

第3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27年7月24日(金) 10:00~12:00

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、神谷紀子構成員、
二村真理子構成員

交通局 二神交通局長、前田交通局次長、今井安全監理担当部長、舟橋総務部長、
鈴木企画財務部長、坂本経営企画課長、その他交通局職員

傍聴者 1名

資料 (1) 配席図

(2) 資料

- ・名古屋市営交通事業経営計画(2015-2018)(案)
- ・名古屋市営交通事業経営計画(2015-2018)(案)の概要(参考資料)
- ・第2回懇談会におけるご意見等に対する交通局的考え方について

【A構成員】

まず、1点お聞きしたいのですけれども、今度の計画の中で、市バスや地下鉄の乗車人員を1日当たり何万人という単位で増やしていくという計画が出ており、また、資料2の4ページのところでは「今回の計画においては、高齢者、外国人、観光客など、属性ごとの重点的な取り組みを定め、実施していきたいと考えています」というふうにおっしゃっておりますが、実際に、地下鉄では、平成26年度の1日当たりの乗車人員が123万7千人であり、それが10年後には127万4千人ということで、1日当たり約3.7万人の増加となりますが、これはどういう風な人々をターゲットにして乗車人員を増やしていくのか、その考え方をお聞かせいただけますか。

【交通局】

乗車人員の算定につきましては要素がいくつかございまして、一つは人口の関係がございまして、名古屋市の人口につきましては、常住人口が平成29年ごろまで増加し、それ以降減っていく見込みでございます。また、昼間人口につきましては、平成32年ごろから減少していく見込みでございます。

一方で、今現在、雇用関係がわりと順調なものですから、定期券利用者について増加を図っていくという状況がございまして。

そのほか地下鉄につきましては、名古屋駅の再開発やレゴランドの開業などを踏まえ、若干の増加を見込んでいるのですが、いずれにいたしましても、平成32年度以降は乗車人員が減っていくという状況がございまして、その減少分を補うかたちで利用促進を図る必要があると考えております。

そこで、私どもとしましては、計画にも掲げておりますが、都心を走るバス路線の魅力向上、主要駅へのコンシェルジュの配置、ウェルカムボードの設置、タブレット等による案内、ウェブや印刷

物を活用した外国人観光客に対する情報提供など、外国人観光客に対する取り組みを強化することで、地道に利用促進を図っていきたいと考えているところでございます。

【A構成員】

外国人観光客の乗車を増やしていくとか、名古屋駅の再開発に伴って就業する方々が増えることによる定期券の増加というものを見込んでらっしゃると思うのですが、それでも、「外国人観光客」や「就業する人」といった大雑把な感じではなくて、もっと的を絞った緻密な計画が必要なのではないかと感じています。

今現在、円安傾向が続いているので、非常に外国人観光客が増えているというのは名古屋に住んでいても思いますし、東京に行ったらもっと大勢の外国人観光客がいることを本当に実感するのですが、この状況がずっと続くということはないかもしれません。このまま円安が続けばいいのですが、円高になるかもしれないですし、それから、少し前に中国の上海市場が少しクラッシュした時期がありましたが、そういうようなことがあると、いわゆる「爆買い」してくれる人達がいなくなるかもしれないということも考えられますので、今の外国人観光客ブームに乗ったやり方だけではなく、もう少し具体的に、緻密に、そして地道な努力が必要ですし、もう少しその辺りを考える必要があるのではないかなと思いました。

そういう意味で、「なごや得ナビ」は、いろいろな情報が載っていてとても便利であり、利用促進にもつながるというふうに感じています。ただ、これを知らない名古屋市民も、まだまだたくさんいらっしゃるのではないかと感じています。そこで、一日乗車券やドニチエコきっぷを持って名古屋城や名古屋港水族館、名古屋市科学館などに行くと、乗車券代が全部浮いてしまうぐらいの利益が享受できるということをPRする機会を増やして行って、車ではなく市バス・地下鉄で動いて下さいということを、市民の方々に、もっとPRしていくべきではないかと思っています。

【交通局】

「なごや得ナビ」についてご評価いただきましてありがとうございます。

おっしゃる通り、もう既にご利用になってみえる方は、よく特典の内容を理解されている方が多いと思います。それで、今特に力を入れる必要があるのは、お得なサービスをどうやって「見える化」するかということだと思います。

現在は、駅の連張りポスターなどによりPRをしているのですが、それだけではなく、今後は他局との連携を積極的に進めようと思っております。例えば、観光部門のオリジナルのホームページなどを活用し、露出の高いサイトに「なごや得ナビ」情報をトップページに載せていただくというようなことについて、今調整を進めております。

他にもできることがあれば、いろいろ考えていきたいと思っております。

【B構成員】

計画を拝見しまして、様々なことをなさっているということがよく分かりますし、さらに、それがきれ

いにまとまってきたかなという感じがしました。

一つ確認なのですが、施策を推進する事業の主要事業のところに、「新規」、「拡充」と書いてあるのですが、何も書いていないところもあります。例えば「セーフティ3」では、もちろん今まで行ってきたことをそのまま継続してやっていくということだとは思いますが、ここは何も書かなくてよろしいですかということを確認させていただきたいなと思います。

それから、先ほど資料2を見て気が付いたことなのですが、最近、様々な公的な書類等を見ますと、仕事の担い手として「若者」と「女性」をいかに確保するかというような話が、どこに行っても前面に出ております。資料1の17ページの「女性の能力発揮に向けた各種制度の点検を実施していきます」とあるので、ここに書いてあるからいいのかなという感もあるのですが、もう少し女性の積極登用みたいなことを書くと、世の中の流れに乗る気がします。

それから、前回「詳しすぎる地図というのはかえって見にくい」という意見を申し上げたのですが、見やすいものを作っていただけるとのことなので、行きたいところにすぐに行きやすくなるというようなところが改善されると思います。

それで、私がいつも行動しているのが東京なものですから、東京にあって名古屋に無いものは何かと考えましたら、タッチパネルで簡単に行きたい場所の検索ができるシステムというものがあります。実際どれだけの人がタッチパネルを使っているのかということとはよく分からないのですが、将来的には、そういうちょっと面白いシステムがあってもよろしいのかなというような気がいたしました。

