



毎月2回10日・25日発行
発行所
川崎市役所
(総務企画局総務部法制課)
川崎市川崎区宮本町1
電 話 044-200-2062
F A X 044-200-3748

監 査 公 表

- ◇令和2年度包括外部監査の結果に関する報告について…………… (第1号)
- ◇令和元年度包括外部監査の結果に基づく措置について…………… (第2号)

3 川 監 公 第 1 号

令和 3 年 2 月 9 日

令和 2 年度包括外部監査の結果に関する報告について（公表）

地方自治法（昭和 2 2 年法律第 6 7 号）第 2 5 2 条の 3 7 第 5 項の規定により、包括外部監査人から次のとおり、令和 2 年度包括外部監査の結果に関する報告の提出がありましたので、同法第 2 5 2 条の 3 8 第 3 項の規定により公表します。

川崎市監査委員 寺 岡 章 二

同 植 村 京 子

同 嶋 崎 嘉 夫

同 沼 沢 和 明

令和2年度

川崎市包括外部監査の結果報告書

川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務
自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理

令和3年2月9日

川崎市包括外部監査人

公認会計士 小林 篤史

目次

第1 外部監査の概要	1
I 外部監査の種類	1
II 選定した特定の事件	1
1. 包括外部監査対象	1
2. 包括外部監査対象部局	1
III 特定の事件を選定した理由	1
IV 外部監査の対象期間	2
V 外部監査の方法	3
1. 監査の着眼点	3
2. 実施した主な監査手続	3
VI 外部監査の実施期間	3
VII 包括外部監査人補助者の資格及び氏名	4
VIII 利害関係	4
第2 監査対象の概要	5
1. 川崎市における都市交通計画	5
2. 沿革	5
3. 組織・人員	9
4. 路線の概要	10
5. 事業実績（令和元年度）	11
6. 財務状況	15
第3 外部監査の結果及び意見	26
I 総括的意見	26
1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性	26
2. 市バスにおける将来的な資金負担への対応の必要性	53
II 個別検出事項	58
1. 事業計画	58
2. 一般会計負担	74
3. 組織・運営	82
4. 契約	110
5. 会計	114

第1 外部監査の概要

I 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項の規定に基づく包括外部監査

II 選定した特定の事件

1. 包括外部監査対象

- (1) 川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務
- (2) 自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理

2. 包括外部監査対象部局

監査テーマ	担当部局
川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務	まちづくり局交通政策室、その他関係部局
自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理	交通局

III 特定の事件を選定した理由

市の総合都市計画と関連した都市交通計画として、平成25年3月に「川崎市総合都市交通計画」を策定しているが、その後、高齢化の一層の進展や産業構造の変化、ICT（情報通信技術）などの急速な技術革新など、社会経済状況にも変化が生じている。

こうしたことから、これまで取り組んできた施策・事業の進捗や成果を踏まえるとともに、上位計画等との整合を図り、交通政策を取り巻く様々な状況の変化に対応するため、平成30年3月に本計画の中間見直しを行っている。

本計画の中間見直しによれば、首都圏整備の考え方、人口・高齢化の動向、ライフスタイル・働き方の変化、ICTの進展などの技術革新などの交通政策を取り巻く状況を勘案して、路線バスネットワークや地域交通を充実させていくことを目標としている。

当該計画を実施していくには交通局との連携や各交通事業者との調整が重要となる。

このことから、市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業が適切に計画され、実施されているか、その効果をどの様に評価しているか、に注目した。

また、市の自動車運送事業は市バスとして、川崎市全域を網羅しており、川崎市域における路線バス乗車人員の約4割のシェアがあり、令和2年3月31日現在は、28路線201系統を運行している。市の中の主要な交通手段として、先述の「川崎市総合都市交通計画」において、中心的な位置を占めている。

今後の人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、運転手・整備員の安定的な確保・育成、営業所施設の老朽化など、市バス事業を取り巻く環境は刻々と変化している。こうした状況を踏まえ、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、新たな経営計画として、平成31年3月に「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」を策定しているが、市のバス事業の現状を分析し、上記の課題への取り組み状況のほか、「川崎市総合都市交通計画」が求める地域交通の充実を含め、以下の点についても着目した。

- 都市基盤整備等に基づいて、生活交通路線の維持や路線等の配置・再編成等を検討する。収益性の低い路線については、廃止も検討（コミュニティバス・デマンドタクシー等への転換等を含む）し、廃止が難しい場合は更なる経営の効率化を推進する必要がある。
- 乗用車を運転できない学生・高齢者等や地理的・社会的条件等により民間事業者の参入が見込まれない地域における住民の交通手段として福祉的な役割も担っていく必要がある。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により変化する輸送需要に対し、適切に対応していく必要がある。

上記の視点に加えて、調達手続、安全教育の徹底度合い、人員配置・勤務体制の効率性、収納金の適時かつ正確な管理、人件費の支出の法令等への準拠性、補助金の受け入れの準拠性、固定資産の取得・管理及び会計処理等についても、検討対象とする。

IV 外部監査の対象期間

平成31年4月1日から令和2年3月31日

ただし、必要に応じて他の年度についても監査対象とした。

V 外部監査の方法

1. 監査の着眼点

- (1) 地域公共交通の再構築に関する川崎市の課題への検討
- (2) 川崎市内の路線バスネットワーク戦略やコミュニティ交通等に関する施策
- (3) 地方公営企業法に基づく自動車運送事業会計における財務事務の執行
- (4) 「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」に基づく、市バス事業の経営管理、組織運営の執行

2. 実施した主な監査手続

総括的意見として、地域公共交通の再構築に関する現状、課題等をまちづくり局及び交通局、その他関係者からのヒアリングを行い、関係資料等の閲覧を行った。

また、個別検出事項については、関係法令・条例・規則、予算書、決算書、事業に関する各種管理資料・意思決定資料その他必要書類の閲覧・分析、証票との突合、関係者からのヒアリング、その他必要と認めた監査手続を実施した。

現場視察として、塩浜営業所に往査を行い、現金管理、固定資産等について、状況を確認した。

VI 外部監査の実施期間

令和2年7月14日から令和3年1月29日まで

VII 包括外部監査人補助者の資格及び氏名

資格等	氏名
公認会計士	井出 潔
公認会計士	本司 敬宏
公認会計士	畑 秀信
公認会計士	小川 将史
その他	宇田川 大貴
その他	長谷部 晃平

VIII 利害関係

監査の対象とした事件につき、地方自治法第 252 条の 29 の規定に定める利害関係はない。

第2 監査対象の概要

1. 川崎市における都市交通計画

市では、民間バス事業者を含む複数の交通事業者がいることから、まちづくり局交通政策室では、「川崎市総合都市交通計画」等の交通計画を策定し、全市的な路線バスネットワークの形成や地域公共交通に関する取り組みを行っている。まちづくり局における各種交通計画の概要については、第3Ⅱ1. (1) ②まちづくりにおける計画、を参照されたい。

以下、市の自動車運送事業の運営主体である交通局の概要を、2. 沿革以降にて示している。

2. 沿革

年 月	内 容
昭和 19年 10月	市電営業開始（古川通～東渡田5丁目） 免許路線 2.76 km 車両 7両
25年 12月	市バス営業開始（浜町3丁目～新丸子駅） 免許路線 12.04 km 車両 11両
26年 3月	トロリーバス営業開始（川崎駅前～池上新田） 免許路線 3.64km 車両 8両
27年 9月	貸切バス営業開始 車両 2両
27年 10月	地方公営企業法および地方公営企業労働関係法適用
41年 10月	交通事業再建整備8箇年計画による自主再建開始
42年 5月	トロリーバス廃止 廃止路線 7.30 km 車両 19両
43年 3月	貸切バス廃止 車両 5両
44年 4月	市電廃止 廃止路線 4.64 km 車両 16両
49年 1月	自治大臣再建計画を承認（再建団体指定）
50年 6月	乗合バスワンマン化達成
53年 3月	路線再編成（2路線統合、車両 29両減）
54年 12月	全線定期乗車券制度実施
55年 4月	市営特定バス営業開始
55年 8月	溝口営業所を廃止、鷲ヶ峰営業所等に吸収
59年 3月	再建団体指定による財政再建完了
60年 6月	車内外乗客案内装置導入開始

年 月	内容
60年 7月	川崎市内バス共通回数乗車券制度実施（川崎市・臨港・東急・小田急・京急）
平成 2年 7月	深夜バス運行開始（5路線）
3年 1月	持参人式通勤定期及び端数日付通学定期の導入
3年 12月	低公害ハイブリッド（HIMR）エンジンバス運行開始
4年 3月	冷房化率 100 パーセント達成
4年 6月	カード回数乗車券（バス共通カード）の導入（一部路線）
	11.20 全路線実施
5年 8月	ワンステップバス運行開始
5年 11月	エコロジー乗車券（1日乗車券）実施（冬期3箇月毎水曜日）
6年 12月	CNG（圧縮天然ガス）バス運行開始
7年 3月	料金改定（200円） 1日乗車券及び通信教育乗車券の導入
8年 4月	特定バス しいのき学園線及び福祉センター線の廃止
9年 1月	車内外乗客案内装置装備率 100 パーセント達成
9年 6月	市内地域共通回数乗車券の発売終了
9年 12月	高速アクアライン線（川崎駅～木更津駅東口）運行開始（6社共同運行）
10年 8月	環境定期制度・1日乗車券に付加サービスの導入
10年 11月	ノンステップバス運行開始（上平間・鷺ヶ峰営業所各1両）
11年 4月	川崎市塩浜 CNG スタンド開所
11年 10月	高速アクアライン線、袖ヶ浦駅系統運行開始
12年 1月	運輸政策審議会答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」において、川崎縦貫高速鉄道（仮称）の新設が位置付けられる。
12年 4月	局機構改革（高速鉄道建設準備室新設）
〃	CNG ノンステップバス運行開始
13年 4月	局機構改革（高速鉄道建設本部設置）
〃	ワンコインバス（川崎病院線）運行開始
13年 5月	鉄道事業許可取得 初期整備区間（新百合ヶ丘～宮前平～元住吉）
13年 11月	1日乗車券の付加サービスを家族1日乗車券として独立 1日乗車券とエコロジー乗車券の統合
14年 2月	道路運送法改正（需給調整規制廃止）
14年 11月	高速アクアライン線、袖ヶ浦駅系統廃止

