

令和3年度 予算概要

横浜の街とともに、これまでも、これからも。



横浜市営交通100周年
1921—2021

交 通 局

目 次

令和3年度交通局予算案の概要

1	令和3年度予算案の基本的な考え方	1
2	3年度予算案について	2
(1)	予算案総括表	2
(2)	事業規模	3
(3)	乗車料収入	4
(4)	3年度予算案の主な取組一覧	5
3	3年度予算案の主な取組	6
(1)	お客様の安心と信頼を運ぶ	6
ア	バス事業の取組	6
イ	地下鉄事業の取組	8
ウ	両事業共通の取組	11
(2)	お客様にご満足いただける交通機関となるために	13
ア	バス事業の取組	13
イ	地下鉄事業の取組	14
ウ	両事業共通の取組	16
(3)	「住みたい」「住み続けたい」街、横浜を支える	17
ア	バス事業の取組	17
イ	地下鉄事業の取組	19
ウ	両事業共通の取組	22
(4)	次の100年につながる企業をつくる	23
	【資料】	
	予算案総括表	
	＜自動車事業会計＞	26
	＜高速鉄道事業会計＞	27
	【参考】	
	各事業の経常損益と任意補助金の推移	30

1 令和3年度予算案の基本的な考え方

令和元年度末から発生した新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、学校の休校・オンライン化、企業におけるテレワークの拡大、さらには、観光需要の低下など、これまで市民のみなさまの通勤・通学などの足を支えてきた市営交通においても、お客様が大幅に減少しています。

令和3年度についても、「新しい生活様式」の定着などによって、お客様のご利用がコロナ禍以前の水準まで回復することは見込みづらい状況です。さらには、こうした影響が長期化することも想定し、改めて事業の必要性や緊急性を見直すとともに徹底した効率化を進め、限られた財源を有効に活用しながら、『市民のみなさまの足』として、市営交通をご利用いただくお客様に安全で確実な輸送サービスを安定的に提供し続けます。

公共交通機関として、コロナ禍においても横浜の経済活動やまちづくりを支えるため、**バス事業**では、お客様のご利用状況に応じて便数や運行区間を見直すなどの効率化を進めながら、最も身近な交通機関である市営バスネットワーク全体を維持します。また、燃料電池（FC）バスの運行も継続するとともに、ハイブリッドバス車両を更新するなど、公営企業として環境対策にも貢献します。**地下鉄事業**では、沿線のまちづくりが進んでいるグリーンラインについて、将来的な乗車人員の増加に備えるため、6両編成化に向けた準備を進め、令和4年度の運行開始を目指します。また、高速鉄道3号線の延伸事業についても、早期の事業着手に向けて、行政手続きなどの進捗を図ります。このほか、駅のリニューアルなどにも引き続き取り組み、快適な駅空間の提供に努めます。

厳しい収支状況が見込まれる中でも、**安全で確実な輸送サービスを提供するため、バス事業**では、今後の市営交通を支えるバス乗務員や整備員などの人材確保・育成や事故防止に向けた取組を実施するとともに、引き続き、職員の健康管理を充実します。**地下鉄事業**でも、安定的な輸送サービスを提供し続けるため、開業から50年近くが経過し、老朽化した施設・設備の更新・補修などを先送りすることなく計画的に実施し、安全な設備の提供に努めます。また、コロナ禍におけるお客様のご利用状況が変化していることも踏まえ、き電停止後の保守時間を確保することなどを目的に、終電時間の繰り上げなどのダイヤ改正を実施します。

限られた財源の中で安定的な輸送サービスを提供していくためにも、燃費の向上や電気・消耗品の使用抑制など、徹底した内部経費の節約に努めた上で、「2019～2022年度市営交通中期経営計画」で掲げた事業についても、一部を縮減・延期するなどの見直しを行います。

市営交通は、令和3年4月に100周年を迎えます。私たちは、これまで、路面電車、バス、地下鉄の運行を通じて、横浜の街や市民のみなさまとともに歩んできました。これまでの100年に感謝を込め、これからも、「市民のみなさまの足」であり続けるために、弛まぬ努力を続け、市民のみなさまに愛され、信頼される交通機関を目指します。

2 3年度予算案について

(1) 予算案総括表

■新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減収により、
両事業とも平成20年度以来、13年ぶりの赤字予算

【自動車事業会計】

	3年度予算案	2年度予算	増 △ 減
営業収益	198億9,348万円	223億4,414万円	△ 24億5,066万円
乗車料収入	193億2,927万円	218億 416万円	△ 24億7,489万円
営業費用	214億 879万円	222億4,248万円	△ 8億3,369万円
営業損益	△ 15億1,531万円	1億 166万円	△ 16億1,697万円
経常損益	△ 11億9,745万円	3,874万円	△ 12億3,619万円
資本的収入	6億8,294万円	8億1,955万円	△ 1億3,661万円
資本的支出	11億9,149万円	21億5,395万円	△ 9億6,246万円
資本的収支	△ 5億 855万円	△ 13億3,440万円	8億2,585万円

(詳細は26ページの自動車事業会計予算案総括表をご覧ください。)

【高速鉄道事業会計】

	3年度予算案	2年度予算	増 △ 減
営業収益	353億3,214万円	461億8,825万円	△ 108億5,611万円
乗車料収入	342億1,126万円	448億 322万円	△ 105億9,196万円
営業費用	378億2,216万円	388億 572万円	△ 9億8,356万円
営業損益	△ 24億9,002万円	73億8,253万円	△ 98億7,255万円
経常損益	△ 11億2,358万円	73億 771万円	△ 84億3,129万円
資本的収入	239億 748万円	268億2,207万円	△ 29億1,459万円
資本的支出	453億7,909万円	489億2,979万円	△ 35億5,070万円
資本的収支	△ 214億7,161万円	△ 221億 772万円	6億3,611万円

※このほか、特別減収対策企業債(77億2,100万円)を発行し、資金不足の解消を図ります。

(詳細は27ページの高速鉄道事業会計予算案総括表をご覧ください。)

(2) 事業規模

3年度の市営交通事業の事業規模は次のとおりです。

【自動車事業会計】

	3年度予算案	2年度予算	増 △ 減
在籍車両数	816両	843両	△ 27両
営業キロ	511.381km	516.734km	△ 5.353km
1日当たり運転キロ	79,500km	83,200km	△ 3,700km
1日当たり乗車人員	310,900人	360,300人	△ 49,400人

注) 一般乗合のほか、貸切、特定を含む(営業キロを除く)。

【高速鉄道事業会計】

	3年度予算案		
		うちブルーライン	うちグリーンライン
在籍車両数	54編成290両	37編成222両	17編成68両
営業キロ	53.4km	40.4km	13.0km
1日当たり運転キロ	102,300km	84,100km	18,200km
1日当たり乗車人員	509,900人	419,800人	111,200人

	2年度予算		
		うちブルーライン	うちグリーンライン
在籍車両数	53編成284両	36編成216両	17編成68両
営業キロ	53.4km	40.4km	13.0km
1日当たり運転キロ	102,300km	84,100km	18,200km
1日当たり乗車人員	684,100人	559,100人	153,400人

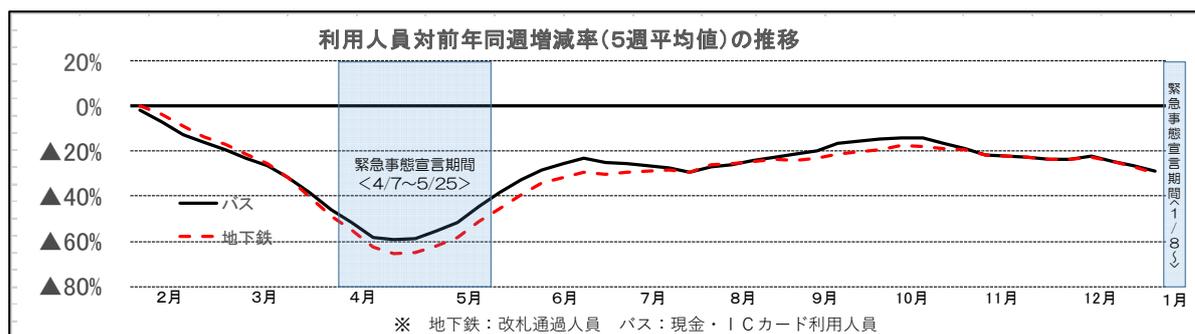
	増 △ 減		
		うちブルーライン	うちグリーンライン
在籍車両数	1編成6両	1編成6両	—
営業キロ	—	—	—
1日当たり運転キロ	—	—	—
1日当たり乗車人員	△ 174,200人	△ 139,300人	△ 42,200人

注) 1日当たり乗車人員の内訳は、両線を乗り継いでご利用される方がいるため、合計と一致しません。

(3) 乗車料収入

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、令和2年2月から徐々に市営バス・地下鉄をご利用のお客様が減少し、令和2年4月から5月の緊急事態宣言期間中は学校の休校や、在宅勤務などの外出抑制によって、前年同時期と比べ60%程度落ち込むなど、大きな影響が発生しました。緊急事態宣言が解除された5月下旬から6月にかけて、お客様のご利用が一定程度回復しましたが、学校のオンライン化や企業のテレワークの拡大、観光需要の低下など、コロナ禍における「新しい生活様式」の定着によって、その後もお客様のご利用は前年同時期と比べ、概ね20%減の水準で推移しています。

令和3年度においても、コロナ禍以前の水準までお客様のご利用が回復することは見込みづらいことから、一定のご利用減が継続するものとして、乗車料収入を見込んでいます。



【自動車事業会計】

	3年度 予算案 (A)	2年度 予算 (B)	対前年度 予算増減率 $\frac{(A)-(B)}{(B)}$	2年度 執行見込 (C)	対予算 執行増減率 $\frac{(C)-(B)}{(B)}$
定期	32億9,215万円	40億7,156万円	△19.1%	31億3,199万円	△23.1%
定期外	99億3,301万円	115億3,675万円	△13.9%	83億5,989万円	△27.5%
特別乗車証	57億2,355万円	57億6,544万円	△0.7%	57億6,544万円	—
一般乗合	189億4,871万円	213億7,375万円	△11.3%	172億5,732万円	△19.3%
貸切	3億8,056万円	4億3,041万円	△11.6%	2億7,794万円	△35.4%
合計	193億2,927万円	218億416万円	△11.4%	175億3,526万円	△19.6%

