

横浜市営交通経営審議会(第3回) 会議録	
日 時	令和4年11月7日(月) 15:00~17:15
開 催 場 所	横浜市庁舎 19階大会議室
出 席 者	細見会長、内田委員、金子委員、鈴木委員、田邊委員
欠 席 者	なし
開 催 形 態	公開
議 題 等	1 議題(バス事業の経営状況、経営課題とこれまでの取組) 2 意見交換 3 その他
議 事	<p>1 開会</p> <p>事務局より挨拶</p> <p>2 議題(バス事業の経営状況、経営課題とこれまでの取組)</p> <p>事務局より資料の説明</p> <p>(細見会長)質疑も含め、議事3の意見交換に入りたい。</p> <p>説明の中で、前半のバス事業については、乗車人員の回復状況や収支構造、営業費用や人件費などの推移、収入確保の取組について説明があった。とりわけ、営業費用は固定的な費用が多いことや、これまでの人件費抑制の取組などが分かった。後半の経営課題とこれまでの取組では、バス車両更新の見通しやダイヤ改正の考え方、路線別の収支状況、需要回復イメージ、地域交通への関わり、人材確保や働き方などについて説明があった。現在の交通局の地域交通への関わり方や厳しい人材確保の状況などが分かった。</p> <p>それでは、各委員から順番に御質問、御意見をいただきたい。</p> <p>(内田委員)悩ましい。本当にいろいろ手詰まり感というか、やれることが少ない。でも、諦めずに色々やっていくということで、そうはいつでも、バス事業はまだ伸び代があると思う。視点を変えて取り組むことで、違ったものが見えてくると期待しているところがある。色々あるが、まず人件費。やはり今、経済ジャーナリストとして世の中を見ていて、物価高で完全に経済のトレンドが変わっている。そ</p>

の中でさらなる賃下げは完全に時代と逆行している。今の採用だと給料はいくらになるのか。採用再開後にさらに抑制したという話だったが、どんな感じなのか教えてほしい。

(瀧澤経営管理部長)平成23年度に、2割ベースダウンした給料表を導入した職員の採用を再開しているが、その職員の年収額が総額で約483万円、所定内の年収額で約390万円。参考までに、民間のバスは、10人以上の従業員の事業所が対象で、貸切も含む数字だが、総額で約560万円、所定内では約441万円、採用再開後の年収額は民間とほぼ同水準である。資料11ページの神奈川県と東京都の全産業平均と比べると、バス事業自体、業界自体の年収額がかなり低い水準になっている。

(内田委員)そうすると、本当になり手がなくなると思う。過剰に年収を下げていくと、世の中、とにかく給料をどうやって上げていくのかを考えているところだから、特に給料は改善を検討していかないと。本当に人が採れなくなってくる。

例えば別の事例で、電気技術者の組合の方から講演依頼がありやったが、これからDXの世の中で、やはり電気というものはさらに需要が増えていくが、舞台裏を支える電気工事技術者が激減している。若手のなり手が全然いない。何とか賃金を上げていく、若い人たちが「こんなにお給料もらえるいい仕事なんだ」というふうに何とかしていこうと、前向きな議論だった。

どこも若手は争奪戦になる中で、しっかりと考えていかないと駄目。現場に全部しわ寄せがいくというか、誰かの犠牲によって成り立つ事業はサステナビリティがない。世の中、ウェルビーイングという言葉が広まっているように、みんな自分たちの本当の人生の幸せって何だろうかということ、特に若い世代が考えている中で、その職業に就いたときの将来像や幸せ感を示さなければ、健全なバス運行に従事してもらうところに繋がらなくなるので、そこはしっかりと考え直すというか、時代が、世の中が変わっているということを考えていきたいと思う。

今までのデフレ経済が続いてきた中では、値上げは悪だということで、みんなちらちらと同業他社を見ながら我慢大会のようなことがどの業界でもあった。でも、もうそういう状況ではなく、本当に原材料が上がっており、我々の社会を維持していくコストが上がっている、しっかりと適正価格で、どう価格に転嫁していくか、それをいかに理解してもらうかを、透明性を持ってしっかりとしたデー

タ分析をして理解してもらうことを考えるのはこれから当たり前になっていく。しっかりと必要なお金をかけるというのは、今までコスト削減を頑張ってきた。でも、ちょっとやり過ぎてきたかな、この日本全体も。一生懸命やったけれど何となくみんな幸せになったかというとなんな感じもなく、気がついたら、周りの国から見たら日本だけが貧しくなっているような風景も見える。そこは値上げ、運賃も上げていくという流れもあるだろうし、申し訳ないがシルバーパスも値上げしていく。今一番お金を持っているのはその人たち。そこはしっかりと理解してもらいながら値上げすると、あとはしっかりと賃金を上げていくことで人を採ることをやって欲しい。

