

横浜市営交通経営審議会(第7回) 会議録	
日 時	令和6年7月29日(月) 15:00～16:40
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、川村委員、田邊委員
欠 席 者	なし
開 催 形 態	公開
議 題 等	1 開会 2 会長の選任 3 議題(市営交通中期経営計画 1年目振り返り(報告)) 4 意見交換 5 その他
議 事	1 開会 事務局より挨拶・新任の委員の紹介 2 会長の選任 委員の互選の結果、細見委員が会長に選出 3 議題(市営交通中期経営計画 1年目振り返り(報告)) (細見会長)それでは議題に入る。本日は、市営交通中期経営計画 1年目の振り返りについての報告である。事務局から説明をお願いする。 ～事務局より資料の説明～ (細見会長)続いて、意見交換に移る。ただいまの説明に対して質問や意見がある方の発言をお願いしたい。交通局においては、人財の確保として大幅な処遇改善の実施、コスト削減とか増収策など企業努力にも取り組んでいただいているとのこと。これまでの取組の評価、あるいは新たな視点から、意見を出していただきたい。 (田邊委員)まずは簡単に質問させていただく。コロナ禍がある程度一段落して収支が順調に改善しつつあるが、物価高や改善基準告示の改正によってなかなか厳しい面があると理解した。

11ページのダイヤ改正について、改善基準告示の改正は一種の労働環境の改善だと思うが、まず、働かれている方がどういう感想を持ち、どういう点を評価し、どういう点を不満に感じているのか。

2点目は、ニュース等でも営業所の一部減便は話題となったが、横浜市交通局ぐらいの規模の会社でも他の営業所からの応援を期待できないときに、例えば民間事業者に一時的に運行を任せる等、何か交通局以外の支援をいただくことは可能なのか。今後こういった突発的な事象は起こり得るため、対応の可能性について伺いたい。

(三村局長)2024年問題で、バスの乗務員の勤務において様々な条件が変わった。一番大きなものは、退勤から翌日の出勤までのインターバルが、これまでの8時間から原則11時間、最低でも9時間以上に変わったことで、勤務の組合せが非常に難しくなっている。

乗務員の実感という質問だが、今年はまだバスの現場で乗務員と対話する機会がないため、「楽になった」などの乗務員の声を直接聞いてはいない。ただ、昨年度までに比べて、例えばある乗務員が体調不良などで急遽休まざるを得なくなった際に、他の乗務員に公休出勤等で仕事をお願いすることができていたが、制約条件が変わったために、違反にならずに公休出勤をお願いできる乗務員の総数が少なくなった。結果的には、前の基準で積極的に公休出勤していた乗務員については超過勤務時間が短くなり、超過勤務手当をある程度前提に生計を立てていた乗務員にとってはちょっときつくなったという声は聞こえてきている。

それから減便の対応について、4月22日に実施した保土ヶ谷営業所での乗務員の不足に対応した4月2度目の減便は、本当にお客様にご迷惑をおかけした。まず、局内の他営業所からの応援は、他営業所も決して楽な状況ではない中、保土ヶ谷営業所で勤務したことがあり、バス路線を知っている必要がある。民間のバス会社もそうだが、営業所ごとに担当している路線があるため、当該営業所以外の営業所の乗務員は、基本的に自分が所属する営業所以外の営業所の路線を知らない。応援に行ったからすぐ明日から運転ができるわけでもなく、他営業所からの応援も限界がある。できる限りの応援対応はやったが、それでも間に合わない

ので今回減便させていただいた。

他社との関係について言えば、例えば共同運行しているようなところであればその可能性はゼロではないが、他社も人手不足の状況であることに大差ないため、市営バスを何便減らすから、一緒に走っている他社に便数を増やしてくださいといったお願いをして応じていただくこともなかなか難しい状況である。

