

令和３年度第１回川崎市バス事業アドバイザー・ボード 摘録
（書面開催）

開 催 日：令和３年８月２６日（木）

出 席 者：（委 員）青木委員、新井委員、岡村委員、鈴木委員、田邊委員
寺田委員、野上委員

議 事：川崎市バス事業経営戦略プログラム2019-2021（前期）仮総括について
川崎市バス事業経営戦略プログラム 後期計画の骨子について

1 川崎市バス事業経営戦略プログラム2019-2021（前期）仮総括について

（1）市バス事業を取り巻く環境の変化について

委員 コロナ禍以前のトレンド（利用者数）の情報があっても良いと思う。また、運転手の数が減っている原因を知りたい。業界全体なのか、川崎市特有の問題なのかを明らかにしてほしい。

事務局 コロナ禍以前の利用者数の情報掲載については、今後の参考にさせていただきます。全国的に大型自動車第２種免許保有者が減少傾向にあることや、保有者の高齢化が進んでいることが、バスの運転手不足を招いているものと認識しており、この課題は全国の実業に共通するものと考えております。

（2）計画の基本的な考え方について

委員 今回、コロナと言う大変大きな社会現象が発生した。この影響は今年度に留まらないかもしれない。各項目でも述べられているが、施策レベルで「アフターコロナ」に特化した項目を新たに設けても良いように思う。完全に一事業者の経営を超えた問題だと思う。

事務局 施策レベルでは、新型コロナウイルス感染症の影響がない箇所もあります。今後の参考にさせていただきます。

（3）各事業の取組状況について

委員 確実に実施されていることを示すため、実績欄に、可能ならば1/3といった概数でなく実際の「実施人数/在籍人数」を示すことはできないか。

事務局 記載方法を検討いたします。

委員 資料の順番として3の説明の前に4の達成状況があった方が良いと思う。取組の結果という因果関係では3⇒4でも良いのですが、取組の結果どうなったのかを3で示していないので、(それは4でも再度、一部掲載されているのでやや冗長になっている)、目標はこれで、結果はこうなり、取り込みはこうであったが、その取組はこういう点で効果があった、無かったという構成の方が、各施策の評価がしやすいと思う。

事務局 今後の参考にさせていただきます。

委員 「休息时间」は「休息期間」の誤りと思われるので訂正されたい。

事務局 修正いたします。

委員 「終業から次の始業までの休息時間を確保するため、勤務ローテーションを変更するなど乗務計画を見直しました。」という対応は人材確保や働き方改革の意味で良いことだと思うが、①具体的内容が分からないのでコメントができない、②ここだけではないが、従来も行ってきた改善なのか、今回初めて行った改善なのか、非常に重要な改善なのか、そうでないのかが分かりにくい。太字で下線を引いた箇所が重要なポイントだと思うが。

事務局 今後の参考にさせていただきます。

委員 事業4全体に、路線新設、増減便について記載してはどうか。減便をすべて「ダイヤ改正」と表現するのは利用者、市民目線でないように思われる。減便など「を行いました。」などとすべきである。関係指標が⑥運行系統総長キロというのも問題だったように思う。

事務局 太線部や表は、記載方法を検討いたします。ダイヤ改正等の実施状況は、一覧表での記載を検討いたします。目標指標の「運行系統総長キロ」は、事業規模を示す指標として設定しております。今後も新型コロナウイルス感染症の影響等を整理した上で、事業規模を示す指標として利用していくことを考えております。

委員 現状、運賃支払いにおけるICカードのシェアはどのくらいになっているか。ある事業者では90%前後まで伸びているが、その流動データ（OD等）を活用しないもったいない。その素地があるかどうか伺えればと思う。また、そこまでICカードが普及するとなると、今後現金をどう位置付けるかの議論も必要になってくると思う

