

名古屋市外郭団体改革プラン
【名古屋ガイドウェイバス株式会社】

平成22年5月

名古屋市住宅都市局

目 次

	頁
1. はじめに	1
2. 要点整理	1
(1) 事業概要	1
① 設立経緯	1
② 整備概要	3
(2) 経営状況	4
(3) これまでの経営改善の取り組み	5
① 会社の取り組み	5
② 市の財政支援等	5
(4) 今後の経営課題	6
3. 経営改善に対する市の考え方	6
(1) 事業の必要性	6
(2) 経営改善の考え方	7
4. 具体的な改善方策	7
(1) 会社経営の安定化	7
① 新たな利用者需要の掘り起こし	8
② 他の交通事業者との連携	8
(2) 車両更新への対応	8
① 開発費用の負担	8
② 購入費用の補助・貸付等	8
5. 改革の進行管理	9

1. はじめに

名古屋市（以下「市」という。）では、総務省より示された「第三セクター等の改革に関するガイドライン」に基づき、経営が著しく悪化しているおそれのある第三セクター等の改革を目的として、外郭団体経営検討委員を設置し、将来を見据えた具体的な改革方策について検討を重ねてきた。

そのなかで、市の外郭団体である名古屋ガイドウェイバス株式会社（以下、ガイドウェイバス(株)という。）については、平成 19 年度決算が債務超過であることから、改革が必要な団体として検討がなされ、改革方策に係る助言・提案等をいただいたところである。

この名古屋市外郭団体改革プラン【名古屋ガイドウェイバス株式会社】（以下、「改革プラン」という。）は、これらの助言・提案等を踏まえ、ガイドウェイバス(株)が主体的に経営改革をすすめることができるよう、市としての改革方針を改革プランとして示すものである。

2. 要点整理

(1) 事業概要

① 設立経緯

守山区においては、地理的な条件から、都心方面への道路交通の面では、矢田川を越える橋梁部、あるいは名鉄瀬戸線の踏切の前後等で渋滞が激しく、市内でも交通混雑の激しい地区のひとつとなっていた。

一方、守山区志段味地区では、「志段味ヒューマン・サイエンス・タウン」構想に基づき、恵まれた自然環境を生かしながら、居住、研究開発・生産、業務、文化スポーツ・レクリエーションなどの機能が調和する、人間性豊かな活気と魅力に満ちた新しいまちづくりが具体化しつつあった。

これらのことから、道路交通の混雑を緩和するとともに、新たに発生する交通需要に対応できる新たな交通機関が求められていた。

ガイドウェイバスシステムは、軌道系の交通システムが持つ定時性や高速性はそのままに、バスと鉄道の間需要に対応する公共交通システムとして、旧建設省土木研究所を中心に開発がすすめられたもので、市では昭和 61 年度からガイドウェイバスシステムの導入について検討を開始し、平成 2 年度に大曾根～小幡緑地間の約 6.8km について、全国で初のガイドウェイバスシステムの事業化が認められた。

そして、平成 4 年 1 月には、運輸政策審議会答申第 12 号において、「平成 20 年までに中量軌道系の交通システムとして整備することが適当である路線（A 路線）」にガイドウェイバスシステム志段味線（以下「志段味線」という。）が位置づけられ、整備をすすめることとなった。

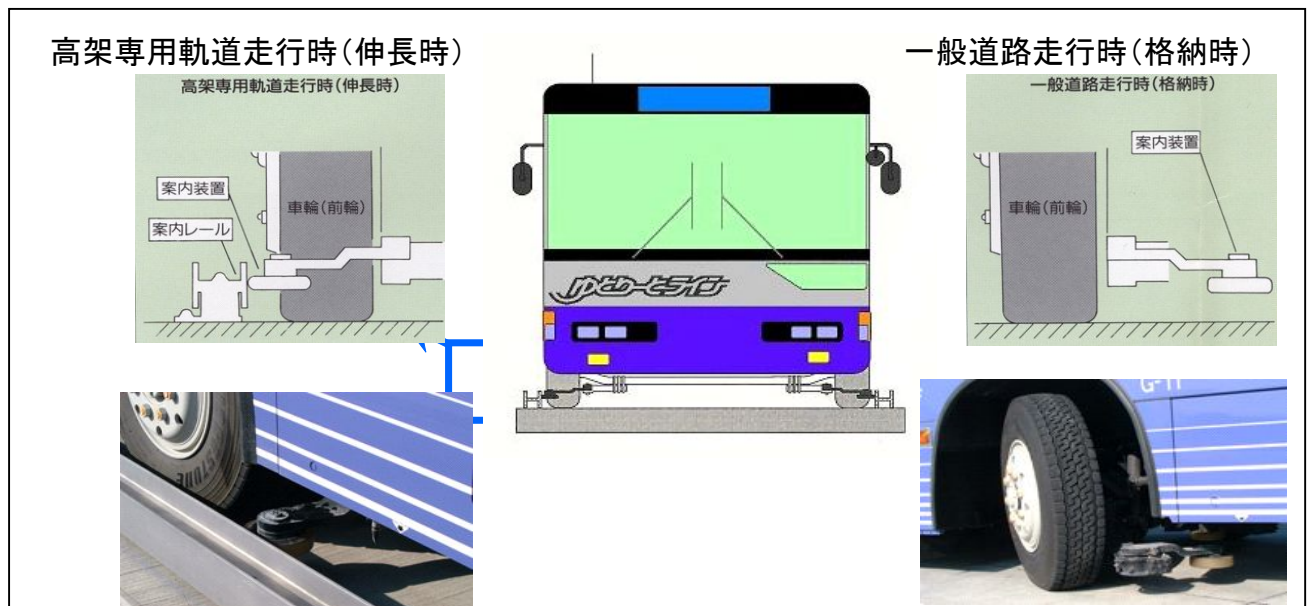
平成 6 年 4 月には、市、日本開発銀行（現(株)日本政策投資銀行）、名古屋鉄道(株)、JR 東海バス(株)などの出資により、大曾根から小幡緑地までの高架専用軌道区間