【高速鉄道事業会計】

	3年度 予算案 (A)	2年度 予算 (B)	対前年度 予算増減率 $\frac{(A)-(B)}{(B)}$	2年度 執行見込 (C)	対予算 執行増減率 $\frac{(C)-(B)}{(B)}$
定期	125億8,653万円	157億2,069万円	△19.9%	124億4,373万円	△20.8%
定期外	136億3,165万円	190億5,019万円	△28.4%	132億4,753万円	△30.5%
ブルーライン	262億1,818万円	347億7,088万円	△24.6%	256億9,126万円	△26.1%
定期	29億3,760万円	41億2,756万円	△28.8%	28億7,127万円	△30.4%
定期外	29億8,507万円	38億4,329万円	△22.3%	28億8,801万円	△24.9%
グリーンライン	59億2,267万円	79億7,085万円	△25.7%	57億5,928万円	△27.7%
特別乗車証	20億7,041万円	20億6,149万円	0.4%	20億6,149万円	—
合計	342億1,126万円	448億322万円	△23.6%	335億1,203万円	△25.2%

(4) 3年度予算案の主な取組一覧

事業名		予算額	掲載頁
(1) お客様の安心と信頼を運ぶ			
バス 事業	事故防止に向けた取組		6
	バス停留所安全対策等の推進	1,213 万円	6
	《コラム①》交通安全教室		6
	バス車両の更新		7
	《コラム②》路上故障削減に向けた取組		7
	確実な輸送を支える取組	6,235 万円	7
地下鉄 事業	地下鉄のダイヤ改正	3,170 万円	8
	地下鉄施設・設備の計画的更新・補修	63 億 3,174 万円	8
	《コラム③》地下鉄の保守作業		10
	ブルーライン 3000 形車両の更新	16 億 4,369 万円	10
共通	新型コロナウイルスなどの感染症対策	3,405 万円	11
	職員の健康管理の充実	1 億 455 万円	12
	《コラム④》安全運行を維持するための人材育成と 事故を風化させないための取組		12
(2) お客様にご満足いただける交通機関となるために			
バス 事業	わかりやすい案内サインの設置	1,992 万円	13
	バス運行管理システムの更新		13
	お客様の気持ちに寄り添えるバス乗務員の育成		13
地下鉄 事業	地下鉄車両のわかりやすい車内・車外表示	1 億 929 万円	14
	駅の快適性向上の取組	33 億 5,316 万円	14
	《コラム⑤》戸塚駅大規模特別清掃		15
	サービス接遇選手権大会の開催	135 万円	16
共通	I C Tを活用したデジタル化の推進		16
	《コラム⑥》ウェブの活用		16
(3) 「住みたい」「住み続けたい」街、横浜を支える			
バス 事業	バスネットワーク維持に向けた取組		17
	都心臨海部におけるバスネットワーク		18
	環境対策		18
	《コラム⑦》燃費の向上に向けた省エネ運転		18
地下鉄 事業	高速鉄道 3 号線延伸事業の推進	1 億 6,566 万円	19
	グリーンラインの 6 両化	48 億 4,275 万円	20
	相鉄・東急直通線との接続に伴う工事の推進	16 億 2,982 万円	21
共通	沿線の魅力発信	605 万円	22
(4) 次の 100 年につながる企業をつくる			
	貸切バス事業の推進		23
	観光事業の推進	266 万円	23
	資産の有効活用等による収入の確保		23
	優秀な人材を確保するための取組強化	4,107 万円	24
	安全品質の継続的改善に向けた仕組みづくり	500 万円	24
	《コラム⑧》徹底した効率化		25
	市営交通 100 周年	1,492 万円	25

※ 入札に影響を及ぼす恐れがあるなどの理由により、予算額を掲載していない事業があります。

3 3年度予算案の主な取組

(1) お客様の安心と信頼を運ぶ

ア バス事業の取組

(ア) 事故防止に向けた取組

市営バスを安全・安心にご利用いただけるよう、乗務員の教育・研修を通じて、安全運転・事故防止の技術向上を進めます。

ドライブレコーダー映像を活用した実践的な研修を引き続き実施するほか、経験の浅い職員の事故が比較的多いことから、「新人乗務員振返り研修」を充実させます。

また、車内転倒防止のための「着座確認」や車内外の安全確認のため、一呼吸おいてから発進する「3秒ルール」の徹底を通じて、事故の撲滅を目指します。

<3年度に充実を図る研修>

- ・新人乗務員振返り研修
- ・新人事故再発防止研修
- ・事故惹起者研修
- ・人身事故再発防止研修
- ・事故未然防止研修

(イ) バス停留所安全対策等の推進

1,213万円

バス停留所の上屋・ベンチについては、老朽化や安全性に問題があるものの更新を優先させていきます。

また、乗降環境を改善するため、バスを正着しやすくするためのバスベイの改良や、強風によるバス停標柱の転倒防止策を講じるとともに、降車位置にある横断防止柵や植栽の撤去などを引き続き進めます。

なお、平成30年度に神奈川県警察が公表した、いわゆる「危険なバス停」について、交通局が所管する14か所すべてのバス停留所で安全対策を終えています。

<3年度の実施内容>

- | | |
|------------------|------|
| ・バス停留所上屋の更新 | 1か所 |
| ・ベンチ更新 | 5か所 |
| ・バスベイの改良 | 1か所 |
| ・強風対策のためのバス停標柱埋込 | 10か所 |
| ・横断防止柵・植栽の撤去 | 7か所 |



<植栽撤去が必要なバス停>

《コラム①》 交通安全教室

学校や地域と連携してバスの安全な乗り方教室や死角体験教室を実施することで、交通パートナーの皆様と共に事故の削減に取り組みます。

また、2年度に制作した「市営バス交通安全DVD」を交通安全教室やその他イベント開催時、学校、施設、区役所等で活用いただけるようにするとともに、新たにホームページやYouTubeを通じた動画配信も始めています。



<動画掲載ページ>

(ウ) バス車両の更新

バス車両の使用年数は、これまで15年を目途に更新してきましたが、原則として2年延長して17年とし、ハイブリッドバス以外の車両更新を凍結します。また、バス運行の効率化を図ることなどにより、保有車両台数を2年度の843両から3年度末に816両まで縮減することで車両更新費や維持管理費などのコスト削減を図ります。バス車両の使用年数延長にあたっては、路上故障などを回避するため、オーバーホールや予防整備を重点的に行います。

なお、在籍車両数に占めるノンステップバス車両の割合は、97%を維持します。

《コラム②》 路上故障削減に向けた取組

バス車両整備工場において、確実な点検、整備を実施し、安全な車両の提供に努めていますが、3年度は、予防整備の強化に取り組みます。

例えば、環境に配慮した機能として搭載している、アイドリングストップ&スタートシステムによって、常に酷使している部品について、これまでは、定期的な点検などで損傷が見られる場合などに交換してきました。しかし、損傷していない場合の装置内部の良否判定が困難であることから、今後は、エンジン始動用のモーター内部部品を3年、発電機内部部品を6年など、定期的に交換することとします。

(エ) 確実な輸送を支える取組

6,235万円

バス営業所は設置から数十年が経過し、老朽化が進んでいることから、計画的に環境改善を進めており、3年度は若葉台営業所のトイレ改修や食堂等の床の張替えを行います。

車両整備に関しては、直営車検台数を現在の476両から490両に増やし、車検整備を効率的かつ安定的に実施します。

また、滝頭営業所車両整備工場に、新たにリムジン型車両の整備も集約し、作業の効率化を進めるとともに、研修施設を活用したバス整備員の技術向上のための研修を充実します。



<バス車両の整備>

イ 地下鉄事業の取組

(ア) 地下鉄のダイヤ改正

3,170 万円

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う「新しい生活様式」の定着などに伴って、お客様のご利用状況が変化していることを踏まえ、営業終了後の保守作業時間の確保による効率化を目的に、地下鉄ブルーライン・グリーンラインの終電時間の繰り上げなどのダイヤ改正を実施します。

<ダイヤ改正のポイント>

○ブルーライン

終電時間の繰り上げ など

○グリーンライン

朝ラッシュ時間帯の運転間隔の適正化

終電時間の繰り上げ など

<ダイヤ改正日（予定）>

令和3年度第1四半期

(イ) 地下鉄施設・設備の計画的更新・補修

63 億 3,174 万円

更新時期となった地下鉄の施設・設備を順次更新し、地下鉄の安全・安定的な運行を維持します。

【グリーンライン車両の機器更新】

17 億 936 万円

地下鉄車両の主要装置に使われている電子部品等は、製造から8～12年で経年劣化による故障の発生頻度が増加します。このため、グリーンライン 10000 形の機器更新を2年度から計画的に実施しており、3年度は7編成の主要電子部品を更新することで、車両走行の安全性を維持します。



<グリーンライン 10000 形車両>

【シールドトンネル・塩害区間構築補修】

7 億 7,308 万円

三ツ沢下町駅～吉野町駅間は地下水に高い濃度の塩分が含まれる塩害区間であり、構造物の鉄筋や鋼材が腐食するなど劣化が見られることから、施設の長寿命化を目的とした構築補修工事を実施しています。

3年度は、大江橋換気塔立坑（関内駅～桜木町駅間）及び宮元町シールドトンネル（吉野町駅～蒔田駅間）などの構築補修工事を進めます。また、駅改良にあわせて、平成27年度から実施している関内駅の構築補修工事は、3年度の完成を予定しています。



<関内駅構築補修>



<シールドトンネルの補修>

【軌道改良工事の継続実施】

5億4,309万円

塩害区間では、軌道のレールやマクラギ内の鉄筋が腐食・劣化しやすい環境にあります。このため、この区間に塩害に強いマクラギを設置するなどの軌道改良工事を3年度も継続して実施します。

