

# 市営交通事業経営健全化計画（素案）に対する 市民意見の内容及び交通局の考え方

市営交通事業経営健全化計画（素案）に対する市民意見募集に貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

いただいたご意見と、それに対する交通局の考え方を公表いたします。

なお、ご意見は、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、原文を要約または分割して掲載していますので、ご了承ください。

平成22年3月

## 募集結果

○ 募集期間	平成21年12月25日から平成22年1月25日			
○ 提出状況	意見提出者数	256人	意見数	777件
○ 提出方法	はがき	196人	電子メール	48人
	ファクス	3人	その他	9人

## 意見の内訳

1	市営交通事業の役割	( 23件)
2	経営の現状	( 3件)
3	計画策定の背景	( 0件)
4	計画期間	( 1件)
5	計画の目標	( 15件)
	〔 1 基本方針( 15件)、 2 収支目標( 0件) 〕	
6	市バス・地下鉄サービスの考え方	( 188件)
7	経営健全化方策	( 419件)
	〔 1 収入増加方策(182件)、 2 お客様サービスの向上(130件) 3 支出抑制方策( 79件)、 4 活力ある職場づくり ( 14件) 5 市バス事業の経営基盤安定化方策 ( 1件) 6 市バス事業への他会計からの必要な支援( 13件) 〕	
8	経営健全化方策の効果	( 0件)
9	計画の進行管理	( 3件)
10	その他	( 125件)

## 1 市営交通事業の役割（23件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・地球温暖化防止のためにも、市バス・地下鉄には頑張ってもらいたい。（5件）</li><li>・誰もが参加できる環境問題への市民参加として、市バス・地下鉄の利用促進を図ってもらいたい。（3件）</li><li>・行政として、マイカー利用から公共交通機関利用への取り組みを進めるべき。（13件）</li><li>・エコ推進の面からも、自転車との連携を図るべきである。（2件）</li></ul>
交通局の考え方	<p>名古屋市は、自動車依存度の高い交通体系となっており、運輸部門からのCO2排出量の割合が高くなっています。</p> <p>名古屋市では、環境首都を目指し、低炭素社会の実現に向けた取り組みとして、パーク・アンド・ライド駐車場の確保や交通エコライフの浸透、コミュニティ・サイクルの社会実験など、自動車利用を抑え公共交通利用を高める各種の交通政策を進めていますが、こうした取り組みによる公共交通への利用転換の受け皿として、市バス・地下鉄の果たす役割がますます高まってくると考えています。</p> <p>交通局としましては、より利便性の高い市バス・地下鉄サービスを提供することで、公共交通の利用促進を図り、環境首都なごやの実現へ貢献していくことが重要であると考えています。</p>

## 2 経営の現状（3件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・累積資金不足は、永久に解消されないのではないかと懸念されている。</li><li>・素案を見る限り、赤字となった原因が分からない。</li><li>・地下鉄の経常損益が黒字になりながら、累積資金が著しく不足することは、あまりにも異常である。</li></ul>
交通局の考え方	<p>市バス事業につきましては、自動車利用の増加や少子高齢化の進展等による乗車人員の減少があったものの市民の移動手段を確保してきたことと、地下鉄の開業に伴い需要の多いバス路線の利用者が地下鉄に転換したことによる乗車人員の減少等により、経常収支の赤字が続きました。平成18年度からは、3年連続で経常収支の黒字を実現し、今後、経営健全化計画の実施により、経常収支の黒字を継続し、28年度には、39億円まで資金不足を縮減することとしており、計画期間後、数年には、資金不足は解消するものと見込んでいます。</p> <p>地下鉄事業につきましては、建設のために発行した企業債の支払利息及び減価償却費の負担が大きかったことなどから、経常収支の赤字が続きました。20年度には経常収支の黒字化を達成しましたが、実質資金不足は</p>

	2, 375億円と多額となっています。地下鉄事業は、建設費が多額であり、その財源となる企業債の元利償還負担が大きいことから、実質資金不足の解消には長期間を要する特殊な収支構造となっています。このため、経営健全化計画の実施により、経常収支の黒字を継続し、実質資金不足の増加を抑制します。
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3 計画策定の背景

