

道路局が所管する外郭団体の協約マネジメントサイクル に基づく評価結果等について

本市では、各外郭団体が一定期間における主要な経営目標を本市との「協約」として掲げ、経営の向上を促進する「協約マネジメントサイクル」の取組を進めています。

平成 27 年度から各団体において取組を進めている「協約」については、横浜市外郭団体等経営向上委員会（以下「委員会」という）を活用し、協約の進捗状況及び経営を取り巻く環境の変化への対応に関する評価を毎年度実施し、マネジメントサイクルの効果の向上及び団体経営の健全化を図っていくこととしています。

道路局が所管する外郭団体である株式会社横浜シーサイドラインについても、令和 2 年度において、これまでの取組実績を踏まえ、委員会による評価を実施しましたので、評価結果等について御報告します。また、期間が令和元年度までとなっていた「協約」について、委員会での議論を踏まえ、令和 2 年度の「協約等」(案)を作成しましたので御報告します。

1 株式会社横浜シーサイドラインの評価結果

- (1) 令和元年度に定めた団体経営の方向性等
 - ア 団体経営の方向性
「引き続き経営の向上に取り組む団体」
 - イ 協約の期間
令和元年度（1 年間）

(2) 協約目標の取組状況等（抜粋）

ア 公益的使命の達成に向けた取組

協約期間の 主要目標	令和元年6月の事故を受けての、安全運行・定時運行の確保、利用者の信頼回復
目標達成に向けて 取り組んだ内容 及び成果	<p>【取り組んだ内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故原因究明と安全・安心対策 ・積極的な情報提供等 <p>【成果】</p> <p>国土交通省が設置した「無人で自動運転を行う鉄軌道の事故防止に関する検討会」（以下、検討会）において、有効性が確認された再発防止対策を確実に施した上で、無人運転再開に向けた段階的な取組や積極的な情報提供等の履行によるお客様の信頼回復に努めた結果として、年度末における利用者数はほぼ前年度並みに回復することが出来た。</p>
実績	令和元年度
	(原因究明・対策)
	(安全・安心対策)
	(情報提供)
当該年度の進捗状況	<p>達成</p> <p>（安全・安心を実感していただく取組についてお客様に浸透し理解を得られたことから令和元年度末には1日当たり平均乗車人員が平成30年度末（52,790人）と同水準の52,661人まで回復）</p>
今後の課題 及び対応	<p>今後示される、国土交通省の運輸安全委員会の事故原因の最終報告を踏まえた対応の確実な履行、被害者への確実な補償を履行するために、同委員会の最終報告の確認及び関係者との協議の推進や、損害保険会社や弁護士等との連携を進めていきます。</p>

イ 財務に関する取組

協約期間の 主要目標	<ul style="list-style-type: none"> ・事故に係る経費の早期確定 ・中期経営計画の見直し 			
目標達成に向けて 取り組んだ内容 及び成果	<p>【取り組んだ内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客運輸収入及び運輸雑収入の減収額の積算 ・事故に伴う経費支出の積算（代行輸送・振替輸送・雑踏警備費・人件費・車止復旧費・安全性評価業務費等） ・事故車両の修補に伴う損失額積算 ・令和元年度決算への影響の検証 ・中期経営計画への影響検証 <p>【成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・営業収入損失額及び経費支出の確定 ・令和元年度決算確定 <p>※中期経営計画の見直し時期の検証：運輸安全委員会による事故車両の保全命令解除及び最終報告を踏まえる必要があることから令和2年度において検討</p>			
実績	令和元年度			
	事故に伴う営業収入の減収（6月～8月）	8,000万円		
	事故に伴う経費支出（車両・負傷者等除く）	7,100万円		
	令和元年度決算	営業収益：39億7,700万円 経常利益：3億2,500万円 税引き後純損失：2,800万円		
当該年度の進捗状況	未達成 （事故に伴う損害賠償の協議や事故車両の修補を進めるには、運輸安全委員会の動向が大きく作用するため令和元年度末時点で未確定）			
今後の課題及び対応	事故に係る減収や経費支出に係る損害賠償協議を継続的に実施するとともに、運輸安全委員会による事故車両保全命令解除後の早期修補に向けた協議を進めるために、同委員会の最終報告を受けての損害賠償の確定と、車両メーカーに対しては、保全命令の解除を想定した修補スケジュールの合意のための協議を進めて行きます。			

