



第3号様式 (第9条関係)

文書等の一部公開のお知らせ

平成22年7月21日

名古屋市民オンブズマン
代表 倉橋 克実 様

名古屋臨海高速鉄道株式会社

平成22年7月7日付けで申出のあった文書等の公開については、名古屋臨海高速鉄道株式会社情報公開規程第9条第1項の規定により、次のとおりその一部を公開することと決定しましたのでお知らせします。

文書等の名称	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋臨海高速鉄道株式会社（あおなみ線）の事業再生 ADR 申込について（1枚） ・再生計画（原案）の骨子（1枚） ・事業再生ADR制度の概要（1枚） ・名古屋市外郭団体改革プラン【名古屋臨海高速鉄道】（13枚） ・あおなみ線会社案内パンフレット（8枚） ・歴代需要予測、需要予測の入札結果調書（1枚） 計25枚 	
文書等の公開の日時 及び場所	日 時	平成 一 年 一 月 一 日 午前 午後
	場 所	—
文書等の公開の方法	1 閲覧 ② 写しの交付 3 視聴	
文書等の一部を公開 しない理由	事業再生 ADR の内容については、民間債権者もあり「非公開」の取扱いとされているため	
備 考	別添請求書の代金入金を確認後郵送	

この決定に不服がある場合には、この決定があったことを知った日の翌日から起算して 60 日以内に、会社に対して、異議申出をすることができます。

注 1 文書等の公開を受ける際には、このお知らせを提示してください。

2 日時の変更、その他は名古屋臨海高速鉄道株式会社 総務課へお問い合わせください。

TEL:052-383-0954 FAX:052-383-0956

備考 用紙の大きさは、日本工業規格 A4 とする。

添付資料あり

平成 22 年 7 月 5 日

市政記者クラブ 様

住宅都市局特定交通経営管理室
横山、石川 ☎972-2771
名古屋臨海高速鉄道株式会社
瀬瀬、副島 ☎383-0954

名古屋臨海高速鉄道（あおなみ線）の事業再生 ADR 申込について

名古屋臨海高速鉄道株式会社（あおなみ線）は、名古屋市等の支援を受けて、抜本的な経営再建を実施するため、下記のとおり私的整理の手法である事業再生 ADR の正式申込を行います。

記

- 1 申込相手
事業再生実務家協会（特定認証紛争解決事業者）
- 2 正式申込日（予定）
平成 22 年 7 月 6 日（火）
- 3 再生計画（原案）の骨子
別紙のとおり
- 4 スケジュール
申込をすれば直ちに受理される予定であり、返済についての一時停止後、第 1 回債権者会議が開催される予定です。

（添付資料）

- ・事業再生 ADR の概要
- ・名古屋市外郭団体改革プラン【名古屋臨海高速鉄道】（平成 22 年 5 月公表済）
- ・あおなみ線会社案内パンフレット

再生計画（原案）の骨子

1 事業再構築の方針

「あおなみ線」は、名古屋市西南部地域の基幹公共交通の充実と沿線のまちづくり促進のため、平成9年12月に名古屋市、愛知県と民間企業あわせて19社により第三セクターの「名古屋臨海高速鉄道株式会社」が設立され、平成16年10月に開業いたしました。それ以降、年々乗車人員が増加し、現在1日あたり約27,200人、年間に換算すると約1,000万人の方にご利用いただいております。

しかしながら、多額の減価償却費負担と借入金が会社経営を圧迫しており、これを改善するための抜本的経営改革が必要と判断し、名古屋市、愛知県はじめ関係者の方々と協議の上、会社再建を進めてまいります。

具体的には、事業再生計画における金融支援を受けながら、資産規模の圧縮や更なる人件費、物件費等経費の節減を行うとともに新たな経営体制による経営改革を進めていく方針であります。

2 増減資など

- (1) 既存資本金157億円を0円へ減資
- (2) 名古屋市及び愛知県からの借入金(総額約307億円)のDES
- (3) ㈱日本政策投資銀行からの借入金(元金約142億円)について、約21億円を弁済し、残余は債権放棄(ただし、債権放棄する部分については名古屋市が損失補償を実行)
- (4) 名古屋市及び愛知県を引受先とした20億円の増資

3 株主及び経営者の責任

- (1) 株主の責任
支配株主である名古屋市は、DES及び増資により責任を負う
- (2) 経営者の責任
代表取締役社長は退任予定

※上記の再生計画（原案）はあくまで名古屋臨海高速鉄道㈱が申込のために作成したものであり、今後、事業再生ADRの中で変更される場合があります。

事業再生ADR制度の概要

事項	内容
名称	事業再生ADR (ADR : Alternative Dispute Resolution 裁判外紛争解決手続)
根拠法	産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法
概要	国の認定を受けた第三者機関（弁護士、公認会計士等の専門家で構成）が債権者と債務者を仲介して、再生計画を取りまとめる。
手続期間	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center; margin-right: 20px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">手続利用申請 →仮受理</div> <div style="font-size: 2em;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">正式申込 一時停止の通知</div> <div style="font-size: 2em;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">債権者会議</div> <div style="font-size: 2em;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">全債権者の同意</div> <div style="font-size: 2em;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">再生計画の成立</div> </div> <div style="text-align: center; margin-left: 20px;"> <div style="margin-bottom: 20px;">↑ 1～2ヶ月程度</div> <div style="margin-bottom: 20px;">↓ 3ヶ月程度</div> </div> </div>
再生計画の条件	<ul style="list-style-type: none"> <li style="width: 50%; margin-right: 5%; margin-bottom: 10px;">・ 経常損益黒字化（3年以内） <li style="width: 50%; margin-bottom: 10px;">・ 債務超過解消（3年以内） <li style="width: 50%; margin-right: 5%; margin-bottom: 10px;">・ 経営者責任明確化 <li style="width: 50%; margin-bottom: 10px;">・ 株主責任明確化 <li style="width: 50%; margin-right: 5%; margin-bottom: 10px;">・ 債権者間衡平
効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>事業を継続</u>しながら債権者と解決策を探れる。 ・ 法的整理とは異なり一般債権者を巻き込まず、<u>主要債権者のみの合意で迅速に進められる。</u> ・ 利害関係の無い専門家の仲介により<u>公正・中立性</u>が確保される。 ・ 債務免除に伴う税負担の軽減が図られる。