【交通局】

3点ほどご指摘いただきました。ありがとうございます。

1点目は「SAFETY③」のところに、「新規」も「拡充」も表示が無いものですからさみしいというお話がございました。表示の仕方としては、新規事業と拡充事業については表示をし、継続事業については何も表示をしていないのですが、この計画案はデザイン化する前のものでございますので、実際印刷するときには、さみしい感じがしないように、何かデザイン的なものでカバーしたいと考えております。

2点目の女性の登用の関係でございますけれども、先ほどおっしゃられた事業の他に、15ページの CHALLENGE①、右の上から2番目の「現場職員を交えたチームや女性職員のワーキンググループによる利用促進策の検討」ということも考えております。女性の積極登用の記載につきましては、引き続き、検討してまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

3点目の見やすい路線図に関するご意見につきまして、資料2にて回答をさせていただきましたけれども、今後も、ご意見を参考にしながら改善していきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

また、タッチパネルなど様々なシステムにつきましても、今後研究してまいりたいと思います。

【C構成員】

かなり具体的な形でたくさんの施策を盛り込んでいただいたのですが、まちづくりへの貢

献というところに、もう少し環境面でのチャレンジを盛り込まれたらいいかなと思いました。

つまり、環境にやさしいということも、もう少しCHALLENGE③のところでも強調していただいて、名古屋市内の交通機関の分担率について、車を減らして公共交通を増やそうというようなことを具体的に打ち出していくと、目標としてすごく分かりやすいのではないかと考えております。先ほど乗車人員の目標ということで具体的な人数を出していただきましたけれども、名古屋全体の人の流動の中での公共交通の役割を高めるというような視点も入れると、さらに目標設定として分かりやすいという印象を受けました。

それから、リニア開業とまちづくりとの連携については実際の施策としてはあまり具体的な話が出ていないのですけれども、それはどの辺から読み取ればいいのかのでしょうか。あるいは、もし具体的な施策が無いのだとしたら、その他事業の小さいところでも結構ですので、それも盛り込んでいただいたら、まちづくりという視点が出てくるのではないかなと思います。

【交通局】

3点ほどご指摘をいただきました。

まず、環境にやさしいという面を、もっと計画に取り入れていけないかという話でございますけれども、CHALLENGE③におきまして、低炭素社会づくりなど、環境面に貢献する形での名古屋のまちづくりを、施策ビジョンの中に掲げているところでございます。18ページの主要事業では「燃料電池バスの導入の検討」を、その他事業には「省エネ効果の高いバス車両・地下鉄車両の導入」に取り組むなど、環境に配慮しているところでございますけれども、表現上これでいいのかということにつきましては、今一度考えたいと思います。

2点目は交通機関の分担率の話でございますけれども、私ども交通事業者としましては、市全体の施策の中で、車から公共交通への転換を図っているところでございます。そうした中、事業者としましては、それに資するような形で、市バス・地下鉄の魅力向上に努めていきたいと考えているところでございます。

3点目はリニア開業とまちづくりとの連携の件でございますけれども、時期的にリニアが名古屋に来るのが計画期間外ではございますが、4ページの欄外で、名古屋駅周辺整備については他局と連携してやっていくという方針を示しております。また、14ページの CHALLENGE①では「分かりやすい案内サインの整備」の中で「名古屋駅の新たなバスターミナルを始め、各バス停や地下鉄駅への整備を進めるとともに、外国人利用者にもわかりやすい案内サインの多言語表記方法について検討していく」としてございまして、計画期間内にできることは対応していきたいと考えております。

【座長】

先週まで20日間ほどイギリスに行っておりまして、バスに結構乗りましたが、トランスポート・フォー・ロンドンでは、この半年ぐらいで、ものすごくインフラの整備が進んでおりまして、ロンドン市内のほぼすべてのバス停で、何番のバスがあと何分で来るかということが、ほぼ100%ディスプレイ

イされます。鉄道と違いまして、バスは少々の遅延とか、逆に早く来てしまうリスクがありますが、そういったものを、通信を使いながらカバーしておりまして、これがあると非常にいいなということを感じました。

それから、観光客の観点なのですが、ロンドンの地下鉄で、オックスフォード・サーカス駅を中心に、ロンドンを真横に突っ切るセントラルラインが走っているのですが、その上を同じようにバスが走っていて、そこから枝分かれするような感じでいろんなところに行くので、マップを見なくても目的地に向かっているかどうかが感覚的に分かりやすい路線の引き方をしています。だから、トランスポート・フォー・ロンドンの基幹の作り方というのは、ロンドン市民はもとより、外部から来た人で、地理をほとんど分かっていない人でも分かりやすいということがあります。

また、人件費など経費の問題もありますけれども、ロンドンのバスは本数が非常に多くて、1本乗り過ぎても大抵5分ごとに来たりしていて、通常の昼間の時間帯でさえも10分以上待たされるバスの運行というのはほとんど無いように思います。やはりそれが、市民や観光客、ましてはビジネスマンの足になっている理由だと思います。

それから、乗客がバスのどこの席に座っているかということを見ていると、30人乗っているとしたら20人は2階にいました。もちろん1階のキャパが少ないというのもあるのですが、やはりバスの2階に乗るのが楽しいということがあります。そして、観光客にとっては、そこに乗ることによって街並みがいろいろ見えるということがあります。

そこで、すぐに実現できるとは思いませんが、将来的に2階建てバスを導入するというようなことを考えてみるのも面白いと思います。2階建てバスというのはすごく輸送力もありますし、皆さんが2階建てバスに乗りたがることで、率先してバスを利用するようなケースも増えてくると思います。

今回の計画には直接関係は無いかもしれませんが、今後の参考としてお話をさせていただきました。

ところで、ロンドントランスポートミュージアムが観光名所になっていて、外国人観光客なども結構訪れているのですが、日本にも地下鉄やバスのミュージアムというのはどこかにあるのでしょうか。

【交通局】

博物館というのは、東京メロさんが東西線の地下に、かなり大規模なものをお持ちであります。

それから、もちろん私ども名古屋市交通局には、赤池駅のそばの日進工場敷地内にレトロでんしゃ館がございまして、地下鉄2両と路面電車3両を展示してございます。比較的路面電車と地下鉄は残りやすいのですが、バスは残せていないところが多くて、JRさんが、埼玉の鉄道博物館に昔の国鉄バスを展示していたと記憶しておりますけれども、座長がおっしゃっているような、ちゃんと地下鉄・バスをトータルで持った、観光資源になり得るような博物館はなかなか無いのではないかと思います。

