

第1回 名古屋市交通事業経営計画有識者懇談会

新たな経営計画の策定に向けて

平成26年11月6日

名古屋市交通局

1 新たな経営計画策定の必要性

市営交通事業経営健全化計画

<計画期間>

平成28年度まで ⇒ まだ期間は残っている

<収支目標>

(市バス事業)

- ・経常収支の黒字の維持
- ・資金不足比率を経営健全化基準(20%)未満 【25年度 14.9%】
- ・32年度に資金不足及び債務超過の解消 ⇒ まだ解消していない

(地下鉄事業)

- ・経常収支の黒字の維持
- ・平成28年度の実質資金不足額 2,690億円
【25年度決算(2,532億円)では前年度から減少に転じた】

※【 】実績

なぜ、新しい経営計画の策定が必要なのか

1 新たな経営計画策定の必要性

(新たな経営計画が必要な理由)

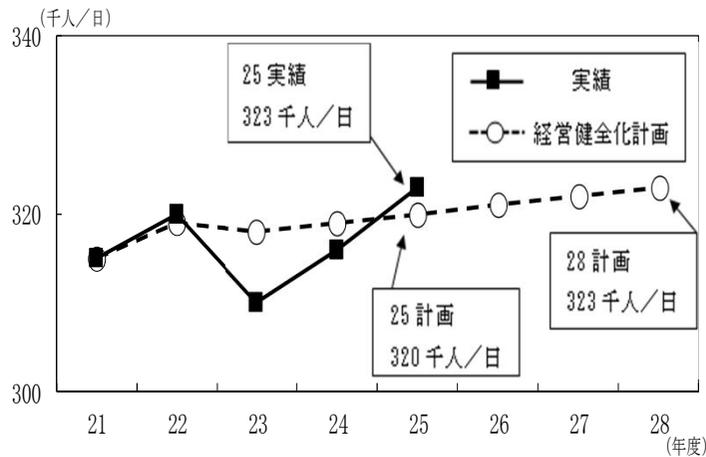
- 収支状況が、現行計画と比べて好転し、当面の目標がなくなった。
- 現行計画に掲げる方策と実態とのかい離が生じている。
(例)地下鉄構造物の耐震補強、エレベーター整備 等
- 現行計画に掲げる方策については、ほぼ実施済みとなった。
- 新たに策定された「名古屋市総合計画2018」への対応
(市の重要課題)
 - ・人口減少社会における人口構造の変化への対応
 - ・南海トラフ巨大地震への対応
 - ・リニア中央新幹線の開業等への対応
- 職員の意識改革につなげるため、今後、局が進めていく方向性の共有 等

2 現状分析

(1) 現行の経営健全化計画と実績

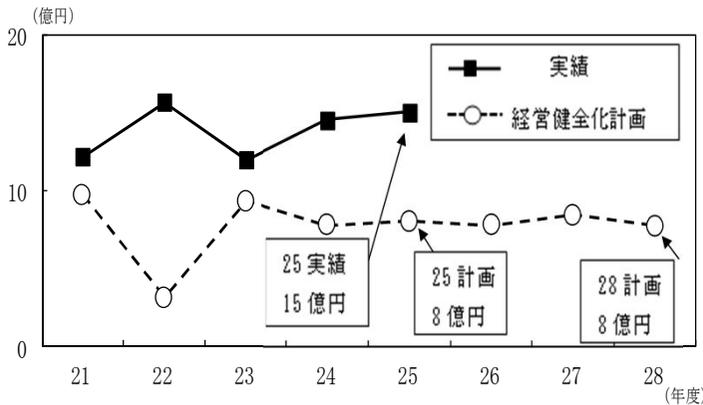
<市バス事業 >

(1) 乗車人員(1日あたり)

