

3川総コ第145号

令和4年1月19日

川崎市監査委員 大村 研一 様
同 植村 京子 様
同 浅野 文直 様
同 山田 晴彦 様

川崎市長 福田 紀彦

令和2年度包括外部監査結果に基づく措置及び結果に添えて提出された
意見に対する対応状況について（通知）

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第5項の規定により、令和3年2月9日付けで包括外部監査人 小林 篤史氏から包括外部監査契約に基づく監査結果に関する報告書の提出がありました。このことについて、同法第252条の38第6項の規定により、当該監査の結果に基づき、次のとおり措置を講じましたので、通知します。

また、監査結果に添えて提出された意見に対する対応状況につきましても、同法第252条の38第6項の規定の趣旨に準じて、別添のとおり報告いたします。

令和2年度包括外部監査結果に対する措置状況

【監査テーマ】

川崎市の路線バスネットワーク・地域交通の充実に係る事業・事務
自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理

Ⅱ 個別検出事項 1. 事業計画 (1) 各計画における課題への対応施策について

【指摘 Ⅱ-1-1】有効な計画目標値の設定

〔指摘の要旨〕

市の総合計画第2期実施計画が定める施策「身近な交通環境の整備」において主な成果指標として設けられている「市内全路線バスの乗車人員数」(1日平均)が、まちづくり局の総合都市交通計画において同様の指標、または乗車人数の拡大に関連する指標が目標の達成指標としては設定されていない。総合都市交通計画ではよりブレイクダウンした指標として「駅へのバスの所要時間の短縮」、「高齢者等の外出のしやすさの向上」といった指標を設定しており、利用者がよりバスを利用しやすい環境の整備という点で考え方は整合していると考えられるが、こういった間接的な指標が結果として総合計画に定める指標の達成に繋がっているかを定期的にモニタリングし、場合によっては指標自体の見直しを検討することが肝要であると考えられることから、総合計画の分野別計画という位置付けから乗車人数についても達成すべき指標として認識すべきである。

〔措置の内容〕

地域公共交通計画では、地域公共交通ネットワークの形成により持続可能な地域交通環境の向上を目指すこととしています。一方、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う「新たな生活様式」の浸透により、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることを踏まえ、「市民1人あたりの年間公共交通利用回数」や、「市内全路線バス1便あたりの利用人数」を路線バスに係る評価指標として設定しており、地域公共交通活性化協議会において、この評価指標や各事業の進捗状況を踏まえ、本計画の進行管理を行います。

また、新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容にも注視し、必要に応じて評価指標の見直しを行うこととしています。

Ⅱ 個別検出事項 3. 組織・運営 (1) 人事労務

【指摘 Ⅱ-3-1】36協定時間を超える時間外勤務時間の発生

〔指摘の要旨〕

36協定により定めた時間外勤務時間を超過して、業務を行っている職員が存在している。

令和元年度における勤務時間の協定違反発生状況の各営業所合計は、以下の通りである。

月単位で超過 4月：1名、10月：1名、11月：1名、3月：6名
年間合計で超過 6名

前述の上限時間を超過して勤務した職員は全て事務職員である。ある職員が休暇等を取った場合に、業務の特殊性から代替職員の確保が必要であるため、時間外勤務の要因となるほか、事故の発生などにより突発の業務が生じることで時間外勤務となることが想定される。一方で、日々の勤務実績の把握を行っていることから、当該勤怠実績の情報を利用し、勤務の割り振りを調整する等により、時間外勤務が特定の職員に偏らないようにし、36協定を遵守する様に留意すべきである。

〔措置の内容〕

各営業所長のマネジメントに活かすため、令和2年5月に、所属職員の時間外勤務の累計や従事した業務内容の管理シートを作成し、定期的に確認・情報共有するものとなりました。

また、令和元年の記録的な台風への対応やダイヤ改正事務が時間外勤務の増加要因となっていたことから、ダイヤ改正業務の分担表の作成、可能な限り余裕を持ったスケジュールでの実施、営業所職員に過度に業務が集中する場合の本局からの支援など、職員間の業務の偏りを平準化する取組を行いました。

引き続き、毎月の時間外勤務の実績集計及び報告を行い、執行状況の把握・共有・管理及び時間外勤務の発生要因の分析を行うほか、より計画的な休暇取得の勧奨やシフトの見直しを行うことで、時間外勤務の縮減・業務の平準化に努めていきます。

II 個別検出事項 3. 組織・運営 (3) システム管理の状況

【指摘 II-3-4】各システムのパスワードポリシーとID棚卸のルール未整備

〔指摘の要旨〕

交通局が管理する情報システムについて、パスワード、利用者IDの棚卸についての明確な方針が定められていない。

川崎市情報セキュリティ基準において、有効なパスワード設定に関する定めはあるが、抽象的で具体的なものではない。具体的なパスワードポリシーやID棚卸のルールについては、同基準においてシステムごとに整備することになる「情報セキュリティ実施要領等」で具体的に定めることとなっているが、当該「情報セキュリティ実施要領等」が定められていない。不明瞭なパスワードポリシーは、具体的な設定方針が担当者の裁量となり、担当者は適切にルールを遵守していると認識していても、十分なセキュリティ水準が保たれないリスクがある。適切な頻度でID棚卸が行われないと、不要IDが長期間放置される可能性があり、当該不要IDの存在は、不正アクセスの温床となるリスクがある。そのため、遵守すべき最低限度のルールを明確化し、遵守することで各システムのセキュリティ水準を保つことが望ましい。

〔措置の内容〕

各システムのパスワードポリシー及びID棚卸については、各システムに係る「情報セキュリティ実施要領」を令和3年8月に整備し、遵守すべきルールを明確化しました。

II 個別検出事項 3. 組織・運営 (3) システム管理の状況

【指摘 II-3-5】パスワード変更、ID管理状況の総括的なモニタリングの実施

〔指摘の要旨〕

情報管理の有効性を担保するために、各システム担当部署が、定めた方針や注意喚起に対応しているかについてモニタリングを行うべきである。

庶務課の各部署への指示は、注意喚起に留まり、実際に対応を行ったかの確認までは行っていない。被服管理システムを除き、実態としては、各管理部門の情報管理責任者の責任のもと、人事異動毎に実施されているため、概ね1年毎に実施されているが、「川崎市情報セキュリティ基準」が定める情報システムの管理運用を行うためには、基準となる方針を明確に定め、当該定めに基づいた運用が行われているかを局として管理すべきである。そのためには、局全体として、規程の遵守や、注意事項への対応の有無についても確認すべきである。

〔措置の内容〕

モニタリングについては、各システムに係る「情報セキュリティ実施要領」を令和3年8月に整備し、本要領等に基づいた運用が実施されるよう、局全体で確認を行う仕組みを設けました。

