

令和元年度 第2回川崎市地域公共交通会議

令和2年3月：文書協議

一 次 第 一

議 事

報告事項

- (1) 令和元年度生活交通改善事業計画について
- (2) しんゆりシャトルにおける有償実証の概要について

【配布資料】

- | | |
|-------|-------------------------|
| 資 料 1 | 令和元年度の生活交通改善事業計画について |
| 資 料 2 | しんゆりシャトルにおける有償実証の概要について |
| 参考資料1 | 川崎市地域公共交通会議設置要綱 |
| 参考資料2 | 川崎市地域公共交通会議分科会設置要領 |

川崎市地域公共交通会議 名簿

■委 員（川崎市地域公共交通会議設置要綱第3条第2項に基づく構成員）

名 前	所 属
なかむら ふみひこ 中村 文彦	横浜国立大学 副学長・教授
かじた よしたか 梶田 佳孝	東海大学工学部土木工学科 教授
いりの はるろう 入野 晴朗	川崎鶴見臨港バス（株） 取締役運輸部長
せき すずむ 関 進	川崎タクシー（株） 取締役社長
はちごう ひろふみ 八郷 大文	（一社）神奈川県バス協会 専務理事
おおば あきひこ 大葉 章彦	神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長
まつもと ひでつぐ 松本 英嗣	川崎市全町内会連合会 理事
ほんだ ひろし 本多 寛	市民（公募による選出）
たぶち はるえ 田渕 治恵	市民（公募による選出）
こいずみ しんすけ 小泉 伸介	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
こやま くにまさ 小山 国正	神奈川県交通運輸産業労働組合 執行委員長
ますやま やすひこ 増山 靖彦	神奈川県警察本部交通部交通規制課 都市交通対策室長
やまだ あきひこ 山田 彰彦	川崎市建設緑政局 総務部長
まつもと しんいち 松元 信一	川崎市まちづくり局 交通政策室長

令和元年度 生活交通改善事業計画について（報告事項）

川崎市では、高齢社会の進展などによる社会的ニーズの変化にあわせて、「川崎市総合都市交通計画」において、高齢者や障害者など誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備を目標としており、そのために「交通の安全・安心の強化」をひとつの重点施策として掲げ、ユニバーサル化（バリアフリー化）の推進に向け取り組みを行っております。

また、国土交通省では、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための支援として、「地域公共交通バリア解消促進等事業」を実施しており、地域公共交通会議が策定する「生活交通改善事業計画」への記載を要件として、タクシー事業者が行うユニバーサルデザインタクシーの導入や、バス事業者が行うノンステップバスの導入について、補助金の交付を行っております。

このことから、本市地域公共交通会議分科会では、地域公共交通のバリアフリー化や制約の少ないシステムの導入など、移動に当たっての様々な障害の解消を図るため、「生活交通改善事業計画」を作成し、事業を促進しているところです。

本件につきましては、川崎市地域公共交通会議分科会設置要領第2条に基づき、策定結果を本会議に御報告するものです。

令和元年度の生活交通改善事業計画について

1 計画概要

(1) 計画策定の目的

- ・国土交通省では、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための支援として、「地域公共交通バリア解消促進等事業」を実施
- ・同事業では、タクシー事業者が行うユニバーサルデザインタクシーの導入や、バス事業者が行うノンステップバスの導入について、国から補助金を交付
- ・タクシー事業者及びバス事業者が、同事業による補助を申請するにあたっては、補助申請を行う取組について、地域公共交通会議が策定する「生活交通改善事業計画（以下「本計画」という。）」に記載されていることを要件として義務付け
- ・したがって、本市においても、地域公共交通会議にて本計画の策定を行っているもの