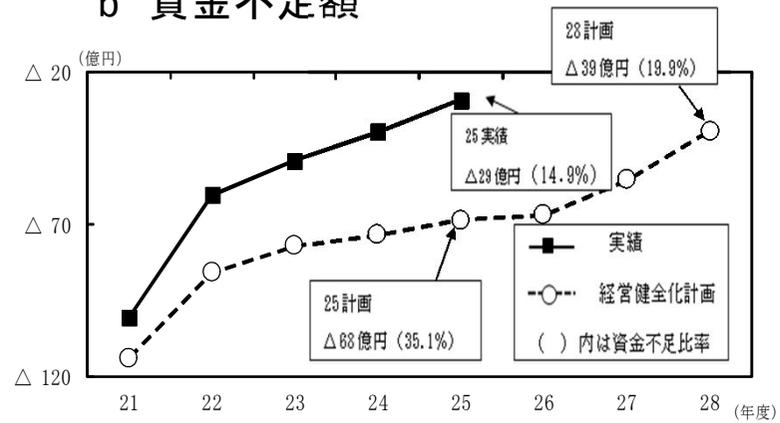


(2) 収支状況

a 経常収支



b 資金不足額

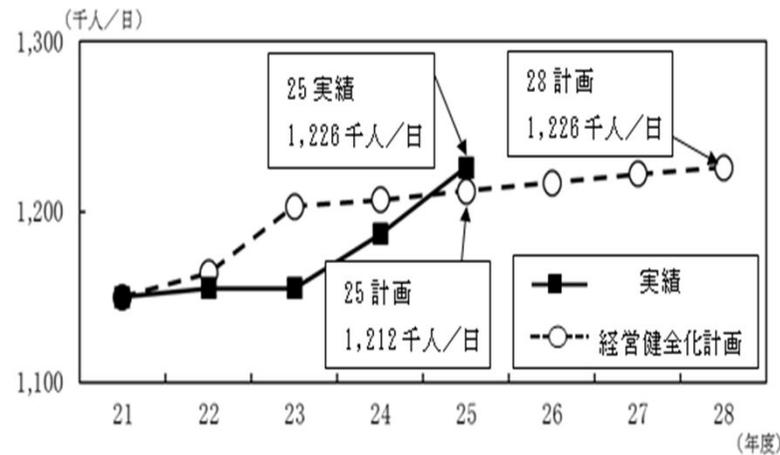


2 現状分析

(1) 現行の経営健全化計画と実績

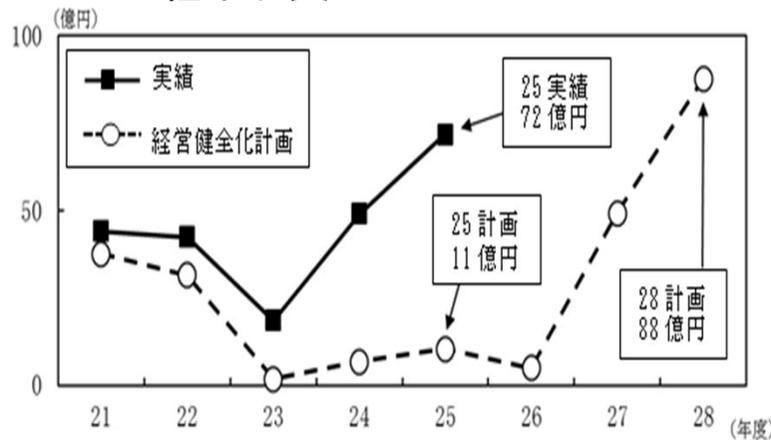
<地下鉄事業 >

(1) 乗車人員(1日あたり)