収益面では、その分稼がないといけない。給料を上げていくことを前提に稼いでいくということになると、取り組んでいるICTのところ、いかに正しい現状認識をして、見える化をして、例えばバス停はここでいいのかとか、バス停の移動はやっているのか。人々の生活の変化や、街ごとの人口の変動、年齢層の変化などをみて、路線の見直しはやっていると思うが、バス停がちょっと違うだけでももしかしたら変わるかもしれない。あと、バスに乗る人は本当にこれからどんどん減るのかどうか。例えば、免許を返上して車を手放す人も沢山いる。これからリタイアする70代、80代はそうだが、65歳位からの人たちがどれだけ免許を手放すのだろうか。その世代の人たちはみんな免許証を持っている。免許返上後にバスで生活しようとか、皆さん生活防衛に入っていくので、要らないもの、無駄なものは全部断捨離しようとか、今、シニア層の断捨離ブーム。そういう中で、しっかりその層にも、車を手放すのであればバスがあるよっていうアピール、バスに乗ってもらうならどういうところにバス停があったらいいとか、ちょっと動かすだけで変わるかもしれないので、そういう調査、しっかりとデータを取って、住民のそういう動向、あとはアンケートを取って潜在的な住民、利用者だけでなく利用していない住民にどうしたら乗りますかと聞いてみるのもヒントがあるかもしれない。そういうアプローチをして、あとは、若い車離れというような人たちが、今は自転車に乗ったりしているが、世帯を持って郊外に住んだときに免許、車を持っていないのであればバスを利用する潜在的な若い人たちがいるかもしれないので、どう利用してもらうかの戦略を、今だけでなく10年後の横浜市の人たちの生活の変化も考えながら計算していくといい。

今だけの収支均衡とかのコスト削減になると、不採算路線を止めるなど削減ばかりなると思うが、少し長いスパンで考えることで、もしかしたらバス利用者が増える可能性があるのではというようなことも考えていけたらいい。

あとは女性。とにかく女性ドライバーを増やしてもらいたい。他の状況を調べたら、「女性バス運転手の会」というのがあったがご存知か。協会があり、女性のためのバス運転手専門求人サイトがあった。そこを見たら横浜市交通局はなかった。やはり、女性を何が何でもドライバーとして育てていく。それには明るい、楽しい職場づくりが絶対になるから、雨漏りとかはあり得ないし、休憩所が一緒とかというのも駄目で、ほぼ男社会なので、そこはちゃんと女性を入れて環境を整備する。そういう感じで、女性をしっかりとバスドライバーとして本当に育てていくことは、絶対可能性があると思う。女性バスの会のサイトではバスのハンドルを握っている笑顔の女性ドライバーも見られる。千葉の会社、団地をぐるぐる回るようなバス会社もアイドルみたいな女性が運転している。そういうのを出して、そういうことで話題になるということも大事なので、そんなことまでもやっていくようなことで、女性を入れていくと変わると思う。やっぱりスローガン、その女性が活躍している会社のスローガンが「日本一挨拶ができるバス会社になる」で、とにかく住民の人に挨拶をする。そうすると住民の人が、ありがとうございますと言って、みんながお礼を言って降りていくという、こういう住民とドライバーの信頼関係、地域とバス会社の信頼関係が起こっている。こういうようなことを一つ一つ丁寧にやっていると素晴らしいことになるのではないかと思う。

(金子委員)3点ほど質問したい。6ページの利用状況で、定期、定期外で定期のほうが回復し、定期外が回復していないということで、定期外のところでテレワークという説明があったが、直感的には定期のほうがテレワークで、定期外は買物であるとか通院などで、それほど減っていないように思う。お見舞いや観光などは減っていると思うが、そのあたりの要因分析をしていたら、路線別の傾向でも結構なので教えて欲しい。

2点目が、25ページのバス車両について、突発事象で補修費が増えるということで、突発事象と使用年数の関係、年数が長いほど事象の発生確率が高いのかというところが分かれば教えて欲しい。

3点目が、46ページの運転手の離職について、若い人、在籍年数が短い人が

多いということだが、理由等を把握していたら教えてほしい。また、採用は30代が平均的ということで、比較的若い人よりある程度年齢が高いほうが、ドライバーになろうという人が多いのか。現状として、若い人はもちろん入ってもらったほうがいいが、なかなか限界があるとすると、ある程度職を経た方に積極的になってもらうということも、方向性としてはあり得るかなと。

(瀧澤経営管理部長)テレワークの定期外への影響について、バスは定期の割引率の関係で、いわゆる元を取れる日数が地下鉄と比べると長い日数になり、1か月定期で月に23日ご利用いただかなければならない。3か月で22日、6か月で21日となると、定期外の利用で通勤する方が一定程度いる。加えて、昨年6月前まではバス利用特典サービスなども行っており、それで通勤利用する方で定期に移行した方がいたのかと推測している。

(金子委員)ある程度までの利用は定期外で、それ以上使う頻度が高い人は定期券を買い、その方々はもしかするとテレワークなどに向かない職に就いている場合が多いのかもしれない。

(瀧澤経営管理部長)そう。かなり高頻度の方が定期券を利用していると推測している。

(金子委員)定期外はある程度通勤で使う人もいるということで、そこが戻っていないのか。

(瀧澤経営管理部長)そう。

(緒方経営改善担当課長)45ページの、給与の退職の理由と、職員の年齢について。職員の年齢は、採用時の平均年齢は35歳を超えており、他社からの転職の方が比較的多い。退職事由で多いのは、やはり、給与を改善する前は給料表を引き上げる前だったので、給与が安いこと、40代でかなり安い給料で働いていたことを退職理由に挙げる職員が比較的多かった。

