

第 **10** 回

横浜市交通局 バス・地下鉄事業

横浜市営交通 経営審議会

令和8年8月6日



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・適なよう、サービスの高め、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

- 1 各事業の収支状況
- 2 中期経営計画2023～2026 3年目振り返り
- 3 次期中期経営計画の基本的な考え方

1 各事業の収支状況

《バス事業》

- お客様のご利用は増加したものの、精神障害者割引適用開始等に伴う特別乗車証負担金の減少により乗車料収入は前年度比で2.1億円減少
- 費用面では、給与改定等による人件費の増加や労務単価の上昇等による委託料の増加に加え、車両更新に伴う減価償却費等が増加
- 経常損益は前年度に比べ15.6億円悪化し、**約22億円の経常赤字**

単位：百万円

		7年度	6年度	増△減
収益的収支	営業収益	18,726	18,901	▲175
	うち乗車料収入 (特別乗車証繰入金)	18,163 (4,852)	18,374 (5,227)	▲211 (▲375)
	営業費用	21,936	20,401	1,535
	うち人件費	15,041	13,691	1,350
	うち委託料	2,468	2,381	87
	うち減価償却費等	1,466	1,414	52
	営業損益	▲3,210	▲1,500	▲1,710
	経常損益	▲2,201	▲646	▲1,555
資本的収支	資本的収入	1,522	2,296	▲774
	資本的支出	3,169	851	2,318
	うち建設改良費	2,820	462	2,358
	うち企業債償還金	349	389	▲40
実質資金残(▲)不足額		5,066	5,246	▲180

収入

■ 営業収益の減少

- ・ 利用増加に伴う収入の増 (+1.7億円)
(一般定期+1.5億、貸切+0.2億円)
- ・ 精神障害者割引適用等に伴う特別乗車証負担金の減 (△3.8億円)

支出

■ 営業費用の増加

- ・ 乗務員増及び給与改定等による人件費の増 (+13.5億円)
- ・ 労務単価上昇等による委託料の増 (+0.9億円)
- ・ 車両更新に伴う減価償却費等の増 (+0.5億円)

■ 建設改良費の増加

- ・ 車両更新等に伴う建設改良費の増 (+23.6億円)

資金残高

- ・ 年度末資金残高は前年度に比べて1.8億円減少

1 各事業の収支状況

《地下鉄事業》

- お客様のご利用が増加したことにより、乗車料収入は前年度比で12.6億円増加
- 給与改定等による人件費の増加や検査対象車両数の増等に伴う修繕費の増加のほか、グリーンラインの6両化完了等に伴い減価償却費等が増加
- 費用の増加が収入の増加を上回ったことから、経常損益は12億2,300万円悪化したものの、**40億6,800万円の経常黒字**

単位：百万円

		7年度	6年度	増△減
収益的収支	営業収益	41,527	40,243	1,284
	うち乗車料収入 (特別乗車証繰入金)	40,340 (2,622)	39,084 (2,523)	1,256 (99)
	営業費用	41,820	39,137	2,683
	うち人件費	9,101	8,509	592
	うち修繕費	4,876	3,741	1,135
	うち減価償却費等	21,852	21,078	774
	営業損益	▲293	1,107	▲1,400
資本的収支	経常損益	4,068	5,291	▲1,223
	資本的収入	24,555	29,889	▲5,334
	資本的支出	41,895	45,540	▲3,645
	うち建設改良費	11,003	14,198	▲3,195
	うち企業債償還金	30,892	31,342	▲450
実質資金残(▲)不足額		7,423	5,612	1,811

収入

- 営業収益の増加
 - ・ 利用増加による乗車料収入の増 (+12.6億円)
(一般定期+5.8億円、定期外+6.8億円)

支出

- 営業費用の増加
 - ・ 給与改定等による人件費の増 (+5.9億円)
 - ・ 検査対象車両数の増等に伴う修繕費の増 (+11.4億円)
 - ・ GL6両化完了等に伴う減価償却費等の増 (+7.7億円)
- 建設改良費の減少 (▲32.0億円)
 - ・ 10000形中間増備車 (GL6両化) の製造の皆減等
- 企業債償還金の減少 (▲4.5億円)

資金残高

- ・ 年度末資金残高は前年度に比べて18.1億円増加

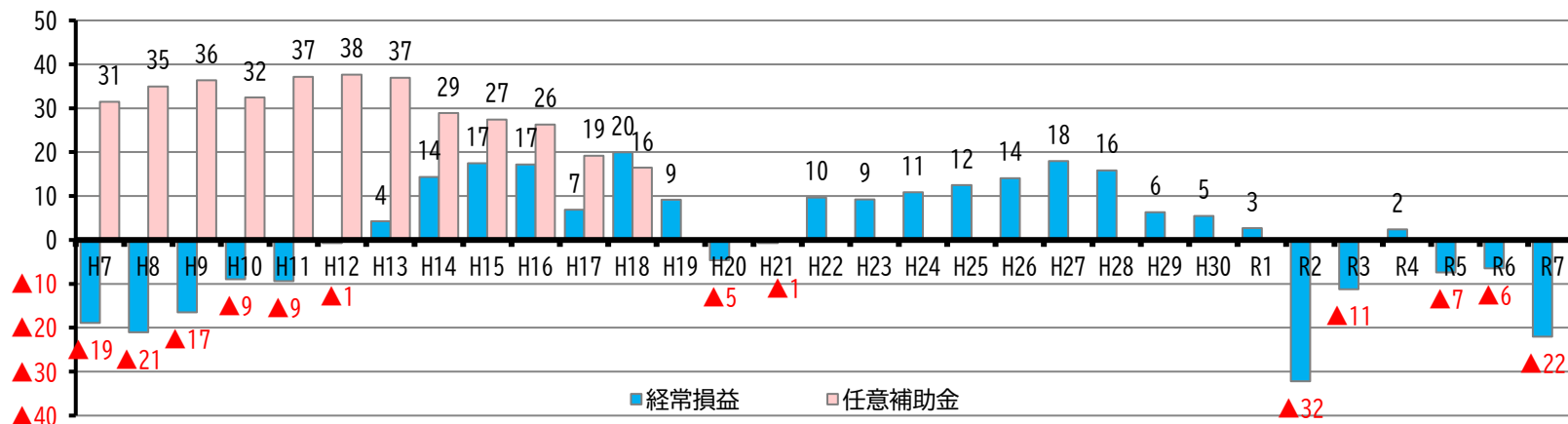
1

各事業の収支状況

《経常損益・任意補助金の推移》

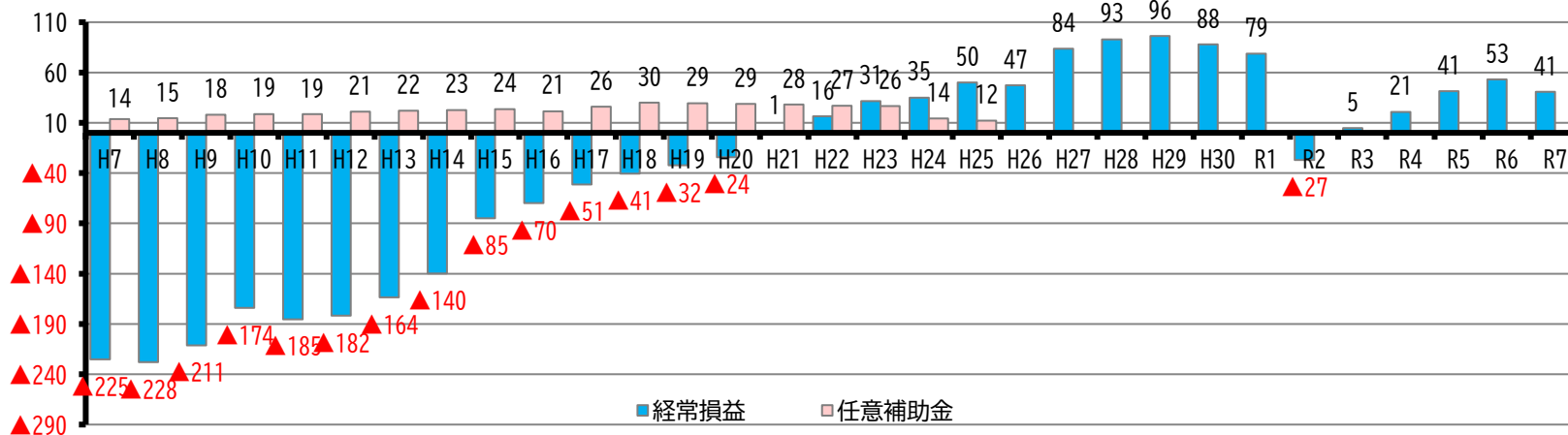
<バス事業>

単位：億円



<地下鉄事業>

単位：億円

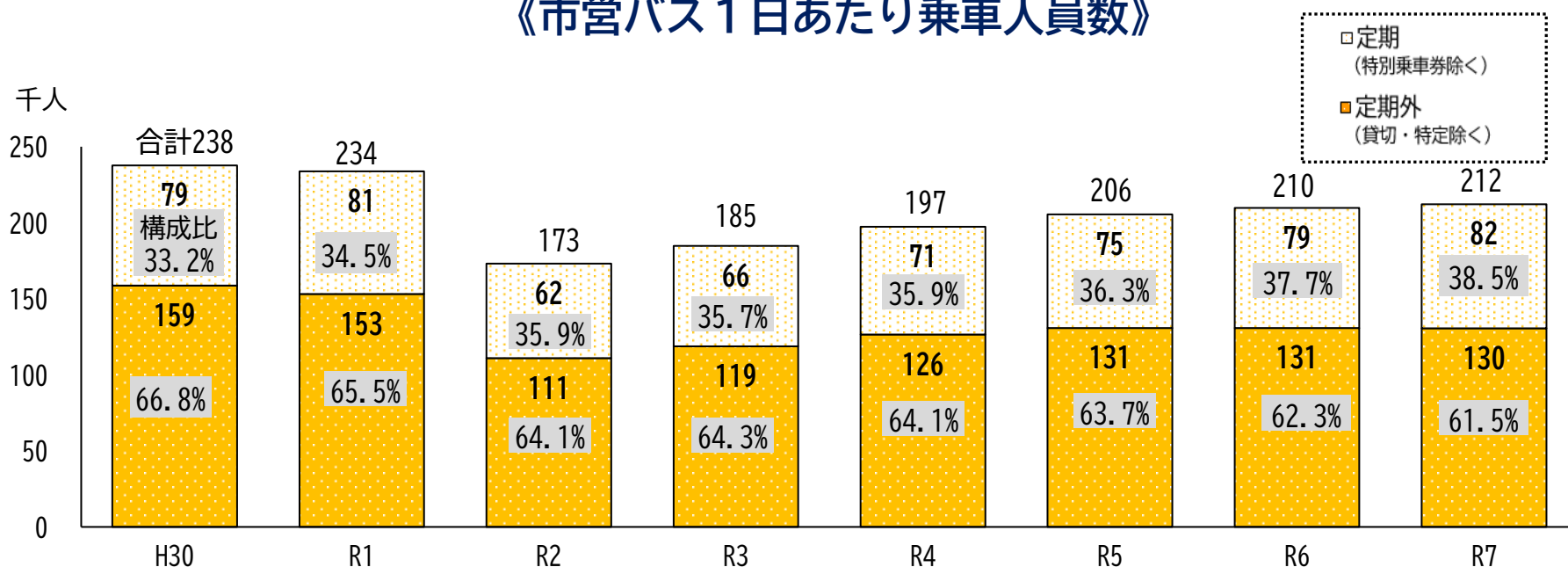


1

各事業の収支状況

乗車人員数の推移

《市営バス 1 日あたり乗車人員数》

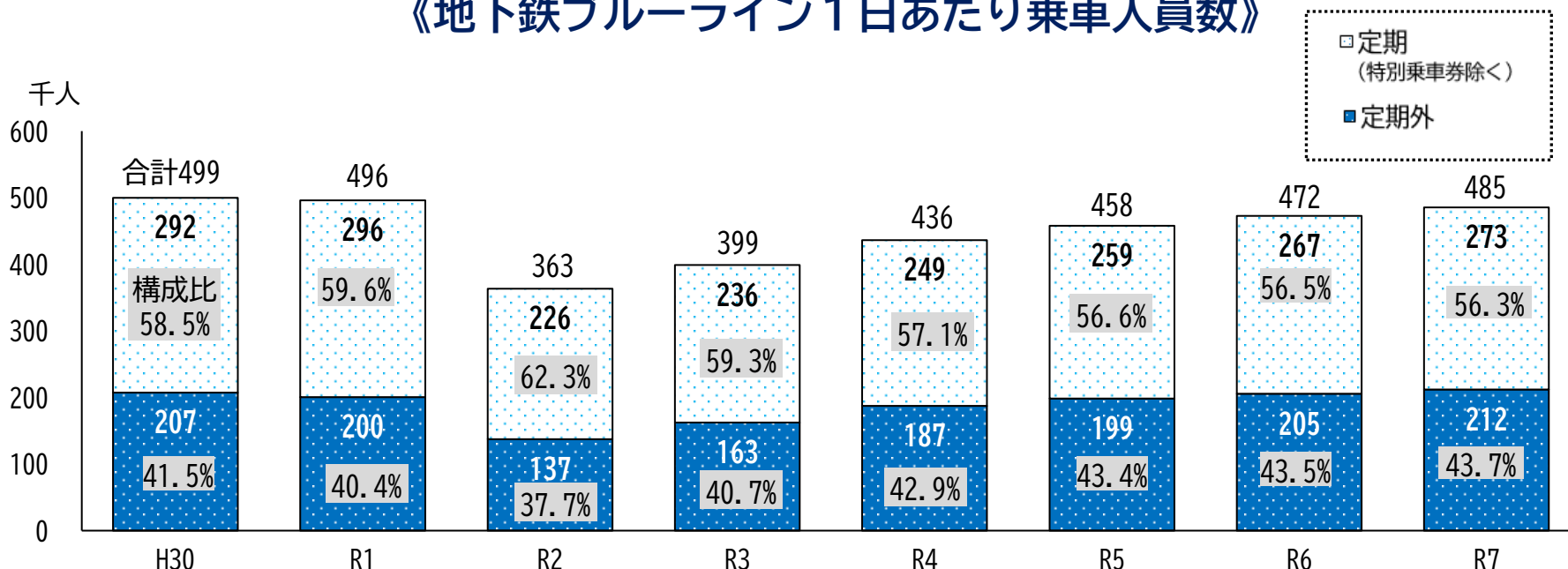


H30比増減	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
定期	102.1%	78.7%	83.6%	89.5%	94.5%	100.0%	103.3%
定期外	96.5%	69.9%	74.8%	79.7%	82.4%	82.4%	82.2%
合計	98.3%	72.8%	77.7%	83.0%	86.5%	88.2%	89.2%

○全体の6割強を占める定期外利用は微減となったものの、定期利用は堅調に増加しコロナ禍前の水準を上回ったことから、乗車人員全体では前年度を上回ったが、依然としてコロナ禍前の9割程度に留まっている。

1 各事業の収支状況 | 乗車人員数の推移

《地下鉄ブルーライン1日あたり乗車人員数》

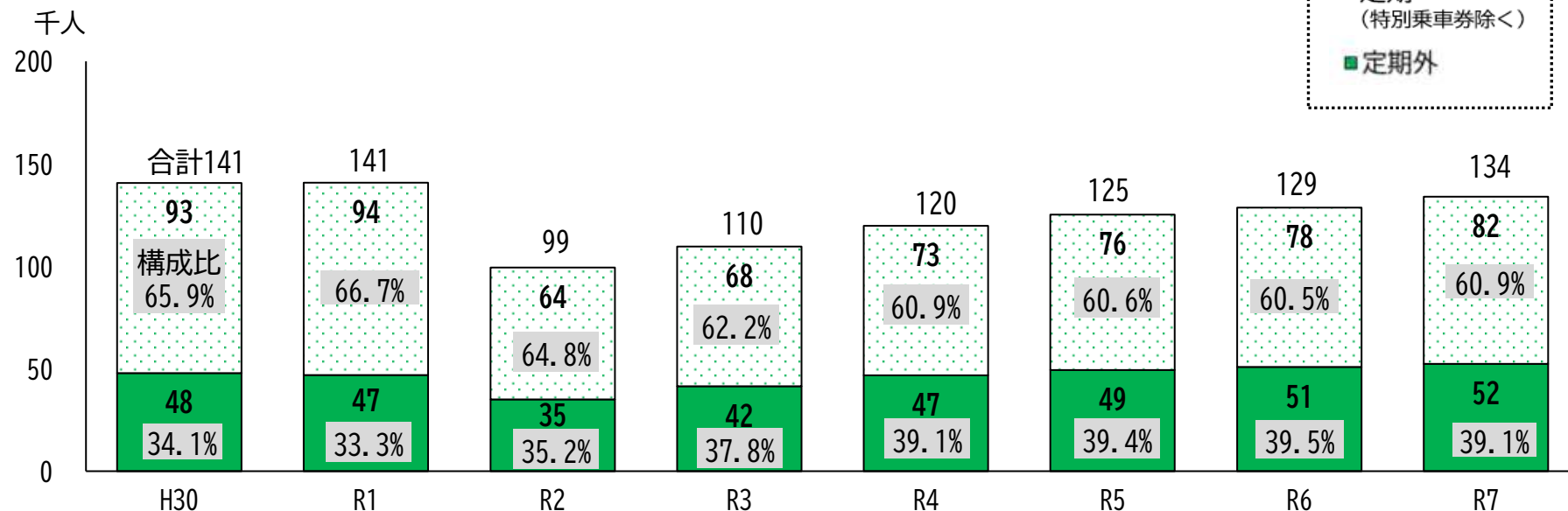


H30比増減	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
定期	101.1%	77.4%	80.8%	85.2%	88.7%	91.4%	93.5%
定期外	96.8%	66.2%	78.4%	90.3%	95.8%	99.2%	102.4%
合計	99.3%	72.7%	79.8%	87.3%	91.7%	94.6%	97.2%