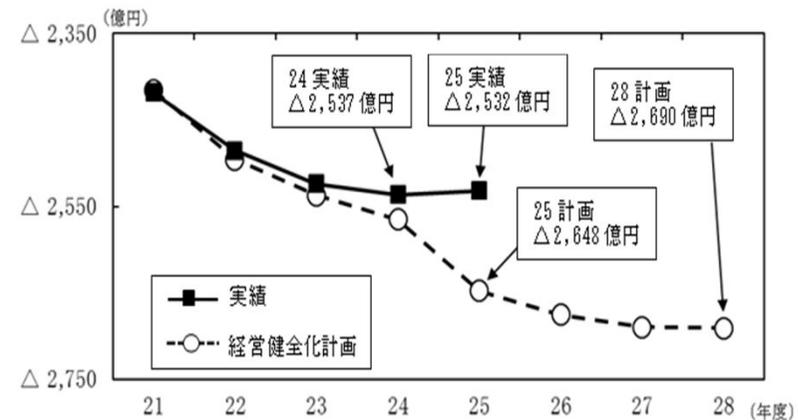


(2) 収支状況

a 経常収支



b 実質資金不足額



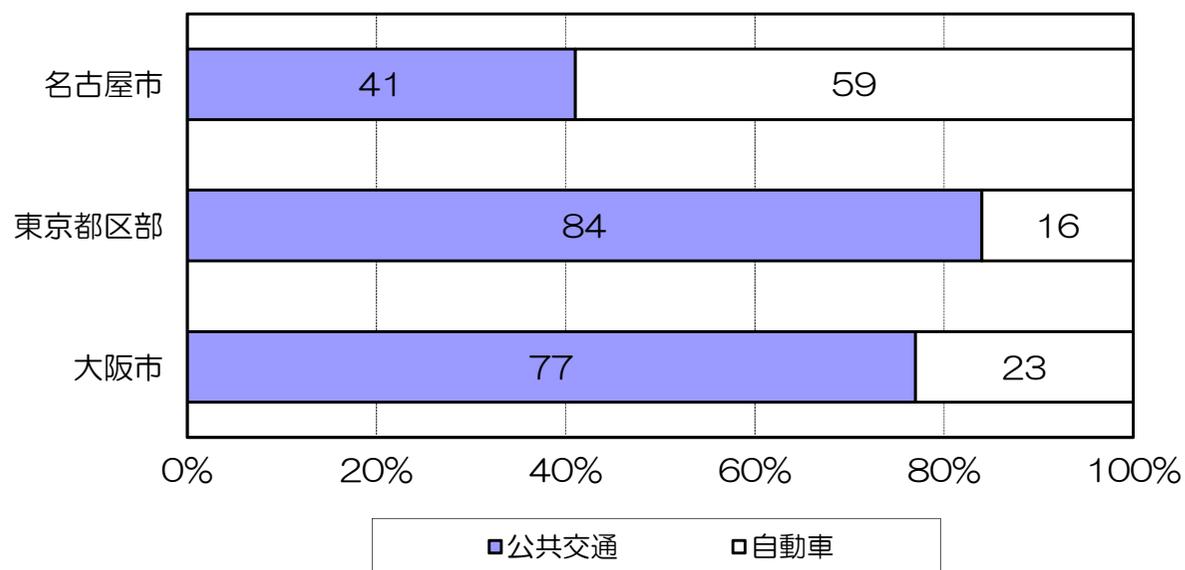
2 現状分析

(2)本市公共交通の特徴

① 利用割合が小さい公共交通

公共交通と自動車の利用割合は、東京都区部が8対2、大阪市が8対2であるのに対し、名古屋市は4対6と自動車への依存度が高い。

○3大都市比較：代表交通手段別分担率



資料) 名古屋市：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年)
東京都区部：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(平成20年)
大阪市：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

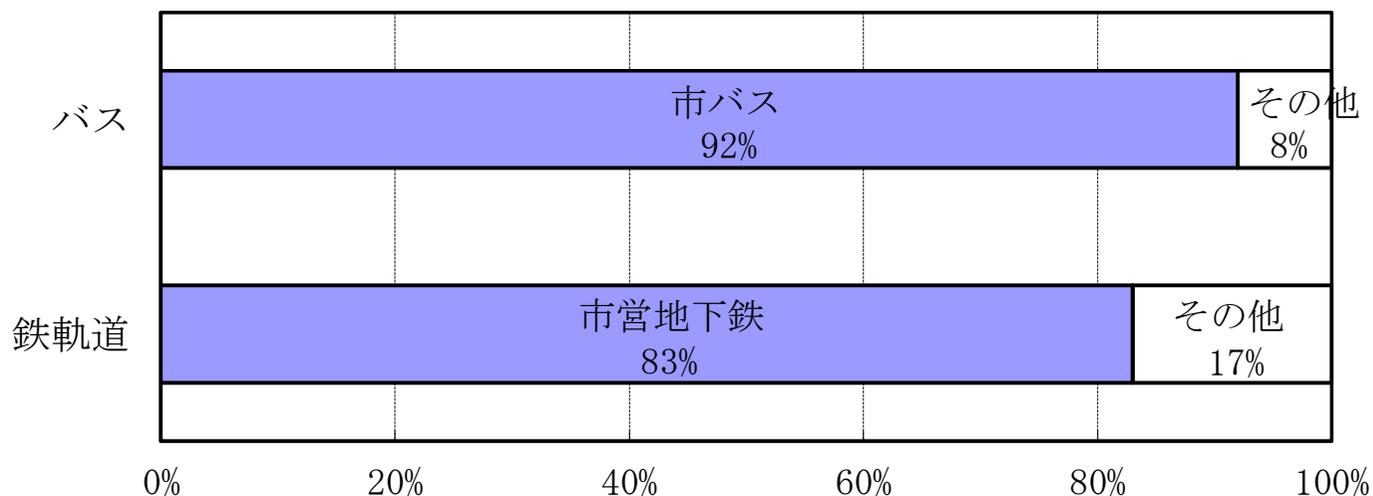
2 現状分析

(2)本市公共交通の特徴

② 非常に大きな役割を担う市バス・地下鉄

市域内移動における公共交通の利用では、市バス・地下鉄が全体の約9割を占めており、市内交通において非常に大きな役割を担っている。

○名古屋市域内利用における事業者別利用者数の割合(平成23年度)



