

中期経営計画

(令和2年度～7年度)

令和2年3月

名古屋臨海高速鉄道株式会社

目 次

1	はじめに（計画の策定の背景及び趣旨）	1
2	現状	2
3	課題	6
4	計画	7
5	計画期間中の主な取組み	9
6	収支見込み・乗車人員見込み	10
7	おわりに	11

1 はじめに（計画の策定の背景及び趣旨）

あおなみ線は、令和元年10月6日に開業15年の節目を迎えました。

開業以来、名古屋市西南部の基幹的公共交通機関としての役割を果たすべく、安全、安心な輸送の提供を第一に、心のこもったサービスに努めてまいりました。

しかしながら、開業当初は1日あたりの輸送人員が18,200人と、運賃認可時予測の3割にも満たず、また、減価償却費や建設時の多大な借入金にかかる返済の負担が大きく、多額の損失を計上するに至りました。

そのため、平成18年度より平成22年7月に成立した事業再生ADRをはさみ、4次にわたる経営計画を実施し、経営改善に努めてまいりました。

この間、名古屋駅、ささしまライブ地区、金城ふ頭地区の開発進捗に伴う輸送需要の増加などにより輸送人員が年々増加し、令和元年度も一日あたり44,000人を超えるお客さまにご利用いただき、社員一丸となった取り組みと相まって、平成23年度から8期連続で経常損益の黒字化を達成し、「あおなみ線経営戦略計画」の最終年度である令和元年度においても黒字を確保する見込みです。

しかしながら、この黒字は、事業再生ADRにより事業用資産の減損処理を行ったところが大きく、減損処理を行わなかったと仮定し、算出した減価償却費を加味すると、実質的には毎年度赤字が継続しています。

また、将来に目を向けますと、いまだ輸送人員は当初予測の3分の2にとどまる一方、沿線開発が一段落し、沿線人口も減少に転じる等、あおなみ線を取り巻く事業環境は大変厳しいものと認識しております。

さらに、ホーム柵を始めとする開業時に整備した設備の大規模な更新がいよいよ本格化し、また、特に技術社員を中心に要員確保・技術継承が待ったなしの状況を迎えております。

こうした厳しい事業環境を打開する一方、近年急増しているインバウンドや名古屋市国際展示場の改築計画等への対応など、あおなみ線に与えられた使命を将来にわたって全うしていくためには、何よりも、安全で皆さまから信頼される鉄道であることが重要であると考えています。

そこで、「あおなみ線経営戦略計画」が今年度末をもって終了するにあたり、中・長期的な視点に立って、あおなみ線が抱える諸課題に取り組んでいくため、「中期経営計画(令和2年度～7年度)」を策定することとしました。

この計画に基づき、様々な施策に社員一丸となって取り組むことを通して、私たちは、お客さまのかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を深く自覚し、お客さまはもとより地域、社会の皆さまから信頼していただける企業であり続けることを目指します。

なお、筆頭株主である名古屋市から、当社を含めた外郭団体に対し、引き続き自主的・自律的・持続可能な団体として、戦略性を持った団体の経営実践ができるようにと、次期経営戦略計画策定の要請を受けており、本計画の前半にあたる令和2年度から4年度の3カ年においては、経営戦略計画の期間として位置づけることとしております。

2 現状

(1) 収支・輸送人員実績

① 乗車人員

1日当りの乗車人員(年度別)

(単位:人/日)

	H23	増減率	H24	増減率	H25	増減率	H26	増減率	H27	増減率
定期	11,950	6.4%	12,692	6.2%	13,258	4.5%	13,823	4.3%	14,686	6.2%
敬老福祉	3,893	3.3%	4,077	4.7%	4,352	6.7%	4,654	6.9%	4,647	△0.2%
定期外	14,452	9.3%	14,319	△1.0%	14,642	2.3%	15,058	2.8%	15,578	3.5%
合計	30,295	7.4%	31,088	2.6%	32,252	3.7%	33,535	4.0%	34,911	4.1%

	H28	増減率	H29	増減率	H30	増減率	R元見込	増減率	構成比
定期	15,445	5.2%	18,064	17.0%	19,608	8.5%	19,698	0.5%	44.5%
敬老福祉	4,728	1.7%	5,178	9.5%	5,037	△2.7%	4,822	△4.3%	10.9%
定期外	15,987	2.6%	19,848	24.2%	19,513	△1.7%	19,721	1.1%	44.6%
合計	36,160	3.6%	43,090	19.2%	44,158	2.5%	44,241	0.2%	100.0%

