

上下水道交通委員会記録
【速報版】

令和8年6月1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 午後1時30分

◎ 開会宣告

- 大山しょうじ委員長 これより委員会を開会いたします。

なお、松浦副市長は他の委員会に出席しておりますが、審査の状況により当委員会に出席するとのことで、御了承願います。

◎ 交第1号議案の審査

- 大山しょうじ委員長 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。

前回到引き続き、交第1号議案を議題に供します。

交第1号議案 横浜市乗合自動車乗車料条例の一部改正

- 大山しょうじ委員長 前回の委員会で要求した資料が提出されておりますので、当局の説明を求めます。

- 三村交通局長（交通事業管理者） それでは、前回5月29日の常任委員会で、委員の皆様方から御請求を頂戴いたしました資料について御説明をいたします。

恐れ入ります。資料の2ページを御覧願います。

提出をいたします資料の一覧となっております。会派ごとに御依頼いただいたものを資料1から8まで通し番号をつけております。御依頼いただきました内容から、資料が同一なものになったものがございました。それらは一覧の資料項目名の最後に同一となった資料の番号を記載し、資料本体の右上にも番号を記載しております。同一のあった資料につきましては添付を省略いたしております。

それでは、一覧の順に御報告をいたします。

初めに、公明党から御依頼をいただきました資料でございます。

恐れ入ります。3ページ、資料の1を御覧ください。

資料の1は、市内民間事業者及び政令市公営事業者との運賃比較を示しています。

まず、3ページは、市内の民間事業者の運賃の比較でございますが、こちら、恐れ入ります、次のページのほうに、4ページでございますが、こちらに左から右に実施の時期を分かりやすくまとめたものとしております。

見方なのですが、まず左から2つ目のところに、令和5年度、令和6年3月に東急バスさんが値上げをされたタイミングを記載いたしておりますが、このタイミングでは東急さんは上限を250円、実施運賃をこのタイミングでは230円でスタートされております。続いて、6月に小田急さんが同じく上限250円、こちらは実施運賃は240円でスタートされていると。以降、このように右に行くにつれて、上限の範囲内でそれぞれ実施運賃を改定をされるということをなさっております、最後、一番右が直近の今年の4月になりますが、神奈川中央交通さんが上限270円で実施は240円という運賃改定を実施をされております。

恐れ入ります。5ページは、次に政令市の公営バス事業の比較となっております。

それぞれ各都市の改定日と、それから大人・小児の普通運賃を記載しております。直近で運賃を改定され

ておりますのが神戸市さんでございまして、下から2行目になりますが、令和6年10月に大人230円という運賃改定を実施をされていらっしゃると思います。こちらの改定日のほうは消費税の税率変化に伴う改定も含めておりますので、横浜市で申しますと、令和元年10月、消費税率が8%から10%に上がったタイミング、ほかの都市も同様の都市が多くなってございます。

恐れ入ります。続きまして、6ページ目を御覧ください。

資料2でございまして。資料の2のほうは、運賃値上げに至るまでの議論の経過をお示した表になっております。

まず、一番上の行が、昨年の8月7日、第8回市営交通経営審議会でございまして、こちらでは令和6年度の決算がまとまりましたので、こちらを御報告をしたものでございまして、経営審議会の委員からは、中期経営計画の収支見通しと実績に差異が生じてきていることから、収支見通しを見直すべきといった御意見を頂戴いたしました。

これを受けて、今年の1月15日に開きました第9回の経営審議会では、収支見通しの見直しをしたものを御説明をいたしました。この中で、バス事業において、物価高騰や人件費水準の上昇などの影響から、経営健全化団体となる年度が当初の計画時では令和12年度であったものが、2年前倒しとなり令和10年度になる見込みとなったということで、委員からは早期の運賃値上げの必要性について御意見を頂戴いたしました。

これを受けて、本年2月13日、第1回定例会の前段の常任委員会になりますが、この経営審議会の開催について御報告をいたし、市営バスにおいても運賃改定の検討に着手をいたすといったことをこの常任委員会で表明いたしました。

続く3月11日の同じく常任委員会におきまして、市営バスの経営改善について御報告を申し上げ、経営改善を図るために実施運賃を10~15%程度引き上げることで、そのための条例改正案を第2回定例会に御提案いたしますことをこの3月11日の常任委員会で御説明をいたしましたということでございます。

恐れ入ります。次のページ、7ページ目を御覧ください。

資料の3でございまして。

こちらは、中東情勢の影響を踏まえた今後の収支見通しをお示したものでございまして。

まず、上のほうに、主な政令市の軽油調達価格、税抜き額になりますが、各都市の直近の契約単価を記載をいたしております。154円台から129円といったところでそれぞれ契約をされておられて、この各都市の契約状況を踏まえまして、本市における契約単価が仮に130円となった場合、これは令和8年度予算の私どもの予算単価から約3割上がったということになります。130円となった場合、私どもの市営バスの動力費への影響としては約3億円程度燃料代が増えるということで、収支の悪化が見込まれるということになります。令和8年度予算の動力費が11億1000万円でございますので、こちらが14億4000万円、約3億円増加してしまうと、その分だけ収支を悪化させてしまうということが見込まれるところでございます。

続いて、8ページを御覧ください。

資料の4と6に当たります。

これまで行ってきた経営努力をお示したものでございまして、まず8ページは平成15年度以降の職員数と人件費の推移をお示しております。

緑の折れ線グラフが営業所の職員数でございまして、平成15年度の水準から直近令和6年度までをお示しております。棒グラフのほうが人件費でございます。

グラフの欄外、一番下を取組の主なものを記載しておりますが、職員の給与のベースダウンや給与カット、それから管理の受委託、バスの運行委託を行ったことなどを記載しております。こうした取組によって職員数も大幅に削減し、これに伴い人件費も削減をいたしました。また、路線の見直しなども行いましたので、平成17年度には野庭営業所、平成18年度には港北ニュータウン営業所という2つの営業所を廃止をいたしております。

