

平成29年度第1回 名古屋市交通事業経営有識者懇談会 議事録

日時 平成29年11月16日(木) 午後1時00分から午後2時00分

場所 名古屋市役所 西庁舎3階 第8会議室

出席者 構成員 青木真美座長、加藤博和副座長、加藤義人構成員、二村真理子構成員

交通局 光田交通局長、舟橋交通局次長、浅井技術本部長、成田総務部長、
三輪安全監理部長、折戸企画財務部長、松井営業統括部長、林自動車部長、
加藤施設部長、櫻井車両電気部長、宗田経営企画課長、その他交通局職員

傍聴者 3名

資料 (1) 構成員名簿

(2) 配席図

(3) 開催要項

(4) 傍聴要項

(5) 資料

・名古屋市営交通事業経営計画(2015-2018)の進行管理等について

【交通局】

(資料説明)

【A構成員】

今お話を伺っておりまして、計画を順調にクリアしていただいているということで、大変結構なことだと思いました。特に、1日当たり乗車人員については、平成30年度までにバス34万人、地下鉄127万人というのが最終目標ですが、すでにこれは到達きったという理解で良いわけですね。そうかと言って目標を上方修正することは多分無いと思うのですが、大変結構なことだと思います。それによって経常収支、資金不足額等も改善されているというふうに理解いたしました。

経常収支については、燃料代や電気代が下がった事が功を奏しているというご説明がありましたが、そもそもこのバス34万人、地下鉄127万人を前倒ししてクリアできているその理由や背景をどのように捉えておられるのでしょうか。名古屋市の都市の社会情勢が変わったのか、営業的に何か施策を打たれたことが功を奏しているのか、その辺りをお聞かせいただければと思います。

【交通局】

乗車人員の増加の理由ということでございますけども、一番の要因は、このエリアでの雇用状況が全国的にみても非常に高い状況にあるということでございます。全国的にみると、現在の有効求人倍率は1.4倍とか1.5倍程度だと思っておりますが、このエリアでは昨年度あたりから2倍を超えているという状況がございます。また、乗車人員の内訳をみましても、いわゆる通勤定期が非常に伸びており、やはりそこが要因としては大きいというふうに見ております。

【A構成員】

大学が都心に戻ってきて、通学定期も増えているのではないかと思いますのですが、そちらの方はいかがでしょうか。

【交通局】

名城大学はじめ市内に大学が戻ってきたりしておりますが、駅別で見ますと、乗車人員の増としてはっきりと数字が出ております。更に、新しく学部が出来たようなところは、今後、まだ学生が増えるといったような要素はあります。

ただ、全体的にみますと、やはり通勤のご利用が圧倒的という状況です。

【A構成員】

当地の産業集積の特性が景況と相まって雇用増加に繋がっていて、名古屋市から出入りする通勤目的の利用者が増えているところが一番大きいということでございましたので、次の計画以降についても、そこをどう捉えて目標設定をしていくのかというところが大きなポイントになると思います。

余談ですが、民間ですと、計画が達成出来ないとすごく怒られますし、ボーナスも下がります。しかし、計画を前倒して達成すると、目標設定がおかしいと言われるます。ですから、正確に目標を見定めてそれを必達する必要があると、我々は常日頃言われているものですから、目標に対して好調に推移していることはすごく良いなと思う反面、私だったら叱られるなとも思っておりました。

それから、あと二点質問があるのですが、一点目は、市バスの管理委託について応募した際、一度目は不調だったということですが、どのように応募条件を変えたことによって二度目に応募があったのか、その点を教えていただきたい。

二点目は、長期修繕計画による賃貸ビルの関係で、他局と区分所有するビルについて費用負担の調整がつかないのはどういう事情からなのでしょう。交通局は更新について納得しているけれども、他局はその予算がつかないということでしょうか。

