

**川崎市バス事業経営問題検討会
第4回会議資料**

参考資料1~5

平成25年5月17日

川崎市交通局

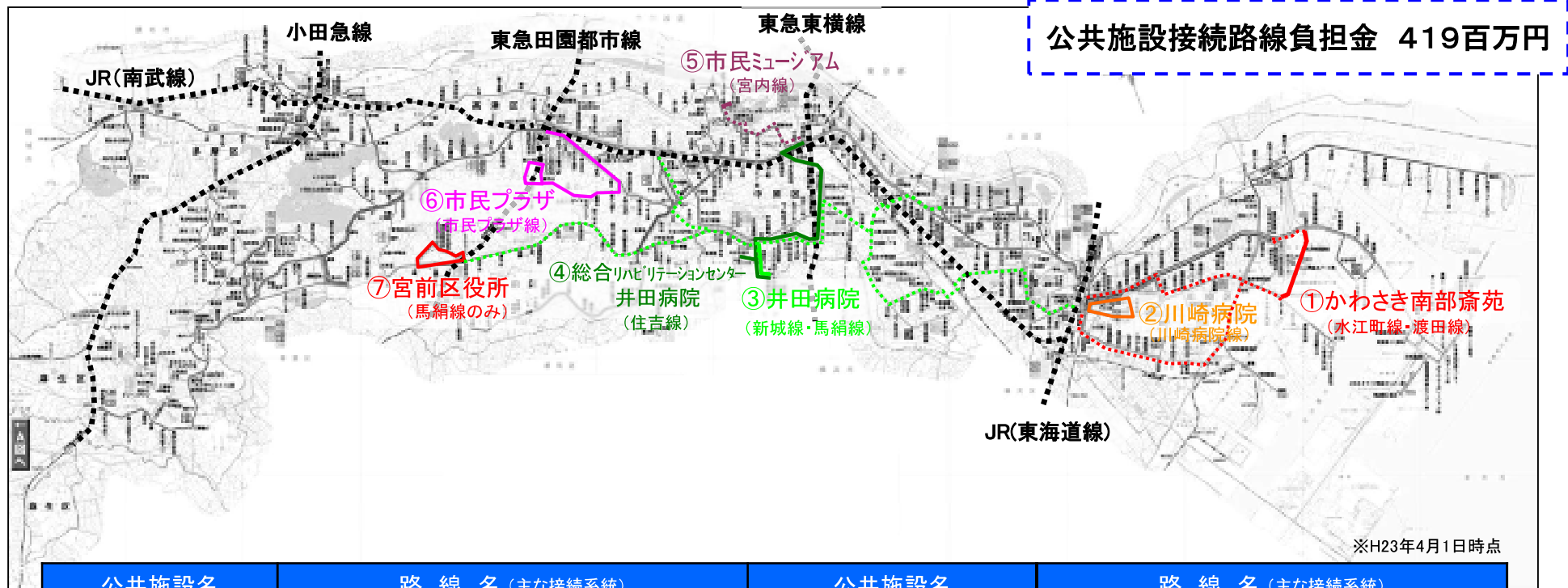
目 次



参考資料 1	公共施設接続路線	… P 2
参考資料 2	行政路線	… P 3
参考資料 3	ステージアップ・プラン期間中における収支見通しと実績との差異について	… P 4
参考資料 4	CNGバスについて	… P 5
参考資料 5	営業所別有責事故発生件数	… P 6