○定期・定期外ともに堅調に増加。特に定期外については、イベントや観光需要の増加も後押ししたとみられ、コロナ禍前を上回った。

1 各事業の収支状況 | 乗車人員数の推移

《地下鉄グリーンライン1日あたり乗車人員数》



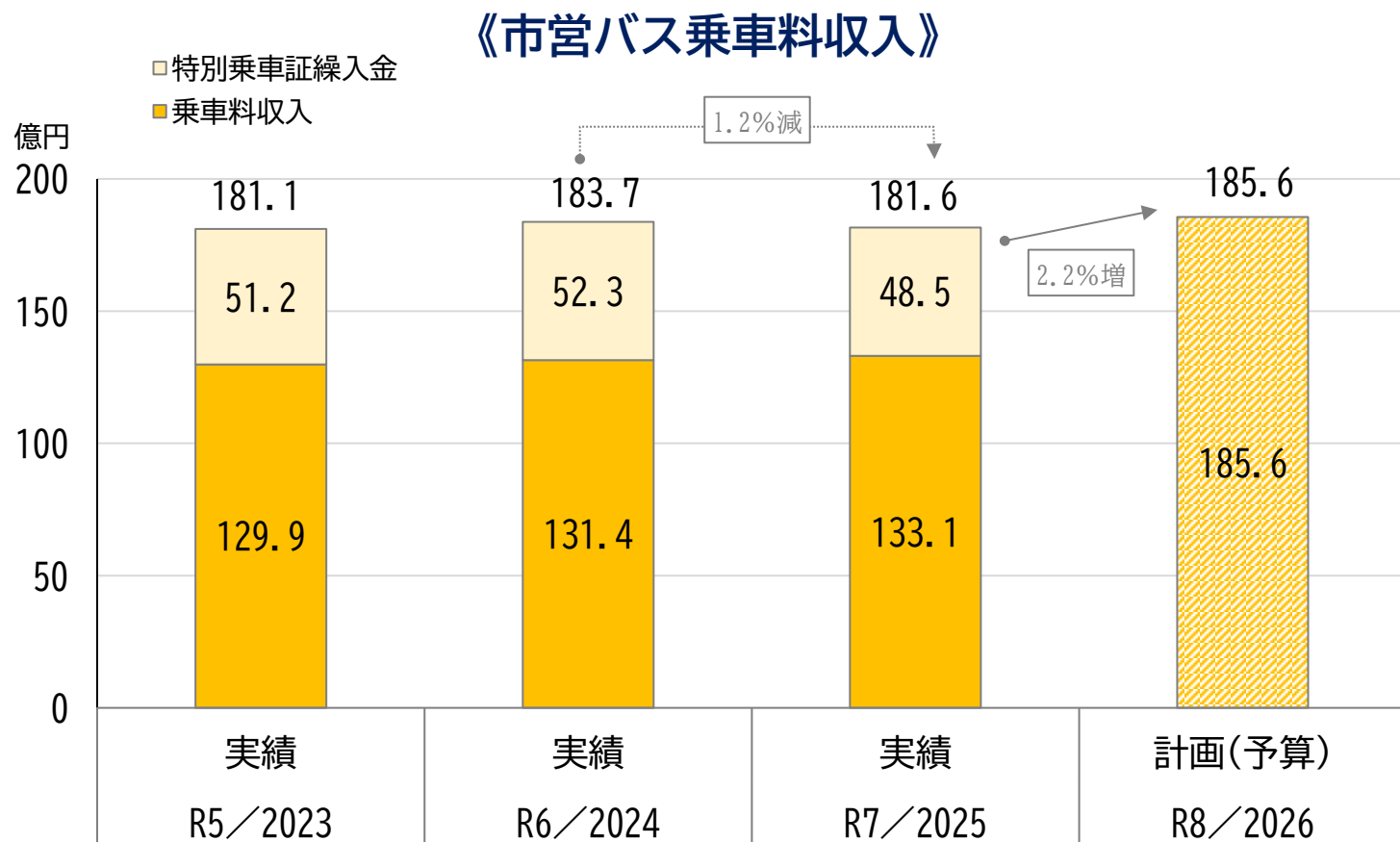
H30比増減	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
定期	101.2%	69.4%	73.5%	78.7%	81.8%	83.8%	88.0%
定期外	97.8%	73.1%	86.5%	97.7%	103.1%	106.1%	109.3%
合計	100.0%	70.6%	77.9%	85.1%	89.0%	91.4%	95.2%

○ブルーライン同様、定期・定期外ともに前年度から増加。しかしながら、コロナ禍前の水準を超え、順調に推移している定期外に比べ、全体の6割強を占める定期利用はいまだ9割に届いていない。

1

各事業の収支状況

乗車料収入の推移



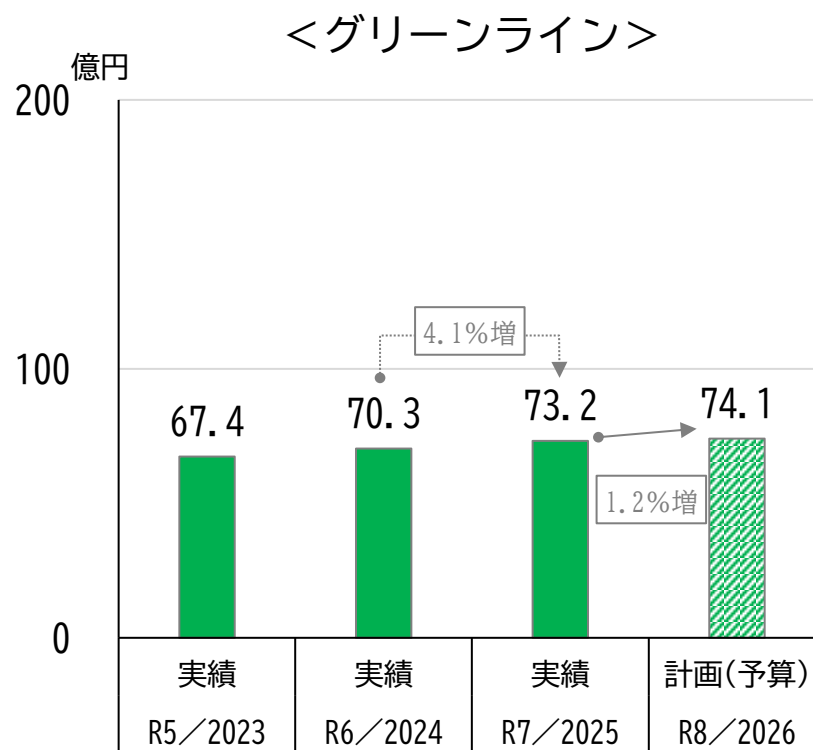
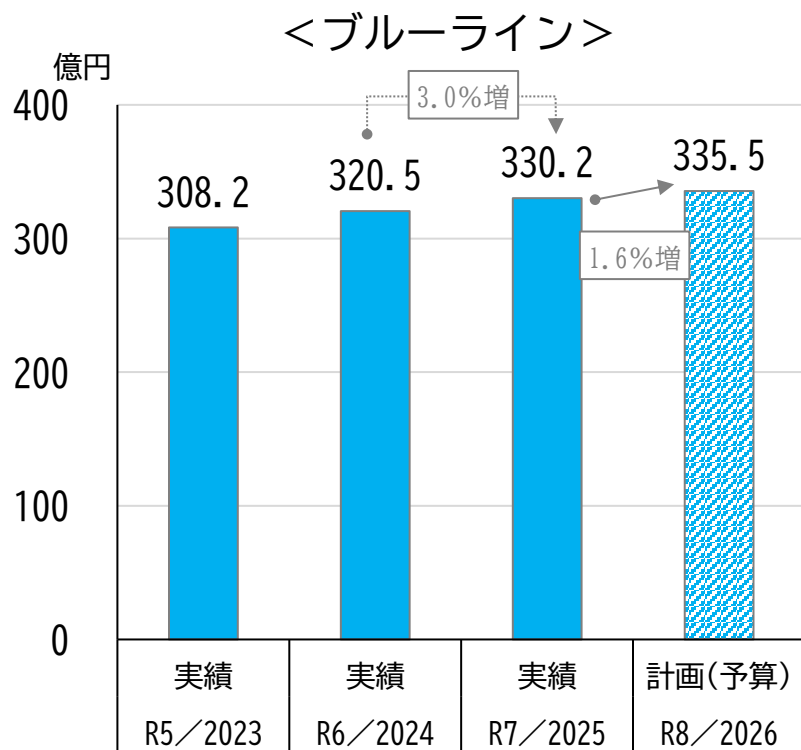
○ご利用増によって乗車料収入（特別乗車証繰入金を除く）は増加しているものの、精神障害者割引の導入による特別乗車証繰入金が増加したため、全体で見ると7年度は前年度比1.2%減となっている。

1

各事業の収支状況

| 乗車料収入の推移

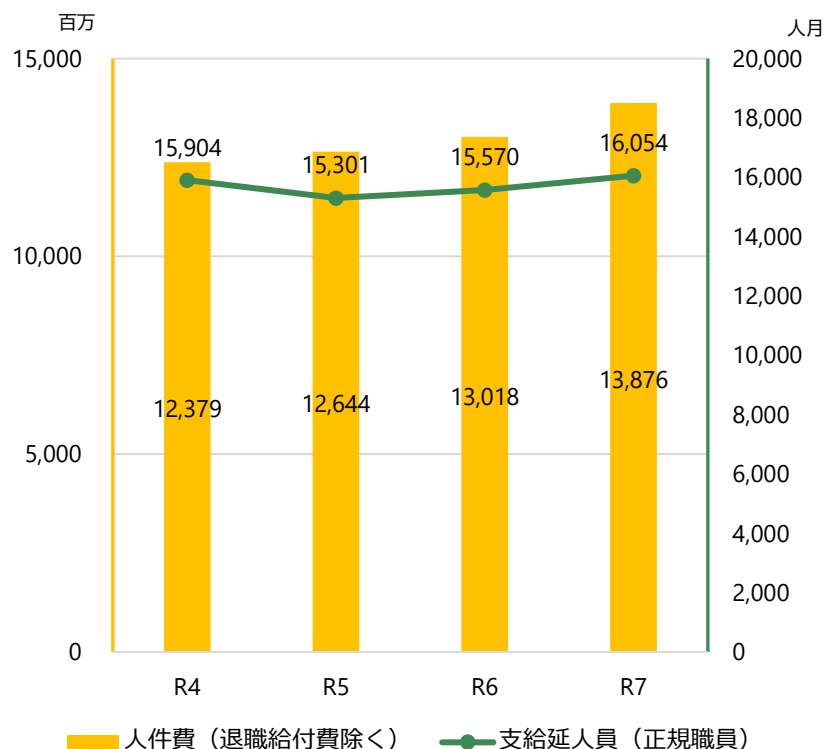
《地下鉄運賃収入》



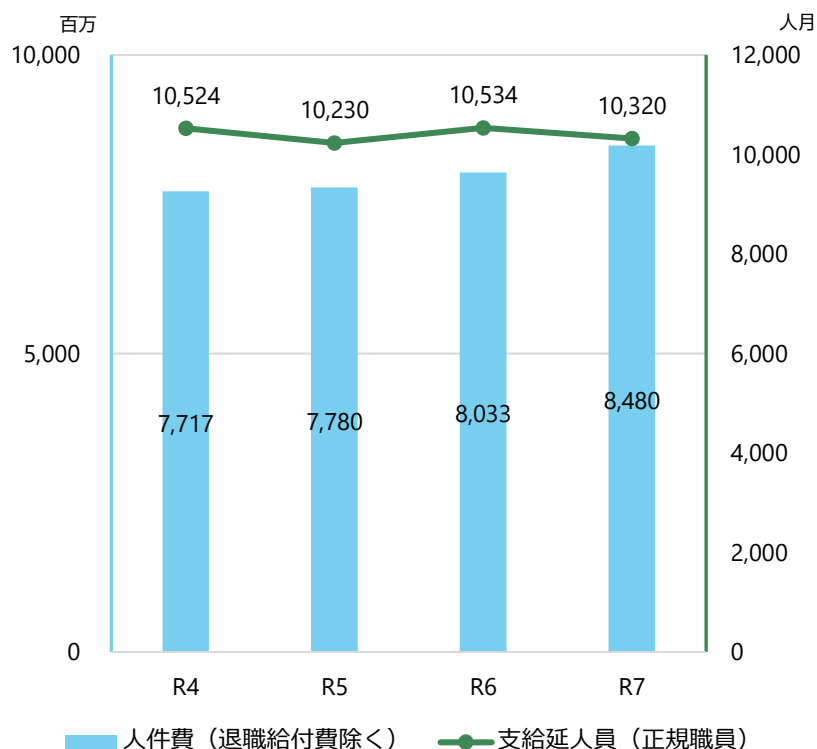
○BL・GLともに乗車人員の回復してきたこともあり、7年度運賃収入はBLで3.0%、GLで4.1%増加している。

1 各事業の収支状況 | 人件費の推移

《バス事業》



《地下鉄事業》



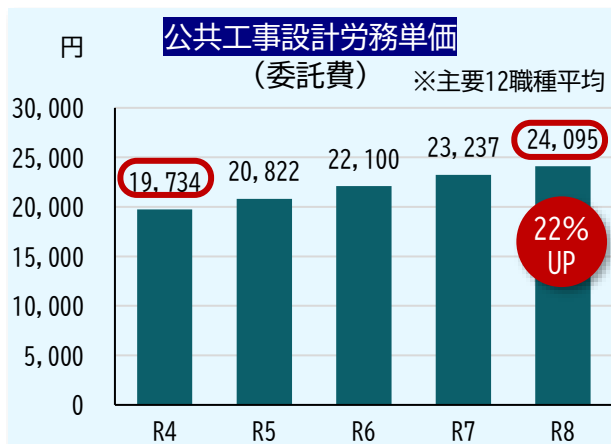
○バス事業は人財確保の取組によって令和7年度も支給延人員が増加（前年度比3.1%増）した。さらに処遇改善を進めたことにより支給延人員を上回る人件費（前年度比6.6%）の増加となっている。

