

協 約

協約とは、横浜市が団体に託す公益的使命を明らかにし、団体がその達成のために自ら計画を策定して、重要な経営目標について市と団体が共有化することによって、目標による団体の自主的・自立的経営を目指すものです。

団体名	横浜高速鉄道株式会社	団体分類	引き続き経営努力が必要な団体
		所管課	都市整備局都市交通課
		協約期間	平成23年4月1日～平成26年3月31日（3か年）

【経営の基本的考え方】

横浜市	外郭団体としての必要性	みなとみらい線は、みなとみらい21地区の交通基盤の確立、輸送体制の確保などを目的とし、みなとみらい21地区の基盤整備とあわせ早期に整備する必要があり、公的セクターだけでなく民間からの資金やノウハウを積極的に活用するため団体を設立した。みなとみらい線の開業以来、沿線の都市交通のインフラ路線として、一定の役割を果たしている。	
	団体に期待する役割	<ul style="list-style-type: none"> ・市民等が利用しやすい公共交通機関として、安全で快適な運行を行うとともに、安定した鉄道経営を継続すること ・「横浜都心臨海部の一体化」や「東京メトロ副都心線等との相互直通運転による広域ネットワークの形成」などに寄与すること 	
	経営改革の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・みなとみらい線本線事業において、引き続き横浜市からの財政支出は行わないとともに、経営のさらなる安定化を図るため、営業収入の増加と運営コストの抑制等の経営改革を進め、経常損益の早期黒字化を図る ・東京メトロ副都心線等との相互直通運転の開始を契機とした、利用者のさらなる増を図る ・将来の運営形態について、その実現性、効率性、利用者への影響等を総合的に分析した上で、幅広くスキームを検討する 	
団体	経営理念	<ul style="list-style-type: none"> ・私たちは、公共交通機関としての使命を深く自覚し、運行の基本である安全を最優先とし、快適で利便性の高いサービスを提供します。 ・私たちは、鉄道事業を通して横浜都心部の活性化や沿線の集客を図るとともに、首都圏の広域的な交通ネットワークの一翼を担います。 ・私たちは、健全で安定した鉄道経営を目指します。 	
	経営ビジョン（計画期間で目指す基本方向）	<ul style="list-style-type: none"> ・責任運転無事故の継続・・・運行管理・施設保守管理等に関し一層の安全確保に向けた取組を強化 ・経常損益の黒字化・・・平成25年度の単年度経常黒字と累積損益収支の赤字削減 ※責任運転事故・・・鉄道運転事故のうち鉄道事業者に起因して発生した事故 	
	これまでの団体活動の成果	<ul style="list-style-type: none"> ・開業時より責任運転無事故を継続している。 ・みなとみらい線の1日当たりの輸送人員については堅調に伸びており、横浜都心部の活性化に寄与している。（開業時（16年度）12.1万人/日→21年度16.6万人/日、延べ輸送人員3億3千万人（21年度末）） 	
	経営課題	<ul style="list-style-type: none"> ・駅や輸送の安全を最優先とした活力ある職場づくりに向けた計画的な人材育成と、東京メトロ副都心線等との相互直通運転を踏まえた組織体制の構築を行う必要がある。 ・鉄道建設に要した多額の借入金に伴う利息負担等により経常損益の赤字が続いており、これを解消するため、運輸収入及び付帯事業収入の増収を図る必要がある。 ・経費の抑制に向けた業務の効率化・適正化の推進と業務委託のあり方を検討する必要がある。 	
協約事項 （重要な経営目標）	1	公	安全、安定輸送に努め、責任運転無事故を継続します。
	2	公	東京メトロ副都心線等との相互直通運転を開始します。
	3	財	経常損益を黒字化します。
	4	業	固有社員の構成比を高め、積極的に固有社員の管理職登用を図ります。
	5	業	将来の運営形態についての検討を行います。

