

平成30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30年6月12日(火) 午後3時30分から午後5時00分
場所 名古屋市役所 西庁舎12階 第10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、神谷紀子構成員
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、
真野安全監理部長、折戸企画財務部長、松井営業統括部長、
三輪電車部長、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 1名
資料 ・次期経営計画策定の基本的な考え方について

【交通局】

(資料説明)

【A構成員】

次期経営計画策定の考え方として、新たなステージへのステップアップということで、駅の美観、清潔感を含むリニューアルなどが挙げられておりますが、ステージアップという考え方に大きく賛同します。

これまでの議論を振り返りますと、大きくは経営改善が軸足であったと感じますが、大きな成果を出したので、これからはストックの活用や機能の更新を含め、新たなステージに上がっていくのだと宣言される計画づくりについては基本的に賛同したいと感じました。

次に、資料の中身について、個別に感想や質問をします。

まず、3ページで、5年間の計画を作るが、10年間の収支を見通しながら検討していくという建付けは理解しました。当面5年間を考えたときに、おそらく名古屋市の人口はそれほど減らないと思います。子どもはそれほど大きくは減らないですし、保育所は造っても足りないと思っていますので、働くお母さんも増え続けていくと思います。

また、学生は都心に集まってきて、通学定期は一定のボリュームが見込める状況にありますし、高齢者の数も確実に増えることが見込まれます。さらに、通勤や国内外からの観光客などの交流人口は着実に増えていくと思われます。このような環境の中、今後10年間でどのような手を打つべきかを考えながら、5ページ以降の「取り巻く状況・現況と課題」に目を通しました。

5ページは「安全の確保」について記載されていて、ここに大きく異論はありませんが、取り巻く状況の中には、安全に対する関心や要求が高まっていることに加えて、交通局のリスクが高まっているのではないかと思います。つまり、世の中には事件を引き起こすような方は後を絶たないですし、外国人はさらに増えて、ダイバーシティが強くなっていることからすると、交通事業者

として抱えるリスクが増えているのではないのでしょうか。そうすると、職員教育と施設整備で対応していくという建付けとなっていますが、特に職員教育をどうするかがポイントとなると思います。仮にこれが法令順守に関わる教育であれば、物足りなくなる可能性があって、今、国内外で起きている交通関係のアクシデント、テロや様々な事故に学ぶような事例研究が必要になってくるのではないかと考えます。

6ページの「自然災害への備え」として、「早期復旧ができるよう災害対策の計画的な推進が必要」と記載があるが、これは具体的に何をすべきと考えているか教えていただきたいと思います。

7ページの「計画的な維持管理」にあるように、今後、施設の長寿命化は避けて通れない問題ですが、長寿命化については、おそらく東京の方が進んでいると思います。あるいは民間鉄道事業者の中にも学ぶべき取り組み事例があると思いますが、今、名古屋市交通局が置かれている長寿命化で、先行事例に学ぶべきポイントとして何を念頭に置いているのか教えていただきたいと思います。

8ページの「快適性の向上」ですが、これは冒頭から出ている新たなステージへの打出しポイントの一つであると理解しました。これは大変結構なことであるので、お年寄り、外国人や働くお母さんの目から見ると、ここを直してほしいという細かい意見などがあると思いますので、これらを整理して計画的に推進していただきたいと思います。

9ページの「移動しやすい環境の整備」ですが、「高齢者や障害者など、誰もが快適・便利にご利用いただけるようにするため、更なるバリアフリー化が必要」とありますが、高齢者や障害者対策としては、やはりバリアフリー化が中心になるということなののでしょうか。

また、バスの話だと思いますが、「採算が取れない路線であっても、移動手段を確保する観点から、現在のサービス水準の維持が必要」とありまして、私も全く同感です。その際、隣接する近隣市町から地下鉄駅にバスをつなげて、近隣市の住民の方にも基幹交通として地下鉄を使ってもらえるようにするという考えがあるかどうか教えていただきたいと思います。

