

## 市営バスの現状

1	市営バス事業の概要	1
2	市営バス事業の収支状況	3
3	乗合バスの路線別収支状況	6
4	市営バスと地下鉄の乗継状況	7
5	市営バス事業のこれまでの取り組み	
(1)	市営バスが果たしてきた役割	8
(2)	乗合バス路線の整備	10
(3)	環境対策	12
(4)	乗り降りしやすいバスの導入	12
(5)	100円バス	14
(6)	市内定期遊覧バス	15
(7)	みなとぶらりチケット	17
(8)	走行環境改善施策	18
(9)	経営効率化の取り組み	19

# 1 市営バスの事業概要

## 平成14年度自動車事業の概要

	一般乗合	市内遊覧	特定	貸切	事業全体
<b>事業内容</b>	一般乗合バス 路線貸切 振替・代行輸送 100円バス	市内遊覧バス ・ 1日 ・ 半日午前 ・ 半日午後	盲・養護学校 生徒輸送 金沢動物園 園内輸送	花月園競輪場 来場者輸送	
<b>事業規模</b>					
在籍車両数	1,002両	3両	17両	1両	1,023両
運転車両数	年 311,482両 日 853両	年 802両 日 2両	年 3,518両 日 -	年 397両 日 -	年 316,199両 日 866両
走行キロ	年 40,952千km 日 112,198km	年 51千km 日 141km	年 198千km 日 -	年 21千km 日 -	年 41,222千km 日 112,937km
乗車人員	年171,957千人 日 471,114人	年 24千人 日 65人	年 169千人 日 -	年 22千人 日 -	年172,171千人 日 471,701人
営業キロ	566.3km	40.5km	-	-	-
系統数( 1)	151本	-	-	-	-
停留所数	1,345か所	-	-	-	-
運賃 ( 2)	大人 210円	-	-	-	-
<b>事業収支</b>	千円	千円	千円	千円	千円
収入	31,872,799	48,659	211,598	27,910	32,160,966
支出	30,433,422	77,476	200,558	16,846	30,728,302
差引損益	1,439,377	28,817	11,040	11,064	1,432,664

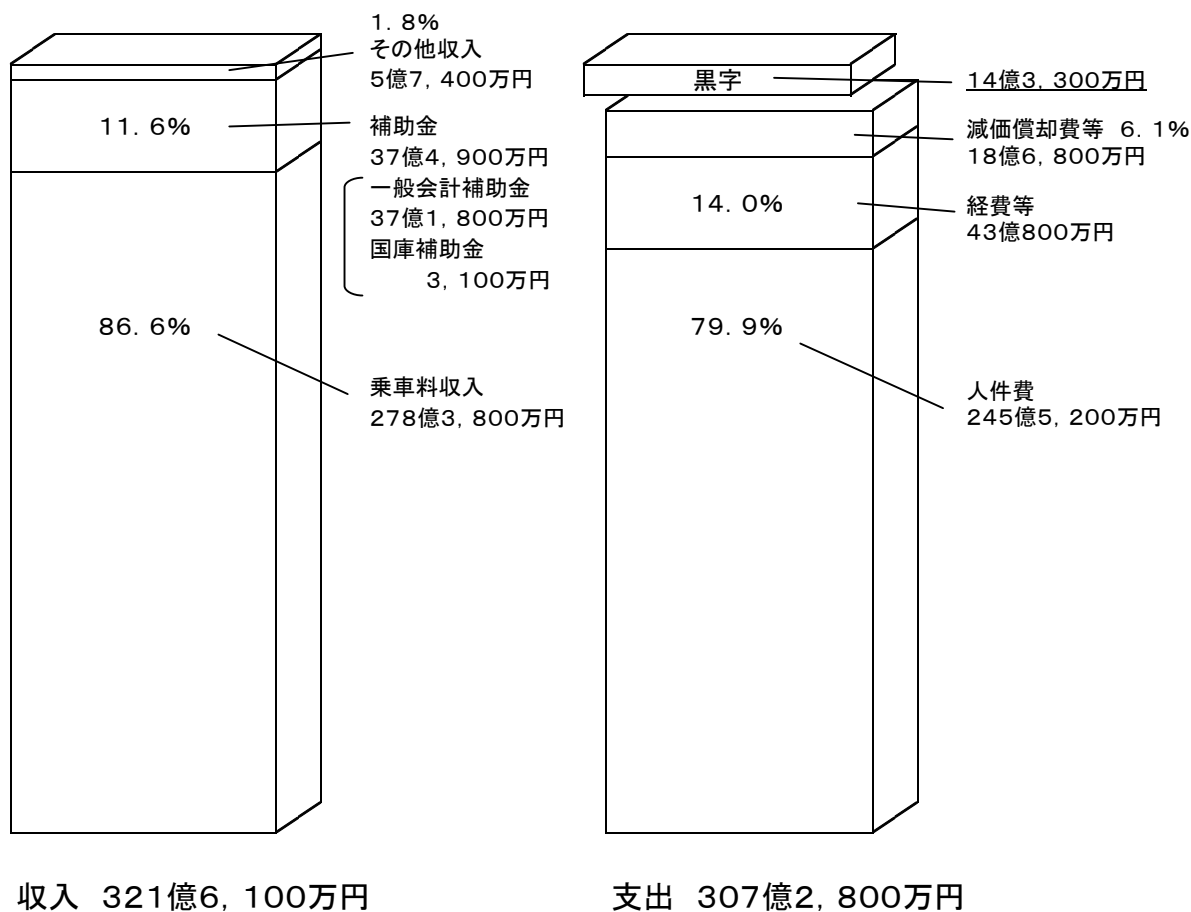
1：系統数（151本）は、同じ系統番号を付した系統の数。起終点及び経過地が異なる運行路線をすべて合計すると、490本となる。

2：運賃は、一部の系統を除いて市内均一制。

横浜市営バスでは、一般乗合バスのほか、市内観光のための市内遊覧バスの運行、スクールバスなどの特定輸送、競輪場来場者のための貸切輸送を行い、1日あたり47万人に利用されています。

