

デマンド型交通かわまる 【交通政策審議会資料】

令和6年2月
都市計画部交通政策課

目次

1	川越市の公共交通の現状	2
2	交通空白地域の現状	4
3	導入の経緯・目的	5
4	答申書（平成30年4月）	6
5	運行区域設定の考え	8
6	運行区域・全乗降場	9
7	乗降場の設置基準・乗降に関するルール	10
8	今後の改善に向けて	11

1 川越市の公共交通の現状

1-1 公共交通の現状

(1) 川越市の公共交通について

川越市内で運行している公共交通は、以下のとおりです。

① 鉄道

本市の鉄道は、西武新宿線、東武東上線、JR川越線が運行され、都心や周辺都市へのアクセスに利用されています。

② 路線バス

市の中心部から放射状に周囲の住宅地や観光施設を結ぶ路線バスが運行しています。

③ 川越シャトル（市内循環バス）

路線バスを補完する交通機関として、川越シャトルを運行しています。

※平成30年4月1日からの新路線（右図）

④ タクシー

タクシーは、10社が営業しています

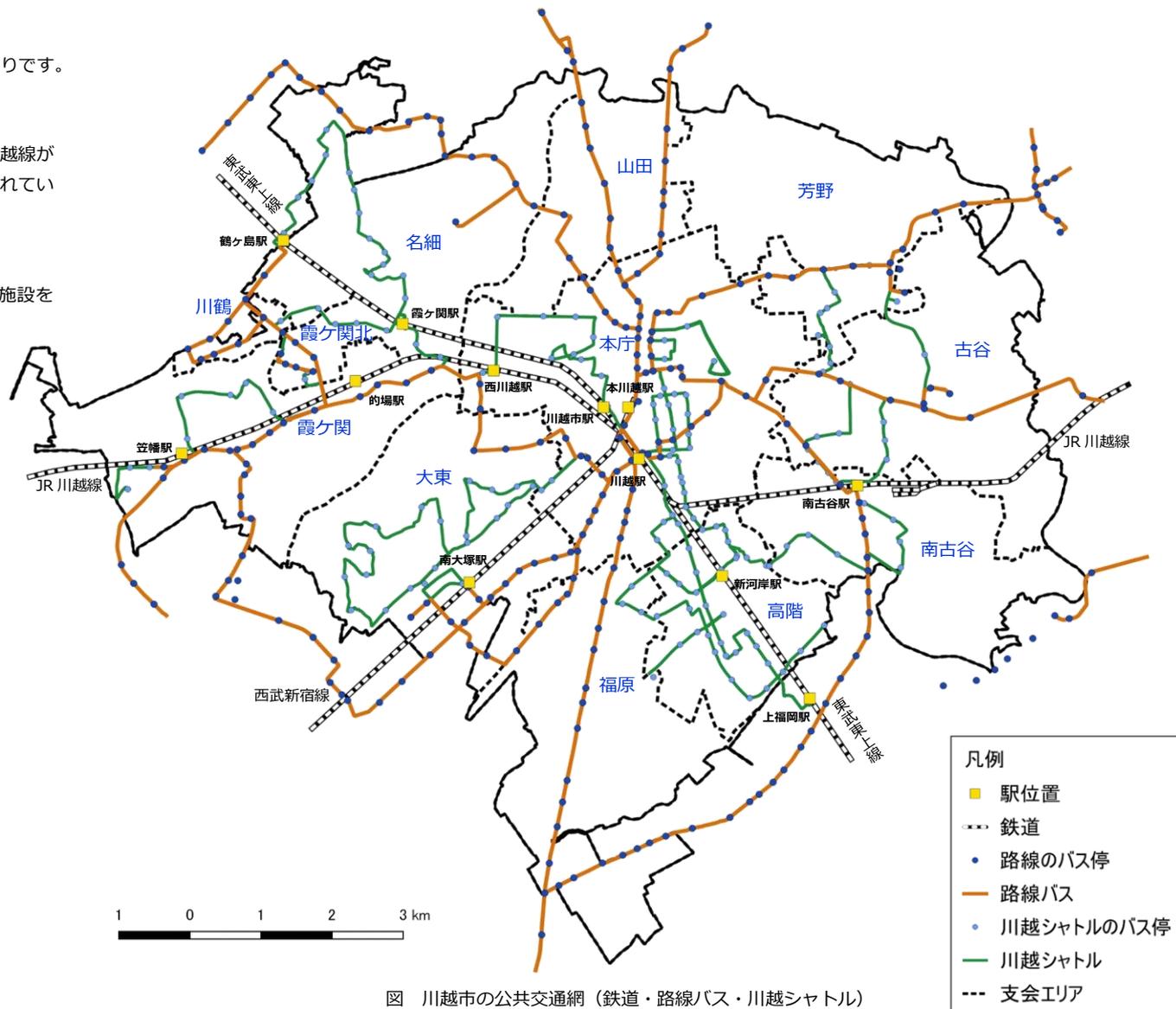


図 川越市の公共交通網（鉄道・路線バス・川越シャトル）

1 川越市の公共交通の現状

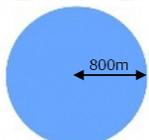
1-1 交通空白地域の現状

(1) 交通空白地域の現状

① 交通空白地域の定義

川越市では、鉄道駅から半径 800m 圏、バス停から半径 300m 圏以外のエリアを交通空白地域と定義しています。

・鉄道駅から半径 800m 以上



・バス停から半径 300m 以上



② 交通空白地域の現状

川越市の広範囲にわたり、右に示すとおり、交通空白地域が散在しています。

【参考】

■ 500m メッシュ人口とは

平成 27 年度国勢調査の人口を 500m 四方の隙間のない網の目の地域メッシュに編成し、集計したデータです。平成 29 年 6 月に総務省より公開された最新のデータです。