事務局 乗車時のお支払方法について、令和元年度はICカードで支払われた分は約90%で、令和2年度以降も同程度の水準です。料金箱でカウント可能な数値はダイヤ改正等で活用しております。コインレス化等は、社会情勢や他事業者の動向等に注視してまいりたいと考えております。

委員 安易にFCVなどに飛びつかないところは大変良いと思う。コストが高いということは別のどこかに負荷がかかっているということで、トータルで環境への影響を見たときに必ずしもプラスではないという考え方もある。それに1台2台入れたからどうというものでもない。当面はハイブリッドが賢明な選択と言え、今後EVなどの導入について条件整理（どの部分がどうなったら導入を検討するかなど）しておくといよい。

事務局 燃料電池バスは、導入コストが非常に高くなることや、水素を充填できる施設が市バスの営業所近隣では限られていることなど、経営面や運行効率の点で課題があるものと考えております。本市では、2050年のCO₂排出実質ゼロを表明しており、市バスにおいても脱炭素の取組を進める中、燃料電池バスなどの次世代バスの検討も必要になると考えているため、引き続き、コストや技術等の動向に注視してまいります。

委員 ハイブリッドバスの導入台数について、「計〇両」は新車台数なのか、在籍台数なのかかわからないので、ハイブリッド新車台数、ハイブリッド在籍台数、総車両台数がわかるようにされるといいと思う。在籍車両数を記載できる場合、CNG車等も記載してはどうか。

事務局 記載方法を検討いたします。

委員 運転者職場環境良好度認証制度の脚注だが、これは制度が始まったばかりで「最高でも☆1つ」という意味だと思う。もう少し説明を加えられたい。

事務局 この制度は試行段階のため、現状では1つ星のみの認証となります。脚注の記載内容は検討いたします。

委員 運転者の突然の意識不明等の事故はなんとしても防がなければならない。脳検診の実施等で健康管理の維持・充実はしっかり取り組んで欲しい。

事務局 安全を確保し、安心して御利用いただけるよう、引き続き、脳検診等を実施して職員の健康管理に取り組んでまいります。

(4) 目標指標の達成状況について

委員 コロナ禍の厳しい状況を考えれば、おおむね良好な状況とってよいと考える。個々の課題については引き続き取り組んでいただきたい。

事務局 厳しい経営状況を踏まえつつ、市バス輸送サービスを持続的に提供し、市民やお客様の大切な交通手段を確保するため、引き続き取り組んでまいります。

委員 今から目標を加えるのは難しいと思うので、「快適で利用しやすいサービス」に直結するサービス指標（例えば遅延率や欠便率、利用者数）は総評の中で具体的な数字を入れても良いかと思う。また⑦～⑨の指標はもう少し内容を分析されても良いように思う。

事務局 今後の参考にさせていただきます。

委員 デリバリー需要の増加による自転車増に関して、もしこれが運行に支障をきたしているのであれば、道路渋滞に対する対応と同様、しかるべき組織に働きかけるのは、安全運行につながるかもしれない。

事務局 市バスでは、事故の傾向を分析した上で、各種研修に適確に反映させるなど、事故防止対策を講じております。一方で、交通マナー改善などについては、関係機関への改善要望等で働きかけていきたいと考えております。

(5) 財政収支について

委員 収益のうち、一般会計からの繰り入れを含むいわゆる補助金については、本来は市としてのコロナ禍におけるバス事業への支援の考え方がより明確に整理されるべきものと考ええる。また、運賃改定なしで、加えてのコロナ禍での利用者減は、かなり厳しい状況であったと総括できる。

事務局 本市からは、国の地方創生臨時交付金を活用し、市バスに約2,700万円の交付を受けております。引き続き、コロナ禍におけるバス事業者への支援の働き掛けを継続して取り組んでまいります。

(6) その他

委員 感染拡大における公共交通の「密」のイメージにより、公共交通利用を避ける人が少なからず存在する。現実には車内感染の事例はほとんど報告されておらず、換気や抗ウィルス加工などの対策は十分に行われているので、そのことをもっとアピールし知ってもらうことが重要。交通局だけでなく事業者枠を越えて、市や区、住民組織などを巻き込んだ効果的なアピールを考える必要がある。