平成14年度の事業収支（経常損益）では、14億円の黒字を計上しています。

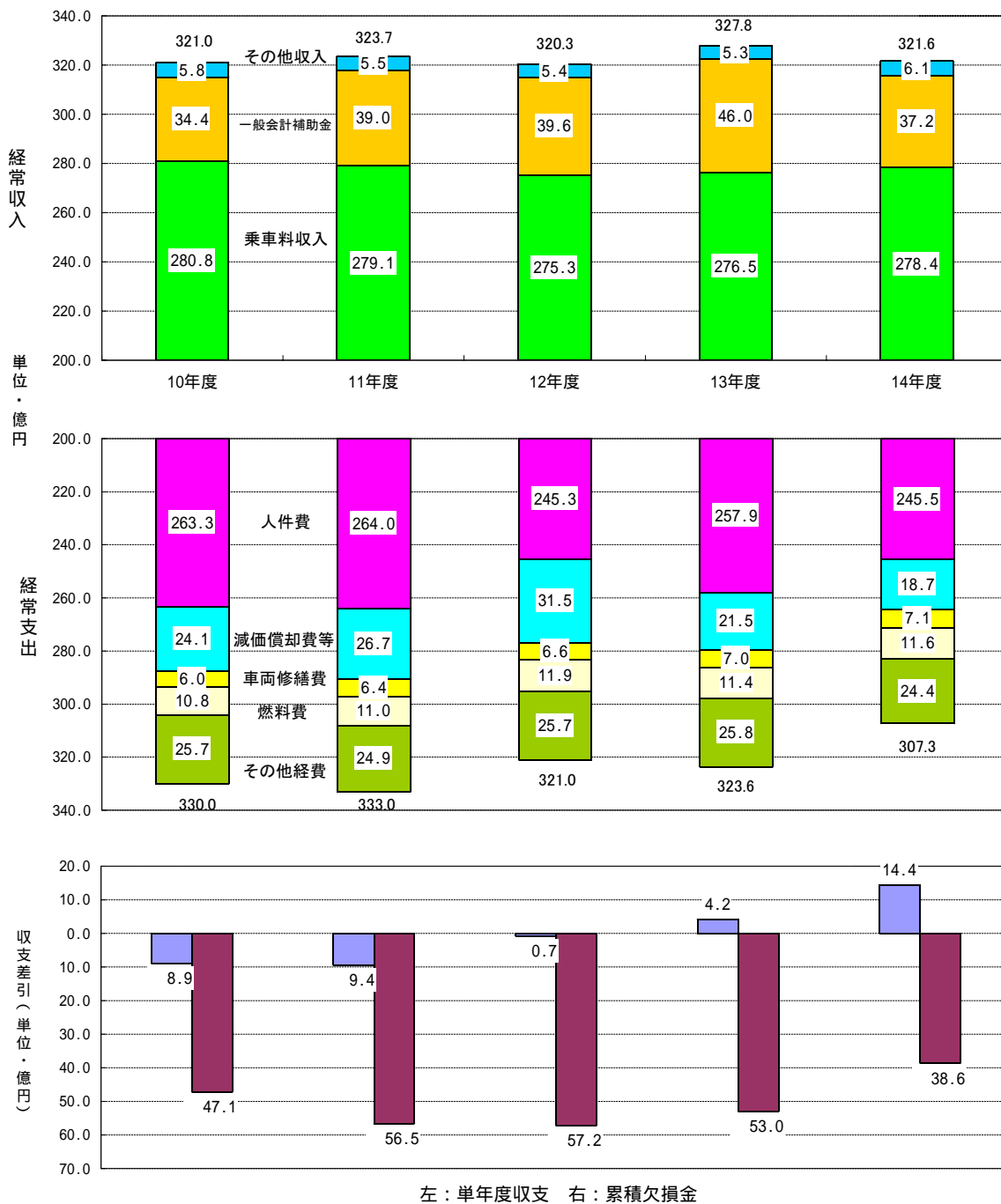
## 平成14年度 自動車事業の収支 (収益的収入・支出)



