

令和8年度予算第二特別委員会
【速報版】

令和8年2月25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

午前10時00分開会

○川口広委員長 ただいまから予算第二特別委員会を開きます。

○川口広委員長 これより順次局別審査を行います。

○川口広委員長 それでは、交通局関係の審査に入ります。

○川口広委員長 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、いずれもこれを許します。

まず、青木亮介委員の質問を許します。（拍手）

○青木亮祐委員 自由民主党の青木亮祐でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

市営交通の経営を取り巻く環境は運送事業全体で深刻な人財不足が続いているほか、少子高齢化や昨今の物価や労務単価の高騰など極めて厳しい状況だと思えます。ただ、この問題は日本全体の本当に多くの業界で同じく起きている状況でありますので、ではしようがないでしょうということにはならないと思えますから、これはしっかりと乗り切っていかなければいけないと思えます。

令和8年度予算はこうした中での編成作業だったと思いますが、まず初めに、令和8年度予算の基本的な考え方について局長に伺います。

○三村交通局長 現在の市営交通ネットワークを維持しながら安全、確実な輸送サービスを安定的に提供しお客様に安心して御利用いただくための予算を編成いたしました。市営交通中期経営計画で掲げております5つの柱、安全の確保、市民の足を守る、公営交通の責務、財務基盤の強化、そして人財育成の推進という5本柱に基づいて取組を進めてまいります。また、GREEN×EXPO 2027のホストシティの交通事業者として開催に向けた様々な取組を進めます。

○青木亮祐委員 しっかりと現在の輸送サービスを維持する予算を編成していただいたことは少し安心をしたところでございます。それでは続いて、令和8年度予算編成を終えた所感について、局長、お願いいたします。

○三村交通局長 地下鉄事業はコロナ禍の危機的な状況は脱し3年連続で黒字予算を計上することができておりまして、令和8年度も安定した事業運営が行えるものと考えております。一方、バス事業では様々な経費削減に取り組みましたが、安全な運行と路線の維持に必要な費用を計上した結果、令和7年度予算に引き続き赤字予算となったことは管理者として大変申し訳なく思っております。

○青木亮祐委員 今答弁があったように特にバス事業では非常に厳しい状況での予算編成だったようですが、今の答弁を踏まえまして地下鉄、バスと順次収支の状況を詳細に確認していきたいと思えます。

まず地下鉄事業ですが、令和8年度予算の経常損益は37億円の黒字となっております、

前年度予算に比べて23億円も黒字幅が拡大をしています、利益が拡大している要因について、これは経営管理部長に伺います。

○**小林経営管理部長** 費用の面では資材価格や労務単価の高騰によって修繕費などが増加しておりますが、一方、収入の面では観光需要の高まりに加え市営交通沿線で開発の進む地域もあり、お客様の御利用増により乗車料収入が大幅に増加することを見込んでいることから黒字が拡大したものでございます。

○**青木亮祐委員** 地下鉄事業では乗車料が好調に推移していることで利益が上がるようですけれども、一方でバス事業は前年度に比べて6000万円改善したものの令和8年度予算でも経常損益は33億円の赤字となっています。そこで、バス事業が多額の赤字を計上している要因について、これも部長に伺います。

○**小林経営管理部長** 乗車料収入は引き続き定期券の御利用が増加するなど令和7年度に比べて増収を見込んでいるものの、人件費水準の上昇や物価、労務単価の高騰によって委託料などの費用が増加しております。これに加え、令和8年度予算ではバス車両の更新によって減価償却費が増加するなど運送コストも上昇を見込まざるを得なかったことから赤字予算となったものでございます。

○**青木亮祐委員** このように令和8年度予算では両事業の明暗がはっきりと分かれることになりました。特にバス事業については今後も市民の移動を支えるためのバスネットワークを安定的に維持して安全で確実な輸送サービスを提供し続けてもらうためにも早急な収支改善が不可欠であると考えております。それでは、このままの流れで令和8年度の予算でも大きな赤字を計上することとなったバス事業の経営について詳細に伺っていききたいと思います。

市営バスに限らず全国的にバス事業はコロナ禍に大きな経営上のダメージを受けたことに加えて、2024年問題と言われる乗務員の働き方改革による乗務員不足など事業を継続するためには課題も非常に多いと思います。そうした中で先日の予算代表質疑においても我が党の関勝則団長からの質問に対し運賃改定の検討に着手するとの答弁もありましたので、その背景や現状などについて改めて確認していききたいと思います。

まず、バス事業を取り巻く経営環境についてどのように認識しているのか、局長に伺います。

○**三村交通局長** コロナ後の移動需要の変化によって今後もお客様の大幅な増加が期待できない一方、賃金が上昇している局面において職員の離職の防止や新たな人財確保などへの対応によって人件費は増大することが見込まれます。物価や労務単価、企業債に係る金利の上昇なども経営を圧迫する要因でございまして、バス事業を取り巻く経営環境は極めて厳しい状況にあると認識しております。

○**青木亮祐委員** 利用者の増加が見込めない中でコストだけが増加していく非常に厳しい環境であるとのことですが、企業としてしっかりと将来の見通しも立てていく必要があると思います。先日の常任委員会でも報告がありましたけれども、改めてバス事業の今後の経営をどのように見通しているのか、局長に伺います。

○三村交通局長 今後の安定的な人財確保のため当面は賃金水準の上昇を見込まざるを得ず、物価や労務単価の上昇も一定程度続くものと想定しています。こうしたコストの上昇によって収支は年々悪化していくことが見込まれ、現在の見通しでは令和10年度には公営企業の経営の健全化指標であります資金不足比率が危機的な経営状態にあることを示す20%を超え経営健全化団体になる危険性があると考えております。

○青木亮祐委員 私自身もさっきから厳しい厳しいと言いながら質問をしているわけですから、それは厳しい状態であるとは思いますが、取りあえずこちらのスライドを御覧ください。(資料を表示) これは常任委員会でも報告がありましたが、1月に開催された市営交通経営審議会において局が報告したもので、中期経営計画の策定当初と審議会からの意見を踏まえて見直した後の市営バス事業の経常損益と累積資金残の見通しを比較をしたものです。点線が見直し前のもの、実線が見直し後、赤は経常損益、紺色の線は累積資金残を表しています。御覧のとおりもともとの計画でも厳しい推移であったのが見直し後の見通しではより悪化するだろうとのことで、今の局長の答弁もこの認識からのものであることが分かります。

さて、市営バスも含めた市内を運行するバス事業者が今後も持続的な経営を実現するためにも、令和7年度の予算の議決時に敬老特別乗車証の適正な負担の在り方について議会から附帯意見を付しており、敬老パスの負担金単価を引き上げましたが、それが市営バスの経営改善にどの程度効果があったのか、これは部長に伺います。

○小林経営管理部長 一般会計から繰り出される敬老パス負担金の積算単価が令和8年度から引き上げられることにより、市営バスでは約1億7500万円乗車料収入が増加するものと見込んでおります。

○青木亮祐委員 一定の収支改善効果はあったとのことですが、それを踏まえても令和8年度は30億円を超える赤字予算となっています。先ほどの答弁にもあったとおり今後も現在の状況が改善することは難しく極めて厳しい経営が見通されている中で令和10年度には経営健全化団体となる危険性もあるとのことでしたが、そこで、経営健全化団体となった場合に今後の事業運営にどのような影響があるのか、局長に伺います。

○三村交通局長 経営健全化団体になるということは、先ほども御答弁申し上げましたが、企業経営にとって極めて危機的な事態になるものと認識しています。ほかの都市における経営健全化計画の例を踏まえすと、資金不足の解消に向けて路線の見直しなど経営の合理化や料金改定など抜本的な経営改善を図っていくことが求められるものと考えています。

○青木亮祐委員 経営健全化団体になると大規模な合理化が求められるということは、今よりもっと簡単に赤字路線からの撤退などに手をつけなくてはならなくなる可能性が高くなります。先ほども言いましたが、令和10年度には経営健全化団体となる危険性もあるとのことですので時間はありません。

そこで、経営健全化団体にならないためにはどのような経営改善が必要だと考えているのか、これも局長に伺います。

- 三村交通局長 これまでも企業として経営努力には取り組んでまいりましたけれども、2年後には経営健全化団体になることが見込まれる状況におきましては一刻も早い抜本的な経営改善が必要であると認識しています。バスネットワークを維持していくための人財確保に係る投資や物価の高騰など運送のコストは上昇しておりまして、御利用のお客様から頂戴している運賃の改定も検討せざるを得ない状況にあると考えています。
- 青木亮祐委員 あらゆるものの価格が高騰している現状において現在の運賃ではコストを賄えないことも理解できますが、利用者の負担増となる運賃改定を検討する以上は利用者や市民の皆様からの理解をしっかりと得ていく必要があります、そのためにも最大限の企業努力は不可欠であろうと思います。一方で早期の経営改善は不可欠であり、早急な実施が求められますが、運賃改定を実施するまでにどの程度の期間が必要となるのでしょうか。
- そこで、市営バス事業の運賃改定にはどのような手続が必要なのか、部長に伺います。
- 小林経営管理部長 公営バスの運賃を改定する場合には、まずは議会で条例改正をお認めいただく必要がございます。その上で国に認可申請を行い、国における運輸審議会での審査など所定の手続を経て許可を得ることが必要となります。
- 青木亮祐委員 市営バスの運賃改定には条例改正をした上で国の認可手続も必要になるということで、まだまだ一定の時間はかかるように思いますが、国はどのような基準で認可をするのか、国の認可手続はどのようなものなのか、これも部長に伺います。
- 小林経営管理部長 乗合バスの運賃は公営、民間問わず、改定を申請する当該事業者の運送コストだけでなく、近隣事業者のコスト水準も考慮した標準的な原価を基に審査が行われます。この審査を経て、国の基準で認められた原価を賄えるだけの額が当該事業者が徴取してもよいとされる上限運賃となります。なお、バス事業者は認可を受けた上限運賃の範囲内で実際に利用者から徴収する運賃の額を決めることとなります。
- 青木亮祐委員 バス事業の運賃認可は煩雑な手続が必要であることが分かりましたし、今の答弁のとおり国の認可制度によって高コスト体質の事業者のバス運賃だけが高くなるような制度であることも理解ができました。そこで、こうした認可手続で将来にわたって経営を安定させることが可能なのか、局長に伺います。
- 三村交通局長 バス運賃の認可制度におきましては、当該事業者の確定した決算額を基準として、運賃改定を実施する年度における収支不足を賄う額までしか引上げは認められておりません。このためその先に想定される将来のコスト増などによる収支不足を運賃改定に反映することはできません。
- 青木亮祐委員 今の答弁で将来の物価高騰などを見据えた運賃改定は認められないとのことですが、こうした国の認可制度は公民問わず同様であるとのことですので、横浜市内の均一料金エリアを運行する他の民間事業者の運賃も確認したいと思います。

そこで、近隣の民間事業者の運賃の状況について部長に伺います。

○**小林経営管理部長** 市内の均一エリアを運行する民間事業者の多くは令和6年度に運賃改定を実施しており、国から250円の上限運賃で認可を得た上で、実際にお客様からいただく実施運賃は240円などとしている事業者が多いと把握しております。なお、令和7年度に認可申請を行っている事業者は270円を上限運賃として申請している事業者もございます。

○**青木亮祐委員** ここまで市営バスの経営状況と運賃改定の必要性、バスの運賃決定の経緯などについて細かく伺いましたし、状況は把握をさせていただきました。我が党はこれまでも様々な機会でも市営バス事業の早急な経営改善の必要性を主張してまいりましたし、それに伴う料金改定についても検討を進めていくよう求めてまいりました。私自身ももう2年前、令和6年の予算特別委員会の交通局の質問で、当時既に厳しい状況であったバス事業に対し企業としては民間事業者と同様に経営改善のためのあらゆる方策を緊急に検討することが必須であると述べ、さらに続けて、昨今の物価高騰を考慮すると民間事業者の動向を見ながら、利用者に適切な負担をしてもらうことも考えなければならない時期になっていると申し上げています。もう2年前にこのように私は申し上げています。市内の近隣民間バス事業者が先んじて厳しい経営状況の中での運賃改定に踏み切っているのに、何に対して気を遣っているかは分かりませんが決断が本当に遅過ぎると思います。（「本当だよ」と呼ぶ者あり）もう2年前当時においてもこのような状況であったわけです。本当に待たなしの状況であると思えますし、まさにバス事業は崖っ縁であると思っております。

しっかりとスピード感を持って検討を進めてもらいたいと思っておりますが、そこで、運賃改定を検討するに当たっての局長の所感を伺います。

○**三村交通局長** これまでも企業努力を行ってまいりましたが、市営交通経営審議会からも早急な経営改善が必要との御指摘をいただいたことも踏まえまして、私どもとしましても、2年後には経営健全化団体になることが見込まれる状況におきましては、一刻も早い抜本的な経営改善が必要であるとの認識から運賃改定の検討に着手することといたしました。御利用のお客様に御負担をお願いすることは誠に心苦しい限りでございますが、バス事業者として市民生活をお支えしていくことを第一に議会の先生方の御意見もいただきながら早急に検討を進めていきたいと考えております。（「理解できないな」と呼ぶ者あり）

○**青木亮祐委員** 経営健全化団体にだけはならないように本当に努力をしていただきたいと思っておりますけれども、市営バスは市内バスネットワークの約4割を担っています。市民の移動手段を守っていくことは市として取り組むべき大きな課題だし大きな責任がそこにはあると思っております。

それを踏まえて運賃改定の検討に着手することとなったことに対する伊地知副市長の所感について伺います。

○**伊地知副市長** 今委員から御指摘をいただきましたように、やはり市民の移動手段の確保というのは本市として優先して取り組まなければいけないテーマだと考えていま

す。そういった中でバス交通が乗務員不足などの厳しい経営環境に直面する中でも市民の皆様の移動の足を守るという公共交通としての使命を果たし続けるため市営バスにおいても運賃改定の検討に着手することに至りました。市営バスの経営改善は急務であることから早急に検討を進めてまいりたいと考えております。

○青木亮祐委員 先ほども申し上げましたけれども、バス事業を持続していくためにはもう待ったなしの状況だと思います。早急に、しかしながら市民の理解をいただくことに対しては丁寧に進め、そして経営を安定化できるようしっかりと検討を進めていただくことをお願いいたします。今後も議会におきましてしっかりと議論をさせていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

次に、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伺います。

私はこれまでも都市整備局の予算特別委員会で質問するなど関内関外地区の活性化の重要性について伝えてまいりました。旧市庁舎街区で進められているBASEGATE横浜関内は令和8年3月にいよいよグランドオープンを迎えます。また、隣接する街区においても関内駅前港町地区第一種市街地再開発事業が令和6年5月に都市計画決定、令和7年4月には組合設立が認可されるなど関外の駅周辺ではまちづくりによるぎわいの創出が着実に進められ、今後の発展にも大いに期待をしています。

