

令和3年度 第3回川崎市地域公共交通会議

令和3年10月22日開催

一 次 第 一

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】

資 料

- 資 料 1 「地域交通の手引き」の見直しについて
- 参考資料1 令和3年度第2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 地域と連携したコミュニティ交通「山ゆり号」の10周年記念
マスコットが決定しました！（令和3年10月5日 報道発表資料）
- 参考資料3 川崎市地域公共交通会議設置要綱

出席者名簿

■委 員（敬称略）

名 前	所 属 名	備 考
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 すずむ 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	
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）	
たがuchi 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	欠 席
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	代理出席 平塚 副室長
さいとう まさたか 齋藤 正孝	川崎市建設緑政局 総務部長	代理出席 小峰 担当課長
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	
荻原 雅史	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当主任	
山崎 裕介	まちづくり局 交通政策室地域交通対策担当	

1 「地域交通の手引き」について

(1) 「地域交通の手引き」とは

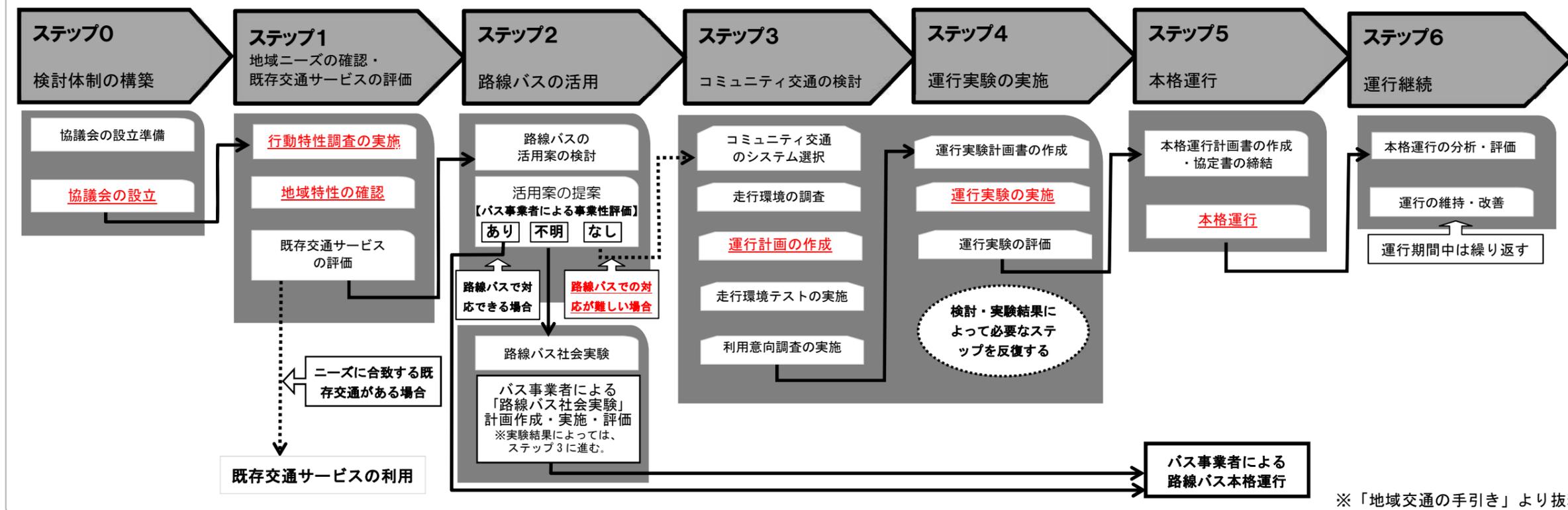
現行の「地域交通の手引き」は、坂が多い丘陵地や路線バスの運行が難しいなどの地域特性から、地域が主体的にコミュニティ交通を導入する際の取組手順等を示したガイドラインとして、平成 19(2007)年 3 月に取りまとめたものです。

