

川崎市バス事業 経営戦略プログラム

2019-2025

お客様に満足いただけるサービスの提供と
選ばれる市バスを目指して

はじめに

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。

こうした役割を担うため、これまで市バスでは、数次にわたる経営健全化計画を策定し、経営改善や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、輸送安全に係る研修の計画的実施、路線の新設・見直しや深夜バスの拡充、停留所運行情報表示器の整備・機能強化、バス停留所施設の計画的整備等により、お客様サービスの向上を図るとともに、退職動向等を踏まえた運転手・整備員の採用、上平間営業所の建替え整備、管理委託営業所の変更や営業所管轄路線の見直し等により、持続可能な経営を目指して取組を進めてきたところです。

しかしながら、今後の人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、運転手・整備員の安定的な確保・育成、営業所施設の老朽化など、市バス事業を取り巻く環境は刻々と変化しています。こうした状況を踏まえ、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、新たな経営計画として「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」を策定しました。

市バス事業は、平成32(2020)年に開業70周年を迎えます。川崎市の発展とともに積み重ねてきた歴史を踏まえつつ、私たち交通局職員は、強い使命感を持って今後の事業を取り巻く環境の変化に的確に対応し、これからも公共交通や公営バスとしての意義・役割を着実に果たしていくため、お客様に満足いただけるサービスの提供と選ばれる市バスを目指して取組を進めていきます。



目次 INDEX

総論

第1章 計画の策定に当たって	1
1 計画策定の背景・趣旨	2
(1) 乗合バス事業について	2
(2) 市バス事業について	4
(3) 経営戦略の策定について	5
2 計画の位置付け	6
3 計画期間	7
第2章 市バス事業の現状と課題等	9
1 市バス事業の現状	10
(1) 事業規模等	10
(2) 収支状況	17
(3) 経営状況	23
2 市バス事業を取り巻く環境の変化と課題	28
(1) 社会環境の変化	28
(2) 事業環境の変化	35
第3章 計画の基本的な考え方	43
1 経営の基本的な考え方	44
2 計画の基本方向	47
3 計画の目標	49

各論

第4章 目標達成に向けた取組	51
1 施策体系	52
2 具体的な取組(前期3年間)	54



第5章 計画の着実な推進に向けて	95
1 各戦略に係る横断的な取組	96
2 目標の達成指標	98
3 計画の進捗管理	100
第6章 計画期間中の財政収支計画	101
資料編	105
1 計画策定の経過	106
2 用語解説	110