年 月	内容
15年 4月	局機構改革（次長制を廃止し、自動車関係を2部制に組織再編）
15年 9月	ラッピングバスの本格実施（商業広告として）
16年 4月	27路線ダイヤ改正、菅生出張所を廃止、高速アクアライン線廃止
17年 3月	上平間、塩浜、鷲ヶ峰の各営業所で、貸切バス事業開始（車両合計5両）
〃	バス運行情報提供システム（市バスナビ）井田営業所管内でサービス開始
17年 9月	井田営業所で貸切バス事業開始
18年 4月	鉄道事業（元住吉接統計画）廃止
18年 5月	梶ヶ谷線（向01 梶ヶ谷駅～向丘遊園駅東口）を東急バス株式会社に委譲
18年 9月	小杉線（溝03 小杉駅前～溝口駅前）を東急バス株式会社に委譲
19年 3月	横浜市内路線の運賃値下げ
〃	ICカード乗車券「PASMO」のサービスを全路線で開始
〃	バス運行情報提供システム（市バスナビ）上平間・鷲ヶ峰営業所管内に拡張導入
19年 4月	上平間営業所の管理委託の一部実施
19年 10月	バス運行情報提供システム（市バスナビ）塩浜営業所管内の導入で全路線対応
19年 11月	IC定期乗車券の導入
20年 2月	上平間営業所の貸切バス事業廃止
20年 3月	市バスイメージキャラクター「かわさきノルフィン」の命名式を実施
20年 4月	上平間営業所の管理委託の完全実施
21年 3月	電気式ハイブリッドバス運行開始
22年 6月	IC6 簡月定期乗車券を発売開始
〃	カード回数乗車券（バス共通カード）発売終了（10月31日をもって取扱終了）
23年 4月	菅生営業所の新設及び管理委託の実施
23年 9月	藤子・F・不二雄ミュージアム線を新設
25年 3月	局機構改革（高速鉄道建設本部廃止（高速鉄道事業会計廃止））
25年 5月	県営埋立線（川03 川崎駅～浮島バスターミナル）を川崎鶴見臨港バス株式会社に委譲

年 月	内容
26年 4月	消費税率引上げに伴う料金改定（I Cカード 206 円、現金 210 円）
28年 3月	ハローキティが「川崎市バス♥ナビゲーター」就任（コラボレーション事業開始）
28年 4月	1日乗車券・家族1日乗車券・回数乗車券料金変更
29年 3月	管理委託営業所の変更（井田営業所の管理委託の実施、菅生営業所の直営化）
〃	井田営業所で貸切バス事業廃止
29年 9月	「貸切バス事業者安全性評価認定制度」一ツ星評価認定
〃	Facebook・Twitterによるイベントやグッズ情報等の配信開始
29年 11月	「かわさきノルフィン」登場10周年
30年 3月	市バスオリジナルグッズのインターネット通販開始
〃	「かわさきノルフィン」のLINEスタンプ発売開始
30年 10月	鷺沼駅～聖マリアンナ医科大学前を結ぶ系統の新設
30年 12月	家族1日乗車券・特殊1日乗車券の発売終了（31年3月31日をもって取扱終了）
31年 3月	J R川崎駅中央改札口前におけるバス総合案内表示板の供用開始
31年 4月	菅生営業所で貸切バス事業開始
令和 元年 9月	回数乗車券の販売終了
元年 10月	消費税率引上げに伴う料金改定（I Cカード 210 円、現金 210 円）
元年 12月	「貸切バス事業者安全性評価認定制度」二ツ星評価認定

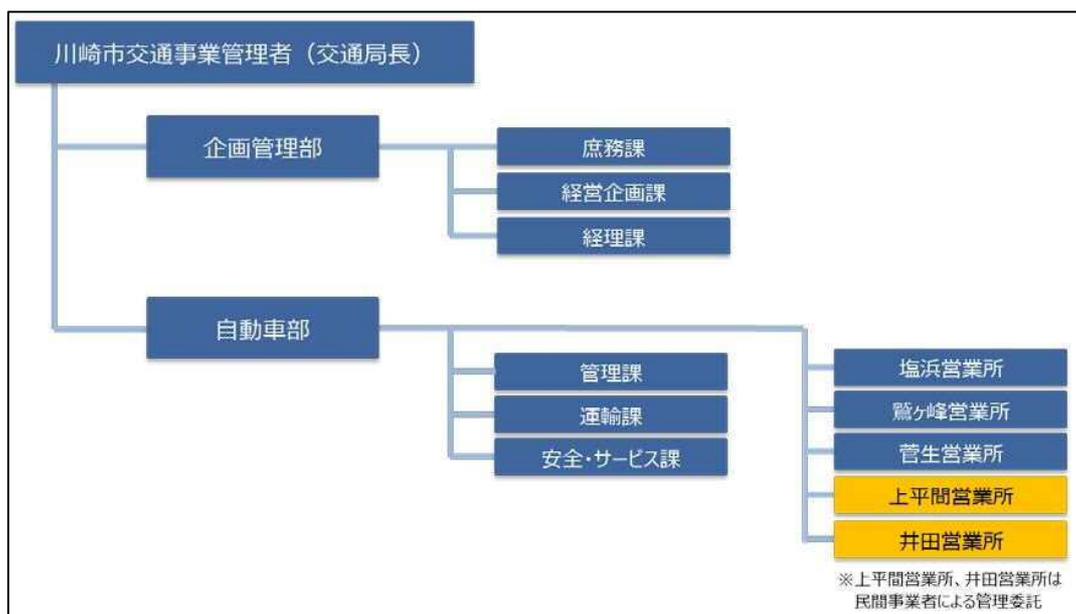
（注）上記には、交通事業としての軌道事業（路面電車等）及び鉄道事業（地下鉄）を含む。

3. 組織・人員

(1) 組織

【組織図（交通局）】

(平成 31 年 4 月 1 日現在)



(出典：「交通局作成資料」)

(2) 人員数

部課（所）別・職種別職員数（交通局）

平成 31 年 4 月 1 日現在

(単位：人)

	事務職	技術職	運転手	技工	その他	計
企画管理部	1					1
庶務課	8					8
経営企画課	7					7
経理課	11					11
労務担当	5					5
自動車部	1					1
管理課	9	2				11

	事務職	技術職	運転手	技工	その他	計
運輸課	9	4				13
安全・サービス課	11					11
塩浜営業所	16	1	155	10		182
鷺ヶ峰営業所	14	2	129	10	3	158
菅生営業所	12	2	59	1		74
合 計	104	11	343	21	3	482

(注1) 局長、併任職員は除く。

(注2) 再任用職員を含む。

(出典：「交通局事業概要」)

4. 路線の概要

市内の路線バスは、市バスと主に民間 3 事業者が運行しており、市バスは市域全体を営業エリアとして、市内バス乗車人員の約 40% のシェアを有している。

市内バス事業者の乗車人員（平成 30 年乗合バス）

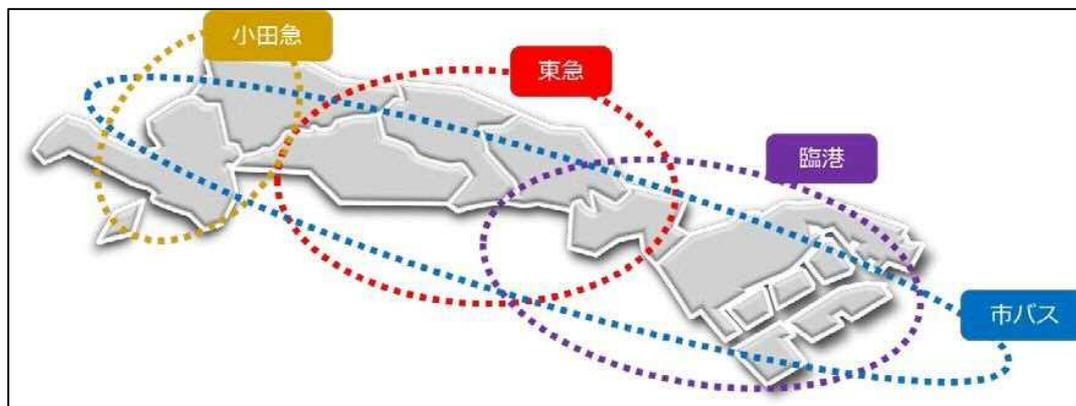
事業者	乗車人員（人）	シェア
市バス	50,346,817	39.6%
臨港バス	34,492,496	27.1%
東急バス	27,273,810	21.4%
小田急バス	15,076,871	11.9%
合計	127,189,994	100.0%

(資料) 『川崎市統計書』から作成

※ 市バスは年度（4月～3月）、民間バスは年間（1月～12月）

(出典：「交通局作成資料」)

市内路線バスの営業エリアイメージ



(出典：「交通局作成資料」)

5. 事業実績（令和元年度）

(1) 乗合バス事業

運輸成績表（乗合バス事業）

項 目		数 量	
延実在車両数		126,250	両
延実働車両数		108,171	両
実働率		85.7	%
走行距離	実車距離	12,832,700	km
	空車距離	493,584	km
	計	13,326,284	km
乗車人員		48,186,159	人
乗車料収入		7,757,527,709	円
軽油消費量		5,326,500	ℓ
天然ガス消費量		86,970.14	m ³
潤滑油消費量		11,439	ℓ

(出典：「交通局事業概要」)

