

川崎市バス事業 経営戦略プログラム

(後期計画)

(2022～2025)

令和4（2022）年3月

川崎市交通局

目次

第1章 川崎市バス事業経営戦略プログラムについて	1
1 計画の背景・内容	2
2 計画期間	3
3 計画の位置付け	4
第2章 市バス事業の現状と課題等	5
1 市バスを取り巻く環境の変化.....	6
（1）新型コロナウイルス感染症の影響	6
（2）自然災害への対応	9
（3）脱炭素の取組.....	10
（4）社会のデジタル化への対応.....	11
（5）その他の市バスを取り巻く環境.....	12
2 市バス事業の現状と振り返り.....	21
（1）運輸成績.....	21
（2）収支状況.....	22
（3）前期3年間の取組の総括	25
第3章 計画の基本的な考え方	41
1 経営の基本的な考え方	42
2 計画の基本方向	43
3 計画の目標	46

第4章 目標達成に向けた取組	47
1 施策体系	48
2 具体的な取組（後期4年間）	50
第5章 計画の着実な推進に向けて	83
1 各戦略に係る横断的な取組	84
2 目標の達成指標	87
3 計画の進捗管理	90
第6章 計画期間中の財政収支見通し	91
資料編	95
1 計画策定の経過	96
2 用語解説	99

第1章

川崎市バス事業

経営戦略プログラムについて

1 計画の背景・内容

市バス事業においては、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、バスの乗車人員が減少し、厳しい経営環境が続いてきました。

このため、川崎市バス（以下「市バス」という。）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。

平成26（2014）年度から平成30（2018）年度を計画期間とする「川崎市バス事業経営プログラム」の終了に伴い、今後想定される、市内人口の増加、高齢化率の上昇、まちづくりの進展や運転手・整備員の不足、営業所施設の老朽化など、事業を取り巻く環境の変化を踏まえ、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、「川崎市バス事業経営戦略プログラム」を令和元（2019）年3月に策定しました。

川崎市バス事業経営戦略プログラムでは、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、「安全な輸送サービス」、「快適で利用しやすいサービス」、「社会的要請への対応」及び「経営基盤」の4つを計画の基本方向とし、市バスサービスの充実に向けて「安全な輸送サービスの確保」、「快適で利用しやすいサービスの提供」、「社会的要請に対応した事業の推進」を行うとともに、その市バスサービスを持続的に提供するため「経営基盤の強化」を目標に掲げ、その実現に向けて取組を推進するとしています。

これまで、川崎市バス事業経営戦略プログラムに基づき、市バスサービスの充実とそれを持続的に提供するため、前期3年間の取組を推進してきました。後期4年間の計画においては、前期3年間の取組や新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえ、具体的な取組を明らかにした上で、持続可能な経営基盤を確立し公営バスとしての役割を果たしていくため、着実に取組を推進していきます。

2 計画期間

川崎市バス事業経営戦略プログラムの期間は、川崎市総合計画（以下「総合計画」という。）実施計画の期間と整合を図るため、令和元（2019）年度から令和7（2025）年度までの7年間としており、総合計画第2期実施計画期間中である令和元（2019）年度から令和3（2021）年度までの3年間を前期、総合計画第3期実施計画期間中である令和4（2022）年度から令和7（2025）年度までの4年間を後期としています。

川崎市バス事業経営戦略プログラムの後期4年間の具体的な計画（以下「後期計画」という。）については、市バスを取り巻く環境の変化や前期3年間の取組状況等を踏まえるとともに、総合計画第3期実施計画の策定に合わせて令和3（2021）年度に計画の見直しを行い、策定しています。

計画期間

	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
川崎市 総合計画	基本計画（H28年度から概ね10年）									
	第1期実施計画 (H28~H29)			第2期実施計画 (H30~R3)			第3期実施計画 (R4~R7)			
	経営プログラム (H26~H30)			経営戦略プログラム（R1~R7）						
交通局 経営計画				前期3年間			後期4年間（後期計画）			

3 計画の位置付け

川崎市バス事業経営戦略プログラムは、総合計画に位置付けられた政策や施策を効率的・効果的に推進するため、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います。そのため、後期計画については、総合計画第3期実施計画における市バスの取組を詳細に定める実行計画として策定します。

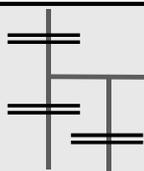
また、川崎市総合都市交通計画、川崎市地域公共交通計画や関連する行政計画など、他の分野別計画等とも連携することにより、総合計画と理念を共有し、基本構想で掲げる、めざす都市像の実現に向けて一体的な施策・事業の推進を図ります。

さらに、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、経営健全化を行う必要があることから、中期的な経営の基本計画である「経営戦略」の策定について総務省から要請されています。この「経営戦略」については、後期計画に内包する形で位置付けます。

計画の位置付け

川崎市総合計画（第3期実施計画）

基本政策4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり



政策 4-7 総合的な交通体系を構築する

施策 4-7-4 市バスの輸送サービスの充実

・総合都市交通計画
・地域公共交通計画 など
(分野別計画)

連携

後期計画（分野別計画）

※「経営戦略」を内包

効果的・効率的に推進

第2章

市バス事業の現状と課題等

1 市バスを取り巻く環境の変化

新型コロナウイルス感染拡大の影響による乗車人員の大幅な減少や、令和元年東日本台風により本市にも深刻な被害が出るなど、川崎市バス事業経営戦略プログラムを策定した当時は全く想定できなかった事象が発生しました。このような大きな環境の変化がある中で、その変化に対し的確に対応していく必要があります。

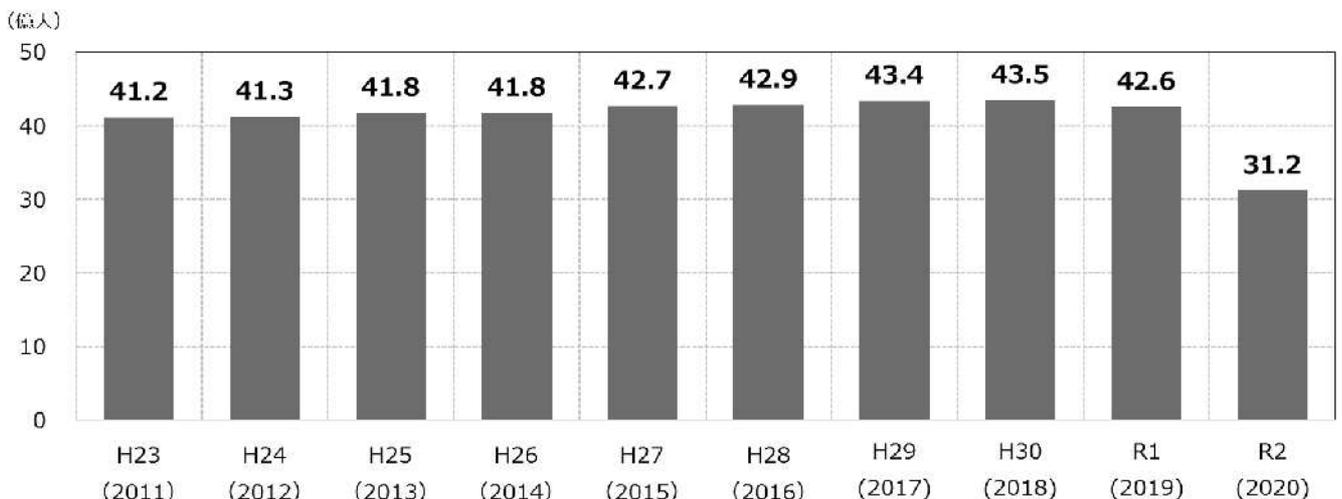
(1) 新型コロナウイルス感染症の影響

令和元（2019）年度末から新型コロナウイルス感染症が世界的に流行し、我が国においても、令和2（2020）年1月に最初の感染者が確認されて以降、新型コロナウイルスの感染は全国的に拡大してきたところです。

これまで感染拡大防止の観点から、数度にわたり緊急事態宣言が発出され、不要不急の外出自粛、イベントの自粛、飲食店等の時短営業といった人流を抑える方策が長期にわたり実施されるなど、社会環境が一変するほど大きな影響を及ぼしてきました。

バス事業においても新型コロナウイルス感染症の影響は深刻で、全国の乗合バス事業者における令和2（2020）年度の乗車人員は、約3.1億人となっており、令和元（2019）年度の約4.3億人と比較し大きく減少しています。

全国の乗合バスの輸送人員の推移

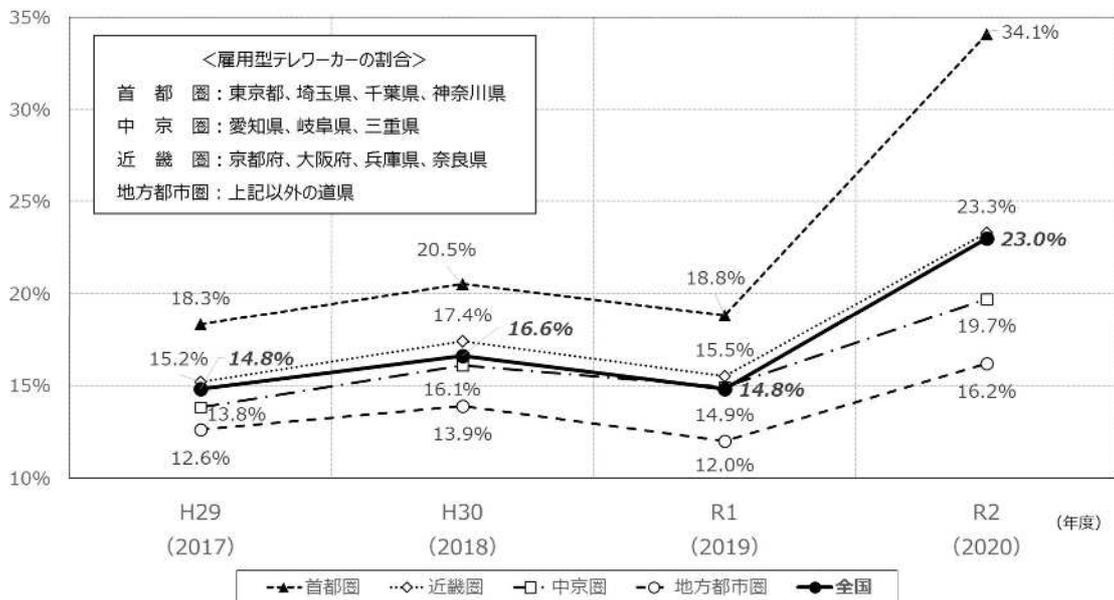


資料：国土交通省資料から作成

また、日常生活において感染防止対策に取り組む中で、オフィスへ出勤する従来型の方式から、テレワークやサテライトオフィスの活用、web会議の推進等、オフィスへ出勤をしない方式への転換が行われているほか、学生についてもICTの活用によるオンライン学習・授業の取組が進められてきました。また、公共交通機関から自転車・徒歩への転換やネットショッピングの増加等、人と接する機会が少なくなるように人々の行動様式が変容したことなどから、今後も、新型コロナウイルス感染拡大前の乗車人員への回復は難しいものと想定されます。

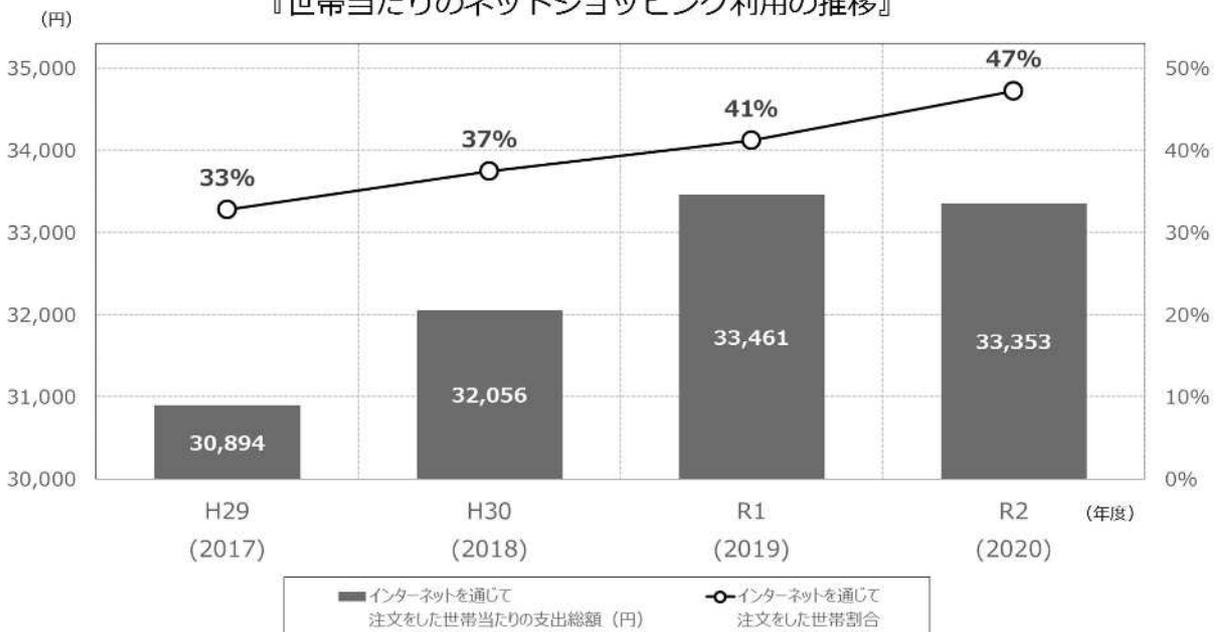
行動様式の変化

『地域別テレワーカー（雇用型）の推移』



資料：国土交通省「令和2年度テレワーク人口実態調査」から作成

『世帯当たりのネットショッピング利用の推移』



資料：総務省「家計消費状況調査」から作成

第2章 市バス事業の現状と課題等

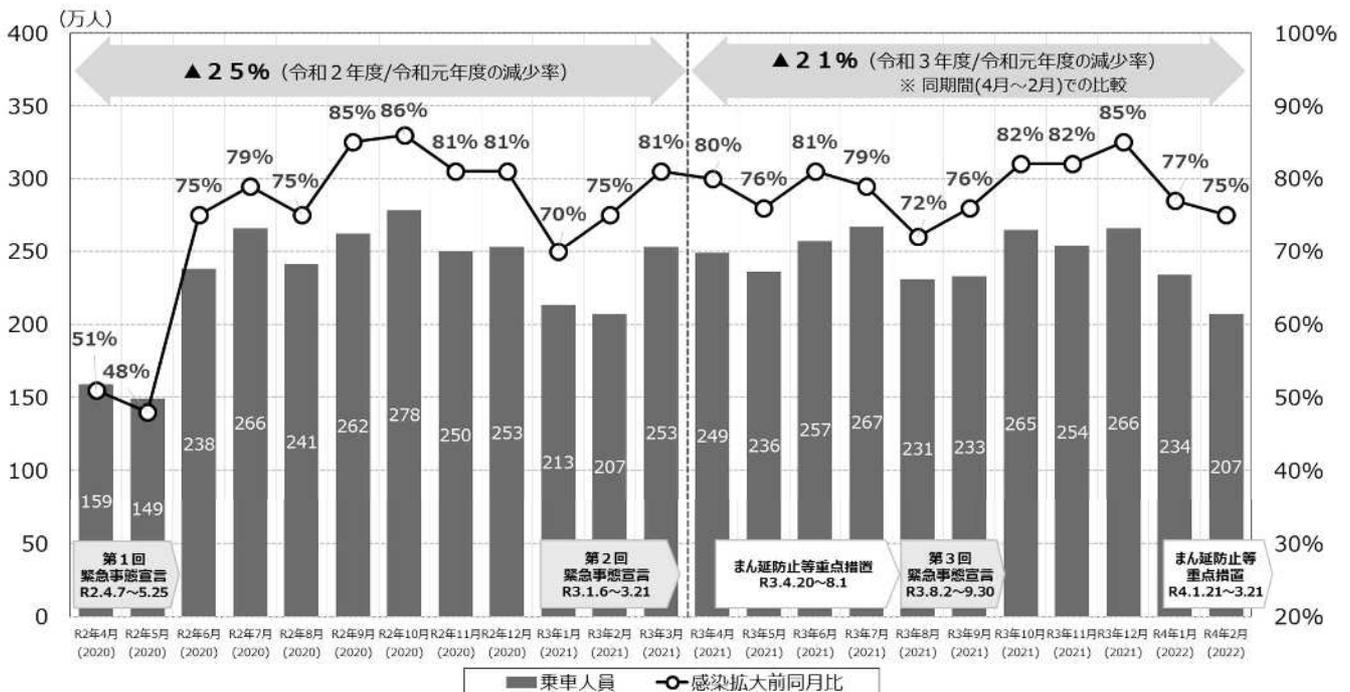
川崎市バス事業経営戦略プログラムを策定した平成31（2019）年3月時点においては、乗車人員は、臨海部における企業進出等に伴う輸送需要への対応や路線の新設、見直し等の影響もあり、増加傾向で推移していました。

しかしながら、全国の乗合バス事業者と同様に、市バスにおいても、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2（2020）年度の乗合バス事業の乗車人員（料金箱に記録が残る乗車券の人員）は、令和元年（2019）年度に比べ約25%の減となっており、令和4年（2022）年2月までで約21%の減となっています。

市バスでは、このように利用者が減少した中であっても、市民の移動手段を維持するため、車内における運転手のマスク着用、車内換気、車内消毒の徹底、お客様へのマスク着用のお願いなど、感染防止対策を実施した上で、市バス運行サービスを実施してきました。

今後も、乗車人員の大幅な回復が見込めない厳しい経営環境ですが、地域の移動手段を確保するという公営交通としての役割を十分に認識した上で、経営改善に取り組み、市バス運行サービスを維持していく必要があります。

乗合バス事業の乗車人員の推移（月別）



○ 乗車人員は料金箱に記録が残る乗車券(ICカード等)の集計値で決算値とは異なります [令和2年度及び令和元年度の決算値における乗車人員の比較では、約2.2%の減となります]
 ○ 感染拡大前同月比とは、新型コロナウイルス感染症の拡大後と拡大前の同月(令和元年2月～令和2年1月)との比較になります

(2) 自然災害への対応

東日本大震災（平成23（2011）年3月）以降も、平成28（2016）年の熊本地震、平成30（2018）年の北海道胆振東部地震、令和3（2021）年の福島県沖地震といった大規模地震のほか、人的被害をもたらす地震が各地で発生しており、南海トラフ地震、首都直下地震などは近い将来の発生の切迫性が国において指摘されているところです。

気候変動の影響を受け、ゲリラ豪雨や台風などによる自然災害が近年全国各地で頻発し、甚大な被害をもたらしており、本市においても、令和元（2019）年10月の令和元年東日本台風においては、住宅等に多くの浸水被害が発生しました。

このように自然災害が頻発する中、本市では令和2（2020）年6月に「川崎市業務継続計画（震災対策編）」を、新たに「川崎市業務継続計画（自然災害対策編）」として改定することで取組を強化しており、市バスにおいても、危機管理マニュアルや業務継続計画に基づき、災害時における運行の確保に取り組んできたところです。

今後においても、自然災害が想定された場合における運行確保などの的確な対応のほか、東日本大震災における終夜運行の実施や令和元年東日本台風の避難所輸送などの経験を踏まえた市バスにおける災害時のより一層の対応が求められます。

東日本大震災及び令和元年東日本台風時の対応

■ 東日本大震災時の対応

- 首都圏の鉄道がほぼ全線運休する中、市バス全営業所において終夜運行を実施
- 井田営業所では、徒歩帰宅者に対して営業所のバス車両を休憩所として提供
- 地震発生日以降、計画停電等により、川崎市内を運行する鉄道が一部運休する中、市バスは終日通常ダイヤで運行

■ 令和元年東日本台風時の対応

- 市内各地に設置された避難所への緊急輸送を実施

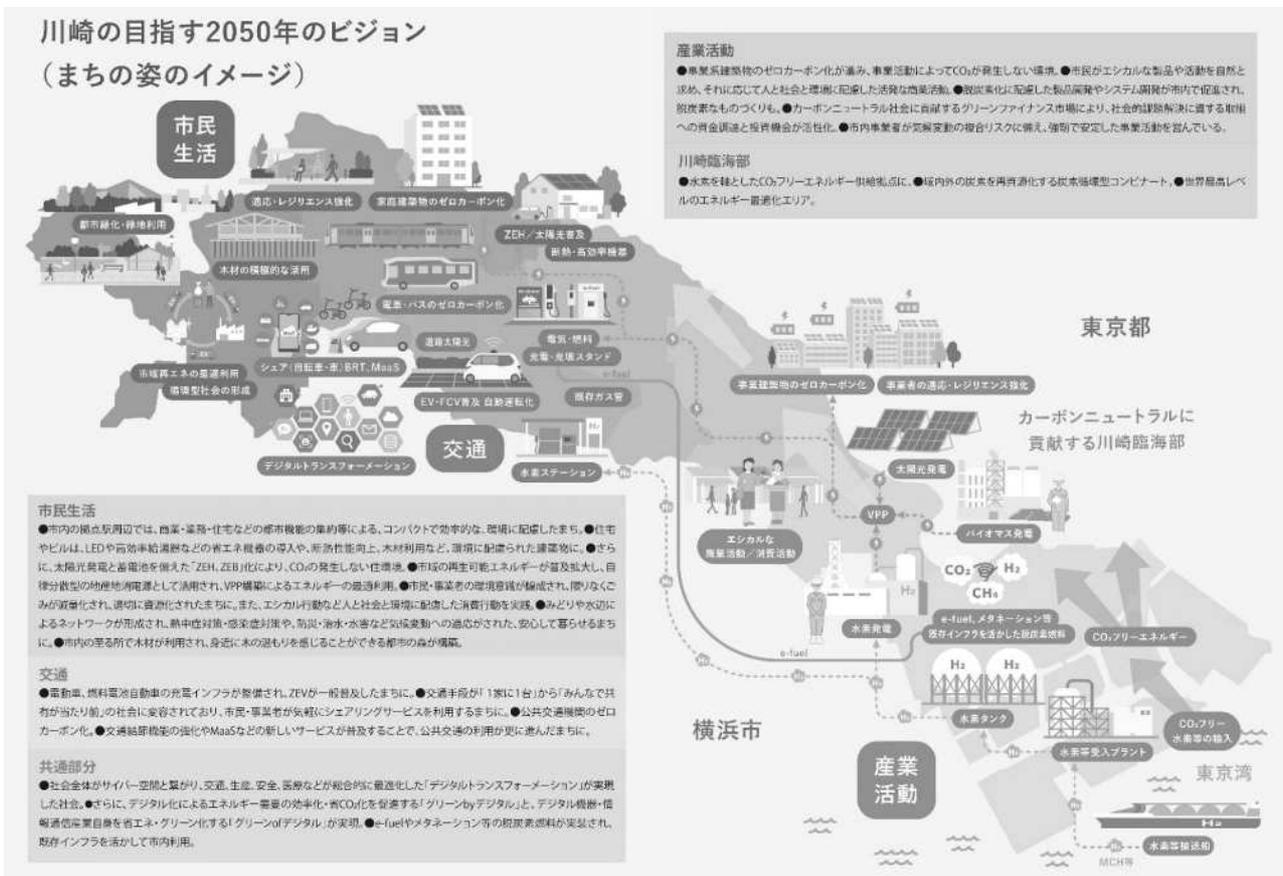
(3) 脱炭素の取組

日本の平均気温は変動を繰り返しながら上昇し、1898年から2020年における上昇率は100年あたり1.26℃となっており、豪雨の発生回数も増加傾向にあるなど、気候変動は私たちの日常生活に大きな影響を与えています。

