

**「川崎市バス事業における
経営のあり方」についての答申**

平成17年1月19日

川崎市バス事業経営問題検討会

平成17年1月19日

川崎市長
阿部孝夫様

川崎市バス事業経営問題検討会
座長 佐々木 弘

答 申

川崎市バス事業経営問題検討会は、平成16年7月27日に諮問を受けました「川崎市バス事業における経営のあり方」について、慎重に審議を重ねた結果、次のとおり答申します。

目 次

1	はじめに	1
2	市バス事業の意義・役割	1
	(1) 公営バス事業の意義・役割	2
	(2) バス事業に対する公共負担のあり方	2
3	市バス事業の経営の現状	3
	(1) 経営状況	3
	(2) 乗車人員	3
	(3) 経費	4
	(4) 取り巻く環境	4
	(5) 経営改善	4
	(6) 現状の認識	4
4	市バス事業の経営のあり方	5
	(1) 市バス事業経営のとるべき方向性	5
	(2) 経営体制の刷新	6
	(3) 具体的な経営改善策	7
	ア 増収策の推進	7
	イ 経費の節減	7
	ウ 路線の見直し	8
	エ 数値目標の設定と公表	9
	(4) 利用者サービスの向上策	9
	ア サービス向上の推進	9
	イ 「サービス標準」の設定と公表	9
	(5) より中長期的な市バス事業のあり方	10
5	まとめ	11
	資料	14

1 はじめに

市バス事業は、営業開始以来、工業地帯の発展や宅地化に伴う人口増に対応するため、ほぼ市内全域に営業地域を拡大し、現在においても、公共施設への接続や地域の生活路線の確保など、市民の大切な交通手段として、利用されている。

しかし、交通手段の多様化をはじめ、景気低迷の影響や週休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等により、バスの乗車人員は減少傾向にあり、現状を放置すれば、今後もこうした傾向の改善は望めそうもない。

しかも、国における平成14年2月からの乗合バスの規制緩和の実施により、市場原理を通じた厳しい競争が促進されることになった。

市においても、厳しい財政状況に対応するため、平成14年9月に「行財政改革プラン」を公表し、改革に取り組んでいるところであり、市バス事業も経営の健全化を強く求められている。

こうしたことから、市バス事業の経営について、経営改善と利用者サービスの向上など幅広い観点から学識経験者や利用者・事業者の代表の意見を聴取するため、本検討会が設置された。

本検討会では、「市バス事業の経営のあり方」について、各委員の様々な意見を踏まえ、十分な審議を行い、とりまとめたので、ここに答申する。

2 市バス事業の意義・役割

「公営」バス事業の経営の基本原則は、地方公営企業法により「経済性」を発揮しつつ、その本来の目的である「公共の福祉」を増進すべきこととされている。

この公営企業の本旨に基づいて、市バス事業の「意義・役割」をもう少し具体的に考えてみると以下のようなになる。

(1) 公営バス事業の意義・役割

「公営」バス事業の意義・役割として、一般的には次のような点が指摘できる。

- ア まちづくり・福祉・環境対策などの一般行政施策の要請に応え、積極的に協力・連携を図ること(公共施設へのアクセスへの便を図ることや市が行うコミュニティ・バスの実証実験への協力など)
- イ 市域全体のバス「ネットワーク」の維持・補完を第一義的に考え、バスによるサービスの安定的な供給を可能となるよう努めること
- ウ 民営バス事業者の参入等が望めない場合(たとえば不採算路線や生活路線など)の輸送サービスの提供を行うこと
- エ 「先駆的」施策への協力や連携を図りやすいこと(ノンステップバスや低公害バスの導入に際し、試行的導入を含めた取り組みへの参画や、PTPS(公共車両優先システム)の一部路線での実施など)
- オ 地域住民の意向を直接反映した運行サービスの提供ができること
- カ 内部補助による一定程度の不採算路線の維持が可能であること
- キ 災害時の輸送確保機能の提供ができること(地震等の大規模災害が発生した時にも、市の災害対策本部と連携しつつ、柔軟で迅速な対応が可能であることなど)

このような意義・役割に対して、市バス事業は、市行政における交通施策の一翼を担い、行政施策にも積極的に協力・連携を行うと共に、市民の大切な交通手段として重要な役割を果たしている。

(2) バス事業に対する公共負担のあり方

地方公営企業は、市の一般会計において負担すべきものを除き、当該企業の経費は、経営に伴う収入をもって充てる独立採算により経営を行うことを基本原則としている。それゆえ、大切なことは、市の一般会計で負担すべきものは何か、その範囲はどこまでか、という一般

会計で負担すべきものと市バス事業が負担すべきものとの役割分担を明確化する必要がある。

より具体的には、いわゆる「赤字補てん的な補助」としての「繰入金」は、当然、廃止すべきである。

それに対し、市バス事業が民間並みのコストによっても赤字となる不採算の生活路線や先駆的な役割を持つ路線など、「公営」バス事業の意義・役割に基づいて、市バス事業が実施するサービス相当額については、「公共として補償すべき路線」として整理すべきである。