## 2 市営バス事業の収支状況

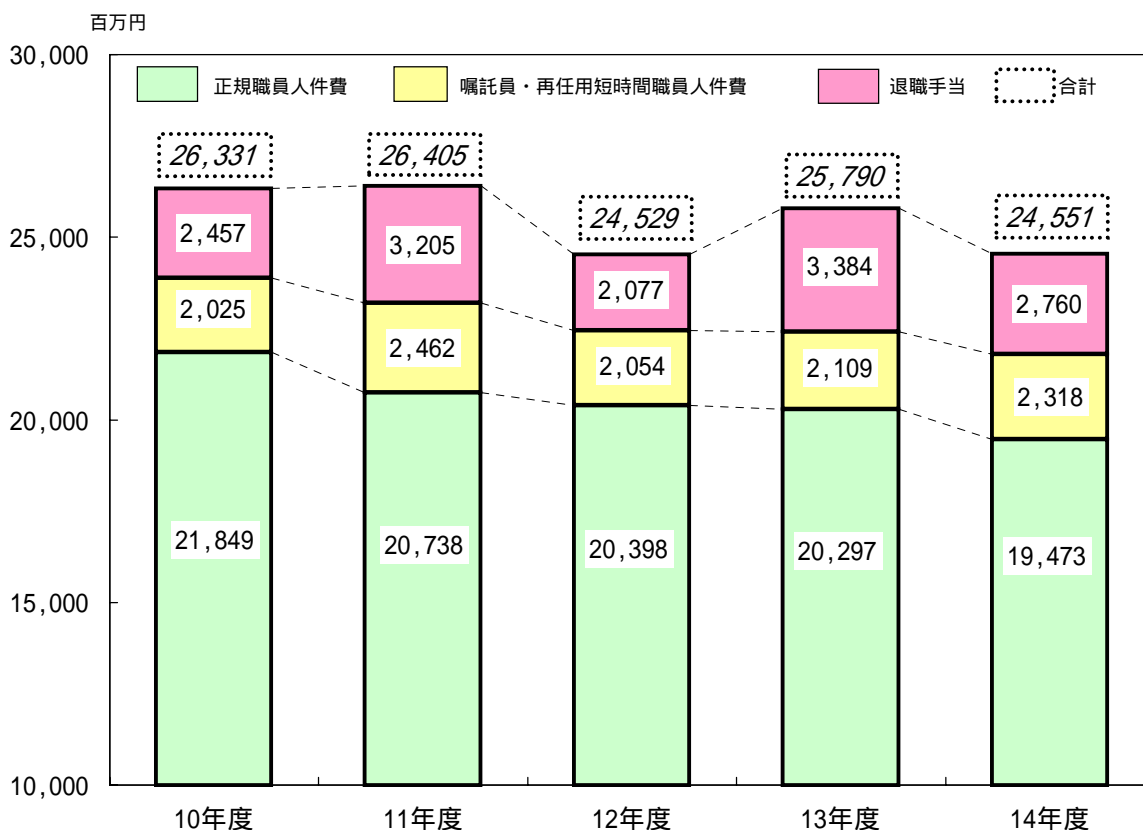
### 経常収支の推移

自動車事業収支状況の推移

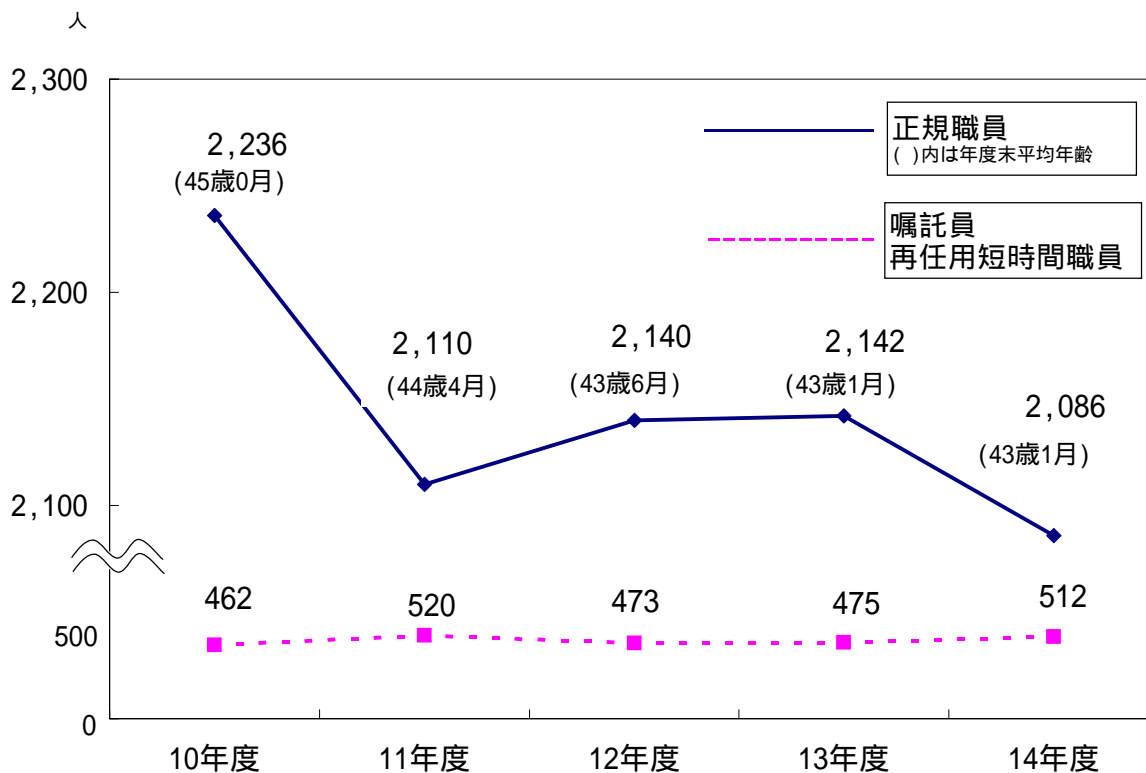


経常収入はほぼ横ばいですが、経常支出の減少により、13・14年度は経常黒字になっています。

## 人件費の推移

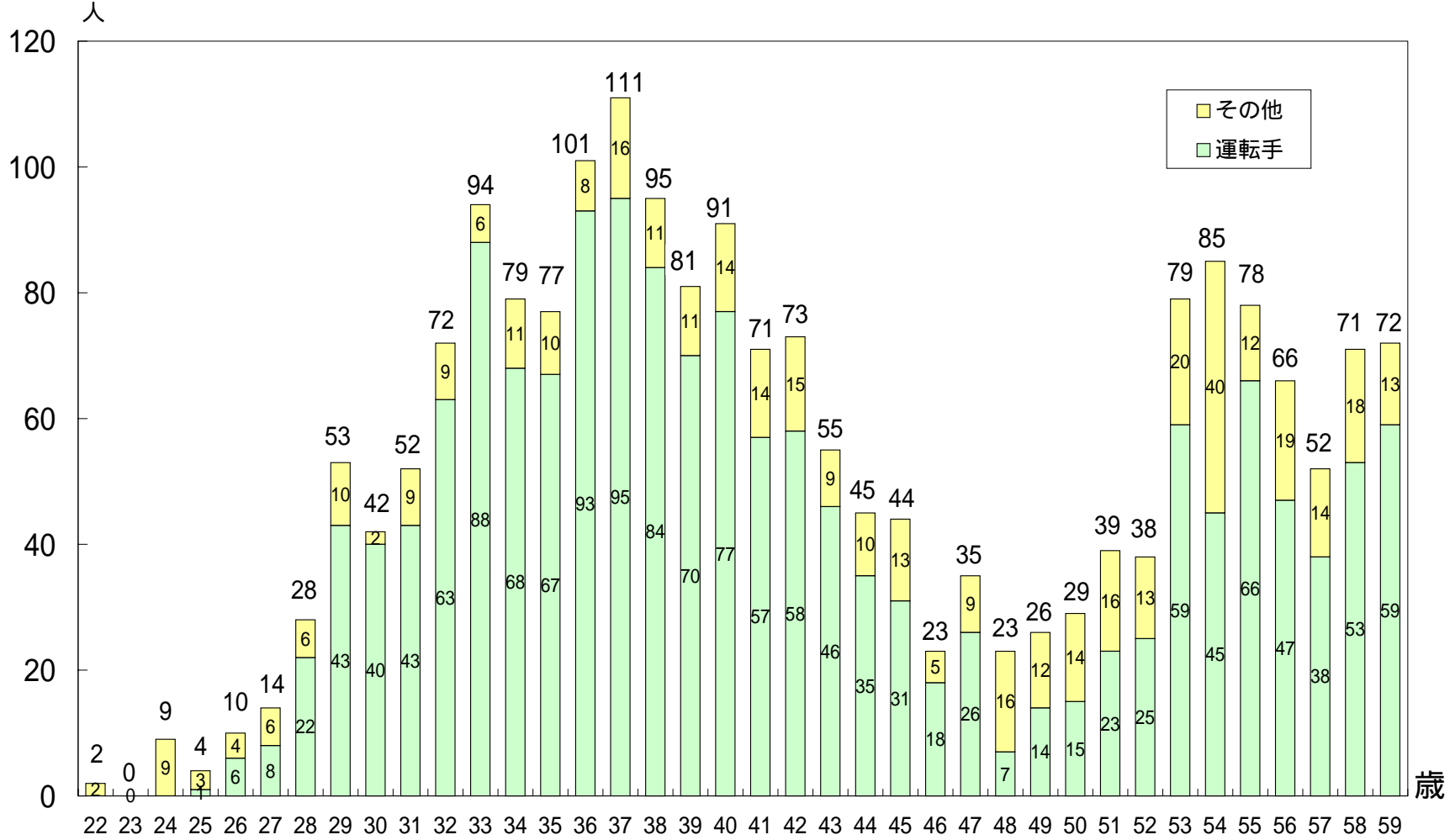


## 期中平均人員等の推移



業務の見直しや週30時間勤務の嘱託運転手の活用などにより、退職手当を除いた人件費は毎年減少しています。

自動車事業職員年齢構成（平成14年度末）



### 3 乗合バスの路線別収支状況（平成14年度）

（単位：千円）

全 路 線	490本 (100.0%)	営業収益	28,011,696
		営業費用	30,244,355
		差引	△ 2,232,659

ここでの「路線別収支」は、一般会計補助金を除いた「営業収益」と「営業費用」の差引（営業収支）により、黒字路線と赤字路線に分類している。

黒 字 路 線	149本 (30.4%)	①	
		営業収益	15,305,447
		営業費用	12,548,857
		差引	2,756,590

赤 字 路 線	227本 (46.3%)	②	
		営業収益	9,523,884
		営業費用	12,946,316
		差引	△ 3,422,432
計(①+②)			
営業収益	24,829,331		
営業費用	25,495,173		
差引	△ 665,842		

路 線	114本 (23.3%)	営業収益	3,182,365
		営業費用	4,749,182
		差引	△ 1,566,817

#### 収益性の高い路線 ベスト5

（単位：km、千円）

系統番号	運行区間	営業キロ	営業収益	営業費用	差引	営業係数
23-M	青葉台駅～十日市場駅前～若葉台中央	5.29	584,753	397,637	187,116	68.0
25-A	保土ヶ谷駅西口～星川町～横浜駅西口	8.20	461,007	322,971	138,036	70.1
51-A	野庭車庫前～すずかけ通～上大岡駅前	5.69	460,493	332,794	127,699	72.3
45-E	上永谷駅前～清水橋～港南台駅前	5.07	263,635	136,234	127,401	51.7
75-A	鶴ヶ峰駅南口～鶴ヶ峰小学校前～くぬぎ台団地	1.33	194,860	78,249	116,611	40.2

※営業係数とは、100円の収入を稼ぐために費用がいくらかかるかを示す係数（営業費用÷営業収益×100）

#### 収益性の低い路線 ワースト5

（単位：km、千円）

系統番号	運行区間	営業キロ	営業収益	営業費用	差引	営業係数
4-A	磯子駅前～金沢文庫～追浜天神橋	11.66	224,477	350,858	△ 126,381	156.3
5-B	横浜駅西口～鶴ヶ峰駅～亀甲山	15.68	70,908	171,391	△ 100,483	241.7
2-B	港南車庫前～吉原～上大岡駅前	4.62	170,011	263,700	△ 93,689	155.1
3-J	市が尾駅～小机駅前～新横浜駅前	10.77	169,970	253,887	△ 83,917	149.4
23-H	十日市場駅前～稲荷前～奈良北団地折返場	7.08	77,859	159,919	△ 82,060	205.4

