

川崎市バス事業 経営計画

2026 – 2037

令和8(2026)年3月

川崎市交通局

はじめに

市バス事業については、昭和25(1950)年に営業を開始し、臨海部における工業の発展と港湾整備による就業人口の増加、内陸部や丘陵部における宅地化に伴う人口増加など、本市の発展に伴い、運行エリアを拡大し、現在では市内のほぼ全域において市バスを運行し、地域の大切な交通手段として多くの市民やお客様に御利用いただいております。

また、市バスでは、本市のまちづくりや福祉、環境対策、災害時の輸送確保など、行政施策との連携・協力を行い、公営交通事業者としての役割を担ってきました。

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、令和元(2019)年度から令和7(2025)年度までを計画期間とする「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」に基づき、輸送安全に係る研修の計画的実施、路線の再編・新設・見直し、電気バスの試験導入、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や営業所管轄路線の見直し、料金改定等により、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、今後の本市における人口増加と高齢化率の上昇、まちづくりの進展、全国的に不足している運転手・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、新たな経営戦略として「川崎市バス事業 経営計画」を策定しました。

市バス事業は、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、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、これからも公営交通事業者としての意義・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。



初代市バス



昭和40～50年代頃の市バス



ハイブリッドバス



電気バス

目次

総論

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…………… 2
 - (2) 市バス事業について…………… 3
 - (3) 経営戦略の策定・改訂について…………… 3
- 2 計画の位置付け…………… 4
- 3 計画期間…………… 4

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…………… 6
 - (2) 安全な輸送サービス…………… 8
 - (3) お客様へのサービス…………… 9
 - (4) 収支状況…………… 10
 - (5) 経営状況…………… 13
- 2 市バス事業を取り巻く環境の変化と課題
 - (1) 社会環境の変化…………… 16
 - (2) 事業環境の変化…………… 18

第3章 計画の基本的な考え方

- 1 経営の基本的な考え方…………… 22
- 2 計画の基本方向…………… 23

各論

第4章 目標達成に向けた取組

- 1 施策体系…………… 25
- 2 本計画と市総合計画の成果指標との関係…………… 26
- 3 具体的な取組(第1期 4年間)…………… 27
- 4 計画の進捗管理…………… 47

第5章 計画期間中の財政収支計画…………… 49

資料編

- 1 計画策定の経過…………… 51
- 2 用語解説…………… 53

第 1 章

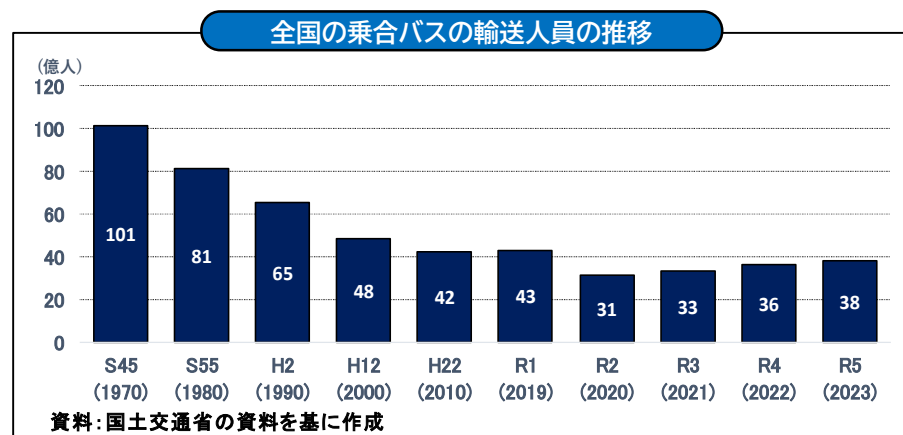
計画の策定に当たって

第1章 計画の策定に当たって

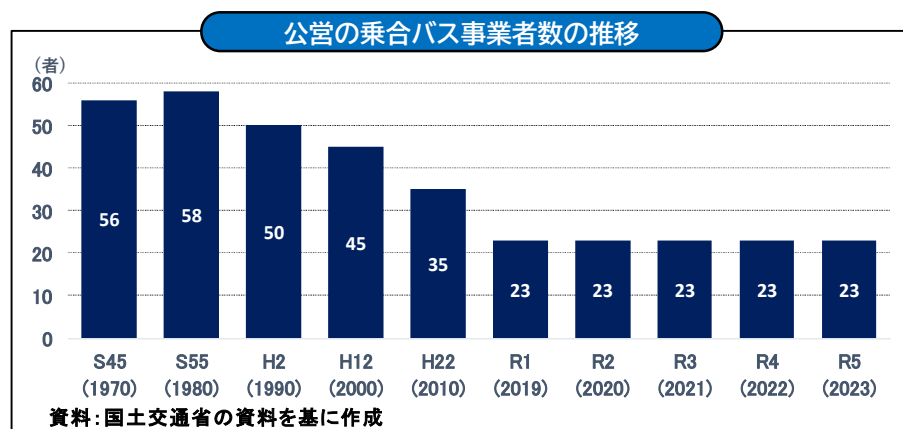
1 計画策定の背景・趣旨

(1) 乗合バス事業について

乗合バスの輸送人員は、人口減少や少子高齢化、ライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、輸送人員が大きく減少し、令和3(2021)年度に増加に転じるも、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準まで回復していない状況です。



公営の乗合バス事業者数については、昭和55(1980)年度には58者ありましたが、令和元(2019)年度は23者と半数以下まで減少し、近年では横ばいで推移しています。



令和5(2023)年度における乗合バス事業者の収支については、民営・公営を含めた乗合バス事業者の7割以上が赤字となっており、非常に厳しい状況です。

全国の乗合バスの収支状況(令和5(2023)年度)

	大都市部	その他地域	合計	割合
黒字(者)	40	17	57	26.3%
赤字(者)	26	134	160	73.7%
合計(者)	66	151	217	100.0%

資料:国土交通省の資料を基に作成

このような状況に加え、乗合バス事業者では、運転手等の人手不足を解消する手段として、従業員の待遇改善等に取り組んでいることから、更に経営状況が厳しくなることが見込まれます。

(2) 市バス事業について

市バス事業は、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・協力等を行い、公営交通事業者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や、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。また、近年では、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言の発出等による外出自粛や、テレワークの普及等による行動様式の変容などにより、乗車人員は大幅に減少しました。

このような社会環境の変化に対応するため、市バスでは、数次にわたり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、路線の再編・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、令和元(2019)年度から令和7(2025)年度までを計画期間とする「川崎市バス事業経営戦略プログラム」に基づき、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、利用動向を踏まえた路線再編や営業所の統合、料金改定などを進めてきたところです。

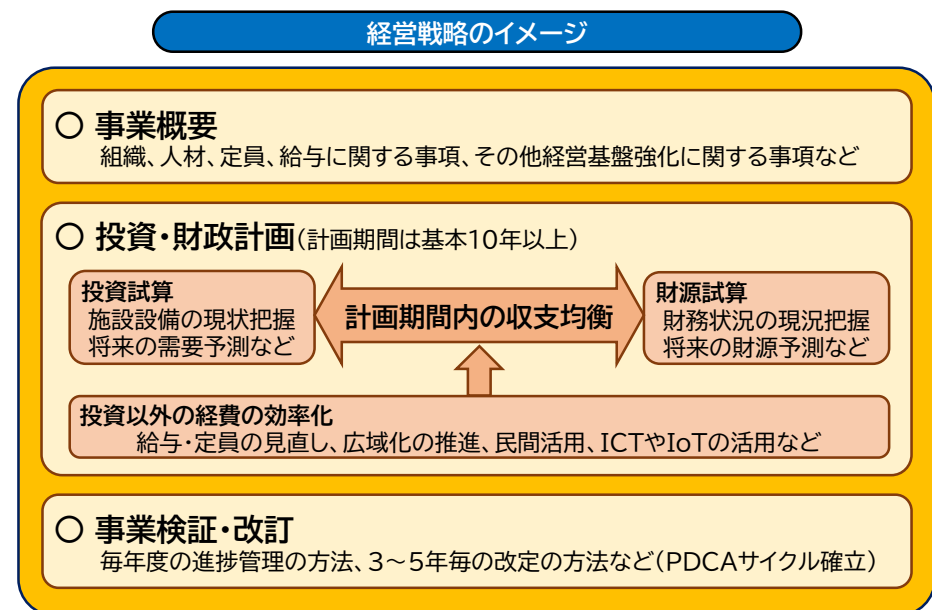
今後についても、高齢化の進行や人口増加、まちづくりの進展などの事業を取り巻く環境が刻々と変化する中においても、運転手・整備員の確保・育成や営業所施設の老朽化といった課題に的確に対応しながら、市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民やお客様の大切な交通手段を確保していくため、新たな経営計画を策定し、取組を進めていきます。

(3) 経営戦略の策定・改訂について

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、徹底した効率化と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」の策定率を令和2(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」を取りまとめました。

さらに、令和4(2022)年1月に、中長期的な経営の基本計画である経営戦略については、経営基盤強化と財政マネジメント向上の柱と位置付けられるものであり、策定した経営戦略に沿った取組等の状況を踏まえつつ、PDCAサイクルを通じて質を高めていくため、3年から5年以内の見直しを行うよう、各公営企業に対して要請しました。



※総務省の資料を基に作成

第1章 計画の策定に当たって

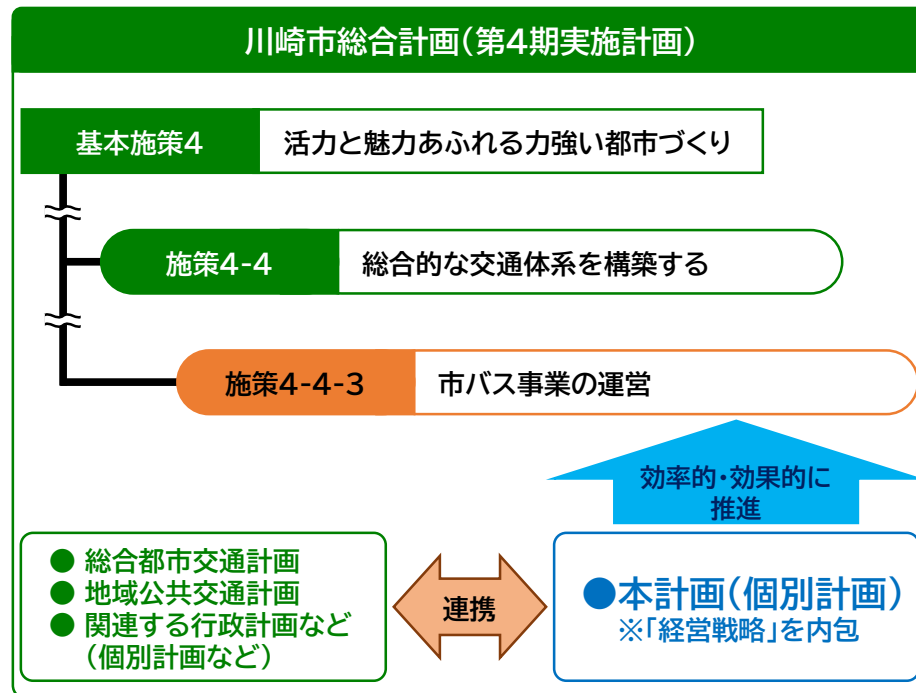
2 計画の位置付け

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個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「地域公共交通計画」など関連する行政計画を含む、他の個別計画など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



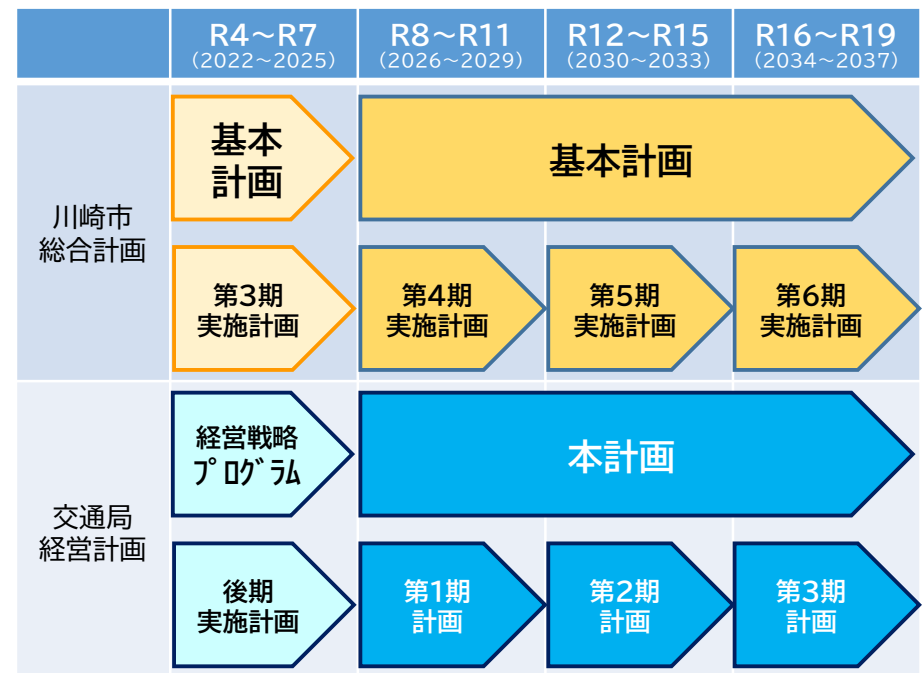
3 計画期間

本計画の期間は、総合計画との整合を図るため、令和8(2026)年度から令和19(2037)年度までの12年間とします。

このうち、令和8(2026)年度から令和11(2029)年度までの4年間を第1期、令和12(2030)年度から令和15(2033)年度までの4年間を第2期、令和16(2034)年度から令和19(2037)年度までの4年間を第3期とし、計画期間中の事業や財政収支計画及び財政収支見通しを示します。

このため、計画期間12年間の基本的な考え方を明らかにし、第1期4年間については具体的な取組を記載しています。また、第2期以降の具体的な計画については、第1期4年間の取組状況等を踏まえ、「総合計画第5期実施計画」の策定に合わせて令和11(2029)年度に見直しを行います。

計 画 期 間



第 2 章

市バス事業の現状と課題等

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 市バス事業

【これまでのあゆみ】

市バス事業は、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業し、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、上平間営業所を開業し、内陸部の拠点を設けました。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鷲ヶ峰営業所を開業しました。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鷲ヶ峰営業所管生出張所を開業しましたが、令和3(2021)年度に鷲ヶ峰営業所と統合し、4営業所で市バスネットワークを支えています。

また、平成17(2005)年には、市内の小・中学校の社会見学や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、昭和43(1968)年に廃止した貸切バス事業を再開しました。

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、限られた経営資源を活用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。

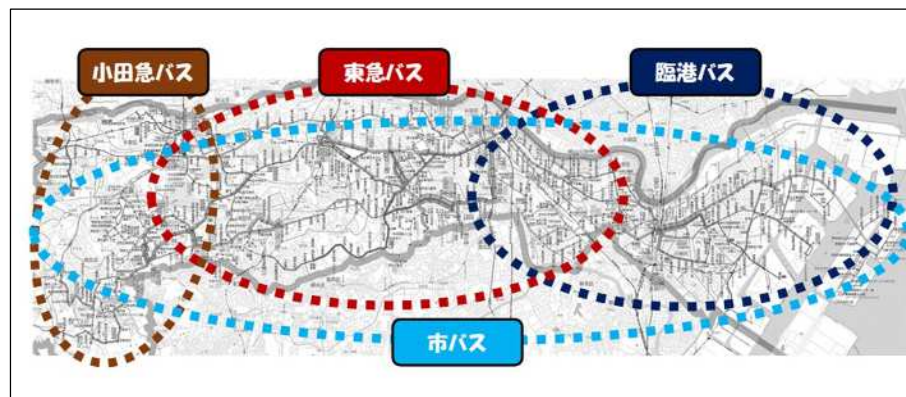
【市バスネットワークの現状】

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割のシェアを有しています。

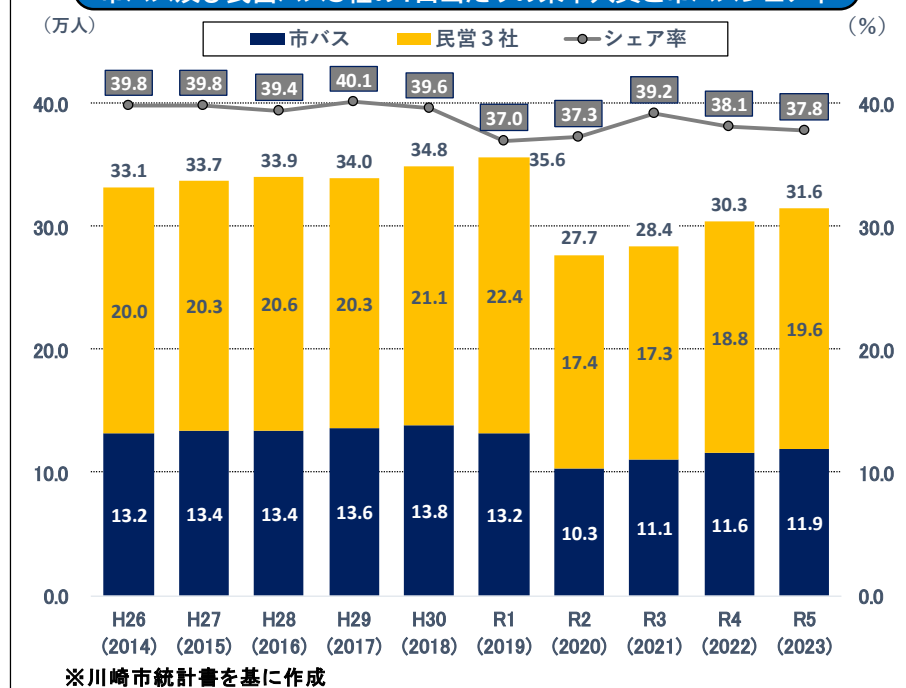
市内の路線バスには、市バスのほか、主に民営バス3社が乗り入れており、川崎鶴見臨港バスが臨海部地域を、東急バスが東急東横線・田園都市線沿線を、小田急バスが小田急線沿線を主な営業エリアとしています。

