

平成30年度第3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11月8日(木) 午前10時00分から正午
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、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 ・次期経営計画 原案の概要
・次期経営計画 原案

【交通局】

(資料説明)

【座長】

それでは、前回からさらにバージョンアップという形で新たな経営計画の原案が出てまいりましたので、積極的にご意見を承りたいと思います。

【A構成員】

乗車人員・運輸収益の見通しというところについては、足元の実績が堅調であるということと、今後の伸び率を勘案して、乗車人員の目標が前の計画よりも上振れで見通されており、それを背景にバス、地下鉄ともに投資額を大きく拡充したと理解しました。特に、駅とか職員の業務環境のリニューアルが掲げられているところが特徴的なところであり、大変結構だと思いました。

それから更に素晴らしいのは、旅行者向け券売機の導入、券売機の多言語化、タブレット端末の全駅配置、一日乗車券の24時間化というのは、デジタルイゼーションやボードレス化を含め、世界の潮流に交通局が対応なさろうとしている姿が感じ取れて、これも大変結構だなと思いました。

次に、質問をしたいのですが、平成39年、2027年がリニア開業予定年になりますけれども、それに伴う交流人口は考慮されているのかお尋ねしたいと思います。それに関連して、乗車人員・運輸収益の見通しのところで、平成39年度には減少に転じるとありますが、これはリニア開業を見込んだ上で減少に転じると見込まれているかということも、併せてお尋ねしてみたいと思います。

【交通局】

乗車人員の推計にリニア開業による交流人口の増加の影響が見込まれているのかということでございます。2027年のリニア開業による交流人口の増加については、現時点では、どの程度の影響が生じるのかというところの推定が非常に難しいというふうに認識しており、今回の推計の中では反映しておりませんが、乗車人員に影響する要因ということは認識しております。

なお、リニア開業につきましては、この計画の中で、新たな検討や事業を予定しているところでございます。今後とも情報収集をしまして、この次の計画ではしっかりと反映をしてみたいと考えております。

【A構成員】

名古屋市の当面10年間を見通した環境変化においては、リニアの開業というのはとてつもなく大きな事項だと思います。お話がありましたように、次期計画期間にはリニア開業が含まれませんし、その効果が確実に明示できるまでには至っておらず、現時点でこういう書きぶりになることは承知しました。

しかしながら、交通局は影響を受ける部門としては筆頭に近いので、計画の中で次のリニアの見通しをどう受け止めていったらいいのかということ住宅都市局とも連携しながら、次々期計画に適切に反映できるよう、次期計画で検討すべきことを掲げていただくことが必要な気がします。

もう一つ質問ですが、乗車人員の見通しについて、路線別のものも推計していますか。例えば、上振れした時に一番輸送力が集中している東山線の輸送力は大丈夫かといったことは確認しておく必要はあると思います。

【交通局】

路線別に需要を出しているかということですが、路線別のものはございません。定期・定期外であるとか、学生定期であるとか、そういった区分で全体の乗車人員を集計しています。

【A構成員】

実は、リニアの開業によってこの地域は10%ぐらい交流人口が増えていくだろうと弊社の中では試算しております。ただ、その試算も過小評価だと思っています。なぜかという、リニア開業に向けた都市開発による影響を加味せず推計をして、10%ぐらいの交流人口の増加とみているわけです。

しかし、開業年度が近づいてくれば、名古屋駅南、名古屋駅西、あるいは栄の老朽建造物の建て替えといったものが具体的に進み始める確率が高いので、それによる発生集中量や交通量の増加が見込まれます。確かに、周辺市町村の人口の減少が先んじて進んでいくのですけれども、名古屋市の交流ポテンシャルの増加が、それを打ち消しあって余りあるというふうに見えています。是非このことを次期計画にご検討いただきたいと思います。

【交通局】

リニア効果について色々ご意見をいただきました。計画原案の28ページをご覧くださいと思います。ご指摘のように OD という面での数値的な反映はこの中ではできておりませんが、リニア中央新幹線に向けた名駅周辺のまちづくりの整備基本方針が今年3月にできました。それを具体的な絵姿にしていくという中で、名古屋駅の移動者が13%ぐらい増えるという前提で、乗換空間の整備とか、いろんな配置計画を住宅都市局や関連鉄道事業者とともに検討しているところです。

29ページをご覧ください。主要3駅、特に、名古屋駅と栄駅につきましては、混雑緩和対策が絶対必要だと考えております。名古屋駅については、先ほどのリニア関連の中でやっていきますが、桜通線をいかに活用するかというのは一つ課題というか大きなテーマですので、どうやってそちらに誘導していく方策があるのか、まずは実態を調査して、この計画期間の中で検討していきます。それから栄についても、非常に狭い空間の中で移動されるお客さまが多いということです。乗降人員はわかっているのですが、実際、名城線と東山線でどのように乗換客がいるのかという実態がわかっていないこともございます。そういったことも十分調査して、いかに円滑に移動していただくかについて、ハードとソフトの両面の検討を進めていきたいと考えております。

【A構成員】

リニアへの具体的な対応について、ぜひ検討を進めていただきたいと思います。

前回、世界に名だたる都市になろうとする名古屋の拠点駅に、エスカレーターがあまりにも少ないということを申し上げました。また、その際に、なかなか設置は難しいという説明を受けているのですけれども、この計画を見ると、設置の検討や、民間の開発に向けて誘導を促していくというような記載もなく、初めから諦めてしまっているように思います。