民営競合・長距離  
民営競合・長距離  
民営競合  
民営競合・長距離

（単位：本、千円）

区分	路線数	営業収益	営業費用	差引	一般会計補助対象 （行政路線補助）	
					路線数	金額
①区役所・病院関連路線	29	573,446	1,018,652	△ 445,206	5	193,305
②都市政策関連路線	46	834,126	1,529,805	△ 695,679	16	268,565
③唯一不可欠路線	39	1,774,793	2,200,725	△ 425,932	-	-
計	114	3,182,365	4,749,182	△ 1,566,817	21	461,870

※行政路線補助  
①、②に区分される路線のうち、  
前々年度の子系統の営業係数  
（経常損益ベース）が250以上の  
路線の運行赤字額全額を補助  
するもの

市  
場  
原  
に  
理  
に  
い  
路  
線

- ①区役所・病院関連路線とは、路線の運行目的が主として区役所や病院へのアクセスであり、運行時間帯や運行回数が窓口開設時間帯に合わせている路線
- ②都市政策関連路線とは、港湾埋立地区やみなとみらい21地区など、横浜市の都市づくりのために開発した地区などにおいて、工場や商業施設誘致のため、バスの運行を確保しなければならない路線
- ③唯一不可欠路線とは、当該路線を廃止すると、最寄りバス停まで500m以上、または、鉄道駅まで1km以上離れてしまい、通勤通学等日常生活が著しく不便となる路線

#### 各路線の代表例

（単位：km、千円）

系統番号	運行区間	営業キロ	営業収益	営業費用	差引	営業係数
①308-A	センター南駅～星ヶ谷～仲町台駅	7.72	25,165	88,942	△ 63,777	353.4
②109-A	桜木町駅前～県庁前～スカイウォーク前	9.36	7,108	50,274	△ 43,166	707.3
③10-D	市電保存館前～中原～峰の郷	8.79	28,098	47,049	△ 18,951	167.4

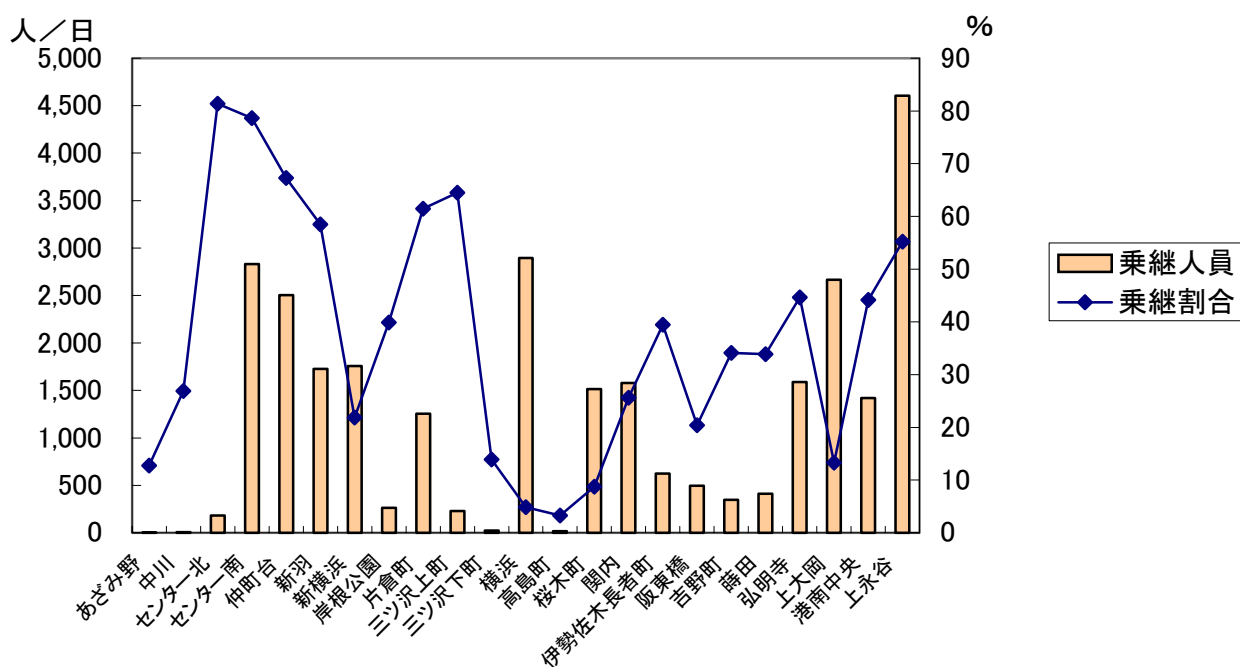
#### 4 市営バスと地下鉄の乗継状況

全 32 駅中 23 駅で市営バスが接続

市営バス 230 路線(全路線の 47%)が地下鉄の 1 つ以上の駅に接続

1 日あたり 29,000 人が地下鉄に乗り継いでいるものと推定\*。(市営バスの 1 日あたり利用人員の 6.5%に相当)

\* 乗降客数は、平成 15 年 6 月の平日 1 日あたり。市営バスから地下鉄への乗継割合については、平成 9 年実施の利用実態調査で得られた値を用いている。



#### バスと地下鉄の乗継を考慮している駅

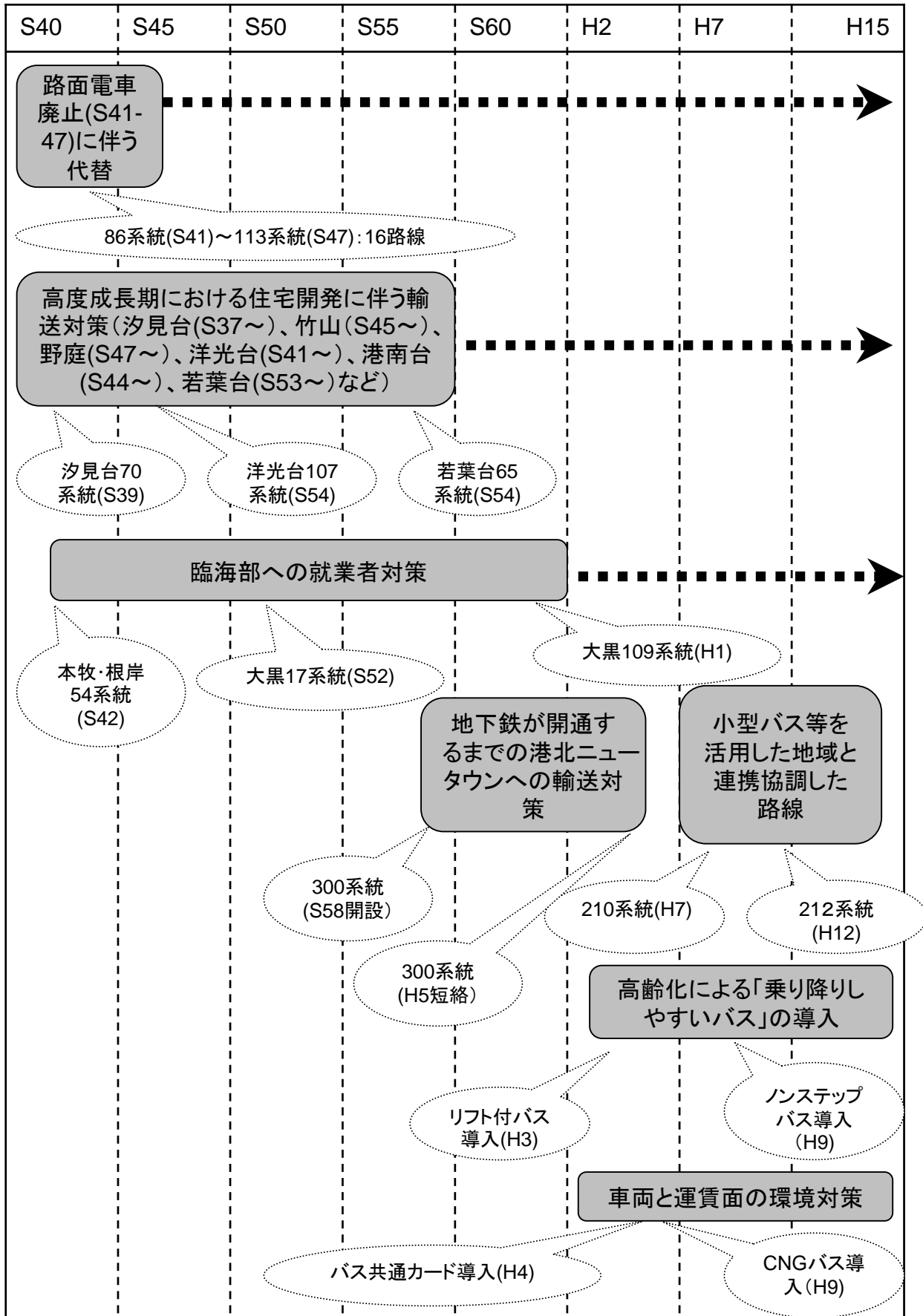
駅名	路線数	
センター北	2	乗継割合の高い駅(センター北、センター南、仲町台)および乗継人員が多い駅(上永谷)において、おおむね 15 時台から終バスまで、地下鉄の到着時刻に合わせてバスの発車時刻を設定している。
センター南	6	
仲町台	10	
上永谷	7	
計	25	

