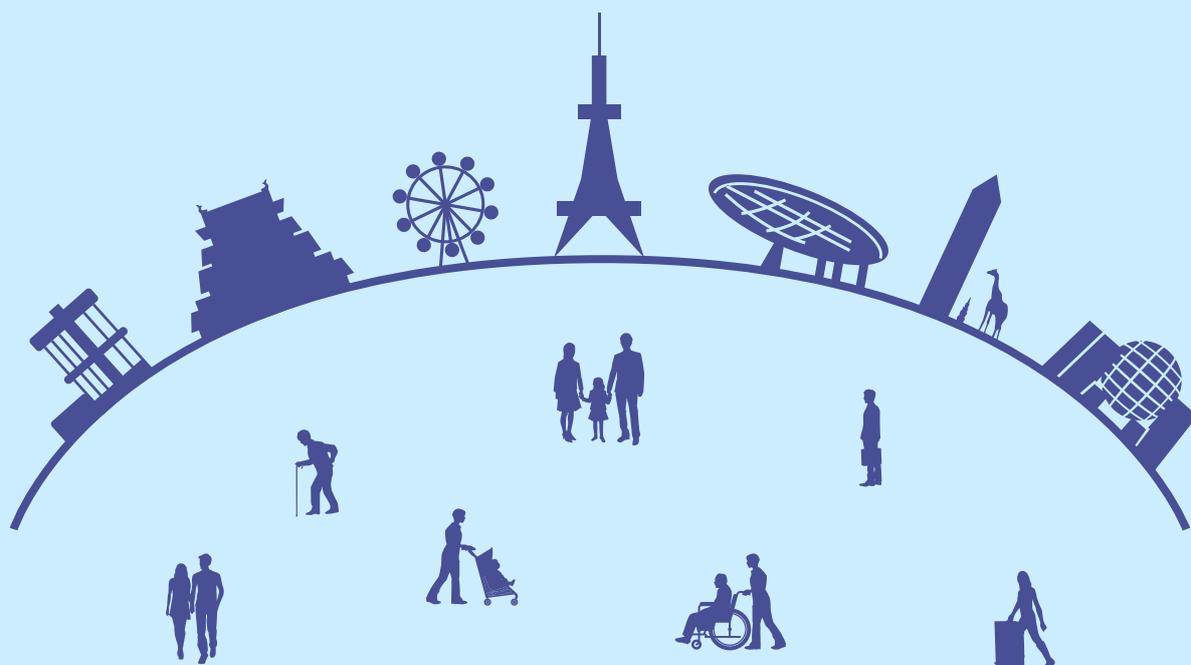


名古屋市営交通事業 経営計画2023



平成31年3月
名古屋市交通局

注：2019（平成31）年5月に改元が予定されていますが、本計画ではわかりやすい表記とするため、2019（平成31）年度以降も「平成」を使用しています。

目次

● 計画の策定にあたって	1
● 計画の位置づけ	2
● 計画期間	2
● 計画の理念	3
● 主要課題	4
● 重点施策	8
● 快適さ、便利さを積極的に高めるための主な取り組み	9
● 施策を推進する事業	
施策1 安全・安心の推進	11
施策2 快適・便利の向上	17
施策3 まちの活性化への貢献	27
施策4 安定した運営基盤の確立	30
● 乗車人員の見通し	33
● 計画目標	34
● 収支計画	35
● 進行管理	39
● 施策を推進する事業一覧	40
【参考資料】	47



計画の策定にあたって

名古屋市の交通事業は、大正 11（1922）年に路面電車、昭和 5（1930）年に市バス、昭和 32（1957）年に地下鉄の営業を開始し、市民生活、都市活動を支える都市基盤として名古屋市の発展に貢献してきました。2022（平成 34）年には、市営交通 100 周年を迎えます。

現在、市バスは、市内全域に 163 系統 766km、地下鉄は、6 路線 93.3km の路線網を有し、市バスと地下鉄が一体的なネットワークを形成しており、市バス・地下鉄あわせて 1 日約 166 万人（平成 29（2017）年度決算）のお客さまにご利用いただいています。今後も、市域全体の交通網を確保し、身近で利用しやすく重要な交通手段としての役割を果たしていくため、地域環境をふまえた路線等の充実に努めてまいります。

一方で、少子化・高齢化のさらなる進行に伴う人口構造の変化、南海トラフを震源とする大規模地震などの自然災害、訪日外国人旅行者数の増加など、交通局を取り巻く状況の変化に適切に対応するとともに、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会、第 20 回アジア競技大会（2026（平成 38）年）、リニア中央新幹線（品川－名古屋間）の開業（2027（平成 39）年）などを見据えて、計画的に対応していく必要があります。

本計画は、経済状況や人口構造の変化などの社会経済情勢の動向をふまえつつ、市バス・地下鉄において、今後想定される様々な課題に的確に対応しながら、より快適で便利な輸送サービスを提供していくために策定するものです。

一人ひとりが交通局職員としての自覚を持ち、それぞれが担う役割を果たし、本計画の着実な実現と目標の達成に向け、局一丸となって取り組んでまいります。





計画の位置づけ

本計画は、現在策定中の名古屋市次期総合計画の個別計画であるとともに、「名古屋市営交通事業経営計画（2015－2018）」に引き続く計画として策定するものです。

また、総務省より、中長期的な経営の基本計画として策定が求められている「経営戦略」としての位置づけを併せ持つ計画です。



計画期間

2019（平成 31）年度から 2023（平成 35）年度までの 5 年間

長期的展望にたった収支計画は、2019（平成 31）年度から 2028（平成 40）年度までの 10 年間とします。

年度			
2019 (平成 31)	重点施策・事業等 (5年間)	収支計画等 (10年間)	
2020 (平成 32)			●東京 2020 オリンピック・パラリンピック 競技大会の開催
2021 (平成 33)			
2022 (平成 34)			●市営交通100周年
2023 (平成 35)			
2024 (平成 36)			
2025 (平成 37)	●2025年 大阪・関西万博の開催		
2026 (平成 38)	●第 20 回アジア競技大会の開催		
2027 (平成 39)	●リニア中央新幹線の開業 (品川－名古屋間)		
2028 (平成 40)			



「 新たなステージへ 」

私たち名古屋市交通局は、
安全最優先のもと、
快適さ、便利さを
積極的に高めることにより、
誰もが安心して利用できる
市バス・地下鉄を目指します。

|||| 私たちの思い |||

交通局では、これまで施設等の維持管理に重点を置いてきましたが、
今後は、安全・安心に加えて、快適さ、便利さを積極的に高めることにより、「新たなステージへ」とステップアップを図り、誰からも信頼され、
選ばれる市バス・地下鉄を目指していくという想いを、職員総意のもと、
計画の理念として決めました。



主要課題

交通局の今後の事業運営に大きな影響を与える取り巻く状況と、対応すべき「主要課題」について以下に示します。

(1) 安全の確保

安全な輸送は事業の根幹であることから、これまでも安全運行を確保するため、職員教育の拡充やホーム柵の設置等を進めてきました。

一方、他事業者において、スキーバス事故や視覚障害者のホーム転落死亡事故などの重大事故が発生しており、輸送の安全に対する社会的な関心や要求がより高まっています。

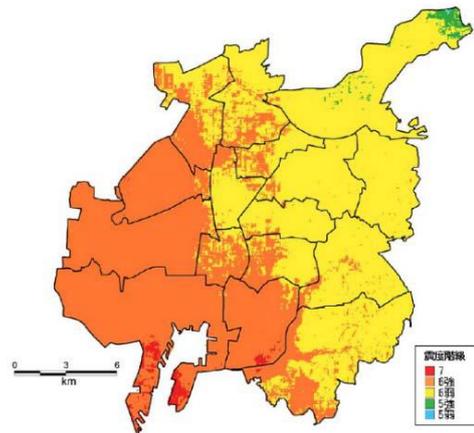
このような状況の中、安全運行を確保し、安心してご利用いただけるよう、職員教育や安全設備の充実が必要です。

