

川崎市交通事業概要

【環境委員会資料】

平成24年4月20日
川崎市交通局

交通局理事者一覧表

平成24年4月1日 現在

役 職 名	職 名	氏 名	内線電話等
川崎市交通事業管理者 交通局長	事務職員	たまき こういち 田 卷 耕 一	47000
企画管理部長	事務職員	まつむら よういち 松 村 洋 一	47100
企画管理部 庶務課長	事務職員	かめだ としお 亀 田 俊 夫	47101
企画管理部 経営企画課長	事務職員	しのはら ひでお 篠 原 秀 夫	47201
企画管理部 経営企画課担当課長（事業改革推進担当）	事務職員	おぜき たけし 小 関 武 史	47202
企画管理部 経理課長	事務職員	つつい やすひと 筒 井 康 仁	47301
企画管理部 担当課長（労務担当）	事務職員	にいぬま まこと 新 沼 真 琴	47102
自動車部長	事務職員	みしば のぶお 三 柴 信 雄	47400
自動車部 管理課長	事務職員	たかはし みのる 高 橋 実	47401
自動車部 運輸課長	事務職員	いちのへ ひろゆき 一 戸 洋 之	47501
自動車部 お客様サービス課長	事務職員	たかはし けんじ 高 橋 謙 司	47701
自動車部 安全指導課長	事務職員	こばやし なおき 小 林 直 樹	47801
自動車部担当部長 塩浜営業所長事務取扱	事務職員	おのづか たつや 小野塚 達 也	(288) 0972
自動車部 井田営業所長	技術職員	とくなが たくじ 徳 永 卓 司	(777) 6888
自動車部担当部長 鷺ヶ峰営業所長事務取扱	事務職員	くろさわ ひでのり 黒 澤 秀 則	(977) 5222
高速鉄道建設本部長（併任）	技術職員	わたぬき やすはる 綿 貫 康 治	35800
高速鉄道建設本部 担当部長[調査]（併任）	事務職員	つつみ けんいちろう 堤 健一郎	35804
高速鉄道建設本部 担当課長[計画]（併任）	技術職員	わかばやし たけし 若 林 武	35805

交通局事業概要

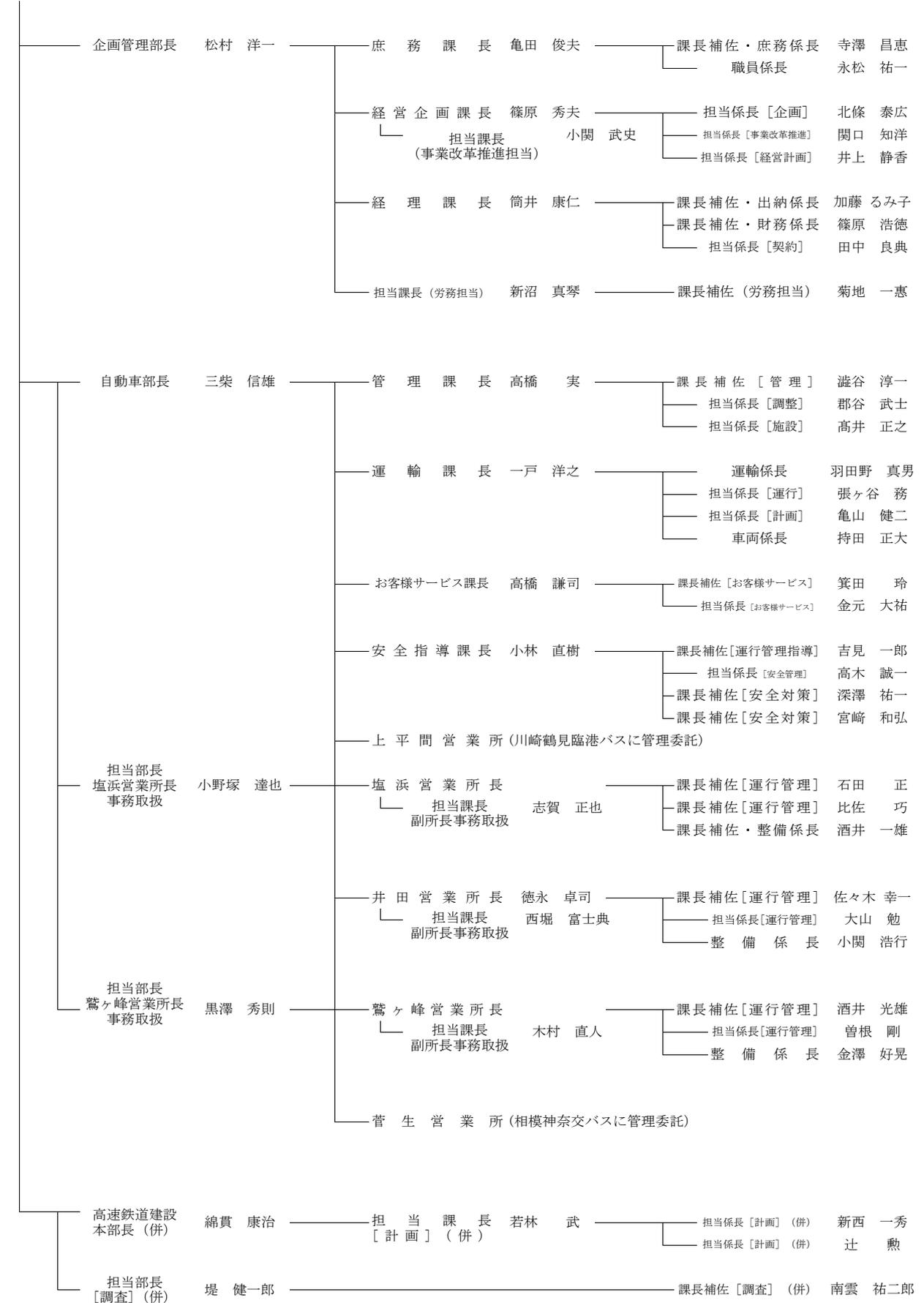
- 1 組織・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 ページ
- 2 職員数・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 ページ
- 3 交通事業のあゆみ・・・・・・・・・・ 3 ページ
- 4 主な施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4 ページ
- 5 業務状況（乗合自動車運送事業）・・・・ 5 ページ
- 6 料金・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6 ページ
- 7 路線一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7 ページ
- 8 平成24年度予算概要
（自動車運送事業会計）・・・・・・ 8 ページ
- 9 「川崎市バス事業 ステージアップ・プラン」の取組について
・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9 ページ
- 10 輸送の安全確保について・・・・・・・・・・ 10 ページ
- 11 川崎縦貫高速鉄道線整備事業・・・・・・・・ 12 ページ

