

令和6年度決算第二特別委員会  
【速報版】

令和7年10月15日  
局別審査（交通局関係）

# 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

## 交 通 局 関 係

午後 2 時30分再開

○中島光徳副委員長 休憩前に引き続き決算第二特別委員会を開きます。

○中島光徳副委員長 それでは、交通局関係の審査に入ります。

○中島光徳副委員長 質問の通告がありますので、順次これを許します。

なお、投影資料の使用の申出があったものについては、いずれもこれを許可します。

それではまず、大山しょうじ委員の質問を許します。（「頑張れ」「8分に収めろ」と呼ぶ者あり）

○大山しょうじ委員 よろしくお願いします。

まず、自動運転バスの導入の可能性について伺います。

近年、バスの自動運転は運転手不足や地域公共交通の維持、活性化といった課題に対応する次世代の都市交通システムとして、各地の自治体や事業者が積極的に実証実験に取り組んでいます。そこで、横浜市の未来社会において交通局の自動運転バスが市内を走る姿を具体的に描いているのか、将来像をどう考えているのか、局長に伺います。

○三村交通局長 自動運転バスについては、国内において様々な地域で実証実験が進められていることは承知をしております。こうした取組は将来的な公共交通の在り方を考える上でも重要な動きであると認識しております。一方で、私ども交通局におきましては、現時点において将来的な活用の方向性など明確なビジョンを描くまでには至っていないという状況でございます。

○大山しょうじ委員 まだ具体的な将来像を描けていないということですが、県内では、既にバスの自動運転の実証実験を行い、将来を見据えた取組を行っている自治体が複数あります。そのような状況の中で、交通局ではこれまで自動運転バスに関する実証実験の実績はありません。

そこで、交通局において自動運転バスの導入検討の取組は現状どこまで進んでいるのか、お伺いします。

○亀本自動車本部長 自動運転バスについては、現時点で具体的な検討には至っておりませんが、近隣で行われている実証実験について、技術や運用の状況を把握するため、調査を行っております。これらの実証実験では、国土交通省や総務省の公募に地方公共団体が応募しまして、複数の事業者が連携して実施しているケースが多くなっております。

○大山しょうじ委員 近隣の情報収集ということで行っていることですが、この具体的な検討はまだのようですが、一方で、バスの運転手の確保は喫緊、かつ将来的にも続く課題です。また、自動運転技術はこの運転手不足の解消に資するだけでなく、持続可能な公共交通の実現に向けた有力な手段であり、交通局としても前向きな

検討が求められていると考えます。

そこで、横浜市が自動運転バスの導入を進めるに当たり、技術面、制度面、安全性や採算性など、どのような課題があると整理をしているのか、伺います。

○**亀本自動車本部長** ただいま委員に御指摘いただいた点に加えまして、自動運転バスを路線バスとして導入する場合には、お子様連れや高齢者、障害のある方など、様々なお客様の乗降時の安全確保や必要に応じた支援など、解決していくべき課題は多いのではないかと考えております。

○**大山しょうじ委員** 導入には多くの課題があり、今後、自動運転がさらに高度化していくに伴い課題も複雑化することが予想されます。だからこそ早期に実証実験を行い、課題の洗い出しと対応策の検討を進めるべきと考えます。特に交通局は市内路線バスの約3分の1を扱う事業者として、運行面においては様々なノウハウを有しており、横浜市での自動運転バスの実証実験に積極的に関わり、生かしていくべきと考えます。

そこで、交通局長のリーダーシップの下、自動運転バスの導入に向け積極的に実証実験等を進め、横浜市ならではのモデルを構築すべきと考えますが、局長に伺います。

○**三村交通局長** 自動運転バスについては、バス事業者単独で取り組むには技術的、制度的な課題が多く、また、交通局において専門的な技術や知識を有していないため、現時点でリーダーシップを持って実証実験を主導することは難しいと考えております。一方で、横浜市内における路線バス事業者として、日々の運行に関する様々な経験とノウハウを有していることから、必要に応じましてそうしたものを実証実験の実施主体等に提供してまいりたいと考えております。

○**大山しょうじ委員** 導入には多くの課題があることを私も認識しておりますけれども、自動運転バスが走る未来社会、恐らくこれは必ずやってくることでありますから、運転手不足も深刻化する中、安全性と効率性を確保しつつ、関係事業者等との連携も図りながら、横浜市ならではの自動運転バスの実現に向けて、交通局が今後前向きに積極的に考えていっていただきたいと思っております。

次に、高速鉄道3号線の延伸についてですが、交通政策審議会答申の目標年次が令和12年となっており、私の地元、港北区でも、ところで、あれ、どうなっているのと聞かれることも多く、質問する中で幾つか確認をさせていただきます。令和2年に概略ルート、駅位置の決定と環境影響評価手続に着手するとの発表が行われ、コロナ禍以降、顕在化した課題解決に時間を要しているとのことですが、事業の具体的な進捗状況はどうなっているのか、改めて現在までの交通局の取組状況について伺います。

○**高木工務部長** 鉄道とまちづくりの役割分担の下、都市整備局や川崎市と連携し、課題解決に向けて取組を進めています。交通局においては、鉄道事業許可に必要な事業計画の精査を進めるとともに、鉄道事業許可後の手続を見据えた設計、土質調査などに取り組んでいるほか、国など関係機関との協議、調整を行っています。

○**大山しょうじ委員** 今後のこの事業着手を見据え様々な検討に取り組んでいるとのこ

とですが、事業を進めていく上では、まずこの鉄道事業許可の取得が必要となります。そこで、鉄道事業許可取得に向けた課題について伺います。

○高木工務部長 鉄道事業許可の申請には事業採算性の成立が必要です。この事業採算性成立の目安として延伸区間内での累積資金不足解消が求められます。現在、累積資金不足解消を目的として、コロナ禍後の需要の精査やコスト削減による事業費の検討、まちづくりによる需要の創出、資金計画の見直しなど、あらゆる検討を行っています。

○大山しょうじ委員 都市整備局及び川崎市としっかり連携をして、様々な角度から事業採算性の成立の検討を進め、早期のこの鉄道事業許可の取得に取り組んでいただきたいと思います。一方で、鉄道事業許可取得後も様々な手続があると思います。

そこで、鉄道事業許可取得後の手続の流れについて伺います。

○高木工務部長 鉄道事業法の手続として、国から工事施行認可を受ける必要があります。あわせて、都市計画法や横浜市環境影響評価条例等に基づく手続を進めていきます。これらの諸手続が完了した後に用地取得及び工事着手に進んでいくこととなります。

○大山しょうじ委員 スライドを御覧ください。（資料を表示）こちら、今の答弁の説明とも重なるところがありますけれども、鉄道事業許可を取得後も様々な手続があり、時間を要します。市営地下鉄の過去の事例ですと、鉄道事業法の許可に相当する当時の免許取得から開業までの期間は、ブルーラインの戸塚－湘南台間の延伸事業においては約8年、グリーンラインでは約11年の期間を要したとのことです。これらの事例と今回の事業では、整備する距離や駅の数、構造物の形状、用地取得等、条件が異なるため単純な比較はできませんが、高速鉄道3号線のあざみ野－新百合ヶ丘までの延伸についても、ある程度の期間を要するのは誰の目にも明らかです。

そこで、今後の事業の見通しと決意について局長に伺います。

○三村交通局長 これまでも毎年度予算を計上しまして、事業着手に向けて取組を進めてまいりました。事業化判断時に想定をしていなかった課題の解決に時間を要しており、事業を取り巻く環境は厳しいと認識しております。引き続き、本市都市整備局や川崎市と連携しながら、早期の鉄道事業許可の取得に取り組んでまいります。

○大山しょうじ委員 特に横浜市北部の多くの住民は期待をしておりまして、早期開業に向けて引き続きしっかりと取り組んでいただきたいと思います。あわせて、ところで、あれ、どうなっているのという声なき声に対する丁寧な情報発信にも努めていただきたいと思います。一方で、交通局の経営にとっては事業採算性の確保に向けた検討が重要です。置かれた状況は理解していますが、一つ一つの課題に対し関係者間でしっかりと連携して進めていただきたいと思います。

最後に、資産の有効活用による収益の向上について質問します。

これまでも交通局では駅構内や高架下の資産の有効活用を進めてきていますが、経営環境が厳しい中、財政基盤の強化のため、重要な取組です。そこで、過去3か年の資産の有効活用による収入額の推移について伺います。

○**小林経営管理部長** 広告事業と資産活用事業の収入の合計で、令和4年度は約22億6100万円、令和5年度が約22億9500万円、令和6年度では約24億1500万円となりまして、令和6年度は前年度に比べて約1億2000万円の増収となっております。

○**大山しょうじ委員** 増収の傾向ということですが、新横浜駅では、相鉄東急新横浜線の開通後の駅構内で乗換えの動線にある柱にデジタルサイネージが新たに設置され、様々な広告が入っているのを見かけます。一方で、隣の駅の岸根公園駅をはじめ多くの駅では、線路内やホームの壁に設置してある広告枠の多くに広告が入っていないことに気づきます。スライドを御覧ください。（資料を表示）このような白いところですが、そこで、このホーム階の看板広告の稼働状況について伺います。

○**小林経営管理部長** 本年9月現在、ホーム階の広告看板396枠のうち、広告掲出中のものが102枠、行政で御利用いただいているものが47枠ございまして、全体で149枠が稼働中で、稼働率といたしますと37.6%となっております。

○**大山しょうじ委員** 時代も変わってこの看板広告に空きが出てくるのも理解をしますが、空きの広告枠が多くある状況はマイナスのイメージを与えます。また、広告が入らないため販売を中止している広告枠もあると聞いています。長期間どうしても広告が入らないのであれば、GREEN×EXPO 2027をはじめ市の施策のPR等で活用したほうがよいと考えます。先ほど一定程度行っているということですが、この長期間空いている広告枠の活用について局長に伺います。

○**三村交通局長** 地下鉄の広告媒体は市民の皆様へのPRに大変有効だと考えます。今年度は、市営地下鉄の広告の空き枠に本市の居住促進プロモーションやGREEN×EXPO 2027の広報を掲出しておりまして、今後も市長部局と連携した活用を進めます。また、ホーム階の長期間掲出がなく今後も販売が難しい広告の枠については、駅の改良工事の際に撤去するなど、媒体の整理にも取り組んでまいります。

○**大山しょうじ委員** 看板が入ることで広告の媒体価値が上がるとともに、駅構内が明るくなると思います。そのため、より一層の販売促進や空き枠の活用など、媒体価値を高める取組を進めていただきたく要望いたします。

次に、未利用資産の活用についてですが、横浜市中期計画2023～2026において、駅構内、高架下、トンネル上部土地の活用が取り上げられていますが、貸付けによる増収、周辺のにぎわい形成、地下鉄バスの利用増といった観点から、未利用資産については積極的に活用を進める必要があると考えます。そこで、令和5年度以降の未利用資産の活用状況について伺います。

○**小林経営管理部長** 令和5年度以降、駅構内の店舗等で活用可能な区画につきましては、コンビニ等を誘致し、活用しております。また、お客様の通行を妨げない範囲で、小規模なスペースにおけるATMの設置ですとか、一時利用でのスイーツ販売等により収益を上げております。センター南北駅間高架下につきましては、ボッシュホール前の区画では、様々なイベントを実施することのできる広場の整備を進めております。今後は、下飯田駅トンネル上部の未利用資産の活用を行い、収入の確保に取り組んでまいります。

○大山しょうじ委員 進めていただいておりますけれども、経営環境も厳しく、今後、乗車料収入の伸びも期待できない中、貴重な収入源であり、重要な取組です。そこで、駅構内や高架下などの資産の有効活用を進めていくべきと考えますが、局長に伺います。

○三村交通局長 これまでも、バスの営業所の跡地といった比較的広い敷地から駅構内の10平米ほどの狭い区画まで、保有資産の活用を進めてきたところでもあります。また、最近ではモバイルバッテリーや傘のレンタルスタンドなどを設置したほか、今後は食品ロス削減ロッカーの設置なども予定しております。さらに狭いスペースの活用にも引き続き注力してまいります。付帯事業は貴重な収入であるため、資産の有効活用にも積極的に取り組んで、財務基盤の強化を図りたいと考えております。

○大山しょうじ委員 今、資産の有効活用について局長から取組と、また決意も含めて伺いましたけれども、最後に、今後の交通局のこの資産の有効活用に対する考えについて副市長に伺います。

