

令和元年度第1回名古屋市交通事業経営有識者懇談会 議事録

日時 令和元年8月22日(木曜日) 午後1時30分から午後3時00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 河野交通局長、舟橋交通局次長、松井技術本部長、成田総務部長、
真野安全監理部長、服部企画財務部長、杉浦営業統括部長、
三輪電車部長、勝野自動車部長、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 ・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)

【座長】
ただいま資料のご説明がありましたが、これについてご意見・ご質問など自由に発言していただきたいと思います。

【A構成員】
4年間の計画に対する進捗・成果といたしましては、誠に結構で喜ばしいという印象を持ちました。
8ページの地下鉄構造物の耐震補強の整備状況で、平成30年度の状況が68%なっていますが、経営計画 2023 での整備見通しは、どのようになっているのか教えてください。

【交通局】
地下鉄構造物の耐震補強については、実施状況が「やや遅れ」となっており、現在鋭意進めているところです。全部で2,500本強の耐震補強が必要な柱のうち、現在約800本が未整備となっております。うち地下にある約580本については、計画期間中に完了する予定です。
一方、高架部分の東山線の終点付近の約230本が未整備のものとして残っております。高架下に店舗がある部分の耐震補強を行うには、店舗に退去していただく必要があり、藤が丘駅の前後部分については、店舗の退去にかかる裁判を平成30年3月より開始しております。
また、本郷一上社間の川の上を地下鉄が通る部分は、護岸に橋脚が突き刺さる特殊な構造であり、検討に時間を要しましたが、平成30年度に工事に着手しました。このような状況下、高架部分の完了見通しを具体的に申し上げることができませんが、できることから着実に進めていく所存です。

【A構成員】

バスについては、経常黒字を維持し、資金不足も解消したので、バス車両の更新を前倒しで行うなど、積極的に投資することができたと理解しています。一方、地下鉄については、順調に経営改善し、また、投資額が計画を下回ったものの、他に投資を回すことをしなかったのは、実質資金不足額が依然としてあるので、その解消を優先したということによろしいでしょうか。

【交通局】

バスについては、今後バス車両の更新が多くなる見込みであることを踏まえ、前倒しで車両の更新を行い、計画期間中109両を更新する予定のところ、142両を更新したことが目標の投資額を上回った要因と捉えています。

地下鉄については、計画期間中に542億円投資することを目標としていたものの、実績は461億円であり、81億円目標を下回りました。計画期間中に予定しておりました事業は、地下鉄構造物の耐震補強を除き、概ね実施できておりますが、毎年度の予算査定で事業を精査するなかで、事業費が計画策定当初に比べ縮減されたこと、また、入札により金額が下がったことにより、目標額を下回る結果となりました。当局といたしましては、累積欠損金や実質資金不足はあるものの、計画において542億円投資することを目標と掲げた以上、その達成に向け、できるだけ投資を積極的に行うという姿勢でございました。計画にはないことにも新たに投資しており、具体的に挙げますと、神宮西駅や千種駅において、トイレの全洋式化を含めたリニューアルを行うなど前倒しで事業を進めたものもございます。経営計画(2015-2018)を策定した際に立てた10年間の長期収支計画では、令和元年度以降は毎年度130億円の投資を予定しておりました。結果的に計画期間中の目標額を81億円下回ったこともあり、経営計画 2023 では、これに30億円ほどを上乗せし、これまで以上の規模で投資を行う予定です。経営計画 2023 では、安全・安心の確保に向けた整備事業に加え、地下鉄駅のリニューアルや駅構内トイレのリニューアル、駅ホームの冷房化など、快適・便利の向上を目的とした事業も積極的に進めます。

【A構成員】

単年度の中で投資の残り枠を他の事業に振り替えることはできないものの、次の計画や次年度以降に積み残した投資余力を投入していくという姿勢で経営していると理解しました。

従前は経営改善を重視されていたのに対し、今般は大きくステージが変わっており、投資に対する計画や実施姿勢がとても重要な局面になってきていると思います。投資に関しては、慎重さは必要かもしれませんが、あまり消極的になりすぎず、業績が好調な今、戦略的かつ効果的な投資を進めることで、今後の経営により影響が出てくると思います。