続きまして、9ページを御覧ください。

今申し上げた廃止をした2つの営業所について、資産の有効活用ということで、廃止した営業所の跡地の貸付けなどによって保有資産を活用しております。

野庭営業所の跡地につきましては、スーパー・ドラッグストアとして、平成20年度から、令和6年度決算で言うと年額8742万円頂いております。

それから、続いて、平成21年度から活用しております港北ニュータウン営業所の跡地については、令和6年度の金額で9913万円ということで、平成15年度の時点の資産活用収入は3049万円でしたが、直近の令和6年度では2億9720万円資産活用収入を上げているところでございます。

10ページを御覧願います。

これまで行ってきた経営努力でございまして、まず10ページは令和5年度における主な増収と経費削減の取組。

個々説明は省略いたしますが、欄外に、この令和5年度における増収と経費削減の取組による収支改善効果は、目標1.5億円に対して1.1億円まで進みました。

11ページを御覧ください。

同じく今度は令和6年度における取組でございまして、先ほどと同様に増収と経費削減、記載しておりますような取組を行った結果、累積での収支改善額は、目標の1.5億円に対して2億円ということで、目標を上回る成果を上げることができております。

最後に、12ページは、こうした取組の総括として表すものとして、経常損益と任意補助金の推移を平成7年から直近まで記載をしたものでございます。

平成18年度までは、ピンクの棒グラフ、任意の補助金を一般会計から受けておりましたが、これを平成19年度で廃止をし、平成22年度からコロナ前の令和元年までは補助金なしで黒字を維持しておりましたが、コロナ禍によって赤字に転落をしたといったようなところでございます。

恐れ入ります。13ページを御覧ください。

続きまして、資料の5でございます。

こちらは、ここ数年での路線の事業者変更をお示しをしております。

それぞれ記載をしております系統を民間バス会社のほうへ移譲あるいは撤退をする形で、市営バスから民間バス会社のほうに運行を移譲しているといったようなものをお示しをしております。

続きまして、立憲民主党から御依頼をいただきました資料でございます。

資料の6につきましては、先ほど御説明をいたしました資料の4と同一のものでございます。

14ページ、資料の7を御覧ください。

こちらは、平成9年度の運賃改定と今回の運賃改定における総括原価の比較をしたものとなっております。先ほど経営改善の取組でお示したように、営業所の廃止ですとか人件費水準の引下げなどによって総括

原価は非常に下がってきているといったようなことに、この約30年の間で下がってきているということが資料のほうから御覧をいただけるのかなと思います。

続きまして、15ページを御覧願います。

資料の8でございます。

資料の8は、こちらは前回の運賃改定を行った平成9年から、直近令和6年度までの各年の営業コスト、営業費用の推移をお示ししたものとなっております。

こちら先ほど経営改善としてお示しをいたしましたように、様々な経営改善努力の結果、営業費用はここ数年は200億円台前半といえますか、時には200億円を切る程度といったところで推移をしているものでございます。

御依頼をいただきました資料の説明は以上でございますが、前回の委員会におきまして、地下鉄事業とバス事業の収支状況について御質問をいただきました。

委員長、この件につきまして、別途資料を配付をいたし、御説明をいたしたいと思うのですが、よろしいでしょうか。

○ 大山しょうじ委員長 はい、お願いします。

○ 三村交通局長（交通事業管理者） それでは、資料の配付をお願いします。

（資料配付）

○ 三村交通局長（交通事業管理者） それでは、お配りをいたしました資料について御説明をいたします。

表紙をおめくりいただきまして、地下鉄事業とバス事業の経常損益と累積資金残の見通しをお示しをしたグラフとなっております。

一番下に記載しておりますとおり、この資料は、第9回の交通経営審議会で報告した時点の収支見通しとなっております、上段が地下鉄事業、下段がバス事業でございます。ともに赤い折れ線グラフが経常損益、各年の収支でございます。青い折れ線グラフのほうは累積資金の状況をお示ししたものでございます。

上段の地下鉄事業でございますが、経常損益は令和9年度までは黒字でございますが、令和10年度以降は赤字が見込まれております。

一方、地下鉄の累積資金、青い折れ線グラフのほうなのですけれども、こちらについては令和5年度には資金がほぼゼロといった状況でございましたが、以降、資金残のほうは積み上がっておりまして、今後も堅調に累積資金のほうは積み上がっていくという見通しでございます。

一方、バスのほうは、各年の収支は赤字であることに加えて、累積資金残、ブルーのグラフのほうは年を追うごとに資金不足の拡大が見込まれているといったようなところでございます。

御説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

○ 大山しょうじ委員長 ありがとうございます。

それでは、説明が終わりましたので、質疑等に入ります。

○ 望月康弘委員 ありがとうございます。資料たくさん要求いたしまして、非常に分かりやすい資料を作っていただいたなと思っておりますが、ちょっと確認も含めてやらせていただきたいと思っております。

まず、資料の1ですね、市内の民間事業者との比較になります。これはほかの事業者との比較ということでは、金曜日にもありましたけれども、突出して横浜市営だけ低いというわけにもやっぱりいかないなというのも思っていましたので、ちょっとこの比較表を見せていただいたので、ありがとうございます。

