

第2回 名古屋市交通事業経営計画有識者懇談会

第1回懇談会におけるご意見等に対する
交通局の考え方について

平成27年3月23日

名古屋市交通局

1 新たな経営計画策定の基本事項について

○主体的な計画の策定

市バス・地下鉄には、市内公共交通ネットワークの中核として、今後も市民・利用者の移動手段としての役割を担っていかねばならないという重大な使命があることを重く受け止め、新たな経営計画では、市民・利用者のくらしと名古屋のまちの発展への貢献を約束する交通局の姿勢を打ち出していきたいと考えています。

また、計画における交通局のめざす姿として「SAFETY & CHALLENGE」を掲げ、安全・安心な運行を最大の使命としつつ、常に課題に対して積極的にチャレンジする姿勢を表すような計画を策定していきたいと考えています。

○今後予想される、総務省からの「経営戦略」策定の再要請を見越した、計画のネーミングの検討

ネーミングについては、総務省の説明会の中で、「経営戦略」という名称にとらわれなくてもよいとの説明を受けており、中長期的な経営の基本計画の名称としてのふさわしさ、市民・利用者の馴染みやすさなどの観点から検討していきたいと考えています。

○総務省通知をふまえた、「投資の合理化」というキーワードの計画への記載

※総務省通知...平成26年8月29日付け「公営企業の経営にあたっての留意事項について」

総務省通知等の意図をふまえて、経営基盤強化に取り組む観点から、「投資の合理化」という表現は、キーワードとして計画に記載していくように検討していきたいと考えています。

1 新たな経営計画策定の基本事項について

○環境の視点の計画への記載

計画におけるめざす姿に掲げる「SAFETY & CHALLENGE」の「CHALLENGE」に込めた私たちの思いの1つとして、「Environmentally Friendly（環境に優しく）」を入れるとともに、環境に関する事業を計画に記載していくように検討していきたいと考えています。

○一般会計が立案する「公共施設等総合管理計画」と市バス・地下鉄のインフラ整備のあり方の関係

総務省から、公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進のための計画として、企業局を含めた名古屋市の公共施設等総合管理計画の策定を求められているところです。

名古屋市の市長部局では、アセットマネジメント基本方針（平成21年3月）、名古屋市アセットマネジメント推進プラン（平成24年3月）、公共施設白書（平成26年3月）を策定し、アセットマネジメントに取り組んできています。

また、交通局では、交通局アセットマネジメント基本方針（平成21年9月）、交通局施設等長期維持管理計画（平成24年1月）を策定し、この計画に沿って維持管理費用の抑制と平準化を図っています。

総務省からは、これらの市長部局及び企業局の計画をまとめて一つの計画とみなすことにより、名古屋市の公共施設等総合管理計画として位置づけることについて確認を得ています。

交通局としては、今後も、施設の維持管理、インフラ整備について、関係局とも連携を取りながら、適切に対応していきます。

2 健全化計画の分析に基づく新計画づくりについて

○乗車人員増加方策や安全面などの様々な問題の要因分析

新たな経営計画の策定にあたっては、現在の市営交通事業経営健全化計画の実施結果を総括し、反省すべき事項などを確実に押さえた上で、検討を進めていきたいと考えています。

乗車人員増加方策については、さまざまな取り組みを行ってきたものの、乗車人員増減には多くの要因が関係することから個々の取り組みそのものの効果検証は難しいところですが、外国人や地域巡回バスご利用者など、さまざまな利用層をターゲットとした利用促進施策を検討していきたいと考えています。

また、安全面についても、現行計画期間中に様々な課題のあることが明らかになったという反省をふまえ、市バスの運行ミス等防止対策検討会を開催して運行ミスの要因分析や防止対策を検討してきたところであり、安全面についての重要度を高め、優先的に取り組んでいくなど、ハード・ソフトの両面から積極的に対応していくことを検討していきたいと考えています。

○健全化計画期間中に行った経営努力や外部環境の分析などをふまえた、新たに実施する施策の検討

交通局では、これまで健全化計画で行ってきた管理の委託などの経営努力や東日本大震災、リーマンショックの影響による乗車人員の減少などについて分析を行い、健全化計画の目標を達成すべく対応を行ってきたところです。