○地下鉄事業は支給延人員が概ね同水準で推移しているものの、処遇改善の影響により人件費は年々増加している。

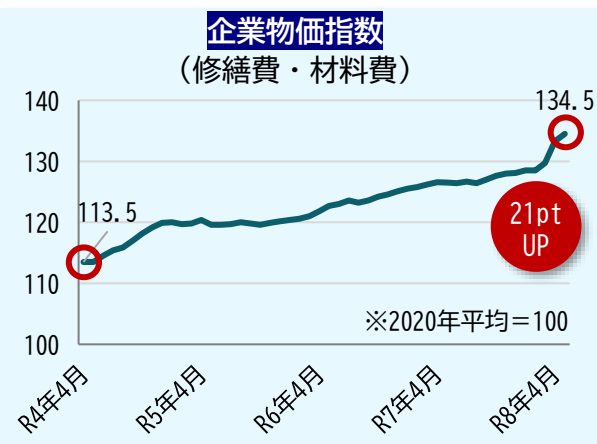
1

各事業の収支状況

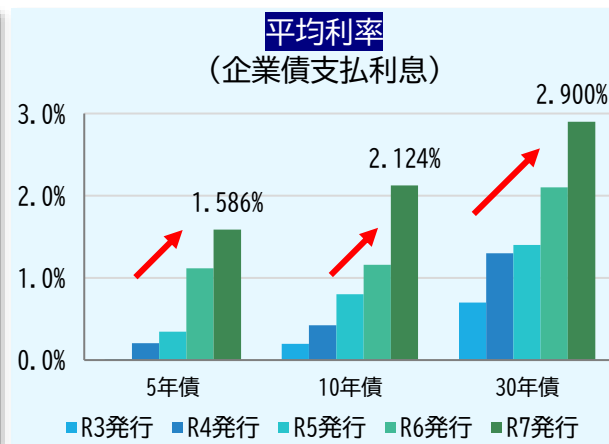
経費（関連指標等）の推移



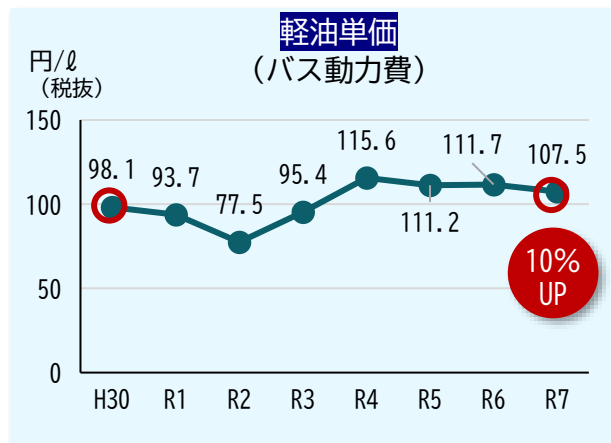
※データ出典：国土交通省不動産・建設経済局



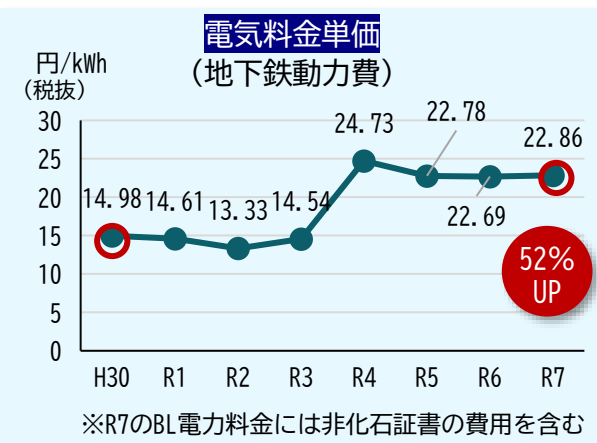
※データ出典：日本銀行調査統計局



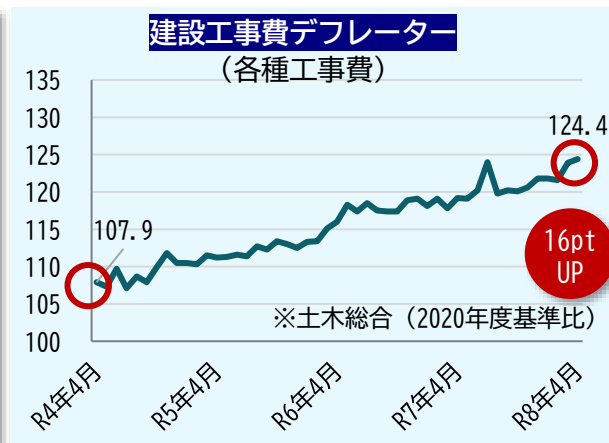
※データ出典：交通局発行債



※データ出典：交通局決算値



※データ出典：交通局決算値



※データ出典：国土交通省総合政策局

○営業費用に関連する各種単価等が上昇・高止まりしており、収支を圧迫する要因となっている。

1 各事業の収支状況 | 中期経営計画の収支見通しとの比較

《バス事業》

※ 運賃改定未反映

(単位 億円)

		R5	R6	R7		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
		実績	実績		実績							
経常収入		196	199	198	199	202	203	203	202	202	202	202
	うち乗車料収入	181	184	182	182	186	186	186	186	186	186	186
経常支出		203	205	219	221	237	245	251	254	259	261	262
経常損益		▲ 7	▲ 6	▲ 22	▲ 22	▲ 35	▲ 42	▲ 48	▲ 52	▲ 56	▲ 59	▲ 60
累積利益(▲)欠損金		▲ 44	▲ 50	▲ 72	▲ 69	▲ 106	▲ 149	▲ 197	▲ 249	▲ 305	▲ 364	▲ 424
資本的収入		20	23	15	15	30	28	44	28	42	17	36
	資本的支出	28	9	36	35	36	38	63	51	56	45	63
累積資金残(▲)不足額		56	52	53	51	31	11	▲ 33	▲ 72	▲ 115	▲ 165	▲ 224

○昨年度見直した収支見通しと令和7年度はほぼ同水準となった。

1 各事業の収支状況 | 中期経営計画の収支見通しとの比較

《地下鉄事業》

(単位 億円)

		R5	R6	R7		R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
		実績	実績		実績							
	経常収入	463	476	490	491	491	492	491	489	487	486	484
	うち乗車料収入	376	391	404	403	410	412	413	413	413	413	413
	経常支出	422	423	457	450	468	481	502	520	539	555	567
	経常損益	41	53	33	41	24	11	▲ 11	▲ 32	▲ 52	▲ 69	▲ 83
累積利益(▲)欠損金		▲1,402	▲1,349	▲1,316	▲1,309	▲1,293	▲1,282	▲1,293	▲1,325	▲1,377	▲1,446	▲1,529
	資本的収入	226	299	234	246	275	388	384	397	400	332	360
	資本的支出	466	468	458	429	456	560	567	588	571	462	487
累積資金残(▲)不足額		▲ 0	56	68	74	82	116	127	125	127	160	182

○昨年度見直した収支見通しと比較すると、経常支出が減少したため経常損益が改善している。

2

中期経営計画2023～2026 3年目振り返り

経営目標の到達状況

	計画策定時 (R4年度実績)	R7年度達成状況	進捗率	目標 (R8年度)
乗車人員の確保				
バス事業の1日あたり乗車人員 (コロナ禍前の平成30年度： 34万人)	31万人 (307,614人)	317,165人	99.4%	32万人 (平成30年度比94%)
地下鉄事業の1日あたり乗車人員 (コロナ禍前の平成30年度： 67万人)	58万人 (581,661人)	662,070人	105.6%	63万人 (平成30年度比94%)
企業努力による収支改善（物価変動など外部要因による影響を除く）				
バス事業の企業努力による 収支改善額	—	3.1億円	211.2%	収支改善効果額：1.5億円 (経費削減1.1億円、増収0.4億円を想定)
地下鉄事業の企業努力による 収支改善額	—	8.4億円	96.1%	収支改善効果額：8.7億円 (経費削減7.8億円、増収0.9億円を想定)
カーボンニュートラルに向けた取組				
バス事業のCO ₂ 排出削減率 (「横浜市地球温暖化対策実行計画 (市役所編)」における2030年度削減目標： 2013年度比▲5%)	—	集計中		▲5% (2030年度の目標を前倒して達成)
地下鉄事業のCO ₂ 排出削減率 (「横浜市地球温暖化対策実行計画 (市役所編)」における2030年度削減目標： 2013年度比▲20%)	—	集計中		▲12% (2030年度の目標に対して60%進捗)

地下鉄車内防犯カメラの導入

令和3年に鉄道車内でお客様の安全を脅かす事件が相次いで発生したことを受け、令和5年10月に、輸送密度10万人以上の線区に導入する新型車両への防犯カメラ設置が義務化された。

他人に危害を及ぼすおそれのある行為などを抑止する効果を高め、車内の安全をより強化するため、令和3年度から導入したブルーライン4000形車両（8編成）に防犯カメラを設置。更なる防犯対策強化のため、既存車両への設置を拡大する。

令和7年度の取組

ブルーライン既存車両へ、リアルタイム監視機能を有する防犯カメラの設置を進めており、令和7年度は3000N/R形車両20編成に設置し、対象車両27編成のうち26編成に設置が完了した。

○令和8年度は、3000V形車両（1編成）に防犯カメラを設置し、ブルーラインへの設置計画が完了予定。



〈4000形車両に設置した防犯カメラ〉



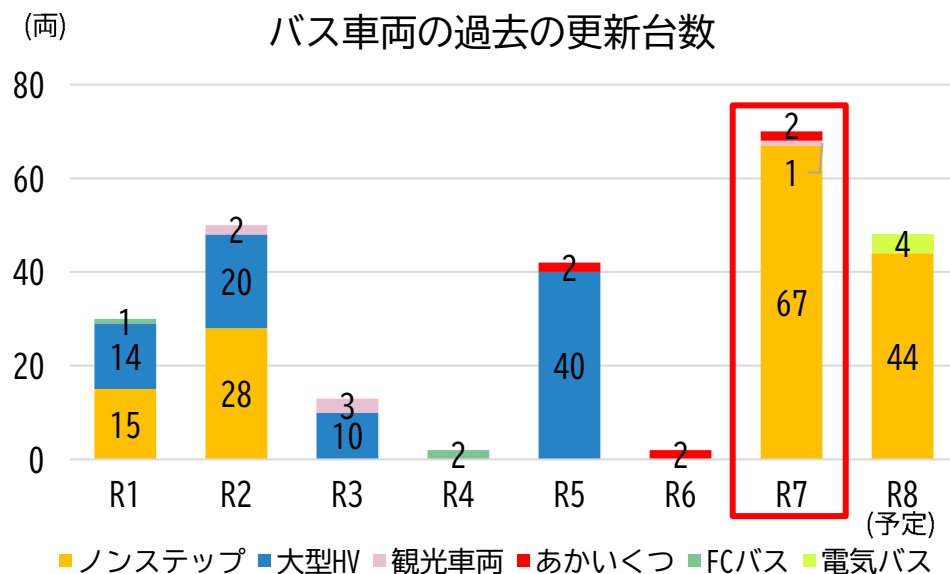
〈3000R形車両に設置した防犯カメラ〉

バス車両の更新にあわせた安全機能の向上

経年により更新時期を迎えたバス車両について、計画的に車両の更新を実施している。バス車両の更新にあたり、ドライバー異常時対応システム（EDSS）が搭載された車両の導入を進めている。この他、安全運転支援装置の設置を進めている。

令和7年度の取組

バス車両70両更新、うちEDSS付車両70両



EDSSの非常ブレーキスイッチ



お客様用



乗務員用

○全車両802両中187両（23％）をEDSS付車両に更新済み。

○引き続き、令和8年度更新予定のバス車両48両についてもEDSSの搭載を進めていく。

地下鉄施設・設備などの計画的補修・更新

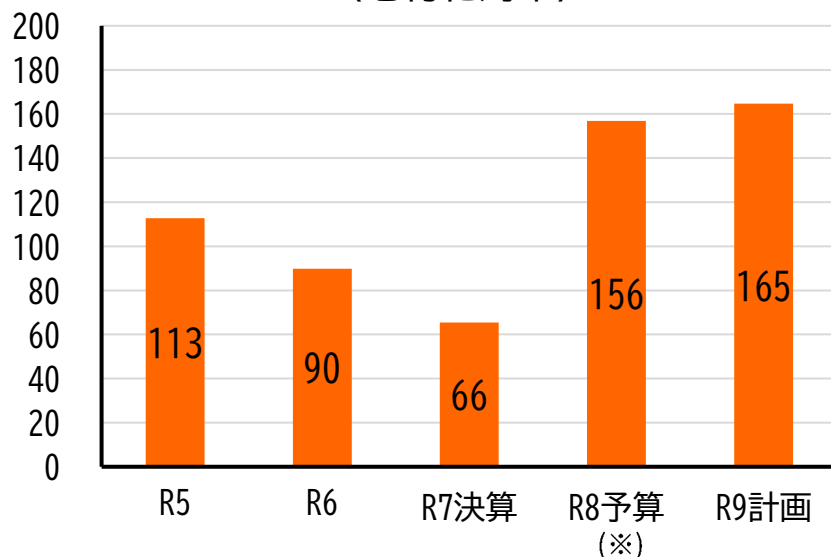
〔冊子18ページ〕

億円（税込）

	R5	R6	R7決算	R8予算 (内繰越額)	R9計画
老朽化対策	112.7	89.7	65.5	156.8	164.7
その他	39.0	47.9	36.4	60.3	28.9
合計	151.7	137.6	101.9	217.1 (39.4)	193.6

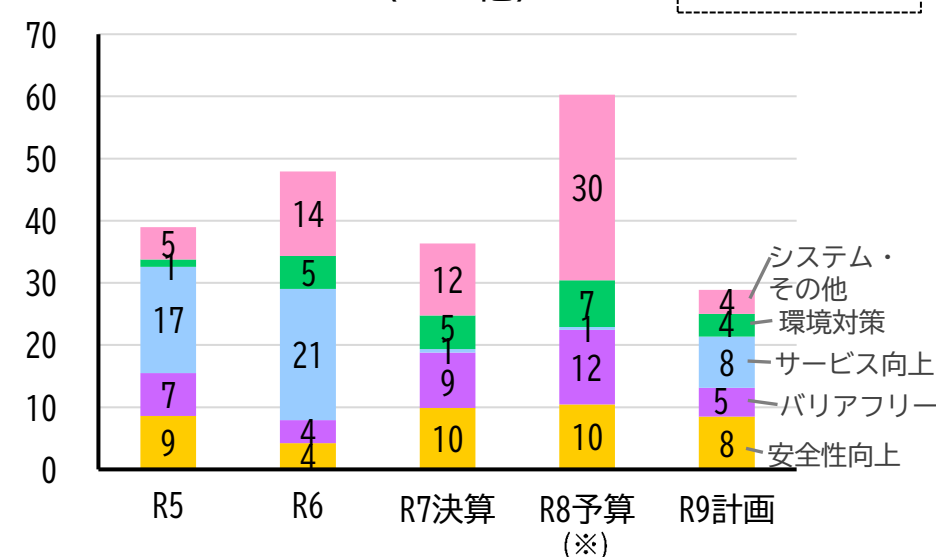
億円（税込）

〈老朽化対策〉



億円（税込）

〈その他〉



老朽化対策

…トンネル・線路の大規模補修や塩害対策、駅リニューアル、変電所・信号設備の更新、地下鉄車両の機器更新や新造等

安全性向上

…安全性向上を目指し、新たな施設や設備の追加又は機能向上を図る事業（構造物の耐震補強等）

バリアフリー

…バリアフリー・ユニバーサル化を推進する事業（エレベーター・エスカレーターの新設・更新等）

サービス向上

…快適性、利便性の向上を図る事業（GL6両化等）

環境対策

…機器の省電力化等により、環境対策の向上を図る事業（照明のLED化等）

システム・その他

…自動出改札システムや駅務機器、その他業務改善や職場環境に関する事業

地下鉄保守業務のDX化及び新技術導入の検討

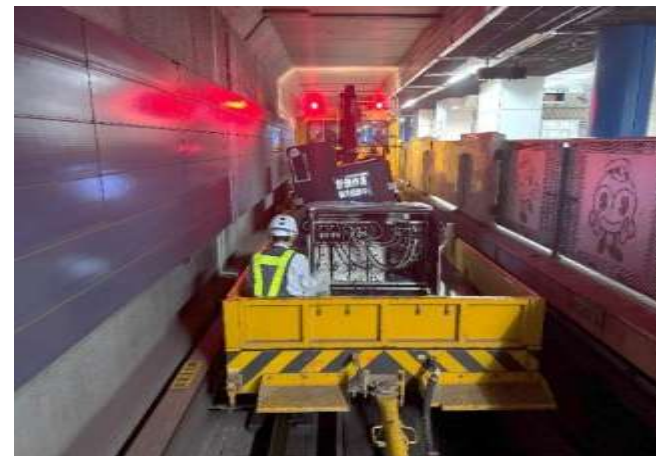
〔冊子24ページ〕

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補修が必要な箇所が増加していくことが想定されることから、効率的な保守作業を実現するため、DX化及び新技術の導入について検討を進めている。

令和7年度取組

構造物検査の効率化・高度化を目指し、以下の新技術導入検討を実施

- ・ 関内～上永谷間にて、画像解析による構造物検査の試験施工を実施
- ・ ドローン活用の可能性を検証するため、駅部の天井裏やトンネル内の漏水状況の調査を10件実施



トンネル壁面のカメラ撮影状況



○DX技術を軸とした構造物検査体制の検討。

○引き続きメーカーへのヒアリングや試験施行を行い、幅広くDX技術の活用について検討。

〔冊子25ページ〕

バスネットワークの最適化

生活様式の変化に伴いお客様のご利用状況も変化しており、これに応じたバス路線・ダイヤとなるよう常に最適化を図り、より効率的な運行が期待できる事業者への路線移譲も検討・実施している。

こうした取組により、将来にわたり市内全体のバスネットワークを維持し、市民の足を守ることに繋げる。

令和7年度の取組

	主な改正内容		
6月16日	・急行化による速達性向上（109系統循環）	ダイヤ改正系統数	45
11月1日	・沿線施設の廃止に伴う路線廃止（63系統） ・長距離路線の短絡	うち減便（廃止）含む 系統数	21
3月28日	・定時性向上に向けた所要時間の増 ・利用状況に応じた輸送力調整 ・長距離路線の短絡	対前年度削減 総走行キロ（乗合）	▲ 433千km （▲1.8%）
		うち民間移譲相当分	－ 千km

※系統：親系統ベース

※総系統数139系統（R8.3.31）

○厳しい経営見通しの中で、乗務員確保に向けた働き方改革を進めていく必要がある一方、乗務員の定年退職者が増加することにより、安定的に人財を確保することが難しいことから、利用状況に応じた運行便数の適正化などを継続していく必要がある。

大規模地震へのハード対策の推進

〈早期運行再開のための耐震補強事業〉

対象構造物：高架部及び開削トンネル部の柱

対象区間：ブルーラインあざみ野駅～戸塚駅、約3,000本

事業期間：H25～R19（25年間）、想定事業費：約200億円

施工実績：1,736本（R7年度末） 全体の59%

※阪神・淡路大震災を踏まえた緊急耐震補強は平成15年までに完了



震災で損傷した高架橋柱（提供：仙台市）
（剥落の恐れがある表面を修復
途中で落とした状態）



耐震補強状況（高架部）



耐震補強状況（開削トンネル部）

- 緊急輸送路と交差・並行している箇所を重点区間として優先的に実施。
- 事業の継続的な実施に向け、国庫補助制度の維持について国に要望を継続。

駅の大規模改良工事

〔冊子27ページ〕

令和6年度までに完成した上大岡駅及び新横浜駅に引き続き、上永谷駅（昭和51年開業）について、ホーム行エスカレーター設置やトイレ等のバリアフリー化、ホーム上屋の増築、職員用施設の改修や老朽化対策の検討を進めており、令和9年度からの工事着手に向けて取り組んでいる。

