

第1回 名古屋市交通事業経営計画有識者懇談会 議事録

- 日時** 平成26年11月6日(木) 15:00～17:00
- 場所** 名古屋市役所 第10会議室 (西庁舎12階)
- 出席者** 構成員 石原俊彦座長、青木真美副座長、加藤博和構成員、加藤義人構成員、
二村真理子構成員
- 交通局 三芳交通局長、鬼頭交通局次長、三輪技術本部長、今枝総務部長、
前田企画財務部長、山崎経営企画課長、その他交通局職員
- 傍聴者 1名
- 資料** (1) 構成員名簿
(2) 配席図
(3) 開催要項
(4) 傍聴要項
(5) 懇談会開催予定
(6) 資料「新たな経営計画の策定に向けて」

【座長】

ちょうどタイミングがいいというか、この懇談会に密接に関係すると思うのですが、総務省の方で「公営企業の経営戦略の策定支援と活用等に関する研究会」が来週月曜日の午後1時15分からスタートいたします。

おそらく1年ほど経てば、国内の公営企業に対して何がしかの通知とかが出ると思うのですが、そのときにはおそらく経営戦略を策定しなさいということを重ねておっしゃってくると思いますので、懇談会の開催要項の方については「経営計画策定にあたり」ということになっておりますけれども、来年秋頃に新たな経営計画を出すときには、ネーミングも含めて少し検討はしておいた方がいいというのが1点ございます。

それから、交通局からご説明いただきました資料の中で、市バスや地下鉄を支えております施設関係の更新でありますとか、老朽化に対する大規模修繕につきましても、総務省通知の留意事項である「計画期間は10年以上を基本とする」ということを念頭に計画を策定する旨ご説明いただいたのですが、実は一般会計の方には同じように財務調査課から「公共施設等総合管理計画の策定要請」というのが今年の4月に出ておりまして、そちらの方で実は役所を横串刺したような形ですべての箱ものなりインフラ等の総合管理計画を立案しなさいという要請が出ております。

それで決算参考資料を改めて見るまでもなく、バスと地下鉄の双方とも一般会計との間で補助金や出資金などかなりのお金をいただいておりますので、交通局単体であれば公営企業の通知のみでいいと思うのですが、一般会計全体についてそういう要請が財務調査課から出ていますので、一般会計側でどういう風なことを考えているのかという横串を意識した議論はしておかないといけないのではないかと思います。

端的に言うと、インフラのメンテナンスとか公の施設の更新とかこういう問題全般については、市役所でそれらを統括するようなセクションを設けなさいという要請が出ておりまして、そこらあたりの

要請と交通局のバス・地下鉄のあり方の関係について局としての考え方を整理しておいて、国から出る通知に対してしっかりと答えられるようにしておいた方がよいと思います。

【A構成員】

ひとまず経営健全化の方が目標を達成して新たな一步をとということだと思っておりますけれども、大まかな視点として、まず将来的にリニアが来るということがあって、それに向けてどういう風な街づくりをしていくのかという視点が重要だと思います。

そしてリニアが来るというときに、近くに空港もあり、たくさんのお客様が外から名古屋に来てくださるということを考えると、国際化などグローバルな視点というのが必要になってくると思いますし、そういうようなことをふまえて今回様々な施策があげられているのかなと思いました。

また、大きな経済の動きということで人口減少社会の到来がありますが、名古屋はむしろ平成29年に人口が減少に転じるというのは他都市よりもずいぶん状況はよいと言えます。

とは言いましても人口減少社会に対応していかなければならない訳ですが、どういう風に努力をしていくのかといったときに、先ほど交通局の説明の中にもLRTの話が出てきましたが、おそらくこれから街はコンパクトシティ化していくのではないかと思います。話を聞いておりました。

ということを考えますと、いかに街の中心地に人を集めてくるかという街づくりの視点と交通政策の視点のより一層の連携が必要なのではないかと思います。

【B構成員】

経営健全化計画の結果がよくなってきて、平成28年度までの計画期間の収支目標を達成したということなのではございますけれども、その反省や要因分析をもう少ししっかりしていただく必要があるのではないかと思います。

1つは東日本大震災の影響による平成23年度の落ち込みを回復できていますけれども、思ったよりはなかなかお客様が増えていかないという状況があったと思います。

その中で様々な乗車人員増加方策などを取ってきて、たくさんのお客様に乗っていただいているという状況が出てきていると思いますので、それをどのようにもっと進めていったら今後人口減少社会の中でやっていけるのかという過去の反省と分析が必要だと思います。

それから、安全面で様々な問題が出てきましたということではございますけれども、やはりこれもきちんと「なぜこういうことになったのか」という反省と分析が必要だと思います。

よくC先生がおっしゃってますが、従業員の方にすごく無理をさせているのではないかと話もございまして、今後は職場の風通しとか職員がよりいきいきと働けるような状況を作るにはどうしたらいいかという視点が必要なのかなと思います。

