

## 市営交通 中期経営計画 2023-2026（素案）に対する

### 市民意見募集について

本計画を策定するにあたり、本計画の素案に対する市民意見募集を行いました。いただいた御意見は原案策定の参考としたほか、今後の事業運営の参考にさせていただきます。

#### ■実施期間

令和5年9月25日～10月15日までの21日間

#### ■受付方法

交通局ホームページから横浜市電子申請・届出システムで受付（無記名）

#### ■募集結果

回答数：88通（自由意見数：延べ126件（次ページ以降掲載））

■バス事業に関するご意見

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>主にバス路線についての意見を書かせていただきます。安易に路線を民間にあげます民間にあげますじゃなくて、この路線をあげるからこの路線を貰うとかにしないといけないと思います。今後の移譲としては90系統や23系統などが予想される訳ですが、安易な民間にあげますあげますで私の生活にも影響が出てしまいました。(40系統の移譲) もちろん移譲が絶対ダメとは言いません。しかし、今までを見てみるとどうでしょうか。神奈中にあげた路線は数多くあります。なのに神奈中から貰った路線はありません。もちろん赤字がとか気持ちも分かりますが、市営バスが良いから市営バスを使っているという人も居るのであってそこを完全に無視して民間丸投げ連発は大変遺憾です。増収に向けた取組としては、戦略的な路線新設が必要で、その中で赤字を減らせそうなもの良いと思います。例えば、248系統は現状赤字を多く生んでしまっていますが、笹山団地発着から延伸して鴨居駅発着にすると、色々改善出来る場所はあると思います。</p>	<p>事業者間でより効率的に運行可能な事業者が路線を担当するなど、市民の足を将来にわたって確保するため、民間バス路線を含めた市内バスネットワーク全体の最適化を進めておりますが、いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、248系統につきましては、令和3年4月の路線再編において、千丸台団地及び笹山団地の最寄り駅である西谷駅までの接続を目的として新設した路線です。この際、笹山団地から鴨居駅までは172系統及び256系統を新設しております。</p>
<p>職員の確保は難しい点がたくさんありますが、他の会社より給与が高いので今のレベルの給与をしっかりと維持してもらいたいです。バスの運転手は負担がかかりすぎなので今の市営バスでもかなり給与低く思えてしましますが、現実的に増やしてしまうのは無理があるので致し方ないかと思えます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>交通系IC利用の「バステ」が廃止され、バス利用時のお得感が無くなりました。いずれ運賃が値上げされることはやむを得ないと思いますが、その際は紙式回数券を復活させてみてはいかがでしょうか？ 以前実証運行したみなどみらい循環バスのような一回限りの利用でもmy route限定で乗車すると割引されるようなシステムも必要かと思えます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>羽沢横浜国大駅近辺に横浜駅とのバス便を希望。私鉄各社と協働での街づくりを希望。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>300系統を復活してほしい</p>	<p>300系統は、生活交通バス路線ですが、いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>バスが市内でも、中心のみに本数等が集中しており、外れの方の市内は、どんどん減少しているが、実際に使っている側からすると、差程コロナ前と利用者の減少無い中で、本数減少、時間短縮等の措置が取られていて、かなり不便な思いをしています。本数の増加、または、時間延長を再度検討してほしいです。55系統しか乗れない為、本当に不便すぎます。特に、土日祝の最終が早すぎます。また、最終はどうか出来なくても、平日、土日祝の深夜バスの検討はして欲しいです。仕事帰りに電車が止まると、帰る手段がなく、とても困るので。</p>	<p>コロナ禍で減少したお客様が戻っていない中で、人口減少に転じた本市において、中長期的にお客様の減少は避けられません。今後の収支見通しは、大変厳しい状況ですが、いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>敬老バスでバス乗る方には、朝タラッシュの時は追加料金がかかるシステムにしてほしい。(始発から9時まで、18時から終バス利用の方は+50円など) 毎日毎日出勤前にご老人に席を譲るのが心身ともに辛い時がありますどうしても譲れない時もあるし、車内がご老人ばかりの時もあります。</p>	<p>敬老バス制度につきましては交通局の管轄外になりますが、いただいたご意見は所管局へ共有させていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>バスネットワーク強化といいつつも、市営バス路線を他社への移管して元の本数の本数よりも少なくなってしまうていたりして、強化どころか退化している。移管路線を元の市営バスに戻して欲しい。</p>	<p>事業者間でより効率的に運行可能な事業者が路線を担当するなど、市民の足を将来にわたって確保するため、民間バス路線を含めた市内バスネットワーク全体の最適化を進めておりますが、いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>日頃から横浜市営バスをよく利用している者として、今回バスネットワークについて、一言意見を述べさせていただきたい。まず、高齢者社会から超高齢化社会に今後シフトしていく中で、重要になるのはきめ細やかなバスネットワークの構築である。特に横浜は、丘陵地や坂が多いエリアが多数あり、坂の上等に居住する高齢者等の駅又は医療施設等への輸送という点から、現行の293系統、215系統、135系統などといった中型バス（ポンチョ等）による輸送需要は今後さらに検討していく必要がある。次にバスネットワークについて、2007年当時の中田市政の大幅な路線改編により、自分の住む上大岡エリアは、市営バスで行けるエリアが民間バスに置き換えられ、使いにくくなった印象がある。2007年の大幅な改編の背景として、当時の市の財政が厳しいなどといった問題もあったとは思いますが、2007年の改編時に必要なところに残すべき路線まで廃止や民間に移譲する必要があったのかは疑問が残る。また、例えば217系統のように必要であるべき路線が例えば1日数本といった路線設定というのもあり、利用者の視点に寄り添っていないとも感じる。今後最適化を図るのであれば、利用者の視点で意見を聴取したり、試験運行といった取り組みを積極的に行って、路線ネットワークの充実を図っていく必要があると考える。</p>	<p>事業者間でより効率的に運行可能な事業者が路線を担当するなど、市民の足を将来にわたって確保するため、民間バス路線を含めた市内バスネットワーク全体の最適化を進めております。また、小型バスは、運行コストは大型バスとほとんど変わらない一方、定員が少ないため、採算性は極めて厳しい現状にあり、路線の必要性や運行経費の負担のあり方について、検討が必要と考えております。いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」及びP30「マストランジット（大量輸送機関）としての地域交通への役割発揮」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>他社で行われている車内名刺の廃止を行なっていただきたいです。これにより、乗務員を守ることができるはずです。</p>	<p>車内名刺は12月10日から廃止しております。</p>
<p>港南台駅から日限山を經由して戸塚駅に横浜市営バスを運行してほしい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>市営バスの、36、82系統の18時ごろが本数がもっとも多い17時よりも混雑が激しくなっていて、積み残しが起こりかねない状態になっているので適切な本数の運行をしてほしいです。特に東神奈川一片倉町駅前間の混雑が激しいです。</p>	<p>当該路線を利用されるお客様の状況や採算性、バス事業全体の収支状況等、総合的に勘案することが必要ですが、いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>きちんとした教育指導を受けられる教習所と環境を精査すべきだ。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>バス車両の購入について、ここ10年以上Jバス製ばかりが導入されている。バスメーカーが減ったとは言えかなり偏った購入に思える。Jバス製が特に良いとも思えず、車両のラインナップが少なく混雑路線では乗り切らない、奥に詰められない、そして降りられない場面に遭遇する。民間他社では三菱ふそう製を導入しているがラッシュに対応出来るやや車長の長いタイプやワイドドア車両も用意されている。他の公営バス(都営、川崎、名古屋、京都など)は三菱ふそう製も積極的に導入している。いすゞ本社が横浜市に移転してきたこともあり何らかの忖度すら感じる。折角買った接続バスも混雑の激しい路線には投入されておらず未だに遊戯的乗り物に甘んじている。公正かつ適切な車両を購入していただきたい。</p>	<p>交通局は、地方公営企業であることから、バス車両購入に関しましては、法令に基づき一般競争入札の応札結果により、購入業者が決定され、契約しております。なお、混雑時の対応といたしましては、ラッシュ型車両を導入しております。また、連節バスは走行できる道路が限られておりますので、現在の路線運行となっております。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局的考え方
41系統の本数を増やして欲しいです。特に新羽いくやつです。お願いします！！！！	当該路線を利用されるお客様の状況や採算性、バス事業全体の収支状況等、総合的に勘案することが必要ですが、いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」の取組の参考とさせていただきます。
高齢者が多くなってきている今、ワンステップバスを廃止して全車ノンステップバスを導入すべきです。足が悪い中バスを利用する高齢者がワンステップの段差で苦労しているが乗車して感じます。今のワンステップバスを売却して、多客仕様のノンステップバスの入替えをし、CO2削減にも貢献出来ると思います。横浜市営バスが早期に全車ノンステップバスになることを願っています。	現在、交通局が保有する一般乗合バス車両の約97%はノンステップとなっており、残りのワンステップについても、更新時期に合わせて、順次ノンステップへ切り替える計画としております。また、新型ハイブリッド車の導入も促進しており、CO2削減にも取り組んでいます。
既に市民の声にも投稿した内容です。横浜市営バスが大好きな市民です。カスハラが多い中今年の8/1より国交省より車内での氏名掲示義務を廃止しました。全国のバス会社が一齐にバス名札廃止。先日は神奈中バスも廃止になりました横浜市営バスは名札廃止はいつなのでしょう？政令指定都市なのに対応が遅いと思います。	車内名刺は12月10日から廃止しております。
乗車するたびに思うのですが車内安全を軽視している乗客がとて多いいと思います。バスが急ブレーキを踏んだらどうなるのか車内で映像を流すなど走行中は絶対安全ではない事を啓発すべきです。	車内での音声案内や状況に応じて乗務員から車内安全についてご案内することで、お客様にご理解いただけるよう努めていきます。
市営バスの乗務員は、他のバス事業者よりも高い運転技術、高い接客レベルを保持していると思っています。そうしたバス乗務員の日ごろのモチベーションを維持、向上するためには、素案に示された「マスタードライバー制度の活用による人材育成」は、非常に良い取り組みであると考えます。	引き続き、マスタードライバー制度を活用し、乗務員の人材育成に取り組んでまいります。
平成15年度以降、身を削る思いで経営改善をされたのがよく分かりました。利用者の立場から言うと、運行本数を増やして欲しい、新しい路線を新設して欲しいなど、一方的な思いはありますが、公営交通とはいえ自立した経営を行うには、不採算路線などの見直しが必要だと思われま。	P25「バスネットワークの最適化」の取組を進め、今後も可能な限り、地域の公共交通網を維持してまいりたいと考えます。
目前に迫った「2024年問題」、魅力ある職場でなければ人材は集まらないでしょう。魅力ある職場として人材を集め育成してください。これからも、公営交通事業継続のために頑張ってください。	市営交通を応援いただきありがとうございます。引き続き、乗務員の人材育成に取り組むとともに、営業所の改修工事にあわせた職場環境の整備など、魅力ある職場づくりを進めていくため、中期経営計画を着実に推進してまいります。
改善基準告示により運転手の増員が必要となるのであれば、現業職員の元運転手で、本庁舎などでダイヤを引いたり貸切運行の受付などの事務仕事をしている現業職員の元運転手を運転手に戻すこと。本庁舎などの事務仕事は現業職員の元運転手ではなく事務職採用の事務職員が行うことに変更すれば、運転手の増員に貢献できると思います。人事異動で交通局へ異動希望している事務職員が、本庁舎の事務仕事を行うようにすれば、事務職員の人員の確保もできると思います。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
現在、バスの運転手の減少により、バスの運行本数の削減などが全国的に起こっています。バス運転手の待遇改善（給料の増額、勤務時間の管理、休暇制度の改善）、育成制度の整備により、バスの運転の確保が重要になってきます。バス運転手の確実な確保を計画に盛り込んでほしいです。	いただいたご意見につきましては、「5（1）先を見据えた人材の確保・育成」の取組の参考とさせていただきます。

