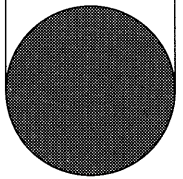


市営バス—七十年を迎えて
市営バス—七十年の歴史を考察

大保光興



市営バス—七十年を迎えて

横浜市営バスは、昭和三年十一月十日に開業して以来今年で七十年を迎えます。この間、財政難と苦闘しながら、市民の足として時代に即応した身近な公共輸送機関の役割を担ってきました。この市営バスの歴史を振り返ってみます。

1 市営交通のはじまり

横浜市内の近代的な交通機関として路面電車が登場したのは明治三十七年。横浜電気鉄道株式会社が創業しました。この会社を六百二十万円で市が買収し市電として発足させたのは大正十年四月一日です。そして、これを運営するために電気局が設置されました(注1)。この頃市電はすでに二十キロメートルの営業キロを有し、一日十三万人のお客様があつて市内交通の中心的役割を担っていました。さらにこれを拡張すべく新線建設の準備に入っていたのですが、その矢先に関東大地震が発生、事情が一変しバス経営の大きな要因にもなっています。

2 一バス事業開始の契機

● 関東大震災の影響
大正十二年九月一日に起きた関東大地震は東京、横浜を中心として関東一円に大被害をもたらしました。横浜では全戸数九万九千八百四十戸のうち六万二千六百八戸が全焼するなど宅地面積四百九十万坪の八割が被災しました。(注2)

市電も市営発足わずか二年で壊滅的打撃を受けました。その被害額は、軌道、電線路、車両、建物、変電所合わせて二百三十万円で総資産の二八%に相当しました。(注3) 市電の年間乗車料収入は二百七十八万円(大正十一年度)でしたので、いかに巨額な損失だったかがわかります。この震災によって被害の大きかった市中心部、下町一带から山手、郊外部へと人口が分散していき、公共輸送需要もまた郊外で高まっています。

● 市域の拡大と自動車産業の隆盛
昭和二年四月一日に横浜市は、橋樹郡鶴見町、旭村、大綱村、城郷村、保土ヶ谷町、西谷村、久良岐郡大岡川村、日下村、屏風ヶ浦村の近隣する二町七カ村を編入し、面積は三十七平方キロメートルから百三十四平方キロ

メートルと一気に三・六倍に拡大しました。

そのためこれら地域の足をどう確保していくかが課題でした。しかし、市内交通機関の中核である市電は震災復旧が急務でした。しかも、その復旧には莫大な資金と年数がかかりますのでこれに代る何らかの交通機関が必要でした。そこで、その頃普及しはじめた自動車に着目したのです。自動車は震災後急速に発展した産業で、大正十四年には日本フォード株式会社が横浜で事業を開始し、昭和二年には神奈川県に年間二万台の工場を完成させています。当時日本経済は不況のまっただ中にありましたが、自動車はこのフォードと大阪に拠点を置くゼネラルモーターズが激しく対立し、全国各地でセールス合戦を展開していました。こうした自動車の普及と路面電車に代る新しい交通手段に対する世論の要求から、市だけでなく民間からもバス経営の意願が続出していきました。

3 一バス事業の経営

横浜市は、震災後市電復旧に全力を傾けながら新線建設にも着手していったのですが、

- 1 市営交通のはじまり
- 2 一バス事業開始の契機
- 3 一バス事業の経営
- 4 一バス路線の免許
- 5 一市営バスの開業
- 6 一開業直後の公営、民営問題
- 7 一市勢に応じた路線新設
- 8 一根岸競馬場への輸送は大繁盛
- 9 一戦時下のバス
- 10 一横浜大空襲による被害
- 11 一終戦直後のバス輸送
- 12 一民営バスとの相互乗入れ
- 13 一市電にかわってバスが主役
- 14 一バス事業の財政状況