ところで、バス車両はノンステップ化が完了しましたが、バス事業の次の重点投資項目としては何を予定していますか。

【交通局】

バス事業における投資額は、車両の購入が約7割を占めています。バス車両は、基本的に18年で更新しており、経営計画(2015-2018)と経営計画 2023 の期間中は更新対象のバス車両が比較的少ない時期でしたが、次に策定する計画の期間中には、更新を迎える車両が増える見込みです。

ので、それに備え更新計画を立てる必要があると思います。また、営業所も定期的にリニューアルしていく必要があり、全10営業所を約2年ずつ20年かけて更新していくつもりです。

【A構成員】

乗客だけでなく、職員の就労環境の改善についての投資も経営計画 2023 で柔軟に検討していただきたいと思います。

経営計画(2015-2018)は乗車人員の見通しが若干甘かったのではないかと感じています。バスは計画期間の2年目に、地下鉄は初年度に最終年度の目標を達成しており、少し挑戦的な目標を立てることが経営上必要だと考えます。

経営計画 2023 における見通しでも、2027年のリニア中央新幹線の開業の効果の折り込み方に物足りなさを感じます。今後、市内人口が減少に転じるかもしれないことや、近隣の市町村では先行して人口が減り始めていることから、昼間人口の見通しを手堅く見込んでいることは理解できますが、この見通しでは、リニア開業後も乗車人員は伸びない見込みとなっており、このような見通しのもとでは、投資計画もこの範囲内となってしまう、積極的な投資が行われないのではないかと危惧しています。したがって、今のうちから次に策定する計画における見通しについて、このままの方向性でよいのか活発に議論をしていただきたいと思います。

【B構成員】

計画目標を前倒しで達成したことは、悪いことではないですが、よくもないと思います。計画目標を早期に達成した理由は、乗車人員が増加したためですが、乗車人員が増えた理由について分析したものが今回の資料にないよう見受けられますので、どのように分析しているか教えてくださいませんか。乗車人員が増えた分析をしっかりと行い、積極的に資料として出すことで、どのような施策が有効か分かり、それを次の計画に反映させるうえでも、根拠のある強気の計画が立てられると思います。

また、投資に余力ができた場合に、計画で予定していないから他の事業を行わないとか、ためらわれるとかいう姿勢ではいけないと思います。計画どおりに事業を実施するよう努めるのは当然ですが、当初の見通しと情勢が変化した場合に、どう対応していくのかはよく考えなければならないと思います。

栄駅や千種駅で案内サインが新しくなり、分かりやすくなったと感じます。ただし、名古屋の地下鉄は、市役所駅など駅が独自に手作りの貼紙をしており、見苦しいと思います。おそらく市役所駅も名古屋城への案内充実などの要望を受けて設置しているのですが、わかりやすい案内サインを整備して、このような状況を改善するために新しいサインマニュアルを作成したはずですので、名古屋への観光客がよく使う駅として、案内サインを早く整備することが大事だと思います。

【交通局】

平成26年度と平成30年度を比較しますと、バスは乗合全体で7.8%増加しています。券種別では、通勤定期が17.3%で最も増えており、一日あたり乗車人員の約25,000人の増加のうち、約12,000人が通勤定期の増加によるものです。通勤定期の増加が大きいのは、地下鉄も同様で、計画期間中、雇用情勢の改善傾向が続いたためと捉えております。

計画における乗車人員の見通しは、過去の増減の傾向を踏まえて作成しており、バスの乗車人員は、平成23年度ごろまでは減少傾向で、その後は回復傾向が続いておりました。計画策定時と計画期間中ではだいぶ傾向が変わってしまったのも、計画を上回った要因の一つではないかと思います。

系統別では、基幹1号が、約1,700人、率としては19.4%増加し、最も乗車人員が増えました。これは、従来通過して運行おりました円上、千竈通五丁目に停車するようにしたことで、他の系統から移行したという側面もあり、増加したものです。また、名古屋駅バスターミナルが開業したことにより、停留所が1箇所に集まり、屋内でバスを待っていただけるなど利便性が向上し、名古屋駅バスターミナル関連の系統に増加傾向がみられました。ほかには、運行回数を増やした系統についても、乗車人員が増加しております。

地下鉄に関しては、桜通線と上飯田線の乗車人員の増加率が大きくなっております。ただし、増加人数でみますと、東山線や名古屋駅の増加が目立ちます。要因としましては、桜通線は、徳重方面の住宅開発により沿線人口が増えたため、上飯田線は、名鉄小牧線からのお客さまが増えたためと分析しています。

