

横浜市営交通経営審議会(第1回) 会議録	
日 時	令和4年6月30日(木) 15:15～17:09
開 催 場 所	横浜市庁舎 19階大会議室
出 席 者	内田委員、金子委員、鈴木委員、田邊委員、細見委員(会長に選出) ※50音順
欠 席 者	なし
開 催 形 態	公開(傍聴者1人)
議 題 等	1 開会 2 会長の選任 3 諮問 4 議題(市バス・地下鉄事業の概要及び経営を取り巻く環境について) 5 意見交換 6 その他
議 事	1 開会 事務局より挨拶・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 諮問 事務局より細見会長へ諮問書の受け渡し 4 議題(市バス・地下鉄事業の概要及び経営を取り巻く環境について)  事務局より資料の説明  (細見会長)事務局から説明があったが、ここまでで質問があればお願いしたい。 (鈴木委員)バスの定期券はなぜ廃止をしたのか。一般的な、全国的なものなのか。 (三村局長)バスも定期券はあり、資料4、33ページの令和4年度の予算では乗車料収入の総額は194億円と見込み、そのうち定期外の収入が102億円、定期が34億円、敬老パスなど特別乗車証負担金が58億円。地下鉄に比べると定期割

	<p>合は少ないが、1か月、3か月、6か月といった定期券は、通勤用と通学用を販売している。</p> <p>(金子委員)52ページの職員の年齢構成について、地下鉄で40歳前後が少ないのは、16ページにあった経営改革の一環で新規採用を停止した影響で、年数的に採用を停止した人たちを仮に採っていたら40代位になるので、その影響という理解でよいか。</p> <p>(吉川副局長兼総務部長)そのとおり。</p> <p>(金子委員)バスはその影響もあるし、それ以降も若い年齢の方の確保が難しいということか。</p> <p>(三村局長)バスは特に、横浜市営バスだけではなく全国的な傾向であり、路線バスの運行に必要な大型二種免許を保有している若い方が全国的に少なく、逆に言うと保有者が高齢化している。この年齢構成の形状はおそらく民間のバス会社もほぼ近い形なのでは。</p> <p>免許を持っていない方を採用し、交通局職員になる上で必要な教育、研修などをしながら免許の取得を支援して、大型二種免許を取得したら正式な乗務員として改めて採用するといった、養成コースと呼んでいるが、若年の方がバスの運転ができるような免許を保有してもらおう取組を、おそらく民間のバス会社も同様にやっていると思うが、そうした取組により若くてこの先を担うバス運転手を確保している。</p> <p>(吉川副局長兼総務部長)データで説明すると、令和2年度でバス乗務員の平均年齢が48.5歳。一方、県下のバス事業者全体の乗務員の平均年齢が50.3歳であり、ほぼ同様、逆に私どものほうが若干若い。</p> <p>(細見会長)17ページのバス事業だが、系統数が平成15年から若干減り、合理化で減ってきて、それからだんだんまた上がっている。これは市民からの要請などにより増やしているのか。</p> <p>(三村局長)市民の要望ということもあるが、資料の23ページで、平成24年度からと27年度からの中期経営計画に「信頼と共益の市営交通」という言葉を使っているが、黒字経営が定着し、生まれた利益をお客様、地域の皆様にも還元することを一つのポリシーにした。</p> <p>一つの具体的な取組として、運行本数は多くなく、交通局が運行に当たり持</p>
--	---

ち出す費用は少ないが、例えば日中のお買物に使ってもらえる程度の、一日に2便とか4便程度だが、特に日中の高齢の方のお出かけを支援するタイプの路線を、2つの中期経営計画の期間に一定数設けた。「ふれあいバス」という象徴的な呼び方をした。

あとは観光系で稼いでいかないと。横浜市を挙げて来街者を増やそう、市内で回遊してもらおうという市全体の取組と歩調を合わせる形で、例えば三溪園やハンマーヘッドへ行くバスなど観光系の路線に力を入れてきた。そうしたことも系統が増える要因。

ただ、車両の数は大きく増えておらず、直近では令和元年の842両をピークに、その後は少し抑えぎみで車両数を回している。お客様が少なくなった系統から少し減便をし、その分をほかに回すといった、内部で資源を捻出しながら市民の足を支えていくという状況。