スライドを使います。(資料を表示) 日が当たって見にくいですが、スライドの写真は現在の地下鉄関内駅の第一出入口になります。皆さんもよく御存じであろう港町に市役所、市会があったときには少なくとも一度は利用がされたことがあるのではないかと推察する駅を代表する出入口なのではないかと思えます。

さて、今回の関内駅前港町地区の再開発事業の施行区域内には関内駅第一出入口を含む地下鉄施設があり、移設等の影響があるものと思われませんが、そこでまず、市街地再開発事業による地下鉄施設への影響について工務部長に伺います。

○高木工務部長 再開発事業により現在の市営地下鉄関内駅第一出入口及び換気塔が設置されている位置に交通広場が整備される予定です。そのため新たに整備される交通広場が有効に機能するよう現在の第一出入口と換気塔を再配置します。

○青木亮祐委員 スライドの写真のとおり現在の関内駅第一出入口は歩道に面し、かつ段差がある状況です。

次のスライドを御覧ください。再開発事業により関内駅第一出入口がある図の位置に交通広場が新たに整備されるために出入口が再配置されるということです。今回の出入口の再配置が周辺で進められている様々なまちづくりと連動し周辺の来訪者の利便性の向上となることから関内駅周辺のさらなる活性化につながるものと期待をしています。一方で、そうなると市営地下鉄関内駅の利用者の視点としては新たな入り口がどの位置に再配置されるのかが気になるのではないのでしょうか。

そこで、出入口再配置の考え方について、これも部長に伺います。

○高木工務部長 新たな第一出入口は現在の出入口に近い位置で交通広場内に再配置される予定です。また、現在の第一出入口は階段とエレベーターを御利用いただけますが、駅利用者の利便性向上を図るため新たにエスカレーターを整備する方向で関

係者と協議を進めています。

- 青木亮祐委員 関内駅第一出入口は横浜スタジアムのイベント時は現在も多くの利用者が利用するメインの出入口として使用をされています。また、市街地再開発事業に合わせてエスカレーターが整備されるとのことで来訪者を円滑に移動させることが可能になり、駅にとっても相乗効果があるのではないかと思います。

そこで、出入口再配置により期待される効果について局長に伺います。

- 三村交通局長 交通広場内に再配置することで出入口の位置の視認性が向上するとともに出入口周辺に滞留できるスペースを新たに確保できますため来訪者の安全にもつながります。さらに、エスカレーターを整備することで利便性が向上し関内駅周辺のにぎわいの創出にも寄与することが期待されます。今後も関係者と連携をし取組を進めてまいります。

- 青木亮祐委員 市営地下鉄の利用者にとっても確実にプラスになる取組だと思いますのでぜひ進めていただきたいと思います。引き続き関係者間でしっかりと連携してよりよい出入口にさせていただくことを要望いたしまして、次の質問に移ります。

次に、令和9年3月19日から9月26日まで開催されるGREEN×EXPO 2027における会場輸送シャトルバスについて伺います。

GREEN×EXPO 2027開催まで400日を切り今日で387日前になりますが、機運も徐々に高まりを見せているのではないかと思います。一方で、会場は鉄道駅から一定の距離を有していることから来場者のアクセス確保は本博覧会の成否を左右する重要な要素であると考えています。

スライドを使います。(資料を表示) 御覧をいただいているとおり、2027年国際園芸博覧会協会の来場者輸送実施計画によれば、会場周辺の4駅である瀬谷駅、十日市場駅、三ツ境駅、南町田グランベリーパーク駅を結節点としシャトルバスを運行する方針が示されています。さらに、会場輸送シャトルバスに係る調整は2027年国際園芸博覧会協会が業務委託契約をした旅行代理店が担うことが公表されており、さきの第4回市会定例会で我が党の白井亮次議員よりその調整状況を平原副市長に確認をしたところであります。一方、交通局においては複数のバス事業者とともに本運行へ協力して参画する立場であると聞いています。詳しく言いますと、委託契約した旅行代理店がまとめ役となって交通局はその傘下に入り現在調整が進められているということなので、その状況などをぜひこの機会に確認していきたいと思います。

そこでまず、会場輸送シャトルバスの調整状況について自動車本部長に伺います。

- 亀本自動車本部長 現時点では2027年国際園芸博覧会協会及びシャトルバスの運行等を請け負う旅行代理店から具体的な運行計画に関する情報は得ておりません。市内外のバス事業者と調整を進めているところと聞いておりますので、まずは博覧会協会による来場者輸送実施計画の改定など関連情報の収集に努めつつその動向を注視してまいります。

- 青木亮祐委員 今回のシャトルバス運行はたとえ一事業者としての参画であっても、横浜市の公営交通として果たす役割は大きく積極的な関与を期待しています。そこ

で、会場輸送シャトルバス運行に向けた意気込みについて局長に伺います。

○三村交通局長 GREEN×EXPO 2027の成功に向けまして開催自治体の公営バス事業者としてしっかりと役割を果たしていきたいと考えています。国内外から来場されるお客様にGREEN×EXPO 2027を楽しんでいただけるよう主催者をはじめ関係機関と緊密に連携をし安全かつ快適なシャトルバスの運行の実現に向けて全力で取り組んでまいります。

○青木亮祐委員 さて、会場輸送シャトルバスの運行に当たってはバス業界全体で深刻化している運転士不足の影響を無視することはできません。交通局としても課題が浮かび上がってくるものと推察します。

そこで、シャトルバス運行に係る課題について自動車本部長に伺います。

○亀本自動車本部長 シャトルバスは来場者輸送実施計画に基づき各バス事業者が委託を受けて運行するものです。したがって、交通局といたしましてはシャトルバスの運行により一般路線バスの運行水準を低下させないようにすることが課題であると認識しております。

○青木亮祐委員 課題については理解をさせていただきました。しかし、シャトルバスを運行する以上、路線バスに何らかの影響が出るのではないかとという懸念の声は上がってくるのではないかと思います。特に地域住民が日常的に利用する路線バスが博覧会のために減便されるような事態になれば本末転倒です。そのためシャトルバスと路線バスの双方を安定的に運行するための交通局の総合的な調整力がまさに試される場になると考えます。

そこで、シャトルバスと路線バスとの運行のバランスについて局長に伺います。

○三村交通局長 シャトルバスの運行につきましては路線バスの業務量が比較的少ない土曜休日などを中心に対応していく方針でございます。これによって一般路線バスの運行に支障を来すことのないよう運行体制を確保してまいりたいと考えております。

○青木亮祐委員 今回の答弁で運行には支障はないという見込みであるということでありますのでその点はよかったですと思いますし、やはり路線バスをまず第一に考えて調整をしていただきたいと思います。一方でシャトルバス運行を積極的に受注して開催地の公営交通ここにありとGREEN×EXPO 2027で存在感を示すことも大切なことでもありますので、それにはやはり引き続き安定的な人財確保が重要であると考えます。

このまま次に、最後の項目であります横浜市交通局にとっての大きな課題であるバス乗務員の確保について確認していきたいと思っております。

交通局では令和5年度から人財確保大作戦を立ち上げ、給与の改善や採用手法の転換などこれまでにない積極的な採用施策を展開してまいりました。厳しい経営状況の中にあっても市内のバスネットワークを維持するために必要な取組であり、その意義は極めて大きかったと思っております。

そこでまず、これまでのバス乗務員の採用状況について総務部長に伺います。

○原口総務部長 令和5年度の採用数は39名でしたが、人財確保大作戦による積極的な

取組の効果もありまして令和6年度は99名を採用することができました。さらに今年度につきましても順調に応募が続いており、現時点で96名の採用を見込んでおります。

○青木亮祐委員 全国的にバス乗務員不足が深刻化する中、本市が多く乗務員を確保できていることはよく分かりました。一方で人財確保大作戦以前の乗務員充足率は90%に満たなかったと記憶をしています。令和6年度、令和7年度の大幅な採用増によりどれほど改善が進んだのかは市民の足を安定的に確保するという意味でも重要な視点です。

そこで、バス乗務員の充足率の改善状況について、これも部長に伺います。

○原口総務部長 令和6年4月時点ではバス乗務員の充足率は89.7%でしたが、その後の採用増に伴いまして令和7年4月には93.7%、今年2月には98.0%まで改善しております。

○青木亮祐委員 今の答弁で充足率が着実に改善をしているということで、こちらに関しては評価をさせていただきます。しかし一方で、大型二種免許の保有者は約半数が65歳以上と高齢化が進んでおり、免許保有者全体の数も年々減少しています。二種ではありませんけれども、実は私も大型一種免許を持っていて、中型ができるぎりぎり前に取ったのでそこまで難しくなかったのですが、今は取得が以前に比べて大型免許、特に二種は本当に難しいとも聞いています。ですから、そうした理由においても今後の採用環境は現在以上に厳しさを増していくことが確実です。そして限られた免許保有者をバス会社は奪い合うだけの構図ではもはや持続可能な人財確保策とは言えないと思います。

そうした観点も踏まえ、バス乗務員の今後の採用見込みについて部長に伺います。

○原口総務部長 当局バス乗務員の過半数が50歳以上であり、今後は多くの定年退職が見込まれることから安定的な乗務員体制の確保に向けて引き続き積極的に採用を進めてまいります。とりわけ大型二種免許を持たない方を対象とした養成コースの採用強化に力を入れておりまして、今年度はこのコースを経て新たにバス乗務員となった職員が過去最多となる38名に達しました。

○青木亮祐委員 ぜひ今後とも積極的な採用努力を継続していただくことを強く要望いたします。

さて、来年度にはGREEN×EXPO 2027が開催されます。そして、先ほども言いましたが会期中は通常の路線バスに加えシャトルバス運行という追加の業務が発生いたします。しっかりと路線バスとシャトルバスの両立を図りつつ会期中の運行体制を万全に整えることが求められます。そのためにもGREEN×EXPO 2027に備え積極的にバス乗務員を確保すべきと考えますが、局長の見解を伺います。

○三村交通局長 乗務員の確保はGREEN×EXPO 2027への対応にとどまらずバスネットワークを維持するためにも重要な課題です。今後も多くの定年退職が見込まれることから安定した体制の維持には引き続き積極的な採用が不可欠でございます。GREEN×EXPO 2027では団体ツアーバスなど開催に関連する需要も期待できますので可能な限

り受注できるよう人財の確保に努めてまいります。

○青木亮祐委員 まだまだ私はGREEN×EXPO 2027における来場者輸送計画には大きな不安がありますけれども、これは今回は所管外ということでございますので述べるだけにしますけれども、交通局はあらゆる来場者が安心して会場へアクセスできる確かな輸送力の確保に努力をしていかななくてはならないと思います。そして、何度も申し上げますが、開催期間中であっても市営バスの通常運行に支障も生じさせないことは市民生活を守る公共交通としての揺るぎない使命であると思います。さらに、この国際的イベントを契機として生まれる新たな需要を確実に捉え将来にわたる安定的な運行体制を築いていくことが交通局に求められる責務だと考えます。交通局におかれましては必要な人員確保に不断の努力を傾注されるよう改めて要望を申し上げます。そしてやはり10年先、20年先、50年先も見据えた持続可能な公共交通の確保のためにしっかりと今バス事業にメスを入れていくことを強く要望いたしまして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。（拍手）

○川口広委員長 次に、渡邊忠則委員の質問を許します。（拍手）

○渡邊忠則委員 自由民主党の渡邊でございます。青木委員に引き続き質問をさせていただきます。

それでは、まず初めに、バスネットワークの維持について質問をさせていただきます。

市電の廃止後、交通局は公共バス事業者として市内の基幹路線の運行を担い本市の都市発展や市民利便性の向上に大きく寄与してきたものと認識しております。先日開かれました常任委員会での説明や先ほどの青木委員の質問でも運賃の改定を検討せざるを得ないという答弁がありました。しかしながら、仮に運賃改定を行う局面であっても基幹路線を中心としたバスネットワークを引き続き適切に維持をし確保をし、市民に対して安定した大量輸送手段としての役割を継続的に発揮していくことが何よりも重要であると考えております。そのような中で交通局は令和6年度に大きな減便をいたしました。

そこで、まず初めに、令和6年度以降の減便の状況について自動車本部長に伺います。

○亀本自動車本部長 令和6年度は改善基準告示の改正への対応や乗務員不足のため計4回、677便の減便を実施し増減率といたしましては7.3%の減となり、お客様に大変な御迷惑をおかけしてしまいました。なお、令和7年度につきましては大きな減便は行っておりません。

○渡邊忠則委員 令和6年度は乗務員不足への対応として減便が相次いだことが分かりました。令和7年度は大きな減便を行っていないということですが、そこで、令和7年度に大きな減便がなかった理由と今後の予定について自動車本部長に伺います。

○亀本自動車本部長 令和7年度は乗務員確保が進み乗務員不足が一定程度解消したことから大きな減便を行う必要は生じませんでした。また、現時点では乗務員不足を理

由とした減便を行う予定はございません。引き続き安定した運行体制の維持に努めてまいりたいと考えております。

○**渡邊忠則委員** 令和7年度に大きな減便を実施しなかった理由については分かりました。とはいえ乗務員確保の困難さが増している中で今後も乗務員不足を原因とする大きな減便がないか心配しております。今後もバスネットワークを適切に維持確保し市民の足としての機能を継続的に発揮することが求められます。

そこで、バスネットワーク維持についての考え方について交通局長に伺います。

○**三村交通局長** バス路線の廃止によって新たな交通空白地が生じることのないよう限られた車両や乗務員を効率的に運用することが必要であると考えています。路線バスは地域公共交通を支える重要な大量輸送機関であることから可能な限りバスネットワークの維持に努めてまいります。

○**渡邊忠則委員** 今後のバスネットワーク維持の考え方については分かりました。一方、横浜市では地域公共交通計画が策定をされ、それに基づき新たな地域公共交通が導入されておりますが、その取組の中での市営バスの位置づけについて改めて確認したいと思います。

そこで、新たな地域公共交通と路線バスの違いについて自動車本部長に伺います。

○**亀本自動車本部長** 新たな地域公共交通は交通空白地の解消を目的とし、乗合タクシーや施設送迎車などの多様な移動手段を活用して自宅と最寄り駅、バス停を結ぶものであり、狹隘道路や丘陵地に適しております。これに対し路線バスは鉄道駅を中心に公共交通ネットワークを維持形成する基幹的な役割を担っているものであり、大量輸送を前提としているものでございます。

