

名古屋市営交通事業 経営計画2028

(案)

目次

■ 「変わる時代」の経営計画として	1
■ 計画の理念	2
■ 計画の位置づけ	3
■ 計画期間	3
■ 交通局と名古屋市の特性	4
■ 交通事業を取り巻く状況と交通局が取り組むべき課題	7
■ 乗車人員の見通し	19
■ 取り組む施策	25
■ 施策を実現するための事業	27
■ 収支の見通し	53
■ 計画目標・収支計画	55
■ 事業のスケジュール	59
■ 進行管理	70
■ 参考資料	71

「変わる時代」の経営計画として

▶市営交通 100 周年を迎えて

名古屋市の市営交通は、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、令和 4（2022）年に 100 周年を迎えました。

100 年にわたり、さまざまな事業環境の変化に対応しながら、通勤・通学での移動や買い物・レジャー・観光などのお出かけを支える安全・安心、快適・便利な交通サービスを提供することを通じ、名古屋のまちの活力と人々のゆたかなくらしに貢献してきました。

▶ポストコロナの時代を見据えて

新型コロナウイルス感染症の感染拡大をきっかけとして、社会は劇的な変化を遂げており、交通事業者にとっても大きな転換期を迎えています。

感染拡大期には、外出の抑制や人と人との接触機会の削減が呼びかけられ、生活に必要不可欠だった移動にも制限や制約が課されたことで、移動を伴う行動が在宅勤務やネットショッピングなどの移動を要しない手段へと代替されました。こうしたなかで、市バスや地下鉄の利用は大幅に落ち込み、きわめて厳しい経営状況に陥っています。

一方で、移動に制限や制約を課される状況を経験したからこそ、ビジネスや学業、レジャーや観光などさまざまな場面における人との出会いや対面での交流、リアルな体験の意義や価値が人々に再認識されています。

私たちは、こうした「ポストコロナ」の時代においても、交通事業者として、人との出会いや対面での交流、リアルな体験を求める人々の移動やお出かけを支える安全・安心、快適・便利な交通サービスを提供し続けます。

▶「変わる時代」の経営計画として

市営交通 100 周年という節目を迎えて最初の計画となる「名古屋市営交通事業経営計画 2028」は、名古屋のまちの将来に貢献できるよう、人々の価値観や生活様式、社会・経済情勢などの事業環境が大きく変わる時代に適応し、持続可能な経営を実現するために策定するものです。

計画の推進にあたっては、一人ひとりが交通局の職員として自覚を持ち、本計画の着実な実現と目標の達成に向けて、一丸となって取り組んでまいります。

変わる時代に、変わらぬ使命のために！

“安全・安心、快適・便利な交通サービスを提供する”

という変わらぬ使命を果たし、

名古屋のまちの将来に貢献できるよう、

事業環境が大きく変わる時代に適応しながら

持続可能な経営を実現します

■ 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 2023」に引き続く計画として策定するものです。

また、総務省から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

- ・令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間
- ・長期的展望に立った収支計画は、令和 6（2024）年度から令和 15（2033）年度までの 10 年間

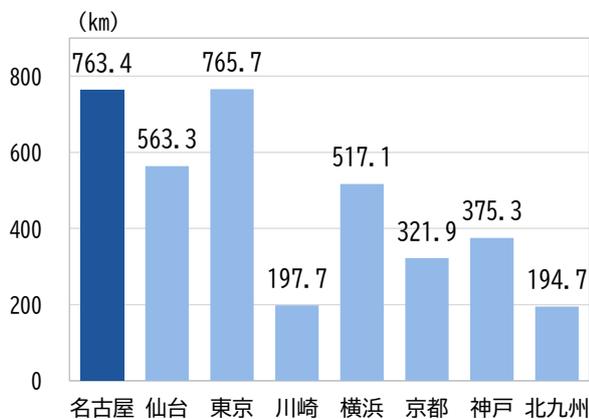
年度	期間	できごと
令和 6 (2024)	施策等 5 年	・ 愛知県新体育館オープン ・ 大阪・関西万博開催 ・ 団塊の世代がすべて 75 歳以上に
令和 7 (2025)		
令和 8 (2026)		
令和 9 (2027)		
令和 10 (2028)		
令和 11 (2029)	長期的展望に 立った収支計画 10 年	・ 市バス 100 周年 ・ 政府の地球温暖化対策計画目標年 ・ 市営交通 110 周年
令和 12 (2030)		
令和 13 (2031)		
令和 14 (2032)		
令和 15 (2033)		

交通局と名古屋市の特性

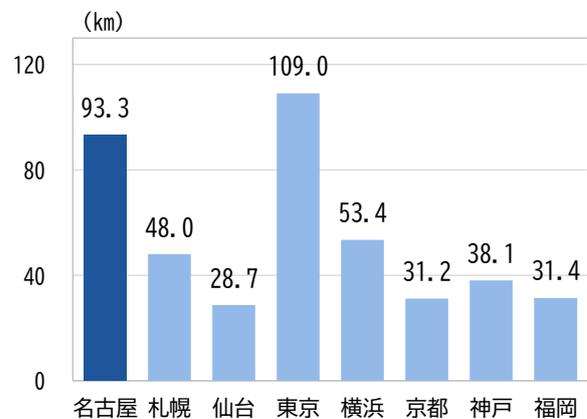
●市バス・地下鉄の路線網

- ・民営事業者のバス・鉄道路線網が充実している都市と比べて、名古屋市内における民営事業者の運行規模は小さいことから、市バスは市内のほぼ全域にきめ細やかな路線網を有し、地下鉄は市内の大量輸送が可能な基幹的交通機関としての役割を果たすことにより、市民・利用者の移動手段を確保しています。
- ・路線の総延長は、市バス、地下鉄ともに東京都及び政令指定都市の公営事業者のなかで東京都に次ぐ第2位の長さとなっており、市バスと地下鉄の一体的な運行により、公共交通での市内移動の大半を市バス・地下鉄が担っています。

▼ 公営バスの総延長（令和4年度）



▼ 公営地下鉄の総延長（令和4年度）



（注）公営バスは東京都及び政令指定都市の事業者
出典：一般社団法人 公営交通事業協会「公営交通事業決算調」

●市バス・地下鉄の料金サービス

- ・市バス・地下鉄は、さまざまな乗車券サービスや割引制度を有していることから、市バスのお客さま1人当たりの料金は主な公営バスの中で最も安く、地下鉄も東京に次いで2番目に安くなっています。また、均一料金や初乗り料金に対する1人当たり料金単価の割合は、名古屋市が最も小さくなっています。

▼ バス事業の均一料金と1人当たり料金（令和4年度）

	名古屋	仙台	東京	川崎	横浜	京都	神戸	北九州
A 均一料金(円)	210	対キロ 区間制	210	210	220	230	210	特殊 区間制
B 1人当たり 料金単価(円)	134	173	163	173	159	158	155	178
Aに対するBの 割合(順位)	64% (1位)	-	78% (5位)	82% (6位)	72% (3位)	69% (2位)	74% (4位)	-

（注）均一料金は税込、1人当たり料金は税抜
出典：一般社団法人 公営交通事業協会「公営交通事業決算調」、「公営交通事業要覧」

▼ 地下鉄事業の初乗り料金と1人当たり料金（令和4年度）

	名古屋	札幌	仙台	東京	横浜	京都	神戸	福岡
A 初乗り料金(円)	210	210	210	180	210	220	210	210
B 1人当たり料金単価(円)	156	175	171	142	168	176	181	175
Aに対するBの割合・順位	74% (1位)	83% (6位)	81% (5位)	79% (2位)	80% (3位)	80% (3位)	86% (8位)	83% (6位)

(注) 初乗り料金は税込、1人当たり料金は税抜
出典：一般社団法人 公営交通事業協会「公営交通事業決算調」

● 名古屋市の都市特性

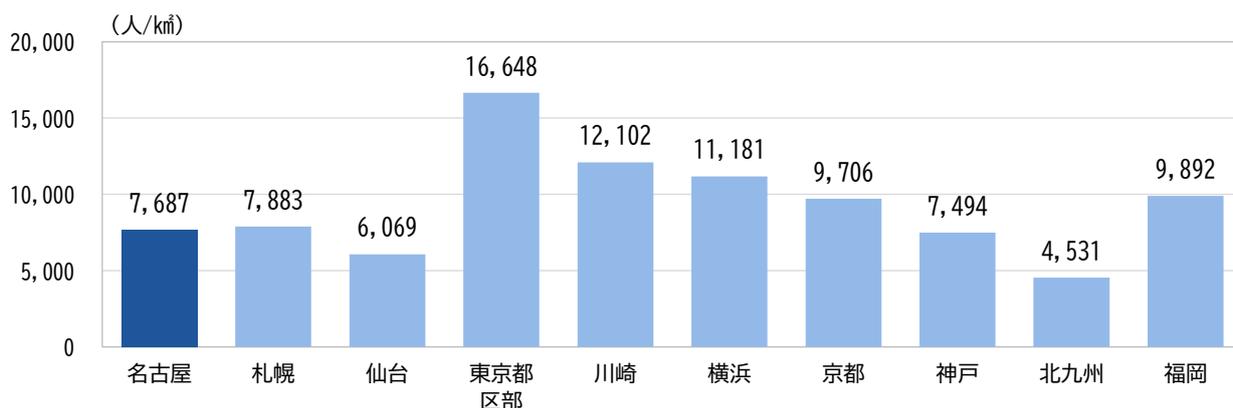
- ・ 名古屋市は市域面積に対する道路率が政令指定都市で最も高く、豊かな道路基盤が整備されていることや、1世帯当たりの自動車保有台数が他都市に比べ高い水準であることを背景に、自動車の利用割合が高い交通体系となっています。
- ・ 名古屋市は市街化区域面積当たりの人口が他都市より低い水準であることも、交通事業として需要を見込みにくい要因となっています。

▼ 1世帯当たりの自動車保有台数（令和3年度）

	名古屋	札幌	仙台	東京都区部	川崎	横浜	京都	神戸	北九州	福岡
1世帯当たり台数(台)	0.99	0.92	1.07	0.39	0.53	0.70	0.70	0.77	1.22	0.81

出典：大都市統計協議会「大都市比較統計年表（令和3年版）」

▼ 市街化区域面積当たりの人口密度（令和3年度）

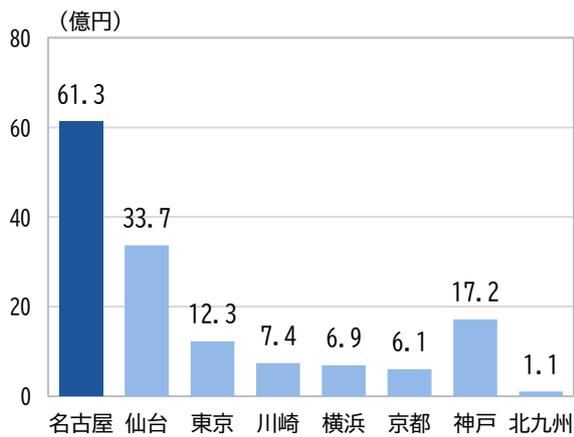


出典：大都市統計協議会「大都市比較統計年表（令和3年版）」

●市バス事業の経営状況

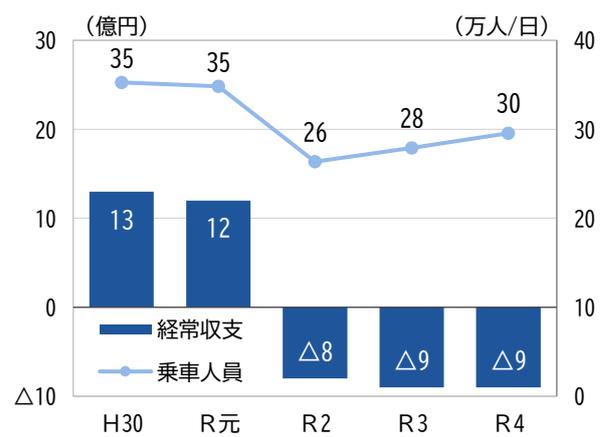
- ・市バスは、公共交通機関の需要が見込みにくい経営環境にありながらも、市内のほぼ全域に路線を整備し、需要がわずかであっても1時間に1回の運行を確保するなど、市民・利用者の移動手段を確保するため、厳しい経営状況の中でも一般会計からの補助金等によりサービス水準を維持してきました。
- ・令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした乗車人員の大幅な減少、エネルギー価格の高騰などにより非常に厳しい経営状況となっています。

▼ 一般会計からの補助金等(令和4年度)



出典：一般社団法人公営交通事業協会
「公営交通事業決算調」をもとに一部改変

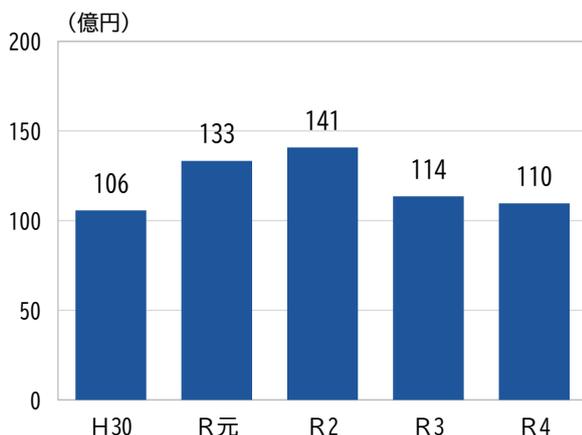
▼ 1日当たり乗車人員と経常収支の推移



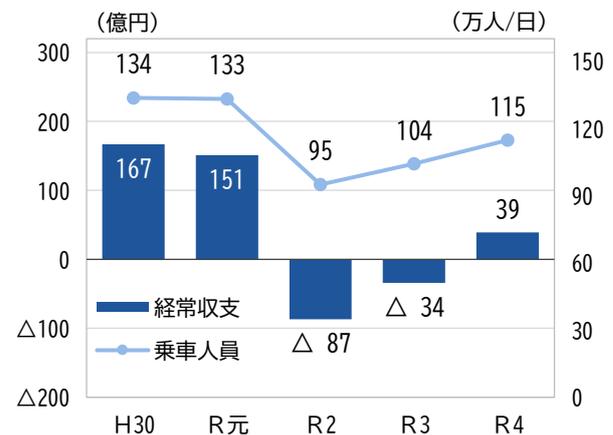
●地下鉄事業の経営状況

- ・地下鉄は、昭和32年の開業から70年近くが経過し、老朽化が進む施設の維持に多額の投資が必要となります。また、安全・安心の推進（可動式ホーム柵の整備や耐震対策など）や快適性・利便性向上のための投資（駅のリニューアルやエレベーターの整備など）も進めていく必要があります。
- ・令和2年度以降は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした乗車人員の大幅な減少、エネルギー価格の高騰などにより、非常に厳しい経営状況となっています。

