

市営交通事業 経営健全化計画(素案)

(計画期間:平成21年度~28年度)

皆様からのご意見を募集しております。
募集期間は平成22年1月25日(月)まで[必着]



◇市営交通事業の役割

名古屋市内においては、一日当たり乗車人員は市バスが32万人、地下鉄が117万人と、市内公共交通利用の約9割を占めており、市民の日常生活や都市の経済活動に欠くことのできない公共交通機関となっています。

市バス・地下鉄事業は、市内全域で一体となって交通サービスを提供しており、市内交通サービスからの民営バス事業者の撤退もみられる中、市営交通が果たす役割はさらに大きくなっています。また、他に移動手段を持たない市民への交通サービスの提供や環境首都なごやの実現への貢献といった役割は、今後さらに大きくなっていきます。

◇経営の現状

■経営状況

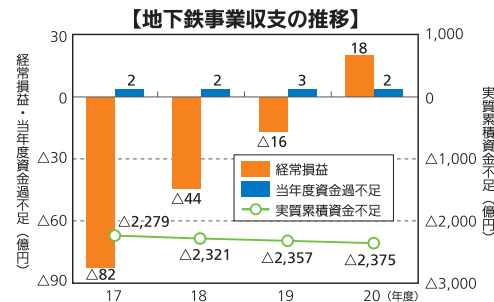
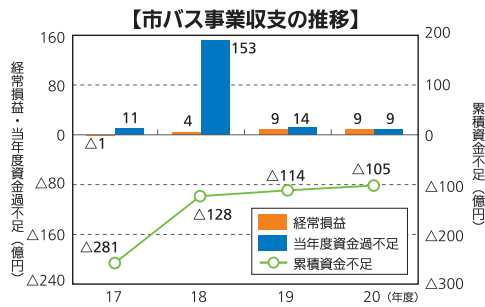
市バス事業は、平成20年度の経常収支は9億円の黒字と18年度から3年連続で黒字を維持しています。

地下鉄事業は、20年度の経常収支は27年ぶりに18億円の黒字となりました。

しかしながら、市バス・地下鉄両事業とも、多額の資金不足を抱え、人件費の支払いなど日常の運転資金が不足し一時借入金で賄うという非常に厳しい経営状況が依然として続いています。

■これまでの取り組み

給料表の見直しや給与カットをはじめとする人件費の抜本的な効率化による経営体質の強化などに全力で取り組み、市バス・地下鉄両事業とも平成22年度の経常収支の黒字化を目標としていたところ、市バス事業は18年度に、地下鉄事業は20年度に、経常収支の黒字化を達成しました。



◇計画策定の背景

■地方財政健全化法の施行

平成20年度決算における資金不足比率が経営健全化基準(20%)以上である場合は、地方財政健全化法に基づき、21年度を初年度とする経営健全化計画を議会の議決を経て策定しなければならないこととされています。

市バス事業

平成20年度決算において、累積資金不足額が105億円、資金不足比率が55.3%のため、経営健全化計画を策定するものです。

地下鉄事業

法に基づく計画の策定は必要ありませんが、平成20年度決算において、実質累積資金不足額2,375億円と、極めて脆弱な経営基盤であることをふまえ、経営健全化計画を策定するものです。

○累積資金不足額

日常運転資金の不足額の中で、人件費や燃料費を始めとした経費などの支払いに支障を来し、借入が必要な額のことです。

○実質累積資金不足額

累積資金不足額と累積資金不足額を補うための長期借入金の残高を合わせた額のことです。

○資金不足比率(%) = 累積資金不足額 ÷ 営業収益 × 100

■今後の収支見通し(経営健全化方策実施前)

人件費の効率化などの経営健全化方策を講じない場合には

市バス事業

経常収支は平成22年度から赤字に転じ、さらに、自動車NOx・PM法に基づくバス車両の大量更新に伴う企業債償還金が増加するため、累積資金不足額は28年度に304億円となる見通しです。

地下鉄事業

経常収支は22年度から赤字に転じ、さらに、企業債償還金の増加などにより、実質累積資金不足額は28年度に2,910億円となる見通しです。

◇計画期間

計画期間は、平成21年度から28年度までの8年間とします。

◇市バス・地下鉄サービスの考え方

■路線・運行サービス水準

市バス：現行の事業規模（地下鉄桜通線野並・徳重間開業に伴う見直しを除く）に基づくサービス水準

地下鉄：現行の運行回数に基づくサービス水準

■地下鉄桜通線野並・徳重間の開業、バス路線の再編成

地下鉄桜通線野並・徳重間 4.2 キロを平成 23 年 3 月に開業します。

開業にあわせて、市バス路線は、地下鉄との競合や並行を避け、地下鉄駅へ接続し、効率的で利便性の高いバス路線とします。

また、鳴子北駅（仮称）にバスターミナルを新設するとともに、徳重地区における交通広場を活用し、市バスと地下鉄との乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