II 個別検出事項 3. 組織・運営 (4) 災害対策への取り組みについて

【指摘 II-3-6】浸水災害を想定した車両の避難計画について

〔指摘の要旨〕

営業所の浸水が想定される場合、速やかに車両の避難が行えるように、事前の避難場所の設定を行うべきである。

交通局においては、災害発生時には、他の営業所へ車両を避難させる等により対応を図る予定とのことであるが、スペース確保の課題等から具体的方針の策定に至っていない。国土交通省大臣官房運輸安全管理官により令和2年7月に作成された「運輸防災マネジメント指針 ー自然災害への対応に関する運輸安全マネジメントー」では、

「② 風水害

台風や集中豪雨等は、発生の予測がある程度可能であり、最新の気象予報・警報をもとに移動経路や規模に関する情報を把握し、それに基づいて発生直前に必要な準備をできるだけ行っておくことが必要です。

地方自治体が作成・公表しているハザードマップ等をもとに鉄道、バス等車両の事前退避等による浸水対策、施設被害の発生を想定した代替輸送の備え、運行（航）要員の手配、速やかに応急作業に着手するための技術系社員等の配置を行う等の事前準備を行うことが求められます。」

と明示され、運輸防災マネジメント指針説明会で使用された資料の中でも、次のような報告がまとめられている。

「2. 自然災害から得られる課題と対応の事例（その2）

概要 2019年10月 台風19号 福島交通（福島県郡山市）雨水管破裂

○ 営業所の状況

支社の建物1階部分が冠水し、構内のタイヤやドラム缶等が付近一帯に散乱。

○ 車両の被害状況等

郡山市との協定に基づき、近隣の工場敷地等の浸水区域外に避難させたものの、全ての車両の避難が間に合わず、全車両数165両のうち92両が浸水被害。

○ 復旧状況

市内一般路線バスについては、発災後運休していたが、徐々に運行再開し、2020年4月1日から全面運行再開。

明らかになった課題

○ 前回2011年9月の水害後に避難ルールを定め、対応していたが、水位が前回の水害の2倍となり、避難が間に合わなかった。(→避難ルールの見直しが必要)

○ 平時での訓練の重要性(→現在定期的に避難訓練を実施している)

2. 自然災害から得られる課題と対応の事例(その3)

概要 2019年10月 台風19号 長電バス株式会社(長野市)千曲川左岸堤防決壊(2019年10月13日(日)発生)

○ 本社及び長野営業所の状況

車庫敷地が車両出入口側より冠水。地区停電発生で営業所施設の電源喪失。

○ 営業所所属車両を須坂駅前駐車場に28両、急遽の協力を得られた長野運輸支局に72両の全100両を浸水区域外に避難。事務所電源については、自家発電装置を建設会社の協力により確保。

○ 復旧状況

発災後の翌日(10月14日(月))より一部の路線バス運行を再開し、翌々日(10月15日(火))から全面運行再開。

○ 事前の避難計画が未策定であったが、過去の千曲川右岸地区の営業所水没事案を伝承していた管理層による速やかな初動開始、車両避難先・自家発電装置の急遽の協力による確保で、被害の最小化・早期の運行再開を実現。

明らかになった課題

○ 事業継続計画・浸水被害時の避難ルールの策定の必要性(初動対応できたが人と運に恵まれただけと整理。備えの必要性を痛感。BCP作成、車両避難先の検討中)

○ 避難訓練・被災経験伝承の実施

車両避難が間に合わず車両が浸水してしまった福島交通株式会社の例では、運転の全面再開まで半年近くの期間を要している。他方、車両の避難を行った長電バス株式会社の例では、被災の翌々日から全面再開しており、浸水時の車両の退避の実施の可否により、復旧までに大きな差が発生している。交通局においても、営業所の浸水による車両の故障を回避し、災害発生後、速やかに事業を再開するために、車両についての事前の避難場所、避難方針を定めることが必要である。

[措置の内容]

車両の退避場所の設定については、用地の確保等について課題がありますが、関係部局等の間で協議しながら対応策について検討していきます。

II 個別検出事項 3. 組織・運営 (4) 災害対策への取り組みについて

【指摘 II-3-7】塩浜営業所における自家発電機の保管場所の見直しについて

[指摘の要旨]

塩浜営業所の自家発電機の1台は、整備部の1階倉庫に保管されている。河川氾濫時には浸水の可能性があるため、保管場所については浸水深より高い位置に保管するか、浸水発生時に避難場所を予め確保しておくべきである。

〔措置の内容〕

塩浜営業所の自家発電機については、浸水深より高い位置に保管するよう、令和3年4月に倉庫2階に保管場所を見直しました。

Ⅱ 個別検出事項 3. 組織・運営 (4) 災害対策への取り組みについて

【指摘 Ⅱ-3-8】災害備蓄の定期的な管理基準の未整備について

〔指摘の要旨〕

各営業所については、避難所には指定されていない一方で、事業者においても、災害発生に備えて、備蓄が求められるが、災害備蓄の適切な設定と定期的な数量・利用可能性の確認が行われていない。

災害備蓄に関しては、人員数や営業所の実態に応じて、必要なものを設置し、災害発生時に問題なく利用できることを担保するために、定期的に利用可能性や残高を確認する体制の整備が必要である。

〔措置の内容〕

営業所の災害備蓄については、災害時等における営業所機能に必要な備蓄内容を設定し、令和3年11月に配備しました。管理基準につきましては、定期的に利用可能性や残高を確認できるよう、令和4年3月改訂予定の交通局危機管理対応マニュアルにおいて明確化し、管理を行っていきます。

Ⅱ 個別検出事項 4. 契約 (1) 概要

【指摘 Ⅱ-4-1】内部管理情報への入力漏れ

〔指摘の要旨〕

平成30年度、令和元年度の財務会計システム上の契約一覧において、入札予定額が0円となっている案件が存在した。契約事務手続上は紙面による決裁が行われていたものの、予定価格書に不適切な予定価格が記載されるリスクが高まるほか、過去の予定価格の比較や参照等の事後的な情報収集の際に支障をきたす恐れがあるため、個々の案件登録時に入札予定額まで入力することを徹底するべきである。

〔措置の内容〕

財務会計システム上において、予定価格を入力することを徹底するため、通知及び研修によりその旨を局内周知しました。また、契約を締結する各部署において、財務会計システム上の予定価格の入力がされているかを複数人により確認するよう周知しました。

Ⅱ 個別検出事項 5. 会計 (3) たな卸資産管理

【指摘 Ⅱ-5-3】たな卸資産の計上

〔指摘の要旨〕

整備備品、軽油について、消耗品に該当する物品として購入時に費用処理を行っているが、これらの物品については、期末時点での未使用分をたな卸資産に計上する必要がある。

〔措置の内容〕

令和3年度から、交通局において経理課長が指定する整備備品や軽油については、所管課が適正に帳簿管理し、期末時点で未使用分があった場合は、たな卸資産に計上することとしました。

II 個別検出事項 5. 会計 (4) 固定資産管理

【指摘 II-5-4】固定資産の適切な棚卸の未実施

〔指摘の要旨〕

川崎市交通局会計規程第97条に従って、3月末日時点で固定資産の実地調査を行うとともに、調査に問題が生じなかった場合においても、固定資産の現在高表を作成して経理課長に報告する必要がある。