▼ 投資額の推移



▼ 1日当たり乗車人員と経常収支の推移



交通事業を取り巻く状況と交通局が取り組むべき課題

▶ 交通局が取り組むべき課題の整理

交通事業を取り巻く状況や社会の動きなどを整理し、交通局が取り組むべき課題として示すとともに、課題を4つのグループに分類しました。

交通事業を取り巻く状況

○ 新型コロナウイルス感染症を契機とした事業環境の変化

- ・乗車人員の減少
- ・移動需要の変化
- ・料金制度等のあり方

○ 社会環境の変化

- ・少子高齢化と人口減少の進行
- ・カーボンニュートラルの実現
- ・DXの推進

○ 公共交通事業の役割

- ・安全の確保
- ・自然災害への備え
- ・計画的な維持管理
- ・快適性・利便性の向上
- ・誰もが利用しやすい環境づくり
- ・まちづくり等との連携
- ・人材の確保・職員力の向上
- ・持続可能な経営

交通局が取り組むべき課題

■ 安全・安心の推進

- ① 輸送の安全性の向上
- ② 災害対策・セキュリティ強化
- ③ 計画的な維持管理

■ 快適性・利便性の高いサービスの提供

- ④ 施設のリニューアル
- ⑤ 誰もが利用しやすい環境づくり
- ⑥ ニーズに対応したサービスの提供

■ まちの将来に向けた行動

- ⑦ まちづくり等との連携強化
- ⑧ 環境負荷の低減
- ⑨ 子ども・子育てのサポート

■ 持続可能な経営の確立

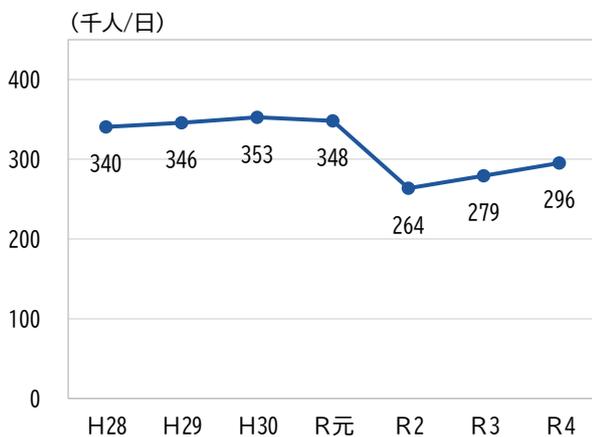
- ⑩ 収入増加策の展開
- ⑪ 事業運営の省力化・効率化
- ⑫ 人材の確保・職員力の向上

▶ 新型コロナウイルス感染症を契機とした事業環境の変化

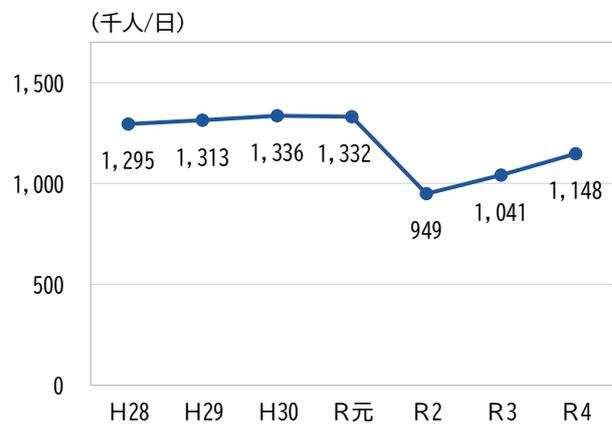
● 乗車人員の減少

- ・ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機に、市バス・地下鉄の乗車人員は落ち込んでいます。
- ・ 定期の乗車人員は、在宅勤務をはじめとしたテレワークの浸透などに伴ってコロナ前の水準を下回る状態が続き、定期外の乗車人員は買い物や食事といった自由目的での外出控えなどによりコロナ前を下回っており、今後もこうした状態は続く可能性があります。
- ・ また、敬老パスの乗車人員は、定期や定期外と比べて利用の落ち込みが大きく、回復ペースも緩やかとなっており、高齢者の利用は低調な状態が続いています。

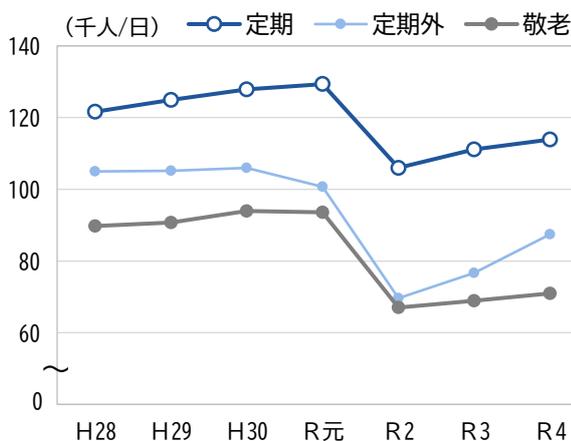
▼ 市バスの年度別乗車人員



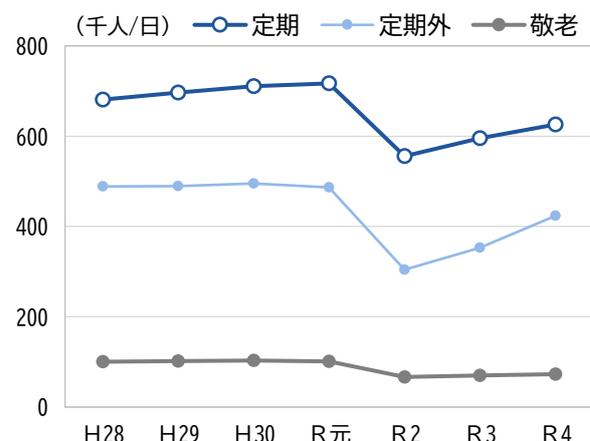
▼ 地下鉄の年度別乗車人員



▼ 市バスの券種別乗車人員



▼ 地下鉄の券種別乗車人員



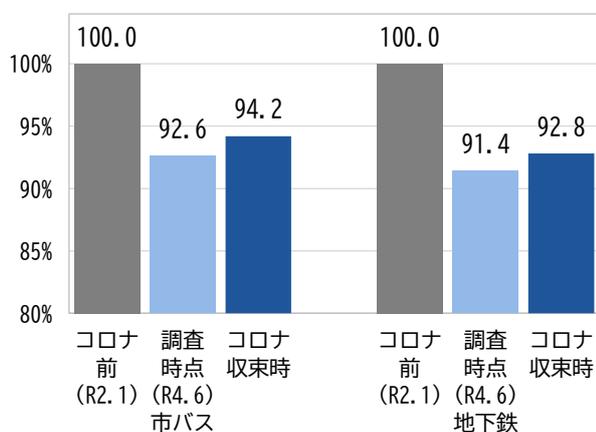
課題

市バス・地下鉄の乗車人員は落ち込んでおり、利用促進をはじめとする⑩収入増加策の展開に取り組む必要があります。

●移動需要の変化

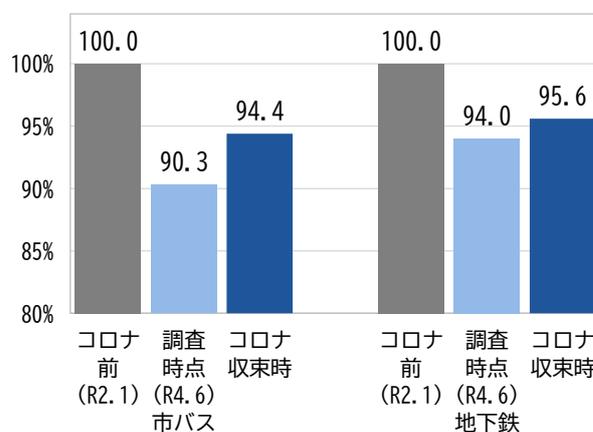
- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて人との接触を減らすことが推奨されていたことなどから、外出を控えようとする意識が広がりました。また、インターネットでのショッピングや動画視聴などの巣ごもり消費が活発化したことを受けて、買い物や食事など自由目的での移動も減少するなど、生活の様々な場面で、急速な行動変容がもたらされました。
- ・市バス・地下鉄利用者へのアンケート調査の結果などから、在宅勤務などの増加による定期券の購入意向の低下がみられるほか、買い物や食事、レジャーなど自由目的での市バス・地下鉄の平均利用日数も低下しており、移動需要が変化していると考えられます。

▼ 通勤定期券の購入状況・意向



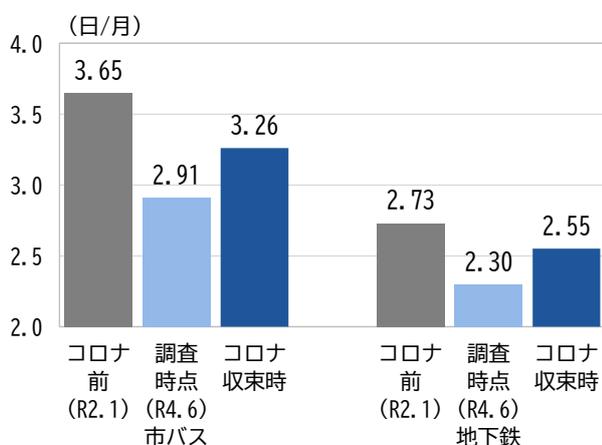
(注)コロナ収束時は調査時点における定期券購入意向
出典：交通局調査 (R4)

▼ 学生定期券の購入状況・意向



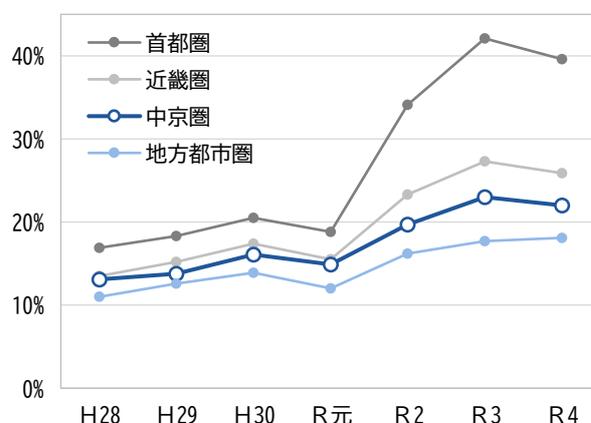
(注)コロナ収束時は調査時点における定期券購入意向
出典：交通局調査 (R4)

▼ 自由目的での平均利用日数



(注)コロナ収束時は調査時点における利用日数見込み
出典：交通局調査 (R4)

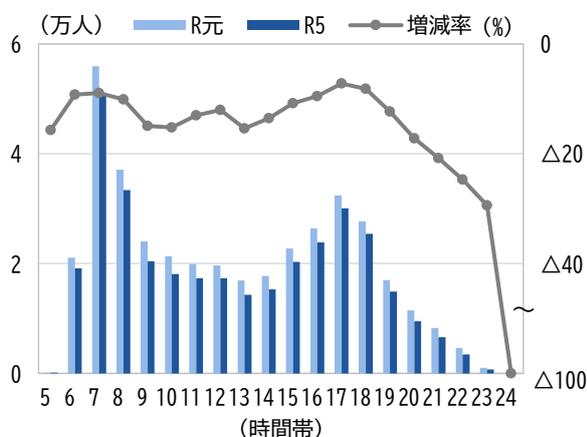
▼ 雇用型テレワーカーの割合



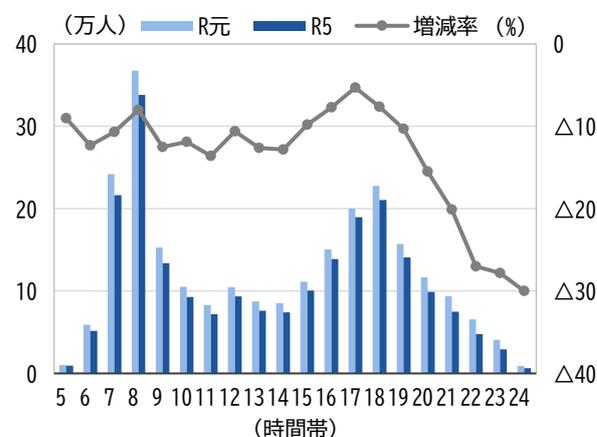
出典：国土交通省「テレワーク人口実態調査」(R4)

- ・時間帯別の利用状況をみると、朝夕のラッシュ時と比べて、昼間や夜間の利用者数の減少率が高く、利用の落ち込みが目立ちます。

▼ 市バスの時間帯別利用状況



▼ 地下鉄の時間帯別利用状況



課題

移動需要はこれまでと大きく異なった形へと変化しており、需要の変化を的確に捉えた⑩収入増加策の展開に加えて、需要に応じた路線・ダイヤ設定や混雑緩和など⑥ニーズに対応したサービスの提供に取り組む必要があります。

● 料金制度等のあり方

- ・在宅勤務やオンライン授業の広がりにより、定期券のニーズが低下しているほか、一部の企業において定期券代の支給を取りやめて通勤費用を実費精算に変更する動きがみられるなど、現在の定期券制度が前提としている利用方法と実際の利用状況との間に差異が生じている部分もみられます。
- ・各交通事業者において割引制度・ポイント制度の変更・廃止やオフピーク定期券といった新たな制度の導入など、料金制度等の見直しが進められています。
- ・国土交通省において、鉄道運賃・料金制度のあり方に関する検討が進められています。まずは現行の運賃・料金制度を前提に算定方法の見直しや運用の改善・工夫について検討されていますが、将来的には現行の運賃・料金制度そのものの見直しについても議論を行うこととされています。
- ・鉄道駅のバリアフリー化を加速させることを目的として、利用者から収受した料金をバリアフリー設備の整備費用に充当するバリアフリー料金制度が創設され、三大都市圏の民間鉄道事業者などにおいて導入されています。

参考：国土交通省「今後の鉄道運賃・料金制度のあり方等について 中間とりまとめ」（第8回 鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会）（R4.7）

