

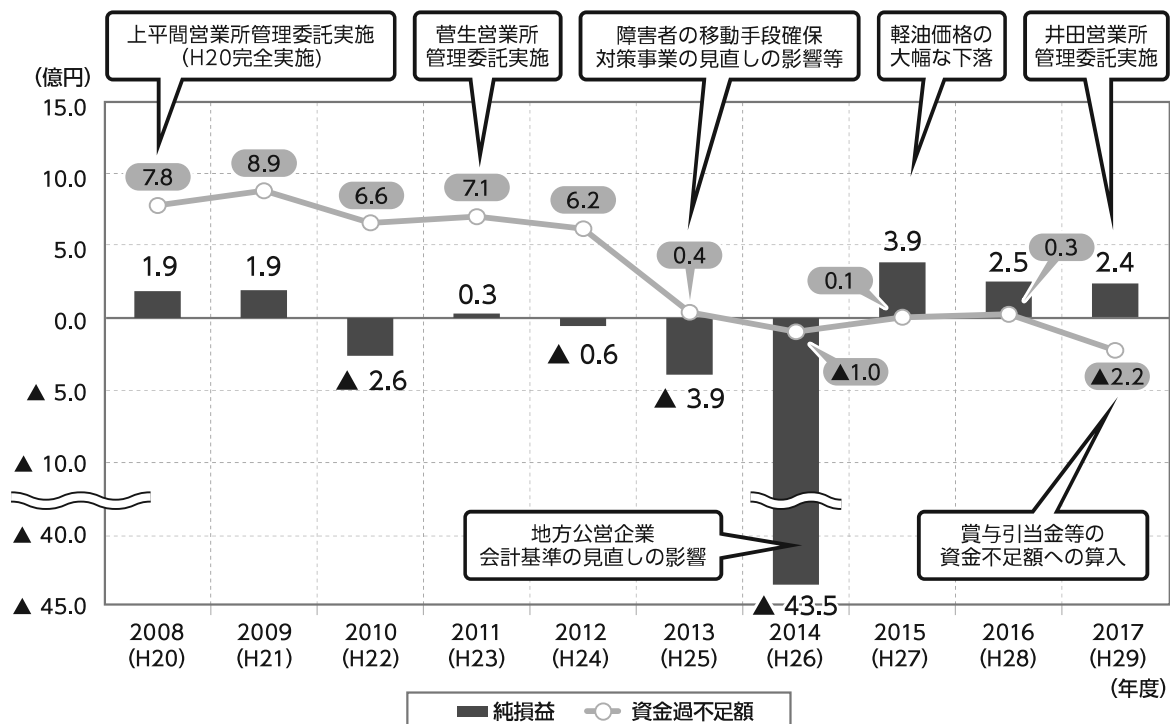
## (2) 収支状況

### 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

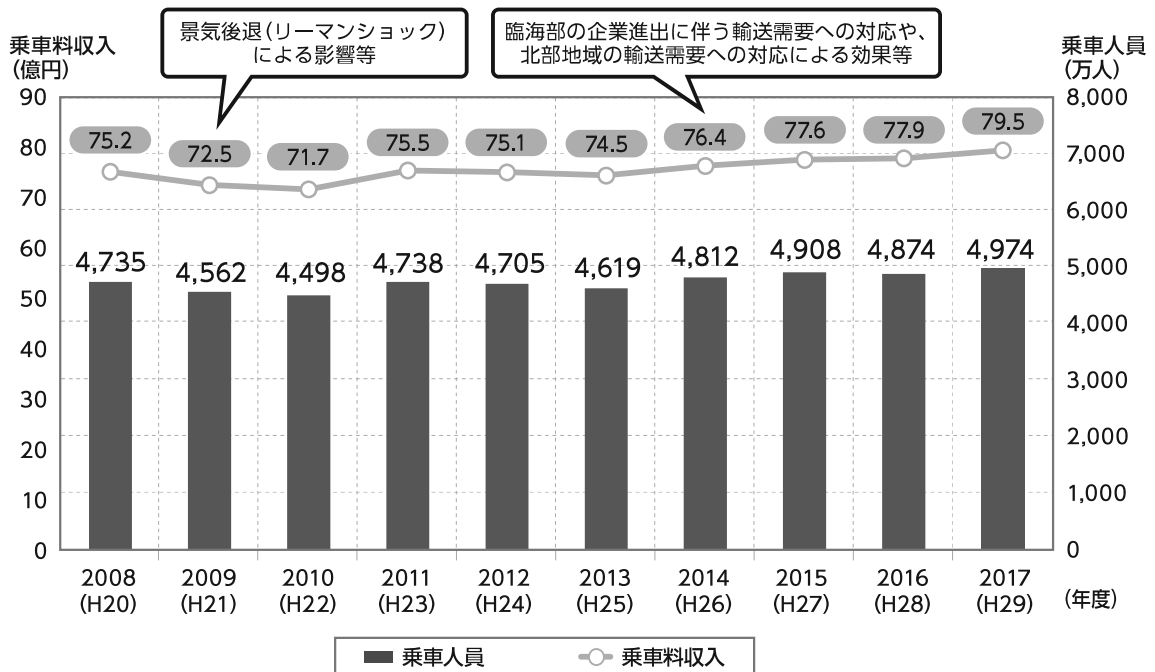
※資金過不足額=資金収支の累積額を表すもので、流動負債の額から流動資産の額を控除した額を基本に算出(退職給付引当金は固定負債のため、資金過不足額の算出には影響しない。)

## 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



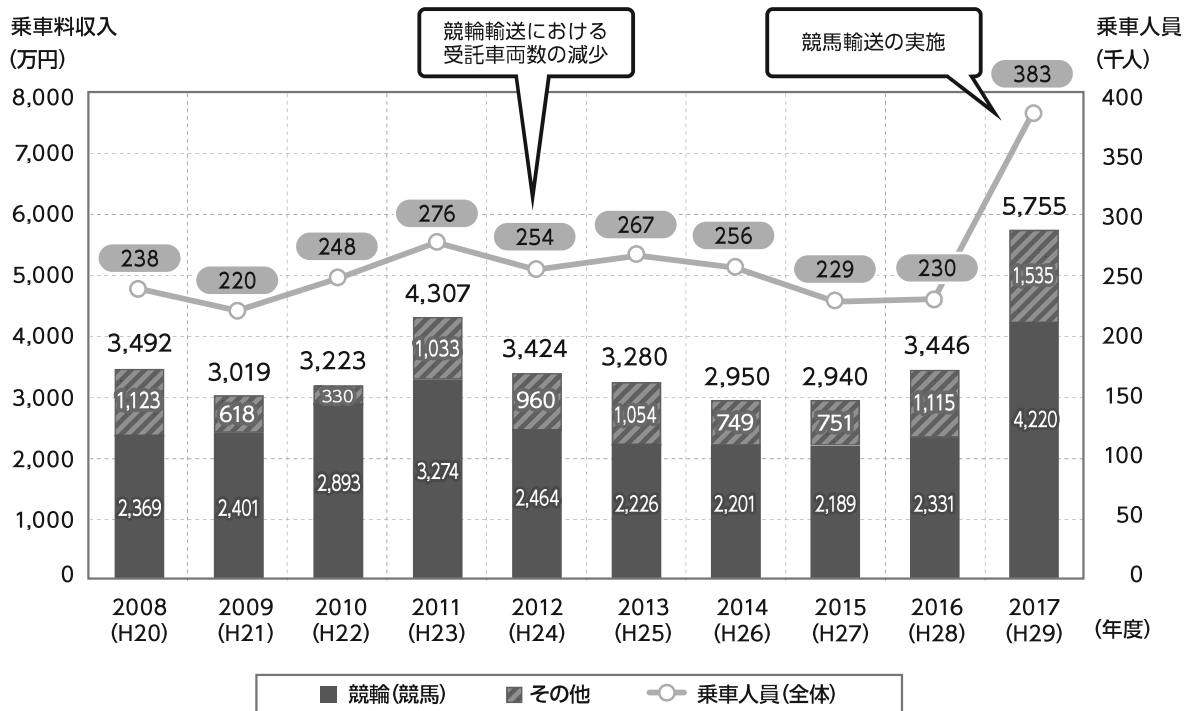
### ③ 貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員

