

# 令和2年度 第3回川崎市地域公共交通会議

令和3年3月23日開催

## 一 次 第 一

### 議 事

- (1) 生活交通改善事業計画について 【報告事項】
- (2) コミュニティ交通導入促進に向けた取組について 【報告事項】
- (3) 多摩区長尾台地区におけるコミュニティ交通「あじさい号」の  
運行計画等の変更について 【協議事項】

### 配布資料

- |       |  |
|-------|--|
| 資 料 1 | 生活交通改善事業計画について                           |
| 資 料 2 | コミュニティ交通導入促進に向けた取組について                   |
| 資 料 3 | 多摩区長尾台地区におけるコミュニティ交通「あじさい号」の運行計画等の変更について |

- |       |                    |
|-------|--------------------|
| 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 |

## 出席者名簿

### ■委 員（敬称略）

名 前	所 属 名	備 考
なかむら 文彦 中村 文彦	横浜国立大学大学院 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	
きみしま 祥雅 君島 祥雅	川崎鶴見臨港バス（株） 取締役運輸部長	
き すすむ 関 進	川崎タクシー（株） 代表取締役	代理出席 関 専務取締役
はちごう ひろふみ 八郷 大文	（一社）神奈川県バス協会 理事長	
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 常任理事	
ほんだ ひろし 本多 寛	市民（公募による選出）	
たがち はるえ 田淵 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	代理出席 田中 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	
あべ いさむ 阿部 勇	神奈川県警察本部交通部交通規制課 都市交通対策室長	代理出席 平塚 副室長
いたばし しげお 板橋 茂夫	川崎市建設緑政局 総務部長	代理出席 藤島 課長補佐
さだやま たけし 定山 武史	川崎市まちづくり局 交通政策室長	

### ■事務局

藤野 貴司	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当課長	
佐藤 直文	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当係長	
石井 耕輔	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当	
山崎 裕介	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当	

## 令和 2 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、バス事業者が行うノンステップバスの導入や、タクシー事業者が行うユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入について、国から補助金を交付
- バス事業者及びタクシー事業者が、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)
- バス事業とタクシー事業に分けて 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、バス事業では「ノンステップバス導入促進事業計画」、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」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 2 年度の計画内容

- 令和 2 年 6 月 8 日にバス分科会を開催、令和 2 年 12 月 1 日にタクシー分科会を開催し、分科会の決議を経て、令和 2 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 2 年度 川崎市ノンステップバス導入 促進事業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノンステップバス導入率は 90%以上を実現したところだが、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</li> <li>令和 2 年度は、<u>56 台</u>の導入を計画</li> </ul>
令和 2 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>令和 2 年度は、<u>105 台</u>の導入を計画</li> </ul>

(参考) 令和元年度の導入状況（計画台数及び導入台数には、同型車両の買替も含む）

	令和元年度 計画台数	令和元年度 導入台数	令和元年度末時点 導入台数・率	平成 30 年度末時点 導入台数・率
ノンステップバス	54 台	56 台	727 台(90.2%)	709 台(88.4%)
UDタクシー	73 台	47 台	174 台(12.1%)	127 台(8.8%)

# 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2年6月16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 定山 武史 印

## 1. 生活交通改善事業計画の名称

令和2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月に改訂した「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」を重点施策の一つとして掲げ、ユニバーサルデザイン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90%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 56台

- ・ノンステップバスの導入 大型 23台：川崎市交通局
- ・ノンステップバスの導入 大型 1台：小田急バス株式会社
- ・ノンステップバスの導入 大型（車長 10.4 m）2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 1台：東急バス株式会社
- ・ノンステップバスの導入 大型 26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。

令和2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	17	0	343
	95.0%	5.0%	0.0%	
小田急バス	104	0	0	104
	100%	0%	0%	
東急バス	55	30	0	85
	64.7%	35.3%	0.0%	
臨港バス	242	32	0	274
	88.3%	11.7%	0.0%	
川崎市合計	727	79	0	806
	90.2%	9.8%	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2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	1,546,085 千円	1,048 千円	千円	千円	千円
	100%	0.07%	%	%	%

※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2年度				令和3年度				令和4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
- ・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
- ・令和2年1月29日(第2回) 平成30年度事業評価について合意
- ・令和2年6月16日(第1回) 令和2年度事業計画について合意

## 8. 利用者等の意見の反映

特になし

## 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) 亀山、神川  
 (電話) 044-200-2717  
 (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2年12月14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 定山 武史 印

## 1. 生活交通改善事業計画の名称

令和2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月に改訂した「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」を重点施策の一つとして掲げ、ユニバーサルデザイン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】

UDタクシー（スロープ車両）の導入105台

- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（1台）：慶桜交通(株)、生田交通(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（2台）：京浜交通(株)、ひまわり交通(株)、高砂交通(株)、ワールド交通(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（3台）：コスモ交通(株)、東栄興業(株)、(株)八重洲タクシー
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（4台）：日本交通横浜(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（5台）：明生タクシー(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（6台）：神奈川都市交通(株)、川崎タクシー(株)、川崎交通産業(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（8台）：多摩田園タクシー(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（10台）：平和交通(株)、飛鳥交通川崎中央(株)、飛鳥交通川崎(株)、新興タクシー(株)
- ・UDタクシー（スロープ車両）の導入（11台）：富士電物流通(株)