10ページに「来訪者にも利用しやすい環境の整備」として、「国内外からの来訪者の増加に向け、わかりやすい情報の提供が必要」とありますが、東京の取り組みで気が付いたのは、東京の地下鉄は降りる駅の何両目に階段や乗換え口があるという案内表示があり利用者として便利さを感じておりますが、名古屋市にはそのような案内はないですね。名古屋は東京ほど複雑でないので、案内がなくても困らないのが実態かもしれませんが、例えば東京の人が名古屋に来たときに、名古屋の地下鉄には案内がないと思われるのもおもしろくないので、検討していただきたいと思います。

11ページの「リニア開業に向けた対応」ですが、究極的には名古屋駅と栄駅で何をするのかという議論になると思います。特にこの2駅については混雑緩和を図る必要があると思うのですが、そもそも構造的な対応は可能なののでしょうか。構造的な対応が可能かどうかによって対応の仕方が全く変わってくると思うのですが、名古屋駅や栄駅の混雑緩和は市民から寄せられる関心事の大きなポイントになると思いますので、どのように混雑緩和をしていくつもりなのか教えて

いただきたいと思います。

12ページの「おでかけの促進」には、駅ちかウォーキングなどがあると思いますが、それ以外の取り組みとして何があるのか教えて下さい。また、他部局と連携して行うものはございますか。

13ページの「人材の確保・育成」については、とても難しい場面に直面しているとのことですが、今後10年ということになると、自動運転技術の進化により運転士のスキルなどが必ずしも今と同じレベルでなくてもいいということになり、運転士を選ぶ選択肢が広がる可能性があると思います。また、自動運転は利便性の向上にもつながることから、取り入れられる技術がないかどうか情報を収集しておく必要があると思います。

おそらく5年10年を通して、名古屋市交通局の事業を取り巻く外部環境で、決定的な弱含みポイントはあまり見当たりません。割と経営環境はいいのではないのでしょうか。決して楽観はできませんが、急激に人口が減ることもないし、交流人口は確実に増えることが予想されます。

経営戦略として新しいステージに上がろうというのは大賛成ですが、どういう拡大型の経営戦略を講じるつもりなのでしょう。東山線はドル箱でキャパ一杯なので、ここに手を付けることができないということなら、そこを紐解いていかないと、経営戦略を掲げても、若干片手落ちになるのではないかと感じました。

【座長】

いくつか質問もありましたので、もしこの場でお答えできる内容であれば答えてください。答えられなければ今後の課題として受け止めてください。

【交通局】

答えが順不同となりますがご了承ください。

まず長寿命化の件ですが、長期維持管理計画を既に策定しています。名古屋市本体の方もアセットに力を入れていまして、オール名古屋市として数年前から、計画的な維持管理に取り組んでおります。トンネル、軌道、変電所など交通事業者特有の施設を対象として、長いスパンで計画を立てていますので定期的な見直しを行いながら維持管理をしっかりやっていきたいと考えています。

6ページの「地下鉄構造物の耐震補強」ですが、東日本大震災を受けて、平成25年から耐震補強を計画的に実施しています。高架の部分で一部遅れが出ていますが、経営計画の中でも計画的に進めていくことを位置付けていきます。

9ページの「駅施設のバリアフリー化」ですが、特に大きい取り組みとして、平成32年度を目標に、改札を出ないとバリアフリーでの乗り換えができない4駅(名古屋、栄、丸の内、今池)についてエレベーター整備を行っております。なお、4駅整備終了後も、引き続きエレベーター整備を行っていききたいと考えていることから、改めて整備の基準や考え方を整理した上で計画に位置付けたいと考えております。