(2) 自然災害への備え

南海トラフを震源とする大規模地震や発生回数が増加している豪雨など、自然災害による大きな被害の発生が懸念されています。

このような状況の中、自然災害による被害を最小限に抑えるとともに、早期復旧ができるよう災害対策の計画的な推進が必要です。

■ あらゆる可能性を考慮した最大クラスの震度分布



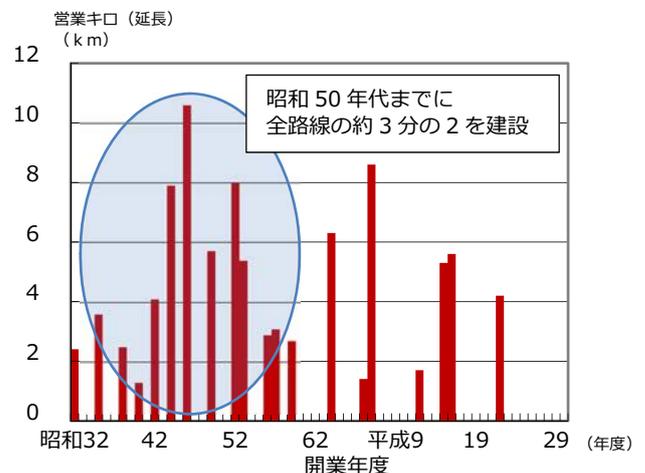
出典：南海トラフ巨大地震の被害想定について
－震度分布、津波高等－（名古屋市）

(3) 計画的な維持管理

地下鉄は、昭和 32 年の東山線開業から 60 年以上が経過していることから、今後、補修や更新が必要となる構造物や施設等の増加が見込まれます。

このような状況の中、運行に支障を生じさせないよう、引き続き、補修・更新費用の平準化、構造物等の長寿命化を図りながら、計画的な維持管理が必要です。

■ トンネル・高架構造物建設の推移

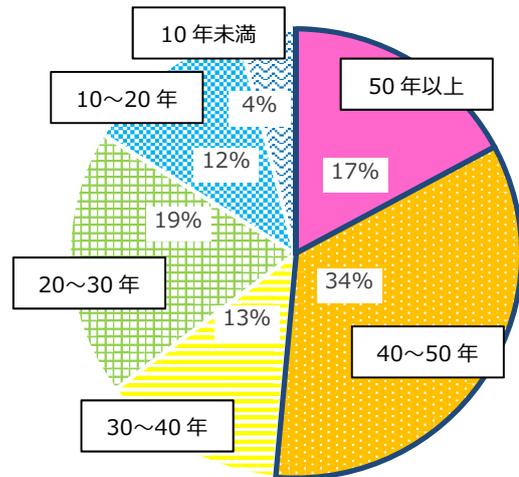


(4) 快適性の向上

地下鉄駅の半数以上が、開業から40年以上経過しており、駅施設等の経年劣化が進んでいることから、駅的美観や清潔感が損なわれています。また、お客さまから、地下鉄駅が「暗い」「汚い」などのご意見が寄せられるなど、快適性向上に対するニーズが高まっています。

このような状況の中、お客さまに快適・便利にご利用いただけるよう、地下鉄駅のリニューアルや清潔感の向上等が必要です。

■ 地下鉄各駅の開業からの経過年数の割合 (平成29年度末)

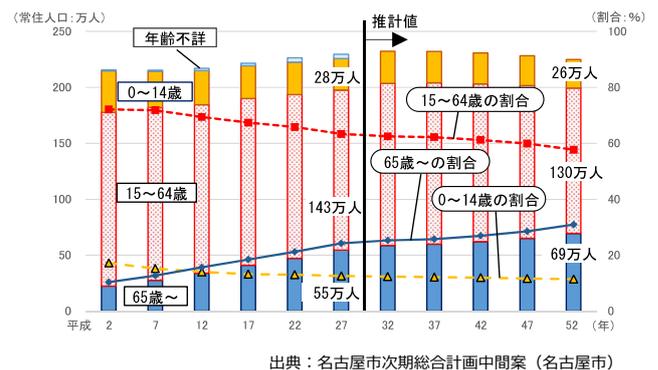


(5) 移動しやすい環境の整備

少子化・高齢化に伴う人口構造の変化や、障害者の社会参加の増加が見込まれる中、エレベーターの整備など、バリアフリー化に対する社会的な関心や要求がより高まっています。

このような状況の中、高齢者や障害者など、誰もが快適・便利にご利用いただけるよう、移動しやすい環境の整備が必要です。

■ 名古屋市の年齢3階級別人口の推移



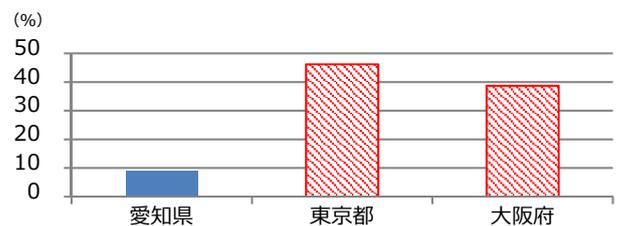
出典：名古屋市次期総合計画中間案（名古屋市）

(6) 誰もが利用しやすい環境の整備

近年、訪日外国人旅行者数が大幅に増加していますが、愛知県への訪日外国人の訪問率は、東京、大阪の約2割に、旅行消費単価は、東京、大阪の約6割にとどまっています。

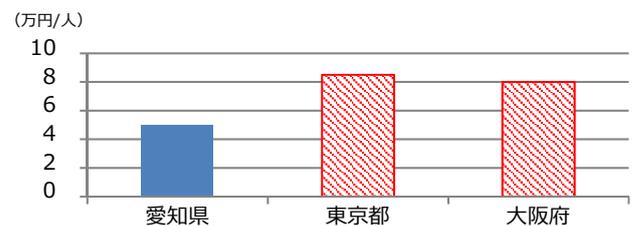
このような状況の中、国内外からの来訪者の増加に向け、わかりやすい情報の提供や、使いやすい乗車券の設定など、より便利にご利用いただける環境の整備が必要です。

■ 訪日外国人の訪問率



出典：訪日外国人消費動向調査（平成29年）（観光庁）

■ 訪日外国人の旅行消費単価



出典：訪日外国人消費動向地域調査（平成28年予備調査）（観光庁）

(7) まちづくりと連携した交通施設の整備

リニア中央新幹線の開業に伴う新たな交流圏の形成により、人の流れの変化が見込まれていますが、名古屋駅は鉄道相互の乗り換えがわかりにくく、また、東山線の混雑も激しくなっています。

このような状況の中、名古屋駅の駅空間の再整備に合わせて、名古屋の玄関口にふさわしい地下鉄駅の整備や、東山線の混雑緩和に向けた取り組みなど、まちづくりと連携した交通施設の整備が必要です。

■ リニア中央新幹線の開業による交流圏の変化



出典：名古屋市作成

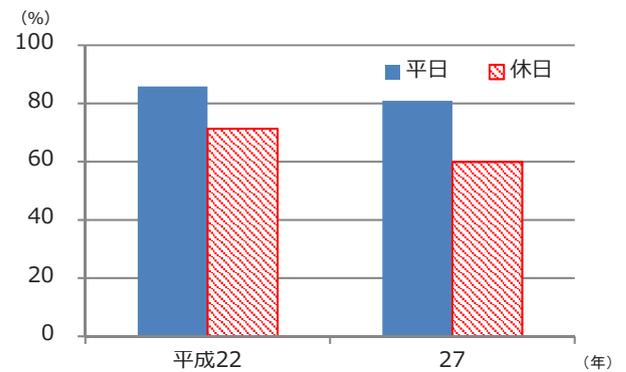
(8) 効果的な利用促進策の展開

市バス・地下鉄の乗車人員については、定期利用者は増加傾向にあるものの、定期外利用者は、ほぼ横ばいとなっています。

また、全国的に外出率は減少傾向にあります。

このような状況の中、定期外利用者をはじめ、乗車人員の増加を目指して、効果的な利用促進策の展開が必要です。

■ 外出率（全国）



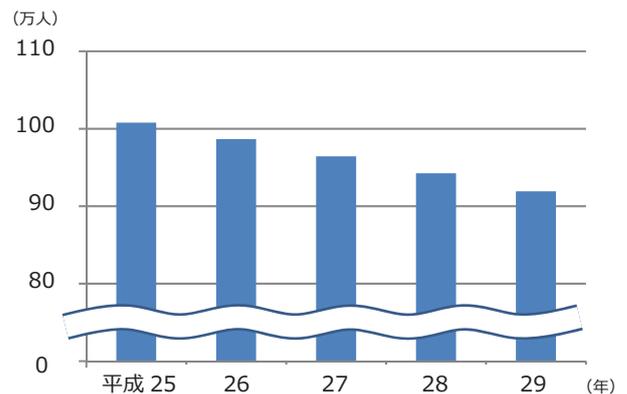
出典：平成 27 年全国都市交通特性調査（国土交通省）

(9) 人材の確保・育成

大型二種免許保有者の減少や、生産年齢人口の減少に伴う人手不足などの影響により、バス運転士や技術員の人材確保については今後も厳しい状況が続く見込みです。

このような状況の中、交通サービスを持続的に提供するためには、人材の安定的な確保・育成が必要です。

■ 大型二種免許保有者数（全国）



出典：運転免許統計（警察庁）

(10) 経営基盤の強化

市バスは、需要が少なく採算が取れない路線でも、移動手段を確保する観点からサービス水準を維持しており、平成 29 年度決算において、全 163 系統のうち 122 系統（約 75%）が不採算であり、営業収支は約 18 億円の赤字となっています。