また、関内駅～伊勢佐木長者町駅間は急曲線であり、レール・締結装置等への負担が大きく、保守の頻度も高いことから、列車運行の安全性向上を図る新たな軌道構造の改良に引き続き取り組みます。

<3年度の実施区間>

横浜駅～三ツ沢下町駅間の上り線 (630m)

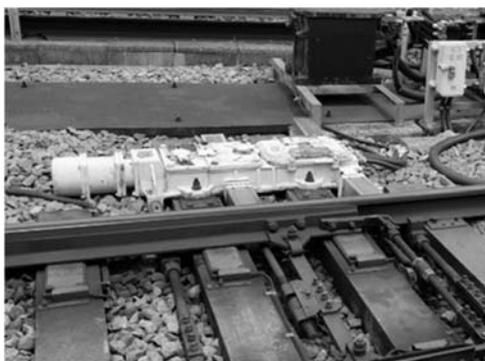


<軌道改良工事>

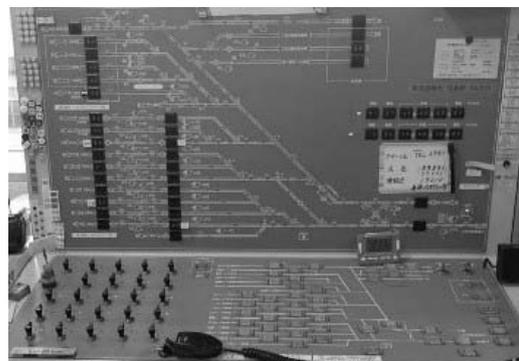
【信号保安装置の更新】

3億 225万円

信号保安装置は、運用開始から25～30年を目途に機器の更新を行い、安全性を確保しています。元年度～3年度にかけて上永谷車両基地、3年度～5年度にかけて北新横浜駅～仲町台駅間のポイントを転換するための電気転てつ機や、信号を制御する連動装置などの更新を行います。



<電気転てつ機>



<連動装置>

《コラム③》 地下鉄の保守作業

市営地下鉄は、多くの施設や車両・設備が一体となって安全・確実・快適な運行を提供しています。これらを点検補修し、昼夜問わず維持管理しているのが保守管理所の職員です。

昼間の電車が運行している時間帯では、職員が徒歩でレールの亀裂やボルト・ナットの緩みをハンマーで叩いて点検しています。また、変電所やエスカレーターなど電気を使用する設備についても、異常の有無を確認しています。営業が終了した深夜時間帯には、レールの交換や、電車に電源を供給しているサードレール・架線、信号設備などの検査を、約3時間という短い作業時間の中で、確実に、かつ手際よく点検・補修作業を進め、始発列車を迎えます。

地下鉄車両については、各車両基地（上永谷・新羽・川和）にて、検査・整備・清掃等を実施しています。安全な車両を提供するため、「列車検査・月検査・重要部（保全）検査・全般（保全）検査」など、内容の異なる様々な検査や消耗部品の交換、電気装置の大規模な更新などの整備を行っています。このように、保守管理所の職員193名が24時間、365日体制で輸送の安全確保に取り組んでいます。



(ウ) ブルーライン 3000 形車両の更新

16 億 4,369 万円

3000A形車両（全8編成）は、導入から約28年が経過し、車体や主要電気品が劣化傾向にあります。このため、3000A形車両を代替する新型車両を製造しています。平成29年度に1編成導入済みであり、3年度は1編成が納車され、試運転等を行ったうえで4年度から順次7編成を営業線に投入する予定です。新型車両の導入の際には、安全性を最優先に、バリアフリーの向上、省エネ効果及びお客様の利便性向上を図ります。

<新造車両スケジュール>

平成30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
契約	設計		製造 1編成 納車	6編成 営業線投入	1編成 営業線投入

<ブルーライン車両の状況>

形式	導入時期	経過年数	編成数
3000A形	平成4年	28年	8編成
3000N形	平成11年	21年	6編成
3000R形	平成16年	16年	14編成
3000S形	平成17年	15年	7編成
3000V形	平成29年	3年	1編成



< (参考) 3000V 形車両 >

ウ 両事業共通の取組

(ア) 新型コロナウイルスなどの感染症対策

3,405万円

コロナ禍においても、お客様に安心して市営バス・地下鉄をご利用いただくため、引き続き職員のマスク着用、消毒の徹底や点呼時の体調確認など、職員の健康管理に取り組むことはもとより、車内や施設の定期的な消毒や換気対策、お客様への啓発などにより、感染防止対策を徹底します。

<これまでの対応>

【市営バス】

- ・バス車両の定期的な消毒（定期整備・清掃時(各月1回)、乗務前）
- ・運行中の窓開け及び換気扇による換気、待機場所における前後ドア開放
- ・運転席付近のビニールカーテン設置による飛沫飛散防止（一部の車両にアクリルパネルを設置予定）
- ・オゾン発生器による車内除菌（あかいくつ・リムジン型・貸切専用車など）
- ・車内抗菌処理（2年度中に全車施工予定）
- ・感染拡大防止のための啓発ポスターの掲出等



<オゾン発生器>



<バス車内ポスター>

【市営地下鉄】

- ・地下鉄車内、駅構内券売機・エスカレーター・階段の手すり等の定期的な消毒
- ・グリーンライン車両の換気装置改修（改修中）
- ・駅事務室等のビニールカーテン飛沫飛散防止フィルム設置
- ・地下鉄全駅へのアルコール消毒剤の設置
- ・車内抗菌処理（2年度中に全車施工予定）
- ・車内ビジョン等による感染症予防動画放映、感染症予防ポスター掲示、放送等



<券売機のアルコール消毒>



<車内ビジョン等動画>

引き続き、適切な情報提供や継続的な啓発により、新型コロナウイルス感染症をはじめ、職員の感染症対策に取り組みます。また、健康起因の事故を防止するために、睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査を引き続き実施するとともに、治療効果が十分でない職員については、衛生管理者及び産業医による管理・指導を徹底します。さらに、インフルエンザ予防接種費用助成、脳ドック検査等も引き続き実施し、産業医及び保健師による定期的な職場巡視、健康に関する相談への対応も継続します。

これらの取組により、2年度から認証されている健康経営^{※1}（横浜健康経営 クラスAAA 認証）の継続を目指します。

※1 健康経営とは、従業員の健康保持・増進が企業の収益等を高める投資であると捉え、健康管理を戦略的に実践することを言い、各自治体等でも推奨されている。横浜市（健康福祉局）では、健康経営に取り組む事業所を横浜健康経営認証事業所として認証している。



《コラム④》 安全運行を維持するための人材育成と事故を風化させないための取組

安全の取組と職員の教育をしっかりと連動させることで、バス・地下鉄の安全運行を支える人材の育成を進めています。特に、過去の重大事故を風化させないために、令和元年のオーバーラン衝突事故の先頭車両や脱線事故の横取り装置の実物を活用し、職員に事故の重みを感じてもらい、安全に対する意識を新たにするための「安全研修」を新設し、全ての職員が定期的受講する仕組みを始動させ、「ゆるぎことのない安全」の確立を図ります。



＜バス乗務員の実車研修＞



＜技術教育研修＞

(2) お客様にご満足いただける交通機関となるために

ア バス事業の取組

(ア) わかりやすい案内サインの設置

1,992万円

鉄道からバスの乗り継ぎ案内やバス運行情報などを結節点であるターミナル駅等でわかりやすく掲示し、公共交通の利用を促進します。横浜の地理に不案内なお客様にもご利用いただきやすいよう、横浜駅、桜木町駅及び関内駅について、都市整備局などの関係局及び他事業者とも連携して交通案内の改善に取り組みます。

<3年度の主な取組>

- ・バス乗り換え案内（横浜駅東西自由通路） ・バス案内ボード（JR関内駅北改札駅前広場）
- ・簡易デジタルサイネージ設置（地下鉄桜木町駅構内）



<JR関内駅北改札駅前広場バス案内ボード設置（イメージ）>

(イ) バス運行管理システムの更新

バス運行管理システムは、勤務計画・点呼・出入庫・労務管理・整備等のバス事業の基盤を担うとともに、ホームページでバス位置・遅延・混雑情報をお客様に提供するなど、サービス面においても、非常に重要なシステムです。

このシステムについて、4年度にかけて機器更新を行います。機器更新にあたっては、ネットワーク構成を見直し、既設の光回線を活用して回線を二重化することにより、一層安定したサービスをお客様に提供します。



<バス運行管理システム>

(ウ) お客様の気持ちに寄り添えるバス乗務員の育成

どなたにも気持ちよく市営バスをご利用いただけるように、あいさつやお礼の一言をおかけすること、着座するまで確認した上で発車することなどの配慮ができる乗務員の養成に取り組んでいます。

そのうえで、運転技術や接客に優れ、安全・確実・快適なサービスを提供できる乗務員を「マスタードライバー」として認定しています。現在（3年2月1日時点）、280名のマスタードライバーが活躍しており、今後も充実を図ります。



<マスタードライバー>

【駅の清掃・美化】

5億2,614万円

2年度に実施した戸塚駅における大規模特別清掃等から得られた知見を活かし、日常的な清掃を「清潔さ」を維持するための清掃及び「美観」を向上させるための清掃に整理するほか、高所壁面や天井の清掃頻度も増やすなど、より効率的・効果的な駅清掃に取り組みます。

また、みなとみらい地区の玄関口である桜木町駅において、美観向上を目的としたコンコースの内装改修工事を2年度に引き続き実施します。



<桜木町駅コンコース（イメージ）>

《コラム⑤》 戸塚駅大規模特別清掃

駅の特성에 応じた清掃方法の見極めなど、清掃に関するノウハウを収集することなどを目的として、2年8月に約2週間かけ、営業終了後の戸塚駅にて大規模な清掃を行いました。