○**渡邊忠則委員** 新たな地域公共交通と路線バスの担う基幹交通の違いは分かりました。現在交通局は基幹路線を中心とする既存のバスネットワークの維持に当たっているところですが、一方で交通局も新たな地域公共交通を担うことを期待する声を聞くのも事実であります。

そこで、基幹路線を中心とした既存路線の維持に専念する理由について局長に伺います。

○**三村交通局長** 路線バスは大型車両による大量輸送で採算を確保し事業を維持していくことが求められております。現在乗務員の確保が一段と厳しさを増す中では既存路線の維持に注力し新たな交通空白地域を生じさせないようにすることが地域公共交通の中で交通局の果たす役割であると考えています。

○**渡邊忠則委員** 基幹路線に専念する理由は分かりました。交通局が既存の路線を維持できないとなると新たな交通空白地域が生まれることが想定をされますので、引き続き経営基盤の強化を図りつつ市内基幹路線の維持確保に最大限努力していただくことを期待をしております。その上で民間バスを含めた基幹路線バスと新たな地域公共交通が両輪となって地域公共交通全体を充実させていく必要があると考えます。

そこで、今後の地域公共交通の在り方について副市長に伺います。

○**伊地知副市長** 地域公共交通は外出や社会参加を促し健康増進や地域活性化のほか、

交通安全や環境負荷の軽減にも寄与する重要な社会基盤だと考えております。人口減少と高齢化が進展する中にありましても全ての市民が円滑に移動できる環境を持続的に確保することが重要であると思っております。引き続き地域の実情に応じた移動手段の充実のため本市全体でしっかりと取り組んでまいりたいと考えています。

- 渡邊忠則委員** 横浜市の地域公共交通の在り方についての考え方が分かりました。地域公共交通は重要な社会基盤であります。人口減少や高齢化の中でも誰もが移動できるようこれからも地域に応じた移動手段の充実に取り組んでいてもらいたいと思えます。その中で交通局には今後も市営バスネットワークを維持することによりその役割を果たしていくことを強く期待をし、次の質問に移ります。

続いて、これまでのバス事業の経営改善について伺ってまいります。

先ほど青木委員からも市営バスの経営状況や運賃改定の手続などについてお伺いをし、今後、運賃改定の検討を進めていくことを確認をさせていただきました。今後も市内の基幹路線である市営バスネットワークを維持していくためではありますが、運賃改定を検討する以上は利用者の理解が得られるように経営努力も必要であると考えます。平成15年度には横浜市市営交通事業あり方検討委員会からの答弁で、地下鉄事業もバス事業も完全民営化が望ましいという答弁を受けて、一般会計からの赤字補填を目的とした補助金に頼らない民間並みの自立経営を行う改善型公営企業へ転換をし様々な経営改善に取り組んできたことと思えます。

そこで、まず初めに、これまで市営バス事業が実施してきた経営改善策について交通局長に伺います。

- 三村交通局長** あり方検討委員会からの答申を受けまして、路線の民間譲渡や非効率な路線の廃止、2つのバス営業所の廃止などの経営合理化やバス運行の委託化などの運営体制の見直しを実施してまいりました。さらに、職員の給与カットやベースダウンなど人事給与制度の見直しも実施してまいりました。

- 渡邊忠則委員** こうした抜本的な経営改善により自主自立の経営が定着をし、コロナ禍前まではしっかりと利益を生み出せる経営体質になっていたと思えます。その後、新型コロナの影響に伴って収支が悪化を指定したことから横浜市営交通経営審議会を設置をし、その審議会から現行の中期経営計画を策定をした令和5年度に答申が発表されております。その中でも最大限の企業努力を実施した上で、それでもなお運送原価を賄う収入が得られない場合には、不足する運送原価を運賃に転嫁していくことが考えられると書かれております。

答申を受けた後に策定した市営交通中期経営計画2023-2026においても企業努力による収支改善を経営目標として挙げており、バス事業においては令和8年度までの目標として1億5000万円の効果額を見込んでいますが、そこで、市営交通中期経営計画におけるバス事業の企業努力の進捗状況について経営管理部長に伺います。

- 小林経営管理部長** 市営バスにおける観光事業の促進や資産の有効活用による増収の取組に加えて、定期券発売所の見直しやバス修繕作業の直営化などの経費削減を行い、令和6年度までに目標の1.5億円を上回る約2億円の収支改善を実施しておりま

す。

○**渡邊忠則委員** 目標を超える企業努力に取り組んでいる中で想定を上回るコスト増などにより運賃改定の検討に着手をすることですが、そこで、過去の市営バスにおける運賃改定の実績について経営管理部長に伺います。

○**小林経営管理部長** 市営バスでは、日本経済が安定的に成長していた昭和の末期から平成の初期の間には2年から3年ごとに運賃改定を行ってきましたが、平成9年を最後に消費税増税に伴う運賃改定以外は実施しておりません。

○**渡邊忠則委員** 平成9年以降となると約30年間にわたり消費税の増税に伴う運賃改定以外は行ってないとのことですが、運賃改定は経営改善の最終手段であると思います。これまで様々な経営改善の取組を行ってきておりますが、人財確保のための人件費の上昇や物価高騰を企業努力だけで吸収することは難しいことだと思います。しかし、企業である以上はこれからも継続的な経営の効率化の取組は不可欠であると考えております。

そこで、今後のバス事業の経営に対する局長の決意を伺います。

○**三村交通局長** 先ほど御答弁申し上げましたあり方検討以降、これまで議会の先生方からも様々な御意見をいただきながら厳しい経営合理化に取り組んできた結果、任意補助金に頼らない改善型公営企業として市営バス事業を継続してまいりました。今後もあらゆる経営努力を行うことを大前提として市営バスのサービスを将来にわたって維持し続けることで市民の皆様の暮らしや横浜の発展をお支えするという市営バスの使命をしっかりと果たしてまいります。

○**渡邊忠則委員** バス路線を維持するためにこれまでいろいろな経営改善に取り組んでさらに将来にわたって路線を維持していくためには運賃改定もやむを得ない状況ではあると思いますが、効率的な事業運営に努めながら現在のバスネットワークをしっかりと維持し、将来にわたり横浜の基幹交通としての市営バスを守り続けてもらうことをお願いし、次の質問に移ります。

続いて、安定的な経営を支える附帯事業の取組について伺います。

先ほどの企業努力の進捗状況に関する質問の中で資産の有効活用による収益の向上による増収という答弁がありましたが、乗車料収入以外の収入として附帯事業についても積極的に取り組みバス事業の収入を支えていくことが重要と考えます。そこで、まず初めに、令和8年度予算のバスの附帯事業収入について経営管理部長に伺います。

○**小林経営管理部長** バスの附帯事業は大きく分けて2種類ありまして、バスの車内や車外等の広告掲出により収入を得る広告事業とバスの営業所や折り返し場の跡地を活用して収入を得る資産活用事業の2種類になります。令和8年度の広告事業は2億1000万円、資産活用事業は3億円で合計5億1000万円の収入予算を計上しております。前年度予算に比べまして広告事業は200万円、資産活用事業は500万円の増収を見込んでおります。

○**渡邊忠則委員** 令和8年度予算の広告料収入は2億1000万円で令和7年度予算に比べ

200万円の増収ということですが、具体的な増収対策が気になるところであります。そこで、バスの広告事業の増収対策について経営管理部長に伺います。

○小林経営管理部長 令和7年度はラッピングバスの割引キャンペーンやバス車内全てのポスター枠に同じ広告を掲出するジャック広告の新規販売などもありまして前年度を上回る収益を確保できる見込みでございます。令和8年度も新たな広告主の獲得に向けた販売促進や新商品開発を行うことでさらなる増収を図ってまいります。

○渡邊忠則委員 広告についてはクライアントのニーズを捉え様々なアイデアを出し新しいことにチャレンジすることでさらなる増収を図っていただきたいと思えます。

次に、もう一つの附帯事業である資産活用事業については、先ほど答弁で過去に2つの営業所を廃止したということですが、廃止後跡地を有効活用していると伺っております。そこで、営業所跡地の活用事例とその効果額について経営管理部長に伺います。

○小林経営管理部長 平成18年3月に廃止となった野庭営業所の跡地については平成20年度から食品スーパー及びドラッグストアとして活用しており、令和7年度までの貸付料の累計は約15億2800万円となっております。また、平成19年3月に廃止となった港北ニュータウン営業所につきましては平成21年度からデータセンターとして活用しており、累計で約15億9100万円の収入となっております。

○渡邊忠則委員 これまで保有する土地の貸付けで大きな収益を上げてきておりますが、さらなる増収に向けて新たな取組を期待しております。そこで、令和8年度のバス事業における新たな資産活用の取組について経営管理部長に伺います。

○小林経営管理部長 令和8年度は神奈川区にあるバス折り返し場跡地の有効活用に向けて取組を進めてまいります。そのほか営業所等の空きスペースにシェアサイクルポートを設置し増収を図るとともに新たな地域公共交通の整備にも貢献してまいります。

○渡邊忠則委員 資産活用による収入はバス事業を支える新たな収入源でもありますので経営改善に向け職員一丸となりさらなるアイデアや工夫を凝らして増収に向けた取組を進めることを要望して、次の質問に移ります。

続いて、地下鉄部門の人財確保について伺ってまいります。

市民の生活を支える基盤である市営交通において安定的な人財の確保は欠かすことのできない重要な課題であります。生産年齢人口の減少が続く中、人財確保をめぐる環境は一層厳しさを増しており、この課題はバス事業にとどまらず鉄道を含む公共交通全体が直面する共通のテーマとなっております。先ほどの青木委員の質疑ではバス事業における積極的な人財確保の取組について答弁がありました。一方で、市民の日常の足として欠かせない市営地下鉄の安全運行を維持するためにも必要な人財の確保は極めて重要であります。

そこで、市営地下鉄における現在の人財確保の状況について伺ってまいります。

そこで、まず初めに、地下鉄部門におけるこれまでの採用選考の状況について総務部長に伺います。

○原口総務部長 地下鉄部門の採用につきましては、駅業務を担う運輸職員と車両や設備等のメンテナンスを担う保守技術員の2つの職種に分けて選考を行っております。今年度の採用選考ですが、運輸職員が42名、保守技術員が13名の採用を見込んでおまして、いずれの職種についても必要な人員を確保できる見込みです。これにより安全運行に必要な安定した人員配置が確保できる見通しとなっております。

○渡邊忠則委員 交通局ではこれまでも人財確保大作戦として処遇改善や選考方法の見直しなど工夫を重ねてきたと承知はしております。しかし、なお多くの課題が残されていることが明らかになりました。

そこで、人財確保に向けた今後の具体的な対策について局長に伺います。

○三村交通局長 まず制度面では、令和6年度からバス部門のほうで実施をしております住居手当5万円への引上げや今年度からバス部門で始めました借り上げ職員住宅について、来年度から地下鉄部門にも拡大をし人財確保を底支えしてまいります。また、採用活動の面では、交通局の強みでございます年次休暇や育児休業の取りやすさといったワークライフバランスのよさ、あるいは公共交通を支えるやりがいなどを伝えていくことで必要な人員の確保につなげてまいります。さらには県内の工業高校へのPRを強化し技術職の魅力を積極的に届けてまいります。

○渡邊忠則委員 今年に入り他の民間鉄道会社では運行停止やトラブルが相次いでおり、安全運行を守るための人財確保の重要性が改めて浮き彫りになっております。横浜市交通局も例外ではなく、地下鉄を安全、安定的に運行するための人財確保は喫緊の課題であります。地下鉄部門における安定的な人財確保に引き続きしっかり取り組んでいただくよう強く要望し、次の質問に移ります。

続いて、保守業務のDX化及び新技術導入の検討について伺ってまいります。

市営地下鉄の保守現場では終電から始発までの限られた時間内での作業が多く不規則勤務となることや高所作業など負担の大きい業務が多く労働負荷が非常に高い業務と言われており、今後の人財確保の厳しさを考えると従来の体制で安定した保守業務を維持し続けることは難しくなっていくと考えております。国土交通省も鉄道分野のDX推進を人手不足対策の重要施策と位置づけデジタル技術を活用した業務の効率化や省力化に向けた取組を進めています。交通局においても令和5年度から市営地下鉄の保守業務のDX化や新しい技術の導入を検討してきたと伺っております。そこで、これまでの状況や今後の取組について順に伺ってまいります。

そこで、まず初めに、これまでの取組状況について工務部長に伺います。

○高木工務部長 トンネル壁面の定期検査ではカメラやセンサーで取得したデータをAIで分析し自動で状態を判定するシステムの導入に向けて検討を進めています。軌道の検査においても同様にカメラやセンサーを搭載した車両を走行させてレールなどの異常を自動検知するシステムの導入に向けて検討を進めています。ドローンについては令和6年度から高所や狭隘部の点検に試行導入しています。

○渡邊忠則委員 これまで交通局ではDX技術の導入に向け様々な検討を重ねてきたことが分かりました。その中でもドローンについては既に試行導入を行っていると聞い

ております。

そこで、ドローン試行導入の具体的な内容について工務部長に伺います。

○高木工務部長 令和6年度から高所や狭隘部の点検に適した小型ドローンをレンタル契約し3名の職員が所定の訓練等を経てドローンパイロットとして必要な資格を取得しました。これらの職員が中心となり、トンネルから地上につながる通風口や駅の天井裏など保守職員が容易に立ち入ることのできない箇所の点検を試行的に実施しながら操作技術や知識の向上に取り組んでいます。また、併せて本格導入に向けた運用方法の検討を行っております。

○渡邊忠則委員 ドローンについてはパイロットの養成を行い実際の点検を通じて習熟を図っていくことが分かりました。こうした試行も踏まえ保守業務のDX化に向け今後も技術の検証や効率的な業務体制の構築を一步步着実に進めていく必要があると考えています。

そこで、令和8年度に予定をしている具体的な取組内容について工務部長に伺います。

○高木工務部長 ドローンについては令和8年度も引き続き試行を重ね活用範囲の拡大を検討します。トンネル壁面検査は令和7年度に複数の撮影方法を試験し、令和8年度は画像解析、評価手法について詳細な比較を進め将来の導入に向けて検討を深めます。軌道の検査は導入するシステムの詳細な仕様の検討を進め令和8年度中の機器製造の着手を目指します。

○渡邊忠則委員 令和8年度も引き続き新技術導入に向けた検討を進めるとのことですが、これまでの検討の中でも課題が見つかったのではないのでしょうか。また、現状人手や経験に依存している保守業務の状況を踏まえると、DX技術を活用した効率的な業務への移行に当たっても様々な課題が存在すると思います。そのため保守業務のDX化を着実に推進するためには新技術を活用する際に生じる課題についても整理をしておくことが重要だと考えます。