ご意見	ご意見に対する交通局的考え方
<p>昔、一つの営業所で、ひと月に約300件の労働基準法違反があったとニュースで見た記憶があります。労働基準法違反の無い、労働環境がとても大切だと思います。乗客のために改善基準告示より厳しい決まりを作成して守ることを行ってほしいです。</p>	<p>労働基準法及び改善基準告示をしっかりと遵守してまいります。</p>
<p>現在の経営の状況をもとに将来に向けたビジョンがしっかりと組み立てられていて良い経営計画だと感じました。現在どこのバス事業者でも人手不足が問題となっており、その解決が何よりも優先すべき事項だと思いました。バス運転手に対する印象として業務量に対する給与が見合っていないという意見が世間一般に広くある現状があるため、まずは職場環境の改善を行い、バス運転手という職業が好印象で憧れられるようなものになって欲しいなと思います。横浜市という大きな都市圏と人口を持つ横浜市交通局を中心にバス運転手のイメージ向上に向けた取り組みを行い、それが全国的に広がっていくと人手不足問題も良い方向に向かっていくのではないかと考えます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>三溪園へ行く外国人に対して、英語でアナウンスすることは出来ないのでしょうか。「三溪園へ行かれるお客様は桜道でお降り下さい。」を英語でアナウンスしたらもっと外国人のお客に優しいと思います。</p>	<p>横浜ベイエリアの1日乗車券「みなとぶらりチケット」の適用エリアでは、「三溪園入口」・「三溪園」の停留所について、英語でのアナウンスを行っています。</p>
<p>本牧営業所のエリアは多くの方がバスを利用していますが、高齢者も多く乗ります。しかしワンステップバスが多く走っており、日中高齢者が乗り降りが大変そうだと感じております。市営バスのさらなるバリアフリー化を進める為にも全車ノンステップバスに早急にする必要があると思います。ワンステップバスは地方に売却して新型の多客仕様のノンステップバスを導入するのは市民の皆様も理解してもらえると考えます。予算には限りがありますが、高齢者の為にも早急に全車ノンステップバスで運行して頂けると嬉しいです。</p>	<p>現在、交通局が保有する一般乗合バス車両の約97%はノンステップとなっており、残りのワンステップについても、更新時期に合わせて、順次ノンステップへ切り替える計画としております。</p>
<p>経営計画とは違うかもしれませんが、市営バスをよく利用させていただいていますが、去年から制帽を廃止されてしまい、大変残念です。制服を着用しているのなら、やはり制帽をかぶっていないと、きちんと感が無いと思います。確か、地下鉄の方は、制帽を着用していますよね？ぜひ、バスも復活していただきたいです。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>人手不足や物価高もあり、厳しい状況にあるのを理解した。市営交通は、任意補助金に頼らない独立採算経営を行なっているところだが、正直限界があると感じる。市営交通は、消防や水道などと同じように、市民生活においてなくてはならない存在と認識している。受益者負担は大前提ではあるが、これ以上市営交通ネットワークが減ることのないように、必要に応じて税金などを元手とした補助金の利活用も行なっていく必要があると強く感じる。バスでは相鉄バスへの移譲がここ数年行われているが、民間のバス会社も厳しい状況にあるのは変わらないので、市民の足の確保を「市営交通が責任を持って」行なっていただきたいと考えている。かつての58路線再編のような事態がまた起きる前に、不採算路線は状況に応じて補助金の活用を行い維持し、そして乗務員の賃金アップなど、人材確保を公営交通が率先して行なって欲しいと考えている。</p>	<p>引き続き独立採算の原則に基づき事業を運営するとともに、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
貸切バスもより一層利用される機会が増えると良いと感じる。「市営交通のファン層の獲得」とも繋がるが、近年では個人有志でバスを貸切して乗車などを楽しむ人たちが存在するようである。市営バスでも、車種車両の指定が可能になれば、このような需要を獲得することができるのではないか。	横浜市営の貸切バスには、様々な車種がございます。ご希望の車種があるお客様におかれましては、貸切担当宛てにご相談願います。

■地下鉄事業に関するご意見

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
駅業務委託をさらに進める必要がある。直営でやる必要がわからない。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
各駅に助役は必要ない、他鉄道でそんな会社聞いたことがない。	いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。
横浜市交通局の地下鉄事業は、鉄道業界の中では小規模な事業者であり利益率も高くない。『車内防犯カメラの導入』や『保守業務のDX化及び新技術導入の検討』といった最新技術を率先的に取り入れるような取り組みは控えて、まずはコスト削減に重点的に取り組み、筋肉質な財政基盤を構築すべきであると思う。そもそも、公務員という特性上、賃金は低く優秀な人材が集まりにくく、定期的な人事異動が行われてしまうため、最新技術を扱えるレベルまで職員が育たない。一方で、民間事業者では、大学講師や海外のカンファレンスで論文発表できるようなトップクラスの技術者が、業務を通じて後進を育てており、また、人事部門も体系的に人材育成を行えるよう環境を整備し、技術レベルのスパイラルアップが図られている。横浜市交通局が、そういった民間事業者と肩を並べて最新技術に取組もうというのは、控えめに見ても困難であると思う。また、最新技術を早い段階で取り入れようとすると、どうしても高コストになる。交通局の事業規模から考えると、導入しようとする新しい技術は、他社にて十分に効果が立証され、コモディティ化されてからで十分であるとする。一般的な経営戦略論でも述べられる通り、コスト削減は経営戦略の基本である。しかしながら、横浜市交通局職員全体の価値観としてコスト削減という意識が浸透しているとは思えない。よって、コスト削減について、優先的に取り組むよう働きかけを行うべきであるとする。	<p>いただいたご意見につきましては、「4（2）支出管理の徹底」の取組を進める上での参考とさせていただきます。</p> <p>なお、P17「車内防犯カメラの導入」につきましては、「犯罪抑止」、「冤罪被害抑止」、「事件発生時の車内状況の検証」等の効果があると考えており、条件付きではあるものの令和5年に防犯カメラ設置が法制化されました。車内防犯カメラは近隣の鉄道事業者の多くも導入を進めており、設置に際してはそれら設備を参考に導入を進めていきます。</p> <p>また、P24「保守業務のDX化及び新技術導入の検討」につきましては、先行する鉄道他社へのヒアリング等により、事前調査を十分に実施しつつ、試行導入の期間も確保しながらさらなる安全性の向上と効率化に向けた効果を検証しながら進めていきます。</p>
戸塚駅 階段前や通路の矢印マークを大きく、目に入る工夫と改善を希望します。矢印の通りに左側、若しくは右側通行しているのに 守らない人が正面から凄い勢いでぶつかってきて打撲したり、階段で怖い思いをしたりしています。	導線シートについては状況に応じ更新し、利用マナーについては構内放送等により注意喚起を行ってまいります。
市営地下鉄と京急とで連携して、上大岡駅を統合して相互に乗り入れなさい。市営地下鉄と京急で連携して三ツ沢西町-浅間下-戸部駅間に線路を新設して相互に乗り入れなさい。市営地下鉄と京急と都営浅草線とで連携して、馬込-新幹線-新横浜-市営地下鉄を繋ぎ相互乗り入れなさい。	ご提案頂いた市営地下鉄と京浜急行電鉄が連携して、相互に乗り入れる計画はありません。

