

第3回 川崎市バス事業経営問題検討会

平成20年6月6日(金) 10時00分

ミュージア川崎シンフォニーホール 研修室1

- 資料1 「川崎市バス事業 ニュー・ステージプラン」取組事項
- 資料2 今後の収支見通し
- 資料3 次期経営健全化計画における想定課題(事務局素案)
- 資料4 路線別乗車人員の推移



市バスイメージキャラクター 「かわさきノルフイン」

川崎市交通局

目 次

「川崎市バス事業 ニュー・ステージプラン」取組事項

- | | |
|---------------|-----|
| 1 経営改善策 | 1~2 |
| 2 利用者サービスの向上策 | 3~4 |

今後の収支見通し 5

次期経営健全化計画における想定課題（事務局素案） 6

路線別乗車人員の推移 7

大	中	小	実施年度	取組事項	計画(NSP 記載事項)	取組内容	効果	種類	残課題等
経営改善策									
増収策の推進									
現行路線の需要増や新たなニーズの掘り起こし、利用者の多い路線の維持									
			平成17年度	北部の市立病院接続	【バス運行の改善】 ＜路線・ダイヤの見直し＞ 需要に見合った供給を基本とし、サービスの改善と運行の効率化について、H18年度中に検討、その後、計画的に実施する。	市立多摩病院の開設に合わせてカリタス線のダイヤ改正を実施し、病院接続系統を新設するとともに、下記事項を実施した。 病院の開設時間に合わせたパターンダイヤ化 停名を「多摩病院前」に変更	特に公共性の高い病院に接続したことは、調査による乗降客数値は低いが、公共性の観点から有益といえる。 ＜多摩病院バス停留所平均乗降数＞0.2人/日		利用者が著しく少ないため、効率的な運行形態を検討する。
			平成19年度	駅前広場整備に伴う路線接続や、のりばの再編		川崎駅西口北ターミナル新設に伴い、東口のりばを再編し、臨海部方面は東口、内陸部方面は西口と、方面別に路線変更した。 登戸駅広場整備に伴い路線延伸し、起終点を駅直近に移設した。	行先方面別にバスターミナルを東西に分別したことで、わかりやすいバスのりばが整備された。 駅前ターミナルで乗降可能になったことで、利便性のほかバリアフリー化も向上した。		川崎駅利用者の利便性は向上したが、内陸方面から臨海部や駅前商業施設等へのアクセスが低下したため、利便性の向上策について検討する。
				深夜バスの運行		埠頭線(川73系統)において新たな深夜バスの運行を開始した。 (川崎発3便、上平間発2便、計5便)	終バス時刻が約1時間30分延長され、利便性が向上した。 ＜平均乗車(5便計)＞ H20年4月 70.6人/日(28,240円/日)		他路線においても、需要動向や採算性を分析し、検討する。
				朝ラッシュ時間帯等需要に応じた増回		柿生線の夜間混雑緩和のため、溝口駅南口発「鷲ヶ峰営業所」行の増回を実施した。 大型スーパー本社の移転に伴い急行系統を新設した。	1便あたりの混雑率が緩和し、利便性が向上した。 系統新設による利便性向上のほか、既存系統の利用による接続とし、費用の発生を抑えた。 ＜収益純増分＞定期券購入者80名増 800万円/年		適宜、需要に応じた改善を検討する。
				南部の大規模団地接続、北部の市営住宅接続		南部の大規模マンション建設に伴い増回を実施した。 北部の市営住宅接続のため系統を新設した。	需要に応じた増回・新設により利便性が向上した。 増回分ラッシュ時平均乗車 23.6人/日 新設バス停(2箇所合計)平均乗車 6.6人/日(平日)		今後における大型住宅建設計画を踏まえ、需要動向や採算性を分析し、計画的に路線の見直しを行う。
			平成20年度	始終発の改善		一部路線の始終発時刻を改善した。 一部路線の回送入庫を営業入庫に変更した。	早朝深夜において利用可能なダイヤが拡張されたことで、特に通勤客等の利便性が向上した。		利用状況等を調査し、採算性を視野に入れ検討する。
