

環 境 委 員 会 資 料

平 成 2 5 年 7 月 3 1 日

【所管事務の調査（報告）】

「川崎市交通局路線見直し基本方針」等について

交 通 局

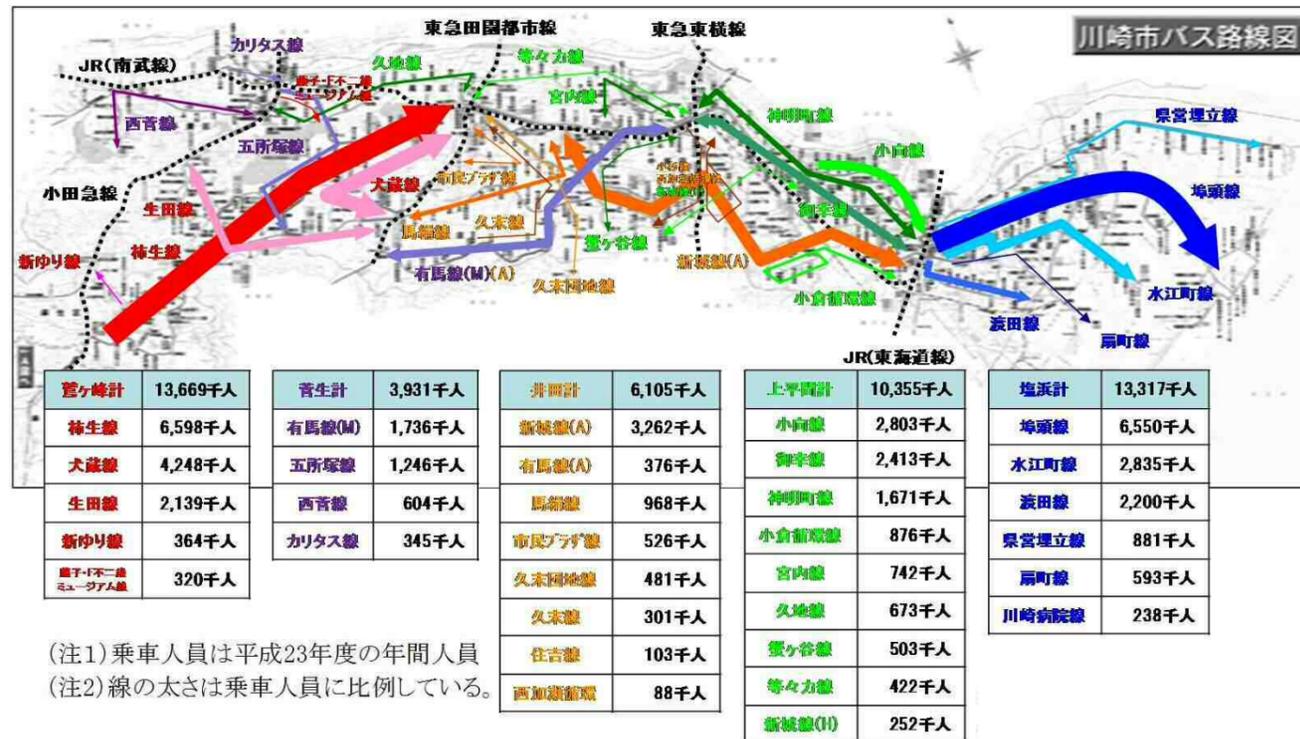
「川崎市交通局路線見直し基本方針」の策定について

1 市バス路線の現状と課題

(1) 市バス路線の現状

- 市内のほぼ全域において、市バスネットワークを形成しており、31路線213系統を運行している。(平成25年4月現在) ※ 複数の系統によって、1つの路線が構成されている。
- 南部は川崎鶴見臨港バスと、東急東横線・田園都市線沿線は東急バスと、小田急線沿線は小田急バスとそれぞれ競合しており、市内における市バスのシェア率は約40%となっている。
- 路線別に収支状況をみると、31路線中7路線のみが黒字となっている。(平成23年度) 1つの路線で3億円を超える赤字となっている路線や、100円の収入を得るために約450円の費用がかかっている路線もある。
- 南部や北部の一部の路線では、朝夕のラッシュ時に、満車通過が起きる場合がある。
- 5営業所体制で、市域全体のバスネットワークを維持しているが、各営業所の車庫スペースはほぼ満車状態であり、大幅な増車はできない状況である。

市バスネットワークの状況と路線別乗車人員(年間)



(注1) 乗車人員は平成23年度の年間人員
(注2) 線の太さは乗車人員に比例している。

(2) 市バス路線の課題

- 厳しい経営環境が見込まれる中で、車庫スペースなどの経営資源は限られていることから、現状の市バスネットワークを基本とし、輸送需要に的確に対応することにより、利用実態に即した運行を行うことが求められている。
- 利用実態や収支状況、限られた経営資源の適正配分などの様々な観点から、お客様ニーズに対応した効率的な路線・系統への見直しを進めていく必要がある。

2 「川崎市バス事業路線検討委員会」による検討

市バス路線の現状と課題を踏まえ、効率的で、お客様ニーズに的確に対応した市バス路線網の構築に向け、専門的見地からの意見を聴くために設置。平成25年3月に、2年間の検討成果を報告書に取りまとめた。

委員名簿

氏名	職業等
鈴木 文彦 (委員長)	交通ジャーナリスト
寺田 一薫 (副委員長)	東京海洋大学 海洋工学部教授
竹内 健蔵	東京女子大学 現代教養学部教授
中村 文彦	横浜国立大学 大学院教授
松尾 均	元株式会社はとバス 代表取締役社長