外国人旅行者等への対応について、多言語化だけでは少し物足りなさを感じます。できれば官民連携を含めてエスカレーターの設置を検討していくということぐらいは、計画に記載してもいいのではないかと思います。

【交通局】

今の考え方としては、エレベーターとエスカレーターについて前回もお話ししましたが、バリアフリーという観点からいくと、障害者だけではなく、お年寄りや小さなお子さまを連れた方など、上下移動についてもっとバリアフリーにしないといけないお客さまが増えてきておりますので、移動円滑化としては、今後もエレベーターを中心に進めていきたいと思います。エスカレーターにつきましては、空間的な問題など課題も多く、設置が難しいということが交通局的な基本的な考え方としてございます。

名古屋駅については、リニアの乗り換えのターミナルスクエアの中での上下移動として、どういったものがあるのか幅広く検討させていただいています。栄については、非常に空間が狭い中で、混雑緩和対策でホームの拡張であるとか通路の新設であるとか、どういったことができるのか技術

的な検討を始めたところでございます。また、上下移動の昇降施設についてもどういったものが必要なのか検討を進めていきたいと思っています。エスカレーターを全否定ということではなくて、必要な移動手段として何が適切なのかを考えた上で、整備方針を決めていきたいと考えております。それから、沿線の開発計画が栄地区で活発化しそうだということは承知しております。基本的には、沿線のビルとの接続は、相手方のご意向があれば、接続協議を進めていきたいと思っております。あくまで先方のお考えがありますので、そういった中での協議になっていくのではないかと考えております。

【B構成員】

人口から推計した需要見通しですが、2022年頃から人口は減少するけれども、需要は2026年度までは増えるという予測を持たれています。これは、高齢人口の比率が大きいからという理由でしょうか。また、推計には免許返納などによる変化も数字に見込まれているのでしょうか。

それからリニアの関連です。東京の方でも品川新駅を中心とした一帯の開発が進んでおります。品川では、JR・西武・京急という複数の鉄道会社と国の国道事務所が入って、まちづくりが進められています。そのような複数の主体が知恵を出し合って、利害関係があるところをうまく調整しながら、近未来的なものを作り上げていこうという最中のようなようです。ですから、名古屋も地域性を活かした、いいものを作り上げていっていただきたいと思います。

その際に、JR東海、名古屋市、愛知県、国の機関だけでなく、ディベロッパーの方たちの知恵も借りながら、地下空間だけでなく、地下から出たところの開発など、面的に考えてもいいのかなと思います。要は、東京、大阪に見るような大都市の駅前の一体開発も参考にされながら、この地下空間プラスアルファで計画をお作りになるといいかなと思います。

名古屋市もしくは愛知県は、リニア開業による交流人口の変化について、恐らく、ある地域は増えるし、ある地域は減る可能性もあると思いますが、そのような見通しはお持ちでしょうか。

更にもう一つ、2019年からの計画ということですが、東京オリンピック・パラリンピックに関して全く入っていないような感じがするのですが、その影響も加味されていますでしょうか。

【交通局】

乗車人員の推計について、人口が減る中で乗車人員はまだ増えるという推計になっているのは、高齢者などの増加ということなのかというご質問だったと思います。推計の中では、今後の経済指標などを参考にしております。2019年度以降、政府などのGDP予測も若干減速はしますが、引き続き成長が続くという数字になっております。そういったことで、ベースとして伸びていく部分に加えて、近年名古屋を訪れる外国人も含めた観光客が非常に増えており、直近の状況が今後も続くであろうということで、別途見込んであるということでございます。それから65歳以上の高齢者の方でございますが、ほとんどの方が実際には敬老パスをご利用になってみえますので、こちらは名古屋市の健康福祉局で推計をした利用伸び率を使って推計をしております。

また、需要予測に東京オリンピック・パラリンピックは入っておりませんが、今後の経済成長は、消

費税の関係で落ち込むかもしれないという話もある中、強気で見込んでいるという状況でございます。

【交通局】

先ほどリニアに関しまして東京・品川周辺では近未来的な開発の絵姿が表へ出てきているので、名古屋はいかがかというご質問がございました。こちらでは、まちづくりを担当している住宅都市局が音頭を取りまして、鉄道事業者、地下街事業者、周辺ビル関係者、交通関係のバス事業者などの関係部署を集めて、将来的なまちづくりのデザインである絵姿を作っていくにあたり、名古屋らしさを出しながらどんなことができるのかという検討を進めているところでございます。

ただし、東京のようにディベロッパーが前へ出てくるというような状況ではなく、JRを中心として作られた絵姿が、これから順次公表されていくのかなと考えております。

もう一点、リニアに関して、事務局である住宅都市局では、名古屋駅周辺での交通量の変化について一定の推計をしており、現在、約13%増えると予測しております。そういったことについても今後精査を進めながら対応していきたいと考えております。

【B構成員】

まず、オリンピック・パラリンピックについては、来るお客さんを積極的に取りに行くような方法もあっていいかなと思います。オリンピックの前に来てもらうというのもありかなと思いますし、もしかするとオリンピック期間中にあちらでイベントをやって、次は名古屋へというやり方もあるのかなと思います。その際に、例えば、どこまで動いてくれるかわからないですけど、積極的に一日乗車券を売っていくなどのやり方もあるかなと思います。

それから開発の件ですが、いろいろな方がお入りになっているということなので、民間の方がたくさんお入りになっているということであれば、何とか資金の協力をいただくという点もうまくスキームを作りながら進めていただくと、よいものができるのではないかなと思います。