【座長】

海外の例を見ていますと、今お話したような、観光資源となるような博物館があってもいいのではないかという気がします。もちろんそこは、地下鉄とかバス関係の歴史をいろいろ知ることができるということもあるのですが、合わせて、お土産を買えるとか、昼食を食べられるとか、あるいはちょっと休憩して、3時、4時にコーヒーとケーキを食べられるなど、快適に過ごせる場所も提供するというようなコンセプトの博物館があれば面白いと思いますし、こういうのが、今の安倍内閣などが積極的に進めているPPP(パブリック・プライベート・パートナーシップ:公民連携)ということだと思います。

観光というものが、これからの日本の地方創生にとって非常に大きなポイントになってきているのですが、皆さん方はお客様を引っ張ってくる足を持っておられるので、観光関係をやっているセクションと交通事業が結びつくというのは、特にインバウンドの方で、名古屋市の魅力を引き出す上で非常に重要なツールになるのではないかなと思いますので、感想ではございますけれども申し上げました。

【交通局】

確かに座長がおっしゃるように、観光と公共交通という足を持っている私どもが連携するということは非常に重要だと思っております、今回の計画の中でも、19ページのCHALLENGE③の一番右下のところに「地域・他事業者との連携」がございますが、観光セクションを始め、地域の皆さまとか、区役所、観光施設と連携するというのが非常に重要な観点だと思っておりますので、そういった形で、引き続きやっていきたいという風に思っております。

後は、座長がおっしゃるように、できれば飲食がつくと、観光コースとしては非常に強いというのは、私も個人的実感としては思っております、それをどういふセクターがやるのかという課題はあるかと思いますが、そういったことにも積極的に取り組んでいきたいと考えております。

【座長】

ロンドンバスの赤というのはものすごく個性的ですが、バスの色を変えてみるというのはどうでしょうか。バスの色というのは、国土交通省に届け出が必要だとか、何か規制の対象になるのでしょうか。私は阪神間に住んでいますけれども、例えば阪急電車はあずき色みたいな色でインパクトがありますが、名古屋市交通局も、外国人観光客がはっとするような色にしてみるというアイデアはどうでしょうか。

【交通局】

色の規制は特に無いと思っておりますけれども、名古屋の市バスの場合は、かつては緑とクリーム色など、いろいろな色を変遷してきておりました、現在、一般バスは青と白、基幹バスは赤と白の2種類で定着していると考えております。また、都心ループバスにつきましては、今はほとんどがラッピングバスになっておりますので、あまり目立たないのですけれども、昔のJALの飛行機のような色でカラーリングをしております。この都心ループバスについては、誰が見てもパッと一目で見て分

かるというようなことが出来れば、観光客にとっても非常に分かりやすいと思いますので、どこまでできるかは分かりませんが、一度、検討させていただきたいと思います。

【座 長】

タクシーなどの色につきましてもそうだと思います。大阪とか兵庫を走っている「相互タクシーグループ」というのは真っ黄色の車ですが、真っ黄色の車というのは普通の乗用車にはまず無いのでごく分かりやすいと思います。例えば、子どもが愛着を持つような色にして子どもに乗ってもらえるようになれば、またいろいろな可能性も出てくると思いますし、やはり色というのは個性を打ち出すことができますので、バスの色を変えてみるということも検討していただければと思います。

【D構成員】

今回の資料1を拝見しまして、以前の懇談会で説明を受けた時と比べて、明るい内容になったと思いますし、すごくいい計画になったのではないかと考えております。

それから、「時代の変化を先取りする」ということを、5ページの計画の理念に取り入れていただいていると思います。

時代の先取りということと言うと、名古屋市基幹バスは、30年前の4月30日に新出来町線が運行を開始したということですが、これは本当に時代の先取りをしてきたと思います。むしろ時代の先取りをしすぎて、ちょっと早すぎる施策をやってきたのではないかとされているほどです。今年の9月5日に新潟で BRT と称するものが運行を開始するわけですが、私の中では名古屋の基幹バスのほうがよっぽど BRT であって、今頃何を言っているのかと思います。

名古屋市交通局はここ10年ぐらいは経営改善をしなければならないということで、時代を先取りする余裕がありませんでしたが、まだまだ脆弱とは言うものの、ようやくこの新しい経営計画で「時代の先取りをしていかないと大きなパイは取れない」ということが打ち出せてよかったと思っています。

また、計画の理念について、「市民・利用者の皆さまに対して、我々はこのことをお約束しますので、ぜひ市バス・地下鉄をご利用ください」という形になっておりますが、この「お約束」という言葉はとて素晴らしいと思っています。

そして、5ページの「計画の理念」や「私たちの思い」はいろいろなことに使えそうな気がします。例えば、交通局の職員みなさんが、こういうものを下敷きやうちわとしていつも持つことで、マインドを共有していくという使い方もできるのではないかと思います。

こういった計画のいいところを踏まえた上で、気が付いたことを順番に申し上げます。

まず、6ページの市バスの計画目標についてです。「平成30年度に1日あたり34万人の乗車人員をめざします」ということですが、これは簡単ではないと思います。今は1日あたり約33万人ということですが、やはり、全体としては減る傾向だと思いますので、その中で増やすということは並大抵のことではないと思います。その意味で、かなり積極的なことをやっていかなければならないと考えた時に、CHALLENGE③あたりは、まだまだ弱いのかなと思います。

次に8、9ページの安全運行ですが、特にこの2～3年は、この点が弱いと言われてきたので、この施策を1番目に出しているのはいいと思います。しかし、施策を並べたときに、これらの施策を全部実施することで、安心・安全、確実という本来当たり前の市バス・地下鉄のサービスが提供できるという安心感を市民・利用者の皆さまに与えられるかという、もう少しメッセージがあるといいと思います。つまり、「交通局全体の体質・考え方というものを変えていかなければいけない」ということを、もっと打ち出したほうがよいと思っています。それは、単に対処療法でなく、マインドが大事になってくると思います。

