

第 9 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1月15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

私たちの決意は、市民の足の不便さを解消するため、安全・確実な運行を実現します。また、お客様の声を大切にし、おもてなしを提供することで、より快適な公共交通環境を実現します。

- 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

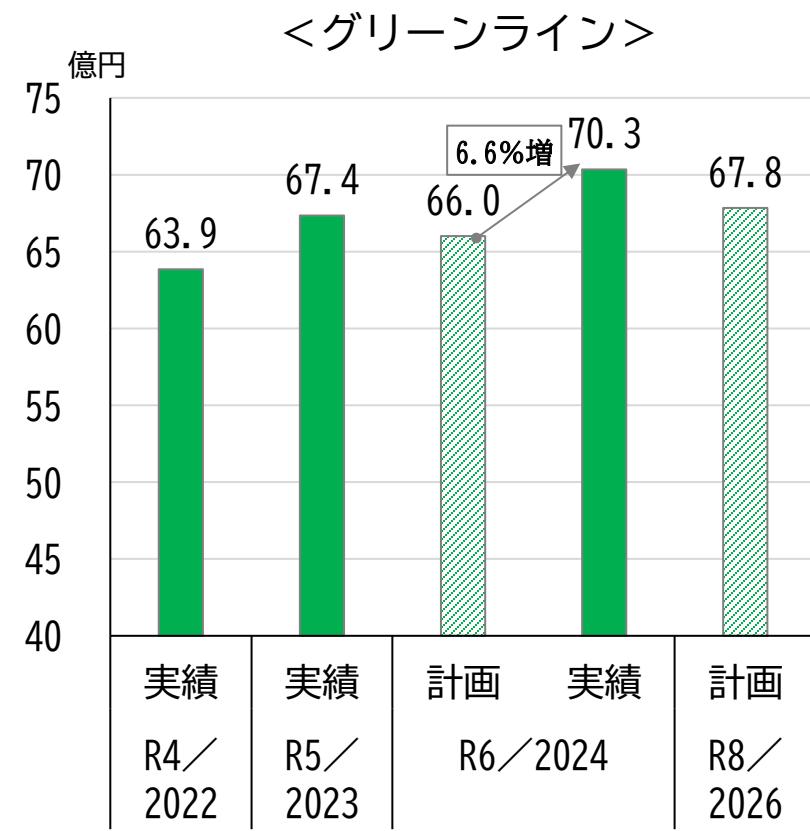
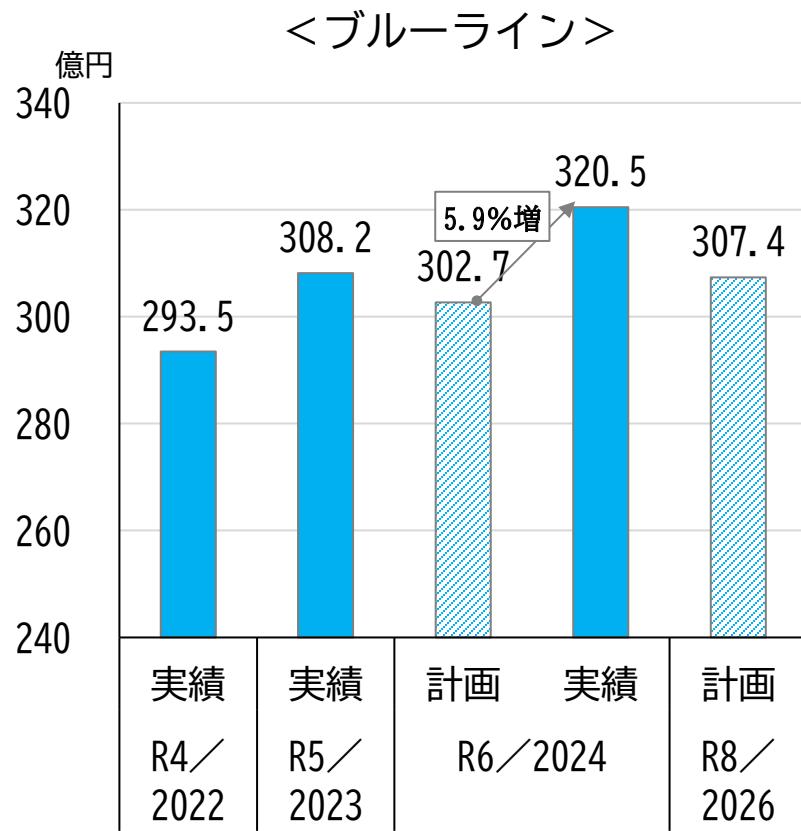
1 中期経営計画2023～2026 収支見通しの見直し

(1) 計画と実績について

(2) 収支見通しの見直し

2 その他

《地下鉄乗車料収入》

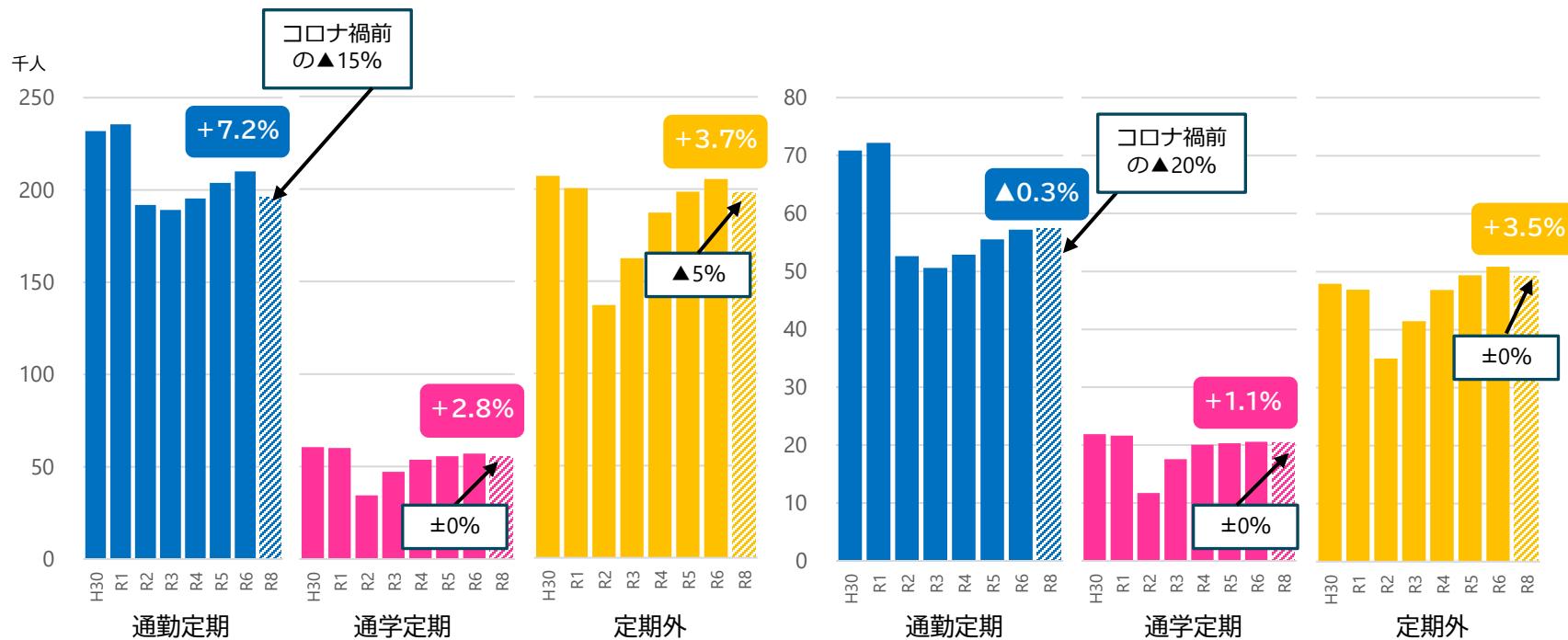


- ブルーライン、グリーンラインとともに着実に運賃収入は回復し、6年度は計画値に対してブルーラインが+5.9%、グリーンラインが+6.6%になっている。
- ブルーライン、グリーンラインともに8年度計画値を既に上回っている。

