

下水道河川・水道・交通委員会記録
【速報版】

令和8年3月11日開会

速報版

- ・この会議録は録音を文字起こしした初稿のため、誤字脱字がある場合があります。
- ・正式な会議録が作成されるまでの暫定的なもののため、今後修正されることがあります。
- ・正式な会議録が掲載された時点で速報版は削除されます。

横浜市会

開会時刻 午前11時25分

◎ 開会宣告

- 長谷川琢磨委員長 これより委員会を開会いたします。

上着の着用は御自由に願います。

審査に入ります前に、委員の皆様を確認させていただきます。

予算第二特別委員会からの審査委嘱された予算議案の審査につきましては、日程の都合上、常任委員会では質疑のみを行い、意見表明は行えない方法で審査いたします。

また、予算第二特別委員会委員長宛てに提出いたします審査委嘱報告書につきましては、主な質問項目を局別に記載することになっております。この報告書は、委員長において取りまとめをし、提出させていただきますので、以上、御了承願います。



◎ 交第1号議案及び交第2号議案の審査

- 長谷川琢磨委員長 それでは、交通局関係の審査に入ります。

なお、当局からの発言に際しては着座のままで結構です。

交第1号議案 令和8年度横浜市自動車事業会計予算

交第2号議案 令和8年度横浜市高速鉄道事業会計予算

- 長谷川琢磨委員長 予算第二特別委員会から審査を委嘱されました、交第1号議案及び交第2号議案の2件を一括議題に表します。

議案についての説明は省略し、予算第二特別委員会における質問要旨について、当局より簡潔に説明願います。

- 三村交通局長 交通局でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、2月25日水曜日に行われました、令和8年度予算第二特別委員会特別審査における質問の要旨につきまして、お手元に配付させていただきました資料により御説明をさせていただきます。

資料の表紙を御覧願います。

質問をいただいた委員の方々でございますが、自由民主党の青木亮祐委員、同じく自由民主党の渡邊忠則委員、公明党の武田勝久委員、立憲民主党・無所属の会の田中ゆき委員、日本維新の会・無所属の会の田中紳一委員、国民民主党の坂本勝司委員、日本共産党のみわ智恵美委員、以上7名の委員の皆様でございます。

それでは、質問された順番に沿いまして質問の要旨を御説明させていただきます。

恐れ入りますが、表紙をおめくりいただき、2ページを御覧願います。自由民主党の青木亮祐委員からは、1、令和8年度予算について4問の御質問、2、バス事業の経営について11問の御質問と1件の御意見、続きまして3ページを御覧ください。3、関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業との連携について3問の御質問と1件の御要望、4、GREEN×EXPO 2027 海上輸送シャトルバスについて4問の御質問と1件の御意見、5、バス乗務員の人材確保について4問の御質問と2件の御要望、合わせまして26問の御質問と3件の御要望、2件の御意見がございました。

4 ページを御覧願います。自由民主党の渡邊忠則委員からは、1、バスネットワークの維持について6問の御質問、2、これまでの経営改善については4本の御質問と1件の御要望、3、安定的な経営を支える付帯事業の取組については、次のページにわたりまして、4問の御質問と1件の御要望、1件の御意見、4、地下鉄部門の人財確保について2問の御質問と1件の御要望、5、保守業務のDX化及び新技術導入の検討について5問の御質問、6、交通局における安全の取組については、次のページにわたりまして、6問の御質問と1件の御要望、1件の御意見、合計27問の御質問と4件の御要望、2件の御意見がございました。

7 ページを御覧ください。公明党の武田勝久委員からは、1、市営バス事業の経営改善について2問の御質問と1件の御要望、2、横浜交通開発への管理の受委託について3問の御質問、3、働きやすい環境の整備、バス営業所について3本の御質問と1件の御要望、4、地下鉄におけるお忘れ物検索サービスの導入については、次のページにわたりまして、5問の御質問と1件の御要望、5、市営バスのタッチ決済キャッシュレス実証実験について3問の御質問と1件の御要望、6、バス停留所施設の改善について3問の御質問と1件の御要望、7、バス乗務員の接遇について4問の御質問と1件の御意見、合計23問の御質問と5件の御要望、1件の御意見がございました。

9 ページを御覧ください。立憲民主党・無所属の会の田中ゆき委員からは、1、増収に向けた取組について7問の御質問と4件の御要望、2、高速鉄道3号線の延伸について、次のページにわたりまして、1問の御質問と1件の御要望、3、駅構内トイレのリニューアルについて3問の御質問と3件の御要望、4、地下鉄利用におけるお客様への安全・安心の提供について3問の御質問と1件の御要望、GREEN×EXPO 2027におけるバス事業について、次のページにわたりまして、3本の御質問と2件の御要望、その他職員の労務相談について3問の御質問と2件の御要望、合計で20問の御質問と13件の御要望がございました。

12 ページを御覧ください。日本維新の会・無所属の会の田中紳一委員からは、1、資産の有効活用について4問の御質問と1件の御要望、2、地下鉄事業の経営見直しについて3問の御質問と1件の御要望、3、バス事業の経営改善について2問の御質問と1件の御要望、合計9問の御質問と3件の御要望がございました。

13 ページを御覧ください。国民民主党の坂本勝司委員からは、1、職員の働き方改革について2問の御質問と1件の御意見、2、ベビーケアスペースの整備について3問の御質問と3件の御要望、3、電気バスの導入について3問の御質問と1件の御要望、合計8問の御質問と4件の御要望、1件の御意見がございました。

14 ページを御覧ください。日本共産党のみわ智恵美委員からは、1、バス乗務員の人財確保について5問の御質問と1件の御意見、2、障害者雇用に関する取組について3問の御質問と1件の御意見、3、バス利用者へのサービス向上について3問の御質問と1件の御要望、合計11問の御質問と1件の御要望、2件の御意見がございました。

以上、委員の皆様の御質問の要旨について御説明させていただきました。御審査のほどよろしくお願いたします。

- **長谷川琢磨委員長** ありがとうございます。説明が終わりましたので、質疑に入ります。
- **山下正人委員** 私のほうから、まず我が党の渡邊委員のほうから、バスネットワークの維持についての質問を入れたと思うのですが、これは副市長に聞きたいのですけれども。

現在の改善型公営企業というのは、ちょうど20年前に、あり方検討委員会というのを立ち上げて、これ

からのバス事業をどうやっていくのかということのたしか議論があった上で今の形態になっていると思うのです。これは渡邊委員なんかも指摘をしておりましたけれども、新たな地域交通なんかも出てきて、今、当時からするとMa a Sというような、いわゆる面で、交通はバスも、それこそ今、電動スクーターみたいなものも踏まえて、世界ではそういった公共交通としてどうやって足を確保しようかという時代になってきているじゃないですか。

改めて、バスも含めた公共交通というものを、在り方検討というのをやっていかないと、今後、厳しいような気がするのですが、その辺の考えというのは、横浜市の中で現在、議論はされているのでしょうか。

- **伊地知副市長** 今、委員が言われたような形であるかどうか、私もきちんと認識できていないところがあるかもしれませんが、今回、交通政策の部分で道路局のほうに持って行っていきます。その中では、バスの話も、地域交通の話も、それからそのほかのレンタサイクルというか、自転車の話も含めて、移動の足をどういうふうに確保していこうかということは、併せて同じ部署で考えていくということですので、総合性はあるかと思っていますけども。

恐らく委員がおっしゃったのは、そういうことだけではなくて、形態としてどう考えるかとか、持続可能性をどう考えるかとか、ということだと思いますので、そういう意味では、まだそこまでの議論にはなっていないのかなと思っています。

- **山下正人委員** これは、私はちょうど20年前に、このあり方検討委員会の結果が出て、当時交通委員会に、実は議員になって初めて所属したのが当時、交通の常任委員会だったのですね。当時札幌に視察に行った記憶があるのです。札幌市なんかは当時もうバスを手放して、自分たちは公共交通のネットワークをどう担保するかというのは、民間バス会社とかも踏まえて議論されていたのですよ。このやり方もありかなと私は当時思ったのですが、改めて今これだけバス経営というのが、市営交通だけでなく民営バスも含めて厳しい状態になってきたときに、横浜市交通局だけがよければいいという話では多分ないと思うのです。

そうすると、横浜市という公がやるべき仕事というのは、直接乗務員を募集してバスを運行させるよりも、全体のネットワークをどうやって維持していくかという、本来の公がやるべき仕事というのにシフトしていくような状況が今後考えられると思うのですが、そこら辺の議論は全く今のところないのでしょうか。

- **伊地知副市長** そこまでの議論は正直ないと思いますけれども、逆に言うと、その2つに分けて話を考えているといいですか、民間のバス事業者も含めて、バスネットワークをどういうふうに維持していくのか、その隙間の部分を地域交通でどう埋めるのかとかということと、それから、個々のバス事業者の経営の話というのは、今の段階では分かれて議論されているのかなと思います。

- **山下正人委員** 続いては交通局長にお伺いしたいのですが、問題は結局、交通局の今後経営を持続可能な状態でやっていけるのかということに、私たちは非常に大きな関心を持っているわけです。今回、青木副委員長なんかも指摘をされましたが、たしか令和6年の決算委員会のときに、もう既にあのとき御意見があったと思うのですが、その当時から今の料金体系の問題は維持、このままの状態でかなり経営状態が厳しいんじゃないですかという指摘はあった中で、当時から、この常任委員会、今期の常任委員会の冒頭でも私がずっと言っていたように、かなり厳しいというのは、その令和6年の青木副委員長の当時の質問のときから、局長は、認識はお持ちになっていらっしゃるんですよね。その辺を確認しておきたいのですが。

- **三村交通局長** その意味で申しますと、現在の市営交通中期経営計画、令和8年度までの中期経営計画の

中においても、今後 10 年間の収支見通しというのは計画の中でお示しをしておりました。その中においても、非常に厳しい経営状況というのが先々見込まれるというのは、その時点においても見込まれていたということでございます。

その改善を図っていくために、当面のこの令和 8 年までの 4 か年の計画期間中に、我々としては様々なコストダウンですとか、増収の策をそのプランに基づいて取り組んでまいりましたけれども、直近の 6 年度、7 年度の急速な人件費の増額といいますか、処遇改善を行わないと乗務員が確保できなくて、路線のネットワークの維持が非常に難しいといったような、そうした急激な、言ってしまうと原価の上昇というのでしょうか、こうしたものが我々の当初の見込みを上回るペースになってきているということで、我々としてその収支見通しを見直しというふうな、前回、前段の常任委員会のほうで御報告をさせていただきましたような見通しの修正と、それに基づく運賃改定の検討に着手をさせていただくということを表明させていただいたという、そういう流れでございます。

- **山下正人委員** 局長、中期の計画の中が令和 8 年度までということで、その間にコロナがあったりとか、急激な物価上昇だったり、エネルギー価格の上昇だとか、いわゆるバス交通、交通局全体における経営に対しては非常に大きなインパクトがある事件というのは非常に多くあったじゃないですか。その上で、これは、いや 8 年まで中期があるから、途中で見直せないものなのですか。
- **三村交通局長** いえ、そういう意味で申しますと、計画期間中であっても、様々な取組というのは社会経済情勢の変化に応じて取組を変えていく、それは企業経営である限りは行うべきことではあると思います。ですので、今計画の期間中ではございましたけれども、当初に示した収支の見通しというのは見直さなければなりません。これは市営交通経営審議会からも御意見を頂戴しましたが、私どもとしてもこの原価の上昇というのは、当初見込んでいたものよりも急速に進んでいるという判断の下で見直しをさせていただいたということでございます。
- **山下正人委員** 結構です。
- **長谷川琢磨委員長** 以上でよろしいですか。
- **梶村充委員** 関連してお聞きしたいのですけれども、いわゆる改善型公営企業の議論があったのは私もよく承知してはいます。しかし、なかなか当期の議論は、思い返してみても大変厳しい経営状況の中で、給料をカットしないとこの企業はやっていけないんだというような、結構、結論詰めたところがあって。それで 6%か何かの給料をカットしたわけですよね。経営陣も、運転手のことも含めて全員がカットしたと。それである程度収益を上げて、乗り切っていくという考え方だと思うのですよね。
ただけれども、その考え方の中でやってきたことが、働き方改革という新しい問題が出てきちゃったこととか、コロナの問題のこととかで、大きく見直しをしなければいけない。そのこと自体が改善型の公営企業そのものの在り方を見直さなければならなかったんじゃないかなと今思うのですけれども、そう思いませんか。その辺はどうですか。
- **三村交通局長** 先ほど山下委員からの副市長に対する御質問とも近いような考え方かなというふうにお聞きをさせていただきました。確かにバスの乗務員の確保が厳しくて、そのバスのネットワークを維持していくことが非常に厳しい状況にあるというのは、これは公営民営問わず、横浜市内のバス事業者が全て直面している課題だと思っています。

梶村委員におっしゃっていただいたとおり、あり方検討の当時は、非常に多額の市営バスだけに対する任

意の補助金をいただいておりますので、そうしたものなしで民間と同じ土俵の上でやっていくためには、当時の高コスト体質を改める必要がある。そのために給与の引下げですとか、そういった厳しい人事給与制度の見直しを行いまして、何とか同じ土俵の上で路線を維持できるような形態には持っていくことができたのかな、それを称して改善型公営企業と呼んでおりました。