【経営改善行動計画】

【協約事項 1】		評価指標 (比重)	単位	評価指標の推移						
				19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
公	安全、安定輸送に努め、責任運転無事故を継続します。	年間責任運転 事故件数	件	0	0	0	0	0	0	0
協約事項を達成するための取組内容及び期限		<ul style="list-style-type: none"> ・運転指令員、乗務員、駅務員等の知識及び技能の維持向上を図るとともに、安全意識の向上を図る。 ・信号システム、電気、軌道、通信、車両等各々の鉄道設備が機能するよう、日常点検や保守管理を徹底する。 ・安全推進会議を毎月開催するとともに、社内や他社のヒヤリ・ハット事例を情報共有する。 								
協約事項の選定理由及び団体の中期経営計画等との関連性		事業者による責任運転無事故の継続は、公共交通機関の根幹をなす使命であり、団体ごとの経営改革に関する方針においても、具体的な取組項目として掲げられている。								
評価指標の過年度（19～22年度）結果分析 及び 25年度の目標水準の設定根拠		[過年度結果分析] 16年2月のみなどみらい線開業以来、責任運転無事故を継続しています。								
		[目標水準] 引き続き、責任運転無事故（年間責任運転事故件数：0件）の継続に努めます。 ※責任運転事故・・・鉄道運転事故のうち鉄道事業者に起因して発生した事故。								
【協約事項 2】		評価指標 (比重)	単位	評価指標の推移						
				19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
公	東京メトロ副都心線等との相互直通運転を開始します。	相互直通運転対応 工事進捗率(0.6)	%	2	4	15	50	85	100	—
協約事項を達成するための取組内容及び期限		ソフト部門の 調整(0.3)						実施	完了	—
		各係員の教育 訓練(0.1)							実施	—
協約事項を達成するための取組内容及び期限		<ul style="list-style-type: none"> ・24年度中に東京メトロ副都心線等との相互直通運転を実施し、5社による広域鉄道ネットワークを形成するため、相互直通運転対応工事（みなとみらい線内のホーム延伸工事（8両編成→10両編成）、車両改造等）を完了する。 ・規格の異なる5社による相互直通運転に対応したソフト部門（※）の調整を行う。 （※）ソフト部門・・・①運行管理（配車及びダイヤ作成（8・10両混在の発車順序等）、優等列車（急行、特急）名称の調整等、②案内サインの盤面表示変更、③発車案内放送等の変更、車内運行表示の変更、④車両停止位置（8・10両各編成）、女性専用車両位置及び車いすスペース位置の運用上の対応、⑤他社車両の乗り入れにより生じる車両使用料の調整等 ・相互直通運転開始に向けた運転指令員（車種識別等教育）、乗務員（他社車両の習熟運転）、駅務員（案内の教育）等の教育訓練等を確実に実施し万全の体制とする。 								
協約事項の選定理由及び団体の中期経営計画等との関連性		団体ごとの経営改革に関する方針においても、具体的な取組項目として掲げられている。								
評価指標の過年度（19～22年度）結果分析 及び 25年度の目標水準の設定根拠		[過年度結果分析] ・19年度から、ホーム延伸に伴う設計及び工事を進めています。 ・22年度から車両改造についても着手しています。								
		[目標水準] ・24年度の5社相互直通運転開始を実現します。								

