

川崎市バス事業経営問題検討会 第1回会議資料

諮問事項について

平成24年10月19日

川崎市交通局

目 次



1. 川崎市バス事業経営問題検討会 諮問事項	… P 2
2. 諮問事項1	… P 3
3. 諮問事項2	… P 4
4. 諮問事項3	… P 5



1. 川崎市バス事業経営問題検討会 諮問事項

川崎市バス事業経営問題検討会 諮問事項

次期経営健全化計画（平成26年度～30年度）の策定に当たって、今後における市バス事業の方向性などについて、次に掲げる諮問事項に関する提言をいただく

- 1 「川崎市バス事業ステージアップ・プラン」の評価と今後の方向性について
- 2 新たな経営改善について
- 3 お客様サービスの向上について



2. 諮問事項1

諮問事項1

「川崎市バス事業ステージアップ・プラン」の評価と今後の方向性について

計画期間 : 平成21年度～25年度

- 目 標 :
- ① サービススタンダードを構築し、数値目標の設定により、お客様の満足を高めるように努める
 - ② 計画期間最終年度の単年度収支均衡と持続可能な経営基盤の確立

ステージアップ・プランにおける取組を総括し、今後も市バスが社会経済環境の変化に的確に対応していくための事業運営に関する提言



3. 諮問事項2

諮問事項2

新たな経営改善について

- 乗車料収入は、10年前(平成14年度)から横ばいの状況
- 燃料費の増加や消費税率の引上げなどにより、さらに費用が増加する見込



これらの厳しい経営環境の変化への対応に関する提言



4. 諮問事項3

諮問事項3

お客様サービスの向上について

- 安全を最優先事項として、安心・信頼して御利用いただける輸送サービス
- お客様が快適に御利用いただけるサービス



これらの観点におけるお客様サービスの向上に関する提言

川崎市バス事業経営問題検討会
第1回会議資料

川崎市バス事業の現状

平成24年10月19日

川崎市交通局



目 次

1. 交通事業の沿革	… P	2
2. 市バス事業の概要	… P	3
3. 営業所の概要	… P	5
4. 市バス運行エリア	… P	6
5. 市内の路線バスの状況	… P	7
6. 運輸成績	… P	8
7. 決算状況	… P	9
8. 生産性指標と推移	… P	11
9. 路線別収支の状況	… P	16



1. 交通事業の沿革

年月日	主な出来事				
昭和19. 10. 14	市電営業開始(古川通～東渡田5丁目)	市電(S19～S44)	市バス(S25～)	トロリーバス(S26～S42)	貸切バス(S27～S43)
25. 12. 15	市バス営業開始(浜町3丁目～新丸子駅)				
26. 3. 1	トロリーバス営業開始(川崎駅前～池上新田)				
27. 9. 20	貸切バス営業開始				
27. 10. 1	地方公営企業法および地方公営企業労働関係法適用				
41. 10. 1	交通事業再建整備8箇年計画による自主再建開始(昭和41年度～48年度)				
42. 5. 1	トロリーバス廃止				
43. 3. 1	貸切バス廃止				
44. 4. 1	市電廃止				
49. 1. 9	自治大臣再建計画を承認(再建団体指定)(昭和48年度～58年度)				
50. 6. 3	乗合バスワンマン化達成				
59. 3. 31	再建団体指定による財政再建完了				
60. 7. 1	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 1. 5. 1	普通乗車料金(大人) 170円 に改定 (消費税導入)				
2. 7. 11	深夜バス運行開始(5路線)				
3. 1. 16	普通乗車料金(大人) 180円 に改定				
7. 3. 1	普通乗車料金(大人) 200円 (現行料金)に改定				
9. 12. 19	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)				
13. 4. 2	ワンコインバス(川崎病院線)運行開始				
16. 4. 1	27路線一斉ダイヤ改正、菅生出張所を廃止、高速アクアライン線の廃止				
17. 3. 1	貸切バス営業再開				貸切バス(H17～)
18. 5. 16	梶ヶ谷線を東急バス株式会社に委譲				
18. 9. 1	小杉線を東急バス株式会社に委譲				
19. 4. 1	上平間営業所管理委託の一部実施(4路線、臨港グリーンバス株式会社)				
20. 4. 1	上平間営業所管理委託の完全実施(9路線、臨港グリーンバス株式会社)				
23. 4. 1	菅生営業所の開設及び管理委託の実施(4路線、株式会社相模神奈交バス)				
23. 9. 3	藤子・F・不二雄ミュージアム線運行開始				



2. 市バス事業の概要

(平成24年4月1日現在)

運行開始日

昭和25年12月15日

運行区域

川崎市全域

(一部横浜市域乗入)

普通乗車料金

大人200円 小児100円 均一 ※平成7年3月1日改定
(川崎病院線のみ大人・小児とも100円)

車両数

332両(乗合327両、貸切5両)

営業路線及び系統数

31路線、215系統(停留所数516箇所)

営業所及び乗車券発売所

5営業所(塩浜、上平間、井田、菅生、鷺ヶ峰)、2乗車券発売所(川崎、溝口)

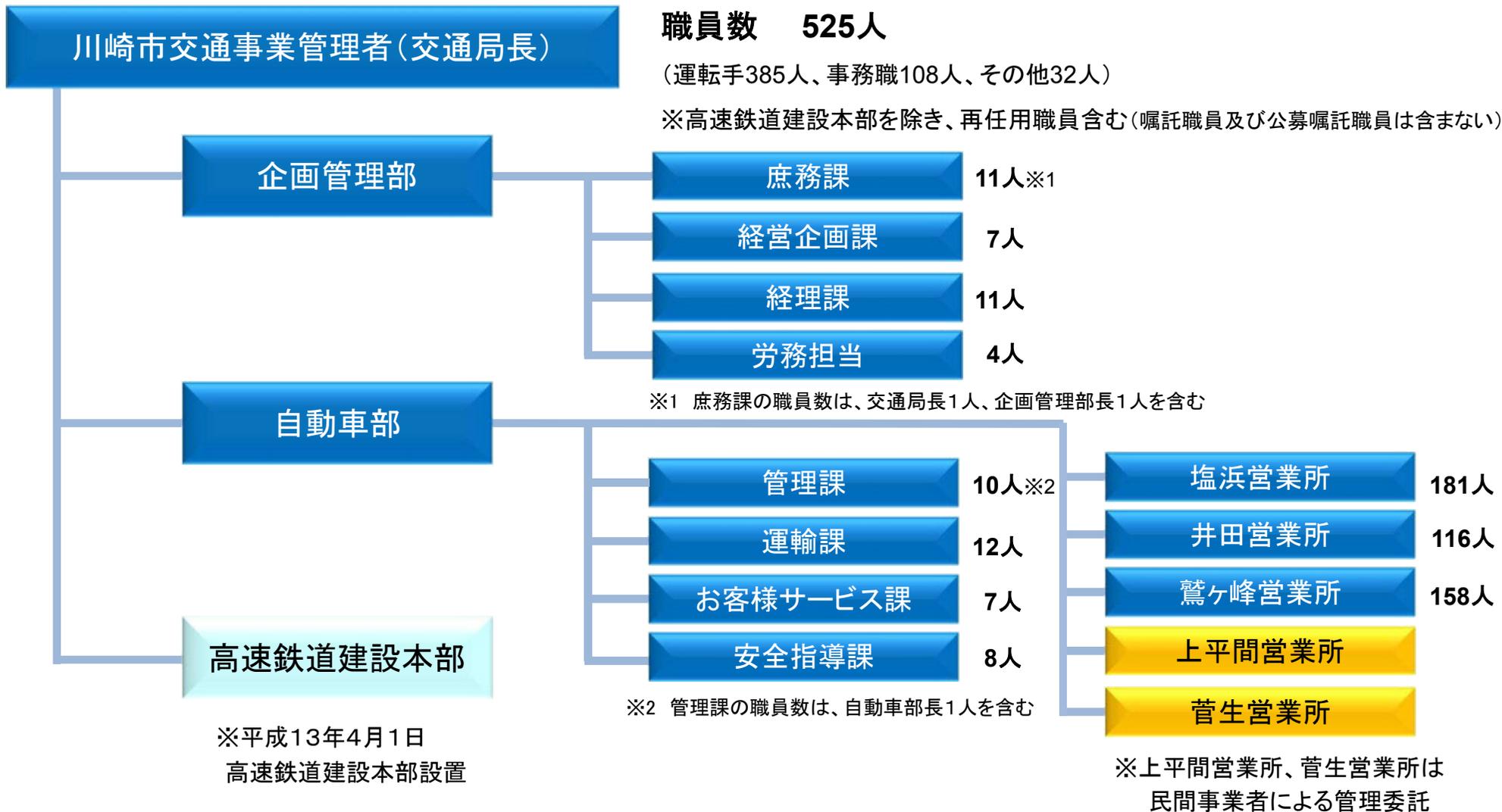




2. 市バス事業の概要

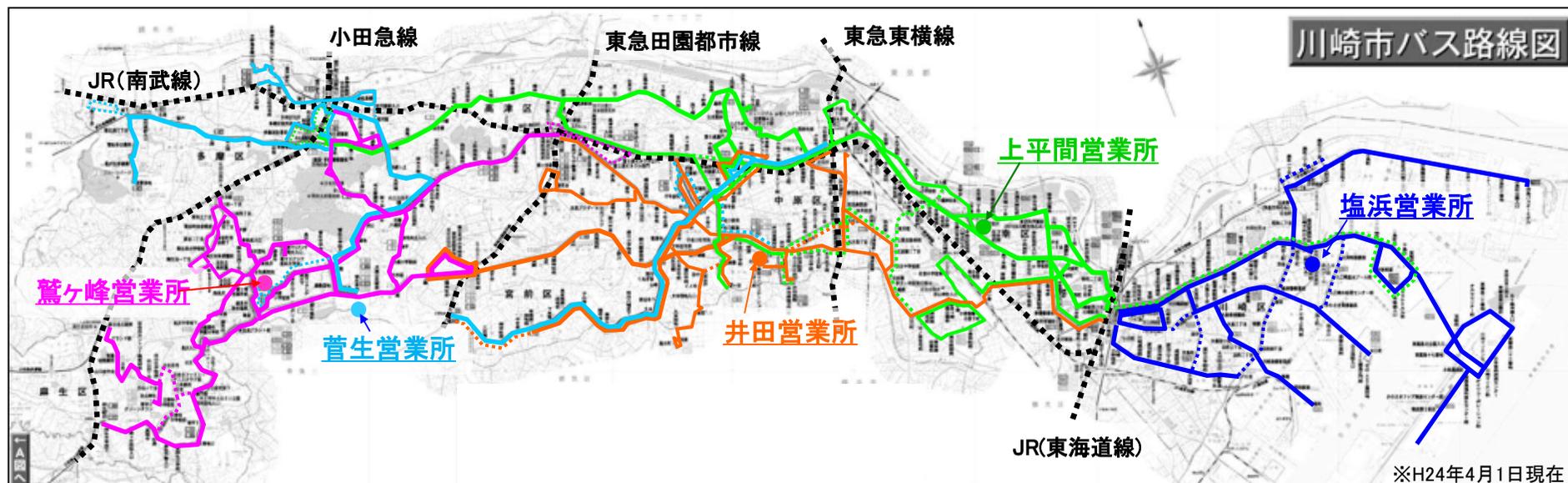
<組織図>

(平成24年4月1日現在)





3. 営業所の概要



	塩浜営業所	井田営業所	鷺ヶ峰営業所	上平間営業所	菅生営業所	計
所在地	川崎市塩浜2-2-1	高津区明津98	宮前区菅生ヶ丘41-1	中原区上平間1140	宮前区犬蔵3-5-1	
営業開始	S37.8.7	S41.8.1	S47.4.24	S28.7.22	H23.4.1	
担当路線数(路線)	7	7	5	8	4	31
車両数(両)	99	52	81	70	30	332
交通局職員数(人)	181	116	158	—	—	455
うち、運転手数(人)	156	95	134	—	—	385
総運転手数(人)	188	103	160	117	54	622

※車両数は、貸切バス車両を含む

※交通局職員数は、再任用職員を含む(嘱託職員及び公募嘱託職員は含まない)

