



第1章

計画の策定に当たって

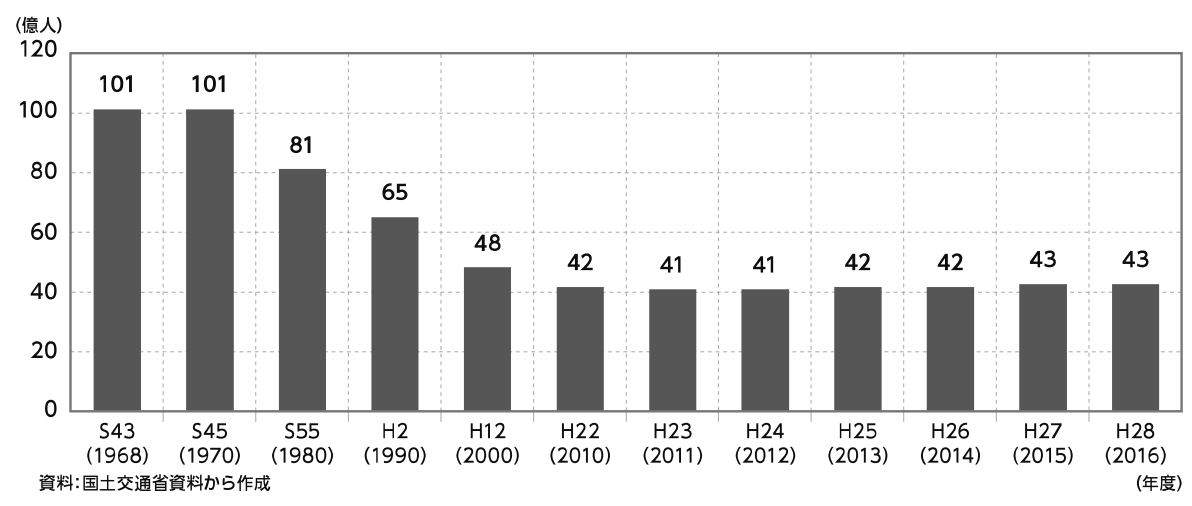


1 計画策定の背景・趣旨

(1) 乗合バス事業について

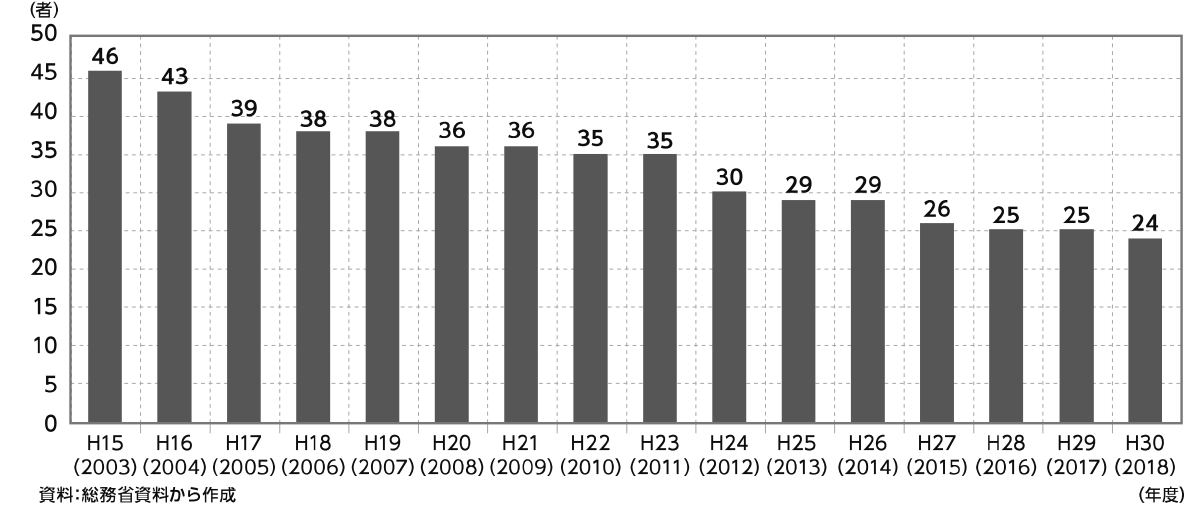
全国の乗合バスの輸送人員は、昭和43(1968)年度の約101億人をピークに、少子高齢に伴う都市構造の変化やモータリゼーションの進展等により減少を続けてきました。近年は大都市部における輸送人員の増加により横ばい傾向にあるものの、平成28(2016)年度では約43億人と、ピーク時の約4割にまで減少しました。