平成24年4月20日

川 崎 市 交 通 局

1 組織

川崎市交通事業管理者
交通局長 田巻 耕一



2 職員数

平成24年4月1日現在

(1) 所属別職員数

単位：人

所 属		職員数	
		正規職員	
		正規	再任用
局 長		1	
企画管理部	企画管理部長	1	
	庶務課	9	
	経営企画課	7	
	経理課	11	
	労務担当	4	
自動車部	自動車部長	1	
	管理課	9	
	運輸課	12	
	お客様サービス課	7	
	安全指導課	8	
	塩浜営業所	178	3
	井田営業所	116	
	鷲ヶ峰営業所	158	
高速鉄道建設本部 (併)	高速鉄道建設本部長	(1)	
	高速鉄道建設本部	(6)	
計		522	3
		(7)	

(2) 職種別職員数

単位：人

所 属		職員数	
		正規職員	
		正規	再任用
特別職		1	
一般職		521	3
	一般事務職	88	
	技術職員	9	
	運輸事務職	19	
	車両技術職	18	
	運転手	382	3
	その他	5	
計		522	3

※ 高速鉄道建設本部はまちづくり局併任

※ ()内数値は外数

3 交通事業のあゆみ

昭和	19.	10.	14	市電営業開始（古川通～東渡田5丁目） 免許路線 2.76km 車両7両	
	25.	12.	15	市バス営業開始（浜町3丁目～新丸子駅） 免許路線 12.04km 車両11両	
	26.	3.	1	トロリーバス営業開始（川崎駅前～池上新町） 免許路線 3.64km 車両8両	
	27.	9.	20	貸切バス営業開始 車両2両	
	27.	10.	1	地方公営企業法及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	
	42.	4.	30	トロリーバス廃止 廃止路線 7.30km 車両19両	
	43.	3.	1	貸切バス廃止 車両5両	
	44.	3.	31	市電廃止 廃止路線 4.64km 車両16両	
	49.	1.	9	自治大臣再建計画承認（再建団体指定）	
	50.	6.	3	乗合バスワンマン化達成	
	54.	12.	21	全線定期乗車券制度実施	
	55.	8.	1	溝口営業所廃止（鷲ヶ峰営業所等に吸収）	
	59.	3.	31	再建団体指定による財政再建完了	
	平成	2.	2.	6	川崎駅バス総合案内システム供用開始
		2.	7.	11	深夜バス運行開始（5路線）
		7.	3.	1	1日乗車券、通信教育乗車券実施
		10.	8.	12	環境定期制度実施
		10.	11.	9	ノンステップバス運行開始
		12.	4.	1	局機構改革（高速鉄道建設準備室設置）
13.		4.	1	局機構改革（高速鉄道建設本部設置（高速鉄道建設準備室廃止））	
13.		4.	2	川崎病院線（ワンコインバス）運行開始	
13.		5.	11	川崎縦貫高速鉄道線事業許可取得	
13.		11.	1	新1日乗車券及び家族1日乗車券発売開始	
14.		2.	1	道路運送法改正（需給調整規制廃止）	
15.		4.	1	局機構改革（次長制を廃止し、部制に移行（企画管理部及び自動車部設置））	
16.		3.	31	菅生出張所廃止	
16.		4.	1	全路線一斉ダイヤ改正	
16.		8.	20	快速ミューザ（川崎駅西口～新百合丘駅）運行開始	
17.		3.	1	貸切バス営業開始 車両5両	
17.		3.	15	川崎縦貫高速鉄道線に係る市の事業再評価対応方針の決定	
17.		3.	22	バス運行情報提供システム（市バスナビ）を井田営業所管内でサービス開始	
18.		3.	30	「川崎市バス事業ニュー・ステージ プラン」の策定	
18.		4.	1	鉄道事業（元住吉接続計画）の廃止	
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.		3.	18	ICカード乗車券「PASMO」のサービスを全路線で開始	
19.		3.	26	バス運行情報提供システム（市バスナビ）を上平間・鷲ヶ峰営業所管内に拡張	
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) 現 川崎鶴見臨港バス(株) 局機構改革（自動車部にお客様サービス課、安全指導課設置）	
19.		10.	1	バス運行情報提供システム（市バスナビ）を塩浜営業所管内に拡張（全営業所展開）	
19.		11.	26	IC定期乗車券を発売開始	
20.		3.	1	中野島多摩川住宅接続系統新設	
20.		4.	1	上平間営業所管理委託の完全実施（臨港グリーンバス(株) 現 川崎鶴見臨港バス(株)）	
21.		3.	30	「川崎市バス事業 ステージアップ・プラン」の策定	
21.		12.	24	「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」第1回会議を開催	
22.		3.	15	横須賀線武蔵小杉駅接続路線運行開始	
22.		6.	1	東扇島西公園への路線の延伸	
22.		7.	31	小田急線向ヶ丘遊園駅に新たに接続する路線の運行開始（試験運行）	
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		

4 主な施設 (平成24年4月1日現在)

(1) 営業所・乗車券発売所

施設名	所在地	営業開始	土地(敷地)面積	建 物	在籍車両
上平間営業所	中原区上平間1140	昭和28年7月22日 (平成20年4月1日～ 川崎鶴見臨港バスに 完全管理委託)	8,623.61㎡	営業所、整備工場及び附属建物 17棟 延床面積 1,631.57㎡	乗合 70両 貸切 0両
塩浜営業所	川崎区塩浜2-2-1	昭和37年8月7日	8,091.56㎡	営業所、整備工場及び附属建物 11棟 延床面積 1,675.76㎡	乗合 98両 貸切 1両
井田営業所	高津区明津98	昭和41年8月1日	5,437.98㎡	営業所、整備工場及び附属建物 7棟 延床面積 1,058.62㎡	乗合 49両 貸切 3両
鷲ヶ峰営業所	宮前区菅生ヶ丘41-1	昭和47年4月24日	9,420.84㎡	営業所、地下車庫兼整備工場及び附属建物 4棟 延床面積 6,184.40㎡	乗合 80両 貸切 1両
菅生営業所	宮前区犬蔵3-5-1	平成23年4月1日 (営業開始～相模神奈交 バスに完全管理委託)	2,508.08㎡	営業所及び附属建物 6棟 延床面積 435.98㎡	乗合 30両 貸切 0両
川崎乗車券発売所	川崎区駅前本町26-2 アゼリア地下街西広場	昭和29年12月5日		床面積 23.92㎡	
溝口乗車券発売所	高津区溝口1-3-1 武蔵溝ノ口駅北口ノクティ1地下1階	昭和27年8月1日		床面積 24.79㎡	