審議経過

	日程	主な議題
第1回	平成23年6月	市バス事業の概要
第2回	平成23年9月	路線・系統の見直し
第3回	平成24年1月	路線・系統の収支要因分析
第4回	平成24年3月	路線・系統の分析
第5回	平成24年6月	路線・系統見直しの考え方
第6回	平成24年10月	路線・系統見直しの考え方
第7回	平成25年1月	路線・系統見直しの考え方
第8回	平成25年3月	報告書(案)について

3 「川崎市交通局路線見直し基本方針」の策定

検討委員会報告書を受け、運行エリア、運行・利用実態、収支状況から見た市バス路線の特徴を踏まえて、今後の市バス路線の見直しに当たっての「視点」及び「基本的な考え方」を、路線見直し基本方針として策定した。(資料2)

4 今後の路線見直しについて

今後、利用実態や収支状況の面から判断し、全般的な見直しが必要と思われる路線については、この基本方針を踏まえて見直しを行っていくこととする。

- 利用実態の面
系統別、時間帯別に見た場合、利用者が少ない又は満車通過が起きているなど、利用実態に即した運行となっていない路線
- 収支状況の面
路線ごとの赤字額の多さや営業係数の高さなどを勘案し、収支状況を特に改善する必要がある路線

基本方針を適用した路線見直し(10月改正予定)

【新城線・西加瀬循環線の路線再編等について】(資料3)

新城線は、数多くの系統が重複するとともに、長大路線を含むため赤字幅が大きくなっている典型的な路線であり、また、西加瀬循環線は、利用者が少なく、かつ、主な運行区間が新城線と重複しているという課題がある。
このため、基本方針を適用して、新城線・西加瀬循環線の路線見直しを行う。

1 趣旨

市バス路線の特徴を踏まえて、今後の市バス路線の見直しに当たっての「視点」及び「基本的な考え方」を、路線見直し基本方針として策定した。今後、利用実態や収支状況の面から判断し、全般的な見直しが必要と思われる路線については、この基本方針を踏まえて見直しを行う。

2 市バス路線の特徴

市バス路線の特徴は、次のとおりである。

(1) 運行エリアから見た特徴

川崎区を運行する路線と川崎駅以北を運行する路線では、次のような性格の違いが存在する。

【川崎区】

- ・川崎駅と臨海部を放射状に結んでいる。
- ・朝夕に川崎駅東口及び臨海部への双方向の利用客の流れがある。

【川崎駅以北】

- ・拠点駅(川崎駅・小杉駅・溝口駅)と他の駅を結んでいる。
(拠点駅:発着路線数を考慮して、市バスとして3駅を位置づけた。)
- ・朝は拠点駅に向かう流れ、夕方は拠点駅からの利用客の流れが中心である。

(2) 運行・利用実態から見た特徴

- 市バス路線は、幹線道路を経由して拠点駅に向かうバスが多く運行していることから、その運行している区間に着目すると、次の2つの区間に分類できる。

【基幹区間】

拠点駅と、臨海部やその他の駅を接続する路線で、需要が多く複数の系統が重複して運行する区間

【生活区間】

基幹区間から分岐し、住宅地や公共施設へ接続するために運行する区間

- 市バス路線の系統には、基幹区間のみを運行する系統や、基幹区間と生活区間をまたがって運行する系統、生活区間のみを運行する系統があり、系統や区間、特に時間帯によって乗車率に大きな差異がある。

(3) 収支状況から見た特徴

- ア 収支状況は、乗車率と運行距離によって変動している。
- イ 朝夕の通勤時間帯を中心に運行する系統は黒字に、昼間時間帯を中心に運行する系統や出入庫系統は赤字になっている。
- ウ 長距離運行は赤字要因となっているが、乗車動向を見ると一定のニーズが存在している。

3 路線見直しにおける「3つの視点」と「基本的考え方」

路線の見直しに当たっては、市バス路線の特徴を踏まえた次の「3つの視点」及び「基本的考え方」に基づいて行うものとする。

〈視点1〉 運行エリアからの視点

川崎区と川崎駅以北では、拠点駅(川崎駅・小杉駅・溝口駅)への利用客の流れの違いがあることから、該当路線の運行エリアが「川崎区」か「川崎駅以北」であるかを踏まえること。

〈視点2〉 運行・利用実態からの視点

市バスが運行する区間に基づき、基幹区間のみを運行する系統を「基幹系統」、基幹区間と生活区間をまたがって運行する系統等を「生活系統」と分類した上で、それぞれの利用実態を踏まえること。

【基本的考え方】

- ① 基幹区間のみを運行する系統(基幹系統)と、基幹区間から分岐し、住宅地や公共施設へ接続する生活区間も運行する系統(生活系統)という、2つの系統の性格に応じた検討をする。
- ② 基幹区間は、複数の系統が重複して運行していることから、基幹区間全体での需要に応じた運行本数とする。
- ③ 基幹系統は、特に朝・昼・夜の時間帯ごとの需要に応じた検討をする。
- ④ 生活系統は、その生活区間内と基幹区間内における乗車率、さらに時間帯ごとの乗車率の違いに着目した検討をする。
- ⑤ 生活系統で公共施設に接続する系統については、施設の開業時間等に対応した運行時間や運行本数に見直す。
- ⑥ 路線の見直しに当たって、利用者離れが生じないようなパターンダイヤ化などの利用者が利用しやすい工夫をしていく。