多様な経営資源の有効活用									
			平成18年度	営業所構内に飲料自動販売機を設置	【サービス向上・増収策】 ＜その他＞ 資産の有効活用や広告の拡大を推進し、増収を図る。	営業所構内に飲料自動販売機を設置し(塩浜エコステーション1台、井田営業所バス待合所2台、計3台)、うち井田の1台は災害対策用自動販売機(災害時に無償で飲料を提供可能)とした。	災害対策用自動販売機の設置により、利便性のほか、地域防災の観点からも有益となった。 ＜自動販売売上＞H18 18,157円/年(3月設置) H19 480,000円/年		自動販売機の増設や、新たな経営資源の有効活用策について検討する。
その他									
			平成17年度	貸切バス事業の推進	【サービス向上・増収策】 ＜サービスの向上＞ 学校や地域の需要に応じた、きめ細かな輸送サービスを提供する。	学校や地域の需要に応じて貸切バスサービスを提供した。	＜輸送人員＞ H17年度 338,182人 H19年度 270,086人 ＜輸送収益＞ H17年度 41,269千円 H19年度 40,347千円		輸送人員、収益とも減少していることから、お客様への周知方法等を含め、増収に向けて検討する。
経費の節減									
人件費の縮減									
給与水準のさらなる引下げや技能職給料表の作成									
			平成17年度	管理職手当の50%削減(17年10月～)	【給与水準の見直し】 ＜給料の見直し＞ H17年10月からH21年度まで、50%削減する。	自動車運送事業会計の管理職に係る手当を削減した。 H17年4～9月 10%削減 H17年10月～ 50%削減	＜効果額＞H17～19年度実績 2,400万円/3箇年 H20年度以降見込 800万円/年		NSP期間中の対応とする。
				特殊勤務手当の廃止、見直し(17～20年度)	【給与水準の見直し】 ＜手当等の見直し＞ 4種類の特殊勤務手当をH18年度から見直す。	・H17年度 年末年始特別勤務手当の支給額を引き下げた。 (2,800円/日 1,400円) ・H18年度 不規則勤務、教習、年末年始特別勤務手当を廃止した。 ・H19～20年度 中休手当を段階的に引き下げた。 (50円/10分 H19:40円 H20:25円)	＜効果額＞H17～19年度実績 4,300万円/3箇年 H20年度以降見込 1,600万円/年		中休手当の廃止について、他都市の状況等も踏まえながら検討課題とする。
			平成18年度	技能職(乗務員等)期末手当の削減	【給与水準の見直し】 ＜給料の見直し＞ H19年度の新給料表移行までの暫定措置として期末手当を0.5月削減する。	H19年度の新給料表移行までの暫定措置として期末手当を0.15月分削減した。	＜効果額＞ 3,100万円/年		臨時的措置として、一定の効果があつた。
			平成19年度	職種別給料表(1)～(3)の新設・適用	【給与水準の見直し】 ＜給料の見直し＞ H19年度から新給料表に移行する。 技能職員:10%削減 局採用事務・技術職員:5%削減	職種別の交通企業職給料表を新設したが、交通局採用事務・技術職員はH20年度まで、技能職員(乗務員等)はH21年度まで現給保障を行う。 人事委員会採用職員については、その後も引き続き現給保障を行う。	計画ではH19年度～のところ、現給保障により2～3年間遅れることとなった。ただし、代替措置として期末手当の段階的削減を実施する(下記項目参照)。 ＜効果見込額＞H21 200万円 H22 5,900万円		NSP期間中の取組として、一定の効果があつた。 H22年度以降も局の財政状況を勘案し、対応を検討する必要がある。
				技能職(乗務員等)等給料の21年度までの段階的削減	【給与水準の見直し】 ＜給料の見直し＞に関連	上記(現給保障)の代替措置として、新給料表適用までの間、期末手当の段階的削減を行う。	H19～21年度見込 14,200万円/3箇年		