○大久保副市長 資産の有効活用による収入は、市営バス、地下鉄の経営を支える大切な財源となっております。今後、少子高齢化がさらに進みまして、乗車料収入の大幅な伸びが期待できない中で、資産活用によって収益を安定化させることが、市民の足を守るという市営交通の役割を果たすことにつながっていくものと考えています。引き続き、様々な工夫を重ねながら、収入の確保にしっかりと取り組んでもらいたいと考えております。

○大山しょうじ委員 まだ駅構内を見ると活用できそうだと感じる場所もあります。引き続き頑張ってくださいと思います。

以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○中島光徳副委員長 次に、熊本ちひろ委員の質問を許します。（拍手）

○熊本ちひろ委員 国民民主党・無所属の会の熊本ちひろです。よろしくお願いいたします。

まず、ここにいる皆さんに想像していただきたいです。（資料を表示）地下鉄に乗っていたら、突然停電となり、列車は暗いトンネルの中で止まってしまいました。復旧にはかなり時間がかかるということで、線路を歩いて地上や近くの駅まで避難することになります。乗務員室内の非常用扉にはしごをかけ、1人ずつ降りていきますが、周囲にはお年寄りの方や車椅子御利用の方もいます。緊迫した現場が想像できたでしょうか。

さて、ブルーラインでは、電力会社から購入した電力をそれぞれの区間にある18か所の変電所に送り、直流750ボルトに変換して列車に送っています。スライドのように、停電などの異常時には隣の変電所から電気を分け合うことで早期の運転再開を目指します。しかし、広範囲にわたる停電となれば、列車は走行不能です。そこで、交通局は高島町変電所に大容量蓄電池を設置しており、その付近の列車は停電の際も非常用蓄電池で最寄り駅まで走行することができます。しかし、これは全ての変電所に

は設置されておりません。

そこで、高島町変電所のみ大容量蓄電池を設置している理由について伺います。

○渡邊技術管理部長 地震により津波警報が発令された際、津波浸水予想区域から列車を迅速に避難させることが重要となっております。そのため、電力会社からの送電がストップし、全線が停電した場合でも、横浜駅から吉野町駅までの区間の列車に電気を供給し、最寄り駅まで走行させるために高島町変電所に大容量蓄電池を設置しております。

○熊本ちひろ委員 東京メトロでは銀座線と丸の内線全ての列車に非常用走行バッテリーが搭載され、停電した場合でも列車を最寄り駅まで走行を可能にするためのハード対策が整備されています。交通局においても1つの変電所のみではなく広い範囲で設置していただきたいところですが、この大容量蓄電池は整備費用も大きくかかります。ここはぜひ総務局と連携し、一般会計や国の補助金などの支援も受けて、横浜市防災計画の一環として、市民や横浜に集う人々の安全を守っていただきたいです。また、ハード面の整備をすれば、同時に、職員がそのシステムについてしっかり理解し、安全に使いこなせるかが重要です。

そこで、大容量蓄電池を活用した訓練の実施状況を教えてください。

○福島高速鉄道本部長 大容量蓄電池を平成26年に設置後、複数回にわたり訓練を行ってきました。直近では令和6年7月に横浜一三ツ沢下町間において、大容量蓄電池で実際に列車を動かす訓練や、支障物により列車を動かさないことも想定して、トンネル内を徒歩で避難誘導する訓練を実施しました。

○熊本ちひろ委員 安全な運行の提供がお客様の最大のサービスです。引き続きたゆみなき安全の追求をよろしくお願いいたします。

次は、バス事業について伺います。

令和6年度の決算では6億円を超える経常赤字となっておりますが、乗車料収入、広告料収入の増加により9400万円収支は改善しています。そこで、乗車料収入について、昨年度の実績を教えてください。

○亀本自動車本部長 市営バスの乗車料収入は、御利用のお客様が増加したことから、令和5年度より2億7000万円増加し、184億円となっております。

○熊本ちひろ委員 乗車料が3億円近く増えていることから移動需要の回復が見られますが、(資料を表示)スライドで示しました乗車人員を見ると、平成30年度と比較し、令和6年度は1日当たり約2万9000人、約8.3%の利用者減です。そこで、乗車料収入のコロナ禍前との比較を伺います。

○亀本自動車本部長 コロナ禍前の平成30年度は195億円でしたが、コロナ禍の影響により令和2年度には160億円まで減少しました。その後、回復基調が続き、令和6年度は184億円まで改善しましたが、平成30年度と比べますと5.9%の減となっており、依然コロナ禍前の水準には達しておりません。

○熊本ちひろ委員 先日の総合審査で他の委員から、バス事業の今後の経営改善をどのように考えていくのかという質問がありました。それに対し、様々な角度から経営改

善に取り組んでいくとのことでしたが、その様々な角度というのはどういう角度なのか、もう少し詳しくお聞きしたいです。改めて、黒字化するためにどう経営を改善していくのか、局長に伺います。

○三村交通局長 現在、市営交通中期経営計画2023－2026に基づいて財務基盤の強化に局を挙げて取り組んでいるところでございます。地域の皆様の生活を支えるバスネットワークを維持していくことが私ども交通局の重要な役割であることから、持続可能な事業運営に向けて、あらゆる増収策、また経費削減策を検討し、可能なものから取り組んでまいりたいと考えております。

○熊本ちひろ委員 市民の皆様からの理解を得るためにも、市営交通中期経営計画2023－2026をしっかりと行うまでは運賃の値上げをしないという局の考えも分かりますが、運賃改定はやむを得ないと思っています。そこで、深夜帯に走るバス運賃の割増しを実施し、市民の値上げに対する不安感を軽減する方法を提案します。スライドは、今年4月の23時以降の平均利用人数とバスの便数です。路線バスでは国の制度で23時以降の割増し運賃が認められています。以前、23時半以降に運賃2倍の深夜バスが運行していましたが、私の提案では、現在のダイヤで23時以降に走っているバスの運賃を数十円上げてはどうかということです。以前深夜バスで使用していた運賃箱があるため、システムの初期費用は抑制できます。数十円の値上げでも数年で初期費用を回収し、乗車料収入を増やしていくことが可能と考えます。

そこで、バスの時間帯別運賃を導入すべきと考えますが、見解を伺います。

○三村交通局長 御提案ありがとうございます。現在、23時以降に始発のバス停から運行を開始する便、委員から御紹介いただいたこちらの便につきまして、仮にですけれども、以前運行しておりました深夜バスと同様の割増し運賃、これは普通運賃の2倍という割増し運賃だったわけですが、この2倍と設定した場合、年間の増収額は約3800万円となります。ちなみに、数十円というお話をいただきましたので、仮に20円と設定した場合には、この年間増収額は約340万円といった金額になります。委員御指摘のとおり、増収の視点は大変重要であるというふうには認識しております。様々な角度から経営改善にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○熊本ちひろ委員 ありがとうございます。交通局はこれまで強い行政的使命感の下、給与のカットを行いながらも独立採算での経営を貫いてこられました。その努力と覚悟には心から敬意を表します。しかし、今、人手不足や減便など様々な課題が生まれています。経営と現実、そしてサービスの維持とのバランスが今問われています。昔ながらの文化や考え方を見直し、新しい発想で経営を進める時期ではないでしょうか。行政が率先して、よいモデルを示し、民間も含め社会を前へと導く力になること、これこそが公営企業としての新たな使命だと私は考えます。

続いて、地下鉄部門の人財確保についてです。地下鉄部門における今年の採用選考の状況について伺います。

○原口総務部長 地下鉄部門は、駅業務を担う運輸職員と、車両や設備などのメンテナンスを担う保守技術員に分けて採用を行っております。今年の採用選考の実施結果に



については、9月30日に発表したところですが、運輸職員は受験者385名に対して最終合格者が97名、最終競争率は4.0倍に、保守技術員は受験者85名に対して最終合格者が41名、最終競争率は2.1倍となりました。今後、一定程度の辞退者が生じる見込みではありますが、いずれの職種においても必要人数を確保できる見通しです。

- 熊本ちひろ委員 順調な採用状況に安心しました。一方、日本社会は少子化もあり、年々人財確保が難しくなっていますが、近年の採用の傾向はいかがでしょうか。
- 原口総務部長 同業種、異業種を問わず民間企業からの転職者が増えています。また、採用活動の一環として転職フェアに参加した際には、以前よりも多くの方が交通局のブースに足を止めてくれていると感じています。こうしたことから、採用が順調に進んだ大きな要因として、転職希望者から、横浜で長く安心して働けるといったところが交通局の魅力として評価されたと考えています。一方で、新卒採用に関しては、同業だけでなく社会全体での採用競争の影響もあり、苦戦している現状がございます。
- 熊本ちひろ委員 転職者の採用の増加は大変喜ばしいですが、改善すべき課題はまだあると思います。地下鉄というと運転士や駅員が注目されがちですが、車両のメンテナンス、線路や信号など鉄道施設の整備をする職種があります。先日、上永谷保守管理所を視察しました。一見、専門の資格が必要に見える保守技術員ですが、特別な技術や資格は不要で、未経験でも従事できるということに驚きました。（資料を表示）スライドは採用パンフレットの一部ですが、未経験の文字はここに小さくあるのみです。また、こちらはホームページでのバス乗務員や地下鉄運輸の業務の紹介ですが、このトップ画像のところにフォトポエムがあります。一方で、地下鉄保守のほうにはそのポエムがありません。このように職種のよさやチャレンジのしやすさを伝え切れていないことも課題の一つではないでしょうか。
- そこで、人財確保における課題と対策についてどのように考えているのか、伺います。
- 原口総務部長 毎年、交通局独自に就職説明会を開催しており、実際に参加された方からは、風通しのよい職場環境やワークライフバランスと職場の雰囲気が良いということへの共感の声が多く、交通局のよさを感じてもらえていると思っているところではありますが、一方で、就職希望者へ広くアピールできているかということ、まだまだ十分でないと感じております。今年度は「ワークライフ・超グッドバランス！」をキャッチコピーとして採用活動を実施していますが、より多くの方に横浜で長く安心して働けるという交通局ならではの魅力が伝わるよう、就職希望者に届く広報を展開してまいりたいと考えております。
- 熊本ちひろ委員 引き続き積極的なPRをよろしく申し上げます。また、今、ワークライフバランスという言葉が出ましたが、先日の総合審査で、市営地下鉄の乗務員について、深夜勤務免除などに対応できる新たな勤務シフトを11月から導入すると伺いました。この取組には大変感謝をいたしますが、深夜業免除が使えなくなる小一の壁を含め、対策は十分とは言えません。

そこで、新たな勤務シフトを導入する狙いと、仕事と家庭の両立支援に向けて今後どのように取り組んでいくのか、伺います。

○三村交通局長 職員個々の事情に配慮しつつ、他の職員に負担を求めることなく、柔軟に対応できる勤務シフトを導入することで、現場を支えてくれる職員が不安や不満を感じずに安心して働けるようにすることを意図したものでございます。仕事と家庭の両立支援は、離職防止や人材の確保、また組織力の向上の観点からも非常に重要です。交通局で長く働き続けられる勤務制度となるよう、これからもきめ細やかに対応してまいります。

○熊本ちひろ委員 ぜひよろしく願いいたします。地下鉄部門はほとんどの方が泊まり勤務です。ワークライフバランスを率先して行う公営企業として社会を牽引していくことを期待いたします。

最後に、少し時間が余りましたので、今回の質疑を考えるに当たり民間企業にもいろいろとお聞きしてまいりましたが、やはりセキュリティ上、非公開情報も多く、あまり詳しくは教えてもらえませんでした。その反面、行政は情報公開義務があり、行政がよいモデルを示していくこと、これは社会により影響を与える機会になると思っております。限りある財源、それをどのように活用して社会基盤をつくっていくか、引き続き一緒に考えていけたらよいなと思っております。

質問を終わります。ありがとうございました。（拍手）

○中島光徳副委員長 次に、白井正子委員の質問を許します。

○白井正子委員 日本共産党を代表して質問をします。

バス停留所の環境改善についてです。

今年の猛暑日はもう過去最多で、これだけ暑さ対策が求められている中、バス停に上屋を求める声、局にも届いていると思います。この夏、バス待ち中に暑さで倒れた方がいるということで、町内会長が住民から託された上屋設置要望を局に伝えた後で議員室に見えて、窓口では受け止めてもらえなかったと相談がありました。局では上屋新設の方針はなく、暑さ対策としては、自分のスマートフォンでバスが何個前のバス停を出たか見て、待ち時間を減らす工夫をするようとなっておりますけれども、バス停の環境改善を放置してはいけないと思います。暑さ対策として上屋の新規設置を検討すべきと考えます。見解を伺います。