今、これは交通事業を預かる事業管理者の立場で申し上げさせていただきますと、私どもは、この市営バス事業、地下鉄事業もそうですが、これを公の施設として維持するというか、横浜市が保有して運営をしていくということを、議会の皆様方にも議決をいただいた条例に基づいて運営をさせていただいています。その運営をするための管理者という立場で仕事をさせていただいておりますので、この立場にいる限りは、この条例の枠組みの中で全力を尽くしてバスの路線を維持する、地下鉄の運営をしっかりとしたものにしていくということが私自身の職責だろうと思っております。

こうした在り方そのものの是非というのは、当時から民営化したほうがいいのか、いろいろな御議論をいただきました。ただ、これは私ども交通局の立場では、その枠組みの中でやれというふうに言われているものと考えざるを得ないので、交通局としては、公営企業としてできる限りのことをやり尽くすというのが我々の果たすべき使命なのかなと思っている、そういう考えでございます。

- **梶村充委員** それはそのとおりだと思いますけれども、その結果、この 2024 年問題、いわゆる働き方改革の問題で、これはネットなんか載っていますけれども、367 本減便しているわけですね。そのほかに保土ヶ谷営業所でいきなり 9 名の運転手が辞めて、なおかつ何十便かを、いきなり 2024 年に減便したわけですよ。その減便の結果、これが全国的に蔓延して、どこの市バスにしても、民営バスにしてもバスの減便がすごく多くなっていると。

そういうことですごく問題になったときに、たまたま私はこの間、朝のテレビを、民放のテレビだったけれども見たら、横浜市営バスがどんと出てきて、また何かあったのかなと思ったら、バスの運転手が 90 名、今年は増えたんだと。それは喜ばしい話だと思って見ていて、当局の方に聞いたら、2 年続けて 90 名増えてきているんだということなのですから、それは当然、何か待遇の変化をさせたんでしょうと、そういうことなのですね。それを聞いたところ、5 年間の住居手当を新人に限ってあげてきていると。それは当然、増えてきているのは当たり前かもしれません。それでも、これで減便を戻したということじゃないでしょう。まだそこまでいっていないですよ。どうでしょう。

- **三村交通局長** おっしゃるとおりでございます。令和 6 年度に、今、梶村委員にもおっしゃっていただきましたけれども、この局別審査のやり取りの中でも、渡邊委員にも御答弁申し上げましたけれども、令和 6 年度には合計で 4 回、便数でいうと 677 便の減便をせざるを得なかった。これは乗務員が不足をしてということ。

他方で、その処遇の改善などによって、令和 6 年度、7 年度は結果として、両年とも 90 名を超える乗務員を確保することができましたので、減便後の便数というのは現時点でもその維持ができています。その便数に対して 100% 近い乗務員の充足率までは何とか維持ができていているというのが現状でございます。

- **梶村充委員** それは 5 年間限定でやったときに、5 年後どうなるかというようなことは想定されているのですか。
- **三村交通局長** 住居手当に関しては、特に今回といいますか、6 年度、7 年度、非常に多くの地域からといいますか、首都圏以外の地方圏からも多数乗務員さんにお越しいただきましたので、しばらくこちらに来

ていただいて、生活が定着するまでの間の措置ということで、住居手当の上積みも、年数を限らせていただいているものでございますので、その後、それが例えば切れたら、またどこかへ行ってしまうというふうな状態が見える、仮に出てくるようであれば、また住居手当だけではなく、いろいろな策を、乗務員確保、離職防止のための策を講じていかなければいけないのかなというふうには思っております。

○ **梶村充委員** そういった、いたちごっこじゃないですけども、そういう形にならざるを得ないということもあるんですね。それはなぜかという、横浜市は、改善型公営企業のときに従業員のカットしたものを全然復元していないのですよね。だけれども、幹部職員は復元せざるを得ない状況になっていたわけですね。その辺のところがよく伝わっていないのですよね。バスの運転手、現場の職員に対して。その辺はどうでしょうか。

○ **三村交通局長** 私もよく現場を回って、最前線の乗務員だったり、地下鉄の最前線で働く職員などと意見交換をする機会があるのですけれども、確かに梶村委員のおっしゃるように、その当時の制度設計として、そうせざるを得なかったものということに関して、当時から大分時間もたってきておりますし。

その後入った、入局をしてきた若い職員も増えてきていますから、当時のそうせざるを得なかったその事情というのが十分理解をいただけていないのかなというふうなことはございます。

私が現場を回って直接話をするときには、いや実はこうでこうでというようなお話を私のほうへ直接できるのですけれども、なかなか最前線の全ての職員にそうしたことが正しく理解をいただけていない面があるというのは事実だと思います。

○ **梶村充委員** そんなに深くやるつもりもないのだけれども、ただ、保土ヶ谷営業所でいきなり9人も辞めるということについて、その辺についても、今はやりのパワーハラがあつて辞めたんじゃないかなと言う方もいるわけですよ。現実には僕のところには名前も挙がってきているの。その辺の調査もきちっとされていますか。

○ **三村交通局長** もちろんそうしたパワーハラ等の職員からの申出があつた場合には、我々としてきちっと調査をして、それはパワーハラに当たるのか当たらないのかというふうな認定はさせていただきます。結果としてパワーハラスメントと言われる行為はございません。

○ **梶村充委員** 第三者委員会とまでは言わないけれども、所内でそういうものを行った場合、意外ともを言えないという状況に追いやって、正論が出てこないという場合も多いわけですね。まだまだいまだそういう声が出てきているということは、改めてそういうことも検討する必要があるんじゃないかなと私は思います。それは、やるかやらないかは皆さんの御意見も聞かないかと思えますけど。

それと、聞いてみると、今、組合が3つあるんだそうですね。これは、3つもあるということはどういうわけなのですか。

○ **三村交通局長** 私どもが組合の設立ですとか、その運営に関与する立場にございませんので、なぜ3つあるかというのは、私に聞かれましてもお答えのしようがございません。

○ **梶村充委員** 労使というのはそういうものなのですか。

○ **三村交通局長** 労働組合とは、従業員の労働環境ですとか処遇ですとか、そういったものを話し合う重要なパートナーだというふうには思っておりますので、労働組合の存在というのは、私どもにとって、ある意味大切なものだと思っておりますけれども、そうしたものが3つ出来上がってきたといいますか、その経緯について私は存じ上げておりません。

- **梶村充委員** 普通じゃないですよ。僕に言わせれば、それはだから、使う側の方々は、同じ交渉を3つしなければいけないということになるわけですね、当然。1つの交渉を3団体が一緒になってやるんだったら3つに分けてやる必要がないので。その辺は、副市長、どうでしょうか。労使問題としてちょっとおかしいんじゃない。普通の人が考えても、誰が考えてもおかしいと思うよ。
- **伊地知副市長** それぞれ、労使という労働条件だけの話なのかどうかとか、いろいろな労働組合の組織の在り方というのはあると思いますので、一概に複数あることがどうということではないのですけれども、労働者としてのその権利をきちんと主張し、我々としてそれに応えるということを誠実に行っていく必要があるということです。それが相手方にとって、意見が例えば合わないから2つに分かれる、3つに分かれるということがあることは適切か適切でないかというよりも、そういう状況があるんだなとしか、すみません、お答えができない状況でございます。
- **梶村充委員** そういうことが言えるとか言えないとかの話で、パワハラが出るとか、病人が出たとか、いろんな話が聞こえてくるので、よほどそれは厳しく引き締めてやってもらわないといけないと思うし、また、ある都市工学の先生方の書類を見ると、果たしてこのまま、今の料金体系だけでやっていけるのかと。横浜市バスという名前をつけた以上、横浜がある程度関わっていかないと、昔みたいになるとは私は言いませんけれども、それはそれでまた批判が出るだろうと思いますけれども、その辺のことも含めて、次の、これから市バスの経営改善について話があると思いますけれども、そこら辺も含めて副市長のほうでもいろいろ考えたほうが良いと思いますけれども、いかがでしょうか。
- **伊地知副市長** 料金収入で事業の費用を賄うとか、あるいはバスに乗ることに対しての受益者負担をしっかりいただかなければいけないとかということは、僕は大原則だと思っています。問題は、今かなり高齢化が進んでいて、バスの利用者がかなり支払う能力というところも、ある程度限界があるとか、あるいは後ほど話の中に出てきますけれども、今の料金を決める考え方が、今の物価が高騰していくということにあまりふさわしいやり方ではないというようなこととか、そういうこともあるかと思えます。
- もう一つは、バスネットワークを守ることが、そののまに住むということの価値を決めるという、そういう問題もあると思いますので、そういう意味で、公としてバスネットワークをどう守るのかという観点の中で、今までと同じように、単に先ほど出た改善型公営企業の話のときのように、全ての一般会計からの補助がいけないかということではないのかなと。ただそれは市全体として、民間のバス事業者も含めて、バスネットワークをどう守るのかという議論の中でそれは考えていかなければいけないのかなと思います。
- **梶村充委員** これは大きなテーマになっちゃうかもしれませんが、そこまでしないとこの問題は解決できないんじゃないかと思うので、一言だけ付け加えさせていただきます。
- **長谷川琢磨委員長** 他に、よろしいですか。
(「なし」と呼ぶ者あり)
- **長谷川琢磨委員長** 他に御発言もないようですので、審査委嘱されました予算議案の審査を終了いたします。

◇

◎ 市営バスの経営改善について

- **長谷川琢磨委員長** 次に、報告事項に入ります。
市営バスの経営改善についてを議題に供します。

当局の報告を求めます。

○ **三村交通局長** それでは、お手元の資料、市営バスの経営改善について御報告をさせていただきます。

前回の当委員会におきまして御報告いたしました、市営バス事業における収支見通しでは、本年1月の第9回市営交通経営審議会に報告した収支見通しになったことから、令和8年度予算案を反映し切れておりませんでした。今回、令和8年度予算案を反映した収支見通しを改めて試算いたしましたので、御報告をさせていただきます。

2ページを御覧願います。1の令和8年度予算案に基づく今後の収支見通しといたしまして、前回の当委員会で御報告いたしました見通しとの変更点ですが、8年度予算案における敬老特別乗車証負担金の単価が従前の135円から141円へと引き上げられることによって、約1.8億円の増収を乗車料収入効果額として反映しております。

3ページを御覧ください。表の上の赤い吹き出しに記載しておりますが、営業収益に対する資金不足額の割合を資金不足比率と呼び、この資金不足比率が20%を超える場合には、地方公共団体の財政の健全化に関する法律に基づき経営健全化団体とされる公営企業の経営にとって極めて重要な指標でございます。今回は、この資金不足額の見通しと経営健全化団体となることが見込まれる年度に着目して、これまでの収支見通しと比較をさせていただいております。

表のほうを御覧ください。今後の累積資金残不足額の見通しでございますが、赤枠で示しております年度が、資金不足比率が20%を超え、経営健全化団体となることが見込まれる年度を示しております。表の一番上の行になりますが、令和5年度に策定をしました市営交通中期経営計画策定当初の見通しでは、健全化団体となることが見込まれる年度を令和12年度としておりましたところ、前回、御報告をさせていただきましたとおり、表の中段になります見直し後の見通しでは、人件費水準の上昇や物価等の高騰を反映した結果、健全化団体となる年度が当初計画に比べて2年早くなり、令和10年と見込んでおりました。

今回、御報告をさせていただく表の最下段になります、8年度予算案を反映した見通しですが、敬老特別乗車証の単価見直しにより経営健全化団体となる年度が令和11年と、前回御報告をした見通しよりも1年後ろ倒しとはなりますものの、改善幅は限定的でございます。資金不足の状態が継続する厳しい状況であることに変わりはありません。こうした状況を踏まえまして、先の当委員会でも御説明いたしました運賃改定について、次のページでその方向性を御説明させていただきます。

4ページを御覧願います。8年度予算案を反映した収支見通しでも極めて厳しい経営状況が継続することが見込まれています。先ほど御報告させていただいた予算特別委員会特別審査におきましても、バス事業の極めて厳しい経営状況を踏まえて早急な収支改善に取り組むべきといった御意見もいただいております、私どもといたしましても、将来にわたって市営バスネットワークを維持していくためには、運賃改定を可能な限り早期に実施し、経営改善を図りたいと考えております。

運賃の改定幅といたしまして、実際にお客様から頂く実施運賃の値上げ幅のイメージですが、10%~15%程度の値上げを想定しております。実際の運賃改定額につきましては、事業の継続性や、御利用いただくお客様の負担感など、局別審査でも様々な御意見をいただきましたので、そうした御意見も踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

次に、条例改正案の提案時期ですが、可能な限り早期の経営改善を図るため、次回の定例会であります第2回定例会で、具体的な改定案を提案させていただけるよう準備を進めてまいりたいと考えております。

5ページを御覧ください。最後に、バス運賃認可制度の概要について御説明いたします。運賃改定の仕組みでございますが、乗合バスの運賃は、右の図でお示ししております左側、緑色に着色をしている人件費や燃料費、償却費といった事業に必要な費用、これを総括原価と呼んでおりますが、この総括原価に対して、右のグラフの水色部分の改定前の運賃収入などの収入だけでは不足する赤色の部分が運賃改定によって増収することが認められ、この額を上限運賃として国土交通省から認可をいただくこととなります。

バス事業者は、この認可された上限額の範囲内で、実際の改定額、実施運賃を決定することが認められています。私ども市営バスの場合における国の認可手続ですが、条例改正案が御議決いただければ、国土交通大臣に認可を申請した後、国土交通省では、運輸審議会や消費者庁協議、関係閣僚会議への付議などが必要となる見込みであることから、認可をいただくまでには一定の期間を要するものと考えております。