<戸塚駅大規模特別清掃の様子>

【駅トイレの快適性向上の取組】

2億5,639万円

日常清掃だけでは防ぎきれない臭いや汚れを取り除くためのトイレ特別清掃を地下鉄全40駅で引き続き実施します。また、2年度に設置した自動開閉式サニタリーボックス、消臭幼児用おむつ回収容器及びシートクリーナーなどについて定期的なメンテナンスを実施することで、清潔・快適にご利用いただけるトイレ環境を提供します。

さらに、引き続きセンター北駅のトイレリニューアル工事を行うとともに、伊勢佐木長者町駅の工事にも着手します。

【駅エレベーター・エスカレーターを更新】

1億7,587万円

お客様に、より安全で安心な設備をご利用いただくため、エレベーターやエスカレーターの更新を順次行います。更新にあたっては、バリアフリー対応機能の付加や省エネルギー化も図ります。

<3年度の更新予定>

エレベーター：中田駅（2基） エスカレーター：桜木町駅（1基）

(ウ) サービス接遇選手権大会の開催

135 万円

駅職員同士が互いに接客技術を磨き、競い、学び、育成する場として、2年度に試行的に開催した「サービス接遇選手権大会（ロールプレイング大会）」を本格開催し、職員の接遇向上を図ります。

また、ホーム上での規律ある動作による安全確認を行うことで、お客様に安心してご利用いただくことをはじめ、「見える安全、見せる安全」の取組を推進します。



<サービス接遇選手権大会の様子>

ウ 両事業共通の取組

(ア) ICTを活用したデジタル化の推進

紙券や磁気券で発売していた「バス・地下鉄共通1日乗車券」及び「地下鉄1日乗車券」を新たにIC化し、PASMOで利用できるようにします。

また、スマートフォンアプリ「my route^{※1}」によるサービスを「みなとぶらりチケット」に加え、1日乗車券にも拡大します。これにより、24時間いつでもどこでもお手持ちのスマートフォンで乗車券を購入できるようになります。窓口や券売機、バス車内で1日乗車券を購入する必要がなくなり、乗務員等との接触機会も低減します。こうしたことから、紙式の1日乗車券については、発売を原則終了します。

あわせて、運賃収受におけるキャッシュレス決済の拡大や顔認証システムの実験導入など、ICTの活用拡大に向けた研究を進めます。

さらに、「モバイルPASMO^{※2}」サービスを活用し、お手持ちのスマートフォンでの定期券購入やSF利用の拡大を促進します。これにあわせて、取扱件数が減少している洋光台定期券発売所の営業を終了します。

※1 my route（マイルート）とは、

- ・バス・電車・タクシー・サイクルシェア・レンタカーなどを組み合わせた移動ルートを提供
- ・街をもっと楽しむためのイベントやグルメ、観光情報が満載。行きたい場所がすぐに見つかる
- ・みなとぶらりチケット（デジタル版）の購入・利用、タクシーの予約・支払いがアプリ内で完結

※2 モバイルPASMOとは、従来のカード型PASMOの機能をスマートフォンに搭載できるアプリケーションソフトウェア



<モバイルPASMO（イメージ）>

《コラム⑥》 ウェブの活用

交通局ホームページでは、バス・地下鉄の遅延など運行に関する情報を、アイコンを使うなどして、よりわかりやすい表示にします。降雪などによるアクセス集中時も問題なく閲覧できるようにサーバーを増強するとともに、外国語での表示にも対応します。

また、GTFS（公共交通機関の標準的なフォーマット）を公開することにより、一般の乗換案内スマホアプリで市営バスの車両位置情報を表示するなど、様々なところで市営交通の情報をお知らせできるよう取り組んでいます。



<現在の交通局ホームページ>

(3) 「住みたい」「住み続けたい」街、横浜を支える

ア バス事業の取組

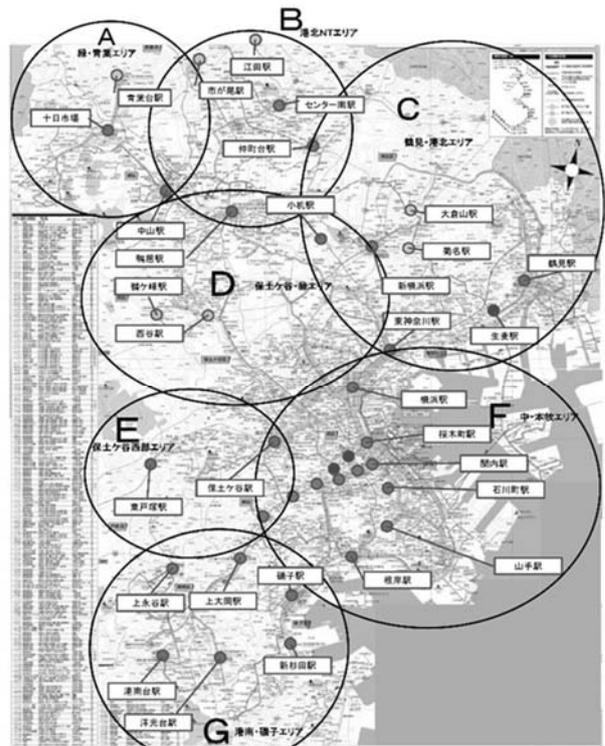
(ア) バスネットワーク維持に向けた取組

将来的に市営バスネットワークを維持していくためには、利用実態にあわせたバス路線を編成する必要があります。最寄り駅までの交通手段としての位置付けを明確にし、バス路線の短絡化や、行先・経路の変更など、市内のエリアごとに見直しを行います。

また、連節バスやリムジン型の車両を活用することにより、運行を効率化します。

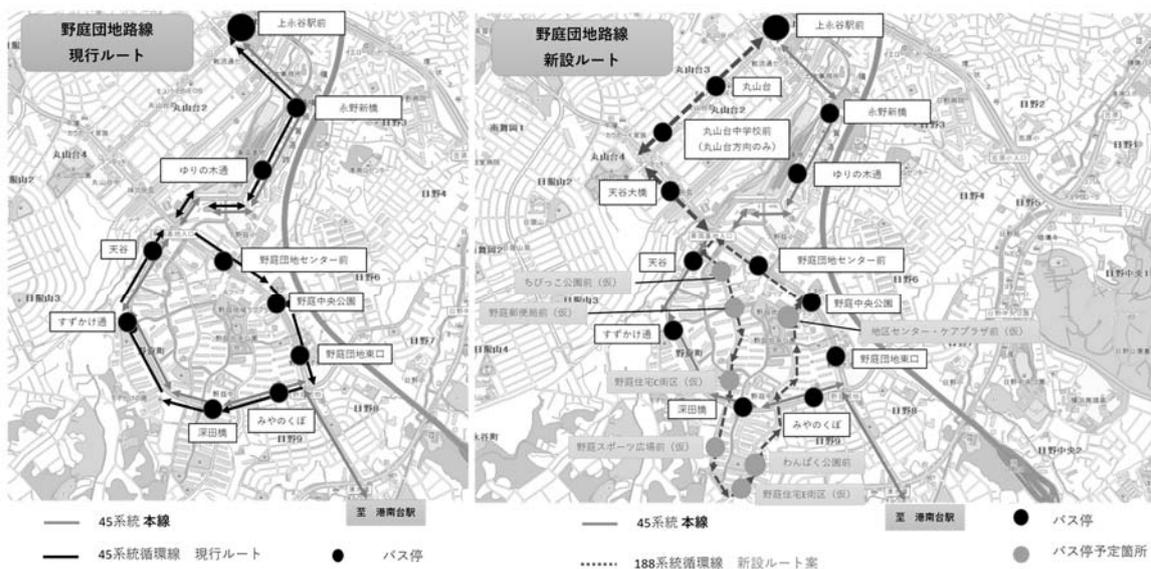
このほか、3年度は、野庭団地（港南区）において、現行のバス路線を見直し、団地内を循環するルートを設定することにより、ご自宅からバス停までの移動距離を縮めるなど、利便性の向上を図ります。

中長期的にお客様の減少が避けられず、かつ高齢化が進む中では、既存のバスネットワークを維持するだけでなく、ラストワンマイルを担う地域コミュニティ交通との連携に向けた検討を進めます。



<市内エリア図>

<野庭団地（港南区）新設路線図>



(イ) 都心臨海部におけるバスネットワーク

横浜駅から山下ふ頭までの水際線をつなぐ路線として、2年7月に運行を開始した連節バス「BAYSIDE BLUE」、主要な観光スポットを巡る「あかいくつ」及び桜木町駅とハンマーヘッドを結ぶ「ピアライン」の3つの路線で都心臨海部の移動の主要軸を形成しています。

イベントや季節の催事にあわせて、都心臨海部ならではの景色やお買い物など、回遊の楽しさ及び快適性について情報発信を進めるほか、水上交通などの多彩な交通との連携に取り組みます。



<連節バス「BAYSIDE BLUE」>

(ウ) 環境対策

横浜市地球温暖化対策実行計画において、2030年度までに2013年度CO₂排出量に対して5%削減することを目標に掲げています。また、国においても、2050年ゼロカーボンを旗印に環境対策に力を入れていることを踏まえ、交通局でもこれらの達成に向けて、ハイブリッドバスの導入を引き続き進めるほか、燃料電池バスの運行における課題の検証や、電気バスの実用化に向けた検討を進めます。

【ハイブリッドバス】

一般車両の更新を原則凍結しますが、ハイブリッドバスについては10両を更新し、環境性能・燃費の向上を図ります。この結果、現行の140両体制(乗合バスの約17%)を維持できる見込みです。



【燃料電池 (FC) バス】

水素ステーションの整備状況、車両費や燃料費の動向を踏まえながら、引き続き検証します。



【電気 (EV) バス】

2年度に、既存バス車両のエンジンをモーター、バッテリーに置き換えた電気バスの実証実験を実施しています。この実験結果を検証しながら、協力企業とも連携するなど実用化に向けた検討を進めます。