第1章

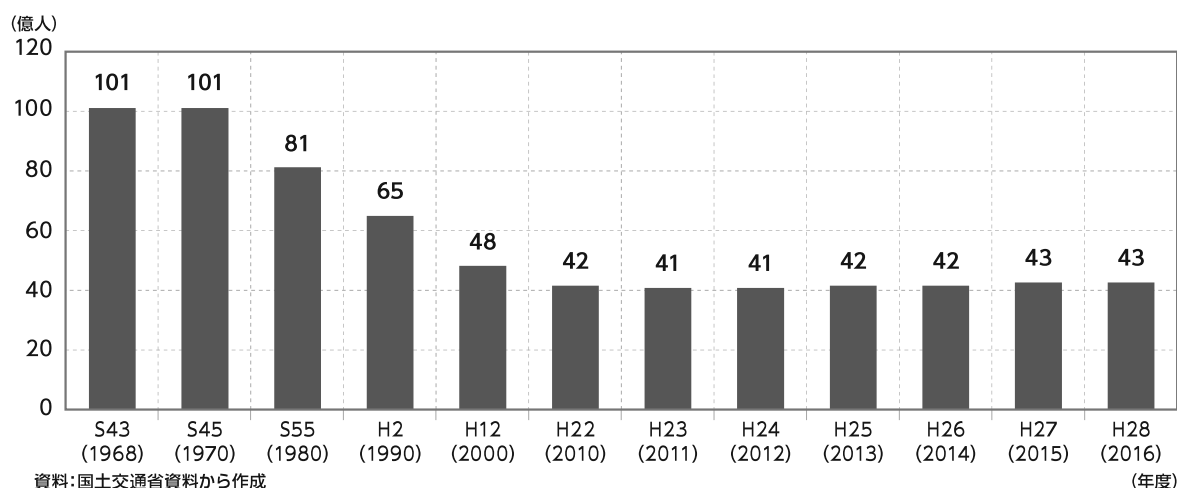
計画の策定に当たって

1 計画策定の背景・趣旨

(1) 乗合バス事業について

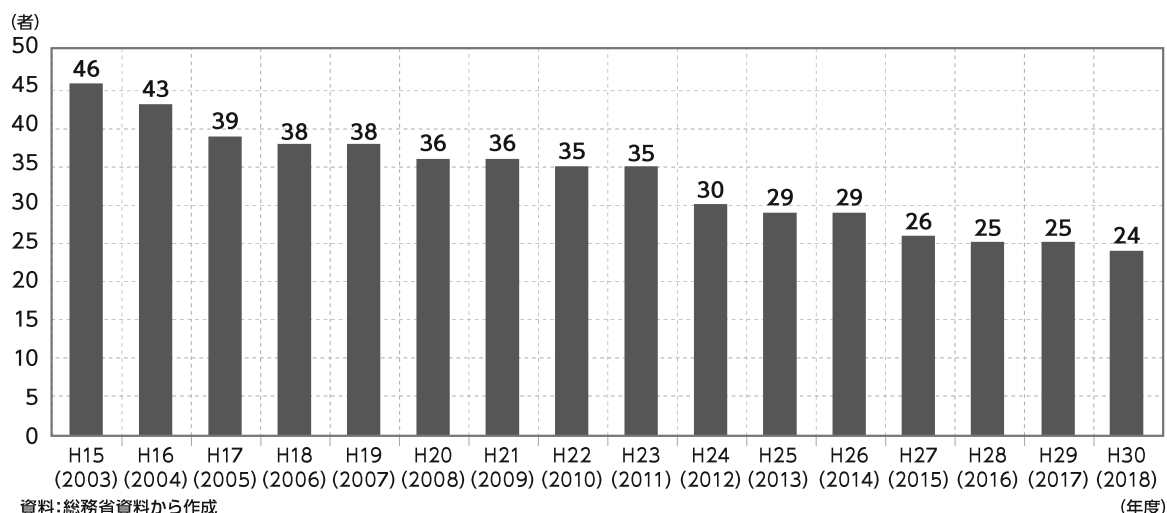
全国の乗合バスの輸送人員は、昭和43(1968)年度の約101億人をピークに、少子高齢に伴う都市構造の変化やモータリゼーションの進展等により減少を続けてきました。近年は大都市部における輸送人員の増加により横ばい傾向にあるものの、平成28(2016)年度では約43億人と、ピーク時の約4割にまで減少しました。

