

## 令和6年度 第1回 川崎市地域公共交通活性化協議会

日時：令和7年3月3日（月）10時30分～12時00分

会場：川崎市役所本庁舎 2階 204会議室

出席者（敬称略）：

- |                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| ・東海大学建築都市学部土木工学科 教授            | 梶田 佳孝            |
| ・名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所特任准教授  | 有吉 亮             |
| ・東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 企画総務部 企画部長   | 吉田 忠司 （代理：国分）    |
| ・京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長        | 二羽 信介 （WEB代理：野村） |
| ・小田急電鉄株式会社 交通サービス事業本部 交通企画部長   | 宮原 賢一 （代理：八山）    |
| ・東急電鉄株式会社 執行役員 経営戦略統括部長        | 森 智雄 （WEB代理：五島）  |
| ・京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長        | 四宮 浩             |
| ・神奈川県バス協会 専務理事                 | 関上 義明            |
| ・川崎鶴見臨港バス株式会社 常務取締役            | 鬼頭 恒寛            |
| ・東急バス株式会社 運輸事業部 副事業部長          | 依田 修 （代理：石）      |
| ・小田急バス株式会社 バス事業本部 計画部長         | 古谷 弘文            |
| ・神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長            | 井手 正一郎 （代理：橋山）   |
| ・川崎市交通局 企画管理部長                 | 柳澤 和也            |
| ・神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長代理         | 阪西 徹 （WEB）       |
| ・神奈川県個人タクシー協会副会長               | 橋立 匡             |
| ・川崎市建設緑政局 総務部長                 | 櫻井 雅幸            |
| ・川崎市港湾局 港湾経営部長                 | 木村 俊介 （代理：白井）    |
| ・神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長   | 白砂 照彦 （代理：安藤）    |
| ・市民委員                          | 小俣 博司            |
| ・市民委員                          | 中野 絢斗            |
| ・川崎市全町内会連合会 常任理事               | 浦野 一吉            |
| ・国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 首席運輸企画専門官 | 森下 文章            |
| ・川崎市健康福祉局 長寿社会部長               | 下浦 健             |
| ・川崎市まちづくり局 交通政策室長              | 塚田 雄也            |

欠席者（敬称略）：

- |                |       |
|----------------|-------|
| ・横浜市交通局 自動車本部長 | 亀本 武伸 |
|----------------|-------|

次第

- 1 計画の進行管理
- 2 計画に基づく各事業の取組状況について  
(質疑応答)
- 3 計画改定の視点と方向性  
(質疑応答)

配布資料

- 1 川崎市地域公共交通活性化協議会資料
- 2 出席者名簿・座席表
- 3 川崎市地域公共交通計画（冊子）

## 【議事要旨】

### 1 計画の進行管理

### 2 計画に基づく各事業の取組状況について

#### ○梶田会長

- ・地域公共交通計画の進行管理、各事業の取組状況をご説明いただいた。計画策定がコロナ前であるため、その影響が各指標に出ているという状況である。この次に、計画改定に関する説明もあるが、まずは今の説明について、ご意見があればお願いしたい。

#### ○神奈川県バス協会

- ・一人当たりの年間公共交通の利用回数については、考察としても記載されているが、コロナが終わってから元に戻りつつあると感じている。一方で、神奈川県全体の利用者数にはなるが、令和6年度に入っても、バスの利用者数はコロナ前の平成30年度と比べると毎月きっちり10%減が続いているという状況である。出社回数が減ったり、ウェブ会議が定着したりしたことが要因と推定され、今後もバスの利用者数はコロナ前の水準には戻らないと考えている。この辺りも踏まえて、計画の改定が必要になってくると思う。

#### ○事務局

- ・第3部の「計画改定の視点と方向性」で、皆様のご意見を改めて伺いたいと思っているが、川崎市は公共交通で移動される方の割合が県央部や県西部と比較するとかなり高い。今後、高齢化がさらに進むと、これにあわせて公共交通を頼られる方も増えると考えられるため、持続性という観点をおさえながら計画改定を進めていきたいと考えている。