《コラム⑦》 燃費の向上に向けた省エネ運転

省エネ運転は、経費節減及び排出ガスの削減だけではなく、滑らかな発進・停車など、お客様の立場に立った丁寧な運転操作となり事故の防止にもつながります。

ドライブレコーダーの運行データを活用した個人別の運転指導を行うとともに、燃料の噴射量を可視化できる機器を用いた実車による省エネ研修を実施し、乗務員の運転技能の習熟と燃費に対する意識の醸成を図り、更なる燃費向上と安全運転に取り組みます。



イ 地下鉄事業の取組

(ア) 高速鉄道3号線延伸事業の推進

1億6,566万円

高速鉄道3号線の延伸（あざみ野～新百合ヶ丘）については、2年1月に概略ルート・駅位置を選定し、横浜・川崎市で合意しました。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、7月に計画段階配慮書を公告・縦覧、横浜市環境影響評価審査会での審査を経て、9月に配慮市長意見書が公告・縦覧され、配慮書の手続が完了しました。

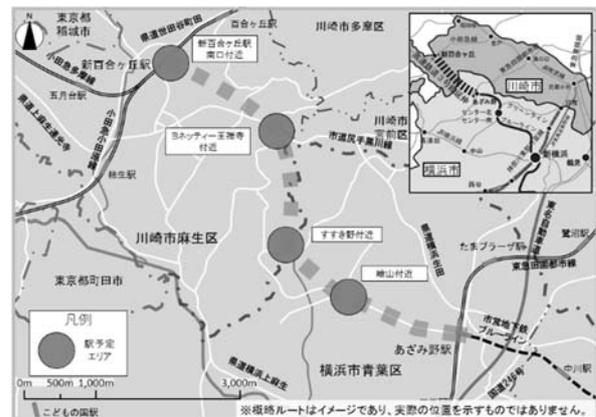
3年度は、関係機関との協議・調整、行政手続を引き続き進めるとともに、これに必要な調査・設計の深度化を図り、早期の事業着手を目指します。

<事業概要>

整備区間	あざみ野～新百合ヶ丘
整備延長	約6.5km
概算事業費	約1,720億円
ルート・駅位置	新駅4駅（既設あざみ野駅を除く）
事業主体	横浜市交通局（第一種鉄道事業者）
事業スキーム	地下高速鉄道整備事業費補助（想定）
開業目標	令和12年開業目標（交通政策審議会答申の目標年次）

<整備効果>

- (1) 広域的な鉄道ネットワークの形成
 - ・横浜と川崎市北部、多摩地域を結ぶ、新たな都市軸の形成
 - ・災害等による輸送障害発生時の代替経路の確保
- (2) 新幹線アクセス機能の強化
 - ・横浜市北西部のみならず、川崎市北部・多摩地区など広い範囲から新横浜駅へのアクセス機能の強化
- (3) 移動時間の短縮（例）
 - ・拠点間アクセスの強化（新百合ヶ丘～あざみ野）
約30分→約10分 約20分短縮（乗換なし）
 - ・新幹線アクセスの強化（新百合ヶ丘～新横浜）
約35分→約27分 約8分短縮（乗換なし）
- (4) 沿線地域の活性化
 - ・新駅周辺まちづくりの活性化
 - ・ターミナル駅の交通結節機能強化、
沿線地域の公共交通ネットワークの強化



<ルート選定について>

川崎市側のルートについては地域交通やまちづくりの視点から評価を行うとともに、市民の皆様からの御意見等を踏まえ、総合的に判断した結果、ヨネツティー王禅寺付近を通るルートに決定しました。

(イ) グリーンラインの6両化

48億4,275万円

平成19年度の開業以降、お客様が堅調に増加してきたグリーンラインについては、新型コロナウイルス感染症の影響により、現時点では、お客様が大幅に減少していますが、将来的な乗車人員の回復に備えるとともに、沿線のまちづくりの観点からも、引き続き、6両編成化を進めます。3年度も、駅ホームの延伸工事や車両基地の改良工事などを進め、年度末には駅ホーム及び車両基地の6両化対応が完成します。

4年夏頃から順次6両化車両を導入する予定です。

<グリーンライン6両編成化スケジュール>

	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
車両増備	発注	車両設計	車両製造	3編成	3編成	4編成
駅改良	設計 (実施、詳細)		工事		残工事	-
検修庫増築					-	-
電気・軌道工事					-	-



<駅ホーム工事>



<検修庫増築工事>



<留置線引留柱基礎工事>

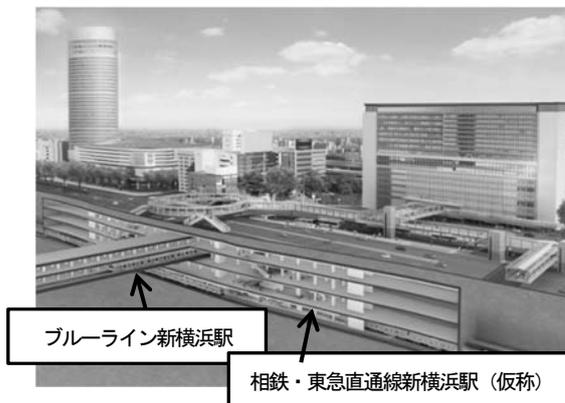
(ウ) 相鉄・東急直通線との接続に伴う工事の推進

16億2,982万円

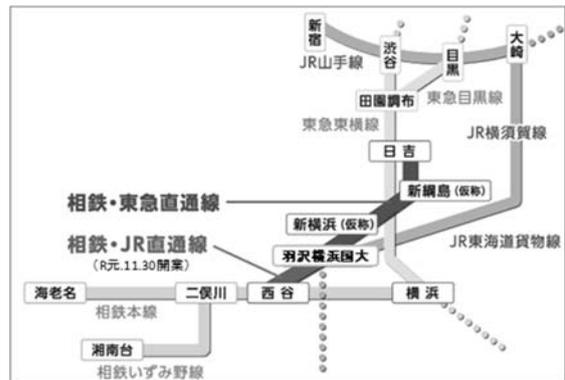
鉄道・運輸機構が整備を進めている相鉄・東急直通線（ST線）事業において、新たに建設される新横浜駅（仮称）がブルーライン新横浜駅と交差・接続するため、交通局が新駅工事の一部を受託して平成25年度から工事を進め、元年度に躯体が完成し、鉄道・運輸機構へ引き渡しました。3年度は2年度に引き続き、埋戻し等の残工事を行います。

また、ST線事業にあわせ、ブルーラインとST線の乗り換えをスムーズに行うことができるように、新しい改札口をブルーライン新横浜駅中央部に整備（駅の大規模改良工事（P14））するとともに、出入口、換気機械室等駅施設を移設するなど、ブルーライン新横浜駅の改良工事を引き続き実施します。

<相鉄・東急直通線工事状況>

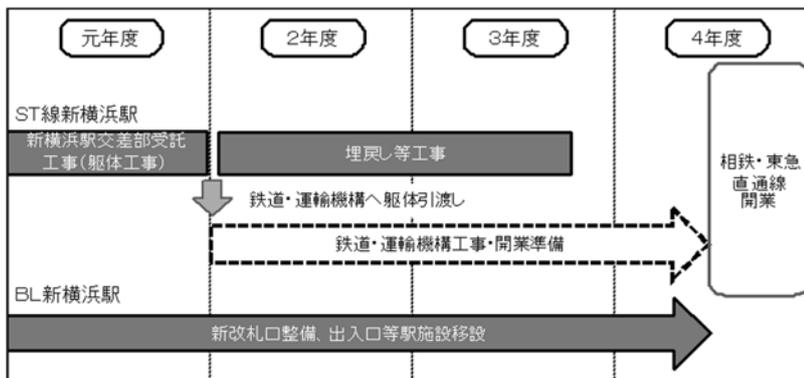


<相鉄・東急直通線の新駅（イメージ）>

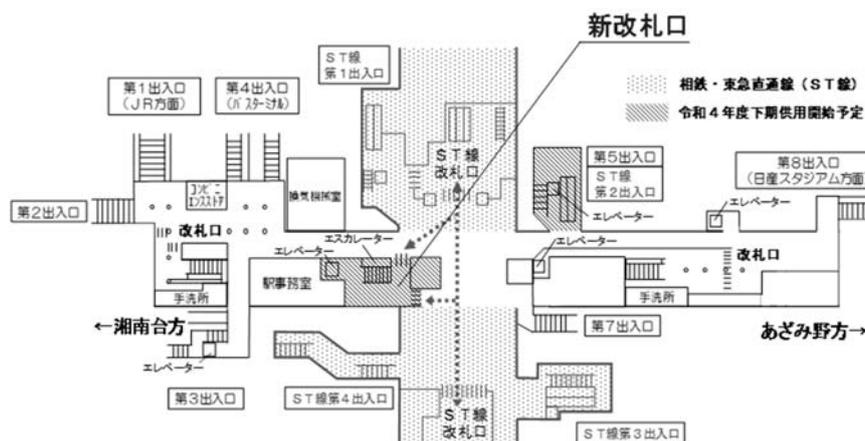


<相鉄・東急直通線路線図>

<スケジュール>



<完成後新横浜駅（イメージ）>



ウ 両事業共通の取組

(ア) 沿線の魅力発信

605 万円

沿線地域の四季折々のお出かけ情報などを交通局の持つ情報誌やポスター、車内ビジョン等の様々な媒体により発信することで沿線の賑わいの創出、市営交通の利用促進を図ります。

バス事業では、あかいくつや BAYSIDE BLUE 等の沿線施設やイベントと連携した企画乗車券の発売、広報連携により、地域の魅力発信と相互利用促進を図ります。

地下鉄事業では、沿線のスポットの写真を駅ごとに紹介するポスターを掲出し、引き続き、沿線の魅力をビジュアル展開していきます。

このほか、バス営業所が主体となり、車内外の飾りつけや近隣学校の皆様によるイラスト掲出により、バス車両に装飾を施すクリスマスイルミネーションバスなど、地域に根差した取組や、沿線の情報発信・活性化に寄与します。