【交通局】

市バスの民間委託の拡大につきましてご質問をいただきました。当初は平成28年度に募集をかけたのですが、実はその直前の平成28年1月に軽井沢でスキーバスの事故がありまして、これが発端となりまして、要員の技術アップや労働条件について国からの指導が厳しくなりました。そういう中で民間事業者でも労働環境を整備するというか、厳しく見ることが求められる中で、平成28年度当初に平成29年4月からの委託で募集をかけた段階では、私どもの条件で応募していただけたところが無かったということがございます。

そこで見直しを行いまして、平成30年度からの委託で、一度に30台委託する計画であったものを、一度ではなく段階的に委託台数を増やすということで条件の見直しを行ったところ応募があったということがございます。現在、平成30年10月の委託を目指して、準備を進めているところでご

ざいます。

【交通局】

長期修繕計画の進捗が遅れているということについてのご質問でございます。主なビルとしましては、上社ターミナルビル、御器所ステーションビル、原ターミナルビルの3ビルが大きな建物で、かつ、他局と区分所有しているビルになります。すでに10年以上経つビルばかりですので、抜本的な修繕を計画的にしていかななくてはならないということで、交通局が中心となって各局に呼びかけて修繕計画を示しながら進めてきました。

修繕を行うためには、全ての局が足並みを揃えて、区分所有割合に従って、修繕費などの予算を用意してもらう必要がございますが、他局で予算が確保できないといった事情から、平成28年度までは主な修繕が進められなかったということでございます。

ただ、アセットマネジメントの考え方がオール市役所に浸透し、財政局も旗を振ってアセットマネジメントを推進するという考えが浸透して参りましたので、今年度は各局予算がつかしました。また、各局で共有している設備として中央監視装置や消火設備などがございますが、そういったものにつきましても、今後順調に進むものと考えております。

【B構成員】

経営計画が非常に良い状況で進んでおられるということで、喜ばしい限りだと思います。先ほど他の構成員の方から、計画の目標設定が適切であったかどうかについてお話がありましたが、私もよくそのような指摘をすることもございます。

しかし、今伺っておりますと、エネルギーコストの削減であるとか、それから雇用の改善というのは、交通局ではいかんともし難いものであって、ある意味、外的要因で今回非常に大きく進んだのかなというような感がございます。ですから、恐らく目標設定が低すぎたということはないのだろうというふうに思っております。ただ、この外的要因というのは、ある意味、こちらでコントロールできない以上、今後、如何に外的要因に利益を持っていかれないようにするかということが重要だと思います。

二点質問なのですけれども、エネルギーコストについて、先ほど下がったというお話がありましたけれども、それは普通に下がったからなのか、若しくは、多少契約を見直したからなのかという点について教えていただきたいと思っております。

それから、事業の進捗状況について、遅れが生じている事業の一つに地下鉄構造物の耐震補強があるということなのですが、その理由として、補強方法の検討に時間を要したということでございます。この技術の点に関して、今回検討に時間を要したということは、恐らく迷われた点があるのだと思うのですが、そういう技術的なものはどのような方法で検討しているのでしょうか。例えば、交通局の中だけでそういう技術的なものを決めているのか、または、困った時はどこか相談するところがあるのかということについて教えていただきたいと思っております。

【交通局】

まず、燃油の件ですが、特に契約方法を変えたということはありません。全国的な原油価格によるものだと思います。

計画につきましては、過去に急激に上がったということもございまして、そういった過去のトレンドを見ながら計画値を設けております。ここ数年下落傾向でしたので、その加減で収益が出ることになってしまったということもございまして、最近また少し高くなってきており、そこは心配しているところではあります。

【B構成員】

ちょっと今のところで伺って良いですか。細かいところで恐縮なのですが、その燃油というのは、いわゆる先物みたいなものを買ってらっしゃるのでしょうか。そうではなくて、コンスタントに必要な量だけを買っているということでしょうか。