それから将来に向けてやはり街づくりと一体化して考えていかないと、公共共通を十分使っただけのような街にはならないのではないかと考えておりますので、ここに出されているような「なごや交通まちづくりプラン」とかりニアの整備の計画とか、そういった計画と包括的に考えていけるような計画にしていきたいと思っております。

【C構成員】

先の経営健全化計画で見事に目標を前倒して達成されたことに対しては、強く敬意を表したいと思います。

次の計画を改めて作るということですが、今B先生がおっしゃったように、改めて総括から入るのは重要なことかなと思います。

次の計画も収支計画まで作りたいという趣旨だと理解しましたので、そうしたときに収支の予算の作り方についても総括をふまえて反映していく部分があって然るべきだと思います。

これは、努力の結果前倒し達成されたことと、それから想定外の外部環境の影響によって好転したという要因もあろうかと思います。

一方で、あえて申し上げますと「楽な目標を掲げていませんでしたか」という意地の悪い質問が出てきたときに、そうではなくて経営努力と外部環境の好転によってなし得たのだということを押さえた上で、今後新たにどういった観点を加えて収支計画を積み上げていくかということを押さえておく必要があると思いました。

それから2点目ですが、これは質問なのですけれども、資料の16ページでご説明をいただいた、計画期間を当面の4年間とそれから平成40年度までの14年間で長期的な展望として置きますということですが、これは今回の計画を策定する上で長期的な展望と当面の4年間という施策の部分の2階建てになるという理解でいいのでしょうかという質問です。

それで、そうしましたときに当面の施策というところにおいては、南海トラフへの対応というのがすでに始まっているのだという話があって、すでに着手されている耐震補強であるとか、そういうコストの新たな増加要因というのは見通せるわけです。

ただ一方で、LRT や BRT といった議論は、まだコスト計画までは落とし込めない段階なのだろうと思います。

そうすると、そこは長期的な展望の方でどういう姿勢で検討に加わっていくかということは議論されるのかなと思いますが、この辺の当面の4年間で見通せる新たなコストの範囲は、只今の説明では耐震の関係と設備更新の関係が中心だったかと思いますが、そういう理解でよろしいでしょうか。

3点目は、人口が平成29年ごろにはいよいよ減少に転じそうだと、この29年というのは概ね当面の4年間にはほぼ影響はなく、最後の年にかかってくるぐらいだと思いますが、それまでの間に新たな利用促進を図るということで、資料の中には2つコメントが入っていると思うのですが、1つは自動車からの転換、それからもう1つは高齢者を中心とした利用促進を図るという趣旨が含まれているのかなと思うのですが、自動車からの転換と高齢者の利用促進を図るといったときに、現在交通局が持っているネットワークを前提としたものになるのでしょうかという点もお考えを伺いたいと思います。

つまりこの4年間で鉄道のネットワークが変わるということは私の中では想定できない訳なのですが、そうするとバスのネットワークは大胆な変更も含めて拾っていくことで自動車からの転換

を促したり利用促進を図るという考え方をするのか、基本的には今のネットワークを前提にサービス水準を向上させることによって利用促進を狙っていくという観点に立つのか、このあたりも当面の4年間と長期的な展望をどう仕分けて落着させるかというのも気にかかるポイントかなと思いましたので、これから検討するということだと思いますけれども、現時点で可能な範囲でお考えになっているところをお聞かせいただければと思います。

取りあえずその3点についてご説明をお願いします。

【交通局】

それでは最初に、計画期間が平成30年度までの「取り組む施策等」と平成40年度までの「長期的な展望に立った見通し」についての説明ですけれども、確かに長期的な期間で考えていったときには、具体的に何をやっていくのかという事柄について逐一計上して、それを収支計算の中に組み込むことは非常に難しいだろうというのは感じております。

そういった状況ではありますけれども、名古屋市のあるいは交通局の重要課題である人口減少社会だとか、リニアの開業だとか、南海トラフ巨大地震への対応だとか、こういった重要課題について想定した上でいろいろな対策を立てていかなければいけないと考えております。

こういう長期的な課題に対応していくときには、例えばリニアは39年度に開業ですけれども、36年度や37年度に動けば対応できるというのではなく、ある程度の準備期間が必要になってきますので、間に合わないということのないように、今から打っていける手立てはないかしっかりと検討していきたいと考えております。

そういう意味で、この4年間では今から打っていける手立てについて、具体的な施策として並べていきたいと考えております。

実際どこまでやれるのかというのは現段階では出しにくい所もございますが、対応が手遅れにならないようにしていきたいと考えております。

それからネットワークの話ですけれども、これも新しい鉄道網を作ることができるのかとかいろいろ課題がある訳ですが、これは大変難しい問題であります。

そんな中で、自動車からの転換という方法なのですけれども、ネットワークの問題だけではなくて、やり方としてはいろいろなやり方があるのだろうと思っております。

例えばこれまでの実績を例に考えますと、一日乗車券に施設割引という特典を付けてマイカーから市バス・地下鉄へ転換していこうというような方策を実施しておりますが、知恵を出すことによって他にもまだいろいろな方策が出てくるのではないかと考えております。