福祉タクシー（リフト車両）の導入1台

- ・福祉タクシー（リフト車両）の導入（1台）：(株)I&U

（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2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	349,786千円	63,600千円	千円	6,000千円	280,186千円
	100%	18.18%	%	1.72%	80.10%

※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2年度				令和3年度				令和4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												
	<p style="text-align: center;">106台</p> <p style="text-align: center;">●——●</p> <p style="text-align: center;">交付決定後着手</p> <p style="text-align: center;">3月31日完了</p>											

## 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
- ・令和元年6月27日(第2回) 分科会文書協議、令和元年度計画について変更合意
- ・令和2年1月29日(第3回) 分科会文書協議、平成30年度事業評価について合意
- ・令和2年6月16日(第1回) 分科会文書協議、令和2年度計画について合意
- ・令和2年12月10日(第2回) 分科会文書協議、令和2年度計画変更について合意

## 8. 利用者等の意見の反映

特になし

## 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) 亀山、神川  
(電 話) 044-200-2717  
(e-mail) 50kousei@city.kawasaki.jp

1 コミュニティ交通導入に向けた取組状況

(1) 概要

坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなど、地域における様々な特性によって利用しやすい交通環境の整備が求められており、本市では、平成19(2007)年3月に、地域交通導入の考え方を取りまとめた「地域交通の手引き」を策定し、地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進してきました。



地域交通の手引き (H26.3改訂)

(参考：現在の支援内容)

- 地域住民による協議会への技術的な支援
- コミュニティ交通の運行実験実施に必要な経費負担等の支援
- コミュニティ交通の車両購入等に要する経費の支援
- コミュニティ交通の高齢者等の割引相当額に関する経費の支援

(2) 取組状況

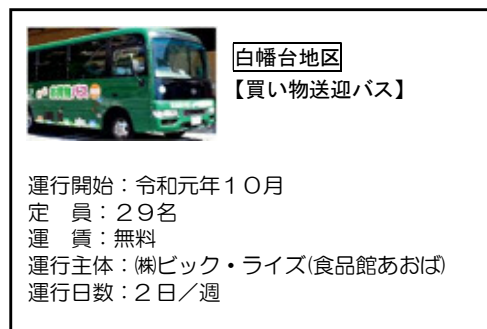
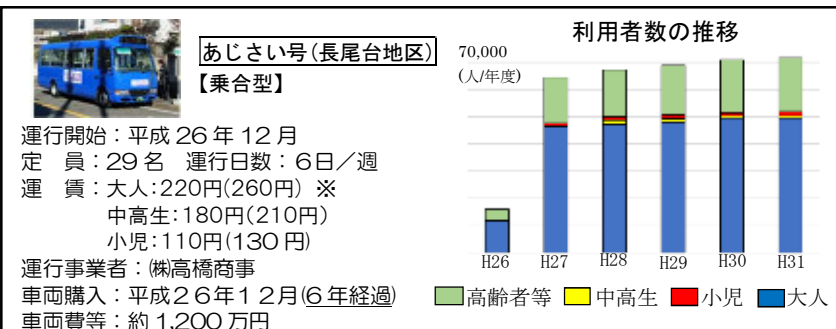
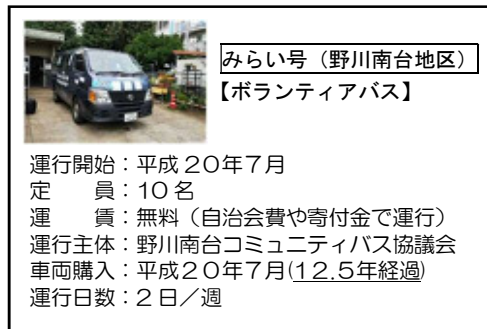
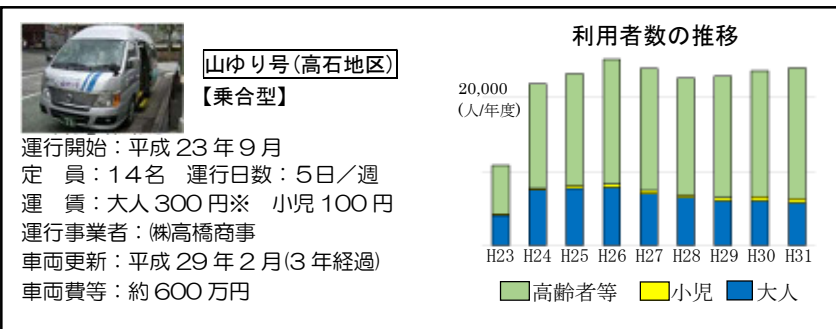
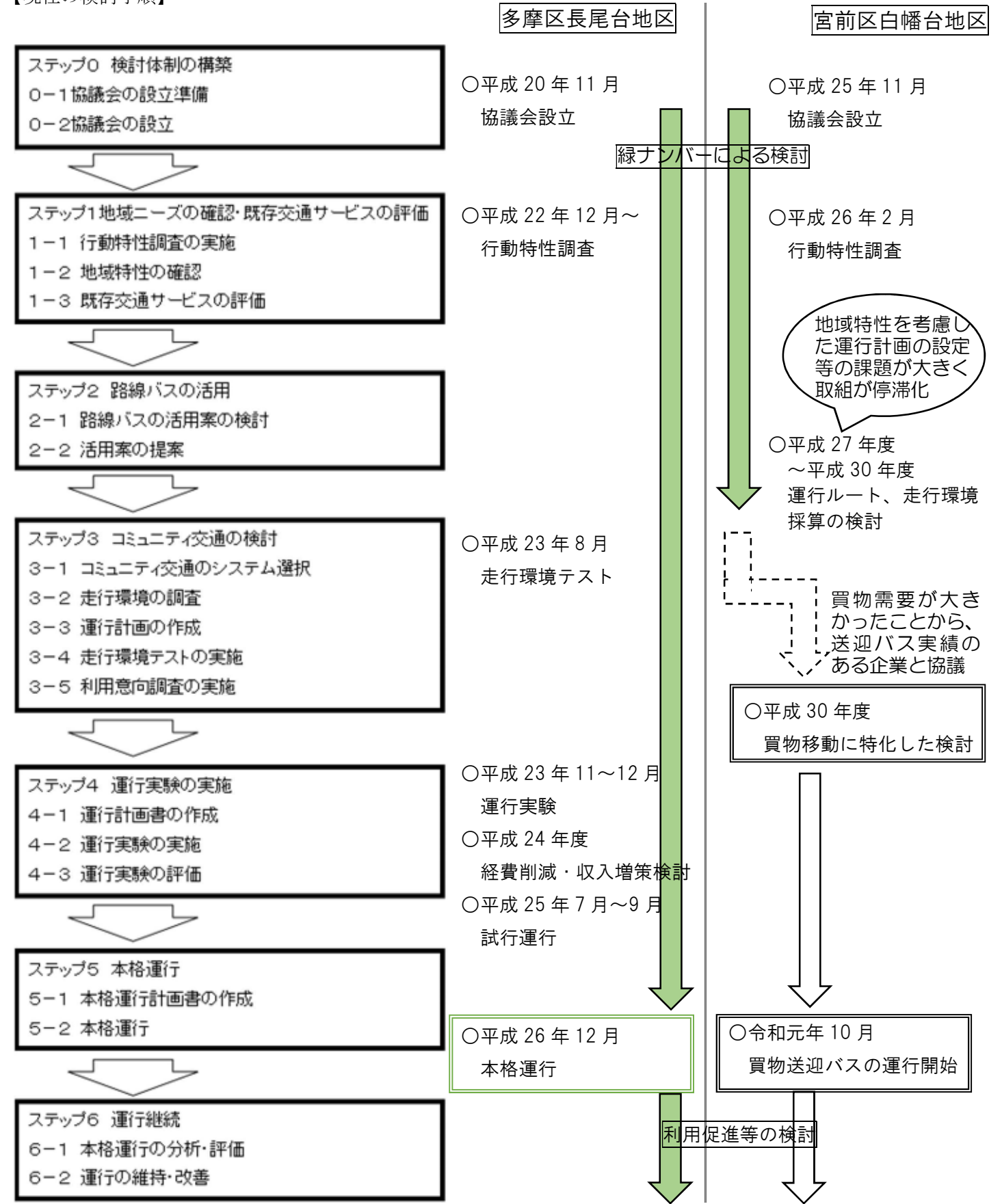
現在市内の4地区において地域の交通資源を活用したコミュニティ交通が運行しており、その他の5地区では協議会を設置し、コミュニティ交通の導入を検討している状況となっています。乗合型で運行している高石地区・長尾台地区については、地元協議会の利用促進の取組等に伴い、導入開始年度に比べ利用者数が増加している一方で、車両の老朽化が生じています。