名古屋市外郭団体改革プラン
【名古屋臨海高速鉄道株式会社】

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	2
(2) 経営状況	3
(3) これまでの経営改善の取り組み	4
① 会社の取り組み	4
② 市の財政支援	5
3. 抜本的な経営再建に対する市の考え方	6
(1) 事業の必要性	6
① 地域に必要不可欠な基幹公共交通としての役割	6
② あおなみ線沿線の将来の発展性	6
(2) 経営再建の考え方	7
4. 具体的な改善方策	7
(1) 抜本的な経営改善	7
① 需要予測の見直し	7
② 目標	8
③ 経営改善の手続	8
④ 主な改善手法	8
⑤ 需要増加に向けた取組み	10
(2) スケジュール	10
5. 改革の進行管理	11

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」（以下、「ガイドライン」という。）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臨海高速鉄道株式会社（以下「臨海高速鉄道(株)」という。）については、ガイドラインに明示されている基準において、経営が著しく悪化しているおそれのある団体に該当することから、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・提案等を頂いたところである。

この「名古屋市外郭団体改革プラン【名古屋臨海高速鉄道株式会社】」（以下、「改革プラン」という。）は、これらの助言・提案等を踏まえ、臨海高速鉄道(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

名古屋西南部地域は、かつて鉄道サービスが不十分で自動車やバスなどの路面交通により移動せざるを得ない地域であり、笹島地区、八田・高畑地区などの開発に伴う新たな交通需要にも対応した鉄道整備が強く求められていた。

こうした状況を受け、市、愛知県及び名古屋港管理組合の3つの地方公共団体、日本政策投資銀行（平成20年10月1日に株式会社日本政策投資銀行へ組織変更）並びに15社の民間企業からの出資により、名古屋港の金城ふ頭と名古屋都心部とを結ぶ路線を整備するために、平成9年12月2日に臨海高速鉄道(株)を設立した。そして、名古屋西南部地域の基幹公共交通の充実と沿線の均衡あるまちづくりの促進を目的として、貨物専用であった西名古屋港線を旅客路線として整備し、路線名称を「あおなみ線」として平成16年10月に開業したものである。

【出資一覧】

出資者	金額	出資比率
名古屋市	百万円 8,871	% 56.5
愛知県	1,790	11.4
J R 東海	1,570	10.0
日本政策投資銀行	816	5.2
名古屋港管理組合	377	2.4
その他民間企業	2,276	14.5
合計	15,700	

② 整備概要

これまで貨物専用路線であった西名古屋港線を、国の「幹線鉄道等活性化事業費補助」制度を活用し旅客線化することにより整備を実施した。鉄道の建設にあたっては、整備水準の見直しなど臨海高速鉄道(株)の経費削減努力により 200 億円以上の事業費縮減を行っている。

なお、借入金のうち、日本政策投資銀行からの借入金に関しては、全額について市が損失補償を行っている。

【建設事業費の内訳】

(単位：億円)

項目	事業費		最終事業費の内訳	
	当初計画	最終		
出資金 (21%)	193	157	名古屋市	89
			愛知県	18
			民間企業等	50
補助金 (20%)	164	148	国	74
			名古屋市	64
			愛知県	10
借入金 (59%)	608	445	名古屋市	246
			愛知県	42
			日本政策投資銀行	157
合計	965	750		

(注) 項目内の括弧書きは、各項目が最終事業費に占める割合

(2) 経営状況

開業時の需要予測が1日あたり6万6千人を見込んでいたのに対し、実際の乗車人員が約1万8千人と予測を大幅に下回る結果となったほか、多額の減価償却費などの影響を受け、単年度収支においては、毎年大きな経常赤字を計上している。平成20年度決算における累積赤字は約135億円に膨らんでおり、平成21年度決算時には、累積損失が資本金額を超え、債務超過に陥る見込みである。

なお、乗車人員については、開業翌年度以降、毎年着実に増加しており、平成20年度の実績では約2万7千人となっている。

【利用状況】

(単位：人/日)

項目	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
乗車人員	18,226 (約17,000)	24,164 (約20,000)	22,895	25,467	26,495
増加率	—	32.6% (17.6%)	▲5.3% (14.5%)	11.2%	4.0%

(注1) 16年度は、開業後の10月から3月までの実績

(注2) 括弧書きは、愛・地球博サテライト会場の影響分を控除した実績

【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	715	1,709	1,644	1,823	1,876
営業費用	2,355	4,569	4,381	4,263	4,162
減価償却費	1,164	2,324	2,334	2,264	2,280
営業損益	▲1,640	▲2,860	▲2,737	▲2,440	▲2,286
償却前営業損益	▲476	▲536	▲403	▲176	▲6
営業外収益	3	65	341	345	335
営業外費用	1,319	643	641	650	650
経常損益	▲2,956	▲3,438	▲3,037	▲2,745	▲2,600
当期損益	▲837	▲3,443	▲3,015	▲2,714	▲2,605
累積損失	▲1,709	▲5,152	▲8,167	▲10,881	▲13,486