(吉川副局長兼総務部長)補足すると、従来は、やはり給与水準、処遇が悪いから退職する方が多かったが、逆に最近では、様々な給与の改善を行っている関係もあり、それを理由に退職する方は少なくなってきた。例えば、元年度で処遇を理由に退職した方が6名いるが、2年度以降では1名しかいない。

逆に、最近では、免許を持っていない方を採用して、当局で免許取得を支援する養成枠という仕組みをつくり、力を入れて取り組んでいる。それが、路線バ

スの運転経験がない職員の採用が増えていることで、実際に研修で路線バスを使って動かしてみたところ、思った以上に運転は難しいということで、残念ながら運転手に向いていないということで退職する。だんだん退職理由は、運転免許のそもそもの取得者、保有者が少なくなっていることや、若い方々が運転にだんだん興味を失いつつあるとか、そういうことを少し反映しているのかと思っています。

(加藤車両課長) 車両の延命について、修繕費が微増しているが、今までは車歴15年を想定して計画的に整備を進めてきた。やはり17年になったことで、計画外で修繕が発生することが少し出ていることと、メーカー推奨にはゴム部品や消耗品の交換の規定はあるが、その他金属製の部品だと、いわゆるメーカー計画にないもので、こちらの故障が15年を超えて出ることで増えている。

(金子委員) 現状がよく分かった。いずれにしても待遇改善は大変重要だし、今後もぜひ取組の継続が必要かと思う。車両もこれ以上の延命は、安全性という観点からも非常に難しく適切ではない。

そういった様々な経営努力をしてきている中で、コロナ、テレワーク含めて、利用の減少というのが、これは事業者の努力で回復するような話でもない。社会変容ということが最近言われているが、これに起因する事情はなかなか元に戻らない。観光とか、説明にあったお見舞いで病院に行く方が減っているという話があったが、そういった利用はコロナ後に回復することが見込まれるが、やはり、特に働き方が変わってきていることや、外出しないでネットでショッピングするとか、そのあたりはなかなか戻らないだろう。

そうすると、1つは、新規事業で確保するという説明があったが、沿線施設と連携して企画乗車券を販売するような取組もあると思うし、MaaSとの連携、my routeはまさにMaaSアプリだと思うので、何をを使うかは別にしてMaaSとうまく連携をしていく。あと、貨客混載の話もあったが、そういった様々な取組、いろいろチャレンジしていくことが大事で、そのときに何らかの目標値を設定して、実際にそれが達成できるか、できないこともあると思うので、また改善を図る、PDCAを回すというのが非常に大事。何か新しいことにどんどんチャレンジすることで、職場のモチベーションも上がると思うので、そういったことが大事なのかと考えている。

結局のところ、市営交通というものをどう捉えるかに関係する話で、市民のための交通ということであれば赤字路線も維持しないといけないが、経営の視点を入れるのも必要であり、これは永遠の課題かもしれないが、その議論も必要なのかという気はする。

黒字路線が3、4割というのは、それぐらいが多分健全な姿で、3割で7割をカバーというのは、いわゆる内部補助である。内部補助はいずれ人口減少や高齢化でなかなか維持できなくなるということは、コロナがなくてもやがてそういうときが来る。経営という視点を入れるのであれば、黒字の路線を増やしていくということも大事かと思う。

(鈴木委員)第1回でも申し上げたが、十分によく努力していると思う。人件費のことや、減便やダイヤの調整とかも細やかに、若葉台団地のこととか、人口動静を見て考えているとか、細やかにやっていると思う。

どうしたらいいのかと考えたときに、1つは、現状をよく見る、細やかに対応するということがまず1つかと思う。

ダイヤ改正を、本当はもっと細やかに、バスの車両には混雑状況などを見るカメラ型乗降客数カウンターがあるとか、データとして取ることができるのであれば、混雑状況はどうかとか、少ないなら減便を考えるとかは対応できると思う。

あとは、新しい商業施設や企業の移転。郊外に新しく工場ができるとか、本社の移転とかは結構最近のトレンドになっていると思うが、いち早く情報をキャッチするなりする。貸切バス事業はまだまだ伸び代があるかと思う。企業の近くの駅までの足、送迎バスみたいな形や、あとは小学校の遠足など、もっと営業をかけてみると結構いろんなニーズがあり、もう少し伸びるところかと思う。細やかな、現状把握もそうだが、情報をキャッチしてニーズを取りに行くことは必要かと思う。

あとは、運転手が不足していてなかなか新しいなり手がなくてこういう年齢構成になっているということで、ある意味、35歳くらいで他の仕事から転職する方はもうセカンドキャリアと考えたらいいのかなと。例えば、新卒時は事務職だけど、もっと対人の仕事をしたいといったときに、本当はとても魅力ある仕事かなと思う。ただ、魅力ある仕事だと思ってもらうには、にこやかに「ありがとうございました」と誇りを持って勤務する運転手の姿、それが、「次はこういう仕事をやってみたい」

と思わせる。あとはお子さんもやはり、バスの運転手になりたいというのは一時期あるんですね。それが、年齢が上がるにつれてその夢はどこかに行ってしまう、他の職業に行ってしまうが、本当はバスの運転手はとても魅力的で、電車の運転士よりも実際に見ることができるので、生き生きやっていたら本当にいいんだと思う。一番の、次の人材という意味では、現役のバス運転手のお子様で、「僕もパパみたいになりたい」って思わせるような、そういう職場環境はとても大切かと思う。給料の面でも待遇の面でも、ある程度横浜市交通局はいいなという話と、誇りを持ってやっているということが、家族として、自分の子供として、お嬢さん、息子さんが「僕もパパみたいになりたい」「ママみたいになりたい」とか、後をつなげたいなと思うような、そういう魅力ある仕事にするにはどうしたらいいか。