また、戸塚駅（昭和62年開業）について、駅が抱える課題を調査し、駅改良工事の基本方針を策定する。

令和7年度の取組

上永谷駅の設計を進め、戸塚駅の設計に着手



上大岡駅京急方面改札口
(令和5年度完成)



新横浜駅第10出入口
(令和6年度完成)



上永谷駅改札内コンコースイメージ



戸塚駅地下2階

○地下鉄開業から50年以上が経過し、初期開業区間をはじめとした駅の老朽化が進んでいる。安全性・快適性の維持向上のみならず、さらなるバリアフリー設備等の整備を進めるため、大規模改良工事を計画的に実施していく。

○改良工事にあわせて、附帯事業収入に結び付けられるよう、店舗区画の設置等といった空間の有効活用にも取り組む。

子育て世代への支援（ベビーケアスペースの整備）

〔冊子28ページ〕

お子様連れのお客様が安心して市営地下鉄をご利用いただけるよう、令和6年度にセンター北駅と仲町台駅に授乳等が行うことができるベビーケアスペースを設置し、令和7年7月から日吉本町駅にも拡大した。

これにより、令和5年度以前に整備済みの授乳室（センター南駅・あざみ野駅）と合わせて、全40駅中5駅において子育て支援施策を展開した。

※ 令和8年7月に立場駅に増設（現時点 6駅設置）



ベビーケアスペース
（日吉本町駅）

利用実績（単位：件）

令和7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
仲町台駅	25	32	25	8	14	12	17	21	23	20	25	46	268
センター北駅	33	30	30	22	20	28	37	42	41	35	34	37	389
日吉本町駅	—	—	—	8	19	34	18	38	59	49	28	42	295

○引き続き、ニーズ等を把握しながら今後の事業展開案を検討。

脱炭素社会の実現に向けた取組〈地下鉄照明のLED化〉

〔冊子31ページ〕

地下鉄駅の蛍光灯については、平成23年度からLED化に着手し、計画的に更新している。

車両基地や駅における水銀灯についてもLED化を進めており、トンネル照明のLED化にも着手している。

令和7年度の取組		R6年度 進捗率	R7年度 進捗率	R8年度 目標
駅照明	B L：下飯田・立場・中田・関内・センター北 G L：北山田・東山田・高田 8駅のLED化完了	74%	86%	78%
トンネル照明	伊勢佐木長者町～上永谷、片倉町～横浜間のLED化完了	28%	52%	55%
基地等照明 (水銀灯)	上永谷車両基地の水銀灯照明更新工事が完了	95%	100%	100%

- 7年度はLED化により約59万kWh/年の削減効果（効果額約1,300万円）。
- 8年度は、7駅の駅照明、片倉町～あざみ野間のトンネル照明のLED化を実施。
- このほか脱炭素の取組として、グリーンラインに続きブルーラインについても、令和7年4月1日から非化石証書付電力を調達し、両路線で実質CO2排出ゼロで運行開始。



脱炭素社会の実現に向けた取組 〈環境に配慮したバス車両の計画的な更新〉

EV（電気）バスの令和8年度の試行導入に向けて、調査・検討を実施した。

また、走行中に環境負荷物質を一切排出しないFC（燃料電池）バスを令和元年から導入している。

令和7年度取組

EVバスの試行導入に向け、関係機関と調整を実施

《HVバス・FCバスの導入状況》

割合については貸切・特定車両除く

令和7年度末時点		在籍数（両）	割合（％）
車種	HVバス（連節バス・あかいくつ含む）	147	19.0
	FCバス	2	0.3
合計		149	19.3



連節バス



HVバス



HVバス(あかいくつ)



FCバス

○FCバス 1両が令和7年9月にリース終了し、現在2両体制で運行中。

○令和8年度は4両の大型EVバスを試行導入予定。

駅ホームと車両の段差・隙間の縮小

〔冊子33ページ〕

ブルーラインにおいて、車いす利用者が駅員の介助なしに単独乗降できるよう、プラットホームと車両床面との段差・隙間を縮小する工事を進めている。

令和7年度までに24駅の工事が完了し、8年度の全駅完了を目指す。



〈ホームと車両の間（縮小後）〉

整備状況	駅
6年度までに 整備済み (15 駅)	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、上大岡駅、関内駅、桜木町駅、横浜駅、新横浜駅、センター南駅
7年度整備済み (9 駅)	上永谷駅、弘明寺駅、蒔田駅、吉野町駅、阪東橋駅、伊勢佐木長者町駅、高島町駅、 三ツ沢下町駅、三ツ沢上町駅
8年度整備予定 (8 駅)	片倉町駅、岸根公園駅、北新横浜駅、新羽駅、仲町台駅、センター北駅、中川駅、 あざみ野駅

駅トイレのバリアフリー化

〔冊子34ページ〕

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る。

また、引き続きトイレをはじめとする駅の美化の向上を図ることで、お客様に市営地下鉄を快適にご利用いただけるよう努める。

令和7年度の取組

新羽駅の工事に着手したほか、上永谷駅・三ツ沢下町駅の実施



〈上永谷駅 現況〉



〈整備事例（センター北駅）〉

資産の有効活用による収益の向上

〔冊子35ページ〕

令和7年度の主な取組

令和7年5月	センター北駅構内 横浜駅構内	事務所 ATM	サードプラネット セブン銀行ATM①
6月	中山駅構内	ATM	セブン銀行ATM
7月	関内駅構内 センター北駅構内	ATM 店舗	みずほ銀行ATM② クリエイトS.D（ドラッグストア）
12月	川和町駅、仲町台駅周辺	駐輪場	シェアサイクル③
令和8年1～2月	立場駅ほか3駅構内	ATM	セブン銀行ATM
1～3月	三ツ沢上町駅ほか4駅構内	自販機	SDGsロッカー④

①横浜駅
セブン銀行ATM②関内駅
みずほ銀行ATM③川和町駅
シェアサイクル④三ツ沢上町駅
SDGsロッカー

資産の有効活用による収益の向上

〔冊子35ページ〕

令和8年度の主な取組

令和8年4月	センター北駅構内	店舗	ポニークリーニング
5月	センター北駅構内 関内駅、新横浜駅構内 浅間町営業所	店舗 ロッカー 駐輪場	ママのリフォーム(衣料品リフォーム)① マルチエキューブ②③ シェアサイクル
11月(予定)	センター南駅構内	店舗	オギノパン
～令和9年3月 (予定)	5駅程度	ATM	セブン銀行ほか

①センター北駅
ママのリフォーム②関内駅
マルチエキューブ③新横浜駅
マルチエキューブ

広告事業の積極的な展開

〔冊子36ページ〕

(単位 千円)

販売促進による広告料収入増

新たに横浜グリーンエクスポのラッピング電車（BL・GL各1編成）の運行や車内ビジョンの広告枠増設、バス車内ポスタージャック広告の新規販売等を行い、広告料収入の増加を図った。

広告料収入	R6	R7	増減率
バス	192,128	195,870	1.9%
ブルーライン	400,529	414,904	3.6%
グリーンライン	61,613	62,763	1.9%
計	654,270	673,537	2.9%



ラッピング電車（BL 車体、車内）



バスまど上 ポスタージャック広告

《令和8年度の主な取組》

- デジタルサイネージや車内ビジョンなど、売上が伸長しているデジタル媒体を中心に引き続き販売促進を行う。
- 看板のLED化や駅デジタルサイネージの増設等、広告媒体の魅力向上を進める。
- 公営交通として、横浜グリーンエクスポ等本市の重点事業や施策のPRにも協力。

決済サービス拡充の検討・実施 〈バス〉

〔冊子36ページ〕

決済サービスの拡充を目指し、令和6年度から連節バス「バイサイドブルー」で二次元コード決済による運賃収受の実証実験を実施。

二次元コード決済実証実験の概要

実施期間	令和6年11月6日～令和9年3月31日（予定）
対象路線	バイサイドブルー（横浜駅前～山下公園前～横浜駅改札口前）
利用可能ブランド	国内外の10ブランドが利用可能 ・ PayPay ・ 楽天ペイ ・ d払い ・ au PAY ・ メルペイ ・ WeChat Pay ・ Alipay ・ PromptPay ・ JKOPAY ・ GLN
利用方法	お客様から乗務員に二次元コード決済を利用する旨を伝えて頂き、スマートフォンやウェアラブル端末等に表示された、二次元コードを専用端末に読み込ませる。
その他	小児運賃、障害者等割引制度に対応

- 実証実験で得られた運用及び技術的な課題の整理。
- 今後の釣銭機の更新に合わせて、新たなサービスの導入を検討する等、お客様の利便性向上に取り組む。



＜二次元コード利用＞（イメージ）

決済サービス拡充の検討・実施 〈地下鉄〉

〔冊子36ページ〕

令和6年12月4日より、市営地下鉄全線でクレジットカード等のタッチ決済による乗車サービスの実証実験を開始。令和7年3月12日からはタッチ決済で乗車した場合、どれだけ乗っても運賃が1日最大740円になるサービスを導入した。

令和8年1月20日より、利用が多い一部の駅で対応改札機を増設した。



専用リーダーが設置された改札機



専用リーダーにタッチ

地下鉄における実証実験の実施概要

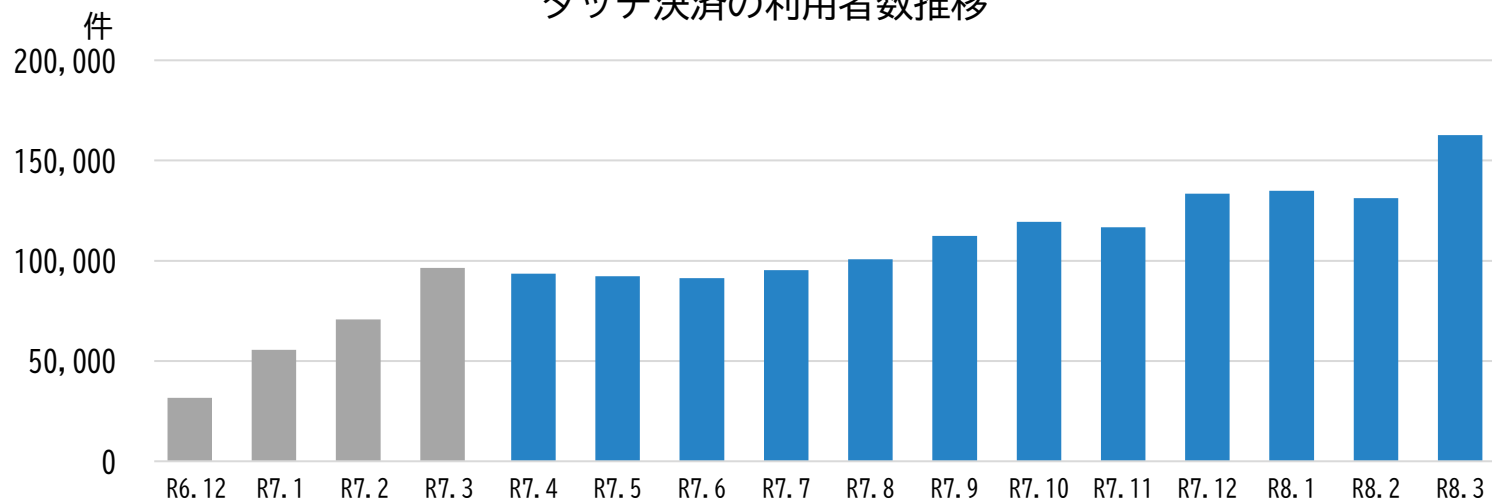
対象駅	ブルーライン・グリーンラインの全40駅
決済ブランド	Visa、Mastercard、JCB、American Express、Diners Club、Discover、銀聯
利用方法	利用者本人のタッチ決済対応カード（クレジットカード・デビット・プリペイド）や同カードが設定されたスマートフォン等を、自動改札機に設置された専用リーダーにタッチする
運賃	大人の交通系ICカードと同額 ※1日に利用した総額が現行の一日乗車券と同額の740円を超えた場合は、超過分を割引くため、最大740円となる（同一のカード番号かつ同一の媒体による決済のみ適用）

○各種プロモーションを展開し、認知度の向上並びに利用者数の増加を図る。

決済サービス拡充の検討・実施 〈地下鉄〉

〔冊子36ページ〕

タッチ決済の利用者数推移



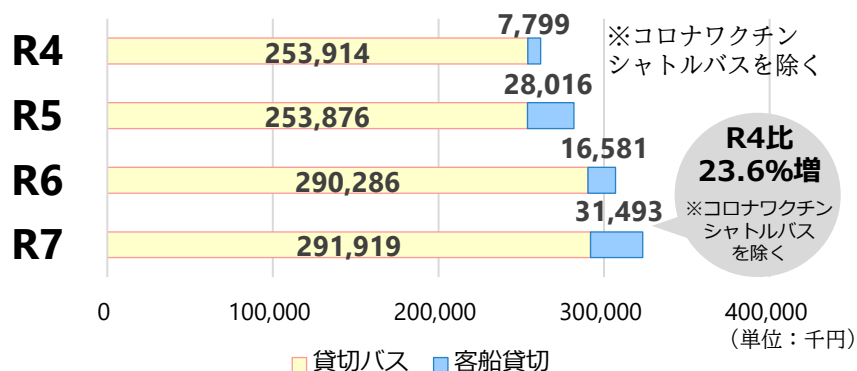
増設対象駅と増設台数

あざみ野駅	2台	新横浜駅 (日産スタジアム改札口)	1台	伊勢佐木長者町駅	1台
センター北駅	2台	横浜駅 (JR・相鉄方面改札口)	4台	上大岡駅 (京急方面改札口)	3台
センター南駅	2台	横浜駅 (第2改札口)	1台	上永谷駅	1台
仲町台駅	1台	桜木町駅	2台	戸塚駅	2台
新横浜駅 (JR方面改札口)	2台	関内駅 (横浜スタジアム改札口)	2台	湘南台駅	1台
新横浜駅 (中央改札口)	2台	関内駅 (馬車道改札口)	1台	日吉駅	2台

市営バスにおける観光事業の促進

〔冊子38ページ〕

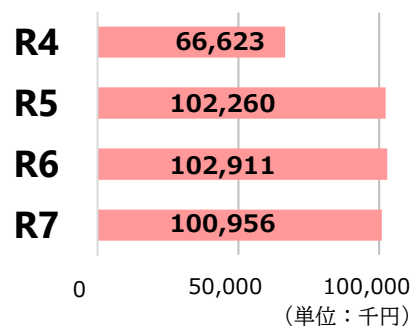
貸切バス収入



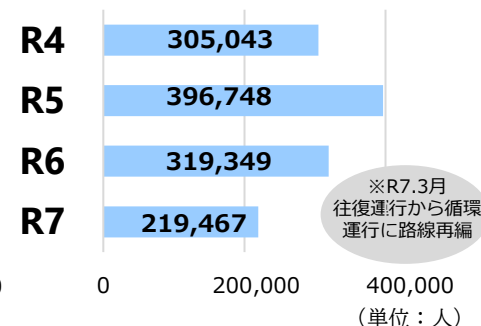
観光路線の状況



あかいくつ収入



バイサイドブルー乗車人員



- 新造客船の就航等に伴うクルーズ船寄港数の増加により、客船向けシャトルバスの貸切需要は堅調に推移した。引き続き、協力会社等との連携により貸切収入の拡大を図るとともに、新規貸切の獲得に向けて取り組む。
- 観光系バス路線の魅力や話題性の向上を図るため、都心臨海部で開催されるコンサートなどの多くの来街者が集まるイベントや、アニメ作品等の幅広いIPコンテンツと連携し、観光系バス路線を活用した各種施策やプロモーションを展開することで、さらなる利用促進につなげていく。

みなとぶらりチケットを活用したにぎわいの創出

都心臨海部で開催される大規模イベントやIPコンテンツと連携した企画乗車券を実施し、にぎわい創出を推進した。

みなとぶらりチケットの販売枚数は、令和7年度で57,636枚となっており、前年度と比べて、4,758枚（約9%）増加している（令和6年度：52,878枚）。

令和7年度の取組（企画券名）	実施時期
MGA MAGICAL 10 YEARS ANNIVERSARY LIVE ～FJORD～	7月19日～7月28日
「地球の歩き方 横浜市」発売1周年	8月5日～8月31日
SPY×FAMILY「おでけけ」大作戦 in 横浜・みなとみらい	9月27日～10月13日
パウ・パトロール ハロウィンアドベン チャー in よこはまベイ	10月17日～10月31日
夜にあらわれる光の横浜〈ヨルノヨ2025〉	11月1日～12月30日
横浜春節祭2026	1月20日～3月3日
TICAD9【ワイド】	7月15日～8月31日
横浜マラソン2025【ワイド】	10月1日～10月27日



