

平成 30 年度 第 2 回川崎市地域公共交通会議 議事録

1. 開催概要

開催日時	平成 30 年 11 月 27 日（火）13 時 15 分から 15 時 00 分まで		
開催場所	J A セレサみなみビル 4 階会議室（川崎市宮本町 2-31）		
議 事 （ 公 開 ）	（1）協議事項 ① 多摩区長尾台地区コミュニティ交通「あじさい号」の事業計画の変更について ② 自家用有償旅客運送によるコミュニティ交通の導入に向けて（検討案） （2）その他 ① 地域公共交通会議の委員改選について ② 地域交通の充実に向けた今後の取組について		
出席委員 （14 名）	（敬称略）		
	所 属	氏 名	備 考
	国立大学法人横浜国立大学 理事・副学長	中村 文彦	会 長
	学校法人東海大学 工学部土木工学科 教授	梶田 佳孝	
	川崎鶴見臨港バス株式会社 取締役運輸部長	入野 晴朗	
	川崎タクシー株式会社 専務取締役	関 裕之	代理出席
	一般社団法人神奈川県バス協会 理事長	八郷 大文	
	一般社団法人神奈川県タクシー協会 川崎支部 事務局長	大葉 章彦	
	川崎市全町内会連合会 理事	石川 閣	
	市民（公募による選出）	田淵 治恵	
	市民（公募による選出）	高橋 光恵	
	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局 運輸企画専門官	高橋 歩	随行者 横川係員
	神奈川県交通運輸産業労働組合 執行委員長	小山 国正	
	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室 担当係長	濱島 匡浩	代理出席
	川崎市 建設緑政局 総務部 企画課長	河合 征生	代理出席
	川崎市 まちづくり局 交通政策室長	松元 信一	
事 務 局 （ 5 名 ）	まちづくり局 交通政策室 地域交通対策担当課長 北村 岳人 同担当係長 石川 武彦 同担当 長岐 亮、山内 啓史		
傍 聴 者	4 名		

2. 会議内容

会議冒頭、事務局より、「川崎市地域公共交通会議設置要綱（以下「要綱」という。）」第 6 条第 2 項に定める会議の成立要件を充足していること、本会議について、「川崎市審議会等の会議の公開に関する条例」第 3 条に基づき、公開であることを報告。また、タクシー協会より、追加資料の配布があったことを報告。以下、進行内容を要約して記載。

協議事項① 多摩区長尾台地区コミュニティ交通「あじさい号」の事業計画の変更について

- 事務局 (資料1により、内容を説明。)
- 中村会長 事務局からの説明について、各委員から質疑はあるか。
- 梶田委員 2系統が7系統へ増えることとなるが、利用者への周知状況はどのように考えているのか。また、2つの協議会を1つにまとめていくのか。
- 事務局 周知については、本会議にて皆様の御承諾をいただいた後に、地域協議会を経由して行っていく。また、協議会の運営は一本化を図っていく予定となっている。
- 中村会長 系統については、利用者の分かりやすさというところは重要な視点だと思う。日本のバスの系統は、法令等の関係もあると思うが、わかりにくいという課題はある。
- 事務局 今回の系統の設定については、地域協議会の中で協議・調整を重ねてきたもので、地元としての合意は形成されている。
- 中村会長 地元も納得しているということであれば良い。
- 田淵委員 今回の変更にあたって、利用者や地元住民へのアンケート調査は行ったのか。
- 事務局 新たに運行を予定する5地区エリアについて、アンケート調査を行った。
- 八郷委員 あじさい号の利用者数の現状と、今回の変更による効果を教えてもらいたい。
- 事務局 平成29年度の利用実績は、1箇所当たり5,740名となっているが、地域の目標値としては6,700名を設定。今回の変更により、6,800名程度まで増えるものと想定している。周知も徹底し、実際の利用増に繋げていきたい。
- 梶田委員 新設する停留所の設置位置については、確保できているのか。
- 事務局 地元地権者と調整を行ってきたが、「延命地藏尊前」「森林公園北口前」については、中日本高速道路株式会社に土地の占用申請を行い、停留所の表示ポールを設置する形となっている。
- 中村会長 別紙1の錆びたガードレールは市のものか。また、撤去する予定はあるのか。
- 事務局 本市が所有しており、撤去の可能性については、道路管理者と協議・調整を行ったが、撤去できないとの回答だった。なお、こうした状況も踏まえた上で、今回の停留所の設置については、交通管理者との協議を経て、承諾を得ている。
- 中村会長 可能ならガードレールを切り込んで、利用者の待機スペースを確保できればと思うが、車道側に人が待つような形になってしまうことについて、地元、道路管理者、交通管理者の3者が問題ないというなら了解した。ただ、利用者への注意喚起については、しっかりと対応いただきたい。
- 入野委員 道路管理者が撤去できない理由は、撤去費を市が負担できないということか。
- 事務局 費用負担の議論の前として、本ガードレールは、一般車両と高速道路の壁面との接触防止を目的としているため、撤去ができないとのことだった。
- 中村会長 状況は了解したが、事故が起きないように十分に注意をいただきたいということは、意見として付させていただく。
他に質問がないようであれば、議決に移らせていただく。事務局案のとおり賛成と

