

事 案 一 覧 表

申請種別：乗合バスの上限運賃変更

令和4年5月26日
自動車局旅客課

諮問いたしたい事案
川崎市交通局（神奈川県：京浜ブロック）

目 次

| | |
|-------------------------------|---|
| 上限運賃変更を申請した乗合バス事業者の申請内容 . . . | 3 |
| 川崎市交通局（神奈川県・京浜ブロック） | |
| 事案一覧 | 4 |
| パブリックコメントの募集結果 | 6 |

| | | |
|----------------|-----------|--------|
| 事業者名 | 川崎市交通局 | |
| 前々回改定実施年月日 | 平成3年1月16日 | |
| 前々回平均値上率 | 5.88% | |
| 前回改定実施年月日 | 平成7年3月1日 | |
| 前回平均値上率 | 11.11% | |
| 現行上限運賃と改定運賃の比較 | 現行上限運賃 | 申請上限運賃 |
| 制定形態 | 均一制 | 均一制 |
| 運賃 | 210円 | 220円 |
| 平均値上げ率 | 4.76% | |
| 申請年月日 | 令和4年3月29日 | |
| 実施予定日 | 令和4年10月1日 | |

事案一覧について

| 申請 | 年月日 | 申請者 | 申請内容 | | 査定 |
|----|-----------|--|------|-------------------|-------|
| 申請 | 令和4年3月29日 | 川崎市交通局 代表者 川崎市交通事業管理者 交通局長 中上 一夫 | 現行 | [均一制] 210円 | 申請どおり |
| 諮問 | 令和4年5月16日 | 資本金 — 百万円 株主 — | | | |
| | | 認可キロ 199.3キロ | 申請 | [均一制] 220円 | |
| | | 申請地域キロ 199.3キロ | | | |

Ⅱ. 査定内容 (川崎市交通局)

1. 申請理由

川崎市交通局では、様々な経営改善に取り組むことで、約27年間運賃を維持してきたが、バス車両の更新台数増加や営業所の老朽化対策等で多くの資金需要が見込まれるなど、さらに厳しい経営状況が想定されたことから、将来にわたり市バス輸送サービス維持を維持していくため、運賃改定による収支改善を図る。

2. 申請者の概要

(1) 事業別収入ウェイト及び収支率

| 事業別 | 規模 | 収入ウェイト | 収支率 |
|------|-------|---------|---------|
| 一般路線 | 344 両 | 99.1 % | 86.3 % |
| その他 | 1 両 | 0.3 % | 157.5 % |
| 貸切バス | 5 両 | 0.6 % | 177.8 % |
| 全事業 | | 100.0 % | % |

(2) 配当額

無配

(3) 累積欠損 (全事業)

3,480百万円

(4) 乗合バス運賃制度別収入ウェイト

| | |
|-----|---------|
| 均一制 | 100.0 % |
|-----|---------|

3. 前回改定

平成 7 年 3 月 1 日

平均値上率 11.1 %

前々回改定

平成 3 年 1 月 16 日

平均値上率 5.9 %

- 国土交通省では、本年4月15日から4月28日までの間において、川崎市交通局の運賃改定に関する意見募集を実施したところ、本件に関して6件のご意見が寄せられた。
- 寄せられたご意見の概要とそれに対する川崎市交通局の考えについては、以下のとおり。