路線別運輸成績表

路線名	乗車人員 (人)	乗車料収入 (千円)	路線長 (km)	延実働 車両数 (両)	実車 走行距離 (km)
埠頭線	8,386,747	1,338,119	7.41	18,458	2,553,826
東扇島循環線			13.34		
小向線	2,763,960	438,405	11.52	4,722	464,886
渡田線	2,689,736	431,013	7.98	5,070	576,199
水江町線	2,389,768	381,242	6.12	5,293	581,974
扇町線	488,029	76,330	4.99	1,338	146,348
神明町線	1,341,143	220,545	9.19	3,834	378,177
新城線	3,216,277	528,788	12.85	9,276	1,057,168
小倉循環線	889,499	145,657	7.35	2,956	286,184
御幸線	2,388,286	391,506	6.97	4,891	587,671
等々力線	690,412	119,437	7.14	2,196	189,043
宮内線	867,487	144,036	6.58	1,888	201,885
蟹ヶ谷線	521,796	85,215	5.20	1,439	162,782
久末団地線	396,891	64,594	6.81	1,464	158,196
馬絹線	895,605	146,304	8.13	2,119	258,172
有馬線	2,026,041	334,527	10.49	4,505	482,158
久末線	266,926	44,574	8.04	972	101,786
柿生線	7,076,880	1,115,262	13.88	13,405	1,830,331
犬蔵線	4,298,690	683,306	8.77	8,366	979,785
五所塚線	1,247,099	194,690	9.87	3,016	340,587
生田線	2,037,820	331,083	11.84	4,768	516,598

路線名	乗車人員 (人)	乗車料収入 (千円)	路線長 (km)	延実働 車両数 (両)	実車 走行距離 (km)
久地線	626,873	106,747	13.88	1,830	231,070
西菅線	652,677	112,145	7.74	1,465	213,368
カリタス線	539,226	90,404	10.52	1,105	150,300
新ゆり線	323,884	55,281	9.24	755	103,712
市民プラザ線	663,387	109,316	5.67	1,833	201,477
川崎病院線	207,755	18,976	1.33	480	16,412
藤子・F・不二雄 ミュージアム線	293,265	50,014	3.35	727	62,605
合 計	48,186,159	7,757,527	—	108,171	12,832,700

(出典：「交通局作成資料」)

(2) 貸切バス事業

運輸成績表（貸切バス事業）

項 目	数 量	
期末在籍車両数	5	両
走行キロ	50,646	km
乗車人員	388,708	人
乗車料収入	52,612,936	円

(出典：「交通局事業概要」)

一般貸切輸送件数

受付区分	路線型バス (大 型)	路線型バス (中 型)	合 計
一 般	63 件	12 件	75 件
学 校	110 件	3 件	113 件
福 祉	3 件	0 件	3 件
合 計	176 件	15 件	191 件

(出典：「交通局事業概要」)

競輪・競馬輸送日数

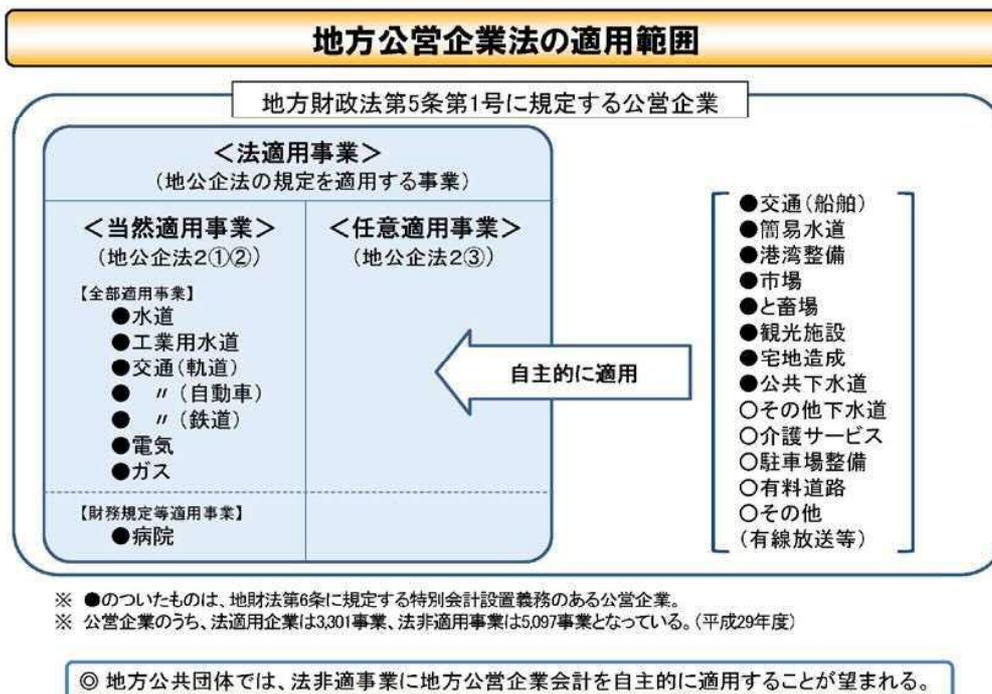
受付区分	路線型バス (大 型)	路線型バス (中 型)	合 計
競 輪	238 日	0 日	238 日
競 馬	96 日	0 日	96 日

(出典：「交通局事業概要」)

6. 財務状況

自動車運送事業は、地方公営企業法第2条第1項第4号に基づいて、地方公営企業法が適用されている。

地方公営企業とは、下記のものを指す。



(出典：総務省 HP 「地方公営企業の適用範囲」)

交通局の財務状況は下記のとおりである。

なお、単位端数は切り捨てのため、内訳合計は一致しない。

【貸借対照表】

(単位：千円)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	増減
		A	B	B-A
1 固定資産				
(1) 有形固定資産				
ア 土地	2,074,792	2,117,235	2,127,228	9,993
イ 建物	582,327	1,060,031	1,024,703	△ 35,328
ウ 構築物	207,324	282,120	310,941	28,821
エ 車両	695,341	1,054,625	1,675,912	621,287
オ 機械装置	8,683	20,798	29,712	8,914
カ 工具器具及び備品	166,240	216,698	201,950	△ 14,747
キ リース資産	8,204	12,539	15,886	3,347
ク 建設仮勘定	119,686	79,443	123,338	43,894
有形固定資産合計	3,862,599	4,843,493	5,509,674	666,181
(2) 無形固定資産				
ア 電話加入権	800	800	800	—
イ 施設利用料	14,176	13,735	13,324	△ 411
ウ その他無形固定資産	12,100	34,628	22,550	△ 12,077
無形固定資産合計	27,077	49,165	36,676	△ 12,489
(3) 投資その他の資産				
ア その他投資	1,575	1,575	1,575	—
投資その他の資産合計	1,575	1,575	1,575	—
固定資産合計	3,891,252	4,894,233	5,547,925	653,692
2 流動資産				
(1) 現金預金	347,959	858,742	1,076,924	218,182
(2) 未収入金	942,845	1,031,032	758,634	△ 272,397
貸倒引当金	△ 258	△ 258	△ 258	—
(3) 前払費用	13,915	14,399	14,084	△ 314
(4) 前払金	184,078	14,421	218,930	204,509
(5) その他流動資産	536	530	591	60
流動資産合計	1,489,076	1,918,868	2,068,907	150,039
資産合計	5,380,329	6,813,102	7,616,833	803,731

(「川崎市自動車運送事業会計決算書」より監査人が作成)

令和元年度の資産の主な増減は、車両の取替更新等による固定資産の増加、前払金（上平間営業所建替事業に係る工事前払金 191 百万円等）の増加によるものである。

（単位：千円）

	平成 29 年度	平成 30 年度 A	令和元年度 B	増減 B-A
3 固定負債				
(1) 企業債				
ア 建設改良費等の財源 に充てるための企業債	553,750	1,602,900	2,437,000	834,100
企業債合計	553,750	1,602,900	2,437,000	834,100
(2) リース債務	6,613	9,876	12,421	2,544
(3) 引当金				
ア 退職給付引当金	3,841,467	3,479,449	3,325,537	△ 153,911
引当金合計	3,841,467	3,479,449	3,325,537	△ 153,911
固定負債合計	4,401,830	5,092,225	5,774,959	682,733
4 流動負債				
(1) 一時借入金	—	13,000	—	△ 13,000
(2) 企業債				
ア 建設改良費等の財源 に充てるための企業債	167,750	139,850	262,900	123,050
企業債合計	167,750	139,850	262,900	123,050
(3) リース債務	2,246	3,666	4,804	1,137
(4) 未払金	1,105,122	1,229,500	1,464,601	235,101
(5) 未払費用	101,808	102,541	63,076	△ 39,464
(6) 前受金	144,971	157,961	163,376	5,414
(7) 引当金				
ア 賞与引当金	320,870	323,464	317,514	△ 5,950
引当金合計	320,870	323,464	317,514	△ 5,950
(8) その他流動負債	39,016	41,458	39,702	△ 1,755
流動負債合計	1,881,786	2,011,442	2,315,976	304,533
5 繰延収益				
(1) 長期前受金	2,029,730	2,075,310	1,992,789	△ 82,520

	平成 29 年度	平成 30 年度 A	令和元年度 B	増減 B-A
(2) 収益化累計額	△ 1,741,672	△ 1,700,426	△ 1,544,630	155,796
繰延収益合計	288,058	374,884	448,159	73,275
負債合計	6,571,675	7,478,553	8,539,095	1,060,541
6 資本金	274,399	274,399	274,399	—
7 剰余金				
(1) 資本剰余金	586,803	586,803	586,803	—
(2) 欠損金	2,052,549	1,526,654	1,783,464	256,810
剰余金合計	△ 1,465,745	△ 939,850	△ 1,196,660	△ 256,810
資本合計	△ 1,191,346	△ 665,451	△ 922,261	△ 256,810
負債資本合計	5,380,329	6,813,102	7,616,833	803,731

(「川崎市自動車運送事業会計決算書」より監査人が作成)

負債の部の主な増減は、バス車両の購入や自動料金収納機の更新等による企業債借入の増加、固定資産取得に伴う未払金の増加（自動料金収納機の更新 299 百万円等）である。

資本の部の主な増減は、欠損金の増加による剰余金の減少である。なお、債務超過の状態が継続しているが、これは地方公営企業における会計制度の変更（平成 26 年度）により、退職給付引当金を一括計上したことから生じたものである（平成 26 年度の純損失△43 億円）。資金収支については、債務超過後においても概ねプラスで推移しており、必要に応じ一般会計からの一時借入金で対応する形がとられている。

【損益計算書】

(単位：千円)