<赤レンガ倉庫連携企画乗車券「横浜ハイカラバス旅きっぷ」>



<日産スタジアムとの相互PR>



<沿線の魅力のビジュアル展開>



<クリスマスイルミネーションバス>

(4) 次の100年につながる企業をつくる

(ア) 貸切バス事業の推進

路線バス事業を補完する収入の柱として、貸切バス事業を引き続き推進します。コロナ禍にあっても、継続してご利用が見込める企業従業員の送迎バスとしての活用をはじめ、学校等の課外授業や遠足でのご利用、自治会・町内会等の移動需要に応じていきます。

また、福島県いわき市の大型集客施設や、地元横浜のプロサッカーチームの送迎も引き続き実施します。

なお、貸切バスとして活用するリムジン型車両等については、全ての車両にオゾン発生器を設置するとともに、手指消毒用アルコールを備え、お客様に安心してご利用いただけるよう取り組んでいます。



<リムジン型車両>



<貸切バス車両>

(イ) 観光事業の推進

266 万円

市営交通 100 周年を契機とした、市営バス営業所・地下鉄車両基地の見学ツアー、地元横浜・神奈川の夜景や季節を楽しむツアーなどを実施し、増収につなげます。また、客船のお客様向けに横浜の魅力を知っていただけるようなツアーを実施します。

さらに、旅行事業者による観光・回遊促進につながるツアーでのバス利用やみなとぶらりチケット等の組み込みにより、市内経済の活性化につなげます。



<あかいくつで夕暮れと夜景を楽しむトワイライトツアー>

(ウ) 資産の有効活用等による収入の確保

資産活用事業では、センター南駅構内に新たな店舗を誘致するなど、商業空間としての魅力を高めるとともに、駅改良工事により整備した関内駅の区画についても活用を進め、利便性の向上を図ります。

また、センター北駅等の未利用区画についても早期の事業化に向け検討を進め、収入確保に取り組みます。

【資産活用事業全体収入額 17 億 2,183 万円】

広告事業では、老朽化が進む電飾看板のリニューアルやデジタルサイネージへの更新などを行い、広告の魅力や訴求力向上に取り組みます。

また、新横浜駅や関内駅の駅改良工事にあわせて新設した大型広告やLED 広告の販売促進を図るとともに、広告主のニーズを捉えた営業活動により広告料収入の確保を目指します。

【広告事業全体収入額 6 億 6,861 万円】



<センター南駅構内区画外観>



<デジタルサイネージ設置イメージ>

(エ) 優秀な人材を確保するための取組強化

4,107万円

【バス事業】

全国的にバス乗務員不足が課題となっている中で、確実に人材を確保するため、引き続き、大型二種免許未保有者を対象とした採用選考に重点を置き、採用後、当局の費用負担により免許取得する選考と、自費で免許を取得し、採用された場合に免許取得費用を助成する選考をあわせて実施します。

また、バス整備員については、専門学校との連携により、これまで採用実績の少ない新卒予定者を対象に説明会を実施し、受験者の増加を目指します。



<募集ポスター>

【地下鉄事業】

鉄道部門においては、高校や専門学校との連携を強化するとともに、合格者に対し、採用予定者セミナーを実施するなど、交通局の魅力や具体的な待遇及び業務内容について理解を深めてもらうことなどにより、確実な人材確保につなげます。



<採用予定者セミナー>

【両事業共通】

コロナ禍において、合同就職説明会への参加が難しくなったことから、ウェブ上での説明会や、個別での説明会を行うとともに、様々な媒体を使った広報を継続して行います。

また、これまでの採用選考の申し込みは郵送で行っていましたが、インターネットで申し込みを受け付けることとし、受験者数の増加による優秀な人材の確保を目指します。

【人事給与制度の改善】

これまで、職員がやりがいと誇りを持って働くことができるよう、人事給与制度を見直し、給与水準などを改善してきましたが、3年度は、バス整備員、地下鉄保守職員について、業務上の役割に応じた処遇を行うための制度を検討します。

(オ) 安全品質の継続的改善に向けた仕組みづくり

500万円

市営交通の安全レベル向上を目的として、業務の進め方や職場風土などについて、外部の視点も含めた客観的な分析や評価を行い、安全品質を継続的に改善するための仕組みづくりに着手します。

《コラム⑧》 徹底した効率化

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、バス・地下鉄をご利用いただくお客様が減少しており、3年度の乗車料収入は大幅に減少するものと見込んでいます。運行に要する固定的な費用の割合が大きい交通事業においても、事務所等の電気やガス・水道料金、事務用品などの消耗品、外部委託事業の直営化や委託数量の見直しなど、様々な工夫などによって、節約できる支出については徹底的に縮減していきます。

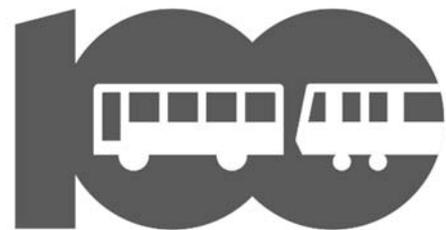
その上で、「2019～2022年度 市営交通 中期経営計画」で掲げた、バス停留所上屋・ベンチの新設、駅待合所の設置（駅の冷房化）など、3年度に計画していた事業についても、一部を縮減・延期するなどの見直しを行います。

(カ) 市営交通 100 周年

1,492 万円

令和3年4月に市営交通は100周年を迎えます。この節目に皆様に感謝をお伝えするとともに、次の100年も安全・確実・快適な交通サービスを提供し続けることをお約束する機会とします。

そこで、100年史の発行、特設ウェブサイトの運営、展示等により、まちや地域と共に歩む市営交通の歴史をご紹介します。また、信頼され、愛され、選ばれる交通機関を目指し、未来へつながる新しい事業や職員の取組等を積極的に発信していきます。



横浜市営交通100周年

<市営交通100周年記念ロゴ>

【資料】令和3年度 自動車事業会計予算案総括表

(単位:千円)

区 分		令和3年度 予算(案) A	令和2年度 予算 B	増 △ 減 A-B	令和3年度予算(案)の主な内容	
収益的 収入及び 支出	営業 収益	乗 車 料 収 入	19,329,272	21,804,162	△ 2,474,890	○業務の予定量 1 在籍車両数 816両 2 運転キロ数(一日当たり) 79,500km 3 輸送人員(一日当たり) 310,900人
		(うち特別乗車証)	(5,723,553)	(5,765,441)	(△ 41,888)	
		広 告 料 収 入	169,441	200,000	△ 30,559	
		そ の 他 収 入	394,762	339,974	54,788	
		(うち運行繰入金)	(362,000)	(294,000)	(68,000)	
	計	19,893,475	22,344,136	△ 2,450,661	正規職員 12,915,956 会計年度任用職員 352,455	
	営業 費用	人 件 費	14,162,940	14,268,492	△ 105,552	退職給付費 894,529
		経 費 等	5,326,524	5,871,776	△ 545,252	車両修繕費 751,324
		(うち子会社委託料)	(2,157,364)	(2,208,964)	(△51,600)	動力費 758,364
		減 価 償 却 費 等	1,919,321	2,102,211	△ 182,890	その他 3,816,836
	計	21,408,785	22,242,479	△ 833,694		
	営 業 損 益	△ 1,515,310	101,657	△ 1,616,967		
	営業外 収益	一 般 会 計 補 助 金	696,143	321,517	374,626	児童手当補助金 76,560
		長 期 前 受 金 戻 入	188,095	205,197	△ 17,102	地共済追加費用負担補助金 191,340
		そ の 他 収 入	343,841	342,923	918	基礎年金公的負担補助金 416,591
		計	1,228,079	869,637	358,442	燃料電池バス導入補助金 11,652
	営業外 費用	支 払 利 息 等	10,220	7,550	2,670	
		そ の 他 支 出	10,000	10,000	0	
		消 費 税 納 付 額	870,000	895,000	△ 25,000	
		計	890,220	912,550	△ 22,330	
営 業 外 差 引	337,859	△ 42,913	380,772			
予 備 費	20,000	20,000	0			
経 常 収 入	21,121,554	23,213,773	△ 2,092,219			
経 常 支 出	22,319,005	23,175,029	△ 856,024			
経 常 損 益	△ 1,197,451	38,744	△ 1,236,195			
特 別 利 益	—	—	—			
特 別 損 失	—	—	—			
純 損 益	△ 1,197,451	38,744	△ 1,236,195			
資本的 収入及び 支出	企 業 債	637,000	760,000	△ 123,000		
	国 庫 補 助 金	15,230	27,740	△ 12,510	自動車環境総合改善対策費補助金 15,230	
	県 補 助 金	10,770	11,190	△ 420	運輸事業振興助成交付金 10,770	
	一 般 会 計 補 助 金	10,626	20,626	△ 10,000	低公害バス導入補助金 10,626	
	そ の 他 収 入	9,318	—	9,318		
	計	682,944	819,556	△ 136,612		
	支 出	建 設 改 良 費	768,494	1,759,201	△ 990,707	
企 業 債 償 還 金	423,000	394,757	28,243			
計	1,191,494	2,153,958	△ 962,464			
差 引 残 (△) 不 足 額	△ 508,550	△ 1,334,402	825,852			
補填財源等						
損 益 勘 定 留 保 資 金 等	508,550	1,334,402	△ 825,852			

【資料】令和3年度 高速鉄道事業会計予算案総括表

(単位:千円)

