

令和２年度第１回川崎市バス事業アドバイザー・ボード 摘録

日 時：令和３年３月２５日（木） ９：４５～１１：３０

場 所：カルッツかわさき大会議室３・４

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

（事務局）篠原交通局長、斎藤企画管理部長、蔵品自動車部長、その他関係職員

議 事：意見交換 川崎市バス事業 経営戦略プログラムについて

委員 地域公共交通計画は策定中ということで、事業者のエリアが重なっているところがあるが、完全に競合しているかというところ、そうではないところが非常に難しい。中期的な視点としての路線再編は、取り組まないといけない。

ただし、日中の便数が減ると、地域の利便性を非常に低下させてしまうため、ある程度は残していきたい。

事務局 地域公共交通計画については、先日策定し、今後取り組んでいく状況で、どのように今後重複する路線を整理するかが一つの課題になっている。市域では市バスといずれかの民間バス事業者が競合することが多く、それぞれが減便してしまうと地域交通が立ち行かなくなってしまうため、そのバランスが地域公共交通計画の今後の課題となっていくものと考えている。

委員 コロナの影響で、交通需要がどのように変化したのかという断片的なデータはあっても、詳細なデータをあまり見たことがない。中期的にどのように施策を進めるかといったときに、そのようなデータが必要になるので、そのようなデータを保有している事業者には、差し支えない範囲で情報発信をしてもらいたい。

事務局 市バスの需要動向としては、２度目の緊急事態宣言後は乗車人員が平均２割減ったが、川崎駅より南側は１割しか減っていない。一方、川崎駅より北側については乗車率が平均よりも下回っている。このようなデータをどのように把握して、発信していくかは、交通局だけではなく市全体として、地域交通という観点からも大切なことだと考えている。

委員 人の生活の仕方が明らかに変わっているので今後に向けてはきちんと見極めていく必要がある。近隣の事業者でも、今運休している深夜バスは恐らくそのまま廃止になるだろうと観測をしている事業者もいくつもある。やはり夜間の見直しというのは、せざるを得なくなってくるだろう。

日中については、生活の仕方が変わっている中で、外出頻度が減っているのは事実であるため、ある程度見直しをしていかなければいけない。あとは運行ダイヤの見せ方の問題で、資源を減らしつつ、その見せ方で利便性が変わらないように見せていくことも必要である。

事務局 夜間需要については、緊急事態宣言解除後も戻らず、令和3年3月に需要に合わせてダイヤ改正を実施したが、一方で臨海部や川崎駅、溝口駅などの需要は、比較的遅い時間であっても依然としてあるため、注視していく必要がある。見せ方については、なるべく等間隔にバスが来るようにすることも一つの方法である。市バスの場合は、鉄道駅を中心に様々な系統を運行しているため、運行間隔の調整は難しいところもあるが、利用実態と合わせて考える必要がある。

委員 バスや鉄道が3密になっているイメージだけで公共交通を避けているケースがある。地方のある程度の規模の都市に行くと、自家用車への転移が増えている。また、都心部においても駐車場契約数が増えている。そのようなことを見ると、やはり公共交通に対するイメージから、プライベートな交通手段に移行しているケースは間違いなくある。イメージであれば、そのイメージを変えることによって戻ってくる可能性はあり、公共交通は安全であるし安心だということが分かれば、乗車人員の5%程度は戻るのではないかな。

また、いかに公共交通が安全で安心であるかをきちんと伝えていくかということになるが、これは恐らく、交通局だけでは限界があり、市全体で、公共交通の安全・安心ということをアピールしていく必要がある。

事務局 イメージについては、バス車内に県バス協会や交通局独自の感染防止協力のポスターを貼ることや起終点における扉開け・走行時の窓開け（雨天時を除く）による換気等に取り組んでいる。何とかバスに戻ってきていただけるように、引き続き限られた状況の中でPRしていきたい。

