

**■ 川崎市バス事業 経営戦略プログラム（案）**  
**（2019-2025）**

**お客様に満足いただけるサービスの提供と  
選ばれる市バスを目指して**

平成31（2019）年1月

川崎市交通局





# 目 次

## <総論>

第1章 計画の策定に当たって	1
1 計画策定の背景・趣旨	2
(1) 乗合バス事業について	2
(2) 市バス事業について	4
(3) 経営戦略の策定について	5
2 計画の位置付け	6
3 計画期間	7
第2章 市バス事業の現状と課題等	9
1 市バス事業の現状	10
(1) 事業規模等	10
(2) 収支状況	17
(3) 経営状況	23
2 市バス事業を取り巻く環境の変化と課題	28
(1) 社会環境の変化	28
(2) 事業環境の変化	35
第3章 計画の基本的な考え方	43
1 経営の基本的な考え方	44
2 計画の基本方向	47
3 計画の目標	49

## <各論>

第4章 目標達成に向けた取組	51
1 施策体系	52
2 具体的な取組（前期3年間）	54

第5章 計画の着実な推進に向けて	95
1 各戦略に係る横断的な取組	96
2 目標の達成指標	98
3 計画の進捗管理	100
第6章 計画期間中の財政収支計画	101
資料編	105
1 計画策定の経過	106
2 用語解説	110



# 第1章

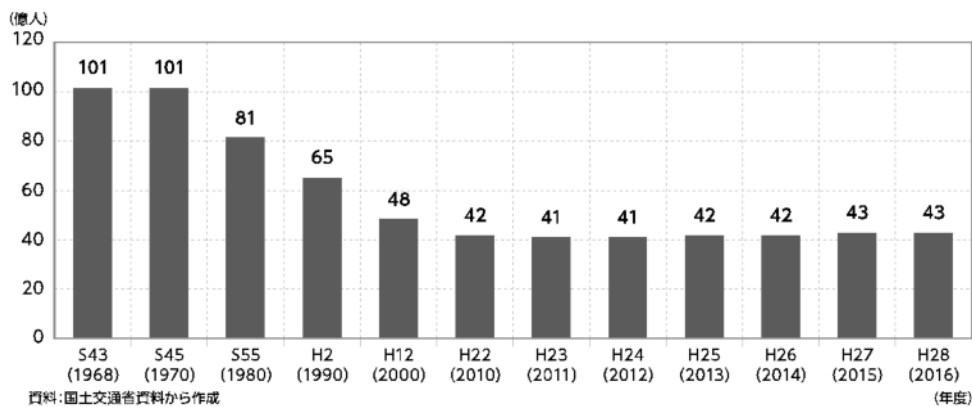
## 計画の策定に当たって

## 1 計画策定の背景・趣旨

### (1) 乗合バス事業について

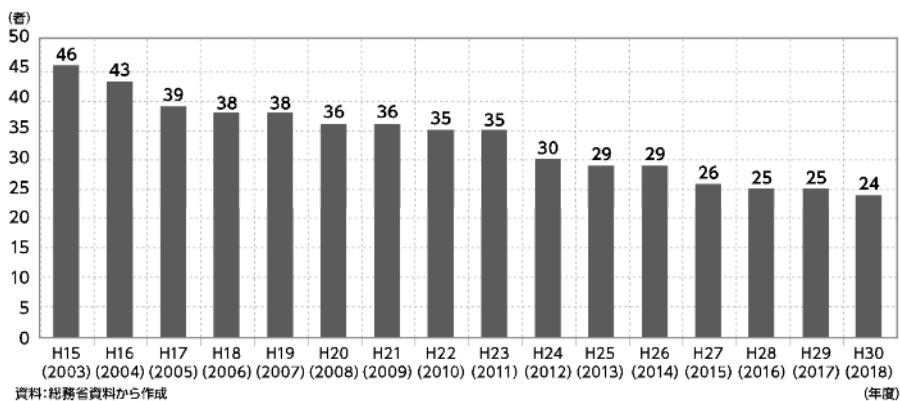
- 全国の乗合バスの輸送人員は、昭和43（1968）年度の約101億人をピークに、少子高齢化に伴う都市構造の変化やモータリゼーションの進展等により減少を続けてきました。近年は大都市部における輸送人員の増加により横ばい傾向にあるものの、平成28（2016）年度では約43億人と、ピーク時の約4割にまで減少しました。

全国の乗合バスの輸送人員の推移



- 公営の乗合バス事業者数については、平成15（2003）年度には46団体ありましたが、平成30（2018）年度は24団体になり、15年間で約半数近くまで減少しました。この間、政令指定都市では札幌市、熊本市及び大阪市が民間譲渡により民営化しました。

公営の乗合バス事業者数の推移



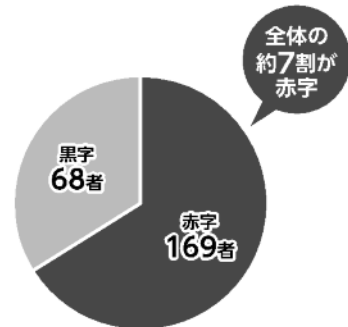


- また、平成29（2017）年度における乗合バス事業者の収支状況については、民営・公営を含めた乗合バス事業者の約7割が赤字となる大変厳しい状況です。

全国の乗合バス事業者の収支状況【平成29（2017）年度】

	大都市部	その他地域	合計
黒字(者)	44	24	68
赤字(者)	28	141	169
合計(者)	72	165	237

資料：国土交通省資料から作成



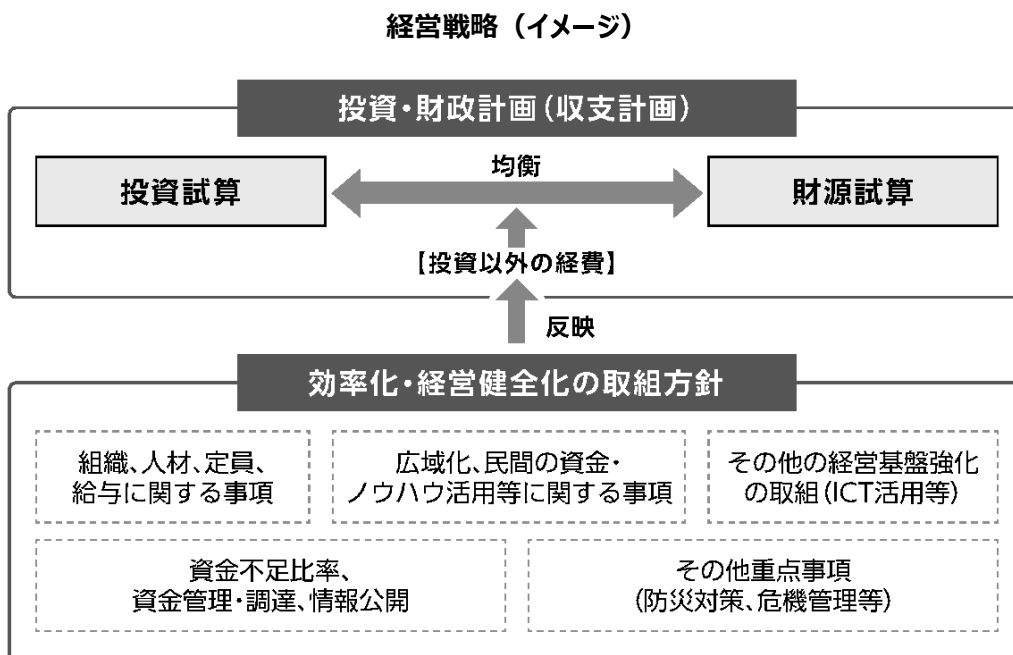
- こうした乗合バス事業を取り巻く環境が大きく変化する中、地方部を中心に不採算路線からの撤退によるバスネットワークの縮小や運行回数の減便などのサービス水準の低下が、さらにバス利用者を減少させることにつながるなど、「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、地域における公共交通ネットワークの確保・維持が困難な状況になることが考えられます。

### (2) 市バス事業について

- 市バス事業については、昭和25（1950）年の営業開始から、臨海部における工業地帯の発展や企業進出、内陸部や丘陵部における宅地化に伴う人口増加など、川崎市の発展に伴い、路線エリアを市内全域に拡大し、地域の大切な交通手段として多くの市民やお客様に利用されながら、川崎市のまちづくりや福祉、環境対策等の行政施策との連携・協力を行うなど、公営バスとしての役割を担ってきました。
- こうした事業拡大の一方で、市バス事業においても全国の乗合バス事業と同様に、交通手段の多様化をはじめ、景気低迷の影響や週休2日制の普及による通勤利用者の減少、少子化による通学利用者の減少などにより、バスの乗車人員は減少し、厳しい経営状況が続きました。
- このため、市バスでは、数次にわたる経営健全化計画を策定し、営業所の管理委託の拡大などによる経営改善に取り組むとともに、路線の新設・見直しや、バス停留所施設の整備等の快適なバス待ち空間の提供などによるお客様サービスの向上に取り組んできました。
- 直近では、平成26（2014）年度から平成30（2018）年度までを計画期間とする「川崎市バス事業経営プログラム」に基づき、安全を第一の使命としつつ、お客様に満足いただける利用しやすいサービスの提供に向けて継続的なサービス向上を図るとともに、市民やお客様の足を確保していくため、持続可能な経営を目指して着実に取組を進めてきたところです。
- 今後についても、人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、運転手・整備員の確保・育成、営業所施設の老朽化など、事業を取り巻く環境の変化等を踏まえ、市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民やお客様の大切な交通手段を確保するため、新たな経営計画を策定します。

**(3) 経営戦略の策定について**

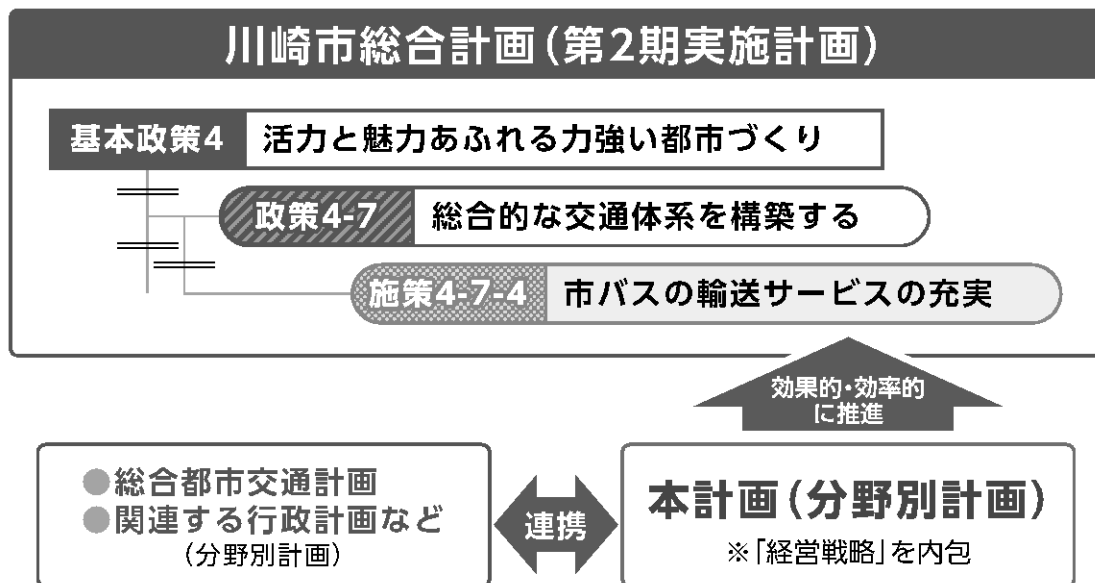
- 平成26（2014）年8月に、総務省は、公営企業をめぐる経営環境が厳しさを増しつつあるため、中長期的な視野に基づく計画的な経営に取り組み、徹底した効率化、経営健全化を行うことが必要であることから、中長期的な経営の基本計画である「経営戦略」を策定し、経営基盤の強化と財政マネジメントの向上に取り組むよう、各公営企業に対して要請しました。
- また、平成28（2016）年1月には、「経営戦略」の策定率を平成32（2020）年度までに100%とすることなどについて示すとともに、「経営戦略策定ガイドライン」を取りまとめたところです。
- さらに、各公営企業における経営の現状及び課題を的確かつ簡明に把握するため経営指標を活用するなど、公営企業の全面的な「見える化」を推進しています。



## 2 計画の位置付け

- 本計画は、川崎市総合計画（以下「総合計画」という。）に位置付けられた政策や施策を効果的・効率的に推進するため、事業目標や取組内容を、総合計画よりも詳細に定める分野別計画として位置付けて策定します。
- また、川崎市総合都市交通計画や関連する行政計画など、他の分野別計画等とも連携することにより、総合計画と理念を共有し、基本構想で掲げる、めざす都市像の実現に向けて一体的な施策・事業の推進を図ります。
- さらに、総務省から策定を要請されている「経営戦略」については、本計画に内包する形で位置付けます。

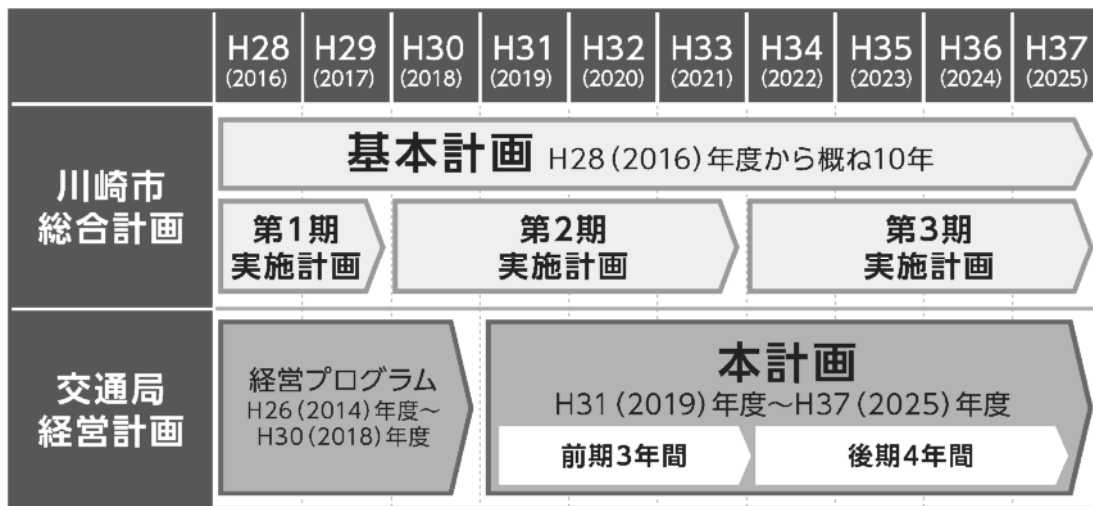
### 計画の位置付け



### 3 計画期間

- 本計画の期間は、総合計画実施計画の期間と整合を図るため、平成31（2019）年度から平成37（2025）年度までの7年間とします。
- このうち、第2期実施計画期間中である平成31（2019）年度から平成33（2021）年度までの3年間の前期、第3期実施計画期間である平成34（2022）年度から平成37（2025）年度までの4年間の後期として、計画期間中の事業や財政収支計画を示しています。
- このため、計画期間7年間の基本的な考え方を明らかにし、前期3年間については具体的な取組を記載しています。また、後期4年間の具体的な計画については前期3年間の取組状況等を踏まえ、第3期実施計画の策定に合わせて平成33（2021）年度に見直しを行います。

計画期間





## 第2章

### 市バス事業の現状と課題等

## 1 市バス事業の現状

### (1) 事業規模等

#### ① 市バスネットワーク

##### 【これまでのあゆみ】

- 市バス事業については、昭和25（1950）年12月15日に大島営業所を拠点とし、浜町三丁目から新丸子駅間の12.04キロ区間をバス11両で開業しました。昭和27（1952）年には、大島営業所溝口出張所を開設し、臨海部から北西部までの路線が結ばれることになり、翌年、昭和28（1953）年には、上平間営業所を開設し、内陸部の拠点を設けました。
- 時を同じくして昭和27（1952）年には、事業運営の発展と市民サービスの向上に向けて、貸切バス事業を開始しましたが、16年経過した昭和43（1968）年に事業の財政状況や公営バス事業の本来の目的である路線運行の充実などを理由に事業を廃止しました。
- 昭和30年代に入ると、臨海部における工業の拡大と港湾整備による就業人口の増加、人口の急増等による急激な需要増に対応するため、市バス路線の拡充整備が積極的に推し進められました。市バス路線の拡充に伴い、昭和37（1962）年には塩浜営業所、昭和41（1966）年には井田出張所（現在の井田営業所）、昭和47（1972）年には市営住宅の一部を利用した鷺ヶ峰営業所を開設しました。また、昭和55（1980）年には溝口営業所の代替施設として市営住宅の一部を利用した鷺ヶ峰営業所菅生出張所（現在の菅生営業所）を開設し、現在の市バスネットワークを支える5営業所の拠点が整備されました。
- こうした市バスネットワークの下、平成2（1990）年には、大都市周辺における都市活動の24時間化や通勤圏の拡大などに伴う深夜時の需要増に対応するため、深夜バスの運行を開始し、運行時間帯の拡充を進めました。

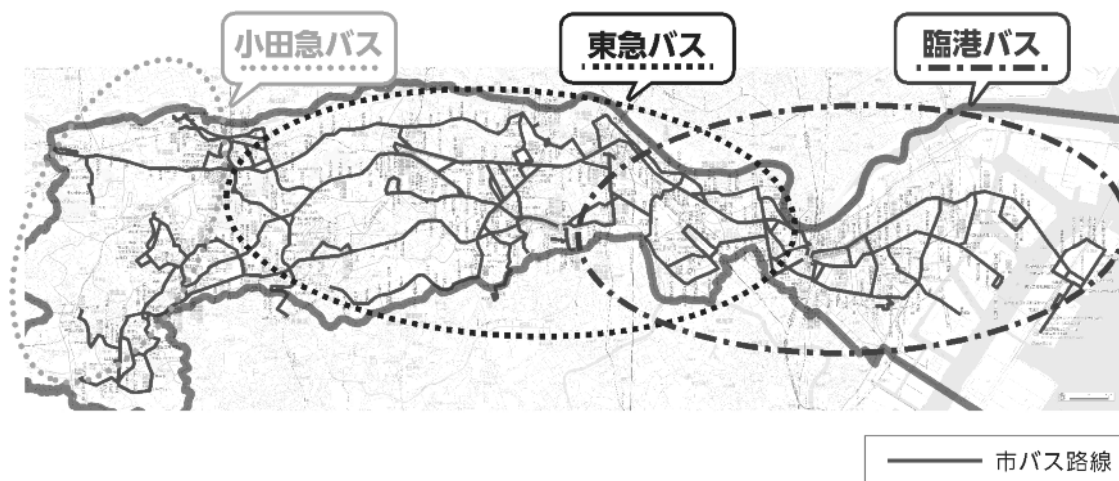


- 平成9（1997）年には、東京湾アクアラインの開通に伴い、バス事業者6社共同により川崎駅から木更津駅間を結ぶ高速アクアライン線の運行を開始しました。しかしながら、路線開設から6年経過した平成16（2004）年には、市バスが本来果たすべき役割である市内バス交通の充実を図るため、高速アクアライン線の運行を廃止しました。
- 平成17（2005）年には、市内の小・中学校の社会見学や遠足等における輸送、イベント開催時における輸送など、地域の個別の需要に応じた幅広いサービスを提供するため、再び貸切バス事業を開始しました。
- こうして市バス事業は、臨海部における工業地帯の発展や企業進出、内陸部や丘陵部における宅地化に伴う人口増加など、川崎市の発展に伴い、事業の取捨選択を行いつつ、限られた経営資源を確保しながら路線を市域全体に広げていくとともに、公共施設への交通手段の確保や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保など、公営バスとしての役割を担い、市域全体の様々な需要に対応した路線サービスを展開してきました。

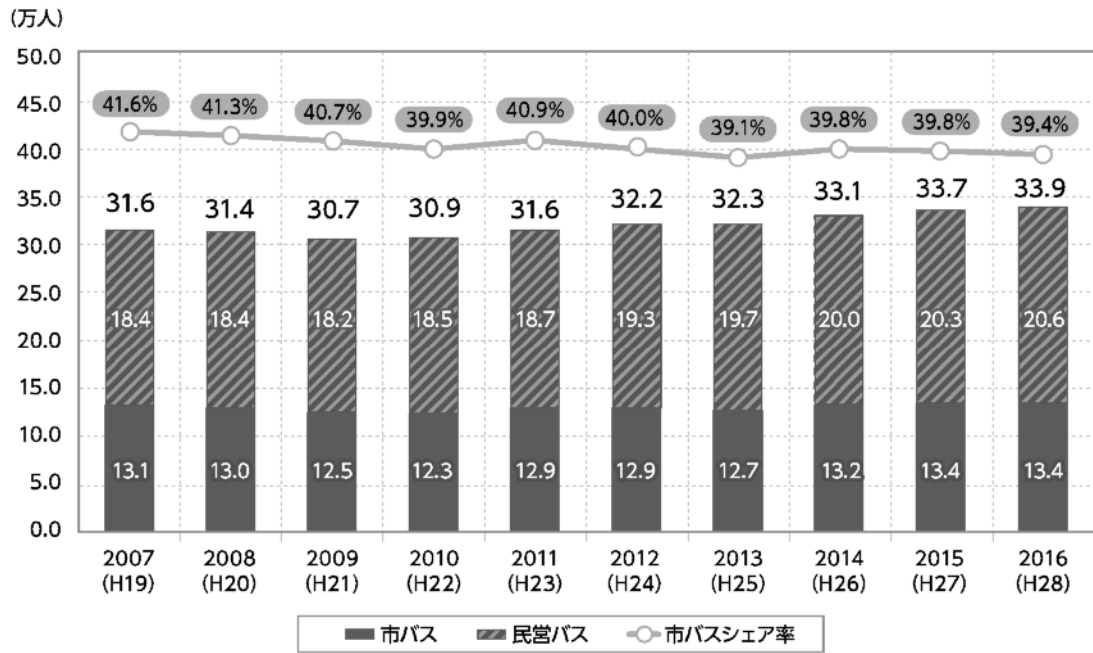
### 【市バスネットワークの現状】

- 現在、市バスは、市域全体を営業エリアとして、市域における路線バス乗車人員の約4割のシェアをもって、民営バスとともに充実したバスネットワークを形成し、公共交通として市民生活を支える重要な役割を果たしています。
- 平成29（2017）年度の市バス1日平均では、地球1周（4万キロ）の約9割に相当する約3万6千キロを運行し、約13万6千人の方に御利用いただいている状況です。
- また、市内の路線バスには市バスのほか、主に民営バス3社が乗り入れており、川崎鶴見臨港バスが臨海部地域を、東急バスが東急東横線・田園都市線沿線を、小田急バスが小田急線沿線を主な営業エリアとしています。市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員は、近年増加傾向で推移しています。

市バスネットワークと民営バスの営業エリア（イメージ）



市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員と市バスシェア率



資料:川崎市統計書から作成(民営バスは年、市バスは年度)

### ② 運輸成績

- 平成29（2017）年度の乗合バス事業については、車両数341両により、28路線192系統の運行をしています。年間の実車走行キロは約1,302万キロ、乗車料収入は約79.5億円、乗車人員は約4,974万人となっています。
- 貸切バス事業については、川崎競輪・競馬の輸送をはじめ、市内の小・中学校の社会見学や遠足、イベント輸送等で利用されています。平成29（2017）年度における年間の乗車料収入は約5,755万円、乗車人員は約38万3千人となっています。

### 運輸成績【平成29（2017）年度】

#### 乗合バス事業

区分	数量	1日平均
期末営業キロ	195.42km	—
停留所数	497箇所	—
運行系統数	192系統	—
営業路線数	28路線	—
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	341両	—
延実働車両数	106,666両	292両
実車走行キロ	13,019,199km	35,669km
乗車人員	49,740,307人	136,275人
乗車料収入(税抜き)	7,946,652,646円	21,771,651円

