

宮前区、多摩区、麻生区等の各地区において地域交通の手引きに従った検討が行われており、コミュニティ交通の協議会が発足し、導入に向けた検討が行われているが、本格運行に至った事例は以下の4例である。

表 I-1-9 市のコミュニティ交通本格運行事例

運行地区	運行形態	運行開始日	運行日	運賃	運行事業者
宮前区白幡台地区	買物送迎バス	R1. 10	火・日	無償	ビック・ライズ
宮前区野川南台地区	地域住民のボランティア輸送	H20. 7	月・水・金	無償	野川南台コミュニティバス協議会
多摩区长尾台地区	乗合型	H26. 12	平日・土曜	220円～260円	高橋商事
麻生区高石地区	乗合型	H23. 9	平日	300円	高橋商事

コミュニティ交通の要望に対して運行に至っているケースは十分ではなく、また至ったケースにおいても協議会の発足から本格運行には6～7年程度の期間を要している場合が多い。これは、コミュニティ交通の運行にあたっては事業の継続の観点から採算性の面から検討が必要となり、想定される運行の範囲・希望運行形態に応じた本格運行の前段階の社会実験に至るまでの需要の見極めに相当程度の期間を要するためであると分析されている。

#### 【意見 I-1-6】 コミュニティ交通導入の方法の検討

市では、令和元年度末現在、宮前区、多摩区、麻生区において計10の地区で協議会が設立され、うち4地区が本格運行に至っているが、宮前区有馬・東有馬地区では平成16年度に協議会が設立しているものの、平成23年度の運行実験から進展がない等、協議会の設立から相当程度の期間が経過しているにも関わらずコミュニティ交通の導入に至っていないケースが散見され、地域の輸送需要に対して適時に対応できている状況とは言えない。

この点、地区協議会の議事録の閲覧や担当者への質問を実施した結果、コミュニティ交通導入にあたっての共通のボトルネックとして考えられる点は事業と

しての採算性であると考えられる。例えば、麻生区岡上西地区では住民の要望により乗合型の定時定路線型バスや送迎バスの検討がなされているが、輸送需要が少なく、事業採算性に課題があることから実施に至っておらず、要望に対する適切な交通システムの選択が難航している。その他の地区についてもバスの運行体系を含めた交通資源の決定に至っていない地区が散見されている。現行の手引きにおいても『地域の移動ニーズや特性を踏まえて、地域に必要な交通の運行目的と運行方針を立案します。その目的と方針に最も合致したコミュニティ交通のシステムを選択し、運行を担う事業者を選定します。』として、需要と交通システムの適切な対応を説いているが、定時定路線型の乗合バスのイメージが先行していることから採算性の点で折り合いがつかないケースが多く見られており、広い視点での検討が十分になされているとは言えない。

たとえば、他自治体のコミュニティバスの導入事例として愛知県豊明市のオンデマンドバス「チョイソコとよあけ」が挙げられる。「チョイソコとよあけ」はトヨタ系の大手自動車部品メーカーであるアイシン精機と大手ドラッグストアチェーンのスギ薬局が愛知県豊明市で開始したオンデマンド型交通サービスである。

(チョイソコとよあけの概要)

利用対象者	豊明市の提供エリアの居住者。 65歳以上の高齢者エリア内全ての停留所を利用可能。
運行状況	平日の9時～16時 運行事業者に車両を貸与し実施。
利用方法	会員制の事前予約が必要。 電話から予約可能。
運用コストの利用者負担	一乗車につき200円の定額制。
ビジネスモデル	利用者による乗車料金に加え、エリアスポンサー(自治体や事業者)からの協賛・広告料を収受し採算性を向上

チョイソコとよあけは、高齢者利用に最適化された運行システム、エリアスポンサー協賛型のビジネスモデル、地域密着型のコミュニケーションにより登録会員は開始当初の91人から令和元年11月現在で1,500人へ増加し、コミュニティ交通の成功事例となっている。

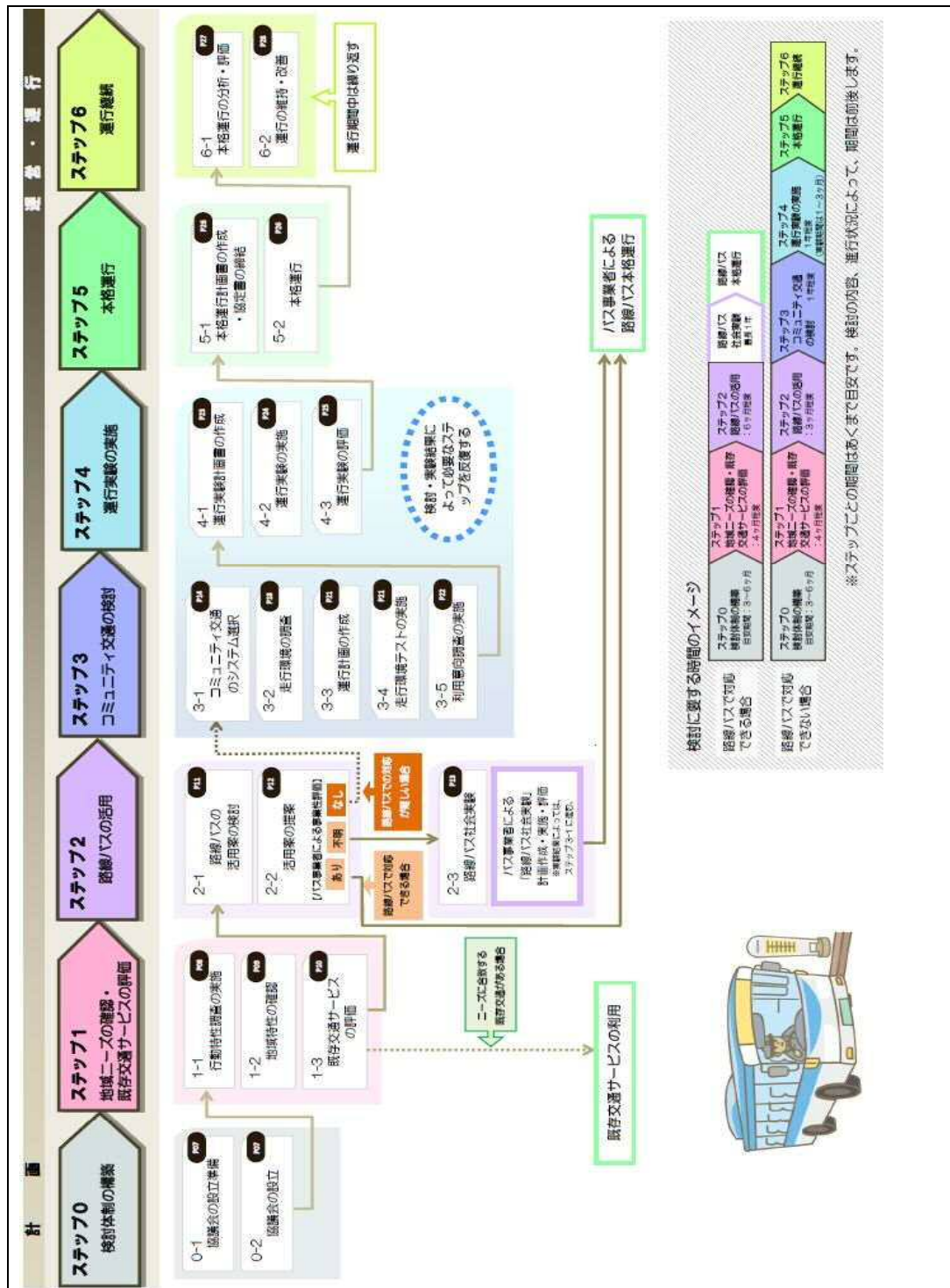
(参考文献:「チョイソコとよあけ」実証実験第4期運行計画(2020年1月～3月)(令和元年11月豊明市行政経営部企画政策課)、未来投資会議産官協

議会「次世代モビリティ／スマートシティ」会合（第1回）配布資料6「アイシン精機株式会社提出資料」)

こうした他事例を広く共有することで、他の交通システムの具体的な導入イメージを想起させ、定時定路線型以外の交通システムの導入を推進することが必要である。

さらに、現行のコミュニティ交通の導入にあたっての事業採算性の検討において、その他の財源を考慮した運行計画を作成することにより事業の採算性をクリアできる可能性がある。例えば、コミュニティ交通の導入による利用促進効果やMaaSと連動したアプリ開発によるオペレーション支援を背景とした地域企業の協賛金や、既存送迎バスの活用における高齢者の外出率向上等の政策効果を踏まえた運行主体への公的補助といった、運賃収入とは別の視点の財源を考慮した計画の策定についても手引きで想定することが望ましい。さらに、各地域におけるコミュニティ交通の運行において、運行主体やオペレーションの共通化による運行コストの効率化やノウハウの蓄積といった取り組みについても併せて検討することが望まれる。

表 I - 1 - 10 現行の地域交通の手引きにおけるコミュニティ交通の導入のイメージ



(出典：「川崎市 地域交通の手引き」)