ご意見はありませんでした。

### 4 計画期間（1件）

市民意見	・計画期間8年間は長すぎるのではないか。
交通局の考え方	資金不足比率が相当高く、実現可能な期間として、8年間としました。

### 5 計画の目標（15件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・素案に賛成します。（7件）</li> <li>・職員がいきいきと働くことが何よりも大切ではないか。</li> <li>・市民全員が経営の健全化をめざして進むことが大切ではないか。</li> <li>・市営交通事業は民営化すべきである。（6件）</li> </ul>
交通局の考え方	市営として、市バス・地下鉄の一体的サービスを提供し、市民の移動手段を継続的に確保していくことが、交通局の使命であり、安心・安全で快適な、より利便性の高いサービスを提供すること、事業運営の効率化を進め、経営の健全化を図ること、職員がいきいきと働くことのできる活力ある組織であることを基本方針とし、交通局一丸となって市民の移動手段を担っていきます。

## 6 市バス・地下鉄サービスの考え方 (188件)

### (1) 路線・運行サービス水準

### (3) ニーズや利用実態をふまえた、より利便性の高い運行サービスの提供

(147件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・バスの本数が少なくて不便。本数を増やしてほしい。(37件)</li><li>・バス路線を集約し、運行本数を増やすべきである。(6件)</li><li>・バス路線を新設してほしい。</li><li>・バスの本数の減少・廃止は、行うべきでない。(6件)</li><li>・回送車や待機バスの有効利用をすべきである。(6件)</li><li>・全体的にバスの運転時分が過密過ぎる。(2件)</li><li>・営業係数が一定以上になったら廃止することを表示してほしい。</li><li>・営業係数300以上の路線は廃止又は値上げしてほしい。(2件)</li><li>・乗客の少ない時の運行は中止又は削減してほしい。</li><li>・赤字のバス路線は廃止すべきである。(5件)</li><li>・バス路線は、名古屋市全体をみて設定してほしい。(2件)</li><li>・ガラガラのバスが走らないよう、しっかり見直すべきである。(6件)</li><li>・バスは定時刻(毎時分)がよい。(5件)</li><li>・バス同士の乗換えを改善すべきである。(5件)</li><li>・バスと地下鉄の乗換えを改善すべきである。(7件)</li><li>・バスは鉄道駅と接続する短距離ルートとすべきである。(2件)</li><li>・民営バス事業者との共同運行を実現してほしい。</li><li>・民営バスとの競合をやめるべきである。</li><li>・周辺市町村のコミュニティバスとの乗換えができるようにしてほしい。</li><li>・バス停の位置が不便で分かりにくい。(2件)</li><li>・バス停の間隔を見直し、均等な距離にしてほしい。(4件)</li><li>・地域巡回バスの路線は、統廃合や見直しをすべきである。</li><li>・地域巡回バスは、病院・集客施設等の、利用者が見込めるルートに変更すべきである。(3件)</li><li>・バスを大規模商業施設に乗り入れてほしい。(3件)</li><li>・地下鉄ダイヤの改善をしてほしい。(3件)</li><li>・地下鉄の本数を増やしてほしい。(6件)</li><li>・地下鉄は、編成車両数の増減と本数の増加をしてほしい。(4件)</li><li>・地下鉄の区間運転をしてほしい。</li><li>・地下鉄に急行・特急を導入してほしい。(4件)</li><li>・バス・地下鉄の始発を早くしてほしい。(2件)</li><li>・バス・地下鉄の終車・終電を遅くしてほしい。(9件)</li><li>・利用者に常に意見を求めて、反映してほしい。(8件)</li></ul>
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>交通局の 考 え 方</p>	<p>市バス・地下鉄は、それぞれの役割分担の下で、市民・利用者の皆様にとって身近で使いやすく、効率的な公共交通ネットワークの形成を図ることを目指して、その整備を進めてきました。</p> <p>現行のバス路線は、需要に応じた運行本数を設定するとともに、需要がわずかであっても1時間に1本の運行に努めており、現在1日当たり10万キロの運転キロとなっていますが、地下鉄桜通線野並・徳重間開業に伴うバス路線の再編成を除き、現行の事業規模に基づくサービス水準を前提に、お客様の利用実態や地域の特性をふまえた運行見直しを行い、効率性と利便性の向上を図ります。</p> <p>地下鉄につきましては、現在1日当たり18万キロの運転キロとなっていますが、現行の運行回数に基づくサービス水準を前提に、お客様の利用実態をふまえた運行見直しを行い、利便性の向上を図ります。</p> <p>また、市バス・地下鉄は、一体として交通サービスを担っていることから、乗継ぎの改善等を図っていきます。</p> <p>お客様のニーズや利用実態は、お客様と日々接する現場職員を通じて収集するなど、さまざまな方法での把握に努め、効率性と利便性の向上を図ります。</p>
-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## (2) 地下鉄桜通線野並・徳重間の開業、バス路線の再編成（8件）