このような明確な負担区分の下、そのコストを算定し、市がその費用を負担すべきである。

3 市バス事業の経営の現状

(1) 経営状況

市バス事業の経営状況は、毎年度ほぼ収支が均衡しており、平成 15 年度決算においても、約 1 千万円の黒字を確保している。

ただ、その内実は、上記のような「負担区分」を、必ずしも明確にしたうえでのものではなく、「赤字補てん的な補助」が大幅に充当されてきた結果によるものであった。

(2) 乗車人員

乗車人員は、交通手段の多様化をはじめ、景気低迷の影響や週休 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り、近年では、平成 3 年度をピークに減少に転じ、15 年度は、3 年度の 74%にとどまっている。(資料 1 参照)

今後、抜本的改善に向けての何らかの手を打たず、現状を放置すれば、この傾向はさらに加速度を増すものと予想される。

(3) 経費

乗車人員の減少に伴い、経営の根幹たる料金収入が減少しているにもかかわらず、他方、費用面は、様々な経営努力を行ってきたとはいえ、相当硬直化していることは否めない。(資料 2,3,4,5 参照)

特に、職員の給与水準が、民営バス事業者と比較して 2 割以上高くなっている(資料 6 参照)ことは、検討会の議論の中でも多くの委員からしばしば指摘され、批判された。

(4) 取り巻く環境

市バス事業を取り巻く環境は、少子・高齢化の進展等、社会経済状況の変化に加え、敬老パス制度の見直し(資料 7 参照)、規制緩和の実施など、大きく変化し、厳しさが増大している。

このような事業環境の厳しさの中で、市バス事業は、今後も市民の交通手段を確保し、高齢者や障害者にやさしく、環境に負荷の少ない公共交通機関として、一定の役割を果たすよう期待されている。

(5) 経営改善

市バス事業側も、現在、「第 3 次経営健全化計画」(資料 8 参照)に基づいて、大幅な一斉ダイヤ改正や菅生出張所の鷲ヶ峰営業所への統合などの経営改善を行っているものの、いまだに一般会計からの繰入金 はなかなか減少せず、この見直しを求められている実情にある。

(6) 現状の認識

以上から、市バス事業経営は、大変厳しい状況にある。

そして、現状のまま放置するのであれば、市バス事業は「公営」バスの意義・役割を果たすことができない。

したがって、以下で述べる施策が必要である。

4 市バス事業の経営のあり方

(1) 市バス事業経営のとりべき「方向性」

市バス事業は、「公営」バス事業の役割を果たしながらも、今後は、「赤字補てん的な補助」に頼らない、自立した経営体制にすべきである。

ところで、公営バス事業の経営のあり方を考えるとき、「公営バス事業のあり方に関する研究会報告書」(平成 12 年 12 月、(社)公営交通事業協会)が参考になる。そこでは次の三つの類型が示されている。

「第 1 類型」 「公営(基本的には直営)」を維持しつつ、内部経営努力で今後の事業環境の変化に対応しようとする考え方

「第 2 類型」 内部経営努力に加え、大幅な管理「委託」を進めることを前提にして、なお、基本的には「公営」を維持しようとする考え方

「第 3 類型」 段階的あるいは全面的に民営バス事業者に路線を委譲する考え方(究極的には「民営化」につながる)

本検討会は、市バス事業の取るべき方向性として、どれを選択すべきか、様々な見地から議論を重ねた。

一部の委員からは、利用者から見ればバス事業に公営・民営の区別は無く市バス事業にのみ多額の税金を投入するのは不合理である、市バス事業の役割は終わったのではないかなどの理由から、路線を民営バス事業者へ全面的に委譲する「第 3 類型(民営化)」をとるべきである、との意見もあった。

しかし、大方の委員は、なお、「公営」としてのバス事業の意義・役割は終わっていない、長年培ってきた市バス事業のノウハウや経営資源を活かす余地はまだあるのではないかなどの理由から、いきなり「第 3 類型(民営化)」へ移行するのではなく、一般会計との役割と経費の負担区分を明確にしたうえで、自立した経営を前提に、不採算・生活路線の確保や先駆的な役割など、市の全体的施策と一体化した市バス事業の

意義・役割の重要性を考慮すべきである、との意見であった。

それゆえ、本検討会では、当面、「公営」を維持する。

ただし、相当思い切った経営改善が必要なことから、現行の直営による「第1類型」のみに踏みとどまることなく、公営を維持しつつも同時に大幅な管理「委託」も導入する「第2類型」への移行を提言することとした。

その際には、一部路線について、民営バス事業者への「委譲」も視野に入れた見直しも合わせて検討すべきである。

なお、「第1類型」・「第2類型」でいう「公営」という場合、「直営」のみを既定のものとする必要はなく、「公営」の下における多様な「間接営」形態の可能性も含むものと解すべきである。

「直営」のみでなく、「間接営」まで含めることによって、厳しい状況下での選択の幅がより広がるというメリットを十分に活用すべきである。(資料9,10参照)