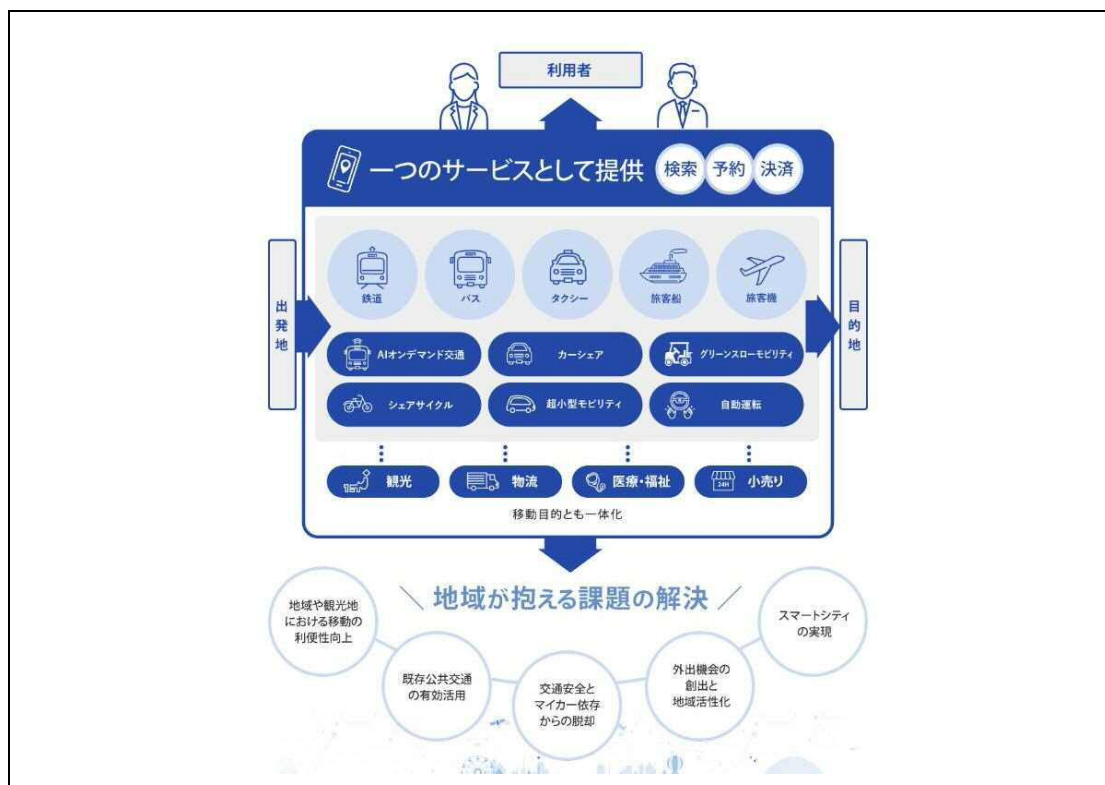
(5) ICT・MaaS への検討

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、既存の公共交通サービスの改善の徹底が求められており、その中で、新モビリティサービス事業としてMaaS協議会制度の創設による幅広い関係者の協議・連携の促進や、MaaSに参加する複数の交通事業者が策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度の創設による運賃設定に係る手続のワンストップ化を定めている。

MaaSとはさまざまな種類の交通手段を、オンデマンドで利用できるひとつのサービスに統合する概念であり、国土交通省は「地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段」と定義している。

表 I-1-11 国土交通省 MaaS イメージ図



(出典：国土交通省 「日本版 MaaS の推進」)

## ② 市の MaaS 等への取り組み状況

市では MaaS の活用に向けて、民間事業者と連携し、実証実験を行っているところであり、各都市や民間事業者の動向も踏まえつつ、取り組みを推進することとしている。

民間事業者と連携した具体的な取り組みとしては、令和元年度より、小田急電鉄株式会社が開発したスマートフォンアプリ「EMot」(エモット)を活用した実証が行われているところである。このアプリでは、バスやタクシーも含めた経路検索が行えるほか、観光チケット(デジタル箱根フリーパス等)の購入など様々なサービス機能を有しており、川崎市域内の実証内容では、公共交通の一層の利用促進を図ることを目指し、駅前の商業施設で一定金額の買物をした際に、「EMot」内に2回分のバスチケットを付与する等の取り組みが行われている。

また、令和2年度には、同アプリに小田急線等の「リアルタイム運行情報」や「混雑予報」が追加され、経路検索機能の向上が行われているほか、オンデマンド交通「しんゆりシャトル」の実証運行において、同アプリにより手配や決済を行う取り組みが予定されている。

表 I-1-12 EMot によるサービス



(出典：「小田急電鉄(株)ニュースリリース」より監査人が抜粋)

表 I-1-13 オンデマンド交通「しんゆりシャトル」無償実証実験の概要と結果

・しんゆりシャトル無償実証実験概要	
愛称名	しんゆりシャトル
運営	小田急電鉄株式会社
対象地域	新百合ヶ丘駅周辺 5km
実証運行期間	2020/2/17～4/8
参加費用	無料
乗降地点数	約500箇所
配車システム	Sho!l(*)

(\*)Sho!l社（スペイン）が開発・提供している配車システム・利用者向けアプリ

対象地域（図の青線で囲まれたエリア）

（出典：「小田急電鉄株ニュースリリース」より監査人が作成）

### 【意見 I-1-7】 MaaS等の導入の具体案への方針の明確化

国土交通省は「MaaS」や「新型輸送サービス」による新たなモビリティサービスの活用により、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、日本版 MaaS の将来像や、今後の取り組みの方向性などを検討するため、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」（以下、「懇談会」という。）を開催しており、平成 30 年 10 月から平成 31 年 3 月までに 8 回行われた懇談会の中間とりまとめを行っている。その中で、MaaS は『交通サービス分野のデマンドサイド・サプライサイドの両面に大きな変革をもたらすとともに、消費行動の変化・拡大やライフスタイルの変化、さらにはこれらに対応するまちづくりやインフラ整備など都市や地域のあり方にも影響を与える可能性があり、都市分野、地域の経済社会など様々な分野にインパクトをもたらすイノベーションであると位置付けることができる。』こと、交通分野では、『IoT や AI などの技術革新や、これにより加速する所有から利用への転換の中でカーシェアやシェアサイクルといったシェアリングサービスの普及や、AI の活用により効率的な配車を可能とするオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティといった「新型輸送サービス」が出現し、効率的かつ利便性の高い移動手段として活用されつつある。』ことが述べられている。従って、MaaS 等の新たな

モビリティサービスは将来的に市がスマートシティやスーパーシティなどの構想を展開する場合、交通分野のみならず、まちづくりの分野においてもその導入基盤となる可能性がある。

#### <新たなモビリティサービスの将来展望について>

MaaS や新型輸送サービスによる新たなモビリティサービスについて、国の懇談会は、推進に当たっての留意点として、『特性と可能性を踏まえると、今回の懇談会で取りまとめる内容にとどまらず、20年計画、50年ビジョンも検討していくことが望まれる。これらについては、絶えず変化が生じるため、不断の見直しをしていくことが求められる。』としている。また、地域の交通施策・まちづくり施策との整合性として『豊かな生活の実現につなげるためにその導入自体を目的とするのではなく、地域の交通施策やまちづくり施策において、それぞれの地域が抱える問題を明確に設定し、その課題対応としての1つの方策として、新たなモビリティサービスの導入による有効性を検証し、地域の交通施策やまちづくり施策に位置付けて取り組む必要がある』と指摘している。

市は前述の小田急電鉄株式会社と連携した実証実験により、新たなモビリティサービスの有効性を検証しているところであり、こうした取り組み等を参考に令和2年度に「地域公共交通計画」を策定することとしているが、国が示す方向性に留意し、適切な時期に中長期的な計画やビジョン及びそのまちづくり施策における位置づけについても検討していくことが望ましい。

#### <MaaSの推進に向けたデータ連携等について>

また、懇談会は取り組みの方向の一つに『地域横断的な取組』を掲げ、ここでは「MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」や「運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化」、「まちづくり・インフラ整備との連携」等が示されている。このうち「MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」については、国において措置する施策として、「MaaS事業者が、入手可能なデータの種類等を容易に把握できるようにする、情報を網羅したデータプラットフォームの実現」などを挙げているところである。

こうした国の取り組み状況を踏まえつつ、MaaSの取り組みが広がるようにするためには、市においても、複数事業者間のデータ連携等を促していくことが求められる。

さらに、市の公共交通において鉄道は小田急電鉄、JR東日本などの鉄道事業者、バスは市バス、小田急バスなどのバス事業者が運行を行っている等、市では多数の事業者によりサービス提供が行われていることから、その利害調整は困

難を極めると考えられるが、「地域公共交通計画」の策定を契機として、行政や民間事業者による継続的な意見交換を進め、先行する取り組みの内容を共有するなど、新たなモビリティサービスの導入にあたって取り組む必要がある。

<地域ごとの特性を踏まえた取り組み方針等の明確化について>

中間とりまとめにおいては、『地域横断的な取組』を基盤として、地域の交通の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に積極的に取り組んでいくことが必要としている。

その際、地域ごとに人口動態や都市形態、交通体系等の特性が異なる点を踏まえ、地域類型別に導入目的や実現イメージの例などが、整理(下表)されており、今後の実証実験は、こうした地域特性を踏まえ、重点的に行うことを求めている。

市においては、こうした国が示す取り組みの方向性や他都市の取り組み状況等を参考に、地域公共交通計画の立案や民間事業者と連携した実証等の取り組みが進められているところであるが、実証で得られた成果の分析や交通事業者との協議を継続することで、新たなモビリティサービスに関する取り組み方針等をより明確化し、適切な時期に市の交通政策へ反映させていくことが望ましい。

表 I-1-14 地域類型ごとの整理

	大都市型	大都市近郊型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口：大</li> <li>● 人口密度：高</li> <li>● 交通体系：鉄道主体</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口：大</li> <li>● 人口密度：高</li> <li>● 交通体系：鉄道/自動車</li> </ul>
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動ニーズの多様化への対応</li> <li>● 潜在需要の掘り起こし</li> <li>● 日常的な渋滞や混雑</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ファースト/ラストマイル交通手段の不足</li> <li>● イベントや天候等による局所的な混雑</li> </ul>
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 全ての人にとっての移動利便性の向上</li> <li>● 日常的な混雑の緩和</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ファースト/ラストマイルサービスの充実</li> <li>● 特定条件下での局所的な混雑の解消</li> </ul>
実現イメージ (例)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○MaaS</li> <li>● MaaS 相互間の連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○MaaS</li> <li>● 大都市 MaaS との連携</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様なモード間の交通結節点の整備</li> <li>● ユニバーサルデザインへの配慮</li> <li>● 多言語での情報提供など</li> <li>○ 新型輸送サービス</li> <li>● 相乗りタクシー、超小型モビリティ、シェアサイクルなど</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合</li> <li>● 生活サービスとの連携</li> <li>● 多様な決済・乗車確認手段の提供など</li> <li>○ 新型輸送サービス</li> <li>● カーシェア、オンデマンド交通、将来的な自動運転サービスなど</li> </ul>
今後の取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多様な事業者間のデータ連携の実現</li> <li>● 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化</li> </ul>