【交通局】

コンスタントに買っております。契約の方法といたしましては、四半期に分けて、3か月ごとにその都度必要な量を見込みまして契約をしているという状況でございます。

その会社がどこで調達したかとか、そのところまではちょっと分からないものですから、そこはその仕入れする会社が先物でやっているかどうかということもございまして。

【B構成員】

つまり、その会社に頑張ってもらいたいということですね。安くなっているということは、良い会社を選んでいただいているということだと思います。

【交通局】

ご質問いただきました耐震補強の検討について、非常に時間を要して遅れてしまっているということもございまして、東山線の東部に地上に出ている区間がございまして、そのうち一部に植田川という河川部の上を走っている区間がございまして、この区間の構造が、川の護岸の中に橋脚の基礎が埋まっているという非常に特殊な構造でございまして、また、その両側には道路があつて、その道路の部分と護岸の部分に基礎が埋まっており、その部分の形状が単純な四角い構造ではなく特殊な構造ゆえに、これまでになく設計を検討しないといけないということで時間を要しております。

こういう工事にあたっては、いわゆる建設コンサルタントに設計を業務委託している訳でございますけれども、やはりコンサルタントも過去にそういう特殊な形状に対する検討をやったことがないということで、国の関係ですとか、鉄道総合研究所といったようなところを通じて、あと大学の先生にもその具体的な設計方法についてご相談をしたりしておりますが、これまでも例が無い、非常に学術的にも難度の高い設計のため時間を要してきたところでございます。

今後、なんとかこの方向を固めて、事業を進めて参りたいと考えております。

【B構成員】

今、鉄道総研の名前も出ましたけれども、その他鉄道運輸機構なども補助金の関係をやっており、かなりの知識の集積があると思いますし、それこそ見過ごしそうな補助金も教えてくれる可能性もありますので、ご活用いただきたいと思います。

【C構成員】

経営計画の進捗管理について、説明では乗客が思ったより増え、それから収支も思ったより良くなりましたということでしたが、先程、他の構成員からご意見があったように、私も好調の要因をできるかぎり最初から目標に見込んでおくべきだと思いますし、そこが正確に予測できていないこと自体ちょっとどうなのかと思っていますし、アウトカムと施策の評価だけで本当にいいのかということを改めて思いました。

例えば、どうして乗客が思ったより多かったのかについての説明の中に、通勤定期が増えており、それは雇用情勢がいいからだということをおっしゃいましたが、雇用情勢は、今、名古屋市内、市周辺とかでどのくらい雇用があるかということは統計で出ている訳ですから、その増加に比べて、通勤定期の増加がどれくらい上なのか下なのかということを見る必要があると思います。

雇用はかなり増えているのにそこまで乗客が増えていないとか、都心部ではなくバスとか地下鉄が便利ではない郊外の方で増えているとか、大学への通学は都心部は増えても郊外へ行く人は減るので、例えばナゴヤドーム前矢田がどうなったとか、あるいは笹島がどうなったとかという分析を見ていかないと、単に通勤が増えたとか、通学がそうでもないというあいまいな分析だけだと、これから先、具体的にどのような施策を打っていったらいいのか分からないのではないかと。

もし、雇用と言うのであれば、雇用の数で割ったらどうなのかとか、そういう分析を局内でやられているのであればやっているということをお願いしたいし、それで思ったより増えていないのであれば、どうすれば通勤定期を増やすことができるかということを考えていく必要があると思います。

それから、敬老パスがマナカになったことでその受取がどうなったとか、利用状況がどうなっているのかが気になります。例えば、高齢者の人口は増えていると思うのですが、高齢者の増加に対して敬老パスの受取はどうなっているのでしょうか。私の仮定では、自動車利用に慣れている高齢者がどんどん入ってくるので、新しく高齢者になれる方は以前と比べて受取や利用が少ないのではないかと勝手に想像しています。高齢者がどんどん市内を移動して、もっと交流を活発化し、にぎやかにしてというマクロなことを考えればとても大事な施策にもなる訳ですが、その敬老パスの状況について教えていただきたいと思います。

あと、地下鉄のそれぞれの路線がどういう状況か簡単に教えていただければと思いますし、市バスの都心ループ見直しについて、大須へ乗入れてどういうふうになったかも知りたいところです。