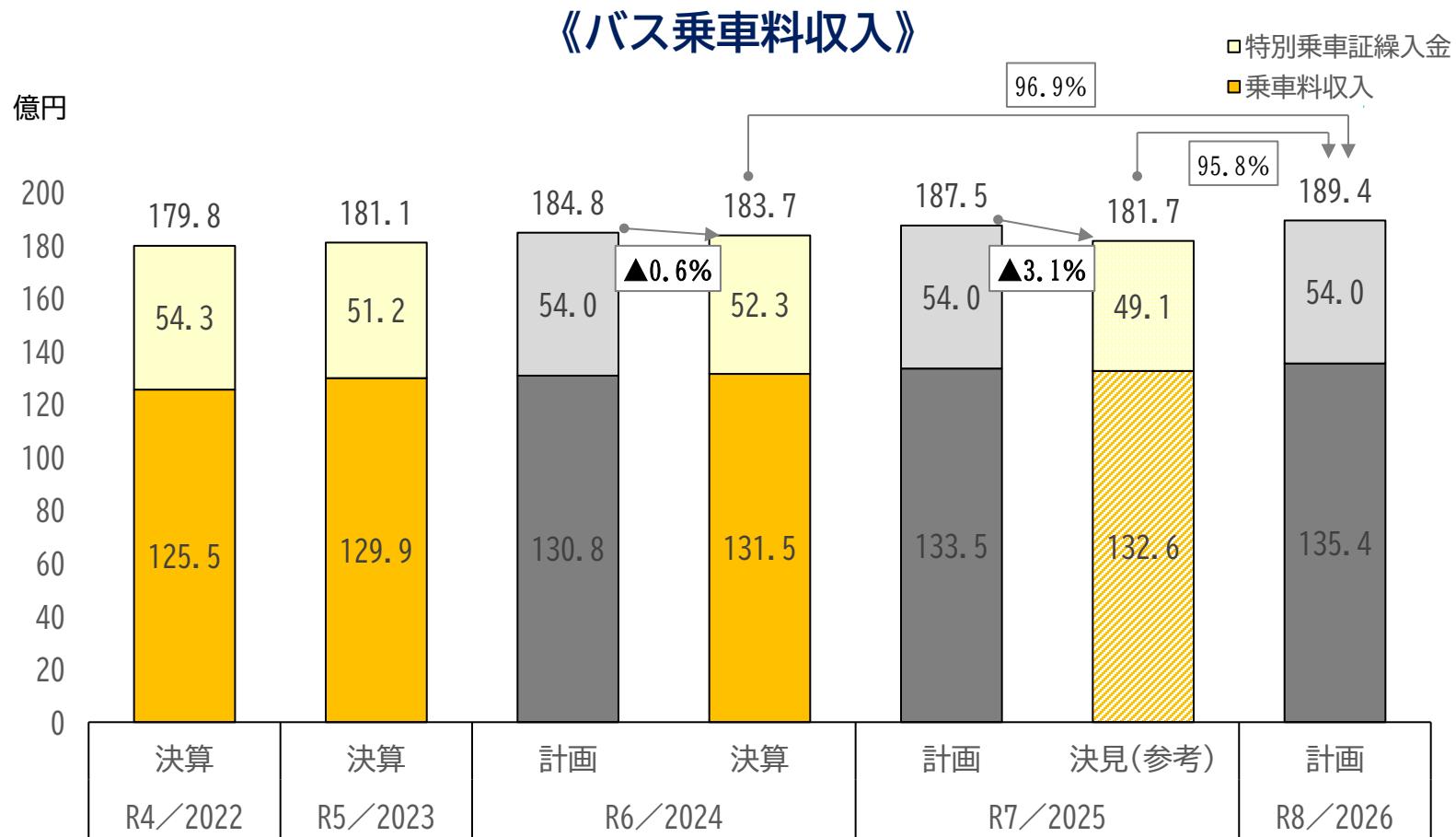
《地下鉄1日あたり乗車人員の推移》

ブルーラインの1日あたり乗車人員

グリーンラインの1日あたり乗車人員

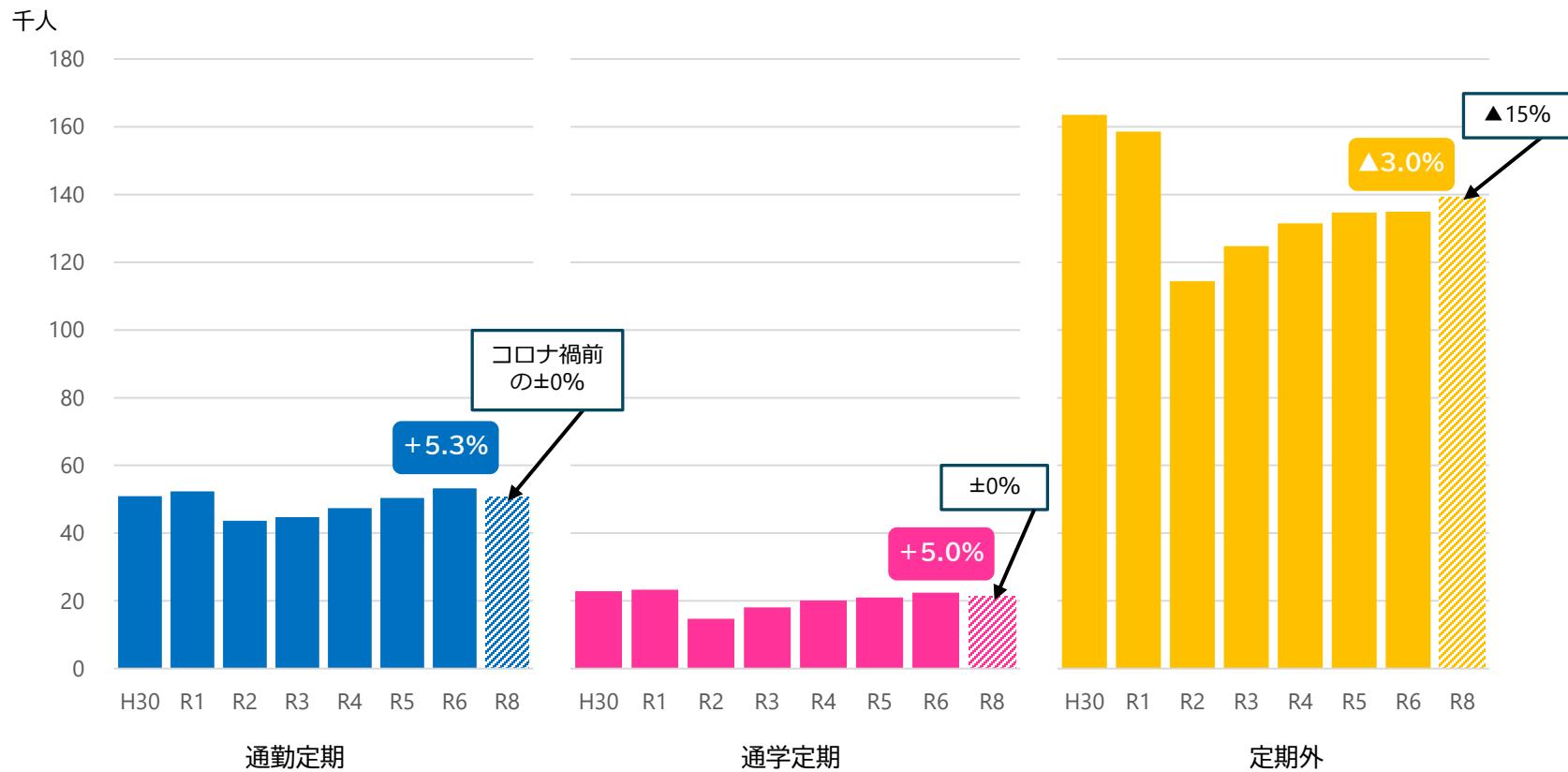


- テレワークの定着等から計画策定期の通勤定期は、コロナ禍前のブルーラインは▲15%、グリーンラインは▲20%までしか回復しないものと見込んでいたが、ブルーラインは6年度で8年度計画値よりも7.2%上回っている（平成30年度比▲9.4%）。グリーンラインも8年度計画値とほぼ同水準まで回復している（平成30年度比▲19.3%）。
- 定期外については、ブルーラインはコロナ禍前の▲5%、グリーンラインはコロナ禍前と同水準までの回復を見込んでいたが、6年度でその水準を3%以上上回っている。



- 6年度は、6年度計画値に対して実績が▲0.6%となっている。
- 7年度から計画時に見込んでいない精神障害者割引適用開始に伴う特別乗車証繰入金の減額。
- 8年度計画値は、6年度時点96.9%となっており、計画値を達成するには、5.7億円の增收が必要。

