

## 令和2年度 第2回川崎市地域公共交通活性化協議会議事概要

日時：令和2年9月14日（月）10時～12時

場所：パレールビル 7階 第1・2会議室

出席者（敬称略）：

- |                                |               |
|--------------------------------|---------------|
| ・横浜国立大学 副学長                    | 中村 文彦         |
| ・東海大学工学部土木工学科 教授               | 梶田 佳孝         |
| ・東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社総務部 企画室 企画部長  | 山本 秀裕（代理：仲手川） |
| ・京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部長        | 加藤 慎司（代理：藤井）  |
| ・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   | 小川 司          |
| ・東急電鉄株式会社 経営戦略部長               | 小井 陽介         |
| ・京浜急行電鉄株式会社 執行役員 鉄道本部 鉄道統括部長   | 櫻井 和秀         |
| ・神奈川県バス協会 理事長                  | 八郷 大文         |
| ・川崎鶴見臨港バス株式会社 取締役運輸部長          | 君島 祥雅         |
| ・東急バス株式会社 運輸計画部長               | 井原 要司         |
| ・小田急バス株式会社 運輸計画部長              | 宮寺 孝次         |
| ・神奈川中央交通株式会社 運輸計画部長            | 齋藤 謙司         |
| ・横浜市交通局 自動車本部 路線計画課長           | 廣野 克則         |
| ・川崎市交通局 企画管理部長                 | 齋藤 禎尚         |
| ・神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長           | 大葉 章彦         |
| ・神奈川県個人タクシー協会 専務理事             | 吉原 輝          |
| ・川崎市建設緑政局 総務部長                 | 板橋 茂夫（代理：山本）  |
| ・川崎市港湾局 港湾経営部長                 | 大石 陳郎         |
| ・神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長   | 阿部 勇（代理：平塚）   |
| ・市民委員                          | 田中 哲          |
| ・市民委員                          | 君 ひとみ         |
| ・川崎市町内会連合会 常任理事                | 松本 英嗣         |
| ・国土交通省 関東運輸局 交通政策部 交通企画課長      | 板垣友圭梨         |
| ・国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局 主席運輸企画専門官 | 小泉 伸介（代理：田中）  |
| ・川崎市健康福祉局 長寿社会部長               | 相澤 照代         |
| ・川崎市まちづくり局 交通政策室長              | 定山 武史         |

### 次第

- 1 地域公共交通計画の策定について
  - ・第1回活性化協議会での主な意見について 資料1
  - ・新型コロナウイルスの感染拡大による影響と取組について 資料2
  - ・将来目指すべき公共交通ネットワークの検討について 資料3
  - ・目標を達成するための施策及び事業について 資料4・5
  - ・評価指標の設定について 資料6
  - ・今後のスケジュールについて 資料7
- 2 その他

## 1 地域公共交通計画の策定について

- ・第1回活性化協議会での主な意見について 資料1
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による影響と取組について 資料2
- ・将来目指すべき公共交通ネットワークの検討について 資料3

### 【議事要旨】

#### ○事務局

- ・「川崎市地域公共交通活性化協議会設置要綱」第6条第2項に定める、会議の成立要件となる、委員の過半数の出席ですが、本日は、委員26名中、(代理の方も含めまして)26名の方の御出席をいただいておりますので、会議が成立していることを御報告します。また、本会議につきましては、市民生活に影響の大きい公共交通に関する議論を行うことから、「川崎市審議会等の会議の公開に関する条例」第3条に準じ、公開とさせていただきます。なお、発言者および発言内容を議事録として公開とさせていただくこと、議事録作成のために、録音をさせていただきますので、御了承ください。

#### ○梶田委員

- ・コロナについて、最新の動向がわかればお聞きしたい。

#### ○事務局

- ・資料2については、各事業者からの提供いただいた資料に基づいて紹介している。今回の提示資料が最新の状況である。各事業者の方から補足説明があればお願いしたい。

#### ○板垣委員

- ・関東運輸局管内の傾向については、川崎市内と同様の傾向ではあるが、8月では事業者によっては東京都における感染者増加もあり、8割程度まで利用が回復していた状況が、8月には7割から6割程度になった状況がある。路線バス、タクシーについてはそのような傾向であるが、高速乗合バスや貸切バスについては1割や2割程度まで落ち込んでいる事業者もある。

