

令和３年度第２回川崎市バス事業アドバイザー・ボード 摘録

開催日：令和３年１２月２７日（月）

出席者：（委員）青木委員、岡村委員、鈴木委員、田邊委員、寺田委員、野上委員

議 事：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

１ 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

（１）川崎市バス事業経営戦略プログラムについて

委員 計画の位置づけで、市の総合計画の関連や、本文にも地域公共交通計画との整合について書いてあるが、例えば具体的な取組などについて、これは市の地域公共交通計画に位置づけられているものと、関連のあるものであれば、具体的に書いた方がいい。最初に位置づけとして書いてあるだけで、どこがどういうふうに関連しているのかは見えてこない。具体的に関連した取組があれば、書いておいたほうがいい。

また、市の他の計画と連携が取れているということが、公営交通としての１つの特性であり、市が策定する地域公共交通計画と交通局の策定する経営戦略プログラム、市民から見るといずれも川崎市の計画なので、公営企業として連携が取れていないと縦割りのように見えてしまう。

事務局 市の総合計画は上位計画になるため、一部の記載は市の総合計画と同じ記載をしている。地域公共交通計画については、具体的な取組を記載することが難しいことから記載はないが関係局と調整・情報共有は行い連携して取組を推進している。

なお、臨海部ビジョンや鷺沼駅周辺再編整備、登戸土地区画整理事業との連携、「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など、他の本市との連携については記載をしている。

（２）市バス事業の現状と課題等について

委員 素案に「お客様満足度調査結果の推移」があるが、コロナの影響がない令和元年度に下がっている理由はなにか。コロナの影響とコロナ以外の影響をどこまで分けて分析されているのか。例えばこのアンケートに回答した人の乗車区間、性別、年齢等の情報があれば、今後満足度を上げるための分析、ヒントになると思う。

事務局 お客様満足度については、特に下がっているのがコミュニケーションの部分。理由としてはコロナの影響もあると思うが、一時期は、運転手もお客様も神経質になっている時期もあった。

しかしながら、当局の運転手の待遇で足りない部分があるのは間違いないと考えている。例えば、マスクをした状態でどれだけにこやかに見せられるか、マスクをして接客するとどういうふうに見られているのか。運転手は自分のことを客観的に見ることができないので、それを理解させる取組も必要と考えており、指導や研修を充実したいと考えている。

(3) 目標達成に向けた取組について

委員 運転手の労働時間規制ですが、現在の拘束時間が短くなることは確実の見通しなので、おそらく、夜間のサービスは需要が激減していることから、労働時間規制を守ると、最後の1時間は減らすことになるので、減便になることは確実と思われる。

今後、想定されることについては、後期計画に記載があるといいと思う。

事務局 改善基準告示の見直しについて、作業を進めていることを監督官庁に確認しており、スケジュールは、後期計画期間内で改正・施行になる見通しと聞いている。

乗合バス事業者にも最も影響することは、拘束時間が短くなり、勤務間インターバルを増やすこととなり、現在の運行では対応が難しいと考えている。

そのような点に配慮すると、運行ダイヤにも制限がかかると思われ、運行本数に影響がある。一方で、運行ダイヤを維持しようとすれば、運転手の数が多くなってしまう。そのバランスを見ながら対応していかなければならない。

事務局 本編には、労基法改正に関する記載はあるが、その内容は見直し作業を進めていることから明確には記載していない。

委員 運転手不足について、感染症の影響で減便を行い、現状では運転手の人数は足りていると思うが、感染症が収束し、運行本数も増えていくと、今まで以上に運転手不足になる。民間バス事業者では限られた資源を有効活用するために、他事業者が運行しているところから減便する傾向があるので、他事業者の動向を注視してダイヤ改正等を行っていく必要があると思う。

事務局 市バスは地域の移動手段を確保する役割があるため、民間バス事業者が運行している路線を優先して廃止していくのではなく、民間バス事業者が運行している地域に関しては、当局が異なる経路を運行することで、その地域にとってよりよいネットワークになるように考えている。また、地域公共交通計画などの関連計画と連携しながら地域のネットワークを確保していきたい。

委員 川崎市バスの一番良いところは、バス停留所の間隔が幹線でも短い。一般的には停留所に止まる回数を減らし、幹線の車両回転を良くするために間隔を広げている。そのような点では、バス停留所の使いやすさとしては、どこにでも止まる、頻繁に止まることは維持してほしい。

また、実際の乗車人員は、柿生線や犬蔵線では多く、昼間は約5分間隔で運行しているが、もし減便をするなら昼間は慎重でよいと思う。例えばパターンダイヤを崩さずに、6分間隔にするなど。優先すべき路線とそうでない路線の運行本数のメリハリがつくような運行計画を作成するのが良いと思う。