本市では、気候変動問題が喫緊の課題であり、取組を加速させることが極めて重要であると、令和2（2020）年11月に脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」を策定し、脱炭素の取組のスタート地点として先進的な取組などを示した上で、「2050年のCO₂排出量実質100%削減」の達成に向け取組を進めることとしています。また、脱炭素社会の実現に向けた施策をより一層強化するため、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」を改定（令和4（2022）年3月予定）し、「令和12（2030）年の市役所の温室効果ガス▲50%削減（平成25（2013）年度比）」の達成を目指すなど、「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」で位置付けられた取組をさらに加速・強化することとしています。

市バスでは、これまで人と環境にやさしいバスを目指して、ハイブリッドバスをはじめCO₂排出量の少ない車両を導入してきましたが、今後も2050年のCO₂排出実質ゼロを目指した「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」等と連携した脱炭素の取組を進めていく必要があります。

2050年の脱炭素社会のイメージ



出典：「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」

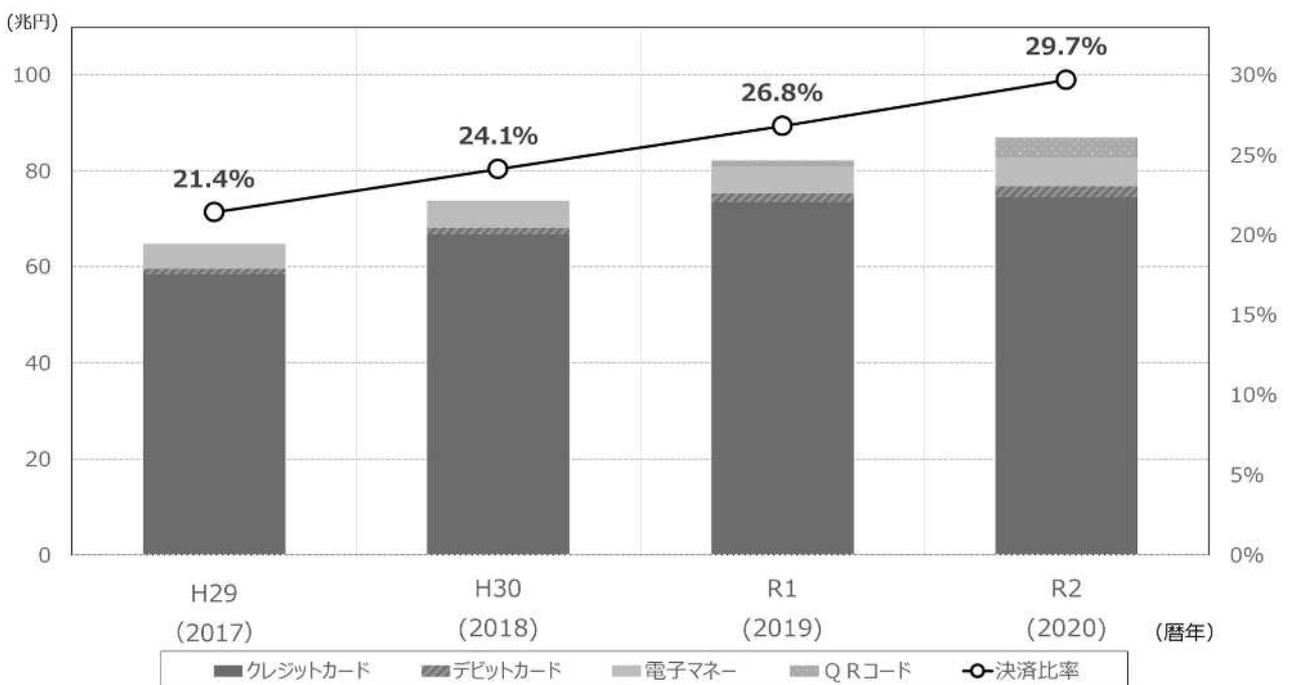
(4) 社会のデジタル化への対応

国においては、デジタル社会の形成が国際競争力の強化及び国民の利便性の向上に資するという観点から、令和3（2021）年6月に「デジタル社会形成基本法」を制定し、デジタル社会の形成に関する施策を重点的に推進することとされています。

本市においても、新型コロナウイルス感染拡大の影響により浮き彫りになった、行政システムを含む社会全体のデジタル化への対応の遅れや、対面等を前提とする働き方の抜本的な見直しの必要性などの課題に対応するため、「川崎市デジタル・トランスフォーメーション（DX）推進プラン」を策定（令和4（2022）年3月予定）し、行政手続きのオンライン化などの取組を着実に推進するとしています。

市バスでは、これまで乗車券のIC化に向けた取組を進めており、令和2（2020）年3月には携帯端末で利用できるモバイルPASMOを導入し、IC乗車券のさらなる利用促進に取り組んでいます。このように、現金支払からキャッシュレス支払への転換が進んでいますが、社会動向等を注視しながら、引き続きデジタル技術を活用したキャッシュレス化への対応などによるお客様への利便性向上を検討していく必要があります。

キャッシュレス決済比率



資料：内閣府「国民経済計算」、日本銀行「決済動向」、クレジットカード協会「クレジット関連統計」、キャッシュレス推進協議会「コード決済利用動向調査」から作成

(5) その他の市バスを取り巻く環境

新型コロナウイルス感染症の影響など大きな環境の変化のほか、新たな将来人口推計に基づく本市の人口動態などの社会環境や営業所施設の老朽化などの事業環境の変化にも、引き続き留意が必要です。

① 川崎市の人口動態

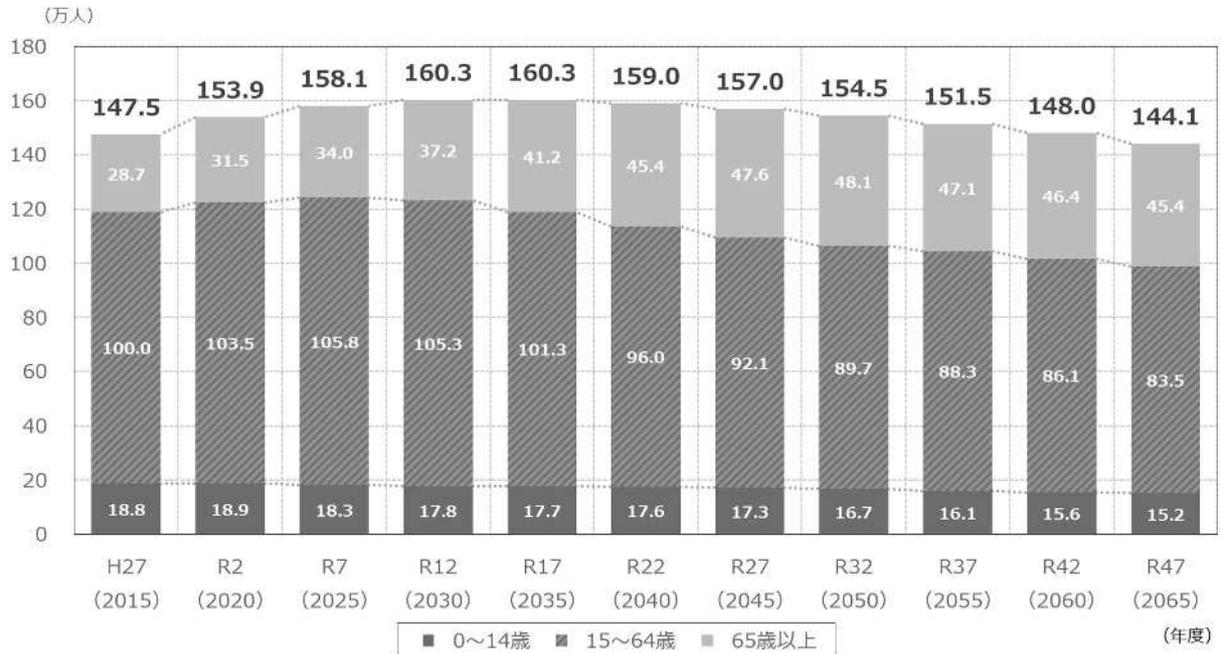
全国的に人口が減少に転じる中、本市は、活力ある都市として人口の増加が続き、平成29（2017）年4月には150万人を超え、令和3年（2021）年12月時点ではさらに増加し153万人となっています。

令和3（2021）年4月公表の「川崎市総合計画第3期実施計画の策定に向けた将来人口推計」では、市の総人口は当面増加傾向にあり、前回推計よりも5年先である令和17（2035）年頃の約160.3万人をピークとして、その後減少過程へ移行し、生産年齢人口（15歳～64歳）も前回推計と同じ令和7（2025）年頃に105.8万人をピークとして、その後減少過程に移行すると想定されています。

年少人口（0歳～14歳）は、前回推計のピークである令和12（2030）年頃が早まり、令和2（2020）年頃の約18.9万人をピークに、その後減少過程に移行すると想定されています。

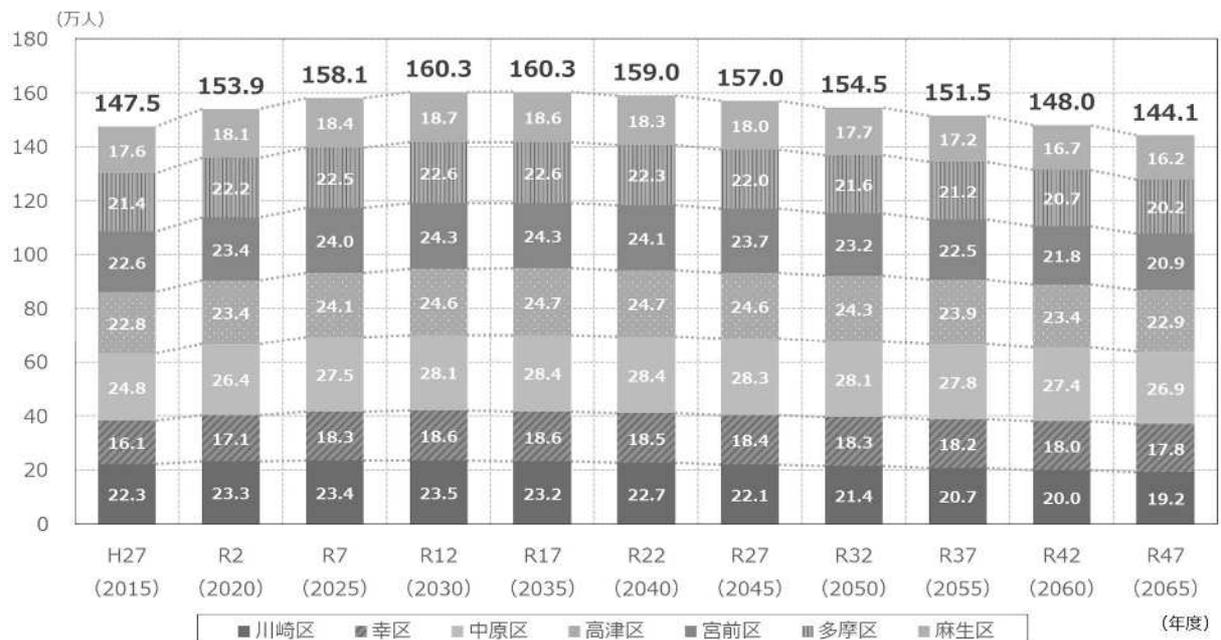
また、老年人口（65歳以上）は、前回推計のピークである令和42（2060）年頃が早まったものの今後も増加を続け、令和7（2025）年頃には約34.0万人となり、令和32（2050）年頃には約48.1万人となりピークになると想定されています。

将来人口推計



区別人口では、川崎区・幸区・麻生区は前回推計と変わらず、多摩区は前回推計よりも10年先である令和12（2030）年頃をピークに、高津区は前回推計よりも5年先である令和17（2035）年頃をピークに、宮前区は前回推計よりも5年前倒しの令和12（2030）年頃をピークに、それぞれ減少過程に移行することが想定されています。また、中原区については前回推計と変わらず、令和22（2040）年頃をピークに減少過程に移行することが想定されています。

将来人口推計（区別）



後期計画期間においては、今回の推計においても総人口の増加が予測されており、特に生産年齢人口（15歳～64歳）の増加が想定されていることから、新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員が減少したものの、引き続き通勤・通学などの市内の輸送需要への的確な対応が求められています。

また、平均寿命の伸長により、引き続き老年人口（65歳以上）は増加傾向にあり、本計画の最終年度である令和7（2025）年には、人口の約21%が65歳以上となり「超高齢社会」を迎えるなど、高齢者人口と高齢化率が増加・上昇傾向にあることが想定されるため、高齢者の利用しやすいバス利用環境の整備や、さらなる安全対策の充実などが求められています。

② まちづくりに合わせた公共交通の整備

本市では、「広域拠点」、「臨空・臨海都市拠点」の整備等により「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」の推進や、「地域生活拠点」等の整備をはじめとした「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり」を推進するなど、「広域調和・地域連携型」の都市構造を目指してまちづくりに取り組んでいます。

市バスには、北部地域や臨海部における都市基盤整備の進捗に合わせた交通アクセスの向上とともに、将来にわたって市民生活を支える公共交通の確保が求められています。

また、「川崎市総合都市交通計画」や「川崎市地域公共交通計画」においては、駅などへのアクセス向上は路線バスにより対応することなどを基本としており、市バスにおいても、身近な地域の交通を支える持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、駅アクセスの向上や地域の特性・ニーズに応じた取組を進める必要があります。

なお、「川崎市地域公共交通計画」では、長大路線における運行効率化や重複路線等における運行調整による効率化により輸送力を確保するとともに、基盤整備や開発事業を踏まえた効率的・効果的な路線の新設・見直しを行うことなどが掲げられているため、その趣旨を踏まえ、市バスネットワークの形成を図る必要があります。

さらに、川崎臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化を図るなど、「臨海部ビジョン」の実現に向けて「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針（令和3（2021）年3月策定）」と連携した取組を進めていく必要があります。

こうした事業を推進していくためには、バス事業者として駅前広場等におけるバスバースの確保や拡充等が必要となることもあるため、将来のバスネットワークを見据えた駅前広場の整備・再編について、関係機関等と連携した取組を進める必要があります。

③ 営業所施設の老朽化

事業基盤となる営業所については、築年数が30年から50年となっており、老朽化が進行しているため、設備等の安定稼働に必要な維持管理を行いつつ、中長期的な財政負担を踏まえ、更新時期や規模などの検討が必要です。

最も老朽化が進行していた上平間営業所については、十分な耐震性能が確保されていないことや、耐震補強を行うための基礎耐力が不足していることなどから、建替え整備を平成30（2018）年度から着手しており、令和4（2022）年度中に完成する見込みです。塩浜営業所や鷺ヶ峰営業所についても老朽化が進行している状況ではありますが、再整備については、社会環境の変化や路線計画の変更等を踏まえ、慎重な検討が必要です。

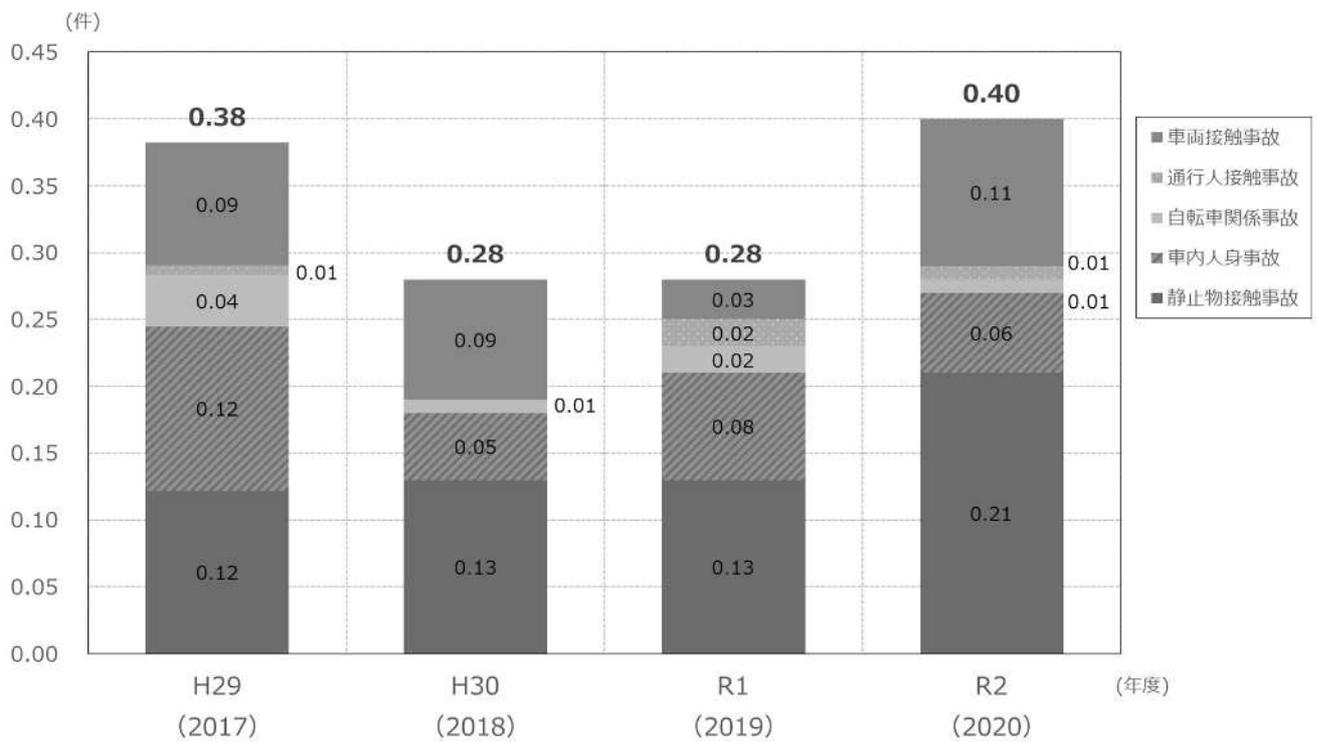
また、鷺ヶ峰営業所は築49年を経過し、市営住宅との合築施設であるため、現在地で運行を維持したままの建替が困難なことから、今後も北部地域における輸送需要や事業を取り巻く環境の変化等に対応していくため、引き続き北部地域における事業用地の確保について検討します。

なお、鷺ヶ峰営業所と菅生車庫については、令和3（2021）年4月から業務の見直しにより事故対応など一部事務機能を統合していますが、配置車両の見直しなどの課題を整理した上で、早期に運行管理業務などを含めた全ての営業所機能を鷺ヶ峰営業所に統合する予定としています。

④ 安全・安心な輸送サービス

走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数については、人々の行動様式が変容する中で、宅配自転車や通勤車両、駐車車両の増加といった走行環境の変化の影響などにより、駐停車車両などと接触する静止物接触事故や、動いている車両同士で接触する車両接触事故が増加したことから、令和2（2020）年度に0.40件となり、過去4年間で一番高い件数となりました。

走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数の推移（形態別）



今後も、事故件数の増加に影響を及ぼしたと考えられる、宅配自転車や通勤車両、駐車車両の増加といった走行環境の変化に加えて、高齢化の進展に伴いこれまで以上にバスを利用する高齢者の増加が見込まれることなどから、安全性の確保に向けた取組がますます重要となってきます。

⑤ お客様満足度

市バスでは、平成24（2012）年度に、交通局の全職員が市民やお客様の声に応え、満足をいただくために取り組むサービスについての約束として「市バスサービスポリシー」を策定しました。この「市バスサービスポリシー」に照らし合わせて、多くのお客様と直接顔を合わせる交通局職員の一人ひとりが、お客様に満足いただけるサービスを常に意識し、サービス向上に取り組んでいます。

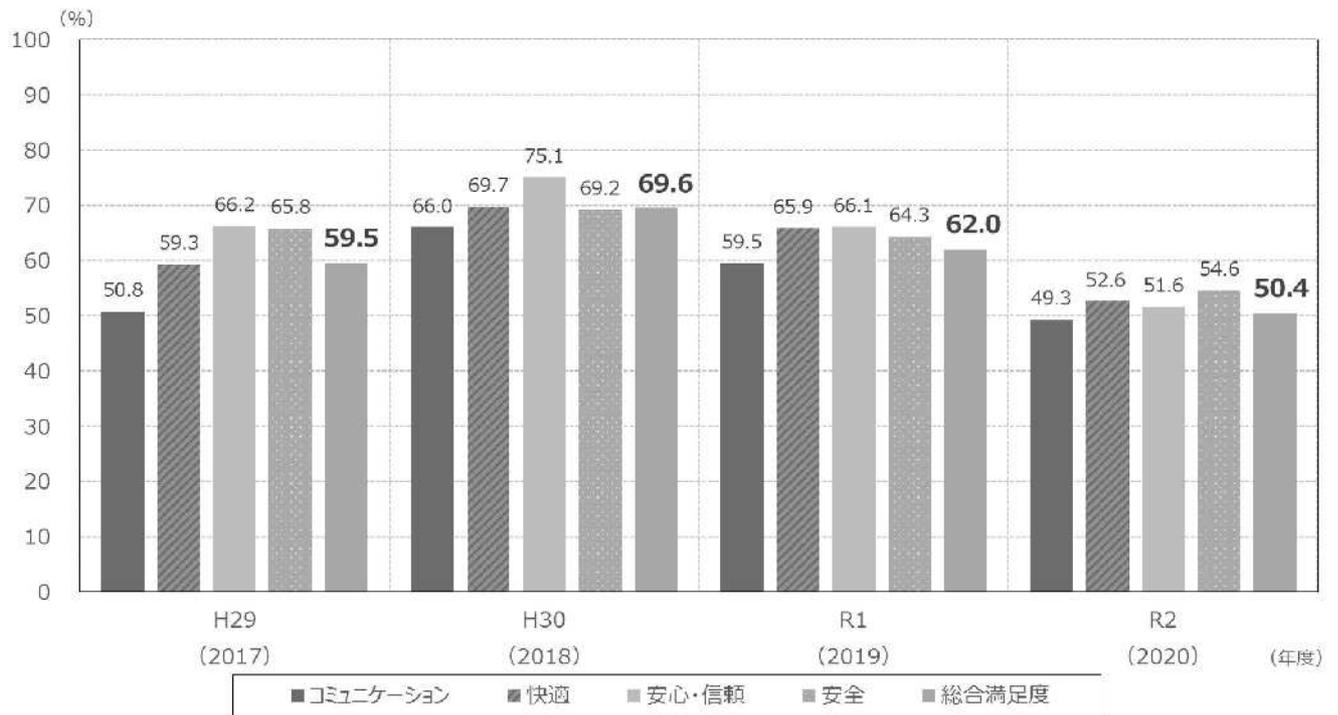
市バスサービスポリシー	
定義	安全・安心な運行サービスを最優先で提供する市バスの職員全員が、市民やお客様の声に応え、満足をいただくために取り組むサービスについての市民やお客様への約束
構成	4つの柱に沿って定めた「サービスポリシー」と、それを実現するため、職員がサービス業務を行うに当たっての価値や行動判断の基準となる「行動基準」で構成
安全	どのようなときも安全最優先で行動し、お客様や周囲の人が「安全を実感できる市バス」をめざします。
安心・信頼	お客様の立場を理解して親切丁寧に行動し、お客様が「安心・信頼してご利用できる市バス」をめざします。
快適	お客様が「心地よく快適に利用できる市バス」をめざします。
コミュニケーション	お客様に「感謝の気持ちを伝え続ける市バス」をめざします。

