

川崎市バス事業 経営計画 を策定しました

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、令和元年度に計画期間7年間（前期3年間、後期4年間）とする「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」を策定し、取組を進めてきたところです。

この度、「川崎市バス事業 経営戦略プログラム」の計画期間が令和7年度に満了となることから、新たな計画として、計画期間を12年間（令和8年度～令和19年度）とする「川崎市バス事業 経営計画（案）」を取りまとめ、市民の皆様やお客様からの御意見を募集しました。

その結果、15通（意見総数45件）の御意見をいただきました。一部表現の修正や、時点修正等の必要な修正を行ったうえで、「川崎市バス事業 経営計画」を策定いたします。

1 意見公募の期間

令和7年12月4日（木）から令和8年1月15日（木）まで

2 意見公募の結果

意見提出数（意見数）		15通（45件）
内 訳	インターネット・電子メール	12通（28件）
	FAX	1通（4件）
	郵送	1通（1件）
	持参	1通（12件）

3 資料

- （1）「川崎市バス事業 経営計画（案）」に関する意見公募の実施結果について
- （2）川崎市バス事業 経営計画【概要版】
- （3）川崎市バス事業 経営計画

※ 上記資料は、本市ホームページに掲載しています。

<https://www.city.kawasaki.jp/templates/pubcom/820/0000182187.html>



【問合せ先】

川崎市交通局企画管理部経営企画課 植村
電話：044-200-3217

川崎市バス事業 経営計画【概要版】

第1章 計画の策定に当たって

- 計画策定の背景・趣旨
- 計画の位置付け
- 計画期間
- 乗合バスの輸送人員は、少子化や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、感染症拡大前の水準まで回復していない状況
 - これまでは、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、お客様サービスの向上と持続可能な経営を目指して取組を推進
 - 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するため、新たな経営計画を策定
 - 「川崎市総合計画」の政策を効率的・効果的に推進するため、総合計画の個別計画として位置付け
 - 本計画期間は、「川崎市総合計画」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年間に設定(具体的取組の計画は第1～3期まで、各4年間に設定)
 - 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て策定

第2章 市バス事業の現状と課題等

市バス事業の現状

事業規模等

- 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おり、民営事業者とともに市内のネットワークを維持(本編P.6参照)
- 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減少傾向で推移(本編P.8参照)

お客様へのサービス

- 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
- 令和6年度のお客様満足度の調査結果は、「総合満足度」が73.4%で、調査開始以降最も高い評価(本編P.9参照)

市バス事業を取り巻く環境の変化と課題

社会環境の変化

①川崎市の人口動向

- 令和7(2025)年4月に人口が155万人を超え、引き続き増加が見込まれるが、老年人口(65歳以上)の割合は令和12(2030)年頃までに21%を超え、超高齢社会の到来を予測(本編P.16参照)
- 輸送需要の高まりへの対応や誰もが利用しやすいバス利用環境の整備、安全対策のさらなる充実が必要

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は10年で約20万人減少(本編P.18参照)
- 今後も運転手不足が見込まれるため、運転手の確保・育成に向けた取組が必要

④営業所施設の整備

- 4営業所中3営業所は築40年以上が経過し、施設の老朽化が進行(本編P.19参照)
- 安定的な輸送サービスを継続していくため、営業所の計画的な整備等が必要

第3章 計画の基本的な考え方

- 脱炭素化に向けた取組や、営業所の代替整備、特別減収対策企業債の償還等、多くの資金が必要となり、厳しい経営状況が見込まれる中、今後においても公共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、市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、安定した経営基盤の構築に取り組む

安全な輸送サービス

- 令和6(2024)年度の有責事故発生件数は40件で、過去5年間で最も件数の少なかった令和5(2023)年度と比較して12件増
- 令和6年度の有責事故発生増加の主な要因は停車の際の動揺による車内人身事故等によるもの(本編P.8参照)

収支・経営状況

- 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輸送需要に対応した運行などにより、純利益を確保
- 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、近年回復傾向にあるが、令和元(2019)年度の乗車人員まで回復していない状況(本編P.10～11参照)

②まちづくりに合わせた公共交通の整備

- 「魅力と活力にあふれた広域調和型のまちづくり」の推進や「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」の推進など、「広域調和・地域連携型」の都市構造の形成
- 都市基盤整備に合わせたバス路線の再編や駅前広場の整備等が必要(本編P.17参照)

③民間整備事業者の減少

- 市バスの委託業務を担う民間整備事業者は10年で半減(本編P.19参照)
- 民間事業者の減少に対応するため、自家整備体制の拡充と技術高度化への対応が必要

⑥交通分野におけるDXの進展

- 本市では、自動運転バスのレベル4の実装に向けた取組を推進
- 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について検討が必要(本編P.20参照)

第4章 目標達成に向けた取組（施策体系）

- 4つの戦略と10の施策、20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(1期4年間)