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



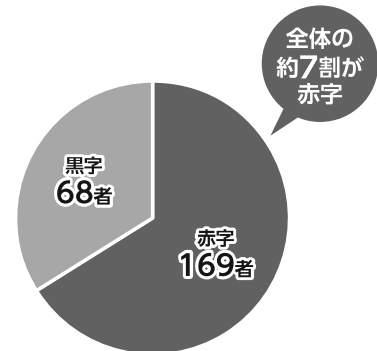


また、平成29(2017)年度における乗合バス事業者の収支状況については、民営・公営を含めた乗合バス事業者の約7割が赤字となる大変厳しい状況です。

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。



(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。

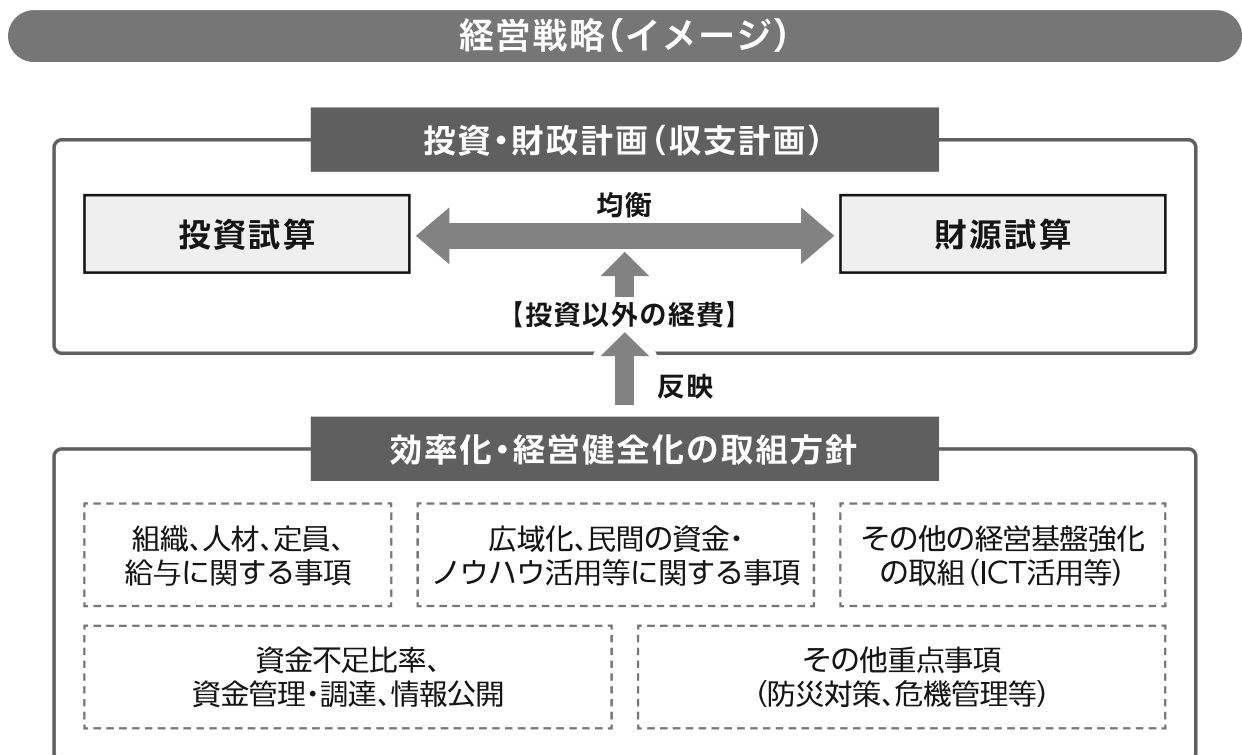


(3) 経営戦略の策定について

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。



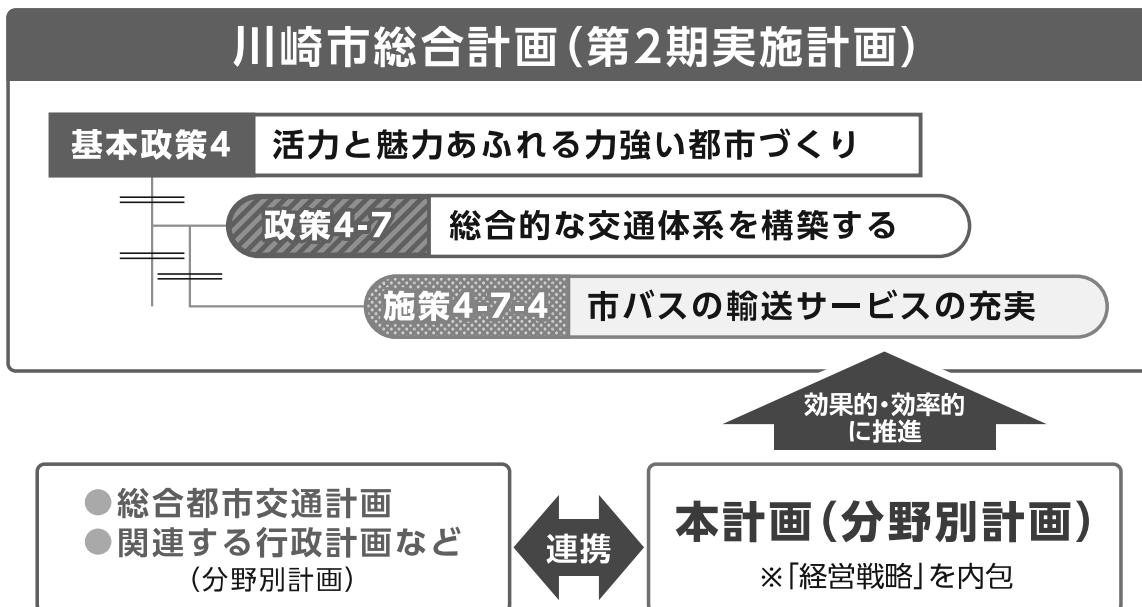
2 計画の位置付け

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			





第2章

市バス事業の現状と課題等



1 市バス事業の現状

(1) 事業規模等

① 市バスネットワーク

■ これまでのあゆみ

市バス事業については、昭和25(1950)年12月15日に大島営業所を拠点とし、浜町三丁目から新丸子駅間の12.04キロ区間をバス11両で開業しました。昭和27(1952)年には、大島営業所溝口出張所を開設し、臨海部から北西部までの路線が結ばれることになり、翌年、昭和28(1953)年には、上平間営業所を開設し、内陸部の拠点を設けました。

時を同じくして昭和27(1952)年には、事業運営の発展と市民サービスの向上に向けて、貸切バス事業を開始しましたが、16年経過した昭和43(1968)年に事業の財政状況や公営バス事業の本来の目的である路線運行の充実などを理由に事業を廃止しました。