| | ご意見 | 川崎市交通局の考え |
|---|---|--|
| 1 | <p>川崎市バスの運転手の給与は他の公営、民間バス事業者に比べて2割程度高いのです。</p> <p>今回の値上げ申請理由を車両更新や営業所建替えによる赤字を理由とするならば、まずは給与水準を他のバス事業者と同程度にしてから値上げ申請すべきと考えます。</p> | <p>川崎市交通局職員の給与は、川崎市職員に準じた給与体系であり、バス運転手は、道路施設の維持管理等を行う技能職員と同じ給料表を用いております。</p> <p>川崎市交通局では、前回改定（平成7年）から各種手当の廃止や給料表の変更などを行い、人件費の抑制に取り組んできました。引き続き、業務の効率化等に向けた取組を推進してまいります。</p> |
| 2 | <p>子供運賃について 「現金での支払いは変わらず、ICでの支払いだけ値上げ」 これは全く時代にそぐわないと思う。ICでの値上げは無し、現金で10円値上げるべき。 もしくはICでの支払いは提案通りの5円増し、現金での支払いを10円増しにすべき。 なぜ子供の現金だけ値上げしないか疑問。</p> | <p>国土交通省自動車局長通達「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度」（最終改正 平成24年7月31日）の「Ⅱ 上限運賃及び実施運賃」「第5. 運賃及び料金の適用方法」「5-1 普通旅客運賃」「1. 運賃の適用方法」において、「（1）小児片道普通旅客運賃は、大人片道普通旅客運賃の半額とする。」とありますので、今回、大人片道普通旅客運賃を220円とすることから、小児片道旅客運賃は半額の110円としております。</p> |
| 3 | <p>川崎市バスの正規職員の平均年収は令和2年度で743万円と聞いております。民間バスの年収が370万円～560万円と言われており、給料水準が高く、バスの運賃をあげる前にあらためて是正する必要があると考えます。数年前にも運賃の値上げを安易に申請、後に却下されているのが現状です。</p> <p>今回の改定が本当に必要なことであるのか、あらためてご検討いただきたいと考えます。川崎市のバスがあがれば他のバスも210円からあがると考えます。</p> <p>ガソリンが高いから値上げすると言っても、ガソリンが安くなっても値下げすることはないと考えます。</p> | <p>川崎市交通局職員の給与は、川崎市職員に準じた給与体系であり、バス運転手は、道路施設の維持管理等を行う技能職員と同じ給料表を用いております。</p> <p>川崎市交通局では、前回改定（平成7年）から各種手当の廃止や給料表の変更などを行い、人件費の抑制に取り組んできました。</p> <p>この他にも、これまで様々な経営改善に取り組むことで、約27年間運賃を維持してきましたが、バス車両の更新台数増加や営業所の老朽化対策等で多くの資金需要が見込まれるなど、さらに厳しい経営状況が想定されたことから、将来にわたり市バス輸送サービスを維持していくため、引き続き、経営改善の取組を推進するとともに、運賃改定により収支改善を行う必要があると判断したものでございます。</p> |

| | ご意見 | 川崎市交通局の考え |
|---|---|---|
| 4 | <p>意見 今回の川崎市交通局の上限運賃変更認可申請に関して賛成します。</p> <p>理由 近隣の均一運賃エリア(東京23区・横浜市内)は220円であるのに、川崎市内は210になっていて利用客としても紛らわしい部分や、1995年3月以来、消費税増税分以外は運賃が据え置かれていること、そしてコロナ禍や少子高齢化による利用客の減少、物価・原材料高騰により殆どのバス事業者が経営に苦しみ、赤字経営になっているため、結果として運行路線の減便によるサービス低下や、企業努力という大義名分により従業員の人件費抑制が行われているため、慢性的人材不足や時間外労働にも繋がるという実態が続いていることから、現状では企業努力による経営にも限界のため、利用者負担による運賃の値上げに関しては大いに賛成します。</p> <p>特に、バス事業者勤務の者は一般的な収入に比べると低いので今後の業界の維持(人材の確保)のためにも経営の健全化や増収のためには更なる運賃の値上げはやむ終えずと考えます。 首都圏の均一運賃エリアでは現状から30~40円(250円)の値上げが妥当ではないかと考えます。</p> <p>昨今では高齢者フリーパスや福祉パス、障害者の利用客の割引制度を利用する乗客も増えているのが、経営の悪化に繋がっている部分もあるので上限運賃以外にも値上げの検討をするべきではないかと私は考えます。</p> | <p>川崎市交通局では、これまで数次にわたる経営計画を策定し、利便性の向上や運行の効率化の観点から路線見直しやダイヤ改正を行うとともに、営業所の管理委託、路線の移譲、諸手当の見直し、バス車両使用年数の延長などによる経営の効率化を進めることで、市民やお客様の大切な交通手段の確保や、公営バスとして民間バス事業者の参入が見込めない地域における運行の確保など、市域におけるバスネットワークの維持・充実に取り組んできました。</p> <p>しかしながら、バス車両の更新台数増加や営業所の老朽化対策等で多くの資金需要が見込まれるなど、今後さらに厳しい経営状況が想定されており、このような状況に対応するため、引き続き、経営改善の取組を推進するとともに、運賃改定により収支改善を図ってまいります。</p> |