#### 運賃面でのバスと地下鉄の連携策

連絡定期券	バスと地下鉄のそれぞれの定期券運賃の合算額を 10%割引
SF カード	マリンカード：バスと地下鉄の双方で使用できる(3000 円券と 5000 円券はプレミアム付)
一日乗車券	通常の共通一日乗車券(830 円)のほかに観光客をターゲットにした地域限定のみなとぶらりチケット(500 円)もあり

5 市営バス事業のこれまでの取り組み

(1) 市営バスが果たしてきた役割



市内のバス事業者としての先導的役割

導入項目		市営バス	民営バス
小型バス <sup>1)</sup>		平成6年度導入開始	平成10年度導入開始
乗り降り しやすい	リフト付 バス <sup>2)</sup>	平成3年度導入開始	なし
バスの導 入	スロープ 板付ワン ステップ バス <sup>3)</sup>	平成8年度導入開始、14年 度末までに280両	民営事業者においては、ほ とんど実績なし。
	ノンステ ップバス <sup>4)</sup>	平成9年度導入開始、14年 度末までにのべ163両(15年9 月までにのべ229両)	平成10年度導入開始、平成 14年度末までに民営事業 者全体でのべ77両
車両の環 境対策	CNGバス <sup>5)</sup>	平成6年度導入開始、平成 14年度末までに全55両	なし
	DPF <sup>6)</sup> 取付	平成6年度装着開始、平成 14年度末までに全389両	平成13年度装着開始、平成 14年度末までに全301両
運賃面での利便性 向上による公共交 通への誘 導策	共通バス カード <sup>7)</sup>	神奈川県において導入開始。平成4年6月 川崎市、神 奈中と共通化	
	環境定期 券制度 <sup>8)</sup>	平成10年度導入	神奈中は平成9年度実施。 東急バスを除き、実施中
	割引乗車 券 <sup>9)</sup>	ファミリー環境一日乗車 券、エコライフチケット等	他社には事例なし
バス接近 情報提供	バス停	平成3年度導入開始。平成 14年度末までに全116基	他社には事例なし
	携帯電話	平成13年からみなとみら い100円バスで試行中。シ ステムの更新が終わる平成 17年度以降、他路線へ拡大	横浜市内では、東急バスの 3路線のみが平成14年度か ら実施中

<sup>1)</sup>小型バス：車両の長さが7m未満で、定員は約40人(大型バスは9m以上で、定員約70~80人)

<sup>2)</sup>リフト付バス：中扉に車いす乗降用リフトを装備しているバス

<sup>3)</sup>スロープ板付ワンステップバス：床面の高さが約55cm(平成12年のバリアフリー法の定義では床面から65cm以下のものが低床バス)で中扉に車いす乗降用スロープ板を装備しているバス

<sup>4)</sup>ノンステップバス：床面の高さが約30cmで乗降口に段差がないバス

<sup>5)</sup>CNGバス：圧縮天然ガスを燃料とするバス。NO<sub>x</sub>は60~70%削減、粒子状物質はほとんど排出せず

<sup>6)</sup>DPF：ディーゼル排出微粒子除去装置。黒煙はほぼ100%削減。粒子状物質は70%以上削減。

<sup>7)</sup>共通バスカード：神奈川県、東京都、埼玉県、千葉県、都電で使用できる回数券カード

<sup>8)</sup>環境定期券制度：通勤定期券の所持者と同様の家族が、土休日などに定期券の区間に関係なく割引運賃(おとな100円、子ども50円)で乗車できる制度

<sup>9)</sup>割引乗車券：ファミリー環境一日乗車券(土休日などに家族5人までが同時に市営バスを一日何回も乗車できる一日乗車券カード)およびエコライフチケット(冬期の環境対策の一環として、通常発売しているバス一日乗車券・バス地下鉄一日乗車券を割引いて発売しているもの)

## (2) 乗合バス路線の整備

これまでの路線整備の考え方

- A 新たな需要に対応する路線の新設
- B 地域と連携・協調したバス路線の新設
- C お客様ニーズの変化に対応した路線の見直し
- D 運行の効率性を高める路線の見直し
- E 区役所・病院等関連路線の新設
- F 都市政策関連路線の新設

### 路線整備の実施状況（平成6年度～14年度）

	内 容	路線数の増減	車両数の増減	備 考
路線新設	A 新規需要	2路線	5両	企業進出、団地規模拡大等の対応
	B 地域連携	3路線	9両	小型バスによる交通不便地域の対応
	C ニーズ変化	5路線	5両	新たな道路開通に伴う駅へのアクセス要望等の対応
	E 区役所・病院等へのアクセス確保	5路線	11両	脳血管医療センターの開院等市民利用施設の対応
	F 開発地域へのアクセス確保	3路線	7両	ニュータウン地区、MM21地区の利便性向上の対応
	F 100円バス	3路線	0両	MM21地区活性化の対応
	小 計	21路線	37両	
路線廃止	D 運行の効率性	17路線	22両	利用者減による廃止 (行政路線4路線廃止)
	小 計	17路線	22両	
増便・延長	A 新規需要	(34路線)	37両	利用者増の対応
	C ニーズ変化	(14路線)	15両	道路開通に伴うアクセス向上要望等の対応及び路線廃止に伴う関連系統の輸送力調整
	小 計	(48路線)	52両	
減便	D 運行の効率性	(78路線)	102両	利用者減の対応
	小 計	(78路線)	102両	
合 計		4路線	35両	

「増便・延長」、「減便」の路線数は、それぞれの対象路線数であり、路線数の増減には含まれない。

今後の路線整備の考え方

- ア 高齢化社会の進展に対応した地域と連携した小型バス路線の拡充
- イ 新たなバスサービスの開拓
  - < 検討例 >
  - ツーマン（添乗員）運行（バリアフリーの推進）
  - 介護サービスとの連携（高齢化への対応）
  - ジャンボタクシー（ドアツードアサービス）
- ウ 効率化等によって生じた余剰の市民サービスへの還元
- エ コンベンション施策との連携による都心部の活性化
- オ おでかけサポートバスへの積極的な対応

