

平成30年度第2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8月21日(火) 午前10時00分から午前11時30分

場所 名古屋市役所 西庁舎12階 第18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、
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、
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 0名

資料

- ・名古屋市営交通事業経営計画(2015-2018)の進行管理について
- ・平成29年度の実施状況について
- ・次期経営計画の中間案について
- ・前回の有識者懇談会での主な意見

1 名古屋市営交通事業経営計画(2015-2018)の進行管理について

【交通局】

(資料説明)

【A構成員】

乗車人員についてですが、定期、定期外、あるいは敬老福祉など、セグメント別での乗車人員はどうなっていますか。全体で増えたのか減ったのかということは、全体の収支と関係するので大事ですが、ドニチエコきっぷの売り上げを含めて、セグメント別に、それぞれどのように増減しているかきちっと分析しないと、ある部分が弱くなっているということがあるので、そのあたりの分析結果を教えていただきたい。

計画の実施状況についてですが、現状は、実施したか否か、検討したか否かだけのチェックとなっており、アウトカム的な見方ができておりません。もちろん、修理であればやったかどうかで判別できますが、可能なものについては実施の結果として、利用が増えたかどうかなどの効果についてきちっとおさえた方がよいと思っています。

そこで、特に、資料6ページに記載されている都心ループバスの大須延長について、大きな政策だったと思いますが、どういう効果があったのか教えていただきたい。

また、10ページに記載されている市営交通懇談会について、毎年やっていると思いますが、どんな人がどのくらい来られて、どんなことに活かされているのかについても教えていただきたい。区ごとに実施されているとのことなので、地域巡回バスなどはかなり関係が深いと思いますが、改善

の参考になったことがあれば、ぜひ教えていただきたい。

【交通局】

乗車人員の内訳ですが、バスは全体としては昨年度より1.5%増加しているわけですが、細かく見ると、定期券が2.7%と非常に大幅な伸びになっています。先ほどご説明しました通り、このエリアの雇用状況が全国的に見ても非常に高い水準にあることが背景にあると分析しています。その一方で定期外ですが、昨年度と比べプラス0.2%ということで、定期外はあまり伸びていません。具体的な数字はつかんでいませんが、景気がよいときは定期外利用から定期券利用に移行が生じますので、そのような影響があつて、定期の伸びが大きく、定期外の伸びが低かったと見ています。

次に地下鉄ですが、全体としては1.4%の伸びでした。定期については2.3%の伸び、一方定期外については0.2%の伸びということで、バスとほぼ同じ傾向を示しています。

【A構成員】

定期は学生と通勤を比べると、通勤が大きく増えて、学生の伸びは低かったということですか。

また、敬老福祉はどうでしょうか。あと、一日乗車券はインバウンドと関係が深いと思いますが、このあたりはどうでしょうか。インバウンドの利用客は当然定期外になると思いますので、どのように増えているのか教えてください。

【交通局】

定期の伸びですが、量的には圧倒的に通勤客ですが、ここ数年、大学の都心回帰の影響がかなりありまして、大学生の定期券の売り上げが昨年度かなり増えました。ただ、ボリューム的に言いますと、通勤の伸びがほとんどという状況です。

【交通局】

都心ループバスの状況ですが、29年4月から経路を大須まで延長しました。その結果、現在決算調整中ですが、乗車人員は前年度一日当たり2,500人からおよそ3,000人まで増えています。事業量自体は1割ぐらいの伸びなので、事業量の伸び以上にお客さまにご利用いただいたということです。先ほどのお話のとおり、乗車人員の伸びに寄与したものと考えています。

【交通局】

市営交通懇談会について報告させていただきます。現在名古屋市内全16区で行っており、平成2年から実施しています。メンバーですが、主に各区の区政協力委員協議会の議長をはじめ、児童委員、保健委員、女性会の会長など、地域団体の代表の方にお集まりいただいてご意見をいただいています。区によって多少ばらつきがありますが、少ない区ですと5名、多い区ですと10数名のメンバーに集まっています。その他関係機関として、区長、警察署長又は交通

課長、土木事務所長などにもお集まりいただいて開催しています。

会議の内容は、交通局の事業概要として、当年度の予算や現在進めています経営計画の進捗状況などをご説明しています。また、毎年話題事項を2テーマほど設けて、ご意見をいただいています。