資料1の政令市の比較のものですけれども、これも都市間で差があるなとも思いましたが、東京都なりお隣の川崎なり名古屋なりという、まだこれ210円だったり220円でやっているということなのでしょうが、横浜市の場合は繰入金も入れずにやってきているという状況ですけれども、ほかの都市はそうはいつも入っていたりするところもあると思うのですけれども、他都市の状況というのは分かりますか。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** 御質問ありがとうございます。こちらに記載をいたしております政令指定都市の中で、いわゆる任意補助金といいますか、総務省の繰出基準以外にそれぞれの自治体が独自で補助を入れている都市ということで申しますと、まず仙台市、それから川崎市、名古屋市、神戸市といったところになっております。

横浜市、京都市も一部自治体独自の補助がございますが、これは公営バスのみを対象としたものではなく、例えば低公害のバスを導入したバス事業者に出すといったような類いで、仕組みとしてはその自治体独自ではあるのですが、対象が必ずしも公営バス事業者だけではない、同じ市内で民間バス事業者であっても交付をされている補助といったようなものになっています。

ですので、公営バスならではといった補助で金額が大きいところで申しますと、名古屋市、仙台市といったところが大きな金額の任意補助を受けているといったようなことになろうかと思えます。

- **望月康弘委員** ありがとうございます。分かりました。先ほど申し上げたように、都市間比較ということでは、県内の、あるいは市内の走っているバスにやっぱり特化して考えなければいけないのだらうなとも思うのですけれども、横並びで考えるとすると、220円というのが水準的には下がってしまうところで、そこだけ突出して低いというのどうかなと、やっぱり私はそういうふうには思いますね。独立採算ということで考えますと、公営交通のみがこれ以上据置きを続けるというのはやっぱりいかなものかなと私は思います。

それから、資料の2で、今までの経過ありがとうございます。よく分かりました。これ一つ、経営健全化団体ということの懸念がされているのですが、これ具体的にこの経営健全化団体というものになってしまうとどういうことになるのでしょうか。いろんな制限が出てくるのだと思うのですが、ちょっと整理して教えてください。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** ありがとうございます。営業収益に対する資金不足の額が20%を超えると経営健全化団体ということになります。この経営健全化団体になりますと、経営健全化計画というものを策定しなければなりません。この経営健全化計画については、その資金不足が20%を超えている間、ずっと毎年議会で議決をいただいて総務省に提出をしなければならないといったようなものになります。

その内容というのが資金不足がなくなるための計画をつくるということになってまいりますので、一つは収入を増やすという意味では値上げという計画であったり、あるいはコスト面でいうと、ほかの自治体で実施をされた例で言うと職員の給与のカットですとか引下げ、あるいは不採算路線の廃止、そうした計画をつくり、議会の議決をいただいて、資金不足が解消するための計画をつくって総務省に出すということが求められることとなります。

- **望月康弘委員** そうすると、横浜市交通局さんのほうでいろいろ計画を今までもつくってきて、説明先ほどいただきましたけれども、様々経営努力もされている中で、これからはもしそうなった場合ですよ、そうなった場合は議会にも毎年のように説明をしつつ、やはり今まである交通ネットワークを維持できないということにもならざるを得ませんよね。様々な取組の中でやはりそういったことに取り組んでいかなければい

けないということだと思つるので、自ら交通局さんの意思でいろいろ決められなくなってしまうという、そういう制限が出てくると思うし、やはり最終的に市民の皆さんにバスのネットワークの維持というものがならないとすれば多分に影響が出てくるなとも思います。ありがとうございます。

それから、資料の3、これ中東情勢ですので、特に今年への影響ということでは非常に動力費の3億円の増加というのが大変気になるところになってきてしまうのですけれども、やはりこれ適正に運賃に反映させていかないと、この先もつと大変なことになるなとも思いました。

それから、資料の4と6ですけれども、これまでの経営努力を本当にまとめていただきましてありがとうございます。様々努力をされてきていることがよく分かりましたし、逆にこれ以上なかなか絞り出すことができるのだろうかという部分では、そういった部分も思うのですけれども、まだまだこれで様々なアイデアを出してやっていかなければいけないという部分だと思いますし、保有資産の活用なども御説明いただきましたけれども、まだこれからもやっていかなければいけない部分という、その収入の確保という意味で必要になってくるのかなと思います。いろいろラッピングバスやってみたり、バス部品の販売とかね、イベントで販売するとか様々やられてきているので、あらゆる知恵絞って努力されているなとも思っておりますが、こういったことを、あらゆる努力をしているということをややはり市民の皆さんにもしっかりと分かっていたくというのも大事なことなので、今後丁寧な、この議案が議決されればですけれども、しっかり説明を分かりやすく市民の皆様にもお願いをしたいなとも思うところです。

それから、資料の5ですね、路線の事業者の変更等のことで、特に移譲されているという部分も多いかと思つていますが、ネットワークの効率化とか最適化ということを考えますと、これはやっぱり必要なことで、これからもやっていかなければいけないという部分だと思います。こういった様々な努力をした結果で、プラス値上げをするということの判断の中で公営交通としての役割も果たしていけるとも思つていますが、実際にこの維持をしていくという部分では、今までの交通局さんの在り方からしても、やはり値上げというのがどうしてもせざるを得ない部分の判断というのは私も理解できるので、先ほど申し上げましたが、やはり丁寧に市民の皆様にも理解いただけるように、これ今こういうふうに資料頂いているので様々な視点で理解もできてきましたけれども、これからは分かりやすい説明が必要になってくるかなと思いますので、いずれしても資料を頂きまして理解できましたので、ありがとうございます。

- **越久田記子委員** 本当に分かりやすい資料、多くの要求にお答えいただきましてありがとうございます。

ちょっと確認したいことが、私からは、14ページの総括原価比較お出しいただいてありがとうございます。この中で、その他の運送費というのが前回と今回とでかなりちょっと上がっているというのですが、これはちょっと御説明いただいてもいいですか。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** 御質問ありがとうございます。このその他運送費なのですけれども、先ほど8ページで、これまで行ってきた経営努力の欄外のところで、平成19年度から、一番下になりますね、管理の受委託、バスの運行委託を営業所2つですね、磯子と緑の営業所を委託運行をすることになりました。