また、検討中の地区では地域特性を考慮した運行計画の設定等の課題により取組が停滞化しています。



(3) コミュニティ交通導入に向けた経過事例

【現在の検討手順】



※高齢者等(70歳以上又は障がい者の方)は100円割引



2 コミュニティ交通を取り巻く環境の変化

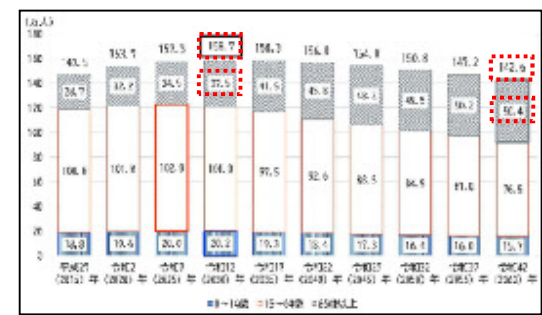
(1) 社会環境

① 地域ニーズの高まり

□ 高齢化の進展

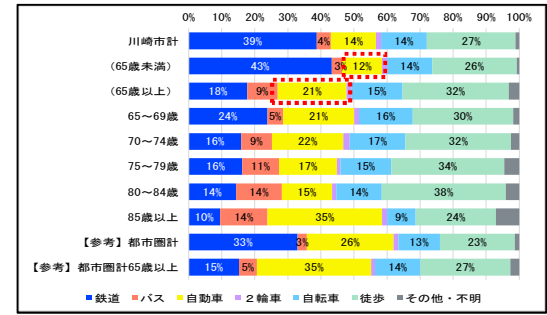
本市人口は、令和12(2030)年まで増加を続け、総人口のピーク値は158.7万人、うち65歳以上人口は37.5万人と想定されています。その後令和42(2060)年には、人口は142.6万人まで減少するのに対し、65歳以上の人口は50.4万人に増加すると推計されています。