市バスでは、市バスサービスにおけるお客様満足度を調査する「市バスお客様アンケート調査」を実施し、お客様の満足度、不満足度を継続的なサービス向上の取組に活用しています。また、令和元（2019）年度にはアンケート内容を見直し、「改善してほしい点」を記載してもらうこととし、令和2（2020）年度には「新型コロナウイルス対策の取組についての意見」を調査項目に加えるなど、より一層利用者の意見等をサービス向上につなげていけるよう取り組んでいます。

お客様満足度の調査結果については、市バスのサービス全般についての評価である「総合満足度」が、平成30（2018）年度には69.6%とこれまでで最も高い評価となりましたが、令和元（2019）年度では62.0%に下がり、さらに令和2（2020）年度では、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人員を制限してほしいなど、今までになかった苦情の発生要因が増えたことなどが影響し、50.4%と大きく評価が下がりました。

また、「コミュニケーション」の設問についても、平成30（2018）年度には66.0%とこれまでで最も高い評価となりましたが、令和元（2019）年度では59.5%と下がり、さらに令和2（2020）年度では、「総合満足度」と同様に、新型コロナウイルスの感染拡大防止のためのマスク着用に伴うアナウンスの不明瞭などの影響により、49.3%と大きく評価が下がりました。

お客様満足度調査結果の推移



今後も、お客様満足度の分析結果等を踏まえ、継続的なサービス向上に向けた取組を一層推進していく必要があります。また、市バスサービスのさらなる向上に向けて、アンケート項目の表現を工夫するなど、お客様満足度の調査における客観性を向上させる取組も重要です。

⑥ その他の環境の変化

燃料費については、市バスでは軽油を年間約500万リットル（令和2（2020）年度実績）使用しており、軽油価格が1円/リットル変わると、年間約500万円の影響があり、近年の原油価格の変動が財政収支に影響を与える一つの要素となることから、引き続き注視が必要です。

平成30（2018）年8月に横浜市内で発生した事故を契機にして、バスが停車した際にバスの車体が横断歩道にかかる停留所など交通安全上問題と思われるバス停留所について、国及び交通管理者により各事業者に対し対策を行うよう求められています。

神奈川県下のバス停留所においても、令和3（2021）年1月に神奈川県バス停留所安全性確保合同検討会からあらためて交通安全上問題と思われるバス停留所の状況が公表され、市バスが管理するバス停留所においても25か所が該当しており、安全対策を講じていく必要があります。

2 市バス事業の現状と振り返り

(1) 運輸成績

令和2（2020）年度の乗合バス事業については、車両数332両により、28路線193系統の運行をしています。年間の実車走行キロは約1,234万キロ、乗車人員は約3,768万人、乗車料収入は約60.8億円となっています。また、貸切バス事業については、年間の実車走行キロは9,718キロ、乗車人員は約7万1千人、乗車料収入は約1,098万円となっています。

運輸成績（令和2（2020）年度）

乗合バス事業

区分	数量	1日平均
期末営業キロ	200.27 km	—
停留所数	499 箇所	—
運行系統数	193 系統	—
営業路線数	28 路線	—
営業日数	365 日	—
期末在籍車両数	332 両	—
延実働車両数	104,672 両	287 両
実車走行キロ	12,342,664 km	33,816 km
乗車人員	37,680,323 人	103,234 人
乗車料収入（税抜き）	6,082,887,211 円	16,665,444 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	167 両	0.5 両
実車走行キロ	9,718 km	27 km
乗車人員	71,419 人	195 人
乗車料収入（税抜き）	10,983,671 円	30,010 円

※停留所数、運行系統数及び営業路線数は3月31日時点

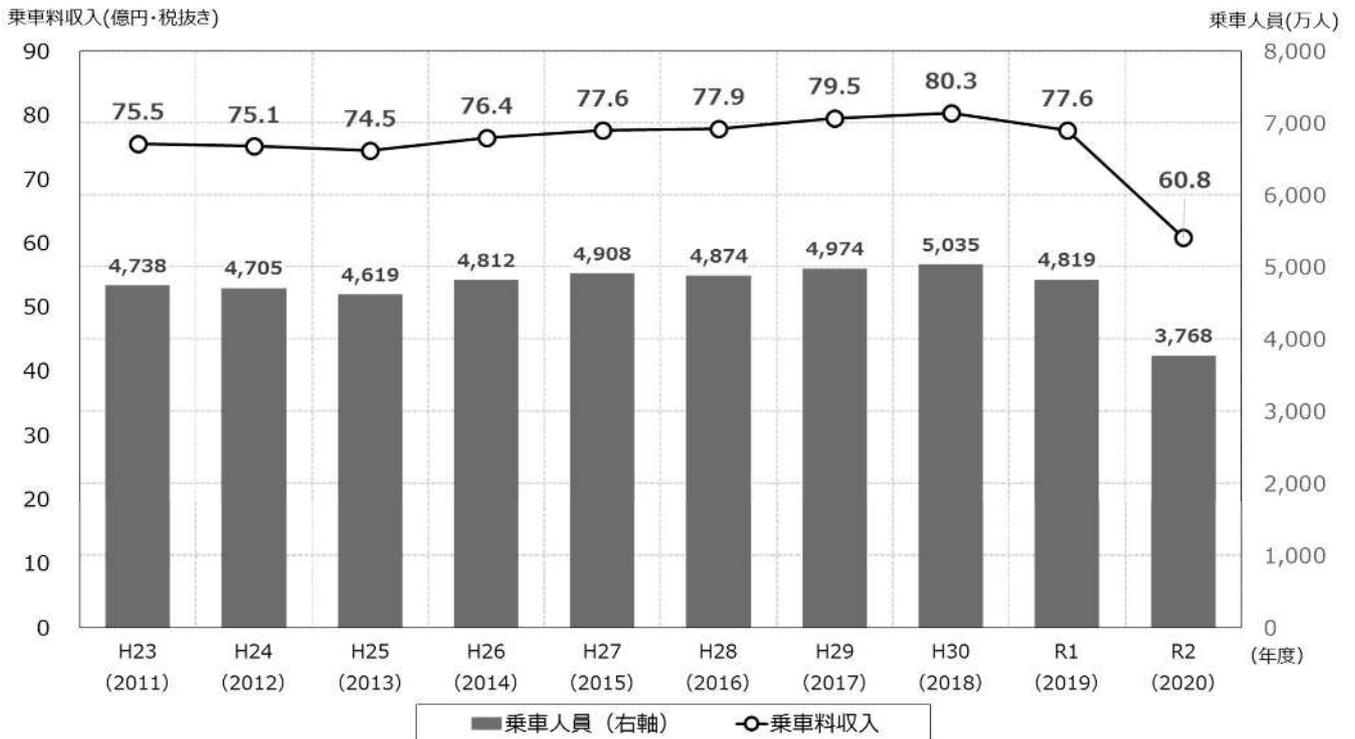
※運行系統数には臨時系統の13系統を含む

(2) 収支状況

① 乗合バス事業の乗車人員と乗車料収入

乗車人員、乗車料収入とも平成30（2018）年度まで概ね増加傾向で推移していましたが、令和元（2019）年度は、ひとり親家庭支援施策に係る特別乗車証交付事業の見直しの影響により減少し、令和2（2020）年度においては、一年を通じて新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けたことから、乗車人員は約3,768万人、乗車料収入は約60.8億円とそれぞれ大きく減少しました。

乗合バス事業の乗車料収入と乗車人員の推移

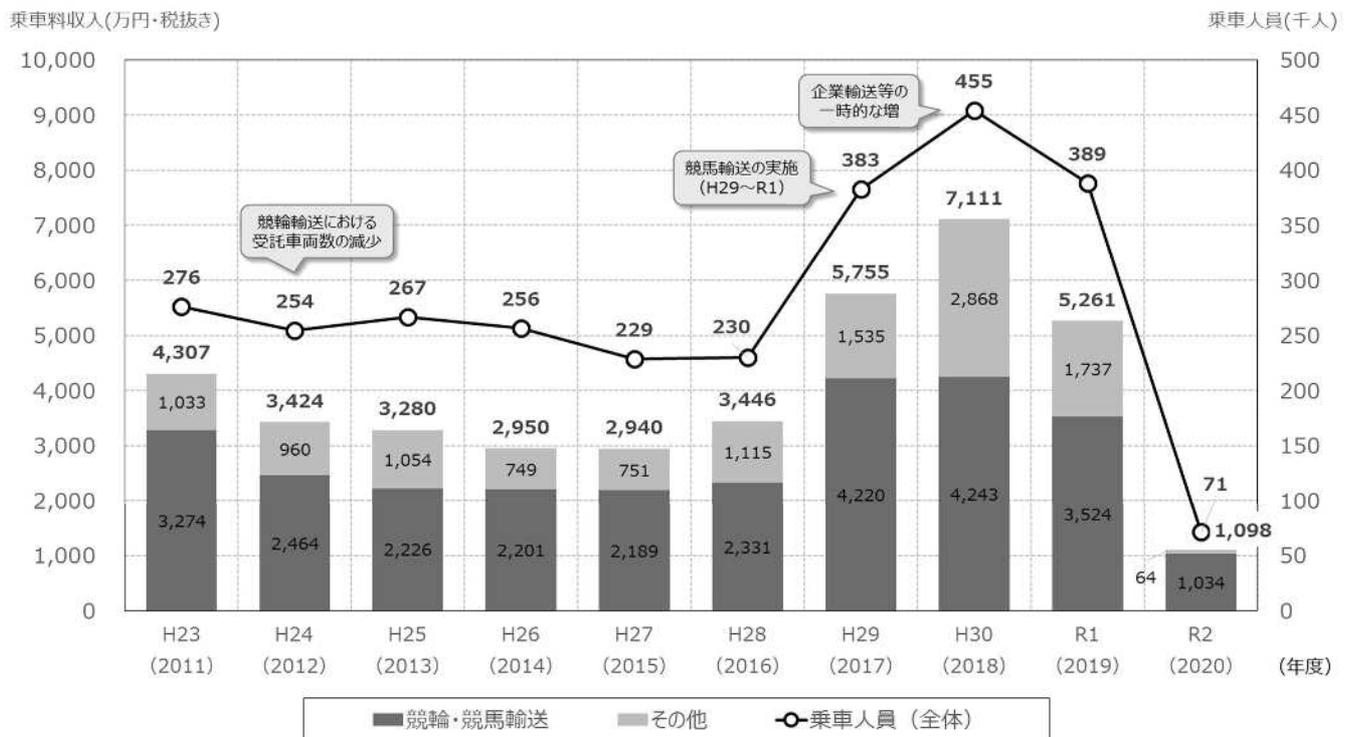


② 貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員

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、大規模な音楽コンサート等の市内で開催されるイベント輸送などで利用されています。

乗車人員、乗車料収入とも、平成29（2017）年度に新たに競馬輸送を受託したことなどから、平成30（2018）年度まで増加傾向で推移していましたが、令和元（2019）年度は、新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴うイベントの自粛や中止の要請を受け、年度末においてイベント輸送の需要が大きく落ち込んだことから減少し、令和2（2020）年度においては、一年を通じて新型コロナウイルス感染症の影響を受けたことや競馬輸送が中止となったことから、乗車人員は約7万1千人、乗車料収入は約1,098万円とそれぞれ大きく減少しました。

貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員の推移

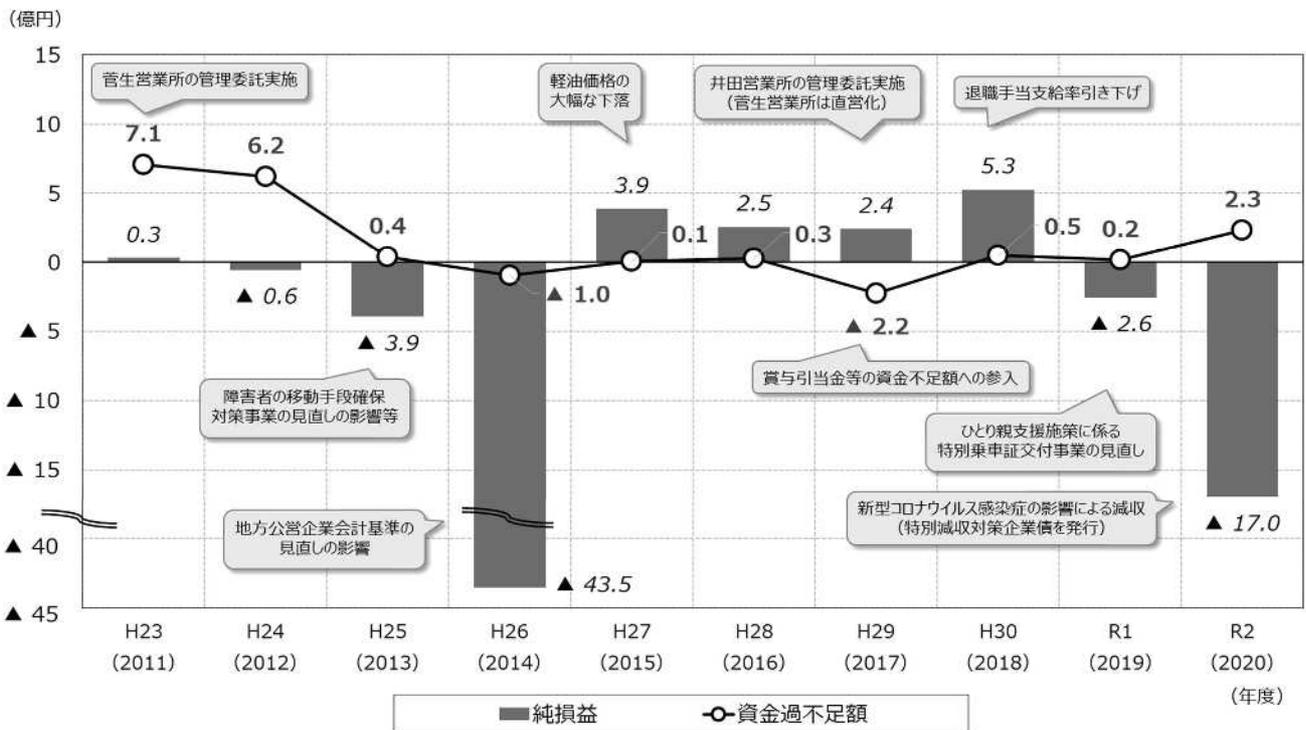


③ 純損益と資金過不足額

純損益については、平成27年（2015）年度以降、人口の増加などを背景とした輸送需要の変化に的確に対応したダイヤ改正・路線の新設等により、乗車人員が増加したことなどにより、純利益を確保してきましたが、令和元（2019）年度は、ひとり親家庭支援施策に係る市バス特別乗車証交付事業の見直しや車両更新に伴う減価償却費の増加などにより、純損失が生じたうえ、令和2（2020）年度は、一年を通じ新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、乗車料収入が大幅に減少したことから、純損失が約17億円となりました。

資金については、平成29（2017）年度に、賞与引当金等の資金不足額への算入猶予期間が終了したことなどから、資金不足となりましたが、平成30（2018）年度に、乗車料収入が増加したことなどから資金不足は解消され、令和元（2019）年度においても資金不足は発生しませんでした。なお、令和2（2020）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅な資金不足が見込まれましたが、総務省から示された「特別減収対策企業債」を活用し、必要な資金の確保を行いました。

純損益と資金不足額の推移



(3) 前期3年間の取組の総括

戦略1 安全な輸送サービスの確保

「施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進」

◎事業1 安全対策の強化

実施した取組

輸送安全の取組について、「川崎市交通局安全方針」の全職員への周知徹底をはじめとし、交通局長や安全統括管理者との意見交換や内部監査等を行うことで、運輸安全マネジメントを着実に推進してきました。また、実車を用いた「運転手実技研修」を実施するとともに、三密にならないように従前の研修方法を見直した上で、各種研修を実施してきました。

有責事故の発生件数については、令和元（2019）年度は前年度と変わらないものの、令和2（2020）年度は、宅配自転車や通勤車両、駐車車両の増といった走行環境の変化などもあり増加しました。特に静止物接触事故件数については、大幅に増加しました。この間、添乗観察の実施方法を見直し、改善指導を強化してきました。

貸切バスの安全性については、日本バス協会が実施する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において「安全性に対する取組状況」、「事故及び行政処分の状況」、「運輸安全マネジメント取組状況」などが評価され、三ツ星認定を令和3（2021）年12月に受けました。

後期計画に向けた課題

静止物接触事故が大幅に増加したこともあり、有責事故の件数が増加傾向にあるため、走行環境の変化を踏まえた研修体制の見直しなど安全性の確保を図る必要があります。また、経営トップの主体的な取組の下、運輸安全マネジメントを推進していく必要があります。

[主な取組の結果] ※計画と変更がある部分は太字で記載（以下の表も同様）

主な取組	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度
・輸送安全委員会の実施	年4回実施	年4回実施	年4回実施
・意見交換会の実施	局長及び安全統括管理者との意見交換会（各1回実施）	安全統括管理者との意見交換会（各1回実施） ※1	局長及び自動車部長との意見交換会（各1回実施） ※2
・内部監査の実施	・局長又は安全統括管理者を対象（年1回実施） ・営業所を対象（年1回実施）	・局長又は安全統括管理者を対象（年1回実施） ・営業所を対象（年1回実施）	・ 局長又は自動車部長を対象（年1回実施） ※2 ・営業所を対象（年1回実施）
・貸切バスの安全確保に向けた取組	二ツ星認定取得	三ツ星認定取得に向けた取組の推進	三ツ星認定取得

※1：新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、局長との意見交換会を中止しました。

※2：意見交換会及び内部監査の対象は安全統括管理者を予定していましたが、自動車部長に変更しました。

◎事業2 運行管理体制の充実・強化

実施した取組

運転手の勤務時間等の適正管理や点呼による運転手の健康状態の把握など、輸送安全を確保するために行う運行管理業務について、終業から次の始業までの休息時間の確保等のため、早番始まりへの乗務計画の変更や予備運転手の効率的な配置など、運行管理業務の見直しを行いました。また、経路誤り等運行ミスについても、「行き先アナウンス」の実施などの防止対策を実施してきました。

後期計画に向けた課題

引き続き、労働基準法の改正法の施行や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以降「改善基準告示」という。）の改正を見据えた取組を進めるとともに、運行ミス防止に向けた対応を継続する必要があります。また、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」における三ツ星認定を継続できるように取組を進めていく必要があります。

「施策2 安全啓発の推進」

◎事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

実施した取組

交通安全教室については、令和元（2019）年度は概ね計画通り開催しましたが、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から開催を見送り、令和3（2021）年度については、感染状況に留意しながら感染対策を実施した上で、開催しました。また、交通安全に関する啓発パンフレットの配布や自転車接触事故の予防対策として駐輪場に注意看板の設置を行いました。

高齢者に対しては、バス車内アナウンスや車内床面表示による注意喚起を実施するとともに、高齢者施設への啓発物の配布を行ってきました。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、高齢者向けの交通安全教室については予定通りの開催ができませんでした。

後期計画に向けた課題

高齢者が増加する中、事故の防止に向けた注意喚起は重要であり、新型コロナウイルス感染拡大防止を図りながら、交通安全教室を開催するなど、交通安全意識の向上の取組を進めていく必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1（2019）年度	R2（2020）年度	R3（2021）年度
・交通安全教室の開催	年13回開催	感染拡大防止のため中止	年3回開催（予定）
・高齢者が集まる施設での安全啓発	60か所実施	60か所実施	感染拡大防止のため中止
・高齢者を対象とした交通安全教室の開催	年1回開催	感染拡大防止のため中止	感染拡大防止のため中止

戦略2 快適で利用しやすいサービスの提供

「施策3 市バスネットワークの形成」

◎事業4 人口動態や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの形成

実施した取組

地域の輸送需要に対応するため、新城駅前～横須賀線小杉駅間の系統新設や川崎病院への直行バスの終車時間延長、走行環境の変化に応じたダイヤ改正などを実施し、輸送サービスの充実に取り組んできました。しかしながら、令和2（2020）年度以降は、新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員が大幅に減少したことから、公営バスの役割を認識した上で、利用動向を踏まえたダイヤ改正や系統の見直しなどを段階的に実施してきました。

鷺沼駅周辺再編整備の進捗に合わせた路線の検討や、臨海部においては大師橋駅駅前交通広場のバスバースに関する調整を行ってきました。また、登戸土地区画整理事業の進捗に伴う路線再編を検討するなど、都市基盤整備に合わせた対応を実施してきました。

後期計画に向けた課題

引き続き、人口動態や行動様式の変容などによる利用動向の変化を踏まえた見直しを図るとともに、都市基盤整備に合わせた取組を進める必要があります。

後期計画の施策体系の名称変更

このように新型コロナウイルス感染症の影響等の環境変化においても、市バス輸送サービスを持続的に提供するため、利用動向を踏まえた見直しなどに取り組むことから、戦略2の名称を「快適で利用しやすいサービスの充実」から「快適で利用しやすいサービスの提供」へ、施策3の名称を「市バスネットワークの維持・充実」から「市バスネットワークの形成」へ、事業4の名称を「人口動態や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの維持・充実」から「人口動態や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの形成」に変更します。

◎事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

実施した取組

運行時間の定時性や速達性を確保するため、道路渋滞による慢性的な遅延等の走行環境の変化を把握し、交通管理者や道路管理者等の関係機関へ道路走行環境の改善要望を実施しました。また、利用動向を踏まえたダイヤ改正等の中で所要時間の見直しや運行時間の調整を行いました。