〈視点3〉 収支状況からの視点

収支状況と乗車率や運行距離との関係、時間帯ごとの利用状況等を踏まえること。
ただし、赤字要因となるものであっても、公営バスの意義・役割を踏まえて、長距離運行、生活系統を一定程度維持していくこと。

【基本的考え方】

- ⑦ 路線の見直しは収支改善につながるものとする必要があり、路線別の収支は、乗車率と運行距離によって変動するので、系統ごとにその関係性を見極めて路線の収支改善に資する見直しを行う。
- ⑧ 長距離運行は赤字となることが多いことから、収支改善に資する見直しを行うに当たっては、次の点に留意する。
 - ・長距離であっても、朝のみ拠点駅方向に運行する系統は黒字になることもあること。
 - ・長距離系統は一定のニーズがあり、市域を縦に結ぶ交通網が限られていることから、公営バスの意義・役割を踏まえ、長距離運行も一定程度維持する必要があること。
- ⑨ 短距離で低乗車率の系統について、他の路線との統廃合などを検討する。
- ⑩ 出入庫系統や回送系統については、基幹系統、生活系統の見直しに応じて運行本数の削減の検討をするほか、乗務員交代の活用等による運行本数の削減についても検討する。

新城線・西加瀬循環線の路線再編等について

この路線再編は、西加瀬循環線を新城線に統合し、運行本数の適正化及び運行の効率化を図り、利用者利便の確保と収支改善を図るため行うものである。

1 基本的考え方に基づく見直しの方向性

(1) 朝ラッシュ時間帯

- 川崎駅西口方向については、通勤、通学者により乗車率が高いため、通勤、通学者の需要に対応して、原則、運行回数を維持
- 新城駅、蟹ヶ谷方向については、川崎駅西口方向と比べると乗車率は低いため、利用者利便を確保しつつ、利用実態に合わせて運行回数を見直す。【⇒基本的考え方③④】
※ 8時台の乗車率の例 川崎駅西口方向：最高で50%程度、新城駅方向：最高で25%程度

(2) 昼間時間帯

- 朝の時間帯に比べて乗車率が低いものの、元住吉をまたいだ長距離利用のニーズがあるため、運行本数を一定程度確保
- 運行間隔を12分間隔から一部15分間隔とするとともに、一部時間帯におけるパターンダイヤ化の検討など、利用者の利便の向上を図りつつ、利用実態に合わせて運行回数を見直す。【⇒基本的考え方③④⑥⑦⑧】
※ 14時台の乗車率の例
川崎駅西口方向：25%程度（元住吉での乗車率 15%程度）
新城駅方向：25%程度（元住吉での乗車率 15%程度）

(3) 夜間時間帯

- 帰宅客の利用は分散され、川崎駅西口発の乗車率は高く、川崎駅西口方向は、朝・昼の時間帯よりも乗車率は低いが、元住吉をまたいだ長距離利用のニーズもあるため、運行本数を一定程度確保
- ※ 19時台の乗車率の例 【⇒基本的考え方③④⑦⑧】
川崎駅西口方向：最高で15%程度（元住吉での乗車率 13%程度）
新城駅方向：最高で35%程度（元住吉での乗車率 20%程度）

(4) 運行区間の重複

- 川崎駅西口～新城駅前の基幹区間上で運行区間が重なる便については、昼、夜の時間帯を中心に利用実態に合わせて運行回数を見直す。【⇒基本的考え方②】

(5) 公共施設への接続

- 井田病院接続系統については、施設の開業時間外の運行の見直しなど、利用実態に合わせて運行回数を見直す。 ※ 井田病院接続系統：6系統 【⇒基本的考え方⑤】

(6) 出入庫系統等

- 出入庫系統やその他の回送系統については、上記の見直しに応じて運行回数を見直す。 【⇒基本的考え方⑩】
※ 出入庫系統：5系統

(7) 西加瀬循環線の新城線への統合

- 西加瀬循環線は、新城線と主な運行区間が重複しており、利用人員も極めて少なく、営業係数も非常に高いことから、新城線へ統合し、再編 【⇒基本的考え方⑨】

※ 西加瀬循環線は路線廃止となるが、拠点駅である武蔵小杉駅と川崎駅西口を接続する系統を新城線の1つの系統として新設

↓
武蔵小杉駅接続を維持することにより、利用者の利便を確保
利用実態に合わせて運行回数の見直しにより効率化

(8) 系統の性格に応じた検討

- 上記のとおり、運行する区間の相違による基幹系統と生活系統の性格に応じ、朝・昼・夜の時間帯ごとの利用実態に合わせて運行回数を見直すとともに、西加瀬循環線の新城線への統合を含めた路線の見直しにより、利用者利便の確保と運行の効率化を図る。 【⇒基本的考え方①】

〔参考〕

- 基幹区間：川崎駅西口～元住吉～新城駅前
- 生活区間：子母口小学校入口～蟹ヶ谷、井田～井田病院
- 基幹系統：川63 新城駅前～川崎駅西口など
- 生活系統：川64 蟹ヶ谷発、川66 井田病院発、杉03・04 西加瀬循環線

2 新城線の路線再編案

「1 基本的考え方に基づく見直しの方向性」により、西加瀬循環線を新城線に統合し、運行本数の適正化及び運行の効率化を図り、利用者利便の確保と収支改善を図るものとする。

(1) 再編案の概要

- ア 運行本数の適正化
朝の通勤、通学者の需要に対応した運行本数の維持や、昼の運行間隔を一部15分間隔とするなど、基幹系統、生活系統の利用実態を踏まえ、利用者利便を確保しつつ、各系統の役割や運行時間帯に応じた運行本数の適正化を図る。
- イ 運行の効率化
西加瀬循環線を新城線へ統合し、西加瀬循環線を廃止する一方で、拠点駅である武蔵小杉駅と川崎駅西口を接続する系統を新設し、武蔵小杉駅接続を維持することにより、利用者の利便を確保するとともに、系統の見直しと運行本数の削減により運行の効率化を図る。