<p>市民意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅の名称について（2件）</li> <li>・徳重行の新型車両の写真を利用したPRを、開業前に行ってはどうか。</li> <li>・桜通線と鶴舞線及び集客施設等とを結ぶバス路線を新設してほしい。（2件）</li> <li>・バス路線は名鉄やJRへの乗継ぎにも便利なようにしてほしい。</li> <li>・バス路線の再編成については、利用者の意見を最大限に尊重してほしい。（2件）</li> </ul>
<p>交通局の 考 え 方</p>	<p>地下鉄桜通線野並・徳重間の新駅の名称につきましては、現在、「地下鉄駅名称等検討委員会」において、地元や学識経験者等のご意見を伺いながら検討しています。</p> <p>新線開業に当たりましては、お客様に親しまれ、ご利用いただけるよう、事前の周知等に努めていきます。</p> <p>桜通線の延長開業に伴うバス路線の再編成につきましては、バスと地下鉄のネットワークが有効に機能するよう、並行路線の見直しなどを行うほか、鳴子北駅（仮称）に新設するバスターミナルや徳重地区における交通広場を拠点とした地下鉄駅への路線設定を行うことにより、乗継ぎ利便性の向上を図っていきます。また、市営交通懇談会やメール、電話等を通じてのご意見・ご要望を把握し、十分参考にさせていただきます。</p>

#### (4) 地下鉄の新線建設の休止 (33件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・現時点での新線建設の休止はやむをえないと思う。(7件)</li><li>・地下鉄建設は休止せず、引き続き建設を促進してほしい。(16件)</li><li>・計画にない新路線を検討してほしい。(3件)</li><li>・地下鉄の新線建設を休止するなら、代替として基幹バスを運行してほしい。(2件)</li><li>・地下鉄を具体化できない路線についてはLRTを整備してはどうか。(5件)</li></ul>
交通局の考え方	<p>このまま地下鉄の新線建設を進めた場合には、新たなお客様が多くは見込めず、経営状況がさらに悪化すると考えられます。</p> <p>今後、新線建設を検討するにあたっては、営業路線の運営に支障をきたすことのないよう、社会経済情勢の動向、需要及び採算性について、慎重に見極める必要があると考えています。</p>

## 7 経営健全化方策 (419件)

### (1) 収入増加方策 (182件)

#### ア 利用促進

#### (ア) 乗車券サービスの向上 (72件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・最近の割引切符、バス定期の全線化はととてもありがたい。(5件)</li><li>・地下鉄初乗り運賃が高いので、安くしてほしい。(17件)</li><li>・新線開業後も料金を5区上限としてほしい。</li><li>・乗継割引は100円または120円にしてほしい。(2件)</li><li>・地域巡回系統、都心ループバスは100円にして利用促進を図るべきである。(2件)</li><li>・他事業者と相互利用を拡大すべきである。(9件)</li><li>・3日券、5日券等、連続して使える切符を発売してほしい。(2件)</li><li>・ドニチエコきっぷの適用日、使える事業者を拡大してほしい。(11件)</li><li>・一日乗車券の料金値下げ、使える事業者の拡大等をしてほしい。(8件)</li><li>・乗車券の特別割引の企画を拡充すべきである。(9件)</li><li>・百貨店等で、市バス・地下鉄で来た客にも還元サービスしてはどうか。(2件)</li><li>・運賃を値上げしてでも、健全化すべきである。(4件)</li></ul>
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

交通局の 考 え 方	市バス・地下鉄の料金については、ユリカのプレミアムや乗継割引など様々な割引制度が充実していることから、大変お値打ちになっており、このお値打ちな乗車券を積極的にPRするとともに、定期券のサービス向上や特別割引きっぷの発売等、乗車券サービスの向上に取り組んでいきます。
---------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(イ) 乗車券のお買い求めやすさの向上 (6件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定期券自動発売機でドニチエコきっぷ、一日乗車券も販売してほしい。</li> <li>・定期券の更新は、各駅の発券機、もしくは駅の窓口で更新できるようにしてほしい。</li> <li>・地下鉄でも往復切符が買えるような券売機を設置してほしい。</li> <li>・一日乗車券は、ホテル等でも買えるようにしてほしい。</li> <li>・学校等で定期券の申込み・引渡しができないか。(2件)</li> </ul>
交通局の 考 え 方	<p>ICカード乗車券の導入に合わせ、地下鉄全駅に設置する自動券売機で、一日乗車券・定期券の購入をしていただけるようにします。</p> <p>また、現在、市内の多くのホテルでドニチエコきっぷなどの一日乗車券を販売していただいておりますが、今後とも、お客様のご意見等をふまえて、乗車券のお買い求めやすさの視点から検討していきます。</p>