(2) 路線免許キロ

202.48km (川崎市内 200.53km 横浜市内 1.95km)

(3) 在籍車両

ア 乗合 327両 (うち ノンステップバス 300両)
イ 貸切 5両 (うち ノンステップバス 1両)

(4) 停留所

ア 停留所数 516箇所
イ 標識数 1,064基 (内 照明付標識数452基)
ウ 上屋数 321棟

5 業務状況（乗合自動車運送事業）

年 度		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	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
年間走行キロ（千km）		12,789	12,785	12,737	12,834	12,767	12,771	12,542	12,479	12,403	12,436	12,595
年間乗車人員（千人）		37,309	36,380	35,395	35,270	34,787 〔46,065〕	34,595 〔46,623〕	34,898 〔47,170〕	35,725 〔48,106〕	36,316 〔47,346〕	34,481 〔45,622〕	33,324 〔44,977〕
年間乗車料収入（千円）		6,170,191	6,004,279	5,806,799	5,763,237	5,685,310 〔7,459,896〕	5,672,982 〔7,454,176〕	5,716,552 〔7,544,199〕	5,758,479 〔7,609,631〕	5,858,121 〔7,520,161〕	5,559,642 〔7,254,848〕	5,399,085 〔7,173,691〕
一日平均	実車走行キロ（km）	35,039	35,028	34,897	35,065	34,978	34,990	34,362	34,097	33,982	34,071	34,507
	乗車人員（人）	102,217	99,670	96,972	96,366	95,306 〔126,206〕	94,781 〔127,735〕	95,611 〔129,233〕	97,609 〔131,437〕	99,497 〔129,714〕	94,469 〔124,991〕	91,298 〔123,224〕
	乗車料収入（円）	16,904,634	16,450,080	15,909,038	15,746,549	15,576,192 〔20,438,070〕	15,542,416 〔20,422,399〕	15,661,786 〔20,669,039〕	15,733,549 〔20,791,342〕	16,049,648 〔20,603,182〕	15,231,895 〔19,876,296〕	14,792,013 〔19,653,949〕
一日一車平均	実車走行キロ（km）	111	110	114	114	126	126	127	125	122	122	122
	乗車人員（人）	323	313	318	314	342 〔453〕	340 〔459〕	353 〔477〕	358 〔482〕	358 〔467〕	339 〔449〕	322 〔435〕
	乗車料収入（円）	53,494	51,706	52,135	51,274	55,909 〔73,360〕	55,799 〔73,318〕	57,857 〔76,354〕	57,725 〔76,282〕	57,744 〔74,128〕	54,661 〔71,327〕	52,198 〔69,355〕

※ 平成11、15及び19年度は閏年で年間366日

※ 平成9年度から平成15年度までは高速アクアライン線を含む。

※ [] 内は、特別乗車証負担金収入及び高齢者外出支援事業収入を含む数値（平成16年度～）。

※ ピーク時：昭和47年度 65,216千人

6 料金

市内均一区間料金

項 目		平成 1.5.1～ 3.1.15	平成 3.1.16～ 7.2.28	平成 7.3.1～ (現行)	
普通乗車料金	大人	170円	180円	200円	
	小児	80円	90円	100円	
特殊乗車料金	大人	80円	90円	100円	
	小児	40円	50円	50円	
回数乗車券		170円券22枚 共通3,000円	180円券26枚, 90円券1枚 共通4,000円	200円券23枚, 100円券1枚 4,000円	
		170円券14枚 2,000円	180円券19枚, 90円券1枚 3,000円	200円券11枚, 100円券1枚 2,000円	
		170円券7枚 共通1,000円	180円券12枚, 90円券1枚 共通2,000円	100円券23枚 2,000円	
		80円券14枚 1,000円	90円券25枚 2,000円		
共通カード回数券			10円券585枚分 5,000円 10円券336枚分 3,000円 10円券110枚分 1,000円		
1日乗車券	大人			600円	400円 (13.11.1～) (22.11.1～ICのみ)
	小児			300円	200円 (13.11.1～) (22.11.1～ICのみ)
家族1日乗車券				600円 (13.11.1～)	
通勤定期乗車券	1箇月	7,410円	8,100円	9,000円	
	3箇月	21,130円	23,090円	25,650円	
	6箇月			*48,600円	
特殊通勤 定期乗車券	1箇月	5,190円	5,670円	6,300円	
	3箇月	14,790円	16,160円	17,960円	
	6箇月			*34,020円	
通学定期乗車券 (甲)	1箇月	5,930円	6,480円	7,200円	
	3箇月	16,910円	18,470円	20,520円	
	6箇月			*38,880円	
通学定期乗車券 (乙)	1箇月	1,890円	2,130円	2,370円	
	3箇月	5,390円	6,070円	6,750円	
	6箇月			*12,800円	
特殊通学 定期乗車券 (甲)	1箇月	4,150円	4,540円	5,040円	
	3箇月	11,830円	12,930円	14,360円	
	6箇月			*27,220円	
特殊通学 定期乗車券 (乙)	1箇月	1,320円	1,490円	1,660円	
	3箇月	3,770円	4,250円	4,730円	
	6箇月			*8,960円	
備 考	消費税転嫁 (1.5.1) 深夜バス乗車料金設定 (2.7.11)	持参人式通勤定期乗車券制度 (3.1.16) 端数日付通学定期乗車券制度 (3.1.16)	1日乗車券 (7.3.1) 通信教育乗車券制度 (7.3.1) 川崎市内バス共通回数乗車券制度廃止 (9.6.30) 環境定期 (10.8.12) ICカード乗車券取扱開始 (19.3.18) IC定期乗車券取扱開始 (19.11.26) バス共通カード及び磁気式1日乗車券 (大人・小児) 発売終了 (22.6.30) 取扱終了 (22.10.31)		

*平成22年 6月17日 6箇月定期券発売 (ICのみ)

7 路線一覧 (平成24年4月1日現在)