資料)「第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年調査)」データの集計結果

2 現状分析

(2) 本市公共交通の特徴

③ 他都市と比較して厳しいバス事業の経営環境

＜市街化区域面積当たりの人口＞

他5都市平均と比べて39.9%低く、
交通事業者にとって厳しい経営環境
にある。

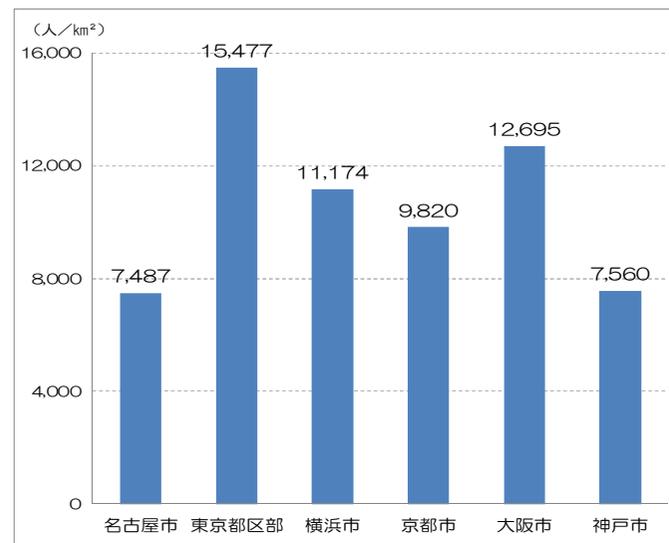
平成14年の規制緩和以降、民営
バス事業者の名古屋市関連のバス
路線のうち、29路線が廃止された。

＜公営バスの運転キロ当たり乗車人員＞

3.30人/Kmと、他5都市平均
4.33人/Kmと比べ23.8%低く、
6都市の中で最も少ない。

○市街化区域面積当たり人口(平成24年12月)

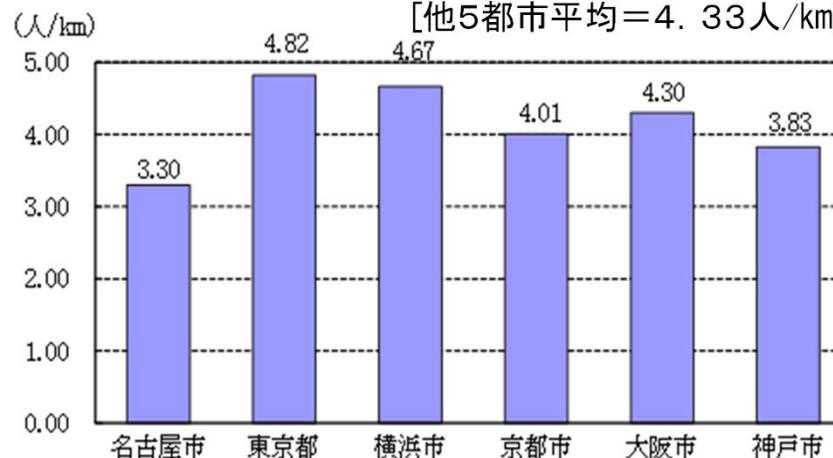
[他5都市平均=12,449人/km²]



資料)「大都市比較交通統計年表」による

○公営バス事業の運転キロ当たり乗車人員(平成25年度)

[他5都市平均=4.33人/km]



3 今後の経営課題

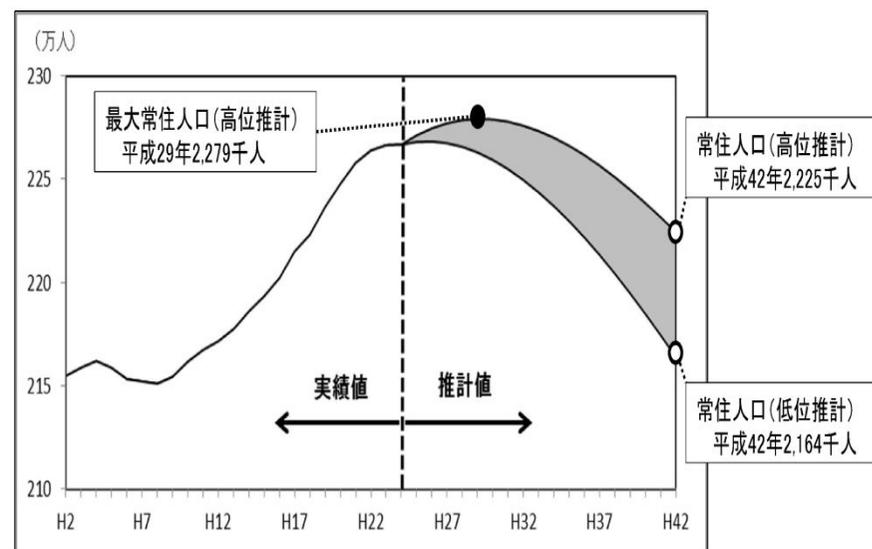
(1) 人口減少社会(少子高齢化)