11ページの「リニア開業に向けた対応」の関係で、名古屋駅の整備につきましては、基本的

に住宅都市局が中心となって計画を考えておりますが、その絵姿の中にいかに交通局の事業を位置付けていくかについて、現在、住宅都市局と調整しております。その際、物理的にできることはかなり限られますので、例えばホームを拡張するとか、違うホームを造るということはできませんが、エレベーターやエスカレーターなどを活用することにより、移動しやすい駅づくりを進めていきたいと考えております。

栄については、市議会からも栄の混雑緩和についてご指摘を受けておりまして、局内でまず技術的な検討会を設けてやっていこうということで進め始めています。物理的にできるかどうかという点は、すぐ隣が地下街や別の施設であるため、非常に厳しい部分があります。昔の構造物は土被りが地面から 1 メートルぐらいのところで作っていましたが、今の基準ではその高さではできません。今の基準では3.5メートルぐらい必要ですので、横に拡張するのはかなり技術的にも困難であろうと思います。何ができるかあらゆる面で検討し、計画の中にどこまで位置付けるかを今後検討していきます。

「採算が取れない路線であっても、移動手段を確保する観点から、現在のサービス水準の維持が必要」ということにつきまして、地下鉄の駅までどう辿り着くのかという話の中で、やはり今のバス路線網というのは一定維持する必要があるのではないかと考えております。例えば、路線の間隔を粗くして、集中的に運行するという方法もあろうかと思いますが、そういったときにバス停までご自宅からどう辿り着くのかということを考えると、今のバス路線網を最低の社会基盤として維持していきたいと考えております。ただし、その場合には、当然、収支採算性は悪い状況となることから、その部分にどう公的負担を入れていただくのかということがございますので、課題として挙げさせていただいております。

それからもう一つ、近隣市町の住民の方をどう鉄道駅に輸送するのかということにつきまして、実は、近隣の市町からも市バスで地下鉄の駅まで運んでくれないかというようなご要望も来ております。ただし、一点、人材の確保のところにもございますが、どのバス事業者も乗務員の確保に苦労しているという状況でございます。そういった中で、市内のバス路線網も維持したいと思っています。更に市外にバス路線を伸ばすということになったときに、元々、設置条例では、「名古屋市及び近隣の大衆交通を確保することによって住民の福祉を向上させる」というのがあるわけですが、やはり市営交通でありますから、市内が優先であると思います。市内の需要を一定輸送させていただいた後の、次の順位になろうかなと思っております。

ただし、例えば、市外に少し出れば鉄道駅がある、もしくは、道路上一旦市外に出なくてはならないとか、地下鉄駅等にほとんどの方が通勤・通学等でいらっしゃるような非常に大きな団地等が市外にあるといった場合には話はまた別になるかと思います。

ただ単に市外からご要望をいただいたからといって、市外まで単純に路線を伸ばす体力がないと思っていた方がいいかもしれません。

【A構成員】

名古屋市が近隣市町にバス路線を伸ばしてあげるというよりは、例えば近隣市町のコミュニテ

ィバスを名古屋市地下鉄駅に来てもらうように営業はできないのですか。

【交通局】

例えば、緑区に地下鉄の徳重駅がございます。その駅からほんの数キロ行くと豊明市になります。すぐ近くまで豊明市のコミュニティバスも来ています。大学病院までで止まっているそのコミュニティバスに徳重駅まで来ていただければと思います。当然、バスターミナルの交通広場の中のキャパシティの問題はあろうかと思います。それを地下鉄駅まで伸ばしていただくというのは全く拒否する話ではございません。

【A構成員】

それはもうなっているのですか。

【交通局】

まだ豊明のバスは徳重駅までは来ておりません。

【A構成員】

そういうパターンが他にもあるといいですね。

【交通局】

そうですね。例えば名古屋市と尾張旭市が接している地域がございます。守山区の本地住宅という地域でございます。そこは、坂を下りて行くと尾張旭市に入ります。尾張旭市のコミュニティバスが本地住宅まで路線を伸ばしてきており、そこから藤が丘まで頻発運行している市バス路線がございます。このように乗り継ぎいただけるという形態は取っておりますので、オファーを頂ければ拒否するものではないと考えております。