そういうような幅広い視点から、公共交通への利用転換を図っていきたいと考えております。

【交通局】

今の説明に少し補足させていただきますと、計画期間について「取り組む施策等」が4年間、「長期的な展望に立った見通し」が14年間のお話ですけれども、そもそも私どもがこれから作る新たな経営計画の位置付けは、「名古屋市総合計画2018」というのがまず名古屋市のマスタープラ

ンとしてあって、それが上位計画で、私どもの計画は下位計画に当たるとしておりまして、その部分で言いますと「名古屋市総合計画2018」というものの計画がまさに当面の4年間と長期的な14年間、目標年度で平成30年度と平成40年度という作りになっておりますので、それと合わせた形で計画を練っていくのがいいだろうということがまず1つございます。

それと先ほど座長から少しお話があったのですが、総務省の方から投資計画それから財政計画について、10年間見通して作りなさいという指導がきておりますと、やはり10年間という年度については一定の方向性は持たなければいけないだろうと思っております、その部分もあつての4年と14年ということでございます。

それから、どこまで見込んだ収支を考えるのかという話もあって、LRT・BRT については住宅都市局が中心ですが、まだ検討段階でございまして、どういう形になるのかまだ見えておりませんし、運営主体がどこになるのかも決まっていないという状態ですので、なかなか収支には見込めないのですが、基本的には当面の課題である老朽化対策ですとか、それから耐震対策、あるいは安心・安全、それから日々の話といったことを盛り込んだものになるのかなというのが今の感覚でございます。

それからネットワークについて申し上げますと、地下鉄の新線はこの4年間ではまずないと思っております。

バスにつきましてはもともと路線網の考え方として、交通問題調査会の答申で基本的なバス路線のネットワークについてはバス停間隔が500mで、路線のメッシュが1km間隔で、本数としては最低1時間に1本という基本の考え方がございまして、今回特にそれを変えるという考えは持っておりません。

ただ、収支に影響がない範囲で何かできないかという問題意識は持っております、今の路線網をただ守ればいいのかという考えではございませんので、そこは収支の見合いを見ながら、どこまで行けるのかということ一度探っていきたいと思っております。

【座長】

今、計画期間を中心に議論があるのですが、長い視点で見なければならぬのが施設の老朽化とか、リニアの問題とか、地震の問題などがあります。

それで総務省の報告書の報道資料を見ますと投資の合理化という考え方を持ってきていて、何も考えなければ今ある施設をどう更新するかとか、耐用年数を伸ばすとかそういう観点でものを考えがちなのですが、10月30日の総務省の報道資料を見ると、来週月曜日に出来る研究会の設置意図の大きな1つが地方公営企業における投資の合理化であり、これをきちんと各地方公営企業で考えてほしいということであり、投資の合理化というのが1つキーワードにあってもいいのではないのかなと思います。

配布資料にはまだその言葉が入っていないので、そういうことも少し頭の片隅に置いていただきたいと思います。

【D構成員】

今日宮崎県から名古屋に来まして、2つ感じたことがあります。

1つ目は、名古屋はやはり公共交通にとって恵まれているということ、もう1つは名古屋市交通局で考えると、不自由というかできることががんにがらめにされていると感じました。

宮崎では10年ほど前にバス事業者が経営破たんをしまして、それからずっと再建を目指して来て今は落ち着いています。地方のバス会社らしく、いろいろな地元密着の施策をやって、路線も以前と変わって、いろいろ考えていると思いました。

ああいったことは、補助金の関係や行政との調整、お客さんや地域の声をどう反映していくかなど色々なことがあると思いますが、その他に会社として何がやりたいかということがあって、そんなに儲かるわけではないが、地域を背負う会社としてどう盛り上げていくか、どう付加価値を出すかということ意識していると思います。

そして名古屋に帰ってきてこの資料を見たのですが、改めて暗い計画だと感じました。

何かというと、作らなきゃいけないから作るとか、目標を見失ったので作るとか、総務省から言われたから考えなければいけないとか、上位計画が決まったので交通局がどう行動すべきか考えなくてはいけないとか、運行ミスが起こるので安全に関することを考えなくてはいけないから作るとか、要するに、失礼ながら、交通局の能動的な主張が何も無いように感じてしまうわけです。

一番欠けていると思ったのは、名古屋市交通局はどういった組織、企業体でありたくて、そのために何をやらなくてはいけないのか、ミッションは何かをきちんと定義し掲げ、それに向けていろいろな制約がある中で、それをふまえてどういう風になっていかなければいけないのかを示すことが必要ではないかなと思います。