《バス1日あたり乗車人員の推移》



○定期（通勤・通学）は、コロナ禍前の水準を上回り、好調に推移している一方で、乗車料収入の約5割を占めている定期外の回復が鈍い。

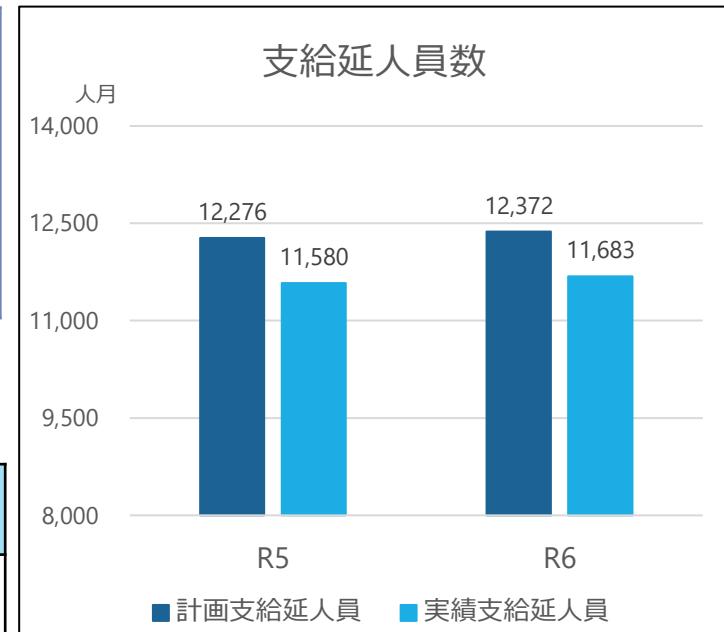
《人件費・地下鉄》

計画時の前提条件

- ・R5予算（案）をベースとし、事業量・在籍職員（本庁・現業係員等）は規模を維持するものとして算定
- ・処遇改善費用として、5年度以降に20,000千円を計上

【計画と実績】

百万円	R5 実績	R6 実績	R7	R8
人件費 ※退職給付費除く	8,213	7,780	7,887	8,033



- 5年度の支給延人員は計画値の12,276人月に対して、実績値が11,580人月と下回ったため、人件費は計画より実績が下回った。
- 6年度も支給延人員は計画値を下回っているが、処遇改善などの影響により、人件費は計画値を上回った。

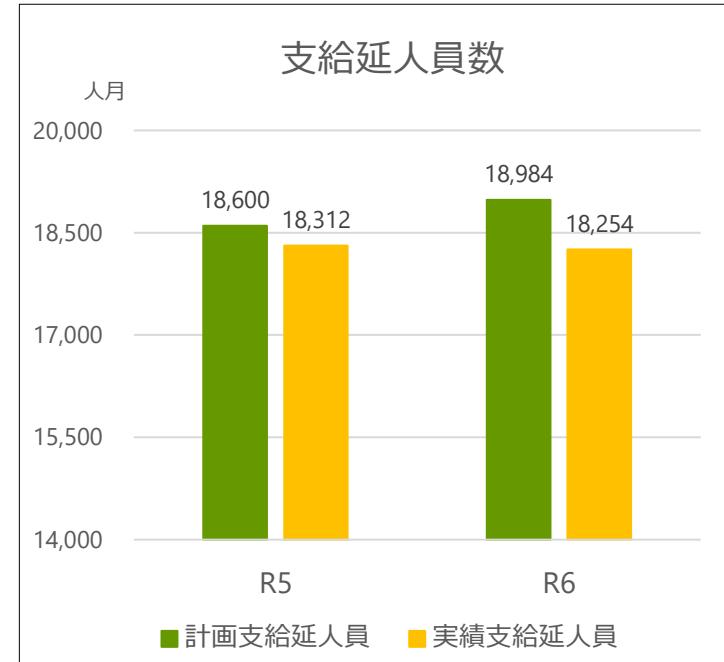
《人件費・バス》

計画時の前提条件

- ・R5予算（案）をベースとし、事業量・在籍職員数（本庁・現業係員等）は規模を維持するものとして算定
- ・処遇改善費用として5年度以降に20,000千円を計上。
- ・R6年4月の改善基準告示の改正に伴い、バス乗務員の必要見込数（40名程度）を増員

【計画と実績】

百万円	R5 実績	R6 実績	R7	R8
人件費 ※退職給付費除く	12,752	12,644	13,178	13,017



- 5年度の支給延人員は計画値の18,600人月に対して、実績値が18,312人月と下回ったため、人件費は計画より実績が下回った。
- 6年度は、5年度末の退職者の影響などによって、支給延人員は計画値を大幅に下回ったが、処遇改善の影響で人件費の実績は、計画値から微減となった。

《人財確保のための待遇改善》

作戦項目	実施内容	実施時期
大幅ベースアップ	平均6.65%となる大幅なベースアップを行い、初任給を月額16,000円以上引き上げ	令和5年12月 (4月に遡及して適用)
バス整備員の手当増額	初任給調整手当を月額5,000円に増額	令和5年12月
	住居手当を年間 60 万円に増額	令和6年4月
バス乗務員の手当増額	住居手当を年間60万円に増額	令和6年9月
大幅ベースアップ	平均7.72%となる大幅なベースアップを行い、初任給を月額21,000 円以上引き上げ	令和6年12月 (4月に遡及して適用)



影響額	5年度	6年度
地下鉄	約 1 億 4 千万円	約 2 億 5 千万円
バス	約 2 億 2 千万円	約 3 億 8 千万円

《経費（人件費・減価償却費除く）》

地下鉄事業における計画上の見込み方と実績比較

○計画期間中 1%／年の物価高騰

(修繕費はR6から、それ以外はR5から適用)

○R8までにR4決算対比で ▲10%の経費削減努力

(駅業務委託及び動力費は除く。修繕費はR5予算対比で▲10%)

百万円 (税抜)	R5			R6		
	計画	実績	差(率)	計画	実績	差(率)
動力費	1,640	1,647	+7.0 (+0.4%)	1,696	1,641	▲55 (▲3.2%)
修繕費	4,920	4,228	▲692 (▲14.1%)	4,871	3,741	▲1,130 (▲23.2%)
委託費	1,932	1,955	+23 (+1.2%)	1,932	2,049	+117 (+6.1%)
その他	1,873	2,087	+214 (+11.4%)	1,838	2,118	+280 (+15.2%)
合計	10,365	9,917	▲448 (▲4.3%)	10,337	9,550	▲787 (▲7.6%)

- 車両検査対象本数の減及び検査手法の見直しに加え、軌道修繕に係る契約の不調があった影響等により修繕費が抑制された。
- 動力費は電気料金単価の上昇が一定落ち着いたものの、依然高い水準。
- 委託費等その他経費も上昇傾向にある。

《経費（人件費・減価償却費除く）》

バス事業における計画上の見込み方と実績比較

○計画期間中 1%／年の物価高騰

(車両修繕費はR6から、それ以外はR5から適用)

○R8までにR4決算対比で ▲5%の経費削減努力

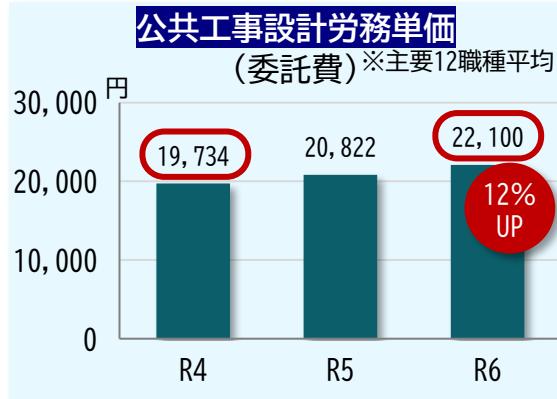
(車両修繕費はR5予算対比で▲5%)

百万円 (税抜)	R5			R6		
	計画	実績	差(率)	計画	実績	差(率)
動力費	1,173	1,198	+25 (+2.1%)	1,184	1,145	▲39 (▲3.3%)
車両修繕費	784	723	▲61 (▲7.8%)	779	770	▲9 (▲1.2%)
運行委託費	1,807	1,777	▲30 (▲1.7%)	1,807	1,908	+101 (5.6%)
その他	1,341	1,457	+116 (+8.7%)	1,338	1,471	+133 (9.9%)
合計	5,106	5,154	+48 (+0.9%)	5,109	5,295	+186 (+3.6%)