路線名	路線長 (km)	起 点	主要経由地	終 点	営業開始日
*1 埠頭	11.520	上平間	妙光寺・川崎駅・台町	市営埠頭	昭和28年10月 1日
*2 小向	4.150	川崎駅西口北	小向	上平間	昭和28年10月 1日
3 東扇島循環	12.300	川崎駅	日本触媒・川崎マリエン前・(東扇島循環)	ダイワコーポレーション前	昭和59年 6月 1日
	10.760	川崎駅	日本触媒・ダイワコーポレーション前	東扇島西公園前	
4 県営埋立	9.780	川崎駅	台町・江川一丁目	浮島バスターミナル	昭和37年12月 1日
5 渡田	7.120	川崎駅	小田栄・JFE前・ロジポート川崎前	水江町	昭和44年 4月 1日
6 水江町	5.690	川崎駅	市役所前・大島四丁目・臨港警察署前	水江町	昭和42年 5月 1日
7 神明町	9.240	川崎駅西口北	神明町・中丸子	小杉駅前	昭和25年12月15日
8 扇町	4.990	川崎駅	労働会館前・大島四ツ角	扇町	昭和25年12月15日
9 新城	12.850	新城駅前	井田・元住吉・江川町	川崎駅西口	昭和28年10月 1日
10 住吉	7.300	小杉駅前	横須賀線小杉駅・元住吉・総合リハビリテーションセンター前	井田病院	昭和48年 5月 7日
11 西加瀬循環	6.040	横須賀線小杉駅	元住吉・西加瀬	横須賀線小杉駅	平成22年 3月15日
12 小倉循環	7.350	江川町	新川崎駅・塚越	川崎駅西口	昭和55年10月 1日
*13 御幸	7.130	小杉駅前	下平間・遠藤町	川崎駅西口北	昭和39年 8月 4日
14 等々力	7.110	溝口駅前	市民ミュージアム前	小杉駅前	昭和48年 7月 2日
15 宮内	4.710	小杉駅前	市民ミュージアム前・蔵前	中原駅前	昭和42年 1月27日
16 蟹ヶ谷	5.200	小杉駅前	全竜寺前・子母口住宅前	蟹ヶ谷	昭和37年12月 1日
17 久末団地	6.520	溝口駅南口	能満寺・久末団地	高田町	昭和63年12月15日
18 馬絹	8.130	新城駅前	千年・馬絹・宮前平駅	宮前区役所前	昭和32年 1月25日
*19 有馬	10.490	小杉駅前	千年・久末・有馬第二団地前	鷺沼駅	昭和39年 3月25日
20 久末	7.750	溝口駅南口	千年・久末	有馬第二団地前	昭和48年 5月 7日
*21 柿生	13.830	溝口駅南口	向丘出張所・蔵敷	柿生駅	昭和27年 8月 1日
22 犬蔵	7.520	溝口駅南口	向丘出張所・犬蔵・宮前平駅	宮前区役所前	昭和33年11月15日
23 五所塚	6.760	登戸駅(生田緑地口)	五所塚・蔵敷	菅生車庫	昭和40年12月 6日
24 生田	11.740	生田駅	長沢入口・蔵敷・宮前平駅	宮前区役所前	昭和43年 7月25日
25 久地	10.130	第三京浜入口	溝口駅前	登戸駅	昭和27年 8月 1日
26 西菅	6.360	登戸駅	明玉・城下(京王稲田堤駅)	西菅団地	昭和27年 8月 1日
	2.000	西菅団地	城下(京王稲田堤駅)	菅四丁目	
27 カリタス	1.030	カリタス学園	和泉	登戸駅入口	昭和38年 3月 1日
	3.270	中野島多摩川住宅	和泉	新船島橋	平成20年 3月 1日
*28 新ゆり	2.650	新ゆりグリーンタウン	山口台中央	新百合丘駅前	昭和56年12月15日
29 市民プラザ	4.690	梶ヶ谷駅	市民プラザ・新作	溝口駅南口	昭和54年 4月27日
30 川崎病院	1.330	川崎駅		川崎病院	平成13年 4月 2日
31 藤子・F・不二雄 ミュージアム	1.810	登戸駅(生田緑地口)	(直行)	藤子・F・不二雄ミュージアム	平成23年 9月 3日
	3.350	登戸駅(生田緑地口)	藤子・F・不二雄ミュージアム(急行)	生田緑地	

*は、深夜バス運行路線

8 平成24年度 自動車運送事業会計予算の概要

(1) 財政収支

(単位 千円)

			24年度 予算額	23年度 予算額	増△減	
収益的 収支	經常 収支	収 入	営業収益	8,019,251	8,123,049	△ 103,798
			営業外収益	1,473,619	1,426,813	46,806
			計(a)	9,492,870	9,549,862	△ 56,992
		支 出	営業費用	9,546,954	9,487,218	59,736
			営業外費用	218,853	207,417	11,436
			計(b)	9,765,807	9,694,635	71,172
	差引 (a)-(b)= A			△ 272,937	△ 144,773	△ 128,164
	經常損益(税抜き)			△ 297,544	△ 211,006	△ 86,538
	特別 損益	特別利益(c)	1,000	1,000	—	
		特別損失(d)	21,500	31,500	△ 10,000	
		差引(c)-(d)= B	△ 20,500	△ 30,500	10,000	
予備費 C		10,000	10,000	—		
再差引 A + B - C			△ 303,437	△ 185,273	△ 118,164	
純損益(税抜き)			△ 327,091	△ 250,077	△ 77,014	
資本的 収支	収 入	企業債	375,000	1,098,000	△ 723,000	
		国庫補助金	16,450	46,196	△ 29,746	
		県交付金	—	—	0	
		一般会計補助金	37,222	165,101	△ 127,879	
		その他の資本的収入	—	22,486	△ 22,486	
	計(e)			428,672	1,331,783	△ 903,111
	支 出	建設改良費	499,892	1,384,636	△ 884,744	
		企業債償還金	795,917	802,911	△ 6,994	
		予備費	10,000	10,000	—	
		計(f)	1,305,809	2,197,547	△ 891,738	
差引(e)-(f)= D			△ 877,137	△ 865,764	△ 11,373	
補てん財源 E			877,137	865,764	11,373	
再差引 D + E			—	—	—	
当年度資金過不足額			△ 318,805	△ 202,525	△ 116,280	
当年度末累積資金過不足額			331,560	408,724	△ 77,164	

(2) 主な事業

(単位 千円)