(2) 運行計画案の概要

- ア 系統数
新城線の25系統と西加瀬循環線の2系統を、見直しにより新城線の26系統に整理
- イ 運行本数
往復合計で10%程度削減
なお、朝ラッシュ時間帯の川崎駅西口方向については、原則、運行本数を維持
- ※ 主な運行区間の運行本数見直しの状況
 - <川崎駅西口方向>
 - 基幹区間
新城駅前～子母口小学校入口 } 10%程度削減など
井田～元住吉 }
江川町～川崎駅西口 }
生活区間
蟹ヶ谷～子母口小学校入口 現行程度の本数を維持
井田病院～井田 10%程度増
 - <新城駅方向>
 - 基幹区間
川崎駅西口～江川町 } 10%程度削減など
元住吉～井田 }
子母口小学校入口～新城駅前 }
生活区間
子母口小学校入口～蟹ヶ谷 5%程度削減
井田～井田病院 15%程度削減
 - ウ 収支改善効果
この見直しにより、6千万円程度の収支改善効果が見込まれる。

(3) 西加瀬循環線の廃止について

- 西加瀬循環線は、新城線への統合に伴い路線の廃止となる。
- この路線は、横須賀線小杉駅と川崎駅西口を接続する新城線の1系統として維持される。
- 路線の廃止については、関東運輸局神奈川運輸支局へ届出を行う。

(4) 今後のスケジュール

- | | |
|--------------|--|
| 平成25年8月末 | 関東運輸局神奈川運輸支局への届出
新城線：運行計画変更届
西加瀬循環線：事業計画変更届（路線の廃止） |
| 平成25年10月（予定） | 新城線のダイヤ改正
西加瀬循環線の路線廃止（新城線への統合） |

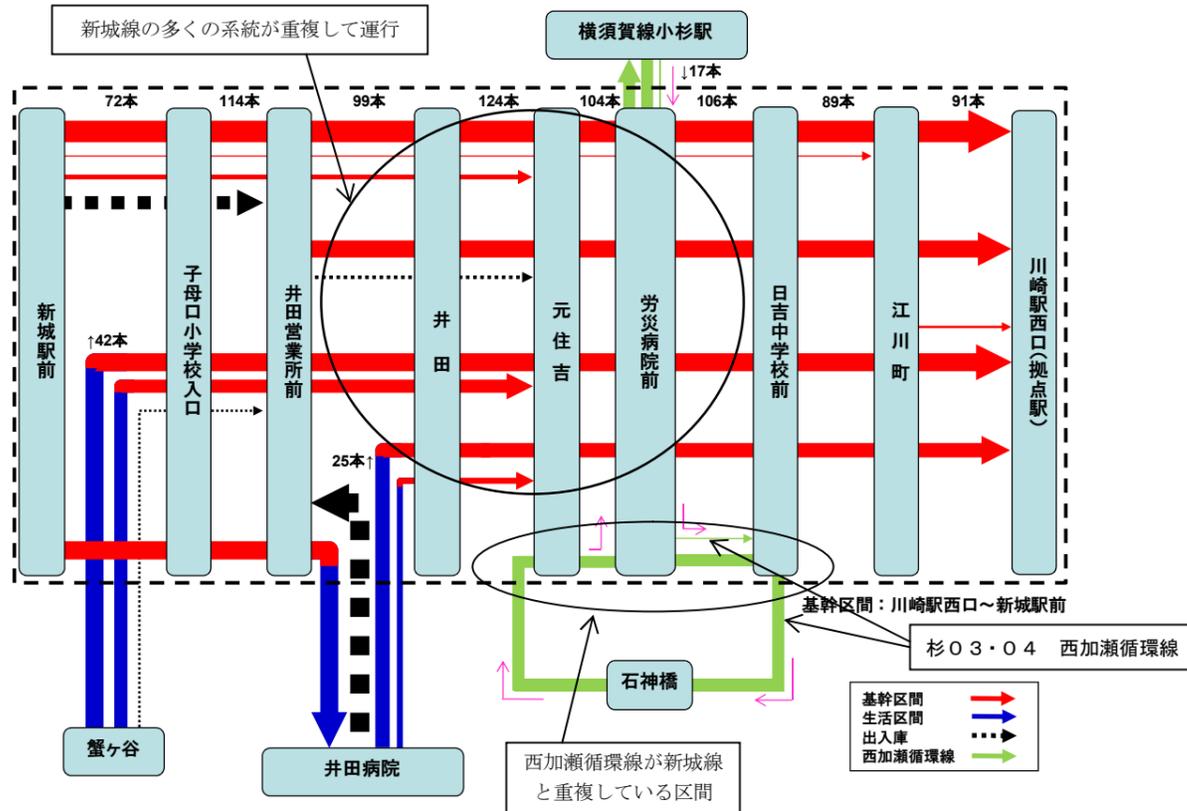
《現行》

新城線・西加瀬循環線の運行経路

(新城線 25系統、西加瀬循環線 2系統)