あと、地下鉄駅で、何番乗車位置で乗ると階段に近い、というような構内案内図のご質問についてです。特に、関東圏から引っ越しをしてみえるお客さまにとってみると、名古屋は田舎だと言われます。ああいったことをやらないから田舎なのだと言われていることも承知しておりますし、一度、検証したこともあります。ただ、問題は、名古屋駅、栄駅は非常に狭いことと、それから最大でも6両編成で運行しており、東京のように20mの車両を10両編成で運行しているという、つまり、200mの編成長で走っているような鉄道ではないということもあります。例えば、金山駅のエスカレーターはここが近いですよという案内をした場合、通勤、通学でご利用になっていらっしゃる方は、あの地図が無くてでもすでにそこに集中しておられます。その方たちに加えて、使い慣れていないお客さまもそこに集中されるということになったときに、駅の中のさばきが本当に安全にできるのか、また、乗降時間を延ばすことなくできるのかということがあり、まだ実施に踏み切れていない状況にあります。

14ページの最後のところで、拡大型の経営戦略をどうしていくのかというお話がありました。か

なり難しいお話ですが、ご指摘にあったとおり交流人口が今後増えていく見込みでございます。そうしますと、今の東山線の混雑に拍車がかかるといった状況が簡単に見込めます。

そういった状況を見通したときに、まだ桜通線に余裕があるものですから、東山線から桜通線への誘導をはじめ、こういった混雑緩和ができるかソフト的な対応を含め多面的に考えていきたいと考えております。

【A構成員】

名古屋駅で桜通線に流すのですか。

【交通局】

はい。新幹線、特にリニアから降りてきた人を桜通線の方に流して、例えば名古屋城に行くのであれば、栄駅ではなくて久屋大通駅で乗り換えていただけるように誘導したいと思っております。

【B構成員】

交通局の委員をやらせていただいて確か10年くらい経つと思うのですが、10年前のリーマンショックの頃は、どうやって乗客を増やしていくかということと、どうやって赤字を減らしていくかという話に終始しており、今とは雰囲気は全く違っていて時代の流れを感じながら今の話を伺っておりました。その中で私が感じた意見と、質問を数点お話させていただきたいと思っております。

まず、5ページの「安全の確保」ですが、先ほど他の方から指摘があった交通局のリスクが高まっているという意見に大賛成です。先日の新幹線の中の殺傷事件とか、無差別の事件やテロのリスク、そういったものに対する交通局のいざというときの迅速な対応が乗客の方々の命に係わるということになってくるので、そういったものについての事例研究と職員研修を詰めていただきながら、関係機関との連携についても今後課題として重点的に取り組んでいただきたいと思います。

8ページの「駅のリニューアル」ですが、私も重要だと思っております。駅の構内がきれいになり見た目が明るくなるだけでも、恐らく、犯罪が減るのではないかなと思います。それが先ほどの安全・安心にもつながっていくのではないかなと思いますので、ぜひ明るく清潔感のある駅構内を目指していただき、防犯につなげていただきたいと思います。

9ページの「移動しやすい環境の整備」ということで、子どものころからバスに乗る習慣をつけようというお話を以前させていただいたのですが、今思うのは、高齢者の方の免許の返納の問題があります。ご家族の中でも、ご本人が嫌がって大変苦労されているという、身近にもそういう話をよく聞きます。いざ免許を返納してしまうと、これまで車に乗っていた方は地下鉄、バスに乗ったことがないため、我が家からどうやって外に出ていくかということになります。どの路線のバスに乗ればどこに行けるのかご存じないという方が恐らく沢山いらっしゃるのではないかと思います。