それから、11ページでレジリエンス(回復力)のことを配慮していただいたということなのですが、早期復旧というのはすごく大事だと思っています。これは前回にも申し上げたと思うのですが、今ですと人身事故や車両点検など、いろいろなことで何時何分ごろに止まりましたということが1分単位で出てきます。そして、何時何分に復旧しましたということや、それが、どの事業者や線区が早いか遅いかということもリスティングできている状態です。そうすると、どこがいつも早く復旧できるか、また反対にどこがいつも復旧に手間取っているかというのも分かってきます。

やはり、何かあった時に少しでも早く復旧できる、あるいは代替策を講じることができるような訓練・検証のようなものもきちんとしていくべきではないかと思っています。

それから、14～15ページの CHALLENGE①の「高齢者や障害者にも快適な環境づくり」の中に「駅長室のあり方の検討」とあります。駅長室のあり方については、駅長室も含めて駅そのものがどういう風に魅力的になるべきかということをもっと考えていくべきだと思っています。

座長からのお話にもあったように、駅だけでなく、営業所あるいは地下鉄の車庫といったところが、単に業務用のものだけでなく、利用者や地域の皆さんに親しんでいただけるものになるというのはいいと思っています。ヨーロッパあたりに行きますと、例えば営業所が、ある種の観光地になっていて、そういうものを見ながら飲食をする施設があるといったところが結構あります。これは広い意味で産業観光ではないかと思えますし、今ある施設をもっと楽しんでいただける場所にしていくことは、十分検討の余地はあると思います。

だから、単に仕事場とかバックヤードというだけでなくそれを積極的に見ていただくこと、売り物にするというのも、ヨーロッパあたりのいろいろな取り組みからいっぱい学べることはあると思えますし、駅はより営業的などころなので、もっと親しんでいただける場所にできる方策があると思えます。駅に関する取り組みは、CHALLENGE①や CHALLENGE③などいろいろなところに事業がちりばめられてしまっているので、駅をどうしたらよくなるかということについて、一つの施策的な芯があってもいいのかなと思いました。

それから、CHALLENGE①に「外国人観光客にもご利用いただきやすい環境づくり」というのが出ています。

例えば名古屋の場合ですと、セントレアに外国人の方が来られてミュースカイの切符を買うのにクレジットカードが使えません。羽田空港や成田空港、関西国際空港では、バスや鉄道に乗る際に全部使えるようになっています。さらに関西国際空港ですと銀聯カードまで使えます。しかし、中部国際空港は全く何のカードも使えません。

外国の場合は、現金をもっていると危ないということがあるかもしれませんが、地下鉄の切符などでも、クレジットカードで買う場合が多く、現金はあまり使いません。名古屋市交通局では、サービスセンターで定期券をクレジットカードで買えるようになりましたが、もし外国人観光客ということを考えて場合に、乗車券にごちゃごちゃと説明を書くよりは、英語対応になっている券売機を多言語化したり、クレジットカードで購入できるようにした方がいいと思います。しかし、全部カード対応に変えるのは大変なので、「ドニチエコきっぷ」や「一日乗車券」についてカード対応して、それをセントレアでも買えるようにできればいいのかなと思います。これは私の周りからよく意見が出ることなので、ぜひ名鉄等とも調整をしていただきたいと思います。

それから、一番気になったのが CHALLENGE③です。

まず、19ページの「学生力を活かした市バス・地下鉄魅力創造プロジェクトの推進」について、40ページの事業概要を見ましても、市バスを対象に何をやるかということについては具体的に出ていない段階です。しかし、市バスのそれぞれの路線をどうやって魅力的にしていくかというのは、重要な課題だと思います。全体的にはずっと同じようなバス路線でやってきているので、それぞれの路線のいいところや悪いところについて、利用者や地域の方々も交えて考えながら、より魅力的な路線にするためのプロジェクトを立ち上げ、取り組んでいくことが必要だと思いました。

また、「地域・他事業者等との連携」の中の「市営交通懇談会の実施」について、市営交通懇談会というのは「地域住民の代表の方々にご参加いただいて実施する」と事業概要にあります。このようなことを行うのであれば、例えばワークショップのようなことを公募で実施したり、マップ作りのようなことをきっかけにして、地域を考える中で「市バス・地下鉄がどのような役割を果たせるのか」、また「どのように生まれ変わったらいいのか」ということを自由に考えていただくような場づくりを行ったほうがよいと思います。

この「連携」というところが、地域の方と一緒にいろいろ考えて新しいものを作り出そうというものでなくて、どちらかという地域の方への説明だとか、ご意見を伺うという一方通行の発想にとどまっているので、計画には、もっと地域の皆さんと一緒にやっていくというようなことを入れていったらいいのかなと思います。

学生と一緒にやるというだけでは、1日あたり34万人という目標を達成するための取り組みとしては、まだまだ足りないのかなと思います。

あともう一点ですが、金曜日に実施している東山線の終電延長や、市バスの終バスの営業時間の延長について言及が全然ありませんが、これはあくまでも試行であって、まだ本腰を入れていないというふうに解釈したらよいでしょうか。ぜひ継続していただけるといいと思います。

【交通局】

まず、8、9ページの安全・安心を守るという部分について、メッセージが足りないということですが、私どもはこういった施策をもとに、交通局として使命感を持って業務を行うという気持ち、いわゆる交通局マインドという言い方が正しいかどうかはわかりませんが、そのような気持ちを持って安全・安心に取り組むということは間違いありません。その中で現れ方がやや弱いということかと存じ

ますので、そのあたりについては改めて研究させていただきたいと存じます。

次に、11ページの早期復旧につきまして、どのような方法できちんと実行していくのか改めて検討したいと存じます。

また、14ページの「駅長室のあり方の検討」につきましては、ベンチの設置、駅ナカビジネス等を含めた、駅の魅力づくり全体の中で、より魅力ある駅長室にしていきたいと考えておりますが、そのことを、どのように計画に表現したら伝わりやすいか、改めて検討したいと思います。

それから、東山線の終車延長、市バスの終車延長の試行実施につきまして、あえて計画には記載してはおりませんが、毎年行っている通常のダイヤ改正・路線変更業務の中で、着々と行っていきたいと考えております。

