

令和3年度第3回川崎市バス事業アドバイザー・ボード

令和4年3月17日

開催日：令和4年3月17日（木）

出席者：（委員）青木委員、新井委員、岡村委員、鈴木委員、田邊委員、寺田委員

議事：川崎市バス事業 経営戦略プログラム（後期計画）（案）について

委員 交通局のパブリックコメントで難しいのは、市バスは事業者でもあるので、交通局だけで受け止められない、市としてこういうことをしてほしいという意見、例えば地域のバスについての意見は、一事業者に言われても難しいと思う。例えば地域公共交通計画を策定した際に、既にこういった意見をいただいていると思う。今回の後期計画の意見を見ると、計画に対する意見もあるが、非常に少ない。事業に対する意見が多く、そういう意味では非常に意図が伝わっていると感じた。民間事業者はこのような形ではやらないが、個々のサービスのブラッシュアップのためには色々なことをされていると思う。様々な意見聴取方法が必要だと思うので、パブリックコメントは行いつつ様々な意見聴取方法で意見を吸い上げていただきたい。また、交通局としてだけでは受け止められないけれども、何か考えなきゃいけないような意見は、この数年くらいで重要なものはあるのか。

事務局 例えばタクシー事業者と連携した取組や、交通空白地域への路線運行、共同経営等は、関連部署に回答を確認している。様々な交通モードを使った取組や、民間事業者との役割分担等の意見があった。

委員 今回の市の考え方を見ても、交通局として回答はしているけども、市と連携しますというような回答があり内容を分かっている人にとっては非常に分かりやすいが、一般の方からすると川崎市と交通局は同じ川崎市なので、理解が難しいと思う。

委員 このようにパブリックコメントをしっかりと収集し、計画の評価を行って反映しているという姿勢は素晴らしいことだと思う。パブリックコメントは、計画を策定するたびに実施しているのか。今回は14人37件の意見をいただいたが、この件数は、前回と比べてどうなのか。意見の傾向の違いがあったのか。例えば、同じ人が複数の意見を提出しているのか、それともセミプロのような方が投稿しているのかで、集まる意見が

違ってくると思う。結局は今ある資源で、できる限りよりよいバスサービスを提供することが必要。その為に、パブリックコメント以外でどのようなものが考えられるかという議論も重要と思う。

事務局 1点目のパブリックコメントの実施状況について本市では、計画を策定する際には実施している。本市では平成19年度から、パブリックコメントの制度がスタートし、交通局では平成20年度に策定したステージアッププランから実施している。2点目のどのような方が意見提出をしているのかについては、パブリックコメントは市のホームページ上に公開されてインターネット上で募集するので、大体の意見がネット上で提出されている。同一の方はおらず、手紙や持参で提出する方もいた。意見の件数については、4年前に策定した前期計画では26通79件で後期計画と比べると多い。SNSや車内ポスター等で広報も行っているので、交通局の計画は比較的に見ていただけていると思っている。なお、市バスを利用していない人も意見を提出しているかについては、分からない。パブリックコメント以外の意見聴取の仕方については、利用者に対しては市バスお客様アンケートを行っているが、個々の要望ではなく、この計画についての意見聴取になると、パブリックコメント以外では難しいと思う。日々の事業については、アンケートやホームページ、市長の手紙など、様々な形で受け付けるようにしている。

委員 どのようにパブリックコメントで良質な意見を多くいただくかと考えたときに、例えば、年配の方は、インターネットを使う方は多くないと思うので、公民館の座談会などで、直接、意見聴取をするような、自分たちから意見を聞きに行くことはどうだろうか。市バスのグッズを活用した意見募集の方法もありうると思う。

事務局 広く意見を聴くため、車内ポスターで、できる限り周知するように努めている。

委員 市の広報に掲載するのは難しいのか。

事務局 パブリックコメントの実施は、市政だよりに載る。これにプラスして、利用者にも分かるよう車内ポスターで周知を図っている。

委員 市外の方の意見はあるのか。

事務局 今回はなかった。

委員 基本的には、市民の方が関心を持ってコメントするということか。

事務局 実際の具体的な停留所名が出るなど、利用者の方の意見と考えている。

委員 コロナ禍の影響で、過去のパブリックコメントとの違いはあったのか。車両に関する意見が多く感じる。

事務局 コロナ禍の影響によるものは少なく、今回は脱炭素や連節バスなど、事業に関する意見が多い。また、災害対応について、今回、後期計画(案)を公表したから、このような取組をしていたことを知ったという意見や、エコドライブの取組についてなど、意見の視点が全体に係るものへ変わり、政策的な意見が少しずつ増えてきたのかなと感じる。一方で、この路線の本数を増やしてほしいというような個別的な意見は、前回に比べると減ったと感じている。