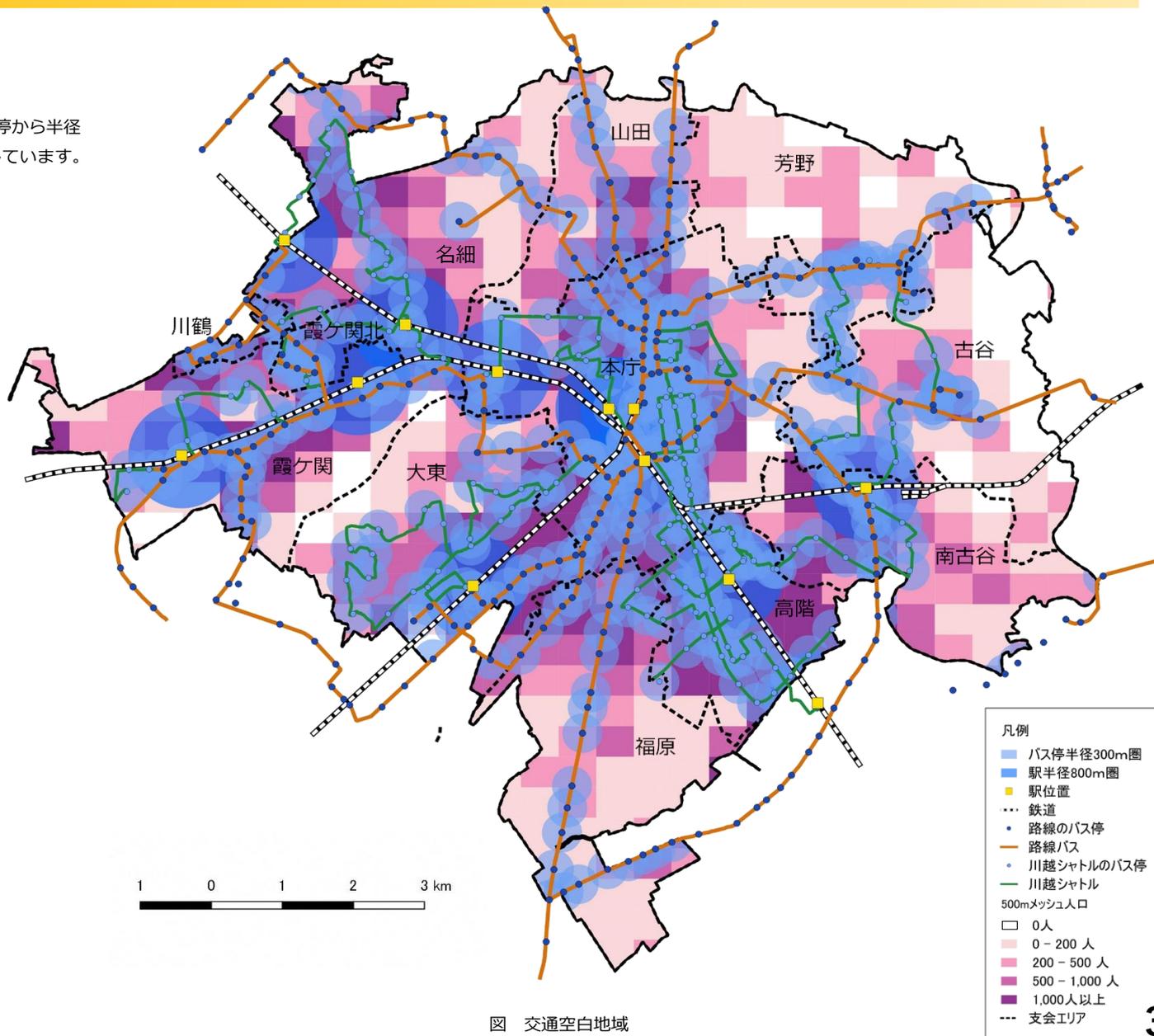
