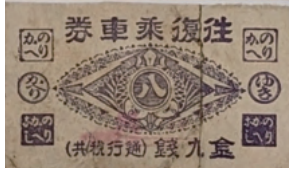
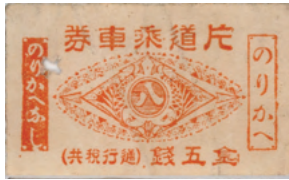


# 第6章 料金制度と乗車券



開業当時（大正11年8月1日）の乗車券  
 (上：片道乗車券 5銭・通行税 1銭含む)  
 (下：往復乗車券 9銭・通行税 1銭含む)



昭和2年6月1日からの乗車券  
 (上：片道乗車券 6銭)  
 (下：往復乗車券 12銭)



昭和2年6月1日からの早朝割引乗車券  
 (上：片道乗車券 4銭)  
 (下：往復乗車券 8銭)



軍人割引乗車券  
 (往復乗車券のみ 8銭)

## 第1節 料金と乗車券の変遷

### 1 開業当時

■市電開業当時の料金 会社経営時代の市内電車の料金は区間制が採用されていたが、会社経営末期の大正10年12月に全線4銭の均一制に改められた。11年8月の市営後も均一制が採用され、片道券4銭、往復券8銭、このほかに通行税各1銭という料金で、この均一制は昭和49年3月の市電全廃まで維持された。

また、開業当時より回数券も販売していた。

表6-1 市電開業当時の回数券料金と通行税

区分	回数	料金	通行税
回数券	24回	95銭	5銭
	50回	1円95銭	同上
通学回数券	25回	60銭	同上
	50回	1円20銭	同上

なお、大正15年4月1日には通行税は廃止となった。

■市電料金改定と割引制度 昭和2年6月1日、新路線の建設・施設の改良など多くの資金を必要としたため料金を値上げした。普通券片道6銭、往復12銭とし、このほか早朝割引乗車券と軍人割引乗車券を設けた。

早朝割引乗車券は夏季が7時まで、冬季は7時30分までに乗車した乗客は片道4銭往復8銭に割引された。軍人割引は往復乗車券のみで8銭とした。

5年には市バスを開業しており、8年7月2日からは指定した停留場で乗り継ぎ料金2銭を支払えば、1回限り市電・市バス相互間の乗り継ぎを認める制度を始めた。

18年5月10日から営業を開始した無軌条電車の料金は、市電料金と同額とした。開始時は6銭、26年1月の廃止時は8円であった。

■市バス開業時の乗車料金 昭和5年2月1日に市バス事業を開始した当初の乗車料金は、市内の民営バスに対抗して民営バスの料金より2銭安くし、市電と同額の6

銭であった（市バス開業後の2月7日には、民営バスも6銭に値下げした）。市バスには市電の補助機関としての意味もあったので、普通券と回数券は、市電・市バス双方に通用するものとした。

表6-2 市バス開業時の乗車料金

区分	料金
普通券	6銭
回数券	17回 1円 35回 2円

7年2月1日には53回3円の回数券を発売した。

## 2 定期券の誕生

■定期券の始まり 日中戦争勃発以降の輸送量は増大し、特に朝夕の混雑時の緩和策が求められた。車内の乗車券販売業務を緩和するため、昭和15年4月1日より指定路線の市電通学定期券を発行した。これが、本市最初の定期券である。通用期間は毎月の1日から月末までの月極め方式であった。

表6-3 市電通学定期券（昭和15年4月）

区分	期間	料金
幼・小・中学	1月	1円80銭
高・大学	1月	2円

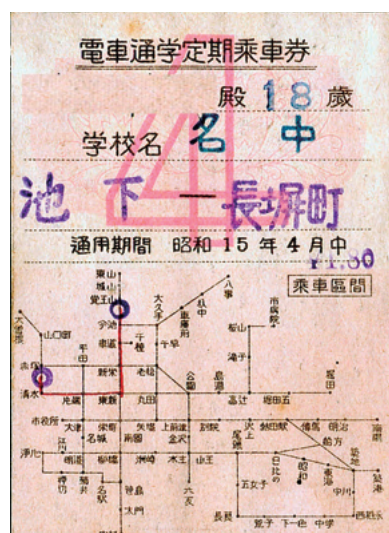
17年8月1日には、急激な工具増加による輸送混雑緩和を目的に、電車通勤定期券を発行した。これには第1種から第4種までの区別があり、第3種工具通勤用と第4種一般通勤用は市電・市バス全線共通であった。共通定期券は、5～9時までの時間帯のみ使用できるもので、そのほかの時間帯は補助券をあわせて使用することにより利用者の乗車回数を制限した。これが通勤定期券<sup>\*1</sup>の始まりである。



市バス開業時（昭和5年2月1日）の  
自動車普通乗車券（6銭）



市バス開業時（昭和5年2月1日）の  
自動車回数乗車券  
（左：17回券 1円）  
（右：35回券 2円）



昭和15年4月1日からの  
電車通学定期乗車券



昭和17年8月1日からの  
電車通勤定期券（電車補助券付き）



昭和18年6月1日からの普通乗車券  
（10銭）

（上：電車普通乗車券）  
（下：自動車普通乗車券）

表6-4 電車通勤定期券（昭和17年8月）  
市電

区分	期間	料金
第1種工員	1月	2円30銭
第2種一般	1月	3円

市電・市バス共通

区分	期間	料金
第3種工員	1月	3円50銭
第4種一般	1月	4円20銭

■市電普通券 10 銭となる 昭和 18 年 6 月 1 日に、物価高騰対策と利用者数抑制、また、乗車券取り扱いを簡便にして輸送効率を向上する目的で、16 年ぶりの料金改定を行い、市電・市バスともに普通券は 6 銭から 10 銭とするとともに、乗り継ぎ料金の支払いで相互の乗り継ぎを認める市電と市バスの乗り継ぎ制度を廃止した。

20 年 3 月 27 日には戦時の特例として、乗り切り制を採用し、市営当初から続いてきた無料の乗換券による市電と市電の乗り換え制度を廃止した。

■度重なる市電料金の値上げ 戦後のインフレーションは加速度的に進行した。昭和 21 年 4 月 1 日に市電普通券を 10 銭から 30 銭へと値上げしたにもかかわらず、数か月後には経営が困難な状態となった。このため、22 年 2 月 24 日には 40 銭、6 月 21 日には 1 円、9 月 3 日には 2 円、翌 23 年 5 月 25 日には 3 円 50 銭、8 月 5 日には 6 円、24 年 6 月 10 日には 8 円と、戦後 4 年足らずの間に実に 7 回もの値上げを行わなければならなかった。

■市バス区間制料金の実施 戦争末期の人口減少に伴う収入の減少と施設の悪化、戦後の急激なインフレーション

※1 昭和 21 年 4 月 1 日からは普通定期券という名称であった。その後、市電では 37 年 4 月 1 日から、市バスでは 40 年 1 月 16 日から、地下鉄では同年 10 月 15 日から通勤定期券という名称になった。

ンのため、市バス料金も値上げが必要となった。

昭和21年4月1日に普通券は30銭、回数券は18回5円としたが、物価の上昇には追いつけず、早くも22年2月24日には再度の値上げにより、普通券50銭、回数券21回分10円の料金とし、定期券を廃止した。また、市電定期券で市バスに乗り継ぐ場合は、市バスの乗継回数券20回5円を使用することとした。なお、同時に市電料金も値上げされ普通券40銭となった。

しかし、均一料金では収支の均衡を得ることは不可能であったため、同年5月3日以降区間制システムを新設し、6月21日には市電・市バスとも普通券1円、回数券21回20円に、9月3日には普通券2円、回数券21回40円に値上げした。市バスは10月1日には全線を区間制にして1区2円（2区料金は1区料金の2倍）とした。

その後も諸物価の上昇傾向は変わらず、赤字は増大した。23年5月25日に基準となる省線運賃<sup>※2</sup>の値上げ決定までの暫定措置として、普通券1区3円50銭、回数券21回分70円に値上げし、同年7月に省線運賃が認可された後に、8月5日普通券1区6円、回数券18回分100円に値上げした。12月1日には、通勤通学者の利便性を向上するため、定期券制度を復活する一方で市電定期券で市バスに乗り継ぐ場合に使用できる市バスの乗継回数券の販売を終了した。

■市電・市バス乗車券の区分 昭和24年6月10日に市バス料金を普通券1区10円、回数券10回95円に値上げしたが、1キロあたり2円25銭という基本賃率に変更がなかった。従来の料金区間の3区を2区に、2区を1区にした呼称上の値上げであったため、実質的に



昭和22年2月24日からの  
電車乗車券（40銭）



昭和22年9月3日からの  
電車バス普通乗車券（2円）



電車バス回数乗車券  
（左：昭和23年5月25日からの  
21枚綴70円  
右：昭和23年8月5日からの  
18枚綴税込100円）



昭和24年6月10日からの  
電車普通乗車券（8円）

※2 日本国有鉄道（通称 国鉄）の発足（昭和24年6月1日）以前は、鉄道省が運輸全般の監督行政と国営の鉄道バス事業を所管していたため、その鉄道線は省線と呼ばれていた。



昭和26年12月25日からの身体障害者・  
介護人 特殊乗車券 (バス回数乗車券  
特1区10枚綴 95円)



昭和26年12月25日からの  
電車乗車券 (10円)



昭和30年12月1日からの  
電車乗車券 (13円)



昭和37年4月1日からの  
路面電車乗車券 (15円)

は大した増収にはならなかった。

このときまで市電と市バスは同一料金で乗車券の使用を区別していなかったため、両者の収入区分がはっきりせず経営資料の作成上不備があった。この料金改定で市電8円、市バス1区10円としたのを機に、市バスの乗車券様式を市電とは別のものにした。

■身体障害者割引と養護児童割引の実施 昭和26年3月1日に身体障害者の料金割引制度を実施し、市電・市バスともに回数券・普通定期・全線定期の料金を5割引とした。

31年4月1日からは市電・市バスの普通券において割引券を発売し、車内販売も開始した。43年4月1日からは地下鉄の普通券・回数券において割引券を発売し、料金は5割引きとした。

また、養護児童(児童福祉法に規定する施設により養護等を受けている者)(市内在住者に限る)と付添人に対しても、1枚で2人利用できる回数券を昭和26年12月25日から発売した。

■財源確保のための市電料金値上げ 各種資材の高騰や施設補修費の増加による経費増などの財源を得るため、昭和26年12月25日には市電普通券は10円、30年12月1日には13円、37年4月1日には15円となった。

■市バス料金に逡減制導入 昭和24年の料金値上げ以降、物価上昇は一時おさまっていたが、前年の朝鮮戦争の勃発により物価が再び上昇し始めた。このため、26年12月25日に市バス料金を次のように改定した。

表6-5 市バス料金表 (昭和26年12月)

普通券		回数券	
特1区	10円	特1区	10回 95円
1区	15円	1区	7回100円
2区	25円		

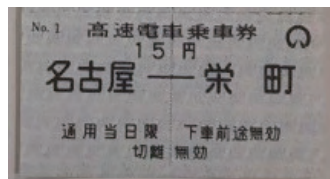
この改定により、これまで2区・3区の料金はそれぞれ1区料金の2倍・3倍であったのを改め、逡減制を取

り入れた。定期券では、普通定期券に特1区・1区・2区を設けたほか、通学定期券は大学生・高校生を対象とする甲及び中学生以下を対象とする乙の2種に分けて、それぞれ1か月と3か月を設けたが、距離は4キロから11キロまで1キロ刻みとした。32年11月11日には3区系統の設置に伴い、普通券3区35円、普通定期券3区1か月1,570円を設けた。

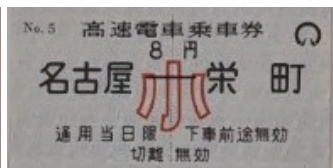
その後順調な経営が続いたが、30年代の中ごろになると資材と人件費が著しく上昇し、財政は悪化した。市バス事業は黒字であったが、3事業合計では34年度に5,200万円、35年度に3億9,000万円の赤字が生じた。36年になると経営悪化の兆しは市バス事業にも現れ始め、当局は同年8月23日に『交通白書』を発表し、市電・市バス料金の適正化の必要性をPRした。

■**地下鉄開業時の乗車料金** 昭和32年11月15日に、地下鉄東山線が名古屋から栄町まで開業したときは、普通券15円、小児券8円という均一料金であった。均一料金は、41年2月の対距離区間制採用まで続いた。