それから、19ページの「学生力を活かした市バス・地下鉄魅力創造プロジェクトの推進」につきまして、計画に市バスの部分の具体的な記載が無いとのご指摘がございましたが、書き方の問題もございますが、19ページの「地域巡回バスの新たな魅力づくり」も「学生力」の一環として行っておりまして、地域巡回バスの3ルートを選んで愛称やPR方法等を研究していきたいと考えております。

最後に、「区役所等と連携した施策の実施」につきましては、今後機会を設けて、区と色々な情報を共有しながら、必要に応じて積極的に連携していきたいと考えているところでございます。

【D構成員】

やっぱり目に見えるメッセージというのはすごく大事だと思います。利用者から見たら、駅が変わったり、バスの色が変わったり、あるいはダイヤが変わってこんなに便利になりましたというようなことがすごく大事だと思うのです。

色の話でいいますと、最近、伊予鉄道が一気にバスと鉄道車両の色をみかん色に変えました。その色がいいのか悪いのかは別として、とにかく全部塗りなおしたというのですごく話題になりました。これは変わろうとしているアピールにはなっています。

また、伊予鉄道では過去に、半年ごとのダイヤ改正を実施する中で、ダイヤ改正の内容や、車両導入、サービス向上の内容をPRした「サービス向上宣言」という有名な施策がありますが、そうやって半年ごとに自社が前進しているというアピールをしっかりと行っていました。

名古屋市交通局においても、取り組みをどのようにアピールしていくのかということが極めて大事で、交通局全体のマインドがこう変わるとか、駅がこのようによくなるだとか、暮らしがこのように変わるという提案をこの計画にもっと取り入れていけば、「時代の変化を先取り」することにつながると思いますので、その辺りの伝え方がもう少しあか抜けるといいなと思います。

【交通局】

先ほどお話のありました、外国人の方への一日乗車券の販売促進についてです。

今D構成員からお話のありましたように、やはり外国に行った時に、その都度きっぷを買うという

のはなかなか難しい部分もあると思います。そこで、一日乗車券を外国人観光客にいかにご利用いただくかというのが大きな課題であるということで、現在二つの案を考えております。

一つが「乗車券の多言語表示」です。これは、機械で売るものではなく、手で職員が売るものについて、券面に外国語を入れることによって、よりお使いいただきやすくするというものです。

もう一つは、以前「昇龍道プロジェクト」の中で、限定的に短期のパスポートでお越しの方については、ドニチエコきっぷと同様の600円で、平日も含めてご利用いただけるという企画券を売り出し、大変好評であったため、このようなものをもう少し拡大してまいりたいということで、今検討を進めているところでございます。

【交通局】

先ほど、乗ってもらうために駅やバスに親しみをというご意見をいただきました。

確かにまだ取り組みは全然進んでおりませんが、「区役所等と連携した施策の実施」の中で進めていることがあります。それは、駅を地域の拠点として、地域のまちづくりの中で駅を実際に使っていただくことができないかということで、まずは、壁面提供でそこを情報拠点にしてもらえないかということ、各区役所にお話をさせていただいております。

また、地域の皆さんに、より駅に来ていただく、知っていただく、もしくは駅務の業務の中身も知っていただくために、校外学習を積極的に呼びかけさせていただいております。こちらはかなりの学校の児童・生徒の方に駅の中を見ていただいております、その際にマナー・環境についてのご説明も駅務員からさせていただくという取り組みを進めております。

それから、地域連携ということで申し上げますと、19ページのその他事業に「駅ちかウォーキング等イベントの実施」があります。このウォーキングイベントは、春と秋に合計14回設定させていただいている市民に人気のイベントなのですが、その中で積極的に進めているのが、地域のイベント、観光施設と連携しまして、その期間に合わせてウォーキングを設定するであるとか、私たちのイベントに合わせて施設を特別解放していただくといったことで、できるだけ地下鉄に親しんでいただけるような努力も、地域と一緒に積極的に進めさせていただいております。

それから、「地域巡回バスの新たな魅力づくり」につきまして、こちらに「学生力を活かした」とありますが、研究していただくのは学生の皆さんですが、地域の路線としてたくさん乗っていただくために、「ここに必ず地域の意見の取り込みをしてください」というお話をさせていただいているところです。今年度末に具体的に提案をいただくので、まだどうなってくるのかはわからないのですが、例えば、バスの色を変えるというお話がありましたけれども、学生の意見を聞いている中では「ビジュアル的なものをより目立つようにできないか」ということに視点・力点を置いているような感じもありますので、観光路線化できるような面白いものになればいいなと思っています。

【座長】

外国人観光客の問題ですが、よく見ると追加でできることがあるかなと思います。

例えば、セントレアに到着した人がどういったルートで名古屋市内に入ってくるかを考えると、お

そらく鉄道を使う方もいらっしゃいますし、パックで来られている方はバスで特定のホテルの前に行かれると思われます。そうした時に、名古屋市のバスとか地下鉄を使っただけだとすると、中国人の方とか韓国人の方に使ってみようと思っただけのためには、当然ですがホテルとのタイアップというのは重要だし、ホテルの前にバス停が無いと不便感が著しいと思います。

それから、タブレットを使用して案内するコンシェルジュというのは分かるのですが、韓国と比べても日本の Wi-Fi 事情というのは結構悪いので、フリーWi-Fi というのはほとんどありません。ですから、どれくらい費用がかかるのかという認識はあまり無いですが、もし可能であれば、例えば、名古屋市のバスとか地下鉄の集客エリアにフリーWi-Fi を設置することで、放っておいても外国人観光客はそこへ来るので、そこでタブレットを使用して案内をするとともに、そこを起点として名古屋をいろいろ回れるよう、一日乗車券を販売するなど、いわゆるちょっと商売的なアプローチで考えるべきだと思います。そのようなことで1日200人くらいの外国人観光客を増やせると思うので、1日200人増えれば1年間で7,000人増えることになりますし、そのような発想はどうでしょうか。

さらには、ホテルの名前を付けたバス停を作ってみてはどうでしょうか。バス停は皆さんの権限で作ることができるのでしょうか。それとも陸運局の許可などがいるのでしょうか。

