

土木交通委員会説明資料

平成29年10月5日

交 通 局

目 次

ページ

1	1日当たり乗車人員の内訳の推移	1
2	中学3年生応援きっぷ	2
3	バス事業の収支が改善した主な理由	3
4	交差駅の乗換人数	4
5	駅務業務委託	5
6	委託駅及び直営駅における職員数の増減	6
7	地下鉄東山線の終電延長に係る状況	7
8	地下鉄東山線の遅延状況	8
9	地下鉄利用者に対する主なマナー啓発	9
10	エスカレーターマナー啓発の取組	10
11	地下鉄女性専用車両に対する満足度調査	11
12	地下鉄女性専用車両に対するご意見	12
13	地下鉄駅における利便施設の設置状況の推移	13
14	駅構内店舗の使用料等	14

15	平成27年度に設置した駅構内店舗の整備状況	15
16	千種駅施設の整備費及び使用料	16
17	伏見駅ナカビジネスの事業計画	17
18	飲料水自動販売機の最低定額使用料	18
19	民間提案を採用した主な広告媒体	19
20	エスカレーター手すり広告の掲出状況	20
21	主な地下鉄広告媒体の掲出率及び広告料収入	21
22	地下鉄駅バスターミナル用地の有効活用に関する 調査の概要	22

1 1日当たり乗車人員の内訳の推移

(単位 人/日)

区 分		27年度	28年度	
バ ス	定 期	通 勤	72,920	76,245
		通 学	45,225	45,356
		計	118,145	121,601
	定期外	普 通 券	21,906	20,857
		I Cカード	58,894	58,945
		一日乗車券	25,121	25,135
		計	105,921	104,937
	敬老・福祉等		112,072	113,871
	合 計		336,138	340,409
	地 下 鉄	定 期	通 勤	425,964
通 学			237,747	241,341
計			663,711	681,117
定期外		普 通 券	93,564	86,716
		I Cカード	365,275	372,591
		一日乗車券	28,987	29,131
		計	487,826	488,438
敬老・福祉		121,875	125,190	
合 計		1,273,412	1,294,745	

2 中学3年生応援きっぷ

(1) 概要

対象者	市内在住又は市内在学の中学3年生
券種	市バス・地下鉄の無料乗車券（一日乗車券）
交付数	対象者1名につき2枚
目的	中学3年生が義務教育を終え新たな門出を迎えるに当たり、市バス・地下鉄に乗車する機会を提供することにより、乗車方法や乗車マナーについて学んでいただくとともに、卒業後にもご利用いただくため

(2) 平成28年度実績

交付者数	20,364人
交付枚数	40,728枚
有効期限	平成29年3月31日まで

(参考) 乗車料相当額

34,619千円（40,728枚×850円）

3 バス事業の収支が改善した主な理由

- ・ 景気拡大に伴う乗車人員の増加
- ・ 乗車券サービスの向上
 - 定期券の全線化
 - ドニチエコきっぷの新設
- ・ 人件費の見直し
 - 若年嘱託職員制度の実施
 - 現業職員への新たな給料表の導入
- ・ 民間への管理委託の実施、拡大
- ・ バス車両保守業務の外部委託化

4 交差駅の乗換人数

(単位 人/日)

区 分	乗 換 方 向	乗 換 人 数	
		方 向 別	計
名 古 屋	東山線→桜通線	1, 925	3, 709
	桜通線→東山線	1, 784	
伏 見	東山線→鶴舞線	23, 763	47, 660
	鶴舞線→東山線	23, 897	
栄	東山線→名城線	35, 722	71, 009
	名城線→東山線	35, 287	
今 池	東山線→桜通線	20, 583	40, 431
	桜通線→東山線	19, 848	
本 山	東山線→名城線	21, 593	44, 271
	名城線→東山線	22, 678	
上 前 津	名城線→鶴舞線	27, 296	55, 344
	鶴舞線→名城線	28, 048	
久屋大通	名城線→桜通線	20, 803	40, 606
	桜通線→名城線	19, 803	
平 安 通	名城線→上飯田線	14, 989	31, 233
	上飯田線→名城線	16, 244	
八 事	名城線→鶴舞線	13, 926	26, 805
	鶴舞線→名城線	12, 879	
新 瑞 橋	名城線→桜通線	11, 341	22, 499
	桜通線→名城線	11, 158	
丸 の 内	鶴舞線→桜通線	11, 499	22, 509
	桜通線→鶴舞線	11, 010	
御 器 所	鶴舞線→桜通線	16, 576	33, 260
	桜通線→鶴舞線	16, 684	