この結果、このことによって我々の直営で持っている職員数の人数が減り、直接払う人件費は落ちる。他方で、委託でございますので、運行してくれているこの2つの営業所分を、今度は委託料という形で受託をしてくれている横浜交通開発株式会社という会社になりますが、そちらに委託料としてお支払いをするというのがちょっと平成9年と令和9年、30年の非常に大きな差のあるところになります。御覧をいただくと人件費が落ちていることと、それと見合いの金額にはなっておりませんが、人件費は委託によって職員数が

不要になったことによる減、他方で委託料として交通開発株式会社にお支払いしなければならない分がその他運送費として増するという、そういう関係と大ざっぱには捉えていただければと思います。

- **越久田記子委員** ありがとうございます。しっかりと理解ができました。

まず、資料4、6と、公明党さんからとうちの会派から資料お願いしますと言って出していただいて、これまで行っていただいた経営努力の部分では、他局としっかりと連携した取組であったりとかというところは本当に理解ができましたし、資料の7の部分でも、先ほど御説明の中でもありましたけれども、総括原価の比較としては前回よりも今回のほうがしっかりと努力をされている形は見えているのだけれども、やはり結果として収入の部分でどうしても値上げをしなければならないという状況になっているというところは理解ができました。

この次の資料8の部分でも、先ほど委託という部分で人件費が減っているという御説明いただきましたけれども、やはりしっかりと努力をされている部分というのを見せていただきましたので、本当に今回の資料、御丁寧を示していただいているいろいろ理解ができました。ありがとうございます。

- **太田正孝委員** 仙台が190円で、この10月から改定予定ということになっているのだけれども、うちは240円、270円で、仙台はなぜ190円でやっていけているのですかね。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** ここに記載しております各都市の中で、仙台以外はおおむね横浜市と同様の均一運賃の制度になっておりますが、この各都市の中で仙台がいわゆる距離によって料金が上がっていく、そうした対キロ料金制度を使っておられます。こちら初乗りだけを記載しておりますが、その先の上がり幅というのは私ども詳細には情報つかんでおりませんが、仙台市さんのほうはここで言う160円から190円、初乗りだけの比較で申しましても30円のアップで、その先の上がり幅の部分でどのような調整をされているかというのは、すみません、詳細には把握をしておりませんが、その中でやっていらっしゃるのだと思います。

- **太田正孝委員** 局長、それまで把握しなかったら、こんなところに発表してもしようがないではないですか、まず一つはね。

例えば、横浜において、仙台のように初乗り190円ぐらいにして最終的には240円ぐらいになるような形でもいいかもしれないのだけれども、距離によってやるということも考えられないわけではないと思うのだけれども、横浜の場合にはなぜやらないのですか。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** ありがとうございます。横浜に限らず、先ほども御説明申し上げましたが、仙台以外のここに記載しております都市というのは均一料金制度を採用しております。こちらは都市型の料金制度と申しまししょうか、多くが御乗車をいただく際に均一の料金をお支払いいただいて、これが主には住宅地から最寄り駅までお客様をどっとお運びをしていく、そうしたときに終点の駅などでどんとというちょっと表現あれですけども、お客様にお支払いの手間をいただくことなくバスを降りて鉄道駅のほうに向かっていただくということで、都市部において推奨をされている料金制度でございます。

確かに、横浜市内におきましても、例えば戸塚駅などに行っている神奈川中央交通さんですとか、料金が距離によって変わっていく、終点のバス停などで料金をそれぞれ乗った区間に応じて精算をされるというバスもございますけれども、私どもは比較的都心部を運行しているということで、そうしたお客様の利便性でこうした均一料金制というのが設定をされてきた経緯がございます。

私どもがこうした距離によって運賃制度、料金が変わるという仕組みに仮に変えようとした場合、全ての

バス車両に運賃表ですとか、あるいは乗車時に取っていただく精算券、あるいはICカードの場合ですとタッチする箇所を2か所、乗車口と降車口に設置をするといったようなハードウェアが追加で投資が必要となってくるということで、そういったことがなかなか現状の経営体力の中では厳しいというのが現実的にはございます。