#### 貸切バス事業

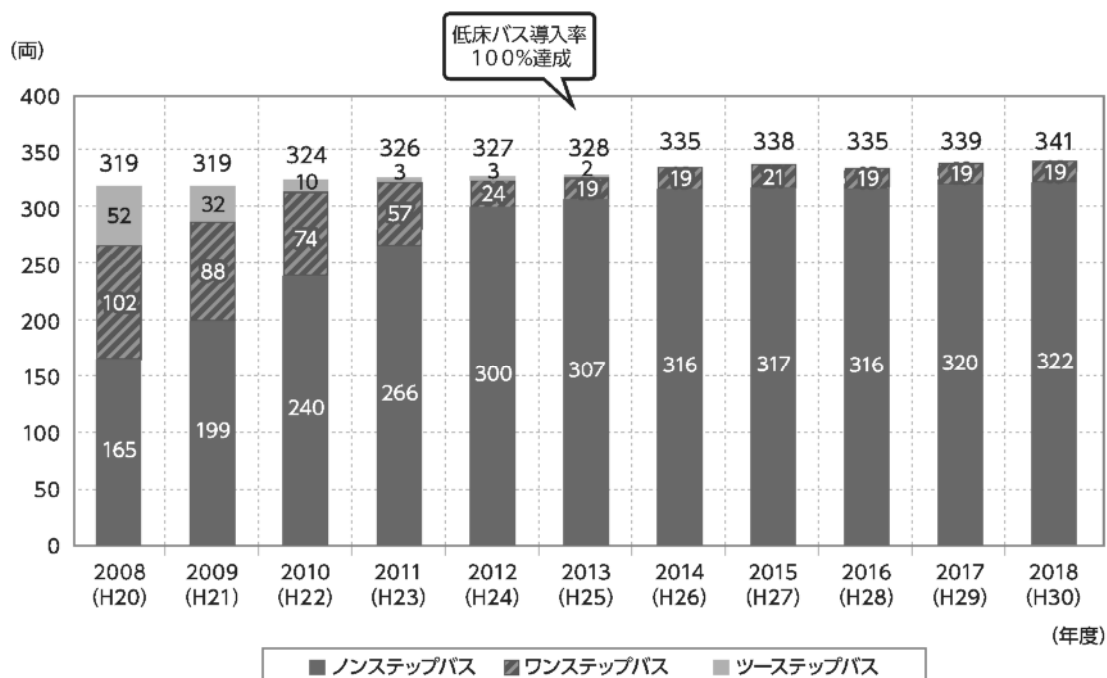
区分	数量	1日平均
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	5両	—
延実働車両数	922両	3両
実車走行キロ	56,669km	155km
乗車人員	382,714人	1,049人
乗車料収入(税抜き)	57,552,686円	157,679円

※停留所数、運行系統数及び営業路線数は、3月31日時点  
 ※運行系統数には臨時系統の12系統を含む

③ バス車両数

- 乗合バス車両数については、年々増加傾向で推移しており、平成30（2018）年4月時点では341両となっています。
- また、バス車両の更新時には、バリアフリーの観点からノンステップバスを積極的に導入しており、その割合は平成30（2018）年4月時点で94.4%となっています。
- なお、平成25（2013）年度末には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に適合する低床バスの導入率100%を達成しました。
- 貸切バス車両数については、貸切バス事業を開始した平成17（2005）年以降、5両体制となっています。

乗合バス車両数の推移



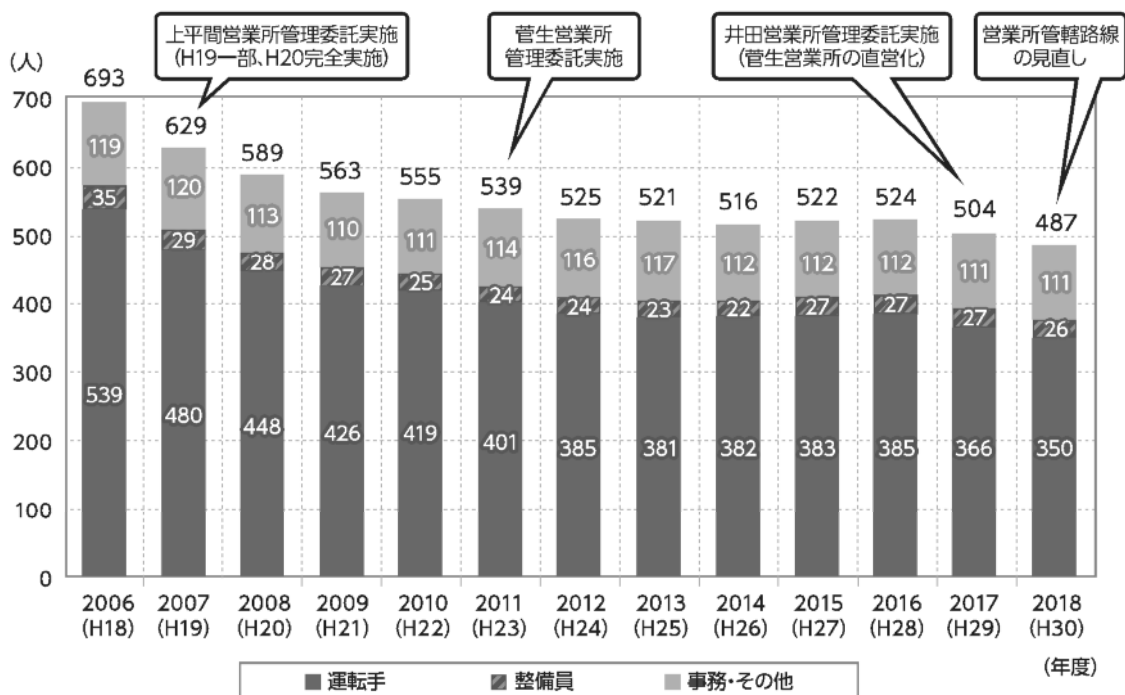
※各年度4月1日時点での車両数

## 第2章 市バス事業の現状と課題等

### ④ 職員数

- 市バス全体の正規職員数については、平成19（2007）年度以降、営業所の管理委託の実施等により減少傾向で推移しており、平成30（2018）年度では487人となっています。
- 運転手については、平成30（2018）年度では350人となっており、営業所の管理委託を実施する前の平成18（2006）年度と比較して、189人（約35%）減少しています。

正規職員数の推移



※各年度4月1日時点での現在員数(再任用含む)

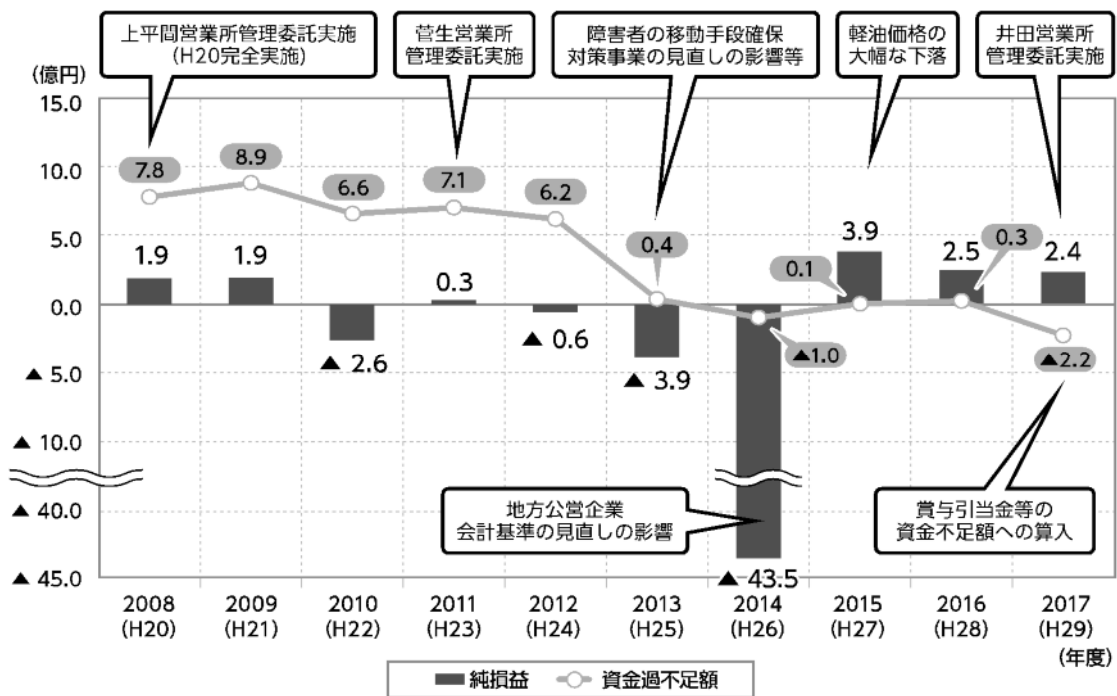
※高速鉄道建設本部は除く

(2) 収支状況

① 純損益と資金過不足額

- 純損益については、地方公営企業会計基準の見直しに伴う退職給付引当金の一括計上等の影響により、平成26(2014)年度に多額の純損失を計上しましたが、平成27年(2015)年度以降、軽油価格の大幅な下落による自動車燃料費の減少や、人口の増加などを背景とした輸送需要の変化、ダイヤ改正・路線の新設等による乗車人員の増加などの影響により、純利益を確保しています。
- 資金については、平成26(2014)年度に資金不足となったものの、平成27(2015)年度には、損益の改善等から資金不足を解消しました。しかしながら、平成29(2017)年度については、賞与引当金等の資金不足額への算入猶予期間が終了したことなどから、再び資金不足となりました。

純損益と資金過不足額の推移



※純損益＝総収益（営業収益＋営業外収益＋特別収益）－総費用（営業費用＋営業外費用＋特別損失）

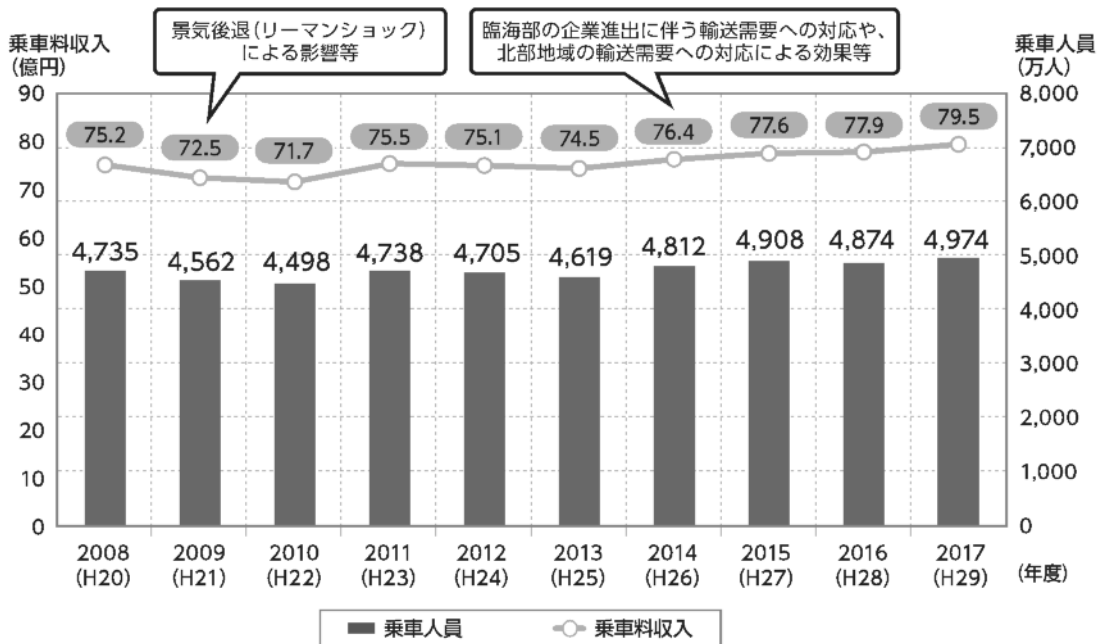
→純損益がプラス（純利益）であれば黒字、マイナス（純損失）であれば赤字

※資金過不足額＝資金収支の累積額を表すもので、流動負債の額から流動資産の額を控除した額を基本に算出（退職給付引当金は固定負債のため、資金過不足額の算出には影響しない。）

② 乗合バス事業の乗車料収入と乗車人員

- 乗合乗車料収入については、近年増加傾向で推移しており、平成29（2017）年度では約79.5億円となっています。これは、臨海部の企業進出に伴う輸送需要への対応や、北部地域の輸送需要への対応、また平成26（2014）年度以降に実施した路線の新設・見直し等も影響しているものと考えられます。
- 乗車人員については、概ね乗合乗車料収入に連動して増加傾向で推移しており、平成29（2017）年度では約4,974万人となっています。

乗合バス事業の乗車料収入と乗車人員の推移

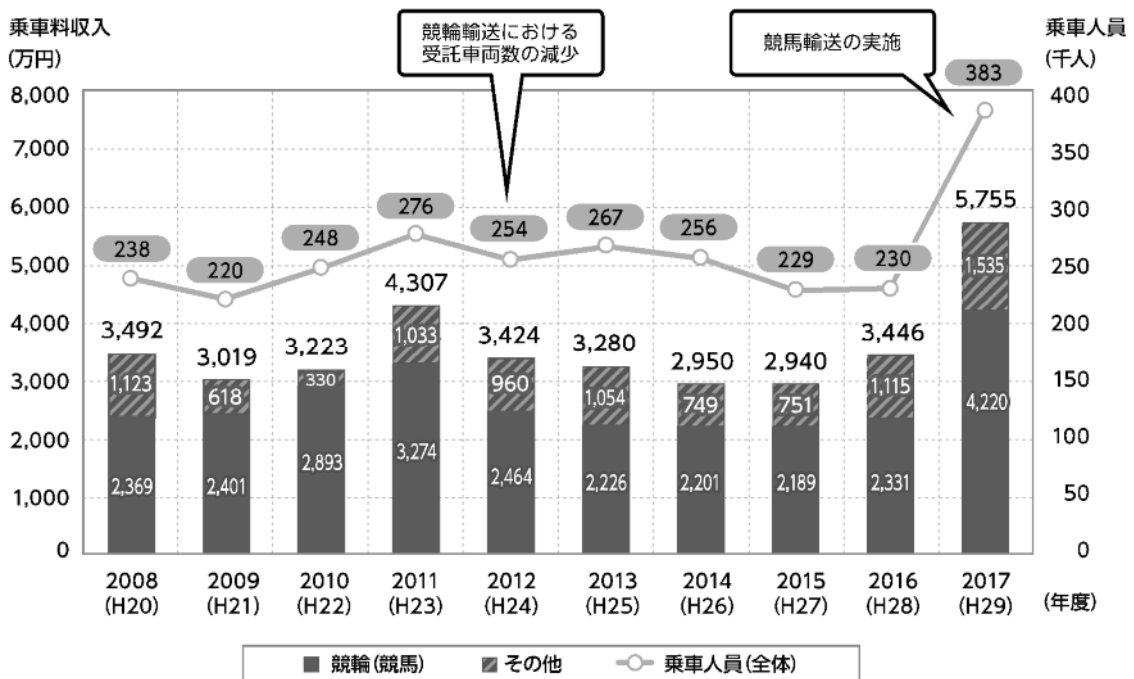




③ 貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員

- 貸切バス事業については、川崎競輪・競馬の輸送をはじめ、市内の小・中学校の社会見学や遠足、野外ロックフェス等の市内で開催されるイベント輸送などで利用されています。
- 貸切乗車料収入については、これまで概ね横ばいで推移していましたが、平成29（2017）年度から新たに競馬輸送を受託したことなどから大幅に増加しました。
- 乗車人員については、概ね貸切乗車料収入に連動して推移しており、平成29（2017）年度では約38万3千人となっています。

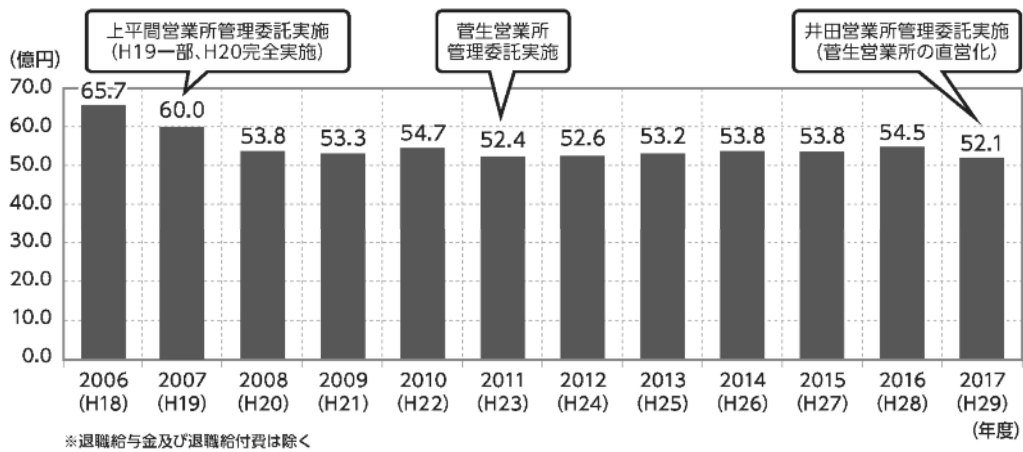
貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員の推移



④ 人件費

- 人件費については、平成29（2017）年度では約52.1億円となっており、営業所の管理委託を実施する前の平成18（2006）年度と比較して約13.6億円（約21%）の抑制を図ってきました。

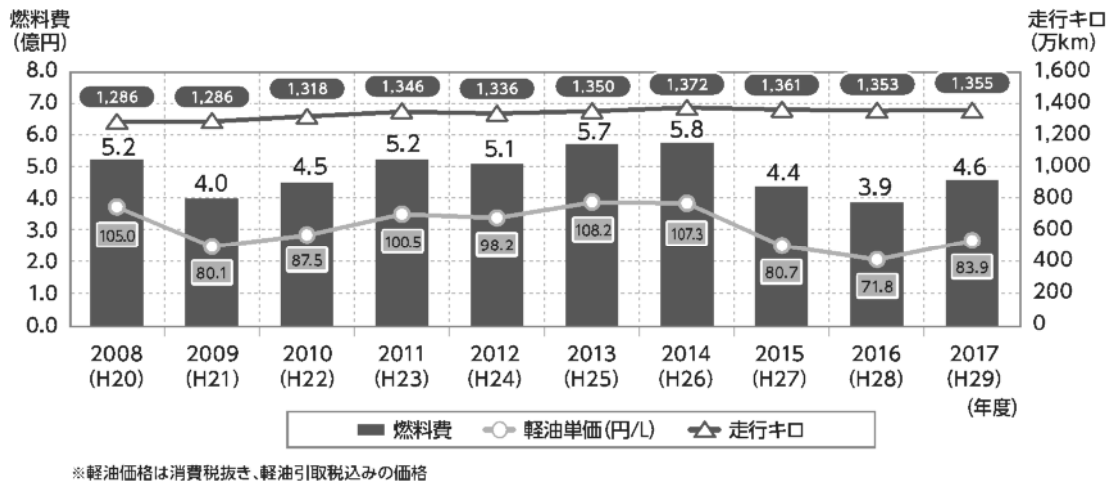
人件費の推移



⑤ 燃料費

- 燃料費については、軽油価格により大きく変動し、過去10年間における燃料費の推移を見ると、単年度約2億円近い影響が生じています。なお、市バス事業においては、軽油価格1円/L当たり年間約500万円の変動が生じることから、財政収支に大きな影響を与える要素となっています。

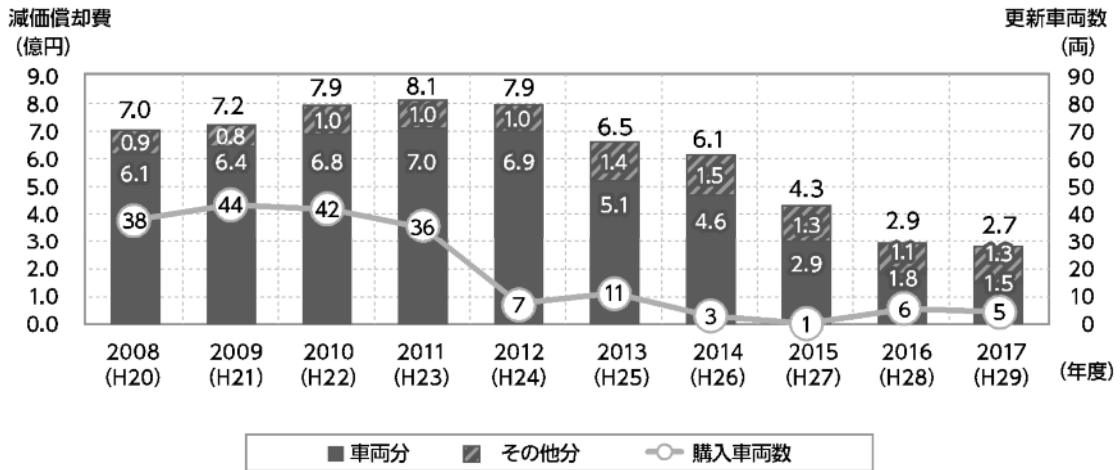
燃料費の推移



⑥ 減価償却費

- 減価償却費については、バス車両分が大部分を占めており、バス車両更新数に応じて影響が生じます。平成26（2014）年度以降は、バス車両使用年数の延長によるバス車両更新数の減少に伴い減価償却費が減少傾向で推移しています。今後はバス車両更新数の増加に伴う減価償却費の増嵩が見込まれます。

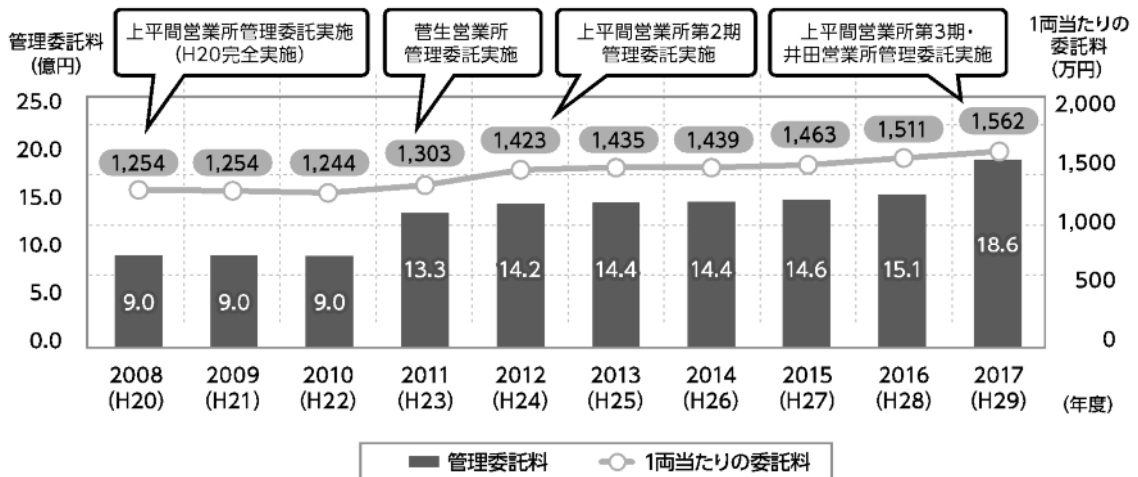
減価償却費の推移



⑦ 管理委託料

- 営業所の管理委託料については、管理委託規模の拡大に伴い増嵩しています。また、管理委託しているバス1両当たりの委託料を見ると、増加傾向で推移しており、これは受託事業者の人件費の増嵩等によるものです。

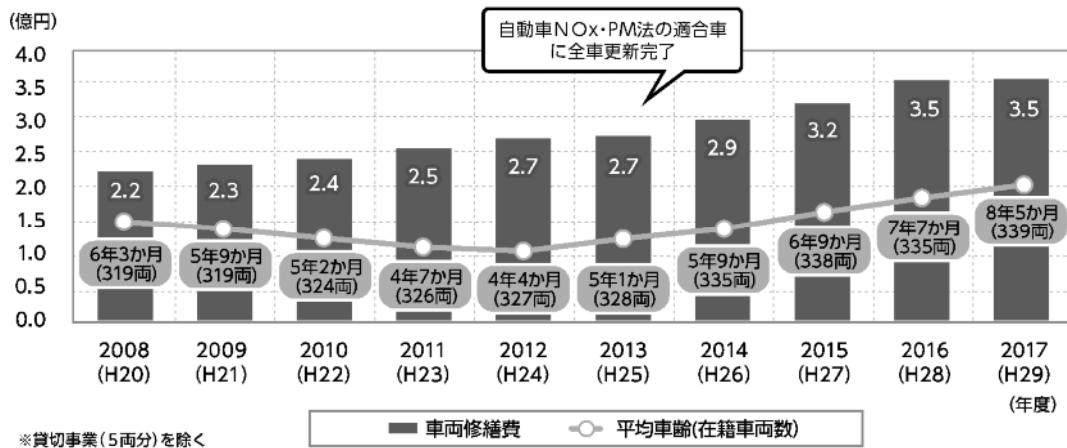
営業所の管理委託料の推移



⑧ 車両修繕費

- これまでバス車両の使用年数は12年としていましたが、平成25（2013）年度に自動車NOx・PM法の適合車への全車更新が完了したことから使用年数の延長を行いました。そのため、平均車齢の上昇に伴い、車両修繕費も増加傾向で推移しています。