また、名古屋駅のバスターミナルが4月から供用開始となりましたが、どのような影響があったのでしょうか。私の個人的な感想では、以前の名古屋駅前の路上に比べて、けっこう距離が離れていて、新幹線から降りて今まで乗れたバスに間に合わなくなったことがあって、バスターミナルは以前に比べて乗りにくくなったと感じていますし、バスターミナル自体も座る場所が少ないので、決して外にあった時と比べて良くなったとは言えないように思います。これは交通局では何ともしがたい要因もあったかもしれませんが、あのバスターミナルができたことでどういう変化があったかということぜひ聞かせて頂きたいと思います。

そもそも、ターミナルはものすごく重要で、私昨日静岡にいたんですが、新静岡バスターミナルが6年前にとてもきれいになりました。デパートもありまして、そこへの乗客が喚起されたと聞いています。そういった効果は大事なことなので、名古屋駅は今どうなっているかお聞きしたいと思います。

あともう一点、安全が大きな項目として取り上げられておりますが、市バスの事故やミスとか小さいヒヤリハットのことはきちんと見ていかないと効果も分からないので、安全について直近の状況を教えて頂きたいと思います。

【交通局】

まず、乗車人員の伸び率の分析でございますが、細かい分析はやれておらず、求人倍率がどれくらいだとか、それと比べてどうなのかという分析しかしていないものですから、今後言われたような詳細な分析もやっていきたいと思っております。

敬老パスの件でございますけれども、敬老パスの乗車人員につきましては、ここ数年増加傾向にありまして、平成28年度の年間の1日当たり乗車人員につきましても平成27年度に比べて増加しております。それで、平成28年度の敬老パスにつきましては、平成28年9月から対象者の半数をICカード化して、平成29年3月から対象者全員をICカード化したということで、年間通じてICカード化のデータは取り切れておらず、平成29年度でやっと通年のデータが取れるということになります。ただ、平成29年度上半期を見ますと、ICカード化になりまして利用者が増えている状況になっています。要因は分析しきれいていないのですが、便利になったからなのか等、今後、平成29年度1年間やってみてそういったことも分析してみたいと思います。

なお、交付枚数につきましては、平成27年度、平成28年度ほぼ同数ぐらいでございます。

【C構成員】

世代ごとにわかりますか。

【交通局】

世代ごとのデータはございません。

【D構成員】

枚数が同じで増えているということですよ。

【交通局】

交付枚数が同じで乗車人員が増えているという状況です。

【C構成員】

市内の高齢者数は増えているのでは。

【交通局】

高齢者全体のパイは増えているのですが、交付枚数は横ばいという状況です。

【C構成員】

そうすると交付率は減っているということではないですか。

【交通局】

率からするとそうなります。

【C構成員】

そこが問題だと思います。高齢者も増えているけれども、あるところで人口は減る時が来て、その後、高齢者も減ってくると思うんですけども、そのころの高齢者はあまり出歩かないか、出歩いても車に乗るといの方が相対的に多くなってくるとなるとこれはまずいと思います。

【交通局】

さっき言われたように、世代ごとというか、5歳刻みぐらいで分析していく必要があると思います。全体のパイは広がるけれども、一定程度の年齢を超えると逆にもう持たなくなるというのがあります。一方、IC化になったことにより、現役ですとそれを当たり前のように使っていた人達が同じようなかたちで敬老パスが使えるということになると、その世代の人達は逆に敬老パスを持つかもしれません。今は、更新する際、わざわざ区役所に行かなくても普通の地下鉄駅で出来るようにしてありますので、違和感無く更新出来ると思います。

ですから、一定程度の年齢を超える人達と新しく入ってくる人達を世代ごとに分けて考えると、率も本当に右肩下がりでいくのか、または、そうではないのかということ进行分析していかなければならないと思います。

【C構成員】

また、特に女性がどうなのかが気になります。女性は世代が上に行けば行くほど自動車を使え

る方が非常に少なかったのが、これからはほとんどが使える方となるので、その時に敬老パスを持ってもらえるかどうかというのが大事と思います。

【交通局】

バスの路線等の状況につきましてご質問いただきました。まず都心ループでございますが、今年の4月からC-758号系統と名前を変えまして、大須への延伸を行うとともに運行時間帯も夜間を延ばし、全体で2本ばかり増やしました。これに合わせまして、車両を新しくし、あとディスプレイを車内に2箇所つけまして、行先を日本語だけではなく中国語や英語等を表示し、バス停も一新するなどの工夫をしました。その結果、手元にあるのは7月までの結果ですが、おおよそ3割ぐらいお客様が増えております。