また、年齢階層別に代表交通手段分担率をみると、65歳未満では自動車の分担率が12%なのに対し、65歳以上では21%と高くなっています。



本市の将来推計人口

(出典) 川崎市総合計画 第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

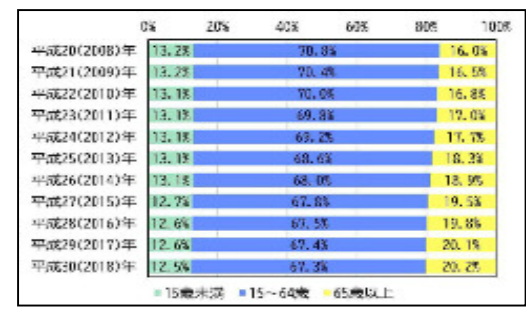


市内発着の移動における代表交通手段分担率

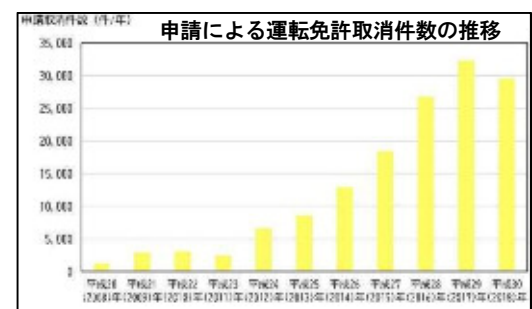
(出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

□ 高齢者の免許返納

高齢者の免許非保有者、免許返納数は近年大幅に増加していることから、自動車に代わる移動手段の確保が求められています。



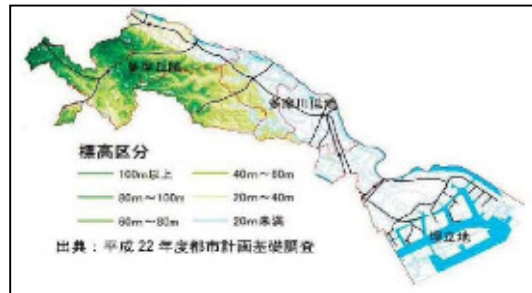
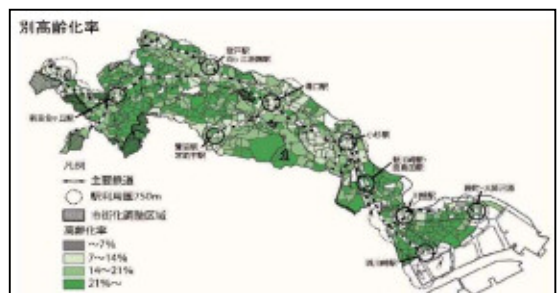
年齢階層別人口構成比の推移 (出典) 川崎市統計書



(出典) 警察庁運転免許統計

□ 路線バスが利用しづらい地域

鉄道駅のアクセスは路線バスを基本としながらも、「地域の道路状況」「周辺の公共交通」「地域住民の高齢化状況」「地域の地形(高低差)」などの地域特性により路線バスが利用しづらい地域があります。



市内の地形概要図

② 交通事業を取り巻く環境の変化

□ 新型コロナウイルスによる影響

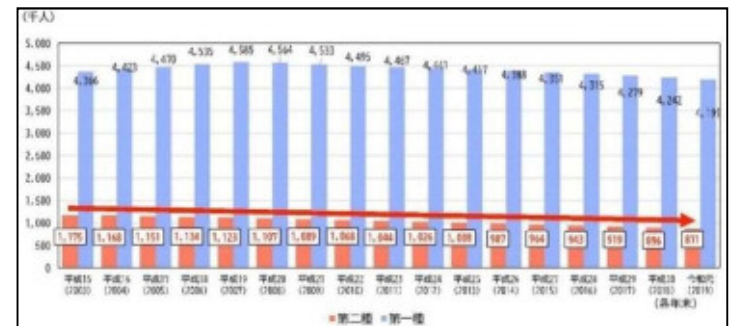
新型コロナウイルスの感染拡大により、乗合型で運行する「高石地区」「長尾台地区」での輸送人員(令和元年同月比)が5月時点では約60%減、9月以降は約14%減で推移しております。



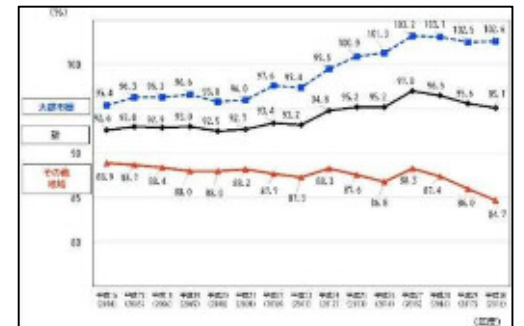
(出典) 各事業者提供資料に基づき作成

□ バス事業を取り巻く環境変化

全国的にバス事業者は運転者不足により事業継続に影響が生じています。大都市圏における乗合バス事業の経常収支率は、平成27年度をピークに横ばいとなっており、全国的には減少傾向となっています。