今年度の会議では、テーマとして、一つ目はバスの車内安全ということで、特にお年寄りの方々が車内での事故が多いということもありまして、交通安全教室というものを別途開催していますが、その映像等をご覧いただきながら、例えば車内では「バスが動いている間は席を立たないでください」や「立っている場合はしっかりつかまってください」というような安全上のお願いをさせていただき、それら取り組みについてのご意見をいただいています。

もう一つは、車内マナーについて、2年連続で実施しましたが、例えばリュックサックの問題、携帯電話の問題、優先席の問題などについて、交通局のPRや取り組みについて、更によくするにはどうしたらよいかについて、ご意見をいただいています。

先ほどバス路線の話がありましたが、会議の中のその他としてバス路線のご要望をいただくことはありますが、現状をご説明するとともに、ご意見として承って、改善すべきところは改善するように努めています。

【交通局】

先ほどの一日乗車券の発売状況ですが、実はバスも地下鉄も一日乗車券の発売枚数は若干落ちています。定期外の中で、普通券や一日乗車券、現金乗車客の割合は昨年度若干落ちまして、それを上回る勢いでICカードの利用者が年々伸びているという傾向です。

【交通局】

敬老福祉の話ですが、対前年度でバスが1.6%の伸び、地下鉄が1.5%の伸びということで。要因としては、市内の65歳以上の人口が増えていることと、交付率は同じですが、交付枚数が増えていることが増加の要因と考えています。

【交通局】

インバウンド対応としての乗車券の発売状況ですが、交通局では、昇龍道バス・地下鉄全線一日乗車券を発売してまして、これはパスポートの提示を受けて訪日外国人向けに販売しているものですが、28年度年間の発売枚数は14,329枚です。29年度では25,494枚と大きく数を伸ばしています。他都市と比べるとまだ弱いと思いますが、発売枚数としては確実に伸びています。

【B構成員】

6ページの経常収支ですが、経常収支の計画値を手堅く見ると、投資計画も手堅くなってきました。今とても堅調であるという議論がなされておりますが、高齢者はこれから増えるし、産業雇用も順調ですし、学生も集まってきているので、次期経営計画では、そのような状況を経常収支の計

画値に反映させることは、投資計画にとって重要だと思います。

そこで1点質問ですが、市バス事業の経常収支について、計画値が28年度に上がって29、30年度に下降する計画とした理由は何ですか。実績は、軽油価格の変動でく字になったという説明で理解できましたが、計画ではなぜこのような形としたのですか。

【C構成員】

私も同じ疑問を持っています、市バス事業について、経常収支の推移が減っているのはなぜかと感じています。

実際に高齢化社会が進んでおりますので、高齢者の市バス利用を増やすことが重要ではないかと思っています。人口減少や高齢化社会をマイナスの局面にとらえるのではなく、逆に市バス事業をもっとよい形に活性化させる方向に転換出来ないものかと感じています。

【D構成員】

適切な質問ではないかもしれませんが、敬老パスを配ると乗車人員が増えるとのことですが、敬老パスをもらう方は、それ以前は車を使っていた方ですか。名古屋の特徴として大都市にもかかわらず非常に車の利用率が高いと言われています。敬老パスをもらう年齢になると、車を運転しなくなるのか、とりあえずもらっておくのか、感覚で結構ですが、そのあたりどうですか。

【交通局】

そういった分析のデータを取っておりませんので、車から市バス・地下鉄に転換した人も一部はいると思いますが、転換率がどれぐらいなのか、しっかりした数字は把握していません。

【交通局】

感覚なので、データとして数字は申し上げられませんが、敬老パスは、以前は無料でしたが、今は収入に応じた負担金を支出して敬老パスを受け取ることになりました。無料の時代は、本人は使うかどうかにかかわらず受け取らない方はほとんどいみせんでしたが、現在は有料となり、福祉施策としてやっているため、交通局が発行しているものではありませんが、一番高くても年間5千円の負担金となります。実際に自分の家の近くに地下鉄がないとか、バス停が遠いので車を使うという方は、お金を払ってまで敬老パスを受け取らなくなりました。その意味では、今持っている方はバスや地下鉄に乗ることが想定される方と言えます。前回の懇談会で少し話題になったように、ずっと若い時から車に乗ることが前提になっている方は、あまり使わないと思います。敬老パスの所有者しか使えないので、自分がほとんど使わなければ、1年に1回更新する必要があるため、受け取らなくなります。高齢者でも働いている方は、毎日だけでなく週に数回出かけられる方は相当いますので、そのような方はお値打ちな敬老パスを受け取って、実際にお使いいただいていると思います。