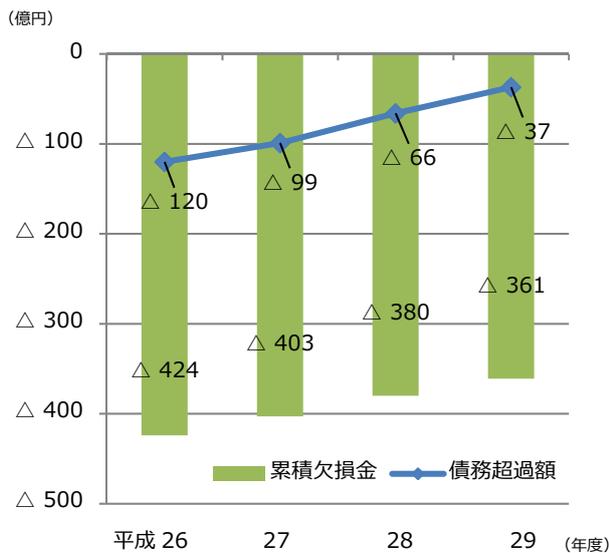
また、累積欠損金が約 361 億円、債務超過が約 37 億円となっており、依然として厳しい経営状況が続いています。

地下鉄は、累積欠損金が約 2,310 億円、企業債残高が約 4,764 億円、実質資金不足が約 2,187 億円となっており、これらを着実に削減していく必要があります。

このような状況の中、将来にわたって安定的に交通サービスを提供するためには、更なる収入増加方策の取り組み等による収支の改善や、市バスネットワーク維持のための公的負担継続が必要です。

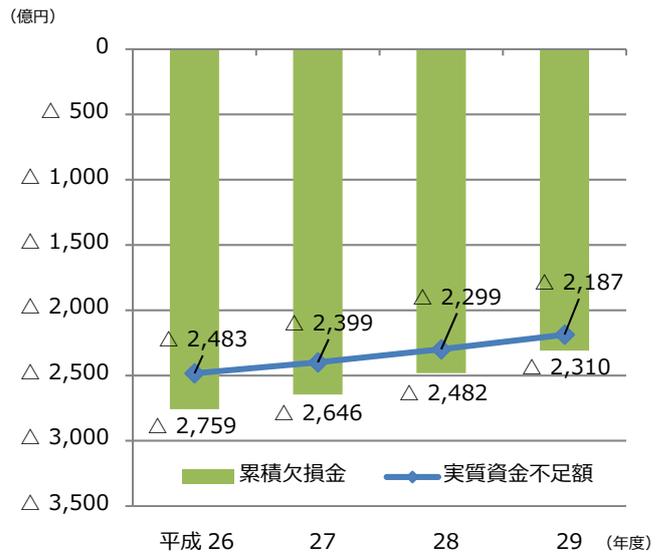
【市バス】

■ 累積欠損金及び債務超過額の推移



【地下鉄】

■ 累積欠損金及び実質資金不足額の推移



本計画を推進するにあたり、他局・関係事業者等において検討されている事業のうち、交通局が関連する事業については、連携しながら検討を進めていきます。

特に、市バス・地下鉄の利便性向上に寄与すると考えられる事項については、関係事業者等に要請を行っていきます。



重点施策

【主要課題】

- (1)安全の確保
- (2)自然災害への備え
- (3)計画的な維持管理



【施策1】 安全・安心の推進

お客さまに、安全・安心にご利用いただける市バス・地下鉄にするため、安全対策の強化、自然災害への備え及び計画的な維持管理を進めます。

- (4)快適性の向上
- (5)移動しやすい環境の整備
- (6)誰もが利用しやすい環境の整備



【施策2】 快適・便利の向上

お客さまに、より快適で、より便利にご利用いただける市バス・地下鉄にするため、地下鉄駅等のリニューアル、人にやさしい環境づくり及びわかりやすく利用しやすい環境づくりを進めます。

- (7)まちづくりと連携した交通施設の整備
- (8)効果的な利用促進策の展開



【施策3】 まちの活性化への貢献

拠点エリアの駅機能強化や、効果的な利用促進策の展開を通して、名古屋のまちの活性化に貢献します。

- (9)人材の確保・育成
- (10)経営基盤の強化



【施策4】 安定した運営基盤の確立

将来にわたって安定的に交通サービスを提供し続けていくため、人材の確保・育成や、経営基盤の強化を進めます。

市バス



バスターミナルの環境改善

快適なバス待ち環境づくりのため、照明のLED化やベンチの設置、上屋の塗装替えなどを実施します。また、ドライ型ミスト装置を試行設置します。

バス停留所施設の整備・改修

バスターミナル以外のバス停留所についても、照明付き標識・上屋・ベンチを順次整備・改修します。

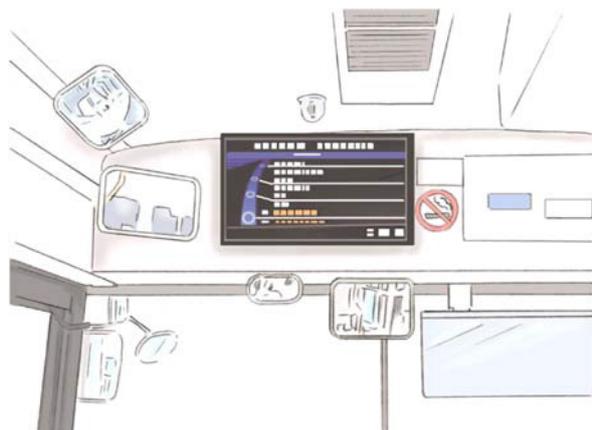
バス停留所へののりば番号等の表示

ウェブサイトやテレホンセンターなどで、お客さまが目的とするバス停留所をわかりやすく案内するため、同一名称のバス停留所に、区別できるのりば番号などを表示します。



バス車内への液晶式停留所名表示器の設置拡大

市バスに不慣れな方にも安心してご利用いただくため、ピクトグラムを活用した乗換案内、4つ先までの停留所名を表示する経由地案内など、わかりやすい案内が行える液晶式停留所名表示器を順次設置します。



高めるための主な取り組み

地下鉄

地下鉄駅のリニューアル

地下鉄開業から60年以上経過していることや、明るく清潔感のある快適・便利な駅空間を提供するため、地下鉄駅のリニューアルを順次実施します。

また、地下鉄駅のリニューアルにあわせて、駅施設の再配置や店舗等の設置についても検討します。

駅構内トイレのリニューアル

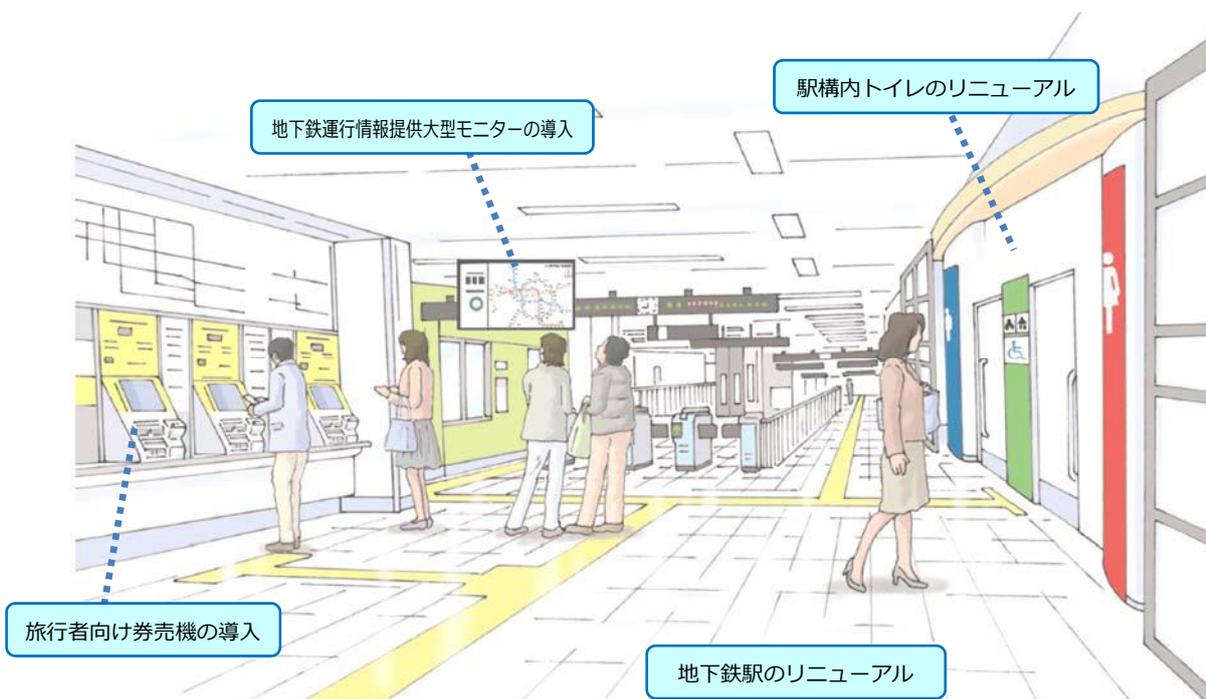
訪日外国人、高齢者をはじめ、誰もが快適にご利用いただくため、全ての便器の洋式化、全ての駅への温水洗浄便座の設置、ご利用の多い駅及び観光施設最寄り駅のトイレ内装改修などを順次実施します。

地下鉄運行情報提供大型モニターの導入

地下鉄及び他社線の遅延や運転見合わせ、振替輸送などの運行情報を、誰にもわかりやすく提供するため、画像や多言語で表示する大型モニターを、主要駅の改札口付近等に設置します。