○三村交通局長 御答弁申し上げます。

バス停留所の上屋でございますが、現在は、老朽化等で安全に関わるものについては必要な修繕を行っているのですが、厳しい経営状況の中で新規の設置は行っておりません。市営バスでは、委員にも御紹介いただきましたけれども、バスの位置や混雑の状況をお手持ちのスマートフォンなどから確認いただけるバス接近情報サービスを提供させていただいておりますので、バス停留所での待ち時間の短縮に御活用いただきたいと思います。

○白井正子委員 ぜひ上屋で日陰をつくるべきだと思います。スライドを御覧ください

い。（資料を表示）横浜市立市民病院の近くにありますが三ツ沢総合グランド入口のバス停の表示板で、中に照明がついているタイプです。利用者からは、数年前から壊れたままということで、別のバス停についてもバス乗務員から、辺りが真っ暗な中、バス停でお客さんが待っている、壊れた照明を直すように求めていると聞いております。防犯の観点からも、バス停の照明は壊れたものは直すべきです。どうでしょうか。

○三村交通局長 老朽化によって故障している照明設備については補修を進めてまいりたいと考えております。なお、委員御指摘の三ツ沢総合グランド入口停留所についてですけれども、御紹介をいただいたのは横浜駅西口方向に向かう側の標識なのでございますが、こちらは昨日、補修を完了いたしました。なお、反対側の停留所なのですが、専用部品の調達が必要になってまいりますので、補修の実施までしばらくお時間をいただきたいと思っております。

○白井正子委員 ぜひ部品をそろえて、よろしくをお願いします。ほかのところもお願いいたします。LED化の計画があると伺っておりますけれども、バス停のLED化の概要を伺います。また、LED化の機を捉えて、照明がついていないところへ新設の検討をすべきと考えます。どうでしょうか。

○亀本自動車本部長 本市では、横浜市地球温暖化対策実行計画（市役所編）を踏まえ、2027年度までに公共施設のLED化100%達成を目指すこととしておまして、照明が内蔵されました先ほどのようなバス停留所の標柱につきましても2027年度までのLED化を目指してまいりたいと考えております。

○白井正子委員 その際ぜひ新設についてもよろしくお願ひいたします。副市長に伺いたいと思います。このバス事業の採算性確保は大変厳しいことを承知しております。運賃の値上げをすれば乗客が遠のいてますます不採算路線となるリスクがあつて、行うべきではないと思います。上屋やこの照明新設の財源は、暑さ対策、防犯対策として一般会計から充てることが考えられます。検討いただきたいと思ひます。見解を伺ひます。

○大久保副市長 市営バスに一般会計を導入するということにつきましては、民間バスとの兼ね合い等もございませうので慎重に検討するべき問題だと思ひておひます。まずは市営横浜市交通局において対策をしっかりと、財源を捻出しながら対応していくということが第一であると思ひておひます。

○白井正子委員 政策としての検討をよろしくお願ひします。

次は、男女とも働きやすい職場へについてです。

市民の足として市営バス路線を維持していくには乗務員不足の解消が必要で、処遇改善して採用を強化し、離職防止の取組が行われておひます。スライドを御覧ください。（資料を表示）「男女共に働きやすい職場へ」と打ち出して、様々取組がされておひます。乗務員不足が解消した場合には、これまで減便で利用しにくくなつておひるバス便ですが、回復する見通しはあるのか、伺ひます。

○三村交通局長 昨年度は年間で3度にわたる減便を行つて、御利用のお客様には大変

御迷惑をおかけしたと思っております。昨年4月1日、バスの乗務員の必要数1208人に対して125人が不足をしているという状態からスタートをいたしました。そこから直近の今年の10月1日までの間に、先ほど申し上げたような減便などを行ったことで、必要となる乗務員の数を少なくしております。今年の10月1日時点で必要となる乗務員の数は1181人、昨年の4月に比べて27人分、仕事量を減らしているという状況ですが、この状態に対して10月1日現在でまだ48人が不足をしているというのが現状でございます。現行の運行便数についてもまだ48人が不足しているといったようなことに加えまして、今後増加が見込まれる定年退職者を上回る若年層の採用あるいは養成を行うということは大変厳しいと申し上げざるを得ないと思っております。現状では現在の路線を維持することに注力をしているといった状況でございます。

○**白井正子委員** 維持することに注力ということなのですが、乗務員不足の解消の手だての一つは女性乗務員の採用に取り組むことなのですが、バス乗務員女性枠の採用状況を伺います。

○**原口総務部長** 初めての女性枠を設定いたしました昨年5月の募集では17名の応募があり、4名を採用いたしました。また、昨年12月の2回目の募集では10名の応募があり、2名を採用いたしました。

○**白井正子委員** では、バス乗務員として活躍する女性職員数と割合は増えているのでしょうか。

○**原口総務部長** 女性枠設置前の昨年8月時点では女性バス乗務員は19名、割合として全体の1.9%でしたが、今年8月時点では6名増加し25名、割合として2.3%となっております。

○**白井正子委員** スライドを御覧ください。港北営業所を訪問してまいりました。女性乗務員は6名おられるということで、ちょうどこれから乗務するという方が女子乗務員控室から出てこられました。この女性乗務員のさらなる確保、男女とも働きやすい職場を目指して、女性が働きやすい職場づくりを進めることが必要と考えます。見解を伺います。

○**亀本自動車本部長** これまでも営業所の大規模改修を迎えたタイミングを捉えまして順次、女性用設備の整備を進めてまいりました。現在整備中の港南営業所では女性用のシャワー室や仮眠室の設置が完了しています。今後、滝頭営業所において女性用設備の更新に着手してまいり予定でございます。

○**白井正子委員** ぜひ乗務員の声を反映した整備をお願いします。

次に、バスと地下鉄の子供の運賃の引下げについてです。

首都圏の子供の運賃は、小田急電鉄が小児IC運賃一律50円に、京浜急行電鉄も一律75円に、西武鉄道は来年3月から一律50円にすると発表するなど、私鉄各社で小児運賃の引下げが行われております。子供の交通運賃は通常6歳未満が無料、12歳未満は小児運賃で大人の半額で、これら私鉄の運賃引下げ、小学生対象の子育て支援としては大変インパクトがあります。しかし、行動範囲が広がる中学生になると大人運賃となって、保護者の負担は一気に重くなって、体験格差が生じています。80年以上も

前に定められた国の鉄道運輸規程が時代遅れになっていると思います。バス、地下鉄を運行する市営交通が公営交通として率先して小児運賃の引下げ及び小児対象年齢の18歳までの上げを行うべきと考えます。見解を伺います。

○三村交通局長 運賃収入は市営交通の基幹的な収入でございます、経営状況や事業を取り巻く環境などを踏まえ設定するものでございます。地域の皆様の生活を支えるバス、地下鉄事業を維持していくことが交通局の重要な役割でございますので、それぞれの事業の中で子育て支援の方策についても様々な角度から取り組んでまいりたいと思っております。

○白井正子委員 副市長に、この一般会計から政策として判断していただきたいと、お考えを伺います。

○大久保副市長 子ども・子育て支援は横浜市の重要政策でございます。様々な施策の中でその視点を持って取り組んでいくということは大変重要であると考えております。一方で、市営交通は公営企業として運賃収入という独立採算で運営していくことが大原則でございます。市営交通としてしっかりと事業を維持することをまず大前提として捉えながら、その中で子育て世代への支援をどうしていくか、そうした視点を持って議論していくべき課題だと考えております。

○中島光徳副委員長 次に、川口広委員の質問を許します。（拍手、「頑張れ」と呼ぶ者あり）

○川口広委員 自由民主党の川口でございます。教育委員会で自由民主党3名の委員が質問させていただいて、交通局に関しては私のみで質問させていただきたいと思えます。お時間もさきの委員から少しいただいておりますので、様々な話を交えながら質問をさせていただけたらと思うのですが、三村交通局長、私は1つ思い出話がありまして、私が最初に当選させていただいた決算特別委員会の一番最初の質問調整のときに文化観光局の課長でいらっしゃって、初めてその調整をしていただいたのが三村当時課長だったことを記憶しております。その当時、行政と議会というのは車の両輪なのだという話をいただいたことがいまだに記憶に鮮明に残っておりまして、その車の両輪だという話をいただいた三村交通局長と交通の話、この後バスの話、電車の話も地下鉄の話もしますけれども、こういった質問することができるのも何か御縁を感じるなと思っております。さきの委員からも決算の状況だとかという話はしていただいたところかと思うのですが、改めて、繰り返しになってしまうかもしれませんが、決算の状況についてまずお尋ねしていきたいのですが、地下鉄事業の黒字についてまずお伺いしたいと思っております。

11.6億円アップして52.9億円かな、黒字になったという話を伺っているところです。一方で、バス事業がまだ赤字だということも伺って、その明暗というのがしっかり分かれちゃっているのかと思っておりますけれども、まずお伺いしたいのが、地下鉄事業が黒字になったというところ、どういう状況なのかということをお伺いしたいと思います。

○**小林経営管理部長** お客様の御利用が増加いたしましたして、定期以外の御利用についてはコロナ禍前を上回るなど、前年度に比べて乗車料収入は15億円増加いたしました。一方で、今後の人財確保に向けて職員の処遇を改善したことにより人件費が増加したほか、車両の更新等に伴い減価償却費が増加しましたが、収入の増加が費用の増加を上回ったことから、前年度に比べまして経常利益が3割程度増加したものでございます。

○**川口広委員** 今御説明があったところですが、とにかく明暗が分かれているところというのはしっかりと今改めて把握させていただいたところかと思っております。

今、質問のインターネット中継を見ている方もいらっしゃるかと思うのですが、我々が質問をつくるときに局の皆様と事前に打合せをさせていただきます。その打合せしたものをある程度原稿という形にさせていただいているのですが、その原稿というのをほぼ一切読まないような状況で質問させていただいておりますので、多少のそごが生まれてしまうかもしれませんが、質問項目は同じ状態でやらさせていただきますので、よろしく願いいたします。

その中で、その赤字が2年続いている原因、乗車員不足というところも先ほどお話があったかと思っております。その中で3度の減便という話も白井委員とのやり取りの中でもあったかと思うのですが、改めて、バス事業、2年連続で赤字が続いているその原因についてお伺いしたいと思います。

○**小林経営管理部長** 3年前の令和4年度は2億4000万円の黒字でございましたが、令和5年度は職員の処遇改善により人件費が増加したことなどによって7億4000万円の赤字となりました。昨年度、令和6年度は令和5年度に比べて乗車料収入が2億7000万円増加したものの、車両修繕費や減価償却費などの費用も2億円以上増加したことから経常収支の改善額は9400万円にとどまったため、赤字の解消には至らなかったものでございます。

○**川口広委員** 今、局長と副市長を目の前にして、ふと私の先代の川口正寿のことを思い出しているところなのですが、川口正寿がこういった場で僕を見ていただいているときに、もっとゆっくり話せということをおっしゃっていたので、もう少しゆっくりお話をしようかと思っております。

今、その原因と理由の部分と言語化させていただいたかと思っております。はっきりと明白に言語化することによって共通の理念というのが生まれるのかと思っております。そういった共通の理念というところが要は課題と呼ばれるものになるのかと思っておりますが、改めて、令和6年度の決算を踏まえた両事業の経営上の課題についてお伺いしたいと思います。

○**三村交通局長** 両事業の明暗が分かれたというふうに川口委員に総括といいますか、させていただいたまさにそのとおりかと思っております。地下鉄事業のほうは利益の拡大などによって資金不足を解消し、コロナ禍の危機的な状況は脱することができましたけれども、一方で、物価の高騰が続く中で、引き続き老朽化した施設の更新など、

地下鉄にも安全対策を計画的に進めるといったような課題はまだ残っております。一方、バス事業のほうでございますが、物価高騰に加えまして、乗務員、あるいは整備員の不足に対応するための人件費の水準が上昇していること、また、車両更新に伴う費用の増加など、運送コストが上昇していることへの対応が大きな課題であると考えております。

