

令和3年度 第4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4年3月23日(水) 15時00分から16時30分まで		
開催場所	J A セレサみなみビル3階会議室		
議 事 (公開)	(1) コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組について 【報告事項】 (2) 令和3年度生活交通改善事業計画について 【報告事項】 (3) 生田山の手地区におけるオンデマンド交通の実証実験について 【報告事項】		
出席委員 (11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	欠席
	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	欠席
	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 吉田 副室長
	川崎市 建設緑政局 総務部長	齋藤 正孝	
	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	なし		

2. 会議内容

以下、進行内容を要約して記載。

(1) コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組について 【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。

市民の意見としては取組に対する意見を頂いていると思うが、そのあたりがだいぶ反映されていると思う。参考資料1が手引きの本編になるということか。ダイジェスト版などもあるのか。

事務局 そちらが本編になる。挿絵などを追加し、分かり易くして最終版としていきたいと思っている。実際には市民の皆様にもインスピレーションを持っていただけるような概要版をまとめ、そちらを最初に説明するような形で進めていければと考えている。

高橋委員 2 ページ『コミュニティ交通の充実に向けた今後の取組について』で、高石地区とは『収入は運行開始当初の運行経費を超えていたが、運行経費についても増加しているため、令和元年度の収支率は100%に達していない』、白幡台地区は『運行の継続性が課題となっている』とあるが、これはコロナ禍によるものであるのか。

事務局 高石地区はグラフに示しているように、利用者は右肩上がりであるが収支率は令和元年度で下がっている。これは1ページの『地域公共交通を取り巻く環境の変化』に示すように運転者不足や経費増加といったところに起因しており、グラフはコロナ以前の状況を整理したものである。白幡台地区についても運行概要に示すように、利用状況は盛況であると運行主体から伺っている。両地区とも今後は支援の拡充をしていくので、地域の方々と一緒に利用促進に向けた活動をし、利用者数を延ばしていければと考えている。

梶田会長 他に意見はあるか。

関委員 19ページ『コミュニティ交通の充実に向けた資金的支援の充実について』の『④安心して継続的に利用できる環境づくり』について、タクシーやバス等、既存の事業者に対して適用されるものなのか。

事務局 こちらの支援内容については、地元協議会が取り組むコミュニティ交通に関するものである。協議会が立ち上がっており、その活動に基づき運行が開始している地区に対する支援内容である。今後、例えば現在検討中の地区や今後協議会が立ち上がる地区でタクシー事業者を活用して運行するような場合があれば、そうした車両も対象になる可能性があるかと捉えていただきたい。また本格運行を始めるときにも、車両の購入費や改造費は②にあるように元々対象ではあったが、今回拡充して予備車両までが補助対象となった。こうした支援についても協議会や地域の運行計画によっては拡充となることから、事業者にも入っていただきやすいような環境にしていこうと今回拡充したところもある。

- 関 委 員 今回この表で具体的に出ている金額、また新設・拡充箇所というのは、パブリックコメントを踏まえてのものであるのか。
- 事 務 局 今回パブリックコメントにかけたときの資料としては、資料1が概要をまとめたものであるが、4 ページ右上の『②支援内容の充実』がパブリックコメントの時点で示していたもので、何に対して拡充・支援するかを示している。本市でも内部で議論を行い、それを踏まえ 19 ページのように取りまとめたところである。19 ページ表の『段階』『補助対象経費』の二つが 4 ページの『段階』と『支援内容』にあたるもので、3 列目より右側が今回新たに示したものである。より詳細に今後の支援内容を示せたかと考えている。
- 関 委 員 今後についても含めて、例えば既存のバス会社やタクシー会社がある地域で地域交通の担い手になっている状況が認められるような場合に、もし現在のコロナ禍や今後の物価上昇などで事業継続が厳しいとなれば、その事業者が事業を継続いただくためにこの予算を割かれる可能性は将来的にあり得るのか。
- 事 務 局 今回はそうした運行の継続性というところも課題で捉え拡充・新設を行ったので、先程申し上げた運行開始時の支援のほか、『④安心して継続的に利用できる環境づくり』として車両の更新費や車検・任意保険の費用についても拡充している。そういったところで運行継続性というところでも事業者と連携し、地域の足の確保につなげていければと考えている。
- 関 委 員 とても心強いものであると思う。
- 梶 田 会 長 基本的には新しいコミュニティ交通というところであるが、既存のところについても、社会状況もあるので、この中で議論していきたい。よりよい交通を目指して協力していければと思う。
他に意見はあるか。
- 有 吉 委 員 内容として拡充のメニューが多くあり、地域の方にとっても応援するメッセージ性のあるものになったかと思う。コメントとして 2 点お伝えしたいが、1 点目は、手引きだけだと実態がわかりづらいところがある。特に協議会はどうやって立ち上げるのか、他地区では誰がメンバー・代表になって、支援の受け取りや管理はどうやっているのかといったところは、地区の人にとっては参考になることだと思うので、可能な範囲で、先に活動している地域についての情報があれば嬉しい。そのため事例集については既に活動している地域についてできれば全部付けていただきたい。資料の形についてはお任せするが、できればなるべく時間を空けずに補足資料としてあると使いやすくなると思う。
先ほどの関委員の意見にも関連するが、地域の意見とは言え、地域の方々だけでできる話ではなく交通事業者の力添えが想定される場合もある。その際には協議会としてそこに加わっていただくパターンもあるのか、あるいは車両や運転業務の提供ということだけで関わるのか。後者の場合でも先ほどの話だと運行の安全に関する補助金は頂けるといった話であったが、どういう座組みであればそうした補助を受け取れるのかというところの補足もあると、事業者にとっても理解しやすい制度となると思うので、そこも検討いただけるとありがたい。あと 19 ページの表はとても大事で、結局どうい