#### ○八郷委員

- ・収入ベースと乗降者数ベースでは、収入のほうが低い傾向。4月、5月で5割弱程度、7月、8月でも8割には達していない。運送収入では昨年度と比較して4月～8月で244億円減収しており甚大な影響である。

#### ○大葉委員

- ・輸送が減少した要因として、外出自粛の影響が大きい。今まで外出を控えていた、高齢者の通院や日々の買い物等の日常の移動は戻っているが、夜の移動や早朝の羽田空港への移動が大きく減少している。また、羽田空港行き的高速バスへの乗継客の利用も減っている。  
資料にある飛沫防止シートについては、新型のタクシー用であり、これまでのセダン型のタクシーについては、車内温度調整が難しいことから、乗務員だけを囲うような防護シールドに適宜対応を行った経緯がある。

#### ○中村会長

- ・収入の減少や利用者数の減少、それがどこで減少しているか、貴重な情報である。継続的に共有いただければと思う。

#### ○田中委員

- ・コミュニティ交通に関する利用動向のグラフは山ゆり号とあじさい号の合算値か。コミュニティ交通は、コロナの影響により存続の危機にあると想定しており、昨今の現状について説明いただきたい。

○事務局

- ・提示しているデータは山ゆり号とあじさい号の合算である。4月の緊急事態宣言以降については、利用者の動向を踏まえ、一時期運行本数を地元の協議会、運行事業者、市との調整を経て減便を実施した。6月の解消後については元の便数に戻し、利用についても8割程度に戻っている。また、利用の喚起対応として市の地元応援券について、コミュニティバスの回数券にも活用できるようにし、事業者からも売れ行きも好評と聞いている。

1 地域公共交通計画の策定について

- ・目標を達成するための施策及び事業について 資料4・5
- ・評価指標の設定について 資料6

【議事要旨】

○櫻井委員

- ・それぞれの課題に対する処方箋の提示は良いかと思うが、一つの課題に対する処方箋が必ずしも他の課題に対応しておらず、副作用もあるのではないかと思う。具体的には、BRTの導入により単位時間当たりの輸送力は増加するかと思うが、資料5 p11の川崎駅東口の混雑、分散化の必要性やp14の小川町の流動阻害への対応の必要性などがあり、BRTの導入によりそれらの混雑が悪化する懸念はある。複数の課題に対する連関もあるかと思い、そのあたりの精査が必要かと思う。

○中村会長

- ・それぞれの施策において相乗効果だけではなく、場合によっては相殺もあり得ることかと思う。

○事務局

- ・p2で示すBRTの導入については、臨海部については京浜急行電鉄大師線と南武支線により両端の輸送の軸は確保されており、中央部に新たな交通軸を設定するものである。一方で指摘の通り、p11の利用環境の向上や小川町の乗り場の整備については、BRTの導入による混雑発生により効果が減少する懸念があるため、利用改善については、BRTの導入と併せてバス網についても別の視点で見る必要があると考えている。公共交通を補完する役割として企業送迎バスも運行されているが、市役所通り等で乗降が行われ、交通阻害が生じているため、企業送迎バスの乗り場を集約化し、渋滞緩和を図るものであり、相乗効果を得られるように利用環境を整えたいと考えている。

○中村会長

- ・今回の記載の中でBRT＝連節バスという記載も見られるが、必ずしもそうではないため定義をしていく必要がある。路線バス、BRT、企業バスをそれぞれどのように対応、連携していくかが重要と思うので、つながりについては検討いただきたい。

○松本委員

- ・コミュニティバスについて、乗車率が低い感触があるが、今後も継続できるか懸念している。川崎駅から北側方面の路線バスについて、日中は大型のバスにも関わらず空いている状況も見られる。狭い路地に入ることで、逆に交通阻害になっているのではないかと思う。初期投資の課題はあるが、コミュニティバスのような小型にできないかと思う。
- ・多くの課題と対応があり、時間もかかることであることから、対象の絞り込み、調整をしてより迅速に対応できないかと思う。高齢化を迎える中で、そのような世代を取り込めなければ厳しいのではないか。