○川口広委員 今、課題の部分も言語化していただいたかと思っております。我々も改めてその課題というのを頭の中で、耳で聞くことによって理解することがより深くなったかと思っているところです。今後その事業の見通しもお伺いしたいと思うのですが、それこそ総合審査、連合審査、我が党の長谷川（琢）委員からもお話し、やり取りさせていただいた中で、この質問をつくる際に局の皆様との、レクチャーなんて言葉を使いますが、お話ししていく中で改めて僕も知った言葉なのですけれども、このままの状態が続くと経営健全化団体という形になってしまう可能性があるという話を伺いました。それが何に結びつくかという、不採算路線の廃止につながって、つまり合理化ということにも泣く泣くしていかざるを得なくなる状況も想定できるというような話もあるのかと思っております。改めてその経営の見通しについてお伺いしたいと思います。

○三村交通局長 地下鉄事業のほうでは、企業債の償還額、過去の借金の年々の返済額が今後減少していきますことから、資金面では安定的な事業運営が行えるものと見込んでおります。一方、バス事業ですが、お客様の大幅な増加が見込みづらいうちで、乗務員をはじめとした人財確保に係る人件費の増加など、運送コストのさらなる上昇が想定されることから、今後も厳しい経営状況が続くものと見込んでおります。

○川口広委員 一方で、世の中の時代の流れを見据えると、超高齢社会がやってくると、免許を返納なさる方はたくさん出てくることが見込めるような時代になってくる。今まで培ってきた、皆様が育ててきたバス路線のネットワークが実は今後非常に重要になってくる時代というのが間違いなくやってくる。地下鉄に関しても同じことが言えるかと思っております。安定的な事業運営に向けた考えというのも局長にお伺いしたいなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○三村交通局長 私どもの使命でございます地域の皆様の生活を支えるバスネットワークを維持していくことが私ども交通局の本当に重要な使命であり役割だと思っております。この役割を将来にわたって果たし続けるためにも、持続可能な事業運営に向けまして、収入の増加、あるいはコストの削減、様々な角度から経営改善にしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

○川口広委員 今、局長から使命という言葉をいただいたかと思っております。その使命を果たすことが、つまりはその地域の循環というものを生み出すことにつながっていくというふうな解釈をさせていただいているところです。やはり市民の足を守り続けるということが横浜市交通局においての大きな、局長のお言葉を借りますと使命になってくるかと思っております。改めて副市長にも、横浜のまちづくりにおける横浜の市営交通の役割は何なのか、お尋ねしたいと思います。

○大久保副市長 これまで市営地下鉄は横浜という都市の発展につれて事業基盤を広げてまいりまして、バス、地下鉄の運行を通じて横浜のまちづくりに貢献してきたと考えております。市民の皆様の生活や経済活動をまさに支えてきた重要なインフラであると考えております。今後さらに高齢化が進んでまいりますと、特に市民生活に身近な交通手段であるバス事業については、その果たす役割は大変大きくなっていくだろうとも考えています。市営交通がその役割をしっかりと果たしていくためにも、あらゆる方策で経営基盤を強化いたしまして、公営企業として安定した事業運営を行っていく、そうした必要性が非常に高い、大変必要であると考えております。

○川口広委員 公営企業として安定した企業、経営状態を続けなければならないというお話をいただいたかと思っております。そのことが、改めてなのですけれども、横浜市民だけではなくて横浜市にやってくる多くの方、日本の国民の皆様だけではなくて世界中の方々の足につながってきて、やはり横浜に愛着を持ってもらう、横浜を好きになってもらうということにつながると思いますので、その使命を改めて果たしていただくよう要望して、次の質問に移りたいと思います。

先ほど大山委員からも広告に関して触れていらっしゃったかと思っております。その広告に関して、私の場合は広告料収入は上がっているというところに視点を置いて質問させていただきたいと思いますが、まず大卒の御質問をさせていただきます。令和6年度の広告料収入についてお伺いしたいと思います。

○小林経営管理部長 令和6年度は、バス事業で広告料収入1億9200万円、地下鉄事業で4億6200万円、合計で6億5400万円となり、前年度と比較して12.4%、金額として7200万円の増収となっております。

○川口広委員 今のお話だと7200万円以上のアップ、10%以上の増収という話、数字として明確に出ていることをお伝えいただいたかと思っております。何が原因なのか、何が要因なのかということをはっきりと把握することも非常に大事かと思っております。どんな要因があったのかお尋ねしたいと思います。

○小林経営管理部長 広告媒体では、GREEN×EXPO 2027のPRで利用されておりますラッピングバスをはじめといたしまして、駅構内のサイネージや地下鉄車内のビジョンなどのデジタル媒体が収入を大きく伸ばしております。令和6年度においては、地下鉄沿線の大型商業施設の開業やイベントの告知、プロスポーツチームからの広告の出稿などとともに、広告掲出が少なくなる時期に実施いたしました割引キャンペーンによる広告出稿も増収の一因と認識しております。

○川口広委員 今のこのやり取りの中で、割引キャンペーンをやっているということを初めて知ることができました。やはり横浜市内、多くの方の人流があるまちだと思いますので、そういったキャンペーンを通じてでもまず多くの方に知っていただく機会になり得る交通広告のアピールはもっと必要か思っているところです。今のお話だとGREEN×EXPO 2027に関する広告も出していると。結局、でも、うがった見方、非常に意地悪な見方をすれば、同じお財布の中からお金を回しているというような解釈もできる、そうせざるを得ないところもあるかと思っているところです。その中でほかに



も、スポーツ団体の皆様だとか、様々な団体さんからも広告を出しているという話を伺っていますけれども、できれば、同じお財布の中から広告を出してもらおうということよりも、ほかの民間企業から広告を出していただくとか、これもレクチャーの中で私は驚いたのですけれども、新たな広告主という存在も出てきているという話も伺っているところです。どんなものなのかということ伺いたと思います。

○**小林経営管理部長** 国内の自動車メーカーや化粧品会社、食品会社のほか、世界的なIT企業からの広告出稿がございました。また、新横浜駅や関内駅では、周辺で行われるコンサートなどの出演者に関連する企業広告なども目立ちました。これらの広告は、看板広告や中づくり広告のような旧来からある広告媒体ではなく、デジタル媒体や駅構内の大型ボードなどに掲出される傾向がございます。

○**川口広委員** 私がレクチャーで伺っていく中で、少し深掘りさせていただくと、企業のそういう広告、特にコンサート場、ぴあアリーナMMだとかKアリーナ横浜だとか、横浜で今増えてきている様々なコンサート上にひもづけられる、まつわる広告が増えてきていると。その中で、伺った中で印象的だったのが、今一般的に言われる推し活というものの、個人が推している方々をさらにいっぱいの方に知ってもらいたいというその熱い思いを広告にするといったパターンもあるという話を伺いました。やはりああいう大きな場所での広告というのは、中小企業、あるいはやはり大企業が出すものだという勝手な先入観があったのですけれども、そうではなくて、当然、公序良俗に反するものはいけないとは思いますが、自分の熱い思いを表現する場所として活用なさっている、そんなパターンもあるという話を伺っているところです。つまりは、その広告というもの、あのエリア、あの場所、特にサインージも含めてなのですけれども、まだまだ裾野は広げられるのではないかと、可能性が大きく広げられる場所なのではないかという解釈をさせていただいたところです。さらなる広告収入の増収に向けた今後の取組について伺いたしたいと思います。

○**三村交通局長** 広告のデジタル化、あるいは大型化といったトレンドに対応した広告媒体の整備を進め、魅力ある商品を提供していきます。また、広告代理店とも連携して、大型商業施設の開業やセール、あるいは沿線で行われる様々なアイドルのコンサートなどを含めたイベント等の機会を生かすとともに、成長している業種など新しい広告主の開拓ですとか新たなキャンペーンの提案などを行うことでさらなる広告料収入の増収を図ってまいりたいと考えております。

○**川口広委員** 今、大きく2つの項目を終わらせていただいたのですが、大体2つの項目を終わるぐらいで残り10分ぐらいかと思ってやっているのですけれども、大体それぐらいかと思っています。あとの10分間またお付き合いいただければと思うのですけれども、3番目の項目に入ります。IPのコンテンツを活用したにぎわい創出について伺いたしたいと思います。

さきのにぎわいスポーツ文化局でも、3月だったかと思うのですけれども、聯合審査、総合審査のときに市長と対面しながらも、フィルムコミッションというジャンルの中の質問においても、横浜市においてはIPのコンテンツの活用というものをもっ

と積極的に戦略的にやっていく必要があるのではないかという話をさせていただいてるところです。その話の流れで、交通局にもその発想、政策、施策というものは当てはまるだろうという観点から質問させていただきたいのですけれども、現状、そのIPコンテンツと連携した取組の実績からお伺いしたいと思います。

○**亀本自動車本部長** これまでの取組事例といたしまして、ポケモンやGUNDAM FACTORY YOKOHAMAのデザインがラッピングされた連節バス、ベイサイドブルーを運行したほか、先日まで実施していました人気アニメ「SPY×FAMILY」とコラボした観光一日乗車券、みなとぶらりチケットの発売など、様々なIPコンテンツと連携した取組を実施しております。

○**川口広委員** 実績があるということは今改めて理解することができて、今後も恐らく、横浜市という舞台を活用してそれぞれ自社のコンテンツをアピールしたいという事業者さん、あるいは作家さんは増えてくるだろうと思っているところです。そういったチャンスは逃さない必要性はあると思いますし、にぎわいスポーツ文化局においても、フィルムコミッションの皆様においても、積極的に横浜市側から仕掛けていく必要性もあるのではないかというお話をさせていただいているところです。「8番出口」——映画で有名になっていると思います。ゲームのコンテンツだったと思うのですけれども——とのコラボレーションというのも実施しているかと思っているところです。今、アニメのコンテンツのを中心にお話しいただいたかと思っておりますけれども、漫画、アニメ、ゲーム、小説というのもIPコンテンツのうちの一つです。まだまだIPコンテンツ、様々なジャンルを生かすことで、やはり横浜市のバス、地下鉄に乗ってみたい、あるいは愛着を持ってもらうということにつながると私自身は思っていますが、改めてそのにぎわい創出に向けた取組についてお伺いしたいと思います。

○**亀本自動車本部長** にぎわいスポーツ文化局等が実施するIPコンテンツの取組と連携しまして、店舗や商業施設でのスタンプラリーやノベルティープレゼントキャンペーンの回遊に活用できるよう、特別デザインのみなとぶらりチケットを販売してまいります。また、子供たちに人気の「パウ・パトロール」との連携では、あかいくつの車内にラッピングを施すなど、バスの中に実際に乗車しないと体験できない取組を実施することなどにより市内の回遊を促して、にぎわいの創出につなげてまいりたいと考えております。

○**川口広委員** 「パウ・パトロール」の話もありまして、非常に子供に大きな人気があるという話も伺っているところです。にぎわいスポーツ文化局の中でも、そういった子供向けのコンテンツも含めて、あるいは大人も楽しめるようなコンテンツも含めて、にぎわいの創出、そして人流の循環をつくり出していくということを意識しているという話を伺っているところです。その一角を担う交通という、要は体でいえば血液の部分、血流の部分を担当する皆様がやはりそのIPコンテンツを生かしていくという流れにぜひ乗っていただきたいと思います。

例えば、これは一つの提案なので聞き流して、頭の中に入れていただきたいと思います。

なのですけれども、一番は漫画がいいと思います。漫画が派生、人気が出ればアニメになって映画化になってきますので、まず漫画の中で、横浜市が舞台になっている、その舞台の中で主人公が横浜市の市営バスに乗るだとか、あるいは地下鉄に乗るだとかというシーンをつくるだけで、多くの方がその作品に共感を持ってもらえれば、バスに乗ってみたい、地下鉄に乗ってみたい、追体験をしてみたいという気持ちになってくれると思います。これは今までだと自然発生的に、作家さんが横浜市を舞台にしたい、あるいは出版社側が横浜市を舞台にしたものをつくっていききたいという意向があって初めて、要は皆様は受け身の状態で知らない間に勝手につくられているというパターンが多いと思います。今後は、特にフィルムコミッションにはお伝えしているところなのですけれども、横浜市を舞台にした漫画、アニメ、これに関していえばフィルムコミッションを実は通さなくていい。アニメと漫画というのはロケハンもなくていいような話ですので、こちら側から依頼してオーケーをもらえれば作品になる可能性は非常に高い案件になります。その流れの中で、やはりその交通、物語の中でも移動というのは非常に重要なシーンになってきます。その移動のシーンの中で横浜市の市営バスだとか地下鉄に乗るといったシーンをつくっていただくだけで——もちろんその物語、アニメ、漫画というのは100発できて100発が受けるという話ではありません。なのですけれども、そのうちの一つがもし大ヒットしたならば、多くの方が憧れて横浜市にやってきて、運賃を払ってバスに乗る、地下鉄に乗るといった流れが生まれてくるかと思っています。改めてそのIPコンテンツの活用というものをしっかりと認識していただきたいと思うのですが、今後の取組の方向性を局長にお伺いしたいと思います。