公共施設接続路線

公共施設接続路線 ……公共施設に接続するために、分岐・延伸している路線

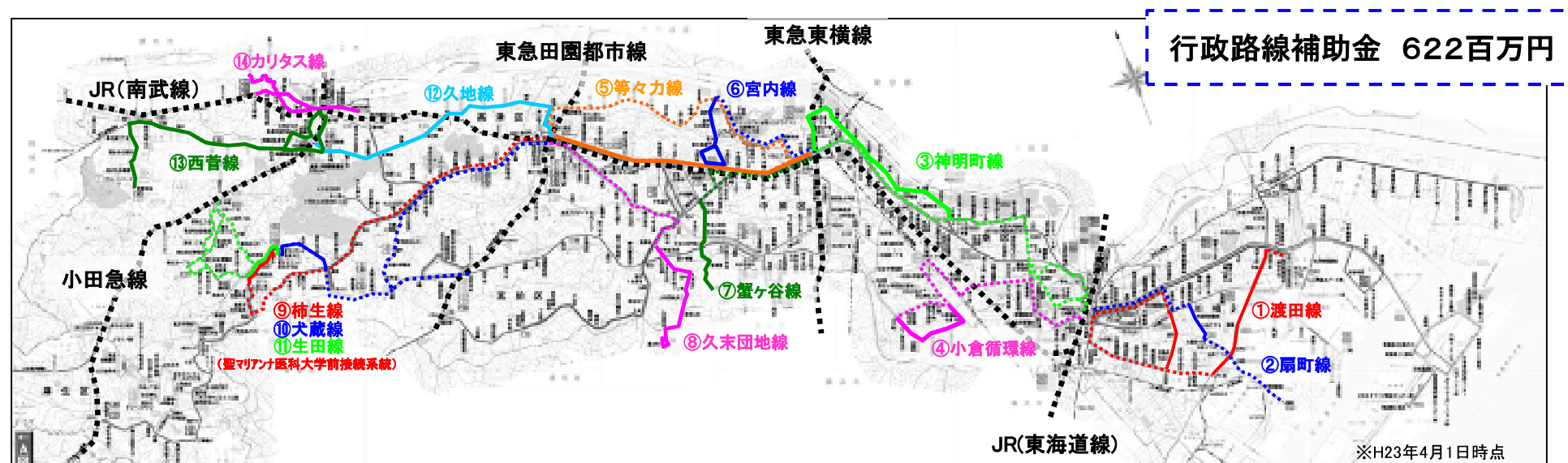


公共施設名	路線名 (主な接続系統)	公共施設名	路線名 (主な接続系統)
①かわさき南部斎苑	渡田線(川崎駅～南部斎苑～塩浜営業所(復路は塩浜))	④総合リハビリテーションセンター	住吉線(小杉駅前～総合リハビリテーションセンター～井田病院)
	水江町線(川崎駅～南部斎苑～塩浜)		⑤市民ミュージアム
②川崎病院	川崎病院線(川崎駅～川崎病院)	⑥市民プラザ	市民プラザ線(溝口駅南口～市民プラザ～梶ヶ谷)
③井田病院	新城線(川崎駅西口～井田病院、新城駅前～井田病院)	⑦宮前区役所	馬絹線(新城駅前～宮前区役所前)
	住吉線(小杉駅前～井田病院)		
	馬絹線(宮前平駅～井田病院)		

(注)川崎病院線、住吉線及び市民プラザ線の3路線は、全区間公共施設接続路線
3路線以外は、一部の系統又は区間が公共施設接続路線

行政路線

行政路線 ……地域の交通手段を確保するために、運行している路線

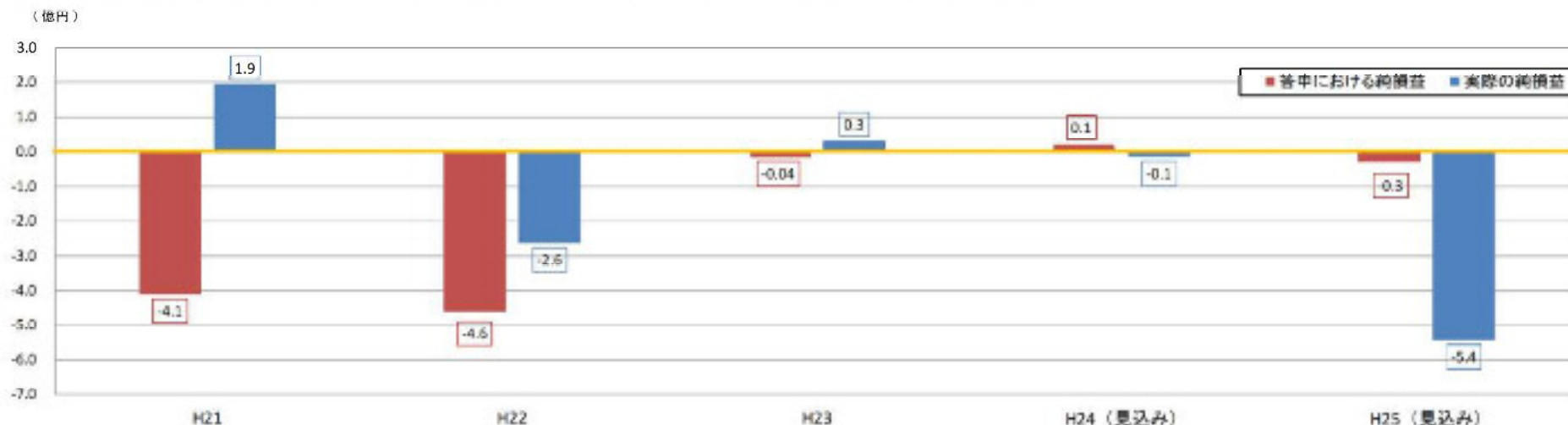


路線名	行政路線対象区間(実線の部分)	路線名	行政路線対象区間(実線の部分)
①渡田線	JFE前～四谷下町	⑦蟹ヶ谷線	下新城～蟹ヶ谷
	小田栄～大島四丁目	⑧久末団地線	能満寺～高田町
②扇町線	東大島郵便局前～大島四ツ角	⑨柿生線	鷲ヶ峰営業所前～聖マリアンナ医科大学前
③神明町線	上平間～中丸子～小杉駅前	⑩犬蔵線	蔵敷～聖マリアンナ医科大学前
④小倉循環線	江川町～小倉陸橋	⑪生田線	長沢団地・南生田四丁目～聖マリアンナ医科大学前
⑤等々力線	市営等々力ランド入口～黄金塚～西下橋	⑫久地線	溝口駅前～向丘遊園駅東口
	小杉駅前～新城駅前～溝口駅前	⑬西菅線	登戸駅・向丘遊園駅東口～菅四丁目
⑥宮内線	市営等々力ランド入口～蔵前～中原駅前	⑭カリタス線	新船島橋～登戸駅入口～カリタス学園