| | ご意見 | 川崎市交通局の考え |
|---|---|---|
| 5 | <p>市バス溝23系統の溝の口駅南口から市民プラザを経由して梶ヶ谷駅を結ぶ市バスの市民プラザ通りの大原と姿見台の間にある居酒屋じよっぱりの店の前にある信号のすぐ近くにバス停をもう1つ設置する事はできないのでしょうか。</p> <p>この信号の回りには、たくさんの企業や店舗等が建ち並び、とても賑やかで大勢の人が、この五差路に集まって駅へ向かうので、この信号のすぐそばに停留所を設置すれば、今よりもはるかに多く溝23系統の市バスを利用する人が増えるのではないのでしょうか。</p> | <p>要望箇所は、梶が谷駅から約600m、既設の大原停留所から、駅方向に約170mの位置にあります。</p> <p>当該箇所への停留所の設置につきましては、交差点や駐車場の出入口が近接するため安全上問題があることや、停留所の設置にあたり近隣地権者の承諾が必要であること等の多くの課題があり、設置が困難な状況であることから、現状では御要望にお応えすることができません。</p> |
| 6 | <p>現在単身赴任中で、もともとのベースは川崎市幸区で、市バスはよく利用しておりましたし、今でも川崎に戻った際には、利用させていただいております。</p> <p>民間・公共問わず、公共交通機関が厳しい経営状況化におかれていることは理解しております。コロナ禍で、さらに追い打ちをかけるようになったことも理解しています。</p> <p>しかしながら、公共交通機関は単純に営利のみを追い求めれば良いというものではないと思います。また、最大限の企業努力をしたうえで、致し方ない場合のみに運賃変更、早い話が値上げを検討し始める余地があるといえます。</p> <p>現状、川崎市バスがこの企業努力をしているとは正直、見えません。恐らく私以外の市民も同様ではないかと。</p> <p>例えば私がよく利用する、古市場一丁目バス停から川崎駅ラゾーナ広場へのバス、頻繁にみかけるのが、バスが連なっている光景です。川73系統に乗り込んだと思ったら、川74系統の後ろについてずっと追いかけてこ状態だったり、下手すると、前の同系統のバスに追いついたり、後ろの同系統のバスに追いつかれたり、なんてことも多々あります。</p> <p>それぞれが満員になっているかというところでもなく、... 時間帯に応じてバスのタイプを変える、ダイヤを変化させるなど、まだまだできることは多々あるのではないのでしょうか。最終的に値上げとなる前に、議論する余地はあるように思います。</p> | <p>川崎市交通局では、これまで数次にわたる経営計画を策定し、利便性の向上や運行の効率化の観点から路線見直しやダイヤ改正を行うとともに、営業所の管理委託、路線の移譲、諸手当の見直し、バス車両使用年数の延長などによる経営の効率化を進めることで、市民やお客様の大切な交通手段の確保や、公営バスとして民間バス事業者の参入が見込めない地域における運行の確保など、市域におけるバスネットワークの維持・充実に取り組んできました。</p> <p>当該地域は、上平間営業所からJR川崎駅へ、複数の系統が運行しており、途中で分岐して経路を変えることで、各地域の輸送需要に対応しております。運行間隔が等間隔となるよう計画しておりますが、重複区間では道路混雑等でバスが接近してしまう場合もあります。</p> <p>川崎市交通局では、新型コロナウイルス感染症の影響や、人々の行動様式の変容等から、乗車人員が大幅に減少しております。そのため、経営改善の取組の一つとして、利用動向を踏まえたダイヤ改正に取り組んでおりますが、急激な減便等は、利用者の利便性低下等が見込まれることから、段階的に運行計画を見直しております。</p> <p>引き続き、利用動向を踏まえた運行計画の見直しを行い、効率的な事業運営に取り組んでまいります。</p> |