それが無いとやる気が出ないし、人にやらされているというか、他がこう言うから、それに対して我々はこうならざるを得ないといったような受け身の計画になってしまいます。

経営健全化に関しては、どうしてもそれをやらないと残っていけないので、そこに集中してそのために何をやらなくてはいけないかという、非常に単純な枠組みで計画を立てることができました。

そういった意味では、強い制約がない中で計画を立てられるはずなのにそれができない。名古屋市交通局はすごく真面目で蓄積があって尊敬しているのですが、真面目すぎるがゆえに、他から言われたことに対応しようとする計画を作ってしまうのかもしれないと感じています。

そういった意味では、少しとがってもいいのではないかと思います。

具体的には、交通局をどうブランド化するかということがあります。

リニアが来るからそれに対応して何かやらなければいけないではなくて、名古屋の市バス・地下鉄は他と違ってここがすごいということを見せて、リニアが来るからではなく、市バス・地下鉄に乗るためにリニアに乗って来るというくらいの勢いが必要です。

失礼ながら、いま立てようとしている計画は、リニアで名古屋に来て、市内の交通の9割が市バス・地下鉄だから、乗りたいわけではないけれど仕方なく乗るといような、そういう書きぶりのような気がします。

名古屋の交通はこんなにすごい、使いやすいというのがないから、名古屋が観光地としてパッと

しない、外からの来客があまりないことにも通じていると思います。

それは真面目すぎるのかもしれないし、お客様がどこにいて、何を望んでいるのかということについてのマーケティングが弱いのかもかもしれません。

マーケティングのことは以前から言っていますが、計画性に欠けていると思います。

先ほど交通問題調査会の四次答申の話が出ましたが、あれはあれでいいとして、ただ交通局としてどういう公共交通サービスを提供して、それによってどうやってお客様を増やして、お客様満足度を高めるか、満足度を高めることで何を実現したいのかということをもっととがって主張してもいいのではないかと思います。

京都みたいに急にとがりだしたところや、都営も変わりつつありますし、神戸も名古屋に比べるととがった感じがします。

この大人しい感じを脱却することが必要ではないかと思います。

安全に関する取り組みはまた別の検討会があって、そこでは職員の意識改革とか言っていますが、私も点呼などを見学したことがあるのですが、みなさん本当に真面目にやっているといます。

それでもミスなどが起こってしまいますのは、手続きや手順の問題であったり、オペレーションをどうするかという問題であったり、組織の風土の問題であったりいろいろな原因があるとは思いますが、その背景にあるそもそも交通局は何のためにあって何をやらなければいけないのか、そこに参加している職員などはどういう心構えなのかということが経営計画とリンクしてこない、他から言われたからやるということの羅列の計画になってしまい、意識改革にはつながらないのではないかと思います。

【A構成員】

先日神戸に行く機会がありまして、阪神三宮駅の駅改良事業の状況を拝見しに行きました。

これは都市鉄道整備助成事業という国の補助金を使って駅をとってもきれいにしたのですが、通常の機能性だけではなくて、デザイン性にも優れた駅でした。

名古屋の車社会と神戸の比較的公共交通が強い社会と同じに考えてはいけないとは思いますが、駅の改良後に阪神電車のお客さんがとても増えたそうで、三宮の乗降客が明らかに増えたそうです。

実際に駅に行ってみるととても明るくて、地下の駅ではあるのですが、地下の駅だからこそということで、壁に緑があったりして、ある意味無駄なところに気を使ってお金をかけた駅になりました。

その代り、なんとなく乗ってみたい電車、行ってみたい駅になったという感覚があります。

国の補助金も必要最低限の投資ということではなくて、少し質を良くするような、サービスを高めるような、そういった部分にも補助が出るようになってきたと思います。

先ほど東山線が老朽化でそろそろ改修をしなくてはいけなくなってきたと伺いましたが、その際には、非常に混んでいる線なので、輸送力増強という点は考えていかななくてはいけないのではないかと思います。

そしてその際には、かなり大がかりな投資が必要になってくると思いますが、これはチャンスでもあるので、とっておきのすごくカッコいい電車を作っていただきたいなと思います。

それはどうせ必要な投資ですから、ちょっとした工夫で、人が集まるようなそういった空間を創出できる可能性がある、人が集まる空間というのは附帯事業を考えても収入が見込めるわけですから、長期的な視点が必要であり、かつお金のかかる事業ではありますが、それをいい方向に変えられるような知恵を絞っていただきたいと思います。

【座 長】

阪神電車は横に広げられないので、縦に複数のプラットホームがあると非常に使いにくいのですが、奈良まで乗り入れたことやきれいになったこともあり使う人も多くなりました。