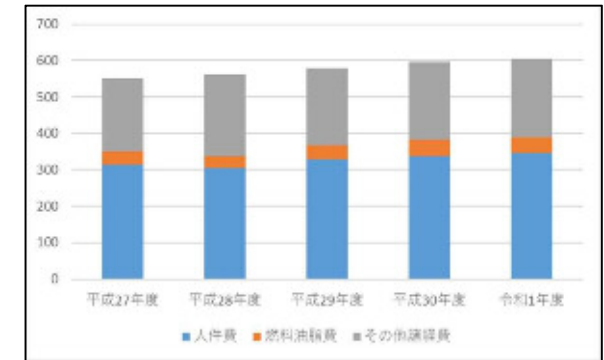


(出典) 警察庁「運転免許統計」

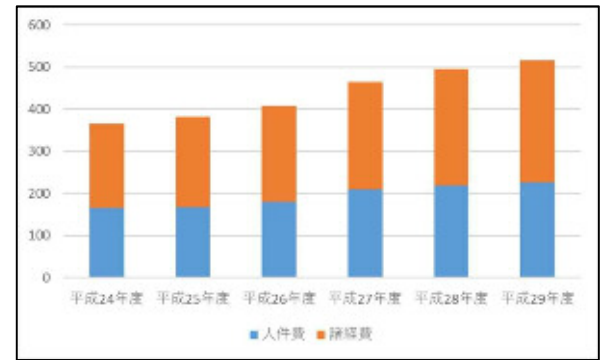


(出典) 国土交通省「平成30年度乗合バス次行の収支状況について」

バス事業の運行経費は主に人件費、燃料費、その他諸経費等で構成されていますが、経費単価は近年増加傾向となっており、経常収支減少の要因の一つになっています。



(出典) 国土交通省公表値より作成



(出典) 日本バス協会「日本のバス事業」より作成

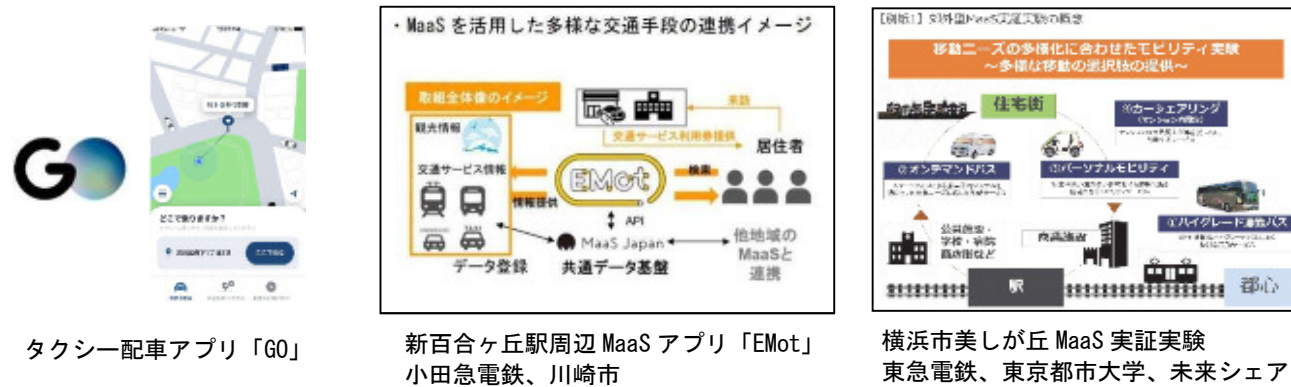


③ ICTの進展

タクシーの配車アプリの普及やドアツードアで利用者を輸送するオンデマンド交通の活用など、地域公共交通が利用しやすくなる手段の開発が進んでいます。

特に複数の公共交通等を最適に組み合わせることで検索・予約・決裁等を一括で行うMaaS (Mobility as a Service) は、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段として期待されており、国においてもモデルプロジェクト38事業を選定し実用化に向けた取組が展開されています。

公共交通の利用促進



タクシー配車アプリ「GO」

新百合ヶ丘駅周辺 MaaS アプリ「EMot」  
小田急電鉄、川崎市

横浜市美しが丘 MaaS 実証実験  
東急電鉄、東京都市大学、未来シェア

新たなモビリティ・運行手法



新百合ヶ丘駅周辺で実証運行中の  
オンデマンドバス「しんゆりシャトル」

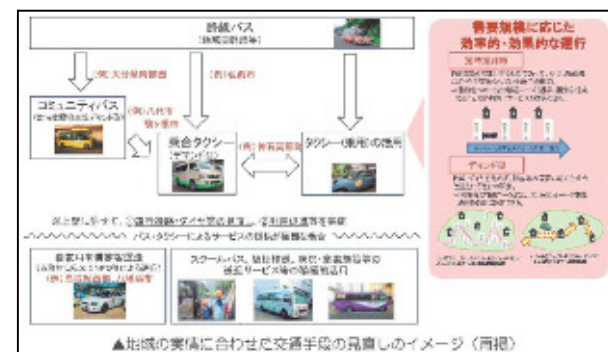
横浜市富岡地区「とみおか」と実証実験  
京急電鉄、横浜国立大、横浜市、日産

(2) 制度改革

① 地域公共交通活性化再生法の改正

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和2年11月に施行され、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応することが示されています。また、交通事業者の運行によるコミュニティ交通導入に向けた検討を進めるとともに、バスやタクシーによる運行が難しい場合、自家用有償旅客運送※や送迎車両など、地域特性に応じた輸送資源についても活用していくことが示されています。

※路線バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全の措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する輸送サービス



(出典) 国土交通省HP

② タクシーに関する新制度の導入

タクシーの新たな運賃・料金サービスが令和2年11月より開始され、タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う「一括定額運賃制度」や、需要の増減に応じて迎車料金を変動させる「変動迎車料金制度」が導入されました。また、目的地の近い旅客をマッチングし、相乗りする制度 (相乗りタクシー) についても、新型コロナウイルス感染症の感染状況を見極めながら導入時期が検討されています。