事務局 運行間隔は重要だと考えており、ただ減便をするだけではなく、運行間隔を調整して利便性の高いダイヤにするように努めている。

委員 首都圏のICカード取り扱い事業者では、乗客の90%程度はICカード利用者になっている。本日は会場までバスで来たが、乗客全員がICカードだった。川崎市交通局では今後、現金をどう扱っていくのか。各バス事業者では新500円硬貨への対応をどうするか悩まれている。運賃箱を改修するにも相当な資金が必要になってくるが、現金利用者の10%の中のさらにわずかな新500円硬貨利用者のために、運賃箱の改修をするのか。

事務局 近隣の乗合バス事業者では、ICカードの普及などキャッシュレス化の方向で進めており、当局でもキャッシュレス化の動向を注視している。

新500円硬貨の対応について、当局では対応したが、運賃箱の改修費用は決して安くはないため、新千円札への対応については、慎重に検討することになる。

事務局 現状では、全てのバスが営業所に戻ってきた後に、営業所の事務職員が1日の売り上げを精算しており、キャッシュレス化を進めることによって業務効率化が図られる一方で、利用者に御協力いただくことも必要となるため、周囲の動向を注視していきたい。

委員 交通安全上問題があると思われるバス停留所（いわゆる危険バス停）について、バス停を移設することよりも、まずは安全意識を高める取組を優先すべきだと考えている。他事業者では危険バス停を移設した結果、上屋やベンチがなくなり、利用者の利便性が低下するケースもあった。

事務局 危険バス停の対応については、まずソフト面の対応として、注意看板の掲出やバス車内の案内アナウンス等でお客様や周辺を通行する乗用車等に注意をしていただくような取組を行っている。バス停の移設に関しては、地権者との関係もあるため、移設の可能な箇所から取組を進めているが、まずは安全意識の醸成をすることが必要だと考えている。

委員 川崎市バスの運転手はバスを利用した際の声かけが柔らかく、よく教育がされていると感じる。

事務局 お客様に対して丁寧な対応をすることが、安全運転にもつながると考えているため、これからも継続して行っていきたい。

委員 費用について、バス運行の費用に占める人件費の割合は、約3分の2でかなり多く占めていると思う。運転手は人手不足で、各事業者間で取り合いという話もよく聞く。従来の賃金では、十分な人数の人材を確保できない可能性もあるがどのように考えているのか。

事務局 人材確保については、事業規模に見合ったダイヤ改正を行っているため、現状では運転手の人数は足りているが、今後の定年退職等を踏まえながら、着実に人材を確保する必要があると考えている。

事務局 当局の運転手の賃金は、川崎市役所の現業職の給料と同じ水準になっている。ただ、業界全体が人手不足で、免許保有者が少なく、高齢化もしているので、養成制度なども活用して、人材を確保していきたい。

委員 脱炭素に向けた取組について、どの程度費用をかけていくかを検討する必要がある。徐々にE Vの価格が安くなってきているが、それでも現状、ディーゼル車の方が総合的には効率的で環境にも優しいと考えている。

ただし、ディーゼル車にも尿素水がないとエンジンがかからないなど、軽油だけでなく尿素水の備蓄がないと運行できないなど、ディーゼル車にも課題がでてきている。

脱炭素の車両の選択は、将来に大きく影響するため、慎重に選択する必要がある。

事務局 脱炭素に向けた取組については、各車両の主な課題として、F C Vは水素の供給が課題で、車両数に応じた水素のステーションがないと運行できない。E Vは充電が課題で、1 台の電気設備なら対応可能であっても、1 営業所で1 0 0 台規模になると専用の高圧受変電設備が必要となることや、充電器のポールを設置するなどの課題があると考えている。

いずれも早朝から夜まで車両を稼働させている現状の市バスでは、水素の充填、充電時間、施設の設置等の課題があると考えている。

その一方で、ディーゼル車も尿素水が必要という課題があることは認識している。

環境対策には取り組んでいかなければならないので、今後も脱炭素への取組について注視していく必要がある。

委員 運転手についてはどのような取組を実施するのか記載があるが、運行管理側の効率化も車輪の両輪だと思う。そのような記載が見当たらないので、運行管理者の人数を補助者の方も含めて減らすなど、管理部門のスリム化の取組も必要かと思う。

事務局 運行管理者という記載ではないが、乗車券販売窓口業務を委託化し、営業時間を減らすなど、運行業務に直接関係のない業務の見直しを実施しており、管理部門でも今後このような業務効率化の取組を推進していく必要があると考えている。

事務局 経営改善を行うにはダイヤ改正だけではなく、運行管理の部分や本局業務などをもう一度見直して運行に直接関係のない業務は、一旦中止し、運行関係業務に注力するなど、状況を見ながら取り組みたいと考えている。

