

◎ 個別事業における課題

① 地下鉄経営からみた鉄道整備の課題

■ 石井 誠一

1 はじめに

① 横浜市の現状と「ゆめはま2010プラン」

横浜市の鉄道整備水準は、他都市と比較すると表1のとおり極めて低い状況にある。

例えば人口千人当たり地下鉄を含めた駅数は、地下鉄を営している九都市中最低位にあり、また人口千人当たりの四つの指標全体をみても、横浜市が一番低い水準であることがわかる。東京都や大阪市・名古屋市などは整備水準は高いが、横浜市が低いのは地下鉄路線が未整備なことが大きな要因の一つといえる。

また、横浜市の鉄道網は基本的に横浜駅を中心とする放射構造である。このため、路線形態や駅数から判断して郊外部でのサービス水準が低く、環状方向への動線確保の必要性

が求められる。

このような状況に対して、横浜市では大都市にふさわしい交通水準を確保し、快適で便利な交通網の実現を図るため「ゆめはま2010プラン」における「快・速・安・信ネットワークプラン」構想を打ち出した。

このプランでは、副都心相互の間や、市内の各駅から都心、新横浜都心との間をおおむね三十分以内に移動できるようにし、日常生活の利便性の向上や職住接近型の都市づくりを掲げている。また、従来の放射型に加えて、横浜環状鉄道（シテイループ）・郊外部連絡線（シャトルライン）など環状方向の移動を便利にすることに重点を置いたネットワークとしている。

② 鉄道新線の経営環境条件

しかし、東京都や大阪市という超大都市とその他の都市を比較してみると、表1のとおり人口密度や従業人口密度の点で、大きな格差がある。具体的に言えば、東京都・大阪市は人口密度ではその他の都市の四倍、従業人口密度では七倍の数値を示している。したがって、横浜市をはじめとする都市が鉄道の事業採算性の観点から一定の乗客数を確保するには、経営環境は悪く、克服しなければならない条件は厳しいといえる。

このような条件の下に置かれている横浜市が計画している新しい鉄道は、先ほど述べたように環状方向の利便性を高めるためのもので、都心部から離れた郊外部の循環線であるので、現行の市営地下鉄と比べて優位な経営条件にあるとはいえない。

現在、市営地下鉄の経営にかかわる担当者

- ① 地下鉄経営からみた鉄道整備の課題
- ② 鉄道駅の新しいあり方
- ③ 駅前広場
- ④ 市営バス事業
- ⑤ 幹線道路計画と今後の道路整備
- ⑥ 駐車場整備

- 1 はじめに
- 2 市営地下鉄の経営状況
- 3 経営健全化
- 4 諸外国の事例
- 5 財源方策―開発利益の還元
- 6 経営形態
- 7 鉄道整備における課題の整理
- 8 おわりに

の一人として、これらを踏まえ、横浜市交通体系における鉄道整備の課題について考察してみた。

2 一市営地下鉄の経営状況

現在、既設線二十七駅で、営業三十三キロで営業しているが、その建設目的は都心・副都心を有機的に結びつけるためのものであった。

しかし、その実態は、表13・表14のとおり、営業一日一キロ当たりの乗車人員は他都市と比較して最も少なく、莫大な建設費とともに、収支も赤字基調である。特に、平成五年度の対前年度赤字増加分のほとんどが、あざみ野線（新横浜～あざみ野）開業分である。

まず、乗車人員が非常に少ない理由として、①横浜市は三百三十万人の人口を擁しながら、昼夜間人口比率が大都市の中で低位に位置しており、大都市としての求心性が著しく低いこと

