

令和3年度 第2回川崎市地域公共交通会議

令和3年8月：文書開催

－ 次 第 －

議 事

- (1) 「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について 【報告事項】

送付資料

- 資 料 1 「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について
- 参考資料1 令和3年度第1回川崎市地域公共交通会議における
「地域交通の手引き」の見直しに関する主な御意見について
- 参考資料2 川崎市地域公共交通会議設置要綱

川崎市地域公共交通会議委員名簿

■委員（敬称略）

名 前	所 属 名
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
ありよし りょう 有吉 亮	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 特任准教授
いりの はるろう 入野 晴朗	川崎鶴見臨港バス（株） 常務取締役 運輸部長
せき すすむ 関 進	川崎タクシー（株） 代表取締役
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
たかはし けいこ 高橋 慶子	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）
たぶち はるえ 田淵 治恵	市民（公募による選出）
みつはし ゆたか 三橋 裕	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 國正	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会 幹事
いじま としあき 飯島 敏明	神奈川県警察本部交通部交通規制課 都市交通対策室長
さいとう まさたか 齋藤 正孝	川崎市建設緑政局 総務部長
きだやま たけし 定山 武史	川崎市まちづくり局 交通政策室長

1 「地域交通の手引き」について

(1) 「地域交通の手引き」とは

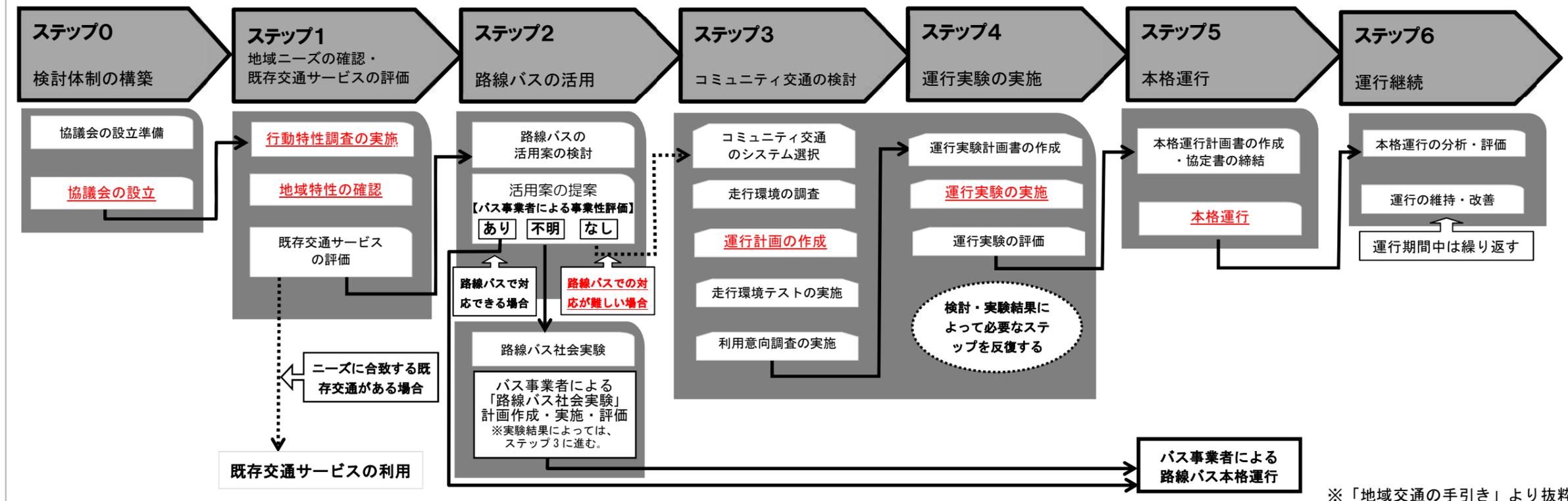
現行の「地域交通の手引き」は、坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなどの地域特性から、地域が主体的にコミュニティ交通を導入する際の取組手順等を示したガイドラインとして、平成19(2007)年3月に取りまとめたものです。

(2) 取組手順について

コミュニティ交通の導入に向けた地域の主体的な取組については、次の取組手順に沿って検討を進めることとしており、市は地域特性や進捗状況に応じた技術的・資金的支援を行っています。