す。そうすると、免許を返納してしまったら家に引きこもってしまう高齢の方も増えてしまうのではないかと感じたりします。バスの乗り方教室の開催など、高齢者の方がバスや地下鉄を利用しやすいような環境づくりを進めることが「おでかけ促進」にもつながると思うのですが、何か高齢の方に対する対策があれば教えていただきたいと思います。

あと、個人的に感じた話で恐縮ですが、数年前に交通局の皆さんであいさつをしっかりとしようというお話がございまして、バスの運転士、それから地下鉄の駅にいらっしゃる職員が乗客の方におはようございます等のごあいさつを積極的にされていました。乗客の方は逆に素通りしてしまうにもかかわらず声を掛けていらっしゃる姿を非常に気持ち良く感じていたことがございましたが、最近、ちょっとあいさつが少なくなったのではないかという気がします。私も朝5時半とか6時などに地下鉄に乗ることがあるのですけれども、そのときに私の方からいつもおはようございますと思わず声を掛けてしまうような状況になりますので、やはり気持ちのいいあいさつを継続して行っていただきたいなと思います。

【交通局】

高齢者の方のお出掛け促進とは視点が違うのですが、毎年、各区の社会福祉協議会を通じて高齢者に事故防止教室をやっております、バスに乗ったときにこういうことに気を付けてくださいとか、バスが止まるまで立たないでくださいといったことを映像や実車を使ってご説明することがあります。そのときに、バスはこうやって乗ってくださいといったことや、色々な乗客誘致施策のご案内も差し上げております。非常に地道ですが、高齢者の方が口コミで伝えてくださることも期待して、過去5年ぐらいやっており、今後も続けていきたいと思っております。

あいさつにつきまして、なかなか厳しい意見を頂戴しました。やはりあいさつをしっかりとやらせるということも大切です。あいさつ活動というものを現在もやっておりますが、長期間に渡ってやっていると慣れが出てきて、あいさつが少し減っているということもあるかもしれません。また、普段駅に立つ機会が少ない運転士が駅に立つとそういったこともあるかもしれません。もう一度しっかりとお客さまへのあいさつを徹底して参りたいと思います。

【C構成員】

19ページの「計画の理念」について、「安全を最大の使命としつつ」となっていますが、使命というのに違和感があります。私の中では安全は当然の条件というか、絶対やらなきゃいけないことだと思います。使命というと、それが最終目的のように聞こえるのですが、安全はきちっとやってその上で名古屋をどうしていくかということが目的であるべきと思いました。

ただ、その上に「新たなステージへ」と言っており、結局、名古屋市交通局の場合は、安全についてずっと取り組んできて、そこがある程度落ち着いてきたので新たなことにも取り組みたいというのであれば、「安全を最大の使命」では「新たなステージ」ということが伝わらず、今までのステージのままというふうに受け取られるのではないかと思います。

そして、安全は当然やるのだけれど、その上で何をやっていくかということについて、まもなく

平成が終わって、IT 等の新たな技術が出てくる中で、「快適さ、便利さを積極的に高める」というのは保守的だと思います。

これは、12ページの「おでかけの促進」にもつながる話なのですが、おでかけして楽しいことがある時代じゃなくなりつつある状況の中で、名古屋市交通局は市バス、地下鉄で楽しさを提供する企業体なのだとすることをアピールするときに、こういうやや保守的な内容を「新しいステージ」と言っていていいのかと疑問に思いますし、もう少し垢抜けてほしいなと思います。

因みに、土・日は東京で学会があったので東急の沿線にいましたけれど、東急は「美しい時代へ」というキャッチフレーズでした。「美しい時代」が何を意味しているのかよく分かりませんが、多分、会社として具体的に何をやっていきたいということがあってそういうフレーズにしていると思います。