先ほどの資料にもあったが、これまでも順次、営業所の場所等から、市営バスが運行するよりも民間バス事業者が運行した方が効率的な場合は、協議をさせていただいて、それもかなり長い期間かけて、受ける民間バス事業者も事業計画上それが可能か、乗務員の数、バスの車両の数、そういったものを計画しながらやるため、短期で急に「今月末で何人辞めるので何便受けてください」と会社間で急遽調整がつくような、そういったことは現実的にはなかなか難しい。

(田邊委員)2024年問題は、単純に人手不足になるというだけではなく、突発的な事態に対する余裕を失わせており、その二重の出来事によって今回の保土ヶ谷営業所の減便が起こった。出来得る対策としては、他社との共同運行的なものを拡大するぐらいしか手がないのかなと理解した。そういう理解でよろしいか。

(三村交通局長)他社との共同運行は、この場面を乗り切るための手段とはちょっと違うと考えている。むしろ共同運行している路線は、どうしても自社の利益を考慮するため、供給量としては需要に比べて多くなりがち傾向がある。民間のバス事業者に完全にお任せした方が運行効率が良くなるという意味では、共同運行よりも特定の事業者でその路線を責任持ってやる方がいい。

おそらく都内でも、例えば東急バスや小田急バスが共同運行していた路線を、都内のある区間では、この部分は小田急バス、その代わりこの部分は東急バスとし、それぞれが責任持って路線をやっていくことにすれば、その方が都内全体でみたときに、翻って私ども横浜市内にも当てはまるが、乗務員やバス車両といったバスの運行に必要な資源をより効率的に運行できることになる。少ない供給量で幅広く路線を維持できる。それがコロナ禍、2024年問題を受けてのバス会社の対処の、大げさではあるがトレンドみたいなところだと思う。

(田邊委員)今の話を伺い、本当に努力されていることはよく分かった。今回の改善基準告示の改正は運転手の働き方改革の一環だと理解しているが、例えば体調不良で休まれる方が減ったとか事故が減ったというような目に見える効果があれば伺いたい。まだ始まったばかりではあるが。

(亀本自動車本部長)今のところは、目に見える効果はない。

(三村交通局長)昨年末に一度、市営バス路線で健康起因事故を発生させてしまった。運行途中で乗務員が意識を喪失してしまった。やはりそうした健康起因事故を起こしてはいけないので、人手が厳しいからといって体調不良のまま乗務させるということは絶対にやってはいけないことであると思っている。そのため、運行途中でも、体調に不安を感じたらすぐに営業所に連絡を取って運行をやめるようにという指導をしている。幸いその後、そうした健康起因事故的なものは起こっていないが、やはり安全に直結するため、人手が足りないから無理して出勤するといったことがくれぐれもないように、乗務員や営業所で運行管理に当たる係員などには強く言っている。

(細見会長)それに関連して11ページと19ページにバスネットワークの最適化とあるが、保土ヶ谷営業所の一部減便は、バスネットワークの最適化で路線を民間に任せたとしたことではないのか。

(三村交通局長)11ページに記載している保土ヶ谷営業所の一部減便は、緊急避難で実施したもの。通常のダイヤ改正では、ある程度計画的に、お客様のご利用状況を見ながらバランスよくダイヤを作っていくものだが、4月22日に実施せざるを得なかった保土ヶ谷営業所の減便は、もともとあったダイヤからいくつかの便を抜くような、バランスの考慮もできていないようなやり方をしたもの。そうでもしないと、人が足りなくなって運行を維持するためには違反した状態になる、という局面を乗り越えられなかったため、短期間でやらざるを得ず、そうした状態が今も続いている。

(細見会長)なるほど。令和6年度の職員採用状況は資料にも書かれているが、こういう突発的な退職が出てくることを想定すると、どの程度採用すべきかなど、非常に難しいと思うがどうか。