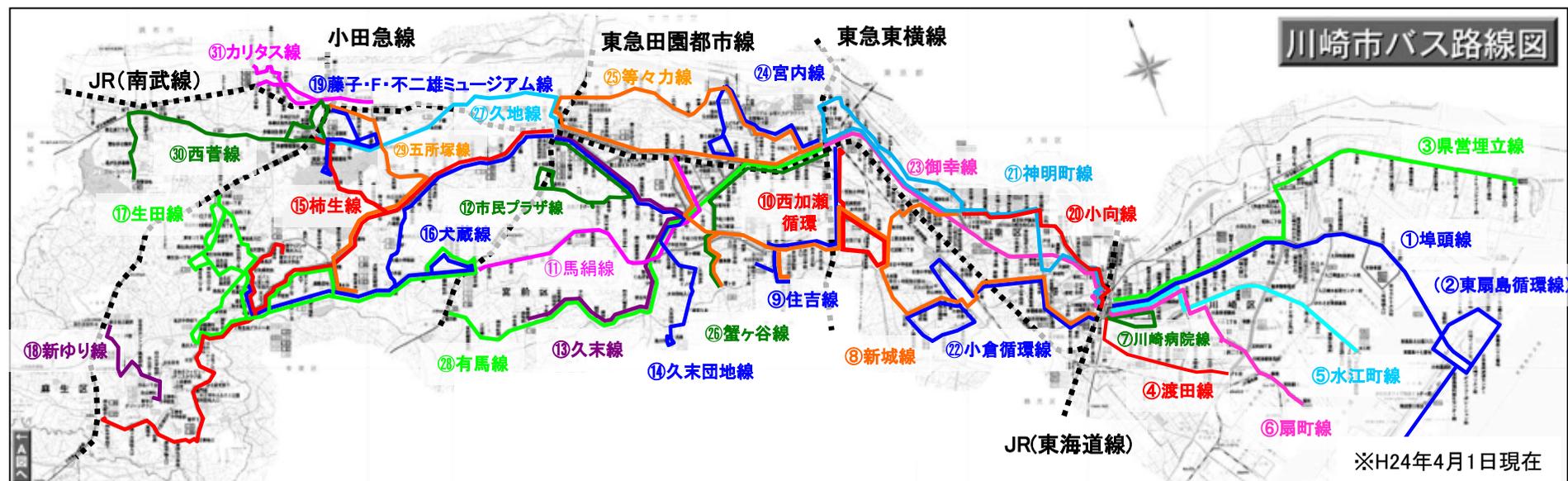
※上平間営業所及び菅生営業所は、民間バス事業者による管理委託

※総運転手数は、再任用職員、嘱託職員、公募嘱託職員及び管理委託職員を含む

※上平間営業所は、担当路線数9路線のうち1路線(新城線)は井田営業所でカウント



4. 市バス運行エリア



※H24年4月1日現在

路線名

塩浜営業所	井田営業所	鷲ヶ峰営業所	上平間営業所	菅生営業所
①埠頭線	⑧新城線	⑮柿生線	⑳小向線	㉘有馬線
②東扇島循環線 ※	⑨住吉線	⑯犬蔵線	㉑神明町線	㉙五所塚線
③県営埋立線	⑩西加瀬循環線	⑰生田線	㉒小倉循環線	⑳西菅線
④渡田線	⑪馬絹線	⑱新ゆり線	㉓御幸線	㉚カリタス線
⑤水江町線	⑫市民プラザ線	⑲藤子・F・不二雄ミュージアム線	㉔宮内線	
⑥扇町線	⑬久末線		㉕等々力線	
⑦川崎病院線	⑭久末団地線		㉖蟹ヶ谷線	
			㉗久地線	

※②東扇島循環線は、①埠頭線に含む

※上平間営業所及び菅生営業所は、民間バス事業者による管理委託

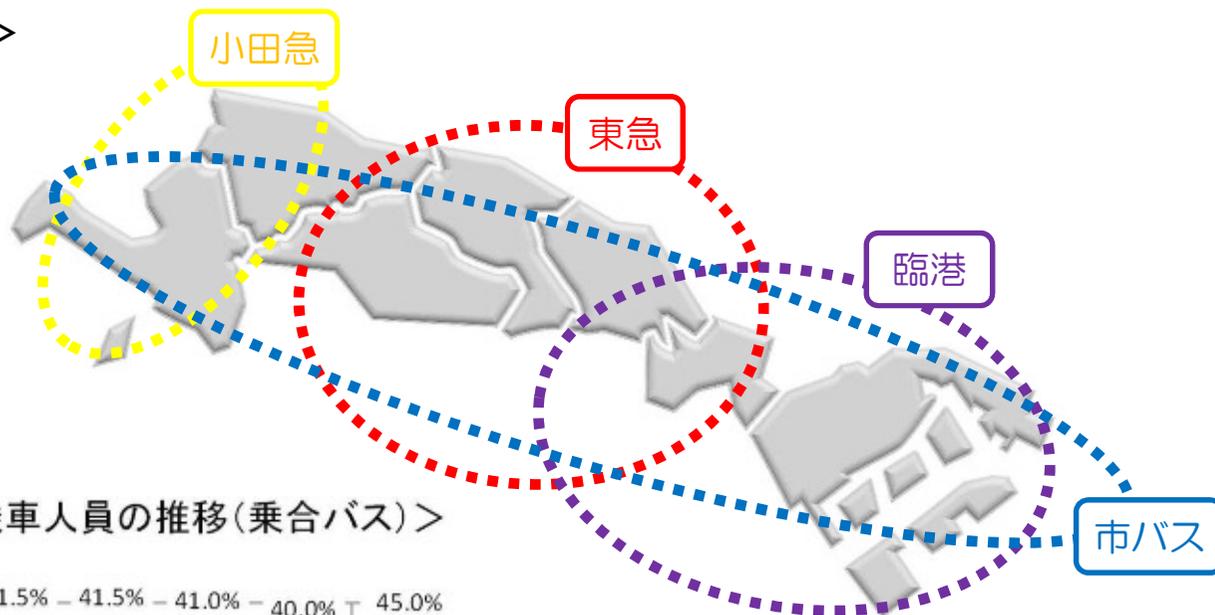
※上平間営業所は、担当路線数9路線のうち1路線(新城線)は井田営業所の担当路線として表記



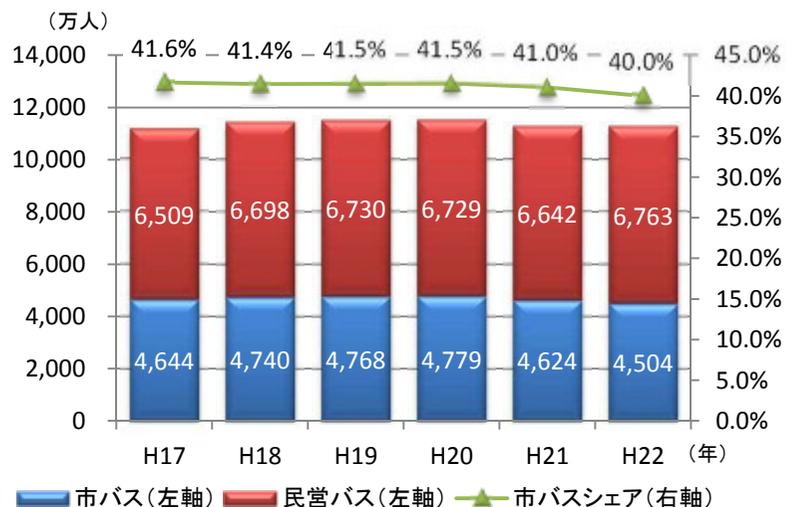
5. 市内の路線バスの状況

市内の路線バスは、市営バスと主に民営3事業者が運行しており、市営バスは市域全体を営業エリアとして、市内のバス利用者数の約40%のシェアを有している。

<営業エリアイメージ>



<市内バス事業者の乗車人員の推移(乗合バス)>



<市内バス事業者の乗車人員(H22年乗合バス)>

事業者	乗車人員(人)	シェア
市バス	45,039,681	40.0%
臨港バス	27,609,371	24.5%
東急バス	25,738,647	22.8%
小田急バス	14,282,231	12.7%
合計	112,606,989	100.0%

(資料)『川崎市統計書』から作成



6. 運輸成績

1 乗合バス事業（平成23年度）

区分	数量	1日当たり
期末営業キロ	202.48km	—
停留所数	516箇所	—
運行系統数	215系統	—
営業路線数	31路線	—
営業日数	366日	—
期末在籍車両数	330両	—
延実働車両数	106,442両	291両
実車走行キロ	12,885,037km	35,205km
乗車人員	47,376,881人	129,445人
乗車料収入	7,547,232,328円	20,620,853円

2 貸切バス事業（平成23年度）

区分	数量	1日当たり
営業日数	366日	—
期末在籍車両数	5両	—
延実働車両数	795両	2両
実車走行キロ	38,119km	104km
乗車人員	276,178人	755人
乗車料収入	43,072,220円	117,684円

※運行系統数には臨時系統の11系統を含む



7. 決算状況

平成23年度決算の概要（税抜き）

（単位：円）

項目	平成23年度決算
事業収益	9,162,776,244
営業収益	7,720,006,833
営業外収益	1,440,647,577
特別利益	2,121,834
事業費用	9,131,494,846
営業費用	9,057,330,148
営業外費用	58,180,157
特別損失	15,984,541
当年度純利益	31,281,398
繰越利益剰余金	356,007,995
未処分利益剰余金	387,289,393

（単位：円）

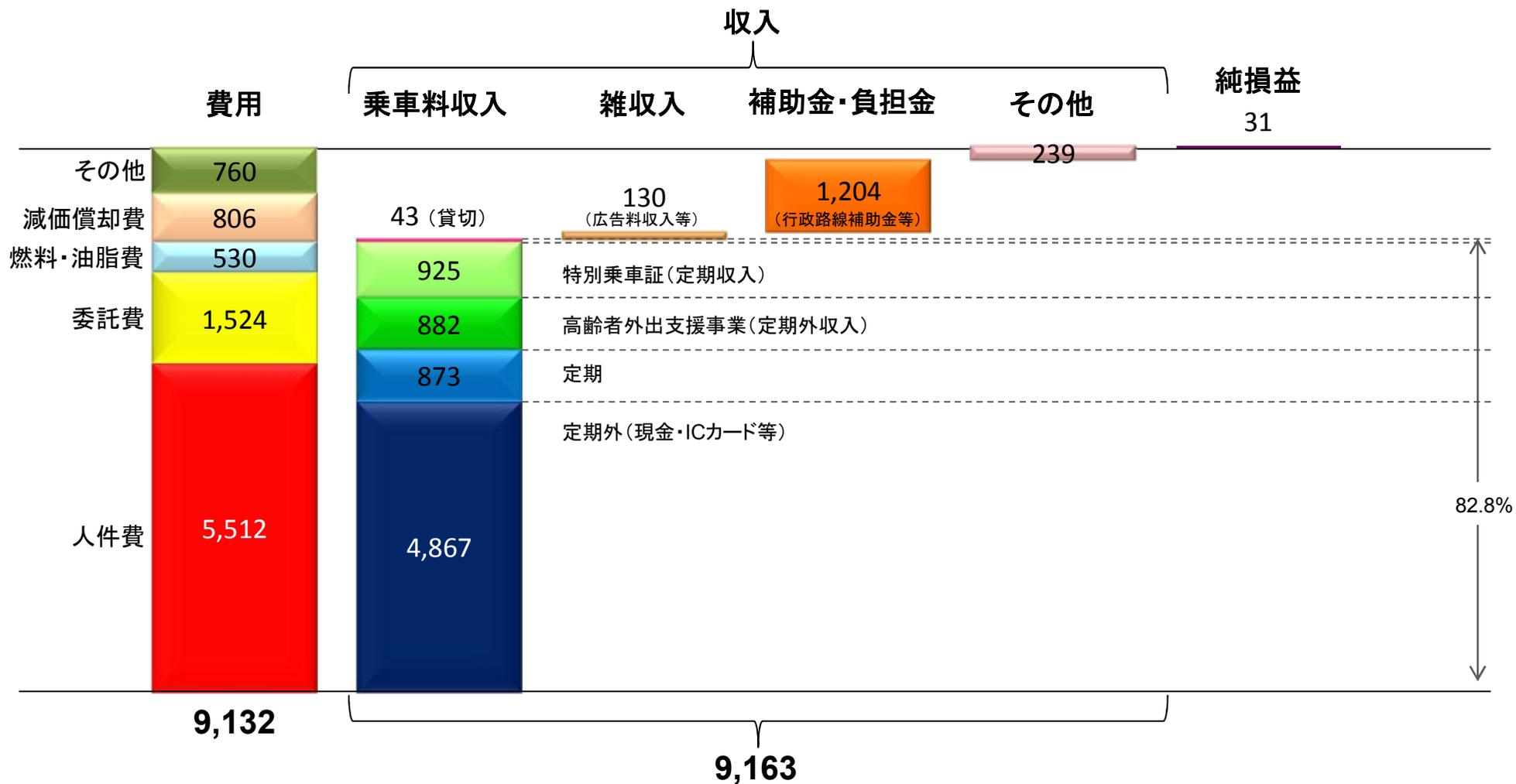
項目	収 支	
収 入	乗車料収入	7,590,304,548
	その他収入	1,572,471,696
	一般会計補助金	779,531,078
	負担金	424,441,600
	その他	368,499,018
	合 計	9,162,776,244
支 出	営業費用	5,511,698,280
	人件費	2,739,631,527
	経費	806,000,341
	減価償却費	
	営業外費用	16,609,346
	その他支出	41,570,811
	特別損失	15,984,541
	合 計	9,131,494,846
	差 引	31,281,398