〔措置の内容〕

令和2年度から、3月末時点で各所管課が固定資産の実地調査をし、その結果を固定資産の現在高表にまとめ、経理課長へ報告することとしました。

II 個別検出事項 5. 会計 (4) 固定資産管理

【指摘 II-5-7】管理シールの貼り替えについて

〔指摘の要旨〕

固定資産の現物管理を適切に行う上で、管理シールの貼付を徹底するとともに、シールの印字が薄くなってきた場合には、適時にシールの貼り替えを実施する必要がある。

管理シールは貼付されているものの、印字が薄く、資産番号を読み取ることができない固定資産が検出された。また、シールに印字された資産番号が旧番号になっており、台帳上の新しい資産番号との間で不整合が検出された。

〔措置の内容〕

固定資産管理シールで印字が薄くなっていたものについては、貼り替えを行いました。また、令和3年度から固定資産検査の際に固定資産シールの状態等について確認することとしました。

II 個別検出事項 5. 会計 (5) 減損会計の一部未実施

【指摘 II-5-8】減損の兆候を把握するための資料の記載漏れ

〔指摘の要旨〕

市場価格が帳簿価額を下回る可能性が低かったとしても、減損の兆候の有無を適切に把握するために、売却見込額は適切に記載する必要がある。

〔措置の内容〕

令和3年度から、当該書面に売却見込額の数字の記載を追加しました。

令和２年度包括外部監査結果に添えて提出された意見に対する対応状況

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (1) 変化する輸送需要への対応

【意見 I-1-1】まちづくりとの連携強化

〔意見の要旨〕

＜ニュー・ノーマルによる需要変容への対応＞

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、市バスの乗車人員数は緊急事態宣言下の令和２年５月に対前年比４８％まで減少し、その後６月に対前年比７５％、７月に７９％と少しずつ回復の兆しはあるものの、前年を大きく割り込む状況が続いている。（乗車人員数の減少率は報告書日時点の速報値であり、決算値等とは異なる場合がある。）コロナ禍に端を発する With コロナ及び After コロナの生活様式の展開や少子高齢化・高齢者の自主免許返納率の高まりなど、「新しい生活様式」（ニュー・ノーマル）が今後定着していくことにより、市の地域公共交通における輸送需要は大きく変化していくことが想定される。こうした輸送需要の変化に加え、新たな輸送手段の導入、MaaS など IT テクノロジーの進化等によって地域公共交通に求められる役割も変化していくことが考えられる。例えば、従来の駅への通勤・通学の需要がリモートワーク環境の整備に伴い減少することにより従前よりバス路線等の維持が困難となることや、社会的距離（ソーシャル・ディスタンス）を確保するため乗合バスよりも小規模のオンデマンド交通による地域内の病院・福祉施設や商業施設への輸送需要の高まり、自動運転技術による無人運転などが展開していく可能性がある。市はこうした状況を適時に捉え、継続的に地域交通における計画を見直していく必要がある。

＜輸送需要の多様化に対する新たな輸送手段の積極活用について＞

現行の地域公共交通による輸送資源のみではこれらの輸送需要の変化には必ずしも対処することができないと考えられる。今後福祉施設等へのアクセスや IT テクノロジー施策の展開といったまちづくりとの連携も踏まえ、多様な輸送需要に対応するため乗合バス、電車といった既存の輸送手段を軸に、新たな輸送手段としてコミュニティ交通やデマンドタクシー、自家用有償旅客運送などの公的なネットワークを有機的に組み合わせた面的な地域交通ネットワークの構築を行うことが必要と考えられる。しかしながら、例えば福祉有償輸送は道路運送法上の運行業者が医療法人・NPO 等に限定されるなど、法的な規制に制限されることもあり、地方自治体、または民間事業者が単独でこうした新たな取り組みを行うことは困難であると考えられる。部門横断的な取り組みにおいて地域公共交通計画（マスタープラン）による各輸送手段の配置・位置付け及び PDCA サイクルの実行が有効と考えられることから、既存の枠組みに囚われない輸送手段の確立とともに、計画の確実な策定、計画に付随する各種施策の実施が望まれる。

〔措置の内容〕

＜ニュー・ノーマルによる需要変容への対応＞

新型コロナウイルスによる影響や、高齢化により変化する輸送需要に対し、利用実態を踏まえた効率的・効果的なネットワークを形成するとともに、最新の ICT 技術等を活用しながら、公共交通の利用促進に努めています。また、令和３年３月に策定した地域

公共交通計画について、地域公共交通活性化協議会から意見をいただきながら、進行管理を行うとともに、社会変容を注視し、必要に応じて見直しを行っていきます。

＜輸送需要の多様化に対する新たな輸送手段の積極活用について＞

令和3年3月に策定した地域公共交通計画において、多様な主体との連携によるコミュニティ交通導入の促進を施策として位置づけています。また、高齢化の進展によるニーズの高まりやICTの進展等コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、令和3年度に地域公共交通会議を開催し、意見をいただきながら、地域が主体的にコミュニティ交通を導入する際の取組手順等を示したガイドラインである「地域交通の手引き」を令和3年度中に改定し、多様な主体との連携や、地域特性に応じた地域交通環境の向上に取り組んでいきたいと考えています。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (2) 利用環境の整備

【意見 I-1-2】バス事業者間でのダイヤ調整の実施

〔意見の要旨〕

川崎駅周辺エリア等において通勤ラッシュの時間帯に様々な輸送手段が輻輳することが道路混雑の一因となっていることから、各事業者間のバス運行ダイヤを調整することにより無秩序にバスが集中することを避ける必要があると考えられる。

今後、市は利用実態調査等を踏まえ路線の適正化を検討することとしている。現在市内には市バス、小田急バス、川崎鶴見臨港バス、京浜急行バス、東急バスといった複数のバス事業者が乗合バスを運行しており調整は容易ではないと想定されることから、効率的なバス運行に関する協議・意見交換・合意のもとに川崎市地域公共交通活性化協議会において地域公共交通利便増進計画の策定を進めることが望ましい。

〔措置の内容〕

地域公共交通計画において、路線バスの利用実態等を踏まえた路線の効率化を施策として位置づけ、重複路線等における運行間隔や運行本数等について本市が主体となって交通事業者と調整し、効率的、効果的な路線バスネットワークの形成に向けた取組を推進しており、具体化に向け、バス事業者と協議調整を進めています。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (2) 利用環境の整備

【意見 I-1-3】企業送迎バスの共同運行の検討

〔意見の要旨〕

市は令和元年に川崎臨海部が「力強い産業都市づくり」の中心として市民サービスや雇用を支えるだけでなく、産業拠点として世界の模範となるような地域を目指して、企業をはじめとするさまざまな関係者とともに30年後を見据えた「臨海部ビジョン」を策定しており、臨海部において「豊かさを実現する産業が躍動」し、「多様な人材や文化が共鳴」する将来像を目指すこととしていることから、今後、キングスカイフロントなどの臨海部エリアにおいて多種多様な企業の進出や拠点・施設の設立等が進むことにより、臨海部エリアへの輸送需要がますます高まることが想定される。臨海部エリアへのアク