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。

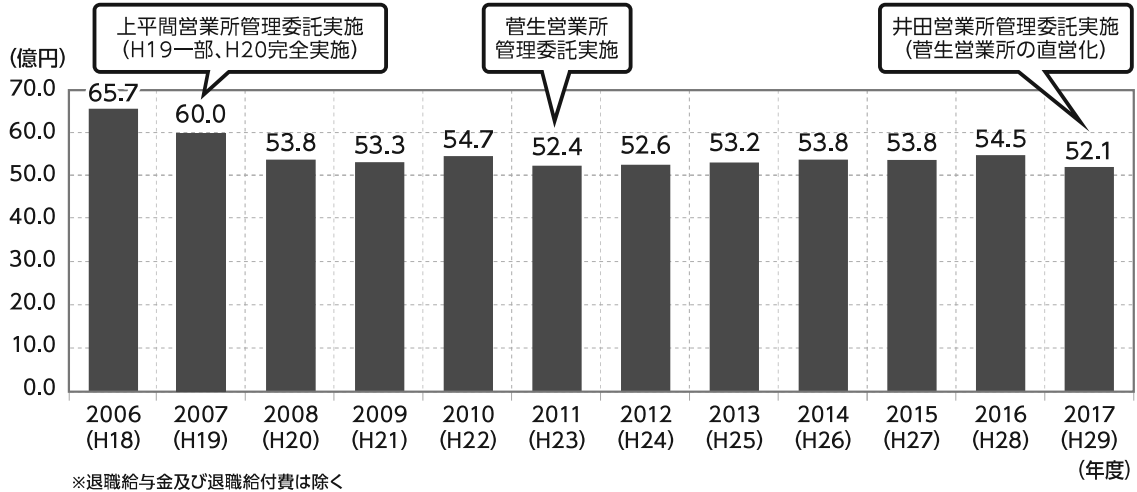
貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員の推移



