

## 第2回川崎市バス事業経営問題検討会会議録(摘録)

日 時：平成24年11月14日(水) 9:30～

場 所：川崎フロンティアビル2階 川崎商工会議所 会議室4

出席者：〔委員〕大森委員、鈴木委員、寺田委員、野上委員、金子委員、川島委員、  
(欠席：竹内委員、橋本委員)

〔事務局〕交通局長、企画管理部長、自動車部長、経営企画課長、  
経営企画課担当課長、庶務課長、経理課長、労務担当課長、管理課長、  
運輸課長、お客様サービス課長、安全指導課長、その他事務局職員

傍聴者：なし

会議録：

### 1 開会

### 2 議事

《議事(1) 公営バスの意義・役割について》

(事務局から資料1について説明)

【寺田座長】 質問、確認事項はあるか。

【野上委員】 コミュニティバスについて、最近、注目を浴びている地方公共団体もあり、あらかじめ路線の運行継続や廃止を判断するための基準を検討した上で取り入れているところもあると思う。やはり赤字になりがちという面はあると思うが、一方で、福祉施設や公共施設、商店街を回ったりするような形で路線を組み、まちの役に立っているというところで、中には好評なコミュニティバスもあるようである。路線バスのバス機能としては、大型バスだけではなく、小型バスのコミュニティバスという手段も考えられるが、どのように捉えているのか。

【事務局】 コミュニティ交通については、地域住民が主体となった取組ということで、本市においても、「川崎市におけるコミュニティ交通への取組」(参考資料9 11ページ)の左側の図にある、市内の10カ所で地域住民が主体となった検討が行われている。市バスとしては、道路走行環境等により大型バスの運行ができない地域があるため、運行実験に対するノウハウの提供などの協力はしているところである。基本的には地域住民が主体

となり、運行計画を検討しているという状況である。

【寺田座長】 参考資料1の川崎市総合都市交通計画という上位計画の中にコミュニティバスという言葉は出ているのか。

【事務局】 総合都市交通計画（骨子案）には、路線バスやタクシー、自転車、徒歩を含めた地域交通という形の中で、コミュニティ交通についても一定程度の整理を本市の方で行っている。その中で、コミュニティ交通の概念としては、地域住民からの発案からということで行っている。

【事務局】 「川崎市総合都市交通計画（骨子案） 9（3）地域交通施策の方向性」（参考資料1 25ページ）にイメージ図が出ている。中段左側の部分の「バス停・駅へのアクセス向上」ということでコミュニティバス導入等の地域活動を支援していこうということである。これは交通事業者としては、連携をとった中で協力していくという形であり、市全体の中でコミュニティバスの導入について、活用していく必要があるのではないかという方針が出ている。

【寺田座長】 他都市でもこういう定義の仕方が幾つかあり、市民発案などから実証実験的に取組を進めてきたものをコミュニティ交通と呼び、それで運行したバスをコミュニティバスとしたり、負担の有無などを定義している。

【金子委員】 これまでの川崎市バスの意義・役割について、「これまでの川崎市バスの意義・役割について」（資料1 2ページ）で整理しているが、私も昨年まで都の交通局で同じような立場にあり、いろいろなことに取り組んできた立場から言うと、この中での2番のまちづくりとか、福祉・環境対策、一般行政施策との連携など、このようなことがある意味、公営ならではの取組で民営とはかなり違うところではないのかと思う。

現在、一般的にかなり普及してきた、ノンステップバスや低公害車のハイブリッドバスは、民間のバス会社では規模の大きさや経営的な面もあり、民間頼みにしていたのでは、今のような普及はきっと図れなかったのではないかと思う。公営が先導的に取り組み、それなりの台数を導入することによって、メーカーも増産体制で安価に造ることができ、世間にその良さが伝わり広がっていくのだと思う。このことから、このような役割というのはこれからも大変重要になってくる。

