

令和5年度 第2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5年8月29日（火）10時00分から11時45分まで		
開催場所	パレール三井ビル 13階 会議室		
議 事 （公開）	(1) 令和4年度に実施したコミュニティ交通の導入に向けた取組について 【報告事項】 (2) 今年度実施予定の協議会を主体としたコミュニティ交通の取組について 【報告事項】 (3) 今年度実施予定の民間事業者による新技術・新制度を活用した取組について【報告事項】 (4) 地域公共交通に係る意見交換 【報告事項】		
出席委員 （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	
	名古屋大学 特任准教授	有吉 亮	
	神奈川中央交通株式会社 常務執行役員 運輸計画部長 （一般乗合旅客自動車運送事業者）	齋藤 謙司	欠席
	川崎タクシー株式会社 代表取締役社長 （一般乗用旅客自動車運送事業者）	関 裕之	
	明生タクシー株式会社 常務取締役	村岡 孝夫	
	高砂交通株式会社 総務部長	増村 幸一	
	一般社団法人 神奈川県バス協会 専務理事	関上 義明	
	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 副会長	浦野 一吉	欠席
	市民（公募による選出）	島岡 学	欠席
	市民（公募による選出）	二瓶 博和	
	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	代理出席 日下運輸企 画専門官
	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	大橋 貴之	
	川崎市 建設緑政局 総務部長	櫻井 雅幸	
	川崎市 まちづくり局 交通政策室長	塚田 雄也	
事務局	3名		
傍聴者	0名		

2. 会議内容

以下、進行内容を要約して記載。

- (1) 令和4年度に実施したコミュニティ交通の導入に向けた取組について 【報告事項】
- (2) 今年度実施予定の協議会を主体としたコミュニティ交通の取組について 【報告事項】
- (3) 今年度実施予定の民間事業者による新技術・新制度を活用した取組について 【報告事項】

事務局 (資料1、資料2、資料3により、内容を説明。)

梶田会長 ありがとうございます。それでは、議事の1、2、3全て報告いただきました。少し長かったかもしれませんが、色々な実験の結果等や今後の実験についてご説明いただきました。どこからでも構いませんので、何かご質問等ございましたらお願いできればと思います。いかがでしょうか。

二瓶委員 いくつかありまして、このチョイソコかわさきは、たまたま私、新百合ヶ丘でチラシを頂いて非常に興味を持っていたので、そこについて2点ほど教えていただきたい。チョイソコシステムについてですが、これ全体に共通するかもしれないですが、国土交通省様から共創モデル実証プロジェクトに採択されたということは非常に大きな前進のように感じたのですが、これによってどのようなメリットがあるか教えていただきたい。それからもともとアイシンさんが作られたシステムということで、これもトヨタグループならではの先進性かと思って拝見していたのですが、新百合ヶ丘でやっていたのがアイシンさんからフランチャイズの双日さんに変更されたということは、前向きな展開と考えてよろしいのでしょうか。以上です。

事務局 ご質問ありがとうございます。

まず国の共創プロジェクトの採択を受けたということのメリットでございますが、国からこの事業の実施に際しまして補助金を頂くことができます。事業費のおおよそ3分の2が国から国費として補助をしていただけるといったところが費用的な部分のメリットとしてはございます。また取組自体を国のホームページ等でも公表等していただけたところがございます。次に、昨年が実行委員会形式でチョイソコしんゆりを行ったものを今年度双日のフランチャイズ形式でというところで、何か違いがあるかでございますが、実際のサービス内容については調整中でございますが、例えば昨年度のチョイソコかわさきでは決済で電子決済ができるなどがございますが、今回、チョイソコしんゆりでどうなるかは、調整中ではございますので、整理できた段階で、皆さま方と共有させていただけたらと考えております。以上でございます。

梶田会長 ありがとうございます。はい、よろしいでしょうか。国の共創プロジェクト3つということで色々採択されたというところですか。どんどん進めていただければと思います。国土交通省さんが共創プロジェクトどのくらいの件数を採択されたとか分かるものなのですか。

日下代理 全体の数は、この場で把握してないですが、確か横浜市も1件か2件あったような気がしますので、神奈川県では結構、活用してもらっているのかなと。川崎市でも、幅広く使って頂いていることを認識しました。