あとは、やはりバスというのは、赤字だからといって便を無くしてはいけなと思うし、これから高齢化がもっと進んで、最後の手段としてバスは市民の足として欠くことのできないものだと思う。どういうふう全体としての採算性を取りながら維持していくかは、43ページの受託路線のような、こういう費用負担のあり方は、大切なインフラなので、交通局が全部負うのではなく何か考えていかないといけない。それは社会全体として考えないといけない。なるべく高齢者の方々が生活の基盤で、足としてバスを使って活動ができるような社会というのがよろしいかと思う。

あとは、40ページの小型バス。経費の大半が人件費だということだが、ただ小型バスだったらもう少し燃費は低いとか、車両費はもう少し安いということで考えるならば、いくら乗車定員がほぼ半分となったとしても、がらがらの大型バスを走らせるなら、満員の小型バスを走らせたほうがいいのかとは素人的には思う。例えば買物難民という言葉もあるが、できる限りバス路線は残して、小回りの利く小型バスがあるといいだろうと思う。先ほど運転免許を取っていない方が運転手になり、やってみただけ路線バスは大きくて駄目だということで辞めるということであるならば、小型バスだったら乗務できるという方もいるのかなと感じた。

(田邊委員)今後の推移、39ページの利用者数の需要回復イメージで定期と定期外を示しているが、これではバスの利用者がどんどん増えていくイメージである。第1回資料11ページの、バス事業の過去のトレンドを見ると、平成15年から22年位にかけて右肩下がりで、そこから若干持ち直しているというトレンドだっ

た。横浜市といえども人口が、それほど増えない局面にこれから突入し、横浜市のバス路線がどのくらいの人口密度のところを走っているのか次第だとは思いますが、それほど利用者増が期待できない厳しい状況ではないか。それゆえ、39ページの需要回復はイメージなので、これで問題ないかもしれないが、人がいなければトリップは生まれないので、人口が減れば、どう頑張ってもバスの需要は出てこない。一定の水準に達した場合、便数を見直すとか、場所によっては路線の廃止も考えないといけないと思う。加えて、人材や車両の適正配備等を考えると、やはり今後の12年間でどのくらい人口が減るのか、ただでさえコロナでさらに減少していることを見せないと、楽観的な情報を与えてしまうのではないか。

収入を多様化するのは重要であり、広告や貸切バスは最後に残された増収の可能性のある分野である。現状どのくらいの収入の内訳で、その内訳はどのくらい増えていて、他の公営や民間事業者と比べると多いのか少ないのか、検討しているのかを知りたい。

関連して、サービスの水準や路線をどこに引くのかについて、32ページの説明に「地元の要望で引いた」とあるが、どのように情報を集めているのか。車内センサーでデータを取ったり、乗客に直接言われたり、場合によっては政治家も関わってくるのかもしれないが、ニーズがどこにあるのかを知る方法を知りたい。

サービスに関しては、31ページに乗車人員が45から50名程度がベストだとあるが、特に鉄道等ではコロナでラッシュが減り、現状が標準になる時代となった場合、バスのサービスクオリティーとしてどうか。

最後に、40ページ目以降、いわゆる利用者数が少ない地域に対する対応です。例えば41ページで、小型バスといえども、営業係数が非常に悪く、廃止止むなしという状況である。異論もあるかもしれないが、バスは多くの乗客が利用することで、安い運賃でも採算が取れる大量輸送機関であり、人口がある程度少なくなっている路線は、そのバスの優位性がかなり失われてしまう。ここを、公営交通だからやるべきなのか議論は簡単ではない。例えば横浜市の目標で最寄り駅まで15分以内というような説明があり、たまたま交通局のエリアは実現しなければならぬが、民間バスのところはどうなのか。この問題は、本当に1事業者の責任なのか慎重に考えるべきである。費用負担をどうすべきかについて

は、これからの人口減少の時代では重要な論点である。

(細見会長)40ページ以降、40、41ページ、これは小型バス路線の関係で、委員の皆さんから話があったが、小型バスは確かに運転手が1人必要だし、乗車人員も小さくなるという話もあるが、今後運転手の成り手不足とも相まって、MaaSや自動運転などを活用していくのも一つの方策ではないか。

あと先ほど、43ページの道路局から委託を受けているということで、一般会計で将来は分からないが、ラストワンマイルを確保するために必要な路線ということだが、公営企業から一般会計へどの路線をシフトしていくのか。一般会計と企業会計との役割分担やそういう部分を路線ごとにきめ細かに見直していくことが必要では。ラストワンマイルについて公営交通は非常に大事な役割を果たしているので、一般会計の部分は道路局や福祉バスとか、そういう部分も含めて解決のしようがあるのではないか。

あと、脱炭素の関係。今後、国交省でもエネルギー関係の法律なども通ったので、避けては通れない問題だと思う。将来的に、電気バスは今中国生産しかないと聞いているが、国産でやれるように国がやらないといけないと思うが、要するに交通事業者全体がそういう方向へ持っていくのが一番いいと思う。今後はAIやMaaSの活用、脱炭素の関係、どうしても将来的に関わる話なので、積極的にならざるを得ないと思う。