旅行者向け券売機の導入

市内の観光スポットに不慣れな国内外からの旅行者などが、安心して地下鉄で移動できるようにするため、観光スポット、駅番号などからの検索により乗車券を購入できる機能などを備えた券売機を主要駅に設置します。





施策を推進する事業

施策 1

安全・安心の推進

お客さまに、安全・安心にご利用いただける市バス・地下鉄にするため、安全対策の強化、自然災害への備え及び計画的な維持管理を進めます。

1 - ①

安全対策の強化

【教育・訓練等】

・ 災害・危機対応力の向上

自然災害やテロなど、多様化するリスクに備えるため、非常扉や非常脱出はしご、各駅常備のさすまた等を使用した職員訓練等を実施します。



避難誘導訓練



止水板立上げ訓練



事故復旧総合訓練



防犯訓練

・ **災害の発生に備えた情報発信の強化**

災害発生時に、訪日外国人や聴覚に障害のある方などをはじめとするお客さまへ、市バス・地下鉄に関する正確な情報をすみやかに提供できるようにするため、SNS等を活用した多言語による情報発信について検討します。

また、平常時には、災害が発生した場合の安全行動について、お客さまへの啓発を実施します。

拡充 **輸送の安全に関する研修等の実施**

市バス・地下鉄の乗務員、駅職員、技術職員などに、必要な知識や技能を、取得、維持させるため、外部研修機関も活用して、研修等を実施します。

また、市バス運転士個々の特性に応じた指導・教育を充実し、安全運転行動の向上等を図るため、外部研修機関の交通心理士資格を有する講師を招いた実技研修を、新たに実施します。

・ **運輸安全マネジメントの推進**

国の運輸安全マネジメント制度に基づく取り組みとして、輸送の安全に関する目標及び計画の策定、ヒヤリハット情報の活用、内部監査を実施します。

・ **市バス・地下鉄マナー啓発**

市バス・地下鉄に乗車されるお客さまが、お互いに気持ちよく快適にご乗車いただくため、マナー啓発に関するお客さまからのご意見やアンケート結果をふまえて、各種マナー啓発のためのPR活動を実施します。



マナー啓発ポスター

【安全設備の導入（市バス）】

・ **拡充** **ドライブレコーダーの機能強化**

バス車両の更新等にあわせて、ドライブレコーダーのカメラを解像度の高いものに更新するとともに、事故発生時の状況確認が難しい左後方にもカメラを増設するなど、ドライブレコーダーの機能を強化します。



ドライブレコーダーの解析画面の画像

・ **拡充** **バス車両への安全確認放送装置の設置拡大**

自転車利用者や歩行者との接触を防止するため、やさしい音色とアナウンスで市バスの接近を周囲に知らせることができる安全確認放送装置を、順次全車両に設置します。



安全確認放送装置

【安全設備の導入（地下鉄）】

・ **拡充** **可動式ホーム柵の整備**

ホームにおける安全性の向上を図るため、名城線・名港線において定位置に車両を停止させるための車両改造等を行い、可動式ホーム柵を設置します。

また、鶴舞線可動式ホーム柵の整備に向けて検討し、整備方針を策定します。



名城線・名港線可動式ホーム柵（イメージ）

・ **拡充** **駅構内カメラの機能強化**

駅ホームでの安全対策を強化するため、駅ホームカメラの録画化を順次進めます。また、駅施設の安全利用上必要な個所については、新たに駅構内カメラを設置します。



駅ホームカメラ

1 - ②

自然災害への備え

・ 地下鉄構造物の耐震補強

東日本大震災をふまえ、安全性を高め、早期復旧を図ることができるようにするための耐震補強を実施していきます。



耐震補強を施した中柱

・ 駅出入口止水板の改修

水害時の止水対策を迅速化するため、地下鉄出入口の木製止水板を設置時間の短縮が可能となる機械式止水板へ改修します。



駅出入口止水板

1 - ③

計画的な維持管理

新規

第2栄変電所の移設

現在、地下に設置している第2栄変電所は、地上部への搬出入口がなく、機器の搬出入を地下鉄のトンネルを使って行う必要があり、災害時等の復旧に時間を要することから、変電設備の更新時期にあわせて旧名城工場跡地に移設します。



第2栄変電所の変電設備

地下鉄構造物の長寿命化

トンネル及び高架構造物について、補修費用の平準化とともに長寿命化を図るため、予防保全型の管理手法を用いて、計画的な補修を実施します。

地下鉄電気設備の更新

老朽化による故障を未然に防ぐため、地下鉄の電気設備（変電設備、電路設備、信号設備、通信設備）について、計画的な更新を実施します。

エレベーター・エスカレーターの更新

更新時期を迎えているエレベーターやエスカレーターについて、計画的な更新を実施します。

地下鉄車両の主要電気機器更新

車両を安全に長く使用するため、地下鉄車両の主要な電気機器について、計画的な更新を実施します。

施策 2

快適・便利の向上

お客さまに、より快適で、より便利にご利用いただける市バス・地下鉄にするため、地下鉄駅等のリニューアル、人にやさしい環境づくり及びわかりやすく利用しやすい環境づくりを進めます。

2 - ①

地下鉄駅等のリニューアル

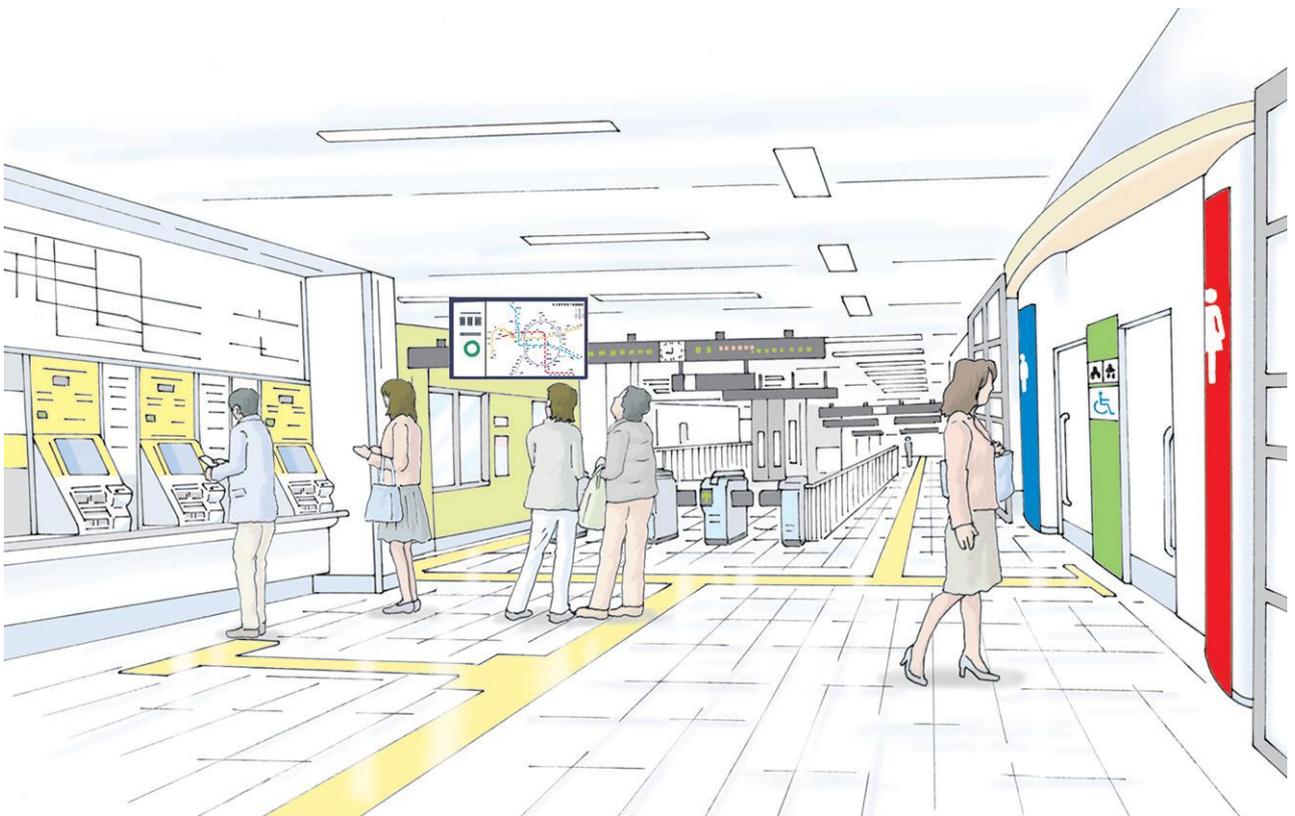
【地下鉄駅のリニューアル】

新規 地下鉄駅のリニューアル

地下鉄開業から60年以上経過していることや、明るく清潔感のある快適・便利な駅空間を提供するため、開業後50年以上経過した駅について、駅全体の壁・床・天井・照明などを、順次リニューアルします。