JリーグやBリーグなどのイベント開催時の増便や藤子・F・不二雄ミュージアムの開館時間延長に合わせた運行時間の調整などを行いました。

後期計画に向けた課題

引き続き、走行環境の変化を把握し、交通管理者や道路管理者等の関係機関との連携を図ることにより、運行時間の定時性・速達性を確保していく必要があります。

≪施策4 バス利用環境の充実≫

◎事業6 分かりやすい案内サービスの充実

実施した取組

案内情報については、市バスマップを継続的に発行するとともに、市バスの運行情報や時刻表を閲覧できる情報提供サービス「市バスナビ」の停留所別のQRコードを全停留所に掲示しました。「バスの乗り方教室」については、新型コロナウイルス感染症の影響により、実施することができませんでした。なお、新たな「バス総合案内表示版」の整備については、経営環境の大幅な変化を受けて事務事業をゼロベースで見直す中で、見送ることとしました。

後期計画に向けた課題

引き続き、市バスマップの発行を継続やICT技術の進展に合わせた案内情報の提供に取り組む必要があります。

◎事業7 乗車券のIC化の推進

実施した取組

新たな乗車券制度については、各種乗車券の利用動向やICカード乗車券の普及等を踏まえ、障害者手帳アプリ「ミライロID」の取扱いを開始するなど、取組を進めてきました。

乗車券のIC化の推進については、全国的なIC化の進展に伴い、令和元（2019）年に回数乗車券の販売を終了するとともに、令和2（2020）年にはモバイルPASMOの対応を開始しました。

後期計画に向けた課題

引き続き、情報通信技術の進展や社会動向を踏まえ、IC化の推進に取り組む必要があります。

◀施策5 快適な移動空間の提供▶

◎事業8 バス車内の快適性の向上

実施した取組

お客様サービスについては、「市バスお客様アンケート調査」の結果等を参考として、添乗観察の方法を見直し、全運転手を対象としたサービス向上研修や外部講師による運転手接遇研修などを実施することにより、お客様サービスの向上に努めてきました。

バリアフリー化の推進については、ノンステップバスの購入を継続し、バス車両のバリアフリー化を推進するとともに、交通安全・バリアフリー教室の開催や新たに二人乗りベビーカーの対応を開始するなど、取組を推進してきました。

後期計画に向けた課題

引き続き、「市バスお客様アンケート調査」の分析結果を踏まえながら、「市バスサービスポリシー」に照らし合わせて、お客様に満足いただけるサービスを提供するとともに、バリアフリー化に向けた取組を推進する必要があります。

◎事業9 バス停留所施設の整備・維持

実施した取組

バス停留所施設については、上屋、停留所標識、ベンチ等の老朽化や経営状況を踏まえ、計画的に代替整備を行ってきました。なお、令和3（2021）年度においては、当初の整備計画を見直し、バス停留所施設の劣化調査を行いました。また、局管理の停留所の清掃回数を増やすなど、安全で清潔なバス停留所施設の提供を行ってきました。

令和3（2021）年1月に神奈川県バス停留所安全性確保合同検討会からあらためて交通安全上問題と思われるバス停留所の状況が公表され、市バスが管理するバス停留所においては25か所が該当しており、バス停留所への注意喚起看板の設置やバス車内における注意喚起アナウンスなど、ソフト対策を実施しながら、移設により3か所改善しました。

後期計画に向けた課題

引き続き、劣化調査の結果に基づく計画的な整備を行い、安全で清潔なバス停留所の提供に努める必要があります。また、交通安全上問題と思われるバス停留所については、関係各所との調整に時間を要するなど課題もあるが、早期の安全確保に向け対策を進める必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1（2019）年度	R2（2020）年度	R3（2021）年度
・ 上屋の代替整備	7基 ^{※3}	10基 ^{※3}	0基 ^{※4}
・ 照明付標識の代替整備	19基	19基	0基 ^{※4}
・ 二面式標識の代替整備	20基	20基	0基 ^{※4}

※3：道路整備の関係等から見直し。 ※4：劣化調査等のため整備を見送りました。

前期の計画での予定 ・ 上屋の代替整備 8基 ・ 照明付標識の代替整備 19基 ・ 二面式標識の代替整備 20基

戦略3 社会的要請に対応した事業の推進

《施策6 川崎市の行政施策との連携》

◎事業10 インバウンド等誘客施策への取組

実施した取組

多言語表記の充実については、市バスの乗り方等を英語で記載した「市バスガイド」を発行し、観光案内所等に配架しました。また、バスの行先表示や時刻表に英語を追加し、訪日外国人旅行者等の移動円滑化を行いました。インバウンド等への誘客施策への対応については、新型コロナウイルス感染症の影響により、訪日外国人旅行者等が大幅に減少したため、取組を推進することはできませんでした。

本市行政施策との連携については、「小田急沿線川崎エリアまちづくりビジョン」の取組として実施した、MaaSアプリ「EMot」を活用した回遊性向上実証への協力や、藤子・F・不二雄ミュージアム開館10周年を迎えるに当たり、直行バスのデザインをリニューアルするなど、本市施策と連携した取組を行ってきました。

後期計画に向けた課題

今後は、インバウンド等の動向を注視しながら、本市行政施策と連携し、取り組んでいく必要があります。

◎事業11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

実施した取組

公共交通ネットワークの形成については、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に乗車人員が減少した中であっても、感染症対策を実施した上で、運行を維持し、地域における移動手段を確保してきました。

後期計画に向けた課題

引き続き、「川崎市総合都市交通計画」などの行政施策と連携し、市民生活を支える公共交通の維持に向けて取り組んでいく必要があります。

◎事業12 公共性の高い路線の維持

実施した取組

公共施設への交通手段の確保や、民営バスでは運行が難しい地域への交通手段を確保など公共性の高い路線については、一般会計からの適正な公共負担の下で維持しています。

後期計画に向けた課題

引き続き、適正な公共負担の下、本市行政施策と連携を図りながら市民の交通手段を確保していく必要があります。

◀施策7 環境対策の推進▶

◎事業13 バス車両等の脱炭素に向けた取組

実施した取組

バス車両等の脱炭素に向けた取組については、令和3（2021）年度にはハイブリッドバスを16両購入し、これまで進めてきたCNG（圧縮天然ガス）バスからハイブリッドバスへの代替更新が完了したところです。エコドライブ指導者研修への職員派遣については、令和元（2019）年度は3名派遣したものの、令和2（2020）年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により中止となりましたが、啓発活動は実施してきました。

後期計画に向けた課題

今後も、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」との連携など、脱炭素に向けて取組を推進する必要があります。

後期計画の施策体系の名称変更

「脱炭素」への取組を推進するため、事業13の名称を「バス車両等の低炭素化に向けた取組」から「バス車両等の脱炭素に向けた取組」に変更します。

[主な取組の結果]

主な取組	R1（2019）年度	R2（2020）年度	R3（2021）年度
・ハイブリッドバスの導入	計38両	計40両	計56両（予定）
・エコドライブ指導者研修への派遣	職長運転手及び運行管理者の派遣（3名）	感染拡大防止のため中止	感染拡大防止のため中止
・エコドライブ啓発運動の実施	年2回	年2回	年2回

「施策8 災害時等への対応」

◎事業14 危機管理体制の強化に向けた取組

実施した取組

災害時等において、市民の移動手段を確保するという観点から、安全確保を前提に可能な限り運行を行うとともに、令和元年東日本台風時に避難所間の緊急輸送に対応するなど公営バスとしての役割を果たしました。また、運行情報の発信等を適時・適切に行うため、情報配信機器の操作訓練などを実施してきました。

重大事故やテロ等のバス非常時における対応については、様々な条件を想定した重大事故通報訓練や主要駅バスターミナル等におけるテロ対策巡回を実施してきました。

後期計画に向けた課題

近年頻発する風水害を踏まえ、引き続き、災害時に備えた取組を推進する必要があります。また、法令に基づく適切な対応が行えるよう、非常時に備えた取組を推進する必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度
・ 重大事故通報訓練の実施	感染拡大防止のため中止	年1回	年1回
・ テロ対策巡回の実施	196日	177日	196日

戦略4 経営基盤の強化

「施策9 事業基盤の強化」

後期計画の施策体系の名称変更

市バスを取り巻く環境が変化する中においても、市バス輸送サービスを持続的に提供するため、後期4年間は経営基盤の「強化」を優先して取り組む必要があることから、戦略4の名称を「経営基盤の充実・強化」から「経営基盤の強化」へ、また、施策9の名称を「事業基盤の充実・強化」から「事業基盤の強化」に変更します。

◎事業15 安定的な事業基盤を支える人材の確保

実施した取組

運転手及び整備員の人材確保については、新型コロナウイルス感染症の影響により、専門学校への訪問や職場見学会の開催は見送ったものの、大型自動車第二種免許を取得していない若年層の運転手（養成枠）の採用選考を実施し、人材確保を行うとともに、車検整備の自家化を進め、バス車両整備業務における体制の充実・強化にも取り組みました。

後期計画に向けた課題

全国的にバス運転手や自動車整備士が不足する中、引き続き、退職動向等を見極め、人材確保を行う必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度
・運転手養成の取組	4人採用	8人採用	2人採用

◎事業16 人材育成の推進と組織の活性化

実施した取組

人材育成については、運転手・整備員・運行管理者とともに、その専門性に応じた研修を実施してきました。

また、職員のモチベーションの向上に向け、職員提案制度における優れた提案や、模範となる運転手等への表彰を実施しましたが、運転技能コンクールについては新型コロナウイルス感染症の影響等により開催できませんでした。

職員の健康管理については、全運転手を対象に睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査を計画的に実施するなど、職員の健康管理の維持・充実に取り組みました。

後期計画に向けた課題

技能・知識の定着を図るため、継続的に研修を実施するとともに、モチベーションの維持・向上にも取り組む必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度
・職員提案制度の実施	年1回	年1回	「経営改善の取組」を募集
・運転技能コンクールの開催	台風の影響により中止	感染拡大防止のため中止	感染拡大防止のため中止

◎事業17 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

実施した取組

新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員・乗車料収入とも大幅に減少する中、利用動向を踏まえたダイヤ改正を実施してきました。

運行エリアが近接する鷲ヶ峰営業所及び菅生車庫について、菅生車庫における事故発生時の対応などの業務の一部を鷲ヶ峰営業所へ集約するとともに、乗車券発売窓口の営業日及び営業時間を見直した上で委託化するなど、効率的な事業運営に取り組んできました。

民間整備事業者の減少を踏まえて、車検整備の自家化の拡充にあたり、整備に係る設備の充実を図りました。

後期計画に向けた課題

今後も迅速かつ適正にダイヤ改正を実施するための組織体制など、持続可能な組織体制の整備が必要となります。また、鷲ヶ峰営業所と菅生車庫については、早期に全ての機能を鷲ヶ峰営業所へ統合する予定としておりますが、さらなる営業所業務の見直しなど、効率的な事業運営を検討・実施する必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度
・バス車両整備業務における体制の充実・強化	車検の自家化の実施 (30両)	車検の自家化の実施 (81両)※5	車検の自家化の実施 (40両)(予定)※5

※5：職員の年度途中退職に伴う人員不足により計画を見直しました。

◎事業18 営業所の計画的整備

実施した取組

営業所施設の改修等については、鷺ヶ峰営業所の地下車庫照明のLED化などの長寿命化に向けた取組や、トイレ改修工事などの働きやすい職場環境への改善に向けた取組を実施してきました。また、最も老朽化が進行していた上平間営業所については、建替整備を実施し、事務所棟及び整備棟が完成しています。

後期計画に向けた課題

営業所拠点については、老朽化が進行しており、順次再整備を検討していかなければなりません。今後の事業規模に応じた検討が必要となります。

≪施策10 経営力の強化≫

◎事業19 収益性事業の推進

実施した取組

広告宣伝事業については、営業活動の強化の取組として、新たに令和2（2020）年から座席裏面に広告を掲載する「座席裏ステッカー広告」の取扱いを開始したほか、令和3（2021）年7月からは新たな需要喚起として車内広告をセットで掲載できる「車内額面貸切広告」の取扱いを開始するなど、新規広告媒体を販売し、広告収入の確保に努めてきました。

貸切バス事業については、新型コロナウイルス感染症による外出自粛等の影響で需要が大きく減少し、乗車料収入が大幅に減少しました。また、当初計画していたバスツアー企画もこの影響により中止となり、事業全体に大きな影響を及ぼしました。

保有資産の活用等については、旧線路用地やバス折り返し所等の貸付けにより、収入を確保しました。

後期計画に向けた取組

引き続き、広告収入の確保に向けた取組を推進する必要があります。また、貸切事業においても、需要の減少した中でも収入が確保できるように取組の検討をする必要があります。

◎事業20 持続可能な経営の推進

実施した取組

乗務待機時間の取扱いの見直しや休暇の計画的取得の勧奨などを行うとともに、平日と土休日のダイヤ格差に対応するため、適切な勤務割付により平日勤務者を確保するなど、時間外勤務の縮減による総人件費の抑制を行ってきました。

管理委託については、上平間営業所及び井田営業所の2営業所体制を維持し、評価委員会での評価結果等を踏まえ、受託事業者に指導・監督を行い、コスト削減やサービス水準の維持・向上に取り組みました。

費用負担の軽減と平準化については、菅生車庫の機能の一部を鷲ヶ峰営業所へ統合する事業規模に応じた効率的な事業運営を図り費用を削減しました。また、車両更新計画を見直すことで費用の平準化を行いました。

後期計画に向けた課題

今後も、新型コロナウイルス感染症の経営への影響を踏まえて総人件費を抑制する必要があり、加えて、労働基準法の改正法の施行や改善基準告示の変更を見据え、特に不規則勤務である営業所における時間外勤務の縮減に取り組む必要があります。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人員が減少しているため、これに応じ委託規模の見直しを実施する必要があります。

[主な取組の結果]

主な取組	R1(2019)年度	R2(2020)年度	R3(2021)年度
・評価委員会の開催	・年3回	・年3回	・年3回(予定)

「施策1-1 プロモーションの推進」

◎事業2-1 戦略的広報の推進

実施した取組

マスメディアを通じた広報を行うなど効果的な広報活動を実施するため、年間広報計画を作成し、計画的にパブリシティ活動を推進してきました。また、情報発信の方法についても、従来のHPだけではなく、TwitterなどのSNSも活用して迅速な情報発信に努めました。

後期計画に向けた課題

引き続き、様々な情報ツールを活用し、正確で迅速な情報発信を行う必要があります。

◎事業2-2 イメージアップ事業の推進

実施した取組

イメージアップ事業においては、当初の目的であった市バスのイメージアップ及びノルフィンの知名度向上についての役割を終えたことから、令和3（2021）年3月をもってハローキティのコラボレーション事業を終了しました。また、令和2（2020）年度及び令和3（2021）年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、営業所見学や整備士体験、市内学校との連携や地域におけるイベントの多くが中止となるなど、地域貢献の場がありませんでした。

オリジナルグッズ販売については、地元スポーツチームとコラボレーションしたグッズを販売しました。

後期計画に向けた課題

今後は、これまでの手法を見直し、市バスのイメージアップを図る必要があります。

後期計画の施策体系の名称変更

「市バス70周年記念事業」などの終了に伴い、前期計画「事業2-2 イメージアップの推進」の事業が縮小したことから、前期計画「事業2-1 戦略的広報の推進」及び「事業2-2 イメージアップ事業の推進」を、後期計画は「事業2-1 プロモーションの推進」に統合します。

第3章

計画の基本的な考え方

1 経営の基本的な考え方

市バスは、市域全体を営業エリアとして、通勤通学や移動手段を持たない高齢者など、市民の日常生活を支える身近な公共交通機関として重要な役割を果たしています。

川崎市バス事業経営戦略プログラムにおいても、気候変動等により近年頻発する豪雨等の災害時における市民やお客様の安全確保と輸送機能の確保、本市の脱炭素戦略「かわさきカーボンチャレンジ2050」の策定等、脱炭素社会の実現に向けた施策の強化などの環境変化があり、公営バスとしての市バスの果たすべき役割は、さらに重要になるものと認識しております。

これからも、市バスが公共交通や公営バスとしての意義・役割を果たしていくため、市域の路線バスネットワーク形成への寄与を図りながら、市バスネットワークの効率的な構築を前提に、安全かつ快適で利用しやすいサービスを提供し、市民やお客様に選ばれる「市バス」を目指します。

このように市バスの果たすべき役割が一層求められる中、現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、乗車人員・乗車料収入とも大きく減少し、「乗合バス事業の乗車人数の推移（月別）」からも、緊急事態宣言期間が終了しても乗車人員は回復せず、今後も人と接する機会が少なくなるように人々の行動様式が変容したことなどから、新型コロナウイルス感染拡大前の乗車人員への回復は難しいものと想定されます。また、利用動向の変化により、営業所の再整備やバス車両更新等の投資計画を見直したものの、定年退職者数の増加等への対応に加えて、新たに特別減収対策企業債の償還などで多くの資金が必要となるため、引き続き、非常に厳しい経営状況が見込まれます。

こうした状況においても、将来にわたって安定的な事業運営を行っていくためには、計画の基本方向の礎となる「経営基盤の強化」が重要課題となることから、一層の経営力の強化を図るなど、さらなる経営改善に取り組みます。

後期計画においては、このような考え方にに基づき、引き続き、全職員が強い使命感を持って、市バスを取り巻く環境の変化に的確に対応していくことにより、市民やお客様の大切な交通手段を確保していきます。

2 計画の基本方向

川崎市バス事業経営戦略プログラムで設定した計画の基本方向については、「安全な輸送サービス」、「快適で利用しやすいサービス」、「社会的要請への対応」及び「経営基盤」というバス事業を運営する上、引き続き、様々な課題を解決していくためには必要な基本要素であるため変更していません。また、新型コロナウイルス感染症等により市バスを取り巻く環境が大きく変化する中においても、市バス輸送サービスを持続的に提供するため、後期計画は「経営基盤の強化」を重要課題と位置付けます。

(1) 安全な輸送サービス

安全な輸送サービスを第一の使命とし、お客様に信頼して御利用いただける市バスを目指します。

全職員が一丸となって「安全最優先」を徹底しつつ、安全対策の強化や運行管理体制の強化を図ることにより、**運輸安全マネジメントを着実に推進**します。

走行環境の変化や高齢化の進展など、安全を取り巻く環境の変化を踏まえ、研修体系を見直し、**事故防止など安全性の確保に向けた取組を推進**するとともに、輸送の安全に係る啓発活動の充実など、利用者等の**交通安全意識の向上に向けた取組を推進**します。

(2) 快適で利用しやすいサービス

お客様に満足いただける利用しやすい質の高いサービスの提供を行うとともに、市民やお客様の大切な交通手段を確保します。

市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化、本市の都市基盤整備の進捗、経営状況等を踏まえ、定時性や速達性などお客様の利便性の確保をしつつ、**市バスネットワークの形成**を図ります。

初めて市バスを御利用になられるお客様にも、安心して御利用いただけるよう、分かりやすい案内サービスの提供や乗車券のIC化を推進するなど、**バス利用環境の充実**を図ります。

市バスサービスポリシーに照らし合わせ、お客様に満足いただけるサービスの提供や、バス車両のバリアフリー化の推進、停留所施設の整備・維持を行うなど、**快適な移動空間を提供**します。

(3) 社会的要請への対応

公共交通としての役割や公営バスとして市バス事業における意義・役割に応じた事業運営を図ります。

公共交通ネットワークの形成に向けた取組や公共性の高い路線の維持、脱炭素への取組など、本市のまちづくりや魅力向上に向け、**行政施策との連携**を図ります。また、SDGsの取組としても推進します。

人と環境にやさしい市バスを目指して、バス車両等の脱炭素に向けた取組を進めることなどにより、**環境対策を推進**します。

自然災害、事故等における市民やお客様の安全確保や輸送機能の確保など、危機管理体制の強化に向けた取組を進めることにより、**災害時等への対応**を図ります。

SDGs について

SDGsは「Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標」の略で、平成27(2015)9月の国連サミットで全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの国際目標です。持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。

本市は、平成31(2019)年2月に、川崎市持続可能な開発目標(SDGs)推進方針を策定し、国から令和元(2019)年7月「SDGs未来都市」に選定されました。

交通局においても、持続可能な輸送システムの提供に向けて、取組を推進します。



出典：国際連合広報センターウェブサイト

【交通局の目指すゴール】



11 住み続けられるまちづくりを

(4) 経営基盤

安全な輸送サービスの確保や快適で利用しやすいサービスの提供、社会的要請に対応した事業の推進など、これらの市バスサービスを将来にわたって安定的に提供するため、あらゆる経営改善策を実施し、経営基盤の強化を図ります。

事業を支える人材の確保・育成、市バスネットワークの拠点である営業所の計画的整備など、将来を見据えた必要な投資を行うとともに、持続可能な事業運営に向けて、業務効率化等を推進し、職員配置や組織体制の見直しによる効率的な執行体制の整備により、**事業基盤を強化**します。

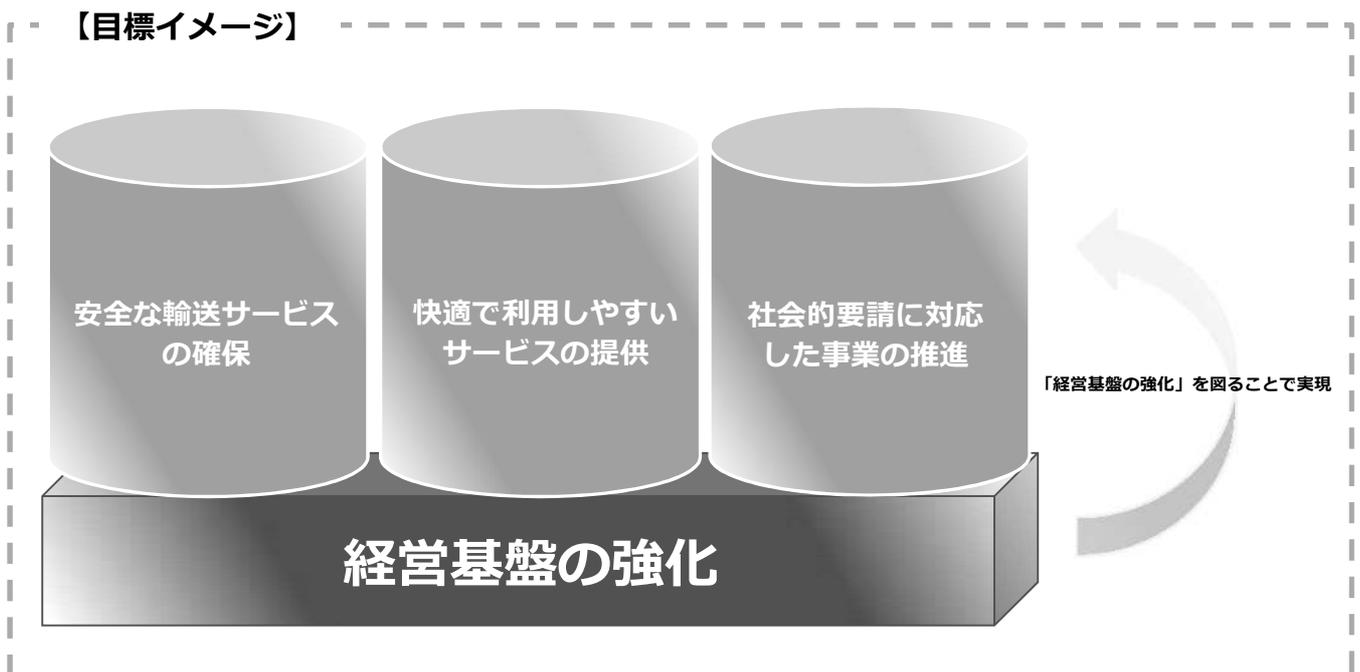
持続可能な経営に向けて、営業所の管理委託の継続や時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制などに取り組むとともに、利用動向を踏まえた運行本数の見直し・系統再編等の運行の効率化や組織の見直し等の事業運営の効率化などによる事業規模の適正化、業務見直し等の業務削減による人件費の削減などを図り、費用を縮減します。また、従前の乗車料収入が見込めない中で収入を確保するため、引き続き、広告事業や貸切バス事業等の収益性事業の推進を図り、**経営力を強化**します。