	平成 29 年度	平成 30 年度 A	令和元年度 B	増減 B-A
1 営業収益				
(1) 運輸収益	8,004,205	8,102,470	7,810,140	△ 292,330
(2) 運輸雑収益	106,805	121,875	115,495	△ 6,380
	8,111,010	8,224,346	7,925,636	△ 298,710
2 営業費用				
(1) 諸構築物保存費	99,702	87,492	134,688	47,196
(2) 車両保存費	677,295	714,964	797,089	82,125
(3) 運転費	4,338,214	4,273,363	4,045,992	△ 227,371
(4) 運輸管理費	3,013,634	3,075,915	3,252,719	176,804
(5) 一般管理費	695,288	499,676	739,914	240,238
(6) 自動車重量税	13,072	13,077	13,270	193
(7) 減価償却費	274,505	254,025	412,992	158,967
	9,111,714	8,918,515	9,396,668	478,153
営業損失 (△)	△ 1,000,703	△ 694,168	△ 1,471,032	△ 776,864
3 営業外収益				
(1) 受取利息及び配当金	8	9	14	4
(2) 他会計補助金	698,762	677,922	645,332	△ 32,590
(3) 負担金	463,622	463,622	463,622	0
(4) 長期前受金戻入	36,609	41,697	82,167	40,469
(5) 雑収益	115,722	122,710	112,925	△ 9,785
	1,314,725	1,305,962	1,304,061	△ 1,901
4 営業外費用				
(1) 支払利息及び企業債取扱諸費	987	902	1,654	751
(2) 雑支出	72,489	85,383	89,775	4,391
	73,477	86,286	91,429	5,142
経常利益 (△は損失)	240,544	525,508	△ 258,400	△ 783,908
5 特別利益				
(1) 過年度損益修正益	607	386	1,590	1,203
	607	386	1,590	1,203

	平成 29 年度	平成 30 年度 A	令和元年度 B	増減 B-A
当期純利益（△は損失）	241,151	525,895	△ 256,810	△ 782,705

（「川崎市自動車運送事業会計決算書」より監査人が作成）

令和元年度は前年度に比して営業収益が減少しているが、これはひとり親家庭支援施策に係る市バス特別乗車証を平成 31 年 3 月に廃止したことによる運輸収益の減少が主な要因である。また、営業費用が増加しているが、これは時間外勤務手当の減少などにより運転費が減少した一方で、上平間営業所及び井田営業所の委託料が路線の移管に伴い増加したこと等による運輸管理費の増加、退職金支給率見直しにより前年度一時的に減少していた退職給付費が平年度化したことによる一般管理費の増加、車両の取替更新等による減価償却費の増加などが生じたためである。

次に、下表は各政令指定都市における市営バス事業との比較の表である。

他自治体との比較（平成 30 年度）

（単位：千円）

	川崎市	仙台市	横浜市	京都市
営業収益 A	8,224,346	7,138,126	19,993,325	21,446,696
(運輸収益) B	(8,102,470)	(6,869,630)	(19,526,542)	(20,439,779)
(運輸雑収益)	(121,875)	(268,496)	(466,782)	(1,006,917)
営業費用 C	8,918,515	10,403,938	20,066,983	19,574,203
(運転費) D	(4,273,363)	(7,220,163)	(14,868,412)	(8,706,866)
(運輸管理費) E	(3,075,915)	(721,042)	(930,197)	(6,715,158)
(車両保存費) F	(714,964)	(1,319,455)	(1,646,282)	(1,624,342)
(減価償却費) G	(254,025)	(870,164)	(1,836,520)	(1,684,542)
(その他)	(600,248)	(273,114)	(785,569)	(843,293)
営業収支比率 A÷C	92.2%	68.6%	99.6%	109.6%
年間輸送人員数 (千人) H	50,347	38,527	123,619	132,894
年間延在籍車両 数(両) I	125,074	175,200	295,596	298,570

	川崎市	仙台市	横浜市	京都市
年間延実働車両数(両) J	108,256	145,784	235,227	270,619
車両稼働率 J÷I	86.6%	83.2%	79.6%	90.6%
年間走行距離 (千 km) K	13,018	13,465	24,718	32,072
輸送人員 1 人当 たり運輸収益 (円) B÷H	160	168	155	154
車両 1 台当たり 運輸収益(円) B÷J	74,189	44,382	81,502	75,530
車両 1 台当たり 輸送人員数(人) H÷J	465	264	526	491
輸送人員 1 人当 たり営業費用 (円) D÷H	177	270	162	147
1 車当たり減価 償却費(円) G÷J	2,347	5,969	7,807	6,225

(地方公営企業決算状況調査、及び各自治体の平成 30 年度自動車運送事業会計決算より監査人作成)

(注) 年間輸送人員数、年間延在籍車両数、年間延実働車両数、年間走行距離は、乗合バス事業の数値を用いている(貸切バス事業の数値は、影響軽微のため含めていない)。

まず、収益面であるが、「輸送人員 1 人当たり運輸収益」については自治体間で顕著な差は見られない。一方、「車両 1 台当たり運輸収益」を見ると、仙台市が 44,382 円と相対的に少なくなっている。同市の「車両 1 台当たり輸送人員数」が 264 人と同様に少なく、乗車率の低さが影響していると考えられる。

次に、費用面であるが、「輸送人員 1 人当たり営業費用」を見ると、仙台市が同様に 270 円と際立っている。これは上記の通り、「車両 1 台当たり輸送人員数」が少なくなっており、運転手及び管理部門の人件費やバス車両等の減価償却費(固定費)負担が相対的に高くなっていることが理由と考えられる。他の 3 市

は「車両1台当たり輸送人員数」に顕著な差はなく、「輸送人員1人当たり営業費用」の金額差は、管理委託の程度を含む、人事面・設備投資面の各種施策の違いによる差であると考えられる。

また、「1車当たり減価償却費」を見ると川崎市が2,347円と低くなっているが、これはバス車両使用年数の延長等により車両投資を抑制してきたことが理由であるが、今後上昇が見込まれている（詳細につき、第3-I-2.市バスにおける将来的な資金負担への対応の必要性、を参照）。

営業収支比率を見ると、横浜市と京都市が概ね100%を達成しているのに対し、川崎市は92.2%となっている。川崎市は今後、公営バス事業者としての公共性を確保しつつ、引き続き、収益面・費用面の双方から営業収支比率向上のための取り組みを行っていく必要がある。

交通局は、公営企業の性質上、効率的な経営を行っても、その経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費等は、一般会計が負担する仕組みとなっている。一般会計負担金の詳細は「第3 外部監査の結果及び意見 II.個別検出事項 2 一般会計負担」参照のこと。

一般会計負担金各年度決算額

(単位：千円)

	平成29年度	平成30年度	令和元年度
収益勘定繰入金	1,162,384	1,141,544	1,108,954
資本勘定繰入金	24,084	110,548	147,246
繰入金合計	1,186,468	1,252,093	1,256,200

(「交通局作成資料」より監査人が作成)

上記のうち収益勘定繰入金が損益計算書上では、下記に計上される。なお、資本勘定繰入金は貸借対照表における長期前受金勘定に計上された後、取得固定資産の減価償却等に応じ収益化される(営業外収益(長期前受金戻入))。

収益勘定繰入金（損益計算書上の表示）

（単位：千円）

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
営業外収益（他会計補助金）	698,762	677,922	645,332
営業外収益（負担金）	463,622	463,622	463,622
合計	1,162,384	1,141,544	1,108,954

（「交通局作成資料」より監査人が作成）

【キャッシュ・フロー計算書】

(単位：千円)

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	増減
1 業務活動によるキャッシュ・フロー				
当期純利益（△は損失）	241,151	525,895	△ 256,810	△ 782,705
減価償却費	274,505	254,025	412,992	158,967
長期前受金戻入額	△ 36,609	△ 41,697	△ 82,167	△ 40,469
退職金引当金の増減額（△は減少）	△ 178,573	△ 362,017	△ 153,911	208,105
賞与引当金の増減額（△は減少）	△ 8,490	2,593	△ 5,950	△ 8,544
貸倒引当金の増減額（△は減少）	258	—	—	—
受取利息及び配当金	△ 8	△ 9	△ 14	△ 4
支払利息及び企業債取扱諸費	987	902	1,654	751
固定資産除却損	6,554	19,319	109,942	90,622
固定資産売却損益（△は益）	—	△ 386	—	386
未収金の増減額（△は増加）	△ 64,315	11,026	152,493	141,466
前払費用の増減額（△は増加）	2,040	△ 483	314	798
前払金の増減額（△は増加）	64	△ 186	186	373
未払金の増減額（△は減少）	160,770	△ 13,361	77,119	90,480
未払費用の増減額（△は減少）	△ 21,270	757	△ 39,448	△ 40,205
前受金の増減額（△は減少）	10,359	12,990	5,414	△ 7,575
その他流動資産の増減額（△は増加）	△ 311	5	△ 60	△ 66
その他流動負債の増減額（△は増加）	△ 2,665	2,441	△ 1,755	△ 4,197
小計	384,449	411,814	219,999	△ 191,814
利息及び配当の受取額	8	9	14	4
利息及び企業債取扱諸費の支払額	△ 985	△ 927	△ 1,670	△ 743
業務活動によるキャッシュ・フロー	383,471	410,897	218,343	△ 192,554

	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	増減
2 投資活動によるキャッシュ・フロー				
有形固定資産の取得による支出	△ 503,247	△ 947,271	△ 1,188,419	△ 241,148
有形固定資産の売却による収入	△ 3,381	392	△ 27,700	△ 28,092
無形固定資産の取得による支出	3,613	△ 13,510	12,354	25,864
一般会計負担金による収入	15,676	24,084	258,264	234,180
県交付金による収入	4,845	4,834	4,759	△ 75
その他長期前受金による収入	6,407	—	△ 30	△ 30
投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 476,087	△ 931,472	△ 940,772	△ 9,300
3 財務活動によるキャッシュ・フロー				
一時借入による収入	1,200,000	1,033,000	900,000	△ 133,000
一時借入の返済による支出	△ 1,200,000	△ 1,020,000	△ 913,000	107,000
リース債務の返済による支出	△ 1,416	△ 2,892	△ 3,538	△ 645
建設改良費等の財源に充てるための企業債による収入	280,000	1,189,000	1,097,000	△ 92,000
建設改良費等の財源に充てるための企業債の償還による支出	△ 211,000	△ 167,750	△ 139,850	27,900
財務活動によるキャッシュ・フロー	67,583	1,031,357	940,611	△ 90,745