(田邊委員) 17ページ目のバス系統数の質問があったが、ネットワークは公営事業者として市民の足を守るという点で大きい。平成の改革から、系統数ではなく路線延長としてのネットワークサイズはどのような推移か。ハンマーヘッドに行くのも重要だが、ローカルな足も重要だと思う。

(三村局長) 例えば、横浜の場合は市営と民間バスが一緒に運行している路線などもある。市営バスは、ある路線からは、団地から駅までを結ぶかなり距離の長い路線から撤退もしており、統計的には路線延長から見ると減少要素。他方で、ハンマーヘッドへ行く路線を新たに設けると路線延長は伸びるといったように、色々な所で撤退や新設を繰り返している。

ここ数年の方向性は、バスは短い運行距離を高頻度で運行して沢山のお客様を運ぶことがバス会社からすると一番効率的だが、横浜の場合は市電があって、市営バスがあって、地下鉄があってというような、交通機関の変遷をたどった歴史がある。

かつては、横浜の中心部は市電がメインの交通機関だったが、市電の郊外の終端駅からその先がバスの役割というのが、市電があった時代には主なモード間の役割分担だった。都心エリアの市電がなくなると、無くなった路面電車を補うために都心まで路線バスが乗り入れるという変遷をたどった経緯がある。なので、市内のバス路線には比較的郊外のエリアと都心を結ぶような距離の長い

路線が多数ある。

ここ数年の取組はできるだけ距離を短くしている。最寄りの鉄道駅までに短絡化し、ある意味、バスの役割をもう一度再定義をしていく。ただ、なかなか簡単にはいかず、これまで横浜の都心まで行けたものをいきなり最寄り駅で切るのは、これまで利用のお客様に負担をかける面もあり、便数なども含めて調整しながら、最近はそのような取組を方向性として強めている。

(田邊委員) ネットワークが残っていれば地域の足を守れると考えていたが、例えば民間バス会社の路線がある場合は、必ずしも公営バスの路線は残さなくても良いと、市全体の交通網を考えたネットワークを考えている。そのため、単純に路線延長や系統数では言えないと理解した。また、利用者からすると、鉄道も駅、例えば横浜駅までアクセスした方が良いが、最低限どれかに乗れば目的地まで到達できるネットワークを考えていると理解した。

(鈴木委員) 33ページのバスの乗車料収入で、特別乗車証負担金という、これは高齢者の方の所得に応じて負担いただきバスを渡して、何回でも乗り降りでき、高齢者の方々は有効に活用している。ただ、今まで月に15回の利用ということで計算をしていて、利用に応じた負担金が配分され、今年度からICカードになるので、実態を把握できると伺っている。

私の予想ですと、使う方は15回どころではなくもっと利用している。横浜市が考えることだが、特別乗車証負担金はもう少し増えると思う。ICカードの導入が今期からなので、実態を把握し横浜市が見直しをして、負担金の配分を実際に、正規に、ちゃんと計算してやるのはいつからの予定と把握しているか。

(三村局長) 今年の10月から横浜市内のバス、市営バスだけではなく市内を運行する民間のバス会社の市内を運行する車両、それから、横浜市営地下鉄の各駅の改札付近に読み取り機を設置し、新しく更新されたICチップ入りの乗車証が利用者のお手元に届くので、それをタッチしてもらうことで利用実態を正確に補足することができるようになる。

ただ、その利用実態が把握できたから利用実態分が確実に交通事業者に、例えば令和4年度でいうと58億円相当の金額が、実際に蓋を開けて正確に捕捉したら、算定上、今は15回だがそれが25回乗っているから何%増えるという保証は無い。

そこに関しては、交通局で考えることではなく、そうした福祉政策、高齢者福祉の政策を考えるセクションが方向性を出して決めていくと思うが、私どもが直接コミットメントできる立場ではなく、その先の推移を見守っていく立場になる。

(鈴木委員) 例えば、現在の所得によって、一番高くても2万幾ら、一番安い方は何千円か、それをもう少し見直すとか。伺いたいのは、月20回までにしてそれ以降は御負担いただくとか、そういうふうになるのではと聞いているが、もちろん横浜市で考えることである。ただ、それに協力している企業として、横浜市が大体どれぐらいのスパンでこれから見通しをかけていくかも市から示されないのか。

