

令和5年度川崎市バス事業アドバイザー・ボード 摘録

開催日：令和6年1月25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：川崎市バス事業について

○人材確保の取組について

委員 整備員採用選考の受験資格を3級自動車整備士まで拡充したとあるが、これにより高校生からの応募が増加するという理解でよいのか。

事務局 2級だと専門学校に通った人等が受験対象だが、3級だと自動車科の高校生も資格を取得できるので受験することができる。運転手も整備員も今は欠員が生じている状況ではないが、運転手については平均年齢が約52歳で高齢化が進んでいるため、欠員が生じてから動き出すのではなく、今の内から対策を講じている。

委員 どの会社も整備士不足が非常に重要な課題になっている。整備士不足の影響で車検の外注整備を市バスで行うことにしたと聞いたが今はどんな状況なのか。

事務局 今年度は約3分の1の車両を自家車検で対応している。

委員 「運転手」よりも「運転士」というほうがステータスを感じるので、民間の会社では「運転手」から「運転士」に変えているところが多い。市バスでは運転手の職名は規定等で運転手と決まっているのか。

事務局 職名の中の一部として自動車運転手で登録がされている。変更すること自体は可能と思われる。そのような視点で考えたことがないので参考にしたい。

委員 運転手の採用については、性別の要件はあるのか。

事務局 性別は関係なく募集している。

委員 応募者の男女比はどうか。市バスはあまり女性の運転手を見ないが、他事業者で

は女性も見かける。

事務局 最近の採用選考では、応募者約60人のうち数名が女性という状況である。

採用選考の案内パンフレットに、女性の運転手へのインタビューなどを記載しているのので、女性の運転手の応募が増えればと思っている。

○脱炭素の取組について

委員 次世代自動車の研究の進捗状況について教えてほしい。

事務局 メーカーや導入事業者の状況などを注視しつつ、今年度は他事業者への業務視察などを行っている。

委員 次世代バスは走行音が静かなので、利用者や沿線住民の方などは、車両の導入に気づいてもらえやすいと思う。

委員 市バスではCO₂排出目標をどのように設定しているのか。

事務局 本市では、2030年にCO₂排出量50%削減という中間目標を設定していることから、収支状況を踏まえながら取組を進めていく。

委員 EVバスを増車した場合、充電時間を考慮した運用を考える必要がある。また現在の補助制度については、バッテリー交換や車両更新時の補助制度はなく、そのような費用は事業者が負担することになるので、長期的な資金計画も考えながらやらないといけない。

事務局 そのように進めていきたい。電気バスを導入する場合は、充電施設のスペースも問題になるので、営業所の建替と一緒に考えていく。

○料金改定について

委員 高齢者外出支援乗車事業の事業者負担や補助金の減収分は、運賃値上げの理由になるのか。

事務局 原価計算に見込むことはできる。

委員 値上げをした事業者に聞いたが、反対・苦情はほとんどないとのことだった。

事務局 令和4年度に市バスが値上げした時もそこまで苦情はなかったと思う。

委員 徐々に値上げをする分についてはあまり痩せ我慢をせずに、むしろ値上げをして質を上げるというようにしてほしい。

委員 上限運賃を250円にしている事業者もあるが、本当にそこまで実施運賃を上げられるかは、地域性も踏まえて、お客様離れが起きないように見極めたうえで値上げをすると思う。そう考えると無理に均一制にこだわらなくてもよいと思う。

事務局 料金制度については、次期経営計画の重要な要素だと思っているので、距離制も含めて、今後の料金体系を検討していきたい。

委員 今の世の中は、金額の多寡を考えるより利便性の高さを優先して考えることが多いかもしれない。

事務局 公営バスの立場としては、そうした考え方を踏まえた発信の仕方が非常に難しいと思っている。

○その他

委員 今後については、電気バス等の導入や2024年問題への対応など、コストがかかる取組が多くなり厳しい経営状況が見込まれるが、コスト削減の取組は考えていないのか。また、データを活用するなど利用促進策はないのか。

事務局 広告や貸切バスなどの収益事業を推進するとともに、効率的な運行を行っていくことで経営基盤の強化を進めていく。データ活用については、次期経営戦略プログラムの肝になる話なので、次回以降のアドバイザリー・ボードで、また御意見をいただければと思っている。

委員 23時台の利用者数増に伴い夜間時間帯の運行間隔を見直しとあるが、2024年問題の影響はどの程度あるのか。

事務局 鷺ヶ峰営業所の一部路線で、コロナ前までの回復はないが、23時台の利用者が増加し、終車に乗り切れない状況が金曜日を中心に発生していたため、利用実態に合わせたダイヤ改正を実施した。2024年問題への対応については、勤務体系の工夫により対応できるので、大幅な減便などは予定し

ていない。市バスは公営交通としての役割も担っているので、今後も利用動向を踏まえながらフレキシブルに動いていきたい。

委員 在籍車両数の推移について、計画的なものなのか、イレギュラーな要素があるのか。

事務局 コロナ禍で利用者が大幅に減少したので、利用動向を踏まえてダイヤ改正を行った結果である。

委員 自動運転の導入に関して今後の方向性などはあるのか。

事務局 自動運転には課題が多く、今すぐ導入するのは難しいが、自動運転の安全性や法整備などが確保できれば導入していきたいと考えている。

委員 高齢者フリーパスのＩＣカードが配布されたが、ほとんど使っていない。フリーパスの配布に対する利用率は把握しているのか。

事務局 ＩＣ化になったので、そのようなデータは取れている。

委員 そのデータをうまく活用すれば、バスに乗っていない高齢者がバスに乗るような改善ができるのではないかなと思う。

委員 ＩＣの高齢者フリーパスは、券面に利用期間が記載されておらず、更新を忘れることがあるので、利用者への通知の仕組みがあればいいと思う。

事務局 課題として受け止める。

委員 フリーパスは利用者も多いと思うので、市バスマップなどの媒体を使って情報をアピールする必要がある。

事務局 そのとおりだと思う。貴重な意見として受けとめる。

委員 キャッシュレス決済について、ＩＣカードの利用率は９割を超えていると思うが、キャッシュレス化を進めるためにも現金の利用の見直しや、ＩＣ以外のキャッシュレス決済手段も考えていく必要がある。

事務局 利用者の利便性や利用率などを踏まえて検討していく。

委員 災害対応について、他都市の公営バスでは営業所の改築の際に、災害時に避難できるオープンスペースや、食料や毛布などの備蓄をできるスペース、さらには自家発電設備なども設置していた。今後、広いスペースを持つバス営業所は、このような地域での活用が求められてくると思うので、老朽化した営業所の改築の際にはそういったことを考慮していく必要がある。

事務局 建替えの際には防災面についても検討する。