(2) 計画策定の方法

- ・本会議の分科会を設置し、本計画策定に係る調査審議事務を分科会に付託
(川崎市地域公共交通会議設置要綱第7条第1項)
- ・タクシー事業とバス事業に分けて2つの分科会を設置し、本計画策定に係る調査、審議を実施の上、毎年度計画を策定
- ・具体的には、タクシー事業では「ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業計画」、バス事業では「ノンステップバス導入促進事業計画」の合計2つの計画を策定
- ・策定結果については、分科会から本会議に報告を行うこととなっている
(川崎市地域公共交通会議分科会設置要領第2条)

2 令和元年度の計画内容

- ・令和元年5月28日にバス分科会を開催、令和元年6月27日にタクシー分科会を開催し、分科会の決議を経て、令和元年度の計画を策定
- ・主な内容は、次のとおり

計 画 名	主 な 内 容
令和元年度 川崎市ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業計画	・令和2年度までに市内の法人タクシー総台数の約10%をUDタクシーとする ・令和元年度は、73台の導入を計画
令和元年度 川崎市ノンステップバス導入促進事業計画	・ノンステップバス導入率は80%以上を実現しているが、令和2年度までに、導入率を段階的に上げ、更なる推進を図る ・令和元年度は、54台の導入を計画

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和元年5月28日

（名称）川崎市地域公共交通会議分科会
（地域公共交通バリア解消促進等事業（バス部門））
（代表者名）会長 松元 信一 印

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和元年度 川崎市ノンステップバス導入促進事業計画

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

川崎市では、高齢社会の進展などによる社会的ニーズの変化にあわせて、平成30年3月に策定した「川崎市総合都市交通計画」において、高齢者や障害者など誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備を目標としており、そのために「交通の安全・安心の強化」をひとつの重点施策として掲げ、ユニバーサル化（バリアフリー化）の推進に取り組むこととしている。

このことから、市民の移動の安全性を確保するとともに、移動の円滑化を図るため、誰もが利用しやすいノンステップバス車両の普及を促進する必要がある。さらに、車いす利用者などに対しても、公共交通における環境整備と利用者の社会参加の促進に寄与するものであるため、導入促進を図る必要がある。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

川崎市全域において、ノンステップバスの比率は80%以上を実現したところだが、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の整備目標の令和2年度までに、導入率を段階的に上げ、更なる推進に取り組む。

（2）事業の効果

ノンステップバスを導入し、高齢者や障害者など誰もが乗降しやすくなることで、利用者の移動円滑化や利便性向上が図られる。さらに高齢者等の外出促進につながることや自家用車からバス利用への転換などにより、バス利用者の増加に寄与する。自家用車からの転換については、環境負荷の低減も期待できる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者

（1）事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）

（内容）【川崎市合計】ノンステップバスの導入 54台

- ・ノンステップバスの導入 大型 25台：川崎市交通局
- ・ノンステップバスの導入 大型（車長 10.4 m）3台：東急バス株式会社
大型（車長 11.2 m）3台：東急バス株式会社
中型 3台：東急バス株式会社
- ・ノンステップバスの導入 大型 20台：川崎鶴見臨港バス株式会社

(実施事業者(補助対象事業者)の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について)	
各社ともに	身体：普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃 3割
	知的：普通旅客運賃 5割、定期旅客運賃 3割
	精神：普通旅客運賃 設定なし、定期旅客運賃 設定なし

(2) 関連事項(以下、〈 〉内の事業に該当する場合に記載)

〈バス車両の導入に係る事業〉

事業を実施する地域を含む都道府県における車いす対応車両(ノンステップバス、ワンステップバス及びリフト付きバス)等の導入台数。

平成31年3月31日現在

事業者名	車両数(台)			
	ノンステップ	ワンステップ	リフト付き	総数
交通局	326	18	0	344
	94.8%	5.2%	0.0%	
小田急バス	104	0	0	104
	100%	0%	0%	
東急バス	48	36	0	84
	57.2%	42.8%	0.0%	
臨港バス	231	39	0	270
	85.6%	14.4%	0.0%	
川崎市合計	709	93	0	802
	88.4%	11.6%	0.0%	