●取組手順



支援内容

ステップ0～6

行動特性の分析、交通事業者との調整、本格運行の分析など技術的支援

ステップ2

社会実験に関する資金的支援

ステップ4

運行実験に関する資金的支援

ステップ5

車両、停留所購入に関する資金的支援

ステップ6

高齢者割引、車両更新に関する資金的支援

※支援内容については、要綱等で定めた上記内容を実施

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

2 見直しの趣旨

これまで、「地域交通の手引き」に基づく地域の主体的な取組への支援を行う中で、地域特性に応じた取組を検討する際の的確な需要把握や多様な主体との連携、また、本格運行後における運行の継続性等の新たな課題が見られることから、コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化等を踏まえ、「地域交通の手引き」における取組手順や支援内容等について見直しを実施するものです。

3 見直しの背景

(1) コミュニティ交通を取り巻く社会環境の変化

●高齢化の進展によるニーズの高まり

本市の高齢者人口は今後も増加すると推計されており(図1)、代表交通手段分担率では65歳未満に比べ65歳以上では、自動車の割合も高くなっている(図2)一方で、高齢者をはじめとする免許返納数が近年大幅に増加しており(図3)、さらに生活の足の確保が必要となっています。

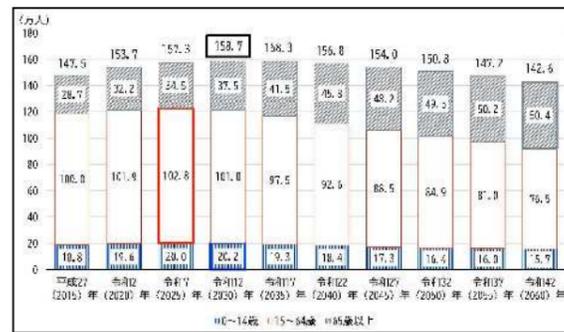


図1 本市の将来推計人口 (出典) 川崎市総合計画第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

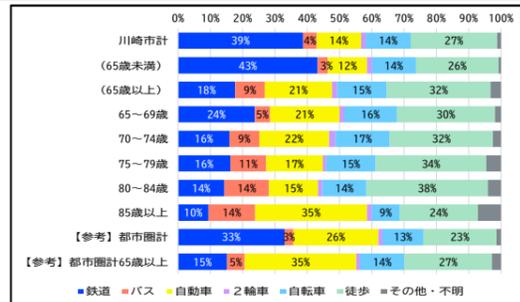


図2 市内発着の移動における代表交通手段分担率 (出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソナルトリップ調査

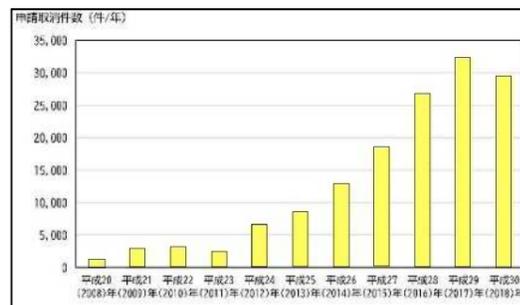


図3 申請による運転免許取消件数の推移 (出典) 警察庁運転免許統計

●公共交通を取り巻く環境の変化

バス事業においては、全国的な運転者不足により事業継続に影響が生じています(図4)。また、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(図5)、経常収支減少の要因の一つとなっています。タクシー事業においては、輸送人員、輸送収入ともに年々低下しており(図6)、事業者数も減少傾向となっています。