における旅客運輸事業を担う第三セクターとして「名古屋ガイドウェイバス(株)」が設立され、平成13年3月に運賃認可及び運輸開始認可を取得、同年3月23日に営業を開始した。

【ガイドウェイバスシステムの特徴】

特 性	内 容
シンプルな走行メカニズム	車両は、一般の路線バスの操舵系に機械式の案内装置を取り付けたもので、既存のバス車両の改造で対応可能。
コンパクトな構造物	高架構造物となる専用走行路の標準幅員は7.5mであり、高架の一般道路と比べ2mほどコンパクト。また、車両はエンジンが動力であるため、架線等も必要なく、システム全体が簡素化されている。
デュアルモード性	高架専用軌道上では、案内装置の誘導により走行し、一般道では、案内装置とハンドル操作との連動を切り離すことにより、一般のバスとして走行できることから、高架専用軌道と一般道路の双方を乗り換えなしで走行可能。

【ガイドウェイバスの案内装置】



【ガイドウェイバス(株)の出資の内訳】

出 資 者	金 額	割 合
名古屋市	百万円 1,900	% 63.3
日本政策投資銀行	350	11.7
名古屋鉄道(株)	300	10.0
J R 東海バス(株)	300	10.0
その他	150	5.0
合 計	3,000	

② 整備概要

ガイドウェイバスシステムは、大曾根から小幡緑地までの高架の専用軌道と小幡緑地から高蔵寺までの平面の一般道路双方の連続走行を可能にした、日本で初めてのデュアルモードを備えた交通システムである。

ガイドウェイバス(株)が運行する高架専用軌道区間の整備にあたっては、インフラ部は国の道路整備事業に対する補助制度を活用し道路として市が行い、車両や駅務機器といったインフラ外部はガイドウェイバス(株)が行っている。

【事業費内訳】

整 備 区 分	事業費 (375 億円)	備 考
インフラ部 ※1	約 320 億円 (85%)	道路として市が整備 (うち、国補助 100 億円)
インフラ外部 ※2	約 55 億円 (15%)	ガイドウェイバス(株)が整備

備考「都市モノレール等建設のための道路整備事業に対する補助制度」に基づき基盤施設は道路として当初から市の所有(財産)となっている。

※1 支柱、桁及び床版、停留所、交通安全施設等

※2 車両、停留所の内装及び駅務機器、管理棟及び付帯施設、保安通信施設等

(2) 経営状況

運賃認可時の需要予測では、開業時で1日あたり約9,600人の利用者数を想定していたが、実際の利用者数は1日あたり約5,300人と、当初予想を大きく下回った。また、それに加え、車両等の保有資産に係る減価償却費の負担の影響により、開業当初から赤字が続いていた。

ガイドウェイバス(株)によるコスト縮減や需要喚起策への取組み、志段味地区開発の進展などの要因による利用者数の着実な増加により、平成17年度には減価償却前損益の黒字化を達成、さらには、平成17年度において減損会計の適用に伴う減損処理を実施したため、資産価値が大幅に減少したことにより単年度の減価償却費の負担が軽減され、平成18年度からは当期損益の黒字化を達成している。その反面、減損処理に伴い約18億円の特別損失を計上することで債務超過に陥る結果となっている。

【利用状況】

(単位：人/日)

年度	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	⑲	⑳
利用者数	5,288	6,225	6,941	7,529	8,393	9,164	9,332	9,757
対⑬増加率		17.7%	31.3%	42.4%	58.7%	73.3%	76.5%	84.5%

【収支状況】

(単位：百万円)