全国の乗合バスの輸送人員の推移



公営の乗合バス事業者数については、平成15(2003)年度には46団体ありましたが、平成30(2018)年度は24団体になり、15年間で約半数近くまで減少しました。この間、政令指定都市では札幌市、熊本市及び大阪市が民間譲渡により民営化しました。

公営の乗合バス事業者数の推移



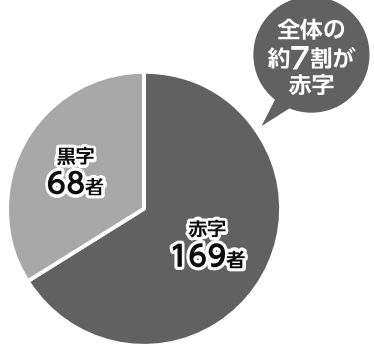


また、平成29(2017)年度における乗合バス事業者の収支状況については、民営・公営を含めた乗合バス事業者の約7割が赤字となる大変厳しい状況です。

全国の乗合バス事業者の収支状況(平成29(2017)年度)

	大都市部	その他地域	合計
黒字(者)	44	24	68
赤字(者)	28	141	169
合計(者)	72	165	237

資料:国土交通省資料から作成



こうした乗合バス事業を取り巻く環境が大きく変化する中、地方部を中心に不採算路線からの撤退によるバスネットワークの縮小や運行回数の減便などのサービス水準の低下が、さらにバス利用者を減少させることにつながるなど、「負のスパイラル」に陥っている状況が見られ、地域における公共交通ネットワークの確保・維持が困難な状況になることが考えられます。

1章 計画の策定に当たって

2章 市バス事業の現状と課題等

3章 計画の基本的な考え方

4章 目標達成に向けた取組

5章 計画の着実な推進に向けて

6章 計画期間中の財政収支計画

資料編



(2)市バス事業について

市バス事業については、昭和25(1950)年の営業開始から、臨海部における工業地帯の発展や企業進出、内陸部や丘陵部における宅地化に伴う人口増加など、川崎市の発展に伴い、路線エリアを市内全域に拡大し、地域の大切な交通手段として多くの市民やお客様に利用されながら、川崎市のまちづくりや福祉、環境対策等の行政施策との連携・協力を行うなど、公営バスとしての役割を担ってきました。

こうした事業拡大の一方で、市バス事業においても全国の乗合バス事業と同様に、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、バスの乗車人員は減少し、厳しい経営状況が続きました。

このため、市バスでは、数次にわたる経営健全化計画を策定し、営業所の管理委託の拡大などによる経営改善に取り組むとともに、路線の新設・見直しや、バス停留所施設の整備等の快適なバス待ち空間の提供などによるお客様サービスの向上に取り組んできました。

直近では、平成26(2014)年度から平成30(2018)年度までを計画期間とする「川崎市バス事業経営プログラム」に基づき、安全を第一の使命としつつ、お客様に満足いただける利用しやすいサービスの提供に向けて継続的なサービス向上を図るとともに、市民やお客様の足を確保していくため、持続可能な経営を目指して着実に取組を進めてきたところです。

今後についても、人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、運転手・整備員の確保・育成、営業所施設の老朽化など、事業を取り巻く環境の変化等を踏まえ、市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民やお客様の大切な交通手段を確保するため、新たな経営計画を策定します。