- **太田正孝委員** 今の横浜市がやった場合において、そういうハード的な設備をしなければいけないって言葉だけれども、それはどのぐらいかかるといいますか。仮の話として、どのぐらいかかると見てそういうことを言っているのですか。そこまでは研究していないか。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 恐らく1台当たり100万円とかでは下らないような額になろうかと思えますので、私どもでいうと800両のバスということになりますので、掛ける100万円といったような金額規模、なかなか現状の私どもの体力の中では投資は厳しいかなと見込んでおります。
- **太田正孝委員** それは誠にあれだけれども、ちゃんとそういう数字は出ているわけ。それとも推測でしゃべっているか。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 申し訳ございません。今の発言は推測でございます。
- **太田正孝委員** あのね、局長、これは推測で話されたのではしょうがないのだよ、正直言って。やっぱりそういうところも実際にやってみたらこうなのだとか、やるとすればこうなのだからできないとかね、そこまで金がかからないからやろうと思えばできるのだけれどもやらないとか、幾つかの回答も内容が違ってくるじゃん。そうでしょう。だから、今我々は240円がいいのか270円がいいのかということをやると当たって、市民負担を少なくするためにはどうしたらいいかと考えているわけではないか。それには、今局長が言ったみたいに、仙台方式にすると金がかかってしょうがないのだから、では幾らかかるの、いや分かりませんと。それでは話にならないのではないの。まずそれが一つね。
例えば、仙台だったら油のお金は幾らなの、横浜と比べて。横浜は幾ら、170円って幾らか書いてあったけれども、仙台は幾らなの。分からないだろう。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 5月に御契約をされた仙台の軽油の単価は129円だそうでございます。
- **太田正孝委員** うちの幾らなの。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 私どもの直近の契約が、現在供給を受けている第1四半期の契約になりますが、こちらは112円95銭でございます。
- **太田正孝委員** そうすると、うちの油について言えば仙台よりかずっと安いよね。そうでしょう。高いの、安いの。129円……
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 仙台が129円、私どもが112円でございます。
- **太田正孝委員** だから、えらい安いんでしょ、うちの場合ね。それでも上げなければいけないということはなぜなのだからという問題もあるではないか。それが今言ったみたいに、暫定的に距離によって料金を変えたりすれば違うのだとかということなのか、抜本的にもっと細かく経営状態を分析すれば仙台のようなことができないこともないのだよということなのかというのをやっぱり知りたいのですよ、正直言って。
だから、ただ単にこうやって数字を並べてあれしちゃうだけでは回答にならないのだな。どうして仙台は190円で10月からできるのだということを言いたいわけよね。初乗りだからですよ。そうすると、長い、例えば磯子なら磯子から横浜駅までの距離をやったときに平均的に幾らになるのだよと、仮にそういうことをやってみたときにね。いや、それは分かり分かりませんと。いや、何もかも分からないのではないかという

ことになるではないですか。分からないのでは、値上げについて、いいとか悪いとかという判断ができないのではないですか。私も自分で調べればいだろうけれども、調べることができないから局長に聞いているわけでしょう。だから、局長のほうで、ありとあらゆるそのことをやった上で、運賃がどうしても240円にならなければいけないのですよということを言っていたかかないと市民は納得しないと思うのだよな。ほかの都市と比べてみてとんとんだからいいではねえかとかって、そういう議論ではもう務まらないのですよ。そういうことだと思うのです。

それから、例えばさっき他のバス会社に路線を譲渡したではないか。それは何で譲渡したのですか。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** 先ほど13ページ、資料の5のほうでお示しをしておりますのがここ数年での路線の事業者変更でございますが、これいづれもコロナ禍以降で、私どももそうでございますが、市内の民間のバス事業者さんも、お客様の減少といったようなことで非常に経営環境として厳しい状況にございました。

そうした中で、我々横浜市営バスが運行したほうが効率的なのか、それとも今回その移譲先などの事業者さんが運行したほうが、例えば同じ便数のバスを提供するのに我々よりもより少ない資源で、それは車両数だったり乗務員さんの数だったりという意味でいえばより効率的に運行できるということで、市内全域、市内のバスの資源という言い方をしたらいいのでしょうか、公民問わず、その資源をより効果的に使うためには事業者を変更したほうが効果的になるだろうという考えに基づいて行ったのが、この3行目だけはちょっとニュアンスが違うのですけれども、1行目、2行目、それから4行目、5行目のバスの事業者変更です。

このうちの3行目の40系統については、神奈川中央交通との共同運行路線でございました。この令和5年7月のタイミングで、これは先ほどもちょっと太田委員から御指摘のあった距離によって運賃の異なる路線でございました、40系統は、この系統だけは神奈川中央交通さんが令和5年7月のタイミングで値上げを実施をされました。私どもはその値上げというのは実施ができませんので、議会で議決をいただかないとできませんので料金に差が出てしまうといったことで、この40系統に関しては、そうした料金に差が出てしまうことで我々のほうに料金の安いバスのほうに多く乗られてしまう。そうすると、我々もそれに全てお応えするほどの供給ができないということで、神奈川中央交通さんと協議をした上で私どもは撤退をさせていただく、それに対して神奈川中央交通さんは可能な分だけの増強というのでしょうか、をされるという形で撤退をいたしましたのがこの40系統でございます。

- **太田正孝委員** 採算ベースが同じだったら、うちが安いで向こうが高いからうちのほうにお客さんが来ちゃうので、それで譲渡しますって、それも変なあれだよな、簡単に言うとな。安くしてやっていけるのだったら、向こうが安くしなければいけないんであってということになるではないか。

譲渡するのに能率が悪いとかいうようなお言葉あったけれども、何の能率が悪いので譲渡することになってしまうのですか。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** 主には、それぞれこの40系統以外の4つの系統に関して言いますと、私どもが担当している営業所の位置と運行している路線の場所の関係になるろうかと思えます。

一番上の令和3年に行った75系統、これは私どものバスの営業所では保土ヶ谷営業所が担当しておりました。保土ヶ谷営業所から鶴ヶ峰とくぬぎ台団地のほうまで回送でバスを走らせていって、その区間を運行すると。ここに言うのと、相鉄バスさんが周辺にはたくさんほかの路線を持っていらっしゃるしやいますので、相鉄バスさんは近隣で運行しているほかの系統と組み合わせることで、私どもが保土ヶ谷から車両を持って

いって運行するよりもより効率的に少ない資源で運行ができる。

そのほかの44系統、83系統、136系統についても、それぞれこちらはいずれも相鉄バスさんとの関係になりますが、相鉄バスさんの営業所の位置、我々の担当している営業所の位置、あるいは周辺の路線との組合せによって効率的に運行できるといったような、そうした見込みの中で相鉄バスさんと協議を重ねて移譲いたしたという、そういう次第でございます。