#### ○有吉委員

- ・一人当たりの年間公共交通の利用回数については、現在は総人口で割っているが、これで良いのかどうなのか再検討が必要であると思っている。少なくとも、コミュニティ交通の乗車回数を全人口で割るというのは効果が薄まって見えるだけと思われるので、コミュニティ交通が運行している地域の人口で割るなどの改善が必要である。
- ・路線バスの乗車回数についても、例えば、鉄道駅の徒歩圏人口を除いて割るなどの工夫によって、見え方が違ってくるのではないかと考える。
- ・全国PT調査でも、都市圏PT調査でも、トリップ原単位が減っていることから、公共交通の利用回数を指標とする場合は適切な補正を行うなどにより見せ方を工夫する必要があると考えている。
- ・コミュニティ交通の導入地区数を指標にすることは、説明にあったとおり、難しい部分があると思うので、今後、議論させてほしい。
- ・質問が2点ある。モビリティハブの取組については、効果の測り方が難しそうだと考えるが、その手法について考えがあればお聞かせいただきたい。
- ・2点目は、バスのODデータ分析について聞きたい。分析できるようになったという素晴らしいご報告であったが、コミュニティ交通の協議会の場合でもこうしたデータを活用できると、バスとの接続を考えると非常に有用だと思うので、活用の可能性について教えてほしい。

#### ○事務局

- ・モビリティハブの評価は、すごく難しいと思っている。我々が目指しているモビリティハブは、単なる交通結節点ではなく、そこがある程度の目的地になり得る、もしくは少しにぎわいが発生するような場所にしたいと考えている。18ページで紹介したが、カーディーラーやコンビニなどの既存施設を有効的に活用するというのが近道ではないかと思っている。「取組を実施したから評価も達成」とい

うようなものではなく、何かしらの数値目標、指標を設けて、それがきちんと効果があるということを示せるようにしていきたいと考えているため、引き続き、協議させていただきたい。

- ・バスの OD データ分析については、利用データ自体は各事業者の経営情報になり、川崎市の庁内検討やバス事業者への路線再編の提案などにのみ使うことを明記した協定書を締結の上、ご提供いただいているものである。したがって、コミュニティ交通の協議会の場で、このデータを活用するためには、目的や利用範囲を明確にしたうえで、各事業者を確認し、理解を得る必要がある。

#### ○有吉委員

- ・モビリティハブについては、乗り換え場所であることに加え、活動する場所という位置づけにしているということであれば、活動が実際に生まれている様子をどうやってデータで取るか、どういう場面で使ってくれているのか、というところを測れるような工夫が必要であると感じた。
- ・モビリティハブは、情報を見る場所にもなると思うので、例えば、待っている間にバスの接近情報を見たいようなシーンもでてくると思う。こうしたときに、先ほどのバスの OD データ分析をうまく活用し、バスに合わせてコミュニティ交通の時刻を変えたら、よりバスに乗り継ぎがしやすくなるなど、前向きな使い方でバス事業者にご協力いただくようなことがあると良いと思う。

#### ○梶田会長

- ・バスの OD データ分析は、IC カードの利用データを活用しているとのことだが、全乗車のうちどれぐらいのデータが取得できているのか。
- ・また、のりものフェスタの来場者にどれくらい川崎市民がいたのか教えてほしい。

#### ○事務局

- ・バスの OD データ分析において、取得できているデータの割合は約 64%である。路線バスの IC カード利用率は約 9 割で、残りの約 1 割が現金だが、現時点で IC 定期券利用データが取得できていないため、約 64%となっている。なお、取得できているデータには、健康福祉局の高齢者外出支援乗車事業の利用データも含まれているため、高齢者とそうでない方を分けて分析することは可能である。
- ・のりものフェスタについては、アンケートの回答割合になるが、会場が川崎区だったということもあり、川崎区と隣接する幸区の 2 区で約 48%を占め、横浜市が約 14%、東京都が 13%などという状況であった。

#### ○小俣委員

- ・人の動きを調査するのであれば、人流データも活用できるのではないか。停留所や駅で降りてからどう移動しているのかを分析すると明らかになることもあると考える。川崎市ほどの人口であれば精度は十分で、短期間のデータであれば費用もそれほどかからないと思う。

#### ○事務局

- ・人の動きを把握することは重要だと認識しているが、こうした調査は人流データに限らず、全国 PT 調査などもある。どのデータがこういった目的で有効であるかは整理しきれていないが、計画の改定を進める上では活用の可能性についても検討していきたい。

### 3 計画改定の視点と方向性

#### ○神奈川運輸支局

- ・24 ページのかわさき市民アンケートについてだが、回答母数がわかれば教えてほしい。
- ・また、「いつ来るかわからない」のほかにも、「運賃が高い」が半分以下に減っているが、この理由はどうのように分析されているか教えてほしい。

#### ○事務局

- ・かわさき市民アンケートについては、無作為抽出の市民 3,000 人を対象としており、有効回収数は 1,556 件で、回収率は 51.9%になる。
- ・「運賃が高い」については、昨今の物価高と比較して、公共交通の運賃が低廉であるためだと分析している。