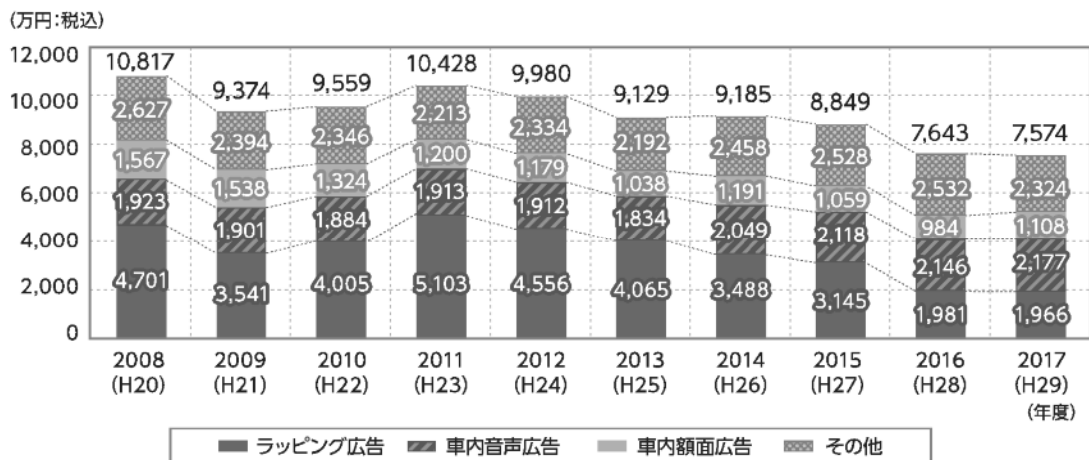
車両修繕費の推移



⑨ 広告料収入

- 広告料収入については、主にバス車両のラッピング広告、車内音声広告、車内額面広告により収入を確保しています。平成27（2015）年度以降は、大口広告事業者のラッピング広告の解約等により、減少傾向で推移しています。

広告料収入の推移

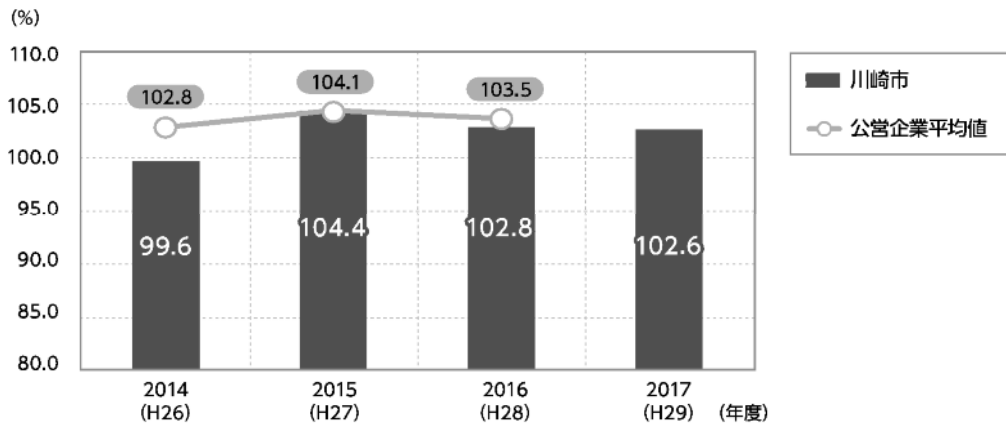


### (3) 経営状況

#### ① 経常収支比率

- 当該年度において、経常収益で経常費用をどの程度賄えているかを表しています。経常収支が均衡していることを示す100%前後で推移しており、公営企業平均値と比べても概ね同水準で推移しています。

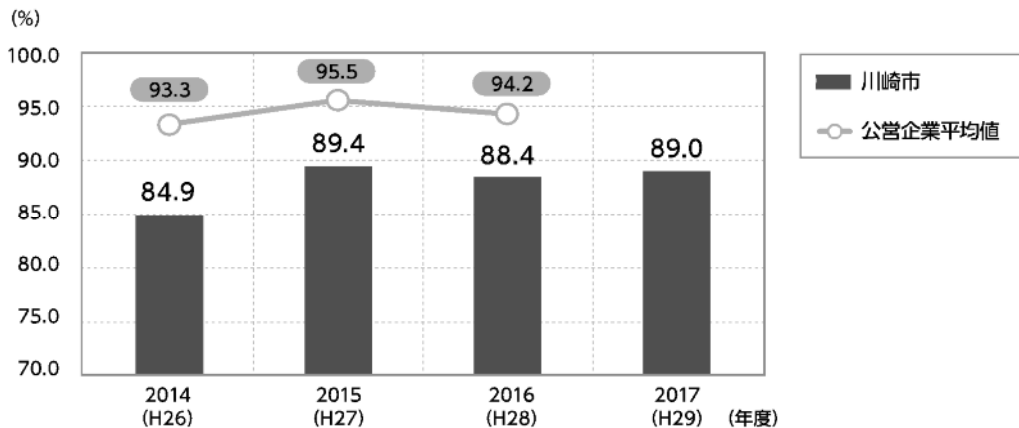
経常収支比率の推移



#### ② 営業収支比率

- 当該年度において、営業収益で営業費用をどの程度賄えているかを表しています。一般会計からの適正な公共負担（営業外収益）の下で、公共施設や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保など、公共性の高い路線を運行していることなどから100%未満で推移しています。また、公営企業平均値を下回っているものの、その差は縮小傾向にあります。

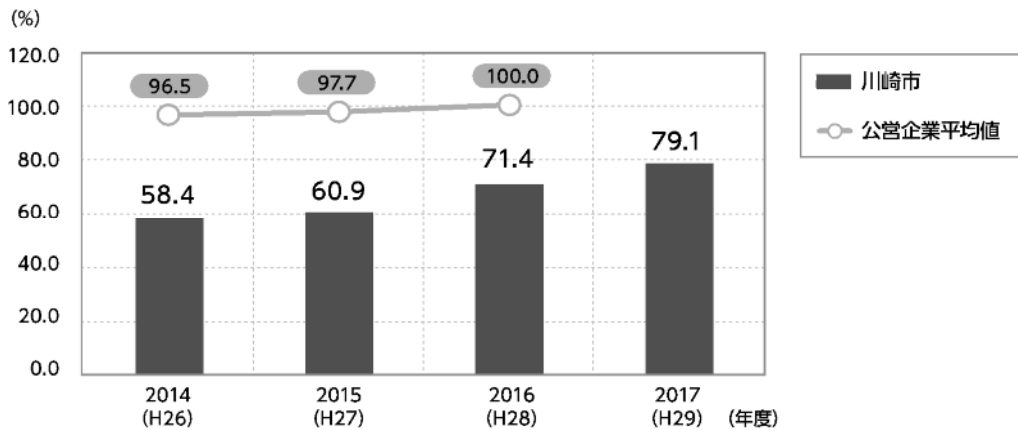
営業収支比率の推移



③ 流動比率

- 短期的な債務の支払能力を表しています。公営企業平均値を下回っているものの、平成27（2015）年度以降、企業債償還に係る債務の減少や現金預金の増加等により増加傾向で推移しています。

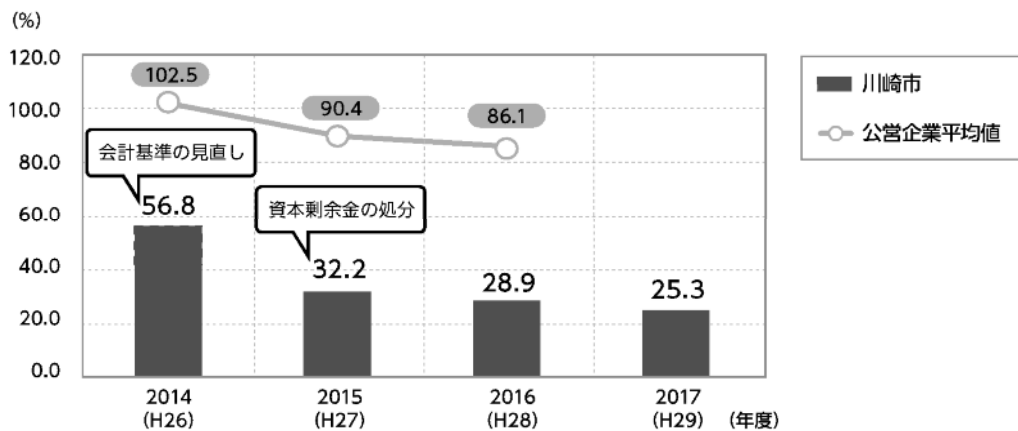
流動比率の推移



④ 累積欠損金比率

- 事業の規模に対する累積欠損金の状況を表しています。平成26（2014）年度の地方公営企業会計基準の見直しに伴い、引当金の計上が義務化され、引当不足額を一括計上したことから、多額の累積欠損金が生じましたが、平成27（2015）年度以降は資本剰余金の処分や純利益の計上等により改善傾向にあります。また、公営企業平均値と比べても低い比率で推移しています。

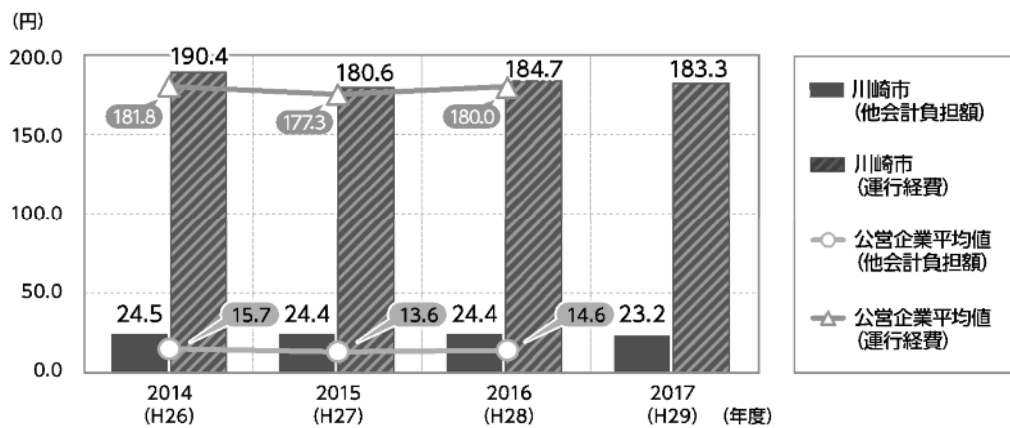
累積欠損金比率の推移



⑤ 利用者1回当たりの他会計負担額等

- 利用者がバスを1回利用するに当たり、一般会計等の他会計がどれだけ負担しているかを表しています。利用者1回当たりの他会計負担額については、一般会計からの適正な公共負担の下で、公共施設や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保など、公共性の高い路線を運行していることなどから、公営企業平均値と比較して高い比率で推移しています。

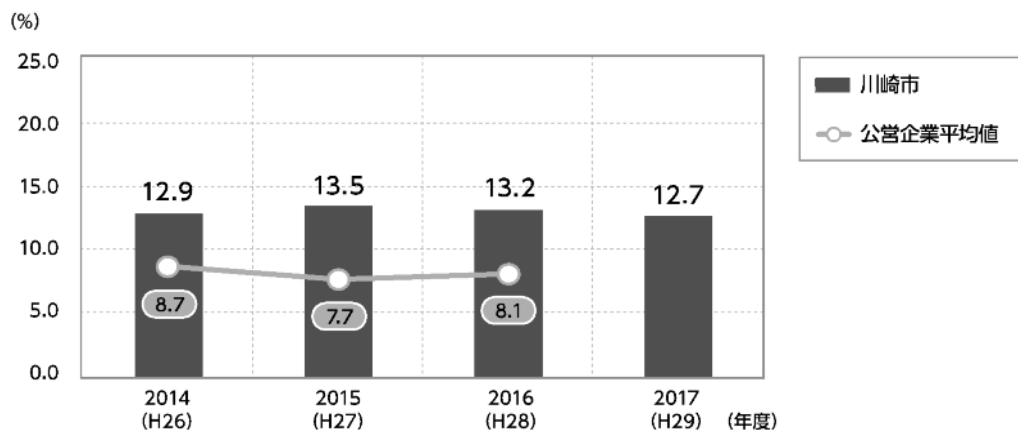
利用者1回当たりの他会計負担額・運行経費の推移



⑥ 他会計負担比率

- 経常費用が一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているか表しています。利用者1回当たりの他会計負担額と同様に、一般会計からの適正な公共負担の下で、公共性の高い路線を運行していることなどから、公営企業平均値と比較して高い比率で推移しています。

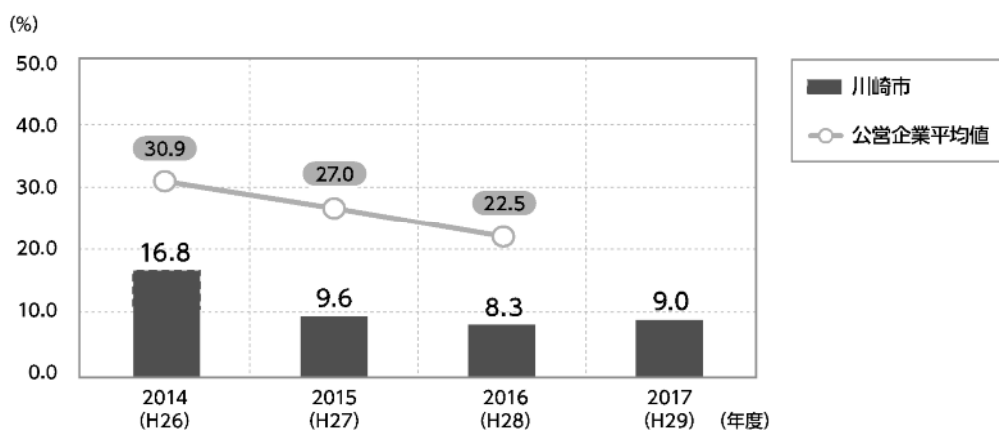
他会計負担比率の推移



⑦ 企業債残高対料金収入比率

- 料金収入に対する企業債残高の割合であり、企業債残高の規模を表しています。バス車両使用年数の延長に伴う車両更新に係る企業債借入の減少など、投資の抑制を図ったことなどから、平成27（2015）年度以降は10%以下で推移しています。このため、公営企業平均値と比較して低い比率で推移しています。

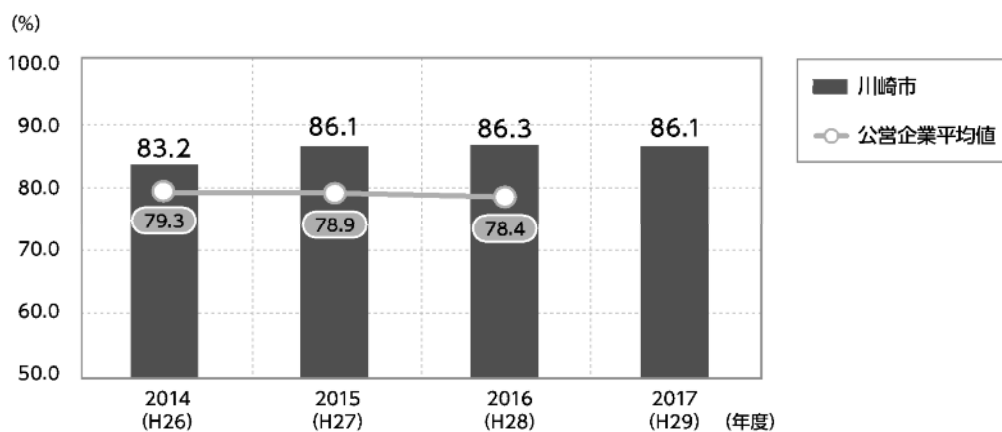
企業債残高対料金収入比率の推移



⑧ 有形固定資産減価償却率

- 有形固定資産のうち償却対象資産の減価償却がどの程度進んでいるかを表しています。バス車両使用年数の延長等により保有資産の減価償却が進み、既に高い水準に到達していることから近年は横ばいで推移しています。また、公営企業平均値を上回って推移していることなどを勘案すると、営業所施設の老朽化への対応やバス車両の更新など、保有資産の計画的な更新等に備える必要があります。

有形固定資産減価償却率の推移

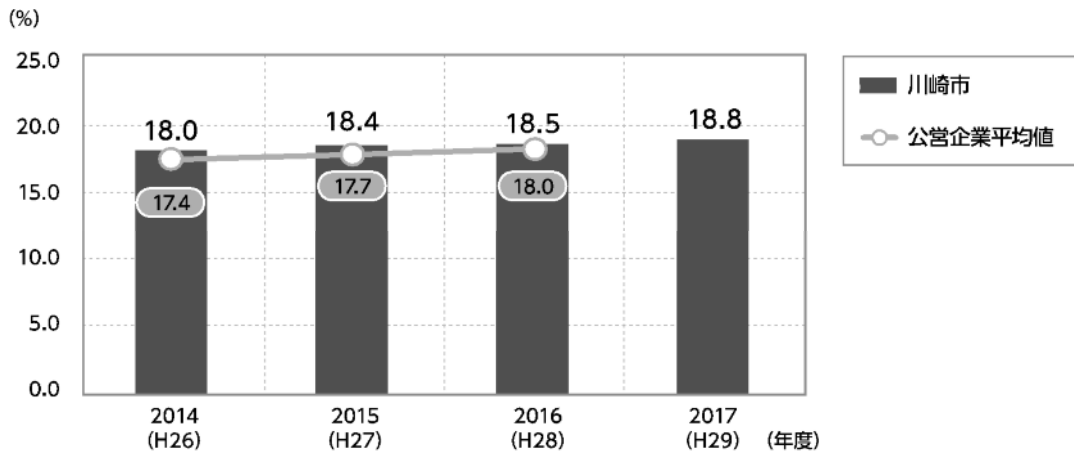




⑨ 乗車効率

- 車両1台の乗車定員に対する平均輸送人員の割合であり、バスの定員当たりでどの程度乗車しているかを表しています。路線の新設・見直しなどの輸送需要に対応した運行を行うことにより、増加傾向で推移しています。また、公営企業平均値と比較しても高い水準にあります。

乗車効率の推移



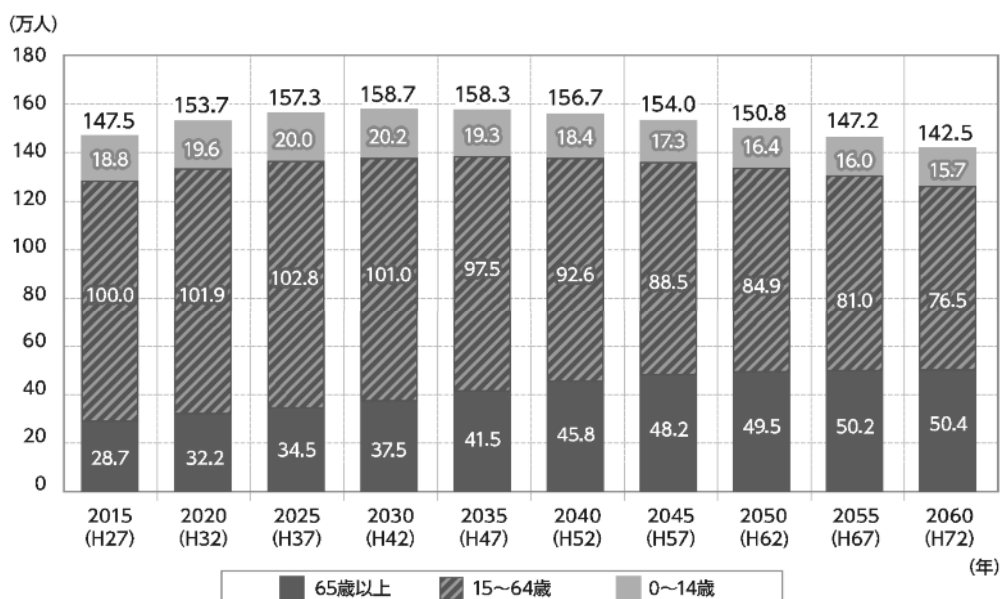
## 2 市バス事業を取り巻く環境の変化と課題

### (1) 社会環境の変化

#### ① 川崎市の人口動向

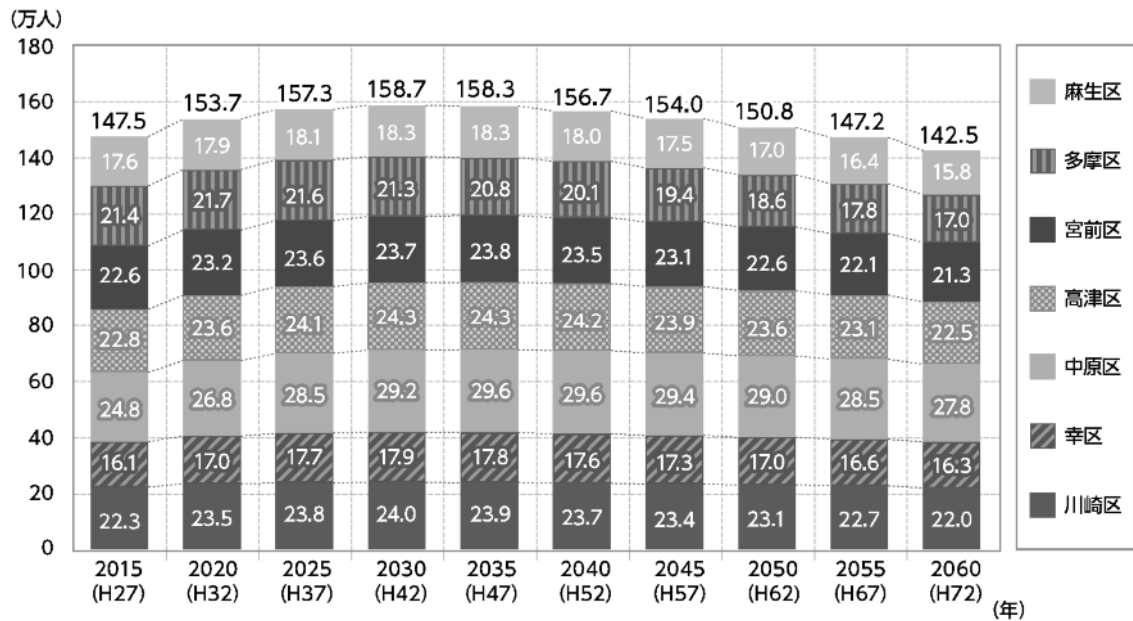
- 全国的に人口が減少に転じる中、本市は、首都圏の中心に位置する立地優位性や交通利便性に加え、豊富な文化芸術資源などといった川崎の魅力が、多くの人々に選ばれている要因となり、活力ある都市として人口の増加が続き、その結果、平成29（2017）年4月には150万人を超えることとなりました。
- 本市の将来人口推計では、少子高齢化の進展、将来的な人口減少への転換、生産年齢人口の減少が予測されています。
- 年少人口（0歳～14歳）は、平成42（2030）年まで増加を続け、20.2万人をピークとしてその後減少過程に移行します。生産年齢人口（15歳～64歳）は平成37（2025）年の102.8万人をピークとしてその後減少過程に移行します。老年人口（65歳以上）は今後増加を続け、平成32（2020）年には32.2万人（総人口の21%）、平成72（2060）年には50.4万人（同35%）になると想定されています。

将来人口推計



- 区別人口では、多摩区は平成32（2020）年をピークに減少過程に移行することが想定され、川崎区・幸区・麻生区については、市と同じ平成42（2030）年をピークに減少過程に移行することが想定されています。また、高津区・宮前区については平成47（2035）年、中原区については平成52（2040）年をピークに減少過程に移行することが想定されています。