(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。

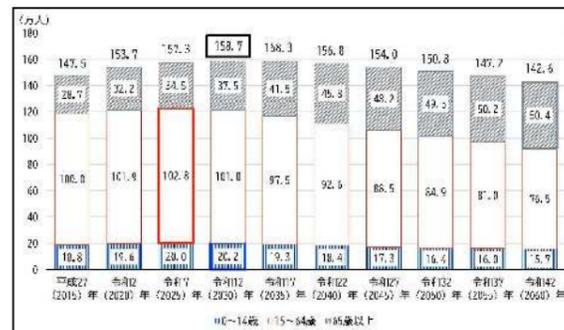


図1 本市の将来推計人口 (出典) 川崎市総合計画第2期実施計画策定に向けた将来人口推計

●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。

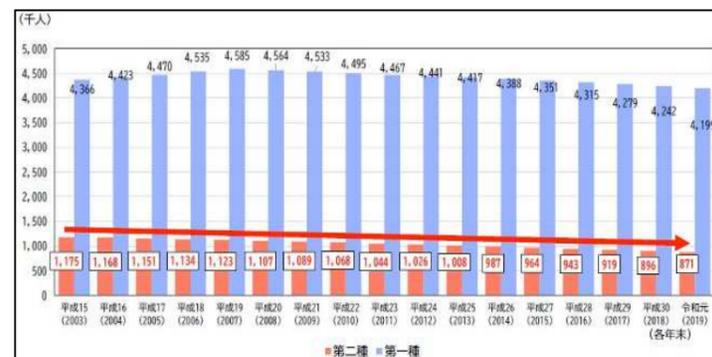


図4 大型自動車免許保有者数の推移(全国) (出典) 警察庁「運転免許統計」

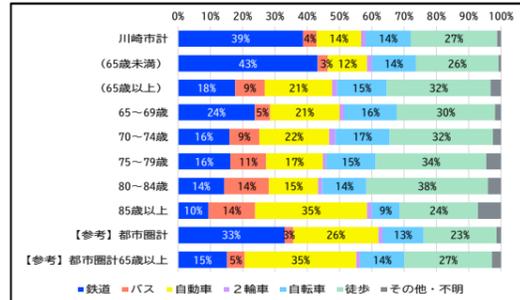


図2 市内発着の移動における代表交通手段分担率 (出典) 平成30(2018)年東京都市圏パーソナルトリップ調査

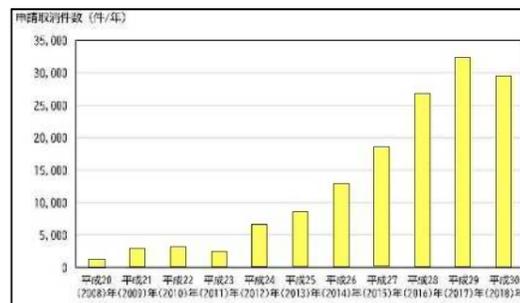


図3 申請による運転免許取消件数の推移 (出典) 警察庁運転免許統計

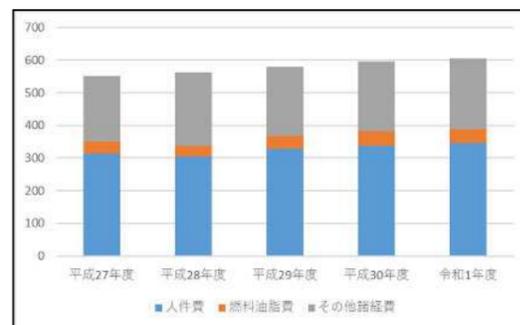


図5 乗合バス事業実車走行キロ当り原価推移 (出典) 国土交通省公表値より作成