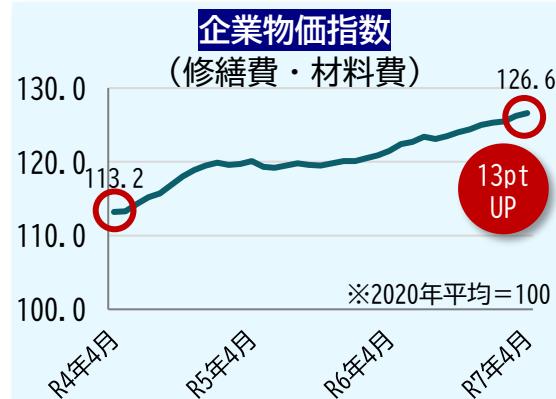
- 乗務員不足による減便により総走行キロが減少し、動力費も減少した。
- 運行委託費、その他経費は上昇傾向にある。

《経費（人件費・減価償却費除く）》

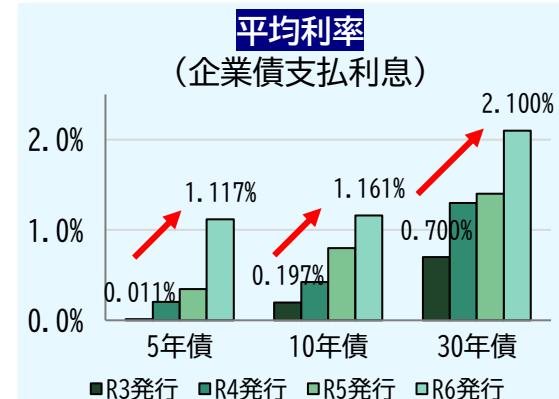
費用と関連する指標等の推移



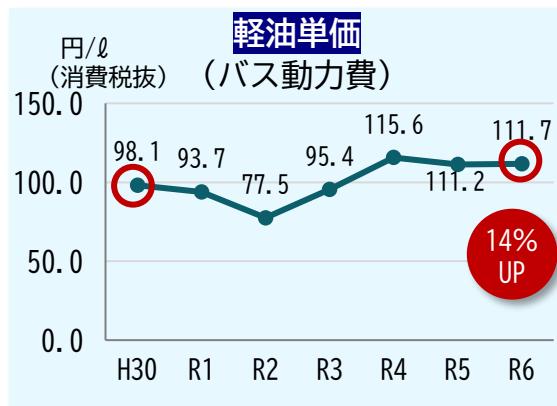
※データ出典：国土交通省不動産・建設経済局



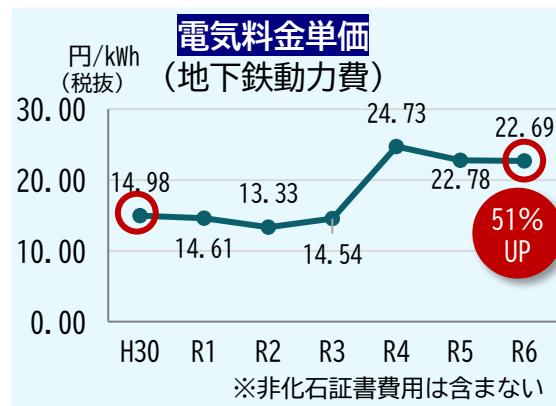
※データ出典：日本銀行調査統計局



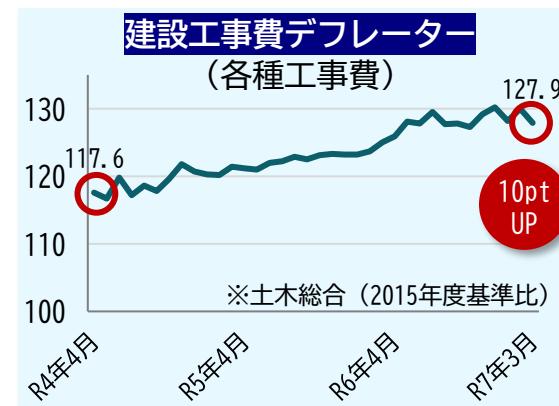
※データ出典：交通局発行債



※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。

《設備投資》

地下鉄事業

<建設改良費>

億円 (税込)	R5			R6		
	計画	実績	差	計画	実績	差
老朽化対策	123.0	112.7	▲10.3	122.7	89.7	▲33.0
その他	42.7	39.0	▲3.7	53.8	47.9	▲5.9
合計	165.7	151.7	▲14.0	176.5	137.6	▲38.9

<減価償却費>

億円 (税抜)	R5			R6		
	計画	実績	差	計画	実績	差
償却	214.5	204.2	▲10.3	211.2	210.8	▲0.4

バス事業

<車両更新台数>

	R5			R6		
	計画	実績	差	計画	実績	差
台数	42	42	0	79	2	▲77

<減価償却費>

億円 (税抜)	R5			R6		
	計画	実績	差	計画	実績	差
償却	11.1	11.2	+0.1	17.7	14.1	▲3.6

○地下鉄の建設改良費・減価償却費は計画値より下回っているが、契約不調などにより、着手をしているものの6年度で完了していない（7年度に繰越）工事も約14億円発生している。今後、工事の進捗により、建設改良費等の増加が見込まれる。

○バスにおいても6年度の車両更新が計画通りに進捗しなかったことから、減価償却費が抑制されている。今後、一定の規模で更新が必要となることに加え車両単価も上昇傾向にあることから、建設改良費等の増加が見込まれる。

《地下鉄》

収益的収支	考え方
乗車料収入	<ul style="list-style-type: none"> R7の見込（対前年増減率：定期+3.2%、定期外+4.0%）をベースにR8からR10まで定期外のご利用増を加味。（R8：+2.0%、R9：+1.0%、R10：+0.5%） 特別乗車証については、R7予算と同額
附帯事業収入	<ul style="list-style-type: none"> R6決算をベースに直近のトレンドを加味
人件費	<ul style="list-style-type: none"> R8はR7と同等の給与改定（給料+3.83%、賞与+0.05月）を見込む。R9以降は毎年1億円の処遇改善費用を加算して算出
経費	<ul style="list-style-type: none"> R7とR8は直近の物価や労務単価の上昇を加味し、R9以降は委託料について、労務単価上昇（年1%）を加味
減価償却費	<ul style="list-style-type: none"> 投資計画に基づく計算値
補助金	<ul style="list-style-type: none"> R7の総務省繰出基準に基づき必要額を計上
支払利息	<ul style="list-style-type: none"> 企業債：30年債3.3%で算出
資本的収支	考え方
企業債発行収入	<ul style="list-style-type: none"> 建設改良費に対して充当率100% その他の企業債は現行制度に基づき発行（特例債、平準化債）
補助金	<ul style="list-style-type: none"> 耐震補強等補助金（見込含む）及び総務省繰出基準に基づき必要額を計上
建設改良費	<ul style="list-style-type: none"> 設備投資計画に基づき算出
企業債償還金	<ul style="list-style-type: none"> 償還計画に基づき算出

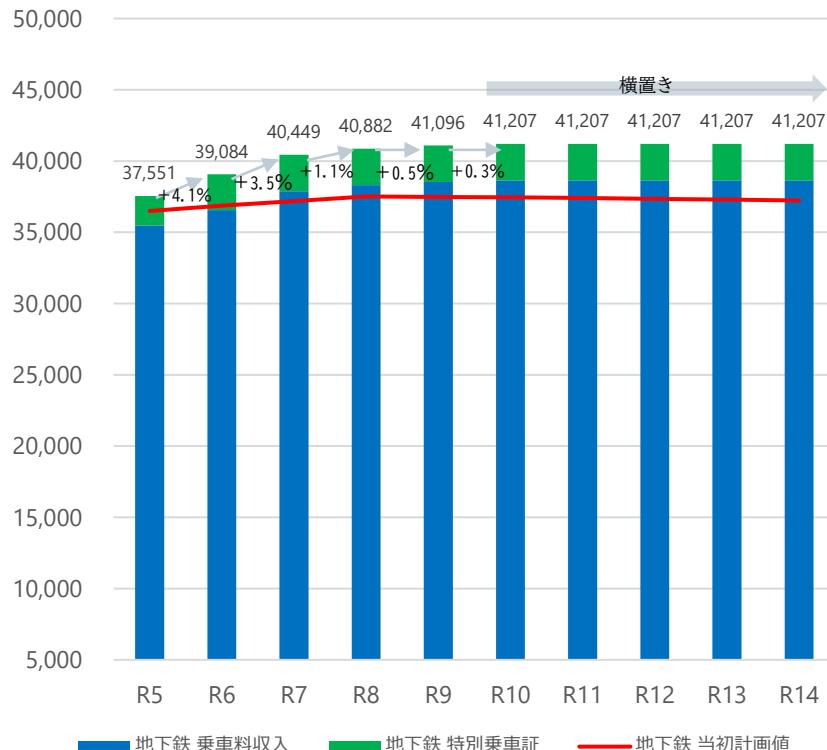
※収益的収支及び資本的収支いずれにおいても、高速鉄道3号線延伸の影響は加味していない