また、開業時の回数券は大人11回150円、小児11回80円で、普通定期券は1か月600円、3か月1,620円であった。



地下鉄開業時  
(昭和32年11月15日)の  
高速電車乗車券 普通券 15円



地下鉄開業時  
(昭和32年11月15日)の  
高速電車乗車券 小児券 8円

■**地下鉄の料金値上げ** 昭和35年6月15日の栄町から池下までの地下鉄東山線延伸に際して、これまでの普通券15円を20円に、小児券8円を10円に値上げした。

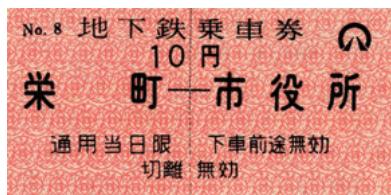
■**市役所から栄町間を普通券10円とする** 地下鉄名城線の市役所から栄町までが部分開業した昭和40年10月



昭和26年12月25日からのバス回数乗車券  
(左：特1区10枚綴95円)  
(右：1区7枚綴100円)



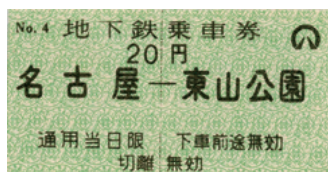
地下鉄開業時(昭和32年11月15日)  
の高速電車回数乗車券  
(左：11枚つづり150円)  
(右：小児11枚つづり80円)



昭和40年10月15日からの名城線栄町-市役所間地下鉄乗車券（10円）

15日、この区間の料金を普通券大人・小児とも10円と定めた。

これにより、名古屋～東山公園間は普通券20円（小児10円）で、市役所～栄町間は10円となり、栄町駅の東山線ホームの名城線ホームへの連絡階段部分に中間改札を設けた。



昭和40年10月15日からの名古屋-東山公園間地下鉄乗車券（20円） 昭和40年10月15日からの名古屋-東山公園間地下鉄乗車券（小児10円）

■市バス13年ぶりの料金値上げと通勤通学定期券 市電は料金値上げが認可され、昭和37年4月1日に値上げしたが、市バス料金の値上げは見送りとなった。その後も政府の公共料金値上げ抑制政策により、市バス料金は据え置かれたままになっていたが、この間、39年8月20日にはバス定期券による途中乗降を認めるなど利用者の便宜を図った。途中乗降は、通勤定期券利用者については経路内で認め、通学定期券利用者については、朝間ラッシュ時の混雑緩和を図るため、経路内において9時まで（40年4月からは10時まで）乗り換えのための途中乗降を有効とすることにした。その後39年12月になって、政府は公営・民営バス料金などの値上げ認可を決定したので、翌40年1月16日に13年ぶりに料金値上げを実施した。

表6-6 市バス料金表（昭和40年1月）

普通券		回数券	
1区	20円	1区10回	190円
2区	30円	2区7回	200円
3区	40円		



昭和40年1月16日からのバス回数乗車券（1区10枚つづり190円）

定期券については、通勤定期に3か月券を設けたほか、勤労学生のため、自宅・勤務先・学校の3地点を結ぶ区

間のバス通勤通学定期券を新設した。全乗車区間の通勤定期券料金相当額と通学定期券料金相当額を合算し、全区間往復乗車の場合にあつては合算額の2分の1の額、そのほかの場合にあつては、合算額の4分の1の額（最低額は、通学定期券料金と同額）とした。

なお、このバス通勤通学定期券は、平成20年4月1日に発売を開始したバス学生全線定期券を使えば、通学用途に限らず全線利用できるようになったため、26年8月31日をもって廃止した。

■**地下鉄で対距離区間制料金の実施** 名古屋～東山公園間と市役所～栄町間で分けられた料金では、2路線にまたがる利用者に不便であるため、対距離区間制が検討された。

この制度を採用するにあたり、当局の原案では最長区間が3区40円となるため、従来まで20円で乗車できた名古屋～東山公園間などは3区となり、2倍の値上げとなるので、料金改定案を審議するに際し、市会でも慎重に論議された。

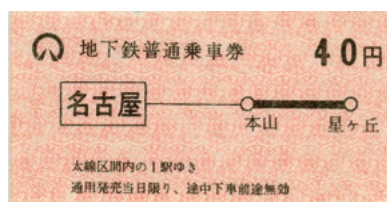
昭和40年9月1日には、市会建築交通委員会の主催による聴聞会が開催され、9人の公述人からそれぞれ意見が述べられた。この席で、賛成者の意見としては、「この際、利用者の負担の公平を図るために、対距離区間制を敷くべきである」また、反対者の意見としては「地方公営企業が独立採算制であること自体が無理で、地下鉄建設には道路と同じく国が補助すべきだ」という意見が述べられた。

これらの意見を勘案して、市会側からも修正案が提案された。そして、40年9月7日に急施（緊急）市会が開かれ、深夜になって、この修正案は議決された。

内容としては、暫定期間として41年2月と3月の間は、3キロまでを1区、それ以上を2区とする料金制度で、1区20円、2区30円とした。2か月を経た4月1日からは3キロまでを1区、以後は4キロごとに1区



昭和40年1月16日に新設されたバス通勤通学定期券の見本



新たに登場した3区40円の地下鉄普通乗車券（昭和42年の東山公園～星ヶ丘間開業後のもの）



昭和41年9月1日からの  
路面電車普通乗車券（20円）



昭和41年9月1日からの  
バス回数乗車券（21枚つづり 500円）



昭和43年4月1日に新設された  
路面電車・バス・地下鉄 共通回数乗車券  
（20枚つづり 300円）

を増す対距離区間制となり、1区 20円、2区 30円、3区 40円の新料金制を実施した。

■昭和41年の市電・市バスの料金値上げ 昭和40年度末で、72億円の累積赤字を背負った当局財政を立て直すため、41年5月の定例会市会に市電・市バスの料金値上げ案を上程した。その後6月9日に公聴会が開かれ、6月24日に自民・社会両党共同修正案が7項目の附帯決議とともに可決された。

同年9月1日、料金値上げを実施し、市電の普通券は20円、市バスの普通券・小児券は、次表のとおりとなったほか、定期券に6か月券が新設された。

表6-7 市バス料金表（昭和41年9月）

普通券	小児券
1区 25円	1区 15円
2区 35円	2区 20円
3区 45円	3区 25円

8月末ごろには9月1日からの新料金実施前に3か月定期券を買おうとする利用者で、どの定期券発行所の前にも長い行列ができた。

### 3 割引連絡定期券の誕生

■昭和43年の料金改定と割引連絡定期券の新設 昭和42年3月25日、当局は自治大臣による財政再建計画の承認を受け、財政の再建に注力していた。この再建計画は43年度の料金改定を見越して策定されており、42年12月6日に市電・市バス・地下鉄の料金改定案を市会に提案した。審議は難航したが、翌43年1月10日に議決され、同年4月1日から料金を改定した。

市電については、再度の値上げに対して市民の反響は大きく反対意見もあったが、普通券25円となった。

市バスは、運輸大臣に認可を申請したが、「料金の値上げ幅が大き」として運輸審議会でも料金区間を延長し、定期券割引率を大きくするなど一部修正のうえ43年3

月23日に認可され、普通券・小児券は、次のとおりとなった。

表6-8 市バス料金表（昭和43年4月）

普通券	小児券
1区 30円	1区 15円
2区 45円	2区 25円
3区 60円	3区 30円

地下鉄は1区（3キロまで）20円を30円とし、3キロを超える4キロまでごとに1区10円を加算するものとした。

また、市電・市バス・地下鉄に共通して使用できる共通回数券（1冊300円）と共通全線定期券（1か月6,000円）、市電・市バス・地下鉄のうち2つを乗り継ぐ利用者のため、それぞれの定期券料金から15%の割引をした割引連絡定期券を新設した。なお、割引連絡定期券の割引率は、50年10月1日の料金改定で20%とし、以降、令和4年8月現在まで変更していない。

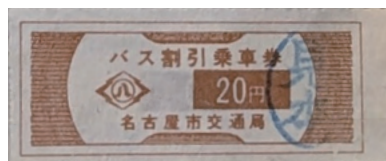
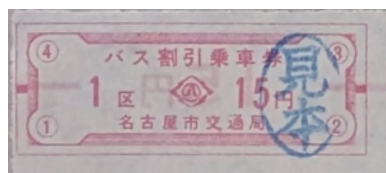
なお、市電の廃止によって、これまでの廃止区間の利用者に対し、料金負担が急激な増加とならないよう、昭和38年4月1日以降市電又は特定区間を運行する市バス及び地下鉄を相互に乗り継ぐことができる制度を設け、通勤・通学の1か月と3か月の定期券を対象として発行することとしていた。

■知的障害者割引の実施 市電・市バスでは、失業者就労事業紹介対象者手帳の所持者（始発～18時乗車に限る）、身体障害者と児童福祉法で規定する施設で養護を受けている者並びにその付添人を対象に割引乗車券を販売していた。昭和43年4月1日から、新たに知的障害者・障害児（市民に限る）並びにその付添人を対象とし、割引乗車券を発売した。

同日に、地下鉄でも身体障害者と知的障害者・障害児（市民に限る）並びにその付添人及び児童福祉法で規定する施設で養護を受けている者、失業者就労事業紹介対



昭和43年4月1日に新設された共通全線定期券（1か月6,000円）の見本



昭和47年8月1日からのバス割引乗車券  
（上：1区15円）  
（下：2区20円）

象者手帳の所持者（始発～18時乗車に限る）に対する割引乗車券を発売した。

平成8年4月に失業者就労事業紹介対象者手帳の所持者に対する割引制度は廃止したが、令和4年現在、市バス・地下鉄ともに、身体障害者と介護者、知的障害者と付添人、児童福祉法に規定する施設で養護又は保護を受けている者と付添人に対し、普通券の5割引を適用し、割引定期券を販売している。

■昭和47～48年の料金改定と市バス均一制料金の導入 事業を取り巻く環境は厳しく、昭和46年度末には累積赤字が268億円を超え、財政は重大な危機に直面した。こうしたことから料金改定を余儀なくされ、47年2月28日に定例会に市電・市バス・地下鉄の料金改定案を提案した。財政再建計画の第4次変更案とともに市会で審議され、同年3月16日には聴聞会が開催された後、28日に議決された。

市電は47年8月1日から、大人普通券30円に改定するとともに、普通券に小児料金（20円）を新設した。49年3月の市電廃止までこの料金であり、これが最後の料金改定となった。

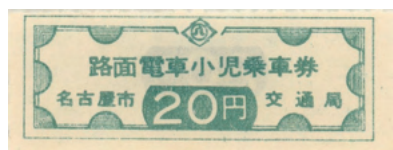
市バスは値上げ幅が大きいため、47年8月1日～48年3月31日までは暫定的料金とし、同年4月1日に料金改定を実施した。ほかの大都市では40年代に均一制料金制度が導入されており、当局でも、分かりやすさ、取り扱いの簡便性、またワンマン化などの経営合理化の要請により、48年4月1日から均一制料金を採用した。

表6-9 市バス均一制料金制度導入までの変遷

年月	制度	大人普通券料金
昭和43年4月1日～	特殊区間制	1区30円、2区45円、3区60円
昭和47年8月1日～	特殊区間制	1区40円、2区50円
昭和48年4月1日～	均一制	50円



昭和47年8月1日からの路面電車普通乗車券 (30円)



昭和47年8月1日に新設された路面電車小児乗車券 (20円)



昭和48年4月1日からの均一制料金のバス普通乗車券 (50円)



昭和47年8月1日からのバス・地下鉄割引連絡回数乗車券 (バス1区・地下鉄1区10回券)

地下鉄も47年8月1日～48年3月31日までは暫定的料金として1区40円（4キロまでごとに10円増）とし、同年4月1日から1区50円（4キロまでごとに10円増）に料金改定した。

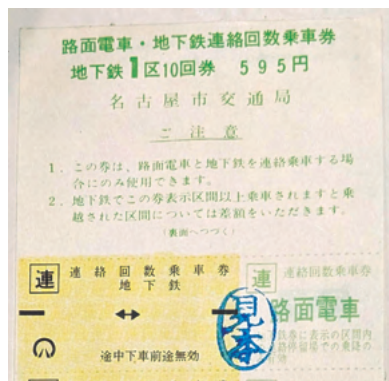
このほか、47年8月1日から共通回数券の廃止に代わり、地下鉄とバス（1区）、地下鉄と市電を乗り継ぐ場合の割引連絡回数券が、15%引きで発売されることになった。なお、割引連絡回数券の割引率は、50年10月1日からは25%、59年4月28日からは5枚つづりは25%、10枚つづりは30%となった。また、平成4年4月1日から回数券を廃止する10年5月6日までの間は、10回分で割引率30%の割引連絡回数券のみ発行した。