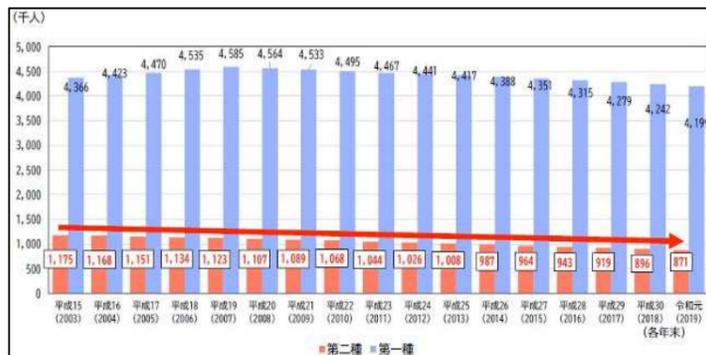


図4 大型自動車免許保有者数の推移 (全国) (出典) 警察庁「運転免許統計」

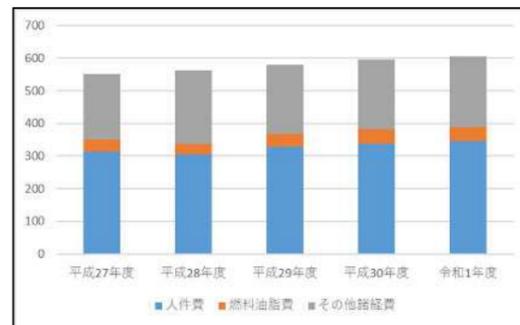


図5 乗合バス事業実車走行キロ当り原価推移 (出典) 国土交通省公表値より作成



図6 市内のタクシー事業者(個人タクシー含む)における輸送実績の推移 (出典) 各年「川崎市統計書」に基づき作成

●ICTの進展

タクシーの配車アプリ(図7)の普及やドアツードアに近い形で利用可能な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・決済等を一括で行うMaaS(Mobility as a Service)(図8)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



図7 タクシー配車アプリ「GO」(Mobility Technologies)

新たなモビリティ・運行手法



図8 新百合ヶ丘駅周辺 MaaS アプリ「EMot」と実証運行を行ったオンデマンド交通「しんゆりシャトル」(小田急電鉄、川崎市)

●制度改革

「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(「活性化法」という。)」が、令和2(2020)年11月に施行され、特にバスやタクシーによる運行が難しい過疎地などでは、自家用有償旅客運送や送迎車両など、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(図9)。

また、タクシーの運賃・料金サービスに関する新制度が令和2(2020)年11月より導入され、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」の活用が可能となりました。

さらに、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。

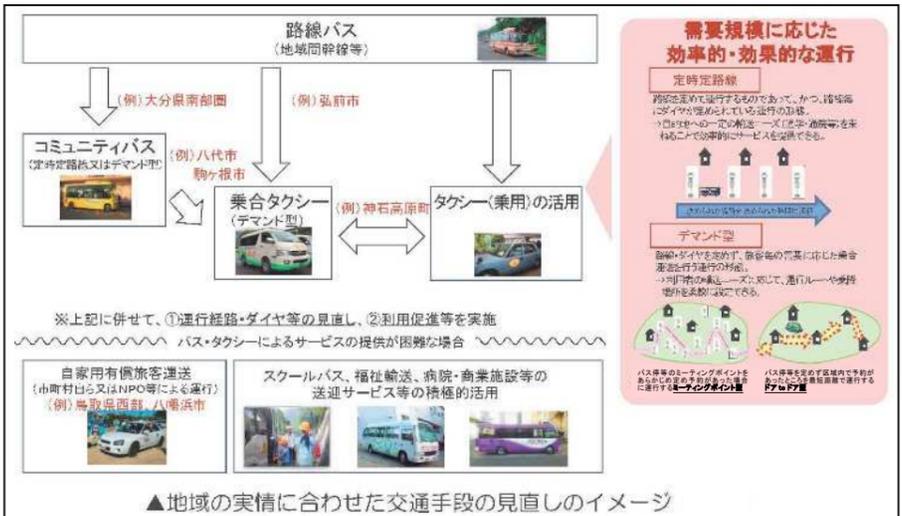
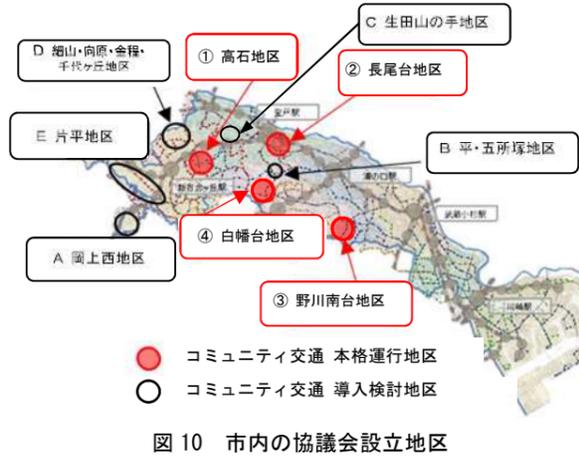