○三村交通局長 市民の皆様ですとか横浜にお越しになる来街者の皆様楽しんでいただくということだけでなく、そのIPコンテンツの活用によるにぎわい創出を市内の経済の活性化につなげていくことがオール横浜という観点からは重要ではないかと考えています。そのためにも、にぎわいスポーツ文化局あるいは横浜市観光協会との連携を深めることはもとより、地域の皆様とも協力をしながら、本市の施策としてIPコンテンツ活用によるさらなるにぎわいの創出に交通局として寄与できる、あるいは貢献できるように取り組んでまいりたいと考えております。

○川口広委員 よく言っているのですがすけれども、経済局なんかもGAF Aをつくるという話で一生懸命やっつけていらっしゃる、それはよく理解できるのです。ただ、やはり自分たちの国の足元を見たときに、日本のジャパンコンテンツというものに憧れてやってくる海外の方はたくさんいらっしゃいます。上瀬谷におきましては、GREEN×EXPO 2027の跡地に関していえば、ジャパンコンテンツを生かしたテーマパークができるという話がもう記者発表されているところです。つまりは、言い換えれば、横浜市というところが日本のコンテンツ、アニメ、漫画、ゲームの一つの聖地になり得るチャンスがやっつけているかと思っています。そのチャンスというものの流れにぜひ交通局も積極的に乗っていただければと思っています。最後の質問に移りますが、睡眠に関してです。

これも連合審査、総合審査において睡眠に関する質問をさせていただきました。今、睡眠にまつわる例えば寝具だとかサプリだとか、場合によっては、あまり活用したくないと個人的に思いますが、お薬だとか、そういった睡眠に関する市場が拡大傾向にあります。そこにおいて、横浜の市大と協力して、今私がつけております、（資料を提示）皆様にとってまだ見慣れない存在かもしれませんが、左手の人さし指につけているこの指輪は、横浜市のベンチャー企業がつくった体を測る測定器になっています。睡眠を測ることができるこのデバイスと横浜の市大と横浜市、できれば経済局と一緒にあって睡眠の研究をする。そして、果ては、横浜市から睡眠に関する寝具、要は市場に何かなげうってできるものを発明といいますか開発するということまでつなげていただけないかというような流れの質問をさせていただきました。横浜の市大の学長さんなんかと話をさせていただくと、横浜市と睡眠の掛け合わせの中で、やはり最初に交通局の運転手さんの身体に関する案件が出てきます。やはり運転手さんというのは命を預かる非常に責任が重い。特に睡眠時無呼吸症候群においては後ほど質問もさせていただきますけれども、取組をなさっているところがあると思います。やはり寝てしまうことというのが非常に多くの命、そして自分自身の命にも関わるといったような案件になってくるかと思っておりますので、交通局に関する、特に運転手さんの睡眠不足の解消というものは実は横浜市においては非常に重要な、改めての課題になるのではないかとというようなお話をいただいているところでした。

改めてなのですけれども、交通局において職員の睡眠に関する現在の状況といえますか、取組ということ、そこから伺いたいと思います。

○原口総務部長 バス乗務員は、勤務時間が毎日異なる不規則な勤務であり、地下鉄運転士は仮眠を挟む泊まり勤務となっているため、いわゆる日勤者に比べると睡眠リズムの維持が難しいといった特性があります。このため、睡眠不足に起因する事故防止を目的として、睡眠時無呼吸症候群の検査をバス、地下鉄、全ての乗務員に対して定期的に実施しております。また、睡眠時無呼吸症候群と診断された者につきましては、治療状況を随時確認し、安全運行に支障がないようリスク管理を徹底しているところです。

○川口広委員 やはりその睡眠時無呼吸症候群に関して特出しでやっていたかと思っております。これは最後の要望としてもまたお伝えする案件でもございますが、その睡眠時無呼吸症候群の特出しだけではなくて、やはり運転手さんだけではなくて交通局の皆様、ひいては横浜市の職員の皆様、あるいは議会側の我々も含めて、質のよい睡眠をどれだけ取れるのかということはこれから非常に重要になってくる、改めて重要になってくるような時代がやってくると私自身は思っているところです。その中で、質問のやり取りをつくっていく中でやり取りさせていただくと、その睡眠の質を高めるための取組は一步踏み込んでやっているという話を伺うことができました。確認させていただきたいと思っております。

○福島高速鉄道本部長 令和2年以降、一般社団法人日本睡眠改善協議会が認定する睡眠改善インストラクターの資格を毎年、責任職数名に取得させています。資格取得者

が睡眠に関する知識を運転士だけでなく職員に広く展開し、普及啓発を図っています。そのほか、リクライニングチェアで短時間の仮眠を取れる環境を整えるなど、良質な睡眠を取るためにハード、ソフトの両面でのサポートを行っています。

○川口広委員 私自身が睡眠に関して意識を高めたというのが、私の睡眠の質が非常に悪いのです。それも連合審査等でもお話をさせていただいたので繰り返すことはないまでも——ちょっと話そうか、寝るじゃないですか。寝つきはいいのです。すぐ起きてしまうのです。（笑声）にぎわいスポーツ文化局において都市伝説の話もさせていただいたのですが、原因があるのです。小学校二年生のときに矢追純一のUFO特番というのを1人で見てしまったのです。（私語る者あり）あれが非常に今でもトラウマで、鍵を締めて寝ているにもかかわらず、勝手に鍵が開いて、140センチぐらいの銀色の何か宇宙人的なものがやってきてさらわれたというのが小学校二年生のときに1人で見ちゃったのです。それ以来、寝ることに対する恐怖心というのが多分心の中に取りついちやっている状態なので、寝てもすぐ目が覚めるということがこのデバイスでもこの時計でもしっかりと明確に出ているような状態です。

睡眠の質が高い日というのはやはり単純に気持ちがいいです。年に1回ぐらいあるのです。その気持ちがいい状態をうまく言語化することはまだ僕の中でできないのですけれども、やはり仕事の質がきっと上がると思っているところです。改めてなのですけれども、睡眠改善インストラクターの話もあったのですが、私も取りたいぐらいです。睡眠の質の改善というのをしていきたいと思うのですが、睡眠を含めて健康増進に関する取組を一層しっかりやってくべきだと思うのですが、これに関して局長の見解を伺いたいと思います。

○三村交通局長 バスと地下鉄の安全運行を確保していくためには職員の健康が何よりも重要でございます。その健康を保つ基礎となるのが睡眠でございます、疲労を回復し、心と体を休息させるためにも極めて重要な要素であると認識しています。また、乗務員だけでなく、睡眠を基本に職員の健康増進を推進していくことで、働きがいですとか生産性の向上、さらには就職先としての魅力にもつながっていくのかと思っています。今月からになります、食堂のない保守管理所や本庁においても、健康に配慮した社食のサービスを開始いたします。大切な経営資本である職員の健康を増進するため、引き続きあらゆる角度から積極的に取り組んでまいります。

○川口広委員 睡眠の質の向上はまだマイナーだと思います。横浜市の交通局からその旗をしっかりと振っていただくことを要望して、私の質問を終わります。（拍手）

---

○中島光徳副委員長 次に、竹内康洋委員の質問を許します。（拍手）

○竹内康洋委員 公明党の竹内康洋でございます。よろしくお願いいたします。

自然災害への対応ということから伺ってまいります、公共交通は市民の生活のみならず社会経済に本当に欠かせない存在だと思います。昨今激甚化する自然災害の影響により交通網が麻痺する事例を目の当たりにして、改めて公共交通の重要性も強く実感しております。災害時の初動体制、事業継続、インフラに被害があれば、いかに

迅速に復旧をさせて継続的に運行できる体制を整えておくかは極めて重要な課題であると考えます。

そこで、交通局における災害などの対応の体制について、初めに大規模地震への対応について伺いますが、交通局では大規模地震に備えた業務継続計画、いわゆるBCP、これも拝見を改めてさせていただきましたが、そこで、大規模地震発生後の基本的な対応の考え方を局長にお伺いいたします。

○三村交通局長 御答弁申し上げます。

地震の発災直後は、お客様の避難誘導や職員の安否確認など、人命を最優先した対応を行います。あわせて、復旧に向けて施設等の被害状況の把握を速やかに行い、その上で、優先的に実施すべき業務を定め、応急対策と復旧業務を進めていくこととしております。

○竹内康洋委員 多くの通常利用者がいる中での災害対応は、非常に職員の皆さん自体が大きな混乱の中で対応されるわけで、実際に大規模な地震が発生した直後は交通機関自体停止する可能性も高く、職員の皆さんの出社や帰宅などの移動も当然状況が困難とされます。加えて、上下水道のライフラインが途絶えることで、応急対応に従事する職員の皆さんのトイレ環境、食事、飲料の確保といった基本的な点においても支障が生じることが懸念をされます。このような状況下においても職員が業務に継続的に従事できるようにしておくことは極めて重要であると考えます。職員の皆さんが応急対応に従事できるようどのような備蓄品を確保しているか、お伺いします。

○浅野安全管理部長 発災に備え、職員が応急対策や復旧作業を行えるよう、飲料水や長期保存が可能な乾燥米等の簡易な食料品、トイレパック等について、職員1人当たり3日分を備蓄品として確保しております。

○竹内康洋委員 続けて、津波への対応を確認しますけれども、東日本大震災での津波被害は私たちの想像を超え、甚大な被害をもたらしました。今年の7月30日にはカムチャッカ半島付近で巨大地震が発生をし、その影響で東京湾内でも津波注意報が発令。そのため、市営バスや一部の民営バスでは運行にも影響がありました。

そこでまず、7月30日の津波注意報発令時の市営バスの対応をお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 交通局で昨年から見直しを行ってきました地震・津波初動対応マニュアルに基づき、沿岸部を中心に9路線を全線で運休し、8路線で一部運休の措置を取りました。

○竹内康洋委員 津波注意報の発令で一部路線について運休の措置を取ったということではありますが、これは昨年見直した地震・津波初動対応マニュアルに基づいた対応であると思いますが、そこで、地震・津波初動対応マニュアルの見直しの経緯をお伺いしたいと思います。

○亀本自動車本部長 令和6年4月に横浜市防災計画が改定され、震災対策編、風水害等対策編、都市災害対策編の3編が統合されたことから、交通局でも地震マニュアルとそれまで営業所ごとに作成されていた津波のマニュアルを一体化し、地震・津波初動対応マニュアルとして、万一の災害時にも円滑な対応ができるよう備えてきたもの