【A構成員】

敬老パスの交付率はどれぐらいですか。

高齢化社会においては、市長部局から見たら繰り出しが増えて大変ですが、交通局としては、あるいは福祉施策として考えれば、多くの方に市バス・地下鉄を利用していただいて、外出していただくことが大事であるので、きちんとその効果を把握することが必要であると思います。

個人的には、名古屋周辺の市町に比べたら免許返納はしやすい環境であり、実際に返納しているのではないかと思います。高齢者の年代別傾向や、免許返納の動向を明らかにして、なるべく元気なうちから車利用を減少させていくよう誘導していくことが大事であると思います。サンプリング調査でもよいので、このようなデータを取って、アピールしていくとよいのではないかと思います。

【交通局】

敬老パスの交付率ですが、ここ最近60%ぐらいです。

【E構成員】

先ほど市営交通懇談会の説明で区政協力委員などの方が出席されるということでしたが、例えば京都の事例ですが、町内会で地元を走るバスの本数を増やしてほしいという要望がありますが、町内会でバスに乗ろうという運動を起こしたところ、利用者が増えてバスの本数が増えたという事例が京都新聞で紹介されました。

懇談会では無理だと思いますが、せっかく区でご協力いただいているので、要望があった場合は、皆さんもバスに乗るような運動を起こしてくださいと働きかけたらよいと思います。

2 次期経営計画の中間案について

【交通局】

(資料説明)

【B構成員】

前回から、新たなステージへという意気込みを感じておりまして、大変共感しております。時代背景的にそういう節目だと思いますし、経営状況も堅調に進んでいるということから、積極的な計画を策定すべきタイミングなのだろうと思って聞いております。

2ページです。総合計画の個別計画であり、経営戦略であるという位置づけを伺いました。経営戦略は戦略的な経営だと思いますので、計画期間中の名古屋市の人口や交流量をどう見込むのか、その前提で都心部の発生集中量をどう見るのか、これが総合計画とかなり密接に結びついてくるため、そこを計画にしっかりと見込んでいただきたいというふうに思います。

4ページです。1 つ上のステージへとステップアップを図るというのは、本計画の理念として非常に新味のあるところだと理解しておりますが、ステージアップとなりますと、大胆な検討とか、思いきった施策とか、独創的なアイデアとか、そういう議論がバックグラウンドでされる必要があると思うので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

個別の内容で、私は施策2と施策3に大変関心がございます。

まず、6ページですが、施策2の快適・便利の向上ですが、駅施設のリニューアルという言葉尻を捉えるつもりは全くありませんが、是非、老朽対策ということではなくて、機能を上げるという意味でリニューアルというご検討をお願いしたいです。いろんな施設とか設備があると思いますが、トイレ一つを取ったとしても、きれいな便器に置き換えるということではなくて、機能を上げるというご検討をお願いしたいと思います。恐らく、バスターミナルとか、いろんな議論をコツコツなさることになると思いますが、一つ一つに機能を上げる可能性がないかということを追及していただきたいと思います。

人にやさしい環境づくりに、エレベーター、ホーム段差解消というのがありまして、確かにエレベーターは重要だと思います。エレベーターの遠い駅もあるので、そういう駅は右端と左端にエレベータールートがなければいけないと思います。

一方、今、利用者として毎日駅にいとキャリーバッグの人たちがすごく多いので、やはりエスカレーターも必要な時代なのではないかと思ひます。外国人の方は恐らくキャリーバッグを持ち歩いているでしょうし、だんだん老若男女キャリーバッグを持たれるようなスタイルになってきています。私自身は馴染んでいませんけど、街はそういう人たちで溢れていることを見ると、エレベーター優先で、階段は仕方ないという捉え方だとするとちょっと時代錯誤のような気もいたします。