図9 地域の実績に合わせた交通手段の見直しのイメージ (出典) 国土交通省HP

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

(2) 各地区の取組状況

現在、市内の4地区において、コミュニティ交通が運行しており、その他5地区において、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(図10)。



■本格運行地区の状況

	地区名	協議会設立年度	本格運行開始年度	運行手法	課題
①	高石(麻生区)	H16(2004)	H23(2011)	乗合型	運行経費の増加 地元協議会の高齢化、活動経費不足
②	長尾台(多摩区)	H20(2008)	H26(2014)	乗合型	運行経費の増加 運行車両の更新 地元協議会の活動経費不足
③	野川南台(宮前区)	H16(2004)	H20(2008)	ボランティア送迎	運行車両の更新 運行の継続性
④	白幡台(宮前区)	H25(2013)	R1(2019)	施設送迎	運行の継続性



■導入検討地区の状況

	地区名	協議会設立年度	現状	課題
A	岡上西(麻生区)	H25(2013)	運行実験(H29、H30)実施後、交通手段再検討中	需要に応じた交通手段の再選択
B	平・五所塚(宮前区)	H29(2017)	R1より運行計画案検討中	需要に応じた交通手段の選択 道路運送法の適用を要しない運行形態に対する不安感
C	生田山の手(多摩区)	R1(2019)	既存公共交通等の活用検討中	既存交通事業者との連携方法
D	細山・向原・金程・千代ヶ丘(麻生区)	H25(2013)	協議会設立	
E	片平(麻生区)	H29(2017)	行動特性調査結果を踏まえ、中長期的に対応を検討することとしている。	

●地区別取組事例(①、④)

① 高石地区【乗合型】

運行概要

運行開始 : 平成23(2011)年9月
定員 : 14名
運行日数 : 5日/週(月~金) 運行便数 : 19便/日
運賃 : 大人300円 小児100円
※会費(半年3,600円)を払うことで、1乗車50円引きで乗車できるサポーター会員になることが可能

運行事業者 : ㈱高橋商事
利用者数(令和元(2019)年度) : 日平均 99人/日
月平均 2,001人/月

収支率 : 84%(令和元(2019)年度)
車両更新 : 平成29(2017)年2月(4年経過) 車両費等 : 約600万円

運行開始までの経緯

平成16(2004)年 : 行動特性調査の実施、地元協議会の設立
平成19(2007)年 : 運行実験の実施
平成23(2011)年9月 : 乗合型による運行開始
(令和3(2021)年 : 運行開始10年目を迎える)

課題

・運行経費の増加

利用者数は運行開始から微増傾向にあり、収入は運行開始当初の運行経費を超えていたが、運行経費についても増加しているため、令和元年度の収支率は100%に達していない。

・地元協議会の高齢化、活動経費不足

利用促進のためのイベントや、運行計画変更の検討に資する利用実態を把握するためのアンケートなどを地元協議会が実施しているが、イベント時のポスター印刷等の活動費不足とともに、協議会委員の高齢化による協議会への出席者数の減少などの課題が生じている。



④ 白幡台地区【施設送迎】

運行概要

運行開始 : 令和元(2019)年10月
定員 : 29名
運行日数 : 2日/週(日・火)
運行便数 : 7便/日
運賃 : 無料
運行主体 : ㈱ビック・ライズ(食品館あおば)
利用者数(令和元(2019)年度) : 日平均 53人/日
月平均 460人/月



運行開始までの経緯

平成25(2013)年11月 : 地元協議会の設立
平成26(2014)年2月 : 行動特性調査の実施
平成27~30(2015~2018)年度 : 乗合型による運行計画の検討
平成30(2018)年度 : 買い物需要が多いことに着目し、送迎実績のある企業と協議
令和元(2019)年10月 : 買い物送迎バスの運行開始