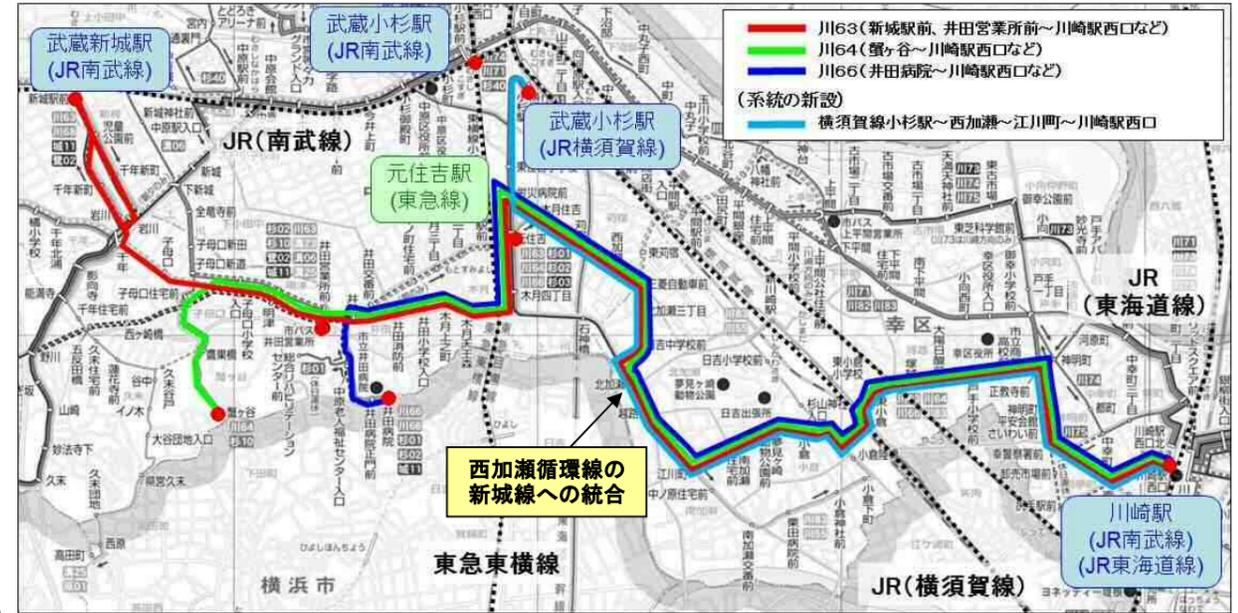
新城線・西加瀬循環線の運行系統（平日・往路の場合）



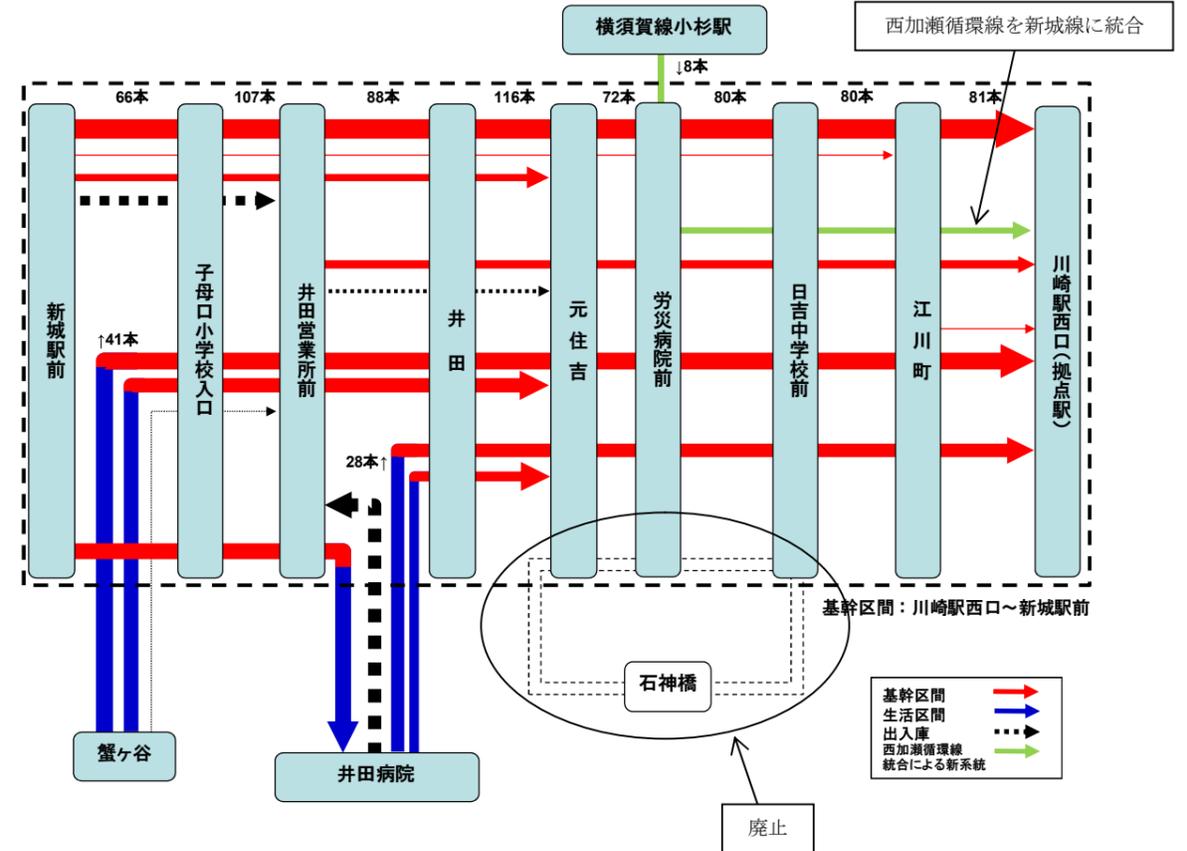
《計画案》

新城線の路線再編後の運行経路

(新城線 26系統)