(三村交通局長)おっしゃるとおり。私どもとしては、今回応募を多数いただき、その方々をできるだけたくさん採用したい。退職する職員の出方は予測困難で

あり、言い方は乱暴かもしれないが、採れるだけ採りたいというのが正直なところ。5月末までの募集でこれだけ多くの方々に応募いただいているが、実際に正式採用となるのは定期では来年4月、一部の方では今年の12月となる。12月と4月をベーシックな採用時期として募集しているが、その方々にも「もう一月早く入ることはできませんか」等、これから採用選考を進める中でお願いしながらやっていく。そうしないと、仮に4月採用の場合、実際に路線バスの乗務員として戦力になるのは7月とかになるので、それをできるだけ前倒しして、早く研修、教育訓練を進めて早く戦力として乗務に当たっていただけるようにと今、採用担当が一生懸命やってくれている。

(細見会長)外国人の特定技能に関する枠組みの整備も進んでいるが、そういったことは後にするにしても、やはり今、自動車運送業の人材不足が非常に多いので、突発的なことを解消するためにも前倒し等柔軟に対処していく必要があると思う。

(金子委員)まず、増収や経費削減など、交通局の皆様が精力的に取り組まれていることに心から敬意を表したいと思う。

人材確保について、応募状況が大幅に増えたということは非常に喜ばしいことであるが、一方で、経常赤字が拡大している。また、応募状況の内訳を見ると二種免許の所持者が大半であり、これは恐らく別のバス会社からの転職も含まれているのではないか。民間企業だと赤字を前提とした待遇改善はなかなかできない。官民の格差みたいなものが出てしまっていないか。

公営は経営赤字になっても処遇改善がかなう一方、民間は容易にはそれがかなわず、結果として民間から担い手を奪ってしまい、バスネットワーク全体で見れば支障が出ることになると思うが、そうした処遇改善による経常赤字やバスネットワーク全体を考えたときの応募のあり方について、なかなかコントロールが難しい話ではあると思うが、お考えを伺いたい。

(三村交通局長)私ども、公営企業であるため利益追求を目的にはしていない。かといって赤字垂れ流しの状態が許されるかという、決してそうではないと理解している。今は局面として、収支問題よりも路線の維持を優先して考えなければいけない。路線を維持するためには乗務員の方に選んでいただかないといけない、選んでいただけるような処遇改善を今は取らねばならない局面と私自身

は認識している。

もちろん赤字は拡大しない方が望ましいし、そのためにいろいろな努力は当然ながらしていかなければいけないと思っている。

バスの減便等が全国ニュースで報道された影響で、北海道から沖縄まで全国から多数の方々に今回応募をいただいた。金子委員心配のとおり、全員が全員ではないが、相当程度バスの乗務に当たっていらっしゃる方々が、横浜に来て、横浜市営バスの危機を救いたいと言っている。

そうした中で私どもが一方向的に採用し続けると、その方が元いたバス事業者は逆に人手不足に陥り減便といった事態に陥ることにもなりうる。他方で、採用選考は公正でなければいけない。非常に難しいところではあるが、そういったバランスは我々も一定程度は考えていかなければいけないと思っている。

他方で、ほかの業界の方や、現時点では免許をお持ちでない方に免許の取得を支援して、新たな戦力としてバス業界に入ってもらいたい。こうした方々にはどんどん入っていただきたいし、そうした方々を育成していかなければならないと思っている。

(金子委員)例えばバス協会を中心に、バス業界全体として待遇を改善していくような取組を行うことで、横浜市だけでなく全体が上がってくるのが望ましい。難しいかもしれないが。

バス事業の経営面では、例えば累積資金不足の状況など、中長期の経営への影響はそれほど大きくはないという理解でよろしいか。

(三村交通局長)先ほど決算のところの説明したとおり、今回の令和5年度決算を見る限りでは黒字から赤字に転落したが、資金面では逆に資金残を積み上げるという構図になっている。資金的には令和5年度は何とか維持することはできたが、先般まとめた中期経営計画の収支見通しでは、このままの状況が続くとあつという間に資金不足、計画上の年で言うと令和10年には資金不足に陥っていく。この額が大きくなると、経営健全化団体に陥ることが明らかであるので、どこかで抜本的な経営改善、増収といったことが必要になることは、今回の経営計画の中でも示しているとおりで。