梶田会長 はい、ありがとうございます。はい、それでは他ございませんでしょうか。

有吉副会長 ご説明ありがとうございます。私から質問を2点ほど、まず新百合ヶ丘ですが、ページ番号で言うと下の真ん中の数字で1-16ページ、試験走行結果の1日あたりの利用者平均という数字がありましたけれども、これ2月の実績ということで比較がされていますが、新百合ヶ丘のほうを見ると、無料券というデータが薄い青で示されているように見えるのですけれども、これを除くとこの一般と書かれている青い数字が、実質有料で支払って乗ってくださった方の利用者数という理解でよろしいのでしょうか。その場合はちょっと数字変わってくるかと思うのですが、2月の実質有料で乗ってくれた人の人数ベースでいくと何人ぐらいになりますか。

事務局 この場でのグラフの目分量ではありますが、20人強というのは、多分おそらく変わらない数字で大丈夫かなと思います。

有吉副会長 15から20の間くらい入りそうな気もしなくもないのですが、ちょっとわかりませんが、もし並べるようだったら揃えないといけないと思いますので、有料で乗ってくれた人ベースとか、全員といった形で少し整理して頂くと、読み間違いがないのかなというのが1つです。それから、地域主導型のほうでは聞かれていたのですが、質問で、アンケートで聞かれていたのですが、登録したのだけど結局1回も乗らなかったという人達の理由ですよね、それは新百合ヶ丘とか小杉のほうの結果には掲載されていなかったのですが、これはアンケートで把握されているのでしょうか。

事務局 資料の1-23をご覧ください。下段に左のチョイソコかわさきについては、運行時間が合わない、予約や利用方法がわからないといったような方々、また右側の新百合ヶ丘につきましては、予約できる時間が限られているというような回答をいただいているところでございます。以上でございます。

有吉副会長 ありがとうございます。すみません、見落としていました。こちらが、登録してくれた方全員に聞いたアンケート結果ということになるのですね。わかりました、ありがとうございます。以上です。

梶田会長 どうもありがとうございます。他ございませんでしょうか。どこからでも構いませんが、お願いいたします。

大葉委員 つばめ号やCAPにおいて登録したけど利用しなかったのは利用時間が合わないというのが最大の理由のように思いまして、一方でチョイソコしんゆりを見ると時間帯が平日ですけれども、朝の7時から22時ですか、幅広い運行時間で、時間が合わないということで利用しなかったという人が減っているような感覚を持っているのですが、そうするとつばめ号やCAPにおいて、利用時間が合わないというのは、9時17時以外の時間帯というところだと思うのですが、どの辺りでしょうか。幅広に朝の7時から22時までやると、そういう不満はでませんと、9時から17時でやっていると利用時間が合わないから利用しないという意見が多いようなのですが、細かくどの時間帯というのはとられていますか。

事務局 今年度に入って、この両地区の協議会で意見交換させていただいているのですが、皆さま方の共通した考えとしては、だいたい9時17時の運行時間で概ね満足はしているというようなお答えをいただいております。おおよそ通院の方でいうと、9時台

ですね、17時台はもう場合によっては無くてもいいかなというご意見もいただいておりますので、概ねお昼はあまり使わないご意見いただいておりますけれども、午前中は9時から10時にかけて、お昼が終わった後に少しお買い物需要と、そういったところがニーズとしてでているかなと考えております。以上です。

事務局 補足いたします。つばめ号とCAP号の時間が合わなかったのは、おそらくですが月・金という他の日に使いたいのにといいところも含めたご意見かと想定しております。あわせてチョイソコかわさきにつきましては、少しヒアリングしたところを踏まえますと、30分前に予約が閉じてしまうというところが、時間が合わないというところと考えております。オンタイムでできるものは、タクシーのサービスの認識と思っておりますが、チョイソコかわさきは30分前予約のサービスレベルを設けて実施しているところがまだ浸透しきれていないサービスでございますので、この認知が進めば御理解が進むと考えております。