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>まずは既存の乗客の不満を解消するところから始めると良いのではと思います。私は、普段市営地下鉄グリーンラインと東急東横線を利用していますが、市営地下鉄は「駅構内が暑い（空調が効いていない）」「運賃が高い」「本数が少ない」「終電が早い」「座れない」といった印象です。2023年のダイヤ変更後、日中が10分間隔となり、暑い駅構内で乳幼児を連れての待ち時間が大変で、外出は自家用車が中心となってしまいました。また終電が早くなったことで、東急線の駅まで自転車で行くことも増えました。経営計画は、乗客数の減少とそれに向けた支出削減などが書かれていましたが、地方路線の負のループ（乗客が減る→本数を減らす、サービス低下→乗客が減る）に近いものを感じました。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」等、今後の取組の参考とさせていただきます。</p> <p>また、支出削減を進めるとともにあらゆる増収策の実施にも努め、経営基盤を強化していくため、計画を推進してまいります。</p>
<p>公営だと難しいのかもしれませんが、むしろ乗客を増加させるための攻めの戦略を盛り込んでみてはいかがでしょうか。例えば、街の再開発や不動産といった非鉄道事業の収益化。初乗りの値下げ。車両、駅構内、駅サイン含めたデザイン見直しによるブランディング。大幅増便による利便性の向上とそれによる人口の呼び込みなど。</p>	<p>交通局が所有する駅構内や土地の貸付による有効活用や、広告事業等の積極的な展開、また、計画的な駅リニューアルにより安全性や快適性を向上させ駅の価値向上を図るなど、公営交通事業者としてあらゆる増収策の実施に努めてまいります。</p>
<p>地下鉄車両置換え及びリニューアルにおいては継続して運用される列車全てで後付け対応型の防犯カメラ設置を強くお願いしたい。（例：大阪・関西万博に向けてJR在来線特急『サンダーバード』・新快速列車、私鉄・地下鉄各社の新型車両など）</p>	<p>P17「車内防犯カメラの導入」の取組を進めてまいります。</p>
<p>カード型Suica・PASMOの一部を除き新規発売中止の受け皿として、硬貨でもチャージできるチャージ機を新設願いたい。（東急、京王では10円単位。JR西日本では500円単位など）</p>	<p>硬貨でのチャージは券売機でご利用いただけます。なお、チャージ専用機につきましてはコスト削減、故障の削減、お客様待ち時間の短縮のため、券売機と機能を分け、ご利用が最も多い紙幣でのチャージ機能のみとしております。</p>
<p>市営地下鉄のダイヤ改正 1.昼間の10分間隔運転 平日昼間は10分間隔での運行で適正だと感じておりますが、横浜駅周辺や、沿線の港北ニュータウンへの需要など、土休日では10分間隔だと混雑が激しい現状があります。2.朝夕ラッシュの混雑 朝ラッシュでは混雑により、5分未満の遅延が頻発しているため、4分40秒間隔から、4分20秒前後にするべきだと思います。夕ラッシュでは、一部時間帯の混雑が著しく、数分の遅延が頻発しています。以上のこと踏まえて、次期ダイヤ改正をして欲しいです。</p>	<p>地下鉄のダイヤにつきましては、乗車人員や様々な状況を踏まえ策定しております。</p> <p>いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>駅のリニューアル工事 市営地下鉄の駅では開業から長期間経過していることから、設備の老朽化を感じます。特に、お手洗いなどは汚れが目立ち、あまり利用しやすくは無いため、早急に改善して欲しいです。</p>	<p>P27「駅の大規模改良工事」の取組を進め、安全性や快適性を向上させ、駅の価値向上につなげていきます。</p> <p>また、駅トイレにつきましては、毎日の清掃と月1回の特別清掃を実施していますが、今後もより使いやすいトイレになるよう努めてまいります。</p>
<p>2016年頃まで運行していた、「はまりん号」などの特別ラッピングを施した車両を運行させ、利用者にも楽しめるような環境を作ることが大事だと思います。自分は、昨年市営地下鉄が開業50周年を迎えたことや、近頃30年に渡り走り続けてきた、3000A形が引退することもあり、「市営地下鉄歴史号」などを運転してみるのも、一般市民からの興味を惹く手段だと思います。そして、既存のファンに向けて、一日券を購入を条件にするなど、低価格でありつつ、たくさんの方が参加できるようなイベントを開催するのが良いと思います。これからも市営地下鉄線を利用させていただきます。どうぞご検討のほど宜しくお願いします。</p>	<p>様々なご提案ありがとうございます。鉄道ファンのみならず多くのお客様に親しみをもっていただけるよう、他鉄道のイベントなどを参考に検討してまいります。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>グリーンラインの6両化は10編成は不要と思われる。4両と6両を交互に走らせれば十分混雑緩和が可能。8編成ほどで十分ではないか。</p>	<p>グリーンラインでは、沿線の利便性向上及び混雑緩和を目的として、6両編成を投入しております。また、グリーンライン沿線では、乗車人員が緩やかながら増加傾向にあることから、将来にわたる混雑緩和策として6両編成を10編成投入する予定です。</p>
<p>日中のブルーラインやグリーンラインの増発を要請する。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>ブルーラインの沿線計画を進めて欲しい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>三ツ沢上町駅のトイレについて。他の駅は綺麗にリニューアルされたいのに古いままなので綺麗にして欲しい。個室二つのうちひとつははまだ和式のため使いづらい。この駅は競技場があり、利用者も多く列が出来ることもあり洋式に改善して欲しい。</p>	<p>計画的な駅リニューアルに合わせ、便器の洋式化を含めたトイレ改修を実施してまいります。</p>
<p>ブルーラインの日中時間帯を7分30秒間隔に戻してください。日中時間帯の減便によりコロナ前よりも混雑が悪化しています。特に新横浜～横浜間の混雑がラッシュ並みになっています。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>今4両編成で走っているグリーンラインを全部6両編成にして運行してほしい</p>	<p>グリーンラインの6両化事業につきましては、ご利用状況や費用等を踏まえ、17編成中10編成の計画といたしました。</p>
<p>安全方針、経営理念に安全意識を高く持ち安全確保を最優先しますとあり、第4章③最適な地下鉄ダイヤの提供一全てのお客様がゆとりを持って地下鉄の乗り降りができる」と記載。横浜駅はホームが一つで対面となっています。先般のダイヤ改正で、夕刻時、そこに上り下りの列車が同時刻に入線するダイヤ編成となってしまった。ホームに人が溢れ普通に歩けない状況です。同時刻に入線しないようにAI等を利用してダイヤ改正をお願いします。</p>	<p>お客様のご利用の多い主要駅については、可能な限り上下線の同時発着を避けるようダイヤを策定しておりますが、全てのターミナル駅で同時発着を避けることは困難な状況です。 いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>ブルーライン延伸に期待しています。小田急側へのアクセスや、空白地帯の延伸は非常に意義があるかと思えます。計画時と情勢が変わって来てしまっていますが、予算的に厳しくなっているのであれば、横浜側の駅(剣山・すすき野)をひとつにするのもありかと思えます。また、乗客が確実にされている、桐蔭学園、横浜総合病院側に寄せても良いかと思えます。大変な時期を迎えてますが、頑張ってください！</p>	<p>ブルーラインの延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)における新駅については、嶮山付近、すすき野付近、ヨネティー王禅寺付近、新百合ヶ丘駅南口付近の4駅を設置することを基本とし計画を進めています。</p>
<p>下飯田駅の「ゆめが丘駅」「泉ゆめが丘駅」などへの改名を検討していただきたいです。その理由としましては、再開発が行われ、下飯田駅を起点にブルーラインも輸送の一端を担って行くと考えられます。その際に「下飯田駅」だと初見の方にとっては分かりにくく、使いやすいとは思えないからです。</p>	<p>駅名変更には多額の費用が必要となることから、現時点では検討しておりません。</p>
<p>ブルーラインのあざみ野から新百合ヶ丘への延伸の加速を強く要望する。2030年開通目標ではなく最大5年以内を目指してほしい。自身の年齢から、完成した時には利用かなわないことが容易に想像できる。支払っている税金の一部も使われているであろうことから無駄にしないほしい。新百合ヶ丘への開通が実現すれば利便性がかなり良くなり、一層利用回数が増加する。川崎市営バスの反対もあると聞いているが、今後の人材不足も考えると開通の重要性がより上がる。ぜひ、開通に向けた加速を強力に進めて開通までの期間短縮を図ってほしい。</p>	<p>ブルーラインの延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)については、令和2年1月に概略ルート・駅位置を選定し、横浜・川崎両市で合意しました。その後、横浜市の条例に基づく環境影響評価手続に着手し、2年9月に計画段階配慮書の手続が完了しています。 引き続き、関係機関との協議・調整、行政手続きを進めるとともに、調査・設計の更なる深度化を図り、早期の事業着手を目指します。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局的考え方