(内田委員)他の委員がおっしゃっているとおりで、非常に改善されていてすばらしい。私の予想を超えていて、すごく改善されていると感心した。

こういう経営の危機を乗り切るためには、コスト削減と収益拡大を同時に両方やらなければならない旨の話を前回の審議会でもさんざんしたと思うが、両方されていっしょなという感想を持った。

また、思い切った乗務員の処遇改善をされたが、やはりこれぐらい大胆にやらないと、世の中の賃上げ、ベースアップの流れにはついていけないので、これでよろしいかと思う。まだ足りない部分も今後あると思うので、こうしたベースアップ、賃上げの原資をどうやって作ろうかというところ、ここをさらなる戦略をもってやり続けていくことだと思う。

新駅の中に店舗を作ったり、人の集まる場所、賑わいみたいなものをどのように生み出そうかといういろいろなアイデアを、皆さんで随分議論されたのだろうなというところも取り組みから見えてくるので、非常におもしろいなと思う。

部品販売もおもしろい取り組み。こういうファンの方たちの中には、非常に熱心に欲しいという方たちがいるので、こういう唯一無二のコンテンツをどう価値化していくかは可能性があって、想像するとちょっとワクワクする。

インバウンドのところは、何かもうちょっとできそうである。インバウンド相手のちょっとおもしろいバスツアーなど、まだ余地があると思う。

それから、コスト削減のところでは本庁業務の改善があったが、市役所の中での仕事の在り方みたいなものが皆さん染みついているので、とにかく業務の棚卸をして無駄がどこにあるのかを全部出して、それをどのように効率化、改善できるかを考えるわけだが、皆さん自分の仕事が無駄だなんて少しも思っていないわけで、無駄な仕事をなくせといっても「はい、私の仕事は無駄です」といったことにはなかなかならない。どうしても日々の業務を守るようなところがあると思うので、なかなか改善は容易ではないとは思いますが、そういうところを丁寧に説明して、今後も人手不足が常態化し働き手がいなくなっていくことが想定される中で、ダイナミックに効率化やDX、機械化、自動化を進めていく必要があるだろう。内輪の中ではなかなか気がつかない点があると思うので、外部の力も借りながら業務改善していくことが必要だと思う。

バスの路線の改善という部分に関してはどうしても、路線図を全部把握していないので意見は述べづらいが、いろいろな連携やネットワークを使いながら取り組まれているといったイメージを持っている。

(細見会長)私からも少し。23ページで脱炭素社会の実現に向けた取組の説明があったが、ハイブリッドバスが生産終了することだが、まだまだバス車両の更新をしていく必要があると思うが、今後EVバスなのか水素バスなのか、はたまた昔に戻ってディーゼルになっていくのか。これは早いこと決めていかないと、将来的な脱炭素の目標、カーボンニュートラルに向けた取組に影響していくのではないかなと思う。

ハイブリッドバスよりもディーゼルバスの方が安いかもしれないが、その辺の見通しはどうか。

(三村交通局長)今年度に入ってからメーカーからの連絡を受けたばかりで、弱ったなというところ。ハイブリッドバスが実質的に国内で生産がなくなってしまうということ。今回、策定した中期経営計画では、令和8年度までに導入する車両はすべてハイブリッドバスにすることで、脱炭素にも貢献していくとしている。我々としてはコロナの間、車両の購入を抑えていたので、老朽化したバスを順次安全なものに置き換えていくにあたって、もう一度プランの立て直しをせざるを得ない。メーカーに言ったところで、企業としての経営判断で今後生産しないと決定したことであるため、我々がいくら声を上げたところで再開してくれる見通しはなかなか立たないだろうと考えている。