【協約事項3】		評価指標 (比重)	単位	評価指標の推移						
				19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
財	経常損益を黒字化します。	経常損益 (0.5)	億円	▲4	▲19	▲15	▲18	▲17	▲14	0
		1日当たりの 利用人員 (0.5)	万人	15.3	16.1	16.6	16.7	17.4	18.4	19.5
協約事項を達成するための取組内容及び期限		<ul style="list-style-type: none"> ・25年度決算において、経常損益を黒字化する。 ・収入の増加に向け、沿線の開発やまちづくりを顧客創出の機会と捉えるとともに、他の鉄道事業者とのタイアップ強化や沿線施設等の連携によるみなとみらい線のPRにより利用者の増加を図る。また、羽田空港国際化及び東京メトロ副都心線等の相互直通運転を契機とした、広域的、国際的な広報戦略を展開する。 ・構内広告、構内営業については、駅構内スペースの有効活用や臨時販売の促進、新規広告枠の設置検討や既設広告枠のハイグレード化等を検討する。 ・経費抑制に向け、委託業務のあり方の検討、保守管理体制の効率化、資金管理の適正化、計画的な設備・改修投資に取り組む。 ・当初から計画されていた運賃改定について、社会経済情勢、競合路線との競争力など幅広い観点から検討や調整を行う。 								
協約事項の選定理由及び団体の中期経営計画等との関連性		<p>みなとみらい線は開業以来経常損益の赤字が続いており、みなとみらい線利用者数の増加策に取り組むことで運輸収入増につなげる。また、構内営業、構内広告といった付帯事業についても収入増を図る取組を行う必要がある。これは、団体ごとの経営改革に関する方針においても、具体的な取組項目として掲げられている。団体の中期計画においても最重点取組項目として掲げている。</p>								
評価指標の過年度（19～22年度）結果分析及び 25年度の目標水準の設定根拠		<p>[過年度結果分析]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開業以来営業損益の黒字を継続（22年度：5億円）していますが、施設を段階的に譲渡を受けたことや税法改正により減価償却費が増加していることに加え、多額の支払利息により経常損益は赤字（22年度：18億円）を計上しています。 ・路線の有するポテンシャルやブランド力を生かした構内営業や広告展開により、付帯事業の安定した収入につながりました。 								
		<p>[目標水準]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・25年度の経常損益の黒字化を目指す目標としています。なお、当初から計画されていた運賃改定を見込んでいますが、需要予測の調査結果等によっては目標数値を変更することがあります。 ・景気低迷の中、収入の増加は厳しい状況ではありますが、駅構内における臨時販売の積極的誘致や、工夫した広告枠の活用等により、付帯事業収入の増加に向けた取組を行います。また、25年度に駅と接続するビル計画に合わせて新規の構内営業を開拓することにより、収入の増加に向けた取組を行います。 								

【協約事項4】		評価指標 (比重)	単位	評価指標の推移						
				19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
業	固有社員の構成比を高め、積極的に固有社員の管理職登用を図ります。	固有社員の構成比	%	44	47	50	51	52	52	53
協約事項を達成するための取組内容及び期限		<ul style="list-style-type: none"> ・25年度までに社員数に対する固有社員の構成比を53%にする。 ・自主自立した会社経営を目指し、管理職ポストに固有社員を適切に配置するとともに、横浜市派遣職員等の削減を実施する。 ・社員個人個人のスキル形成の支援のため、研修メニューの充実を図り、計画的な研修を実施する。 ・社員の計画的な人事異動を実施し、幅広い知識や視野を持った人材育成と活力ある職場環境を形成する。 								
協約事項の選定理由及び団体の中期経営計画等との関連性		横浜市派遣職員等の見直しについては、団体ごとの経営改革に関する方針においても、具体的な取組事項として掲げられている。								
評価指標の過年度（19～22年度）結果分析及び 25年度の目標水準の設定根拠		[過年度結果分析]								
		<ul style="list-style-type: none"> ・運転及び保守管理等の技術習得のため他鉄道事業者への研修派遣を実施しています。 ・社員全員を対象に新たな社内研修を21年度より実施しています。 ・22年度に、固有社員2名を昇進させるとともに、固有社員の人事異動を実施しました。 								
		[目標水準] 横浜市派遣職員等が担当している管理職ポストを固有社員に転換します。								

【協約事項5】		評価指標 (比重)	単位	評価指標の推移						
				19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
業	将来の運営形態についての検討を行います。	運営形態の検討						実施	実施	とりまとめ
協約事項を達成するための取組内容及び期限		<ul style="list-style-type: none"> ・開業以来、経営の効率化を主眼に業務委託を徹底し、スリム化を図ってきた。25年度までに現行業務の委託範囲や委託内容の見直し等、将来の運営形態について、安全に対する責任の明確化、サービス水準、経営上の適切性などに主眼をおきつつ様々な視点からその方向性を検討する。また、検討にあたっては外部有識者等から意見を聴取するなど幅広く検討を行う。 								
協約事項の選定理由及び団体の中期経営計画等との関連性		団体ごとの経営改革に関する方針においても、具体的な取組項目として掲げられている。								
評価指標の過年度（19～22年度）結果分析及び 25年度の目標水準の設定根拠		[過年度結果分析]								
		[目標水準]								

※ 平成22年度の数値は見込数値です。平成23年度から平成25年度は目標数値です。増加率等の算出は原則、平成21年度を基準としています。

※ 評価指標が複数の場合は、重要性を比重により示しています。 ※ 市補助金等は、毎年の予算編成、市会の議決を経て決定することになります。