市バス及び民営バス3社の1日当たりの乗車人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少しましたが、近年回復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



(1) 事業規模等

② 運輸成績【令和6(2024)年度】

乗合バス事業の運輸成績は、次のとおりです。

区分	数量	1日平均
認可キロ数	197.693km	—
停留所数	491箇所	—
運行系統数	169系統	—
営業路線数	28路線	—
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	304両	—
延実働車両数	93,272両	256両
実車走行キロ	10,693,762km	29,298km
乗車人員	46,774,617人	128,150人
乗車料収入(税抜き)	7,827,115,949円	21,444,153円

※認可キロ数、停留所数、運行系統数及び営業路線数は、令和7(2025)年3月31日時点の数字
 ※運行系統数には臨時系統の13系統を含む

貸切バス事業は、主にイベントや川崎競輪の輸送で利用されており、運輸成績は次のとおりです。

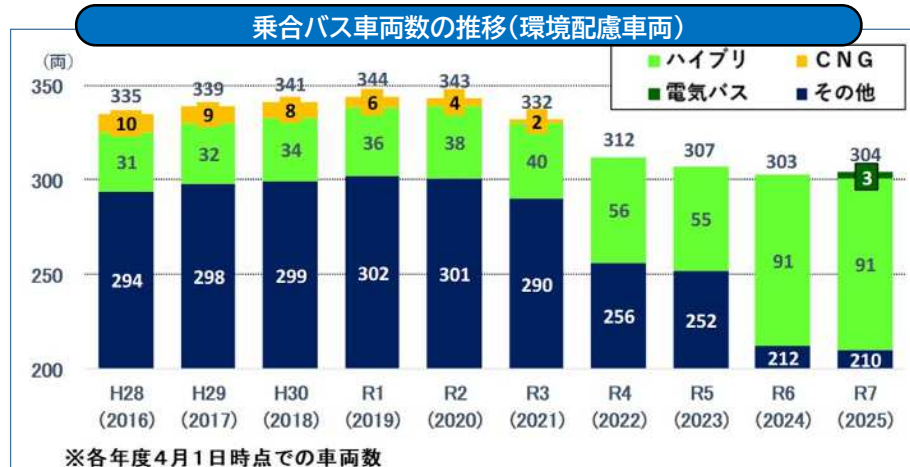
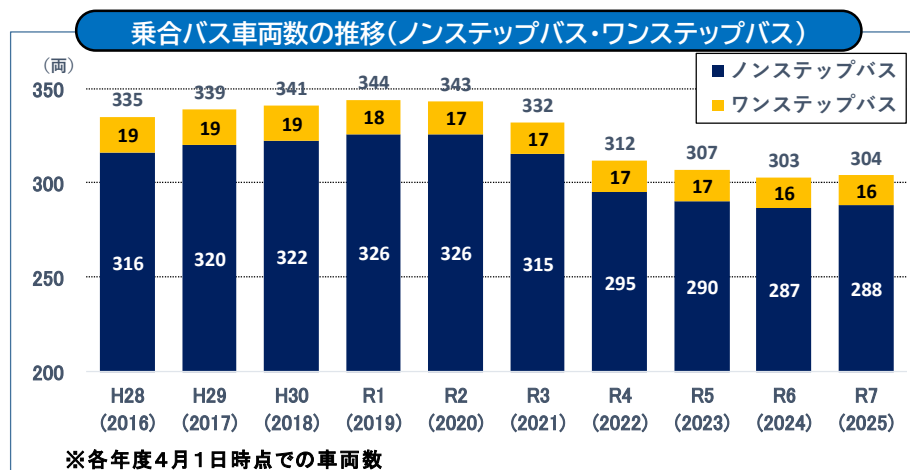
区分	数量	1日平均
営業日数	365日	—
期末在籍車両数	5両	—
延実働車両数	449両	1両
実車走行キロ	27,315km	75km
乗車人員	154,209人	422人
乗車料収入(税抜き)	38,846,076円	106,428円

③ バス車両数

乗合バス車両数は、令和2(2020)年以降は減少傾向で推移しており、令和7(2025)年度では304両となっています。

バス車両の更新時には、バリアフリー化を推進するため、ノンステップバスを積極的に導入するとともに、脱炭素社会の実現に向けた取組を推進するため、令和6年度には、市バス初となる電気バスを導入しました。

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

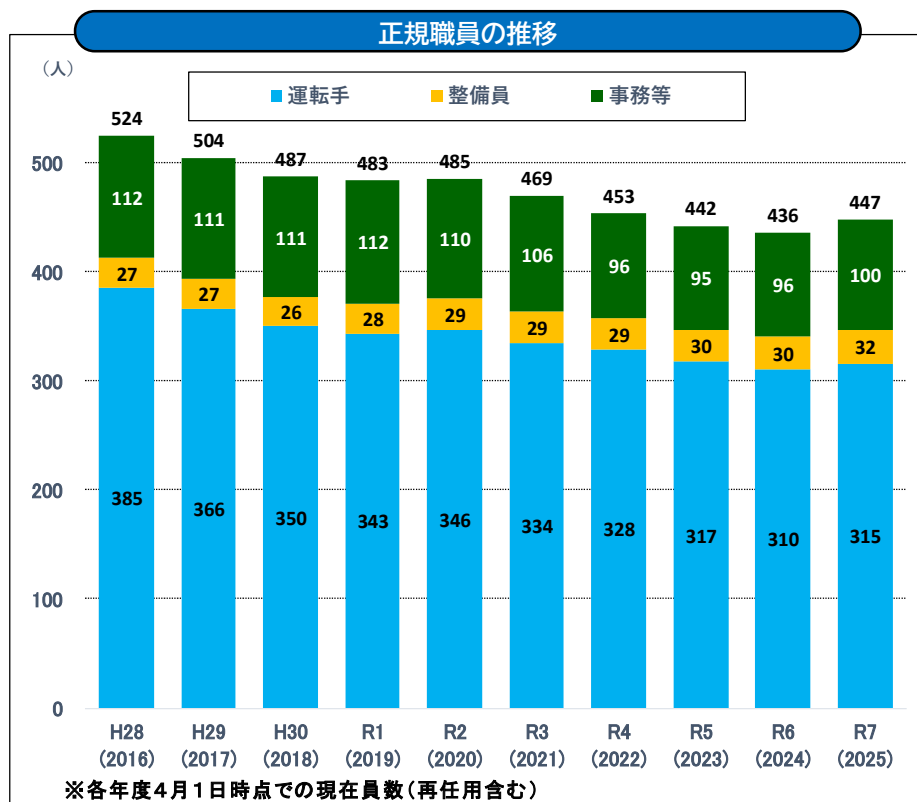


(1) 事業規模等

④ 職員数

市バスの正規職員数は、営業所の管理委託規模の拡大、営業所の統合等により、令和7(2025)年度では447人となり、平成28(2016)年度と比較して、77人(約15%)減少しています。

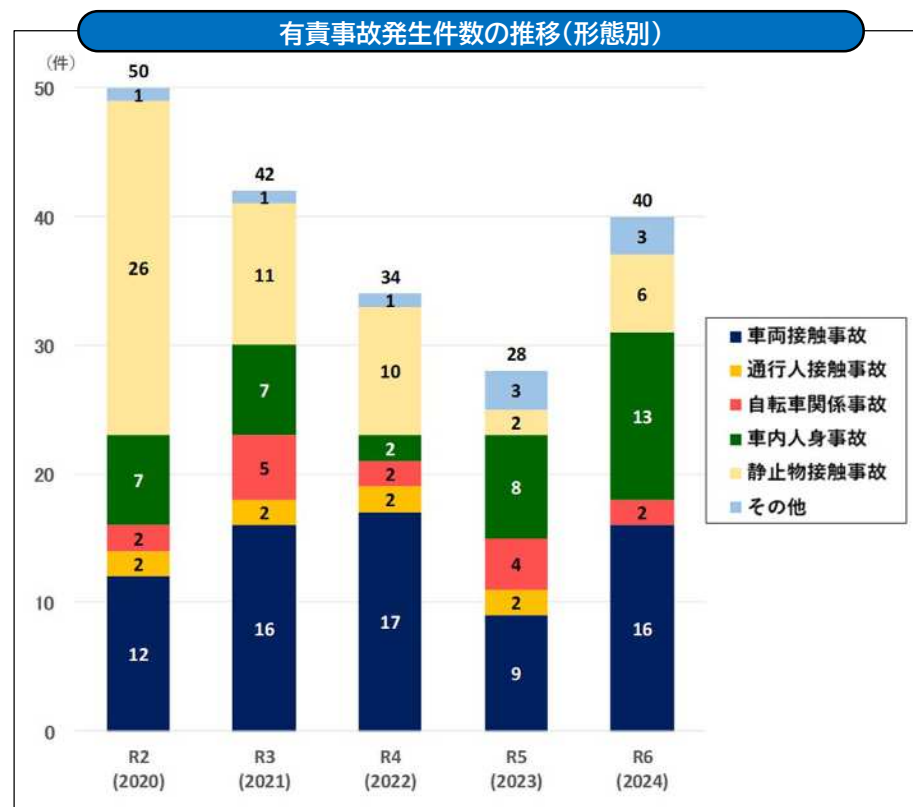
また、こうした状況の中においても、民間整備事業者が減少していることから、定期点検業務や車検を自家化するため、整備員については人員を増やし、安定的な車両整備体制の確保に努めています。



(2) 安全な輸送サービス

過去5年間の市バスにおける有責事故発生件数については、令和5(2023)年度まで静止物接触事故の減少などにより全体として減少傾向にありましたが、停車の際の動揺による車内人身事故が増加したことなどから、令和6(2024)年度は前年度より増加しました。

今後も、自転車の車道走行の増加など、近年の道路走行環境の変化に加えて、高齢のお客様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ります。



(3) お客様へのサービス

市バスでは、平成24(2012)年度に、「市バスサービスポリシー」を策定し、職員が日々の業務の中で、「サービスポリシー」の実践を通して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

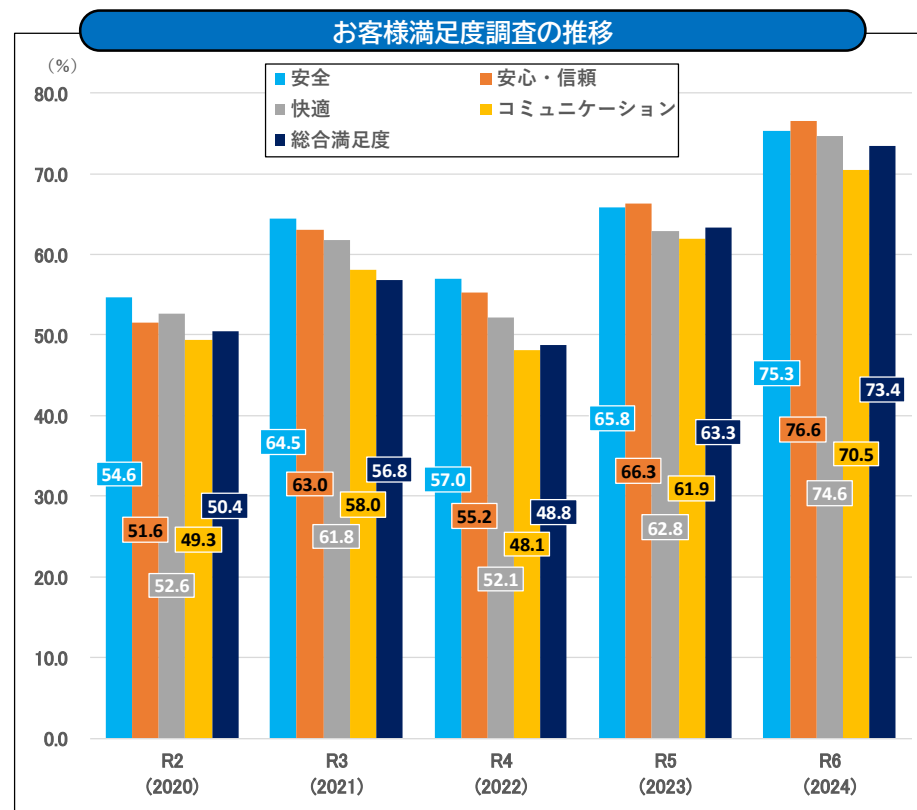
構成

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「心地よく快適にご利用できる市バス」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。

また、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に向けた取組に活用しています。

令和6(2024)年度における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73.4%となり、調査開始以降、最も高い評価となりました。

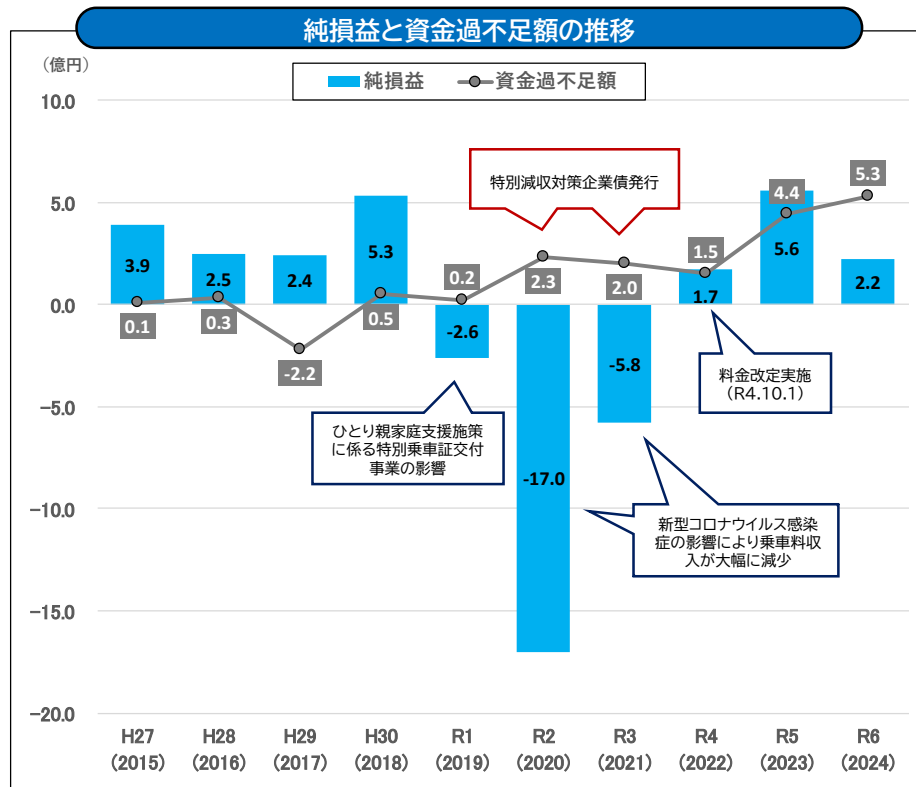


(4) 収支状況

① 純損益と資金過不足額

純損益については、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2(2020)年度及び令和3(2021)年度に、大幅な純損失を計上しましたが、令和4(2022)年度以降、料金改定などによる乗車料収入の増加や、営業所の統合、輸送需要に応じた運行などにより、純利益を確保しています。

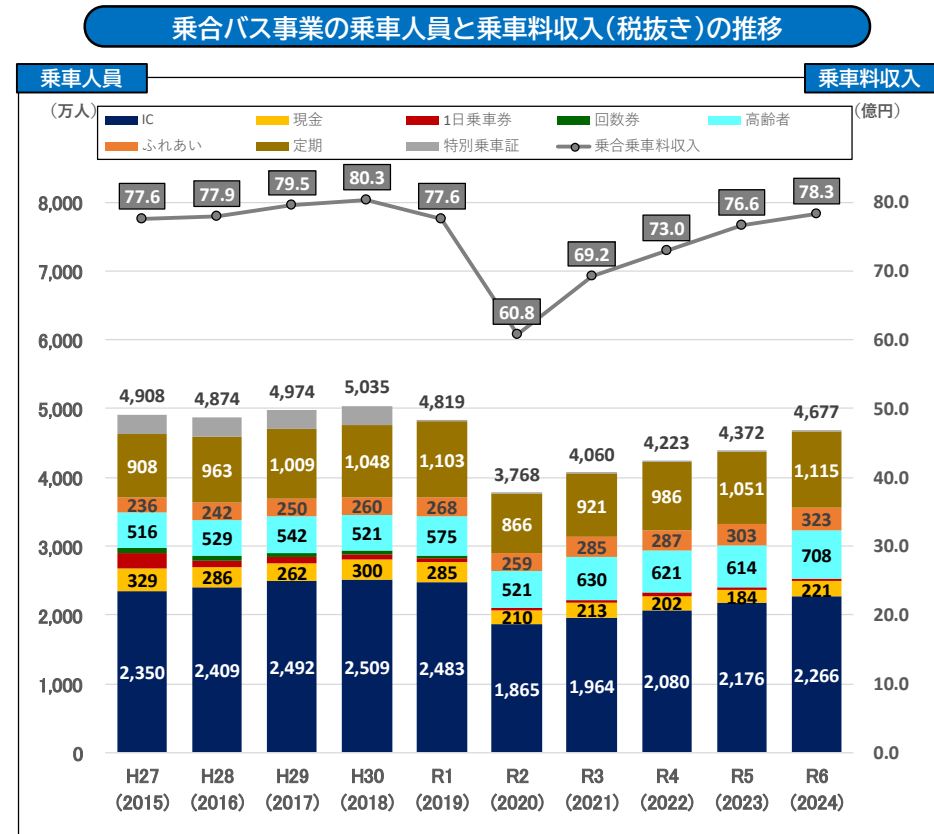
資金については、平成29(2017)年度を除くと資金不足は生じていませんが、新型コロナウイルス感染症の影響による減収への対応として、令和2(2020)年度及び令和3(2021)年度に特別減収対策企業債を発行して資金を確保している状況です。