市民やお客様に、市バスのサービスや活動内容について、もっと知ってもらい、より身近に感じてもらう、さらに利用してもらうため、戦略的広報を進めていくとともに、ICTを活用した運行情報や遅延情報の発信を行うなど、**プロモーションの推進**を図ります。

3 計画の目標

経営の基本的な考え方を踏まえ、利用動向や乗車料収入等を踏まえた事業規模の適正化を行い、持続可能な経営基盤を構築することで、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とともに、お客様に満足していただけるサービスを提供していく必要があります。

後期計画においては、段階的な運行計画の見直しや組織体制の見直し、総人件費の削減、計画的かつ効果的な投資等による経費抑制など、あらゆる経営改善に取り組むことで「経営基盤の強化」を図り、「安全な輸送サービスの確保」、「快適で利用しやすいサービスの提供」、「社会的要請に対応した事業の推進」を実現します。



第4章

目標達成に向けた取組

1 施策体系

施策体系は、事業縮小など大きく変更のあった事業21を前期計画から変更しています。また、後期4年間の取組内容を踏まえて、戦略等の名称を一部変更しています。

後期計画は、目標を達成するため、4つの戦略と11の施策、21の事業を掲げるとともに、各事業に位置付けられる具体的な取組を推進します。

戦略1 安全な輸送サービスの確保

施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

事業1 安全対策の強化

事業2 運行管理体制の充実・強化

施策2 安全啓発の推進

事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

戦略2 快適で利用しやすいサービスの提供

施策3 市バスネットワークの形成

事業4 人口動態や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの形成

事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

施策4 バス利用環境の充実

事業6 分かりやすい案内サービスの提供

事業7 乗車券のIC化の推進

施策5 快適な移動空間の提供

事業8 バス車内の快適性の向上

事業9 バス停留所施設の整備・維持

戦略3 社会的要請に対応した事業の推進

施策6 川崎市の行政施策との連携

事業10 インバウンド等誘客施策への取組

事業11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

事業12 公共性の高い路線の維持

施策7 環境対策の推進

事業13 バス車両等の脱炭素に向けた取組

施策8 災害時等への対応

事業14 危機管理体制の強化に向けた取組

戦略4 経営基盤の強化

施策9 事業基盤の強化

事業15 安定的な事業基盤を支える人材の確保

事業16 人材育成の推進と組織の活性化

事業17 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

事業18 営業所の計画的整備

施策10 経営力の強化

事業19 収益性事業の推進

事業20 持続可能な経営の推進

施策11 プロモーションの推進

事業21 プロモーションの推進

2 具体的な取組（後期4年間）

戦略1 安全な輸送サービスの確保

施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

事業1 安全対策の強化

■安全最優先の徹底

道路運送法において全ての事業者は、「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」とされています。また、国の指針に基づく運輸安全マネジメントにより経営トップから現場まで一丸となり輸送安全性の向上に取り組むことが義務付けられています。

市バスでは、輸送の安全性の向上を図ることを目的に、安全確保のための遵守事項を定めた「川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程」に基づき、輸送の安全に関する基本的な方針である「川崎市交通局安全方針」を定めています。

引き続き、交通事業管理者や安全統括管理者など、経営トップの主体的な取組の下で、関係法令等の遵守を徹底するとともに、「川崎市交通局安全方針」を全職員に周知徹底し、安全意識の定着を図ります。

川崎市交通局安全方針

私たちは、どなたにも安心してご利用いただける市バスを目指して、次のことに取り組めます。

1. 安全最優先を徹底します。
2. 法令・規則等のルール、手順を確実に守ります。
3. 安全を守るための取組について、絶えず見直しを行います。
4. 情報を共有し、安全第一の職場を全職場で築きます。

■効果的な事故防止対策

走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数については、宅配自転車や通勤車両、駐車車両の増といった走行環境の変化の影響などにより、令和2（2020）年度に0.40件となり、過去4年間で件数が最も高くなったことから、さらなる安全性の確保に向けた取組が必要です。

引き続き、事故の発生状況やその要因分析を踏まえ、有責事故発生件数に占める割合の多い静止物接触事故、車内人身事故などの発生形態に応じた「形態別目標」を設定し、その目標達成に向けた事故防止対策を研修に反映させるなど、それに基づく重点的対策を実施します。

また、静止物接触事故が近年増加傾向にあることを踏まえ、車両感覚や安全運転意識を養う必要があることから、民間の教習所施設において、停留所への正着・発車時のオーバーハングの確認や発車時・停車時の反動体験などを行う体験型の運転手実技研修を通じて、運転手の技能向上に積極的に取り組むとともに、対象者を拡大するなど取組を推進します。

運転手の安全な運転操作や接客サービス等の実施状況を確認するため、全運転手を対象として実施する添乗観察については、市バスお客様アンケート調査の結果を踏まえ、令和3（2021）年度に丁寧な運転の徹底を指導したほか、局職員による添乗観察と組み合わせて、成績不良者に対する指導を強化するなど実施方法を見直しました。引き続き、計画的に実施するとともに、その結果に基づく改善指導を行います。

また、運転に関する長所や短所といった「運転のクセ」を把握し、安全運転を継続していくため、全運転手を対象とした一般適性診断や新規採用運転手を対象とした初任診断等を実施し、診断結果を個別指導に活用することや、運転時の速度や運転時間だけでなく急加速や急制動などの運行データが記録可能なデジタルタコグラフを新たに用いて、数値化された客観的なデータを活用した指導を検討・実施することなどで、安全確保に向けた意識や技能の向上を図ります。

1件の事故の背後には、多くのヒヤリ・ハットが存在すると言われており、事故発生に至る可能性が十分あることを踏まえ、事故の未然防止の観点からヒヤリ・ハット情報を収集・共有するとともに研修等に活用します。

毎月開催する営業所事故防止委員会等の関係会議において、事故について情報を共有するとともに、複数車線が多い臨海部地域、狭隘路が多い北部地域といった地域の特性に合わせたヒヤリ・ハット映像を活用して事故の発生状況等を分析し、再発防止策を検討するなど、効果的な事故防止対策を実施します。

第4章 目標達成に向けた取組

バス車両の安全対策について、バス後輪部の夜間の視認性を高めるLED路肩灯については、令和元（2019）年度に全車への導入が完了しました。また、運転手が急病等で運転操作の継続が困難となった場合に、運転手自身やお客様がスイッチを押すことで徐々に速度を落として停止する、ドライバー異常時対応システム（EDSS）を搭載した車両を令和元（2019）年度から導入しており、今後のバス車両更新に合わせて導入を進め、バス車両のさらなる安全対策に取り組めます。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・ 添乗観察の実施	・ 民間委託による実施 ・ 職員による実施	・ 民間委託による実施 ・ 職員による実施	・ 民間委託による実施 ・ 職員による実施	・ 民間委託による実施 ・ 職員による実施
・ 適性診断の実施・活用	一般適性診断の実施 （全運転手の 1/3）	一般適性診断の実施 （全運転手の 2/3）	一般適性診断の実施 （全運転手の 3/3）	一般適性診断の実施 （全運転手の 1/3）
・ デジタルタコグラフの活用	試行実施の検証	検証を踏まえた取組 推進	取組の検証・実施	取組の検証・実施
・ EDSS搭載車両の導入	車両更新に合わせて 導入	車両更新に合わせて 導入	車両更新に合わせて 導入	車両更新に合わせて 導入

■安全管理体制の構築・改善

輸送の安全確保の取組を活性化させ、より効果的なものとするためには、経営トップが主体的かつ積極的に関与し、強いリーダーシップを発揮することが極めて重要です。

このため、経営トップによるマネジメントレビュー（輸送安全委員会）を計画的に実施し、輸送安全に関する取組の進捗管理や安全管理体制の評価を行うとともに、レビュー結果に基づく見直しや改善を行います。

局長と現場職員との意見交換会等を実施し、現場からの意見を積極的に収集するとともに、組織内における円滑なコミュニケーションを構築するなど、輸送の安全に関する情報共有の確保を図ります。

局長又は営業所等を対象に、輸送の安全に関する内部監査を実施し、安全管理体制の点検・確認を継続して行い、監査結果に基づく必要な措置等を講じます。

市バスでは、貸切バスにおける安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行う「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、令和3（2021）年12月に、安全性に対する取組状況が優良なバス事業者であることを示す三ツ星（最高ランク）の評価認定を受けました。今後も、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の三ツ星の評価認定継続に向けた取組等により、貸切バス事業の継続的な安全確保を図ります。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・輸送安全委員会の実施	年4回実施	年4回実施	年4回実施	年4回実施
・意見交換会の実施	局長及び安全統括管理者との意見交換会 (各1回実施)	局長及び安全統括管理者との意見交換会 (各1回実施)	局長及び安全統括管理者との意見交換会 (各1回実施)	局長及び安全統括管理者との意見交換会 (各1回実施)
・内部監査の実施	・局長又は安全統括管理者を対象 (年1回実施) ・営業所を対象 (年1回実施)	・局長又は安全統括管理者を対象 (年1回実施) ・営業所を対象 (年1回実施)	・局長又は安全統括管理者を対象 (年1回実施) ・営業所を対象 (年1回実施)	・局長又は安全統括管理者を対象 (年1回実施) ・営業所を対象 (年1回実施)
・貸切バスの安全確保に向けた取組	三ツ星認定継続に向けた取組の推進	三ツ星認定継続	三ツ星認定継続に向けた取組の推進	三ツ星認定継続

事業2 運行管理体制の充実・強化

■運行管理業務の充実

運行管理者が行う運行管理業務は、運転手の勤務時間等の適正管理、点呼による運転手の健康状態の把握や輸送安全に関する情報伝達、運転手に対する指導監督など、輸送安全を確保するために必要不可欠な業務です。今後、輸送安全を取り巻く環境の変化等を踏まえ、運行管理業務の充実に向けた取組を進めていく必要があります。

引き続き、運行管理者や運転手の研修などにおいて、点呼執行の重要性や法令遵守、執行に当たっての心構え等について徹底し、適切かつ厳正な点呼執行を行います。また、運行管理業務は専門性を有することから、運行管理者研修の対象者や内容を見直すとともに、定期的に研修を実施することで運行管理業務の充実を図ります。

点呼執行時における輸送安全に関する情報伝達を徹底するとともに、有責事故やヒヤリ・ハット情報について大型液晶モニター電子掲示板（デジタルサイネージ）等を活用して情報の共有を図ります。



デジタルサイネージによる情報共有

乗務計画については、運転業務における早朝から深夜までの変則勤務体制を踏まえ、終業から次の始業までの休息期間の確保等を行うため見直しを行いました。今後、国が定める運転手の拘束時間や休息期間などの改善のための基準である改善基準告示の改正に対応する乗務計画を作成します。

■運行ミスの撲滅

経路誤り等運行ミスについては、「川崎市交通局バス運行管理に係る改善委員会」の答申（平成24年（2012年）3月）に基づき、「基本動作の徹底」や「厳正な点呼の実施」など再発防止に向けた取組を進めてきました。引き続き「基本動作の習慣化」や「運行ミスの発生が多い指定交差点での行き先アナウンス」など、運行ミスの発生要因に応じた防止対策を着実に実施します。また、「街頭指導」や「運行ミス防止運動」に取り組むとともに、点呼などにおいて運行ミス防止への意識向上を集中的に呼びかける日を営業所独自で設定するなど、運行ミス防止に向けた取組を推進します。

また、運行ミスが発生した場合に備えて、経路復帰を円滑に行えるように「経路誤り発生時対応訓練」を実施します。

施策2 安全啓発の推進

事業3 輸送の安全に係る啓発活動の充実

■利用者等の安全意識の醸成

車内人身事故や自転車関係事故の背景には、近年の道路走行環境の変化に加えて、高齢化の進展に伴うバスを利用する高齢者の増加、周囲を確認しない急な飛び出し等を回避するための運転操作など、運転手の技術や意識の向上だけでは防げないものもあります。そのため、バスを利用されるお客様等の安全意識を高めていく取組が重要です。

引き続き、警察、区役所、学校等と連携し、交通安全とバリアフリーの大切さを伝える交通安全・バリアフリー教室の開催や、警察、バス協会等の関係機関と連携した交通安全運動を実施するなど、交通安全意識の向上に向けた取組を積極的に展開します。



交通安全・バリアフリー教室

また、交通安全に関する啓発物の配布などにより、小学生や高齢者に向けた安全啓発の取組を推進します。

自転車の車道走行の増加等を踏まえ、自転車接触事故の予防的対策として、主要駅の自転車等駐車場への注意看板の設置を引き続き行うなど、自転車利用者の安全意識の醸成に向けた取組を推進します。



駐輪場注意看板

主な取組	R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度
交通安全・バリアフリー教室の開催	交通安全・バリアフリー教室の開催	継続実施	継続実施	継続実施

■ 高齢者の安全意識の醸成

今後、後期計画期間においても、高齢者人口の増加と高齢化率の上昇が見込まれる中、これまで以上に高齢者のバス利用の増加が想定されているため、バス走行中の移動により生じる危険性を認識してもらうなど、安全意識を醸成する取組が重要です。

そのため、高齢者への十分な配慮だけでなく、バス車内アナウンスやバス車内床面表示による注意喚起等により、バス走行時の安全意識の浸透を図るなど、車内人身事故の防止に向けた取組を進めます。

また、高齢者が集まる施設での啓発物の配布や、高齢者を対象とする交通安全教室の開催など、バス乗車時における高齢者の安全意識の醸成に向けた取組を推進します。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・ 高齢者を対象とした交通安全教室の開催	交通安全教室の開催	継続実施	継続実施	継続実施



車内床面表示



高齢者への啓発物

戦略2 快適で利用しやすいサービスの提供

施策3 市バスネットワークの形成

事業4 人口動態や都市基盤整備に応じた市バスネットワークの形成

後期計画期間においては、引き続き総人口の増加とともに、高齢者人口の増加と高齢化率の上昇が予測されています。

令和3（2021）年3月に地域公共交通に関する将来目指すべきネットワークの考え方や今後の取組の方向性等を示す「川崎市地域公共交通計画」が策定されました。この計画においては、「地域交通の基幹的役割を果たす路線バスを中心に利用実態等を踏まえた効率的・効果的なネットワークを形成」とされています。

市バスでは、市域全体における人口の増加や社会変容による通勤等の輸送需要の変化を見極めつつ、川崎市総合都市交通計画や川崎市地域公共交通計画、臨海部ビジョンなどの関連計画と連携しながら効率的な市バスネットワークの形成を図ります。

「臨海部ビジョン」の1つである「交通機能強化プロジェクト」において、交通機能強化に向けた大師橋駅前交通広場整備と、これによるバスネットワークの構築を進めています。また、川崎市総合都市交通計画では、川崎駅等の拠点と臨海部へのアクセスの利便性向上を図るため、臨港道路東扇島水江町線を活用した路線バス運行の促進など、路線バスネットワークの充実に向けた取組を推進しています。こうした中、市バスでは、臨海部における物流施設の整備など、さらなる企業進出による就業者数の増加が見込まれていることなどから、新型コロナウイルス感染症の影響による社会変容も注視し、臨海部の拠点整備等に合わせた路線の検討など、経営状況を踏まえた上で臨海部の路線バスネットワークの形成に向けた取組を進めます。

鷺沼・宮前平駅周辺地区と登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区は、総合計画において「地域生活拠点」の一つとして位置付けられ、鷺沼・宮前平駅周辺地区は「鷺沼駅周辺を中心に商業、都市型住宅、文化・交流など多様な都市機能の集積及び交通結節機能の強化に向けた取組を推進」とされています。また、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺地区についても、「安全で快適な暮らしを支える都市基盤整備とあわせて、都市機能の強化を促進するとともに、多摩川、生田緑地及びその周辺の地域資源を活かした魅力的な拠点の形成を推進」とされています。こうした取組を踏まえ、各地区再編整備の進捗に合わせた路線バスネットワークの形成に向けた検討など、経営状況を踏まえて北部地域の交通機能の確保に向けた取組を進めます。

第4章 目標達成に向けた取組

J R南武線の連続立体交差化、横浜市高速鉄道3号線の延伸、川崎アプローチ線の整備など、将来の鉄道ネットワークや道路ネットワークの形成に向けた検討状況を注視しつつ、今後の取組について検討を行います。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・ 大師橋駅駅前交通広場の整備に合わせた路線検討	検討	検討	供用開始に合わせた路線の検討	
・ 鷺沼駅周辺再編整備の進捗に合わせた路線検討	検討	検討	検討	検討
・ 登戸土地区画整理事業の進捗に合わせた路線検討	検討	検討	検討	供用開始に合わせた路線の検討

事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

■ 走行環境に対応した取組

路線バスのサービスにおいて、運行時間の定時性や速達性の確保は、お客様の利便性を高める重要な取組です。

遅延やバス停留所での時間調整の減少に向けて、日々の運行データを基に、運行区間の所要時間の調整を行うなど、走行環境の変化に応じた適切なダイヤ改正を行います。

また、定時性・速達性の確保に向け、引き続き交通管理者や道路管理者等の関係機関への道路走行環境の改善要望を行います。

■ 利用動向等に対応した取組

これまで市バスでは、鉄道ダイヤの改正に合わせた対応や、公共施設等の開館時間に合わせた運行時間の変更、イベント時の増便など、お客様の利用動向に対応した取組により、お客様の利便性向上を行ってきました。

現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により、市バスの輸送需要が減少している状況が続いていますが、引き続き、利用動向に対応した運行時間の変更や増便など、お客様の利便性の確保に取り組めます。

なお、ダイヤ改正や路線見直しを進めるに当たっては、料金箱データや乗客流動実態調査の内容を活用するなど、利用状況・収支状況の把握・分析により、お客様の利便性の確保と収益性の向上を図ります。

施策4 バス利用環境の充実

事業6 分かりやすい案内サービスの提供

■運行に関する情報提供の充実

路線バスは、同じ乗り場でもバスの行き先が異なることや、バスの行き先が同じであっても経路地によって乗り場が異なる場合があります。そのため、市バスでは「初めて市バスを御利用されるお客様にも分かりやすく」をコンセプトに市バスマップを発行するなど、分かりやすい案内情報の提供に取り組んでいます。引き続き、市バスマップについては、定期的に改訂・発行するとともに、パソコンや携帯電話等でご覧いただけるようにHPに掲載するなど情報提供に取り組んでいきます。

お客様への運行情報提供サービスについては、川崎駅中央通路におけるバス総合案内表示板の設置や市バスナビなどの活用など、利便性の向上に取り組んできました。お客様一人ひとりに的確かつスピーディに市バスの運行情報を提供できる市バスナビについては、これまで地図上から停留所を選択できる機能を追加したほか、訪日外国人に対応する多言語表示等の機能強化を行いました。また、令和元（2019）年度に市バスナビの停留所別のQRコードを全停留所に掲示しました。引き続き、お客様の利便性向上に向けた利用方法の周知を図るとともに、ICT技術の進展に合わせて、さらなる利便性の向上を検討します。

視認性が向上する白単色LED行先表示器を令和3（2021）年度から車両更新に合わせて導入するなど、引き続き、より分かりやすい行き先表示等への改善に取り組みます。

■市バスの利用方法の周知

これまでバスを利用したことがない方などに、路線バスの利用方法や各種料金制度等の基本的な情報を周知し、バスを身近な移動手段として感じてもらうことは、バス利用の促進につながります。

バスの基本的な乗降方法、料金のしくみ、乗車中のマナー等を体験してもらう「バスの乗り方教室」をイベント等に併せて開催する予定でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響等でイベントが中止になり開催には至りませんでした。このため、各営業所や区役所などで配架している「かわさき市バスマップ」にバスの基本的な乗降方法や料金のしくみ、乗車中の注意事項などを記載することで、利用方法を周知し、初めての市バスでも安心して御利用いただけるよう取組を進めます。

事業7 乗車券のI C化の推進

新型コロナウイルス感染症の影響により、テレワークやオンライン会議の利用拡大など、社会のデジタル化に向けた取組が急速に進んでおり、本市においても行政手続きのオンライン化などの取組を着実に推進するとしています。その中で市バスでは、乗車券のI C化を推進しお客様の利便性向上に向けて取り組んでいます。

I Cカード乗車券は、定期乗車券の紛失時の再発行や電子マネー機能など、紙式乗車券類にはないサービスが搭載されており、利便性の高い乗車券です。

平成19（2007）年から導入しているI Cカード乗車券については、現在、市バス利用者の約9割が利用している状況です。

市バスでは、各種乗車券の利用動向や情報通信技術の進展等を踏まえ、既存の乗車券の整理統合を検討するなど、I Cカード乗車券の利便性向上を図り、お客様にとって利用しやすい乗車券制度への改善に向けた取組を進めます。

また、I Cカード乗車券のさらなる利用促進に向けて、これまでモバイルP A S M O（令和2（2020）年3月）の導入など、各種乗車券の利用動向や情報通信技術の進展等を踏まえた取組を行ってきました。今後は、障害者用P A S M Oの導入や広報などに取り組み、さらなる乗車券のI C化を推進します。

バスなど公共交通機関の利用時のキャッシュレス化の取組は、引き続き進展することが想定されることから、市バスにおいてもその動向を注視し、お客様の利便性向上に向け、キャッシュレス化への対応を検討します。

また、モバイルP A S M O上でI C定期乗車券が購入可能となるなど、I Cカード乗車券が普及することで、乗車券販売窓口の役割が変化していることから、乗車券販売窓口の効率化に向けた見直しを検討します。

施策5 快適な移動空間の提供

事業8 バス車内の快適性の向上

■お客様に満足いただけるサービスの提供

市バス事業は、安全を最優先に、1年365日早朝から深夜まで安定した輸送を確保し、1日に10万人を超えるお客様に御利用いただいています。より多くのお客様に御利用いただき、かつ、親しまれる市バスとなるためには、お客様と直接顔を合わせる交通局職員一人ひとりが、輸送サービスのプロフェッショナルであるという意識を念頭に、行動していくことが重要です。