(出典：国土交通省 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会中間とりまとめ(概要版))

#### <新たなモビリティサービス導入における進行確認について>

また、地域公共交通計画(案)では、「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」や「地域特性に応じた移動ニーズへの対応」などの目標を掲げ、計画の達成状況を確認するため、評価指標と目標値を設定しているところであるが、前述の通り、全体的な取り組み方針をより明確化したのちには、新たな測定指標を取り入れるなど地域にとって必要な施策が講じられているか否かを把握していくことが望ましい。

#### 【意見 I-1-8】 事業化のための周辺施設との協力の検討

市はMaaSの実証実験として地元や地域公共交通会議等との調整や広報といった役割で関与している。持続可能なMaaSの導入における、MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援は重要なプロセスであり、現在も、オンデマンドの有償運行や実施範囲の拡大、新たなニーズの掘り起こしなどが行われている。市はこうした取り組みの結果を踏まえ、コミュニティ交通の導入を検討している地区への活用を検討していくこととしている。

この点、MaaSサービスの提供主体が民間事業者であるため、市はまちづくりや地域の交通施策の視点から、行政の立場として他の地域への転用可能性の検討や移動の目的作りのための場の提供、他の交通事業者との実証実験データの橋渡しといった役割を担うことが重要と考えられることから、積極的に交通事

業者との情報共有や、協議会の設立、鉄道事業者以外の事業者や施設の計画への参画の調整といった取り組みを行うことが望ましい。

### 【意見 I-1-9】 新型輸送サービスを用いたファースト・ラストマイルサービス充実の検討

国土交通省（懇談会）は、地域ごとに人口動態や都市形態、交通体系等の特性が異なることから、5つの地域類型を設定しており、それぞれの地域類型における新たなモビリティサービスのあり方について、整理を行っている。その地域類型の1つである都市圏（大都市近郊型）においては、一般的に鉄道駅を中心に住宅や生活サービス施設が立地する都市構造であり、基幹となる鉄道駅へのアクセスを自家用車に依存しているケースが多いとされている。市の北西部は多摩丘陵にあり坂道が多くコミュニティ交通協議会が設立されている地区等が存在しており、地域公共交通のより一層の充実を求める声が多い地域であると考えられる。また、高齢化、運転免許返納率の高まりにより自動車の交通手段分担率が減少し、地域公共交通に対する輸送需要は今後ますます高まっていくことが想定される。

かかる状況下、大都市近郊における鉄道駅、または地域内の生活サービス施設等へのファースト・ラストマイル（※1）を担う交通手段の確立が課題となるが、これにはシェアリングサービス、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による移動サービスといった所謂「新型輸送サービス」が適合すると考えられ、市の総合都市交通計画においても市を取り巻く状況として ICT 技術を利用したラストマイル自動走行、端末交通システムといった技術革新についても触れている。この点、技術開発の面から困難性は認められるものの、多様化するニーズに対応していくため、新型輸送サービスの活用に向けた検討を地域公共交通計画や MaaS 事業の枠組みにおいて進めていく必要があると考える。なお、市が自ら技術開発を行うことが困難な場合、民間事業者等に働きかけ、実証実験に行政の立場から規制面の対応や関係者間の調整を行うことが想定される。

また、こうした新たな輸送サービスにはその利便性・付加価値を高めるため、移動のみならず移動先のサービスを統合し、シームレスな活動を支援する MaaS の導入が重要である。具体的には施設・サービスの予約や事前決済、利用者へのクーポンの付与、情報の提供といったコンテンツの充実が望ましいことから、周辺の民間事業者を巻き込んだ取組が必要となる。なお、こうしたコンテンツの利

用については、将来的には顔認証などの生体認証が機能することも想定されるが、短期的にはスマートフォンなどのアプリを活用することが現実的である。導入に当たっては高齢者等のサービス利用への障壁を取り除くため、使い方講座等を実施することが望ましい。

※1 ファースト・ラストマイルとは、交通結節点（特に鉄道駅、バス停等）と始終点（自宅、施設等）間の最初または最後の区間であり、鉄道やバス等の公共交通に依れず、徒歩やマイカー、自転車等による移動が必要な区間である。

## 2. 市バスにおける将来的な資金負担への対応の必要性

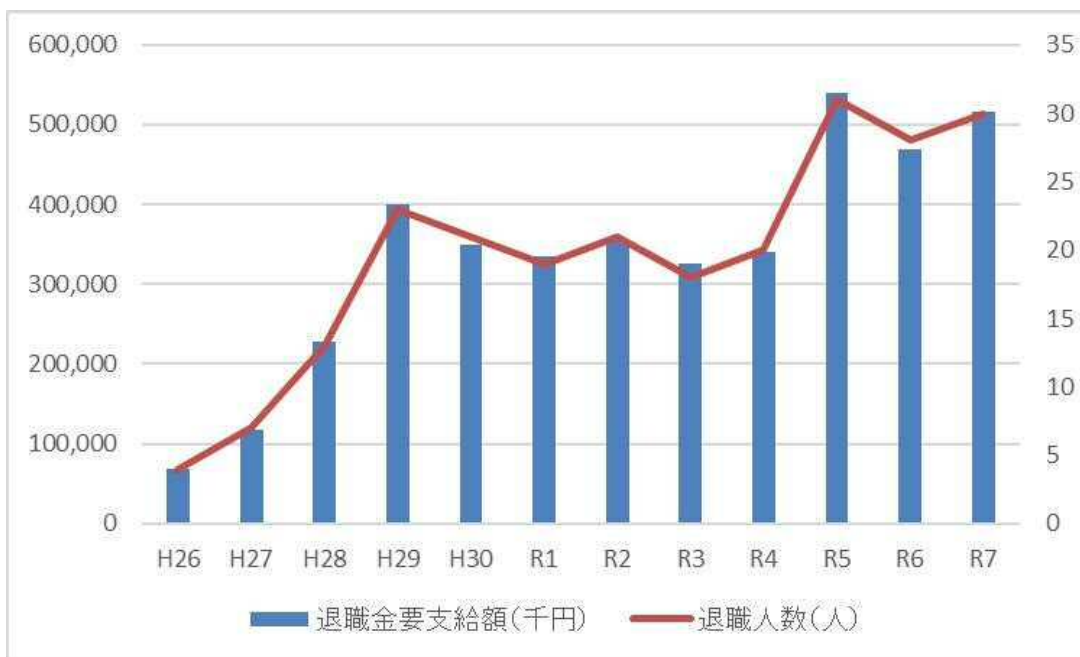
### ① 概要

市バスの過去3年間の経営成績は第2-6 損益計算書に記載のとおりであり、一般会計負担金を加えた経常収支では黒字の年度もあることから、現状は赤字を最小限に抑制しているといえる。しかし、主に以下の点により、今後営業費用の大幅な増加が想定されている。

1点目は、定年退職者の増加に伴う退職金負担額の増加である。グラフI-2-1を見ると、特に令和5年度以降より定年退職予定者が増加し、資金負担が増加することが分かる。平成26年度の地方公営企業会計基準の見直しにより、会計上は退職給付引当金が一括計上されたため平成26年度は約43億円の赤字決算となっている。その赤字分について、今後、実際の退職金の支出にあたり資金手当が必要となる。



グラフ I-2-1 交通局退職者の推移（定年退職）

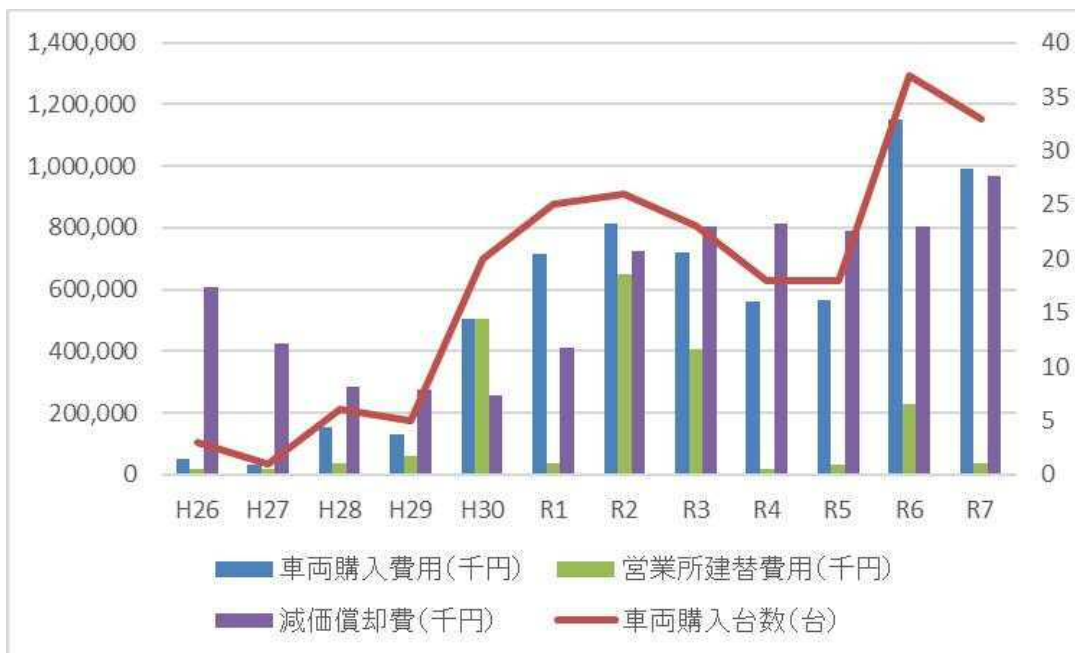


（注）H26年度からR1年度は決算額、R2年度以降は経営戦略プログラムにおける財政収支計画算定上の予定額を記載している。

2点目は、車両購入台数の増加に伴う資金支出の増加である（グラフ I-2-2）。市バスにおける車両購入台数は、過去の排ガス規制に係る法改正などの影響により、年度ごとのばらつきが生じているものの、基本的に定期的な取替更新が必要となる。