【C構成員】

一日乗車券の話が出ました。例えば京都ですと、一日乗車券を買うことは定番になっています。というのも、バスは230円で短く乗る分には高いからですが、あまりに使う人多すぎて、地下鉄にもっとシフトしてほしいといったことをやっています。名古屋の場合は観光客も全然数が違うわけですけども、観光で来られる方は一日乗車券をどれぐらい使っておられるのでしょうか。ドニチエコきっぷもありますが、あくまで推測ですが、どちらかというと市民の方が多く使われているのではないかと考えています。観光客の方に対して、例えば名古屋駅に来たら、一日乗車券を買ってもらえたらいいのではないかと考えています。

関連して、ICカードに載せられる一日乗車券は、全国的に結構いろいろな会社でやっています。また、ICカードで何回も乗っていると、例えば850円以上は落ちていかないというように、一日乗車券というよりは一日料金として、これ以上取らないというふうにしているところもあります。ただ、そ

れをやると減収になっているところも結構あるので、結局1、2年でやめてしまったということがあります。

一日乗車券を買った方が得するはずなのに、買わない人がいるということがありますが、ドニチエコきっぷや一日乗車券は、簡単に使えることや、得ナビによっていろいろな店や施設の割引もあるということをアピールするべきだと思います。実際、名古屋駅で降りても、一日乗車券を買った方がお得だということが目立たないので、観光客の方に一目でわかってもらえるウェルカムボードみたいなものが必要ではないかと思います。

確か、JR東海バスの新幹線口のバスターミナルでもやっていたと思いますけれど、最近のバスターミナルなどでは、黒板に今日はこれがおすすめというものを書いています。黒板だと、その時にいいもの、例えば、「今だったらこの辺りで紅葉があるので、ここへ行くのがおすすめです。そのためにはドニチエコきっぷがいいです。」であるとか「ICカードでも行けますよ。」などと書くことができます。観光客の方には、ここに行くには、この商品がおすすめということをアピールするといいのかなと思いますので、名古屋駅のサービスセンターなどで考えてもいいのではないかなと思います。

計画原案の27ページですが、「地下鉄一日乗車券の24時間券化」と「マナカの利便性向上」と「キャッシュレス化の検討」があります。これに乗換ナビや、どのように乗ったらよいかということをお教えるインターネットサービスを合わせると、かなりMaaSに近いと思います。実は、27ページのところは、決済が非常にわかりやすく簡単にできるし、よく乗ると得ですよという話のことであり、これはMaaSの一つの特徴です。このように、機能上は合わせ技MaaSみたいになっていますが、もっとスマートにスマホに全部載せられて、全部検索できて、交通局としては、市バス・地下鉄に乗る分はMaaSになっていますよという見せ方はできないのかなと思います。ただ、名鉄やJRなど他社はICカードでは乗れるわけですが、一日乗車券からは外れてしまいます。ですので、少なくとも名古屋の市バス・地下鉄はそのような使い方ができるということです。一日乗車券も24時間券化になるので、本当はICカードなどでできれば、余計な紙などは持たずに済みます。市バス・地下鉄のことがよくわかっている人は当然のことですが、初めて来た方でも使い方がわかるように、27ページの施策があると今日的なのかなと思いました。

24ページの「バス停留所へののりば番号の表示」については、地下鉄の出入口番号と連動させてほしいと思います。今だと1番出口から出て4番のりばなどがある訳で、混乱すると思いますが、1番出口から出たら1A・1Bのりばがあるとか、3番出口を出たら3A・3Bがあるというように出入口番号と紐づけすればわかりやすいです。今付いている番号を変えると混乱するので、これから付けるのであればそうしてほしいと思います。外国人の方や、日本人で名古屋以外の方は、どこどこ方面と言ってもわからないので、番号や記号で追っていった方がいいと思います。

国交省から先日、バスの系統番号をどうしていくかということについてのマニュアルが出ました。東京の系統番号が漢字プラス2桁の数字ですが、漢字だと外国人は全然わからないので、オリパラまでに何とかしなければいけないということから出て、インバウンド対応のため、全国ありとあらゆるところで番号を付けた方がいいという提案です。そうなったときに、東京方面が2020年までに変

わったら、名古屋が変わらなくていいのかどうか少し考えた方がいいと思います。東京は駅がすごく多いので、これをアルファベットにすると2桁にしないといけませんが、名古屋だとAからZまでで充てられるかもしれないし、東京に比べたら複雑ではないことから、名古屋の方がやりやすいのではないのでしょうか。オリパラより後だと、やるタイミングがリニアまでなくなってしまうと思うのですが、この点についてどのように考えているか教えてください。

乗り換えの話は、24ページに「液晶式停留所名表示器の設置拡大」が出ていますが、市バス車内では地下鉄の乗り換えは案内されると思いますが、地下鉄から市バスへの乗り換えは、基本的には車内では案内がないし、改札を出たところでも目立つ案内はありません。今はネットで案内しているのかもしれませんが、全国的には地下鉄の改札を出たところで、どこどこ方面に何時何分発というバスの案内を出すことはよく行われていますし、標準データの普及やバスロケとの連動でリアルタイムにどうなっているのかを表現できるような仕組みもできつつあります。しかもサイネージも安くなってきたということで、改めて考える必要があると思います。電子バス停は、西鉄などで試行されていて、バス停の案内が紙表示ではなくタブレット表示となっていて、平日と休日の時刻がすぐに変えられるようになっています。ここ5年で大きく普及していくし、普及しなければいけないと考えています。これも含め、今回の計画原案では、ITの普及に対応して実施する事業が弱いと感じました。