## 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。

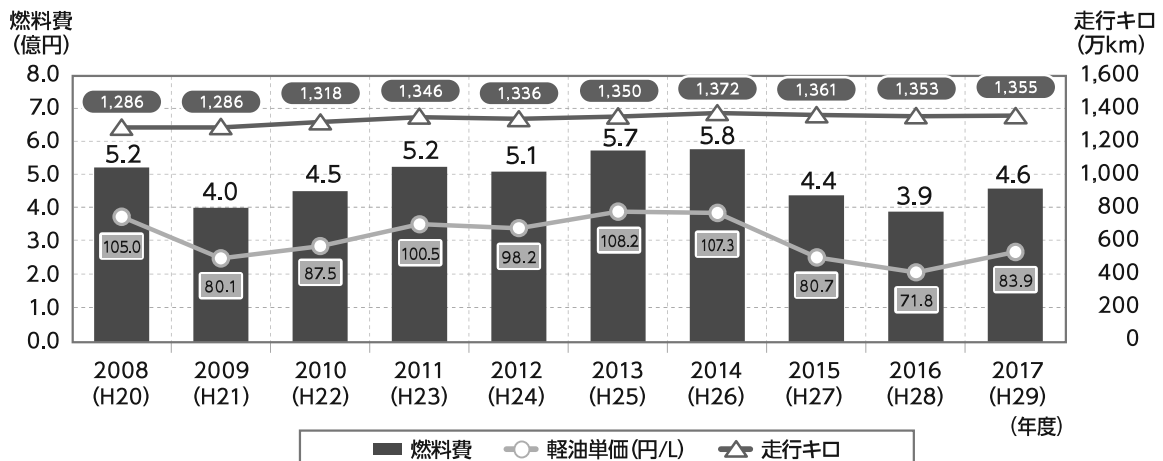
### 人件費の推移



## 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年間に於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

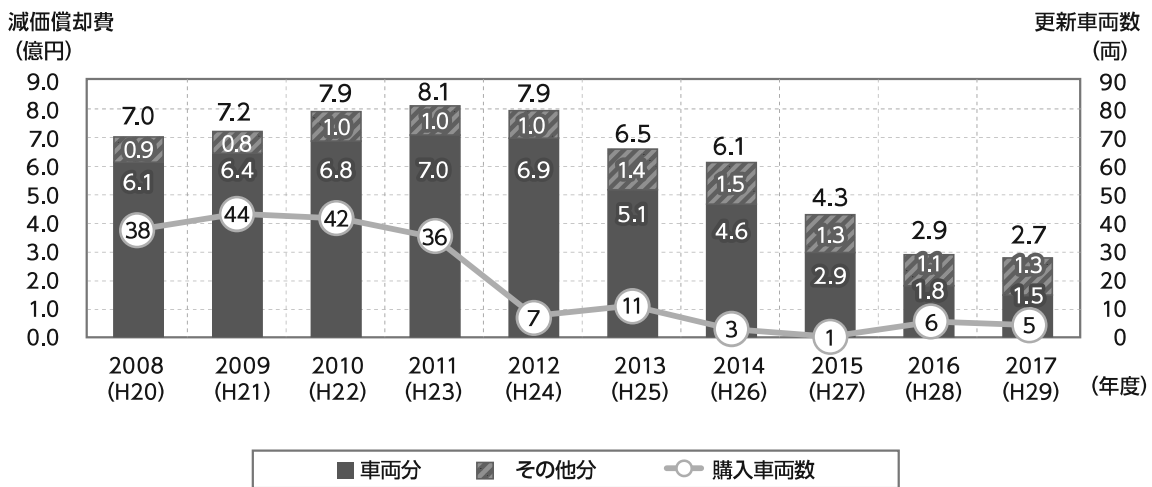


※軽油価格は消費税抜き、軽油引取税込みの価格

## 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。

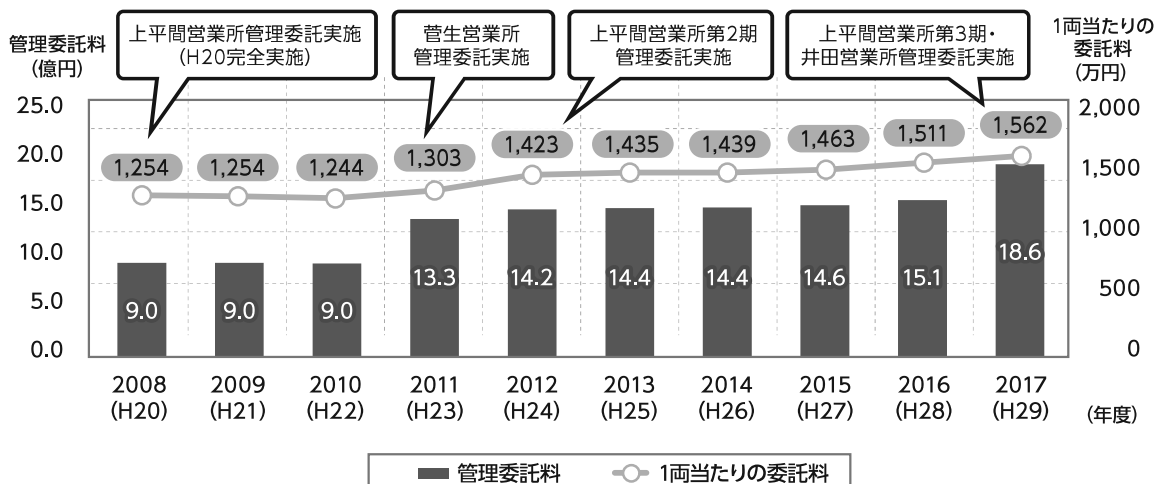
### 減価償却費の推移



## 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



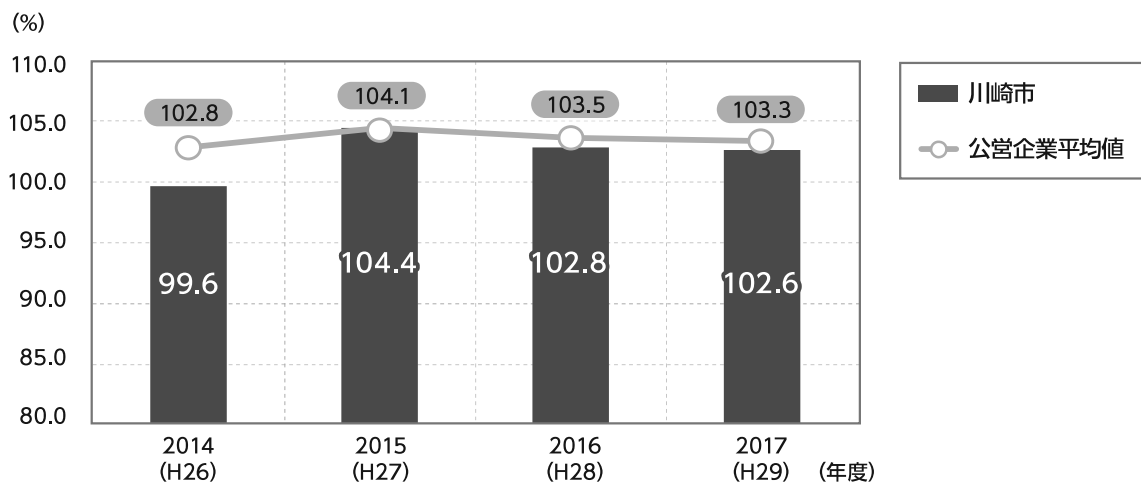


### (3) 経営状況

#### 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。

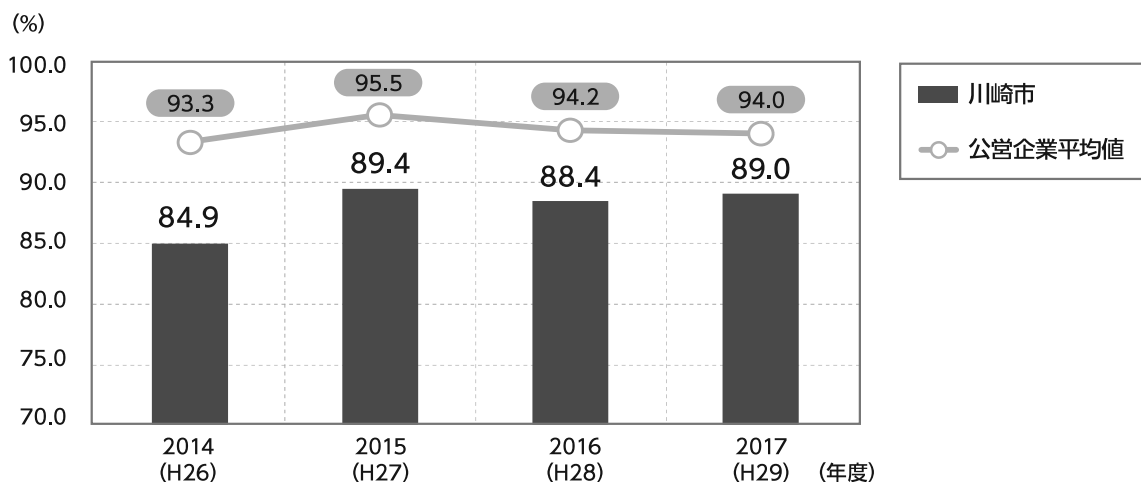
