

川崎市バス事業 「ニュー・ステージ プラン」

～ 新たな未来に向けて～

平成 18(2006)年 3 月

川崎市交通局

目 次

はじめに	1
現状・経過	2
1 現状	2
2 経営状況	2
3 経営のあり方	3
4 新たな「経営健全化計画」の策定	4
「ニュー・ステージ プラン」	5
1 基本方針	5
2 目標	5
3 集中改革期間	5
4 経営改善策	6
(1) バス運行の改善	6
(2) 給与水準の見直し	7
(3) サービス向上・増収策	8
(4) 経費負担区分の明確化	11
収支計画	13
1 収支計画	13
2 改善効果	13

はじめに

川崎市バス事業は、現在、ほぼ市内全域において、公共施設へ接続する路線を確保するなど、市民の大切な交通手段として利用されています。

しかし、交通手段の多様化による乗車人員の減少など、その経営は、大変厳しい状況にあります。

平成 17 年 1 月、新たな経営健全化計画の策定に向け今回初めて設置した「川崎市バス事業経営問題検討会」から答申をいただきましたが、その内容は市バス事業の役割を重視しながらも、その経営に関する認識は大変厳しいものでした。

そこで、検討会における貴重なご意見・ご提言を今後の経営に活かしていくため、現行の「第 3 次経営健全化計画」期間が平成 17 年度までであるものの、今後も市民の交通手段を確保するとともに、将来を展望して、改革後に、市民の理解・共感を得た、市バス事業の新たな未来を切り開くために、この「ニュー・ステージ プラン」(以下、プランという。)により集中的に改革を進め、自立した経営を可能とする財務体質の確立を図ることにしました。

川崎市交通事業は、昭和 19 年 10 月の市電の営業開始(バス事業の営業開始は昭和 25 年 12 月)以来、平成 16 年度に 60 周年を迎えましたが、おりしも、交通事業の新たな歴史の 1 ページの始まる平成 17 年度を初年度としたこのプランにより、改革期間後の平成 22 年度からのニュー・ステージに向けて、確かな第一歩を踏み出していきます。

現状・経過

1 現状

市バス事業は、昭和 25 年 12 月の営業開始以来、今日まで市内における通勤・通学者等の交通手段や交通不便地域における生活交通の確保、公共施設への接続、本市における先駆的な取り組みへの協力・連携を目的として事業運営を行い、市民の大切な交通手段としての役割を果たしてきました。

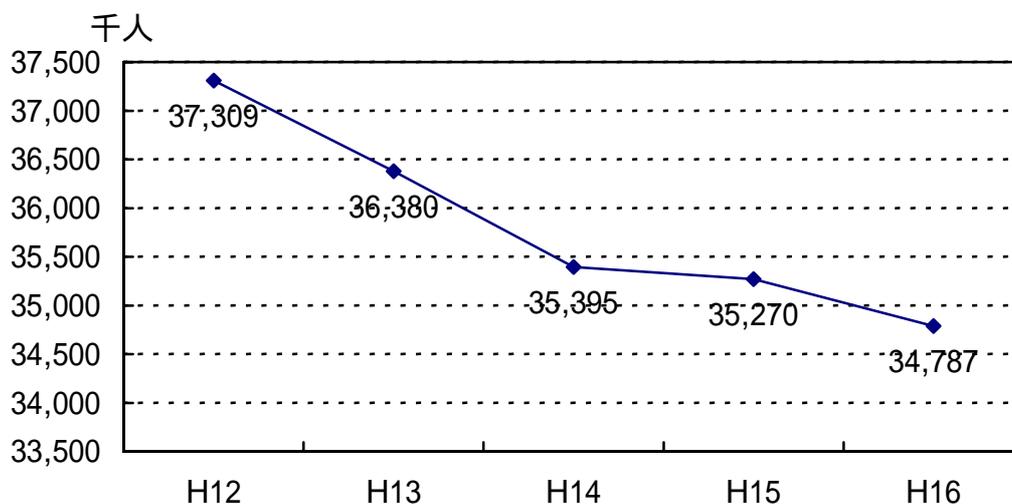
また、経営面においても財務体質の改善を図るため、平成 13 年度から 17 年度までの「第 3 次経営健全化計画」により、経営改善に努めています。