《バス》

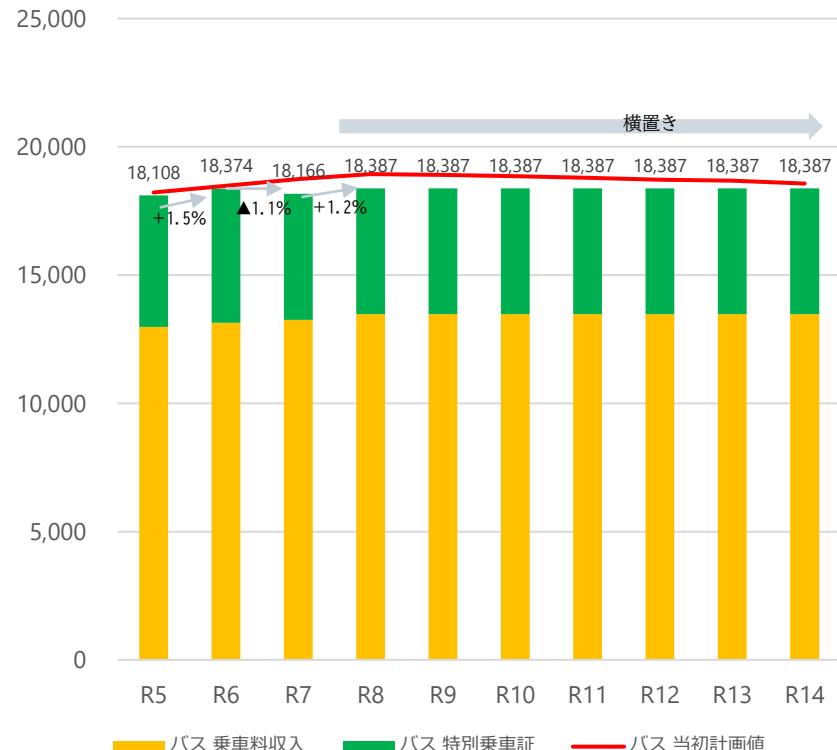
収益的収支	考え方
乗車料収入	<ul style="list-style-type: none"> R7の見込（対前年増減率：定期+3.27%、定期外+0.03%）をベースにR8はR7に+1.2%を見込む。 R9以降はR8と同額 特別乗車証については、R7予算と同額
附帯事業収入	<ul style="list-style-type: none"> R7～9は直近のトレンドを加味し、R10以降はR4決算の5%増で推移
人件費	<ul style="list-style-type: none"> R8はR7と同等の給与改定（給料+3.82%、賞与+0.05月）を見込む。R9以降は毎年1億円の処遇改善費用を加算して算出
経費	<ul style="list-style-type: none"> 動力費：軽油は暫定税率の廃止を加味した単価を基に算出 子会社委託：R8は労務単価の上昇を加味し、R9以降は物価3%、労務単価1%の上昇を加味 その他経費：R8は直近の物価や労務単価の上昇を加味
減価償却費	<ul style="list-style-type: none"> 投資計画に基づく計算値
補助金	<ul style="list-style-type: none"> R7の総務省繰出基準に基づき必要額を計上
支払利息	<ul style="list-style-type: none"> 企業債：5年債2.1%で算出
資本的収支	考え方
企業債発行収入	<ul style="list-style-type: none"> 建設改良費に対して原則充当率100%
補助金	<ul style="list-style-type: none"> 総務省繰出基準に基づき必要額を計上
建設改良費	<ul style="list-style-type: none"> 車両更新及び設備投資計画に基づき算出
企業債償還金	<ul style="list-style-type: none"> 償還計画に基づき算出

《乗車料収入の推移》

<地下鉄>



<バス>



- 地下鉄は乗車人員が増加していることを受け、当初計画値よりも上回って推移。
- バスは精神障害者割引適用に伴う特別乗車証繰入金の減等の影響により、当初計画値を下回って推移。

《設備投資にかかる計画》

地下鉄事業 設備投資計画（建設改良費）

億円（税込）

	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
老朽化対策	104.9	124.9	256.2	241.5	244.7	241.1	216.1	206.2
その他	52.6	51.0	46.3	45.9	35.8	48.3	36.6	40.4
合計	157.5	175.9	302.5	287.4	280.5	289.4	252.7	246.6

○9年度以降、建築工事（駅改良）、施設・設備改修工事（トンネル補修、電気設備更新）、車両更新（BL新車製造、車両機器更新）など、老朽化対策にかかる設備投資が一定規模で必要となる。

バス事業 車両更新計画

	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
台数	70	48	33	80	39	76	37	76

○6年度に更新が計画通りできなかったため、7年度の台数が増加しており、以降においても年度ごとのばらつきはあるものの更新が必要となる。

《地下鉄の新たな収支見通し》

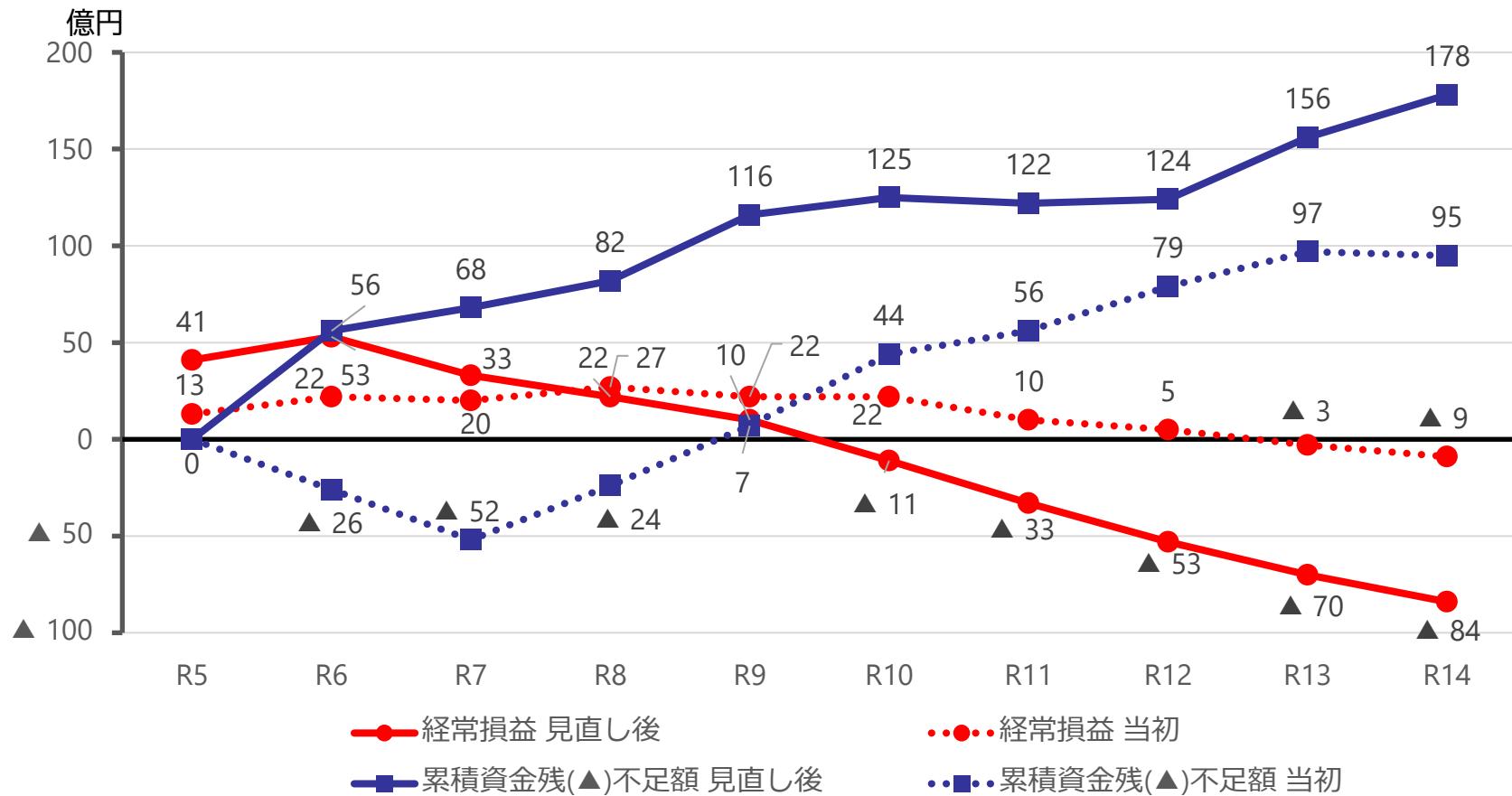
(単位 億円)