◆一括定額運賃 (定期券/回数券)  
タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度で、通勤・通院など継続利用に便利、また一括清算により割安になることが期待されています。

○サービス例 (十勝中央観光タクシー (北海道帯広市))

(従来3,000円) → 1回あたり7,000円

- 自宅、病院等を乗降車地に設定
- 利用回数を設定
- 定額運賃算出例  
想定運賃3,000円 × 20回 × 1割引 = 54,000円

◆変動迎車料金  
需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる制度で、閑散期には、割安に迎車することが可能となり、繁忙期には、割高になるが、迎車の必要度が高い人に配車されやすくなります。

○サービス例 (大和自動車交通・国際自動車)  
過去の輸送実績を基準として、リアルタイムの車両状況 (空車台数等) から需採状況を判定し、迎車料金価格を0円以上で段階的に変動。

(出典) 国土交通省HP

3 課題

(1) 導入に向けた取組の長期化

- ① 地域ニーズの変化を踏まえ、地域の輸送資源 (送迎バス等) の活用や様々な運行手法 (乗合、貸切、乗用等) の検討により、地域特性や需要に応じた運行手法の選択や運行計画の立案が必要となってきました。
- ② 多様な主体と連携し、地域特性に応じたコミュニティ交通の導入をさらに促進するためには、地域支援を効率的・効果的に行う必要があります。
- ③ 地域特性に適した運行計画の立案に向けた合意形成には多くの時間と労力を要しており、検討期間が長期化する傾向にあります。

(2) 運行の継続性

- ① 乗合手法による運行においては、運行経費の増加や車両の老朽化が生じるなど、対応の検討が必要になっています。
- ② 導入の円滑化や継続的な運行を図るためには、安全性や信頼性の向上により、安心して利用できる地域交通環境の整備が必要です。
- ③ 検討開始から10数年が経過した地区では、地元協議会構成員やボランティア運転者の高齢化及び後継者不足により、利用促進や運行改善などに取り組む体制づくりが課題となっています。