新城線の路線再編後の運行系統（平日・往路の場合）





市バス事業を取り巻く社会経済環境が大きく変化の中で、市バスには限られた経営資源を各路線・系統の利用実態に即して再配分し、効率的でかつお客様ニーズに的確に対応した路線網を構築していくことが求められている。このため、学識経験者5名からなる本委員会を設置し、全8回の委員会の中で市バス路線の現状分析及び課題整理を行い、市バスにおける路線の見直しの考え方について取りまとめた。

I 市バス事業の現状

- ▶ 乗車人員は、平成23年度にほぼリーマンショック以前の水準に回復。乗車料収入も乗車人員とほぼ同様に推移し、平成23年度には増加に転じている。
- ▶ 経営状況に応じて数次にわたる経営健全化計画を策定し経営の効率化を図っており、現在、平成21年3月に策定した「川崎市バス事業ステージアップ・プラン」に基づき、持続可能な経営基盤を確立するための取組を推進している。
- ▶ しかしながら、今後も厳しい経営環境が見込まれる中で経営資源は限られていることから、現状の市バスネットワークを基本としつつ、利用実態や収支要因、限られた経営資源の適正配分などの様々な観点から、利用者ニーズに対応した効率的な路線・系統への見直しを進めていく必要がある。

II 市バス路線の特徴と課題

◆ 運行エリアからみた特徴 ◆

- 川崎区（臨海部）
 - ・川崎駅と臨海部を放射状に結ぶ路線が運行されており、朝夕に川崎駅東口及び臨海部への双方向の利用客の流れがある。
 - 川崎駅以北
 - ・拠点駅と他の駅を結ぶ路線が主に運行されており、朝は拠点駅に向かう利用客の流れ、夕方は拠点駅からの利用客の流れが中心である。
- ⇒路線の性格が異なるため、川崎区（臨海部）と川崎駅以北とは分けて検討を行う必要がある。

◆ 運行・利用実態からみた特徴 ◆

- 幹線道路の主要な区間を主に運行する系統と、その区間から分岐する区間を運行する系統が存在している。
 - 系統や区間によって乗車率に大きな差異がある。
 - ・朝夕の通勤・通学時間帯に運行する系統の乗車率が高い。
 - ・拠点駅に近づく程、乗車率が高まる傾向にある一方、主に昼間時間帯に運行する系統や鉄道駅から離れた区間での乗車率が低い。
- ⇒運行する区間に着目して各系統を整理し、それぞれの利用実態等を踏まえて系統別の詳細分析を行う必要がある。

◆ 収支状況からみた特徴 ◆

- 乗車率と運行距離によって収支状況が変動している。
- ⇒収支状況と乗車率及び運行距離との関係を踏まえた分析を行う必要がある。

- 基幹区間**: 拠点駅(川崎駅・武蔵小杉駅・武蔵溝ノ口駅)と、臨海部やその他の駅を接続する路線で、需要が多く複数の系統が重複して運行する区間
 - 生活区間**: 基幹区間から分岐し、住宅地や公共施設へ接続するために運行する区間
-
- 基幹系統**: 基幹区間のみを運行する系統
 - 生活系統**: 基幹区間と生活区間をまたがって運行する系統、あるいは、生活区間のみを運行する系統

III 市バス路線見直しの方向性

対象路線における今後の見直しに向けて

● 運行エリアからみた方向性 ●

- ・川崎駅以北と川崎区での利用客の流れの違いを踏まえた見直しの検討

● 利用実態からみた方向性 ●

- ・基幹区間のみを運行する系統を基幹系統、基幹区間と生活区間をまたがって運行する系統等を生活系統と分類した上で、それぞれの利用実態を踏まえた検討

● 収支状況からみた方向性 ●

- ・収支状況と乗車率や運行距離との関係、時間帯ごとの利用状況等を踏まえた検討
- ・公営バスの意義・役割を踏まえた長距離運行、生活系統の一定程度の維持

IV 個別路線の検討

1 新城線

基幹区間の中に数多くの系統が重複するとともに、長大路線を含むため、赤字幅が大きくなっている典型的な路線であり、また、都市基盤整備の進展から、再編に伴う運行の効率化が必要な路線

- 高乗車率でありながら長距離を運行しているため、赤字となっている基幹系統及び生活系統、出入庫系統を中心に利用実態を踏まえて、各系統の役割や、運行時間帯に応じた運行本数の適正化を図る。
- 新城線の基幹区間（川崎駅西口～新城駅前）と一部重複運行している西加瀬循環線については、新城線に統合し、再編を行い、系統の見直しと運行本数を削減し、効率化を図るとともに、武蔵小杉駅接続を維持する。

2 向ヶ丘遊園駅を起点とする路線

現在、試験運行を行っており、都市計画道路の整備に伴う新規路線の設置や、混雑緩和対策の必要な柿生線の特徴的な1系統(向ヶ丘遊園駅東口～溝口駅南口)

- 朝ラッシュ時間帯における柿生線の溝口駅南口方向の混雑緩和を維持しつつ、各時間帯における方向別の利用実態に応じた運行本数の適正化による輸送の効率化を図る。
- 日中時間帯の輸送余力を生み出し、今後における北部地域の需要増への対応を可能とする。

V 今後の路線見直しの考え方

今後の路線見直しに当たっては、市バスとしての拠点駅を中心とした利用客の流れをみた場合、川崎駅東口から臨海部に向かう川崎区と川崎駅以北とは路線の特徴が異なることを踏まえた上で、次に掲げる10項目の考え方に沿ったものであることを十分に検証しながら行っていくべきである。