昭和30年代に入ると、臨海部における工業の拡大と港湾整備による就業人口の増加、人口の急増等による急激な需要増に対応するため、市バス路線の拡充整備が積極的に推し進められました。市バス路線の拡充に伴い、昭和37(1962)年には塩浜営業所、昭和41(1966)年には井田出張所(現在の井田営業所)、昭和47(1972)年には市営住宅の一部を利用した鷺ヶ峰営業所を開設しました。また、昭和55(1980)年には溝口営業所の代替施設として市営住宅の一部を利用した鷺ヶ峰営業所菅生出張所(現在の菅生営業所)を開設し、現在の市バスネットワークを支える5営業所の拠点が整備されました。

こうした市バスネットワークの下、平成2(1990)年には、大都市周辺における都市活動の24時間化や通勤圏の拡大などに伴う深夜時の需要増に対応するため、深夜バスの運行を開始し、運行時間帯の拡充を進めました。



平成9(1997)年には、東京湾アクアラインの開通に伴い、バス事業者6社共同により川崎駅から木更津駅間を結ぶ高速アクアライン線の運行を開始しました。しかしながら、路線開設から6年経過した平成16(2004)年には、市バスが本来果たすべき役割である市内バス交通の充実を図るため、高速アクアライン線の運行を廃止しました。

平成17(2005)年には、市内の小・中学校の社会見学や遠足等における輸送、イベント開催時における輸送など、地域の個別の需要に応じた幅広いサービスを提供するため、再び貸切バス事業を開始しました。

こうして市バス事業は、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、事業の取捨選択を行いつつ、限られた経営資源を確保しながら路線を市域全体に広げていくとともに、公共施設への交通手段の確保や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保など、公営バスとしての役割を担い、市域全体の様々な需要に対応した路線サービスを展開してきました。



1章 計画の策定と担当
 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 計画の進捗と今後の見込み
 6章 計画期間中の財政収支計画
 資料編