でございます。

- 竹内康洋委員** 今回の東京湾内での津波注意報発令の際にはそのマニュアルに基づき運休などで対応されたということではありますが、バスの運行中に津波警報が発令された場合に、お客様の避難が最重要になると思います。交通局ではマニュアルの作成に併せて津波対応の訓練も実施をされているとお聞きもしておりますが、そこで、市営バスにおける津波対応の訓練内容をお伺いいたします。
- 亀本自動車本部長** 先月、大黒ふ頭内において地震・津波初動対応マニュアルの理解と定着を目的とした訓練を実際のバス車両を用いて実施いたしました。訓練では津波警報発令時の避難方法について確認ができたほか、避難先との連携体制の構築が必要であることが課題として明らかになりました。訓練で判明した課題に対処するため、今後、マニュアルの更新を行ってまいりたいと考えております。
- 竹内康洋委員** 続けて、大雨などに対する浸水対策についてもお伺いをいたします。今年の夏は線状降水帯の発生による豪雨が全国的に発生しました。とりわけ9月11日に首都圏で発生した豪雨の際は、局地的に1時間当たりの降水量が100ミリを超える記録的な大雨となり、冠水などによって都心部の鉄道に非常に大きな混乱をもたらしました。市営地下鉄では幸いに大きな影響はなかったと聞いておりますが、いつ同様の事態が生じてもおかしくないと考えますが、そこで、駅における浸水対策についてお伺いをいたします。
- 福島高速鉄道本部長** 市営地下鉄全40駅のうち25の駅では駅出入口に止水板を配備しています。一定レベル以上の避難情報が発令された場合など浸水が見込まれる際には止水板を設置することで浸水への対策を図っています。
- 竹内康洋委員** 止水板であります。大雨発生時に速やかな設置が重要だと思いますが、そこで、速やかに止水板を設置するためにどのような手だてを講じているのかも伺いいたします。
- 福島高速鉄道本部長** 止水板の軽量化や出入口付近への保管といった対応のほか、いざというときに迅速に取り扱えるよう、毎年6月に実際に止水板を設置する訓練を実施しています。
- 竹内康洋委員** 続けて、テロ、感染症などへの対応についても確認させていただきますが、地下鉄における車内傷害事件やテロなどへの対応で危機管理を確認させていただきます。近年の他の鉄道で発生している車内傷害事件など、お客様の命を脅かす事例が発生しています。交通局においても様々な備えが必要だと考えますが、そこで、地下鉄における車内傷害事件やテロなどへの対応についてお伺いをいたします。
- 福島高速鉄道本部長** 犯罪行為の証拠を記録することに加え、犯罪抑止効果が期待できる車内防犯カメラの導入を順次進めています。また、警察や消防と合同で車内傷害事件やテロを想定した訓練を毎年行っています。
- 竹内康洋委員** 車内防犯カメラの導入や関係機関との合同訓練が行われているということもお聞きしておりますが、関東近郊の他の鉄道会社では、こうした訓練風景などをネット、ユーチューブなどでPRしていて、こうした取組はお客様の安全安心を広

く提供する上で大変有効な手段であると思ひますし、多少の抑止効果にもなると思ひます。

そこで、交通局においても安全の取組について市民や利用者によくPRすべきと思ひますが、局長の見解をお伺ひしたいと思ひます。

○三村交通局長 お客様に安心して市営地下鉄を御利用いただく上で、安全の取組を知っていただくことは大変意義のあることだと思ひます。動画配信によるPRにつきましては、多くの方に見ていただける有効な手段と考へますので、今後検討を進めてまいります。

○竹内康洋委員 改めて感染症への対応についてもお伺ひをいたしますが、新型インフルエンザなどの感染症への対応について、最近、新型コロナウイルスの感染者数が再び増加傾向にあるとの報道もあり、感染症への備へは引き続き重要な課題だと思ひております。交通局においても新型インフルエンザなどの感染症に対応したBCPを策定しているともお伺ひをしております。

そこで、感染症が発生した際の基本的な対応方針について局長にお伺ひいたします。

○三村交通局長 感染期においてもバス、地下鉄の運行を可能な限り継続することは市民生活の維持に不可欠であると思ひております。そのため、出勤前の検温や手洗い、うがい、マスクの着用などを徹底し、職場内の感染拡大の防止に努めるとともに、職員の感染状況に応じた柔軟な運行の確保に取り組みます。なお、地下鉄では、そうした場面を想定した特別なダイヤをあらかじめ準備しております。

○竹内康洋委員 感染症が社会的に蔓延した場合でも職員への感染拡大を防ぎつつ運行を継続する必要、今お答えもありましたけれども、そのための備へがどのような状況にあるのか。新型コロナウイルスの流行時期には、初期にはマスクや消毒液などの衛生用品の入手が困難となったことは記憶に新しいところであります。

そこで、感染症発生に対する備蓄品の状況をお伺ひいたします。

○浅野安全管理部長 職場内での感染を防止し、併せてお客様への蔓延を防止するために、本市が想定する感染流行期間に合わせて全職員分のマスクと手指消毒剤を8週間分備蓄しております。

○竹内康洋委員 感染症対策については、新型コロナウイルス対応で得られた経験も生かして、今後の適切な備へを継続していただきたいと思ひております。ここまで様々な危機管理をお伺ひしましたが、これは危機管理というか事故でありましたが、今年5日、東急田園都市線で衝突事故がありました。自動車制御装置が完備をされていて、安全対策は万全なはずだったという報道もありました。ただ、原因は、10年前から使っていた大丈夫と思ひていた信号システムの設定ミスということでありました。たまたまこうしたことの中で松下幸之助さんの記事が新聞に出ておまして、社会に対する責任ということで同じように考へていてもその徹し方には差があつて、一方はこれで十分だと考へるけれども、もう一方はまだ足りないかもしれないと考へる。これは我が身に当てはめても非常に諸生活、大切だと思ひますが、そうしたこと



も含めて、自然災害、テロ、感染症の危機に対する交通局長の思いをお伺いしたいと思いを思います。

○三村交通局長 交通事業者としまして、災害などの予期せぬ状況においてもお客様の安全と市民の足を確保することが何よりも大切だと考えています。災害と一言で申しましてもその形態は多様でございます。いつ、どのように発生するかを予測することは極めて困難だと思っています。そのため、ハード面での対策も重要ですが、想像力を働かせ、日々の備えと実践的な訓練を積み重ね、柔軟に対応できる体制づくりに努めてまいります。

○竹内康洋委員 次に、駅のバリアフリーについてお伺いいたします。

横浜市営地下鉄の駅のバリアフリーの整備、取組内容をお伺いしたいと思います。

○高木工務部長 国土交通省のバリアフリー整備ガイドラインや本市の横浜市福祉のまちづくり条例に基づき、誰もが使いやすい環境整備に取り組んでいます。全ての駅でエレベーターによる地上からホームまでのバリアフリーの経路が整備済みです。現在は、ホームと車両床面との段差及び隙間の縮小のほか、トイレへのオストメイトや視覚障害者用設備の設置などを進めています。

○竹内康洋委員 様々な取組で、特に市営地下鉄はかなり階段を下りていくという状況にある中で、こうしたエレベーターやエスカレーターの更新工事、非常に安全のために大切だと思います。そこで、エレベーター、エスカレーターの更新状況をお伺いしたいと思います。

○高木工務部長 市営地下鉄全40駅のエレベーターは103基、エスカレーターは176基ございます。老朽化の度合いに応じて更新をしております、これまでにエレベーターは平均で26年、エスカレーターは平均で36年での更新となっています。近年はエレベーター、エスカレーターとも年間2基から5基程度を更新しています。

○竹内康洋委員 スライドを御覧いただきたいと思いますが、（資料を表示）かつて、車椅子を使用されて神奈川県から地下鉄利用で横浜市立大学の市民総合医療センターまで通院されている方から相談がありました。阪東橋駅でエレベーターの工事の告知がありましたと。竹内さん、私は通院できなくなってしまう、心配だと言われてまして、交通局に確認をして、大丈夫ですと。こうしたエレベーターがない場合でも、階段昇降機というふうに聞いておりますけれども、使っていただいて、そしてその方は通院もすることは継続できて、本当にありがとうございますということを改めてお伝えしておきますが、そこで、エレベーター、エスカレーター更新時の工夫と駅利用者対応についてお伺いいたします。

○高木工務部長 駅利用者の対応でございますが、エレベーターの工事中は、ただいま委員から御紹介のあった階段昇降機で車椅子利用者をお運びしています。また、工事のお知らせをホームページや駅で表示し、さらに車両内のディスプレイでも流すなど、周知に努めています。なお、更新に当たっては可能な限り部材の再利用を図ることで工事費の圧縮に努めております。

○竹内康洋委員 また、先ほど来の災害等の確認で、災害が発生した際にはエレベーター

ター、エスカレーターが停止することも想定されて、そういった非常事態のときにこそ、移動の制約がある車椅子の方のみならず要配慮者が取り残されることなく避難できることが、大変だけれども重要であると思います。ハード面のバリアフリーだけでなくソフト面のバリアフリーも必要だと考えます。

そこで、非常時におけるバリアフリーをどのように考えているのか、局長にお伺いいたします。

○三村交通局長 非常時におけるバリアフリーの確保は、ハード面の整備に加え、職員による避難誘導やサポート体制も重要でございます。災害時の避難誘導訓練の中でも取り入れて実施しております。また、非常時には、お客様同士による声かけやサポートを行っていただくことで、より円滑な避難が可能になります。そのためにも、平時から、支援を必要とする方への思いやりのある行動を啓発し、心のバリアフリーの醸成にも取り組んでいるところでございます。

○竹内康洋委員 今お話があったように、特に移動の制約がある方々への配慮や、職員の皆さんが対応するだけでなくお客さん同士の助け合いもなくては恐らく無理だと思います。そういったことも含めて、ソフト面、また心のバリアフリーと言われるようなものもぜひ交通局から発信もしていただきたいと思いますので、よろしく願います。

次に、子供への安全啓発ということですが、子供への交通安全啓発は地域の安全を守る根幹で、重要な取組だと私は思います。特に子供たちへの啓発は将来の交通社会を変える、そうした子供がそのまま大人になれば、交通安全を守る、命を守る大人になります。親になります。

そこで、市営バスにおける子供への安全啓発の取組をお伺いします。

○亀本自動車本部長 各営業所が近隣の小学校と連携し、地域の小学生を対象とした安全教室を実施しております。この教室では、バスの正しい乗り方や車内マナー、道路での安全な歩き方やバリアフリーへの理解、高齢者や障害のある方など配慮が必要な方への対応について学んでいただくプログラムを提供し、交通安全に加え、思いやりのある行動の大切さを伝えております。

○竹内康洋委員 スライドを御覧いただいて、（資料を表示）このバスをお持ちいただいて、こうした教室を行う、これは神奈川区の、私は地元ですけれども、捜真小学校で、今、思いやりの配慮ということで、こうした車椅子の利用、そして、この装具をつけると動きにくいというのが分かると。私も体験させていただきましたけれども、これは実際つけているのは小学生ということで、こうした思いやりの配慮であるとか、そうしたことを地域に根差してやるこの活動、素晴らしいと思います。ぜひこのような活動を継続していただきたいと思います。

次に、地下鉄における隙間転落防止の取組ですが、これもスライドを御確認いただきたいのですけれども、これは足元注意ということで、御覧になって知っている方はどれだけいるか分かりませんが、私は初めてこれを知って、スキマモリということで、これがキャラクターで、想定でいうと14メートルあるスキマモリということ

で、そしていろいろな形で、子供に聞くと結構子供が喜んで知っていることに正直言って驚きました。電車とホームの隙間に子供が転落してしまう事案があることを受けて、令和3年にJR西日本と大阪の教育課、大学も含めて連携して発足したことも隙間転落防止プロジェクトのキャラクターということで、隙間転落の危険性を子供自身だけでなく保護者にも意識してもらえそうな様々な取組を実施していて、今回、私は絵本も読みました。その後、首都圏でもこのプロジェクトの目的に賛同し参画する事業者が増えて、横浜市交通局、東急電鉄、京王電鉄、京急電鉄がプロジェクトのメンバーに名を連ねているとも聞いていますけれども、そこで、このプロジェクトへの参画に至った経緯をお伺いしたいと思います。

○**福島高速鉄道本部長** 市営地下鉄においてもこれまでにお客様の足やベビーカーの車輪が隙間に挟まってしまう事案が発生しています。令和4年に東急電鉄が首都圏で最初に参画したことで本プロジェクトの存在を知り、関係各所との調整を経て、当局においても令和6年に参画することにしました。

○**竹内康洋委員** 隙間転落に対する課題認識があつて、組織として安全に対する意識の高さ、敬意を表しますが、先ほどの答弁でも隙間転落事故が発生しているということではありますが、これまでの転落事案の発生件数をお伺いしたいと思います。

○**福島高速鉄道本部長** 電車とホームの隙間にお客様の足やベビーカーの車輪が挟まってしまう事案は、令和4年度以降、毎年6件ほど発生しています。

○**竹内康洋委員** 毎年そうした一定数の事案が発生していることから、利用されている方に対する隙間転落の危険性の啓発は本当に重要な取組だと思います。このプロジェクトの取組を市営地下鉄においてどう活用されていくのかも大切だと思いますが、隙間転落の危険性に対する市営地下鉄の啓発活動もお伺いをいたします。

○**福島高速鉄道本部長** スキマモリのキャラクターを活用して駅構内のポスターやデジタルサイネージ等で広くPRを行っているほか、過去に転落事案が発生した乗り口のホームドアには、隙間に意識を向けてもらえるようにスキマモリのステッカーを貼っています。また、沿線にある保育園に交通局職員が訪問し、電車の乗り方などをテーマに出前講座も実施しています。

