

令和3年度 第3回 川崎市地域公共交通会議 議事録

1. 開催概要

開催日時	令和3年10月22日（金）15時30分から17時00分まで		
開催場所	川崎市役所第3庁舎15階第1～3会議室		
議 事 （公開）	（1）「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について 【報告事項】		
出席委員 （14名）	（敬称略）		
	所 属	氏 名	備 考
	東海大学 工学部土木工学科 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	
	川崎鶴見臨港バス株式会社 常務取締役 運輸部長	入野 晴朗	
	川崎タクシー株式会社 代表取締役	関 進	代理出席 関 専務取 締役
	一般社団法人神奈川県バス協会 理事長	八郷 大文	
	一般社団法人神奈川県タクシー協会 川崎支部 事務局長	大葉 章彦	
	川崎市全町内会連合会 常任理事	高橋 慶子	
	市民（公募による選出）	本多 寛	
	市民（公募による選出）	田淵 治恵	
	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	
	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	小山 國正	欠席
	神奈川県警察本部 交通部 交通規制課 都市交通対策室長	飯島 敏明	代理出席 平塚 副室長
	川崎市 建設緑政局 総務部長	齋藤 正孝	代理出席 小峰 担当課 長
	川崎市 まちづくり局 交通政策室長	定山 武史	
事 務 局	4名		
傍 聴 者	1名		

2. 会議内容

以下、進行内容を要約して記載。

（1）「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について 【報告事項】

事 務 局 （資料1により、内容を説明。）

梶田会長 事務局からの説明について、各委員から質疑や意見はあるか。

高橋委員 3ページの高石地区の乗合型の状況について、今後の課題の『地元協議会の高齢化、活動経費不足』について、順調にスタートして実績もあるが、6ページの支援内容の拡充の『⑤地元協議会の活動活性化のため』の見直し案として、『地域の活動に関する費用』がある。それから『③高齢者が利用しやすい環境づくりのため』、これは『高齢者等割引事業補助』とあるが、③は市から70歳になると普通のバス乗車の場合は半額だが⑤の地域の活動に関する費用はどれくらいを考えているのか。

事務局 ただいま御質問をいただいた支援内容について、まず『③高齢者等が利用しやすい環境づくり』の割引事業は、現行、高齢者の1乗車ごとに100円を割引しており、その分を補填している事業である。こちらについては見直し後も継続して行っていきたいと考えている。『⑤地元協議会の活動活性化のための活動に関する費用』については、現在費用も含めて検討しているところであり、ポスターづくりやイベントのための経費などに使っていただけるように現在制度設計を検討している。

高橋委員 この見直し案について、今までは実施の段階になった後はすべて地元協議会の負担というように聞いていたので、大変な前向きな姿勢かと思っているが、現実的な予算が多少心配ではある。

梶田会長 費用の支援については手引き等にも載せていくということで、初期かかる費用に加えて、今後は継続的な費用についても支援していくということである。
他、意見はあるか。

本多委員 5ページにある課題で、交通事業者とのマッチングに時間を要しているという記載があり、これは、トライアル制度を活用して、もう少しスムーズにしたいということであると思うが、この資料だけでは、わかりにくい。一般市民が地元協議会を作ったというふうにはやればよいという手引きでは、このトライアル制度についてももう少しうまく説明してほしい。トライアル制度を活用するためには、交通事業者を見つけてこないといけないと思うが、どういうふうに行っていくのかというのをもう少し具体的に説明してほしい。

2ページで見直しの背景(1)の2つ目で『公共交通を取り巻く環境の変化』とあって、これがバスもタクシーもという話になると、今後減便しても地域の交通を支えようという気にはならないのか。廃止になる、あるいはその部分がなくなってしまうから、地域交通に行かざるを得ないのかなというふうに考えるが、そのくらいバス事業者のほうも大変な状況なのかを教えていただきたい。鹿島田から元住吉に行くバスがすごく減便になって、土日以外は1日1本しか通っていないという状態になったが、それは元住吉に行く必要があれば新川崎からも行けるし他の交通機関もあるからよいが、そういうことまで想定している状況なのか。