事務局 市バスでは、車内の定期的な消毒などの感染防止の取組をHPで公表することや換気によるバスの安全性についてのポスターを車内に掲示することで周知しているところです。引き続き安心して市バスを利用していただけるようPRに努めてまいります。

委員 これまでも運転手は、車いす利用者への対応や車内アナウンスなど運転以外の業務もあり、大変だなと感じていたが、新型コロナウイルス感染症の影響で、車内の窓開けなどさらに業務が増えたことや、不特定多数の人と接触するという意味では感染するリスクを抱えながら業務にあたるという精神的な負担もあり、大変さが増していると感じている。大変な状況だと思うが頑張ってもらいたい。

事務局 市バスでは今後も、安全やサービスの向上を図るとともに、引き続き、感染症対策を徹底し、利用者の交通手段を確保してまいります。

委員 鉄道沿線に住んでいても、高齢者フリーパスを購入し、電車でなくバスを利用する方が大勢いると聞いている。炎天下や大雨の中、高齢者がバス停で待つのは非常に負担になるため、バス停の整備を進めてもらいたい。

事務局 上屋やベンチ等は、設置基準を満たす箇所は、ほぼ設置を完了しております。引き続き、停留所施設の維持管理を行ってまいります。

委員 乗降口付近でスマホなどを使用し、他の乗客の迷惑になっているのを見かけるが、乗降口に立ち止まることを防ぐ方法はないのか。

事務局 引き続き、車内放送によるお客様への注意喚起とマイクによる車内整理を行ってまいります。

2 川崎市バス事業経営戦略プログラム 後期計画の骨子について

(1) 市バスを取り巻く環境の変化について

委員 ひとり親家庭支援施策に係る市バス特別乗車証交付事業の影響はどの程度か。数字を挙げることは難しいか。

事務局 ひとり親家庭支援施策に係る市バス特別乗車証交付事業の影響については、制度見直し後も、引き続き、市バスを利用されるお客様も一定程度いると予測されることから、影響を把握することは難しいものと考えております。

(2) 目標達成に向けた取組について

委員 「乗車券のIC化の推進」について、内容がわからない。バス共通ICカード(PASMO)の枠組みなのか交通局単独の計画なのかを含め、説明が欲しいと感じた。

事務局 IC乗車券の利用によるスムーズな乗車が、定時運行の確保など利便性の向上につながると期待され、その拡大に取り組むこととしております。現在のIC乗車券の利用を前提としつつ、近年、スマホ利用などの進展もあることから、経営状況を踏まえ、その動向に注視し取り組んでまいりたいと考えております。記載方法を検討いたします。

委員 いわゆる「危険なバス停」への対策としては、交通安全上の物理的条件を満たそうとすると、利用者にとっての利便性が下がる場合や、総合的な快適性や安心感がかえって下がるようなケースも多く存在すると思われる。バス停事故の原因者は基本的には一般車両の側にあることがほとんどであり、バス側のみでの「対策」には限界があるばかりでなく非合理的である場合もあることを、関係機関、利用者、地域住民と積極的に共有していくことで、バスの利便性と安心感、交通安全を両立できるよう、すべての関係者が知恵を出し汗をかく体制を引き続き構築していただきたい。

事務局 これまでも国土交通省や交通管理者、道路管理者などの関係機関と連携し、対策を検討してまいりました。交通局としては、車内放送による注意喚起アナウンスなどを実施しつつ、対応可能な停留所から対策を講じてまいりました。引き続き、関係機関と連携を図りながら対応してまいります