②この歪みを解消するため、現在「港北ニュータウン」・「みなとみらい21」など大規模プロジェクトを推進しているが、地下鉄整備との間にタイムラグを生じていること

③他の鉄道（JR・京急・東急・相鉄）及びバス路線の整備水準が相対的に高いこと

④地下鉄の整備が遅かったことや地下方式のため、運賃・乗り継ぎの面で競争力が弱いこと

また、その他経営収支を悪化させている要因として

() は順位

表-1 大都市の鉄道整備水準比較

	横浜市	札幌市	仙台市	東京都	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
面積 (km ²)	433	1,121	788	618	326	610	220	545	337
人口(千人)	3,272	1,717	942	8,129	2,162	1,457	2,603	1,499	1,262
鉄道駅数 *	121	64	41	475	121	79	185	102	53
鉄道営業キロ	231	99	86	596	163	110	237	152	84
地下鉄駅数	27	39	17	186	66	13	85	16	19
地下鉄営業キロ	33	40	15	218	67	11	106	23	18
人口千人当たり 鉄道駅数	0.037 (9)	0.037 (8)	0.044 (6)	0.056 (3)	0.058 (4)	0.054 (5)	0.071 (1)	0.068 (2)	0.042 (7)
人口千人当たり 鉄道営業キロ	0.071 (7)	0.058 (9)	0.091 (2)	0.073 (6)	0.075 (5)	0.075 (4)	0.091 (3)	0.101 (1)	0.067 (8)
人口千人当たり 地下鉄駅数	0.008 (9)	0.023 (4)	0.018 (5)	0.023 (3)	0.031 (2)	0.009 (8)	0.033 (1)	0.011 (7)	0.015 (6)
人口千人当たり 地下鉄営業キロ	0.010 (8)	0.023 (4)	0.016 (5)	0.027 (3)	0.031 (2)	0.008 (9)	0.041 (1)	0.015 (6)	0.014 (7)

資料：大都市比較統計年表（平成4年度）

鉄道駅数、鉄道営業キロは、新幹線、モノレール、路面電車等を除く。

* 地域交通年報（平成4年度）

表-2 大都市の人口密度・従業人口密度比較

単位：人/km²

	東京都	大阪市	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市
人口密度	13,158	11,809	1,531	1,195	7,554	6,624	2,387	2,749	3,749
平均	12,807					2,959			
従業人口 密度	11,968	12,365	771	664	3,022	4,686	1,350	1,416	2,229
平均	12,072					1,585			

資料：大都市比較統計年表（平成4年度）

表-3 各都市の地下鉄営業1日1キロ当たり乗車人員（平成5年度）

() は順位 単位：人

	横浜市	札幌市	仙台市	東京都	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
人員	9,406 (9)	14,899 (6)	10,809 (8)	23,426 (2)	16,099 (5)	18,318 (3)	25,755 (1)	11,435 (7)	17,117 (4)

⑤地下鉄が人口定着の遅れている港北ニュータウンに対して街づくりの先行的施設として建設が進められたこと

⑥用地費の上昇、人件費・建設資材等の経費の上昇により建設費が高騰したことや、難工事が増加したなど、建設に巨額の費用を要すること

⑦営業開始後、建設資金にかかわる支払利息や減価償却費等の資本費負担が極めて大きいこと

⑧現行の補助制度は、地下鉄の現状（乗車人員・建設費）から乖離した前提条件に依拠していること

等が考えられる。

3 一経営健全化

地下鉄の収支実績は、平成四年度年度当初から運賃改定を実施したにもかかわらず、表1-4のとおり、多額の資本費負担により決算では百二十四億円の経常損失を生じ、平成五年度決算でも、新横浜・あざみ野開業により資本費負担が増加し二百五十九億円の赤字となった。また、資金面についても昭和六十三年以降は資金不足の状態に陥っており、平成五年度末の累積資金不足額は二百五十六億円に達している。

今後の収支見通しをこれまでの乗車人員の伸びを基礎に港北ニュータウンの人口定着と平成十年に予定されている湘南台線（戸塚・湘南台）開業を踏まえて試算すると、仮に三年毎の運賃改定を見込んでも、十年後の平成十五年には累積欠損金が三千億円、累積資金

不足額が千八百億円に達することが予測されていた（平成五年七月推計）。

このため、平成五年度の資金不足を補う「資本費負担緩和分企業債」発行の条件として自治省より経営健全化の指針となる「経営健全化計画」の策定・提出を求められた。

交通局ではこうした危機的状況から脱却し、安定経営を確立するため、学識経験者・民間事業者・経営コンサルタント・労働組合並びに市側から、総務・企画財政・都市計画・道路等交通関係局長から構成される「経営健全化委員会」を発足させ、交通事業の立て直しに取り組むこととなった。

私の所属する交通局経営企画担当も、その事務局を担うべく平成五年五月に発足した。

委員会は、市長の諮問機関として、平成五年七月に発足後四回の審議を経て、同年十二月に「中間答申1-30の提言」を提出し、これに基づき自治省に「経営健全化計画」を策定・提出した。