○デジタルチケットの認知度向上が課題となっているため、大規模イベントやIPコンテンツと連携した特別デザインの企画乗車券の販売機会を積極的に活用し、その話題性・訴求力を通じてデジタルチケットへの誘導を図る。

市営交通のファン層の獲得〈バス部品販売〉

〔冊子40ページ〕

市営バスで実際に使用されていた部品・備品をイベントやインターネット通販サイトなどを通じて販売。また、路線バス車両を用いた車両撮影会を実施。

令和7年度の実績

主な出店先	局収入 (千円)
Sagami Railway Presents! 星川駅に来てqlay☆ ～相鉄×市営バス 鉄道・バスグッズ&部品 マーケット (GPマーケット)	1,146
東急百貨店たまプラーザ店バスグッズフェア 2025	1,082
バス利用感謝デー2025	805
市営バス×東急バス×川崎鶴見臨港バス 部品・備品・グッズ販売会2026	1,556
その他バス事業者とのコラボツアーや通販	999
合計	5,588



＜バス事業者とのコラボツアー＞



＜バス部品販売＞

＜8年度の取組＞

- ・相模鉄道・相鉄バス×市営バス 鉄道・バスグッズ&部品マーケット (GPマーケット) (6月)
- ・横浜市営バス部品・備品・グッズ販売会2026 (年間3～4回開催予定)
- ・バス利用感謝デー2026 (予定)
- ・バスマニアックス (通販)

〔冊子43ページ〕

先を見据えた人財の確保・育成

令和7年度も引き続き「人財確保大作戦」として、全職種で待遇の改善、福利厚生
の充実及び選考方法の見直しを実施。

〈令和7年度の取組〉

項目	実施内容	実施時期
ベースアップ	平均 3.99%となるベースアップを行い、職員給与を一律に引上げ	令和7年12月 (4月に遡及して適用)
職員住宅の導入	遠方からの応募でも安心して新生活をスタートできるよう、借上げ型の職員住宅を導入	令和7年12月
年齢要件の緩和	バス整備員について、2級自動車整備士資格所持・取得見込み者を60歳以下に、3級自動車整備士資格所持・取得見込み者を50歳以下に	令和7年8月



人財確保大作戦ロゴマーク

〈令和6年度以前の取組（継続しているもの）〉

住居手当制度（最大5万円/月※）、アドトレインの運行、
採用選考の見直し（公務員型でなく、民間同様のSPIを導入） 等

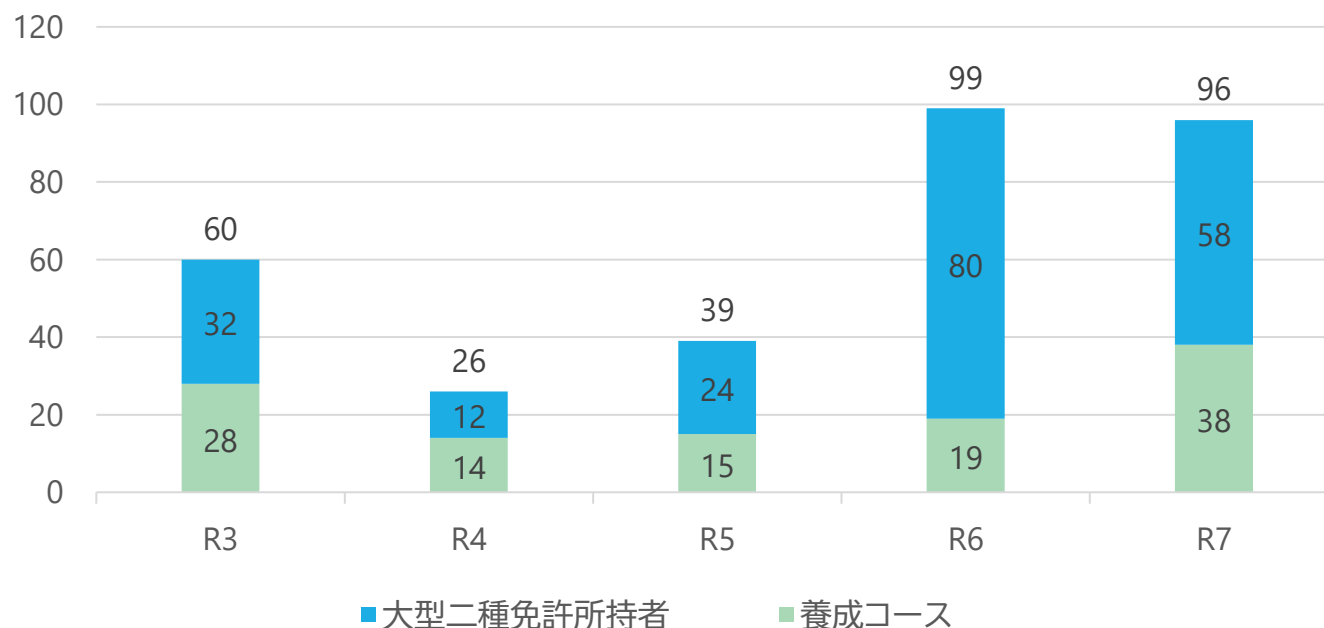
※ 令和8年4月～
採用確保及び離職防止のさらなる強化を目的に、対象を鉄道運輸・保守職員にも拡大

アドトレイン
(車内貸切広告)

バス乗務員の採用状況

2024年問題や減便の影響でバス事業への注目が集まったことにより、当局の人財確保にも多数の反響があった。令和7年度は令和6年度と同等の採用者数を確保するとともに、養成コース（※）において制度開始（平成30年度）以降最多の採用を行った。

【直近5年間 年度別採用者数合計】



※ 養成コースとは：大型二種免許をお持ちでない方を対象としたコースで、会計年度任用職員として入局後、研修を受けながら大型二種免許を取得（当局が費用を助成）する。その後、運転実技試験を経て正規職員となる。

安心して働ける職場づくり

〔冊子44ページ〕

現場の職員が生き生きと集中して勤務に臨むことができるよう、日常的に使用する施設の整備・改修を行う。また工事の設計にあわせ、職員にヒアリングやアンケートを実施し、その声を反映できるよう努めている。

令和7年度の取組

- ・職員用施設の改修設計を実施（川和乗務管理所、新羽車両基地、上永谷乗務管理所、上永谷駅、伊勢佐木長者町駅、三ツ沢下町駅）
- ・職員用施設の工事を実施（上永谷信号扱所、港南営業所）
- ・営業所食堂の老朽化した什器等をリニューアル（若葉台、港北、鶴見）
- ・乗務管理所改良工事に向けた現場ヒアリングを実施（上永谷）



港南営業所 トイレ改修



港南営業所 女性用休養室



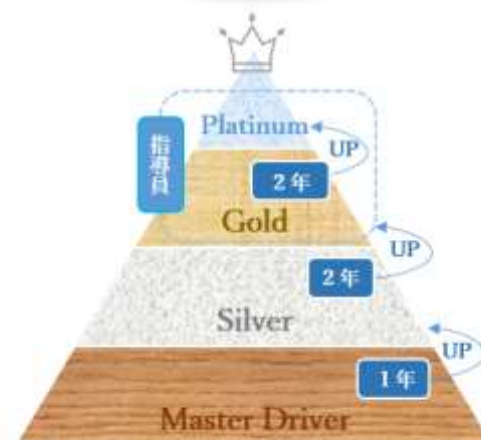
港北営業所 食堂リニューアル

マスタードライバー制度の活用

優れた運転・接客技術を有する乗務員をマスタードライバーに任命し、サービス品質と安全性向上を目指すとともに、段階制度により処遇・役割を明確化し、モチベーション向上を図っている。

令和7年度の取組

- ①プラチナマスタードライバー（以下PMD）の誕生
PMD研修、会議を導入。局内の事故防止取組（安全大会）において、PMDが乗務員代表として登壇。
- ②選考基準・免命手続きの明確化
要綱を見直し、判断基準や運用ルールの明確化を図った。
- ③マスタードライバーの任命
令和7年度は計262名を任命。
（内訳）・プラチナマスタードライバー7名
・ゴールドマスタードライバー42名
・シルバーマスタードライバー151名
・ノーマルマスタードライバー62名



<今後の取組>

- 教官への登用などキャリアパス制度の拡充
- 育成体制や指導品質の維持

2

中期経営計画2023～2026
3年目振り返り

企業努力による収支改善の取組（7年度）

	取組名	事業	取組内容
増収に関する取組	お客様の利便性向上などに向けた駅構内店舗等の新設	地下鉄	・センター北でのドラッグストアの開店や、ATMの新設（7駅）などを進めた。
	駅構内サービスの充実	地下鉄	・地下鉄5駅に食品ロス等削減に寄与するSDGsロッカーを設置した。 ・全駅にモバイルバッテリー、雨傘のレンタルサービスを設置した。 ・シェアサイクルポート（2か所）を設置した。
	企業貸切の新規受注	バス	・現場職員の営業努力による夏季の暑さ対策に係る通勤輸送や、旅行代理店からの新規受注等により増収に繋がった。
	バス部品販売、バスツアー企画	バス	・市営交通のファン層にむけたバス部品・備品販売や他事業者とのコラボツアーを実施した。
経費削減に関する取組	エスカレーター更新内容の見直し	地下鉄	・三ツ沢上町駅のエスカレーター更新工事において、手摺下の内側板やデッキボード等を再利用することにより、工事費を削減した。
	変電所の全面更新時期の見直し	地下鉄	・劣化状況等を鑑み、補修や更新を要する喫緊な不都合が生じていないと判断し、当初の更新計画を見直し、更新時期の後ろ倒しを実施した。
	中山駅前バス定期発売所の廃止	バス	・定期券の取扱件数が減少しているなどの状況を鑑みて、経営資源の適正化の観点から、令和6年10月末をもって廃止した。
	直営によるナンバープレート交換作業	バス	・バス車両の横浜グリーンエクスポのナンバープレート交換作業において、外注ではなく直営で行った。

	累積達成状況 (7年度効果額)	目標値
バス事業の企業努力による 収支改善額	3.1億円 (1.1億円)	1.5億円
地下鉄事業の企業努力による 収支改善額	8.4億円 (3.9億円)	8.7億円



令和8年第2回市会定例会に、上限運賃を270円とする条例改正議案を提出し、6月5日に議決をいただきました。国土交通大臣宛てに認可申請を行い、現在、運輸審議会で審理いただいています。

《運賃改定の概要》

認可申請日	令和8年6月26日
上限平均改定率	15.8%
申請運賃	大人 220円 ▶ 270円
	小児 110円 ▶ 140円
実施予定	令和9年1月（見込み）

○上限運賃はバス事業の運営に必要な原価に応じて算出した270円で申請。実際にお客様からいただく実施運賃はご負担に配慮し240円とする予定。

○子育て世帯の家計負担軽減を目的として、
 ・通学定期旅客運賃は実施運賃を現行のまま据え置き
 ・小児のIC運賃は100円に引下げ

○改定による増収効果は、実施運賃240円の場合で約11億円と見込む。

《市会からの附帯意見》

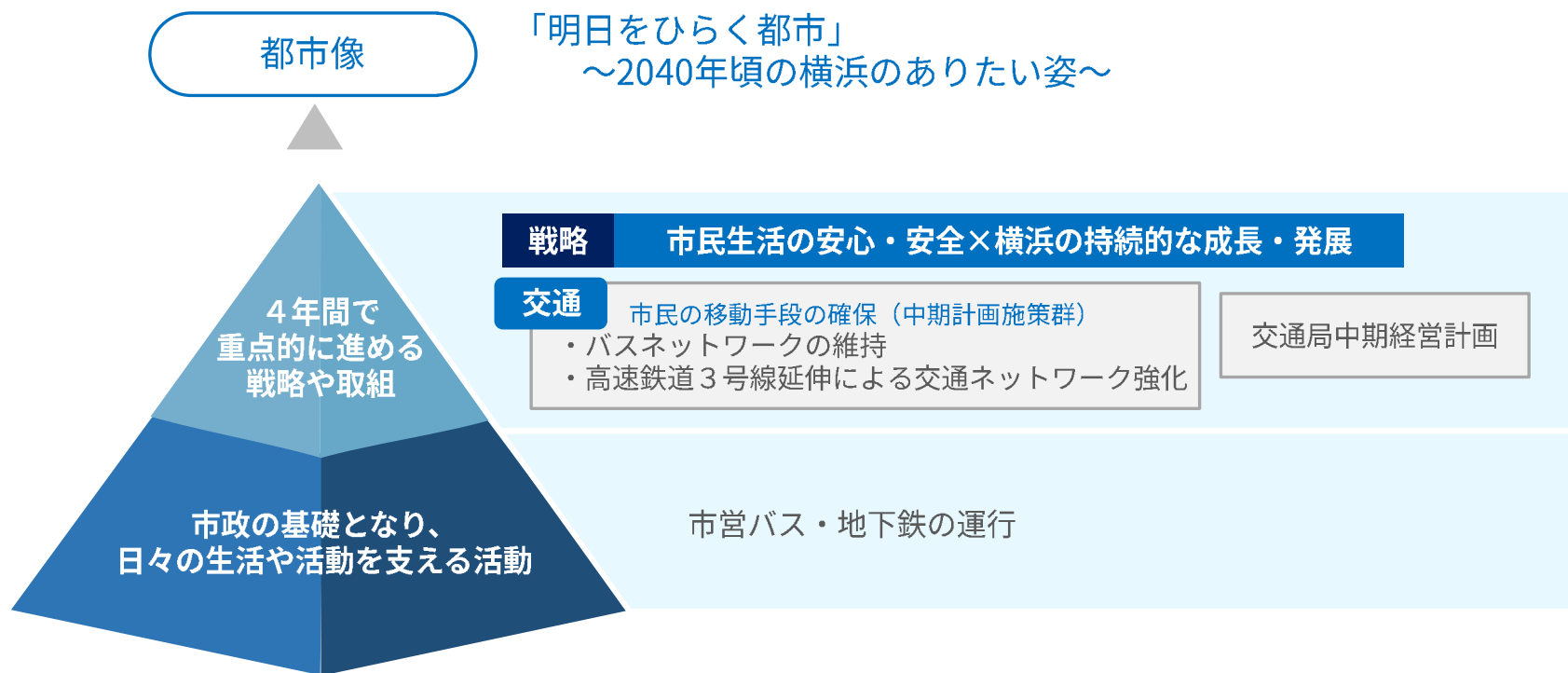
（前文略）

- 1 効率的な事業運営に努め、資産の有効活用などによる増収やコスト削減といった企業努力に全力で取り組むこと。
- 2 既存市営バスネットワークの維持に努め、定時性の確保や障害のある方への合理的配慮の提供など利用者の利便向上にも積極的に取り組むこと。
- 3 市民や利用者に、運賃改定の内容をより分かりやすく丁寧に広報すること。
- 4 市営バス事業の明確な財政状況や事業状況について、議会に対し、適時適切に報告を行うこと。

《横浜市中期計画2026-2029の考え方》

「横浜市中期計画2026-2029」では、＜14の政策分野からなる総合的な取組＞と＜横浜の成長・発展に向けた横断的な取組＞により、「明日をひらく都市」の実現を目指します。

交通局は、14の政策分野の **交通** において、その施策群である「市民の移動手段の確保」に関する取組を通じて、横浜市が掲げる「市民生活の安心安全×横浜の持続的な成長・発展」の戦略を推進していきます。



《市民目線の経営サイクル》

横浜市は、市民目線の市政を基本に、暮らしに根ざした課題への対応を進めています。「横浜市中期計画 2026-2029」では、**市民の実感を政策指標のアウトカム指標に設定**し、市民目線の経営サイクルのもと事業を推進していきます。