【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	58,856	55,797	52,446	49,586	47,234
総負債	44,865	45,248	44,912	44,767	45,020
純資産	13,991	10,548	7,533	4,819	2,214

【経営悪化の要因】

主な要因	内容
需要予測と実績との乖離	需要予測に関しては、鉄道事業において一般的に用いられる「四段階推計法」に基づき算出しているが、利用実績との乖離が大きく旅客収入が不足しており、収支悪化の要因となっている。
建設時の過大な有利子負債の存在	あおなみ線は、国の補助制度を活用し事業化を図ったが、制度における事業スキームの制約から、建設事業費に占める有利子借入金の割合が約6割と高く、それに係る償還元金と支払利息が経営に対し大きな負担となっている。
鉄道資産保有に係る多額の減価償却費	臨海高速鉄道(株)は第1種鉄道事業者として、あおなみ線の運行に係る鉄道資産をすべて保有しているため、毎年度多額の減価償却費を計上する必要があり、経営悪化に拍車をかけている。

(3) これまでの経営改善の取り組み

① 会社の取組み

臨海高速鉄道(株)においては、建設時の事業費削減を進めるとともに、開業前から広報・営業活動などの需要喚起策を実施してきたものの、乗車人員の低迷から、開業初年度において多額の経常損失を計上することとなった。こうした状況をうけ、平成17年度に臨海高速鉄道(株)において、「あおなみ線経営改善第一次5カ年計画」を策定し経営改善に取り組んでいる。その結果として、計画目標である「平成22年度での基礎的収支の黒字化」を1年前倒しで達成できる見込みである。

【計画概要】

計画期間	平成18年度から平成22年度までの5年間
計画目標	平成22年度までに、基礎的収支(償却前営業損益)を黒字化し、ランニングコスト(人件費、動力費及び修繕費等運行に必要な経費)を営業収入で賄えるようにする。

【取組状況】

(単位：百万円)

項目	18年度	19年度	20年度	21年度見込
乗車数(人/日)	22,895 (22,000)	25,467 (27,700)	26,495 (30,000)	27,169 (32,800)
収入	1,644 (1,646)	1,823 (2,025)	1,876 (2,145)	1,892 (2,264)
費用 (減価償却費を除く)	2,051 (2,231)	2,003 (2,344)	1,887 (2,282)	1,766 (2,333)
基礎的収支	▲407 (▲585)	▲180 (▲319)	▲11 (▲137)	126 (▲69)

備考 上段数字が実績、下段括弧書きが計画数値

② 市の財政支援

上記の臨海高速鉄道(株)における経営改善に併せ、資金不足を防ぐために、平成18年度から市が財政支援を実施している。その内容は、建設時の有利子負債に関する毎年度の元金償還及び利払いが非常に大きな負担となっていることから、市からの借入金に係る、償還元金に対する無利子貸付及び支払利息等に対する利子補給を行っている。また、平成20年度からは、臨海高速鉄道(株)の経営改善の実施並びに上記市の支援を受けてなお発生する資金不足に対し、運営資金の無利子貸付を実施している。

【財政支援額】

(単位：百万円)

項目	18年度	19年度	20年度	21年度
市貸付金支払利息等 補 助	335	332	329	325
市貸付金償還元金 無 利 子 貸 付	150	150	231	640
運営資金無利子貸付	—	—	700	1,200
I Cカードシステム 整備費無利子貸付	—	—	—	200
合 計	485	482	1,260	2,365

【借入金残高】

(単位：百万円)

借入先	建設時	H21年度末残高
名古屋市	24,575	26,658
愛知県	4,192	3,982
日本政策投資銀行	15,700	14,221
合計	44,467	44,861

3. 抜本的な経営再建に対する市の考え方

(1) 事業の必要性

① 地域に必要不可欠な基幹公共交通としての役割

あおなみ線の乗車人員は着実に増加しており、平成20年度実績においても年間約1千万人が利用していることから、地域に必要不可欠な基幹公共交通として定着している。

沿線においては、ささしまライブ24地区における開発需要、八田・高畑地区及び稲永地区における住宅需要、金城ふ頭における開発・イベント需要など、多くの需要に対応する必要があることから、バス等の他の交通手段により代替することは難しい。

また、地下鉄の延伸や大規模な土地区画整理事業が進む市東部地区に比べて、遅れている感が否めない西南部地区の開発の促進、地球温暖化対策に対応した環境にやさしいまちづくりへの転換、さらには港地区のイメージの向上など、市全体の魅力向上に向けて、今後、あおなみ線を活用したまちづくりが果たす役割は大きく、将来にわたり必要な路線であるものと認識している。

② あおなみ線沿線の将来の発展性

あおなみ線の沿線学区においては、平成16年度以降人口・世帯数ともに増加傾向であり、その伸び率は、沿線学区を含む中村区、中川区及び港区の3区全体のものよりも高くなっている。

また、あおなみ線の終点駅である金城ふ頭駅周辺では、市のモノづくり文化交流拠点構想をはじめとする開発が進められており、歴代新幹線車両や超伝導リニア試験車両などの展示が予定されている「JR 東海博物館（仮称）」の建設も決定されたところである。さらに、ささしまライブ24地区においても、ホテル・事務所・商業

等施設や愛知大学のキャンパス設置など大規模な開発が進められており、今後においても、公共交通機関としての必要性が増すものと考えている。

【沿線人口・世帯数の推移】

項目	人口（人）			世帯数（世帯）		
	16年度	20年度	伸び率	16年度	20年度	伸び率
沿線学区	204,119	208,977	2.3%	84,645	90,525	6.9%
3区全体	499,671	506,885	1.4%	206,034	218,294	5.9%