#### 経常収支比率の推移



#### 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。

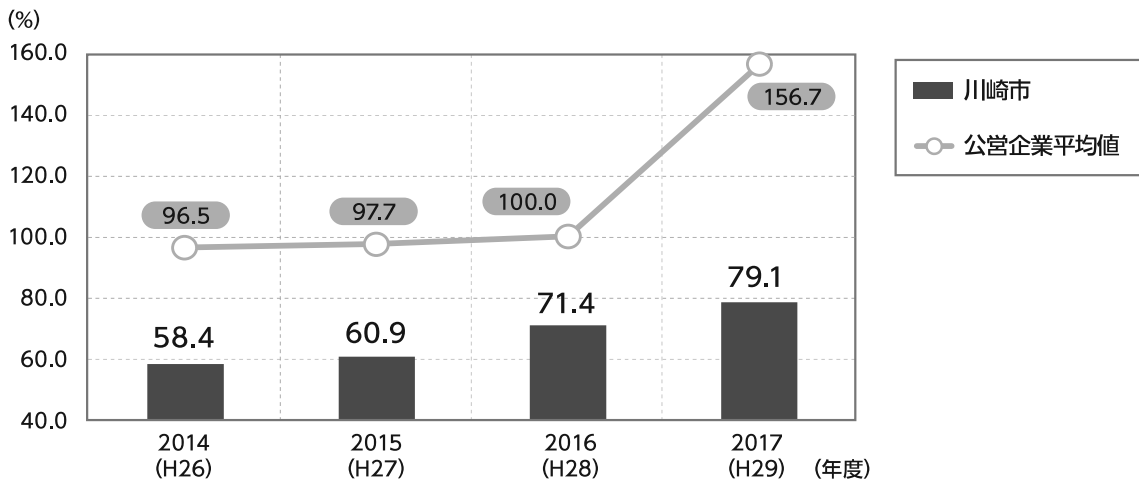
#### 営業収支比率の推移



### 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。

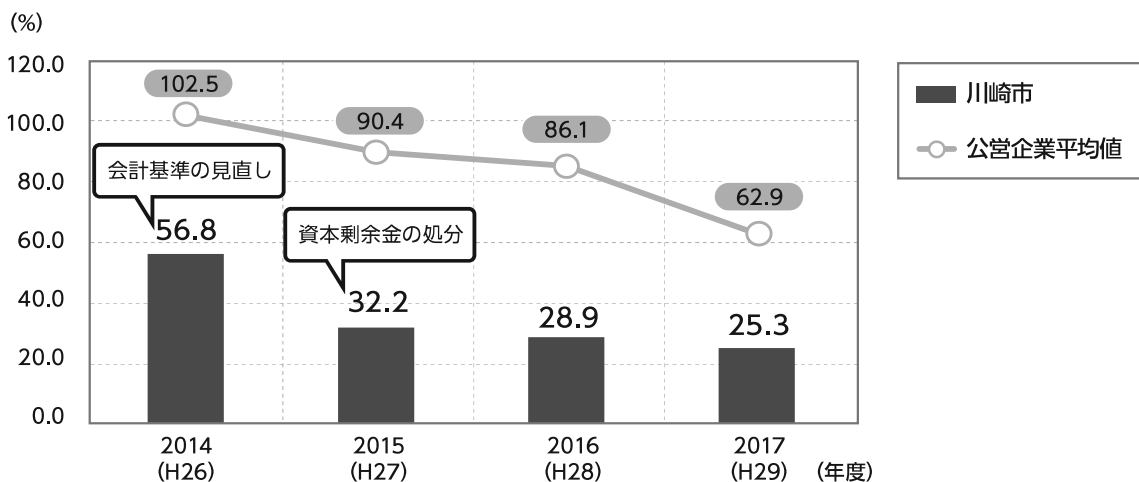
流動比率の推移



### 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

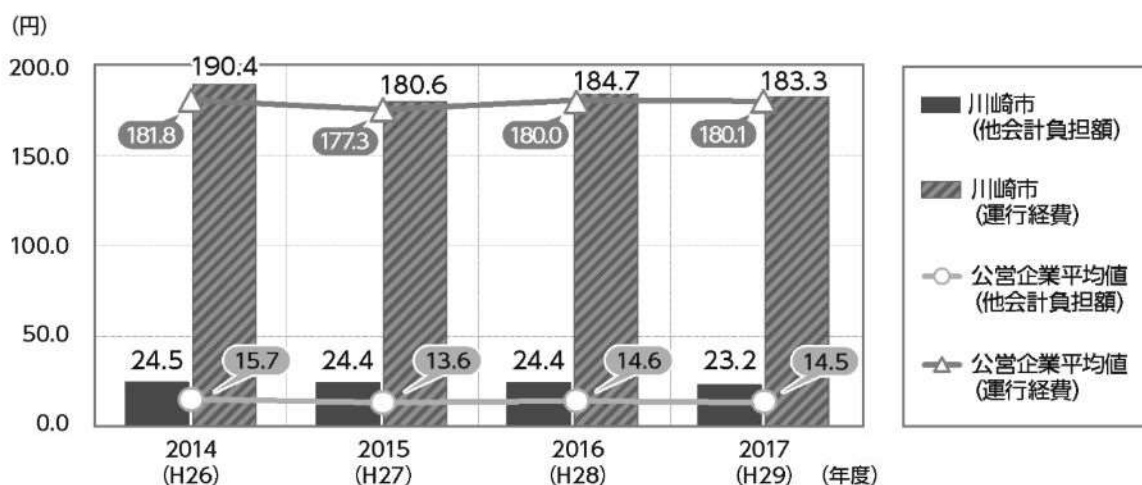




## ⑤ 利用者1回当たりの他会計負担額等

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。

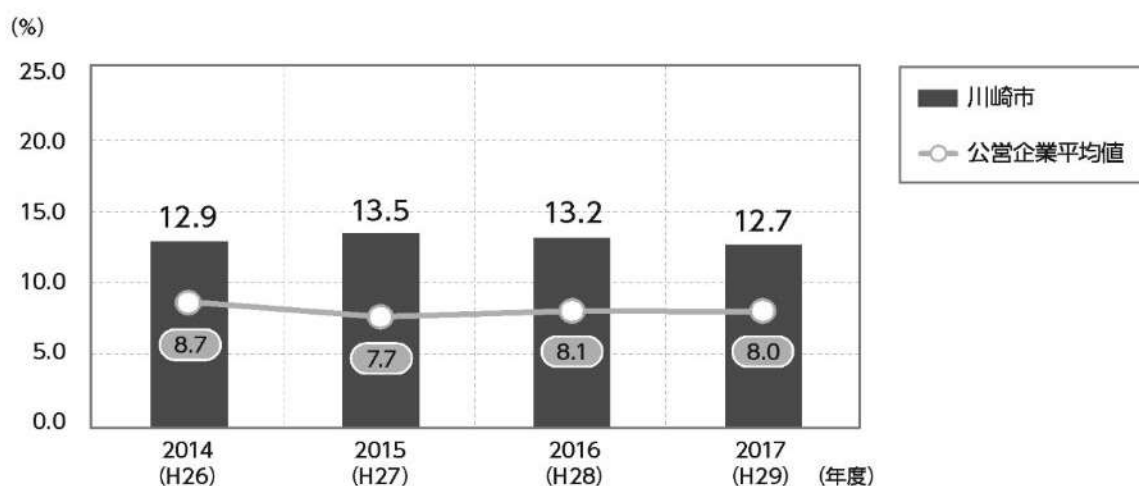
### 利用者1回当たりの他会計負担額・運行経費の推移



## 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。

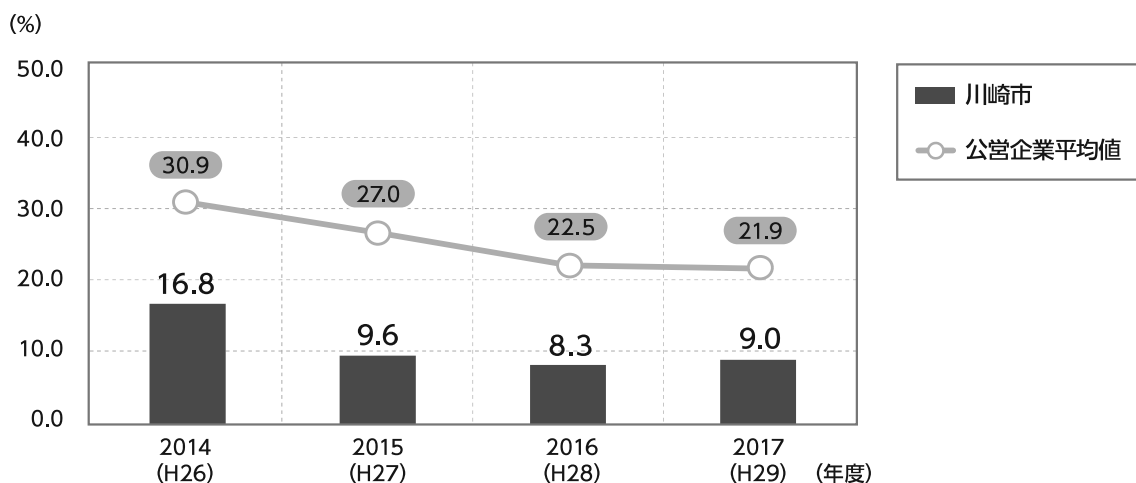