○**竹内康洋委員** こうした交流も含めて、市営地下鉄のPRにもなり、こうしたことを素晴らしいことだと思いますが、プロジェクトのホームページも拝見すると、様々な手法で啓発活動をしていることが分かります。SNSでの広報はもちろん、このグッズもあつて、実はLINEスタンプもある。絵本や、これは読みました、着ぐるみ、スキマモリの音楽などが制作されており、とても精力的に活動をされているようですが、そこで、隙間転落事故の防止に取り組むことへの意義を局長にお伺いしたいと思います。

○**三村交通局長** 電車とホームの隙間を完全になくすことは構造上不可能でございますので、隙間転落の危険は全ての鉄道事業者が頭を悩ませている課題であると思います。隙間転落のリスクが高い子供をターゲットに直接働きかけようとする本プロジェクトはとても有意義なものであり、鉄道業界で広く広がっていくことを大いに期待し

ています。

○**竹内康洋委員** 大いに取り組んでいただいて、首都圏、関西だけでなく全国に広がって、一人でも多くの子供や大人が安心して、そうした面でも安全に鉄道を利用することができる環境を期待しますので、よろしくお願ひしたいと思います。

次に、市営地下鉄における子育て世代への支援についてであります。個室型のベビーケアスペース、スライドを御覧いただいて、(資料を表示)日々多くの市民の方が利用する市営地下鉄で、沿線にあるクリニックから寄贈していただいたものも含め、この2年間でセンター北駅、仲町台駅、日吉本町駅の3駅にこの個室型ベビーケアスペースが導入をされたということでありまして、中はこういう形で授乳等もできると。沿線にお住まいの子育て世代の方々に寄り添った取組であって、これは子育てする横浜としてすばらしいことだと思います。

そこで初めに、ベビーケアスペースの利用用途と利用対象者についてお伺いをいたします。

○**福島高速鉄道本部長** 本設備は、授乳だけでなく、おむつ替えや離乳食を食べさせることなど、ベビーケアに関する様々な用途での利用を想定しています。また、女性、男性を問わず、お子さま連れの方であればどなたでも利用していただくことができます。

○**竹内康洋委員** 出産をされた女性の方には、お子様が入院をしていたり、事情があつてすぐに仕事に復帰をする方など、母乳を取り置きするという搾乳をする場合があります。それで、商業施設などの授乳室で搾乳したりすることも含めて、周囲の目、今お答えもあつたように、赤ちゃんと一緒に入るのはいいのだけれども母親1人で入ることについては気兼ねをしてしまうという声が、公明党の女性委員会というのがありますが、女性委員会に寄せられました。

そこで、授乳室で搾乳できることを示すシンボルマークが作成されまして、これです。搾乳できますというステッカー。そして、神奈川県議会でのうちの女性委員会の議員が取り上げて、県のスペースであります。右上にこのステッカーを貼っていただいております。誰にでも優しく、そしてそういった方の小さな声にも私は答えるべきだと思います。気兼ねのないように、ひとり親のお母さんでも入っていただける、母親1人でもベビーケアスペースを利用することができるようこうしたステッカーを貼るなりにはしていただきたいと思いますが、見解をお伺ひしたいと思います。

○**福島高速鉄道本部長** 委員の御指摘のとおり、交通局ホームページでは利用対象者をお子さま連れの方と御案内しております。今後は、搾乳を必要とされるお母様がお一人でも気兼ねなく利用することができるよう、案内の仕方を工夫し、改善してまいります。

○**竹内康洋委員** 交通局の方にステッカーも差し上げていますから、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。それと、市営地下鉄以外にもどういふところにあるのですかとこども青少年局に聞いたら、これは民間との関係もあるかもしれませんが、掌握していないと言うのです。ただ、調べると、根岸森林公園にもあります。パシフィコ横浜

にも実はセブンイレブンの横にあたりします。そういったこと、全庁にわたってできることは、子育てしやすいまち横浜なのですから、やっていただきたいと思いますが、副市長、いかがでしょうか。

○大久保副市長 私も不勉強ながらこのマークがあるということを今日初めて知りました。自分自身の経験でも、やはり委員が御指摘されていることはそのとおりだと思います。せっかく情報提供いただきましたので、しっかりと庁内でも活用させていただくように進めてまいりたいと思います。

○竹内康洋委員 よろしくお願ひします。子育て世代の方はこうした公共交通を使うにも心理的な負担を感じやすいと聞いておりますし、ぜひともシンボルマークを活用していただきたいと思います。一人でも多くの方にとって優しい公共交通機関となることを期待しますが、局長にお伺ひしますが、市営地下鉄として子育て支援により一層取り組むべきと考えますが、いかがでしょうか。

○三村交通局長 先ほど御答弁申し上げましたベビーケアスペースの整備のほか、ブルーライン、グリーンライン全編成への車椅子、ベビーカー優先スペースの設置ですとか、全40駅のエレベーターを優先エレベーターという位置づけで運用するなどの取組を実施しております。また、ソフト面におきましては、中学生の校外活動時の運賃を割り引く制度を多くの方に市営地下鉄で御利用いただいているところでございます。子育て中の方にも安心して快適に市営地下鉄を御利用いただけるような取組をこれからも検討してまいります。

○竹内康洋委員 よろしくお願ひします。これ、スライドを御覧いただくと、今まで公明党はすごく力を入れて、マタニティマーク、女性専用車なんかは女性委員会の方が署名運動なんかもしたりして、ヘルプマークは東京都議会議員から全国にも広がりました。こうした取組や、今、市営地下鉄でもベビーカーのスペースも、これはバス、ちょっと見にくいですが、2人用のベビーカーも載せられるようになりました。こうした配慮、やはり様々な優しさというのがあると私は非常にこのまち自体が和やかになると思うし、ある東京のバスだけでも、混雑しているバスで赤ちゃんが泣き出しちゃったと。運転手さんに途中で降りますと言ったけれども、運転手さんが皆さん最後まで終点まで御一緒でいいですかと言ったら拍手が上がった。それは、オーケーということの意味と、私は運転手さんに対するサインでもあると思うのです。拍手だと思うのです。こういう方々は交通局にも私はいっぱいいると思いますけれども、こうした優しさのある交通局をぜひ改めてつくっていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。（拍手）

---

○中島光徳副委員長 次に、高田修平委員の質問を許します。（拍手）

○高田修平委員 立憲民主党の高田修平です。順次質問させていただきます。よろしくお願ひします。

まず、市営交通を支える人財確保について伺います。

バス乗務員や地下鉄部門の人財確保について、昨年度の減便ではバス乗務員が複数

退職したことなどが理由の一つとなっていることは記憶に新しいところです。このため、採用した職員が定着してくれるよう、今後は処遇改善や採用条件の見直しといったソフト面の改善に加えて、快適な職場環境の整備などハード面も充実させていく魅力ある職場づくりを推進することが重要だと考えます。まず、魅力ある職場づくりに向けて、これまでの取組をお伺いいたします。

○原口総務部長 御答弁申し上げます。

バス営業所の老朽化に伴う大規模改良工事に合わせ、女性専用施設の整備のほか、仮眠室や休憩室の改良を行ってまいりました。また、令和6年度からは、清潔感のある快適な場所で勤務の疲れを癒やし休憩することができるよう、営業所にある食堂のリニューアルを計画的に進めているところです。

○高田修平委員 こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）先日、港南営業所を訪問させていただきまして、今先ほど答弁があったリニューアルしてきれいになった食堂で私も食事を頂きました。以前の食堂はやや暗い雰囲気だったと伺っておりまして、リニューアル後は明るいトーンでまとめられ、テーブルや椅子も爽やかな感じで心地よい食堂だと私も感じたところであります。まず、食堂のリニューアルの実施状況及び今後の計画についてお伺いいたします。

○原口総務部長 令和6年度は、港南、浅間町、本牧の3か所で食堂のテーブルや椅子などの更新を行いました。令和7年度は2つの営業所でリニューアルを予定しており、令和8年度以降も毎年2か所ずつ計画的に進めることで令和10年度中の完了を目指してまいります。

○高田修平委員 こちらのスライドを御覧ください。食堂リニューアルのほかにも様々な取組を拝見いたしまして、こちらのスライドは、旧宿直室のリフォームが行われており、休憩室になるとのことです。職員の皆さんも大いに期待していると伺っておりますので、ぜひしっかりと進めてもらいたいと思います。市民の生活の足を守り、現在の交通ネットワークを維持していくためには、職員が生き生きと働き続けられるよう定着率の向上を一層進めていくことが重要であると考えます。

そこで、職員の定着に向けた今後の取組について局長に伺います。

○三村交通局長 職員が生き生きと安心して働き続けることのできる職場環境づくりを着実に進めることで定着率の向上につなげていくことが重要と考えております。今後は、就職希望者からも要望の高い福利厚生の充実のほか、不当、悪質なクレームから職員を守るためにカスタマーハラスメント対策にも取り組んでまいります。

○高田修平委員 最近の若い世代が会社を選ぶ理由として、先ほど答弁にもありました福利厚生の充実も大変重要であります。今後も人財確保の取組として、魅力ある職場づくりや福利厚生の充実をさらに進めていただくことを期待しまして、次の質問に移ります。

次に、バス車両整備工場の機能向上について伺います。

こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）令和7年度の交通局予算概要では、老朽化した緑営業所の車両整備工場の建て替えに伴い、整備等の条件を整え、直

営でバスの車検整備が可能となる指定整備工場を目指していくとされております。また、あわせて、整備工場の高機能化、効率化を図るとのことです。日頃から表立って目立つことのない、いわゆる縁の下の力持ちとして活躍している整備員の作業環境を改善することは、安全衛生、生産性の向上はもちろん、整備員の新規採用のアピールにもつながるとも重要な取組だと思っております。

そこで、緑営業所車両整備工場建て替えに期待する効果についてお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** 交通局直営による車検台数の増加に加え、各営業所で発生した修理品を一括して整備できる専用の施設を併設することで作業の効率化と経費の削減を図り、安定した運行の確保につなげてまいります。また、この施設では、定年退職後の職員の専門技術を若手職員へ継承する場としても活用し、技術の維持、向上を図ってまいります。さらには、女性職員の就業環境の充実や作業場の冷房化など、職場環境の改善を通じまして新規採用者の確保にも努めてまいります。

○**高田修平委員** こちらのスライドは、リフトアップとあって、バスがリフトされているのですが、整備を行うのがこちらのフロアーリフトで、今度はフロアが下がるようなということで伺っております。昨今の報道によりますと、全国の自動車整備事業者の休廃業者数が過去最多となるとのこと。そのことから、こうした車検や整備の直営化を進めていくことは、安定的な市営バスの運行を確保するために大変重要であります。また、このことは、材料費や人件費の高騰化している中、時間や経費の両面での削減につながります。さらに、女性施設の整備や、まだまだ働ける退職後の職員が長年培ってきた技術を発揮できる職場を提供することは、整備士不足の解決策となるだけでなく、若手職員への技術の伝承にもつながる有効な策であります。そのため私は緑営業所の車両整備工場の早期の建て替えを期待しておりますが、緑車両整備工場建て替えの現状と課題について伺います。

○**亀本自動車本部長** 令和11年度の完成を目指しまして、基本設計は既に完了しており、現在は実施設計に着手した段階でございます。一方で、昨今の物価高騰の影響を受けまして、工事費用は当初の想定を大きく上回る見込みとなっております。また、工事期間中におけるバス車両の駐車スペースの確保及び整備方法の具体化などの課題についても着実に調整を進めていく必要があると考えております。

○**高田修平委員** 車両整備工場の建て替えは莫大な建設費が必要であり、その建設費の高騰は経営への影響は少ないと思われませんが、進めていただきたいと思っております。一方で、他の営業所の老朽化した整備工場についても、建て替えはできないまでも何らかの対策が必要であると考えます。

そこで、既存の車両整備工場への対策についてお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** 既存の営業所におきましては、安全性の確保及び作業の効率化を図る観点から、大型リフトの新設を進めるとともに、老朽化が進んでいる既設の大型リフトにつきましても更新を行っております。さらに、職員の健康と安全を確保する観点から、スポットクーラーの増設、ファン付ベストの支給、ウオーターサーバーの