<p>先日、市電保存館開館50周年記念の撮影会に参加しました。あのような会がこれからもあると増収につながり、さらにファンも獲得できると思います。更新が進んでいる3000N形と3000A形を並べたり、4000形と3000V形を並べた撮影会を新羽車両基地や上永谷車両基地で開催してくれると、マニアが喜ぶと思います。横浜市に住んでいる以上、市の財政の改善につながる行動ができるのは本望です。検討のほどよろしく願いいたします。</p>	<p>様々なご提案ありがとうございます。鉄道ファンのみならず多くのお客様に親しみをもってもらえるよう、他鉄道のイベントなどを参考に検討してまいります。</p>
<p>また、2030年度の開業を目指しているブルーラインの延伸についての施策の記述が非常に抽象的であった。開業は次期経営計画の期間ではあるが、経営に大きく影響を与えるものであるのだから、これまでの取り組み状況や今後の取り組み計画を具体化して記載した方が良いのではないかと。</p>	<p>ブルーラインの延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）については、令和2年1月に概略ルート・駅位置を選定し、横浜・川崎両市で合意しました。その後、横浜市の条例に基づく環境影響評価手続に着手し、2年9月に計画段階配慮書の手続が完了しています。</p> <p>なお、交通局HPで、これまでの取組状況等を掲載していますので、ご覧ください。</p> <p>引き続き、関係機関との協議・調整、行政手続きを進めるとともに、調査・設計の更なる深度化を図り、早期の事業着手を目指します。</p>
<p>ブルーラインの延伸について、具体的な記述がありません。川崎市内にも延伸するため、川崎市との協議も必要ですが、いつ頃工事に着手し、開業はいつなのか目標の年次を明記してほしいです。また、延伸する地区の駅周辺のまちづくりについての記述も欲しいです。</p>	<p>ブルーラインの延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）については、令和2年1月に概略ルート・駅位置を選定し、横浜・川崎両市で合意しました。その後、横浜市の条例に基づく環境影響評価手続に着手し、2年9月に計画段階配慮書の手続が完了しています。</p> <p>引き続き、関係機関との協議・調整、行政手続きを進めるとともに、調査・設計の更なる深度化を図り、早期の事業着手を目指します。</p> <p>また、沿線のまちづくりについては、本路線の整備効果が最大限発揮できるよう、横浜市及び川崎市において、取組を推進することとしています。</p>
<p>いつも列車の運行・駅の運営に関わる職員の皆さまには大変お世話になっております。日頃からグリーンラインを利用させていただいている者です。経営計画の『グリーンライン沿線のまちづくりへの貢献』に注目しております。その項目につきまして、グリーンラインとグリーンライン沿線の積極的なPR活動を要望いたします。要望するPR活動の内容は主にSNS上の情報発信に関してです。交通局様のSNS上のPR情報発信源として、Instagramの「ぐるっと」やXの「横浜市交通局公式アカウント」をいつも楽しく拝見しております。特にぐるっとは沿線のお店などが美しい写真で紹介されており毎回楽しみにしております。またXの公式アカウントは、遅延情報や6両化車両のデビューなど列車の運行に関する記事を拝見させていただいております。しかしながらそれ以外のグリーンラインに関する情報、例えばテレビ放映情報や地域イベント出展情報などに関して、情報が発信されなかったり遅くなることが多く残念です。職員と思われる方が運営されている大規模な非公式アカウントもあるようですが、ブルーラインの情報に偏っていたり、どのような方々で運営されているか不透明で信用性がありません。公式アカウントを運営する人員を増やすなど、情報に偏りのない正式なPR情報発信が拡充されることを望みます。</p>	<p>いつも市営交通をご利用いただきありがとうございます。また、交通局のInstagramやXをご覧くださいありがとうございます。いただいたご意見につきましては、今後のSNSでの情報発信の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局的考え方
<p>SNS以外のPR活動になりますが、『まちづくり貢献』の一環として、川和車両基地での車両撮影会や駅での地域イベントなどが増えることを期待します。交通局様と地域の交流が深まることによって、住民の地下鉄利用回数アップにも繋がるのではと考えます。以上、誠に勝手なお願いではございますが、ご検討のほどどうぞよろしくお願いいたします。末筆ながら、横浜市交通局様の一層のご発展を心よりお祈り申し上げます。</p>	<p>市営交通を応援いただきありがとうございます。いただいたご意見を参考に、今後も鉄道ファンだけでなく沿線地域との交流に取り組んでまいります。また、センター南北駅間高架下の土地活用に関して、地元の方のニーズも反映しながらまちの価値向上に寄与する活用を行うことで、沿線の魅力向上に努めてまいります。</p>
<p>快速電車の本数を増やして欲しい。特に平日の通勤時間帯！</p>	<p>快速列車につきましては、普通列車の待ち合わせができる駅に限りがあることから、運行本数の増加や通勤時間帯での運行は困難です。</p>
<p>ラッピング電車を運行したらどうか？ はまりん号を復活して欲しい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>京浜急行電鉄が運行しているウィング号のように有料特急を運行したら、利益が増えるのでは？</p>	<p>有料特急（着席サービス）の実施にあたっては、輸送力の確保や乗車券の発売及び改札方法、車両設備の改良など多くの検討課題がありますので、慎重に検討してまいります。</p>
<p>部品販売は、オークション制にしたら増収するのでは？</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の鉄道車両部品販売の参考とさせていただきます。</p>
<p>3000A形のさようなら運転したら増収するのでは？</p>	<p>ご提案ありがとうございます。鉄道ファンのみならず多くのお客様に親しみをもっていただけるよう、他鉄道のイベントなどを参考に検討してまいります。</p>
<p>地下鉄について。乗客の少ない部分では運行本数を削減すべき。例えば、日中の湘南台～上大岡間の運転本数を削減するなど。快速運転も不要。がら空きの電車が通過していくのを見るたびに無駄を感じる。</p>	<p>令和5年3月にお客様のご利用状況に合わせて、輸送力を見直したダイヤ改正を行いました。いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。また、快速列車につきましては、主要駅間の所要時分短縮するとともに郊外部から市中心部への速達性向上により、市域の一体化を高めることを目的に運行しております。</p>
<p>新横浜駅構内の悪臭対策を行うべき。駅構内に下水の臭いが充満していて不快極まりない。</p>	<p>対策を講じましたが、引き続き状況を注視してまいります。</p>
<p>市営地下鉄の快速運転を廃止してください。乗客が少ないのに無駄。快速の次の各駅停車が混雑して迷惑。運行経費の無駄遣いでしかない。</p>	<p>快速列車につきましては、主要駅間の所要時分短縮するとともに郊外部から市中心部への速達性向上により、市域の一体化を高めることを目的に運行しております。</p>
<p>もう少し、利用者の立場に立って見てほしい。改札を入った付近に、時刻表を掲示してほしい。改札の外側やホームには掲示がありますが、改札に入った付近にもほしい。なぜなら、待ち合わせや、悪天候のため、すぐホームに行かずに少し待つこともある。他の鉄道会社には当たり前のように、改札に入ったあたりに時刻表があります。以前私が意見したら、上永谷駅では駅員が手作り掲示してくれたのに、本部から「目障りなので剥がせ」と言われて剥がしたとのこと。でも、いろんな大きさ、形の広告がたくさん掲示されてるじゃないですか。広告がたくさんあるのに、時刻表がめざわりっていう、鉄道会社の考えがおかしい。乗客じゃなくて広告主の方を向いてるんじゃないですか。紙の時刻表を貼るだけなんて、そんな経費はかからないはず。ホームのはじっこの方には乗務員向け時刻表があるのに。</p>	<p>時刻表につきましては、お客様の導線を考え改札外コンコースとホームを基本に設置しております。合わせて、改札口と各ホーム階段付近に設置してある電光の案内表示器をご参照ください。また、市営交通の運行維持のためには、広告事業をはじめとした資産活用収入が不可欠です。ご理解いただきますようお願いいたします。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>改札を入れる前は電光掲示板が見えるのに、改札をはいたら見えない。電光掲示板の設置場所が悪いだけでしょ。上永谷駅がその例です。電光掲示板を改札内側の天井から設置すれば、改札入る前、入った後の両方で見えるはずでしょ。これをなんとかしてほしい。</p>	<p>改札機上の天井に設置してある案内表示器は、外から来て地下鉄をご利用になるお客様向けに見やすい位置に設置してあるものです。この仕様は原則、全駅共通となっております。改札内に設置すると改札外のお客様から見えづらくなることから、今後も改札機上の天井に設置することが基本となります。</p>
<p>『グリーンライン沿線の子育てに関するプロモーションの実施』についてグリーンライン各駅には授乳室を想定したスペースがありますが現在は利用されていません。子育て支援のプロモーションのためにも授乳室として開放されたらいかがでしょうか。</p>	<p>駅構内における授乳室の整備については、鉄道各社の先行導入事例や社会ニーズの動向を参考にしながら、検討してまいります。</p>
