

令和2年度 第3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11月16日（月）15時～17時

場所：川崎市役所第4庁舎 4階 第4・5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 |
| ・川崎市交通局 企画管理部長 | 齋藤 禎尚 |
| ・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 自動車本部長 | 原田 浩一郎 |
| ・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 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 |
| ・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2回活性化協議会での主な意見について 資料1

◆地域公共交通計画案について 資料2

- ・新型コロナウイルスの感染拡大による利用動向の変化について
- ・将来目指すべき地域公共交通ネットワークについて
- ・目標を達成するための施策及び事業について
- ・評価指標・目標値の設定について

◆全体スケジュールについて 資料3

1 地域公共交通計画の策定について

◆第2回活性化協議会での主な意見について 資料1

【議事要旨】

○中村会長

- ・地域の状況の資料において、ベージュ色と緑色の差異は何か。

○事務局

- ・ベージュ色が比較的平坦な地域、緑色が北部の丘陵地が多い地域をイメージしている。

○中村会長

- ・今後残していく資料であれば、色等の凡例が必要。

○梶田委員

- ・地域の状況の資料において、コミュニティ交通への要望は多い印象であるが、検討が進んでいるのか。

○事務局

- ・現在コミュニティ交通を導入している地域、導入を検討している地域などを含め、取組が進められている地区については全て記載している。

○梶田委員

- ・各地域のコミュニティ交通の取組について、段階別に仕分けして記載したほうがわかりやすいだろう。

○中村会長

- ・進捗段階についても掲載した方が良いだろう。

○事務局

- ・p52で概要のみ記載しているが、ご指摘を踏まえて更新していきたい。

1 地域公共交通計画の策定について

◆地域公共交通計画案について 資料2

- ・新型コロナウイルスの感染拡大による利用動向の変化について
- ・将来目指すべき地域公共交通ネットワークについて

【議事要旨】

○八郷委員

- ・新型コロナウイルスの計画上での取扱いについては、コロナウイルスの影響が今後も続くという前提か、それともいずれ収束し、その後の計画という位置けか。計画に対する反映を教えてください。

○事務局

- ・計画素案 p62 でコロナウイルスの影響等について、また、p110 で先行きについて記載している。公共交通の持続性という方針については変わらないものの、社会の変化については見通しが見えない状況であることから、状況を注視しながら対応していく。今後の状況によっては施策等の見直しもあり得ると想定している。

○中村会長

- ・先が読めないことは事実であるが、それでも変わらないような方針や視点はあるのではないかと。地域

公共交通計画であり、各事業者等も対策を進めていることから、ワクチン等の状況等の最新の状況も踏まえながら対応が必要かと思う。

○事務局

- ・ネットワークの考え方や基盤整備の予定は行政として推進していくことと考えており、ご指摘を踏まえて修正していきたい。

○田中委員

- ・地域のニーズとしてはコミュニティバスの要望が十数か所と多い一方、計画素案 p67 の記載では導入を検討中の地区が 4 地区となっている。実現性が高い地区が 4 地区という趣旨なのか、若しくは 4 地区が北部地域に多いことが課題になるのか。前回の資料では 5 か所であったがどちらが正しいのか。

○事務局

- ・計画素案 p25 でコミュニティ交通の現状を示している。図の赤枠で記載している箇所が現在運行している地域、黒枠の 4 地区が現在導入を検討している地域である。4 地区が正值である。
- ・課題認識としては北部の山坂が多い地域であり、交通手段の確保に向けて、多様な主体と連携して取り組んでいき、需要と供給のマッチングについて検討していきたいと考えている。これまでコミュニティ交通を導入した地域でも持続性の確保など様々な課題を検討しており、そのような検討を 4 地区でも進めていきたいと考える。

○中村会長

- ・田中委員からの指摘で補足資料との整合ということで、北部地域以外からもコミュニティ交通の要望があるということに対して、どのような要望がありどのように対応しているのか、については、矛盾なく示していく必要があるのではないかと。様々なニーズや地域それぞれの事情がある中で、計画としてどのように進めていくのかという考え方が p67 で言えているか、ということかと思う。