梶田会長 ありがとうございます。それでは、他ございませんでしょうか。

有吉副会長 最後コメントだけお伝えさせていただきます。新百合ヶ丘の今後ですが、新百合ヶ丘は小杉に比べて、送迎がポイントになりそうな感じがします。送迎というのは実態把握を少し丁寧にやられるといいと思います。若い方、例えば中高生とかの送迎となると、例えば夜帰って来る時とか、朝早く部活に行く時とか、土日とか、そういう形の送迎ということもあり得ると思いますし、例えば高齢者の方を送迎していくということであれば、もしかしたら日中の病院とか、その他プライベートな目的での外出でということで、多分送迎されて行く先や目的、時間帯など、結構多様だと思っておりますので、そのあたりを少し調べた上で、今回の実験でどのような層をターゲットにするのかを明確にされるといいのかと思います。また、それをどのように検証をしていくかを含めて組み立てされると実験の成果や効果が少し可視化できると思います。そのためには、これはお願いベースになりますが、事業者さん今回でいうと双日さん、多分運行の乗降ログだったり予約の履歴だったりとかが全部内部的に取られていると思うのですが、それをどれぐらいオープンにさせていただけるか、他の地域で色々参考にするためには、利用者の方がどういうタイミングで予約をしてきて、どういう手段で、どれくらい前から予約しているのかとか、あとは乗り降りの場などのデータを少しオープンにさせていただいて、次に繋げるところに協力をしていただくということはすごく大事だと思います。今回、国のプロジェクトもとられているということで尚更そうだと思いますので、このあたりは是非川崎市さんからプッシュしていただいて、そういうデータ連携といったところを少しトライしていただくと有難いと。もし可能であれば、この手のサービスにいくら供給コストかかったのかという数字、公表できないと思うのですが内部的には多分すごく大事で、人ひとり運ぶのに結局いくらくらいコストがかかったのかというのを実験が終わった後に計算できるような、そういう連携も内々で調整がもしできるのであれば、非常に参考になるかと思っておりますので、そのあたりの検討をお願いしたいというコメントです。

事務局 ご意見ありがとうございます。今いただいた意見を参考にさせていただいて、取組に活かしていきたいと考えております。以上でございます。

梶田会長 ありがとうございます。上手く連携しながら、調整もあると思いますので、是非お願いいたします。それでは、よろしいでしょうか。また何かご質問ありましたら、また戻ってやりたいと思いますので、お願いいたします。

それでは、その次にもう一個報告事項がございますので、先にそちらを進めてまいりたいと思います。

（４） 地域公共交通に係る意見交換 【報告事項】

梶田会長 この点に関しましてご説明をお願いいたします。

事務局 （資料４により、内容を説明。）

梶田会長 はい、ありがとうございます。意見交換というところでございます。そのための資料ということで、資料４-１から６までということで、これにつきましてまずご質問ありますでしょうか。いかがですか。これに関しては、少し皆さまに色々ご意見いただけたらと思いますが、ではまず、関上さんのほうから少しこのバスの現状等ありましたら、お願いできればと思います。

関上委員 現状ということで、資料４-２でございますが、やはり輸送人員、川崎市内の話かと思うのですが、令和元年度比７０％台で推移と、徐々に輸送人員は上がってきておまして、県内全体の話になりますが、６月時点の輸送人員で、平成３０年度との比較でマイナス１１％ということで、だいたい９割前後くらいまでは回復はしてきております。当初２０％減くらいで、これからなかなか縮まることはないかなという、各事業者さんからお話を伺っていたところなのですが、今年度入りまして上がってきておまして、１０％減くらいで今推移してきているというところです。ちなみに貸し切りバスにつきましては、修学旅行の回復などもありまして、特に大型バスなどは実働率でコロナ前をちょっと上回り、月の実働率が７割以上までは確保できている。企業送迎などに使われる貸し切りバスの小型車なども、やはり５０％以上実働率が上がっていきまして、これもコロナ前をちょっと上回るような状況にはなっています。ただ、乗合も貸し切りも事業者さんによって多少ばらつきがある模様でして、なかなか企業送迎にしても送迎が復活しなくなってしまったと、そういうバス事業者さんの中にはいるようであります。