する委員は、挙手をお願いする。

全 委 員 (挙手)

中 村 会 長 それでは、全員賛成ということで、事務局案のとおり本会議として可決する。

協議事項② 自家用有償旅客運送によるコミュニティ交通の導入に向けて（検討案）

事 務 局 (資料2により、内容を説明。)

本日、タクシー協会及び川崎タクシーから追加配布いただいた資料について、補足の説明があればお願いしたい。

関委員代理 当社川崎タクシーのグループ会社であるコスモ交通では、岡上西地区でのコミュニティ交通検討にあたり、川崎市や地域協議会と連携し、当初の検討段階から打ち合わせも重ね、2回の運行実験に関わってきたが、その結果の分析や検討はまだ十分にできていないと認識している。

また、日本交通の川鍋会長が、テレビ番組でもお話しされていたが、海外等で導入が進むライドシェアについては様々なデメリットや危険性があり、そうしたものが川崎市に入ってくるきっかけとなりうるものとしても、今回、川崎市からの、自家用有償旅客運送の導入に係る提案には疑問がある。

ただ、単純に反対というだけではなく、タクシー事業者全体としても、地域交通について新たな取組を行っている。初乗り運賃の改定や、UDタクシー、配車アプリの導入などに取り組んでいるところであり、こうした取組から、今後、タクシーがコミュニティ交通を担い、地域交通の課題を解決していけるのではないかと考えている。

中 村 会 長 本件については、本日は決議をとらないこととしているが、事務局からの説明、関委員代理からの意見、話題提供について、各委員から質疑はあるか。

大 葉 委 員 ライドシェアについては、利用者にとって非常に便利なものということは十分に認識しているが、最も懸念しているのは、民泊のように当初の規制が徐々に緩くなり、トラブルが起きていくこと。

緑ナンバーを運行する事業者は、乗務員の健康管理やアルコールチェック、日々の車両整備までを丁寧にやっているが、白ナンバーでは、そういったところを行っていき裏付けがない。こうした懸念のもと、タクシー事業者全体としてコミュニティ交通への対応を図っていくことの提案を含め、今回の検討案については賛成できない。

八 郷 委 員 こういった提案をするということは、具体的に導入する地域があるのか。

事 務 局 現時点で、この地区で行うという判断はない。

本市としては、緑ナンバーでの運行は、事業採算性の確保に課題がある中で、その解決の方策と認識している。また、緑ナンバーで運行できることが好ましいと考えているが、交通事業者が運行できないという判断をされた際の受け皿が必要と考えており、今回の検討を進めているもの。

なお、本市としては、今回の検討の中でライドシェアを導入する考えは一切なく、あくまでも、地域の住民が自らの移動手段を確保するコミュニティ交通の取組の最後の受け皿として、国の法制度を活用した対応を図っていくもの、という今回の提案趣旨は御理解いただきたい。