(注) 令和元年度の人員は令和2年2月までの実績に令和2年3月の予測を加えた見込値である。

- ◇ 事業再生ADR実施後の平成23年度以降、沿線開発の進展に伴い、乗車人員は順調に増加してきた。
- ◇ 平成24年度の定期外は前年のリニア・鉄道館開業(平成23年3月)による大幅増の反動から、また平成30年度の定期外および敬老・福祉は前年のレゴランド開業(平成29年4月)による大幅増の反動から減少したが、両年度とも定期の増加が上回って合計は増加している。
 なお、平成23年度以降、隔年開催のモーターショーとメカトロテックが開催されており、いずれの年度も定期外が前年度を上回っている。
- ◇ 令和元年度は国際展示場におけるコンサート需要の増加等により年度前半から定期外が大幅に伸びたものの、令和2年2月以降の新型コロナウイルスの影響による需要減を見込んだ。
- ◇ 主な沿線開発は以下の通り

平成23年 3月	リニア・鉄道館 (金城ふ頭)
平成24年 4月	愛知大学名古屋キャンパス (ささしまライブ)
平成27年 3月	ロイヤルパークスERささしま (ささしまライブ)
平成28年11月	中京テレビ本社 (ささしまライブ)
平成29年 4月	レゴランド (金城ふ頭)
	グローバルゲート(オフィス部分開業) (ささしまライブ)
平成29年10月	グローバルゲート(全面開業) (ささしまライブ)

② 旅客運輸収入および支出

◇ 乗車人員の増加に伴い、旅客運輸収入も増加している。

◇ 平成30年度は、グローバルゲートの全面開業効果により名古屋～ささしまライブ駅間の定期の伸び率が高い反面、レゴランド開業による大幅増の反動から名古屋～金城ふ頭駅間の定期外が減少していることから、旅客運輸収入の増加率は乗車人員の増加率を下回っている。