今後の課題ですが、資料にも記されております人手不足なのですね。何とか人材を確保しようということで、昨年度からこの一年間、横浜市内の均一料金の地域、あとは横浜市交通局さんを除くと、全ての乗合事業者さんが値上げをしております。これは当然新しいドライバーさんの確保と、今いるドライバーさん達を何とか繋ぎとめるため、そのことが大きな目的として値上げをしております。ただそれで乗務員が増えてきているかという決してそういうことはなく、来年４月からの改善基準告示改正が実施された段階までに各社さんとも一生懸命になっているところなのですが、どれだけ確保できるかによっては、場合により、やはり一部運行回数を見直したりなど、そういった懸念も感じられるというそういう状況でございます。私からは以上でございます。

梶田会長 ありがとうございます。

特にドライバーは年齢がだいぶ上がってきている状況でしょうか。

関上委員 中途採用の方が多く関係もあります。また入ってみるとやはり自分が思っていたのとは違うかなとかなど、離職される方もいらっしゃいます。

梶田会長 ありがとうございます。それでは次、タクシーのことで大葉さん。

大葉委員 今日是最前線でやられている事業者の方がおられるので、私のほうから総論的なお話をさせていただいて、今バス協会さんの方からもお話あったとおり、コロナ以降、まったくバス事業者さんと同じ状況かと。まず第一は営業収入が減っているところと雇用不足、非常に雇用不足で運転者不足というのが大きな問題になっております。コロナ含めての話をさせていただきますと、コロナが始まりまして営業収入でいうと、8割減が何年か続きました。8割少なくなっているという状況がコロナ。それで若干上がると緊急事態宣言でまた下がる、外出制限かかると下がるというその繰り返しをしまして、コロナ明けでようやく、大体7から8割くらい戻っているのかなという感覚でおります。

雇用に関しても、実際色々なことをやらなければいけないというところがあって、先般もハローワークさんと、タクシードライバーに特化した説明会というのをやらさせていただきました。そうすると、かなりの方が来ていただけると。年に1、2回、大きい所で公務員とか色々な企業含めてパシフィコ横浜などの大きい会場を借りた説明会にもタクシー事業者も何社か入ってやるのですが、ほとんどの方が足を向けてくれない。皆さま就職をするという就職活動で来ているのですが、まずタクシー事業者に行って話を聞こうという人がほとんど居なくて、公務員のブース行ったり、企業ブース行ったり、色々な他の所へ行ってしまうと、なかなか人の流れがタクシーのほうへ来ない。ハローワークさんとやったのは、タクシー事業者だけで、そうすると来られる方が乗務員を希望する方であり、タクシー事業者に特化したイメージで来られるので割と来てもらえる。そういう新しい発見があったので、今後そういうので展開していくと乗務員不足へ寄与できるかと。

雇用不足でいうと、例えば会社によって120台・130台車があるのに、乗務員100人割っているというところもあります。ですから、まったく台数に追い付いていないところが現状だと思います。協会としては以上です。

梶田会長 ありがとうございます。それでは、関さんから。

関委員 大葉委員の話の繰り返しになりますが、やはり人材確保ということで、今、川崎市内または県内ということではなくて、全国のタクシー事業者に団体から人材確保の打ち手ということで、確か今月末だったと思いますけれども、ヒアリングが上申される流れになっています。当社も出させていたのですけれども、それを神奈川県タクシー協会のほうで取り纏めて、全国のほうに上申すると、その内容次第では先程の大葉さんのハローワークの説明会などのアイデアが色々入ってくるのではないかなと思っています。また今日の段階では具体的なところではないかなと思っています。

また、まだタクシー事業者がきめ細かく、どの時間帯でどの曜日どのくらい不足しているのかというデータがまだ取れていないのかなと思っています。本当にタクシー不足なのか、実情はどうなのかというのは言えない部分もあるのかなと思っています。マスコミ等で、タクシー不足でライドシェア解禁というような話が出たり、皆さん聞かれていると思いますが、まだ時期尚早かなと思っています。場合によっては、こ

の時間帯、例えば今具体的に言われている朝の時間帯が不足しているのではないかと、そこだけを手厚くするようなことができれば、マスコミ等と言われることも少なくなってくるのかなと思っています。