○事務局

- ・コミュニティバスの利用者については、地元の協議会、運行事業者と意見交換し、需要喚起に取り組むことを調整しているところである。コロナの影響もあり、年度初めは進められていなかったが、利用喚起を進めていくこととしている。
- ・運行の状況について、日中の利用状況や小型化について指摘をいただいたが、施策の2において、路線バスの利用実態を踏まえた効率化について、いただいた内容についても検討予定である。
- ・対応に時間を要するといった指摘については、各施策の実施時期をシート上、令和3～4、5～7年度と分けて記載している。短期的に実施する施策については即効性のある事業を推進したいと考えている。

○中村会長

- ・実施時期については、先導的な施策を出して市民に成果を見せることが大切かと思う。日中のバスの運用についてどうあるべきかについては重要な課題であり、検討が必要である。

○田中委員

- ・p12のバスロケーションシステムについて、川崎市において導入基準や具体的な導入順番等はあるのか。市民へのPRにもつながるかと思う。

○事務局

- ・バスロケーションシステムの整備については、基準は設置していないが、拠点駅を中心に整備を促進しており、導入の補助等も活用しながら事業者と進めている。事業者のHPにおいて運行状況を公開している事業者もあり、そのようなバス停へのQRコードの提示による周知等進めている。

○田中委員

- ・PCやスマホを使える場合は良いが、高齢者や小さい子供等そのような機器が使えない場合は、今の計画等をPRする場面があればよいと思う。

○中村会長

- ・岩波新書の「都市と交通」において、バスロケーションシステムは、バスの位置を把握するシステムであり、バス停に設置する場合は接近情報として分ける必要があるとしている。バス事業者がバスの位置を把握すること、それを公開すること、バス停で示すことは分けて考える必要があり、バス停に近接する施設等でそのようなバスの位置情報を提供することが大切である。記載の挿絵について、総務省の資料ではなく、実施に市内では事業者が進めており、そのうえで優先順位を判断するような踏み込んだ議論が必要である。

○君島委員

- ・資料5のp1について、早期段階における事業者間調整と記載があるが具体的な時期や内容について目途があれば教えていただきたい。具体的な駅前広場とはどこか。

○事務局

- ・事業者間調整の時期について、これまでの開発に伴う再編においては、駅前広場ができる時期の直近の調整が常態化していたが、開発状況の動向が確認できた段階で事業者と情報、スケジュール感を共有し、調整を進めていきたいと考えている。場所についてはp9に示す場所を想定している。

○梶田委員

- ・p4に記載の長大路線について、図について具体的なイメージがしやすいように最長、最大の事例等があればわかりやすいかとおもう。
- ・検討中の事業の時期について、いつ頃に目途をつけるのか。

○事務局

- ・p4の図については、最大値等について追記する。
- ・検討中の項目については次回の第3回で提示予定である。

○中村会長

- ・長大路線については、距離帯別に区切り、その距離帯別、地域別に路線数を示す方が分かりやすいのではないか。長い路線にも理由があることが想定されるため、地図上でも示すような工夫が必要。

○君委員

- ・生活圏が横浜や東京等、広域に渡っている利用者も多いと想定され、その中で川崎市の交通の特性や課題をまとめていただいたという印象である。自身が、中央部に居住していることもあり、大きな駅を拠点としたバス網ということも理解はできるが、駅と駅を結ばない場合に、バスが必要と感じる場面がある。しかし、バスの本数が少ないため、使わない状況や既存の路線のその先まで行きたいと言った、個別の要望があることから、事業者任せではなく、市の方でそれぞれの需要とサービスをマッチングさせることが必要かと思う。