戦略1 運輸安全マネジメントの推進	戦略3 公共交通事業者としての取組
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。 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	公共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。 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	戦略4 経営基盤の構築
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。 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I C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	運輸安全マネジメントやサービスの推進、公共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。 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

各事業の具体的な取組 は次のページを御覧ください。

第5章 計画期間中の財政収支計画

【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 ●一般会計繰入金(基準外繰入金)は、令和8年度からの行政路線補助金や公共施設接続路線負担金を反映して算定
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 ●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 ●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
その他	●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

【料金改定なし】

(単位 億円)

		財政収支計画 (第1期計画)			
		R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
収益的 収支	収益	95.7	98.2	100.6	101.0
	うち一般会計繰入金(基準外繰入金)	9.2	9.2	9.2	9.2
	費用	105.0	100.8	104.5	107.3
	純利益	△ 9.3	△ 2.6	△ 3.9	△ 6.3
資本的 収支	収入	28.0	19.7	37.2	20.4
	支出	36.3	29.3	50.5	35.0
	うち建設改良費	17.9	19.5	26.7	17.1
	うち企業債償還金	18.4	9.8	23.8	17.9
	収支差引	△ 8.3	△ 9.6	△ 13.3	△ 14.6
資金 状況	資金過不足額	△ 2.0	△ 1.1	△ 5.5	△ 8.8
	資金不足比率	2.5%	1.3%	6.5%	10.5%

【R9年度に20円値上げした場合(仮定)】

(単位 億円)

		財政収支計画 (第1期計画)			
		R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)
収益的 収支	収益	95.7	101.2	106.8	107.3
	うち一般会計繰入金(基準外繰入金)	9.2	9.2	9.2	9.2
	費用	105.0	100.8	104.4	107.3
	純利益	△ 9.3	0.4	2.4	0.0
資本的 収支	収入	28.0	19.7	37.2	20.4
	支出	36.3	29.3	50.5	35.0
	うち建設改良費	17.9	19.5	26.7	17.1
	うち企業債償還金	18.4	9.8	23.8	17.9
	収支差引	△ 8.3	△ 9.6	△ 13.3	△ 14.6
資金 状況	資金過不足額	△ 2.0	2.0	3.8	6.7
	資金不足比率	2.5%	—	—	—

※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。

第4章 目標達成に向けた取組

- 4つの戦略と10の施策、20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（1期4年間）を推進

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

- 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の実施
- 運転手を対象とした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
- 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
- 輸送安全委員会を年4回実施し、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
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度での星評価の維持
- 【成果目標】有責事故発生件数29件以下（R11年度）

事業2 運行管理体制の充実・強化

- 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
- 遠隔点呼等の活用の検討
- 行先確認等の基本動作の徹底
- 街頭指導の実施
- 経路誤り発生時対応訓練の実施
- 主要駅・バスターミナル等におけるテロ対策巡回の実施

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

- 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）
- 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

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

- 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

- 走行環境の変化に応じた適切なダイヤ改正の実施
- 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

- バス車内前面のモニターを大きく見やすいものに更新
- 市バスマップの定期的な改訂・発行

事業7 乗車券のIC化の推進

- 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

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

- バス車両を更新する場合はノンステップバスを購入
- 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
- 【成果目標】お客様総合満足度72%以上（R11年度）

事業9 バス停留所施設の整備・維持

- 老朽化を踏まえた上屋・照明付標識・二面式標識の更新
- 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の実施

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

- 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
- 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

- 適正な公共負担の下での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

- 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
- 施設における再生可能エネルギーの継続的活用
- エコドライブ指導者研修への派遣
- 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
- 【成果目標】電気バスの導入計15両（R8～R11年度）

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

- 災害の発生を想定した実践的な防災訓練の実施
- 「交通局危機管理対応マニュアル」の見直し

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

- 収支計画に基づいた事業運営の実施
- 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
- 上平間営業所及び井田営業所の管理委託更新に向けた取組推進
- 乗車料金改定の検討
- 【成果目標】純利益の確保、資金不足比率20%未満（R11年度）

事業15 持続可能な事業運営に係る組織体制の構築

- 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

事業16 安定的な事業基盤を支える人材の確保

- 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

- 運転手を対象とした事故防止研修の実施
- 整備員を対象とした電気バス取扱（技術）講習会の実施
- 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
- 睡眠時無呼吸症候群（SAS）のスクリーニング検査の実施

事業18 営業所の計画的整備

- 塩浜営業所の建替え整備に係る工事着手
- 北部地域における事業用地の確保に向けた検討

事業19 資産の有効活用等

- 車内額面広告やラッピングバス広告の実施
- イベントや学校行事等に伴う貸切業務依頼への対応

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

- マスメディアを通じた効果的な広報の実施
- 「体験型」営業所見学会等のイベントの実施