【交通局】

バス停については、道路幅員ですとか物理的な制約をクリアした上で、バス停を立てさせていただき地先の方にご了解いただければ、立てることができます。

【座長】

外国人が泊まるホテルですから、道幅が狭いところに泊まる人はあまりターゲットにしなくていいと思います。ホテルの前ですから、地権者もホテルだけだと思います。それでしたらやったほうがいいと思います。

そして、フリーWi-Fi を設置するのはそれほど手間もかからないと思いますので、何もしなくても外国人観光客が集まってくるように、ホテルの集まっているところにフリーWi-Fi を設置してはかかでしょうか。

【交通局】

今お話のありました Wi-Fi でございますけれども、車内・駅に設置しており、どちらかという国内の方向けに事業を行っていましたが、外国人観光客でフリーWi-Fi を設置してほしいという声非常に多いということも、いろいろなところで伺っております。

【座長】

私が申し上げているのは、地下鉄全体で Wi-Fi をやりましょうということではなくて、観光客の方を呼び込まなければいけないので、中国人観光客の方がたくさんいらっしゃる場所のバス停にフリーWi-Fi を置くのはどうかということです。要はフリーWi-Fi は日本に無いため、設置すれば人も

集まってくると思いますがいかがですか。

【交通局】

フリーWi-Fi は、観光ルートバスのメーグルというものがあるのですが、そちらのほうで近々設置する予定でございまして、年度内には地下鉄全駅でも設置する予定でございまして。バス停というところまでは至っておりませんが、市民経済局中心に取り組んでございまして、そちらの状況も含めて今後調整していきたいと思っております。

【座長】

そういうことではなくて、バス停とか駅にフリーWi-Fi を作っても外国人観光客は来ないので、外国人観光客の方が泊まっているホテルなど、観光客がいるところに重点的に設置してはどうかという提案です。

【交通局長】

今、外国人観光客のことが話題になっていますけど、交通局は交通事業者ですが、これは市全体で取り組んでいく施策で、観光部門を推進している市の部門や、いろんな関係団体、ホテルが連携して進めていく話です。

おっしゃる通り、現在、外国人観光客は増加してございまして、去年の数字でも日本全体で1,341万人と大きく3割ぐらい増加しました。推計値ですが、名古屋を訪れた外国人の方は、去年の数字で113万人、一昨年が77万7千人ぐらいでしたので、大きく増加しています。

内訳は、一昨年の推計では台湾、韓国、中国という順番で、去年の推計で行くと、増加した分はほとんど中国の方で、台湾、韓国といった順番で、増加していると思っております。

そういった方をターゲットに、どこで、どういった形で案内が必要かということ、交通事業者としての全体の中での役割を考えながら事業を進めていきたいと思っております。

それから、今、座長からご指摘をいただいているフリーWi-Fi につきましては、地下鉄駅や外国人観光客も多くご利用になるメーグルを中心に、市内全域で1,000か所程度設置します。次のステップとして、まだ計画には反映できておりませんが、都心ループバスへのフリーWi-Fi の設置を検討していきたいと考えております。

また、今まで名古屋には観光ではなくビジネスで来られる外国人の方が多かったのですが、これから増えていく観光客に対して、宿泊の動向などもきちんと見極め、市の観光部門ともきちんと連携をしながら、当局もデータを持って交通事業者として対応すべきところを対応したいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

【座長】

Wi-Fi で最初に接続した際、そのトップ画面に名古屋市交通局の名前が英語や中国語で表示されるような枠を大きく取ることは可能なのでしょうか。リンクを張るなどアピールする工夫をした方

がいいと思います。

【交通局長】

Wi-Fiにつきましては、まだ調整段階ですので詳細は決まっておりませんが、検討させていただきます。

【座長】

平成28年度から新型交付金が交付されるようになりますが、Wi-Fi 整備にあたって観光施策として地方創生の予算を使うことはできないのでしょうか。新型交付金は交付税にもあまり影響が無いというメリットもあるので、縦割りにならないよう市長部局と協力して、来年度交付に向けて申請していくとよいと思います。

【交通局】

外国人観光客の誘致の重要性については、交通局としても認識しておりまして、特に Wi-Fi を始めとしたインターネット環境の整備の重要性も既に指摘されているところです。

まずは観光拠点へ Wi-Fi を整備して、そこから市バス・地下鉄の利用へつなげていければ一番よいと考えておりますので、市長部局の観光部門とよく連携していきたいと考えております。

まずは、地下鉄駅や車内において、外国人観光客向けにフリーWi-Fi が整備されるように取り組んでまいります。

【D構成員】

外国人観光客だけではなく、日本人利用者でも Wi-Fi 整備のニーズは高く、高速バスでしたら例えば名鉄バスでは既に整備されています。ちょうど1週間前に八王子にあるバス会社の西東京バスでは、Wi-Fi のみならず充電できる電源バスを20台ほど導入したと聞きました。これから電源バスをどんどん導入していくようです。時代のニーズに合わせ、そのような付加価値をつけて利用につなげていかねばならないと思います。

また、停留所の時刻表は、今後10年というスパンで考えると、紙ではなくタブレット(デジタル表示)になっていくのではないかと思います。Wi-Fi でそのまま情報発信できますので、保守の観点から考えましてもそれが望ましいです。そのようなことを踏まえると、バス停を情報ステーション化していく流れの中で、Wi-Fi も整備していくことが重要だと思います。

【C構成員】

資料1の45ページのコラムの最後の部分を拝見しますと、記念誌の発刊や車両の保存、イベント開催などを企画しているようですが、それらについての検討を計画期間後の平成31年度から始めるとなると、100周年の平成34年度まで3年しか猶予がありません。前もって企画しておかないと、間に合わないということがありますので、早めに検討を開始した方がよいと思います。

また、先ほど座長から意見がありましたように、博物館や産業観光などの切り口で100周年事業を考えるのも面白いと思います。

そこで自主研究のテーマとして、100周年事業について、職員からアイデアを募ることを計画に盛り込んではどうでしょうか。

【交通局】

C構成員のご指摘のとおり、計画期間中に企画を開始しないと間に合わないという認識は交通局としても同じです。ただ、その成果が出てくるのは計画期間後の平成34年度ですので、計画本体には記載ができないと判断いたしました。