7. 決算状況

収支構造(平成23年度決算ベース、単位:百万円)

収入のうち、乗車料収入が82.8%を占める。





8. 生産性指標と推移

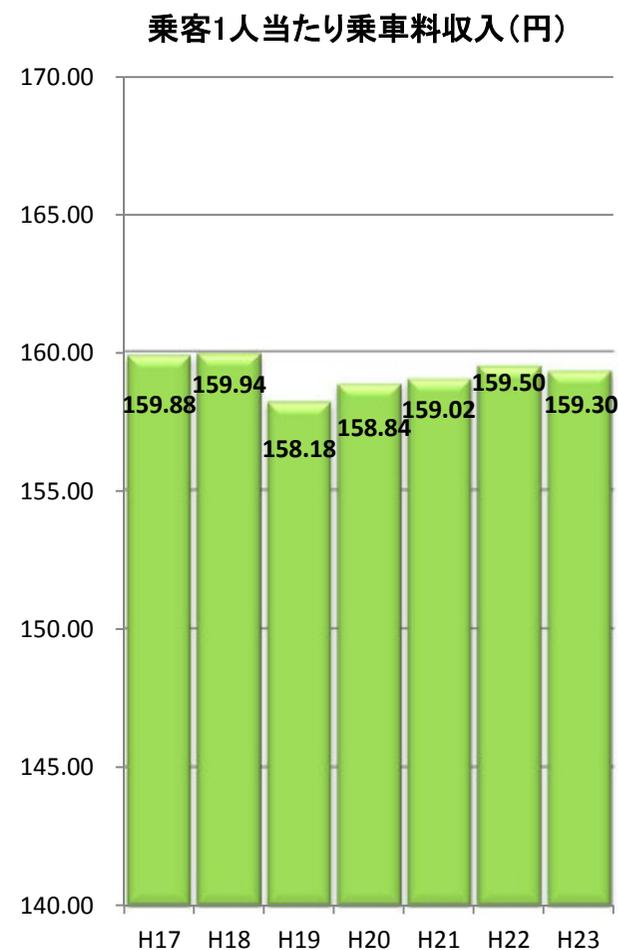
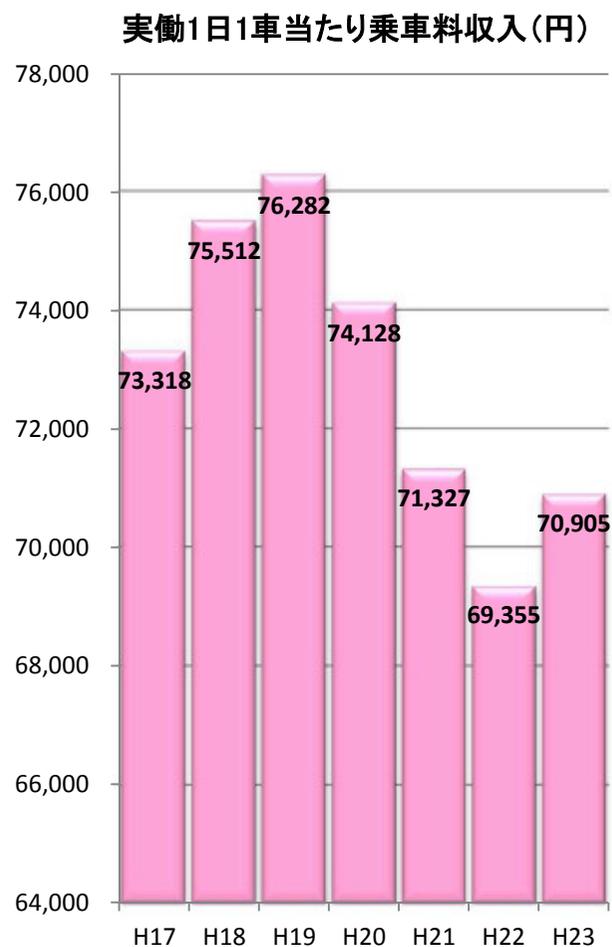
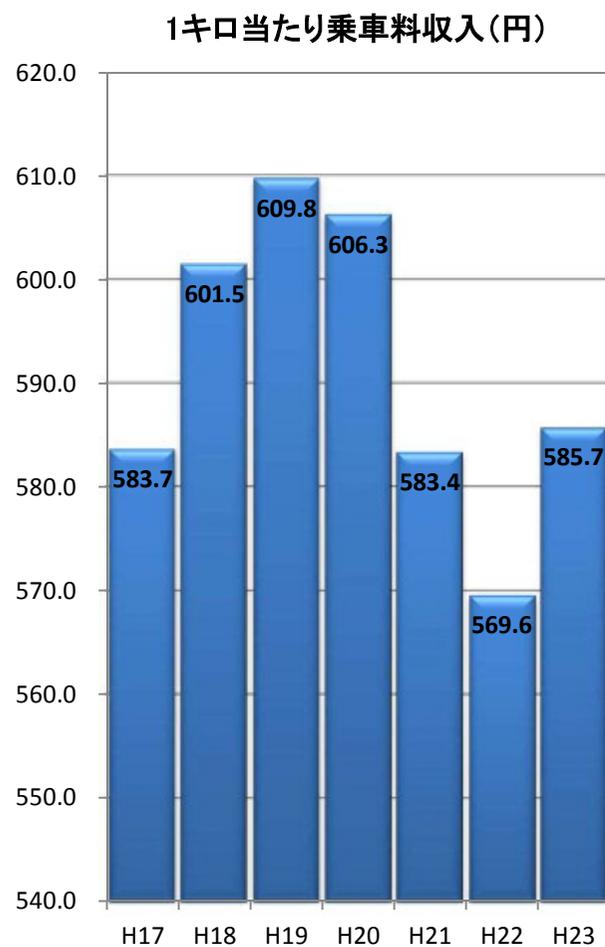
平成23年度 生産性指標(乗合自動車事業)

乗車料収入	1キロ当たり	585.7円
	実働1日1車当たり	70,905円
	乗客1人当たり	159.30円
営業費用	1キロ当たり	700.8円
	実働1日1車当たり	84,835円
	乗客1人当たり	190.60円
乗車人員	1キロ当たり	3.68人
	実働1日1車当たり	445人
その他	実働1日1車当たり走行キロ	121.1km
	軽油1L当たり総走行キロ	2.690km



8. 生産性指標と推移

生産性指標の推移 [乗車料収入]

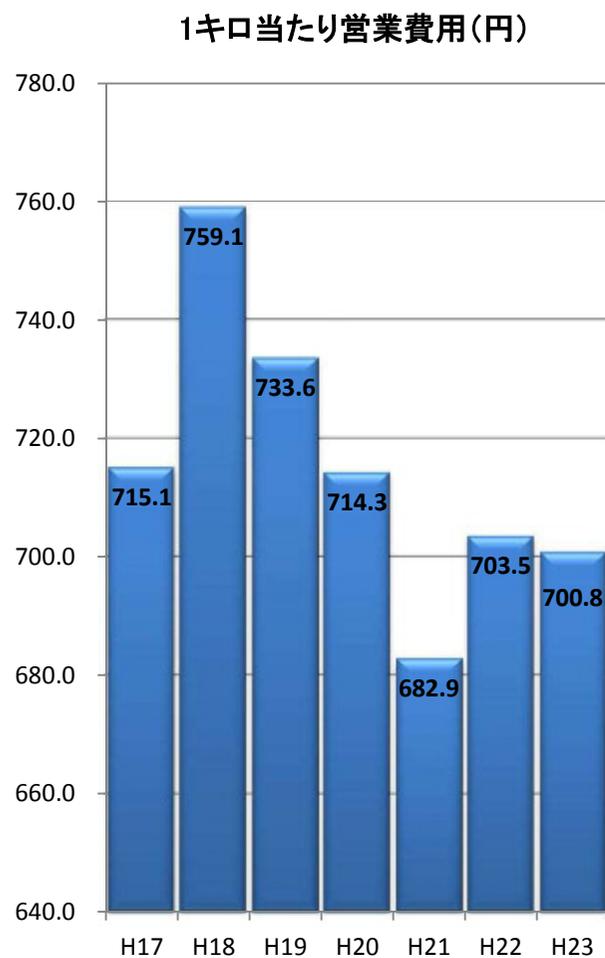


※貸切バス事業は除く

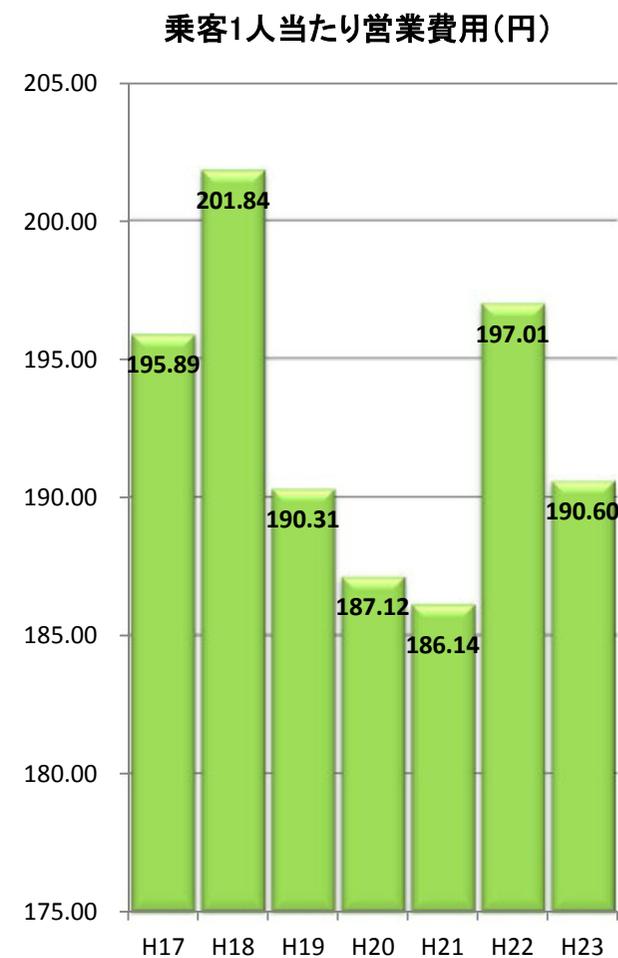


8. 生産性指標と推移

生産性指標の推移 [営業費用]