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。

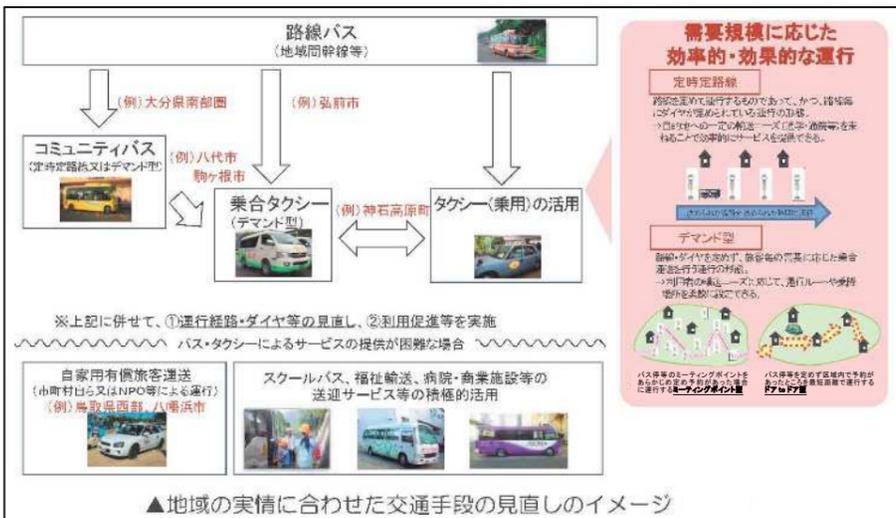
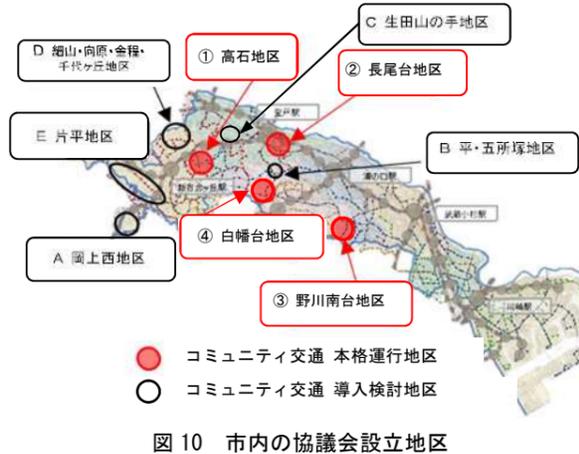


図9 地域の実績に合わせた交通手段の見直しのイメージ (出典) 国土交通省HP

「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。

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、より実態に近く新しいデータでの需要の把握を行います。また、検討の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」の見直しについて

5 見直しのポイント

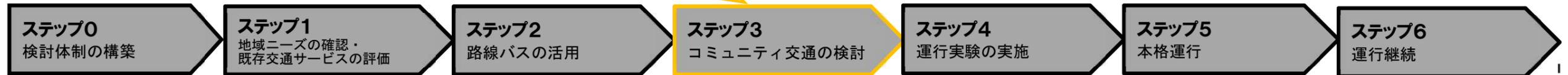
(1) 取組手順の見直し

●見直しの方向性

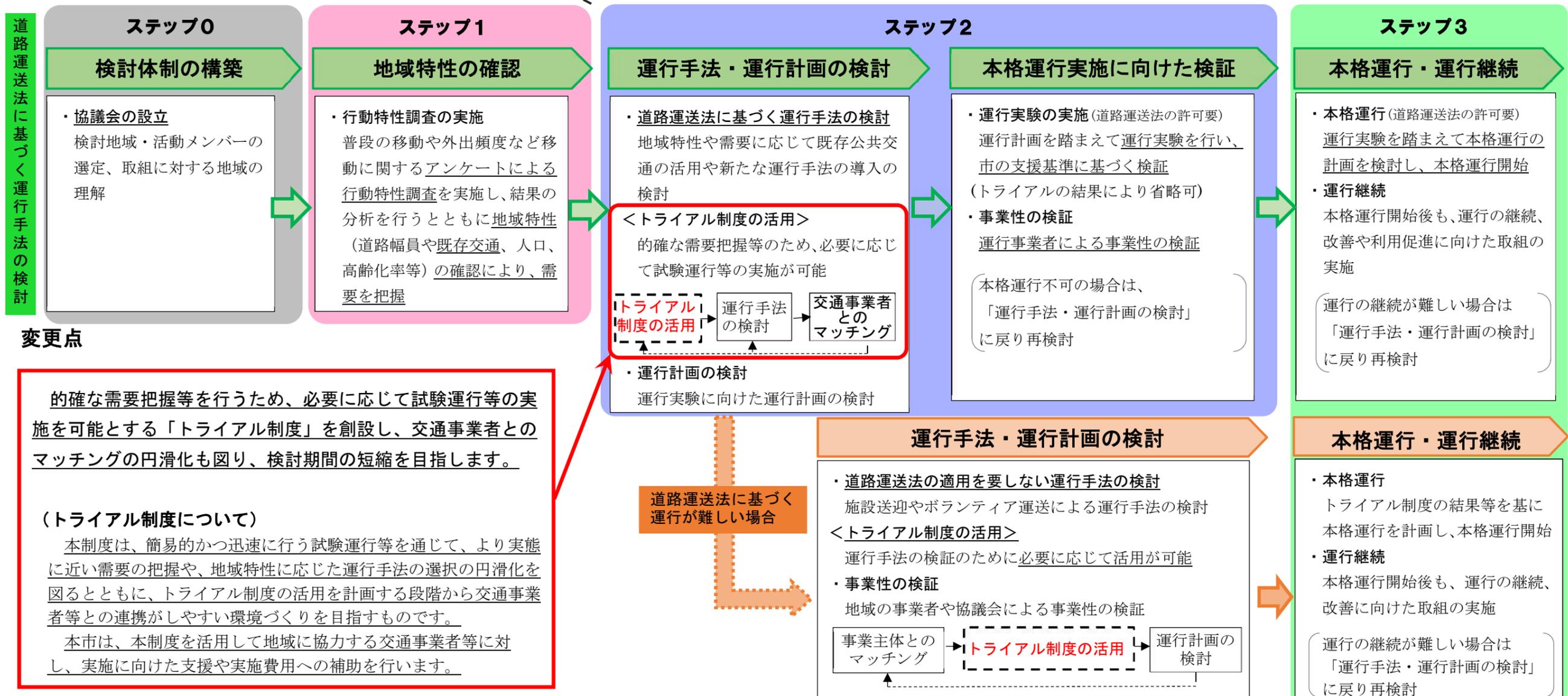
- ・的確な需要把握や、様々な運行手法の導入検討を行い、取組の円滑化や検討期間の短縮を図ります。