特に、主要駅については、名古屋の顔としてふさわしい駅となるよう個性化を図ります。

また、地下鉄駅のリニューアルにあわせて、駅施設の再配置や店舗等の設置についても検討します。



地下鉄駅のリニューアル（イメージ）

新規 駅構内トイレのリニューアル

訪日外国人、高齢者をはじめ、誰もが快適にご利用いただくため、全ての便器の洋式化、全ての駅への温水洗浄便座の設置、ご利用の多い駅及び観光施設最寄り駅のトイレ内装改修などを順次実施します。



駅構内トイレ

拡充 地下鉄駅ホームの冷房化の推進

お客さまに地下鉄を快適にご利用いただくため、整備手法について検討し、順次駅ホームの冷房化を進めます。

わかりやすい案内サインの整備

地下鉄駅をはじめ、バスターミナルや各バス停の案内サインについて、ピクトグラムや駅番号を活用し、文字や記号を大きく表示するなど、誰もがわかりやすい案内サインの整備を進めます。



整備前の案内サイン



整備後の案内サイン

【バス待ち環境の改善】

・ **新規** **バスターミナルの環境改善**

快適なバス待ち環境づくりのため、照明のLED化やベンチの設置、上屋の塗装替えなどを実施します。また、ドライ型ミスト装置を試行設置します。



バスターミナルの環境改善（イメージ）

・ **バス停留所施設の整備・改修**

バスターミナル以外のバス停留所についても、照明付き標識・上屋・ベンチを順次整備・改修します。



バス停留所施設

2 - ②

人にやさしい環境づくり

【バリアフリー化の推進】

新規 ホームと車両の段差・隙間の解消

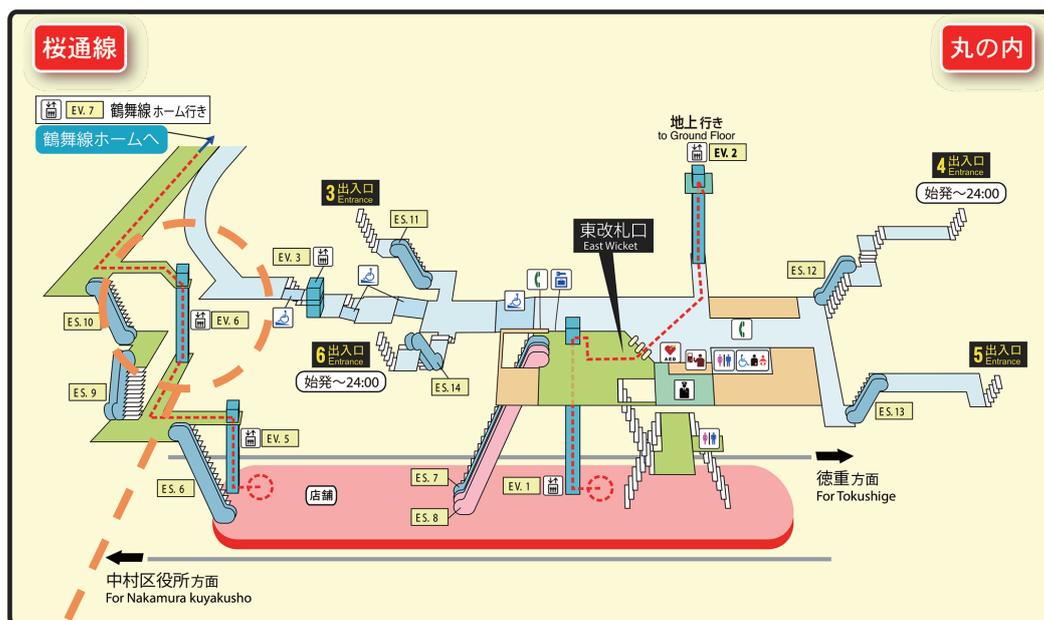
名城線・名港線において、車両床面とホームとの間に大きく段差が生じている駅があることから、車いす利用者をはじめ誰もが乗降しやすくするため、可動式ホーム柵の設置に引き続き、ホームのかさ上げを行うほか、ホームと車両の隙間解消を実施します。

拡充 エレベーターの整備

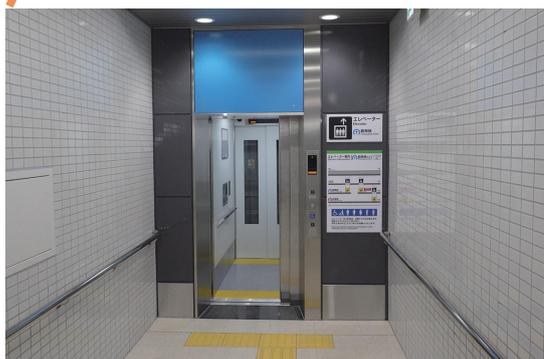
駅施設のバリアフリー化を推進するため、2つの路線が交差する駅のうち改札内でエレベーターによる乗換えができない駅のエレベーターを整備します。

また、交差駅で地上へのエレベーターが1つしかなくその位置が偏っている駅について、利用実態をふまえて新たに整備します。

さらに、その他の駅についても利用実態の調査を行います。



桜通線丸の内駅構内図



桜通線丸の内駅改札内乗換エレベーター

• **拡充 地下鉄車両の更新**

鶴舞線車両について、車いす（ベビーカー）スペース、液晶式車内案内表示装置及びLED照明を備えた車両（N3000形）に順次更新します。また、セキュリティの向上を図るため、新たに設計する車両に車内カメラを設置します。



鶴舞線地下鉄車両（N3000形）



車いす（ベビーカー）スペース

• **使いやすいつり革の設置**

誰もが利用しやすい地下鉄とするため、乗降口付近へのつり革の増設や、既設のつり革の一部を高さの低いつり革に交換します。

• **エスカレーター音声案内装置等の整備**

国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、駅施設のバリアフリー化を推進するため、エスカレーター音声案内装置の整備及び券売機設置場所の車いす対応化を実施します。

【環境対策】

・ **バス車両の更新**

省エネ効果を高め、環境負荷を低減するため、最新の排出ガス規制に適合したバス車両へ計画的に更新します。

・ **次世代自動車導入の検討**

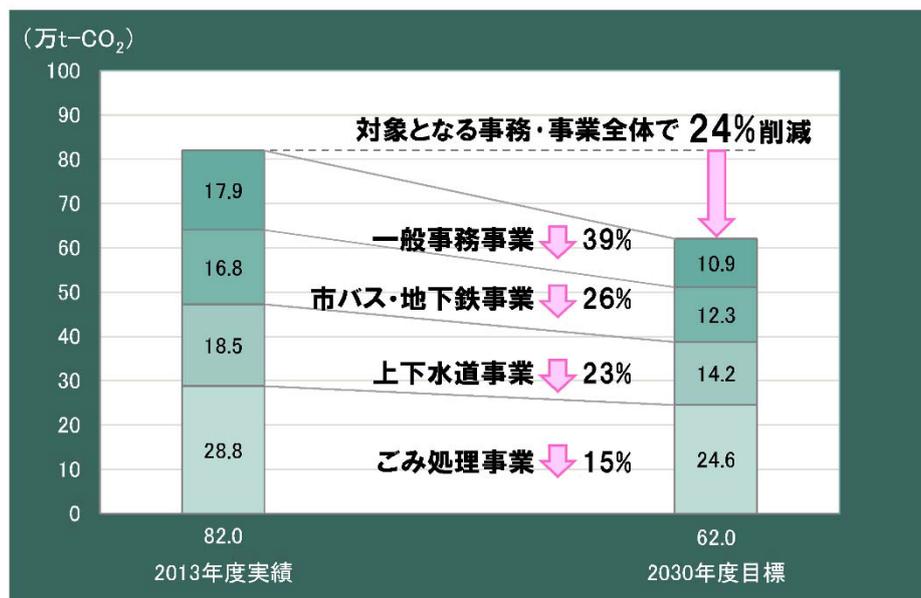
燃料電池バスや電気バスなどの次世代自動車の導入について検討します。

・ **蛍光灯のLED化**

環境負荷を低減するため、駅構内及び地下鉄車内等の蛍光灯照明を、省エネ効果が高いLED照明に計画的に更新します。

「名古屋市役所環境行動計画 2030」における温室効果ガス排出量の削減目標

市バス・地下鉄事業において、2030年度までに、2013年度を基準として、温室効果ガスの排出量を26%削減することを目標としています。



出典：名古屋市役所環境行動計画 2030（名古屋市）

2 - ③

わかりやすく利用しやすい環境づくり

【情報提供（市バス）】

・ **拡充** **バス車内への液晶式停留所名表示器の設置拡大**

市バスに不慣れな方にも安心してご利用いただくため、ピクトグラムを活用した乗換案内、4つ先までの停留所名を表示する経由地案内など、わかりやすい案内が行える液晶式停留所名表示器を順次設置します。



液晶式停留所名表示器



乗換案内



経由地案内

・ **拡充** **バス停留所へののりば番号等の表示**

ウェブサイトやテレホンセンターなどで、お客さまが目的とするバス停留所をわかりやすく案内するため、同一名称のバス停留所に、区別できるのりば番号などを表示します。



バス停留所ののりば番号
(バス停標識ごとに番号を表示)