(三村局長) 具体的なスケジュールはまだ正式に通知や連絡を受けていない。まさに、数年前に福祉セクションがこの敬老パス問題について、有識者の方々から御意見を得て、御本人に一定程度以上は御負担をいただいたほうがよいのではという、幾つかのアイデア、提言を受けたものはあるが、そのうちどれをどのタイミングで選択して形にするかはまだ決まっていないと承知している。

(細見会長) 地下鉄はブルーラインとグリーンラインが個別に収支が出ているが、バスも路線ごとに公に出しているものはあるのか。

(三村局長) 39ページに参考で、令和2年度のバス路線別営業収支で、ここでは路線数しか表記をしていない。令和2年度は、全部で137ある路線のうち黒字を上げているのは13本しかなく、残りの124本が赤字だが、このデータは全て一本一本の、137の路線ごとに、この路線は幾らの赤字とか、この路線は幾らの黒字というように、内訳とともに交通局のホームページに掲載している。例年のスケジュールだと、決算が確定して、概ね9月、10月には決算に基づいた路線別収支を公表している。

## 5 意見交換

(細見会長) 議事の5番目、意見交換を行いたい。第1回目の審議会ということで、まず、交通局の現状を把握することを主眼に事務局から説明があった。今回は特に今後の審議を行う上での検討に当たっての意見や、説明資料についての意見、感想、あるいはデータや資料の提供など事務局への要望事項などについて各委員から順番にいただきたい。

(内田委員) 説明いただいた中での感想は、非常に難しいなという印象。

これまで随分努力していて、コストを削ってきている。コロナ禍は経済的な話でいうと、クライシス。危機を乗り切る方法は2つあり、とにかくコストを削減することと、あと収益を伸ばすこと、単純にいうとこのふたつである。

コスト削減でいうと、もう余地があるのかというぐらい頑張ってきたが、さらにここで事業内容を細分化して、まだ削れるところがあるのかさらに深く探る作業になるという印象。

バスの9割の路線が赤字というのもちょっと理解できない。長い間色々と考えてきてこういう状況になっていると思うが、本当に必要最低限でやっているのかとあえて違う目線で考えてみる。実は、皆さんの常識は民間の非常識で、もしかしたら要らないことを要ると信じ込んでやっている可能性もある。多分、それを考えるためにこの審議会があると思うので、細かくヒアリングをさせていただき、なぜそれをやり続けているのか、維持しているのかを聞きながら、削減できるところはさらに削減するということかと思う。

あと、利益を伸ばしていくところ。民間的に言うと、新規事業の創出はどこでも課題だ。デジタル革命で、百年に一度の経済の転換点が、コロナ禍で前倒しで来たという中で、昭和の延長線上にはもう経済成長はないことは当然分かっている。その中で今までとは違う視点や価値観、または連携、新しい、違う価値や、技術を持った企業とのコラボレーション、オープンイノベーションという形で、事業を再構築して提供していくというフェーズに入っている。バス事業、地下鉄事業でどんなイノベーションがおこるのかは、多分皆さんにとっては未知の世界。そこに今回の中期計画で踏み込めるのかは興味深く、1年かけてそういう話をできたら有意義である。それが実現できてもできなくても、あらゆる可能性を共有できたらよい。

高齢者が運転免許証を返納してバス利用が増え、バスは本当に高齢者のためにある乗り物になると思うが、今問題になっているのはラストワンマイル。バス停までも行けなくなると、せっかくのバスネットワークも有効に活用されない。今、モビリティ革命で、非常にラストワンマイルのところ、お年寄りにキックボードに乗れとは言わないが、何かそういった新しいモビリティでバスと住宅を有機的に繋ぐことで、我々が常識として考えているところを越えて、もっと自由に移動ができるというソリューション、そういうところにベンチャー企業や民間の交

通機関は新しいビジネスを模索し始めている。そういった新規分野と市営交通がいかに繋がれるのかというところは新しい課題で、そういうものも取り込んで利用者を減らさないようにしないと今後はバスのネットワークを維持できないのでは。

民間鉄道会社取材すると、今まで様々なクライシスに直面してきたが、今回のようにまさか電車が人が乗らなくなることが起こるとは夢にも思わなかったと、これ以上のクライシスはないというぐらいの驚きだと言っていた。駅前の再開発でキャッシュが必要なので、資産を売却してキャッシュをつくり何とかやり過ごしている。