<p>『グリーンライン沿線の子育てに関するプロモーションの実施』についてグリーンラインは車両だけでなく、駅設備でも地域交流やバリアフリーを想定して設計されたものが多いです。そのあたりもプロモーション要素の一つになります。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の広報の参考にさせていただきます。</p>
<p>『グリーンライン沿線の子育てに関するプロモーションの実施』について駅での・地域交流イベント・スポーツの試合との連動イベント・子育て世代をターゲットにした店舗の出店なども「子育てに優しいグリーンライン」というブランド化に役立ち、沿線地域活性化に繋がります。</p>	<p>センター南北駅間高架下の土地活用に関して、地元の方のニーズも反映しながらまちの価値向上に寄与する活用を行うことで、沿線の魅力向上に努めてまいります。</p>
<p>朝・昼の電車（ブルーライン）の本数が減り、非常に不便さを感じます。朝のラッシュはコロナ前よりもひどい。増便して快適な利用ができるように再度検討してほしい。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>高島町駅に小規模の店舗を設置して欲しいです。高島町駅はみなとみらい地区へのアクセスが良いですが利用者数は他の駅と比べても少ないです。そこで小規模の店舗（ワッフル店など）を駅構内に設置すると思います。そうすることで現在より賑わい、利用者を増やすことができると思います。また、経営計画にあった財務基盤の強化や横浜市中期計画「基本戦略」が掲げる「子育てしたいまち 次世代を共に育むまち ヨコハマ」の達成にもつながります。なので高島町駅に小規模の店舗を設置して欲しいです。</p>	<p>高島町駅には駅構内に店舗化に十分なスペースがないため、店舗設置の計画はありませんが、省スペースで設置できるサービスについて、検討してまいります。</p>
<p>お疲れ様です。素人の勝手な意見ですが、もやもやしている事を記載させていただきます。ご検討頂けると幸いです。泉区のゆめが丘の再開発があります。遊びにくる人を呼び込んだり、ゆめが丘周辺に住みたい人を呼び込むチャンスだと思えます。下飯田駅の駅名を、ゆめが丘駅に変更した方がいいと思えます。駅名は、庶民にとって街の価値を表す大事な事です。最寄り駅が下飯田とゆめが丘では、同じ場所でも価値が違います。路線図でも、戸塚→踊り場→中田→立場→ゆめが丘→湘南台の方が、センター北や南のような効果を得られます。再開発をした場所へは遊びに来る人も住みたい人も集めたいですが、市営地下鉄ユーザー以外の方が路線図を見て下飯田なのかゆめが丘なのかでは全然違います。お金をかけずに価値だけあがると思えます。</p>	<p>駅名変更には多額の費用が必要となることから、現時点では検討しておりません。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>グリーンラインの延長計画も再考して頂きたいです。計画の路線図には東戸塚に止まることになっていますが、なぜ戸塚ではなく東戸塚なのでしょう。西武そごうがセブンアンドアイから売却された今、東戸塚駅前の西武はいつなくなるかわかりません。そうなれば、東戸塚の価値は下がりこれから住みたい人も今よりかは減ることが予想されます。乗り換えもない場所にわざわざ新規にグリーンラインを通すメリットは極めて現極的です。戸塚を通すならまだわかりますが、個人的には、グリーンラインも大船駅経由でゆめが丘あるいは立場に誘導し、そのまま瀬谷の米軍基地跡地のテーマパーク構想付近の新駅を経由して中山方面へ繋げて頂きたいです。これからの人の流れを考えると、瀬谷から中途半端なモノレールを作るよりも、グリーンラインで主要部を環状に繋げて人もお金もグリーンラインに一元化した方が効率的かと思います。グリーンラインが大船方面や戸塚を経由するのであれば、様々な路線からゆめが丘や米軍基地跡地テーマパークへ人を運べるだけでなく、そこに住む人たちも東京へ出やすくなります。さらにセンター方や南、日吉の方からも米軍基地跡地のテーマパークへ人を運べて、非常に経済効果と利便性がある事業で互いにとって嬉しいと思います。ぜひご検討頂きたいです。記載する機会を与えて頂きありがとうございました。</p>	<p>グリーンラインの日吉駅及び中山駅から先の延伸については、「横浜市中期計画2022-2025」の中で、「交通政策審議会の答申等を踏まえ、横浜環状鉄道の新設等の検討を進める」こととしています。</p>
<p>市営地下鉄ブルーラインのバリアフリー化にもっと力を入れたほうが良いと思います。エレベーターが古い駅が多い印象を持ちます。特に改善していただきたいのは横浜駅でのブルーラインとJR改札階への移動のためのエレベーターです。幼児子育て世代はベビーカーで移動しているためエレベーターを現状使わないと横浜駅での乗り換えができません。特にJRからブルーラインへ移動する際は地上階から降りてくる人が多く、乗ることができないことが多々あります。至急的速やかにエレベーターを拡張するかエレベーターを使わずに各階を移動できるスロープを増設するか対策をしてください。ブルーライン駅の設計は時代遅れになっており、バリアフリーの観点から見直しが必要となっています。老朽化している設備をただ更新すればいいと考えるのではなく、設計から見直しをお願いします。横浜市以外の子育て世代にアピールしたいなら、まずは現在周辺に住んでいる子育て世代が便利に感じる環境を整えることを優先していただければと思います。よろしくお願いします。</p>	<p>計画的な駅リニューアルによりバリアフリーを充実させ、誰もが使いやすい駅づくりに取り組んでおりますが、いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>グリーンラインは、昼間の運行本数を1時間あたり8本から6本としました。運行本数を減らしたことで、消費電力を抑えることができる、とのことでした。但し、この切替えのタイミングが、ちょうどコロナ禍がおさまったころであり、機を逸していました。現在は、コロナ禍前まで乗客数が回復しています。日吉駅周辺では、自家用車で送り迎えをする自動車で溢れており、本数を減らしたことで、自家用車の利用を促進し、かえって地球温暖化（地球温暖化防止ではなく）に貢献されていると考えています。ど素人判断ではなく、専門のコンサルタントなどを起用し、利用者アンケート調査、交通量調査等を実施したあとで、思慮深い対策をお願いします。</p>	<p>地下鉄のダイヤにつきましては、乗車人員や様々な状況を踏まえ策定しております。いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>各駅停車毎時8本運転の実施。(ブルーライン日中の快速運転中止) 具体的には 全線10分等間隔運転を基本に、あざみ野～上永谷間の区間列車を30分間隔運転とすることで、現在ダイヤと同じ車両数で あざみ野～上永谷間で毎時8本運転を確保できると試算した。 現在ダイヤで毎時8本発着があるのは、新羽～踊場間の快速停車駅の9駅のみだが、このダイヤ案では あざみ野～上永谷間の24駅で毎時8本が確保され、恩恵を受ける駅が拡大する。 現状速達性では他社線経由の方が有利であり、また快速通過駅ではかえって所要時間が伸びたり、待ち時間が長くなっていて不便である。(特に舞岡、下永谷から湘南台方面へは最大20分列車が無く不便である)</p>	<p>快速列車につきましては、主要駅間の所要時分短縮するとともに郊外部から市中心部への速達性向上により、地域の一体化を高めることを目的に運行しております。 いただいたご意見につきましては、P28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>グリーンライン6両化の早期推進 ダイヤ改正により日中に使用する車両数が減っていることから、使用機会の少ない車両の中間車を別の車両に組み合わせることで、全列車の6両化の早期実現が可能であると考えられる。</p>	<p>連結している車両間を分離・結合するには長期間の工程が必要となります。また、4両編成から分離した中間2両を6両編成の中間車として用いるには大規模な改造が必要となるうえ、残った2両だけでは運行できません。そのため、4両編成の中間車を別の車両に組み合わせようとすると、ラッシュ時や車両故障発生時などに必要な車両が確保できなくなるおそれがあるため、実施は難しいと考えております。</p>
<p>敬老バス専用自動改札レーンの整備 現在敬老バス利用者は窓口改札の端末を利用しないといけないため、特に地下鉄主要駅では列車着発時に降車客が窓口で殺到し、これから乗車する利用者が通れないほどに混雑している。一方で通常の自動改札レーンは空いているといった状況が見受けられる。せめて主要駅だけでも、敬老バスに対応した専用自動改札レーンを整備し、混雑緩和を図るべきだと考える。(おそらくSuica、PASMOとは同じ端末が使えないので、単純に敬老バス読取成功した時のみ開閉するゲートのような物を整備する)</p>	<p>敬老バス制度につきましては交通局の管轄外になりますが、いただいたご意見は所管局へ共有させていただきます。</p>
<p>快速の活用方法について 28ページ3番について。混雑分離と遅延防止の観点から、朝夕ラッシュ時間帯に各駅停車と同等の所要時間の快速列車の運転を提案する。定時性の確保、途中駅のドア開閉数を減らして事故防止が期待できると考える。したがって、基本的に新羽、上永谷での緩急接続は実施しない。</p>	<p>朝夕ラッシュ時間帯に快速列車と同様の停車駅の列車を走らせることは、通過駅の輸送力が減少することから困難です。</p>