しかし、他にも、これから先の新たな先駆的なものを絶えず見つけていかないといけないところについては、なかなかつらいところがあると思うが、これは今後とも変わらない

大事な役割だと思う。そんなこともあり、これからの次期経営健全化計画期間における市バスの意義・役割でも1番目に載せているのだと理解している。

それから、もう1つ公営ならではの重要な役割である不採算路線のことだが、これは一つ一つ見ていけば、地域のために必要な路線であるが、公営バスが全て担っていくとトータルでは経営が立ち行かなくなってしまうという、相反するような非常に苦しいところがあるわけなので、これは民間が役割を担っている部分を見ながら、あるいは、ニーズの変化を見ながら、絶えず見直していかないといけないと思う。

次に、1つ確認したいことは、「これまでの川崎市バスの意義・役割について」(資料1 2ページ)では③「不採算路線や生活路線のサービスを提供する」と書かれているが、「次期経営健全化計画期間における市バスの意義・役割」(資料1 9ページ)ではこの文言自体がなくなっているが、その辺はどう考えているのか。

**【事務局】** 「不採算路線や生活路線のサービスを提供する」については、「2 市域の特性を踏まえたバスネットワークの維持・充実」(資料1 11ページ)という柱の中に位置付けている。

「これまでの川崎市バスの意義・役割について」(資料1 2ページ)の①と③の2つをまとめたような形で今回の柱の2をつくっており、その考えを失ったというわけではなく、バスネットワーク全体を維持するということと、不採算路線等も含めて安定的な運行を確保するというところが似たようなことであるため、1つにまとめたものである。

**【鈴木副座長】** 中身の少し細かい話かもしれないが、書きぶりの中でどういうふうを受け取られるかということで気になったところが2点ある。1点目は、「2 市域の特性を踏まえたバスネットワークの維持・充実」(資料1 11ページ)の「不採算路線、生活路線等、民営バスが参入できない地域・路線における安定的な運行の確保」で、この文章そのものは意味もよくわかるのだが、そのようなところに別のサービスを提供するのかわどうか。読み方によっては、例えば、どんなところでも要望があったら運行するのかわかなど、この辺のところあまり明確に書かれていないために、いろいろな受け取り方ができるのではないかと思う。

そのような意味では、本当に市民にとって必要な路線かどうか、本音で求められているものなのかわどうか、あるいは本当に必要なのかわかなどを検証した上で、不採算路線、あるいは民営バスは収支上参入できない地域での運行を確保するということだと思うが、

いろいろな受け取り方ができ過ぎるという感じがした。

2点目は、「3 市民や利用者の意向を反映可能な事業運営」(資料1 12ページ)の丸の1つ目「民意を反映した議会の関与を通じた事業運営」ということだが、これも例えば川崎市交通局という企業体としての独自性との関係がどうなのかということ、あるいは議会が関与するために実はスピード感が損なわれる場合もあるということ、この辺のところがどうなのか。これも素直に文章だけを読むと、読み方によっては、変な言い方だが、議会の言いなりみたいな印象を与える部分も文言の感じとしてはある。その辺をもう少し工夫した書き方ができないかと思う。

**【事務局】** まずは1点目、確かにここでは不採算路線という、先ほどからも出ているように、公としての役割として、やはり赤字路線だから市民の足を確保する大切な役割を担っているという面と、企業体でもあるので、赤字路線を全て運行するとなると企業として成り立たない面という、相反するものがある。

しかし、私たちとしては、本市との経費負担ということで、補助金として行政路線等の位置付けや、公共施設に接続する路線については川崎市からの負担という形で区分をしている部分もある。

また、今後課題に出てくる、どのようなサービスを提供していくかといったところで、バランスを図りながら取り組んでいかなければいけないと考えている。しかし、赤字だからといって切るわけではなく、生活と密着した路線として需要に応じて、ダイヤなどを考えていかなければいけないという気持ちでここは書かせてもらっている。

2点目の「3 市民や利用者の意向を反映可能な事業運営」(資料1 12ページ)について、私たちの気持ちは、市民の声、民意を反映した議会を通じて、市民の意見もしっかり取り入れているということ表現したかったが、確かに表現の取り方という点では、今後、少し工夫したいと考えている。

**【寺田座長】** 鈴木委員が指摘された点について、私も一番違和感があるのは、「2 地域の特性を踏まえたバスネットワークの維持・充実」(資料1 11ページ)の不採算とか、民営が参入できないというあたり。もう少し過疎地域みたいなところであれば、民間が路線を廃止した後は、公の役割であるなど、責任がはっきりするのだと思うが、東京23区に隣接した政令市では、概念が広過ぎて役割が出てこないのかなとも思うため、もう少し客観的な形で役割を決めたほうが良いと思う。