この「新たなステージへ」というのは、理念というよりは、これから5年間の名古屋市交通局のキャッチフレーズというか、コーポレートスローガンみたいなものとして位置付けてほしいと思います。ただ単に「新しいステージ」というのではなく、具体的にどういうステージと言った方がいいのではないのかなと思います。それはこれから議論していけばいいと思いますが、ちょっとかっこいいものを入れて、名古屋市交通局のロゴがあったら必ず付けて、交通局はこれを実現していくのだというものをきちんと一貫してここに書くといいのかなと思いました。

あと、19ページの「計画の理念に込めた想い」の3行目に「市域のシェアが高いことに慢心せず」とあるのですが、慢心しているのですか。私からすると、名古屋の交通というのは東京や大阪といった3大都市圏と比べて著しく公共交通の地位が低いと言われている、交通の中に占める市バス・地下鉄のシェアは決して高くありません。むしろシェアが低いことに危機感を持ちつつ、そこには新たな市場があるのだということを自覚して、そのために何をやっていくのかということを書いてほしいと思います。

実際、今の若い人は自動車を買わなくなっていて、運転が嫌な人も多いと思います。好きで運転しているというよりはやむを得ず運転していて、それは若い人達が車はとてもリスクが高いと感じているということも原因としてあると思います。それで安全な公共交通を使いたいというのは特に若い人には多いと思います。

ただし、不便なのは嫌で、不便だったら家にいるということになる。だから今のままだと自動車からラインやアマゾンとかに行ってしまうのを、市バスとか地下鉄にするにはどうしたらいいかとなったときに、資料にある「快適性の向上」、「移動しやすい環境の整備」、「来訪者にも利用しやすい環境の整備」、「おでかけの促進」といったところがもう少し踏み込んだ内容になるのかなと思います。

「人材の確保・育成」についてですが、子どもには運転士というのはすごく人気が高い仕事だけど、だんだん現実的になってくると、とても大変で待遇もよくないので人気がなくなるということがあると思います。この間あるバス会社に聞きましたら、学生をうちの会社に紹介してくれないかとある大学にお願いしたら、大学から、うちはおたくのような会社は相手にしていないと言われたということがあったそうです。それは交通の現業が、地位が高くないものと思われているということ

があるからだと思います。一方で、そこに勤めておられる方に聞いてみても、勤務がきついとか給料が安いとか言っていて、それでは余計地位が下がってしまうと思います。

そうではなく、少なくとも名古屋市交通局の場合は、働いている人たちはとても誇りをもってやっていて、はたから見てもかっこよく、なりたいと思われるような職員像というのは何なのかというのをきちんと定義していく必要があると思います。そうすることで、運転士とか駅員の全体の地位も上げていけるのではないかと思います。

自動運転は私もいろいろ調べている訳ですが、今の名古屋の市バスの運転を代行しようと思ったら、とても10年では無理で、やはり2040年ぐらいになるのかなと思います。地方部のコミュニティバスだったら2020年代でも十分可能だと思うのですが、名古屋のように交通状況が複雑なところでそれをやろうとすると、他の車も自動運転になっていないといけないなど、そう簡単ではないと思っています。そうすると当面、20年間くらいは職員がやっていくことになると思いますので、そういう意味では不足している運転士等の地位の向上は大事だと思います。

他のところでは外国人を使ってやっていかなくてはいけないということも言っています。名古屋市交通局はそこまでのところではないかもしれませんが、いい人が取れなくなっていることは間違いないと思うので、そこはむしろ、いい人があこがれて入ってきてくれるようにするためにはどうしたらいいかということをやらなくてはいけない。

それから「移動しやすい環境の整備」は、名古屋の交通計画とか方針がどうなってくるかというところにかなり影響があるのかなと思っていて、名古屋の交通計画とこの計画をどういう風に連動させていくのかというのは確認しておきたいと思います。ただ、当然、交通計画ができないからこっちの計画ができないというように待ってられないので、ある程度先手を打って、我々は企業体としてはこういうことをやりたいということを言っていくのは必要だと思っています。