■昭和50～60年代の料金改定 昭和30年以降の高度経済成長のもとで上昇を続けた物価は、48年に発生した石油危機をきっかけとして狂乱的な急上昇となった。本市の都市交通はドーナツ化現象による都市構造の変化や、マイカーの急増に伴う道路交通の混雑・渋滞と物価高騰により諸経費が急増していた。

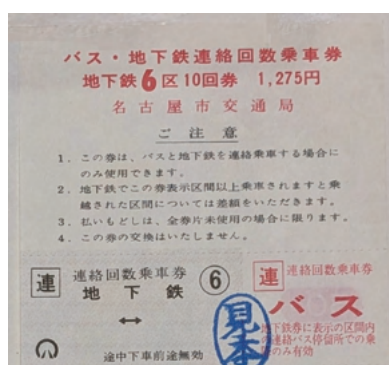
このような状況のなか、財政状況は年々赤字が累積し、49年度末には累積赤字が約479億円に達するという危機的な状況となった。コストダウンと乗客誘致のための改善や、一般会計と国からの強力な財政援助とともに、輸送サービスを維持できる適正料金とする対策を講じた。

物価指数の上昇に応じて時期を失せず料金を改定して適正なものとするため、次表のとおり50年代で暫定改定・本改定合わせて計8回の料金改定を実施した。

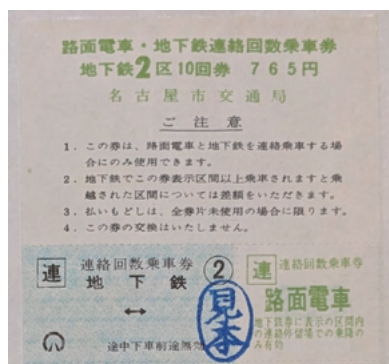
60年代に入っても物価指数は上昇し、63年4月1日に市バス・地下鉄で、63年10月1日に市バスで料金改定を実施した。



昭和47年8月1日からの路面電車・地下鉄割引連絡回数乗車券（地下鉄1区10回券）



昭和48年4月1日からのバス・地下鉄割引連絡回数券（地下鉄6区10回券）



昭和48年4月1日からの路面電車・地下鉄割引連絡回数券（地下鉄2区10回券）



昭和51年4月1日からの  
地下鉄1区80円（磁気券）



昭和56年2月1日からのバス普通券



昭和59年4月28日からのバス普通券



昭和63年4月1日からのバス普通券

表6-10 市バス・地下鉄の基本料金の推移

年月日	市バス (均一制)	地下鉄（対キロ区間制）
昭和48年4月1日	50円	1区 3キロまで50円 2～6区 4キロ増すごとに10円増
50年10月1日	(暫定) 70円	(暫定) 1区 3キロまで70円 2～5区 4キロ増すごとに20円増
51年4月1日	90円	1区 3キロまで80円 2～5区 4キロ増すごとに20円増
53年4月1日	(暫定) 100円	—
53年10月1日	110円	1区 3キロまで100円 2～5区 4キロ増すごとに20円増
56年2月1日	(暫定) 130円	1区 3キロまで120円 2～5区 4キロ増すごとに30円増
57年1月8日	140円	—
59年4月28日	(暫定) 150円	1区 3キロまで140円 2～5区 4キロ増すごとに30円増
59年12月1日	160円	—
63年4月1日	(暫定) 170円	1区 3キロまで160円 2～5区 4キロ増すごとに30円増
63年10月1日	180円	—

■戦傷病者などへの割引の実施 本市独自の福祉割引制度として、これまで認められていた身体障害者などのほかに、新たに戦傷病者及び原爆特別被爆者<sup>※3</sup>（いずれも市内在住者に限る）に対する割引を市バス・地下鉄で昭和49年6月15日より実施した。令和4年現在、戦傷病者及び原爆被爆者（いずれも市内在住者に限る）に対して、普通券の5割引を適用し、割引定期券を販売している。

■5区定限制の導入 地下鉄では、昭和46年3月29日に金山～名古屋港間が開業したことに伴い、乗車キロが19キロを超え23キロまでを6区として新設したが、50年10月1日の料金改定の際に乗車キロが15キロを

※3 昭和49年10月1日より原爆被爆者（市内在住者に限る）まで割引対象を拡大した。

超える5区をもって定限とした。5区定限制の導入にあたって、50年7月の市会臨時会において交通局長が、都市交通機関としてふさわしい料金体系という観点から原則として初乗り料金の2倍までが適当との考えにより15キロを超えるものは5区で打ち止めにする提案をしたとの趣旨を述べている。

その後路線は延長され、昭和50年代当初38.1キロだった営業キロは平成23年3月27日の野並～徳重間開業により93.3キロとなったが、現在に至るまで5区定限制は変更していない。

■バス定期券の主要停留所方式への変更 昭和50年10月1日、それまでバス関係定期券の券面には住所と勤務先・通学先の最寄りの停留所を表示していたものを、最寄りの主要な停留所を表記することとした。表示する停留所の種類が減ることで、発売事務の能率向上と待ち時間の短縮が図られた。

■市バスの乗車時間制限回数券（昼間割引回数券）の新設 昭和51年4月1日の料金改定より市バス利用者の誘致のため、昼間時間帯（11時～15時〈土・日・祝日を除く〉）のみ乗車できる回数券（25.9%引き）を発売した。

その後も料金改定に合わせて利便性向上を図っており、56年2月1日より、乗車時間制限回数券の時間帯を平日11時～15時（土・日・祝日を除く）から平日10時～16時（土・日・祝日を除く）に拡大した。

更に、59年4月28日からは、土・日・祝日の10～16時も使用可能とするとともに、回数券と同じ使用日・使用時間のバス乗車時間制限（昼間割引）全線定期券を新設した。

また、平成4年4月1日からは回数券・定期券ともに日・祝日の使用可能時間を拡大し、終日使用可能とした。

10年5月6日のユリカ導入により昼間割引回数券を廃止し、平日10時～16時、土・日・休日（終日）に



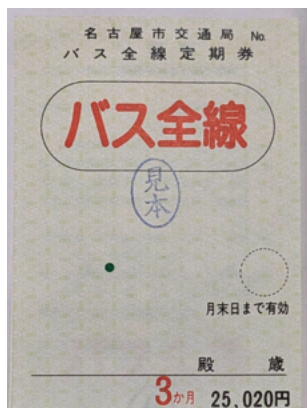
当時の定期券発行所に備えられていた定期券用のバス停ゴム印



昭和51年4月1日からのバス乗車時間制限回数乗車券（15枚つづり1000円）



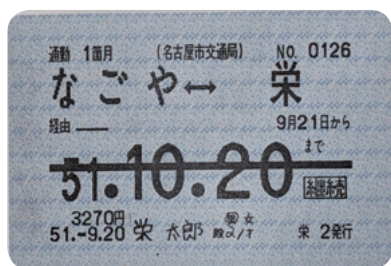
昭和59年4月28日からのバス昼間割引全線定期券



昭和56年2月1日からのバス全線定期券  
(3か月25,020円)



昭和51年11月からの普通乗車券  
(上：普通券80円区間券)  
(下：小児100円区間券)



昭和51年9月から磁気券化した  
定期券の見本

利用可能なバス昼間割引専用ユリカを発売した。バス乗車時間制限（昼間割引）全線定期券は日・休日に加え土曜日も終日利用可能とし、18年3月31日まで発売した。

なお、昭和56年2月1日の料金改定では、それまで、1乗車、2乗車（1乗車の1.5倍の料金）、3乗車（1乗車の2倍の料金）と3種類に分かれていたバス通勤定期券を片道1乗車のみとし、2乗車以上の利用者には新たに設定したバス全線定期券（通勤定期券の1.5倍の料金）を販売することとした。

■乗車券の磁気券化 昭和50年代に入ると、増大する交通需要に対応し駅業務の省力化を図るため、地下鉄では普通券と定期券を磁気化し、改集札業務の自動化を進めた。

自動改札化のため、51年9月に定期券を、11月には普通券の磁気券化を行った。乗車区間・券種・通用終了日などの情報を裏面（磁気）に記録したものである。定期券は定期券発行所の発行機で作成し、普通券は今までどおり自動券売機で発行した。また、表面の表示も今までどおりであった。回数券の磁気券化は行っていない。

その後、平成元年9月10日に地下鉄の回数券が磁気カード化され、3年10月1日には一日乗車券が磁気券化されいづれも、自動改札機で通過できるようになった。一方、市バスでの磁気券の導入は、元年10月2日からのプリペイド式「リリーカード」の基幹1号系統での試行が最初である。その後、3年10月1日には「リリーカード」のほか磁気カード化されたバス回数券、バス一日乗車券が、全車両で使用できるようになり、バス地下鉄割引連絡回数券も磁気カード化された。

#### 4 一日乗車券と基幹バス・高速バス等の料金制度

■市バス均一制料金の検討 昭和48年4月1日に市バスに均一制料金を採用したあと、数度の料金改定を経て、

56年2月1日の料金改定で大人普通券は130円となった。このため、同年の「名古屋市交通問題調査会第一次答申」において、「現在の均一制料金は料金水準が高くなっている今日、短距離使用者に対し割高感・不公平感を与え、市バス利用者減少の一要因となっており、その見直しを図る必要がある」と指摘された。

その後、58年の第二次答申で、「利用実態と今後の運行政策」・「均一制に代わるほかの料金制度」・「利用者意識」について検討した結果から、「当面は現行の均一制を維持することが望ましいが、将来的には、利用者負担の公平や制度のわかりやすさ等、調和のとれた制度の導入について、検討する必要がある」とされた。

さらに、平成9年の「交通問題調査会第四次答申」においては、「当面の基本料金制度については、利用者の意識、あるいは区間制や対キロ制導入に伴って予想される管理費用の増加などを勘案し、現行の均一制を維持することもやむを得ない」との見解が示され、現在も均一制210円の料金としている。

■バス全線一日乗車券とバス・地下鉄共通一日乗車券の新設 昭和57年1月8日の料金改定では、利用者サービス向上のため、バス全線一日乗車券と、バス・地下鉄共通一日乗車券を発売した。

また、バス定期券、バス・地下鉄割引連絡定期券の通用期間は毎月1日から月末までの1か月単位（月極め方式）としていたが、地下鉄定期券と同様に任意の日からの1か月単位（暦日方式）とし、通用開始日の前日から購入できるようになった。

現在は、通用開始日の14日前から販売を開始している。

さらに、1,000円（140円券8枚つづり）の回数券を新設し、初めて、運転士によるバス車内での販売を開始した。



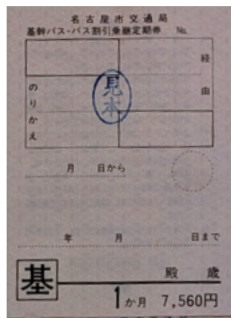
昭和57年1月8日からの  
バス全線一日乗車券



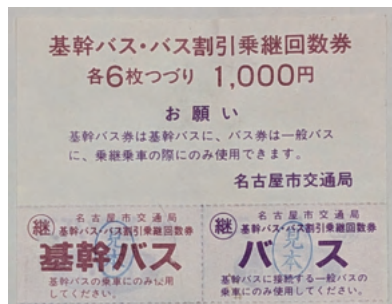
昭和57年1月8日からの  
バス・地下鉄全線一日乗車券



昭和57年1月8日に新設したバス車内販売のバス回数券（8枚つづり1000円）



昭和57年3月28日に新設した基幹バス・バス割引乗継定期券（前田務氏 提供）



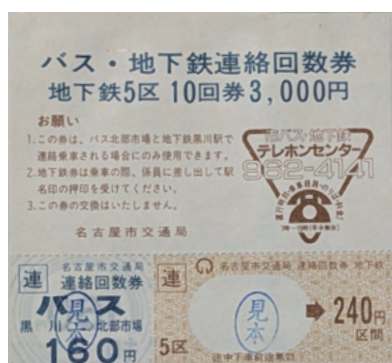
昭和57年3月28日に新設した基幹バス・バス割引乗継回数券（各6枚つづり1000円）（前田務氏 提供）

■基幹バス・バス乗継料金の設定 昭和57年3月28日より基幹バスの運行を開始した。これにあわせ、市バス路線の再編成により基幹バスと一般バスとを乗り継ぐ利用者の乗り継ぎ負担を料金面で軽減するため、それぞれの定期券料金から40%の割引をした「基幹バス・バス割引乗継定期券」と各6枚つづり1,000円の「基幹バス・バス割引乗継回数券」を新設した。