あと、名古屋駅につきましては、おっしゃったように4月から1箇所にとどめました。今まで6年ほど路上でやっておりましたが、やはりバス停がばらばらだったので、どこへ行ったらいいか分からないというご意見が寄せられており、今回1箇所に集まるということで、そこに行けば乗れるということでご案内しておりますが、4月から7月くらいまでで1割ぐらい利用者の方が増えているという結果が出ております。

それから、座る所が無いということでご指摘をいただきました。当初は出来たばかりの施設でそれほど広いわけではないものですから、お客様の利用状況や通行の状況を踏まえながらベンチにつきましては検討をしておりました。そして、7月と9月にそれぞれベンチを設置し、今18基のベンチをご利用いただいているところでございます。

また、安全の面につきまして、市バスの事故についていろいろ皆様にもご心配をおかけしておりますが、平成27年度が620件、平成28年度が612件ということで少し減少してきております。それから運行ミスにつきましては、平成27年度が559件、平成28年度が478件ということで、なんとか減らしてきております。先ほどの中には運行支援システムというお話もございましたけれども、こういったもので運転士の運転に対していろいろな注意を与えることにより、何とかミスを減らすよう取り組みを進めてきたところでございます。

【交通局】

先程、地下鉄の路線別にどこが増えているのかというお話がございましたが、平成27年度と平成28年度を比べますと、全体で1.7%の乗車人員の増加が見られる訳ですが、この中で特に増加率が高いのが桜通線の2.7%となります。桜通線は、平成23年に野並・徳重間が新線というかたちで開業した路線でございますが、まだあちらの方の駅の近くのマンション開発だとか区画整理が出来て新しい家が建つといった状況が続いており、緑区自体がまだまだ人口が増えているといったような背景から、非常に高い伸び率になっているという状況です。

次に伸び率が高いのが鶴舞線の1.8%でございます。こちらの方はもともと通勤・通学の利用も非常に多い路線で、豊田線ですとか、相互直通をしているといったことで周辺の人口増などにも引きずられて増えているのではないかというふうに思います。

それと、あと東山線と名城線・名港線につきましては、東山線が1.4%、名城線・名港線が1.4%ぐらいということで、都心の路線は逆にあまり伸びていないという状況です。

【C構成員】

名古屋駅バスターミナルのベンチの配置について、ベンチに座って乗車の列に並ぶことができません。全国的には、並ぶところにベンチを置いているバス会社もけっこう出てきていて、新しいバスターミナルではぜひそうしてほしいと思っていました。もちろん通路が広くないため限度はあると思いますが、もう少し工夫が必要だと思います。

ところで、地下鉄の乗車人員は、郊外で伸びているのですか。

【交通局】

徳重駅など桜通線の終端部分で利用者が増えております。

【C構成員】

都心部で動く場合、地下鉄だと近いところは下りて乗ってまた上がってというのは時間がかかるということがあるかもしれないと思います。そうすると、市バスの方も気軽に乗れるということで、バスの系統はたくさんあって分かりにくく、地域巡回バスも本数は多いわけではないかもしれませんが、分かればとても便利なので、どうやって乗ったらいいかということをもっとPRすべきだと思います。

あと、都心ループの運行量はどれぐらい増えたのですか。

【交通局】

運行本数は1日2本増えました。また、大須へ延伸しましたので、距離も伸びております。

【C構成員】

利用者の3割増に対して、運行距離としてはどれぐらい増えましたか。

【交通局】

運行量は約20%増えております。

【C構成員】

ということは、少し収支改善されているということでしょうか。それとも、少し赤字ぐらいのところでしょうか。

【交通局】

都心ループは黒字系統なので、現時点では黒字幅が少し拡大されております。

【C構成員】

市バスは、もう少し分かりやすくして乗りやすく、収支の良い路線を作る必要があると思います。

名古屋は大都市なので、黒字路線がいくつかあって、だけど市営なのでサービスの路線があって、全体的としてなんとか経営を成り立たせていくことが大事だと思っています。

インバウンド対応とかを考えると、どうやったら都心ループのような路線をもっと増やしていけるかということを考える必要があるが、将来的な展望として、案内の多言語化やバス停を分かりやすくする施策を集中的にやっていくことが大事だと思っています。