(「川崎市自動車運送事業会計決算書」より監査人が作成)

第3 外部監査の結果及び意見

I 総括的意見

1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性

(1) 地域公共交通計画の策定

① 地域公共交通計画（網形成計画）の成り立ち

我が国の国土を取り巻く状況は本格的な人口減少時代の到来や都市間競争などのグローバリゼーションの進展等により大きく変化しており、交通政策に関しても長期の視点に立って推進していくことが必要となっている。かかる状況下、交通に対する時代の要請に的確に応え、関係者の一体的な協力のもとに、施策を策定・実行していく体制を構築するため平成25年11月27日に「交通政策基本法」が成立した。「交通政策基本法」ではまず、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めている。

また、国は交通政策基本法が求める「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等」、「まちづくりの観点からの交通施策の促進」、「関係者相互間の連携と協働の促進」を具体化する観点から、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）（以下、「地域公共交通活性化再生法」という。）を一部改正し、地方公共団体が中心となりまちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するため、国が策定する基本方針の下、地方公共団体が協議会を開催し「地域公共交通網形成計画」（以下、「網形成計画」という。）を法定計画として策定できることとした。さらに、国は令和2年6月に地域公共交通活性化再生法を再度改正し、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（令和2年法律第36号）を制定し、地方公共団体による「地域公共交通計画」（網形成計画の後継となるマスタープラン。網形成計画は以後「地域公共交通計画」と読み替える。）作成の努力義務化、地域の多様な輸送資源の総動員による地域の移動手段の確保などを求めている。

これを受け、市でも変化する輸送需要への対応、まちづくりと連動した公共交通施策の展開、利用環境の整備・改善、多様化するニーズへの対応の観点から、地域公共交通計画の策定に向けた検討を行っている。

② 地域公共交通計画の概要

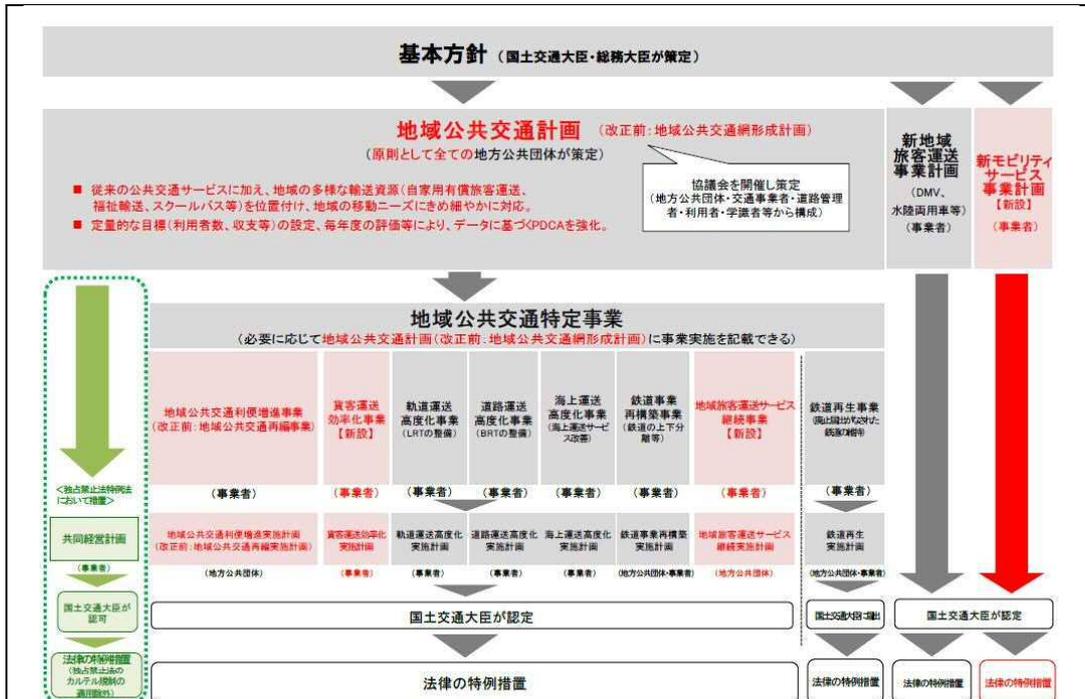
地域公共交通計画の概要は以下の通り整理されている。

表 I-1-1 地域公共交通計画の概要

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます。法定協議会については、入門編第3章で説明します）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者をはじめ、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めることとしています。



▲改正後の活性化再生法に基づく計画制度の体系

地域公共交通計画の策定によるメリット(作成の意義)について、主なものを以下に紹介します。

メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

地域公共交通計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で地域旅客運送サービスの持続的な提供を行います」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準でサービスの内容を設定しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができるようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内や交通事業者との協議、住民や議会への説明がスムーズとなることもあります。

メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化

活性化再生法ではまちづくり施策や観光の振興に関する施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供について明記されており、地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組に発展させることが可能です。

メリット3 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、地域旅客運送サービス運営の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

メリット4 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

地域公共交通計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域内で運行を行う交通事業の連携を促進させ、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるための計画として位置付けています。地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシー、その他地域の輸送資源を一体として検討し、活用できる地域旅客運送サービス全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができます。

メリット5 公共交通政策の継続性

地方公共団体の職員の方は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた地域交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針が変わることや、事業が頓挫する危険性があります。しかし、地域公共交通計画が次の担当者を引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、地域交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができます。

(出典：国土交通省 令和2年11月 「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」から監査人が抜粋。)

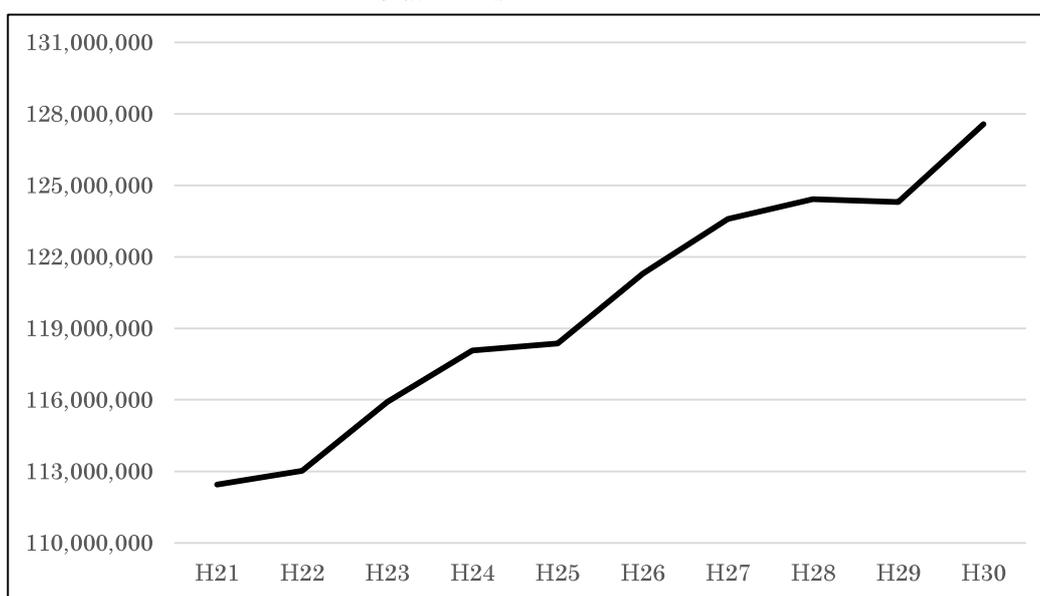
市は現状、地域公共交通の再構築にあたって、後述する「変化する輸送需要への対応」、「利用環境の整備」、「コミュニティ交通導入の検討」、「ICT・MaaS (Mobility as a Service) への対応」といった課題を有しているが、部門横断的なまちづくりとの連携、事業者間の調整など、現状の市の総合計画または総合都市交通計画(いずれも報告書Ⅱ-1で後述。)では対応できないと考えられる施策も存在する。地域公共交通計画及び、それに付随する地域公共交通利便増進計画の策定によるメリットは各課題に対する施策の立案、実施に対して有意に効用を発揮することが期待されるため、積極的・優先的な策定の推進が望まれる。

(2) 変化する輸送需要への対応

① 概要

市の年間バス乗車人員数は平成21年度から平成30年度までの10年間で1,000万人以上増加しており、地域公共交通による輸送需要が高まっている状況であると言える。

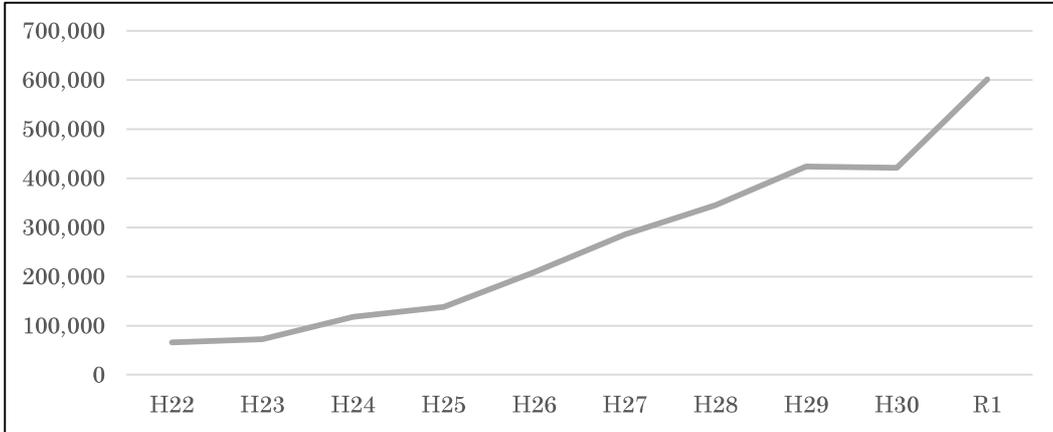
グラフ I-1-1 バス乗車人員数の推移



(出典：「川崎市統計書」より市バスと会社バス（神奈川中央交通を除く）の合計乗車人数を集計して監査人が作成。)