課題

・運行の継続性の確保

道路運送法の適用を要しない運行形態による地区では、運行の継続性が課題となっている。

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

4 課題と見直しの方向性について

課題

【課題1】地域のニーズの高まり等を踏まえ、需要を的確に把握し、コミュニティ交通の更なる導入促進に向けた仕組みづくりを行う必要があります。

①ニーズの高まり等を受けた仕組みの構築

高齢化の進展や免許返納数の増加によるニーズの高まりが生じていることから、これまで以上にコミュニティ交通の導入を促進するための仕組みづくりが必要となっています。

②的確な地域需要の把握、運行手法の選択

現行のアンケートによる行動特性調査や地域特性の確認等により把握した需要だけでは、交通事業者等とのマッチングや地元の合意形成に多くの時間を要していることから、運行手法の選択を円滑化する必要があります。

【課題2】既存の公共交通を踏まえ、様々な運行手法を取り入れ、多様な主体と連携し交通手段の選択肢を広げる必要があります。

①既存公共交通の活用

バス事業における経費単価の増加やタクシー事業における利用者の減少、さらに新型コロナウイルス感染症の影響も加わり、公共交通を取り巻く環境はより厳しいものとなっています。一方で、地域におけるニーズの高まりを踏まえ、既存の公共交通事業者と連携し、地域公共交通を活性化する必要があります。

②多様な主体との連携

令和2(2020)年11月に施行された活性化法においては、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、宮前区白幡台地区では、買い物に対する需要が多いことを踏まえ、買い物送迎バスを活用した運行手法が導入されて地域に根付いています。こうしたことから、バスなどの交通事業に限定せず地域特性を踏まえ、地域の輸送資源を最大限に活用して、多様な主体との連携による持続可能なコミュニティ交通の導入を目指す必要があります。

③ICTや制度改革を踏まえた新たな運行手法への対応

ICTを活用した、タクシー配車アプリやオンデマンド交通など交通分野への適用事例が増えています。また、近年、タクシーを中心に「一括定額運賃制度」や「変動迎車料金制度」など新たな制度が導入されているとともに、タクシーを相乗りする制度も導入に向けた検討が国で進められていることを踏まえ、新制度の活用について検討する必要があります。

【課題3】コミュニティ交通を安心して継続的に利用できる環境づくりに取り組む必要があります。

①運行の継続性の確保

本格運行地区のうち、道路運送法に基づいて運行している地区では、利用者数は微増傾向であるものの、運行開始当初より運行経費が増加していることから、車両更新費の積立ができていない状況であるとともに、運行開始後年数が経過した地区では、車両故障による運休も生じていることから、運行の継続性が課題となっています。

また、道路運送法の適用を要しない運行形態による地区においても、施設送迎等による自主運行であるため、運行の継続性が課題となっています。

②安心して利用できる環境づくり

コミュニティ交通の運行において、道路運送法の適用を要しない運行形態を含め、安心して利用できる環境づくりが求められています。

③地元協議会の活動支援

協議会設立から複数年が経過することによる協議会の高齢化や、利用促進に向けた活動経費の不足が課題となっています。

見直しの方向性

【方向性1】導入促進に向けた仕組みづくり

①取組手順の見直し

ニーズの高まり等に対して、迅速に対応するため、取組手順の見直しや、支援内容の検討により、取組の円滑化を図ります。

②的確な地域需要の把握の実施、円滑な運行手法の選択

地域需要等の把握は、従前のアンケート調査等の分析に加え、より実態に近い需要の把握を行うとともに、早い段階から本格運行を見据えた交通事業者との連携を図ります。

【方向性2】多様な主体との連携

①既存公共交通の活性化

コミュニティ交通の検討にあたっては、新たな交通手段の導入に限らず、既存のバス・タクシーの活用や利便性向上についても地域と連携して検討を行い、既存公共交通の利用促進を図ります。

②地域の需要に応じた輸送資源の活用

多様な主体と連携し、地域の輸送資源の活用を図るため、現在の乗合型中心の取組手順に加え、輸送資源の活用について盛り込むなど、様々な運行手法の導入検討をしやすいとします。

③ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進

ICT等新技術や新制度の社会実装へ向けた取組や運行手法への活用を行います。また、新しい取組を研究し、地元協議会に情報提供することで、様々な運行形態による運行手法の導入検討ができるようにします。

【方向性3】コミュニティ交通の継続性等向上

①支援内容の見直し

運行の継続性向上に向けた車両更新費等とともに、多様な主体との連携による地域の輸送資源の活用に際しても、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援内容の検討を行います。