セスには現状、市バスや民間企業者による乗合バスの他、企業送迎バスやマイカーが主な輸送手段として機能しているが、特に通勤ラッシュの時間帯において様々な輸送手段が輻輳することにより道路混雑が発生している。

こうした状況の解消の一案として複数企業が共同して企業送迎バスを運行することが考えられる。輸送手段を集約化し効率的な運行を行うことは、車両の絶対数を減少させるとともに、企業バスの乗降による駐停車による乗合バスの定時運行の阻害を緩和する他、臨海部への乗合バスの減便による収支効率化、ドア・ツー・ドア輸送による利用者の利便性への寄与が考えられる。そうしたことから、市は現在運行している複数企業による企業送迎バスの共同運行の活用に加え、新たな地区や経路についても共同運行に向けた検討を行っている。また、企業送迎バスの駅周辺における路上での無秩序な乗降が一般交通の通行に支障をきたしていることから、安全性の高い場所への乗降場の整備・集約化を進めている。

こうした取り組みの他自治体の例としては京都市南区の久世工業団地及び周辺地域における久世共同運行バスが挙げられる。久世共同運行バスは平成 16 年度から通勤送迎の共同運行化に向けた取り組みが開始され、事業所の通勤交通課題、事業所単独の送迎バスの運行・利用状況などを踏まえて共同運行の可能性の検討を経た後、久世工業団地と周辺の事業所や自治体等と「久世工業団地周辺地域共同運行システム構築検討会議」を設置して試験運行を行い、平成 19 年度から本格運用を開始し、現在では 15 の事業所が参加する共同運行を行っている。

民間事業者が主体となってこうした調整を行うことは各々の利害のジレンマも働き困難であると考えられることから、行政主導による企業送迎バスの共同運行の需要調査や調整を行うことが望ましい。

〔措置の内容〕

企業送迎バスの共同運行について、令和 3 年 2 月に東扇島地区の企業に対してアンケートにより意向確認を実施しました。令和 3 年度中に、その結果を基に貸切バス事業者と運行計画を立案し、共同運行化に向けた取組を推進していきます。

また、企業送迎バスの乗降場の整備・集約化については、令和 2 年 1 1 月に川崎駅東口の小川町において 7 箇所バスバースを有する乗降場を供用開始するとともに、乗降場の環境整備としてのバス上屋の設置が令和 3 年 1 2 月に完了しました。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (2) 利用環境の整備

【意見 I-1-4】バス優先レーンの形骸化の改善

〔意見の要旨〕

市は乗合バス運行の定時性確保のため、川崎駅周辺エリア等において時間帯別のバス優先レーンの設置を行っているが、荷捌きや企業送迎バスの乗降等を目的とした一般乗用車の進入・駐停車により、実質的にバス優先レーンが形骸化している状況が散見され、渋滞を誘発・バスの定時運行を阻害していると考えられる。市はこれに対し、平成 22 年「川崎駅東口周辺地区総合自転車対策 社会実験」において川崎駅市役所通りにおけるバス専用・優先レーンの機能確保のための呼びかけや、「川崎駅周辺地区における荷さば

きルール」(川崎駅周辺地区荷さばき対策検討協議会)を制定するなど、荷さばきのための駐停車によるバス優先レーンの占有について一定の取り組みを行っているが、根本的な荷さばきニーズやルール自体の強制力がないこと等により、これらを完全に排除することはできていない。

他方、経済活動として荷捌きや企業バスの乗降需要があることも否定できないことから、これらの需要を見極めた上で、荷捌き・乗降箇所のさらなる確保や、ルール作りの周知・徹底等といった現実的な駐停車対策を推進するとともに、より強制力を強めるため時間帯別に車線のバス専用化も含めたソフト面・ハード面双方の検討を進めることが望ましい。

〔措置の内容〕

企業送迎バスについては、令和2年11月に小川町乗降場の供用を開始し、バス運行企業等に対して利用の誘導を行い集約化を図ることにより、円滑な交通流動を阻害している幹線道路における乗降等の抑制に向けて取り組んでいます。

また、令和3年2月に策定した「川崎駅東口地区駐車対策推進計画」に基づき、荷さばき車等の駐車施設の確保、関係機関との連携による交通を阻害する駐停車対策の推進、タクシー駐停車の整序化及び荷さばきルールの更新・普及啓発に取り組むなど、幹線道路沿いの駐停車の抑制に努めていきます。

引き続き、路線バスの利用促進に向け、定時性、速達性の確保など利用環境の向上に向けた取組が求められていることから、関係機関等と連携し、走行環境の改善について取り組んでいきます。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (2) 利用環境の整備

【意見 I-1-5】利用実態調査の詳細な実施

〔意見の要旨〕

市の地域公共交通計画の策定にあたり、市バス・民間バスを含めた乗合バス事業者の路線適正化や、その他の輸送資源の動員による地域の輸送手段の確保のため、輸送需要を的確に把握する必要があると考えられるが、現状市で行われている利用実態調査は調査員がバスに乗りし目視するものや、バス車内で調査員が降車停留所、利用時の券種(通勤・通学定期券、現金、ICカード、川崎市ふれあいフリーパスなど)を簡易的に回答可能な調査カードの配布、パーソントリップ調査結果の収集等に依っている。

「公共交通における効果的なニーズ把握に関する調査報告書」(平成29年3月 関東運輸局交通政策部交通企画課)では、公共交通におけるニーズ把握の必要性に言及した上で、既存公共交通の利用実態として「誰が、何のために(どこへ行くために)、いつ、どこからどこまで」利用しているかを把握するため、個人属性・利用目的・行先(施設)・曜日・頻度・時間帯・どこからどこへ・前後の移動手段といった事項をアンケート調査票などにより詳細に調査する必要がある、またこうしたニーズ把握は新たな地域公共交通サービスの提供、潜在需要の掘り起こしにも資するとされており、高齢者の外出率向上等にも寄与すると考えられることから、地域公共交通計画及び具体的な協議に先駆け、こうした詳細な調査を実施することが望ましいと考えられる。現行の調査カードや目視

による調査はここまでの情報は得られる水準ではなく、また特に地域交通でのニーズを的確に拾い上げるためにはパーソントリップ調査よりもきめ細やかな調査が必要と考えられることから、現状の調査方法では不十分と言える。

他方、車内配布での複雑かつ多項目のアンケートの実施や、後日郵送でのアンケート回答等については回答率の低下や費用の増加が想定されることから、例えばインターネット上で回答可能な明瞭なアンケートフォームの作成や、アンケートへ参加したくなるような工夫、例えば回答へのインセンティブの付与やアンケート結果及びその対応策についての開示などに取り組むことが望ましい。

