

令和2年度 第4回川崎市地域公共交通活性化協議会

令和3年2月2日

書面開催

一次 第一

1 地域公共交通計画の策定について

- 第3回活性化協議会での主な御意見について **資料1**
- パブリックコメント結果について **資料2**

2 地域公共交通計画の進行管理（案）について **資料3**

- 進行管理及び次年度以降の進め方について
- 今後のスケジュールについて

（配布資料）

- 川崎市地域公共交通活性化協議会資料 一式
- 委員名簿

第3回川崎市地域公共交通活性化協議会における主な意見・要望について

No	主な意見・要望	意見に対する考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> 各自治体でパブリックコメントが集まりにくい状況がある。多くの御意見をいただけるよう工夫していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の広報誌である市政だよりや市ホームページ、ツイッターを活用し、周知してまいりました。
2	<ul style="list-style-type: none"> P 6 5 の課題整理において『誰もが安心・安全に利用できる…』とあるが、事業者のみならず利用者も対策に講じるべきと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者だけではなく、行政や市民においても、公共交通の利用など役割があると考えており、今回新たに地域公共交通の利用促進やオフピーク通勤の事業を追加いたしました。 ⇒計画 P103, P110
3	<ul style="list-style-type: none"> P 1 の計画策定趣旨に環境負荷の低減に関する記載やP 9 のSDG sに関する記載があるが、今後いかに公共交通を上手く活用することが環境負荷の低減や経済発展に寄与するか、環境に対しても公共交通は大事なものである。 	<ul style="list-style-type: none"> 昨年11月に策定した『脱炭素戦略「カーボンチャレンジ2050」』などとの連携を図りながら、環境に配慮した記載を行います。 ⇒計画 P72, P83, P86, 109
4	<ul style="list-style-type: none"> 前回、路線バスの系統数を現状以上とすることについてインセンティブ必要と言ったが、各交通事業者はコロナ前には戻らないという認識であり、赤字路線が多い中で現状以上というのは難しい。事業者負担だけでなく、市民の負担＝補助というのは検討すべきだと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 系統数の維持については、重複路線や長大路線の見直しにより効率化を図り、生み出された輸送資源を活用することで路線新設など、交通事業者と連携して効率的・効果的なバスネットワーク形成に取り組んでいきたいと考えております。 なお、コロナの影響については、交通需要をはじめとした社会変容を注視し、必要に応じて施策等を見直すなど、柔軟な対応を図ってまいります。
5	<ul style="list-style-type: none"> 川崎フロンターレ、グレイブサンダース等に触れていないのが寂しい。川崎がチームスポーツの活躍でイメージが変わってきている。単純な輸送としてではなく、地域経済の活性化を意識し、更なる人の流れを生むような公共交通の強さの面も書けると良いと感じた。 	<ul style="list-style-type: none"> 等々力緑地については、各種の取組状況を踏まえ、御指摘について考慮してまいります。
6	<ul style="list-style-type: none"> BRTの用語がよく出てくるが、P 8 5 の事業シートに用語の説明があるものの、一般の人が見ても分かるように前段で説明しないと不親切と感じた。 	<ul style="list-style-type: none"> 本文での掲載箇所を記載した用語解説を設けました。 ⇒計画 P122
7	<ul style="list-style-type: none"> 臨海部から川崎方面への輸送はほぼゼロであり、もう少し輸送実態を踏まえるべき。企業送迎バスの時間帯別のデータ等があれば参考になると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤手段の実態として、P 2 7 にグラフをお示しております。また、今年度11月1日から小川町乗降場が運用開始され、企業バス等の集約化を図っており、最新の情報を写真とともにお示してまいります。