課題

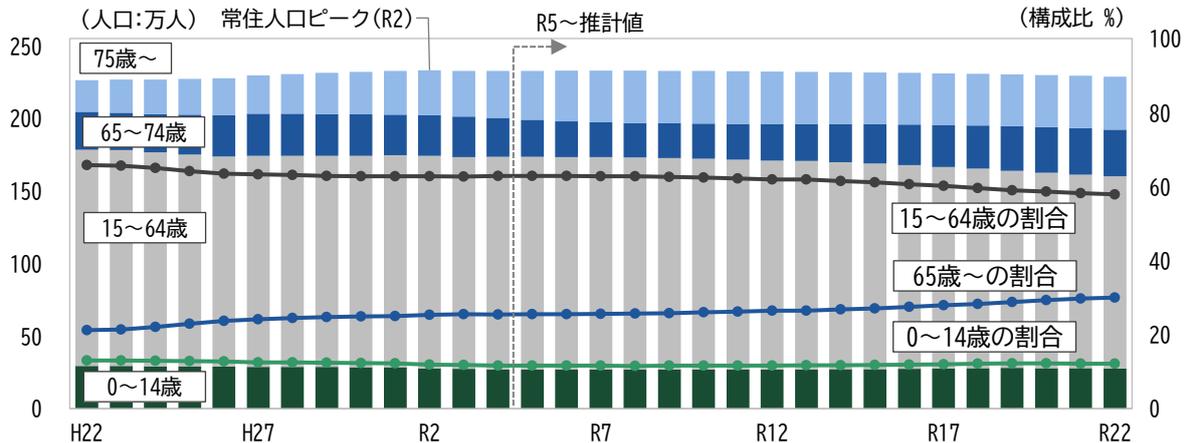
現在の料金制度が前提とする事業環境は新たな局面へと変化しつつあり、変化に対応する最適な料金制度等のあり方について検討を進める必要があります。

▶ 社会環境の変化

● 少子高齢化と人口減少の進行

- ・ 名古屋市の人口は、令和2年度をピークに減少へと転じています。
- ・ 少子化により年少人口の減少が続き、団塊の世代が後期高齢者となるなど高齢化も加速するなかで、生産年齢人口の減少は一段と進行すると見込まれます。

▼ 名古屋市の年齢構成別人口の推移（令和5年以降は推計）



出典：名古屋市総務局「名古屋市次期総合計画中間案」（R5.7）をもとに一部改変

- ・ 内閣府の「こども未来戦略方針」では、日本全体で急速に進行する少子化や人口減少に歯止めをかけなければ、経済・社会システムを維持することは難しくなることが予測されることから、若者・子育て世代の所得向上と次元の異なる少子化対策を車の両輪として進めていくとしています。
- ・ また、「こども未来戦略方針」には、鉄道やバスなどにおけるベビーカー使用者のためのフリースペース等の設置や、わかりやすい案内の促進とともに、公共交通機関等において、妊産婦や乳幼児連れの方を含め、配慮が必要な方に対する利用者の理解・協力を啓発する取組みを推進することが示されています。

参考：内閣府「こども未来戦略方針」（R5.6）

課題

名古屋市においても人口が減少に転じ、コロナ前のような乗車人員の増加を見込むことが難しい状況であっても、利用促進策などの**⑩収入増加策の展開**に一層取り組んでいく必要があります。

また、生産年齢人口の減少も加速し、働き手の確保が困難となる可能性があることから、**⑫人材の確保・職員力の向上**や**⑪事業運営の省力化・効率化**にも取り組む必要があります。

さらに、社会全体で少子化や人口減少へ対応する動きが広まっており、交通事業者に対しても、**⑨子ども・子育てのサポート**への社会的な要請が高まっています。

●カーボンニュートラルの実現

- ・ 政府が「2050年のカーボンニュートラル・脱炭素社会の実現」を目指すことを宣言しており、交通事業者においても、燃料電池バスや再生可能エネルギーの導入などの取組みが進められています。
- ・ 政府が「2030年までにLED照明の導入割合を100%とする」という目標を設定したことを受け、蛍光灯器具や蛍光灯の生産終了が相次いでいます。
- ・ 政府目標を踏まえ、国土交通省は旅客輸送事業者に対し、「バス事業においては2030年に保有台数の5%を非化石エネルギー自動車とすること」、「鉄道事業においては電気の使用量の59%を非化石エネルギーとすること」を目標の目安として示しています。

参考：「地球温暖化対策計画」(R3.10)

「内閣官房及び内閣府本府がその事務及び事業に関し温室効果ガスの排出の削減等のため実行すべき措置について定める計画」(R4.6)

「旅客の輸送に係る非化石エネルギーへの転換に関する旅客輸送事業者の判断基準」(R5.3)

課題

カーボンニュートラルや脱炭素などの動きが加速しており、環境に配慮した事業運営や乗用車から公共交通機関への交通手段の転換促進など、**⑧環境負荷の低減**に向けた取組みをさらに進めていく必要があります。

●DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進

- ・ 政府は、令和2年に定めた「デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針」や令和4年に定めた「デジタル田園都市国家構想基本方針」において、DX（デジタルトランスフォーメーション）を官民で推進していく方針を示しています。
- ・ 「デジタル田園都市国家構想基本方針」では、交通分野において、保守業務などを含めたDXの推進や輸送モード間の連携（MaaS）、新たな輸送モード（オンデマンド交通など）の導入など、ICTを活用して地域公共交通ネットワークを持続可能性と利便性の高いものへ再構築していくとの方向性が示されました。
- ・ DXを推進するにあたっては、現場の実務に即して技術導入の判断や助言を行うことのできるデジタル人材の確保や各部門の役割に見合ったデジタル人材が職員として適切に配置されるような人材育成に取り組む必要があります。

参考：「デジタル社会の実現に向けた改革の基本方針」(R2.12)

「デジタル田園都市国家構想基本方針」(R4.6)

「デジタル社会の実現に向けた重点計画」(R5.6)

課題

デジタル活用の高度化が急速に進行していく中で、専門的なデジタル知識や能力を持つ**⑫人材の確保・職員力の向上**や横断的な推進体制を構築するとともに、デジタル技術を活用した**⑥ニーズに対応したサービスの提供**や**⑪事業運営の省力化・効率化**の取組みをこれまで以上に重視していく必要があります。

▶公共交通事業の役割

●安全の確保

- ・交通事業者において重大事件・事故の発生が相次いだことから、輸送の安全に対する社会的な関心や要求が一層高まっています。
- ・鉄道では、民間鉄道事業者において発生した複数の車内傷害事件を契機に、犯罪の事後検証や抑止に資するカメラの設置などに関する議論が進められました。令和5年10月の鉄道運輸規程などの改正により、一定の条件を満たす路線の新造車両は、車内へのカメラの設置が義務付けられることとなりました。
- ・バスについては、交通事故の減少に向けた技術開発が進められており、前扉を開けたままの発車を防ぐ動力遮断装置などの安全性向上技術が実用化されています。

参考:国土交通省 技術基準検討会(第5回)(防犯関係設備や非常用設備に係る技術基準の検討)(R5.6)
国土交通省「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程の一部を改正する省令案について」(R5.7)
国土交通省「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程の一部を改正する省令」(R5.9)

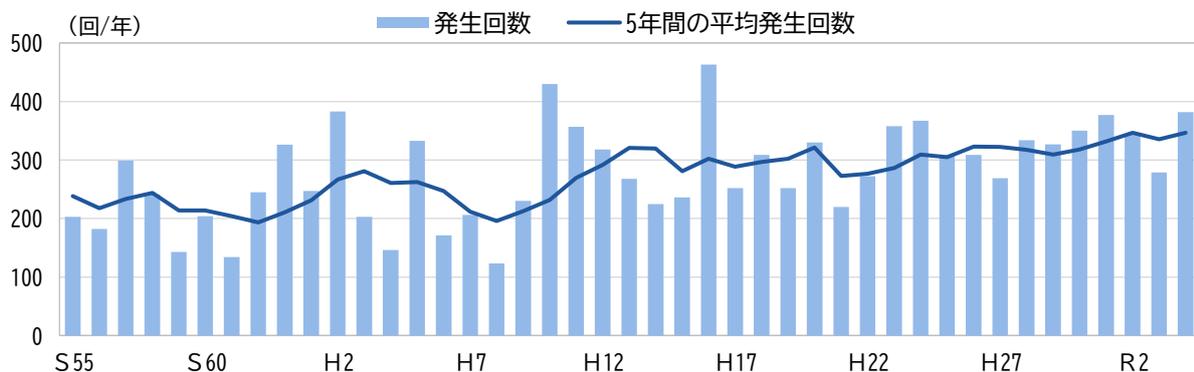
課題

交通事業者最大の責務である安全運行を確保し、これまでと変わらずお客さまに安心してご利用いただけるよう、ソフト・ハード両面で絶え間なく①輸送の安全性の向上や②セキュリティ強化に取り組む必要があります。

●自然災害への備え

- ・近年、全国各地で自然災害によって甚大な被害がもたらされており、台風や豪雨、地震などの被害により、交通事業者が長期間にわたり運休を強いられる事例も発生しています。
- ・全国的に1時間に50mmを超える集中豪雨が増加傾向にあるほか、南海トラフを震源とするマグニチュード8～9クラスの地震の発生確率は30年以内に70～80%(40年間で90%)となっており、切迫度が増しています。

▼1時間降水量50mm以上の年間発生回数(全国、アメダス)



出典:気象庁

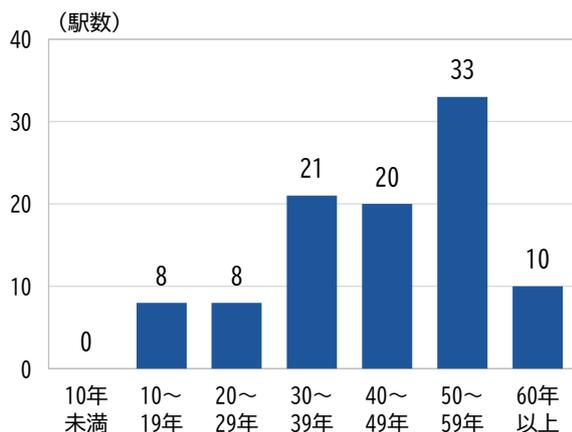
課題

これまで取り組んできた防災対策を継続するとともに、想定し得る最大規模の災害についても対策を強化することにより、ソフト・ハード両面で、②自然災害への備えを進める必要があります。

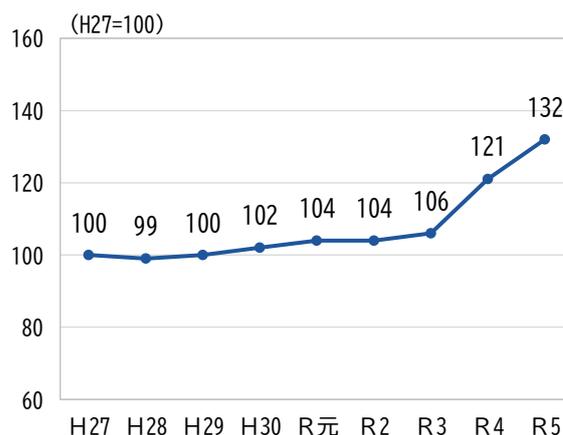
●計画的な維持管理

- ・地下鉄では、半数以上の駅が開業から40年以上経過しており、開業から60年以上経過した駅も存在するなど、施設の老朽化や経年劣化が進んでいます。
- ・原油高や世界的な需要の増大を背景として資材価格が高騰しているほか、資材納期の長期化も進んでいます。

▼ 地下鉄駅の開業からの経過年数
(令和6年3月末時点)



▼ 建設資材物価指数 (各年度4月時点)
(H27平均を100とする指数)



(注) 建設工事で使用される資材の総合的な価格動向
出典:一般財団法人建設物価調査会(建設総合、名古屋)

課題

お客さまに安全・安心な運行サービスを継続的に提供できるよう、補修・更新費用の平準化を図りながら、構造物等の長寿命化など③計画的な維持管理や④施設のリニューアルに今後も取り組んでいく必要があります。

●快適性・利便性の向上

- ・名古屋市は、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に多様な都市機能を配置する「集約連携型都市構造」を目指しており、駅などの快適性や利便性の向上が重要となっています。
- ・お客さまへのアンケート調査では、施設の清潔さなどの快適性や整備状況(充実度合い)に対する満足度が低い傾向となっています。
- ・混雑を避ける新しい生活様式の定着などにより、混雑緩和への社会的要請がより高まっています。

課題

お客さまに快適に市バス・地下鉄をご利用いただけるよう、④施設のリニューアルや⑥ニーズに対応したサービスの提供に引き続き取り組んでいく必要があります。

▼ お客さまへのアンケート調査において満足度の低い項目

順位	市バス
1	運行回数
2	運行路線の便利さ
3	バス停のわかりやすい案内表示
4	時刻表どおりの運行
5	地下鉄との乗り継ぎの便利さ
6	ウェブサイトでのバス情報の提供
7	停留所施設の整備
8	停留所の清潔さ
9	バスターミナルの清潔さ
10	バスターミナル施設の整備

順位	地下鉄
1	駅トイレの清潔さ
2	一般トイレのリニューアル
3	駅ベンチの設置
4	地下鉄駅エレベーターの整備
5	バスへの乗換案内表示
6	多機能トイレのリニューアル
7	地下鉄駅構内・ホームの明るさ
8	地下鉄駅構内・ホームの清潔さ
9	その他バリアフリー対策
10	他路線への乗換案内表示

出典：交通局お客さま満足度調査(R4)

● 誰もが利用しやすい環境づくり

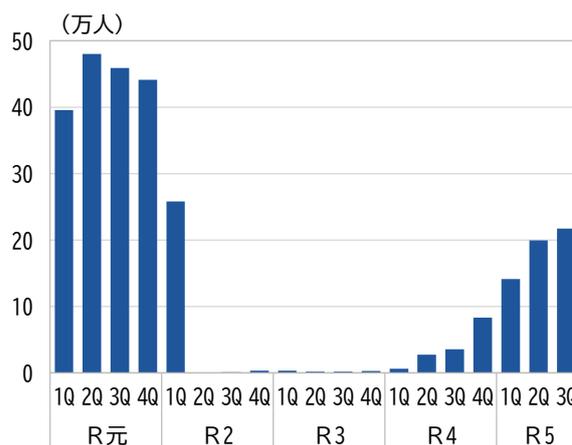
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により観光者数は急激に落ち込みましたが、国内旅行の旅行者数は復調しつつあり、海外からの入国者数についても回復基調となっていることから、名古屋への観光客や来訪者の増加傾向は今後も続くことが見込まれます。
- ・高齢化の進行に伴って増加が続くと予想されている後期高齢者、政令指定都市の中でも多い在留外国人、新たな観光施設・集客施設のオープンやリニア中央新幹線の開業などによってさらなる増加が見込まれる国内外からの観光客・来訪者など、利用者のニーズは今後、一段と多様化することが見込まれます。

▼ 名古屋市の観光客数



(注) 観光客数は入込客実人数 (宿泊客・日帰り客)
出典：名古屋市「名古屋市観光客・宿泊客動向調査」

▼ 中部国際空港の外国人入国者数



出典：外務省「出入国管理統計」をもとに一部改変
(R5年3Qは速報値)
*Qは四半期を示す(例:1Qは第1四半期)