〔措置の内容〕

利用実態調査は、バス事業者と個別路線の見直しなどに関する協議調整を行う際に、有効なデータとなります。このため、調査の内容、手法及び時期について、新型コロナウイルスの影響を踏まえ、従来の調査カード配布以外の調査方法も含め、交通事業者などの関係者と協議調整を行っていきます。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (3) コミュニティ交通導入の検討

【意見 I-1-6】コミュニティ交通導入の方法の検討

〔意見の要旨〕

市では、令和元年度末現在、宮前区、多摩区、麻生区において計10の地区で協議会が設立され、うち4地区が本格運行に至っているが、宮前区有馬・東有馬地区では平成16年度に協議会が設立しているものの、平成23年度の運行実験から進展がない等、協議会の設立から相当程度の期間が経過しているにも関わらずコミュニティ交通の導入に至っていないケースが散見され、地域の輸送需要に対して適時に対応できている状況とは言えない。

この点、地区協議会の議事録の閲覧や担当者への質問を実施した結果、コミュニティ交通導入にあたっての共通のボトルネックとして考えられる点は事業としての採算性であると考えられる。例えば、麻生区岡上西地区では住民の要望により乗合型の定時定路線型バスや送迎バスの検討がなされているが、輸送需要が少なく、事業採算性に課題があることから実施に至っておらず、要望に対する適切な交通システムの選択が難航している。その他の地区についてもバスの運行体系を含めた交通資源の決定に至っていない地区が散見されている。現行の手引きにおいても『地域の移動ニーズや特性を踏まえて、地域に必要な交通の運行目的と運行方針を立案します。その目的と方針に最も合致したコミュニティ交通のシステムを選択し、運行を担う事業者を選定します。』として、需要と交通システムの適切な対応を説いているが、定時定路線型の乗合バスのイメージが先行していることから採算性の点で折り合いがつかないケースが多く見られており、広い視点での検討が十分になされているとは言えない。

たとえば、他自治体のコミュニティバスの導入事例として愛知県豊明市のオンデマンドバス「チョイソコとよあけ」が挙げられる。「チョイソコとよあけ」はトヨタ系の大手自動車部品メーカーであるアイシン精機と大手ドラッグストアチェーンのスギ薬局が愛知県豊明市で開始したオンデマンド型交通サービスである。

チョイソコとよあけは、高齢者利用に最適化された運行システム、エリアスポンサー協賛型のビジネスモデル、地域密着型のコミュニケーションにより登録会員は開始当初の91人から令和元年11月現在で1,500人へ増加し、コミュニティ交通の成功事例となっている。

こうした他事例を広く共有することで、他の交通システムの具体的な導入イメージを想起させ、定時定路線型以外の交通システムの導入を推進することが必要である。

さらに、現行のコミュニティ交通の導入にあたっての事業採算性の検討において、その他の財源を考慮した運行計画を作成することにより事業の採算性をクリアできる可能性がある。例えば、コミュニティ交通の導入による利用促進効果やMaaSと連動したアプリ開発によるオペレーション支援を背景とした地域企業の協賛金や、既存送迎バスの活用における高齢者の外出率向上等の政策効果を踏まえた運行主体への公的補助といった、運賃収入とは別の視点の財源を考慮した計画の策定についても手引きで想定することが望ましい。さらに、各地域におけるコミュニティ交通の運行において、運行主体やオペレーションの共通化による運行コストの効率化やノウハウの蓄積といった取り組みについても併せて検討することが望まれる。

〔措置の内容〕

これまでの地域が主体的にコミュニティ交通を導入する際の取組手順等を示したガイドラインである「地域交通の手引き」に基づく地域の主体的な取組への支援を行う中で、的確な需要把握や検討の長期化等の新たな課題が見られることから、高齢化の進展によるニーズの高まりや、ICTを活用したオンデマンド交通などの新技術の開発、タクシーの運賃・料金サービスに関する新制度の導入など、コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、「地域交通の手引き」を令和3年度中に改定し、コミュニティ交通導入に向けた取組の円滑化や検討期間の短縮、支援内容等の見直しを実施するとともに、ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組を進めていきます。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (4) ICT・MaaS への検討

【意見 I-1-7】MaaS等の導入の具体案への方針の明確化

〔意見の要旨〕

国土交通省は「MaaS」や「新型輸送サービス」による新たなモビリティサービスの活用により、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、日本版MaaSの将来像や、今後の取り組みの方向性などを検討するため、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」（以下、「懇談会」という。）を開催しており、平成30年10月から平成31年3月までに8回行われた懇談会の中間とりまとめを行っている。その中で、MaaSは『交通サービス分野のデマンドサイド・サプライサイドの両面に大きな変革をもたらすとともに、消費行動の変化・拡大やライフスタイルの変化、さらにはこれらに対応するまちづくりやインフラ整備など都市や地域のあり方にも影響を与える可能性があり、都市分野、地域の経済社会など様々な分野にインパクトをもたらすイノベーションであると位置付けることができる。』こと、交通分野では、『IoTやAIなどの技術革新や、これにより加速する所有から利用への転換の中でカーシェアやシェアサイ

クルといったシェアリングサービスの普及や、AI の活用により効率的な配車を可能とするオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティといった「新型輸送サービス」が出現し、効率的かつ利便性の高い移動手段として活用されつつある。』ことが述べられている。従って、MaaS 等の新たなモビリティサービスは将来的に市がスマートシティやスーパーシティなどの構想を展開する場合、交通分野のみならず、まちづくりの分野においてもその導入基盤となる可能性がある。

<新たなモビリティサービスの将来展望について>

MaaS や新型輸送サービスによる新たなモビリティサービスについて、国の懇談会は、推進に当たっての留意点として、『特性と可能性を踏まえると、今回の懇談会で取りまとめる内容にとどまらず、20年計画、50年ビジョンも検討していくことが望まれる。これらについては、絶えず変化が生じるため、不断の見直しをしていくことが求められる。』としている。また、地域の交通施策・まちづくり施策との整合性として『豊かな生活の実現につなげるためにその導入自体を目的とするのではなく、地域の交通施策やまちづくり施策において、それぞれの地域が抱える問題を明確に設定し、その課題対応としての1つの方策として、新たなモビリティサービスの導入による有効性を検証し、地域の交通施策やまちづくり施策に位置付けて取り組むことが必要である』と指摘している。

市は前述の小田急電鉄株式会社と連携した実証実験により、新たなモビリティサービスの有効性を検証しているところであり、こうした取り組み等を参考に令和2年度に「地域公共交通計画」を策定することとしているが、国が示す方向性に留意し、適切な時期に中長期的な計画やビジョン及びそのまちづくり施策における位置づけについても検討していくことが望ましい。

<MaaSの推進に向けたデータ連携等について>

また、懇談会は取り組みの方向の一つに『地域横断的な取組』を掲げ、ここでは「MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」や「運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化」、「まちづくり・インフラ整備との連携」等が示されている。このうち「MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進」については、国において措置する施策として、「MaaS事業者が、入手可能なデータの種類等を容易に把握できるようにする、情報を網羅したデータプラットフォームの実現」などを挙げているところである。