項目	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
営業収益	555	595	636	648	661
営業費用	886	602	595	628	636
減価償却費	273	7	10	18	18
営業損益	▲331	▲6	40	21	26
営業外収益	18	27	24	24	23
営業外費用	51	10	6	6	8
減価償却前損益	▲47	17	68	56	59
経常損益	▲364	10	58	38	41
当期損益	▲364	▲1,852	61	38	50
累積損益	▲2,150	▲4,002	▲3,941	▲3,904	▲3,854

【資産状況】

(単位：百万円)

項目	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
総資産	2,605	810	966	777	823
総負債	1,756	1,812	1,908	1,681	1,676
純資産	850	▲1,002	▲941	▲904	▲854

【経営悪化の要因】

主な要因	問題点
需要予測との乖離	<ul style="list-style-type: none">・推計時における諸条件の設定が不適切（利用交通機関の選択理由への考慮不足、利用圏域の取り方が過大など）であった。・開業時における志段味地区の開発の遅れや大学・企業誘致の難航。・競合する鉄道からの転換が進まなかった。
初期投資負担	<ul style="list-style-type: none">・車両等の保有資産に係る減価償却費が財務上の大きな負担となった。

(3) これまでの経営改善の取り組み

① 会社の取り組み

平成 18 年度に減価償却前損益を黒字に転換させる、すなわちランニングコストを賄えるような体質に改善することを目標に、平成 15 年度から平成 17 年度まで 3 年間の経営改善計画を策定し、取り組んだ。その結果、平成 18 年度に予定していた減価償却前損益の黒字転換は、1 年前倒しの平成 17 年度に達成することができた。また、平成 17 年度における減損処理の実施により、平成 18 年度からは当期損益の黒字化も達成している。

一方、会社独自の P R や利便性の向上による需要喚起に努めた結果、志段味地区の土地区画整理事業の進展などの要因もあり、利用者数は順調に増加を続け、平成 20 年度には 1 日あたり約 9,800 人と、開業時の約 1.8 倍となった。

現在は、経常損益の黒字基調の維持・定着化を図ることを目標として、平成 18 年度から平成 22 年度まで 5 年間の第 2 次経営改善計画を策定し、債務超過の解消に向けた取り組みを進めている。

② 市の財政支援等

開業以降赤字経営が続いたことから、市では、安定的な運行の確保を目的として、平成 16 年度から一時的な資金不足に対応する運営資金の無利子貸付を行ってきたが、平成 18 年度から当期損益が黒字化したことで手持ち資金にも余裕が生じ、運営資金の貸付は平成 20 年度で終了した。

一方、市交通局と名古屋鉄道(株)を中心に、I C カードシステムが平成 22 年度導入に向けて準備がすすめられており、志段味線においても利便性向上のため導入する必要があることから、平成 21 年度において、I C カードシステム整備費の一部について、補助及び無利子貸付を行っている。

なお、平成 21 年 10 月からは、J R 東海バス(株)の撤退に伴い、市交通局が名鉄バス(株)から路線譲渡を受け、高蔵寺までの運行を行うこととなったため、小幡緑地から高蔵寺までの運賃が一律 200 円となったほか、中志段味から高蔵

寺においても市の敬老福祉パスが使用できるようになるなど、路線全体でのサービスの強化が図られている。

【運営資金貸付状況】

(単位：百万円)

	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
貸付額	70	130	230	190	160

【ICカードシステム整備費概算内訳】

(単位：百万円)

項目	費用	内 訳		
システム整備	448	補助金	国	95
			名古屋市	95
		名古屋市無利子借入金		237
		会社負担(消費税分)		21
運用テスト等	10	会社負担		
合計	458			

(4) 今後の経営課題

ガイドウェイバスシステムは、鉄道と比べて施設の建設や設備に対する投資額が遥かに小さいというメリットを持っているが、車両下部に収納可能な案内装置やパンク対策の施されたタイヤを用いるなど、特殊な車両を製作する必要があることに加え、システムを導入している自治体が国内では本市しかないことから、車両の開発・導入には多額の費用が発生するという構造的な弱みを抱えることとなっている。

バス車両は、おおよそ12年ごとに更新する必要があるが、開業後9年が経過し、当初から運行していた車両が、今後、更新時期を迎えるが、現在のガイドウェイバス(株)の経営状況では、開発費を含めた車両の更新費用を確保することは困難な状況にある。

3. 経営改善に対する市の考え方

(1) 事業の必要性

志段味線は、現在、志段味地区唯一の公共交通機関であり、市の交通政策上、欠かせない交通手段としての位置付けが与えられている。

沿線においては、平成13年の開業以降、人口は全体的に増加傾向となっており、特にその傾向が顕著である志段味地区においては、土地区画整理事業の進展に伴い、さらなる人口の増加が見込まれる。また、小幡緑地駅に隣接して整備が進められている守山スポーツセンターが平成22年度に開館予定であるなど、今後にお