委員 上位計画との関係について、一番新しい活性化再生法の地域公共交通計画を促されて、事業者側の計画と地域公共交通計画が合わなくなるケース、事業者が実際に巻き込まれているケースがあるが、そういうような、違うことを強制されて、かき回されてしまうという可能性は、今後あると思う。それから、民間バスとの重複については今回も武蔵新城とか等々力周辺で路線の見直しを行うと思うが、現状では上手くいっている感じもするが、長い間続けるとどうなるのか。重複してでも走るべき路線やネットワークとして重複しているべき場合もあると思う。ネットワークの寸断のような感じがする。それから、営業所の縛りについては、だんだん緩んでいくので、その辺で、例えば長大路線で、車庫は両方にあるが、管理は片方でやっている、あるいは場合によっては本局で行う遠隔点呼など、点呼に限りませんが、今の営業所の大きさに路線をはめ込んで、うまくはめ込めないと路線を整理するなどその辺の制約は緩んでいくと思うので、そのように考えて、改めてネットワークを柔軟に考えていくことが必要だと思う。

事務局 地域公共交通計画の話について、交通局に関係するものでは、路線再編や運行の効率化、BRTの運行、地域交通の確保などがある。バス以外の話もあるが、本市では路線バスが中心となっている。その中で何が課題かは、相手方がいる話で、民間バスがどうするかという点がある。最終的に民間バス会社は利益の話になると考える。民間との重複路線は、今回、市バスでは小杉駅から溝ノ口駅を結ぶ等々力線、東急バスと並走している箇所が多い路線で、その経路を変えて、

新たに、新城駅に行けるような経路にした。このような形で少しでも利便性向上を図る取組をしている。また、市バスの取組ではないが、道路が狭く、バスが入れないような地域で、バス以外の交通モードの取組をできないかということも検討していると聞いている。

一般会計からの負担については、一般会計も非常に厳しい財政状況なので、市バスでは、利用実態に合わせてダイヤ改正を行い、適正な事業規模としている。また、行政路線とはいえ、全くお客様の乗らないところを走らせていくのかという考え方もあるので、運行状況のバランスを見ながら、利用実態に合わせてダイヤ改正をするなど、何とか市域全体のバスネットワークを守るとして取り組みを行っている。

営業所については、営業所は少ないほうが人員は減らせる。例えば、営業所には、運行管理者や整備員等を配置する必要がある、それに費用がかかる。運行管理者は市バスが運行する365日、朝から晩まで配置する必要がある。一方で、営業所を集約し、数を減らすと、運行キロが伸びて、遠くまで出庫することになり、結局運転手の数が必要となり、非効率になるので、収支を見ながら取り組む必要があると考える。感染症の影響で生活様式が変容し、利用者数が大幅に減ったことなどから、適正な規模として、今年度末に北部営業所の鷲ヶ峰営業所と菅生車庫の統合を行う。平成23年に設置し、今回は統合というように、利用実態に柔軟に対応して、人件費等の間接的な経費を抑えていきたい。

事務局 計画の位置づけについて補足ですが、川崎市の総合都市交通計画と、市バスの経営戦略プログラムは、計画上の位置づけは並列になっている。上下関係はなく、一番の上位計画というのは川崎市総合計画になる。市バスの経営戦略プログラムは、市バスの経営自体をどうしていくのかというのをカテゴリーしているもので、当然その状況を見据えながら総合都市交通計画もつくられており、我々もその総合都市交通計画の記載を意識しながら調整する部分がある。ほかの計画とは連携しないのではなく、必要な情報交換等、お互いに意識し合いながらやっていくもの。計画の位置づけに関しては、それぞれの計画でカバーしている Territories が違い、それぞれに特化した計画であるという形になっている。

委員 営業所統合について、鷲ヶ峰営業所と菅生車庫は距離が近いから、統合しても回送距離は延びない。そういうケースはいいと思うが、今後こういったことをすると、

回送距離と集中管理のトレードオフになる。だから、制度が変わって、この辺のバランスが取れるのであれば、イノベーションとか制度改正によって工夫していただきたい。

委員 新設路線について意見が来ているが、私は路線を新設することはなかなか難しいと思う。小田栄循環は路線新設をお願いしてできたと思うが、今は1時間に1本で、その1本も、なかなか乗客の姿が見えず、これは赤字路線だなと思いながら見ている。新設当初は重宝のように思っても、今後利用者がどの程度乗ってくれるのか分からないだろうし、いくら赤字路線でも簡単には路線の廃止はできないのだろうと思いつつ、ちょっともったいないなと思って見ている。