- **太田正孝委員** そのお言葉だったらば、別にこの系統だけではなくても相鉄に移譲しちゃったほうが良いということになってしまうのではないのか。ほかの路線も同じような理由でしょう、やろうと思えば。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 市営バスの営業所の配置の関係から見て、市営バスが現在運行しているものに関して、市営バス以上に、例えば相鉄バスさんあるいは神奈川中央交通さん、ほかのバス会社さんが運行したほうが市営バスよりも効率的な路線が仮にあるとすれば、それぞれ各社さんと協議をいたして各社さんのほうにお任せをしていくといったような方向性が、市内全域のバスの資源を有効に活用するという意味では正しい方向性なのではないかと思っています。
- **太田正孝委員** そうすると、局長、これからもそういう考え方でバス路線を再編成する、相手方にどんどん譲渡していってしまう、そういうこともあるということをおっしゃっているのですかね。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 民間のバス事業者さんとはいろいろなテーマでお話をいたしております。そうした私どもが運行するよりも民間バス会社さんが運行したほうが効率的と考えられて、かつそうして民間バス会社さんのほうがその路線を自社でやることについて効率性が高い、あるいはメリットがあるといったようにお考えのところで協議が成立すれば、そういった可能性は今後もあり得ると思っています。
- **太田正孝委員** 横浜市がバス事業を行っていくのに当たって、どうしてほかの事業者とかほかの都市と比べていろんな費用がかかってしまうのだろうか、どうしたら安くできるだろうということを今交通局は一生懸命考えてくれて研究してくれているのだと思うのだけれども、横浜市議員として、例えば私なんかだったらば、そういう材料を全く持っていないで今しゃべっているわけですよ。実際どうなのかって分かっていない。人件費なんかだつて、もっと安くできることがないのかしらとか、あるいは人間が多いのではないとか、いろんなことを研究した後がいいとか悪いとかということをやらなければいけないと思うのだけれども、現実的には横浜市の市議員として、誠に申し訳ないことだけれども、そういう資料、そういうものを持たないでしゃべっているわな、正直言って。正直言ってね。だから、それってどうかなと思うのですよ、委員長。

だから、こういう大体240円が良いのではねえのとか、ほかのところがあるものだからいいのではねえのとか、そういう考え方で人はいないと思うけれども、あくまでも240円か270円が良いか悪いかということも含めて、横浜市のバスの経営状態がこれでいいのかということをやっぱり研究しないとイケないのではないかと思うのだよな。そういうことがないで、こういう資料だけもらって、240円が良いとか、290円が良いとか、280円が良いかというのを判断することが僕はできないのではないかと思うのですよ。

だから、交通局全体の経営状態が実際どうなのとか、ほかのバス会社、民間バス会社、こないだもお言葉があったけれども、電車とかそのほかの事業の収益をあてがうことによってバス会社の運営をしているのだとかというお言葉もあったではないか。それと同じように、では横浜市の場合にはそういうことも企業会計なのだからやるのにはどうしたらいいとか、もっといろんなことをやっていくべきではないかとかというのは話があってもよさそうなものだけれども、なかなかそこまで研究がいかないのだよな。

だから、この委員会として、やっぱりこういう問題を処理していくに当たっては、委員の皆様方も含めて勉強する機会というのかな、研究する機会というのかな、あるいはそういう専門の人を雇って意見を聞いたりと、いろんなことをやるのがないといけないのではないかと思うのだけれども、どう。

- **大山しょうじ委員長** 今、太田委員の御指摘の点につきましては、まだこの委員会も年度が始まってでありますから、また今後の委員会の中で、そうしたことも議題に取り上げたりとかしてまた考えていきたいとは思っております。

また、今回はこの議案について係っているところですので、一定の結論はまたほかの委員のいろいろなお考えもあるとは思いますが、その中でどうするかということについてはちょっとまた後ほど私のほうでお諮りしようかなとは思っております。

それから、ちょっと私も当局に1点、先ほど仙台市の初乗りの話がありました。それで、距離に応じてというのは、我々もよく地方でそうしたバスに乗って料金が上がっていくというのは知っておりますし、ちょっと今局長からは先ほどあのような答弁でしたけれども、もしこの今委員会の中で、この後、仙台の状況がどのようになっているか、所管の部長または課長でも分かるようでしたら、後ほどちょっとまた挙手をもって知らせていただければと思います。ちょっとそのあたりも分かる範囲でも結構なので、よろしくお願いたします。

- **太田正孝委員** 例えば、経営努力のことでさっき伺ったスーパーとかドラッグストアで令和6年の決算で8742万円ですと。地代だと思うよね、これね。平成20年は幾らだったのですかと。8742万円になったのはいつからなのですかと。これはどうなんですか。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** こちらの旧野庭営業所の貸付けでございますが、平成20年10月からスタートしております。通年の、その意味で1年間、平年度になったのが平成21年度からになりますけれども、こちらは平成21年度から直近のところまで金額同じでございます。
- **太田正孝委員** 平成20年から令和8年まで何年たっているのだろう。20年以上たっているのではねえの。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 令和7年まで17年でございますかね。
- **太田正孝委員** この契約は、何、見直しはないの。20年間も8742万円のまなの。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 定期借地契約でございます、定額で頂いております。
- **太田正孝委員** いつまで定額なのですか。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 20年間でございますので、あと2年ということになります。
- **太田正孝委員** この港北ニュータウン営業所の跡も同じですか。そういう契約ですか。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 旧港北ニュータウン営業所の貸付けに関しては、途中で料金が随時変わってきております。
- **太田正孝委員** 幾ら。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** 直近の令和6年度がこちらに記載しております金額……
- **太田正孝委員** うん、9913万円。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** でございますが、こちらは実は昨年度、改定をいたしまして、令和7年度からは1億67万円に値上げをいたしております。
- **太田正孝委員** ごめんなさい、ちょっと今1億幾らね。それで、その前が9913万円、令和6年。それで、その前は幾らだったの。令和5年とか、令和3年とか、令和2年とか。