それから、鈴木委員の2点目について、一方通行に民意を受けるのではなく、こちらか

らも能動的に発案もするようなことや、住民参画のようなことなど、もう少し積極的だと良いと思う。

例えば、料金について、指定管理者の場合、条例で上限を決めていると思うが、同じようなことは、公営バスでは難しいのか。運賃200円からの割引などを交通局独自でやることは可能なのか。川崎病院線のような短距離での割引の考え方もある。

**【事務局】** 料金については、議会の議決事項となるため、平成14年の道路運送法改正前（上限認可制の前）までは、上限運賃と実施運賃はほとんどイコールであった。横浜市は、現在、上限運賃と実施運賃が異なっており、条例で上限運賃を、規則で実施運賃を規定しているという状況である。しかし、東京都、川崎市については、上限運賃と実施運賃はイコールである。そのため、今後、消費税の流れがある中で、どうしていくのかという課題はある。

料金を決めるに当たっては、必ず議会の関与というのは当然必要であるため、どこまで上限を決めて、どうしていくのかというのはまだ議会側と十分調整していないので、将来どういう形にすべきなのか、これは我々としても頭を悩ませているところである。

また、乗車料金のほか、予算・決算についても、地方自治法において議会へ全て報告、議決を要することとなっているため、ここに書いてある議会の関与が必要であるということである。

川崎市議会は、地方議会の中では活発に議会を運営している議会であるため、いろいろな状況に応じて、必ず常任委員会に報告している。例えば、運輸安全マネジメント100日公表については、公表前に必ず議会の委員会に報告してから、公表している。営業所の管理委託については、その評価等について我々や市民も交えて評価したものを議会に報告し、御意見をいただいて、運営の参考にしている。このことから、いろいろな意味で議会の関与という点について、川崎市議会は非常に細かいところのチェックが入るため、そういうことも含めて議会の関与という形で書いている。しかし、表現については、少し工夫したいと考えている。

**【寺田座長】** 議事1については、「2 市域の特性を踏まえたバスネットワークの維持・充実」（資料1 11ページ）の不採算路線や民営バスが参入できない地域・路線という点、また、「3 市民や利用者の意向を反映可能な事業運営」（資料1 12ページ）の市民や利用者の意向の反映の仕方という点に意見が集中した。引き続き、検討をお願いし

たい。

《議事(2) 安全・安心な輸送サービスに向けて》

(事務局から資料2、3について説明)

【寺田座長】 質問、確認事項はあるか。

【野上委員】 有責事故の発生件数については、ステージアップ・プランでは10万キロ当たり0.16件を目標にしていたが、今後は10万キロ当たり0.31件ということで、ステージアップ・プランの目標よりも緩い目標にするというのは少し残念な気がする。というのは、やはり事故は1件でも起きると、深刻な場合、大変大きな影響が波及しやすいということで、事故はないに越したことはないという性質のものであると思う。全国的に見て事故件数が少ないというのは大変結構なことで評価されるべきことではあると思うが、目標の設定について、どのような考えなのか。

【事務局】 当初、平成16年のときに事故を半減するという目標で、当時の事故件数の半減が20件であったため、目標を20件とした。しかし、近年の事故発生件数を見てみると、20件に到底及ばない状況が続いている。さらにここ数年は、自転車が車道に出てくるというようなこともあり、事故の削減が大幅に見込める状況にはないということをお勘案し、20件という目標はかなりハードルの高い目標であるという考えから、近年平均の事故件数という現実的な目標にしたいと考えている。

【事務局】 事故はないに越したことはないという前提で、前回のプランを継承するという考え方もあった。しかし、ステージアップ・プランに掲げている0.16件という目標は現在の諸般の状況ではあまりにも厳し過ぎることから、他都市比較でのトップ水準、これは絶対維持していこうという中で、頑張れば達成可能な目標にしたほうが良いのではないかとということで今回、目標水準の御提案をさせていただいた。