【情報提供（地下鉄）】

新規 地下鉄運行情報提供大型モニターの導入

地下鉄及び他社線の遅延や運転見合わせ、振替輸送などの運行情報を、誰にもわかりやすく提供するため、画像や多言語で表示する大型モニターを、主要駅の改札口付近等に設置します。



地下鉄運行情報提供大型モニターの導入（イメージ）

新規 旅行者向け券売機の導入

市内の観光スポットに不慣れた国内外からの旅行者などが、安心して地下鉄で移動できるようにするため、観光スポット、駅番号などからの検索により乗車券を購入できる機能などを備えた券売機を主要駅に設置します。

新規 地下鉄券売機の多言語化

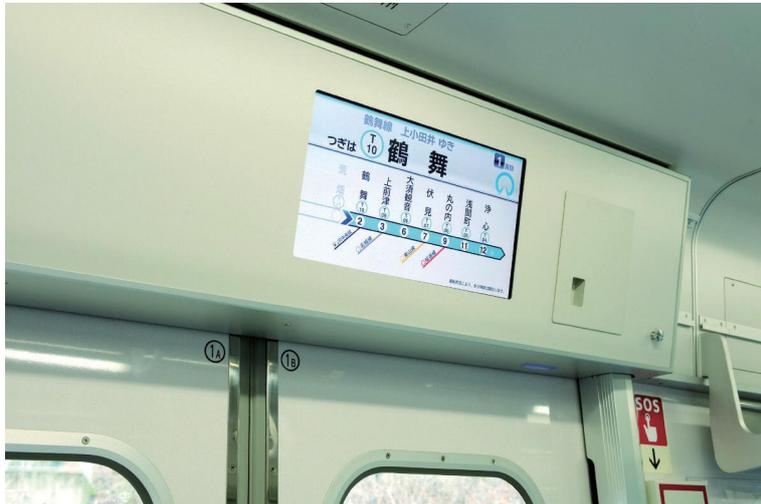
訪日外国人の利便性向上を図るため、すべてのマナカ対応の券売機について、英語に加え、中国語（簡体字・繁体字）、韓国語に対応した券売機に改修します。



地下鉄券売機の多言語化（イメージ）

新規 液晶式車内案内表示装置の多言語化

訪日外国人の利便性向上を図るため、地下鉄車両の液晶式車内案内表示装置の次駅名や行先表示部分について、英語に加え、中国語（簡体字・繁体字）、韓国語に対応します。



液晶式車内案内表示装置

拡充 地下鉄駅の旅客案内表示装置の更新

案内情報の充実、見やすさ・わかりやすさの向上を図るため、名城線・名港線の改札口やホームに設置している旅客案内表示装置について、カラー液晶式で多言語表示できるものに更新します。



地下鉄駅の旅客案内表示装置の更新（イメージ）

• **拡充** タブレット端末の全駅配備

訪日外国人や聴覚に障害のある方などに外国語での対応や、音声、文字、画像でご利用案内等を行うため、これまで主要駅のみに配備していたタブレット端末を全駅に配備します。



タブレット端末による案内（イメージ）

• **コンシェルジュの配置**

国内外の旅行者などにも安心して地下鉄をご利用いただくため、コンシェルジュ（案内係）を主要駅に配置します。

【便利な乗車券】

• **新規** 地下鉄一日乗車券の24時間券化

名古屋に宿泊される旅行者などに、より便利にご利用いただくため、地下鉄の一日乗車券を24時間券化します。

• **マナカの利便性向上**

スムーズな改札通過や、残額を気にしない電子マネー利用ができるようにするため、改札機にタッチするだけで自動的にチャージされるオートチャージサービスの普及に努めます。また、マナカ電子マネーの使える施設・店舗の拡大に取り組みます。

• **キャッシュレス化の検討**

利便性向上を図るため、乗車券販売等のキャッシュレス化の方策を検討します。

施策3

まちの活性化への貢献

拠点エリアの駅機能強化や、効果的な利用促進策の展開を通して、名古屋のまちの活性化に貢献します。

3 - ①

拠点エリアの駅機能強化

新規

リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅の整備

リニア中央新幹線の開業に向けて、名古屋の玄関口にふさわしい地下鉄駅となるよう、ゆとりある地下広場の確保や先まで見通せるわかりやすい歩行者動線を形成するために、駅施設の再配置などを進めます。



地下広場空間のイメージ

出典：名古屋駅周辺交通基盤整備方針（名古屋市）

新規

主要駅の混雑緩和対策の検討

(1) 名古屋駅

東山線名古屋駅の混雑緩和を図るため、新幹線など他社線からのわかりやすい乗換案内表示の設置等による桜通線の利用促進策を検討するほか、東山線の利用実態調査等を行い、分散化するための方策について検討します。

(2) 栄駅

東山線栄駅のホームや名城線との連絡階段の混雑緩和を図るため、利用実態等を調査するとともに、ホームの拡張、改修などの機能強化について検討します。

(3) 金山駅

金山駅の混雑緩和を図るため、地下鉄駅のリニューアルにあわせて、駅長室、駅構内店舗等の再配置について検討します。

3 - ②

効果的な利用促進策の展開

・ **拡充** 効果的な駅ナカ事業の展開

地下鉄利用者の利便性及び駅の魅力向上を図るため、伏見駅において、多数の店舗を一体的に展開する駅ナカ商業施設をオープンするほか、次期駅ナカ事業の実施について検討します。



伏見駅ナカ商業施設（イメージ）

・ **拡充** 戦略的な情報発信

観光やビジネス目的の旅行者などの特性にあわせ、交通局のイメージアップやお出かけ機会の創出を図るため、SNSをはじめ様々な媒体を活用して、市バス・地下鉄沿線地域の魅力を発信するなど、戦略的な情報発信を実施します。

・ **拡充** 「なごや乗換ナビ」における検索機能の充実

利便性向上による利用促進を図るため、「なごや乗換ナビ」に、観光地を紹介するウェブサイト等と連携することで、観光者向け施設や店舗の情報から目的地を設定し検索できる機能（日本語及び英語に対応）を追加します。

・ **新規** **バスの乗り方教室の開催**

運転免許証を返納した高齢者などを対象に、料金の支払い方法をはじめ、車内事故に遭わないための乗り方など、バスの乗り方教室を開催します。あわせて、市営交通の便利な使い方についてPRを実施します。

・ **イベントの実施**

利用促進を図るため、周年の機会を捉えて記念イベントを実施し、お客さまに感謝を示し、親しみを持っていただくほか、新たなイベントを実施します。

・ **企画乗車券の発売**

利用促進を図るため、高い乗客誘致効果が見込まれる市内大規模イベント等とタイアップした企画乗車券や、デザイン性に優れ、購入意欲を高める券面デザインを採用した企画乗車券などを発売します。

・ **ハッチーキッズクラブの運営**

将来を担う子どもたちに、市バス・地下鉄の魅力や楽しさを知っていただくため、小学4年生から6年生を対象とした市バス・地下鉄ファンクラブ「ハッチーキッズクラブ」を運営します。

・ **効果的な乗客誘致施策の検討**

各種乗客誘致施策についての効果を検証し、より誘致効果の高い施策へ転換するなど、発展的な見直しを実施します。

・ **企業・大学・地域・他部局等との連携**

先進的な技術の活用等の幅広い情報収集や、新しいニーズの把握により、市バス・地下鉄の効果的な利用促進につなげるため、企業・大学・地域・他部局等の多方面との連携を推進します。

施策4

安定した運営基盤の確立

将来にわたって安定的に交通サービスを提供し続けていくため、人材の確保・育成や、経営基盤の強化を進めます。

4 - ①

人材の確保・育成

新規 安定的な人材確保のための取り組みの実施

現在、採用時に適用している嘱託職員制度を終了し、一般職としての採用へと見直しを行うほか、採用に際して、より応募しやすい方法の検討を行い、安定的な人材確保に努めます。

新規 働きやすい環境づくり

職員一人ひとりがモチベーションを向上させ、能力を最大限に発揮でき、いきいきと働けるようにするため、女性施設の拡充、休憩室の改良等の施設整備を行うとともに、職員の心身の健康を守るための取り組みを実施するなど、働きやすい環境づくりを推進します。

新規 制服の機能性向上

制服の機能性を向上させ、業務をより安全・快適に行えるようにするため、制服をリニューアルします。

接客サービス向上のための取り組みの実施

全職員の接客サービス意識を高めるため、接客研修や接客サービス向上強化月間などの取り組みを実施します。

各種コンクールの実施

職員一人ひとりが自主的に職場の課題を見だし、その解決方法を検討し、各職場が一体となって業務改善に取り組む経験を通じて、執務能力、技能等を高めていくため、業務改善の取組事例の発表会などの各種コンクールを実施します。

4 - ②

経営基盤の強化

・ **拡充 資産の有効活用**

旧名城工場跡地については、資産の有効活用による利益の最大化と、名古屋城周辺のにぎわいづくりへの寄与の両方の目的の実現を図るため、民間事業者に貸し付け、活用を図ります。