■両事業又は市営交通事業全般に関するご意見、その他のご意見

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>更なる利用促進のため、市営地下鉄各駅、市営バス全路線でのタッチ決済、QRコード決済の推進、my route限定での各種1日乗車券の24時間化(使用開始から24時間有効)をお願いしたいです。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。なお、キャッシュレス決済などを活用して市営地下鉄をご利用いただく仕組みについては、鉄道各社の先行導入事例や社会ニーズの動向を参考にしながら、導入の可否を検討してまいります。</p>
<p>横浜を騙る妙な商売の宣伝を垂れ流すのをやめなさい 横浜は神奈川ではありません 混乱を助長するような記述に気を付けて避けなさい 横浜市と横浜は別物です 混乱を助長するような記述に気を付けて避けなさい 施策においても慎重に区別して扱いなさい</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>正直交通局の存在意義をあまり感じていない。赤字が目立ち、一時的に回復をしてきたとしても、今後コロナと同じような時代の波で直ぐに赤字に戻るの繰り返しが続くと考えられる。『市営』ということもあり利益が全てではなく『市民のため』というのが前提にあると思うが、利益が少なく他の鉄道会社に比べて成長意欲が見受けられず赤字回避のために足掻いているだけに見える。また『市営』という点から鉄道・バス事業者としての柔軟性が無くただ運行してるだけであり、最低限のサービス・設備メンテナンスラインでとどまっている。現在行っている被っているバス路線の相鉄への移管を、鉄道・バス全路線移管にシフトして交通局を解体し、これらにかかっていた税金を別の事業・観点から横浜市民に還元するのが、人口減少が進み始める今後の横浜市の為になると思う。広く浅くではなく、日本を代表する都市として深く突き抜けて欲しい。</p>	<p>公営企業としての経済性の発揮と公共の福祉の増進を両立させながら、引き続き独立採算の原則に基づき事業を運営するとともに、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>公営で難しいのであれば、民営化をした方が市民のためにも、職員のためにもなると考えています。</p>	<p>引き続き独立採算の原則に基づき事業を運営するとともに、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>これまでも申し上げましたが、他社（JR・私鉄・第三セクター・公営交通問わず）で発生した重大事案などを参考に安全意識向上のための水平展開をより深度化されたい。（近年では、列車内殺傷未遂事件や放火事件など）</p>	<p>当局では他事業者で発生した事件事例を共有するとともに、重大事案等を参考とした訓練等を実施しています。引き続きこうした取組を通じて職員の安全意識の向上に努めてまいります。</p>
<p>増収に向けての提案 市営地下鉄や、市営バスは他社の鉄道会社、バス会社に比べて、ファン数が少ないと感じております。10月より、有料での撮影会を開催することと、とても良い取り組みだと思います。有料撮影会のみで無く、2018年度まで開催していた、小さなお子様から楽しめる「はまりんフェスタ」を開催することにより、幅広い世代の方に市バス、地下鉄の魅力を知ってもらえる機会になるのでは無いでしょうか。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P40「市営交通のファン層の獲得」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>大阪市のような敬老バス有料化(一例:1乗車50円)を開始すべき。</p>	<p>敬老バス制度につきましては交通局の管轄外になります。</p>
<p>職員の待遇向上と新たな収入源の確保が必要と感じます。</p>	<p>「4（1）増収に向けた取組」を推進するとともに、職員の待遇につきましては、経営に与える影響を見極めつつ、慎重に検討してまいります。</p>
<p>人命が一番です。</p>	<p>安全な運行の提供がお客様への最大のサービスであるとの認識のもと、引き続き、人命を最優先に安全確保に取り組んでまいります。</p>
<p>身近な交通機関なので、点字版や「やさしい日本語」版を作成して、市民の皆さんに市営交通のこと、この計画のことを知ってほしい。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、計画の周知に努めてまいります。</p>
<p>35ページの「ワゴン販売活用例」の写真の背景にデジタルサイネージ広告が写っているが、映り込んでいる眼科の許可を得ているか心配になりました。</p>	<p>いただいたご意見を受け、写真の修正を行いました。</p>
<p>「市民の足」という表現が気になる。慣用表現かもしれないが、差別的な表現に当たらないのか、市が作成する計画なので少し心配になった。</p>	<p>いただきましたご意見を参考に、引き続き適切な表現での発信に努めてまいります。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>コロナの影響とその後の生活スタイルの変化は、企業経営に想像以上のものがあると思います。公共交通機関の利用減は、今後も続くものでしょう。ですが、利用者は安全と確実性は当然に保証されているものだと思います。そのうえ子供は、公共交通機関に夢をもっています。本当に大変だと思いますが、バス・地下鉄を走らせ続けるためには何が一番大切なことなのかを見定めて、今後の経営をしていただきたいです。</p>	<p>将来の事業環境や需要動向を見極めながら、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>「2026年度到達目標」をできる限り具体的な「数値」で設定するべきだと考えます。</p>	<p>目標につきましては可能な限り数値での設定を行いました。</p>
<p>いつも安全で快適な地下鉄の運行にご尽力いただき感謝しています。今後も本市における移動手段の一つとして魅力ある市営地下鉄・市営バスとなるよう陰ながら応援してまいります。</p>	<p>市営交通事業を応援いただきありがとうございます。安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>横浜市民（都筑区在住）です。ブルーラインやグリーンラインなど、いつもよく利用させて頂いており、運営については一顧客として満足しております。ありがとうございます。さて、経営計画において、検討されるべきではないかと感じましたことを申し上げます。中核駅ごとの都市開発の考え方が明記されておりません。人口動態を受身で考えるのではなく、具体的にそれぞれの駅及び周辺地区の発展にどのように貢献していくのか、また、各駅ごとの住民構成に応じたモビリティの在り方等、「バスと鉄道の運営」の視座をもう一段上げた検討が求められるのではないのでしょうか。</p>	<p>いつも市営交通をご利用いただきありがとうございます。いただいたご意見を参考に、公共交通の責務として、P30「まちづくりとの連携」の取組等を進めることで、横浜市中期計画2022～2025の基本戦略に掲げるまちの実現に向けて、公営交通事業者として貢献してまいります。</p>
<p>他電鉄や企業間（又は公共活動）との連携による取組みについても、今後の方針・戦略を検討されるべきかと存じます。市営である以上、その経営に関しての検討項目が足りていないと感じたのも事実です。</p>	<p>いただきましたご意見を参考に、引き続き他都市や近隣交通事業者との連携を深めてまいります。</p>
<p>失礼かとは存じますが、外部識者において民間経営の経験者が少ないのは気になります。引き続きの運営、心より応援しております。</p>	<p>いただきましたご意見を参考に、今後の横浜市営交通経営審議会の運営を行ってまいります。</p>
<p>他国のように高齢者60歳以上はすべての乗り物は無料にするべき</p>	<p>いただいたご意見につきまして現時点で計画しておりません。引き続き国や市の施策の動向を注視してまいります。</p>
<p>改善基準告示を含めた労働基準法違反などの法令違反の無い職場。法令違反を発生させない職場づくり。横浜市役所から労働基準法違反などの法令違反を率先して根絶してクリーンなイメージが付けば、自ずと応募者は増えて試験の倍率があがると思います。クリーンなイメージのために、横浜市役所から労働基準法違反などの法令違反を根絶することが大切だと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>地下鉄・バスの始発列車の時間を遅くすること 地下鉄・バスの最終列車の時間を早くすること 日中の車輛間隔を広くすること(空気を運んでも収益にはならないと思います) JRなどでも行い始めていると認識しています 空気を運んでいる時間帯のバスの路線の再編成や運行間隔を開けて運行本数を減らし全体最適化を行うこと ロング路線で乗客が少ない路線はショート路線に再編成をして、時間辺りの乗客数を増やすこと</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」及びP28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>上永谷、新羽、川和町など広大な土地に、ソーラーパネルを設置すれば電気料金の軽減に繋がると思います。例えば、センター南駅の駅や駅ロータリーの上屋等にもソーラーパネルを設置すれば電気料金の軽減に繋がると思います。若葉台営業所や保土ヶ谷営業所、浅間町営業所、本牧営業所等の屋根にソーラーパネルを設置すれば電気料金の軽減に繋がると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、「3(2)脱炭素社会の実現に向けた取組」の参考にさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>この先100年も、お客様に選んでもらえる市営地下鉄及び市営バスであり続けられるようにしてほしいです。残業の少ない会社を若い人達は選んでいるみたいですので、残業を少なくして若い人達に入社したいと思ってもらえる職場にはいかがですか。労働基準法違反などは、論外だと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>他社局の好例を取り入れることで増客を図り、安全性・快適性の向上と運賃水準・運転本数（快速列車を含む）の維持を実現頂きたい。例えば、係員の待遇改善や駅構内トイレの美装化、沿線と連携した多様な企画乗車券の展開、若年層に向けた広報等、各路線の競争が激しい京阪神の公営交通で先行・成功している事例も多い。新横浜周辺の交通網が再編される中、より魅力的なサービスを起案することで地域住民や観光客の利用を促し、増収を更なる投資に繋げるような視点を盛り込むことを要望する。</p>	<p>いただいたご意見や、他交通事業者の事例などを参考に、安定した経営基盤の確立に向けて中期経営計画の取組を推進してまいります。</p>
<p>「特に重視すべき取組」では、市営交通を利用する側として最も関心があるものを選択した。今回の中期経営計画の策定にあたっては、経営改善及び安定化を図る一方で、安全対策など先送りできない課題への取り組みや、利便性向上など利用者・市民への貢献等のバランスに苦慮したことが伺えた。しかし、経営改善のために利用者の利便性を損なうことはあってはならず、経営改善が喫緊の第一の課題であることは理解しているが、ぜひ長期的な観点を踏まえて事業・施策に工夫してあたってほしい。</p>	<p>いただいたご意見を参考に、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>臨時的特別な事情がある場合でも時間外労働の上限を年360時間としないこと、常に臨時的特別な事情があるとして年960時間が原則となってしまう可能性があります。原則時間外労働は無し。臨時的特別な事情がある場合でも時間外労働の上限を年360時間決めて、乗客や乗務員の安全を守ってほしいです。若い人は、残業の無い職場に就職したい人が多いとニュースで見ました。採用の際の応募者も増えると思います。時間外労働が無くなれば、乗務員の健康が良くなり医療費削減に繋がり、その結果経費削減になると思います。時間外労働が無くなれば、乗務員の健康増進して事故等が減り経費削減に繋がると思います。時間外労働が無くなれば、65歳まで健康に働ける乗務員が増えて、人手不足解消に寄与すると思います。時間外労働が無くなることは、良いことが多いと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>荷物を運んでいるのではなく、人を乗せているので残業時間は少ない方が安全です。健康面からしても、残業時間が少ない方が健康だと思います。健康の方が安全運転出来るのと思います。乗客の命を預かっているので、安全第一をお願いします。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>長時間労働は事故の元だと思いますので、時間外労働の上限は、年360時間でも多すぎると思います。