東山線名古屋駅も構造が似ていると思うのですが、駅を縦に広げるなど何か大がかりな改良プランはないのでしょうか。

【交通局】

名古屋駅は横に広げられないので、混雑を緩和するために、二編成が縦に並べるようにプラットホームを伸ばしています。

【座 長】

ではもっと伸ばすとか、名古屋駅終点の電車を作って折り返すことはできないのですか。

【交通局】

間隔が短いダイヤのなか、名古屋駅で折り返すのは少し難しいです。

【座 長】

福井駅でも新幹線が入ってきて狭くなったので、ひとつのホームに北陸本線と九頭竜線が着くようになっています。

【交通局】

確かに民鉄ではなんばとか、特急と普通が同じホームに着くようになっていますが、地下鉄ではあまりやっておりません

【座 長】

それでしたらやってみたらいかがでしょうか。

【交通局】

名古屋駅は、リニアが来るということで、いまのJRと名鉄と近鉄とあおなみ線と地下鉄が乗り入れ

ていて、乗り換えが分かりにくいとか、アップダウンがあるとかそういった問題を解決しようと市全体で取り組んでいて、まだ成案はできていないのですが、そういった共通認識は持って取り組んでおります。

そのため東山線の名古屋駅の姿は、地下街を含めてかなり変わると思いますので、そのときはA先生がおっしゃるように、単にいまの駅の延長線上ではなく、もう少し使いやすく、きれいで、行ってみたいくなるような駅にするチャンスだと思います。

【座長】

複線しかないものを縦に積んだら複々線になりますので、今阪急は縦に積んで、実質的な拡幅をしているわけです。

今の名古屋駅の下をもう一度掘ることはできないのでしょうか。

【交通局】

他都市でも狭いところに駅を作るときは、二段の駅にするなどいろいろな事例がございます。

まずは、通常の新線建設よりも後から作る方がかなりの割増でコストがかかりますので、そういったところの見合いかと思います。

後は下が空間として確保できるかが問題で、例えば機械室などの構造物がなければ大丈夫なのですが、現在名古屋駅の下がどうなっているかは把握しておりません。

少なくとも東山線の下には桜通線がクロスしていますので、その下になりますし、その下となると今度はリニアとの問題も出てくるかと思います。

【C構成員】

当面4年間で確実に分かっていることは何かを考えていたのですが、市内に結構大学が集まってきているということがあります。

愛知大学はフェーズ1が終わって、フェーズ2がありますし、愛知学院大学は名城公園に来て、砂田橋には名城大学が来ます。

また南山大学も名古屋キャンパスへの機能集中というのを検討中だとのことなので、市内に集まってくる学生の数が増えてくるという要素が見えておりまして、学生定期が増える可能性があると思います。

そうすると本格的に人口が減ってくるのは計画期間の後ろですし、当面の間、名駅にはオフィスの供給が増えて、そこに勤務する人も、学生も、名古屋に向かった交流人口の増進というのは、この4年間の間にはかなりフォローウィンドーの条件があるのではないかと思います。

したがって、本当に危機的な状況で利用増進を図らなくてはいけない時期の前段階の計画になるのではないかという気がしておりまして、今のうちにどこまで収支の収入レベルをあげられるかというのが大切になってくると思います。

その点について、交通局がどういった認識を持っているのかということをお聞きしたいと思いま

す。

そして当面はお客様が増える要因がありそうだとすることであれば、その後の本当に難しい時代に突入していく前に、マーケティング分析ができるようなプラットフォームとかインフラ整備に力を入れていくというのも一手かなと思います。

以前マナカのビッグデータに近いデータを利用したマーケティング分析は難しいというお話を伺いましたが、交通局ならではのマーケティング戦略立案ノウハウを構築するのに必要な独自データの基盤整備をしておくことで、効き目のある利用増進サービスメニューなどを見つけていく際に、検討しやすい状況を作ることが出来たらいいと思うのですが、その可能性について交通局の考えをお聞かせください。

【交通局】

今乗車人員は、名古屋市内に大学が移設されたことなどもあり、学生定期の増加が大きく、また通勤定期も増えており、乗車人員の増加傾向ははまだ変わらずというのはあります。

これから先、ますます学校の市内への移転が増えてくることを考えると、この増加傾向はしばらく続くと思います。

学生定期の制度見直しを行ったのは平成22年・23年のことであり、それらについては一定の周知も図られ、利便性についても認知されてきましたので、それによる増加傾向の勢いはどこかで落ち着くと考えていたのですが、まだその落ちる兆しは出てきていませんし、まだしばらく続いてほしいなど期待を持っているところはあります。

人口については、29年度までは微増ではあるものの増加すると考えられるので、計画期間中の大きな乗車人員の減はないのかなと思います。

ですが、その先の人口減少に備えて、乗車人員を増やすための施策を早急に検討していかななくてはいけないと考えており、自動車から市バス・地下鉄利用への転換を図る施策は重要な課題と考えています。