うメニューでいくら貰えるのかというところに皆さまの関心があると思うので、こちらについても誰がどういうときに使えるのかというところを、可能であれば補足をいただきたい。

④の『運行の安全に関する費用』では税金・保険料・安全設備費といったメニューがあるが、この額の中で費目間の流用というのは可能であるのか。

事務局 前半にご意見を頂いた、今後の地域の皆様への資料の見せ方などについてはご指摘を踏まえ、反映をできる限りしていきたい。

ご質問を頂いた費目間の流用については、費目ごとにそれぞれの一般的な流通価格をもとに設定しているので、費目間の流用は認めない考えである。しかし各金額の上限を設定しているので、その額の中で対応いただく。あとは運輸局から保険内容についての資料もあるので、そうしたところも本格運行の際には事業者と相談をしながら適切なものを見定めて加入・設定をしていくこととなると思う。

梶田会長 今後の取組について、まずは導入検討地区がどこまで進んでいくかというところで、それぞれ地域に合わせて進めていただきたい。
他に意見はあるか。なければ次の議事に移る。

(2) 令和3年度生活交通改善事業計画について 【報告事項】

事務局 (資料2により、内容を説明。)

梶田会長 令和3年度のノンステップバス、UD タクシーの計画について示していただいた。質問・意見はあるか。

これは毎年の話であるが、全体的には順調ということによいのか。

事務局 本計画については5月に策定をし、資料2の1ページの下部にある導入状況のところにある導入台数が毎年この時期に整うため、毎年この時期にご報告をさせていただいている。各事業者の導入実績を取りまとめたものであり、令和2年度ではノンステップバス・UD タクシーの導入台数は計画台数の各4分の1ほどであり、事業者のご都合や国の補助の状況もあるが、導入の台数率が徐々に延びてきている。次年度も同じ時期にこうした計画を作り、事業者の取組を推進していこうと考えている。

八郷委員 令和2年度の導入計画に対してノンステップバスの導入台数が極めて低いというのは事務局からの説明通りであり、コロナでお金が無く新規に購入できない状態である。

梶田会長 導入率目標のノンステップバスは80%、UDは25%というのは、令和7年度を目標にということであるのか。

事務局 その通りである。

梶田会長 なかなかコロナの影響で計画に対する導入が難しいところでもあるが、目標に向かってぜひ進めていただきたい。

他になければ次の議題に進む。

(3) 生田山の手地区におけるオンデマンド交通の実証実験について 【報告事項】

事務局 (資料3により、内容を説明。)

