

# 令和4年度 第1回川崎市地域公共交通活性化協議会

日時：令和4年12月23日（金）15時～16時

会場：川崎市役所第4庁舎 4階 第1・2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        |
| ・横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院特任准教授 | 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：篠田） |
| ・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         |
| ・東急電鉄株式会社執行役員経営戦略統括部長       | 森 智雄（代理：佐藤）  |
| ・京浜急行電鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部長       | 四宮 浩         |
| ・神奈川県バス協会理事長                | 八郷 大文        |
| ・川崎鶴見臨港バス株式会社常務取締役          | 入野 晴朗        |
| ・東急バス株式会社運輸事業部運輸計画部長        | 岡野 恭子（代理：原山） |
| ・小田急バス株式会社計画部長              | 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（代理：佐藤） |
| ・横浜市交通局自動車本部長               | 本田 聡         |
| ・川崎市交通局企画管理部長               | 齋藤 禎尚        |
| ・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               | 齋藤 正孝（代理：小沼） |
| ・川崎市港湾局港湾経営部長               | 林 健太郎（代理：二宮） |
| ・神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長   | 岡本 学（代理：杉野）  |
| ・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             | 高橋 慶子        |
| ・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 | 三橋 裕         |
| ・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）：

- |                     |       |
|---------------------|-------|
| ・神奈川県タクシー協会川崎支部事務局長 | 大葉 章彦 |
|---------------------|-------|

## 次第

- 1 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
    - ・公共交通の利用状況等（新型コロナウイルス感染拡大による影響）
    - ・評価指標
- 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
- 3 質疑応答・意見交換

## 【議事要旨】

### ○梶田会長

- ・なかなか終息が見えないコロナ禍における利用者数の推移や計画の進捗状況などについて、事務局より整理をいただいた。これについて、質問やご意見等はあるか。各事業者からの補足や情報提供等でも構わない。

### ○有吉委員

- ・資料2の交通需要の転換について、多角的に整理されておりわかりやすい。P1にバス事業者4社分の利用者数の推移があるが、利用者数の回復パターンが異なる。例えば、コロナ前に比べ、緑色の事業者は4割減の状況で推移しているが、赤色の事業者は9割ほどまで回復している。回復差の要因があれば教えていただきたい。地域特性が大きいと考えるが、事業者の勤務形態や周辺の学生の戻りなどの影響はあるか。

### ○事務局

- ・事業者が特定される可能性があるため詳細は申し上げられないが、地域特性の影響が大きいと考える。就業者の勤務形態や学生の移動形態が要因であると考えられるため、周辺に企業や学校が多い路線は、影響を受けやすいと考える。

### ○有吉委員

- ・通勤通学が主な利用目的となっている路線と、日中の外出移動が多い路線との回復状況が異なることと理解した。また、P5の人の出のモバイル空間データについて、通勤通学需要はコロナ前の状況に戻り切れていないことは共感しているが、午後3時の私用目的の外出需要は前の水準以上になっていると見受けられる。この辺りを深堀していくと、今後の公共交通のニーズなどが明らかになると考える。コロナ前に比べ、減った移動/増えた移動があると仮定し、減った移動は当資料にまとめている通りで分析ができていると思うが、場所や時間帯によっては増えた/減った移動それぞれの目的、手段が異なると推察される。在宅勤務実施率(P6)が26%であることにあわせ、居住地での滞在時間が増えることになり、自宅周辺での過ごし方や短距離の外出が変わり、公共交通の果たせる役割がどう変化していくかについて気になってくる。そのような新たな生活形態に伴う移動形態のデータがもしあれば、公共交通利用促進につなげていけると考える。
- ・昨年も同様の意見を述べたが、資料2のP10のアンケート結果にはバスを毎日利用する方とほとんど利用したことのない方の回答が混ざっている状況と考える。利用者の居住地やバス利用の頻度などの属性をもう少し細分化できると、具体的な施策が見えてくる可能性があると思う。
- ・P11の1便当たりの利用者数に関する指標は、いわゆる輸送効率を示すものだと思う。バス事業者の尽力でサービスレベルを落とさずに市民の移動を支えているが、事業者の努力と指標が説明にもあったようにアンバランスと考える。例えば、市民一人を何本のバスで支えているかなどを示すと見え方も変わってくると考える。バス停のカバー圏域のような話にも共通するところと思うが、新しい評価指標の検討も今後必要になるのではないかと考える。
- ・最後に指標5(P13)について、コミュニティ交通の取組事例がいくつか紹介されているが、その中で「協議会」という表現については主体がほぼ住民であるため、補足説明が必要であると考え。協議会主体は住民団体が主体、事業者主体は民間の企業が主体という点を説明の中で補足いただくとより正確に伝わると考える。