【B構成員】

市バスは定期券が全線定期券であり、普段利用する区間以外にも使用できるという付加価値が定着してきていると思います。売る側も売りやすく、この全線定期はよい取り組みで、評価できます。

名古屋駅バスターミナルに関しては、私個人としては、新幹線からの乗り換えに歩く距離が増え、名古屋駅から笹島町の所要時間も増えたことで不便になりました。1番のりばなどは、ぐるっと回って行かなければならず、その間にバスが発車してしまうなど、もどかしい思いをしている人も多いのではないのでしょうか。JR から1番のりばへは、名駅通に出た方が早いのですが、その案内は全くされていません。のりばまでの距離やのりばごとの最適な経路など案内を充実する必要があると思います。せっかく環境が整っても利用者を増やせない原因になっているかもしれません。

バスも地下鉄も座って待つことができる場所をもっと増やすほか、テーブルを置くなど、人が滞留できる場所を提供することを考えるとよいと思います。

【C構成員】

7ページの市バスの有責事故件数と市バスの運行ミス件数について、26年度から30年度に向けて大幅に減少している印象を受けますが、それでも30年度は有責事故が510件、運行ミスも444件あります。1日1回以上有責事故や運行ミスが起きているような状況ですが、改めてこの数字を見て多いという印象を受けます。過去ニュースにもなった事故の隠ぺいのような行為があった際、件数のカウント方法が問題になったこともあったと思いますが、交通局として現在の有責事故件数と運行ミス件数についてどのように考えているのか、また、件数を減らすために今後どのように取り組んでいくのかお尋ねしたいと思います。

次に、8ページの駅出入口止水板の整備状況について、30年度で99%整備完了という数字が出ていますが、残念ながら本年7月の大雨の時には、栄駅と伏見駅で出入口が使えない状況になりました。おそらく整備されていない1%の出入口が止水できなかったと推察しますが、それについての状況と今後の取り組みについてお尋ねしたいと思います。

最後に、13ページで駅ちかウォーキングの参加者数が30年度に大幅に増えています。また、経営計画2023では、運転免許を返納された高齢者の方々を対象にバスの乗り方教室を開催するという取り組みが計画されています。今後、乗車人員が減少するかもしれないという状況下において、乗車人員の増加策の一つとして非常に有効な手立てだと思います。実際に高齢の親を抱えた私の実体験から申し上げますと、私の父も運転免許を返納しましたが、父に対してバスの利用方法を教えても、なかなか市バスを利用しようという気持ちになれないようです。一人で元気にお出かけができる方は、バスの乗り方教室にどんどん参加されると思います。既にご自身でバスに乗れるような方が、逆にこういう教室に参加されるのではないのでしょうか。私が父に対してこういう教室があるから行ったらどうかと声を掛けても、おそらく父は行かないと思います。このような方には、家族の方と一緒に参加しませんかというような形でお誘いするとよいと思います。介護が大変な家族の場合はこのような教室に参加することは難しいと思いますが、元気だけど外出しない、運転免許返納によって自宅に引きこもりそうな方には、家族と一緒に出掛けて、バスの乗り方に自信をもっていただき、どんどんおじいちゃん、おばあちゃんが外出できるような環境を作ってあげてはどうでしょうか。

【交通局】

バスの有責事故件数、運行ミス件数については、過去に市バスの事故隠しがあり、全ての事故を事故として扱うようにしました。資料に掲載のグラフより前の年度では、有責事故が700件以上ありましたが、それを減らしていくために、これまで乗務員の教育、ドライブレコーダーの活用など様々な取り組みを通じて削減に努めてきました。また、運行ミスについても、バス運行支援システムをバス乗務員席に設け、画面に運行進路を表示するシステムを導入するなどして、削減に取り組んできたところではありますが、当局といたしましてもまだまだ件数が多いという認識です。基本を忠実にを行うことで防げる事故やミスはまだありますので、それをさらに徹底して、研修の充実、ドライブレコーダーの機能強化、安全確認放送装置の設置など、ソフトとハードの両面から引き続き削減に向けて取り組んでまいりたいと考えています。