### 他会計負担比率の推移



## 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。

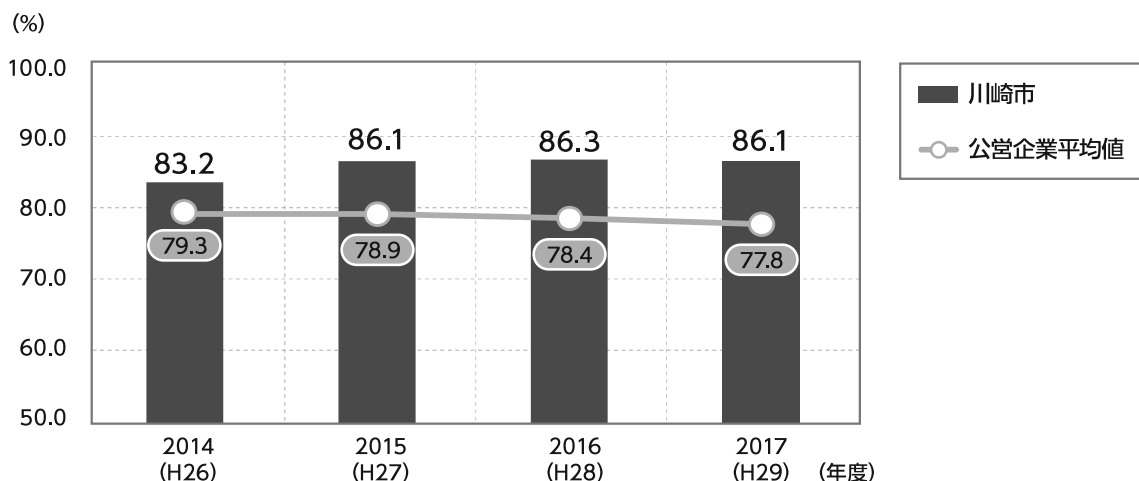
企業債残高対料金収入比率の推移



## 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。

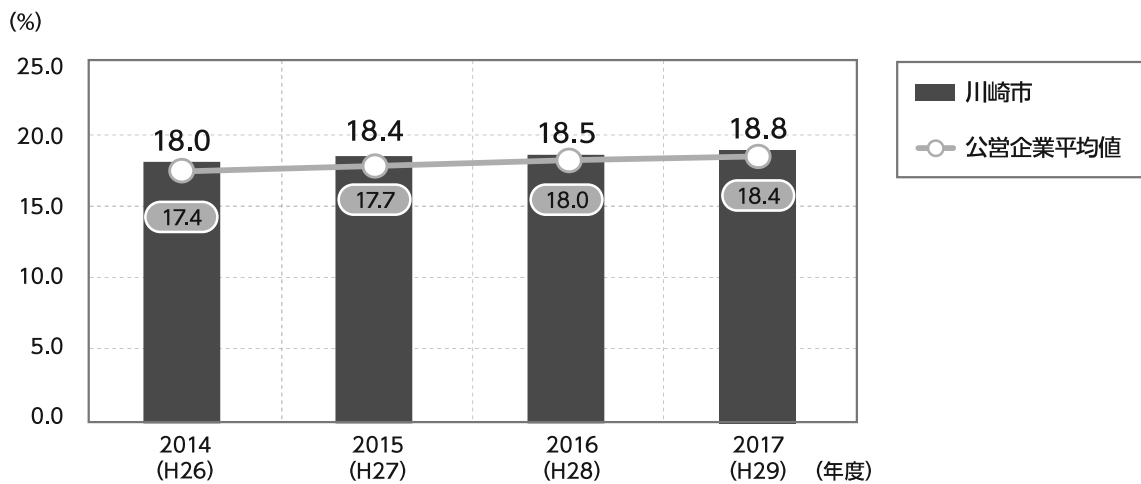
有形固定資産減価償却率の推移



## 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

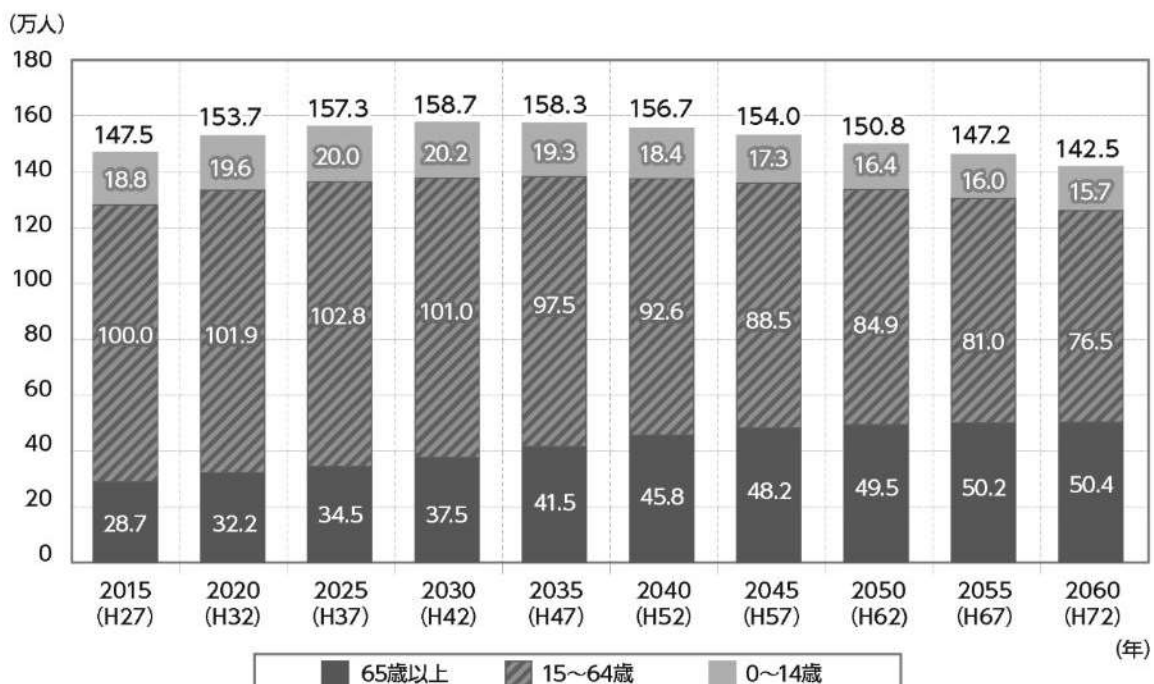
#### ① 川崎市の人口動向

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。

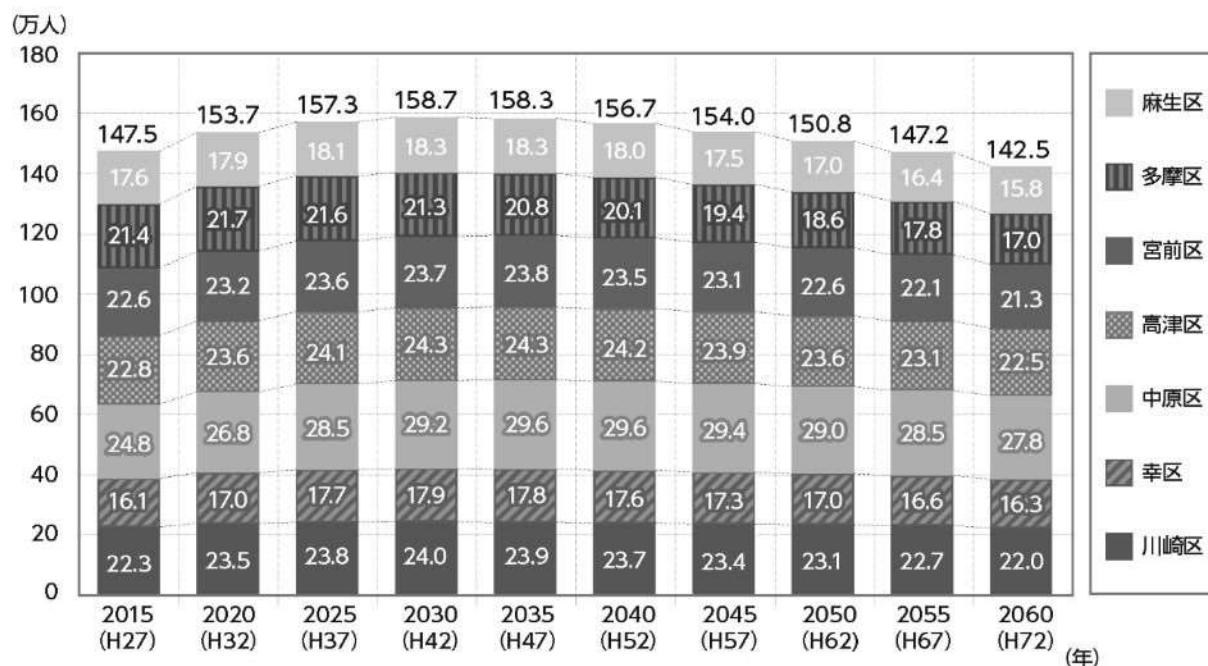
将来人口推計





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。

1章 計画の策定に当たって

2章 市人口の推移の現状と課題等

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