○事務局

- ・利用者の皆様からいろいろな要望や意見を聞いており、事業者とも共有しながら進めていければと思う。

○八郷委員

- ・バス網の考え方について、駅と駅を結ぶ幹線路線もある一方、路線長も長く、狭い住宅街を運行している路線もあり、生活路線と業務中心の幹線は分けて考えるべきである。団子状態についても、そのような路線が混在していることが一因ではないか。

○事務局

- ・バスネットワークについて資料3に示す、基幹バスと地域バスネットワークのそれぞれで階層に分けて提示している。利用実態等の特性を踏まえて検討していきたいと考える。

○中村会長

- ・資料5のp13のMaaSについて、重要なことは複数の事業者の情報が一元的に把握できることやタクシーとバスの使い分けなど、様々な可能性がある。一方で、地域によって課題も様々であり、地域に応じて仕様をカスタマイズすることが必要である。何のためにどこで進めるかの議論が必要である。
- ・資料5のp18のバス停について、最も大切なことはバスの利用者の安全確保であり、様々な主体の協力が必要である。p20の車いす利用のスロープを考えると、スロープを下すことができない歩道幅員が狭い道路の方が多いと想定され、それはバス事業者の問題というよりは、道路管理者の問題ではないか。
- ・資料6で利用者満足度という指標があるが、利用している人、利用をやめた人、不満な人等、どういう人がどのように思っているのかについては、平均値だけでみると、ミスリーディングすることがもある。別の自治体の事例では、平均値は高い一方、大半の人がサービスの存在すら知らず、わずかな人が高頻度で利用している実態であった。商売としてはあり得るかもしれないが、地域の政策としては問題であろう。

○櫻井委員

- ・資料5p3及びp5と資料3の大師橋駅をみると路線の記載が異なるのではないか。

○事務局

- ・基幹的なバスとそれ以外で記載が異なっている。わかりやすい資料とすることとする。

## 今後のスケジュールについて（資料7）

### 【議事要旨】

#### ○松本委員

- ・計画の実現のための予算はどのようになっているのか。

#### ○事務局

- ・今回の計画実現に向けた予算が直接関係することはないが、今回まとめた計画に基づいて予算確保を進めていきたい

#### ○田中委員

- ・パブリックコメント以外に市民への周知等の情報共有の場はあるのか

#### ○事務局

- ・今後の予定について、会議終了後に本協議会の資料、議事録のHP等での公表を考えている。コミュニティ交通の協議会にも意見をいただきながら進めていきたいと考えている。

#### ○中村会長

- ・パブリックコメントは意見の回収が少ないという状況もあるが、会議の結果の公表と、パブリックコメント、コミュニティ交通の検討地域には踏み込んでいくということだろう。予算と時間も踏まえながら検討いただきたいと思う。

#### ○小井委員

- ・資料3の補足になるが、鉄道事業者は収益が減少している中で固定費が大きい業態であり、赤字が大きい状況である。そのような中でも安全対策は不可欠であり、削れるところを削っている現状である。快適性や利便性を向上したいところであるが、そこまで手が及んでいない。市民の利便性増加のため新たなバス系統の新設等の対応を行うのであれば、何かしらのインセンティブが必要であると思う。行政は市民ファーストが良いと思うが、市民にエッセンシャルサービスを提供している交通事業者も活かせるような観点も考慮いただきたい
- ・市や区のHP等を見ていると、ステイホームやデリバリーを推奨している状況であり、交通事業者的にはよろしくない。感染症の分類が第2類の現状では厳しいことも想定されるが、第5類への移行という議論もある中で、そのような流れに先んじて経済の活性化という方向を促していただきたい。公共交通を利用してクラスターが発生した例は今のところ報道されておらず、有識者からも移動中のマスク着用、到着後のアルコール消毒等を行えば公共交通機関は安全という話もあり、行政としても人の流通を活性化する方向に持って行っていただきたい。

#### ○中村会長

- ・自動車社会のアメリカであっても都市の公共交通をどのようにしていくかの議論や予算配分が行われているような動きもある。一方で、公共交通は安全であるという情報もあり、必要な情報を提示、市民に届けることが必要かと思う。

## 2 その他

#### ○事務局

- ・次回は11月16日（月）15時から予定している。

（以上）