こうした国の取り組み状況を踏まえつつ、MaaSの取り組みが広がるようにするためには、市においても、複数事業者間のデータ連携等を促していくことが求められる。

さらに、市の公共交通において鉄道は小田急電鉄、JR東日本などの鉄道事業者、バスは市バス、小田急バスなどのバス事業者が運行を行っている等、市では多数の事業者によりサービス提供が行われていることから、その利害調整は困難を極めると考えられるが、「地域公共交通計画」の策定を契機として、行政や民間事業者による継続的な意見交換を進め、先行する取り組みの内容を共有するなど、新たなモビリティサービスの導入にあたって取り組む必要がある。

<地域ごとの特性を踏まえた取り組み方針等の明確化について>

中間とりまとめにおいては、『地域横断的な取組』を基盤として、地域の交通の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に積極的に取り組んでいくことが必要としている。

その際、地域ごとに人口動態や都市形態、交通体系等の特性が異なる点を踏まえ、地域類型別に導入目的や実現イメージの例などが、整理されており、今後の実証実験は、こうした地域特性を踏まえ、重点的に行うことを求めている。

市においては、こうした国が示す取り組みの方向性や他都市の取り組み状況等を参考に、地域公共交通計画の立案や民間事業者と連携した実証等の取り組みが進められているところであるが、実証で得られた成果の分析や交通事業者との協議を継続することで、新たなモビリティサービスに関する取り組み方針等をより明確化し、適切な時期に市の交通政策へ反映させていくことが望ましい。

<新たなモビリティサービス導入における進行確認について>

また、地域公共交通計画（案）では、「快適で利用しやすい輸送環境整備の推進」や「地域特性に応じた移動ニーズへの対応」などの目標を掲げ、計画の達成状況を確認するため、評価指標と目標値を設定しているところであるが、前述の通り、全体的な取り組み方針をより明確化したのちには、新たな測定指標を取り入れるなど地域にとって必要な施策が講じられているか否かを把握していくことが望ましい。

〔措置の内容〕

地域公共交通計画において、ICTを活用したMaaS等の積極的な活用等により、地域公共交通の利用促進や利用者の利便性向上に向けた取組等を推進することとしております。このような新技術や新制度を活用した新たな取組については、ICT等の先進的な技術を有する民間事業者等と積極的に連携し、新技術等を活用して、実験フィールドの提供や実証実験の実施などへの支援を通じ、得られたデータや知見を共有し、本市での適用可能性を踏まえながら、様々な地域における課題解決を目指すとともに、川崎市地域公共交通活性化協議会等で御意見をいただきながら、各年度の取組や各施策の課題について行政において精査するなど、PDCAサイクルに基づき進行管理を行い、必要に応じて、評価指標等の見直しを行っていきたいと考えています。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (4) ICT・MaaSへの検討

【意見 I-1-8】事業化のための周辺施設との協力の検討

〔意見の要旨〕

市はMaaSの実証実験として地元や地域公共交通会議等との調整や広報といった役割で関与している。持続可能なMaaSの導入における、MaaS実用化に向けた実証実験の実施・支援は重要なプロセスであり、現在も、オンデマンドの有償運行や実施範囲の拡大、新たなニーズの掘り起こしなどが行われている。市はこうした取り組みの結果を踏まえ、コミュニティ交通の導入を検討している地区への活用を検討していくこととしている。

この点、MaaSサービスの提供主体が民間事業者であるため、市はまちづくりや地域の交通施策の視点から、行政の立場として他の地域への転用可能性の検討や移動の目的作りのための場の提供、他の交通事業者との実証実験データの橋渡しといった役割を担うことが重要と考えられることから、積極的に交通事業者との情報共有や、協議会の設立、鉄道事業者以外の事業者や施設の計画への参画の調整といった取り組みを行うことが望ましい。

〔措置の内容〕

MaaS等のICT等新技術を活用した新たな取組については、ICT等の先進的な技術を有する民間事業者等と積極的に連携し、新技術等を活用して、実験フィールドの提供や実証実験の実施などへの支援に向けた取組を行ってまいります。

I 総括的意見 1. 地域公共交通計画の継続的な見直し、高度化の必要性 (4) ICT・MaaSへの検討

【意見 I-1-9】新型輸送サービスを用いたファースト・ラストマイルサービス充実の検討

〔意見の要旨〕

国土交通省（懇談会）は、地域ごとに人口動態や都市形態、交通体系等の特性が異なることから、5つの地域類型を設定しており、それぞれの地域類型における新たなモビリティサービスのあり方について、整理を行っている。その地域類型の1つである都市圏（大都市近郊型）においては、一般的に鉄道駅を中心に住宅や生活サービス施設が立地する都市構造であり、基幹となる鉄道駅へのアクセスを自家用車に依存しているケースが多いとされている。市の北西部は多摩丘陵にあり坂道が多くコミュニティ交通協議会が設立されている地区等が存在しており、地域公共交通のより一層の充実を求める声が多い地域であると考えられる。また、高齢化、運転免許返納率の高まりにより自動車の交通手段分担率が減少し、地域公共交通に対する輸送需要は今後ますます高まっていくことが想定される。

かかる状況下、大都市近郊における鉄道駅、または地域内の生活サービス施設等へのファースト・ラストマイルを担う交通手段の確立が課題となるが、これにはシェアリングサービス、オンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転による移動サービスといった所謂「新型輸送サービス」が適合すると考えられ、市の総合都市交通計画においても市を取り巻く状況としてICT技術を利用したラストマイル自動走行、端末交通システムといった技術革新についても触れている。この点、技術開発の面から困難性は認められるものの、多様化するニーズに対応していくため、新型輸送サービスの活用に向けた検討を地域公共交通計画やMaaS事業の枠組みにおいて進めていく必要があると考える。なお、市が自ら技術開発を行うことが困難な場合、民間事業者等に働きかけ、実証実験に行政の立場から規制面の対応や関係者間の調整を行うことが想定される。

また、こうした新たな輸送サービスにはその利便性・付加価値を高めるため、移動のみならず移動先のサービスを統合し、シームレスな活動を支援するMaaSの導入が重要である。具体的には施設・サービスの予約や事前決済、利用者へのクーポンの付与、情報の提供といったコンテンツの充実が望ましいことから、周辺の民間事業者を巻き込んだ取組が必要となる。なお、こうしたコンテンツの利用については、将来的には顔認証などの生体認証が機能することも想定されるが、短期的にはスマートフォンなどのアプリを活用することが現実的である。導入に当たっては高齢者等のサービス利用への障壁を取り除くため、使い方講座等を実施することが望ましい。

〔措置の内容〕

ICT等新技術を活用した新たな取組については、ICT等の先進的な技術を有する民間事業者等と積極的に連携し、新技術等を活用して、実験フィールドの提供や実証実験の実施などへの支援を行うことにより、新技術の開発や普及等に寄与するとともに、本市での適用可能性を踏まえ、様々な地域におけるニーズや課題に応じた試験的な運用などを通じ、地域公共交通環境の向上に取り組んでまいります。