### ○事務局

- ・移動の変化については、事業者により、夜間の移動変化が非常に大きく、バス事業者も終バスの繰り上

げなどで対応しているとのことである。日中の移動については、移動する数は増えてきているが滞在時間は以前より短い傾向にあり。目的を決めて移動し、目的が済んだ段階ですぐに帰宅するような傾向がコロナ禍では顕著であると聞いている。

- ・来年度、地域公共交通計画が中間の年次を迎える。策定時はコロナの真ただ中であったため、コロナの影響を踏まえて必要に応じて施策等を見直していくこととしていた。中間年度においては皆様からご意見をいただきながら、評価指標の妥当性や変更の可能性などについて考えていきたい。

○梶田会長

- ・中間年の指標の変更や見直しは考えているのか。

○事務局

- ・計画の中で必要に応じて見直す考えを示している。コロナによる移動の変化が落ち着き、これまでの推移と比較することにより、評価指標について説明が可能であれば、変更しないこともありうる。変動要素が大きく各事業者からの指摘もある場合、見直していくことも必要と考えている。指標については、事務局の方でまた整理し、皆様に提示してから検討を深めていきたい。

○梶田会長

- ・なかなかコロナが収まらない中、悩ましいところではあると思うが、引き続き検討をお願いしたい。

○JR 東日本

- ・資料2のP6では、在宅勤務実施割合について全国都市交通特性の調査結果を用いているが、下段の米印にある「その日一度も勤務先に行くことなく在宅勤務をした就業者の割合」という説明の意味は、1回でも在宅勤務した人ということなのか、それとも調査当日等の特定の日に1度も外出しなかった人ということなのか。
- ・川崎市の在宅勤務実施割合は26%であり、千葉市やさいたま市、横浜市よりも高く、東京23区に匹敵する数値である。この割合に対し、要因等の考察があれば教えてほしい。

○事務局

- ・在宅勤務に関する調査方法については、確認し改めて報告する。
- ・市内では大きな企業が鉄道沿線に多く立地しており、これらの企業が在宅勤務を推奨したため、他都市と比べ、在宅勤務割合が高くなったと推察される。また、市の職員も在宅勤務をするなど、市としても在宅勤務に関する取組や広報を進めてきた。これを受けて、在宅勤務へ切り替えていただいた企業もいると考えている。なお、在宅勤務が増えることにより、従来からの課題であった公共交通の混雑緩和にはつながったと考える。

○有吉委員

- ・全国都市交通特性調査では、在宅勤務実施割合を特定の1日の移動に関する質問から算出している。まず、その日に外出をしたか否かを聞き、家から出なかった方に対して、在宅勤務の有無を聞いている。したがって、就業者のうち、外出されていない方で、かつ、在宅勤務をしていた方が26%ということである。

○梶田会長

- ・特にIT系の企業では、在宅勤務の環境整備が進められており、今後も在宅勤務が続く可能性があると考えられる。

○神奈川県警

- ・資料4のP4にバス停にベンチを設置する取組があるが、このベンチは道路附属物となるのか。

○事務局

- ・本市の道路占用基準において、ベンチ等の占用ができる者として、町内会・自治会が列挙されているため、この取組においては地元の町内会・自治会が占用主体となりベンチを設置する。したがって、道路管理者が設置する道路附属物ではない。