次の6ページには、参考といたしまして、市内の民間バス事業者の運賃改定の状況を記載しておりますが、これは市営バスと同様の均一運賃エリアにおける運賃額をまとめております。赤枠で囲っている運賃が、現在各社が実際にお客様に対して適用している実施運賃で、その右には、国から認可を受けている上限運賃を記載しております。

次の7ページには、同じく参考として、市営バスにおける普通運賃の変遷をまとめておりますが、平成26年、令和元年の消費税率の引上げに伴う運賃改定を除きますと、前回の運賃改定は平成9年まで遡り、約30年間にわたって運賃を据え置いてきております。また、平成9年以前、特に昭和の末期頃については、日本経済の成長に伴って、2年から3年おきに運賃改定を実施しておりました。こちらも参考資料として御覧いただければと存じます。

説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

- **長谷川琢磨委員長** ありがとうございます。報告が終わりましたので質疑に入ります。
- **斉藤達也委員** それでは、私から質問させていただきます。三村局長が当時、私は課長の時代に、まさにその改善型公営企業の議論に私もちょうど委員として参加をさせていただいて、当時は民営化を推進すべきじゃないかという意見と、あと改善型公営企業という意見と、ということで、最終的には改善型公営企業に集約したわけでございますけれども。その当時は、人件費が、他の職員も含めて高いんじゃないかというような、平均所年収も含めて、そういう議論の中と、今の市からの補助の部分ということで、いろいろ議論があって、あとバスネットワークをどう維持するかというところでもございましたけれども。

経営改善の話の前段で、バスの経営というのは人件費率がかなり高い事業ではないかと認識しておりますけれども、人件費、給料を上げないと、今もう人が確保できないというふうな時代になってきた中で、人手不足というか、運転手不足というのは、当時からもずっと議論がされてきていたし、恐らく何年か先には人手不足が顕著になるというのも見込んで来られていたんじゃないかと思うのですけれども。

思い出す限りで結構なのですが、局長として、この先、人手不足で大変なことになるな、みたいな認識を持たれたのはいつぐらいでしょうか。

- **三村交通局長** 私自身の記憶を遡りながらというお話になってしまいますけれども、あり方検討を受けて、その後、一定の基準といいますか、当時たしか平成19年までに任意補助金なしで収支を均衡させる。それが持続できるものかどうかを見極めた上で、改善型公営企業として、市民、お客様、あるいは委員の皆様方からも認めていただける。それまでの間は採用を止めたわけですね。現場も、これは地下鉄のほうも同様でございます。本庁部門に関しても、管理職、責任職の給与のカットなどを行いましたので、実質的に人事異

動というのも思ったようにままならないといったような数年を過ごして、採用を止めていた。そこから採用を再開して、当初は比較的順調に乗務員の募集ができていたかなというふうには思っております。

ただ、そうこうしている間に、職員の年齢化ピラミッドというんでしょうか、がだんだんと右側に寄って行って、現状で申しまして、50代が半数以上でしょうか。そうなってきますと、その山が抜ける分だけを新たに確保することができるのかというのが、ちょうど私が管理者に着任をした頃という言い方がいいでしょうか。令和2年とか3年ぐらいの時期だったと思います。その頃には、2024年には改善基準告示の改正があつてというふうなことも一方で視野に入ってきておりましたので。非常に長い目で見た場合の人材不足というのは、この先必ずやってくるとは思っておりました。

ただ、令和6年度のときに、先ほど梶村委員からも御指摘いただきましたけれども、退職が相次いで、減便をせざるを得ないほどまで乗務員不足をする、ああいう事態が突然やってくるとはさすがに想定をしておりませんでした。

- **齊藤達也委員** 詳細に振り返っていただいてありがとうございます。そういう三村局長がずっとある意味、交通行政というか、交通局のマネジメントも含めて携わってこられた中で、今回、私の印象とすると、ずっとこの料金は上げずに据え置きの中で、自助努力をして改善をして、お客様にサービスを落とさないようにと、そういう先ほど想定外の退職等ということで減便があつたということでございますけれども。そういうところも含めて、市民の皆様にも、ちゃんとずっと経営努力はしてきたのですが、どうしても、この先を見ると値上げをせざるを得ない状況に来ているということは、市民の皆様にもしっかりお伝えをしていただきたいと思っております。

他社の表がありますけれども、他社で、小田急さん、東急さん等々、値上げをしておりますということで、だから市営もここで値上げしていいですか、みたいな、そういう他社に追従するような値上げというふうなことよりは、まさに交通局の長い歴史の中で、しっかりと経営努力を重ねた中で、この先の、先ほど表が出ていました累積資金不足額等々の見込みを含めていくと、もうこのバスを守らなければならないので、今回の料金改定に至るといふところ、あと敬老特別乗車証の負担金も単価が上がってはいるんですが、それも含めてもなかなか厳しいところであるといふところは、市民の皆さんからすると、何だ、市営バスも値上げかよみたいな感じに、市営バスは頑張ってくれていたんじゃないかと思っていたのに残念だなみたいな、そういうふうな印象もあるかもしれません。

何で料金を上げざるを得ないかというのは、他社が上げたからではなくて、市営バスとしてこれから持続可能な市営バスを守るために、ネットワークを守るためにどうしても値上げをせざるを得ないんだというふうな、そういう姿勢が私は大事じゃないかと思うのですが、その辺の御意見をいただきたいと思っております。

- **三村交通局長** 非常に、我々がこれから運賃改定を検討し、その後、議会の方々にもお諮りをさせていただいて、市民の皆様にも御負担をお願いしていく、そのときに私ども交通局が取るべき姿勢について、本当に適切な御意見を頂戴したと思っております。本当にありがとうございます。

市民の皆様への御理解をいただくこと、いまだに市営バスにはたくさん税金が入っていて、税金で維持をしていると思っていられる市民の方も多くいらっしゃいますので、そうした構造についても、あるいは我々が果たしている役割、路線をしっかりと維持していきたいんだと。そのために、大変申し訳ないけれどもといったような、そういった姿勢をしっかりと市民の皆様にも御理解いただけるように、この後のフェー

ズになってまいりますけれども、周知について工夫をしていきたいなと思います。

- **斉藤達也委員** その辺の市民の皆様への説明というのはかなり重要だと思いますし、あと、今回、仮に10%~15%程度の値上げを想定ということなのですが、それをした上で、例えばこの今の累積資金残不足額の見通しがどうなるのかとか、そういうのも含めて、しっかりとお示しをいただいたほうがいいかと思えますし、先ほど他の委員からありましたけれども、横浜市としてどう関与するのか、みたいな、そういうところという議論もせざるを得ない局面に来ているんじゃないかと思うんで、ですから、改善型公営企業をまたさらに改善するというか、どういう名前がいいか分かりませんが、いずれにしろ、今まで改善型公営企業で培ってきたところをさらに進化させないと、なかなかこのネットワークは維持できないというふうなところに向けて、市民の皆様のご理解をどう得られるかということが鍵になるんじゃないかと思えますので、その点は意見として申し上げたいと思います。
- **山下正人委員** すみません、同じく料金改定に関してなのですが、今、斉藤委員も言われたように、非常に今、物価高の中で、まだ市営バスも値上げするのかなという議論、多分声が出てくると思うのですが、これを仮に、局長、想定で、今こういう御時世だからといって1年先送りするという判断をしたら、交通局の経営にはどういう影響を受けますか。
- **三村交通局長** 先ほど収支見通しのところで御説明をしました経営健全化団体というのは、非常に地方公営企業にとっては危機的な状況に陥っている状態で、もうこうなると、経営そのものの選択肢というのがほぼもうなくなってくると思いますか、給与を上げないと乗務員は確保できないのに、上げてしまうと原価を上げてしまうことになるので、給与は下げる判断をせざるを得なくなるようなプランを、つくっていかねばならない年というような言い方が一番分かりやすいでしょうか。この年になることをどれだけ遅らせられるかというのが私は鍵だと思っております。
その意味で、早く着手をすることができれば、それだけ改善の効果が強く効いてくることになると思いますけれども、委員御指摘の1年遅らせた場合ということになりますけれども、資金不足には陥ることになりますけれども、経営健全化団体に即転落をするということには必ずしも直結するものではないと思います。
- **山下正人委員** そういう意味では、すぐには経営健全化団体にならないにしても、結局、後手に回ることによって、立て直しといいますか、そのところが非常に困難になってくると、そういう認識でよろしいのでしょうか。
- **三村交通局長** おっしゃるとおりでございます。
- **山下正人委員** これは市民の立場からすると、これだけ物価が高い上で、それでバスも値上がりして、JRも14日から上がりますし、というのはダメージを受けるという声は我々のところに届いてきます。正直あります。我々も来年、統一地方選挙なので、選挙前にこういうことはやめてくれよという本音ではあるかと思えます。いろんな議員であると思えます。でも、私は、この委員会の冒頭から、早くやらないと局長、やばいじゃないですかということはずっと言っていたのは御記憶のとおりだと思うのです。
先般、遅いというような言い方は、私が局長にして大変失礼だったなと思うのですが、誰よりもこれを分かっているはずですよ。交通局の経営をトップとして担ってきたものなのですから。この料金改定をする前にやらなければいけないのは、経営審議会を立ち上げなければいけないじゃないですか。経営審議会を立ち上げるということは、当然交通局のトップである局長の判断もありますけれども、横浜市全体の経営判断にもなるので、当然横浜市全体の経営判断者である、責任者である市長もお話をした上で審議会を

立ち上げているのですよね。どうなのでしょう。

- **三村交通局長** 先般、御報告といたしますか、立ち上げ当初からこの市営交通の経営審議会、こちらはもう数年前になりますけれども、設置をしましたのは、私どもの市営交通事業の設置に関する条例の中に設置を新たに設けるというのを、たしか令和4年のときに議会のほうに条例改正議案としてお出しさせていただきましたので、その時点で、当然ながら上司である市長等に御説明を申し上げて対応してきたものでございます。
- **山下正人委員** いや、そうじゃなくて、今回料金改定のことも踏まえて審議会に審議してもらわなければならないという御報告というのは、横浜市交通局は一事業部隊であって、ホールディングカンパニーの社長はやっぱり市長じゃないですか。そこの市長が、こんなの聞いてねえよという話になったら問題でしょう。だから当然報告しているんじゃないかという話です。
- **三村交通局長** 山下委員、誤解があるといけないので申し上げさせていただくのですが、運賃改定の検討をする、市営交通経営審議会は、早急に運賃改定を検討すべきという意見はいただきましたけれども、その具体的な額の検討というのでしょうか、そこ以降は経営審議会は一切タッチをいたしません。ですので、我々が、これは認可運賃になりますので、国が認可をしていただけるであろう基準に照らして、こういった金額設定はどうだろうというふうなことを考えてやっていきます。ですので、審議会とは、ここから先の議論はほぼ無関係というふうに御理解をいただければいいと思います。現在までのこのプロセスに関しても、首長に御相談を申し上げつつ、ここまで進んできております。
- **山下正人委員** 当然、この案件は区長に相談しないわけにいかないじゃないですか。これは審議会をやるという話は、1月でしたか、いつだったか記憶がないですけれども、市長に話を持っていったのは去年のうちだと思うのですが、いつ行かれているのですか。市長動向の市長室に入りのやつはみんな記録を取っているのですよね。そうすると、10月21日に局長は行かれているのですよ。そのときに大体お話しされているのですか。その後ないのですよね。
- **三村交通局長** 収支見通しがこのような見通しになるということは、当初の市営交通中期経営計画、一番大本の中期計画を策定する際に、ある時期には我々の経営努力も行いますけれども、ある時期には運賃改定といったようなものの検討も必要になるといったような議論というのは、当初の令和5年の12月に策定をしました市営交通中期経営計画、これの策定に関して御説明等をさせていただいた時期から、ある意味、こうした議論といたしますか、検討をさせていただく時期が来るということはずっと申し上げておりました。
- **山下正人委員** ということは、もっと以前からこういうような経営状態のことは、これは我々素人が見ても厳しいですよという話をしている中で、局長もずっとこの交通行政に携わってこられたから一番よく御存知だと思うので、私たち以上にはその辺の危機感はお持ちだと思うのですよね。その三村さんが、私、今まで何でこれだけ後手に回ったのかなと、遅いと私はこの前、あえてちょっと強い言葉で言っちゃったのだけれども、考えれば一番分かっているのは三村さんだと思うし、さっきの改善型公営企業の話も出しましたが、あのとときのニケダ局長と一緒に、厳しいときの交通局長を受けられたと思って、心中お察ししますよ。

ただ、私は、この判断が一番困るのは、さっき言ったようにホールディングカンパニーの社長ですよ。市長が止めていたんじゃないかということはずっと不審に思っているのです。なぜかという、こんな経営状態になっているのに、去年1年間で三村さんが市長室に入ったのは合計4回ですよ。御記憶があると思いま

すけれども、3月7日、3月14日、あと4月10日に10月21日です。3月7日、4月10日は全部、大久保さんと一緒に行かれています。このときに1回話をされたんじゃないですか。そろそろこの経営改善の料金改定のことも踏まえて議論しなければいけない時期に来ていますということをトップに話をされたんじゃないですか。いかがですか。

○ **三村交通局長** 具体的に、こうした時期に運賃改定が必要ですよといったようなことを、私から直接市長に意見具申を申し上げたことはございません。ただ、市長に御説明に入ったときに、例えば前年度の決算はこのような状況ですので、非常に経営状況として必ずしも楽観できる状況にはないといったような経営状況に関しては、その時々の状態を御報告させていただいておりました。