でも、横浜市営交通は売却する資産も特にない。そういうことで切り抜けることができない代わりに、企業債の延長で、優遇措置が民間よりもあり、まず横浜市営交通を潰すことはあり得ないので、資金繰りは何とかできるだろうと思っはいるが、それで正しいのか。その辺りも油断ならないという危機感があつての今回の審議会なのだと思うが、しっかりとキャッシュが回る仕組みはどういうものかということも研究したい。

バスの運営にかかる細かい費用、我々からは見えない費用があるのだろうと想像するので、少し細かい経費、運営にかかる費用が分かりやすい資料があるとありがたい。それはコスト削減の部分。

あと、収益を上げていくところは、どんな可能性があるのか。附帯事業には制約があるということだが、民間だと駅ナカ事業をやろうという発想になる。あとは車内広告を活性化させるなどいろんなアイデアがあるが、どんな制約があるのか、どこまでがやれて、できないのかということに関して資料が欲しい。

あとは、民間との連携やコラボレーションの可能性。そういうものは過去にあったのか、あれば実績を教えてほしい。

あとは、希望的に言うと、これからインバウンドが戻って来るから、観光で収益を稼ぐという方向性は間違っていない。特に今は円安で、外国人観光客にとっては日本旅行は非常にお得な状況なので、どううまく交通を使ってもらおうかという戦略も考えていければよい。

(金子委員) 48ページの中長期的な課題と社会的な要請への対応について、交通局だけではなく市としての対応ということかもしれないが、提供する交通サー

ビス、先ほどモビリティという話があったが、その水準をどの程度に設定するのか。それにかかる費用と需要で収支が決まるので、サービス水準を具体的に決めるのは難しいとは思いますが、例えば今の路線網や本数・便数を維持するか、加えてバリアフリー対応があり、さらに乗客のセキュリティ確保、これは非常に難しく、どこまで対策を取るかでコストも大分変わってくる。

需要に関しても、コロナの影響ということで説明があったように、15%から20%ぐらいの減少が継続している状態。国交省が毎週公表しているが、東京も85%前後でなかなか戻らない状況で、やはりテレワーク、特に東京だと大手企業が多く、業種でいうと情報通信業や金融業・保険業が高いが、昨今の報道を見てみるとあまり戻るような感じではない。さらに進めるようなところもあり、どうなるのか分からないが、2～3年で見ると、コロナ前の水準に通勤需要が戻るのは考えにくい。そうした中で、いかにコストとのバランスで経営計画を立てるかということになる。

すなわち、どういうサービスを提供するのかという議論があり、それにかかるコストと収支を見るというような議論も、先ほど内田委員からお話があったとおりで、交通局で対応できることと他者と連携することを整理し、ラストワンマイルを含めモビリティを全体でどう確保するかということまで、この委員会の範疇を超えているのかもしれないが、大事な視点である。

その上で、ここでの議論として、バリアフリーだと更新投資を含めてどれぐらいかかるか、データや数値があればいただきたい。セキュリティ対策を含め、社会的な要請に対して交通局としての取組状況や方針があれば示してほしい。セキュリティ確保の一環としての防犯カメラの設置は、国でも議論が行われているが、リアルタイムで監視する場合、コストがかかる場所である(京王電鉄では導入の方針を示している)。

老朽化対策はもちろん重要であるが、メンテナンスの省力化や効率化によるコストダウンは、他の鉄道事業者でも現在取り組んでいる。鉄道施設に関しては、予防保全がどこまでできるか分からないが、それでトータルコストを下げるといふ取組は、鉄道のみならずインフラ全体で行っているところなので、交通局でそのような取組をしていければ示してほしい。

(鈴木委員) 私も内田委員の意見のとおりだと思い、結局、収入を増やすかコスト

を減らすしかない。ただ、かなりよくやっていると思い、これ以上絞ったら、今度は職員のモチベーションが低下するのでは。

前にバス運転手の給料を見直したとあったが、私は市営バスと民間バスを使うが、最近ではマナー研修などやっているものの市営バスの評判がよくない。この間乗ったときに、民間バスではお年寄りが座ってから発車していた。市営バスにも乗ったが、座ったことを確認しないで発車していた。あと、民間バスは「はい、発車します」と声かけがあった。そういうことがあり、市営バスは給与体系の見直しもあったのでちょっと殺伐としているのかなとか、ダイヤが逼迫して時間がタイトなのかという印象を受けた。