●見直し案

<現行手順>



<見直し後の手順>



(2) 支援内容の拡充

●見直しの方向性

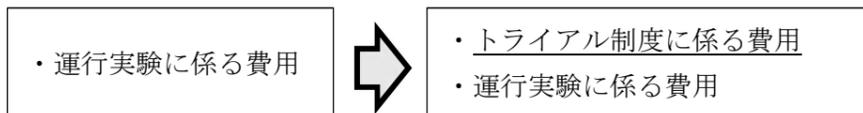
- ・ 運行の継続性向上に向けた車両更新費等とともに、多様な主体との連携による地域の輸送資源の活用に際しても、安心して継続的に利用できる環境整備について、資金的支援を検討します。
- ・ 地元協議会の運営を活性化するため、地元協議会がより活動しやすい環境づくりのための地域の活動に関する費用について資金的支援を検討します。

●見直し案

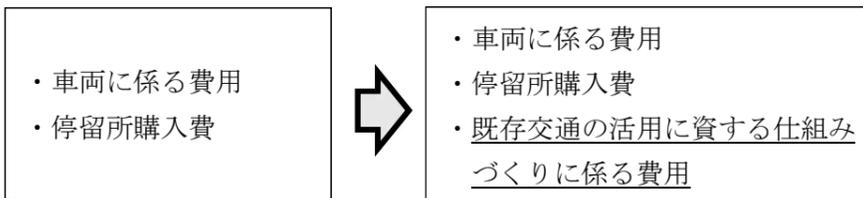
【現行】

【見直し案(拡充内容:下線)】

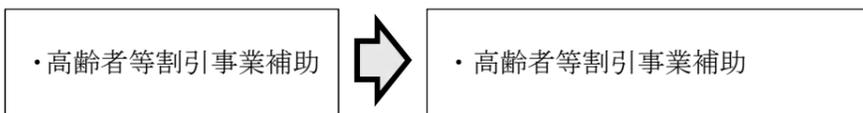
①導入に向けた検討を行うとき



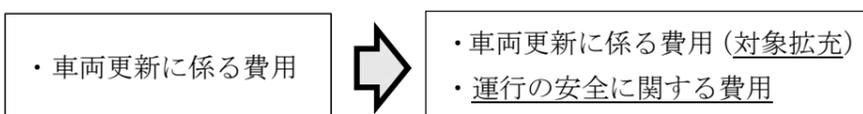
②本格運行を始めるとき



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等新技术や新制度を活用した取組の推進

●見直しの方向性

- ・ ICT等新技术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)

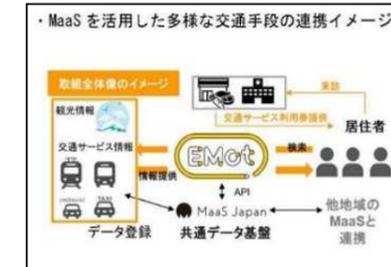


図15 新百合ヶ丘駅周辺 MaaS アプリ「EMot」と実証運行を行ったオンデマンド交通「しんゆりシャトル」(小田急電鉄、川崎市)