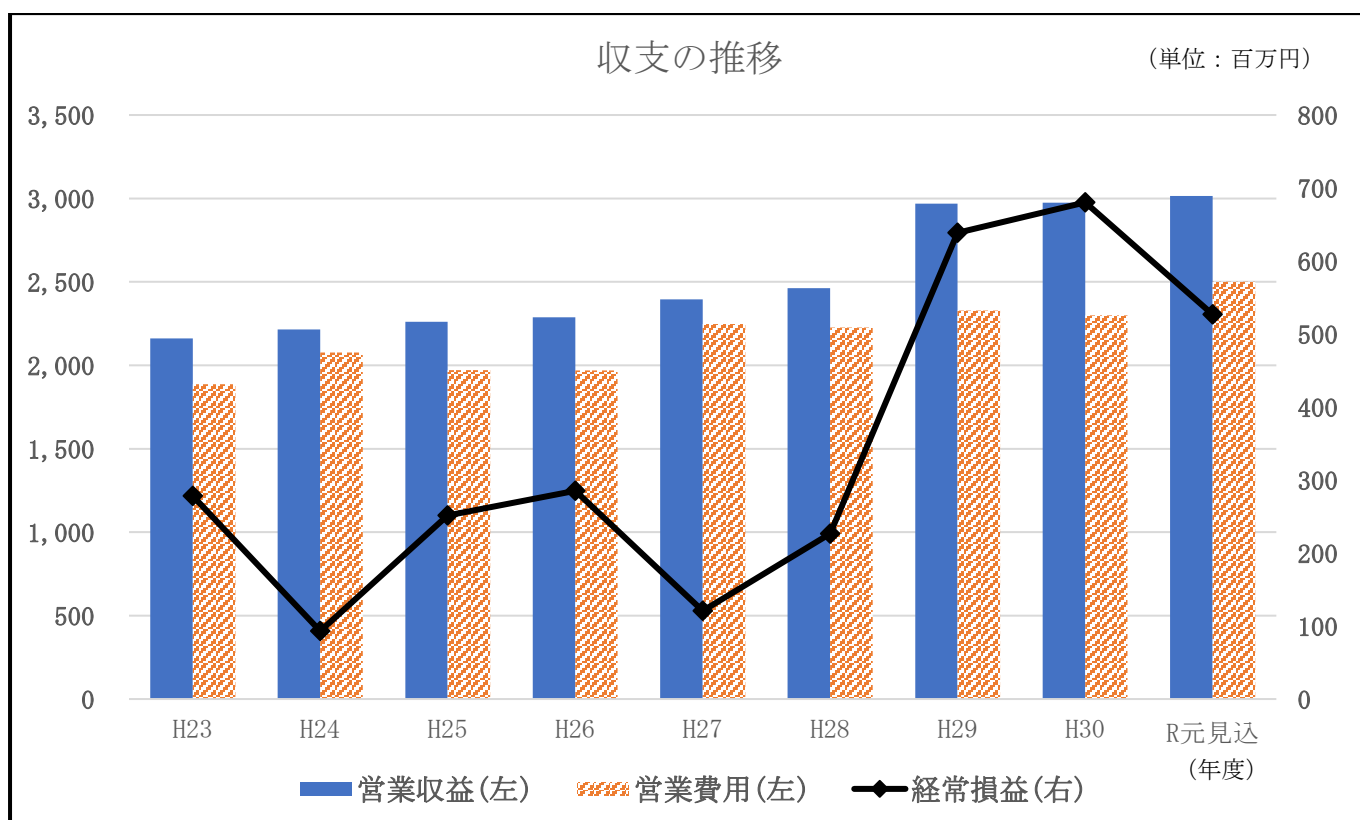
旅客運輸収入（年度別）

（単位：千円）

	H23	増減率	H24	増減率	H25	増減率	H26	増減率	H27	増減率
定 期	514,312	7.8%	546,870	6.3%	571,261	4.5%	580,096	1.5%	620,717	7.0%
敬老福祉	290,411	4.2%	300,917	3.6%	321,339	6.8%	333,815	3.9%	328,984	△1.4%
定 期 外	1,264,544	14.1%	1,232,694	△2.5%	1,269,886	3.0%	1,272,675	0.2%	1,345,770	5.7%
合 計	2,069,267	11.0%	2,080,481	0.5%	2,162,486	3.9%	2,186,586	1.1%	2,295,471	5.0%

	H28	増減率	H29	増減率	H30	増減率	R元見込	増減率	構成比
定 期	670,661	8.0%	794,346	18.4%	855,165	7.7%	857,902	0.3%	29.6%
敬老福祉	290,636	△11.7%	317,747	9.3%	306,244	△3.6%	292,435	△4.5%	10.1%
定 期 外	1,394,524	3.6%	1,742,588	25.0%	1,700,099	△2.4%	1,748,908	2.9%	60.3%
合 計	2,355,821	2.6%	2,854,681	21.2%	2,861,508	0.2%	2,899,245	1.3%	100.0%

◇ 収支は、平成22年度に事業再生ADRの成立を受けて財務リストラを実施し、平成23年度以降は、修繕費等の費用の増減に伴う、経常利益の増減はあるものの、9期連続の黒字計上を見込んでいる。平成29年度以降は、収入の大幅増に伴い利益水準も上がっている。



(2) あおなみ線経営戦略計画（平成29年度～令和元年度）の達成状況・評価

経営戦略目標	評価
<p>安全運行を実行するとともに、安定輸送の確保、沿線開発に伴う新規輸送需要への対応等により、名古屋市西南部の基幹公共交通機関としての役割を果たす</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事故、インシデントを発生させていない等、安全最優先の取組みに成果はあったが、社員の技量不足、自然災害等による遅延も発生しており、さらに安全・安定輸送の確保に取り組む必要がある ・ 名古屋駅、ささしまライブ地区、金城ふ頭地区の開発に伴う新規輸送需要に対し、臨時列車の増発等で対応できた
<p>設備面、要員面等において安定的な事業運営のための基盤を整備する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅務機器更新、レール交換の他、設備・機器の維持・更新に努めたが、ホーム柵等、設備・機器の老朽化が進んでおり、今後、施設・設備の更新周期や長期的な収支見込みを勘案した計画的な修繕・更新を実施する必要がある ・ 継続的な新規採用を行い、あおなみ線の将来を担う社員の確保に努めたが、技術社員の確保に苦慮した ・ 技術社員の確保、サービス向上や効率的な社員配置を見据えた駅の体制など、将来を見据えた組織体制のあり方についてさらに検討し、見直しを実施する必要がある
<p>効率的な会社運営を進めることなどにより、安定した収益力及び財務基盤を確保する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ここ数年定期券利用者が増加傾向にあるものの、今後の増加要因が乏しい中では、安定的な収入確保に向けさらに努力が必要である ・ 既存広告枠以外の階段ステップやホームドア等への新規広告掲出により広告料収入等の運輸付帯収入も増加したが、営業収益全体に占める割合は低く、さらに営業・広報活動に努める必要がある ・ 社員提案制度の見直し等、業務効率化に努めたが、超勤縮減や経費削減に課題が残った
<p>組織体制の検討、社員の育成及び登用等を進め、人材力・現場力を強化する</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 技術継承の推進のため、教育訓練計画の策定や社外講習会への参加などに努めたが、研修制度など教育システム全般の整備をさらに進める必要がある ・ 社員の意識向上を目的に表彰制度の見直しを実施した