30ページの「効果的な乗客誘致施策の検討」ですが、今まで当たり前にやってきたことは書いていないと聞きましたが、施策の中身が何も書かれていないので、2、3中身を書いてほしいと思います。

例えば、地域巡回バスを含め、既存系統の活性化のためには、今の状況をきちんとモニタリングし、皆さんのご意見も伺い、当然、市の施策も踏まえながら、路線をPRし、場合によっては見直しを行うなど、PDCAを転がしていくことが必要です。私は「見える化」「見せる化」「見直す化」という3段階と言っていますが、まず、こういう路線があると認識していただくことが必要です。

先日、ささしまライブにあるJICA中部で仕事があったので、名古屋大学から下広井町へ行きました。地下鉄で行って名古屋駅から歩く場合と、バスで下広井町まで行く場合とでは時間がほぼ変わりませんので、バス停の名称は下広井町ではなく、ささしまライブ北の方がわかりやすいと思いました。東京や大阪みたいに停留所名にもう少し施設名を付けてもよいのではないのでしょうか。見える化として、この停留所から乗るとどこに行けるかということをもっとわかるようにした方がいいと思います。

そのあとの見せる化、見直す化についても、常に今の路線を見えるようにした上で、どうしたらお客さんに乗ってもらえるかを見せるようにし、おかしいところは見直していく必要があると思います。公共交通マーケティングとして、今の路線に乗ってもらうということだけを考えるのではなく、どうしたらより路線の価値が高まるかということを考えてやっていただきたいと思います。

6ページの「(7)まちづくりと連携した交通施設の整備」では、基本的にリニアのことしか書いていない訳ですが、それだけでなく名古屋市と近隣都市との連携や、名古屋市の中でも、ささしま地区のことや名古屋城がこれから変わっていく中で、交通局としてどう対応していくかが足りないと思

います。他にもいろいろあると思いますが、先ほど言ったように、見える化、見せる化、見直す化のプロセスに乗せて、どのようにお客さんをつかみながら市の施策の効果を最大化していくのかということが施策できちんと書かれていないと思うので、ぜひ計画に盛り込んでいただきたいと思います。

【座長】

いろいろご質問やご意見が出ましたが、全体的に何かありましたらお願いします。

【交通局】

バス停の番号を地下鉄の出入口と紐づけするとわかりやすいということですが、現在、バス停に番号の付いているところがありまして、同じ停留所名で5本以上あるところは、複雑なので番号を付けています。それ以外につきましても、一部付いているバス停もありますが、これを今回の計画に全部付けたいと考えています。ただし、今付いている番号を変えることについては、お客さまへの周知方法、特に慣れたお客さまに対してどう周知するのかということのほか、外国人旅行者などに対して、どのようにわかりやすく表現していくかということも含めて、今後検討していきたいと思います。

系統番号も同じ様な話がありまして、国交省から出ているマニュアルについては承知しています。現状は、漢字と数字、名駅〇〇とか、幹栄〇〇という系統番号を使っています。漢字が読めない外国人の方がいるのは承知していますが、これまでは名古屋の人たちが乗りやすいような形にできてきて、現在の系統番号の形にしたのは約20年前のことです。一方で、そのような方ばかりでないということで、最近の例で言いますと、都心ループを C-758という形で、アルファベットと数字にしたという例があります。今後、オリパラまでという話がありましたが、現在20年たって、ようやく馴染んできたところでもありますし、どのようにPRを図っていくかなど、いろいろと検討事項があります。名古屋にとってみれば、アジア大会でいろいろな方が名古屋に来られますので、その時には、なんとかする必要があると認識しています。

以前、系統番号を変えたときには、路線も大きく変更しまして、特に駅名を付けた系統番号としたのは、駅への結節を重視したものでした。名駅〇〇、栄〇〇、高畑〇〇というのは、その駅名のバスに乗れば、その駅に行けるという流れを作っております。アルファベットにしたときにAからZまででいけるかどうかですが、実は駅名など漢字の種類が40種類以上あります。アルファベットならAAとかAKなどの2桁にするかどうかや、基幹2号は名鉄と共同運行していますので、名鉄バスとの関係などを含めながら、どなたにもわかりやすいものにしたいという思いは持っています。今回残念ながらそこまでの方向性は打ち出していないので、計画原案には載せていませんが、十分課題として認識しています。

ランドマークとなる施設名称を停留所名としたらどうかということについて、公共施設の名称は積極的に付けるようにしていますが、以前からあるバス停は地域の方からご意見やご要望もいただきますので、それらを踏まえながら検討していきます。何もないところは地名としています、町がど

んどん変わっていく中で、停留所名も変更することがあります。ずっと使っている方、あるいはたまに使われる方が、あのバス停どこに行ったのかということにならないように配慮しながら、わかりやすい停留所名にしていくことは今後の課題であると感じました。いろいろ参考となるご意見をいただきましたので検討させていただきます。

【交通局】

27ページの「便利な乗車券」についてですが、地下鉄一日乗車券の24時間券化と合わせて、マナカの利便性向上を進めるということで、オートチャージの導入や電子マネーが使える店舗の数を増やしていきます。様々なニーズに応えるため断片的な政策展開を行ってきましたが、全体を見通せるような形で情報発信を行っていくという視点が欠けていたと思います。ウェルカムボードや黒板での案内というのは、新鮮な媒体だと感じました。個別の商品開発はちゃんとやっていますが、全体を示して選択してもらおうという発想に欠けていましたので、今後詰めていくべき課題であると認識しました。