- 1 基幹区間のみを運行する系統と基幹区間から分岐し、住宅地や公共施設へ接続する生活区間も運行する系統という二つの系統の性格に応じた検討をする。
- 2 基幹区間は、複数の系統が重複して運行していることから、基幹区間全体での需要に応じた運行本数とすべき。
- 3 基幹系統は、特に朝・昼・夜の時間帯ごとの需要の変化に応じた検討をする。
- 4 生活系統は、生活・基幹区間内における乗車率、時間帯ごとの乗車率の違いに着目した検討をする。
- 5 生活系統で公共施設に接続する系統については、施設の開業時間等に対応した運行時間等に見直すべき。
- 6 路線見直しに当たっては利用者が利用しやすい工夫をしていくことにも留意すべき。
- 7 系統ごとの乗車率と運行距離の関係性を見極めて路線の収支改善に資する見直しを行うべき。
- 8 長距離系統の見直しに当たっては、次の点にも留意すべき。
 - ・長距離であっても、朝のみ拠点駅方向に運行する系統は黒字になるものもある。
 - ・公営バスの意義・役割を踏まえ、長距離運行も一定程度維持する必要がある。
- 9 短距離で低乗車率の系統については、他の路線との統廃合などを検討すべき。
- 10 出入庫系統や回送系統については、基幹系統、生活系統の見直しに応じた運行本数の削減及び乗務員交代の活用等による運行本数の削減の検討をする。

VI 将来に向けた意見

- 限られた経営資源を適切に再配分していくことについて検討する必要がある。
- 可能な限り系統を整理し、利用者にとってより分かりやすい市バスネットワークにしていく必要がある。
- 民営バスとの役割分担を考慮しながら、適切な運行区間や本数等のあり方を検討する必要がある。
- 市バスの運行時刻と施設の開業時間などについて積極的に調整を行っていくことが必要である。
- 長距離系統の見直しに当たっては、乗り継ぎをしやすくすることなど利便性の向上を図る必要がある。
- 川崎市の都市基盤整備の進捗に合わせて、路線を再編することも必要である。
- 川崎市総合都市交通計画における地域交通施策の方向性を踏まえて、将来の市バスネットワークを検討していく必要がある。

収支状況から見た特徴

路線別収支状況(平成23年度)

(網かけは黒字路線)

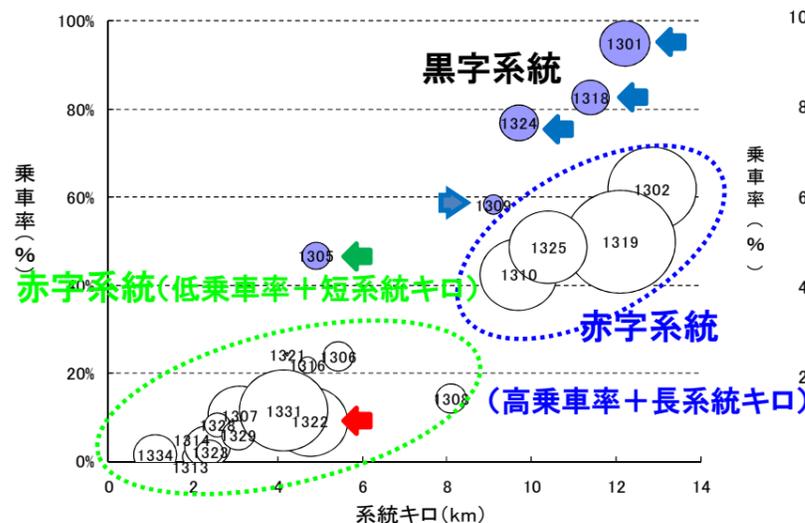
No.	路線名	起点	終点	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	営業損益 (千円)	営業係数	乗車人員 (1日当たり) (人/日)
1	埠頭線	川崎駅	市営埠頭	1,086,918	1,324,404	△ 237,486	121.8	17,895
2	東扇島循環線	川崎駅	ダイワコーポレーション前					
3	小向線	上平間	市営埠頭	448,386	260,608	187,778	58.1	7,658
4	県営埋立線	川崎駅	浮島バスターミナル	148,838	245,111	△ 96,273	164.7	2,408
5	渡田線	川崎駅	塩浜営業所	363,836	514,130	△ 150,294	141.3	6,065
6	水江町線	川崎駅	水江町	459,371	549,208	△ 89,837	119.6	7,746
7	扇町線	川崎駅	扇町	95,351	197,580	△ 102,229	207.2	1,620
8	神明町線	小杉駅前	川崎駅	266,595	241,398	25,197	90.5	4,565
9	新城線	新城駅前	川崎駅西口	568,403	915,112	△ 346,709	161.0	9,600
10	住吉線	小杉駅前	井田病院	16,602	58,583	△ 41,981	352.9	283
11	西加瀬循環線	横須賀線小杉駅	横須賀線小杉駅	14,073	63,928	△ 49,855	454.3	240
12	小倉循環線	江川町	川崎駅西口	142,817	173,605	△ 30,788	121.6	2,393
13	御幸線	小杉駅前	川崎駅西口北	387,894	312,128	75,766	80.5	6,594
14	等々力線	溝口駅前	小杉駅前	67,142	72,448	△ 5,306	107.9	1,154
15	宮内線	小杉駅前	中原駅前	123,445	108,562	14,883	87.9	2,028
16	蟹ヶ谷線	小杉駅前	蟹ヶ谷	82,614	90,896	△ 8,282	110.0	1,373
17	久末団地線	溝口駅南口	高田町	76,710	116,632	△ 39,922	152.0	1,313
18	馬絹線	新城駅前	宮前区役所前	154,163	179,330	△ 25,167	116.3	2,645
19	有馬線	小杉駅前	鷺沼駅	341,546	348,324	△ 6,778	102.0	5,770
20	久末線	溝口駅南口	有馬第二団地前	47,916	82,584	△ 34,668	172.4	824
21	柿生線	第三京浜入口	柿生駅前	1,067,270	1,181,007	△ 113,737	110.7	18,026
22	犬蔵線	第三京浜入口	宮前区役所前	670,206	595,452	74,754	88.8	11,607
23	五所塚線	登戸駅(生田線地口)	菅生車庫	195,725	242,609	△ 46,884	124.0	3,403
24	生田線	宮前区役所前	生田駅	346,943	407,343	△ 60,400	117.4	5,844
25	久地線	井田営業所前	登戸駅	111,980	131,484	△ 19,504	117.4	1,840
26	西菅線	西菅団地	向丘遊園駅東口	102,860	202,821	△ 99,961	197.2	1,650
27	カリタス線	カリタス学園	登戸駅入口	57,080	109,663	△ 52,583	192.1	944
28	新ゆり線	新ゆりグリーンタウン	新百合丘駅前	63,690	102,462	△ 38,772	160.9	995
29	市民プラザ線	梶ヶ谷駅	溝口駅南口	88,051	137,007	△ 48,956	155.6	1,437
30	川崎病院線	川崎駅	川崎病院	22,009	15,416	6,593	70.0	976
31	藤子・F・不二雄 ミュージアム線	登戸駅(生田線地口)	藤子・F・不二雄 ミュージアム	58,501	50,138	8,363	85.7	1,810
合計				7,676,935	9,029,973	△ 1,353,038	117.6	129,445