それから、関連して今だとマース(モビリティ・アズ・ア・サービス)というのがとてもはやっていて、これも5年後にその言葉があるかどうかは分かりませんが、とはいえ、やはりいろんな交通機関をうまく使ってシームレスに移動していく、決済なんかもそれに連動して一括でできるというのは必要だと思います。

こうなってくるとほかの鉄道会社とかタクシー事業者とかと一緒にどうなるかという風に名古屋の移動を円滑化するかということを考えなくてはいけないと思うのですが、一応リーディングの事業者として、他のタクシー会社や鉄道会社と一緒に何ができるかということもやはり経営戦略の中に盛り込んだ方がいいのではないかと思います。

例えば、マナカのオートチャージとかがどういう風なツールとして使えるのかとか、そこから得られる情報をどういう風に活用できるかといったことを経営計画とか路線改善とかにつなげていく必要があると思います。

あと、「おでかけの促進」について、私は3Kということ言っていて、それは高齢者、子ども、観光客の頭文字をとって3Kです。ここは非常に伸びるところでもあり、なおかつ実は対策が手薄なところでもあるのかなと思います。

まず、高齢者については、先ほど話に出たバスの乗り方教室ですが、今、非常にはやってい

ます。私も乗り方教室をやることがあるのですが、名古屋を出てしまったら何十年もバスに乗ったことがない人がいて、本当に感謝されます。名古屋の中でも今まで車に乗ってきた人で敬老パスをもらったからこれから使いたいというような人が当たり前に乗れると思わないで、特にバスなどは乗り方を教えてあげた方がいいと思います。

子どもについては、子どものときに公共交通に対していい思いをしてもらうことが大事だと思うので、やっぱり楽しんで乗ってもらえるようにするということが必要なのかなと思います。

京都市交通局を見ていると、いつも乗り切らないくらいバスにお客さまが乗っていて、うらやましくてしょうがないのですが、本来、名古屋だって人口はもっと多いところであるし、路線だってたくさんあって、どうして名古屋のバスは京都と比べて閑散としているのかなと考えたときに、やっぱりお客さまがいるところにはいるにもかかわらず、使ってもらえていないのかなと思います。

この差は何なのかとなったときに、たとえば京都の交通局のスローガンというのはとても明るいんですよね。前向きで、どんどんお客さまを取っていこうというのが伝わってきます。また、うちはこれやった、ここを良くした、ここを工夫したというのをメッセージとしてどんどん出しておられる。どういう風に新しい商品を出して、メッセージを出して訴えかけて明るい方向を示すことができるかという体制づくりというのが必要なのかなと思います。京都だと、たくさんお客さまが取れそうなことを積極的にやっていこうとしているし、言葉も前向きなものを選んでいっていると思います。

そのためには、そういう風な新しい話がどうやったら打ち出せるかという環境づくりみたいなことも必要なかなと思っていて、市民の皆さまやお客さまからも明るい提案をもらって、その中でこれをやったということをPRしていくことで、うちはオープンな事業体なのだということをきちんと示すということが理念の中にあるといいのかなと思います。

これからは、交通局の物事の考え方を明るくしていったって、どんどん垢抜けていくことが、本当の意味での新しいステージということだと思います。

【D構成員】

新しいステージというマインドが出てきたのは、今までは、赤字をどうにかしてしっかりと経営をやっていきましょうという段階だったのが、一定の成果が出てきたということで、それを維持させつつ次にどうするかということの表れだと思います。

新しいステージで大切なものとして、職場の雰囲気づくりがあると思います。日本の観光庁のスローガンで「住んでよし、訪れてよしの国づくり」みたいな言葉があったのですが、「働いてよし、乗ってよしの交通局づくり」みたいな感じで、やっぱり働いている方がハッピーで楽しくなかったらダメだと思います。