マナカのデータについては、システム的なことで言えば現時点では属性等を集計できるようになっておらず、新たに分析するためにデータを集計しようとするとかかなりの経費を要することになり、大きな課題となっております。

これまでの分析といいますと、利用者の実績からの分析ではなく、利用者へのアンケートを実施し、そのデータを分析しておりますが、全ての利用者のデータではないため、それによる分析結果が必ずしも正しいものではないと思っております。

データを基にしていろいろな施策を検討するのは大事なこととの認識はありますが、そのデータ結果をどのように施策に結び付けていくのかということはいつもつまずくところでありまして、まだ局内でもデータの利用方法が精査できていないという状況です。この課題がクリアできれば経費をかけてマナカのデータ分析を行うことの意義もあるかと思っておりますので、その点も研究していきたいと考えています。

【B構成員】

マナカの話になりますが、もっと使いやすいシステムができないかなと思います。

ICカードをもっと活用して、マナカを持っていると得だ、便利だというものにしていく必要があるのではないかと考えています。

それから、使っている方のデータということで、POSと同じで売上が発生しているということだけでは今後のマーケティングになかなか繋がらないと思います。

それで使っていない方にどのように使わせるかというのは難しいところだと思いますが、例えば、京都だと阪急の西山天王山という駅にパークアンドライドと称して駐車場を作っていて、ほぼ満杯な状況のようです。

使っている方は特にパークアンドライドは意識せず、駅にある便利な駐車場として使っていて、そこに車を置いて京都方面、大阪方面に出かけられるということですが、車を使っている方に一部でも公共交通を使ってもらい、そのほうが便利で早い、お得だというような状況があればそういうところをアピールしていくというような形で、今使っていない方にどのように使っていただくかという知恵を絞る必要があるのではないかと思います。

【D構成員】

市役所の前に基幹バスが走っていますが、何か最近基幹バスの利用者を増やすような施策を実施したことはありますか。

決算参考資料の系統別収支を見ると、営業係数97でずっとこんな感じですよ。

あの路線は、交通に興味がある方、交通の研究をしている方、事業者の方で名古屋を見学する際には必ず見る路線ですよ。

なぜ見るかというと、基幹バスというのはBRTだからであり、BRTを運行していることが有名なわけですよ。

そしてBRTは普通のバスより速く、定時性が良く、利用者も多いということで、すごい財産を持っているということですよ。

そのような貴重な路線が営業係数97でいいのか、ずっと平行状態というのはどうなのかと必ず聞かれます。

何が言いたいかというと、B先生がおっしゃったような、新しい方を開拓していくにはどうしたらいいかというときに、アピールしていかなければいけないところがいっぱいあります。

例えば私が昔研究した結果、基幹バスの沿線は普通のバス路線より乗客を開拓している、いつてみれば普通の路線に比べて利用者が出かけるときにあの路線を使う比率が高くなっています。

それから、もともと基幹バスの路線がなかったときに比べて、人口増加率がほかのところよりも高くなっているということも出てきた、つまり住む魅力も高めたということですが、それは10年間程度の効果で、ずっと運行していると効果が薄れてきて、普通の路線と同じになってしまいます。

そうであれば、例えば安直ですがバスの色を変えたりとか、停留所をもっと面白くするいろいろな考えられると思いますが、本数を増やすとかではなく、もう一度見直すいい機会が来ているのでは

ないかと思えます。

あるいは、大規模商業開発などの新しい動きがここ4年でもいくつか考えられます。

そうであれば、それに対してどれくらいお客さまを市バス・地下鉄に集めるかということプロジェクトチームなどを作って検討し、開業のときには施設と連携してひとつのムーブメントを起こすようなことをやっていかなければならないと思っています。

例えば名鉄バスは、新しい路線を作るときには必ず、この新しい路線はこういうふうに使えますよというパンフレットを作って沿線に配り、新聞広告を入れたり、駅でもパンフレットを置いて徹底的にPRします。

それでも10年経つと残っている路線は半分くらいで残り半分はうまくいかないという感じですが、交通局では全体の再編の中でやっているだけで、重点的にやるとか掘り起しをするとかは全然やっていないですし、それではお客様は増えないと思います。

【交通局】

基幹2号はラッシュ時間帯の混雑率が激しかったため、平成20年度に、需要以上の運行があった路線のバスを、基幹2号に持ってきて運行本数を増やして輸送力を増強したということはありませんが、これは、基幹バスだけに特化したものではなく、バス路線全体の見直しの中で実施したものです。

【D構成員】

輸送力増強というのは、昭和30年代から平成始めくらいまでの民鉄がやってきたことですが、それは乗客が増え続けている時代でした。

すでに東京の民鉄ではそういう時代は終わって、一部の路線を除き、ほとんど減に転じつつあります。

その減というのは、少子高齢化の話もそうですが、お客さんの指向が変わるということで、今まで行っていたところに全く行かなくなる、しかも開発された住宅地だと年齢層が揃っているので、急に指向が変わるわけです。