事務局 路線の新設については、おっしゃるとおり非常に難しい状況なので、引き続き市バスのネットワークを維持する方向で、利用動向などを注視していきたい。せっかくできたなら乗らなければならない、使わなきゃ駄目だという意識が重要だと思う。乗っていただくのが、バスの存続に一番効果がある。

委員 最近、銀行では硬貨関係の手数料を取るようになった。バスは硬貨をかなり扱うと思うので、かなり手数料が発生すると思うがこの辺はどうなっているのか。

事務局 金融機関への硬貨関係の手数料について、市バスでは現状では発生していない。今後、例えばキャッシュレス化などの動向を見て、金融機関ともやり取りをして対応していくことになると思う。手数料がいくら引かれるかによって、経営に大きく影響してくるので、少しでも手数料を少ないほうに考えていく必要があると思う。

委員 最近、多摩川スカイブリッジが完成し、臨港バスがここを通る路線を新設されたと思うが、これだと京急大師線の大師橋駅まで行く必要があり、お客様によっては少し不便さがあるので、川崎駅から市バスが出ると非常に便利だと思う。

事務局 多摩川スカイブリッジは臨港バスで運行するというので、地域として、市バス、臨港バスに限らず、ネットワークを形成するというのが非常に重要なので、川崎市の関連計画等と連携しながら、市バスでできるものは市バスで、臨港バスでできるものは臨港バスでというような形で考えている。多摩川スカイブリッジを含む、臨海部の交通網について、全部川崎駅から出すのではなく、例えば現

在、浜川崎駅や池上町などに交通拠点をつくる計画を本市が策定しており、そのような交通結節点を設けて、基本的には乗換えで行っていただくという当市の考えがある。また、バスで羽田空港や臨海部の方へのアクセスを、全て川崎駅からまかなうとなると、長距離になり、羽田空港へは、川崎駅から京急バスが、六郷経由で運行している。先ほども申し上げたとおり、利用があれば運行するのでできるだけ使っていただくことが存続につながると思う。

委員 利用者からすると、バスの乗換えは不便なので、川崎駅から羽田空港へは、直通で入れたほうが都合は良い。多摩川スカイブリッジへの路線新設が難しいのは、何が原因なのか。バスの車両数が足りないとか、運転手の数が足りないとか、民間バスが運行しているからとか、何が要因なのか。

事務局 現在、市バスは車両や運転手など限られた経営資源で経営をしている状況。経営状況が非常に苦しいため、新たに例えばバス路線を通す場合は、どこか今やっているところを減らして運行するとか、そういった形になる。今、利用されている方に影響があるので、難しい状況と考えている。これに加えて、採算性。駅から羽田空港のような長い距離を走らせるとすると、車両も必要で、採算性も必要となるので、その辺の両面を見ながらやっていく必要がある。一定の利用があれば、当然、我々としても見込みができるが、ない場合には、どうしても川崎から四谷下町などの住宅街での日常的な利用の方が圧倒的に多いので、そこから乗車が見込めないバスを延伸するのは難しい。全部乗り換えるのではなく、基幹で駅から臨海部までは路線を引くが、結節点を使って乗換えてもらう。あくまでも乗り換えをして利便性を高めていこうというところなので、川崎駅から大師橋駅を経由して羽田空港に行くのが、毎回満車になるようであれば、それは我々もすぐに路線の見直し等を行うが、そうではないとバス会社としてみると、今は利用者が多い方に重点を置く。利用者が増えてくれば考える必要があると思うが、現状では今のバス車両や人員等の経営資源の中でどうやりくりしていくかを考えている。

委員 羽田空港まで乗り入れることについて、地域的な問題で市バスが乗り入れるというのは難しいところがあるのかなと思ったが、それは関係ないのか。

事務局 確かに、公共のバスとしては、公営バスなので、そういうまちづくりの施策に対しては協力するという一面は確かにある。一方で今言ったように、事業者とし

ての一面もあるのでなかなか難しいところ。今後、鷺沼駅の再編や、北部地域を通る予定の横浜市高速鉄道3号線の延伸などで、バス路線の話も出ている。その中で、まず利用者の方の利便性を考える中で、市バスでやるのか民間バスでやるのか、お互いに経営状況が厳しい中で、経営資源をどのように采配していくのか、限られた資源の中でも、利用客の少ないところを減便し、資源を再配分するということは考えていく必要がある。