村岡委員 今二人ほどタクシーの中身についてということでお話いただきましたので、ちょっと違った面からすると、やはりタクシーの乗務員として仕事ができるという状況の中で、非常に何て言うのでしょうか、段階的に一つ一つ安全に対する担保、そういう部分がなされています。簡単に言うと、21歳以上、それで3年間の運転経験がある人が二種免許を取れる資格を持っているという形でやっております。そうしますと、もう年齢的に21歳以上という限定で決められてしまっているという形でございます。一方、先般、警察関係の方で、二種免許を取る部分について、試験を19歳、経験1年で良いが旅客の講習を受けてくださいという形で年齢的に少し若くとなったところです。当社でも一人だけ女性のドライバーの方が21歳で、旅客講習で、合格したということで、年齢を若干低くできるという形なのですけれど、まだ業界では18歳で雇用した、要するに高校生で卒業した後、一年間は何させればいいのかというような論議もあります。

また、タクシーをやるには乗務員証という、皆さんご存知だと思いますけれども、運転席に顔写真がついている名前のついた、これを取るためにまず、二種免許を取った後、講習、各会社で10日間の講習をやらなければいけないと、その中にタクシーセンターで地理試験を合格する、それと法令試験を合格する、それと今回神奈川県では初めて、全国でも先駆けてUDの研修を受けなければならないということでユニバーサルデザインエスコート講習、車いすの講習、それとエスコートの講習、それも条件に入っていて、今後神奈川県でタクシーをやる方については、車いすそれと障がい者のエスコート、これは全員が研修を受けているということです。

特に川崎市では、UDタクシーの援助をいただきまして、現在だと2割くらいのUDタクシーが走っております。それと、全国に先駆けてタクシー乗り場にUDタクシーの専用乗り場を設置しておりました。センセーショナルなUDタクシー専用乗り場というものは川崎市が最初にやっておりました。

今回、タクシーに参入する方が少し増えてきたということで、先ほど大葉さんが言いました通り、合同の説明会をやったところで、うちも一人おりました。その中で、合同の説明会二回目のところで、タクシーやりたいという形でやったのですけれども、タクシーセンターの順番がなかなか取れなくて1ヵ月半くらい待たせて、時間がかかるという形になっております。それでも徐々に徐々に、関社長が言いました通り、地域であらゆる手を打ってそれを全国で同じようにできるのだったら、同じように政策をとろうというような形でやっております。そういう部分で、コミュニティ交通をタクシー事業者であります、やはり運行管理、それと車両整備、これもやはり安全を担保しながらという部分からすれば、タクシーの重要性というのはこれから益々あるのかなと。自家用車で人を送って行きますよと、お金を貰いますよと、事故があった時には個人の負担してくださいねという部分についても、タクシーの場合ですと各任意保険については制度がありまして30万円の足切りと、それと8,000万円の人身のというような部分も各会社が加入していなければタクシーができないという

形で安全運行の担保という形からすれば、かなり厳しい部分があってという形があります。そういう部分をクリアしながらタクシー乗務員を増やしていくという部分については、やはりきめ細かいという部分で、うちでもちょっと考えたところ、今一人入っているのですけれども介護している女性なのですけれども、その人に合わせて勤務出来ますかというような話で、他の人とはフレックスタイムでやったりしながら、あらゆる想定を考えながら乗務員として働いていただいているというような状況でございます。

