

交通局事業概要

令和6年度



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めます。

- 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

目 次

はじめに

第1 令和6年度交通局運営方針	1
-----------------	---

第2 事業概況

1 自動車事業	2
2 高速鉄道事業	3

第3 主な施策

1 安全の確保	4
2 市民の足を守る	10
3 公営交通の責務	12
4 財務基盤の強化	19
5 人材育成の推進	22

資料

1 令和6年度予算総括表	24
2 経常損益の推移	26

《はじめに》

市営交通の経営を取り巻く環境は、人口減少・超高齢社会の到来、原材料費や労務費等の高騰による運送コストの上昇、人材の確保がこれまで以上に困難になっていることなど、極めて厳しく、急激に変化しています。こうした状況のもと、外部の有識者で構成される「横浜市営交通経営審議会」の答申を踏まえ、新たな「市営交通中期経営計画 2023-2026」を策定しました。

令和6年度は、計画に定める5つの柱「安全の確保」「市民の足を守る」「公営交通の責務」「財務基盤の強化」「人材育成の推進」に基づき取組を進め、安全で確実な輸送サービスを提供してまいります。

バス事業では、いわゆる「2024年問題」への対応に加えて、バス乗務員をはじめとした人材の確保・育成が大きな課題となっています。そうした中で、市内バスネットワーク全体を維持するために、民間バス会社とも連携しながら、お客様のご利用実態に応じたバス路線の最適化や便数の適正化を図ります。また、安全運行を確保していくため、バス車両の更新を計画的に行い、導入する車両に最新の安全装置を搭載します。併せて、ハイブリッドバスの導入により燃費の向上を図ります。そのほか、老朽化した車両整備工場の建て替えに向けて基本計画の策定を進めます。

地下鉄事業では、安全運行を維持するために、耐震補強工事や軌道改良工事を継続して実施するほか、車内防犯カメラの導入により安全対策を強化します。また、環境対策として、駅やトンネルなどの照明のLED化や、非化石証書を活用し実質CO₂排出ゼロの電力でグリーンラインを運行するほか、バリアフリー対策としてエレベーターやエスカレーターを更新、ブルーラインのホーム段差・隙間を縮小する取組を進めます。高速鉄道3号線の延伸事業については、引き続き行政手続等の進捗を図ります。なお、グリーンラインの6両化については、4編成導入し全10編成の6両化対応が完了します。

バス・地下鉄事業共通の取組として、安全を支える職員一人ひとりの健康管理について、健康情報のデータベース化を図り、体系的な情報管理を強化することで健康経営を推進します。また、採用試験において人物重視型の選考を実施することで、受験者層の裾野を広げ、人材の確保に努めます。さらに、財務基盤を強化するために、資産の有効活用による収益の向上を図るほか、アフターコロナの観光需要及びインバウンド対応への体制を強化するために、地下鉄においてもクレジットカードのタッチ決済を導入するなど、観光事業を推進します。

こうした取組を通じて、環境の変化に適応しながら持続可能な経営を実現し、市民のみなさまに信頼される交通機関を目指します。

第1 令和6年度交通局運営方針

1 基本目標

安全で確実な輸送サービスを安定的に提供し
市民の暮らしを支え続ける市営交通を目指します。

2 目標達成に向けた施策

生産年齢人口の減少、物価の高騰、頻発する自然災害に加えて、最大の経営課題であるバス乗務員をはじめとした人財不足など様々な課題に直面する中で、安全の確保を最優先とした上で、企業としての経済性を最大限に発揮しながら、市民の足を守り続けていく必要があります。

安全・安心な交通サービスの質を今まで以上に高めるとともに、市民のみなさまに信頼される交通機関を目指すため、横浜市中期計画の基本戦略「子育てしたいまち 次世代を共に育むまち ヨコハマ」と「市営交通中期経営計画 2023-2026」に掲げる5つの施策の柱に基づき事業を推進します。

安全の確保

「安全で確実な運行の維持」を事業運営の中心に据える

【安全重点施策】

《バス事業》

- ・歩行者との接触事故：撲滅（ゼロ）
- ・自転車との接触事故：撲滅（ゼロ）

《地下鉄事業》

- ・鉄道運転事故、インシデントの発生ゼロ
- ・30分以上の本線支障（有責による障害）の発生ゼロ

市民の足を守る

次の100年も市民の足を維持する

- ・確実な輸送サービスの提供
（市営バスネットワーク全体の維持・最適化）
- ・早期運行再開のための耐震補強 《政策38》
- ・地下鉄の浸水対策

公営交通の責務

横浜市中期計画「基本戦略」に掲げるまちの実現

- ・高速鉄道3号線延伸事業の推進 《政策36》
- ・グリーンライン6両化事業 《政策36》
- ・GREEN×EXPO2027の開催に向けた機運醸成の取組
（交通局の資産（地下鉄車両・駅等）を活用した周知等）
- ・脱炭素の取組強化
- ・子育て世代への支援（授乳室）
- ・バリアフリーの更なる推進
（エレベーター更新、駅ホーム段差・隙間縮小など）

財務基盤の強化

財務基盤の安定化を図る

- ・資産の有効活用等による収益の向上
- ・貸切バス事業の推進
- ・観光事業の推進
（みなとぶらりチケットのエリア拡大など）
- ・決済サービスの拡充
（市営地下鉄全駅にクレカタッチ導入など）
- ・乗車券制度の棚卸
（割引施策等の見直しの検討・実施）
- ・バス・地下鉄業務の効率化

人財育成の推進

人財を育て、あらゆる世代が活躍できる職場環境を構築する

- ・市営交通を支える人財の確保
（2024年問題への対応、公務員型試験の廃止など）
- ・バス乗務員の養成
- ・働きやすい環境の整備
（女性職員用施設の整備など）

3 目標達成に向けた組織運営 ～経営理念に基づき行動します～

責任職は、職員一人ひとりが経営理念に基づき行動し十分に能力を発揮できるようにマネジメントすることで、活力ある組織運営を行います。職員は、日々の業務の中において経営理念を意識し行動します。

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 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
<ul style="list-style-type: none">・安全最優先・基本動作の徹底・職員の健康管理と職場環境改善	<ul style="list-style-type: none">・お客様に快適にご利用いただける空間やサービスの提供	<ul style="list-style-type: none">・笑顔で挨拶・丁寧な言葉づかい・みだしなみ整齊	<ul style="list-style-type: none">・ルールの順守・お客様や社会からの要請に対する誠実な対応	<ul style="list-style-type: none">・働き方改革・業務改善・燃費の向上・徹底した効率化

第2 事業概況

1 自動車事業

市営バスは、市民のみなさまに身近な交通機関として一日平均約31万人のお客様にご利用いただいています。10営業所で市営バスを運行していますが、そのうち2営業所（緑、磯子）の運行は、横浜交通開発(株)（交通局100%出資の株式会社）へ委託しています。

(1) 収支状況

	6年度予算	5年度予算	増△減
乗車料収入	193億8,537万円	190億8,322万円	3億215万円
経常収入	209億9,343万円	207億397万円	2億8,947万円
経常支出	231億646万円	215億8,883万円	15億1,763万円
経常損益	△21億1,303万円	△8億8,486万円	△12億2,816万円

(詳細は24ページの自動車事業会計予算総括表をご覧ください。)