区 分		令和3年度 予算(案)	令和2年度 予算	増 △ 減 A-B	令和3年度予算(案)の主な内容	
		A	B	A-B		
収 入 及 び 支 出	営 業 收 益	乗 車 料 収 入	34,211,263	44,803,221	△ 10,591,958	○業務の予定量 (1. 車両数 54編成 290両 2. 運転キロ数(一日当たり) 102,300km 3. 輸送人員(一日当たり) 509,900人)
		(うち特別乗車証)	(2,070,407)	(2,061,492)	(8,915)	
		広 告 料 収 入	499,169	666,224	△ 167,055	
		そ の 他 収 入	621,707	718,809	△ 97,102	正 規 職 員 7,874,331 会 計 年 度 任 用 職 員 46,791 退 職 給 付 費 356,280 修 繕 費 4,863,393 動 力 費 1,432,544 そ の 他 4,678,680
		計	35,332,139	46,188,254	△ 10,856,115	
	営 業 費 用	人 件 費	8,277,402	8,621,352	△ 343,950	特 例 債 償 還 元 金 補 助 金 533,000 特 例 債 利 子 補 助 金 8,034 特 別 分 企 業 債 利 子 補 助 金 322,109 基 礎 年 金 公 的 負 担 補 助 金 293,212 児 童 手 当 補 助 金 38,868
		経 費 等	10,974,617	12,174,009	△ 1,199,392	
	減 価 償 却 費 等	18,570,141	18,010,363	559,778	建 設 改 良 費 充 当 企 業 債 利 息 3,160,395 資 本 費 平 準 化 債 利 息 213,539 資 本 費 負 担 緩 和 債 利 息 958,033 特 例 債 利 息 44,782 企 業 債 取 扱 諸 費 等 67,972	
	計	37,822,160	38,805,724	△ 983,564		
	営 業 損 益		△ 2,490,021	7,382,530	△ 9,872,551	
	営 業 外 收 益	一 般 会 計 補 助 金	1,195,223	1,330,535	△ 135,312	建 設 改 良 費 充 当 企 業 債 利 息 3,160,395 資 本 費 平 準 化 債 利 息 213,539 資 本 費 負 担 緩 和 債 利 息 958,033 特 例 債 利 息 44,782 企 業 債 取 扱 諸 費 等 67,972
		受 託 工 事 収 益	752,023	651,800	100,223	
		長 期 前 受 金 戻 入	4,308,706	4,397,267	△ 88,561	
		そ の 他 収 入	1,057,234	976,202	81,032	
		計	7,313,186	7,355,804	△ 42,618	
	営 業 外 費 用	支 払 利 息 等	4,444,721	5,078,825	△ 634,104	建 設 改 良 費 充 当 企 業 債 15,425,000 資 本 費 平 準 化 債 609,000 特 例 債 594,000 借 換 債 2,059,000 地 下 高 速 鉄 道 整 備 事 業 費 補 助 金 16,000 建 設 改 良 費 に 係 る 出 資 金 3,040,000 特 別 分 企 業 債 元 金 償 還 補 助 金 1,182,610 大 規 模 改 良 に 関 す る 補 助 金 17,778
		受 託 工 事 費	752,023	651,800	100,223	
		そ の 他 支 出	20,000	20,000	0	
		消 費 税 納 付 額	700,000	1,650,000	△ 950,000	
	計	5,916,744	7,400,625	△ 1,483,881		
営 業 外 差 引		1,396,442	△ 44,821	1,441,263		
予 備 費		30,000	30,000	0		
経 常 収 入		42,645,325	53,544,058	△ 10,898,733		
経 常 支 出		43,768,904	46,236,349	△ 2,467,445		
経 常 損 益		△ 1,123,579	7,307,709	△ 8,431,288		
特 別 利 益		—	—	—		
特 別 損 失		—	—	—		
純 損 益		△ 1,123,579	7,307,709	△ 8,431,288		
資 本 的 収 入 及 び 支 出	収 入	企 業 債	18,687,000	20,615,000	△ 1,928,000	建 設 改 良 費 充 当 企 業 債 15,425,000 資 本 費 平 準 化 債 609,000 特 例 債 594,000 借 換 債 2,059,000 地 下 高 速 鉄 道 整 備 事 業 費 補 助 金 16,000 建 設 改 良 費 に 係 る 出 資 金 3,040,000 特 別 分 企 業 債 元 金 償 還 補 助 金 1,182,610 大 規 模 改 良 に 関 す る 補 助 金 17,778
		国 庫 補 助 金	16,000	230,000	△ 214,000	
		一 般 会 計 出 資 金	3,040,000	3,112,000	△ 72,000	
		一 般 会 計 補 助 金	1,200,388	1,415,935	△ 215,547	
		そ の 他 収 入	964,095	1,449,142	△ 485,047	
		計	23,907,483	26,822,077	△ 2,914,594	
	支 出	建 設 改 良 費	19,517,266	20,458,516	△ 941,250	建 設 改 良 費 充 当 企 業 債 15,425,000 特 例 債 533,000 資 本 費 負 担 緩 和 債 7,042,501 資 本 費 平 準 化 債 3,550,000
		小 計	19,517,266	20,458,516	△ 941,250	
		企 業 債 償 還 金	25,861,824	28,471,276	△ 2,609,452	
		計	45,379,090	48,929,792	△ 3,550,702	
差 引 残 (△) 不 足 額		△ 21,471,607	△ 22,107,715	636,108		
補 填 財 源 等						
損 益 勘 定 留 保 資 金 等		21,466,535	32,303,018	△ 10,836,483	当 年 度 分 損 益 勘 定 留 保 資 金 等 13,745,535	
一 時 借 入 金 (資 金 不 足 額)		5,072	—	5,072	特 別 減 収 対 策 企 業 債 7,721,000	

【資料】令和3年度 高速鉄道事業会計予算案ブルーライン総括表

(単位:千円)