令和元（2019）年度及び令和2（2020）年度の市バスお客様アンケート調査については、お客様満足度が低下したことから、お客様満足度の分析結果等を踏まえ、継続的にサービス向上に向けた取組を推進していく必要があります。

どのようなときも安全最優先の行動、お客様の立場を理解して親切丁寧な行動、全てのお客様が心地良く御利用できるような優しい運転と接遇、感謝の気持ちを込めた挨拶や案内など、引き続き「市バスサービスポリシー」に照らし合わせ、お客様に満足いただけるサービスを提供するため、接遇サービスの実施状況を確認する添乗観察を活用した指導や、外部講師を招いた運転手接遇研修などを実施しお客様に満足いただけるサービスの提供に取り組めます。

■バリアフリー化の推進

バリアフリー新法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が令和2（2020）年度に改正され、令和7（2025）年度までに路線バス車両の80%をノンステップバスにすることとして目標が上方修正されるなど、バス車両等のバリアフリー化の取組がより進められることとなりました。

市バスでは、令和3（2021）年4月現在、路線バス車両全体に占めるノンステップバスの導入率は94.9%となっています。また、全ての路線バス車両をバリアフリー新法に適合する低床バスにするなど、バス車両のバリアフリー化を進めてきました。

ノンステップバスが登場してから20年以上が経過し、この間、機能向上やコストダウンが行われ、座席配列も選択可能になり、乗車定員もワンステップバスと同程度になりました。今後の購入車両についても、引き続き乗降性に優れたノンステップバスとし、バス車両のバリアフリー化を推進します。

二人乗りベビーカーの取扱いについて、「乗合バス車内では二人乗りベビーカーを折りたたまずに取り扱うことを基本とする」との国の決定を受け、市バスにおいても令和3（2021）年9月から二人乗りベビーカーを折りたたまずに乗車可能とし、二人乗りベビーカー利用者の利便性向上に取り組んでいます。

また、高齢者・障害者・妊産婦など、誰もが安全、安心、快適に利用できる「心のバリアフリー」を推進するため、車いす・ベビーカー利用時のルール・マナーの車内ポスターや市バスマップへの掲出、交通安全・バリアフリー教室の実施等に取り組めます。



ベビーカー利用に関する周知ポスター

こうした取組に加えて、バスの案内情報や運行情報提供サービスの多言語対応など、「かわさきパラムーブメント」における「社会的バリアが解消されたまち～ユニバーサルなまち～」としてレガシーの形成に向けた取組を推進します。

事業9 バス停留所施設の整備・維持

■快適なバス待ち空間の整備

バス停留所施設は、お客様に快適なバス待ち空間を提供する上で、重要なインフラです。市バスでは、バス停留所施設として上屋、停留所標識及びベンチを設置し、快適なバス待ち空間の整備に取り組んできました。こうした中、上屋及びベンチについては、平成30（2018）年度に、現在の設置基準を満たす全ての停留所への整備を行いました。

今後の経営状況も踏まえつつ、停留所施設の劣化の程度等を調査し、代替や補修等必要な措置を講じることにより、停留所施設の長寿命化など、整備・維持管理費用の抑制に向けた取組を進めます。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
<ul style="list-style-type: none"> ・ 上屋の代替整備 ・ 照明付標識の代替整備 ・ 二面式標識の代替整備 ・ ベンチの維持管理 	調査に基づく整備	既存施設の維持・管理	既存施設の維持・管理	既存施設の維持・管理

■安全で清潔な停留所施設の提供

多くの停留所施設を安全かつ清潔な状態に保つことは、快適な移動空間の提供につながる重要な取組です。

停留所施設の補修や、破損・汚損への速やかな対応を行うため、令和元（2019）年度に会計年度任用職員を増員するなど、停留所施設の維持・管理体制を強化しました

引き続き、予防保全的な観点も考慮し、定期的な清掃を実施するとともに、点検・修繕などを継続して実施することにより、施設を健全な状態に保ち安全で清潔なバス停留所施設を提供します。

神奈川県バス停留所安全性確保合同検討会が公表した、交通安全上問題と思われるバス停留所については、バス停留所への注意喚起看板の設置やバス車内における注意喚起アナウンス等を継続しながら、研修等を通じて運転手へ周知するとともに、道路管理者や交通管理者等の関係機関と連携し、早期の安全確保に向け対策を進めます。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
<ul style="list-style-type: none"> ・ 停留所施設の清掃 	全停留所の清掃実施	全停留所の清掃実施	全停留所の清掃実施	全停留所の清掃実施

戦略3 社会的要請に対応した事業の推進

施策6 川崎市の行政施策との連携

事業10 インバウンド等誘客施策への取組

市バスを御利用いただく際の経路検索時から目的地に到達するまでの運行情報等について、市バスでは、パソコン又はスマートフォンでバス運行情報を検索できる市バスナビ、主要鉄道駅や停留所におけるバス運行情報表示、バス車内における停留所案内表示など、多言語表記を充実してきました。

また、市バスガイド（英語版）の作成や、訪日外国人向け企画乗車券（Greater Tokyo Pass）への対応など、訪日外国人旅行者等の移動円滑化に取り組んできました。

本市では、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を好機としたインバウンド等の誘客に向けた取組を進めてきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により開催時期の1年延期や一部競技の無観客での開催などインバウンド需要が大きく変化しました。

引き続き、訪日外国人旅行者等の移動円滑化に向け、インバウンドの動向等に注視していきます。



バス車内停留所案内表示器



停留所運行情報表示器



市バスナビの多言語表示

事業11 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

「川崎市総合都市交通計画」や「川崎市地域公共交通計画」においては、駅などへのアクセス向上は路線バスにより対応することなどを基本としており、公営バス事業者として、関係部局等と連携しながら、市民生活を支える公共交通の維持に向けた取組を推進します。

令和3（2021）年3月に小田急電鉄株式会社と本市による「小田急沿線川崎エリアまちづくりビジョン」に基づく、MaaSアプリ「EMot（エモット）」を活用した回遊性向上実証に協力し、その中で、新たな乗車券の課題を把握するため、市バス一日乗車券と日本民家園入園券がセットになった電子チケットを発売しました。引き続き、関係部局等と連携し、地域交通の取組を推進します。

地域住民が主体的に取り組むコミュニティ交通については、運行計画に対する助言、走行上の課題や問題点の指摘といったノウハウの提供など、円滑な運営を行うための支援に努めます。

通勤需要の大きい臨海部へのアクセスについては、臨海部ビジョンにおけるプロジェクト等と連携しながら、バス事業者として、臨海部における路線バスネットワークの形成に向けた取組を進めます。

事業12 公共性の高い路線の維持

市バスは、地方公営企業として企業の経済性を発揮し、独立採算による経営を行うことを基本原則としつつ、公共施設に接続する路線の維持やまちづくり・福祉施策などの行政施策との協力・連携等の役割も果たしています。

こうした役割をしっかりと担うため、効率的・効果的な市バスネットワークにおいても、公共施設への交通手段を確保するために運行している路線や、民営バスでは対応が難しい地域への交通手段を確保するために運行している路線など、公共性の高い路線については、一般会計からの適正な公共負担の下で維持し、行政施策との連携を図りながら交通手段を確保します。

施策7 環境対策の推進

事業13 バス車両等の脱炭素に向けた取組

■バス車両の脱炭素に向けた取組

本市では、令和2（2020）年2月に令和3 2（2050）年CO₂排出実質ゼロを表明するとともに、同年11月には脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」を策定し、脱炭素社会の実現に向けて取組を推進しています。市バスにおいても、環境に負荷の少ないハイブリッドバスを導入するなど脱炭素に向けた取組を推進しています。

市バスでは、平成3（1991）年度からハイブリッドバスを、平成6（1994）年度からCNG（圧縮天然ガス）バスを積極的に導入するとともに、バスメーカーに改善要望を行うなど、低公害車両の開発・改良にも取り組んできました。また、一般バス車両についても全車両で九都県市指定低公害車を導入しており、さらに平成20（2008）年度からは全車両低燃費でCO₂排出量の少ない、国土交通省重量車燃費基準達成車を導入してきました。

こうしたバス車両の脱炭素に向けた取組のほか、産業道路沿道の大気環境改善を目的とした「産業道路クリーンライン化」事業と連携し、塩浜営業所に配置する全てのCNGバス及びハイブリッドバスを、産業道路を含む路線の運行に充てるなど、市施策と連携した環境対策を推進してきました。

CNGバスのハイブリッドバスへの代替更新については、令和3（2021）年度に完了しましたが、引き続き、本市の脱炭素戦略の取組と連携し、ハイブリッドバスの台数を増やし、バス車両の脱炭素に向けた取組を進めます。また、次世代自動車については、技術の進展等を踏まえ、研究を行います。

バス車両以外では、営業所等の施設において、これまでの照明と比べて省電力かつ長寿命のLED照明への切替等によりCO₂削減に取り組めます。また、省電力化を図った上での再生可能エネルギー電力導入や営業所の再整備に合わせた再生可能エネルギー設備導入等の検討などの取組を進めます。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・ハイブリッドバスの増車	16両購入	16両購入	16両購入	16両購入

■エコドライブの推進

エコドライブは、排気ガス抑制等の環境改善効果以外にも、燃費改善等のコスト削減効果があります。さらに、穏やかな運転につながることで事故防止効果も期待できる取組です。

今後も、急発進、急加速、急制動を行わない運転操作の徹底に向け、エコドライブ指導者研修への派遣やその研修内容を事故防止研修などにおいて共有するとともに、デジタルタコグラフを用いて、数値化された客観的なデータを活用した指導を検討・実施するなど、運転時の意識を高め、環境に優しく安全なエコドライブを推進します。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・エコドライブ指導者研修への派遣	職長運転手の派遣	継続実施	継続実施	継続実施

施策8 災害時等への対応

事業14 危機管理体制の強化に向けた取組

■災害時等における実効性のある取組

大規模な地震や、台風、集中豪雨等による風水害、大雪による雪害など、様々な自然災害に対して、迅速で的確な対応を進めながら、安全な輸送サービスを確保していくことが必要となります。

風水害については、「令和元年東日本台風」の経験を踏まえ、台風が上陸する前に計画運休の実施による利用者等の安全確保や、川崎市災害対策本部としての緊急輸送の対応等による市民の安全確保など、災害時に備えた取組を推進する必要があります。

今後も、地震、台風、大雪などの発生を想定した実践的な防災訓練の実施や、その結果を踏まえた「交通局危機管理対応マニュアル」の見直しを行うなど、災害時に備えた実効性のある取組を推進します。

■バス非常時に備えた取組

重大事故やテロ等のバス非常時には、お客様の安全の確保が優先されます。このような場合においても適切かつ柔軟に必要な措置を講じることができるよう、バス非常時に備えた取組が必要です。

休日や夜間など、様々な条件を想定した重大事故通報訓練や、関係バス事業者と連携して行う主要駅バスターミナル等におけるテロ対策巡回の実施など、バス非常時における的確な対応の確保に取り組みます。

全車両に配備している非常時連絡用無線機により、バス非常時等における運行確保に必要な情報収集や運転手への運行指示等を行うなど、引き続き、バス非常時の連絡手段の確保を図ります。また、非常時連絡用無線機については、機器の更新時に機能強化などの検討を行います。

第4章 目標達成に向けた取組

ドライブレコーダーは、運行中の映像を記録し、事故発生時の状況確認やお客様からの問い合わせなどへ対応する際に、客観的な記録となり必要不可欠な機器となっています。近年では、あおり運転など運転中のトラブルがメディアで取り上げられるなどドライブレコーダーの重要性がますます高まっています。市バスでは、さらなる安全・安心を確保するため、車内のドライブレコーダーのカメラの増設を順次行っていきます。引き続き、機器の更新時に機能強化などの検討を行います。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・ 重大事故通報訓練の実施	年 1 回実施	年 1 回実施	年 1 回実施	年 1 回実施
・ テロ対策巡回の実施 （市バス実施分）	約 160 日	約 160 日	約 160 日	約 160 日
・ 非常用無線機の更新	更新に向けた検討	全車両分の更新		

戦略4 経営基盤の強化

施策9 事業基盤の強化

事業15 安定的な事業基盤を支える人材の確保

■ 運転手及び整備員の着実な人材確保

全国的に大型自動車第二種免許保有者の減少や高齢化が進展していることから、バス運転手が不足しています。また、整備員についても、少子化や若者の自動車離れ等により自動車整備士を目指す人が減少しており、人材の確保が課題となっています。

人材確保については、大型自動車第二種免許を保有していない若年層に向けて、運転手（養成枠）の採用選考を実施するとともに、利用動向等を勘案した今後の事業規模に応じ、退職動向等も踏まえながら、着実に人材を確保する必要があります。また、運転手及び整備員について正規職員、会計年度任用職員の採用選考を実施し、計画的な人材の確保を図ります。

より多くの方から応募していただけるよう、HPに加えて、民間求人サイト、SNSの活用を図るなど、効果的な広報に取り組みます。

多様なライフスタイルに対応した短時間勤務職員の募集や、女性職員が働きやすい職場環境の整備を進めるなど、女性や高齢者等による多様な働き方の推進を図ります。

事業16 人材育成の推進と組織の活性化

■人材育成の推進

本市では、「成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき」の実現に向けて、市役所の「質的改革」を進め、社会状況の変化や地域の課題に迅速かつ柔軟に対応できる組織力を高めるために、平成28（2016）年3月に「川崎市人材育成基本方針」を策定し、人材ビジョン、職員の行動指針、職場のチーム原則や職員に求められる力等を明示し、これまで以上に人材育成の取組を充実・強化していくこととしています。

現在、市バス事業を取り巻く環境は、大変厳しい状況にあり、職員に求められている能力や取組姿勢は高度化・多様化しています。運転手等の技能・業務職員、運行管理者等の事務職員、整備員等の技術職員のそれぞれが、現状を理解し、課題解決のために期待される能力、姿勢・態度を高めていくことが求められています。

運転手の人材育成については、本市における高齢者人口の増加と高齢化率の上昇を踏まえた安全対策の強化や道路走行環境の変化への対応など、輸送安全を取り巻く環境の変化等に対応し、より一層の安全な輸送サービスを提供していくため、各種研修を通じて輸送の安全に係る意識や技能の向上に取り組みます。また、「市バスサービスポリシー」に照らし合わせ、『路線バス運転手の模範』となる職員を目指して、市バスお客様アンケート調査結果やお客様の声等の研修での活用などにより、さらなる意識の向上を図るなど、継続的なサービスの向上に取り組みます。

また、運転手の人材育成にあたっては、日頃からの職長伝達による情報共有や研修時における技術の伝達など職長制度を活用します。

運行管理者の人材育成については、1年365日早朝から深夜まで安定した安全輸送を確保するため、運行管理者講習（外部）の確実な受講や運行管理者研修の定期的な実施等により、運行管理に必要な関係法令や業務知識を習得し、運転手に対する適切な指導・監督を実施できるよう運行管理者としての意識の醸成に向けた取組を進めます。

整備員の人材育成については、民間整備事業者の減少を踏まえた車検整備、法定点検等の自家化や、車両整備技術の高度化など、車両整備に関する環境の変化に的確に対応していくため、神奈川県自動車整備振興会による講習会に参加し、輸送の安全に係る技術や知識の習得、意識の向上を図るとともに、OJTによる技術の継承に向けた取組を進めます。

こうした輸送安全とサービス向上に向けた人材育成を効果的に進めていくため、各研修の目的に沿って実施内容や効果、課題等を検証し、それに基づく研修等の計画的な実施により取組を推進します。

■ 職員のモチベーションの維持・向上

市民やお客様の信頼や安全・安心を確保するため、服務規律の徹底や適正な業務遂行を図ることが求められています。そのためには職員のモチベーションを維持・向上させ、やる気と働きがいを引き出すことも重要です。

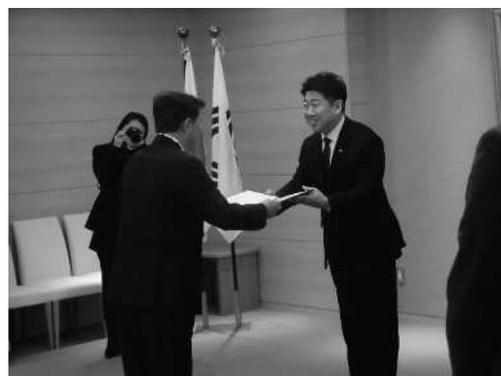
職員の創意工夫を奨励し、経営への参加意識を高めることを目的に実施してきた職員提案制度については、より提案しやすくなるよう、通年提案が可能な本市職員提案制度・アイデア提案制度の活用や交通局の各種研修時のアンケートを活用して意見を募集するなど実施方法を見直し、取組を進めます。

また、これまで市バス運転手としての使命感やプロ意識の醸成、さらなる技能向上等を目的とした運転技能コンクールについては、前期3年間においては、新型コロナウイルス感染症の影響等により開催することができませんでした。このため、民間の教習所施設において、停留所への正着、発車時のオーバーハングの確認や発車時・停車時の反動体験など体験型の運転手実技研修の回数を増やすことで、技能向上に取り組みました。

体験を通して自分の運転を振り返ることでより安全な運転につながる運転手実技研修について、引き続き、対象者を拡大して実施することにより、技能向上とモチベーションの維持・向上を図ります。

また、デジタルタコグラフに記録される速度やエンジン回転数などの運行データを活用し、自身の運転を数値化・可視化して自身の運転を客観的に振り返り、丁寧な運転等につなげることで、運転手の技能向上や職員のモチベーションの維持・向上を図ります。

長年にわたって無事故・無違反を達成した運転手や、お客様から多くの賞詞を頂いた運転手など、模範となる業績のあった運転手等に対して、市長表彰・局長表彰等の職員表彰を実施することにより、職員のモチベーションの維持・向上を図ります。



市長表彰

■ 職員の健康管理の徹底

市バス事業は、早朝から深夜までの勤務を行っており、かつ不規則勤務であることから、安全かつ快適で利用しやすいサービスをお客様に提供するためには、健康状態を良好に保持していく必要があります。特に、運転手については、お客様を安全に目的地までお届けすることが最大の責務であるため、健康管理をより一層徹底しなければなりません。

定期健康診断の受診を徹底し、疾病の早期発見・治療につなげることで、職員の健康保持・増進を図ります。また、産業医による定期的な巡回を行うとともに、保健相談員による保健相談・指導を行うなど、安心して健康に働くことができる職場環境づくりに取り組みます。

全ての運転手を対象に睡眠時無呼吸症候群（S A S）のスクリーニング検査を計画的に実施するとともに、心臓疾患・大血管疾患対策検査の実施、脳血管疾患の早期発見・発症予防を目的とした脳検診の実施やインフルエンザの感染予防に取り組むなど、職員の健康管理の維持・充実を図ります。

事業17 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

人口増加、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、計画策定時に見込まれた環境の変化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響による乗車人員の減少や脱炭素の推進など新たな環境変化への対応が必要となっています。

こうした状況においても将来にわたって持続可能な事業運営を行うため、あらゆる経営改善に取り組む必要があることから、令和3（2021）年4月に行った鷺ヶ峰営業所と菅生車庫の業務の一部統合をさらに進め、早期に全ての機能を鷺ヶ峰営業所へ統合するとともに、業務の削減や委託化などにより効率化を進めるなど、職員配置や組織整備の見直しに取り組み、効率的な執行体制の整備を図ります。

また、経営改善の主な取組となるダイヤ改正や路線の見直しに引き続き迅速に取り組む必要があることから、運行担当を強化するとともに、人材育成を推進します。

今後の労働基準法の改正法の施行や改善基準告示の改正への対応、営業所業務の効率化の推進等に対応する必要があることから、事業改革推進担当を強化し、さらなる働き方の見直しを推進します。

市バス車両の車検整備を外注している民間整備事業者の減少を踏まえ、将来にわたって安定的な車両整備を推進するため、車検整備の自家化の推進、整備員の着実な採用、整備技術の継承による技術力の向上など、引き続き、バス車両整備業務における体制の充実・強化を図ります。



バス車両の整備

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・バス車両整備業務における体制の充実・強化	車検の自家化の実施	取組推進	取組推進	取組推進

事業18 営業所の計画的整備

■計画的な修繕・補修

事業基盤となる営業所施設については、耐用年数を超過し、老朽化した設備が急増することから、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う減収による厳しい経営状況においても限りある財源の中で対策を進めていく必要があります。

バス車両以外では、営業所等の施設において、これまでの照明と比べて省電力かつ長寿命のLED照明への切替等によるCO₂削減など、脱炭素に向けた取組を図ります。

引き続き、各設備の現状把握を実施し、老朽化や安全上整備が必要な設備に対して、代替や補修等の措置を講じ、営業所施設の機能維持を図ります。

■営業所の再整備に向けた取組

上平間営業所については、十分な耐震性能が確保されていないことや、耐震補強を行うための基礎耐力が不足していることなどから、平成30（2018）年度から建替え整備に着手し、全工程が令和4（2022）年度に完了予定です。



上平間営業所（事務所棟）



上平間営業所（整備棟）

第4章 目標達成に向けた取組

塩浜営業所については、築47年が経過し、施設の老朽化が進行していることに加え、臨海部における輸送需要や車検整備の自家化など、事業を取り巻く環境の変化等に対応していくため、今後の事業規模に応じ、営業所施設等の再整備、規模及び時期の検討を進めます。

なお、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」において令和12（2030）年の市役所の温室効果ガス▲50%削減（平成25（2013）年度比）を目指していることから、省電力化を図った上での再生可能エネルギー電力導入や営業所の再整備に合わせた再生可能エネルギー設備導入等の検討など、脱炭素に向けた取組を進めます。

主な取組	R4（2022）年度	R5（2023）年度	R6（2024）年度	R7（2025）年度
・ 上平間営業所建替え整備	建替え整備完了			

■ 営業所拠点の再編等の検討

北部地域の輸送サービスを支える鷺ヶ峰営業所と菅生車庫については、運行や整備を含む営業所機能を鷺ヶ峰営業所へさらに統合することで、事業規模に応じた効率的な事業運営を行います。

鷺ヶ峰営業所については築49年を経過し、市営住宅との合築施設でもあるため、現在地で運行を維持したままの建替が困難な状況です。今後も北部地域における輸送需要や事業を取り巻く環境の変化等に対応していくためには、将来においても営業所の再整備が必要となることから引き続き、北部地域における事業用地の確保などを検討します。

施策10 経営力の強化

事業19 収益性事業の推進

■ 広告宣伝事業の推進

市バスの広告事業については、ラッピングバス広告や車内音声広告、車内額面広告等を主な広告媒体として、収入を確保する重要な取組です。

広告業界全体では、インターネット媒体への広告が主流となってきていますが、通勤・通学等で市バスをご利用のお客様の目につきやすい市バス広告は、インターネット媒体への広告とは異なり、地域に根差した情報発信ができる魅力があります。

市バスでは、さらなる広告宣伝事業の推進に向け、令和3（2021）年10月から車内額面貸切広告の取扱いを開始したほか、従来の広告媒体の活用に加え、ICTを活用した新たな広告媒体等の検討を行うなど、広告宣伝事業を推進します。