< 常住人口 >

- ・平成9年以降は15年連続で増加しているが、近年増加数は鈍化
- ・自然増減がマイナスになることが予想されることから、遅くとも平成29年ごろには常住人口は減少に転じると推計



常住人口(総人口)



(実績値:総務省「国勢調査」、推計値:名古屋市推計)

今後、少子高齢化による利用者の減少が見込まれる中、新たな利用促進策を図ることが課題

本市の他の計画と連携し、自動車から公共交通への転換を促進していくことなどが、今後益々求められる。

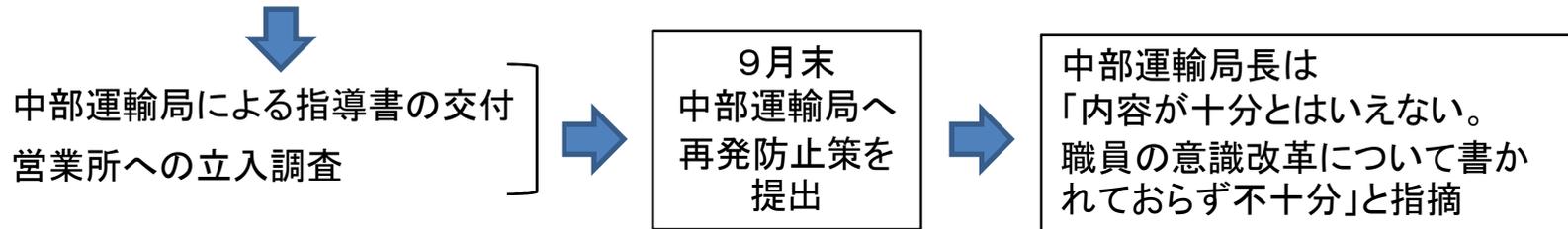
3 今後の経営課題

(2) 安全への取り組みの強化

<市バス事業>

平成26年度に入り、安全を脅かす重大な事案が続けて発生

- ・バス運行中の道路交通法違反による検挙
- ・バスレーンの逆走 など



職員の意識改革も含めた新たな再発防止策の策定と速やかな施策の実施により、安全輸送の確保に努め、市民・お客様からの信頼を回復することが最重要課題

<地下鉄事業>

平成26年度に入り、重大なコンプライアンス違反が発生

- ・地下鉄運転中のスマートフォンの操作

再発防止を徹底するとともに、一層の輸送の安全性の向上が課題

3 今後の経営課題

(3) 南海トラフ巨大地震への対応

南海トラフ巨大地震について、今後30年間のマグニチュード8以上の地震の発生率は70%程度とされており、大きな被害が想定される。

(災害被害の軽減及び災害時の迅速な対応)

「名古屋市地域防災計画」や「名古屋市震災対策実施計画」等に基づき、災害による被害軽減のため、地震時における対策の徹底や適時・適切なマニュアル見直しに取り組み災害に備える。

(市バス事業)

・災害時等の輸送機能の確保のため、営業所等施設整備の実施

(地下鉄事業)

・東日本大震災における損傷状況をもとに、改めて地下鉄構造物の耐震性能を検証その結果、補強が必要と判断した柱等について耐震補強工事を実施

・南海トラフ巨大地震による津波被害の想定にもとづき、既存の止水設備の有効性について調査・検討を実施
その結果、既存の止水設備の補強等が必要と判断された施設について改修を行う。

本市独自の南海トラフ巨大地震の被害想定

区分	最大震度	最高津波水位(T.P)	死者数	地震動による全壊棟数	直接的経済被害
過去の地震を考慮した最大クラス	6強	3.3m	約1,400人	約4,900棟	約3.54兆円
あらゆる可能性を考慮した最大クラス	7	3.6m	約6,700人	約34,000棟	