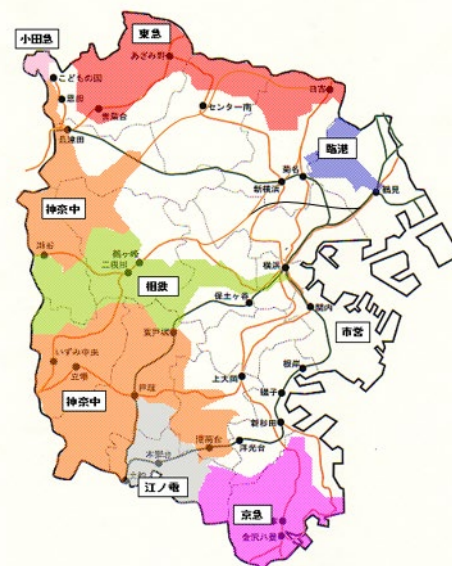
(2) 事業規模

自動車事業	在籍車両	815両	一日当たり運転キロ	71,400km
	営業キロ	525.336km	一日当たり乗車人員	307,900人

(3) 職員数

4月現在の正規職員数は1,276人です。
このほか、再任用職員は139人、会計年度任用職員は88人です。

<バス事業エリアイメージ図>



(4) 乗車料収入

令和5年度のお客様のご利用状況は、コロナ禍前と比較して約15%減の水準で推移しています。

令和6年度は、前年度に比べ増収となる乗車料収入予算(+1.6%)を見込んでいます。

	6年度予算	5年度予算	増△減	対前年度予算
乗車料収入	193億8,537万円	190億8,322万円	3億215万円	+1.6%

2 高速鉄道事業

市営地下鉄は、都市基盤を支える鉄道施設として、一日平均約61万人のお客様にご利用いただいています。あざみ野～湘南台間のブルーラインと中山～日吉間のグリーンラインの2路線を運行し、全駅(40駅)にホームドアを設置しています。

(1) 収支状況

	6年度予算	5年度予算	増 △ 減
乗車料収入	409億 952万円	384億 5,667万円	24億 5,285万円
経常収入	495億 5,278万円	477億 2,509万円	18億 2,768万円
経常支出	473億 6,420万円	495億 3,613万円	△ 21億 7,193万円
経常損益	21億 8,857万円	△ 18億 1,104万円	39億 9,961万円

(詳細は25ページの高速鉄道事業会計予算総括表をご覧ください。)

(2) 事業規模

ブルーライン	在籍車両	37編成 222両	一日当たり運転キロ	80,400 km
	営業キロ	40.4 km	一日当たり乗車人員	510,000人
グリーンライン	在籍車両	17編成 88両	一日当たり運転キロ	21,200 km
	営業キロ	13.0 km	一日当たり乗車人員	134,000人

(3) 職員数

4月現在の正規職員数は1,025人です。

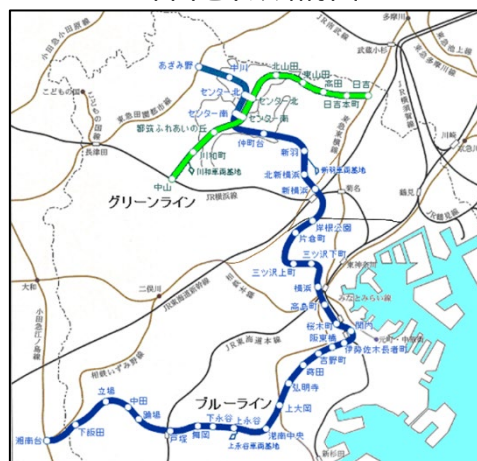
このほか、再任用職員は89人、会計年度任用職員は20人です。

(4) 乗車料収入

令和5年度のお客様のご利用状況は、コロナ禍前と比較して約10%減の水準で推移しています。

令和6年度は、前年度に比べ増収となる乗車料収入予算(+6.4%)を見込んでいます。

<市営地下鉄路線図>



	6年度予算	5年度予算	増 △ 減	対前年度予算
ブルーライン	336億 415万円	315億 4,505万円	20億 5,910万円	+ 6.5 %
グリーンライン	73億 537万円	69億 1,162万円	3億 9,375万円	+ 5.7 %
合計	409億 952万円	384億 5,667万円	24億 5,285万円	+ 6.4 %

第3 主な施策

(1) 安全の確保

ア 安全重点施策

横浜市交通局安全方針

私たちは、安全な運行の提供がお客様への最大のサービスであることを認識し、どなたにも安心してご利用いただける市営交通をめざします。

- 1 安全意識を高く持ち、決められたルールを深く認識し、しっかり守ります。
- 2 安全を維持し向上させていく取組を常に見直し、改善に努めます。
- 3 安全な車両・設備などの提供に努めます。
- 4 日ごろからコミュニケーションを活発にし、安全第一の職場風土を築きます。

【自動車事業安全重点施策】

基本的な考え方
平成 26 年 2 月 17 日の重大事故を重く受け止め、全職員が基本、原点に立ち返り、一つひとつの手順を正確かつ確実に実行することで、ヒューマンエラーに起因する事故や重大事故の防止に取り組みます。 また、職員が自ら考え行動するとともに、お客様の気持ちに寄り添う「優しさ」、自分を律する「強さ」、ルールや基本操作を徹底する「素直さ」を持つ職員を育成することにより、安全第一の職場風土の実現と、安全意識の更なる向上を目指します。 さらに、地域と連携した取組によって交通パートナーとの共存を推進します。
目 標
<u>重大事故に直結する可能性が高い事故の防止</u> ○歩行者との接触事故・・・撲滅（ゼロ） ○自転車との接触事故・・・撲滅（ゼロ）

【高速鉄道事業安全重点施策】

基本的な考え方
これまでに発生させた事故と向きあい、一人ひとりが決められた手順やルールを順守し、基本動作を徹底することにより、お客様に安心を感じていただける、安全で安定した市営地下鉄の運行を提供します。
目 標
<u>お客様が安心感を得られる市営地下鉄の提供</u> ○鉄道運転事故・インシデントの発生ゼロ ○30 分以上の本線支障（有責による障害）の発生ゼロ

イ バス事業の取組

(ア) バス車両の更新

27億8,618万円

6年度は、経年により更新時期を迎えた車両を代替えるために、新型ハイブリッドノンステップバス62両、小型ノンステップバス10両、観光スポット周遊バス「あかいくつ」2両、リムジンバス1両の計75両を新たに導入します。

(イ) バス車両の更新にあわせた安全機能の向上

2年度以降に導入したバス車両には、安全装置「ドライバー異常時対応システム（EDSS）^{※1}」が導入されており、5年度より新たに追加された「ドライバー・ステータス・モニター（DSM）^{※2}」を、6年度に導入する車両にも搭載します。これにより、安全機能に優れた車両の保有率を引き上げます。

※1 走行中に乗務員が急病などで安全な運転を継続することが困難な状態に陥った場合、乗務員自身や、ご乗車のお客様のスイッチ操作により、車両を緊急停止させる装置です。

※2 運転席に搭載されたカメラで乗務員の視線や姿勢をモニターし、安全な運転を継続することが困難な状態に陥った場合、自動的にEDSSを作動させる機能です。

<一般乗合バスでの導入車両数及び保有率>

安全装置	5年度		6年度	
	導入車両数	保有率	導入車両数	保有率
EDSS搭載	113両	14.3%	187両	23.9%
うち DSM搭載	40両	5.1%	104両	13.3%