鷲ヶ峰営業所と菅生出張所の統合や乗務員の勤務形態の見直しによる職員数の削減、特殊勤務手当の見直し、公募嘱託職員の採用等によりコストの削減を行い、サービス面では、バス運行情報提供システム「市バスナビ」の導入、ノンステップバスや低公害車の導入などにも積極的に取り組んでいます。

2 経営状況

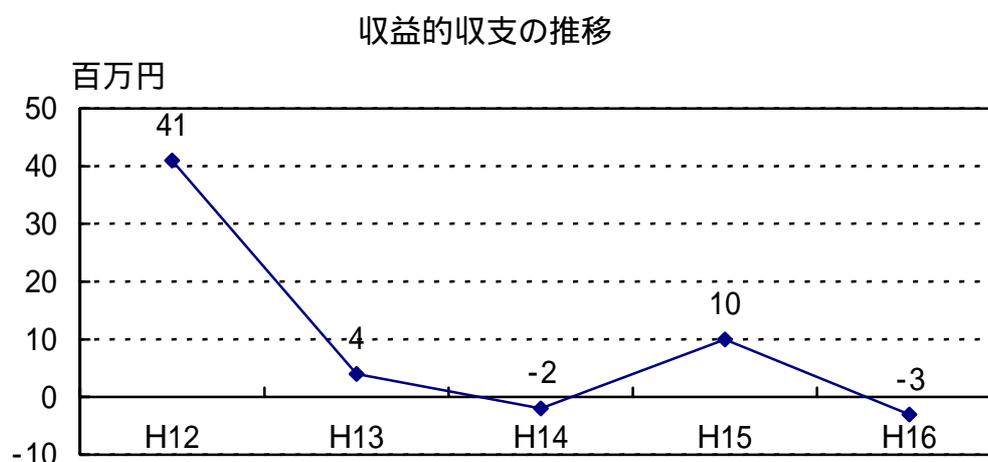
「第 3 次経営健全化計画」により経営改善に取り組んでいるものの、バスの乗車人員は、交通手段の多様化や週休 2 日制の普及、景気低迷などにより、平成 4 年度以降、減少傾向が続いています。

乗車人員の推移



乗車人員には、特別乗車証、貸切バスを含まない

このため、経営の根幹である料金収入が減少しており、平成 16 年度決算の収益的収支は赤字となり、依然として厳しい経営状況は続いています。



3 経営のあり方

平成 16 年 7 月、市バス事業の経営のあり方に関してご意見を伺うため、学識経験者と利用者・事業者の代表からなる「川崎市バス事業経営問題検討会」(座長 佐々木弘放送大学教授)を設置し、平成 17 年 1 月に答申をいただきました。

答申では、

- ・市バス事業の経営状況は、「赤字補てん的な補助金」を充当して、収支を均衡している。
- ・経営の根幹である料金収入の減少が続く中、現状のまま放置すると、「公営」バスの意義・役割を果たせず、経営は大変厳しい状況になる。
- ・早急に 5 ヶ年の新たな「経営健全化計画」を策定し、経営改善を図るべきである。
- ・仮に計画が達成されない場合には、民営化も含めた経営形態の検討を行うべきである。

と、提言されており、大変厳しい内容となりました。

4 新たな「経営健全化計画」の策定

「川崎市バス事業経営問題検討会」の提言を受け、今後も市バス事業が「公営」バスとしての意義・役割を果たしていくために、新たな「経営健全化計画」を策定し、経営改善を図ることにしました。

新たな「経営健全化計画」の策定にあたり、検討会の答申を基にまとめたプラン(骨子)により、経営健全化計画について市民の皆様にご意見を伺うため、インターネットによりパブリック・コメントを実施しました。

「ニュー・ステージ プラン」

1 基本方針

- (1) 地域の生活路線を確保し、市の先駆的施策への協力・連携を図るなど、公営バス事業の意義・役割を果たし、今後も市民の理解と共感を得られるように利用者サービスの向上を図ります。
- (2) 市民の交通手段として、今後も継続的にバス運行サービスを提供していくことが可能な財務体質の確立を図るため、市民ニーズに的確に対応することにより、増収を図り、コスト削減に努めます。

2 目標

計画期間中を集中改革期間として経営改善を行い、「赤字補てん的な補助金」に頼らずに単年度収支均衡を図り、計画期間後の安定的かつ自立した経営の確立を目指します。

3 集中改革期間

平成 17 年度から平成 21 年度までの 5 力年間

4 経営改善策

(1) バス運行の改善

バス運行サービスを、効率化の観点からと同時にお客様ニーズの観点から見直します。

一部路線の委譲

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を基本に、平成 18 年度に「梶ヶ谷線」(平成 18 年 5 月 16 日)・「小杉線」(平成 18 年 9 月 1 日予定)を民営バス事業者へ委譲します。