【交通局】

止水板の件ですが、7月のゲリラ豪雨では、伏見駅と栄駅で浸水しました。止水板の整備状況は99%となっており、あと1%、1駅、栄駅だけが未整備という状況です。しかし、今回浸水した栄駅の4番出入口は、以前に浸水したことがあったので、栄駅の出入口の中でも機械式止水板に改修済みで、伏見駅の浸水した出入口も改修済みでした。明け方の4時頃、1時間に60ミリぐらいのゲリラ豪雨がありました。当時注意報は出ていましたが、警報が出たのは浸水後で、職員の仮眠中の出来事であったため、止水板を上げる対応ができませんでした。栄駅の浸水では、もちの木広場というセントラルパークの上の部分を現在工事している関係で、こちらから泥水が入ったことで、被害が大きく広がりました。夜間の仮眠中の対応方法については、今後検討すべき課題と認識しています。

【D構成員】

この4年間で実質資金不足額の状況が着々とよくなってきているということは、非常に喜ばしいと思います。この懇談会の委員に就任した当初は、道のりは長いと思っていましたが、ゴールが見え

てきた感じがして、委員としては大変安心しています。

先ほどの説明で、状況が改善している要因として、通勤定期の増を挙げられていましたが、これは景気にかなり左右される部分があります。景気は我々の努力でよくできませんので、今後も、景気に左右されながらも、その影響を小さくするように引き続き努力をお願いします。

7ページからの「計画実施による主な成果」ですが、事前に説明を受けたときのものよりも、かなり資料が見やすくなっています。ただし、本来、まず計画があって、事業があり、事業を実施した指標としてのアウトプットがあって、その先に成果としてのアウトカムが来ると思います。今回の資料ではアウトプットとアウトカムが混じっていると思います。例えば8ページに可動式ホーム柵の整備とありますが、何%の整備状況であるというのがアウトプットになり、その結果として転落件数が減りましたというのがアウトカムになると思います。アウトプットの先にアウトカムがあるということを意識して、整理されるとよいと思います。

次に、止水板の未整備駅が1駅あるということですが、できるだけ早く整備していただきますようお願いいたします。計画を策定した当初よりも、気候の変動が大きくなってきている状況にありますので、現状をよく捉えたうえで、必要であれば追加の投資をしていただきたいと思います。昨年、関西国際空港が大型台風に襲われましたが、あの時は港湾部が相当大変だったと聞いています。名古屋港の場合、地下鉄の駅も近くにありますので、港湾の整備状況も見ながら、どのぐらいまでの水に耐えられるのか、どこからは対応不能となってしまうのか、現状に合わせて見極めをなさってください。

次に、バスの乗り方教室について気になった点ですが、交通局の施設でやりますと言っても、普通の人にはわざわざ行かないので、目的地になりそうな場所で開催した方がよいと思います。現役のドライバーも含めて参加していただきたいと思います。現在車に乗っている人の参加は実際難しいかもしれません。人をどのように引っ張り出すかという工夫も必要ではないかと思いました。

先ほどの説明では、経営効率が上がったので、投資額が縮減されたということでしたが、資金不足の状況がよくなることはうれしいことであるものの、もう少し投資に回してもよいのではないかと思います。計画期間の中で、中期の見直しを行い、追加の計画を立てるという方法もあると思います。また、絶対に達成すべき目標とは別に、チャレンジ目標のようなものを立ててもよいのではないかと思います。先のことになりますが、経営計画 2023 の期間中に、市営交通100周年を迎えます。大きなイベントなどを行うと思いますが、イベントの規模を決める際には、今後1～2年の状況を見ながら、計画の見直しを含めて検討したらどうかと思います。

来年、オリンピック・パラリンピックが開催されますが、それに対して予定している事業があれば教えてください。名古屋のエリアでは、どちらかというとアジア競技大会が重視されていますが、オリンピック・パラリンピックでも、おそらくインバウンド客などは増えると思います。東京近辺でどこに行こうかと思っているお客さまを、何とか名古屋へ集客できるような対策を市役所と連携して立てていただきたいと思います。

【交通局】

計画に絶対的に縛られて、新たなことはやらないということはありません。毎年の予算のなかで、計画に掲げる事業は当然ですが、計画にない事業であっても必要性が高いものについては、事業実施に向け個別に対応していきたいと考えております。

オリンピック・パラリンピックに限定した対策ではありませんが、このところインバウンド客が名古屋にもたくさんお見えになりますので、地下鉄全線24時間券を発売しました。これは、特に市外・県外から来られた一泊するような観光客には、昼から名古屋に来た場合に翌日の午前中まで使えるので、非常にメリットがあるチケットかと思います。また、旅行者向けの券売機を経営計画 2023 の期間中に導入する予定であり、海外からのお客さまが乗車券を買いやすい環境の整備を進めているところです。