備考 1 各年度 10月1日現在

2 「愛知県人口動向調査統計なごや web 版 名古屋市の人口」より集計

(2) 経営再建の考え方

臨海高速鉄道(株)では平成 17 年度に策定した経営改善計画に則った懸命な経営努力により、ランニングコストが賄える見込となった。しかしながら、当初の建設事業費に占める借入金の比率が高く、事実上、借入金の返済は市からの経営支援により賄っている状態である。また、経費削減も限界にきており、今後更なる改善余地は小さく、ICカード化、自動列車停止装置（ATS）等の必要な設備投資資金についても捻出できず、市からの支援なしには立ち行かない状況である。

経営の先行きが不透明なまま、現行の経営支援を継続していくことは、市の財政運営に与える影響も無視できず、今後も安定的なサービス提供を継続するため、現行の経営支援に取って代わる抜本的な経営改善の実施が必要である。

4. 具体的な改善方策

(1) 抜本的な経営改善

自立的な経営基盤を確立し安定的な鉄道運行を図るため、以下のとおり、抜本的な経営改善の実施に向けて検討を進める。

① 需要予測の見直し

沿線開発において明るい材料はあるものの、予測需要人員と実績値との乖離が非常に大きく、現在までの乗車人員の増加率、乖離要因等を考慮すると中長期的にも予測値に到達するのは困難である。需要予測については、抜本的な経営改善を実施する際の前提条件でもあることから、まずは、現状を踏まえた到達可能な数値への見直しを実施する。

なお、需要予測の見直しに伴い、保有する鉄道資産については減損会計の適用が不可避となり、巨額の特別損失計上と引き換えに単年度の減価償却費については相当程度の縮減が見込まれることとなる。

【需要予測の見直し】

	見直し前 (運賃認可時)	見直し後
1日あたり乗車人員	66,000人 (開業時)	32,800人 (平成31年度時点)

② 目標

経営改善の実施にあたっては、以下の事項を目標として、すすめていく。

目 標	内 容
見直し後の需要予測の下でも、二次破綻（債務超過、資金不足）を起こさない財務基盤の確立を目指す。	3年以内の会社経営正常化（単年度損益黒字化、債務超過解消）
安全で快適な鉄道運行を確保するため、所要の設備投資を滞りなく行えるようにする。	I Cカード乗車券の導入・自動列車停止装置（A T S）機能更新

③ 経営改善の手続

総務省が定める「第三セクター等の抜本的改革等に関する指針」に示される、公平性・透明性の高い手続に則って進める。

- ・事業再生ADR（裁判外紛争解決手続）
- ・産業活力の再生及び産業活動の革新に関する特別措置法に基づく事業再構築計画の策定 など

（注）事業再生ADRとは、国が認定した第三者が仲介し、主要な債権者だけを相手方として簡易迅速に手続を進める私的整理の一類型である。

④ 主な改善手法

ア 経営支援

市・愛知県による大規模な公的資金投入を柱とした経営支援を実施し、会社経営を安定化させる。

【支援内容】

(単位：百万円)

項目	主な支援手法	内容	予定額	左の内訳	
				名古屋市	愛知県
借入金 の圧縮	自治体貸付金の株式化 (DES)	県・市からの貸付金債権を現物出資し、株式に転換することにより、借入金を圧縮するとともに自己資本の増強を図る。	30,640	26,658	3,982
	民間有利子借入金の縮減	日本政策投資銀行からの借入金に対する損失補償を履行することにより、借入金を縮減する。 (第三セクター等改革推進債の活用を予定)	12,461	12,461	—
設備投資等資金の確保	現金出資	新たに現金出資を行うことにより、ICカード化事業費や自動列車停止装置(ATS)を始めとする設備投資等の資金需要に対応する。	2,000	1,664	336
その他	事業用資産の分離	必要に応じて、会社資産の一部を市が会社から譲り受け、これを無償又は低廉に貸し付けることにより、資産保有コストを軽減する。	(検討中)	(無償貸付)	—

イ 更なる会社の経営改善努力

臨海高速鉄道(株)においても、これまでどおり徹底した経費削減に努めるとともに、沿線住民・企業へのあおなみ線利用のPRを行うほか、沿線施設との連携によるイベントの企画や、車内広告、駅貼広告など積極的な営業活動により、収入増加に向

けた取組みを図る。さらに、これらの経営改善策について具体的目標を設定し、その進行状況を管理するため、「あおなみ線第二次経営改善計画」を策定する。また、機動的かつ効率的な経営を目指した役員体制の確立についても検討を行う。

⑤ 需要増加に向けた取組み

市が進める土地区画整理事業や住宅建設の推進を図るとともに、あおなみ線の更なる需要増加に向け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく、地方公共団体、関係する鉄道事業者及び地域住民等で構成する協議会を設置し、名古屋駅での他の交通機関への乗継利便性の向上策など、利用者に対するサービス改善等の方策について検討を進めていく。

【法定協議会の活動内容及び参加予定者】

名 称	あおなみ線活性化協議会（仮称）
活 動 内 容	1 地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整 2 あおなみ線の活性化やサービス改善等の事業について、国より補助（地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金）を受け実施 （参考）地域公共交通活性化・再生総合事業費補助対象事例 ・乗継円滑化 ・企画切符、企画サービス実施 ・鉄道の実証運行
協 議 会 参加予定者	・本市始め関係自治体 ・関係公共交通事業者 ・地域住民 ・学識経験者 等

(2) スケジュール

臨海高速鉄道(株)の早期の経営健全化を図り、安全で快適な鉄道運行を確保するため、市の主導のもと、平成 22 年度中に抜本的な経営改善策を実施し、目標である 3 年以内の会社経営正常化を目指す。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会を平成 22 年度中に立ち上げ、あおなみ線の利用促進に向けた方策の検討を行う。