30ページの「効果的な乗客誘致施策の検討」について、具体的内容があってよいのではという指摘をいただきましたが、あえて書いていない部分があります。乗客誘致施策といっても幅広いメニューを展開しておりまして、いろいろなことをやりすぎている感があります。役所はスクラップアンドビルドが苦手な傾向がありますので、一度立ち止まって現在の乗客誘致施策を仕分け・整理し、他事業者や他都市でどのような工夫やブラッシュアップが進んでいるのかをふまえ、本当に効果のあるもの、改善すべきものは何か見極めたいと考えており、事項のみの記載とさせていただきます。地域巡回バスの改善等につきましても、愛称を付けたり、ヘッドマークを付けたり、ギャラリーバスとして沿線の子どもたちの作品を掲出したりと、いろいろなことをやってきましたが、全体を見通して、何が効果的なのかしっかり検証していきたいと思います。

【C構成員】

その効果検証はだいぶ時間がかかりますか。

【交通局】

具体的に自信をもって言える状況ではありません。仕分けの対象事業の洗い出しもできていません。これからという状況です。

【C構成員】

いつも言いますが、5年計画で検討と書くと、5年間検討するのかということになります。検討したらいつ実施に移すのかについて書いてほしいと思います。

停留所番号の話は、よく使っている人にとって番号はあまり関係ないと思いますが、いつも8番から乗っている人がいきなり3Aになったら、あれっということになります。停留所で一番大事なものは、実は行先だと思っていて、バス停に名古屋駅、栄方面とよく見えるように書いてあれば分かりやす

く、利用もしやすくなります。バスの車両にも表示されていますが、停留所を書いてあればバスが来ていなくても行き先がわかります。東京では、例えば渋谷駅から六本木ヒルズに行くとしたら、渋谷駅のバス停に六本木ヒルズ行きと大きく書いてあって、そこまでの所要時分や運賃も書いてあります。それを見たら日ごろ使っていない人でも頭に残りやすいのですが、名古屋ではやられていません。バス停のシェルターでいいものが出てきたので、その壁に行き先など必要な情報を表示することができます。景観条例などで簡単には表示できないかもしれませんが、バス停やシェルターは媒体であって、MCドゥコーはシェルターの壁に広告を出しています。交通事業者にとって大事なのは、ここからどこへ、いくらで、どのぐらいの時間で行けるのかをきちっとわかってもらうことなので、それをちょっとでも書いた方がいいのではないかと思います。

【D構成員】

先ほどの乗車人員の推計等に関して、インバウンド旅客や観光客の視点がちょっと欠けていたので、もう少し考えてもよいのではないかと思います。リニアの開業に向けて、意識が東京を向いていますが、関西から見ると名古屋駅で新幹線に乗り換えなければいけないのは大変です。今、北陸新幹線で富山へ行くのに、金沢で乗り換えますが、ほとんど階段を下りるぐらいなのでそれほど苦にはなりませんが、名古屋駅ではどういうルートで乗り換えるのかが不安になりました。通路を設計するときには、留意していただきたいと思います。

それから関西は忘れられていると思うのは、23日に大阪万博ができるかどうか決まります。開催予定は2025年なので、オリンピックの2020年の次が2025年の大阪ということになります。今のインバウンドのお客さまの状況を考えると、成田・羽田で3割ぐらい、関空で2割強という感じです。結構関空に来る方も多いので、そこから名古屋に観光に来ていただいて、名古屋城などを見ていただければいいのではないかと思います。長期的には東京と関西の間にあるということで、リニアにも乗れますよというアピールもできますので、ぜひ長期的な点も考えていただければと思います。

先ほどの駅名のことで言うと、ここの市役所を名古屋城に名前を変えて、非常にわかりやすくしたらよいのではないのでしょうか。京都市交通局でも京都市役所前という駅があつて、それは実は地名で言うと河原町御池というところで、河原町通りに地下鉄で行けますよということを駅名で示せるいいチャンスですが、京都市役所前の下に小さくカッコ書きで河原町御池と書いてあって、もったいないなと思っています。そのぐらい大胆にインバウンドや観光客のことも考えていただければと思います。

もう一つ別な視点ですが、労働コスト上昇の不安についてですが、乗務員や整備員の方の不足というのが問題になっていて、以前、京都市交通局の方とお話した時、京都は5割以上委託したことによって、逆にコストアップになってしまったということです。計画原案には管理委託を拡大するとありますが、そこはもう少し慎重に考えられた方がいいのではないかと思います。

【交通局】

33ページの市バスの管理委託についてご意見をいただきました。現在、港区役所のすぐ北側で、昔、市バスの営業所がありましたところを回転場として使っていますが、そこに営業所機能を持たせて管理委託します。32年度にはフルに拡大しますが、とりあえず今年度は約半分の14両の拡大を考えています。

運転士不足が世間的に言われていますが、交通局の運転士の確保、民間事業者の運転士の確保、それぞれで努力しているところであり、状況を見ながら総合的に検討してまいります。当然、労働コスト上昇の流れもありますし、現在直営で行っているところと委託で行っているところのバランスなどいろいろ考えますが、計画期間中にこれ以上委託を増やすかどうかについては未定です。現在計画中のところは実施させていただきますが、今後については、状況を見ながら検討を続けていきたいと考えています。