種類欄の凡例

増収または費用削減が図られるもの

利便性・安全性等の向上により 図られるもの

利便性・安全性の向上に特化したもの

その他

大	中	小(小)	実施年度	取組事項	計画(NSP記載事項)	取組内容	効果	種類	残課題等		
経営改善策	市バス独自の給与体系への見直し	交通企業職給料表(4)の新設・適用	平成20年度								
					[給与水準の見直し] <給料の見直し> 新規採用の技能職には、国の行政職俸給表(二)に準じた給料表を適用する。	H22年度以降の新規採用技能職(乗務員等)に係る交通企業職給料表(4)の新設・適用について検討した。	独自給与体系の実施は非常に困難であるが、他都市の事例を参考に引き続き検討を行う。	初任給基準の見直し等の方法も検討する。			
	成果主義的な要素を取り込んだ人事・給与制度の導入	人事評価制度の運用	表彰制度の実施	平成19年度							
						人事評価制度の最終評価(特に優秀、優秀、良好、良好未満の4段階)を次年度の勤勉手当の成績率に反映した。	成果に応じた給与支給が可能となり、成果主義が向上した。 <H18年度実績>特に優秀及び優秀:約13%、良好:約76%	本市の人事評価制度に連動して実施する。			
						職員の模範と認められる業績(1級自動車整備士試験合格など)があった2名の職員に、局長表彰を実施した。	表彰された者の意識の向上が図られたほか、他の職員の意識改革につながった。	今後も表彰制度を活用し、意識改革を図る。			
	職員提案制度の運用	職員提案制度の運用				[サービス向上・増収策] <職員提案制度の改善> 職員の提案を経営に生かすためのシステムを構築する。	職員の創意工夫を奨励し、経営への参加意欲を高めることにより同の発展に寄与することを目的とし、現行の提案制度を改善して、提案を募った。	職員の提案を経営に生かすためのシステムが構築された。 今後はPDCAサイクルの一環として、サービス向上など、次年度の目標設定へと結びつけていく。 <職員提案数>H15年度 11件 H19年度 45件	さらなる意識の醸成に向けて、システムの改善を検討する。		
				組織再編による人員削減	平成17年度						
				乗務員の退職者不補充、公募嘱託乗務員の活用	平成18年度	路線委譲や営業所の管理委託に伴う削減		[バス運行の改善] <管理の委託>及び <一部路線の委譲>に関連	上平間営業所の管理委託及び路線の委譲により生じる余剰人員を見据え、H15年度から退職者不補充とし、公募嘱託職員等を活用した。	正規職員の採用を抑制することで、長期的な人件費の削減が図られた。	経営改善を進め、人件費を抑制するために、今後も公募乗務員等を活用する。
	委譲、委託に伴う余剰人員を、退職者不補充や他営業所の運行管理体制強化の一部活用により削減した。	計画的に職員数を削減できた。 <正規職員数> H17 20年度 94名 <再任用・公募等> H17 20年度 62名									
	その他の経費	事務の委託化の推進や事業運営手法の見直し等	上平間営業所の管理委託(19年度一部委託、20年度完全委託)	平成19年度							
						[バス運行の改善] <管理の委託> 上平間営業所において、管理の委託をH19年度から20年度にかけて段階的に実施する。	公募方式により臨港グリーンバス(株)に委託した。 ・H19年度 4路線 33両 ・H20年度 9路線 72両	職員の大幅な削減により、長期的な人件費の削減が図られた。また、一部路線において増回や始発の繰上げ等を実施し、利便性が向上した。 <収支差引効果額> +12,800万円 直営時の職員数が削減できていないため、現時点では効果が完全に発生していない。	委託効果について引き続き検証し、経営改善策の1つとして、委託の拡大等を検討する。		
	路線の見直し	民営事業者との競合路線、特に競合率が高くかつ輸送分担率が低い路線や長距離路線	2路線の委譲	平成18年度							
						[バス運行の改善] <一部路線の委譲> H18年度に梶ヶ谷線と小杉線を民営事業者へ委譲するが、委譲先と協議を行い、交通利便性の確保に努める。	民営バスとの競合路線のうち、競合率が高く、かつ輸送分担率が低い「梶ヶ谷線」と「小杉線」を、運行回数維持を前提に東急バスに委譲した。	委譲による減収よりも人件費と維持費の削減分が大きく、効果があった。また、土曜、休日において運行回数が増回し、利便性が向上した。 <収支差引効果額> 7,200万円	市バスのネットワークを維持するため、委譲については、当面検討しない。		
				需要が著しく少ない路線のダイヤ見直し等	平成20年度						
	需要が著しく少ない路線のダイヤ見直し等	需要が著しく少ない路線のダイヤ見直し等									
						[バス運行の改善] <路線・ダイヤの見直し> 需要に見合った供給を基本とし、サービスの改善と運行の効率化について、H18年度中に検討、その後、計画的に実施する。	未着手(今後の検討課題)	計画では、H18年度中に検討、H19年度から実施としていたが、着手できなかった。	利用実態等を踏まえ、今後の検討課題とする。		
				その他	平成17年度						
	バス事業に対する公共負担のあり方	経費負担区分の明確化									
						[経費負担区分の明確化] 市の一般会計と市バス事業の負担区分の明確化を図る。	市の一般会計と市バス事業の負担区分の明確化を図るため、関係局と協議を実施した。	負担区分を明確化し、H18年3月に「川崎市自動車運送事業一般会計繰入金要綱」を制定した。	次期健全化計画策定にあたり、関係局と協議を行い、負担区分等について調整する。		
	経営体制の刷新	民間人の持つ経営手法の導入		平成19年度							
					[サービス向上・増収策] <コンプライアンスの推進> 経営能力強化を図るため、民間人の持つ経営手法の導入を図る。	民間的経営手法について、最も効果的なものについて調査・検討を行った。	経営委員会方式を採用し、H20年3月に「川崎市バス事業経営問題検討会」を設置した。(継続中)	次期健全化計画の推進等について、評価委員会の設置を検討する。			