市電だけでは市内交通機関としては不十分でかつ郊外路線の建設には費用的に限界がありました。そこで、この不備を補い、また市電の補助的機関として、比較的投下資本の少ないバス事業の経営に乗り出します。当時民間からは日本急行乗合自動車（新宿～横浜間）など数社から市内乗入れについて神奈川県に出願していたのですが、市は市内交通機関の統一経営を打出し民間バスの市内乗入れを拒否し、道路管理者である市長の立場からその旨県に申入れていました。

市がバス事業を市電と統一的に経営する理由としてまず多大な市費を投入した市電経済を守る事があげられますが、一方で市電経済は自動車の発展のため圧迫され、市内交通は、将来自動車を中心になるという予測がありました。昭和三年四月に提出された「横浜市乗合自動車乗車料条例」等バス関連三議案の提案説明で有吉市長は「本市ノ交通ハ只今ハ陸上ハ専ラ電車、水上ハ通船ヲ以テ本市ノ交通機関トシテ居リマス、ソノ陸上ノ交通ニ付キマシテハ欧米都市ニ於ケル實際ノ状況ヲミマスルト云フト、電車ト云フモノ、経営ハ次第々々ニ困難ヲ感ジテ参ッテ居リマスノデ、ソレハ全ク自動車ノ発達ニ依ッテ圧迫ヲ受ケテ居ル状況デアリマス、遠ク欧米地方ニ其ノ例ヲ求メルマデモナク、現在隣リノ東京市ニ於ケル電車経済ト云フモノガ常ニ非常ナル脅威ヲ受ケツ、アルコトハ皆様ノ御承知ノ通りデアリマス、本市ニオキマシテモ之ニ対シテ今日ヨリ相当計画ヲ樹テ、オク必要アルコトヲ感ジテ、自動車ノ経営ヲ市営ヲ以テ始メタイト云フ考ヘラ起シマシタ」と述べています。

(注4)

なお、東京市は横浜市より四年早く大正十三年一月に市営バスを開業しています。

4 バス路線の免許

横浜市がバス路線の免許を神奈川県から得たのは昭和三年八月十三日。免許にあたり民間数社と競願となっていたのですが、県は市の意向を尊重し市の申請路線はほぼ全部認可され、民間では横浜乗合自動車(注5)の一路線(横浜駅～金沢間)を除いてすべて不認可となりました。免許路線は、①井土ヶ谷線(井土ヶ谷～神奈川間)、②保土ヶ谷線(保土ヶ谷～桜木町駅間)、③小港線(桜木町駅～小港間)、④根岸線(桜木町駅～滝ノ下間)⑤間門線(磯子～間門間)、⑥三ツ沢線(三ツ沢～神奈川間)、⑦日野線(日野～弘明寺間)の七路線。市電の起終点から郊外へ延びる路線と市電の混雑緩和を狙った路線でした。

5 市営バスの開業

昭和三年十一月十日、市営バスは昭和天皇の即位式という慶賀の日に合わせて開業しました。開業に要した費用は、車両費、建物費等占めて三十三万円。これは殖林事業積立金、住宅建設基本財産及び電車事業経済からの借入金で賄われました。車両は地元産業のA型フォード十四人乗り、当初は三十台で運転を開始しました。車掌はすべて女性を採用。当時市電の車掌は男性だったので、女性車掌は珍しくまた花形でもあり人気を博しました。

運賃は一区七銭、二区十四銭、三区二十一銭の区間制で、市電の均一六銭よりやや割高でした。しかし、この運賃制度は運賃区界がわかりにくいなど評判があまり良くなく、翌年六月からは均一十銭に変更しました。初年度の利用者は一日平均一万人。市電の十六万人に比べるとその六%になります。