委員 お話を伺っていて、公営バスとしての良さと難しさを感じた。外から見ていると同じ川崎市として動いているように見えるが、一事業者として取り組むことと、市と連携して取り組まないとならないこと、さらに言うと、市の全体のバスネットワークを考えると、民間バスを配慮しながら市の全体の交通ネットワークを考えるという、難しい立場ということを改めて認識した。今回いただいた御意見の中でも、やはり市営バスに乗っていただくというのが一番大きなポイントだと思うが、市バスのほうからも、我々がこうしたらもっと市全体がよくなるといった働きかけのようなことも、他局の方は意外と現場のことを知らないかもしれないので、交通局から提言したほうが良いのかなと思う。

事務局 当市では、臨海部の計画等でBRTの推進や、連節バスの導入などを検討しているが、交通局では、これらの取組の推進に当たって、現場の実態をよく知る市バスの観点から意見をしている。事業者としての意見を伝えていくと、市も取り入れてくるようになってきている。交通局では、利用実態をしっかりと伝え、その中で市バスがどこまで対応できるかが重要。全て、路線バスありきで考えるのではなく、今後の見通しが不透明なところは、例えば最初は貸切バスや企業バスで運行したらどうかなどを提案している。市バスの役割は、市民を運ぶことであり、その中で臨海部の活性化ができればいいが、市バスの中でも特に赤字を抱えている臨海部の路線をどのようにしていくかは今後の課題。この辺りを本市の分野別計画でそれぞれ連携しながら、どのように市域全体の地域交通を、市バスを含め、交通網を整備していくかを検討しているところ。

料金体系の話について、例えばまちづくりに関する実証実験への協力の一つとしてEMotというアプリを使って、市バスの1日乗車券と日本民家園の入園券をセットにして発売する取組を行っている。ただ、EMotの利用にはスマ

ホを乗車時に提示する必要がある、スマホを使い慣れていないお客様にとっての操作性の問題や、スマホの通信状況等の課題があるが、こういったものを色々試しながら、利益や需要等のバランスを見ていく必要がある。このEMotの実証実験に協力した理由は、採算性の話もあるが、実際のバス運行にどのような影響があるのか、乗車時にEMotのアプリの操作方法を運転手が丁寧に教えると、運行に影響も出てくる可能性もある。実際にアプリがスムーズに動くのかどうかも分からない中で、私たちはまずやってみて、課題出しをやってみよう。今後、それは公営としての立場として、試験期間は実施し、課題出しをして、その課題を相手方に伝え、そこが改善できていけば、さらにその施策が進んでいくのかなと思い、まずやらせていただいている。

委員 運賃の話について、220円に値上げするという目標で止まっているように見えるがその先についても、何か考えるべきだと思う。あと、ここまで厳密に、均一制で全市域をカバーしているところは、多分川崎市と名古屋市だけ。そこまで頑張らなくてもいいんじゃないかなという気もする。一部区間制を視野に入れると、制約条件が1つ緩んで、何かやれることが増えてくると思う。

事務局 川崎駅西口ラゾーナ広場から東急バスの五反田駅行きの系統では乗車時にどこに行くと申告して料金が変わるものもある。均一制以外はシステム改修に多額の費用も必要となるが、区間制運賃なども課題と合わせて考えたい。

委員 運賃については、この後期計画期間中の4年間は220円以上を求めないというように見える。例えば鉄道などではもう実際値上げの動きがあり、計画期間の4年後には、220円でも経営面では足りないと思う。220円になっても多分厳しいというところでほかの事業者さんもエリアで均一になっていると思う。

事務局 横並びの運賃にはなってしまうと思うが、独占禁止法等の法令に注意しなければならないと考えている。

委員 市バスと民間バスを両方利用しているが、民間バスより市バスの運転手は運転が大変丁寧。道が分からない時に市バスの運転手に尋ねると丁寧に教えてくださる。市民の中には、川崎市バスというと、それだけで何となく安心して乗れるという意識があるの

で、背負わず頑張ってもらいたい。

事務局 いつも本当に御利用いただきまして、ありがとうございます。少しでも御期待に沿えるように、今いただいた御発言も含めて、運転手を鼓舞するように伝えていきたいと思っておりますので、引き続き御利用ください。よろしく願いいたします。