



## 職員計画

職員定数について、業務量とのバランスをチェックする体制を強化し、職員数の適正化を図るとともに、横浜環状鉄道（中山～日吉間：4号線）の開業に必要な職員の計画的な養成を行います。なお、平成16～20年度は、原則として新規採用を停止します。

### 《職員定数削減計画：平成15～20年度》

内 容	削減人数
①ワンマン運転化	△ 133 人
②業務の委託化等	△ 198 人
③組織の統廃合・業務の見直し等	△ 136 人
合 計	△ 467 人

※ 上記の他、市営地下鉄・市営バスの両事業にわたる事務を行う総務部門の職員定数は、平成20年度までに62人を削減します。

(単位：人)

区分	平成14年度 職員定数	計画における削減定数				平成20年度 職員定数
		計画	内訳			
			①	②	③	
1・3号線	1,012	△ 467	△ 133	△ 198	△ 136	545
4号線	—	—	—	—	—	169
合 計	1,012	—	—	—	—	714

※ 平成20年度の4号線の職員定数（169人）は、現時点の見込みです。



## 財政収支計画

### (1) 平成 20 年度の収支計画

営業損益については、平成 19 年に横浜環状鉄道（中山～日吉間：4 号線）が開業し減価償却費（営業費用）が増加しますが、1・3 号線の運営コスト 30%削減などアクションプログラムの取り組みにより、黒字が維持できる見込みです。

(単位：億円)

区 分		16 年度	20 年度
収 益 的 収 支	営業収入 (A)	306	370
	営業費用 (B)	279	342
	<b>営業損益 (C) = (A-B)</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
	営業外収入 (D)	60	76
	営業外費用 (E)	165	172
	経常損益 (F) = (C+D-E)	△ 78	△ 68
累積赤字 (G)		2,315	2,548
収 支 資 本 的	収 入 (H)	629	144
	支 出 (I)	801	310
	差 引 (J) = (H-I)	△172	△166
損益勘定留保資金 (K)		52	128
差引資金不足 (L) = (J+K)		△120	△ 38
緩和債発行前資金不足 (M)		△181	△175
資本費負担緩和分企業債 (N)		87	47
累積資金不足 (O)		△ 94	△128

※平成 16 年度は、給与カットなど予算では見込んでいないコスト削減を反映しているため予算額とは異なります。

【参考】 営業費用の実績と見込み

区分		14 年度実績 (決算)	20 年度見込み	増減
運営経費	1・3 号線	148 億円	103 億円	△ 45 億円
	4 号線	—	32 億円	32 億円
減価償却費等		141 億円	207 億円	66 億円
営業費用 (合計)		289 億円	342 億円	53 億円



## (2) 長期の収支計画

### ①損益収支

横浜環状鉄道（中山～日吉間：4号線）開業後の5年目（平成24年度）に、単年度での経常損益黒字が見込まれます。また、4号線開業後の40年目（平成59年度）には、累積欠損金の解消が図れる見込みです。

### ②資金収支

4号線開業後の18年目（平成37年度）に、単年度での資金収支黒字が見込まれます。また、4号線開業後の24年目（平成43年度）には、累積資金不足の解消が図れる見込みです。

最大の累積資金不足は約230億円（平成36年度）と見込まれますが、一時借入金等による資金繰りによって対応できるものと考えられます。

区 分		黒字転換年	最大欠損	
			年度	金額
損益収支	単年度	平成24年度 (5)	平成20年度 (1)	68億円
	累積欠損金	平成59年度 (40)	平成23年度 (4)	2,626億円
資金収支	単年度	平成37年度 (18)	平成30年度 (11)	23億円
	累積資金不足	平成43年度 (24)	平成36年度 (17)	230億円

※ ( ) 内の数字は、4号線開業後の年数を表しています。また、収支算定上は、運賃改定を見込んでいません。