6 開業直後の公営、民営問題

昭和四年、この年も民営バス事業者から路線免許の出願が相次ぎ、その数は県下で百二十件余り、市内の分では市営から二十三件、民営から二十二件ありました。民営バスといえば、市と同時に認可され、昭和三年十一月一日から営業を始めた横浜乗合自動車の市電への影響です。このバス路線は横浜駅から杉田に至るもので市電とほぼ並行して走り、市電は一日六百円～七百円の打撃を被っていました。市電の一日あたりの収入は約九千二百円でしたので相当な被害です。この会社の路線免許について市はよもや免許されるとは夢にも思っていませんでした。そこで、その反省に立ち、市会では昭和四年三月一日に「市内乗合自動車営業出願に対する可否に關し監督官庁へ意見書提出」を決め、さらに七月十三日には「市内乗合自動車事業に付市に於て統一経営方に関し意見書提出」を決定しました。免許に關し、県と市は考え方が対立し、当時の新聞でも「公営、民営」論が連日取上げられ問題となっていました。八月になつてようやく公営重視の形で解決し、市の申請路線の大部分が認可されることになったので

写真 開業を報じる横浜貿易新報(昭和3年11月9日)

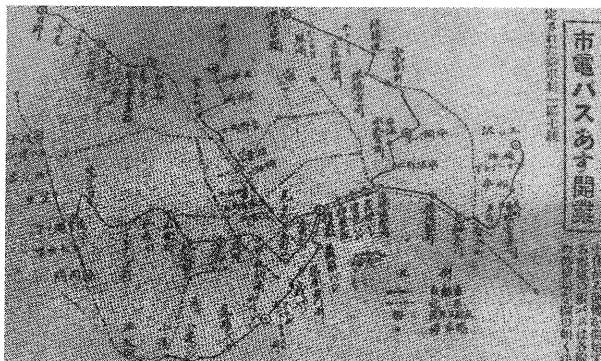


写真 開業時の市営バス



すが「この解決に至った反面には、七月二日、浜口民政党内閣の成立と、池田知事の退任という政変があったことは無視できない」（注6）ことでした。

この問題は、この頃事業を開始した各都市（表一）も同様で、民営バスと対立し、その後昭和十三年に成立した「陸上交通事業調整法」をバネに東京、大阪などは民営バスを買収して、一気に市営統一を図っていきます。

7 一市勢に依じた路線新設

七路線、営業キロ三〇・二キロメートルでスタートした市営バスは、その後順調に路線をのばしていきます。その主なものは次のとおり。

- 昭和4年11月 小港から本牧へ延長
- 昭和6年12月 生麦〜下末吉線新設
- 昭和7年6月 生麦〜潮田循環線新設
- 7月 鶴見駅〜安善町線新設（買収路線）
- 9月 生麦〜横浜駅線新設（委託路線）
- 昭和8年9月 杉田〜峰線新設
- 昭和10年9月 磯子〜弘明寺線新設、岡野町〜神奈川5丁目線新設、神奈川4丁目〜フォード工場線新設
- 昭和10年10月 鶴見駅〜尾上町線新設
- 昭和11年3月 保土ヶ谷橋〜関内廻り新設、三ツ沢〜関内廻り新設、横浜駅〜間門線新設、

昭和12年7月 横浜駅〜磯子線新設、根岸豆口台〜保土ヶ谷橋線新設、生麦神明前〜新子安線新設、保土ヶ谷駅東口〜保土ヶ谷遊園線新設

昭和13年7月 生麦〜寛政線新設

この結果、営業キロは昭和十三年度末で八〇・一キロメートルと開業時の二・七倍に延び、車両数も百三十七台に増えています。利用者数は一日五万七千人ありました。

この路線新設は市民要望や新しい都市形成の過程の中で生れた交通需要に対処するものでした。本牧への延長は免許当初からの念願で地元の高い要望があった路線です。また、鶴見、神奈川方面は、埋立地の完成で会社、工場が続々建設されこれら工場地帯の輸送力増強は時代の要請でもありました。昭和十一年には関内地区を廻る路線が登場しますが、いわゆるオフィス街としてこの地域が充実してきた頃だと思われれます。

