

令和5年度 第1回川崎市地域公共交通活性化協議会

日時：令和5年12月22日（金）10時～11時15分

会場：川崎市役所本庁舎 304・305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 |
| ・京王電鉄株式会社執行役員鉄道事業本部計画管理部長 | 加藤 慎司（代理：秋川） |
| ・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 |
| ・東急電鉄株式会社執行役員経営戦略統括部長 | 森 智雄（代理：藤井） |
| ・京浜急行電鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部長 | 四宮 浩 |
| ・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 | 岡野 恭子（代理：石） |
| ・小田急バス株式会社バス事業本部計画部長 | 飯田 敏弘 |
| ・神奈川中央交通株式会社常務執行役員運輸計画部長 | 齋藤 謙司 |
| ・川崎市交通局企画管理部長 | 柳澤 和也 |
| ・神奈川県個人タクシー協会専務理事 | 鶴岡 洋 |
| ・川崎市建設緑政局総務部長 | 櫻井 雅幸 |
| ・神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長 | 大橋 貴之（代理：吉田） |
| ・市民委員 | 田中 哲 |
| ・市民委員 | 有田 茂 |
| ・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 | 平田 伸一（代理：松澤） |
| ・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 雅也（代理：伊藤） |

欠席者（敬称略）：

- | | |
|---------------------|-------|
| ・神奈川県バス協会専務理事 | 関上 義明 |
| ・横浜市交通局自動車本部長 | 本田 聡 |
| ・神奈川県タクシー協会川崎支部事務局長 | 大葉 章彦 |
| ・川崎市港湾局港湾経営部長 | 木村 俊介 |

次第

- 地域公共交通計画の進行管理について
 - 計画の進行管理及び協議会の進め方について 資料1
 - 計画の評価について 資料2
- 計画に基づく各事業の取組状況について
 - 各事業の取組状況 資料3
 - 取組事例の紹介 資料4
- 川崎市地域公共交通活性化協議会 分科会の設置について 資料5
- 質疑応答・意見交換

【議事要旨】

- 1 地域公共交通計画の進行管理について
- 2 計画に基づく各事業の取組状況について

○梶田会長

- ・評価指標として今年度の状況を説明いただいた。また、色々な施策の取組について紹介いただいた。ご質問、ご意見等あればお願いしたい。
- ・目標についてはコロナ前に設定したものであるため、計画改定にあわせて見直して行くこととなる。
- ・人流の状況、外出状況、ドライバー不足等、P10のまとめについて、補足や質問等ないか。川崎駅・横浜駅については、午後3時の人出がコロナ前以上になっているという特徴もあるようだ。

○JR 東日本

- ・P5のピーク時混雑率の推移について、確かに利用者は戻ってきているが、コロナ前後でピークの時間帯が変わっている。朝1時間に集中するよりも、6時～9時までになだらかに分散している。そもそも鉄道の利用状況を示す指標として、ピーク時混雑率が適切なのかについては検討が必要だと思う。

○有吉委員

- ・P7の全国PTのグラフでは、1日あたりの移動回数が約3%の傾きで減少していることになっているが、全国PTは5～6年おきの調査であり、等間隔ではないため、等間隔として分析してしまうとミスリードになる可能性がある。
- ・また、35年前からバス利用者数を集計していないと思うが、比較するのであれば、バス利用者数の推移を示したグラフと全国PTのグラフの時間軸を揃えた方が良い。
- ・ここでは、35年前と比較して、人々の外出回数が4分の1減少したということのみが伝わればよいと考えられるので、内容を精査してほしい。
- ・外出が減少した要因を考えながら、川崎市でできる取組について考察を深めていくことが必要となる。

○全町内会連合会

- ・川崎区内の路線バスは、午後6時前後にかなり混雑していて、乗れない状況も出ている。タクシーもなかなか捕まらないので、駅に出る手段がない。P6では、午後3時の人出を示しているが、違う時間帯も示していただけるとありがたい。

○梶田会長

- ・ドライバー不足でかなり苦労されているとは思いますが、タクシー事業はどのような感じか。

○個人タクシー協会

- ・利用者はコロナ前の8割くらいに戻ってきている。ドライバーについては法人各社が一生懸命募集をかけていると聞いており、徐々に戻ってくるのではないかと考えている。

○梶田会長

- ・P13の満足度については、道路混雑についての不満は多いが、運賃に対する不満は少ない。他の費用が高くなっている中で運賃の変更幅が少ないということは、事業者の尽力によるものだと思う。
- ・他にも取組状況について紹介いただいたが、何か補足等はないか。