ただ、余裕を持ってダイヤを組んでおり、むしろ時間調整で停留所で止まることがあると伺ったので、もしかしたらちょっともやもやして働いている方がいるのかなと思い、人件費、お給料はそんなに下げてはいけないと思うし、長く働きたいと思うような仕組みづくり、52ページで説明があった、地下鉄の職員は大きい2つの山があり、下の山がだんだん上に行くのでそんなには危惧していないが、バスの運転手は若い人を入れたいと思う。

私は女として働いていて、バスの運転手はすごく女性向きだと思う。バスの運転手になりたい、それも市営バスの運転手になりたいと思うような何かを、例えば制服を少し明るめのものにするとか、横浜のスカーフを巻くとか、素敵、恰好いいなど、生き生き働く様子を見て、「私もああいうふうになりたいな」って思うような中高校生がいたらいいと思う。

他都市の経営状況と比較をすると、非常に横浜市の経常収支比率は良い。

バスは57ページで、令和2年度においても横浜が一番良い。それは他会計負担を除いた経常収支比率。単純に前の53ページで電卓をたたいてみても、営業利益比率とか、営業損失率だが、横浜市はマイナス24.2%。例えば仙台はマイナス92.1%、川崎もマイナス46.7%、東京はマイナス31.8%で、単純に電卓をたたくと営業利益率なんか本当によい。

地下鉄事業は、いいなと思ったのは札幌市でマイナス9.8%、横浜市がマイナス14.3%で、例えば同じ開業時期ではないが、事業開始年月が古いところは回収しているので東京都はあまり当てにならないが、例えば福岡市も営業利益率がマイナス29.4%。そう考えると横浜市は頑張っていると思う。なので、収入

を増やすために何ができるかに注力して考えたい。

27ページのあかいくつやベイサイドブルー。あかいくつは乗ったことがあり、便利で可愛くて良いなと思う。ベイサイドブルーは、今回見るまでは知らなかった。横浜市民なのに知らなかったのはどうしてかと思い、もっと認知度を高めるにはどうしたらいいのかと思ったときに、結構横浜はロケの誘致をしている。誘致しているが、それは横浜のデートスポットはもちろんあるが、あかいくつに乗ってみようとか、あとはドラマではなくてもよく「ぶらり何とか旅」とかあるが、ベイサイドブルーに乗って行くといったことを市と協力してプロモーションするとか、そんな働きかけはできないのかなど。

あと、インバウンドに関しても楽観的に見ており、横浜はとても魅力的な都市なので、行きたいと思われる。よく民間でやるのは、海外のインフルエンサーを呼んでネットで紹介してもらうような、そういうことも市と一緒にいき、ソフト面から動きをつくるというか、「横浜市営交通、いいじゃん」といった感じのことをできれば。

附帯事業だが、市営地下鉄の駅は非常にゆったりとしている。例えば戸塚駅でコーヒーショップを開いたとか、駅に何かちょっと行ってみたいと思う仕組みとか、お年寄りがちょっと集まって何か、賃料を取らなくても、何かそこへ行くところちょっとお話ができるという場を作るとか、何かないかなど。雨風を全然気にせず時間を過ごせるいいのではと思うので、ちょっと駅まで、駅に行きたいと思わせる何かがあれば、それが周知に結びつけられればいいが、そういうことが何かできないか可能性を考えていきたい。

(田邊委員)まず1つ目が、この会議は中期的な計画に対する議論だと理解している。48ページ目に中長期的な課題とあるが、長期とはどのくらいのスパンか。例えばコロナの影響や人口減少を考えなければいけないのか。長期的となるとコロナの影響は余り関係がなくなると思うが、ここ5年なら、経営的にコロナの影響は極めて重要である。コロナが需要にどのような影響を与えているのか精査した方が経営側として望ましいのであれば、どの路線がどの程度減ったかなど特徴が分かる資料があると議論しやすい。需要の減少の理由は、例えば人口減少やテレワークの導入、コロナの影響、その他の路線の特徴など様々考えられる。