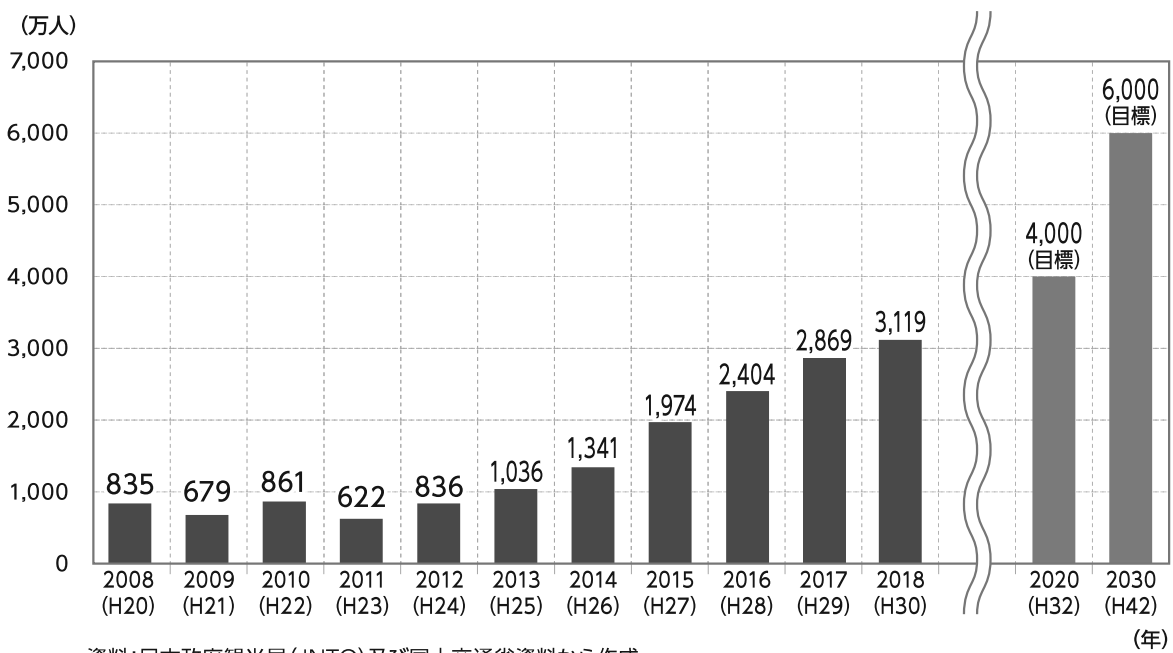
6章 計画期間中の財政収支計画

資料編

## ② インバウンド等の誘客

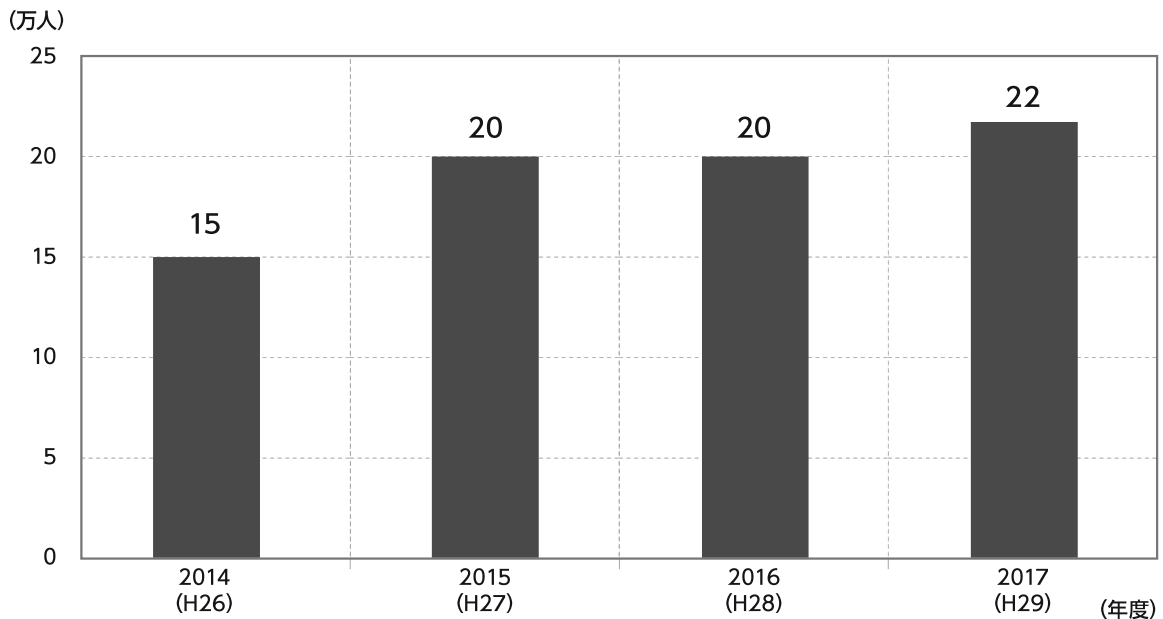
訪日外国人旅行者数は、平成28(2016)年に2,000万人を超え、平成30(2018)年には3,000万人を突破しました。こうした状況の中、政府は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される平成32(2020)年には4,000万人、平成42(2030)年には6,000万人を目標に掲げました。

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)



資料:川崎市(経済労働局調べ)

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。

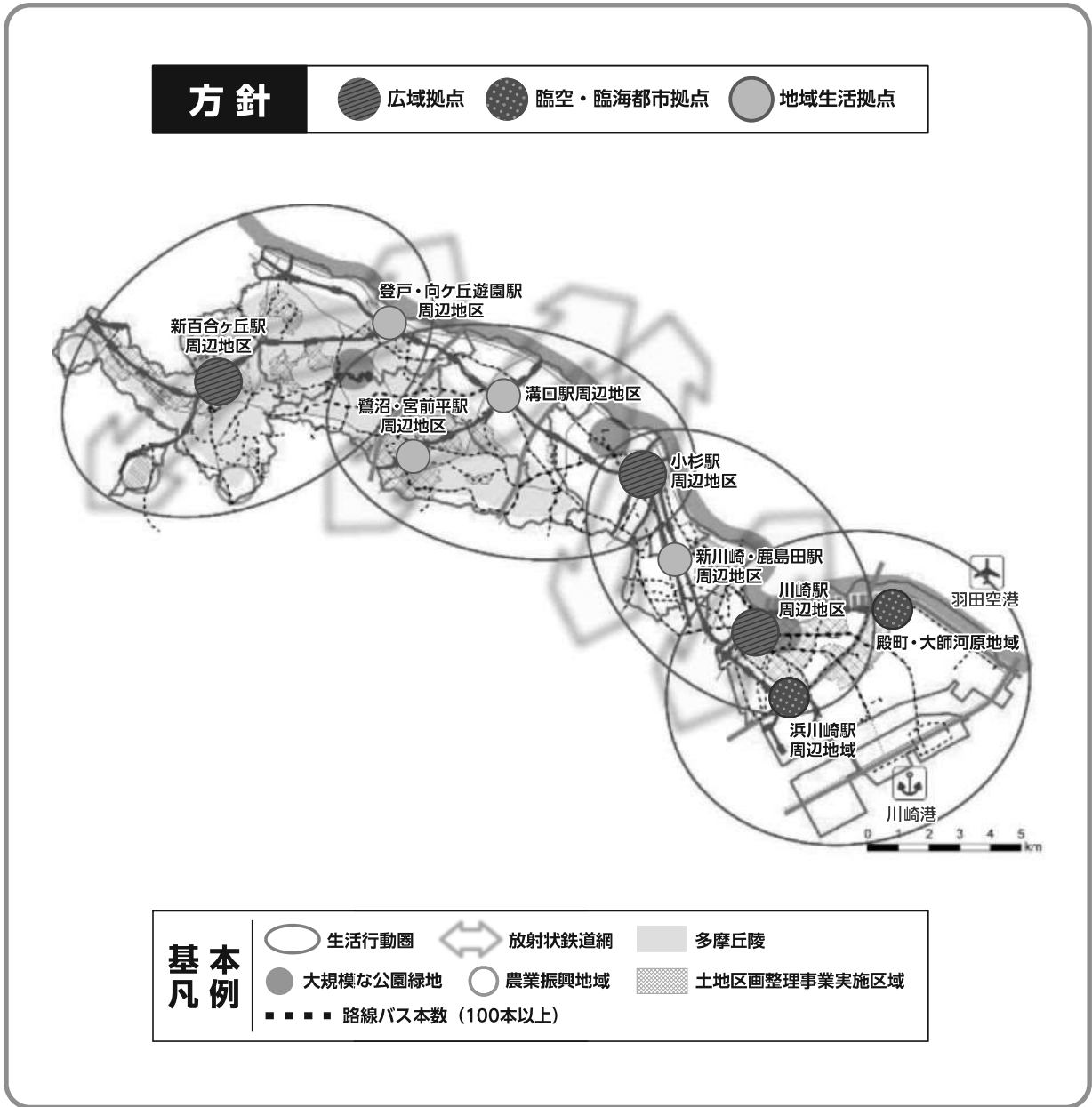
こうした事業を推進していくためには、バス事業者として駅前広場等におけるバスバースの確保や拡充等が必要となることもあるため、将来のバスネットワークを見据えた駅前広場の整備・再編について、関係機関等と連携した取組を進める必要があります。