どのようにアイデアを募っていくのか、具体的にどれぐらいのものを見据えて企画していくのか、また、資料センター等にある過去の資料をどのように整理していくのかなどは、今年度から準備に取りかかり、平成34年度の市営交通100周年に向けて、きちんと体制づくりをしていきたいと考えております。

【A構成員】

今回の計画は、外国人観光客を誘致して乗車促進をしていくなど、数年前の会議と比べると大変前向きな内容になっているという印象を受けます。経営基盤の強化についても、併せて前向きに行ってほしいと思います。

今の円安の為替相場を受けて、例えば一日乗車券ないしドニチエコきっぷが外国人観光客にとって、いくらぐらいの感覚なのかを踏まえて乗車料金を考えていくとよいと思います。我々日本人はすべて円ベースで考えているので、600円は600円でしかありません。しかし、外国人観光客が自国通貨で換算した際の感覚では、今の円安の為替相場においては、おそらく非常に安価という印象だと思います。そのように国際的感覚から考えると、日本というのは、ものすごく乗車料を含め物価が安い国だと思います。ブランド品を海外で買うより、日本で消費税8%を払って買った方が安いというような時代になっています。そのような状況である今、適正な乗車券の価格というものを考え直すよい時期だと思います。

資料1の48ページに記載の「期間限定の特別割引きっぷの販売」のように、「ドニチエコきっぷ」をさらに安くした乗車券を過去に販売してきたかと思うのですが、私の個人的な意見では、そのような割引は必要ないと思います。というのも、先ほど話に挙がりました「なごや得ナビ」だけでも十分お客様にとって付加価値のある一日乗車券となっています。「なごや得ナビ」が普及していけば、「ドニチエコきっぷ」をさらに安くする必要はないと思います。

さらに、これから消費税が10%になり、物価も上昇傾向にあるので、値上げするチャンスです。安ければよいという時代は終わったと思います。

【交通局】

「ドニチエコきっぷ」の期間限定割引というのは、夏休み、年末年始、GW期間中の年3回行って

おりまして、特に夏休み、年末年始は大変売れ行きがよいです。売れ行きがよいというのは、逆に言えば、普段の「ドニチエコきっぷ」の購入がそちらにシフトした部分があると思います。そのような購入シフト部分と新規増加の部分を双方見極めたうえで、A構成員がおっしゃったように、消費税増加を機会に、8%のときには「ドニチエコきっぷ」の値段は据え置いておりますが、次の10%の際にはどうするのか、特別割引を行う企画券をどうするのかを考えてまいります。また、一方で「ドニチエコきっぷ」自体の魅力を発信していきたいと思っております。

【B構成員】

A構成員の話を伺いまして、ドル建ての5ドル切符などがあっても面白いと思えました。為替相場によって収入が増減するから難しいのかもしれませんが、工夫のしどころだと思います。

私からは3点ございます。ちょうど外国人観光客の話が挙がっているので、そちらからお話します。

セントレアは10周年ということもあり、様々なインバウンドの利用促進に向けた取り組みを考えています。セントレアが見込むこれからのメインターゲットは、アジアの若者です。飛行機の発着は今、中国便が中心ですし、数年後エアアジアが日本に再度参入するという話を聞いております。そうなると、中国や東南アジアで、かつLCCが中心であるということ踏まえれば、若者が多いと予想されます。ですから今後数年間にわたって利用が伸びていくのは、アジアの若者です。彼らをターゲットとして施策を考えていかなければならないと思っております。

セントレアは空港なので、旅行客が乗降してくれればよく、飛行機を降りた後はどこへ行こうと構いませんが、名古屋市交通局としては彼らを名古屋に引き止めなければいけません。

また、外国人観光客は複数の都市を観光することが多く、名古屋から別の都市に行く、または、ほかの都市から名古屋に来るといったような様々な観光ルートが考えられます。そのような場合に、例えば京都や大阪、または東京メトロなど他の市営交通事業者と一日乗車券で連携するなどして、お客様に名古屋に寄ってもらうといった手法があるとよいと思っております。

名古屋は京都に地理的に近いので、名古屋に寄らずにそのままバスで京都に行かれてしまっただけでは、もったいないです。名古屋に寄って行こうというプランがお客様の頭に浮かぶように、他都市との連携を考えてみてはいかがでしょうか。

話は変わりまして、学生力を活かした取り組みということで2つプロジェクトが挙がっていますが、ここには具体的な大学名が出ています。市立大学については理解できるのですが、他の大学については、自分の大学がやっていないとなると疎外感を感じてしまわないでしょうか。

これを学生コンテストという形にして、大学を問わず学生の意見を募集すると、オール名古屋で意見が出てよいと思っております。学生は多額の賞金を出さなくとも参加してくれると思っております。そこで斬新なアイデアが出てくれるとよいと思っております。また、名古屋だけではなく、例えば岐阜の大学生でも参加できるようにするとよいと思っております。

それから3点目ですが、10ページの南海トラフ巨大地震の件です。名古屋市の備蓄、つまり、災害が発生してしまった場合のデポ(倉庫)の状況はどのようになっていますか。

市バスの営業所が適当かどうかはわかりませんが、中心部の地下鉄の駅の一角に、市役所と連携して毛布・水・簡単な食糧などのデポを設置した方が、名古屋市全体にとってよいと思います。それは、おそらく市役所が地下鉄駅を災害拠点として考えるか否かが前提となっており、交通局が独自にやるものではないと思います。

しかし、前の地震でもそうだったように記憶しておりますが、人間というのはどうしても災害時に公的な場所に集まってしまいますので、駅にデポを置くことをお考えになってもよろしいのではないかと思います。

【交通局】

1点目の他の観光都市に来た観光客をどのように名古屋に取り込むかということについて、今実施していることは、広告での横浜市との連携です。車内広告の枠というのは必ずしもすべて埋まっているわけではなく、観光客が多く訪れる横浜でも同様の状況です。そこで、相互に広告を載せ、それぞれの市をPRしています。これによって横浜市を訪れた方にも名古屋市のことを知ってもらおうという取り組みを行っているところです。