それから、使いやすい乗車券の設定、これも恐らく先ほどの昇龍道とか、議論されているようなこととリンクしていくのだと思ひます。是非、他の街がやっていること、あるいは、世界の観光都市がやっていることにならって、大胆なご議論をしていただければと思ひます。

7ページです。まちの活性化への貢献です。リニアが来るので、名古屋駅についてはターミナルスクエアの議論が中心になると理解しているのですが、前回から私がどうしても気になっているのは東山線栄駅の混雑緩和です。長期的な観点の10年間でやるべきだと思います。

恐らくこれから5年、10年の栄地区は、都心居住が進むだろうというのが私の考えです。古い大型ビルの建て替え計画がどんどん発表されてくると思うのですが、商業、小売飲食、業務機能だけであったビルの上に居住機能が積まれて、容積率を目一杯使った建物になって生まれ変わってくる可能性があるだろうと思います。そうすると、栄地区の夜間人口は増える可能性があり、栄地区の発生集中量は上がります。そうすると、栄の混雑緩和について、今の構造前提で考えると、乗り口についても今ある箇所を考えるということでは済まされない気がします。

栄駅は地上から浅いところにあることや、ホームと地下街がセットになっていることから、簡単にはいじれないというのもよく理解できました。ですが、例えば、大胆な発想ですが、栄駅の名城線をさらに下に下ろして、今の名城線の空いたところに東山線を段差で作るなど、若い方の発想を含めて、ベテランの方の技術力を導入して、是非大胆な議論をしていただきたいと思います。

【交通局】

貴重なご意見ありがとうございます。

エスカレーターの件はご質問かと思しますので、まずそちらをお答えさせていただきます。前回も申しましたけれども、ホームから地上までバリアフリールートを一ルート確保しようということで、エレベーター整備をやってきました。それ以降、乗換駅で改札外移動しかできない4駅について改修を行っております。

ただ、お話の中にもありましたように、実際には車いすやエレベーターを必要とされる方が、行きたい方向をまるっきり迂回しなければいけないということも実際ありますので、そういった駅や、乗換駅の中でまだ不便を解消しなくてはいけないというところについて、2ルート目を考えていく必要があるだろうということで、引き続き取り組んでいきたいと思っております。

一方、そういった中で、エスカレーターについては、やはりエレベーターに比べると大きな改造が必要になってきますので非常に難しいです。それから、例えば地上ですと、道路の残存幅員を確保しなければいけないということで、エスカレーターを設置するのは難しいということもあります。

今、名古屋駅のターミナルスクエアの中では、上下移動をいかにスムーズにするかといった議論もしていますので、反映できることはしていきたいと思っております。

それから栄の件ですが、大胆な発想ということですが、実際には営業しながら線形を変えとか、勾配を変えとかというのは非常に難しいです。ただ、そんな中で栄駅について、名城線と東山線の中に機械室やいろいろな設備がありますけれど、それらを動かしながらスペースを生み出して、そこに乗り換え空間を生み出す等、いろいろな発想はあると思います。技術的にどこまでできるかを含め、検討を始めたところですので、今日頂いたご意見も踏まえながら考えていきたいと思います。

ただ、周辺の開発計画というのはこれから動いていくことも大体分かってきています。これから表

へ出てくることもあると思いますが、そういった中で、いかにスムーズに接続するかといったことは、関係部局等々と連携を取ってやっていきたいと思っております。

【C構成員】

前回の時に、地下鉄のどの車両に乗ると自分の行きたい駅の目的地に最短で行けるかという案内板ができないかという話の中で、それによって、地下鉄駅構内の混雑に拍車をかけるのではないかというお話がございました。

先日、京都に行くことがあり、京都の地下鉄にもそういった案内板がございましていいなと思いました。前回、特定の駅の混雑に拍車をかけるというご意見があったと思いますが、通常、通勤通学でご利用される方は、自分が行きたい目的地は大体決まっているので、一番便利な車両に乗り込まれると思います。案内板を見る方は、恐らく恒常的に利用されない方や、休日だけご利用される方ではないのかなと思いますので、極端に混雑に拍車をかけることにはならないのではないのかと思いました。やはり要望が多いというのは事実の一つだと思いますので、例えば実証実験を試みるなどして、通勤通学の時間帯に実際どれぐらいの影響が出るのか等について検討した上で、利用促進の一つとして考えていただけたらどうかというのが私の個人的な意見でございます。