○事務局

- ・市では地域公共交通の手引きを整理し、進め方をまとめている。その中で、地元と協議し、協議会を立ち上げたものが p25 で示した地域である。それ以外については、要望がある地域、協議会を設立について検討している地域がある。そのような各地の状況に合わせて取り組んでいく姿勢を p67 で示している。

○小井委員

- ・計画素案 p65 のみどりの枠内について、誰もが安心して公共交通を利用していくためには、交通事業者だけでなく、市民、利用者の協力や一定の負担も不可欠であると感じており、行政としてもそういった視点に立っていただきたい。
- ・p1 の地域公共交通計画の趣旨について、環境負荷の低減について記載がある。また、p9 のSDGs に関する記載については、国際連合の内容をそのまま記載されているが、公共交通機関をうまく活用することが、社会の福祉に寄与するということを記載にじませていただいても良いのではないかと。公共交通機関を使用せず、すべて自家用車であったら環境負荷は膨大なものであり、単なる経済効率、発展のためだけでなく、環境といった面からも不可欠であるといった趣旨を盛り込んでいただくと市民の共感を得られるのではないかと。

○事務局

- ・市民の役割については、事業シートにて触れており、利用促進について自治体としても取り組んでい

く姿勢を示している。環境負荷については、「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」の策定を進めており、課題の整理の中で触れられればと思う。

○中村会長

- ・総合都市交通計画策定の際には、目標の一つに「地球にやさしい交通環境の整備」を掲げており、自家用車に頼りきらず、公共交通の推進を進めてきた。川崎市は他の自治体と比較すると鉄道やバスが充実しており、それを持続する、さらに公共交通の排出量を下げる等、これまでも推進してきた。これまでやってきたことと、今後とも取り組んでいくことを示せればと思う。これらを前提として作成しているが、市民に公共交通を理解していただくために、これまで取り組んできたことを工夫して記載できればと思う。

○櫻井委員

- ・計画素案の中でBRTという記載が度々あるが、有効な手段とは思いますが、BRTの定義の記載が p85 に2行ほど記載があるがイメージがつきにくい。p85 以前にBRTという記載は多くあり、市民向けの記載としては、不親切な印象であり、前段に記載したり、記載のある箇所に誘導したりするなどの対応が必要ではないか。
- ・p85 で記載があるように臨海部や川崎駅の輸送について、朝ピークは、川崎駅から臨海部方面の利用は多いものの、上り方面については全く利用が無い。夕方はその逆であり、極端な実態である。そのような輸送の実態を踏まえた記載も必要かと思う。併せて相当な量の企業送迎バスも運行されており、そのような時間帯別、方面別の台数や輸送量等のデータがあれば参考になるかと思う。

○事務局

- ・BRTの記述については用語集等を追加するなど、わかりやすい資料としたいと考えている
- ・企業バスについては関連部署と調整して整理したいと考えており、事業としては p92 の小川町の乗降場で対応している。今後も企業バスの利用ニーズがあれば集約していきたいと考えているが、利用状況も含めて計画上で示せればと考えている。

○中村会長

- ・用語に関しては、市民に関心を持っていただくには必要かと思う。そのためには、言葉でつまづいてしまわないために、丁寧な用語集が必要かと思う。

○事務局

- ・補足として p27 で企業送迎バスの状況を示しているが、写真は供用前の状況であり、現在ではこのような状況は生じていない。なお、11月1日付けで小川町バス乗降場の供用が開始されており、最新の情報を写真とともに示していく。

○櫻井委員

- ・p42 で交通手段の説明がイラストのみであるため、文字での説明が必要かと思う。また、自転車の図がないため確認いただきたい。

○事務局

- ・文字での説明、修正を行う。

○中村会長

- ・計画基本ゾーンについても説明もなく、どのくらいの大きさか等のイメージの説明が必要かと思う。

○君委員

- ・計画素案で、市民の意見との記載があるが、いつどこでどのように集めたのか、どこで受け付けているという記載があっても良いかと思う。

○事務局

- ・地域からの意見については、計画素案の p51 に記載の市民アンケートから引用している。市民アンケートは、市民を対象に無作為抽出で対象者を選定し、実施しており、アンケート結果の取りまとめを引用している。P53（2）については、町内会や労働者の団体等から寄せられた意見を記載している。