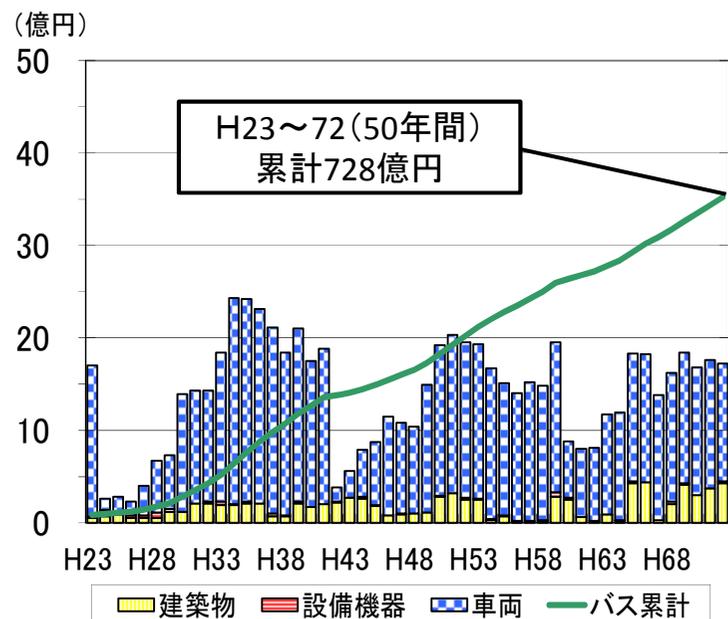
資料) 名古屋市震災対策実施計画

3 今後の経営課題

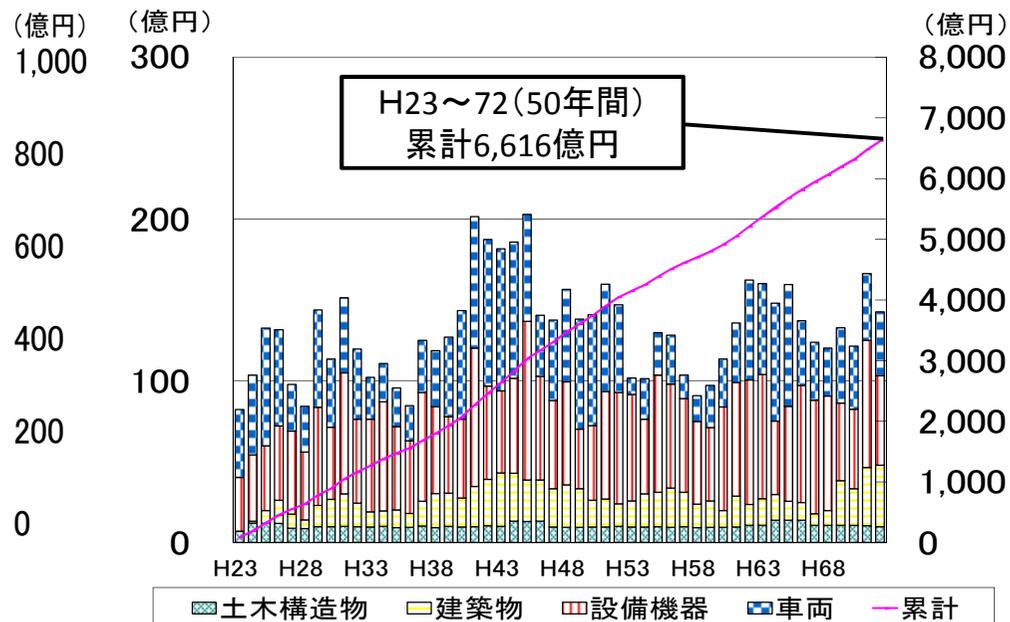
(4) 施設の老朽化対策

<維持管理費の推移* >

(市バス事業)



(地下鉄事業)



(* 交通局施設等長期維持管理計画導入後の推移)

・地下鉄事業は、昭和32年11月の東山線の開業以来、半世紀以上が経過し、老朽化施設の更新が必要である。

・平成23年度に策定した交通局施設等長期維持管理計画をもとに、既存施設の計画的維持管理や長寿命化を推進していく必要がある。

3 今後の経営課題

(5)リニア中央新幹線の開業に向けた街づくりとの連携

- ・平成39(2027)年度に東京－名古屋間のリニア中央新幹線が開業予定

- ・東京－名古屋間が約40分

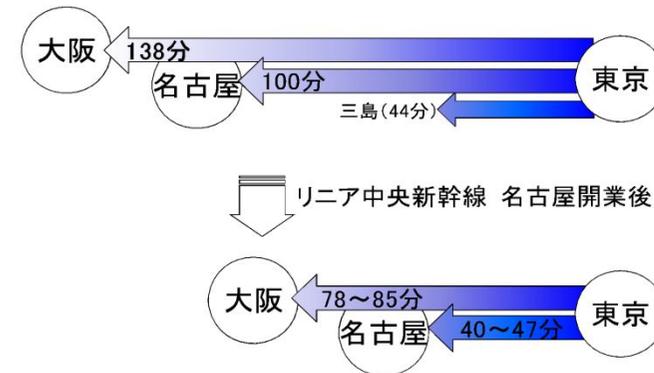
- ・「名古屋市総合計画2018」では、リニア開業を見据え、名古屋駅周辺地区や栄地区について新たなまちづくりを進めていくとしている。

- ・「なごや交通まちづくりプラン」などでは、名駅－栄間の連携強化を目指し、まちづくりの視点からLRT・BRTの導入を検討するとしており、その方向性に留意する必要がある。