○ **山下正人委員** これは市長にしてみたら選挙前ですよ。その選挙前の段階で料金改定をされるということは、政治家はこういうのを嫌いますよ。私は、今、三村さんはそう言いましたが、こういうような経営状態になって、今日このスライドなんか出てきましたけれども、早急にやらなければいけないと書いてあるのだよね、早急に。だって経営のプロが早急にと言っても、俺にしてみれば遅いぐらいだと思っているぐらいの、早急にやっているのに、3月7日とか14日に、大久保副市長と一緒にいられている段階で、決算状況を見せて、このまま大丈夫ですよという社長が、そんなのどこにいらのですか。それは三浦さんの立場だったら、厳しいですよと正直に言わなければいけない、意見具申しなければいけないじゃないですか。それは、これは嫌がりますよ。

だから、その後、全然市長室に入れないというのは、私の聞いている話は、それで出禁になっちゃったと聞いたわけよ。要らんこと言うから。大久保さんもそう。副市長、去年1年間で、佐藤副市長は市長室に130回入っているのだよ。大久保さんは30回ぐらいかな、10月までだけだけれども。こんな状態になっているのに、横浜市が今問題になっているかと思っているのですよね。これは答えなくていいです。でも伊地知さん、副市長が、担当副市長がこれだけの危機感を持っている事業の説明を市長に説明しないわけがないでしょう。もっと言うと、伊地知さんも、あまり市長に好まれていないのかな。入っていないのだから。だから今回辞めるでしょう。130回も入っている方と比べて、30回というのは、10月までといえども、ちょっと異常じゃないかと思うのですけれども、いかがですか、副市長。

○ **伊地知副市長** 事業を持っている局長と、それから管理系の局を持っている副市長とでは、頻度は違ってくると思います。私も正直言って、今、政策、財政、総務という感じなので、そういう意味では、事業局を持っている局の副市長よりも多分回数は少なくなっているのだらうなというふうには思います。その30回というのが、どういうカウントなのかというと、僕もはっきりは分かりませんが、私もそんなに多いほうでは多分ないと思いますので。

○ **山下正人委員** 市長動向のPDFデータをAIに分析してもらったのだよ。もうきれいで出てくるの。これは如実に出ますよ。私たちは、この料金改定に関しては、正直、値段が上がるということは、価格が上がるというのは市民に不評になることは重々承知だし、我々もそれから逃げるつもりは毛頭ないですよ。長い目で見て、長期的なビジョンで見て、もっと言えば、今バスに乗っていない子供たちもいずれ、自分の金で払って乗らなければいけないバス事業に、どれだけ私たちが将来を見据えてコミットするかというのは大事なことだと思うから、今回のこの料金改定については、しっかり議論していくということに逃げる気は相当ないです。

ただ、これは、副市長、三村さん、つらい立場だと思う。首長があれだから。出禁になって、それから全

然怒られてばかりだからつらいと思うんだけど、ただ、これは横浜市交通局バス事業は、横浜市長のものじゃないから。横浜市民のものだから。それだけは肝に銘じて、交通局の皆さん、しっかりやっていただきたいと思います。

- **安西英俊委員** 私も2点確認をさせていただきたいのですけれども。バス事業全体の経営状況の厳しさですとか、答申の早期に運賃改定するというのも、個人的にはもう路線維持して持続可能を考えていくときに必要なことだなと思うので、より深めていってもらいたいと思うのですけれども。

一方で、この料金改定していくときの総括原価の考え方とかいろんなことを学んでいくと、私は議員になって15年目になりますけれども、当初はバス停の上屋の改修ですとか、ベンチの設置ですとか、予算に計上されている中で、バス停の環境が改善されているのが普通だったのが、ここ7～8年ですか、経営改善の部分にも資すると思うのですけれども、抑制されているということで、そういうのを考えますと、今回この料金改定を考えていくというときには、当然、経営改善のためという御説明があるので理解もするのですが、改定された後、利用する人たちがその運賃改定を実感できるという視点も当然必要になってくることだと思うのですね。なので、運賃改定をしていくというときには、利用者のサービスの改善というのも、より取り組んでいくべきじゃないのかなと思っているので、ぜひ局長にまず伺いたいと思うのですけれども。

- **三村交通局長** 安西委員の御指摘のとおり、コロナ禍以降、これはバスも地下鉄もある意味似たような事情といたしますか、構造だったわけなのですけれども、バスのほうでいうとお客様が減少する、それから先ほど来お話をさせていただいているような深刻な人材不足といったような状況が続いていて。そうした中で、とにかく我々が譲ることができないのは、何より安全で安定的な運行を維持すること、これを最優先に私どもとしてはせざるを得ない。そういう観点に立つと、大変申し訳ないのですけれども、お客様への利便性の向上ですとか、快適性の向上といったような、そうした取組については優先順位を落とさざるを得なかった。安西委員にも御尽力をいただきましたけれども、そうした状況でなかったとすれば、例えば私どもが自費で設置できた港南区総合庁舎前の上屋なども、あのときには非常に、場所も場所ですし、私どもにしっかりとした経営体力があれば、我々でもできたかもしれないのですけれども。

我々にはそれだけの当時、体力がなかったものですから、区などにお力添えを頂戴して、上屋を作っていたいだいたりというふうなことも実際問題あったと思っています。

今回の改定をさせていただくことで、まずは経営改善を図って路線を維持することが私どもの使命だと思っていますので、そうしたことに努めていきたいと思っておりますけれども、現在の私どもの今の市営交通中期経営計画というのが8年度まで、8年度で最終年度を迎えるということになります。来年度には9年度からの新たな中期経営計画というのを策定していくという、そういうフェーズに移ってまいります。経営の安定化ということも、当然ながら、それを成し遂げて路線を維持できる基盤をしっかりとつくることが一番基盤になると思いますけれども、その上で、お客様へのサービス向上といったような視点も、その中期経営計画、次の中期経営計画を考える中では検討していかないといけないかなというふうには思っております。

- **安西英俊委員** ぜひ、利用者のサービスを改善するということは、当然、結果的に市営バスの利用増の部分にもつながっていくんじゃないかと思ったり、横浜市の施策として敬老パス、また乗務員の確保とか、質の施策でも様々やっていますので、積極的にサービスの向上というのは進めてもらいたいと思うのですけ

れども。

一方で、先ほど言ったように、市の政策で敬老パスの返納ですとか、いろいろ高齢者の外出支援とかを施策で打っていくということは、当然、外に出る方が増えて、バスを利用する方、公共交通を利用する方は増えていくと思うのですけれども、昨今の夏場の暑さですとか、高齢化の進展もそうなのですが、ニーズというのは、例えばバスに特化したバス待ちの環境の改善を求める声は増えていくんじゃないかと思うのですけれども、先ほど来のやり取りからも、市バスさんもそうですし、バス事業者さん全体が経営的に厳しい状況を見ると、先ほど局長が触れていただいたように、バス事業者としてやりたいけどできない課題というのが、その環境の部分ですごく出てくる可能性があるなど感じているので。

さっきの山下委員、梶村委員たちもおっしゃっていましたが、市としてそういう環境改善のために何らか考えていかなければいけないふうな捉え方というのが、必要になってくるんじゃないかと思っ

- ているのですが。これは伊地知副市長に、バス待ちの環境改善など含めて検討していくべきじゃないかということに対しての御見解をいただきたいと思うのですけれども。
- **伊地知副市長** 委員からお話のあるように、バス事業者の経営が厳しいからバス事業者が担っていた部分を公が担うという考え方は、私はあまり持っていないのですけれども。ただ一方で、先ほど来申し上げているように、バスネットワークを守ることが市民の足を維持し、住みやすいまちにつながっていくということにおいて、それにつながる施策をどう打っていくのかということと、先ほど来お話もありましたけれども、高齢者の方、あるいは小さな子供を連れた方が、この猛暑の続いている中で、何もないところでバスを待たなければいけないという状況をどう考えるかとかということもあると思うので、多方面からその必要性については考えなければいけないと思いますし、それを補助という形でやるのか、いろんな形を考えていかなければいけないのかなというふうには思います。
 - **安西英俊委員** ぜひ検討してもらいたいということを改めて要望しておきたいと思います。
 - **麓理恵委員** 次の第2回定例会で運賃改定等について条例改正案を提出していきたいということが出されていますけれども、ということは、次の5ページにあります総括原価であったり、そして、それと増収可能額を上乗せした総収入であったりということころは、ある程度数字として持っていらっしゃるのかなと思います。伺いましたところ、総括原価は、令和6年度の決算年度ベースで出されているということでしたけれども、それでよろしいでしょうか。
 - **三村交通局長** はい、おっしゃるとおりです。まず、その原価を計算するときに実績年度というのがスタートラインになりますけれども、これは決算額として確定したものであるということになります。ですので、私どもが今、市営バスとして確定している決算というのは令和6年度決算ということですので、そこがまずスタートラインになります。そこから、通常のいわゆる平年度と言われる状態、仮に我々がこの後、議会でもいろいろと御審議を頂戴した後に、令和8年度に仮に国に申請ができる状態になったとした場合、想定できるのは令和9年度の状態を想定した原価を計算し、それに対する、先ほどこの5ページの表でお示した、令和9年度に想定されるコストに対して、令和9年度に値上げなしで想定できる収入で、その足らずまいといますか、足りない部分が認可をいただける上限額という、そういう計算のステップを踏むことになります。
 - **麓理恵委員** 詳しく説明いただいてありがとうございます。令和6年度以降、もうずっと物価高が続いているし、燃料費等々も値上がりをしている状況がずっと続いているわけですから、この増収可能額は可能額

ということなので、このいっぱいいっぱい増収するかどうかというところは、またいろいろな判断があるかと思うのですが、これは、はっきり出されたときには、この上限額まで国土交通省のほうにも申請をしていくというか、この額でいきたいということで決定をしていくという、そのプロセスと、それからその決定の考え方を教えていただきたいです。

- **三村交通局長** 計算のプロセスは先ほど申し上げたとおりです。6年度の実績から想定して8年度に申請を出すとした場合には9年度の費用と、そのときに想定される収入でその差分というのが、申請をしようと思えば、申請をしようと思えばというか、国が恐らく認めていただけるであろう額というものになってこようと思います。その金額を定めて国に申請を出すわけなのですけれども、その先、国はその事業者が出してきた申請のコストというのが果たして適正かどうかといったようなことをずっと審査をしていきますし、この5ページの認可手順のフロー図にもございますとおり、国土交通省が事務的な計算で間違いがないかとかというふうなことをやった上で、この運輸審議会というところで審査をされることになります。

ここでいろいろな専門家の方々や一部消費者の代表などの方も入っていると伺っていますけれども、そうした方々がいろいろな目から見て審査をいただいて、その事業者が申請した上限額が適正と認められるかどうかといったようなことをジャッジされると。認可をいただけたら、今度はその上限額の範囲の中で、今度是我々申請をした事業者が、実際にお客様に御負担をいただける度合いですとか、経営の安定にどのぐらい効果が出てくるかといったようなものを総合的に考えながら、実施運賃というのを今度は決めていくということになります。

6ページの表でも市内の民間バス事業者の運賃改定状況で御説明しましたがけれども、既に値上げをされていらっしゃる民間バス事業者さんも、この表の一番右の欄が、国から認可をいただいている上限運賃額で、その中で、多くの事業者さんがこの表を見ていただくと250円まで上限運賃で国から認可をいただいていますけれども、実際にはお客様からは240円の徴収、近々運賃改定を実施される神奈川中央交通さんは270円までの認可を得ているけれども、実際にこの4月から実施をされるのは240円でスタートされる。

これは各社がこの国から認可を得た上限の範囲の中で決めて、実施をしていくというそういうプロセスになります。

- **麓理恵委員** これを見せていただくと、10~15%程度の値上げを想定というふうになされておりますけれども、例えば神奈川中央交通さんのように、上限額がかなり上であっても、他の交通機関の状況とかも見ながら決定をしていくということになるのですか。
- **三村交通局長** おっしゃるとおりでございます。何より御利用いただいているお客様の御負担の度合いというふうなことは、何より考えないといけないと思っております。
- **麓理恵委員** いろいろとその判断は厳しいところかなと思いますけれども、この間ずっと値上げをせずにやってきたという状況と、また今後の物価高がどのようになっていくかという状況もある中で、その判断はまた次にお任せしたいなと思いますけれども。先ほど安西委員もおっしゃっていたように、今回のこの経営状況では非常に厳しいことになっていくということはもう目に見えているので、料金改定等々についても適切ところで判断していただける、その材料をしっかりと示していただければなと思っていますところなんです。
- **長谷川琢磨委員長** 他に、よろしいですか。
(「なし」と呼ぶ者あり)
- **長谷川琢磨委員長** 他に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。

以上で、交通局関係の審査は終了いたしました。

まだ議題も残っておりますが、この際、昼食のため休憩をいたしたいと思います。

再開は1時40分でもよろしく願いいたします。

休憩時刻 午後0時41分

(当 局 交 代)