事故を減らす為にも時間外労働は少ない方が良いと思います。乗客の命を預かっているのですから、時間外労働は少ない方が安全だと思います。乗務員さんの健康的にも、ワークライフバランス的にも時間外労働は少ない方が良いと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>職員さんの残業が多いと、重大な事故に繋がりやすいと思います。年360時間の残業でも多いと思います。改善基準告示の制度趣旨から年360時間より、横浜市交通局には率先して少ない目標を定めてほしいです。公営交通が率先して年360時間より少ない基準にすることで、職員採用募集でもより集まりやすくなると思います。横浜市交通局で働きたいと思われるように、残業時間を減らした目標を定めた方が良くと思います。その方が利用者也安心します。重大な事故も減ると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>年間残業時間が960時間は多いと思います。今までは、それ以上残業をしていますと怖くなります。職員さんの健康のためにもワークライフバランスのためにも、年360時間の上限は守った方が良いです。利用している私たちからしても、運転手さんの残業が多いと乗っていて不安になってしまいます。人の命を預かっている運転手さんは、年360時間の残業でも多すぎると思います。利用者の安全・安心のためにも、残業時間は少なければ少ないほど安心に繋がります。乗務員さんのワークライフバランスの向上にも繋がると思います。横浜市交通局として、臨時的特別な事情がある場合でも年360時間の上限値を守る決まりを作成して公表した方が利用者として安心です。働きやすい職場になれば、横浜市交通局で働きたいと思う人が増えて優秀な人員がより多く集まると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、労働基準法第36条に基づき労働者の過半数で組織する労働組合と取り交わしている協定において、時間外及び休日の労働が仮に発生した場合もバス乗務員は年間720時間を上限とすることを定めています。バス乗務員の充足状況や改善基準告示の改正等を踏まえつつ、引き続きバス乗務員のワークライフバランスや健康に留意した勤務体系を基本とし、お客様に安心してご利用いただける市営交通に向けて邁進してまいります。</p>
<p>市民の足を守っている横浜市交通局に対して、なぜ補助金を無くしたのか不思議です。子育て世代にも、高齢者にも、誰にとっても、横浜市活性化にも貢献し続けている必要な存在だと思います。子育ての予算の一部で交通局が子育てしやすいまちに貢献している分を負担た方が良くと思います。横浜市は横浜市交通局を大切に思って欲しいです。横浜市交通局の横浜市に対する貢献をきちんと評価してほしいです。日本一の政令指定都市横浜の発展は、横浜市交通局があったからこそだと思います。横浜市交通局が無ければ、横浜市はここまでの発展は無かったと思います。これからの横浜市の益々の発展に、横浜市交通局は絶対に必要だと思います。3.11の後、市営地下鉄だけは動いていてくれてとてもありがたかったです。災害に強い都市としても横浜市交通局は必要です。10年以上前になりますが、職員の皆様も大変な中で市営地下鉄が動いていてくれたことを今でも忘れずに感謝しています。</p>	<p>市営交通事業を応援いただきありがとうございます。引き続き独立採算の原則に基づき事業を運営するとともに、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>横浜市中期計画の中の政策36 交通ネットワークの充実があります。鉄道ネットワークの構築に伴う利便性の向上により、市民生活や企業活動の活性化に寄与してきました。引き続き、高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)等を直実に進めるとともに、人の流れや企業立地の変化、まちづくりの状況などを踏まえ、将来の鉄道ネットワークの充実に向けた検討も必要性です。このように、横浜市交通局の横浜市に対する貢献が記載されているにも関わらず、なぜ補助金が無くなったのか不思議です。横浜市の活性化に横浜市交通局が寄与しているのですから、その貢献を横浜市交通局に還元することは決して悪いことだとは思えません。積極的に支援していく方が横浜市の活性化に寄与すると思います。高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)等、市の政策で行っている部分も大いにあると思いますが、それで赤字になっている部分もあると思います。赤字の責任の全てを横浜市交通局に押し付けるは、いかがなものでしょうか。市の政策で行っているのなら、市の予算で賄う方が筋が通っていると思います。グリーンラインの6両化を進めるのも市の政策として行うのなら、その費用は市の予算で行うのが筋だと思います。市民生活や企業活動の活性化に向けて行い横浜市が恩恵を受けるので、恩恵を受ける横浜市が受益者負担として横浜市が費用を負担すべきだと思います。高速鉄道3号線の延伸(あざみ野～新百合ヶ丘)等も、横浜市が恩恵を受けるので、恩恵を受ける横浜市が受益者負担として横浜市が費用を負担すべきだと思います。なぜ受益者負担として横浜市から費用負担や補助をしていないのかが、とても不思議です。横浜市交通局の発展はSDGsにも貢献するので、市の政策として横浜市で費用負担すべきだと思います。横浜市の発展に大きな大きな貢献を横浜市交通局はしていると思います。</p>	<p>ブルーラインの延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）については、現在、関係機関との協議・調整、行政手続きを進めるとともに、調査・設計の更なる深度化を図り、早期の事業着手を目指しています。</p> <p>また、事業スキームについては、国、地方自治体（横浜市・川崎市）、交通局が費用を負担する地下高速鉄道整備事業費補助を想定しています。</p> <p>引き続き独立採算の原則に基づき事業を運営するとともに、安定した経営基盤の確立に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>横浜市職員で交通局で働きたいと思っている職員を積極的に人事異動などで受け入れた方が、新規採用職員を採用するより即戦力であり効率的だと思います。過去に交通局で働いていた経験がある職員を、人事異動で呼び戻すのも効率的かつ効果的であり適材適所の人事配置だと思います。4月の人事異動を待たずに、すぐにでもおこなえる効果的な方法だと思います。即戦力として、有効だと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>公営交通のある都市は、それだけでも魅力的だと思います。横浜市営バスや横浜市営地下鉄は、横浜市を代表するブランドだと思います。横浜市のブランド力の向上にも貢献していると思います。日本一の政令指定都市横浜の都市発展に大きな貢献をし続けていると思います。超少子高齢化時代において、公営交通の果たす役割は益々大きくなっていると思います。子育てしやすい都市、高齢者の住みやすい都市には公営交通は絶対に不可欠だと思っています。バス事業者の中でも、横浜市営バスは子育て世代にも高齢者にも一番優しいと思います。「明日をひらく都市」に横浜市交通局は絶対に必要だと思います。生産年齢人口流入による経済活性化にも、横浜市交通局は大きな貢献をしていると思います。市営地下鉄の延伸により、益々横浜市は活性化すると思います。交通の便利な都市に住みたいと思うので、東京都に負けないような利便性の高い都市になるためには、横浜市交通局は絶対に必要だと思います。地下鉄の延伸もその一つだと思います。「暮らしやすく誰もがWELL-BEINGを実現できるまち」には、横浜市交通局は必要不可欠だと思います。「人や企業が集い、つながり、新しい価値を生み出し続けるまち」には、横浜市交通局は必要不可欠だと思います。「変化する時代・社会に適応し・市民生活や都市をささえる新しいありかたを実現し続けるまち」には、横浜市交通局は必要不可欠だと思います。「横浜で子育てしたい」と思っただけのような、あらゆる策を講じる必要の中に、横浜市交通局の発展は当然入っていると思いますので、是非とも強力に横浜市交通局の政策の優先順位を上げて取り組んでほしいです。「子育てしたいまち次世代を共に育むまちヨコハマ」には横浜市交通局は、絶対に必要だと思います。横浜市交通局が無ければ、子育てしやすいまちの順位は、今より低かったと思います。横浜市交通局は子育てしやすいまちに大きな貢献をしているとぜひ思います。横浜市交通局があるからこそ、将来にわたり安全・安心に暮らせるまちだと思っています。将来の私たちの安全・安心した交通手段として横浜市交通局は必要不可欠です。私たちが高齢者になったときに、横浜市から出て行ってほしいのなら交通局は逆に邪魔に存在かもしれませんけど。横浜市交通局は必要不可欠です。</p>	<p>市営交通事業を応援いただきありがとうございます。いただいたご意見を参考に、横浜市中期計画2022-2025の基本戦略に掲げるまちの実現に向けて、公営交通事業者として貢献してまいります。</p>
<p>横浜市営バスのアナウンスは丸みおなさんが担当していますが、日向坂46のメンバーにアナウンスしてもらおうのはどうでしょうか、丸みおなさんそのまま日向坂46がLIVEする期間限定でもいいので横浜市営地下鉄や横浜市営バスの車内アナウンスを丸みおなさんと日向坂46のメンバーが行えばもっと多くの人に乗車してもらえそうです。日向坂46は横浜を聖地として活動しており、毎年秋のツアーは横浜アリーナ、3月末には横浜スタジアムでLIVEをしますのでは是非ご検討をお願い致します。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>障害者対策について 障害者用のバスは無料にするべき。赤字経営のツケを障害者に被せるなど言語道断。職員の給与削減など、先にすることがあるはず。</p>	<p>福祉特別乗車券制度につきましては交通局の管轄外になりますが、いただいたご意見は所管局へ共有させていただきます。</p>
<p>最終の地下鉄やバスを、今より早く終わらせることは不可能ですか。労働者の心身の健康増進に繋がると思います。地下鉄の安全整備等の時間も、今より多く取れるのでより一層安全対策がとれ安全運行に繋がると思います。重大な事故の減少に繋がると思います。労働条件の改善によって、人財確保にも寄与し、若い職員の採用増加にも貢献すると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」及びP28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。引き続き、お客様に安全・確実な交通サービスを提供できるよう取り組んでまいります。</p>
<p>『グリーンライン沿線の子育てに関するプロモーションの実施』について 情報を住まい選びをする世代を中心とした利用者に発信することが重要です。現在はSNSでの情報発信が一番有効かと思っておりますので、交通局様の公式SNSで積極的に発信されてはと思います。SNSではファンや職員による個人的な発信もありますが、正しく公平に広く伝播させるには信頼性の高い公式発信であることが望ましいです。以下に地域交流やバリアフリーを想定して設計された駅設備の具体例をいくつか挙げます。・エレベーターのカゴが大きくベビーカーや車イスが入りやすい。・東山田駅の出入口や北山田駅のトイレなど、段差が生じるような高低差ではスロープが設置されている。・各駅にベンチを有する居心地の良い休憩スペースがある。・防犯と視認性確保のために、エレベーターや階段、スロープなどに透明ガラスが採用されている。・各駅に多機能トイレが最低2ヶ所あり、右勝手左勝手に設計されている。・駅舎や駅出入口が明るく地域防犯に繋がっている（内装は白が基調で外光が積極的に取り入れられている）。 ※以上は横浜高速鉄道建設史3に記載があるものを参考にしています。日吉本町駅の休憩スペースには植木があります。数年前の話ですが、長い地下区間で子どもがぐずり途中下車をした際、その植木を見せながら子どもをあやし、同時に自分自身も和やかな気分になったことがありました。その頃から子育てに優しい沿線だなと感じております。その魅力は広く受け入れられるものだと思いますので、交通局様によって積極的にプロモーションされていくことを望みます。</p>	<p>いただきましたご意見につきましては、今後のSNSでの情報発信の参考にさせていただきます。</p>
<p>労働基準法等の法令違反の無い、働きやすい職場をPRすれば若い世代の応募も増えると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>バス・高速鉄道の始発を遅くし、最終を早くするなど時代の変化に合わせた取組も必要だと思います。始発列車を遅くして最終列車は早く終わらせれば、その間の安全点検の時間が多くなり、より一層の安全対策が取れると思います。労働環境の改善にも繋がると思います。人手不足対策にも役立つと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、P25「バスネットワークの最適化」及びP28「最適な地下鉄ダイヤの提供」の取組の参考とさせていただきます。引き続き、お客様に安全・確実な交通サービスを提供できるよう取り組んでまいります。</p>