(ウ) バス車両整備工場の機能向上

老朽化した緑営業所車両整備工場の建て替えに伴い、設備等の条件を整え、11年度に直営車検が可能となる指定整備工場を目指します。これにより、指定整備工場は4か所目となり、直営車検能力が高まります。また、バス車両の全面塗装を可能とする塗装施設や、修理部品の一括整備を可能とする集中整備工場とすることで、高機能化・効率化を図ります。



<緑営業所車両整備工場>

ウ 地下鉄事業の取組

(ア) 地下鉄利用におけるお客様への安全・安心の提供

【車内防犯カメラの導入】

他の鉄道事業者において列車内でお客様の安全を脅かす事件が相次いで発生しており、車内安全強化のため、4年度より運用を開始したブルーライン4000形車両に車内防犯カメラの導入を行いました。地下鉄車内の更なる防犯対策強化のため、既存車両（ブルーライン）への設置を拡大していきます。



<4000形車両に設置した防犯カメラ>

【駅構内カメラの高画質化・ネットワーク化】

1億6,462万円

改札口やホームなど、地下鉄駅構内に設置しているITVカメラを更新します。更新にあたり、カメラ映像の高画質化、ネットワーク化及び設置箇所の増加を推進することで、防犯機能を強化し、駅の安全性を高めます。

6年度は、横浜駅、湘南台駅、踊場駅、高島町駅、三ツ沢下町駅及び三ツ沢上町駅の工事完成と、新たな工事契約（6駅予定）を予定しています。



<駅構内カメラ>

<工事スケジュール>

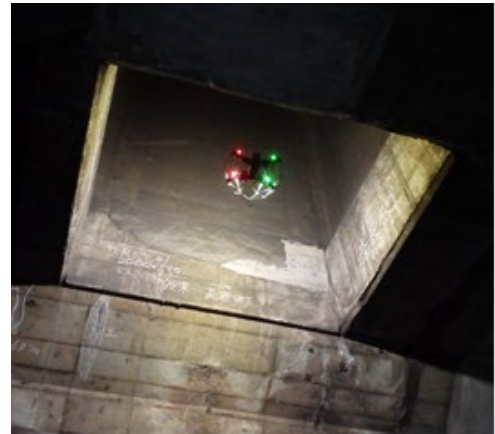
年度	5年度	6年度	7年度
横浜駅ほか5駅	契約 ●	→ 完成	
6駅（予定）		契約 ●	→ 完成

【保守業務のDX化及び新技術導入の検討】

785 万円

施設の点検やメンテナンス作業は、終電から始発までの限られた時間の中で行うなどの様々な制約があることに加え、施設の老朽化の進行により必要な箇所が増加していくことが想定されることから、地下鉄保守業務の効率化・コスト抑制に向けたDX化及び新技術の導入について調査・検討を行っています。

6年度には、地下鉄施設点検へのドローンの試行導入を実施します。また、実際の保守作業に従事する職員が新技術・先進事例等に触れられる機会を設け、職員と職場のDXに対する知識・理解を高め、保守業務のDX化・新技術導入の推進を図ります。



<ドローン試験施工>

(イ) 地下鉄施設・設備の計画的更新・補修

78 億 4,561 万円

地下鉄の施設・設備を計画的に更新し、地下鉄の安全・安定的な運行を維持します。

【トンネル構造物の塩害対策】

11 億 8,769 万円

地下水に塩分が多く含まれる臨海部のため、塩害により構造物の腐食・劣化が起きやすくなっています。そのため、構造物の劣化に対する長寿命化を目的とした構築補修工事を着実に進めます。

6年度は、宮元町シールドトンネル（吉野町～蒔田間）のほか、開削トンネル（三ツ沢下町～吉野町間）の一部について構築補修工事を進めます。



<シールドトンネルの補修>



<開削トンネルの補修>

【軌道改良工事の継続実施】

4億5,297万円

臨海部では、トンネルと同様に塩害によりレールやマクラギ内の鉄筋の腐食・劣化が起きやすくなっています。このため、塩害に強いマクラギを設置するなどの軌道改良工事を6年度も継続して実施します。また、関内～伊勢佐木長者町間は急曲線であり、遠心力によるレール・締結装置等への負担が大きく、保守の頻度も高くなっていることから、軌道の強靱化を図ります。



<軌道改良工事施工後>



<急曲線軌道改良工事施工後>

<6年度の実施区間>

三ツ沢下町～横浜間の上下線（260m）、桜木町～関内間の下り線（100m）

関内～伊勢佐木長者町間の上り線（100m）

エ 両事業共通の取組

(ア) 職員の安全意識の向上

過去に起こしてしまった、市営バス・市営地下鉄の重大事故を決して忘れることなく、事故の反省や再発防止の取組で得た教訓を語り継ぐため、毎年開催している横浜市交通局安全大会を実施します。併せて、重大事故を振り返り、安全について改めて見つめなおす場としての安全研修を実施し、職員一人ひとりの安全意識の向上に取り組みます。また、ヒューマンエラーに起因する鉄道事故等に共通する背景要因について、有識者から専門的かつ客観的な助言を求めることで、安全性の向上を図ります。



<安全大会>

横浜市営交通 過去の重大事故

- 平成18年12月1日：地下鉄センター北駅触車事故
- 平成26年2月17日：市営バス死亡事故（中区上野町）
- 令和元年6月6日：ブルーライン下飯田脱線事故
- 令和元年8月29日：ブルーライン踊場駅引込線 オーバーラン衝突事故

(イ) 安全を支える職員の健康管理

1億1,562万円

交通局では、職員の健康保持・増進の取組が、安全を確保するために欠かせないものであると捉え、元年8月に『横浜市交通局健康経営計画』を策定し、戦略的に実践する「健康経営」を進めています。

一方で、職員個々の健康に関する情報が膨大かつ多岐にわたることから、DXを活用した課題解決を進めます。健康管理システムを新たに導入して、情報を一元管理し活用することで、健康に関する予防的取組を強化していきます。

また、衛生管理業務を担う職員の実務作業の省力化によって生み出された時間を、職員一人ひとりに向き合う時間とし、「待ちの健康支援」から「攻めの健康支援」への転換を図り、アウトリーチ型の支援を拡充していきます。

(2) 市民の足を守る

ア バス事業の取組

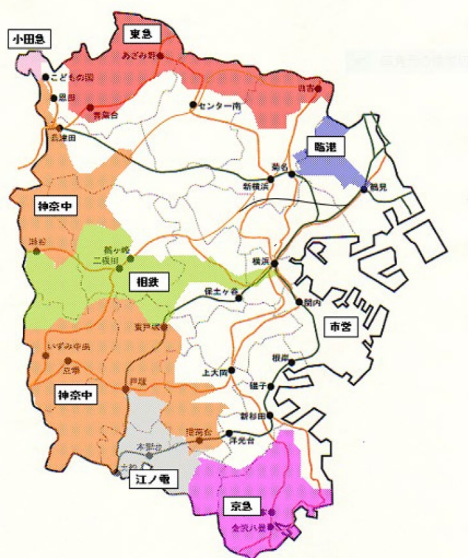
(ア) バスネットワークの最適化

人口減少・少子高齢化や新しい生活様式の浸透といった社会情勢の変化に対応するため、お客様のご利用状況に応じたバス路線の最適化を図るとともに、ご利用いただきやすいダイヤへの見直しなどによる利用促進にも取り組みます。