【交通局】

バスの管理委託の件ですが、33ページの文言では拡大と書いてありますので、懸念されるような印象ですが、これは、すでに今の計画の中で進めてきたものが、実はご指摘のような運転士不足の関係で、後ろに少しずれたということで、2つの計画にまたがってしまう形でここに入っています。30両全部終わっても、全体での委託率は30%台という状況です。管理委託のことについては、議会でもいろいろご意見をいただいております、直営でやるべきだというご指摘もありますし、効率的なことを考えたらもう少し進めていくことも必要ではないかという、両方のご意見をいただいています。交通局としては、安定的に運営するためには、足元を見られてどんどん立ち行かなくなるというのも困りますので、募集した時にどれぐらいの応募があるのか、ずっと継続していただけるのか等を検証しながら進めていくべき事項と認識しています。懸念されているように委託をどんどん拡大していくという状況にはありませんのでご理解ください。

【D構成員】

具体的には港区役所回転場を管理委託する予定で、それ以外は総合的に検討しますということですね。

【B構成員】

30ページあたりの「戦略的な情報発信」なのか、どこで申し上げたらいいかわからないのですが、例えば、仕事で名古屋に来ていて、数時間程度時間があるのでどこかに行きたいといった場合に、対応ができるといいのではないかなと思います。

名古屋のホテルの宿泊客を見ますと、アジア系の方のほかに、結構欧米系の方もいらっしゃいます。その人たちは、観光客の方もいますが、ビジネスでいらっしゃっている方も多いと思います。ビジネスの方がきちんと外に出て、ちょっとでも観光してくださっているのかどうかは大事だと思います。観光していただければお金が落ちますし、その方にもこの前の出張は楽しかったと思って帰

っていただけたら、うれしいなと思うところです。そうなった時に、ちょっと朝にランニングができるところであるとか、鳥がいたり水辺があつたりしてのんびりできるようなところなど、欧米系の方たちがいいと思われるような情報を発信することで、出かけていただくということも必要かなと思いました。

さらに、欧米系の方にしてもアジア系の方にしても、新幹線で入ってらっしゃる時には、もう交通局のエリアにいきなり来るわけです。一方で、空港に着いた方には、空港から市内までのアクセスがありますけれど、名鉄なので難しいかもしれませんが、一日乗車券をパッケージにして売れないかなと思います。もしくは、国際会議などでたくさんの人たちが来る時には、ボリュームディスカウントで、とにかく1枚ずつ少し割引して売ってしまえば、それで味を占めてもらえ、もっと買ってもらえるのではないかと思います。ビジネス需要で来た人たちに、いかに出かけていただくかというようなことですが、もし、そういうことを考えているようであれば教えていただきたいと思います。

【交通局】

ビジネスの人にどう対応するかということは、直接書いてある訳ではないですが、重要なことと考えています。8大都市で名古屋市が観光客から一番人気がなかったということが、結構話題になっているかと思いますが、名古屋という名前を聞いた時に、すぐ連想するものについて、誰もが同じものを思う割合が少ないようです。一方で、名古屋は製造業をはじめ、大変大きな企業がたくさんあり、ビジネスで来る人たちが相当数いることから、その人たちが夜の時間にプライベートで出かけたり、朝にランニングをしたりすることなどによる消費額は多いと思われます。経済として考えると、観光地のトップに名前が挙がらなくても、その都市が潤えば結果としてはいいのではないかと思います。

「戦略的な情報発信」というところには、あまり具体的なことが書いてないのでわかりづらいのかもしれませんが、個人で来る人は、最初に日本に来て名古屋にどうしても行きたいという人は結構少ないと思うのですが、何回か日本に来たりすればやっぱり名古屋に行ってみようかという人も結構いると思います。そうすると、まず行こうと思ったら見るものは、やはりトリップアドバイザーなどであり、大体どこの国も一緒です。例えば、名古屋の港の方にある野鳥観察館というところは、夕日の写真がきれいですので、そういったところをうまく紹介して、そこに繋げる乗車券などをプレゼンテーションする形でSNSなどを使って情報発信していくことがとても重要だと思っています。ここでは、今までの便利一辺倒の情報提供だけではなく、そのような個人ターゲットにうまく対応した情報の提供を行っていきたいという思いで書かせていただいているところです。

【C構成員】

最近、バスなどでよくあるのは、主な観光地など行ってほしい所が10か所あるとしたら、その10か所についてのチラシを作って、バスターミナルとかのラックに置くというものです。例えば、先日青森に行きましたけれど、三内丸山遺跡に行きたい人が取るチラシがあつて、どういうバスに乗ったらいいかが書いてあります。裏を見ると、三内丸山遺跡の見所や、バスのダイヤ、値段などというものが全部書いてあります。それを持っていれば、運転士さんに聞いたとしても、三内丸山遺跡に

行くとわかっているのでスムーズになります。それは日本語だけでしたが、英語も併記していれば観光客の方でも対応できます。これをいきなり名古屋で作ろうとすると、何十個も出てくるかもしれませんが、いくつかチラシを作ってみて、だんだん増やしていくと、減りが早いものや遅いものがありますので、遅いものはネットに載せておけばいいといったこともできます。先ほどの青森のものは、青森市交通局のホームページでも見ることができます。ラックは数が限られているので、ベスト10だけ入れておくとか、入れ替えるなどすると、次に来た時にまた新しいものが入っているので、ちょっと今度はこっちに行ってみようかなとなります。そういうものは、結構最近出てきており、半日コースとか、3時間コースとか書いておけば、時間内に行って来られるかどうかもわかります。