■名鉄豊田線との連絡特定割引の新設 昭和54年7月29日の地下鉄鶴舞線・名鉄豊田線の相互直通運転開始から約3年半後の58年3月30日（名古屋鉄道株式会社（通称名鉄）の運賃改定日）に、連絡特定割引を新設した。相互直通の接続駅である赤池駅を挟んだ特定区間<sup>※4</sup>で、地下鉄と名鉄電車の運賃を双方10円引きの計20円（小児は10円）引きとした。



地下鉄鶴舞線・名鉄豊田線の相互間の普通券  
（左：名古屋鉄道発行 右：当局発行）



昭和58年3月30日からのバス・地下鉄連絡回数券（バス北部市場発着の地下鉄黒川駅連絡乗車限定）

■黒川11系統への対キロ区間制導入 昭和58年3月30日、名古屋市中中央卸売市場北部市場が名古屋市に隣接する愛知県西春日井郡豊山町に開設された。これにあわせ、市バス路線を大蒲新田（現大我麻町）から市域外の北部市場まで延長した。

バス料金認可の際の需給調整により同一地域は同一料金という考え方のもと、当時、名鉄バス<sup>※5</sup>が同一区間に営業路線を持っていたため、市バス路線黒川11系統

※4 鶴舞線植田～平針間の各駅と赤池駅接続名鉄豊田線日進、米野木の各駅相互間

※5 名古屋鉄道株式会社（通称名鉄）が運行していたバスの呼称（現名鉄バス株式会社）

(黒川—北部市場)の料金は、北部市場で乗降する場合には、名鉄バスにあわせ例外的に対キロ区間制(1乗車90～160円)とした。

その後、平成14年10月12日に、競合していた名鉄バス(名犬バイパス線の名鉄バスセンター—小牧)の撤退にあわせ、ほかの市バスと同じ均一制へと変更した(当時1乗車200円)。

これにより、一日乗車券及び全線定期券を使用できるようになった。

■**有料道路割増料金の新設** 昭和54年7月25日に都市高速道路が供用開始となったことに伴い、55年2月15日から高速システムを新設したが、当初、有料道路割増料金はなかった。

高速システムは、高速道路部分の通行料金を支払っており、運輸省通達において特殊料金を設定できる定めがあった。このため、受益者負担の観点から59年4月28日より当時運行していた高速1号系統(栄—森の里団地)に有料道路割増料金を設定した(1人1乗車10円)。

令和4年4月1日を最後に高速1号系統を廃止したため、この料金も廃止した。

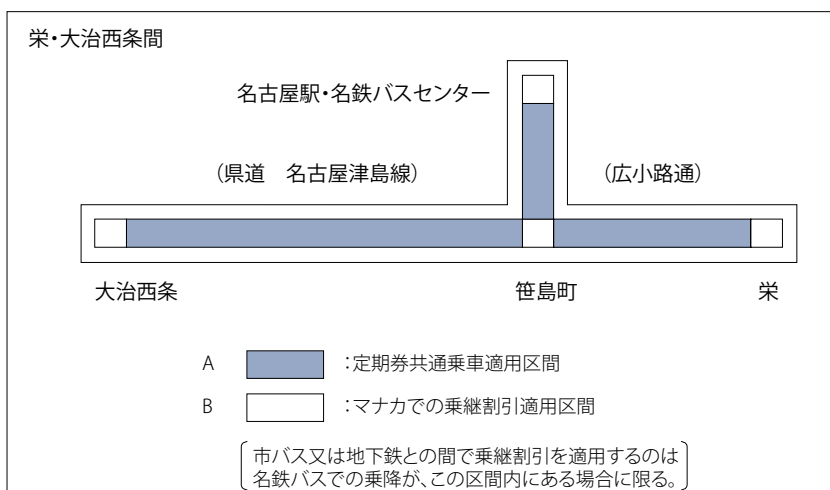
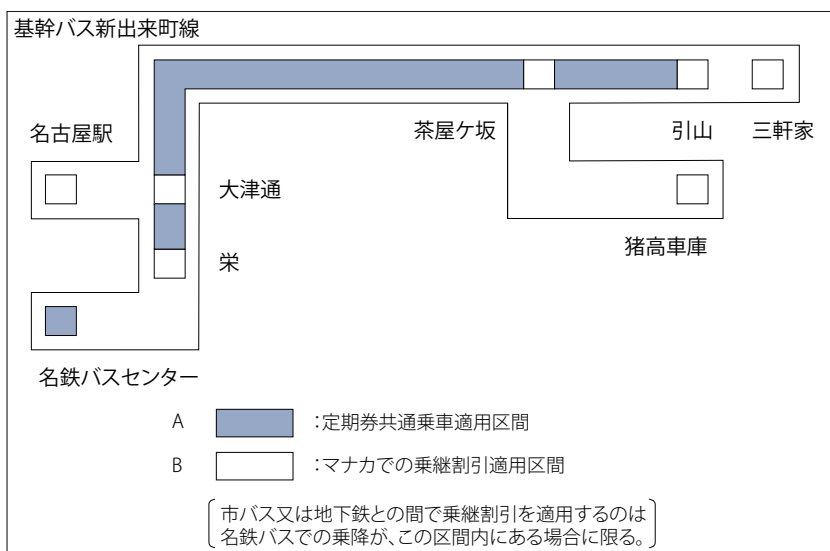


対キロ区間制のバス回数券  
(上：対キロ区間内90円  
下：小児 対キロ区間内50円)



栄を発車する高速1号系統のバス  
(令和4年前田務氏提供)

■基幹バス新出来町線における共通乗車制度の導入 昭和60年4月30日に営業運転を開始した基幹バス新出来町線は市バスと名鉄バスが共同運行する路線であった。このため、営業運転開始に際し、料金及び乗車券については、利用者の利便性向上の観点から他都市の実施事例を参考に共通乗車制度の検討を進めた。また、「名古屋市交通問題調査会第二次答申」でも当面の課題への対応として、基幹バス新出来町線での共通乗車制度導入の提言がなされた。



共通乗車適用区間（令和4年8月現在）

こうしたことから、基幹バス新出来町線は営業運転開始当初より市バスと名鉄バスの共同運行及び共通乗車制度<sup>\*6</sup>を導入した。当初、栄一引山だった共同運行区間は、「トランパス」を導入した平成15年3月27日より他路線の栄一大治西条にも拡大した。

## 5 プリペイドカードの誕生

### ■プリペイド式「リリーカード」・回数券カードの発売

券売機で地下鉄の普通券が購入できるプリペイド式「リリーカード」を昭和63年3月1日より発売し、同年4月1日から使用開始した。

当時、JRをはじめ複数の鉄道事業者からプリペイドカードが発行され、いずれも好評であったことから、当局でもカード化時代に対応することとした。現金が不要で乗車券の購入が早く済むうえ、回数券とは違い毎回異なる乗車券を購入できるなど、利便性の向上が考えられた。また、企画・記念カードなどの発売により新たな需要の喚起が考えられ、高額カードに対する割引により一層の乗客誘致効果が期待できた。

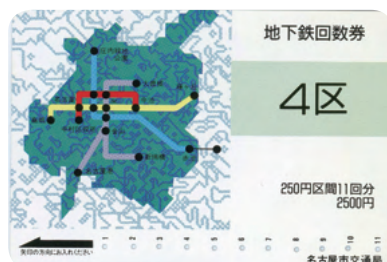
その後、平成元年9月10日の桜通線開業にあわせ、駅の自動改札機に直接投入して使用できる「地下鉄回数券カード」を導入した。

市バスでも料金箱のカード挿入口に通して「リリーカード」が使用できるようになり、平成元年10月2日から基幹1号系統で試行を開始し、3年10月1日から全車両で使用できるようになった。これとあわせ、バス回数券・割引連絡回数券・一日乗車券もカード化し、地下鉄全駅の自動改札機及びバス全車両でプリペイド式

※6 相互に利用できる乗車券は、当局が発行するバス回数券、バス定期券、バス・地下鉄割引連絡回数券及びバス・地下鉄割引連絡定期券並びに名古屋鉄道株式会社が発行するバス回数券及びバス定期券とした。



発売開始当時のリリーカード



平成元年9月10日からの  
地下鉄回数券カード



平成3年10月1日からバスでも  
使用できるようになったリリーカード



平成3年10月1日から  
カード化されたバス回数券

カードが使用できるようになった。

4年4月からは基幹2号系統で「リリーカード」と「名鉄パノラマカード」との共通利用制度も始まった。

平成10年5月6日よりストアードフェアシステム<sup>※7</sup>に対応したカード「ユリカ」を導入したことから、「リリーカード」は販売を終了した。

表6-11 リリーカードの発売金額と割引率

発売金額	乗車券引換額	割引率
500円	500円	0%
1,000円	1,000円	0%
3,000円	3,200円	6.3%
5,000円	5,400円	7.4%

■深夜バス料金の新設 生活時間の変化に伴い、特に都心部において、深夜の交通需要が増大した。深夜における公共交通機関の運行が社会的要請となるなか、こうした需要に対応するため地下鉄代替機能を持った輸送機関として、平成2年12月5日から地下鉄の終車後に深夜バスを運行することとした。

運輸省の通達では、割増運賃の特殊割増の適用において、「深夜早朝（23時以降5時まで）の間にバスを運行する場合には割増運賃を適用できる」とあり、この路線は、深夜早朝時間帯を運行する路線であることから、深夜バス料金を新設した。

深夜1号系統(栄―藤が丘)、深夜2号系統(栄―地下鉄高畑)の2系統で、開始当時の料金は360円、運行回数は、両系統とも往復2回であった。なお、定期券、一日乗車券で深夜バスに乗車する場合は、180円を支払うことで利用できることとした。

バス乗車料金表 Bus Fare Chart		
区分 Category	おとな Adult	子ども Child
乗車料金 Fare	210円yen	100円yen
割引料金 Discounted Fare (for persons with disabilities, etc.)	100円yen	50円yen

※子ども料金の取扱い ●子ども料金は、小学生以下の方に適用します。  
 ●1歳未満の方は、無料です。  
 ●保護者の方(小学生以上)に同伴されている幼児(小学校入学前)は4名まで無料です。  
 ※深夜1号・2号系統の乗車料金は、おとな420円、子ども200円です。  
 ※高速1号系統(栄―森の里団地)のうち、高速道路区間をご乗車される方は乗車料金のほか10円をお支払いください。

バス車内に掲出されていたバス乗車料金表  
(令和2年)

※7 磁気記録式プリペイドカードなどを用いた運賃支払いシステム。カードを自動改札機などに投入すると、運賃情報が記録され、精算を行う。

その後、基本料金の改定に伴い、4年4月に400円、26年9月に420円に改定した。いずれも基本料金の2倍相当の料金である。

■消費税3%料金転嫁を含む平成4年の料金改定 平成元年4月の消費税導入に伴い、全国の自治体の議会において公共料金への転嫁の是非が議論されていた。本市においては市バス・地下鉄や上下水道など6事業について料金の改定を盛り込んだ内容で新年度予算編成を行ったが、元年2月市会定例会に上程した市バス・地下鉄の料金改定案<sup>※8</sup>は、3月23日の本会議において継続審議に付すことが賛成多数で可決された。

その後、元年5月臨時会において当局の料金改定案を含む継続審議案件について撤回議案を一括上程し、同月17日に撤回を承諾することが賛成多数で可決された。

当時、本市と同様に消費税の料金転嫁を実質見送った公営交通は東京都をはじめとして全国に及んだ。

消費税導入から3年が経過した4年4月1日に消費税3%転嫁を含む料金改定を実施し、バスの普通券は200円、地下鉄の普通券は1区から5区まで各20円ずつ上げた金額に改定した。

表6-12 消費税3%転嫁を含んだ料金改定後の市バス・地下鉄基本料金（平成4年4月1日実施）

市バス（均一制）	地下鉄（対距離区間制）
200円	1区 3キロまで180円 2～5区 4キロ増すごとに30円増

■名鉄犬山線との連絡特定割引の新設 平成5年8月12日に鶴舞線上小田井～庄内緑地公園駅間が開業し、

※8 改定案は、市バス・地下鉄それぞれの乗車料収入を100分の103の増額に収める範囲内で、市バスの普通券を180円から190円に、地下鉄については普通券1区（160円）を据置き、2区（190円）以上を各10円ずつ上げた金額に、また定期券は市バス・地下鉄それぞれのそれまでの金額の100分の103に改定するものであった