これと並行して、経営健全化を推進するにあたり、まずもって求められる内部省力化について労働組合と鋭意交渉にあたり、何日かの徹夜交渉の末、十一月末、地下鉄二百十三人・バス二百六人・合計四百十九人の定数削減という大規模な省力化計画の合意を得、徹底したダイエットを行っている。この省力化計画と新規公共助成（資本費負担緩和分企業債の利子補給・あざみ野線減収補てん）を得て、健全化計画の収支改善目標が達成できるものとはなっているが、これでも最大資金不足は三千億円を超え、当分厳しい経営環境が続くこととなっている。

年明け後、委員会の後半戦として、最終答申に向けて三月から七月まで月一回の割合で合計六回の審議が重ねられた。

この中で、地下鉄に関しては「需要喚起」「新線建設推進策」について、関係部課長の議論を得ながら、委員会の資料づくりや審議が進められ、八月に「最終答申1-20の提言」が取りまとめられ、市長に答申された。この中で、「市民に信頼され、豊かな街づくりを支える地下鉄」の実現のために、市営交通事業の中期対応について提言されており、新線建設推進についても幾つかの前提条件の達成が不可欠であるとされている。

4 一諸外国の事例

鉄道建設は多額の費用を要し、経営安定のためには公的補助の確立が必要であるが、諸外国の財政制度を調べてみると、我が国の現状と比較して建設あるいは運営に関して随分手厚い補助がなされている。

この背景には、鉄道の基礎施設を、「通路」概念の下に道路・水路と同様、国・州または地方自治体の社会資本の構成部分として位置づける基本的な概念がある。

建設費に関しては、ロンドンで国の補助が総額の原則七五％、パリでは国・地方自治体をあわせ八〇％となっている。また、ニューヨークにおいては施設は市が整備し、その八〇％を国が補助するものとされている。

運営費補助については、ほとんどの都市で高齢者・障害者・学生に対する補助について公共の助成制度が確立されている。

注①累積資金不足額

地方公営企業法の適用事業において、流動負債（負債のうち支払期限が貸借対照表日から起算して一年以内に到来するもの）が流動資産（現金及び短期間（一年）のうちに販売により現金化し、支払手段となりやすい資産）を超える額をいい、資金的にみて、当面の支払能力を超える債務の額をいう。

注②累積欠損金

地方公営企業法の適用事業で、各年度の営業活動によって生じた損失で過年度の利益等で補てんできなかつた部分の累積額をいう。

注③資本費負担緩和分企業債

巨額の建設費の財源として借り入れた企業債にかかわる支払利息が、開業後の経営収支を大きく圧迫するため、この支払利息の負担を軽減するための一時的な資金手当として制度化されたものである。その発行条件には、前年度に資金不足が生じていることや経営健全化に十分な努力をしていることなどがある。

これらの補助制度は都市交通全体の中で、最も必要な交通施設は何かということを始め、都市空間効率の高い公共交通に重点を置いて、その施設の整備、維持、利用促進に要する費用を公共助成するという考え方に依拠している。これに対し、我が国では、私鉄経営が各地で成功している事例からも鉄道を私的財として捉える考え方が強く、結果として鉄道に対する公的助成が諸外国と比して極めて低く、特に地下鉄においては経営の悪化を招いている要因の一つとなっている。

5 一財源方策—開発利益の還元

諸外国では前述のとおり、補助制度が相当整備されているが、我が国において同様な措置を施すためには、国及び市の税収が景気低迷により落ち込んでいることや現状の各都市の地下鉄の経営状況からみて、鉄道建設により発生する開発利益を事業者へ還元することが、新たな財源方策として求められてくる。

①—開発利益とは

地下鉄整備による時間短縮や費用節約効果は、沿線地域の住宅地としての価値を向上させ、新規住宅建設需要を発生させる。また、住宅地としての立地条件の向上から地価が上昇する。一方、自治体は道路、下水道、公園などの生活関連施設の投資を進める。

このように、社会資本が整備されると、利用者以外にも各種の便益が発生する。また、事業者などは集積のメリットを享受する。このような地価上昇や業務地の集積は、土地所

有者や事業所が鉄道整備に関して何ら費用負担していないのにもかかわらず、享受している便益といえる。

②—開発利益の還元の必要性

土地所有者や事業者が労せず潤っているにもかかわらず、鉄道事業者は経営困難を余儀なくされている。このようなアンバランスをなくするため、発生する開発利益を、鉄道事業者が整備財源として還元し、経営の安定に寄与させることが望まれる。