		R5		R6		R7		R8		R9	
		当初		当初		当初		当初		当初	
収益	経常収入	463	454	476	453	490	455	491	456	491	453
	うち乗車料収入	376	365	391	369	404	372	409	375	411	375
	経常支出	422	441	423	430	457	435	469	429	481	431
	経常損益	41	13	53	22	33	20	22	27	10	22
累積利益(▲)欠損金		▲1,402	▲1,431	▲1,349	▲1,408	▲1,316	▲1,388	▲1,295	▲1,361	▲1,285	▲1,339
資本	資本的収入	226	256	299	289	234	278	277	266	388	266
	資本的支出	466	509	468	506	458	508	458	452	560	449
累積資金残(▲)不足額		▲0	▲0	56	▲26	68	▲52	82	▲24	116	7

(単位 億円)

		R10		R11		R12		R13		R14	
		当初		当初		当初		当初		当初	
収益	経常収入	490	451	488	449	486	447	485	445	484	443
	うち乗車料収入	412	375	412	374	412	374	412	373	412	372
	経常支出	502	430	520	439	539	442	555	448	567	452
	経常損益	▲11	22	▲33	10	▲53	5	▲70	▲3	▲84	▲9
累積利益(▲)欠損金		▲1,296	▲1,318	▲1,329	▲1,307	▲1,381	▲1,302	▲1,451	▲1,305	▲1,535	▲1,315
資本	資本的収入	384	303	397	307	400	269	332	192	360	181
	資本的支出	567	486	588	510	571	461	462	386	487	392
累積資金残(▲)不足額		125	44	122	56	124	79	156	97	178	95

《経常損益と累積資金残(▲)不足額》



○当初計画時と比較して、昨今の物価高騰による投資規模の増大により、減価償却費が増加し、**利益は減少するものの**、過去に発行した資金手当のための企業債償還が減少していくことから、**安定した資金残を確保できる見通し**。

《バスの新たな収支見通し》

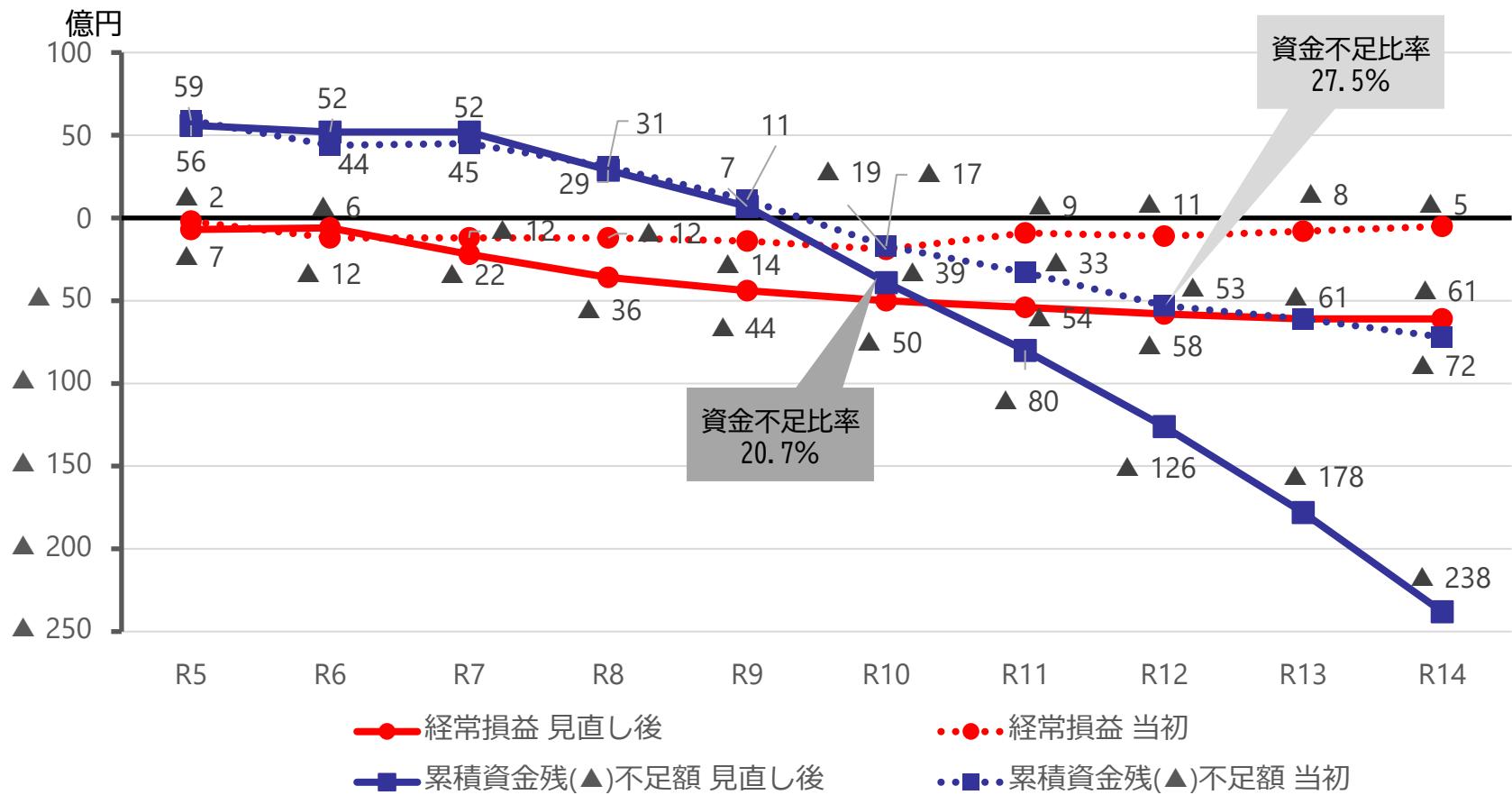
(単位 億円)

		R5		R6		R7		R8		R9	
		当初		当初		当初		当初		当初	
収益	経常収入	196	198	199	201	198	204	201	206	201	205
	うち乗車料収入	181	182	184	185	182	187	184	189	184	189
	経常支出	203	200	205	213	219	215	237	218	246	220
	経常損益	▲ 7	▲ 2	▲ 6	▲ 12	▲ 22	▲ 12	▲ 36	▲ 12	▲ 44	▲ 14
累積利益(▲) 欠損金		▲ 44	▲ 39	▲ 50	▲ 51	▲ 72	▲ 63	▲ 108	▲ 74	▲ 152	▲ 89
資本	資本的収入	20	22	23	35	16	33	30	35	28	27
	資本的支出	28	31	9	43	38	48	36	53	38	63
累積資金残(▲) 不足額		56	59	52	44	52	45	29	31	7	11

(単位 億円)

		R10		R11		R12		R13		R14	
		当初		当初		当初		当初		当初	
収益	経常収入	201	205	200	204	201	203	200	203	200	201
	うち乗車料収入	184	189	184	188	184	187	184	187	184	186
	経常支出	251	224	254	213	259	215	261	210	262	207
	経常損益	▲ 50	▲ 19	▲ 54	▲ 9	▲ 58	▲ 11	▲ 61	▲ 8	▲ 61	▲ 5
累積利益(▲) 欠損金		▲ 203	▲ 108	▲ 256	▲ 117	▲ 315	▲ 128	▲ 376	▲ 136	▲ 437	▲ 141
資本	資本的収入	44	21	28	24	41	26	17	9	36	12
	資本的支出	63	56	51	58	57	58	45	40	63	38
累積資金残(▲) 不足額		▲ 39	▲ 17	▲ 80	▲ 33	▲ 126	▲ 53	▲ 178	▲ 61	▲ 238	▲ 72

《経常損益と累積資金残(▲)不足額》



○処遇改善による人件費水準の上昇など、コストが増加傾向にあることから、中長期的には赤字が拡大し、計画策定期は、資金不足比率が20%を超える時期を令和12年度と見込んでいたが、見直し後は令和10年度と2年前倒しになる。