(2) 経営体制の刷新

地方公営企業は、一般行政組織と異なり、公営企業管理者が企業の経済性を発揮するために独自の権限を有するとされているが、人事・給与等の決定において、必ずしも有効に作用しているとはいえない現状にある。

公営企業管理者自体も市の人事ローテーションの中で、2～3年の任期で交代することが多く、それでは経営の専門性の確保や経営責任を十分果たしうる体制にあるとはいえない。

このように見てくると、今後は、公営企業管理者の地位に、経営の経験や専門的知識を有する民間人を充て、その経営能力が発揮できる体制を構築すべきことも期待される。

(3) 具体的な経営改善策

ア 増収策の推進

バス事業の経営を支えてくれるのは、バスの乗客であり、運賃収入であることを考えれば、経営の根幹は、バスの乗客をいかに確保し、一人でも多く増やすかにかかっている。

この点から、現行路線ごとに需要増を図るにはどうすべきか、新たなニーズをどう掘り起こすべきか、現場の実態を踏まえた方策を考えるべきである。

利用者サービスの向上や一般行政部局との連携により、乗客を増やす工夫もこの一環であるし、利用者の多い路線については、その乗客を今後もいかにつなぎとめるかについても、心を配らなければならない。

また、増収策の一環として、市バス事業の持っている多様な経営資源を有効に活用する方策も工夫されるべきである。

イ 経費の節減

料金収入が減少傾向にある中で、収入に見合ったコストでの経営を基本に、職員一人ひとりがコスト意識をもち、事業全般に渡る経費の縮減を図る必要がある。

市バスのコストは、これまでの各種の縮減努力にもかかわらず、なお、民営バス事業者と比較して、相当割高になっており、今後、職員の創意工夫や、民間企業・他都市の先進的な取り組みを参考に、一層のコスト縮減が求められている。

(ア) 人件費

支出総額の8割を占める人件費は、職員の給与水準が民営バス事業者と比較して2割以上高いことに鑑み、今後は、業務内容を国あるいは民間と比較考量した上で、給与水準のさらなる引下げをはじめ、業務職給料表の別途作成、組織再編による人員削減など、あらゆる方策を検討し、早急に人件費の縮減を図るべきであ

る。

職員の給与は、地方公営企業法により、公務員および民間事業従事者の給与、事業の経営状況等を考慮して決めるべきものとされており、民間同業種の給与水準や市バスの経営状況を勘案し、自立した経営を達成できる市バス事業独自の給与体系に見直すべきである。

なお、職員給与・人件費の縮減は不可避であるが、市バスの経営に資する努力を行う職員に対しては、相応の報酬があつてしかるべきである。

努力し、貢献する者が報われないような人事・給与体制は、職場を荒廃させ、ひいては利用者へのサービス水準の低下に繋がる可能性がある。

したがって、職能別賃金制とともに、適切なインセンティブを付随する成果主義的な要素を取り込んだ人事・給与制度を導入するべきである。

(イ) その他の経費

その他の経費については、最小の経費で所期の目的を達成し得るよう、事務の委託化の推進など、事業運営手法の見直し等を行うと共に、継続的に執行する経費についても、その必要性や仕様内容等を厳格に検証し、徹底したコストの縮減を図るべきである。

ウ 路線の見直し

市バス路線網については、「公営」としての役割を果たすことは前提であるが、効率化の観点からと同時に利用者ニーズの観点からも、見直しが必要である。例えば、民営バス事業者との競合路線、特に、競合率が高くかつ著しく輸送分担率が低い路線や、長距離路線などである。また、需要が著しく少ない路線については、ダイヤの見直し等のほか、そのあり方・必要性についても検討すべきである。

なお、路線の新設にあたっては、民営並みのコストでも赤字にな

る路線を新たに増やすことのないよう、需要を慎重に判断すべきである。

エ 数値目標の設定と公表

これら各種の経営改善の実効性を担保するために、それぞれの改善施策について、可能な限り「数値目標」を設定し公表するとともに、その着実な実行を図り、さらに、実行結果の分析・評価を行い、さらなる改善策を講じるという、いわゆる「Plan-Do-Check-Action」のサイクルを確立すべきである。

(4) 利用者サービスの向上策

ア サービス向上の推進

バス事業は、乗客あつてのサービス業であるから、利用者サイドに立ったサービスや安全運行に心がけることが大切である。

この点について、職員の意識改革を促すため、職員研修等の充実を図るべきことは、いくら重視してもしすぎることはない。

バス運行情報システムや IC カード乗車券の導入、ノンステップバス・低公害バスの導入、バス停留所施設の改善等も、費用対効果をも考慮に入れながら、計画的に推進すべきである。