課題

多様なニーズに対応し、障害の有無や年齢、言語などの違いにかかわらず、**⑤誰もが利用しやすい環境づくり**の取組みを今後も継続していく必要があります。

●まちづくり等との連携

- ・名古屋駅地区では、リニア中央新幹線の開業に向けて建設工事が進んでいるほか、駅周辺におけるまちづくりについても、「名古屋駅周辺まちづくり構想」にもとづき、目標である「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」を実現するため、整備内容の検討が進められています。
- ・栄地区では、「栄地区グランドビジョン」にもとづき、コンセプトである「栄まるごと感動空間 最高の時間と居心地を提供」を実現するため、久屋大通の再整備が進められているほか、民間事業者による大規模な再開発構想も進行しています。
- ・金山地区では、「金山駅周辺まちづくり構想」にもとづき、コンセプトである「交通拠点から交流拠点へ～にぎわい・文化・芸術の継承と新たな役割を求めて～」を実現するため、まちづくりの整備の方針について検討が進められています。
- ・令和8年に予定されているアジア・アジアパラ競技大会に向け、会場となる瑞穂公園陸上競技場の建替えや愛知県体育館の移転が進められており、瑞穂公園陸上競技場地区はバリアフリー法に基づく重点整備地区に選定されています。
- ・交通事業者や関係行政機関などで構成される名古屋市地域公共交通協議会は、人口減少や高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症拡大によるライフスタイルの変化の影響などを踏まえた持続可能な公共交通ネットワークを確保するため、地域公共交通計画の策定を予定しています。

参考：名古屋市「名古屋駅周辺まちづくり構想」(H26.9)
名古屋市「栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～」(H25.6)
名古屋市「金山駅周辺まちづくり構想」(H29.3)
名古屋市「瑞穂公園陸上競技場地区バリアフリー基本構想」(R4.11)
名古屋市「名古屋市地域公共交通計画(素案)」(R5.9)

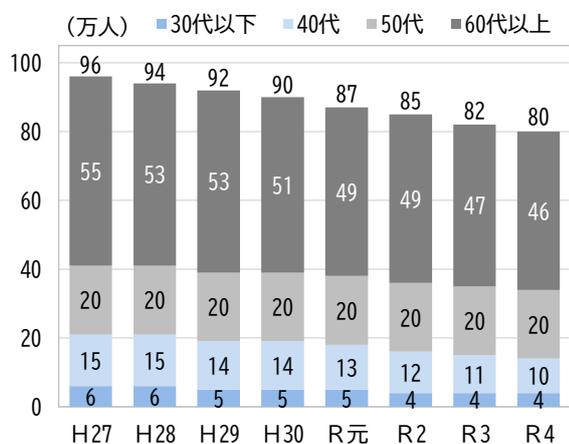
課題

各エリアのまちづくりの動向やアジア・アジアパラ競技大会などを見据え、⑦まちづくり等との連携強化に引き続き取り組む必要があります。

●人材の確保・職員力の向上

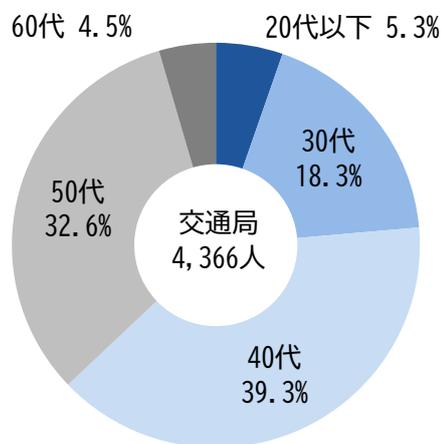
- ・全国的な大型第二種免許保有者数の減少に加え、免許保有者の高齢化も進行していることから、バスの運転士不足の深刻化が懸念されます。
- ・生産年齢人口の減少や働き方のニーズの多様化が進展しており、生産性の向上や職員の意欲・能力を存分に発揮できる環境づくりが重要な課題となっています。
- ・今後、交通局では退職者数の増加が見込まれ、技術力の継承がこれまで以上に重要となっています。

▼ 大型第二種免許保有者数の推移



出典：警察庁「運転免許統計」

▼ 交通局職員の年齢構成（令和4年度）



課題

安定的に交通サービスを提供し続けていくため、⑫人材の確保・職員力の向上に継続的に取り組んでいく必要があります。

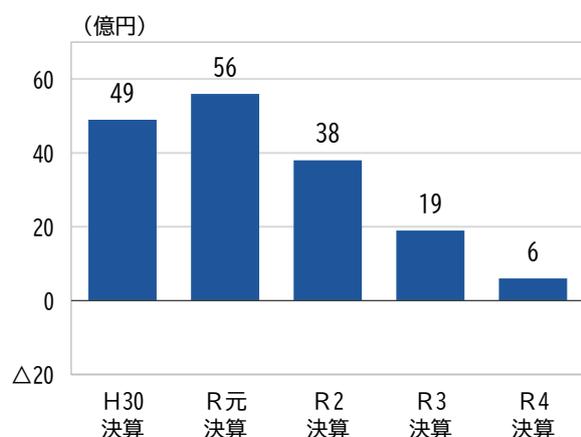
●持続可能な経営

- ・きめ細やかな路線網を有し、機動性に優れる公共交通機関としての役割を担う市バスと、高速で定時性を有し、大量輸送が可能な基幹的交通機関としての役割を担う地下鉄が一体的なネットワークを形成し、身近で利用しやすい交通手段として多くのお客さまにご利用いただきました。
- ・地下鉄の経常収支は令和2年度に赤字に転じましたが、令和4年度決算で黒字となっています。一方で、市バスの経常収支は令和2年度に赤字に転じ、以降3年連続の赤字を計上しています。また、市バス・地下鉄ともに資金状況が悪化するなど、厳しい経営状況が続いています。
- ・乗車人員は回復傾向にあるものの、コロナ前を下回る状態が続いています。また、軽油価格や電気料金の高騰、物価上昇に伴う経費や人件費の増加などにより支出も増加しています。
- ・こうした状況のなか、持続可能な経営を目指し、交通事業として市バス・地下鉄の一体的な経営を進めていく必要があります。

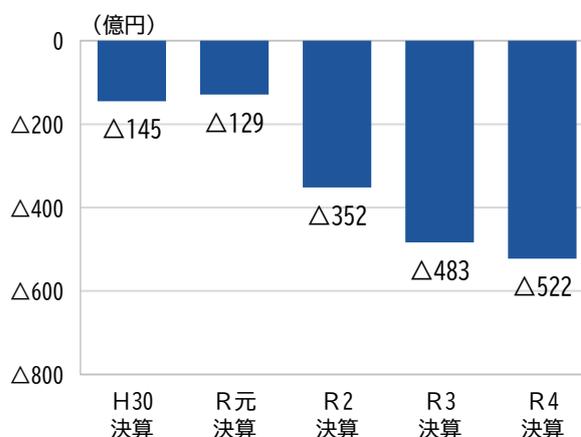
▼市バス・地下鉄の乗車人員



▼市バスの資金状況（資金過不足額）



▼地下鉄の資金状況（資金過不足額）



課題

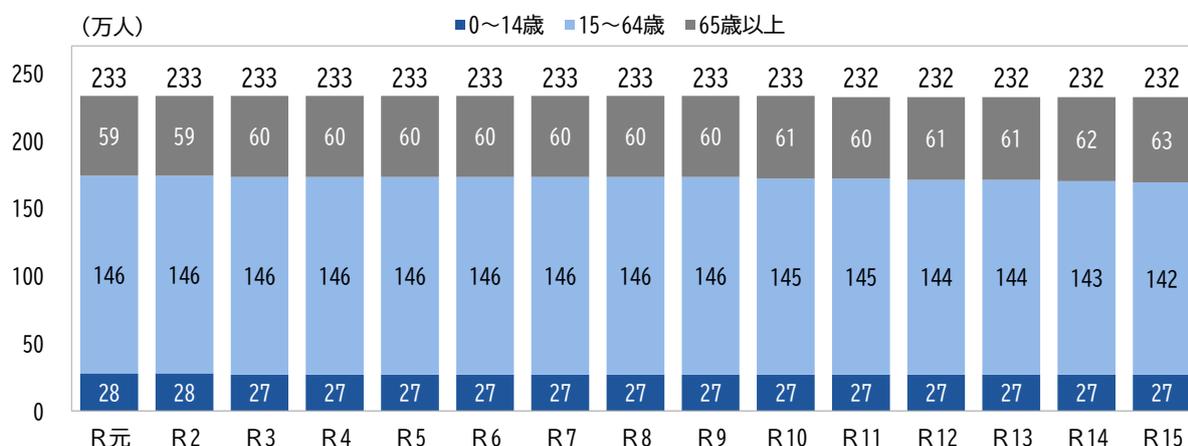
⑪事業運営の省力化・効率化や⑩収入増加策の展開に引き続き取り組み、持続可能な経営状況を早期に確立する必要があります。

乗車人員の見通し

▶ 交通事業を取り巻く社会・経済情勢

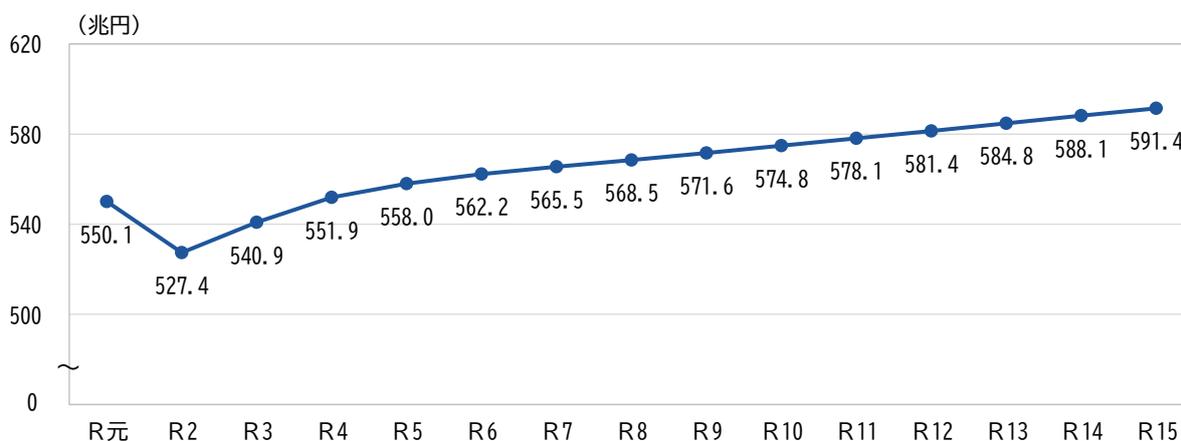
- ・名古屋市の常住人口は令和2年の233万人をピークに減少しており、今後も緩やかな減少傾向が続くと見込まれています。
- ・年齢区分別でみると、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は減少する一方で、高齢者人口（65歳以上）は増加が続くと推計されています。
- ・景気の動向を示す指標である実質国内総生産は、今後も緩やかに増加していくと見込まれています。

▼ 名古屋市の年齢区分別人口（令和5年以降は推計）



出典：名古屋市総務局「名古屋市次期総合計画中間案」（R5.7）をもとに一部改変

▼ 日本の実質国内総生産（令和4年以降は推計）



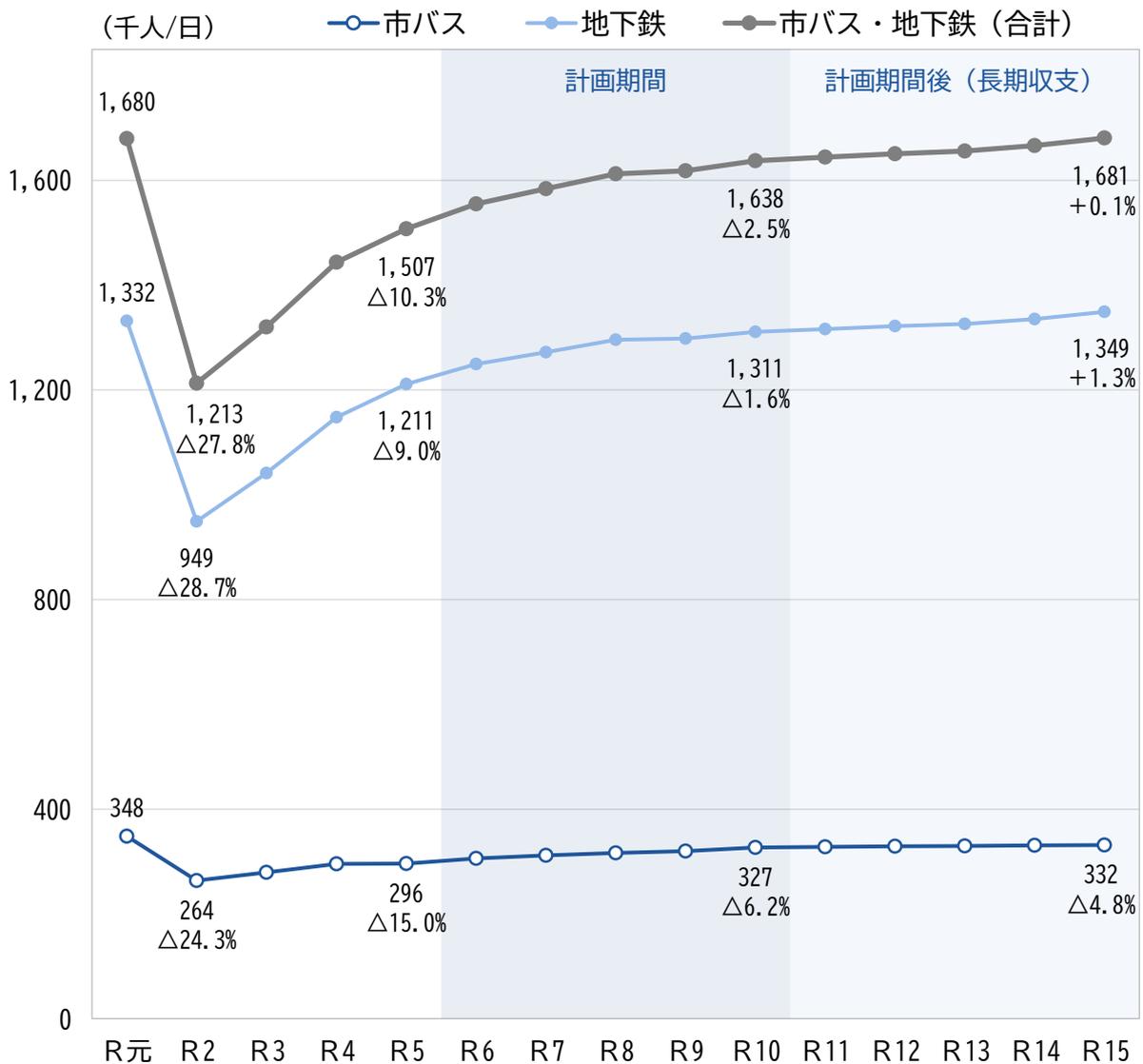
出典：内閣府「国民経済計算」（R元～R3）、OECD Real GDP long-term forecast (indicator)（R4～R15）をもとに一部改変