将来人口推計（区別）

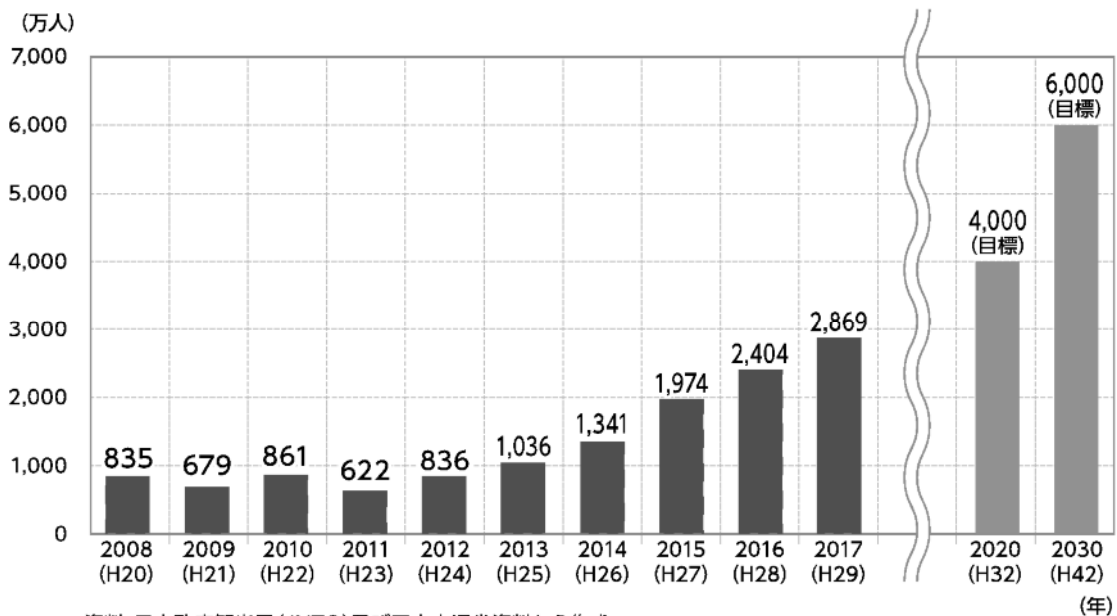


- 本計画期間においては、引き続き、総人口の増加が予測されており、市域全体における輸送需要の高まりへの対応が求められています。
- また、人口の増加と平均寿命の伸長により、平成32（2020）年には、人口の約21%が65歳以上となり「超高齢社会」を迎えるなど、高齢者人口と高齢化率が増加・上昇傾向にあります。
- このため、これまで以上にバスを利用する高齢者が増加することから、高齢者の利用しやすいバス利用環境の整備や、さらなる安全対策の充実などが求められています。

② インバウンド等の誘客

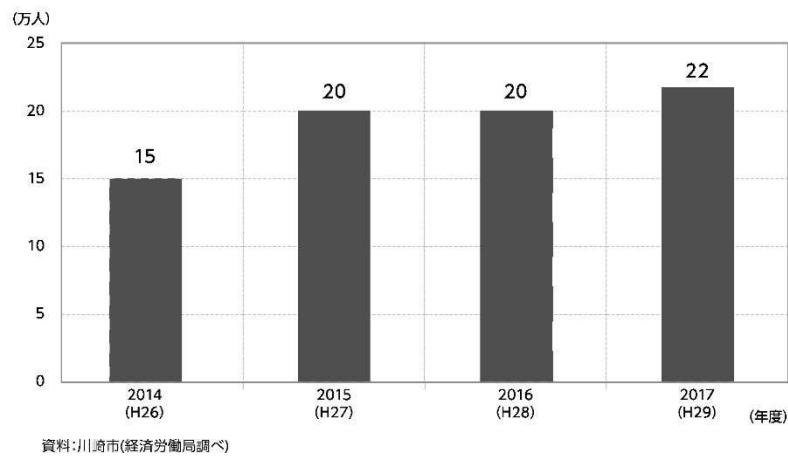
- 訪日外国人旅行者数は、平成28（2016）年に2,000万人を超え、平成30（2018）年12月には3,000万人を突破しました。こうした状況の中、政府は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される平成32（2020）年には4,000万人、平成42（2030）年には6,000万人を目標に掲げました。

訪日外国人旅行者数の推移と今後の目標



- 川崎市内の宿泊施設における外国人の年間宿泊客数は、平成29（2017）年度には約22万人となっており、平成26（2014）年度と比較して約7万人（約47%）増加しています。

市内宿泊施設における外国人の年間宿泊客数の推移（推計値）



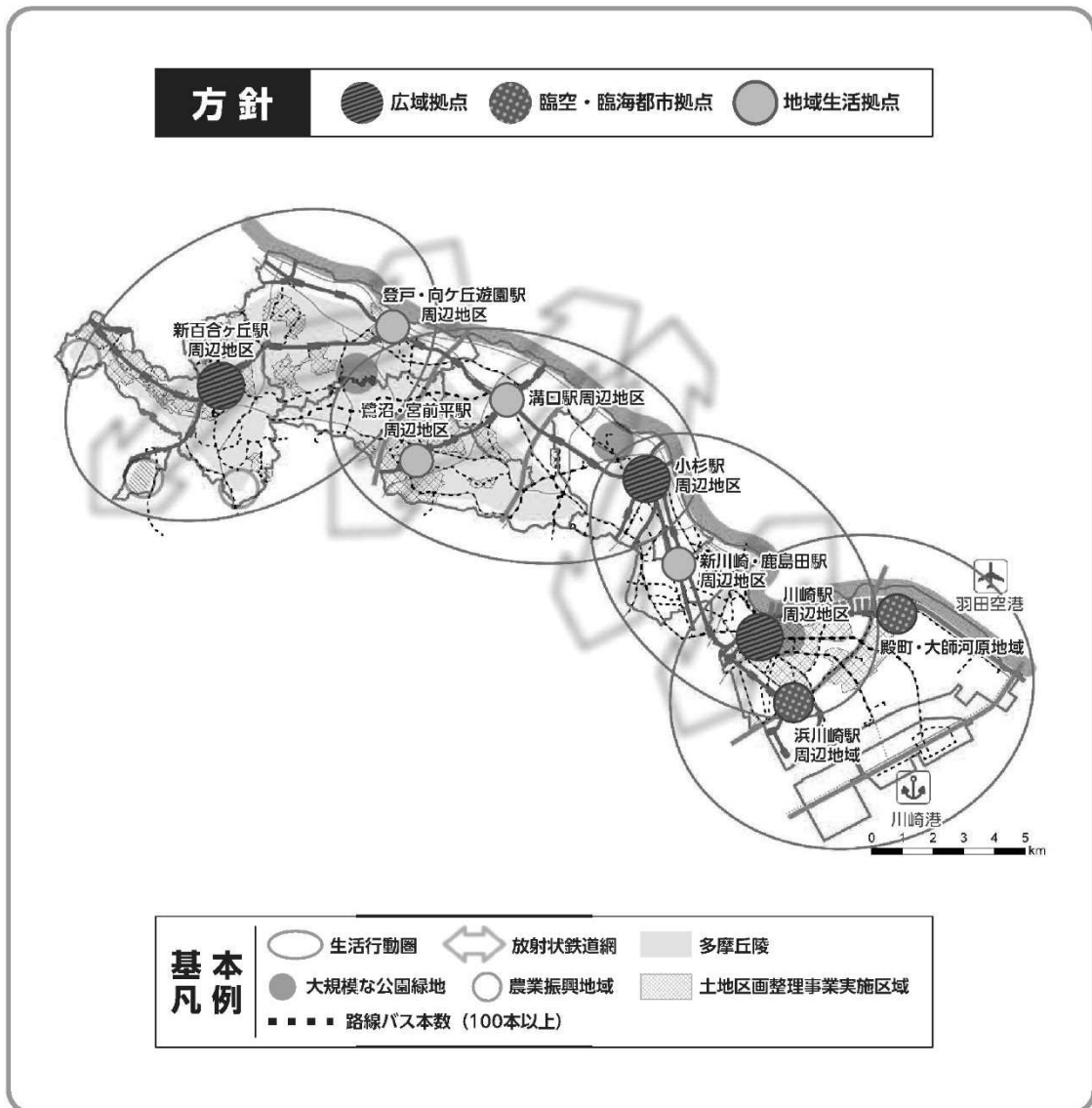
- 本市では「川崎インバウンド等誘客推進協議会」を設立するなど、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を好機としたインバウンド等の誘客に向けた取組が進められています。
- こうした状況の中、バス事業者として、インバウンド等の誘客施策への対応や、訪日外国人旅行者等の移動円滑化に向けた対応が求められています。
- また、羽田空港に近接する立地特性を活かし、川崎駅周辺から観光地へのアクセスなど、インバウンド観光を含めた新たな需要の可能性も期待できると考えられます。

### ③ まちづくりに合わせた公共交通の整備

- 本市では、「広域拠点」「臨空・臨海都市拠点」の整備等により『魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり』の推進や、「地域生活拠点」等の整備をはじめとした『身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり』を推進するなど、『広域調和・地域連携型』の都市構造をめざしてまちづくりに取り組んでいます。
- こうした中、市バスは、北部地域や臨海部における都市基盤整備の進捗に合わせた交通アクセスの向上とともに、駅を中心とした利便性の向上や交通結節点機能の強化への対応など、将来にわたって市民生活を支える公共交通の強化が求められています。
- また、身近な地域の交通を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、駅などへのアクセス向上は路線バスによる対応を基本とし、地域の特性やニーズに応じた取組を進めるなど、川崎市総合都市交通計画と連携した事業運営を図る必要があります。
- さらに、川崎臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化を図るなど、臨海部ビジョンの実現に向けた取組を進めていく必要があります。
- こうした事業を推進していくためには、バス事業者として駅前広場等におけるバスバースの確保や拡充等が必要となることもあるため、将来のバスネットワークを見据えた駅前広場の整備・再編について、関係機関等と連携した取組を進める必要があります。

川崎市の都市構造イメージ

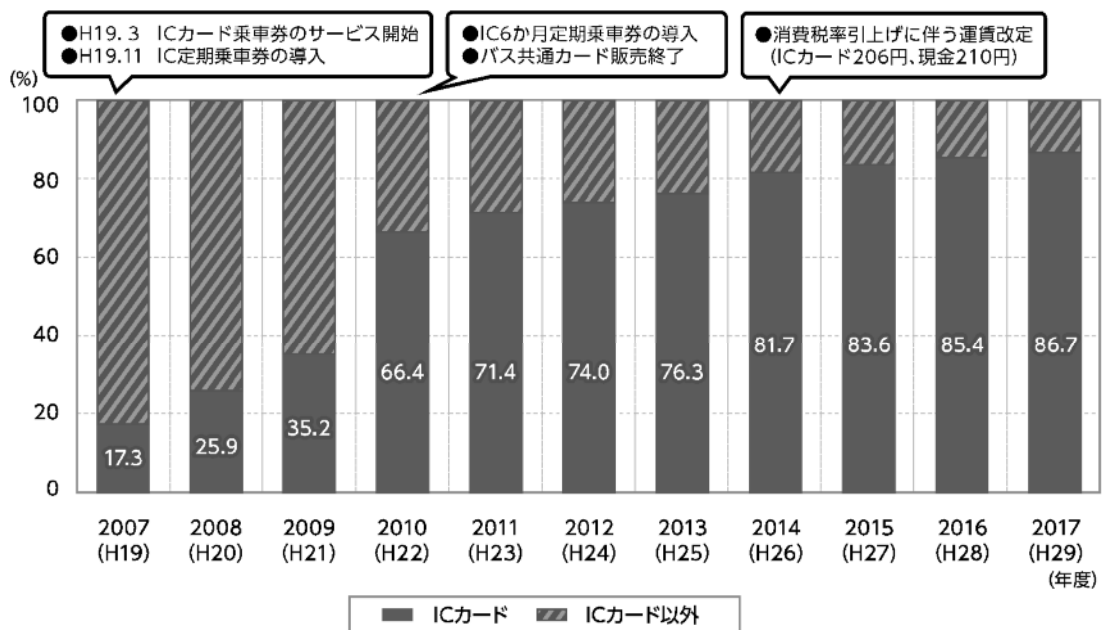
- 人が集まり、都市の活力を高める、いわば川崎の「顔」となる「広域拠点」
- 産業振興の核となり、我が国の経済をけん引する「臨空・臨海都市拠点」
- それぞれのエリアで市民生活の中心となる「地域生活拠点」



④ 情報通信技術の進展

- 市バスでは、ICカード乗車券のサービス開始以降、ICカード乗車券による利用者が年々増加傾向で推移し、平成29（2017）年度の利用率は86.7%と9割近い方がICカード乗車券で市バスを利用しています。  
（特別乗車証などの市施策による紙式乗車券は除く。）

市バスの乗車料収入におけるIC化率の推移



高齢者・障害者外出支援乗車事業分、特別乗車証分、臨時乗車証分は除く

- 今後については、各種乗車券の利用動向やICカード乗車券を取り巻く環境の変化、情報通信技術の進展等を踏まえて、お客様に分かりやすく利用しやすい乗車券制度を検討していく必要があります。

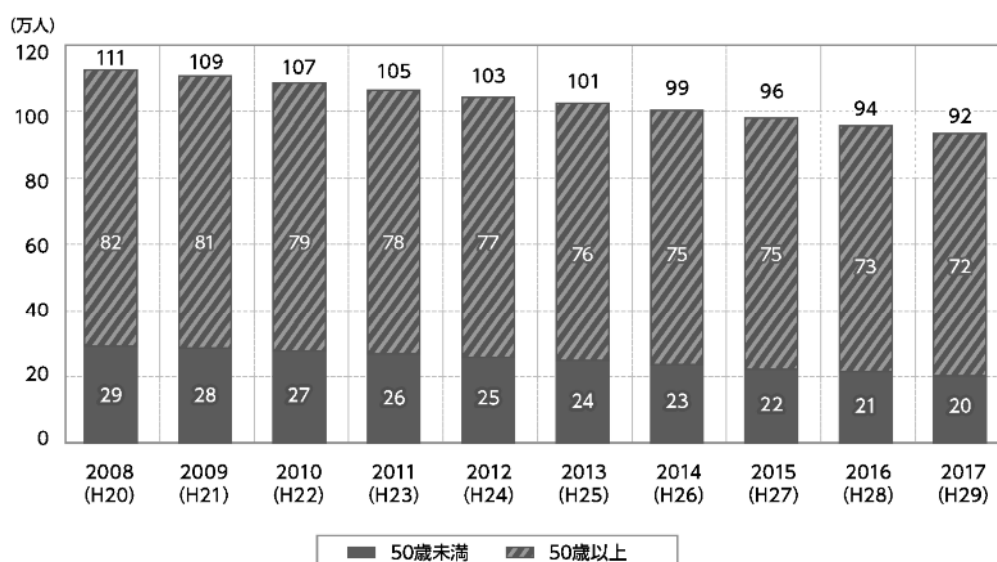


## (2) 事業環境の変化

### ① 運転手の確保

- 大型自動車第二種免許保有者数については、平成29（2017）年に約92万人となり、10年で約19万人（約17%）減少しています。
- また、50歳未満の免許保有者は、10年で約9万人（50歳未満の約31%）減少し、高齢化が進展しています。

全国の大型自動車第二種免許保有者数の推移



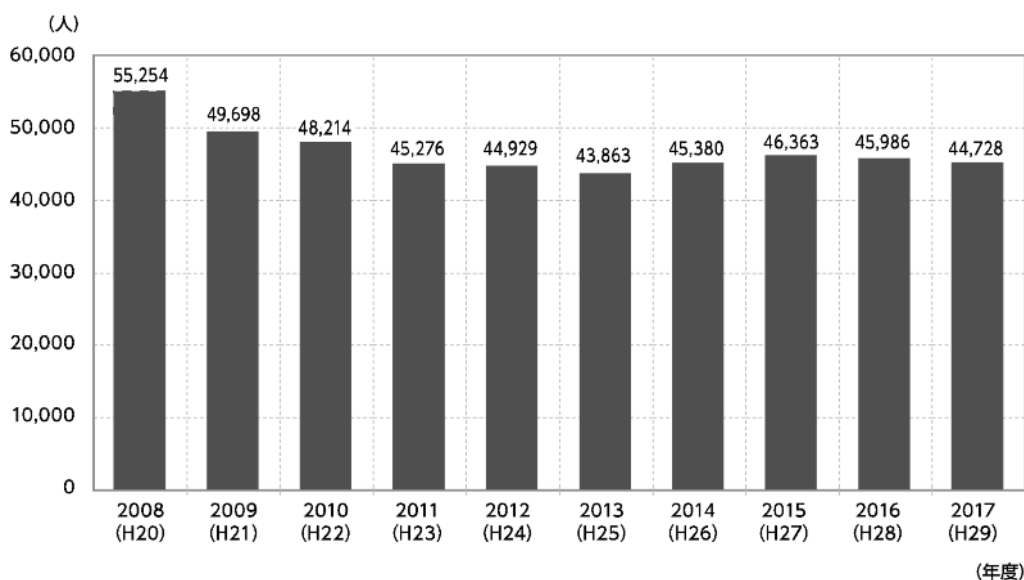
資料：警察庁「運転免許統計」から作成

- 国では、平成25（2013）年に「バスの運転者の確保及び育成に向けた検討会」を設置し、運転手の安定的な確保及び育成に向けた課題や対策について取りまとめました。
- 市バスでは、大型自動車第二種免許保有者の高齢化を踏まえ、平成29（2017）年度の採用選考から受験資格年齢を48歳未満から50歳未満に拡大するなど、人材確保に向けた取組を進めてきました。
- 今後、市バス運転手の定年退職者数の増加や、全国的にバス運転手が不足している状況等を踏まえ、運転手の確保・育成に向けた取組の充実が必要です。

### ② 整備員の確保

- 自動車整備士資格を取得するための登録試験（自動車整備技能登録試験）の申請者数については、平成29（2017）年に44,728人となっており、10年で約10,526人（約19%）減少しています。
- この背景には、少子化に加え、若者の自動車離れ等の若年者における意識変化なども影響しているものと考えられ、今後、自動車の安全を支える車両整備・点検を担う人材の確保がますます難しくなっていくものと予測されています。

#### 全国の自動車整備技能登録試験申請者数の推移



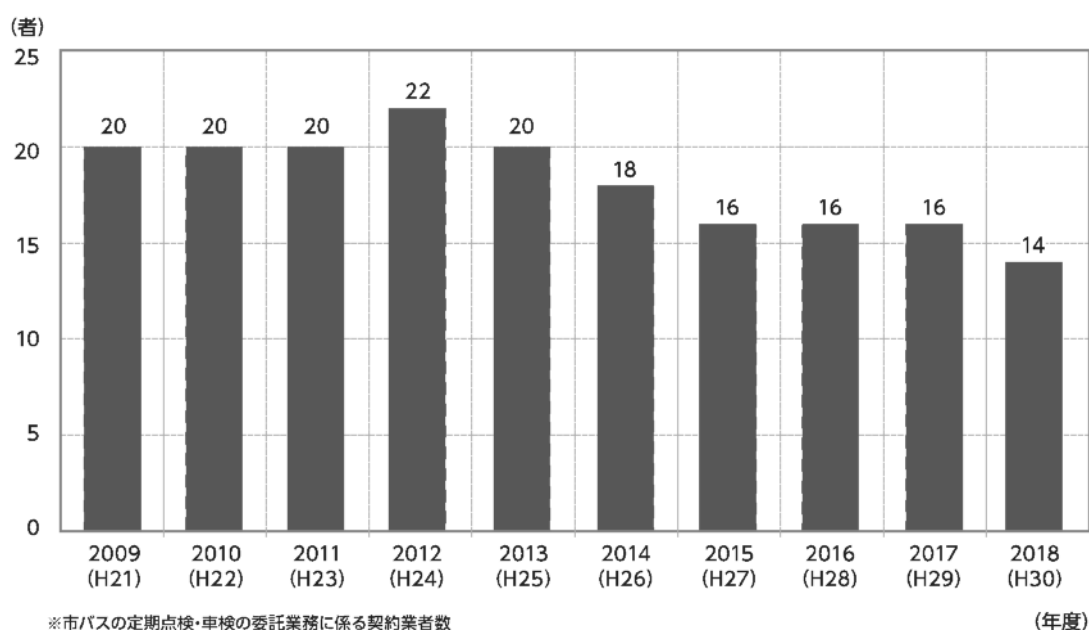
資料：日本自動車整備振興会連合会

- 国では、平成27（2015）年に「自動車整備人材の確保・育成に関する検討会」を設置し、自動車整備業の実態及び人材確保・育成のための課題と、その課題に対応する取組事例等について取りまとめました。
- 今後、バス車両整備・点検を取り巻く環境の変化や全国的に自動車整備士が不足している状況等を踏まえ、整備員の確保・育成に向けた取組が必要です。

## ③ バス車両の維持管理

- これまで、市バス車両の定期点検（3か月、6か月、9か月）や車検については、民間整備事業者への外部委託で対応してきました。
- 近年、自動車整備業界における人材不足は深刻な問題となっており、市バスの定期点検・車検の委託業務を受注できる民間整備事業者数は減少傾向にあります。

## 民間整備事業者数の推移



- こうした状況の中、平成29（2017）年度から、定期点検業務を自家化し、安定的な車両整備体制を確保してきましたが、今後もさらなる民間整備事業者の減少が見込まれる状況においては、これまで外部委託で対応していた車両整備業務を自家化するとともに、自家化業務を確実に実施するための人材の確保や技術継承、施設環境の整備など、安定的・計画的な車両整備・点検に向けた取組が必要です。
- また、近年、自動車の安全・環境性能の向上に伴い、バス車両の電子制御による新技術の利用が拡大していることを踏まえ、車両整備技術の高度化等に的確に対応していくため、整備員の技能向上等に向けた人材育成の推進が重要です。

④ 営業所施設等の老朽化

- 市バスは、5つの営業所を拠点として、現在の市バスネットワークを維持しています。各営業所の築年数は30年から50年を経過し、安定的な輸送サービスを支える施設・設備等の老朽化が進行しています。
- 事業基盤となる営業所については、設備等の安定稼働に必要な維持管理を行いつつ、中長期的な財政負担を踏まえ、建替え等の計画的な整備が必要です。

営業所施設の概要

	名称	概要	施設写真
①	塩浜営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●築年月:昭和49(1974)年8月【築44年】</li> <li>●市バス輸送人員のシェア率:約29%</li> <li>●津波浸水予測区域に該当</li> </ul>	
②	上平間営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●築年月:平成31(2019)年1月</li> <li>●市バス輸送人員のシェア率:約21%</li> <li>●平成30(2018)年度に営業所事務所棟改築工事完了</li> </ul>	
③	井田営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●築年月:昭和59(1984)年4月【築34年】</li> <li>●市バス輸送人員のシェア率:約12%</li> </ul>	
④	菅生営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●築年月:昭和54(1979)年8月【築39年】</li> <li>●市バス輸送人員のシェア率:約10%</li> <li>●市営住宅と合築施設</li> </ul>	
⑤	鷲ヶ峰営業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●築年月:昭和47(1972)年3月【築47年】</li> <li>●市バス輸送人員のシェア率:約28%</li> <li>●市営住宅と合築施設(地下車庫)</li> </ul>	