②地元協議会の活性化

地元協議会の運営を活性化するため、地元協議会がより活動しやすい環境づくりの支援方法を検討します。

「地域交通の手引き」の見直しの検討状況について

5 見直しのポイント

- 取組手順の見直し
- 支援内容の拡充
- ICT等新技术や新制度を活用した取組の推進

(1) 取組手順の見直し

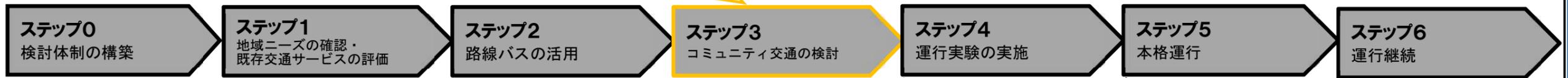
●見直しの方向性

・的確な需要把握や、様々な運行手法の導入検討を行い、取組の円滑化や検討期間の短縮を図ります。

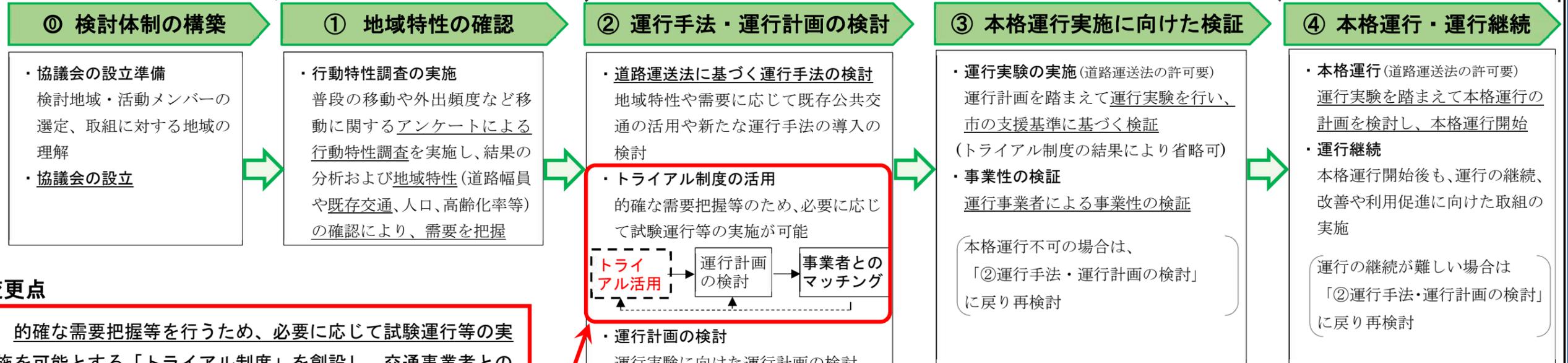
●見直し案

課題：アンケートによる行動特性調査等により把握した需要だけでは、交通事業者等とのマッチングなどに多くの時間を要している。

<現行手順>



<見直し後の手順>



変更点

的確な需要把握等を行うため、必要に応じて試験運行等の実施を可能とする「トライアル制度」を創設し、交通事業者とのマッチングの円滑化も図り、検討期間の短縮を目指します。

(トライアル制度について)

本制度は、簡易かつ迅速に行うことができる、試験運行等を通じて、より実態に近い需要の把握や、地域特性に応じた運行手法の選択の円滑化を図るとともに、トライアル制度の活用を計画する段階から交通事業者等との連携がしやすい環境づくりを目指すものです。

本市は、本制度を活用して地域に協力する交通事業者等に対し、実施に向けた支援や実施費用への補助を行うことを検討しています。

道路運送法に基づく運行が難しい場合

③' 運行手法・運行計画の検討

- ・道路運送法の適用を要しない運行手法の検討
 施設送迎やボランティア運送による運行手法の検討
- ・トライアル制度の活用
 運行手法の検証のために必要に応じて活用が可能
- ・事業性の検証
 地域の事業者や協議会による事業性の検証



④' 本格運行・運行継続

- ・本格運行
 トライアル制度の結果等を基に本格運行を計画し、本格運行開始
- ・運行継続
 本格運行開始後も、運行の継続、改善に向けた取組の実施

(運行の継続が難しい場合は「③' 運行手法・運行計画の検討」に戻り再検討)