事務局 まず5ページの部分であるが、こちらで示しているのがステップを3段階にして、トライアル制度を創設することによって円滑に進めることを説明する資料であり、実際に手引きの本編で示す際には、市民がどのように進めればこのトライアル制度を活用できるのかといったところも説明を加えるような形で作成していきたいと考えている。

2ページのバス事業の状況については、事業者から聞いている全体的な話で申し上げ

げると、コロナの影響でコロナ前の7割くらいまで利用者は落ち込んでいる。そういったところも含めて、地域の皆様が活動を通じて導入を進めていきたいといった声をいただいた場合について、手引きの進め方などを説明できるようにとりまとめをしていきたいと思っている。

定山委員 トライアル制度の補足をさせていただく。本多委員からは、そんなに簡単に走らせる業者が見つかるのかという懸念があるという話として受け取った。今回のトライアル制度の一つの利点として、これまでの交通事業者へ実験をお願いする段階というのは、本格運行を前提として、国から許可を頂いて実験というのが唯一の手段であったので、交通事業者もこれまでのアンケート結果だけで乗り出すにはリスクが高いということで、なかなかOKをいただくことができなかった。トライアル制度についてはそういった許可を要さないような形態で、費用も行政側でほぼ負担できるような仕組みで、交通事業者から見るとリスクが少ない形でマッチングをして、まずは走っていただき、需要が把握できるというところと、あとはそういった段階から交通事業者とコネクションを取れるというところが大きなメリットであると考えているが、そこがあまり見えていなかったというところもあるので、工夫して表現していきたいと思う。

本多委員 この部分が目玉に見えるが、そこの説明がわからなかった。そういうふうにやってもらえればハードルが下がると思う。費用も市が負担するから交通事業者にも地元にも問題は無いというところを特に強調して書いていただければと思う。

もう一つ別の話で、いま区役所や駅、地域の公園に、公共で乗り降りできる自転車が置いてあるが、これは公共交通の中には含まないという理解でいいのか。

事務局 自転車については別の計画があるので、地域公共交通の中では取扱いをしていない。

梶田会長 公共交通は全般を考えれば自転車等、色々な計画があるので、その中で取扱いながら連携をしていくということになるかと思う。

あとはトライアル制度が肝ということで、かなりハードルが下がって地元の方もやりやすい方向で作っていただいということなので、そういったところを全面に押し出すという書き方を是非お願いしたい。トライアル制度によって、アンケートではなかなか見えないところが見えてくるということなので、新たなモビリティの活用も含め、進んでいただければと思う。

他に意見はないか。

関代理 だいぶ手直しを頂いて、事業者にとってもやりやすくなったという印象は受けたが、以前、岡上西地区のコミュニティ交通に参加したときに、一番気づいたのが既存の公共交通の情報不足である。タクシーの運賃や、ユニバーサルデザインタクシーの乗車条件など、基本的な情報が圧倒的に不足しているのではないかと。今、初乗りが500円という情報すら、ご存知ない方もいるのではないかと。定額運賃についても、これから実施になっていくかと思うが、そういう情報や、トヨタのジャパンタクシーという車両があるが、コロナ対策が非常にされている。そういう情報もあってもよい。特に川崎市は全国初のタクシー乗り場のバリアフリーを行ったが、そういった情報も

行き届いていない気もしている。川崎駅を降りたところでのタクシー・バスへの案内というのも少しわかりづらいところがある。

それと社内で話が出たが、子育てタクシーというものがあるが、このあたりも市民への情報が不足しているのではないかというのが気になっている。縦割りの中で他の部署との連携は難しいと思うが、このコミュニティ交通も、子育ての中で困っている方もいると思うので、それを一緒に合わせることで効率的にできる可能性があるのではないか。そこまでいなくても、見直しの中で時短・円滑化ということが主旨だとは思いますが、岡上西地区のときに、まずタクシーはこんなことができるというところから我々は説明をしていたので、そのあたり情報不足になっているところについて初めから広報があれば時短にはなるというふう思う。