【E構成員】

バスの乗り方教室の話ですが、老人クラブや学区の集まりを利用して、開催していただくことも考えるとよいと思います。また、これは若い人も対象となりますが、名古屋市への転入者が、区役所へ手続きに来られる際に、バスの乗り方教室の案内を渡すようなやり方もあるのではないかと考えます。

今年は全国各地でラグビーワールドカップ2019が開催され、県内では豊田市の豊田スタジアムで試合が予定されています。ラグビーワールドカップやオリンピック・パラリンピックをアジア競技大会に向けての予習と位置づけ、分析チームを作って、どのようなお客さまが増えたのか、どういう要望があったのかということ今年から研究していただくと、今後の対応に役立つのではないかと思います。

案内表示・サインについてですが、名古屋城や熱田神宮へ行くためにどの路線に乗って、どの駅で乗り換えるということが、地元の方ならわかることでも外から来たお客さまには分かりにくいので、目的地を優先して案内表示・サインを出すという考え方も必要ではないかと思います。

コンシェルジュの方が使用するタブレット端末について、関西の私鉄の方の意見では、タブレット端末は立ち上げに時間がかかって、すぐに翻訳の対応ができないが、AI 通訳機だと数秒で起動して通訳ができるのがよいとおっしゃっていました。通訳は AI 通訳機でやって、案内はタブレットでやるといった使い分けをしてもよいと思います。現場で立ち上げに時間がかかるため、タブレット端末のアプリから AI 通訳機に変えたという会社もあると聞きましたので、参考にしてください。

最後に、これまでの懇談会で、職員のモチベーションをどのように向上させるか、いろいろ工夫を凝らしてやっていこうという提案をしてきましたが、この計画の中では、あまり強調されていません。職員数や技能の内容、モチベーション向上策、職員の働く環境をどのように改善していくか、今後の計画の中で検討いただきたいと思います。昨今、バス乗務員の不足問題が注目されています。大型二種免許を取得するのは大変で、余裕のある会社は免許取得に補助金を出して会社に来てもらうということが可能ですが、補助金が出せない場合、現在の職員の処遇改善も必要だと思います。営業所の外部委託も実施が難しく、京都など委託を引き受けてもらえない状況になっているケースもあります。職員に対する施策も少し考えていただきたいと思います。

【交通局】

現在、本市への転入者の方へは、区役所で転入届を提出される際に、市バス・地下鉄の路線図と営業案内の冊子をお渡ししています。今後、内容をより工夫していきたいと思います。

外国人観光客への対応ですが、旅行者向け券売機の導入、地下鉄券売機の多言語化など、可能な限り早期に取り組んでまいります。券売機の多言語化は本年度中に完了する予定ですので、

来年度のオリンピック・パラリンピックに間に合います。旅行者向け券売機の導入につきましては、どのような画面にすれば観光客に分かりやすいかということを検討するため、数年かかりますが、より分かりやすいものにしてまいりたいと思います。

【交通局】

タブレット端末は、今年度全駅に配備し使用しています。外国語の翻訳についてはアプリで対応していますが、誤訳もあるようです。他にも、使い方に制限がある、慣れていないと操作が難しいなど課題がございます。タブレット端末の活用については、ワーキンググループを設置して、現場の職員の意見も取り入れた、より使いやすいものにしていくために検討していきたいと考えています。AI 通訳機については、様々な意見がありますので、これからどうするかについては今後の課題とさせていただきます。

案内サインについては、現場ではお客さまからいろいろと聞かれることがあるので、それを改善しようと案内をべたべたと貼ってしまっている状況です。現場の声も聴いて、どのような案内表示がよいか検討してまいりたいと思います。

観光地については、現在路線図などには表示してありませんので、インバウンド客も増えていることから、今後どのように観光客を案内していくのか、検討していきたいと考えています。

【交通局】

バスの乗り方教室への案内について、警察署や運転免許試験場へ免許の返納に来た方に対して、パンフレットを配布して PR することを考えていましたが、ご家族を通じて案内するのが有効だとの意見もありましたので、ご意見を踏まえながら案内方法を検討したいと思います。また、老人クラブや学区の活動を利用するとよいのご意見がありました。当局では、高齢者に安全に市バスをご利用いただくことを目的とした事故防止教室を、地域の社会福祉協議会を通じて、25年度から年間30回ほど開催しておりますので、その機会を利用し、ご家族の方にもご案内ができればよいと思います。