それに代わる方法ということで、低公害車両となると実質的にはEVバスが考えられるが、現時点では中国製、海外製のバスを国内のいくつかのバス会社が導入している。我々もいろいろと情報収集しているが、一番心配なのはメンテナンス体制である。国産バスをずっと使ってきた事業者の体制としては、一定の部品供給やサポート体制があって、バス事業を見えないところで支えてくれている。そうしたものがなかなか期待できない。先行的に海外製EVバスを導入されたバス事業者からそうした話を聞いているので、それをハイブリッドバスに代わる選択として、計画でいうと250両ぐらいのハイブリッドバスの導入を考えていたわけだが、それらをすべて海外製EVバスにするというのはなかなか決断しきれない。国産EVバスの発売も開始されてはいるが、当面は大阪の万博の輸送用で生産枠が全て埋まっているので、現実的に、国産のEVバスを我々が入手することは非常に難しい状況だと思っている。

とはいえ、バスの老朽化は待ったなしのため、今年度、ハイブリッドで導入する

ことができなかつた62両分については、やむを得ずディーゼルを入れざるを得ないと思っている。その先のプランをどうしていくかは、国産EVの調達の可能性等を見ながら判断していかざるを得ない。その間の老朽化対応は、環境面では若干問題があるかもしれないが、通常のディーゼルバスを調達せざるを得ないかなとは思っている。

(細見会長)CO₂の削減率にも、将来的に影響するのではないか。

(三村交通局長)いろいろな指標の取り方があると思う。今回、中期経営計画で目標にしているのは「2013年度比で何年後に何%」といった横浜市の地球温暖化対策実行計画市役所編で定めた削減のパーセンテージであるが、これは2013年度の仕事量は一定で、低公害型のバスに切り替えることによる車両の性能アップ効果、省エネ効果でこの目標値を達成するという計画値だが、実際は、コロナ禍前の2013年度時点からかなり路線の効率化を進めてきているので、トータルの排出量を減らすという観点でいうとディーゼルでも対応できるのではないかといった見込みもある。とはいえ低公害型の車両も、長く使っていくものではあるので、導入すべきであるとも考えており、今後の計画の立て直しをしないとイケない事態である。

(川村委員)EVバスの話だが、他社もきっと同じ状況だと思うので、情報交換等をして共同で1つバス会社をつくってしまうとか、他社と協働する話もあっていいのではないかと思う。

今回の決算の説明を受けて、私どもが思う項目はもう既に皆さん手をつけている。例えば、高架下にお店を作ろうとかデジタルサイネージやろうとか、そういった附帯事業もされており、项目的には新たに手をつけられるものはもうないのではないかと個人的には思う。

あと頑張れるとすれば、一個一個の案件でより高い広告収入や賃料を取ること。横浜や新横浜はとてもいい場所だと思うし、例えば、床も天井もまだ空いていると思うので、実際にはちょっと無理かもしれないが、柔軟な発想で収益を獲得できればと思う。

交通局、地下鉄やバスのブランド力を上げる、マーケティングのプロの方がいると思うが、ブランド力を底上げすると採用も助かるし広告料も取れるしという効果があるので、そういう活動もされたらどうか。

横浜には立派な大企業がいっぱいあるので、コラボレーションするのはどうか。どういう収益があるか不明だが、JRが関内駅をベイスターズ一色にしていた。そういうブランド力のある会社、資金力がある会社があるので、ぜひ活用してコラボレーションされたらどうか。

また、小さい話ではあるが、記念切符とかそういったものは、さきほどの内田委員のファンの話ではないが、記念切符は実際には使われないことが多いと思うので収益に貢献すると思う。

バスの運転手、路線の維持を優先しているという考えは、私も同意する。まずはそこかなと考えている。

一方で、その地域の他社の状況も含めて、この路線とこの便数が果たしてよいのかという見直しは、引き続きされていくとよいかと思う。もしかすると全体で供給が多い地域があるかもしれないので、リソースの再配分という視点で見直しを継続されたらいいと感じた。