参考資料

同時発表：関東運輸局

令和4年4月15日
自動車局旅客課

川崎市交通局の路線バスの上限運賃変更に関するパブリックコメントを実施します

川崎市交通局より、道路運送法第9条第1項に基づき、路線バスの上限運賃の変更認可申請がありました。
 当該申請事案について、適正な審査を行うことを目的として、広く利用者から意見を聴くために、別紙意見公募要領にて御意見を募集します。

1. 運賃改定の申請概要について

(1) 申請日：令和4年3月29日(火)

(2) 申請事業者：川崎市交通局(神奈川県川崎市川崎区宮本町1番地)

(3) 申請内容(現行・申請運賃額)

| 普通旅客運賃 (均一運賃) | | 現行 | 申請 |
|------------------|-------|------|-------------|
| 大人 | 現金 | 210円 | 220円 |
| | ICカード | 210円 | 220円 |
| 小児 | 現金 | 110円 | 110円 |
| | ICカード | 105円 | 110円 |

| 定期旅客運賃 (市バス全線) | | 現行 | 申請 |
|-------------------|-----|---------|----------------|
| 通勤 | 1箇月 | 9,450円 | 9,900円 |
| | 3箇月 | 26,930円 | 28,220円 |
| | 6箇月 | 51,030円 | 53,460円 |
| | 1箇月 | 7,430円 | 7,300円 |
| | 3箇月 | 21,180円 | 20,810円 |
| | 6箇月 | 40,120円 | 39,420円 |
| 通学(甲) 中学生以上 | 1箇月 | 2,430円 | 2,400円 |
| | 3箇月 | 6,930円 | 6,840円 |
| | 6箇月 | 13,120円 | 12,960円 |
| 通学(乙) 小学生まで | 1箇月 | 2,430円 | 2,400円 |
| | 3箇月 | 6,930円 | 6,840円 |
| | 6箇月 | 13,120円 | 12,960円 |

(4) 実施予定日

令和4年10月1日

- 乗合バスの運賃及び料金の認可について
 乗合バスの運賃・料金は、道路運送法第9条第1項に基づき、その上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされています。認可にあたっては、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査することとされています。
- パブリックコメントの意見提出について
 別紙意見公募要領をご確認の上、ご意見をご提出願います。

連絡先 国土交通省自動車局旅客課 佐藤、笠井
 TEL:03-5253-8111(内線41204,41233)
 TEL:03-5253-8568(直通)
 FAX:03-5253-1633

ご質問いただきました事項については、以下のとおり回答いたします。

〔ご質問1〕

川崎市交通局の報道発表資料において、子育て世代の経済的負担を軽減するために通学定期券を引き下げる措置を行うとしているが、敬老パスは導入しているか。導入しているのであれば、その概要と利用状況について教えて頂きたい。また、その他、高齢者に対する需要喚起策は検討しているか。

〔回答〕

川崎市では、川崎市高齢者外出支援乗車事業として、市内在住の満70歳以上の方に「高齢者特別乗車証明書」を交付し、同証明書を市内で運行するバス乗車時に提示することで、大人普通運賃の半額（IC105円、現金110円）で乗車できる制度を導入しています。

また、高齢者特別乗車証明書をお持ちの高齢者が、月額1,000円（身体障害者手帳等をお持ちの方は無料）で市内を運行するバスに通用期間中は何回でも乗車できる「高齢者フリーパス」も併せて導入しています。