それから、東山線の栄駅等の混雑緩和が大きな課題だと思います。その中で桜通線への人の移動という点について、やはり効果的なのが駅ナカビジネス等で魅力的な店舗展開を桜通線の各駅に持ってくることです。例えば、久屋大通駅等にそういうことが可能であれば、栄駅で乗り換えることを考えずに久屋大通駅で乗り換えるとか、そこを利用するとか、皆さんがそこへ来たいと思う駅にしていくことが、人を移動させるための方法ではないかなと思います。

今、伏見駅でいろいろな計画があると伺っていますので、そういった素敵な計画を久屋大通駅等でも出来ないかという発想をお持ちいただけたらどうだろうと思いました。

【交通局】

前回もご議論させていただきましたけれども、降りる駅でこの場所が便利ですよという表示ですが、ご意見を頂戴し、実証実験もどうかというお話もいただきましたので、一度検討させていただきたいと思います。

【交通局】

栄駅の混雑緩和の方策として、桜通線久屋大通駅の魅力的な店舗の展開を考えたらどうかというご意見ですが、実際に久屋大通駅の名城線左回りのホームの奥にあった店舗が手狭で、新たな展開が困難だということで、今年度予算を付けて店舗の拡大をし、コンビニを新たにリニューアルオープンさせようということで更新事業を進めております。

更に、久屋大通駅のホームに店舗をできないか今検討しています。収支的に可能かについて突き詰めておりますので、やるかどうかの判断は、今年度の予算編成過程で協議していくことになろうかと思います。テーマとしては、いかに桜通線を魅力的なものとして利用客を増やすかというこ

とがモットーでございますので、引き続き取り組んでいきたいと考えております。

【D構成員】

桜通線の駅ナカビジネスの話ですが、私も乗換駅にあったらよいのではないかなと思ったので、その話をさせていただきます。

まず、6ページの駅施設等のリニューアルです。魅力的で行きたくなる駅、目的地になるような駅が日本全国にはいろいろあると思いますが、行きたくなるような駅を目指そうと言ったときに、やはり駅ナカ施設は使えるのではないかなと思います。魅力的な駅ナカ施設を配置するということを考えていただきたいと思います。多くの人に来てもらわないといけないので、乗換駅がいいと思います。やはり複数の路線が合わさっているところにお客さまをできるだけ寄せていくというのが、入っていただく事業者にとってもよいと思います。

それで、今、どこに人が目的地として集中しているかというと、恐らく名古屋駅だと思います。名古屋駅を昨日歩き回ったのですが、大変楽しい洗練した街になっているという感じがありました。そして、名古屋駅から地下鉄で移動する場合、東山線は本数が多く便利ですので、どうしても東山線が混雑してしまいます。

ですから、桜通線の方に誘導するには、桜通線の本数を増やして待たずに乗れるようにするとともに、桜通線ともう一つ利用者数の多い路線の交差駅に駅ナカビジネスを展開することで、桜通線に誘導されるとよいのではないかなと思いました。

確かに、栄駅の複雑な構造をみれば、技術的に非常に難しいというのは素人でも分かるような気がします。技術的な検討は長期的に考えていただければと思いますが、短期的に何か工夫ができそうなところは工夫なさった方がよいと思います。例えば、人の流れが錯綜しないよう片側通行にするなど、人の動線をうまく整理することによって、混雑は少し改善されるという気がいたします。

昨日、名古屋駅を歩いてみて、随分混んでいるなという実感があります。賑わいは非常に素晴らしいことですが、待ち合わせの場所になってしまっているところに、新幹線から降りてきた人達がそれを縫って歩いているような状況があります。待つ場所と通る場所の空間というのはある程度一定ですので、それをうまく使い分けられた方がよいのではないかなと思いました。