平成24年度以降、経営改善策の一環として、車両の使用期間を延長する取り組みを実施したことにより一時的（H26～H29年度）に購入台数が少なくなっているが、今後はもとの購入台数の水準に戻していく必要があり、資金負担及び減価償却費共に大きく増加していくことが予想される。

グラフ I-2-2 バス車両購入及び営業所建替費用の推移



(注) H26年度からR1年度は決算額、R2年度以降は経営戦略プログラムにおける財政収支計画算定上の予定額を記載している。

3点目は、営業所の建て替えに伴う資金支出及び償却負担の増加である（上記グラフ I-2-2）。詳細はⅡ-5. 会計（1）設備投資計画にて記載するが、各営業所建物の老朽化（耐用年数の経過）が進行しており、安全の面からも適時な建替更新工事が必要となっている。H30～R3は現在進めている上平間営業所の建替整備、R6は塩浜営業所の建替整備の一部費用が見込まれていることから、資金負担及び減価償却費の増加が今後予想される。

この点、交通局は、平成31年10月1日の消費税率引き上げと同時に、路線バスの運賃引き上げを行うため、運賃引き上げ申請に向けて国と協議していたが、今後の経営見通しなどで見解の相違があり、引き上げを実現できなかった経緯がある。国の通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」の別紙2「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃原価・収入の算定基準」において国が上限運賃を算定する際の収支の算定方法が記載されているが、これを見ると主に実績値や、実績値と近隣エリアの標準原価との和半等により算定されており、上記のような、将来にかけて増加する資金負担については料金改定計算上反映されにくい制度となっている。制度そのものは市の責任

ではないものの、利用者負担の観点からは、今後の長期収支をベースに料金改定できるよう、国に対して働きかけていく必要がある。

上記に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、収支の大幅な悪化が見込まれており（表 I-2-1）、現状想定されている取り組みは表 I-2-2 の通りである。新型コロナウイルス感染症の発生以前より想定されていた上記営業費用増の要因と併せると、事業収支への影響が甚大であることは想像に難くない。また、市バス事業の営業費用の多くは固定費であり、利用者数の多寡にかかわらず発生する費用も少なからず存在するため、今後、新型コロナウイルス感染症の進行や、それに伴う行動変容が輸送需要に及ぼす影響（テレワークの推進等）により経常的に利用者数が減少する場合には、利用者 1 人あたりのコストの増加、すなわち利用者負担の観点から考慮すべきコストが経常的に増加する可能性がある。

表 I-2-1 新型コロナウイルス感染症による減収影響（資金収支比率）

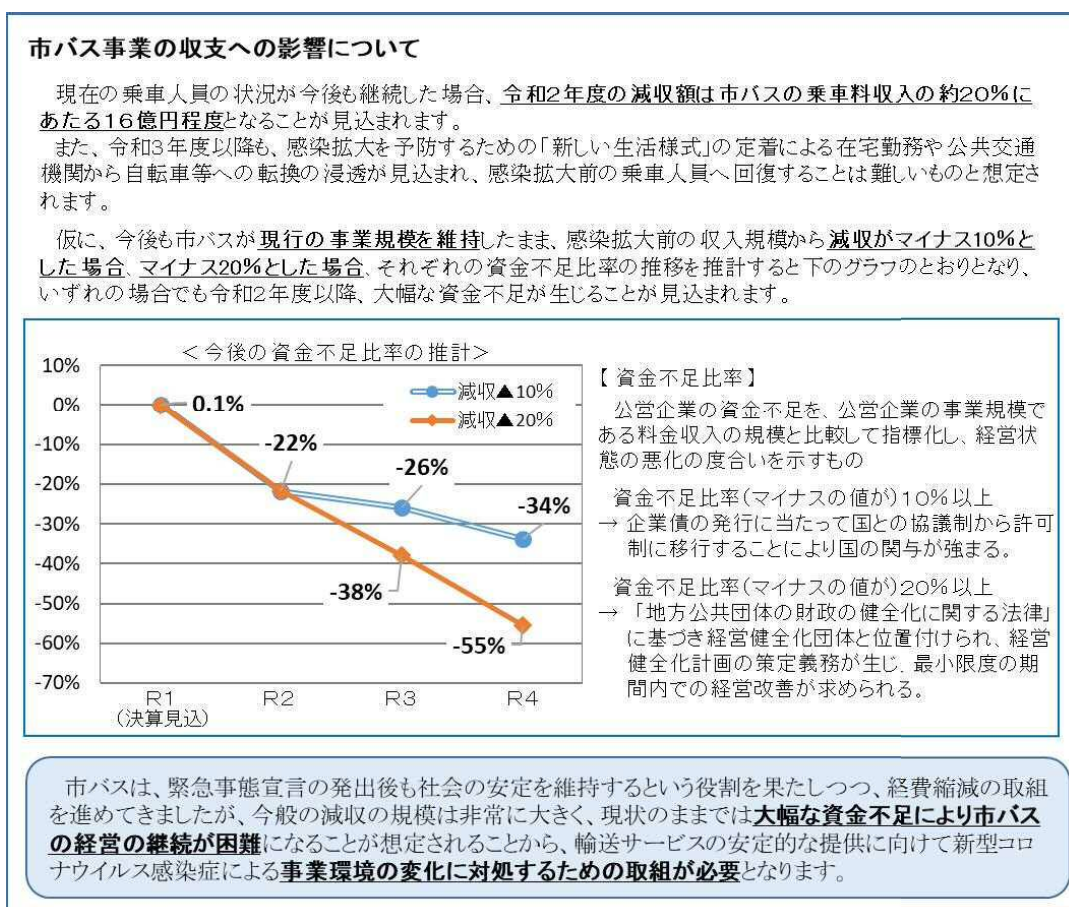


表 I-2-2 新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた交通局の今後の取り組み

<p><b>今後の取組について</b></p> <p>今般の新型コロナウイルス感染症による事業環境の変化に迅速かつ的確に対処するため、次の取組を進めていきます。</p> <p><b>(1) 利用動向に合わせたダイヤ改正の実施</b></p> <p>市バスではこれまでも利用動向に合わせたダイヤ改正を実施してきましたが、感染拡大を予防するための「新しい生活様式」の浸透などを踏まえるとともに、<u>従前の乗車人員を超えないよう留意したうえで、利用動向に合わせたダイヤ改正を実施し、経営改善を図ります。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ダイヤ改正の実施：利用動向に合わせたダイヤ改正を今秋以降、複数回に分けて実施</li> <li>○車両台数の見直し：ダイヤ改正に伴い必要車両数に変更が生じることを踏まえ見直し</li> <li>○職員定数の見直し：ダイヤ改正に伴い運転手など職員の必要人数に変更が生じることを踏まえ見直し</li> </ul> <p><b>(2) 市バスの運行に直接影響を及ぼさない業務の見直しによる支出抑制</b></p> <p>安全・安心な輸送サービスを提供し続けていくため、運行の安全に係る取組や人材の確保・育成などの市バスの運行維持に必要不可欠な取組は継続しつつ、それ以外の業務については、現状の事業環境における必要性や費用対効果などを検討し、見直しを実施します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存事業の見直し             <ul style="list-style-type: none"> <li>・市バスが実施や参加をしてきたイベント等の見直し</li> <li>・本年度予定していたバス総合案内表示板の新規設置の見送りなど</li> </ul> </li> <li>○業務の見直しに合わせた効率的な執行体制の構築</li> </ul> <p><b>(3) 国庫支出金などの財源確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○地域公共交通における感染防止対策に対する国の補助制度等の活用に向けて取り組みます。</li> <li>○新型コロナウイルス感染症に伴う公営企業の減収による資金不足への対応として、総務省から活用を示された「<u>特別減収対策企業債</u>」の発行を検討していきます。</li> </ul> <p><b>(4) 新型コロナウイルスの感染拡大防止</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○バス車内において、運転手のマスク着用、車内換気及び車内消毒の徹底、お客様へのマスク着用をお願いなど <u>引き続き感染拡大の防止に取り組みます。</u></li> <li>○職員の感染によりバス運行に支障を生じさせないように、職員の健康管理を徹底します。</li> <li>○ウェブ会議の導入や多くの職員が集まることのないよう研修手法の見直しなどにも取り組みます。</li> </ul>
--

(出典：「環境委員会資料（令和2年8月28日）」)

### 【意見 I-2-1】 料金改定の認可申請の実施

市バス事業においては今後、主に退職金支出やバス購入費用、営業所建替等の支出により、将来支出の増加が予定されている。また新型コロナウイルス感染症の進行に伴う行動変容が輸送需要に影響を与える結果、利用者1人あたりのコストが経常的に増加する可能性がある。交通局は今後、支出抑制に対する取組みを継続するとともに、利用者負担の水準を考慮したうえでなお必要と認められる場合には、引き続き、料金改定の認可申請に向けて国との調整に取り組む必要がある。