そこで、DX化を進める上での課題について工務部長に伺います。

○高木工務部長 これまで進めてきたDX技術の導入検討の中でAIによる異常検知の一層の精度向上、従来の点検手法と同等以上の信頼性の確保、DX技術の導入に伴う業務体制の構築や職員教育の在り方といった課題が明らかになっています。これらの課題を踏まえて引き続き導入に向けた検討を着実に進めます。

○渡邊忠則委員 DX化の推進には乗り越えるべき課題があることも分かりました。しかし、これらの課題を一つずつ解決をしながら取組を進めていくことこそが将来に向けた持続可能な保守体制の確立につながるものと考えます。

そこで最後に、DX化や新技術導入を行う意義について局長に伺います。

○三村交通局長 保守人材の確保が難しくなる中、DXは現場での点検や検査の負担を軽減し安定した保守体制を維持する上で重要な手段であると考えています。また、AIやデジタル技術を活用することで異常の早期発見や検査員の経験に左右されない効率的で均質な検査が可能となり、安全性をより高い水準で確保できるものと考えてい

ます。

○**渡邊忠則委員** 市営地下鉄では安全な運行を確保することが最優先の取組であり、そのためには長年現場を支えてきたベテラン職員からの技術やノウハウの確実な継承が欠かせませんが、少子高齢化などによりその継承がますます難しくなっているのが現状であります。安全な運行を維持していくためにもDX化の推進は不可欠だと考えます。本日伺った取組が今後のさらなる安全性の向上や業務の効率化につながることを期待し、次の質問に移ります。

最後に、交通局における安全の取組について伺ってまいります。

市営地下鉄及び市営バスは本市の都市機能を支える重要な社会インフラであり、その安全かつ安定した運行は市民生活と地域経済の基盤をなすものであります。市民の足を支える交通局において安全確保こそが最優先の課題であることは言うまでもありません。しかし、安全確保と一言と言っても地下鉄とバスとでは行うべき取組の内容も当然異なっております。また、それぞれの事業の中でも部署ごとに様々な取組を行う必要があると考えております。そうした中、交通局が組織としてどのように安全を管理し取り組んでいるのか大変気になるところであります。

そこで、まず初めに、交通局における安全管理の取組について安全管理部長に伺います。

○**浅野安全管理部長** 国の運輸安全マネジメント制度に基づき年度当初に安全重点施策及び各部署における具体的な行動計画を作成し様々な安全な取組を進めています。また、年度末に1年間の取組を振り返るマネジメントレビューを行い次年度の取組につなげています。このように安全の取組のPDCAを回すことで現場から経営トップまでが一丸となり安全の取組を図っています。

○**渡邊忠則委員** 運輸安全マネジメント制度に基づき組織的に安全の確保に取り組まれていることを理解しました。さて、最終的に市営交通の安全を支えるのはやはり現場で日々の業務に当たる職員の皆さんだと思います。様々な取組の中でも市民の足を守るためにはとりわけ職員一人一人の安全意識の向上とそれを組織として継続的に支える仕組みづくりが不可欠だと考えます。

そこで、職員の安全意識を高める取組について安全管理部長に伺います。

○**浅野安全管理部長** 過去に起こしてしまった市営地下鉄、市営バスの重大事故を風化させることなく、事故の反省とそこから得た教訓を語り継いでいくことを目的に毎年12月に交通局安全大会を開催しているほか、全ての職員に対して安全研修を実施しています。

○**渡邊忠則委員** 交通局には非常に多くの職員の方がおり、また、バス乗務員、バス整備員、地下鉄の運転手、駅員、地下鉄の保守を行う職員など様々な役割を担う職員の方がおりますので全ての職員に安全意識を浸透させていくには工夫が必要だと感じます。そこで、交通局における安全教育、研修の実施概要について安全管理部長に伺います。

○**浅野安全管理部長** 安全研修では重大事故を風化させないための講義のほか、職員同

士でのグループ討議や安全のために自分が何をするか目標を定めてもらうことで安全について主体的に考え自らの行動を見詰め直す場となるよう工夫しています。また、そのほかにも職種や経験年数、役職等に応じた様々な研修や訓練等を実施しています。こうした取組を通じ新人からベテラン職員まで安全最優先の意識の浸透に努めています。

○**渡邊忠則委員** 全ての職員が同じように安全意識を高く持ち続けていくためにぜひ研修内容についても改善を重ねながら継続して取り組んでいただきたいと思います。さて、ここまで安全確保に向けた交通局の取組について伺ってまいりましたが、安全を支える最後のよりどころはやはり現場で業務に当たる職員一人一人の状態そのものであります。どれだけ優れた仕組みや教育を整えても職員が心身ともに健康でなければ十分に力を発揮し続けることはできません。交通局として安全を確保し続けるためには研修や制度と併せて職員の健康を組織として守る視点、すなわち健康経営が欠かせないと考えます。

そこで、交通局が健康経営を進める狙いについて局長に伺います。

○**三村交通局長** 交通局では職員の健康を大切な経営資源の一つとして捉えまして、健康の保持や増進のための活動を前進させるため職員個人の健康、職場への積極的な支援、環境の整備を行っているところでございます。こうした取組を通じて公共交通として安全、確実、快適なサービスを提供し続けていくことを健康経営を進める狙いとしております。

○**渡邊忠則委員** 働き方改革の推進により産業保健体制の強化やメンタルヘルス対策など社会全体で健康に働くための環境整備が進んでいます。一方でバス乗務員や地下鉄運転手のように不規則勤務や高い集中力を求められる現場職員は一般的な職場とは異なる負荷がかかることからより丁寧な健康支援が必要であります。交通局として健康経営を進めるという方向性は大変重要であり、では実際どのような取組が行われているのか具体的な内容を確認したいと思います。

そこで、健康維持に向けた具体的な取組について総務部長に伺います。

○**原口総務部長** ただいま委員に御紹介いただきましたように交通局の多くの業務は不規則勤務などにより職員が心身の疲労を蓄積しやすい特性がございます。このため生活習慣病対策として健康診断の結果に応じた個別支援や睡眠の質の向上のため勤務サイクルの工夫や啓発研修に取り組んでおります。また、各所属に配置した衛生管理者が産業医、保健師と連携し職員が気軽に相談できる体制を整えております。これらの取組を通じまして安全運行を担う職員の健康を今後もしっかりと支えてまいります。

○**渡邊忠則委員** 答弁のあった取組が継続されていることを確認でき安心をいたしました。交通局における健康経営の取組が現場で働く職員の力となり、安全運行につながることを期待しております。ここまで制度面、意識面、健康面と多角的に交通局の安全への取組を伺ってまいりました。

最後になりますが、長年にわたりバス、地下鉄双方の現場を経験してきた三村局長に改めて安全運行に対する思いについて伺います。

○三村交通局長 安全を維持するためにはハード、ソフトの両面から取組を進めていく必要がございますが、その根幹には職員一人一人の安全に対する意識が何よりも大切だと思います。交通局には様々な職種の職員がおります。また、職員の世代交代も進んでおりますが、そうした中でも揺らぐことのない安全第一の組織風土をつくり上げていくことが私の務めであると考えています。安全にゴールというものはございません。全ての職員とともに市営交通の安全を高めるためたゆまぬ努力を続けてまいります。

○渡邊忠則委員 局長のリーダーシップの下これからも市営地下鉄及び市営バスの安全な運行に全力で取り組んでいただくことを切にお願いをして、私の質問を終わります。（拍手）

○川口広委員長 次に、武田勝久委員の質問を許します。

○武田勝久委員 公明党の武田勝久です。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、市営バス事業の経営改善について伺います。

先ほど他の委員からの質問でもありましたが、市営バス事業の令和8年度予算は今年度に引き続き30億円を超える赤字予算となっております。現在の職員の離職防止や新たな人材を確保するための給与水準の引上げ、また、労務単価、金利の上昇などバス事業の経営は極めて厳しい状況にあることは私も承知をしております。そうした中、今月13日に行われました常任委員会において交通局の附属機関である市営交通経営審議会からバス事業の今後の収支見通しに照らし早急な運賃改定の必要性についての意見があったと報告がありました。交通局長からも運賃改定の検討に着手をする旨の御説明がなされたところです。

そこで改めて、市営交通経営審議会からの意見をどのように受け止めているのか、局長にお伺いいたします。

○三村交通局長 審議会からは事業の継続性などの観点から運賃改定が必要との御意見をいただきました。これまでも様々な経営改善策を実施してまいりましたが、厳しい収支見通しの下で今後もバスネットワークを維持していくためにはバス事業の経営改善が必須であり、市営バスにおいても運賃改定の検討に着手することといたしました。

○武田勝久委員 昨今の厳しい経営環境の中で現状のバス路線などのサービス水準を維持しながら事業を継続をしていくために既に多くの民間バス事業者が運賃の引上げに踏み切っていると承知しています。交通局においても利用者に御負担をお願いせざるを得ない状況にあると考えますが、そこで、今後運賃改定の検討をどのように行うのか、局長にお伺いいたします。

○三村交通局長 バス事業の運賃は国の認可事項でございます。国が示した算定基準に基づいて収支の改善効果や近隣の民間バス事業者の動向あるいは御利用いただいておりますお客様の御負担の度合いなどといった様々な視点を考慮した上で、今後議会の先生方からいただく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。

○武田勝久委員 バスネットワークを維持するためには運賃改定はやむを得ない状況であろうと思います。とはいえ物価高にあえいでいる市民の方が多くいるのもまた事実でございます。運賃改定の検討を進める上ではその視点を欠くことはできません。公営交通として果たすべき役割を踏まえ利用者の負担に配慮をした検討がなされることを強く要望しまして、次の質問に移ります。

次に、横浜交通開発株式会社への管理の受委託について伺います。

交通局は、10営業所のうち緑、磯子営業所が所管をする路線の運行を横浜交通開発へ委託をしていると承知しています。先日、磯子営業所を視察し現状を確認させていただきました。初めに、この運行委託がどのような効果をもたらしているのか確認をしたいと思います。

そこで、管理の受委託の効果について自動車本部長にお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 管理の受委託は、平成19年度に当時交通局に在籍しておりました単年度契約の嘱託員を転籍させ、市営バス路線を維持することなどを目的として開始いたしました。横浜交通開発株式会社にバス事業者としての役割を担わせ、同社で正社員として安定した雇用とすることで人材の流出を防ぎ事業の継続性を確保してまいりました。

○武田勝久委員 管理の受委託の狙いが交通局嘱託員の雇用を安定させ市営バス事業の継続性を確保することにあったということでありました。しかし、昨今はバス業界全体で運転士不足が深刻化しており、横浜交通開発でも同様の課題が生じていると伺っております。市民の皆様からも路線維持に対する不安の声が寄せられており、乗務員の確保は極めて重要な課題です。

そこで、横浜交通開発の乗務員不足への対応策について自動車本部長にお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 横浜交通開発では、乗務員不足への対応として各種手当の新設、拡充や乗務員用の賃貸住宅の確保など処遇改善に取り組んでおります。また、都内や地方での転職イベントに出展するなど採用活動の強化に取り組んでいるとも聞いております。交通局といたしましても、地下鉄で局の採用選考についてジャック広告を行った際に横浜交通開発の採用もPRを行うなどの支援を行っております。引き続き同社の人員状況につきましては随時把握してまいります。

○武田勝久委員 横浜交通開発が処遇改善や採用活動の強化に取り組んでいること、また、交通局としても採用活動を支えていることが分かりました。もともと管理の受委託は市営バス路線の維持を図ることが目的であり、引き続き路線を維持していくために横浜交通開発が果たす役割は大変重要と考えます。

そこで、管理の受委託による安定運行への寄与について局長の御見解を伺います。

○三村交通局長 横浜交通開発は交通局100%出資の子会社でございます。市営バスの果たすべき役割や経営方針を十分に理解をした上で委託開始から18年にわたり市営バスの受託運行を行っていただいております。今後も市営バスネットワークの一翼を担う大切なパートナーとして安定運行に貢献し続けてもらいたいと考えています。

○武田勝久委員 横浜交通開発の乗務員の方々が共に横浜の公共交通を担う一員として誇りを持ち今後とも市営バスの安定した運行に寄与し続けていけることを期待して、次の質問に移ります。

次に、職員が働きやすい職場環境の整備について伺います。

バス事業においては、バス乗務員や整備員をはじめとする人材の確保及び育成が最重要の経営課題であります。しかしながら、近年、少子高齢化の進行や労働市場の変化を背景に採用環境は年々厳しさを増しております。こうした中で職場環境全体の質を高めていくことは不可欠であると考えます。

そこでまず、就業環境改善の必要性について自動車本部長にお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 職員の確保、定着には労働条件の改善に加えまして、営業所や折り返し場での休憩する環境など日常的な働きやすさの向上が極めて重要であると認識しております。また、就業環境の改善は疲労軽減や健康管理、ひいては職員の定着率向上にもつながることから計画的に取り組んでまいりたいと考えております。

○武田勝久委員 働きやすい職場環境を実現するためには長時間勤務や不規則な勤務形態となりがちな乗務員の実情を踏まえ、休憩室の充実や清潔で使いやすいトイレの整備、さらには事故防止のための構内動線の見直しや夜間照明の確保など安全面にも十分配慮した施設整備が欠かせません。

そこで、営業所設備の改修状況と今後の予定について工務部長にお伺いいたします。

○高木工務部長 令和7年度には港南営業所の職員施設の改修工事が完了しました。令和8年度は滝頭営業所の工事と磯子営業所の設計に着手する予定です。また、構内の舗装や区画線補修などを各営業所で順次実施し安全性を向上させていきます。

○武田勝久委員 先日、磯子区にあります交通局の滝頭営業所を視察させていただきました。1980年代に建設をされた市営住宅の1階にある営業所はもう大分老朽化が進んでおりました。和式トイレがいまだ残っていたり、女性用施設の配置に課題があったり、また、空調がオンとオフのスイッチしかなくて室温調整が困難であるという実態が分かり、これは早くリニューアルが必要であると感じました。営業所設備の改修には相応の財源を必要といたします。厳しい経営状況下においては事業全体のバランスを踏まえた優先順位と計画性が強く求められることも事実です。一方で乗務員や整備員の確保、定着を図るためには現場で実際に働く職員の声を的確に反映をした環境整備を進めていただきたいと思います。

そこで、現場の意見を十分に反映しながら計画的な設備更新を進めていくべきと考えますが、局長の御見解を伺います。

○三村交通局長 営業所職員のヒアリングから女性用設備の拡充、営業所構内の区画線の補修など安全性向上のための対策といった課題を把握しております。今後も営業所職員への定期的なヒアリングを継続してそこから得られた意見や課題を踏まえながら計画的な更新を進めてまいります。