#### ○梶田会長

- ・路線バスの運賃も少しずつ値上げが始まっているので、もしかすると次回は傾向が変わってくる可能性もある。
- ・最後のページの国庫補助事業については、各事業者がそれぞれ確認すればよいのか。

#### ○事務局

- ・そのとおりである。活用の可能性のある事業がある場合は個別に相談してほしい。

#### ○有吉委員

- ・最後のページのスケジュールに出てくる専門部会の構成員について、イメージを教えてください。
- ・また、26 ページで大型 2 種免許保有者の年齢構成を示しているが、そもそも平均的に何歳で大型 2 種免許を取得しているのかわかれば教えてほしい。平均取得年齢がわかるとこのグラフの見方も変わってくるように感じた。
- ・最後はコメントだが、30 ページに記載のとおり、今後はアウトカム指標にしていくことは理解した。しかし、独自の指標を作って、それを計算することは結構大変だと思う。現在、国でも同じようなことを検討しており、評価に使えるようなアクセシビリティ指標を試行錯誤している動きがある。すべてを川崎市でやらなくても、国の検討を活用することによって、労力を減らせる可能性があるため、連携していくといいと思う。

#### ○事務局

- ・専門部会の構成イメージについては、テーマに応じてフレキシブルにしたいと考えている。例えば、鉄道事業の補助を受けるために計画への位置付けを検討する際、タクシー事業者の方々にご出席いただく必要はないと考えられるため、交通モード別を基本とし、必要に応じて、関係行政庁や市民委員、学識経験者の方にもご出席いただくことを想定している。
- ・新卒で入られる方よりは転職で入られる方の方が多いということは事業者からも良く聞くが、大型 2 種免許の平均取得年齢は把握できていない。神奈川県バス協会から参考になりそうな情報があれば、ご共有いただきたい。

#### ○神奈川県バス協会

- ・どこかのバス事業者で 100 名近くの運転手を採用した際、半数ぐらいは 50 代の方だったという話を聞いたことがある。ただ、その方々の中にどれくらい他のバス会社で勤務されていた方が含まれているかはわからない。いずれにせよ、大型 2 種免許取得者は若い方が少なく、年齢が高めの方が多いと推測している。

#### ○事務局

- ・アウトカム指標の件については、ご意見のとおり、国の動きを注視していきたいと思う。指標は、学術的な観点や実行性の観点なども重要であると考えているため、梶田会長、有吉委員にご相談させていただきながら検討を進めていきたいと思う。

○川崎市全町内会連合会

- ・自動運転バスや連節バスの取組は、すべて川崎区で進められているが、今後、他の区で展開する予定はないのか。連節バスは、道路幅員などの問題があるため、難しい区もあると思うが、自動運転バスはどこの区でもできると感じている。

○事務局

- ・川崎市が行っている自動運転バスの実証実験については、社会受容性の観点から、多くの市民に見てもらうことのできるルートを選定した経過があり、来年度も引き続き、同じルートで実証実験を行っていく予定だが、このルートで培ったノウハウを他のエリアに展開していく考えはある。
- ・なお、16 ページで紹介したとおり、東急バスの自動運転バスの取組は麻生区で行われている。

○川崎市全町内会連合会

- ・連節バスについてはどうか。

○事務局

- ・連節バスについては、事業者がどの路線に入りたいと考えているかによる。行政としては、それに応じて協力していくというスタンスである。

○梶田会長

- ・自動運転バスの実証実験や連節バスの導入は、川崎鶴見臨港バスが行っているが、補足説明などはあるか。

○川崎鶴見臨港バス

- ・自動運転バスの実装により、運転手不足の対応をしていきたいと考えており、川崎市とともに2年後のレベル4実装をめざしている。実証実験において、路上駐車車両の回避がうまくできないケースや車道際の植栽を障害物だと誤認するケースなどがあり、技術研鑽が必要であると感じている。
- ・連節バスについても、運転手不足への対応と捉えている。こちらについても、川崎市の協力があって実現したものであり、当社としては他にも導入したい路線がいくつかあるため、引き続き、協力して導入を進めたいと考えている。

○梶田会長

- ・31 ページに記載の方向性で、事務局は検討を進めているようであるため、今後、何かあれば事務局までご連絡いただければと思う。
- ・27 ページのとおり、市民は「公共交通が便利になっていく」と期待しているが、一方で、公共交通がおかれている環境は非常に厳しいものがある。今後、市民を巻き込んだ取組などを検討する必要があると思う。皆さんのご協力をいただきながら改定の検討を進めていきたいと思うので引き続き、よろしく願いたい。

(以 上)