委員 バス車両の更新を止めて支出を抑えることは検討しなかったのか。

事務局 平成13年6月にNO_x・PM法が制定されてから、当局では同法に対応するため多くのバス車両を更新しており、これまで使用期間を延長してきたが、これ以上延ばすことは、交換部品の調達などから難しくなっている。

当時に購入した台数をそのまま更新すると、例えば1年間で最大40両程度更新することになってしまうため、今後はなるべく更新台数を平準化することを考えている。

(4) 計画期間中の財政収支見通しについて

委員 収支見通しについて、収入を10%減と見込んでいる中で、走行キロの減少はどの程度で考えているのか。

事務局 走行キロの減少についての数値はありませんが、乗車人員が約20%減少する現状において、運転の業務量は約1割減らしている。当局は公営バスとして、市バスネットワークを確保するために需要が見込めない路線も走っており、こういった元々運行本数の少ない路線を減らすことは難しいため、現状では運行本数の多い路線を中心に減らし、通勤・帰宅時のラッシュ時間帯の時間を短くして、業務量を減らしている。

委員 収支見通しの収益について、新型コロナウイルス感染症の影響で堅く見ているということだが、料金を値上げすると普通は需要が減る。料金改定した時にどの程度利用者が減少すると見込んでいるのか。

事務局 料金改定した場合の乗車人員の変動は変わらない想定で考えている。

委員 乗車人員の回復の見込みについて、コロナ禍前の85%が回復の上限で、もうそれ以上は戻らないということか。それとも、85%を超えても毎年2%ずつ改善していくと見込んでいるのか。

また、地域的な影響はないのか。市の北部と南部で北部の方は、そこまで戻らないのではないかと思うので確認したい。

交通分野のコロナの影響をみているが、鉄道に比べるとバスの方が影響が少し軽微に感じている。バスはどうしても使わないといけないお客様が多かったと思う。

事務局 回復の見込みについては、乗車料収入ではバス利用特典サービス廃止の影響で90%まで回復すると考えているが、乗車人員で見るとコロナ禍前の85%までしか回復をしないと考えている。乗車人員では一番回復した時で85%程度なので、今後回復すると見込む上限は85%で、それも段階的に回復するものと見込んでいる。

事務局 市バスの運行エリア別の乗車人員は、概ね3分の1が川崎駅から臨海部側の南部、3分の1が川崎駅から東急田園都市線までの中部、残りの3分の1が東急田園都市線より北側の北部となっている。川崎駅より北側はコロナ禍前と比較して、乗車人員が約20%以上の減で推移をしている。一方で、南部は工場地帯のエッセンシャルワーカーの影響で約15～20%減で推移をし、市全域では80%前後を推移している。

定期乗車券の方は、80%を少し超えたあたりで推移をしており、この1年間でほとんど変化がないので、これが通勤需要の目安と考えており、これらを含めて最高でも85%までと見込んでいる。

委員 感染症の影響でテレワークの増加など行動様式の変容があったと思うが、オンラインでのビデオ通話等の使用、ビデオ研修やオンライン研修を行うなどの業務の工夫は行っているのか。

事務局 ビデオ研修については、講師は派遣するが、講師自身は話さずに、普段の研修内容を録画したビデオを運転手に視聴させて、理解度のテストなどを行って確認している。今後もこのような形で研修を行うことが必要と考えている。

事務局 オンラインの活用については、本局・営業所間の会議でのビデオ通話の活用、鷲ヶ峰営業所と菅生車庫が令和3年4月に一部事務機能の統合を行った際に、これまで電話でやり取りを行っていた忘れ物対応をビデオ通話の画面で現物を見ながら忘れ物の確認を行うなどで、オンラインの活用を行っている。

事務局 コロナ禍の働き方については、コロナの影響により川崎市役所全体で時差通勤や在宅勤務、オンライン会議等の活用をしており、交通局でも在宅勤務など、本局の中で可能な限り実施している。