そういうことをよく検討したうえで、ここはこういうことが何年かのうちに起こるから、それに対してこういう対応を順番に取っていくということは、今の地域公共交通計画では結構やられていることですが、名古屋は地域公共交通計画がないですから、会社として交通局がやらなければなりません。

だから、ここは皆さんのこういうニーズに応じてこういう新しい試みをしましたということをきちんと打ち出して、それをサポートできるようなプロジェクトチーム的なものを作る態勢をとっていかなければならないのではと思ったのですが、何かそういうことはお考えですか。

【交通局】

現段階ではプロジェクトチームの結成は考えておりませんが、いろいろな観点から検討していく

ことは重要だと思っておりますし、そういう考え方はあり得ると思います。

【D構成員】

絶対プロジェクトチームを作ってやったほうが良いと思います。

それから細かい点を3点申し上げたいと思います。

1点目ですが、環境やエネルギーについては全然書かれていませんが、震災で少しボルテージは下がりましたが、低炭素や、むしろエネルギーのほうは非常に重要になってきており、そういう観点から市バス・地下鉄が果たす役割というのはすごく大きいはずです。

「低炭素都市2050なごや戦略」は2050年までの計画でもありますし、交通局の進むべき方向そのものだと思うので、この計画でも意識してほしいと思います。

総合計画では施策24に「公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくり」とあるし、施策30には低炭素社会について書いてありますが、施策24はすごく消極的な目標数字になっていて、京都市は5万人増客というのをやろうとしており、京都の方がずっと厳しい計画のような気がします。

今後交通局としてどういう目標をあげるかということについて、部分的にでも結構ですので、例えば鶴舞線沿線の天白区はなぜ名東区に比べてバスの利用が少ないのか、天白区の中でどういった路線を作り出していけばいいのかということを重点的に研究してみると面白いと思います。

2番目ですが、周辺市町村への乗り入れということが課題として結構出ていたことが最近あったと思います。

名古屋市の交通局だから、他の市町村へは行かなくてもいいという考え方もありますが、どうして周辺市町村の人たちが乗り入れてほしいのかというと、結局その人たちは名古屋に行きたいからなわけで、これは名古屋にとって必要な交通機関とも考えられます。

名古屋をもっと公共交通を使えるまちにするということを考えるのであれば、その観点から、名古屋から外に出ないといけないのかもしれない。

今までの経営健全化の中では話にならないことでしたが、積極的に増客を図ってサービス向上をしていくのであれば、名古屋の端で止まる、しかも端というのが家があまりないところで、あと1キロ走れば街がある、ということが公共交通政策としていいのかというのは、考えなくてはいけないのかなと思いました。

3点目ですが、先日の名古屋駅の浸水は、南海トラフ地震の際はあぁいったことがいたるところで起こるといふ一つの教訓だったと思いますが、あれをふまえてどうしていくかということを考えておられるでしょうか。

例えば、あのとき今池・池下間でバスが出ました。この今池・池下というのが絶妙で、今の名古屋市交通局の体制でこういった対応ができるのかと感心しました。

他は桜通線でもなんとかなるし、池下はもともと車庫があって折り返しができるので、池下から藤が丘までは地下鉄を走らせて、今池と池下の間は他線が通っていないので、そこだけバスを走らせたということですが、あれは機転を利かせてなのか、それとも元々そういう計画を作ってやっていたのでしょうか。

BCPをやるのであれば、そういうことが起こったら時にはマニュアル的に対応していくということだと思いますが、今回の対応をふまえて、今後災害が起こったときにどうしていくのかその考え方について確認しておきます。

【交通局】

水害の対応につきましては、電車が止まった時に自動車部に要請がありまして、それにもとづいて出せるものは出すということでしたが、朝のラッシュ時間帯は車両に余裕がない状態で運行しておりますので、段々外に出る車両数が落ちてきた状態の中から、徐々に車両を生み出しながら対応させていただきました。

あらかじめどこの区間が止まったらここからここまでバスを運行させるというものをございませので、今は止まった区間に応じて臨機応変に一番効率のいいかたちで対応させていただいているというのが現状でございます。

【D構成員】

ただ、名古屋駅では折り返せないといったように、元々条件が決まっているので、名古屋市交通局の場合はどの区間が止まるかということはある程度のパターンが決まっていると思います。

だから池下駅で折り返すということは、後で考えてみたらあり得ることで、最初から予想されるパターンは念入りに計画を立てておくということを教訓として得られるのではないかと思ったわけです。

臨機応変に十分対処できるから計画を立てる必要はないということかもしれませんが、今の話のように車両をだいぶ削っているんで、何か起こったら余裕が少ない、ましてや運転士もそんなに余裕があるわけではないですから、冗長性とかも考えなければいけなくなっていると思います。