なお、委譲先のバス事業者と十分に協議を行い、市民の皆様にご不便をおかけすることのないよう交通利便性の確保に努めます。

路線の委譲

路線を運行するバス事業者を変更することで、これまで市バスが運行していた梶ヶ谷線・小杉線を他のバス事業者が替わって運行すること

梶ヶ谷線

向 01 系統 梶ヶ谷駅～神木本町～向丘遊園駅東口

小杉線

溝 03 系統 溝口駅前～宮内～小杉駅前

管理の委託

民間のノウハウや低廉なコスト水準により、サービスの維持向上を図りながらコスト低減を図るため、「上平間営業所」において管理の委託(運行委託)を平成 19 年度から 20 年度にかけて、段階的に実施します。なお、実施にあたっては、安全運行・関係諸法令の順守・お客様サービスの向上に努め、引き続き市民の皆様の交通利便性の確保に努めます。

管理の委託

営業所におけるバス路線の運転業務、運行管理業務、整備管理業務等の全ての業務を一体的に他のバス事業者

へ委託すること

但し、交通局が運行計画(路線・ダイヤ)を決定しますので、ご利用のお客様へのサービスには大きな変更はありません。

路線・ダイヤの見直し

需要に見合った供給を行うことを基本として、サービスの改善と運行の効率化を図るため、平成 18 年度中に検討し、その後、計画的に実施していきます。

その他

現行業務の見直しを行い、経費の節減に取り組みます。

(2) 給与水準の見直し

民営バス事業者との給与格差等を勘案し、給与水準等の見直しを行います。

給料の見直し

平成 19 年度に技能職員等の給料表を見直し、新給料表へ移行します。

- ・技能職員(運転手等)については、10%削減した新給料表へ移行します。

なお、平成 18 年度は暫定措置として期末手当を 0.5 月分削減します。

- ・新規採用の技能職員(運転手等)については、国の行政職俸給表(二)に準拠した給料表を適用します。

- ・局採用職員(整備等)については、5%削減した新給料表へ移行します。

なお、管理職職員については、平成 17 年 10 月から管理職手当を 50%削減(平成 21 年度まで)しました。

手当等の見直し

現行 4 種類の特種勤務手当を平成 18 年度から見直します。

なお、「年末年始特別勤務手当」については、先行して平成 17 年度から単価を 50%削減しました。

その他人件費削減に向けた見直しに取り組みます。

(3) サービス向上・増収策

バス事業は、安全・正確・快適なバス運行サービスを安定的に提供する事業ですので、市民の信頼が得られるようお客様サービスの向上を推進し、増収を図ります。

コンプライアンス(法令順守)の推進

市民の信頼が得られ、市バス事業に対する理解と共感が得られるよう、法令・ルールの順守の推進を図ります。

ア サービス規律・事故防止・運転操作あるいは法令等の研修の実施

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行います。

そのため、日常点呼・終業点呼時等における日常の指導・教育に加え、定期的・計画的指導・教育として、外部講師による接客研修、サービス規律・事故防止・運転操作あるいは法律・規則等の研修などを実施します。

イ ISO9000 シリーズの取得研究・検討

チームを設置し、研究・検討を行います。

ウ 民間人の持つ経営手法の導入

経営能力の強化を図るため、民間人の持つ経営手法の導入を図ります。

サービスの向上

お客様サービスの向上に向け、取組を進めます。

ア 研修制度の充実

バス事業が、バス輸送サービスを提供するサービス業であることを再認識し、お客様への適切な接遇の必要性の浸透を図るため、研修を実施します。

イ 路線及びダイヤの見直し(再掲)

ウ 乗車券

お客様の利便性の向上によりバス利用を促進し増収を図るため、乗車券の改善に努めます。

ＩＣカード乗車券「PASMO(パスモ)」カードは、平成 19 年 3 月のバス・鉄道事業者のサービス開始に合わせ、市バスの全車両で一斉に導入します。

導入により公共交通機関の相互利用における市民の皆様の利便性向上を図ります。

ＩＣカード乗車券「PASMO(パスモ)」カード

首都圏で「バス共通カード」を発行しているバス事業者と「パスネットカード」を発行している鉄道事業者、延べ 99 事業者が発行するカードで、JR 等の「Suica(スイカ)」とも相互利用できます。