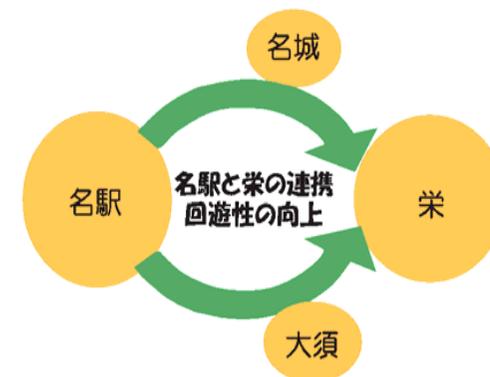
交通局も全市的なまちづくりの観点に立ち、関係局と調整を図りながら、その方向性に沿った施策を推進していく必要がある。

リニア中央新幹線開業による時間短縮効果



資料)「第1回名古屋市次期総合計画有識者懇談会」資料より

LRT・BRTの導入のイメージ



資料)「なごや交通まちづくりプラン」より

4 新たな計画の方向性

(1) 計画策定の留意点

① 総務省通知(「公営企業の経営にあたっての留意事項について」)の計画への反映

(趣旨)

- ・公営企業は、住民生活に身近な社会資本を整備し、必要なサービスを提供する役割を担っており、将来にわたって、公共の福祉を増進していく必要がある。
- ・施設等の老朽化に伴う更新投資の増、人口減少に伴う料金収入の減少等が見込まれ、経営環境は厳しさを増している。
- ・将来にわたって安定的に事業を継続していくためには、中長期的な視野に立った計画的な経営が必要

(計画期間の設定)

- ・計画期間は10年以上を基本とすること。設定にあたっては、中長期的な視点から経営基盤の強化等に取り組むことができるように、合理的な期間とすること。

4 新たな計画の方向性

(1) 計画策定の留意点

② 他の計画との連携

「名古屋市総合計画2018」 計画期間：平成26年度～平成30年度

「名古屋市基本構想」のもとに、まちづくりの方針・めざす都市の姿・重点戦略などを「長期的展望に立ったまちづくり」に示し、そのもとに「都市像の実現に向けた施策・事業」を総合的・体系的に示した計画として策定

「なごや交通まちづくりプラン」 計画目標年次：平成32年度

上位計画である「なごや新交通戦略推進プラン」とあわせて、名古屋市総合計画2018の実現を交通面及びまちづくりの面から支える個別計画の一つとして策定

「名古屋駅周辺まちづくり構想」 計画目標年次：概ね15年後
(平成41年頃)

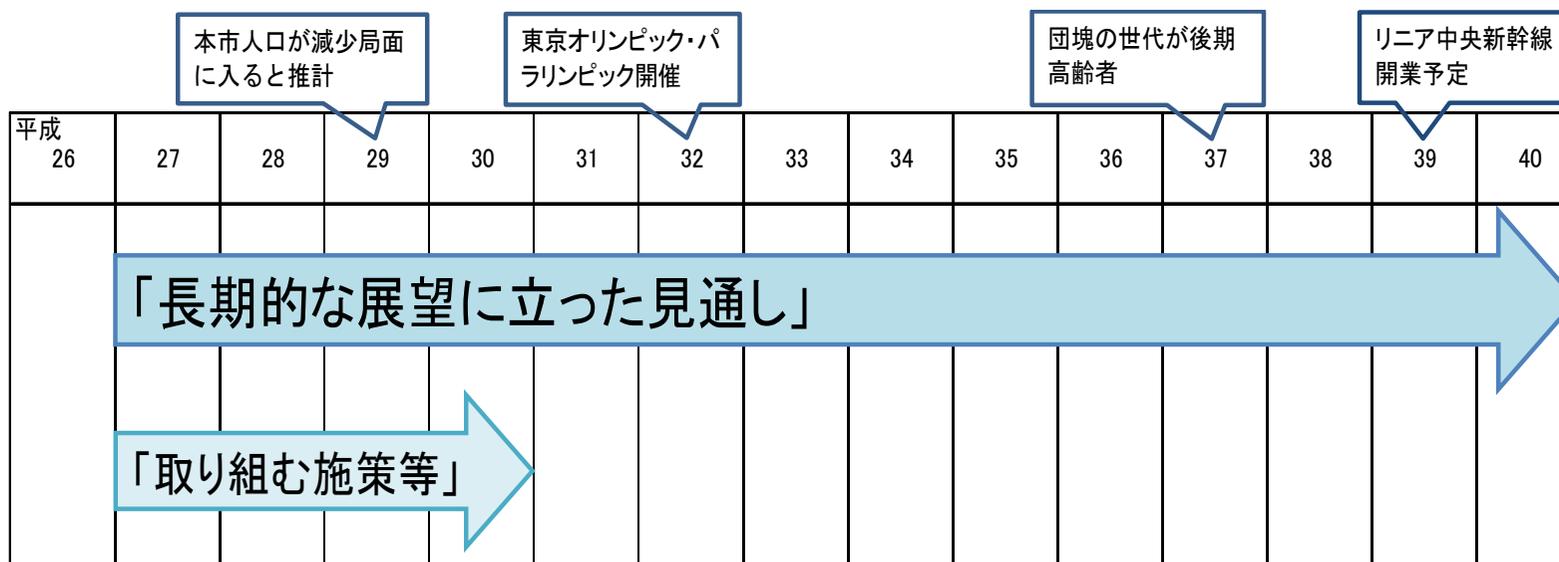
リニア開業後のまちを見据え、多様な主体が名古屋駅とその周辺区域のまちづくりを進めるための共通目標となる基本方針と具体的な取り組みを策定