## II 個別検出事項

### 1. 事業計画

#### (1) 計画の概要

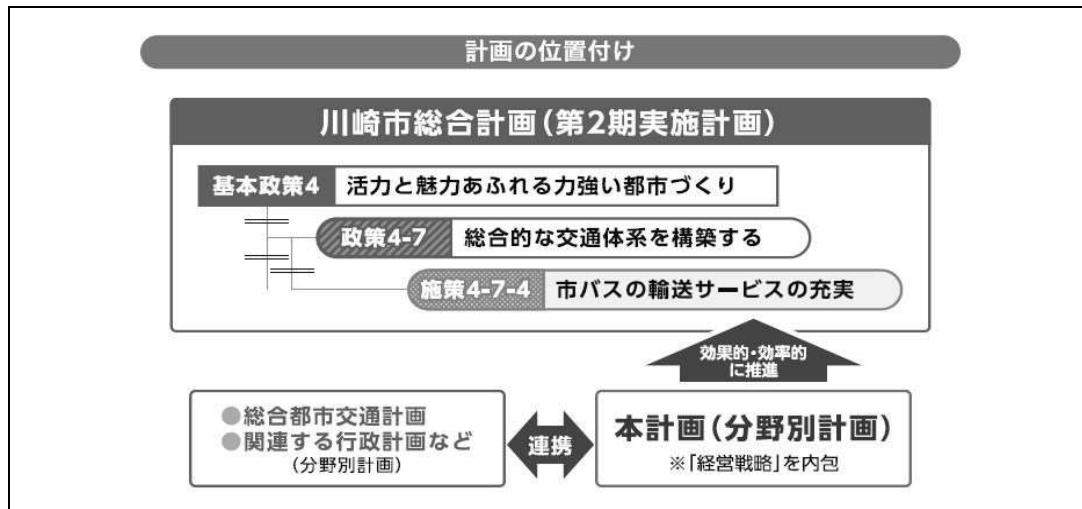
##### ① 市バス事業における計画

##### (i) 計画の位置付け

市は交通手段の多様化、景気低迷や週休 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る市バス事業の乗車人員の減少による経営状況の悪化を受け、数次にわたって経営健全化計画を策定し、経営改善に取り組むとともにお客様サービスの向上の取り組みを推進していくこととしている。今般、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の変化を踏まえ、市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民や乗客の大切な交通手段を確保するための経営計画として、「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」（以下、「経営戦略プログラム」という。）を策定している。

経営戦略プログラムは川崎市総合計画（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、事業目標や取り組み内容を、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、平成 31 年度を初年度として、市の総合計画実施計画の期間と整合を図り、令和 7 年度までの 7 年間で計画期間として策定している。市は、まず前期 3 年間については具体的な取り組みを開示し、後期 4 年間の具体的な計画については前期 3 年間の取り組み状況等を踏まえ、第 3 期実施計画の策定に合わせて令和 3 年度に見直しを行うこととしている。

表Ⅱ－１－１ 経営戦略プログラムの位置付け



(出典：「経営戦略プログラム」)

総務省から「公営企業の経営に当たっての留意事項について」（平成26年8月29日付け総財公第107号、総財営第73号、総財準第83号、総務省自治財政局公営企業課長、同公営企業経営室長、同準公営企業室長通知。）や「「経営戦略」の策定推進について」（平成28年1月26日付け総財公第10号、総財営第2号、総財準第4号、総務省自治財政局公営企業課長、同公営企業経営室長、同準公営企業室長通知。）の発出により策定を要請されている「経営戦略」（※1）については本計画に内包する形で位置付けている。

※1「経営戦略」は、各公営企業が、将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画である。

(ii) 計画の目標

経営戦略プログラムは、後述する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・事業の推進を図っている。

市は「市バスサービスの充実」と「市バスサービスの持続的な提供」を目標として、次に掲げる4つの基本方向により、個々の取り組みを推進することとしている。

表Ⅱ－1－2 経営戦略プログラムの基本方向

<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
---

(出典：「経営戦略プログラム」)

### (iii) 施策体系

4つの基本方向（戦略）を踏まえながら、目標として掲げた「市バスサービスの充実」と「市バスサービスの持続的な提供」を達成できるよう、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り組みを推進することとしている。

表Ⅱ-1-3 経営戦略プログラム施策体系

戦略	<b>1 安全な輸送サービスの確保</b>
	<b>施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進</b>
	事業1 安全対策の強化
	事業2 運行管理体制の充実・強化
	<b>施策2 安全啓発の推進</b>
事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実	
戦略	<b>2 快適で利用しやすいサービスの充実</b>
	<b>施策3 市バスネットワークの充実</b>
	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
	<b>施策4 バス利用環境の充実</b>
	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
	<b>施策5 快適な移動空間の提供</b>
	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

(出典：「経営戦略プログラム」)

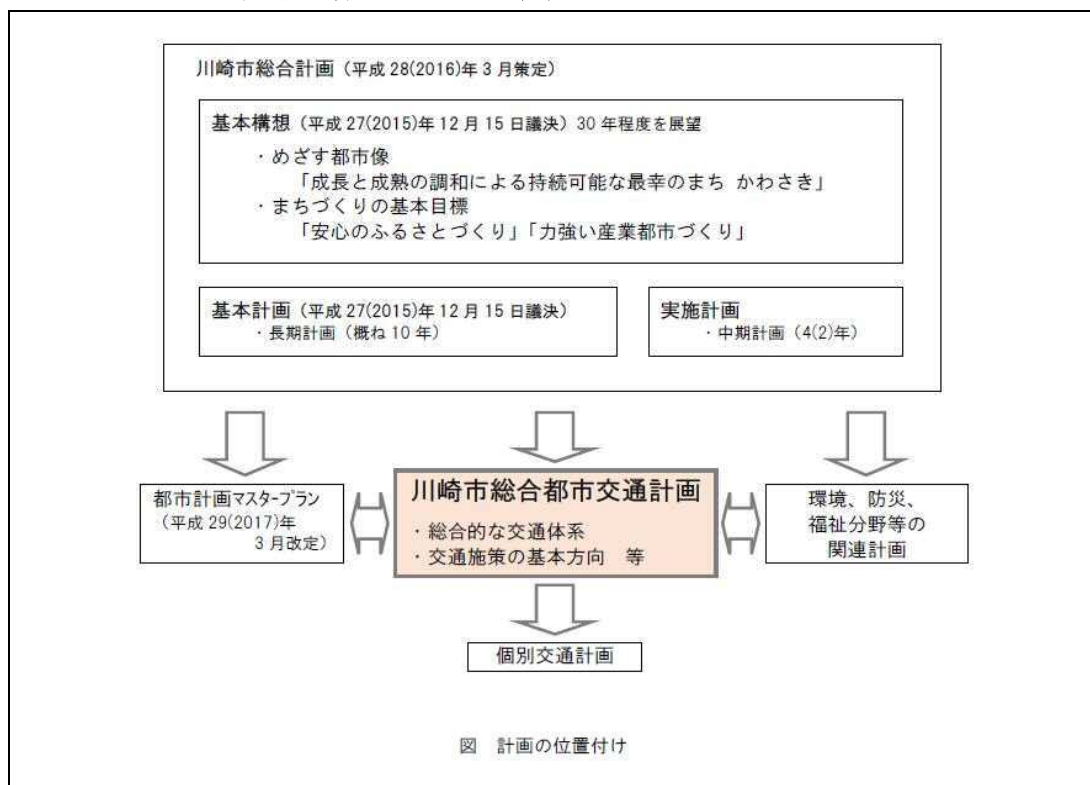
## ② まちづくりにおける計画

### (i) 計画の位置付け

市は鉄道・道路ネットワークから身近な地域交通などに亘る様々な交通課題に対応した、総合的かつ持続可能な交通政策を推進するため、「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」を交通政策の理念に掲げ、平成25年に川崎市総合都市交通計画（以下、「総合都市交通計画」という。）を策定している。

総合都市交通計画は、市のめざす都市像とまちづくりの基本目標等を定める「川崎市基本構想」を踏まえるなど、総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画として位置付けられており、都市計画マスタープランや環境、防災、福祉分野等の関連計画とも整合を図ることとし、平成25年度を初年度として、目標年次を概ね計画策定から20年後として策定している。なお、計画策定から10年毎に計画の全体見直しを行い、その間にも計画を取り巻く状況変化等を踏まえ、施策展開等の見直しを行うこととしている。

表Ⅱ-1-4 川崎市総合都市交通計画の位置付け



（出典：「総合都市交通計画」）

(ii) 計画の目標

総合都市交通計画は総合計画と連携する交通政策関連の分野別計画として位置付けられることから、市の基本構想で掲げる「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」、「安心のふるさとづくり」、「力強い産業都市づくり」を基本目標として、次を交通政策の理念都市、計画の策定（改定）と取り組みの推進を図ることとしている。

表Ⅱ－１－５ 市の交通政策の理念

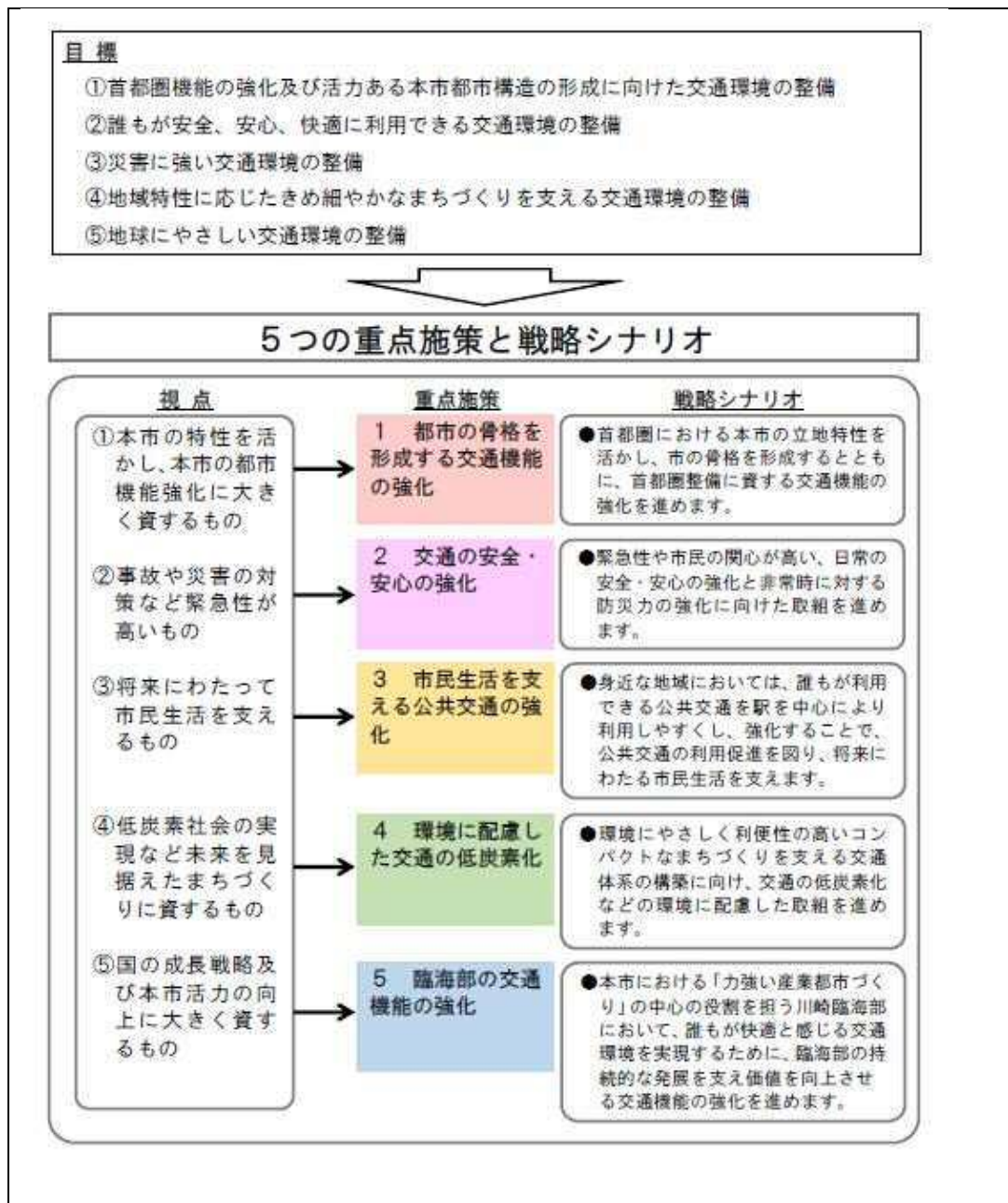
<p>理念①「誰もが利用しやすいこと」</p> <p>日常生活や社会経済活動に不可欠な人の移動を支える交通は、誰にとっても利用しやすいことが求められています。</p> <p>理念②「安全・安心かつ円滑であること」</p> <p>より安全で安心な生活、活発な活動を支えるため、交通は、安全・安心で、円滑であることが求められています。</p> <p>理念③「持続可能であること」</p> <p>地域間の人や物の活発な交流や流通を促進することなどにより都市の形成を支える交通は、地域環境に配慮しつつ、持続可能であることが求められています。</p>
--