○武田勝久委員 現場を支える職員一人一人が安心をして誇りを持って働ける環境づく

りが何よりも重要です。引き続き現場の声を丁寧に酌み取りながら職場環境の改善を計画的に推進していただくことを強く要望いたしまして、次の質問に移ります。

次に、地下鉄におけるお忘れ物検索サービスの導入について伺います。

近年行政サービスを含むあらゆる分野においてA I技術の活用が急速に進んでおります。交通局の令和8年度予算概要でも他の鉄道事業者で導入が進められているA Iを用いたお忘れ物検索サービスの導入が示されており、私としても大いに注目しております。市営地下鉄を利用される市民や観光客の方は日々膨大な数に上り、忘れ物の発生も少なくないと推察をされます。

そこで、地下鉄における忘れ物の取扱件数について高速鉄道本部長にお伺いいたします。

○**福島高速鉄道本部長** 直近3か年の実績では令和4年度は約2万7000件、令和5年度は約3万2000件、令和6年度は約4万1000件、令和7年度は1月末現在で約4万3000件です。年度末には5万件を超える見込みであり近年増加傾向にあります。

○**武田勝久委員** 増加傾向であり年間で実に5万件もの忘れ物を取り扱うということでは大変な数であると思います。次に、現在の忘れ物取扱い方法について高速鉄道本部長にお伺いいたします。

○**福島高速鉄道本部長** 駅係員が一つ一つのお忘れ物の特徴を確認し市営地下鉄の各駅で共有するためのシステムに登録します。その後、お客様からお問合せがあった場合には登録情報とお客様が申告された情報と照合し一致したものについて返却しています。

○**武田勝久委員** 現場の駅係員の皆様が一つ一つの特徴を確認をし手入力で登録作業を行った上で問合せのたびに照合作業を行っているという非常に手間のかかる作業を担っていただいております。こうした手間が積み重なり結果として大きな負担となっていると感じます。今回導入が予定されているお忘れ物検索システムが具体的にどのような仕組みであるのか、負担軽減につながるのか興味深いところです。

そこで、お忘れ物検索システムの特徴について高速鉄道本部長にお伺いいたします。

○**福島高速鉄道本部長** A I画像認識で拾得物の特徴を自動登録するとともに、お忘れ物検索はスマートフォンを介したチャット形式により多言語対応のオペレーターが対応いたします。また、本サービスを導入している他の交通事業者や商業施設等を横断してお忘れ物を検索できる施設横断検索にも対応しています。

○**武田勝久委員** 今御答弁いただきましたとおりこのシステムにはA Iを活用した多岐にわたる新機能が備わっているとのことでしたが、これはどのような効果が期待されるのでしょうか。そこで、導入によるメリットについて局長にお伺いいたします。

○**三村交通局長** お忘れ物の登録をA I画像認識により行うことで主観的な特徴の記述のばらつきや入力ミスを防ぐことができ従来よりも高精度な照会が期待できます。また、チャット形式による検索によって時間や場所にとらわれず忘れ物の問合せができるようになることから駅への問合せの減少が見込まれます。そのためお客様の利便性

向上と現場職員の業務負担の軽減につながるものと期待をしております。

○武田勝久委員 新システムの導入により利用者にとってはいつでもどこでも迅速に忘れ物を探せるといった利便性向上につながり、また、職員にとっては業務負担の大幅な軽減が期待をできるこれは非常に意義のある取組であると感じます。一方でスマートフォンやデジタル機器の操作に不慣れな利用者にとっては新しいシステムを使えるかどうか不安を抱かれる方もいらっしゃると思います。そのような方々への配慮も必要と考えます。

そこで、デジタル機器に不慣れな方々への対応について局長にお伺いいたします。

○三村交通局長 このサービスを導入した後も現在行っております電話によるお問合せの受付や駅での対面によるお忘れ物対応を継続いたします。デジタル機器に不慣れな方々への対応も引き続き行ってまいります。

○武田勝久委員 引き続き丁寧に対応していただくことを要望して、次の質問に移ります。

次に、市営バスでのタッチ決済を利用したキャッシュレス実証実験について伺います。

こちらのスライドを御覧ください。（資料を表示）交通局では令和3年度からクレジットカードによるタッチ決済の実証実験を実施しています。都心臨海部を運行する観光系路線を中心にVISA、マスターカード、JCBなど国際ブランドのクレジットカードやスマートフォンのタッチ決済が利用できる環境を整え利用状況や課題の把握を進めているところです。実証実験においてタッチ決済の利用はどこまで進んでいるのか確認をしたいと思います。

そこで、タッチ決済の利用状況について自動車本部長にお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 今年度実証実験を行っている5路線における定期外の乗車人員のうちタッチ決済の利用比率は令和8年1月時点で約1.3%となっております。このうち完全キャッシュレスの実証運行として現金を取り扱っていないベイサイドブルー及び109系統特急ではそれぞれ約3.2%、約1.7%と比較的高い利用率を示しております。

○武田勝久委員 1.3%という数字を見ると多いとは言えないもののベイサイドブルーの3.2%は比較的使用割合が高くなっております。観光系路線では外国人利用者が多いと考えられ、国際ブランドカードで支払いができるメリットが表れているのではないのでしょうか。

そこで、これまでの実証実験で得られた結果について自動車本部長にお伺いいたします。

○亀本自動車本部長 4年半にわたる取組を通じ、観光系路線でもタッチ決済の利用は一定程度あるもののなお限定的であることが分かりました。また、クレジットカード等をお持ちでない方の現金利用があるため一般路線において直ちにキャッシュレス化を実現することは難しいと考えております。また、今回の実証実験では複数の決済端末が併存したためお客様に御案内が必要であることやバス専用の決済端末を使用して

いなかったことから端末の耐久性に課題が残りました。

- 武田勝久委員 実証実験をやってみましてタッチ決済に一定の利用がある一方で現金利用も依然として多く、完全なキャッシュレス化にはなお時間がかかるということがありました。それでは、この実証実験を踏まえ今後の展開をどのように考えているのでしょうか。

そこで、今後の展開の方向性について局長にお伺いいたします。

- 三村交通局長 これまで4年半にわたって行ってまいりましたタッチ決済の実証実験ですが、本年3月末で一旦終了させていただきます。首都圏近郊のバス会社が加盟するバス共通ICカード協会ではタッチ決済に対応した次世代の決済機の開発が進められております。バス事業におけるキャッシュレス化はお客様の乗り降りの円滑化や運転手の負担軽減が期待できる取組でございますので、この新しい決済機の開発動向を注視しながら導入の可能性を探っていきたいと考えております。

- 武田勝久委員 キャッシュレス化が実現をすれば、観光客をはじめとする来街者にとっては現金を用意するという負担が軽減され観光系路線の利用促進にもつながります。また、運転手の負担軽減にも大きな効果があります。まだまだ課題はあるとのことですが、引き続き検討をお願いしまして、次の質問に移ります。

次に、バス停留所施設の改善について伺います。

私は市民の皆様からバス停留所の環境整備に関する御意見をいただくことがあります。具体的にはバス停の老朽化への対応、そしてベンチや上屋の設置を求める声が多くあります。まずは現状を正確に把握をした上で改善につなげていくことが重要であると考えます。

そこで、交通局が管理をしているバス停留所のポールや上屋、ベンチの設置状況について自動車本部長にお伺いいたします。

- 亀本自動車本部長 バス停留所施設の設置状況でございますが、バス停ポールは2465か所ございます。また、上屋は905か所、ベンチは1118か所に設置しております。

- 武田勝久委員 管理をしている数が大変多いということが分かりました。これらの施設に対し不便を感じている方からの御意見が私のもとにも寄せられております。また、老朽化や破損が発生するケースがあることも伺っております。では、こうした施設の管理はどのように行われているのでしょうか。

そこで、バス停留所施設の管理体制について自動車本部長にお伺いいたします。

- 亀本自動車本部長 バス停留所施設は各営業所が分担して維持管理を担っております。市営バスには10営業所がございますが、1営業所当たり平均して250か所の停留所施設を所管しております。

- 武田勝久委員 昨年、磯子駅のバスターミナルで複数箇所のベンチが破損をしていたという事例がありました。市民の方より御相談をいただきまして交通局へつないで速やかに補修対応をしていただき感謝をいたします。しかし、このケースではベンチの座る部分が、プラスチック製ですが劣化のためにひびが入りまして座れない状態のものがターミナルの中で何か所も見受けられました。補修されない状態がしばらく続い

ていたのではないかと推察をいたします。本来であればできる限り壊れる前に更新をしていただきたいところではありますが、壊れてしまった場合は安全性の観点から速やかに修繕をすべきですし、修繕に時間を要する場合でも利用者の安全に配慮をした丁寧な対応が必要であると考えます。

そこで、バス停留所施設の破損状況をどのように把握をしているのか、自動車本部長にお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** ダイヤ台や改正時の時刻表の貼り替え作業などの際に職員が点検を行い必要に応じて修繕を行っております。また、日々多くのお客様に御利用いただく施設でもありますので、お客様から施設の破損について御連絡をいただく場合もございます。そのような場合もできるだけ速やかに修繕を行っております。

○**武田勝久委員** 人員も限られております。多くの施設を管理する大変さも理解いたしますが、破損した設備などで利用される方がけがをされることは防がなければなりません。また、交通局が破損状況を把握していることが利用者に伝わるための配慮、工夫も必要かと思えます。修繕に時間を要する場合には例えば破損箇所をテープなどで養生したり、注意書きを掲示をするなど適切な応急処置により対応していただくことを要望しまして、次の質問に移ります。

最後に、バス乗務員の待遇について伺います。

小さな子供を連れてバスを利用した際に子供が泣きじゃくって周りに迷惑をかけて困っていたところ、乗務員さんが車内アナウンスで子供は泣くのが当たり前だから大丈夫ですよと優しく声をかけてくださりとても安心して乗車ができたという温かいエピソードを目にすることがありました。親御さんにとってはこれはとても救われるアナウンスだというふうに私は感じました。また先日、滝頭営業所の乗務員の皆様と意見交換をさせていただいた際、お客様からありがとうございますと感謝の言葉をいただいたときに大きなやりがいを感じますというお話を伺いまして、その姿勢に感銘を受けました。バス運転手の業務は、安全第一の運転はもちろんサービス業として丁寧かつ的確に接客をすることが求められます。バスの場合は運転手と利用者の距離も近いことから丁寧な待遇が極めて重要であると改めて感じております。大型二種免許を取得して初めてバス運転業務に携わる職員が増えているとのことですが、こうした職員は運転技術と待遇の双方を同時に身につける必要があります。

そこでまず、バス運転手の研修制度はどのようになっているのか、自動車本部長にお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** 新たに採用された乗務員に対しては、まずバスに関する基礎知識を習得するための座学研修を行い、その後、運転の基礎技術を身につけるための実技研修を実施しております。これらの研修を通じて安全運行に必要な知識と技能の確実な定着を図っております。入局後は法令で定められた研修を年6回実施しているほか、3年に一度事故を未然に防止するための運転技能を再確認する研修などを実施しております。

○**武田勝久委員** 安全運転や運転技術に関する研修はもちろん重要であります。一方で

市営バス乗務員の接遇に関するマイナスの御意見についても私は市民の方から伺ったことがあります。接遇は乗務員ごとに得意不得意もあるでしょうし、対応に差があることも事実です。だからこそ全体として質を高める取組が重要であり、市民の方からの御意見を踏まえ改善を進めていくことが大切と考えております。

そこで、接遇に特化した研修はあるのか、自動車本部長にお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** 新採用乗務員に対しては研修期間中と採用から3年目に接遇研修を実施しております。なお、この研修の講師は接遇に優れたプラチナマスタードライバーを中心とした乗務員が務めており、実際の現場経験に基づくより実態に即した内容となっていることから受講生の不安を取り除く効果が期待できるのではないかと考えております。

○**武田勝久委員** 接遇力の高いプラチナマスタードライバーが講師となることは受講者にとって説得力があり、効果的であると考えます。プラチナマスタードライバーは今年度初めて7名が選任をされたということですが、そこで、プラチナマスタードライバーの選考基準とその役割について自動車本部長にお伺いいたします。

○**亀本自動車本部長** マスタードライバーは無事故で安全運転を励行し、添乗調査の結果や運転技術、接遇などにおいて優れている乗務員を選任しております。その中でもより厳しい基準をクリアしたプラチナマスタードライバーは日々の業務に加え乗務員に対する安全運転や接遇に関する助言指導や様々な研修の企画立案などに携わり事故防止やサービス水準の向上に貢献しております。

○**武田勝久委員** 研修の講師のみならず後進の指導など多岐にわたる役割を担っているプラチナドライバー、ここを目標とし乗務員の方々が接遇力の向上を図れるという点もこの制度の大きな意義なのではないかと感じます。市営バスに対する市民の皆様への期待に応えていくためにはバス路線の維持、便数の確保、ハード面の整備などが現実的に困難である状況の中、利用される方が実感として気持ちよく乗っていただける満足度を高めていくためのこの接遇の取組が大変重要と考えます。これまでの取組をさらに発展させ質を高めていくことが不可欠です。

そこで、接遇をはじめとしたサービス全体の底上げにより一層取り組むべきと考えますが、局長の御見解を伺います。

○**三村交通局長** 市民の皆様が安心して市営バスを御利用いただくためには安全運転の徹底が重要であると考えております。毎日の点呼、定期的な研修、責任職による添乗指導など様々な場面を通じて安全意識の向上と運転技術の向上に継続的に取り組んでいるところでございます。こうしたことに加えまして来年度は新たに乗務員と係員、責任職による合同の研修を実施をすることで組織全体で接遇力の強化につなげてまいりたいと考えております。

○**武田勝久委員** ぜひとも横浜市営バスの接遇は違うと市民の皆様が誇りに思っていただけのように市民目線の取組としてぜひ頑張っていたいただきたいと思います。

以上で質問を終わります。ありがとうございます。（拍手）

○川口広委員長 次に、田中ゆき委員の質問を許します。（拍手）

○田中ゆき委員 立憲民主党・無所属の会、田中ゆきでございます。どうぞよろしくお願いたします。

まず初めに、資産の有効活用等による収益の向上について伺います。

都内マンション価格の高騰や地価の上昇により東京都と隣接した本市に住まいを検討される方の増加が見込まれます。住まいを選ぶ際に職場へのアクセスがよい駅ということはもちろんのこと、駅や駅周辺に商業施設が充実している、利便性が高くかつ明るく魅力的なまちであることも重要な要素となります。交通局ではこれまでも駅構内や高架下などの区画を有効活用し資産活用事業による増収を図ってきました。今後人口減少が進む中、新たな人口流入を促すためには魅力あるまちづくりにより積極的に関わっていくことが重要です。