梶田会長 ありがとうございます。では、お願いいたします。

増村委員 お二人よりはより現場に近い立場で働いておまして、タクシー業界の総論というよりはより現場で実際どんなことが起こっているかというところで、今後の課題・問題というところですが、先のお二人も言われたように実際今一番の課題というのはやはりドライバー不足というところでございます。コロナ禍前、私共の規模はそれほど大きくはありませんけれども、車両に対する稼働率というのが、おおよそ9割程度ほぼ毎日動いていたのですが、今現在ドライバー不足ということもありまして、7割前後という形で2割程度稼働率が減ってしまっております。有難いことに、コロナもある程度一段落というか、2類から5類へなったということで、人流もある程度戻ってきてはおるのですけれども、1台あたりドライバーさんの稼働というものは、国などの支援もありまして、ほぼほぼコロナ禍前の近いくらいまで戻ってきてはおります。ただ、稼働率という部分がまったく戻ってきておりませんので、事業者として、会社としてはその2割が減ってしまったまま回復ができていないというところなんです。そこら辺のところがあったら今後継続していく上で厳しい部分ではないのかなと思います。一方、やはり需要というのは私共川崎の北部の新百合の近辺でやっておりますので、麻生区はちょっと前に日本一の長生きの街だなんて言われたこともありまして、非常に高齢者が多くお住いの地域でありまして、日々の生活にすごくタクシーを使っていただいております。買い物ですとか、病院ですとか、そういった部分でタクシーがなければ生活ができないというぐらい、生活に密着させていただいております。ただ現在それに応えられているかというところ、この夏に限ってですけれどもすごく暑いということもありまして、通常のタクシー需要もすごく増えてしまっておりまして、ちょっと買い物に行きたいだけでも30分、1時間お待たせしてようやくタクシーに乗っていただける、それでどのくらい移動するのかというところ、たった5分の乗車でスーパーまで買い物に行きたいだけなのだと、帰りもまた1時間待ってスーパーからお家に帰っていただくというような状況が続いてしまっております。なので、もっともっとやらなければ沢山いけないことはあると現場としては感じておりますが、何せドライバーが足りていないというところで、ここに関して何ができるのか、これはもう一事業者としての動きでは厳しい。やらなければいけないことというのは沢山あるとは思いますが、ただ、一事業者としての動きではもうどうにもならない部分もあるのかなと。最大限努力はしますけれども、ここに関して何らか、アイデアであったり、バックアップをいただけたら非常に有難いなというのが、タクシーとしての現状の課題かなと思っております。ここが一番の課題だと思います。以上です。

梶田会長 ありがとうございます。今、バス事業者さんタクシー事業者さんのお話を聞きまし

たけれども、やはり人材不足というところで、いかにこうやってくかという、このあたりはやはり市とも連携しながらやっていかなきゃいけないというようなことだと思いますので、是非このあたりが重要だと思います。ありがとうございます。これにつきまして、何か質問等ございますか。

有吉委員 色々勉強させていただきました、ありがとうございます。今日は来て良かったなと思いました。本当に少し突っ込んだ話を今日は聞かせていただきたいなと思っていて、答えられる範囲で結構なのですけれども、この30%減ってしまっている理由は今ご説明いただいた中にいくつか回答は含まれていたと思ひまして、ちょっと聞きづらいところなのでも、例えば離職してしまうような方々がもしいらっしゃるのだとすると、それは何が理由で、本当はタクシードライバーが好きなのだけれども離れざるを得ないとか、それぞれご事情はあるかと思うのですけれども、人がもしかして離れてしまうような事が起こっているのだとすると、そこのへんの一番の原因と言いますか、何か心当たりとか感じる事とかがあれば可能な範囲でご教示いただきたいのですけれども。

大葉委員 三事業者の方がいるので、なかなか言いづらいところはあるのですが、私が感じているところは、やはり給与面かなと、処遇ですかね、タクシー乗務員になって稼ぐ人と稼がない人では全然違ってくると思うのですが、タクシー乗務員になってそんなにガツガツやらないと一般の会社に入った人よりは、はるかに給与が産業別で見ても低いというところがあって、なかなか若い人が入って将来設計を立てて、結婚して子供ができて家を建てて、マンション買って、そういう将来が見えるかというところとある程度自分で努力しないと、乗務員として努力していかないと、そこに追い付かないというのが大きいかと、私は感じていますね。今アプリなどもあるので、アプリを取ってればそこそこ稼げますよという話も事業所やっている方から聞くのでけれども、そういう努力をしないと、難しい仕事なのかなと、私自身は感じております。

梶田会長 ありがとうございます。

関上委員 先ほども申し上げましたが、やはり若い方よりも中途採用でそれこそ40代後半とか50代の方が、最近採用としては増えているという話を聞きます。実際に初めて大型二種免許を取ってやってみると、なかなか思った通りとは違うかなという、それで辞めていく人は結構いると、あと一時今はそんな目立たないかと思うのですけれども、市営バスさんのほうに流れていってしまうというのもあったようです。川崎市とか横浜市営バスさんのほうに流れていってしまうのもあったようなのですけれども。