(注)②扇町線、③神明町線、④小倉循環線、⑤等々力線、⑦蟹ヶ谷線、⑧久末団地線、⑫久地線、⑬西菅線及び⑭カリタス線の9路線は、全区間行政路線
その他の5路線は、一部の系統が行政路線

ステージアップ・プラン期間中における収支見通しと実績との差異について

●第2次経営問題検討会答申における収支見通しとSUP期間中における実績(見込み含む)との純損益の差



●第2次経営問題検討会答申における収支見通し作成上の前提条件と実態の検証

項目	第2次検討会答申における見通し	実態 (H24~25年度はH24年度末時点の見込)	本検討会資料における見通し
収入	料収入 人口増を踏まえて増収を想定	・リーマンショックや東日本大震災の発生などにより、H23年度当初まで乗車料収入が低迷 ・バス共通カードの取扱い終了に伴う払戻しによる収入減 ・障害者移動支援事業の見直しに伴う特別乗証の減収	H25予算額で推移
	運輸雑収益 広告料収入等の伸びを想定	景気の後退により、広告料収入の低迷が続いた。	H25予算額で推移
費用	人件費 (退職手当除く) 井田営業所の管理委託による職員数の大幅減を想定	H23年度に管生営業所を管理委託により開設したことにより、一定の人件費削減は達成。しかし、井田営業所の管理委託を見送ったため、正原職員数は自然減のみとなった。	現在の運行体制の維持に必要な人員(全職種計340人程度)で試算
	退職手当 普通退職者を多めに算定	普通退職者が見込みを下回ったこと、定年退職予定者の転職退職や他会計への異動による支給額の減	支給水準の見直しを反映の上、定年退職者については平成25年4月の在籍人員から試算 普通退職者については、H23年度決算額とH24年度決算見込み額との平均で推移
	燃料油船費 燃料費の高騰かつ高止まりを想定	燃料費の高騰は見られたものの、想定の水準には達しなかった。	平成25年度予算額(12=106円[税込])で推移
	管理委託料 井田営業所の管理委託を想定	H23年度から管生営業所を管理委託したが井田営業所の管理委託を見送ったため、想定を下回った。	委託営業所数を2営業所で据置き、毎年度、人件費の昇給相当分の増加分を見込む。
	その他経費 政府資料をもとに物価上昇を想定	長期にわたるデフレ経済のため、物価に影響は見られず。	物価上昇は考慮せず。

CNGバスについて

CNGバス・・・圧縮天然ガスを燃料とするバス

CNGバスの導入と運用上の課題



CNGノンステップバス

<導入の経緯>

CNGバスは、ディーゼルバスと比較して、PMを排出せず、また、NO_x排出量も少ないなど大気汚染防止対策には有効であることから、平成6年度から導入しており、平成24年度末現在、15両保有している。

<運用上の課題>

- 車両配置は充填施設のある塩浜営業所に限定
- 燃費に課題
- 定期的にボンベ検査が必要
- 車両価格が高く、販売当初の製造販売会社4社のうち3社が販売中止

電気式ハイブリッドバスへの転換



ハイブリッドノンステップバス

CNGバスの運用上の課題を踏まえ、電気式ハイブリッドバスとの比較・検証を行った結果、NO_xやCO₂の排出量が少なく、価格も低廉な電気式ハイブリッドバスの導入へと切り替えた。なお、電気式ハイブリッドバスは、平成20年度から導入し、平成24年度末現在、26両保有している。

<参考1> 1km走行あたり排出ガス量比較(平成23年度※)

車種	PM (g)	NO _x (g)	CO ₂ (kg)
ディーゼルバス	0.07	2.69	0.99
ハイブリッドバス	0.02	1.31	0.95
CNGバス	0	2.41	1.19

※国が定める係数に基づく理論値から算出

<参考2> 車両価格(消費税込み)

車種	車両本体価格
ディーゼルバス	¥20,339千円
ハイブリッドバス	¥29,064千円
CNGバス	¥33,285千円

※ディーゼルバス及びハイブリッドバスは平成23年度実績
 ※CNGバスは平成19年度実績

営業所別有責事故発生件数

<平成23年度>

営業所	有責事故発生件数		
	対人	対物	計
塩 浜	2	6	8
上平間	8	3	11
井 田	2	3	5
菅 生	2	1	3
鷺ヶ峰	5	11	16
全営業所	19	24	43