

川崎市からの一般乗合旅客自動車運送事業の
上限運賃変更認可申請に係る審議（４回目）

1. 日 時

令和4年6月7日（火） 10：30～11：45

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

牧満（会長）、和田貴志（会長代理）

河野康子、山田攝子、二村真理子、三浦大介

<川崎市>

藤倉副市長、中上交通局長ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 久保、北間、宮田、本間、佐藤、上埜

4. 議事概要

- 川崎市からの一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃変更認可申請に関し、同市に対する質問事項（①地域全体の交通体系のあり方との関連について（市としてバスを地域の計画の中でどう位置付けているか、今後、どのような路線のあり方を目指しているか）②経営の状況・組織のあり方について（今後見込まれる資金需要、コスト削減の取組み、組織の変革）③サービス改善について（利用者満足度の向上方策等）④従業員の働き方について（人材確保に向けた取組み））について、
- ① 川崎市としては「鉄道ネットワーク」「基幹バスネットワーク」「地域バスネットワーク」及び「地区コミュニティ交通」の4つの階層を相互に連携しながら地域公共交通ネットワークを構築することを目指しており、路線バスについては、路線の重複を解消しつつ、効果的・効率的なネットワークを形成する必要があると考えている。
- ② これまで使用年数の延長で対応してきたバス車両について更新を進めるなど、所要の設備投資を進める一方、テレワークの定着等の社会変容に伴う利用動向の変化も踏まえ、事業規模の適正化に向けた取組み・業務の見直しなどを進めることを含め、持続可能な経営を確保できるように取り組む。
- ③ 運転手の接遇サービスの向上を図りつつ、運賃改定の必要性について利用者や市民に対して丁寧の説明する。
- ④ 多様な働き方に対応した制度の整備や、処遇面を含め、働く環境の維持・改善

などにより、人材確保に取り組んでまいりたい。
等の回答を得た。

○ 運輸審議会委員からは、

- ⑤ まちづくりとの連携はどのようになっているか。
 - ⑥ コミュニティ交通導入に関する目標や基準などは存在するのか。
 - ⑦ 環境対策の観点から、新たに導入する車両について、全てハイブリッド車両にすることは考えられるのか。
 - ⑧ どのような路線を民間委託しているのか。今後、民間委託をより一層進めるといふことは考えられるのか。
 - ⑨ 過去には人件費の削減も行ってきたところであったが、人材確保の観点からはそれらを改めて見直し（削減の取りやめ）を行うことも考えられるのか。
 - ⑩ 市の一般会計からの運行費補助はどのような考え方に基づいて実施されているのか。
 - ⑪ 経営トップによる安全マネジメントの取組みはどのように進めているか。
 - ⑫ 将来的な自動運転の実現はどう考えているか。
- 等について質問があった。

○ これに対し、川崎市からは

- ⑤ 川崎市では現在でも駅前における再開発が進められている箇所もあるが、その場合には駅前広場を確保してバスとしっかりと連携を図っている。今後、高齢化がさらに進む中でマイカーに頼らずに生活できる環境を整備していきたい。
- ⑥ コミュニティ交通の導入にあたっては、高低差なども踏まえ、目的地が駅なのか買い物なのかといった点も含め、地域で議論頂くものと考えており、距離で一律に判断するようなことは行っていない。費用面では厳しい面もあるが、市としても初期費用をサポートするほか、地域の民間企業と連携するなどの取組みが進められているところである。
- ⑦ ハイブリッド車両導入にあたっては通常車両よりもコストが掛かることもあり、ハイブリッドバス導入に対する補助金を活用するなどして導入を進めている。その際には、将来的な新技術の開発なども見据えていく必要があることから、全面的にハイブリッド車両を導入するという形とはしていない。
エネルギー消費効率化の観点では、営業所施設等にLED照明を導入するといった取組みを進めている。
また、事業者（交通局）の立場だけではなく、自治体の立場としての川崎市としても「環境先進都市」として、過去の公害を克服した経験も活かして環境問題にあたっているところであり、企業間のネットワークとしての取組みを前提とし、カーボンニュートラルの観点も含めて、引き続き積極的に取り組んでいきたい。
- ⑧ 民間委託を行うと安価に運行が可能という面もあるのは確かであるが、一方で

契約はある程度まとまった期間が対象となり、その期間中は路線の見直しが難しくなる面があるので、市の中部地域など需要の固定が見込まれる路線を委託で対応している。以前は「官から民へ」という流れがあったが、運転手や整備士の不足リスクがある現状では、どこかの時点で、民間事業者から「もう受託できない」と言われてしまうという可能性が否定できない。そのことは市民の足を維持するという立場からすれば適切ではないので、このまま民間委託を加速するということにはならないのではないかと。

- ⑨ 人件費を増加させるというよりも、老朽化した施設を改善することなど、職場環境の改善が主になるのではないかと。
- ⑩ 病院といった市の公共施設に係る路線に対するものと、民間の参入が見込めない路線に対するものとがある。いずれも過去の収支実績に基づいて、平準化した収支計算に基づく不足分を補填する形となっており、3年ごとに見直しを行っている。
- ⑪ 交通局長が各現場を回って現場の声を聴くほか、年末年始の輸送安全総点検、あるいは無事故表彰などを通じて取組みを進めている。委託先も、営業所無事故表彰の対象としている。
- ⑫ 運転手の不足等の観点からは重要な論点であると認識しており、技術開発の状況などを注視している。ただし、自動運転の実施には道路・交通環境も重要な要因となってくると考えている。

等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第7条の2の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。