▶乗車人員の見通し

- ・人口の将来推計や景気の動向予測を踏まえ、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利用促進策の実施による効果などを加味して、将来の乗車人員を推計しました。
- ・乗車人員は、令和元年度と比べて、計画最終年度である令和 10 年度には市バスは 6%程度の減少、地下鉄は 2%程度の減少となり、令和 15 年度は市バス・地下鉄を合わせて令和元年度と同水準となるよう、利用促進策などに着実に取り組みます。

市バス・地下鉄

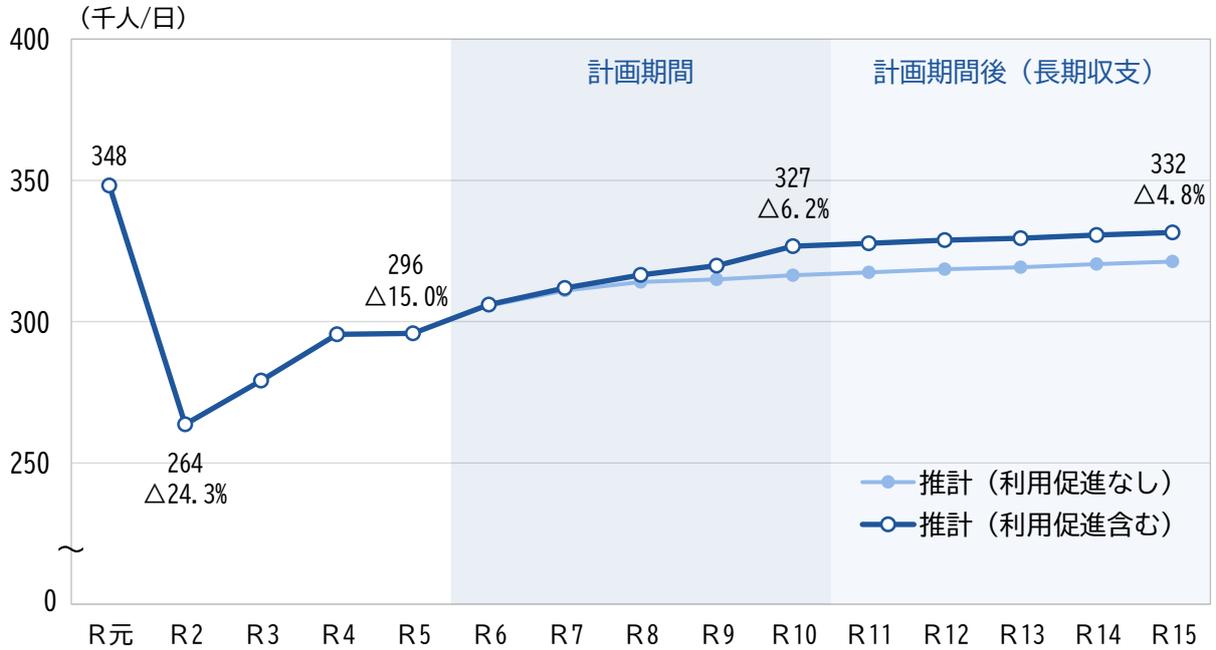
▼ 市バス・地下鉄の1日当たり乗車人員の見通し



(注) グラフのパーセンテージは令和元年度比の増減率を示します。

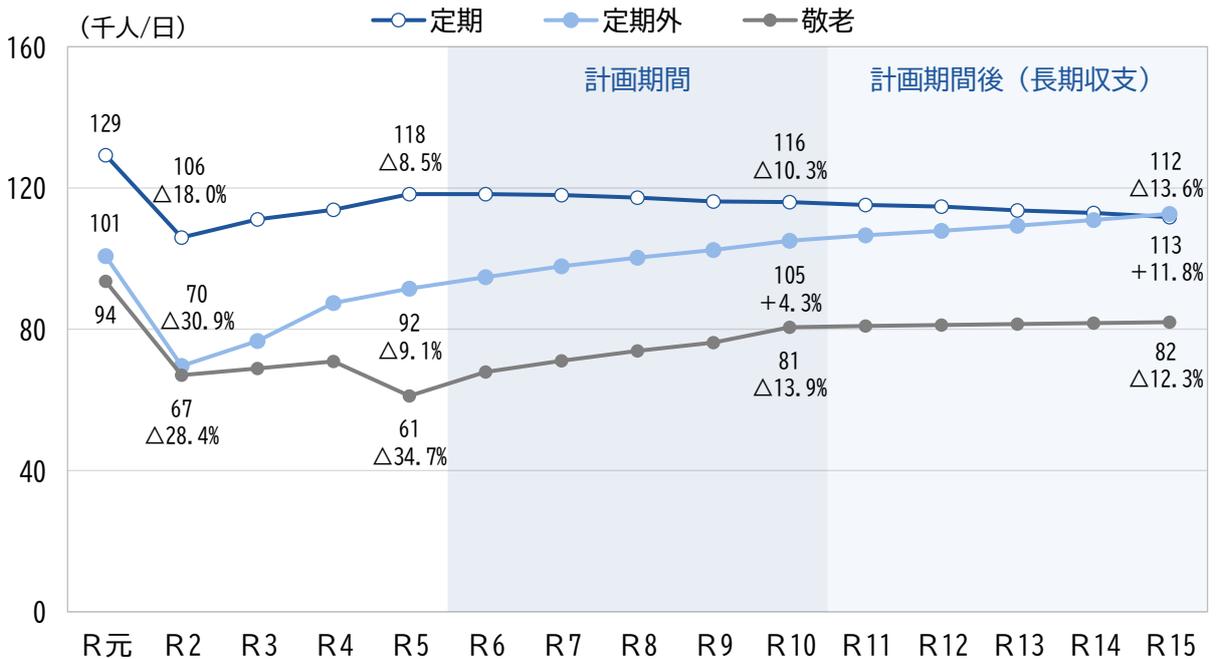
市バス

▼ 1日当たり乗車人員の見通し



(注) グラフのパーセンテージは令和元年度比の増減率を示します。

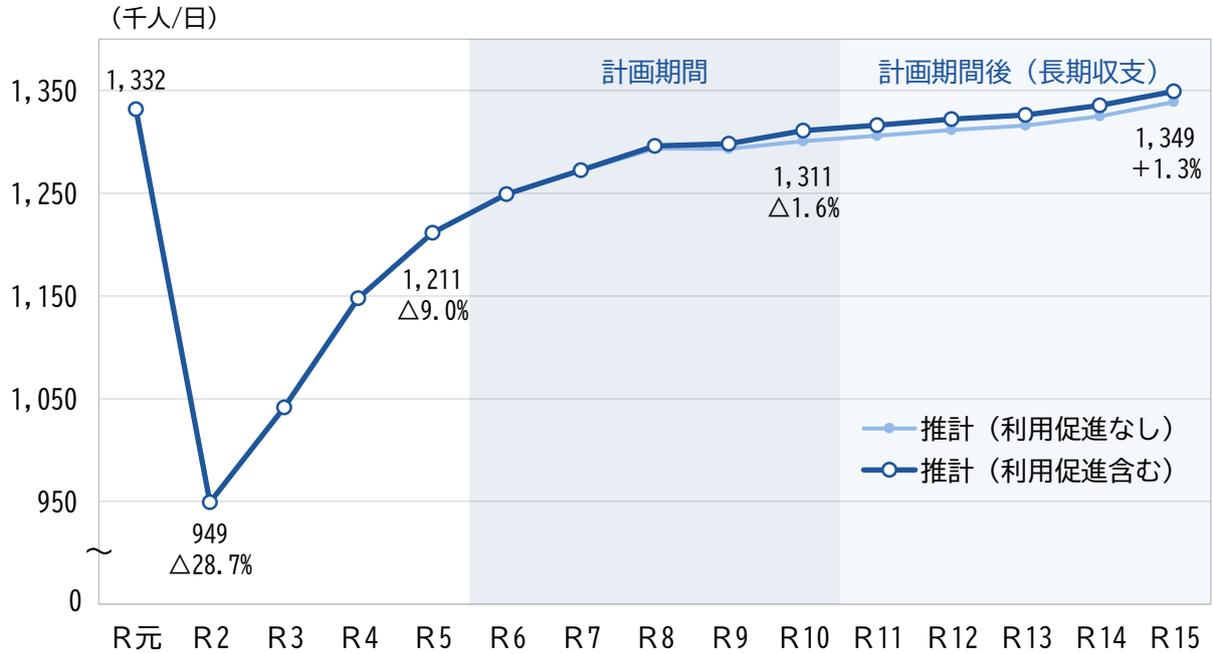
▼ 主な券種別の1日当たり乗車人員の見通し



(注) グラフのパーセンテージは令和元年度比の増減率を示します。

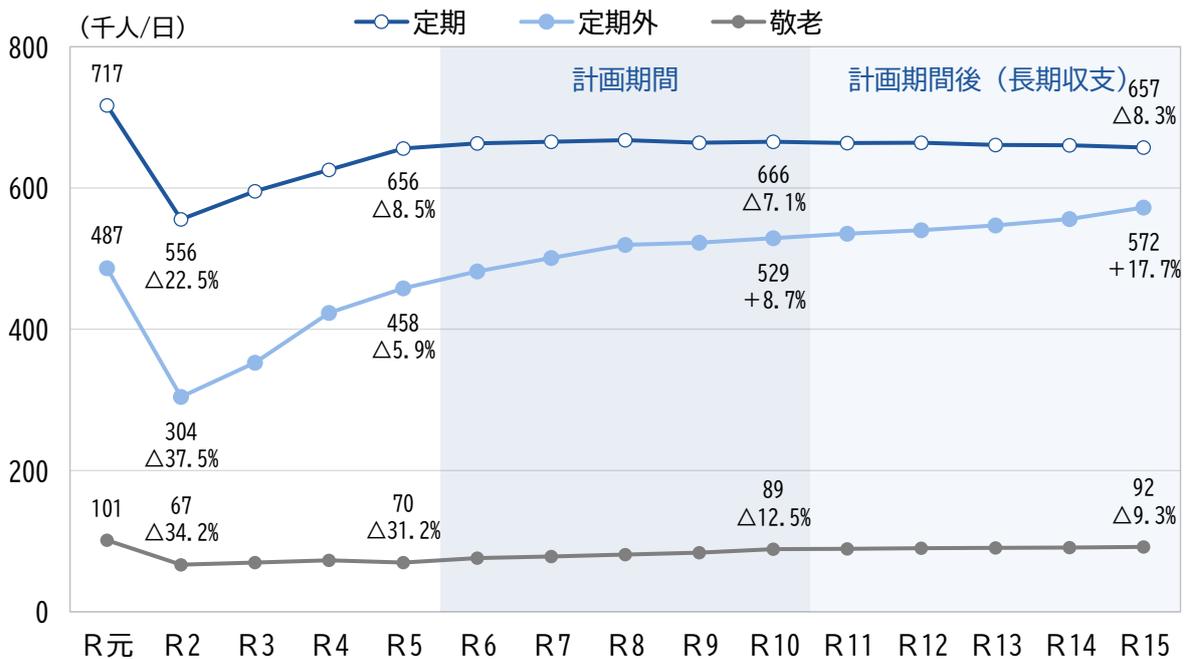
地下鉄

▼ 1日当たり乗車人員の見通し



(注) グラフのパーセンテージは令和元年度比の増減率を示します。

▼ 主な券種別の1日当たり乗車人員の見通し



(注) グラフのパーセンテージは令和元年度比の増減率を示します。

▶乗車人員の回復に向けた戦略的な利用促進策の展開

市バス・地下鉄を利用してお出かけをする楽しさや魅力を感じていただけるよう、利用促進策を展開し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機として大きく減少した乗車人員の回復を図っていきます。

具体的な取組みとして、市バス・地下鉄の利用状況やお客さまのニーズなどを分析し、ターゲット層を絞り込んだ上で戦略的な利用促進策を展開します。

利用状況	お客さまのニーズ	ターゲット層	方策
<p>敬老パスの利用はコロナによる減少幅が大きく、その後の回復も緩やか</p>	<p>敬老パス利用者には外出がおっくうになっている方もいるが総じて外出意欲は高い</p> <p>シニア世代は飲食や映画・演劇への興味・関心が高い</p>	<p>敬老パス利用者</p>	<p>敬老パスを使ってお出かけしたくなる仕掛けづくり</p>
<p>市内への観光客はコロナで大きく減少したが、観光需要は回復傾向で今後は観光客の増加が見込まれる</p>	<p>名古屋の観光資源であるなごやめしなどのグルメやレジャー・歴史的な施設の人気の高い</p>	<p>名古屋を訪れる観光客</p>	<p>市バス・地下鉄を利用して名古屋を周遊したくなる仕掛けづくり</p>
<p>市バスは地下鉄と比べて利用の回復が鈍い</p>	<p>若年層は自由目的での市バス・地下鉄の利用が少ない</p> <p>利用目的があれば市バスを利用したいという若年層は多い</p> <p>若年層はカフェやスイーツ、パンへの興味・関心が高い</p>	<p>市バスを利用していない若年層</p>	<p>市バスを利用してお出かけしたくなる仕掛けづくり</p>

●戦略的な利用促進策の展開による乗車人員の増加目標（令和10年度）



市バス

約 10,000 人/日



地下鉄

約 10,000 人/日

ターゲット層ごとの分析結果を踏まえた利用促進策を展開し、市バス・地下鉄を利用してお出かけをしたくなる目的づくりを行うことにより、新たな需要を掘り起こします。

○市バス・地下鉄を使って楽しく健康！「アクティブシニアキャンペーン」

- ▶ 飲食店や映画館などシニア世代の方の興味や関心の高い施設において、敬老パスを提示すると割引などを受けられるキャンペーンを実施します。
- ▶ お友達やご家族と一緒に、市バス・地下鉄でお出かけいただく機会を提供し、楽しく健康的なシニアライフをサポートします。



○名古屋をおいしく満喫！「グルメチケット付き企画乗車券」(仮称)

- ▶ 観光客に人気の「なごやめし」などのグルメを楽しむグルメチケットと一日乗車券をセットにした企画乗車券を発売します。
- ▶ 市バス・地下鉄を利用して名古屋のグルメや施設をとことん味わい、名古屋をまるごと満喫いただける、とっておきの一日をサポートします。

掲載画像
調整中

○お気に入りを探す！見つける！めぐる！「市バスで推し活！」(仮称)