そこで、資産を有効活用していく上で新たな人口流入を促すような魅力のあるまちづくりの視点が重要と考えますが、見解を伺います。

○小林経営管理部長 これまでは店舗等を誘致する際に賃料や事業内容、駅利用者の利便性向上などの視点を中心に事業者を選定してまいりました。現在進めている下飯田駅周辺の活用については、調査会社から得た駅周辺のマーケット分析や周辺環境との調和などを踏まえたプランを基に検討を進めております。今後も大規模な開発などについては魅力あるまちづくりという総合的な視点で進める必要があると考えております。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。今後も民間のノウハウを導入するなどし有効な資産活用を推進いただくことを要望します。また、現在脱炭素・GREEN×EXPO推進局と連携したSDGsロッカーの設置や道路局と連携したシェアサイクルポートの設置など市長部局との連携による取組が推進されています。それら取組に加え、今後は例えば地元農家や商店とコラボした地産地消マルシェや企業の新製品等のシェアサービスなど地域や企業との連携もさらなる増収と駅利用者へのサービス向上につながると考えます。

そこで、増収に向けた取組を推進するために民間との連携も強めていくべきと考えますが、見解を伺います。

○小林経営管理部長 交通局では民間的手法の導入として民間企業の持つ企画力、技術力、営業力などのノウハウと交通局の経営資源を併せて活用するパートナーシップ事業というものがございます。これまでも民間企業からの提案により宅配受け取りロッカーや傘のシェアリングサービスの導入等を進めることができました。今後も本事業を活用しながら民間と連携し増収に取り組んでまいりたいと考えております。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。また、交通局では高架下や駅に隣接した用地を保有しています。駅に直結した用地や駅周辺用地は価値の高いもので、その場所を有効活用していくには既存の概念から脱却した手法を積極的に取り入れることが重要です。

そこで、駅や駅周辺の価値を高めていくため積極的に新たな手法を見いだしていく

べきと考えますが、局長の見解を伺います。

○三村交通局長 都筑区民文化センターボッシュホールに隣接をする地下鉄高架下の区画では民間事業者の提案と費用負担によって多目的広場の整備を進めます。さらに、その広場を活用して地域のにぎわい創出や活性化に資する多様な取組を行う運営事業者を今後交通局において公募いたします。民間事業者との連携を通じて新たな発想や独自のサービス、あるいは取組などを取り入れることで駅や駅周辺の価値を高めてまいります。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。今後は市の施策として駅周辺土地の用途変更も見込まれます。それらの動向も踏まえながら資産の有効活用等を推進いただくことを期待しています。

次に、観光事業の推進による増収の取組について伺います。

横浜観光一日乗車券みなとぶらりチケットは、エリア内の市営地下鉄、市営バス、神奈中バスが一日乗り放題で利用でき、さらに対象施設や店舗での割引やプレゼントなど特典もついたお得感満載の乗車券です。市民の皆様のみならず来街者の方々にも広く御利用いただきたいと思えます。

そこでまず、みなとぶらりチケットの販売促進の取組について伺います。

○亀本自動車本部長 販売チャネルの拡大として市営地下鉄駅や定期券発売窓口に加え、桜木町観光案内所やホテルなど約50か所で取扱い購入機会の拡充を図っております。さらにスマートフォンで購入できるデジタルチケットも導入し利便性を高めております。また、コンサートなどのイベントやアニメ等の幅広いIPコンテンツと連携した企画乗車券の販売など話題性を生かしたプロモーションにも取り組んでおります。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。私自身メルボルンに滞在した際、主要な観光交通手段であるトラムの定期券などお得な乗車券について事前に情報を得て利用し大変重宝した経験があります。増加するインバウンドの皆様にもみなとぶらりチケットを御利用いただくには横浜観光を検討する段階からチケットの情報が届くなど利用者目線での取組が重要と考えます。

そこで、みなとぶらりチケットのインバウンド向けの取組にも力を入れていくべきと考えますが、見解を伺います。

○三村交通局長 海外で広く利用されております旅行予約サイトでのデジタルチケットの販売やリーフレットあるいは案内表示の多言語化に加えまして、観光スポット周遊バスあかいくつではAIの翻訳機を活用して多言語での案内体制を整備しております。今後とも利便性向上に取り組んでまいります。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。先ほど御答弁にもありましたけれども、みなとぶらりチケットの取組で期待されるのが大規模イベント等とコラボした限定チケットは回遊性を高める取組です。昨年の7月26、27日に山下ふ頭で開催されたMrs. GREEN APPLEのライブに合わせ交通局では特別デザインのみなとぶらりチケットを期間限定、数量限定で販売しました。また、連節バスベイサイドブルー、観

光スポット周遊バスあかいくつでは、降車ボタンを押すとMr s. GREEN APPLEのメンバーの声で「次、止まります」と案内放送が流れるなどファンにとっては魅力的な取組が実施されました。実際このような大規模イベントとコラボした取組を通じ一体どれほどの増収効果があったのか気になるところです。

そこで、大規模イベントと連携した取組による増収効果について伺います。

○**亀本自動車本部長** Mr s. GREEN APPLEとの連携施策では、昨年7月19日から28日までの期間に特別デザインのみなどぶらりチケットを9130枚販売するとともにあかいくつ及びベイサイドブルーの乗車人員は前の週と比較して約1.8倍となりました。大規模イベントとの連携は回遊性の向上やにぎわいの創出に寄与するのみならず増収施策としても有効であると考えております。

○**田中ゆき委員** ありがとうございます。ぜひ今後とも大規模イベント等のコラボチケットによる増収を図っていただくことを要望します。さらには、市営バスの増収策として見逃してはならないのは市営バスファン向けの取組です。交通局では廃車となったバスの不要な部品や備品を活用したグッズ販売、ファン向けツアー、イベント会場での物販など市営バスへの愛着やブランド力の向上につながる取組を実施しています。市営バスファンには大変人気で今後新たな収入源として期待される取組です。そこで、市営バスファン向けの取組をさらに拡充し継続的な増収と利用促進につなげ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** 今年度はほかの交通事業者と共同で物販イベントを4回開催し500万円を超える収入を得ることができました。また、昨年11月にパシフィコ横浜で開催をされましたバス利用感謝デーにおいては会場まで多くのお客様にベイサイドブルーを御利用いただきました。今後ともこうした需要を増収及び利用促進につなげることができるよう取り組んでまいります。

○**田中ゆき委員** ありがとうございます。ぜひ人気グッズの増産とオンライン販売の強化、魅力あるイベントを打ち出しさらなる増収と新たな市営バスファンの発掘にもつながる取組を実施いただくことを要望します。また、全国のバスファン向けに市営バスの魅力を伝え応援いただけるようグッズやイベントをふるさと納税の返礼品に加えることの検討も要望し、次の質問に移ります。

次に、高速鉄道3号線の延伸について伺います。

私はこれまで本事業について繰り返し議会にて質疑を交わしてきました。昨年9月の本会議一般質問においても令和2年以降から本市から具体的な情報が示されずその進捗や実現性について地域の皆様から不安の声が上がっていることから丁寧な進捗報告が必要という考えを述べ、副市長から進捗状況について答弁がありました。さきの予算関連質疑において市長からは、進捗状況等については昨年9月の副市長答弁と同様の内容、加えて今回は令和12年開業の目標は困難であることが示されました。それを受け一部の報道機関では市長答弁に関する報道がなされ、その報道に驚きを覚えた地域の皆様も少なからずおられたと思います。私がこれまで議会で申し述べてきたことは、議会で質問されなければ進捗状況等を報告しないことが問題であり、市民目線

に立って適時適切な情報提供をしていくべきということです。今後は本事業や市への信頼を失墜しないためにも市から主体的に情報提供していく必要があると考えます。

そこで、地域の皆様に対して可能な限り事業の進捗や取組状況を情報提供していくべきと考えますが、見解を伺います。

○高木工務部長 事業の推進には沿線住民を含めた市民の皆様の御理解と御協力が不可欠です。都市整備局、川崎市及び国などとの協議を精力的に進めるとともにその状況に応じて地域の皆様にはしっかりと情報発信していきたいと思えます。

○田中ゆき委員 ぜひよろしく申し上げます。本事業は国との関わりもあり情報提供のタイミングも検討が必要なきもあるとは思えます。今後はその点も含め市民理解が得られるよう適時適切な情報提供をしていただくことを要望し、次の質問に移ります。

次に、市営地下鉄駅構内トイレのリニューアルについて伺います。

駅構内のトイレは多くのお客様に御利用いただく施設で快適性のみならず安全性も保たれる必要があります。御利用の方が多い時間帯は周囲の目があり犯罪などは起こりにくい状況ですが、早朝や夜間帯などはトイレ内での性犯罪などが生じるおそれがあります。トイレのリニューアルの際には犯罪防止の視点も含め設計することが必要です。

そこで、駅構内のトイレのリニューアルにおける犯罪防止の設計思想について伺います。

○高木工務部長 トイレのリニューアルに当たっては、男女トイレの入り口を離れた位置に設けることや男性が女性トイレの前を通らないように男性トイレを女性トイレの手前に配置するなど犯罪防止に配慮して設計しています。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。今御説明がありましたように、近年は国内様々な施設においてトイレにおける性犯罪を抑止する対策としてゾーニング、つまり男性トイレ、女性トイレに入る動線をはっきりと分ける取組が増えてきています。今後もゾーニングを取り入れたトイレ整備を要望します。また、昨今はスマートフォンの普及や小さく目立たないカメラも増えてきており、あらゆる施設のトイレで盗撮被害が発生しています。駅構内のトイレにおいても隣接個室からの盗撮や隠しカメラの設置による盗撮が懸念されます。

そこで、駅構内における盗撮防止策について伺います。

○福島高速鉄道本部長 ハード面では、トイレの個室の壁を床から天井まで立ち上げ隣の個室からの盗撮を防ぐ対策をしています。また、トイレの出入口付近には高画質なネットワークカメラの設置も進めています。ソフト面では駅職員が定期的に巡回することで盗撮等の犯罪行為の抑止を図っています。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。駅の職員の方は男性の職員が多く、女性トイレの個室については巡回しづらい状況があると思えます。駅構内トイレには定期的な清掃が入りますので、駅員によるチェックだけではなく清掃員の方の御協力を得るなどし盗撮防止に努めていただくことを要望します。

次に、男性トイレのサンタリーボックスについて伺います。

サンタリーボックスは女性トイレには当たり前に設置されていますが、男性トイレへの設置は進んでいません。しかし、男性においても疾患や高齢化により尿漏れパッドやおむつを必要とされる方が増えており、男性トイレへのサンタリーボックスの設置は必須と考えます。市営地下鉄においては多目的トイレか男性用個室のトイレのどちらかにはサンタリーボックスが全駅に設置されているとのことです。

そこで、多目的トイレだけではなく男性トイレにもサンタリーボックスが設置されていることが明確に分かる広報周知を図るべきと考えますが、見解を伺います。

○三村交通局長 現在サンタリーボックスを設置しております男性トイレの各個室のドアに設置を示す掲示をしております。お客様からの御意見なども踏まえて今後も検討してまいります。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。今後は全ての男性トイレにサンタリーボックスを設置いただくこと、また、必要とされている方に分かりやすく広報周知いただくことを要望し、次の質問に移ります。

次に、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伺います。

毎年受験シーズンには各鉄道会社において駅構内や電車内のアナウンスなどで痴漢防止のための取組が実施されています。東京都では受験期の痴漢撲滅キャンペーンの一環として山手線ラッピング列車を活用した痴漢防止の取組も実施されているところと

ところで、交通局で実施している受験シーズンの痴漢防止の取組について伺います。

○福島高速鉄道本部長 神奈川県警察と連携しデジタルポスターを車内や駅のモニターに掲出しているほか、車内や駅構内で警戒強化の放送を行っています。また、受験会場の最寄り駅では重点的に巡回を行うなど痴漢被害の防止に取り組んでおります。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。本市交通局でも警察と連携し受験シーズンの痴漢防止に取り組んでいることが分かりました。しかし、電車内での痴漢は受験シーズンのみならず日常的に発生している事案です。

そこで、市営地下鉄車内における痴漢の認知件数の推移について伺います。

○福島高速鉄道本部長 車内での痴漢認知件数は令和5年度が11件、令和6年度が5件、令和7年度は1月末現在で9件となっております。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。認知件数を伺うだけでも、痴漢被害に遭っても声を発することができない方が多くいらっしゃる事が想定されます。とりわけ朝の通勤通学時は痴漢被害に遭っても遅刻できないといった理由などから被害を申告できないケースもあると言われております。また、私自身の経験からも被害に遭っていること自体が恐怖で加害者を確認することすらできない、声を上げて騒ぎになることなどへの懸念から被害者の多くは声を上げられない状況があると思っております。そのような状況を少しでもなくしていくには被害者が被害を電車内で申告できるよう非常通報装置で知らせる手段の周知や車内のドアやつり革、広告などに通報用QRコードを掲示しそれを読み込んで即時に通報できるシステムなどの導入を進めることが必要と考え

ます。

そこで、痴漢被害者が車内でも被害の声を上げられるような環境整備が必要と考えますが、局長の見解を伺います。

○三村交通局長 車内に設置しております非常通報装置は即座に総合司令所とつながるもので痴漢被害の際にも御使用していただけます。そのほかの取組につきましては引き続き神奈川県警察と連携をしながら取り組んでまいりたいと思います。

○田中ゆき委員 ぜひお願いします。車内で被害を通報できれば、車内に設置されている防犯カメラの情報などから加害者の特定や逮捕につながり痴漢行為を減らす行為も期待されます。また、痴漢被害以外の暴力行為などにも有効な手段と考えます。従来取組にとらわれず警察との連携を強化するなどし新たな痴漢防止対策を講じていただくことを要望し、次の質問に移ります。

最後に、GREEN×EXPO 2027におけるバス事業について伺います。

まず初めに、十日市場駅における輸送シャトルバス運行について伺います。

十日市場駅は路線バスが非常に多く乗り入れ、朝は多くの通勤通学の方が列をなし現状でも非常に混雑しています。私はかねてから十日市場駅の輸送シャトルバスの運行に際し現在の駅ロータリーや駅周辺のスペースでは来訪者もバスも待機したりスムーズに動ける動線が確保できないことを危惧していました。開催まで残すところ約1年です。現在博覧会協会を中心に調整が進められていると伺っていますが、シャトルバスの運行に協力することになる交通局としても安全安心な運行のために博覧会協会からできるだけ早く整備等の情報を得る必要があると考えます。