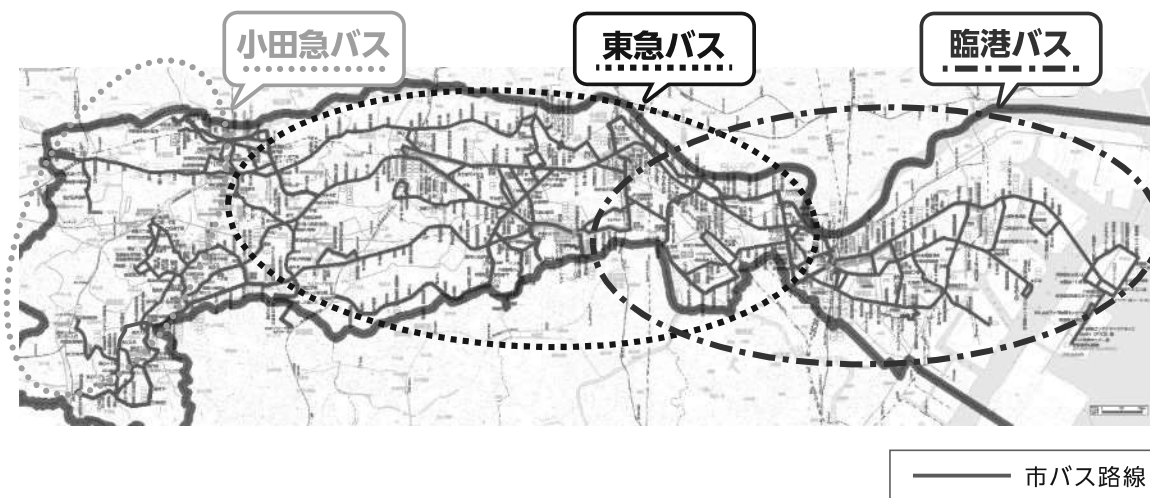
■市バスネットワークの現状

現在、市バスは、市域全体を営業エリアとして、市域における路線バス乗車人員の約4割のシェアをもって、民営バスとともに充実したバスネットワークを形成し、公共交通として市民生活を支える重要な役割を果たしています。

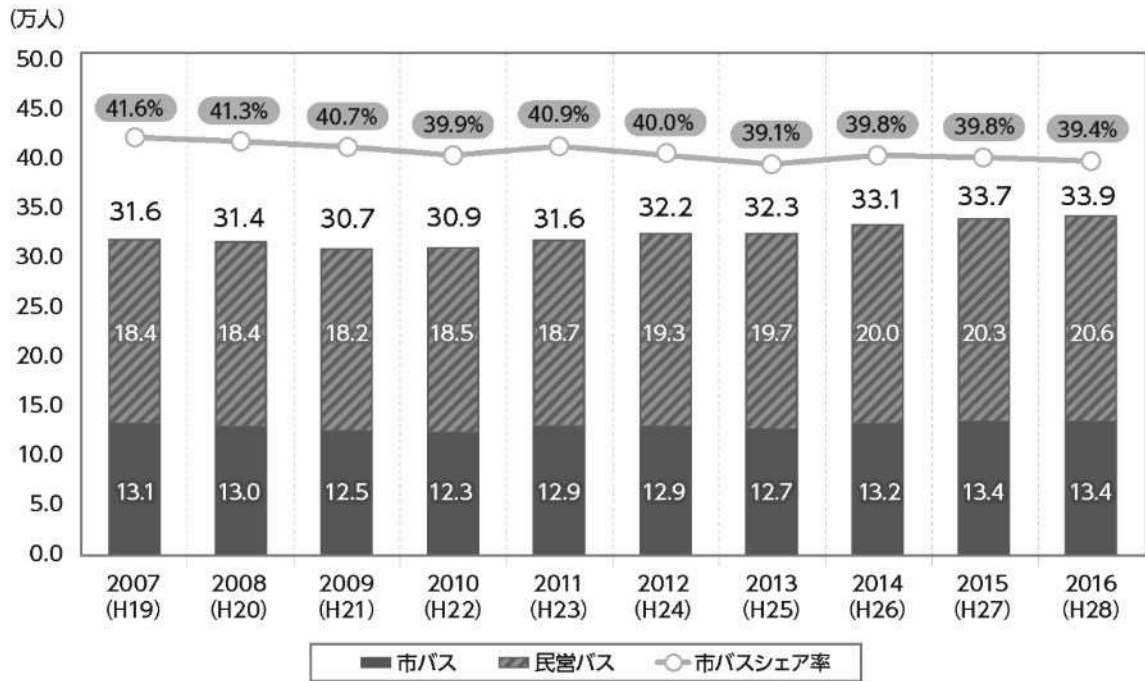
平成29(2017)年度の市バス1日平均では、地球1周(4万キロ)の約9割に相当する約3万6千キロを運行し、約13万6千人の方に御利用いただいている状況です。