先ほど駅ナカの話をしましたけれども、PFIなど民間の知恵を最大限に活用して、民間の資金を上手く利用するのがよいと思います。

あと、8ページの安定した運営基盤の確立のところ、人材確保の話ですが、これから人材の確保が少しずつ難しくなってくると思いますので、職場環境の改善が重要だと思います。最近、女性活躍、活用促進と言われておりますが、恐らく、現在も職場に女性が増えていると思います。運輸の職場ですから男性社会であったと思いますが、豪華なものは必要ないので、施設整備も含めて、皆さんの意見をうまく取り入れながら、女性の働く環境を改善していただきたいと思います。

【交通局】

最後におっしゃっていただいた、人材確保の点からの職場環境の改善については、大変耳が痛いお話で、職員の職場環境までなかなか手が回らなかったというのが今までの交通局の実情です。例えば、職員用トイレには酷い状態のところもあって、そこがマイナスであったと思っています。泊まり勤務がありますので、寝室の個室化ですとか、また、バス業務ですと昼間休憩をするので休憩場所ですとか、そういった基本的な施設について、上の世代の職員と今の若手の世代とでは、日常生活の基準が違うものですから、なかなか課題が顕在化してこなかったということもあったと思います。そういった点などもふまえ、今後は、職員の職場環境を改善したいと思っています。

【D構成員】

もちろん、だんだん経営状況がよくなってきたとはいえ、交通局が自分たちにお金を使うことが難しいのは非常によく分かります。ただ、少し職場環境がよくなったというだけで皆さんのやる気も違ってくると思いますので、少しずつ改善していただければと思います。

【A構成員】

前回から、新たなステージというのが、今までのセーフティアンドチャレンジとどう違うのか、どう新しいのかというのが気になっておりまして、そこが今日の資料を見ても、必ずしも明らかになっていないと思いました。

私が半年ぐらい前に書いた原稿があるのですが、そこで何を言っているかというのと、地域公共交通網をエンターテインメントにしたいっていうことを言っております。単におもしろいというのとエンターテインメントは違って、魅力的というだけではなくて、心に残る、印象に残るという言葉だそうです。初めて来た人の心に残り、日ごろ住んでいる人にとって刺激があるということを演出できるような公共交通をきちんと作っていくということがとても大事なことであり、それこそが、大きな都市の地域公共交通網が目指すべき方向ではないかということを提言したものです。

それをやるためにどうしたらいいのかを考えたときに、マーケティングの発想というのがとても大事なのですが、5ページ以降、そういう内容があるかというところと決してそうではない。それは先ほど進行管理のところでも申し上げあげたように、今どういうお客さまが乗っておられて、その方々がどうしているのかとか、どういう風に使っておられるのかとか、上げ潮なのかそうでないのかとか、特にこういう層がなかなかアトラクトされていないのもっと喚起する必要があるといったことをセグメント別に分析した上で、自分たちが提供しているものとどのくらい齟齬があるのかということを検証できていないのではないかと思います。つまり、顧客情報がきちんと得られていないということが、いろんな施策を行っていく上で問題になっていると思います。

先ほど、モビリティマネジメントについてお話がございましたが、地域の皆様のご意見も取り入れながら目標を決めて、その目標が達成できれば事業を続けていくけれど、達成できなければもとに戻すということも、ひとつのマーケティングのやり方だと思います。一方で、これからは、IOTだとか、AIだとか、ビックデータなど、かなりマクロなデータを取って分析し、そこからいろいろ検討し

てくということも大事で、交通局の中にはカードデータの蓄積であるとか、あるいは、乗り換えナビ等の検索による移動意向というのも、とても大事なデータだと思います。

それから運行データも大事で、特に、車両ごとの偏りがどうなっているとか、時間帯ごとにどれくらい混んでいるとか、すいているとか、曜日ごとにどうだとか、雨が降ったらどうだとか、そういったことというのは、今までデータが取れていたのでしょうか。仮に取れていたとして、データを活用しているのでしょうか。これから、市バス・地下鉄でこの地域をエンターテインするためには、そういったデータを使って、いろんな移動サービスを提供していくという発想が必要なのではないかと思いました。

前回、マース(MaaS)の話をしたと思いますが、マースというのは利用者のインターフェイスの部分だし、一方で、経営の方で、利用者が検索するとか、実際利用するというデータを提供してくれる中で、それを踏まえて、交通局として何を提供できるかということが大切なのですが、これは駅ナカも同じだと思います。駅ナカで何が必要かというのは、そこで乗り換えている人達がどういう人かということによっても変わりますし、そんなことは、もう調べられる時代になっているので、そういうものを活用して、何か新しいことをやろうというのは、快適・便利の向上だとか、まちの活性化への貢献だとかに入れられるのではないかと思います。