高橋委員 コミュニティバスについての意見で、例えば武蔵小杉は便利ではあるが、国際交流センターへのアクセスは悪く、そういった公共施設を主に利用する高齢者の需要は、今後、一層増えていく。

その対応を図るための一番の課題は金銭面であると思うが、市税の投入も難しい状況であれば、例えば、民間バス事業者が市民から出資を募り、利用者が多い場合は配当金を出します、ということもあるのではないかと。高齢者等の運転による事故が懸念される中で、自家用車の免許返納を促進する観点からも、自家用車を保有するための経費との比較も提示した上でバス運行のための出資を募る。或いは、この地域で走らせてほしいという地域の要望であれば、受益者負担の考えに基づき、地域と協議の上で料金を決めていくことがよいのではないかと。

駅前に放置自転車が多い原因に、運行本数が少ない、運行が遅延するなどのバスの利便性の低さがある。運賃等も含めてバスが利用しやすい状況を作り、バスの利用促進の周知をしていけば、自家用車の利用も減り、バスの定時性の改善にも繋がっていく。こうした根本的な基準から見直していくことが、バス事業の継続には必要と考える。まちづくりとしての観点も含めて検討していくべき。

また、バスの必要性については、しっかりと伝えていけば乗りたいという人は多いと思うが、高齢者等だけ運賃を割引することも、誰のための路線バスなのか、という視点で、住民が関心を示さないことに繋がっているのではないかと。例えば、バスを乗車する際に、1歳未満の幼児は無料、1歳以上の子供は110円、1歳以上6歳未満の子供も6歳以上の同伴者がいると無料となっているが、親が子供を2人連れて乗車した際に、小学生に上がる前と後で220円の負担増になる。これを大人・子供関係なく50円にすれば、負担も減り、停留所間の距離が近いとしても、乗ってくれるのではないかと。もし、消費税の増税により、また運賃が上がるようになると、利用促進とは逆行する。バスは、自転車などに乗れなくなって初めて、ありがたみが分かるものだが、高齢化もさらに進展する中で早期に対応を進めていただき、よりよい街になってもらいたいと考える。

中村会長 色々面白い意見をいただいた。オペレーションを含めて、現行制度の中での難しさはあるが、出資して返すという内容も面白い。この会議は、主に個別の取組を議論する法定協議会の位置付けではあるが、自動車や自転車が運転できない高齢者の問題などを含め、別に議論を行う場が設定されれば、この意見は共有していくべき。

また、利用する市民の目線からすれば多くの課題があり、バスにしてもタクシーにしても、交通事業者側の常識や慣習のような部分も取り払えば、色々なアイデアが出て、まだまだ変えていくことができる。

高橋委員 バスの運賃を大人と子供を分けているが、それは利用者の申告制であり、現状、嘘かどうかをバスの運転手が判断することはしていないと思うし、できないと思う。運賃を大人も子供も一律にすることで、その確認の手間はなくなっていく。

また、夏休みに小学生の運賃だけ安くする制度があるが、大人も当然同乗することが想定される中で、大人にはメリットがない。大人の運賃が変わらず、乗継も何度もしないといけない、バス会社が違えば1日乗車券が使えないなどのバスが利用しにくい状況は、オリパラの観光需要なども見込まれる中で、羽田空港から近いという川崎

の立地メリットがあるにもかかわらず、非常にもったいない。乗りやすい料金や運行方法にしていくことが、利用者と収入の増加に繋がっていく。

中村会長 運賃については、大人と子供という個別の問題よりも、乗りやすさという観点での根本的な部分での議論が必要と捉えている。

交通事業者は、今の利用者数で事業採算性を考えていくが、川崎はもっとバスを利用するニーズがあり、その対応のためには、運賃が分かりにくい、乗継の負担が出るといったところが課題である。これからの時代を考えると、こうした意見交換や議論を進めていくことは必要。協議事項②について、他に意見はあるか。