5. 改革の進行管理

抜本的な改革実施後の経営安定化の進捗状況を管理し、かつ投入した公的資金の有効性を検証するために、必要であれば外部有識者の参画も考慮して、会社経営を強力に監視する体制を構築する。

また、外部環境の著しい変化や各種経営指標の急激な悪化といった経営不安定化の兆しが見られたならば、直ちに、市は最大株主としての影響力を行使し会社において必要な対策を執るよう指導・監督する。

なお、臨海高速鉄道(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。

あおなみ線 会社案内

aonami line company guide



aonami line

事業計画の背景・目的

あおなみ線の沿線である名古屋西南部地域は、かつて鉄道サービスが不十分で、自動車やバスなどの路面交通により移動せざるを得ない地域でした。そのため、地理的に名古屋都心部から至近にあるにもかかわらず市街化の熟度が低い地域でもありました。一方、笹島地区、八田・

高畑地区、稲永地区では大規模開発が進められており、これらの需要に対応した鉄道の整備が強く求められていました。

また、あおなみ線は、金城ふ頭と名古屋都心部とを結ぶ路線として、また、沿線地域の基幹公共交通の充実と沿線の均衡あるまちづくり

あおなみ線は、お客様に『4つの約束』をします。

- 1 信頼される安全運行を実行します。
- 2 感謝の心をこめたサービスを提供します。
- 3 地域に密着し、地域の発展に貢献します。
- 4 健全経営を確保します。

これまでの経緯

- 昭和25年 6月 貨物西名古屋港線として営業開始
- 昭和62年 4月 国鉄改革によりJR東海が西名古屋港線を継承
JR貨物が第二種鉄道事業者として運行
- 平成 4年 1月 運輸政策審議会答申第12号
- 平成 4年 6月 西名古屋港線整備検討委員会設置
- 平成 9年 12月 名古屋臨海高速鉄道株式会社設立
第一種鉄道事業免許取得
- 平成12年 2月 名古屋駅構内において工事に着手
- 平成15年 8月 正式駅名を決定
- 平成15年 11月 路線の愛称を「あおなみ線」に決定
- 平成16年 10月 開業

会社概要

- 名 称 …… 名古屋臨海高速鉄道株式会社
- 所 在 地 …… 名古屋市港区十一屋一丁目46番地
- 設 立 …… 平成9年12月2日
- 事業内容 …… 1. 鉄道事業法に基づく第一種鉄道事業
2. 鉄道事業法に基づく鉄道施設の貸付
3. その他
- 資 本 金 …… 157億円

出資構成



路線縦断面図



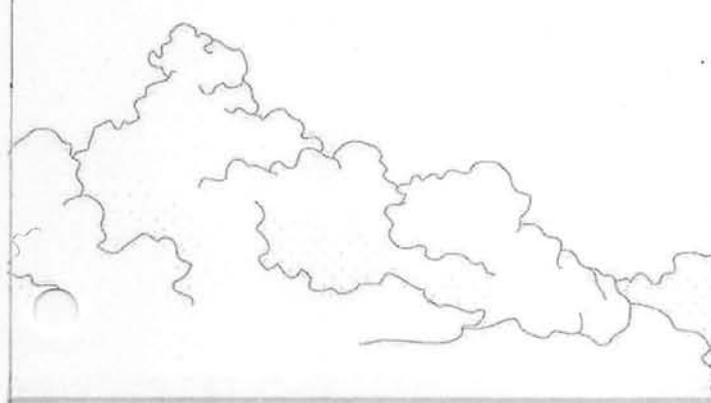
の促進のため、早急な整備が望まれていました。

こうした中で、平成4年1月の運輸政策審議会において、名古屋から笹島、稲永を経由して金城ふ頭に至る区間を平成20年までに旅客路線として、整備すべきであるとの答申がなされ、その早期実現を図るために、名古屋市、

愛知県、名古屋港管理組合、日本政策投資銀行及び東海旅客鉄道株式会社をはじめとする民間企業各社の出資により第三セクターである名古屋臨海高速鉄道株式会社が平成9年12月2日に設立されました。

その後、平成9年12月に名古屋・金城ふ頭間の第一種鉄道事業免許を

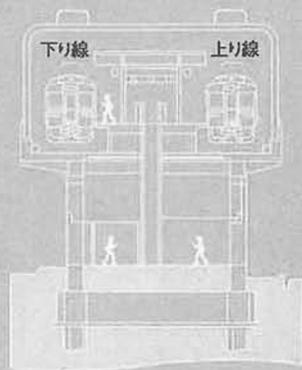
取得し、平成12年2月から工事に着手し、平成16年10月6日、路線愛称を「あおなみ線」として開業しました。



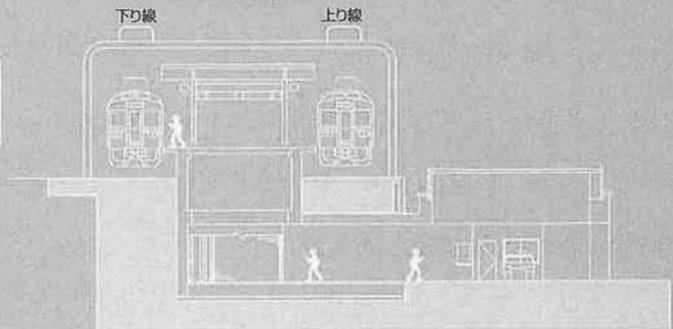
建設概要

- 区 間 …… 名古屋～金城ふ頭
- 建設キロ …… 15.4km
- 営業キロ …… 15.2km
- 在籍車両数 …… 32両
- 編成車両数 …… 8編成×4両
- 運転時隔 …… ラッシュ時10分 その他15分
- 建設費 …… 約750億円
- 工 法 …… 地平、高架、橋梁、盛土
- 駅 数 …… 11駅