(出典：「総合都市交通計画」)

(iii) 施策体系

総合都市交通計画は、交通政策の理念のもと、交通政策の目標と方向性等を設定するとともに、目標をわかりやすく具体的に明示する代表指標として目標水準を設定し、目標の実現に向け、重点的に取り組む施策（重点施策）を中心に施策展開を図っている。

表Ⅱ-1-6 総合都市交通計画施策体系



(出典：「総合都市交通計画」)

## (2) 各計画における課題への対応施策について

### ① 概要

経営戦略プログラム及び総合都市交通計画は市の総合計画と連携する分野別計画として位置付けられていることから、各計画は総合計画が掲げる基本政策や施策を効果的・効率的に推進することを目的に、市が抱える市バス事業または交通政策上の課題に対処することが期待される。両計画は市バス事業及び路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業の現状と課題を掲げ、それに対する戦略、施策と具体的な取り組み項目及び達成指標を設定、推進することによりそれぞれの計画の目標を達成することを目的としている。従って、各取り組み内容及び達成指標は、各事業の中長期的な目標達成に資するために十分な内容である必要がある。

また、経営戦略プログラムは公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な基本計画として作成が要請されている「経営戦略」としての役割を内包していることから、「経営戦略策定・改定ガイドライン」で定義される「経営戦略」の要求事項を全て充足したものでなければならない。

### ② 実施した手続

経営戦略プログラム及び総合都市交通計画の基本方針及び取り組み課題を確認し、担当者への質問や関連する資料の閲覧を行い、市バス事業または交通政策上の課題に対する対応状況について確認を行うとともに、経営戦略プログラム及び総合都市交通計画の目標値の設定方針や実績について担当者への質問及び関連する資料の閲覧を行い、主な取り組みや成果指標として設定された目標値が合理的であるかを確認した。

また、経営戦略プログラムが「経営戦略策定・改定ガイドライン」で求められる事項を満たした「経営戦略」として適当であるかについて確認を行った。

### ③ 手続の結果

#### (i) 経営戦略プログラム

市の総合計画では市バス事業が取り組むべき課題（施策）として、輸送安全性の更なる向上、市バスネットワークの維持・充実、安定的な事業基盤の構築に向けた取り組みの推進が主な施策として掲げられており、また、主な成果指標として「有責事故発生件数」、「お客様満足度」、「市バスの乗車人数」が

設定されている。また、交通局が実施したお客様アンケートにおいても「安全」、「安心・信頼」、「快適」、「コミュニケーション」の各区分において要改善項目の回答がなされており、市民の目線から具体的な課題が提起されている。

この点、市は経営戦略プログラムにおいて、市バス事業の現状分析と課題把握を行った上で、4つの計画の基本方向に基づく施策と具体的な取り組みを設定し、市バス事業が抱える課題に対応することとしている。また、計画の着実な推進に向けて、目標に対する達成度等を確認するための指標として、総合計画の分野別計画の位置づけから総合計画における成果指標との整合を図った上で、前期3年間のより細分化した達成指標を設定することとしている。

また、実効性のある「経営戦略」の策定に当たって総務省が策定した「経営戦略策定ガイドライン改訂版」では、経営戦略の定義について以下のように記載されている。

表Ⅱ-1-7 経営戦略策定の定義

<p>6 「経営戦略」策定の定義</p> <p>○ 「経営戦略」については、留意事項通知及び本ガイドラインに示した各事項の趣旨を十分踏まえた上で策定することが必要であり、具体的には、次に掲げる事項を全て満たすことにより、「経営戦略」を策定したこととする。</p> <p>(1) 企業（事業）及び地域の現状と、これらの将来見通しを踏まえたものであること</p> <p>(2) 計画期間が10年以上となっていること（やむを得ず10年未満とする場合、理由について住民・議会に説明されていること）</p> <p>(3) 計画期間内に収支均衡していること（収支均衡していない場合でも、収支ギャップの解消に向けた取組の方向性や検討体制・スケジュールが記載されていること）</p> <p>(4) 効率化・経営健全化のための取組方針が示されていること</p> <p>(5) 進捗管理（モニタリング）や見直し（ローリング）等の経営戦略の事後検証、更新等に関する考え方が記載されていること</p> <p>(6) 住民・議会に公開されていること</p>
---

（出典：総務省「経営戦略策定ガイドライン改訂版」）

経営戦略プログラムは前述の通り、平成31年度を初年度とした7年間で計画期間としていることから、(2)の要件を満たしていない。「経営戦略策定ガイ

ドライン改訂版」では、事業の特性、個々の団体・事業の普及状況、施設の老朽化状況、経営状況等を踏まえて、10年以上の合理的な期間を設定することを必要としている。しかしながら、市は市バス事業が公営企業の中でも特に社会環境に左右されやすい事業であり、市の行政施策や社会環境の変化を比較的短い期間で計画に反映する必要がある、また上位計画と位置付ける総合計画実施計画と平仄を合わせた期間において策定することが合理的であると判断している。この点、「経営戦略ガイドライン改訂版」が原則として10年以上の計画期間を必要とした趣旨は、各公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続していくため中長期的に収支の均衡を図ることであると考えられる。今般の新型コロナウイルス感染症拡大の影響に代表される予期せぬ社会環境の変化は市バス事業の収支に大きく影響することから、必ずしも長期の計画が中長期的な市バス事業の経営基盤の安定化に資するとは言えない。また、計画期間の7年は「経営戦略ガイドライン」が求める10年を下回ってはいるものの、その乖離は著しいものではなく、中長期的な安定的な事業の継続性をただちに損なうものではない。そもそも経営戦略プログラムは市の総合計画に掲げる施策を効果的・効率的に推進することを目的として策定される分野別計画であるという成り立ちを鑑みても、当該計画期間は不合理とは言えず、やむを得ず10年を下回るものと評価した。なお、市は経営戦略プログラムの計画期間が10年を超えない理由について経営戦略プログラム内で言及するとともに、市議会の常任委員会において説明を行っており、住民・議会への説明は十分になされている。

また、経営戦略プログラムでは財政収支計画が開示され、市バス事業の収支改善に向けた取り組みを反映した結果、計画期間内の収支均衡がなされている等、その他の要素については充足していることを確認した。

#### (ii) 総合都市交通計画

市の総合計画では総合的な交通体系の構築において取り組むべき課題（施策）について、全体の実感指標として市民アンケートにおける「交通利便性の高いまちだと思える市民の割合」を70%以上にすることを目標に、「広域的な交通網の整備」、「市民の交通網の整備」、「身近な交通環境の整備」、「市バスの輸送サービスの充実」を施策として挙げており、この点、総合交通計画では市の交通事情・交通特性を踏まえた目標及び取り組みを策定している。

他方、総合計画では主な成果指標として「都市拠点から羽田空港までの平均所要時間」、「JR 南武線の最混雑時間帯における混雑率」、「都市計画道路進捗

率」、「市内幹線道路における混雑時の平均走行速度」、「市内全路線バスの乗車人員数」、「自転車が関わる交通事故件数」が設定されている。これらは市のまちづくりにおいて関連する各部局において達成を目指して取組みを行うべき指標であり、このうち、路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業に係わる成果指標は「市内全路線バスの乗車人員数」であると考えられるが、市の総合交通計画において同様の指標またはそれに関連した指標が設定されておらず、両計画の達成指標が必ずしも整合しているとは言えない。

### 【指摘 Ⅱ－１－１】 有効な計画目標値の設定

市の総合計画第 2 期実施計画が定める施策「身近な交通環境の整備」において主な成果指標として設けられている「市内全路線バスの乗車人員数」（1 日平均）が、まちづくり局の総合都市交通計画において同様の指標、または乗車人数の拡大に関連する指標が目標の達成指標としては設定されていない。総合都市交通計画ではよりブレイクダウンした指標として「駅へのバスの所要時間の短縮」、「高齢者等の外出のしやすさの向上」といった指標を設定しており、利用者がよりバスを利用しやすい環境の整備という点で考え方は整合していると考えられるが、こういった間接的な指標が結果として総合計画に定める指標の達成に繋がっているかを定期的にモニタリングし、場合によっては指標自体の見直しを検討することが肝要であると考えられることから、総合計画の分野別計画という位置付けから乗車人数についても達成すべき指標として認識すべきである。