(3) あおなみ線を取り巻く環境の把握、将来予測

① 沿線人口等の予測（令和2年→令和7年）

（単位：人、％）

		令和2年	令和4年	増減率	令和7年	増減率
名古屋市						
	総数	2,325,997	2,328,460	0.1%	2,327,127	△0.1%
	15～19歳	96,907	94,831	△2.1%	95,403	0.6%
	20～64歳	1,359,056	1,361,035	0.1%	1,354,900	△0.5%
	65～74歳	278,001	268,948	△3.3%	241,139	△10.3%
中川区						
	総数	220,237	219,664	△0.3%	218,463	△0.5%
	15～19歳	10,010	9,627	△3.8%	9,403	△2.3%
	20～64歳	128,245	128,565	0.2%	128,088	△0.4%
	65～74歳	25,952	24,874	△4.2%	21,881	△12.0%
港区						
	総数	142,222	140,052	△1.5%	136,506	△2.5%
	15～19歳	6,655	6,527	△1.9%	6,252	△4.2%
	20～64歳	79,039	77,633	△1.8%	75,205	△3.1%
	65～74歳	19,624	18,853	△3.9%	16,300	△13.5%

（出典）統計なごやweb版（「名古屋市将来人口推計」）より

- ◇ 総数は、名古屋市全体に較べて沿線（中川区・港区）の人口減少率が高い。
- ◇ 15～19歳（通学定期利用者層）は、沿線（中川区・港区）の減少率が高い。
- ◇ 20～64歳（通勤定期利用者層）は、港区の減少率が高い。
- ◇ 65～74歳（敬老パス利用者層）は、沿線（中川区・港区）の減少率が高い。
 - ・人口の減少に加え、敬老パスの制度変更（対象路線の拡大、利用回数等の上限設定等）により、収入は伸びない可能性がある。

② 今後の沿線開発（予定）

- 令和2年 日本ガイシホール再開・・・閉鎖中に開催されたコンサートの減少
みなとアクルスⅡ期開発
- 令和3年 リニア・鉄道館開館10周年
- 令和4年 名古屋市国際展示場新第1展示館開館（⇒レゴランド拡張整備）
名古屋競馬場弥富移転（⇒アジア競技大会選手村整備）
- 令和7年 愛知県新体育館開館・・・名古屋市国際展示場でのコンサート開催等と競合
- 令和8年 アジア競技大会（⇒アジア競技大会選手村跡地利用）
- 令和9年 リニア中央新幹線（品川―名古屋間）開業
名古屋市国際展示場新第2・第3展示館開館

- ◇ 当面は、名古屋市国際展示場と競合する施設が整備されることに伴う、誘致イベントの減少が懸念される。
- ◇ テナントが減少したイオンモール名古屋みなどの今後の動向を注視する必要がある。
- ◇ リニア・鉄道館の10周年による一時的な定期外旅客の増加が期待できる。
- ◇ 名古屋市国際展示場新第1展示館開館により定期外旅客増を見込める一方、短時間集中の需要増に対応する必要がある。
- ◇ 名古屋駅地区再開発及び名古屋競馬場跡地利用まで、沿線の定期需要を高める開発がない。