加えて、利用者の声を反映する仕組みを作る試みも今後なされることが望まれる。

イ 「サービス標準」の設定と公表

バス事業は、いうまでもなく、利用者あつての事業であり、サービスの一定の量と質を保ちつつ、サービスを安定的に供給することが、経営の基本である。

それゆえ、経営改善のため、経費の節減は重要だが、そのためにサービス面の低下を招いてはいけない。

コスト面で低廉に抑えることと、サービス面での維持・向上を図ることとは、まさに「車の両輪」であり、両者が相俟って、健全な経営

環境の下で、安全・正確・快適なバス運行サービスを提供することができる。

交通業では、乗客の生命を預かる事業であることから、まず、コンプライアンス(法令順守)の立場からも安全性の確保を最優先にすべきである。

サービス面では、利用者にとっての乗り継ぎの利便性向上や定時性の確保をはじめ、接客態度、バスのりばや時刻表の案内などのインフォメーションの充実など、各項目において、その改善施策を掲げ、他の民営バス事業者にも負けないように、「量的・質的」向上を目指すべきである。

なお、サービス面においても、上記「経営改善」と同様に、それぞれの改善施策に可能な限り目標設定を行い、公表し、「Plan-Do-Check-Action」のサイクルを確立すべきことは重要である。

(5) より中長期的な市バス事業のあり方

本検討会では、市バス事業を、当面、公営(第 2 類型)を基本的に維持すべきとしたが、「より中長期的な市バス事業のあり方」について、あえて言及するならば、以下のように考える。

「第 2 類型」への移行を実施しても、なお、十分な効果が得られず、新たに策定した「経営健全化計画」が達成されない時には、現在のようない「直営」形態をやめ、

- ・「間接営」形態への志向を選択する
- ・多様な公営・民営のパートナーシップの事業手法を模索する
- ・民営バス事業者に路線を委譲する「第 3 類型(民営化)」へ移行する

これらの幅広い選択肢を視野に入れての検討が改めてなされるべきである。

5 まとめ

本検討会では、今後の「川崎市バス事業の経営のあり方」について、幅広い観点から検討し、次のような結論を得た。

市バス事業の経営は、

- (1) 一般会計部門との役割分担と経費の負担区分を明確にすることを前提に、自立した経営を基本に、当面、「公営」を維持する。
- (2) 事業のとるべき方向性としては、現行の「第1類型」から、公営を維持しつつも相当程度の管理「委託」も視野に入れた、「第2類型」への移行を考えていくべきである。その際には、民営バス事業者への一部路線の「委譲」も当然、検討に入れること。
- (3) 市バス事業としての経営の自由度と経営責任を担保するため、経営陣の役割はきわめて重要である。今後は、例えば、公営企業管理者等に経験や専門的知識を有する民間人を充てるなど、その経営能力が発揮できる体制を構築すべきことも検討に値する。
- (4) 新たな「経営健全化計画」を早急に策定し、経営改善や路線の見直し、サービス標準の向上等に、大胆に取り組むべきである。特に民営バス事業者に比して高い給与については、早急に給与水準の引下げが必要である。
- (5) 経営改善の実効性を担保するために、新たな「経営健全化計画」の各施策に可能な限り「数値目標」を設定し、「Plan-Do-Check-Action」のサイクルを確立すべきである。
- (6) 当面、直近の5年程度を射程において経営健全化計画を策定すべきである。仮に、経営健全化計画が達成されない場合には、「直営」をやめ、「4(5)」で指摘したような種々の経営形態・事業手法が改めて検討されるべきである。

答申では、当面、「公営」を維持すべきとしたものの、バス事業は公営・

民営を問わず経営され、利用者からは公営・民営の区別は無く、基本的に同じである。

そうしたなか、民営バス事業者は競争の中で厳しい経営改善を行っている現状において、市バス事業が「公営」として生き残っていくためには、

(1) 交通局職員全員が強い決意によって、それを確実に実施する必要がある。これなくしては、「市」バス事業は生き残っていくことはできないと強く認識すべきである。

(2) バス事業は、利用者あつての事業であることを職員全員が自覚する必要がある。利用者から頂く運賃 200 円を主な収入とし、職員の給料ともなるのであるから、利用者サイドに立ったサービスを心がけ、実践していくのは当然のことである。

(3) 市バス事業は、「公営」バスとして、市民生活の利便性の向上を目的としているのであるから、安全の確保を当然のこととし、市民の理解と共感を得られるサービスの提供を第一義的に行っていく必要がある。

これを実践し、実現するためには、全職員の「意識改革」が必要であり、全員が生まれ変わったつもりで結束し、これらの改革を達成すべきである。

本検討会の答申を真摯に受け止め、具体的な「経営健全化計画」を策定し、早急に経営改善に向けた取り組みを推進することを期待する。

計画に沿って実施され、その成果が現れてこそ、この答申をまとめた意味があることを留意すべきである。

また、市バス事業のあり方は、全市的な総合的交通施策と密接に関連している。それゆえ、本市においても、全庁的な立場から、いわゆる「総合交通政策」(計画)が望まれる。

公共交通とマイカー、自転車、徒歩のそれぞれの位置づけや公共交通

の中での役割分担、「公営」交通の果たすべき役割等について、施策の中で明らかにされることにより、市バス事業の経営改善の方向もより明確になるに違いないからである。

経営改善は、とかく「リストラ」と呼ばれ、コスト縮減等、縮み志向になりがちであるが、民営並みの経営を実現できれば、今後の「持続可能性」に富んだ都市政策の策定や公共交通を重視した総合交通政策の策定次第では、生まれ変わった市バス事業が、引き続き前向きな役割を演ずるチャンスも十分期待されうる。