いても、地域にとって欠くことのできない公共交通機関であると認識している。

【沿線人口の推移】

(単位：人)

項目	13年度	15年度	17年度	19年度	21年度	伸び率
志段味地区	16,622	18,171	19,827	21,689	24,283	46.1%
上記以外	79,109	80,171	80,552	81,113	81,680	3.2%
沿線学区全体	95,731	98,342	100,379	102,802	105,963	10.7%

備考 1 各年度4月1日現在

2 「愛知県人口動向調査」より集計

(2) 経営改善の考え方

ガイドウェイバス(株)においては、2次にわたる経営改善計画に基づき、人件費や経費の削減、需要喚起策などに積極的に取り組み、収支の改善、利用者の増加に一定の成果を上げている。今後、自主的な経営ができるよう、さらなる経営改善と利便性の向上に取り組み、債務超過の解消に努めるよう関与していく。

また、車両の更新については、ガイドウェイバスシステムを志段味地区に導入決定した市の責務として、車両の開発・購入についても財政的な支援を行っていく。

なお、今後、将来的なガイドウェイバス(株)の事業や経営形態のあり方等についても、長期的な視点の中で、市内の公共交通全体を見据えつつ検討していく必要があると考えている。

4. 具体的な改善方策

(1) 会社経営の安定化

市としては、ガイドウェイバス(株)が取り組んでいる第2次経営改善計画の実績を計画の最終年度である平成22年度中にとりまとめたうえで、新たな計画として、経営戦略計画を策定し、この計画により、債務超過の解消にむけた一層の経営改善を図ることを要請する。また、大幅な需要拡大のためには、志段味地区における定住人口の増加が不可欠であることから、土地区画整理事業の着実な推進が図られるよう努める。

なお、市とガイドウェイバス(株)、両者においては、以下の取組みを協力して実施していくこととする。

① 新たな利用者需要の掘り起こし

基礎需要としての、日常生活の交通手段としての利用者は、多分に志段味地区開発の進展そのものに左右される要素が大きい。そこで、ガイドウェイバス(株)としては、それ以外の新規利用者の開拓を積極的に行う。

具体的には、テクノヒル名古屋に進出してきた企業の社員を対象に、自動車利用からガイドウェイバスへの転換を働きかけるほか、高架を活用した「バスで楽しむ夜景パック」といった商品など、ガイドウェイバスの特徴を活かした、新たな利用者需要の掘り起こし策を検討する。

② 他の交通事業者との連携

大曽根駅における、ガイドウェイバスと地下鉄、JR、名鉄との導線が分かりづらいという指摘もあり、よりスムーズな乗り継ぎのために必要な検討を行う。

また、市交通局とガイドウェイバスとでは料金体系が異なるため、双方を乗り継ぐ場合の料金に割高感があり、そのことが利用を敬遠させる大きな要素となっていることから、金銭的な割高感を緩和させることが必要である。

そのため、平成23年2月のICカードシステム導入に併せ、地下鉄・市バスとの乗継割引を導入する。

(2) 車両更新への対応

ガイドウェイバスについては、これまでも高架構造物の道路部分は市が保有し管理を行う「上下分離」の状態、建設に係るガイドウェイバス(株)の負担を軽減してきたが、今後は車両の更新に関しても、市として一定の役割を担っていく。

① 開発費用の負担

現行車両と同型のベース車両が生産中止になっているため、市販のバスを現行のガイドウェイバスシステムに適合させる必要がある。そのため開発は、国の補助制度を活用しながら市が行うこととし、平成22年度から平成24年度の3年間で行う予定である。

② 購入費用の補助・貸付等

ガイドウェイバス車両は、日本で唯一の特殊車両であるため、更新にあたっての購入費は一般路線バスと比べて著しく高額となる。そのため、ガイドウェイバス(株)の経営に与える影響等を勘案しつつ、補助金の支出や貸付等の財政支援、さらには市による保有・貸与についても検討を行い、平成24年度、平成25年度で車両を購入することとする。

【車両更新想定スケジュール】

年度	作業内容		役割分担
～21年度	開発方針の検討、各社内部調整		
22年度	新車両の開発	耐荷重等の数値解析、車両の全体設計	市の責務として市が負担
23年度		試作車製造、走行・耐久試験	
24年度		最終設計	
25年度	車両製造⇒車両購入		ガイドウェイバス(株)に対して市からの補助や貸付等の支援(車両の市保有の検討を含む)

5. 改革の進行管理

ガイドウェイバス(株)において平成22年度に策定予定である経営戦略計画に、本改革プランを反映させることで、団体自らが主体的に改革に取り組むようにするとともに、この計画を通じて、改革をすすめていくこととする。