(注) 乗換人数は、乗車区間別に設定した乗換えパターンにより推計した値です。

5 駅務業務委託

(1) 削減人員及び費用削減効果

区 分		東 山 線	名港線・桜通線
削 減 人 員 (人)		5 1	5 1
費用削減効果 (百万円/年)		7 9	6 4
	契約更新前	—	8 2

(2) 駅務業務委託のための事前研修

(単位 日)

研修内容		学科研修	現場実習 (1)	現場実習 (2)
対象者	営業主任	2 0	2 5	2 3
	営業係員	2 0	2 5	—
研修場所		研 修 所	東山線各駅	委託5駅及び 名古屋駅

(注) 現場実習 (2) は、受託事業者の要請に基づいて実施したものです。

6 委託駅及び直営駅における職員数の増減

(1) 平成27年度

(単位 人)

区 分	在 籍 者 4月1日現在	年度途中における増減		
		増 員 (A)	減 員 (B)	差 引 (A-B)
委 託 駅 (名港線・桜通線)	72	2	3	△1
直 営 駅	1,103	20	7	13

(注) 平成27年度末の退職者を除きます。

(2) 平成28年度

(単位 人)

区 分	在 籍 者 4月1日現在	年度途中における増減			
		増 員 (A)	減 員 (B)	差 引 (A-B)	
委 託 駅	名港線・桜通線	71	3	3	0
	東 山 線	64	17	11	6
直 営 駅	1,031	0	7	△7	

(注) 平成28年度末の退職者を除きます。

7 地下鉄東山線の終電延長に係る状況

運 行 日 数		57日
平均増加人員 (1日当たり)	全券種	1,745人
	うち 定期外	944人
増加収入 (A)		12,052千円
増加経費 (B)		19,201千円
差引 (A - B)		△7,149千円

(注) 増加収入は、終電延長実施前(平成25年度)と比較して、23時以降における定期外増加人員をもとに算定しています。

8 地下鉄東山線の遅延状況

藤が丘発 高畑行		高畑発 藤が丘行	
遅延本数	最大遅延時分	遅延本数	最大遅延時分
24	11分40秒	8	9分20秒

- (注) 1 平日8時台の藤が丘発高畑行26本、高畑発藤が丘行29本に係る2分以上の遅延について示しています。
- 2 遅延とは、終点駅に到着した時刻が計画上のダイヤより2分以上遅れた場合としています。
- 3 藤が丘発高畑行の最大遅延時分については、計画上のダイヤより実時分で11分40秒遅れて終点駅に到着したものです。
- 4 高畑発藤が丘行の最大遅延時分については、高畑到着時の遅れにより高畑出発が遅れ、藤が丘到着時に計画上のダイヤより9分20秒遅れたもので、所要時間が増えたものではありません。

9 地下鉄利用者に対する主なマナー啓発

方 法	場 所	主 な 内 容
放 送	改 札 口 ホ ー ム 車 内	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄車内での飲食と手荷物 ・駆け込み乗車
L E D 式 案内表示器	ホ ー ム	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行中の携帯電話の使用 ・車内での携帯電話の使用 ・座席の譲り合い
中吊ポスター	車 内	<ul style="list-style-type: none"> ・『『ながら歩き』していませんか』 ・「まわりの迷惑も背負いますか？」 ・「バッグオーライ！いいえNGです」 ・「乗車マナーを守りましょう」 ・「マタニティマークにやさしい心を」

10 エスカレーターマナー啓発の取組

取 組 内 容	開 始 時 期
駅務員によるマイク放送の実施及びポスター掲出	平成16年 7月
車掌による地下鉄車内でのマイク放送の実施	平成17年 1月
地下鉄駅LED式案内表示器を活用した啓発	平成17年 1月
エスカレーター乗降口で自動音声案内装置による注意喚起	平成23年 3月 から順次設置
職員がエスカレーター付近で直接お客様に呼び掛ける取組 (地下鉄13駅で毎月10日、8時～8時45分)	平成25年 6月
地下鉄車内の中吊ポスターを活用した啓発	平成25年12月
エスカレーター「みんなで手すりにつかまろう」キャンペーンへの参加 (全国の鉄道事業者及び一般社団法人日本エレベーター協会と共同で実施)	平成26年 7月

1 1 地下鉄女性専用車両に対する満足度調査

(単位 件)

区 分	27年度	28年度
満足・概ね満足	355 (35.4%)	571 (31.6%)
普 通	276 (27.5%)	453 (25.1%)
やや不満・不満	190 (18.9%)	324 (17.9%)
そ の 他	182 (18.2%)	460 (25.4%)
計	1,003	1,808

(注) () 内は、全体の件数に占める割合です。

1 2 地下鉄女性専用車両に対するご意見

(単位 件)