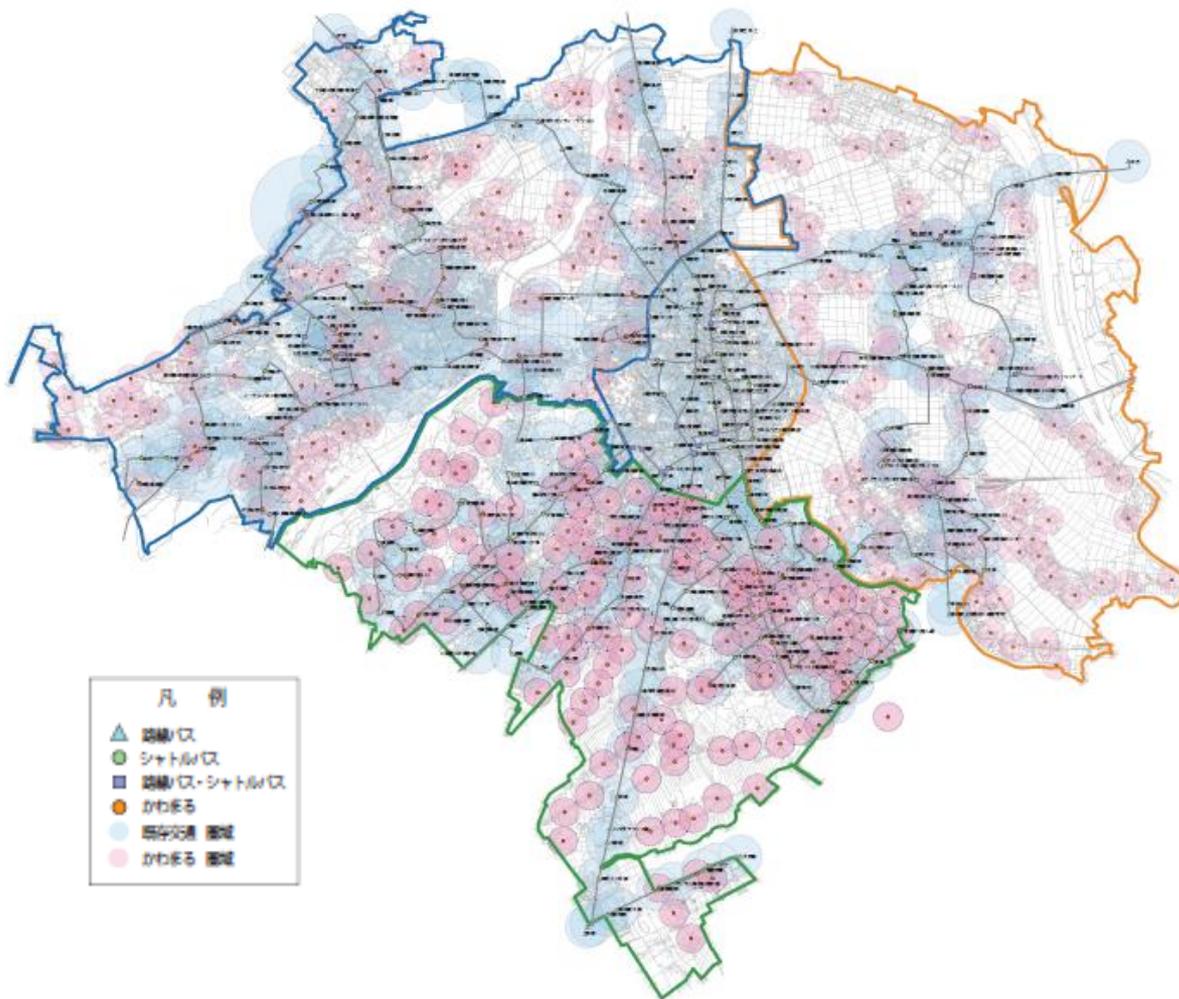