また、MaaSの導入については、令和3年3月より小田急電鉄と連携し、同社が提供するMaaSアプリEMot内で公共施設と連携したデジタルチケット「生田緑地おでかけチケット」を組成・提供するとともに、高齢者等へのアプリの使い方講座として、同月にEMotのダウンロード・操作体験会を2回実施しました。

I 総括的意見 2. 市バスにおける将来的な資金負担への対応の必要性

【意見 I-2-1】料金改定の認可申請の実施

〔意見の要旨〕

市バス事業においては今後、主に退職金支出やバス購入費用、営業所建替等の支出により、将来支出の増加が予定されている。また新型コロナウイルス感染症の進行に伴う行動変容が輸送需要に影響を与える結果、利用者1人あたりのコストが経常的に増加する可能性がある。交通局は今後、支出抑制に対する取組みを継続するとともに、利用者負担の水準を考慮したうえでなお必要と認められる場合には、引き続き、料金改定の認可申請に向けて国との調整に取り組む必要がある。

〔措置の内容〕

料金改定については、国との調整を継続しています。

II 個別検出事項 1. 事業計画 (2) 各計画の評価についての適切性

【意見 II-1-2】サービス通信のアーカイブ化の必要性

〔意見の要旨〕

交通局はアンケート結果やサンキューコールかわさきや局窓口、営業所窓口寄せられた市民や利用客からの改善要望等を取りまとめ、傾向として多い内容を月1~2回程度の頻度でサービス通信として各営業所に発信し、運転手等の職員に注意喚起を行っている。

しかしながら、塩浜営業所ではサービス通信の最新号が掲示されているのみであり、過去のサービス通信が閲覧できる状況になかった。サービス通信は特に共有すべき内容が記載され、運転手等の基本動作を徹底する上で有益なものでありその内容は陳腐化するものではないことから、例えば営業所において過去のサービス通信の内容をサービス向上研修に取り入れることや、過去のサービス通信をファイリングし、縦覧可能な箇所に設置するなどによってアーカイブ化を行うことなどにより、過去の要望に対しても継続して注意を喚起する態勢を構築することが望ましい。

〔措置の内容〕

過去のサービス通信を適宜参照できるよう、サービス通信のバックナンバーを綴ったフラットファイルを作成し、令和3年2月に各営業所に設置しました。

II 個別検出事項 1. 事業計画 (2) 各計画の評価についての適切性

【意見 II-1-3】バスベイ設置の具体化計画の十分性について

〔意見の要旨〕

市バス事業を含む、路線バスの走行環境改善は市の重要課題である渋滞の解消や、バス運行の定時性確保に資するものであると考えられる。例えば、国土交通省関東地方整備局の「渋滞見える化プラン」選定地区の国道16号八幡橋バスベイ（横浜市磯子区中浜町）ではバスベイ拡幅整備後、整備前は最大90mあったバス停車時の滞留長の解消や、後続車の車線変更による危険性の軽減等の効果が観測されている。

他方、バスベイの設置によって後続車の通過交通に対するバス影響を十分に低減するためには『停止時の残存幅員2.0m以上を確保することが重要』とも考えられており、都市計画道路事業において十分な歩道幅を確保しつつ、効果的なバスベイの設置をすることは民間保有地の利用を含めた長期的な検討が必要と考えられるが、現状ではモデルケース2箇所のみでの検討となっている。市の道路混雑状況を鑑みると、当該2箇所での設置では施策としての効果は薄いと考えられるため、今後の展開としての設置箇所の検討を含めたより具体性のある積極的な取り組みが必要と考える。

〔措置の内容〕

交通渋滞を緩和させる等の効果を目的としてモデル路線に選定した野川柿生線において、2箇所のバスベイ整備に向けた取組を行っています。

今後につきましては、先行整備する2箇所のバスベイ設置効果や課題等の精査を行い、適用性について再度検証を行うとともに、関係部署と協議調整を図りながら、今後の施策展開等を検討してまいります。

II 個別検出事項 2. 一般会計負担 (1) 公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について

【意見 II-2-1】行政路線補助金、公共施設接続路線負担金に関するモニタリングの実施について

〔意見の要旨〕

交通局では、一般会計繰入金のうち公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について、これまでの間、経営環境に大きな変化があった場合でも、適用期間途中での繰入額の見直しを実施していないが、繰入金の受入年度の経営環境が繰入金算定時から変化し、繰入金の算定金額が実態と著しく乖離する場合には、繰入金受入額の補正を検討する必要がある。また、そのためには、毎年度、路線ごとの収支実績と繰入額との比較を行う必要がある。

〔措置の内容〕

行政路線補助金等については、事業計画を作成する上で収入の見通しを立てる必要があることや経営改善を促す観点から、繰入額を一定期間固定してきました。今般の新型コロナウイルス感染症の影響は大きく、毎年度公表している路線別収支においても、対象路線の営業損益が大幅に悪化しています。今後も、感染拡大前の乗車人員への回復は見込めないことから、ダイヤ改正等による経営改善に取り組むとともに、こうした収支状況の変化を踏まえ、行政路線補助金等の再算定期限を1年前倒しし、令和4年度から

繰入額を見直す予定です。

II 個別検出事項 2. 一般会計負担 (1) 公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金について

【意見 II-2-2】行政路線補助金、公共施設接続路線負担金の算定上の考え方について

〔意見の要旨〕

行政路線補助金、公共施設接続路線負担金の路線毎の算定基準について確認したところ、原則として基準年度の損益（実績値）をそのまま使用しているため、その後の経営環境の変化等が繰入金算出額に反映される体制とは言い難い。したがって、今後、基準年度以降の経営環境の変化を算出額に反映する方法を検討する必要がある。

〔措置の内容〕

新型コロナウイルス感染症の影響により収支状況が大きく変化している中で、基準年度以降の経営環境を想定して繰入額を算定することは難しい状況にあります。今後、繰入額を見直す際には、軽油価格の高騰・下落等の特異な傾向がある場合や、減価償却費の増減等により費用構造の変化が見込まれる場合などについては、その点を考慮して繰入額を算定することも検討していきます。

II 個別検出事項 3. 組織・運営 (1) 人事労務

【意見 II-3-2】業務内容の把握と見直しの推進実施

〔意見の要旨〕

営業所の時間外勤務の発生状況を把握し、恒常的に時間外勤務が発生しているような営業所や職員に関しては、業務内容の明確化や業務の再配分により過度な時間外勤務防止の取り組みを継続して行うことが望ましい。

恒常的な時間外勤務の実態がある場合は、業務の改善や人員の配置のバランスを検討し、「働きすぎ」を防ぎながら、「ワーク・ライフ・バランス」と「多様で柔軟な働き方」を実現することが望ましい。

〔措置の内容〕

各営業所長のマネジメントに活かすため、令和2年5月に、所属職員の時間外勤務の累計や従事した業務内容の管理シートを作成し、定期的に確認・情報共有するものとなりました。