高齢者に対する需要喚起策については、高齢者の方も快適にバスを御利用いただくため、バス待ち空間の充実として、道路幅員等の設置基準を満たす停留所（川崎市交通局管理分）に、上屋やベンチを設置しているほか、市内の高齢者施設を通じて、バスの乗り方や車内の注意事項等を記したパンフレットを配布しております。

今後は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から開催を控えていた交通安全・バリアフリー教室について、学校の生徒向けへの開催だけではなく、高齢者を対象とする交通安全教室の開催を検討しております。

〔ご質問2〕

川崎市交通局においても、ドライバー不足の状況に陥っているのか。

〔回答〕

川崎市交通局においても、数年来運転手不足が課題となっており、定期的に運転手の正規職員採用選考や会計年度任用職員採用選考などを行うとともに、令和元年度からは、川崎市交通局が大型自動車第二種免許の取得費用を負担する養成枠による採用選考も併せて実施するなど運転手の人材確保に努めております。

現状では、コロナ禍における利用動向を踏まえた運行計画の見直しに段階的に取り組んできたことから、運行に必要な人員を確保できていますが、今後、多くの運転手が定年退職を迎えるとともに、高齢化も進むことから、あらゆる制度を活用しながら、計画的な人材確保に取り組んでまいります。

〔ご質問3〕

安全の投資について、例えばドライバーの乗務時間の連絡について機械がお知らせするような取組は行っているのか。

〔回答〕

川崎市交通局では、点呼など運行管理を補助するシステムにおいて、運転手の出庫時間が近づくと、当該運転手の画面表示エリアの色が変化するようにして、点呼執行状況の視認性を高めております。

バスロケーションシステムでは、出庫時間を過ぎてもバスが運行していない場合は、警告音及びランプ点灯により事務所内の職員が認識できるように、また、遅延等が発生した場合には、地図上で当該バス表示の色が変化するなど、識別しやすくする取組を行っております。

また、バス車内では、運転席の前方に小型ディスプレイを設置し、通過停留所名や予定時刻を表示するとともに、系統の分岐が多い交差点では、進行方向を表示するなど、電子スターフ機能による運行サポートを行っております。

バス車両については、ウィンカーチャイムによる車両周辺への注意喚起や後方タイヤの巻き込み防止として路肩灯のLED化による夜間視認性向上などの安全確保、巻き取り式車いす固定ベルトの整備による運転手の作業性向上などを全車両に展開しております。また、バックカメラやドライバー異常時対応システム（EDSS）搭載車両の順次導入などの安全対策を進めております。

〔ご質問4〕

運賃改定で得られた増収分については、利用者に対してどのように還元していくのか。

〔回答〕

川崎市交通局では、本年3月に策定した「川崎市バス事業経営戦略プログラム（後期計画）」（計画期間：令和4年度～令和7年度）において、経営改善の推進等により「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」、「社会的要請への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していくとしております。

「安全な輸送サービスの確保」に向けた取組として、関係法令等の遵守と安全方針の周知徹底、運転手実技研修をはじめとする輸送安全に関する研修の計画的実施、ドライブレコーダーの映像を活用したヒヤリ・ハット情報の共有などにより、職員の安全意識や運転技能の向上に取り組んでまいります。

また、マネジメントレビューや内部監査の実施による安全管理体制の構築、ドライバー異常時対応システム（EDSS）の順次導入等によるバス車両の安全対策の実施、交通安全教室の開催等による安全啓発など、運輸安全マネジメントの着実な推進等に取り組んでまいります。

「快適で利用しやすいサービスの提供」に向けた取組として、引き続き、利用動向を踏まえた路線再編やダイヤ改正等の実施に加えて、運行状況をリアルタイムで確認できる「市バスナビ」、民営バスを含む40か所の乗り場の案内情報をデジタルサイネージで表示する「川崎駅バス総合案内表示板」など案内サービスの提供や、これらの案内表示における多言語表記の実施、さらには、モバイルPASMOへの対応等による乗車券のIC化の推進など、バス利用環境の充実に取り組んでまいります。