今は、このような将来の事業発展への夢を持ちつつ、全職員が結束して、強い意識改革の下、経営改善に努めることが求められている時であると考える。

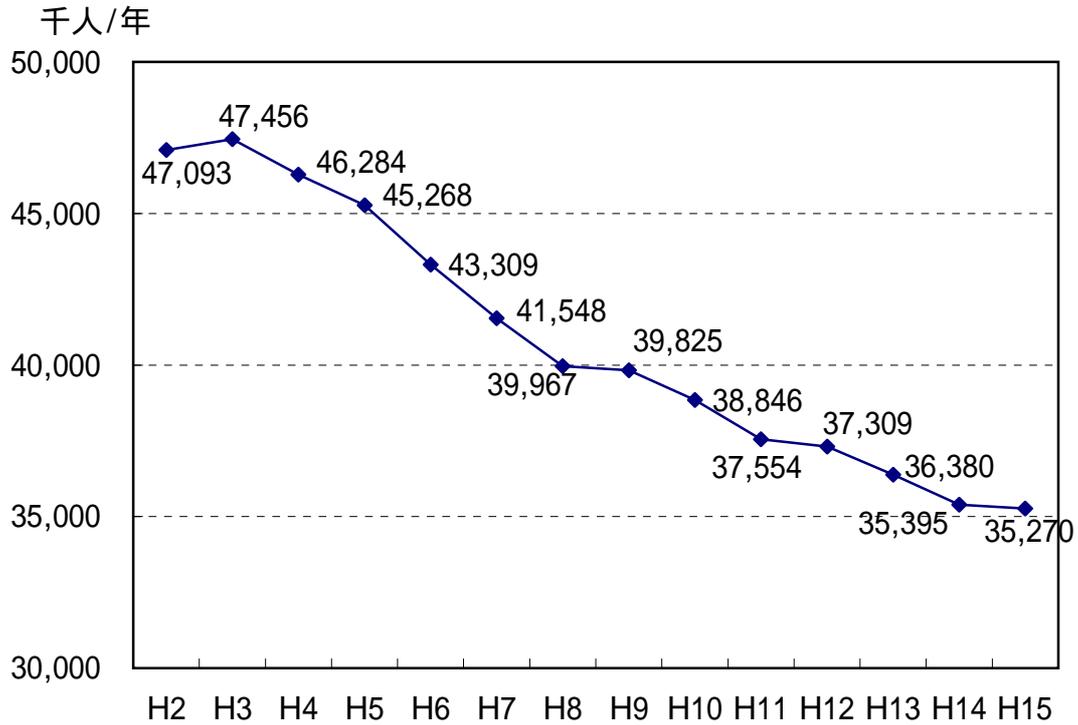
以上の個々の取り組みの結果が、利用者へのサービスの向上に繋がることを希望してやまない。

資料

- 資料 1 乗車人員の推移
- 資料 2 経営状況
- 資料 3 今後の収支見通し
- 資料 4 一般会計補助金の推移
- 資料 5 運送コストの市営・民営比較
- 資料 6 1人当り年間平均給与の市営・民営比較
- 資料 7 敬老パス制度の見直しの概要
- 資料 8 第3次経営健全化計画の概要
- 資料 9 公営企業の経営形態
- 資料 10 近年の公・私が多様なパートナーシップ方式
- 資料 11 諮問書(写)
- 資料 12 委員名簿
- 資料 13 審議経過

資料 1

乗車人員の推移



資料 2

経営状況

(税抜き、単位 百万円)

区 分		12年度	13年度	14年度	15年度	16年度予算
収 益	営業収益	9,122	9,005	8,837	8,847	8,111
	うち料金収入	6,170	6,004	5,807	5,763	5,625
	うち新敬老パス	0	0	0	0	717
	うち旧敬老パス	1,684	1,744	1,768	1,816	454
	営業外収益	3,060	2,706	1,904	1,832	2,029
	うち一般会計補助金	2,440	2,423	1,621	1,588	1,810
	特別利益	5	4	2	3	38
収益計		12,187	11,715	10,743	10,682	10,178
費 用	営業費用	11,502	10,932	10,353	10,184	9,845
	うち退職給与金	964	940	1,001	1,056	888
	営業外費用	644	779	246	342	294
	特別損失	0	0	146	146	149
	費用計	12,146	11,711	10,745	10,672	10,288
経常損益		36	0	142	153	1
純損益		41	4	2	10	110