③—開発利益の還元方法

開発利益の還元方法には大きく分けて、鉄道事業者が直接還元する方式と行政当局が介在して課税を通して行う間接還元方式がある。

⑦デイベロツパー方式

従来から、民営鉄道において行われてきた兼業経営による方式であり、沿線地域に発生した開発利益を吸収することにより、財源を確保するものである(直接方式)。

⑧開発者負担方式

駅前立地事業、地元経済団体など開発利益の受益者に対して、負担金や用地提供という形で負担を求める方式(直接方式)。

⑨税による負担方式

鉄道沿線の土地所有者、事業者などに発生した開発利益に対して何らかの形で課税し、行政当局を通して、鉄道事業者が補助金という形で還元する方式(間接方式)。

④—問題点及び今後の方向性

前記⑦・⑧・⑨をそれぞれ具現化するため

の問題点として以下の点が考えられる。

⑦ 鉄道整備と沿線開発を並行して行い、宅地開発の利益を吸収していく方式であり、現行の地方自治法においては、附帯事業として不動産事業に参入できることとなっている。しかし、開発後の利益還元を考えればそれだけでは不十分であり、商業・業務・娯楽施設を複合的に設置し、恒常的な収入が確保できる仕組みが必要である。

⑧ 負担金の徴収については、地方自治法第二二四条の「負担金」による方法が考えられるが、地下鉄整備に伴う受益の範囲や程度を特定することは極めて困難といえる。

神戸市では、地下鉄の須磨ニュータウン延伸に際して、開発者負担に関する要綱を制定している。

⑨ これも⑧同様、鉄道整備に伴う地価上昇に対する寄与率を算定することは難しい。しかし、地下鉄を経営している他都市において、法人市民税の法人税割の超過税率適用分や事業所税課税分の一部を、鉄道整備のために積み立てている事例があるが、横浜市でも、開発利益相当分を建設財源に充当する方策を検討することが求められる。

6 一経営形態

公営交通事業は、バス・地下鉄とも事業内容の本質において民間と差異はなく、その運営形態についても、「第三セクター」や「民間」への移管がしばしば議論になる。

運営形態の主な特徴として、民間事業者は、公共助成に頼らず、鉄道を基盤とする多角的

表一 4 横浜市営地下鉄事業収支実績

単位：百万円

		平成 5 年度決算	
		全線33km	(あざみ野線10.9km)
収入	乗車料収入	15,518	3,902
	その他	5,423	296
	合計	20,941	4,198
支出	資本費負担	23,467	12,831
	その他	9,874	2,990
	合計	33,341	15,821
経常損失		△12,400	△11,623
営業 1 日 1 キロ乗車人員		9,406人	5,738人

経営の推進によって、利潤を追求している。これに対し、公営企業は行政サービスの一環として、福祉・環境・街づくりなど行政と一体的に進めやすいというメリットがあるといえる。

しかし、平成元年に開業した金沢シーサイドラインや現在建設中のみなどみらい21線は「第三セクター」方式で建設されている。この背景には、横浜市政で新線について運営主体の第一候補として考えられるべき交通局が経営悪化により、その基礎体力が不足していると判断されたためと考えられる。今後の新線建設においては、将来の事業経営を見通すとともに、過去の負債がなぜ発生し、今後どう対応していくべきかを十分に検討・整理することが必要といえる。

