場合には、業者側も責任を負う可能性がないとはいえない。この点、一般的に、自治体が発注する委託業務については、瑕疵担保の規定が存在するとはいえ、民間が発注者の場合に比して、自治体の責任追及の姿勢は弱いと思われる。

【意見】

1 自治体においても、委託業務等を発注する場合には、その結果如何では業者に対して、責任追及の可能性があることを、十分意識することが必要である。

2 需要予測の精度は高まっているとはいえ、一定の限界があることは否定できないが、次の点を意見する。

1) 需要予測は、事業採否が決定する前の段階では、制度上要求されるものではないが、この時点での需要予測が一番重要である。

2) どの段階の需要予測においても、業者から示された結果が、いかに科学的手法によったものであったとしても、限界はあるため、その結果の妥当性については、発注者側で確認・検証すべきである。

そして、その検証後は、需要予測の推計方法、数値決定要因が分かるものを、議会、県民に公開するなどして、第三者による検証が可能となるような措置を行うべきである。

3) 需要予測は、不確定要素のなかで予測をするものであり、本来、予測値には、幅があってもよいはずであり、そのなかで、発注者がどの部分を特に、問題とすべきかによって、その数値のなかの

どの値を前提に事業内容ないしその事業の採否を検討すべきかも異なってくるといえる。

そのため、需要予測においては、一定の幅をもった予測、どのような要因によって差異が生じたかが分かる内容を提示させるべきである。

第3 廃止に伴う財務処理

愛知県がピーチライナー事業において支出した金額は、事業準備段階の費用、県での協力体制のための人件費等は含まないとしても、また、インフラ部（価値ないし撤去費用）、補助金返還問題を考慮しなくても、以下のように合計219億2551万円を下るものではない。

① インフラ部事業費	68億円
② 桃花台新交通(株)への出資金	13億8000万円
③ 開発者負担金（建設費）	75億円
④ 開発者負担金（車両基地用地）	約19億6476万円
⑤ 開発者負担金（車両譲渡）	16億円
⑥ 開発者負担金（車両基地工事）	2億円
⑦ 貸付金（債権放棄）	約29億8075万円

第4 今後の課題

愛知県においては、

- ① 事業廃止のため、一部返還、一部代物弁済の形で、小牧市と共有することになった、旧車両基地用地（愛知県持分 3,164,831/3,377,810・約93.7%）の活用方法、
- ② インフラ部（橋脚、橋桁等）は愛知県所有であるが、未だ、ほかに利用されることもなく、撤去されないままの状態であること
- ③ 補助金返還の要否等の問題がある。

1 旧車両基地用地の利活用

現状は、

- ① 収容台数330台余りの月極め駐車場（約9900㎡）
- ② 資源回収ステーション（小牧市運営）

以外では、利用がなされておらず、愛知県、小牧市の各関係部局課により構成する「桃花台線旧車両基地用地利活用検討会議」で検討しているが、未だ、方針が決定しない状況である。

【意見】

愛知県も、当該土地について、一部返還、債務の代物弁済という形で、その持分を取得したのであり、換価が原則ともいえるが、本件土地のもとの目的からすれば、地域住民のための活用を第一に図るべきと思われ、その場合は、県・市の考え方については、地域住民に情報提供し、その理解のもとでの利活用を図るように思われる。

なお、約9億3000万円（土地の取得価格）の利益率から考えて、このままの状態をあまりに放置することは許されないものである。

2 インフラ部と補助金問題

インフラ部（橋脚、橋桁等）の問題については、

- ① 撤去するにも100億円の費用を要すると試算されていること
 - ② 国庫補助対象であるため、利活用策によっては、国から、インフラ部の残存価格の国庫補助相当額の返還請求を受ける可能性があること
- の2つの点から、インフラ部の利活用が大きな課題となっている。

「桃花台線インフラ利活用懇談会」による提言もなされているが、補助金の返還を免れることが実質的な目的となってしまう、必要性・公共性の高くないシステムのために、さらなる事業費をつぎ込むようなことになってはならないと考える。

【意見】

現段階では、補助金の返還とならないような利活用案を検討している段階であり、地域交通の円滑化を図るという趣旨に沿って、補助金の返還とならない利活用案を検討することは当然のことと思われる。

しかし、あまり時間をかけるのも得策とはいえない。