【野上委員】 0.16件という数値については、交通局が目指した目標であるため、引き続き、高いレベルを目指していただきたいと思う。

また、直営で頑張っている、管理委託のほうで事故が多いと困ると思うので、例えばドライブレコーダーを活用した研修の実施状況を把握する等、効果的な委託の管理をしっかりやっていただくのが良いと思う。

【金子委員】 事故はもちろんだんな事故でもないに越したことはないが、事故の内容を詳しく見ていくと、重大な結果につながりかねない非常に深刻な事故と、静止物に接触

してしまった事故、あるいはより大きな事故を避けるためにやむを得ず発生してしまった事故等、いろいろな事故がある。それを全部一緒にしてしまうと事の本質がわからなくなってしまうような気がする。

資料でも最近増えているということが書かれているが、お年寄りがどうしても利用者の中で多いことから、例えばタクシーがバスの前に割り込んできたため、急にブレーキをかけて車内で転んでしまった。それも有責事故になってしまうわけである。そういう場合は、有責事故で責任割合50%以上の事故というように区分されてしまうのか。

**【事務局】** 基本的な事故については、保険の責任割合を踏まえて、有責事故の責任割合を決めていくが、車内事故については、場合によっては、事業者の負担ということで、保険は100%事業者が見るということがあるため、保険の責任割合を踏まえるわけにはいかない。この場合、運転手の責任がどこまであるのかということも内部で検討し、それによって、有責事故の責任割合を判断している。

**【金子委員】** やはり事故はいろいろな事故があるので、事故を減らしていくという観点からすると、どの事故も同じウエイトでは決してカウントできないと思う。そのため、より重大な結果を招きかねないような深刻な事故については、何としてもゼロを目指していかないといけないし、そうでないものについては、同じウエイトではカウントできないと考える。

そういう意味で、事故件数を数字で減らしていこうというときに、例えば人身事故と物損事故を分けるとか、あるいは何らかの方法で、より重大な結果を招きかねない事故についてはここまでとか、そうでないものはここまでとか、よりきめ細かな対応をしていかないと、特にドライバー心理からするとなかなか実際には減らしていくことが難しいのだろうという気がする。

ちなみに当社では、人身事故も物損事故も含め、今までは、当方に責任があったものは全部同じウエイトにしていたが、今年度からは、人身事故、それから、走行中の他車との接触の事故は結果的に大変大きな結果を招きかねない事故だということで、物損事故とはウエイトを少し変えている。人身事故、他の車両との接触事故、その他の物損事故というように分けて、それぞれ目標を立てるということをやっている。

**【事務局】** 全体の目標はこのようになっているが、今年度から、金子委員の趣旨と全く同じで、人身事故、静止物との接触事故を分けて、例えば営業所ごとの目標としては、5営業所ごとの路線の状況が異なるため、路線の具体的な特徴を見て、静止物との接触事

故をどうするか、人身事故をどうするかという形で目標を立てている。しかし、事故全体にそこまで細かく目標を立てられるかどうかというのは今後、参考にさせていただきたい。

**【事務局】** 市バスにおいても今年度の有責事故件数の目標は、29件以下としながらも、発生状況の特徴を検証して、車内転倒等の事故の防止、それから、静止物との接触事故の防止というような形で、交通局としての事故の特徴と、営業所ごとの発生状況に合わせた事故防止目標を立てて取り組んでいる。先ほど金子委員から発言があった、重大な結果を招きかねない事故という視点については、新たに目標の立て方も考えていくべきと考える。

**【大森委員】** 今後の方向性についてはこれで良いのだと思うが、実現手段について、具体的にどういうことによって対応されるのか。車内の転倒事故は、高齢者が増えてきているので、乗客の方にできるだけ安全に乗っていただくために乗務員が小まめに配慮してアナウンスするなど、いろいろと対策を練る必要があると思う。自転車の接触事故については、やはり近年、自転車の車道走行が促進されてきていることから、こちらはバス側の対応だけでは難しく、自転車の運転者のほうのマナーの向上など、その辺も必要になるため、この中ではなかなか施策は取れないのだと思う。