項 目	事業費
ア 次期経営健全化計画策定に向けた取組 経営力の強化による持続可能な経営基盤の確立と、安全運行の確保、サービス向上などに向けて、市バス事業次期経営健全化計画の策定に向けた取組を進める。 ・経営問題検討会による検討 ・乗車動向分析システムの整備 など	27,434
イ 輸送の安全性の向上 輸送の安全性の向上に向けて、市バス全車両にデジタル方式の無線機を導入し、非常時の連絡体制の強化を図る。 ・輸送安全性の向上に向けた運行管理体制の見直し ・輸送サービスの向上に向けた運転手研修体系の再構築 など	85,656
ウ 市バス路線の再編、ダイヤ改正 お客様満足度の向上と都市基盤整備等への対応に向けて、市バス路線の再編とダイヤ改正を行う。 ・利用実態と収益力向上を見据えたダイヤ改正 ・外部有識者(路線検討委員会)による検討 など	28,400
エ お客様サービスの向上 ・お客様サービス向上に向けた研修の充実 ・市バスマップのリニューアル など	21,861
オ バリアフリー対応車両の導入 ・7両(うち6両はハイブリッドノンステップバス)	206,029
カ バス停留所施設の整備 ・停留所上屋の整備 8基 ・照明付停留所標識の整備 20基 ・停留所ベンチの整備 50脚	25,838

9 「川崎市バス事業 ステージアップ・プラン」の取組について

<平成21年3月策定、計画期間 平成21年度～25年度の5箇年間>

1 安全・安心な輸送サービスに向けて

○ 輸送の安全について

平成23年度 有責率1%以上の有責事故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

平成22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
運転手のグループ討議の実施

平成23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

○ ドライブレコーダーの計画的導入及び技能の向上

平成21年度 市バス329両全車に導入

2 お客様満足度の向上に向けて

○ 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、ダイヤ改正等

平成21年度 横須賀線武蔵小杉駅に接続する路線の運行開始

平成22年度 かわさきファズ物流センターから東扇島西公園への路線の延伸

おし沼から向丘遊園駅東口への路線の延伸(試験運行)

外部有識者で構成する川崎市バス事業路線検討委員会の設置

平成23年度 川崎市藤子・F・不二雄ミュージアムに接続する路線の運行開始

○ バス停留所施設の改善

平成21年度 通常上屋10基、照明付標識20基、ベンチ100脚を整備

(ベンチは19～21年度の3箇年で計300脚の集中整備完了)

平成22年度 通常上屋12基、照明付標識20基、ベンチ10脚を整備

平成23年度 通常上屋10基、照明付標識20基、ベンチ50脚を整備

○ 乗車券制度の改善

平成22年度 IC6箇月定期券の発売開始

○ 情報ツールの充実

平成22年度 キッズページ、かわさきノルフィンランド、市バス60周年記念ページなど局ホームページの充実

平成23年度 藤子・F・不二雄ミュージアム線に関する情報を掲載

3 社会的要請への対応と地域貢献について

○ バス車両のバリアフリー化

バリアフリー対応のノンステップバス及びワンステップバスを導入 平成21年度44両、22年度42両、23年度36両

⇒ 計326両 導入率99.1%

○ バス車両の低公害化

ハイブリッドバスを導入 平成21年度6両、22年度6両、23年度6両 ⇒ 計20両

4 経営力の強化に向けて

○ 増収策の推進

平成21年度～ 営業所等へ自動販売機の設置と旧線路用地等の土地の貸し付け

平成23年度 藤子・F・不二雄ミュージアムの広報ラッピングバスの運行開始

○ コスト削減

平成23年度 菅生営業所を新設し、管理委託による運行を開始

○ 川崎市バス事業アドバイザー・ボードの設置

平成21年度～ 計6回開催

5 組織の活性化と職員の意識改革について

平成21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

局職員提案の募集、表彰の実施

平成22年度～ 市バス運転技能コンクールの開催

平成23年度 民間委託による運転手の添乗観察の実施



10 輸送の安全確保について

1 「運輸安全マネジメント制度」に基づく安全対策の推進

輸送の安全確保は運輸事業の一番の基本であり、最も大切なことです。このため、運輸事業の安全性をより一層高めるため、運輸事業者が経営トップから現場まで一体となって安全管理体制を構築することを目的とした「運輸安全マネジメント制度」が、平成18年10月から施行されました。

これを受けて、市バス事業は、「安全管理規程」や「安全方針」を定めて、自主的かつ積極的な輸送の安全の取組を推進し、輸送の安全性の向上に努め、日々、お客様に安全でやさしいバスサービスを提供できるよう運営を行っています。

「運輸安全マネジメントに関する取組みの情報」については、旅客自動車運送事業運輸規則に定めるところにより、毎事業年度の経過後100日以内に公表をしています。

(6月の環境委員会に報告後、7月上旬に公表)

2 経路誤り等運行ミスと防止対策

平成23年度の運行ミスは39件であり、前年度の半数近くまで減少しましたが、ミスの撲滅には至っていないことから、学識経験者及び民間バス事業経験者を委員とする「川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会」を設置しました。運行ミスの要因や防止対策について、安全運行の確保・向上の観点から検証し、今後の対策について調査審議をしていただき、平成24年3月9日に答申を受けました。

【改善委員会答申抜粋】

運行ミスの撲滅に向けて

- ◎ 運行ミスはヒューマンエラーを最大の要因として発生するものであり、その撲滅は非常に高い目標
- ◎ 平成23年度は平成22年度の半数近くまで減少、実施されてきた対策の効果があつたことを示している
- ◎ 対策をより効果的なものとするために、見直しの「4つの視点」を踏まえた対策をとることが必要
- ◎ 運転手は、常に緊張感を持って乗務にあたるべきであり、基本動作及び運行表の確認等について習慣化が必要
- ◎ 事業の管理者等は、運転手をサポートする取り組みを推進することが必要
- ◎ 職員相互の対話を中心とした意識改革を継続する必要がある