3 課題

(1) 安全最優先の輸送サービスの提供

- ・ 社員一人ひとりが、「お客さまの安全最優先」の意識をさらに高める必要がある。
- ・ ホーム柵の経年劣化に伴う遅延発生が急増しており、今後、他の設備・機器の老朽化による故障が懸念される。
- ・ 経験豊富な出向社員・嘱託社員が高齢化し、若手の固有社員との間に年齢ギャップが生じている中での技術継承が必要である。
- ・ 社員の安全意識・技量向上に努めているが、教育を含めたキャリア形成のためのシステムや環境の整備が十分とは言えず、社員の力量不足による事象が発生している。
- ・ 今後のあおなみ線を担う社員育成のため新規採用に力を入れているが、技術社員の採用が円滑にいかない。
- ・ 台風等の自然災害による運休・遅延が増加する傾向にある。
- ・ 大規模地震やテロ対応についての準備が不十分である。

(2) 高品質なサービスの提供

- ・ サービスの水準が設定されていないため、社員によって対応が異なってしまう。また、現在のサービスレベルの評価・改善ができない。
- ・ お客さまからのご意見を収集するシステムや体制が整っておらず、活かされていない。
- ・ お客さまが望まれる情報を適時・適切に提供できる体制が整っていない。

(3) 健全な経営の推進

- ・ 現在の輸送人員は、開業時の需要予測66,000人の3分の2に過ぎない。
- ・ 定期・定期外比率が他事業者では概ね60対40であるが、あおなみ線は45対55であり、流動性の高い不安定な定期外需要に頼る構造になっている。
- ・ 広告料収入を始めとする付帯事業収入がほとんど増加しておらず、運輸収入全体に占める運輸付帯収入の割合が低い。
- ・ 健全な経営体質を維持するため、より一層の経費削減に努める必要がある。
- ・ 社員一人ひとりがモチベーションを高め、生き生きと働くことのできる職場環境が整っているとはいえない。

4 計画

(1) 計画期間

- ① 令和2年度～令和7年度までの6年間
- ② 前半3年間で「経営戦略計画」に位置づけ、以後、3年毎に中期計画を見直す

(2) 計画ビジョン

あおなみ線は、お客さまのかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を自覚し、安全を最優先に、皆さまから信頼される鉄道として「名古屋市西南部地域にとって不可欠な基幹公共交通としての役割を担い、将来にわたって安定した輸送サービスを提供し続ける」ことを使命としています。

あおなみ線が、この使命を将来にわたり担うことができる体制を整えるため、本計画で中期的ビジョンを示し、その実現のために取組む方策を明らかにします。

	令和2～4年度	令和5～7年度
目指す姿	将来にわたる安全な輸送体制を確立し、お客さまニーズを捉えたサービスを提供できる企業	安全最優先の取組みを更に発展させ、人口減少社会の到来にも対応できる、お客さまや地域社会の皆さまから信頼される企業
行動目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全に関する教育・訓練の徹底による鉄道事故、輸送障害、インシデントゼロの達成 ・ 安全に関わる施設・設備更新等へ約34億円を投資 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ホームドア更新（金城ふ頭駅）完了 ホーム柵更新（5駅/実施率50%） 駅構内照明LED化（5駅/実施率45%） 電力管理システム更新 PRC（自動進路制御装置）更新 等 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 快適なお客さまサービスのための施設整備へ約8億円を投資 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> 外国人旅行者への案内環境整備完了（車内自動放送、券売機表示、車内文字情報案内、ホーム放送多言語化） トイレ洋式化（5駅/実施率45%） 等 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ その他整備へ約2億円投資 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 教育・訓練の一層の充実による鉄道事故、輸送障害、インシデントゼロの継続 ・ 安全に関わる施設・設備更新等へ約22億円を投資 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> ホーム柵更新（8駅/実施率80%） 駅構内照明LED化（11駅/完了） 電力貯蔵装置新設 電子連動装置更新 光伝送装置更新 CTC（列車集中制御装置）更新 等 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 快適なお客さまサービスのための施設整備へ約5億円を投資 <div style="border-left: 1px solid black; border-right: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> トイレ洋式化（11駅/完了） 等 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ 技術継承、後継者育成のためのキャリア形成プログラムの実施 等

(3) 計画方針

お客さまに頼られ親しまれる「あおなみ線」であり続けるため、

「お客さまに安心してご利用いただける、安全を最優先にした輸送サービスの提供」と
「お客さまに快適にご利用いただける、高品質な輸送サービスの提供」を継続するとともに、
「収入増、経費節減に努め、企業倫理が確立し、徹底した健全な経営を推進」します。