○中村会長

- ・今後、意見募集のための方策は記載しているのか。

○事務局

- ・p111 の評価指標は満足度を指標としており、市民アンケートの結果を反映したいと考えている。

○中村会長

- ・どの市民の方も、意見を出せる場があることをより周知していくことが必要なのではないかと。

○事務局

- ・意見募集については、市長への手紙という自由意見を示せる制度もあり、適宜回答させていただいている。計画素案では、個人の意見ではなく、アンケート調査結果や団体からの意見等を記載している。

○中村会長

- ・市民が交通に意見を持っているとしても、いきなり市長への手紙は書きにくい。巻末に連絡先はあるものの、すべての地域の意見を受け入れることは困難であるが、むしろ地域とコミュニケーションを図り、実施の可否について地域と検討していくことが必要なのではないかと。そのようなことを意識して進めているというメッセージ性がどこかにあればと思う。

○八郷委員

- ・p111 の評価指標で、市民一人あたりの年間利用回数について神奈川県は全国でトップクラスであり、次いで京都であった。そのような状況で、1 便当たりの利用者数、系統数の増加は素晴らしいことであるが、乗務員不足が深刻な中で実現可能なのか、これを払しょくして目標を推進するというのか。

○事務局

- ・運行資源が限られている現状は p73 に記載のとおり、事業者間調整や輸送の効率化で対応と考えている。系統数についても効率化の一つとして、例えば分割することで増加するというものもあるかと思う。

○中村会長

- ・指標を設定すると、指標の値を改善することが目的になってしまう。大切なことは、この指標を通じて計画の目標が達成することである。今まで外出しなかった人がバスで外出するような状況が生じて結果として利用者数が増加することが望ましい。現時点でも対応している事業者には負担や歪みが生じるようなことが起きてはいけない。それぞれの指標の主旨や意味を書き込んでおかないと、今後引き継がれないという懸念があり、この数値だけに振り回されないようにすることが必要である。

○事務局

- ・数値に至った背景や取り組みの状況について追記を行う。

○松本委員

- ・計画素案上でいいことはたくさん書いているが本当にできるのか。高齢化等の課題は多いが、ニーズが多様化する中ですべての対応は不可能だろう。どのような努力や検討が進んでいるのか、という具体的な進行状況を示すことが重要かと思う。

○事務局

- ・コミュニティ交通については進捗状況を示して行ければと思う。取組の考え方をベースに進めていきたい。

○中村会長

- ・計画素案の p106, 107 の実施時期についての記載を見ると、令和3年度から7年度まで5年度間、地域住民の支援とあり、少し大雑把に感じる。全体としてはそのとおりであるが、進捗の度合いが地域ごとに異なっており、地域の検討段階や、本会議のような場で確認するようなことは想定されるが、このような図では見えにくい。記載した内容がそれぞれ、どのような順番で進めるのか市民でもわかるような説明が必要かと思う。

○事務局

- ・コミュニティ交通については、p106 と p107 と併せて、p108 や p109 では、支援の内容や取組手順の見直し等の記載をしている。各地区の取組については、検討状況を含めて各地区に反映したいと考えている。

○中村会長

- ・懸念事項としては、バス会社だけが負担を背負ったり、行政だけが進みすぎたりしても好ましくなく、その調整段階が市民の方にも見えるようにすることが重要である。何かあるとバス会社に意見を言う形になりがちであるが、このような計画に基づき関連部署が一体となって進んでいることを示せればと思う。

1 地域公共交通計画の策定について

◆地域公共交通計画案について 資料2

- ・目標を達成するための施策及び事業について
- ・評価指標・目標値の設定について

【議事要旨】

○小井委員

- ・p111 で路線バスの系統数が現状維持との記載があるが、資料1の11番目の中で、「市民の利便性向上のため新たなバス系統の新設を行うのであれば何らかしらのインセンティブが必要であると思う。」という記載に関連するが、コロナ禍で多くのバス系統が赤字であり、コロナ前には戻らないだろうというのが交通事業者の共通の認識である。そのような中で現状維持も今後難しいと考えている。しかし、今回のような評価指標があるために、撤退するなというのは非常に厳しく、維持するのであれば補助金等の行政を通じた何らかの市民への負担が無ければ事業者として継続は難しい。同様の意見として「交通事業者も活かせるような」とあるが「生き永らえさせる」という表現が正しく、交通事業者が都市交通という貴重なインフラを殺さないように行政は対応いただきたい。