ドライブレコーダーはカメラで録画されているとのことだが、この情報やデータがどれだけ活用されているのか。例えば文章ではいろいろと事故が起こったときに事故状況を確認していることは分かるが、指導教育等への活用については、具体的にどの程度活用されていて、乗務員の指導教育はどの程度の頻度でどんなことをやられているのかというところを教えていただきたい。

**【事務局】** ドライブレコーダーの活用状況については、個人への指導に活用しており、主に事故惹起者の指導教育やお客様からの苦情への対応などに活用している。今年度からは、ヒヤリハット等の一般の研修にも活用して取り組んでいく計画としている。

**【大森委員】** データも膨大なことから、分析するのも大変だとは思いますが、実際に事故が起こった場合だけではなく、事故を未然に防ぐという意味でもヒヤリハットの状況など、特に危険な気をつけるべき道路や交差点の分析にドライブレコーダーは役立つと思うため、できるだけ活用してもらいたいと思う。

**【事務局】** ドライブレコーダーの活用については、車内事故等の場合に、例えばお客様が完全に着席をしてない場合の発進など、状況を細かく見ながら、研修材料としている。

【大森委員】 自転車危険な箇所もドライブレコーダーで把握できるかもしれない。

【事務局】 市バスでは、5営業所のうち2営業所を管理の受委託をしているが、その中で営生営業所の相模神奈交バスについては、乗務員の研修時に座学ではなく、実際の危険な場面を見ていると非常に効果があり、事故惹起者の指導にも有効だということで、それが直接の理由ではないと思うが、神奈川中央交通においては、ドライブレコーダーを導入中との事である。

さらに、上平間営業所の川崎鶴見臨港バスについては、業務研修の中で、やはりドライブレコーダーを活用しており、事故防止の視点では、口頭よりも生の映像を見られるということで有効な手段であると伺っている。

【鈴木副座長】 ぜひドライブレコーダーはそういう意味で活用していただきたいと思う。私もある会社で、事故以外についても、さまざまな場面を実際に乗務員の方に見ていただくことによって、自分であればどうするかとかいうのを実際に考えるために活用したケースがある。もちろんドライブレコーダーの事故状況の映像を見ることによって、ハンドルを握っている人達であれば何が悪かったというのがすぐわかる。そういうようなことで非常に効果があったという話も他社で聞いたこともあるので、十分に活用していただきたいと思う。

【鈴木副座長】 「今後の方向性」について、例えば現行計画のステージアップ・プランの重点施策や、あるいは重点事業との関連というのが今後の中でどうなっていくのかということ伺いたい。今後、具体的にこのようなことに取り組みますという書き方になることと想像できるが、その点を伺いたい。

【事務局】 次期経営健全化計画では、具体的な手法について、当然書き込んでいく。しかし、手法が先に出てしまうと、手法を実行することが目的となってしまう危険性があるため、考え方をまず御議論いただいた上で、第5回から第6回の検討会のあたりで全体議論を考えている。全体議論においては、手法を例示のような形で示す中で、他都市等の例も踏まえて御意見を伺いたいと考えている。

【鈴木副座長】 目標水準の考え方として、定量的目標がかなり具体的な数字で明示されており、定量的に目標値が表現できるようなものは定量的目標として整理ができるが、ある程度定性的な部分については、この資料の目標の中で何となくこういう方向性なのだろうなというところで終わってしまっているような気がするが、その点はどうか。

【事務局】 数値化できるものは、なるべく数値化して取り組んでいくことが、目標を達成するためには必要であると考えている。しかし、現行計画の中でも、数値化できない定性的な部分があるため、その点についても、ある程度の目標を掲げていきたいと考えている。

【寺田座長】 事故防止について、もう少し広めに考えると、例えば車内の座席配置や車両の問題なども車内事故と関係があるのだと思うので、何か改善ができるのか。また、路線において事故が集中している時間や場所があるのであれば、座席の多い車両等を導入することも考えられると思う。それから、ヒューマン的な要素や停留所の安全対策等の問題もあるため場合によっては、少し幅広い議論も必要ではないかと感じた。

「安全・安心な輸送サービスに向けて」については、今後、第5回で改めて総括と方向性を議論させていただく。

#### 《議事(3) 社会的要請への対応と地域貢献について》

(事務局から資料4について説明)