- **三村交通局長（交通事業管理者）** 令和3・4・5年度は9532万円でした。
- **太田正孝委員** 何でそうやってこの港北ニュータウンについては順々に上がっていくような契約で、野庭営業所は、あのところは上がっていかないで定額にしたのですか。
- **三村交通局長（交通事業管理者）** これは相手方との契約になりますので、その契約の中でそのような取決めをいたしたということでございます。
- **太田正孝委員** だから、横浜市の財産なのだから、定額でやるのも一つのアイデアだし、だんだん上がっていくのも一つのアイデアなのだけれども、やっぱり一貫性がなければ駄目だよな、横浜市の土地だから。あるところには定額でいこうとか、あるところにはそうしましよって、何で決めているのよ、そういうことはということになるじゃん。それはアイデアで決めてのだからそのときそのときなのですよって、そういうことなのかな。

いや、何言っているかという、経営努力とか言う場合において、土地の有効活用ということなのだから、横浜市の交通局が持っている土地を貸し出すに当たってなるべく高い値段で貸したほうがいいわけじゃん。そうよね。それには幾ら幾らのほうがいいとか、あるいは定額のほうがいいとかっていろんな考えがあると思うのだよな。それで、例えば今の話、スーパー・ドラッグのこの野庭営業所の場合において、この近隣の地代は幾らのよとか、そういうことを全部調べた上でちょっと今不適當になってしまっているのだよということになるのかしらとか、そういうことが比較されないと経営努力も何もないじゃんということになるのではない。経営努力というのは、やっぱり近隣の土地とも比べてみても、なるべく高く貸すという努力がなければ駄目でしょう。だけれども、今言いたみたい20年間そのまんまですよということで、一方は毎年変えていますよと、あるいは二、三年間に一遍変えていますよって、何を以て経営努力と言っているのだよということになるのではない。

要するに、うちがこんなに貧乏して金もなくて困っていて、市民の皆さんに運賃を上げてお金もらおうというのだったら、だからその反対として経営努力しているのですよと言うのだったら、経営努力の内容が今聞いただけだっただけ何かいいかげんなように思えてならないのですよ。そこで、うちが貸しているところは全部幾らで貸しているのだよと。どこが幾ら、どこが幾ら、それが今の相場として正しいのかよ、正しくないのかよとか、あるいはどうしてそういう契約になってしまったのかよとかということをやっぱり研究しなければ駄目ではないかと思うな。それが上で、にっちもさっちもいかないから240円にするのですよというのだったら仕方がないねという話になるわけじゃん。ところが、今ちょっと聞いただけでも何か変だなと、もう少し何かしなくてはしようがないではないかなとかということは考えられちゃうよね。だから、不動産的に見たときだよ、不動産賃貸をやっている者からするとちょっと何か変だなんて。簡単に言えば努力していないなということなんだよ。

そこで、委員長ね、そういうことをちゃんとしないと駄目だよ、やっぱり。なぜ駄目なんだろうかということ一つ一つ掘り起こしていけば分かるじゃん。それもしないで240円がいいよとか、270円がいいよとか、まあまあだなどというわけにはいかないと思いますよ、僕は。今まで、委員長、そういうことを委員会でやっていないと思いますよ、恐らく。だから、本当の意味で市民のためにこの値段がいいのだということを出していないのだと思う。

- **大山しょうじ委員長** 今、太田委員からそのような御指摘もありましたが、まだ引き続き他の委員からそうした質疑を通じてのいろんな出てくることもあるかと思っておりますので、ちょっと継続してやらせていただき

たいと思いますけれども。

○ 太田正孝委員　どうぞ、ほかの人にやらせてください。

○ 大山しょうじ委員長　太田委員、よろしいですか。

○ 太田正孝委員　いいです。今は中止。

○ 大山しょうじ委員長　分かりました。

ほかにはよろしいですか。

○ 福地茂副委員長　私からは質疑ではなく意見ということになりますけれども、本件については、前回の委員会、そして本日もこうして様々な議論を重ねているところでございます。

そうした経緯も踏まえて、我々自民党といたしましては、本議案に関しましては附帯意見を付すべきと考えているところでありますので、その意見を申し上げたいと思います。

以上です。

○ 大山しょうじ委員長　ありがとうございます。

他にございますでしょうか。よろしいですか。

(発言する者なし)

○ 大山しょうじ委員長　では、他に御発言もないようですので、本件については質疑を終了いたします。

それで、ただいま福地副委員長から、交第1号議案について附帯意見を付すべきとの発言がございました。この附帯意見の案文については既に用意してあるとのことですので、書記から配付の上、改めて提案者の福地副委員長から御説明をいただきたいと思っております。

では、配付してください。

(附帯意見(案)配付)

○ 大山しょうじ委員長　それでは、福地副委員長、御説明をお願いします。

○ 福地茂副委員長　それでは、配付いたしました附帯意見(案)の朗読を持ちまして、私からの御説明といたします。

高齢化が進展する中で、バス交通は市民に身近な交通機関として、日常生活を支える大変重要な役割を担っている。誰もが生き生きと安心して暮らせるまち、出かけたくなるまちを実現していくためには、将来にわたるバスネットワークの維持は不可欠である。その中で市内バス交通の約4割の運行を担う市営バスが今後果たしていく役割は非常に大きいと言える。

一方で、近年のバス事業は、労働環境の変化等を背景とした深刻な運転士不足や、不透明な燃料調達価格なども含めた諸物価の高騰により、極めて厳しい事業環境に置かれており、既存バス路線の維持確保が困難な状況となっている。

こうした中で、本市バス事業においても、コロナ禍以降は収支が悪化し、赤字が継続する厳しい財政状況であることに加えて、今後の収支見通しでもさらなる経営悪化が見込まれている。議会においても、これまで主たる収入減であるバス運賃の改定について度々議論を行ってきたものの、当局から明確な経営判断が示されることはなく今日に至った。