新たな経営計画においても、引き続き委託の拡大などの効率化策や少子高齢化による乗車人員の動向を見極めながら利用促進策に取り組んでいくとともに、新たに策定された名古屋市の基本計画である名古屋市総合計画2018に定める3つの重点戦略「子育て世代に選ばれるまちをつくとともに、地域の活力を高めます」、「市民・企業・行政の総力で大規模災害へ備えます」、「国際的な都市間競争を勝ち抜く、大きく強い名古屋をつくります」に掲げる施策について積極的に取り組むとともに関係局との連携を図っていきたいと考えています。

3 お客様ニーズの把握・変化への対応について

○マーケティングの強化や戦略立案に必要な局独自の基盤整備

お客様のニーズを把握し、施策につなげていくことは、顧客満足度を高めるとともに、乗客誘致を図る観点から、重要な課題と考えており、現在、実施しているネットモニターアンケートやイベント時のアンケート調査を引き続き実施し、活用していきたいと考えています。

また、マナカの利用データを活用したマーケティングについては、利用促進につながる期待がある一方で、データ活用するためのシステム構築に多額の費用が必要になるという課題があるため、システム構築費を上回る利用促進効果を引き出す見通しが必要であり、まずは、利用促進につながるようなデータの活用方法について、鋭意、研究を進めていきたいと考えています。

○お客様のニーズの変化に対応するためのプロジェクトチームの立ち上げ

経営計画の施策検討にあたっては、担当部署が専門的な立場から、それぞれの担当分野における施策を提案するというだけでなく、他の担当部署の業務にかかるものについても施策提案を行い、できるだけ専門的な枠組みにとどまらないような手法で進めることにより、幅広い施策検討を行えるようにしています。

しかしながら、事業を取り巻く環境変化が急速に進展する中、まだまだ施策開拓の知恵は、局内にあると考えていますので、局内で引き続き、施策検討できるようなプロジェクトチームの設置について検討していきたいと考えています。

4 まちづくりとの連携について

○まちづくりとの一体化

「なごや交通まちづくりプラン」や「名古屋駅周辺まちづくり構想」など、まちづくりの計画に関しては、市が一体となり取り組んでいく施策であるため、情報交換や各種調整のための会議には積極的に参画しています。こうした情報のなかから、新たな計画において連携して取り組むべき事業について十分に検討していきたいと考えています。

○都市のコンパクトシティ化への対応

改正都市再生特別措置法並びに交通政策基本計画等において、コンパクトシティ化等による地域交通ネットワークの再構築が求められています。

こうした国の動向をふまえた市の関係会議に参画するなど、引き続き関係機関との連携を図っていきたいと考えています。

4 まちづくりとの連携について

○東山線名古屋駅の混雑緩和のための、現在の駅の下へのプラットホーム増設

東山線の真下には桜通線のコンコース及びプラットホームが敷設されており、また、さらに深い位置にリニアの駅が計画されていることから、その下に東山線のプラットホームを増設するとすれば、地上から約30m以上深い位置に建設することになる上、多額な建設費が必要となることから、現実的には困難だと考えています。

○東山線の駅や車両のリニューアルによる人が集まるような空間の創出

名古屋駅については、平成39年のリニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋市が平成26年9月に策定した「名古屋駅周辺まちづくり構想」を実現するためのプロジェクト調整会議の中で、わかりやすい乗換空間の形成などを検討することになっており、交通局も関係する調整会議に参画し、検討を行っていきます。

また、伏見駅については、地域の賑わいの創出や活性化などに寄与できる駅構内での駅ナカビジネスの基本計画を策定し、実施に向けた検討を行っていきます。

その他の東山線各駅については、駅の老朽化に加え、駅空間のあり方、店舗の開発等の課題も視野に入れ、各駅のリニューアルを推進する必要があると考えています。

車両については、東山線の可動式ホーム柵設置に合わせて、5000形車両を新型のN1000形車両に更新しています。今後、機会をとらえて魅力や話題性のある車両にしていきたいと考えています。