有吉副会長 お答えにくい質問にどうもありがとうございました。そういうことを真摯に受け止めて、学者もそうですし、交通に関する仕事をしている人、どういうふうに打開できるかというところを、やはり皆で考えていかなきゃいけないなとあらためて思いました。今回の国交省の共創モデルという、共創という名前が付いていますけれども、今日ご紹介いただいた平の話も、住民としても自分たちが待っているだけではダメで、自分たちとして何か動いていかないと、運行を支えるためのスポンサーを自分たちで探してくるとか、少し人をバス停に立たせて乗り降りの管理をするとか、色々彼らも待っているだけじゃダメなのだと、何か動かなきゃというふうにはなっている

と。今日お伺いしていると、タクシー事業者さんもバス事業者さんも、さっきの女性の話もそうでしたけれども、色んな人の働きたいというニーズに合わせてすごく努力をしてくださっていて、すごく変わろうとしているなということを感じましたので、とにかく協力をして利用者側もドライバーさんがいないという状況をちゃんと理解して、そこに少し合わせていくような利用の仕方とかというのを、ちゃんと考えなきゃいけないなと思いましたので、それをうまく支えるようなシステムやルールだったりというところを検討しないといけないなと感じました。色々貴重なご意見ありがとうございました。

梶田会長 ありがとうございます。それでは、他。利用者立場から何か、ご意見があれば。

二瓶委員 素朴な疑問なのですが、タクシーの配車アプリの普及によってかなり実車率が上がってきているという報道も目にしたことがあります、やはり実車率が高まればそれだけ作業効率と言いましょうか、同じ時間で稼げる金額が増えてくると思えます。実際、現場ではどう感じていらっしゃるのでしょうか。新聞報道は、一面をクローズアップするケースもあるし、アプリ側のアピールが目立っているのかもしれないのですが。

増村委員 ご指摘があったというか、今言っていただきました通り、アプリの普及ということございまして、今多くの方がアプリのご利用もいただいております。実際問題、アプリによる配車数というのは、アプリが神奈川県で始まったのがおおよそ4年前、5年前くらいなのですが、ここからずっと右肩上がりです。今現在もまだまだ上がり続けています。これによって日中においてはすごく効率よく、従来であればごく限られたエリア、私共でいけば麻生区内のみお迎えに行ったりなんていうことをしていましたが、ちょっと遠方に行った時にもそこで仕事ができるというようなことで、車両の仕事効率というのはとても上がっているのかなと思います。ですが、一方新しい生活様式という中で、リモートワークが進んでしまったり、タクシーですと昔は夜になって深夜料金になって一発当ててやろうみたいな、そんな仕事スタイルもあったかと思うのですが、そういった夜の需要というのがだいぶ減ってしまっているのかなと、これに関しては戻るとはちょっと正直難しいのかなというのを現場としては実感しております。昼間のすごく動く時間帯に関しては、とても効率よく仕事ができている部分でございますが、朝と夜という部分で需要が減ってしまったのと相殺されてしまっているのかなと感じていますので、働き方自体、車の動かし方自体というのが、どれが一番効率が良いのかということも考えなければいけないかなと、人材が限られているのであれば、こういったものも考えなければいけないかなと思っております。以上です。

二瓶委員 単純に言っちゃうと、欧米に比べてタクシー料金安いんですよね。もっと上げていいと思いますよ。まじめな話。圧倒的に安いですよ。

増村委員 やはり今後の流れとしては、運賃改定というところも。これだけ色々な物価が上がっている中で、私共特にご年配の方を相手にしていますので、すごく心苦しい部分ありますけれども、正直申し上げまして、燃料高騰、キャッシュレスの増加などによりまして、事業者としては非常に苦しい部分で、これに対する最低限、あと最低賃金の

問題なんかもございますので、最低限上げさせてはいただきますけれども、なるべく頑張っていければなというふうにとっております。

梶田会長 ありがとうございます。貴重なお話どうもありがとうございます。はい、他ありますか。大橋さんのほうから、事故というかそういう面でも何か意見がありましたら。

大橋委員 事故そのもの自体は減っていますので、事業者さんのほうでは特に気を付けていただいていると思います。このままのペースでいけば、死者も前年度を下回るのではないかと、車の性能が上がっているというのも事実ですから、ただ、運転手さんに注意していただかなくちゃいけないところは、皆さんそれぞれユニフォームを背負っておりますので、より小さなことが目立ってしまいますよというのだけは、十分ご注意をいただければ、有難いなと思っております。以上です。