費用に関しては、例えば軽油価格の上昇や、人材の確保・育成という話もあったが、一方で、昨今の働き方改革、働きやすい、魅力的な職場にという話が余りない。私も女性のバス運転手が増えたら良いと思うが、朝7時に出勤してバスを動かすには、育児などの理由で、女性が働きにくい環境になっているなら、公営交通として、先駆的な取り組みを検討しても良いと思う。コスト削減策は民間委託をするなど多様な方法がある。お示しされたコロナ禍でのコスト削減策は、基本的には先延ばしのやや消極的なコスト削減策であるが、かなり御努力されており、これ以上を求めるのはどうなのか、という懸念もある。例えばAIなどを使ったコスト削減や、効率的に運行する施策はどんどん追求してもよい気はするが、費用削減ありきはどうか。先ほどインバウンドの話も出たが、例えば、中国の方が利用しやすい決済手段への投資など、将来、お客様を増やす可能性のある投資に、どのようなものがあるのかという議論も必要かと思う。基本的には、公営交通は儲からない運賃基準であり、今のサービスレベルを持続的に維持するのが目標だと思う。

もう一点は、公営である理由、民間バス会社との違いである。中期的な課題や対応で、例えば、街づくりへの貢献や横浜の経済への貢献とあったが、これは何かよく分からなかった。民間バスや鉄道を見ながら、最適なネットワークを考える役割を担っているとすれば、それが街づくりや地域への貢献になると思うので、その辺の具体策を議論しても良いと思う。

(三村局長) 田邊委員のお話の中で、皆様にも共通の認識を、私どもの今の考えを御理解いただきたいのが、中長期のスパンのお話について。

私どもが考えている具体的な作業としての次期中期経営計画だが、令和5年度からの4年間の計画を立てるが、今内部でもディスカッションを始めているのは、10年後に私たちの横浜市営交通はどうありたいか。それを長期と呼ぶかは分からないが、概ね10年後の姿を描きつつ、そこに近づけるためにこの当面の、次の4年間の計画をどう作るかという議論を、私どもなりに自分たちはどうありたいかというディスカッションをするときの一つのターゲットを、概ね10年後の姿を想定しながら議論しているのが、中期や長期というスパンの考え方である。もっと長い目で考えるべきといった御意見はもちろん頂戴したいと思うし、ただ、私どもなりの今のスパンの置き方はそのような状況である。

(細見会長)新型コロナ対策や燃油の関係は、横浜市だけでなく全世界的な状態であり、取巻く環境が変わっているということだが、これは横浜市の努力で全て解消するのは無理な話なので、先ほど各委員から話があったように、収支のバランスをどう取るかに尽きる。

コロナの関係でいうと、非常に勤務体制は苦勞されていると思う。陽性者の発生などで非常に苦勞されていると思うが、もし何かコロナと同じ位のことがあった場合に、経営をどうしていくかは非常に問題だが、突発的に何かあった場合は柔軟な体制づくりが必要になる。そういう危機管理を含めたもの、例えば、今後これだけAIやICT、自動運転などが進んでいくと思うので、念頭に置きながら今後の経営を考えていく必要があると思う。

それから、インバウンドの関係は今徐々に緩和しているが、国内では7月から県民割の拡大版、広域化をやっていくので、7月以降、毎月の乗車料収入が出ていれば、例えば10月、11月まで統計を取って、その傾向がその延長線上で見られれば、それは一つのプラスの要因として考えることもできる。

今10%から15%減少なので、それをずっと引っ張るというよりも、プラス要因も若干補充しながら将来を見据えることも必要と思い、10月、11月、12月とか数字ができれば示して欲しい。

それから、国の動き、新型コロナの関係も含め検討会を設けるなど色々な動きがあるので、国の動き、交通に関しては概算要求も含めて動こうとしているので、その辺も資料として出せるものがあればその機会に提供いただきたい。

## 6 その他

(細見会長)その他として今後の審議予定について、本日の第1回目で、市営バス・地下鉄事業の現状と経営を取り巻く環境について説明をいただいた。次回、第2回目は8月に地下鉄事業に係る審議、第3回目は10月にバス事業に係る審議、第4回目は令和5年1月に、今後の経営の方向性と議論の整理、第5回目は5月中に答申(案)について行いたいと思うがよろしいか。それでは、約1年かけて審議を進めていきたい。以上で、第1回審議会を終了する。

資 料 ・ 特 記 事 項	1 資料 (1) 委員名簿 (2) 横浜市交通事業の設置等に関する条例 (3) 横浜市営交通経営審議会運営要綱 (4) 横浜市営交通経営審議会第1回会議資料 2 諮問書
---------------------	---