(4) 計画ビジョン具体化に向けた基本戦略

① 安全最優先の輸送サービスの提供

お客さまに安心してご利用いただける、安全を最優先にした輸送サービスの提供を計画の最重要課題と位置づけ、安全最優先の風土と安全を確保するための仕組みの浸透を図り、事故・労働災害を未然に防止します。

- (ア) 運輸安全マネジメントに基づく取組みの徹底による、強固な安全文化の構築
- (イ) 施設・設備の更新周期や長期的な収支見込みを勘案した計画的な維持・修繕及び更新
- (ウ) 教育の徹底による社員の力量向上を図るとともに、将来のあおなみ線を担う社員を確保・育成するためのシステムの構築と実施
- (エ) 労働環境の整備
- (オ) 危機管理体制の確立

② 高品質なサービスの提供

安全・安定輸送の確保を前提に、お客さまサービスに対する社員一人ひとりの意識向上やお客さまにとって快適で便利な環境づくりなど、ソフト・ハード面で常にお客さまを意識した事業活動を行うことを企業文化として定着させます。

- (ア) 需要に見合った輸送力と定時運行を確保した安全で安心な輸送サービスの提供
- (イ) 海外からのお客さまにもわかりやすい情報の提供
- (ウ) 快適でお待たせしないサービスを提供するための社員教育の充実及び計画的な施設整備

③ 健全な経営の推進

収入増、経費節減に努め、企業倫理が確立し、徹底した健全な経営を推進します。

- (ア) 計画期間中の経常損益目標を確保し、将来にわたり経常損益の黒字計上を継続できる健全な経営体質を維持
- (イ) 施設・設備の適切な維持管理による長寿命化及びコストダウン
- (ウ) コンプライアンス徹底や倫理意識の向上
- (エ) 社員が、より積極的に健全経営の推進に取り組むような意欲向上策の実施

5 計画期間中の主な取組み

計画ビジョンを実現するため、基本戦略を踏まえたうえで、「安全」「サービス」「利用促進・増収」「人事・組織」「経費削減等」の5つの視点で取組みを実施します。

(1) 安全最優先・危機管理の取組み

- ① 運輸安全マネジメントに基づき設定する安全目標を達成するための取組みの実施
- ② 修繕・設備の更新周期や長期的な収支見込みを勘案した計画的な修繕・更新の実施
- ③ キャリア形成プログラムの確立
- ④ 教育に必要な機器・設備の整備
- ⑤ 異常時対応体制の強化、異常時対応訓練の充実
- ⑥ コンプライアンス、ハラスメントに対する意識向上策の実施
- ⑦ 職場環境の改善

(2) 高品質なサービスの提供に関する取組み

- ① 利用分析とその結果に基づく利用促進策の検討・実施
- ② 案内サインの見直しと多言語化及び多言語化対応ツールの充実
- ③ 多客時の輸送力確保に向けた機能性向上策の検討・実施
- ④ 多客駅へのカメラ増設等による集中管理体制の強化
- ⑤ 快適なお客さまサービスを提供するための社員教育及び施設整備の実施

(3) 収入確保の取組み

- ① ホームページ等の様々な広報媒体の更なる活用
- ② 沿線施設等との連携、タイアップイベントの拡充
- ③ 駅構内未利用地の有効活用
- ④ 新規オリジナルグッズの製作・販売促進
- ⑤ 施設の維持管理、多言語化等の施策実施時の補助金活用

(4) 人事・組織に関する取組み

- ① 駅の体制見直し
- ② 長期的な社員採用計画の作成、新規採用社員研修制度の見直し
- ③ 表彰制度・コンクールの拡充等

(5) 経費削減の取組み

- ① 嘱託、OB社員の活用方法の検証
- ② 施設・設備の更なる長寿命化
- ③ 設備更新に向けた仕様の精査
- ④ 現行設備における過大機能を精査し、更新時に不必要な機能を見直し
- ⑤ 駅構内照明LED化

6 収支見込み・乗車人員見込み

- ・ 長期的な見通しを明らかにするため、令和2年度から計画期間後の令和11年度における「乗車人員見込み」及び「収支見込み」を算出した。
- ・ 本計画策定にあたっては、今後の設備投資見込みを検討し、「収支見込み」に反映した。
- ・ 「乗車人員見込み」及び「収支見込み」は毎年度の事業計画において見直すこととする。

(1) 乗車人員見込み（令和2年度～11年度）

（単位：人／日）

	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
乗車人員	43,300	44,900	45,000	45,100	45,000