種類欄の凡例

増収または費用削減が図られるもの

利便性・安全性等の向上により 図られるもの

利便性・安全性の向上に特化したもの

その他

大	中	小	実施 年度	取組事項	計画(NSP 記載事項)	取組内容	効果	種類	残課題等
利用者サービスの向上策									
サービス向上の推進									
利用者サイドに立ったサービスや安全・正確・快適な運行									
			平成18年度	ICカード乗車券PASMO導入	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上> PASMOのサービス開始に合わせて全車両で一斉導入する。	H19年3月の「PASMO」のサービスインに合わせて、全車両でサービスを開始した。	首都圏交通機関の相互利用における利便性が向上した。 <IC利用率(乗車人員)> H19年4月 14.1% H20年3月 20%		PASMOの普及に向け、PR等を行う。
				市バスナビの拡充(平成19年度全営業所展開)	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上> H18年度に上平間・鷲ヶ峰営業所管内に拡大する。	H18年度の上平間・鷲ヶ峰営業所、19年度の塩浜営業所拡張により、全営業所にサービスを展開した。	全営業所展開により、すべての路線の運行情報をいつ、どこでも検索可能となった。 <平均アクセス件数> H17年3月 1,898件/日 H20年3月 11,981件/日		一部停留所等に設置している案内表示機の拡充について、検討を行う。
			平成19年度	ICカード定期券導入	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上>に関連	PASMO, Suicaに定期券を付加できるサービスを開始した。	ICカードのサービス機能強化により、さらなる利便性の向上が達成された。 <IC定期収入割合> H19年12月 3.3% H20年3月 9.4%		ICカード定期券への移行を推進するためのPR等を行う。
			平成20年度	発売窓口営業時間の延長(平日19時～20時)	【サービス向上・増収策】 <その他> その他お客様サービスの向上、増収に努める。	各営業所、川崎・溝口乗車券発売所の平日の窓口営業時間を、19時から20時に延長した。	利用件数は少ないが、職員の勤務シフト編成等で対応したため、費用負担なしでサービスを向上させることができた。 <当該時間帯利用件数(案内業務含む)> 全体:685件/月(1箇所平均:3.8件/日)		利用者増に向けてPR等を行う。
職員の意識改革に向けた研修等の充実									
			平成17年度	年代別研修や人権研修など各種研修の実施	【サービス向上・増収策】 <コンプライアンスの推進> 法令順守の推進を図り、日常の指導・教育のほか各種研修を実施する。	公務員としての自覚と知識を習得させるとともに、職務に必要な技能や接遇の向上を図るため、年次・年代別の研修のほか、各種研修を実施した。	公務員としての自覚、お客様を安全・正確・快適に輸送する使命の再認識及び知識のフォローを実施することができた。		引き続き、コンプライアンスの順守に向けて、効果的な研修を実施する。
			平成19年度	高齢者疑似体験研修、車内転倒防止研修、ヒヤリハット研修等	【サービス向上・増収策】 <コンプライアンスの推進> 日常の指導・教育に加え各種研修を実施する。	各種研修を実施した。 高齢者疑似体験及び車内転倒防止研修 計75回 飲酒運転防止研修 計16回 ヒヤリハット研修 計24回 一般適性診断受診 全乗務員	バリアフリーへの意識、車内外状況確認の重要性認識が向上した。 社会的責任等について再認識した。 事例研究により危険予測運転の重要性認識が向上した。 長所短所の認識・修正により運転技術が向上した。		引き続き、安全性の向上に向けて、効果的な研修を実施する。
バス車両や停留所施設等の計画的整備									
			平成17年度	バス車両のバリアフリー化 ノンステップバス (19年度末165両、51.7% 20年度末206両、63.6%)	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上> ノンステップバスを計画的に導入する。	H17～20年度において、計129両のノンステップバスを導入した。	一層のバリアフリー化を推進した。 <ノンステップバス導入率> H16年度 23.5% H20年度 63.6% 「バリアフリー新法による基準」H22年までに総車両数の30%をノンステップバスとする」達成済		引き続き、バス車両のバリアフリー化を推進する。
				環境対策への取組 ・低公害バス (19年度末24両、20年度はハイブリッドバス2両導入)	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上> 低公害バスを計画的に導入する。	H17～20年度において、計8両の低公害バス及び計121両の新長期排出ガス規制適合車を導入した。	一層の低公害化を推進した。 <低公害バス等導入率>H16年度 7.8% H20年度 44.4%		引き続き、環境対策として、低公害バスの導入を推進する。
				・エコドライブ宣言事業者登録、 エコドライブ・アイドリングストップ運転	【サービス向上・増収策】 <その他> コスト削減を図るため、アイドリングストップを進める。	本市の「かわさきエコドライブ宣言」を受け、宣言事業者登録し、全乗務員を対象にエコドライブ研修を実施した。	全乗務員に研修を実施したことで、省エネ運転に対する意識が向上した。		引き続き、地球温暖化対策の一環として、エコドライブを推進する。
				上屋、照明付標識の新設・代替	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上> 上屋、照明付停留所を計画的に整備する。	計画的に毎年度10基ずつの上屋と照明付停留所の整備(新設及び老朽化に伴う代替)を行った。 (H20年度は20基の照明付停留所を代替予定)	計画的な整備により、利便性が向上した。 <H19年度未設置数> 上屋 262基(広告付き上屋は除く) 照明付停留所 337基		引き続き、利便性の向上に向けて、計画的に整備する。
			平成18年度	広告付き上屋の試験設置(18年度1基、19年度4基)	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上> 広告付き上屋の導入に取り組む。	H18年度に1基、H19年度に4基の広告付き上屋の試験設置を行った。 H20年度以降は本格実施とし、20基を予定している。	グレードの高い上屋整備によりバス待ち施設としての利便性が向上した。また、上屋の設置・維持に係る費用が節減できた。		引き続き、利便性の向上に向けて、計画的に整備する。
			平成19年度	ベンチの計画的整備(19～21年度 計300脚予定)	【サービス向上・増収策】 <サービスの向上>に関連	計画的に市バスベンチを整備する。 ・H19年度:川崎、中原区 計107脚 ・H20年度:幸、高津区 計100脚 ・H21年度:宮前、多摩、麻生区 計100脚	計画的な整備の実施により、利便性が向上した。H20年度以降についても、計画的な整備に努めていく。 <H19年度未設置数> 285脚		引き続き、利便性の向上に向けて、計画的に整備する。