【寺田座長】 質問、確認事項はあるか。

【野上委員】 「地域の大切な交通手段の確保」(資料4 16～18ページ)について、一般路線を見て一口に赤字と言っても、路線によって、大幅な赤字のものもあれば小幅な赤字もあるなど、いろいろあると思う。現行計画の目標では、持続可能な経営基盤の確立を目指すということであると、特に大幅な赤字について、受益と負担のバランスをもう少し良くしていくために、どうしたらいいのかを路線ごとに考える必要があるかもしれない。それから、行政路線や公共施設接続路線についても、例えば補助金をいただいてもまだ赤字であるのか、あるいは黒字であるのか。赤字だとしてと、大幅な赤字であるのか、小幅な赤字であるのかなど、いろいろあるかと思う。この資料だけでは、その点が把握できないことから、もう少し情報を提供されると市民に分かりやすくなると思う。

【事務局】 今回、「地域の大切な交通手段の確保」において、市民の足を確保するということが補助金をいただいて運営している路線と、補助金はいただいていない自力で運営している路線を目で見ていただくという形で示した。

野上委員の指摘については、現在、川崎市バス事業路線検討委員会の中で具体的な検討をしていることから、その結果も踏まえて第3回、第4回に示すことを考えている。

【野上委員】 もう1点、1つの路線において時間帯によって赤字であるのか黒字であるのか、例えば朝と夕方は黒字であるが昼が大赤字であるなど、そういった実態が把握できる情報もあると、よりわかりやすくなる気がする。

【事務局】 路線検討委員会では、時間帯の需要というのも捉えて検討している。しかし、経営問題検討会では、路線検討委員会の検討内容とつながりを持つ必要があることから、路線再編等の考え方については、改めて議論することはせずに路線検討委員会の検討結果を示したいと考えている。

【大森委員】 バリアフリーについて、できれば車両のバリアフリーなど、ハードのバリアフリーだけではなく、ソフトのバリアフリーというニュアンスが入った方が良いと思う。具体的には、乗務員のいろいろな対応もあれば、「地域貢献への取組」のところに關係するのかもしれないが、人々のバリアフリーへの理解を高めるような取組によって、どのような人でもバスに乗りやすくなるようなソフトのバリアフリー化を促進するというのも少し入れたほうが良いと思う。

関連して、最近、特にノンステップバスも増えてきていることも原因の1つとして、ベビーカーの利用者も多く、バスの車内での車椅子の方とベビーカーの方との競合が起こることもあるようなので、そのような問題は市バスだけの問題ではないと思うが、少し取り組んでいくというようなことも入れても良いと思う。

【金子委員】 これまで「社会的要請への取組」として、車両のバリアフリー化と低公害バスの導入、これが大きな柱として取り組まれてきたわけである。これ自体は大変大きな意義のあることであったと思うが、長年取り組んできた結果として、もうできるところまで来てしまったのではないかと思う。それから、ハイブリットバスもそろそろ限界が見えてきた。このようなときに、これからの目標として、相変わらず、低床バス100%、ハイブリッドバスは少なめに導入していくということだけというのは、若干足りないという感じがある。

そのときに社会的要請という意味でいうと、例えば障害者の方が一人でも使いやすくなるようなことをさらに進めていくにはどうしたらいいか、あるいはこれから少子化がさらに大きな問題となっていく中で、子育て中のお母さん方が使いやすいようにするなど、今までの取組に加えた新たな社会的要請への取組が要るのではないかという感じがする。

【川島委員】 「地域への貢献」について、最近、南武線沿線の各駅が目覚ましく発展し、いろいろな駅が大きくなっていると思うが、とりわけ武蔵小杉駅については、北側がここ10年間の開発で変わり、南側もJRの新駅が整備され、人の動きがだいぶ変わってきていると思う。どこの駅でもやはり人の動きを迅速に把握して、バスについては、北側だけではなく、3本に1本は南口まで接続してもらい中原市民館や井田病院に回れるように対応していかないと時代に遅れてしまうと思う。

それから、先ほどの車内事故の件について、私は、1週間に3回ぐらい市バスを利用させていただいているが、以前より、乗務員が、高齢者の人が座るまで発車せずに安全を確認しているので、本当に努力されていると思う。