Plan

市民目線で、政策・施策の
「目指すべき状態」とそれを測る
「アウトカム指標」を設定

Do

政策・施策の実行

Check

「アウトカム指標」の
進捗状況を把握し、
データに基づき検証

Action

毎年度の予算案や
区局の運営方針に
改善を反映

市民の皆様の
暮らしの認識

**政策指標
(モニタリング指標)**

市民の皆様の
横浜市での暮らしの
意識を表す指標

中間的な
政策効果

誰もが外出し
やすい状況に
なっている

計画期間に
おける成果

**施策指標
(計画推進指標)**

2029年度に向けて
進捗管理し、成果発揮を
目指す指標

市営バス・地下鉄を
安心して利用できている

成果に
つながる
主な活動量

安全重点施策に
基づく取組数

整備実施件数

安全研修の実施数

計画期間における
成果につながる
主な活動

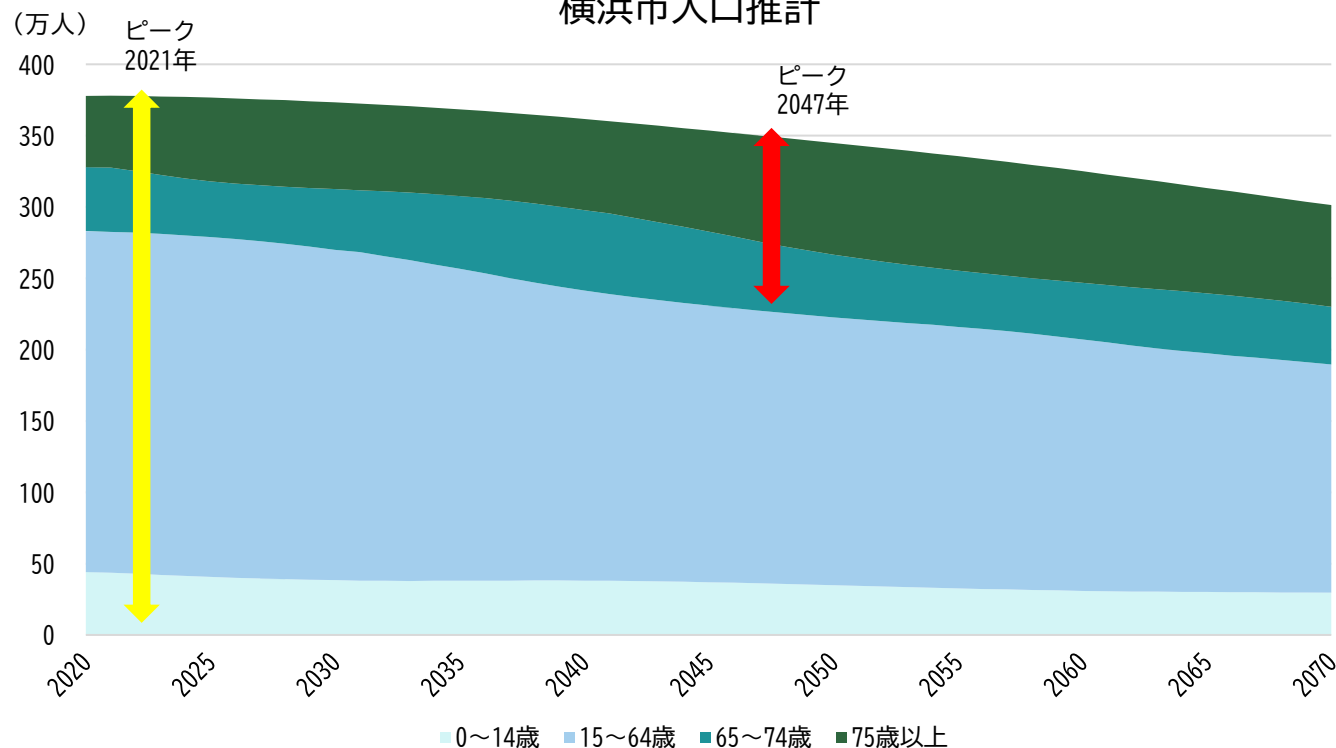
運輸安全マネジメント
の推進

安全運行を維持する
ための施設・設備の
維持・更新

安全を支える
職員の育成

《人口減少の影響》

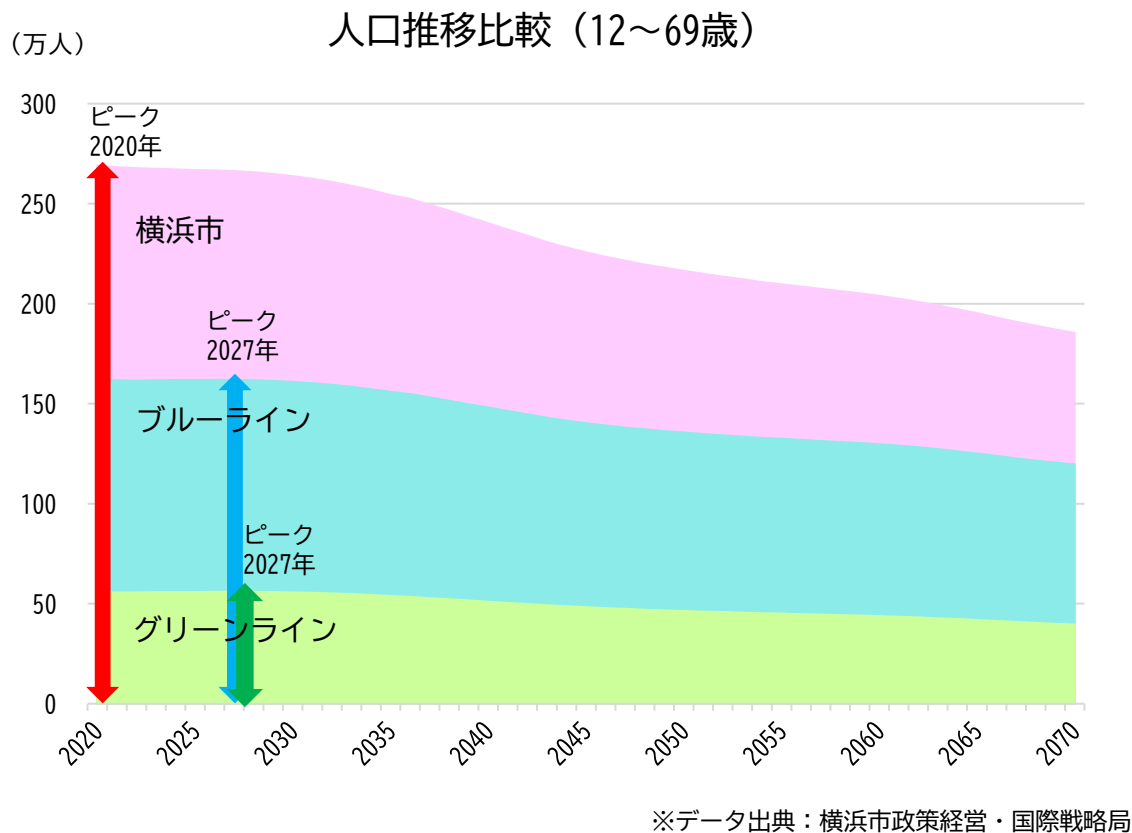
横浜市人口推計



※データ出典：横浜市政策経営・国際戦略局

- 横浜市の人口は今後徐々に減少し、高齢者人口は増加していく見込み
- 生産年齢人口の減少に伴って、通勤通学需要は減少が見込まれる

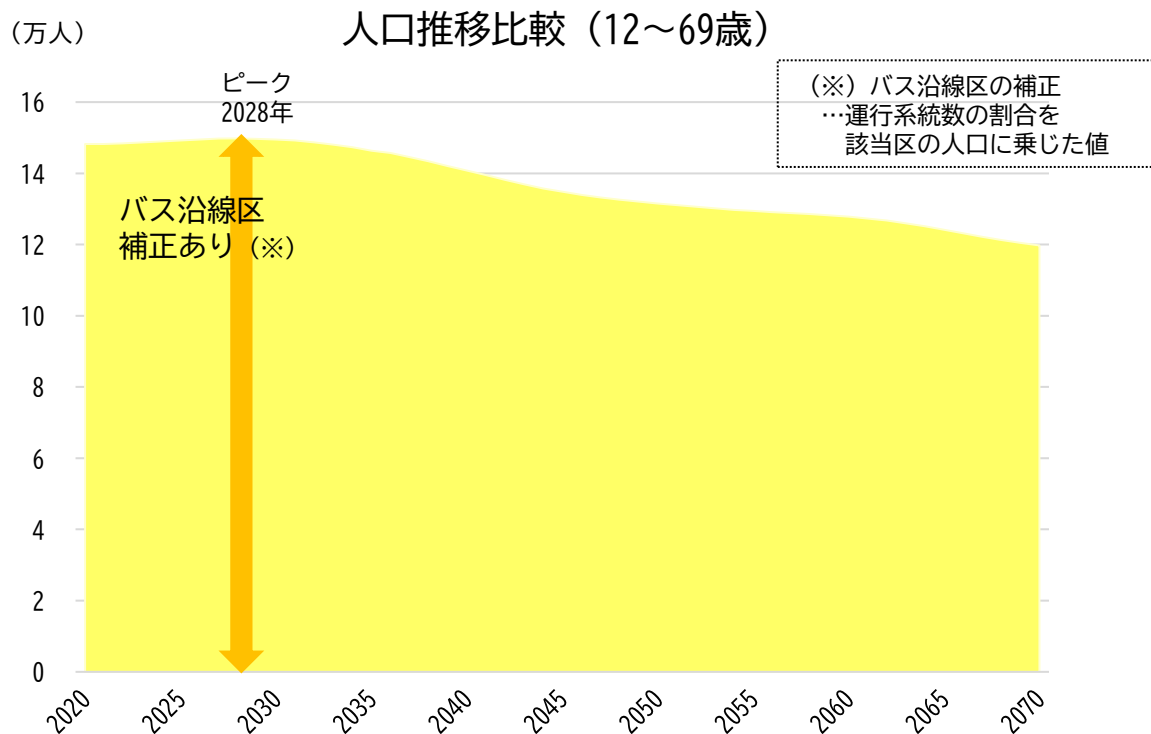
《地下鉄沿線区人口推移》



○地下鉄沿線区は、BL、GLともに2027年（令和9年）まで増加し、以降緩やかに減少する予測

	増減率 2020→2070	BL	GL
西区	61.0%	○	
神奈川区	▲1.3%	○	
鶴見区	▲2.3%		
港北区	▲11.0%	○	○
中区	▲12.2%	○	
南区	▲23.7%	○	
戸塚区	▲27.8%	○	
保土ヶ谷区	▲35.6%		
緑区	▲37.7%		○
磯子区	▲38.3%		
旭区	▲51.0%		
都筑区	▲51.3%	○	○
港南区	▲52.0%	○	
青葉区	▲52.6%	○	
泉区	▲58.4%	○	
栄区	▲59.3%		
瀬谷区	▲61.0%		
金沢区	▲61.3%		
全18区	▲31.1%		
沿線区		▲26.1%	▲28.7%

《バス沿線区人口推移》



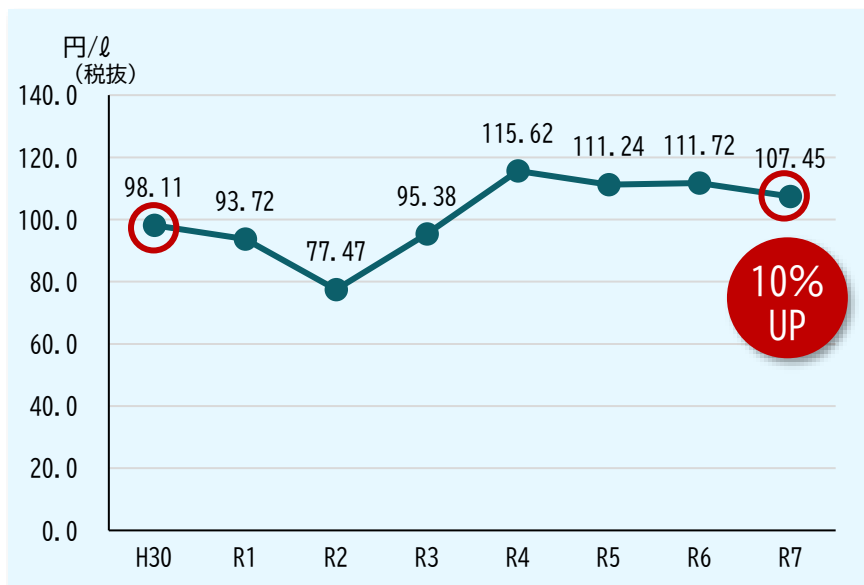
※データ出典：横浜市政策経営・国際戦略局

○バス沿線区においては、2028年（令和10年）まで増加し、以降減少する予測

	増減率 2020→2070	バス
西区	61.0%	○
神奈川区	▲1.3%	○
鶴見区	▲2.3%	○
港北区	▲11.0%	○
中区	▲12.2%	○
南区	▲23.7%	○
戸塚区	▲27.8%	○
保土ヶ谷区	▲35.6%	○
緑区	▲37.7%	○
磯子区	▲38.3%	○
旭区	▲51.0%	○
都筑区	▲51.3%	○
港南区	▲52.0%	○
青葉区	▲52.6%	○
泉区	▲58.4%	
栄区	▲59.3%	
瀬谷区	▲61.0%	
金沢区	▲61.3%	○
全18区	▲31.1%	
沿線区		▲19.3%

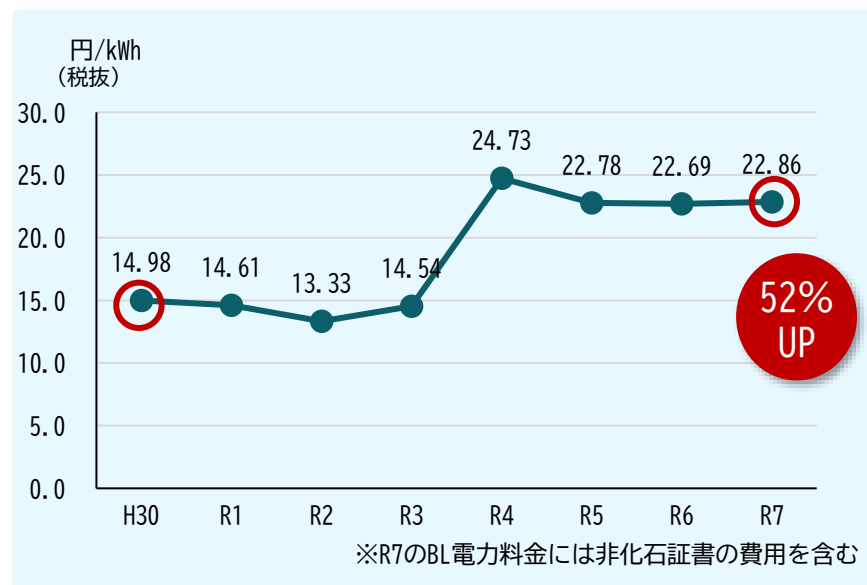
《動力費の高騰》

軽油単価(バス動力費)



※データ出典：交通局決算値

電気料金単価(地下鉄動力費)

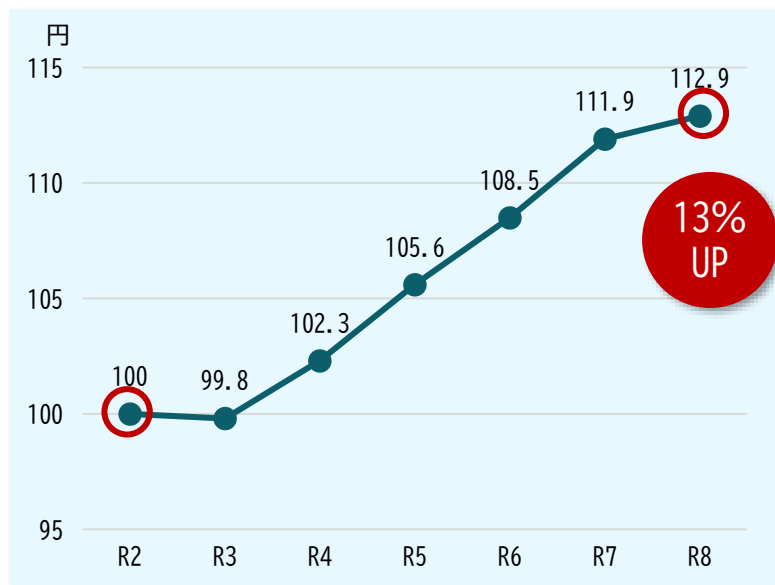


※データ出典：交通局決算値

- 軽油単価、電気料金単価ともにコロナ禍前に比べて高水準で高止まり
- 社会情勢の影響により大きく増減する可能性があるため、見通しが難しい

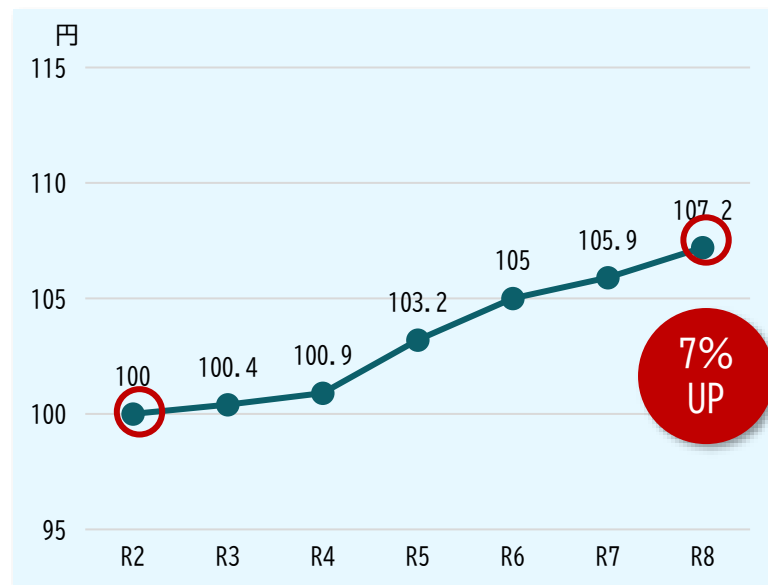
《消費者物価指数》

全国消費者物価指数(総合)



※データ出典：総務省統計局

全国消費者物価指数(交通)