事務局 既存交通について、5ページで見直し後の手順のステップ1で、下から3行目になるが、既存交通についてもこの段階からしっかりと把握をしていこうという位置づけをしている。タクシーはこんなことができるという周知についても、事業者と協力をし、周知の方法等についても御教授をいただきながら、この段階からタクシーの利用について理解を頂けるような取り組みに繋げていければと考えている。

梶田会長 確かに色々な制度を含めて情報がどんどん変わっており、それをどう地元の方にアナウンスしていくのかというのが原点でもあるので、広報も含めて情報発信をして、公共交通の良さをどんどん周知していただければと思う。

他に意見はあるか。

高橋委員 3ページの右側、『導入検討地区の状況』のD:細山地区は、協議会の設立後、アンケートをとる前で止まっている。ちょうど協議会を設立して、新百合ヶ丘周辺で2ページにあるオンデマンド交通のしんゆりシャトルが実験で走り出し、その区域にちょうど細山地区の山の上や向原あたりのバスが通っていない住宅地で、病院に行く高齢者が増えつつあるという問題がある地区も入っていた。シャトルは5月まで走っていたが、そのアンケートの結果というのはどうだったのか。

もう1点、細山地区については稲城市との境に位置しており、よみうりランドゴルフ場の前はずっと住宅地になっていて、小田急線からのバスがその前で止まっている。県境にはなるが、本当はその下の京王線よみうりランド駅までいってほしいという希望もあったように思う。そこを走るの、しんゆりシャトルは無理なのか。

事務局 しんゆりシャトルについては、新百合ヶ丘駅周辺をターゲットとしてデマンド型の交通を導入した場合にどういった利用があるかといったところを小田急電鉄等と連携しながら実験をしたところである。実験結果はまだ取りまとめをしているので、状況を確認してみたいと思う。実験の内容としては今年の春に行ったのが有料の実験で、1乗車500円、昨年度の実験は無料であった。しんゆりシャトルを利用するには、アプリをダウンロードして使っていただくという手順が必要であり、実験エリアにはこの地区も一部含まれていたため、より使いやすくするために、協議会のみなさんにダウンロード講習会の実施を検討させていただいていたが、コロナの影響により開催ができなかった。今後も機会を見つめながらこういった取組と連携していければと考えている。

もう一つは、よみうりランド付近のバスの話でよいか。

高橋委員 そうである。坂を下った、そんなに遠くはないが歩くと大変なところで、すぐ京王線よみうりランド駅があるが、そこは稲城市である。そういうところはできないということなのか。

事務局 都県を跨いだり自治体を跨ぐと取り組み方が変わってくるので、今回の実験では川崎市内でという話で取り組みを進めている。

高橋委員 麻生区には岡上西地区もあるが、そこも東京都との県境である。しんゆりシャトルについては、区民からすると、一回走ってくれるとどこか延長してくれるのではないかと、麻生区全体を走ってくれるのではないかとというような発展性が見えてくる。

梶田会長 岡上や鶴川など、隣接市町村との関係というのは、交通はシームレスでも行政の区画があるので、ぜひそのあたりも連携をしながらよりよい交通を目指していただければと思う。

しんゆりシャトルはデマンドAIであったか。

事務局 AIを活用し、デマンドの予約制で運用していた。

梶田会長 承知した。他にないか。

三橋委員 トライアルの中のやり方で、緑ナンバーでやるのは難しいので白ナンバーで行うということであったが、運送法上は有償でやるのは緑ナンバーが前提ということもあり、白ナンバーでそのようなことをやるのはなかなか運用が難しい部分もある。登録や許可を要しない運行についての取扱もあるので、そういったところもよく踏まえて考えていただければというのが一つである。

また、緑ナンバーでの運行がなかなか難しいという話もあったが、地域公共交通会議で了解を得た乗合の運行については、協議運賃といって自由に決めた運賃で対応できるとか、路線を廃止しようという場合に本来6か月前の届出が30日前になるなど簡便な形でよいということなど、地域公共交通を検討するにおいては柔軟な取り扱いができる。あとは乗合運送事業では事業者が難しいというときには、道路運送法第21条で実証実験用の特例的な許可もあり、基本的には1年に限り乗合運送もできるというものである。また、現在タクシーの運賃が弾力化していて、相乗り等の話もあり、タクシーの枠組みの中でも地域の足の確保というものができるようになってくるかもしれない。様々な新しい制度ができていっているので、それを踏まえて検討いただければと思う。