なお、鶴見駅〜安善町線は、鶴見乗合自動車から六万二千円で買収した路線で、生麦〜横浜駅線は本市が免許を取得した路線を県の要請によって京浜電気鉄道のバスに運営委託したものです。委託の内容は、売上げの五％を市に納めるものでした。

8 根岸競馬場への輸送は大繁盛

日本近代競馬発祥の地として知られる根岸競馬場は、慶応二年に開設され、昭和十七年まで競馬が開催されてきました。この競馬場

へは桜木町駅からバスで行くのがもつとも便利で、競馬開催時は大変な混雑ぶりでした。特に省線（国鉄）、東横線を利用した東京方面からのお客が多く、市営バスは定期便を休止してまでその輸送にあたりました。また、昭和十一年には省線との連絡乗車券も発売しています。

この根岸競馬は毎年春と秋に八日間ずつ開催されていましたが、その輸送によるバスの収入は一日平均千円近くにはのぼり、全体収入の実に三分の一を占めています。（表一）
当時の車掌さんの話によると「競馬の日は、切符を売ってもお金を勘定するヒマがなかった。鞆がパンパンにふくれるほどになって……。」という盛況ぶり。競馬は儲る？

9 一戦時下のバス

昭和六年九月に起きた満州事変以来、昭和八年三月の国際連盟からの脱退、昭和十二年七月には北京郊外の蘆溝橋で中国軍と衝突し、日中戦争への突入と、次第に日本は戦争一色となっていく。そして軍事物資であるガソリンは国策として消費統制され、バスは代用燃料による運転を余儀なくされます。電気局では昭和十三年二月に次のように木炭バスの研究を命じました。

局達第四号

時局下ニ於ケル燃料国策ニ順応スル為「ガソリン」代用木炭瓦斯ニ依ル木炭自動車ノ試用方法左ノ通定ム
昭和十三年二月九日

表一 各都市の市営バス開業日

都市	開業年月日
東京	大正13年1月18日
大阪	昭和2年2月26日
京都	昭和3年5月10日
横浜	昭和3年11月10日
名古屋	昭和5年2月1日
神戸	昭和5年9月16日

表二 根岸競馬場へのバス輸送収入（単位：円）

年度	連絡乗車券分	車内発売分	合計	1日平均	バスの年間1日分平均収入		AのBに占める割合
				A	(年間収入)	B	
昭和11	春	1,681	6,741	958	2,730	(996,429)	35.1%
	秋	1,874	5,038				
	計	3,555	11,779				
昭和12	春	1,681	5,961	986	3,208	(1,171,019)	30.7%
	秋	998	7,139				
	計	2,679	13,100				

「横浜市電気局事業誌」より作成。競馬開催日は春、秋とも8日間

記

一、木炭自動車二関スル研究ヲ遂ケシムル為監督者運転手職工中ヨリ木炭自動車研究員ヲ命ス

二、研究員ハ車両ノ運用並營業ニ関シテハ業務課長技術ニ関シテハ工務課長ノ指揮ヲ受ケ各其ノ指定シタル研究事項ヲ調査実行シ木炭自動車ノ完成ニ努力スルモノトス
三、試用車ハ(ハ)系統(大口線)ニ營業車トシテ二台ヲ運転スルモノトス(注7)

この木炭バスは、昭和七年式フォードを改造したもので、早速、翌月の三月十六日から子安〜大口間で運転をはじめました。馬力がなかつたので坂のない平坦なコースが選ばれたのです。

一時は市電経済を脅かす存在となりつつあったバス事業ですが、このガソリン統制によって、路線の縮小、廃止あるいは運転中止が相次ぎ乗客数は減少し、逆に市電利用者が激増していきます。(表13)