ウ 人事・組織に関する取組

協約期間の 主要目標	<ul style="list-style-type: none"> ・臨時ダイヤに基づく定時運行のための人員体制の確立 ・通常ダイヤへの早期復帰又は運転要員の拡充 				
目標達成に向けて 取り組んだ内容 及び成果	<p>【取り組んだ内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・動力車操縦者運転免許所持者に駅務運転員の兼務を発令し、臨時ダイヤ継続に必要な人員の確保 ・無人運転早期再開に向けた、社内横断プロジェクトチームを発足し、関係機関との協議の推進 <p>【成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転要員の確保により、有人運転による臨時ダイヤの継続及び定時運行を実現 ・再発防止対策を施した上で、無人による自動運転再開に向けた協議が早期に完結し、6か月で通常ダイヤへ復帰 				
実績	令和元年度				
	兼務辞令発令：35人（6月～11月）	有人による手動運転再開：6月4日	有人による自動運転再開：8月31日	無人運転再開：9月6日	通常ダイヤ復帰：12月2日
当該年度の進捗状況	達成 （各部署及び全社員の協力体制により、運行の継続と通常運転再開まで6か月の短期間で実現）				
今後の課題及び対応	有事を想定した動力車操縦者運転免許所持者を確保するため、免許所持者の計画的な育成及び新規採用を進めて行きます。				

(3) 令和2年度経営向上委員会の評価結果及び助言

総合評価分類	助言
環境変化について留意が必要	令和元年6月に発生した逆走事故については、損失の確定など引き続きの対応が求められる。新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対しては、短期的な影響に止まらないものと想定した上で、中長期的な見通しに基づき、具体的な改善計画を早期に策定する必要がある。

※委員会による評価は、以下の4つの評価分類から、団体ごとに決定しています。

- ・ 引き続き取組を推進／団体経営は順調に推移※ ※最終振り返り時の分類名
- ・ 事業進捗・環境変化等に留意
- ・ 取組の強化や課題への対応が必要
- ・ 団体経営の方向性の見直しが必要

(4) 評価結果を受けた所管局・団体の振り返り

<p>令和元年6月の事故については、安全運行・定時運行の確保、利用者の信頼回復を主要な目標に掲げ取り組んだ結果、一定の成果が得られました。引き続き、損失の確定や事故車両の修補に向けて取り組みます。負傷者への対応についても誠意を持って進めていきます。</p> <p>また、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対しては、財政上の課題の検証を踏まえた事業の見直し等を経営改善計画として早期に策定し、単年度黒字化を達成できる体制づくりに取り組みます。</p>

2 株式会社横浜シーサイドラインの協約等（案）

(1) 令和2年度経営向上委員会の答申概要

団体経営の方向性 (団体分類)	引き続き経営の向上に取り組む団体
協約に関する意見	新型コロナウイルス感染症による影響を踏まえ、黒字経営に向けた具体的な改善計画の策定が求められる。(仮称)上瀬谷ラインへの事業参画の可能性も含め、現時点から協議・検討を進めていくこと。

(2) 協約等（案）の概要

協約期間	令和2年4月1日から令和3年3月31日（1年間）
協約期間設定の考え方	新型コロナウイルス感染症対策の目途及び(仮称)上瀬谷ラインの運営主体が決定されるまでの期間
協約期間の 主要目標	<p>公益的使命の達成に向けた取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の3密回避のためのダイヤ確保 ・ 安心してご利用いただくために感染症拡大防止に向けた取組 ・ 社員の感染回避に向けた取組 ・ (仮称)上瀬谷ラインの事業スキームの確認及び事業参画の経営判断
	<p>財務に関する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事故における損害賠償の協議継続 ・ 新型コロナウイルス感染症拡大による影響の分析と今後の予測 ・ 資金不足回避の取組 ・ 現中期経営計画への影響の検証 ・ 2年連続の税引き後純損失の回避
	<p>人事・組織に関する取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年度の事故を踏まえ鉄軌道事業者の使命である安全を今後も揺るぎないものとする。 ・ 社員個々の人材育成、能力開発を通じて組織全体の力を向上させる。