各委員から意見があったのは39ページの需要回復イメージ。回復のイメージを考えるにあたり、10月から旅行支援が始まり、今は非常に盛り上がっている段階なので、貸切バスや旅行会社とのタイアップなど含めて、今後大幅に需要も回復するのではと想定している。実感としてこの1か月間、旅行支援が始まって以降、乗客数は、横浜市内、バス業者はどういう状況か聞きたい。

(三村局長)直近のバスの利用状況は、土日祝日が晴れの場合だと、コロナ前には及ばないが、コロナ前に比べて15～16%減くらいまで回復してきた。直近の話題になるが、先日ハンマーヘッドや山下ふ頭に海上自衛隊の護衛艦や潜水艦が着岸して、岸壁から見る事ができた。沿線を走るベイサイドブルーは満員になるくらい乗っていただいたなど、そういうはまるポイントで、良いコンテンツが沿線であると沢山乗っていただけるのは、乗務員が「人が戻ってきたな」と実感できるポイントかなと思っている。これから年明けに向けて、我々事業者の努

力で何ともできない部分ではあるが、早く中国から人が日本に来てくれれば嬉しい。

(細見会長)本当にそうですね。

(三村局長)横浜には中華街があり、春節時期の中国の方々の移動はかなり活発なので、その時期というのを、これは我々バス事業者としてというよりも、おそらく横浜の町が本当に期待をしていることだと思う。

(細見会長)6ページの定期外と定期の関係でいうと、定期外は観光客が非常にウエートを占めているからこういう形なのかと思う。非常に大きいので、多分コロナ以前に戻るなら同じような形になってくるのではと思う。楽観的過ぎるが、何かそういう形のイメージは持っている。どうしても横浜は観光でもっているようなイメージが強く、観光に力を入れないと人は戻ってこないようなイメージ。相鉄線の延伸なども含めて、当然ながら通勤客が増えることもあるが、やはり観光がメインではないかという印象を持っている。

地域交通の関わりということで、ラストワンマイルは非常に大事だというのは分かっていると思うが、何か色々な意見はあると思うがどうか。

(内田委員)とても大事だと思っていて、ICTをこれからどう本当にちゃんと使いこなすかということになると思う。朝夕の沢山乗るときは定時運行で、その時刻表に則って運行する。昼間ほとんど誰も乗せず走っているような状況を、いかに効率よくするかが課題になる。そこでオンデマンドバス。いかにそこを効率よく、合理的にお客さんを乗せて、便数は最小限に、でもお客さんはしっかり運ぶという本当の意味での最適化。とても難しいと思う。どう最適化して、無駄なく効率よく動かすのか、利益率を高めていくのか。最初のところに戻ってしまうが、まずデータだと思う。いかに緻密に精度高く、継続的にデータを取って、この区間で何人乗っているとか、バス停バス停でどういう乗降があるのをしっかり取って、そこから分析をしていくということになるのか。これをどうデータ分析をすれば市営バスの最適化が実現できるかの答えは持っていないが、みんな持っていないと思うが、でも多分そういうことをやらなければ、これからはいけないのだろうというイメージは皆さん持っていると思う。

そういうことで、いかに空で動かさないかと、あとは巡回することでうまく拾い集めて、これは便利だねとなれば、今まで乗っていない人が乗ってくれるというところ

ろはあると思う。これから超高齢社会に突入すると、みんな足はどうするのだろうか。もう自由に色々な所に行けなくなってくるだろうということは、今以上に深刻になるはず。その中でバスが身近な存在として頼りになる移動手段だとなってくれれば、みんな幸せになるかなと思うので、いかにバスが路線と時刻表の呪縛から解き放たれて、フレキシビリティを得るかというところが、本当の意味でのモビリティ社会で活躍できると思う。田邊委員が言った、それを交通局がやるべきなのかどうなのかというところ、それは誰がやるべきなのかというところは、またちょっと別の議論としてあると思う。

長期的に見れば、人口は減少し乗客は減る。でもしばらくは元気な高齢者が免許を返上して、でも移動したい人たちは、まだあと10年くらいは結構増えると思う。しっかりお客さんとして捉えて、事業計画を立てるのか、そうではないのかというところは少し議論が必要なかと思う。そのあたりの需要を多分まだ明確に持ち切れていないので、もうちょっと精度の高い数字があると、その上に議論を乗せられるイメージはある。そこが進化したICTによる運営、運用ができれば期待したいし、あとラストワンマイルで乗り降りしてくれたらいい。そこでバス停や路線などのネットワークを使って、例えば小旅行。市内の小旅行みたいなものを、シニアやお子さん連れなどを拾い集めて、「じゃあ今から旅行へ行くから、いつものバス停で待っていてください」みたいな感じで。そういう市内観光のようなものなども実現できるようになるとか、そういうものにするると多少お金を高く取っても、喜んで「バス停で待てばちょっと小旅行に行ける」みたいなことも考えられる。今までの常識のようなものをいかに外して、まずそんな発想を、こんなふうにしたら住民が喜ぶし、「そんなバスがあったら乗りたいなと思う」という発想も、そういうイノベーションをやっていこうという派なので、そういう提案をしたいと思う。