■ 貸切バス事業の推進

貸切バス事業については、市内の小・中学校の社会見学や遠足、イベント輸送等の一般貸切バスの収入のほか、競輪・競馬の輸送による定常的な収入の確保を行ってきましたが、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う外出自粛等で、小・中学校における社会見学やイベント輸送等が大幅に減少しています。

引き続き、貸切バス事業を推進し、今後の利用動向を踏まえ、新たな料金体系の設定や市内に事業所を持つ企業等における従業員輸送の検討など、収入の確保に努めます。

■ 保有資産の活用等

市電（昭和19（1944）年から昭和44（1969）年）の旧線路用地やバス折り返し所等の貸付けなどは、市バス事業における重要な収入源です。引き続き、余裕資産の駐車場等としての貸付けや施設内の余剰スペースへの自動販売機の設置など、保有資産の有効活用を図るとともに、廃棄タイヤ、金属くず等の不用品や廃車バスの適時・適切な売却により、収入の確保を図ります。

事業20 持続可能な経営の推進

■経営状況を踏まえた事業規模の適正化

新型コロナウイルス感染症の影響による行動様式の変容により、市バスの利用動向が変化し、新型コロナウイルス感染拡大前の乗車人員への回復は難しいことが想定されることから、市バス事業を今後も継続的に運営するためには、地域の交通体系を見据えながら、利用動向や乗車料収入等を踏まえた事業規模の適正化に取り組む必要があります。

バス運行については、新型コロナウイルス感染症の影響により乗車人員が減少したことから、利用動向を踏まえたダイヤ改正に取り組んできました。今後は、利便性の向上や運行の効率化に向け、利用動向に加えて、路線・系統の状況や民営バスとの路線の重複状況などの要因を踏まえた運行計画の見直しに取り組み、事業規模の適正化を図ります。

営業所施設等について、北部地域の輸送サービスを支える鷺ヶ峰営業所と菅生車庫は、事故対応等の一部機能を令和3（2021）年4月に統合しましたが、利用動向を踏まえたダイヤ改正に伴い営業所の車両配置を見直すことなどにより、運行業務や整備業務などの営業所機能を鷺ヶ峰営業所へ統合することで、事業規模に応じた効率的な運営を行います。

また、モバイルPASMO上でIC定期乗車券が購入可能となるなど、IC乗車券が普及することで、乗車券販売窓口の役割が変化していることから、乗車券販売窓口の効率化に向けた見直しを検討します。（再掲）

■時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制

市バスは、公共交通機関として、土日祝日を含め、1日も欠かすことなくバスを運行しており、日々、運転手をはじめ多くの人員を確保する必要があります。急病等により、勤務当日に休暇が発生した場合などには、その日の運行を維持するため、やむを得ず時間外勤務や休日勤務によって代替要員を確保する必要があります。

限られた経営資源の中で運行を維持している中、時間外勤務手当は人件費の中でも一定の規模を占め、経営に影響を与えており、職員の健康管理も踏まえて時間外勤務の縮減に取り組む必要があります。

さらには、新型コロナウイルス感染症の経営への影響を踏まえると、時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制をしていかなければならず、また、今後の労働条件に係る法改正に対応するためにも、時間外勤務の縮減を一層推進していかなければなりません。

これまでも、運転手の勤務シフトの見直しによる時間外勤務の縮減などに取り組み、総人件費の抑制に努めてきましたが、引き続き、計画的な年次有給休暇等の取得や職員の意識改革を推進するなど、時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制を図ります。

■ 営業所の管理委託の継続

市バスでは、民間のノウハウによるサービスの維持向上や、低廉なコスト水準による費用削減を行いながら、新たな輸送需要等へ対応するために営業所の管理委託を活用してきました。

営業所の管理委託は、「コスト削減」と安全運行も含めた「お客様サービスの向上」という2つの相反する施策課題に対応した経営改善の手法として効果的な取組です。しかしながら、営業所の管理委託の拡大に当たっては、受託事業者において「自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと」を受託の要件としていることや、委託事業者及び受託事業者において管理委託に係る雇用等の労働条件に関して労使間の合意が必要であることなど、制度上の課題があります。また、受託事業者には、委託規模の拡大に必要となる運転手の確保などの課題もあります。

こうした営業所の管理委託に係る効果や課題等を踏まえ、引き続き、上平間営業所及び井田営業所の2営業所の管理委託体制を継続するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響による利用動向等を勘案し、委託規模の見直しを併せて行い、コスト削減やサービス水準の維持・向上を図ります。

管理委託営業所については、客観的な視点で受託状況を判断することが重要であるため、有識者や市民代表で構成される「川崎市交通局営業所管理委託に係る評価委員会」を開催し、安全やサービス水準等の評価を行っています。今後も引き続き、評価委員会の評価結果等を踏まえ、受託事業者に対し指導・監督を行い、受託事業者のみならず、市バス全体のサービス水準の維持・向上を図ります。

主な取組	R4 (2022) 年度	R5 (2023) 年度	R6 (2024) 年度	R7 (2025) 年度
・ 上平間営業所及び井田営業所の管理委託の実施	継続実施 (委託規模の見直し)	継続実施	継続実施	継続実施
・ 評価委員会の開催	年3回開催	年3回開催	年3回開催	年3回開催

■費用負担の軽減と平準化

本市では、令和3（2021）年11月公表の「今後の財政運営の基本的な考え方（改訂素案）」において見込まれている厳しい財政状況を踏まえ、総合計画に基づく施策・事業の推進と、それを支える持続可能な行財政基盤の構築の両立に向けて、全庁を挙げた事業見直し・業務改善に取り組む必要があるとしています。

今般の新型コロナウイルス感染症は、経営に非常に大きな影響を及ぼしています。今後、市バスでは持続可能な経営を行うため、継続して業務の改善や再構築を行い、さらなる業務の効率化と費用抑制に取り組めます。

また、厳しい経営状況の中、事業に必要な投資を行うためには、国庫補助金等を活用し、費用負担の軽減を図ることが重要です。国庫補助金等の活用に当たっては、補助対象事業に関する情報について国やバス協会等の関係機関を通じて的確に把握しつつ、対象事業に係る実施時期等の調整を行うなど、補助金の確保に向けた取組を推進するとともに、交通事業に係る補助対象事業の拡大等に向けた要望活動を適切に行います。

さらに、輸送サービスを支えるため、将来見込まれる必要な投資、経費については、新型コロナウイルス感染症の影響を踏まえた、車両更新計画や営業所の施設整備計画等の投資計画に基づき事業運営を行うなど費用負担の軽減と平準化を図ります。

施策1-1 プロモーションの推進

「市バス70周年記念事業」などの終了に伴い、前期計画「事業2-2 イメージアップの推進」の事業が縮小したことから、前期計画「事業2-1 戦略的広報の推進」及び「事業2-2 イメージアップ事業の推進」を、後期計画は「事業2-1 プロモーションの推進」に統合しました。

事業2-1 プロモーションの推進

事業を効果的に進める上で、市バスの情報を正確に伝えて市民の方々の理解をいただくことは重要な取組であり、市バスのイメージアップや利用者の増加にもつながります。そのため、広報活動を計画的に推進するとともに、様々な情報伝達手段を活用して、より多くの市民やお客様に対して情報の周知を図るなど、効果的な広報となるように取り組みます。

交通局プロモーション推進会議による年間広報計画の作成・実施等により、計画的な広報活動を推進します。また、マスメディアを通じた効果的な広報を行うなど、パブリシティ活動の推進を図ります。

スマートフォンの普及により、いつでもどこでも最新の情報が入手できるため、情報には速達性が求められています。お客様への情報提供は重要な取組であることから、HPでの情報発信のほか、Twitterなど、SNSを活用して運行情報や遅延情報等など迅速な情報の発信を行います。

一方、ダイヤ改正時における時刻表の配布など従来の紙媒体による情報発信も必要であることから、引き続き、幅広い年齢層に応じた効果的な広報活動の推進を図ります。

市バスイメージアップ事業については、新型コロナウイルスの感染防止等の観点から、イベント等の開催が難しいことから、引き続き、HPやSNSでのキャラクター活用等で市バスのイメージアップを図ります。

「ギャラリーバス」については、写真や絵画などの作品をバス車内に展示することが可能な「車内額面貸切広告」を活用し、希望する小学校などが作品を展示できる取組に見直します。

第5章

計画の着実な推進に向けて

1 各戦略に係る横断的な取組

働き方・仕事の進め方改革の推進

本市では、将来にわたり、よりよい市民サービスを安定的に提供することを目的に、「職員一人ひとりがワーク・ライフ・バランスを実現でき、多様な人材が活躍できる職場づくり」を目指して、働き方・仕事の進め方改革に取り組んでおり、日々、一定の人員を必要とする労働集約型の市バス事業においても、引き続き時間外勤務の縮減が喫緊の課題となっています。

こうした中、交通局においても、業務改善に向けた職員の意識醸成とともに、管理職に求められるマネジメント力の強化に取り組み、業務の効率化や見直しを図ります。

また、本局においては、毎週水曜日や毎月17日の完全定時退庁の徹底、午後8時以降の時間外勤務の原則禁止などに引き続き取り組むとともに、テレワークや時差勤務、本局・営業所間のオンライン会議など、勤務時間を効率的に利用できる取組を推進します。営業所においては、運転手や事務職員の勤務体制や営業所内の業務分担の見直しなど、営業所の改革に積極的に取り組み、長時間勤務の是正や時間外勤務の縮減を図り、働く環境の整備により、働き方・仕事の進め方改革を推進します。

お客様の声を反映した事業運営

お客様の声は、市バスの財産です。お客様の声等の変化を的確に把握・分析し、様々な機会を通して周知・共有を行うとともに、事業の経済性を勘案しつつ、事業運営に反映させます。

市バスお客様アンケート調査を継続して実施し、地域ごとのお客様の評価や御意見を集め、その結果を分析・検証し、きめ細やかなサービスの提供など、サービスの向上を図ります。

経営情報の公開

予算・決算や路線別収支、経営比較分析表など、市バスの経営状況について、市民やお客様に分かりやすく公開し、公営企業として、経営の透明性を確保します。

道路運送法及び旅客自動車運送事業運輸規則に基づき、運輸安全マネジメントに基づく実施状況、取組計画など、輸送の安全に関する情報について今後も公表していきます。

適正な料金体系の構築

令和元（2019）年10月を実施予定としていた、乗車料金の現行210円から220円への改定については、これまで国と調整を行ってきましたが、改定するに至っていない状況です。この料金改定は、バス車両の更新や営業所の再整備、定年退職者数の増加等への対応など多くの資金需要が見込まれる中、将来にわたり市バス輸送サービスを維持するため実施するつもりですが、その資金需要については依然として見込まれており、その増加はすぐそこに迫ってきています。そのため、収益の安定的な確保と適切な資金管理のため、220円への料金改定の実現に向けて取組を進めます。なお、新型コロナウイルス感染症の影響による減収分に対応するための料金改定については、今後の利用動向や周辺事業者の動向を注視していきます。

新型コロナウイルス感染防止への対応

市バスにおいては、新型コロナウイルス感染防止のため、これまで車内における運転手のマスク着用、車内換気、車内消毒、お客様へのマスク着用のお願ひに加え、バス車両に抗ウイルス・抗菌施工などを実施してきました。また、各営業所及び乗車券発売所の窓口にアクリル板又はビニールカーテンを設置するなど、感染防止対策を行ってきました。

新たな変異株が発見されるなど、新型コロナウイルス感染症の収束の見えない中、継続的に感染防止対策をしていく必要があります。今後も、感染動向等を注視しながら、感染防止対策を講じていきます。

計画期間中の純利益の確保

新型コロナウイルス感染症の影響によって市バスの乗車料収入は大幅に減少し、今後もテレワークの定着等により感染拡大前の水準まで回復を見込むことは難しい状況です。

また、従前から想定していたバス車両更新数の増加や定年退職者数の増加等への対応に加えて、新たに特別減収対策企業債の償還が始まるなど、今後も厳しい経営状況が続くことにより、計画期間中は継続的に資金不足が発生する見込みです。

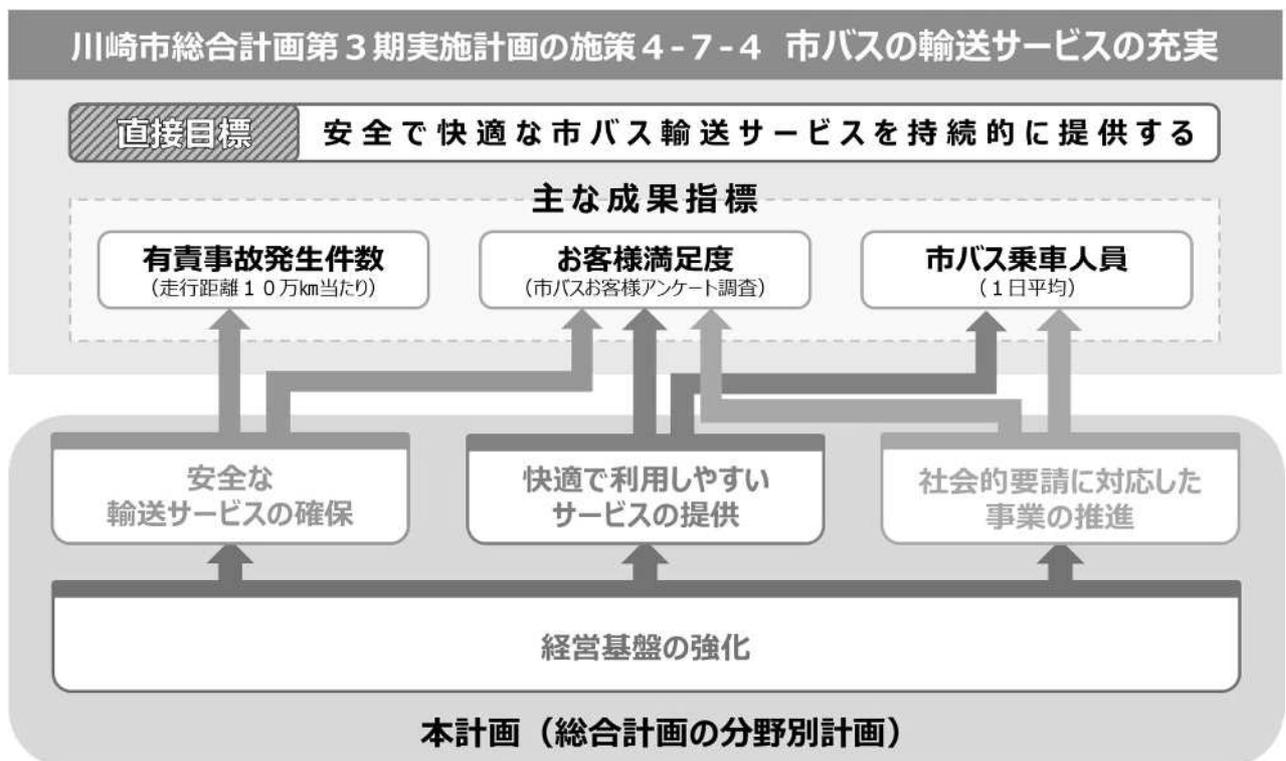
後期計画の取組を進めることにより、純損益については、計画4年間で純利益（黒字）を確保します。また、資金不足額については、安定的に純利益（黒字）を確保することにより、順次解消を図っていきます。

2 目標の達成指標

目標達成に向けた取組を効果的に進めていくに当たり、前期3年間に引き続き、目標に対する達成度等を確認するための指標として、前期3年間の取組や環境変化等を踏まえつつ、後期4年間の達成指標を設定します。

後期計画の達成指標については、総合計画の分野別計画として、総合計画第3期実施計画における成果指標との整合を図り、より細分化した指標を設定します。

本計画と市総合計画の成果指標との関係



■ 目標の達成指標

目標	達成指標					
	指標	基準値 平成29(2017) 年実績	実績値 令和2(2021) 年実績	目標値 前期3年間	目標値 後期4年間	
安全な 輸送サービスの確保 <small>※実績値は直近5年間(H28~R2)の平均値</small>	① 静止物接触事故件数	・ 静止物接触事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値以下にします。	0.12件	0.14件	0.09件	0.10件
	② 車内人身事故件数	・ 車内人身事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値以下にします。	0.12件	0.07件	0.06件	0.06件
	③ 自転車関係事故件数	・ 自転車関係事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値以下にします。	0.04件	0.03件	0.04件	0.03件
	④ 通行人接触事故件数	・ 通行人接触事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値以下にします。	0.01件	0.01件	0.01件	0.01件
	⑤ 車両接触事故件数	・ 車両接触事故に係る走行距離10万キロ当たりの有責事故発生件数を目標値以下にします。	0.09件	0.09件	0.08件	0.08件
快適で利用しやすい サービスの提供	⑥ 運行系統総長キロ	・ 営業運行を行っている各系統の長さを表す運行系統総長キロを目標値以上にします。	1,197km	1,199km	1,200km	1,200km
	⑦ 「コミュニケーション」に係るお客様満足度	・ 「市バスお客様アンケート調査」における「コミュニケーション」に係る満足度を目標値以上にします。	50.8%	49.3%	68.0%	72.0%
社会的要請に 対応した事業の推進	⑧ 市バスとしての意義・役割を踏まえた事業運営	・ 定量的指標がなじまないため、定性的指標を設定します。	事業推進	事業推進	事業推進	事業推進
経営基盤の強化	⑨ 純損益	・ 経営改善の取組を推進し、後期4年間で純利益を確保します。	—	▲17億円	—	純利益の確保
	⑩ 資金不足比率	・ 資金不足比率20%（経営健全化基準）未滿を維持します。	—	—	—	20%未滿

■目標値の設定の考え方

● 安全な輸送サービスの確保

前期計画と同様に直近5年間の事故件数の平均値を算出すると、10万キロ当たり0.34件となり、前期計画の形態別事故件数の目標値の合計である10万キロ当たり0.28件を下回ることから、引き続き、後期計画の形態別事故件数の目標値の合計は10万キロ当たり0.28件を目指します。

上記のとおり、目標値の合計（0.28件）を継続することから、各形態別事故件数の目標値も前期計画と同数値としますが、「静止物接触事故件数」及び「自転車接触事故件数」については、直近5年間の事故件数の平均値や行動様式の変容による走行環境の変化等を踏まえ、実効性のある目標値に見直します。

● 快適で利用しやすいサービスの提供

「運行系統総長キロ」は、乗車人員の減少等の環境変化があり、ダイヤ改正など運行計画の見直しを行っていますが、引き続き、市バス輸送サービスの持続的な提供に向けて取組を進めることから、前期計画と同じ目標値とします。

前期計画では、サービスに関する指標として「お客様からの苦情・要望件数」、「お客様からの賞詞件数」及び「「コミュニケーション」に係るお客様満足度」を設定していましたが、コミュニケーションが苦情、要望、賞詞などお客様の声につながることや、「市バスお客様アンケート調査」において満足度が低下傾向にあることから、「「コミュニケーション」に係る満足度」に指標を統合します。また、目標値については、前期計画では総合計画第2期実施計画の目標値と同じ数値に設定していることから、後期計画も同様に総合計画第3期実施計画の目標値と同じ数値に設定します。

● 社会的要請に対応した事業の推進

定量的指標がなじまないため、引き続き、定性的指標を設定します。

● 経営基盤の強化

乗車料収入の減少等による経営状況の急激な変化に対応するため、早期に純利益（黒字）を確保し、経営健全化基準である資金不足比率20%未満を維持していく必要があることから、前期計画の指標（「事業基盤の充実・強化への投資額（建設改良費）」及び「資金不足額」）を見直し、「純損益」及び「資金不足比率」を後期計画の指標として設定します。

※ 令和2(2021)年度（基準値）は特別減収対策企業債の発行により資金不足は生じていませんが、令和4(2022)年度以降は 同企業債の発行を想定していないため、継続的に資金不足が発生する見込みです。

3 計画の進捗管理

総合計画においては、成果指標を設定し、計画の達成状況等を適切に進行管理することで課題や改善点を明確化し、P D C Aサイクルが効果的に機能するよう、内部、外部の視点により検証しながら評価を行っています。

このため、総合計画の分野別計画である後期計画においても、内部、外部の視点から進捗状況を検証するものとします。また、目標に対する達成度等を確認するための指標として達成指標を設定し、指標に基づいた評価等を実施します。

内部の視点による進捗状況の検証については、交通局における進捗管理体制を整え、取組の実施結果や課題等を明確化することにより、P D C Aサイクルを効果的に回していきます。

また、外部の視点による進捗状況の検証については、市バス事業の経営上の課題等を検討するために設置している『川崎市バス事業アドバイザー・ボード』を活用し、外部委員による専門的見地や利用者等の視点により進捗状況の確認を行いながら効果的に事業を推進していきます。

第6章

計画期間中の財政収支見通し

財政収支見通し

前期3年間の取組結果や乗車人員の減少等の環境変化を反映した収支見通しに、第4章及び第5章に掲げられている後期4年間の取組等を反映して算定しています。

■主な前提条件

●乗車人員

- ・令和4（2022）年度は、これまでの実績値の推移や再び感染者数が増加している直近の状況等を踏まえ、感染拡大前の約78%*の乗車人員とし、その後はワクチン接種等による感染収束を見込んで、令和8（2026）年度までの5か年で段階的に年間平均約85%（感染拡大後の月当たり最高値）まで回復することを想定しています。

*令和3（2021）年4月～11月の実績値の令和元（2019）年度比（料金箱の記録に基づく集計値）

[参考] 乗車人員の推計値は、令和4（2022）年度は約4,077万人（約11.2万人/日）、計画最終年度の令和7（2025）年度は約4,301万人（約11.8万人/日）を見込んでいます。なお、総合計画第3期実施計画の主な成果指標の「市バスの乗車人数（1日平均）」は、11.5万人以上に設定しています。

●収益

- ・乗車料収入は上記の乗車人員の回復に加えて、令和4（2022）年度中の乗車料金の改定（210円→220円）を見込んで算定しています。
- ・一般会計繰入金（基準外繰入金）は行政路線補助金及び公共施設接続路線負担金の令和4（2022）年度予算額と同額としています。

●費用

- ・人件費は利用動向を踏まえた運行計画の見直しなど、事業規模の適正化に向けた取組等を反映して算定しています。
- ・燃料費は令和4（2022）年度予算の軽油単価（1L当たり114円（消費税抜き、軽油引取税込み））を用いて算定しています。
- ・減価償却費はバス車両の更新等の投資に係る償却額を反映して算定しています。

●資本的収入

- ・建設改良費に応じて補助金や企業債等の財源を算定しています。

●資本的支出

- ・建設改良費はバス車両の更新等に必要な投資額を算定しています。
- ・企業債償還金は建設改良費に充てた企業債及び特別減収対策企業債に係る元金償還金を算定しています。

■ 財政収支見通し

(単位：億円)