3 添付資料

- (1) 令和2年度 総合評価シート（道路局所管団体部分（答申抜粋））
- (2) 協約等（案）

【参考】横浜市外郭団体等経営向上委員会等について

設置根拠	横浜市外郭団体等経営向上委員会条例（平成26年9月25日施行）
設置目的	外郭団体等のより適正な経営の確保を図るとともに、外郭団体等に関して適切な関与を行うため
委員 (任期2年)	大野 功一（関東学院大学 名誉教授）【委員長】 鴨志田 晃（横浜市立大学 学術院国際総合科学群経営学コース教授） 柴田 千尋（公認会計士柴田千尋事務所 公認会計士） 田辺 恵一郎（プラットフォームサービス（株）代表取締役会長） ちよだプラットフォームスクエア（官民連携による中小企業者のビジネスコミュニティ施設）運営会社を経営 治田 友香（関内イノベーションイニシアティブ（株）代表取締役社長）
設置	平成26年10月21日
所掌事務	1 外郭団体等のより適正な経営を確保するための仕組み及び外郭団体等に対する市の関与の在り方に関すること 2 外郭団体等の経営に関する方針等及びその実施状況の評価に関すること 3 外郭団体等の設立、解散、合併等に関すること 4 その他外郭団体等に関し市長が必要と認める事項

総合評価シート（令和元年度実績）

団体名	株式会社横浜シーサイドライン
所管課	道路局企画課
協約期間	令和元年度
団体経営の方向性	引き続き経営の向上に取り組む団体
協約に関する意見	資金計画については定期的な検証を行うとともに、引き続き財務の健全化を着実に進めること。また、財務の健全化が進まない場合は、今後の方向性について議論すること。

1 協約の取組状況等

(1) 公益的使命の達成に向けた取組

ア 公益的使命	横浜市における総合交通体系の一端を担い、市民の交通の利便を確保するとともに、快適な旅客サービスの提供により利用者の満足度を向上させる。			
イ 公益的使命の達成に向けた協約期間の主要目標	令和元年6月の事故を受けて、安全運行・定時運行の確保、利用者の信頼回復が喫緊の課題となっている。			
ウ 目標達成に向けて取り組んだ内容	①事故原因究明と安全・安心対策 ②積極的な情報提供 ③計画的な設備更新	エ 取組による成果	逆走事故を踏まえ、国土交通省が設置した「無人で自動運転を行う鉄軌道の事故防止に関する検討会」（以下、検討会）において有効性が確認された再発防止対策を確実に施した上で、無人運転再開に向けた段階的な取組や積極的な情報提供等の履行によるお客様の信頼回復に努めた結果として年度末における利用者数はほぼ前年度並みに回復することが出来た。又、安全の礎となる老朽化設備の計画的な更新についても着実に実施し、定時性と安全性を両立した運行を確保した。	
オ 実績	令和元年度			
数値等	(原因究明・対策) ・検討会(全3回)への情報提供及び確認事項の履行 ・検討会で確認された再発防止対策の実施 ・自動運転安全性評価を外部機関へ委託し、自動運転の安全性の検証実施	(安全・安心対策) ・事故による運休から有人による手動運転を再開(全編成緊急点検を実施、FR線の異常の有無確認)、検討会で確認された再発防止対策の実施を経て、列車添乗員や端末駅への保安要員配置による自動運転を実施した上で、無人運転を再開し、12月2日に事故前のダイヤに復帰した。	(情報提供) ・当面の運転計画(順次) ・事故発生～無人運転再開に向けた事故原因、再発防止対策(安全対策)、段階的な運行に関する取組みについて分かりやすく、事前に公表(記者会見や取材対応・記者発表等は延べ15回)及びポスターにて掲出。	(設備更新) ・車両用蓄電池更新、ATO設備延命対策、車両用ピットジャッキ更新。
当該年度の進捗状況	達成(安全・安心を実感していただく取組についてお客様に浸透し理解を得られたことから令和元年度末には1日当たり平均乗車人員が平成30年度末(52,790人)と同水準の52,661人まで回復)			
カ 今後の課題	・国土交通省の運輸安全委員会(以下、委員会)の事故原因の最終報告を踏まえた対応の確実な履行 ・被害者への確実な補償履行	キ 課題への対応	・委員会の最終報告の分析及び関係者との協議の推進 ・損害保険会社や弁護士等との連携	