【交通局】

人材確保については、全国的に大型二種免許を取らない方が多くなっている中で、路線を維持するためには、バス乗務員をいかに確保するかが非常に重要な課題です。

従来、採用に当たりましては、非常勤職員である若年嘱託職員として採用し、3年間の経過を見て正式に採用しておりましたが、令和2年4月の法改正で、非常勤職員の取り扱いが全国的に変わりますので、その制度を令和2年4月で廃止し、最初から正規職員として採用するよう、制度を見直します。これにより、応募していただく方にとっては、採用当初より正規職員として働くことができるため、応募へのモチベーション向上、あるいは、きっかけになるのではないかと考えています。

現在、バス乗務員は大型二種免許保持者を採用しております。今年ですと20名の採用募集に対し、120名余の応募があり、率としては6倍余の応募をいただいている状況です。しかし、今後、退職者が増える状況に鑑みますと、それだけではいけないと考えております。免許を持たない方を採用して、採用後に免許を取ってもらう制度は各都市で導入しているところもありますので、全国的な状況を見ながら今後について検討する必要があると考えています。

モチベーション向上として取り組む、働きやすい環境づくりとしては、経営計画 2023 に掲げる事業として行う営業所の改修等や駅のリニューアルの中で、職員が使う休憩室等もリニューアルして、職場環境を整えていくことに、引き続き取り組んでいきたいと考えています。

【B構成員】

東山線名古屋駅の混雑緩和のためには、単なる桜通線への案内ではなく、「〇〇へ行くには桜通線が便利です」など、具体的にメリットを書き、アピールするとよいと思います。

21時以降の東山線は非常に混雑しているのですが、このような東山線の混雑状況をデータとして把握されているのでしょうか。

バスの遅延については、所要時分の見直しなどにより、かなり改善していると思うのですが、改善状況をどのように把握しているか教えてください。また、改善しているのであれば、PRすべきだと思います。例えば、新潟や岡山では、所要時分の見直しをやったことで遅延が大幅に減ったと、遅延解消について積極的に発信し、お客さまにもっと利用してもらえようアピールしています。そのようなアピールを名古屋市交通局もするとよいと思いました。

一方で、C-758のように都心で路上駐車が長く、信号に捕まったら長いなどの遅延がどうしても避けられない場合は、内部の努力だけではなく、交通施策の所管部署と連携して定時運行できるような取り組みをやっていかなければいけないと思います。

あと、系統別の収支、営業係数について開示することは以前から行われていますが、例えば、すごく改善した系統は、「この路線は皆様のご愛顧のおかげでとても利用が増えました。この路線は市バスNo.1です。」というように、改善トップ3を出す取り組みを毎年すると、利用者の増加を外部の人間に実感してもらえないかと思いました。マスコミにも取り上げてもらえるのではないかなと思うので、そのようにPRしてはいかがでしょうか。

名古屋の系統の中には、有松地区のように意外と知られていない穴場や、バスや電車で行くのに便利な魅力的な目的地がたくさん埋もれています。ポテンシャルはあるのに、あまり知られていないために利用者が少ないのでは、もったいない。有松12系統のように、たくさんポスターを貼ったり、パンフレットやマップを配ったりして、路線価値を向上するプロジェクトをされていましたが、成果はどうでしたか。ああいった取組は着実にやられた方がよいと思いました。また、全国には利用者が少ないのを逆手に取り、「こんな魅力的な場所に座って行ける」とアピールする事業者もあります。そのような宣伝をして、1年とか2年をかけて系統をよくしていく方策を考えてほしいなと思います。

最後に、オープンデータやビッグデータについて、色々なデータが蓄積されているのに、そのデータをうまく使えていないことが、よくあります。名古屋市交通局でも、精度はそれほどよくないかもしれませんが、降車データもある程度は取れていると思いますので、そのデータを使って、路線をきちんと解析することで、よくしていくということができると思います。局のなかでデータを使って解析することも大切ですが、ハッカソン(※)のようにデータを公開して改善策を考えてもらうようなことを、先ほど話した路線価値向上プロジェクトでも行えば、それだけで宣伝になりますし、よい案が出ればそれを採用することもできます。これからの路線改善というのは、そういうやり方がよいのではないかと強く思います。そのためにも、データを集積する基盤はきちんと整備して、データを取得し、それを外に出していく、そしてデータをさらに有効に活用していただきたいなと思います。