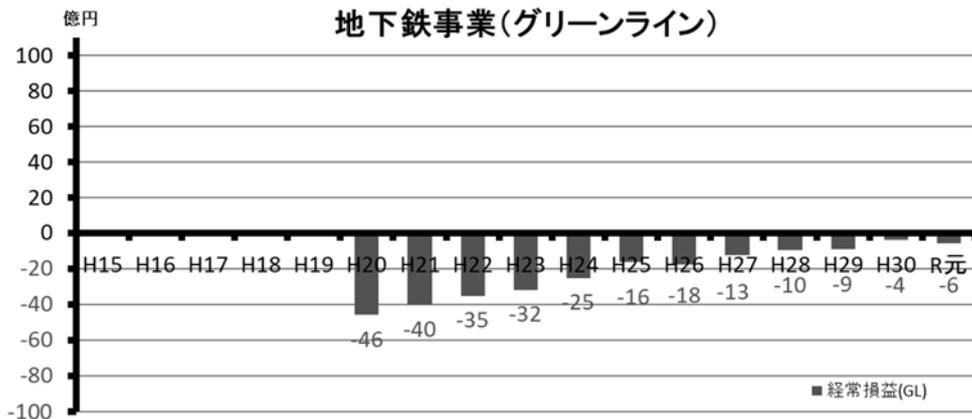
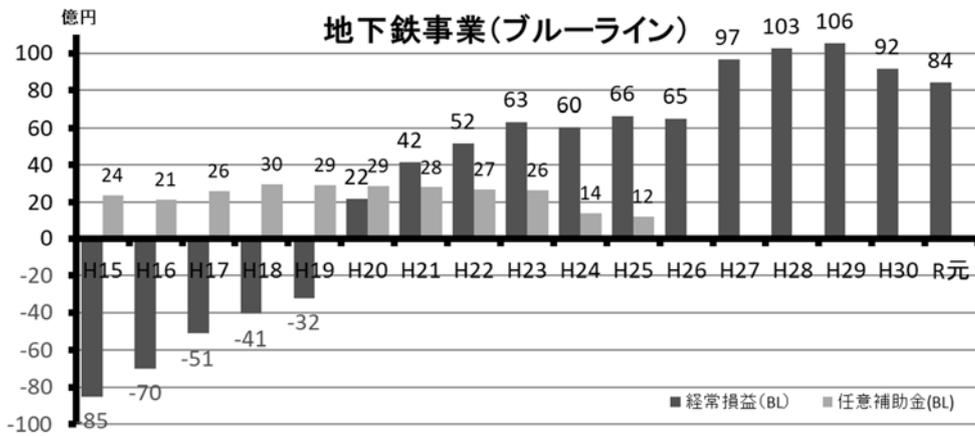
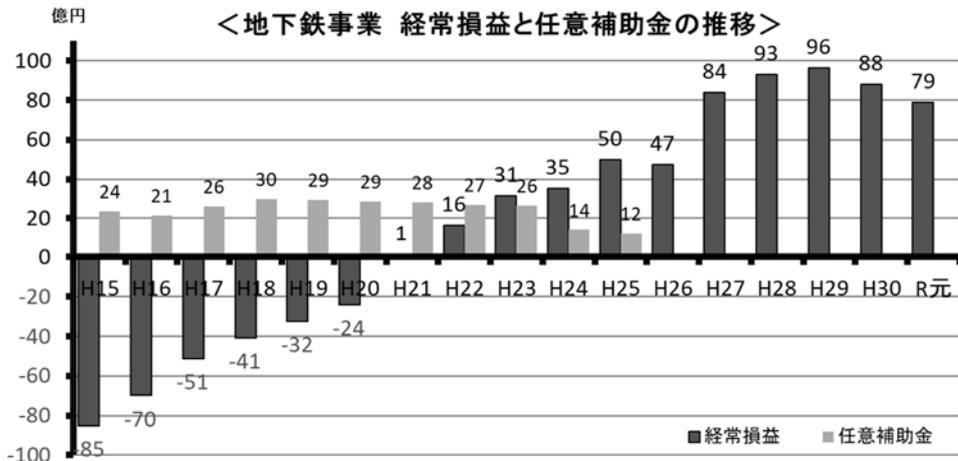
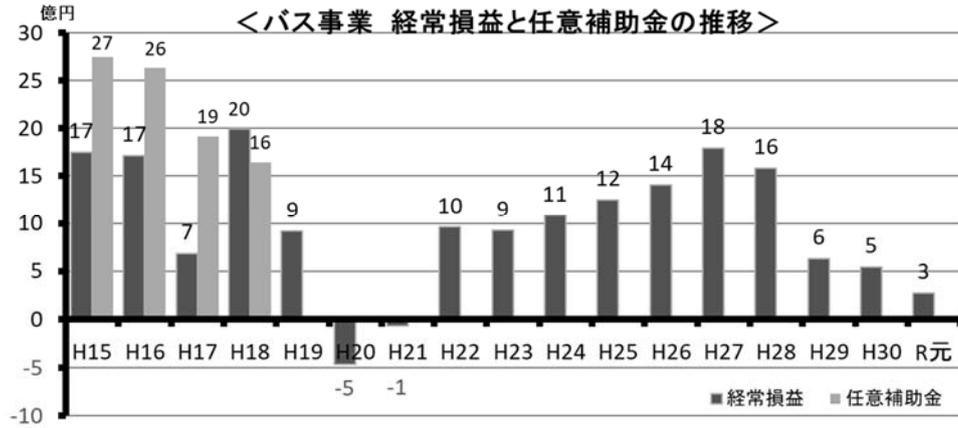
区 分		令和3年度 予算(案)	令和2年度 予算	増 △ 減 A-B	令和3年度予算(案)の主な内容	
		A	B	A-B		
収 入 及 び 支 出	営 業 取 益	乗 車 料 収 入	28,017,370	36,576,746	△ 8,559,376	○業務の予定量 1. 車両数 37編成 222両 2. 運転キロ数(一日当たり) 84,100km 3. 輸送人員(一日当たり) 419,800人
		(うち特別乗車証)	(1,799,184)	(1,805,867)	(△ 6,683)	
		広 告 料 収 入	432,347	570,066	△ 137,719	
		そ の 他 収 入	542,919	629,223	△ 86,304	
		計	28,992,636	37,776,035	△ 8,783,399	
	営 業 費 用	人 件 費	6,232,886	6,405,665	△ 172,779	正規職員 5,929,373 会計年度任用職員 35,234 退職給付費 268,279
		経 費 等	8,370,544	9,372,878	△ 1,002,334	
		減 価 償 却 費 等	14,265,395	13,758,170	507,225	
	計	28,868,825	29,536,713	△ 667,888	修繕費 3,538,630 動力費 1,135,427 その他 3,696,487	
	営 業 損 益	123,811	8,239,322	△ 8,115,511	特例債償還元金補助金 533,000	
	営 業 外 取 益	一 般 会 計 補 助 金	791,091	899,241	△ 108,150	特例債利子補助金 8,034
		受 託 工 事 収 益	752,023	651,800	100,223	特別分企業債利子補助金 0
		長 期 前 受 金 戻 入	2,720,582	2,756,474	△ 35,892	基礎年金公的負担補助金 220,789
		そ の 他 収 入	896,536	816,640	79,896	児童手当補助金 29,268
		計	5,160,232	5,124,155	36,077	
	営 業 外 費 用	支 払 利 息 等	2,917,399	3,497,154	△ 579,755	建設改良費充当企業債利息 1,699,486
		受 託 工 事 費	752,023	651,800	100,223	資本費平準化債利息 195,095
		そ の 他 支 出	11,000	15,140	△ 4,140	資本費負担緩和債利息 958,033
		消 費 税 納 付 額	700,000	1,620,000	△ 920,000	特例債利息 43,438
		計	4,380,422	5,784,094	△ 1,403,672	企業債取扱諸費等 21,347
営 業 外 差 引	779,810	△ 659,939	1,439,749			
予 備 費	20,000	20,000	0			
経 常 収 入	34,152,868	42,900,190	△ 8,747,322			
経 常 支 出	33,269,247	35,340,807	△ 2,071,560			
経 常 損 益	883,621	7,559,383	△ 6,675,762			
特 別 利 益	—	—	—	建設改良費充当企業債 8,973,000		
特 別 損 失	—	—	—	資本費平準化債 0		
純 損 益	883,621	7,559,383	△ 6,675,762	特例債 565,000		
資 本 的 収 入 及 び 支 出	収 入	企 業 債	11,597,000	14,060,000	△ 2,463,000	借換債 2,059,000
		国 庫 補 助 金	16,000	230,000	△ 214,000	地下高速鉄道整備事業費補助金 16,000
		一 般 会 計 出 資 金	1,429,000	2,076,000	△ 647,000	建設改良費に係る出資金 1,429,000
		一 般 会 計 補 助 金	17,778	255,556	△ 237,778	特別分企業債元金償還補助金 0
		そ の 他 収 入	964,095	1,449,142	△ 485,047	大規模改良に関する補助金 17,778
		計	14,023,873	18,070,698	△ 4,046,825	
	支 出	建 設 改 良 費	改 良 費 等	11,441,335	14,322,028	△ 2,880,693
小 計	11,441,335	14,322,028	△ 2,880,693	特例債 533,000		
出	企 業 債 償 還 金	20,795,989	23,521,639	△ 2,725,650	資本費負担緩和債 7,042,501	
計	32,237,324	37,843,667	△ 5,606,343	平準化債 3,550,000		
差 引 残 (△) 不 足 額	△ 18,213,451	△ 19,772,969	1,559,518			
補填財源等						
	損 益 勘 定 留 保 資 金 等	20,324,007	37,018,761	△ 16,694,754	当年度分損益勘定留保資金等 20,324,007	
	資 金 残 (△) 不 足 額	2,110,556	17,245,792	△ 15,135,236	特別減収対策企業債 0	

【資料】令和3年度 高速鉄道事業会計予算案グリーンライン総括表

(単位:千円)

区 分		令和3年度 予算(案)	令和2年度 予算	増 △ 減 A-B	令和3年度予算(案)の主な内容	
		A	B	A-B		
収 入 及 び 支 出	営業 収益	乗 車 料 収 入	6,193,893	8,226,475	△ 2,032,582	○業務の予定量 1. 車両数 17編成 68両 2. 運転キロ数(一日当たり) 18,200km 3. 輸送人員(一日当たり) 111,200人
		(うち特別乗車証)	(271,223)	(255,625)	(15,598)	
		広 告 料 収 入	66,822	96,158	△ 29,336	
		そ の 他 収 入	78,788	89,586	△ 10,798	
		計	6,339,503	8,412,219	△ 2,072,716	正規職員 1,944,958 会計年度任用職員 11,557 退職給付費 88,001
	営業 費用	人 件 費	2,044,516	2,215,687	△ 171,171	修繕費 1,324,763 動力費 297,117 その他 982,193
		経 費 等	2,604,073	2,801,131	△ 197,058	
		減 価 償 却 費 等	4,304,746	4,252,193	52,553	
		計	8,953,335	9,269,011	△ 315,676	
		営 業 損 益	△ 2,613,832	△ 856,792	△ 1,757,040	特例債償還元金補助金 0 特例債利子補助金 0 特別分企業債利子補助金 322,109 基礎年金公的負担補助金 72,423 児童手当補助金 9,600
	営業 外 収 入	一 般 会 計 補 助 金	404,132	431,294	△ 27,162	建設改良費充当企業債利息 1,460,909 資本費平準化債利息 18,444 資本費負担緩和債利息 0 特例債利息 1,344 企業債取扱諸費等 46,625
		受 託 工 事 収 益	0	0	0	
		長 期 前 受 金 戻 入	1,588,124	1,640,793	△ 52,669	
		そ の 他 収 入	160,698	159,562	1,136	
		計	2,152,954	2,231,649	△ 78,695	
	営業 外 費 用	支 払 利 息 等	1,527,322	1,581,671	△ 54,349	建設改良費充当企業債 6,452,000 資本費平準化債 609,000 特例債 29,000 借換債 0 地下高速鉄道整備事業費補助金 0 建設改良費に係る出資金 1,611,000 特別分企業債元金償還補助金 1,182,610 大規模改良に関する補助金 0
		受 託 工 事 費	0	0	0	
		そ の 他 支 出	9,000	4,860	4,140	
		消 費 税 納 付 額	0	30,000	△ 30,000	
		計	1,536,322	1,616,531	△ 80,209	
	営 業 外 差 引	616,632	615,118	1,514		
	予 備 費	10,000	10,000	0		
	経 常 収 入	8,492,457	10,643,868	△ 2,151,411		
	経 常 支 出	10,499,657	10,895,542	△ 395,885		
	経 常 損 益	△ 2,007,200	△ 251,674	△ 1,755,526		
	特 別 利 益	—	—	—		
	特 別 損 失	—	—	—		
	純 損 益	△ 2,007,200	△ 251,674	△ 1,755,526		
資 本 的 収 入 及 び 支 出	収 入	企 業 債	7,090,000	6,555,000	535,000	建設改良費充当企業債 5,065,835 特例債 0 資本費負担緩和債 0 平準化債 0
		国 庫 補 助 金	0	0	0	
		一 般 会 計 出 資 金	1,611,000	1,036,000	575,000	
		一 般 会 計 補 助 金	1,182,610	1,160,379	22,231	
		そ の 他 収 入	0	0	0	
	計	9,883,610	8,751,379	1,132,231		
支 出	建設改良費	8,075,931	6,136,488	1,939,443		
	小 計	8,075,931	6,136,488	1,939,443		
	企 業 債 償 還 金	5,065,835	4,949,637	116,198		
	計	13,141,766	11,086,125	2,055,641		
	差 引 残 (△) 不 足 額	△ 3,258,156	△ 2,334,746	△ 923,410		
補填財源等						
	損 益 勘 定 留 保 資 金 等	1,142,528	△ 4,715,743	5,858,271	当年度分損益勘定留保資金等 △ 6,578,472	
	資 金 残 (△) 不 足 額	△ 2,115,628	△ 7,050,489	4,934,861	特別減収対策企業債 7,721,000	

【参考】各事業の経常損益と任意補助金の推移





信頼を心で運ぶ市バス・地下鉄
横浜市交通局

横浜市交通局経営理念

私たちの決意

私たちは、市民のみなさまの足として、安全・確実・快適な交通サービスを提供し、お客様にご満足いただけるよう、経営力を高め、持続的な改善に取り組みます。

- 1 安全意識を高く持ち、安全確保を最優先します。
- 2 お客様の声を大切にします。
- 3 いつも笑顔で、挨拶を励行します。
- 4 公正かつ誠実に行動します。
- 5 常に課題を明らかにし、チャレンジします。

私たちのメッセージ

信頼を心で運ぶ市バス・地下鉄