平成4年4月1日からの  
バス普通券（200円）



地下鉄鶴舞線・名鉄犬山線の相互間の  
乗車券（名古屋鉄道発行）



平成8年4月1日に新設された  
地下鉄全線一日乗車券



平成8年4月1日に新設された  
地下鉄全線定期券

名鉄犬山線との相互直通運転を開始した。これにあわせて、接続駅である上小田井駅を挟んだ特定区間<sup>※9</sup>において、地下鉄と名鉄電車の運賃を双方10円引きの計20円（小児は10円）引きとする連絡特定割引を新設した。

■地下鉄普通券1区200円となる 平成8年4月1日に地下鉄のみの料金改定を実施し、1～5区について各20円上げた金額とした（1区200円・2区230円・3区260円・4区290円・5区320円）。

また、地下鉄のみの多回数利用客に対応するため、地下鉄全線一日乗車券及び地下鉄全線定期券を新設し、市バス・地下鉄の利用を促進するため、共通全線定期券の料金を据え置いた。

また、毎月8日の環境保全の日に市バス・地下鉄全線で利用できる割安な一日乗車券「なごや環境きっぷ」（大人620円）の発売を開始した。

当時、本市は公共交通機関優先を原則とした総合交通体系の確立をめざしており、その根幹を担う地下鉄の建設を促進する必要があった。しかし、地下鉄の経営状況は新線建設・輸送力増強・サービス改善のための設備投資による資本費の増大などにより厳しい状況にあった。

経営健全化を図るためには、経営努力や資産の有効活用・附帯事業の拡大に取り組むとともに、中長期的視点に立った事業運営の観点から料金の適正化が必要であった。

料金改定後も新線建設に伴う資本費負担の増大などにより、厳しい経営環境であったが、引き続き安全の確保及び輸送サービスの向上に努めるとともに、新料金水準をできるだけ長く維持するよう経営の合理化・効率化を徹底した。その後は消費税などの税率引き上げに伴うも

※9 鶴舞線庄内緑地公園、庄内通の各駅と上小田井駅接続名鉄犬山線下小田井、中小田井、西春、徳重（現 徳重・名古屋芸大）の各駅相互間

のを除いては、料金改定を実施していない。

■**地下鉄1区特別きっぷの新設** 地下鉄1区200円区間専用の回数券カード乗車券を平成8年11月1日から販売した。

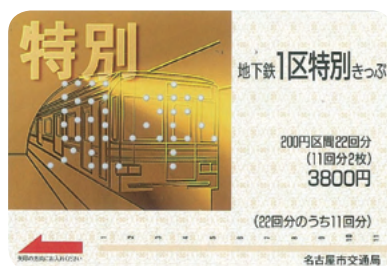
1区区間利用者の割高感を緩和し、自転車など私的交通手段利用者の地下鉄への利用転換を図るため、割引率の高い乗車券を新設したものである。回数券カード2枚1組（11回/枚）を3,800円で発売し、200円区間を22回乗車できた。

ストアードフェアカード「ユリカ」の導入に伴い10年5月6日に2枚1組券を廃止し、1枚券の地下鉄1区特別きっぷ（22回・3,800円）を発売したが、ICカード「mana」の導入に伴い23年2月10日に販売を終了し、使用期限を24年2月29日までとした。

■**ストアードフェアカード「ユリカ」の発売** 平成10年5月6日にストアードフェアカード「ユリカ」の販売を開始した。それまでの「リリーカード」は、地下鉄乗車時に自動券売機で普通券と引き換える必要があったが、ユリカは、自動改札機に直接投入して利用でき、降車駅の改札機で自動的に乗車駅からの料金額が引き去られる仕組み（ストアードフェアシステム）であった（市バスでは、リリーカード同様に料金箱のカード挿入口に通すと料金額が引き去られる方式）。

そのほか、バス・地下鉄共通ユリカを使用して、市バスと地下鉄、市バスと市バスを90分以内に乗り継ぐと、料金から大人80円、小児・特割40円を自動的に割り引く乗継割引サービスを導入した。なお、従前の割引連絡（乗継）回数券は市バスと地下鉄、基幹バスと市バスを対象としていたが、バス・地下鉄共通ユリカの乗継割引はバスの対象を拡大し、市バス全般とした。

また、従前の昼間割引回数券は市バスのみを対象としていたが、地下鉄にも昼間割引を導入し、市バス、地下鉄それぞれに割引率の高い昼間割引専用ユリカを導入し



地下鉄1区特別きっぷ  
(回数券カード2枚1組(11回/枚))



ユリカ5600（大人用）



ユリカ1100（子ども・特割専用）



ユリカ2800（昼間割引バス 大人用）



ユリカ2400（昼間割引地下鉄 大人用）

た。

これらユリカの導入に伴い、地下鉄1区特別きっぷを除き、リリーカード、普通回数券、割引連絡（乗継）回数券、昼間割引回数券は販売を終了した。リリーカードは15年3月26日まで使用可能とし、翌日からの使用停止に先立ち、前年10月1日からユリカへの交換を実施し、18年3月31日をもって交換を停止した。また、上記回数券はその後3か月は使用可能、1年間は払い戻しを行うこととした。

表6-13 ユリカの種類と発売金額

区 分		種 類	使用可能額	発売金額
種 類				
バス・ 地下鉄 共通	大人用	ユリカ 500	500円	500円
		ユリカ 1000	1,000円	1,000円
		ユリカ 2200	2,200円	2,000円
		ユリカ 3300	3,300円	3,000円
		ユリカ 5600	5,600円	5,000円
	小児・特割 専用	ユリカ 1100	1,100円	1,000円
バス昼間 割引専用	大人用	ユリカ 2800	2,800円	2,000円
	小児専用	ユリカ 1400	1,400円	1,000円
地下鉄昼間 割引専用	大人用	ユリカ 2400	2,400円	2,000円
	小児専用	ユリカ 1200	1,200円	1,000円

なお、「ユリカ」という名前は、一般募集の結果、名古屋市の花「ユリ」にちなむとともに、「有利なカード」「有効活用できるカード」の意味を込めて選定された。当時、Jリーグ名古屋グランパスエイトに所属していたストイコビッチ選手をテレビCMや案内チラシに起用し、PRに力を入れた。

■ゆとりーとラインの開業に伴う料金の設定 平成13年3月23日にゆとりーとラインが開業し、ゆとりーとラインの平面区間のうち小幡緑地から中志段味までを当局が運行することとなった<sup>※10</sup>ため、新たに当該区間の料金を設定した。普通券は市バスと同様均一制料金（当

※10 平成21年10月1日より、中志段味から高蔵寺方面を含む全ての平面区間を当局が運行することとなった。

時1乗車200円)としたが、平面区間と名古屋ガイドウェイバス株式会社が運行する高架区間を乗り換えなしで利用した場合は乗車区間に応じ平面と高架の料金を双方10～70円引きの計20～140円(小児は半額)引きとする併算割引を新設した。

表6-14 併算割引(大人)

乗車・降車のいずれかの停留所(高架区間は駅)	白沢深谷～竜泉寺	川宮～吉根 □ (左記除く)	その他 (左記以外)
割引額(平面区間)	70円	30円	10円

定期券については、平面のみと平面・高架連絡の通勤・通学・割引通勤・通勤通学定期を新設するとともに、平面区間と市バス連絡の通勤・通学定期を新たに設定した。

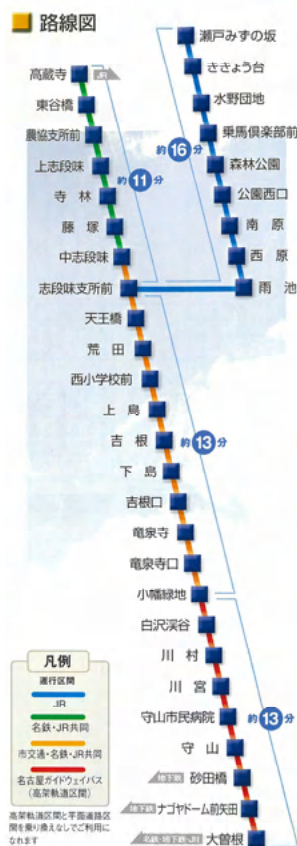
また、「バス・地下鉄共通ユリカ」でゆとりーとライン平面区間と市バス、あるいはゆとりーとライン平面区間相互を90分以内に乗り継いだ場合には、大人80円、小児40円を割引くこととした<sup>※11</sup>。

■名鉄小牧線との連絡特定割引の新設 平成15年3月27日に地下鉄上飯田線上飯田～平安通間が開業し、名鉄小牧線との相互直通運転を開始した。これにあわせて、接続駅である上飯田駅を挟んだ特定区間<sup>※12</sup>において、地下鉄と名鉄電車の運賃を双方10円引きの計20円(小児は10円)引きとする連絡特定割引を新設した。

■カードによる共通利用システム「トランパス」導入 全国的に他事業者とのカード共通化が進むなか、上飯田線が開業した平成15年3月27日に、市バス・地下鉄共通「ユリカ」及び名鉄電車の「SFパノラマカード」

※11 中志段味から高蔵寺方面を含む全ての平面区間で割引を実施したが、当局の運行区間が小幡緑地から中志段味であった平成21年9月30日までは、中志段味から高蔵寺方面を含む乗継の場合の割引額を大人40円、小児20円としていた。

※12 上飯田線平安通、名城線志賀本通、黒川、大曾根及びナゴヤドーム前矢田の各駅と上飯田駅接続名鉄小牧線味鏡、味美の各駅相互間



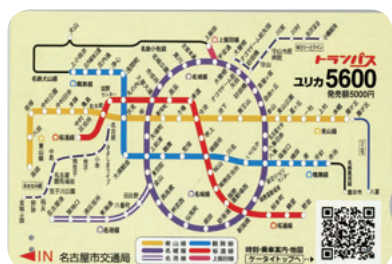
ゆとりーとライン開業時の路線図



トランパス対応ユリカ5600



トランパス対応SFパノラマカード5600



地下鉄全線路線図が入った  
トランパス対応ユリカ5600



地下鉄一名古屋臨海高速鉄道  
(あおなみ線) 連絡定期券

を相互に利用できる共通乗車システムである「トランパス」を導入した。

ユリカとSFパノラマカードのどちらのカードでも1枚で、市バス・地下鉄、名鉄バス（高速バス・空港特急バスは除く）・名鉄電車（当初は小牧線のみ）及び桃花台線<sup>※13</sup>のいずれにも乗車できるようになった。

なお、この共通利用システムの名称は、当局と名鉄が共同して一般募集を行い、「Transport（輸送する）」「Transfer（乗り換える）」「Pass（通る）」を組み合わせた「トランパス」が選ばれた。

表6-15 トランパス対応カード

種 類		発売額	使用可能額
交通局 発行	バス・ 地下鉄共通	ユリカ 500	500円
		ユリカ1000	1,000円
		ユリカ2200	2,000円
		ユリカ3300	3,000円
		ユリカ5600	5,000円
名鉄発行	SFパノラマカード500	500円	500円
	SFパノラマカード1000	1,000円	1,000円
	SFパノラマカード2200	2,000円	2,200円
	SFパノラマカード3300	3,000円	3,300円
	SFパノラマカード5600	5,000円	5,600円

■名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）開業に伴う料金の設定 平成16年10月6日に名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）が開業した。これにあわせ、割引連絡定期券を新設した。料金は、市バスとあおなみ線及び地下鉄とあおなみ線を連絡して利用するとき、各料金から20%割引とした。

また、バス・地下鉄共通ユリカで市バスとあおなみ線及び地下鉄とあおなみ線を90分以内で乗り継いだ場合

※13 桃花台新交通株式会社が運行した新交通システムで平成3年開業、18年廃止。名鉄小牧線小牧駅から桃花台東までの7.4kmの路線





特得60バス定期

### ■バス通勤定期券全線化と特得 60 バス定期販売開始

平成 10 年ごろから、各都市のバス事業では乗車人員の減少が大きく、本市においても減少傾向にあった。固定的利用者である定期券利用者の減少に歯止めをかけ、定期券利用の増加を図るため、18 年 4 月 1 日から、それまでバス通勤定期券（1 乗車）とバス全線定期券（通勤定期券の 1.5 倍の料金額）に分かれていたものをバス全線定期券に一体化（全線化）し、料金は従来のバス通勤定期券（1 乗車）と同額のまま据え置いた。

また同日、定年退職後に引き続き市バスを利用してもらえるよう、4 月 1 日時点で 60 歳以上の方を対象に、3 か月 10,000 円の「高齢者割引全線定期券（特得 60 バス定期）」を発売した（本格実施は 19 年度）。