それに加えて、6年4月からの改善基準告示改正により、乗務員不足が深刻になったことから、各路線の特徴や利用状況を注視しつつ、お客様の足を将来にわたって確保するため、長距離路線の短絡化や利用実態に応じた便数の適正化など、更なる運行効率化を図ります。また、民間バス路線を含めて、より効率的に運行可能な事業者が路線を担当するなど、市内バスネットワーク全体を維持する最適な路線形態を探っていきます。

そのうえで、低廉な運賃で需要の大きな部分の輸送を担う、大量輸送機関（マストランジット）としての役割を果たし採算性を確保しながら、今後も可能な限り地域の公共交通網を維持していきます。

<バス事業エリアイメージ図>



《コラム》 バス運転者の改善基準告示の改正

令和6年4月から改善基準告示*が変更され、具体的には、①1日の最大拘束時間は15時間（現行16時間）とすること、②勤務終了後から次の勤務開始までの休息期間は、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間（現行8時間以上）を下回らないこととされ、この改正により、バス運転者の労働条件の向上が図られる一方で、深刻な乗務員不足が生じています。

施行に当たっては、同改正の趣旨に則った対応を適切に進めていくと共に、市民の足としての市営交通を維持していくことができるよう、職員の採用や育成を加速させます。

※改善基準告示：バス運転者の労働条件改善を目的に策定された厚生労働省告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」をいいます。

イ 地下鉄事業の取組

(ア) 大規模地震や風水害へのハード対策の推進

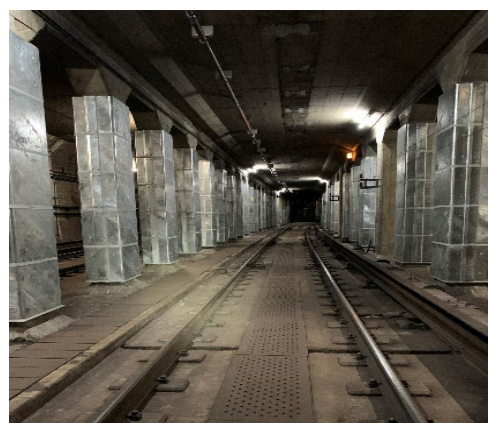
【早期運行再開のための耐震補強】

2億5,144万円

市営地下鉄は、阪神・淡路大震災を踏まえた耐震補強については既に完了していますが、首都直下地震及び南海トラフ地震による大きな揺れが想定される地域の路線であるため、大規模地震が発生した場合でも列車の早期運行再開が行えるよう、国の通達に基づき耐震補強を実施しています。あざみ野～戸塚間における高架部及び開削トンネル部の柱を対象としており、6年度は主に上永谷駅（高架部）及び蒔田～上大岡間（開削トンネル部）での工事を進める予定です。



<高架部>



<開削トンネル部>

【浸水対策】

高架区間とトンネル区間との接続部のうち、ブルーラインの新羽～新横浜間及びグリーンラインの川和町～中山間は、計画規模降雨[※]時における洪水浸水想定区域内にあります。このため、5年度に実施している現地調査及び概略検討の結果に基づき、必要な対策に応じた詳細設計及び工事の実施に向けた関係機関との調整を行っていきます。

※鶴見川水系における計画規模降雨…405mm/2日（150年に1度程度の降雨）



<新羽～新横浜間>

(3) 公営交通の責務

ア 横浜市中期計画「基本戦略」に掲げるまちの実現

(ア) 高速鉄道3号線延伸事業の推進

2億1,607万円

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、その後、横浜市条例に基づく環境影響評価手続に着手し、関係機関との協議・調整、行政手続や調査・設計を進めてきましたが、昨今の建設物価の高騰やコロナの影響による鉄道需要の減少など、顕在化した新たな課題への対応に時間を要している状況です。

6年度は、課題の解消に向けて引き続き取り組むとともに、早期の事業着手に向け、調査・設計の深度化や関係機関との協議・調整、行政手続を進めます。

<事業概要（平成31年1月発表）>

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、市民のみなさま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) 駅の大規模改良工事

2億1,769万円

ブルーラインは開業から50年が経過し、駅の施設や設備の老朽化が進んでいます。まちの玄関口である駅を計画的にリニューアルし、安全で快適な空間とすることで、魅力的なまちづくりに貢献します。6年度は、引き続き新横浜駅で出入口の改修を行うとともに、上永谷駅の設計に着手します。



<新横浜駅 第10出入口 (イメージ)>

(ウ) グリーンラインの6両化

21億8,072万円

開発が進むグリーンライン沿線の価値向上のため6両化事業を行っています。6両化した列車では全ての車両で、車いすや子育て世代に配慮した「車いす・ベビーカー優先スペース」の床面標記や2段手すりなどのバリアフリー化を実施し、5年度までに6編成を導入しました。

6年度は4編成を営業線に投入し、全17編成中10編成の6両化を完了する予定です。

<グリーンライン6両化スケジュール>

年度	4年度	5年度	6年度
営業線投入数	3編成	3編成	4編成



<エクステリア>



<インテリア>



<新たに増備した車両>

(エ) 子育て世代への支援

お子様連れのお客様により安心して市営地下鉄をご利用いただくため、現在駅構内にある授乳室（センター南駅・あざみ野駅）のほかに、一部の駅で授乳等を行うことができるスペースを試行的に設置します。

(オ) まちづくりとの連携

下飯田駅周辺で進行中の土地区画整理事業と整合するよう、下飯田駅の出入口改修工事に着手します。



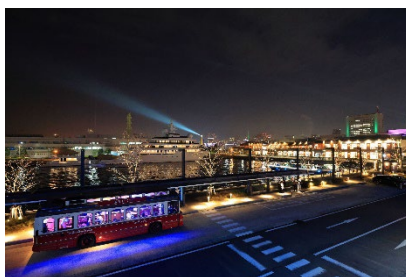
＜相鉄ゆめが丘駅前・市営地下鉄下飯田駅前に
6年7月開業予定の大規模集客施設（イメージ）＞



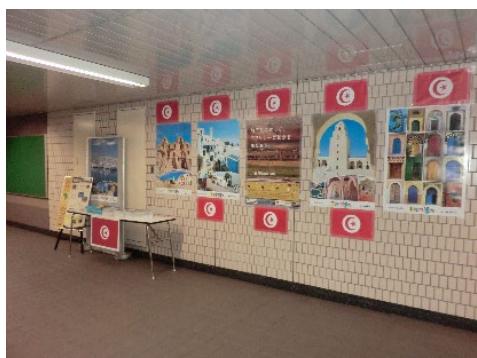
＜下飯田駅 現況＞

《コラム》 本市施策との連携

横浜都心臨海部で開催されたイルミネーションイベント「ヨルノヨ 2023」とタイアップし、特別イルミネーション装飾を施した連節バス「BAYSIDE BLUE」「あかいくつ」を運行し、冬の横浜の街を光で彩りました。また、特別デザインのみなとぶらりチケットを限定販売しました。



今後横浜で開催が予定されている、2025年第9回アフリカ開発会議（TICAD9）や、GREEN×EXPO 2027（2027年国際園芸博覧会）など、本市における大規模イベントの機運醸成にも貢献していきます。



イ 脱炭素社会の実現に向けた取組

(ア) バス車両の環境対策

「横浜市地球温暖化対策実行計画（市役所編）」に掲げる CO₂排出量の削減目標達成に向けて、更なる脱炭素化の取組を推進するため、環境性能に優れた新型ハイブリッドバスの導入を進めるとともに、引き続き燃料電池バスを3両体制で運行します。また、EVバスについても情報収集等を行いながら、導入に向けた検討を進めます。