島式ホーム駅横断面図



盛土駅横断面図



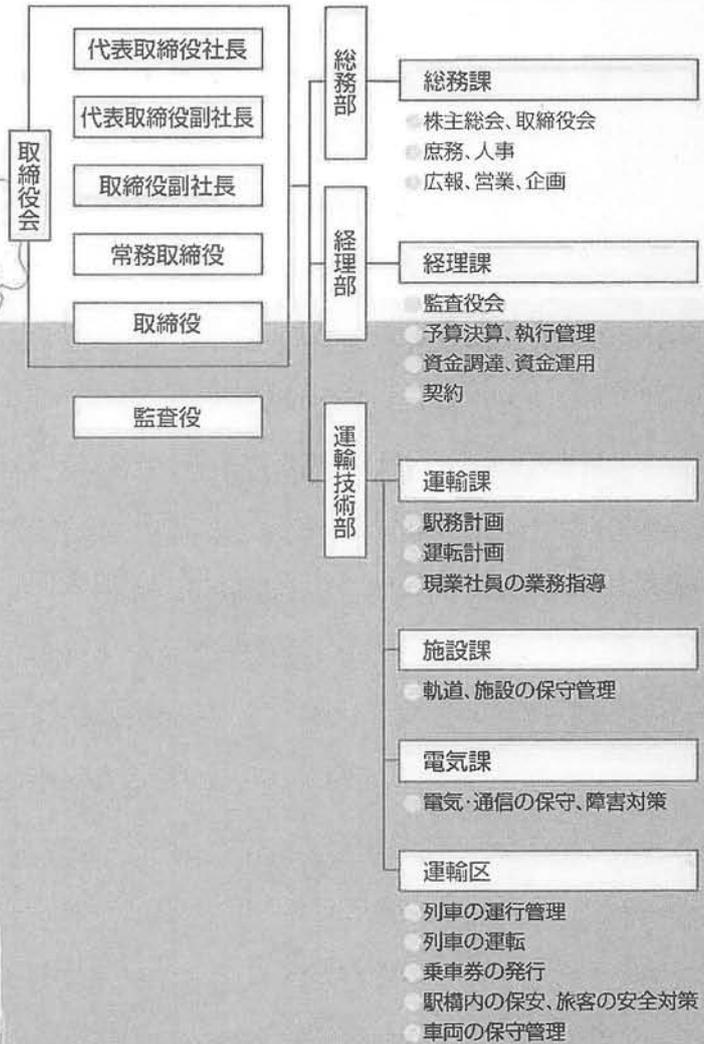
金城ふ頭駅

名古屋港

14 15

組織図

社員数143人(平成18年4月1日現在)



安全への取り組み

「安全・正確・快適」をモットーに、各種安全対策、サービス向上への取り組みなどを積極的に推進しています。

- 1** 運転保安設備としてATS^{※1}、CTC^{※2}や万一、運転士に異常が発生した場合に、直ちに列車を停止させるEB^{※3}装置を設置しています。また、駅構内終端部には、過走防止用ATSも設置しています。

※1 Automatic Train Stopの略語で、自動列車停止装置のことをいいます。車上装置と地上装置があります。列車が指定された速度より早く通過すると、自動的に停止させます。
 ※2 Centralized Traffic Controlの略語で、列車集中制御装置のことをいいます。中央指令所から信号設備を集中制御するシステムです。これにより、全区間の列車運行状況を監視し、お客さまをより安全に、能率的に輸送することが可能となります。
 ※3 Emergency Brakeの略語です。



- 2** 駅に停車する時に正しい位置に車両を止めることができるように自動的にブレーキを動作させるTASC（列車自動定位置停止支援装置）を装備しています。また、ワンマン運転を行う上で重要なドア扱いを安全に行うために、運転士がホーム上のお客様の動きを運転席に座ったまま見ることができるよう、対列車映像伝達装置を設置しています。



- 3** 異常時に運転指令員と列車の運転士の間で通話ができる列車無線を設置しています。また、緊急時に列車を止める必要が生じた時に、運転士がボタン操作で近隣の列車と運転指令に異常を通報できる、防護無線も設置しています。



- 4** 線路設備、電気設備、車両において安全性を確保するために定期的に検査しています。安全性確保の点では、脱線防止対策として、半径400m以下の曲線区間には脱線防止ガードレールを設置しています。



- 5** 万一、不測の事態が発生した場合にも、社員が沉着、冷静、迅速、的確に対応できるように、職場単位で日頃からさまざまな訓練を行っています。



- 6** 駅務、運転現業社員の適切な指導、監督を行い、接客サービスの向上とともに安全運転に努めています。



環境への取り組み

おおなみ線を整備する上で環境保全に努めています。

- 1** 高架構造区間は、騒音対策として、原則として防音壁を設置しています。



- 2** 騒音・振動対策のため、技術的に可能な箇所には継ぎ目の少ないロングレールを採用しています。



- 3** 駅のホーム上屋の構造は波形をイメージした形とし、圧迫感を軽減しています。



ひとにやさしい鉄道をめざして。

エレベーター等

あおなみ線の全駅にエレベーターを設置しています。改札口とホームとの移動が楽になり、お年寄りや車いすの方でも快適にご利用いただくことができます。また、名古屋駅と金城ふ頭駅はエスカレーターも設置しています。