交通局では、答申で示された「4つの視点」に基づいて見直した運行ミス防止対策を実施し、再発防止に取り組んでいます。

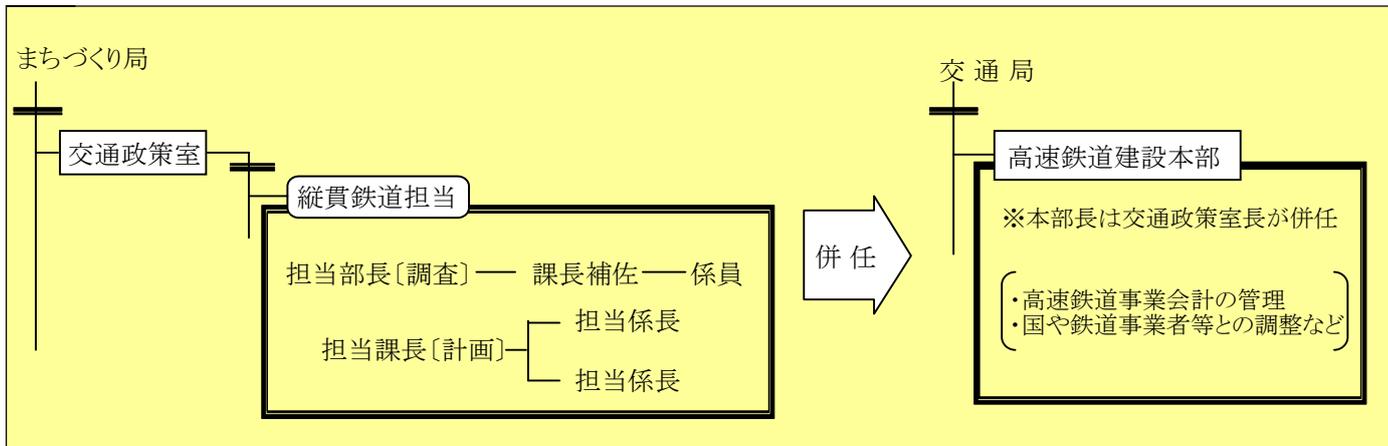
【見直しの「4つの視点」と主な防止対策】

- (1) 安全最優先のバス運行業務に即しているか
 - ア 出庫時・起点時の基本動作の習慣化
 - イ 出庫時間間際の点呼の実施
 - ウ 指定交差点(22箇所)での行き先アナウンス
 - エ 指定交差点手前停留所(9箇所)における一時停車と運行表確認の徹底
 - オ 車内案内放送による「右左折の注意喚起放送」の改善

- (2) 市バスネットワークの特徴を踏まえた体制・対策が取られているか
- ア 運行表の表示内容の改善
 - イ 停留所や信号待ち等の停車時における運行表確認を運転手に奨励
 - ウ 停留所への注意標識の設置・随時更新
 - エ ハザードマップの営業所内掲示・随時更新
- (3) 業務に対する意識の向上を図る仕組みが取られているか
- ア グループワーク研修や本局職員・営業所長等と運転手の対話による意識の醸成
 - イ 適正な人事評価により、運転手のモチベーションの向上を図る
 - ウ グループ制を活用したグループワーク研修の実施及びモチベーションの向上
 - エ 各営業所の自主的な取り組みの実施及び有効な対策の水平展開
- (4) ミス発生後の対応が的確であり、かつその対応が事後の運行に影響していないか
- ア 発生時は、安全な場所への停車、お客様への謝罪、営業所への連絡、運行管理者の指示による安全な経路復帰といった一連の対応を確実に実施
 - イ 発生状況の確認、本局への速やかな報告及び再発防止教育・特別指導教育の実施
 - ウ 年度内のすべての運行ミスについて、発生事案の一件ごとに発生の日時、運行系統、発生場所、事案の内容、影響人員、担当営業所を明らかにした発生状況及び年度全体のミスの傾向や対策を総括した上で、一括して翌年度に発表する
 - エ 運行管理者への報告を怠る、自己回復を行う、法令違反がある等、安全運行に影響がある運行ミスは、速やかに発生状況について公表

11 川崎縦貫高速鉄道線整備事業

(1) 執行体制



(2) 平成24年度予算の概要

● 高速鉄道事業会計				(単位:千円)		
款	項	目	H23予算額	H24予算額	対前年度増減	備 考
1	高速鉄道事業	資本的支出	60,940	60,906	△ 34	
	1	建設改良費	23,542	22,883	△ 659	
		1 建設諸費	104	104	0	
		(経 費)	104	104	0	予算書・決算書印刷費
		2 建設利息	23,438	22,779	△ 659	企業債利息等
	2	企業債償還金	37,398	38,023	625	
● 一般会計				(単位:千円)		
款	項	目	事業名	H23予算額	H24予算額	備 考
			まちづくり費	—	—	
			計画費	—	—	
			計画調査費	—	—	
			鉄道整備事業基金積立金	132,385	132,778	H22から新規積立はせず(利子積立のみ)
			川崎縦貫鉄道整備推進事業費	11,531	6,852	調査研究委託料 5,000

【参 考】「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」 (まちづくり局交通政策室所管)

- 平成21年度に設置した「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」を、これまで9回開催し、現計画を検証するとともに、新技術の検討では①交通システム、②動力システム、③トンネル施工技術を挙げ、コスト削減効果や社会的ニーズへの寄与など、新技術の導入による効果を整理し、提言案の取りまとめを行いました。
- 平成24年度は、「新技術による川崎縦貫鉄道整備推進検討委員会」の提言を踏まえ、策定作業を進めている「川崎市総合都市交通計画」における縦貫鉄道事業の位置付けを検討するとともに、引き続き、新技術の実用化に向けた技術開発動向や、人口動態などの社会環境の変化などをモニタリングしていく予定です。

川崎市バス事業 経営健全化計画 川崎市バス事業 ステージアップ・プラン【概要】

I 新たな経営健全化計画の策定に向けて

市バス事業は、市民やお客様の大切な交通手段としての役割を果たすために、「ニュー・ステージプラン（計画期間 平成 17 年度～21 年度の 5 年間）」により、営業所の管理委託や給与水準の見直しなどの経営改善と需要に応じたバス路線の見直し、バス車両のバリアフリー化・低公害化、停留所施設の改善などのお客様サービスの向上に鋭意、取り組んでいます。

しかしながら、プラン策定時には想定できなかった市バス事業を取り巻く大きな環境変化に的確に対応するために、平成 20 年 8 月の「第 2 次川崎市バス事業経営問題検討会」答申を踏まえ、今後も、公営バスとしての意義・役割を果たしていくために、「ニュー・ステージプラン」を 1 年前倒しして、21 年度からスタートする「川崎市バス事業 ステージアップ・プラン」を策定し、さらなる経営改善とお客様サービスの向上に取り組めます。



II 川崎市バス事業 ステージアップ・プラン

1 目標

市バスのサービススタンダードを構築し、お客様サービスのより一層の向上を図るとともに、経営改善と増収に向けた取組みを推進し、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します。

2 計画期間

平成 21 年度～25 年度の 5 箇年間

3 目標の実現に向けた重点施策

(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ます。

- 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）の発生件数を 20 件/年以下（走行キロ 10 万キロ当たりの有責事故件数を 0.16 件/年以下）に削減
- 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
 - ・ 運行管理者研修の実施 など
 - ・ 職員の健康管理の徹底
- ドライブレコーダーの計画的導入及び技能の向上

(2) お客様満足度の向上に向けて

経営理念に掲げる「安全、正確、快適な輸送を行い、お客様の信頼に応えます」と「より良いサービスを明るい笑顔で提供します」を実現するために、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します。