委員 現状および今後のコロナ禍での利用者減や社会状況変化のもとで、「一般会計からの適正な公共負担」の考え方について整理を行うことが重要である。

事務局 市バスでは、公共施設接続路線及び行政路線について、3年毎に対象路線の運行に係る費用を算定し、負担金又は補助金として一般会計から繰り入れております。次の算定時には、コロナ禍の影響等も事情変更として取り入れたいと考えております。

委員 現在コロナ禍の減便等もあり、運転手不足の深刻さが薄れているが、アフターコロナには急速に深刻化することが予想される。上記のコロナによる需要の縮減と合わせ、適切な輸送力の調整を図ることが（上記の通り一律減便といったことではなく）必要と考えられる。また、整備員の確保も課題で、今後は例えば、大手運送事業者とのコラボによる確保なども考えられてよい。

事務局 現在も事業基盤を支えるための人材確保に取り組んでおり、事業環境が変化する中でも、退職動向や事業規模に応じ、引き続き運転手及び整備員の確保に取り組んでまいります。

委員 路線の見直し等については、コロナ禍、アフターコロナで確約できるものなのか、4年先に向けて確約できないように思う。記載の表現は再考してもらいたい。

事務局 記載内容を検討いたします。

委員 ダイヤ改定や系統再編にあたっては、情報の公開と併せて利用者および市民との認識共有を図りながら、「地域公共交通計画」に基づき、総量減の中でもメリハリのある改訂・再編を実施していただき、あわせて民間事業者との適切な役割分担を進めていただきたい。また、そのような趣旨が「事業20 持続可能な経営の推進」に明示されていることが望ましい。

事務局 情報提供については、引き続き、HPやバス停留所、車内広告等でお客様へ周知してまいります。記載方法は参考にさせていただきます。

委員 事業22「イメージアップ事業の推進」がなくなり、移し替えられているようですが、説明がなくていいのか。気になりました。

事務局 施策11は、事業終了等に伴い、前期計画に記載されていた「事業22 イメージアップの推進」を削除し、「事業21 戦略的広報の推進」と統合することを考えております。記載内容を検討いたします。

(3) 計画の着実な推進に向けて

委員 管理職のマネジメントの強化は具体的にどのような内容か。

事務局 事業環境の変化に柔軟かつ的確に対応し、事業を着実に推進するため、人材育成や危機管理、進捗管理の全体調整などのマネジメント力の強化を図りたいと考えております。

委員 後期計画期間中、220円の先はないのか。財政計画上はともかく、過剰に縛りをつける必要もないかと思う。他分野では、タクシーでは組換え(値上げ、値下げ同時)が行われ、鉄道ではピークロード運賃の動きがある。4年先までの計画なので、直近の値上げの先まで考え、自由度を持たせることが好ましいと思う。

事務局 現行の210円から220円の料金改定は、バス車両更新や施設整備など市バス事業を継続していくための料金改定として位置付けており、早期の実施に向けて国と調整を続けているところです。さらなる料金改定等は、近隣事業者の動向や社会情勢等を注視したいと考えております。

委員 料金改定の早期実施に向けて取り組むにしても、多くの利用者が精神的にも家計的にも不安を抱えている可能性がある中で、さらなる負担を求めることになるため、今まで以上に真摯な説明姿勢が求められるように思われる。

事務局 料金改定の実施に当たっては、お客様への丁寧な説明や周知が必要であると考えております。

(4) その他

委員 コロナ禍により利用人員・収入が2～3割減少しているのは全国的な傾向だが、おそらく10割までは戻らないと観測される中で、今後市民の流動が量・質ともにどう変わるのか、見極めた上で計画を進める必要がある。特に川崎市の場合一律ではなく、臨海部か丘陵地かによる違いや鉄道アクセスと地域生活利用の違いなど、多様な判断が必要なので、きちんと分析する必要がある。

事務局 本市は臨海部の産業地帯や内陸の住宅街など、地域で乗車動向が異なるため、今後の人口動態や都市基盤整備、新しい生活様式の定着による、輸送需要の変化をきめ細かく把握しながら、経営状況を踏まえた上で、効率的・効果的な市バスネットワークの形成に取り組みたいと考えております。