八郷委員 車両の所有者や車種はどのように考えているのか。空き時間は自由に使えることからすると、ライドシェアに使用されるのではないか。また、運賃も設定するのか。

事務局 特段車種の指定は行わない予定だが、乗合形態で行うことから、ワゴン車と想定している。車種がマイクロバスとなる場合は、それだけの利用ニーズがあるので、緑ナンバーで運行できるのではないか。所有者は、車両管理を自治会や町内会等が担うこととなるので、法人格があればその団体、なければ代表者個人となる。

また、今回の自家用有償旅客運送の導入にあたっては、ライドシェアの用途で、運賃も徴収して、車両を使用することは禁じさせていただくことを前提とした上で、車両購入費について一定の補助を行うことと考えている。

運賃についても、乗合形態として定額の運賃を設定する。路線バス運賃との見合いや、収支バランスの観点からすると、二百何十円、三百円という金額を想定している。

入野委員 最後の手段として、移動手段が他に確保できない場合の対応ということか。

事務局 そのとおり。

入野委員 あらゆる検討を尽くしたうえでの手段としてはやむを得ないと思うが、実際に緑ナンバーで運行ができないかの判断は、利用者の掘り起こしも含めて、どこまで検討するかを明らかにしていくことが必要ではないか。

事務局 対象地域を先に絞って、ということも難しく、各地区の状況に応じた個別対応とはなる。本市としても、交通事業者に最大限の御対応をしていただきたいと考えており、そのうえで、やむを得ない場合に限って白ナンバーの制度活用を図っていきたいと考えているので、安易に白ナンバーを認めるということではない。

中村会長 最後の最後とはこういうことだ、と最初に考えていても、時間が経つ中で緩やかな解釈となるといけないので、記載できる基準はあらかじめ記載していくことは必要。もう少し頑張ればできる、できない、という判断基準を、詳細な運用ルールとして提示していかないと、後々で穴が大きくなる。

事務局 本日、いただいた御意見も踏まえ、バス事業者、タクシー事業者と調整の上、引き続き、検討を進めていきたい。

関委員代理 岡上西は、スタートの時点から関わってきて、まだまだやり切っていないと思う。

事務局 緑ナンバーの運行が基本であるので、まずは、コスモ交通、地域協議会と、調整、検討を重ねていく。

中村会長 岡上西に関しては、緑ナンバーでの検討を引き続き行っていただきたい。

大葉委員 地域の要望があったにも関わらず、実際は利用が少ない事例はよくあり、地域需要の吸い上げができていないのか、その対応策がどうか、ということに疑問はある。

入野委員 当社も路線の要望は沢山いただくが、事業者にとってはニーズの見極めが重要で、あったらいいな、ではなく、ないと困るといふ部分の作りこみが必要。例えば川崎と横浜の市境の路線では、新川崎方面に行きたい等のご要望もあるが、それは対応が難しく、そういった状況は御理解いただきたい。

高橋委員 それは路線バスが縦方向の移動しかないことが原因ではないか。例えば川崎駅も西口と東口が分断されていて、西口にバスで来た方は、川崎病院に行くために東口まで歩いて、別のバスに乗り換える必要がある。川崎駅では、東口と西口を循環する、乗換ができるバスが必要。

また、あれば乗る、ではなく、ないと困るといふ課題は、周知徹底での対応も必要だが、実際は、一度乗ってみてから便利かどうか判断するという方も多いため、乗ってみて良いと思われるバスが必要なのではないか。サービスはお金を払った対価であるので、例えば、川崎病院に行くのに西口から東口へ徒歩で移動しないとイケないという状況はサービスとは思えない。

以前、武蔵小杉駅北口から井田病院へのシャトルバスがあったが、東口開発により廃止され、東口からの市バスに変更された。何年も運行していたものが急になくなると困るし、廃止する周知も不十分で、日常的に病院を利用していた人しか分からなかった。広報は新聞広告等で行っていかないと、実際に利用している人以外への周知ができないのではないかと。

他に周知不足の例として、川崎病院に行くバスは100円だが、病院を利用しないとイケないという認識で乗らない人がいる。川崎病院から別の場所に行ってもよいという理解で正しいか。

入野委員 当該バスは、病院利用者などの関係者の利用に限り、100円の運賃を設定している。実態はともかくとして、他の方は利用できないという条件で、国の認可を受けている。