また、市内の路線バスには市バスのほか、主に民営バス3社が乗り入れており、川崎鶴見臨港バスが臨海部地域を、東急バスが東急東横線・田園都市線沿線を、小田急バスが小田急線沿線を主な営業エリアとしています。市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員は、近年増加傾向で推移しています。

市バスネットワークと民営バスの営業エリア(イメージ)



市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員と市バスシェア率



資料:川崎市統計書から作成(民営バスは年、市バスは年度)

1章 計画の決定に当たって

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 運輸成績

平成29(2017)年度の乗合バス事業については、車両数341両により、28路線192系統の運行をしています。年間の実車走行キロは約1,302万キロ、乗車料収入は約79.5億円、乗車人員は約4,974万人となっています。

貸切バス事業については、川崎競輪・競馬の輸送をはじめ、市内の小・中学校の社会見学や遠足、イベント輸送等で利用されています。平成29(2017)年度における年間の乗車料収入は約5,755万円、乗車人員は約38万3千人となっています。

運輸成績(平成29(2017)年度)

乗合バス事業

区分	数量	1日平均
期末営業キロ	195.42km	—
停留所数	497箇所	—
運行系統数	192系統	—
営業路線数	28路線	—
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	341両	—
延実働車両数	106,666両	292両
実車走行キロ	13,019,199km	35,669km
乗車人員	49,740,307人	136,275人
乗車料収入(税抜き)	7,946,652,646円	21,771,651円

貸切バス事業

区分	数量	1日平均
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	5両	—
延実働車両数	922両	3両
実車走行キロ	56,669km	155km
乗車人員	382,714人	1,049人
乗車料収入(税抜き)	57,552,686円	157,679円

※停留所数、運行系統数及び営業路線数は、3月31日時点
 ※運行系統数には臨時系統の12系統を含む

③ バス車両数

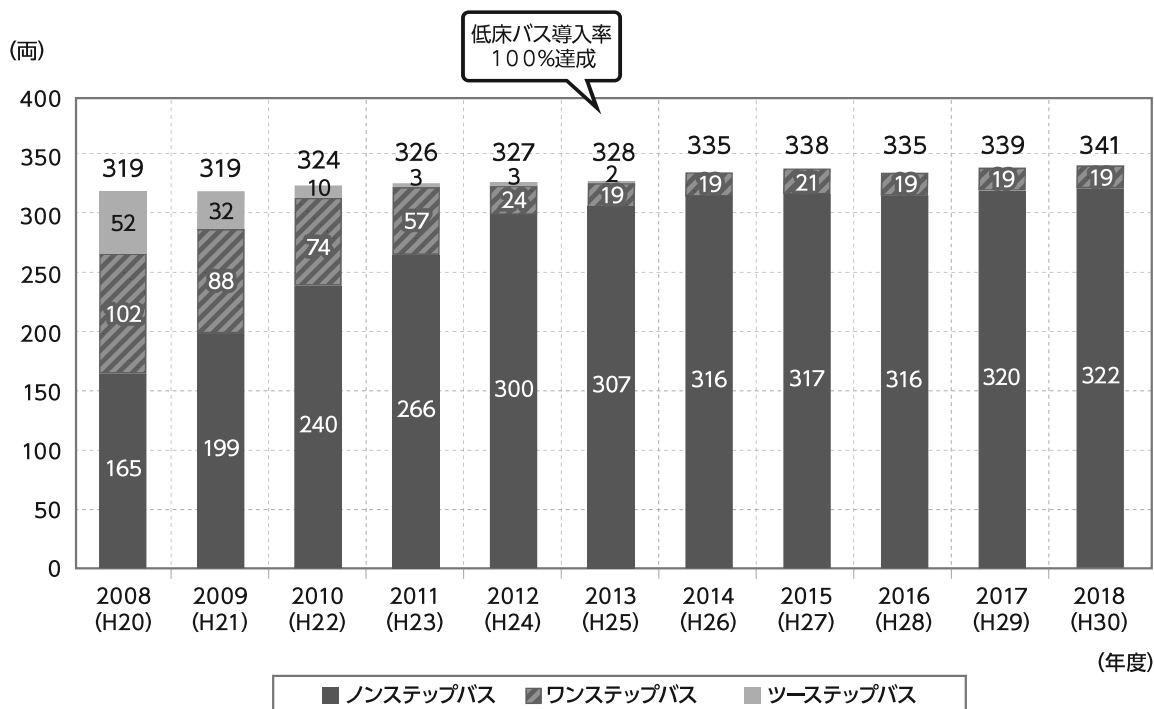
乗合バス車両数については、年々増加傾向で推移しており、平成30(2018)年4月時点では341両となっています。