この背景には、キングスカイフロントを中心とする臨海部における就業人口の増加や、少子高齢化の進展、全国的な高齢者の免許返納率の増加、高齢者の外出率の改善、またこれらに対応したダイヤ改正などが考えられる。今後、新型コロナウイルス感染症拡大による影響を踏まえ、変化していく輸送需要に適時に対応していく必要がある。

グラフ I-1-2 申請による運転免許の取消件数の年別推移（全国）



（出典：警察庁「運転免許統計」より監査人が作成）

こうしたトレンドに伴い、利用客の利用目的も変化していくと想定されることから、乗合バス等の地域公共交通の役割が、従来の鉄道駅と各地点間の輸送から、たとえば自宅から病院や福祉施設、近隣の商業施設等の地域内の地点間で完結する輸送へとシフトしていくことも想定される。多様化する地域公共交通への輸送需要に対応していく必要があるが、利益追求を原則とする民間事業者では必ずしも対応できないことから、行政が利用客のニーズを捉え、適切に対応を行っていく必要がある。

表 I-1-2 年齢別代表交通手段分担率

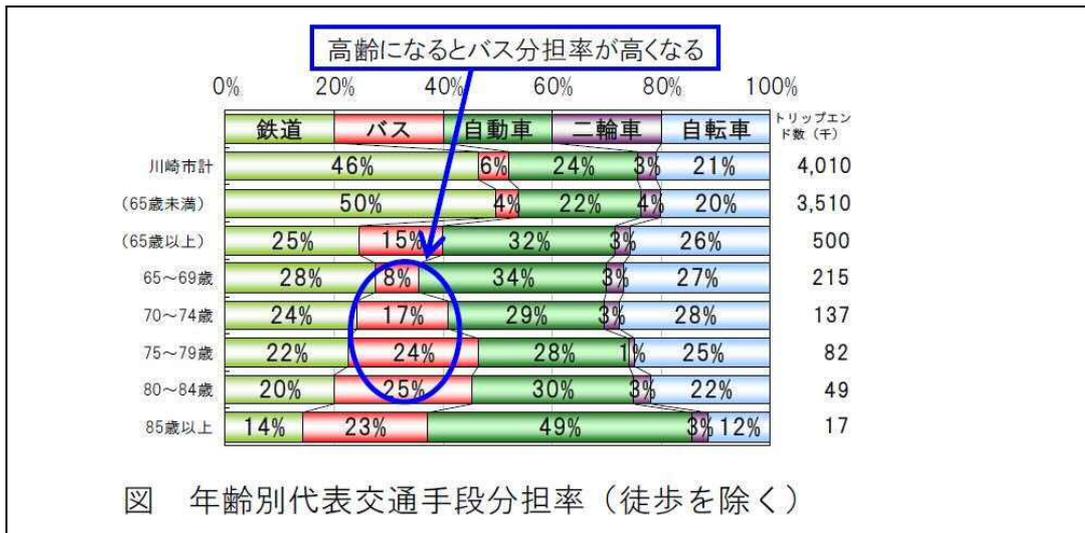
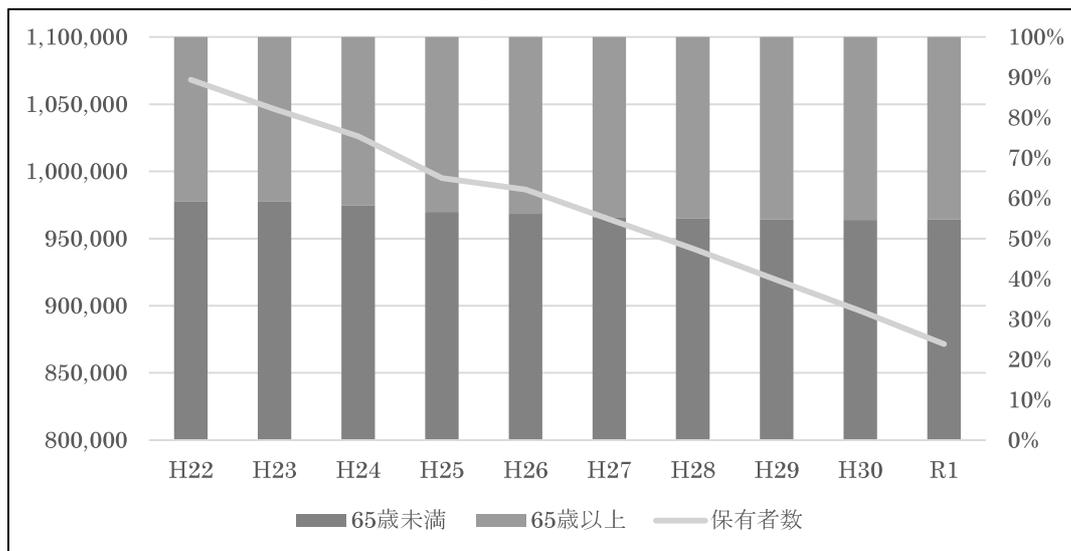


図 年齢別代表交通手段分担率（徒歩を除く）

（出典：「総合都市交通計画」）

一方で、第二種大型自動車運転免許保有者の減少から見てとれるように、今後ますますバス運転手の成り手となる免許保有者の高齢化が進み、バス運転手の確保が課題になっていくと考えられる。そのため、地域交通の基幹となる乗合バスを中心として、利用実態を踏まえた効果的・効率的なネットワーク形成に取り組む必要がある。

グラフ I-1-3 第二種大型自動車運転免許保有者数（内、高齢者の割合）



（出典：警察庁「運転免許統計」より監査人が作成）

② 市の取り組み状況

市はこれまで市における輸送資源を踏まえた検討を行ってきた。特に路線バスネットワークについて、ターミナル駅などへのアクセスを中心に市内各地や隣接都市に広がる路線網を形成しており、平成 26 年に路線バスネットワーク構築やサービス向上に向けた路線新設又は既存路線の見直しを検討する路線バス社会実験制度を設立し、運行本数の増加や路線新設を行っている。

表 I-1-3 市のこれまでの路線の検討実績例

実施年度	事業者	内容
平成 26 年度	小田急バス	既存路線の増便（新百合ヶ丘駅～向原）
平成 28 年度	市バス、東急バス	路線新設（向ヶ丘遊園駅南口～たまプラーザ駅）

この他、タクシー事業において平成 25 年にユニバーサルデザインタクシー導入費の補助を開始、その他の地域公共交通の導入への取り組みとしてコミュニティ交通の導入支援などを行っている。

【意見 I-1-1】 まちづくりとの連携強化

＜ニュー・ノーマルによる需要変容への対応＞

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、市バスの乗車人員数は緊急事態宣言下の令和 2 年 5 月に対前年比 48%まで減少し、その後 6 月に対前年比 75%、7 月に 79%と少しずつ回復の兆しはあるものの、前年を大きく割り込む状況が続いている。（乗車人員数の減少率は報告書日時点の速報値であり、決算値等とは異なる場合がある。）コロナ禍に端を発する With コロナ及び After コロナの生活様式の展開や少子高齢化・高齢者の自主免許返納率の高まりなど、「新しい生活様式」（ニュー・ノーマル）が今後定着していくことにより、市の地域公共交通における輸送需要は大きく変化していくことが想定される。こうした輸送需要の変化に加え、新たな輸送手段の導入、MaaS など IT テクノロジーの進化等によって地域公共交通に求められる役割も変化していくことが考えられる。例えば、従来の駅への通勤・通学の需要がリモートワーク環境の整備に伴い減少することにより従前よりバス路線等の維持が困難となることや、社会的距離（ソーシャル・ディスタンス）を確保するため乗合バスよりも小規模のオンデマンド交通による地域内の病院・福祉施設や商業施設への輸送需要の高まり、自動運転技術による無人運転などが展開していく可能性がある。市はこうした状況を適時に捉え、継続的に地域交通における計画を見直していく必要がある。

＜輸送需要の多様化に対する新たな輸送手段の積極活用について＞

現行の地域公共交通による輸送資源のみではこれらの輸送需要の変化には必ずしも対処することができないと考えられる。今後福祉施設等へのアクセスや IT テクノロジー施策の展開といったまちづくりとの連携も踏まえ、多様な輸送需要に対応するため乗合バス、電車といった既存の輸送手段を軸に、新たな輸送手段としてコミュニティ交通やデマンドタクシー、自家用有償旅客運送などの公的なネットワークを有機的に組み合わせた面的な地域交通ネットワークの構築を行うことが必要と考えられる。しかしながら、例えば福祉有償輸送は道路運送法上の運業者が医療法人・NPO 等に限定されるなど、法的な規制に制限されることもあり、地方自治体、または民間事業者が単独でこうした新たな取り組みを行うことは困難であると考えられる。部門横断的な取り組みにおいて地域公共交通計画（マスタープラン）による各輸送手段の配置・位置付け及び PDCA サ

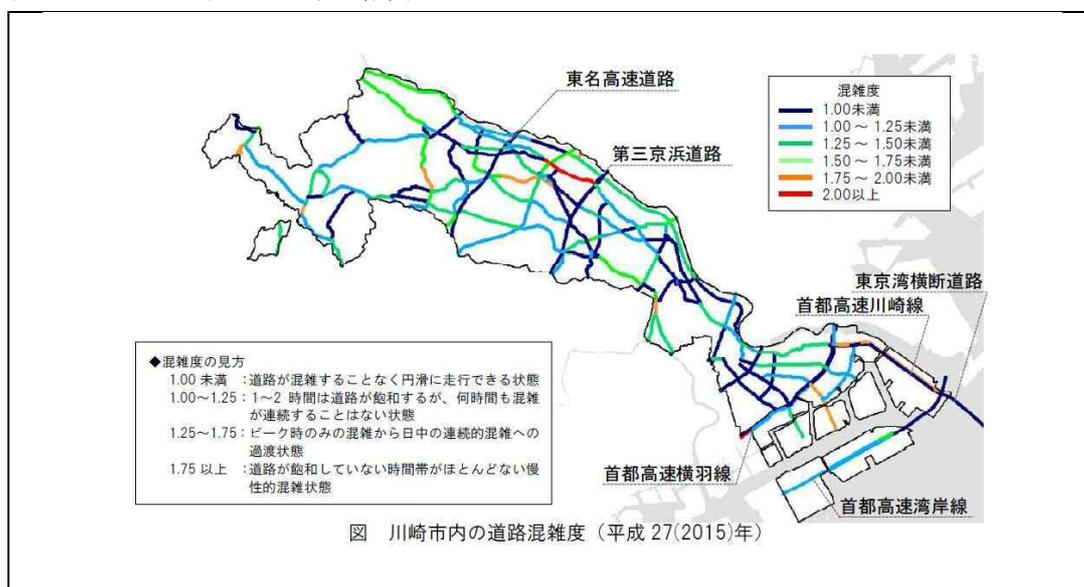
イクルの実行が有効と考えられることから、既存の枠組みに囚われない輸送手段の確立とともに、計画の確実な策定、計画に付随する各種施策の実施が望まれる。