あと、これは以前から言っていることなのですが、駅だとか、バスの系統だとか、あるいはバスターミナルだとかの魅力化プロジェクトみたいなのをやれるといいなというのも思っています。それは、万人受けするということではなくて、例えば、この駅は敬老パスを持ったアクティブなお年寄りに受けるような駅にするとか、その時に利用者の方々にいろいろご意見を伺う、あるいは地域の皆さんにご意見を伺うことで、それぞれの駅を特色化して魅力化するというのも、今、データがたくさん取れるようになったことで、ますます可能になったのではないかと思っています。

そのような取り組みも入れていくと、施策3あたりも、駅がその地域の賑わいだとか雰囲気だとかを演出するひとつの大事なポイントになるという風にもできるのではないのかなと思っています。それは本当に名古屋の市バス・地下鉄がたくさん利用されているからこそ得られる力なので、それをきちんと発揮し続けられるように、エンターテインというのが一つの軸になると思いますいろいろ発言させていただきました。

【E構成員】

先ほどの東山線の混雑緩和についてですけれども、いろんな事例として、例えばカーナビの案内ルートに混雑区間を入れないことによって車の混雑を回避させることを京都市でやったのですけれども、乗り換えナビの会社などに、東山線ではなくて、名古屋駅からだったら桜通線を優先して出してもらおうということではできると思います。そういうような形で、こっちの方がすいているとか、乗り換えしやすいという情報をどんどん流したらどうかと思いました。

先ほどのエスカレーターの話ですけれども、今朝、久屋大通で乗り換えた時、桜通線から名城線の乗り換えホームに上がるところのエスカレーターがすごく混んでいます。出口へ行かれる方もいらっしゃる訳ですが、やっぱり、エスカレーターがあると、老若男女、全部そっちへ行ってしまう

のかなという風に思いました。何か余裕があるところでしたら、手を着けていただきたいと思います。

それから、いわゆるインバウンドの話なのですが、東京ではグレーター東京パスというのを作って、3日間いろいろな公共交通に乗れて大人7,200円で販売しております。一方、関西ではそれ以前にICカードを使って関西ワンパスというのは作っておりまして、ICカードにいわゆる土日エコきっぷの特典みたいなのをつけた感じでやっています。バスなどで使っている人が多いように感じます。カードは当然ICOCA(イコカ)ベースのカードなので、他の地域でも使えますし、鉄腕アトムデザインのカードなどはすごく人気があるようです。

全然割引とかしなくても、小銭を出さなくていいとか、何にでも乗れるってことだけですごく売れているので、共通一日乗車券ではなくて、ICカードをうまく使った形で、中京圏の鉄道会社と連携して、これを持っていくとちょっと割引してもらえとか、ジュース一杯おまけが付くだけでも、需要があるのではないかと思います。

おととの調査なのですけれども、関西ワンパスを買った方は、5日間ぐらい関西に滞在し、30回ぐらい乗車していて、5、6千円ぐらい使っているとのこと。最初に2千円チャージして、デポジットも500円支払わなくてはならないのですが、それでも売れゆきがいいということなので、もし今後、中京圏でそういうカードを検討なさるのであれば、ICカードをうまく利用した方がいいと思いますのでご提案させていただきます。

【A構成員】

公共交通のオープンデータの話ですが、特に、静的なデータの方は普及が著しいですが、動的なデータの方も考える必要があります。これは、車両混雑の情報であるとか遅れの情報をそのままオープンデータとしてインターネット上に公開することで、例えば、グーグル等でも、今、この停留所でバスを待っているけれど、次に来るバスはとても混んでいるが、次の次はすいているのでそちらに乗った方がいいのではないかとか、遅れの情報も出てくるので、例えば、今、桜通線はすいていて東山線は混んでいるので、東山線の方が3分速いけど、桜通線の方がすいているので、すいている方がいい方はおすすめですか、そういう検索が可能になる。