種類欄の凡例

増収または費用削減が図られるもの

利便性・安全性等の向上により 図られるもの

利便性・安全性の向上に特化したもの

その他

大	中	小(小)	実施年度	取組事項	計画(NSP 記載事項)	取組内容	効果	種類	残課題等		
利用者サービスの向上策	利用者の声を反映する仕組みの構築		平成19年度	市バスお客様アンケート実施	【サービス向上・増収策】 ＜お客様の声の反映＞ お客様の声を経営に生かすシステムを構築する。	H19年10月発行の交通局ニュース(9,500部)にアンケートを添付し、839件の回答を得た。	計画では、「お客様の声を経営に活かすシステムを構築する」としているが、現時点では、お客様のニーズを把握した段階であり、今後、システム構築を図っていく。なお、H20秋頃に再度アンケートを実施する。		お客様の声を分析し、経営に生かすシステムを構築する。		
				電話等によるお客様の声(要望等)受付総合窓口設置	【サービス向上・増収策】 ＜その他＞ その他お客様サービスの向上、増収に努める。	お客様サービス課の新設により受付窓口を一本化し、H19は2,507件のお客様の声を頂いた。	ワンストップサービスの実現により、利便性が向上した。	受付から回答までの処理時間のさらなる短縮を図る。			
	サービス標準の設定と公表										
	コンプライアンス(法令順守)の推進										
	平成18年度	運輸安全マネジメントの導入に伴い安全管理規程策定			【サービス向上・増収策】 ＜コンプライアンスの推進＞に関連	安全管理規程に基づくマネジメントサイクルにより、輸送の安全性の重要性を再認識し、安全の向上に努めた。	より精度の高いアルコールチェックシステムを導入し、運用を開始した。	年度ごとに事故件数の目標を設定し、安全の向上に努めた。有責割合1%以上が対象となることから、目標達成は非常に難しい状況だが、今後も継続して安全に努めていく。		引き続き安全性の向上を図り、市民の信頼に答える。	
											新アルコールチェックシステム導入
		平成19年度	ドライブレコーダー導入					ドライブレコーダーの収集データを研修等に活用し、事故の削減に努めるため、塩浜営業所の10両に導入した。	H20年6月以降、ドライブレコーダーによる研修を行い、今後は台数の増等について検討する。		効果的に活用し、事故防止、安全性の向上を図る。
			SAS(睡眠時無呼吸症)検査実施					未着手(H20年度取組事項)	SAS(睡眠時無呼吸症)のスクリーニング検査を実施することで、居眠運転を防止し、安全の向上に努める。		H20年度に実施し、安全性の向上を図る。
	定時性の確保										
	平成17年度	関係機関に走行環境改善要望の提出			【バス運行の改善】 ＜路線・ダイヤの見直し＞に関連	各年度とも、4月に神奈川県バス協会を通じて交通管理者(県警本部)あて要望(違法駐車、信号機増設等)し、12月に調整を実施している。	駐車取締強化に伴い違法駐車が減少し、走行環境の改善が図られた。		さらなる走行環境の改善を実現するため、継続して要望する。		
		接遇態度の向上									