#### （3） 各計画の評価についての適切性

##### ① 概要

計画の目的を効果的に達成するためには、計画の各取組み及び達成指標の取組み状況や達成状況、進捗に関する点検・評価が毎年度において適切に行われ、状況に応じた見直しや改善に向けた施策が検討される体制が必要と考えられる。

そのため、交通局及びまちづくり局では計画に示す各種の施策・事業を着実に推進していくため、計画の達成状況等を適切に進行管理することを目的に「計画（Plan）・実行（Do）・評価（Check）・改善（Action）」のしくみである PDCA サイクルによって進行管理を行っている。

交通局では内部・外部の視点により進捗状況の検証を行うこととしており、内部の視点からは交通局における進捗管理体制として「進捗管理会議」を各年度において年 2 回実施することにより、取組みの実施結果や課題等を明確化している。また、外部の視点からは市バス事業の経営上の課題等を検討するために市バ



ス事業のアドバイザーボードを設置し、交通ジャーナリスト、大学教授、地域女性連絡協議会会長、民間バス事業者取締役などの外部の有識者による委員を構成することで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な事業の推進に取り組むこととしている。

また、まちづくり局では定期的な交通施策の目標をもとに設定した目標水準の達成状況の評価などを踏まえた計画の見直しに加え、毎年度施策・事業の進捗状況のモニタリングを実施している。総合都市交通計画における目標水準は国土交通省のパーソントリップ調査など、適時に情報が開示されない項目もあるため、関連データにより各年度の進捗状況の把握も行っている。また、総合都市交通計画の進捗管理については総合都市交通計画の年次報告書に各年度開示されている。

表Ⅱ-1-8 PDCAサイクル



(出典：「総合都市交通計画」)

② 実施した手続

経営戦略プログラム及び総合都市交通計画の評価結果を確認し、改善施策の取組み状況等を資料の閲覧及び質問により確認した。

③ 手続の結果

(i) 経営戦略プログラム

経営戦略プログラムにおける各施策についてはセンテンスごとに取り組み内容を設定し、年度初めに取り組み内容を局内で共有し、四半期毎に管理を行うと

ともに、進捗管理会議において上半期・下半期で進捗を確認し、計画未達となっているものについては事業を取り巻く状況の変化を踏まえて対応策を検討している。なお、経営戦略プログラムにおいては一部の施策について対応する主な取り組みを記載していないが、具体的な指標がない場合や過去からの継続的な取り組みについては年度ごとの具体的な成果を開示することが必ずしも有用な情報提供にならないことから、年度毎に進捗を管理して進めていくべきものに限って記載することとしている。

また、対応策については原則として各課が主導となるが、随時経営企画課が修正を行い、経営戦略プログラムの趣旨と整合するような取り組みを行うこととしている。

### 【意見 II-1-2】 サービス通信のアーカイブ化の必要性

交通局はアンケート結果やサンキューコールかわさき（※1）や局窓口、営業所窓口に寄せられた市民や利用客からの改善要望等を取りまとめ、傾向として多い内容を月1～2回程度の頻度でサービス通信として各営業所に発信し、運転手等の職員に注意喚起を行っている。

しかしながら、塩浜営業所ではサービス通信の最新号が掲示されているのみであり、過去のサービス通信が閲覧できる状況になかった。サービス通信は特に共有すべき内容が記載され、運転手等の基本動作を徹底する上で有益なものでありその内容は陳腐化するものではないことから、例えば営業所において過去のサービス通信の内容をサービス向上研修に取り入れることや、過去のサービス通信をファイリングし、縦覧可能な箇所に設置するなどによってアーカイブ化を行うことなどにより、過去の要望に対しても継続して注意を喚起する態勢を構築することが望ましい。

※1 サンキューコールかわさきとは、市政に関する問い合わせ、意見、相談等を受け付けるため市が設置する総合コンタクトセンターである。

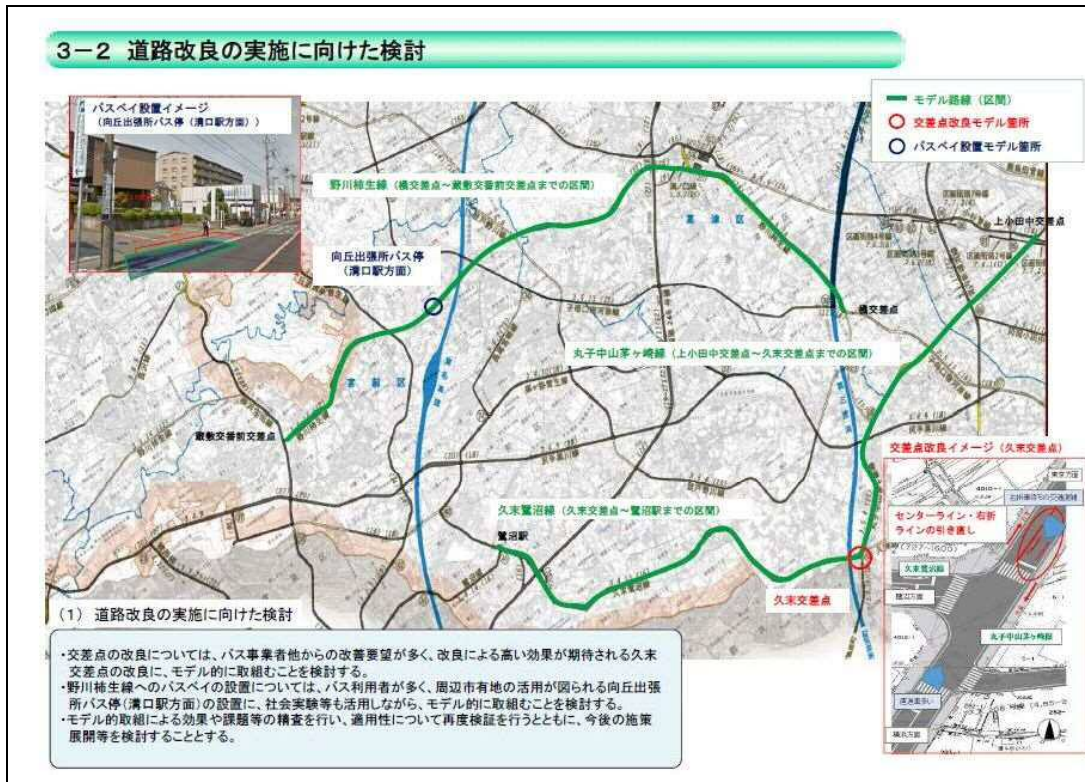
#### (ii) 総合都市交通計画

総合都市交通計画は前述の通り、毎年度施策・事業の進捗状況のモニタリングにより進行管理を行っているが、担当者への質問を実施したところ、総合都市交通計画の「駅などへのアクセス向上」施策に関する路線バスの走行環境を改善し、駅へのアクセス向上を図るための取り組みとしてバスベイの設置について、野川柿生線（※1）の向丘出張所バス停他をモデルケースとして取り組みに向けた検討・調整は行われている。なお、今後はモデルケースの取組みを行ったのち、

その効果や課題等の精査を行った上で、次の施策展開等を検討するとのことである。

※1 市中部から北部を縦断し、溝口駅南口広場に連絡する代表幅員 12m、片側 1 車線の道路。ピーク時の路線バス運行本数が非常に多く、かつ追い越しが困難な道路であり、朝夕のピーク時に交通混雑が発生している。

表Ⅱ-1-9 市の都市計画道路網見直し状況



(出典：川崎市 「都市計画道路網の見直し方針の改定」)

**【意見 Ⅱ-1-3】 バスベイ設置の具体化計画の十分性について**

市バス事業を含む、路線バスの走行環境改善は市の重要課題である渋滞の解消や、バス運行の定時性確保に資するものと考えられる。例えば、国土交通省関東地方整備局の「渋滞見える化プラン」選定地区の国道 16 号八幡橋バスベイ (横浜市磯子区中浜町) ではバスベイ拡幅整備後、整備前は最大 90m あったバス停車時の滞留長の解消や、後続車の車線変更による危険性の軽減等の効果が観測されている。

他方、バスベイの設置によって後続車の通過交通に対するバス影響を十分に低減するためには『停止時の残存幅員 2.0m以上を確保することが重要』とも考えられており、都市計画道路事業において十分な歩道幅を確保しつつ、効果的なバスベイの設置をすることは民間保有地の利用を含めた長期的な検討が必要と考えられるが、現状ではモデルケース 2 箇所のみでの検討となっている。市の道路混雑状況を鑑みると、当該 2 箇所のみでの設置では施策としての効果は薄いと考えられるため、今後の展開としての設置箇所の検討を含めたより具体性のある積極的な取り組みが必要と考える。

(参考文献：2012 年土木計画学研究・講演集「バス及び周辺車両に着目したバスベイ型停留所に関する研究」)。

## 2. 一般会計負担

### (1) 概要

交通局における一般会計負担金の考え方は、表Ⅱ－２－１及び表Ⅱ－２－２のとおりである。

表Ⅱ－２－１ 川崎市自動車運送事業会計における一般会計からの繰入金に関する要綱  
(抜粋)

#### (趣旨)

第1条 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ているが、一方では、公共施設に接続する路線の維持や福祉・環境対策などの行政施策への協力・連携等の役割を果たしている。

この要綱は、他の要綱等に定めのあるものを除き、市バスが公営バス事業としての意義・役割を果たすために繰り入れる一般会計からの繰入金（以下、「一般会計繰入金」という。）について、市と市バスの経費負担に基づく区分を行い、その繰入根拠を明確化することを目的とする。