●見直し案

地域公共交通の新技术・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、本市としても交通事業者や、ICT等の先進的な技術を有する企業など多様な主体と連携し、MaaSの取組など、実験フィールドの提供や実証実験の実施などを通じ、新技术の開発や普及等に寄与するとともに、得られたデータや知見を共有し、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
10月	11月	12月	1月	2月	3月	
第3回 地域公共交通会議			パブリックコメント		第4回 地域公共交通会議	「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

「地域交通の手引き」見直し（案）新旧対照表

主な見直しのポイント

- ポイント1 取組手順の見直し トライアル制度についての説明を追加するとともに、道路運送法の適用を要しない運行手法の検討に関するフローを追加。各ステップについて所要の整理を実施。
- ポイント2 支援内容の拡充 本市から行う資金的支援の項目について、コミュニティ交通の役割分担内に新たに明示。
- ポイント3 ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進 新技術・新制度を活用した取組について、地元協議会への情報提供することの説明を新たに追加。

■新旧対照と主な修正の内容

(旧) 現行の「地域交通の手引き」

手引きの構成	内 容
まえがき	まえがき
地域交通とは	地域交通の説明、対象地域の説明、コミュニティ交通の役割分担
計画	取組手順の説明 ・フロー図 ・ステップ0（検討体制の構築） ⇒ 0-1 協議会の設立準備、0-2 協議会の設立 ・ステップ1（地域ニーズの確認・既存交通サービスの評価） ⇒ 1-1 行動特性調査の実施、1-2 地域特性の確認 1-3 既存交通の評価 ・ステップ2（路線バスの活用） ⇒ 2-1 路線バスの活用案の検討、2-2 活用案の提案 2-3 路線バス社会実験 ・ステップ3（コミュニティ交通の検討） ⇒ 3-1 コミュニティ交通のシステム選択、3-2 走行環境の調査 3-3 運行計画の作成、3-4 走行環境テストの実施 3-5 利用意向調査 ・ステップ4（運行実験の実施） ⇒ 4-1 運行実験計画書の作成、4-2 運行実験の実施 4-3 運行実験の評価
運営・運行	・ステップ5（本格運行の実施） ⇒ 5-1 本格運行計画書の作成・協定書の締結、 5-2 本格運行 ・ステップ6（運行の評価・改善）⇒6-1 本格運行の分析・ 評価、6-2 運行の維持・改善
※コラム等	道路幅員の規定（車両制限令） 停車、駐車の禁止場所（道路交通法） 競合路線の考え方 取組事例（高石）

(新) 「地域交通の手引き」見直し（案）（下線部は修正箇所）

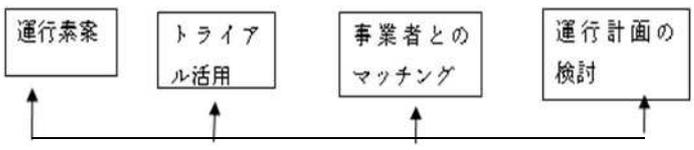
手引きの構成	内 容	修正する内容
まえがき	まえがき	時点修正
地域交通とは	地域交通の説明、対象地域の説明、 コミュニティ交通の役割分担 （支援内容の記載）、 ICT等新技術や新制度を活用した取組の推進	時点修正・説明追加
計画	取組手順の説明 ・フロー図 ・ステップ0（検討体制の構築） ⇒ <u>0-1 協議会の設立</u> ・ステップ1（地域特性の確認） ⇒ <u>1-1 行動特性調査の実施</u> ・ステップ2（ <u>運行手法・運行計画の検討</u> ） ⇒ <u>2-1 道路運送法に基づく運行手法の検討</u> <トライアル制度の活用> <u>2-2 運行計画の検討</u> <u>2-3 運行実験の実施</u> <u>2-4 事業性の検証</u> （道路運送法に基づく運行が難しい場合） ⇒ <u>2-1' 道路運送法の適用を要しない運行手法の検討</u> <トライアル制度の活用> <u>2-2' 事業性の検証</u>	※番号のつけ方（項目ごと） 修正 集約 集約 削除 （ステップ2 道路運送法に基づく運行手法の検討にて検討） ステップ2・3・4を集約 説明追加（トライアル制度等） 説明追加（トライアル制度との関係） ステップ追加（道路運送法の適用を要しない運行手法の検討について明記）
運営・運行	・ステップ3（本格運行・運行継続） ⇒ <u>3-1 本格運行</u> <u>3-2 運行継続</u>	ステップ5・6を集約 説明追加（本格運行の継続が困難な場合）
※コラム等	道路幅員の規定（車両制限令） 停車、駐車の禁止場所（道路交通法） 競合路線の考え方 取組事例（高石）	