また、令和元年の記録的な台風への対応やダイヤ改正事務が時間外勤務の増加要因となっていたことから、ダイヤ改正業務の分担表の作成、可能な限り余裕を持ったスケジュールでの実施、営業所職員に過度に業務が集中する場合の本局からの支援など、職員間の業務の偏りを平準化する取組を行いました。

引き続き、毎月の時間外勤務の実績集計及び報告を行い、執行状況の把握・共有・管理及び時間外勤務の発生要因の分析を行うほか、より計画的な休暇取得の勧奨やシフトの見直しを行うことで、時間外勤務の縮減・業務の平準化に努めていきます。

II 個別検出事項 3. 組織・運営 (2) バス運転手の状況

【意見 II-3-3】バス運転手制度（養成枠）の拡大の検討

〔意見の要旨〕

今後の運転手の高齢化を見据えて、若年層の運転手採用に向けて、必要に応じて養成枠による採用数の拡大を検討し、併せて養成体制の整備等を行うことが望ましい。

当該制度は、令和元年度には2期の募集を行っており、募集実績は以下の通りである。

募集人員 第1期（令和2年3・4月採用）：5名程度

第2期（令和2年10月採用）：5名程度

現状の採用人数の決定方法は、定年による退職予定や職員からの申し出等により把握した中途退職の見込みに合わせて、不足する人員の補充に必要な採用を行うものである。しかし、今後の運転手の高齢化を見据え、採用計画を立案することが望ましい。ただし、当該養成枠での採用は、現状の指導体制等の下では、1期（半年）で6名程度に対応でき、年間で12名程度に対応できるとのことである。今後の運転手の必要数によっては、指導体制の整備を含めた募集人員の増員の検討も合わせて行うことが望ましい。

〔措置の内容〕

全国的にバス運転手が不足している状況を踏まえ、安全・安心な輸送サービスを提供し続けていくため、養成枠の採用選考を実施し、バス運転手の養成に取り組んだ上で、令和2年3月に1名、4月に3名、10月に6名、令和3年3月に2名を正規職員として採用しました。

市バスでは、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による乗車人員の減少が、経営に影響を及ぼす状況であり、利用実態に見合った段階的なダイヤ改正に取り組んでいくことや、定年延長といった公務員制度の変更の影響などから、運転手の採用数は限定的となることが見込まれますが、採用実施にあたっては積極的に養成制度の活用を図っていきます。

II 個別検出事項 5. 会計 (1) 設備投資計画

【意見 II-5-1】設備投資計画の組織的な検討

〔意見の要旨〕

関係局と十分な調整を行いつつ、設備投資計画策定に向けて、早期に検討を進めることが望ましい。

市によると、平成31年1月に竣工した上平間営業所の改築工事においては、基礎調査に1年、基本計画に1年、基本設計に1年、実施設計に1年、工事に5年、合計9年の期間を要したとのことであった。

塩浜営業所、鷺ヶ峰営業所は事務所用建物の法定耐用年数である50年に近い築年数となっている。上平間営業所の改築時と同様に計画策定に4年の期間を要するとすれば、工事開始時点で50年を超過する可能性がある。本来であれば、耐用年数到来時点で、当該設備の将来にわたる利用可能性、移転先の選定等の計画を一定程度まで検討しておくことが必要になる。特に他施設と合築の営業所については、合築施設の利用者への影響に配慮しながら、早期に検討を進めていくことが望ましい。

〔措置の内容〕

新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車料収入が大幅に減少した厳しい経営状

況を踏まえて、事業規模の適正化を行った上で、塩浜営業所及び北部地域の営業所の建替、時期及び規模を見極めるとともに、北部地域の営業所については、市営住宅と合築のため現地建替は困難なことから、建替用地の確保について、引き続き関係局間で調整していきます。

II 個別検出事項 5.会計 (2) 現金過不足の適時把握

【意見 II-5-2】現金過不足報告書の記載内容の適正化

〔意見の要旨〕

現金過不足の報告について、発生事由が売上不足などの定型的な記載となっており、報告書を見るだけでは、発生事由がわかりにくくなっている。要因が特定されているのであれば、発生事由の具体的な内容を記載する必要がある。

「令和元年度5月分銀行精算時の不足金について（報告）」において、5月分の不足は1,120円となっている。これについて、事由の記載は全て「売上不足」となっている。

また、「令和元年度7月分銀行精算時の不足金について（報告）」においても、7月分の不足は2,544円発生しているが、事由の記載は「売上不足」となっている。

要因が特定されているにもかかわらず、これらの記載では現金過不足の発生の理由がわからないため、発生事由の具体的な内容を記載する必要がある。

〔措置の内容〕

現金過不足の報告については、令和3年2月に現金過不足報告書の記載内容の適正化を各営業所あて通知し、毎月末に各営業所から提出される現金過不足報告書の発生事由の記載内容が不明確でないか担当職員が確認し、不備があれば修正指示を行う体制を構築しました。

なお、各営業所から毎月提出される現金過不足報告書に基づき、担当職員が営業所に発生事由の確認を行っています。

II 個別検出事項 5.会計 (4) 固定資産管理

【意見 II-5-5】実査時の差異発生要因の担当者間の共有実施

〔意見の要旨〕

固定資産の実地調査において、台帳と現物に差異に生じた際の対応方法についてヒアリングを行ったところ、交通局の過去の実査時に発生していた差異に関して、差異の詳細な原因分析、他の課への情報の共有が不足していた。

同様の差異が発生するのを防ぐためにも、原因分析を詳細に実施して、分析結果を他の課に共有することが望ましい。

〔措置の内容〕

令和2年度から固定資産検査の結果を詳細に記載するとともに、情報共有したほうがよい情報については他課にも注意喚起を行うこととしました。

II 個別検出事項 5.会計 (4) 固定資産管理

【意見 II-5-6】棚卸実施報告書のフォームの見直し

〔意見の要旨〕

従来の固定資産の調査結果の報告書のフォームに、稼働状況について記載する欄を加えるとともに、別途台帳への登録漏れ資産の有無に関する報告書を設けることが望ましい。

令和元年度の固定資産調査実施結果を閲覧したところ、結果報告のコメント欄には「概ね良好です。」との記載があるのみであった。固定資産の現物確認結果と併せて、当該資産の稼働状況についての記載を行うことが望ましい。遊休状態になっている資産を把握することにより、必要に応じて営業所間で遊休資産の融通が可能になるからである。

また、市によると、実地調査の際に台帳に登録されていない固定資産を発見した場合は、その都度個別に照会をしているとのことであったが、画一的な報告様式を設けることが望ましい。

〔措置の内容〕

監査の意見を踏まえ、令和2年度から、所管課の固定資産調査フォームに、稼働状況について記載する欄を加え、必要に応じて遊休資産の融通が可能となるようにしました。また、令和3年度から、実地調査の際に台帳に登録されていない固定資産を発見した場合は、固定資産取得伝票を提出させ、備考欄にその旨記載し、併せて原因等を記載した報告書を提出させることとしました。