委員 近年、JRなども含め、電子情報の普及にともなって紙ベースあるいは表示板ベースの情報が急減しているが、利用者が必要としている情報が必要としているシチュエーションできちんと伝えられるかは、利用促進にとって大きな要素であり、紙ベース・表示板ベースのインフォメーションを軽視するべきではない。「時代の流れ」だからではなく、きちんとどんな情報マターを新たに進め、やめるか残すか、慎重にマーケティングすべきである。

事務局 スマートフォン等の携帯端末の普及で、リアルタイムの情報など迅速に周知する情報は今後も電子媒体による情報提供に取り組んでまいります。一方、ダイヤ改正はバス停留所への掲出や車内広告等で周知しており、駅頭での時刻表配布は多くのお客様に受け取っていただくニーズもあることから、電子媒体と紙媒体双方の活用を図り、お客様への情報提供に取り組んでまいります。

委員 新型コロナウイルス感染症の感染拡大が社会環境に与えている影響は甚大であり、今日においても、混乱の収束に目途が立っているとは言い難い状況であることから、今後4年間もの見通しを立てようとするには、重大な不確実性を考慮に入れなければならない。従来通り、利用者の安全・安心の確保や経営基盤強化に取り組んでいかなければならないことはいうまでもないが、さらなる困難な状況に直面した場合の行動計画（いわゆるBCP）についても十分に考えておくべきである。

事務局 新型コロナウイルス感染症や災害などの不確実性への対応については、優先して運行する系統などを定めたマニュアル等に基づき、運行の継続に努めてまいります。なお、マニュアル等は適宜見直しを行ってまいります。

委員 コロナの影響が予想以上に深刻に長引く中で、市民は生活スタイルの見直しを余儀なくされ、事業者は事業運営スタイルの見直しを余儀なくされており、このような状況がコロナ前の状況に戻るというのは考えにくく、むしろ変化はさらに続くと思う。どのように変化していくのかを精緻に予測するのは容易ではありませんが、どのように変化したとしても対応できるように、日ごろからしっかり準備しておくことが、市バス事業として極めて重要であると考えている。

計画の形式的な体裁を整えることに終始するだけでなく、計画の実質的な内容が十分に検討されることが強く期待される。今後4年間の計画目標としての経営基盤の強化に関しては、コロナ等により激変していく環境に適時的確に対応することこそが、戦略的な目標になってくるのではないかと。

事務局 後期4年間の計画目標としての「経営基盤の強化」は、新型コロナウイルス感染症の影響を含め、今後想定される様々な環境の変化に留意しつつ、目標の設定を検討いたします。その目標設定に対応する具体的な取組内容については、しっかりと検討を進めてまいります。

委員 公共交通事業者として、乗車料収入が激減している中で、将来償還を要する企業債を発行していること、利用者の安全・安心を確保するだけでなく、地域インフラとしての職責を全うすること、さらには低炭素社会の実現に貢献することまで考慮に入れれば、どうしても多額のコストはかかるし、コストカットだけで持続可能性を維持できるものではないということも、対外的に、わかりやすく説明できるようにしておく必要がある。

事務局 今後も、予算・決算や路線別収支などの市バスの経営情報について、市民やお客様に分かりやすく公開し、経営の透明性を確保していきたいと考えております。

委員 人間に代わってITのできることはITに置き換えていくことにより、人間は人間にしかできないことに集中するようにする体制見直しも必要になると思う。

事務局 IT技術の進展に合わせて、情報機器の活用とともに、事業運営に必要な組織整備を図ってまいります。

委員 諸課題に適時的確に対応しなければ、つつい陥りがちな、深刻な問題の次世代への先送りを引き起こしかねない。「経営戦略」なのですから、計画上の「戦略的な」重要ポイントをさらに明確にできないか、考えてみてはどうか。

事務局 記載方法を検討いたします。