4 新たな計画の方向性

(2) 計画の考え方

① 計画期間

- ・計画期間は、平成27年度から平成30年度までの4年間
- ・ただし、長期的な展望は、平成40年度までの14年間を想定
(新たな計画の公表は27年秋頃を目途)



4 新たな計画の方向性

(2) 計画の考え方

② 計画の方針

(ア) 交通局の役割

・私たちは、市内公共交通ネットワークの中核として、これからも市民・利用者の移動手段としての役割を担っていきます。

・「名古屋市総合計画2018」など市の計画に掲げる施策について、全市的なまちづくりの観点に立ち、関係局と調整を図りながら、その方向性に沿った施策を推進し、まちの発展を支えます。

4 新たな計画の方向性

(2) 計画の考え方

② 計画の方針

(イ) 基本方針

- ・市バス・地下鉄の一体的サービスの提供により、市民の移動手段としての役割を担っていきます。
- ・お客様第一主義に基づき、安心・安全で、快適な、より利便性の高いサービスを提供します。
- ・事業運営の効率化をさらに進め、経営の健全化を図ります。
- ・職員一人一人がいきいきと働くことができる、活力ある組織を目指します。

(ウ) 収支目標

- ・計画の収支目標を新たに設定

4 新たな計画の方向性

(2) 計画の考え方

③ 施策の概要

(施策の考え方)

経営課題への適切な対応と、効果のある施策の継続及び新規開拓

1 安心・安全の充実、確立

- ・市バスの運行ミス防止など安全輸送の確立
- ・耐震対策・老朽化対策の実施
- ・可動式ホーム柵の整備

2 快適で利便性の高いサービスの提供

- ・市バスネットワークの維持・充実
- ・お客様にご満足いただけるサービスの改善・充実
- ・なごやの街づくりとの連携

3 収入増加方策

- ・高齢者の利用促進
- ・他局・地域と連携した利用促進

4 長期的視点に立った経営の効率化

- ・効率化の推進(委託の拡大など)

5 活力ある職場づくり

- ・職員のモチベーション向上
- ・職員の能力開発

4 新たな計画の方向性

(2) 計画の考え方

(参考) 他都市の改善事例

<収入増加方策>

- 市バスの輸送力の増強(京都市)
 - ・直行系統・急行系統の新設
 - ・深夜バスの試行実施
 - ・夜間時間帯、最終便の時刻繰下げ
 - ・停留所への付加呼称の設定
- 商店街との連携の拡充(横浜市)
- デジタルサイネージなど新規広告媒体の導入(札幌市他)
- 駅ナカビジネスの展開(東京メトロ他)
 - ・コトチカ展開(京都市)
 - ・Echika(東京メトロ)

<安心・安全>

- エレベーターの地震時閉じ込め防止機能の強化(東京都)
- 停電時に最寄りの駅まで運転を可能とするシステムの研究(東京メトロ)

<お客様サービスの向上>

- トイレのグレードアップ(東京都他)
- 公衆無線LANフリーアクセスポイントの設置(札幌市)
- 分かりやすい案内サインへの改良(東京メトロ・東京都)
- 外国人旅行者向けウェルカムボードの設置(東京メトロ)
- ホーム上のベンチをリニューアル・増設(東京メトロ)
- 車内吊り手の増設(東京メトロ)
- 運転再開見込時間を10分以内にお知らせ(東京メトロ)

<活力ある職場づくり>

- 職員と外部委託による添乗(川崎市)
- サービスレベルの高い民営を含めた他のバス事業者への派遣研修(川崎市)

5 ご意見をいただきたい事項

(1) 新たな計画の施策について

今回、経営課題への適切な対応や、効果のある施策の新規開拓といった観点から、特に以下のテーマを中心に、新たな経営計画策定について、構成員の皆様から広くご意見をいただきたいと考えております。

快適で利便性の高いサービスの提供

収入増加方策

活力ある職場づくり

収支目標