## 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」



1 章 計画の策定に当たって

2 章 市庁舎の現状と課題等

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

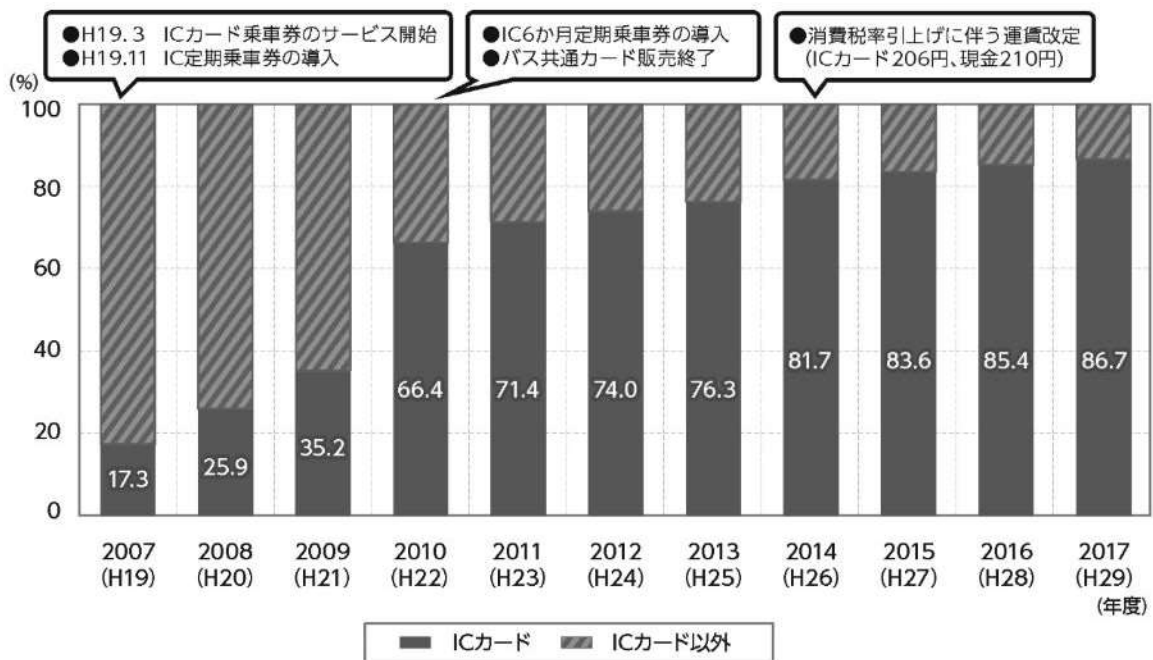
資料編

## 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。

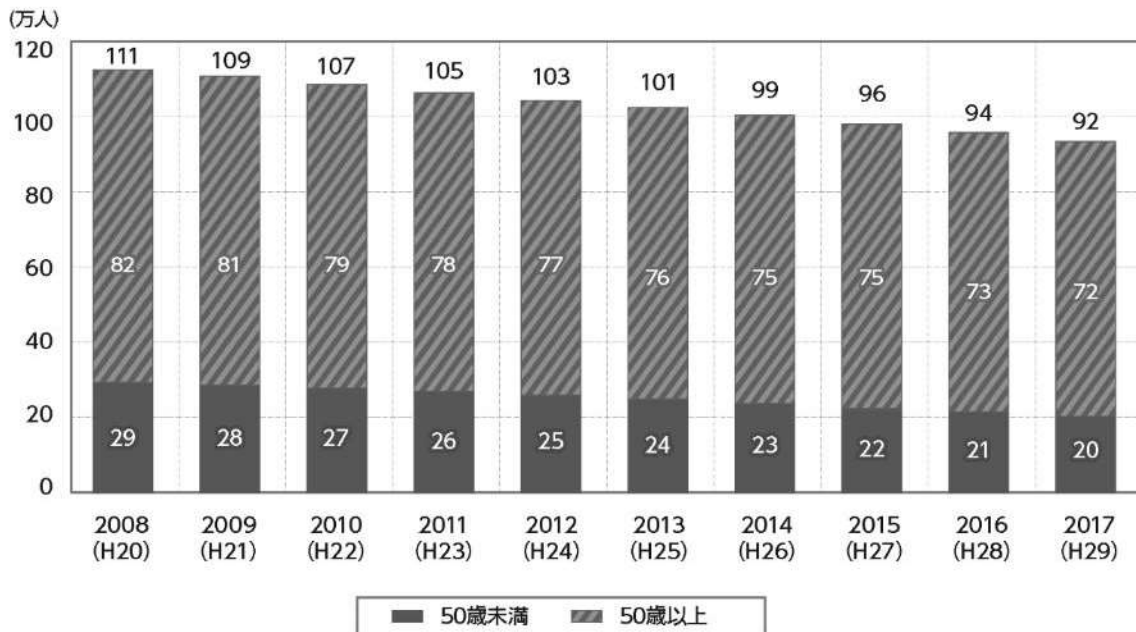
## (2) 事業環境の変化

### 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「バスの運転手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。

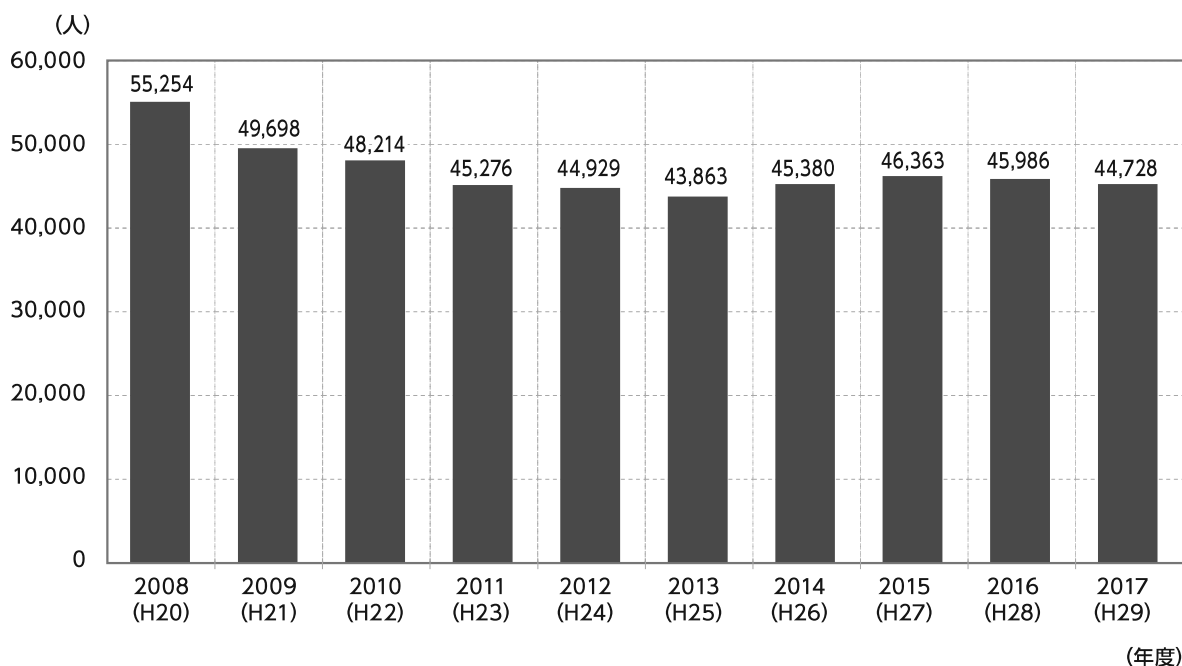
今後、市バス運転手の定年退職者数の増加や、全国的にバス運転手が不足している状況等を踏まえ、運転手の確保・育成に向けた取組の充実が必要です。