委員 コロナの状況下で、どういうコロナ対策をされたのか。また、発生状況は。

事務局 交通局としては、運転手に限らず職員全員に勤務時間中のマスク着用を義務づけている。また、運転席のビニールカーテンの設置や座席の一部使用を御遠慮いただいていること、起終点における扉開け・走行時の窓開け（雨天時を除く）による換気、バス車内の定期的な消毒等に取り組んでいる。その他、お客様へのお願いとして、咳エチケットやマスクの着用についても、車内放送やポスターでお願いをしている。

感染者の発生状況については、3月の10日以降に報道発表した内容として、塩浜営業所の運転手で合計7名、陽性者が出ている。これは固まって同じ日に出たというよりは、数日おきに出た。これを受け保健所の指導により、塩浜営業所の全運転手対象にスクリーニング検査を延べで200件程度実施し、今のところ、新たな感染者は出ていない。陽性が出た7人についても、医師の指導、保健所の指導で順次回復しており、今のところ運行に影響はない状況である。

委員 増便や通常のタイミングと異なるダイヤ改正等、市バスは民間事業者に比べて、やや柔軟な対応をしていないという風にも見える。それは市民の足を守る意義がある半面、厳しい言い方をすると、あまり柔軟に動けていないとも言える。現行の運用体制で対応することが難しいことが何かあるのか。

事務局 ダイヤ改正が十分にできていないのではないかについてですが、幹線道路のように、1路線に20両や30両投下している路線では、比較的運行本数を平準化しやすいが、例えば、1時間に2～3両しか走っていない路線で、運転手と車両を減らす場合、休憩時間や営業所への出入庫時間の関係で、1～2時間運行がない空白の時間帯ができてしまうため、そのあたりのバランスが難しく、地域交通を守る観点からは難しい状況である。

委員 観光需要や長距離の移動は、コロナ後には回復すると言われている。一方、通勤客は自宅で仕事をする人が増えて、どの程度減少するかの見立てを伺いました。その見立てが2割というのは大きい数字だと個人的には思いました。今、コロナが怖いので取りあえずバスを利用しない人があるだけで、生活様式が完全に変わったわけではなく、定期客も大部分はコロナ後、戻るのではないのでしょうか。2割減になるほど心配しなくてもいいのかなと思いました。これを踏まえ定期客がどのくらいの比率になっているかが分かれば、今後の川崎市営バスが運行されている地域の3年後4年後の需要が見えてくる。

事務局 市バスでの通勤定期は、去年の緊急事態宣言を除き、概ね2割減で変化はほとんどない。エッセンシャルワーカーの多い臨海部では、去年の緊急事態宣言中も多くの利用があったなど、地域差は確認している。

委員 運賃の値上げについて、コストが回収できなければ運賃を値上げするしかないというのは仕方がないが、市内を運行する小田急バスも臨港バスも値上げはしていない。共同で値上げすることになるのか。もし市バスだけ値上げとなれば、市バスだけ高いというイメージが独り歩きして、かえって利用者数を減らしてしまうのではないか。

事務局 値上げについては、各事業者の判断で実施する。各社とも選択肢の一つであると考えていると思う。

委員 民間事業者と違い、市バスはネットワークを守るために、大幅な減便等を行わなかったことは素晴らしい側面である一方で、十数億円の赤字を出してしまうことは問題ではないか。令和2年度の経営改善の取組によって、どのくらいコスト削減につながったか。

事務局 決算が出ていないため、明確には言えないが数億円の経費削減効果が出ていると考えている。また、特別減収対策企業債で借りたお金は確実に返済しないといけな。後期計画の中でどのように返済していくかしっかりと考え、返済にあたっては当然一定程度のサービス水準を削らないといけなところも出てくる。いかに安定した経営基盤を構築し、改善を図り、負債を返していくのか。少しずつでも返していくように努力していきたい。

委員 料金改定が計画に盛り込まれているが、実際には値上げしていない。コロナの影響もあるが、他の公共料金もほとんど値上げをしていない。現在の状況は。

事務局 料金改定についてはコロナ禍前から国と調整をしており、今後の車両更新や営業所の建替え等への対応として料金改定を行うとしている。そのため、コロナとは切り離して国とは調整している。しかしながら、国としてはこのコロナの影響をどのように見て、この先の収入をどのように見込むかを決められない状況で膠着状態となっている。