図 交通空白地域

2 交通空白地域の現状

- デマンド型交通かわまる導入前の交通空白地域の人口は、地区1～3の合計が**69,878人**だったが、導入後は**21,088人**となり、人口ベースで従前より約7割の交通空白地域がカバーされた。

● 交通空白地域カバー状況



(人口ベース／単位：人)

区域	人口	導入前 交通空白 地域人口	導入後 交通空白 地域人口
地区1	45,465	17,760 (39.0%)	6,843 (15.1%)
地区2	130,069	30,619 (23.5%)	9,879 (7.6%)
地区3	116,237	21,499 (18.4%)	4,366 (3.8%)

(面積ベース／単位：km²)

区域	面積	導入前 交通空白 地域面積	導入後 交通空白 地域面積
地区1	35.1	24.5 (39.0%)	18.3 (15.1%)
地区2	32.0	13.4 (23.5%)	7.4 (7.6%)
地区3	35.8	13.9 (18.4%)	5.9 (3.8%)

3 導入の経緯・目的

(導入の経緯)

- 本市では、鉄道や路線バスではカバーされない地域の移動手段として、路線の改廃を繰り返しながら川越シャトルを運行してきたが、依然として交通空白地域（鉄道駅から半径800m圏、路線バスや川越シャトルのバス停から半径300m圏以外のエリア）が残っていた。
- 定時定路の川越シャトルでは、人口密度が低い交通空白地域を運行することは非効率であることから、路線バスや川越シャトルが運行していない交通空白地域における市民の移動手段の確保のため、平成29年度に川越市交通政策審議会において新たな交通施策の導入について審議いただいた（下表参照）。
- その中では、対策手法、サービス対象地域、対象者、運行時間や料金等について審議いただき、交通空白地域における市民の移動支援を目的として、公共交通機関が充実している市中心部を除き、デマンド型交通を導入する旨の答申をいただいた（平成30年4月）。

(現在の目的)

- ① 路線バスや川越シャトルをカバーし、市内の交通空白地域における市民の移動を支援する。
- ② 地域における生活の利便性の向上を図る。

● 川越市交通政策審議会における審議

対策手法	サービス対象地域	対象者
<ul style="list-style-type: none">□ デマンド型交通・・・概ね交通空白地域をカバーすることができ、他の手法より財政負担が安価で持続的。□ ミニシャトル・・・散在する交通空白地域をカバーすることが困難であり、乗りこぼし対策も必要。□ タクシー補助・・・利用者が増えるほど、財政負担が増加し、持続的ではない。	<ul style="list-style-type: none">□ 既存の公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）への影響を最小限にするため、既存の公共交通が充実している市中心部への直接の移動は行わない。□ 利用する市民へのサービスを高めるため、交通空白地域内の移動のほか、最寄りの施設（駅や病院、商業施設や公共施設など）への移動も行えるようにする。	<ul style="list-style-type: none">□ 市民・・・市民のみとするため、利用しやすい環境が提供できる。まずは市民から始め、市外の方の利用については、市民の利用状況等から検討していく。□ 制限なし（市民+市外の方）・・・対象者が増えることにより利用者も増えるが、市民に与える影響や増車などの対応が必要となる。