事務局 研修について、ビデオの視聴による研修をしているが、研修担当者からは、これまでの対面で実施の方が相手の反応がわかって良いということで見直しをしている。

静止物の接触事故については、教習所のコースを借りて、実際に走行中のバスの横を、運転手が自転車に乗って追い抜くなど、実際の状況を再現した研修にも取り組んでいる。

また、デジタルタコグラフで、アクセルやブレーキの操作を数値化する取り組みも試行し

ている。言葉だけの指導から、データによる指導を行うため、どのように研修に活かすかを検討している。

アナウンスについては、外部委託で添乗観察を行っているが、前年度の添乗観察で成績不十分だった運転手を個別に指導するなど繰り返し指導しており、効果が現れてきている。

このように経営だけでなく、安全やサービス面での取り組みもしっかりと行っている。

委員 財政収支見通しの前提条件について、何点か伺いたい。

- ①燃料費について、昨今、軽油価格が変動している。このような不確実性をどのように検討し、軽油価格を設定しているのか。
- ②減価償却費について、バス車両の更新や営業所の計画的整備等の投資は、資本的収支の支出において、建設改良費等は金額のかなり大きなウエイトを占めているが、昨今の物価の上昇に伴う建築物価や資材物価は、どの程度反映されているのか。
- ③人件費について、定年退職者等の正規職員の新陳代謝等を反映しているとのことだが、もう少し具体的に伺いたい。また、国では、新しい資本主義という国家的な政策が掲げられ、例えば賃上げの促進がある。このような政策との関係はどのように考えているのか。
- ④収益について、乗車料収入をどのように見通すかによって、全体の戦略の立て方に影響が大きいと考える。「乗車料収入は乗車料金の改定を含めた令和4年度予算額を基に感染症の収束に伴う乗車人員の逦増等を反映して算定しています。」とあるが、具体的に乗車人員の逦増はどのように算定しているのか。

事務局 ①燃料費について、収支上では114円/Lで見込んでいる。直近の軽油契約単価は、約104円/Lで、直近1年間で10円/L程度伸びていたことから、見通しについても、さらに10円/L程度伸びた場合を想定して算定をしている。

②減価償却費について、主な投資する資産であるバス車両の更新は、直近の実績等を踏まえ、少し余力を持つようにして、経営的には厳しい形を想定して計上している。その他の資産等については、実績をベースに計算している。

事務局 ③人件費について、現在、国で料金改定の算定基準に関して、人件費の算定方法を見直す動きがある。これまで近隣バス事業者との比較が、都道府県の全産業平均との比較にすることを国は考えている。なお、当局は公務員の賃金体系なので、賃金については現状の維持となる。

また、新陳代謝については、定年延長などによって最長で在籍した想定など厳しく見た上での算定としている。

④収入について、乗車人員はコロナ禍後に一番回復した時で、コロナ禍前の約85%まで回復した。しかし、急に乗車人員がその水準に戻ることは考えにくいので、1年に2%程度、段階的に乗車人員が戻ることを見込んでいます。

また、本市の高齢者施策に係る収入は、本市の政策に係るため、そちらの数値を活用している。

委員 収支見通しが、どのような前提なのかが、もう少し具体的に書かれてあった方がよいと思う。

事務局 収支見通しは、感度分析を、緩め、厳しめ、中間で行い、今後、経営的に維持できるのか、各々の見通しで何ができるのかという点から検討した。乗車料収入も1年でコロナ禍前の85%から90%まで戻ると想定していたが、実際には80%前後で推移しているため、厳しい見込みで作っている。

委員 財政収支の見通しの前提条件について、乗車料収入が最終的に尻上がりにっていくのか、あるいは運転手不足の問題に十分対応できると言えるのか。今一度、検証していただきたい。

事務局 乗車料収入については、コロナ禍後の最大の乗車人員から収入を見込んでいる。しかし、いつ、どのような状況になるか分からないため、今後も注視するとともに、減少した場合には、今回と同様に、状況に合わせて事業経営をしていかなければならない。

運転手不足については、養成枠運転手として免許を保有していない方を採用して、先を見据えて、少しずつでも運転手の担い手を増やさないといけないと考えている。しかしながら、民間バス事業者の給与水準や人材確保などの動向を見通すことは難しいと考えているため、状況に合わせてしっかりと対応していきたい。

委員 運行のスリム化について、目標の達成指標の、運行系統総長キロが基準値と目標値で変わっていないので、ネットワークの見直しをしないような前提になっている。一方で、目標達成に向けた取組を見ると、「民間バス事業者との重複状況等の要因を踏まえた運行計画の見直し」と書かれていて、運行系統総長キロは変えずに重複路線については見直すというのは、矛盾している、又は制約がきつすぎるように感じる。もう少し積極的に自由度を持った方が、市民にとっても交通局にとってもよいのではないかと感じる。

事務局 民間バス事業者との重複について、重複区間の運行を当局が廃止するのではなく、異なる経路を運行するような形で効率化を図ろうと考えている。

事務局 現在、市内を運行している民間バス事業者も、経営が厳しい中、ダイヤ改正を中心に行うことは市民の足を守るという観点では厳しいと考えている。効率化を図れるところはしっかりと取り組み、その余力を利用して他で利便性の向上に充てていくようなことを考えないといけない。民間バス事業者との重複区間の見直しを行う一方で、利便性の向上も図る必要があると考えているため、このような目標設定の置き方になっている。

(5) その他

委員 J F Eの臨海部からの撤退による企業従業員の利用減についてはどのように考えているのか。

事務局 J F Eについては、情報収集に努めている状況です。引き続き、注視していきたい。