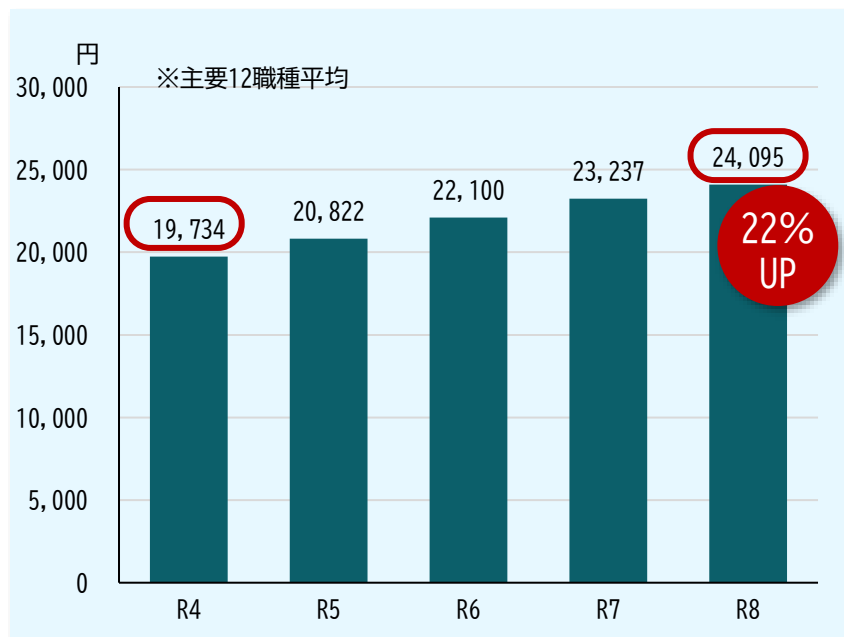


※データ出典：総務省統計局

- 消費者物価指数は増加傾向にあり、令和2年を基準とすると直近令和8年（1月～5月平均）は総合で約13%、交通で約7%増加している。
- 交通の消費者物価指数は、全体と比較すると緩やかに増加している。

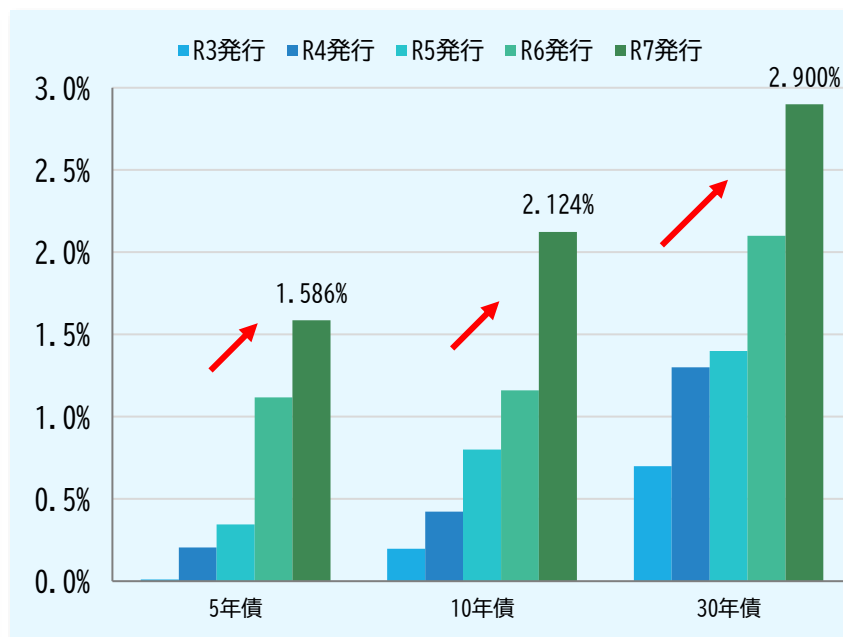
《労務単価・利率の高騰》

公共工事設計労務単価(委託費)



※データ出典：国土交通省不動産・建設経済局

平均利率(企業債支払利息)

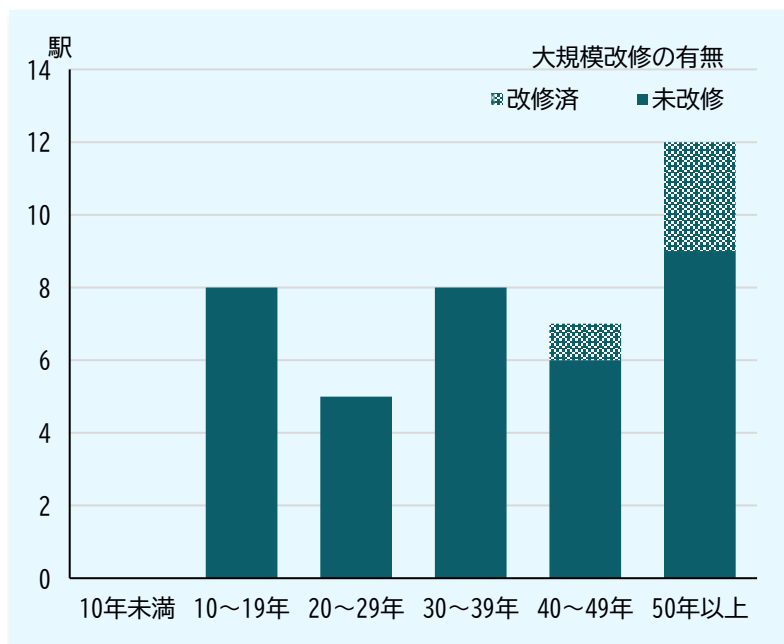


※データ出典：交通局発行債

- 担い手不足や高齢化による労働力不足等に伴い、労務単価が増加している。
- 平均利率は急激に上がっている。

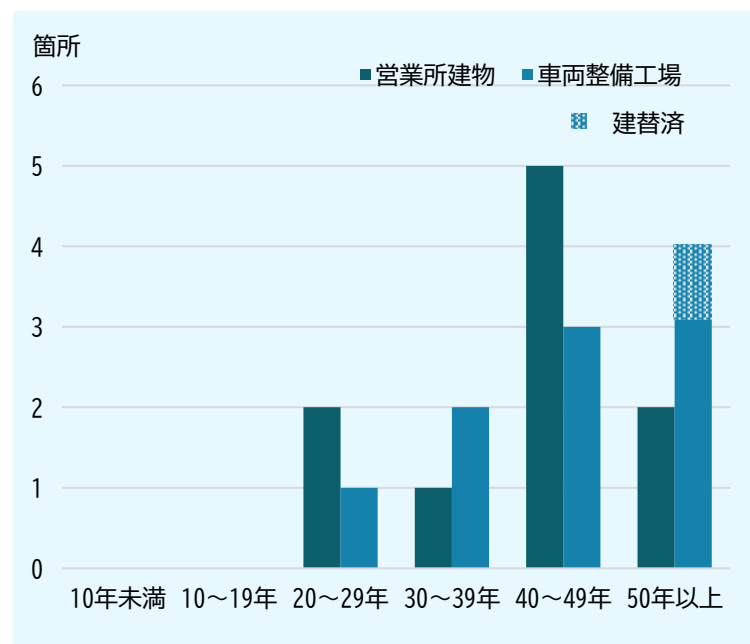
《施設・設備の老朽化》

地下鉄駅の開業からの経過年数



※ 交通局作成

営業所・整備工場の経過年数

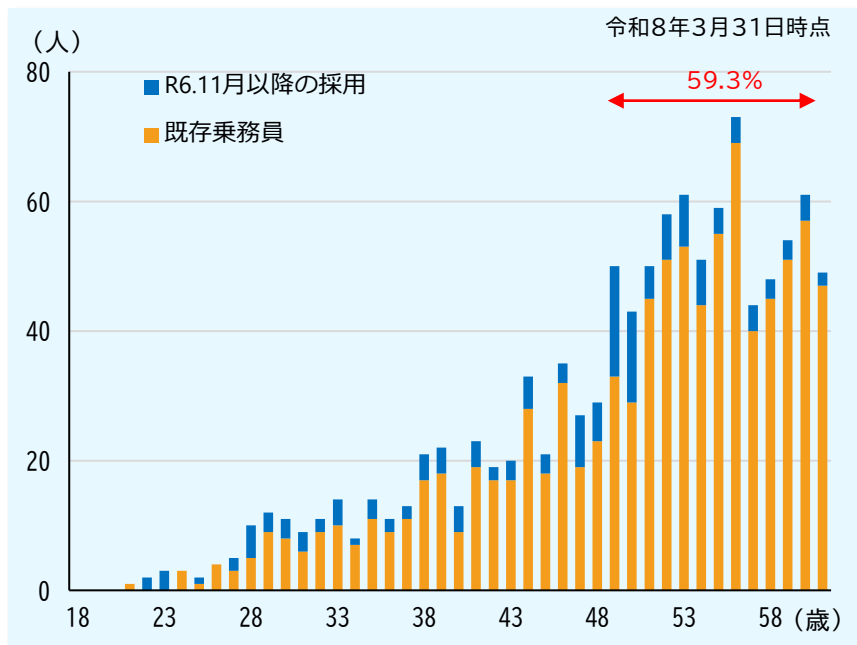


※ 交通局作成

- 地下鉄駅は開業から50年以上経っている駅も多く、老朽化している施設も多いため、計画的な改修が必要。（改修済み…新横浜、関内、阪東橋、上大岡）
- バス営業所・整備工場は、市営住宅と合築しているものなど、建て替えが容易ではないが老朽化が進んでいるため、計画的な更新を要する（建替済み…滝頭車両整備工場）

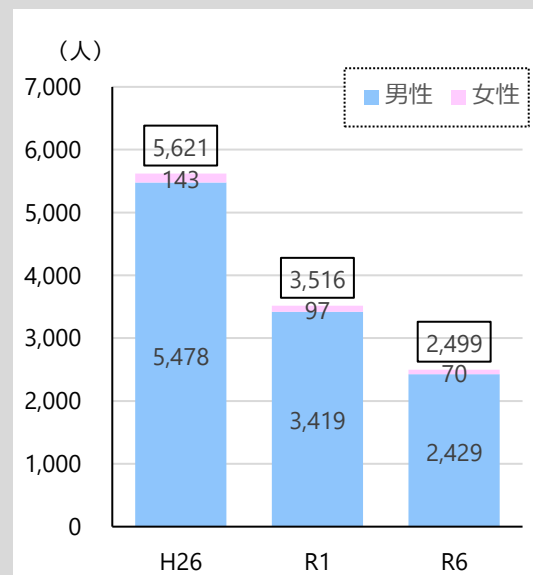
《職員の年齢構成（バス）》

バス運転手



※ 交通局作成

【参考】神奈川県大型二種免許保有者数

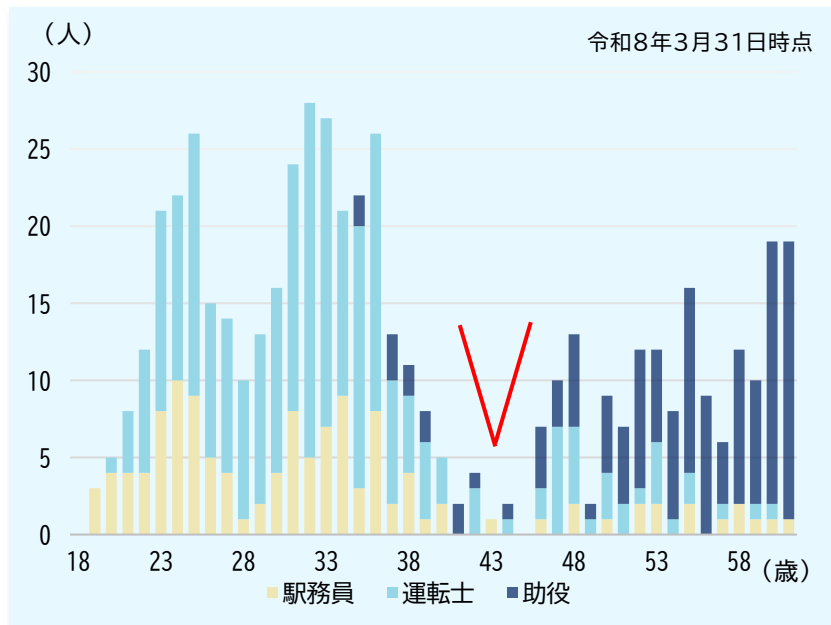


※データ出典：警察庁運転免許統計

- バス運転手の年齢構成は、50代以上に集中している。（全体の59.3%）
- 乗務員の確保が課題となるが、大型二種免許保有者数は年々減少している。

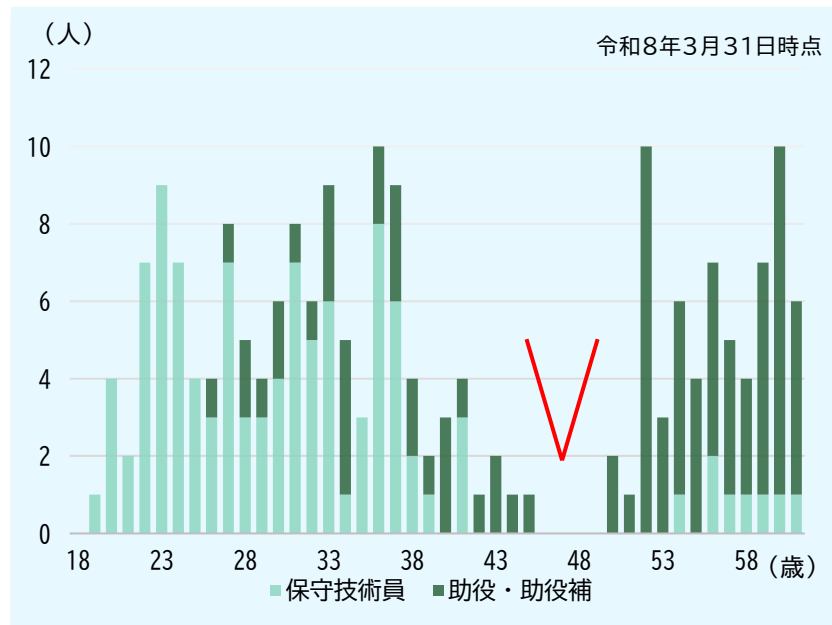
《職員の年齢構成（地下鉄）》

地下鉄運輸職員



※ 交通局作成

地下鉄保守技術員



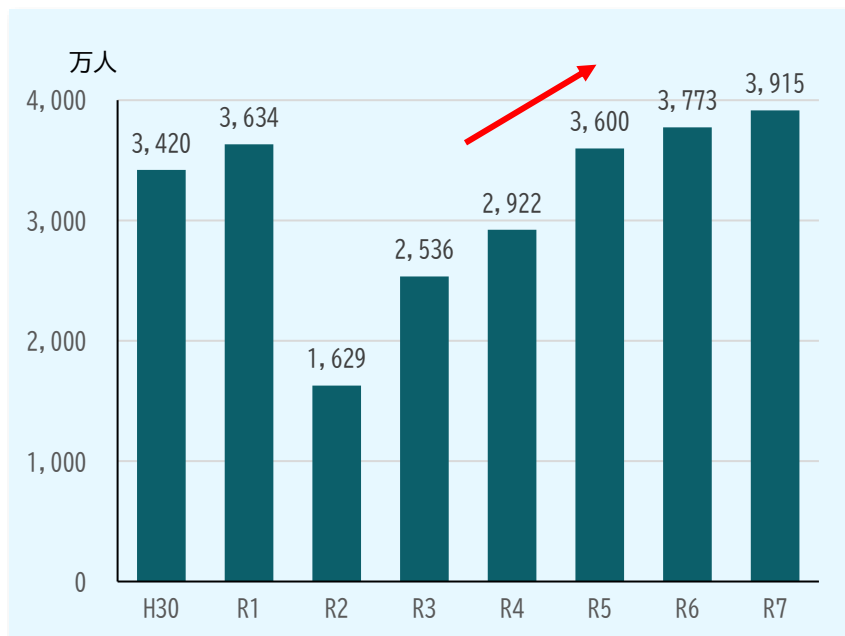
※ 交通局作成

○地下鉄では、平成16年～22年までの採用抑制により、中堅職員数が少なく、今後の技術伝承が課題となっている。

《移動需要の変化》

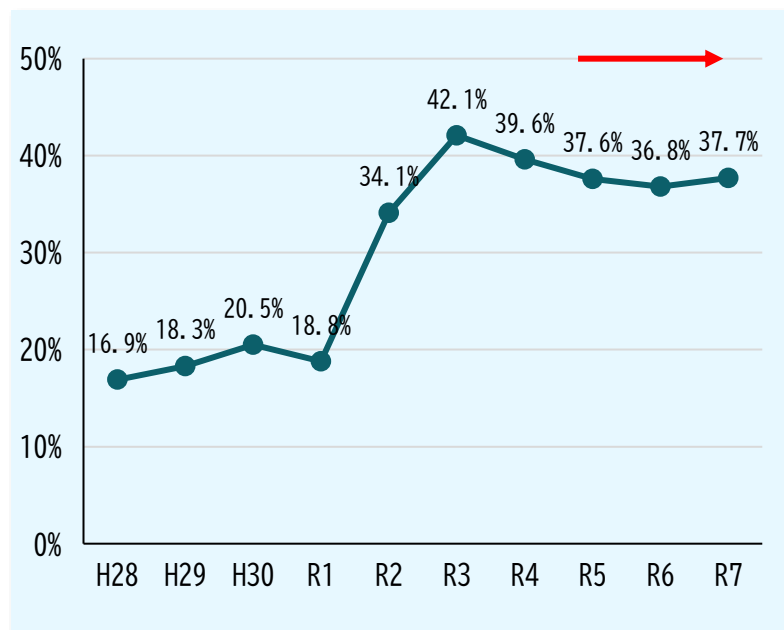
(※) 雇用型テレワーカー
…雇用型就業者のうち、これまで
テレワークしたことがある人