○神奈川県警

- ・道路附属物ではない場合、道路使用許可も必要になると思う。道路使用許可を提出するにあたり様々な条件があるため、警察署との協議が必要になる。

○事務局

- ・道路使用許可については、所轄警察署と調整させていただく。現在は、道路管理者にベンチが設置可能かどうか確認している状況である。この結果を踏まえてご相談させていただきたい。

○神奈川県警

- ・承知した。あわせて、維持管理が町内会・自治会になると思うが、ベンチが老朽化し、交換する際に許可時の大きさよりもサイズを大きくしたりしないように注意していただきたい。

○梶田会長

- ・ベンチの設置主体は誰でも良いのか。

○事務局

- ・今回は町内会や自治会を対象に公募している。町内会や自治会で維持管理することと、歩道幅員等の設置要件が整っていることを条件にして募集をかけたところ、資料に示した通りの町内会・自治会より応募があった。

○川崎市全町内会連合会

- ・本年9月頃から高齢者特別証明書等がICカードに切り替わり始めたが、当初は本件についてよく理解できず、登録・変更方法がわからない人も多数いたため、麻生区の窓口が高齢者が多く並んでおり、混乱が続いていた。しかし、市の職員やバス事業者の社員などに丁寧に対応していただけたので、本日は改めて感謝の意を申し上げる。ICカードへ変更後、普通の定期券と同様にスムーズに乗れるようになったため、便利になり感動した。
- ・資料4のP6にある通り、麻生区では来年1月よりチョイソコしんゆりの実証実験が予定されている。アプリなどだけではなく、電話でも予約ができるため、高齢者も利用しやすいと思う。麻生区は坂が多いため、先日の事前説明会の参加者も多く、注目されていると伺えた。説明会では、会員の登録情報（個人情報）をどのように取り扱うかなどの質問が挙げられていたため、今後検討いただければと思う。
- ・バス停留所の設置や運行時間帯の設定を含め、実証実験の開始について感謝を申し上げる。引き続き、利用者のニーズや生活形態に合わせて公共交通の進め方を考えていきたい。
- ・また、小田急バスが主体で昨年5月まで実証実験を行ったしんゆりシャトルの結果について、可能であれば今後共有いただきたい。

○事務局

- ・高齢者特別乗車証のIC化については、本市の取組として初めてのことであったこともあり、市民や事業者の皆様にはご迷惑をおかけしたが、ご協力により、無事に進めることができ、感謝を申し上げる。今後は高齢者の利用状況を把握しながら、地域交通の検討を進めていきたいと考えており、本協議会においても必要に応じて報告を行う予定である。
- ・チョイソコしんゆりについては、町会にもご協力いただきながら先日説明会を実施した。今後については、既存の公共交通への影響も注視しながら検証したいと考えており、実証実験の結果は今後皆様とも共有し、議論したいと考えている。

#### ○小田急バス

- ・高齢者特別乗車証は、新百合ヶ丘駅の案内所で手続きをしていたが、最初にパスモを購入しなければならず、その後、パスモへ高齢者特別乗車証の情報を入れなければならなかったため、混乱が生じたと感じている。当初は1か月間程度、朝11時の営業開始時間から20人程度並んでおり、時にはシルバー人材センターの方を手配しながら案内等を行っていた。案内所の職員は、毎日同じような問い合わせに対応していたため、大変だったと思う。高齢者の中には、「椅子もないのか」と仰る方もいたため、急遽、小田急電鉄の新百合ヶ丘駅の会議室より拝借したということもあった。
- ・10月に当社は新百合ヶ丘駅付近の閑静な住宅街の中へバス営業所を移転した。100台前後のバスが入出庫するため、周辺の住民にはご迷惑をおかけしていると考えます。この営業所にも高齢者特別乗車証に関する問い合わせがあるが、当営業所には高齢者特別乗車証の情報を入れる機械がないため、できれば機械の導入について検討いただければありがたい。