8	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 6 5 の課題整理にコロナについての記載があるが、計画内容としてはコロナの影響が続く、若しくはいずれ終息する一時的な事象として捉えているのか。計画にそれらが反映されているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コロナの影響による利用状況は、事業者等の協力を得て、引き続き把握してまいりたいと考えております。 ・ コロナの影響については、交通需要をはじめとした社会変容を注視し、必要に応じて施策等を見直すなど、柔軟な対応を図ってまいります。
9	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民1人当たりの年間公共交通利用回数について、神奈川は全国トップクラスである。ただ、運転者不足や今後の人口増がピークを迎えるこの状況下において、1便当たりの利用者数等を目標としていけるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重複路線や長大路線の見直しにより効率化を図り、生み出された輸送資源を活用することで路線の新設などに振り分け、効果的・効率的な路線バスネットワークの形成を目指してまいりたいと考えております。
10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の見直しについては、計画期間の5年間で1度行うということか。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、細かに進捗管理いただければと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 1 0 の『事業の推進にあたって』の記載にあるように、コロナの影響について注視しながら、原則毎年度、計画の進行管理を行ってまいります。
11	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民としてこれまで意見を出したことはないが、どのように出せるものなのか。周知方法であったり、いつでもここで集めています、と分かる計画であれば広く意見が集められると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民等からの御意見については、「市長への手紙」という制度で提出することが可能となっております。 ・ 機会を捉え、当室にて相談等を受け付けていることをお伝えしてまいりたいと考えております。
12	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 6 7 のコミュニティ交通の課題整理を見ると、4地区において導入検討とあるが、4地区で検討していることが課題なのか、その4地区が北部地域に多いことが課題なのかが分かりづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題認識としては、北部地域は山坂が多い地域であるということであり、こうした地域では、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たいと考えております。
13	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 8 9 『重複路線等における…効率化』だが、等間隔運行を行う上での料金についてはどのように考えているか？独禁法の改定による料金プールなどを想定しているか？ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 等間隔運行による効率化については、行政が主体となって、各社が運行している路線を事業者間調整によって運行間隔や本数等を見直していきたいと考えております。
14	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。進行状況を示すような表現が必要と感じる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 1 0 の『事業の推進にあたって』の記載にあるように、コロナの影響について注視しながら、原則毎年度、計画の進行管理を行ってまいります。
15	<ul style="list-style-type: none"> ・ P 1 0 6 , 7 のコミュニティ交通の事業については、右上のスケジュールがかなり大雑把と感じる。(中村先生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ スケジュールの記載については、表現方法を検討し、『事業の推進にあたって』の記載にあるように、原則毎年度、計画の進行管理を行ってまいります。

川崎市地域公共交通計画の策定に関するパブリックコメント結果について

1 案に関するパブリックコメントの実施結果

(1) 実施結果

実施期間：令和2年12月14日（月）～令和3年1月19日（火）【37日間】

意見総数：22通 83件

(2) 主な意見

路線バスの運行効率化に関する御意見及びバス停留所の安全性をはじめとする交通環境の改善を求める御意見や、コミュニティバスの導入、タクシーの活用に関する御要望などが寄せられました。

No	主な意見（要旨）
1	路線を安易に断片化・短距離化するのではなく、本案にも掲げられているように、むしろ路線距離を伸ばしてでもバス路線の両端を鉄道駅で結節させるなど、結節機能の強化による効率化を求めたいです。
2	鷺沼駅から小杉方面へのバスの本数は充実していて良いのですが、他社のバスが2、3台続いていることもよくあります。そのような路線はきっと他にもあると思うので見直して整理することには賛成です。
3	市内には危険なバス停が散見されており、整備したバス停を移設するのは非効率なので、県警と横断歩道を移設する事業を実施して欲しいです。
4	医療・公共施設のある川筋エリアと、高低差が激しい丘上住宅地とを繋いでいるコミュニティ交通の技術的資金的強化をぜひ進めていただきたいです。
5	公共交通を維持していく上でもタクシーのコミュニティ交通への活用など、民間企業との連携を視点とした幅広い地域公共交通の導入促進に取り組むべきだと思います。
6	ユニバーサルタクシーの概数（比率）についても知りたい。

(3) 御意見に対する方向性

バス停留所の安全性向上に関する記述を加えるなど、頂いた御意見を踏まえた一部修正と関連データの時点修正等を行う予定です。

なお、御意見に対する市の考え方などを取りまとめた結果公表につきましては、3月中に市ホームページにて行います。

※本計画内に、活性化協議会及びパブリックコメントの御意見、実施状況などについても参考資料として追記する予定です。

地域公共交通計画の進行管理（案）について

1 法制度について

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第7条の2において、地方公共団体は、地域公共交通計画を策定した場合においては、毎年度、施策の実施状況について調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとされている。
- 同条において、地方公共団体は、調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣に送付しなければならないとされている。

2 川崎市地域公共交通計画における進行管理及び次年度以降の進め方について

- 上記の調査、分析及び評価については、令和3年度以降においても「川崎市地域公共交通活性化協議会」を引き続き開催し、関係者の皆様の御意見を伺いながら、取りまとめを行っていく。
 - ・ 計画に定めた事業の実施状況の調査及び目標値の算出を行い、これらに基づき分析・評価（案）を作成していく。
（※目標値のうち「路線バス利用者の満足率」については、計画期間（5か年）の中でアンケートを2回程度実施する予定）
 - ・ これらの結果について、「川崎市地域公共交通活性化協議会」において報告を行い、評価結果を取りまとめるとともに次年度以降における効率的・効果的な事業について、御意見を伺い、次年度以降の主な取組の検討・見直しを行う。
 - ・ 年度末に、主な取組の検討・見直し結果について「川崎市地域公共交通活性化協議会」において報告を行う【書面開催】。

[次年度以降の一般的な年間スケジュール]