梶田会長 ありがとうございます。うちも大学のバスが、非常にドライバーが緊張しながら、外を回る時は駐車場の仕方とかすごく聞かれますので、どこをどう走るとか、そういうのはユニフォームで直ぐに連絡が来るということで、そのあたりは確かに実感してくださらないと。どうもありがとうございます。では、すみません、あと日下さんのほうから。

日下代理 現場のお話とかはあったと思うので、人材確保関係の国交省の取組ご説明させていただきますと、今年度、先程ありましたように二種免許取得のためのバス・タクシーのドライバーさんが二種免許取得のための教習等の費用を持ちますよということで、さっきまさにお話にあったちょっとお高い様ですが、特例の講習も対象にしてあるのですけれども、そういったものですか、あるいは人材確保のセミナーですか、イベントとか、広告PRのための費用等々も補助の対象として、珍しいですが今年度は国交省としては人材確保にお金出す取り組みを進めているところであります。また先程、タクシーの運賃の件があったかと思うのですが、昨年度末に横浜・川崎含む京浜地区では運賃改定の要請が出まして、関東運輸局のほうで審査等進めていて、秋頃には新しい運賃が公表されて実施される予定になっておりますので、そういったところで各事業者さんのほうには、よりそこで乗務員さんの待遇をよくしてもらってというところ、国としては期待しているところではあります。また、角度違うのかもしれないですけども、ニュースとかにもなっていたのですが、先程乗務員証の話もありましたけれども、タクシーの乗務員さんの乗務員証に名前とか顔写真を出さなければいけなかったのですが、これがプライバシーの観点から、働きやすい職場にしていこうということで、今回義務がなくなりまして、順次新しいものに交換されていく予定でして、そういうところもあまり強い追い風にはならないと思うのですが、働きやすい職場になるように業界全体として取り組んでいるふうに、一般の求職者の方に伝わってもらえればいいのかなと思っておりますので、またその点をご承知だけというふうに思います。

共創の令和5年度の採択の件数としましては、地域交通の維持活性化に取り組む実証事業は44、加えて地域における交通やまちづくりに取り組む人材育成する人材育成事業というのがまた別にありまして、その共創が19件。プラス、追加公募も確かな行っているはずですので、もしかしたら今後増えるのかもしれないですけども、現状7月に報道でプレスさせてもらったものに関しては以上になります。私からは以上

です。

梶田会長 ありがとうございます。色々なところ支援していただいて、教習の乗務員証と、バスも名前、そうですね、そういったプライバシーも含めて、乗務員に対する環境改善というところも進めていただければと。あと川崎市さんの共創は率が高いということで、先進的なことをどんどんやっているということで、是非進めていただければと思っています。

他、ございませんでしょうか。よろしいですかね大体。事務局で締めてよろしいですかね。是非この意見をいただいて、色々な形で、先程も言われたようにWinWinの関係になるように、是非色々仕組みを考えて進めていきたいと思います。先程言ったようにやはり需給をどう把握するかというのを、是非研究しながらやらしていただければなと思っていますので、是非またご協力をお願いできればと思います。

梶田会長 はい、どうもありがとうございます。貴重なご意見いただいてどうもありがとうございました。

それでは、この報告事項4ということで時間なので終わりたいと思います。他、何かお知らせと等々ある方よろしいでしょうか。連絡事項等ですね。

そうしましたら、本日の議事はすべて終了ということでございますので、貴重なご意見どうもありがとうございました。では、進行をお返しします。

事務局 梶田会長ありがとうございました。

本日は報告事項4件の議事につきまして、円滑な進行にご協力いただき、あらためて委員の皆様に御礼申し上げます。また、梶田会長におかれましては、議事進行頂き誠にありがとうございました。

今年度につきましては、引き続き各地区への支援に取り組むとともに、新技術・新制度を活用したあらたな取り組みを展開することで、コミュニティ交通の充実を図り、より利用しやすい地域公共交通環境の形成を目指してまいりますので、今後ともご協力のほどよろしくお願いたします。また、次回の本会議につきましては、開催時期は未定となっておりますけれども、詳細が決定次第、皆さまにご案内をさせていただきます。尚、本日の議事録につきましては、事務局にて作成をさせていただきます。、本市のホームページ上で公開させていただきます。以上で、令和5年度第2回川崎市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。