当然それによって、時系列でデータが蓄積され、どの便が特に混んでいるかという情報なども全部蓄積されますので、ダイヤ改正等の検討にも活用できると思います。今、交通局では、静的なデータはいろいろ出していると思うのですが、動的な情報は出されていないと感じておりますので、機器改修などが大変かもしれませんが、ぜひ検討されたいかなと思います。

【B構成員】

今のお話を聞いて思い出しました。ウィーンの古い路面電車では、次に来る電車は席が満席ですが、次の次は座れますという表示がされていました。それは、オープンデータなどを利用した先進的なやり方ではなくて、とても古い時代のやり方で工夫されていたように思います。

先ほどのエスカレーターの問題ですが、確かにエスカレーターをつけるというのは、構造上の改変

度が大きくて難しいというのはとてもよく分かります。しかしながら、名古屋駅、栄駅、千種駅、金山駅などの主要駅について、交通局の持っている昇降口でエスカレーターがついていないところが多いと思います。

名古屋駅は、この間ゲートタワーがエスカレーターをつけてくださったのですごく楽になりました。栄駅は、交通局の出入口にエスカレーターがないですね。思い浮かぶのは、京楽のエスカレーターです。それから、金山駅は立派なものがついていますが、千種駅はないですね。ですから、名古屋市レベルの街で、拠点的な駅において、地上との連絡昇降口にエスカレーターがないということでは、世界に対して胸が張れないのではないかなと思います。

もし、交通局での設置が難しいということであれば、例えば、栄ですと、これから民間での開発が進むので、エスカレーターの設置を誘導するような仕組みをつくっていただきたいと思います。交通局だけでなく住宅都市局との連携が必要なかもしれませんが、民間側との協業により、地上との行き来を快適にしていきたいと思います。

【D構成員】

確かに、エスカレーターがあると楽だと思います。別に交通局に対してプレッシャーをかけるわけではありませんが、どうしてもエレベーターですと1回に乗れる人数に限られます。そうすると、長い列ができて、ずっと待っていないてはいけなから、大きいスーツケースを持ち歩いて階段を利用している若い女の子なんかを見るとかわいそうに思います。

先ほどお話があった、民間の力を使うというのもいい方法だと思いますが、垂直方向のエレベーターと比べて、斜め方向のエスカレーターは土地が必要であるということもよく分かるので、長期的に考えていただいて、代替わりの時に土地がでたら確保するということも念頭に置いていただければと思います。

あと、重い荷物を持って歩いている人が多いということなのですけれども、持たないで歩くのが一番いいと思うので、最近手ぶら観光というのがいろいろなところで行われていると思います。

昨日、名古屋を見て回った限りは、あまりそういうサービスを見かけなかったのですが、今、駅からホテルまで荷物を送ってくれるようなサービスを名古屋ではやっているのでしょうか。例えば、東京、京都、大阪なんかだと荷物を送ってくれるサービスがあると思うのですが、名古屋でも、それこそ地下鉄駅の構内に多少のスペースがあるのであれば、手荷物引き取り所みたいなものがあってもいいのかなという気がします。

以前、コインロッカーを補助金で作ってはどうかと提案させていただきましたが、実は、数週間前に仕分けで切られていたという話を聞きました。コインロッカーは採算の取れる事業だと思いますので、少し強化されてもよいと思います。また、手荷物預かりのサービスも追加できるといいのかなと思いました。

【座長】

そろそろ時間なので、明示的には出てこなかったのですけれども、次回までの宿題について確

認させていただきたいと思います。

一つ目は、計画の進行管理の6ページで、なぜ28年度から市バスの経常収支の計画値が減っているのかというご質問がございました。

二つ目は、計画の進行管理の中で、成果を示せるものについては示させていただきたいということがございました。

三つ目は、目標を上回るような成果が出ているので、次期経営計画では、もう少し計画値と実績のかい離がないようにしていただきたいということがございました。

それでは時間になりましたので、事務局にお返しします。

【交通局】

様々な面からご意見、ご議論いただきまして、本当にありがとうございました。

宿題も少しいただきましたけれども、本日いただきましたご意見等をふまえて、秋に予定しております第3回の懇談会に向けまして、計画案の策定作業を進めさせていただきたいと思います。

また、後からでもけっこうでございますので、ご意見などがございましたら随時ご連絡をいただけたらと思います。

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。