その後社会環境が変化し、定年退職後も働く方が増加したことから見直しを行い、特得 60 バス定期は、令和 4 年 4 月 1 日より平日については使用できる時間を昼間（10～16 時）に限定している。

**■バス学生全線定期券** 平成 20 年 4 月 1 日、通学者を対象とした利用拡大を図るため、「バス学生全線定期券」を発売した。中学生以上の学生、生徒を対象とした従来のバス通学定期券甲（4 キロを超えるもの）を同額の料金のままで全線（ゆとりーとライン平面区間を除く）利用可能とした。



平成20年4月1日からの市バス学生全線通学定期券甲  
(写真は地下鉄との割引連絡定期券)

表6-16 バス学生全線定期券（平成20年4月1日現在）

(単位 円)

種 別	1 か月	3 か月	6 か月
学生全線	7,200	20,520	38,880

**■通学要件を緩和した学生定期券を新設** それまでの通学定期券は、その用途を通学に限り、自宅と学校の最寄り駅・バス停留所を結ぶ経路に限定していた。通学者がいる家庭への生活支援として、平成 22 年 3 月 1 日に、従来の通学定期券と同額の料金で、習い事や塾・予備校、アルバイトなど、通学用途に限らず便利な経路を選択し

て購入できる「学生定期券」を新設し、従来の「通学定期券」は販売を終了した。

その後、マナカを導入した23年2月11日に、市バスの学生定期券甲（4キロまで）を廃止するとともに甲の全線定期券を従来の甲（4キロまで）の料金に値下げした。また、小学生以下を対象にした学生定期券乙（区間指定）は全線とし、市バスの学生定期券は全線定期券のみとなった。

表6-17 学生定期券料金表

市バス（平成22年3月1日現在） （単位 円）

種別		1か月	3か月	6か月
学生	甲 全線	7,200	20,520	38,880
	4キロまで(区間指定)	5,400	15,390	29,160
	乙(区間指定)	3,600	10,260	19,440

市バス（平成23年2月11日現在） （単位 円）

種別	1か月	3か月	6か月
学生 甲(全線)	5,400	15,390	29,160
乙(全線)	3,600	10,260	19,440

地下鉄（平成22年3月1日現在） （単位 円）

区分		1区	2区	3区	4区	5区
学生甲	1か月	4,800	5,250	5,620	5,920	6,150
	3か月	13,680	14,970	16,020	16,880	17,530
	6か月	25,920	28,350	30,350	31,970	33,210
学生甲2	1か月	4,320	4,700	5,000	5,220	5,380
	3か月	12,320	13,400	14,250	14,880	15,340
	6か月	23,330	25,380	27,000	28,190	29,060
学生乙	1か月	2,400	2,630	2,810	2,960	3,080
	3か月	6,840	7,490	8,010	8,440	8,770
	6か月	12,960	14,180	15,180	15,990	16,610

## 6 ICカードの登場

■ ICカード乗車券「マナカ」の導入 平成23年2月11日に、市バスの料金箱や地下鉄の自動改札機の読取り部にタッチするだけで自動的に乗車料金が引き去られ



ICカード乗車券「マナカ」



マナカ早わかりガイド  
(平成23年1月発行)



manacaデビュー記念カード

るストアードフェアシステムのICカード乗車券「マナカ (manaca)」を導入した。

マナカはカード発行会社2社<sup>※16</sup>と交通事業者6社局<sup>※17</sup>とが発行、使用することでスタートした。「日本の真ん中をつなぎ、くらしの真ん中をつなぐICカード」として、日本の真ん中のこの地域の事業者が手をつなぎあうことで利便性を向上し、くらしの移動を便利につなぐICカードを意図し、覚えやすく親しみやすい「マナカ」という名称が採用された。

種類は記名式・無記名式・マナカ定期券・小児用マナカ・割引用マナカの5種類。記名式・無記名式の販売金額は、1,000円・2,000円・3,000円・5,000円・10,000円の5種類で、販売金額にはデポジット（預かり金）500円を含んでいる。

チャージ（入金）は、1,000円単位で最大20,000円まで行うことができ、チャージできる場所は、地下鉄駅のマナカ対応券売機やチャージ機・改札窓口・駅長室・市バス車内及び交通局サービスセンター（定期券うりば）、並びにコンビニエンスストア（サークルK・サンクス）のほか、あおなみ線・名鉄電車・豊橋鉄道の駅、ゆとりーとライン・名鉄バスの車内であった。

チャージしたSF（現金）<sup>※18</sup>は6社局での乗車料金のほか、電子マネーとして加盟店や自動販売機で使え、市バス・地下鉄での1か月（毎月1日～末日）のSF（現金）利用金額の累計に応じて付与するSF（マイレージポイント）は、次表のとおりとした。

※16 株式会社名古屋交通開発機構と株式会社エムアイシー  
 ※17 当局・名古屋臨海高速鉄道株式会社・名古屋ガイドウェイバス株式会社・名古屋鉄道株式会社・豊橋鉄道株式会社・名鉄バス株式会社の6社局でスタートし、平成28年3月に愛知高速交通株式会社が加わった。  
 ※18 ストアードフェアの略。現金などによりマナカ内にチャージ（入金）したもの

表6-18 通常ポイント（昼間ポイントの対象を除く）

（令和4年8月現在）

区分	1か月の合計利用金額		ポイント率
	大人用	小児用・割引用	
市バス・地下鉄	2,000円以上5,000円未満	1,000円以上2,500円未満	10%
	5,000円以上10,000円未満	2,500円以上5,000円未満	12%
地下鉄	10,000円以上15,000円未満	5,000円以上7,500円未満	12.5%
	15,000円以上	7,500円以上	13%

## 昼間ポイント（平日 10～16 時及び土・日・休日）

区分	1か月の合計利用金額		ポイント率
	大人用	小児用・割引用	
市バス	2,000円以上	1,000円以上	30%
地下鉄	2,000円以上	1,000円以上	20%

また、マナカには市バスと市バス、市バスと地下鉄、市バスとあおなみ線、地下鉄とあおなみ線、市バスとゆとりーとライン(平面区間、高架区間)、地下鉄とゆとりーとライン高架区間の一対の乗り継ぎについて割引制度(90分以内の乗継)を導入した(大人 80 円、小児 40 円)。

マナカサービスの開始に伴い、ユリカ・地下鉄1区特別きっぷは発売を停止し、定期券についても全てマナカに定期券をのせる「マナカ定期券」での発売とした。

また、ICカードマナカ導入時に、これまで認められていた身体障害者などのほかに、新たに特別支援学校の児童・生徒に対する割引を実施した。令和4年現在、「学校教育法」第1条に定める特別支援学校に在学する者に対して普通券の5割引を適用し、割引定期券を発売している。

■消費税8%改定の実施 平成26年4月1日に消費税率及び地方消費税率が5%から8%に引き上げられた。これに伴い、引き上げ相当分を市バス・地下鉄の料金などに転嫁するため、9月1日<sup>\*19</sup>に料金改定を実施した。基本的には、各事業全体の改定率が105分の108の範囲内となるよう、各種料金の改定を行った。

市バスについては、普通券を大人200円から210円



平成26年9月1日からのバス普通券 (210円)

に改定し、小児 100 円及び身体障害者などの割引券は料金を据え置いた。また、一日乗車券及び定期券についても料金を据え置いた。

地下鉄については、大人 2～5 区は各 10 円値上げし、大人 1 区は 200 円、小児及び身体障害者等の割引券は料金を据え置いた。また、一日乗車券についても料金を据え置いた。定期券については、改定前料金に 105 分の 108 を乗じ、これを四捨五入により 10 円単位で端数処理を行うことを基本とした金額とし、学生定期券乙（小学生以下）並びに身体障害者等の割引通勤定期券及び割引学生定期券は料金を据え置いた。

手数料については、改定前料金に 105 分の 108 を乗じ、これを四捨五入により 10 円単位で端数処理を行った金額とした。

■**精神障害者への割引料金の適用** 障害者手帳の所持者への料金割引は、身体障害者及び知的障害者に半額の割引を実施していた。平成 18 年の厚生労働省令改正で精神障害者保健福祉手帳への写真貼付けが義務化され、本人確認が容易になったこと、「一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款」が改正され、精神障害者割引についての規程が整備されたことなどから、精神障害者への割引拡大を求める声が高まっていた。さらに、28 年 4 月 1 日には、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が施行されることとなった。

このような状況のなか、「名古屋市営交通事業経営計画（2015-2018）」において掲げた施策である「誰もが利用しやすい快適な市バス・地下鉄の環境づくり」の 1 つとして、28 年 4 月 1 日から精神障害者に割引料金を

---

※ 19 消費税率等改定は平成 26 年 4 月であったが、25 年 12 月の市会の議決を経て機器改修を発注したため、26 年 9 月の料金改定実施となり、その間の消費税引き上げ相当額を当局が負担することとなった。

適用することとした。

精神障害者保健福祉手帳の所持者及び付添人が、市バス・地下鉄に割引料金で乗車でき、割引用マナカの購入・利用もできるようになった。全ての精神障害者保健福祉手帳所持者を対象とした割引適用は、公営地下鉄では初めてであった。

**■地下鉄一日乗車券の24時間券化** 市内に宿泊される方が市内観光や飲食などで移動する際に、より便利に地下鉄を利用できるよう、始発から終発まで有効な「地下鉄全線一日乗車券」を料金据え置き（大人740円、小児370円）のまま、24時間有効な「地下鉄全線24時間券」に、令和元年5月27日から切り替えた。同券は、使用を開始したときから翌日の同時刻まで利用可能である。

**■消費税10%改定の実施** 令和元年10月1日より消費税率及び地方消費税率が8%から10%に引き上げられたことに伴い、引き上げ相当分を市バス・地下鉄の料金などに転嫁するため、同日に料金改定を実施した。基本的な考え方としては、平成26年9月1日の改定と同様、市バス・地下鉄ともに、それぞれの事業全体の改定率が108分の110の範囲内となるよう改定を行った。普通券（大人）については、市バスは据え置き、地下鉄は1区、4区、5区を各10円ずつ上げた金額とした。また、本市独自の小児料金に対する負担感への配慮の取り組みとして、小児（小学生）の普通券及び一日乗車券の料金については大人料金の半額の10円未満の端数を切り捨てた額、小児（小学生）の定期券の料金については現行料金と同額とし、身体障害者等の割引乗車券の料金も小児の料金と同様とした。



地下鉄全線24時間券

**消費税率等の引き上げに伴い  
市バス・地下鉄の料金を改定いたします**

交通局では、令和元年10月1日に、消費税率等の引き上げに伴う料金改定の実施を予定しています。ご利用のみなさまには、ご負担をおかけしますが、ご理解くださいますようお願いいたします。

**実施予定日 令和元年10月1日(火)**

**旧乗車券の主な取扱い**

○ 一日乗車券・ドニチエコきっぷ・24時間券  
令和元年9月30日までに発売した一日乗車券、ドニチエコきっぷ、24時間券は令和元年12月31日までそのままご利用いただけます。また、令和元年10月1日以降は、当分の間、手数料なしで払戻しいたします。  
※ 令和元年9月26日まで発売した地下鉄全線一日乗車券も同様の取扱いとなります。  
※ 市バス・地下鉄全線一日乗車券(小児)については、料金の変更はありませんが、同様の取扱いとなります。

○ 定期券  
新旧料金にかかわらず、券面に表示された期間ご利用いただけます。なお、令和元年10月1日以降を適用開始日とする定期券を令和元年9月30日までに購入される場合は、旧料金で発売します。(適用開始日の14日前から購入いただけます。)

**お問合せ** 市バス・地下鉄テレホンセンター TEL. 052-622-0111  
営業時間9:00~19:00(年中無休)

消費税率等の引き上げに伴う料金改定の案内

表6-19 消費税10%改定後の市バス・地下鉄基本料金（令和元年10月1日実施）

市バス（均一制）	地下鉄（対距離区間制）
210円	1区 210円
	4区 310円
	5区 340円

## 第2節 乗車券に関するサービス

### 1 定期券の販売場所

■定期券などの販売場所 地下鉄が開業する以前は、市電・市バスの主要拠点にある乗車券発行所や電車運輸事務所・自動車運輸事務所において、回数券・定期券の発行を行っていた。

昭和32年11月の地下鉄開業に先立ち、3月に名古屋駅前地下街がオープンすると、名古屋駅地下乗車券発行所を開設した。その後も延伸に伴い、栄町・今池・千種・東山公園・本山と乗車券発行所を開設した。

