

## 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。

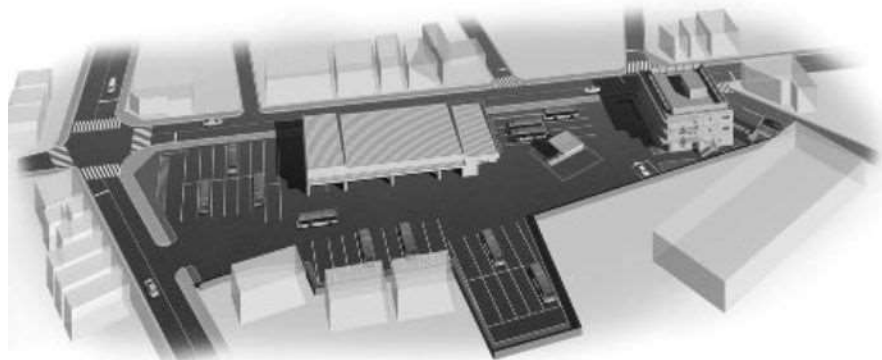
今後も引き続き、施設の長寿命化等に向けた取組や、働きやすい職場環境への改善に向けた施設整備を行うため、各設備の現状把握を実施し、効果的に設備の更新を図ります。

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

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な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可能性があります。

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	・検討結果を踏まえた取組の実施



## ■ 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」を受託の要件としていることや、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な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あたっては、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。

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。



小学生の絵画展示(ギャラリーバス)



カワサキバス × HELLO KITTY  
© 1976, 2019 SANRIO CO., LTD. APPROVAL No. G593585

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、バス車両更新数の増加や営業所の建替え整備、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、平成31(2019)年10月を実施予定として、乗車料金を現行の210円から220円に改定します。

## 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

#### 川崎市総合計画の施策4-7-4 市バスの輸送サービスの充実

**直接目標** 安全で快適な市バス輸送サービスを持続的に提供する

#### 主な成果指標

有責事故発生件数  
(走行距離10万km当たり)

お客様満足度  
(市バスお客様アンケート調査)

市バス乗車人員  
(1日平均)

安全な  
輸送サービスの確保

快適で利用しやすい  
サービスの充実

社会的要請に対応した  
事業の推進

経営基盤の充実・強化

本計画(総合計画の分野別計画)



## ■ 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 静止物接触事故件数	・ 静止物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。	0.12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・充実に向けて、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

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の進捗を推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

### 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年間を「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

- ・乗車料収入は乗車料金の改定を含めた平成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。

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の差別的な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編





---

# 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

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



## ■ 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。





## 営業所職員との意見交換

### ■ 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)

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

## 2 用語解説

用語	解説
<b>あ行</b>	
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 <small>エスエヌエス</small>	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。
<b>か行</b>	
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擬似体験、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。

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の差別的な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



用語	解説
<b>さ行</b>	
「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 C N G(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けている。
ノックス ピーエム 自動車NO <sub>x</sub> ・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NO <sub>x</sub> 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
<b>た行</b>	
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くしたバスのこと。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。

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

用語	解説
ピーディーシーイー PDCA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」、「ハットとした」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	自家用車が大衆に普及すること。(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**

**平成31(2019)年3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