エ ホームページの充実

現在、市バス路線図・時刻表、乗車券及び貸切バスのご案内のほか、交通局の入札情報についても市バスのホームページに掲載していますが、今後も情報の充実を図ります。

市バスホームページアドレス：

<http://www.city.kawasaki.jp/82/82syomu/home/kotumenu.htm>

オ 市バス施設の改善

計画的に、施設の改善及び改善に向けた検討を進めます。

(ア) バス運行情報システム「市バスナビ」の拡充

平成 16 年度末から井田営業所管内の路線でサービスを開始していますが、平成 18 年度には上平間及び鷲ヶ峰営業所管内の路線に拡大するなど、拡充に努めます。

バス運行情報システム「市バスナビ」

バスの到着予定、接近・遅延情報等をパソコン、携帯電話等でお客様に提供するシステムです。

市バスナビアドレス：<http://www.kcbn.jp/>

(イ) バス車両

どなたにも楽に乗り降りできる「人にやさしい」ノンステップバスや地球環境に配慮した「環境にやさしい」低公害バスについて、計画的に導入します。

なお、バリアフリー化のノンステップバスの導入率は、平成 17 年度末で 34%となっておりますが、引き続き導入を図ります。

バリアフリー化の基準(交通バリアフリー法)

低床バスの導入等を行い、平成 22 年度までに 20～25% のノンステップバスを導入する。

(ウ) バス停留所施設

お客様の利便性・快適性の向上を図る上屋の整備や、夜間における安全性の確保を図る照明付き施設の整備など、計画的に施設の改善に努めます。

また、広告付きバス停留所上屋の導入に取り組みます。

カ 貸切バス事業の推進

市内の小中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します。

お客様の声の反映・職員提案制度の改善

お客様の声・職員の提案等を経営に活かすためのシステムを構築し、サービスの向上と経営の改善を図ります。

ア お客様の声の反映

お客様の声を聴き、経営に活かすシステムを構築します。

イ 職員提案制度の改善

職員への情報提供を推進する一方、職員からの提案等を受け、経営に活かすシステムを構築します。

その他

- ・ 所有する土地・施設等の貸付など、資産の有効活用や広告の拡大を推進し、増収を図ります。
- ・ 環境への取り組みを推進しながら、コストの削減を図るため、アイドリングストップを進めます。
- ・ その他お客様サービスの向上、増収に努めます。

(4) 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ります。

市バス事業は、「繰出し基準に基づく繰入金」及び「経費負担区分に基づく繰入金」を除き、事業に伴う収入により経営を行うことを原則とします。なお、経費負担区分に基づいた公共施設等へ接続するために要する繰入金は、透明性を確保し対象となる路線を限定して算定します。

繰出し基準

総務省通知により定められた市の一般会計から公営企業会計への繰出し項目及び算定の基準

経費負担区分

市と市バスにおける、市が負担する経費の区分

実施計画

	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
バス運行の改善					
一部路線の委譲	検討	実施			
管理の委託	検討	検討	実施	実施	
路線・ダイヤの見直し	検討	検討	実施		
給与水準の見直し					
給料の見直し	検討	検討	実施		
手当等の見直し	実施	実施			
サービス向上・増収策					
コンプライアンスの推進	実施				
サービス向上	実施				
お客様の声の反映等	検討	実施			
経費負担区分の明確化	実施				

実施には、一部実施を含む。

収支計画

1 収支計画

平成 17 年度予算の収益的収支は、収入 95 億円に対し支出 98 億円で、3 億円の赤字となっていますが、集中改革期間中に単年度収支の均衡を図る必要があります。