#### (繰入金の区分)

第2条 一般会計繰入金は、次の区分によるものとし、各号に定めるところによって算定する。

#### (1) 繰出基準に基づく繰入金

地方公営企業の経営の健全化を促進し、その経営基盤を強化するために地方財政計画に計上されている公営企業繰出金の趣旨を踏まえ、年度ごとに総務省から発出される「地方公営企業繰出金について」（以下、「繰出基準」という。）に掲げられた各経費について、繰出基準に基づいて算定する。

#### (2) 経費負担区分に基づく繰入金

前号に定めるもの以外の繰入金で、市バスが、公共施設に接続するために分岐・延伸している路線や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を運行することによって、市バス事業に生ずる経費相当分について、市バスに対する一般会計の公共負担という位置づけにより、第3条に定める対象路線及び第4条に定める算定基準に基づいて算定する。

表Ⅱ－２－２ 川崎市自動車運送事業会計における経営安定化補助金に関する要綱（抜粋）

<p>(趣旨)</p> <p>第1条 この要綱は、川崎市自動車運送事業会計における一般会計からの繰入金に関する要綱（平成26年3月31日25川交経企第181号）に定めのある一般会計からの繰入金を除き、市バス事業の経営の安定化を図るため繰り入れる一般会計繰入金（以下、「経営安定化補助金」という。）について、必要な事項を定めるものとする。</p> <p>(経営安定化補助金の意義)</p> <p>第2条 経営安定化補助金は、市バス事業において、平成31年度以降、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、市民サービス水準を低下させないよう、経営の安定化を図ることを目的として、一般会計から繰り入れを受けるものである。</p> <p>(補助金額)</p> <p>第3条 補助金額は、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乗車料収入の減少額を踏まえ、関係局間との協議により決定する。</p> <p>なお、補助金額は、市バス事業の経営改善の取組を進めることにより、段階的に低減を図るものとする。</p>
---

上記要綱に基づき、交通局において受け入れている一般会計からの繰入金の項目及び直近3年度の推移は表Ⅱ－２－３及び表Ⅱ－２－４のとおりである。

表Ⅱ－２－３ 川崎市自動車運送事業会計における一般会計からの繰入金

基準別	収入区分別 3条：収益的収入 4条：資本的収入	令和元年度 繰出基準 (総務省)	区分
繰出基準に基づくもの	収益的収入	第4の12	共済追加費用補助金
繰出基準に基づくもの	収益的収入	第10の4	児童手当補助金
繰出基準に基づくもの	収益的収入	第10の3	基礎年金拠出金補助金
繰出基準に基づくもの	収益的収入	第10の6	経営戦略策定費補助金
繰出基準に基づくもの	資本的収入	第4の13	超低床型バス購入費補助金
繰出基準外	収益的収入	—	行政路線補助金
繰出基準外	収益的収入	—	公共施設接続路線負担金
繰出基準外	収益的収入	—	経営安定化補助金

表Ⅱ－２－４ 各繰入金の直近３年度の決算額

(単位：千円)

区分	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
収益勘定繰入金			
共済追加費用補助金	83,806	74,172	58,513
児童手当補助金	21,263	20,679	18,862
基礎年金拠出金補助金	153,016	155,854	142,237
経営戦略策定費補助金	14,958	1,498	—
行政路線補助金	425,719	425,719	425,719
公共施設接続路線負担金	463,622	463,622	463,622
経営安定化補助金	—	—	—
収益勘定繰入金計	1,162,384	1,141,544	1,108,954
資本勘定繰入金			
超低床型バス購入費補助金	24,084	110,548	147,246
資本勘定繰入金計	24,084	110,548	147,246
繰入金合計	1,186,468	1,252,093	1,256,200

## (2) 公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について

## ① 概要

公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金の算定上の考え方は表Ⅱ－２－５のとおりである。

表Ⅱ－２－５ 川崎市自動車運送事業会計における一般会計からの繰入金に関する要綱  
(抜粋)

<p>(公共負担の対象路線)</p> <p>第3条 前条第2号に規定する経費負担区分に基づく繰入金の対象路線は、公共施設接続路線及び行政路線とし、それぞれの路線の定義は、次のとおりとする。</p> <p>(1) 公共施設接続路線</p> <p>市の施設のうち、その立地条件や接続状況を踏まえ、市バスが当該施設への接続を主に担っている公共施設に接続するために、分岐・延伸している系統を含む路線で、別表1に定</p>
--

めるもの。なお、当該路線のうち、一部の系統のみが公共施設に接続している場合には、当該系統のみを公共負担の対象とする。

(2) 行政路線

多くの需要が見込めない地域の交通手段を確保するために運行している次のア又はイに掲げる系統を含む路線で、別表2に定めるもの。なお、当該路線のうち、一部の系統のみが別表2に掲げる対象区間を運行する場合には、当該系統のみを公共負担の対象とする。

ア 駅と駅をつないでいる路線又は川崎駅から臨海部へ放射状に運行している路線と相当程度重複し、途中から分岐・延伸している系統

イ JR南武線から概ね1キロメートル程度の位置を並行している系統

(公共負担の算定基準)

第4条 前条に規定する対象路線の公共負担は、平成30年度の経常収益(経費負担区分に基づく繰入金に係る収入を除く。)及び経常費用に基づき、その運行を維持するために必要な経費相当分を、対象路線又は対象系統ごとに算定する。

(公共負担の受入れ)

第5条 前条で算定した経費相当分について、自動車運送事業会計は、公共施設接続路線の運行に係る分を公共施設接続路線負担金として、行政路線の運行に係る分を行政路線補助金として、一般会計から繰入れを受ける。

上記要綱上の考え方に従い算定された負担金及び補助金繰入額は、3年に1回見直しが行われる。なお、令和元年度の繰入額は平成27年度を基準年度とし、当該年度の各路線・系統の収支実績をもとに算定されたものであり、平成29年度から令和元年度の3年間は、定額で繰入が行われている。各路線の負担金及び補助金繰入額の状況は表II-2-6のとおりである。

表II-2-6 令和元年度路線別収支、及び各路線の負担金及び補助金繰入額

(単位：千円)

路線名	営業収支	営業費用	営業損益	負担金及び補助金繰入額 (※1)	対象 (※2)
埠頭線	1,361,106	1,785,836	△ 424,729	—	
東扇島循環線					
小向線	442,590	316,160	126,430	—	
渡田線	436,200	510,839	△ 74,639	83,912	A, B



路線名	営業収支	営業費用	営業損益	負担金及び補助 金繰入額 (※1)	対象 (※2)
水江町線	386,480	478,443	△ 91,963	98,739	B
扇町線	77,647	93,008	△ 15,361	65,127	A
神明町線	223,949	256,884	△ 32,935	—	A
新城線	538,303	682,150	△ 143,847	251,429	B
小倉循環線	148,233	193,261	△ 45,028	22,000	A
御幸線	396,795	395,623	1,172	—	
等々力線	121,139	141,473	△ 20,334	406	A
宮内線	145,853	138,229	7,624	—	A
蟹ヶ谷線	86,680	100,044	△ 13,364	—	A
久末団地線	66,019	102,801	△ 36,783	36,183	A
馬絹線	148,629	162,566	△ 13,938	42,609	B
有馬線	338,866	337,842	1,024	—	
久末線	45,491	65,106	△ 19,616	—	
柿生線	1,131,736	1,389,247	△ 257,512	140,248	A
犬蔵線	692,125	760,087	△ 67,962	—	
五所塚線	197,755	282,653	△ 84,897	—	
生田線	335,733	407,989	△ 72,256	38,562	A
久地線	108,826	145,349	△ 36,523	24,795	A
西管線	114,066	175,207	△ 61,141	15,944	A
カリタス線	91,757	131,779	△ 40,022	23,790	A
新ゆり線	56,215	92,745	△ 36,530	—	
市民プラザ線	111,130	139,628	△ 28,498	41,098	B
川崎病院線	19,124	14,425	4,699	—	
藤子・F・不二雄 ミュージアム線	50,578	69,943	△ 19,365	4,499	B
合計	7,873,023	9,369,316	△ 1,496,293	889,341	

(「交通局作成資料」より監査人が作成)

※1 行政路線補助金及び公共施設接続路線負担金の受入額

※2 A：行政路線補助金の対象路線 B：公共施設接続路線負担金の対象路線

## ② 実施した手続

公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について、対象路線ごとの繰入額のモニタリングをどのように行っているか、ヒアリング及び関連資料等の閲覧により確認した。

また、対象路線ごとに路線別収支と負担金及び補助金繰入額との比較を行い、質問及び関連資料等の閲覧を行った。

## ③ 手続の結果

公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について、対象路線・系統ごとの繰入額と対象年度における収支実績との比較を行っているか確認したところ、路線ごとの収支実績は把握しているが、系統ごとの収支実績との比較は行っていないとの回答であり、その理由は以下の通りであった。

- ・行政路線補助金等については、事業計画を作成する上で収入の見通しを立てる必要があることや経営改善を促す観点から、補助金額を一定期間固定している。
- ・補助金額の見直しに当たっては、直近の収支実績を反映して算定を行うとともに、従前の補助金額との比較を行っている。

そこで、対象路線ごとの路線別収支と負担金及び補助金繰入額について、以下の通り監査人自ら比較を行った。

表Ⅱ－２－７ 路線別収支と繰入額との比較

(単位：千円)

路線名	基準年度 営業損益 (※1)	負担金及び補助金 繰入額	令和元年度 営業損益	備考
渡田線	△35,857	83,912	△74,639	(※2)
扇町線	△67,230	65,127	△15,361	(※3)
新城線	△300,142	251,429	△143,847	(※4)

※1 平成27年度の営業損益。なお、繰入金の算定基準は平成27年度の「経常損益（内、繰入金に係る収入を除く）」であるが、分析上の影響が少ないと判断し、便宜的に営業損益を用いて比較を行った。

※2 行政路線補助金 58,664 千円（JFE 前～四谷下町、小田栄～大島四丁目）  
公共施設接続路線負担金 25,248 千円（かわさき南部斎苑）

※3 行政路線補助金 65,127 千円（東大島郵便局前～大島四ツ角）

※4 公共施設接続路線負担金 251,429 千円（井田病院、総合リハビリテーションセンター）