あと、他のところのホテルでは、バスでこういうところに行けるというチラシがあったり、一日乗車券を売っている場合もありますが、名古屋ではそういったことをどのくらいやっていますか。

【交通局】

一日乗車券は、46か所のホテルと提携して、わずかな手数料をお支払いして販売してもらっています。

【C構成員】

一日乗車券だけだと地味なので、こういうところに行けるというチラシもつけて発売すれば、買ってもらえる確率が高いのかなと思っています。

【交通局】

ホテルといっても、場所によってコースが変わってくるかと思いますので、ホテルで独自にやられているようなことがあればご紹介するとか、こういうものをやったらどうでしょうかというやり方もあるかかと思っていますので、今後検討していきたいと思っています。

【交通局】

先ほど、バスターミナルにチラシを置けないかというお話がありました。実は、名古屋駅のバスターミナルには、ちょうどメーグルやC-758、基幹2号が縦に並んでいるのですけれど、その前に大型のビジョンがあり、コンベンションビューローと協力をしまして、ここから行ける観光施設というものを出せるようになっていて、このバスに乗れば行けるというものが案内されています。チラシはなく、プリントアウトもできませんが、ホームページを見れば同じものが見られます。そういったこともやっていますので、もっと情報発信していかなければいけないと思います。

【C構成員】

東京の丸の内シャトルやメトロリンクでは、ビジョンに観光施設などが出ていて、その下にチラシがあるので、おもしろそうだなと思ったらそれを取ることができます。だいたいスポンサーがあるわけですが、スポンサー料も取りながら、お客さんにもこういうところに行けるということがわかる

やり方をしています。そうでないと、流れているだけではなかなか見てもらえないのかなと思います。

【交通局】

それと C-758で昨年度からやっていますが、地元と協力しまして、沿線にこういう観光施設やお寺があるという折り畳みのチラシを配布しました。英語版も用意しております。また、車内の液晶表示器でも表示しています。乗られるまで、あるいは乗った後に、これでどこまで行けるということはやっていますので、あとはちょっとうまくPRしていきたいと思います。

【C構成員】

その表示器で近くの博物館などの観光施設を紹介するといったことはやっていますか。

【交通局】

表示器には、4つ先までのバス停が出ています。乗換案内はあるのですが、施設名までは入れてございません。ただ、外国語表記を最大4か国語で出していますので、結構頻繁に切り替わったりしています。特に、C-758ですと、停留所間隔が短いものですからそこまではできておりません。

【C構成員】

東急バスに何回か乗る機会があったのですが、停留所近くの博物館とか美術館があると、車内表示でその写真を出して、こんなものが展示されているのでよろしければいかがですかというような案内をしていました。それを数秒出すだけでも、普通に出ているのと全然違う絵が出るので、ハッとと思いますし、もちろんアナウンスもされます。ちょっと検討されるといいのではないのでしょうか。

【交通局】

確かに、案内が数秒出るだけでも違うと思いますが、停留所間隔が短い中でどういうふうにPRするかや、民間施設等の紹介が広告にあたらないかといった違う問題も出てまいりますので、今後の課題かなというふうに考えています。

【C構成員】

携帯電話やスマホは使わないでくださいとか、止まってから立ってくださいなどは絵で出しており、それらも必要なのだけれど、面白いものを出した方が、全体としてバスとか電車に乗っている時に印象がよくなると思うので、せっかくそういう媒体を入れるのであれば是非考えてください。

さっきの東急バスのものは広告ではないのではないかと思います。これはまた確認してください。

【B構成員】

先ほどのチラシの話で、名古屋のホテルのことですけれども、部屋には名古屋市内の地図はありますが、その他に紙媒体の情報はないようです。その代わり最近ではハンディフォンを無料で持ち出せるようなシステムが一部のホテルにはあります。自らのスマホですと自分で何か探し出してということなのでしょうけれど、ホテルに設置されているようなものがある場合には、情報を最初から入れていただけるような工夫があると、観光地について見たときに、バス、地下鉄という情報が出てれば、利用して行かれるかもしれないと思います。気軽に持って行けて、見たい時にわざわざ出さなくていいので紙媒体も確かに必要だと思いますが、最近は、そういうシステムもありますので、もしかすると名古屋のホテル事情をちょっと分析されると、何か少し見えてくるかもしれません。

【A構成員】

収支についてはまだ調整中ということですが、検討は進んでいるのだと思います。以前、経営が苦しい時に作った健全化計画の頃、どうやって経営を立て直すかという議論は、ほぼコストを縮減する議論だったと思います。本日は収入をどうやって伸ばしていくかという議論なので、非常に好転したなと改めて感じます。

二点確認しておきたいのですが、一点目は、31ページの「人材の確保・育成」の中に「新規」が3つ並んでいます。いずれもいいことだなと思ったのですが、以前は複数の賃金体系を用意することでトータルの人件費を抑制していくというような対策を取られていたような気がします。加えて、一部賃金カットも含めて賃金の抑制に取り組まれていたと記憶しています。今般、収入の増加を見込み、それに伴って投資の拡大を図るという計画に打って出ておられます。投資の拡大を図るときに、賃金のカット部分を直さずに他に投資するという話になると、いろいろハレーションも起きる可能性もあるので、ここのところを確認しておきたいということでもあります。つまり、人事賃金制度について、一部複数体系をシンプルにするという趣旨が書かれているのですが、これまでの抑制については、どういうふうに舵を切ろうとされておられるのでしょうか。