10 一横浜大空襲による被害

昭和十六年十二月八日、日本軍はハワイの真珠湾を奇襲し、ついに太平洋戦争が始まり、昭和二十年八月十五日の終戦まで一直線に進みます。

この戦争による被害、特に昭和二十年五月二十九日の横浜大空襲によって横浜は焼土と

化し、交通機関も完全にマヒしました。市営交通の被害状況も「横浜市事務報告書」(昭和十九年十一月二日至昭和二十年十月三十一日)によると次のように惨々たるものでした。
「五月二十九日日本市大空襲ニ遭遇スルヤ市内交通網ノ全面的破壊ヲ蒙リタリ。即ち營業路線上ニ在リシ電車々両四十五両、自動車車両五十三両ヲ焼失セルノミナラズ更ニ変電所、自動車車庫、同營業所等ノ焼損ニ依リ事業全般ニ甚大ナル被害ヲ蒙リ(以下略)」
この被害額は五百五十万円。電車、バスを合わせた乗車料収入の半年分に相当しました。

11 終戦直後のバス輸送

大空襲から一日も早く立直るために全局員必死に電車、バスの復旧に努めるのですが、さすがに三十日、三十一日は全面運休せざるをえませんでした。しかし、バスは六月一日には鶴見駅西口〜末吉橋間、横浜駅〜洪福寺間で走り出し、六月四日には桜木町駅〜間門間を運転しています。市電も六月六日に横浜駅〜麦田間を応急開通させて、その後次々に復旧していきました。八月十五日の終戦日以降バスは、十月一日鶴見駅西口〜生麦間、十月八日横浜〜弘明寺間が開通、昭和二十一年には横浜駅〜六角橋間、磯子〜間門間が運転できるようになりました。昭和二十二年八月には市電の復旧がほぼ終了し、電車、バス復興祭が開催され花電車五両、花バス三台が市内を走り戦争からの復興を祝いました。

しかし、バスは焼け残った木炭バスが主力のため、燃料不足や車両故障で運休も相次いで

していました。ガソリンに変わる燃料として電気を利用した電気バスが開発されたのは昭和二十一年八月です。鶴見駅〜生麦間で二台運転されています。無公害バスの走りといえます。
昭和二十二年五月には、駐留していた米軍から六輪駆動の軍用トラック(ダッジブラザーズ)五十台が払い下げられ、これを見事バスに改造し、車両不足を補いました。

12 民営バスとの相互乗入れ

戦後の燃料不足、車両不足は市営バスだけでなく当然民営バスも同様でその路線維持は非常に難しい状況でした。一方で、市内は焼け野原と化し、また大部分が接収され、市民は郊外へと移住したため、その足の確保が問題でした。当時の横浜市は、昭和十四年に都筑郡川和町、山内村、二俣川村、鎌倉郡戸塚町、本郷村、瀬谷村などが編入され、今とはほぼ同じ面積の四百平方キロメートルに拡大していました。これら地域は民営バスが走っていました。

そこで市は、民営バス会社と交渉し、そのエリアへの市営バスの運行を図っていきます。まず、昭和二十二年八公社が運行できなくなった路線を市営バスが臨時運転します。神奈川県中央乗合自動車とは契約のうえ八月十五日から横浜駅〜亀甲山間を運転開始しました。この契約の趣旨は次のようなもので当時の事情をよく物語っています。

「戦災に依り本市中心地帯の住宅は極度に払底し多数の市民は市街地の周辺に移住するの止むなきに至った従って市民の分布状態が

表1-3 市営交通の乗客数の推移 (1日平均, 単位: 千人)

年度	昭和7	昭和8	昭和9	昭和10	昭和11	昭和12	昭和13	昭和14	昭和15	昭和16	昭和17	昭和18	昭和19
電車	104	108	113	120	128	145	172	204	238	256	291	333	358
バス	13	23	29	35	42	52	57	62	105	93	73	45	32
計	117	131	142	155	170	197	229	266	343	349	364	378	390
バスの割合	11.1%	17.6%	20.4%	22.6%	24.7%	26.4%	24.9%	23.3%	30.6%	26.6%	20.1%	11.9%	8.2%