平成16年度は当初予算であり、15年度までは決算である。

資料 3

今後の収支見通し

1 前提条件

平成16年度予算を基に試算するものとする。

- 収益 料金収入
平成14年度・15年度の乗車人員の平均伸率から算定する。
一般会計補助金
現行の一般会計補助金の継続を前提とする。
ただし、償却費補助金は平成19年度までに段階的に削減するものとし、
経営安定化補助金を見込まない。
- 費用 人件費
平成16年度予算の職員数を前提に算定し、所要退職給与金を加える。
給与改定は見込まない。
経費
平成16年度予算と同額とする。
その他
減価償却費、支払利息等は、所要額とする。

2 期間

平成17年度～21年度

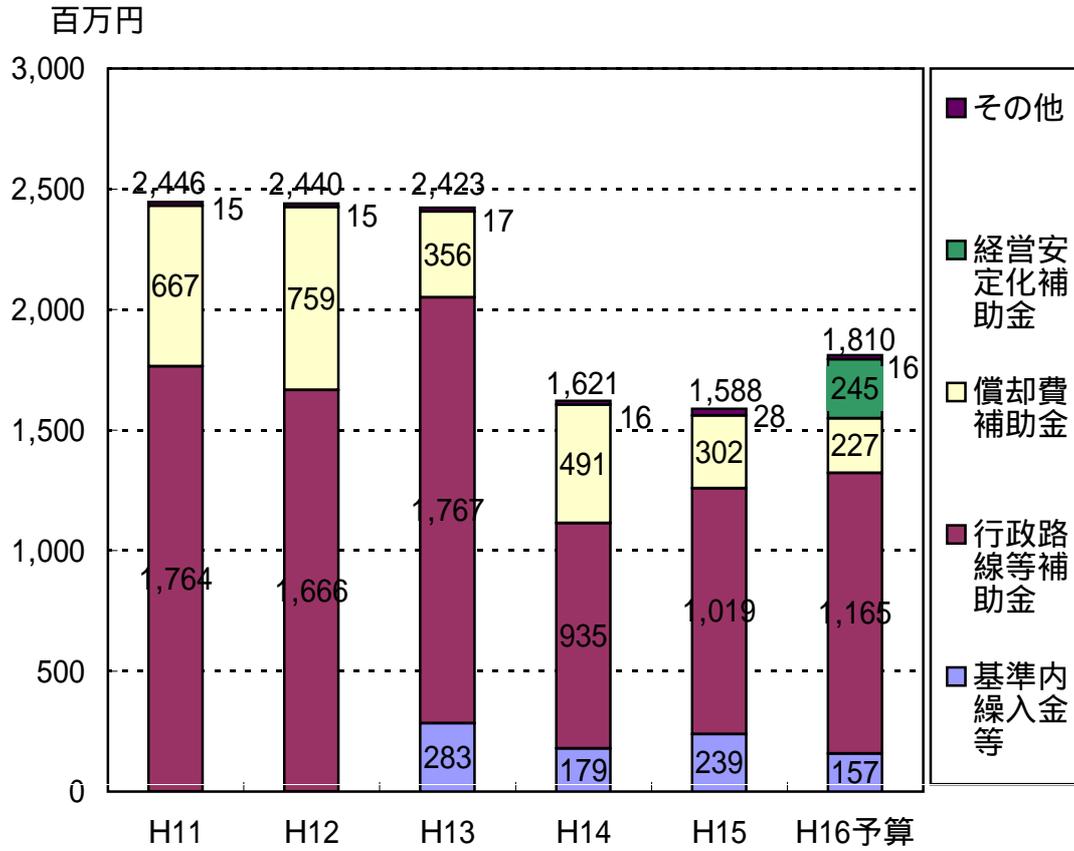
3 試算結果

(税抜き、単位:百万円)

区 分		17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
収 益	営業収益	7,705	7,660	7,614	7,566	7,519
	うち料金収入	5,538	5,454	5,371	5,288	5,208
	うち新敬老パス	852	891	928	963	996
	うち旧敬老パス	0	0	0	0	0
	営業外収益	1,703	1,620	1,544	1,545	1,547
	うち一般会計補助金	1,480	1,402	1,325	1,327	1,328
特別利益	1	1	1	1	1	
	収益計	9,409	9,281	9,159	9,112	9,067
費 用	営業費用	9,577	9,905	9,975	9,991	9,838
	うち退職給与金	575	770	703	601	451
	営業外費用	144	132	137	140	89
	特別損失	149	149	4	4	4
	費用計	9,870	10,186	10,116	10,135	9,931
	経常損益	313	757	954	1,020	861
	純損益	461	905	957	1,023	864