【新型ハイブリッドバス】

新型ハイブリッドバスについては64両（観光スポット周遊バス「あかいくつ」2両含む）を導入し、燃費の向上を図ります。これにより、現行の92両（乗合バスの11.7%）から156両（乗合バスの19.9%）へとハイブリッドバスの保有率を上げます。

【燃料電池（FC）バス】

6年度も、走行中にCO₂や環境負荷物質を排出しない燃料電池バスを3両体制で運行します。引き続き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運行を継続します。



<新型ハイブリッドバス>



<燃料電池バス>

(イ) 照明のLED化

6億5,680万円

消費電力及びCO₂排出量の削減を目的に、照明設備のLED化に取り組んでいます。

【駅照明のLED化】

ブルーライン8駅の蛍光灯（約1,820灯）をLEDに更新します。

【車両基地照明のLED化】

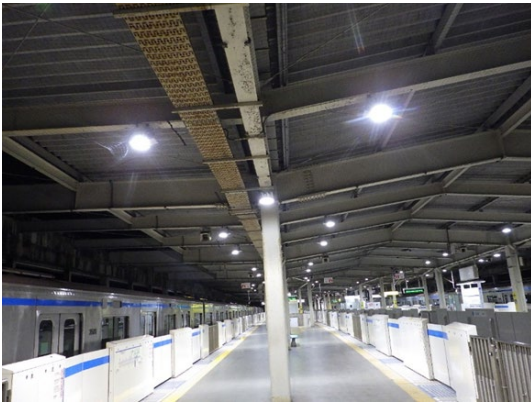
上永谷車両基地に設置されている水銀灯（約30灯）をLEDに更新します。また、新羽車両基地に設置されている蛍光灯（約3,200灯）のLED化に着手します。

【トンネル照明のLED化】

湘南台～上永谷間のトンネル内の蛍光灯（約1,030灯）をLEDに更新します。また、伊勢佐木長者町～新羽間のトンネル内の蛍光灯（約1,200灯）のLED化に着手します。

【バス営業所照明のLED化】

緑営業所の蛍光灯（約90灯）及び水銀灯（6灯）をLEDに更新します。



<駅のLED照明>



<上永谷車両基地の水銀灯>



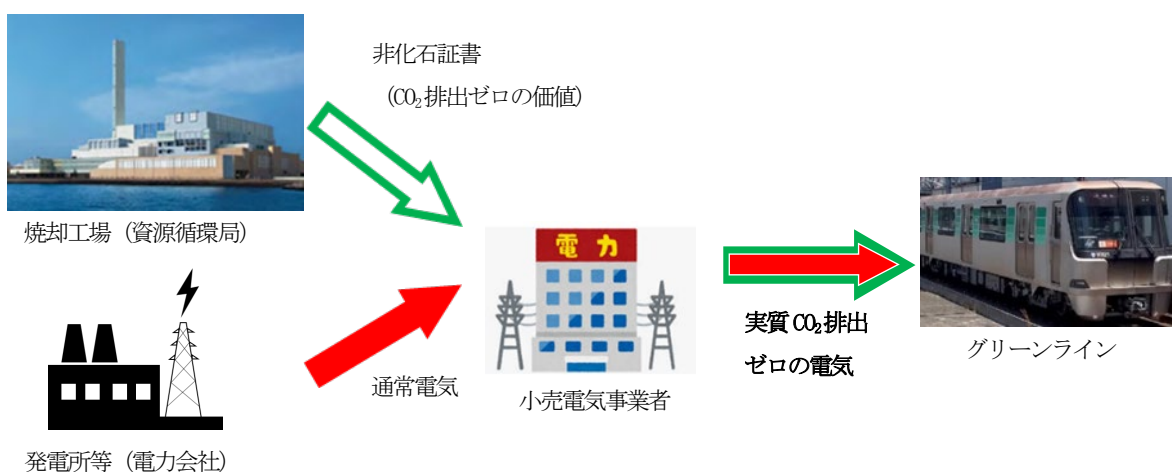
<トンネル照明>

(ウ) 実質 CO₂ 排出ゼロでグリーンラインを運行

2,703 万円

横浜市は、市内最大級の温室効果ガス排出事業者として「Zero Carbon Yokohama」を目標に掲げて、CO₂削減に率先して取り組んでいます。5年度から、グリーンラインにおいて、資源循環局のごみ焼却工場で発電された「環境価値（非化石証書^{※1}）」を活用し、実質 CO₂ 排出ゼロで運行しています。6年度もこの取組を継続します。

対象	グリーンライン全線で使用される電力
電力量	約 2,600 万 kWh
削減効果	年間 CO ₂ 排出量を約 1.1 万 t 削減（4年度排出係数ベース ^{※2} ）



<環境価値（非化石証書）活用イメージ>

※1 非化石証書：石油などの化石燃料を使用しない電気（CO₂排出ゼロ）の証明として、国の認証機関により発行される証書。この証書を火力発電所等で発電した電気と組み合わせると、「実質 CO₂ 排出ゼロの電気」とみなすことができます。

※2 排出係数：算出には環境省が公表する全国平均係数の最新値（4年度実績 0.438kg-CO₂/kWh）を使用。

(エ) 一般公用車における次世代自動車等の導入

513 万円

「横浜市地球温暖化対策実行計画（市役所編）」の取組方針を踏まえ、更新時期を迎えた地下鉄保守用自動車（一般公用車）のうち、次世代自動車等への更新が可能なものについて、EV軽貨物車等に更新します。

6年度：2両（EV軽貨物車、HV貨物車）

ウ バリアフリー対策

(ア) 駅ホームの段差・隙間縮小

ブルーラインでは、プラットホームと車両床面との間に段差・隙間があり、車いす利用などのお客様が乗り降りされる際は、駅員の介助が必要です。

お客様のより円滑な乗降を目指し、5年度に着手した4駅を合わせ、6年度に13駅の工事を行います。

<6年度の工事予定>

湘南台駅、下飯田駅、立場駅、中田駅、踊場駅、

戸塚駅、舞岡駅、下永谷駅、港南中央駅

(関内駅、桜木町駅、横浜駅、センター南駅)

()内は5年度着手

<設置済駅(5年度末時点)>

新横浜駅、上大岡駅



<ホームと車両の間(縮小後)>

(イ) エレベーター・エスカレーターの更新

3億1,185万円

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計画的に行います。更新にあたっては、バリアフリー対応機能を追加するほか、省エネルギー化も図ります。

<6年度の更新予定>

エレベーター：中川駅(2基)

エスカレーター：三ツ沢下町駅(4基)、新横浜駅(1基)

(ウ) 駅トイレのバリアフリー化

1,260万円

市営地下鉄の駅トイレ入口の段差解消やオストメイト対応など、どなたにも安心してご利用いただけるよう、バリアフリーの向上を図ります。

6年度は、引き続きセンター南駅トイレの改修を行います。



<伊勢佐木長者町駅(4年度施工)>

(4) 財務基盤の強化

(ア) 資産の有効活用等による収益の向上

資産活用事業では、センター北駅1階の未利用区画や各駅の小規模スペースの活用を進め、収益を確保しつつ、賑わい形成及びお客様の利便性向上を図ります。

また、センター南北駅間高架下（みなきたウォーク）等の活用を推進し、空区画への賑わい施設誘致や、7年3月の都筑区民文化センター開館に伴うまちづくりに積極的に関与することで、まちの価値や沿線の魅力向上に寄与します。