(2) 支援内容の拡充

●見直しの方向性

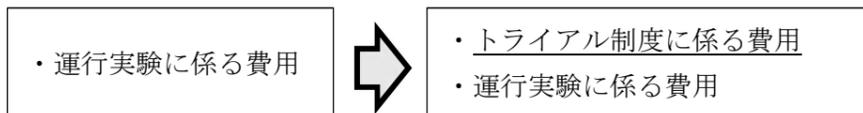
- ・ 運行の継続性向上に向けた車両更新費等とともに、多様な主体との連携による地域の輸送資源の活用に際しても、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援を検討します。
- ・ 地元協議会の運営を活性化するため、地元協議会がより活動しやすい環境づくりのための地域の活動に関する費用について資金的支援を検討します。

●見直し案

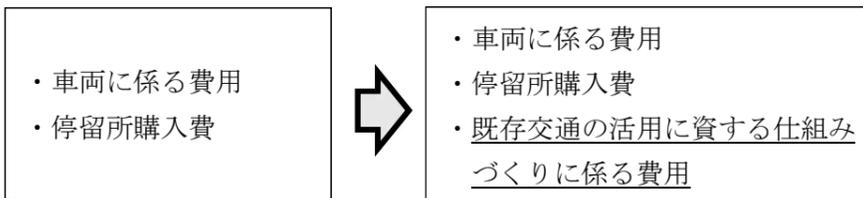
【現行】

【見直し案(拡充内容:下線)】

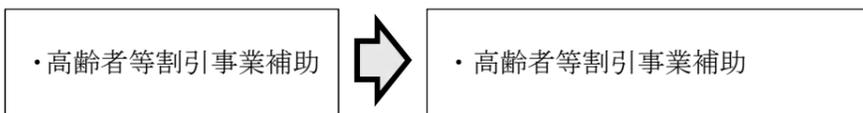
①導入に向けた検討を行うとき



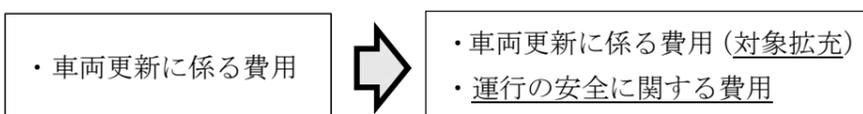
②本格運行を始めるとき



③高齢者等が利用しやすい環境づくりのため



④安心して継続的に利用できる環境づくりのため



⑤地元協議会の活動活性化のため



(3) ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進

●見直しの方向性

- ・ ICT等新技術や新制度の社会実装へ向けた取組や運行手法への活用を行います。また、新しい取組を研究し、地元協議会に情報提供することで、様々な運行形態による運行手法の導入検討ができるようにします。



図14 タクシー配車アプリ「GO」(Mobility Technologies)

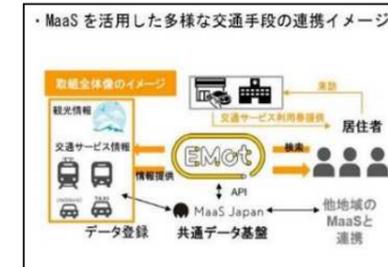


図15 新百合ヶ丘駅周辺 MaaS アプリ「EMot」と実証運行を行ったオンデマンド交通「しんゆりシャトル」(小田急電鉄、川崎市)



●見直し案

地域公共交通の新技術・新制度については日々開発が進んでおり、地域への導入には様々な運行形態や事業スキームが想定されます。このため、本市としても民間事業者をはじめとする多様な主体と連携し、実験フィールドの提供や実験の実施などを通じ、新技術の開発に寄与するとともに、本市での適用可能性を踏まえながら、コミュニティ交通での活用などに積極的に取り組みます。



図16 多様な主体との連携による取組事例 横浜市富岡地区「とみおかー」と実証実験」(京急電鉄、横浜国立大学、横浜市、日産)