あとは活性化再生法が改正され、地域の資源を総動員というところであるが、安全や責任の所在の明確化といった点でも、まずは緑ナンバーの事業者さんにやっていたのが一番いいかと考えている。それがダメであれば次の手段というふうに捉えていただければと思う。

事務局 トライアル制度については、有料で運行する場合は道路運送法に基づく運行手法になるため、御相談させていただきながら進めていきたいと思う。ただ、まずは需要を簡便に把握するために、無料で走らせてどれくらい乗るかということを確認するというところも検討しているため、そういった手法を併用しながら早く地域のニーズを把握できる方法を見出していきたいと考えている。

定山委員 先ほど事務局の方からも申し上げたが、ICTなど新制度を活用した取組を積極的に

進めていきたいと思っており、今、話のあったタクシーの制度も変わりつつある。それを活用することで劇的に変わる地区も出てくる可能性もあるかと思う。そういったところを手引きの中で明示しながら積極的に進めていきたいと思っているが、そうしたご提案があればすぐに動きたいと思っているので、何かやりたいことがあれば御相談いただきたい。

八郷委員 路線バスの状況について、協会として申し上げたい。コロナ禍における運送収入と営業損益について、川崎市内を運送する路線バス事業者は6社あるが、令和2年度の運送収入は令和元年度と比較して約287億円の減収、営業損益は約235億円の赤字となっている。令和3年度も同様に推移しており、大幅な減収・減益で約2割強の減収となっている。それに追い打ちをかけて、原油価格が高騰している。6月時点の軽油価格が昨年度の6月と比較し、約27円/ℓ上がっている。バスは大体2.5km/ℓほどしか走れない。これを川崎市内6社の昨年度の走行kmから換算すると10億円の赤字がプラスとなる。このように非常にバスの経営は厳しくなっている状況で、利用者に見合った減便や、ドライバーの給与・賞与の減額、バス車両の更新の先送り等でなんとかやりくりしている。国からは、エッセンシャルな業務なのでバスもタクシーも運行してほしいということであるが、乗る人がいないのに赤字だけが増えるという状況である。国・自治体から支援金として、市や県からそれぞれ一両あたり8万円いただいているが、足りている状況ではなく、今までの自助努力を継続していくことしかできない。

ある程度コロナが落ち着けば、道路運送法に則り、運賃改定を視野に入れざるを得ないと思う。赤字のコアな部分は元に戻らないという推計をしているので、最後は利用者の皆様に負担をお掛けすることになるが、そういう方向に行かざるを得ないと思われる。

梶田会長 非常に厳しい状況をご紹介いただいた。タクシーの方はいかがであるか。

大葉委員 今バス協会からもお話があったように、タクシーについてもほぼ横並びである。昨年で一番ひどい時期、ゴールデンウイーク前後は、前年対比で2割ほどしか収入がなく8割減であった。だんだん持ち直してきて6~7割戻ったところで第二次緊急事態宣言。また6~7割戻ったところでまん延防止。その都度、緩やかに上がってはまた対策が出て落ちるという繰り返し。現在も、緊急事態宣言が解除されたが、急に肩が上がるような状況にはなく、少しずつというところである。ここでまた夜の飲み会等が増えると若干違ってくるのかと思う。タクシーは昼の営業だけではなかなか収入が上がらず、夜の営業が主体となるので、夜間の人出がないと収入に結びつかない。終電でタクシー乗り場へ行くと昔は列ができていたが、今はタクシーが駅前に待っていても終電で降りてくる人がいない状況が続いている。

あと1点お聞きしたいが、6ページの『③高齢者等が利用しやすい環境づくり』について、健康福祉局で実施している高齢者外出支援制度で、年会費を納めると年間無料というような制度があったと思うが、それを使えば1乗車100円割引になるということか。例えばそれを拡大して、いろんなところで地域交通ができたときに、通常のバス路線でなくこうしたコミュニティ交通もそれが利用できて、それが例えば100円割引でなく無料とか、横並びの形にできるものなのか。