また、先般他部局の職員と交流するという機会がございまして、5月に私も参加してきたところなのですが、そこでも日本の主要な観光都市である京都に近い立地を活かしてはという話が挙がっていたところです。今横浜市とやっているような広告での連携を、京都あるいはその他の都市に広げていくことについて検討を重ねています。

【座長】

ヨーロッパで日本の観光関係の展示会などをやっているときに、一番外国人が手に取らないパンフレットというのは名古屋や横浜など一都市のみを紹介するパンフレットです。それはその都市に魅力が無いという訳ではなく、観光客がいろいろな都市を回るためです。したがって、一番すぐになくなるパンフレットは、一都市ではなくエリアでの紹介を行っている観光パンフレットです。

ですから、先ほどB構成員がおっしゃったように、例えば京都と連携して名古屋と京都の地下鉄の2日間乗車券を30円で売るなどといった、一都市ではなく、エリア感覚で施策を考えるべきだと思います。

【C構成員】

京都では宿泊する場所が無いということが問題となっております。ジャパンレールパスを使えば、名古屋で宿泊して京都へ行き、夕方名古屋に帰ってくることも可能です。このことから、京都名古屋両方で使える一日乗車券というのは面白いと思います。

【座長】

乗車券を元で売ってみてはどうですか。外国人観光客にとって自国通貨が使えるというのは為替手数料の観点からありがたいです。そうなれば日本初です。

【交通局】

B構成員から大学連携についてご指摘いただいた件ですが、現在連携している大学はこの2大学だったため、計画には2大学が挙がっているのみですが、今後は2大学に限らず他の大学とも連携していこうと考えております。

また、コンテストという案につきましても検討していきたいと思えます。

さらに、ワークショップの手法もいいと思えますので、様々な手法を取り入れて学生の柔軟なアイデアを引き出していこうと考えております。

【交通局】

B構成員から意見のごさいました備蓄の話でございますが、本年度、名古屋市防災担当部局にて、備蓄を増やすことを実施しているところです。

地下鉄駅を配布の拠点にするといったことのご提案に関しましては、名古屋駅の帰宅困難者の対策協議会に参加しており、名古屋駅の帰宅困難者に対して水・食料・簡易トイレなどで行政が負担する部分、事業者が負担する部分をどのように区分するか検討を行っているところです。

一方で、駅では運行を早期に再開したいという思いを第一に持っておりますので、そこに市民向け備蓄を置くことがよいことなのかどうかを慎重に考えていかねばならないと思えます。

【座長】

阪神淡路大震災の際には、震度7で阪神電鉄はつぶれましたから、震災対策はしっかりとやっていたいただきたいものです。

【D構成員】

大学だけでなく地域との連携も必要と考えます。

例えば先日、岐阜で地域公共交通国交大臣表彰を受けました案件では、バスの幹線部分については8つの幹線をわかりやすく敷き、連節バスを含め本数が多く、高いサービス基準を維持する一方で、小学校区単位の地域で、市がコミュニティバスを運行する前提条件としている住民協議会を設置し、そこでダイヤ・ルートについて考えていただき、市役所が助言をしながら、サービスに反映しています。そのような協議会を今16か所、9月に2か所増えて18か所でやっています。

また、地域巡回バスなどは、学生だけでなく住民の皆さんにアイデアを募るのがよいと思えます。1回限りの懇談会よりは、常設の委員会のようなものを設置して、委員の皆さんから責任ある意見を募集してはどうかと思えます。これは全国的には当たり前に行われていることです。名古屋は交通局が偉すぎると思えます。市バスの幹線や地下鉄は交通局が主導となって行っていけばよいと思えますが、地域巡回バス程度の規模であれば、住民の皆さんがどこに行きたいかをくみ取って、どういうダイヤがよいのか、どこに停留所を置くのかといったことを考える機会をもって、その内容を反映させる方がよいと思えます。

先ほどホテルの停留所の話が出ましたが、全国的にはホテルや大規模小売店舗あるいは集客施設にどんどん乗り入れて、停留所の名称もその名前をつけるということを当然のこととしてやっています。住民にとってわかりやすいものを地域住民主導で考え、交通局としてはそのような意見を聞きながら、実際の路線に反映させるといった仕組みを作ってほしいと思います。その中で一部の地域のみならず、一般の路線にも使えるアイデアは積極的に取り入れることも有効です。

それらは確かに手間がかかりますが、着実に地域のファンもお客様も増える施策だと思います。これは岐阜のみの取り組みでなく、愛知県内でも豊田・豊橋・一宮などで取り入れている手法ですので、他都市も参考にしながら周りを巻き込んで取り組んでいくような仕組みを作れば、19ページの事業がよりよいものになるのかと思います。

全体としてはよい計画だと思っております。

【座長】

それでは予定の時間になりましたので意見交換を終了させていただきます。

懇談会としては以上ということで、事務局にお返しいたしますのでよろしくお願いいたします。

【交通局】

それでは、長時間にわたりまして活発なご議論をどうもありがとうございました。

本日賜りましたご意見を参考としながら、計画を策定してまいりたいと存じます。

当懇談会につきましては、本日で最終回ということもございますので、最後に局長の二神よりご挨拶させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【交通局長】

今日はいろいろと貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

私自身は本日初めての参加ということになりますが、昨年の11月から計3回にわたりまして貴重なご意見を賜りましてありがとうございます。

今までは健全化計画ということで、地方財政健全化法に基づく経営健全化団体から脱却することを第一の目的として、手詰まり感がある中で仕事をしてまいりましたが、ようやく交通局職員も前を向いて取り組んでいけるような計画案をまとめることができました。

交通局は交通事業者ですので、安全を第一の使命としつつ、その上で、快適性や利便性を追求して、魅力向上やまちづくりに貢献してまいりたいと思います。

しかしながら、交通局はようやく健全化団体から脱却したばかりでございます、まだまだ脆弱な経営基盤でございます。財務的な数値を見ましても、市バスで言えば累積赤字が420億、それから何よりも債務超過が121億と、未だに厳しい経営状況でございます。また、地下鉄事業も、企業債残高が5,700億、累積赤字も2,750億と非常に厳しい数字を抱えております。

こうした中、今日のご意見を踏まえまして、この新たな計画をもとに、交通事業者としての役割を果たしていきたいという風に考えております。

これまでのご議論、本当にありがとうございました。