二点目は、交通局のコストの中で次に大きいのは、確か燃料費だったかと思います。技術が進んで燃費が向上しているという面がないか聞いてみたいです。恐らく、石油や電気料金が上がったものすごく経営に響くので、燃料費は若干安全を織り込んで計上されているのではないかと思います。燃費が向上している実態があれば、それはそれで織り込まなくてはいけないし、どういうふうに見込んでいるのでしょうか。

【交通局】

まず一点目の人件費の効率化についての取り組みは、地下鉄はどちらかというと投資産業ということで大きな投資がありますが、特にバスについては労働集約型の事業体であることから、人件費がバス事業全体の支出の中でも大きな割合を占めており、これをどうするかが非常に大きな課題ということで健全化の中で取り組んできたということです。

賃金形態としては、名古屋市内で統一的に採用される行政職の職員と、もう一つは交通局で採用

される現場型の職員、いわゆる運輸職の職員の大きく二つがございます。行政職につきましては、市の統一的な給料表になっています。ただ、交通局で採用している運輸職の職員は、以前は概ねバランスを取った形の給料形態を取っていたのですが、それを前の健全化計画の時に、国の現場職の俸給表に沿った形で、交通局独自の給料形態に変更しました。一時期は、変更前と変更後の二つの形態になっておりましたが、現在は、過去の給与形態の運輸職の職員も新しい給与形態の方へ全て移行し、運輸職の給料表を一本化しており、以前と比較して生涯賃金が概ね2割ぐらい低くするといった給料表になっております。それと併せて、委託化や、地下鉄のワンマン運転化などにより、全体の人件費を抑えてきているということもございます。さらに、今回の計画では、港回転場のバスの委託化や、名城・名港線ホーム柵の整備に合わせたワンマン運転化を掲げておりまして、更なる人件費の縮減に取り組んでいくこととしております。

【交通局】

また、31ページに書いてございます嘱託職員制度の廃止があります。現在、交通局の運輸の職場においては、採用から3年間は正規職員ではなく、非常勤職員である嘱託職員とする制度を活用しております。それは、人材を見極めるという目的もあるということに加えて、安いコストで経営健全化を図るということで入れた制度です。

昨今の、同一労働同一賃金という社会情勢の流れの中で、地方公務員法の改正が予定されており、交通局におきましても、平成32年度からは嘱託職員をやめて全て一般職員採用にするというものです。ただし、給料表自体は、先ほど申し上げましたように、行政職員と運輸職員の給料表は別立てで参ります。それに加えて、一番苦しかった時には、給料表を変えた上で、更に給与カットをしていたということがございましたが、バスの資金不足がなくなった段階で給与カットは終了しております。人件費については、今後、残念ながら上昇していくのではないかと考えておりますが、年齢構成の新陳代謝も見極めながら、委託化やアウトソーシングできるものはしていくことと、しっかりと給料を払って人材を確保していくことの両方でやっていきたいと思っております。

【交通局】

バスの燃料の関係でございますが、今年の上半期ぐらいの直近の実績をベースにしまして、その単価と走行距離などから見ています。例えば、中東で紛争があったときに、こんなに上がったなど、過去のトレンドを見まして、ここまで設定しておけば大丈夫ではないかというところを置こうかと精査中です。これからまた最終を決めるまでに、原油価格の動向を適正に見直しながら決めていきたいと思っております。

【交通局】

燃費自体は、規制が色々変わってくる中で、やはりバスも新しくなって行って、その分の燃費は向上しています。ただ、10%、20%というほどよくはなっていませんが、基本的には向上傾向にあります。

【A構成員】

ステージが変わってきたということですから、賃金も整理がついてきたので、ここからは働きやすい環境づくりとか、働きやすい服とか、そういう方向を加えて整備されようとしていることもよくわかりました。

あと一つ感想だけですが、13ページにマナーポスターがあります。これをするなどはっきり言っていることや、すごく奥が深く名古屋らしさ満載という感じがあって、ものすごく面白いポスターだと思います。

【座長】

そろそろご意見も尽きてきたので、事務局に戻したいと思います。どうもありがとうございました。

【交通局】

様々な面からご意見ご議論いただきましてありがとうございました。次期経営計画の策定に向けた当懇談会の開催は今回で最終回となりますので、最後に交通局長よりご挨拶させていただきます。

【交通局】

どうもいろいろご意見いただきましてありがとうございます。この懇談会は6月から始まりまして本日で3回目ということでございます。先程も少し申し上げましたように、資金計画はまだ整理できておりませんので、それをきちんと確定し、かつ頂いたご意見も踏まえまして、本日の資料の原案を直すべきところも出てきようかと思っておりますので、そういった状況が全てまとまりましたら、また改めまして皆様のところに説明に伺わせていただきたいと思いますと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

この後は、全てまとまりました原案を議会に諮り、同時にパブリックコメントにもかけまして、最終的には3月までに策定をしていきたいと思っております。いずれにしましても、この計画の最初の時にも少しお話しさせていただきましたように、この計画で安全最優先というのは当然のことながら、快適さや便利さを積極的に高めて、ご利用いただくお客さまにも職員にも将来に向けた期待感が感じられる計画にしていきたいと思っておりますので、今後ともご支援いただきますようによろしくお願いいたします。どうもありがとうございました。

【交通局】

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。