今後を展望しますと、

収入においては、今後も乗車人員の減少が見込まれることや「赤字補てん的な補助金」を削減することにより減少しますが、お客様サービスの向上を図り増収に努めます。

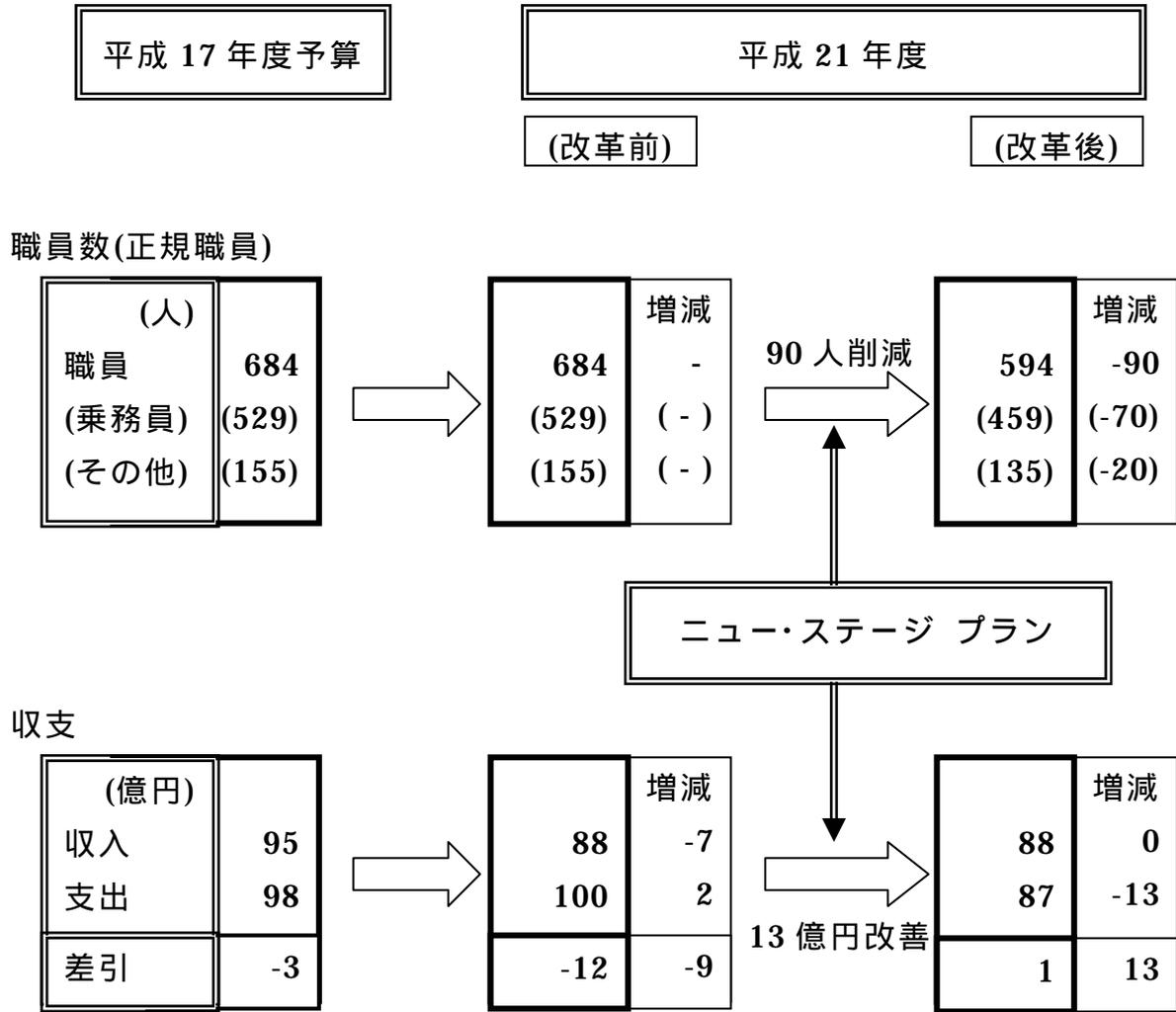
また、支出においては、バス運行の改善や給与水準の見直し等を図り、コスト節減に努めます。

収入、支出ともに、現行のままでは収支が悪化しますが、このプランを実施することにより、経営改善を図り、集中改革期間最終年次である平成 21 年度の収支均衡を目指します。

2 改善効果

このプランの実施により、現行のまま推移した場合の集中改革期間最終年次である平成 21 年度の見込に比較して、正規職員数で 90 名の削減、収益的収支で約 13 億円の収支改善効果があると見込んでいます。

収支計画(概略図)



「平成 21 年度改革前」見込みは、現在のまま推移した場合の見込みである。

職員数は、交通事業管理者を含む正規職員数であり、「平成 21 年度改革前」は平成 17 年度予算人数である。

川崎市バス事業ニュー・ステージ プラン

(問い合わせ先)

川崎市交通局企画管理部経営企画課

T E L 044-200-3219

F A X 044-200-3946



KAWASAKI CITY

川崎市