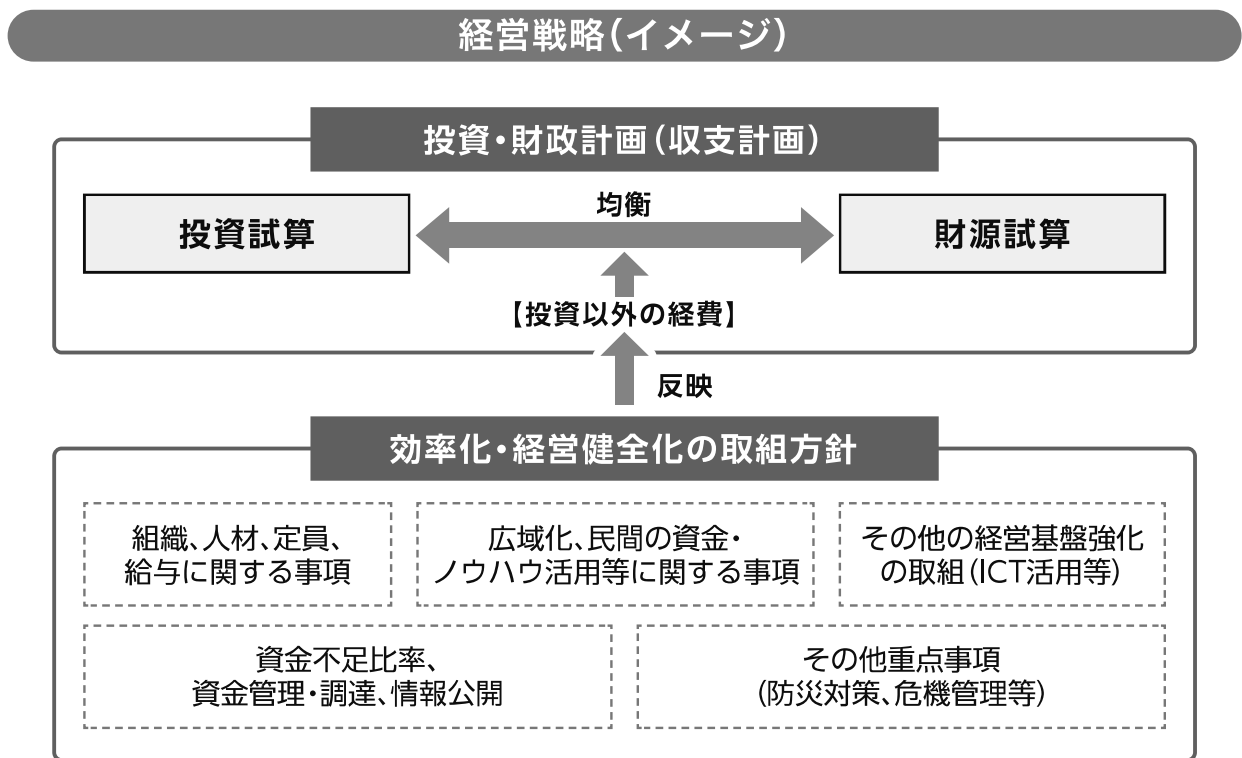


(3) 経営戦略の策定について

平成26(2014)年8月に、総務省は、公営企業をめぐる経営環境が厳しさを増しつつあるため、中長期的な視野に基づく計画的な経営に取り組み、徹底した効率化、経営健全化を行うことが必要であることから、中長期的な経営の基本計画である「経営戦略」を策定し、経営基盤の強化と財政マネジメントの向上に取り組むよう、各公営企業に対して要請しました。

また、平成28(2016)年1月には、「経営戦略」の策定率を平成32(2020)年度までに100%とすることなどについて示すとともに、「経営戦略策定ガイドライン」を取りまとめたところです。