- 平成23年度は、全31路線のうち7路線(網かけ部分)が黒字となっている。
 - 最も赤字額が大きい路線は「新城線」で、3億4千万円余の赤字となっている。
(赤字額が1億円以上で、赤字額の大きい順(5路線)):新城線、埠頭線・東扇島循環線、渡田線、柿生線、扇町線
 - 最も営業係数の高い路線は「西加瀬循環線」で、100円の収益をあげるために、約450円の費用がかかっている。
(営業係数が高い順(5路線)):西加瀬循環線、住吉線、扇町線、西菅線、カリタス線
- ※営業係数は、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表す。

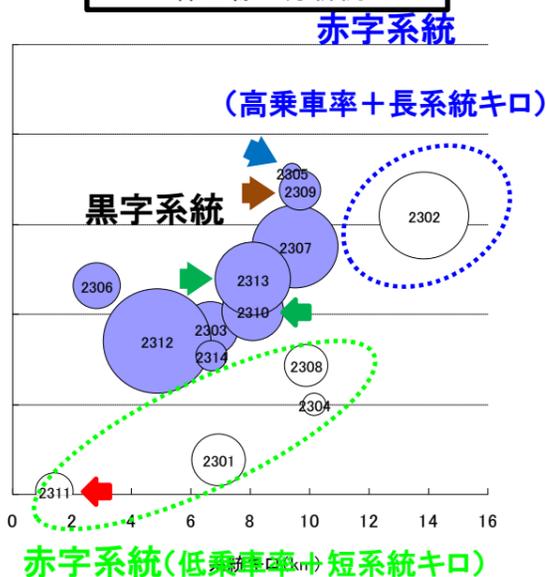
収支状況と乗車率・運行距離との関係

- 系統ごとの収支状況を、乗車率と運行距離で分析すると、次のとおりである。
 - ・ 運行距離が長い系統は、乗車率が高く(概ね40%以上)でも赤字となっている。
(下図の青い点線で囲まれた系統)
 - ・ 運行距離が長い系統でも、乗車率が極めて高くなっている(概ね70%以上)、朝の通勤時間帯のみ運行する系統(新城線の1301,1309,1318,1324、柿生線の2305)や朝夕のみに運行する系統(柿生線の2309)は、黒字となっている。
 - ・ 昼間時間帯を中心に運行する系統(新城線の1322、柿生線の2311)は乗車率が低く、赤字となっている。
 - ・ 運行距離が短く、乗車率が高い(概ね40%以上)系統(新城線の1305、柿生線の2310, 2313など)は、黒字となっている。
 - ・ 運行距離が短く、乗車率が低い系統は赤字となっている(下図の緑の点線で囲まれた系統)。
- このように、乗車率と運行距離によって収支状況は変動している。

新城線の分析例



柿生線の分析例



(注1) ○囲みの数字は、系統ごとに振った整理番号である。
(注2) ○の大きさは、黒字額●又は赤字額○の大きさを示している。

$$\text{乗車率} = \frac{\text{系統ごとの合計乗車人数(人)}}{\text{輸送力 (定員(大型70人) × 運行回数)}}$$

※千円未満の端数処理により、合計等が一致しない場合があります。
 ※営業収益は乗車料収入、広告料等、営業費用は人件費、経費、減価償却費等です。
 ※営業損益は、営業収益から営業費用を差し引いた額です。
 ※乗車人員は、川崎病院線は営業日数244日の平均、藤子・F・不二雄ミュージアム線は営業日数177日の平均、その他の路線及び合計は営業日数366日の平均です。
 ※公共施設接続路線負担金及び行政路線補助金は、上記の収益には含まれません。