※築年数は平成31(2019)年4月1日時点  
 ※市バス輸送人員のシェア率は平成29(2017)年度

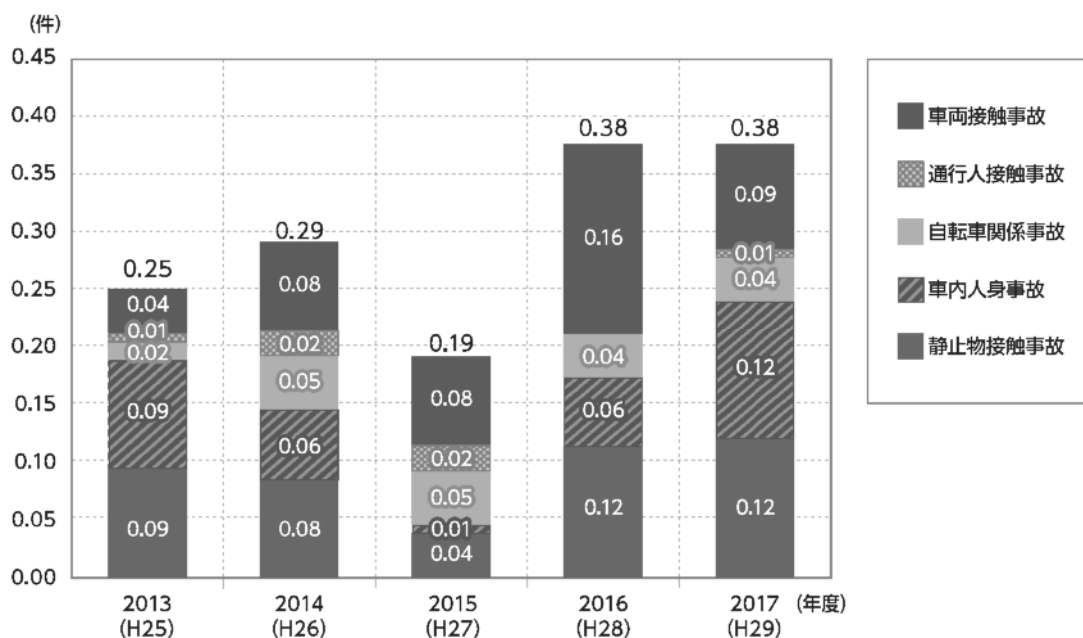


- こうした状況の中、上平間営業所については築50年を超え、最も老朽化が進行していることに加え、現行の建築基準法施行以前に建てられたため、十分な耐震性能が確保されていないことや、耐震補強を行うための基礎耐力が不足していることなどから、営業所建替え整備に着手しました。今後は、整備場棟や外構等の関係施設の整備について、営業を継続しつつ円滑に進めていく必要があります。
- 臨海部地域の輸送サービスを支える塩浜営業所については、築44年経過し、施設の老朽化が進行していることに加え、臨海部における輸送需要や民間整備事業者の減少に伴う車検整備の自家化など、事業を取り巻く環境の変化等に対応していくため、建替え整備に向けた検討が必要です。
- また、北部地域の輸送サービスを支える鷲ヶ峰営業所と菅生営業所については、市営住宅との合築施設のため、車庫スペースやバス整備機能等に限界があります。今後見込まれる人口増加や高齢化の進展、鷲沼駅周辺再編整備等の都市基盤整備、民間整備事業者の減少に伴う車検整備の自家化など、事業を取り巻く環境の変化等に対応していくためには、車庫スペースを含めた事業用地の確保について検討することが必要です。

⑤ 安全な輸送サービス

- 走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数については、平成29（2017）年度に0.38件となり、過去5年で最も件数が低かった平成27（2015）年度と比べると0.19件増加しました。これは、「危険回避のための急操作」による転倒事故等の車内人身事故が増加したことや、バスターミナル内での駐停車車両との接触事故等の静止物接触事故の増加が主な要因です。

走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数の推移（形態別）



- 今後も、自転車の車道走行の増加など、近年の道路走行環境の変化に加えて、高齢化の進展に伴いこれまで以上にバスを利用する高齢者が増加することなどから、安全性の確保に向けた取組がますます重要となってきます。

## ⑥ お客様満足度

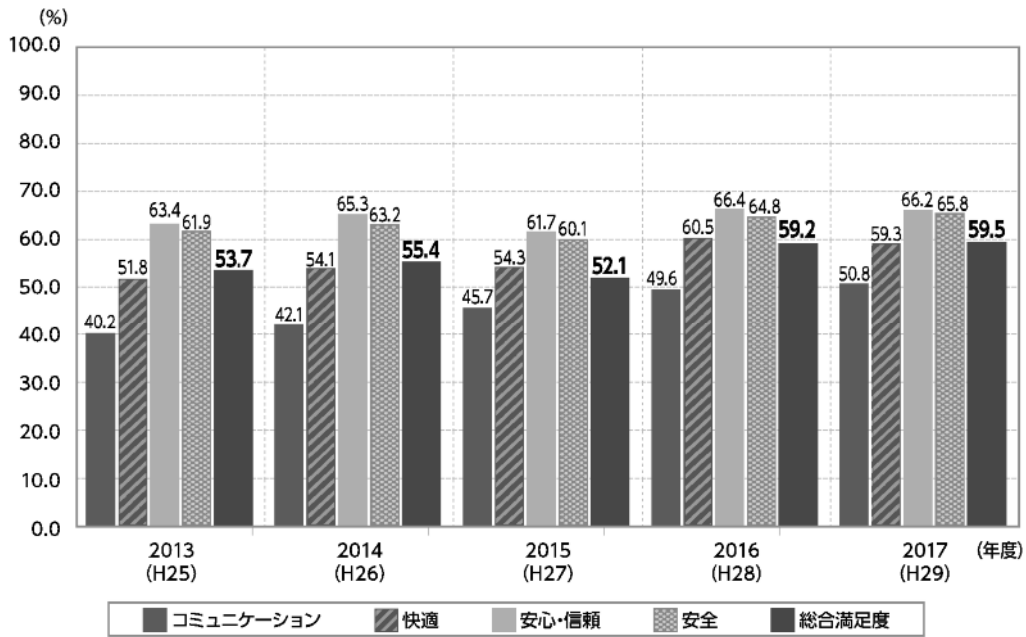
- 市バスでは、平成24（2012）年度に、交通局の全職員が市民やお客様の声に応え、満足をいただくために取り組むサービスについての約束として「市バスサービスポリシー」を策定しました。

市バスサービスポリシー	
定義	安全・安心な運行サービスを最優先で提供する市バスの職員全員が、市民やお客様の声に応え、満足をいただくために取り組むサービスについての市民やお客様への約束
構成	4つの柱に沿って定めた「サービスポリシー」と、それを実現するため、職員がサービス業務を行うに当たっての価値や行動判断の基準となる「行動基準」で構成
安 全	どのようなときも安全最優先で行動し、お客様や周囲の人が「安全を実感できる市バス」をめざします。
安心・信頼	お客様の立場を理解して親切丁寧に行動し、お客様が「安心・信頼してご利用できる市バス」をめざします。
快 適	お客様が「心地よく快適に利用できる市バス」をめざします。
コミュニケーション	お客様に「感謝の気持ちを伝え続ける市バス」をめざします。

- 多くのお客様と直接顔を合わせる交通局職員の一人ひとりが、お客様に満足いただけるサービスを常に意識し、サービスポリシーの実践を通してサービス向上に取り組んでいます。
- また、市バスサービスにおけるお客様満足度を調査する「市バスお客様アンケート調査」を実施し、お客様の満足度、不満足度を継続的なサービス向上に向けた取組に活用しています。
- 平成29（2017）年度におけるお客様満足度の調査結果については、市バスのサービス全般についての評価である「総合満足度」が59.5%となり、調査開始以降、最も高い評価となりました。

- しかしながら、「コミュニケーション」の設問については、平成29（2017）年度の満足度が50.8%となり、平成25（2013）年度の調査と比べると10.6ポイント上昇しているものの、他の評価項目と比べ相対的に評価が低いことが分かりました。

お客様満足度調査結果の推移



- 今後は、お客様満足度の分析結果等を踏まえ、継続的なサービス向上に向けた取組を一層推進していく必要があります。また、さらなる市バスサービス向上に向けて、お客様満足度の調査における客観性をさらに向上させる取組も重要です。



## 第3章

# 計画の基本的な考え方

## 1 経営の基本的な考え方

- 市バスは、市域全体を営業エリアとして、通勤通学や移動手段を持たない高齢者など、市民の日常生活を支える身近な公共交通機関として重要な役割を果たしています。
- 市バス事業については、公営バス事業として地方公営企業法により「経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進する」ことを経営の基本原則としており、公営バスとしての市バス事業の意義・役割について、次のとおり整理しています。

### 市バス事業の意義・役割（第3次川崎市バス事業経営問題検討会答申）

#### ■ まちづくり・福祉・環境対策などの川崎市の行政施策との連携、先駆的施策への積極的な協力、取組の実践

- 川崎市総合都市交通計画を踏まえた取組を積極的に推進する事業運営
- 都市基盤整備や臨海部の活性化など、川崎市のまちづくり施策等との連携
- バス車両の低炭素化など、先駆的施策への協力・取組の実践

#### ■ 市域の特性を踏まえたバスネットワークの維持・充実

- 地域の特性や需要に応じた公共交通ネットワークの充実
- 民営バス事業者の参入が見込めない地域における市民生活に不可欠な路線の安定的な運行の確保
- 民営バス事業者との連携を図り、市域全体としてのバスネットワークの維持・充実

#### ■ 災害時等における輸送機能の確保

- 災害時等、鉄道などの公共交通機関が機能しない状況における市バスネットワークの弾力的な運行の確保
- 民営バス事業者等と市域の特性を踏まえて連携を図り、災害時における移動手段の確保

#### ■ 市民やお客様の意向を反映した事業運営

- 予算、決算、乗車料金など、民意を反映した議会の関与を通じた事業運営
- 市バスアンケート等によるお客様の声を反映した事業運営

- 今後、本市の政策・施策の実現に向けて、まちづくりに合わせた公共交通の整備、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を好機としたインバウンド等の誘客施策への対応など、行政施策との連携等による、市バス事業のさらなる推進が求められています。
- また、超高齢社会の到来を目の前に控えた今日、公共交通の重要性がますます高まることとなります。こうした状況を踏まえ、引き続き、公共施設への交通手段の確保や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保といったきめ細やかなバスネットワークの維持が必要になってきます。
- さらに、東日本大震災の経験や市域全体を営業エリアとしている市バスネットワークの強みを活かし、災害時には市民やお客様の安全確保と輸送機能の確保を図るなど、公営バスとしての市バスの果たすべき役割は一層重要になるものと認識しています。

### 東日本大震災時の対応

- 首都圏の鉄道がほぼ全線運休する中、市バス全営業所において終夜運行を実施  
→合計185便(約8,900人を輸送)
- 井田営業所では、徒歩帰宅者に対して営業所のバス車両を休憩所として提供
- 地震発生日以降、計画停電等により、川崎市内を運行する鉄道が一部運休する中、市バスは終日通常ダイヤで運行

**終夜運行を実施した路線**

- これからも公共交通や公営バスとしての意義・役割を着実に果たしていくため、市域の路線バスネットワーク形成への寄与を図りながら、市バスネットワークの効率的・効果的な構築を前提に、安全かつ快適で利用しやすいサービスを提供し、市民やお客様に選ばれる「市バス」を目指します。
- また、今後については、営業所の建替え整備やバス車両更新数の増加、定年退職者数の増加等への対応など、多くの資金が必要となるため、非常に厳しい経営状況が見込まれます。こうした状況においても、将来にわたって安定的な事業運営を行っていくため、様々な観点から経営力の強化を図るなど、さらなる経営改善に取り組みます。
- 本計画においては、こうした考え方にに基づき、交通局職員のあるべき姿を明確にし、全職員が強い使命感を持って今後の事業を取り巻く環境の変化に的確に対応していくことにより、市民やお客様の大切な交通手段を確保していきます。

#### 交通局職員のあるべき姿

**職員全員が、  
輸送サービスのプロフェッショナルとして、  
市民やお客様に選ばれる『市バス』を目指して、  
チャレンジしている**

## 2 計画の基本方向

### (1) 安全な輸送サービスについて

安全な輸送サービスを第一の使命とし、お客様に信頼して御利用いただける市バスを目指します。

- 全職員が一丸となって「安全最優先」を徹底しつつ、安全対策の強化や運行管理体制の充実・強化を図ることにより、**運輸安全マネジメントを着実に推進**します。
- 道路走行環境の変化や高齢化の進展など、安全を取り巻く環境の変化を踏まえ、輸送の安全に係る啓発活動の充実を図ることにより、**安全啓発を推進**します。

### (2) 快適で利用しやすいサービスについて

お客様に満足いただける利用しやすい質の高いサービスの提供を行うとともに、市民やお客様の大切な足を確保します。

- 人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、経営資源や経営的観点も考慮しながら路線見直し等を行うとともに、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、**市バスネットワークを充実**します。
- 初めての市バスでも安心して御利用いただけるよう、分かりやすい案内サービスの充実を図るとともに、乗車券のIC化を推進するなど、**バス利用環境の充実**を図ります。
- 市バスサービスポリシーの実践による、お客様に満足いただけるサービスの提供を行うとともに、誰もが安全、安心、快適に利用できるよう、ハード面・ソフト面の両面からのバリアフリー化を推進するなど、バス車内の快適性を向上します。あわせて、安全で快適なバス停留所施設の整備・維持を行うなど、**快適な移動空間を提供**します。

#### (3) 社会的要請への対応について

公共交通としての役割や公営バスとして市バス事業における意義・役割に応じた事業運営を図ります。

- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を好機としたインバウンド等の誘客施策への取組を進めるとともに、公共交通ネットワークの形成に向けた取組や公共性の高い路線の維持など、本市のまちづくりや魅力向上に向け、**行政施策との連携**を図ります。
- 人と環境にやさしい市バスを目指して、バス車両等の低炭素化に向けた取組を進めることにより、**環境対策を推進**します。
- 自然災害、事故等における市民やお客様の安全確保や輸送機能の確保など、危機管理体制の強化に向けた取組を進めることにより、**災害時等への対応**を図ります。

#### (4) 経営基盤について

安全な輸送サービスや快適で利用しやすいサービス、社会的要請への対応など、これらの市バスサービスを将来にわたって安定的に提供します。

- 事業を支える人材の確保・育成、事業を効果的に実行するための組織体制の構築、市バスネットワークの拠点である営業所の計画的整備など、将来を見据えた必要な投資を行うことにより、**事業基盤を充実・強化**します。
- 事業経営の根幹である乗車料収入を確保するとともに、広告事業や貸切バス事業等の収益性事業の推進を図ります。また、営業所の管理委託を継続するとともに、時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制に取り組むなど、持続可能な経営を推進し、**経営力を強化**します。
- 市民やお客様に、市バスのサービスや活動内容について、もっと知ってもらい、より身近に感じてもらう、さらに利用してもらうため、戦略的広報やイメージアップ事業を進めるなど、**プロモーションの推進**を図ります。

### 3 計画の目標

#### ■ 市バスサービスの充実に向けて

- 安全な輸送サービスを確保します。
- 快適で利用しやすいサービスを充実します。
- 社会的要請に対応した事業を推進します。

#### ■ 市バスサービスを持続的に提供するため

- 経営基盤を充実・強化します。





## 第4章

### 目標達成に向けた取組

## 1 施策体系

- 目標を達成するため、4つの戦略と11の施策、22の事業を掲げるとともに、各事業に位置付けられる具体的な取組を推進します。

### 戦略1 安全な輸送サービスの確保

#### 施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

事業1 安全対策の強化

事業2 運行管理体制の充実・強化

#### 施策2 安全啓発の推進

事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

### 戦略2 快適で利用しやすいサービスの充実

#### 施策3 市バスネットワークの充実

事業4 人口動向や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの充実

事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

#### 施策4 バス利用環境の充実

事業6 分かりやすい案内サービスの充実

事業7 乗車券のIC化の推進

#### 施策5 快適な移動空間の提供

事業8 バス車内の快適性の向上

事業9 バス停留所施設の整備・維持

### 戦略3 社会的要請に対応した事業の推進

#### 施策6 川崎市の行政施策との連携

事業10 インバウンド等誘客施策への取組

事業11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

事業12 公共性の高い路線の維持

#### 施策7 環境対策の推進

事業13 バス車両等の低炭素化に向けた取組

#### 施策8 災害時等への対応

事業14 危機管理体制の強化に向けた取組

### 戦略4 経営基盤の充実・強化

#### 施策9 事業基盤の充実・強化

事業15 安定的な事業基盤を支える人材の確保

事業16 人材育成の推進と組織の活性化

事業17 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

事業18 営業所の計画的整備

#### 施策10 経営力の強化

事業19 収益性事業の推進

事業20 持続可能な経営の推進

#### 施策11 プロモーションの推進

事業21 戦略的広報の推進

事業22 イメージアップ事業の推進

## 2 具体的な取組（前期3年間）

### 戦略1 安全な輸送サービスの確保

#### 施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

##### 事業1 安全対策の強化

###### 【安全最優先の徹底】

- 道路運送法において全ての事業者は、「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」とされています。また、国の指針に基づく運輸安全マネジメントにより経営トップから現場まで一丸となり輸送安全性の向上に取り組むことが義務付けられています。
- 市バスでは、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、輸送の安全性の向上を図ることを目的とした「川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程」を定め、その規程に基づき、輸送の安全に関する基本的な方針である「川崎市交通局安全方針」を定めました。
- 今後も引き続き、交通事業管理者や安全統括管理者など、経営トップの主体的な取組の下で、関係法令等の遵守を徹底するとともに、「川崎市交通局安全方針」を全職員に周知徹底し、安全意識の定着を図ります。

#### 川崎市交通局安全方針

1. 安全最優先を徹底します。
2. 法令・規則等のルール、手順を確実に守ります。
3. 安全を守るための取組について、絶えず見直しを行います。
4. 情報を共有し、安全第一の職場を全職員で築きます。

### 【効果的な事故防止対策】

- 走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数については、平成29（2017）年度に0.38件となり、過去5年で最も件数が低かった平成27（2015）年度と比べると0.19件増加していることから、さらなる安全性の確保に向けた取組が必要です。
- このため、事故の発生状況やその要因分析を踏まえ、有責事故発生件数に占める割合の多い静止物接触事故、車内人身事故などの発生形態に応じた「形態別目標」を設定し、それに基づく重点的対策を実施します。
- 運転手の安全な運転操作や事故防止対策の実施状況を確認するため、全運転手を対象とした添乗観察を計画的に実施し、その結果に基づく改善指導を行います。
- 安全運転を継続していくために、全運転手を対象とした一般適性診断や新規採用運転手を対象とした初任診断等を実施し、診断結果を個別指導に活用するなど、安全確保に向けた意識や技能の向上を図ります。
- 1件の事故の背後には、多くのヒヤリ・ハットが存在すると言われており、事故発生に至る可能性が十分あることを踏まえ、事故の未然防止の観点からヒヤリ・ハット情報を収集・共有するとともに研修等に活用します。
- 毎月開催する営業所事故防止委員会において、有責事故についての情報共有や、複数車線が多い臨海部地域、狭隘路が多い北部地域といった地域の特性に合わせたヒヤリ・ハット映像の活用など、効果的な事故防止対策を実施します。
- バス車両の安全対策について、平成30（2018）年度に、夜間の視認性を高めるLEDヘッドライトを全車に導入しました。今後は、バス後輪部の夜間の視認性を高めるLED路肩灯の導入を進めます。



LED路肩灯

## 第4章 目標達成に向けた取組

- また、平成30（2018）年度には、交差点右左折時や狭隘路走行時における歩行者、自転車利用者等への注意喚起を行う右左折警報装置（ウィンカーチャイム）を全車に導入しました。今後は、バス車両更新時に合わせて、バス車両のさらなる安全対策に取り組めます。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ 添乗観察の実施	・民間委託による実施 （全運転手 年2回） ・職員による実施	・民間委託による実施 （全運転手 年2回） ・職員による実施	・民間委託による実施 （全運転手 年2回） ・職員による実施
・ 適性診断の実施・活用	・適性診断の実施 （全運転手の 1/3）	・適性診断の実施 （全運転手の 2/3）	・適性診断の実施 （全運転手の 3/3）
・ LED路肩灯の導入	・全車導入		

## 【安全管理体制の構築・改善】

- 輸送の安全確保の取組を活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップが主体的かつ積極的に関与し、強いリーダーシップを発揮することが極めて重要です。
- このため、経営トップによるマネジメントレビュー（輸送安全委員会）を計画的に実施し、輸送安全に関する取組の進捗管理や安全管理体制の評価を行うとともに、レビュー結果に基づく見直しや改善を行います。
- 局長及び安全統括管理者と現場職員との意見交換会を実施し、現場からの意見を積極的に収集するとともに、組織内における円滑なコミュニケーションを構築するなど、輸送の安全に関する情報共有の確保を図ります。
- 局長又は安全統括管理者、営業所を対象に、輸送の安全に関する内部監査を実施し、安全管理体制の点検・確認を継続して行い、監査結果に基づく必要な措置等を講じます。
- 市バスでは、貸切バスにおける安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行う「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、平成29（2017）年9月に、安全性に対する取組状況が優良なバス事業者であることを示す一ツ星の評価認定を受けました。今後も、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の三ツ星認定取得に向けた取組等により、貸切バス事業の継続的な安全確保を図ります。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ 輸送安全委員会の実施	・年4回実施	・年4回実施	・年4回実施
・ 意見交換会の実施	・ 局長及び安全統括管理者との意見交換会 （各1回実施）	・ 局長及び安全統括管理者との意見交換会 （各1回実施）	・ 局長及び安全統括管理者との意見交換会 （各1回実施）
・ 内部監査の実施	・ 局長又は安全統括管理者を対象 （年1回実施） ・ 営業所を対象 （年1回実施）	・ 局長又は安全統括管理者を対象 （年1回実施） ・ 営業所を対象 （年1回実施）	・ 局長又は安全統括管理者を対象 （年1回実施） ・ 営業所を対象 （年1回実施）
・ 貸切バスの安全確保に向けた取組	・二ツ星認定取得	・三ツ星認定取得に向けた取組の推進	・三ツ星認定取得

## 事業2 運行管理体制の充実・強化

### 【運行管理業務の充実】

- 運行管理者が行う運行管理業務は、運転手の勤務時間等の適正管理、点呼による運転手の健康状態の把握や輸送安全に関する情報伝達、運転手に対する指導監督など、輸送安全を確保するために必要不可欠な業務です。今後、輸送安全を取り巻く環境の変化等を踏まえ、さらなる運行管理業務の充実にに向けた取組を進めていく必要があります。
- 引き続き、運行管理者や運転手の研修などにおいて、点呼執行の重要性や法令遵守、執行に当たっての心構え等について徹底し、適切かつ厳正な点呼執行を行います。
- 点呼執行時における輸送安全に関する情報伝達を徹底するとともに、有責事故やヒヤリ・ハット情報について大型液晶モニター電子掲示板（デジタルサイネージ）等を活用して情報の共有を図ります。
- 運転業務における早朝から深夜までの変則勤務体制を踏まえ、終業から次の始業までの休息時間の確保等を行うため、効果的・効率的な乗務計画を作成します。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・効果的・効率的な乗務計画の作成	・乗務計画の作成・管理	・効果の検証	・取組推進

### 【運行ミスの撲滅】

- 経路誤り等運行ミスについては、「川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会」の答申に基づき、再発防止に向けた取組を進めてきました。今後も引き続き「基本動作の習慣化」や「運行ミスの発生が多い指定交差点での行き先アナウンス」など、運行ミスの発生要因に応じた防止対策を着実に実施するとともに、「街頭指導」や「運行ミス防止運動」などにより、運行ミス防止に向けた職員の意識向上を図ります。



## 施策2 安全啓発の推進

### 事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

#### 【利用者等の安全意識の醸成】

- 車内人身事故や自転車関係事故の背景には、自転車の車道走行の増加など、近年の道路走行環境の変化に加えて、高齢化の進展に伴うバスを利用する高齢者の増加、急な飛び出し等の危険回避のための運転操作など、運転手の技術や意識の向上だけでは防げないものもあります。そのため、バスを利用されるお客様等の安全意識を高めていく取組が重要です。
- 今後も引き続き、警察、区役所、学校等と連携し、交通安全の大切さを伝える交通安全教室の開催や、警察、バス協会等の関係機関と連携した交通安全運動を実施するなど、交通安全意識の向上に向けた取組を積極的に展開します。
- 平成30（2018）年度に作成した交通安全に関する啓発パンフレット及びDVDについて、高齢化の進展等を踏まえた配布対象の拡大や、それに合わせた内容見直しの検討など、さらなる安全啓発に向けた取組を推進します。
- また、自転車の車道走行の増加等を踏まえ、自転車接触事故の予防的対策として、主要駅自転車駐輪場への注意看板の設置を引き続き行うなど、自転車利用者の安全意識の醸成に向けた取組を推進します。



交通安全教室

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・交通安全教室の開催	・年14回開催	・年14回以上開催	・年14回以上開催
・啓発パンフレット、DVDの配布	・配布対象の拡大 ・内容見直しの検討	・内容見直しの検討	・内容見直しの検討