そこで、GREEN×EXPO 2027に向けた十日市場駅の整備についてどのように聞いているのか、伺います。

○亀本自動車本部長 現在、主にタクシーや自家用車が使用している北口ロータリーにおいてシャトルバス乗り場の設置が計画されていると聞いております。現時点ではそれ以上の具体的な情報は入っておりませんが、駅周辺の道路状況やロータリーの混雑がバスの運行や利用者の皆様の待機環境に影響を与えないよう今後の状況をしっかりと注視してまいりたいと考えております。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。交通局としても関係局と連携し博覧会協会へ早めの情報提供を求め準備を進めていただくようお願いいたします。また、GREEN×EXPO 2027の輸送実施計画では十日市場駅では最大1分に1便の運行が想定されており、乗務員不足による一般路線への影響や乗務員の過剰労務が大変心配です。

そこで、過密な運行が想定されるシャトルバスにどのような課題があるのか、伺います。

○亀本自動車本部長 運行を受託する立場といたしましては、乗務員の勤怠管理及び健康管理を適切に実施していくことが重要であると考えております。運行管理につきましてはエージェント委託方式を採用すると聞いておりますが、乗務員に長時間労働が生じることのないよう休憩時間の確保などに十分配慮していただきたいと考えております。

○田中ゆき委員 ぜひお願いいたします。現在乗務員の採用活動に力を入れていると伺っています。GREEN×EXPO 2027を機に乗務員の増員が図れば、減便により生活に御不便を感じている市民の皆様の移動手段を確保することにもつながると考えます。また、GREEN×EXPO 2027開催中の乗務員の負担も軽減できると思います。

そこで、GREEN×EXPO 2027へ向けて積極的に採用活動を行いGREEN×EXPO 2027後も市民に資するバス事業とし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 バス乗務員の充足率は改善してきておりますけれども、年齢構成のピークが50代にございます。今後は多くの退職が見込まれますので乗務員体制の維持が今後の大きな課題であると認識をしております。そのためGREEN×EXPO 2027を見据え開催期間中の運行体制をしっかりと確保するとともにGREEN×EXPO 2027後も市民の皆様の移動手段を安定してお支えできるよう引き続き積極的に採用活動を進め人財確保に取り組んでまいります。

○田中ゆき委員 ぜひよろしく申し上げます。まずはGREEN×EXPO 2027へ向けて採用活動に力を入れ乗務員増を図っていただくことを要望します。また、人財確保のためには処遇改善と労務環境の向上はさながら忘れてはならないことは採用後の離職防止の取組です。離職を考えるに至る前にSOSを発することができ、それに対し親身に対応できる相談体制が重要と考えます。

そこで、交通局における労務に関するSOSの相談体制への御認識について局長に伺います。

○三村交通局長 まずはそれぞれの職場で風通しのいいといいますか腹を割って何でも相談ができる関係をつくっていくということが大切と思っています。その上で、そうした直属の職場では話しにくいようなことについては電話相談の窓口も組織として用意をしておりますので、そういったことで組織全体として一人一人の職員を守っていく対応を取っているところでございます。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。例えば今あったように相談先となる上司との関係性により悩んでいる、あるいは上司との距離感を感じている職員は相談できずに、上司に話ができるのは退職を決意したときといったケースもあると伺っています。そこで、職員が安心して相談できるよう上司とは別の組織としてやはり相談窓口を設けるなど相談体制を見直すべきという声も職員の方から聞かれているのですが、局長の見解を伺います。

○三村交通局長 先ほども申し上げましたとおり直属の上司とかいわゆる縦ラインで御相談のしづらいケースの場合はほかの窓口、私どもで言えば人事課の窓口でしたり、別の窓口を用意してそうした職員の声を受け止めるような体制を取っておりますので、そちらのほうで対応してまいりたいと思っています。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。ぜひ職員の方が別の窓口を利用できるような姿勢を持てるような職場風土の醸成をお願いします。さらには、最後にですけれども、全ての市職員それぞれ、労務環境が専門性が違えど一人一人が安心して相談できる体制を整えて離職防止に努めることが重要と考えます。

そこで、市職員一人一人が安心して労務相談をできる体制を先ほどのように外部機関の設置も含め構築していくことが必要と考えますが、伊地知副市長の見解を伺います。

○伊地知副市長 今横浜市もそうですけれども、民間もそうですが、離職ということが非常に課題になっております。そういう意味におきましては、今委員がおっしゃったようにいろいろなところで相談ができるふくそう的な対応ということがあって心理的な安全性を確保しながら、その時々状況をしっかりと捉えて親身になって相談できるということがあれば少しでも離職が防げると思いますので、しっかりと対応していきたいと思います。

○田中ゆき委員 ありがとうございます。ぜひ職員お一人お一人が尊重され生き生きと働ける職場となるよう市役所全体として取り組んでいただくことを切に要望し、私の質問を終了いたします。

どうもありがとうございました。（拍手）

○川口広委員長 次に、田中紳一委員の質問を許します。（「頑張れ」と呼ぶ者あり）

○田中紳一委員 会派を代表して質問させていただきます。よろしく願いいたします。

初めに、資産の有効活用について伺います。

交通局では、営業所や折り返し場跡地の有効活用に取り組んでいますが、経営状況が厳しい中、活用できるものは積極活用して収益を上げていくべきと考えます。そこで、現在交通局において活用されていない所有地の状況を経営管理部長に伺います。

○小林経営管理部長 附帯事業として収益を上げることができる可能性のある大規模な土地といたしましては、下飯田駅周辺のトンネル上部に約7800平方メートルの土地がございます。また、神奈川区菅田町にあるバス折り返し場跡地として約1000平方メートルの土地がございます。

○田中紳一委員 （資料を表示）今お話に出た神奈川区にある菅田町跡地も活用の対象であるということですが、広さは1000平米、サッカーコート約半分相当の規模です。当該地の周辺は住宅地として発展していることから活用方法については地域の関心も高いと考えております。

そこで、令和8年度の菅田町折り返し場跡地活用の取組について部長に伺います。

○小林経営管理部長 令和8年度は、敷地内にある構築物の撤去を行った後、公募貸付けに向けて面積を確定させる測量や価格を決定するための不動産鑑定を実施する予定でございます。

○田中紳一委員 公募貸付けに向けた準備作業を進めていかれるということですが、これまでの検討過程で活用するに当たり課題も見えてきたと思いますが、本跡地活用に取り組むに当たっての課題について部長にお伺いをいたします。

○小林経営管理部長 敷地の一部が都市計画道路に指定されているため建築制限を設ける必要がございます。また、バス停と隣接しているため敷地内への一般車両の進入経

路確保などの課題がございます。

○田中紳一委員 これまでも折り返し場やバス営業所の跡地活用ではコンビニや食品スーパー、ドラッグストア等で活用されているということですが、本跡地ではどのような視点で活用を考えていかれるのか、部長にお伺いをいたします。

○小林経営管理部長 今回活用に取り組む土地の周辺には住宅地が多く、新しい住宅も増えてきております。また、周辺の店舗の状況、前面道路の交通量等も考慮していく必要がございます。附帯事業としてバス事業の収益向上に資すると同時に周辺地域のニーズを捉えた視点で活用したいと考えております。

○田中紳一委員 ありがとうございます。諸課題に対応して住宅の多い当該地域のニーズも酌み取っていただきながら活用を進めていただくことを要望して、次の質問に移ります。

次に、地下鉄事業の経営見通しについてお伺いをしております。

令和8年度の地下鉄事業の予算では増収増益の予算が編成されており非常に好調な経営状況に見えますが、交通局ではブルーラインとグリーンラインの2路線を運行しておりますが、まず、令和8年度予算における路線別の収支状況について部長にお伺いをいたします。

○小林経営管理部長 ブルーラインでは乗車料収入の増加などによって前年度から18億1000万円増益となる58億1000万円の黒字となっております。グリーンラインでも乗車料収入の増加などにより前年度から5億4000万円収支は改善するものの、6両化に伴う減価償却費の負担や依然として支払い利息も重いことから21億5000万円の赤字となっております。

○田中紳一委員 グリーンラインは混雑緩和などの取組によって赤字を計上する中、ブルーラインは黒字経営が行われているようですけれども、今後も安定的に利益を計上し続けられる体質なのかを含めてブルーラインの今後の経営課題について局長にお伺いをいたします。

○三村交通局長 一番最初の開業から50年以上が経過をしております、資産の償却や企業債の償還が進んでおります。また、沿線で開発の進む地域もございまして人流の変化による一定の御利用増も期待されるなど安定的な収入が見込まれております。一方で施設や設備の老朽化対策が課題となっております、その更新や改修を計画的に実施をしていく必要がございます。

○田中紳一委員 ブルーラインは交通局で唯一黒字経営を続けている路線ですが、ブルーラインにおいてもこの先経営課題はあるということですが、例えば東京メトロ、昨年5月からロンドンの地下鉄運営を受託しています。東証に上場している東京メトロでさえ将来の人口減少社会を見据え一層の収益向上を図っていることだと思いますけれども、普通に考えれば今後東京メトロ以上に経営環境が厳しくなるか、今後の市営地下鉄全体の経営状況も安泰というわけではないと考えます。

そこで、市営地下鉄事業の収支をどのように見通し、それを踏まえてどのように取り組んでいくのか、局長のお考えをお伺いいたします。

○三村交通局長 今後の老朽化対策に伴って中長期的には利益の減少が見込まれます。そのため沿線の開発やイベントなどと連携しながらより多くのお客様に御利用いただける取組を進めるとともに将来の保守作業の効率化につながるような取組も進めてまいります。一方、資金の面では過去に発行した資金手当てのための企業債の償還が減少いたしますことから、当面の間は安定した事業運営が見込まれるところではございますが、高速鉄道3号線延伸事業をしっかりと進めていくためにもより強固な財務体質を築いていく必要があると考えております。

○田中紳一委員 ありがとうございます。令和8年度予算では好調に見える地下鉄事業も今後利益の減少が見込まれるとのことですが、厳しい環境の中でも将来の収益の確保に向けてしっかり取り組んでいただくことを要望し、次の質問に移ります。最後に、バス事業の経営改善について伺ってまいります。

本日もバス事業の経営について様々な議論がなされましたが、バスネットワークを維持していくためにも早急な経営改善が避けられない状況であり、先日の本会議、そして本日の委員会においても局長から運賃改定の検討に着手する旨の御発言がございました。こうした中、公営バス事業を運営している他都市では、一般会計から総務省が定める繰り出し基準に乗っ取らないいわゆる赤字補填的な補助により経営を安定させている事例もあるようです。

(資料を表示) こちらのスライドはバス事業を運営している主要都市の一般会計からの繰り出し金の状況で、下から2列目がいわゆる基準外の繰り出し金が総務省の定めない基準にない補助金を指しています。本市においても過去にはこうした補助金を多く繰り入れていたものと認識をしていますが、バス事業において一般会計からの補助金を受けることの是非について局長にお伺いをいたします。

○三村交通局長 それぞれの都市によって公営バス事業の果たしている役割や事情が異なりますので補助金の是非について一概に申し上げることはできませんけれども、本市では、在り方検討以降の経営改革によって一般会計からの赤字補填を目的とした補助金に頼らない自主自立の経営を行う改善型公営企業として運営してきております。今後もその考えに変わりはありません。

○田中紳一委員 ありがとうございます。私も税金を投入して公営企業の経営を支えるということは隠れ借金がどんどんできていく、また、受益者負担の観点からも反対の立場ですが、今後バス運賃改定を検討していく上で不採算路線からの撤退を含めて一層の経営合理化は避けられないと思います。何よりそういう姿勢をなくして運賃改定に対する市民理解は得られないと思います。

そこで、より一層のリストラを進めていくべきと考えますが、局長の見解をお伺いいたします。

○三村交通局長 私どもの市営バスですが、全体の4分の3が赤字路線でございますが、それぞれの路線の御利用状況を踏まえた効率化を図ることでバスネットワーク全体を維持しております。こうした効率化によって不要となったバスの折り返し場は、先ほど御答弁を申し上げたように収益を上げる資産として有効活用を図ってまいりま

す。このほか令和8年度の機構改革では一つの部を廃止をし本庁管理部門の合理化にも取り組みます。企業としてあらゆる経営努力を積み重ねながら効率的な運営を追求し市民の皆様の足である市営バスサービスを維持してまいります。

○田中紳一委員 ありがとうございます。公営交通というのは黒字も出さなければいけない一方で、赤字路線からの撤退もそうそう簡単にはできないという大変矛盾した責任というか状況に置かれて経営も大変だと思いますけれども、運賃改定の必要については私も一定の理解をいたしますが、企業である上、経営合理化の視点も踏まえてしっかり検討していただくことを要望して、以上、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○川口広委員長 次に、坂本勝司委員の質問を許します。（拍手）

○坂本勝司委員 国民民主党の坂本です。よろしくお願いいたします。

初めに、職員の働き方改革について伺ってまいりたいと思います。

交通局はこれまで長きにわたり市民の皆様の足を支える重要な公共交通として発展してまいりました。コロナ禍における利用者減少や慢性的な運転手不足など様々な課題に直面しつつも安定的な運行を維持してこられたことは、これは現場で働く職員の皆様の献身的な努力に支えられたということも言うまでもありません。一方で職員の皆様は労働者であると同時に子育てや介護などそれぞれが様々なライフステージに直面する生活者でもあります。今後交通局が持続可能な運行体制を確立していくためにはこうした多様な働き手がそれぞれの生活状況に応じて働き続けられる環境整備をさらに進めることが不可欠です。

とりわけ子供の小学校入学を機に仕事との両立が難しくなるいわゆる小一の壁は社会全体の課題として広く認識されております。昨年の予算特別委員会でも我が党の熊本ちひろ委員から指摘をさせていただいたとおり、育児・介護休業法に基づく支援制度は小学校就学を境に利用できる枠組みが大きく減るのが現状です。放課後の預け先確保や勤務時間との調整が難しければせっかく採用した職員の離職にもつながるおそれがあり、交通局が将来にわたり安定した運行を維持していくためにも家庭の状況が変化する時期こそ職員をしっかりと支える制度の充実が欠かせないと考えます。私も労働組合出身ですので労働環境の改善の重要性を理解しておりますし、交通事業にとっても安全で安定した運行の根幹をなすものだと考えております。

そこで、まず初めに、小一の壁に向けた対策について総務部長に伺いたいと思います。

○原口総務部長 小一の壁への対策ですが、現在小学生未満の子を持つ職員に限られております深夜勤務の制限請求について、今年4月から対象年齢を中学生未満まで広げます。また同様に、小学校入学を境に利用できなくなる部分休業についても対象拡大に向けた検討を進めておりまして、子育てと勤務の両立を支えられる環境改善に取り組んでまいります。