(金子委員) 地域交通について、例えばある地方都市では、ある程度利用があるところは路線バスで、それ以外のところはコミュニティバス、さらに利用が少なくとデマンドのような形で、需要の大きさに応じてうまく使い分けてサービスを提供しているが、エリアがどの程度の広さかによって結構変わってくると思う。ある程度広域になると、例えばワンボックスで走らせるにせよ、ルート最適化を図らないといけないので、AIを使って様々な所で実証実験をしている。どれぐらい効率化されているかは、これらの取組から把握できると思う。

一方、ある程度エリアが限られているのであれば、需要の規模にもよるが、自動運転車両を走らせることも考えられる。ただし、どちらかというと中山間地域で行っているようなサービスなので、横浜市が対象としている規模ではないが、需要に応じて提供するサービスを決めるということかと思う。それらの負担をどうするかという話は、まさに一般会計か公営会計かということでもあると思う。もちろん市民のための交通という観点からすると、ある程度市の一般会計からということが望ましいかと思うが、サービスの形態に応じてある程度運賃もフレキシブルに設定してもよいのではないか。そういうことも組み合わせながら、市民の皆様に納得してもらうのも重要かと思う。

(鈴木委員) ニーズに応じた運行ということを考えたら、究極はオンデマンドバスだと思う。どこに照準を合わせるかと考えたときに、高齢者は敬老パスを持っているが、行動パターンを考えると、例えば月曜日は病院に行く人が多いとか、雨の日は出かけないとか、年金支給日は出かける人が多いとか、結構パターン化されているところもあるかと思う。完全に、柔軟にバスの便を対応することは現実的には難しいが、ただ、ある程度規則性や関連性を把握できるのかと思う。それをどうするかというのはあるが。

あとは、臨時の増発バス。例えば花火大会とか、人が集中して桜木町に行く人とか横浜に直接出たいとかいう場合に、臨時でバスを何台も出して、このバス停は桜木町に、ここは横浜駅に行くという感じでやるとか。あとは赤レンガのオクトーバーフェストとかがあるときは、飲んで楽しくなると帰り道がちょっと辛いというときは、もっとバスの便が多くて、ピストン輸送のようだとありがたいといったことがあるので、イベントやニーズに合わせたものとか。アリーナも少し新横浜まで距離があるので、大きいコンサートがあるときにバスがあるといい。そういうニーズをどれだけキャッチして、対応できるのかは分からないが、対応していくとまた違うのかと思う。

あと、もっと違うバスだったら面白いとか、座る席がもう少し何とかならないのかなど。皆さん前のほうで滞留してしまうので、奥まで行かないとかなかなか難しいところがあり、座席はずっと思い起こせばあの形だが、もう少し違ったバスはないのかなど思ったりする。路線や場所によってはもう少しフレキシブルな座席があっても楽しいかと思う。

(田邊委員)ラストワンマイルということで、公共交通が何をどこまで果たさなければならぬのかは、哲学的で答えのない問題だと思う。しかし、先ほどの駅まで15分以内でということ横浜が目標に掲げているなら、最終的な責任は市ではないかと思う。

かなり地方のローカルな交通と比較すると、横浜市の一部の地域でかなり交通が不便で、坂道など大変な地域もあるかとは思いますが、歩いて行ける距離であったり、場合によってはタクシーなど他の交通手段を使える可能性があり、全てバスがやらなければ、しかも大きなバスがやらないといけないとは思わない。ましてや公営バスの路線だけ高い水準で維持しなければならないか、そのあたりのバランスは分からない。逆に交通局が、公営交通の使命なので、一定水準は自前でバスサービスを提供するというのは分かる。ただ、ワゴン車でないと運べないような地域の運行を、大型バスの事業者がやるべきかは分からない。相乗効果があるとか、空いている運転手をうまく活用できて、低コストでサービスができるならと思う。費用負担のあり方の問題も非常に重要で、金子委員の話にあったが、普通の商品なら高コストのものは、利用者がその分お金を払ってくださいと言える。また、400円のバスでもタクシーよりはまだ安いと言える。それが福祉目的なのか、値段が高い移動手段のために、外出が促されずに健康を害したり、町も元気がなくなるからという理由であれば、そちらの方からの費用負担も考えなければならない。しかし、どれが正解かというものがないので、ここでの議論にふさわしくない論点と思う。

(細見会長)43ページのワゴン車両の、道路局からの委託というのは、道路局から要請があり引き受けたのか。その辺の経緯は。

(廣野路線計画課長)庁内に「地域交通プロジェクト」というのがある。その中でモデル地区を選定する動きになり、この地域に地域ケアプラザが今年できたが、そこに行く足が必要という地域の声があった。今までは小型のバスが走っていたが、狭隘で小型のバスでも行けないという状況があったので、プロジェクトのモデル地区として、ここでやってみようということで、道路局が予算を取った。

(細見会長)道路局としてはそのモデルを増やすようなイメージはあるのか。

(廣野路線計画課長)道路局もそうだが、庁内の「地域交通プロジェクト」が、あちこちで色々なことをやっていこうという動きがある。

(細見会長)増えるのか。

(廣野路線計画課長)今年も5地区くらいで色々なことをやろうとしているが、そのうちの一つがこの都筑区でのワゴン車の運行。

(細見会長)経費の問題は、例えば5地区でやろうとしたら、どういう費用負担になるのか。委託だったら道路局からお金を払わないといけないと思うが、そういう考え方にに基づき払うのか。