委員 新ゆり線の小田急バスとの再編については、どのような経緯で実現したのか。また、地域公共交通計画との関係は。

事務局 新ゆりグリーンタウンから新百合丘駅の運行については、これまで市バスと小田急バスで共同運行をしていたが、当該路線の収支状況が非常に悪い状況が続いており、それに加えて今般のコロナの影響によって、このまま運行を継続することは両社とも難しいという状況であった。今回、小田急バスが近くに営業所を建てる計画があり、出入系統等を活用すれば、新ゆりグリーンタウンと駅との運行が維持できることがわかり、今回の形となった。地域公共交通計画のスキームではない。

委員 2営業所あったものを鷺ヶ峰営業所に集約し効率化を図ったということで、主に事務職員を効率化して、運行管理は全く変わらないということであれば、もし、これである程度合理化ができるのならば、行ったほうが良いと思うが、詳しく教えていただきたい。

事務局 営業所の統合については、今回、鷺ヶ峰営業所と菅生営業所が比較的近い位置にあり、同じような路線を重複して運行しているため、お問合せ先や事故対応を一元化するなどして、事務の効率化を図ったものである。今後、今回の事例を踏まえて、他の営業所でも展開できるところがないのか、一方で一元化したことによりどのような課題が生じたかを把握し、効率化を進めていきたい。

当初は、モニターを使用した遠隔点呼等も模索したが、効率化できるところを引き続き模索し、課題整理をしながら進めていきたい。

委員 遠隔点呼については、今後、法改正で導入しやすくする話もあるので、そのように進んでいかれるといいと思います。

委員 路線再編と別に、時間帯の問題が大きいと考えていて、夕方の帰宅が早まっていると聞いているので、場合によっては、路線の再編よりは、その時間帯だけ少しサービスを落とすことでシフトが組みやすくなる等、路線再編以前に何かそのような可能性があるのか。あるいはポストコロナを見据えると、人口自体の変化よりは、時間帯の変化が大きそうなので、これからの話としては大事なのかなと思いました。

事務局 深夜バスについては、当初、緊急事態宣言が解除された後に再開する予定でしたが、感染リスクを回避する動きが継続されていることや、利用動向も不明確ということもあり、現在、運休をしている。帰宅時間帯が早まったことやＪＲ等の最終便が早まっていること等を注視し、利用実態を踏まえながらダイヤ改正に取り組んでいくことは、今後とも検討課題である。

委員 共同運行していた新ゆりグリーンタウンから新百合丘駅までは小田急バスが運行し、王禅寺口周辺については市バスが運行することで、市民の足を守ることは、利用者としてありがたいこと。また、ハイブリッドバスを導入していることは、ＳＤＧｓの観点から良いこと。

委員 バスを利用した際に運転手の声掛けが柔らかく、発車時等の注意喚起も頻繁にしており、感心している。

事務局 お客様に対して丁寧な対応をすることが、安全運転にもつながると考えているため、これからも継続して行っていきたい。

委員 横断歩道に近接しているいわゆる危険バス停について、神奈川県が非常に多いと紙面で見たが、市バスの危険バス停の状況を教えてもらいたい。

事務局 危険バス停については、川崎市交通局では２５か所が対象になっている。対策として、廃止や移設が考えられるが、廃止の場合は、お客様の利便性が損なわれ、移設の場合も、移設先の地権者に了承を得る必要がある等、交通局だけでは決めることができない側面がある。国土交通省が主導となって、関係者を集めた会議体を作り、主導していくこととなっているので、その中で交通局の要望等を伝えて、対策を少しでも早く取っていきたい。

委員 子供たちや高齢者の中には、どうしても先を急いでしまう方がいるので、事故を未然に防ぐためにも注意喚起をすることが必要である。

事務局 交通安全に対する啓発活動は重要だと考えており、市バスでは小学生や高齢者を対象とした交通安全教室等を行っている。今年度については、感染拡大防止のため実施できなかったが、状況を見ながら、啓発活動にも努めていきたい。