- 梶田会長 生田山の手地区にて既存交通との連携の一環として、オンデマンドを活用して進めているということであった。これについて質問はあるか。
- 田淵委員 協議会を立ち上げていると伺ったが、2面の協力のところに「生田山の手自治会」とあるが、協議会はこの山の手自治会の中にあるのか。
- 事務局 山の手自治会の中に「交通問題推進協議会」というのが立ち上がっている。
- 高橋委員 新百合ヶ丘のシャトルは大型であるが、こちらはタクシー型である。乗られる方は4人ほどになるのか。
- 事務局 おっしゃる通りで、通常、生田交通で運行されている車両をそのまま利用しており、ドライバーを入れて5人用の車両であるので利用者は最大で4名となる。
- 高橋委員 タクシーが空いていれば何台でも走れるのか。
- 事務局 今回実験で使っている車両は2台であり、予約状況に応じてその2台をうまく活用し、予約に対応した運行を行う。
- 高橋委員 1回につき300円は安い。しんゆりシャトルは乗合で一人500円であった。
- 事務局 今回も形態としては乗合であるので、予約が重なれば乗合になる場合もある。
- 高橋委員 しんゆりシャトルは実験も終わったが、何月からスタートというのはまだ決まっていないのか。
- 事務局 事業者とも調整をしており、報告の機会が参ればこの場でもご説明をしたい。
- 高橋委員 一日も早いスタートをお待ちしている。
- 田淵委員 100円の割引券とあるが、これはどこで負担しているのか。
- 事務局 今回は、協力事業者である伊藤忠テクノソリューションズに負担いただいている。
- 関委員 事業者側が100円負担することに法律上の問題はないのか。
- 事務局 利用促進ということで運用している。
- 関委員 開始以降3週間程度になるが、現段階での実績を参考までに伺いたい。
- 事務局 利用数については事業者で集計をしておりますがまだご報告ができないが、利用登録は伸びていると伺っている。今後利用にあたっては、先程パブリックコメントでもあったが、高齢者の方などでアプリや電話予約に際して地域の説明会でもやり方がわからないといった声があったそうなので、そうした説明を丁寧にできるような場を設けたりして高齢者にも使っていただける環境をさらに整えていきたい。
- 梶田会長 登録者数は今、何人ほどというのはわかるのか。
- 事務局 具体的な数字は持ち合わせていない。
- 有吉委員 興味があるので色々質問したいが、まず協議会は2019年に立ち上げられたということで、資料1の2ページのCに該当する地区という理解でよいか。
- 事務局 その通りである。
- 有吉委員 その中で、コロナ禍と重なったのでそれほど頻繁には会議できていなかったかもしれないが、この地域にとって必要な地域交通を考える話し合いが持たれ、その結果この

オンデマンドという実験に至ったのだと思うが、なぜ最初の選択がオンデマンドとなったのか経緯を知りたい。

事務局 資料1の4ページにある『ICT等新技術・新制度を活用した新たな取組の展開』で、本市は地域課題のマッチングや移動人数・地域特性の情報を事業者に提供するという事で、市内で協議会が立ち上がっているところの情報も出していたが、本市にはその他からの意見も多く届くのでそれも含めて示し、そういった技術を試せる場としてどういった地域で取り組みたいかという意見交換をしており、その結果、生田山の手地区が挙がり、地域の理解も頂いたので実施に至ったものである。

有吉委員 理解した。次に、直前まで予約可能というのは何分前までなのか。

事務局 『今すぐボタン』というのがあり、それを押せば最短で、対応可能であればすぐに来る。

有吉委員 何分待ちというのがアプリに表示されるのか。

事務局 その通りである。

有吉委員 そうするとこれはスマホアプリを持っている方しか利用できないということか。

事務局 電話でも対応できる。

有吉委員 電話で今すぐに乗りたいと依頼すれば、オペレーターの方が何分待ちか言ってくださるということか。

事務局 お伝えすることはできると思う。確実に伝えているのかは確認しておくが、電話予約の際は登録のお名前と乗車・行先の住所を伝え、今すぐとおっしゃっていただければすぐに向かう。

有吉委員 赤枠の運行範囲について、設定根拠や経緯があれば教えてほしい。また、この赤枠の範囲の住民数や高齢化の状況がわかれば知りたい。

事務局 生田山の手自治会というのが生田4丁目～8丁目に跨っており、そこを含む形でエリア取りをしている。人口規模や高齢化率については後でご報告をさせていただく。

有吉委員 今わかればと思ったのでこちらで確認する。ということは、生田駅の駅勢圏ということではなく自治会の範囲ということで設定をされたということで理解した。一番気になったのは、今後創設されるであろう ICT 活用事業の 200 万円の補助制度は、例えばこの事例であれば適用対象になり得るのか。

事務局 なり得る。

有吉委員 ということは、資料1の19ページで取組1の既存の支援メニューを ICT 活用型にすれば、ICT 側の補助メニューも合わせて使えるのか。

事務局 基本的に取組1は協議会が立ち上がっている地域が対象となっており、協議会が立ち上がっていれば運行実験の費用等は ICT を使わなくても補助の対象となる。今回の併用については考えておらず、それぞれで活用していただく。