設置等、作業環境の改善に向けた取組を進めております。

- 高田修平委員 老朽化した車両整備工場の建て替えや経年劣化したリフトの更新などは整備員の負担を大きく軽減するとともに、作業の効率性向上にもつながります。また、当面建て替え予定のない車庫についても、ファン付ベスト等の支給など、地道に作業環境の改善を行っていることを評価したいと思います。昨今、バス運転手の不足とともにクローズアップされている整備士不足は、バスの定期運行確保に影響が出る可能性もある大きな課題であります。交通局での整備員確保策としては、給与面での処遇改善も重要ですが、引き続き快適な作業環境を整え、交通局の車両整備工場が若者から選ばれる職場になることを期待しまして、次の質問に移ります。

次に、EVバス導入について伺います。

市営バスではハイブリッドバスやFCバスの導入を進めてまいりました。昨年度、ハイブリッドバスの生産が中止となり、FCバスも水素の価格高騰や安定的な供給に課題がある中で、今後、脱炭素化を進めていく上ではEVバスの導入が鍵になると考えています。今年度は4両の試行導入を目指し、車両の仕様やメンテナンスの方法などを関係各所と調整するとありますが、EVバスの導入の進捗状況についてお伺いいたします。

- 亀本自動車本部長 EVバスの導入に当たっては、車両の購入に加え充電設備の設置工事が必要となることから、多額の費用が必要となります。そのため、当初はリースによる調達を見込んでおりましたが、その調整が想定どおりに進んでいないため、今年度中の導入は困難な状況となっております。

- 高田修平委員 令和7年度の導入が厳しい状況になってしまったことは大変残念であります。引き続き試行導入に向け関係各所と調整を行うことはもちろん、メーカーは既にEVバスを導入している事業者からヒアリングを行い、情報を得ることも参考になるのではないかと思います。こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）私も民間事業者のEVバスに試乗いたしました。こちらは加速もスムーズで、騒音、振動も少なく、後部もフラットなため、バリアフリーでとても乗り心地がよく、交通局での導入への期待が高まったところであります。

そこで、EVバス導入に向けた課題についてお伺いいたします。

- 亀本自動車本部長 EVバスは、ディーゼルバスに比べて車両価格が高額であることに加え、充電設備の設置も必要となるためイニシャルコストが高く、特に交通局は県の補助対象外であることから他の事業者に比べて負担が大きくなることが課題でございます。また、既に導入している事業者からは、充電時の騒音が大きいことや、航続距離が想定よりも短いとも聞いていることから、周辺にお住まいの方への影響や必要車両数の増加といった懸念もあるのではないかと考えております。

- 高田修平委員 様々な課題があることが分かりました。また、先月、国土交通省が多数の不具合が報告されている外国製のEVバスの総点検を指示したという報道も記憶に新しいところです。車両の不具合により、安定的な輸送の確保に支障があってはなりません。EVバスの導入は脱炭素に向けた取組としては非常に重要であり、様々



な課題を解決した上で実現していかなければならないと考えます。

そこで、EVバス導入に向けて、今後の対応をお伺いいたします。

○三村交通局長 令和7年度中の導入は残念ながら困難な状況ではございますが、引き続き試行導入に向けて調整を進めてまいります。その上で、山坂の多い市営バスの営業エリアにおける運行データを収集、分析することで、営業運行に支障を来すことのないよう、万全を期してまいりたいと考えております。

○高田修平委員 ぜひ経営への影響を最小限に抑えるため、関係各所に働きかけるとともに、試行導入の実施、EVバスのデータ収集により特性を見極め、将来的な本格導入に向けた検討を進めていただくことをお願いして、次の質問に移ります。

次に、貸切りバス事業の推進について伺います。

私自身、以前観光バスの添乗員としてバスに乘車していたということもあり、（私語する者あり）貸切りバス事業にとっても関心を持っているところであります。国土交通省が公表している貸切バス事業の概況によると、貸切りバス業界の輸送人員はコロナ禍以前には戻らないものの回復傾向にあり、実働日社当たり営業収入も改善が見られることが分かりますが、交通局の状況はいかがでしょうか。

そこで、令和6年度の貸切りバス収入実績についてお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 令和6年度の収入は3億687万円となっており、令和5年度の2億8189万円と比較しまして約8.9%の増加となっております。主な増収の要因といたしまして、定期運行を行う貸切りバスの新規受注や、消防局と連携した横浜市民防災センターへの遠足の増加などが挙げられます。

○高田修平委員 市営バス事業の経営の観点から見ると、令和6年度決算では、乗車料収入や広告料収入の増加により、令和5年度と比べて0.9億円の収支改善が見られたものの、経営赤字が続いている状況です。市営交通中期経営計画2023-2026も折り返しを迎え、市営バス事業を維持していくためにも、増収に向けた取組として貸切りバス事業には期待をしているところです。貸切りバス事業の増収に向けてさらなる企業努力を進めていく必要があるのではないかと考えます。

そこで、貸切りバス事業の増収に向けて、より一層企業努力を進めていくべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○三村交通局長 今年度は、現場のバス乗務員が自ら企業に直接営業活動を行い受注につなげた案件のほか、現在、路線バスとして使用しているリムジン車両の貸切り事業での活用を増やすなど、局が一丸となって貸切りバス事業の推進に取り組んでいます。企業貸切りや客船の送迎バスの新規獲得に向けた営業活動をはじめ、あらゆる機会を捉え、引き続き増収に向けた企業努力を進めていきます。

○高田修平委員 バスの乗務員不足により交通局として厳しい状況が続いている中、増収施策として貸切りバス事業を進めていただいていることは企業経営の面からも大変意義あることだと感じております。市営バス事業を維持していくためにもしっかりと取組を進めていただくことを期待して、次の質問に移ります。

次に、市営地下鉄におけるタッチ決済乗車サービスの拡充についてお伺いいたしま

す。

こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）市営地下鉄においても令和6年12月からこのサービスを開始し、令和7年3月には、1日の乗車運賃を740円までとする一日上限運賃制度を導入しております。このことにより、チャージ残高不足や、地下鉄で一日乗車券を買っておけばよかったと悩む必要はありません。タッチ決済乗車がさらに便利なものとなったことを私は感じております。

そこで、一日上限運賃制度の実績についてお伺いいたします。

○**福島高速鉄道本部長** 直近3か月間での一日上限運賃制度の適用件数は、7月が4655件、8月が5301件、9月が6939件と増加しています。タッチ決済の利用件数全体におけるこの制度の適用率は約5%となっています。

○**高田修平委員** 実績が右肩上がりが増加しているということは、地下鉄を利用されている方々の中で利便性の高いサービスだと認知が広がっている証拠ではないかと思えます。しかし、全体のうち割引適用率が約5%にとどまっていることを鑑みると、この割引制度も含めてタッチ決済乗車サービスがさらに利便性の高いサービスとなる余地がまだまだあると考えております。

そこで、市営地下鉄でのタッチ決済乗車サービスの課題についてお伺いいたします。

○**福島高速鉄道本部長** お客様からは、タッチ決済対応改札機が各改札口に1台しかないため不便だという御意見をいただいております。我々としても改善の必要があると認識しています。そのため、今年度中に乗降客数の多い駅を中心に対応改札機を増設していく予定です。

○**高田修平委員** 私も過去にこのサービスを使って駅に入場しようとしたとき、電車が駅に到着したタイミングと重なって、改札を通るまでに待った経験があります。スムーズに鉄道を利用できることがこのサービスの大きな特徴だと思いますので、ぜひともこの点は引き続き対応していただきたいと思えます。冒頭に質問した一日上限運賃制度は横浜市交通局が全国で2番目に開始したということで、利用者の方々にとって利便性の高い公共交通サービスの提供に努力されていることも伝わってまいります。しかし、他の鉄道事業者に目を向けると、各社ともこのサービスを活用して様々な取組を実施されております。

そこで、タッチ決済での乗車サービスの今後の展開を交通局長に伺います。

○**三村交通局長** このサービスは令和9年度末までを実証実験期間としております。利用実績だけでなくお客様からの御意見などを基に当局における効果を検証してまいります。現時点では交通系ICカードの利用が大半を占めておりますが、将来的にこのサービスが決済手段の一つとして定着していくか、また、沿線で開催されるイベントや商業施設と連携することによる利用促進の可能性はあるか、こういったことなども視野に入れて、実証実験期間後の対応を検討してまいります。

○**高田修平委員** より正確な効果検証を行うには、利用実績や利用者の方々の声などのサンプルが少しでも多いことが望ましいと思えます。そのためには、タッチ決済を利

用しやすい環境を整え、積極的な広報と併せて、より多くの方に利用していただくことが必要と考えます。タッチ決済乗車サービスがより多くのお客様に選ばれるサービスにつながることを期待しまして、最後の質問に移ります。

最後に、市営交通の利用促進についてお伺いいたします。

先ほど川口委員からもありました『SPY×FAMILY「おでけけ」大作戦 in 横浜・みなとみらい』特別デザインのみなとぶらりチケットを販売するなど、大規模イベントとタイアップしたプロモーションを展開して回遊性の促進を図るなど、より多くのお客様に御乗車いただけるようなコラボレーションにも力を入れていただいていることを知っております。このような市営交通の利用促進の取組は、マイカーから公共交通への利用を促すとともに、脱炭素社会の実現に向けて大きく貢献するものと考えます。

そこでまず、市営バス利用促進の取組についてお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** 昨年度は、観光系路線バスをより多くの皆様に知っていただくため、あかいくつの1日限定100円キャンペーンや、デジタルチケットの利用促進のためにスマートフォンアプリでの割引キャンペーンなどを実施しました。また、バス利用感謝デーなど、バスの魅力を発信し利用促進を図るイベントに例年参加しております。さらには、将来的なバスの利用促進につなげていくため、営業所近隣の小学校と連携したイベントを引き続き実施してまいります。

○**高田修平委員** 次に、市営地下鉄の利用促進についてお伺いいたします。

○**福島高速鉄道本部長** デジタル駅スタンプアプリ、エキタグを令和7年1月から一部の駅に導入し、7月からはブルーライン全駅に拡大しています。また、令和7年2月22日の猫の日には、猫にゆかりのある踊場駅でイベントを開催し、期間限定で猫柄の切符を発売しました。そのほかにも、映画、アニメなどのコンテンツや近隣商業施設とのタイアップで複数の駅をラリーするイベントを行っており、単なる移動手段ではなく目的地として市営地下鉄を御利用していただけるような企画を実施しています。

○**高田修平委員** 様々な取組を展開していただいていることが分かりました。観光系路線の魅力発信や、小さな頃から公共交通機関に親しみを持ってもらえるようなイベントの実施は、マイカーから公共交通への転換や持続可能な交通にもつながる有効な取組だと考えます。また、地下鉄についても、主要ターミナル駅以外は言わば地域密着型の駅と捉えており、これらの利用促進にさらに力を入れていくことは、地域の活性化や交通の持続可能性の観点、マイカーから公共交通への転換の観点から非常に重要と考えます。

そこで、市民生活を支えるバスや地下鉄の利用促進をさらに進めるべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○**三村交通局長** これまで、都心臨海部を中心に様々なイベントと連携したほか、営業所付近の小学校などで地域密着型のイベントを実施するなど、市営交通の魅力を幅広く発信し、認知度の向上と利用の促進に努めてまいりました。市民の皆様生活を支える公共交通として、通勤通学、お買物、通院などの日常的な御利用や、お休みの日

のお出かけでの御利用につながるような取組をより一層進めてまいりたいと考えております。

○高田修平委員 市民生活を支える路線バスや地下鉄の利用促進は地域の暮らしやコミュニティの維持にとってとても重要であり、観光路線や主要駅へのアクセスだけでなく、日常の移動手段としての市営バスや地下鉄の価値を高めることが公共交通の持続可能性や地域の活性化にもつながります。先ほどコラボもありましたが、横浜市ではGREEN×EXPO 2027も開催されます。脱炭素の観点、公共交通の利用促進の観点から、他都市でも行われているノーマイカーデーを実施することで、機運の醸成、さらには利用促進を図る一つの取組だと私は考えております。ぜひ御検討いただきたいと思っております。

公共交通の御利用の促進につながる新たな企画に期待しまして、私の質問を終わります。（拍手）

---

○中島光徳副委員長 ほかに御質問はございませんのでお諮りいたします。

交通局関係の審査はこの程度にとどめて、来る10月17日午前10時からこども青少年局関係の審査を行いたいと思っておりますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中島光徳副委員長 御異議ないものと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

---

○中島光徳副委員長 本日はこれをもって閉会いたします。

午後4時32分閉会