

令和元年度第1回川崎市バス事業アドバイザー・ボード 摘録

日 時：令和2年3月18日（水） 10：00～12：00

場 所：カルッツかわさき大会議室4

出席者：（委員）新井委員、岡村委員、鈴木委員、田邊委員、寺田委員

（事務局）邊見交通局長、篠原企画管理部長、斎藤自動車部長、その他関係職員

議 事：意見交換 川崎市バス事業経営戦略プログラムについて

委員 昨今の働き方改革で、バス運転手の労働環境の改善が求められていますが、そういった中で、バス運転手の労働環境の改善について、どう考えているか。

事務局 バス運転手の労働時間を短縮するには、人材の確保が必要であると考えている。しかし、大型自動車第二種免許保有者が年々減少しており、人材の確保が出来ないことによる減便を行っている事業者もある。そのような状況において、本市では、バス運転手の養成制度の運用を開始し、人材の確保に取り組み、バス運転手の労働環境の整備を進めている。

委員 現状のダイヤというのが、本当に今のニーズに合っているのかというところの検証が必要であるが、どのように取り組んでいるか。

事務局 ICカードのデータ等の料金収納機のデータを活用し、利用実態を把握・分析するなど、検証を行っている。このような検証を行い、利用者の多い路線を増便し、利用者の少ない路線を減便している。減便については、単純に減便させるのではなく、運行間隔を調整しながら、お客様が利用しやすいようなダイヤに設定するとともに、お客様の混雑緩和のために中型バスから大型バスに変更するなど、出来る限りお客様が御利用しやすいような配慮を心がけ、取り組みを進めている。

委員 現状のダイヤが本当にニーズに合っているかどうかというのは、しっかりと検証する必要があるが、川崎市に限らず他の地方でもそうだが、人の動きが10年・20年前から変わっているのに、実際動いているダイヤは数十年前とそんなに変わらないケースが多い。過去に組んできたダイヤを良しとして踏襲し、減便・増便を行うという中で、需要に見合った適切なサービス提供による減便であれば、減ったこと自体がサービスの低下ではない。既に1時間に1回しか運行していない地域では、1本減らせば相当なサービス低下に繋がるが、川崎市の場合は、そういった地域ではない。実際に利用するときのイメージや利便性の感じ方がどうかということが、サービスに繋がるので、いかに乗りやすく、利用しやすいダイヤになっているかが重要。

委員 バス会社というのは、民間企業がある中で、どうして公営が必要なのかが問われてくると思うので、民間企業と違って公営というのは、こういう意味で存在意義があるんだというそもそも論のようなものが本当は必要。公営は、民間企業に代替できるものがある場合、目的関数や目標が違っていても仕方がないと思う。とはいえ、サービス業なのでニーズがあるところに、バスのサービスを提供するのが筋なので、利用者が少なくなったバス路線を減便するのは、社会にとって望ましくない。どこに軸足を置いて議論していいのか、わかりにくくなっていると思う。

委員 お客様は、バスのサービスに不満だったら、バスに乗らなくなるので、実は、お客様が乗らなくなるというのが、一番強い意志表明になる。需要面での工夫を教えてください。

事務局 利用状況や収支状況を把握・分析し、限られた経営資源を活用することで、効率的なバスネットワークの充実に努めてきた。ただ、今乗ってない人が、本当は乗るというような潜在的な需要をどのように把握していくかというのが課題。現状では、利用者数の変化があると、その要因を分析している状況にあり、需要動向の変化を見て、バスの運行本数を増減している状態であるので、利用者数以外に把握・分析できるものがあれば活用していきたい。

委員 ICカードを活用した路線単位の分析であれば、既に取り組まれていると思いますが、毎日乗っている人なのか、月に1回しか乗らない人なのかなど、路線特性のようなデータをしっかりと分析していただきたい。また、バスに乗る前はどのようにしていたのか、バスを降りてどうしたのかというのは、まちづくりの仕事のひとつとして市でやってほしいと考えている。

委員 交通局が交通局であるために、公営事業者として民営事業者が取り組まないことにも取り組んでおり、そのような努力はとても大事である。一方で、事業者として取り組まなくていい努力をさせられているという面もあり、そのようなことはやめて、もっと別のことに注力すべきだという考え方もあるが、そうすると交通局は要らないとなってしまうといったジレンマの中で取り組んでいると思う。そのような中でも気概を持ちながら、行政として維持すべき路線があるのであれば、必要なお金はもらい、もらえなければやりませんというくらい、シビアにやるべき。気概というのは、バス事業者としての能力が高く、民間事業者よりも公営事業者のクオリティが高いとアピールしていくことが、王道の考え方である。そういった気概を持つことは難しいが、そこをアピールできれば回り回っていい方向に進むと思う。

委員 市の本体と交通局の関係は、市の本体が施策としてこうあるべきだということを、何となく市の交通局が受けて、市の交通局の責任でやらざるを得ないというような難しい立場にあるのが公営交通かなと思っている。しかし、政策的に市の本体がやるべきことは、交通局がやるのではなく、市の本体で責任もってやってくださいとしっかり交通局の意見を伝えることも必要。

委員 川崎市内で、他のバス会社と協議して、昼間は走らないので、他社で走ってください、というようなことをしているか。

事務局 時間帯によって走らないという調整はしていない。ただ、小杉駅と鷺沼駅を結ぶ路線や、鷺沼駅と聖マリアンナ医科大学前を結ぶ路線については、共同運行という形で、お互いに交互に走るというような、運行の時間帯を決めているということはある。