地下鉄が開業した路線では、市電廃止に伴い、地上にあった沢上・柳橋などの乗車券発行所を廃止した。

49年3月の市電全廃以降は、地下鉄事業の発展とともに乗車券発行所を地下鉄駅構内に拡大し、59年3月に社団法人名古屋市交通局協力会へ業務を全面移管した。

平成13年2月には、乗車券発売にとどまらず、総合案内窓口としての役割も担うという方針により、金山乗車券発行所を「交通局金山サービスセンター」に改称し、15年までに全ての乗車券発行所の名称を「交通局サービスセンター」に改称した。

23年2月のICカード乗車券「マナカ」導入にあわせて地下鉄駅長室で定期券販売を開始したことにより、順次各サービスセンターを廃止した。24年11月からはサービスセンターを名古屋・栄・金山の3か所に集約し、



乗車券発売所（昭和37年）



名古屋サービスセンター

現在に至っている。

交通局サービスセンターでは、定期券をはじめ各種乗車券の販売及び交通局グッズの販売並びにお客さまへの案内業務を行っている。また、24年4月にクレジットカードによる定期券販売を開始し、同年11月より交通局栄サービスセンター隣で交通局お忘れ物取扱所を運営している。

■**地下鉄駅長室での定期券販売開始** 平成23年2月のICカード乗車券マナカ導入にあわせ、それまで交通局サービスセンター及び一部地下鉄駅の自動定期券発行機のみであった定期券の販売を、地下鉄駅の駅長室にも順次拡大し、24年には地下鉄全駅で販売できるようになった。

同時に、バス学生全線定期券（中学生以上）の料金の値下げ※<sup>20</sup>と、区間指定のバス学生定期券の全線化を実施し、全てのバス定期券を全線化した。

■**クレジットカードによる定期券販売開始** 定期券を買い求めやすくするため、平成24年4月21日からサービスセンターで、市バス・地下鉄の定期券のクレジットカードによる販売を開始した。

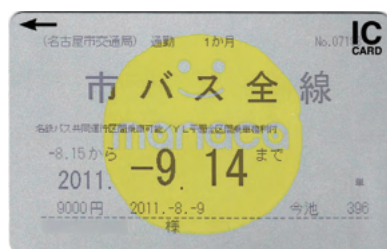
令和4年2月15日からは、名古屋駅・栄駅・金山駅の券売機において、クレジットカードによる定期券発売を開始し、あわせて、サービスセンター（定期券うりば）・券売機ともに、他社線連絡定期券のクレジットカードによる販売を開始した。これにより、クレジットカードの利用可能場所と発売対象券種が拡大し、利便性が向上した。

## 2 敬老パス・福祉特別乗車券

■**敬老乗車証制度「敬老パス」の導入** 福祉元年とも呼ばれる昭和48年に政令指定都市を中心に、敬老乗車証



栄サービスセンター



ICカード乗車券マナカの  
市バス全線定期券

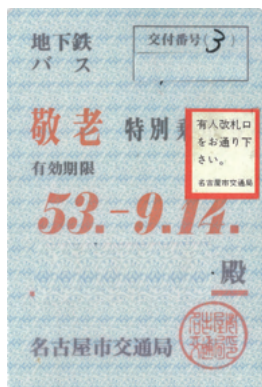


令和4年2月15日からクレジットカードによる定期券販売開始のPRポスター



発行当初の敬老特別乗車券  
(敬老パス 見本券)

※ 20 1か月7,200円から5,400円に値下げ



敬老特別乗車券  
(敬老バス 磁気券 前田務氏 提供)

制度が始まった。本市でも「名古屋市営交通機関特別乗車券交付要綱」を制定し、制度を導入した。

同年7月の市会臨時会における「9月から70歳以上の市営交通料金を無料に」との市長提案に対し、「9月定例会で予算措置を講じ、65～69歳までに実現すること」とした附帯決議が採択され、全会一致で提案どおり可決された。これにより、同年9月15日の「敬老の日」に、70歳以上の市民に敬老特別乗車券（敬老バス）が交付された。

その後の9月定例会で、年齢を引き下げる提案が全会一致で可決され、同年10月5日に65～69歳の市民にも敬老特別乗車券（敬老バス）が交付された。平成16年度に、高齢者の社会参加を支援し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的とした「名古屋市敬老パス条例」を制定するとともに、将来にわたり安定的・持続的に制度を維持していくため、一部負担金を導入した。

令和4年2月からは制度が変わり、対象交通の拡大とともに、利用上限回数（730回）が設定された。

なお、敬老パス制度は現在健康福祉局が所管している。

表6-20 現在の敬老パス制度の概要

対象者	市内在住の65歳以上の方
有効期間	1年間
対象交通機関	市営交通・メーグル・ゆとりーとライン・あおなみ線 名鉄小牧線（上飯田～味鋺）※1
	市内の鉄道（名鉄・JR東海・近鉄） 及び路線バス（名鉄バス・三重交通）※2
負担金	前年所得等に応じて、1,000円・3,000円・5,000円

※1 平成30年10月1日から ※2 令和4年2月1日から



ICカード化後の敬老バス

■敬老パス・福祉特別乗車券のICカード化 敬老パスと福祉特別乗車券は、昭和52年から磁気カード式の乗車券に変更され、その後、平成28年9月から段階的に磁気カード式の乗車券からICカード式に変更を開始し、敬老パスは29年3月に、福祉特別乗車券は28年11月にICカード化を完了した。

ICカード化することで、マナカとしての機能が加わり、全国相互利用対象路線へのSF乗車が可能になったほか、全国の交通系電子マネー加盟店舗などでの買い物にも利用できるようになった。

また、従来の磁気カード乗車券と異なり、自動改札機に挿入する必要がなく、自動改札機やバス料金箱にタッチするだけで乗車できるようになり、より利用し易く便利になった。



ICカード化後の福祉特別乗車券

### 3 観光・環境の視点に立った乗車券

■観覧券付き乗車券「いこまいきっぷ」 市内の多くの観光施設を便利で安価に1日中楽しんでもらうことにより、一層の市民サービスの向上につながるほか、マイカーから市バス・地下鉄への転換を進め、大気汚染や交通渋滞、駐車違反といった問題の解決を期待し、観覧券・観光施設入場割引券付き乗車券「いこまいきっぷ」を平成6年6月5日から発売した。

1日のうちなら、名古屋城や東山動植物園などの本市観光施設7か所に入場できる観覧券とバス・地下鉄全線一日乗車券が一体となったクーポン券で、発売価格は1,300円、大人券のみの設定とした。初年度は年間11,315枚、ピークの8年には12,297枚を販売した。

また、「いこまいきっぷ」に添付した「いこまいガイド」には、クーポン対象外施設の名古屋港水族館などの割引券を添付した。

15年2月に販売を終了し、その後令和元年12月31日まで使用可能としていた。

■「ノーカーデーサービスきっぷ」と「なごや環境きっぷ」 本市では、平成4年12月以降、毎月10日を「ノーカーデー」とし、車の利用自粛を啓発することとした。これに伴い、当局は同年12月5日に「ノーカーデーサービスきっぷ」（600円）の販売を開始した。販売価格は600円で毎月10日を有効日とし、毎月5～10日に当



いこまいきっぷ（平成6～7年）



いこまいきっぷ（平成8年）



なごや環境きっぷ



ノーカーデーサービスきっぷ



ドニチエコきっぷ

月分を発売するもので、バス・地下鉄全線一日乗車券（当時 820 円）と同じ通用区間であった。

その後、8 年 4 月に「名古屋市環境基本条例」が施行され、毎月 8 日が「環境保全の日」となった。「環境保全の日」の啓発活動の一環として、これまでのバス・地下鉄一日乗車券の「ノーカーデーサービスきっぷ」（4 年 12 月～8 年 3 月。累計販売数 29 万 1,304 枚）を「なごや環境きっぷ」に名称変更した。

8 年 4 月 1 日に発売されたきっぷの図柄は平和公園で撮影されたカワセミの画像であった。環境に優しい市バス・地下鉄を利用することでカワセミが生息する名古屋の自然環境を守り、名古屋を住みやすくするという願いが込められた。

この券の使用は毎月 8 日に限られており、毎月 1～8 日に当月分を 1 枚 620 円で発売した。8～17 年度までに 47 万 3,599 枚売り上げたが、18 年のドニチエコきっぷの発売に伴い、販売終了となった。

■「ドニチエコきっぷ」販売開始 平成 18 年 4 月 1 日から、土曜・日曜・休日及び毎月 8 日（環境保全の日）に限り、市バス・地下鉄全線で利用できる一日乗車券「ドニチエコきっぷ」を発売した。平日と比較して、比較的使用の少ない土曜・日曜・休日の利用者確保するため、通常の日乗車券の料金よりもお得で、利用者に分かりやすい金額とするため、それまで販売していた利用可能日が毎月 8 日のみの「なごや環境きっぷ（大人 620 円）」よりもさらに割安な料金（大人 600 円、小児 300 円）<sup>※21</sup>とした。

翌 19 年には鉄道に関する優れた取り組みを表彰する「日本鉄道賞<sup>※22</sup>」において、鉄道利用の促進に貢献したとしてドニチエコきっぷが表彰選考委員会鉄道利用促進

※21 令和元年の料金改定により、現在の料金は大人 620 円、小児 310 円

賞を受賞した。

ドニチエコきっぷは、販売開始以来多くの利用があり、20年2月には500万枚を、21年10月には1,000万枚を突破するなど、当局の代表的な一日乗車券となっている。

これまでには、通常デザインのだニチエコきっぷに加え、当局の周年事業や大規模イベントなどの機会をとらえた特別デザインのだニチエコきっぷの発売や、ゴールデンウィーク・夏・年末年始の期間限定で利用できる複数枚セットの「特割ドニチエコきっぷ」の発売も行った。  
**■なごや得ナビ** 一日乗車券の特典ガイドブック「なごや得ナビ」は、「市バス・地下鉄によるお出かけ促進」を目的に、当日利用したドニチエコきっぷなどの一日乗車券を提示すると料金割引などの特典が受けられる施設・店舗などを紹介する冊子である。

平成20年4月1日に発行を開始し、同年10月1日には栄地区の飲食店舗を中心に特典を追加するなど大幅にリニューアルした。

以降、大須・伏見・名古屋駅・星ヶ丘・名古屋港・金山地区と対象エリアを順次拡大し、掲載施設・店舗を増やした。23年7月1日発行号以降は、毎号巻頭に特集ページを設け、季節に応じたイベント情報やグルメ情報を掲載し内容の充実を図っている。

また、「なごや得ナビ」の特典をより多くの利用者に周



なごや得ナビ（平成20年4月1日発行）



なごや得ナビリニューアル版  
（平成20年10月1日発行）



なごや得ナビ  
（平成28年4  
～6月号）



なごや得ナビ  
（令和4年7月  
～10月号）

※ 22 鉄道に対する国民の理解と関心を深め、支持を得るとともに、鉄道の一層の発展を期することを目的として、鉄道開業130周年の平成14年に創設された表彰制度で、鉄道に関する施設整備・サービス・映画・楽曲・アート・写真集・テレビ番組など様々な取り組みの中から優れた取り組みを表彰する。

知し、活用されるために、28年4～6月号にて、「ドニチエコきっぷ発売10周年記念キャンペーン」と銘打ち、①記念ドニチエコきっぷの発売、②なごや得ナビ提携店舗ラリー、③ドニチエコきっぷ利用者プレゼントを実施した。

現在は年3回発行しており、令和4年7月1日発行の冊子では、44の施設と280の店舗の特典を紹介した。地下鉄各駅や区役所、観光案内所などで配布するとともに、当局ウェブサイトにもデータを掲載している。

■英語版なごや得ナビ 平成26年10月1日に、一日乗車券の特典ガイドブック「なごや得ナビ」の英語版を試行的に発行した。

刊行中に実施した外国人読者へのアンケート（回答数100件）において、約9割が冊子の特典サービスを「利用した」若しくは「利用したいと思う」と好評であった。英語による情報発信が市バス・地下鉄の利用促進につながるものと考え、翌年7月からは、当局ウェブサイトにも「英語版なごや得ナビ」の掲載を開始した。

その後、外国人観光客の増加に伴い、より有益な情報を多くの外国人の利用者に提供し、一層の市バス・地下鉄の利用促進を図ることを目的として、28年7月1日から定期的な発行を開始、現在は年3回発行している。中部国際空港をはじめ地下鉄各駅や各区役所・観光案内所などで配布するとともに、当局ウェブサイトにもデータを掲載している。