### 【高齢者の安全意識の醸成】

- 今後、高齢者人口の増加と高齢化率の上昇が見込まれる中、これまで以上に高齢者のバス利用の増加が想定されます。高齢者は、周りに迷惑をかけないようにバス停に到着する前に座席から立ち上がるなど、バス走行中の移動によりバランスを崩して転倒する事例が多く見受けられます。このため、高齢者に対して、バス走行中の移動の危険性を認識してもらうなど、安全意識の醸成を図る取組が重要です。

- そのため、高齢者への十分な配慮、バス車内アナウンスやバス車内床面表示による注意喚起等により、バス走行時の安全意識の浸透を図るなど、車内人身事故の防止に向けた取組を進めます。



バス車内床面表示

- また、高齢者が集まる施設での啓発物の配布や、高齢者を対象とする交通安全教室の開催など、バス乗車時における高齢者の安全意識の醸成に向けた取組を推進します。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 高齢者が集まる施設での安全啓発	・ 60か所実施	・ 60か所実施	・ 60か所実施
・ 高齢者を対象とした交通安全教室の開催	・ 年2回開催	・ 年2回以上開催	・ 年2回以上開催

## 戦略2 快適で利用しやすいサービスの充実

### 施策3 市バスネットワークの充実

#### 事業4 人口動向や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの充実

- 本計画期間においては、引き続き総人口の増加とともに、高齢者人口の増加と高齢化率の上昇が予測されています。
- 今後も、市域全体における輸送需要の変化に対応した路線見直しやダイヤ改正を行い、効率的・効果的な市バスネットワークの維持・充実を図ります。
- 臨海部ビジョンにおける交通機能強化プロジェクトの中では、交通機能強化に向けた産業道路駅前交通広場整備と、これによるバスネットワークの構築を進めています。こうした中、臨海部における物流施設の整備など、さらなる企業進出による就業者数の増加が見込まれていることなどから、産業道路駅前交通広場の整備に合わせた路線の検討を含め、臨海部の路線バスネットワークの充実に向けた取組を進めます。
- また、川崎市総合都市交通計画では、川崎駅等の拠点と臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進など、路線バスネットワークの充実に向けた取組を推進しています。こうした取組を踏まえ、臨港道路東扇島水江町線の整備に合わせた路線の検討など、臨海部の交通機能の強化に向けた取組を進めます。
- さらに、鷺沼・宮前平駅周辺地区は、総合計画において「地域生活拠点」の一つとして位置付けられ、「鷺沼駅周辺を中心に商業、都市型住宅、文化・交流など多様な都市機能の集積及び交通結節機能の強化に向けた取組を推進」することとしています。こうした取組を踏まえ、鷺沼駅周辺再編整備の進捗に合わせた路線バスネットワークの充実に向けた検討など、北部地域のさらなる交通機能の強化に向けた取組を進めます。

## 第4章 目標達成に向けた取組

- JR南武線（武蔵小杉駅～尻手駅間）の連続立体交差化、横浜市営地下鉄3号線の延伸、川崎アプローチ線の整備など、将来の鉄道ネットワークや道路ネットワークの形成に向けた検討状況を注視しつつ、今後の取組について検討を行います。

取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ 路線見直し、ダイヤ改正	・ 武蔵小杉駅への需要変化に対応する路線見直しの検討	・ 区役所等公共施設へのさらなるアクセス向上の検討	・ 取組推進
・ 産業道路駅駅前交通広場の整備に合わせた路線検討	・ 検討	・ 検討	・ 供用開始に合わせた路線の検討
・ 鷺沼駅周辺再編整備の進捗に合わせた路線検討	・ 再編整備の内容を踏まえた検討	・ 検討	・ 検討

## 事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

### 【走行環境に対応した取組】

- 路線バスのサービスにおいて、運行時間の定時性や速達性の確保は、お客様の利便性を高める重要な取組です。
- 今後も引き続き、定時性・速達性の確保に向け、交通管理者や道路管理者等の関係機関への道路走行環境の改善要望を行います。
- また、走行環境の変化を的確に把握し、運行区間の所要時分調整など、実態に見合った適切なダイヤ改正を行います。

### 【利用動向等に対応した取組】

- これまで市バスでは、鉄道ダイヤの改正に合わせた対応や、公共施設等の開館時間に合わせた運行時間の変更など、お客様の利用動向の変化に対応した取組により、お客様の利便性向上を図ってきました。
- 今後も引き続き、イベント等開催時の増便のほか、公共施設の開館時間等に合わせた運行時間の調整、年末の深夜バスの増便や終車バス時間の延長等による運行時間帯の拡充に向けた検討など、利用動向に対応した取組を進めます。
- また、路線見直しやダイヤ改正を進めるに当たっては、料金箱データや乗客流動実態調査の内容を活用するなど、利用状況・収支状況の把握・分析により、お客様の利便性の向上や収益性の向上を図ります。

## 施策4 バス利用環境の充実

### 事業6 分かりやすい案内サービスの充実

#### 【案内情報の充実】

- 路線バスは、同じ乗り場でもバスの行き先が異なることや、バスの行き先が同じであっても経由地によって乗り場が異なる場合があります。そのため、市バスでは「初めて市バスを御利用されるお客様にも分かりやすく」をコンセプトに市バスマップを発行するなど、案内情報の充実に取り組んでいます。
- 今後は、従来の市バスマップを発行するとともに、本市における高齢者人口の増加や高齢化率の上昇等を踏まえ、高齢者等にも見やすい拡大版バスマップを発行するなど、誰にでもわかりやすく、利用しやすいバス利用環境づくりに取り組みます。
- 平成30（2018）年10月に国が策定した「乗合バスの運行システムのナンバリング等に関するガイドライン」を踏まえ、利用者の利便性や地域の実情に応じた対応を図るなど、より分かりやすい行き先表示等への改善に取り組めます。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ 拡大版バスマップの作成	・ 拡大版バスマップ発行に向けた調査・編集	・ 発行	・ 内容改善

**【運行情報提供サービスの充実】**

- 市バスでは、鉄道からバスへ乗り換えるお客様が、駅の改札口付近において、目的地へ向かうバス路線、乗り場、発車時刻等の運行情報を把握することができるよう、民間バス事業者の運行情報も含めた「バス総合案内表示板」の整備を行うなど、主要鉄道駅等のバス運行情報表示の充実に取り組んでいます。



川崎駅バス総合案内表示板のイメージパース

- 今後は、平成30（2018）年度に整備した川崎駅のバス総合案内表示板について、効果や課題等の検証を行い、他の主要鉄道駅等への整備に向けた検討を進めます。
- お客様一人ひとりに的確かつスピーディに市バスの運行情報を提供できる市バスナビについては、平成30（2018）年度に、地図上から停留所を選択できる機能を追加したほか、訪日外国人に対応する多言語表示等の機能強化を行いました。今後は、お客様の利便性向上に向けた利用方法の一層の周知を図るとともに、ICT技術の進展に合わせて、さらなる利便性の向上を検討します。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・バス総合案内表示板の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス総合案内表示板の検証</li> <li>・主要鉄道駅等への整備に向けた検討</li> </ul>	・取組推進	・取組推進

### 【市バスの利用方法の周知】

- これまでバスを利用したことがない方などに、路線バスの利用方法や各種料金制度等の基本的な情報を周知し、バスを身近な移動手段として感じてもらうことは、バス利用の促進につながります。
- このため、バスの基本的な乗降方法、料金のしくみ、乗車中のマナー等を体験してもらう「バスの乗りかた教室」を交通安全教室やイベント等に併せて開催するなど、初めての市バスでも安心して御利用いただけるよう取組を進めます。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ バスの乗りかた教室の実施	・ 試行実施	・ 実施	・ 実施



## 事業7 乗車券のIC化の推進

### 【乗車券制度の改善】

- 平成19（2007）年から導入しているICカード乗車券については、現在、市バス利用者の約9割が利用している状況です。こうしたICカード乗車券の普及が急速に進んでいる中、他のバス事業者においてはICカード乗車券利用者の増加と利用率の上昇に伴い、乗車券制度の見直しを図っているところです。
- 今後、市バスにおいても、各種乗車券の利用動向や情報通信技術の進展等を踏まえ、既存の乗車券を整理統合し、新たな乗車券制度を検討するほか、ICカード乗車券の利便性向上を図るなど、お客様にとって分かりやすく利用しやすい乗車券制度への改善に向けた取組を進めます。

### 【ICカードの利用促進】

- ICカード乗車券は、定期乗車券の紛失時の再発行や電子マネー機能など、紙式乗車券類にはないサービスが搭載されており、利便性の高い乗車券です。
- 今後、ICカード乗車券のさらなる利用促進に向けて、関係機関との連携等による利用案内や広報の実施などの取組を進めます。

### 施策5 快適な移動空間の提供

#### 事業8 バス車内の快適性の向上

##### 【お客様に満足いただけるサービスの提供】

- 市バス事業は、安全を最優先に、1年365日早朝から深夜まで安定した輸送を確保し、1日に13万人を超えるお客様に御利用いただいています。より多くのお客様に御利用いただき、かつ、親しまれる市バスとなるためには、お客様と直接顔を合わせる交通局職員一人ひとりが、輸送サービスのプロフェッショナルであるという意識を念頭に、行動していくことが重要です。
- 今後も、どのようなときも安全最優先の行動、お客様の立場を理解して親切丁寧な行動、全てのお客様が心地良く御利用できるよう優しい運転と接遇、感謝の気持ちを込めた挨拶や案内など、「市バスサービスポリシー」を実践し、お客様に満足いただけるサービスを提供します。

##### 【バリアフリー化の推進】

- バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、平成32（2020）年度までに路線バス車両の70%をノンステップバスにすることを目標に掲げるなど、バス車両等のバリアフリー化の取組が進められています。
- 市バスでは、平成30（2018）年4月現在、路線バス車両全体に占めるノンステップバスの導入率は94.4%となっています。また、全ての路線バス車両をバリアフリー新法に適合する低床バスにするなど、バス車両のバリアフリー化を進めてきました。
- ノンステップバスが登場してから約20年が経過し、この間、機能向上やコストダウンが図られ、座席配列も選択可能になり、乗車定員もワンステップバスと同程度になりました。今後の導入車両については、乗降性に優れたノンステップバスとし、引き続き、バス車両のバリアフリー化を推進します。

- また、車いす・ベビーカー利用時のルール・マナーの普及や、交通バリアフリー教室の実施等により、高齢者・障害者・妊産婦など、誰もが安全、安心、快適に利用できる「心のバリアフリー」を推進します。
- こうした取組に加えて、バスの案内情報や運行情報提供サービスの多言語対応などにより、『心のバリアフリー』や『ユニバーサルなまち』といった「かわさきパラムーブメント」におけるレガシーの形成に向けた取組を推進します。

### かわさきパラムーブメントロゴ

めざせ！やさしさ日本代表！

みんなの違いを活かせるチーム。

障がい、年齢、人種やLGBT

いろんな個性をチャンスにしよう。

川崎らしく、力強く。

未来を変えていく力は

私たちの中にある。



かわさきパラムーブメント

**事業9 バス停留所施設の整備・維持**

**【快適なバス待ち空間の整備】**

- バス停留所施設は、お客様に快適なバス待ち空間を提供する上で、重要なインフラです。市バスでは、これまで、265基の上屋、834基の停留所標識、458脚のベンチを設置し、快適なバス待ち空間の整備に取り組んできました。こうした中、上屋及びベンチについては、平成30（2018）年度に、現在の設置基準を満たす全ての停留所への整備を行いました。
- 今後については、上屋、標識、ベンチ等の老朽化を踏まえ、計画的な代替整備を行うとともに、長期的な維持修繕を考慮した部材の検討を行います。また、停留所施設の長寿命化など、整備・維持管理費用の抑制に向けた取組を進めます。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ 上屋の代替整備	・8基	・8基	・8基
・ 照明付標識の代替整備	・19基	・19基	・19基
・ 二面式標識の代替整備	・20基	・20基	・20基
・ ベンチの維持管理	・取組推進	・取組推進	・取組推進



上屋（標識・ベンチ一体型）



照明付標識



二面式標識

**【安全で清潔なバス停留所施設の提供】**

- 市バスでは、平成30（2018）年4月現在、497か所の停留所（停留所標識数1,046基）を使用して路線バスサービスの提供を行っています。この多くの停留所施設を安全かつ清潔な状態に保つことは、快適な移動空間の提供につながる重要な取組です。
- 今後も引き続き、予防保全的な観点も考慮し、定期的な清掃を実施するとともに、点検・修繕などを継続して実施することにより、施設を健全な状態に保ち安全で清潔なバス停留所施設の提供を行います。
- また、停留所施設の補修や、破損・汚損への速やかな対応を図るため、停留所施設の維持管理体制を強化します。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ 停留所施設の清掃	・全停留所の清掃実施	・全停留所の清掃実施	・全停留所の清掃実施
・ 停留所維持管理体制の強化	・ 実施体制の整備	・ 実施体制の検証	・ 取組推進

## 戦略3 社会的要請に対応した事業の推進

### 施策6 川崎市の行政施策との連携

#### 事業10 インバウンド等誘客施策への取組

##### 【多言語表記の充実】

- 市バスでは、パソコン又はスマートフォンでバス運行情報を検索できる市バスナビ、主要鉄道駅や停留所におけるバス運行情報表示、バス車内における停留所案内表示など、市バスを御利用いただく際の経路検索時から目的地に到達するまでの運行情報等について、多言語表記の充実を図ってきました。
- 今後については、市バスガイド（英語版）を作成し、観光案内所や市内の主要ホテル等に配架するなど、訪日外国人旅行者等の移動円滑化を図ります。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・市バスガイド（英語版）の発行	・発行	・発行（検証・改訂等）	・発行（検証・改訂等）

##### 【インバウンド等の誘客施策への対応】

- 本市では、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を好機としたインバウンド等の誘客に向けた取組が進められています。
- 今後、本市で取組が進められている川崎港でのクルーズ船（ホテルシップ等）の誘致・受入れに係る検討など、バス事業者として本市におけるインバウンド等の誘客施策への対応を図ります。
- また、羽田空港に近接する立地特性を活かして、市バスの利用促進を図るため、市バスガイド（英語版）に主要観光情報と対応バス路線案内を掲載するなど、インバウンド観光を含めた新たなバス需要の可能性について検討を行います。

多言語表記の取組

● 外出先等

市バスナビ

パソコン又はスマートフォンから、乗りたいバスを簡単・便利に検索できます。  
また、バスの運行情報を表示します。



市バスナビの多言語表記イメージ

市バスガイド(英語版)

市バス路線図、バスの乗り案内、料金案内・観光案内等を掲載したバスガイドを作成します。



市バスガイド(英語版)イメージ

● 駅改札付近

バス総合案内表示板

駅改札口付近において、目的地に向かうバス路線、乗り場、発車時刻などを表示します。

STOP 1	08:45 dep.	川21	For Mizuecho
STOP 2	08:50 dep.	川21	For Shiohama-2chome via satsukibasari
STOP 3	08:45 dep.	川21	For Fujidenki-mae

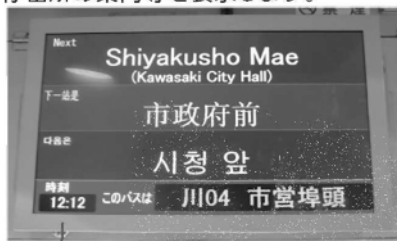


バス総合案内表示板イメージ

● バス車内

バス車内停留所案内表示器

バス車内前方の液晶大型画面により、次の停留所の案内等を表示します。



● バス停留所

停留所運行情報表示器

バス停留所において、バスの運行情報を表示します。

Time	Route	Destination	Arrival/Departure
19:58	川140	For Kawasaki Sta.	6 min
20:04	川140	For Kawasaki Sta.	13 min
20:13	川140	For Kawasaki Sta.	19 min



### 事業11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

- 身近な地域の交通を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、駅などへのアクセス向上については路線バスによる対応を基本とする、川崎市総合都市交通計画における取組方針を踏まえ、公営バス事業者として、関係部局等と連携しながら、市民生活を支える公共交通の強化に向けた取組を推進します。
- 地域住民が主体的に取り組むコミュニティ交通については、運行計画に対する助言、走行上の課題や問題点の指摘といったノウハウの提供など、円滑な運営を図るための支援に努めます。
- 通勤需要が大きい川崎臨海部へのアクセスについては、臨海部ビジョンにおけるプロジェクトと連携しながら、バス事業者として、臨海部における路線バスネットワークの充実に向けた取組を進めます。

### 事業12 公共性の高い路線の維持

- 市バスは、地方公営企業として企業の経済性を発揮し、独立採算による経営を行うことを基本原則としつつ、公共施設に接続する路線の維持やまちづくり・福祉施策などの行政施策との協力・連携等の役割も果たしています。
- こうした役割をしっかりと担うため、効率的・効果的な市バスネットワークにおいても、公共施設への交通手段を確保するために運行している路線や、民営バスでは対応が難しい地域への交通手段を確保するために運行している路線など、公共性の高い路線については、一般会計からの適正な公共負担の下で維持し、行政施策との連携を図りながら市民の足を確保します。



## 施策7 環境対策の推進

### 事業13 バス車両等の低炭素化に向けた取組

#### 【バス車両の低炭素化】

- 市バスでは、人と環境にやさしいバスを目指して、平成3（1991）年度からハイブリッドバスを、平成6（1994）年度からCNG（圧縮天然ガス）バスを積極的に導入するとともに、バスメーカーに改善要望を行うなど、低公害車両の開発・改良にも取り組んできました。また、一般バス車両についても全車両で九都県市指定低公害車を導入しており、さらに平成20（2008）年度からは全車両低燃費でCO<sub>2</sub>排出量の少ない、国土交通省重量車燃費基準達成車を導入してきました。
- こうしたバス車両の低炭素化に向けた取組のほか、産業道路沿道の大気環境改善を目的とした「産業道路クリーンライン化」事業と連携し、塩浜営業所に配置する全てのCNGバス及びハイブリッドバスを、産業道路を含む路線の運行に充てるなど、市施策と連携した環境対策を推進してきました。
- 今後については、順次廃車が見込まれるCNGバスの代替としてハイブリッドバスを導入します。また、一般バス車両についても重量車燃費基準達成車を導入し、引き続き、バス車両の低炭素化を進めます。
- 平成33（2021）年度以降については、CNGバスからハイブリッドバスへの代替更新が終了することなどから、技術の進展等を踏まえ、さらなるバス車両の低炭素化について検討を行います。



ハイブリッドバス

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・ハイブリッドバスの導入	・計38両	・計40両	・計42両

### 【エコドライブの推進】

- エコドライブは、排気ガス抑制等の環境改善効果以外にも、燃費改善等のコスト削減効果があります。さらに、穏やかな運転につながることで事故防止効果も期待できる取組です。
- 今後も、急発進、急加速、急制動を行わない運転操作の徹底に向け、エコドライブ指導者研修への派遣やエコドライブ啓発運動等を実施し、運転時の意識を高めることにより、環境に優しく安全なエコドライブを推進します。

主な取組	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)
・ エコドライブ指導者研修への派遣	・ 職長運転手及び運行管理者の派遣 (3名)	・ 職長運転手及び運行管理者の派遣 (3名)	・ 職長運転手及び運行管理者の派遣 (3名)
・ エコドライブ啓発運動の実施	・ 年2回以上	・ 年2回以上	・ 年2回以上

## 施策8 災害時等への対応

### 事業14 危機管理体制の強化に向けた取組

#### 【災害時等における実効性のある取組】

- 高い確率で発生が見込まれる首都直下地震や、台風、集中豪雨等による風水害や大雪による雪害など、いつどこで起こるか分からない、様々な災害に対して、迅速で的確な対応を進めながら、安全な輸送サービスを確保していくことが必要になります。
- また、本市において大規模な災害が発生し、「川崎市災害対策本部」が設置された場合には、市バスはその中の「交通部」として、バスによる緊急輸送の実施などの役割を担っており、平時から危機管理体制の維持・強化に向けた取組を推進していく必要があります。
- 地震、台風、大雪などの発生を想定した実践的な防災訓練の実施や、その結果を踏まえた「交通局危機管理対応マニュアル」の見直しを行うなど、災害時に備えた実効性のある取組を推進します。
- 災害時における民間バス事業者との情報共有を図るため、民間バス事業者との連携の確保・充実に取り組みます。

**【バス非常時に備えた取組】**

- 重大な事故やテロ等のバス非常時には、お客様の安全の確保が優先されます。このような場合においても適切かつ柔軟に必要な措置が講じることができるように、バス非常時に備えた取組が重要です。
- 緊急の状況においてもお客様の安全を守るため、土休日の管理職不在時など、様々な条件を想定した重大事故通報訓練の実施や、関係バス事業者と連携して行う主要駅バスターミナル等におけるテロ対策巡回の実施など、バス非常時における的確な対応の確保に取り組みます。
- 全車両に配備している非常時連絡用無線機により、バス非常時等における運行確保に必要な情報収集や運転手への運行指示等を行うなど、引き続き、バス非常時の連絡手段の確保を図ります。また、非常時連絡用無線機については、機器の更新を踏まえた機能強化などの検討を行います。



重大事故通報訓練の様相

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 重大事故通報訓練の実施	・年 1 回実施	・年 1 回実施	・年 1 回実施
・ テロ対策巡回の実施 (市バス実施分)	・約 160 日	・約 160 日	・約 160 日

## 戦略4 経営基盤の充実・強化

### 施策9 事業基盤の充実・強化

#### 事業15 安定的な事業基盤を支える人材の確保

##### 【運転手及び整備員の積極的な人材確保】

- 運転手については、全国的に大型自動車第二種免許保有者の減少や高齢化が進展しています。また、整備員については、少子化や若者の自動車離れ等により自動車整備士を目指す人が減少しています。このような中で市バスネットワークの充実を図るためには、人材の確保に向けて積極的に取り組む必要があります。
- より多くの方から応募していただけるよう、交通局ホームページに加えて、新聞広告や民間求人サイト、SNSの活用を図るなど、積極的な広報に取り組みます。
- 正規職員（運転手）については、引き続き、退職動向や経営状況等を踏まえ、計画的な採用選考を実施して、人材の確保を図ります。
- 全国的にバス運転手が不足している状況を踏まえ、市バスの安定的運行を行い、「市民の足」を支えるため、大型自動車第二種免許を保有していない若年層の採用に向けて、運転手（養成枠）の採用選考を行い、運転手の養成に取り組んでいます。
- 公募非常勤嘱託員（運転手）については、引き続き、随時募集の実施や応募者の希望日時・配属希望営業所での採用選考などを実施して、きめ細かく人材の確保を図ります。
- 整備員については、専門学校への訪問や、職場見学会の開催などを通じて人材の確保に向けた働きかけを推進します。
- 多様なライフスタイルに対応した短時間勤務職員の募集や、女性職員が働きやすい職場環境の整備を進めるなど、女性や高齢者等による多様な働き方の推進を図ります。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・運転手養成の取組	・取組開始	・取組実施	・取組実施

### 事業16 人材育成の推進と組織の活性化

#### 【人材育成の推進】

- 本市では、「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」の実現に向けて、市役所の「質的改革」を進め、社会状況の変化や地域の課題に迅速かつ柔軟に対応できる組織力を高めるために、平成28（2016）年3月に「川崎市人材育成基本方針」を策定し、人材ビジョン、職員の行動指針、職場のチーム原則や職員に求められる力等を明示し、これまで以上に人材育成の取組を充実・強化していくこととしています。
- 現在、市バス事業を取り巻く環境は、大変厳しい状況にあり、職員に求められている能力や取組姿勢は高度化・多様化しています。運転手等の技能・業務職員、運行管理者等の事務職員、整備員等の技術職員のそれぞれが、現状を理解し、課題解決のために期待される能力、姿勢・態度を高めていくことが求められています。
- 運転手の人材育成については、本市における高齢者人口の増加と高齢化率の上昇を踏まえた安全対策の強化や道路走行環境の変化への対応など、輸送安全を取り巻く環境の変化等に対応し、より一層の安全な輸送サービスを提供していくため、輸送の安全に係る意識や技能の向上に取り組めます。また、「市バスサービスポリシー」の実践等により、『路線バス運転手の模範』となる職員を目指して、さらなる意識の向上を図るなど、継続的なサービスの向上に取り組めます。
- 運行管理者の人材育成については、1年365日早朝から深夜まで安定した安全輸送を確保するため、運行管理に必要な関係法令や業務知識の習得のほか、運転手に対する適切な指導・監督の実施など、運行管理者としての意識の醸成に向けた取組を進めます。
- 整備員の人材育成については、民間整備事業者の減少を踏まえた車検整備、法定点検等の自家化や、車両整備技術の高度化など、車両整備に関する環境の変化に