(ウ) 販売活動の拡大 (8件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車券やオリジナルグッズ・記念商品の販売拡大を進めるべきである。(8件)</li> </ul>
交通局の 考 え 方	乗車券の販売活動に積極的に取り組むとともに、市バス・地下鉄に関連したグッズの製作販売にも取り組みます。

(エ) 積極的な情報発信 (23件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線図や時刻表をもっと配布・掲出してほしい。(11件)</li> <li>・ウェブサイトをさらに改善すべきである。(4件)</li> <li>・台風等の際、バス停に運行停止や遅れの表記をしてほしい。(2件)</li> <li>・市バスの便利さをもっとPRしてはどうか。</li> <li>・市バスの接近情報を表示してほしい。</li> <li>・名古屋・栄・金山のバスのりば付近に案内所があると便利だと思う。</li> <li>・「のりかえマップ」は便利でよいが、さらにその線の全駅の情報をホームに表示してはどうか。</li> <li>・地下鉄と他事業者との接続の地図がないので、作成してほしい。</li> <li>・地下鉄各駅のファミリー・デートスポット等のPR、駅周辺の飲食店や神社等のPRを展開してはどうか。</li> </ul>
交通局の 考 え 方	市バス・地下鉄をご利用いただきやすいよう、駅・バス停留所等での路線図・時刻表の提供を始め、より一層情報発信に努めていきます。

(オ) イベントの拡充（9件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ イベントの拡充をさらに進めるべきである。（8件）</li><li>・ 大人向けのサポーターズクラブの設置をしてほしい。</li></ul>
交通局の考え方	市バス・地下鉄ファンクラブ「ハッチーキッズクラブ」の充実や、子ども向けスタンプラリーを実施するなど、子どもたちに親しみをもっていただけのようなイベント等に取り組んでいくとともに、駅ちかウォーキングやスタンプラリーの企画を充実させ、大人から子どもまで幅広いお客様に楽しんでいただけるイベントの実施に取り組みます。

(カ) ICカード乗車券の導入・普及促進（30件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ ICカード乗車券の導入は早急に進めるべきである。（5件）</li><li>・ ICカード乗車券の相互利用を拡大すべきである。（12件）</li><li>・ ICカード専用改札機を設置してほしい。</li><li>・ 通常の乗車券、一日乗車券、ドニチエコきっぷもICのチャージ分で買えるようにしてほしい。（4件）</li><li>・ 定期券との併用、チャージの特典等があれば、利用者も楽しみながら利用できると思う。</li><li>・ 他事業者でのICカード化のメリットを参考にしてほしい。</li><li>・ ICカード乗車券導入に伴い現行カードの取り扱いはどうなるのか。（2件）</li><li>・ ICカードは利用に応じてポイントが付加されるのか。</li><li>・ マイレージの導入はやめた方がよい。（2件）</li><li>・ ICカード乗車券より、別の事に経費を使うことを考えるべきである。</li></ul>
交通局の考え方	ICカード乗車券は、定期入れに入れたままでも改札機やバス料金箱に軽くタッチするだけで自動で料金精算でき、定期券機能も搭載でき、大変便利なカードです。また、使えば使うほどお得なマイレージポイントが付与されるほか、電子マネー機能も予定しています。導入に向け、現行カードの取り扱いも含めて、使い方や機能を広くPRしていきます。 平成23年2月の導入時には、あおなみ線、ゆとりーとライン、名鉄電車、名鉄バスなどと共通利用でき、24年度にはJR東海の「TOICA」、JR東日本の「Suica」と相互利用できるよう検討を進めています。

(キ) 地域との連携（2件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 自治会等の地域の意見を聞く場を設置してはどうか。</li><li>・ 地域の各種催し物にバスを活用してはどうか。</li></ul>
交通局の考え方	市バス・地下鉄を積極的にご利用いただけるよう、地域の会合等の場をお借りして、ご意見やご要望を伺ったり情報をお届けするなど、地域との連携に努めていきます。