4 答申書①（平成30年4月）

【答申にあたって】

本審議会は、平成29年8月17日に川越市長から、新たな交通施策に関する諮問を受け、これまでに計4回にわたって審議を行いました。今回の諮問は、このような背景から行われたものと推測しており、市民の生活に直接影響する事項であるため、重要かつ難しい課題であると考えております。

なお、本審議会の答申は、超高齢社会の到来に鑑み、**既存の公共交通機関に影響を与えないよう、交通戦略の方針の具体策として、交通空白地域における市民の移動支援を目的としたデマンド型交通を運行することが最善である、との結論に至りました。**

今後は、持続的に運行可能な交通とすることを前提として、新たな交通に関する事業を開始し、利用状況等を考慮しながら、弾力的に事業を展開していく必要があると考えております。さらに、行政や交通事業者や地域住民等が、それぞれ連携して交通に関する課題に取り組んでいくことが必要と考えられます。

今回の答申により、**新たな交通が生活の足として地域に根付き、利用が増えることにより将来にわたって持続可能な交通**となり、川越市の交通行政がさらに発展することを祈念申し上げます。

平成30年4月

川越市長 川合 善明 様

川越市交通政策審議会

会長 久保田 尚

4 答申書②（平成30年4月）

【答申内容】

1 目的

公共交通機関が充実している市中心部を除き、市内の交通空白地域における市民の移動支援を目的として、新たな交通施策を実施する。

ただし、持続的に運行可能な交通を導入することを前提として、交通施策を実施するものとする。

2 サービス対象地域

市中心部を除き、交通空白地域間の移動、交通空白地域と周辺の交通結節点もしくは主要施設の移動を対象地域とする。

3 対策手法

一般乗合旅客自動車運送事業によるデマンド型交通を運行することとする。

4 対象者

市民を対象として、事業を実施することとする。

なお、運行開始後、需要が少ない場合には、対象者を拡大することを検討する。

5 運行時間

年末年始を除く毎日の午前8時から午後6時までとする。

6 料金体系

料金を1回500円の定額制とし、未就学児、小学生、高齢者、障害者等については、割引制度を設け利用促進を図っていくこととする。料金については、別表「料金表」のとおり。

7 実施地区

市中心部を除き、市内を3つの地区に分け、平成30年度中に、地区3（霞ヶ関、霞ヶ関北、川鶴、名細、山田、本庁の一部）の1地区の運行開始を目指すこととする。残りの2地区については、運行開始に関する準備を進め、準備が整い次第、運行を開始することとする（別図参照）。