○事務局

- ・行政としても、交通事業者がコロナにより非常に厳しい状況は理解している。そのような中で、路線

維持や基盤整備等、新たな可能性について、導き出せるように、交通事業者との連携を深めていきたいと考えている。

○中村会長

- ・計画において交通事業者が身を削って頑張ると言うように読まれないために、行政と市民も協力して、特定の部門にしわ寄せが起きないようにするために記載には注意が必要と考える。

○小井委員

- ・川崎市の宝である川崎フロンターレや川崎ブレイブサンダース等に全く触れていないのは残念に思う。このようなチームがあることで川崎市のイメージが大きく良くなり、誇りに思っている市民も多くいると考えられる。そのような市民にも波及させるためには、川崎フロンターレなどに関する記載があっても良いかと思う。実際に、彼らの本拠地は他のチームに比べ交通アクセスが良いわけでもないにもかかわらず、一試合で数万人単位の人の流れを生み出しており、地域経済の活性化という意味でも大きく寄与している。川崎フロンターレは、観客動員数についてもまだまだ伸びしろが大きいと考える。交通政策を改善することで更なる人の流れを生み出すとすれば、交通弱者の利便性を向上させるような優しさ視点だけでなく、強さも同時に求めていっても良いのではないかと考える。

○事務局

- ・東急電鉄においても、武蔵小杉駅等で川崎フロンターレや川崎ブレイブサンダースの駅ナカを実施されたり、等々力のホームグラウンドでもバスの運行を行っており、そのような点も踏まえながらご指摘について考慮していきたいと思う。

○中村会長

- ・「交通」というものは何のためにあるのか、価値観の多様化、情報技術の発展という背景を踏まえると、都市が持つ文化的遺産などを大切にするという視点もあるだろう。例えば、そのような試合やイベントに行くときに、ワクワクして行けているか、終わった後もゆったり余韻を持っていられるか等、このような点がヨーロッパと日本の都市の大きな違いだろう。日本の場合、通勤通学対応、高齢者対応等に向かいがちであるが、市の方向性として、スポーツ振興等もある中で、そのようなものとも交通が関連していくことがあっても良いだろう。川崎市の財産だとすれば、関連した記載もどこかにあっても良いかと思う。

○梶田委員

- ・p97 の利用促進策について、バスの乗り方教室等は以前から実施していたと思われ、そのようなことと合わせて利用意識の醸成が必要かと思う。
- ・市民とどのように連携するかも計画に入れ込んで記載できればと思う。

○君島委員

- ・p112 の計画の見直しについて、令和7年度までの5年間で一度検討することか。そうであるとする、新型コロナウイルスが交通事業者に与える影響は非常に大きく、p22 で現状を記載しているが非常に深刻な影響が生じており、細かに進捗管理いただければと思う。交通事業者とも連携を密にしながら計画を進められればと思う。

○事務局

- ・p110 にコロナについて記載しており、社会変容を含めて注視していき、交通事業者と意見交換をしながら取り組みを進めていきたいと思う。

○田中委員

- ・p89 の等間隔運行について、複数事業者が運行する区間において、等間隔で運行を実施することかと思うが、運賃収入は事業者間で調整、分割するのか。このような複数事業者間の調整はこれまで、独占禁止法に基づき対応ができなかったが、施行予定の特例法に基づき申請して実施するのか。

○事務局

- ・p89 については、既に各社で運行している路線について各事業者と行政が調整することを想定している。

1 地域公共交通計画の策定について

◆全体スケジュールについて 資料3

【議事要旨】

○中村会長

- ・各自治体でパブリックコメントが集まりにくいという状況もあるが、納得しているから意見がないのか、関心がないのか、諦めているのか、様々な状況は考えられるが、多くの意見が寄せられるような工夫が必要であるが何か案はあるのか。何か工夫をいただきたい。

○事務局

- ・予定としては、市政だより及び HP の活用、その他プロモーションの方法について関係部署と調整したいと考えている。