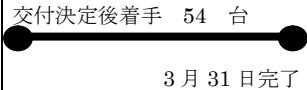
5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

令和元年度(当該年度)

事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
ノンステップ バスの導入	1,469,012 千円	9,800 千円	千円	千円	千円
	100%	0.7%	%	%	%

※総事業費については見込み額を記載

※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和元年度				令和２年度				令和３年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
ノンステップバスの導入												

7. 協議会の開催状況と主な議論
・平成24年4月12日 川崎市地域公共交通会議分科会 （地域公共交通バリア解消促進等事業（バス部門））設立 ・平成30年3月26日（第3回）平成30年度計画について合意 ・平成31年1月31日（第1回）平成29年度事業評価について合意 ・令和元年5月28日（第1回）令和元年度事業計画について合意

8. 利用者等の意見の反映
とくになし

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	
関係市区町村	川崎市まちづくり局交通政策室
交通事業者・交通施設管理者等	神奈川県バス協会
地方運輸局	関東運輸局神奈川運輸支局
その他協議会が必要と認める者	川崎市全町内会連合会（利用者代表）

■注意事項

・総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 川崎市川崎区宮本町1番地
 （所 属） 川崎市まちづくり局交通政策室
 （氏 名） 佐藤、山崎
 （電 話） 044-200-2034
 （e-mail） 50kousei@city.kawasaki.jp

生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）

令和元年6月27日

（名称）川崎市地域公共交通会議分科会

（地域公共交通バリア解消促進等事業（タクシー部門））

（代表者名）会長 松元 信一 印

1. 生活交通改善事業計画の名称

令和元年度 川崎市ユニバーサルデザインタクシー等導入促進事業計画

2. バリアフリー化設備等整備事業の目的・必要性

川崎市では、高齢者社会の進展などによる社会的ニーズの変化に合わせて、平成25年3月に策定した「川崎市総合都市交通計画」において、高齢者や障害者など誰もが安全で快適に利用できる交通環境の整備を目標としており、そのために「交通の安全・安心の強化」を1つの重点施策として掲げ、ユニバーサル化（バリアフリー化）の推進に取り組むこととしている。

このことから、市民の移動の安全性を確保するとともに、移動の円滑化を図るため、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシー（以下「UDタクシー」という。）等の普及を促進する必要がある。さらに、車いす利用者などに対しても、公共交通における環境整備と利用者の社会参加の促進に寄与するものであるため、普及促進を早期に図る必要がある。

3. バリアフリー化設備等整備事業の定量的な目標及び効果

（1）事業の目標

令和2年度までに川崎市内の法人タクシー総台数の約10%をUDタクシーとすることを目標とする。

（2）事業の効果

UDタクシー等を導入することにより、車いす利用者等の移動への負担が軽減され、移動の円滑化が図られるとともに、これまで自家用車で送迎されていた車いす利用者などがUDタクシー等の利用に移行することも見込まれることから、公共交通利用者の増加が期待できる。

4. バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
(1) 事業の内容：実施事業者（補助対象事業者）
【川崎市合計】 ①UDタクシー（スロープ車両）の導入73台 ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（1台）：新興タクシー(株)、慶桜交通(株)、ひまわり交通(株)、京浜交通(株)、飛鳥交通川崎中央(株)、飛鳥交通川崎(株)、多摩川ハイヤー(株)、溝口交通(有) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（2台）：高砂交通(株)、(株)今井運送、ワールド交通(株)、生田交通(株) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（3台）：多摩田園タクシー(株)、東栄興業(株)、八重洲タクシー(株)、日本交通横浜(株) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（4台）：コスモ交通(株) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（6台）：川崎交通産業(株) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（7台）：明生タクシー(株) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（8台）：神奈川都市交通(株) ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（10台）：川崎タクシー(株)、富士電物流通(株) ②福祉タクシー（スロープ車両）の導入2台 ・福祉タクシー（スロープ車両）の導入（1台）：高砂交通(株)、東栄興業(株)
(実施事業者（補助対象事業者）の身体・知的・精神の3区分における運賃割引率について) 例）・各社ともに身体1割引、知的1割引、精神1割引
(2) 関連事項（以下、〈 〉 内の事業に該当する場合に記載）
〈福祉タクシー車両・共同配車センターに係る事業〉 特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）第3条に定める特定地域に指定（平成27年8月1日）

5. バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額					
令和元年度（当該年度）					
事業の名称	総事業費 割合	国費 割合	都道府県負担 割合	市区町村負担 割合	事業者負担 割合
UD タクシー等 導入促進事業	248,100 千円	45,000 千円	千円	9,000 千円	194,100 千円
	100%	18.14%	%	3.63%	78.23%
※総事業費については見込み額を記載 ※列記の者以外に費用負担者がいる場合は、適宜修正の上、全体構成が分かるように記載。					

6. 計画期間												
以下項目別に概ねの着手・実施期間を矢印（←→）、または横棒線（——）で記載。 ●で年度ごとの事業着手日、事業完了日を記載												
事業の名称	令和元年度				令和２年度				令和３年度			
	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月	4月	9月	12月	3月
UD タクシー等 導入促進事業	75台 交付決定後着手  3月31日完了											

7. 協議会の開催状況と主な議論
・平成24年4月12日 川崎市地域公共交通会議分科会（地域公共交通バリア解消促進等事業（タクシー部門））設立 ・平成30年3月26日（第3回）分科会開催、平成30年度計画について合意 ・平成31年1月31日（第1回）分科会文書協議、平成29年度事業評価について合意 ・令和元年5月28日（第1回）分科会文書協議、令和元年度計画について合意 ・令和元年6月27日（第2回）分科会文書協議、令和元年度変更計画について合意

8. 利用者等の意見の反映

9. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	
関係市区町村	川崎市まちづくり局交通政策室
交通事業者・交通施設管理者等	神奈川県タクシー協会川崎支部、神奈川県個人タクシー協会
地方運輸局	関東運輸局神奈川運輸支局
その他協議会が必要と認める者	川崎市全町内会連合会（利用者代表）、日本福祉医療輸送機構

■注意事項

・総合連携計画等の既存の計画を活用する場合は、上記の事項について記載のある計画をそのまま活用することでもよい。ただし、記載されていない事項については追記すること。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 川崎市川崎区宮本町1番地
 （所 属） 川崎市まちづくり局交通政策室
 （氏 名） 佐藤、山崎
 （電 話） 044-200-2034
 （e-mail） 50kousei@city.kawasaki.jp

しんゆりシャトルにおける有償実証の概要について（報告事項）

川崎市では、「川崎市総合都市交通計画」において、市民生活を支える公共交通の強化を重点施策に位置づけ、多様な主体との連携による地域の足を確保するための取組を行っております。

こうしたなか、2月14日に情報提供させていただいた通り、2月17日より新百合ヶ丘駅周辺を対象にした、オンデマンド交通「しんゆりシャトル」の実証運行が小田急電鉄株式会社主体により実施されているところです。

このたび、有償実証運行を行う旨、小田急電鉄株式会社から報告がありましたので、内容を御確認いただき、本件に関し、御意見がある場合は、同封した様式において御回答いただければと考えております。