一変して旧市街地周辺の人口は極端に膨張したるも市街地周辺より都心地に至る交通機関は或は戦災を受け或は資材難資金難等の為復旧極めて困難たる結果之等の地域より都心地に至る交通難は真に名状し難き状態にあり依つて横浜市と神奈川中央乗合自動車株式会社は交通機関の公益性に鑑み大乗的見地より相協力して市民の交通緩和を計る為乗合自動車臨時運転に關し横浜市長石河京市を甲とし神奈川中央乗合自動車株式会社々長利光学一を乙として左記の通り本契約を締結する。」(注8)

同じように東京急行電鉄(注9)と契約して同年、神奈川と川和間(八月一日)、横浜駅と杉田間(八月十六日)を市営バスが運行し、代りに同社は、綱島と勝田間の新設と港北区内の輸送増強及び杉田と追浜間の増強運転を行うことにしたのです。さらに昭和二十三年二月十六日からは川和と市が尾間を市営バスが運転します。

この契約は、民営バスが運行できるまでの期限付でした。従つて、昭和二十三年後半になるとその返還に迫られます。しかし、市営バスは既にこの地域の足として定着し住民要望も強いことから市は、前記路線を継続するため免許取得に入ります。そのためには民営各社の同意を得なければなりません。そこで再び協議し「乗合自動車路線経営免許に関する協定書」を締結してその同意を得ると同時に、免許取得までの間は「乗合自動車路線相互乗入に関する契約書」を取り交わして運行の続行を図りました。無論、民営各社が黙つて同意したわけではありません。その代償として本市の持つ免許路線に民営バスが乗入れ

てきます。こうして、亀甲山、戸塚、川和、荏田、尻手、金沢の各方面への市営バスが運行できるようになると同時に、神奈川中央乗合自動車は弘明寺から念願の横浜駅への乗入れが実現し、京浜急行電鉄は懸案であった生麦と横浜駅間を免許取得することになります。

「神奈川中央交通五十年史」(神奈川中央交通株式会社 昭和四十六年発行)は、このくだりを「弘明寺と横浜駅とは、当時の弘明寺支所を起点として吉野町三丁目まで折返していたのを、横浜市交通局と交渉が成立して横浜駅まで延長されたものである。こうして昭和二十三年は当社にとつて再建復興の足どりがしつかりしてきた年であった。」と述べています。

13 市電にかわつてバスが主役

昭和三十年代になるとクルマ社会が到来、道路のあちこちが大渋滞し、昭和三十五年十月二十一日からは市電の軌道敷内へクルマが入るようになりました。市電の危機です。横浜市の人口も都市化の波で、昭和二十六年の百万人から百五十万人(昭和三十七年)、二百万人(昭和四十三年)、二百五十万人(昭和四十八年)と毎年十万ずつ増える異常さで、昭和三十八年の汐見台団地をはじめ大規模団地が市郊外の各地で次々に開発されています。こうした急激な社会変化の中で、バスに対する需要は年々高まっていく一方、市電は廃止への道をたどります。そして、新しい大量輸送機関として地下鉄の建設へとつながってきます。

市電は昭和四十一年七月末の生麦線(生麦

と州崎神社前間)を皮切りに、次々廃止され、ついに昭和四十七年三月三十一日限りトローリバスと一緒に市内から姿を消しますが、その代替輸送はバスが担うことになりました。

バスの発展を一日あたりの乗客数で示せば、昭和三十一年度の十万人から昭和三十六年度には二十万人を超え、市電廃止直後の昭和四十八年度は五十万人を突破しています。車両数も昭和四十七年度から一両体制となりました。この乗客数のピークは昭和四十九年度の五十二万六千人でその後減少し、現在は四十七万人台にとどまっています。