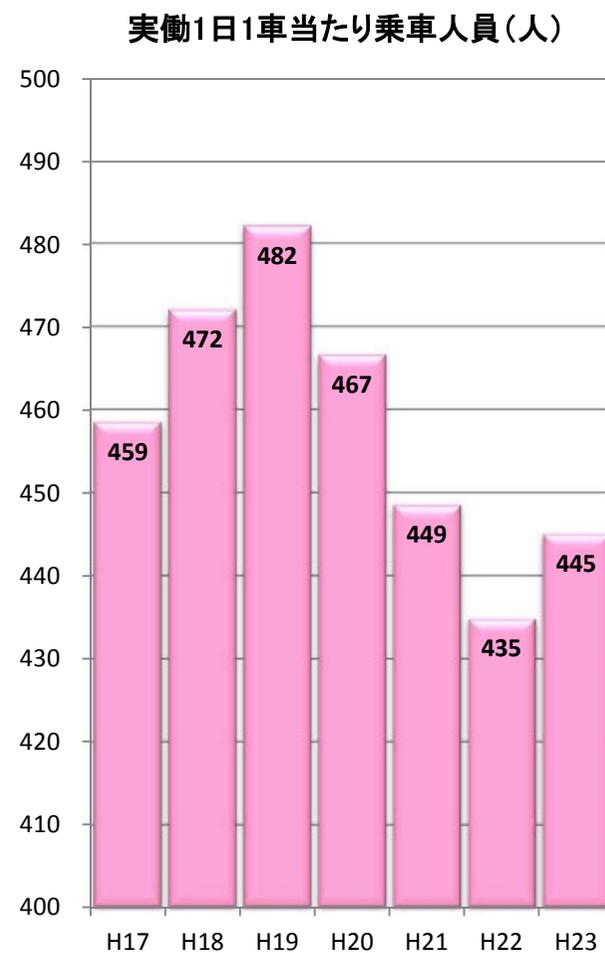
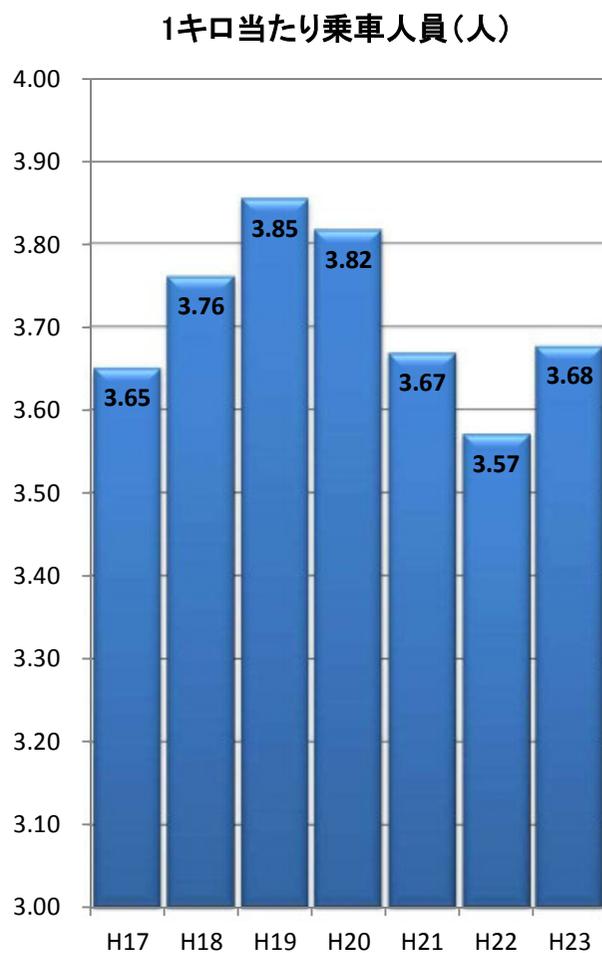
※貸切バス事業は除く





8. 生産性指標と推移

生産性指標の推移 [乗車人員]

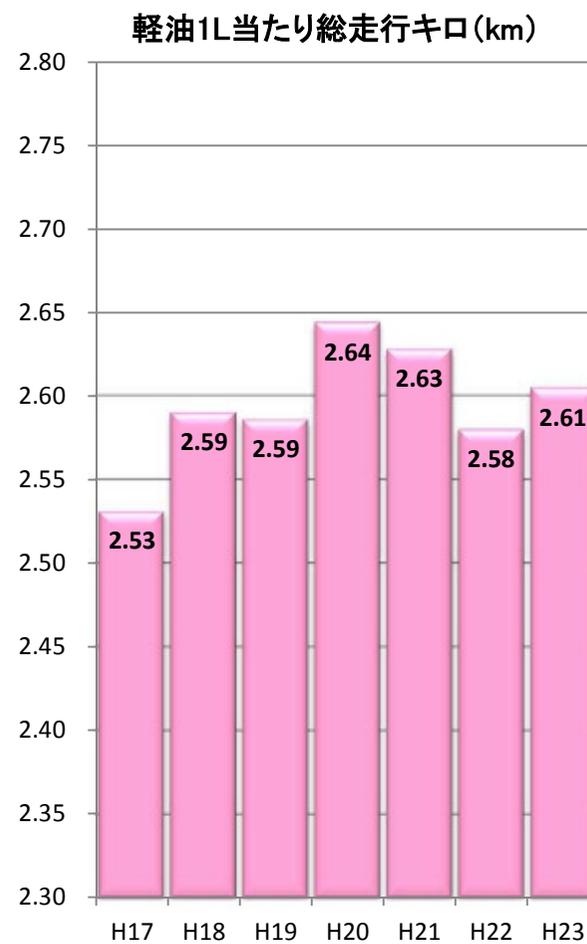
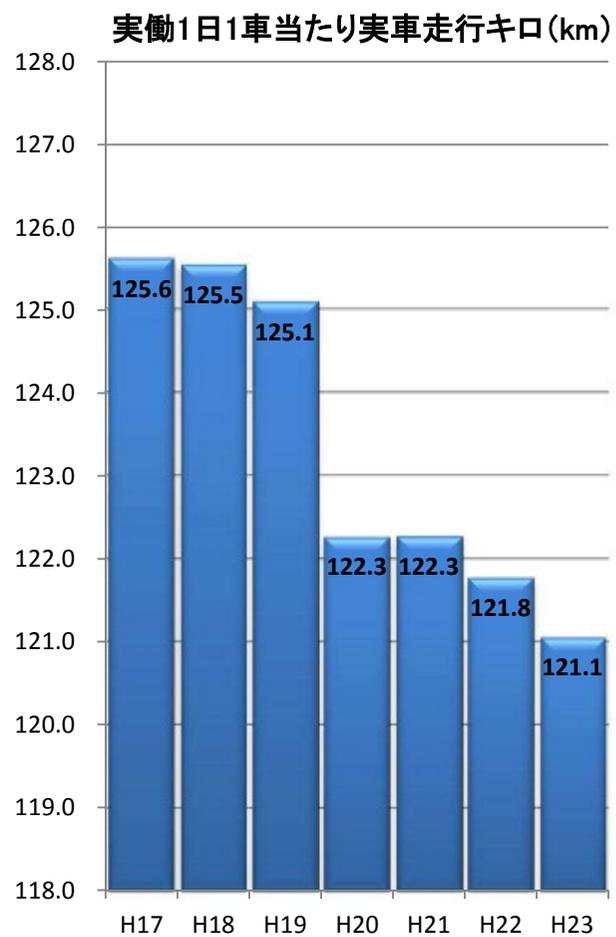


※貸切バス事業は除く



8. 生産性指標と推移

生産性指標の推移 [その他]



※貸切バス事業は除く

※総走行キロ=実車走行キロ+空車走行キロ



9. 路線別収支の状況

路線別収支状況(平成22年度 営業損益ベース)

30路線のうち24路線が赤字

営業係数

100円の収益をあげるのに必要な費用を示す指数で、100未満であれば黒字、100を超えると赤字であることを示す。

営業係数	路線数	構成比
100未満(黒字)	6路線	20.00%
100 超 (赤字)	24路線	80.00%
100～150	13路線	43.33%
151～200	6路線	20.00%
201以上	5路線	16.67%
計(全体平均 121)	30路線	100.00%

※営業係数=(営業費用÷営業収益)×100

※営業費用は、人件費、経費、減価償却等

※営業収益は、乗車料収入、広告料収入等



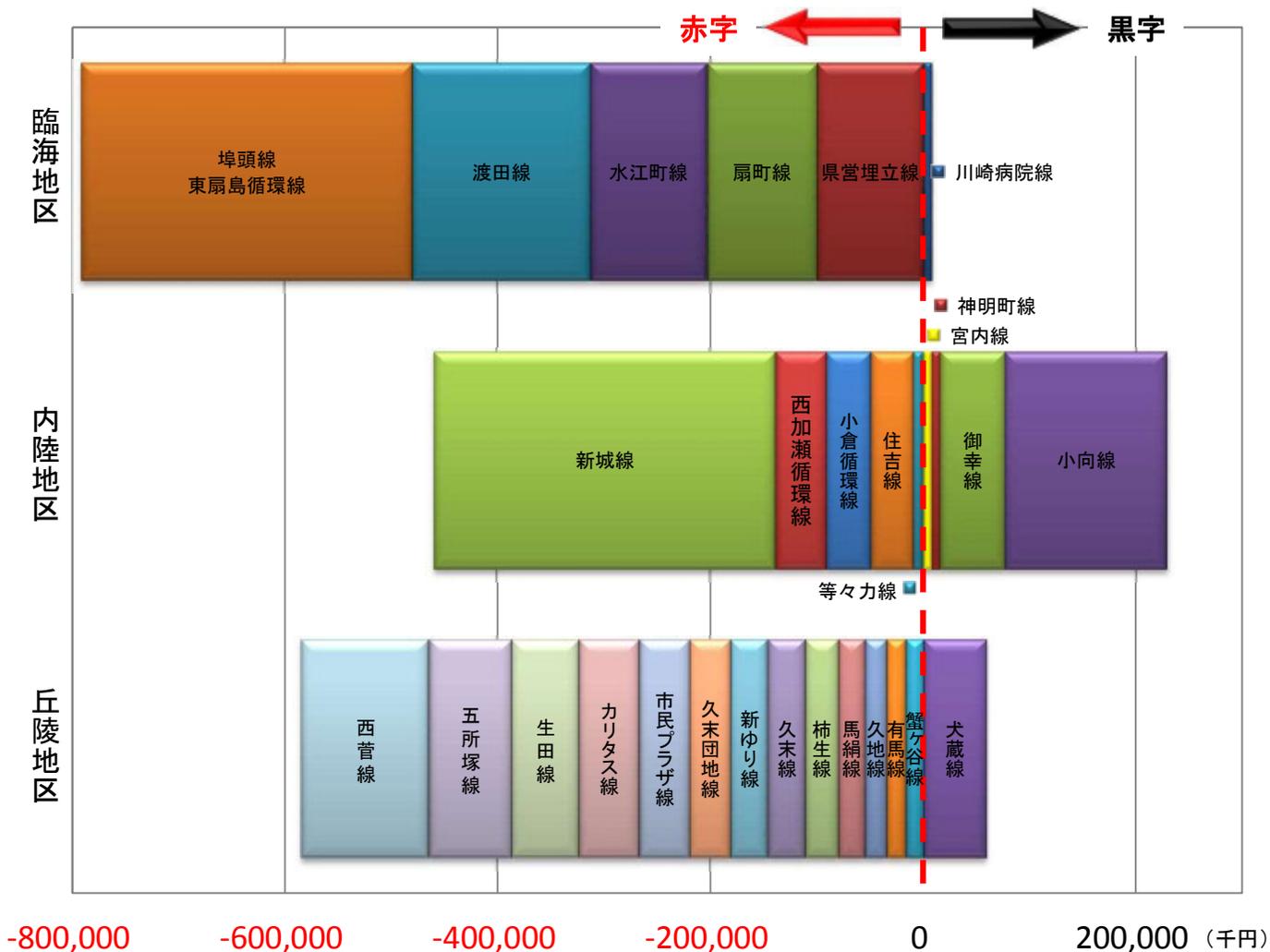
9. 路線別収支の状況

赤字である24路線のうち臨海地区における路線の赤字幅が大きい

＜路線別収支(平成22年度)＞

路線名		営業損益 (千円)	営業係数
臨海地区 (川崎区)	川崎病院線	7,522	67.3
	県営埋立線	-100,330	170.5
	扇町線	-103,252	212.8
	水江町線	-109,394	125.4
	渡田線	-167,839	149.6
	埠頭線 東扇島循環線	-311,041	131.2
	内陸地区 (幸区) (中原区)	小向線	152,233
御幸線		60,731	84.1
神明町線		8,354	96.8
宮内線		7,811	93.4
等々力線		-9,327	114.1
住吉線		-39,734	329.7
小倉循環線		-42,205	130.4
西加瀬循環線		-47,828	421.1
丘陵地区 (高津区) (宮前区) (多摩区) (麻生区)	新城線	-320,727	156.5
	犬蔵線	59,278	90.8
	蟹ヶ谷線	-16,584	121.2
	有馬線	-18,036	105.1
	久地線	-20,595	117.7
	馬絹線	-24,740	116.2
	柿生線	-31,061	103.1
	久末線	-34,731	173.8
	新ゆり線	-35,180	155.7
	久末団地線	-38,774	150.7
	市民プラザ線	-47,156	153.9
	カリタス線	-56,765	209.0
	生田線	-63,434	118.6
	五所塚線	-77,484	141.3
	西菅線	-119,637	216.9