② 乗合バス事業の乗車料収入と乗車人員

乗車人員については、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少し、令和3(2021)年度以降、回復傾向にあります。乗車人員の半数以上を占めるIC・現金の乗車人員は、令和元(2019)年度の乗車人員まで回復していない状況です。

乗合乗車料収入については、概ね乗合乗車人員に連動して推移しています。

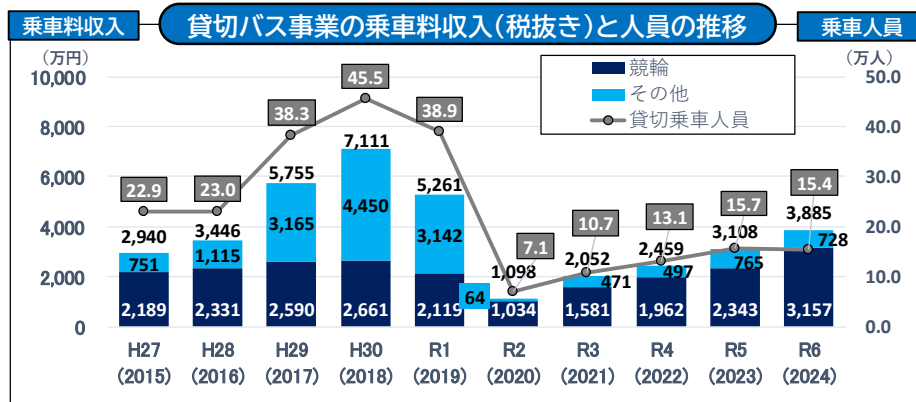


(4) 収支状況

③ 貸切バス事業の乗車料収入と乗車人員

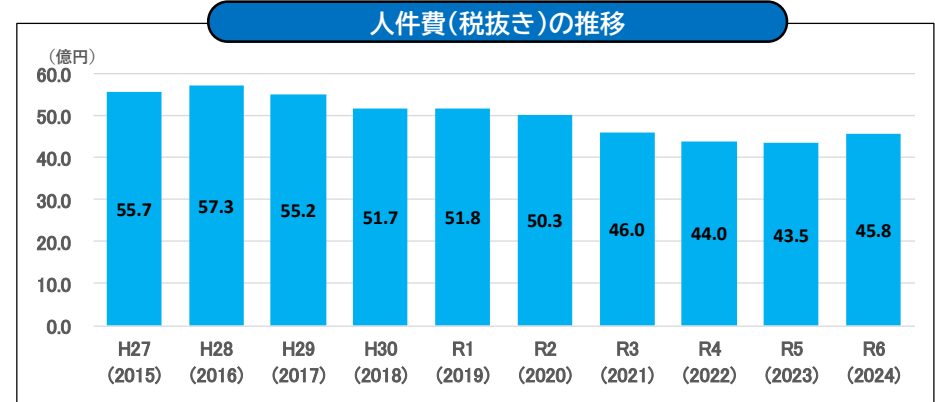
貸切乗車料収入は、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅に減少しましたが、令和3(2021)年度以降、料金改定の実施などにより、徐々に改善しています。

乗車人員については、概ね貸切乗車料収入に連動して推移しています。



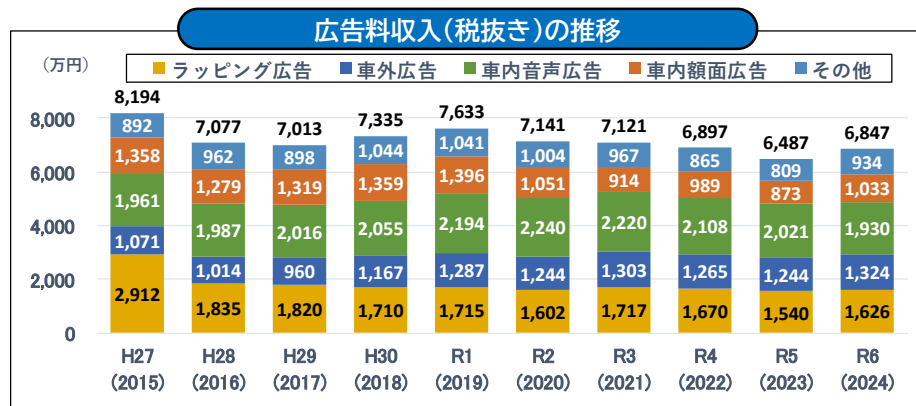
⑤ 人件費

人件費については、平成29(2017)年度に管理委託規模を拡大するとともに、令和3(2021)年度以降、営業所の統合や輸送需要に対応した運行の実施などにより、平成27(2015)年度に比べ、約10億円の経費削減が図れています。



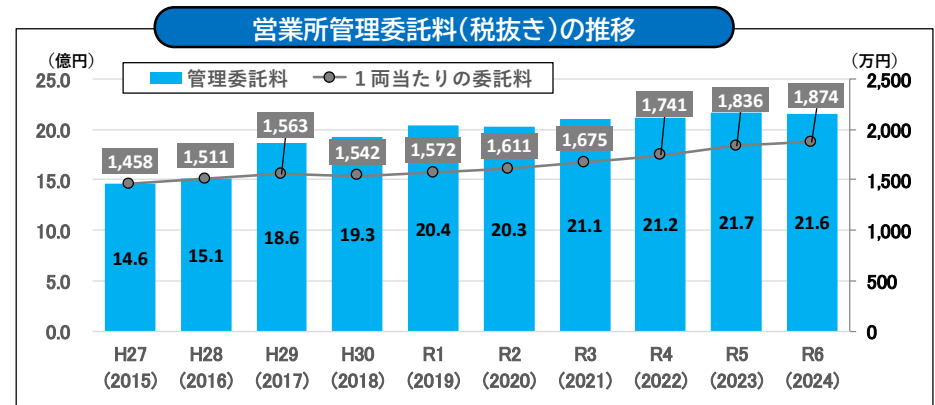
④ 広告料収入

広告料収入については、主にバス車両のラッピング広告、車外広告、車内音声広告、車内額面広告により収入を確保しています。平成28(2016)年度以降、収入源であったラッピング広告については、大口広告事業者の解約等により減少しており、広告料収入全体としては令和2(2020)年度以降、減少傾向で推移しています。



⑥ 管理委託料

営業所の管理委託料については、人件費の上昇により、1両当たりの委託料が上がっており、全体としても上昇しています。

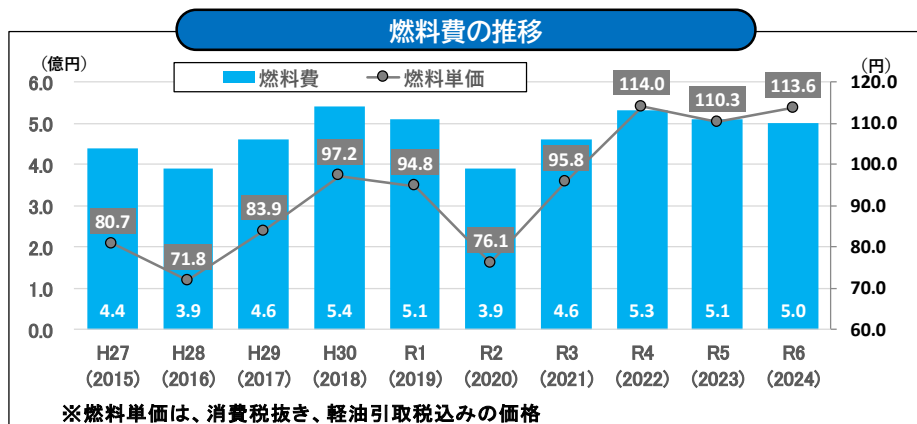


(4) 収支状況

⑦ 燃料費

軽油価格については、社会情勢の影響により、近年、110円台で推移しており、この10年間で約33円/ℓ上昇し、財政収支に大きな影響を与えています。

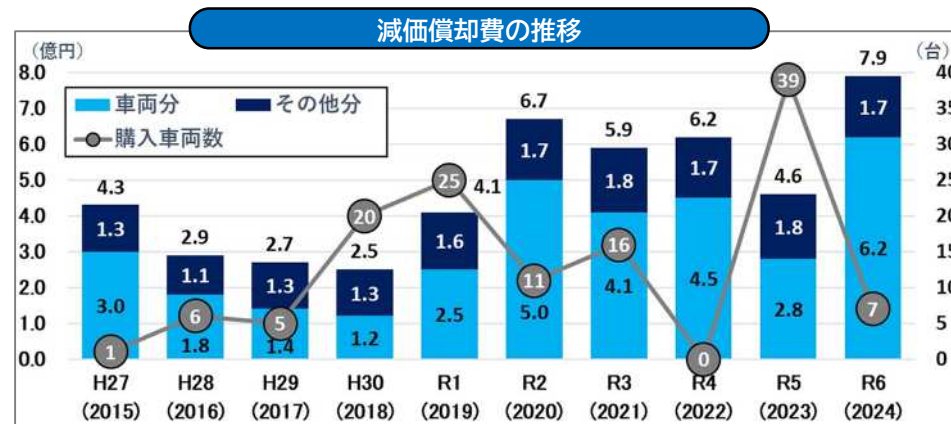
燃料費は、軽油価格に合わせて大きく変動しますが、近年、路線の見直しや、輸送需要に対応した運行を行ったことなどにより、走行距離が減少したため、ほぼ横ばいで推移しています。



⑨ 減価償却費

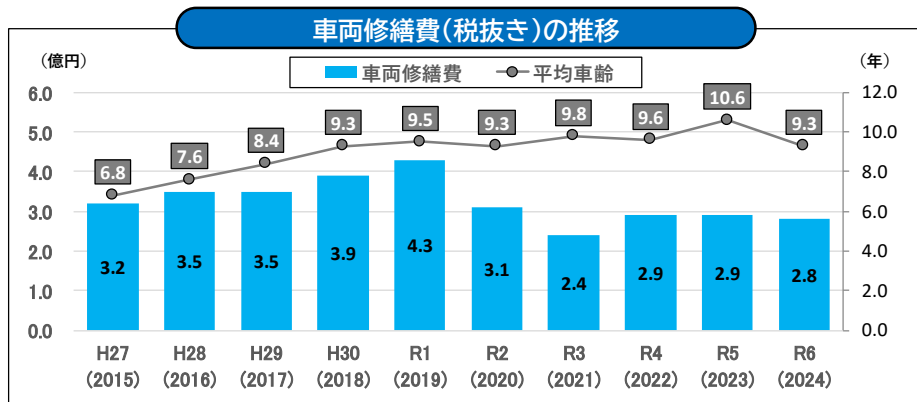
減価償却費については、車両分が大部分を占めており、バス車両の更新数に応じて影響が生じます。平成30(2018)年度以降、バス車両更新数の増加に伴い、減価償却費が増加しています。

なお、上平間営業所の建替えに伴い、令和元(2019)年以降、その他分が増嵩しています。



⑧ 車両修繕費

これまで平均車齢の上昇に伴い、車両修繕費も増加傾向で推移していましたが、平成30(2018)年度から一部車検の自家化を始めたこと、車両台数の減少などにより、令和2(2020)年度以降、車両修繕費は減少傾向で推移しています。

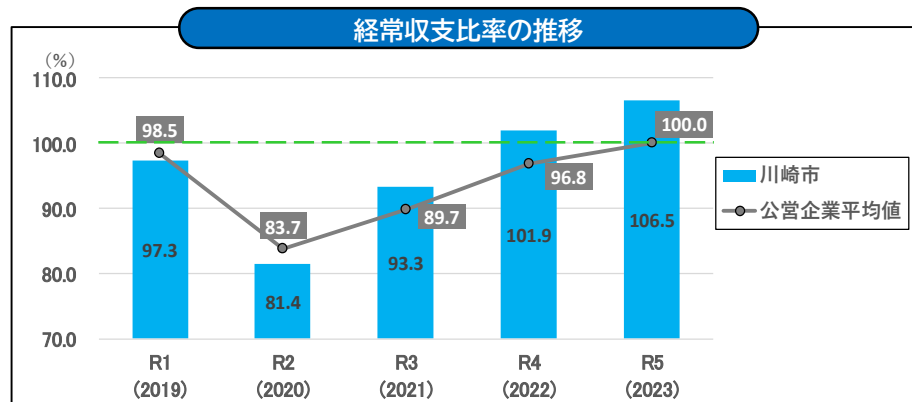


※このページの資料は総務省の資料を基に作成

(5) 経営状況

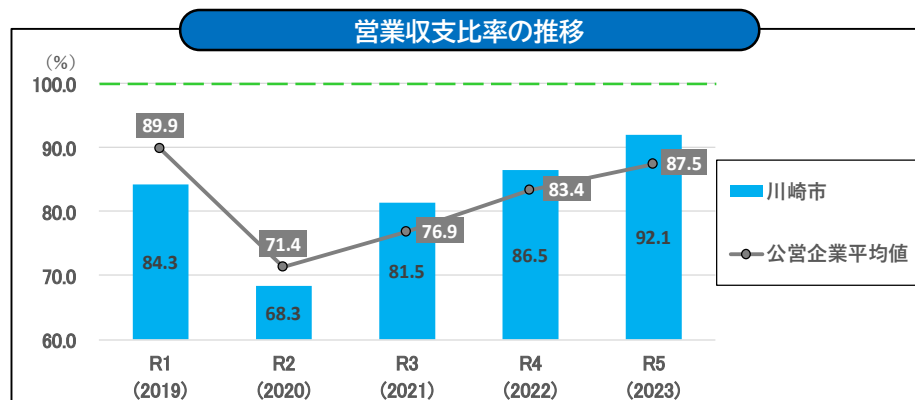
① 経常収支比率

当該年度において、経常収益(営業収益+営業外収益)で経常費用(営業費用+営業外費用)をどの程度賄えているかを表す指標です。近年は、経常収支が均衡していることを示す100%を上回っており、公営企業平均値より高い水準で推移しています。



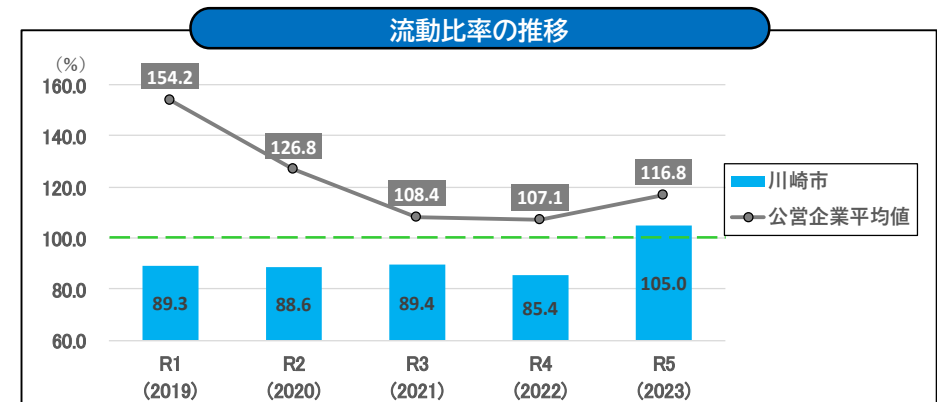
② 営業収支比率

当該年度において、乗車料収入等の営業収益で人件費等の営業費用をどの程度賄えているかを表す指標です。一般会計からの適正な公共負担(営業外収益)の下で、公共施設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、公共性の高い路線を運行していることなどから100%未満で推移していますが、公営企業平均値よりも高い水準で推移しています。



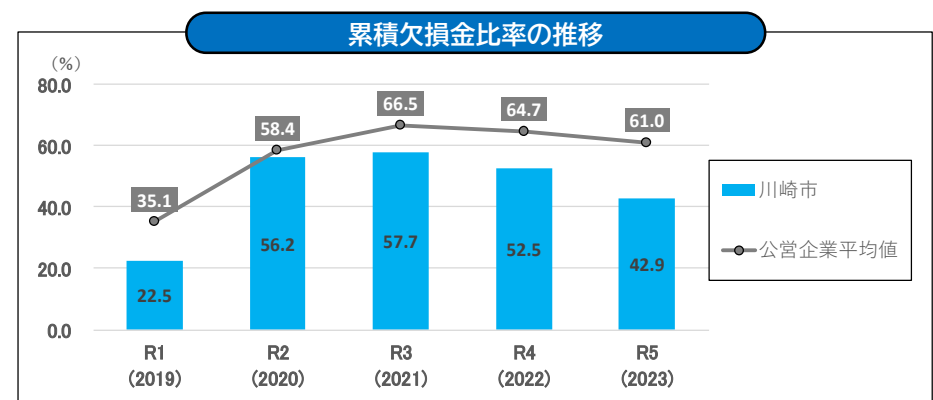
③ 流動比率

当該年度において、1年以内に支払うべき債務を支払うことができる現金などがどの程度あるかを表す指標です。公営企業平均値を下回っているものの、乗車料収入の増による現金預金の増加等により、令和5(2023)年度には、指標である100%を上回ることができています。