	平成17年度	年代別研修や人権研修など各種研修の実施(再掲)			【サービス向上・増収策】 ＜コンプライアンスの推進＞ 法令順守の推進を図り、日常の指導・教育のほか各種研修を実施する。	公務員としての自覚と知識を習得させるとともに、職務に必要な技能や接遇の向上を図るため、年次・年代別の研修のほか、各種研修を実施した。	公務員としての自覚、お客様を安全・正確・快適に輸送する使命の再認識及び知識のフォローを実施することができた。		引き続き、コンプライアンスの順守に向けて、効果的な研修を実施する。		
		平成19年度	車内アナウンスの改善、営業所職員等の応接向上に向けた研修		【サービス向上・増収策】 ＜コンプライアンスの推進＞に関連	・電話、来訪等接遇のマニュアル等を作成し、職員に配布した。 ・添乗調査を実施し、車内アナウンスの状況等を把握するとともに、アナウンス研修を計52回実施し、サービスの向上に努めた。	職員の接遇、車内アナウンスの改善等を図ることができた。 ＜車内アナウンス実施率＞ H19年6月(研修実施前) 約44% H19年11～12月(お客様アンケート結果) 約45.9% 今後は、乗車時の「ありがとうございます」等、実施率が低いものの改善を図る。		研修等を充実し、さらなる改善を図る。		
	バスのりばや時刻表の案内等インフォメーションの充実										
	平成18年度	ホームページの充実			【サービス向上・増収策】 ＜サービスの向上＞ ホームページの情報の充実を図る	全面リニューアルを実施し、併せて子ども向けコンテンツであるキッズページを新規作成した。	全面リニューアルにより情報の充実を図るとともに、ユーザビリティを向上させ、さらにWEBアクセシビリティを充実させた。また、キッズページの作成により、新規の利用層を獲得した。		ユーザ離れをおこさぬよう、利用者の視点に立って、適宜情報を更新する。		
		平成19年度	交通局ニュースの発行、市バスマップのリニューアル		【サービス向上・増収策】 ＜その他＞ その他お客様サービスの向上、増収に努める。	交通局ニュースを年4回(各9,500部)発行した。 市バスマップの情報量をアップさせ、10,000部を発行した。	直接お客様へ情報を配信するツールとして、お客様アンケートにも活用した。 市バスの営業所等窓口のほか、区役所等にも設置することで、広く市民に周知できた。		お客様の視点に立った「見やすさ」「使いやすさ」の向上に向けて、改善を行う。		
	サービス水準の設定とPDCAサイクルの確立										
	平成19年度	ISO9000シリーズの取得研究・検討			【サービス向上・増収策】 ＜コンプライアンスの推進＞ チームを設置し、ISOの研究・検討を行う。	ISOを取得している他事業者へのヒアリング等を実施し、取得の効果等について調査・検討を行った。	検討の結果、費用面に比べて、取得の意義は小さいと判断し、取得しないこととした。		局版PDCAサイクルを構築し、サービス向上に向けて、運用する。		
		サービス向上施策のPDCAサイクル構築(川崎市バスサービス向上推進本部設置)			【サービス向上・増収策】 ＜その他＞ その他お客様サービスの向上、増収に努める。	PDCAサイクルを確立し、継続的なサービス向上の仕組みを構築した。	毎年度、サービス向上に関する目標を設定し、評価、見直しを行うことで、次年度はさらなるサービス向上が達成できるよう努めていく。		着実に実施していくとともに、手法の改善について検討する。		