7 鉄道整備における課題の整理

「ゆめはま2010プラン」における「快速・安・信ネットワークプラン」実現のためには、公共交通ネットワークの整備が不可欠であるが、採算面の問題も山積している。

そこで、これまでの市営地下鉄の経営状況、諸外国や他都市の事例などを基に今後の鉄道整備にあたり取り組むべき課題として以下のものが考えられる。

- ① 公営地下鉄の存在意義を明確にする
公営地下鉄の存在意義は、民間資本の投入が期待できない部分に対し、行政が直接関与するところにある。
- ② 地下鉄を都市施設として位置づける
地下鉄を横浜の街づくりの中で、重要な都市基盤施設として位置づけ、駅上部・コンコースを多目的に利用して福祉施設や行政サービスをコーナーなど様々な行政サービスの束を担わせるべきである。その上で地下鉄沿線に公共施設の優先的配置や民間企業の積極的誘致など経営安定のための総合的な施策を推進する。
- ③ 整備財源の確保
地下鉄事業を進展させていくためには、鉄道整備に伴う沿線の資産価値の増加を、事業内部に反映させていくことが求められる。そのためには、開発利益の還元について有効で適切な方策を確立することが必要である。
- ④ 運営費補助の導入
地下鉄建設後の沿線開発の遅れや需要の不足等当初計画と異なる状況により、事業者の経営努力の限界を超えて経営収支が悪化した場合には、運営費補助等必要な行政上の支援策を講じる必要がある。
- ⑤ 事業者の経営努力の向上
地下鉄建設は、巨額の費用を要し、その後の支払利息や減価償却費等資本費負担が経営を大きく圧迫している。地下鉄の経営改善を図るためには、建設投資額の抑制を図ることが重要である。

わち「都市経営」の視点に立って、地下鉄経営をコントロールしていくことが必要である。

② 地下鉄を都市施設として位置づける
地下鉄を横浜の街づくりの中で、重要な都市基盤施設として位置づけ、駅上部・コンコースを多目的に利用して福祉施設や行政サービスをコーナーなど様々な行政サービスの束を担わせるべきである。その上で地下鉄沿線に公共施設の優先的配置や民間企業の積極的誘致など経営安定のための総合的な施策を推進する。

③ 整備財源の確保
地下鉄事業を進展させていくためには、鉄道整備に伴う沿線の資産価値の増加を、事業内部に反映させていくことが求められる。そのためには、開発利益の還元について有効で適切な方策を確立することが必要である。

④ 運営費補助の導入
地下鉄建設後の沿線開発の遅れや需要の不足等当初計画と異なる状況により、事業者の経営努力の限界を超えて経営収支が悪化した場合には、運営費補助等必要な行政上の支援策を講じる必要がある。

⑤ 事業者の経営努力の向上
地下鉄建設は、巨額の費用を要し、その後の支払利息や減価償却費等資本費負担が経営を大きく圧迫している。地下鉄の経営改善を図るためには、建設投資額の抑制を図ることが重要である。

前記の①については、地方公営企業法において、地方公共団体が経営する企業のうち公営企業として認められる適用範囲が列挙されている。この法律は、従前一律に地方自治法

等が適用されていたものを、企業の特異性に対応すべく制度化されたものである。

この中で一般会計と企業会計との負担区分が明確にされているが、これは公営企業の企業性の限界を提示しているものといえる（地方公営企業法第一七条の二）。

例えば、地下鉄事業は建設に巨額の費用を要し、公共助成なしに経営は成立しない。また沿線の大規模開発計画の有無は経営に大きく関連してくる。このように、公共助成をはじめとする経営上の課題を、市の都市経営という総合的立場からの行政関与なしに解決できないのが現状である。

②については、鉄道事業の活性化を図る上で、街づくりと十分に調整を図っていくことが必要である。同じ公営を例に挙げれば神戸市交通局はその成功した事例といえる。

神戸市は、地形的に、六甲山系と大阪湾に囲まれた東西に細く延びた形で都市形成が行われた。都市を進展させるために、その山々を切り開いて西神ニュータウンを開発し、そのアクセスとして地下鉄を建設した。さらに、神戸市はニュータウン開発と並行して北部地域に職住接近の街づくりを想定し、西神工業団地に民間企業、研究学園都市に神戸市外国語大学・神戸商科大学、西神中央駅に商業施設等を誘致し地下鉄整備と一体となった開発を行ってきた。

また、「株式会社神戸市」にふさわしいものとして、「農業公園」や「フルーツパーク」がある。これは単なる生産地とせず、観光施設としての機能を高めたことにより、市街化調整区域内にありながら、市民にとって魅力

表-5 神戸市・横浜市 営業1日1キロ当たり乗車人員比較

	55	60	元	2	3	4	5
神戸市	7,936	7,946	9,233	10,072	10,828	11,171	11,435
横浜市	10,996	9,357	11,135	11,319	11,607	11,447	9,406
指数	72	85	83	89	93	98	122

指数は、横浜市を100としたもの

ある施設になるように工夫し、地下鉄の需要喚起に大いに貢献している。本市地下鉄の舞岡駅前にある「舞岡ふるさと村」が地下鉄の乗客増に貢献しているとはいえない状況と比べ対照的である。