段差を低減

プラットフォーム面と車両床面との段差を大幅に低減しています。体の不自由な方でも楽にご乗車できます。



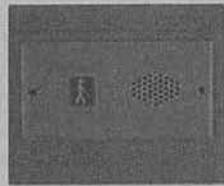
車いすスペース

両端車両に車いすスペースを設置しています。また、車いす固定ベルトも設置していますので、列車走行時の揺れにも安心です。



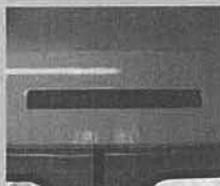
音声案内

改札口、階段の位置や、エスカレーターの行き先、上り下り、トイレの男女別のお知らせを音声やチャイムでご案内しています。また、列車の到着などのアナウンスは、番線の違いがわかるよう、異なる音声でご案内しています。



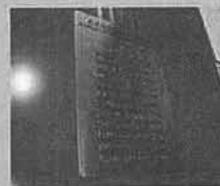
予告チャイム・案内表示器

車両内に扉の開閉予告チャイムを設置しています。また、扉上部に案内表示器を設置しています。これにより到着駅等を車内でも確認できます。



点字案内

点字運賃表などの各種点字案内や手すり、視覚障害者誘導ブロックを設置しています。



券売機・改札機

券売機は車いす対応のスラント型(傾斜式)を採用し、改札機は車いすでもスムーズに通ることができるよう幅を広くとったものを採用しています。



ホームドア・可動式ホーム柵

金城ふ頭駅ではホームドアを、その他の駅では可動式ホーム柵を設け、ホームへの転落を未然に防ぎます。電車の扉に合わせて開閉し、操作は運転士が運転室のモニターで安全を確認しながら行います。



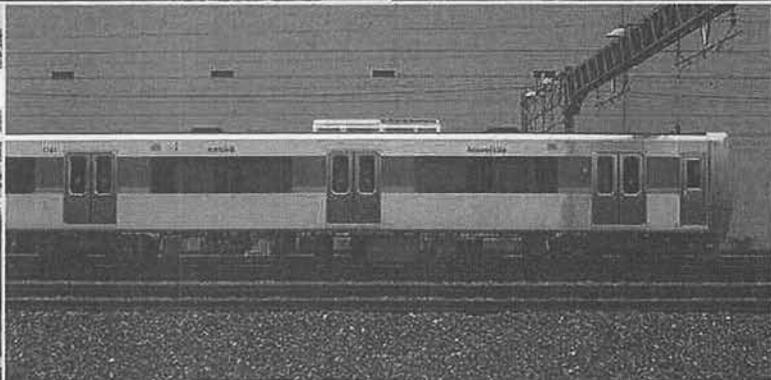
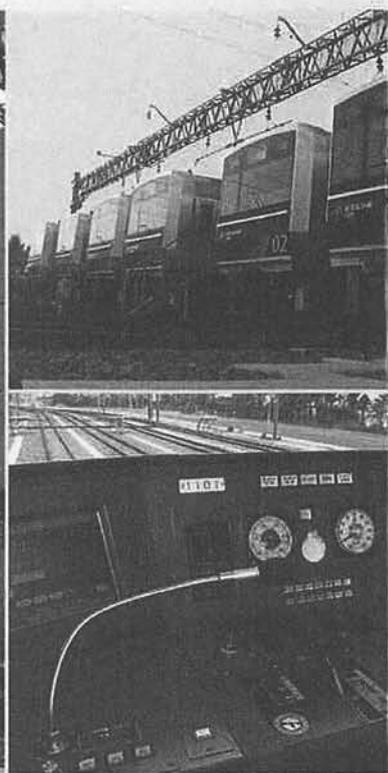
多機能トイレ

バリアフリー対応の手すり付き腰掛便器を設置しています。さらに、快適にご利用いただけるよう、オストメイト(汚物流し)やベビーシート(乳児用おむつ交換シート)、非常通報装置も設置しています。



aonami line

車両概要



1000形車両について

あおなみ線の車両はオールステンレス製で、1両の長さが20mの4両編成の車両です。車両デザインにはシンボルカラーであるバイオレットブルーと水色を多く使用して、都心とみなとをつなぐ路線にふさわしいイメージを出しています。