資料 4

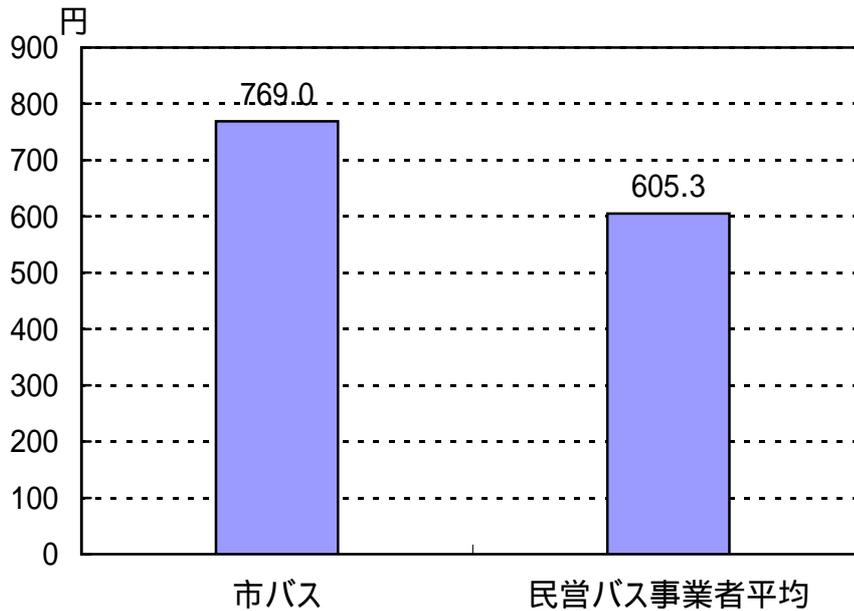
一般会計補助金の推移



一般会計補助金は、営業外収益にかかる補助金である。

資料 5

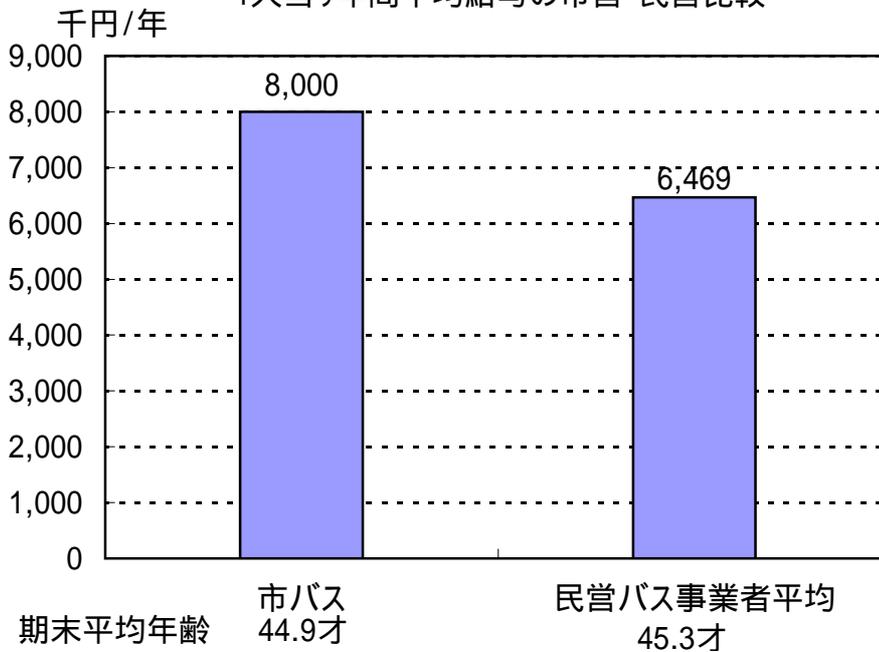
運送コストの市営・民営比較



運送コストは、運送部門の実車走行1キロ当りの運送費の平均コストである。民営バス事業者は、市内に営業地域を持つ主な民営バス事業者3社の「一般乗合バス要素別原価報告書(平成15年度京浜ブロック)」による

資料 6

1人当り年間平均給与の市営・民営比較



給与は、運送部門における平均の給料・手当・賞与の年間合計額である。民営バス事業者は、市内に営業地域を持つ主な民営バス事業者3社の「一般乗合バス要素別原価報告書(平成15年度京浜ブロック)」による

敬老パス制度の見直しの概要(高齢者外出支援乗車事業)