また、お客さまの多様なニーズに応え利便性を向上させるために、駅の特徴に応じた店舗の増設などで、収入の拡大に努めます。



地下鉄駅構内店舗

・ **広告料収入の確保**

広告事業については、市バス・地下鉄の施設や車両等を有効活用し、各種広告媒体の販売促進を図るとともに、デジタルサイネージ広告などの拡大に努めます。



栄駅スクエアビジョン広告



ラッピングバス広告

・ 市バスの管理委託の拡大

経費節減等を図るため、港区役所回転場を活用した管理委託の拡大を実施します。

また、さらなる委託の拡大については、バス運転士の要員状況をはじめ、社会的な状況もふまえ、総合的に検討します。



新たに開所した港明営業所

・ 地下鉄のワンマン運転化の拡大

名城線・名港線において、可動式ホーム柵の設置完了に伴う業務の効率化のため、ワンマン運転化を順次実施していきます。

・ 市バス事業の経営基盤強化

今後も安定的な市バスの運行サービスを提供するため、長期借入金の返還により債務超過を解消し、市バス事業の経営基盤を強化します。

また、市民生活を支える都市基盤である市バスネットワークを維持するため、市バス事業の効率的な運営に努めるほか、不採算路線等に対する財政支援の確保に努めます。



乗車人員の見通し

名古屋市の人口は、昭和 22（1947）年から 24（1949）年に生まれたいわゆる「団塊の世代」が 2022（平成 34）年以降に 75 歳以上の後期高齢者になるなど、高齢化が一段と進行し、死亡数の増加も予測されています。また、親となる世代の人口は減少傾向にあり、出生数の減少が予測されています。このため、自然減は今後拡大していくと考えられます。

一方で、社会増減は、経済状況などにも左右されますが、他地域からの転入超過がしばらくは続くものと想定されています。

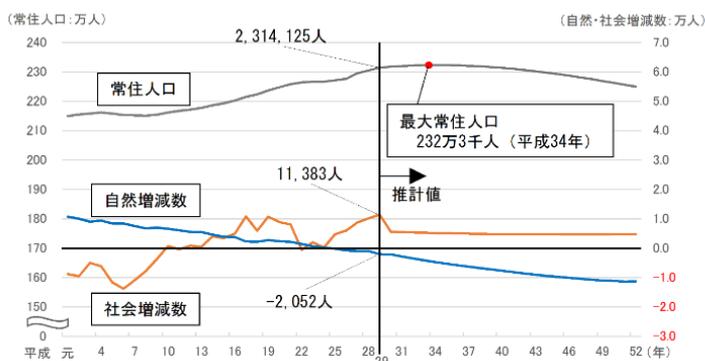
このような状況のもとで、今後の常住人口は、短期的には自然減を上回る社会増により増加が続くものの、将来的には自然減が社会増を上回り、2022（平成 34）年頃から減少に転じると予測されています。

また、人口構造は、親となる世代の人口の減少などを背景に少子化の傾向が続くことや平均寿命の延伸などによる高齢者人口の一層の増加が見込まれるとともに、生産年齢人口（15～64 歳人口）が減少すると予測されています。

昼間人口は、常住人口の増加に伴い増加しており、平成 27（2015）年 10 月現在、約 259 万人となっていますが、今後は周辺市町村の人口減少も見込まれることから、昼間人口は 2020（平成 32）年頃から減少に転じると予測されています。

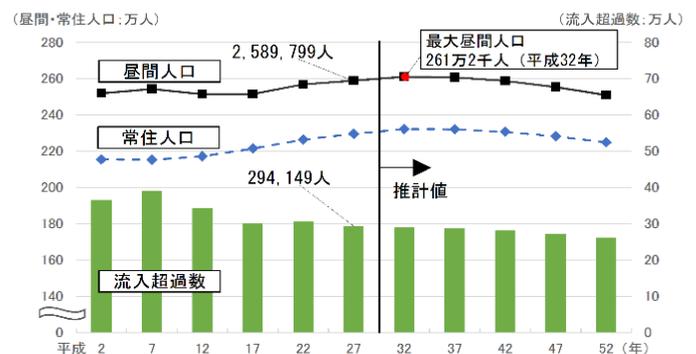
こうした人口変化のほか、今後の景気動向予測、リニア中央新幹線の開業による交流人口の増加なども加味して、今後 10 年間の乗車人員を推計すると、市バス・地下鉄ともに、当面は増加するものの、2027（平成 39）年頃以降、市バスは、減少に転じ、地下鉄は、同水準で推移すると見込まれます。

■ 名古屋市における常住人口の推移と推計



出典：名古屋市次期総合計画中間案（名古屋市）

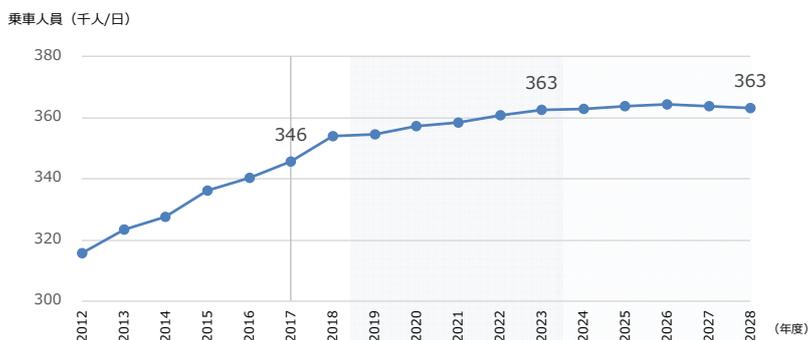
■ 名古屋市の昼間人口の推移と推計



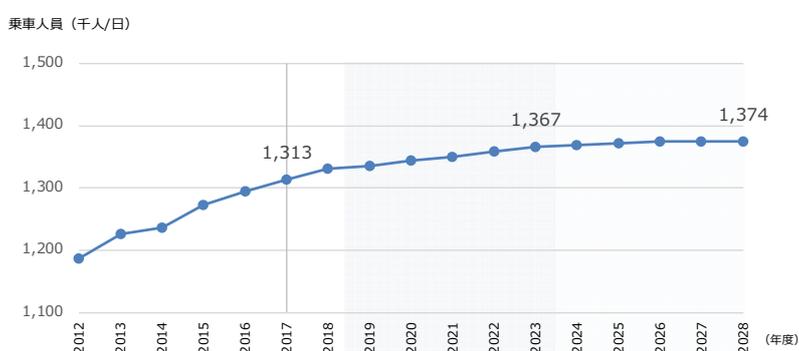
出典：名古屋市次期総合計画中間案（名古屋市）

■ 一日あたり乗車人員の見通し

【市バス】



【地下鉄】



計画目標
市バス

- ・ 2023（平成35）年度に1日あたり36万人の乗車人員
- ・ 経常収支の黒字を確保
- ・ 債務超過を解消

地下鉄

- ・ 2023（平成35）年度に1日あたり137万人の乗車人員
- ・ 実質資金不足額を平成30年度比で840億円以上削減
- ・ 累積欠損金を平成30年度比で600億円以上削減



収支計画

市バス

区 分	2018年度 (平成30)	計 画 期			
		2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	
乗車人員 (千人/日)	354	355	357	359	
収益的収支	経常収入	250	261	263	264
	うち運輸収益	178	179	179	180
	うち敬老パス 負担金	60	60	60	61
	経常支出	240	255	257	258
	経常収支	10	6	6	6
累積欠損金	335	327	321	315	
資本的収支	資本的収入	40	22	23	18
	資本的支出	52	48	47	41
	うち建設改良費	26	19	21	16
	資本的収支差引	△12	△26	△24	△23
債務超過額	1	-	-	-	

2019(平成31)年度から2023(平成35)年度の5年間に約100億円の投資(建設改良費)を予定しています。

- (注) 1 収益的収支には消費税及び地方消費税を含まず、資本的収支には消費税及び地方消費税を含みます。
- 2 2019(平成31)年10月から税率改正に対応する前提で積算しています。

(単位 億円)

間		計 画 期 間 後				
2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)	2024年度 (平成36)	2025年度 (平成37)	2026年度 (平成38)	2027年度 (平成39)	2028年度 (平成40)
361	363	363	364	364	364	363
266	268	271	276	284	288	286
181	182	182	183	183	183	182
61	61	61	61	61	61	61
260	261	265	270	276	279	277
6	7	6	6	8	9	9
309	302	296	290	282	273	264
19	24	36	49	47	31	30
42	44	55	69	72	64	70
19	25	37	50	48	31	30
△23	△20	△19	△20	△25	△33	△40
—	—	—	—	—	—	—