4 手引き見直しの視点

(1) 多様な主体との連携

- ① 地域ニーズに即した輸送資源・運行手法の選定
- ② 既存交通の利便性向上による公共交通利用の促進

(2) 導入に向けた取組の円滑化

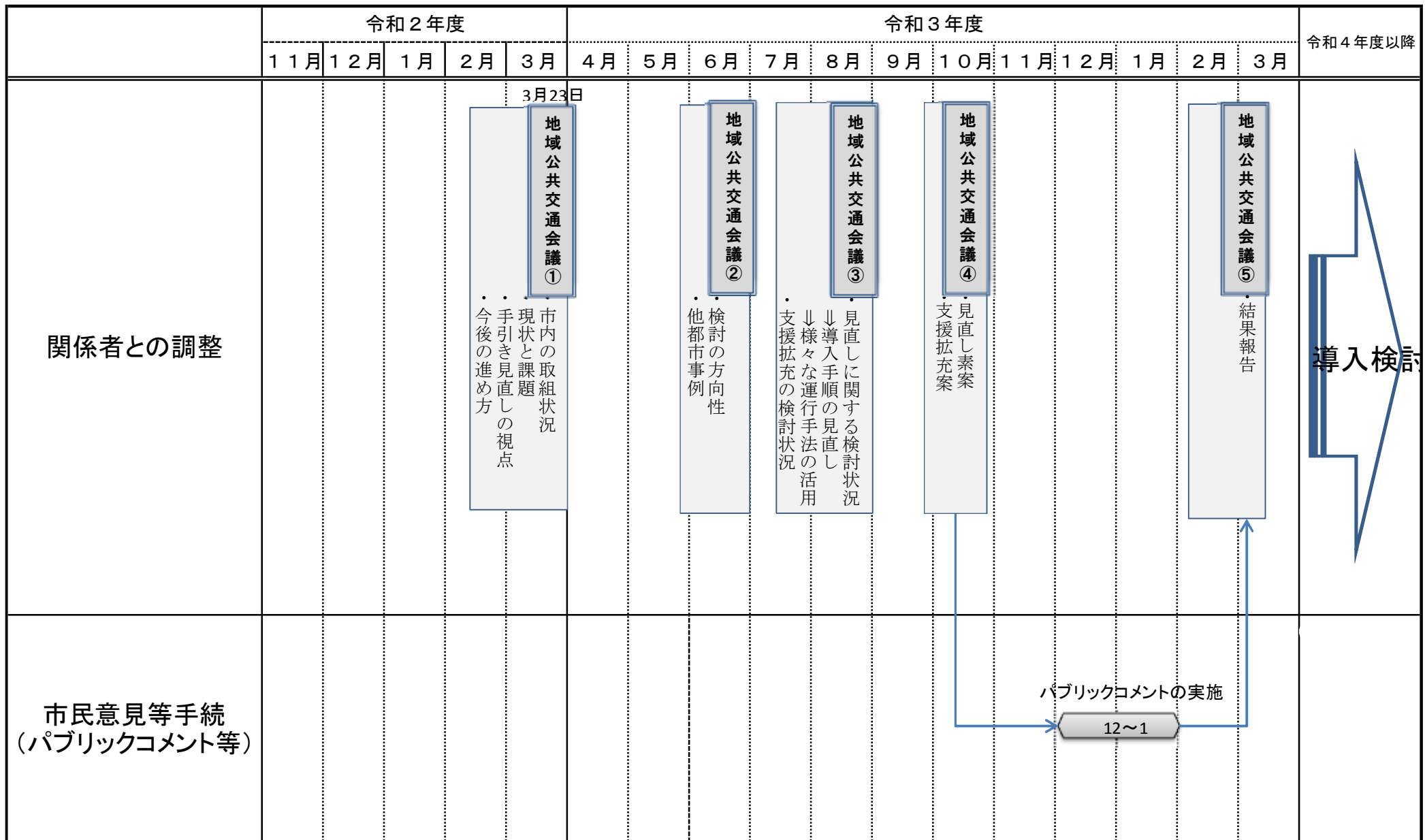
- ① 的確な地域ニーズの把握
- ② 運行目安の設定

(3) コミュニティ交通の継続性向上

- ① 支援内容の精査
- ② 地域特性に応じた運行支援体制の構築

# 「地域交通の手引き」見直しに向けたスケジュール

資料2-4

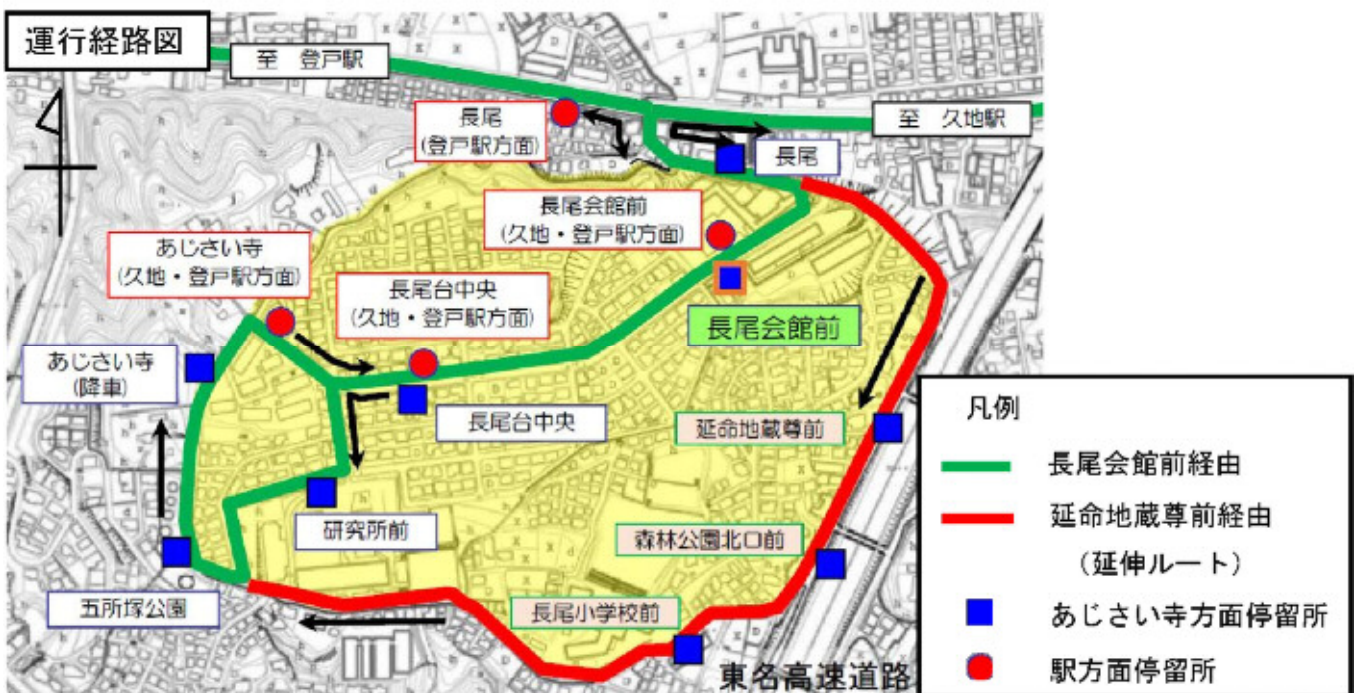




### 1 「あじさい号」の概要

- 平成26年12月 本格運行開始
- 平成31年 4月 延命地藏尊前経由の延伸ルート運行開始
- 令和 2年5月～6月 新型コロナウイルスの影響や緊急事態宣言を踏まえ、土曜日の運行を休止
- 令和 2年 7月 回数券の購入に、「川崎じもと応援券」が利用可能となる

実施主体	交通事業者、長尾台地区コミュニティバス利用者協議会(地域住民で構成)、川崎市					
運行日時	平日及び土曜日(日祝日運休)・平日6時半～22時半、土曜10時～18時					
運行ルート	系統	起点	主な経由地	終点	運行回数 平日	運行回数 土曜日
	N1	あじさい寺	長尾会館前	久地駅	13便	4便
	N2	久地駅	長尾会館前	あじさい寺	15便	4便
	N3	あじさい寺	長尾会館前	登戸駅	8便	4便
	N4	登戸駅	長尾会館前	あじさい寺	6便	4便
	N5	登戸駅	延命地藏尊前	久地駅	5便	3便
	N6	久地駅	延命地藏尊前	登戸駅	3便	3便
	N7	久地駅	延命地藏尊前	久地駅	4便	—
停留所数	13ヶ所					
運賃	基本運賃は以下の通り					
	長尾台地区～久地駅・長尾橋			大人:220円 中高生:180円 小児:110円		
	長尾橋・のぼりとスイミングクラブ前～登戸駅			大人:220円 中高生:180円 小児:110円		
	長尾台地区～のぼりとスイミングクラブ前・登戸駅			大人:260円 中高生:210円 小児:130円		
※1:70歳以上の高齢者・障害者等の方は100円割引(小児障害者は無賃) ・100円割引分は市が交通事業者へ補助 ※2:指定停留所から乗車し、指定停留所で降車する場合に限り、乗り継ぎ割引の適用 ※3:割引なしの回数券を導入 ※4:中高生は学生証の提示により、中高生割引の適用						
運行車両	マイクロバス1台(6,995mm×2,010mm、定員29名)					
運行主体	株式会社高橋商事(交通事業者)					