＜地区別 路線別収支の積算(平成22年度 営業損益)＞



川崎市バス事業経営問題検討会 第1回会議資料

川崎市バス事業ステージアップ・プランの概要と取組状況

平成24年10月19日

川崎市交通局

目 次



1. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの概要 … P 2
2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況 … P 3



1. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの概要

基本方針と目標、計画期間

1 基本方針

- (1)市バス事業は市民の皆様やお客様から信頼され、お客様の立場に立った市バスならではの質の高いサービスを提供
- (2)高齢化の進展や地球温暖化など環境問題への対応に伴い、公共交通の役割やニーズが高まる状況において、
将来にわたって公営バスの意義・役割を果たしていくために、一層の経営健全化、効率化を推進

2 目標

- (1)サービススタンダードを構築し、数値目標の設定により、市バスサービスの向上を図り、お客様の満足度を高めるよう努める
- (2)お客様のニーズや需要動向を踏まえて増客、増収に向けた取組を展開するとともに、経営改善を推進し、計画期間最終年度の単年度収支均衡と計画期間後における持続可能な経営基盤を確立

3 計画期間

平成21年度から平成25年度までの5箇年間（現在3年7か月目）



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策1 安全・安心な輸送サービスに向けて

運輸安全マネジメントに基づき、営業所の運行管理の徹底や事故防止に向けた職員研修を充実し、輸送の安全性の向上を図り、お客様の信頼に応える。

1 運輸安全マネジメントに基づく取組の充実

○輸送の安全に関する中期的な目標

平成25年度末までに有責事故(有責率1%以上)発生件数を20件／年以下に削減

<有責事故発生件数の推移>

年度	H21	H22	H23
件数	43件	32件	44件

○事故防止、コンプライアンス(法令順守)の徹底に向けた取組

乗務員指導監督年間計画に基づく研修の実施

安全管理体制の見直し(PDCAサイクル)

酒気帯び出勤の撲滅 など

<取組状況>

H22年度	市バス信頼回復緊急対策本部会議の設置及び経路誤り再発防止の取組
	運転手のグループワークの実施
H23年度	市バス営業所改革アドバイザーの設置
	市バス営業所改革アドバイザーによる運行管理体制の検証
	外部委員で構成する川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会を設置し、運行ミスの再発防止を討議

重点事業

1 ドライブレコーダーの計画的導入及び技能の向上

<取組状況>

H21年度

329両全車に導入



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策2 お客様満足度の向上に向けて

市バスならではの高品質な「サービススタンダード」を構築する。

1 路線再編、ダイヤ改正

お客様ニーズや運行の効率化、都市基盤の整備などに合わせた路線再編やダイヤ改正 など

<取組状況>

H22.3.15	西加瀬循環線の新設
H22.6.1	埠頭線の東扇島西公園への延伸
H22.7.31	柿生線の向丘遊園駅東口への延伸（試行運行）
H23.9.3	藤子・F・不二雄ミュージアム線の新設

2 バス停留所施設の改善

<取組状況>

○広告付き上屋の拡充整備

H25年度までに70基設置予定

○通常上屋の計画的整備

毎年度、10基代替整備

○照明付標識の計画的整備

H21、22年度、集中的に20基ずつ代替整備 H23年度以降毎年10基新設・代替整備

○市バスベンチの計画的整備

H19年度から21年度の3箇年計画で計300脚の集中整備 H22年度以降毎年20脚代替整備

○市バスナビ対応停留所の拡充

	H21年度	H22年度	H23年度
通常上屋	10基整備	12基整備	10基整備
照明付標識	20基整備	20基整備	20基整備
ベンチ	100脚整備	10脚整備	50脚整備



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策2 お客様満足度の向上に向けて

3 乗車券制度の改善

通勤定期券利用者の利便性向上などを旨として、新たに6箇月のIC通勤定期券の発売を検討

<取組状況>

H21年度	IC6箇月定期券の発売開始
-------	---------------

4 情報ツールの充実

○市バスホームページにおける情報の充実と機能拡充

○交通局ニュースの発行とお客様アンケートの実施

<取組状況>

H21年度	交通局ニュースの発行及びお客様アンケートの実施
H22年度	キッズページ、かわさきノルフィンランド等、市バス(交通局)ホームページの充実
	交通局ニュースの発行及びお客様アンケートの実施
H23年度	藤子・F・不二雄ミュージアム線に関する情報を発信
	交通局ニュースの発行及びお客様アンケートの実施

重点事業

1 市バスサービススタンダードの構築

可能な限り数値目標の設定とPDCAサイクルによる着実な推進

<取組状況>

H21～23年度	四半期ごとに目標に対する達成状況等の進捗管理を実施
----------	---------------------------



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策3 社会的要請への対応と地域貢献について

人と環境にやさしい市バスの取組として、バス車両のバリアフリー化や低公害化を推進するとともに、生活路線等の維持や地域と連携した取組を行います。

1 社会的要請への取組

○バス車両のバリアフリー化

H25年度までにバリアフリー新法の基準に適合した

低床バス(ノンステップバス及びワンステップバス)に100%更新

○バス車両の低公害化

・H25年度までに最新の排出ガス規制適合車等に更新(計184両)

・H25年度までにハイブリッドバスの計画的導入(目標 計30両)

○エコドライブ・アイドリングストップの徹底

<取組状況>

H21～H23年度

各営業所において毎年度1回研修の実施、民間講習会への職員の派遣

○バイオ燃料の導入検討

<取組状況>

H21年度

バイオディーゼル燃料運行実験の実施 (H21年7月～H21年12月)

2 地域貢献への取組

○地域の大切な交通手段の確保

<取組状況>

H23年度

宮前区有馬・東有馬地区におけるコミュニティバス運行実験への協力

○地域との連携

<取組状況>

	H21年度	H22年度	H23年度
低床バス導入数	44両	42両	36両
(うちハイブリッドバス)	(6両)	(6両)	(6両)
低床バス導入率	85.4%	97.0%	99.1%



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策4 経営力の強化に向けて

企業体として持続可能な経営基盤を確立するため、増収策とコスト削減策の検討、実施に努めます。

1 増収策の推進

○路線再編、ダイヤ改正

○バス車両や停留所施設の活用

<取組状況>

H21～23年度

ラッピングバスによる広告料収入の確保

○局資産の有効活用

<取組状況>

H21～23年度

営業所等への自動販売機の設置及び旧線路用地等の土地の貸付

2 コスト削減

○管理の受委託の拡大等

<取組状況>

23年度

菅生営業所を新設し、管理委託による運行を開始

○嘱託職員の活用

<取組状況>

H21～23年度

公募嘱託運転手等の活用

○人件費の抑制

○徹底したコスト削減



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策4 経営力の強化に向けて

3 経営基盤の強化

○効率的な組織体制の構築

<取組状況>

22年度	溝口乗車券発売所の民間委託化
23年度	川崎乗車券発売所の民間委託化へ向けた取組（平成24年4月1日から民間委託化）

○経営分析の充実

重点事業

1（仮称）経営アドバイザリー・ボードの設置

経営健全化を着実に推進するとともに、事業運営等に当たって外部の視点を参考とするため、外部有識者で構成する（仮称）経営アドバイザリー・ボードを設置

<取組状況>

H21年度	外部有識者6名から構成される「川崎市バス事業アドバイザリー・ボード」の設置
	第1回、第2回開催
H22年度	第3回、第4回開催
H23年度	第5回、第6回開催



2. 川崎市バス事業ステージアップ・プランの取組状況

重点施策5 組織の活性化と職員の意識改革について

市バス事業に携わる全職員が経営理念を理解し、市バス事業はサービス業であることの意識の徹底と経営感覚の醸成を図ります。

1 意識改革の徹底

意識改革の徹底に向けた研修の充実と人材育成

<取組状況>

H21年度	運転手接遇研修などの実施及び充実化に向けた検討
H22年度	第1回市バス運転技能コンクールの開催
H23年度	民間委託による運転手の添乗観察の実施
	第2回市バス運転技能コンクールの開催

2 職員提案制度の活用

職員提案制度を活用した職員の創意工夫の奨励と経営への参画意識の醸成

<取組状況>

H21～23年度	交通局職員提案の募集、表彰の実施
----------	------------------

3 人事評価制度の活用

適正な人事評価による人材育成と意識改革の推進、経営力の強化

<取組状況>

H21～23年度	人事評価の適正管理、H23年度 技能職の人事評価基準の見直しの実施
----------	-----------------------------------

川崎市バス事業経営問題検討会
第1回会議資料

乗合バス事業について

平成24年10月19日

川崎市交通局



目 次

- | | |
|-------------------|-------|
| 1. 乗合バス事業 | … P 2 |
| 2. バス運行に係る関係法令等 | … P 3 |
| 3. 運輸安全マネジメントについて | … P 6 |
| 4. 市バスの事故等の状況 | … P 8 |



1. 乗合バス事業

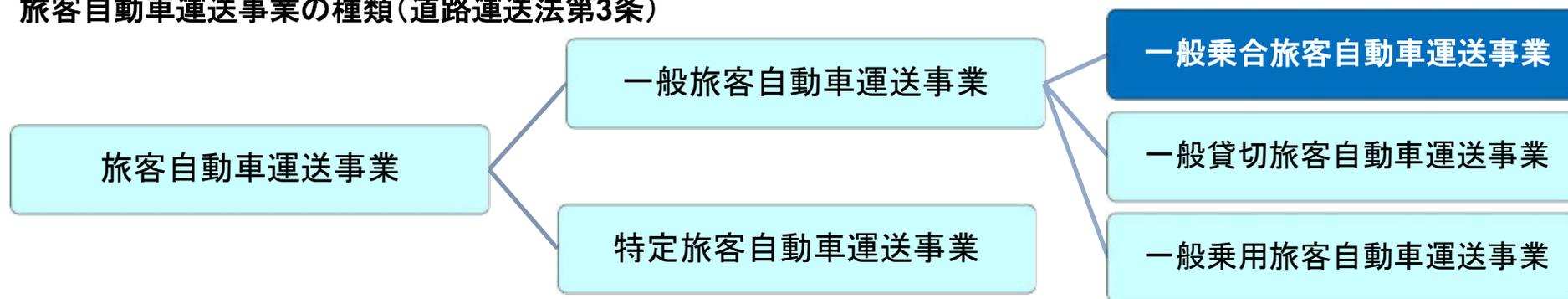
乗合バス事業(路線バス事業等)とは

正式には**一般乗合旅客自動車運送事業**のことであり、路線を定めて定期的に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業である。

一般乗合旅客自動車運送事業を経営するためには、**道路運送法**の規定に基づき、事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出が必要である。

※一般乗合旅客自動車運送事業には、コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通等も含まれる。

旅客自動車運送事業の種類(道路運送法第3条)



バス運行に係る主な法令等

- **道路運送法** (昭和26年6月1日法律第183号)
- **旅客自動車運送事業運輸規則** (昭和31年8月1日運輸省令第44号)
- **自動車運転者の労働時間等の改善のための基準** (平成元年労働省告示第7号)



2.バス運行に係る関係法令等

道路運送法 (昭和26年6月1日法律第183号)

道路運送法の目的

この法律は、貨物自動車運送事業法と相まって、道路運送事業の運営を**適正かつ合理的なものとし**、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の**利益の保護及びその利便の増進を図るとともに**、道路運送の総合的な発達を図り、もって**公共の福祉を増進**することを目的とする。