区 分	27年度	28年度
賛 成	15	30
反 対	135	199
そ の 他	197	257
計	347	486

(注) その他の主なご意見

- ・ 一般車両が混雑しているので何とかしてほしい。
- ・ 身体障害者、子ども等の特例を設けてほしい。
- ・ 女性専用車両に乗車してくる男性に対応してほしい。

1 3 地下鉄駅における利便施設の設置状況の推移

区 分	27年度			28年度		
	駅数	設置数	収 入	駅数	設置数	収 入
自 動 販 売 機	84	510 台	千円 311,599	84	506 台	千円 352,961
A T M	32	58 台	114,985	34	61 台	110,933
インフォメーション ポ ッ ク ス	85	118 基	73,503	85	118 基	61,321
コインロッカー	75	135箇所	15,222	76	142箇所	16,679
計	-	-	515,309	-	-	541,894

1 4 駅構内店舗の使用料等

区 分	内 容
駅 数	2 8
店 舗 数	4 1
使 用 料	3 0 2, 2 8 9 千円

(注) 店舗数は、平成29年3月31日現在のものです。

1 5 平成27年度に設置した駅構内店舗の整備状況

区 分	計 画	実 績
整 備 費 (A)	106,983千円	96,119千円
使 用 料 (B) (年 額)	23,400千円 (他に売上歩合あり)	35,330千円
回 収 年 数 (A/B)	約5年	約3年

(注) 1 対象店舗は、3店舗です。

2 整備費の実績は、平成26年度及び平成27年度の支出です。

3 使用料(年額)の実績は、平成28年度の収入です。

1 6 千種駅施設の整備費及び使用料

区 分	計 画
整 備 費	4 5 5 百万円
使用料（年額）	4 8 百万円 （他に売上歩合あり）

（注） 金額は、平成28年度に見込んだ額です。

1 7 伏見駅ナカビジネスの事業計画

区 分	事 業 費	回 収 年 数
店 舗 部 分	約 4 億 円	1 4 年 程 度
駅 施 設 部 分	約 1 0 億 円	

(注) 名古屋市営地下鉄伏見駅「駅ナカ」事業における企画競争募集開始時（平成28年3月）の事業計画上の数値です。

1 8 飲料水自動販売機の最低定額使用料

ラ ン ク	月額使用料 (円/台)
A	108,000
B	72,000
C	48,000
D	36,000
E	24,000
F	18,000
G	12,000

19 民間提案を採用した主な広告媒体

区 分	数 量	設 置 場 所	広告料収入
市バス後部ステッカー	1セット (100両)	市バス車両	65,337千円
駅周辺案内図	6基	6バスターミナル	
	149基	85駅	
エスカレーター手すり	1基	栄 駅	
デジタルサイネージ	4箇所	栄 駅	
	3箇所	名古屋駅	
	1箇所	名古屋大学駅	
	1箇所	金山 駅	
	1箇所	伏見 駅	
A E D ボ ッ ク ス	88基	85 駅	
地下鉄利用・観光案内 用大型ディスプレイ	2箇所	名古屋駅	

20 エスカレーター手すり広告の掲出状況

区 分	掲 出 数	備 考
17年度	4 基	掲出初年度
18年度	12	広告料収入 最高年度
27年度	1	
28年度	1	

2 1 主な地下鉄広告媒体の掲出率及び広告料収入

区 分	掲 出 率	広告料収入
	%	千円
中吊ポスター	68.0	558,948
駅 壁 面	88.6	436,473
額面ポスター	95.1	319,744

(注) 掲出率は、年間総枠数に対する掲出枠数の割合です。

2.2 地下鉄駅バスターミナル用地の有効活用に関する調査の概要

目 的	民間開発事業者による地下鉄駅バスターミナル用地のビル建設・運営の可能性を検討するもの
調査会社	株式会社 ザイマックス
調査期間	平成28年8月1日～平成29年1月31日
調査箇所	地下鉄駅バスターミナル用地 11箇所 〔 中村公園、本陣、星ヶ丘、一社、本郷、藤が丘 〕 〔 新瑞橋、六番町、名古屋港、植田、平針 〕
調査の前提条件	<ul style="list-style-type: none"> ・民間開発事業者がビルを建設し、運営をすること ・民間開発事業者がバスターミナル用地の地代を払うこと ・バスターミナル機能を1階に有すること ・民間開発事業者が建設時、解体時のバス回送にかかる費用を負担すること
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ビル建設の前提条件の整理 ・用途の適否（開発実績のある事業者へのヒアリング） ・バスターミナルの機能維持と費用（開発実績のある事業者へのヒアリング） ・民間開発事業者の事業者収支の試算
調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・バス回送費等の負担が大きく、ヒアリングの結果、全ての用地について、ビル建設に興味を示す事業者はなかった。 ・民間開発事業者が期待する利益率を見込むことができない用地はなかった。