紙面では、地下鉄駅での一日乗車券・ドニチエコきっぷなどの購入方法や地下鉄の乗り方などに加え、名古屋城・徳川園・大須・白鳥庭園・熱田神宮といった外国人観光客に人気のスポットを詳しく紹介している。また、ひつまぶし・味噌カツ・手羽先・味噌煮込みうどんといった「名古屋めし」を詳細に掲載するなど、名古屋の魅力をPRする内容としている。

観光施設や主要な商業施設のQRコードを掲載すると



英語版なごや得ナビ  
(平成28年7～9月号)



英語版なごや得ナビ  
(交通局ウェブサイト)

ともに、名古屋駅・オアシス 21 及び金山にある観光案内所などを紹介し、外国人観光客がより便利に利用できる内容となるよう心がけている。

■一日乗車券の一部紙券化 平成 29 年 10 月 1 日にマナカ対応券売機で発売する一日乗車券（バス・地下鉄全線一日乗車券、地下鉄全線一日乗車券、ドニチエコきっぷ）を、プラスチック製の券からコスト削減などの効果があるサーマル券（紙券）に切り替えた。



ドニチエコきっぷ  
サーマル券（紙券）

#### 4 「愛・地球博」に関わる乗車券

■「愛・地球博開催記念ユリカ 2200」の発売 平成 17 年 3 月 25 日より愛・地球博の開催を記念したユリカ 3 万枚を発売した。

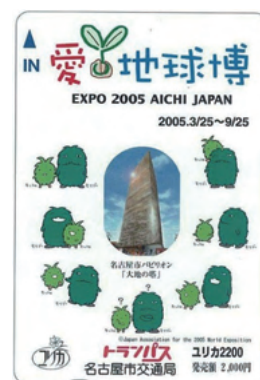
本市の出展パビリオン「大地の塔」と博覧会の人気キャラクター「モリゾー・キッコロ」を用いた親しみやすいデザインであった。

通常、記念ユリカは「ユリカ 1000」（発売金額 1,000 円）で販売するところ、「ユリカ 2200」として発売することにした。万博会場まで、市バス・地下鉄・リニモ・あおなみ線などの交通機関を 1 枚のユリカで便利に往復利用できるようにしたことにより人気を博した。

■「トランパス対応鉄道路線図ユリカ 1000」の発売 平成 17 年 3 月 25 日より愛・地球博の開催を記念して、トランパス対応ユリカ 1000（1,000 円）7 万枚を発売した。博覧会の人気キャラクター「モリゾー・キッコロ」とともに、トランパスに対応している地下鉄線・名鉄線・桃花台線・あおなみ線・リニモの鉄道路線図をデザインしたものであった。

カードの発売に先立ち、3 月 15 日からトランパス対応路線図に沿って観光案内を盛り込んだリーフレット「パスナビ」※23 を 7 万部配布した。

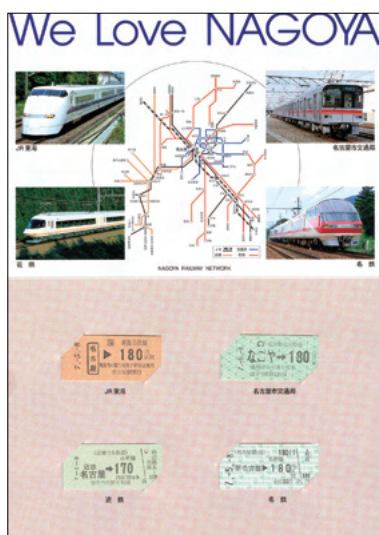
なお、トランパス参加事業者が、共同でトランパス対応カードを発行し、共同のリーフレットによりトランパ



愛・地球博開催記念ユリカ2200



トランパス対応鉄道路線図ユリカ1000



なごや（758）記念きっぷ 記念台紙

スをPRするのは初めてのことであった。

## 5 企画乗車券

■「なごや（758）記念きっぷ」の発売 平成7年5月8日（なごやの日）を記念し、市内各所で行われたイベントにちなみ、名古屋地区鉄道4社初の共同企画により、「なごや（758）記念きっぷ」を発売した。

販売期間及び利用期間は、記念日当日の7年5月8日限定とし、地下鉄（名古屋から180円区間）・JR東海（名古屋から180円区間）・近鉄（近鉄名古屋から170円区間）・名鉄（新名古屋から180円区間）の硬券乗車券4枚（計710円）を記念台紙にセットして発売した。地下鉄の硬券乗車券はこのとき限りのものであった。

「なごや（758）記念きっぷ」は合計1万セットが発売され、当局では地下鉄名古屋駅、市バス・地下鉄案内所ほか4か所で発売したが、全発売所にて当日午前中には完売する人気ぶりであった。

なごやの日イベントメイン会場<sup>※24</sup>でも販売し、当日使用した同きっぷを持参すると、当局特製キャンディ「758キャンディうみや〜」をプレゼントした。

また、直営店舗「DO!SHOP」の6店では、特別セールスの開催や、758円以上の購入で各店先着50人に同キャンディをプレゼントするなどした。

■「SHORYUDO Enjoy Ticket Set」の発売 平成25年5月、中部運輸局が中心となって推進している「昇龍道」プロジェクトの一環として、中部国際空港を利用する訪日外国人の利便性向上を目的に、名古屋地区鉄道3社が連携し、各社が発行する乗車券・ICカード・割引券をセッ

※23 トランパス対応路線となる地下鉄線・名鉄線・桃花台線・あおなみ線、リニモの路線図に沿線観光施設の写真や説明などを盛り込んだ沿線観光マップ。各社局の営業窓口などで配布した。

※24 久屋大通公園内、もちの木広場

トにした「SHORYUDO Enjoy Ticket Set」を1,000セット発売した。

これは、当局のバス・地下鉄全線一日乗車券（通常850円を600円に割引）、JR東海の特別デザインTOICA（チャージ1,500円+デポジット500円）、名鉄の特別車両券50円割引購入引換券2枚付きの台紙をセットにしたものであった。



バス・地下鉄全線一日乗車券

■「SHORYUDO Nagoya Subway & Bus 1Day Pass」の発売 SHORYUDO Enjoy Ticket Set のセット販売は当初の発売分で終了したが、当局発行の乗車券を、「SHORYUDO Nagoya Subway & Bus 1Day Pass」として発売した。同乗車券は、平成25年5月を初回として、これまでに累計14万4,000枚販売した（第1～9弾）。

オリジナルの券面デザインや割安な料金により、訪日外国人にとって魅力的な市内観光ツールとして定着しつつあり、誘客や利便性の向上につながっている。

表6-21 昇龍道バス・地下鉄一日乗車券（第1～9弾）

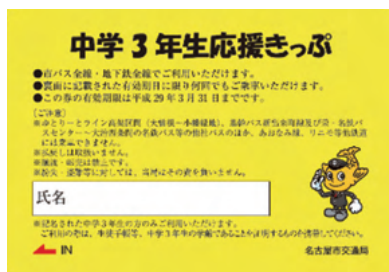
時期	区分	内容	発売数	備考
平成25年5月	第1弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券・ICカード（JR東海）・割引券（名鉄）のセット	1,000枚	発売場所は2か所。販売は1人につき1セット
26年4月	第2弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	1,000枚	第2弾から当局単独の乗車券を発売
27年12月	第3弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	8,000枚	発売場所が7か所に。販売は1人2枚まで
28年8月	第4弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	2万3,000枚	
29年8月	第5弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	2万3,000枚	SHORYUDO Nagoya Subway & Bus 1Day Ticketに名称を変更
30年4月	第6弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	1万5,000枚	
30年9月	第7弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	3万5,000枚	
令和元年8月	第8弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	5,000枚	
元年10月	第9弾	昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券	3万3,000枚	消費税の税率改定にあわせて620円に金額変更

## 6 受験生応援きっぷ

■「受験生応援きっぷ」の発売 平成22年度に、高校・大学などの入学試験を控えた受験生を応援するため、「合



平成25年1月に発売の「受験生応援きっぷ」の乗車券と鉛筆



中学3年生応援きっぷ

格祈願」のメッセージなどを記したバス・地下鉄一日乗車券「受験生応援きっぷ」を当局で初めて発売した。

初年度は23年1月13日に発売し、桜を背景に「合格祈願」と書いた絵馬の絵柄の乗車券に、特典で「合格(ごうかく)」にちなんだ桜色の「五角(ごかく)」鉛筆を乗車券1枚につき2本進呈した。券種はバス・地下鉄全線一日乗車券(当時の販売価格は850円)で、発売数量は3,000枚であった。

さらに24年1月、25年1月にも各3,000枚を発売した。

■「中学3年生応援きっぷ」 中学3年生は義務教育を終えたあと、公共交通機関に1人で乗車する機会が増えることが見込まれる。このため平成28年度に、卒業前に市バス・地下鉄を利用できる「中学3年生応援きっぷ」を導入し、市内に在住又は在学の中学3年生を対象に、特別デザインの「バス・地下鉄全線一日乗車券」を、1人に2枚ずつ配布している。

卒業前に市バス・地下鉄を利用することで、乗車などを体験するとともに、市営交通への理解や親しみを深めていただき、卒業後の市営交通の利用促進を図ることを目的としている。

29年度までは市バス・地下鉄のみ利用可能であったが、30年度よりゆとりーとライン(高架区間)も乗車できるようになった。

毎年約2万人の中学3年生に配布し、進学・就職の下見、出願・受験・合格発表などに広く利用されている。

## 7 ICカード「マナカ」

■マナカと他ICカードの相互利用 平成24年4月21日に、マナカと東海旅客鉄道株式会社(通称JR東海)発行の「TOICA」による、乗車券機能の相互利用を開始した。

その後、25年3月23日には、マナカを含む10種類



TOICA相互利用開始記念マナカ

の交通系 IC カードによる全国相互利用サービスを開始した。

これにより全国相互利用サービスに対応した鉄道・バスの利用及び各交通系電子マネー加盟店でのショッピングができるようになった（「PiTaPa ショッピング加盟店」を除く）。

表6-22 相互利用できる交通系ICカード

カード名	発行者名
マナカ (manaca)	株式会社名古屋交通開発機構 及び株式会社エムアイシー
Kitaca	北海道旅客鉄道株式会社
PASMO	株式会社パスモ
Suica	東日本旅客鉄道株式会社
TOICA	東海旅客鉄道株式会社
PiTaPa	株式会社スルッとKANSAI
ICOCA	西日本旅客鉄道株式会社
はやかけん	福岡市交通局
nimoca	株式会社二モカ
SUGOCA	九州旅客鉄道株式会社

■ マナカのオートチャージサービス 平成 30 年 3 月 14 日に、地下鉄の自動改札機にマナカをタッチして入場する際、チャージ額が一定金額以下の場合にクレジットカードから自動的に指定した金額がチャージされる「オートチャージサービス」を開始した。

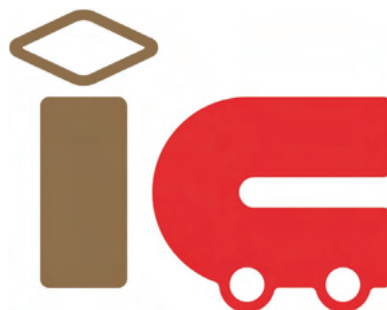
このサービスは「現金をチャージする手間が省ける」「チャージ残額を気にせず乗車できる」「マナカ電子マネーでの買い物がしやすくなる」などの利便性が特徴である。

利用方法には、クレジットカードとマナカが一体となった「wellow card マナカ」を利用する方法と、クレジットカードである「wellow card」と記名式マナカ・マナカ定期券をリンクして利用する方法がある。

カードデザインはサービス開始当初、星空デザインと小山宙哉氏の人気漫画『宇宙兄弟』をイメージした券面デザインであったが、令和 4 年 3 月 29 日からは中日ド



全国相互利用開始記念マナカ



交通系ICカード全国相互利用サービス  
共通のシンボルマーク



wellow card マナカ



wellow card



wellow card Dragons

ラゴonzとコラボした「wellow card Dragons」の券面も追加した。

■**マナカの電子マネーでの買い物** マナカは乗車券としての利用の他に、電子マネーとして買い物の利用もできる。当局では、マナカ電子マネーの普及のために電子マネー加盟店開拓事業を行っていて、令和4年7月末現在で、駅構内店舗を始め名古屋市内の店舗を中心に、7,500店舗以上の加盟店を持つ。相互利用事業者の加盟店をあわせ、全国で130万店舗以上の店舗で利用が可能である。