ご意見	ご意見に対する交通局の考え方
<p>人材確保のために、年次有給休暇取得率「ほぼ100%」などをアピールできるように全体最適化を行う。これは、横浜市役所も同じです。離職に至る確率が高くなるようにするために必要です。サービス残業が無い、労働基準法違反が無い働きやすい職場をアピールできるように全体最適化を行う。これも、横浜市役所も同じです。法の番人である公務員が、労働基準法違反など無関係だと思って、職員になったら労働基準法違反が蔓延していたらミスマッチで離職に至る確率が高くなる。ハラスメントを無くし、心身ともに働きやすい職場をアピールする。ハラスメントは職員の心身の健康や満足度を損ない職員が萎縮してしまう。長時間労働の是正を行い、心身ともに健康で働きやすい職場づくりを行うこと。どれも横浜市役所も同じです。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>これからも市営地下鉄・バスが維持されていくためにも、運賃の値上げは必要なことだと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の事業運営の参考とさせていただきます。</p>
<p>「市営交通のファン層の獲得」とありますが、まずははまりんフェスタを再開してみてもどうでしょうか。既存のファンも、新規のファンも、そして未来のファンになるであろう子どもも、皆が楽しめるイベントがはまりんフェスタだと考えています。また、他社局が販売イベント等を行なっているように、地下鉄・バスの部品や不要になった看板なども販売する機会を設けると良いと思います。不用品も、お金を払って廃棄するよりは、売って売り上げを立てる方が良いと思います(イベントの費用はあるにせよ)。収支改善に持ち込めるほど売り上げが出るとは思いませんが、利用客が伸び悩む中でも売り上げを得られる大事な収入源になると思います。</p>	<p>地下鉄やバスの部品等の販売につきましては、一般財団法人横浜市交通局協会において、随時インターネット販売等を実施しております。</p> <p>いただきましたご意見につきましては、今後の事業運営の参考にさせていただきます。</p>
<p>働きやすい職場環境にするためには、法令違反が無いことです法の番人である横浜市には法令違反が当然無い職場環境の整備がされていると思いますけど。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>
<p>増収に向けた取り組みは、将来にわたって横浜市営交通を応援したいと感じるものばかりで、できるだけ早期に実施していただけるとさらによいと感じました。</p>	<p>市営交通事業を応援いただきありがとうございます。各取組の早期実現に向けて計画を推進してまいります。</p>
<p>「市営交通のファン層の獲得」という項目もあったが、他の民間交通機関においてはこれを活かしてイベントの開催や、有料撮影会の開催、グッズや部品の販売会を通して成功しているところもある。市営交通においても、X(旧Twitter)を活用したファン層向けの発信や、協会旅行センターとの連携によるツアー開催、「はまりんフェスタ」のような老若男女問わず楽しめる地域一体型のイベントなど、まだまだできることが沢山あると感じる。</p>	<p>様々なご提案ありがとうございます。いただいたご意見や他交通事業者の事例を参考に、P40「市営交通のファン層の獲得」の取組を推進していきます。</p>