(三村交通局長)切符で結構評判がよかったのが、KポップのSEVENTEENが日産スタジアムでコンサートされた際にコラボレーションした記念切符。みなとぶらりチケットに特別なデザインを施し、SEVENTEENのメンバーの方々の顔写真の入ったポスターを地下鉄のいろいろな駅に貼ってPRしたが、これが本当に売れ行き好調だった。交通局だけではなく横浜市を挙げてこうしたイベントとのタイアップを促進しており、市役所の中や主要な観光地にデジタルスタンプラリーのポイントを設けて、全国あるいは海外からコンサートを見に来られる方々に横浜を楽しんでいただきながらお金を落としていただく一つのコンテンツとして私どもも参加した。

本市において、コンサートとのタイアップはほかにもこのところ力を入れており、交通局もオール横浜市役所で連携し収入につなげている。これは交通局のブランドというよりも横浜市という街のブランド、そこに、もともとある横浜アリーナ、日産スタジアムに加えてKアリーナやぴあアリーナMMといった音楽ホールが非常に増えてきており、音楽コンテンツと組んでいくというのが1つのパターンとしてできつつある。そこにしっかりと組み込んでいって、収益につなげたいと思っている。

(細見会長)27ページの決済サービスについて、地下鉄について、実証実験で

今度導入していくとあるが、1台入れるのにどれぐらい経費がかかるか分からないが、バスの方でもこういう形の方がいいのか。外国人からすればクレジットカードの方が使い勝手がいいと思うが、バスでの導入予定についてはどうか。

(三村交通局長)資料にも記載しているが、バスでは令和3年から既に、あかいくつ、ベイサイドブルーといった観光系路線では、クレジットカードのタッチ決済を先行的に実施している。ただ、バスにおけるクレジットカードタッチ決済による利用実績はまだ数%といった状況。

今年の中国の春節祭の時期に横浜市を挙げて中華街の方々ともコラボレーションして、いろいろ取組をやった。あかいくつやベイサイドブルーといった中華街に関わるバス路線の運行情報を提供するといったことも含めて、かなりPRした。決済ブランドの中には銀聯という中国に強いブランドもあったので、そのことも含めてかなりPRしたが、残念ながら、その期間中のあかいくつ、ベイサイドブルーでのクレジットカード決済サービスによる利用実績の増加は数字には表れなかった。

他方で、先行的に地下鉄でクレジットカードタッチ決済を導入された福岡市の話を知ると、かなり利用が伸びてきている。福岡市は空港から中心地までほぼ地下鉄が独占的という路線の特徴がある。私どもは、まずは年内に普通の乗車券としてスタートする。首都圏の鉄道会社もほぼ同時期にスタートするので、年内に普及していくと思う。そういった事業者間でのシナジーが出てくるといいと期待している。

(細見会長)ICカードとクレジットカードではタイムラグがあると聞くがどうか。

(三村交通局長)実際にあかいくつ、ベイサイドブルーに乗るときにはクレジットカード決済で乗っているが、私自身そんなに違和感はない。

鉄道の方だと、Suica、PASMOのようなスピード感よりは、もしかしたらひと呼吸感じられるかもしれないが、バスに乗るときは、さほど気にならないと思っている。

(田邊委員)クレジットカード決済だと、今までのPASMO等に比べて取れる情報が多くなり、マーケティング戦略に生かせるようなことはあるか。

それから、川村委員からブランド力という話があったが、私にはそういった発想がなかった。横浜市交通局のブランドを考えたときに、イメージできるものがあまりない。ただ、やり取りを聞いていると、横浜市自体がブランドなので、うまく観光

地とリンクしてブランド力を高めるといのは、選んでいただく、来ていただくだけではなく、住んでいただくという意味でも、長期的にはもしかしたら重要なことなのかもしれないという感想をもった。

毎回言わせていただいているが、どうしても供給者側の報告書のようにになっており、利用者サイドのサービス改善の話が聞けていない。例えばベンチを増やしたとか、冷房が効いている場所が増えたとか、バスや鉄道を日常的に使う人や観光で行く人が気にされている点は、最近どういう傾向だと理解されているか。