(2) 財務に関する取組

ア 財務上の課題	令和元年度以降も黒字経営を確保する見通しとしていたが、事故の安全対策・再発防止対策に係る費用や補償費等が未確定であり、今後の経営に与える影響が不透明な状況になっている。また、運行見合わせや間引き運転の影響により営業収入が大幅に減少している。			
イ 協約期間の主要目標	①事故に係る経費の早期確定 ②中期経営計画の見直し			
ウ 目標達成に向けて取り組んだ内容	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客運輸収入及び運輸雑収入の減収額の積算 ・事故に伴う経費支出の積算（代行輸送・振替輸送・雑踏警備費・人件費・車止復旧費・安全性評価業務費等） ・事故車両の修補に伴う損失額積算 ・令和元年度決算への影響の検証 ・中期経営計画への影響検証 	エ 取組による成果	<ul style="list-style-type: none"> ・営業収入損失額及び経費支出の確定 ・令和元年度決算確定 ・中期経営計画の見直し時期の検証：委員会による事故車両の保全命令解除及び最終報告を踏まえる必要があることから令和2年度において検討 	
オ 実績	令和元年度			
数値等	事故に伴う営業収入の減収（6月～8月）：80百万円	事故に伴う経費支出（車両・負傷者等除く）：71百万円	令和元年度 営業収益：39億7千7百万円 経常利益：3億2千5百万円 特別損失： ・固定資産圧縮損2億8千百万円 ・車両41編成の減損損失2億7千3百万円 税引き後純損失：2千8百万	新杉田駅人身傷害事故に伴う損害に関する車両製造メーカーとの事務レベル協議の実施 令和2年3月25日
当該年度の進捗状況	未達成（事故に伴う損害賠償の協議や事故車両の修補を進めるために運輸安全委員会の動向が大きく作用するため令和元年度末時点で未確定）			
カ 今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・事故に係る減収や経費支出に係る損害賠償協議の継続・実施 ・委員会による事故車両保全命令解除後の早期修補に向けた協議 	キ 課題への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・委員会の最終報告を経て、損害賠償の確定 ・保全命令の解除を想定した修補スケジュールの合意 	

(3) 人事・組織に関する取組

ア 人事・組織に関する課題	本来、無人の自動運転による運行を行っているが、この度の事故を受けて、安全対策が実施されるまでの間は有人運行を行っており、運転要員の捻出が大きな課題となっている。				
イ 協約期間の主要目標	①臨時ダイヤに基づく定時運行のための人員体制の確立 ②通常ダイヤへの早期復帰又は運転要員の拡充				
ウ 目標達成に向けて取り組んだ内容	<ul style="list-style-type: none"> ・安全運行関連を除き業務を大幅に縮小した上で動力車操縦者運転免許所持者（以下、免許所持者）に駅務運転員の兼務を発令し、臨時ダイヤ継続に必要な人員を確保 ・無人運転早期再開に向け、社内横断PJチームを発足し、関係機関との協議を推進 	エ 取組による成果	<ul style="list-style-type: none"> ・運転要員の確保により、有人運転による臨時ダイヤの継続及び定時運行を実現 ・再発防止対策を施した上で無人による自動運転再開に向けた協議が早期に完結し、6か月で通常ダイヤへ復帰 		
オ 実績	令和元年度				
数値等	兼務辞令発令：35名（6月～11月）	有人による手動運転再開：6月4日	有人による自動運転再開：8月31日	無人運転再開：9月6日	通常ダイヤ復帰：12月2日
当該年度の進捗状況	達成（各部署及び全社員の協力体制により、運行の継続と通常運転再開まで6か月の短期間で実現）				
カ 今後の課題	有事を想定した免許所持者の確保	キ 課題への対応	免許所持者の計画的な育成及び新規採用		

2 団体を取り巻く環境等

(1) 今後想定される環境変化等

金沢区は人口減少率が高いうえ、高齢化も進んでいることから利用者の減少が懸念され、また、昨年事故に伴う車両の復旧や損害賠償に係る後処理の問題が継続している中で、令和2年2月に顕在化した新型コロナウイルス感染症に伴う利用者の減少が続いており、完全な収束が不透明であることから会社経営の大きな環境変化の要因となることが懸念されます。更に横浜市当局が検討を進めている、(仮称)上瀬谷ラインへの当社の関わりの要否についても今後想定される環境変化の一つと考えます。

(2) 上記(1)により生ずる団体経営に関する課題及び対応

新杉田事故による車両の修補や損害賠償交渉の進捗、(仮称)上瀬谷ラインへの参画の有無や新型コロナウイルス感染症拡大に伴う利用者の減少による収益の低下などが懸念されることから、設備の更新計画や中期経営計画への影響を検証する必要があります。