今後の収支見通し

1 前提

平成 20 年度予算を基に見込む。

(1) 収入

料金収入

乗車人員の実績及び特別乗車証の見直しを勘案して算定する。

一般会計繰入金

現行の繰入金が続くものとして算定する。

(2) 支出

人件費

退職動向と現行サービスの維持に必要な人員を基本に、給与の見直し、昇給、改定等を見込む。

経費

燃料費の高騰及び物価上昇を見込む。

その他

減価償却費、支払利息等は所要額を計上する。

2 期間 平成 21 年度から 25 年度

3 収支見通し (税抜き)

(単位 百万円)

		H19見込	H20 予算	H21	H22	H23	H24	H25	
収益的 収支	収入	営業収益	7,825	7,727	7,693	7,726	7,758	7,790	7,824
		うち運輸収益	7,648	7,520	7,485	7,519	7,551	7,583	7,617
		営業外収益	1,774	1,732	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436
		うち一般会計繰入金	1,637	1,597	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301
		特別利益	5	1	1	1	1	1	1
		計	9,605	9,461	9,130	9,164	9,195	9,228	9,262
	支出	営業費用	9,178	9,626	9,431	9,551	9,357	9,218	9,304
		うち退職給与金	539	738	575	675	379	258	481
		営業外費用	78	106	95	98	102	101	91
		特別損失	3	4	4	4	4	4	4
		計	9,259	9,736	9,529	9,653	9,463	9,323	9,399
純損益		345	-275	-399	-489	-267	-95	-137	
資金不足額		632	293	-237	-798	-1,132	-1,341	-1,769	

*表示単位未満四捨五入のため計数が一致しない場合がある。

次期経営健全化計画における想定課題(事務局素案)

さらなるサービス向上のために、経営改善を推進

サービス向上策

-  輸送の安全性の徹底
～安全・正確・快適な市バスの取組～
コンプライアンス(法令遵守)の徹底
運輸安全マネジメントによる運行管理の徹底
-  少子高齢化社会・地球温暖化対策
～人にも地球にも優しい市バスの取組～
ノンステップバスの導入
低公害バスの積極的導入
エコドライブ・アイドリングストップ運転の徹底
-  お客様ニーズへの対応
～お客様から選ばれるための市バスの取組～
運行路線の見直し
・需要動向に合わせた路線の見直し
・始終発時刻の改善
・深夜バスの運行
・行政路線や公共施設接続路線の確保
・駅前広場整備等による路線接続
バス停施設の改善
・広告付き上屋、上屋、標識、ベンチ等の計画的整備
乗車券制度の改善
情報提供の充実
・ホームページ、バスマップ、交通局ニュース等の改善
市バスサービスのスタンダードの構築
-  職員の意識改革の推進
～サービスプロバイダとしてのプロ意識の確立～
意識改革に向けた各種研修の充実
職員提案制度等の活用による経営への参加意欲の向上



社会的要請に的確に対応

社会的要請

-  輸送の安全性の徹底
-  少子高齢化社会・地球温暖化対策
-  お客様ニーズの多様化

経営改善策

-  事業運営手法の見直し
民間的経営手法の導入

営業所の管理委託(要件緩和1/2 2/3)
路線の委譲(競合率が高く、輸送分担率が低い路線)
本局管理部門の見直し
外部委員による「評価委員会」の導入
-  経営の効率化

人件費の検討
・経営状況等を勘案した人件費の検討
嘱託職員等の活用
・短時間運転手等の活用



市お市
バス客民
様様に
を信頼
目らさ
指選ば
すられ
れる



国の動向や
市の取組に的確に対応

国の動向 / 市の取組

-  管理委託の要件緩和(国土交通省)
-  財政健全化法(総務省) 川崎市新行財政改革プラン

! 経営の改善による効果を、サービス向上に還元

路線別乗車人員の推移

(単位:人・%)