○ 路線再編、ダイヤ改正

- ・ お客様ニーズや運行の効率化、都市基盤の整備進捗などに併せた路線再編やダイヤ改正など

【今後予定されている都市計画道路や駅前広場等の整備計画】

- | | |
|----------|---|
| 平成 21 年度 | J R 川崎駅東口駅前広場の再編整備工事着工
都市計画道路向ヶ丘遊園駅菅生線の整備 |
| 平成 22 年度 | J R 横須賀線武蔵小杉新駅駅前広場整備
J R 川崎駅東口駅前広場の再編整備
新川崎駅交通広場の整備 |

○ バス停留所施設の改善

- ・ 広告付き上屋の拡充整備 平成 25 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 平成 21、22 年度、集中的に 20 基ずつ代替整備
平成 23 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 平成 19 年度から 21 年度の 3 箇年計画で計 300 脚の
集中整備（設置可能停留所への整備完了）
平成 22 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 お客様の御利用の多い停留所に計画的整備を検討

○ 市バスサービススタンダードの構築（4ページ参照）

- ・ 可能な限り数値目標の設定と P D C A サイクルによる着実な推進

(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。

○ バス車両のバリアフリー化

- ・ 平成 25 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

- ・ 平成 25 年度までに最新の排出ガス規制適合車等に更新（計 184 両）
- ・ 平成 25 年度までにハイブリッドバスの計画的導入（目標 計 30 両）

(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。

○ 増収策の推進

- ・ お客様ニーズや運行の効率化、都市基盤の整備進捗などに併せた路線再編やダイヤ改正など（再掲）
- ・ ラッピングバスの増車や広告付き上屋の拡充など
- ・ 車庫用地など局資産の有効活用

○ コスト削減

- ・ 運行の効率化と市バスサービス水準の維持を前提とした井田営業所の管理の受委託
- ・ 公募嘱託運転手の活用
- ・ 自立した持続可能な経営が達成できる給与体系のあり方の検討

○ 経営基盤の強化

- ・ 本局の組織体制の見直しや定型業務の効率化

(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。

- ・ 意識改革の徹底に向けた研修の充実と人材育成
- ・ 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
- ・ 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

4 (仮称) 経営アドバイザー・ボードの設置

外部有識者で構成する「(仮称) 経営アドバイザー・ボード」を設置し、「川崎市バス事業 ステージアップ・プラン」の進捗状況の点検・評価や市バス事業の重要事項に関する経営判断に際して助言や意見をいただき、事業運営に反映していきます。

5 一般会計繰入金の見直し

公営バス事業としての市バス事業の意義・役割を踏まえて、一般会計が負担すべきと整理された繰入金については、さらなる経営改善に取り組むことにより、その縮減に努めます。



市バスサービススタンダード

☆ お客様がご利用しやすいバス

1 運行ダイヤの改善

お客様が特に少ない路線以外は、1時間に3回の運行を確保し、お客様が御利用しやすいパターンダイヤ（例 毎時時間帯 10分、30分、50分）への改正に努めます。

2 バス運行の定時性の確保

交通管理者等と協議し、走行環境改善の要望を行うとともに、ダイヤ改正による定時性の確保に努めます。

3 乗車券制度の改善

1箇月、3箇月の通勤定期券の他に、新たに6箇月 IC 通勤定期券の発売を検討します。

4 情報ツールの改善

毎年度、バスマップを発行し、お客様にバス路線の見直しなどをお知らせします。

☆ 人にやさしいバス

1 バス車両のバリアフリー

バリアフリー新法の基準に適合するノンステップバスやワンステップバスを計画的に導入し、バリアフリー化 100%を目指します。

2 快適空間の整備（広告付き上屋などバス停留所施設の整備）

広告付き上屋を平成 25 年度までに 70 基設置を目指します。通常上屋、照明付標識及び市バスベンチを計画的に整備します。市バスナビ対応停留所の拡充整備を検討します。

3 職員の意識改革・意識向上

どなたにも優しい運転や車内アナウンス、応接に努めます。

特に、お年寄りやベビーカーのお客様をサポートします。



☆ 環境にやさしいバス

1 低公害型バスの導入

バス車両の更新に当たっては、低公害型車両の導入を進めます。

2 地球温暖化防止対策

CO₂の削減効果が高いハイブリッドバスを毎年度計画的に導入し、平成 25 年度までに目標として 30 両の導入を目指します。

乗務員は、エコドライブ・アイドリングストップを実践し、排出ガスの抑制に努めます。

また、平成 21 年度にバイオディーゼル燃料を試験的に導入し、効果を検証します。

川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の答申及び今後の運行ミス防止対策について（概要）

参考2

「川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会」について

- 1 設置目的
運行ミスの要因や防止対策について、安全運行の確保・向上の観点から検証し、今後の対策について調査審議する
- 2 委員（4名）
寺田一薫（委員長：東京海洋大学教授／交通経済学者）
吉田家興（副委員長：市バス営業所改革アドバイザー）
松浦常夫（実践女子大学教授／交通心理学者）
井島 誠（市バス営業所改革アドバイザー）
- 3 審議経過（3回）
第1回会議 平成23年1月28日（月）
・運行ミスの現状・要因と防止対策について
第2回会議 平成24年1月16日（月）
・営業所長及び運転手との意見交換など
第3回会議 平成24年2月20日（月）
・対策の検証と取り組むべき方向、答申素案について
- 4 答申日
平成24年3月9日（金）

「川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会の答申」概要

I 運行ミスの概要

○ 運行ミスの発生件数

	平成22年度													計	平成23年度													計
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4		5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
経路誤り	—	1	6	8	9	4	3	6	9	8	4	—	58	2	3	6	1	6	3	7	4	1	1	—	36			
その他	—	—	—	2	1	1	3	—	2	2	3	—	14	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3			
計	—	1	6	10	10	5	6	6	11	10	7	—	72	3	4	6	1	7	3	7	4	1	1	—	39			

※ 3月7日現在

○ 経路誤りの発生状況と傾向

- ・年齢別では特徴といえるものはなく、勤続年数による大きな偏りはない
- ・極端に睡眠時間が短い事例は、ほとんど見られない
- ・運行順番別の発生状況では、平成22年度、平成23年度とも、1番目は9件となっている
- ・乗務を開始した後のミス発生時間別の状況では、乗務開始後1時間以内が多くなっている
- ・勤務を開始した後のミスの発生時間別の状況では、1時間以内が多くなっており、休憩後の2乗務目にあたる5～7時間の間も、少し多い状況
- ・曜日による偏りはなく、通勤ラッシュによる渋滞のない土曜日、日曜日にも発生している