ポイント1

ポイント2

ポイント3

令和3年度第2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	<p>資料1のP5について</p> <ul style="list-style-type: none"> 見直し後の手順でも、「地域特性の確認」として、既存交通サービスの評価（バスの延伸などバスの活用を優先すべきと思いますので）の追加をお願い致します。 「運行手法・運行計画の検討」の枠内文章で、「新たな運行手法の導入検討」とあるが、P6のICT等を意味しているならば、下線を引くなど強調してはどうか 	<ul style="list-style-type: none"> 見直し後についても、手順「地域特性の確認」の中で、既存交通サービスの評価を行います。 ここでの新たな運行手法とは、既存交通の活用以外の運行手法を指しており、ICT等新技术を活用したものも含まれています。
2	<p>資料1のP5「トライアル制度の活用」のフロー図の順番と役割分担について</p>  <p>「トライアル制度」の文章を読むと、上のようなフロー図になるのでは</p> <ul style="list-style-type: none"> また、協議会の他に交通事業者は、どの段階から加わるのか役割分担を記載してもらえないか 	<ul style="list-style-type: none"> トライアル運行の計画については、資料内のトライアル活用に含む形で記載しております。運行実験の運行素案・計画については、トライアル運行の結果等から需要を的確に把握した上で検討を行うものとしております。 交通事業者については、運行実験の実施までには連携する必要がありますが、事業者の視点からの意見等をいただけることから、なるべく早い段階での連携が望ましいと考えます。トライアル制度により、連携がしやすい環境づくりを目指します。
3	<p>資料1のP6について</p> <p>(2) 支援内容の拡充について</p> <p>トライアル制度に係る費用など、資金的支援の充実が図られていますが、地域住民には、ICT等の新技术や新制度に対する、知識が十分だとは、思われません。導入に向けた検討を行う段階で、検討技術知識の支援拡充が必要ではないか(例えばコンサルタント業務的な支援または委託費資金援助)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地元協議会への支援として、本市職員およびコンサルタントへの委託による技術的な支援を行うことを予定しております。

4	<p>資料1のP4について</p> <p>【方向性1】②の部分に、「より実態に近い需要の把握」とありますが、実態に近い、というのは正確である、という意味だと思います。それも重要ですが、実態を示す情報（データ）の鮮度が高いという点も重要だと思いますので、できるだけ新しいデータで需要の把握を行う、という視点も加えてはいかがでしょうか。コロナ禍によって人々の移動パターン（行先、頻度、同行者、交通手段等）は急速に多様化しており、現況診断においても施策立案においても、これまで以上に機動的な対応が必要になると考えられます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 御指摘を踏まえ追記いたしました。
5	<p>資料1のP5について</p> <ul style="list-style-type: none"> 「トライアル制度」、「トライアル活用」、「トライアル制度の活用」、「トライアル制度の結果」という言葉が混在していますが、それぞれの意味の違いがわかりにくいです。少なくとも③の枠内にある「トライアル制度の結果」という日本語は不自然であり、「トライアル実験の結果」あるいは「トライアルの結果」に修正すべきだと思います。 また、トライアルと運行実験の目的の違いや、それぞれの位置づけに関する説明を、もう少し加えていただきたいです。たとえば、トライアルは「利用者ニーズの明確化と運行の担い手候補の特定」が目的で、運行実験は「トライアルを経て特定された運行主体による事業性の検証」が目的、といった説明があると、両者の役割（分担）がより明確になると思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 御指摘を踏まえ修正いたしました。 御指摘を踏まえ、トライアル制度のわかりやすい説明を見直し後の手引きに記載する予定です。
6	<p>資料1のP6について</p> <ul style="list-style-type: none"> （2）支援内容の拡充について、車内の仕切り板や消毒液の設置など、感染防止対策に係る費用は支援対象になるのでしょうか？ なるのであれば、それがどの支援メニューに該当するかについて、記載があるとよいと思われます。 （3）の見直し案について、フィールド提供や実験で得られたものが、地域交通の検討にフィードバックされることを追記していただきたいです。 <p>例：「…新技術の開発に寄与するとともに、それらの取り組みで得られたデータや知見を共有し、各地域のコミュニティ交通の検討において積極的に活用します。」</p>	<ul style="list-style-type: none"> 感染防止対策については、支援対象とする予定はございませんが、一般乗合・乗用を対象にした国や県の補助メニューの利用が考えられます。 御指摘を踏まえ追記いたしました。