- ▶ 市バス沿線の「カフェ」、「スイーツ」、「パン」の店舗を市バスでめぐるルートマップを作成し、マップと連動したさまざまな企画を実施します。
- ▶ 市バスを利用していない若年層が市バスに乗って、お気に入りの店や隠れた名店を探し、見つけて、めぐる「推し活」をサポートします。

掲載画像
調整中

今後もお客さまの利用状況やニーズなどの分析を踏まえながら、より効果的な利用促進策を展開していくことにより、さらに多くの方に市バス・地下鉄をご利用いただけるよう、取組みを進めます。

■ 取り組む施策

▶ 施策の構成

交通局が取り組むべき課題を踏まえ、取り組むべき施策として整理しました。取り組む施策は、柱立てとなる4つの大きな枠組みと12種類の施策によって構成されます。

▼ 施策の体系図



● 施策に込めた思い

上記の体系図は、施策を推進する土台として「施策4 持続可能な経営の確立」を進めるとともに、交通事業者としての最も重要な責務である「施策1 安全・安心の推進」を中心に据え、「施策2 快適性・利便性の高いサービスの提供」や「施策3 まちの将来に向けた行動」にも取り組むことを示しています。

これらの施策のもとに、施策を実現するための具体的な事業がひもづきます。

●持続可能な開発目標（SDGs）とのかかわり

交通局は、持続可能な開発目標（SDGs）の理念を踏まえ、SDGs 未来都市に選定された名古屋市の交通事業者として、交通事業の運営を通じて「持続可能な社会」の実現に貢献します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



▼ 交通局の事業に関連する主な SDGs の目標



3 すべての人に健康と福祉を

あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



10 人や国の不平等をなくそう

各国内及び各国間の不平等を是正する



5 ジェンダー平等を実現しよう

ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う



11 住み続けられるまちづくりを

包摂的で安全かつ強じん（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する



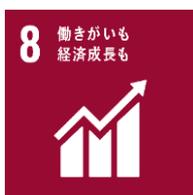
7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに

すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する



12 つくる責任 つかう責任

持続可能な生産消費形態を確保する



8 働きがいも経済成長も

包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する



13 気候変動に具体的な対策を

気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる



9 産業と技術革新の基盤をつくろう

強じん（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



17 パートナリシップで目標を達成しよう

持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化させる

施策を実現するための事業

施策1 安全・安心の推進

お客さまに安全に、安心して市バス・地下鉄をご利用いただけるよう、輸送の安全性の向上、災害対策やセキュリティの強化を図るとともに、施設などの計画的な維持管理を進めます。

1 - 1 輸送の安全性の向上



バス車両への安全装置の導入



新規

バス車両の更新にあわせて、運転士にとって死角となる部分を映像で確認する左側方モニター、前扉を開けたままの発車を防ぐ動力遮断装置などの安全装置を導入します。



■左側方確認モニター

ドライブレコーダーの機能強化



拡充

バス車両の更新などにあわせて、左後方カメラの増設や高い解像度のカメラへの更新を行うとともに、車内カメラの増設やモニターへの車内映像取込みなどにより、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

可動式ホーム柵の整備



拡充

ホームにおける安全性の向上を図るため、鶴舞線で可動式ホーム柵の設置を進めます。

なお、関係事業者が管理する駅への設置については、協議を継続します。



■可動式ホーム柵（イメージ）

輸送の安全に関する研修等の実施



乗務員や駅職員、技術職員などが必要な知識・技能を習得・維持できるよう、外部研修機関も活用し、研修などを行います。



■輸送の安全に関する研修

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もとづき、輸送の安全に関する目標・計画の策定、ヒヤリ・ハット情報の活用、内部監査を行います。

乗務員の健康管理の充実



新規

乗務員の健康状態に起因する事故を防止するため、バスの乗務員を対象とした脳MRI健診を実施します。

地下鉄構造物の耐震補強

東日本大震災を踏まえ、安全性を高め、地震発生後に早期復旧を図ることができるよう、耐震補強を実施します。



■耐震補強を実施した橋脚

浸水警報装置の整備 **新規**

急な豪雨などにより急激に水位が上昇した場合でも、駅出入口周辺の道路の冠水状況に応じ、止水板の立ち上げや迅速な避難誘導の準備ができるよう、駅に浸水を知らせる警報装置を整備します。



■浸水警報装置

想定し得る最大規模の風水害への備え **新規**

想定し得る最大規模の風水害が発生した場合に備えて、地下鉄の駅やトンネルへの浸水被害想定を調査し、復旧方法や手順を定め、早期復旧に向けた対策を検討します。

災害発生時の情報発信

災害発生時に、正確な情報をすみやかにお客さまへ提供できるように、SNS を活用し、多言語で情報を発信します。

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、警察・消防をはじめとする関係機関と連携した訓練などを行います。



■ 関係機関と連携した訓練

地下鉄車両への車内カメラ設置

新規

犯罪行為の未然防止や事後確認のため、東山線の既存車両や名城・名港線の新型車両に車内を撮影するカメラを設置します。



■ 車内カメラ（イメージ）

駅構内カメラの増設 拡充

駅のホームやトイレ出入口など安全対策上必要な箇所へ、新たにカメラを設置します。



■ 駅構内カメラ

バス車両の更新

最新の排出ガス規制に適合し、省エネ効果の高い車両へ計画的に更新するとともに、安全性の向上を図ります。



■更新により導入する車両（イメージ）

地下鉄車両の更新 拡充

名城・名港線に新型車両を導入し、2000形車両を更新するとともに、桜通線への新型車両の導入による6000形車両の更新について検討します。



■名城・名港線 2000形車両

地下鉄車両の主要電気機器の更新

地下鉄車両を安全に長く使用するため、主要な電気機器を計画的に更新します。

地下鉄構造物の長寿命化

補修費用の平準化や長寿命化を図るため、予防保全型の管理手法を用いて、トンネルや高架構造物を計画的に維持管理します。

掲載画像
調整中

■トンネル等の構造物の補修

エレベーター・エスカレーターの更新

更新時期を迎えたエレベーターやエスカレーターを計画的に更新します。

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、変電・電路・信号・通信などの電気設備を計画的に更新します。

掲載画像
調整中

■変電所の電気設備

施策2 快適性・利便性の高いサービスの提供

お客様の快適性・利便性を高めるため、施設のリニューアルや誰もが利用しやすい環境づくりを進めるとともに、お客様のニーズに対応したサービスの提供に取り組めます。

2-1 施設のリニューアル



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行います。



■バスターミナルの環境改善（イメージ）

停留所施設の整備・改修

快適なバス待ち環境づくりのため、照明付標識や上屋、ベンチなどの整備・改修を進めます。



■停留所の上屋

駅のリニューアル



拡充

開業後 50 年以上経過した駅について、明るく清潔感のある快適・便利な駅空間を目指し、壁・床・天井・照明などのリニューアルを進めます。

主要駅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。



■改札口（イメージ）



■コンコース（イメージ）

駅のリフレッシュ



新規

経年により汚れが目立つ駅において、壁・床・天井等の通常の清掃では落としきれない汚れに対して特別な清掃などを行い、美観回復を図ります。

駅構内トイレのリニューアル



訪日外国人や高齢者をはじめ、誰もが快適にご利用いただけるよう、すべての便器の洋式化や温水洗浄便座の設置を進めます。

また、ご利用の多い駅などにあるトイレの壁・床・天井・照明などのリニューアルを行います。



■リニューアル後のトイレ（イメージ）

駅のエレベーターの整備 拡充

地上へのエレベーターが1つ整備されている駅のうち、高齢者や障害者の方をはじめ多くのお客さまが向かう方面にエレベーターがない駅の中から整備を進め、バリアフリールートの充実を図るとともに、既存のバリアフリールートの改善を図ります。

ホームと車両の段差・隙間の改善

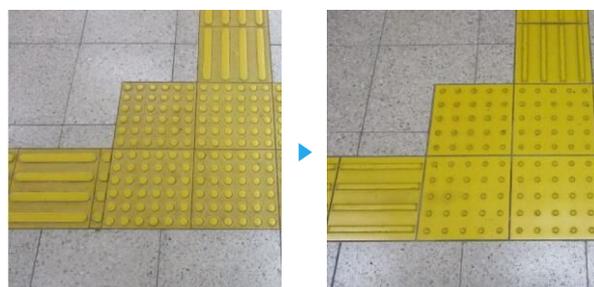
車いすやベビーカーをご利用の方をはじめ、誰もが乗降しやすくなるよう、ホーム先端部のかさ上げ（スロープ化）やくし状ゴムの設置などを行い、ホームと車両の段差・隙間の改善を図ります。



■ ホーム先端部のかさ上げ

駅のバリアフリー設備の充実

障害のあるお客さまにも安心してご利用いただけるよう、新たなバリアフリー整備の基本方針を踏まえて、視覚障害者誘導用ブロックの規格の統一化やホームの階段をお知らせする音響案内設備の設置などを進めます。



■ 視覚障害者誘導用ブロック規格の統一化

バス車内への液晶式停留所名表示器の設置



市バスのご利用に不慣れな方にも安心してご利用いただけるよう、ピクトグラムを活用した乗換案内や4つ先までの停留所名を表示する経路案内など、わかりやすい案内を行う液晶式停留所名表示器の設置を進めます。



■ 液晶式停留所名表示器

地下鉄の車内案内表示装置の多言語化



訪日外国人などの利便性向上を図るため、車内案内表示装置の次駅名や行先表示の多言語化を進めます。

(日本語、英語、中国語(簡体字・繁体字)、韓国語を表示。)



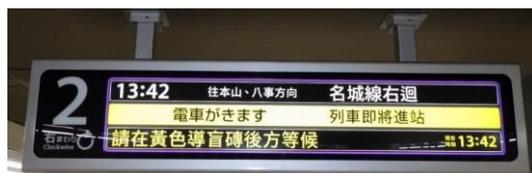
■ 車内案内表示装置

駅の旅客案内表示装置の更新



拡充

案内情報の充実や見やすさ・わかりやすさの向上を図るため、東山線の旅客案内表示装置をカラー表示や多言語表示に対応したものに更新します。



■ 旅客案内表示装置

わかりやすい案内サインの整備



文字や記号を大きく表示し、ピクトグラムや駅番号を活用するなど、誰もがわかりやすい案内サインを整備します。



■ピクトつき多言語案内サイン

戦略的な情報発信



拡充

DX

年代ごとの特性などにあわせ、ウェブサイトや SNS 等を活用し、戦略的に情報発信を行うとともに、ウェブサイトのリニューアルなどの機会を捉えて情報発信の充実を図ります。



■ SNS 等の活用

市バス・地下鉄のマナー啓発



快適にご乗車いただけるよう、マナーに関するお客さまからのご意見やアンケート結果を踏まえ、マナー啓発の PR 活動を行います。



■ マナー啓発ポスター

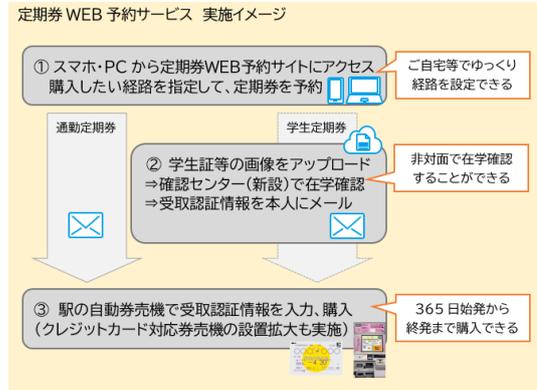
定期券 WEB 予約サービスの導入



新規

DX

定期券購入の利便性向上を図るため、WEB 予約サービスを導入します。



■ 定期券 WEB 予約システム (イメージ)

クレジットカード対応券売機の設置拡大



新規

DX

クレジットカード対応券売機の設置駅を拡大するとともに、クレジットカードによる定期券の払戻し機能を追加します。



■ クレジットカード対応券売機

キャッシュレス化の検討



拡充

DX

利便性の向上を目指し、クレジットカードのタッチ決済による乗車など新たな方策も含め、さらなるキャッシュレス化について、研究・検討を進めます。



■ キャッシュレス化 (イメージ)

バスの路線・ダイヤの見直し



利用動向の変化に対応した運行本数の見直しなどを検討します。
また、道路開通などに伴うバス路線の設定や運行経路の見直しなど、地域の要望等も踏まえながら、利便性の向上についても検討します。

地下鉄のダイヤの見直し



利用動向の変化に対応した運行本数の見直しなどを検討します。

東山線の混雑緩和策の検討



拡充

東山線の混雑緩和を図るため、桜通線の利用促進など、需要の分散につながる方策を検討します。



■ 桜通線の利用促進（ポスター）

駅ホームの冷房化



快適にご利用いただけるよう、駅ホームへの冷房設備の整備を進めます。



■ 冷房付き待合室



さまざまな手法を用いてデータを取得し、お客さまの利用状況やニーズを幅広く把握・分析します。

掲載画像
調整中

■ データ分析画面（イメージ）



時刻表や運行区間などの情報を、国土交通省が定めた「標準的なバス情報フォーマット」に準拠した形式で作成・提供し、データを幅広く利活用できる環境づくりを進めます。

掲載画像
調整中

■ 標準的なバス情報フォーマット（イメージ）

施策3 まちの将来に向けた行動

名古屋のまちの将来を見据え、交通事業者として、まちづくり等との連携や環境負荷の低減、子ども・子育てのサポートのために行動します。

3 - 1 まちづくり等との連携強化



栄駅の総合的な整備



新規

名古屋の顔としてふさわしい駅となるよう名城線ホームのリニューアルを進めるとともに、第2栄変電所の移設完了などの機会を捉え、駅施設の再配置や空間の有効活用を検討し、あわせて混雑緩和を図ります。



■名城線ホームのリニューアル（イメージ）

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、名古屋の玄関口にふさわしい駅となるよう、ゆとりある地下広場の確保やスムーズな移動環境を形成するための駅施設の再配置などを進めます。



■地下広場空間（イメージ）

周辺のまちづくり等との連携



駅周辺でのまちづくり等と連携し、他部局や民間事業者による地下連絡通路などの整備に交通事業者として協力します。

企業・大学・地域・他部局等との連携



拡充

民間などのアイデアやノウハウ、資源、ネットワークを最大限に活用し、市バス・地下鉄のイメージアップや効果的かつ持続的な利用促進につなげることができるよう、企業・大学・地域・他部局等と交通局の双方にメリットのある連携の取組みを進めます。