主な事項

一般旅客自動車運送事業の許可

- ・ 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。[第4条]

一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金

- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業を經營する者は、旅客の運賃及び料金の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。[第9条]

安全管理規程

- ・ 一般旅客自動車運送事業者は、安全管理規程を定め、国土交通大臣に届け出なければならない。[第22条の2]



2.バス運行に係る関係法令等

旅客自動車運送事業運輸規則 (昭和31年8月1日運輸省令第44号)

旅客自動車運送事業運輸規則の目的

この省令は、旅客自動車運送事業の適正な運営を確保することにより、**輸送の安全及び旅客の利便を図る**ことを目的とする。

主な事項

輸送の安全

- ・旅客自動車運送事業者は、経営の責任者の責務を定めることその他の国土交通大臣が告示で定める措置を講ずることにより、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。[第2条の2]

過労防止等

- ・旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。[第21条第1項]
※基準:「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示7号)

旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表

- ・旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後百日以内に、輸送の安全に係る情報であって国土交通大臣が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。[第47条の7]

運行管理者の選任

- ・旅客自動車運送事業者は、運行管理者資格者証を有する者の中から、運行管理者を選任しなければならない。[第47条の9]



2.バス運行に係る関係法令等

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

(平成元年労働省告示第7号)

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の目的

この基準は、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的とする。

主な事項

拘束時間

- ・ 1日(始業時刻から起算して24時間)の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間**が限度である。ただし、1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度である。

休息期間

- ・ 勤務終了後、**継続8時間以上**の休息期間を与える必要がある。

運転時間

- ・ 1日**9時間以内**
- ・ 1週間**40時間以内**
- ・ 連続運転時間は**4時間(240分)以内**



3. 運輸安全マネジメントについて

運輸安全マネジメント制度の経緯

平成17年に入ってヒューマンエラーが原因と見られる事故等が多発

鉄道

- ・東武鉄道伊勢崎線踏切障害事故
- ・JR西日本福知山線脱線事故

自動車

- ・近鉄バス転覆事故
- ・大川運輸踏切衝突事故

海運

- ・九州商船フェリーなるしお防波堤衝突
- ・知床半島観光周遊船乗場

航空

- ・JAL新千歳空港における官制指示違反
- ・JAL客室乗務員の非常口扉の操作忘れ
- ・ANK小松飛行場における官制指示違反

原因

- 経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報提供が不十分
- 経営陣の安全確保に対する関与が不十分

➤ 運輸安全一括法の制定(平成18年3月31日公布)

各モードの運輸事業者に対し、安全管理規定の作成及び届出の義務付け等の措置を講じ、「安全意識の浸透」、「安全風土の構築」を図る。

平成18年10月1日~

運輸安全マネジメント制度の開始

経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築、全社内の安全意識の浸透、安全最優先の風土の定着を図ること等を目的



3. 運輸安全マネジメントについて

運輸安全マネジメントの実施

全ての事業者は、経営トップから現場の運転者に至るまで**輸送の安全が最も重要である**ことを自覚し、運輸安全マネジメントの実施により**絶えず輸送の安全性の向上**に努めなければならない。

運輸事業者^①に期待される安全管理の取組 (「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」から)

1. 経営トップの責務
2. 安全方針
3. 安全重点施策
4. 安全統括管理者の責務
5. 要員の責任・権限
6. 情報伝達及びコミュニケーションの確保
7. 事故、ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用
8. 重大な事故等への対応
9. 関係法令等の遵守の確保
10. 安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等
11. 内部監査
12. マネジメントレビューと継続的改善
13. 文書の作成及び管理
14. 記録の作成及び維持

事業者による安全情報の公表 (運輸規則47条の7)※再掲

○事業者は、毎年度、(毎事業年度の経過後100日以内)

- 輸送の安全に関する基本方針
- 輸送の安全に関する目標(例えば事故件数等)及び目標の達成状況
- 事業用自動車の事故に関する情報(総件数及び類型別の事故件数)

等を公表しなければならない。



4. 市バスの事故等の状況

事故の報告(道路運送法第29条)

一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他**国土交通省令**で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他**国土交通省令**で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。 ※「国土交通省令」=自動車事故報告規則(昭和26年12月20日運輸省令第104号)

国土交通省へ報告した重大事故件数 (自動車事故報告規則第2条に規定する事故)

	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
重大事故件数	7件	6件	4件	4件	4件

※重大事故:死者又は重傷者(14日以上病院に入院することを要する傷害など)を生じたもの等

<参考>有責事故(有責割合1%以上)の発生状況

	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
有責事故件数	57件	37件	43件	32件	44件

<参考>経路誤り等運行ミスの発生状況

	H22年度	H23年度
発生件数	72件	39件

今後の検討会の進め方(案)

現行の経営健全化計画「川崎市バス事業ステージアップ・プラン」の重点施策ごとにプランの検証を行うとともに諮問事項について御審議いただく。

第1回 平成24年10月19日(金)

- 諮問事項について
- 川崎市バス事業の現状
- 今後の検討会の進め方等

第2回 平成24年11月14日(水)

- 公営バスの意義・役割について
- ステージアップ・プラン重点施策1「安全・安心な輸送サービスに向けて」…【諮問事項3】
- ステージアップ・プラン重点施策3「社会的要請への対応と地域貢献について」…【諮問事項3】

第3回 平成25年2月

- ステージアップ・プラン重点施策2「お客様満足度の向上に向けて」(1/2)…【諮問事項3】
- ステージアップ・プラン重点施策4「経営力の強化に向けて」(1/2)…【諮問事項2】

第4回 平成25年4月

- ステージアップ・プラン重点施策2「お客様満足度の向上に向けて」(2/2)…【諮問事項3】
- ステージアップ・プラン重点施策4「経営力の強化に向けて」(2/2)…【諮問事項2】
- ステージアップ・プラン重点施策5「組織の活性化と職員の意識改革について」…【諮問事項2】

第5回 平成25年7月

- 第2回～第4回までの取りまとめ…【諮問事項1～3】
- 今後の事業の方向性

第6回 平成25年8月

- 答申骨子(案)の審議

第7回 平成25年9月

- 答申(案)の取りまとめ

参考資料

川崎市バス事業経営問題検討会 第1回会議資料

これまでの経営健全化計画の取組

平成24年10月19日

川崎市交通局

目 次



1. これまでの経営健全化計画の概要	… P 2
2. 乗車人員と乗車料収入の推移	… P 3
3. 経営状況の推移	… P 4
4. 事業規模の推移	… P 5
5. 職員数の推移	… P 6
6. 車両数の推移	… P 7
7. 燃料油脂費等の推移	… P 8
8. 決算状況の推移	… P 9



1. これまでの経営健全化計画の概要

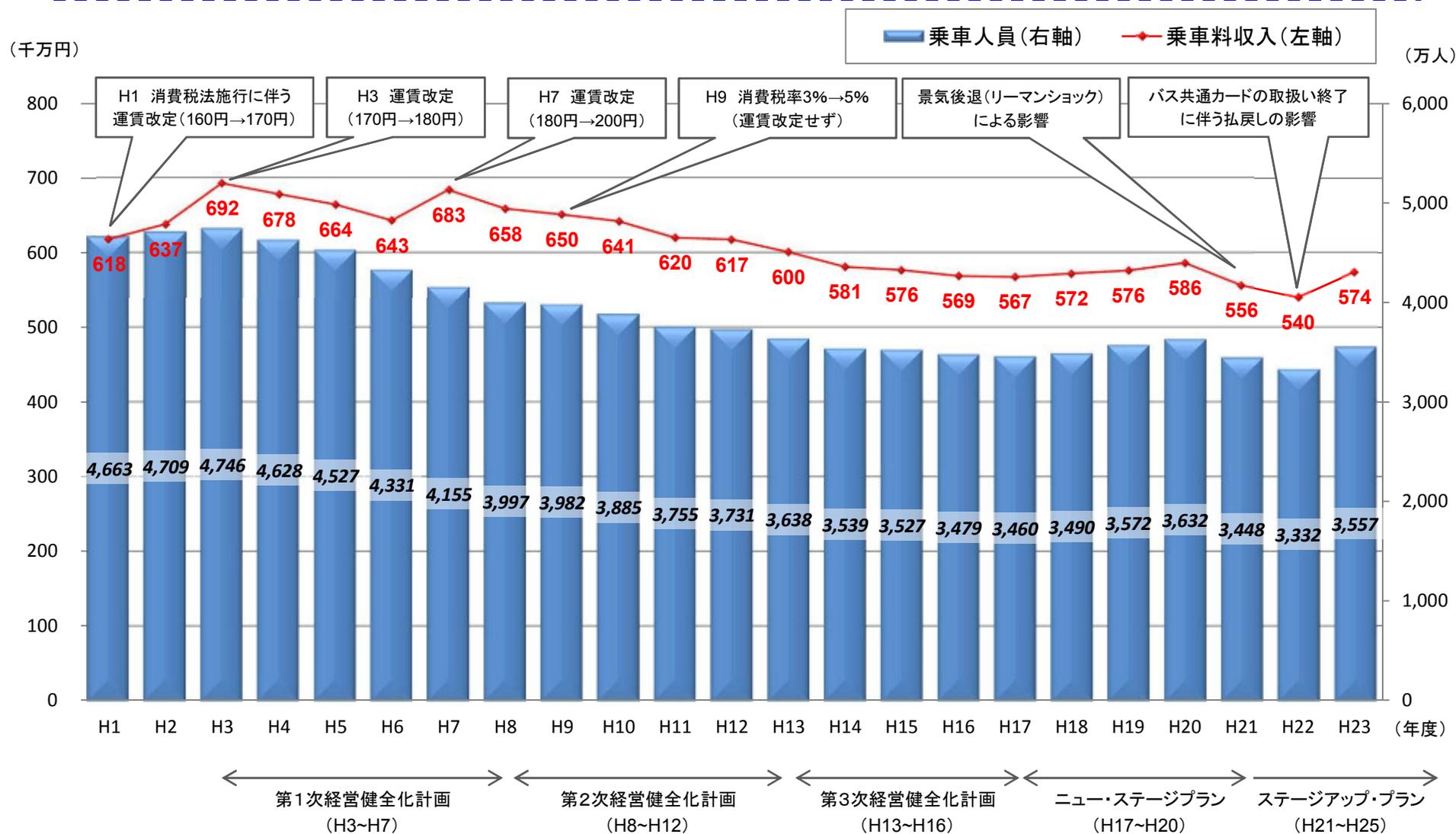
計画名称	期間	計画作成に至った背景	実施状況
経営健全化計画	H3年度～H7年度	料金収入の増加を上回る人件費を始めとする経費の増加により財政収支の悪化が見込まれていたため策定した。また、平成3年の料金改定の認可の条件として運輸省から経営健全化が求められたため。	<ul style="list-style-type: none"> ●ダイヤ編成基準の見直し ●事務事業の見直し ●職員の適正配置
第2次経営健全化計画	H8年度～H12年度	平成4年度から引き続き乗車人員の減少による財政状況悪化への対応と地方行政改革の一環として策定した。また、平成7年の料金改定の認可の条件として運輸省から経営健全化が求められたため。	<ul style="list-style-type: none"> ●嘱託化・外注化の拡大、機械化の推進 ●車両の中型化 ●手当の見直し
第3次経営健全化計画	H13年度～H16年度 [H13年度～H17年度]	週休2日制や少子化の影響等により、乗車人員の大幅な減少が続き、また、国の乗合バスの規制緩和対策と地方行政改革の一環として策定した。	<ul style="list-style-type: none"> ●鷲ヶ峰営業所と菅生出張所の統廃合 ●公募嘱託・再任用制度の導入 ●諸手当の見直し ●新ダイヤ編成条件の策定 ●全路線一斉ダイヤ改正の実施 ●無担当車制の導入
川崎市バス事業 ニュー・ステージプラン	H17年度～H20年度 [H17年度～H21年度]	交通手段の多様化による乗車人員の減少、敬老バス制度の見直しなどの環境の変化による経営状況の悪化が想定されたことから、新たな健全化計画の策定に向け設置した、「川崎市バス事業経営問題検討会」からの答申等を受けて策定した。	<ul style="list-style-type: none"> ●2路線の民間委譲 ●上平間営業所の管理委託 ●職種別給料表の新設・適用 ●特殊勤務手当の廃止・見直し ●期末手当の削減
川崎市バス事業 ステージアップ・プラン	H21年度～H25年度	ニュー・ステージプラン策定時に想定していなかった経営環境の変化により、乗車料収益の見通しが不透明な状況にあることから、「川崎市バス事業経営問題検討会」からの答申等を受けて現行プランを1年前倒して策定した。	<ul style="list-style-type: none"> ●菅生営業所の開設 ●菅生営業所の管理委託 ●乗車券発売所(川崎・溝口)の民間委託化