的確に対応していくため、輸送の安全に係る技術や知識の習得、意識の向上とともに、技術の継承に向けた取組を進めます。

- こうした輸送安全とサービス向上に向けた人材育成を効果的に進めていくため、各研修の目的に沿って実施内容、効果、課題等を検証し、体系的に整理を行うとともに、それに基づく研修等の計画的な実施や、職長制度の一層の活用を図るなど、取組を推進します。

交通局の研修体系図（イメージ）



研修項目	目的等
国土交通省が定める告示項目に基づく研修(法定研修)	国土交通省が告示した項目について、運行の安全及び旅客の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識を習得する。
事故等惹起者指導教育	事故や運行ミスなどを惹起した運転手が、同様の事案の再発を防止するため、改めて事案発生時の状況を確認し、状況に応じた技能や知識を習得する。
新規採用・新任者研修	新たに採用された運転手や職長運転手に昇任した職員が、市バス運転手としての心構えや必要な知識を習得する。また、藤子・F・不二雄ミュージアム線に従事する運転手としてふさわしい接遇を身につける。
安全・サービス研修	安全・安心・快適な輸送サービスを提供するため、高い安全性と適切なサービスを提供できる市バス運転手としての意識を高める。
管理能力向上研修	運輸事務職への転任や運輸事務職係長への昇任などに当たり、業務を円滑に遂行するために必要な知識の習得、職位に求められる責任感やマネジメント能力を強化する。
運行管理向上研修	運行管理者として、運行管理に対する責務を認識し、点呼の重要性並びに事故発生時の対応、実務知識及び役割意識を醸成する。
事務能力等向上研修	交通局職員として活躍する上で職務上必要となる基本的知識と能力を身につける。

**【職員のモチベーションの維持・向上】**

- 市民やお客様の信頼や安全・安心を確保するため、服務規律の徹底や適正な業務遂行を図ることが求められています。そのためには職員のモチベーションを維持・向上させ、やる気と働きがいを引き出す必要があります。

- 職員の創意工夫を奨励し、経営への参加意識を高め、輸送安全やサービス向上に対する意識、経営感覚等を有する人材育成を図るため職員提案制度を実施します。また、市バス運転手としての使命感やプロ意識の醸成、さらなるスキルアップ等を目的とした運転技能コンクールを開催します。さらに、運転技能コンクールの開催に当たっては、他事業者との共催を企画するなど、職員のモチベーションの維持・向上を図ります。



運転技能コンクール

- 長年にわたって無事故・無違反を達成した運転手や、お客様から賞詞を頂くなど、模範となる業績のあった運転手等に対して、市長表彰・局長表彰等の職員表彰を実施することにより、市バスサービスの充実に向けた職員のモチベーションの維持・向上を図ります。



市長表彰

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 職員提案制度の実施	・年1回実施	・年1回実施	・年1回実施
・ 運転技能コンクールの開催	・年1回開催 (第10回)	・年1回開催 (第11回)	・年1回開催 (第12回)



## 【職員の健康管理の徹底】

- 職員一人ひとりが健康状態を良好に保持し、安全かつ快適で利用しやすいサービスをお客様に提供できる職場環境づくりを推進する必要があります。特に、運転手は、周囲の状況を的確に判断しながら安全に運転を行うとともに、お客様への親切丁寧な接遇を行うため、健康管理のより一層の徹底が求められています。
- 定期健康診断の受診を徹底させ、疾病の早期発見・治療につなげることで、職員の健康保持・増進を図ります。また、産業医による定期的な巡回を行うとともに、保健相談員による保健相談・指導を行うなど、安心して健康に働くことができる職場環境づくりに取り組みます。
- 全ての運転手を対象に睡眠時無呼吸症候群（S A S）のスクリーニング検査を計画的に実施するとともに、脳血管疾患の早期発見・発症予防を目的とした脳健診の実施やインフルエンザの感染予防に取り組むなど、職員の健康管理の維持・充実に努めます。

主な取組	2019（H31）	2020（H32）	2021（H33）
・ 脳健診の実施	・取組開始	・継続実施	・継続実施

**事業17 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築**

- 今後、人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、運転手・整備員の確保・育成、営業所施設の老朽化など、事業を取り巻く環境は大変厳しい状況が見込まれています。
- こうした状況においても将来にわたって持続可能な事業運営を行うため、職員配置や組織整備の最適化に取り組むなど、効果的な執行体制の整備を図ります。
- 地方公務員法等の改正により、特別職非常勤職員及び臨時的任用職員の任用要件が厳格化されるとともに、一般職の非常勤職員である「会計年度任用職員」に関する規定が設けられるなど、公務の能率的かつ適正な運営が求められています。非常勤職員等の配置等については、後年度への影響を考慮するなど、慎重な検討のうえ、持続可能な執行体制を整備します。
- 市バス車両の車検整備を外注している民間整備事業者の減少を踏まえ、車検整備の自家化の拡充、整備員の計画的な採用、整備技術の継承による技術力の向上、整備施設の機能拡充など、将来にわたって安定的な車両整備を推進するため、バス車両整備業務における体制の充実・強化を図ります。



バス車両の整備

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 会計年度任用職員制度を踏まえた執行体制の整備	・ 検討	・ 会計年度任用職員制度の開始	・ 取組推進
・ バス車両整備業務における体制の充実・強化	・ 車検の自家化の実施 (約 30 両体制)	・ 車検の自家化の推進 (約 90 両体制)	・ 車検の自家化の推進 (約 130 両体制)

## 事業18 営業所の計画的整備

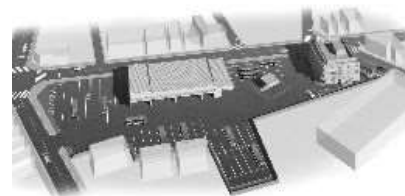
### 【計画的な修繕・補修】

- 事業基盤となる営業所施設については、耐用年数を超過し、老朽化した設備が急増する一方、限りある財源の中で対策を進めていく必要があります。
- 今後も引き続き、施設の長寿命化等に向けた取組や、働きやすい職場環境への改善に向けた施設整備を行うため、各設備の現状把握を実施し、効果的に設備の更新を図ります。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 施設の長寿命化等に向けた取組	・ 空調設備の定期点検及び部品交換 ・ 鷺ヶ峰営業所分電盤改修工事	・ 空調設備の定期点検及び部品交換	・ 空調設備の定期点検及び部品交換
・ 働きやすい職場環境への改善に向けた施設整備	・ 塩浜営業所トイレ改修設計 ・ 鷺ヶ峰営業所整備事務所改修設計	・ 塩浜営業所トイレ改修工事 ・ 鷺ヶ峰営業所整備事務所改修工事	・ 取組推進

### 【営業所の建替え整備に向けた取組】

- 上平間営業所については、築50年を超え、最も老朽化が進行していることに加え、現行の建築基準法施行以前に建てられたため、十分な耐震性能が確保されていないことや、耐震補強を行うための基礎耐力が不足していることなどから、営業所建替え整備に着手しました。
- 今後は、整備場棟や外構等の関係施設について、平成33（2021）年度の建替え整備完了を目指し、事業を推進します。



上平間営業所完成イメージ

## 第4章 目標達成に向けた取組

- 塩浜営業所については、築44年が経過し、施設の老朽化が進行していることに加え、臨海部における輸送需要や民間整備事業者の減少に伴う車検整備の自家化など、事業を取り巻く環境の変化等に対応していくため、新たな機能を付加した営業所施設等の建替え整備に向けた取組を進めます。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・上平間営業所建替え整備	・整備場棟整備の推進	・外構整備の推進	・事業完了
・塩浜営業所建替え整備に向けた取組	・基礎調査の実施	・取組推進	・取組推進

### 【営業所拠点の再編等の検討】

- 北部地域の輸送サービスを支える鷺ヶ峰営業所と菅生営業所については、市営住宅との合築施設のため、車庫スペースやバス整備機能等に限界があります。
- 今後見込まれる人口増加や高齢化の進展、鷺沼駅周辺再編整備等の都市基盤整備、民間整備事業者の減少に伴う車検整備の自家化など、事業を取り巻く環境の変化等に対応していくため、北部地域における営業所拠点の再編等の検討を行います。

## 施策10 経営力の強化

### 事業19 収益性事業の推進

#### 【広告宣伝事業の推進】

- 市バスの広告事業については、ラッピングバス広告や車内音声広告、車内額面広告等を主な広告媒体として、収入を確保する重要な取組です。
- 今後については、従来の広告媒体に加え、ICTを活用した新たな広告媒体等の検討のほか、営業活動の強化などにより、広告宣伝事業を推進します。



ラッピングバス広告

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 新たな広告媒体の検討	・ 広告市場の調査研究 ・ 新たな広告媒体の検討	・ 新たな広告媒体の販売	・ 販売拡大に向けた営業
・ 営業活動の強化	・ 新規顧客へのキャンペーン検討	・ 新規顧客へのキャンペーン実施	・ 検証 ・ 取組推進

#### 【貸切バス事業の推進】

- 貸切バス事業については、市内の小・中学校の社会見学や遠足、イベント輸送等の一般貸切バスの収入のほか、競輪・競馬の輸送による定常的な収入の確保を図ってきました。
- 今後も引き続き、従来からの貸切バス事業を推進し、収入の確保に努めます。また、旅行代理店とのタイアップや地元企業等との連携による市内バスツアー企画・実施の検討など、事業の経済性を勘案しつつ、新たなバス需要の可能性について検討を行います。

### 【保有資産の活用等】

- 昭和19（1944）年から昭和44（1969）年まで営業していた市電の旧線路用地やバス折り返し所等の貸付けなどは、市バス事業における重要な収入源です。
- 今後も引き続き、余裕資産の駐車場等としての貸付けや施設内の余剰スペースへの自動販売機の設置など、保有資産の有効活用を図るとともに、廃棄タイヤ、金属くず等の不用品や廃車バスの適時・適切な売却により、収入の確保を図ります。

## 事業20 持続可能な経営の推進

### 【時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制】

- 市バスでは、市民の足として、土日祝日を含め1日も欠かすことなく、早朝から深夜までバスを運行しています。また、公共交通サービスにおいては、利用者の利便性向上に向け、利用実態に合わせて勤務時間を設定する必要があるなど、勤務の特殊性があります。
- こうした状況の中、運転手を含めた営業所職員については、月単位で労働時間を管理することで、1日の労働時間を柔軟に設定できる変形労働時間制を導入しています。また、路線バス事業は、早番や遅番などの変則勤務で1年365日早朝から深夜まで安定した輸送を確保する必要があります。そのため、急病等により勤務当日に休暇が発生した場合には予備勤務者での対応のほか、当日、週休日に当たっている他の運転手や、その日の勤務を終えた運転手が時間外勤務等で対応することとなります。そのような状況が運行の直前に起きることに加え、一時的に休暇取得等が重なる場合もあることなどから、安定した輸送に必要となる運転手の確保が難しくなり、時間外勤務の増加につながることがあります。
- こうした状況を踏まえ、休暇取得等における時間外勤務の縮減に向けた仕組みづくりを検討するほか、さらなる労働生産性の向上に向け、乗務待機時間の取扱いの見直し等を行うことにより、時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制を図ります。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・乗務待機時間の取扱いの見直し	・見直しの実施	・見直し効果の検証	・見直し効果の検証
・休暇取得時における時間外勤務の縮減	・仕組みづくりの検討・実施	・検証・見直しの検討	・実施

### 【営業所の管理委託の継続】

- 市バスでは、民間のノウハウによるサービスの維持向上や、低廉なコスト水準による費用削減を図りながら、新たな輸送需要等へ対応するために営業所の管理委託を活用してきました。
- 営業所の管理委託は、「コスト削減」と安全運行も含めた「お客様サービスの向上」という2つの相反する施策課題に対応した経営改善の手法として効果的な取組です。しかしながら、営業所の管理委託の拡大に当たっては、受託事業者において自らの責に帰する重大事故を発生させていないことや、委託事業者及び受託事業者において管理委託に係る雇用等の労働条件に関して労使間の合意が必要であることなど、制度上の課題があります。また、受託事業者には、委託規模の拡大に必要となる運転手の確保などの課題もあります。
- こうした営業所の管理委託に係る効果や課題等を踏まえ、引き続き、上平間営業所及び井田営業所の2営業所の管理委託体制を継続し、コスト削減やサービス水準の維持・向上を図ります。
- 管理委託営業所については、客観的な視点で受託状況を判断することが重要であるため、有識者や市民代表で構成される「川崎市交通局営業所管理委託に係る評価委員会」を開催し、安全やサービス水準等の評価を行っています。今後も引き続き、評価委員会の評価結果等を踏まえ、受託事業者に対し指導・監督を行い、受託事業者のみならず、市バス全体のサービス水準の維持・向上を図ります。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ 上平間営業所及び井田営業所の管理委託の実施	・継続実施 (委託規模の拡大)	・継続実施	・更新に向けた取組推進
・ 評価委員会の開催	・年3回開催	・年3回開催	・年3回開催



### 【費用負担の軽減と平準化】

- 本市では、平成30（2018）年3月公表の「今後の財政運営の基本的な考え方」において見込まれている厳しい財政状況を踏まえ、総合計画に基づく施策・事業の推進と、それを支える持続可能な行財政基盤の構築の両立に向けて全庁を挙げた事業見直し・業務改善に取り組む必要があるとしています。
- 交通局においても、業務の必要性や効果等の検証を踏まえ、継続して業務の改善や再構築を行うことにより、さらなる業務の効率化と費用抑制を図ります。
- また、厳しい経営状況の中、事業に必要な投資を行うためには、国庫補助金等を活用し、費用負担の軽減を図ることが重要です。国庫補助金等の活用に当たっては、補助対象事業に関する情報について国やバス協会等の関係機関を通じて的確に把握しつつ、対象事業に係る実施時期等の調整を行うなど、補助金の確保に向けた取組を推進するとともに、交通事業に係る補助対象事業の拡大等に向けた要望活動を適切に行います。
- さらに、輸送サービスを支えるため、将来見込まれる必要な投資、経費については、車両更新計画や営業所の施設整備計画等の投資計画を踏まえた事業運営を行うなど、費用負担の平準化を図ります。

## 施策11 プロモーションの推進

### 事業21 戦略的広報の推進

- 事業を効果的に進める上で、市バスの情報を正確に伝えて市民の方々の理解をいただくことは重要な取組であり、市バスのイメージアップや利用者の増加にもつながります。そのため、広報活動を計画的に推進するとともに、様々な情報伝達手段を活用して、より多くの市民やお客様に対して情報の周知を図るなど、効果的な広報となるよう戦略的に取り組みます。
- 交通局プロモーション推進会議による年間広報計画の作成・実施等により、計画的な広報活動を推進します。また、マスメディアを通じた効果的な広報活動を行うなど、パブリシティ活動の推進を図ります。
- スマートフォンの普及により、いつでもどこでも最新の情報が入手できる現在、情報には速達性が求められています。市バスホームページでの情報発信のほか、Twitter、Facebook など、SNSを活用して迅速な情報の発信を行います。また、SNSについては、他事業者で実施している運行情報、遅延情報等の発信について検討を行います。
- 一方、従来の紙媒体による情報発信も必要であることから、引き続き、市バスニュースを発行するなど、幅広い年齢層に応じた効果的な広報活動の推進を図ります。

## 事業22 イメージアップ事業の推進

### 【地域貢献事業の推進】

- 市内の学校等との連携や、地域における行事、文化・芸術・スポーツ等のイベントへの参加などにより、市バスのイメージアップを図ることは、経営基盤の強化につながる重要な取組です。

- 今後については、市内小学生が描いた絵画作品を展示する「ギャラリーバス」の運行のほか、市内の学校と連携して開催する営業所見学や、整備工場においてバス車両を使用した整備士体験、営業所職員体験など、市バスをより身近に感じていただくための取組を進めます。また、地域で開催される各種イベントへの参加など、地域に親しまれる取組を進めていきます。



小学生の絵画展示（ギャラリーバス）

- 平成28（2016）年に開始したハローキティとのコラボレーション事業を継続し、「川崎市バス♥ナビゲーター」として市バスの魅力を伝えていきます。

平成30（2018）年に誕生した新たなラッピングバスも含めた10台のコラボラッピングバスの運行やイベントへの出展、コラボグッズの開発・販売などを通じて市バスのイメージアップを推進します。

- また、さらなる市バスのイメージアップを図るため、コラボレーション事業のあり方の検討を行います。



カワサキバス × HELLO KITTY

© 1976, 2019 SANRIO CO., LTD. APPROVAL No. G593585

## 第4章 目標達成に向けた取組

- 市バスイメージキャラクター「かわさきノルフィン」は誕生から10年を経過し、市内の子供たちをはじめ多くの方々に親しまれています。今後は、さらに認知度を向上させるため、様々なイベントに参加するとともに、オリジナルグッズの開発・販売を推進します。



かわさき市民祭りへの参加

- オリジナルグッズについては、市バスを身近に親しみを持っていただくための取組として、現行商品の販売のほか、地元企業との連携などによる市バスならではの商品開発や、新たな市バス企画に合わせた商品開発・販売などについて検討を行います。

主な取組	2019 (H31) 年度	2020 (H32) 年度	2021 (H33) 年度
・ ギャラリーバスの運行	・運行台数の検討	・展示内容の検討・実施	・展示内容の検討・実施
・ 営業所見学等の開催	・試行実施	・実施	・取組推進
・ イベントへの参加・対応	・新たなイベントへの出展 ・市バス主催イベント等の市バス企画の実施	・東京 2020 大会イベント対応 ・市バス 70 周年記念事業の実施	・市バス主催イベントの拡大
・ 市バスキャラクター等の活用	・ハローキティとのコラボ事業の継続 ・コラボ事業のあり方検討	・ハローキティとのコラボ事業の継続 ・コラボ事業のあり方検討	・取組推進
・ 市バスオリジナルグッズの作成・販売	・市バス企画に合わせた商品開発	・市バス 70 周年記念グッズの販売	・取組推進

### 【市バス70周年記念事業】

- 川崎市バス事業は、昭和25（1950）年12月15日に営業を開始し、平成32（2020）年で70周年を迎えます。日頃から市バスを御利用いただいているお客様に感謝するとともに、身近な公共交通機関としての市バスに親しみを持っていただき、これからも多くの方々に御利用いただくことを目的として、市バス70周年記念事業を実施します。

## 第5章

### 計画の着実な推進に向けて

各戦略に係る横断的な取組を進めるとともに、目標の達成指標を踏まえて計画の進捗管理を行うことにより、4つの戦略に位置付けられる11の施策、22の事業を着実に推進していきます。

## 1 各戦略に係る横断的な取組

### 働き方・仕事の進め方改革の推進

- 本市では、将来にわたり、よりよい市民サービスを安定的に提供することを目的に、「職員一人ひとりがワーク・ライフ・バランスを実現でき、多様な人材が活躍できる職場づくり」を目指して、働き方・仕事の進め方改革に取り組んでいます。
- こうした中、交通局においても、業務改善に向けた職員の意識醸成や管理職のマネジメント力の強化に取り組み、業務の効率化や見直しを図ります。
- また、本局においては、水曜日や毎月17日の完全定時退庁の実施、午後8時以降の時間外勤務の原則禁止などに引き続き取り組むとともに、時差勤務の推進や本局・営業所間のテレビ会議などについて検討を行います。営業所においては、運転手の勤務体制や事務職員の勤務シフトの見直しなどに取り組み、長時間勤務の是正や時間外勤務の縮減を図り、働く環境の整備により、働き方・仕事の進め方改革を推進します。

### お客様の声を反映した事業運営

- お客様の声は、市バスの財産です。お客様の声等の変化を的確に把握・分析し、様々な機会を通して周知・共有を行うとともに、事業の経済性を勘案しつつ、事業運営に反映させます。
- 地域ごとのお客様の評価や御意見を集め、きめ細やかなサービス提供を推進するため、平成31（2019）年度から新たな「市バスお客様アンケート調査」を実施します。また、その調査結果を分析・検証し、さらなるサービス向上の取組に活用します。

### 経営情報の公開

- 公営企業として、経営の透明性を確保するため、予算・決算や路線別収支、経営比較分析表など、引き続き、市バスの経営状況について、市民やお客様に分かりやすく公開していきます。
- 道路運送法及び旅客自動車運送事業運輸規則に基づき、運輸安全マネジメントに基づく実施状況、取組計画など、輸送の安全に関する情報について今後も公表していきます。

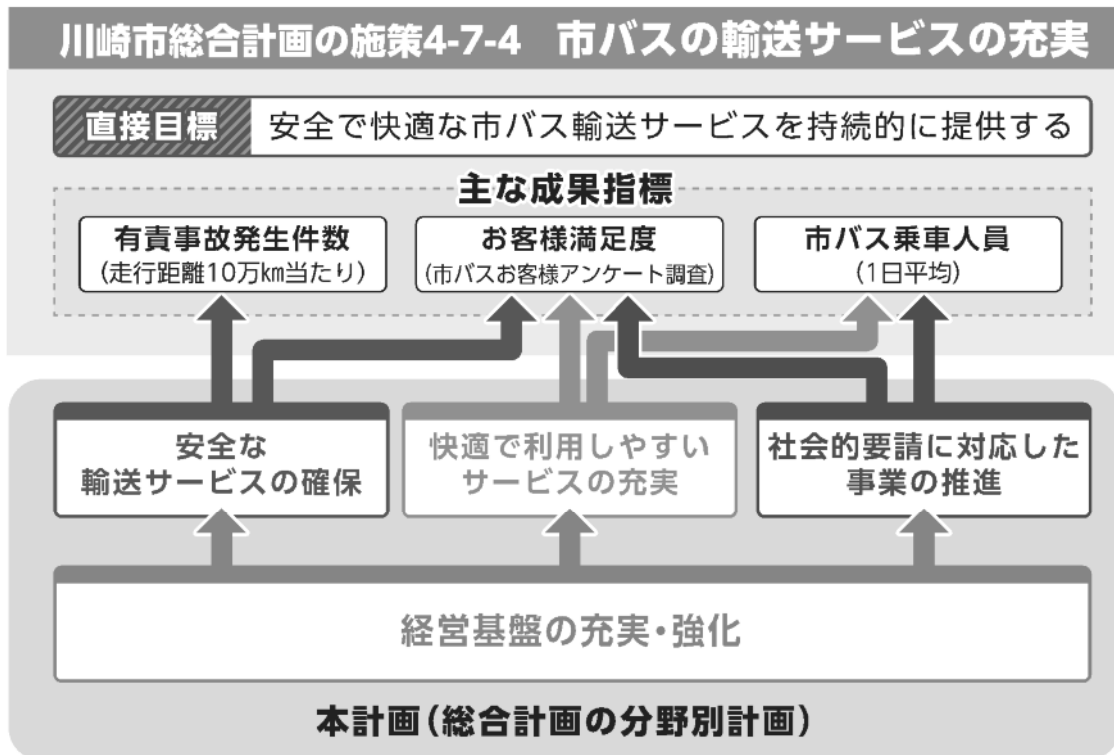
### 適正な料金体系の構築

- 平成28（2016）年11月の税制改正により、平成31（2019）年10月から消費税率が10%に引き上げられます。国の基本的な考え方として、消費税は、消費一般に負担を求める間接税であり、乗合バスの運賃・料金においてもこれを円滑かつ適正に転嫁し、利用者が公平に負担することが基本とされていることから、消費税率の引き上げの際には、国から発出される処理方針等を踏まえ、消費税率引上げ相当分を乗車料金へ適正に転嫁します。
- これまで、経営状況に応じて数次にわたる経営計画を策定し、路線見直し・ダイヤ改正、広告事業の推進などの増収策を推進するとともに、営業所の管理委託、路線の移譲、諸手当の見直し、バス車両使用年数の延長などによる経営の効率化を進め、市民やお客様の大切な交通手段を確保してきました。しかしながら、今後、営業所の建替え整備やバス車両更新数の増加、定年退職者数の増加等への対応など、多くの資金需要が見込まれることから、これらを踏まえた収益の安定的な確保と適切な資金管理を行っていく必要があります。
- こうした状況においても将来にわたり市バス輸送サービスを維持・充実し、市民やお客様の大切な交通手段を確保するため、適正な料金体系の構築に向けた検討を行います。