(3) 利用環境の整備

① 概要

市の道路は川崎駅周辺エリア、溝の口駅周辺エリアなどの人口集中エリアを中心として慢性的な混雑が発生している状況である。

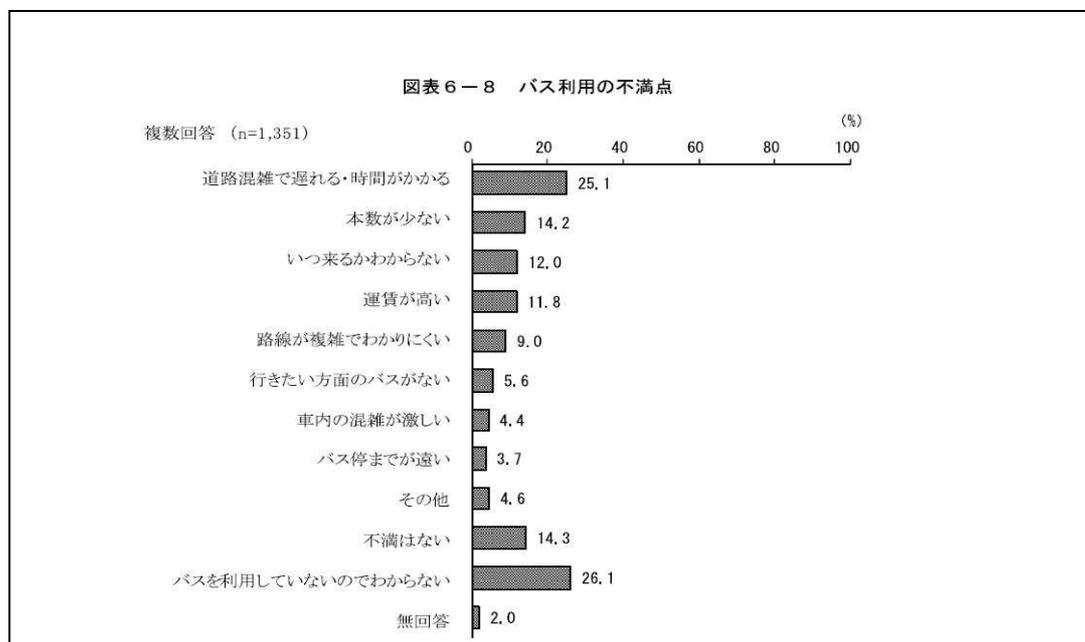
表 I-1-4 市内の道路混雑度



(出典：「総合都市交通計画」)

実際に市の市民アンケートにおいてもバスの利用に関して不便に感じている項目として「道路混雑で遅れる・時間がかかる」点が最も多く挙げられている。この道路渋滞に関しては、特に通勤ラッシュの時間帯において複数事業者のバス運行ダイヤが輻輳することによって川崎駅前等でバスの数珠繋ぎ運行が発生していることや、バス停に停車したバスの追い越しが困難なため後続車両の発車待ちを引き起こしていることなどが一因と考えられることから、渋滞の解消については市が取り組むべき課題であると考えられる。

表 I - 1 - 5 バス利用の不満点



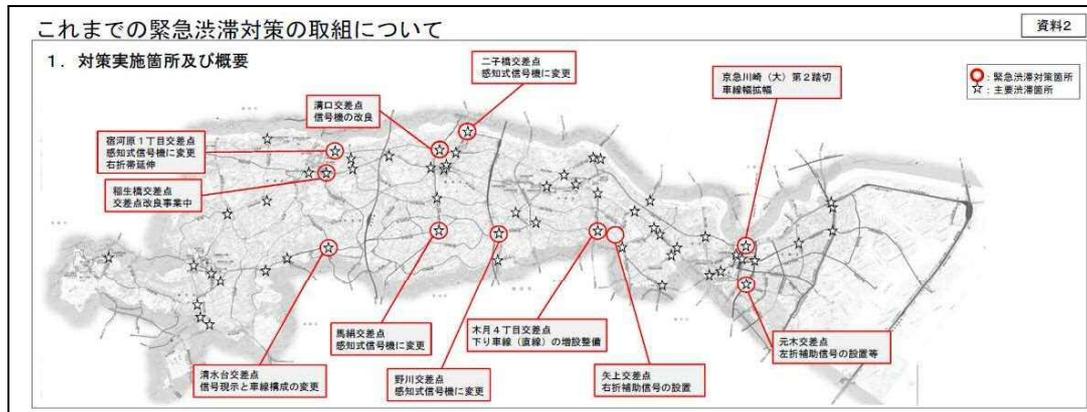
(出典：「平成 28 年度かわさき市民アンケート報告書」)

② 市の取り組み状況

市は利用環境の改善のための施策として、駅などへのアクセス向上として道路混雑の解消のため路線バスの走行環境の改善（駅前広場の整備、都市計画道路等の整備によるバスベイ（※1）の設置や交差点改良等）に取り組んでいる。例えば、ハード面の整備として、交通量が多い交差点を中心に交差点改良や信号機の改良、川崎駅周辺の企業バス乗降広場の整備といった取り組みを行っている。

※1 バスベイとは、歩道に切り込みを入れてバス停留所を設けるもの。停留に際してバスを本線から離脱させることで後続車の追い越しを容易にさせることで渋滞の発生を緩和することが期待される。

表 I-1-6 これまでの市の緊急渋滞対策の取り組み



(出典：川崎市建設緑政局 まちづくり委員会資料「第3次緊急渋滞対策の実施について」)

また、ソフト面の対策として、特に川崎駅前を中心とした箇所での交通渋滞の改善のため、時間帯別のバス優先車線（バスレーン）の設定、荷物の荷捌きに関するルールの制定（※1）などの取り組みを進めている。しかしながら、朝夕の通勤ラッシュ時間帯におけるバスレーンへの一般車両の荷捌きに伴う進入・駐停車などによるバスの運行阻害が発生する等、対策としては十分に機能していない状況である。さらに、朝夕の通勤ラッシュ時間帯を中心に様々な輸送手段が輻輳することにより道路渋滞が発生する事態を引き起こしている。

※1「川崎駅周辺地区における荷さばきルール」（川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会）。無秩序な路上荷捌きを抑制して円滑な道路交通の実現と安全で快適な歩行者空間を確保するために定められた地域の自主的なルールであり、本ルール自体には法的強制力はない。

【意見 I-1-2】 バス事業者間でのダイヤ調整の実施

前述の通り、川崎駅周辺エリア等において通勤ラッシュの時間帯に様々な輸送手段が輻輳することが道路混雑の一因となっていることから、各事業者間のバス運行ダイヤを調整することにより無秩序にバスが集中することを避ける必要があると考えられる。

今後、市は利用実態調査等を踏まえ路線の適正化を検討することとしている。現在市内には市バス、小田急バス、川崎鶴見臨港バス、京浜急行バス、東急バスといった複数のバス事業者が乗合バスを運行しており調整は容易ではないと想定されることから、効率的なバス運行に関する協議・意見交換・合意のもとに川崎市地域公共交通活性化協議会において地域公共交通利便増進計画の策定を進めることが望ましい。

【意見 I-1-3】 企業送迎バスの共同運行の検討

市は令和元年に川崎臨海部が「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「臨海部ビジョン」を策定しており、臨海部において「豊かさを実現する産業が躍動」し、「多様な人材や文化が共鳴」する将来像を目指すこととしていることから、今後、キングスカイフロントなどの臨海部エリアにおいて多種多様な企業の進出や拠点・施設の設立等が進むことにより、臨海部エリアへの輸送需要がますます高まることが想定される。臨海部エリアへのアクセスには現状、市バスや民間企業者による乗合バスの他、企業送迎バスやマイカーが主な輸送手段として機能しているが、特に通勤ラッシュの時間帯において様々な輸送手段が輻輳することにより道路混雑が発生している。

こうした状況の解消の一案として複数企業が共同して企業送迎バスを運行することが考えられる。輸送手段を集約化し効率的な運行を行うことは、車両の絶対数を減少させるとともに、企業バスの乗降による駐停車による乗合バスの定時運行の阻害を緩和する他、臨海部への乗合バスの減便による収支効率化、ドア・ツー・ドア輸送による利用者の利便性への寄与が考えられる。そうしたことから、市は現在運行している複数企業による企業送迎バスの共同運行の活用に加え、新たな地区や経路についても共同運行に向けた検討を行っている。また、企業送迎バスの駅周辺における路上での無秩序な乗降が一般交通の通行に支障をきたしていることから、安全性の高い場所への乗降場の整備・集約化を進めている。

こうした取り組みの他自治体の例としては京都市南区の久世工業団地及び周辺地域における久世共同運行バスが挙げられる。久世共同運行バスは平成16年度から通勤送迎の共同運行化に向けた取り組みが開始され、事業所の通勤交通課題、事業所単独の送迎バスの運行・利用状況などを踏まえて共同運行の可能性の検討を経た後、久世工業団地と周辺の事業所や自治体等と「久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議」を設置して試験運行を行い、平成19年度から本格運用を開始し、現在では15の事業所が参加する共同運行を行っている。（参考文献：2008年土木計画学研究・論文集「複数企業による共同運行バスシステムの導入に向けた取り組み」）

民間事業者が主体となってこうした調整を行うことは各々の利害のジレンマも働き困難であると考えられることから、行政主導による企業送迎バスの共同運行の需要調査や調整を行うことが望ましい。