なお、いただいた御意見につきましては、小田急電鉄株式会社にお伝えするとともに、それも踏まえて、有償実証運行の結果を検証するよう御依頼してまいります。

2020 年 3 月 31 日

しんゆりシャトルにおける有償実証の概要について

小田急電鉄株式会社
経営戦略部 次世代モビリティチーム

1. 目的・意義

少子高齢化、労働力不足が今後深刻化していく社会情勢のなか、鉄道の駅から先の公共交通が果たすべき役割は重要性を増している。そこで、路線バスと比較し柔軟な運行が可能で、タクシーよりも比較的廉価な運賃を想定した乗合のオンデマンド交通を郊外住宅地に導入することで、地域全体における公共交通の利便性向上・満足度向上の可能性、自家用車からの転換の可能性、外出機会創出・移動需要創出の可能性、ならびにオンデマンド交通の事業性に関して検証を行うために、本有償実証運行を実施いたしたい。

2. 経過

小田急電鉄株式会社では、これまで江の島における自動運転バス実証実験をはじめとした次世代モビリティに関する様々な検討・取り組みを実施してきた。2019 年度は、国土交通省新モビリティサービス推進事業の先行モデル事業として、スマートフォンアプリ「EMot」を用いた交通サービスに関する情報提供・利用促進などについての実証実験を実施している。「EMot」は、複数の交通手段を組み合わせた経路検索や交通・生活サービスに関する電子チケット等を提供するアプリであり、2019 年 10 月より配信を開始し、新百合ヶ丘駅周辺地域において実証実験を行っている。

また、地域の交通利便性を高める交通手段として、新しい技術を活用したオンデマンド交通について検討してきた。今般、新百合ヶ丘駅周辺地域を実証運行の対象地域として選定し、2020 年 2 月より配車システムの性能を確認することを主たる目的とした、技術実証運行を同エリアで実施している。この技術実証運行は 2020 年 5 月まで実施予定であり、その後に本件の有償実証運行実施を計画するに至った。また、本件の有償実証運行においては、スマートフォンアプリ「EMot」から配車・決済ができる仕組みを構築し、路線バスなど他の交通手段と一体的に利用できる環境の構築を目指している。

3. 既存公共交通網とオンデマンド交通の違いと役割

これまで鉄道の駅から先の代表的な公共交通手段は、路線バスとタクシーにより構成されてきた。路線バスは予め走行ルートと運行時刻が定められており、路線ごとに需要に応じた便数が設定され、一度ダイヤが設定されるとそれが改正されるまでは、乗客の有無にかかわらず時刻表のとおり運行される。また、時間間隔が空いているため一定の旅客量を輸送すべく大型車両を用いて運行されており、幅員が十分にある道路を走行する必要があるため、運行できるルートは限られるうえ、需要が十分に見込めるルートで運行する必要がある

ことから、主に鉄道の駅を起点とし、各方面に路線が伸びるという形態が一般的である。以上の特徴から、非常に廉価な公共交通手段として大きな役割を果たしているものの、道路幅が狭くバスの運行がそもそも困難な場所、便数が非常に少ない場所からの移動や、新百合ヶ丘駅であれば駅を挟む南北の移動などには利用しづらいという課題がある。

また、タクシーについては非常に柔軟な運行が可能であり、現在相乗りに関する議論がされているものの、現時点では1回の運送で、1グループの旅客の乗車しか認められていないため、比較的高価な運賃とせざるを得ず、単位時間あたりに輸送できる旅客量もそれほど大きくない。さらに昨今の高齢運転者による交通死亡事故や免許返納者の増加等を踏まえ、より公共交通利用へのシフトを促すべき状況のなか、輸送を担う運転士が今後ますます不足していくという課題がある。

これに対し、オンデマンド交通は、あるエリア内に設けた仮想のバス停（以下、「ミーティングスポット」という）間を、旅客のリクエストに応じて、柔軟にルートを変えながら運行することが特徴で、路線バスのように、ルートや時刻表を設けない。また、タクシーほど柔軟な運行は困難であるものの、比較的小さな車両を使用することで、住宅街の中など、路線バスが通行できないような場所にもミーティングスポットを設置し、より旅客の希望する出発地、目的地近くまで運送できるという特徴がある。加えて、旅客のリクエストがあった場合のみミーティングスポットに向かうという運行ができるため、路線バスを走らせるほどの需要が見込めない場所にもミーティングスポットを設置することが可能であるという特徴もある。車内は乗合のサービスとすることで、迂回は発生するものの、一人の運転士で単位時間あたりに輸送できる旅客量をより多く確保できることから、タクシーと比較すると、比較的廉価な運賃に設定することが可能になると見込まれ、これまで公共交通を利用してこなかった層の利用が期待できる。