## イ 附帯事業収入の拡大

### (ア) 既存媒体の活用による広告料収入の拡大（7件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・バス停の広告の改革はよいと思う。</li><li>・地下鉄のラッピング車両は、増収面でもっとあってもよいと思う。</li><li>・車内放送による広告を復活させてほしい。</li><li>・駅近隣の集客施設へ要請し、広告の拡大を図るべきである。</li><li>・広告料金体系の見直しと積極的な広告主の開拓活動をすべきである。</li><li>・掲載終了後のポスターを販売できないか。</li><li>・地下鉄駅を格付けし、市民芸術祭出展作品等の写真を広告付きで掲載し、優秀な作品は上位の駅に移動展示してはどうか。</li></ul>
交通局の考え方	市バス・地下鉄を多くのお客様にご利用いただいている利点を活かし、今以上に広告主のニーズをふまえた商品構成や料金設定の見直しなどを行い、収入の拡大を図っていきます。

### (イ) 新規広告媒体の開発

ご意見はありませんでした。

### (ウ) 駅構内店舗の設置（25件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・駅構内店舗の拡充を進めるべきである。（14件）</li><li>・駅のスペースを最大限利用すべきである。（11件）</li></ul>
交通局の考え方	駅構内店舗につきましては、お客様の利便性の向上、乗降客数、事業者のニーズ、駅周辺の地域特性などを考慮して設置を図っていきます。 そのほか、鉄道施設としての安全・防災等に留意しながら、さらに効果的な駅空間の活用に努めていきます。

### (エ) ICカード乗車券の電子マネー機能の活用

ご意見はありませんでした。

## (2) お客様サービスの向上 (130件)

### ア 安心・安全な市バス・地下鉄

#### (ア) 安全への取り組みの強化 (20件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・市営交通事業の第一の使命である安全輸送に努めてほしい。(11件)</li><li>・エスカレーターの安全利用の注意を徹底すべきである。(5件)</li><li>・エスカレーターの速度を遅くしてほしい。</li><li>・短いエスカレーターは一人幅でもよいのではないか。</li><li>・地下鉄駅での「左側通行」の指導を徹底してほしい。</li><li>・雨の際、地下鉄駅の床がすべるので、何とかしてほしい。</li></ul>
交通局の考え方	<p>安全な輸送の提供は、交通事業者の最大の使命であり、今後とも、輸送の安全確保を徹底します。</p> <p>駅施設につきましては、すべてのお客様に安心してご利用いただけるよう、日常の巡回点検を通じて適切な管理を行うとともに、エスカレーターのご利用については、マナー啓発に努めていきます。</p>

#### (イ) 安全に配慮した重点的な投資 (8件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・可動式ホーム柵は、名城線・鶴舞線も含めて早急に設置してほしい。(5件)</li><li>・名城線・鶴舞線へのホーム柵設置の時期を明らかにしてほしい。(2件)</li><li>・東山線は混雑しているため、整備は後にし、当面は桜通線・鶴舞線の整備を進めてはどうか。</li></ul>
交通局の考え方	<p>可動式ホーム柵につきましては、平成23年度までに桜通線全駅に設置し、その後、27年度までに東山線全駅に設置いたします。</p> <p>さらに、名城線・名港線につきましては、32年度の設置に向けて28年度以降整備を進めていきます。</p> <p>鶴舞線については、相互直通運転を行っている名鉄の車両改造も必要となるため、将来的な課題と考えています。</p>

#### (ウ) 施設・車両の故障の未然防止のための整備

ご意見はありませんでした。

## イ 快適で利用しやすい市バス・地下鉄

### (7) 接客サービスの取り組み（20件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・職員の応対が丁寧でよい。（6件）</li><li>・職員の接客を改善すべきである。（14件）</li></ul>
交通局の考え方	「お客様第一主義」に基づき、日頃の点呼、職場内研修、添乗・巡回指導や、外部の専門家などを活用した研修などを通じて、お客様に対する言葉遣いや応対など、接客サービスの基本の徹底を図るとともに、職員の意識向上を図ります。