【事務局】 武蔵小杉駅の北口には、井田病院へのバス路線があり、平成22年3月に横須賀線小杉駅が整備されたことからその路線の一部について、朝の通勤時間帯は横須賀線小杉駅、日中の時間帯は中原区役所経由の武蔵小杉駅に接続して、お客様の利便性を図っているところである。

【鈴木副座長】 「地域の大切な交通手段の確保」(資料4 19ページ)の今後の方向性について、「都市基盤整備を踏まえ、需要に応じたバスネットワークを維持・充実します」という書き方はしているが、例えば大きく都市の形態が変化していくケースや、あるいはこれから高齢化していく中で、川崎市は非常に丘陵地が多いことから坂道への対応など、今までの市バスのネットワークの中だけではカバーできない部分に対して、どう積極的に取り組んでいくのかというあたりの意思表示があっても良いと思う。

それから、大型バス、中型バスが中心である今の市バスの輸送体系の中で、できることと、その限界を超えてしまうところの区別はどこかでしなければならない。そういう中で、限界を超えたことについては、資料の黒丸の3つ目、地域の住民の方々が主体的に取り組む部分になると思う。この辺を明らかにしていくことによって市バスの役割をより明確にしていくということも、今後、必要になってくると思う。

それから、ステージアップ・プランを策定した時期がハイブリッドバスを導入し始めたころだが、CNGバスについても、評価、総括をしておく必要があるのではないかと思う。塩浜営業所に充てん設備を整備し、今まで一定の台数を導入してきたが、今後は導入しないということについて整理をする必要があると思う。

また、アイドリングストップ・エコドライブについて、アイドリングストップに起因す

る路上故障や、特にターミナルの始発地などのアイドリングストップに関する夏場のお客様からの苦情というものあるのか。

【事務局】 アイドリングストップに起因する故障については、エンジンを始動させるためのスターター、あるいはバッテリーを充電するための発電機であるオルタネーター、そういうところの故障が発生することは事実としてある。しかし、それを故障しないように、メンテナンスの方法、必要な部品の最適な交換時期などを常に研究しているところである。

【事務局】 直接アイドリングストップ・エコドライブによる空調に関する苦情は上ってきてはいない。

【鈴木副座長】 単独でアイドリングストップという取組を見るとそれはもちろんいいことだが、お客様サービスの面や安全・安心の面と関係することもあるため、その点を理解してもらうような表現も必要だと思う。

【寺田座長】 資料の作り方について、「地域の大切な交通手段の確保」（資料4 19ページ）の公共施設接続路線、行政路線がミッションとしてどう関係してくるのがわからない。こういうサービスは得意なので、ある程度、一般会計からの負担がいただけるのであれば一生懸命やりますというのを出す。例えば川崎病院線は、補助金はいただかなくても、低運賃で採算が取れているということで、市バスにとって得意な仕事だと思うのだが、そういうような労働協約を含めて得意分野を先に出して、それに対して、一般会計から仕事をもらうというのが一番理想なのかなと思う。

それから、バリアフリー化については、ノンステップバスの導入だけではなく、バス停のマウントアップとセットで整備する考えもあるためバス車両の低床化だけではないと思う。

### 3 閉会

【寺田座長】 次回、第3回は来年2月ごろの開催を予定しており、議題としては、「お客様満足度の向上に向けて」、「経営力の強化に向けて」の2点を予定している。この2点については、第4回にも継続して審議することを予定している。

事務局から補足はあるか。

【事務局】 本日、御審議いただいた内容については、本来であれば次回の第3回にフ

ィードバックするところではあるが、資料2で説明したとおり、第2回から第4回までの現行計画の柱に係る御審議いただいた御意見を踏まえて、第5回、第6回の全体議論の中で、全体の方向性などを再度確認したいと考える。全体議論の中では現行計画における柱の取組を次期経営健全化計画の柱につながるような整理を行いたいと考えている。

【寺田座長】 漏れのない次期経営健全化計画につなげるためには、少し資料からはみ出した幅広い御意見を委員の皆様から頂戴するような形が良いと感じたので御検討いただきたいと思う。

— 以上 —