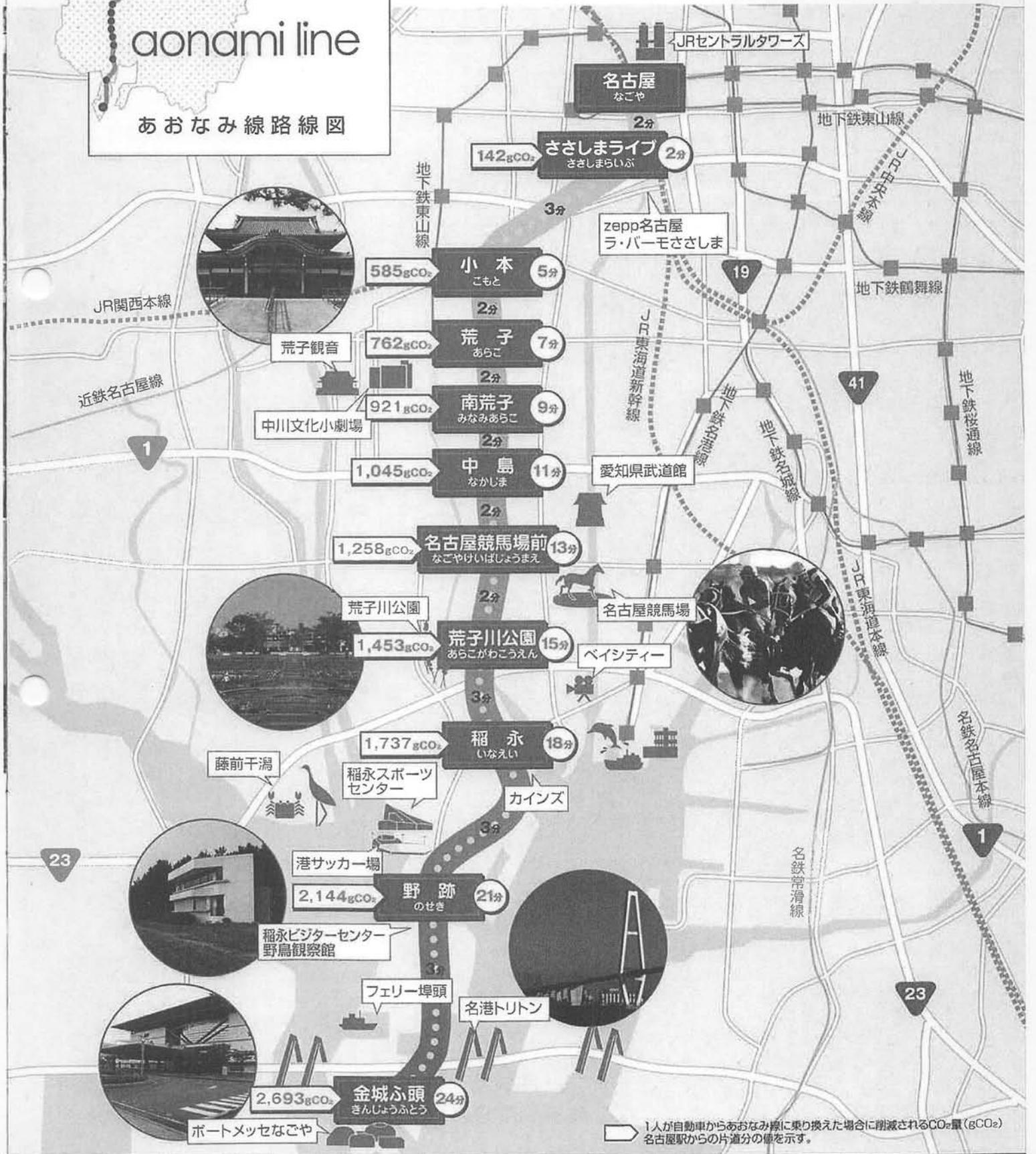
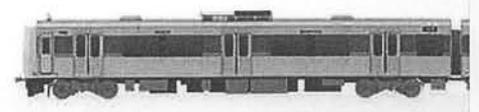
室内の座席はひとりの座るスペースが明確になる独立座席を採用したほか、人にやさしい車両をめざして、申しすスペースや車内案内表示器を設置し、ホームとの間の段差も小さくなるよう工夫しました。

また、環境にやさしい車両を実現するために、ブレーキ時の走行エネルギーを電力エネルギーに変換して架線に返し、他の車両が加速するのに利用することで電力を有効活用できる電力回生ブレーキを採用しました。さらに、クーラーの冷媒にはオゾン層を破壊しないフロン代替冷媒を使用し、座席シートもリサイクル可能な素材を使用しています。

車両概要

■ 車両形式	1000形
■ 車両編成	Tc1-M1-M2-Tc2 (4両固定編成)
■ 車両寸法	(長さ)20,000mm×(幅)2,805mm×(高さ)4,000mm
■ 自重	26.2t-32.2t-30.2t-25.7t
■ 定員	Tc車:140人、M車:151人
■ 設計最高速度	110km/h
■ 車体構造	オールステンレス構体
■ 集電装置	シングルアーム式パンタグラフ(2台/編成)
■ 台車	軽量ボルスタレス台車
■ 車両制御装置	VVVFインバータ(1C2M制御)
■ 主電動機	3相誘導電動機 185kW(8台/編成)
■ ブレーキ方式	回生ブレーキ併用電気指令式空気ブレーキ
■ 列車保安装置	ATS-ST、EB装置、TE装置
■ 定位停止支援・ホームドア制御	TASC・ドア制御装置
■ ホーム映像監視	対列車映像伝送装置

全線15.2kmを24分間で結びます。



1人が自動車からあおなみ線に乗り換えた場合に削減されるCO₂量 (gCO₂) 名古屋駅からの片道分の値を示す。



シンボルマークと「あおなみ線」愛称について

シンボルマークは名古屋の「N」という字を波と二本のレールをモチーフに抽象化し、シンボライズしたもので、「みなと」と「都心」を直結し、沿線地区及びみなとの開発と活性化への寄与を表しています。また、シンボルカラー濃淡2色の青は、それぞれ「海の青」と「空の青」をイメージしたものです。

シンボルマーク決定後、従来の貨物鉄道のイメージを一新し、旅客鉄道として生まれ変わるための愛称の公募を行い、平成15年11月に「あおなみ線」と決定しました。「あおなみ線」の意味は、当社のシンボルカラーの「青」と名古屋の「な」、みなとの「み」を組み合わせた愛称です。



名古屋臨海高速鉄道株式会社

〒455-0831 名古屋市港区十一屋一丁目46番地

TEL 052-383-0954 FAX 052-383-0956

<http://www.aonamiline.co.jp>

時刻表・所要時間はこちらから

[あおなみ線携帯電話サイト](#)

QRコード読み取り機能付き携帯電話が必要です。



○歴代需要予測

年 度	需 要 予 測
平成 9 年 1 1 月	開業時 : 約 8 3, 0 0 0 人/日
平成 1 5 年 1 2 月	開業時 : 約 6 6, 0 0 0 人/日
平成 2 1 年 1 1 月	平成 3 1 年度 : 約 3 2, 8 0 0 人/日

○入札結果調書

全契約が随意契約のため入札結果調書はありません