○ 運行時における経路誤りの内容と傾向

- ・進行方向の運行頻度は、多く運行している進行方向に間違えた割合が多く、全体の74.4%
- ・2乗務目に間違いを起こした場合、1乗務目と同じ方向に運行を行って間違えた事例が35.4%
- ・前日と同じ運行経路に間違えた割合は全体の17.8%
- ・運転手の勤務は、前日の勤務終了から当日の勤務開始までの間隔を8時間以上あけるように義務づけられているが、8時間以上9時間未満は8.9%と少なく、経路誤りに影響を与えているとは考えられない

II 交通局が実施してきた運行ミス防止対策

	平成22年度の防止対策	平成23年度の防止対策
外的要因 ハード系を改善することで対応できるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・指定交差点手前停留所標識への注意喚起 ・車内案内放送の改善 ・指定交差点での行き先アナウンス ・指定交差点手前停留所での一時停車・運行表指差確認 ・方向幕確認ミラーの設置 ・停留所名の変更等 	<ul style="list-style-type: none"> ・車内案内システムの更新に併せた対策
内的要因 不注意や思い込みなど運転手の意識や動作を改善することで対応できるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・グループワーク研修の実施 ・指導教材の活用によるレベルアップ ・文書による注意喚起 ・公表及び厳正な処分 	<ul style="list-style-type: none"> ・「基本動作」の徹底 ・平成23年度発生事案の特徴に応じた注意喚起 ・運転手緊急特別研修 ・本局職員営業所巡回による意識向上・意識の徹底 ・グループワーク研修の実施 ・添乗観察の一部民間委託による充実 ・人事評価制度の評価基準の見直し ・厳正な処分 ・文書による注意喚起
管理的要因 管理者側が改善に取り組むべき事項で、運行表や点呼執行の改善などで対応できるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・運行表の改善 ・ハザードマップの作成 ・運行管理者研修 ・「市バス営業所改革アドバイザー」の提言による運行管理体制の強化 ・点呼の厳正な執行 ・交通局本局管理職点呼立ち会い 	<ul style="list-style-type: none"> ・「経路誤り防止対策プロジェクトチーム」による対策の改善 ・運行表のさらなる改善 ・経路地表示等の改善 ・営業所長及び営業所係長職への研修実施 ・点呼の厳正な執行

III 現場からの意見

- 思い込みや緊張感について
 - ・長い信号待ちや危険回避等、通常とは若干異なる運転動作を行った際、誤った経路への思い込みをしてしまう
 - ・ラッシュ時間帯の緊張感が解けた後、及び最初の運行や入庫間際には、集中力が欠けるので間違えやすい
 - ・日中道路が空くと駐車車両が増え、一般車両の差込みなどに気をとられる
 - ・営業所出庫時は音声合成の入力確認、起点では業務放送の確認を徹底している
 - ・営業所出庫時や起点では、方向幕確認ミラーで表示を確認する 等
- 運行表について
 - ・確認不足が原因であるので、運行表をよく確認することに尽きる
 - ・運行表確認に目印表示やクリップの活用は有効である 等
- 路線・ダイヤについて
 - ・きめ細やかな路線が多く間違えやすいので、目的地ばかりを意識してしまうと頻繁に行く方向について行ってしまいう傾向がある
 - ・混成ダイヤであっても、ダイヤを運行表どおり確認して運行すれば間違えない 等
- 交通局が定めた防止対策について
 - ・お客様がいないのに一時停車するとリズムが狂い違和感や抵抗感がある
 - ・一時停車で運行表を確認することは、大切である
 - ・局からの押し付けでなく、職員の意見を取り入れた対策をとった方が効果はある 等
- 運転手の心理面について
 - ・運行ミス発生の都度個別に報道発表されることについて、相当なプレッシャーがある
 - ・運行ミスに対する処分量定の運用の見直しは、精神的な緊張が高まる 等
- その他
 - ・運転手の作業量が増え、一人で何役もこなすのが困難な状況である
 - ・運転手同士で話し合い、刺激し合うことが必要である 等

IV 運行ミスに対する考察

1 運行ミスの特徴と防止対策の効果

- 全体的な特徴
 - ・運行順番や乗務開始の早い段階での発生が多くなっている
 - ・運行本数の多い方向に間違える可能性が高い
- 平成23年度の特徴
 - ・営業所からの出庫直後における運行ミスが8件発生、出庫時又は出発時の「基本動作」の習慣化が必要
 - ・通常とは若干異なる運転動作を行った際に、誤った経路への認識に切り替わる事例が7件発生、起点から終点までの間、運転手が正しい経路の認識を意識的に維持する必要性を示している
 - ・平成23年度は内的要因に重点を置いた対策が取られ、運行ミスは前年度の半数近くまで減少
- 2 見直しの視点
 - 見直しの視点の前提
 - ・運行ミスはヒューマンエラーが最大の要因で、エラーは必ず起きることを前提に、運行ミスにならない仕組みを
 - ・運転手は一人で車内及び車外に常に注意を払いながら安全を第一に運行している
 - ・起点と終点が同じでも経路地が異なる経路が多い等、様々な市民ニーズに対応するために市バスネットワークが構築されており、限られた人員と車両で効率的な運行を確保することが必要
 - ・運転手に過度の圧迫を与え、対応が逆効果となり負の連鎖が生じないように配慮すべき
 - 見直しの「4つの視点」
 - ① 安全最優先のバス運行業務に即しているか
 - ② 市バスネットワークの特徴を踏まえた体制・対策が取られているか
 - ③ 業務に対する意識の向上を図る仕組みが取られているか
 - ④ ミスの発生後の対応が的確であり、かつその対応が事後の運行に影響していないか

V 対策の検証と取り組むべき方向 ※ 次ページ以降参照

VI おわりに ～運行ミスの撲滅に向けて～

- ◎ 運行ミスはヒューマンエラーを最大の要因として発生するものであり、その撲滅は非常に高い目標
- ◎ 平成23年度は平成22年度の半数近くまで減少、実施されてきた対策の効果があったことを示している
- ◎ 対策をより効果的なものとするために、見直しの「4つの視点」を踏まえた対策をとることが必要
- ◎ 運転手は、常に緊張感を持って乗務にあたるべきであり、基本動作及び運行表の確認等について習慣化が必要
- ◎ 事業の管理者等は、運転手をサポートする取り組みを推進することが必要
- ◎ 職員相互の対話を中心とした意識改革を継続する必要がある