【D構成員】

決算の認定に関する主な意見の中で、駅ホームの通勤通学時間帯の混雑緩和と乗車待ち時間の安全確保とありますが、例えば名古屋駅など、地下鉄駅の状況はどうなっているのでしょうか。

【交通局】

議会で指摘を受けたのは、本山駅の交差部分で込み合うことに対する意見です。

駅の混雑緩和対策としては、例えば名古屋駅では、乗客をスムーズに案内できるよう、朝のラッシュ時間帯には、ベルトポールパーテーションというデパートや集客施設で使うような伸び縮みするロープ式の区画を設けたり、係員を増強するなどして対応しております。

【D構成員】

パーソントリップ調査をやらないと分からないと思いますが、車の利用と公共交通の利用の割合が分かるようでしたら教えてください。

【交通局】

以前、平成16年に交通戦略を策定した時、名古屋の現状が、公共交通3に対して自動車の利用が7と言っておりました。その後、中間調査を行ったのですが、その時の結果ですと、公共交通対自動車の割合が36対64で、四捨五入するとなんとか6対4に近づいております。平成23年のパーソントリップ調査においても同様の状況でございます。

【D構成員】

交通事業経営計画の中で、以前はそのような視点があったのが、今では、その視点が欠落しつつあるのが心配だったので質問させていただきました。

【A構成員】

市バス・地下鉄とも、乗車人員が伸びていることで収支が改善しています。平成28年度の計画値と決算値の比較で市バス事業は10億円、地下鉄事業では48億円経常収支が改善していると

ということなので、やはり、乗車人員の見通しをより正確に見極められると、経常収支も見極めがつくようになります。そうなれば、最終的な利益の処分方法についての選択肢が広がることになるので、経営計画ではその議論が重要だと思います。

計画から上回った利益の処分先について、先ほどの説明から類推すると、安全に関する投資等の前倒しなどに使っていると理解しました。それは結構なことですが、次の計画を策定するにあたっては、コンサバティブに見るのではなく、これまでよりも好転しているのだから、利益処分をどう使うのかという議論に軸足を移していただきたいと思います。これまでは、なんとか経営を改善しなくては行けないということで、人件費を含めてコストをいかに縮めるかということをやってきましたが、今の局面を見ると明らかに変わってきたのだから、ここから先は、賃金の引き上げを含め、利益処分をどうするかということに論点を移していただきたいと思います。これは質問ではなく、意見です。

【C構成員】

バスの運転士不足は深刻ですが、収支がよくなったので、その利益をどう使うかという中で、運転士確保のための投資をきちっとやっていく必要があると思います。この地域全体の運転士の中で市バス運転士の待遇は上位になると思われるが、地域全体の待遇を上げていくためにも、バス運転士の待遇をもっと改善してほしいと思います。

運転士不足については、少なくとも2020年まではかなり厳しい状況が続くことが見込まれます。例えば、この12月1日に北陸、北海道や東北で冬ダイヤへの改正がありますが、非常に厳しい減便が起こっています。

運転士は、最初の給料は決して悪くないですが、勤続年数が増えてもあまり上がらないため、この仕事は続けられないということ等を考える方も多と思われるので、待遇のレベルやキャリアパスをどうしたらいいかということ、改めて考えないといけないと思います。市バスは社会貢献の仕事でもあるので、そのあたりしっかりした対応をお願いします。

次に、最近の子どもは車ばかり乗っていて、電車やバスにあまり乗らないということで、就職の時も運転士などを選択しないという話を聞いたことがありますが、その意味では、子ども向けのイベントは、子どもの意識の底上げやファミリー層の開拓につながると思うので、今後もしっかりやってほしいと思います。