○坂本勝司委員 ありがとうございます。小一の壁を意識して、その解消に向け具体的

に取り組んでいる点については、職員がライフステージの変化に直面しても働き続けられる環境づくりにプラスであり大きな前進であると思います。また、取り巻く環境は子育てに限りません。近年ではダブルケアに直面する労働者も増えており、勤務時間の調整ですとか休暇制度の柔軟な運用が不可欠となっております。市営交通の安定運行を将来にわたって維持していくためには多様なライフステージを支え誰もがその時々事情に応じた柔軟な働き方を選択できる環境を一層整えていくことが不可欠です。制度改正の方向性が示されたことは評価しつつもさらに踏み込み選択肢の拡充や実効性のある運用を推進していただきたく、強く感じております。

そこで、誰もが柔軟な働き方を選択できるよう一層推進すべきと考えますが、交通局長の見解を伺います。

○三村交通局長 職員が安心して業務に向き合える環境をつくるのが安定した市営交通の運行につながり、結果として市民の皆様へのサービスの向上にも寄与するものと考えております。今後も社会環境の変化や現場の声を踏まえながら誰もが働き続けやすい職場づくりに取り組んでまいります。

○坂本勝司委員 市営交通を支える現場の方々には子育てや介護といったライフステージの変化に直面しても安心して働き続けられる環境を整えることは、これは市民サービスの質を守ることに直結する極めて重要な視点だと思います。あわせて、こうした取組は職員が自身の生活を大切にしながら仕事への意欲や誇りを持って職務を果たせるようにするための基盤でもあります。働きやすい環境の充実の結果として市営交通の安定運行と組織全体の活力につながるものと考えております。今後も現場で働く全ての職員が安心して力を発揮できる職場づくりが着実に進むことを期待しております。

次に、市営地下鉄におけるベビーケアスペースの整備について伺いたいと思います。

市営地下鉄では現在、あざみ野、センター北、センター南、仲町台、日吉本町の5駅にベビーケアスペースが整備されております。駅の構内にベビーケアスペースが整備されていることで子育て中の方々は安心して鉄道を利用することができていると思います。

そこで、まず初めに、ベビーケアスペースのこれまでの利用件数について高速鉄道本部長に伺います。

○福島高速鉄道本部長 令和7年4月から12月までの各駅の月平均利用件数は、あざみ野駅が約32件、センター北駅が約29件、センター南駅が約2件、仲町台駅が約18件、日吉本町駅が約22件となっております。

○坂本勝司委員 駅によって乗降客数の違いがあるため一概に判断はできないと思いますが、多くの駅で一定の利用実績があることから、やはり駅におけるベビーケアスペースの需要はあると考えております。一方で整備済みの駅はいずれも市内の北部に位置しており、市内南部にお住まいの子育て中の方々はこのサービスを認識できず利用しづらい環境にあるのが現状です。

そこで、令和8年度のベビーケアスペースの設置の考え方について高速鉄道本部長に伺います。

○福島高速鉄道本部長 これまで乳幼児の人口が多い市内北部の駅にベビーケアスペースを整備してきました。ブース型ベビーケアスペースの設置場所は地上部分で駅事務室や案内所に近接した場所を条件としており、令和8年度も同様の条件で新たに1駅設置する方向で検討を進めているところです。

○坂本勝司委員 ありがとうございます。本市の基本戦略に子育てしたいまちを掲げております。市域全体で同じ環境であること、そして市域どこでも安心して鉄道に乗れることを念頭にさせていただいて、市域南部もしっかりと意識していただき幅広く検討していただくようお願いしたいと思います。先ほど御答弁の中でセンター南駅の利用件数は2件ととても少なくなっておりますが、その点が気になります。

令和8年度予算概要の中にもセンター南駅のベビーケアスペースをリニューアルすると記載されており、交通局としても利用されていない現状を課題認識されていると感じておりますが、そこで、センター南駅のベビーケアスペースをリニューアルする目的と想定される効果について局長に伺います。

○三村交通局長 センター南駅ですが、これは元は倉庫だった場所をベビーケアスペースに転用しておりますため外観、外から見て認識がしづらいということ、また、御利用いただく際に駅から鍵を借りるという手間がかかっております。そのため認知度と利便性が向上するよう設備を改修いたします。リニューアルによって御利用が増えより安心して快適に市営地下鉄を御利用いただけるように取り組んでまいります。

○坂本勝司委員 ありがとうございます。多くの方が利用されるようお願いしたいと思います。公共交通機関の責務としては安全、安定運行が第一に掲げられると思いますが、今局長が答弁されたとおりに安心して快適に利用できる環境づくりは大変重要な要素だと思います。これからも多くの人にとって優しい公共交通機関となるような事業運営に取り組んでいただくことをよろしくお願いしたいと思います。

次に、脱炭素社会の実現に向けた取組の一環として全国のバス事業者において環境に配慮した次世代車両として電気バスの導入が進められております。一方、交通局では現在電気バスを導入しておりませんが、令和8年度予算におけるバス車両の計画的な更新の取組の中で電気バス4両を試行的に導入するとしております。

そこでまず、近隣のバス事業者における電気バスの導入状況について自動車部長に伺います。

○亀本自動車本部長 令和8年1月の時点で東急バスが24両、川崎鶴見臨港バスが17両、神奈川中央交通が13両、京浜急行バスが12両、相鉄バスと川崎市交通局がともに3両などと聞いております。

○坂本勝司委員 近隣のバス事業者においても電気バスの導入が着実に進んでいると見られます。都内や他の自治体においても多く見かけるようにもなりました。自分がかんが電気自動車に乗っておりませんし、ガソリン派なのでちょっと説得力がないのですけれども、自動車事業において脱炭素化を推進する上で電気バスの導入を積極的

かつ早期に進めていくべきだとも思っております。交通局での電気バスの導入は他事業者に比べてやや出遅れている感がありますが、逆に導入事例が進んできていることから、他事業者の導入状況とか運行状況を踏まえて検証していくことが効果的であると考えます。

そこで次に、交通局として試行導入に当たりどこに重点を置いて検証していくのか、自動車本部長に伺います。

○**亀本自動車本部長** バッテリーの充電時間や充電時の騒音など検証すべき事項は多岐にわたります。特に市内の山坂が多い走行環境におきまして冷暖房使用時にどの程度の走行距離を確保できるのかを重点的に検証いたしまして、交通局の路線において電気バスを導入可能な範囲について見極めていくことが重要であると考えております。

○**坂本勝司委員** 市営バスの営業所の中には山坂の多い路線を多く抱えている営業所もありますし、電気バスの課題である航続距離とか充電時間も含めた運行スケジュールの整理など試行導入の段階でしっかりと検証を行って将来の本格導入につなげていくことが重要であると考えております。

最後に、将来的にどの程度電気バスの導入を検討しているのか、局長に伺います。

○**三村交通局長** 国のほうで掲げております省エネ法に関する告示では、バス事業者は技術的かつ経済的に可能な範囲内で2030年までに保有車両の5%を非化石エネルギー自動車とすることが努力目標とされています。電気バスはその有力な選択肢ですが、走行距離の制約や高額、値段が高いといった課題がございますことから、今回の試行導入における検証結果や国や自治体の補助制度の状況なども踏まえて今後の導入計画を検討してまいりたいと考えております。

○**坂本勝司委員** ぜひ本格導入に向けて具体的な道筋を示すことになることを期待しております。ただ、電気自動車は静かな走行音で乗り心地は非常にいいと思うのですが、周辺の歩行者に気づかれづらいといった面もございますので、安全対策をしっかりとさせていただくことをお願いして、質問を終わります。

以上です。（拍手）

○**川口広委員長** 次に、みわ智恵美委員の質問を許します。

○**みわ智恵美委員** 日本共産党、みわ智恵美です。日本共産党を代表し質問いたします。よろしく願いいたします。

最初は、バス乗務員の人財確保の取組についてです。

（資料を表示）スライドは人財確保大作戦の効果ということで、乗務員年齢構成を分けた表です。人員の厚い層が49歳以上で10年後が厳しいと感じるのですけれども、若年層を獲得することが大事だと思えます。

バス運転手が若年層から選ばれる職種となるよう分析する必要があると考えますが、いかがでしょうか。

○**原口総務部長** 警察庁の統計によりますと大型二種免許所持者は50代以上が6割を超えておりまして、バスを運転できる若年層が全国的にも減少しております。こうした

中でも交通局の令和7年度の採用者は40代以下が8割となっております。この点につきましては有給や育児休業が取得しやすいといった交通局のワークライフバランスのよさなどが評価されて結果につながってきたものと受け止めております。引き続き若年層に選ばれるような職種となるよう採用にも力を尽くしていきたいと思っております。

○みわ智恵美委員 大変努力していただいているのは分かります。引き続き長年働いていただけることが大事だと思ひまして、バス乗務員の働き方全体としては選ばれるのかということも課題だと思います。変形労働時間制での勤務の問題についてはいかがでしょうか、伺います。

○原口総務部長 バス乗務員の勤務は運行ダイヤに合わせて出勤時間や労働時間が毎日変化する大変不規則なものとなっております。こうした勤務の特性上、労働基準法に定める変形労働時間制の適用が必要だと考えておひまして、当局も採用しております。

○みわ智恵美委員 お一人の方の勤務表を見せていただきまして、1日の中での拘束時間が長いということの実態が見えました。その方は個人の方ですけれども、勤務表では28日ですから2月だと思うのですけれども、月19時間5分の賃金の出ない拘束された時間があるということが分かりました。

変形労働時間制はバス事業者全体の課題ではあると思ひますが、変えていく、改善していくことが必要ではないかと考えますが、伺います。

○原口総務部長 ただいまの労働時間ですが、変形労働時間制といいますのは、一定の単位期間を平均して1週間当たりの労働時間が法定労働時間を超えない範囲に整理をするというものになっております。交通局では1か月単位の変形労働時間制というのを採用しております、特定の日のみをもって勤務時間が超過しているといったことではないと理解しております。先ほどお話ししましたような勤務の特殊性を踏まえて、引き続き変形労働時間制を維持してまいりたいと考えております。

○みわ智恵美委員 課題と考えておりますのでよろしくおひします。

こちらのスライドは現在の営業所の充足率です。随分上がってきていると思ひますけれども、この状況に対する評価と100%でないという点で急な欠員等の対応について伺います。

○亀本自動車本部長 人財確保大作戦の取組によりまして乗務員の採用が着実に進み充足率が改善しましたことから超過勤務の抑制が図られております。こうした状況は職員にとってもより働きやすい職場環境づくりに寄与しているものと受け止めております。また、全体的に時間外労働が抑制されていることで職員が急な体調不良等で急遽早退するような場合でも代わりの乗務員がより早く手配できるようになってきておひまして、安定した運行体制の確保にもつながっているものと考えております。

○みわ智恵美委員 分かりました。さらに引き続き100%を目指していただきたいと思います。そのためにも誰もが働きやすい職場にするとして女性乗務員の拡大のために営業所の施設の改良などに取り組んでおられることは承知しております。現在の女性職員、ドライバーの割合と今後の方向性について伺います。

○原口総務部長 女性乗務員ですが、昨年度から女性枠というものを設けまして採用を進めております。導入以前は19名、1.9%でしたが、今年1月時点では27名、2.5%となっております。今後も女性枠を維持しまして積極的に採用を進めてまいります。

○みわ智恵美委員 まだ1桁というところで頑張っていたいただきたいと思います。

雇用の問題ということで、障害者雇用に対する取組について先に伺いますのでよろしく願いいたします。

現在の雇用拡大に向けた障害者雇用についての取組はいかがでしょうか、伺います。

○原口総務部長 交通局では各課の業務を支援する障害者雇用のジョブサポートチームを設置しまして適材適所で活躍いただけるよう取り組んでおります。また、新規雇用は毎年度行っておりまして、求人情報をウェブで公開するとともに自立支援学校や就労支援センター、就労支援団体と情報を共有しながら雇用の拡大を進めております。

○みわ智恵美委員 取り組んでいただいていることがよく分かりました。法定雇用率の達成に必要な人数はあと何人でしょうか。

○原口総務部長 令和8年7月から法定雇用率を3%に引き上げることが予定されています。このためには新たに14人の雇用が必要となります。

○みわ智恵美委員 その取組は本当に頑張っていたいただきたいと思うのですが、そのためにも雇用拡大に向けて実際に交通局で働いている方の声を紹介するなどの取組が必要ではないでしょうか、伺います。

○三村交通局長 委員御指摘のとおり実際に働く職員の声をすることは、応募していただくサイドから言うと応募を検討する方の不安を軽減したり安心につながると思います。障害者雇用の拡大と働きやすい環境づくりに引き続き取り組んでまいります。

○みわ智恵美委員 ありがとうございます。法定雇用率にとどまることなくさらに広げていただきたいと思います。

それでは最後に、バス利用者のサービス向上について伺います。

バス停留所のLED化が進められるとのことで大変期待しています。事業の進捗と今後の見通しを伺います。

○亀本自動車本部長 現在、照明が内蔵されましたバス停留所の標柱でLED化されておりますのは1031灯のうち27灯で現在2.6%の進捗となっております。これを令和8年度末までに529灯をLED化し51%の進捗となる見込みでございます。また、令和9年度末には100%のLED化を達成していきたいと考えております。

○みわ智恵美委員 私のところにもバス停が暗い、時刻表がさっぱり見えないという声が多数来るのを今2%という大変な割合でしか進んでいないということから、見て回りましても本当にどこも暗いというのが実態でしたので、今回のLED化で安全性やサービス向上に大変スピード感を持って進めていただくということで期待しております。大変喜ばれると思います。

今後は設置後も利用者の方からの声も受け止めて活用改善すべきと考えますが、いかがでしょうか。

○亀本自動車本部長 バス停留所の照明をLED化する際には、時刻表が夜間でも読み取れる程度の明るさを確保してまいりたいと考えております。

○みわ智恵美委員 ところで、バス停にはこれまでバス接近案内のサービスがありましたが無くなりましてQRコードでのサービスとなりましたが、スマホなどを活用されない方はお困りです。改善に向けた取組はないのか、伺います。

○亀本自動車本部長 過去に109か所のバス停留所で提供しておりましたバス接近表示機は、通信回線の終了と機器の老朽化により令和5年1月でサービスを終了いたしました。市営バスでは各バス停留所に時刻表を掲出しておりますので到着時間の目安を御確認いただければと存じます。また、遅延が常態している路線、お客様をお待たせすることになっている路線についてはダイヤ改正の機会などを捉えて定時性の向上に今後とも努めてまいりたいと考えております。

○みわ智恵美委員 大変バスを身近に感じる表示だったと思うのです。工夫をさせていただくことを要望して、質問を終わります。

ありがとうございました。

○川口広委員長 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常任委員会に審査を委嘱し、こども青少年局関係の審査を行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〕

○川口広委員長 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。

○川口広委員長 当局の交代を願いますが、この際、60分間休憩いたします。

午後0時39分休憩