高齢者の社会的活動への参加を促進し、もって高齢者の福祉の増進を図ることを目的としている。

1. 70歳以上の高齢者に、市から「高齢者特別乗車証明書」を送付する。
2. バスの利用方法

(ア) コイン方式

「高齢者特別乗車証明書」を乗車時に提示し、100円(大人の普通乗車料金の半額)を支払って利用する。

(イ) フリーパス方式

「高齢者特別乗車証明書」を示して「高齢者フリーパス」(有料)を購入し、乗車時にフリーパスを提示して利用する。

1か月有効	3か月有効	12か月有効
1,000円	3,000円	12,000円

3. 「高齢者フリーパス」の購入方法

窓口で購入

バス営業所等の窓口で、「高齢者特別乗車証明書」を提示して購入する。

宅配での購入

宅配事業者の「フリーパス配送センター」へ電話により申込み「高齢者特別乗車証明書」を提示して代金引換で購入する。

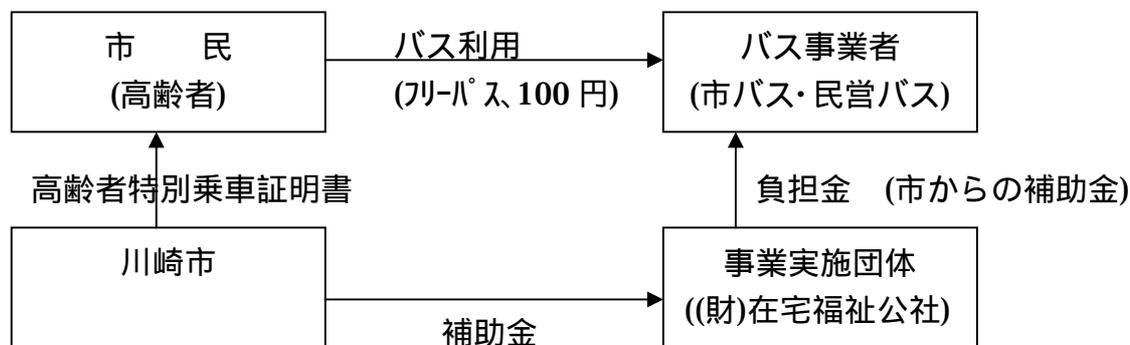
4. 実施時期

平成16年7月1日

5. 市の負担

市と高齢者がそれぞれ1/2づつ負担することを原則として、コイン方式及びフリーパス方式、ともに残りの半額分を市が負担する。

6. 概要



(負担金のうち、フリーパス分は補助金+パス購入費)

(参考)従来の制度：敬老特別乗車証交付事業(70歳以上の高齢者は無料で利用可能)

第3次経営健全化計画の概要

1 期間

平成13年度から平成17年度まで(5ヶ年間)

2 主な内容

項 目	内 容
1 コストの見直し・削減	職員数の削減 乗務員の勤務形態の変更と新ダイヤ編成条件による一斉ダイヤ改正 菅生出張所と鷲ヶ峰営業所の統廃合 公募嘱託運転手の導入 特殊勤務手当等の見直し ダイヤ改正による車両の削減 車両の中型化・小型化
2 効率的な運行	新ダイヤ編成条件による一斉ダイヤ改正 路線の再編成(公共施設への接続運行等) 利用者実態に合わせた車両配置 (ロング・中型・小型)
3 サービスの向上	バス車両のバリアフリー化・低公害化 情報提供サービスの拡充 (運行情報提供システムの導入) 乗車券のICカード化 新一日乗車券の発売

資料 9

公営企業の経営形態

- 「直営」形態 : 行政の枠内に組み込まれた公営企業
 - 「間接営」形態 : 行政組織から独立し、法人格を有する公営企業
「直営」に比して、相対的により大きな「経営の自由度」を有する形態
- これにも以下のような諸形態がある。
- 公社・公共企業体
 - 公営企業型の独立行政法人
 - 公営企業に準ずる第3セクター
 - 会社形態の公営企業

資料 10

近年の公・私の多様なパートナーシップ方式

- 一部特定業務の委託
- 全部委託
- 公設民営方式
- フランチャイズ方式 等々

平成 16 年 7 月 27 日

川崎市バス事業経営問題検討会座長 様

川崎市長 阿 部 孝 夫

諮 問 書

本市バス事業は、現在、第 3 次経営健全化計画により経営改善に取り組んでいるところですが、近年の交通手段の多様化や景気の低迷などによるバス利用者の減少、敬老パス制度の見直し、また、規制緩和の実施など、市バス事業を取り巻く環境は大変厳しい状況にあります。

しかしながら、市バス事業は、公共交通機関として市民の足の確保に重要な役割を担っているわけですので、その経営について様々な観点からご検討いただき、次の事項についてご提言を賜りたく、貴検討会に諮問します。

川崎市バス事業における経営のあり方について

- 1 市バス事業の果たすべき役割について
- 2 経営改善方策
- 3 利用者サービスの向上策

川崎市バス事業経営問題検討会委員名簿

(敬称略)

区分	氏名	職名	備考
学識経験者	太田和博	専修大学商学部教授	交通経済学
	駒村裕	公認会計士	
	佐々木弘	放送大学教授	経営学 (公企業・公益企業)
	○鈴木文彦	交通ジャーナリスト	
利用者・ 事業者 代表	弾塚誠	川崎市全町内会連合会 副会長	
	青木恵美子	川崎市地域女性連絡協 議会事務局長	
	横溝清俊	(株)はとバス代表取締役 社長	

座長 ○副座長

学識経験者は五十音順

川崎市バス事業経営問題検討会審議経過

	年月日	会議内容
第1回	H16.7.27	市バス事業の概要について 意見交換
第2回	H16.8.24	市バス事業経営の概要について 意見交換
第3回	H16.10.14	今後の収支見通しについて 経営改善方策について 意見交換
第4回	H16.11.12	答申の骨子(案)について 意見交換
第5回	H16.12.10	答申(案)について 意見交換
第6回	H17.1.19	答申