6 今後のスケジュール

令和3(2021)年度								令和4(2022)年度以降
8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
第2回 地域公共交通会議 川崎市		第3回 地域公共交通会議 川崎市			パブリックコメント	第4回 地域公共交通会議 川崎市	「地域交通の手引き」改定	地域交通の手引きに基づく取組の推進

令和3年度第1回川崎市地域公共交通会議における
「地域交通の手引き」の見直しに関する主な御意見について

No	主な意見・要望	意見に対する考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ・白幡台地区では、運行の継続性が課題であるというの、施設側にメリットが無くなった場合に運行を取りやめる可能性があるというのが課題ということか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行は施設が行っているため、御指摘いただいたような課題があるものの、施設送迎を行う場合において、運行の継続性向上に向けた支援内容について検討してまいりたいと考えております。このため、御指摘の内容を踏まえ、見直しの方向性に、運行の継続性に対する支援内容を追記いたしました。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・3 ページ目の見直しの方向性で、「コミュニティ交通の継続性等向上」とあるが、タクシー会社やバス会社は営利を目的にしているので、営利の見込みがない場合には継続性だけに固執せず、別の手段や中止も含めて見直しをするという方向性もあったほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本格運行開始後についても、適宜運行内容が適切であるかの検討が必要と考えています。ご意見の通り、運行の継続が難しい場合は、運行手法から見直すことが必要と考えます。
3	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の中で、会議での地域交通の検討は地元としてありがたく、今後も意見交換をしていきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後も地域公共交通会議等を通じて、情報提供を行ってまいります。
4	<ul style="list-style-type: none"> ・7区すべてでコミュニティ交通が必要なのかは疑問であり、見直しも一つの選択肢として検討していただきたい。初乗り 500 円 (1.2km) というアウトプットは一つの成果として挙げられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内でも、高台に位置しているなど、局所的に高齢化に伴ってバス停までの移動も困難という声があり、コミュニティ交通のニーズが高まっているのが現状と考えます。 ・生田地区ではタクシーの有効活用に向けた取組を検討しており、既存交通との連携の必要性は高いものと考えています。
5	<ul style="list-style-type: none"> ・一括定額運賃制度、ダイナミック・プライシングなど、国での検討のスピードがとても速く、今後さらに選択肢が増えているのではないかと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国の制度改革も捉え、取組に反映できるようにしていきたいと考えています。このため、御指摘の内容を踏まえ、見直しのポイントにICT等新技術や新制度を活用した取組を検討することを記載いたしました。

6	<ul style="list-style-type: none"> 活性化法は、基本的には公共交通が不足していて外出が困難な方への移動手段の確保の検討が本質であると思うので、川崎市でその必要があるのかは議論を深めたほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通の活性化は、地域交通の一つの柱であり、それを補完するのがコミュニティ交通であるという考えのもと、当会議での御意見等を踏まえ、手引きの見直しを検討していきます。
7	<ul style="list-style-type: none"> 今回の議論で出てきた新しい概念や情報をわかりやすく説明するのが大事だと思うので、手引きの後ろにある用語集のように、新しいものについても解説いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 用語や新しい概念については、丁寧な説明を心掛けます。 手引きにも、用語集を記載し、わかりやすく解説するようにいたします。
8	<ul style="list-style-type: none"> 手引きを読むと、本格運行の後においても、調査・評価を踏まえてステップ 1~3 に戻れるとある。本格運行の後でも、状況が変わっている部分を冷静に議論するというのはとても大事なことで、それができていることが表現されているとよい。 また、こうした議論は、データで客観的に実施すべきだと思うが、時代とともにコロナや高齢化などによりニーズが刻々と変化しているので、的確な地域需要の把握（アンケートや既存データの活用）というところを検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 本格運行開始後も適宜運行内容が適切であるかの検討が必要と考えていることから、御指摘の内容を踏まえ、取組手順に運行の継続が難しい場合は運行手法・運行計画の検討に戻ることができる趣旨を記載いたしました。 また、戻る場合には、地元協議会において、アンケート結果や利用状況等での的確な需要を確認し、地域、運行事業者、市で結果を共有し検討を行うことを考えています。さらに、的確な需要把握や運行手法の選択の円滑化を図るための試験運行等の実施を可能とする新たな制度（トライアル制度）について創設を検討しており、運行手法・運行計画を再検討する際にも適用することを考えております。

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

(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。