こうした経緯を踏まえて、今回、市営バスが引き続き安全で安心な輸送サービスを安定的に提供していくため、運賃の改定によって持続可能な経営を目指すことは理解できるが、運賃改定の実施に当たっては、次の事項に特段の対応を図られたい。

1、効率的な事業運営に努め、資産の有効活用などによる増収やコスト削減といった企業努力に全力で取り組むこと。

2、既存市営バスネットワークの維持に努め、定時性の確保や障害のある方への合理的配慮の提供など利用者の利便向上にも積極的に取り組むこと。

3、市民や利用者へ、運賃改定の内容をより分かりやすく丁寧に広報すること。

4、市営バス事業の明確な財政状況や事業状況について、議会に対し、適時適切に報告を行うこと。

以上です。どうぞ御検討よろしくお願いたします。

- **大山しょうじ委員長** 説明が終わりましたので、交第1号議案について、ただいまの附帯意見も含めて各会派の御意見をお伺いします。
- **福地茂副委員長** ただいま御説明いたしたとおり、我が会派といたしましては、附帯意見を付すことで賛成いたします。
- **望月康弘委員** 今の附帯意見つけていただいているのですが、先ほど太田委員からも御指摘があったようなところ、まさに1番とか2番とか、そのあたりがやはりしっかりとやっていたかなければいけない部分であって、とはいえ、今回の提案があった議案については、これは本当に認めていかないと今の交通局の市営バスの運行に大分影響が出てしまうなどというところも踏まえまして、賛成でいきたいと思えます。
- **越久田記子委員** 我が会派といたしましても、この附帯意見も含めて、ここにももちろん書いてありますが、御負担いただく市民の皆様へやはり丁寧に広報していくことというのを一番の重要事項としていただいて、かつ望月委員おっしゃったように、1番、2番という、やはり市民の足を守っていくということをしつかり続けていただきながらバスネットワークを維持していかなくてはいけないと思えますので、我が会派としてもこの御提案いただいた附帯意見も含めて原案の賛成にしたいと思えます。
- **宇佐美さやか委員** まず、資料作成お疲れさまでした。これまでも様々な方法で経営努力されてきたというのはいま本当に理解はしていますけれども、先日の常任委員会でもお話いたしました大阪府高槻市は、燃料高騰によって近隣バスが値上げに踏み切る中で、自動車運送事業審議会でも値上げやむなしという答申が出されてはいたけれども、高槻市は市民生活を守るという観点から運賃を据え置くことと決定しています。本来必要な収益分を高槻市がしっかりと補助し、毎日の通勤・通学の家計負担増を回避するという決断をしています。

さらに、先日報道があったと思えますけれども、川崎市は5月25日に市営バスを運営する自動車運送事業会計で5億9900万円を積み増す6月補正予算を発表しています。全額を燃料費に充てるということで、イランの軍事衝突を受けて軽油価格が急上昇したために全額を燃料費にという。当初の燃料費は4億9100万円で計上していたものを、当初の2倍を超える額で補正予算を上げたというのは極めて異例だと報道もされています。

本市も高槻市や川崎市に倣って、運賃値上げではなく、市民生活と市民の移動の権利を守るために、改めて一般会計からの繰入れを求めていただきたいと要望します。

先日、私、意見表明をしていますけれども、附帯意見が加えられたので、改めて意見表明をします。

運賃の値上げに理解を示しているという附帯意見を含めて、議案に反対します。

以上です。

- **山田桂一郎委員** 我が会派といたしましては、附帯意見も含めまして、本条例案に関しましては賛成をい

たします。

以上です。

- **太田正孝委員** 誠に結構な附帯意見ですばらしいと思うのだけれども、こういう事案に鑑みて、この附帯意見が実行されなければしょうがないと思うのですね。だから、本来はこれだけの立派な附帯意見をつける場合には、では2年以内にとか、実行した成果を発表しなければいけないよとか、報告しなければいけないよということがないと言いつ放しになってしまうのだよ。だから、そういった意味では、立派な附帯意見がついていいのだけれども、先ほどからいろんな議論しているように、ちょっとそれではよくないなと私は思います。

したがって、原案は反対でございます。

- **大山しょうじ委員長** では、他に御発言もないようですので、本件については採決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)

- **大山しょうじ委員長** それでは、採決いたします。

採決の方法は挙手といたします。

本件については、附帯意見を付し、原案に賛成の方の挙手を求めます。

(挙手)

- **大山しょうじ委員長** 挙手多数。

よって、交第1号議案については、附帯意見を付し、原案可決と決定いたします。

なお、附帯意見の字句の整理については、正副委員長に御一任いただきたいと思います。

以上で交通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

- **大山しょうじ委員長** 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)

- **大山しょうじ委員長** 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。

◎ 委員派遣について

- **大山しょうじ委員長** 次に、委員派遣についてお諮りいたします。

委員派遣を行う必要が生じた場合、日時、視察箇所等の決定につきましては、正副委員長に御一任願いたいと思いますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

- **大山しょうじ委員長** 御異議ないものと認め、さよう決定いたします。

なお、委員の皆様も御希望がございましたら、正副委員長に申し出ていただきたいと思います。

以上で本日の審査は全て終了いたしましたので、委員会報告書等を議長宛て提出いたします。

◇

◎ 各種委員会委員について

- 大山しょうじ委員長 次に、各種委員会委員について御報告いたします。

本件については、配付されております資料のとおり、過日の市会運営委員会で役職をもって充てることが決定されておりますので、御了承願います。

◇

◎ 閉会宣告

- 大山しょうじ委員長 以上で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36分

速報版