有吉委員 どちらかを選ぶということか。

事務局 そのとおりである。

- 有吉委員 実態として例えばこれから始まる地区で ICT を使って予約できる仕組みにするとか、あるいは利用者の実態データを取るために利用促進アプリやポイントを電子的に発行して解析するといった提案が出てきたときには、これは ICT 活用事業になりそうだが、その重ね合わせはできないのか。
- 事務局 ICT を活用したのもトライアル制度や運行実験の費用として補助対象となるので、そちらを使っていただく。
- 有吉委員 私が理解できていなかったのかもしれないが、同じような疑問を持たれる方が今後出るかもしれないので、併せられないのであればその説明があるとよいと思う。最後にコメントであるが、今回、企業が主導で行われている実験と見受けた。それはそれで地域にとって資産となると思うが、そうなる条件として、実験でわかったことがちゃんと地域と共有されることだと思う。うまくいったこと・いかなかったことを情報やデータとして、川崎市や地域の方とシェアしてこそ意味があると思うので、そのあたりが少し気になっている。無償期間内がどういう使い方をされていたのかとか、このままいくと事業性がどうなりそうかなど、あとは利用者側から良い意見も悪い意見も来ると思うので、赤枠から出られないといった点やそもそも予約制での利用についてどう受け止められているかといった生の声をアンケート等で取られると思うが、そのデータをぜひ市としっかり共有して残していただきたいという要望である。
- 事務局 今回、実験の実施にあたり事業者ともその旨は確認しているので、可能な限り共有し、今後の検討に活かせるように取りまとめをお願いしたいと思う。
- 梶田会長 他にないか。
- 関委員 今、有吉委員が言われた二つの補助を合わせられないというところで、例えば今の生田山の手地区であれば既存交通の活用の 100 万円は適用されないのか。
- 事務局 生田の場合は今回、補助の対象となっていないので、こちらの適用はされていない。
- 関委員 仮に適用するとすればどうなるのか。
- 事務局 取組 2 の『実証事業を行うとき』という 200 万円の適用となる。
- 関委員 自動的にこちらの適用となるということか。
- 事務局 事業内容によるので、今後実施したい事業者がいればどういうやり方がいいのか検討はするが、基本的には ICT をやりたい事業者が入りやすいように今回、制度設計をしているので、こちらの活用がまずは第一歩かと考えている。
- 関委員 仕組みとしては、取組 1 と取組 2 どちらかと迷うようなものにはなっていないということか。
- 事務局 取組 1 については協議会が立ち上がっていないと対象にならないので、協議会が立ち上がってなくても事業者が一步踏み出せるような仕組みづくりとして取組 2 を新たに設立したところである。
- 関委員 そうすると生田での実験は全く補助金が出ておらず、伊藤忠がすべて賄っているのか。
- 事務局 すべて事業者のご協力で実施している。
- 梶田会長 ICT は今、AI も含め色々出てきているので、いろいろなトライをしてほしいという

ことで、川崎市が場所を提供するというような形もある。取組1の方は協議会、地元がしっかりとやっていくという形になると思う。

この手引きは3月から適用になるのか。

事務局 既に定めてはいるので、現在も、ご相談を頂いた方については新しい手引きでご案内をしている。

梶田会長 他にないか。よろしければ、ぜひフィードバックしていただいて、他の地区も含めて色々な検討、導入の手引きも含め展開していただきたい。

本日の議事全体を通して何か意見はあるか。

八郷委員 コミュニティ交通は、バス路線が充実しているところ、例えば横浜や川崎のコミュニティと、過疎地でのコミュニティでは費用補助の在り方が違う。過疎地は元々バスが無いのでほとんど市町村が補助を行っているが、横浜・川崎、特に川崎は中でもかなり本格運行でも充実していると思う。ただ、既存のバス事業者も収入が黒字・赤字の路線があり、黒字路線から補填しているのが実情であって補助を求めている状況なのでその辺りのバランスが大変だと思う。

そこで1点伺いますが、高橋商事が高石地区を運行されているが、少子高齢化でいずれその地区の人口も減り、ペイしなくなって事業者が撤退するとなると、それで終わりになってしまうのか。

事務局 そうならないように利用促進というところでも今回、支援の補助を立てたので、地域の皆様と利用促進を図っていききたいというところと、今回コロナ禍で事業者にも大きな影響を与えているというところでは、高石地区は通常、平日5日の運行であったところを現在、2日間引いて運行している。そうした運行計画の変更や利用促進というところで継続的な運行につなげていくというところと、今回拡充した支援も活用していただきながら、事業者と地域の方と連携した取組でなんとか運行継続につなげていければと考えている。

梶田会長 なかなか苦しいところではあるが、ぜひいろいろと活用し、既存路線についてもどういう体系を作っていくかも含め考えながら、支援を進めていくことになるかと思う。他にないか。それでは、本日の議事はこれで終了とする。

以上