④ 累積欠損金比率

当該年度において、事業の規模(営業収益)に対する累積欠損金の状況を表す指標です。令和2(2020)年度には、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅な純損失を計上し、累積欠損金比率が増加しましたが、令和4(2022)年度以降、料金改定などによる乗車料収入の増加により、純利益を確保していることから、改善傾向にあります。また、公営企業平均値と比べても低い比率で推移しています。

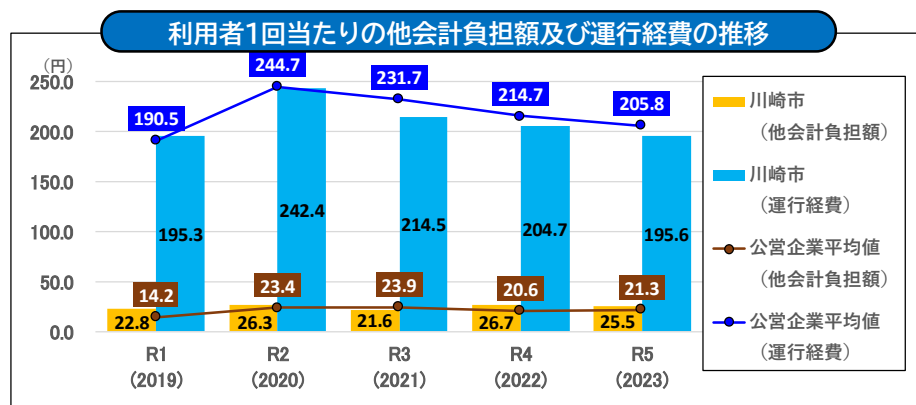


※このページの資料は総務省の資料を基に作成

(5) 経営状況

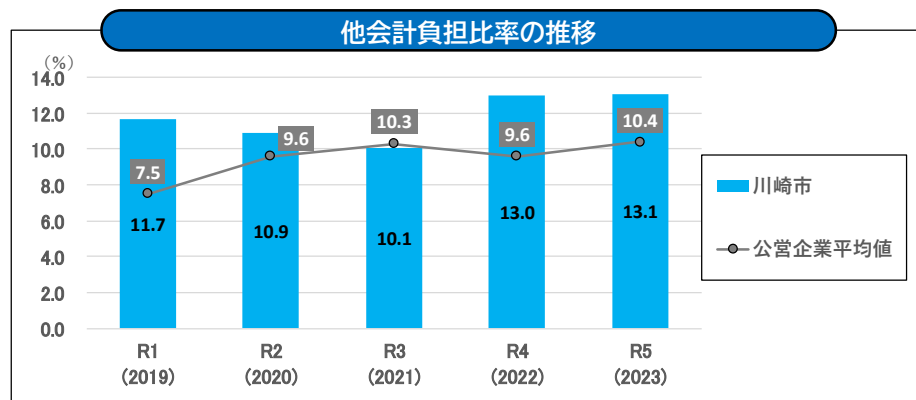
⑤ 利用者1回当たりの他会計負担額及び運行経費

利用者がバスを1回利用するに当たり、他会計がどれだけ負担しているか、費用がどれだけかかっているかを示しています。利用者1回当たりの運行経費については、公営企業平均値と比較して低い水準で推移しているものの、他会計負担額については、公共施設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、公共性の高い路線を運行していることなどから、公営企業平均値と比較して高い比率で推移しています。



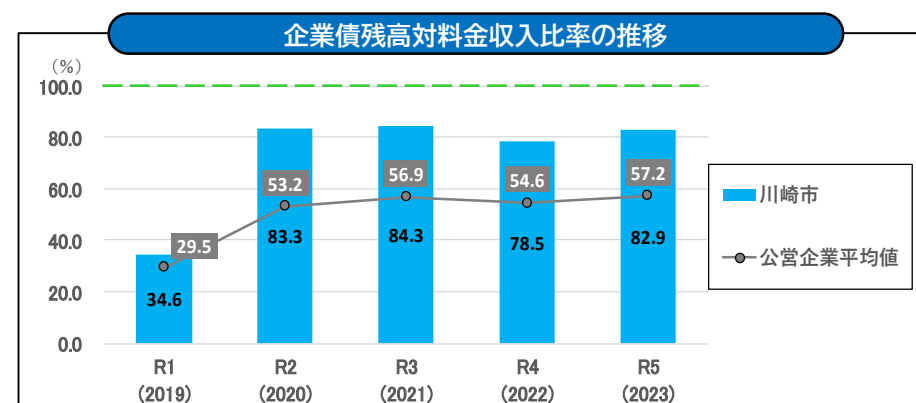
⑥ 他会計負担比率

経常費用が一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているかを示しています。利用者1回当たりの他会計負担額と同様に、一般会計からの適正な公共負担の下で、公共性の高い路線を運行していることなどから、公営企業平均値と比較して高い比率で推移しています。



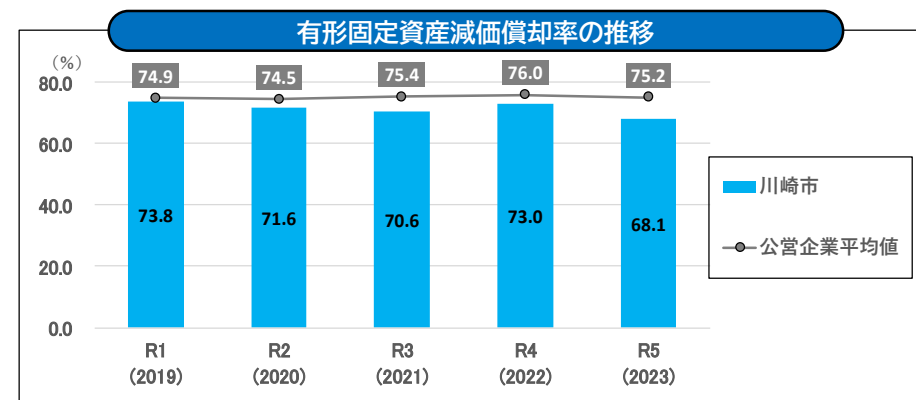
⑦ 企業債残高対料金収入比率

料金収入に対する企業債残高の割合であり、企業債残高の規模を表しています。新型コロナウイルス感染症の影響による減収への対応として特別減収対策企業債を発行したこと、バス車両の更新台数の増加などにより企業債残高が増加したことから、公営企業平均値と比較して高い比率で推移しています。



⑧ 有形固定資産減価償却率

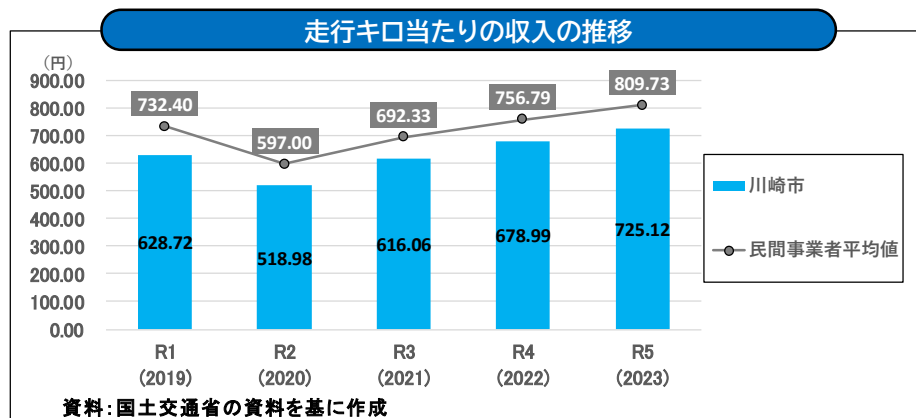
有形固定資産のうち車両や建物、構築物など償却対象資産の減価償却がどの程度進んでいるかを示しています。バス車両の更新台数が増加しているなど、償却対象資産の更新が進んでいることから、公営企業平均値よりも下回って推移しています。



(5) 経営状況

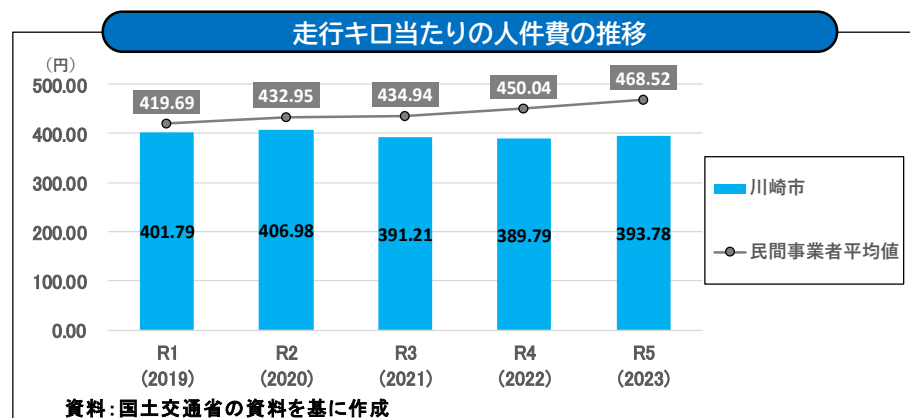
⑨ 走行キロ当たりの収入

バスの運行1km当たりでどれだけの収入をあげているかを表しています。路線の再編や、輸送需要に対応した運行を行うことにより、増加傾向で推移しています。また、公共施設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、公共性の高い路線を運行していることなどから、民間事業者平均値を下回っています。



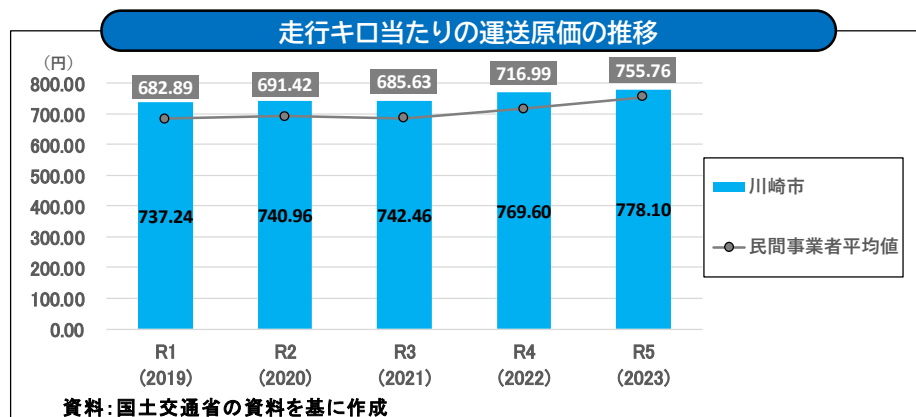
⑪ 走行キロ当たりの人件費

バスの運行1km当たりでどれだけの人件費がかかっているかを表しています。令和3(2021)年度以降、営業所の統合や輸送需要に対応した運行を行うことなどにより、人件費はほぼ横ばいで推移しております。また、本市では管理委託を実施していることなどから、民間事業者平均値と比較して低い水準にあります。



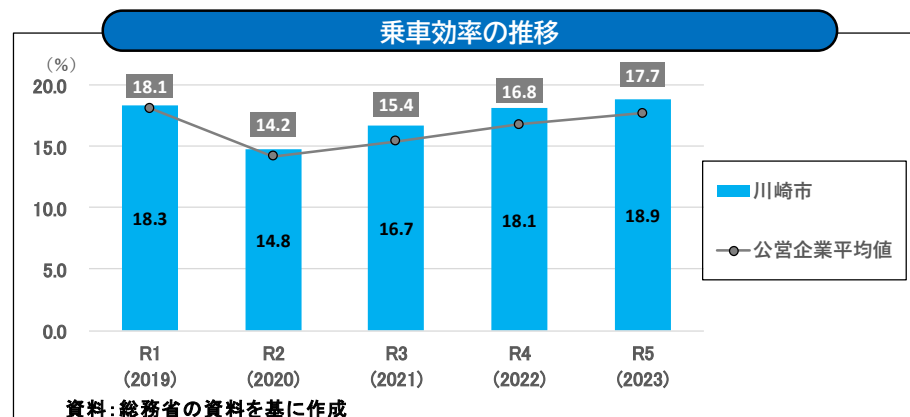
⑩ 走行キロ当たりの運送原価

バスの運行1km当たりでどれだけの経費がかかっているかを表しています。民間事業者平均値と比較して高い水準にありますが、営業所の統合などの経営改善を取り組んだことにより、民間事業者との差は減少しています。



⑫ 乗車効率

車両1台の乗車定員に対する平均輸送人員の割合であり、バスの定員当たりでどの程度乗車しているかを表しています。令和3(2021)年度以降、路線の再編や、輸送需要に対応した運行を行うことにより、増加傾向で推移しています。また、公営企業平均値と比較しても高い水準にあります。



第2章 市バス事業の現状と課題等

2 市バス事業を取り巻く環境の変化と課題

(1) 社会環境の変化

① 川崎市の人口動向

全国的に人口が減少に転じる中、本市は、首都圏主要駅へのアクセスの良さや羽田空港に近接していることなどの交通利便性に加え、文化・芸術・スポーツなどの魅力にあふれ、成長産業が集積する活力ある都市として発展を続けてきたことが、若い世代をはじめ、多くの人々に選ばれる結果となり、本市の人口は令和6(2024)年4月に155万人を超えました。

本市の将来人口推計では、駅周辺を中心とした拠点開発の進捗等により、引き続き、増加が見込まれており、令和17(2035)年頃には約159.3万人となりピークを迎え、以降、自然減が社会増を上回るかたちで人口減少への転換が想定されます。

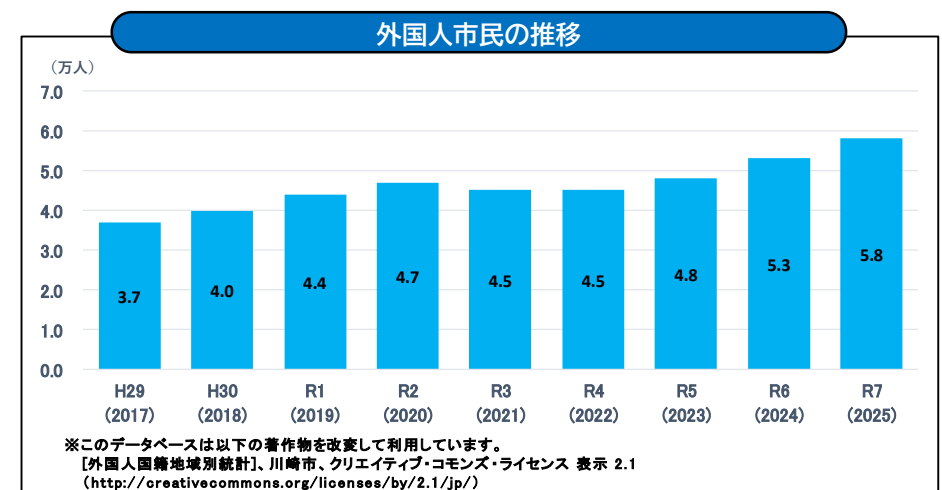
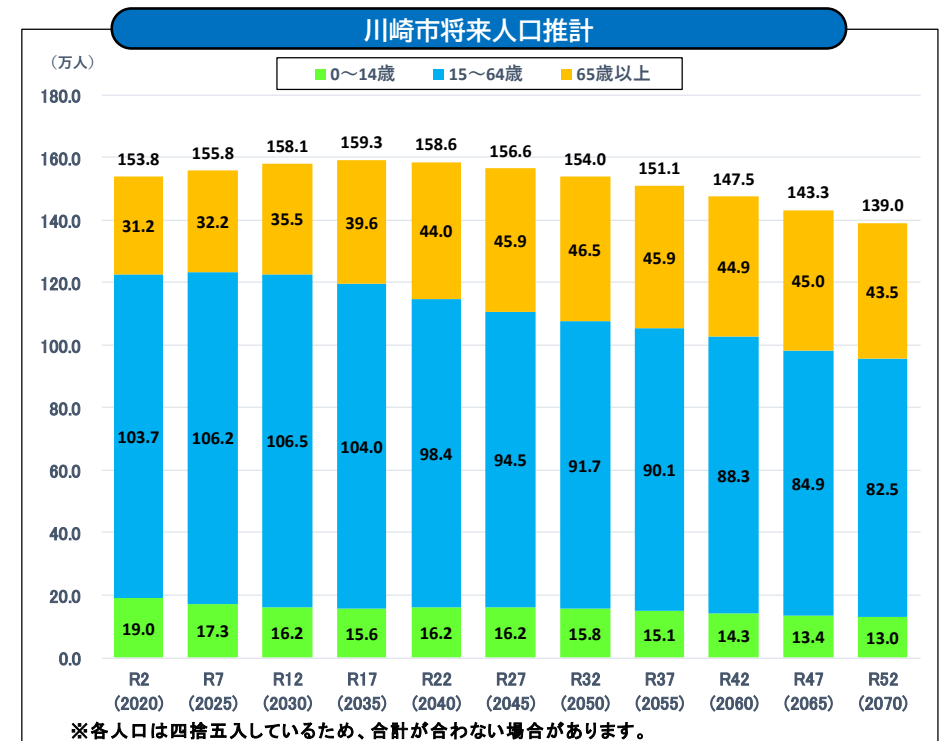
年少人口(0歳～14歳)については、令和2(2020)年頃の約19.0万人をピークとして、減少過程に移行しています。