新型コロナウイルス感染症拡大防止対策との整合を図りつつ、沿線誘客施設とのタイアップや横浜南部エリアの活性化等難しい舵取りを迫られる中で定期外旅客の増加を図る取組が必要です。事故を踏まえた安全・安定輸送の信頼回復のためにも老朽化が進んでいる設備の計画的且つ確実な更新を行います。

総合評価（横浜市外郭団体等経営向上委員会の答申）

分類	引き続き取組を推進	事業進捗・環境変化に留意	取組強化・課題対応	協約等の見直し
助言	令和元年6月に発生した逆走事故については、損失の確定など引き続きの対応が求められる。新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対しては、短期的な影響に止まらないものと想定した上で、中長期的な見通しに基づき、具体的な改善計画を早期に策定する必要がある。			


協 約 等（案）

団体名	株式会社横浜シーサイドライン
所管課	道路局企画課
団体に対する市の関与方針	財務の健全性確保に向けて経営をチェックする団体

1 団体の使命等

(1) 団体の設立目的 (設立時の公益的使命)	横浜市における総合交通体系の一端を担い、市民の交通の利便を確保する。
(2) 設立以降の環境の 変化等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設の開業における利用者の増加があるものの、少子高齢化による沿線人口の減少や諸設備の老朽化 ・ 新型コロナウイルス感染症に伴う利用者の減少と損失の発生及び定時ダイヤの確保（3密対策） ・ 横浜市が計画している「(仮称) 上瀬谷ライン」（AGT採用）に関して、事業化の深度化に向けて当社に対し技術的協力が求められている。
(3) 上記(1)・(2)を踏まえ た今後の公益的使命	<ul style="list-style-type: none"> ・ 輸送の安全性の確保と経営の安定化 ・ (仮称) 上瀬谷ラインについて、技術的知見の提供など協力を行う。 ・ (仮称) 上瀬谷ラインの事業に参画する場合、事業費や事業採算性など計画内容を十分検証のうえ本線（金沢シーサイドライン）の経営に支障とならないことを前提とした経営判断

2 団体経営の方向性等

(1) 団体経営の方向性 (団体分類)	引き続き経営の向上に取り組む団体	参考（前期協約の団体経営の方向性）	引き続き経営の向上に取り組む団体
(2) 前協約からの団体経営 の方向性の変更の有無	有 ・ 		
(3) 団体経営の方向性の 分類変更理由	—		
(4) 協約期間	令和2年度（1年間）	協約期間設定 の考え方	新型コロナウイルス感染症対策の目途及び(仮称)上瀬谷ラインの運営主体が決定されるまでの期間

3 目標等

(1) 公益的使命の達成に向けた取組

ア 公益的使命	横浜市における総合交通体系の一端を担い、市民の交通の利便を確保する。		
イ 公益的使命の達成に向けた現在の課題等	1 新型コロナウイルス感染症拡大に伴いお客様に安心して利用いただくための対策の確実な履行 2 (仮称) 上瀬谷ラインの事業に参画する場合、本線(金沢シーサイドライン)の経営に支障とならないことを前提に、事業費や人員、事業採算性など計画内容を十分検証、協議を進めたいうで、最終的な経営判断をする。		
ウ 公益的使命達成に向けた協約期間の主要目標	1-①利用者の3密回避のためのダイヤ確保 ②安心してご利用いただくために感染症拡大防止に向けた取組 ③社員の感染回避に向けた取組 2-①(仮称)上瀬谷ラインの事業スキームの確認 ②事業参画の経営判断 (参考) 令和元年度実績:	主要目標の設定根拠及び公益的使命との因果関係	1 新型コロナ禍における感染症拡大防止に向けた取組を確実に履行することで利用者・市民の足を確実に確保していくことが当社の重要な使命である。 2 (仮称) 上瀬谷ラインの事業の検討にあたっては、当社の使命である本線(金沢シーサイドライン)の経営に支障とならないよう、(仮称) 上瀬谷ラインの事業における事業採算性を検証したうえで最終的な経営判断が必要である。
主要目標達成に向けた具体的取組	団体		1-①国土交通省とも調整した上で現行ダイヤ確保や増便をするための検討及び実施 ②駅構内や車両の消毒や抗菌、換気対策等の実施やお客様への予防対策のアナウンス実施 ③社員の感染予防対策の様々な施策の検討と迅速且つ確実な実施 2-①検討委員会を設置した上で、(仮称)上瀬谷ライン事業スキームの確認及び本線の経営に与える影響の検証を行い事業参画の経営判断をする。(事業採算性の検証及び事業スキームの検討) ②事業参画を決定した場合の横浜市と事業スキームの確認書の取り交しに向けた提案及び協議の実施 ③上記により、確認書の取り交し及び基本協定の締結
	市	感染症対策について連携して取り組むとともに、随時、会社への情報提供に努める。情報共有を密に行い、適切な指導・助言を行う。	