## おでかけサポートバス

### 1 概 要

- (1) 横浜市では、だれにもやさしい交通体系を確立するため、高齢者等の日常的な移動手段の確保に向けた横浜型コミュニティバスの運行支援などを行う「おでかけサポートバス事業」を推進。
- (2) 既存バス停まで距離があり不便を感じている人が多いにもかかわらず、採算面等から一般のバス事業者が参入しない地区に、昼間の時間帯を中心としたバスを走らせ、高齢者等の外出支援のしくみについて実証実験を行うもの。
- (3) 初年度(平成15年度)は、高齢化率が特に高く、地形的に山坂の多い「西区」で実験運行。
- (4) 運行予定事業者は、複数の市内バス事業者が提案書を提出し、評価の結果「横浜市交通局」に決定。

### 2 財 源

- ・横浜市が運行予定事業者にバス運行費等を補助、停留所設置費用等を負担。  
平成15~16年度は、国土交通省の「バス利用促進等総合対策事業(実証実験・実証運行事業補助)」を活用(最長2か年)

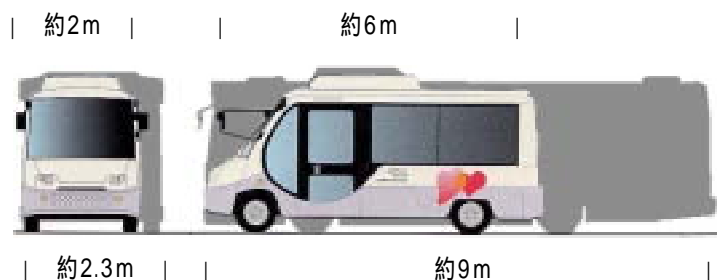
### 3 内 容

- (1) 運行ルート  
桜木町駅前 西前町(西区総合庁舎) 藤棚 野毛山動物園前 桜木町駅前  
(一方循環、エンドレス運行)

- (2) 運行計画  
路線長：約5.6キロ  
所要時間：約40分  
運行時間帯：9~17時  
運転間隔：20分  
停留所数：21か所  
(停留所間平均距離：  
約270メートル)



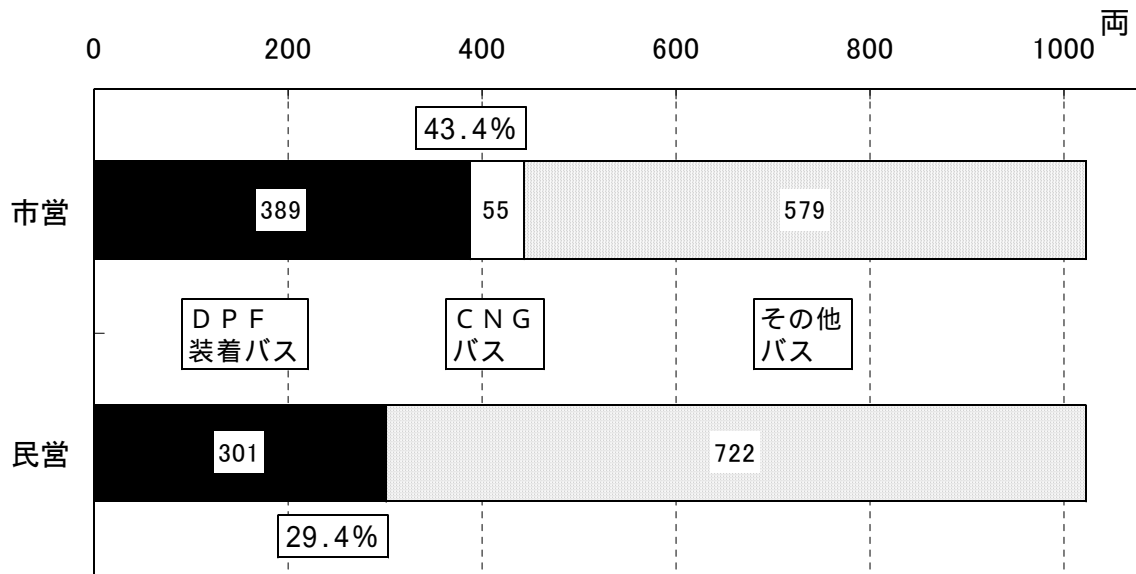
- (3) 料金  
大人210円、小児110円
- (4) 使用車両【右図参照】  
超小型ノンステップバス  
都市計画局より3両貸与  
(リース)



横浜市営47・89系統などで使用されている中型バス(灰色部分)

( 3 ) 環境対策

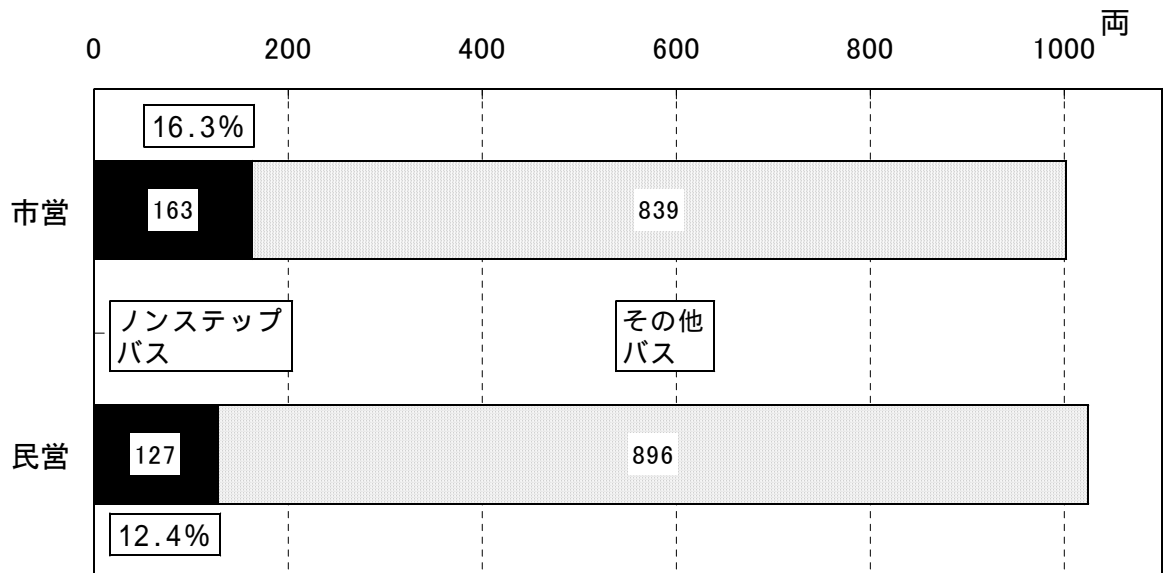
低公害バス導入状況の比較(平成14年度)



車両の環境対策として、ディーゼル排出微粒子除去装置(DPF)の装着や、CNG(圧縮天然ガス)バスの導入を進めています。

( 4 ) 乗り降りしやすいバスの導入

ノンステップバス導入状況の比較(平成14年度)