14 バス事業の財政状況

昭和二十七年に地方公営企業法が制定され市営交通事業は十月の下期分から独立採算の企業会計が適用されるようになります。バスの収支は独立会計後、電車同様赤字が続き、昭和四十年末には電車と合わせて六十六億八千二百万円の不良債務を抱えるようになりました。こうした状況は、各都市共通の悩みで、国も再建策に乗り出し、昭和四十一年七月に地方公営企業法を大改正して財政再建に關する規定を設けました。横浜市はこの法律に基づき再建団体の指定を受け、国の監督の下、市電の廃止、バスのワンマン化、資産売却等経営の合理化を図ることにしました(第一次再建計画)。しかし、経営状況は好転せず、昭和四十七年度末には廃止した電車の分五十七億二千万円を含め百三十六億四千万円の不良債務に膨れ上がり、まさに危機的状態でした。そこで、国は各都市の要望に応え、

表-4 バス事業の収益的収支表(主要年度のみ。単位:千円)

年度	昭和47年度	昭和51年度	昭和62年度	平成9年度
営業収支	△821,521	450,898	1,060,404	△1,650,815
期間外収支	15,432	990,395	992,000	—
資本剰余金繰越入等	28,375	364,634	△110,000	—
単年度収支	△777,714	1,805,927	1,942,404	△1,650,815
累積欠損金	△15,365,812	△15,335,933	3,257,813	△3,815,616
不良債務	△13,640,163	△1,008,579	3,180,012	△2,771,696

備考 1 不良債務=流動負債-流動資産、資金不足を示す。
2 昭和51年度、62年度の期間外収支は一般会計からの再建償還元金補助金
3 昭和62年度の△110,000千円は利益剰余金処分

より強力な支援策を打出します。昭和四十八年七月の「地方公営交通事業の経営の健全化に関する法律」はその表れで、横浜市はこの法律に基づき昭和四十八年度から六十二年度まで十五年間の第二次再建計画を策定して経営の再建に取組むこととなります。この計画の内容は、

(1) 百三十六億四千万円の再建債を発行し、その元金及び利子は、国及び一般会計からの補助金で償還

(2) 企業環境整備の積極的推進

(3) 事業経営の効率化、乗客サービスの向上、一般会計からの財政援助措置による経営再建の積極的推進

というものでした。昭和四十六年度の保土ヶ谷を始め、六十一年度までに建設された六営業所の市営住宅との併設は、バス営業所の空中権を売却するという画期的なもので、その金額は二十億円と

再建計画中の貴重な収入でした。

こうした企業努力と国、一般会計の援助等によって、バス事業は昭和五十一年度に初めて黒字を計上、再建計画終了時の六十二年度末には、累積欠損金も解消し、三十一億八千万円の資金残を生むまでになりました。しかし、平成の時代に入ると再び赤字基調に戻り、平成九年度末には累積欠損金三十八億二千万円、資金不足二十七億七千万円と厳しい財政状況に置かれています。(表1-4)

現在、交通局では、バス事業の経営健全化に取り組む一方、平成七年五月に策定した経営理念「信頼を心で運ぶ市バス・地下鉄」のもと、お客様サービスの向上とハイブリッドバス、LPGバス、圧縮天然ガスによるバス、超低床式バス、リフト付バスなど地球環境にやさしいバス、体の不自由な方が利用しやすいバスを採用し、市民、利用者から満足いただけるバスを目指しているところです。

注1 電気局を交通局に改称したのは昭和二十一年五月三十一日

注2 「震災復興誌」第一巻二十七ページ

注3 「横浜市電気局事業誌」四十七ページ

注4 「横浜市会議事速記録」昭和三年第四号九十八ページ

注5 横浜乗合自動車は、市が買取交渉した
が不調。路線は現在、京浜急行電鉄が
継承

注6 「横浜市会史」第四巻三百三十七ページ

注7 「横浜市電気局報」昭和十三年二月十日号外

注8 「横浜市会会議録」昭和二十二年第八号七十六ページ

注9 東京急行電鉄は、昭和十七年五月に京
浜電気鉄道を合併、昭和二十三年六月
に京浜急行電鉄が分離

△交通局総務部総務課担当係長▽