生産年齢人口(15歳～64歳)については、令和12(2030)年頃まで増加を続け、約106.5万人をピークとして、その後、減少過程に移行すると想定されます。

老年人口(65歳以上)については、当面増加を続け、令和12(2030)年頃までの間に65歳以上の人口割合が21%を超え、超高齢社会が到来し、ピークは令和32(2050)年頃の約46.5万人と想定されます。

本計画期間においては、引き続き、総人口の増加が予測されており、市域全体における輸送需要の高まりへの対応が求められています。その中でも、老年人口の上昇は大きいことから、高齢者が利用しやすいバス利用環境の整備や、安全対策のさらなる充実などが求められます。

また、本市の外国人市民は、令和7(2025)年4月末現在、約5.8万人となっていますので、外国人市民の方々に対する利用環境整備も併せて充実させていくことが必要となります。



(1) 社会環境の変化

② まちづくりに合わせた公共交通の整備

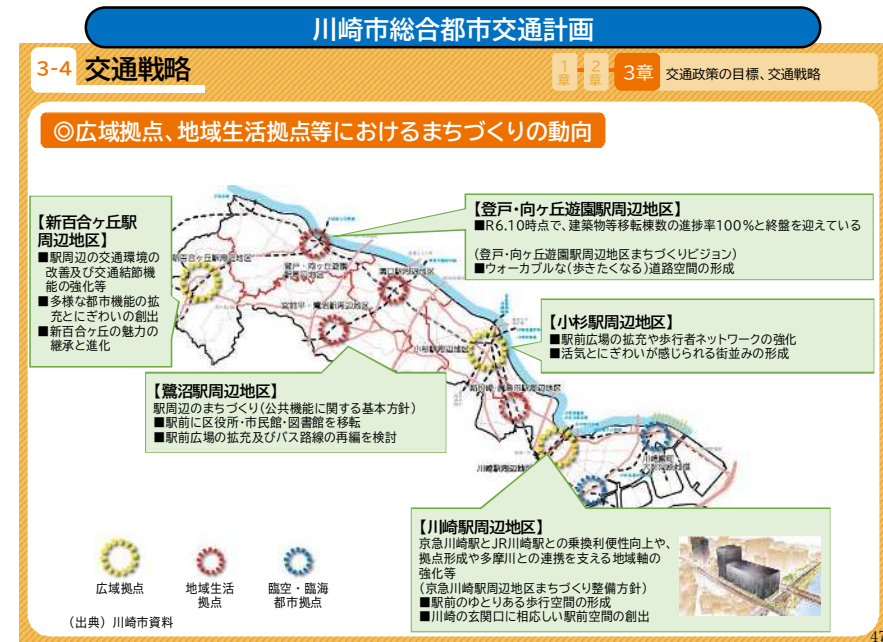
本市では、「広域拠点」、「臨空・臨海都市拠点」の整備等により「魅力と活力にあふれた広域調和型まちづくり」の推進や、「地域生活拠点」等の整備をはじめとした「身近な地域が連携した住みやすく暮らしやすいまちづくり」を推進するなど、「広域調和・地域連携型」の都市構造を目指してまちづくりに取り組んでいます。

「川崎市総合都市交通計画」においては、市民の暮らしやすさの向上や本市の強みである都市の利便性を確保するため、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携し、社会の変革期に適応した地域公共交通ネットワークの形成を推進するとしています。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、民営事業者との役割分担の検討による資源の最適化や、都市基盤整備の進捗に応じた取組を進める必要があります。

「川崎市地域公共交通計画」においては、長大路線における運行効率化や重複路線の効率化により輸送力を確保するとともに、運転手等の不足への対応を実施し、バスネットワークを守ること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。

川崎臨海部においては、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」と連携した取組を進めていく必要があります。

その他、新百合ヶ丘駅周辺地区、鷺沼駅周辺地区、登戸・向ヶ丘駅周辺地区、小杉駅周辺地区、川崎駅周辺地区などにおける都市基盤整備の個別計画等も踏まえ、将来のバスネットワークを見据えた駅前広場の整備・再編等について、関係機関等と連携した取組を進める必要があります。



川崎臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化(臨海部ビジョン)



(出典)川崎市資料

凡例	
○	鉄道
—	主要道路 (高速含む)
—	主要道路 (調整中)
●	交通結節点
■	計画推進 (計画推進)
■	建設 (事業中又は計画推進)
■	将来交通ネットワーク
■	将来交通ネットワーク (構想)
■	水上交通 (観光船等活用) (構想)

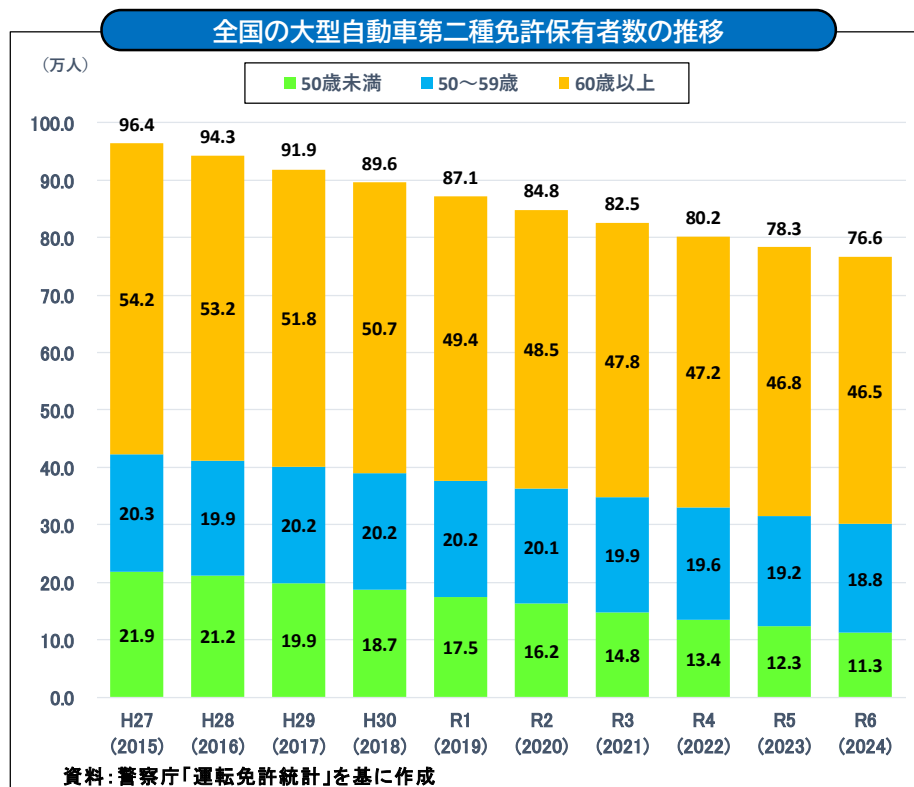
(2) 事業環境の変化

① 運転手の確保

大型自動車第二種免許保有者数については、令和6(2024)年に約77万人となり、10年で約20万人減少しています。

また、50歳未満の免許保有者は、10年で約11万人減少し、平成27(2015)年に比べ、約半数に減少しています。

今後も、大型自動車第二種免許保有者数が減少し、全国的にバス運転手が不足する状況等が見込まれるため、運転手の確保・育成に向けた取組の充実が必要です。

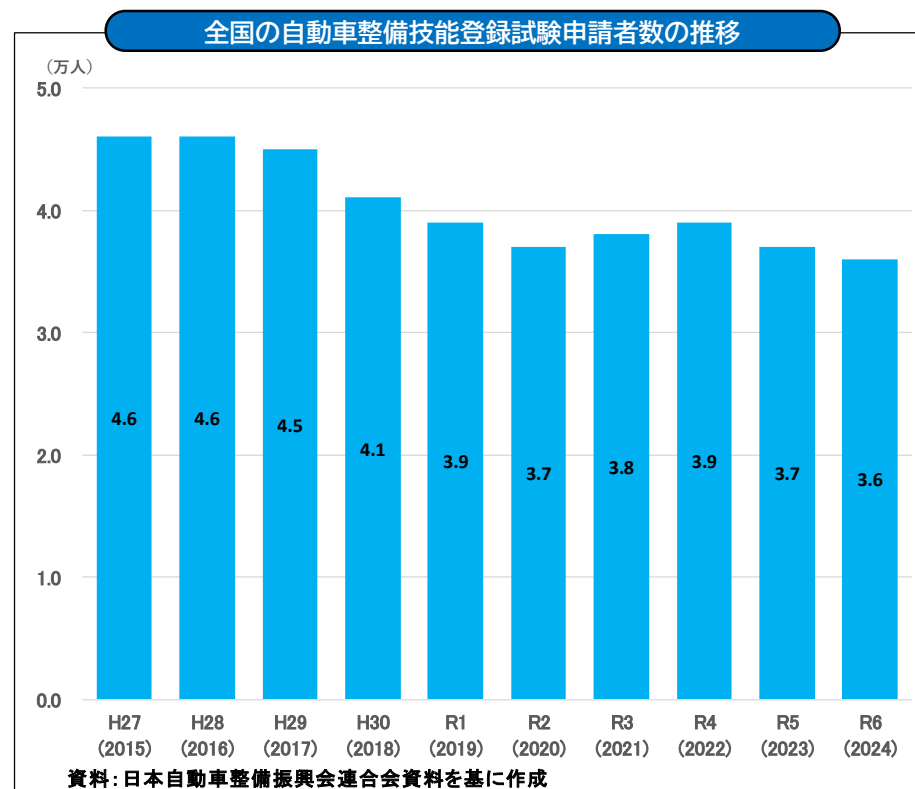


② 整備員の確保

自動車整備士の資格を取得するための登録試験(自動車整備技能登録試験)の申請者数については、令和6(2024)年に約3.6万人となっており、10年で約1万人減少しています。

この背景には、少子化に加え、若者の自動車離等の若年者における意識変化なども影響しているものと考えられ、今後、自動車の安全を支える車両整備・点検を担う人材の確保がますます難しくなっていくものと予測されています。

今後も、バス車両整備・点検を取り巻く環境の変化や全国的に自動車整備士が不足している状況などを踏まえ、整備員の確保・育成に向けた取組が必要です。



(2) 事業環境の変化

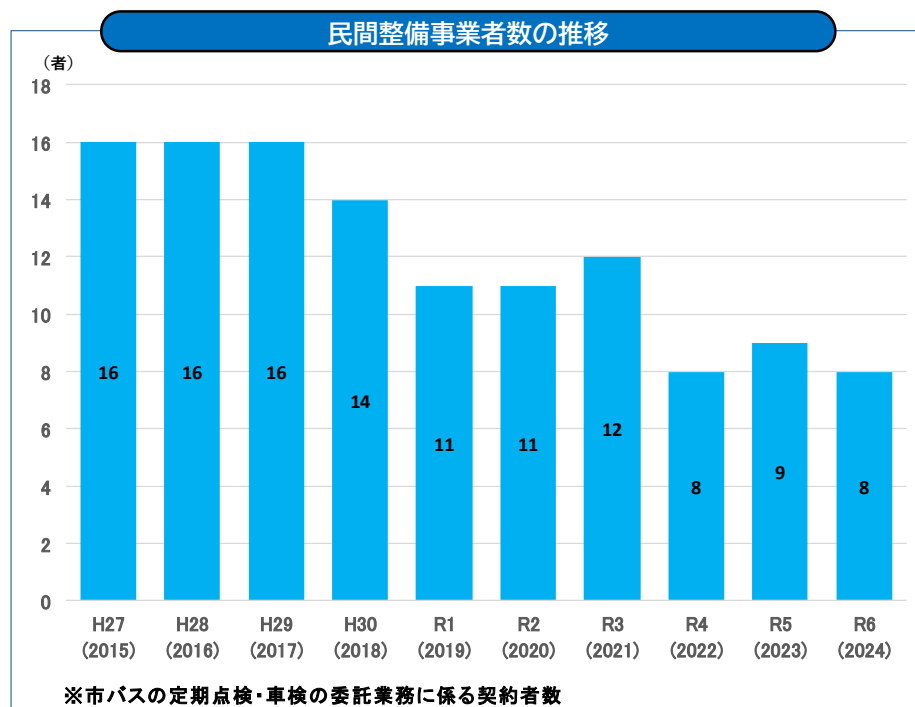
③ 民間整備事業者の減少

市バスの定期点検・車検の委託業務を受注できる民間整備事業者は、令和6(2024)年に8者となり、10年で半数に減少しています。

こうした状況の中、平成29(2017)年度から定期点検業務を、平成30(2018)年度から車検業務の一部を自家化し、安定的な車両整備体制を確保してきました。

今後、民間整備事業者がさらに減少していくことを想定され、適切なバス車両の維持管理を行っていく上では、市バス営業所において車検業務が完結する「指定自動車整備事業」の実施に向けた車両整備工場の機能拡充も検討していくことが必要です。

また、近年、自動車の安全・環境性能の向上に伴い、バス車両の電子制御による新技術の利用が拡大していることを踏まえ、車両整備技術の高度化等に的確に対応していくため、整備員の技能向上等に向けた人材育成の推進が重要です。



④ 営業所施設の整備

市バスは、4つの営業所を拠点として、現在の市バスネットワークを維持しています。上平間営業所については、令和元(2019)年に建て替えを実施しましたが、残りの営業所の築年数は40年から50年を経過し、安定的な輸送サービスを支える施設・設備等の老朽化が進行していること、また、車両整備工場の機能拡充も検討していくことから、計画的な整備を実施していく必要があります。

	塩浜営業所	上平間営業所
		
建築年(築年数)	1974年8月(築51年)	2019年1月(築7年)
敷地面積	8,091.56㎡	8,636.17㎡
延床面積	1,675.76㎡	2,071.39㎡
整備工場規模	7バース	5バース
	井田営業所	鷲ヶ峰営業所
		
建築年(築年数)	1984年4月(築41年)	1972年3月(築54年)
敷地面積	5,437.98㎡	9,420.84㎡
延床面積	1,058.62㎡	6,182.56㎡
整備工場規模	4バース	4バース

※築年数は令和8(2026)年3月31日時点

(2) 事業環境の変化

⑤ 脱炭素社会の実現に向けた取組

平成30(2018)年に公表されたIPCC(国際気候変動に関する政府間パネル)「1.5℃特別報告書」では、世界全体の平均気温の上昇を1.5℃の水準に抑えるためには、CO₂排出量を令和32(2050)年頃に正味ゼロとすることが必要とされ、本国においても、令和32(2050)年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことが宣言されました。

本市においては、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」を策定するとともに、令和4年(2022)年3月には「地球温暖化対策推進基本計画」を策定し、2050年までに市域の温室効果ガス排出量の実質ゼロを目指しています。脱炭素社会の実現に向け、運輸部門においては、次世代自動車等のさらなる普及促進や公共交通の利用促進が重要です。

市バスでは、CO₂排出量の少ないハイブリッドバスの導入や、電気バスの試験導入など脱炭素化に向けた取組を実施してきましたが、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」等と連携した取組を進めていく必要があります。

⑥ 交通分野におけるDXの進展

国土交通省では、地域交通のDX(デジタル・トランスフォーメーション)等による経営効率化・経営力強化を図るため、運行管理システム・配車アプリの導入や自動運転(実証調査事業)等に対する支援措置を講じています。

また、本市では、深刻化する運転手不足の影響などから、路線バスの減便が相次いでおり、市民生活への影響や都市の利便性が著しく低下する懸念を抱えていることを踏まえ、持続可能な地域交通環境の形成に向け、都市部における自動運転バスの実装を目指すため、令和6(2024)年4月に、「川崎市自動運転実装推進協議会」を設立し、レベル4の実装に向け取組を進めています。

市バスにおいては、市バスナビにおける運行情報のオープンデータ化を令和5(2023)年度に開始し、経路検索事業者へ市バスのリアルタイム運行情報等を提供するとともに、ダイヤ編成システムのクラウド化や、ドライブレコーダーに通信機能を追加し、車内外の状況を把握できるようにするなど、交通DXを進めてきたところです。

今後についても、自動運転など公共交通分野における新たなデジタル技術の情報収集や導入を検討し、ニーズに対応したサービスの提供や事業運営の省力化に努めていく必要があります。

川崎市地球温暖化対策推進基本計画

温室効果ガス排出量の全体目標(市域全体)

2030年度削減目標

市域全体目標 ▲50%削減(2013年度比) (▲1,180万t-CO₂)
 ※1990年度比▲57%削減(▲1,596万t-CO₂)

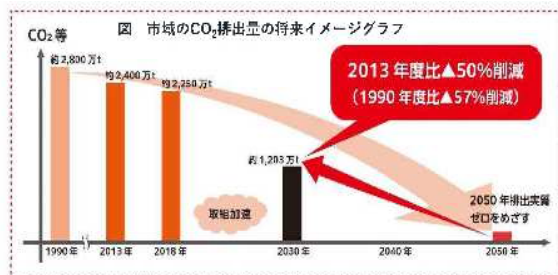


表 国と川崎市の削減目標の比較

項目	2030年度目標	
	1990年度比	2013年度比
国全体	▲40%	▲46%
川崎市域	▲57%	▲50%

(出典)川崎市資料

第 3 章

計画の基本的な考え方

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、通勤通学や自家用車等の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。