## 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



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。

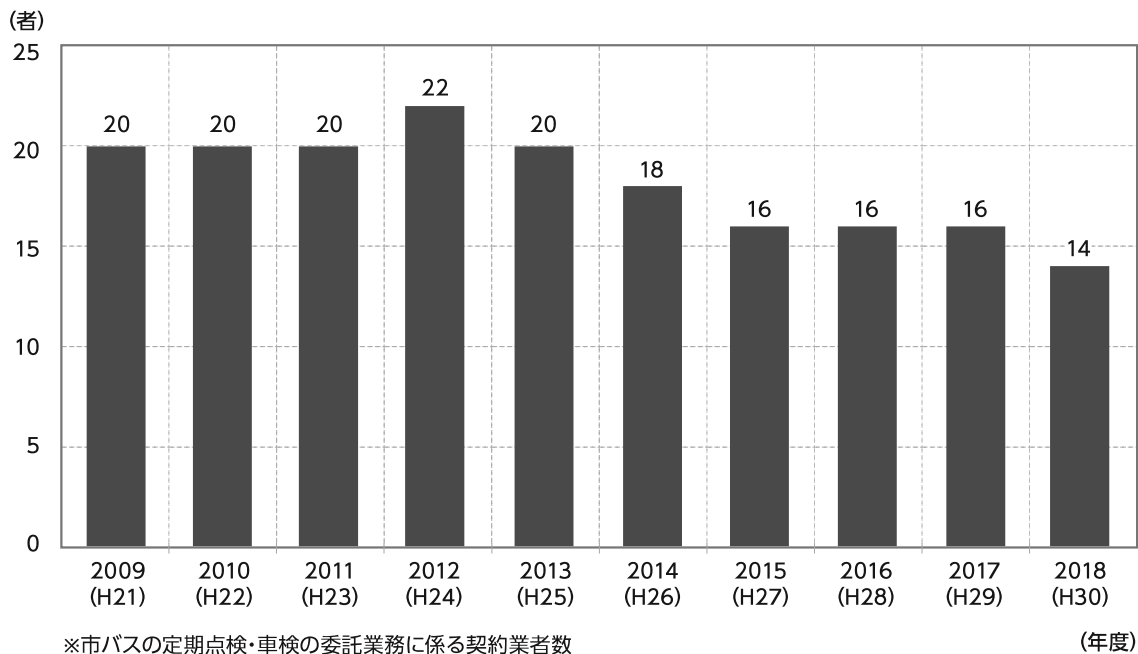


### ③ バス車両の維持管理

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。

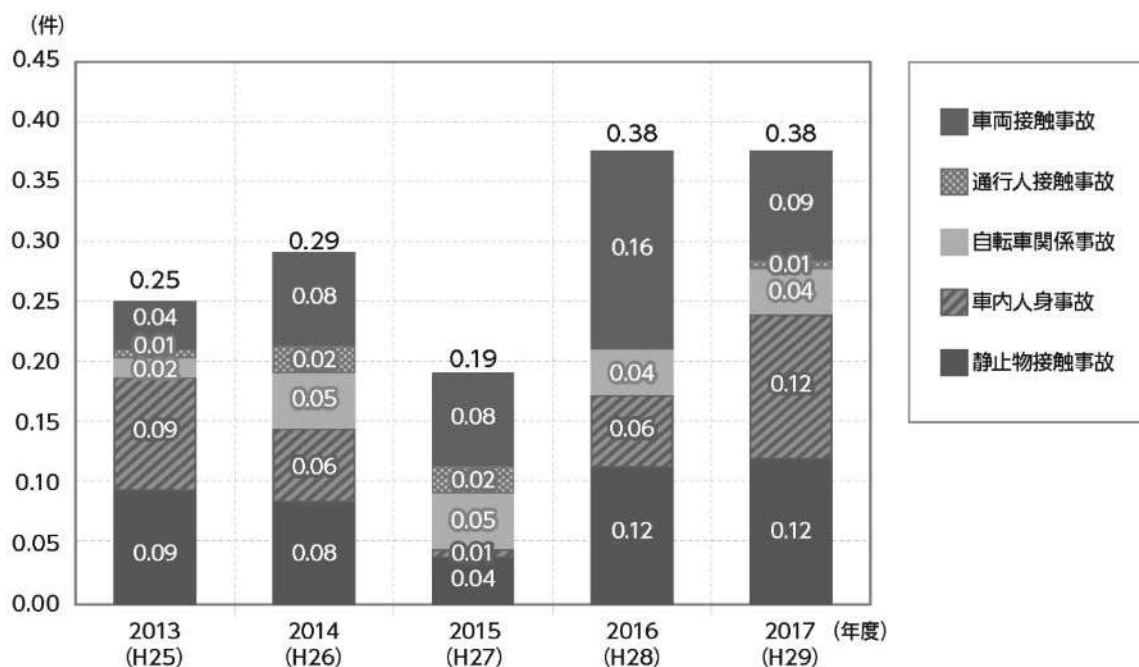
臨海部地域の輸送サービスを支える塩浜営業所については、築44年経過し、施設の老朽化が進行していることに加え、臨海部における輸送需要や民間整備事業者の減少に伴う車検整備の自家化など、事業を取り巻く環境の変化等に対応していくため、建替え整備に向けた検討が必要です。

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	
<b>定義</b>	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
<b>構成</b>	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
<b>安 全</b>	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。
<b>安心・信頼</b>	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。
<b>快 適</b>	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。
<b>コミュニケーション</b>	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。

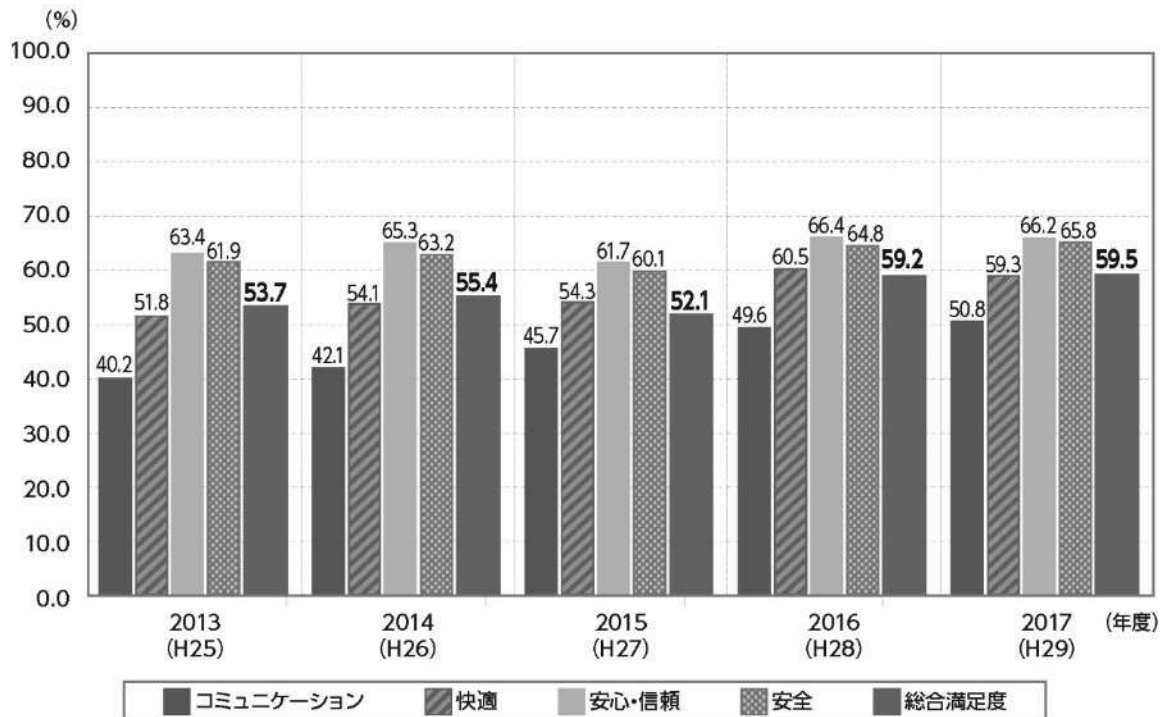
多くのお客様と直接顔を合わせる交通局職員の一人ひとりが、お客様に満足いただけるサービスを常に意識し、サービスポリシーの実践を通してサービス向上に取り組んでいます。

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