次に、朝の東山線の高畑行きは常にダイヤより5分以上時間がかかっています。油断すると新幹線が1本遅れてしまうこともあります。なぜ遅延が起こり、どうしたら解決できるのか、何か検討されていることはありますか。逆に、深夜11時台の名古屋駅ものすごく混雑しています。その際、名古屋駅では1本待てば座れるので、到着列車を見送る人が多いように思います。藤が丘方面のホームはいっぱいで、こんな時間で何故こんなに混んでいるのかとみんな言っていますが、これは何とかする必要があると思います。

これに関連して、金曜日の東山線の終電延長はどのような状況ですか。実は、知らない人が案外多いと思います。運行当初はPRをやっていたと思いますが、最近やっていないので、もっと積

極的にPRした方がいいと思います。先日乗った時も、利用者が多くないと感じましたし、1本前の通常の運行と比べてもすごく少なく感じましたが、運行のことを知っていれば使うはずであり、PR不足だと感じました。

【交通局】

バスの運転士の件で、収支が好転したので待遇改善すべきであるという話でしたが、計画に対しては上回っているものの、全体を見ると営業赤字の状態が今後も続いていくため、直ちに待遇改善ができるかどうかは難しいところでございます。

一方で、バスの運転士不足については、我々としても危機感を持っており、現場では、本来必要な人数が足りない状況の中で、超過勤務で繋いでいる状態でございます。

これまでは、一定数の採用ができていたのですが、最近では、応募自体はあるものの、合格基準に達しない方が増えておりまして、そのため採用予定数をとれない状況が数年続きました。そこで、昨年からの検討を始め、今年の春の募集から、応募の上限年齢を引き上げて対応しております。

バス運転士の待遇について、国土交通省が主催する委員会の中で、30代の収入は全産業平均で遜色ないが、その後の昇給カーブが問題という話がありました。一方、経営者側としては、同じ1台のバスを運行するのに、若い乗務員と定年前の乗務員ではコストが違ってくることから、そのあたりの昇給カーブをどうするかということにつきましては、非常に頭の痛い問題でございます。

また、残念ながら、最近女性ドライバーを採用できていない状態が続いておりまして、運輸職場では女性の活躍が必要と言われておりましたが、変則勤務の中でいかにして女性ドライバーを確保していくかが課題だと考えております。

本山駅の混雑緩和の件ですが、名城線のホームのことを言われていて、東山線から降りたお客様が名城線に乗り換える際に、運行本数の差から名城線のホームが非常に混雑してしまうと議会から指摘されています。名城線のホーム柵を平成32年度に向けて整備していく中で、停車位置を調整するなど、少しでも改善ができないか検討していきたいと思っております。

東山線の混雑の件ですが、朝は慢性的に高畑行が数分遅れております。栄、伏見、名古屋の乗降時間がかかることによって、藤が丘方面からくる列車が、池下、今池、千種あたりで前の進行列車に追いついて団子状態になっていることが原因です。正直なところ、列車遅延について抜本的な解決策はございませんが、いかにホームでのお客様の乗降をスムーズにしていかが課題だと考えております。

東山線の終電延長のPRにつきましては、運行開始した当時と比べて運行が定着したこともあり、さほど現在はPRがされていない状況にあります。今後は、更なる利用促進に向けて考えていかなければいけないと思っております。

【B構成員】

都市計画と交通は切っても切り離せないものであることから、今後、交通局は、市とより緊密に政策を連携させていく必要があると思っております。その際、交通局から市へ働きかけるのは難しいと思

うので、市の方から交通局に対して働きかけがあつてしかるべきだと思います。

先ほど確認しましたが、リニアが10年後に開業します。10年はあつという間だと思いますので、交通局の投資計画にリニアを反映させることで、より良い街づくりを目指していただきたいと思ひます。

【交通局】

いただいたご意見につきましては、今後の計画の取り組みに活かして参りたいと存じます。どうもありがとうございました。