超高齢社会の到来を目前に控え、公共交通の重要性がますます高まっており、公共施設や民営バスでは対応が難しい地域への交通手段の確保や、本市のまちづくりなどの行政施策との連携を図るためにも、バスネットワークの維持に向けた取組が必要になってきます。

さらに、自然災害が激甚化・頻発化している今日では、東日本大震災や令和元年東日本台風の経験、市域全体を営業エリアとしている市バスネットワークの強みを活かした市民やお客様の安全と輸送機能の確保など、災害時における公営交通事業者としての役割は一層重要になっています。

これからも公営交通事業者としての意義・役割を着実に果たしていくため、地域の路線バスネットワーク形成に寄与しながら、市バスネットワークの効率的・効果的な構築を前提に、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。

また、今後については、脱炭素化に向けた取組や営業所の建替え整備のほか、新型コロナウイルス感染症の影響による減収への対応として発行した特別減収対策企業債の償還など、多くの資金が必要となるため、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、将来にわたって事業運営を行っていくため、安定した経営基盤の構築に取り組みます。

以上を踏まえ、本計画においては、経営理念に基づき、職員のあるべき姿を明確にし、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。

経営理念

人と環境にやさしいバスをめざすとともに、効率的な経営とサービス向上に取り組み、市民の信頼に応える質の高い輸送サービスを提供します。

1. 安全、正確、快適な輸送を行い、お客様の信頼に応えます。
2. より良いサービスを明るい笑顔で提供します。
3. 経営力を高め、活力ある事業運営を行います。
4. 人を活かし、魅力ある職場をつくりまします。

交通局職員のあるべき姿

職員全員が、
輸送サービスのプロフェッショナルとして、
市民やお客様に選ばれる『市バス』を目指して、
チャレンジしている

第3章 計画の基本的な考え方

2 計画の基本方向

(1) 運輸安全マネジメントの推進

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充実・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。

道路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、輸送の安全に係る啓発活動の充実を図ることにより、安全啓発を推進します。

(2) サービスの推進

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足を確保します。

人口動向や都市基盤整備の進捗を踏まえ、安全輸送に必要な道路走行環境、お客様の利便性と利用状況とのバランス、走行環境や利用動向に応じた利便性の確保を図ることにより、市バスネットワークを形成します。

初めて市バスを利用する方でも安心して御乗車いただけるよう、分かりやすい案内サービスの充実を図るとともに、乗車券IC化の推進やキャッシュレス決済の検討など、バス利用環境の整備を推進します。

市バスサービスポリシーの実践による、お客様に満足いただけるサービスの提供を行うとともに、誰もが安全、安心、快適に利用できるよう、ハード面・ソフト面の両面からのバリアフリー化を推進するなど、バス車内の快適性を向上します。あわせて、安全で快適なバス停留所施設の整備・維持を行うなど、快適な移動空間を提供します。

(3) 公営交通事業者としての取組

公営交通事業者としての意義・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。

令和32(2050)年の脱炭素社会の実現に向けて、電気バスを含めた次世代自動車の導入や、バイオ燃料を含む次世代燃料の検討など、脱炭素化に向けた取組を推進します。

自然災害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。

(4) 経営基盤の構築

運輸安全マネジメントやサービスの推進、公営交通事業者としての取組など、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します。

事業を支える人材の確保・育成、事業を効果的に実行するための組織体制の構築、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ことにより、事業基盤を充実・強化します。

安定的な収入を確保するため、適宜料金改定の検討を進めるとともに、広告宣伝事業や貸切事業などについても継続して取り組みます。また、営業所の管理委託を継続するとともに、時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制に取り組むなど、持続可能な経営を推進します。

市民やお客様に、市バスのサービスや活動内容について認識してもらい、さらに利用してもらうため、戦略的広報やイベントを実施するなど、プロモーションの推進を図ります。

第4章

目標達成に向けた取組

第4章 目標達成に向けた取組

1 施策体系

4つの戦略と10の施策、20の事業を掲げ、第1期計画(R8～R11・2026～2029)の成果目標と具体的な取組を設定し、推進していきます。

戦略1 運輸安全マネジメントの推進

- 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3 公営交通事業者としての取組

- 施策6 本市の行政施策との連携
 - 事業10 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等
 - 事業11 公共性の高い路線の維持
- 施策7 環境対策の推進
 - 事業12 バス車両等の脱炭素化に向けた取組
- 施策8 災害時等への対応
 - 事業13 危機管理体制の強化に向けた取組

戦略2 サービスの推進

- 施策3 市バスネットワークの形成
 - 事業4 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 バス利用環境の整備
 - 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

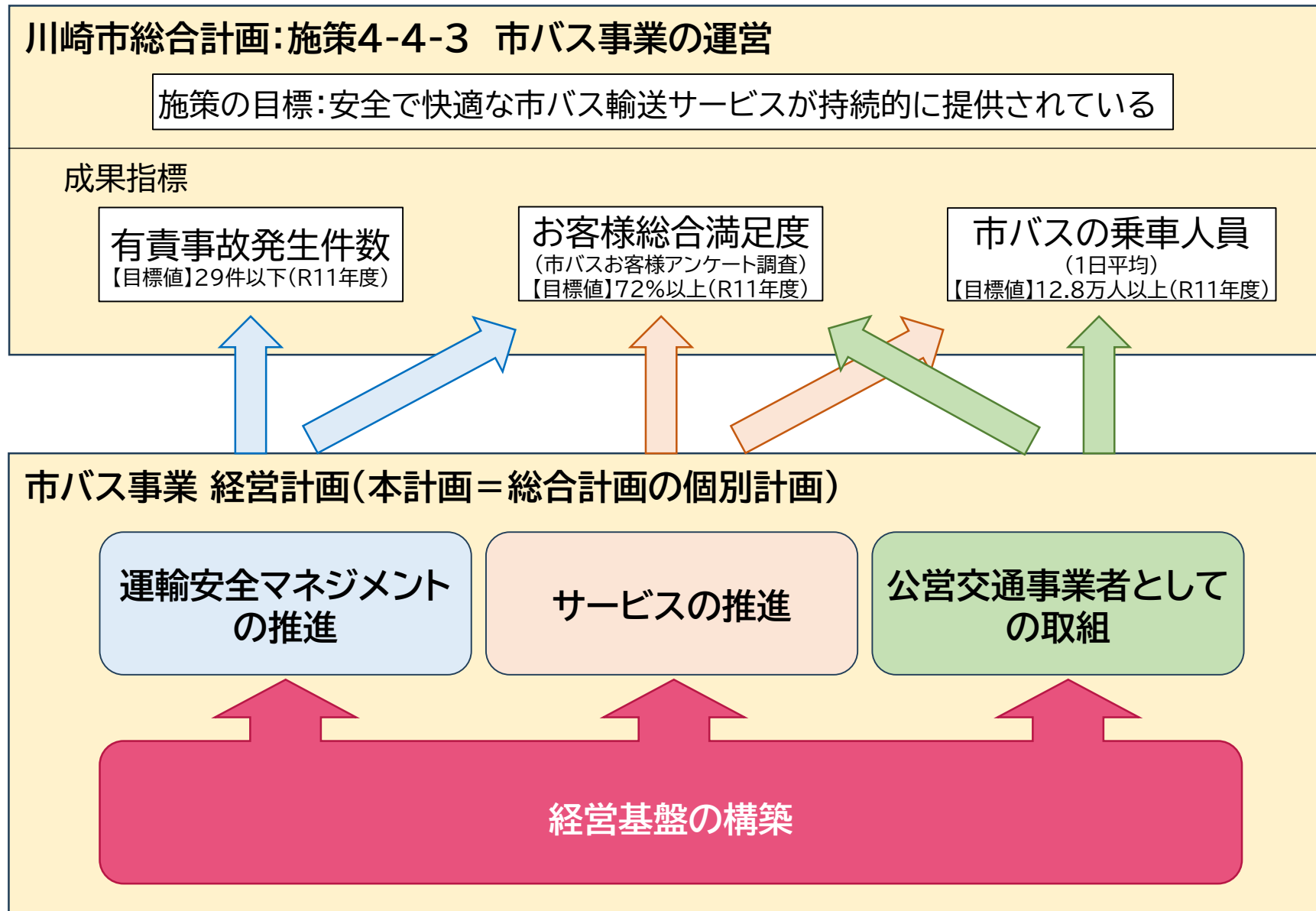
戦略4 経営基盤の構築

- 施策9 安定した経営基盤の確保
 - 事業14 持続可能な経営の推進
 - 事業15 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築
 - 事業16 安定的な事業基盤を支える人材の確保
 - 事業17 人材育成の推進と組織の活性化
 - 事業18 営業所の計画的整備
 - 事業19 資産の有効活用等
- 施策10 プロモーションの推進
 - 事業20 プロモーションの推進

第4章 目標達成に向けた取組

2 本計画と市総合計画の成果指標との関係

本計画の成果目標については、総合計画の個別計画として、総合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。



第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略1 運輸安全マネジメントの推進

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

1. 安全最優先の徹底

○ 趣旨(現状)

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(交通局長及び川崎市バス経営戦略会議の構成員)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、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を定め、輸送の安全性の向上を図ることを目的とした「川崎市交通局旅客自動車運送事業安全管理規程」を定め、その規程に基づき、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。

○ 取組の方向性

今後も引き続き、交通局長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します。

○ 主な取組

- ・ 「川崎市交通局安全方針」の全職員への周知徹底
- ・ 研修実施時に「川崎市交通局安全方針」を唱和し、理解度テストを実施

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めざし、常にプロ意識をもっ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、手順を理解し、確実に守ります。
3. 情報を共有し、安全第一の職場を全職員で築きます。
4. 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。

2. 効果的な事故防止対策

○ 趣旨(現状)

有責事故発生件数については、令和6年度は40件となり、過去5年で最も件数が少なかった令和5年度の28件と比べると12件増加していることから、さらなる安全性の確保に向けた取組が必要です。

○ 取組の方向性

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運転手実技研修等に反映させるなど、重点的対策を実施します。

また、ソフト面では、バス利用者等への注意喚起等をイラストなどを使用することで、わかりやすく伝えるとともに、ハード面では、ドライバー異常時対応システム(EDSS)を用いるなど、健康に起因する事故防止等に取り組まします。

○ 主な取組

- ・ 有責事故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重点的対策を実施
- ・ 運転手実技研修の実施
- ・ 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、添乗観察を活用した指導の実施
- ・ 適性診断やデジタルタコグラフ等を活用した指導の実施による安全確保に向けた意識や技能の向上
- ・ 事故回避情報(ヒヤリハット情報)を活用した事故防止対策の実施
- ・ バス利用者等に向けたイラストを用いた安全啓発のチラシ等の配布
- ・ 衝突警報システムの試験導入及び検証
- ・ 車両更新に合わせたドライバー異常時対応システム(EDSS)の導入拡大

成果目標

有責事故発生件数

29件以下(R11年度)

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略1 運輸安全マネジメントの推進

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

3. 安全管理体制の構築・改善

○ 趣旨(現状)

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重要です。

また、貸切バス事業の取組として、日本バス協会の「貸切バス事業者安全性評価認定制度」において、星評価を維持しています。

○ 取組の方向性

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。

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、令和7年度申請から新たな基準による審査が開始され、審査基準が大きく変更されましたが、引き続き星評価の維持を目指します。

○ 主な取組

- 輸送安全委員会を計画的に開催(年4回)し、進捗管理や安全管理体制の評価等に基づく見直しや改善を実施
- 交通局長及び安全統括管理者と営業所職員との意見交換会を実施し、輸送の安全に関する情報共有の確保
- 内部監査を実施し、安全管理体制の点検・確認、監査結果に基づく必要な措置等の実施
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度での星評価の維持

事業2 運行管理体制の充実・強化

4. 運行管理業務の充実

○ 趣旨(現状)

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や点呼による運転手の健康状態の把握、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。

○ 取組の方向性

輸送安全を取り巻く環境の変化等を踏まえ、さらなる運行管理業務の充実に向けた取組を進めていきます。

○ 主な取組

- 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、適正かつ厳格な点呼執行の実施
- 運行管理者研修の対象者・内容の見直し・拡充や、定期的な研修の実施により、運行管理業務の充実に推進
- 点呼執行時における情報伝達の徹底や、デジタルサイネージ等を活用した輸送安全に関する情報の共有
- 乗務計画のさらなる改善に向けた取組の実施
- 遠隔点呼等の活用の検討



営業所のデジタルサイネージ

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略1 運輸安全マネジメントの推進

施策1 運輸安全マネジメントの着実な推進

事業2 運行管理体制の充実・強化

5. 運行ミスの防止

○ 趣旨(現状)

経路誤り等運行ミスについては、基本動作の徹底(運行表、行先、車内放送の確認)や、厳正な点呼の実施等により、再発防止に向けた取組を進めてきました。

○ 取組の方向性

引き続き、基本動作の実施や厳正な点呼等を実施するとともに、運行ミスの発生原因に応じた防止対策を着実に実施します。

○ 主な取組

- ・ 行先確認等の基本動作の徹底
- ・ 街頭指導の実施
- ・ 経路誤り防止運動の実施
- ・ 経路誤り発生時対応訓練の実施



街頭指導の実施

6. バス非常時に備えた取組

○ 趣旨(現状)

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重要です。

○ 取組の方向性

緊急の状況においてもお客様の安全を守るため、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や関係機関との合同対策訓練の検討など、バス非常時における的確な対応の確保に取り組めます。

また、令和6(2024)年度には、ドライブレコーダーの通信化により、非常時における適切かつ迅速な対応を可能にしました。今後はデジタル技術も活用し業務を迅速化しながら安全対策に取り組めます。

○ 主な取組

- ・ 主要駅バスターミナル等におけるテロ対策巡回の実施
- ・ 研修等を活用した非常時の連絡手段の確保に向けた取組の推進

戦略1 運輸安全マネジメントの推進

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

7. 利用者等の安全意識の醸成

○ 趣旨(現状)

車内人身事故や自転車関係事故の背景には、高齢化の進展に伴うバスを利用する高齢者の増加や、自転車の周囲を確認しない飛び出し等、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。

○ 取組の方向性

引き続き、警察、区役所、学校等と連携して交通安全とバリアフリーの大切さを伝える交通安全・バリアフリー教室を開催し、小学生や高齢者、自転車利用者などの安全意識を高める取組を実施するとともに、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進めます。

また、車内人身事故防止のため、バス車内アナウンスやバス車内掲示物等による注意喚起により、バス走行時の安全意識向上に向けた取組を進めます。

○ 主な取組

- ・ 小学生・高齢者等を対象とした交通安全・バリアフリー教室の開催(年4回)
- ・ 交通安全運動の実施
- ・ バス利用者等に向けたイラストを用いた安全啓発のチラシ等の配布(再掲)



交通安全・バリアフリー教室

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略2 サービスの推進

施策3 市バスネットワークの形成

事業4 都市基盤整備に応じた市バスネットワークの形成

8. 都市基盤整備に応じた市バスネットワークの形成

○ 趣旨(現状)

令和4(2022)年度からの4年間の後期計画においては、都市基盤整備に応じ、都市計画道路宮内新横浜線(子母口工区)の供用開始に合わせて運行経路の変更等の実施や、登戸土地区画整理事業に関する運行経路の変更、京急川崎駅周辺地区再開発に合わせた系統再編などを実施しました。

○ 取組の方向性

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」などの関連計画と連携しながら効率的・効果的な市バスネットワークの形成を図ります。

通勤需要の高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。

○ 主な取組

- 臨海部の拠点整備や、大師橋駅周辺地区などの都市基盤整備の進捗に合わせた路線再編の検討・調整

事業5 走行環境や利用動向に応じた利便性の確保

9. 走行環境に対応した取組

○ 趣旨(現状)

駅周辺を中心とした拠点開発の進捗等により、本市の人口は、当面増加傾向を示し、令和17(2035)年頃にピークを迎えると予測されています。そのような中、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。

○ 取組の方向性

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て適切なダイヤ改正を行います。

○ 主な取組

- 走行環境の変化に応じた適切なダイヤ改正の実施
- 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

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略2 サービスの推進

施策3 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

10. 利用動向等に対応した取組

○ 趣旨(現状)

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図ってきましたが、コロナ禍を経て、乗車人員は回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準には戻っていません。

○ 取組の方向性

引き続き、利用動向に対応した運行時間の変更等、お客様の利便性の確保に取り組めます。

○ 主な取組

- ・ 利用状況や収支状況の把握・分析、利用動向に対応した運行時間の変更など、お客様の利便性確保に向けた取組を実施

成果目標

市バスの乗車人員(1日平均)

12.8万人以上(R11年度)

施策4 バス利用環境の整備

事業6 分かりやすい案内サービスの提供

11. 市バスの利用方法の周知

○ 趣旨(現状)

これまで市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。市バスでは、市バス路線を網羅したマップである「かわさき市バスマップ」の発行や、市バスホームページに乗車から降車までの流れを掲載することなどにより、分かりやすい案内サービスの提供に努めています。

○ 取組の方向性

市バスマップにバスの基本的な乗降方法や料金体系、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、初めて市バスを利用する方でも安心して乗車していただけるよう取組を進めます。