	路線名	乗車人員				実車走行キロあたり乗車人員			
		H17年度	H18年度	H19年度	H17 H19 増減率	H17 年度	H18 年度	H19 年度	H17 H19 増減率
1	埠頭線	7,367,787	7,558,598	7,428,690	0.83	3.10	3.18	3.11	0.39
2	県営埋立線	785,291	808,199	773,036	1.56	2.12	2.18	2.13	0.55
3	渡田線	1,634,548	1,678,214	1,737,318	6.29	2.83	2.90	2.97	5.16
4	水江町線	2,193,543	2,272,258	2,308,527	5.24	3.02	3.12	3.20	5.95
	臨海部小計	11,981,169	12,317,269	12,247,571	2.22	2.96	3.04	3.02	2.13
5	扇町線	1,484,492	1,506,527	1,532,692	3.25	2.10	2.13	2.15	2.21
6	新城線	2,465,650	2,568,828	2,806,131	13.81	1.94	2.01	2.18	12.72
7	住吉線	45,832	46,273	45,010	1.79	1.20	1.21	1.18	1.65
8	小倉循環線	589,812	620,036	604,979	2.57	1.97	2.07	2.01	2.19
9	御幸線	1,292,995	1,312,005	1,347,913	4.25	2.77	2.80	2.83	2.46
10	小杉線	318,429	130,469	-	-	1.46	1.42	-	-
11	等々力線	291,129	329,119	361,972	24.33	2.00	2.14	2.31	15.76
12	宮内線	566,718	574,705	576,082	1.65	2.61	2.69	2.66	1.89
	内陸部小計	7,055,057	7,087,962	7,274,779	3.11	2.10	2.18	2.28	8.92
13	蟹ヶ谷線	336,725	339,241	352,895	4.80	2.11	2.12	2.17	3.19
14	久末団地線	246,031	239,087	277,645	12.85	1.47	1.51	1.80	22.28
15	馬絹線	588,219	574,851	644,081	9.50	2.22	2.23	2.51	13.30
16	有馬線	1,770,905	1,734,585	1,742,337	1.61	3.57	3.51	3.52	1.47
17	久末線	171,403	163,208	187,511	9.40	1.66	1.60	1.81	8.84
18	柿生線	4,644,831	4,835,271	5,082,259	9.42	3.10	3.22	3.36	8.44
19	犬蔵線	3,034,691	3,046,311	3,173,048	4.56	3.74	3.75	3.91	4.52
20	五所塚線	788,246	811,854	964,310	22.34	2.44	2.51	2.93	20.18
21	梶ヶ谷線	274,605	42,312	-	-	2.46	3.09	-	-
22	生田線	1,743,163	1,746,609	1,720,522	1.30	3.28	3.28	3.22	1.97
23	矢ノ口線	812,252	829,439	883,990	8.83	1.70	1.74	1.85	8.55
24	カリタス線	261,818	259,782	263,230	0.54	2.35	2.30	2.32	1.07
25	新ゆり線	414,531	414,508	389,762	5.98	3.90	3.86	3.61	7.40
26	市民プラザ線	322,776	303,946	325,896	0.97	1.81	1.83	1.98	9.61
	丘陵部小計	15,410,196	15,341,004	16,007,486	3.88	2.89	2.94	3.07	6.21
27	川崎病院線	148,770	151,840	195,067	31.12	9.43	9.58	11.76	24.69
	乗合事業合計	34,595,192	34,898,075	35,724,903	3.27	2.71	2.78	2.86	5.68

- 1 高齢者外出支援乗車事業及び特別乗車証分を除く
- 2 東扇島循環線は、1の埠頭線に含む
- 3 梶ヶ谷線は、平成18年5月16日をもって東急バスに委譲
- 4 小杉線は、平成18年9月1日をもって東急バスに委譲

【参考】H17 H19増減率

上位路線

< 乗車人員 >

川崎病院線	31.12%
等々力線	24.33%
五所塚線	22.34%

< キロあたり乗車人員 >

川崎病院線	24.69%
久末団地線	22.28%
五所塚線	20.18%

下位路線

< 乗車人員 >

新ゆり線	5.98%
住吉線	1.79%
有馬線	1.61%

< キロあたり乗車人員 >

新ゆり線	7.40%
生田線	1.97%
住吉線	1.65%