■ 大学との連携



■ 企業等との連携

3 - 2 環境負荷の低減



照明の LED 化

環境負荷を低減するため、省エネ効果の高い LED 照明への更新を進めます。



■ 照明の LED 化（駅・バス停留所）

非化石エネルギー自動車の試行導入

新規

燃料電池バスに加えて、新たに電気バスを 1 両試行導入し、運用面での課題などを検証するとともに、導入拡大について検討します。



■ 燃料電池バス

高圧配電の送電ロスの削減に向けた整備

新規

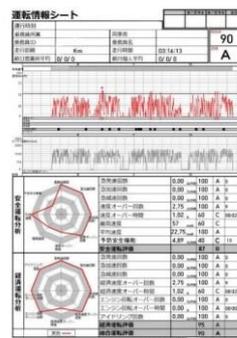
送電ロスの削減や駅設備への電力供給のさらなる安定化を図るため、東山線各駅への高圧配電の電圧を 3,300V から 6,600V に変更するための整備を進めます。

エコドライブの推進



新規

環境負荷の低減を図るため、エコドライブ技術習得のための研修を実施するとともに、デジタルタコグラフ付ドライブレコーダーを活用してエコドライブに取り組みます。



■ドライブレコーダーの活用（イメージ）

公共交通利用の促進



拡充

小学生や高齢者などを対象に、料金の支払い方法や車内事故に遭わないための乗り方などを楽しく学べる教室を開催するとともに、随時受付を行っている営業所見学においても参加者に乗り方の案内を行うなど、市バス・地下鉄に親しみを持ってもらえる活動に取り組みます。

また、駅などにおいての公共交通の利用をPRするポスターの掲示などを通じて、自家用車利用から市バス・地下鉄利用への転換を促進します。



■バスの乗り方教室（イメージ）



■利用促進ポスター（イメージ）

3 - 3 子ども・子育てのサポート



「子ども・子育てサポートベンチ」の設置



新規

お子さま連れの方に楽しんでご利用いただき、市バス・地下鉄に親しみを持っていただけるよう、親子で使いやすいベンチなどを駅構内に設置します。



掲載画像
調整中

■ 「子ども・子育てサポートベンチ」
(イメージ)

地下鉄車両への「子ども・子育てサポートスペース」の設置



新規

お子さま連れで利用しやすい環境を目指し、導入予定の地下鉄の新型車両にベビーカー利用の方やお子さまが利用しやすいスペースを設置します。

既存の車両についても、ベビーカーなどが利用しやすい環境づくりの方策を検討します。



掲載画像
調整中

■ 子ども・子育てサポートスペース
(イメージ)

駅でのベビーカーレンタルの試行導入



新規

駅周辺におけるお子さま連れでの移動の利便性向上を目指し、ベビーカーレンタルサービスを試行的に導入します。



掲載画像
調整中

■ ベビーカーレンタル (イメージ)

授乳室の設置



拡充

お子さま連れでご利用しやすい環境を目指し、授乳室の設置を進めます。



■ 授乳室（イメージ）

子ども向け特設サイトの開設



新規

DX

お子さまに市バス・地下鉄に親しんでいただき、“交通局のファン”の芽を育み、将来にわたって市バス・地下鉄の利用を促進するため、特設サイトを開設します。

あわせて、授乳室の情報やベビーカーで利用しやすいルートを掲載するなど、子育て世代向けの情報も掲載し、親子でご利用いただけるサイトを目指します。



■ 子ども向け特設サイト（イメージ）

施策4 持続可能な経営の確立

将来にわたって安定的に交通サービスを提供し続けるため、収入増加策の展開や業務の省力化・効率化などの経営改善に努めるとともに、人材の確保や職員力の向上を図ります。

4-1 収入増加策の展開

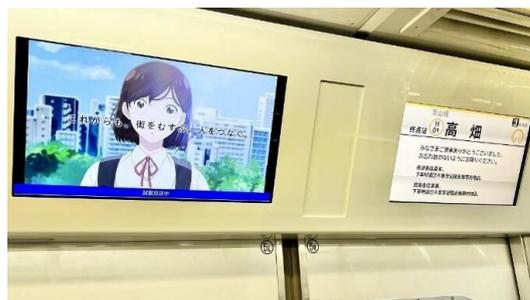


広告料収入の確保



拡充

車両や施設などを有効活用し、デジタルサイネージ広告やホーム柵広告の設置拡大などにより、広告の販売を促進します。



■ 車内デジタルサイネージ

資産の有効活用



拡充

駅リニューアルなどの機会を捉えた店舗増設や自動販売機の設置などにより、収入確保を図ります。あわせて、多様なニーズを踏まえた新たな利便施設の設置や耐震補強完了後の東山線高架下の活用など、さらなる資産の有効活用を検討します。



■ 駅の自動販売機（冷凍食品）

戦略的な利用促進策の展開



新規

敬老パス利用者や観光客などターゲット層を絞り込み、ニーズを捉えた戦略的な利用促進策を展開します。

▼戦略的な利用促進策の詳細は 23・24 ページをご覧ください。

イベントの開催などによるお出かけ促進



駅を発着点とした周遊イベントの開催などを通じて、市バス・地下鉄でのお出かけを促進します。



■ イベント（駅から始まるヒラメキさんぽ）

企画乗車券の発売



高い乗客誘致効果が見込まれる市内での大規模イベントや訴求力の高いコンテンツとタイアップした企画乗車券などを発売します。

寄附金収入の確保



新規

多くの方の興味・関心をひく魅力的な返礼品を用意するなど、なごや市バス・地下鉄応援寄附金やクラウドファンディングによる収入確保に努めます。



■ なごや市バス・地下鉄応援寄附金返礼品（市バス局章）

4-2 事業運営の省力化・効率化



市バスの管理委託の拡大 拡充

現在委託している営業所の委託車両数を増やし、管理委託を拡大します。
さらなる委託の拡大についても、バス運転士の要員状況をはじめ、社会的な状況も踏まえ、総合的に検討します。

地下鉄車両の整備業務の効率化 新規

地下鉄車両の検査周期の延伸をはじめとする業務の見直しなどにより、車両整備を省力化・効率化します。

効率的な駅務業務の検討 新規

安全・安心を確保しつつ、事業を取り巻く環境などにも適応した、効率的な駅務業務について検討します。

保線業務の効率化 新規

レール交換周期の延伸をはじめとする線路の保守・維持管理の効率化につながる方策について検討します。

デジタル技術の活用による業務の効率化 新規 DX

AI を利用した映像などの解析による施設の異常箇所の検出をはじめとするデジタル技術を活用した業務の効率化について、技術開発の動向や先駆的な事例などを参考とし、幅広く検討します。

工事コストの縮減

工事の発注や実施方法の見直しなどにより、省力化・効率化と工事コストの縮減を目指します。

経常的な経費の縮減

交通局全体で、さまざまな観点から経常的な経費の点検・見直しを行うことなどにより省力化・効率化を進め、経費のさらなる縮減を図ります。

レトロでんしゃ館・資料センターの機能分化

新規

レトロでんしゃ館、資料センター両施設の役割を明確化します。

レトロでんしゃ館は引き続き局の PR 施設とし、必要な改修を行います。資料センターは資料収集施設とし、令和7年度より一般開放を終了します。

市バス事業の経営基盤強化

拡充

今後も市民生活を支える市バスのきめ細かな路線網を維持し、市バス・地下鉄の一体的なネットワークによる運行サービスを安定的に提供するため、効率的な運営に努めるとともに、不採算路線等に対する財政支援の確保やバス事業運営費負担金の充実などにより、経営基盤の強化を図ります。

4-3 人材の確保・職員力の向上



安定的な人材確保のための取組みの実施



拡充

持続可能な事業運営を実現するため、大型第二種免許未取得者を対象とするバス運転士採用選考を実施して若年層の確保を図るとともに、女性も働きやすい環境であることをPRし、安定的な人材の確保に努めます。

■大型第二種免許未取得者を対象とする選考

働きやすい環境づくり



職員がモチベーションを高め、能力を最大限に発揮し、いきいきと働けるよう、女性施設の拡充や仮眠室の個室化、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組みを推進し、働きやすい環境づくりを進めます。



■仮眠室の個室化

職員の教育訓練体制の強化



拡充

将来的な退職者の増加に伴う採用者数の増加や大型第二種免許未取得者を対象とするバス運転士採用選考による採用者などに対応するため、研修用バス車両の増強や地下鉄運転シミュレータの改修などを進め、職員の教育訓練体制を強化します。



■地下鉄運転シミュレータ

接客サービス向上のための取組みの実施



職員の接客サービス意識を高めるため、お客さまアンケートを実施するとともに、接客サービス・アナウンス研修、接客サービス向上強化月間などの取組みを行います。



■ アナウンス研修

コンクールの実施



職員の技術や能力などの向上を図るため、選出された職員が、運転技能や接客サービスなどを競うコンクールや、技術職場における業務の効率性・安全性等の向上に資する改善事例の発表などを行います。



■ 接客コンクール

掲載画像
調整中

■ 技術職場改善コンクール

収支の見通し

市バス

●収入の考え方

乗車料収入は、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利用促進策の実施による効果を加味した乗車人員の推計に基づき算出しています。

なお、乗車料収入は計画策定時の料金制度をもとに積算していますが、利用動向やニーズの変化を踏まえ、料金制度のあり方等についても研究・検討を進めます。

●支出の考え方

人件費については、将来的な職員数の増減と、定期昇給や新陳代謝などを考慮して積算しています。

経費については、委託費はバス営業所の管理委託などに係る所要額を、燃料費や修繕費は物価上昇等の影響を踏まえて積算しています。

減価償却費については、建設改良費に応じ、資産区分ごとの償却方法・耐用年数により積算しています。

●収支の見通し

経常収入のうち運輸収益は、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利用促進策の実施などによる乗車人員の増加に伴い増収するものの、計画期間中にコロナ前である令和元年度の運輸収益までは回復しない見込みです。

経常支出について、人件費は定期昇給などに伴い、経費はエネルギー・資材価格の高騰などに伴いそれぞれ増加し、それ以降高止まりが続くとともに、車両更新に伴う減価償却費が増加することから、令和6年度から令和10年度にかけて増加しています。

運輸収益は一定回復するものの、支出が増加傾向にある厳しい経営状況のなか、今後も市民生活を支える市バスのきめ細かな路線網を維持し、市バス・地下鉄の一体的なネットワークによる運行サービスを安定的に提供するためにバス事業運営費負担金を充実させ、経営基盤の強化を図ることで、令和10年度以降は経常収支の黒字を確保する見通しです。

●投資計画

令和11年度までバス車両の大量更新を予定しているほか、バス停留所施設の整備・改修、バスターミナルの環境改善、蛍光灯のLED化などに計画的に取り組めます。

計画期間中の令和6年度から令和10年度の5年間においては、約215億円の投資（建設改良費）を予定しています。

地下鉄

●収入の考え方

乗車料収入は、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利用促進策の実施による効果を加味した乗車人員の推計に基づき算出しています。

なお、乗車料収入は計画策定時の料金制度をもとに積算していますが、利用動向やニーズの変化を踏まえ、料金制度のあり方等についても研究・検討を進めます。

●支出の考え方

人件費については、将来的な職員数の増減と、定期昇給や新陳代謝などを考慮して積算しています。

経費については、動力費や修繕費は物価上昇等の影響を踏まえて積算しています。

減価償却費については、建設改良費に応じ、資産区分ごとの償却方法・耐用年数により積算しています。

●収支の見通し

経常収入のうち運輸収益は、新型コロナウイルス感染症の影響からの回復や利用促進策の実施などによる乗車人員の増加に伴い増収し、計画期間中にコロナ前である令和元年度の運輸収益を上回る見込みです。

経常支出について、人件費は定期昇給などに伴い、経費はエネルギー・資材価格の高騰などに伴いそれぞれ増加し、全体では令和 15 年度まで緩やかに増加する傾向です。

この結果、令和 6 年度から令和 15 年度の経常収支は 50 億円～80 億円程度の黒字を確保する見通しです。

●投資計画

令和 8 年度まで鶴舞線可動式ホーム柵の整備、令和 10 年度からは車両の更新を予定しているほか、駅のリニューアル、エレベーターの整備や老朽化した施設・設備の更新などに計画的に取り組みます。

計画期間中の令和 6 年度から令和 10 年度の 5 年間においては、約 930 億円の投資（建設改良費）を予定しています。

計画目標・収支計画

市バス

計画目標

- ・ 令和 10 年度に 1 日当たり 32 万 7 千人の乗車人員
- ・ 計画期間中に経常収支を黒字化

		令和 元年度	令和 5 年度	計 画 期		
				令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
乗車人員（千人/日）		348	296	306	312	317
収益的 収支	経常収入	256	250	275	283	289
	運輸収益	175	149	152	156	159
	うち定期	45	42	42	42	42
	うち定期外	62	58	60	62	63
	うち敬老	60	40	42	44	45
	一般会計補助金	41	64	71	76	77
	バス事業運営費負担金	32	27	42	42	43
	その他	8	10	10	9	10
	経常支出	244	262	281	286	290
	人件費	131	139	144	141	140
	経費	97	104	111	111	112
	減価償却費	13	16	22	30	33
	支払利息等	3	3	4	4	5
	経常収支	12	△ 12	△ 6	△ 3	△ 1
累積欠損金（△）		△ 317	△ 364	△ 375	△ 377	△ 377
資本的 収支	資本的収入	20	36	53	42	41
	企業債	15	35	53	42	41
	その他	5	1	0	0	0
	資本的支出	45	52	68	63	72
	建設改良費	16	37	53	43	41
	企業債償還金等	29	15	15	20	31
差引		△ 25	△ 16	△ 15	△ 21	△ 31

計画期間中に約 215 億円の投資（建設改良費）を予定しています。

■乗車人員については、令和15年度に市バス・地下鉄を合わせて
令和元年度と同水準となることを目指します。

(億円)

間		計 画 期 間 後				
令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度	令和 13年度	令和 14年度	令和 15年度
320	327	328	329	330	331	332
294	299	297	293	286	282	279
161	165	166	167	168	168	169
42	42	41	41	41	41	40
65	66	67	68	69	70	71
47	49	50	50	50	50	50
80	80	77	72	64	59	56
43	44	44	44	44	44	44
10	10	10	10	10	11	10
295	298	296	290	283	278	275
142	144	143	143	141	141	140
112	112	113	112	113	113	114
35	37	34	29	24	19	17
6	5	6	6	5	5	4
△ 1	1	1	3	3	4	4
△378	△377	△376	△373	△370	△366	△362
41	37	31	12	9	9	9
40	36	30	11	9	9	9
1	1	1	1	0	0	0
79	80	75	52	47	40	32
41	37	31	12	10	10	10
38	43	44	40	37	30	22
△ 38	△ 43	△ 44	△ 40	△ 38	△ 31	△ 23

(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。
(注2) 計数については精査中であり、変更する場合があります。