## 2 協議の目的

川崎市地域公共交通会議設置要綱第1条

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事項を協議する。

## 3 協議事項

コミュニティ交通「あじさい号」は、本会議にて協議が調っていることの証明書により運行を開始している路線である。今般、「あじさい号」の運行計画等の変更について、関係機関及び地域住民における調整が整ったため、以下に示す変更内容について協議を行う。なお、本日の会議において協議が調った場合においては、本件変更内容について、協議が調っていることの証明書を発行する。

### (変更内容) ①運行計画の変更

・運行回数の変更、運行時刻の変更

### ②事業計画の変更

・長尾会館前停留所(あじさい寺方面)の移設

## ①運行計画の変更

(変更理由)

令和元年11月に実施したOD調査や、同12月に実施した地域住民へのアンケート調査において、平成31年4月に運行経路を延伸した延命地藏尊前を経由する延伸ルートの利用者数が想定より少なかったことや、便数が少なく不便だという意見が多かったことから、長尾会館前を経由するルートから延伸ルートへの変更について、地域協議会および交通事業者にて検討を行った。また、比較的利用者の多い登戸駅便の増便についても、併せて検討を行った。

(関係機関との調整状況)

令和2年11月 平日の長尾会館前経由のうち3便を延命地藏尊前経由に変更、登戸駅便を1往復増便することで地域協議会と交通事業者が合意

令和3年1月 市バスと共同利用している登戸駅停留所の発着時刻について調整

令和3年3月 運行計画の変更について、地域協議会および交通事業者での最終確認  
⇒変更内容について合意

(変更内容)

### 運行回数の変更 (平日のみ)

- ・長尾会館前経由あじさい寺方面のうち3便を延命地藏尊前経由の延伸ルート経由に変更
- ・20時台に延伸ルート経由の登戸駅便を1往復新設し、登戸便が22便11往復から24便12往復に増便
- ・なお、延伸ルート経由便においても、あじさい寺を越えて乗車することにより、長尾会館前および長尾台中央での降車が可能

平日 系統別運行回数

系統	起点	主たる経由地	終点	変更前 運行回数	変更後 運行回数
N1	あじさい寺	長尾会館前	久地駅	13	10
N2	久地駅	長尾会館前	あじさい寺	15	13
N3	あじさい寺	長尾会館前	登戸駅	8	8
N4	登戸駅	長尾会館前	あじさい寺	6	5
N5	登戸駅	延命地藏尊前・あじさい寺	久地駅	5	7
N6	久地駅	延命地藏尊前・あじさい寺	登戸駅	3	4
N7	久地駅	延命地藏尊前・あじさい寺	久地駅	4	5
計				54便 (33往復)	52便 (34往復)

登戸駅便  
22便11往復  
→24便12往復

延伸ルート経由  
12便  
→16便

## 運行時刻の変更（平日のみ）

・運行回数の変更に伴い、運行時刻を変更する。 登戸・久地駅発の新旧時刻表は以下のとおり

### 登戸駅発

変更前	変更後
登戸駅発 あじさい寺方面	登戸駅発 あじさい寺方面
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22

### 久地駅発

変更前	変更後
久地駅発 あじさい寺方面	久地駅発 あじさい寺方面
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22

※白抜きは延伸ルート経由

## ②事業計画の変更

### 長尾会館前停留所(あじさい寺方面)の移設

(変更理由)

長尾会館前停留所(あじさい寺方面)については、駐車場の前面に設置していたが、駐車場の敷地にマンションを建築することとなり、現在の停留所の位置では建築計画に支障するため、関係者で協議の上、移設を行うこととなった。

(移設概要)

下図の通り、停留所をあじさい寺方面に約2m移設し、長尾会館の前面に設置する。  
なお、今回の移設において、運賃の変更はない。

(関係機関との調整状況)

令和2年7月

地域協議会、建築事業主、建築設計者、  
交通事業者、交通政策室にて、  
停留所の移設先を調整  
⇒長尾会館の前面へ移設することで合意

令和2年7月～8月

調整した移設先について、道路管理者、  
交通管理者および長尾会館を管理する  
自治会に移設の是非について確認  
⇒支障なしとの回答

令和2年8月

停留所の移設先について、地域協議会、  
交通事業者での最終確認  
⇒変更内容について合意



## 4 今後のスケジュール

- 令和3年3月 地域公共交通会議(本日)
- 令和3年4月 関東運輸局への申請(予定)
- 令和3年6月 運行計画変更、停留所移設(予定)

## 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

(10) 神奈川県警察本部交通部交通規制課都市交通対策室長

(11) 川崎市建設緑政局総務部長

(12) 川崎市まちづくり局交通政策室長

(13) 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12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。