○ 主な取組

- ・ 市バスマップでの市バスの利用方法の周知
- ・ 交通安全・バリアフリー教室等の際にバスの乗り方等を周知
- ・ インターネット動画等による市バスの利用方法に係る新たなPR方法の検討



市バスマップ

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略2 サービスの推進

施策4 バス利用環境の整備

事業6 分かりやすい案内サービスの提供

12. 運行に関する情報提供の充実

○ 趣旨(現状)

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、同じ行先でも経路地によって乗り場が異なる場合があります。市バスでは、お客様へ分かりやすく運行情報を提供するため、市バスナビの活用などにより利便性の向上に取り組んできました。



市バスナビ

○ 取組の方向性

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、パソコンやスマートフォン等で閲覧できるようHPに掲載するなど、引き続き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、市バスナビの利用方法の周知を図るとともに、情報技術の変化等を踏まえ、市バスナビの利便性向上や利用促進を図ります。

市バスナビや車内放送、バス車内前面のモニターでの表示については、外国人市民や訪日外国人旅行者等の移動円滑化を図るため、引き続き、多言語に対応していきます。

○ 主な取組

- ・ 市バスマップの定期的な改訂・発行
- ・ 市バスナビの利便性向上や利用促進
- ・ バス車内前面のモニターを大きく見やすいものに更新
- ・ 市バスナビや車内放送、バス車内前面のモニター表示における多言語への対応



バス車内前面のモニター

事業7 乗車券のIC化の推進

13. 乗車券のIC化の推進

○ 趣旨(現状)

平成19(2007)年から導入しているICカード乗車券については、紙式定期券にはない定期乗車券紛失時の再発行や電子マネーの機能が搭載されており、利便性の高い乗車券です。令和2(2020)年3月には、モバイルPASMOが導入され、ICカード乗車券と合わせると市バス利用者の9割以上が利用している状況です。また、令和4(2022)年10月からは、本市が実施する高齢者外出支援乗車事業の取組として、高齢者特別乗車証及び高齢者フリーパスがIC化され、令和5年(2023)年3月からは、PASMOやSuicaの取組として、障害者用ICカードの利用も開始されています。

○ 取組の方向性

モバイルPASMOやICカード乗車券のさらなる利用促進に向けて取組を進めていきます。

また、交通系ICカード以外の多様な決済手段についても検討します。

○ 主な取組

- ・ モバイルPASMOの利用促進
- ・ 交通系ICカード乗車券やスマートフォンによる乗車券以外のキャッシュレス決済手段の検討

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8~R11・2026~2029)

戦略2 サービスの推進

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

14. お客様に満足いただけるサービスの提供

○ 趣旨(現状)

市バス事業は、安全を最優先に、1年365日安定した輸送を確保し、1日に12万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、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。

○ 取組の方向性

お客様満足度の分析結果等を踏まえ、サービス向上に向けた取組を推進します。

市バスサービスポリシーの実践により、お客様に満足いただけるサービスを提供するため、接客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客研修などを実施します。

○ 主な取組

- ・ 添乗観察を活用した指導、外部講師を招いた運転手接客研修などを実施
- ・ 適切な車内外のアナウンスの実施

成果目標

お客様総合満足度

72%以上(R11年度)

15. バリアフリー化の推進

○ 趣旨(現状)

国土交通省の定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」により、路線バス車両の90%(令和8年4月1日施行)をノンステップバス(バスの床面の地上面からの高さが概ね30cm以下)にすることとされ、バス車両等のバリアフリー化が進められています。市バスでは、令和7(2025)年3月現在、ノンステップバスの導入率は約94.7%となっています。

また、二人乗りベビーカーの取扱いについて、市バスでは、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の利便性向上に取り組んでいます。

川崎市立川崎高等学校の生徒との協働の取組として、バス車両全車に「ほじょ犬」シールを貼付し、心のバリアフリーの取組を推進しました。

○ 取組の方向性

今後購入するバス車両についても、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。

研修等によりバリアフリーに係る運転手等の意識を向上させ、高齢者・障害者・妊産婦等、誰もが安全、安心、快適に利用できる「心のバリアフリー」を推進します。

○ 主な取組

- ・ バス車両を更新する場合はノンステップバスを購入
- ・ 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(再掲)
- ・ 停留所施設等におけるハード面の障害について、関係部署と情報共有及び協議を実施
- ・ 障害者差別解消法を取り扱う研修を実施するなど心のバリアフリーの取組を推進

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略2 サービスの推進

施策5 快適な移動空間の提供

事業9 バス停留所施設の整備・維持

16. 快適なバス待ち空間の整備

○ 趣旨(現状)

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。

○ 取組の方向性

上屋、標識、ベンチ等の老朽化を踏まえて更新・維持の取組を適切に進めます。

○ 主な取組

- ・ 上屋の更新
- ・ 照明付標識の更新
- ・ 二面式標識の更新
- ・ ベンチの維持管理



バス停留所施設

17. 安全で清潔な停留所施設の提供

○ 趣旨(現状)

多くのバス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。
また、交通安全上課題のあるバス停留所について、対策を進めてきました。

○ 取組の方向性

今後も引き続き、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。

交通安全上課題のあるバス停留所については、関係機関と連携し、引き続き安全確保に向けて対策を進めます。

○ 主な取組

- ・ 停留所清掃の実施
- ・ 交通安全上課題のあるバス停留所について、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を実施し、道路管理者や交通管理者等の関係機関と連携

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略3 公営交通事業者としての取組

施策6 本市の行政施策との連携

事業10 公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

18.公共交通ネットワークの形成に向けた取組等

○ 趣旨(現状)

「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、基軸となる路線バスと多様なモビリティが連携し、地域公共交通ネットワークの形成が推進されており、公営交通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進めていく必要があります。

また、本市では、運転手不足が深刻化する中で公共交通ネットワークを形成していくために、自動運転など新たなデジタル技術の導入についての取組も進めています。

○ 取組の方向性

公共交通ネットワークの形成に向けた取組として、民営事業者との役割分担の検討による資源の最適化や、都市基盤整備の進捗に応じた市バスネットワークの形成に加え、新たなデジタル技術の導入についても検討します。

運転手不足に対応するため、市バス路線における自動運転の導入に向けた取組を推進します。

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。

○ 主な取組

- ・ 関係部局等と連携した市民生活を支える公共交通の維持に向けた取組の推進
- ・ 新たなデジタル技術の導入の検討
- ・ 第1期計画期間中(R8～11年度)の自動運転レベル4の実装に向けた取組の推進
- ・ コミュニティ交通への運行支援(助言・ノウハウ提供)

事業11 公共性の高い路線の維持

19.公共性の高い路線の維持

○ 趣旨(現状)

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。

○ 取組の方向性

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。

○ 主な取組

- ・ 適正な公共負担の下での公共性の高い路線の維持

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略3 公営交通事業者としての取組

施策7 環境対策の推進

事業12 バス車両等の脱炭素化に向けた取組

20.バス車両の脱炭素化に向けた取組

○ 趣旨(現状)

本市においては、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」を策定するとともに、令和4(2022)年3月には「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」を改定し、令和12(2030)年度までに市域の温室効果ガス排出量を平成25(2013)年度比で▲50%を目指しています。

市バスでは、これまでハイブリッドバスの導入や、令和6(2024)年度に、市バス初となる電気バスを試験導入するなど、車両の脱炭素化に向けた取組を進めてきましたが、市バスで利用可能なハイブリッドバスの国内生産中止に伴い、温室効果ガス排出量の削減目標の達成が困難となったため、車両更新計画の見直しが必要です。

○ 取組の方向性

電気バスの導入や次世代燃料の検討など、脱炭素化に向けた取組の検討を進めていきます。

○ 主な取組

- ・ 電気バスの計画的導入
- ・ 電気バス以外の次世代自動車の検討
- ・ バイオ燃料等の次世代燃料の検討



電気バス

活動目標

電気バスの導入

計15両(R8～11年度)

21.営業所等の施設における脱炭素化に向けた取組

○ 趣旨(現状)

本市における脱炭素化に向けた取組として、「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」の中で、令和12(2030)年度までに全公共施設へ再生可能エネルギー100%電力の導入を掲げています。

市バスにおけるバス車両以外の脱炭素化に向けた取組としては、営業所の施設において、これまでの照明と比べて省電力かつ長寿命のLED照明への切替等を実施し、令和6(2024)年度に全ての切替えが完了しました。

○ 取組の方向性

今後は、照明付停留所標識のLED化を推進するとともに、本市の取組に合わせ、市バスの施設における再生可能エネルギーの導入を進めていきます。

○ 主な取組

- ・ 照明付停留所標識のLED化(令和11年度完了予定)
- ・ 施設における再生可能エネルギーの継続的活用

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略3 公営交通事業者としての取組

施策7 環境対策の推進

事業12 バス車両等の脱炭素化に向けた取組

22.エコドライブの推進

○ 趣旨(現状)

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。

○ 取組の方向性

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エコドライブ啓発運動などを実施し、運転時の意識を高めることにより、環境にやさしく安全なエコドライブを推進します。

○ 主な取組

- ・ エコドライブ指導者研修への派遣(3名)
- ・ デジタルタコグラフのデータを活用したエコドライブ指導の実施
- ・ エコドライブ啓発運動の実施(年2回)



エコドライブ指導者研修の様相

施策8 災害時等への対応

事業13 危機管理体制の強化に向けた取組

23.災害時等における実効性のある取組

○ 趣旨(現状)

近年全国的に大規模な地震が発生しており、今後高い確率で発生が見込まれる首都直下地震や南海トラフ地震、台風、集中豪雨等による風水害や大雪による雪害など、いつどこで発生するか分からない、様々な災害に対して、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になります。

また、本市において大規模な災害が発生し、「川崎市災害対策本部」が設置された場合には、市バスは「交通部」として、バスによる緊急輸送の実施などの役割を担っており、平時から危機管理体制の維持・強化に向けた取組を推進していく必要があります。

○ 取組の方向性

市バスでは、自然災害が発生した際の行動理念を示し、適時適切な対応につなげ、輸送の安全の確保を実現するため、「川崎市交通局 防災の基本方針」を定めました。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」の見直しなど災害時に備えた実効性のある取組を推進します。



風水害時を想定した訓練の様相

○ 主な取組

- ・ 災害時における民営事業者との連携の確保・充実
- ・ 災害の発生を想定した実践的な防災訓練の実施(年2回)
- ・ 「交通局危機管理対応マニュアル」の見直し

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8~R11・2026~2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業14 持続可能な経営の推進

24. 持続可能な経営の推進に向けた取組

○ 趣旨(現状)

コロナ禍後、乗車人員は回復基調にあるものの、令和元年度の水準までは回復しておらず、依然として不透明な状況です。

また、燃料価格をはじめとした物価の上昇等により、依然として厳しい事業環境が見込まれるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響による減収への対応として発行した特別減収対策企業債の償還、営業所の老朽化対策、バス車両の脱炭素化に向けた取組等で多くの資金が必要となることから、厳しい経営状況が見込まれます。

こうした状況の中、持続可能な事業運営を図り、将来にわたり市バス輸送サービスを安定的に提供していくため、費用の削減や収入の確保等に取り組む必要があります。

○ 取組の方向性

安定的な経営基盤の構築に向けて、投資計画に基づいた事業運営の実施や、国庫補助金の活用などの費用負担の軽減に取り組むとともに、営業所の管理委託の継続実施や組織体制の整備、老朽化した営業所の計画的整備、乗車料金改定の検討等に取り組みます。

○ 主な取組

- ・ 収支計画に基づいた事業運営の実施
- ・ 国庫補助金等の活用

成果目標

純損益	純利益の確保(R11年度)
資金不足比率	20%未満(R11年度)

25. 経営状況を踏まえた取組の推進

○ 趣旨(現状)

経営戦略プログラム期間内においては、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むとともに、営業所の統合や利用動向を踏まえた路線再編等により、事業規模の適正化を推進してきました。コロナ禍後、乗車人員は回復基調にあるものの、令和元年度の水準までは回復しておらず、民営・公営を含めた乗合バス事業者の経営は大変厳しいものとなっています。

○ 取組の方向性

乗合バス事業者の経営が厳しいものとなっている中、全国的に運転手等の人材不足が生じています。地域における公共交通ネットワークを確保・維持するために、引き続き、民営事業者との役割分担の検討等を進め、資源の最適化を図ります。

○ 主な取組

- ・ 民営事業者との路線の重複状況等を踏まえた役割分担等の検討

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業14 持続可能な経営の推進

26. 時間外勤務の縮減を含めた総人件費の抑制

○ 趣旨(現状)

市バスは、公共交通機関として、早朝から夜遅くまで1日も欠かすことなくバスを運行する責務を担っています。そのため、急病等により勤務当日に休暇が発生した場合であっても、その日の運行を確保するため、予備勤務者での対応のほか、運転手による時間外労働や休日労働によって対応する必要があります。

○ 取組の方向性

限られた経営資源の中で運行を維持しているため、職員の健康管理も踏まえ、時間外勤務の縮減に取り組めます。

○ 主な取組

- ・ 計画的な年次有給休暇等の取得
- ・ 職員の意識改革の推進

27. 営業所の管理委託の継続

○ 趣旨(現状)

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図るために営業所の管理委託を活用してきました。しかしながら、近年では、営業所の管理委託を受託する民営事業者において、慢性的に運転手が不足している状況であること、物価高騰や運転手の処遇改善などにより運行に係る経費が増加傾向にあることなど、管理委託を取り巻く環境は大きく変化しつつあります。今後は、管理委託の効果等を踏まえつつ、市バスネットワークの維持に向けた管理委託の活用についても検討する必要があります。

○ 取組の方向性

管理委託に係る効果や課題等を踏まえながら、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します。

○ 主な取組

- ・ 上平間営業所(第5期)及び井田営業所(第3期)の管理委託更新に向けた取組推進(令和8年度)
- ・ 上平間営業所(第5期)及び井田営業所(第3期)の管理委託実施(令和9～令和13年度)
- ・ 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(年3回)

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8~R11・2026~2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業14 持続可能な経営の推進

28. 料金改定に向けた取組

○ 趣旨(現状)

市バスでは、バス車両の更新台数増加や営業所の老朽化対策など、多くの資金需要があり、厳しい経営状況が見込まれることから、令和4年10月に料金改定(大人普通乗車料金210円→220円)を実施しました。

○ 取組の方向性

近年の物価高騰を背景として、運行に係る経費や営業所の建替えを含めた施設整備に係る経費が増加しているほか、安定的な事業基盤を支えるために必要となる運転手や整備員等の確保・育成に係る経費などの資金需要が見込まれています。

こうした状況を踏まえ、持続可能な事業運営を図り、将来にわたって市バス輸送サービスを安定的に提供していくため、乗車料金の改定を検討します。

○ 主な取組

- 乗車料金改定の検討

事業15 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

29. 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

○ 趣旨(現状)

燃料価格をはじめとした物価の上昇等による厳しい事業環境が見込まれるとともに、新型コロナウイルス感染症の影響による減収への対応として発行した特別減収対策企業債の償還や営業所の老朽化対策、脱炭素化に向けた取組等で多くの資金が必要となることから、厳しい経営状況が見込まれています。さらに、全国的な運転手や整備士の不足に伴い、安定した経営基盤を支える人材の確保に課題を抱えるなど、事業を取り巻く環境はより一層厳しいさを増しています。

こうした状況の中、将来にわたって安定的な事業運営を行い、市バス輸送サービスを持続的に提供するため、職員配置や組織整備の最適化に取り組むなど、効率的・効果的な執行体制の整備に取り組む必要があります。

○ 取組の方向性

バス車両の脱炭素化に向けた次世代自動車及びバイオ燃料等の次世代燃料の導入に向けた検討や塩浜営業所の建替え整備に合わせた車検の自家化の拡大、整備員の育成体制の構築など、安定的な車両整備を推進するため、バス車両整備業務の充実・強化を図ります。

また、将来にわたって市バス輸送サービスを持続的に提供していくため、効率的・効果的な執行体制の整備に取り組みます。

○ 主な取組

- 安定的な車両整備に向けた、バス車両整備業務の充実・強化
- 効率的・効果的な執行体制の整備



バス車両の整備

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業16 安定的な事業基盤を支える人材の確保

30.運転手及び整備員の着実な人材確保

○ 趣旨(現状)

運転手については、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に加え、令和6(2024)年4月に、バス運転手の改善基準告示が改正されたことによる、1日の拘束時間の上限や休息期間の基準の見直しなどにより、全国的にバス運転手の不足が深刻化しています。

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。

こうした中、市バスでは、自動車整備資格を有しない整備員養成制度の採用選考や、バス乗務未経験の方を対象とした選考、再度市バスで勤務することを希望する方を対象とした選考など、新たな採用選考を実施してきました。

○ 取組の方向性

運転手については、引き続き、受験しやすい選考方法へ見直しを図るとともに、今後の事業規模に応じ、退職動向等も踏まえながら、計画的な人材確保に取り組めます。

整備員については、人材の確保に向けた関係機関等への働きかけを推進するとともに、引き続き、計画的な人材確保に取り組めます。

採用選考の周知については、より多くの方から応募していただけるよう、効果的な広報を進めていきます。

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。

○ 主な取組

- ・ 運転手・整備員の採用選考の実施(各年2回以上)
- ・ 養成枠(運転手・整備員)の採用選考の実施
- ・ 未経験者枠(運転手)の採用選考の実施
- ・ 受験日の希望選択制の導入検討
- ・ 合同就職説明会の活用等効果的な広報の推進