		財政収支見通し (後期4年間)			
		R 4 (2022)	R 5 (2023)	R 6 (2024)	R 7 (2025)
収益的 収支	収益	87.8	90.2	90.9	92.3
	うち一般会計繰入金(基準外繰入金)	9.3	9.3	9.3	9.3
	費用	93.8	90.2	90.0	91.1
	純損益	▲6.0	▲0.1	0.9	1.2
資本的 収支	収入	11.0	9.8	11.3	12.0
	支出	17.7	17.6	19.2	19.5
	うち建設改良費	10.9	10.0	11.6	12.3
	うち企業債償還金	6.7	7.6	7.6	7.2
	収支差引	▲6.7	▲7.8	▲7.9	▲7.5
資金 状況	損益勘定留保資金等	6.0	9.5	5.3	12.1
	資金過不足額	▲6.6	▲5.0	▲6.7	▲0.8
	資金不足比率	8.9%	6.6%	8.6%	1.0%

※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

※端数処理により、収支が一致しない場合があります。

資料編

1 計画策定の経過

川崎市バス事業経営戦略プログラム後期計画の策定に当たっては、外部有識者や利用者代表等で構成される「川崎市バス事業アドバイザー・ボード」から意見をいただきながら検討を進めてきました。

また、市バス輸送サービスを最前線で担う営業所職員への経営状況の説明やそれについての意見募集を通じ、局一丸となってこの状況を乗り切るため、今後の課題や対応策の抽出を行いながら、今後の取組などについて検討を行いました。

川崎市バス事業アドバイザー・ボード

■ 検討経過

	開催日	主な内容
第1回	令和3年 3月25日	<ul style="list-style-type: none"> 川崎市バス事業 経営戦略プログラムの取組状況について 川崎市バス事業 経営戦略プログラム 後期計画の策定について
第2回	令和3年 8月26日	<ul style="list-style-type: none"> 川崎市バス事業 経営戦略プログラム 前期仮総括について 川崎市バス事業 経営戦略プログラム 後期計画の骨子について
第3回	令和3年12月27日	<ul style="list-style-type: none"> 川崎市バス事業 経営戦略プログラム 後期計画（素案）について

■ 委員名簿

(敬称略)

区分	氏名	所属等
学識経験者	岡村 敏之	東洋大学 教授
	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
	田邊 勝巳	慶應義塾大学 教授
	寺田 一薫	東京海洋大学大学院 教授
	野上 信泰	公認会計士
利用者代表	青木 恵美子	川崎市地域女性連絡協議会
	新井 トキ子	川崎市交通安全母の会連合会

※区分ごと・五十音順

■ 設置要綱

川崎市バス事業アドバイザー・ボード開催運営等要綱

制定 令和2年1月6日（31川交経企第88号局長決裁）

（趣旨）

第1条 この要綱は、川崎市バス事業に関して専門的見地からのアドバイスや利用者からの意見を聴くことを目的とする川崎市バス事業アドバイザー・ボード（以下「アドバイザー・ボード」という。）の運営に関し、必要な基本事項を定める。

（目的）

第2条 交通局長は、次に掲げる事項について、アドバイザー・ボードの委員の意見を求める。

- （1）川崎市バス事業に関する事
- （2）経営改善に関する事
- （3）その他、必要な事項

（委員）

第3条 交通局長は、アドバイザー・ボードの委員として、次に掲げる者に就任を依頼する。

- （1）学識経験者
- （2）利用者
- （3）その他、必要な者

（開催期間）

第4条 アドバイザー・ボードの開催期間は、令和2年1月6日から令和4年3月31日までの期間とし、必要に応じて開催することとする。

（会議）

第5条 アドバイザー・ボードの会議は、交通局長が招集する。

- 2 会議には、委員及び交通局長以下関係職員が出席する。
- 3 交通局長は、必要に応じ、関係者又は専門知識を有する者の出席を求めることができる。

（庶務）

第6条 アドバイザー・ボードの庶務は、交通局企画管理部経営企画課において処理する。

（その他）

第7条 この要綱に定めるもののほか、アドバイザー・ボードの運営等に関し必要な事項は、交通局長が別に定める。

附 則

（施行期日）

- 1 この要綱は、令和2年1月6日から施行する。

（川崎市バス事業アドバイザー・ボード設置要綱の廃止）

- 2 川崎市バス事業アドバイザー・ボード設置要綱（平成21年7月1日付21川交経企第25号）は、廃止する。

営業所職員との意見交換

■ 検討経過

開催日	概要等
令和3年10月15日	・ 鷺ヶ峰営業所全職員を対象とした説明会（午後4回）
令和3年10月18日	・ 菅生車庫全職員を対象とした説明会（午後3回）
令和3年10月19日	・ 塩浜営業所全職員を対象とした説明会（午後4回）
令和3年10月21日	・ 鷺ヶ峰営業所全職員を対象とした説明会（午後3回）
令和3年10月22日	・ 菅生車庫全職員を対象とした説明会（午後3回）
令和3年10月25日	・ 鷺ヶ峰営業所全職員を対象とした説明会（午後4回）
令和3年10月26日	・ 塩浜営業所全職員を対象とした説明会（午後4回）

2 用語解説

用語	解説
あ行	
ICT	「Information and Communication Technology（情報通信技術）」の略で、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称のこと。
安全統括管理者	道路運送法により選任が義務付けられている、輸送の安全の確保に関する管理業務の統括管理者のこと。経営トップの指示のもと、安全管理体制のPDCAサイクルを回すための責務と権限を有する。
一般適性診断	ドライバーの性格、運転態度、認知・処理機能、視覚機能などについて、心理及び生理の両面から個人の特徴を把握し、安全運転に役立たせるために実施している適性診断のこと。
インバウンド	外国人が日本に訪問する旅行のこと。
Web 会議	遠隔拠点とインターネットを通じて映像・音声のやり取りや、資料の共有などを行うことができるコミュニケーションツールのこと。
運行管理者	ドライバーの疲労、健康状態を把握し、安全な運行を実現するための指導を行う、バス事業者などの運送事業者に配置が義務付けられている国家資格のこと。
運輸安全マネジメント	平成17（2005）年度に起きたヒューマンエラーによる事故の多発を受けて創設された制度で、企業などの品質管理基準を参考として、1)運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組を行うこと、2)事業者が構築した安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施することにより、運輸事業者における輸送安全性の確保と継続的な向上を図るもの。
エコドライブ	自動車の運転手が運転方法などを改善し、環境にやさしく無駄のない運転をすること。アイドリングストップやふんわりアクセルなどにより、燃費が良くなり、大気汚染物質・二酸化炭素等の排出ガスも削減される。また、スムーズな加速・減速により、車内事故防止にも効果が期待できる。
SNS	Social Networking Service（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の略で、インターネットを介して人間関係を構築できるパソコン・スマートフォン用のサービスの総称のこと。市バスでは、Facebook と Twitter のアカウントを開設し、広報手段として活用している。
大型自動車第二種免許	乗客を運ぶ目的で、路線バスなどの大型自動車を運転する時に必要となる免許のこと。第二種免許の受験資格には、21歳以上で普通免許保有3年以上という経験年数要件等が定められている。

用語	解説
か行	
会計年度任用職員	1 会計年度を超えない範囲内の期間で任用される一般職の非常勤職員のこと。地方公務員法等の改正により、令和 2 (2020) 年 4 月から任用が開始されている。
貸切バス	1 個の契約により、乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業のこと。観光、イベント、学校行事、企業送迎、冠婚葬祭などに利用される。
貸切バス事業者安全性評価認定制度	貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組状況を評価・認定・公表する制度のこと。貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、貸切バス事業者が安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施している。
かわさきカーボンゼロチャレンジ 2050	環境先進都市として、脱炭素社会の実現に向けた戦略を示し、気候変動への対応を先導する具体的な取組を実践するための脱炭素戦略のこと。令和 2 (2020) 年 11 月に策定された。
川崎市業務継続計画	被災自治体においては、人命救助や避難者対策、ライフラインの維持といった役割が求められると同時に、必要最低限の行政機能を維持し、市民の生活を守る必要があるため、これらの業務を「非常時優先業務」として選定し、限られた人員や資機材等を投入することで、早期の応急復旧と行政機能の継続とを両立することを目的とした計画のこと。平成 23 (2011) 年に策定したが、近年の地震や台風等の自然災害の発生を受け、令和 2 (2020) 年 6 月に改訂している。
川崎市総合計画	本市がめざす都市像や基本目標等を定めた「基本構想」、政策の方向性を定めた「基本計画」、各期間における「実施計画」からなる計画のこと。令和 4 (2022) 年度からは第 3 期実施計画が策定される。
川崎市総合都市交通計画	「誰もが利用しやすいこと」、「安全・安心かつ円滑であること」、「持続可能であること」を本市交通政策の理念に掲げ、将来目指すべき都市交通の姿をもとに、その実現に向け、都市の骨格を形成する鉄道や道路ネットワークから市民にとって最も身近な地域交通までの重点施策等を総合的、体系的にとりまとめたマスタープランのこと。平成 25 (2013) 年 3 月に策定した。
川崎市地域公共交通計画	地域公共交通に関する将来目指すべきネットワークの考え方や今後の取組の方向性等を示した計画のこと。令和 3 (2021) 年 3 月に策定された。
管理委託	道路運送法に規定する事業の管理の受委託のこと。道路運送法に基づき、営業所の運転業務、運行管理業務及び整備管理業務を含む業務を一体的に他のバス事業者へ委託するもの。受託事業者は、委託者のバス車両、営業所施設、バス停留所施設等を使用し、委託者の運賃制度を用いて運行業務を行う。
ギャラリーバス	市バスのイメージアップや地域貢献を目的に、車内に市立小学校の児童の絵画作品を展示して運行するバスのこと。
九都県市指定低公害車	九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）の大気保全専門部会において指定する、排出ガス性能に燃費性能も加えた新たな低公害車指定基準等を満たす自動車のこと。

用語	解説
緊急事態宣言	感染症の拡大防止のため、内閣総理大臣が発出する宣言のこと。この宣言に基づき、当該自治体の長は、外出自粛、飲食店における時短営業、イベントの自粛などの対策を住民に対して要請できる。神奈川県においては、令和2（2020）年4月7日から5月25日、令和3（2021）年1月8日から3月7日、8月2日から9月30日までの計3回発出されている。
Great Tokyo Pass	関東の私鉄及びバス事業者の路線が3日間の乗り放題となる、訪日外国人向けチケットのこと。
計画運休	公共交通機関が、台風等の悪天候で運行への影響が予測される場合に、事前に予告した上で運行を取りやめること。令和元（2019）年に発生した「令和元年東日本台風（台風19号）」の際に、多くの公共交通事業者が実施した。
経路誤り等運行ミス	本来、運行すべき経路を逸脱するなどの運行上のミスのこと。
公営バス	地方公共団体が経営するバスのこと。地方公営企業法に定義された地方公営企業（交通局）によって運行されているものを指す。乗合バスのほか、貸切バスも含まれる。
交通安全教室	市バス車両を活用して交通ルールや大型車両の特性を学び、交通安全意識の向上を図る体験学習の場のこと。
交通局危機管理対応マニュアル	大規模な地震や風水害などの危機事象が発生した場合又は発生する恐れがある場合に、乗客や交通局職員等の生命、身体及び財産への被害を防止・軽減することを目的に、交通局が取り組む基本的な対処方針を示したもののこと。
交通結節点機能	鉄道とバス等の交通手段相互の乗換えや歩行が効率的かつスムーズに行えるなど、交通機関を乗り継ぐ場所に求められる機能のこと。
交通事業管理者	地方公営企業を経営する地方公共団体に設置される、鉄道・バス等の交通事業を管理する者のこと。
交通バリアフリー教室	「心のバリアフリー」社会の実現を目指して、国土交通省の各地方運輸局の主催により、全国各都市において提供されている疑似体験、介助体験、バリアフリー化された施設での体験等の場のこと。市内で開催される場合、市交通局などが協力している。
国土交通省重量車燃費基準達成車	エネルギーの使用の合理化等に関する法律に基づき車両総重量3.5t超の貨物自動車（トラック等及びトラクタ）及び乗用自動車（路線バス及び一般バス。ただし、乗車定員10人以上に限る。）に設定された燃費基準を満たす自動車のこと。
心のバリアフリー	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」では、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、バリアフリー化の実施に関する国民の協力を求める、いわゆる「心のバリアフリー」を深めていくことを国の責務として定めるとともに、高齢者や障害者等が円滑に移動し施設を利用できるようにすることへの協力だけではなく、高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について理解を深めることが、国民の責務と定められている。
コミュニティ交通	在来の路線バスの運行がない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない地域等を対象に、地域の住民などが中心となって導入する基本的に誰もが利用できる交通手段のこと。

用語	解説
さ行	
サテライトオフィス	企業や団体の本社・本拠から離れた場所に設置されたオフィスのこと。
「産業道路クリーンライン化」事業	産業道路沿道の大気環境の改善に向けた企業等との連携により実施する取組のことで、産業道路における低公害車の優先使用やエコドライブの徹底、産業道路を迂回できるルートを選択、公共交通の積極的な利用などの自動車環境対策のこと。
CNG（圧縮天然ガス）バス	圧縮天然ガス（Compressed Natural Gas）を軽油の代替燃料とする低公害バスのこと。
時差勤務	1日の勤務時間（7時間45分）は変更せず、始業時間及び終業時間を繰り上げ又は繰り下げること、通常の勤務時間帯と異なる時間帯で勤務する制度のこと。
市電の旧線路用地	交通局が昭和19（1944）年から昭和44（1969）年まで営業していた市電の軌道跡地のこと。塩浜3丁目から池上新町3丁目にかけて所在しており、全長約1km、面積11,550㎡の細長い形状となっている。現在は資産の有効活用を目的に、駐車場や資材置き場等として貸付けている。
市バスお客様アンケート調査	今後のさらなるサービス向上に向け、サービスポリシーの効果測定を行い、実践する上での参考とするため、市バスサービス全般についての総合満足度及びサービスポリシーの4つの柱に沿ったお客様満足度を調査するもの。
市バスサービスポリシー	市民やお客様の声に応え、満足をいただくために取り組むサービスについての市民やお客様への約束として、これまでに実施してきたサービス業務を基に平成24年9月に定めたもの。安全、安心・信頼、快適、コミュニケーションの4つの柱からなる。
市バスナビ	パソコンやスマートフォンなどから、市バスの運行情報や時刻表、経路等を検索、閲覧できる情報提供サービスのこと。
車検	道路運送車両法に基づき、車両が保安基準に適合しているかの検査を行うこと。基準に適合していると認められると、自動車検査証の有効期間が延長される。
障害者手帳アプリ「ミライロID」	株式会社ミライロが提供する、障害者手帳を所有している方を対象とした障害者手帳アプリ。市バスでは、「マイナポータル」との連携が完了しているものは有効な障害者手帳として取り扱っている。
乗客流動実態調査	人などが移動する起点と終点を一体的に把握する交通量調査のこと。バス事業においては、乗客の乗降に加え、その属性、交通の目的、利用区分（券種等）などを調査することで、現状分析や運行計画策定のための基礎資料とされている。
乗務待機時間	乗務時間（運転時間）から次の乗務時間までのうち、休憩時間、点検時間等を除く営業所で待機している時間のこと。
初任診断	国土交通省令により、事業用自動車の運転者として新たに雇い入れた者に対して実施することが義務付けられている適正診断のこと。診断の結果を基にプロドライバーとしての自覚、事故の未然防止のための運転行動、安全運転のための留意点等について、助言・指導を行う。

用語	解説
新型コロナウイルス感染症	国際正式名称「COVID-19」といい、SARSコロナウイルス2（SARS-CoV-2）がヒトに感染することによって発症する気道感染症のこと。令和元（2019）年12月に初めて存在が確認された後、世界中に伝播した。
心臓疾患・大血管対策検査	心臓疾患は、心不全や心臓弁膜症などの心臓に関する疾患の総称のこと。また、大血管疾患は、大動脈に瘤や解離が起こることによる病態のこと。令和元（2019）年7月に「自動車運送事業者における心臓疾患大血管疾患対策ガイドライン」が作成され、市バスでは、このガイドラインに基づき、令和2（2020）年度から実施している。
睡眠時無呼吸症候群（SAS）スクリーニング検査	睡眠時無呼吸症候群（Sleep Apnea Syndrome）は、睡眠中に上気道が塞がれ無呼吸を繰り返すことにより、日中の眠気などの症状を伴う病気のこと。運転中に眠気などが生じると事故を引き起こす原因となることから、市バスでは、平成20年度から運転手全員を対象に、早期発見・早期治療につなげるためのスクリーニング検査を実施している。

た行

脱炭素社会	地球温暖化の原因と考えられる二酸化炭素（CO ₂ ）の排出量を実質ゼロにする社会のこと。
定期点検（3、6、9か月）	道路運送車両法に基づき、一定期間ごとに国土交通省令で定める技術上の基準による点検のこと。路線バスは3か月ごとに行う。
低床バス	床面を低くし、出入口の段差を小さくして、高齢者・障害者等でも乗り降りしやすくしたバスのこと。出入口と客室の段差が1段のものをワンステップバス、段差をなくしたものをノンステップバスという。
デジタルタコグラフ	タコグラフとは、自動車に搭載される運行記録用計器の一種であり、運行時間中の走行速度などの変化をグラフ化することでその車両の稼働状況を把握できるようにした計器のこと。この数値を電氣的に記録できるようにしたものがデジタルタコグラフであり、速度などの従来のデータに加え、急な加減速やドアの開閉などの様々なデータが記録されるようになり、ドライブレコーダーの映像記録と併せ、運転手の指導への活用等に期待されている。
テレワーク	情報通信技術（ICT）を活用し、時間や場所の制約を受けずに柔軟に働く形態のこと。新型コロナウイルスの拡大防止策の一つとして、国から推奨されている。
点呼執行	運行管理者が、運転手に対し個別、対面にて、当日の体調（疾病、疲労、睡眠不足等）の確認や必要な情報提供を行うとともに、運転手から必要な報告を受けること。乗務前と乗務後に実施する。
添乗観察	バスに覆面調査員が添乗し、安全面やサービス面に関する基本的な事項などについて、運転手が適切に行っているかどうかを調査すること。その評価や助言を改善指導等に活用している。
ドライバー異常時対応システム（EDSS）	Emergency Driving Stop Systemの略語で、運転手が急病などで運転の継続が困難となった場合において、自動的に車両を停止させるシステムのこと。国において、平成28（2016）年3月にドライバー異常時対応システムのガイドラインが作成され、市バスでは、令和元（2019）年度から導入している。

用語	解説
ドライブレコーダー	交通事故処理等の迅速化や、事故防止に向けた安全運転意識の向上のため、車内外の映像画像や音声を自動的に記録する車載装置のこと。

な行

内部監査	事業者が構築した安全管理体制を自己評価するために行う監査のこと。
脳検診	運転中に脳血管疾患を発症すると事故を引き起こす原因となることから、脳血管疾患の早期発見・発症予防につなげるために実施する頭部 MRI（磁気共鳴断層画像）・MRA（磁気共鳴血管画像）を基本とした検査のこと。脳梗塞、脳出血、脳動脈瘤の有無等を確認することができる。
乗合バス	路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する事業のこと。一般の路線バス、定期観光バス、高速バスが含まれる。

は行

ハイブリッドバス	複数の動力源を有するバスのこと。一般に、エンジンと電気モーターの2つの動力源を持つ電気式ハイブリッドバスを指す。
バスバース	主に駅前広場やバスターミナルにおける、バス停留所スペースのこと。
働き方・仕事の進め方改革	本市において、長時間勤務の是正、業務改善・改革などの「職員の働く環境の整備と意識改革」と、女性活躍推進・次世代育成支援、障害者雇用の拡大などの「多様な働き方の推進」を取組の方向として定めたもの。推進計画が平成 29（2017）年から毎年度策定されている。
パブリシティ活動	新聞やテレビなどのマスメディアをはじめとする様々なメディアに、市バスの情報を提供し、報道として取り上げてもらうために働きかける広報活動のこと。
非常時連絡用無線機	災害時等における安定した通信環境の確保及び連絡体制の強化を目的とした通信機器のこと。
PDCA サイクル	業務管理手法の1つで、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Act（改善）の1つの過程を繰り返し循環させることで、継続的に業務の改善を図っていく仕組みのこと。
東日本大震災	平成 23（2011）年 3 月 11 日に発生した、東北地方太平洋沖地震による災害のこと。
ヒヤリ・ハット	事故に至る可能性があったものの、事故に至る前に回避された事案のこと。「ヒヤリとした」、「ハットした」が語源。1 件の事故の背後には、数多くの「ヒヤリ・ハット」が潜んでいるとされる。
変形労働時間制	労働時間を 1 か月単位や 1 年単位で調整することで、法定労働時間（1 日 8 時間、1 週 40 時間）を超えて労働させることができる制度のこと。

用語	解説
----	----

ま行

マネジメントレビュー (輸送安全委員会)	経営トップ自らが行う安全管理体制全般の見直しのこと。安全管理体制の構築・改善の状況についての振り返りと総括、安全管理体制が適切かつ有効に機能しているかの評価、必要に応じた見直し・改善を行う。
モバイル PASMO	株式会社 PASMO が提供する、PASMO の機能を搭載したスマートフォン用アプリケーション及びそれを用いたサービスのこと。

や行

有責事故	交通事故の発生に際し一定の過失責任を有する事故のこと。市バスでは、責任割合 1 % 以上の事故を有責事故としている。
-------------	--

ら行

臨海部	川崎区の産業道路より海側の地域のこと。長年にわたり国際経済を牽引してきた日本を代表する工業地帯。高度なものづくり技術とともに公害を克服してきた過程における世界有数の環境技術を持つ世界的企業が多数立地している。ライフサイエンス・環境分野など、高度先端技術を有する研究開発機能の立地を促し、京浜臨海部の持続的な発展と日本の経済成長を牽引する国際競争拠点を目指している。
臨海部の交通機能強化に向けた実施方針	臨海部の通勤環境を改善し、臨海部ビジョンに掲げる臨海部の発展を支える交通機能強化に向けて、中長期的な交通機能の強化に向けた方向性と今後の取組を示すもの。令和 3 (2021) 年 3 月に策定した。
臨海部ビジョン	川崎臨海部が発展し続け、本市の「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 年後を見据えたビジョンのこと。平成 30 (2018) 年 3 月に策定した。
令和元年東日本台風	令和元 (2019) 年台風第 19 号。静岡県、関東甲信越地方、東北地方などで記録的な大雨をもたらし、激甚災害として認定された。
労働集約型	人間の労働力による業務の割合の大きい産業のこと。日本ではサービス業などの第 3 次産業が労働集約型産業とされ、1 台のバスにつき一人の運転手が必要なバス事業は典型的な労働集約型産業と言える。

わ行

ワーク・ライフ・バランス	一人一人が自分の時間を、仕事とそれ以外でどのように分けているかを指すもの。日本では一般的に、仕事と生活の調和と表現される。
---------------------	---



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市