以上のことから、バスとタクシーの中間的なサービスとしてオンデマンド交通を運行することで、既存公共交通手段を補完するとともに、これまでの課題の一部を解決し、公共交通全体の魅力・満足度を向上に寄与出来るかどうか、実証運行を試みる。併せて、2項で触れたように、スマートフォンアプリ「EMot」を用いることで、路線バス、タクシーとオンデマンド交通を一体的に経路検索し、幅広い選択肢の中から、最も条件に合致した移動手段を選択いただけるよう、情報提供面からの利用しやすさ向上を併せて図り、公共交通全体の魅力向上につなげていきたい。

4. しんゆりシャトル有償実証運行の概要

(1) 運行事業者

川崎交通産業株式会社、神奈中タクシー株式会社

(2) 申請

道路運送法第21条

※実証運行等の短期間に限定して実施され、且つ期間の延長が予定されない運行として一時的な許可を得る申請方法。

(3) 運行の態様

区域運行（道路運送法施行規則第3条の3）

※10人乗り以下の車両を用いて、一定の区域内を予約に応じて運行する許可。

(4) 営業の区域

麻生区の指定域内（下図参考）



(5) 利用種別

上記、届出るエリア内でのみ利用が可能。

エリア外は利用不可。

(6) 運行形態

旅客のアプリを通じた呼出に応じて、随時経路を変えながら運行。

指定された出発地、目的地の近くのアプリが指定する乗降地点で乗降が可能。



(8) 運行経路

予約に基づきシステムが自動生成した乗降地点間を運行。

(9) ミーティングポイント

利用者が乗降する仮想上のバス停。

50m～200m 程度の間隔でシステム内に設定

※設置位置など、需要に合わせて一部変更する場合がある。

(10) 運行車両

使用車両：トヨタ アルファード 最大5台（予備車含む）

乗車定員：5名（運転士を除く）

※需要により、時間帯毎に運行台数が変動する場合がある。

※車いすの設備が無い為、車いすでの乗車はできません。

車体デザイン：利用者が分かり易く判別できるよう、配車アプリ名などを明示する。



※上記は現在のデザイン。本実証に向けたデザインは現在検討中。

(11) 運行時間

7:00～22:00

(12) 予約方法

予約方法：事前にアプリをダウンロードし、会員登録とクレジットカード登録を行う。

アプリ内で出発地と目的地、人数を設定し、乗降場所/時間を確認の上、配車を決定する。

予約受付時間：7:00～22:00（22:00 までに降車できると見込まれる場合）



※上記は現在のアプリ画面。本実証に向けたアプリは現在開発中。

(13) 運賃

イ) 乗車券

種類		麻生区域内
運賃	大人	500円
	小児(6歳以上12歳未満)	250円
	幼児(1歳以上6歳未満)	250円 ※同伴者1名につき、2名まで無料
決済手段	クレジットカード	スマホアプリ上

※障がい者割引の設定はなし。

ロ) 回数券

種類		麻生区域内	利用回数	利用期限
金額	大人	5, 0 0 0 円	11 枚綴り	無期限 ※本実証の終了迄
	小児（1 2 歳未満）	2, 5 0 0 円		
決済手段	クレジットカード	スマホアプリ上		