再開時刻 午後1時40分

- 長谷川琢磨委員長 休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。

◎ 水第5号議案及び水第6号議案の審査

- 長谷川琢磨委員長 水道局関係の審査に入ります。

なお、当局からの発言に際しては、着座のままで結構です。

予算第二特別委員会から審査を委嘱されました水第5号議案及び水第6号議案の2件を一括議題に供します。

水第5号議案 令和8年度横浜市水道事業会計予算

水第6号議案 令和8年度横浜市工業用水道事業会計予算

- 長谷川琢磨委員長 議案についての説明は省略し、予算第二特別委員会における質問要旨について当局より簡潔に説明願います。

- 山岡水道局長 それでは、予算第二特別委員会における水道局関係の質問要旨について御報告いたします。

3月3日に行われました局別審査では、7人の委員の皆様から御質問がございました。

2ページを御覧ください。立憲民主党・無所属の会、かざまあさみ委員からは、1の令和8年度予算編成・財政見直しについて4問の御質問と1件の御意見、2の铸铁管更新の取組について3問の御質問と2件の御意見、3ページを御覧ください。3のスマートメーターを活用した高齢者の見守りについて3問の御質問、4の水道局のGREEN×EXPO 2027への取組について3問の御質問、5の水道局の国際事業について3問の御質問と1件の御意見、合計16問の御質問と4件の御意見がございました。

次に4ページを御覧ください。日本維新の会・無所属の会、田中紳一委員からは、1の水源の貯水率低下への対応について4問の御質問と1件の御要望、2の水道局の業務改革の取組について5問の御質問、1件の御要望、1件の御意見、合計9問の御質問、2件の御要望、1件の御意見がございました。

次に、5ページを御覧ください。国民民主党のこがゆ康弘委員からは、1の水道メーターの盗難対策について2問の御質問と1件の御要望、2の災害時に備えた飲料水の備蓄等の啓発について3問の御質問と1件の御意見、3の相模湖系導水路改良事業について3問の御質問、1件の御要望、1件の御意見、合計8問の御質問、2件の御要望、2件の御意見がございました。

次に6ページを御覧ください。日本共産党、白井正子委員からは、1の老朽給水管の改良工事について4問の御質問と1件の御要望、2の铸铁管の更新・耐震化について2問の御質問と1件の御意見、3の飲料水の備蓄について2問の御質問と1件の御要望、合計8問の御質問、2件の御要望、1件の御意見がございま

した。

次に、7ページを御覧ください。自由民主党の山田一誠委員からは、1の持続可能な経営のための官民連携について3問の御質問、2の能登の教訓を刻む災害に強い水道への加速について7問の御質問と2件の御意見、8ページを御覧ください。3の水道DXによるスマート経営への転換について5問の御質問と1件の御意見、4の環境にやさしい水道について5問の御質問と1件の御意見、合計20問の御質問と4件の御意見がございました。

次に9ページを御覧ください。自由民主党の藤代哲夫委員からは、1の重要路線における铸铁管の維持管理について3問の御質問と1件の御要望、2の施設の維持管理とアセットマネジメントについて4問の御質問、3の西谷浄水場の再整備の意義について3問の御質問と2件の御意見、10ページを御覧ください。4の更新期を迎える中での財政運営について3問の御質問と1件の御意見、5の水道工事における働き方改革について2問の御質問、1件の御要望、1件の御意見、6の横浜ウォーター株式会社の経営状況と今後の事業展開について3問の御質問と1件の御意見、11ページを御覧ください。7のGREEN×EXPO 2027に向けた水道局の取組について3問の御質問と1件の御要望、合計21問の御質問、3件の御要望、5件の御意見がございました。

次に12ページを御覧ください。公明党の高橋正治委員からは、1の道志水源林プランについて3問の御質問、2の能登半島地震を踏まえた水道局の災害対応について2問の御質問と1件の御意見、3の老朽管の更新・耐震化と水道システムの最適化について3問の御質問、4のスマートメーターの今後の発展について3問の御質問、13ページを御覧ください。5の水道水に親しみ、信頼してもらうための取組について2問の御質問、6の人材の確保と水道技術力の継承について3問の御質問と1件の御意見、合計16問の御質問と2件の御意見がございました。

御報告は以上です。よろしくお願いいたします。

- **長谷川琢磨委員長** 説明が終わりましたので質疑に入ります。よろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

- **長谷川琢磨委員長** 特に御発言もないようですので、審査委嘱されました予算議案の審査を終了いたします。



◎ 水道水源の貯水状況と今後の対応について

- **長谷川琢磨委員長** 次に、報告事項に入ります。

初めに、水道水源の貯水状況と今後の対応についてを議題に供します。

当局の報告を求めます。

- **山岡水道局長** 資料1、水道水源の貯水状況と今後の対応について御報告いたします。

それでは、2ページを御覧ください。1、趣旨についてです。少雨の影響により、横浜市の水源である相模湖・津久井湖・宮ヶ瀬湖・丹沢湖の貯水量が低下しています。これまでの対応状況と今後の対応について報告します。

3ページを御覧ください。2、本市の水道水源についてです。下の図を御覧ください。本市では、水道水を安定的にお届けするため、赤と緑の丸印で示した5つの水源を保有しています。オレンジ色の点線で囲っている神奈川県中央部の相模川水系と、緑色の点線で囲っている神奈川県西部の酒匂川水系の2水系から取

水しています。相模川水系の一部と酒匂川水系は、神奈川県内広域水道企業団が浄水処理した水を受水しています。

4ページを御覧ください。3、水道水源の貯水状況についてです。3月9日現在、県内の主要な水がめである相模湖・津久井湖・宮ヶ瀬湖・丹沢湖の貯水量は1億1465万立方メートル、貯水率は35%で、平年比の45%となっています。

青色の点線で囲んだ枠内を御覧ください。相模川水系3湖の合計貯水量は9462万立方メートル、貯水率としては34%で、平年比の45%となっています。なお、最新の貯水状況は、3月10日現在で、相模湖・津久井湖・宮ヶ瀬湖・丹沢湖の貯水量は、1億1413万立方メートル、貯水率は34%で、平年比の45%となっています。相模川水系3湖の合計貯水量は9416万立方メートル、貯水率として34%で、平年比の45%となっています。

5ページを御覧ください。4、貯水状況に応じた県内関係団体との連携についてです。ダムの管理者である県、県内水道事業者、発電事業者で協議し、対応を検討してまいりました。相模川水系と酒匂川水系との連携機能を活用し、相模川水系からの取水を減らし、比較的余裕のある酒匂川水系からの取水を増やす水源振替を実施しています。

下の表を御覧ください。水源振替の割合を変更してきた経緯を示しています。左の列が時期、真ん中の列が相模川水系3湖合計貯水量と貯水率、右の列が対応策です。

令和7年12月25日に水源振替の10%を開始しました。その後、1月6日に15%、1月13日に25%に引き上げました。3月9日には、相模川水系と酒匂川水系の貯水量のバランスを図るため、水源振替を15%に緩和しています。

6ページを御覧ください。5、貯水量の低下に伴う対応についてです。相模川水系3湖の合計貯水量の低下に伴い、1月6日に水道局緊急事態等対策委員会を設置しました。委員会での検討を踏まえ、水道局での取組を進めてきました。

下の表を御覧ください。水道局緊急事態等対策委員会の概要を示しています。委員長に水道技術管理者を置き、構成員は水道局内関係部署です。実施内容は、給水制限の開始に向けた検討、局内における各職場での節水の取組、多量に水を使用する作業を延期するなど、局内での使用水量の削減、情報の収集及び伝達、他区局への情報共有です。

7ページを御覧ください。6、貯水量のさらなる低下を踏まえた渇水対策の開始についてです。相模川水系3湖の合計貯水量はさらに低下したため、次の段階として3月3日に関係局を含む横浜市異常渇水対策警戒体制を確立し、取組を進めています。

下の表を御覧ください。横浜市異常渇水対策警戒体制の概要を示しています。私、水道事業管理者が責任者となり、水道局、総務局危機管理室、政策経営局、市民局、医療局、医療局病院経営本部、消防局を関係局としています。実施内容は、給水制限の開始に向けた検討、市役所各職場での節水の取組、渇水に関する情報の収集及び伝達、他区局への情報共有です。

8ページを御覧ください。7、今後も少雨が継続した場合に想定される対応についてです。今後も少雨が継続し、貯水量がさらに低下した場合、市長を本部長とする横浜市異常渇水対策本部を設置します。対策本部では、貯水状況に応じた対策の強化を検討していきます。

下の表を御覧ください。横浜市異常渇水対策本部の概要を示しています。責任者を市長とし、構成局は水

道局、総務局、政策経営局、市民局、医療局、医療局病院経営本部、消防局になります。市本部長が指定する局については調整中です。実施内容は、公共施設における使用水量の削減、市民の皆様への節水の呼びかけ、ポンプやバルブ操作による段階的な減圧給水です。

9ページを御覧ください。8、まとめについてです。現時点では、市民の皆様には節水をお願いする状況ではなく、市民生活への影響はございません。引き続き、水を大切にお使いいただくようお願いいたします。今後も市内給水にできる限り影響を与えないよう、ダムの管理者である県や水源を共にする水道事業者等とも連携し、対応します。また、節水をお願いする場合には、市民の皆様には情報発信をしております。

報告は以上です。よろしくお願ひいたします。

- **長谷川琢磨委員長** ありがとうございます。報告が終わりましたので、質疑に入ります。
- **安西英俊委員** 御説明ありがとうございました。今局長から御説明があった貯水率35%というふうに聞くと、一般的な市民感覚だとちょっと不安になると思うのですけれども、どの程度の貯水量になると市民の方に節水をお願いすることになるのかというのをまず教えていただければと思います。
- **山岡水道局長** 具体的などのぐらゐの貯水量という量の部分ではまだ何とも言えないのですけれども、いづれにしても横浜市異常渇水対策本部、これが設置されるタイミング、このタイミングで神奈川県や、あるいは他の水道事業者と連携しながら節水の実施をしていくことになるかと考えています。
- **安西英俊委員** 伺っている話だと、目安としては、前回同様の体制を取った30年前の状況というのを伺っておくことでちょっと安心もするかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。
- **山岡水道局長** 委員から今お話がありましたとおり、ちょうど30年前の平成8年に、冬と夏に渇水がございました。そのときはまだ宮ヶ瀬ダムができる前ということで、ダム湖自体は相模ダム、城山ダム、三保ダム、この3個のダムの合計貯水量が、冬の渇水では約7000万立方メートルまで低下をしたとき、また夏の渇水では約6000万立方メートルまで低下をしたときに市民の皆様への節水をお願いしてまいりました。
現在どういふ状況かということでございますが、その後、整備された宮ヶ瀬ダムを含めまして、今4つのダム湖がございます。この4つのダム湖の昨日10日時点での貯水量で御説明をさせていただきますと、約1億1400万立方メートルの水が確保されていると、こういう状況でございます。
- **安西英俊委員** 局長に御答弁いただいたように、宮ヶ瀬ダムが整備されたことで当時の状況とは異なっていて、今、貯水量を見ても一定程度あるということで安心する部分があるのですけれども、ホームページにつくっていただいてちょこちょこ見ているので、そういう見ている方は少し不安にならないようにということであえて伺いましたけれども。今後、少雨が続く状況で、市民の方に対応するような状況があるときには、できる限り迅速に情報提供を行っていただきたいということを改めて要望しておきたいと思ひます。
- **長谷川琢磨委員長** 要望として。
- **齊藤達也委員** 実は私はちょうど神奈川県内広域水道企業団の議員ということで派遣していただひいていまして、企業団のほうの議会と、あるいは常任委員会のほうでもこの案件を共有させていただひいて、関係水道事業者と連携をしてということでお話になっておりますけれども。その中で異常渇水対策本部というところまでの設置に至るところ、ここで、これは多分、横浜市が単独で設置するというよりは、各事業体ともよく調整の上だと思ひますけれども、その設置の手続的な段取りというか、そういうところでもし分かる話があれば教えていただきたいと思ひます。
- **山岡水道局長** 実際に横浜市が異常渇水対策本部を立ち上げるとなつた場合に、単独で横浜市だけ立ち上

げるということはないと考えております。いずれもダムを共有している水道事業者は横浜のほかにも神奈川県営水道、あるいは川崎市上下水道局、横須賀市上下水道局、また県内広域水道企業団、この5事業者が同じ水源を使っていますので、まずはそことしっかり協議をする中で、いつ立ち上げていくかということを決めていくことになると思います。

- **斉藤達也委員**　そういう形で各事業体で連携を取りながらやっていただくということが基本だと思いますし、あと、今この段階で市民の皆様は、貯水状況についてはこの間記者発表があったんじゃないかと思えますけれども、一応そういう情報、あまりたくさん情報を出すと非常に皆さんも不安に感じられてしまうのですけれども、ただ、その中でもちょっと今、渇水の状況が続いていますということについては、しっかりとお伝えはしていく必要があるかと思うのですけれども、その辺についての今後の見込みを含めて、どんな対応をされるのか、お伺いいたします。
- **山岡水道局長**　今、現状はまだ本当に市民の皆様は節水をしていただく段階ではないということで、ただ、そうであっても、今の貯水状況については市民の方にも知っていただかなければならないということで、一応ホームページ上には貯水状況が把握できるような状況にはしております。また、当然のことながら水は限りある資源でございますので、これまでどおり、引き続き大切にお使いくださいというメッセージは発信をさせていただいております。
- **斉藤達也委員**　そういうふうにはホームページ等でお知らせいただく中で、市民の方からお問合せというか、そういう連絡なんかが入ってきたりはしているのでしょうか。
- **山岡水道局長**　特段市民の方からは直接そういった心配の声が入っているということは今のところはございません。
- **斉藤達也委員**　今後、事態をよく注視していただいて、状況に応じてしっかりと市民の方にも共有いただきながら、あと、各事業体で連携を取って、しっかりと対応していただきたいということを要望しておきます。
- **梶村充委員**　この間、雨の降る前に、あそこのGREEN×EXPO 2027の現場に視察に行ってきたのですけれども、当然、秋からずっと雨が降らないということで、あそこは植木をどんどん植え替えているわけですよね。何が一番大変だといえれば水が一番大変だと言っていました。ずっと見ていたら、給水車が3～4台来ていたのですよ。あれは横浜市水道局の給水車なのですよね。
- **山岡水道局長**　そこのエリアを所管しております三ツ境水道事務所からの給水車が出勤しているという話を聞いております。
- **梶村充委員**　ちょっと気になっちゃって。
- **長谷川琢磨委員長**　梶村委員、お待ちください。局長、続けて。
- **山岡水道局長**　給水サービス部長からお答えさせていただきます。
- **矢野給水サービス部長**　給水サービス部長の矢野です。現地でも今、工事しております、工事に使う水がすごく不足していると聞いています。その水を請負業者が、三ツ境水道事務所に水を取りに来て、水道局としてはそれを販売して、給水車自体は工事事業者が準備した給水車に水を入れて、水道局とすると水を販売して、それを工事に使っているというような形になってございます。
- **梶村充委員**　和泉川の源水があそこにあるので、見ましたけれども、もうまるっきりカラカラなのですよね。何も出ていない。それで、これであそこの、相沢のほうは遊水池の大きいものを造っていましたが、100メートル～150メートルとかという、あつちはまだ水があるんだろうと思うのですけれども。あの遊水池