○臨港バス

- ・自動運転に関しては、今回 Level12 ということで乗務員が乗っていたが、過疎地ではなく市街地でできたことが大きく、産業道路で時速 40 キロメートルまで出せた。
 - ・実験時は晴れていたが、雨天時にはカメラで捕捉できないことや、トラックの背後となると信号を感知しにくいこともあった。
 - ・Level12 では人材不足を解消できないので、関係者と協議調整しながら、早く Level14 に持っていきたい。
- 梶田会長
- ・いろいろな課題がある中で取り組んでいただいた。信号はカメラで撮っていたということか。
- 臨港バス
- ・その通り。
- 有吉委員
- ・私は今回の自動運転バスに試乗させてもらったが、かなりドライバーが練習されていたと思われるため、安心して乗ることができた。さらに安心だったのが、ベテランの補助員もいたことである。これくらい手厚いと安心して乗ってられるが、これを Level13 にしたときに、運転手 1 人で行けそうなものか。
- 臨港バス
- ・今回の実験は Level12 だったので、必要に応じて乗務員が運転に介入しなければならず、ストレスはかなりあったと思う。路上駐車があると、乗務員が運転に介入しないといけないこともあった。
 - ・Level13 くらいまでいけば、このあたりは改善されると思うので、乗務員のストレスは解消されるものだと思う。
- 梶田会長
- ・自動運転も国内外で事故は起きているが、進めていかないといけないものである。
 - ・今回は実証ということで、今後も検討するかと思うが、よろしくお願ひしたい。
- 田中委員
- ・コミュニティ交通の実証実験は色々やられているのはわかるが、実証実験の結果、需要や課題はどのようになったのか、地域住民の意向等の評価結果は教えてもらえるのか。
 - ・BRT が令和 5 年の春から運行しているが、その需要や課題等の評価結果は教えてもらえるものか。
- 事務局
- ・コミュニティ交通の評価については、まさに実験を継続しているところ。結果を取りまとめたうえでしかるべきタイミングで共有したい。
 - ・BRT も同様であり、実際に運行している臨港バスへのヒアリング等も行いながら、共有していきたい。
- 梶田会長
- ・コミュニティ交通についても色々な地区で進められているところである。
 - ・BRT も運転者不足に貢献する部分もあると思う。
- 小田急バス
- ・P20 の新百合ヶ丘地区の路線再編について、この資料だけをみると東急バスが撤退したようにみえるが、一方で東京側では小田急バスが撤退して東急バスの単独運行になった路線もある。

- ・東京側の路線は、小田急バスとしては営業所からの回送距離が長く、非効率であったが、昨年10月に新百合ヶ丘に営業所を移転したことにより、新百合ヶ丘地区の運送効率が上がったため、このような取組が進められたところである。
- 梶田会長
 - ・共同運行路線の効率化を行った取組であると思うが、今後も協力しながらうまくやっていくということになると思う。
- 小田急バス
 - ・利用者数は東京都側の方が多かったが、回送距離が長かったため、収入は減ったものの、経費の圧縮にもつながっている。
- 有吉委員
 - ・すごくいい取組だと思う。こうした取組ができるポテンシャルのあるところは他にもあるものか。
- 小田急バス
 - ・東京都側の路線になるが、成城学園～渋谷は世田谷通りという鉄道から離れた通りを運行しており、区間によっては東急バスの運行が非常に多いところもあるので、東急バス単独で運行したほうが効率的に運行できると思われる。
- 梶田会長
 - ・路線の見直しについては、計画にも示しているものなので、各社において連携を含め検討いただければと思う。
 - ・市民委員から何か意見はあるか。
- 有田委員
 - ・鷺沼から宮崎台行きのバスについては、夜間帯の便数が以前よりも減っているが、一方でルートを効率化したら便数を確保できるのではないかと思うところもある。
- 東急バス
 - ・利用者に合わせた運行をするのが基本であり、利用者が減ってきている中ではいろいろな対応をせざるを得ない状況になってきている。
 - ・ルートの効率化が最善策であれば検討していきたいが、個々の路線だけではなく、他路線への影響など全体を俯瞰する必要もある。
 - ・極力、利用者には不便をかけないよう努めているが、ご理解いただけるとありがたい。
- 有田委員
 - ・理解はしているところである。色々な路線がある中で、よりよい運行ができないものかといった観点で意見させていただいた。
- 全町内会連合会
 - ・コロナ前は深夜バスの運行があり便利だったが、現在は23時を過ぎると最終バスになる。夜間の帰宅の足がタクシーしかない中、タクシーも待っていない。最終バスに乗れなかった人は、タクシーを待つか、歩くしかない。コロナ前のように深夜バスの復活はあり得ないのか。
- 梶田会長
 - ・P17の上から4番目に「梶01系統の深夜バス試行運行実施」とあるが、これはどのような取組か。
- 東急バス
 - ・コロナにより深夜の人流がなくなったため、深夜バスについては全て休止していたが、コロナが落ち着いてきたことや、深夜バスの復活について非常に多くの意見をもらっていたことなどから試行

的に再開したところである。試行的な取組であるため、利用者が少なければ継続しないこともあり得るため、結果については今後公表する予定である。

- ・なお、深夜バスの乗務員は、次の日の運行ができなくなるため、運転手不足の状況下では非常に厳しいところもある。

3. 川崎市地域公共交通活性化協議会 分科会の設置について

○梶田会長

- ・国の動きも変わってきているため、機動的に動かないといけない。一方で、計画への位置づけも必要となる。このため、トピック毎に関係者が集まって協議をしたいということである。
- ・これについて何かご質問、ご意見等ないか。

○有吉委員

- ・提案は賛成だが、確認とお願いが合わせて3点ある。
- ・1点目、学識と市民委員が全部会に出席することになっているが、具体的に何回程度開催を想定しているのか。2点目、協議会の効率化は必要であると思うが、本会には各分科会の結果だけでなく、どのような議論があったかも共有してほしい。3点目、本会と分科会の議論の仕分けを丁寧に行ってほしい。

○事務局

- ・2点目、3点目については、今後議論をしていきたい。1点目については、事業者がどういうことをどういうタイミングで行いたいかにもよるため、頻度の想定はできないが、なるべく早めに情報を共有していきたい。

○梶田会長

- ・分科会の設置自体に問題はないようなので、機動的に対応を進めていただきたい。
- ・よろしければ、本日の協議会は終了とする。

(以上)