■ニーズや利用実態をふまえた、より利便性の高い運行サービスの提供

市バスについては、現行の事業規模を前提に、お客様の利用実態や地域の特性をふまえた運行見直しを行い、利便性と効率性の向上を図ります。

また、地下鉄についても、お客様の利用実態をふまえた運行見直しを行い、利便性の向上を図ります。

■地下鉄の新線建設の休止

桜通線野並・徳重間開業後の地下鉄の営業キロは 93.3 km となり、また、既に多くの方々から地下鉄をご利用いただいていることから、今後も新線建設を進めた場合、新たなお客様が多くは見込めないため、経営状況がさらに大幅に悪化します。

地下鉄事業については、平成 20 年度において、実質累積資金不足が 2,375 億円と多額であり、今後も資金不足が増加する非常に厳しい経営状況であることから、当面、新たな路線の建設は休止し、まずは、営業路線の運営に支障をきたすことのないよう、着実に経営の健全化を図っていきます。

◇経営健全化方策

収入増加方策

お客様のニーズをふまえ、きめ細やかに利用促進の取り組みを進め、通勤・通学などの固定的利用者の拡大、買物・行楽など自由目的利用者の拡大に努めるとともに、平成 22 年度に導入する IC カード乗車券の普及促進に努めます。

また、地下鉄駅やバスターミナル、地下鉄・市バスの車両は、多くの人々が利用する、広告に適した場所であり、その利点や特性を活かした商品開発や料金設定などに努め、広告料収入など料金収入以外の附帯事業収入の確保・拡大に努めます。

利用促進

●乗車券サービスの向上

◎定期券のサービス向上

◎期間限定の特別割引きっぷの発売

◎一日乗車券のサービス向上

●乗車券のお買い求めやすさの向上

◎定期券の地下鉄全駅での発売（IC カード乗車券導入後）

●販売活動の拡大

●積極的な情報発信

◎お得な料金・乗車券等の PR

◎お出かけ情報の発信

●イベントの拡充

●ICカード乗車券の導入・普及促進

平成 22 年度に IC カード乗車券を導入し、マイレージポイントを採用するとともに、電子マネーサービスを実施し、普及促進を図ります。

さらに、24 年度を目標に、JR 東海の「TOICA」、JR 東日本の「Suica」との相互利用サービスの実施に向けて検討を進めます。

●地域との連携

附帯事業収入の拡大

●既存媒体の活用による広告料収入の拡大

●新規広告媒体の開発

●駅構内店舗の設置

●ICカード乗車券の電子マネー機能の活用

お客様サービスの向上

安心・安全な市バス・地下鉄

安全を最優先する取り組みを行うことにより、お客様に安心してご利用いただける運行サービスを提供します。

●安全への取り組みの強化

●安全に配慮した重点的な投資

◎市バスへのデジタルタコグラフ付ドライブレコーダーの導入

◎可動式ホーム柵の設置

桜通線・東山線全駅に可動式ホーム柵を設置します。

●施設・車両の故障の未然防止のための整備

快適で利用しやすい市バス・地下鉄

お客様のニーズの把握に努め、きめ細やかな施策を検討し、実施します。

●接客サービス向上の取り組み

●バリアフリー化の推進

地下鉄駅について、ホームから地上まで円滑に移動できる車いすルート of 1 ルート確保を平成 22 年度までに完了するとともに、さらに、エレベーターによる上下移動ができない駅について、引き続きエレベーターの整備を進めます。