高齢者など誰もが乗り降りしやすい、床面の低いバス(ノンステップバス・ワンステップバス)の導入を進めています。

## 「神奈川県生活環境の保全等に関する条例」による ディ・ゼル車の運行規制等の概要

- 1 概要  
粒子状物質の排出基準に適合しない特定自動車を県内で運行することを禁止する。
- 2 施行時期
  - (1) 条例の改正成立 平成14年9月24日
  - (2) 実施時期  
ディ・ゼル車の運行規制は、平成15年10月1日施行  
ただし、平成16年3月末日までは指導期間として、知事による運行禁止命令は発令されない。  
なお、D P F等の需要が集中して装着が間に合わない事態が発生していることから、事業者の責によらない理由で装着が間に合わない車両については、八都県市が証明書を発行することにより3か月間の猶予が設けられた。
- 3 対象車種  
普通貨物自動車、小型貨物自動車、大型バス、マイクロバス、特種自動車
- 4 粒子状物質の排出基準  
新車に適用されている粒子状物質の現行規制値（平成11年規制）と同じレベル（0.49g/kw時）
- 5 猶予期間  
新車登録から7年間  
〔基準を満たしていない自動車でも初度登録から7年以内〔平成8年10月2日以降〕であれば運行可。市営バスは296両が猶予期間内だが、9月までに対策した。〕
- 6 通行規制地域  
神奈川県全域（東京都、埼玉県、千葉県でも同様の条例が施行）
- 7 市営バスの対策状況（平成15年9月30日時点）

車 型	C N G	D P F	酸化触媒	平成11年 規制適合	ハイブリッド (規制適合)	合 計
車両数 (両)	65	624	110	203	19	1,021 (全車適合)

- 8 今後の排出ガス規制等への対応
  - (1) 県条例による低公害車の導入義務  
県内で50台以上の自動車を使用する事業者は、平成17年度末までに低公害車を20%以上導入しなければならない。  
(平成15年9月30日時点の導入率：16.7%)
  - (2) 「自動車NOx・PM法」による車種規制  
特定車種（平成6年規制以前の車）について、一定期間（大型バスは12年）の猶予期間後、特定地域（首都圏など）内で登録ができなくなる。
  - (3) 対応  
「自動車NOx・PM法」による特定車種については、使用期間12年で計画的に代替していく。  
県条例による低公害車の導入義務については、購入していく車両の中で、CNGバスなどの低公害車を導入するとともに、他の購入車両についても、原則として八都県市指定低公害車を購入することにより達成する。

(5) 100円バス

横浜市交通局では、開発の進むみなとみらい21地区において、回遊利便性の向上と公共交通の利用促進による渋滞緩和を目的としてみなとみらい100円バスの運行を開始した。  
赤レンガ倉庫など横浜の代表的な観光スポットが集中するみなとみらい21地区への交通手段として、全国から集まる来街者に数多く利用され、好評を博している。  
協賛企業・団体等からなる「100円バス運行協力委員会」が、低廉な運賃設定によって生じる運行赤字分を負担している。

ルート名 (運行開始日)	桜木町駅ルート (平成12年10月28日)	日ノ出町駅ルート (平成14年4月12日)	横浜駅ルート (平成13年4月28日)	大さん橋・ 山下公園ルート (平成14年6月1日)
キロ程	5.59km	6.90km	8.40km	5.80km
運行日	土曜、日曜、祝日及び年末年始 及びゴールデンウィーク、学校の長期休業期間(夏休み・冬休み・春休み) (大さん橋・山下公園ルートのみ、土曜、日曜、祝日)			
運行時間帯	10時～18時	10時～18時 (土曜・日曜は延長)	7時～22時	10時～18時
運行回数	25 循	32～47 回	49～52 回	17 回
運行間隔	約 20 分	約 20 分	平日 約 20 分 土休日 約 15 分 早朝・夜間は約 30 分	約 20 分
運賃	大人 100 円、小児 50 円			
1日あたりの 利用実績 (H14 決算)	平日 約 1,500 人 土休日 約 2,000 人		平日 約 2,300 人 土休日 約 3,100 人	土休日 約 1,400 人

収入	145,197 うち国補助金 25,906 地域負担金 26,629
支出	146,336
差引	-1,139

平成14年度収支状況(単位:千円)(運行に係るもののみ計上)



(6) 市内定期遊覧バス

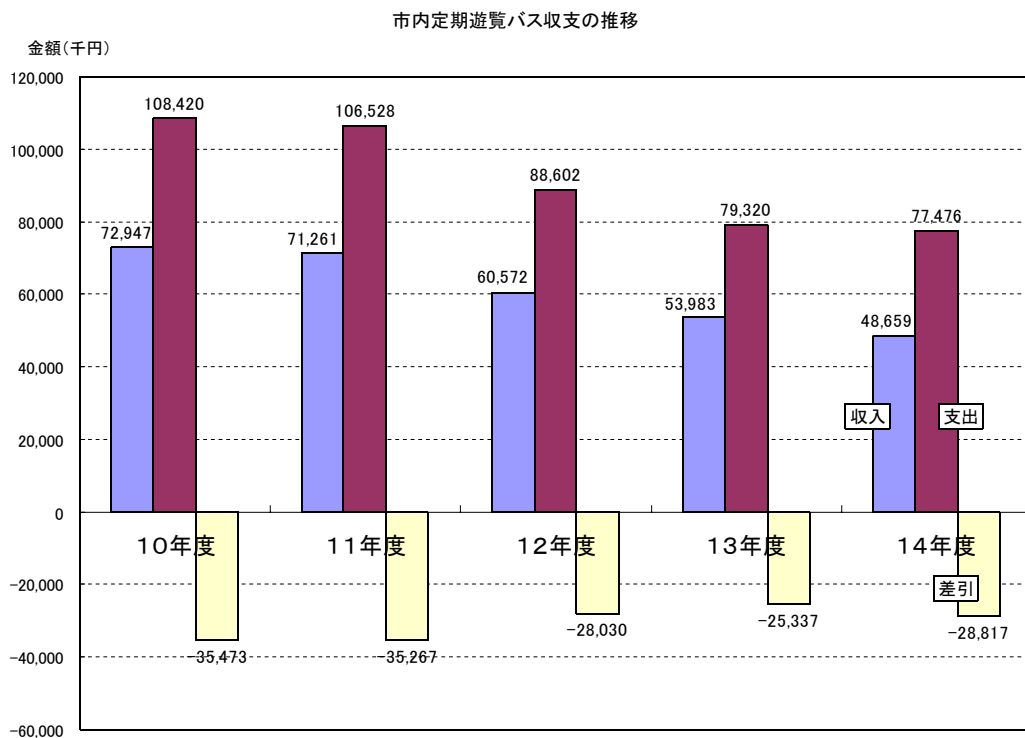
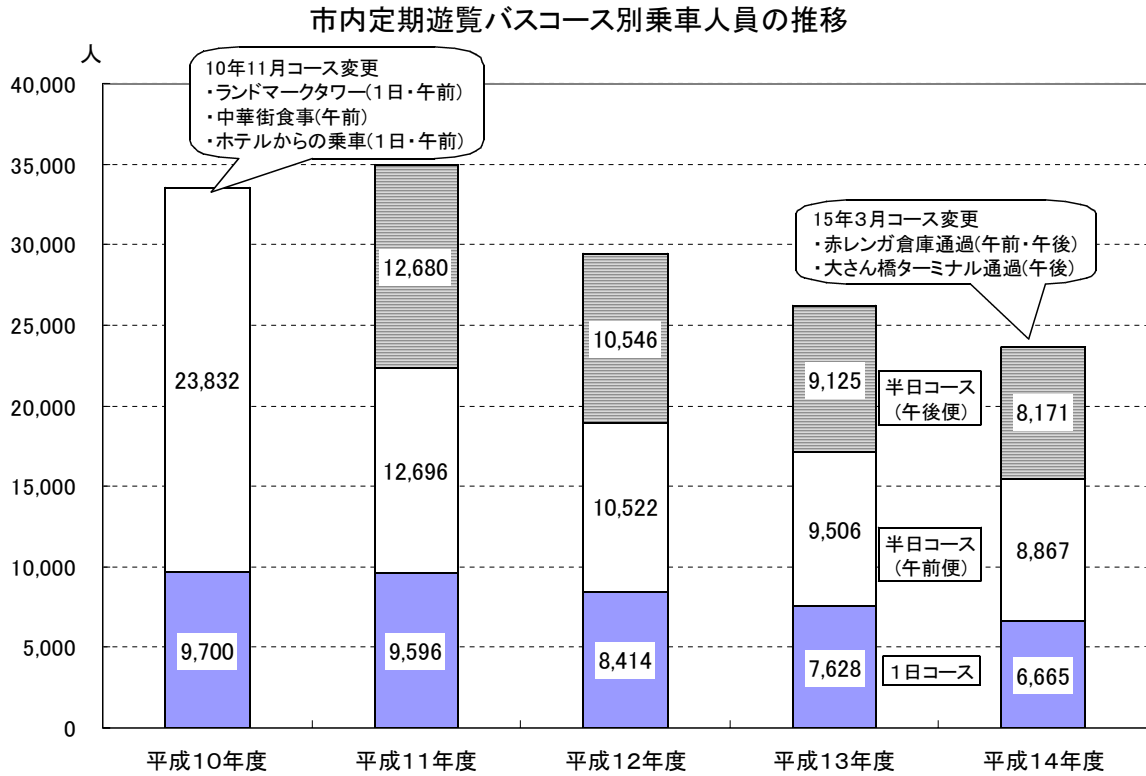
運行コース