また、バス車両の更新時には、バリアフリーの観点からノンステップバスを積極的に導入しており、その割合は平成30(2018)年4月時点で94.4%となっています。

なお、平成25(2013)年度末には、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)に適合する低床バスの導入率100%を達成しました。

貸切バス車両数については、貸切バス事業を開始した平成17(2005)年以降、5両体制となっています。

乗合バス車両数の推移



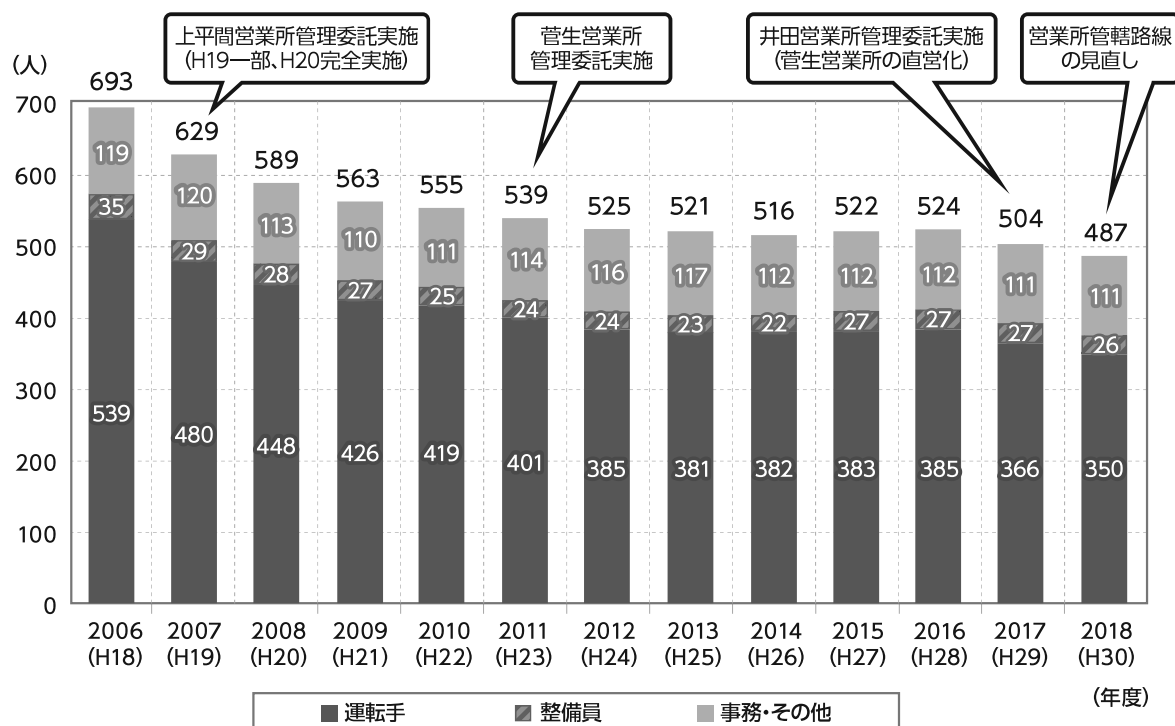
※各年度4月1日時点での車両数

④ 職員数

市バス全体の正規職員数については、平成19(2007)年度以降、営業所の管理委託の実施等により減少傾向で推移しており、平成30(2018)年度では487人となっています。

運転手については、平成30(2018)年度では350人となっており、営業所の管理委託を実施する前の平成18(2006)年度と比較して、189人(約35%)減少しています。

正規職員数の推移



※各年度4月1日時点での現在員数(再任用含む)
 ※高速鉄道建設本部は除く