※期間の[]は、当初計画期間



2. 乗車人員と乗車料収入の推移

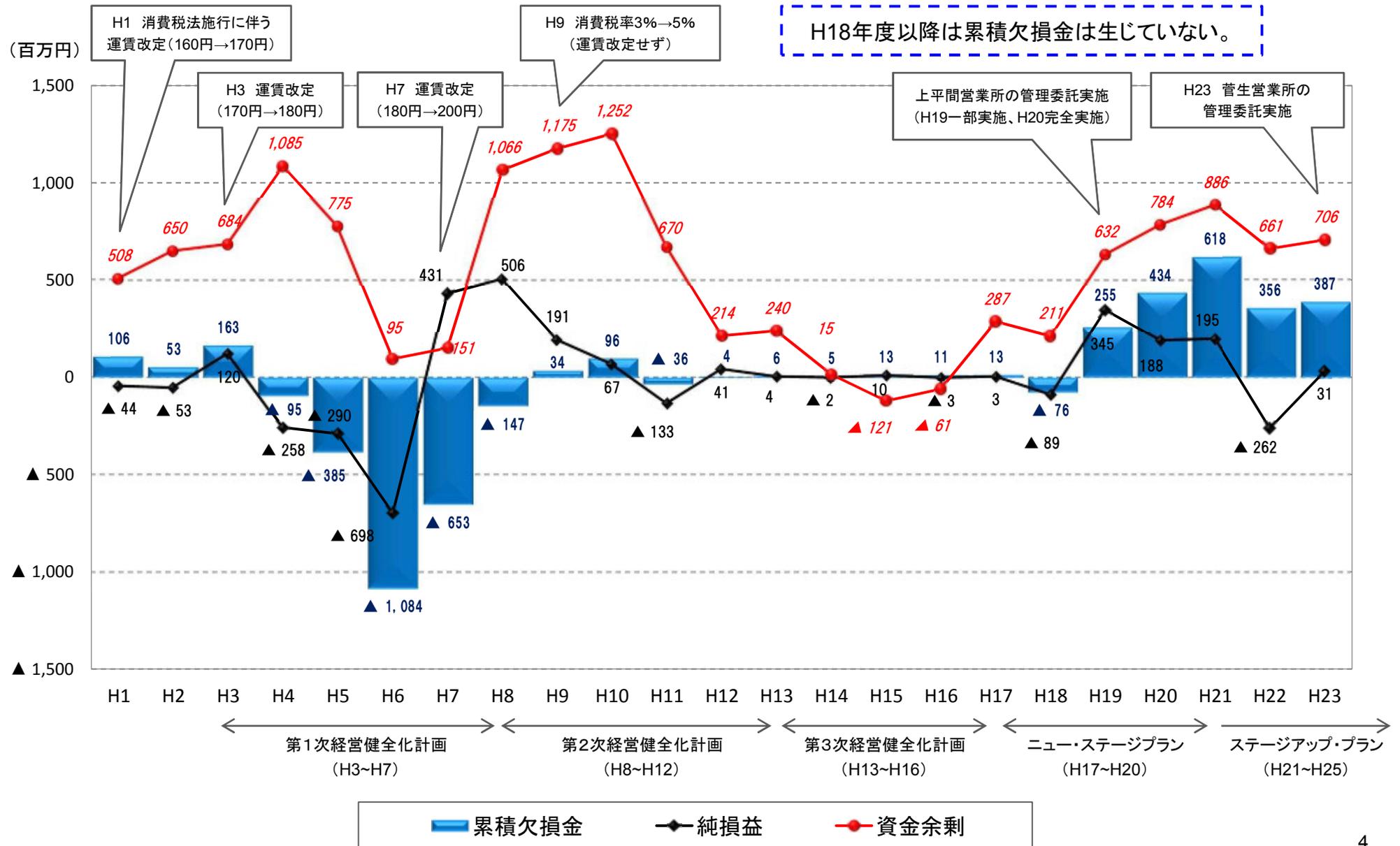
平成23年度の乗車人員と乗車料収入は、ピーク時(平成3年度)と比較して、乗車料収入:約17%、乗車人員:約25%減少している。



※特別乗車証及び高齢者外出支援事業分を除く



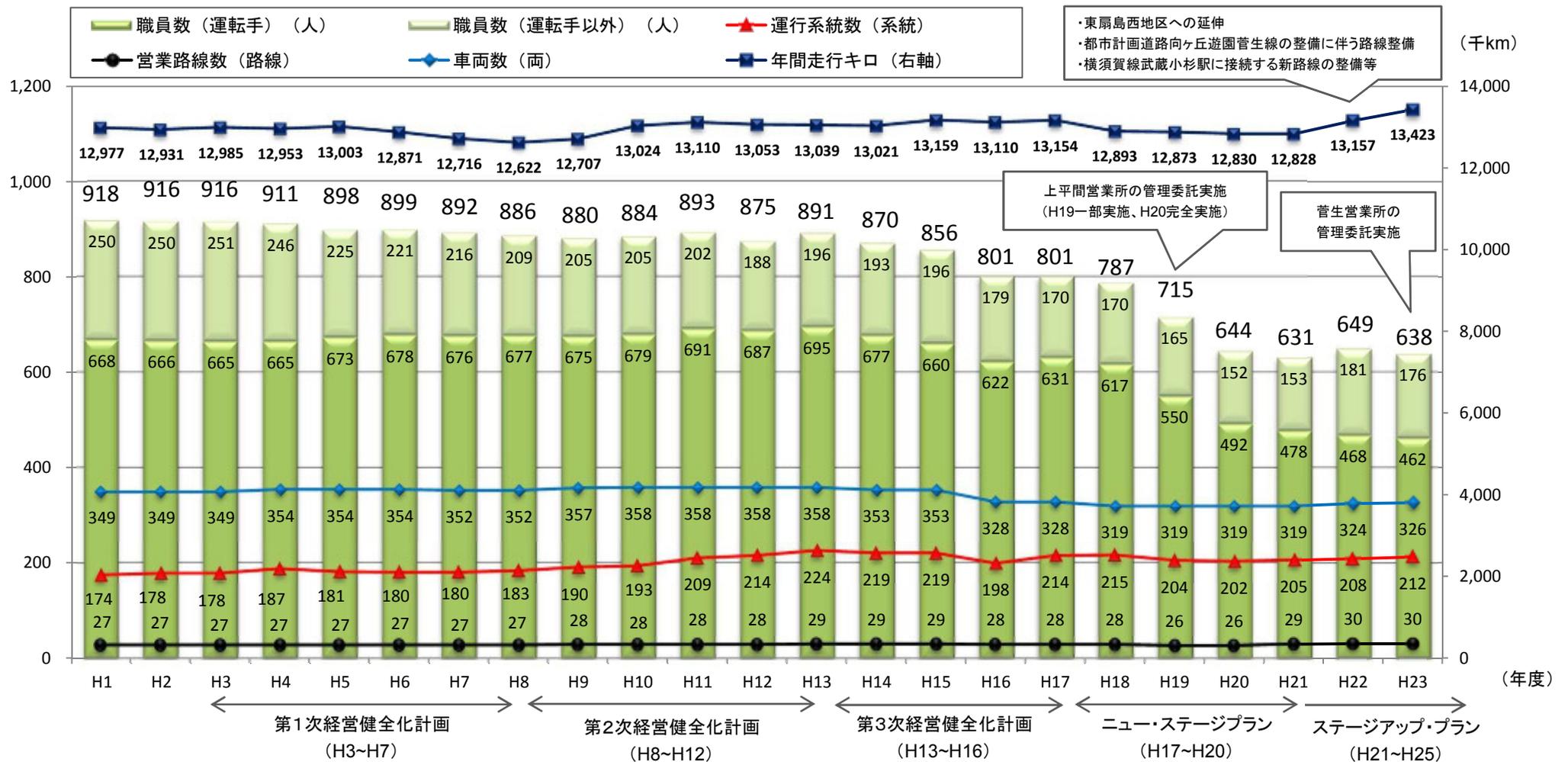
3. 経営状況の推移





4. 事業規模の推移

平成16年度から車両数及び職員数を減らしつつも、市バス輸送サービス(年間走行キロ)を維持する効率的な運営を行っている。
 また、平成19年度からは営業所の管理委託を実施し、市バス輸送サービスを確保した上で職員数の削減を行った。