【資産活用事業全体収入額 18億3,306万円】

広告事業では、5年度にリニューアルした横浜駅サイネージや上大岡駅の看板、車内ビジョンをはじめとするデジタル媒体に加え、駅大型ボード、ラッピングバス等視覚効果の高い媒体を中心にプロモーションを行います。また、広告効果の可視化（メジャメント）やその結果を活用した広告訴求策の実施により、広告料増収につなげます。

【広告事業全体収入額 7億2,273万円】



<センター南北駅間高架下（みなきたウォーク）>



<上大岡駅新設広告枠>

(イ) 貸切バス事業の推進

貸切バス収入額 4億1,200万円

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。横浜に入港する客船の乗下船客の送迎バスや、学校や地域のイベントでのご利用、旅行事業者等の需要に応じていきます。

また、リムジン型車両を活用して、横浜駅から福島県いわき市の大型集客施設「スパリゾートハワイアンズ」への送迎便を引き続き、毎日運行します。

さらに、安定したご利用となる企業従業員の通勤輸送や学校の通学輸送について、事業拡大できるよう営業活動に取り組みます。



<貸切バス車両>



<リムジン型車両>

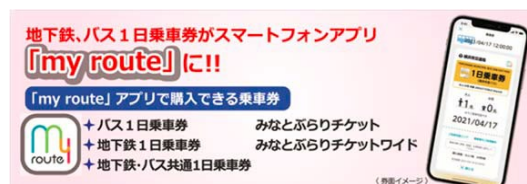
(ウ) 観光事業の推進

2,355万円

連節バス「BAYSIDE BLUE」や、観光スポット周遊バス「あかいくつ」の沿線施設との連携を進めるとともに、各種イベントと連携した利用促進を進め、横浜ベイエリアの賑わい創出に貢献します。また、「みなとぶらりチケット」の価値向上のため、特典が受けられる提携店舗や、使用エリア等のサービスを拡充するなど、回遊利便性を向上し、市内経済の活性化につなげます。



キャッシュレス化については、スマートフォンアプリ「my route (マイルート)」で購入できる「みなとぶらりチケット」や各種1日乗車券のデジタルチケットについて、イベントやプロモーションとの連携により、販売促進を進めます。

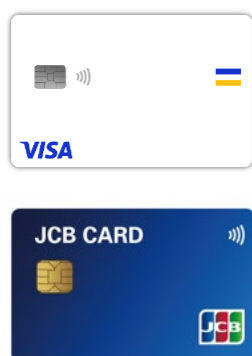


バスの「タッチ決済」は、5年12月から対応できるカードを拡大して、6種類の国際ブランドが利用可能となりました。これにより、観光スポットへのアクセスに便利な路線（BAYSIDE BLUE、あかいくつ等）での実証実験を継続して運賃収受のキャッシュレス化を推進することで、お客様の利便性向上と運行効率化につなげていきます。



(エ) 決済サービスの拡充

お客様の利便性向上のため、令和6年中に、市営地下鉄の全40駅にクレジットカード等のタッチ決済を導入し、新たな決済サービスの実証実験を開始します。



<タッチ決済対応カード (イメージ) >



<自動改札機 (専用リーダー) のイメージ >

(オ) 乗車券制度の検討

交通局ではこれまで、バス利用特典サービス終了（3年5月）や地下鉄普通回数乗車券発売終了（4年3月）など、事業環境の変化に合わせて乗車券制度の見直しを実施してきました。

コロナ禍を経て交通需要が大きく変化したことに加え、少子高齢化のさらなる進展や物価高騰といった社会的要因の影響など、市営交通を取り巻く経営環境はますます厳しくなっています。こうした中においても、安全・安心な交通サービスを提供し続けることができるよう、収入基盤の健全化に向け、5年度末に地下鉄の昼間回数乗車券及び土休日回数乗車券の発売を終了するとともに、引き続き市営バス・地下鉄の乗車券制度の見直しに取り組みます。

(カ) バス・地下鉄業務の効率化

6,610万円

【バス運行管理システム（後方業務系）の操作性向上】

バス運行管理システムの各種操作画面をWebブラウザ対応とすることで、複数業務の画面切り替えを容易にし、操作性を向上させます。

また、専用端末以外のスマートフォンなどからもアクセスを可能とし、場所を選ばず勤務計画や運行情報の確認ができるようにすることで、業務の効率化を図ります。

【レンタルスペース検索サービスの活用】

620万円

駅構内時間貸しスペースの情報を民間事業者が提供する貸しスペース検索サイトへ掲載し、スペースの空き状況の随時確認及び申請、使用料の決済をネット上で可能とすることで電話対応等に係る事務作業を効率化するとともに、お客様の利便性向上を図ります。

【貸切バス業務管理システムの導入】

570万円

貸切バスの引き合いから見積り、受注、運行管理等を一括して管理することにより、業務の効率化を図るため、「貸切バス業務管理システム」を導入します。

【年末調整業務の外部委託化】

年末調整業務を5年分からWeb申告に切り替え、併せて、業務委託を行っています。申告内容の確認及びシステムへの入力作業等を委託化することで、事務作業の大幅軽減につながります。

(5) 人財育成の推進

(ア) 市営交通を支える人財の確保

3,600万円

【両事業共通】

物流・運送業界の「2024年問題」や自動車整備士免許の保有者数の減など、採用をめぐる環境は年々困難さを増しており、交通局にとって人財の確保が最も重要な経営課題となっています。

このため、令和5年度に給与改定を行い、基本給の引き上げ（ベースアップ）を実施しました。

6年度は、採用方法の見直しとして、バス乗務員、バス整備員、地下鉄運輸職員、地下鉄保守技術員全ての職種の選考内容において、公務員型の一般教養試験及び作文試験を廃止し、民間企業で多く取り入れられている適性検査（SPI[※]）を導入します。また、オンライン選考（地下鉄職種は除く）による受験者の負担軽減などにより、幅広い方々の受験を可能とすることで、市営交通の将来を担う優秀な人財の採用につなげていきます。

さらに、「バス乗務員の採用拡大と離職防止」を強化するため、手当の大幅増額、年齢制限の緩和及び女性採用枠を新設するほか、「いいじゃん！交通局」をコンセプトに横浜市で働く魅力を広くPRするため、市営地下鉄ブルーライン1編成をジャックしたアドトレインを運行します。

<選考例：バス乗務員（大型二種免許所持者）>

変更前

一次選考	一般教養
	作文
二次選考	面接
	運転実技
	身体検査

変更後

一次選考	適性検査（SPI）
二次選考	面接
	運転実技
	身体検査

※SPIとは、性格検査、能力検査の二つで構成された適性検査です。学歴・経験といった履歴書上の情報だけでなく、受験者本人の性格特性を測定することができます。

【バス乗務員・整備員】

バス乗務員（大型二種免許未保有者）及びバス整備員（資格所持者）については、安定的に人財を確保するため、年間を通じて募集を実施します。

バス乗務員については、バス運転未経験者（大型二種免許未保有者）の受験に対する不安や疑問を解消するため、実際の市営バスを教習担当職員の指導のもと運転体験してもらう「バス運転体験会」を開催します。



【地下鉄運輸職員・保守技術員】

今まで採用説明会を行っていた鉄道関係の学科を設置する高等学校や短期大学だけでなく、新規の学校を開拓し、受験者層の拡大を図ります。

また、採用予定者に対しては、採用前プログラムとして先輩職員との懇談会や職場見学などを実施し、働く姿について具体的に想像してもらうことにより、確実な人財確保につなげます。