事業17 人材育成の推進と組織の活性化

31.人材育成の推進

○ 趣旨(現状)

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、このような環境下で事業を進めていくために、より高度かつ多様な能力や取り組み姿勢が職員に求められています。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。

○ 取組の方向性

本市における高齢者人口の増加や、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、営業所ごとの特性に合わせた研修や、職員の習熟度に合わせた研修、電気バスといった次世代自動車の導入拡大に伴う研修など、内容の拡充を図り、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めます。

また、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。

○ 主な取組

- ・ 新規採用者研修
- ・ 組織マネジメント研修
- ・ 外部講師による後輩・部下育成研修
- ・ 運転手を対象とした事故防止研修
- ・ 職長運転手による情報共有や技術の伝達の実施
- ・ 運行管理者研修
- ・ 整備員を対象とした新規採用職員及び階層別の職員研修
- ・ 整備員を対象とした電気バス取扱(技術)講習会

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業17 人材育成の推進と組織の活性化

32.職員のモチベーションの維持・向上

○ 趣旨(現状)

市民やお客様の信頼や安全・安心を確保するため、サービス規律の徹底や適正な業務遂行が求められています。さらに、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。

○ 取組の方向性

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いただいた運転手など、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の実施や、営業所見学会等のイベントを実施し、市バス利用者とのコミュニケーションの場を設けることで、職員のモチベーションの維持・向上を図ります。

○ 主な取組

- ・ 無事故・無違反を達成した運転手を評価する無事故表彰の実施
- ・ 市長表彰・局長表彰の実施
- ・ 営業所見学会等のイベントの実施



大臣表彰

33.職員の健康管理の徹底

○ 趣旨(現状)

市バス事業は、早朝から夜遅く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。

○ 取組の方向性

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めます。

○ 主な取組

- ・ 健康診断結果を踏まえた産業医面談、保健指導・相談の実施
- ・ 睡眠時無呼吸症候群(SAS)のスクリーニング検査の実施
- ・ 心臓疾患・大血管疾患対策検査の実施
- ・ 脳健診の実施
- ・ インフルエンザ予防接種費用の助成
- ・ 眼科健診の実施

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業18 営業所の計画的整備

34. 営業所の建替えに向けた取組

○ 趣旨(現状)

塩浜営業所については、築51年が経過し、施設の老朽化への対応に加え、バス車両整備に係る民間整備事業者の減少を踏まえた車両整備機能の拡充や、脱炭素化に向けた取組である電気バスのための充電設備の整備など、事業を取り巻く環境の変化等に対応した施設整備等を進めていく必要があります。

鷲ヶ峰営業所については、築54年が経過したため施設の老朽化が進んでおり、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など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等を検討していく必要があります。(築年数は令和8(2026)年3月31日時点)

○ 取組の方向性

塩浜営業所については、車検の自家化の拡大に向けた車両整備機能の拡充や、電気バス等の次世代自動車の拡大などに取り組み、今後も市バス輸送サービスを安定的・持続的に提供していくため、現在地での営業所施設等の建替え整備に向けた取組を進めます。また、建替え整備の際は緑の連続性に配慮し、植木や植栽帯等の設置を検討し、地球環境の変化に対応するとともに、施設従業者のストレス緩和・リラックスに貢献します。

鷲ヶ峰営業所については、関係機関とも連携しながら事業用地の確保に向けた取組を検討していきます。

○ 主な取組

- ・ 塩浜営業所の設計等(令和8～9年度)
- ・ 塩浜営業所建替え整備に係る工事着手(令和10年度)
- ・ 塩浜営業所の整備に際し植木や植栽帯等を設置
- ・ 北部地域における事業用地の確保に向けた検討

35. 計画的な整備・補修

○ 趣旨(現状)

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、限りある資金の中で対策を進めていく必要があります。

○ 取組の方向性

引き続き、各設備の現状把握を実施し、施設の長寿命化に向けた予防保全的整備を実施します。また、老朽化や安全上整備が必要な設備については、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。



営業所車庫の路面補修

○ 主な取組

- ・ 空調設備等の定期点検及び部品交換
- ・ 営業所の路面補修についての検討・実施

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業19 資産の有効活用等

36. 広告宣伝事業の取組

○ 趣旨(現状)

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、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広告(車内音声広告、車内額面広告等)を主な広告媒体として、通勤・通学等で市バスを御利用のお客様の目につきやすく、地域に根差した情報発信ができる魅力があります。

○ 取組の方向性

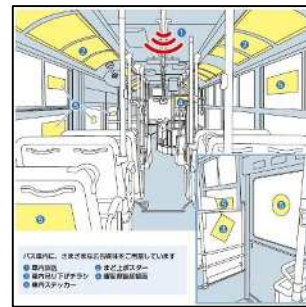
市バスでは、車内額面広告の実施やタイアップ広告の実施など、従来の広告媒体の活用推進に加え、広告宣伝事業への既存資産の新たな活用方法の検討を行うなど、広告宣伝事業を推進します。

○ 主な取組

- ・ 車内放送(停留所名併称広告)の実施
- ・ 車内額面広告の実施
- ・ ラッピング広告の実施



ラッピングバス広告



車内広告

37. 貸切バス事業の取組

○ 趣旨(現状)

近年は全国的なバス運転手の不足や改善基準告示改正に伴う労働時間の規制強化などにより、業界全体で貸切バス事業への対応が困難となっています。その中で、市バスの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業務のほか、競輪輸送による定常的な貸切需要への対応をしてきました。

○ 取組の方向性

引き続き、今後の利用動向を踏まえ、貸切バス事業を推進するなど、適切な事業運営に努めます。

○ 主な取組

- ・ イベントや学校行事等に伴う貸切業務依頼への対応

第4章 目標達成に向けた取組 3 具体的な取組(第1期4年間:R8～R11・2026～2029)

戦略4 経営基盤の構築

施策9 安定した経営基盤の確保

事業19 資産の有効活用等

38.保有資産の活用等

○ 趣旨(現状)

市電(昭和19(1944)年から昭和44(1969)年まで運行)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。

○ 取組の方向性

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、保有資産の有効活用を進めていきます。

○ 主な取組

- ・ 保有資産の貸付け
- ・ 不用品や廃車バスの売却



保有資産の貸付け
(自動販売機の設置)

施策10 プロモーションの推進

事業20 プロモーションの推進

39. プロモーションの推進

○ 趣旨(現状)

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。

○ 取組の方向性

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情報を周知し、効果的な広報を推進します。

○ 主な取組

- ・ 交通局プロモーション推進会議による年間計画の作成・実施
- ・ マスメディアを通じた効果的な広報の実施
- ・ ホームページでの情報発信のほか、X等のSNSを活用して遅延等運行情報を発信
- ・ 「体験型」営業所見学会等のイベントの実施(再掲)
- ・ バス利用者等に向けたイラスト用いた安全啓発のチラシ等の配布(再掲)



「体験型」営業所見学会

第4章 目標達成に向けた取組

4 計画の進捗管理

計画の進捗管理	
<p>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、PDCA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。</p> <p>このため、総合計画の個別計画である本計画においても、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に成果目標を設定し、客観的な評価を実施します。</p> <p>内部の視点による進捗状況の検証については、進捗管理会議を実施することで、取組の実施結果や課題等を明確化することにより、PDCAサイクルを効果的に回していきます。</p> <p>また、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。</p>	
主な取組	
進捗管理会議の実施	年2回実施
市バス事業アドバイザー・ボードの運営	年1回実施

第 5 章

計画期間中の財政収支計画

第5章 計画期間中の財政収支計画

1 財政収支計画及び財政収支見通し

第4章に掲げられている令和8(2026)年度から令和11(2029)年度までの取組を反映して、第1期計画4年間の「財政収支計画」を策定しています。

また、第1期計画4年間の取組等を踏まえ、令和12(2030)年度から令和15(2033)年度までの第2期計画、令和16(2034)年度から令和19(2037)年度までの第3期計画の8年間の見通しを算定し、「財政収支見通し」として位置づけています。

なお、第2期計画以降の具体的な計画に合わせて見直しを行います。

(2) 財政収支計画及び財政収支見通し

■ 料金改定なし

(単位 億円)

	財政収支計画 (第1期計画)				財政収支見通し (第2期計画)				財政収支見通し (第3期計画)				
	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	
収益的 収支	収益	95.7	98.2	100.6	101.0	101.9	102.1	102.1	101.5	101.9	102.0	103.6	108.4
	うち一般会計繰入金(基準外繰入金)	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2
	費用	105.0	100.8	104.5	107.3	107.0	104.7	102.9	100.6	100.8	101.7	105.0	112.9
	純損益	△ 9.3	△ 2.6	△ 3.9	△ 6.3	△ 5.1	△ 2.6	△ 0.8	0.9	1.1	0.3	△ 1.4	△ 4.5
資本的 収支	収入	28.0	19.7	37.2	20.4	65.6	35.2	19.7	26.6	19.6	26.5	38.9	27.6
	支出	36.3	29.3	50.5	35.0	83.8	53.7	35.3	39.4	28.9	33.5	46.0	35.2
	うち建設改良費	17.9	19.5	26.7	17.1	39.4	16.1	4.0	7.3	7.8	14.3	33.8	25.6
	うち企業債償還金	18.4	9.8	23.8	17.9	44.4	37.6	31.3	32.1	21.1	19.2	12.2	9.6
収支差引	△ 8.3	△ 9.6	△ 13.3	△ 14.6	△ 18.2	△ 18.5	△ 15.6	△ 12.8	△ 9.3	△ 7.0	△ 7.1	△ 7.6	
資金 状況	資金過不足額	△ 2.0	△ 1.1	△ 5.5	△ 8.8	△ 17.4	△ 24.9	△ 34.7	△ 41.5	△ 46.6	△ 48.1	△ 50.4	△ 53.1
	資金不足比率	2.5%	1.3%	6.5%	10.5%	20.8%	29.9%	41.7%	49.7%	55.9%	57.7%	60.5%	63.7%

■ R9年度に料金改定(仮定)

(単位 億円)

	財政収支計画 (第1期計画)				財政収支見通し (第2期計画)				財政収支見通し (第3期計画)				
	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)	R16 (2034)	R17 (2035)	R18 (2036)	R19 (2037)	
収益的 収支	収益	95.7	101.2	106.8	107.3	108.1	108.3	108.3	107.7	108.1	108.3	109.8	114.7
	うち一般会計繰入金(基準外繰入金)	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2	9.2
	費用	105.0	100.8	104.4	107.3	106.9	104.7	102.9	100.5	100.8	101.7	105.0	112.9
	純損益	△ 9.3	0.4	2.4	0.0	1.2	3.6	5.4	7.2	7.3	6.6	4.8	1.8
資本的 収支	収入	28.0	19.7	37.2	20.4	65.6	35.2	19.7	26.6	19.6	26.5	38.9	27.6
	支出	36.3	29.3	50.5	35.0	83.8	53.7	35.3	39.4	28.9	33.5	46.0	35.2
	うち建設改良費	17.9	19.5	26.7	17.1	39.4	16.1	4.0	7.3	7.8	14.3	33.8	25.6
	うち企業債償還金	18.4	9.8	23.8	17.9	44.4	37.6	31.3	32.1	21.1	19.2	12.2	9.6
収支差引	△ 8.3	△ 9.6	△ 13.3	△ 14.6	△ 18.2	△ 18.5	△ 15.6	△ 12.8	△ 9.3	△ 7.0	△ 7.1	△ 7.6	
資金 状況	資金過不足額	△ 2.0	2.0	3.8	6.7	4.4	3.0	△ 0.5	△ 1.0	0.1	4.8	8.7	12.3
	資金不足比率	2.5%	—	—	—	—	—	0.5%	1.1%	—	—	—	—

- ※ 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です。
- ※ 端数処理により、収支が一致しない場合があります。
- ※ 収益的収支とは、当該年度の企業の経営活動に伴い発生すると予定されるすべての収益とそれに対応するすべての費用を、資本的収支とは、諸設備の整備、拡充等の建設改良費や、建設改良に要する資金としての企業債収入、現有施設に要した企業債の元金償還等の予定を指します。また、資金状況の欄では、資金収支の累積過不足額を表す資金過不足額と、資金の不足額の事業の規模に対する比率を表す資金不足比率を記載しています。
- ※ 資金不足比率が20%を超えた場合、議会の議決を経て財政健全化計画を策定したうえで、国へ報告するなどの義務が生じます。

(1) 主な前提条件

○ 収益

- 乗車料収入は、令和7年度の見込額を基に、市バスネットワークの形成に向けた取組等を反映して算定しています。
- 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を反映して算定しています。

○ 費用

- 人件費は定年退職者の再任用や正規職員の採用による新陳代謝等を反映して算定しています。
- 減価償却費は、バス車両の更新や営業所の計画的整備等の投資に係る償却額を反映して算定しています。
- 国の経済見通しを考慮し、物価高騰の影響を反映して算定しています。

○ その他

- 料金改定を実施しない場合、効率化・経営健全化の取組を進めたとしても12年間の計画期間内に資金不足を解消することが困難な状況です。資金不足解消のため、令和9年度に20円の料金値上げを実施した場合の「財政収支計画」及び「財政収支見通し」も掲載します。

資 料 編

1 計画策定の経過

「川崎市バス事業 経営計画」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、それぞれの業務に携わっている各課の若手職員を中心とした庁内ディスカッションや、市バス輸送サービスの最前線である営業所職員との意見交換を通じて、現場を起点としたボトムアップにより、課題や対応策等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7年 3月 18日	次期経営計画の骨子について
第2回	令和7年 9月 4日	次期経営計画(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	福島学院大学 教授
利用者 代表	新井 トキ子	川崎市交通安全母の会連合会 会長
	石井 洋子	川崎市地域女性連絡協議会 理事

※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5年3月28日から令和8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。

附 則(令和5年1月31日4川交経企第194号)

この要綱は、令和5年1月31日から施行する。

1 計画策定の経過

本局職員のディスカッション及び営業所職員との意見交換

【検討経過】

開催日	概要等
令和7年3月26日	入庁10年以内の若手職員を対象としたディスカッション(第1回)
令和7年3月27日	入庁10年以内の若手職員を対象としたディスカッション(第2回)
令和7年4月21日	入庁10年以内の若手職員を対象としたディスカッション(第3回)
令和7年5月12日	主任及び係長級職員を対象としたディスカッション
令和7年5月26日	鷲ヶ峰営業所の全職員を対象とした意見交換会(午前・午後各2回)
令和7年5月27日	塩浜営業所の全職員を対象とした意見交換会(午前・午後各2回)
令和7年5月30日	鷲ヶ峰営業所の全職員を対象とした意見交換会(午前・午後各2回)
令和7年6月4日	塩浜営業所の全職員を対象とした意見交換会(午前・午後各2回)

資料編

2 用語解説

用語	解説
あ行	
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。
適性診断	ドライバーの性格、運転態度、認知・処理機能、視覚機能等について、心理及び生理の両面から個人の特性を把握し、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。
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等を改善し、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、大気汚染物質やCO ₂ 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。
遠隔点呼	自動車運送事業者が、国土交通大臣が定める要件を満たす遠隔点呼機器・システムを用いて、遠隔地にいる運転手に対して行う点呼のこと。対面による点呼と同等の効果を有する方法として認められており、運行管理者が運転手の健康状態や酒気帯びの有無、車両の安全確認などを遠隔で実施することが可能になる。

用語	解説
か行	
かわさきカーボンゼロチャレンジ2050	脱炭素化の取組のスタート地点として、2050年のCO ₂ 排出量実質100%削減の達成に向け、2030年マイルストーン(中間目標地点)や、基本的な考え方、先導的な取組などを示したもの。
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	高齢化の進展や居住及び従業人口の変化等を背景に、輸送需要の変化やニーズの多様化が進んでいる中、地域公共交通を取り巻く環境変化等を踏まえ、市域全体の持続可能な地域交通環境の向上を目的として、地域公共交通活性化再生法に基づき策定された法定計画のこと。令和3(2021)年3月に策定した。
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。
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。
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。

か行	
改善基準告示	「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働大臣告示)のことで、バス、トラック、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休憩期間、運転時間等について基準を定めたもの。
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。

資料編

用語	解説
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。
さ行	
次世代燃料	再生可能でCO ₂ の排出量が少ない、または排出しないエネルギーのこと。植物、廃食油や廃棄物から製造されるバイオ燃料などを含む。
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、面積約11,467㎡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。
自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作を代替して行い、車両を自動で走らせること。
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。

用語	解説
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。
障害者差別解消法	共生社会実現のための取組を推進するため、事業者に対し合理的配慮の提供を義務付けるとともに、行政機関相互間の連携の強化を図るほか、障害を理由とする差別を解消するための支援措置を強化することを内容とする法律。
睡眠時無呼吸症候群(SAS(サス))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	
超高齢社会	一般的には65歳以上の人口比率が21%を超えた状態のこと。
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。
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ため、ドライブレコーダーの映像記録と併せ、運転手の指導等に活用している。
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。
DX(ディーエックス)	Digital Transformation(デジタル・トランスフォーメーション)の略で、本計画上ではデータとデジタル技術によってサービス、業務、企業文化等の変革を成し遂げるものを指す。

資料編

用語	解説
電気バス	電気を充電した蓄電池の電力でモーターを動かすことによって走行するバス。走行時はCO ₂ や排気ガスを出さない。
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。
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。
PDCA(ピーディーシーエー)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。
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。
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。

用語	解説
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。