を満杯にするということは、相当な雨が降らなければならないんだらうなと思いながら帰ってきたのですが、それで、ちょっと気になって、ネットで横浜市の給水車というのは何台あるのかなと思ったら、19台と書いてあって、それはどうですか。19台でいいのですか。

- 山岡水道局長 梶村委員の御指摘のとおり19台でございます。
- 梶村充委員 大地震だとかそういったときに救急車は大変必要だろうと思うし、こういった渴水で必要になるというようなことはまず、今みたいに販売するならいいのですけれども、今までは渴水で給水車が出たなんていうことはあるのですか。
- 山岡水道局長 私が知る限りでは給水車が出たということはありません。いずれにしても、渴水で給水車を出すにしても、水道局の水道水、これを持っていくことになりますので、特に渴水で給水車を持っていったということは私の中では記憶にありません。
- 梶村充委員 分かりました。ちょっと気になったので。失礼しました。
- 長谷川琢磨委員長 他に、よろしいですか。
(「なし」と呼ぶ者あり)
- 長谷川琢磨委員長 他に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。



◎ 効率的な執行体制の構築に向けた検討状況について

- 長谷川琢磨委員長 次に、効率的な執行体制の構築に向けた検討状況についてを議題に供します。当局の報告を求めます。
- 山岡水道局長 資料2の効率的な執行体制の構築に向けた検討状況について説明いたします。
2ページを御覧ください。報告の趣旨ですが、本市では、高度経済成長期に集中的に施設を整備してきましたが、これらの施設が老朽化により更新時期を迎えています。特に、大口径の水道管は事故・災害時の影響が大きく、計画的な更新・耐震化を進めていくことが喫緊の課題です。
一方で、担い手の確保が難しくなっているなど、事業の持続性を確保することが厳しい状況となっています。このような課題への対応に向け、横浜市水道中期経営計画に基づき、効率的な執行体制の構築を検討しています。具体的には、水道事務所等を統廃合し、職員の集約化や機能強化による現場対応力の向上について検討していますので、その状況について報告をいたします。
3ページを御覧ください。初めに、水道局の現状の課題について御説明します。
課題1、人材確保・組織力の強化です。本市も採用数の減少や退職者の増加等により担い手の不足が見込まれています。資料の左側のグラフは、水道局の退職者数の推移と今後の見込みを示しており、令和15年度まで増加し、それ以降は高止まりの状況が続く見込みとなっています。また、右側のグラフは、水道局の職員の年齢構成を示していますが、職員全体の約半数を50歳以上が占めている状況です。このような状況の中、資料上段の文章の2点目にあるように、事業量の増加が見込まれる中、限られた人員で事業に対応するため、相互に支援・フォローできる体制の構築が必要となっています。
4ページを御覧ください。課題2、大口径管路の更新事業量の増加への対応です。現在、事故・災害時に大きな影響を及ぼす可能性のある大口径管路の更新・耐震化が急務となっています。大口径管路は工事の規模が大きく、事前の調整・準備に多くの時間とスタッフが必要となります。また、工事に当たっては水運用検討業務の件数増加、対象エリアの大規模化が見込まれています。

右側のグラフは、大口径管路の更新工事発注数に伴う水運用作業数の見込みを示したもので、棒グラフが工事発注数、折れ線グラフが工事前後の水運用作業数を示しています。グラフにありますとおり、今後工事発注数の増加が見込まれており、それに伴い水運用作業数も増加が見込まれています。具体的には、グラフの下に記載のとおり、水運用作業数の1年当たりの平均の件数が令和6年度から9年度が100件であるのに対し、10年度から17年度は200件と倍増することが予想されています。

5ページを御覧ください。課題3、水道施設の維持管理の強化です。全国的にも老朽化した水道管や附属設備における事故が発生しております。このような事故を未然に防ぐための点検・診断の強化や的確な修繕が必要です。また、仮に事故が発生した場合でも、被害を最小限に抑えることができる体制の構築も必要となっています。

資料の左側の表にあるとおり、水道局では、地中に埋設されている水道管以外にも多くの施設を保有しています。資料の中央の写真のように、地上に露出して河川を横断する水管橋は約800橋あり、定期的な点検や塗装の塗り替えを行って管理しています。また、右側の写真は管路に附属する弁栓類のマンホール鉄蓋が老朽化で落下した事例になります。マンホール鉄蓋は約15万8000か所ありますが、これらの施設の老朽化が進み、事故も発生していることから、より一層の維持管理の強化が必要となっています。

6ページを御覧ください。課題4、料金業務の対応力強化です。スマートメーターの市内全域導入に向けて料金業務の見直しを行う必要があります。また、料金に関する手続の利便性向上や料金業務の効率化に向けたDX推進が必要となっています。さらに、従来の滞納整理で対応困難な未納料金案件の対策の強化を行う必要があります。

7ページを御覧ください。これまで説明させていただいた4つの課題に対し、執行体制を見直し、事務所の統廃合や職員の集約を進めます。これにより、資料下段の四角囲みの期待される効果にあるとおり、水道事務所等の機能強化を行い、人材育成・技術継承の着実な実施、管路の更新・耐震化の着実な実施、計画的な施設の維持管理・更新の実現、料金業務におけるDX推進の実現により、将来にわたり安全で良質な水の安定供給を実現していきます。

8ページを御覧ください。今回、執行体制の見直しを行う事務所と主な所管業務について説明いたします。

まず、資料左側に記載の水道事務所です。水道事務所は現在市内に7か所設置しており、主な所管業務として、水道料金関連業務、水道管の維持管理、小口径の水運用業務、給水装置関連業務、防災訓練や出前水道教室などの地域との連携業務、災害時の応急給水・応急復旧などがございます。

次に、資料右側の上段に記載の工事課です。工事課は現在市内2か所に設置しており、老朽管更新の設計・工事監督業務を所管しています。さらに、資料右側の下段に記載の配水管理課です。配水管理課も市内2か所に設置しており、大口径の水運用業務や他企業との工事の調整を担う渉外業務を所管しています。これらの事業所を対象に執行体制の見直しを行います。

9ページを御覧ください。ここから現在検討している執行体制の見直しの主な内容について説明いたします。

まず、資料左側に記載の(1)のとおり、水道事務所を現状の7か所から4か所に統廃合し、1事務所当たりの職員数を増加させます。次に、資料右側の上段に記載の(2)のとおり、工事課に大口径管路更新担当を設置し、大口径管路の更新・耐震化の推進体制を強化します。また、資料右側の下段に記載の(3)のとおり、配水管理課を廃止します。大口径の水運用業務を水道事務所に移管し、口径を問わず業務を一元化す

ることで、水運用業務のエリア拡大と作業件数の増加に対応するとともに、他企業との工事の調整を担う渉外業務を工事課に移管します。

10ページを御覧ください。続いて、執行体制の見直しによる事務所の統廃合案について説明いたします。

資料の左側に、今回の執行体制の見直しで変更となる組織を記載しています。一番左は現行体制で、7水道事務所、2工事課、2配水管理課となっていますが、見直しにより、4水道事務所、2工事課に変更し、3水道事務所及び2配水管理課を廃止します。

なお、ピンク色の北部水道事務所に記載の米印のとおり、北部及び鶴見水道事務所の統合については、統合後に使用する菊名庁舎の大規模改修を予定しており、その間は統合が難しいことから、鶴見水道事務所は改修終了後に北部水道事務所へ統合することとしておりますが、業務移管は他の水道事務所と同時に実施することを予定しています。

資料右側の地図は、見直し後の水道事務所が管理する行政区を資料左側の組織図と同じ色で示すとともに、工事課が所管する行政区をそれぞれ赤、青の線で囲んでいますので、後ほど御参照ください。

11ページを御覧ください。執行体制見直しにおける機能強化のポイントについて説明いたします。

(1) 水道事務所の7か所から4か所への統合については、地震等による被災時の迅速な復旧体制等の構築や、職員間で相互に支援、フォローできる体制を確保します。これにより、施設の計画的な修繕の実施など、維持管理を強化するとともに、料金業務の対応力強化とDXの推進に取り組んでまいります。

(2) 工事課への大口径管路更新担当の設置では、大口径管路の更新体制を強化することで、難易度が高く、調整に時間がかかる更新工事を積極的に着実に推進してまいります。

(3) 管路の口径で分かれている水運用業務の水道事務所への移管・一元化では、合計の大小を問わず連携して断水・通水できる体制を構築し、現場対応力を強化することで、大口径管路の更新に伴う水運用エリア拡大・作業件数増加に対応してまいります。

12ページを御覧ください。最後にスケジュールについて説明いたします。令和8年度に執行体制の見直しに向けた準備・調整を行い、令和9年度以降、新体制をスタートすることを予定しています。なお、鶴見水道事務所の北部水道事務所への統合については、菊名庁舎の改修完了後の実施を予定しております。

報告は以上になります。よろしくお願いいたします。

- 長谷川琢磨委員長 ありがとうございます。報告が終わりましたので質疑に入ります。
- いそべ尚哉委員 御説明ありがとうございます。2点確認をさせていただきます。

まず、人材確保組織力の強化というところで、統廃合することによって人材育成・技術の伝承を進めていくということで、非常に重要なところだと思うのですが、グラフを見ると50歳以上がすごく多くて、40代の就職氷河期と言われる時期の人が少ないということで、バランスがあまりよくない中で、今後も限られた人員でやっていくというところで、この技術の伝承のところで、例えば技術を持っている高齢層の、今後退職されるであろう方から若い年代、あるいは中間の40代辺りにどう教えていくか、伝承していくか、その辺の具体的な構想とか、今考えられていることはどういったことですか。

- 山岡水道局長 基本的には、OJTの中でしっかりと技術を継承して、ここがまず一つ中心になるのかなと思っています。ただ、それ以外にも、水道局の中でマスターエンジニアリング制度というのと、あとテクニカルエキスパート制度という専門的な技術を持った方、そういった方を何人か任命しております。また、テクニカルエキスパート、これは技能の能力を持った方を任命しております、そういった方から後輩職員

にしっかりと技術を伝承するような研修等を行っております。

- **いそべ尚哉委員** これから高度化された技術が、より需要が高くなるということですので、しっかりと力を入れて推進していただきたいと思います。

もう一点なのですが、執行体制を見直すことで、統廃合することによってコストの部分でどうなっていくかというところで、まだ、実際に開始されるのは令和9年度以降ということで、まだ1年以上あると思うのですが、どれぐらいこの統廃合することによってコストを、新たな財源を生み出せることを期待しているかということと、その生み出した財源をどういったことに充てていくか、その辺のお考えはいかがですか。

- **山岡水道局長** 実際に今回この形で統廃合を進めていくことになると、最終的には、今考えておりますのが、3つの水道事務所、ここが実際に使わなくなるという状況になります。7事務所から4事務所にしていきますので。青葉水道事務所と戸塚水道事務所と鶴見水道事務所、この3水道事務所が実際には使用しなくなります。今現在、この水道事務所にかかっている、いわゆるいろんな設備点検の経費というのが、1事務所当たり大体600万円かかっておりますので、年間1800万円かかっているという状況でございます。それ以外にも、電気代がかかる、光熱費がかかるというような状況がございますけれども。

あと、この3庁舎も決して新しい庁舎ではございませんので、これをずっと維持し続けていくと改修費用というものが必要になってきて、これが今後10年間の中で約10億円必要になってくるというふうに見込んでおります。そういったものが削減できるということで、少しでも他の事業に充てていきたいと考えております。

また、この3水道事務所を最終的にはこれからどういうふうの有効活用していくか、これは考えていかなければいけないかなと思っていますので、できるだけ水道経営にプラスになるような活用というのを考えていきたいなと思っています。

- **いそべ尚哉委員** ありがとうございます。今生み出せるものがあるということなので、しっかり効果的に活用していただくことを要望します。

- **長谷川琢磨委員長** 要望として。

- **麓理恵委員** 私も職員の人材確保について伺いたいのですが、水道局で職員の今の数というのは、職員数というのは充足しているというふうに捉えられているのでしょうか。