(イ) バス乗務員の養成

【新人乗務員の育成】

新採用乗務員育成研修は、各乗務員の運転適性や心理特性を適切に見極め、それぞれの習熟度にあわせた指導を行います。

また、バス営業所への配属後、新人乗務員が運転するバスに教習担当職員が添乗し、運転技術や接遇の状況確認とアドバイスを行います。



【各種研修の実施】

全乗務員が3年に1回受講する「事故未然防止研修」を継続して実施します。この研修では、適性診断を受診後、ドライブレコーダー映像の視聴を中心とした座学と実車を用いた運転訓練を行っています。

また、経験が浅い乗務員の事故を防止するため、採用後1年未満の乗務員を対象にドライブレコーダー映像で自身の運転を振り返る「バス運転手1年フォローアップ研修」を引き続き実施します。

さらに、事故を起こした乗務員を対象とした「再発防止研修」等、乗務員の性格や安全意識等に応じたきめ細かな指導、教育を行います。

(ウ) 働きやすい環境の整備

3億2,290万円

女性職員用施設（仮眠室、トイレ、更衣室など）の整備を、駅の大規模改良工事や営業所の改修工事などに併せて計画的に進めており、6年度は港南中央駅、港南営業所で整備を完了させるほか、新羽駅、新羽乗務管理所、上永谷車両基地の工事に着手します。



<川和車両基地 女性職員用施設（4年度施工）>

資料1 令和6年度予算総括表

自動車事業会計

(単位:千円)

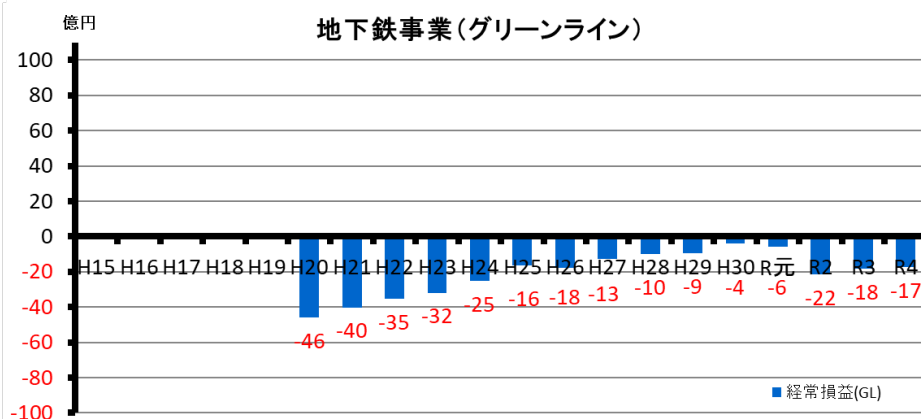
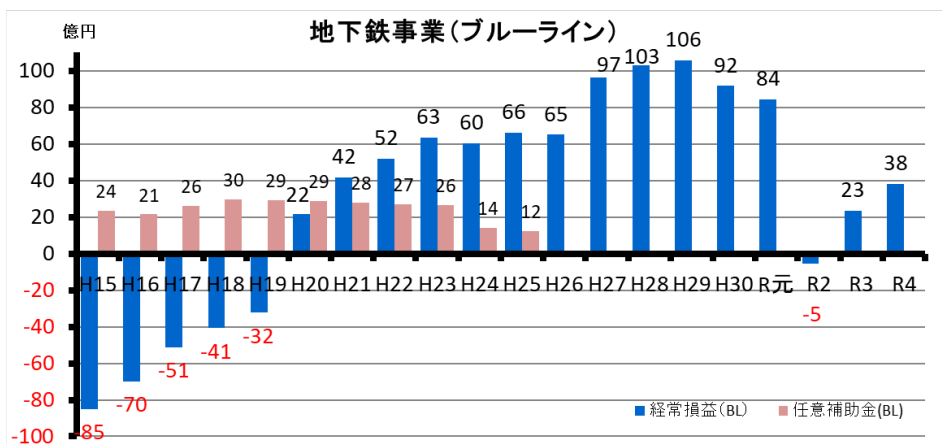
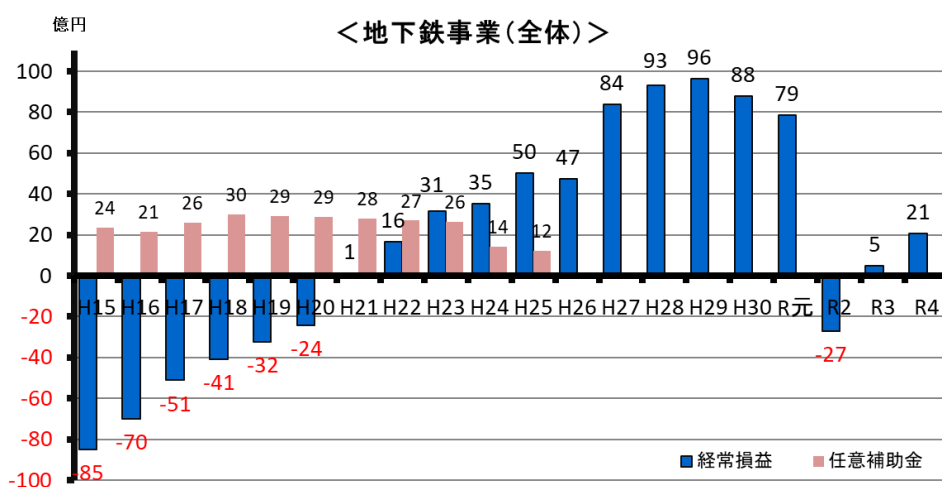
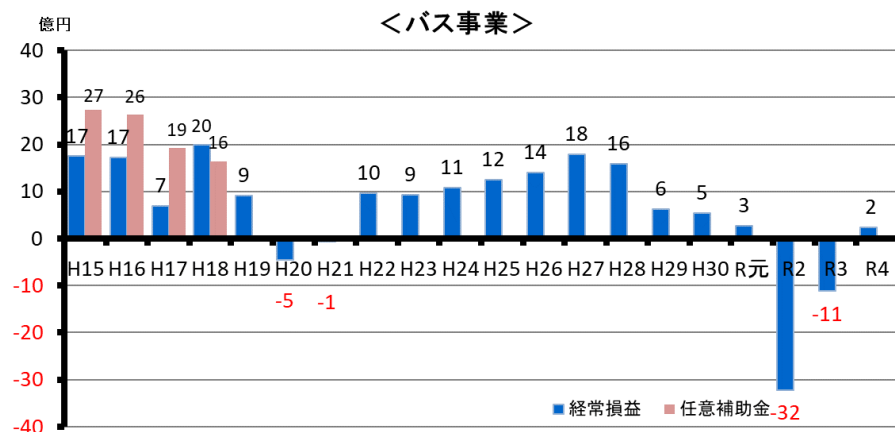
区 分		令和6年度 予算 A	令和5年度 予算 B	増 △ 減 A-B	令和6年度予算の主な内容	
収益 的 収 入 及 び 支 出	営業 収 益	乗 車 料 収 入	19,385,371	19,083,220	302,151	1 在籍車両数 815両 2 運転キロ数(一日当たり) 71,400km 3 輸送人員(一日当たり) 307,900人
		(うち特別乗車証)	(5,276,251)	(5,397,433)	(△ 121,182)	
		広 告 料 収 入	172,158	180,683	△ 8,525	
		そ の 他 収 入	288,913	272,777	16,136	正規職員 12,979,424 会計年度任用職員 342,156 退職給付費 971,403 車両修繕費 915,097 動力費 1,268,894 その他 4,231,069
		(うち運行繰入金)	(261,800)	(230,550)	(31,250)	
	計	19,846,442	19,536,680	309,762		
	営業 費 用	人 件 費	14,292,983	13,609,245	683,738	児童手当補助金 81,030 地共済追加費用負担補助金 133,878 基礎年金公的負担補助金 415,911 燃料電池バス導入補助金 11,604
		経 費 等	6,415,060	6,144,286	270,774	
		(うち子会社委託料)	(2,197,531)	(2,000,438)	(197,093)	
		減 価 償 却 費 等	1,707,561	1,114,683	592,878	
	計	22,415,604	20,868,214	1,547,390		
	営 業 損 益	△ 2,569,162	△ 1,331,534	△ 1,237,628		
	営業 外 収 益	一 般 会 計 補 助 金	642,423	700,310	△ 57,887	
		長 期 前 受 金 戻 入	157,815	125,550	32,265	
そ の 他 収 入		346,754	341,425	5,329		
計	1,146,992	1,167,285	△ 20,293			
営業 外 費 用	支 払 利 息 等	26,857	10,615	16,242		
	そ の 他 支 出	20,000	10,000	10,000		
	消 費 税 納 付 額	624,000	680,000	△ 56,000		
	計	670,857	700,615	△ 29,758		
営 業 外 差 引	476,135	466,670	9,465			
予 備 費	20,000	20,000	—			
経 常 収 入	20,993,434	20,703,965	289,469			
経 常 支 出	23,106,461	21,588,829	1,517,632			
経 常 損 益	△ 2,113,027	△ 884,864	△ 1,228,163			
特 別 利 益	—	—	—			
特 別 損 失	—	40,072	△ 40,072			
純 損 益	△ 2,113,027	△ 924,936	△ 1,188,091			
資 本 的 収 入 及 び 支 出	収 入	企 業 債	3,022,000	2,084,000	938,000	二酸化炭素排出抑制対策事業 費等補助金 148,800 運輸事業振興助成交付金 9,822
		国 庫 補 助 金	148,800	60,920	87,880	
		県 補 助 金	9,822	10,072	△ 250	
		一 般 会 計 補 助 金	—	11,363	△ 11,363	
	計	3,180,622	2,166,355	1,014,267		
支 出	建 設 改 良 費	3,456,321	2,290,910	1,165,411		
	企 業 債 償 還 金	389,200	585,600	△ 196,400		
計	3,845,521	2,876,510	969,011			
差 引 残 (△) 不 足 額	△ 664,899	△ 710,155	45,256			
補填財源等						
損 益 勘 定 留 保 資 金 等	664,899	710,155	△ 45,256			