高橋委員 そうすると100円は不公平に感じる。川崎高校への直通バスが210円を出ているが、子育て支援等の観点で無料にする考えもある。その路線だけ100円とする基準が分からない。

中村会長 色々な経緯があって決定したものだと思うが、それはバス事業者側の都合で、市民からすると整合していないということは、日本全体としても多くある事例。先にいただいた、公共施設へのアクセスの課題などの御意見も含めて、今後の議論としたい。他に御意見はあるか。

梶田委員 白ナンバーは国として導入したものであり、そのうえで、市としてどう捉えていくかは議論して決めないとイケない。基準をしっかりと作らないと、危険ではある。

中村会長 タクシー事業者の方からも資料をいただき、様々御意見をいただいた。先日、国交省の担当者とOECDの会議に出席したが、各国のライドシェアを議論するという内容だった。その場では、日本は対応が固いということを言われた。

ライドシェアは、自家用車を持つドライバーがアプリで利用者とマッチングするものだが、利用者にとってはタクシー代わりに使うもの。ライドシェアが導入された地

域で、最初にサンフランシスコで問題が起き、公共サービスを担っていたタクシー事業者の経営が悪くなり、一部地域ではタクシーのサービスがなくなった。ライドシェアを利用すればいいと考えるが、タクシーと異なり、ドライバーが拒否をする権利を持つため、公共的なアクセス手段がなくなってしまった。

次に問題になったニューヨークは、出稼ぎのドライバーが増えて、利用者も増えた結果、道路混雑が悪化した。また、シェアリングエコノミーにより自家用車の減を想定していたものが、実際は、地下鉄・バスの利用者が減り、自家用車の保有台数は減らなかった。これは、バスや地下鉄のサービスにも拙い部分があったとも思うが、いずれにせよ、ライドシェアの導入は大きな影響が出る。ブラジルの都市でも、ライドシェアによりバスの運行が2割ほど減少し、その後、ライドシェアのドライバーの過剰供給などの問題で、最後はバスの運行も戻す形にはなったが、世界中で大きな影響が出ていることは事実。

大事なことは、きちんとしたルールを組むこと、安全は何よりも優先されることであり、何をどこまでやって、その責任を誰がとるのかを明確にすること。OECDでも、複数の国が同様の認識をしており、具体の検討やルール作りを進めている。

ライドシェアについての個人の意見としては、今回、タクシー事業者における前向きな取組も説明いただいたが、バスやタクシーでは対応できない部分があるのかという点に加えて、タクシー事業者が負担している、安全性の確保等の運行に本来要する経費も含めて、ライドシェアが同じ条件や土俵で取り組むなら、そこは経済学的には適正な競争となるので、今後、そうした方向でのルール検討になるのではないか。

今回の川崎市での取組については、国の動きもある中で、どこまでやるのかということで、事業者とも折り合いのつく着地点を次回までに調整していただき、継続して議論してもらいたい。個別の意見があれば事務局にということで、本会議としての取扱いは、継続協議でよいか。

全 委 員 (賛成)

その他事項① 地域公共交通会議の委員改選について

事 務 局 (資料3により、内容を説明。また、事務局から、中村委員及び梶田委員の再任について提案し、両委員より承諾の旨を確認)

中 村 会 長 事務局からの説明について、各委員から質疑はあるか。

全 委 員 特になし。

その他事項② 地域交通の充実に向けた今後の取組について

事 務 局 (資料4により、内容を説明。)

中 村 会 長 事務局からの説明について、各委員から質疑はあるか。

小 山 委 員 前日も申し上げたが、コミュニティ交通だけでなく、交通全般についての議論の時間をしっかりといただきたい。

事 務 局 御説明させていただいた新たな協議体制では、路線バスを中心として交通全体の課題を協議していくこととなるため、その中で議論をさせていただきたい。

中村会長　新しい協議の場で、地域交通全体の議論を行っていくとのことなので、しっかりと議論をしていただきたい。

それでは、他にないようであれば、本日はこれで閉会とする。