さらに、各公営企業における経営の現状及び課題を的確かつ簡明に把握するため経営指標を活用するなど、公営企業の全面的な「見える化」を推進しています。





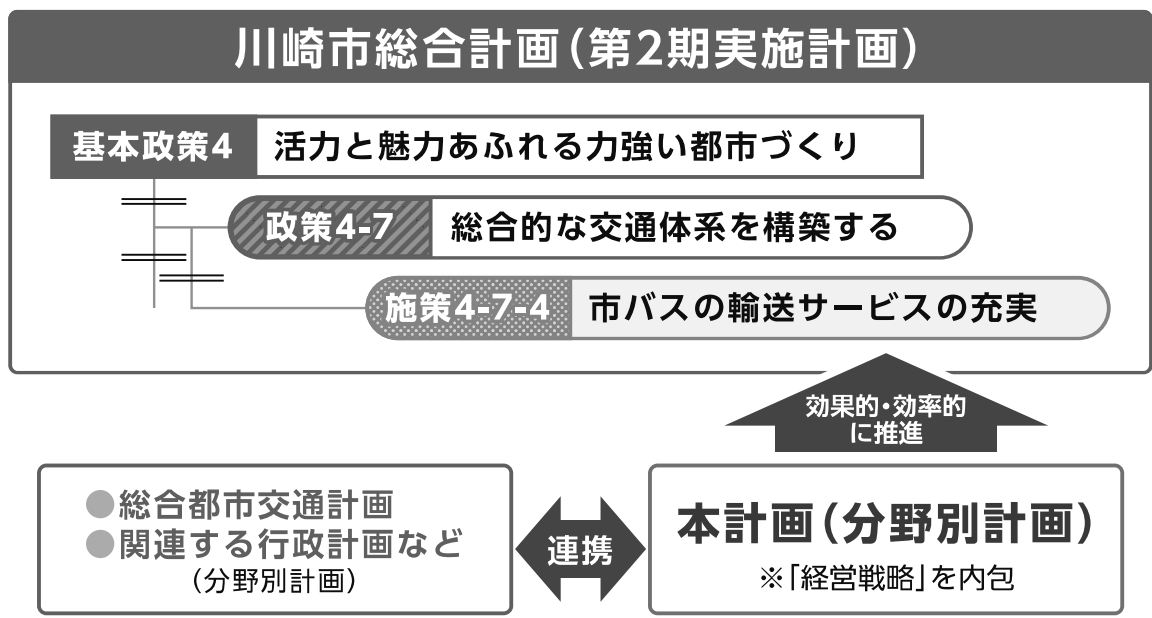
2 計画の位置付け

本計画は、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、事業目標や取組内容を、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て策定します。

また、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・事業の推進を図ります。

さらに、総務省から策定を要請されている「経営戦略」については、本計画に内包する形で位置付けます。

計画の位置付け



3 計画期間

本計画の期間は、総合計画実施計画の期間と整合を図るため、平成31(2019)年度から平成37(2025)年度までの7年間とします。

このうち、第2期実施計画期間中である平成31(2019)年度から平成33(2021)年度までの3年間は前期、第3期実施計画期間である平成34(2022)年度から平成37(2025)年度までの4年間は後期として、計画期間中の事業や財政収支計画を示しています。

このため、計画期間7年間の基本的な考え方を明らかにし、前期3年間については具体的な取組を記載しています。また、後期4年間の具体的な計画については前期3年間の取組状況等を踏まえ、第3期実施計画の策定に合わせて平成33(2021)年度に見直しを行います。

計画期間

	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)	H36 (2024)	H37 (2025)
川崎市 総合計画	基本計画 H28(2016)年度から概ね10年									
	第1期 実施計画			第2期 実施計画			第3期 実施計画			
交通局 経営計画	経営プログラム H26(2014)年度～ H30(2018)年度			本計画 H31(2019)年度～H37(2025)年度						
				前期3年間			後期4年間			