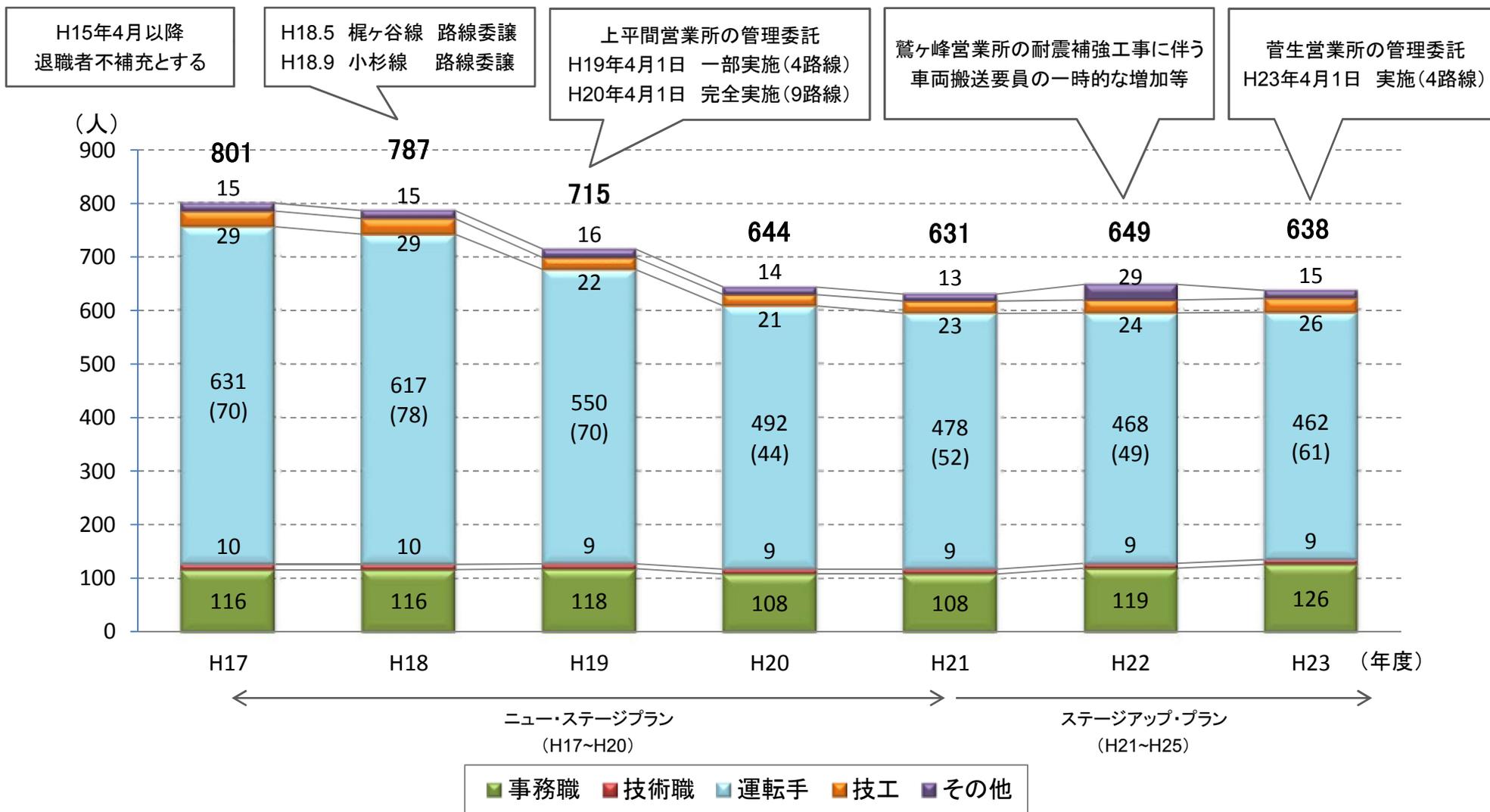
※職員数(正規・非正規)は、4月1日時点

※車両数は、H1年度~H18年度までは、3月31日時点、H19年度からは、4月1日時点の乗合バス車両数

※運行系統数及び営業路線数は、H1年度~H14年度までは、3月31日時点、H15年度からは、4月1日時点



5. 職員数の推移

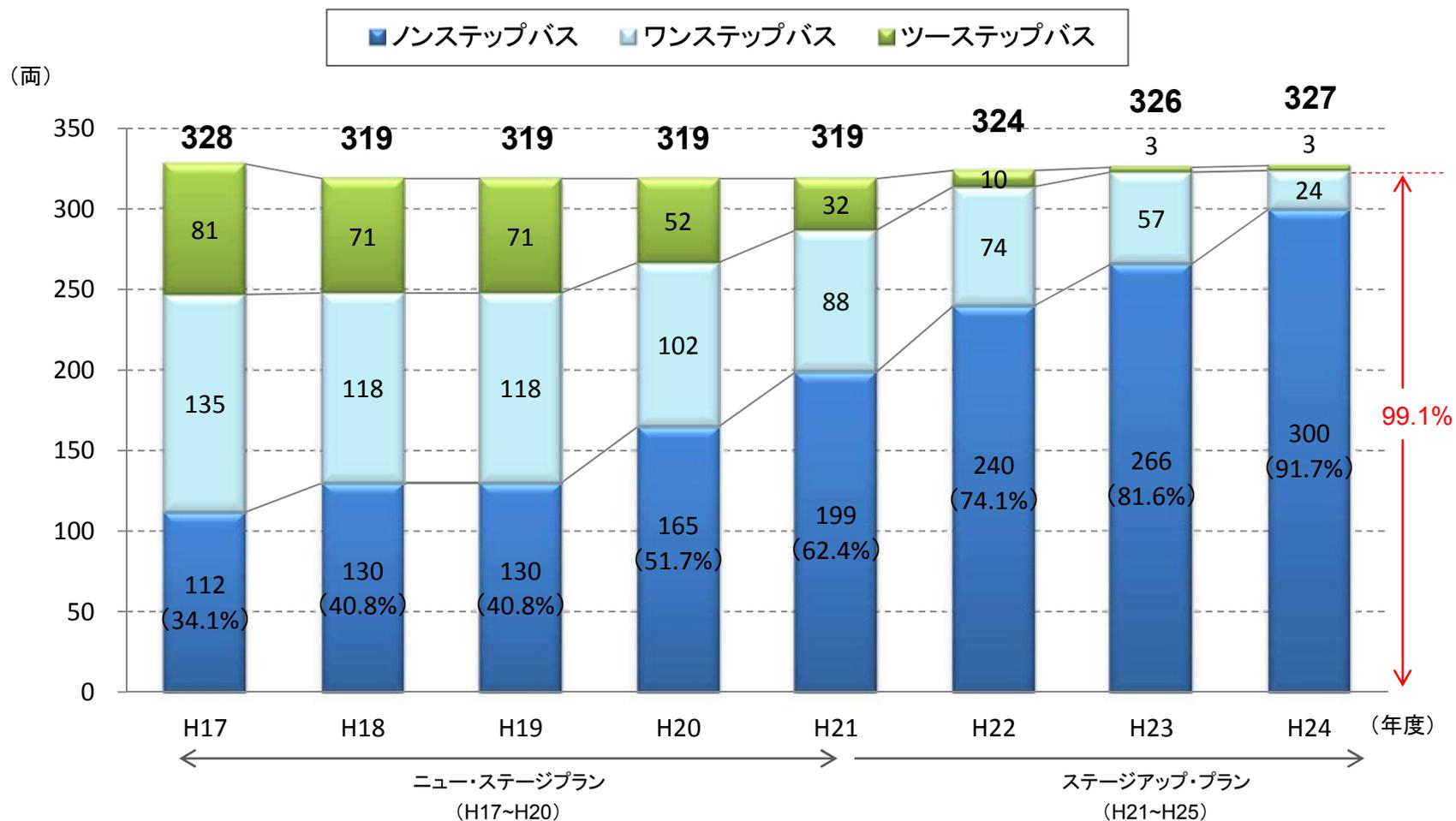


※各年度4月1日時点での職員数(正規・非正規)含む
 ※運転手の人数の()内数は非正規職員数



6. 車両数の推移

バリアフリー新法(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律[H18年法律91号])に適合する低床バスは、H24.4.1現在324両(導入率99.1%)であり、H24年度中に低床バスの導入率100%となる見込み。



※車両数は、乗合バス車両

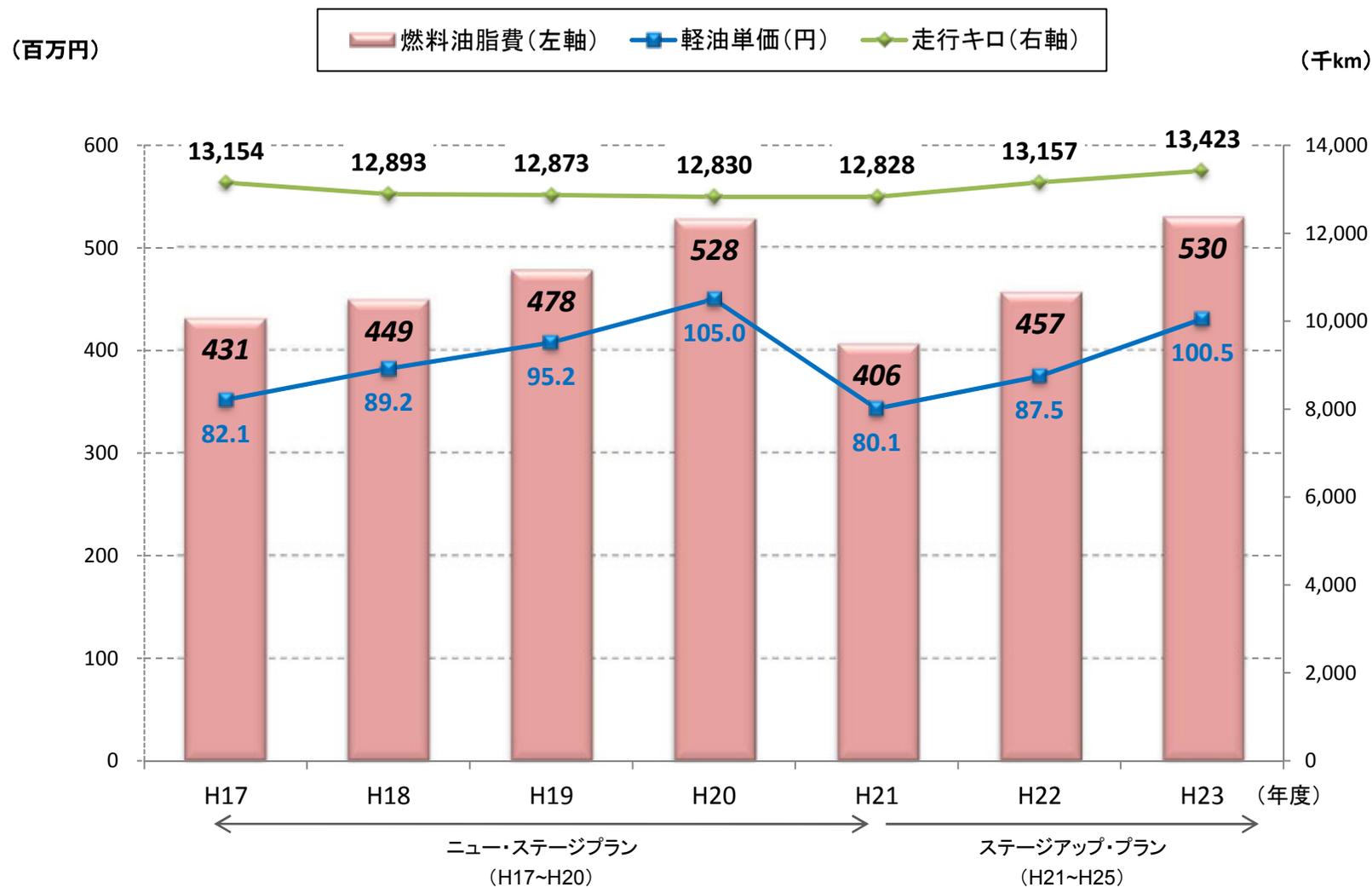
※H18年度までは、3月31日時点、H19年度からは、4月1日時点の乗合バス車両数

※()内は全車両に占めるノンステップバスの比率



7. 燃料油脂費等の推移

軽油価格の変動による燃料油脂費への影響が大きい



※軽油単価は、年度(4月～3月)ごとの平均単価(軽油引取税込み、消費税抜き)



8. 決算状況の推移

<収益的収支の推移>

(単位:千円)

		項目	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
収益的 収支 (税抜き)	經常 収入	営業収益	7,683,805	7,786,966	7,824,890	7,715,424	7,430,902	7,353,157	7,720,007
		営業外収益	1,895,601	1,888,191	1,774,439	1,434,856	1,354,645	1,337,466	1,440,647
		計 (a)	9,579,406	9,675,157	9,599,329	9,150,280	8,785,547	8,690,623	9,160,654
	經常 支出	営業費用	9,164,383	9,547,225	9,177,554	8,880,051	8,509,271	8,877,322	9,057,330
		営業外費用	267,170	69,830	78,339	82,801	84,755	60,451	58,180
		計 (b)	9,431,553	9,617,055	9,255,893	8,962,852	8,594,026	8,937,773	9,115,510
		差引(a) - (b) = A	147,853	58,102	343,436	187,428	191,521	△ 247,150	45,144
	特別 損益	特別利益 (c)	883	1,106	5,185	3,425	3,989	1,090	2,122
		特別損失 (d)	145,574	148,186	3,336	2,536	718	16,348	15,985
		差引(c) - (d) = B	△ 144,691	△ 147,080	1,849	889	3,271	△ 15,258	△ 13,863
		予備費 C	-	-	-	-	-	-	-
	再差引 A+B-C	3,162	△ 88,978	345,285	188,317	194,792	△ 262,408	31,281	
	利益剰余金	14,000	△ 75,978	269,307	443,624	628,416	356,008	387,289	

ニュー・ステージプラン

ステージアップ・プラン



8. 決算状況の推移

<資本的収支の推移>

(単位:千円)

項 目		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	
資本的 収支 (税込み)	収入	企業債	654,000	894,000	689,000	712,000	901,000	876,000	756,000
		国庫補助金	66,000	78,144	50,131	43,567	83,754	55,225	45,541
		県交付金	5,148	4,907	4,909	4,439	3,600	-	-
		一般会計補助金	122,470	137,936	120,328	123,918	144,081	117,915	31,892
		固定資産売却代金	0	42,101	-	-	-	-	-
		その他	0	0	8,005	1,858	942	1,676	16,677
		計 (e)	847,618	1,157,088	872,373	885,782	1,133,377	1,050,816	850,110
	支出	建設改良費	885,958	1,312,681	969,879	965,552	1,224,216	1,122,027	870,497
		企業債償還金	381,798	563,437	574,420	730,162	807,282	765,620	802,910
		投資	0	0	125	-	-	-	-
		計 (f)	1,267,756	1,876,118	1,544,424	1,695,714	2,031,498	1,887,647	1,673,407
	差引 (e) - (f) = D		△ 420,138	△ 719,030	△ 672,051	△ 809,932	△ 898,121	△ 836,831	△ 823,297
	補てん財源 E		420,138	719,030	672,051	809,932	898,121	836,831	823,297
	再差引 D+E		—	—	-	-	-	-	-

ニュー・ステージプラン

ステージアップ・プラン