## 2 目標の達成指標

- 目標達成に向けた取組を効果的に進めていくに当たり、目標に対する達成度等を確認するための指標として、前期3年間の達成指標を設定します。
- 本計画の達成指標については、総合計画の分野別計画として、総合計画における成果指標との整合を図り、より細分化した指標を設定します。

### 本計画と市総合計画の成果指標との関係





【目標の達成指標】

目標	達成指標			
	指標	基準値 平成29（2017） 年度実績	目標値 前期3年間	
安全な 輸送サービスの確保	① 静止物事故件数	・静止物事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値（基準値から削減）以下にします。	0.12件	0.09件
	② 車内人身事故件数	・車内人身事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値（基準値から削減）以下にします。	0.12件	0.06件
	③ 自転車関係事故件数	・自転車関係事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値（基準値の維持）以下にします。	0.04件	0.04件
	④ 通行人接触事故件数	・通行人接触事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値（基準値の維持）以下にします。	0.01件	0.01件
	⑤ 車両接触事故件数	・車両接触事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値（基準値から削減）以下にします。	0.09件	0.08件
快適で利用しやすい サービスの充実	⑥ 運行系統総長キロ	・市バスネットワークの維持・充実に向け、営業運行を行っている各系統の長さの合計を表す運行系統総長キロを目標値（基準値の維持）以上にします。	1,197km	1,200km
	⑦ お客様からの苦情・要望件数	・お客様からの苦情・要望件数を目標値（基準値から10%削減）以下にします。	1,065件	960件
	⑧ お客様からの賞詞件数	・お客様からの賞詞件数を目標値（基準値から10%増加）以上にします。	88件	97件
⑨ 「コミュニケーション」に係るお客様満足度	・市バスお客様アンケート調査における「コミュニケーション」に係る満足度を目標値（基準値から増加）以上にします。	50.8%	68.0%	
社会的要請に対応した事業の推進	⑩ 市バスとしての意義・役割を踏まえた事業運営	・定量的指標がなじまないため、定性的指標を設定します。	事業推進	事業推進
経営基盤の 充実・強化	⑪ 事業基盤の充実・強化への投資額（建設改良費）	・建設改良費について、計画期間前期3年間の累計額を目標値（事業基盤の充実・強化に必要な投資額）以上にします。	—	40億円
	⑫ 資金不足額	・事業基盤を充実・強化しつつ、資金不足額を解消します。	2.2億円	解消

### 3 計画の進捗管理

- 総合計画においては、成果指標を設定し、計画の達成状況等を適切に進行管理することで課題や改善点を明確化し、PDCAサイクルが効果的に機能するよう、内部、外部の視点により検証しながら評価を行っています。
- このため、総合計画の分野別計画である本計画においても、内部、外部の視点から進捗状況を検証するものとします。また、目標に対する達成度等を確認するための指標として達成指標を設定し、指標に基づいた評価等を実施します。
- 内部の視点による進捗状況の検証については、交通局における進捗管理体制を整え、取組の実施結果や課題等を明確化することにより、PDCAサイクルを効果的に回していきます。
- また、市バス事業の経営上の課題等を検討するために設置している『川崎市バス事業アドバイザー・ボード』を活用し、外部委員による専門的見地や利用者等の視点により進捗状況の確認を行いながら効果的に事業を推進していきます。

主な取組	2019（H31）年度	2020（H32）年度	2021（H33）年度
・進捗管理会議の実施	・年2回実施 （上半期・下半期）	・年2回実施 （上半期・下半期）	・年2回実施 （上半期・下半期）
・市バス事業アドバイザー・ボードの運営	・年1回実施 （取組状況等）	・年1回実施 （取組状況等）	・年3回実施 （前期3年間の取組状況等）

## 第6章

### 計画期間中の財政収支計画

### 財政収支計画

- 平成31（2019）年度から平成33（2021）年度までの前期3年間は「財政収支計画」と位置付け、第4章及び第5章に掲げられている取組を反映して算定しています。平成34（2022）年度から平成37（2025）年度までの後期4年間については、「収支見通し」と位置付け、前期3年間の取組等を踏まえて算定していますが、後期4年間の具体的な計画に合わせて見直しを行います。
- 今後、多額の資金を必要とする営業所の建替え整備やバス車両更新数の増加、定年退職者数の増加などに対応していくため、さらなる経営改善の取組を進めます。
- また、平成31（2019）年度以降については、ひとり親家庭支援施策に係る市バス特別乗車証交付事業の見直しによる経営への影響が非常に大きいことから、平成31（2019）年度から平成33（2021）年度までの前期3年間に限り、一般会計からの補助金を繰り入れることで経営の安定化を図ります。
- こうした対応により、純損益については、平成36（2024）年度までは純損失（赤字）が続くものの、平成37（2025）年度には純利益（黒字）を確保する見込みです。また、資金不足額については、計画期間中に発生しない見通しです。

## 【前提条件】

## ■ 収益

- ・乗車料収入は平成31(2019)年度予算額を基に、市バスネットワークの充実にに向けた取組等を反映して算定しています。
- ・一般会計繰入金(基準外繰入金)は行政路線補助金や公共施設接続路線負担金のほか、平成31(2019)年度から平成33(2021)年度まで経営の安定化を図るための補助金を反映して算定しています。

## ■ 費用

- ・人件費は定年退職者の再任用や正規職員の採用による新陳代謝等を反映して算定しています。
- ・燃料費は平成31(2019)年度予算額(1L当たりの軽油価格121円(消費税抜き、軽油引取税込み))で算定しています。
- ・減価償却費はバス車両の更新や営業所の計画的整備等の投資に係る償却額を反映して算定しています。

## ■ その他

- ・消費税及び地方消費税は平成31(2019)年10月以降、10%で算定しています。

## 【財政収支計画】

(単位:億円)

		財政収支計画 (前期3年間)			収支見通し (後期4年間)			
		2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)	2024 (H36)	2025 (H37)
収益的 収支	収益	98.4	99.8	100.2	99.7	99.7	99.6	101.1
	うち一般会計繰入金 (基準外繰入金)	11.3	10.5	9.5	8.9	8.9	8.9	8.9
	費用	101.0	100.0	100.5	100.2	99.8	99.6	100.6
	純損益	▲ 2.6	▲ 0.2	▲ 0.3	▲ 0.5	▲ 0.1	▲ 0.1	0.5
資本的 収支	収入	14.3	15.8	11.7	7.3	8.6	14.8	11.5
	支出	16.2	18.9	17.5	14.5	16.2	22.7	18.4
	うち建設改良費	14.7	16.4	12.2	7.9	9.1	15.3	12.1
	うち企業債償還金	1.4	2.6	5.2	6.6	7.2	7.4	6.3
	収支差引	▲ 1.9	▲ 3.2	▲ 5.8	▲ 7.2	▲ 7.7	▲ 7.9	▲ 6.9
資金 状況	損益勘定留保資金等	5.0	6.9	7.3	6.8	4.9	6.5	6.5
	資金過不足額	0.7	4.3	5.5	4.6	1.6	0.2	0.4
	資金不足比率	-	-	-	-	-	-	-

※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み  
 ※端数処理により、収支が一致しない場合があります。



## 資料編

## 1 計画策定の経過

- ・ 川崎市バス事業 経営戦略プログラム（案）の策定に当たっては、外部有識者や利用者代表等で構成される「川崎市バス事業アドバイザー・ボード」から意見をいただきながら検討を進めてきました。
- ・ また、市バス輸送サービスの最前線である営業所職員との意見交換を通じて、現場を起点としたボトムアップにより、課題や対応策等の抽出を行いながら、今後の取組などについて検討を行いました。

### 川崎市バス事業アドバイザー・ボード

#### 【検討経過】

	開催日	主な内容
第1回	平成29年10月23日	・次期経営計画の策定について
第2回	平成29年11月27日	・市バス事業を取り巻く環境と基本的な考え方
第3回	平成30年 2月13日	・次期経営計画の目標と取組について
第4回	平成30年 5月29日	・次期経営計画の骨子について
第5回	平成30年 8月28日	・川崎市バス事業経営プログラムの取組状況について
第6回	平成30年12月20日	・次期経営計画（素案）について



## 【委員名簿】

(敬称略)

区分	氏名	所属等
学識 経験者	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
	寺田 一薫	東京海洋大学 教授
	野上 信泰	公認会計士
利用者 事業者 代表	青木 恵美子	川崎市地域女性連絡協議会 会長
	新井 トキ子	川崎市交通安全母の会連合会 会長
	田中 康之	株式会社はとバス 取締役 観光バス事業本部長

※区分ごと・五十音順

**【設置要綱】**

川崎市バス事業アドバイザー・ボード設置要綱

(目的及び設置)

第1条 川崎市バス事業に関して専門的見地からのアドバイスや利用者からの意見を聴くことを目的として、川崎市バス事業アドバイザー・ボード（以下「アドバイザー・ボード」という。）を設置する。

(組織)

第2条 アドバイザー・ボードは、外部有識者、利用者等8名以内の委員をもって組織し、交通局長が委嘱する。

(任期)

第3条 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。  
2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会議)

第4条 アドバイザー・ボードの会議は、交通局長が招集する。  
2 会議には、委員及び交通局長以下関係職員が出席する。  
3 交通局長は、必要に応じ、関係者または専門知識を有する者の出席を求めることができる。

(庶務)

第5条 アドバイザー・ボードの庶務は、交通局企画管理部経営企画課において処理する。

(その他)

第6条 この要綱に定めるもののほか、アドバイザー・ボードの運営等に関し必要な事項は、交通局長が定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成21年7月1日から施行する。
- 2 この要綱施行後、最初の委員の任期は、委嘱の日から平成23年6月30日までとする。

附 則

この要綱は、平成26年9月29日から施行する。

附 則

この要綱は、平成29年7月21日から施行する。

<b>営業所職員との意見交換</b>
--------------------

## 【検討経過】

開催日	概要等
平成30年7月4日	・菅生営業所の代表者との意見交換会
平成30年7月5日	・鷲ヶ峰営業所の代表者との意見交換会
平成30年7月10日	・塩浜営業所の代表者との意見交換会
平成30年9月4日	・鷲ヶ峰営業所の全職員を対象とした意見交換会（午前・午後の2回）
平成30年9月5日	・塩浜営業所の全職員を対象とした意見交換会（午前・午後の2回）
平成30年9月7日	・鷲ヶ峰営業所の全職員を対象とした意見交換会（午前・午後の2回）
平成30年9月14日	・塩浜営業所の全職員を対象とした意見交換会（午前・午後の2回）
平成30年9月18日	・菅生営業所の全職員を対象とした意見交換会（午前・午後の2回）
平成30年9月21日	・菅生営業所の全職員を対象とした意見交換会（午前・午後の2回）

## 2 用語解説

用語	解説
あ行	
安全統括管理者	道路運送法により選任が義務付けられている、輸送の安全の確保に関する管理業務の統括管理者のこと。経営トップの指示のもと、安全管理体制のPDCAサイクルを回すための責務と権限を有する。
一般適性診断	ドライバーの性格、運転態度、認知・処理機能、視覚機能などについて、心理及び生理の両面から個人の特性を把握し、安全運転に役立たせるために実施している適性診断のこと。
インバウンド	外国人が日本に訪問する旅行のこと。
運輸安全マネジメント	平成 17（2005）年度に起きたヒューマンエラーによる事故の多発を受けて創設された制度で、企業などの品質管理基準を参考として、1)運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組を行うこと、2) 事業者が構築した安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施することにより、運輸事業者における輸送安全性の確保と継続的な向上を図るもの。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法などを改善し、環境にやさしく無駄のない運転をすること。アイドリングストップやふんわりアクセルなどにより、燃費が良くなり、大気汚染物質・二酸化炭素等の排出ガスも削減される。また、スムーズな加速・減速により、車内事故防止にも効果が期待できる。
SNS	Social Networking Service（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の略で、インターネットを介して人間関係を構築できるパソコン・スマートフォン用のサービスの総称のこと。市バスでは、Facebook と Twitter のアカウントを開設し、広報手段として活用している。
大型自動車第二種免許	乗客を運ぶ目的で、路線バスなどの大型自動車を運転する時に必要となる免許のこと。第二種免許の受験資格には、21 歳以上で普通免許保有 3 年以上という経験年数要件等が定められている。
か行	
会計年度任用職員	地方公務員法等の改正により、平成 32（2020）年 4 月から、新たに 1 会計年度を超えない範囲内の期間で任用される一般職の非常勤職員のこと。現在任用されている特別職非常勤職員や臨時的任用職員の多くが会計年度任用職員に移行することが見込まれている。
貸切バス	1 個の契約により、乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業のこと。観光、イベント、学校行事、企業送迎、冠婚葬祭などに利用される。
貸切バス事業者安全性評価認定制度	貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組状況を評価・認定・公表する制度のこと。貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、貸切バス事業者が安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施している。
川崎市総合都市交通計画	「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を本市交通政策の理念に掲げ、将来目指すべき都市交通の姿をもとに、その実現に向け、都市の骨格を形成する鉄道や道路ネットワークから市民にとって最も身近な地域交通までの重点施策等を総合的、体系的にとりまとめたマスタープランのこと。平成 25（2013）年 3 月に策定した。

用語	解説
かわさきパラムーブメント	障害のある人などが生き生きと暮らす上での障壁となっている、私たちの意識や社会環境のバリアを取り除くことや、新しい技術でこれらの課題に立ち向かうことを「ムーブメント」として展開していくこと。
管理委託	道路運送法に規定する事業の管理の受委託のこと。道路運送法に基づき、営業所の運転業務、運行管理業務及び整備管理業務を含む業務を一体的に他のバス事業者へ委託するもの。受託事業者は、委託者のバス車両、営業所施設、バス停留所施設等を使用し、委託者の運賃制度を用いて運行業務を行う。
ギャラリーバス	市バスのイメージアップや地域貢献を目的に、車内に市立小学校の児童の絵画作品を展示して運行するバスのこと。
九都県市指定低公害車	九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）の大气保全専門部会において指定する、排出ガス性能に燃費性能も加えた新たな低公害車指定基準等を満たす自動車のこと。
経路誤り等運行ミス	本来、運行すべき経路を逸脱するなどの運行上のミスのこと。
公営バス	地方公共団体が経営するバスのこと。地方公営企業法に定義された地方公営企業（交通局）によって運行されているものを指す。乗合バスのほか、貸切バスも含まれる。
交通安全教室	市バス車両を活用して交通ルールや大型車両の特性を学び、交通安全意識の向上を図る体験学習の場のこと。
交通局危機管理対応マニュアル	大規模な地震や風水害などの危機事象が発生した場合又は発生する恐れがある場合に、乗客や交通局職員等の生命、身体及び財産への被害を防止・軽減することを目的に、交通局が取り組む基本的な対処方針を示したもの。
交通結節点機能	鉄道とバス等の交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど、交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
交通バリアフリー教室	「心のバリアフリー」社会の実現を目指して、国土交通省の各地方運輸局の主催により、全国各都市において提供されている疑似体験、介助体験、バリアフリー化された施設での体験等の場のこと。市内で開催される場合、市交通局などが協力している。
国土交通省重量車燃費基準達成車	エネルギーの使用の合理化等に関する法律に基づき車両総重量 3.5t 超の貨物自動車（トラック等及びトラクタ）及び乗用自動車（路線バス及び一般バス。ただし、乗車定員 10 人以上に限る。）に設定された燃費基準を満たす自動車のこと。
心のバリアフリー	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」を深めていくことを国の責務として定めるとともに、高齢者や障害者等が円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけではなく、高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深めることが、国民の責務と定められている。
コミュニティ交通	在来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域等を対象に、地域の住民などが中心となって導入する基本的に誰もが利用できる交通手段のこと。

用語	解説
さ行	
「産業道路クリーンライン化」事業	産業道路沿道の大気環境の改善に向けた企業等との連携により実施する取組のことで、産業道路における低公害車の優先使用やエコドライブの徹底、産業道路を迂回できるルートを選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。
シーエヌジー CNG（圧縮天然ガス）バス	圧縮天然ガス（Compressed Natural Gas）を軽油の代替燃料とする低公害バスのこと。
時差勤務	1日の勤務時間（7時間45分）は変更せず、始業時間及び終業時間を繰り上げ又は繰り下げることで、通常の勤務時間帯と異なる時間帯で勤務する制度のこと。
市電の旧線路用地	交通局が昭和19（1944）年から昭和44（1969）年まで営業していた市電の軌道跡地のこと。塩浜3丁目から池上新町3丁目にかけて所在しており、全長約1km、面積11,550㎡の細長い形状となっている。現在は資産の有効活用を目的に、駐車場や資材置き場等として貸付している。
ノックス・ピーエム 自動車NOx・PM法	「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」のこと。窒素酸化物に対する従来の施策をさらに強化するとともに、自動車交通に起因する粒子状物質の削減を図るため、自動車NOx法を改正し、平成13（2001）年6月に制定された。自動車から排出される窒素酸化物や粒子状物質の総量の削減を図るため、総量削減基本方針及び総量削減計画の作成、車種規制等により対策を推進する。改正に伴い、車種規制の強化、事業者に対する措置の強化が行われている。さらに、これまでの対策に加えて局地汚染対策及び流入車対策を講ずることとする法律改正がなされ、平成20（2008）年1月から施行されている。
市バスお客様アンケート調査	今後のさらなるサービス向上に向け、サービスポリシーの効果測定を行い、実践する上での参考とするため、市バスサービス全般についての総合満足度及びサービスポリシーの4つの柱に沿ったお客様満足度を調査するもの。
市バスサービスポリシー	市民やお客様の声に応え、満足をいただくために取り組むサービスについての市民やお客様への約束として、これまでに実施してきたサービス業務を基に平成24年9月に定めたもの。安全、安心・信頼、快適、コミュニケーションの4つの柱からなる。
市バスナビ	パソコンやスマートフォンなどから、市バスの運行情報や時刻表、経路等を検索、閲覧できる情報提供サービスのこと。
車検	道路運送車両法に基づき、車両が保安基準に適合しているかの検査を行うこと。基準に適合していると認められると、自動車検査証の有効期間が延長される。
乗客流動実態調査	人などが移動する起点と終点を一体的に把握する交通量調査のこと。バス事業においては、乗客の乗降に加え、その属性、交通の目的、利用区分（券種等）などを調査することで、現状分析や運行計画策定のための基礎資料とされている。
乗務待機時間	乗務時間（運転時間）から次の乗務時間までのうち、休憩時間、点検時間等を除く営業所で待機している時間のこと。
初任診断	国土交通省令により、事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた者に対して実施することが義務付けられている適正診断のこと。診断の結果を基にプロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動、安全運転のための留意点等について、助言・指導を行う。
睡眠時無呼吸症候群 （SAS）スクリーニング検査	睡眠時無呼吸症候群（Sleep Apnea Syndrome）は、睡眠中に上気道が塞がれ無呼吸を繰り返すことにより、日中の眠気などの症状を伴う病気のこと。運転中に眠気などが生じると事故を引き起こす原因となることから、市バスでは、平成20年度から運転手全員を対象に、早期発見・早期治療につなげるためのスクリーニング検査を実施している。

用語	解説
た行	
第3次川崎市バス事業経営問題検討会答申	平成26(2014)年度からの新たな経営計画の策定に当たり、経営改善やお客様サービスの向上などについて、学識経験者や利用者・事業者の代表の方々の幅広い観点からの御意見を伺うため、市長の諮問機関として設置した検討会における答申のこと。(答申日：平成25(2013)年10月)
地方公営企業会計基準	市バス事業など、地方公営企業に適用される会計基準のこと。企業会計基準との整合性を図り、経営状況の透明性を高めるために大幅な見直しが行われ、平成26年度の予算及び決算から適用された。
超高齢社会	一般的には65歳以上の人口比率が21%を超えた状態のこと。
津波浸水予測区域	本市における最大津波高が想定される慶長型地震による津波浸水予測区域のこと。
定期点検(3、6、9か月)	道路運送車両法に基づき、一定期間ごとに国土交通省令で定める技術上の基準による点検のこと。路線バスは3か月ごとに行う。
低床バス	床面を低くし、出入口の段差を小さくして、高齢者・障害者等でも乗り降りしやすいバスのこと。出入口と客室の段差が1段のものをワンステップバス、段差をなくしたものをノンステップバスという。
点呼執行	運行管理者が、運転手に対し個別、対面にて、当日の体調(疾病、疲労、睡眠不足等)の確認や必要な情報提供を行うとともに、運転手から必要な報告を受けること。乗務前と乗務後に実施する。
添乗観察	バスに覆面調査員が添乗し、安全面やサービス面に関する基本的な事項などについて、運転手が適切に行っているかどうかを調査すること。その評価や助言を改善指導等に活用している。
ドライブレコーダー	交通事故処理等の迅速化や、事故防止に向けた安全運転意識の向上のため、車内外の映像画像や音声を自動的に記録する車載装置のこと。
な行	
内部監査	事業者が構築した安全管理体制を自己評価するために行う監査のこと。
脳健診	運転中に脳血管疾患を発症すると事故を引き起こす原因となることから、脳血管疾患の早期発見・発症予防につなげるために実施する頭部MRI(磁気共鳴断層画像)・MRA(磁気共鳴血管画像)を基本とした検査のこと。脳梗塞、脳出血、脳動脈瘤の有無等を確認することができる。
乗合バス	路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する事業のこと。一般の路線バス、定期観光バス、高速バスが含まれる。
は行	
ハイブリッドバス	複数の動力源を有するバスのこと。一般に、エンジンと電気モーターの2つの動力源を持つ電気式ハイブリッドバスを指す。
バス共通カード	主に首都圏のバス事業者等で共通に使用することができた磁気式プリペイドカードのこと。平成22(2010)年10月をもって乗車券としての利用が終了した。
バスバース	主に駅前広場やバスターミナルにおける、バス停留所スペースのこと。
パブリシティ活動	新聞やテレビなどのマスメディアをはじめとする様々なメディアに、市バスの情報を提供し、報道として取り上げてもらうために働きかける広報活動のこと。
非常時連絡用無線機	災害時等における安定した通信環境の確保及び連絡体制の強化を目的とした通信機器のこと。

用語	解説
ピーディーシーエー P D C Aサイクル	業務管理手法の1つで、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Act（改善）の1つの過程を繰り返し循環させることで、継続的に業務の改善を図っていく仕組みのこと。
ヒヤリ・ハット	事故に至る可能性があったものの、事故に至る前に回避された事案のこと。「ヒヤリとした」、「ハットした」が語源。1件の事故の背後には、数多くの「ヒヤリ・ハット」が潜んでいるとされる。
変形労働時間制	労働時間を1か月単位や1年単位で調整することで、法定労働時間（1日8時間、1週40時間）を超えて労働させることができる制度のこと。
ホテルシップ	港内に停泊させたクルーズ船を、宿泊施設として活用するもの。宿泊施設の整備が必要なく、クルーズ船を移動させればよいことから、短期に数千人規模の収容能力を準備・提供することができる。

ま行

マネジメントレビュー （輸送安全委員会）	経営トップ自らが行う安全管理体制全般の見直しのこと。安全管理体制の構築・改善の状況についての振り返りと総括、安全管理体制が適切かつ有効に機能しているかの評価、必要に応じた見直し・改善を行う。
モータリゼーション	自家用車が大眾に普及すること。（自動車大衆化）

や行

有責事故	交通事故の発生に際し一定の過失責任を有する事故のこと。市バスでは、責任割合1%以上の事故を有責事故としている。
------	---

ら行

臨海部	川崎区の産業道路より海側の地域のこと。長年にわたり国際経済を牽引してきた日本を代表する工業地帯。高度なものづくり技術とともに公害を克服してきた過程における世界有数の環境技術を持つ世界的企業が多数立地している。ライフサイエンス・環境分野など、高度先端技術を有する研究開発機能の立地を促し、京浜臨海部の持続的な発展と日本の経済成長を牽引する国際競争拠点を目指している。
臨海部ビジョン	川崎臨海部が発展し続け、本市の「力強い産業都市づくり」の中心として市民サービスや雇用を支えるだけでなく、産業拠点として世界の模範となるような地域を目指して、企業をはじめとするさまざまな関係者とともにより30年後を見据えたビジョンのこと。平成30（2018）年3月に策定した。



川崎市バス事業経営戦略プログラム（案）

平成31（2019）年1月

川崎市交通局企画管理部経営企画課

TEL 044-200-3220

FAX 044-200-3946



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市