【交通局】

浸水事故に絡んだ運休区間の考え方ですが、今回のケースは名古屋駅が水没して、電力の供給区間と渡り線との関係で、どうしても池下駅での折返ししかできなかつたというものです。この事故の教訓から、どのように電力の供給区分を変えると、どこまでいけるかという検討を行いました。

結論的には、今名古屋駅の近くに名古屋変電所を作っておきまして、それによって電力供給区分が若干変わり、再度名古屋駅が水没しても栄駅まで電力を送れるようになるということが分かりました。栄駅の西に折返し線がございますので、今後名古屋駅で水没した際には、少なくとも栄駅までは折り返せることとなります。

これにより、今池下駅での桜通線への乗り換え、千種駅での中央線への乗り換え、栄駅での乗り換え、もちろん本山駅での乗り換えもできますので、乗り換えによる振り替え輸送はかなりできるだろうと考えております。

東山線の検討を行ってそういった結果を得ましたが、浸水はランダムで発生しますので、パター

ンがいろいろあります。深刻な事案についてさらなる検討が必要だろうということ、他線についても同様に浸水した場合の電力供給区分と渡り線との関係で、どういった改善ができるかということについては検討する必要があると局内で議論したところでございます。

【C構成員】

D先生が後半3点のうち2点目におっしゃったことを私も実は思っていて、尾張旭市の市長さん方と議論しますと、旭前駅周辺に機能を集中させていってコンパクトシティ化を進めていきたいという考えを、改めて総合計画の中で色濃く打ち出そうとされていたと思います。

尾張旭市の人たちは、今は名鉄瀬戸線で栄までしか直通で行けませんが、旭前駅が藤が丘駅と公共交通で接続すると、名古屋駅まで直通で行けるようになります。

こうしたことを尾張旭市と議論することはタブーなのでしょうか。

例えば、尾張旭市は住宅取得を考えたときに名古屋市内よりも随分割安感が強いわけですが、尾張旭市民をお客さんとして名古屋市交通局が取り込めたとして、尾張旭市は便利だということになったときに、全体からするとそんなに大きなパイではないかもしれませんが、徐々に尾張旭市を介して交通局のお客さんを増やしていくというようなことが考え方として駄目なのかどうかはまず1点目です。

2点目は、名古屋市内にある大規模マンションの開発を見ていると、必ずしも便利ではないけれども大規模に開発して、マンションの住民がシャトルバスで近くの駅までいくようなケースがありますが、おそらくこの費用は居住者の管理費に含まれていると思います。

そこに市バスを走らせることによって、年間の管理費と交通費を合わせたコストが安くなりますよというような営業開拓をするということはあるまいだろうかと思えます。

星ヶ丘駅の前にそういうシャトルバスが着いていて、市バスのお客さんになりえないのかなと思った次第であります。

これはほんの思いつきの一例なのですが、市域を前提として利用者増収を図る、その市域の中に名古屋市交通局ではないバスに乗っているお客さんがいる、市のちょっと外側にも開拓できるお客さんがいるのではないかと、そんなことも含めて議論できると、売り上げを伸ばすということで明るい議論のネタになるので、発想に入れたらいいのではないかと思います。

【座長】

まとめますと、経営計画、経営戦略いずれにしても経営基盤の強化が一番にありますので、できるだけ赤字を出さないということ、黒字化を進めていく一方で、いわゆる公共事業でありますので、民鉄と同じような発想だけではいけないということで、早々に、地震や先日の名古屋駅であったような浸水など交通局が置かれている様々な環境をまず整理することが必要であり、それを受けて投資の合理化というキーワードを挟んで財政問題に関連付けていくという整理の仕方が見えてくるのかなと思いました。

それから、計画期間の4年問題と14年問題の2つに分けて、これから新たな計画を策定してい

かなければいけないので、4年と14年の違いをまず明確にする必要があります。

どちらかというとなら14年問題のほうが多いかと思いますが、4年問題もきわめて重要でありますから、非常にご苦勞をかけると思いますけれども、そうしたところを整理しながら経営計画なり戦略を策定していくということかなと思います。

今日はE先生がおられませんので、あまり会計の話が出てきておりませんが、地方公営企業の会計基準が変わりましたので、減損会計を非常に強く考えていかなければなりません。

例えば、使っていないバスの資産計上はやめるというような類ですが、名古屋駅の浸水時にバスが出動していたという話を伺ってシミュレーションを考えていくと、古いバスだから、古い施設だから、老朽化しているから減損というものも、なかなか交通事業の場合は難しいのかなと思いましたし、そちらの問題の方もおそらく4年問題のほうに引っかかってくるような気もいたしますので、初回でもあるので整理はできておりませんが、こうした形であと2回やっていきたいと思います。