その結果、神戸市営地下鉄は開業当初（昭和五十二年）は、横浜市営地下鉄の営業一日一キロ当たり乗車人員を下回っていたが、その後着実に街づくりが進み、それと連動し乗車人員も逆転、さらにその差はますます広がることが予想される（表15）。

③については、「5一財源方策」で述べたとおり、現行の法制度の下で、開発利益を還元する方式には、課題が多く有効な手法は見当たらない。

しかし、仙台市や福岡市で実施されている法人市民税や事業所税の鉄道整備財源への繰入や神戸市で実施された「宅地開発指導要綱」に基づく負担など、一定の方向性が示されているものについては、具体的な検討を進めるべきである。

さらに、新線建設と土地区画整理事業や再開発事業等の街づくりとの整合を図った事業展開により、開発利益の吸収を図れるような仕組みを検討すべきである。

④について、地下鉄建設には、監督官庁の事業免許取得が必要条件となる。

鉄道事業の免許を申請した路線において事業を行うことが、その路線において発生する交通需要からみて経営上適当かどうか十分に検討される。

この交通需要の予測には、大規模開発計画

や人口流動、他鉄道からの乗り込み等種々要因はあるが、平成五年三月に開業したあざみ野線では、港北ニュータウンが大きなウエイトを占めている。しかし、延伸開業した地下鉄は、当初計画を大きく下回る港北ニュータウンの人口定着の遅れや民間企業の撤退により、免許時の予測の六割弱程度の乗車人員しか確保できず、結果として経営を一層悪化させることとなった。

このように、鉄道事業者の努力の限界を超えた要因により、経営収支が悪化した場合は、制度外の助成が経営改善のため必要といえる。⑤について、地下鉄建設は大規模な工事に伴う多額の費用を要する。

ちなみに、これまで横浜市が投資した総建設費は、営業三十三キロに対し、五千五百四十億円にのぼり、キロ当たり百六十二億円となるが、直近の新横浜―あざみ野間では、二百二十七億円にまで達している。

今後これから建設する路線については、当然これより高騰することが予想される。

したがって、新線建設にあたっては、交通体系や輸送需要に見合った構造・システムなどを採用し、建設費を抑制することが大きな課題となる。

さらには、資本費負担が軽減した時期になると、効率化の推進が経営に大きく関係してくる。自動式改札機器の導入やワンマン運転の実施、効率的な駅職員配置や乗務形態など、鉄道の使命である安全性に十分配慮しながら、可能な限り経営の効率化の推進に努めるべきである。

8 おわりに

筆者は「ナムコワンダーエッグ」で人気を博している東急田園都市線「二子玉川駅」に興味を感じ訪れた。街中を歩いてみると、市営地下鉄駅にはない雰囲気、若者が街中にあふれ非常に活気のあることを感じた。

地下鉄は、自動車・JR・私鉄・バス・タクシーなど運輸サービスの一環である。従来、ともすれば供給する立場で地下鉄経営が論じられてきたが、消費者ニーズが多様化する中、もつと需要者の立場にたつた事業運営が必要ではないか。

横浜市も高齢社会に向かっていて、二子玉川駅のような若者があふれる街が地下鉄沿線に欲しいものである。そのためには、適切な利用者ニーズの把握に努めるとともに、若者を吸引・創出できるような街が計画され、元気のある市営地下鉄が実現することを期待してやまない。

〈参考文献〉

- (1) 天野光三「都市の公共交通」技報堂出版（一九九二年）
- (2) 土木学会編「交通整備制度―仕組みと課題―」（一九九〇年）
- (3) 大阪市「大阪市公営企業審議会」答申（一九九三年）
- (4) 横浜市「横浜市交通事業経営健全化委員会」答申（一九九四年）

△交通局経営計画担当係長▽

表-6 神戸市・横浜市 集客施設年度別比較

	55	60	元	2	3	4	5	
神戸市	集客施設 (最寄り駅)	インダストリーパーク (西神中央)	神戸総合運動公園 (総合公園)	スーパー「ダイエー」 (西神中央)	神戸商科大学神戸工専 (学園都市)	百貨店「そごう」 (西神中央)	商業・南施設「セリオ」 (西神南)	西神オリエントホテル (西神中央)
横浜市	集客施設 (最寄り駅)			横浜アリーナ (新横浜)		新横浜プリンスホテル (新横浜)		ランドマークタワー (桜木町)