#### ○川崎市健康福祉局

- ・健康福祉局は、高齢者特別乗車証を担当していた部署である。先ほど話題に上がった混乱等について、関係者や市民の皆様にご迷惑をおかけしたことをお詫び申し上げます。また、ご協力いただいた交通事業者の皆様には御礼を申し上げます。
- ・今回は24万人の方を対象として書類を送付し、広報の活用など可能な限りの準備をして対応したが、申し込み等が始まると、様々な問い合わせがあった。可能な限り明瞭な案内を作成したつもりであったが、住民の方々にはうまく伝わらない部分もあったことについて反省している。
- ・本件について、コールセンターを設置したところ、7万件を超える問い合わせがあった。交通事業者等への問い合わせを合わせると膨大な数の問い合わせがあったと考える。24万人を対象としてコールセンターだけで7万件というのは、事前準備が足りなかったことが明らかである。川崎市では今回のような大きな改正の前例がないといっても、反省点が多かった。先ほど、便利になったというご意見を頂戴できたことについてはありがたく思うし、担当職員にも報告したいと思う。
- ・今後は、混乱をきたさないようにしっかりと対応していきたいと考える。

#### ○有田委員

- ・高齢者特別乗車証について、以前の紙のカードを提示した際に無効であるため運賃を支払うように言われた事例がある。当時は過渡期にあったと思うが、運転手によって対応が異なっていたため、制度の運用時には対応を徹底してほしい。

#### ○事務局

- ・IC化が完了していない方が多くいたため、紙との併用期間があったが、現在はICカードのみの運用となっている。ご理解をいただきたい。

#### ○有田委員

- ・高齢者はIC化などの手続きが遅れやすいため、併用期間を来年3月までにするなど長くしても良かったのではないかと。紙を使ってもいいと思いきわ方がまだいるし、一部の問い合わせで紙でも利用できるという返答もあったため、混乱を招いたと考える。

#### ○事務局

- ・事業者と情報を共有しながら進めていきたいと考える。ご理解・ご協力を今後もお願いしたい。

#### ○田中委員

- ・資料2のP13にあるコミュニティ交通導入地区の状況について、導入検討地区のうち協議会主体が6地区、事業者主体が2地区あるが、この中で実証実験を実施した地区数と、今後、実証実験を予定して

いる地区数を教えてほしい。また、コロナの影響により財政状況が厳しい事業者もあるだろうが、これらの地区の中で、持続可能性があり、本格運行に移行できそうな地区数や状況を教えてほしい。

#### ○事務局

- ・事業者主体の2地区は、オンデマンド交通で実証実験を行っている地区である。市民が中心となった協議会主体の6地区のうち、実証実験をしている地区は資料4のP5に示した、平・五所塚地区と片平地区の2地区である。この2地区では、定時定路線型で実証実験を行っている。本市では、今年度からコミュニティ交通に関する支援制度を拡充し、需要量を把握するための実証実験ができるようにした。両地区においては、実証実験で把握した需要量に基づき、今後の検討を進めようとしている段階である。
- ・資料4のP6には、民間事業者主体の取組について掲載している。両事例ともICTを活用したオンデマンド交通である。通常の路線バスのような定時定路線型ではなく、予約に応じて運行することで効率的に輸送を行うサービスである。実証実験の結果を踏まえ、今後の検討をしたいと考えている。

#### ○梶田会長

- ・コミュニティ交通の運行や維持などについては、ニュースでも度々取り上げられる話題である。今後とも検討をよろしくお願ひしたい。
- ・臨港バスは、スカイブリッジ等の説明はあるか。

#### ○臨港バス

- ・空港線の駅と大師線の駅を結び利便性の向上を図るものとして、多摩川スカイブリッジ経由のバスを新設した。コロナ禍でなければ利用者はもっと多かったと思うが、多摩川スカイブリッジが新たに開通し、運行開始が可能になったため、この機会を逃すまいと考え、川崎市と協議しながら新設を決めた次第である。
- ・認知度がまだ少ないと感じているが、コロナが収まり人の往来が増え、羽田空港周辺が活性化されれば、当路線の需要が増えるのではと期待している。

#### ○梶田会長

- ・コロナの状況もあり交通事業者の工夫もみられた。今後とも利用者数の推移を見守り、事業者や市民で連携しながら検討を進めていければと考える。
- ・来年度は計画の中間評価を迎えるため、また委員の皆様にはご協力を賜りたい。

(以上)