●ノンステップバスの継続導入

- バス停留所施設の整備
- 新型地下鉄車両の導入
東山線及び鶴舞線の車両を、順次、新型車両に更新します。

支出抑制方策

民営事業者と遜色のないコスト体質を維持するため、人件費効率化の取り組みを継続・拡大するなど、支出の抑制を図ります。

また、車両や施設の更新・改修にあたっては、安全確保を前提に、より長寿命化に努め、コストの削減に努めます。

人件費の抜本的な効率化

- 削減目標
 - ◎人件費
バス事業で266億円、地下鉄事業で42億円、両事業合計308億円を削減します。
 - ◎職員数（再雇用、嘱託職員を含む）
バス事業で24%、地下鉄事業で1%、両事業合計11%の職員を削減します。
- 給与制度等の見直し
現業職員に適用する給料表を、平成23年度から生涯賃金で20%程度の減となる給料表に統合し、給与カットを継続します。
- 業務の委託化
 - ◎市バスの管理の委託の拡大
事業量の20%の委託規模を30%を目的に拡大します。
 - ◎バス車両保守業務の委託の拡大
 - ◎地下鉄駅務業務の委託の導入
新たに駅務業務について20%を目的に委託化します。
- 業務の見直し
 - ◎可動式ホーム柵の設置に伴う地下鉄駅務業務等の見直し

経費の節減

- アセットマネジメントをふまえた施設の維持管理
- バス車両の更新期間の延長（12年→18年）
- 省エネルギーの推進
- ICカード導入による経費の節減
- その他全般的な経費の節減

外郭団体の整理統合

（株）名古屋交通開発機構、名古屋地下鉄振興（株）及び（株）交通エンジニアリングについて平成22年4月に統合します。

活力ある職場づくり

高いサービス意識を持ち意欲的に職務に取り組むことができるよう、現場職員の日々の努力や貢献に報いるための仕組みづくりを始め、職員の資質向上、職員の積極的な参画等に総合的に取り組むことにより、目標とやりがいを持って、いきいきと働くことのできる、活力ある職場を目指します。

市バス事業の財政基盤安定化方策

経常収支の黒字を維持・拡大しても、それだけでは縮減できない大幅な資金不足を縮減するため、バス事業運営費負担金の充実や交通事業基金の活用及び資産の売却を行います。

市バス事業への他会計からの必要な支援

市バスと地下鉄は一体で市民の移動手段の確保という大きな役割を果たしているため、市バス事業の経営健全化のために地下鉄事業から出資を行います。

また、公共の福祉の視点から市民の移動手段を確保するために、不採算ではあるものの日常生活にとって不可欠な路線を維持してきたことが、市バス事業の資金不足が累積した主な要因になっており、その縮減のためには一般会計からの支援が必要です。

皆様のご意見をお寄せください

名古屋市交通局の経営健全化計画（素案）について、どのような意見を持たれましたか？このページのはがきを切り取って郵送していただくか、地下鉄駅の駅長室、市バス営業所、交通局サービスセンターにお持ちください。電子メールまたはファクスでお送りいただいても結構です。
応募期間は平成22年1月25日（月）まで（必着）

あて先・お問い合わせ先

〒460-8508
名古屋市中区三の丸三丁目1番1号
名古屋市交通局 経営企画課
電話 (052) 972-3812
ファクス (052) 972-3938
電子メール
keiei-kenzenka@tbcn.city.nagoya.lg.jp

交通局ウェブサイトでも計画（素案）の内容をご覧ください。
（アドレス）
<http://www.kotsu.city.nagoya.jp/>

点字版、音声変換用テキストファイルについては、交通局経営企画課までお問い合わせください。

経営健全化計画(素案)へのご意見をご記入ください

〒 _____
ご住所 _____
お名前 _____
年 齢 _____ ご職業 _____



◇ 収支目標

市バス事業

経常収支の黒字を維持し、平成 28 年度に資金不足比率を経営健全化基準（20%）未満とします。

区 分	20 年度	28 年度	
		方策実施前	計 画
累積資金不足額	105億円	304億円	39億円
資金不足比率	55.3%	165.1%	19.9%

地下鉄事業

経常収支の黒字を維持し、実質累積資金不足額の増加を抑制します。

区 分	20 年度	28 年度		
		方策実施前	計 画	差 引
実質累積資金不足額	2,375億円	2,910億円	2,691億円	△219億円

◇ 計画の進行管理

計画を着実に推進し、計画目標の達成を図るため、計画の進捗状況や施策の取り組み状況について、外部有識者の意見をふまえながら、進行管理を行っていきます。

計画の進捗状況については、毎年度、交通局ニュースやウェブサイトなどにより、市民・利用者の皆様にわかりやすく情報提供していきます。



職員一人ひとりがこの基本方針をふまえ、経営健全化に全力で取り組んでいきます。

■基本方針

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 職員一人ひとり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。



市民の皆様のご利用が市バス・地下鉄の大きな支えになります。
市バス・地下鉄のより一層のご利用をお願いします。



郵便はがき

4 6 0 8 7 9 0

984

名古屋市中区三の丸三丁目 1-1

名古屋市交通局
経営企画課 行