- **山岡水道局長** 正直申し上げまして、非常に厳しい状況にあるのかなと思っています。決して充足しているかといったらそうではない。一部足りないところもあるというのが実情でございます。

- **麓理恵委員** パーセンテージとかで表せますか。

- **山岡水道局長** 1%にも満たないぐらいの不足している部分というのは、0.何%かなという、そういう状況だと思います。

- **麓理恵委員** でも今後、採用数が減少していくというふうに見込まれているわけですが、一方で、今いらっしゃる方は、ほぼほぼ充足していると受け取ったわけですが、途中の退職者の方とかの状況はどうでしょうか。

- **山岡水道局長** 途中退職をする方がいることは実際にはおりますけれども、今の正確な数値を持ち合わせておりませんので、また用意をしましてお答えさせていただけたらと思います。

- **麓理恵委員** 最初の予算特別委員会の中でも、家庭の事情で仕事を途中で辞めざるを得ない人の対応はど

うするか、みたいなのが出ていたかなと思うのですけれども、そういう待遇面での確保ということも必要なのかなというふうには思っておりますけれども、その採用数も減ってきて担い手不足が見込まれる中で、新たに組織を再編していく、事業所数を減らしていくことで充足の割合を下げっていくというわけではないのですよね。

- **山岡水道局長** 今回の執行体制の見直しについては、特に人を削減するということは考えておりません。あくまでも業務量が増大していきますので、この業務量の増大に対してどういう組織だったらうまく対応できるかということを考えてやっていこうというものでございますので、特にこの執行体制の中で削っていくとか、そういうことは考えておりません。

- **長谷川琢磨委員長** 麓委員、ちょっとお待ちください。先ほど麓委員より資料要求がございましたが、本件につきましては委員会として資料要求することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

- **長谷川琢磨委員長** 御異議ないものと認め、さよう取り扱わせていただきます。それでは、資料は作成でき次第、各委員にお届けするようよろしくお願いいたします。では、質疑を続行いたします。

- **麓理恵委員** ありがとうございます。1つのところになるべく多くの人が集まって、横連携をしながら活動していくのだということなのですが、しかし、4つのエリアを4つの事務所でまかなっていくときに、特に災害の際の対応というのについて不安を感じる場所もありますけれども、その点についてはどのように考えていらっしゃいますか。

- **山岡水道局長** 実際に災害とか事故があった場合に、水道局としてまずどういうふうに対応するかということなのですが、今も職員と、あとは請負事業者に1年を通じて待機をさせていただいております。そういう請負事業者と職員が連携をしながら、何か事故があったときに対応するというを行っております。今回7から4事務所に減らしますが、この請負事業者の体制というものは、これまでと同様な体制を取っていきたくて考えておりますので、何かあったときも現場にすぐに請負業者が駆けつけられるような状況にはしておく、こういうことは考えております。ただ、職員は、どうしても7から4事務所にこうやって移ってしまいますので、あとは、その中で請負事業者との連絡体制をどういうふうにとっていくのか、あるいは、場合によっては、請負事業者が現場に行って、現場の状況を遠隔現場で事務所のほうで把握して指示を与えるとか、いずれにしても、事故があった際に災害対応力が低下しないようにしっかりと努めていきたいと思っております。

- **麓理恵委員** その辺りはきちっと整理をして、災害対応ができるように体制をつくっていただきたいというふうに要望いたします。

それと、大口径管路の更新も今後の課題として出されております。下水道局でも私も発言したのですが、更新していくのが難しい場所というところは決まっているわけで、それは多分下水道局とも似たようなところにあるのかなと思います。こういう工事、更新事業の下水道局との連携とかというのはどうなっているのでしょうか。

- **江夏担当理事(水道技術管理者)** 工事の場所が、目的の場所が合えば調整というのは当然入ることになりますけれども、路線が本当に同時の時期に入るかということが、なかなか流れも、水の流れが水道と下

水は逆の方向に流れますので、そういうこともあって調整は一応しますけれども、なかなかぴったり合うところというのはないので、現状としてはそんなに頻繁に合わせてやるということは見られていないという状態になります。

○ **麓理恵委員** 更新が難しい場所というのは、交通量が多いとか、上にあるものが何か複雑なものがあるとか、そういうところだと思いますので、これは下水道局とも合わせて、この場所、こことこことこは一緒に進めていくことが効果的だよねというところをきちっと出しておいたほうがいいんじゃないかなと思います。1回工事するのであれば、1回で済むほうがいいんじゃないかなと思っていますけれども、いかがでしょうか。

○ **山岡水道局長** まさしく本当に委員の御指摘のとおり、同じ場所で工事をするというような状況であれば、そこは連携してやっていくべきだと思いますので、引き続き、どのようなスケジューリングで工事をやっていくとか、そういったところについては下水道河川局とも連携をしながら進めていければと思います。

配水部長からも補足の説明をさせていただきます。

○ **西嶋配水部長** 配水部長、西嶋でございます。一般的に、道路の下には水道、下水道、東京ガス、NTTといったような、いろんな企業管が埋まっておりますので、同時期に工事がふくそうして入らないように、市民の皆さんに御迷惑をおかけしないように、定期的に道路掘削調整会議というものを道路局が主導で行っておりまして、そこで工事期の調整を、ふくそうを避けるということを行っておりますので、今現在はその機能が働いてございまして、同時に市民の方に多大な迷惑がかからないようなシステムにはなっております。

○ **麓理恵委員** 今のお話ですと、何回かに分けて同じところを掘り返しているという話になりませんかでしょうか。先ほども言いましたように、工事が困難なところというのは、もう下水道局も水道局も同じであり、周りの御理解いただくところも同じであるのかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○ **西嶋配水部長** 失礼いたしました。さらに補足させていただきます。先ほど私のほうから工事がふくそうしないようにというこの機能、道路掘削調整会議を活用しているということの説明しましたが、逆に、同時期に工事を行うことによって効率的、効果的に工事ができる場合がございますので、一緒に同時にやろう、舗装の復旧も同時にやりましょうといった調整機能も果たしてございます。

○ **麓理恵委員** 分かりました。ありがとうございました。

○ **齊藤達也委員** 大口径管路の件なのですけれども、件数がこれは令和6年から9年が年平均が100件、それから令和10年から17年、作業数が年平均200件ということで見込んでいらっしゃるのです、これは確認ですけれども、もちろん作業数が増えていくというところで、実際にやっていただく企業ないし業者さんとか、そういう作業をしていただく側の調整というか見込みもしっかり取って数字を上げていただいているんじゃないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○ **山岡水道局長** 委員御指摘のとおり、今、建設業界も担い手不足だという話は聞いておりますので、そこら辺はしっかりとコミュニケーションを取りながらやっていきたいと思っています。特に、私どもの工事を担っていただくのは横浜建設業協会の皆様が大半ですので、そこしっかりとコミュニケーションを取りながら、円滑な工事ができるようにしていきたいなと思います。

○ **齊藤達也委員** その辺はしっかりと業界とも連携を取っていただきたいと思います。

あともう一つ、5ページのほうで、マンホールの鉄の蓋の脱落という老朽化の事例があると書いてあるの

ですが、これは今、約15万8000か所あるうち、どれぐらいの老朽化があるのでしょうか。

- **山岡水道局長** この写真にある形のマンホールの蓋なのですが、これは市内に6万9000基ございます。それで、こういった事故がありましたので、まず緊急輸送路にあるこの同型のマンホールについては、令和6年度までに全て一応交換を完了しております。また、この緊急輸送路以外のところも、点検時、例えば消火栓であれば消防局に点検をしていただいているわけですが、そういった中で異常が見つかったものについては、すぐに交換を行っているという状況でございます。

あと、それ以外の特に大きく劣化していないというようなものにつきましては、これは管路の更新に合わせて交換を行っていくという、こういう形で更新を進めております。

- **齊藤達也委員** 分かりました。
- **山下正人委員** 1点確認したいのですが、この執行体制の見直しの目的は、やはり効率的なということが入っていることは、コストということが第一義的な目的でよろしいのですか。
- **山岡水道局長** コストというよりは、業務量が増えていくので、この業務量にしっかりと、業務に合わせて事業が進むように体制を整備する。これが一番大きな目的でございます。
- **山下正人委員** その中で体制を整備するということで、さっき言われた人材の、事業の技術の継承というところだと思うのですが、だったら4か所じゃなくて1か所でいいんじゃないですか。
- **山岡水道局長** 極論から言えばそうかもしれません。ただ、すぐにこの1か所にしていくということは、我々にとっても抵抗がありまして。最終的にはどうなるか分かりませんが、例えば水道事務所についても1か所でできるかもしれませんが、まずはこの4か所にこうやって配置をしたときに、どのような課題があるかとか、こういったことも踏まえていかなければいけないかなと思っていますので、これについては特に急に1か所ということは考えておりません。
- **山下正人委員** ということは、いずれは、この4か所にとどまらず、その先、3か所、2か所、場合によっては1か所ということもあり得るということですか。
- **山岡水道局長** 今の段階では、この後まださらに減らしていくというところについては、明言はできませんけれども、可能性としてはあるかなと思っています。
- **山下正人委員** 減らすことのデメリットをどう考えていらっしゃいますか。
- **山岡水道局長** これを減らすということは、水道というのは一つ経営を担っているわけで、施設があればあるほど、それだけのお金がかかる、これはもう本当に間違いないと思いますので、なるべく資産をミニマムにしていく、こういったことは考えていかなければいけないかなと思います。減らすことで、そこをまたさらに有効活用して収入につながるということも考えられますので、それをしっかり進めていきたい。
- **山下正人委員** それは減らすことのメリットであって、減らすことによって市民の我々が受けるデメリットというのはどういったことが考えられるのでしょうか。
- **山岡水道局長** 特に、今、事務所数が減ったからといって、例えば水道事務所に市民の皆様が来ているかというと、来ていません。水道料金についても一括コールセンター、お客様サービスセンターで一括して受け付けて対応しているというワンストップサービスをしておりますので、特に市民の皆様が、減ったことによって遠くに行かなくてはいけなとか、そういうような状況にはございません。

ただ、事業者は、今まで7水道事務所まで打合せができていたのに、4水道事務所になるということで、少し遠くに行かなくてはいけなケースが出てくるとは思いますけれども、それは最近オンラインがすごく発達

しておりますので、そういった中で打合せとかができるというふうに感じております。

- **山下正人委員** 先ほど麓委員からあった災害時ということだったのですが、水道の場合は災害だけじゃなくて緊急対応することも結構あると思うのですね。そういった場合の、いわゆる事務所が、特にこの青葉なんかを見ると、瀬谷のほうを担当するとすると、これはかなり、1時間ぐらい時間がかかる距離感なのですが、そこについての、例えば青葉区民なんかを受けるデメリットというのは想定できるのでしょうか。
- **山岡水道局長** 先ほども申し上げましたが、実際に何か事故があったとき、災害があったときも含めてですけれども、その対応としては、第一義的には、職員と待機事業者、そこで連携をしながらやっていくということです。待機事業者については、今と同じような体制は取っていきますので、とにかく何かあったときにすぐに現場に駆けつけるような状態にはなっていると思っています。
- **山下正人委員** 先ほど言った請負事業者というのはそういうことだと思うのですが、この請負業者というのは＝横浜建設業協会＝ですか。それとも、水道局所管の何とかとありますよね、指定事業者ですか。どこをイメージされているのでしょうか。
- **宍戸給水サービス部長** 年間を通して待機していただいている業者と各水道事務所が契約しているのですが、そこはどこか1社というわけではなくて、例えば横浜建設業協会に一括してお願いしているということではございませんで、各水道事務所、7水道事務所がそれぞれで契約をしている。その中には横浜建設業協会に所属している業者もありますし、それ以外の業者もいらっしゃるということになります。
- **山下正人委員** 横浜市水道局指定業者と看板を上げている、そういったところをイメージされているのですよね。
- **宍戸給水サービス部長** 今、恐らく山下委員がおっしゃったのは、給水装置工事をやっている指定給水装置工事事業者かなと思ったのですが、一般的に水道工事をやっている事業者になりますので、その中には横浜市建設業協会に所属していただいているところもありますし、あと、すみません、1点補足しますと、指定給水装置工事事業者が所属しているのは横浜市管工事協同組合のほうになります。
- **山下正人委員** 管工事ではないのですね。
- **宍戸給水サービス部長** おっしゃるとおりでございます。
- **山下正人委員** 今これで私が一番気になるのは、減らしていくということ、統合していくというのは別にやぶさかじゃないのでいいと思うのですが、実際にこの請負事業者もかなり数が減ってきているんじゃないでしょうか。結構いろんな横浜建設業協会に入っているとか入っていないとか様々ありますけれども、私の聞いている上で、後継者が大体いないところがかかなり増えてきました。そうなったときに頼りになるところも廃業しちゃいましたよとなると、頼りなるのは公なのですけれども、公ももうこういう形で統廃合されていくと、かなり厳しくなるのかなと思うのですが、将来的なこともあるのですが、局長、いかがでしょうか。
- **山岡水道局長** まだ私どもの認識としては、事業者名簿を見る中では、しっかりと事業者の数は確保できているのかなと考えています。あとは、事業者の数は今のところは確保できていると思いますので、そういった中で、市と我々職員との連携、これをしっかりと取れるようにしていきたいと思います。
- **山下正人委員** 先ほど、工事に関して一緒にできないかという、それも麓議員から説明がありましたけれども、土木なんかで調整は実際しているわけじゃないですか、そういった場合の。こういった場合の緊急対応も、その部隊というのを、各18区に土木事務所があるので、土木に置いておくとかいう、そういう発想に