地下鉄

区 分	2018年度 (平成30)	計 画 期			
		2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	
乗車人員 (千人/日)	1,332	1,335	1,344	1,350	
収益的 収支	経常収入	940	937	928	927
	うち運輸収益	767	772	776	780
	うち敬老パス 負担金	76	75	76	76
	経常支出	786	810	811	807
	経常収支	154	127	117	120
	実質経常収支 ※1	98	83	84	90
累積欠損金	2,154	2,027	1,910	1,790	
資本的 収支	資本的収入	185	189	198	177
	資本的支出	566	540	546	492
	うち建設改良費	151	150	167	152
	資本的収支差引	△381	△351	△348	△315
実質資金不足額 ※2	2,048	1,917	1,752	1,580	

2019 (平成31) 年度から2023 (平成35) 年度の5年間に
約800億円の投資 (建設改良費) を予定しています。

- (注) 1 収益的収支には消費税及び地方消費税を含まず、資本的収支には消費税及び地方消費税を含みます。
2 2019 (平成31) 年10月から税率改正に対応する前提で積算
しています。

- ※1 実質経常収支：経常収支から特例債元金償還補助金を除いた額
(特例債の元金償還金は資本的収支に含まれることから、経常収支から特例債元金償還補助金を除くもの)
※2 実質資金不足額：資金不足額に資本費負担緩和債および資本費平準化債の残高を加えた額

(単位 億円)

間		計 画 期 間 後				
2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)	2024年度 (平成36)	2025年度 (平成37)	2026年度 (平成38)	2027年度 (平成39)	2028年度 (平成40)
1,359	1,367	1,369	1,371	1,374	1,374	1,374
923	946	943	940	939	934	930
786	790	791	792	793	793	793
76	75	75	75	74	74	74
815	809	805	810	812	815	817
108	137	138	130	127	119	113
87	96	100	96	96	92	89
1,682	1,545	1,407	1,277	1,150	1,031	918
184	175	169	169	169	169	168
476	459	535	452	440	422	401
165	166	160	160	160	160	160
△292	△284	△366	△283	△271	△253	△233
1,401	1,201	1,045	827	598	364	134



進行管理

計画を着実に実現し、目標を達成していくため、事業の取り組み状況などの進捗状況について、外部有識者のご意見をお聴きしながら、進行管理を行っていきます。

また、進捗状況については、ウェブサイトなどにより、市民・利用者の皆さまにわかりやすく情報提供していきます。

なお、社会経済情勢等が計画策定時と大幅に変化した場合には、計画の見直しについて検討します。



施策を推進する事業一覧

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ		
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)				
1	災害・危機対応力の向上		実施							11	
2	災害の発生に備えた情報発信の強化		(情報発信の強化) 実施								
			(安全行動の啓発) 実施								
3	輸送の安全に関する研修等の実施	拡充	実施							12	
4	運輸安全マネジメントの推進		実施								
5	市バス・地下鉄マナー啓発		実施								
6	ドライブレコーダーの機能強化	拡充	更新・増設							13	
7	バス車両への安全確認放送装置の設置拡大	拡充	設置						完了		
8	可動式ホーム柵の整備	拡充	(名城線・名港線) 完了								
			(鶴舞線) 検討								整備方針策定
9	駅構内カメラの機能強化	拡充		整備							

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)		
10	地下鉄構造物の耐震補強		施工						15
11	駅出入口止水板の改修		完了						
12	第2栄変電所の移設	新規	整備				完了		16
13	地下鉄構造物の長寿命化		補修						
14	地下鉄電気設備の更新		更新						
15	エレベーター・エスカレーター の更新		(エレベーター) 更新						
			(エスカレーター) 更新						
16	地下鉄車両の主要電気機器更新		更新						
17	地下鉄駅のリニューアル	新規	整備					8駅着手	17
18	駅構内トイレの リニューアル	新規	整備					改修 24駅 洋式化 22駅	18
19	地下鉄駅ホームの冷房化の推進	拡充	整備						

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ	
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)			
20	わかりやすい案内サインの整備		整備						18	
21	バスターミナルの環境改善	新規	実施					7か所	19	
22	バス停留所施設の整備・改修		整備・改修							
23	ホームと車両の段差・隙間の解消	新規		整備					名城線・名港線	20
24	エレベーターの整備	拡充	(改札内乗換エレベーター)					名古屋駅、栄駅、今池駅		
			完了							
			(交差駅 地上へのエレベーター)					3駅着手		
事前調査	整備									
(利用実態調査)					整備方針策定		2023年度までに整備方針を策定			
調査										
25	地下鉄車両の更新	拡充	更新					鶴舞線	21	
26	使いやすいつり革の設置	(つり革増設)					名城線・名港線			
		増設								
(高さの低いつり革に交換 (一部))					交換		全路線			
交換										

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)		
27	エスカレーター音声案内装置等の整備		(エスカレーター音声案内装置)						21
				完了					
			(券売機設置場所の車いす対応)						
				完了					
28	バス車両の更新		更新						
29	次世代自動車導入の検討		情報収集・検討						
30	蛍光灯のLED化		(駅構内)更新						22
						(地下鉄車内)更新			
31	バス車内への液晶式停留所名表示器の設置拡大	拡充	設置						
32	バス停留所へののりば番号等の表示	拡充	表示				完了		
33	地下鉄運行情報提供大型モニターの導入	新規			整備	完了		主要駅	
34	旅行者向け券売機の導入	新規		システム設計		完了		主要駅	
35	地下鉄券売機の多言語化	新規	完了						

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)		
36	液晶式車内案内表示装置の多言語化	新規	整備 →	完了					25
37	地下鉄駅の旅客案内表示装置の更新	拡充	完了 →					名城線・名港線	
38	タブレット端末の全駅配備	拡充	完了 →						26
39	コンシェルジュの配置		実施 →					主要駅	
40	地下鉄一日乗車券の24時間券化	新規	完了 →						
41	マナカの利便性向上		実施 →						
42	キャッシュレス化の検討		検討 →						
43	リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅の整備	新規	整備 →						27
44	主要駅の混雑緩和対策の検討	新規	調査・検討 →					対策を順次決定	
45	効果的な駅ナカ事業の展開	拡充	(伏見駅ナカ商業施設) 完了 →						28
			(次期駅ナカ事業) 検討 →						

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)		
46	戦略的な情報発信	拡充	実施 →						28
47	「なごや乗換ナビ」 における検索機能の 充実	拡充	完了 →						
48	バスの乗り方教室の 開催	新規	実施 →						29
49	イベントの実施		実施 →						
50	企画乗車券の発売		実施 →						
51	ハッチーキッズクラ ブの運営		実施 →						
52	効果的な乗客誘致施 策の検討		検討・実施 →						
53	企業・大学・地域・ 他部局等との連携		実施 →						
54	安定的な人材確保の ための取り組みの実 施	新規	実施 →					2020年度に嘱託職 員制度見直し	30
55	働きやすい環境づく り	新規	実施 →						
56	制服の機能性向上	新規	検討 →			完了		2022年度中に着用 開始	

番号	事業名	区分	事業計画					備考	事業掲載ページ
			2019年度 (平成31)	2020年度 (平成32)	2021年度 (平成33)	2022年度 (平成34)	2023年度 (平成35)		
57	接客サービス向上のための取り組みの実施		実施						30
58	各種コンクールの実施		実施						
59	資産の有効活用	拡充	(旧名城工場跡地利用) 施設の取り壊し		貸付準備			2023年度までに貸付開始	31
			(駅構内店舗)増設等						
60	広告料収入の確保		実施						
61	市バスの管理委託の拡大		実施	完了				港区役所回転場を活用した管理委託	
62	地下鉄のワンマン運転化の拡大				実施	完了		名城線・名港線	32
63	市バス事業の経営基盤強化		実施						

【参考資料】

●名古屋市交通事業経営有識者懇談会

本計画の策定にあたっては、交通事業や企業の経営に関して専門的知識を有する学識経験者等を構成員とする有識者懇談会を開催し、意見をいただきました。

(1) 構成員（敬称略、平成30年11月現在）

氏名	役職等
青木 真美	同志社大学商学部商学科教授
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科 附属持続的共発展教育研究センター教授
加藤 義人	三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 政策研究事業本部執行役員主席研究員
神谷 紀子	フィールド・ネクサスGROUP CEO税理士 名古屋大学法科大学院非常勤講師
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科 経済学専攻教授

(2) 開催状況

回	開催日	内容
第1回	平成30年 6月12日	次期経営計画策定の基本的な考え方について
第2回	平成30年 8月21日	次期経営計画の中間案について
第3回	平成30年 11月8日	次期経営計画の原案について

●パブリックコメント

名古屋市営交通事業経営計画2023（案）について、市民・利用者意見を募集しました。

(1) 募集結果

募集期間	平成31年1月11日から平成31年2月12日
意見提出者数	219人
意見数	656件

(2) 意見の内訳

項目	意見数
1 計画の趣旨・理念・目標	9件
2 施策及び事業	597件
(1) 施策1 安全・安心の推進	82件
(2) 施策2 快適・便利の向上	393件
(3) 施策3 まちの活性化への貢献	66件
(4) 施策4 安定した運営基盤の確立	56件
3 その他	50件
合計	656件

名古屋市営交通事業経営計画 2023

名古屋市交通局営業本部企画財務部経営企画課
〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号
電 話 052-972-3812
F A X 052-972-3938