横浜市の観光入込客数



※データ出典：横浜市にぎわいスポーツ文化局

雇用型テレワーカー(※)の割合



※データ出典：国土交通省令和7年度テレワーク人口実態調査

○本市の観光入込客数は、コロナ禍後年々増加しており、令和7年は過去最高値を更新した。

○コロナ禍で増加したテレワークは、コロナ収束後も一定程度の定着が見られる。

3

次期中期経営計画の
基本的な考え方

| 直近の収支見通し

《バス事業》

※ 運賃改定反映後

(単位 億円)

		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
		実績	実績	実績		次期計画期間					
経常収入		196	199	199	204	214	214	213	213	213	213
	うち乗車料収入	181	184	182	187	197	197	197	197	197	197
経常支出		203	205	221	237	245	251	254	258	261	262
経常損益		▲ 7	▲ 6	▲ 22	▲ 33	▲ 31	▲ 37	▲ 41	▲ 45	▲ 48	▲ 49
累積利益(▲)欠損金		▲ 44	▲ 50	▲ 69	▲ 102	▲ 133	▲ 170	▲ 211	▲ 257	▲ 305	▲ 353
資本的収入		20	23	15	30	28	44	28	42	17	36
資本的支出		28	9	35	38	38	63	51	56	45	63
累積資金残(▲)不足額		56	52	51	31	23	▲ 11	▲ 39	▲ 71	▲ 110	▲ 157

- 乗車料収入は令和9年2月から、220円→240円への運賃改定効果（約11億円）を見込む。
- 令和12年度には、経営健全化団体に陥ることが想定される。

《地下鉄事業》

(単位 億円)

		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
		実績	実績	実績		次期計画期間					
	経常収入	463	476	491	491	492	491	489	487	486	484
	うち乗車料収入	376	391	403	410	412	413	413	413	413	413
	経常支出	422	423	450	468	481	502	520	539	554	567
	経常損益	41	53	41	23	11	▲ 10	▲ 32	▲ 52	▲ 69	▲ 83
累積利益(▲)欠損金		▲1,402	▲1,349	▲1,309	▲1,285	▲1,275	▲1,285	▲1,317	▲1,368	▲1,437	▲1,520
	資本的収入	226	299	246	278	388	384	397	404	332	360
	資本的支出	466	468	429	497	560	567	588	576	462	487
累積資金残(▲)不足額		▲ 0	56	74	93	127	138	136	139	172	194

○老朽化した施設の更新等に伴い、令和10年度以降は赤字に転じる見込み。

○企業債償還の減少によって、資金面は増加傾向で推移する見込み。

3

次期中期経営計画の 基本的な考え方

次期中期経営計画の位置づけ

これまでの中期経営計画において、前中期経営計画期間（平成31～令和4年度）ではコロナが発生し危機的経営状況に陥り、計画の一部を見送らざるを得ませんでした。また、現行の中期経営計画期間（令和5～8年度）では、コロナからの回復に向けて経営改善を進めてきました。

次の中期経営計画（令和9～12年度）では、**既存の市営交通ネットワークを維持していくため、より一層の経営努力に取り組んでいく期間**と位置付けます。

前計画期間

平成31※～令和4年度
(※) 令和元年



- 計画期間中にコロナが発生
- 危機的な経営状況に陥り、計画の一部（サービス向上）を見送った期間

現行計画期間

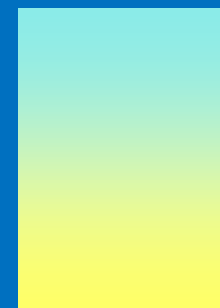
令和5～令和8年度



- コロナからの回復に向けて、交通局一丸となり
経営改善に取り組んでいる期間
- 限られた財源で、安全運行の維持を最優先にサービス向上の取組等を抑制してきた期間

次期計画期間

令和9～令和12年度



- 効率的な事業運営に努め、増収・コスト削減といった**企業努力に一層取り組む期間**
- **既存市営交通ネットワークの維持**に尽力する期間

施策指標
(計画推進指標)

～計画期間における成果～

市営バス・地下鉄を
安心して利用できている

横浜市中期計画2026-2029 施策指標

安全運行
(安全・信頼)
・事故防止
・災害対策
・老朽化対策

安全に
利用できる便利に
利用できる

利便性の向上
・案内の充実
・定時性の向上
・ICTの活用

ずっと利用できる

未来につなげる
＜財政・組織運営＞
(日常性・持続性)
・人材確保
・健康管理
・経営健全化

「市営バス・地下鉄に期待
すること」アンケートの結果

次期計画の取組

市営交通中期経営計画2023-2026

経営における5つの柱

1 安全の確保

安全な運行の提供が交通事業者としての最大の使命であることを再認識し、安全確保の意識や取組を徹底するとともに、施設・設備の老朽化対策等に努めます。

2 市民の足を守る

需要に見合ったバス路線の最適化や自然災害等への備えを行い、次の100年も市民のみなさまの当たり前の日常を支え続けていきます。

3 公共交通の責務

脱炭素やバリアフリーなどの社会的要請に対応するとともに、沿線の活性化などを推進し、横浜の市民生活とまちづくりに貢献していきます。

4 財務基盤の強化

身の丈に合った経営への変革を進め、増収減支の抑制、業務の見直し・効率化などを行い、将来に向けた財務基盤を構築します。

5 人材育成の推進

人財は事業を運営するうえでの重要な資本と考え、次世代を支える人財の確保・育成、働きやすい制度や環境整備など、事業を支える人財・組織の基盤を確立します。



「財務基盤の強化」「人材育成の推進」により強靱な経営基盤を構築し、安全確保を最優先に、市民の足を守り、公共交通の責務を果たしていきます。

次期中期経営計画2027-2030(案)

施策指標
(計画推進指標)

～計画期間における成果～

市営バス・地下鉄を
安心して利用できる

横浜市中期計画2026-2029 施策指標

安全に
利用できる

安全運行
(安全・信頼)
・事故防止
・災害対策
・老朽化対策

便利に
利用できる

利便性の向上
・案内の充実
・定時性の向上
・ICTの活用

ずっと利用できる

未来につなげる
＜財政・組織運営＞
(日常性・持続性)
・人材確保
・健康管理
・経営健全化

次期計画の取組

「市営バス・地下鉄に期待することアンケート」の実施

令和8年5月に、お客様や市民の皆様が交通局に何を期待しているのかご意見をいただくアンケートを実施しました。

アンケートの概要

(実施期間) 令和8年5月1日(金)～5月31日(日)

(回答件数) 728件



いただいた主なご意見

運行サービスに関するご意見	利用環境に関するご意見
● バス・地下鉄の運行本数について ● バス停や駅の時刻表について ● 地下鉄の乗継や接続について ● 地下鉄の快速運転について	● バス車両の更新について ● 駅や地下鉄車内の美化や空調について ● マナー周知の強化について ● 遅延や運行のわかりやすい情報発信について ● 乗車券や定期券のスムーズな購入について

**施策指標
(計画推進指標)**

～計画期間における成果～

**市営バス・地下鉄を
安心して利用できている**

横浜市中期計画2026-2029 施策指標

経営目標

3つのお客様の実感ごとに、取組の成果を表す指標を設定します。

安全に利用できる	便利に利用できる	ずっと利用できる
例 事故の抑制 施設・設備の更新数 等	例 乗車人員の数 等	例 365日毎日運行する 収支改善の取組 等

個別の取組の推進


横浜市営バスの運賃改定にかかる上限変更認可申請について

横浜市営バス（以下、市営バス）の運賃は、条例で上限額を定めた上で国の認可を得て設定しています。運賃の上限額を引き上げる場合は、市会の議決を経た上で、国土交通大臣宛てに認可申請を行う必要があります。

このたび、令和 8 年第 2 回市会定例会において運賃の上限額を変更する横浜市乗合自動車乗車料条例の一部改正議案が可決されたことを受け、本日付で、一般乗合旅客自動車運送事業における運賃の上限変更認可申請を国土交通大臣宛てに行いました。国の認可が得られれば、実施運賃を現行の市内均一 220 円から 240 円へと改定いたします。

ご利用のお客様におかれましては、事情をご賢察の上、ご理解賜りますようお願い申し上げます。

1 申請理由

市営バスでは、平成 9 年に運賃改定を実施して以降、消費税率改定に伴う消費税の転嫁を目的とした改定を除き、実質的な運賃の引上げは実施してまいりませんでした。この間、それまでの赤字体質の経営から脱却し、一般会計からの任意補助金に頼らない自主自立の経営を確立するべく経営改革に取り組み、平成 19 年度には任意補助金を廃止し、その後、平成 22 年度から令和元年度まで自主自立による黒字経営を続けてきました。

しかしながら、コロナ禍で経営上の危機に瀕して以降、移動需要の変化により、事業運営の根幹である乗車料収入は厳しい状況が続いていることに加え、かねてからの物価高騰による原材料調達コストや、乗務員確保のための処遇改善に伴う人件費、さらには企業債借入に伴う利息など、事業運営に要する運送原価は上昇しており、お客様からいただく乗車料収入で賄うことが困難となっています。今後においても、中長期的な少子高齢化や物価高騰、人材確保・離職防止といった課題に対応しながら、安全な運行の提供や社会的要請への対応に取り組む必要があるなど、引き続き厳しい経営環境が続くものと見込まれます。

こうした状況において、市民の皆様の足としての市営バスネットワークを将来にわたり安全・安定的に維持していくためには、運賃改定により早急に経営改善を図る必要があると判断し、国土交通大臣宛てに横浜市内均一運賃（京浜ブロック）の上限変更認可申請を行ったものです。

2 申請概要

(1) 申請日

令和 8 年 6 月 26 日

(2) 対象路線

横浜市営バス全路線

(3) 上限運賃平均改定率

15.8%

(4) 実施予定

令和 9 年 1 月（見込み）

※国土交通省の認可に基づくため、変更となる可能性があります。認可時に改めて記者発表によりお知らせします。

裏面あり



GREEN×EXPO 2027
YOKOHAMA JAPAN

2027年国際園芸博覧会 2027年3月～9月 横浜・上瀬谷



(5) 現行・申請運賃比較表

今回の運賃改定では、バス事業の運営に必要な原価に応じて算出した 270 円を申請運賃とする一方、実際にお客様からいただく実施運賃はご負担に配慮し 240 円とします。

また、通学定期旅客運賃については、実施運賃を現行のまま据え置き、子育て世帯の家計負担軽減を図るとともに、小児普通旅客運賃のうち IC カードでご利用いただく場合の運賃については、家計の負担軽減及び IC カードの利用促進の観点から、100 円に引き下げます。

	券種	現行実施運賃	申請運賃※ ¹	実施運賃※ ²
普通旅客運賃	大人	220 円	270 円	240 円
	小児	110 円	140 円	現金 120 円 IC 100 円
定期旅客運賃	通勤	1 か月	9,900 円	12,150 円
		3 か月	28,220 円	34,630 円
		6 か月	53,460 円	65,610 円
	通学甲種 (中学生以上)	1 か月	6,920 円	8,650 円
		3 か月	19,720 円	24,650 円
		6 か月	37,370 円	46,710 円
	通学乙種 (小学生以下)	1 か月	2,230 円	2,780 円
		3 か月	6,360 円	7,920 円
		6 か月	12,040 円	15,010 円
				12,040 円

※1：申請運賃は、一般乗合バス事業の運営に必要な原価に応じて算出される、事業者が収受してもよいとされる運賃の上限額です。

※2：実施運賃は、認可された上限運賃の範囲内で事業者が定める、実際にお客様からいただく運賃額です。実施運賃の詳細については、認可を受けた後、改めてお知らせします。

3 輸送人員及び収支状況

		輸送人員	収支状況
令和 6 年度（実績年度）		113,367 千人	▲1,003,816 千円
令和 9 年度（平年度推計）	改定前	116,469 千人	▲3,262,843 千円
	改定後	114,234 千人	▲855,342 千円

※令和 9 年度の輸送人員及び収支状況は、申請上限運賃での推計値です。

次項あり



GREEN×EXPO 2027
YOKOHAMA JAPAN

2027年国際園芸博覧会 2027年3月～9月 横浜・上瀬谷



4 これまでの経営改善と今後の取組

交通局では、平成 15 年度に当時の市長の私的諮問機関として設置された横浜市市営交通事業あり方検討委員会からの答申を受け、路線の民間譲渡や非効率な路線の廃止、2つのバス営業所の廃止等の経営合理化や、バス運行の委託化等の運営体制の見直しとともに、職員の給与カットやベースダウンなど、人事給与制度の見直しを実施してきました。

現行の市営交通中期経営計画 2023-2026 においては、市営バスにおける観光事業の促進や、資産の有効活用などの増収の取組に加えて、定期券発売体制の効率化やバス修繕作業の直営化等の経費削減を行うなど、企業努力に取り組んでいます。

今後においては、本市のにぎわい創出施策等と連携し新たな需要の取込みを図るとともに、乗合バス事業を補完する貸切バス事業の受注促進に取り組むほか、バス折返し場等の資産の有効活用やバスラッピングをはじめとした広告料収入の確保など、附帯事業を含め収入の確保に取り組んでいます。あわせて、本庁部門の見直しなど、組織運営・業務の効率化も進めてまいります。

乗務員・整備員といった人材確保についても、年齢要件の緩和や住居手当の拡充など、令和 5 年度から取り組んでいる人材確保大作戦を引き続き推進し、市営バス職員を選んでもいただけるよう、採用 PR にも取り組んでいます。あわせて、職員が安心・快適に職務に従事できるよう、働きやすい職場環境の整備についても、計画的に実施してまいります。

5 安全性向上・サービス向上・社会的要請等に関する主な取組

市営バスではこれまで、より利用いただきやすい運賃制度とするため、平成 30 年 3 月に通学定期券を値下げし、令和 7 年 4 月からは、従来の身体障害者・知的障害者の方に適用していたものと同様の割引を、精神障害者の方にも拡大したところです。

今回の運賃改定では、通学定期旅客運賃については、実施運賃を現行のまま据え置き、子育て世帯の家計負担軽減を図るとともに、小児普通旅客運賃のうち IC カードでご利用いただく場合の運賃については、家計の負担軽減及び IC カードの利用促進の観点から、100 円に引き下げます。

安全確保の取組として、バス車両の更新に合わせて、乗務員に異常が発生した際に非常ブレーキを作動させるドライバー異常時対応システム（EDSS:Emergency Driving Stop System）や、乗務員の姿勢崩れや眠気等を検知して注意喚起を行うドライバーステータスモニターといった安全装備の拡充に取り組んでいます。また、ドライブレコーダー映像を活用した安全教育にも引き続き取り組み、ハード・ソフト両面で安全な運行の提供に努めてまいります。

あわせて、バスをお待ちになる際の環境改善の取組として、バスの接近情報や車内の混雑状況をスマートフォンなどでリアルタイムで確認できる「手のひら接近情報」サービスを、引き続き提供してまいります。

このほか、公営交通の責務として、環境にやさしい電気バスの導入やバス施設・設備の照明の LED 化等を通じ、脱炭素社会の実現に向けた取組を推進していきます。

お問合せ先

経営管理課経営改善担当課長 鈴木 Tel 045-671-4879



GREEN×EXPO 2027
YOKOHAMA JAPAN

2027年国際園芸博覧会 2027年3月～9月 横浜・上瀬谷



交第 1 号議案

高齢化が進展する中で、バス交通は市民に身近な交通機関として、日常生活を支える大変重要な役割を担っている。誰もが生き生きと安心して暮らせるまち、出かけたくなるまちを実現していくためには、将来にわたるバスネットワークの維持は不可欠である。その中で市内バス交通の約 4 割の運行を担う市営バスが今後果たしていく役割は非常に大きいと言える。

一方で、近年のバス事業は、労働環境の変化等を背景とした深刻な運転士不足や、不透明な燃料調達価格なども含めた諸物価の高騰により、極めて厳しい事業環境に置かれており、既存バス路線の維持確保が困難な状況となっている。

こうした中で、本市バス事業においても、コロナ禍以降は収支が悪化し、赤字が継続する厳しい財政状況であることに加えて、今後の収支見通しでもさらなる経営悪化が見込まれている。議会においても、これまで主たる収入源であるバス運賃の改定について度々議論を行ってきたものの、当局から明確な経営判断が示されることはなく今日に至った。

こうした経緯を踏まえて、今回、市営バスが引き続き安全で安心な輸送サービスを安定的に提供していくため、運賃の改定によって持続可能な経営を目指すことは理解できるが、運賃改定の実施に当たっては、次の事項に特段の対応を図られたい。

- 1 効率的な事業運営に努め、資産の有効活用などによる増収やコスト削減といった企業努力に全力で取り組むこと。
- 2 既存市営バスネットワークの維持に努め、定時性の確保や障害のある方への合理的配慮の提供など利用者の利便向上にも積極的に取り組むこと。
- 3 市民や利用者に、運賃改定の内容をより分かりやすく丁寧に広報すること。
- 4 市営バス事業の明確な財政状況や事業状況について、議会に対し、適時適切に報告を行うこと。