### (イ) バリアフリー化の推進（9件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・エレベーターは便利で使いやすい場所に設置してほしい。（2件）</li><li>・エレベーター、エスカレーターが少ないので、もっと設置すべきである。（4件）</li><li>・エスカレーターが多すぎる。エレベーターがある所には必要ない。</li><li>・電車とホームの段差を解消すべきである。（2件）</li></ul>
交通局の考え方	地下鉄駅へのエレベーター等の設置については、平成22年度までに車いすルートの確保に向けて整備を進めていますが、エレベーターによる移動が確保できていない駅など課題のある駅が8駅あることから、まずはこれらの駅へのエレベーター整備を着実に進めていきます。 また、電車とホームの段差については、車両更新の機会をとらえるなどして解消に努めます。

### (ウ) ノンステップバスの導入（8件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ノンステップバスの導入を進めるべきである。（5件）</li><li>・ノンステップバスは、安全性や快適性に問題があるのではないか。（2件）</li><li>・ノンステップバスの運行時には、停留所と車道のすき間を少なくしてほしい。</li></ul>
交通局の考え方	ノンステップバスは、車両のバリアフリー化として、平成8年度から導入を始め、計画期間終了の28年度末には、ほぼ100%の導入率となる見込みであり、バリアフリーの機能を十分に果たせるよう、運行に努めます。

### (エ) バス停留所施設の整備（4件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・停留所に屋根のない所がないようにしてほしい。</li><li>・バス停設備にお金をかけすぎである。（3件）</li></ul>
交通局の考え方	バス停上屋については、現在整備可能なバス停には概ね整備が完了していますが、引き続き整備に努めます。

### (オ) 新型地下鉄車両の導入（20件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 新型車両の導入を進めるべきである。（3件）</li><li>・ 新型車両については、座席等を改善して、より快適にすべきである。（12件）</li><li>・ 新車購入ではなく、改造等に対応すべきである。（3件）</li><li>・ 東山線、鶴舞線の新型車両への更新は時期尚早ではないか。（2件）</li></ul>
交通局の考え方	<p>新型地下鉄車両の導入については、車両の老朽化に合わせ、安全、安心で快適な交通サービスの提供をするために行います。</p> <p>導入にあたっては、バリアフリー化、省エネルギー、安全性の向上などに配慮した車両を導入していきます。</p>

### その他（41件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 市バスの表記やデザイン等を再検討してはどうか。（2件）</li><li>・ バスの車内音楽テープやめるべきである。（2件）</li><li>・ バス遅延時の遅延証明書は、地下鉄の窓口でも発行できるようにしてほしい。</li><li>・ バスに、運転士の他にもう一人、乗継ぎや支払い等について案内する人が乗っているとよい。</li><li>・ 基幹バスのシェルターの中でタバコを吸う人がいて困る。</li><li>・ 駅のホームタイルを明るい白にしてほしい。</li><li>・ 地下鉄の地下で、通路が長いところは動く歩道を設置してほしい。</li><li>・ 階段幅を広くできないか。</li><li>・ 駅構内の案内を分かりやすく改善すべきである。（6件）</li><li>・ 女性専用車両はやめるべきである。（2件）</li><li>・ 東山線の女性専用車両は、夕方17時から終電までお願いしたい。</li><li>・ 地下鉄の到着音の音楽は分かりやすい。発車音も音楽にしてほしい。</li><li>・ 地下鉄の電光掲示板の文字の進み具合が遅すぎる。緊急事態対処のためにも、もっと速くすべきである。</li><li>・ 落とし物の対応について、地下鉄の運行時間中であれば、いつでも受け取りに行けるようにしてほしい。</li><li>・ 地下鉄の次発時刻が、乗換え手前の時点で分かると、ゆとりをもったスムーズな乗換えができるのではないか。</li><li>・ 省スペースの待合いすを地下鉄ホームや基幹バスの停留所に設置してほしい。</li><li>・ 駅、車内等の冷房等を改善してほしい。（6件）</li><li>・ 優先席を市バス・地下鉄ともに廃止してほしい。</li><li>・ 車内マナーが悪いので、注意を徹底し、改善してほしい。（8件）</li></ul>
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハングル、中国語表記が少なすぎる。</li> <li>・現在の社会情勢では、サービスは常に良くする必要はないと思う。</li> </ul>
交通局の考え方	<p>施設整備につきましては、厳しい財政状況の中で、安全を最優先とし、優先順位を見極めて進めていきます。</p> <p>駅や車内の案内などにつきましては、よりわかりやすい案内となるよう検討していきます。</p> <p>そのほか、マナー啓発に努めるなど、快適で利用しやすい市バス・地下鉄となるよう努めていきます。</p>