また、添乗観察を活用した運転手指導や外部講師を招いた運転手接遇研修の実施等による接遇サービスの向上、ノンステップバスの購入やバリアフリー教室の開催等によるバリアフリー化の推進、停留所の定期的な清掃や上屋、標識、ベンチの代替、補修等による停留所施設の維持管理など、快適な移動空間の提供に取り組んでまいります。

「社会的要請への対応」に向けた取組として、環境に負荷の少ないハイブリッドバスの増車や営業所施設等の照明のLED化によるCO2削減に取り組むなど、環境対策を推進してまいります。

また、地震、台風、大雪等の発生を想定した訓練や重大事故が発生した場合に備えた通報訓練など、災害時や非常時に備えて取り組んでまいります。

川崎市交通局では、これらの取組を推進することにより、公共交通や公営バスとしての役割を果たしつつ、安全かつ快適で利用しやすいサービスを提供してまいります。

【ご質問5】

停留所に関する設備（上屋対策など）の対応状況と今後の整備計画について教えてください。

〔回答〕

川崎市交通局では、道路幅員等の設置基準を満たす停留所（川崎市交通局管理分）に、上屋やベンチを設置しております。また、これらの停留所施設については、老朽化や経営状況を踏まえ、計画的な代替整備を行っております。

現在は、新型コロナウイルス感染症の影響により収入が大幅に減少し、厳しい経営状況にあります。停留所施設の劣化調査を行い、代替や補修など必要な措置を講じることにより、整備・維持管理費用を抑制しつつ、引き続き、快適なバス待ち空間の提供に取り組んでおります。

【ご質問6】

女性の従業員、ドライバーの割合はどの程度か。また、乗務シフトを組む際、女性が宿直して勤務することがあるのか。また、女性従業員全体に対するサポート支援はあるのか。

〔回答〕

令和4年4月1日時点で、事務職員等が8名（事務職員全体の6%）、運転手が7名（運転手全体の2%）となっております。運転手に宿直勤務はありませんが、営業所事務職員（対象者1名）は隔日勤務制のため、宿泊があります。

女性従業員全体に対するサポート支援としては、女性特有の事象による特別休暇の導入や、女性専用の休憩室、シャワールーム(一部営業所)の整備を行っているほか、女性運転手の人材確保に向けて、女性向け求人サイトを活用した募集を行っております。

引き続き、女性運転手が働きやすく、定着化が進むよう、環境整備に取り組めます。

〔ご質問7〕

収支率が悪いエリアでも運行しているが、民間バスに任せるのではなく、今後も市バスとして運行を継続していく理解でよいか。

〔回答〕

川崎市交通局では、公営バスとして民営バス事業者の参入が見込まれない地域におけるバス運行の確保などにより、市域におけるバスネットワークを維持しております。

収支率が悪い路線につきましては、利用動向を踏まえたダイヤ改正や運行区間の見直しなどにより、収支改善や利便性向上に取り組むことで運行を維持しております。

引き続き、運行計画等の見直しを行い、市民やお客様の移動手段を確保したいと考えております。

〔ご質問8〕

経営努力として広告収入を計上しているが、どのようなものか。

〔回答〕

広告収入について、バス車両では、車内広告として車内上部や運転席後方の額面へのポスター掲示や窓ガラスやドア扉等へのステッカー貼り付け、降車ドア付近への吊り下げチラシ、車内放送での広告案内などがあります。また、車外広告では、全面又は一部分のラッピングバスや、車外パネルへの掲出があります。

この他、企業名等を停留所名称とする広告や、市バス路線図等を冊子にした市バスマップは、冊子内に広告を掲載することによる収入で作成費用を賄うなど、収支改善に取り組んでおります。

さらに、令和3年10月より新規広告事業として、バス1両分の全ての車内額面等を用いた、車内額面貸切広告を開始するなど、収入確保に向けて広告事業の推進に取り組んでまいります。