事務局 この高齢者割引制度については、健康福祉局の運用のものとは別物であり、コミュニティ交通の中で運用しているものである。本市の中ではあじさい号と山ゆり号の2つが乗合で走っているので、そちらに御乗車いただいた70歳以上の方については1乗車100円割引になる。また乗合の運行が今後、発生した場合も、その地区においては1乗車100円割引で運行していくような形で対応していきたいと考えている。

梶田会長 他に意見はないか。

有吉副会長 コメントだけさせていただく。これから手引きを市民が実際に手に取るということで作っていくかと思うので、ぜひこれを使って、実際に地域交通を考えようという方々にとってわかりやすいまとめ方をしていただきたい。具体的には支援メニューやステップが今回かなり変わっているので、どのステップでどのメニューが使えるのか対応関係がわかりにくい部分があるので、そのあたり整理したまとめ方をしていただきたい。また、運行実験とトライアルの違いのところがもう少しわかりやすくなるとうい。それぞれでできること、できないこと、期間や支援額、何回でも使えるのか、有償・無償、あとは実験の評価やフィードバック・分析は誰がどうするのか等、使うにあたっていろんな疑問が出てくるので、そのあたりに答えられるような手引きにさせていただけるとありがたい。先ほど関委員からもあったように、法改正で地域の輸送資源の総動員ということが言われているが、地域の交通の基本を支えてきてくれたのはバス・タクシーであると思う。そのバスやタクシーの車両やサービス、料金策も近年変化してきているので、バスやタクシーの最新情報もしっかりわかりやすくまとめいただきたい。総動員というのは何もスーパーの送迎バスや自家用有償だけということではなく、基本のバス・タクシーのサービスの総動員というのも改めて必要となると思うので、バス・タクシーまわりの最新事情というのもワンストップで得られるような情報の整理、それにアクセスできるような仕組みというのを御検討いただきたいと思う。

最後に質問であるが、地域交通の手引きの1ページが昔のフローで、5ページがこれから改定されるフローであるが、1ページの下帯に『行動特性の分析、交通事業者との調整、本格運行の分析など技術的支援』というのが描かれている。これが相談窓口的な機能を果たしていたと思うが、手引きの見直し後の資料には、たぶん紙面の関係だとは思いますが省略されている。この仕組みを使う側にとっては、まずどこに相談すればいいのかというのがすごく大事だと思うので、見直し後の形の中で、相談を受け付けるような、技術的・事務的支援を行う機能も明記しておいた方が安心してトライアル・運行実験をできると思うので、今後まとめていく中で反映していただきたい。

事務局 5ページのステップの通り、我々もまずは道路運送法に基づく運行を目指していきたいと明記しており、バス・タクシー事業者といった既存の交通事業者との連携を目指しているので、御相談に乗って頂いたり御提案いただいたりしながら一つ一つ積み上げていきたいと思っている。

御指摘いただいた部分については今後、手引きをまとめる際に配慮して進めていきたい。最後のA3の表にまとめた新旧対照表にも相談先など書き込んでいきたいと思っている。

田淵委員 先ほど路線バス・コミュニティバスの料金の話が挙がったが、高齢者割引制度のバ

ス 100 円割引について、今後、バスの料金が値上げしたときに 100 円割引は固定されたままなのか。値引き料金が上がるということは期待できないのか。

事務局 コミュニティ交通における割引については、据え置きの 100 円割引で検討を進めている。路線バスについては現在、高齢者割引事業については高齢者パスを IC 化しようという動きがあり、そちらと合わせて検討を進めていると聞いている。

梶田会長 金額も会議の中で決めていくことができるので、議論しながら進めていくことになるかと思う。

地域公共交通の手引きは、見直し後の名称はどうなるのか。

事務局 現在、タイトルについても、市民の方にわかりやすいように検討を進めているので、資料を整えば共有させていただく。

梶田会長 承知した。これで報告事項は終わりである。他に質問がなければ、今回の議事はこれで終わりとする。