高速鉄道事業会計

(単位:千円)

区 分		令和6年度 予算	令和5年度 予算	増 △ 減	令和6年度予算の主な内容	
		A	B	A-B		
収 入 及 び 支 出	営業 収益	乗 車 料 収 入	40,909,518	38,456,671	2,452,847	○業務の予定量 (1. 車両数 54編成 310両) (2. 運転キロ数(一日当たり) 101,600km) (3. 輸送人員(一日当たり) 629,300人)
		(うち特別乗車証)	(2,523,303)	(2,066,289)	(457,014)	
		広 告 料 収 入	551,663	551,570	93	
		そ の 他 収 入	743,990	727,916	16,074	正規職員 8,407,313
		計	42,205,171	39,736,157	2,469,014	会計年度任用職員 92,332
	営業 費用	人 件 費	9,070,465	8,560,440	510,025	退職給付費 570,820
		経 費 等	12,790,769	15,059,038	△ 2,268,269	修繕費 5,419,773
		減 価 償 却 費 等	20,624,506	21,457,951	△ 833,445	動力費 2,120,050
		計	42,485,740	45,077,429	△ 2,591,689	その他 5,250,946
	営 業 損 益	△ 280,569	△ 5,341,272	5,060,703		
	営業 外 収 入	一 般 会 計 補 助 金	2,141,760	2,275,713	△ 133,953	特例償還元金補助金 1,487,000
		受 託 工 事 収 益	—	127,965	△ 127,965	特別分企業債利子補助金 252,738
		長 期 前 受 金 戻 入	4,280,482	4,569,929	△ 289,447	特別減収対策企業債利子補助金 40,255
		そ の 他 収 入	925,362	1,015,330	△ 89,968	公営企業債(脱炭素化事業)利子補助金 2,499
		計	7,347,604	7,988,937	△ 641,333	基礎年金公的負担補助金 314,100
	営業 外 費 用	支 払 利 息 等	3,328,464	3,558,365	△ 229,901	児童手当補助金 45,168
		受 託 工 事 費	—	130,335	△ 130,335	建設改良費充当企業債利息 2,573,744
		そ の 他 支 出	20,000	20,000	—	資本費平準化債利息 123,140
		消 費 税 納 付 額	1,500,000	720,000	780,000	資本費負担緩和債利息 444,509
		計	4,848,464	4,428,700	419,764	特例債利息 31,980
営 業 外 差 引	2,499,140	3,560,237	△ 1,061,097	特別減収対策企業債利息 80,509		
予 備 費	30,000	30,000	—	企業債取扱諸費等 74,582		
経 常 収 入	49,552,775	47,725,094	1,827,681			
経 常 支 出	47,364,204	49,536,129	△ 2,171,925			
経 常 損 益	2,188,571	△ 1,811,035	3,999,606			
特 別 利 益	—	—	—			
特 別 損 失	—	—	—			
純 損 益	2,188,571	△ 1,811,035	3,999,606	建設改良費充当企業債 13,224,000		
資 本 的 収 入 及 び 支 出	収 入	企 業 債	26,250,000	20,464,000	5,786,000	特例債 1,014,000
		国 庫 補 助 金	59,000	7,000	52,000	借換債 12,012,000
		一 般 会 計 出 資 金	3,335,000	3,543,000	△ 208,000	地下高速鉄道整備事業費補助金 59,000
		一 般 会 計 補 助 金	1,317,537	1,236,180	81,357	建設改良費に係る出資金 3,335,000
		そ の 他 収 入	163,585	301,410	△ 137,825	特別分企業債元金償還補助金 1,251,981
		計	31,125,122	25,551,590	5,573,532	耐震補強に関する補助金 65,556
	支 出	建 設 改 良 費	216,072	208,560	7,512	建設改良費充当企業債 13,574,205
		改 良 費 等	16,886,627	18,067,339	△ 1,180,712	
		小 計	17,102,699	18,275,899	△ 1,173,200	
		企 業 債 償 還 金	31,342,254	29,801,537	1,540,717	特例債 1,487,000
計	48,444,953	48,077,436	367,517	資本費負担緩和債 10,283,049		
差 引 残 (△) 不 足 額	△ 17,319,831	△ 22,525,846	5,206,015	資本費平準化債 5,998,000		
補填財源等						
損 益 勘 定 留 保 資 金 等	17,319,831	22,485,520	△ 5,165,689			
一 時 借 入 金 (資 金 不 足 額)	—	40,326	△ 40,326			

資料2 経常損益の推移





信頼を心で運ぶ市バス・地下鉄
横浜市交通局