### (3) 支出抑制方策 (79件)

#### ア 人件費の抜本的な効率化

##### (7) 削減目標

ご意見はありませんでした。

##### (4) 給与制度等の見直し (15件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・経営改善はやはり人件費の思い切った削減にあると思う。(4件)</li> <li>・バス運転士の年収600万円以上というのは常識的にはありえない。</li> <li>・明らかに人件費がかかりすぎている。</li> <li>・人件費を削り、給与は民間と同じ水準にすべきである。(4件)</li> <li>・給与のスライド制を導入してはどうか。</li> <li>・給与カットはできるだけ少なくすべきである。(3件)</li> <li>・正社員としての採用を増やすべきである。</li> </ul>
交通局の考え方	<p>民営事業者と遜色のないコスト体質を維持するため、民営事業者及び他の公営事業者との比較を行い、給与制度の見直し、委託の拡大、業務の見直し、若年嘱託・再雇用職員の活用等により、人件費総額抑制に取り組んでいきます。</p> <p>そのため、企業職給料表(2)を適用している在職者について、平成23年度から、毎年の昇給幅が小さく、生涯賃金で約2割減収となる新たな給与体系(企業職給料表(3))に移行させることにより、今後の給与水準の上昇を抑制し、将来にわたっての人件費上昇を抑制することとしました。</p>

#### (ウ) 業務の委託化（11件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・市バス・地下鉄ともに業務の委託をさらに進めるべきである。（6件）</li><li>・地下鉄駅の業務を民営化してはどうか。</li><li>・市バスの委託拡大は反対である。（4件）</li></ul>
交通局の考え方	<p>市バスにつきましては、人件費の抜本的な効率化策の一つとして、市バスの管理の委託を、事業量の30%を目途に拡大していきます。</p> <p>地下鉄につきましては、これまで、再雇用職員の活用により人件費の効率化に努めてきましたが、今後は、退職者の状況もふまえながら、駅務業務の委託を進めていきます。</p>

#### (エ) 業務の見直し（12件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・業務の平準化により大きな人員削減の効果を期待する。（2件）</li><li>・ワンマン運転や駅の無人化・省力化をすべきである。（8件）</li><li>・職員のやる気を起こさせるように、複数の仕事をこなせるようにし、状況に合わせて職員配置をすべきである。</li><li>・ホーム柵によるワンマン化はすべきでない。</li></ul>
交通局の考え方	<p>可動式ホーム柵の設置に伴い、地下鉄駅務業務の見直しを行うほか、ワンマン運転の拡大について検討していきます。</p> <p>安全性に配慮しながら、業務の見直しを行い、人件費の効率化を図っていきます。</p>

#### (オ) 市バス職員の地下鉄への配置転換

ご意見はありませんでした。

### イ 経費の節減

#### (ア) アセットマネジメントをふまえた施設の維持管理

ご意見はありませんでした。

#### (イ) バス車両の更新期間の延長（10件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・更新期間の延長は安全性に疑問がある。（3件）</li><li>・更新期間18年は他事業者と比べて短いのではないか。</li><li>・古い車両を有効に活用した方がよいのではないか。（5件）</li><li>・国や県の補助金をいただいて、ハイブリッド車や天然ガス車などに切り替えて、18年間使ってはどうか。</li></ul>
交通局の考え方	<p>バス車両の更新期間につきましては、これまで自動車NOx・PM法に定める排出ガス規制に適合しなくなる車両について、同法で定める12年を限度に更新してきました。</p> <p>全車両が排出ガス規制に適合することとなる平成24年度以降は、より</p>

	きめ細かい点検整備・予防整備など、安全を確保しながら、バス車両の更新期間を18年に延長していきます。
--	----------------------------------------------------

**(ウ) 省エネルギーの推進 (24件)**

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市バス車両・地下鉄車両の省エネルギー化を推進すべきである。(19件)</li> <li>・地上駅や車庫等で、太陽光発電を利用すべきである。</li> <li>・消灯に徹底して努めるべきである。(3件)</li> <li>・ホームの駅名灯消灯や、東山線地上部分で車内灯を消すなど、エコの意識が感じられる。</li> </ul>
交通局の考え方	<p>バス車両につきましては、低燃費車の導入を進めるとともに、エコドライブにも努めていきます。</p> <p>地下鉄車両につきましては、順次、省エネルギー型車両へ更新していきます。また、消灯の徹底など引き続き省エネルギーへの取り組みを実施していきます。</p>