先ほど別の方もおっしゃっていましたが、カッコいい運転士、カッコいい乗り物というイメージとか、楽しそうに働いているとか、笑顔だとか、あいさつが明るいというような雰囲気づくりもこれから新しいステージという意味では重要になってきて、先ほどの清潔であるとか、きれいだということに加えて、雰囲気もいいというようなところを計画に盛り込んでいただけたらいいのではないかなと思います。

先ほど京都の話が出たのですけれども、実は、地下鉄・バス一日券を1,200円から900円に値段を下げて、バス一日券は500円から600円に値上げしていますが、たぶんバスの乗車人員は減ってないのではないかなと思います。普段使っている高齢者の方が座れないとか混んでいて乗れないとか、そちらの方のご不満が多くなっています。

やはり京都も運転士不足ということで、本数を増やせないとかいろんな課題を抱えているようなのですけれども、名古屋の場合にはやっぱりもう少し需要の掘り起こしの余地があるという風に前向きに捉えてやっていっていただきたいと思います。

東山線の混雑緩和の話については、東山線の名古屋駅の改札付近が、お店とかでごちゃごちゃしている感じがするので、もう少し通路を確保できるような方向で改築できないのかなと思います。地下街の利権とかがあって難しいのかもしれませんが、先ほどのターミナルスクエア計画の中でどうなるのかが興味があるところです。

また、外から名古屋に来て、新幹線から地下鉄に乗り換える側からすると、桜通線の乗り場があんなに便利などころにあるのにどうして皆さん使わないのかなと思います。その点について名古屋の方にお話を聞くと、桜通線ができた当初は本数が少なく不便だったみたいで、名古屋駅に行くには東山線に乗った方がいいという印象が強いみたいです。もう少し桜通線をアピールするなどして、桜通線に乗ってもらえるようにすればいいのではないかなと思います。

【C構成員】

私も桜通線の活用はとても大事だと思っています。本当は桜通線だったら同じか少し遅いだけなのに、名古屋駅から市役所駅に行くのに栄経由で行くことが多いのですよね。今でも名古屋人にはそういう習慣があるかもしれないので、桜通線も使ったら意外と便利だし、混んではいけないので快適だということをもっとアピールすべきだと思います。

逆に、東山線については、深夜の23時台でも非常に混んでいて異常だと思います。しかも、最近は、外国人観光客がけっこうトランクを持っていたりして、とんでもない混み具合になっていると思います。そういうことを考えると、まず東山線を増便してもらえると一番いいのですが、深夜の増便はそう簡単ではないとすると、桜通線や市バスの活用なんかも考えなくてはいけないのかなと思います。

そういう意味では、市バスも多様化した方がいいと思うのですが、例えば高速道路を活用して早く走るとか、逆に非常に狭いエリアを密にカバーするといったことが必要になってくるのではないのでしょうか。狭いエリアを密にカバーするのであれば、タクシー会社にやっていただくという方法もあるし、逆に連節バスとかを導入するのであれば、人を効率的に使うこともできるということになるかなと思います。

先ほどのマースもそうですけれども、市バスと地下鉄だけで交通サービス全体をカバーする必要はないわけで、いろんな交通機関と協力してやっていくなかで、名古屋市交通局としては公営として何をやるのがメリットになるのかということをごきちと打ち出してほしいと思います。その中で、新たなステージへと言うのであれば、新しい商品開発的なこともやってい

ってほしいですし、特に、バスについては新しいサービスを打ち出してほしいと思います。

【座長】

ありがとうございました。皆さまからご意見をいただいたということで、事務局の方にお返ししたいと思います。

【交通局】

様々な面からご議論いただきまして、誠にありがとうございました。

本日いただきましたご意見等も踏まえまして、夏に予定をしております2回目の懇談会に向けて、中間案の策定作業を進めてまいりたいと思います。

本日時間の制限もございまして、大変申し訳ございませんでした。計画に関しましてご不明な点ですとか、さらにご意見等ございましたら、随時経営企画課の方までお寄せいただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

以上で本日の懇談会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。