はならないのですか。どうなのでしょう。

答えはいいです。要は、対応できる、できないというところも、私は大事な部分かなと思っているのです。統廃合は、もう時代の流れで仕方がないと思いますし、そこはやるべきだと私も思っているのです。その上で、災害だけじゃないのですよ。緊急対応というのは結構水の場合があるので、漏水とかも含めて、それをできるところが市内にこれだけ、4か所というのは不安かなというのは正直あるというので、少し御検討いただければと思います。

最後に副市長にお聞きしたいのですけれども、今回は、これは水道局だけの統廃合という形の事務所の統廃合になっていますけれども、先日の政策経営局のときの質疑で、うちの鈴木議員のほうから出てきた、いわゆるアセットマネジメントの考えなのですけれども、これは当時は、行政のほうだけの、いわゆる市長部局のほうだけのような話だったので、実際問題、これは水道も含めて、こういったところの統廃合に今後は効率的なといいますか、限られた資産を有効に活用するということを考えていくと、企業局なんかも含めて検討していくということには今後、考えていくのでしょうか。どうなのでしょう。

- **伊地知副市長** 今回のその4つの事務所で廃止される場所とかということに関しては、少なくとも全市的な視点で、その場所がほかの用途に使えるか使えないかということも踏まえて俎上には上がってきますので、それは同じように考えていくことになると思います。
- **山下正人委員** 分かりました。結構です。
- **横溝じゅん子委員** DXの関連でお聞きしたいのですけれども、6ページ目、スマートメーターの市内全域導入、こちらはもう既にされていて、いつぐらいに終わる予定なのかというところ。新体制が令和9年でしたので、それまでに終わるのかというところと、あとは7ページ目、期待される効果がDX推進なのですが、具体的にこの推進は何の効果なのかというところを伺えますでしょうか。
- **山岡水道局長** まずスマートメーターなのですけれども、スマートメーターの市内全域導入というのは、令和10年度から進めていきたいと思っております。今、それに向けてモデル事業という形で研修を進めているところです。

ちょうど今やっているのは、東京電力パワーグリッドのいわゆる東電は、もう既にスマートメーターがほぼ100%普及していますので、東電の通信網を使いながらできないかということを検証しています。その前の最初のモデル事業は、携帯網、携帯回線というのですか、それを使いながら、どういう通信が、通信状況がどうなっているかというのを確認したということで、今その携帯回線と、あとは東電の回線を使って両方で検証しているという状況でございます。

これがうまくいけば、10年度から、どういうふうになっていくかというのはまだ決めかねていますが、例えば東電の回線を使えるところは東電を使うとか、携帯が使えるところは携帯を使うとか、そういうような合わせ技で、実際に10年度から入れていくことになるのではないかなと考えています。

ただ、一気にスマートメーターがその単年度で入るかということ、そういうわけではございません。水道のメーターの満期というのが、有効期限が8年でございますので、そういった有効期限をうまく使いながら、平準化をして入れていくという、そんなイメージでこれからやっていこうかなというふうには考えております。

あと、DXについては経営部長、宮川経営部長からお答えします。

- **宮川経営部長** DXについてなのですが、今申し上げたとおり、スマートメーターが入りますと、今、検

針員が行ってデータを見ているところが自動で上がってくるようになるのですね。1時間値が取れるようになると。これが実際取れるようになったら、これはぜひ、市民の皆さんに御活用いただくのも含めて、このデータも見ていただけるような環境をつくっていかねばいけないというふうにも思っています。そういった意味では、市民の皆さんの利便性向上のための、例えばスマートフォンでそういった使用量の状況が分かるようなものであるとか、そういったものがまず利便性の向上というところで御提供できればというのを今考えているところでございます。

あとは、またスマートメーターから自動でデータを取って料金算定などに使用することになるのですが、そうしますと、バックヤードの業務も変わってくると。水道局員の仕事の仕方も変わってきますので、そういった中でDXを推進して、より効率的な事業運営ができるような、業務運営ができるような形にしていきたいと考えております。

○ 横溝じゅん子委員 少し長い目で見てというところで、ありがとうございます。

○ 長谷川琢磨委員長 よろしいですか。他に、よろしいですか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○ 長谷川琢磨委員長 他に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。

以上で水道局関係の審査は終了いたしました。次に、下水道河川局関係に入ります。

当局参集の間、休憩いたします。

休憩時刻 午後2時42分

(当局交代)

再開時刻 午後2時45分

○ 長谷川琢磨委員長 それでは、委員会を再開いたします。

下水道河川局関係の審査に入ります前に、あと20秒で2時46分18秒ということで、東日本大震災より15年ということになります。黙祷はいたしません、先ほど委員会のほうで、本会議場でいたしましたので、しませんが、ぜひ被災地のほうに思いをはせたいと思います。5秒前です。

ちょうど、あちらで、15年前ということでした。たくさんの方がお亡くなりになりましたし、まだ本当の意味での復興が終わったというわけではありませんので、ぜひ、被災地のほうに思いをはせ、今日を過ごしたいと思います。

◎ 市第76号議案（関係部分）及び市第93号議案の審査

○ 長谷川琢磨委員長 それでは、下水道河川局関係の審査に入ります。

なお、当局からの発言に際しては着座のままで結構です。

予算第二特別委員会から審査を委嘱されました市第76号議案関係部分及び市第93号議案の2件を一括議題に供します。

市第76号議案 令和8年度横浜市一般会計予算（関係部分）

市第93号議案 令和8年度横浜市下水道事業会計予算

○ **長谷川琢磨委員長** 議案についての説明は省略し、予算第二特別委員会における質問要旨について、当局より簡潔に説明願います。

○ **遠藤下水道河川局長** よろしくお願ひします。それでは、2月27日に開催されました、令和8年度予算第二特別委員会におけます下水道河川局関係の御質問の要旨につきまして、お手元の資料によりまして御説明をいたします。当日は6名の委員から御質問を頂戴いたしました。

初めに2ページを御覧ください。

公明党の木内秀一委員から6項目の御質問がございました。1、路面下空洞調査につきまして3問の御質問と1件の御要望を、2、緊急輸送路のマンホール浮上対策につきまして3問の御要望と1件の御要望を、3、浸水対策の推進につきまして3問の御質問と1件の御要望を、続きまして3ページを御覧ください。4、下水道事業における脱炭素と送泥管の取組につきまして4問の御質問と1件の御要望を、5、河川水辺拠点の整備につきまして3問の御質問を、6、DXを活用した河川の維持管理につきまして2問の御質問をいただきました。合計18問の御質問と4件の御要望がございました。

続いて、4ページを御覧ください。立憲民主党・無所属の会の田中ゆき委員から7項目の御質問がございました。1、未来の下水道に向けた技術開発の展望につきまして2問の御質問と1件の御要望を、2、マンホール蓋の活用につきまして2問の御質問を、3、横浜市水防災情報システムにつきまして3問の御質問と1件の御要望を、続きまして5ページを御覧ください。4、下水汚泥の再生リン回収事業につきまして2問の御質問と1件の御要望を、5、温室効果ガスの削減につきまして3問の御質問と1件の御要望を、6、下水道国際技術協力の意義につきまして3問の御質問を、続きまして6ページを御覧ください。7、身近な河川を活用した地域の活性化につきまして2問の御質問と1件の御要望をいただきました。合計17問の御質問と5件の御要望がございました。

続いて、7ページを御覧ください。日本維新の会・無所属の会の田中紳一委員から3項目の御質問がございました。1、小口径管の再整備につきまして3問の御質問と1件の御要望を、2、下水道設備の老朽化対策につきまして3問の御質問と1件の御要望を、3、下水道事業経営につきまして2問の御質問と1件の御要望をいただきました。合計8問の御質問と3件の御要望がございました。

続いて、8ページを御覧ください。国民民主党の坂本勝司委員から4項目の御質問がございました。1、河川護岸の耐震化につきまして2問の御質問と1件の御要望を、2、水再生センター等の浸水対策につきまして2問の御質問と1件の御要望を、3、下水道資源の有効活用につきまして2問の御質問と1件の御要望を、4、状態監視の強化につきまして2問の御質問を頂戴いたしました。合計8問の御質問と3件の御要望がございました。

次に、9ページを御覧ください。日本共産党のみわ智恵美委員から3項目の御質問がございました。1、流域治水の推進における戸塚駅周辺浸水対策につきまして8問の御質問を、2、下水道の技術開発と人材育成につきまして2問の御質問を、3、マンホールトイレ設置助成制度につきまして3問の御質問をいただき、合計13問の御質問がございました。

次に、10ページを御覧ください。自由民主党のおさかべさやか委員から9項目の御質問がございました。1、令和8年度の下水道河川局の予算案につきまして1問の御質問を、2、仮称横浜市下水道事業中期経営計画2026素案につきまして4問の御質問と1件の御要望を、3、全国特別重点調査につきまして2問の御質問を、4、下水道管路マネジメントにつきまして2問の御質問を、続きまして11ページを御覧ください。5、

行っていくのはどうか、などの御意見を頂戴いたしました。

5ページを御覧ください。4、素案からの主な変更点でございますが、市民の皆様からの御意見なども踏まえまして、原案への反映や対応を行いました。具体的には、水辺愛護会の活動や重要性に関する記載を充実させたほか、専門用語を分かりやすくお示しするため、用語集を新たに追加いたしました。

なお、後段でございます23ページから48ページには、頂いた全ての御意見につきまして概要と意見に対する本市の考え方をまとめてございますので、後ほど御覧ください。

最後に、5、今後のスケジュールでございますが、本日の御説明を踏まえまして、令和8年3月末に、今月末に指針を策定・公表したいと考えてございます。

それでは、続いて6ページを御覧ください。ここからは指針原案の主なポイントを御説明してまいります。途中黄色に着色した箇所を中心に御説明してまいります。

まず、7ページを御覧ください。右側のはじめには、下側に指針の概念図を示してありまして、市民生活の質の向上と環境との共生の実現に貢献していくことを記載しております。

8ページを御覧ください。左側の目次ですが、第1、章総、第2章、河川水辺環境に関するこれまでの取組と現状把握、第3章、河川水辺環境の保全・創出の方向性について記載しております。

次に、右側の第1章、総論でございますが、1-1、目的といたしまして、横浜市におけるこれまでの取組を体系的に整理するとともに、目指すべき方向性を定め、具体的な取組を示すことで、良好な河川水辺環境を保全・創出していくことを記載しております。

続いて、9ページを御覧ください。左側の1-2、適用範囲といたしまして、横浜市所管の河川、小川アメニティ及びせせらぎ緑道を対象とし、計画、設計、整備、維持管理などの全ての段階において本指針を適用することを記載しております。

10ページを御覧ください。続いて第2章、河川水辺環境に関するこれまでの取組と現状把握でございますが、2-1、これまでの取組といたしまして、多自然川づくりや全ての人にやさしい河川環境整備、市民協働での川づくりなどのほか、源流域での小川アメニティ、公共下水道整備により失われた水辺を新たに創出したしまして、せせらぎ緑道などの取組につきまして、今後の河川水辺環境の保全・創出に生かすため、体系的に整理しております。

続いて、恐れ入りますが15ページを御覧ください。2-2、現状把握といたしまして、河川水辺環境の保全・創出に当たっては、現地踏査、文献調査、アンケート、ヒアリング等によりまして総合的に現状を把握することを記載しております。

続いて、16ページの右側を御覧ください。第3章、河川水辺環境の保全・創出の方向性でございますが、3-1、基本方針といたしまして、冒頭も申し上げましたが、誰もが過ごしやすく、多様な形で関わることや、自然回復への貢献を重視いたしまして、快適・オープン・ネイチャーポジティブの3つの基本方針を記載しております。

続いて、17ページを御覧ください。3-2、主な取組といたしまして、河川水辺環境の特徴や利用状況、周辺環境等に応じまして、3つの基本方針に沿って必要な取組を実施することを記載しております。

19ページを御覧ください。左側3-3、考慮すべき事項といたしまして、利用者の安全性に配慮するとともに、デジタル技術の導入や技術革新の動向、維持管理の容易性、河川水辺拠点ごとの特徴等を踏まえまして機能の最適化などを考慮することを記載しております。

19ページ右側から20ページまでは、巻末資料といたしまして用語集として整理をさせていただきます。

以上で、横浜市河川水辺環境の保全・創出に関する指針原案についての御説明を終わります。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

- **長谷川琢磨委員長** ありがとうございます。報告が終わりましたので質疑に入ります。よろしいですか。
(「なし」と呼ぶ者あり)
- **長谷川琢磨委員長** 特に御発言もないようですので、本件についてはこの程度にとどめます。
以上で、下水道河川局関係の審査は終了いたしました。



◎ 閉会中調査案件について

- **長谷川琢磨委員長** 次に、閉会中調査案件についてお諮りいたします。
1、下水道及び河川施策の推進等について、2、水需給の状況等について、3、市営交通機関の整備状況等について、以上3件を一括議題に供します。
お諮りいたします。
本件については、いずれも閉会中継続審査にいたしたいと思いますが、御異議ございませんか。
(「異議なし」と呼ぶ者あり)
- **長谷川琢磨委員長** 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。
以上で、本日の審査は全て終了いたしましたので、審査委嘱報告書を予算第二特別委員会委員長宛てに、また継続審査申出書を議長宛てに提出いたします。

◎ 閉会宣告

- **長谷川琢磨委員長** 本日の議題は全て終了いたしましたので、委員会を閉会いたします。

閉会時刻 午後2時58分