5 市バス利用者増加方策について

○基幹バス利用者の増加方策

基幹バス新出来町線は、名鉄瀬戸線と地下鉄東山線の間にあたり、需要も多く整備効果が高いことから、鉄道に代わる基幹的公共交通機関として整備したもので、1985年4月30日の運行開始から今年で30年を迎えます。この機会に、日頃の市民・利用者の皆さまへの感謝の気持ちを表すとともに、よりいっそう基幹バス新出来町線をご利用いただけるよう、30周年記念PRの取り組みの検討を行っていきます。

また、基幹バスの更なる利用者の増加を目指すためには、基幹バスの利便性が高いことを改めて市民に認知していただくことが必要になると考えることから、基幹バスに特化したPRなどについて検討していきたいと考えています。

○市バス利用者の少ない天白区の重点的な研究(名東区との比較)

天白区と名東区は、なだらかな丘陵地帯になっていることや区の中心部に地下鉄が運行していることなど似通っていますが、平成23年3月の地下鉄桜通線徳重延伸の影響もあり、天白区内の市バス乗車人員は名東区と比べて約1割程度少ない状況にあります。

天白区内の市バス乗車人員は、市内16区でも①名東区②中村区に次いで多い状況にありますが、天白区内における人口動向や移動形態、交通機関の利用割合、施設の配置状況などを総合的に勘案しながら、どのような路線設定であれば市バスの利用者数が更に増加するのか研究していきたいと考えています。

5 市バス利用者増加方策について

○大規模マンションの開発に合わせた市バスの運行

市バス路線の設定にあたっては、お客さまのニーズやご利用の見込み、収支に与える影響等をふまえ、需要に応じた効率的な運行サービスを提供できるよう整備しています。

このため、新たな需要の発生により市バス利用者数の増加が見込めるような場合には、路線の設定や運行回数の増回などについて検討していく必要があると考えています。

名古屋市内においては、新築マンションの建設や都心回帰による学校建設などが行われている現状があることから、そうした地域について市バス需要の調査・研究をしていくことは、利用者数の増加を図るためにも重要であると考えています。

今後とも、各地域の開発状況や地域のご意見等をふまえながら、より利便性が高くご利用いただきやすいバス路線について検討していきたいと考えています。

○市域外延伸による市バス増客の検討

(市域外のまちへ少し延伸することによる増客の検討、周辺市町村のまちづくりとの連携による増客の検討)

市域をまたぐ新たな路線整備については、市単独でなく周辺市町村と協調していく必要があることから、観光、産業等を含むまちづくり全体の議論の中で検討していくべきものと考えています。

なお、市バス路線を市域外まで延伸することにより収支が改善し、その原資で市内のバス路線の充実が図れるような状況を見込めるのであれば市域外への延伸も可能になると考えられるため、市周辺部付近における人口の集積状況や施設の設置状況等について調査・研究していきたいと考えています。

6 その他

○地下鉄における災害発生時の運行計画立案

災害発生時の地下鉄の運行計画については、各路線において折り返し設備を利用した非常時運転計画が作成してあります。

また、地下鉄の運休区間に対応する代替バスの運行については、地下鉄の折り返しが可能な駅ごとに、バスの転回経路や臨時停留所の想定等を行い、緊急時にもスムーズに運行指示やお客さまへのご案内ができるよう検証を実施していきます。

○マナカをよりお得・便利にする取り組み

平成26年度においては、マナカを利用したショッピングセンターでのポイントサービスや駐車場での割引サービス（社会実験）を実施いたしました。また、平成27年度には、名古屋城や東山動植物園など市の観光施設への電子マネー端末の試行導入を予定しています。今後も引き続きマナカの利便性向上に取り組んでいきます。

○職員がいきいきと働くための職場づくり

職員が風通しのよい職場でいきいきと働けるよう、これまでに、職員の表彰制度、研修制度、職員提案制度、自主研究グループ、職場改善運動のコンクール、健康にかかる相談体制、局長ホットライン、幹部職員と現場職員の意見交換会など、さまざまな取り組みを行ってきました。

これらの取り組みをふまえ、職員の考えが実現できるようなプロジェクトチームをつくっていくなど、より良い環境を作り出すための更なる「仕掛け」について、検討していきたいと考えています。

また、新たな経営計画では、職員1人ひとりが交通局事業の将来に明るさを見出すことのできる、前向きな内容の計画を目指していきたいと考えています。