地下鉄

計画目標

- ・ 令和 10 年度に 1 日当たり 131 万 1 千人の乗車人員
- ・ 計画期間中の経常収支の黒字を確保（累計 388 億円以上）

		令和 元年度	令和 5 年度	計 画 期		
				令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
乗車人員（千人/日）		1,332	1,211	1,249	1,272	1,296
収益的 収支	経常収入	929	848	869	884	900
	運輸収益	768	704	730	747	765
	うち定期	312	283	286	287	289
	うち定期外	371	359	379	392	406
	うち敬老	75	53	55	57	59
	一般会計補助金	54	50	47	44	41
	その他	107	94	92	93	94
	経常支出	778	777	801	806	816
	人件費	263	269	278	279	281
	経費	210	240	258	262	264
	減価償却費	240	234	231	238	244
支払利息等	65	34	34	27	27	
経常収支		151	71	68	78	84
累積欠損金（△）		△1,990	△2,009	△1,943	△1,866	△1,783
資本的 収支	資本的収入	167	212	209	206	200
	企業債	113	150	135	137	142
	その他	54	62	74	69	58
	資本的支出	523	503	583	659	593
	建設改良費	134	196	189	189	184
	企業債償還金等	389	307	394	470	409
差引		△ 356	△ 291	△ 374	△ 453	△ 393

計画期間中に約 930 億円の投資（建設改良費）を予定しています。

■乗車人員については、令和15年度に市バス・地下鉄を合わせて令和元年度と同水準となることを目指します。

(億円)

間		計 画 期 間 後				
令和 9年度	令和 10年度	令和 11年度	令和 12年度	令和 13年度	令和 14年度	令和 15年度
1,298	1,311	1,316	1,322	1,326	1,335	1,349
900	903	905	905	908	908	923
770	777	782	786	793	797	808
289	289	289	289	288	288	287
410	413	418	422	428	433	444
61	65	65	66	66	67	67
37	34	30	26	22	18	23
93	92	93	93	93	93	92
820	825	833	846	854	862	872
281	283	286	287	286	286	288
264	264	265	272	275	278	281
248	251	254	258	264	268	273
27	27	28	29	29	30	30
80	78	72	59	54	46	51
△1,703	△1,625	△1,553	△1,494	△1,440	△1,394	△1,343
198	192	197	196	194	191	189
147	139	145	151	148	149	144
51	53	52	45	46	42	45
449	432	438	441	412	386	392
184	184	190	190	190	190	190
265	248	248	251	222	196	202
△ 251	△ 240	△ 241	△ 245	△ 218	△ 195	△ 203

(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。
(注2) 計数については精査中であり、変更する場合があります。

事業のスケジュール

施策1 安全・安心の推進

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
1-1 1	バス車両への安全装置の導入	新規	実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 27
1-1 2	ドライブレコーダーの機能強化	拡充	実施 ➡		実施 ➡	➡	➡		p. 27
1-1 3	可動式ホーム柵の整備	拡充	設置 ➡	➡	完了 ◎			鶴舞線 (庄内緑地公園～赤池)	p. 28
1-1 4	輸送の安全に関する研修等の実施		実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 28
1-1 5	運輸安全マネジメントの推進		実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 28
1-1 6	乗務員の健康管理の充実	新規	実施 ➡	➡	➡	➡	➡	脳MRI (3年に1回実施)	p. 28
1-2 1	地下鉄構造物の耐震補強		実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 29
1-2 2	浸水警報装置の整備	新規	整備 ➡	➡	➡	➡	➡	5駅程度/年	p. 29

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
1-2 3	想定し得る最大規模の風水害への備え		実施 →	→	→	→	→		p. 29
1-2 4	災害・危機対応力の向上		実施 →	→	→	→	→		p. 30
1-2 5	地下鉄車両への車内カメラ設置	新規	①設置 10編成 →	9編成 →	9編成 →	9編成 →	9編成 → ②設置 1編成	①東山線既存車両 ②名城・名港線新型車両	p. 30
1-2 6	駅構内カメラの増設	拡充	整備 →	→	→	→	→	10駅程度/年	p. 30
1-3 1	バス車両の更新		実施 107両 →	106両 →	107両 →	111両 →	104両 →	非化石エネルギー自動車の試行導入を除く	p. 31
1-3 2	地下鉄車両の更新	拡充	①検討 → ②検討	→	→	→	→ 導入 1編成	①名城線 ②桜通線	p. 31
1-3 3	地下鉄車両の主要電気機器の更新		実施 →	→	→	→	→		p. 31
1-3 4	地下鉄構造物の長寿命化		実施 →	→	→	→	→		p. 32

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度		
1-3 5	エレベーター・エスカレーターの更新		実施 →	→	→	→	→		p. 32
1-3 6	地下鉄電気設備の更新		実施 →	→	→	→	→		p. 32

施策2

快適性・利便性の高いサービスの提供

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
2-1	1 バスターミナルの環境改善		実施 →	→	→	→	→	黒川はじめ 1か所程度/年	p. 33
2-1	2 停留所施設の整備・改修		実施 →	→	→	→	→	照明付き標識、 上屋、ベンチなど	p. 33
2-1	3 駅のリニューアル	拡充	整備 →	→	→	→	→	3駅程度/年 (名城公園、 上前津(名城線)、 栄(名城線)など)	p. 34
2-1	4 駅のリフレッシュ	新規	整備 →	→	→	→	→	5駅程度/年	p. 34
2-1	5 駅構内トイレのリニューアル		整備 →	→	→	→	→	5駅程度/年	p. 34
2-2	1 駅のエレベーターの整備	拡充	①-A・B 整備 →	→	完了 ◎			①バリアフリールートの 充実【継続整備】 A 交差駅 (伏見、御器所、本山) B アジア・アジアパラ 競技大会への対応 (新瑞橋、瑞穂運動場西)	p. 35
					②順次 着手 →	→	→	②バリアフリールートの 充実【新規整備】 (池下、六番町、 黒川、大須観音、 ナゴヤドーム前矢田)	
			③着手 →	→	完了 ◎			③バリアフリールートの 改善 (本郷)	
2-2	2 ホームと車両の段差・隙間の改善		整備 →	→	完了 ◎			名城・名港線	p. 35

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
2-2 3	駅のバリアフリー設備の充実		整備 →	→	→	→	→		p. 35
2-2 4	バス車内への液晶式停留所名表示器の設置		設置 107両 →	107両 →	107両 →	111両 →	104両 →		p. 36
2-2 5	地下鉄の車内案内表示装置の多言語化		①実施 2編成 → ②検討	→ 契約	→ 設計	→	→ 実施 1編成	①鶴舞線 ②名城・名港線	p. 36
2-2 6	駅の旅客案内表示装置の更新	拡充	整備 →	→	完了 ◎			東山線	p. 36
2-2 7	わかりやすい案内サインの整備		整備 →	→	→	→	→		p. 37
2-2 8	戦略的な情報発信	拡充	①実施 → ②検討	→	→ サイト構築	→ 新サイト運用開始	→	①特性に合わせた情報発信 ②ウェブサイトのリニューアル	p. 37
2-2 9	市バス・地下鉄のマナー啓発		実施 →	→	→	→	→		p. 37
2-3 1	定期券WEB予約サービスの導入	新規	導入準備 →	→	サービス開始 ◎				p. 38

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
2-3 2	クレジットカード対応券売機の設置拡大	新規	①実施 →	②実施 → ③実施	→	→	→	①既設駅（名古屋、栄）における増設 ②設置駅の拡大 ③定期券の払戻機能の追加	p. 38
2-3 3	キャッシュレス化の検討	拡充	①研究・検討 → ②実施	→	→	→	→	①キャッシュレス化方策の研究・検討 ②バス料金箱の更新	p. 38
2-3 4	バスの路線・ダイヤの見直し		随時実施 →	→	→	→	→		p. 39
2-3 5	地下鉄のダイヤの見直し		検討 →	→	→	→	→		p. 39
2-3 6	東山線の混雑緩和策の検討	拡充	検討 →	→	→	→	→		p. 39
2-3 7	駅ホームの冷房化		整備 →	→	→	→	→	2 駅程度/年	p. 39
2-3 8	データの利活用によるニーズの把握・分析	新規	実施 →	→	→	→	→		p. 40
2-3 9	「標準的なバス情報フォーマット」に準拠した情報の整備	新規	データ作成 →	運用保守 →	→	→	→		p. 40

施策3

まちの将来に向けた行動

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ	
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度			
3-1 1	栄駅の総合的な整備	新規	①整備・完了 ➡ ②調査・検討	➡	➡	➡	➡	➡	①名城線ホームのリニューアル ②駅施設の再配置、空間の有効活用、混雑緩和対策	p. 41
3-1 2	リニア中央新幹線の開業に向けた名古屋駅の整備		整備 ➡	➡	➡	➡	➡			p. 41
3-1 3	周辺のまちづくり等との連携		調整 ➡	➡	➡	➡	➡		地下鉄連絡通路（名城公園、栄）	p. 42
3-1 4	企業・大学・地域・他部局等との連携	拡充	実施 ➡	➡	➡	➡	➡			p. 42
3-2 1	照明のLED化		実施 ➡	➡	➡	➡	➡		バス停留所、地下鉄駅、車内など	p. 43
3-2 2	非化石エネルギー自動車の試行導入	新規	①運行1両 ➡	導入拡大の検討 ➡	➡	➡	➡	➡	①燃料電池バス ②電気バス	p. 43
3-2 3	高圧配電の送電ロスの削減に向けた整備	新規	整備 ➡	➡	➡	➡	➡			p. 43
3-2 4	エコドライブの推進	新規	実施 ➡	➡	➡	➡	➡			p. 44

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ	
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度			
3-2 5	公共交通利用の促進	拡充	実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 44	
3-3 1	「子ども・子育てサポートベンチ」の設置	新規	試行導入 ➡	設置拡大の検討 ➡	➡	➡	➡		p. 45	
3-3 2	地下鉄車両への「子ども・子育てサポートスペース」の設置	新規	①検討 課題整理 ➡ ②検討	➡	➡	➡	➡	導入 ➡	①新型車両 ②既存車両のベビーカー スペースのPR	p. 45
3-3 3	駅でのベビーカーレンタルの試行導入	新規	課題整理 ➡	試行導入 ➡	導入拡大 の検討 ➡	➡	➡			p. 45
3-3 4	授乳室の設置	拡充	実施 ➡	➡	➡	➡	➡	3駅程度		p. 46
3-3 5	子ども向け特設サイトの開設	新規	サイト構築 ➡	新サイト運用開始 ◎						p. 46

施策4 持続可能な経営の確立

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
4-1 1	広告料収入の確保	拡充	①販売開始 ➡	導入拡大の検討 ➡	②販売開始 ➡	➡	➡	①車内デジタルサイネージ ②鶴舞線ホーム柵広告	p. 47
4-1 2	資産の有効活用	拡充	①増設・拡張など ➡ ②検討 ③検討	➡	➡	➡	➡	①駅構内店舗 ②その他利便施設 ③用地活用(高架下など)	p. 47
4-1 3	戦略的な利用促進策の展開	新規	実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 48
4-1 4	イベントの開催などによるお出かけ促進		実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 48
4-1 5	企画乗車券の発売		実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 48
4-1 6	寄附金収入の確保	新規	実施 ➡	➡	➡	➡	➡		p. 48
4-2 1	市バスの管理委託の拡大	拡充		拡大 ➡	完了 ◎			委託車両数の増車(港明営業所)	p. 49
4-2 2	地下鉄車両の整備業務の効率化	新規	①調査・検証 ➡ ②調査・検証	➡	➡	実施 ➡	➡	①重要部検査の周期延伸 ②全般検査の周期延伸	p. 49

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度		
4-2 3	効率的な駅務業務の検討	新規	検討 →	→	→	→	→		p. 49
4-2 4	保線業務の効率化	新規	①検討 → ②検討	実施 →	→	→	→	①レール交換周期見直し ②保線業務の効率化検討	p. 49
4-2 5	デジタル技術の活用による業務の効率化	新規	検討 →	→	→	→	→		p. 49
4-2 6	工事コストの縮減		実施 →	→	→	→	→		p. 50
4-2 7	経常的な経費の縮減		実施 →	→	→	→	→		p. 50
4-2 8	レトロでんしゃ館・資料センターの機能分化	新規	①施設改修 → ②展示品の移管	→	→	→	→	①レトロでんしゃ館 ②資料センター	p. 50
4-2 9	市バス事業の経営基盤強化	拡充	実施 →	→	→	→	→		p. 50
4-3 1	安定的な人材確保のための取組みの実施	拡充	実施 →	→	→	→	→		p. 51

施策 No.	事業名	区分	事業計画					備考	ページ
			令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度		
4-3 2	働きやすい 環境づくり		実施 →	→	→	→	→		p. 51
4-3 3	職員の教育訓練 体制の強化	拡充	①増車 →	→	②設計 →	◎ 改修		①バス研修車両 ②地下鉄運転 シミュレータ	p. 51
4-3 4	接客サービス向上 のための取組みの 実施		実施 →	→	→	→	→		p. 52
4-3 5	コンクールの実施		実施 →	→	→	→	→		p. 52

■ 進行管理

計画を着実に実現し、目標を達成していくため、事業の取組み状況など計画の進捗について、外部の有識者のご意見をお聴きしながら、進行管理を行います。

計画の進捗状況などについては、ウェブサイトなどにより、市民・利用者のみなさまにわかりやすく情報を提供します。

なお、計画に掲載する事業の内容等については、社会・経済情勢等に応じた見直しを適宜行います。

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、ご意見をいただきました。

●構成員（敬称略）

氏名	役職等（令和5年11月時点）
青木 真美	同志社大学名誉教授
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	岐阜大学工学部客員教授 名古屋都市センター特任アドバイザー
神谷 紀子	しんせい総合税理士法人 代表社員
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

●開催状況

回次	開催日	内容
第1回	令和5年6月2日	次期経営計画策定の基本的な考え方について
第2回	令和5年8月28日	次期経営計画の中間案について
第3回	令和5年11月15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 2028（案）について、市民・利用者みなさまからご意見を募集しました。

●募集結果

募集期間	令和6年1月4日から令和6年2月4日まで
意見提出人数	〇人
意見数	〇件

●意見の内訳

項目	意見数
1 計画策定・理念・目標	件
2 施策及び事業	件
(1) 施策1 安全・安心の推進	件
(2) 施策2 快適性・利便性の高いサービスの提供	件
(3) 施策3 まちの将来に向けた行動	件
(4) 施策4 持続可能な経営の確立	件
3 その他	件
合計	件

名古屋市営交通事業経営計画 2028

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 FAX：052-972-3938

- この計画書は交通局ウェブサイトにおいてもご覧いただけます。
(URL) <https://www.kotsu.city.nagoya.jp/>
- ユニバーサルデザイン（UD）の考えに基づき、より多くの人に見やすく読みまちがえにくいデザインの文字を採用しています。