地域と連携したコミュニティ交通「山ゆり号」の 10周年記念マスコットが決定しました！

川崎市麻生区高石地区を走る「山ゆり号」は、計画から運営までを地域の住民が担っているコミュニティ交通です。

道が狭く、山坂の多い地域の貴重な足として活躍する「山ゆり号」ですが、令和3年9月に、本格運行を開始してから10周年を迎えました。

そうした中、近隣の県立百合丘高等学校と連携した利用促進を図っていくこととなり、その第一弾として、美術部によるマスコット案の制作が行われ、令和3年7月1日（木）～7月30日（金）にかけて、候補作品6つの中から決定する投票を地域の方を対象として行いました。

全450票の投票の結果、最多得票を集めた、美術部2年 小林 さくらさんが作成した「ユメノミ」が、山ゆり号の10周年記念マスコットに決定しました。

マスコットは、山ゆり号への掲示や様々な広報物等で今後活躍していく予定です。



山ゆり号10周年記念
マスコット「ユメノミ」

「ユメノミ」プロフィール （作成者コメントは次ページ）

【種族】猫

【年齢】人間で例えると幼稚園児くらい

【名前の由来】できるだけで判断する前にたくさんの夢を見て可能性を広げてほしいから

ストーリー

- ・たくさんの人に山ゆりを知ってもらうため、親元を離れて山ゆりを配っている。
- ・おばあちゃんがマフラーを編んでくれて、家を出るときに巻いてもらった。寂しい時にこれを見て家族を思い出す。

■山ゆり祭でのマスコット発表

実施日 令和3年9月25日

山ゆり号の利用促進のため運営委員会が主催する山ゆり祭にて、百合丘高等学校美術部と運営委員会、運行事業者、川崎市でマスコット発表を行いました。



山ゆり祭での百合丘高校による
マスコットのプロフィール説明

(問合せ先)

川崎市まちづくり局交通政策室 藤野 TEL 044-200-2762

ユメノミについて、作成者 小林 さくら さんからのコメント

○ モチーフについて

- ユメノミは、幼稚園児くらいの年齢の猫です。
上から下まで幅広い年齢の方に利用していただくことを考え、どの世代にも親しみやすいキャラクターをつくりたいと考えました。世代問わず好きなものといえば動物であると思い、その中から身近でよく小さな子供が絵を描くときに描かれるような動物を候補にあげて、選んだのが猫でした。

○ コンセプトについて

- ユメノミは個性的というよりも大勢の中の一匹という感じで、親しみやすさを持たせるため、平凡であることにこだわりました。ストーリーには“幼稚園児と同じくらいの年齢で一人旅に出ている”とありますが、この設定が思い浮かんだのは、私たち高校生くらいの年齢を生きる人間が、努力して困難を乗り越えるといったアニメと、小さな子供がお使いを頑張るところをかわいらしく見守る人気のTV番組がきっかけです。
- これらが人気な理由は、“自分よりも年下、もしくは同い年が努力しているところを見ることで、自分も頑張ろうと前向きになれるところ”だと考えました。そしてユメノミにも人を前向きにさせる、夢をもたせることができるようなキャラクターであってほしいと思い、小さい子供でありながら努力する猫というコンセプトが生まれました。
また、名前の由来もここから来ています。



○ デザインについて

- 他にも小さなネタとして、「赤いバッグ」は、昔定番だった“赤いランドセル”を連想させ、懐かしさを思い出してもらえたらいいなと思い赤色を選びました。「マフラー」は、“祖母が編んでくれたもの”とありますが、これは実際私の幼少期に編み物が得意な祖母から様々な編み物をプレゼントされていたので、祖母の世代の方々も孫に何かプレゼントすることは好きだったのでないでしょうか。

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。