(三村局長)今、市域内で5つのプロジェクトが進んでいる。その中の一つが、交通局が関わっている取組。残りの4つは全部手法が違う。デマンド型交通を実験してみようとか、タクシーの相乗りサービスでこのエリアは対応できるのではとか、全然違う乗り物を導入してみようとかという、地域も市内5か所で、その意味では課題性も、人の動きのパターン、手法も違うという、ある意味では実験的な取組ではある。タクシー事業者にお願いするものもあれば、私どものバス事業者が受けているものもあるし、そうしたことをトライしてみて、効果的なものなのかどうかということ。

料金設定も、今回やるものは、一般のバス運賃と同程度を想定してやっているが、他のエリアの実証では、タクシーよりは安いけどバスよりは高い価格設定を狙って実験するところもある。庁内のプロジェクトに交通局も加わっているが、関係する部局が集まり、色々と知恵を出し合っている。

ただ、いずれにしても、何らかの形での税の投入というのは避けられないだろうとは思っている。私見になるが、地域の中には発掘すれば資源があると思っており、例えば自動車学校の送迎車や、スイミングスクールの送迎バス、スーパー銭湯などは、駅前から、ちょうど今回取り組むようなワゴンタイプの車両を使っており、そうした資源の持ち寄りで運行コストを下げるといような、もちろん地域ごとに課題は違うと思うが、地域交通の問題というのは、地域の課題の表れなので、地域の方々が考えて、そこに行政が「ではこういう資源があるんじゃないですか」と支援に回るというスタイルでやっていかないと、持続性のあるものにならない。税を入れるといかにも解決したように見えるが、持続性のあるものではないと思うので、入れるとしてもいかにすれば最小限に抑えられるかということが大切なのではと、今の立場を離れてであるが、そう思っている。

(細見会長)ちょっと別の観点から、39ページの需要回復イメージについて何か

意見はないか。

(鈴木委員)39ページの定期の人員は、少なくとも生産年齢人口というか、定期を購入するのは働きに行く方、あるいは学校に通う方なので、令和16年まで右肩上がりというのは、ちょっと違うのではないかと思います、どこかで頭打ちになることを前提に考えないといけないと思う。定期外は、それでも観光需要もあるので少しは違うと思うが、それでもやはり、これはどうかということは今までの実績から考えて、もう少し冷静に判断したほうがいいのではないかと思います。

(三村局長)この需要回復イメージの表は、沿線人口の長期推計がまずベースにある。ベースに対して、現行は定期で14%減、定期外で21%減のものが、どのぐらいまで、元々のベースとなる人口は減っていくが、この先10年を見据えると、減っているものに対してどの程度復活してくるかということなので、この先定期の利用者が増えていくかどうかというのは、回復率よりも人口減のほうが大きければ、利用者としては定期は減っていくということ。定期外もそう。お客様の数が増えるようなグラフになっているが、必ずしもそうではないということをご理解いただきたい。

(鈴木委員)タイトルはバス乗車人員(1日当たり)という話。縦軸が一番左は8万人なので、単純にそう思ったが、そういうわけではないということか。

(三村局長)この表現の仕方が分かりづらかったと思う。向こう10年程度のものになるので、ベースには横浜市が公表している将来人口推計を採用して、それに対して現行に比べて何%ぐらいまで定期のお客様が戻るのかという、率を掛けていくイメージなので、グラフの作りが良くないと思う。

(細見会長)要するに市全体のマクロで捉えて、定期と定期外がどういう形なのかということから出発しているのだから、要するに定期も定期外も、いろいろ地区によって違うと思う。郊外では全然違うと思うが、詳細なデータを持ち寄ってこういうイメージにしてあるのか。それともマクロで考えて、こういうやり方をしているのか。

(三村局長)地下鉄もバスも、運行している区に着目してやっている。区別のものでなく、市営バスあるいは地下鉄が走っている、例えば11区分の人口推計、生産年齢人口がこう動くという、その意味ではマクロなデータでやっている。バスについても路線別にこうということはやっていない。

(金子委員)定期はコロナ前との対比で0%ということは、例えば令和元年と同じという解釈なのか。先ほどの話のように、生産年齢人口の減少が向こう10年無いということなのか。要するに0%の解釈だが、何と比較した場合の0なのか。

(細見会長)令和元年とか平成30年ベースにという意味合いなのか。

(小林経営管理課長)39ページの乗車人員の需要回復イメージ、今の0%の考え方は、コロナ前の平成30年や令和元年度、コロナの影響がない頃に、例えば令和16年度は沿線の人口推計に基づいて、需要が今と比べてこうなるというものとの乖離がないのが0%の考え方。その乖離率が、今は予算の想定で14%、令和16年度までにコロナによる乖離、減少が無くなるのが0%の考え方である。