(2) 財務に関する取組

ア 財務上の課題	中期経営計画では黒字経営を継続することとなっていたが、令和元年6月の事故に伴う事故車両の減損に係る費用や振替・代行輸送などの損失があったほか、令和2年2月以降の新型コロナウイルス感染症の拡大により、税引き後損益は赤字となった。 令和2年度も、運輸安全委員会の動向を踏まえつつ、事故車両の復旧や損害賠償に関わる後処理などを引き続き行うほか、新型コロナウイルス感染症による影響が見通せない状況であるため、資金ショートに陥る可能性を含めて極めて厳しい経営環境が予測される。		
イ 課題解決に向けた協約期間の主要目標	①事故における損害賠償の協議継続 ②新型コロナウイルス感染症拡大による影響の分析と今後の予測 ③資金不足回避の取組 ④現中期経営計画への影響の検証 ⑤2年連続の税引き後純損失の回避 (参考) 令和元年度実績: ③繰越資金: 2,511百万円 ⑤税引き後純損失: 28,716千円	主要目標の設定根拠及び財務に関する課題との因果関係	車両製造会社との損害賠償について交渉を引き続き進めるほか、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う損失を予測し、資金不足を回避するための取組を検討するとともに増収及び経費縮減対策を徹底し、2年連続の税引き後純損失の回避を図る取組を進める必要がある。 また、これらの損失等を考慮し現中期経営計画への影響を検証した上で(仮称)上瀬谷ラインに関する経営判断及び安定経営に向けた検討を進めるなど、総合的な対応が必要である。
主要目標達成に向けた具体的取組	団体		①車両製造会社との協議等を踏まえた事故車両の修補及び損害賠償の協議継続 ②新型コロナウイルス感染症拡大による影響の分析と今後の予測 ③資金不足回避に向けて、公的資金を含めた借入等の検討 ④事故や新型コロナウイルス感染症拡大の影響を踏まえた現中期経営計画への影響の検証 ⑤新型コロナウイルスの影響分析を踏まえた経営改善計画を策定し、計画の確実な実行により単年度黒字化を目指す。
	市	随時、情報を共有し、財政的支援の必要性について検討し、対応可能な施策から実施する。貸付金の返済時期について、慎重に見極める。	

(3) 人事・組織に関する取組

ア 人事・組織に関する課題	社員個々の人材育成・組織力の強化		
イ 課題解決に向けた協約期間の主要目標	<ul style="list-style-type: none"> ・新杉田人身障害事故を踏まえ鉄軌道事業者の使命である安全を今後も揺るぎないものとする。 ・社員個々の人材育成、能力開発を通じて組織全体の力を向上させる。 (参考) 令和元年度実績：	主要目標の設定根拠及び人事・組織に関する課題との因果関係	<ul style="list-style-type: none"> ・新杉田人身障害事故を踏まえて更なる安全対策を推進するための組織強化 ・社員個々の人材育成ビジョンに基づき、能力開発に引き続き取り組み、将来的に更なる部・課長職への固有社員の登用を視野に入れ進めることで、自立した企業、組織運営を図る。
主要目標達成に向けた具体的取組	団体	<ul style="list-style-type: none"> ・安全対策について横断的なマネジメントを可能とし、全体を俯瞰、指揮命令、統括するための組織の設立 ・各職場で必要な教育や業務上必要な資格取得に関する研修などの実施（12回/年） 	
	市	組織の設立にあたって、随時情報を共有する。 また本市で実施する研修にも必要に応じて参加できるよう調整する。	

協約等（素案）に対する横浜市外郭団体等経営向上委員会の答申

団体経営の方向性（団体分類）	引き続き経営の向上に取り組む団体
協約に関する意見	新型コロナウイルス感染症による影響を踏まえ、黒字経営に向けた具体的な改善計画の策定が求められる。「(仮称) 上瀬谷ライン」への事業参画の可能性も含め、現時点から協議・検討を進めていくこと。