	1日コース	半日コース(午前便)	半日コース(午後便)
大人料金	大人 6,360円	大人 3,850円	大人 3,000円
運行時間	9時00分～15時45分	9時30分～13時00分	14時00分～17時30分
コース	横浜駅東口 ↓ みなとみらい21地区 ↓ 山下公園前 ↓ 横浜ベイブリッジ スカイウォーク ↓ 三溪園 ↓ 外国人墓地 港の見える丘公園 ↓ 中華街(昼食) ↓ 山下公園 港内遊覧船(シーバス)乗船 ↓ ランドマークタワー スカイガーデン ↓ 横浜駅東口	横浜駅東口 ↓ みなとみらい21地区 ↓ 横浜ベイブリッジ スカイウォーク ↓ 外国人墓地 港の見える丘公園 ↓ 中華街(昼食) ↓ 横浜駅東口	横浜駅東口 ↓ みなとみらい21地区 ↓ 帆船日本丸 横浜マリタイムミュージアム ↓ 外国人墓地 港の見える丘公園 ↓ 三溪園 ↓ 横浜ベイブリッジ ↓ 横浜駅東口



横浜港周辺の観光ポイントを巡る観光バスで、毎日3つのコースを運行しています。

## 乗車人員と収支の状況



乗車人員は各コースとも減少しており、赤字収支が続いています。

(7) みなとぶらりチケット

名称	みなとぶらりチケット	みなとぶらりチケットワイド	横浜みなとぶらりチケット	
適用 区間	バス	横浜駅東口～MM21地区～関内・山下地区～山手地区～ ベイブリッジ～大黒ふ頭地区（スカイウォーク）		
	地下鉄	横浜駅～ 伊勢佐木長者町駅	横浜駅～伊勢佐木長者町駅 上記に加え、 新横浜駅での乗降も可能	横浜駅～伊勢佐木長者町駅 上記に加え、 上大岡駅での乗降も可能
	その他			京浜急行電鉄の発駅から横浜 駅又は上大岡駅までの往復 （途中下車不可）
利用日	通年		通年（14年10月～）	
発売 額	大人500円 小児250円	大人550円 小児280円	みなとぶらりチケットの額＋ 京浜急行乗車区間の往復運賃 （3割5分引）	
発売枚数	13年度：8,035枚 （13年度は土休日 等のみ利用可） 14年度：18,429枚 （利用日を通年に拡大）	14年度：3,071枚	14年度：6,205枚	



横浜市は、市内の主な観光スポットが集中する、横浜駅から山手地区において、回遊性の向上や公共交通機関の利用促進等を図るため、この地区に限定した市バス・地下鉄1日乗車券「みなとぶらりチケット」を発売しています。

( 8 ) 走行環境改善施策

施策名	内容	市営バス事例
公共車両優先システム (PTPS)	道路上に設置した公共車両センサーとバス車両に搭載した車載機によってバスの接近を感知し、バスが優先的に通過できるように信号を制御(青延長や赤短縮など)するシステム。	岸根～東神奈川駅前 3.5キロ 上末吉～鶴見駅東口入口 3.5キロ
システム概念図		
バス専用・優先レーン	車線の一部について、時間帯を限定して、路線バスの優先通行措置を図る。	専用レーン 20区間23キロ 優先レーン 27区間45キロ
違法駐車防止監視活動	違法駐車車両に移動要請の標章取付や、駐車しようとする車両、朝夕ラッシュ時にバスレーン内に進入する車両に対する助言・啓発、バス停付近の駐停車防止の監視活動、広報車による市民への違法駐車防止の呼びかけ。	重点地域7路線
走行環境改善 (警察関係)	違法駐車取締り強化、バスレーンの設置、一般車両右左折規制、右左折帯の設置、信号現示調整、客待ちタクシーの排除など。	要望か所：95 H14年度：5か所 改善
走行環境改善 (道路関係)	道路拡幅整備、バスレーンやバス停付近のカラー舗装化、ガードフェンスの設置、バス停周辺改善、交差点改良など。	要望か所：34 H14年度：6か所 改善
バス優先信号の設置	バス路線の主要交差点の手前にバス感知器を設置し、公共輸送機関であるバスのスムーズな運行を図るため、バスの運区台数が多く、かつ交通渋滞が見られる主要交差点に設置。	22か所 井土ヶ谷、清水橋、東戸塚駅入口など
大型車又は一般車通行規制	道路の一部区間において、終日又は時間帯を限定して、大型車又は一般車(大型車を含む)の通行を規制し、バス運行の円滑化を図る。	47区間65キロ

( 9 ) 経営効率化の取り組み

市営バスでは、平成6年度以降、経営健全化計画、中期事業運営計画を策定し、経営健全化に向けて、省力化などの経営効率化策に取り組んでいる。

区 分		取 組 内 容	効果
省 力 化	運転業務	基準乗務時分の引き上げ (平成5年度:304分 11年度:370分 段階的に切上げ) 利用実態に見合った運行ダイヤの見直し 嘱託運転手の導入(OB再雇用・公募 平成6年度～) 貸切観光の廃止(平成11年度末に廃止)	計 170人
	車両整備	業務体制の見直し 車両整備業務の見直しと外注化の推進	計 11人
	管理部門	事故処理体制の見直し・統合 営業所係員の業務体制の見直し 一般管理部門の業務の見直しと嘱託化	計 24人
合 計			205人
給与関係	超過勤務手当の縮減 特殊勤務手当の見直し		

< 参考 > 中期事業運営計画 (平成12～15年度) の概要

事業運営の基本方針

- ・ 利便性の高いきめこまかなサービスの推進
- ・ 経営基盤強化の取組
- ・ 福祉社会や環境保全への先導的な取り組み

収支改善目標：平成15年度純損益の均衡

平成13年度決算で約4億円の黒字計上、平成14年度決算で約14億円の黒字計上