(金子委員)そうすると、先ほどの質問で、定期は割と回復傾向ということで、それを踏まえると中位の5%減とか、一方で定期外は通勤でも結構乗られているなら、私事と通勤の割合によると思う。そこをある程度、路線ごとにするというのは移動目的が分からず難しいかもしれないが、何らかの形で示した方が議論が発散しないと思う。例えば通勤が半分くらいは占めているとか、2割くらいなのか。あとそれ以外の私事、買い物や通院も結構多いと思う。パーソントリップ調査のデータとかで、バスはどこまで取れるか分からないが、ある程度の移動目的は把握できると思う。

(細見会長)6ページでいうと、定期外が65%位で、定期が35%の割合を大体占めている、こういうことからスタートしているのか。

(鈴木委員)第2回の地下鉄の資料53ページは納得感があった。このときは定期が令和4年でマイナス25%だったのが、大体令和6年くらいまでは少し右肩上がりに上がって、それから増え方が緩やかになる形だった。地下鉄では、コロナの影響が令和6年くらいにはもう収束して、それから平常時の状況になるのではということだったので、非常に腑に落ちたけれども、まだちょっと理解がよくできていない。39ページの需要回復イメージは、まだきちっと入ってこない。これから中期経営計画を立てる上で、前提をもう少し詰めていかないと仕方ないのかなと思うので、精査をお願いしたい。

(金子委員)田邊委員がおっしゃったように、要は地域交通をどこまでここで議論するのかということ。結局、基本的には地域公共交通計画を立てて、その中で交通局はどこを担うとか、民間はどこを担うといったことを議論するものであ

る。横浜市は地域公共交通計画もしくは総合交通ビジョンみたいなものあるのか。

(三村局長)横浜市では都市整備局が、地域公共交通計画を所管している。たしか計画は作っていたと思う。前に、中村文彦先生とかが取りまとめに関わった委員会で議論をいただき、定めたと認識をしている。

(金子委員)それがあって、地域公共交通はここが担うとか、負担も含めた議論になるのではないか。多分そこまで大きな計画ではないのかと思うので、ここである程度議論をすることはいいのかなと思う。

(内田委員)オープンデータについて伺いたい。バスの運行状況や乗車率、乗車数など、今どれくらいの精度のデータを取っているのかをそもそも聞きたいのと、他都市交通局のホームページを調べたら、一番最初のページにバスの乗降、乗車率の見える化のオープンデータが全部出ている。トップページに出て共有されているが、このあたりはどうか教えて欲しい。

(三村局長)お客様の乗車や降車は、当局のバスは前扉から乗車して中扉から降りるというパターンだが、資料30ページの左上に図で示しているが、前扉と中扉の上にカメラ型乗降客センサーが全てのバスに付いていて、どの停留所で何名乗車あるいは降車したというデータを、情報収集しながら運行している。そのデータが営業所へ戻ると吸い上げられ、集計にかけられて、それが現状、路線の便数が適正かというような判断材料に使うという活用の仕方をしている。

(内田委員)区間ごとに、バス停間の中に、そのとき何時に何人乗っていたかというものが全部出ているということか。

(三村局長)元のデータでいうと、何時何分にこの停留所を通過したときに、何人乗って、何人降りて、車内には何人いたというもの。ただ、市営バスは1日に地球2周分ぐらい営業運行しているので、1個1個のデータはよほどのことがない限り、ある程度集約をして、平均的にして、時間帯ごとや便ごとにして分析に回す、そんな活用の仕方である。

(内田委員)まだ本当の意味で活かし切れていない状況だろうと想像する。いかに分析力を、他のデータとどう掛け合わせるのかもあると思うが、それこそデータサイエンスの世界だと思うが、そういうところまで見たらファクトが見えてくるだろうし、見え過ぎても分からなくなるかもしれないが、そういうところから1回議論もし

	<p>てみたい気はする。そういう何か数値で見えてきたものがあれば見てみたい。</p> <p>(三村局長)実際に、今申し上げた仕組みなので、ダイヤを改正したり、路線を変更するときに、今のようなデータの取り方で取り切れないのが、どこで乗った方がどこで降りたかは分からず、正確な意味でのODではない。なので、特に路線を変更するときは、データだけでは分からない部分を実際にバスに乗り込んで、データ上はこうだが実はこんな遠くからこの病院まで通して乗っている方もいれば、路線を短絡化したりするときに、データだけ見るとここで何となく車内の通過のお客様は減っているから、短絡化しても平気かなと思うが、実際に乗り込んでみるとそこをまたいで乗っている方がいるというようなのは、実際に乗らないと分からない。そういうものを掛け合わせながら分析をしている。</p> <p>ただ、内田委員が仰ったとおりで、1便1便のデータの、この便はやたら混んでいるけどこの便は非常に少ないということを、毎日毎日データで追いかけるとこまでの分析はできていないので、もしかしたらそうした中に無駄があったり、もっと投入すべき時間帯があったりというところはあるのかと思っている。</p> <p>(内田委員)そうですね。ロングで乗るお客さんが見えてくるのも重要だが、それではその一人のお客さんのために、その路線を維持するべきかどうかというのもまた別の議論として生まれてくると思う。やはりデータドリブンという意味で、また議論するとか、皆さんが考えると色々なものが見えてくるのかなと期待している。</p> <p>(細見会長)他には特に無いようなので、以上で第3回審議会を終了する。</p>
<p>資 料</p> <p>・</p> <p>特 記 事 項</p>	<p>資料</p> <p>(1) 委員名簿</p> <p>(2) 横浜市営交通経営審議会第3回会議資料</p>