【意見 I-1-4】 バス優先レーンの形骸化の改善

市は乗合バス運行の定時性確保のため、川崎駅周辺エリア等において時間帯別のバス優先レーンの設置を行っているが、荷捌きや企業送迎バスの乗降等を目的とした一般乗用車の進入・駐停車により、実質的にバス優先レーンが形骸化している状況が散見され、渋滞を誘発・バスの定時運行を阻害していると考えられる。市はこれに対し、平成 22 年「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策 社会実験」において川崎駅市役所通りにおけるバス専用・優先レーンの機能確保のための呼びかけや、「川崎駅周辺地区における荷さばきルール」（川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会）を制定するなど、荷さばきのための駐停車によるバス優先レーンの占有について一定の取り組みを行っているが、根本的な荷さばきニーズやルール自体の強制力がないこと等により、これらを完全に排除することはできていない。

他方、経済活動として荷捌きや企業バスの乗降需要があることも否定できないことから、これらの需要を見極めた上で、荷捌き・乗降箇所のさらなる確保や、ルール作りの周知・徹底等といった現実的な駐停車対策を推進するとともに、より強制力を強めるため時間帯別に車線のバス専用化も含めたソフト面・ハード面双方の検討を進めることが望ましい。

【意見 I-1-5】 利用実態調査の詳細な実施

市の地域公共交通計画の策定にあたり、市バス・民間バスを含めた乗合バス事業者の路線適正化や、その他の輸送資源の動員による地域の輸送手段の確保のため、輸送需要を的確に把握する必要があると考えられるが、現状市で行われている利用実態調査は調査員がバスに乗車し目視するものや、バス車内で調査員が降車停留所、利用時の券種（通勤・通学定期券、現金、IC カード、川崎市ふれあいフリーパスなど）を簡易的に回答可能な調査カードの配布、パーソントリップ調査結果の収集等に依っている。

「公共交通における効果的なニーズ把握に関する調査報告書」（平成 29 年 3 月 関東運輸局交通政策部交通企画課）では、公共交通におけるニーズ把握の必要性に言及した上で、既存公共交通の利用実態として「誰が、何のために（どこへ行くために）、いつ、どこからどこまで」利用しているかを把握するため、個

人属性・利用目的・行先（施設）・曜日・頻度・時間帯・どこからどこへ・前後の移動手段といった事項をアンケート調査票などにより詳細に調査する必要があり、またこうしたニーズ把握は新たな地域公共交通サービスの提供、潜在需要の掘り起こしにも資するとされており、高齢者の外出率向上等にも寄与すると考えられることから、地域公共交通計画及び具体的な協議に先駆け、こうした詳細な調査を実施することが望ましいと考えられる。現行の調査カードや目視による調査はここまでの情報は得られる水準ではなく、また特に地域交通でのニーズを的確に拾い上げるためにはパーソントリップ調査よりもきめ細やかな調査が必要と考えられることから、現状の調査方法では不十分と言える。

他方、車内配布での複雑かつ多項目のアンケートの実施や、後日郵送でのアンケート回答等については回答率の低下や費用の増加が想定されることから、例えばインターネット上で回答可能な明瞭なアンケートフォームの作成や、アンケートへ参加したくなるような工夫、例えば回答へのインセンティブの付与やアンケート結果及びその対応策についての開示などに取り組むことが望ましい。

表 I-1-7 利用者アンケート事例

調査票 2. 利用者アンケート		利用者アンケート調査票	
問1 あなたのことについてお伺いします。(あてはまるものに○、または()内に記入してください)			
性別	①男性 ②女性		
年代	①19歳以下 ②20歳～29歳 ③30歳～39歳 ④40歳～49歳 ⑤50歳～59歳 ⑥60歳～64歳 ⑦65歳～69歳 ⑧70歳～74歳 ⑨75歳～79歳 ⑩80歳以上		
職業	①会社員 ②自営業 ③公務員 ④パート・アルバイト ⑤専業主婦・夫、家事手伝い ⑥学生 ⑦無職 ⑧その他()		
居住地	①西東京市内() 町 丁目 ②西東京市外() 市区町村()		
運転免許はお持ちですか	①運転免許を持っており、普段から運転する ②運転免許を持っているが、あまり運転しない ③過去に運転免許を返納したため、現在は持っていない ④これまで運転免許を持ったことがない		
運転免許の返納について	①10年以内に、運転免許を返納しても良い(高齢になる、運転に自信が無くなるなど) ②10年以内に、運転免許を返納する予定である ③現在のところ、運転免許を返納する予定はない		
障害者手帳などの所有	■身体障害者手帳、愛の手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちですか。 ①持っている ②持っていない		
ご自宅からの最寄り駅	() 駅		
ご自宅から普段利用する駅	①最寄り駅と同じ ②その他() 駅 ③駅は利用しない		

https://www.city.nishitokyo.lg.jp/siseizyoho/sesaku_keikaku/singikaietctosin/toshi/hanabus20190424.html

(出典：「西東京市コミュニティバス新規路線導入結果検証等調査報告書(平成31年3月)」)

(4) コミュニティ交通導入の検討

① 概要

令和2年6月改正地域公共交通活性化再生法では地域公共交通計画作成の他、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実として、輸送資源の総動員による移動手段の確保を求めている。これは、路線バスの運行の維持が困難と見込まれる段階で地域の移動手段について、従前の交通手段である路線バス等に代わり、地域の実情に応じて多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続することを求めるものである。例えば、乗合バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送（※1）、福祉輸送・スクールバス・病院や商業施設等への送迎サービス等の積極的活用などが挙げられる。これは既存のバス路線における輸送手段の確保に言及したものであるが、輸送需要への対応として、潜在的なニーズについても同様であると考えられる。

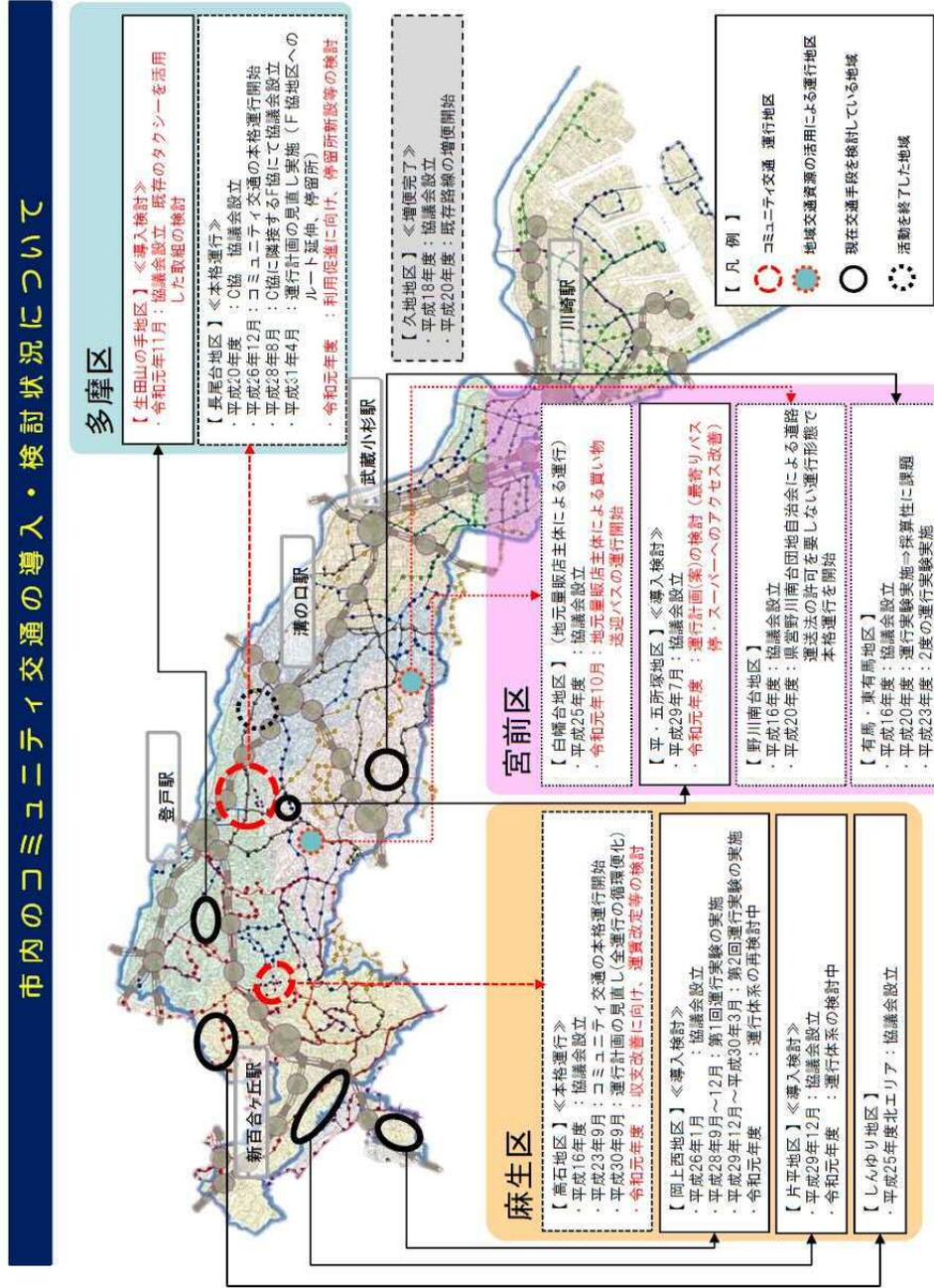
※1 バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービス

② 市の取り組み状況

市では各輸送資源を踏まえた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた検討を行うこととしており、その中でコミュニティ交通は路線バスの運行がない地域や道路環境等の理由により路線バスが運行できない地域において、地域住民が主体となって導入、運営することにより地域特性に応じた地域の足となる交通手段となることが期待されている。市ではコミュニティ交通の導入の方法を理解し、検討するためのガイドラインとして「地域交通の手引き」を策定し、地域の取り組みを支援している。

市のコミュニティ交通の導入実績・検討の実施状況は以下の通りである。

表 I-1-8 市内のコミュニティ交通の導入・検討状況について



(出典：まちづくり局作成資料)