(福島高速鉄道本部長)クレジットカード決済では、そのカードの国籍がどういったところかといったデータは取れる。追加のデータ使用料が必要になると思うが、取れることは取れる。どう活用していくか、横浜市全体としてどういう回遊性を持っているかという視点で活用していくか、交通機関という視点でどう活用していくか、その辺は今後の検討課題と考えている。

(三村交通局長)ブランドの話で言えば、経営する立場に立つと欲しいとは思う。例えば京急電鉄の赤い電車というのはファンも多く、何か障害が起きたときにクレームが寄せられるのではなく「頑張れ京急」と思ってくれるファンがいる。これは京急電鉄の何より強いブランド力だと思う。そういう意味では、横浜市営バス、市営地下鉄はあまり色がついていない。

そうしたブランド力があるといいと思うが、横浜の交通機関ということで、いろいろな横浜市の施策等と連動したものが私どもの地下鉄とかバスの、ブランドとまではいなくても何となくイメージされるものになっているのかなど。公営ゆえに全方位的なところを少し意識せざるを得ないというのが、尖ったブランド的なものを作りづらいところでもあると、言い訳みたいになってしまうが、そう感じている。

利用者サービス向上は、大変申し訳ないが、例えば地下鉄の冷房付待合施設は、前の中期経営計画では一定の整備計画を立てていたが、コロナによる収入の大幅な減少を受けて、整備を中断させている。とは言え、こここのところの暑さも承知している。我々の駅の冷房化率は他都市の公営地下鉄に比べても低く、駅全体に冷房をかけているのは非常に大きな駅に限られている。小さな駅では冷房付待合所を作ることによって冷房化を促進していこうと思っていたところ、コロナの収入減で計画自体を止めてしまった。

	<p>そのような部屋を作って冷房を備えつけるとなると、数千万円単位になってくるので難しい。そういったことで、今、いくつかトライアルは行っており、100万円以下ぐらいで設置可能な冷風機で何とか対応できないか検討している。他方で、地下鉄の日中時間帯の運行本数も昨年3月のダイヤ改正で10分間隔にまで広げており、お待ちのお客様にご不便をおかけしている。そうした中で、私どもの今の身の丈でできるサービス改善は何だろうといったことを、まさに模索しているところ。今回、決算などリリースするにあたって、通常の企業だったらやっているサービス改善をなかなか打ち出せていないのが実情である。</p> <p>(細見会長)観光客、インバウンドはコロナ禍前と比べてどうか。</p> <p>(三村交通局長)訪日外国人のお客様が地下鉄、バスを利用するといった統計の取り方がなく、訪日外国人の利用者数のデータはない。ただ、29ページの観光事業に記載のとおり、あかいくつとベイサイドブルーをご利用のお客様の数は、コロナのダメージからは回復基調にあると思う。</p> <p>あかいくつは比較的順調にバランスよくご利用いただいている印象があるが、ベイサイドブルーはこれまでの利用者の多くが、山下ふ頭にあった動くガンダムを見に来られる方々であった。このガンダムが横浜からいなくなってしまう、令和6年度に入ってから少し低調ではある。</p> <p>ただ、先ほどお話をさせていただいた音楽コンテンツとのタイアップにより、例えばKアリーナはベイサイドブルーの高島中央公園というバス停が最寄りになっているので、コンサートが始まる前に中華街や赤レンガで食事やショッピングをされ、ベイサイドブルーに乗ってKアリーナまで移動していただくような、街の周遊、回遊と連動してお客様を獲得していくといった、ガンダムと比べるとパンチ力がないかもしれないが、そうした取組でベイサイドブルーのお客様も一定程度確保し続けていかないといけないと思っている。</p> <p>(細見会長)そのほか意見はよろしいか。</p> <p>それでは、交通局においては、本日出された意見等も参考にしながら、引き続きこの取組を進めていただきたい。それでは、以上で第7回審議会を終了する。</p>
資 料	別紙資料

・ 特記事項	市営交通中期経営計画2023-2026
-----------	---------------------