	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
乗車人員	45,000	44,700	44,800	44,500	44,700

- ◇ 通勤定期は、2～4年度について対前年伸び率2%とし、5年度以降は横這いと推計。
- ◇ 通学定期は、沿線（中川区・港区）の15～19歳人口増減を加味して算出。
- ◇ 定期外は、名古屋市国際展示場新第1展示館開館・レゴランド拡張整備等に伴う影響の他、各種イベントの実施状況を加味して算出。
- ◇ 敬老パスは、沿線（中川区・港区）の65～74歳人口増減を加味して算出。
- ◇ 福祉パスは、元年度見込横這いと推計。
- ◇ 令和2年度は、新型コロナウイルスの影響による需要減を見込む。

(2) 収支見込み（令和2年度～11年度）

（単位：百万円）

	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
営業収益	2,875	3,009	2,997	3,028	3,027
(運輸収入)	(2,758)	(2,895)	(2,883)	(2,914)	(2,912)
営業費用	2,542	2,606	2,578	2,671	2,636
(減価償却費)	(455)	(498)	(642)	(697)	(559)
経常損益	422	402	419	357	390
設備投資	1,298	1,906	1,283	1,028	703
現預金残高	2,293	923	705	593	767

	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
営業収益	3,038	3,009	3,035	3,001	3,025
(運輸収入)	(2,923)	(2,895)	(2,920)	(2,886)	(2,909)
営業費用	2,754	2,742	2,751	2,815	2,780
(減価償却費)	(585)	(601)	(587)	(676)	(689)
経常損益	283	267	284	185	244
設備投資	970	542	523	492	133
現預金残高	615	953	1,150	1,406	2,208

- (注) 1 端数処理により合計等が一致しない場合がある。
2 現預金残高の算出については、各年度の未収・未払金の増減額は考慮していない。

- ◇ 計画期間中は大規模な施設・設備の更新など大型投資を予定しており、一時的に手持ち資金が減少し、投資に伴う減価償却費の増加により、経常利益が減少する。
- ◇ そのような状況下においても、必要な運転資金として5億円は確保しつつ、さらに、将来想定される大型投資を可能とするための収益・黒字の確保に努めることとする。
- ◇ なお、借入金は、約定に従い、令和3年度に完済する予定であり、計画期間中に新たな借入は予定していない。

7 おわりに

あおなみ線は、これまでの経営健全化の取組みにより、安全・安定輸送を確保しつつ、経常損益黒字化等の成果をあげてまいりました。

一方で、多額の投資を要する施設・設備の更新が本格化し、人材確保・技術継承等、取り組むべき多くの課題があります。

本計画では、安全最優先、高品質な輸送サービスの提供に取組み、施設・設備の更新をでき得る限り自前で賄える資金を確保し、経常損益の黒字計上を継続するとともに、人材確保・育成の体制を整えてまいります。

特に、安全に関わる施設・設備の適切な維持・修繕及び更新のために約5.6億円、快適なお客さまサービスのための施設整備に約1.3億円の投資を計画期間中に見込んでいますが、運転資金として令和7年度末に手持ち資金5億円の確保を目指します。

しかしながら、大規模な沿線開発が当面は予定されておらず、沿線人口も減少するため、今後は輸送人員の減少も想定されるなど、あおなみ線を取り巻く事業環境は厳しいものと予想されます。

そのような状況下において、開業当初の需要予測である66,000人/日の乗車人員を当面見込めない中では、事業再生ADR時に減損処理を行った車両や躯体構造物等の更新に、これまでになく多額の投資が必要となることが将来的な課題となってきます。

一方、今後予定されている名古屋市国際展示場の建て替え等により、大型イベント開催に伴う短期集中の輸送需要発生に対応した輸送力増強が求められる中、お客さまの安全・安定輸送の確保と自律的で持続可能な経営について、名古屋市関係当局とも調整し、その対応を検討していく必要があると認識しています。

こうした長期的な課題を念頭に置きつつ、昨今の大規模自然災害への備えのみならず、今回の新型コロナウイルスの感染症対策を始めとした緊急時の対応や地球温暖化への配慮も怠らず、社員一丸となって本計画の目標達成に全力で取り組み、将来にわたって安全で安定した輸送サービスを提供し続けることにより、お客さまはもとより地域、社会の皆さまから信頼していただける企業であり続けることを目指します。