※1乗車分の割引。

ハ) 定期券

種類		麻生区域内	有効期限
通勤定期券	大人	21,000円	1ヶ月間
	小児（12歳未満）	10,500円	
決済手段	クレジットカード	スマホアプリ上	

※小児通勤定期券の為、通学証明書等の確認は実施しない。

※有効期限が本実証の終了日を超える場合、発売を中止する。

(14) 払い戻し

チケット使用開始前に限り、システム利用料として一律「220円」を差し引いた金額を払い戻す。

(15) 運行期間

運行開始日(2020年6月)から2020年11月30日(予定)

※運行期間は変更になる場合がある。

5. 今後の取組み

実証運行を通じた検証結果を踏まえ、本格運行に必要な事項を検討する。

以 上

川崎市地域公共交通会議設置要綱

（目的）

第 1 条 川崎市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要なとなる事項を協議するため設置する。

（協議事項）

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- （１）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- （２）その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

第 3 条 交通会議の委員は委員 20 名以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者により構成する。

- （１）学識経験者
- （２）一般乗合旅客自動車運送事業者
- （３）一般乗用旅客自動車運送事業者
- （４）神奈川県バス協会 専務理事
- （５）神奈川県タクシー協会川崎支部 事務局長
- （６）川崎市全町内会連合会の推薦する者

(7) 市民

(8) 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

(9) 神奈川県交通運輸産業労働組合

(1 0) 神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長

(1 1) 川崎市建設緑政局総務部長

(1 2) 川崎市まちづくり局交通政策室長

(1 3) その他交通会議の運営上必要と認められる者

3 前項第 2 号から第 6 号まで及び第 8 号から第 1 2 号までに掲げる委員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、交通会議に出席して、その意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。

(委員の任期)

第 4 条 前条第 2 項第 1 号、第 6 号及び第 7 号に掲げる委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。

(会長)

第 5 条 交通会議に会長をおき、構成員の互選により選任された者を充てる。

2 会長は交通会議を代表し、会務を総括する。

3 会長に事故があるときは、委員のうち、あらかじめ会長が指定した者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、会長がこれを招集し、その議長となる。

2 交通会議は委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 交通会議の議決を要する事項については、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、やむを得ない事由により交通会議を開く余裕のない場合においては、事案の概要を記載した書面を委員に送付し、その意見を徴し又は賛否を問い、その結果をもって交通会議の議決に変えることができる。

(分科会)

第7条 会長は、必要があると認めるときは、調査審議事項を分科会に付託することができる。

2 分科会の構成員は、会長が指名する者及び交通会議が必要と認める者とする。

3 第5条及び第6条の規定は、分科会の会議に準用する。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に務めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務はまちづくり局交通政策室において処理する。

(その他)

第 10 条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成 20 年 7 月 28 日から施行する。

(川崎市地域交通検討委員会の廃止)

2 川崎市地域交通検討委員会（平成 18 年 6 月 1 日施行）は、廃止する。

附 則

この要綱は、平成 22 年 4 月 1 日から施行する。

附 則

この要綱は、平成 28 年 12 月 14 日から施行する。

川崎市地域公共交通会議分科会設置要領

(趣旨)

第 1 条 この要領は、川崎市地域公共交通会議設置要綱（20 川ま交第 136 号、以下「交通会議設置要綱」） 第 7 条の規定に基づき設置される川崎市地域公共交通会議分科会（以下「分科会」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(目的)

第 2 条 分科会は、川崎市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）から付託された調査審議事項を協議し、その結果を交通会議へ報告することを目的とする。

(分科会の構成員)

第 3 条 分科会の構成員は、交通会議設置要綱第 7 条第 2 項に基づき組織する。

2 分科会で議決権を有する構成員は交通会議設置要綱第 3 条第 2 項の委員に属するものとする。

(協議結果の取扱い)

第 4 条 分科会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に務めるものとする。

(庶務)

第 5 条 分科会の庶務はまちづくり局交通政策室において処理する。

(委任)

第6条 この要領に定めるもののほか、議事の手続その他分科会の運営
に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

(施行期日)

1 この要領は、平成23年3月15日から施行する。