特に、利用状況や乗り継ぎのデータはとても価値が高いものです。

なお、名古屋市交通問題調査会が始まりました。ここで新たな公共交通計画が検討されることになります。名古屋市として、この路線はつくっていかねばいけないという判断があるのであれば、リスクを取ってやっていくことを考えてほしいと思います。

(※)ハッカソン：高い技術でソフトウェア等を解析・改造することを指す「ハック」と「マラソン」を組み合わせた造語。特定のテーマについて、エンジニア等がシステムやアプリケーション等の開発を競い合うイベント。

【交通局】

様々なご意見ありがとうございました。特に最後の点、今後、交通網をどうしていくのか、交通局の経営体をどうするのかという件について、今のバス路線は、基本的には各区・支所管内に22路線あります地域巡回路線で赤字の全額を、それ以外の赤字路線については、赤字の半分以上を税で負担し、半分は交通局で持つということでやらせていただいております。そういったなかで、新たに必要な路線やまちの活性化に貢献できる路線というのが、今のところ、まだ私たちの中にはっきり思いがあるわけではございません。名古屋市の中で交通体系を考えるのは、住宅都市局というまちづくりを考える局が所管しておりますので、その交通政策部門としっかり協議をしながら考えていきたいと思っています。私たちは市内全域に路線網を持っているという強みもありますので、そのところを活かしながら、先ほどの路線価値向上ということも含めて、どういうことをやっていけばよいのかということをしっかり勉強していきたいと思っています。

【B構成員】

交通問題調査会で、それぞれの路線をきちんと精査して、交通局とも議論を重ね、どうやったら価値が向上できるかを考えていくことを期待しています。名古屋市は市長部局が多くのお金を負担していますが、私はそれが多いとは思っていません。必要な路線であれば、もっとやっていかねばいけないと思っています。ただし、そのためには利用促進し、乗客を増やしていく方法を考えていく必要があります。名古屋市を住民にとっても来訪者にとってもより魅力的なところにしていくために必要な路線をつくっていくことで、最終的に利用が大きく増える結果になるということを目指していけたらいいなと思っています。

【交通局】

東山線の混雑緩和に関して、桜通線への誘導を目的として、ポスターを貼ったり、案内サインを付けたりしていますが、今後は「〇〇へ行くには、こちらが便利ですよ」という観点でPR方法についても考えてまいります。

また、21時台の利用状況についても、よく把握したうえで、乗客の動向によって、ダイヤの見直しも当然必要になってくると思いますので、データを見ながら、しっかり取り組んでまいりたいと思っています。

【交通局】

バスの遅れの把握については、バスに車載しているシステムにより、運行データを取得し、そのデータに基づいて遅れ等が発生しているかどうかの確認をしております。そのデータの蓄積や把握にも時間がかかり、また、ダイヤ作成作業についても一定期間を要することから、概ね年一回のダイヤ改正で運行時分に反映しています。

【交通局】

実はここ数年、ずっとバスの所要時分は伸ばしてきております。そのたびに乗務員や車両を増やしているのですが、確かにご指摘のとおり、それを対外的に発信できていません。元々、所要時間を増やしてきたのは、事故や運行ミスの原因のひとつに運転士の焦りがあると考え、定時運行を確保するための無理な発車、無理な信号無視を防ぐことを目的としていました。ただし、その投資については、マイナスの部分が消すために行ったものという感覚が、私自身にはあり、あまりそれを打ち出してこなかったのも、「遅れないバスになりました」というPRは、これまであまりしてきていません。それをどのように打ち出していくのか、よいお知恵を頂いたと思っております。

【B構成員】

実際の状況に合わせて運行時分を伸ばしたことにより、定時性が向上したことをアピールしていこうという流れに、ここ数年で急になってきたと思います。そういう意味では、投資されていることを、マイナスの解消として捉えるのではなく、所要時分は遅らせたけれど、ちゃんと時間通りバスが来る確率が高まりましたということ、ぜひプラスと考えてアピールしてほしいなと思います。

【E構成員】

アピールについては、公共交通が充実していることにより免許を返納できる幸せという視点もあると思います。バスや地下鉄がしっかり運行しているから、免許を返納できます。交通網がしっかりしていないところは、免許の返納はできませんから、そのようなことも少しずつアピールしていただければよいのではないかなと思っています。

【座長】

ありがとうございました。それでは事務局にお返しいたします。

【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。