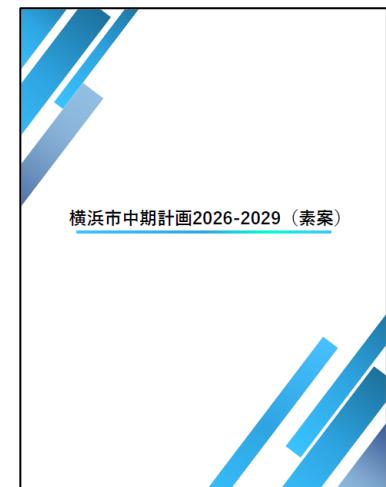
《横浜市中期計画2026-2029（素案）》

○ 横浜市中期計画2026-2029（素案）の概要

「市民生活の安心・安全×横浜の持続的な成長・発展」を戦略に掲げて、総合的な取組を14の政策群としており、「政策9 交通」において、市営交通の施策が含まれています。

本計画は、市民目線の市政を基本的な考え方とし、市民の実感を測る政策指標を設定しています。

- ・計画期間：2026（令和8）年度から2029（令和11）年度
- ・詳細（交通局関連部分）については別紙資料参照



<別紙>

横浜市中期計画2026-2029（素案）

<交通局 関連部分>

09 | 交通



現状と課題

- 横浜を取り巻く状況と課題 -

○市民の移動手段の確保と魅力ある移動空間の形成

- ・横浜市ではバスネットワークが広く整備されていますが、人口減少やライフスタイルの変化による利用者の減少と共に、厳しい経営状況や労働環境の変化等を背景とした深刻な運転士不足により、公共交通のサービス水準を維持することが困難な状況となっています。
- ・駅やバス停から離れた交通空白地が点在していることや、起伏が多い横浜市の地理的特性を踏まえると、バスやタクシーなど既存の公共交通に加え、地域に身近な新たな地域交通サービスを導入し、市域全体で充実を図ることが重要です。
- ・幹線道路の慢性的な渋滞により、周辺への通過交通の流入や救急活動への影響が懸念されています。
- ・鉄道や道路など交通ネットワークの整備効果を最大化するためには、周辺の土地利用も一体的に進め、沿線・沿道の活性化につなげていくことが重要です。
- ・公共交通機関を補完するシェアサイクル事業では、多様な利用目的に対応するための事業展開が重要です。また、快適で出かけたくなる魅力ある空間形成への対応が重要です。

目指す姿

- 4年後、そして、更に将来にわたって目指すべき姿 -

- ・市域全体で地域公共交通が充実していると共に、快適に移動できる自転車・歩行者空間と、身近な移動手段が確保され、誰もがいきいきと安心して暮らせるまちを実現しています。
- ・まちづくりと一体となった交通ネットワークの構築や渋滞対策が進むことで、移動の利便性が高まり、市民生活や企業活動が活性化しています。

政策指標

-市民の皆様の横浜市での暮らしの意識を表す指標-

鉄道やバスなどの公共交通機関
が便利なまちだと思いますか

77.6%



公共交通の維持・充実等に向けた取組に関する主な
個別分野別計画等

横浜都市交通計画

地域公共交通計画



【関連するSDGsの取組】



3すべての人に
健康と福祉を



8働きがいも
経済成長も



10人や国の不平等
をなくそう



11住み続けられる
まちづくりを



17パートナーシップで
目標を達成しよう

20 市民の移動手段の確保

誰もがいきいきと安心して暮らせるまち、出かけたくなるまちの実現に向け、バスネットワークの維持や交通空白地の解消、地域公共交通への自動運転技術の導入支援など、地域交通を「守る」「増やす」「使う」取組を推進すると共に、シェアサイクルなど多様で魅力的な移動手段の充実や、居心地が良く歩きたくなる空間の整備を推進します。

また、市民生活の利便性の向上や地域経済の発展に向け、高速鉄道3号線の延伸をはじめとした交通ネットワークの強化や渋滞対策、沿線・沿道の活性化につながるまちづくりを進めます。

バス運転士数充足率
※ 現状 94.3% 目標 100%
(2024（令和6）年度の運転士の定員数に対する割合)
【都市整備局】

交通空白地の解消
現状 11% 目標 半減
(市域面積に対する交通空白地の割合)
【都市整備局】

外出が増加した地区数
現状 – 目標 53地区
【都市整備局】

市営バス・地下鉄を安心して利用できると答えた市民の割合
※ 現状 調査中 目標 – %
【交通局】

シェアサイクル普及率
現状 1.39% 目標 2%
【道路局】

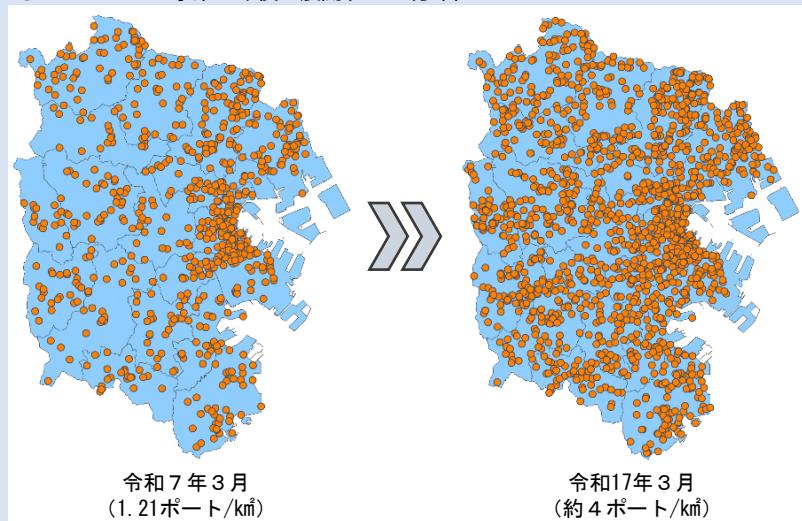
市内の主要渋滞箇所数
現状 118箇所 目標 1割減少
【道路局】

【関連データ等】

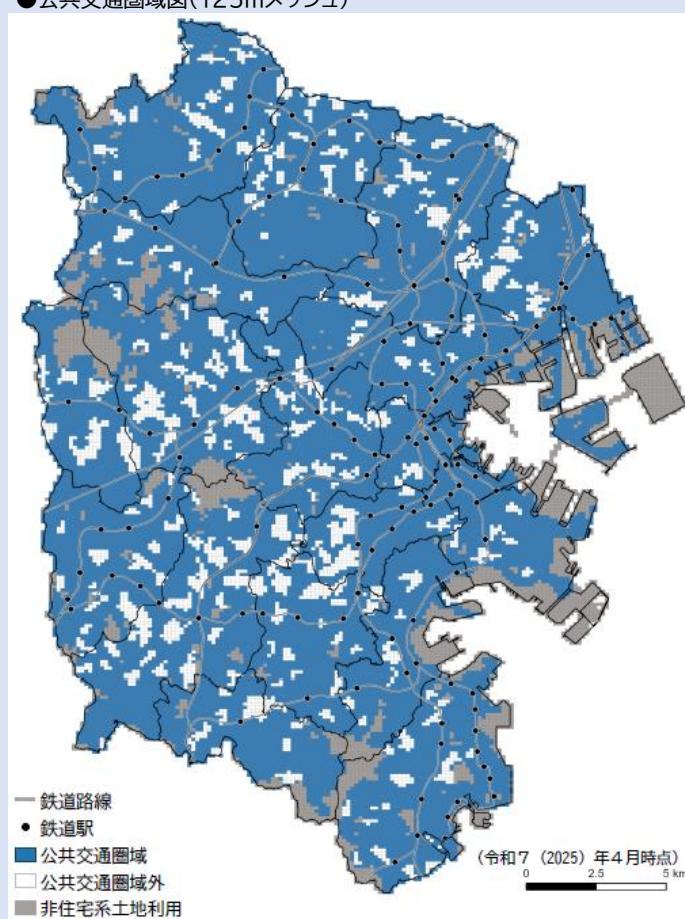
●都市構造図(都市計画マスターplan)