**(エ) ICカード乗車券導入による経費の節減**

ご意見はありませんでした。

**(オ) その他全般的な経費の節減 (4件)**

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無駄がないか、点検を再度すべきである。</li> <li>・着工中の地下鉄建設の工事のスピードを落してはどうか。</li> <li>・レトロでんしゃ館と資料センターを統合してはどうか。</li> <li>・もっと徹底的に企業を参考に効率化を目指すべきである。</li> </ul>
交通局の考え方	業務全体を通して、再点検を行い、経費の節減に努めていきます。

**ウ 外郭団体の整理統合 (3件)**

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外郭団体の業務見直しと縮小に期待する。</li> <li>・外郭団体の必要性を説明すべきである。(2件)</li> </ul>
交通局の考え方	<p>㈱名古屋交通開発機構は、本市交通事業の一翼を担い、交通事業の経営改善に資する事業や関連する事業を行っている会社です。類似の業務を行っている名古屋地下鉄振興㈱及び㈱交通エンジニアリングを平成22年4月に㈱名古屋交通開発機構に統合し、組織の効率化等を図ることにより、収益性を高め、経営体力を強化して、交通事業の健全な運営に一層寄与することを目指します。</p>

#### (4) 活力ある職場づくり (14件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・活力ある職場づくりと人件費削減は二律背反のもので、同時に達成するのは不可能ではないか。</li> <li>・給与カットや人員削減は実行すべきだが、勤労意欲やモチベーション低下を招かない工夫も必要である。(9件)</li> <li>・不祥事等の組織の「負」の部分もしっかりふまえて教訓化し、働く者一人ひとりが頑張れる組織作りをすべきである。</li> <li>・職員提案制度など、職員からもアイデアを募るべきである。(3件)</li> </ul>
交通局の考え方	<p>市営として市民の移動手段を確保し、継続的に市バス・地下鉄サービスを提供していくためには、民営事業者と遜色のないコスト体質を維持することが必要です。そのためには、給与制度の見直しなど人件費の抜本的な効率化に取り組まなければなりません。</p> <p>一方、高いサービス意識を持ち、意欲的に職務に取り組むことができるよう、職員の日々の努力や貢献に報いるための仕組みづくりを始め、職員の資質向上、職員の積極的な参画、執務環境等の充実等に総合的に取り組むことにより、目標とやりがいを持って、いきいきと働くことのできる、活力ある職場を目指していきます。</p> <p>交通局では、現在、職員提案制度を実施し、日々の業務を通して得られたアイデアを評価し、採用する取り組みを行っています。今後とも、こうした取り組みを通して、職員の参画意識を高めていきます。</p>

#### (5) 市バス事業の経営基盤安定化方策 (1件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不用資産を民間に売却して、健全化を図るべきである。</li> </ul>
交通局の考え方	<p>資産を売却し、市バス事業の資金不足縮減に充てます。</p>

#### (6) 市バス事業への他会計からの必要な支援 (13件)

市民意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般会計からの支援により、市民の移動手段を確保すべきである。(10件)</li> <li>・他会計からの支援は、いつまでなのかを明記してほしい。</li> <li>・一般会計からの支援は減らしてほしい。</li> <li>・市民に出資を求めているかどうか。</li> </ul>
交通局の考え方	<p>市バス・地下鉄一体で市民の移動手段を確保していることや、公共の福祉の視点から、不採算でも日常生活に不可欠なバス路線を維持していることから、計画期間内に地下鉄会計及び一般会計から経営健全化出資を受けるものです。</p>

## 8 経営健全化方策の効果

ご意見はありませんでした。

## 9 計画の進行管理（3件）

市民意見	<ul style="list-style-type: none"><li>・ P D C A サイクルによって進めることが最も大切である。</li><li>・ 具体的な計画・実施内容・対応を、市民に何らかの形で知らせ、協力を得ることが必要である。</li><li>・ それぞれの対策に、各年度毎の達成目標・進捗度を設定した方が、より具体的になると思う。</li></ul>
交通局の考え方	<p>経営健全化計画を着実に実施し、目標を達成するためには、方策の効果の検証、改善といった P D C A サイクルによって取り組みを進めていきます。</p> <p>計画の進捗状況につきましては、毎年度、交通局ニュースやウェブサイトなどにより、市民の皆様にわかりやすく情報提供していきます。</p>

その他、今回の市営交通事業経営健全化計画(素案)に対するご意見に該当しないと思われるご意見(125件)がありましたが、これらにつきましては、今後の参考にさせていただきます。