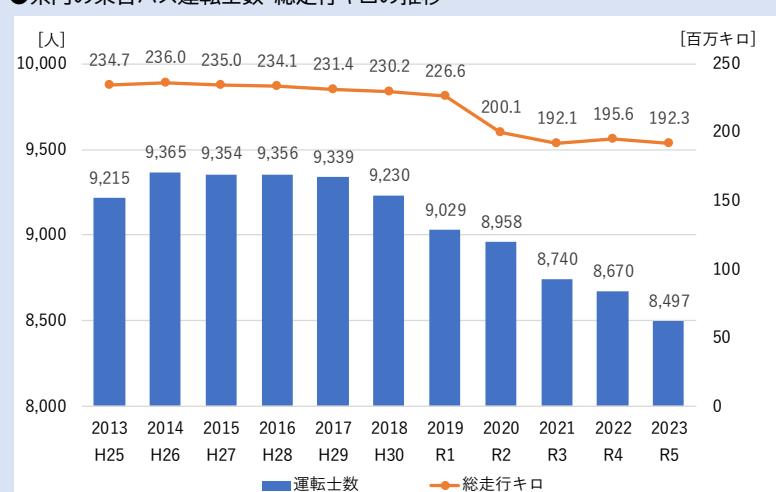
●シェアサイクル事業の今後の展開(ポート分布)



●公共交通圏域図(125mメッシュ)



●県内の乗合バス運転士数・総走行キロの推移



現状と課題

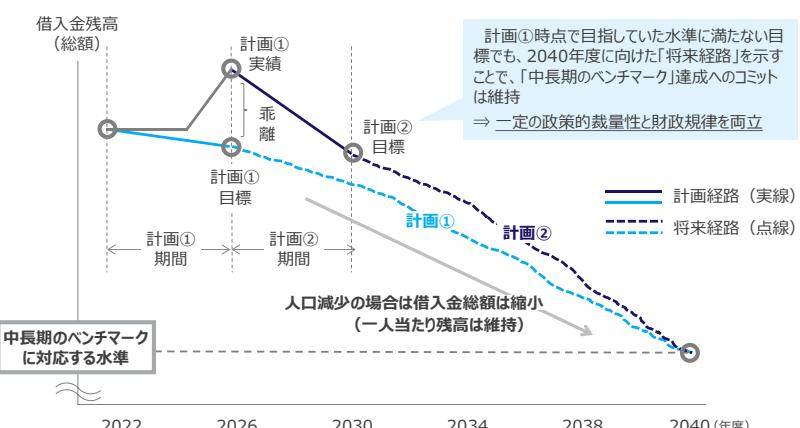
- 横浜市の債務管理は、将来世代に過度な負担を先送りしないよう、人口減少に対応し、市民一人当たりの負担に着目しながら、中長期の時間軸で借入金残高全体を管理していく必要があるとの認識のもと、「財政ビジョン」における中長期のベンチマークとして、「一般会計が対応する借入金 市民一人当たり残高」を掲げました。
- この中長期のベンチマークは、持続可能な財政運営の実現に向けて、「債務管理長期フレーム」という仕組みのもと、債務管理のP D C Aサイクルを中期計画毎に回すことにより、長期的な目標を捉え、中期で目指す「一般会計が対応する借入金残高」の水準と計画期間中の「市債活用額の水準」を決定し、借入金残高を適切に管理するものです。
- 現計画では、一般会計の市債活用額を「4か年合計で5,300億円程度」と掲げましたが、臨時財政対策債の発行額減などの影響により、4,530億円程度となる見込みです。
- 今後の債務管理と投資管理においては、現下の物価高に対応しつつインフラの老朽化等に適切に対応するなど、市民生活の安心・安全や横浜の持続的な成長・発展に貢献していく必要があります。この中で、現計画で未活用となった一般会計の市債発行枠について、中長期のベンチマークも踏まえつつ今後の建設地方債への活用など、計画的・戦略的な活用も進めていきます。
- また、市債の活用にあたっては、近年の急激な金利上昇という状況下で、金融状況や市場環境により適した発行手法を検討し、安定的かつ円滑な発行を行うと共に調達コストの低減を目指していくことが必要です。
- 特別会計※1及び企業会計については、投資的活動がある会計を対象に、現下の社会経済情勢の変化等を踏まえ、10年間の収支見通しを含む経営戦略※2（経営計画・会計運営計画）の更新を行うと共に、中長期を見据えた経営基盤の強化や財政上のマネジメントの向上、計画的かつ効率的な事業運営に取り組む必要があります。

※1 特別会計：港湾整備事業費、中央卸売市場費、中央と畜場費、市街地開発事業費、自動車駐車場事業費、新墓園事業費、風力発電事業費
 ※2 経営戦略：公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画

目指す姿

- 「財政ビジョン」における「債務管理長期フレーム」に基づき、将来の市民負担を抑制しつつ、計画的・戦略的な市債活用により、市民生活の安心・安全や横浜の持続的な成長・発展に必要な公共投資を効果的に行いながら、一般会計が対応する借入金残高が適切に管理されています。

【参考1】「債務管理長期フレーム」のイメージ



【参考2】現計画における一般会計の市債活用額

	R4	R5	R6	R7 見込み	4か年計
市債活用額	1,255	1,141	952	1,177	4,530程度
建設地方債	943	975	890	1,177	3,990程度
臨時財政対策債	313	166	61	—	540程度

1 計画的・戦略的な市債活用と残高管理

方向性

今後の4年間においては、横浜市地震防災戦略や中期計画で掲げる施策の推進のほか、現下の物価高やインフラの老朽化等に対応するなど、必要な公共投資を進めていかなければなりません。こうした中においても、将来世代に過度な負担を先送りしないよう、中長期のベンチマークを念頭に、臨時財政対策債の状況や現計画での市債の活用状況を踏まえながら、元金の確実な償還を通じて、借入金残高を適切に管理していきます。

<計画期間中の市債活用額及び一般会計が対応する借入金残高の推移見込み>

	(参考) H30～R3 4か年計	R4～R7 4か年計	R8～R11 4か年計
一般会計市債活用額	6,472億円	4,530億円程度 (5,300億円程度)	5,300億円程度
建設地方債	4,426億円	3,990億円程度	5,000億円程度
臨時財政対策債	2,045億円	540億円程度	300億円程度
	(参考) R3末残高	R6末残高	R11末残高
一般会計が対応する借入金残高	3兆1,312億円	2兆9,492億円	2兆9,400億円

*表中の（）は、現計画策定時の見込み

指標

一般会計が対応する借入金残高
【財政局】 現状 2兆9,492億円（2024（令和6）年度決算） 目標 2兆9,400億円以下

方向性

指標

市民生活の安心・安全や横浜の持続的な成長・発展に向けた取組の推進と投資事業の最適化を図る観点から、データを活用した市全体の投資水準の検討・調整を行い、計画的・戦略的な投資管理を行います。

事業の計画段階で、市民ニーズや投資による事業効果、一般財源負担、市債の活用額・償還財源等について明らかにすると共に、事業期間中や事業完了後といった時機を捉え検証を行います。

投資管理の推進 【財政局、全局】 現状 予算編成の中で投資事業の議論を実施 目標 投資事業（施設等整備費）の総額管理

方向性

指標

3 市場から信頼される市債の安定的かつ円滑な発行

近年の急激な金利上昇、日銀の金融政策の変更や米国をはじめとする諸外国の政策等に伴い市場環境が大きく変化している中でも、調達コストを意識した上で、安定的かつ円滑な市債発行を実現していく必要があります。そのため、投資家のCSR活動と横浜市の課題解決を結び付けた市債の発行など、新たな発行手法の検討・実施を目指します。

市債発行手法の多様化
【財政局、全局】 現状 発行手法の多様化（ESG債の発行） 目標 新たな発行手法の検討と実施

方向性

指標

方向性

指標

特別会計及び企業会計のうち投資的活動がある会計について、横浜市の重要な都市基盤・インフラの維持に向け、経営戦略（経営計画・会計運営計画）に基づき、引き続き、経営基盤の強化や財務上のマネジメント向上、計画的かつ効率的な事業運営に取り組みます。また、「社会経済情勢の変化等により一般会計での負担が必要となった事業」として、「南本牧埋立事業」について、これまでの対応を踏まえつつ、2032（令和14）年度の会計廃止に向け、計画的に対応していきます。

経営計画、会計運営計画の適切な更新 【※】 現状 経営計画・会計運営計画における収支見通しの長期化（10年以上） 目標 計画の更新

社会経済情勢の変化等により一般会計での負担が必要となった事業への対応
【財政局、港湾局】 現状 計画的に縮減 目標 計画的に縮減

※ 脱炭素・GREEN×EXPO推進局、財政局、経済局、健康福祉局、医療局病院経営本部、下水道河川局、都市整備局、道路局、港湾局、水道局、交通局