8 車両サイズ・台数

ワゴン車両により各地区1台で運行することとする。

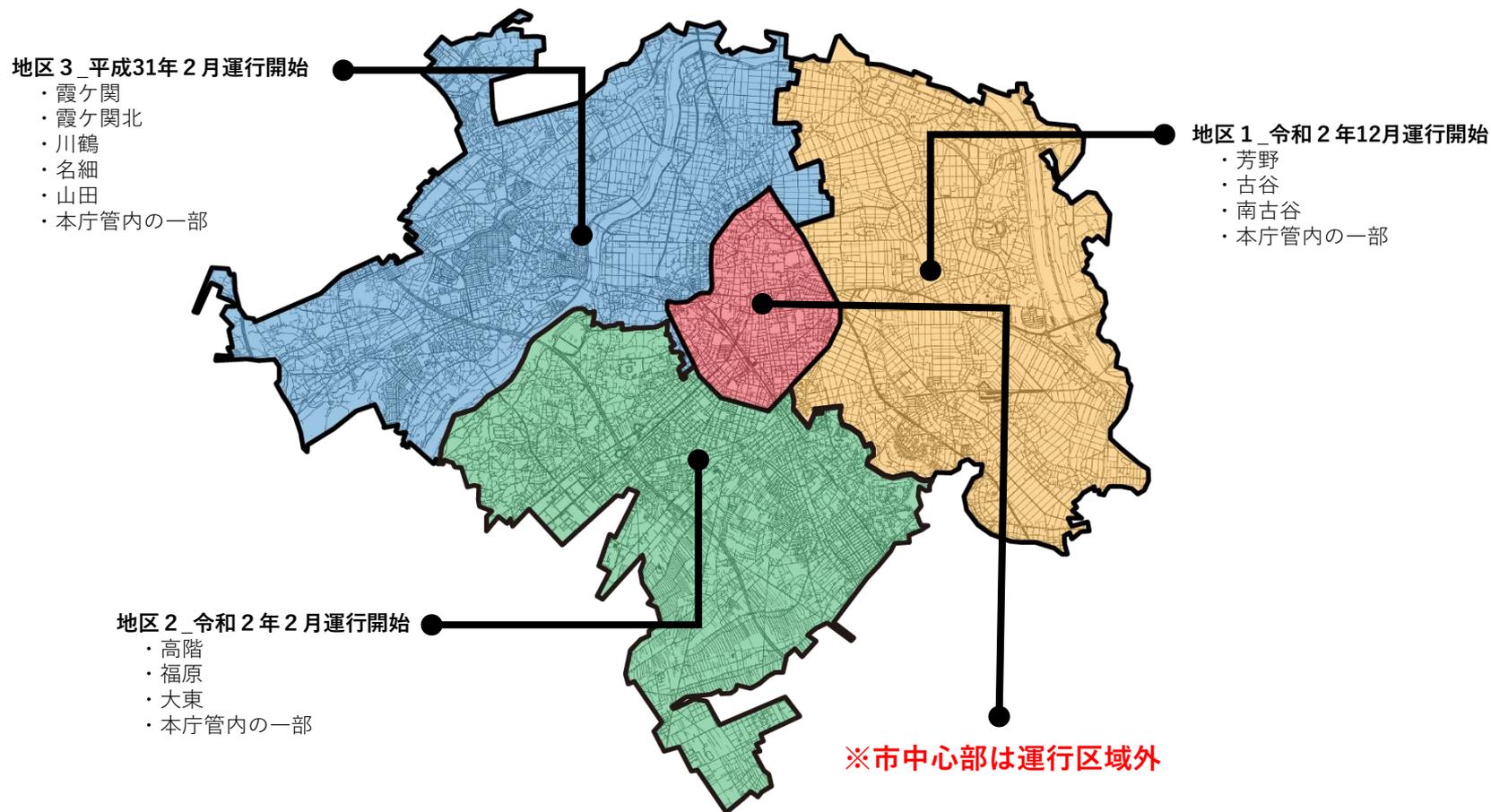
9 今後の見直しについて

新たな交通施策は、持続的に運行可能な交通とすることを前提として、利用状況等を考慮しながら、概ね2～3年で随時見直しを行い、事業を実施していくこととする。

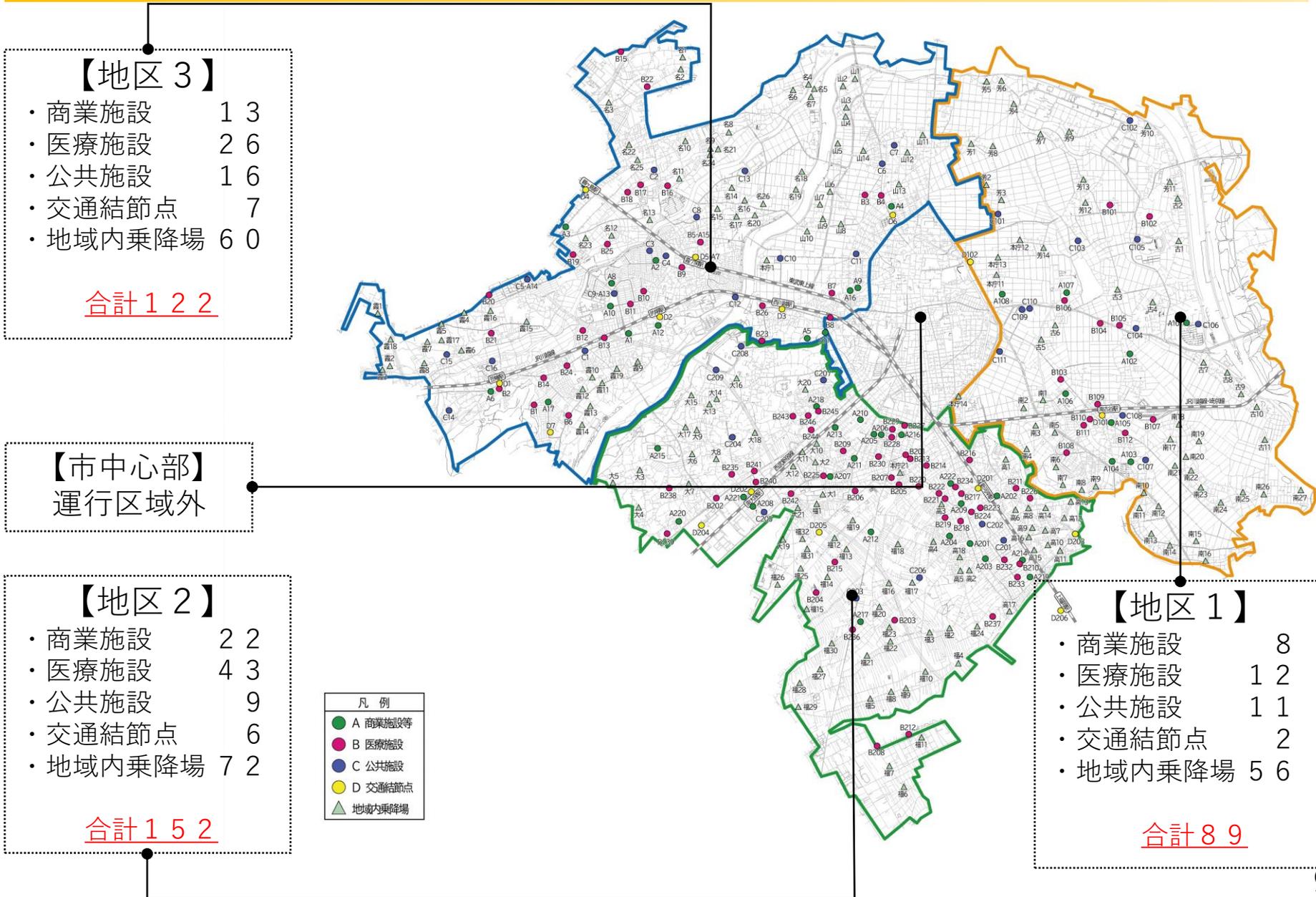
5 運行区域設定の考え

【平成29年10月交通政策審議会】

- 既存の公共交通である「鉄道・路線バス・タクシー」に対する影響は最小限とする。
- 既存の公共交通への影響を考慮し、鉄道・路線バス・タクシーが充実している市中心部は運行対象外
- 市中心部への移動は、交通空白地域から最寄りの鉄道駅や主要なバス停まで「かわまる」で移動し、そこで既存の公共交通へ乗継を行う。
⇒これにより、既存の公共交通の利用者増にもつながる



6 運行区域・全乗降場 (全363箇所)



7 乗降場の設置基準・乗降に関するルール

(1) 交通空白地域

- 鉄道駅から800メートル圏、バス停から300メートル圏以外のエリア
(川越市都市・地域総合交通戦略における定義)

(2) 乗降場設置個所

- 交通空白地域を解消するための「地域内乗降場」
 - ・ 交通空白地域内に概ね200m間隔で地域内乗降場を設置
 - ・ 交通空白地域内であっても、工業団地や集団農地、さらには住宅が連たんしていないようなエリアは、乗降場を設置しても利用見込みがないため、乗降場を設置していない。
- 利用者の利便性を高めるための乗降場
 - ・ 公共施設／交通結節点（鉄道駅及び主要なバス停）／医療施設／商業施設等
⇒ 施設数が非常に多いため、隣接している医療施設、商業施設同士を組みあわせ、可能な限り集約した形で設置。また、医療施設や商業施設が、公共施設や交通結節点等に隣接する場合や、わずかな距離しか離れていない場合は、公共施設や交通結節点等へ優先的に乗降場を設置。

(3) 乗降に関するルール

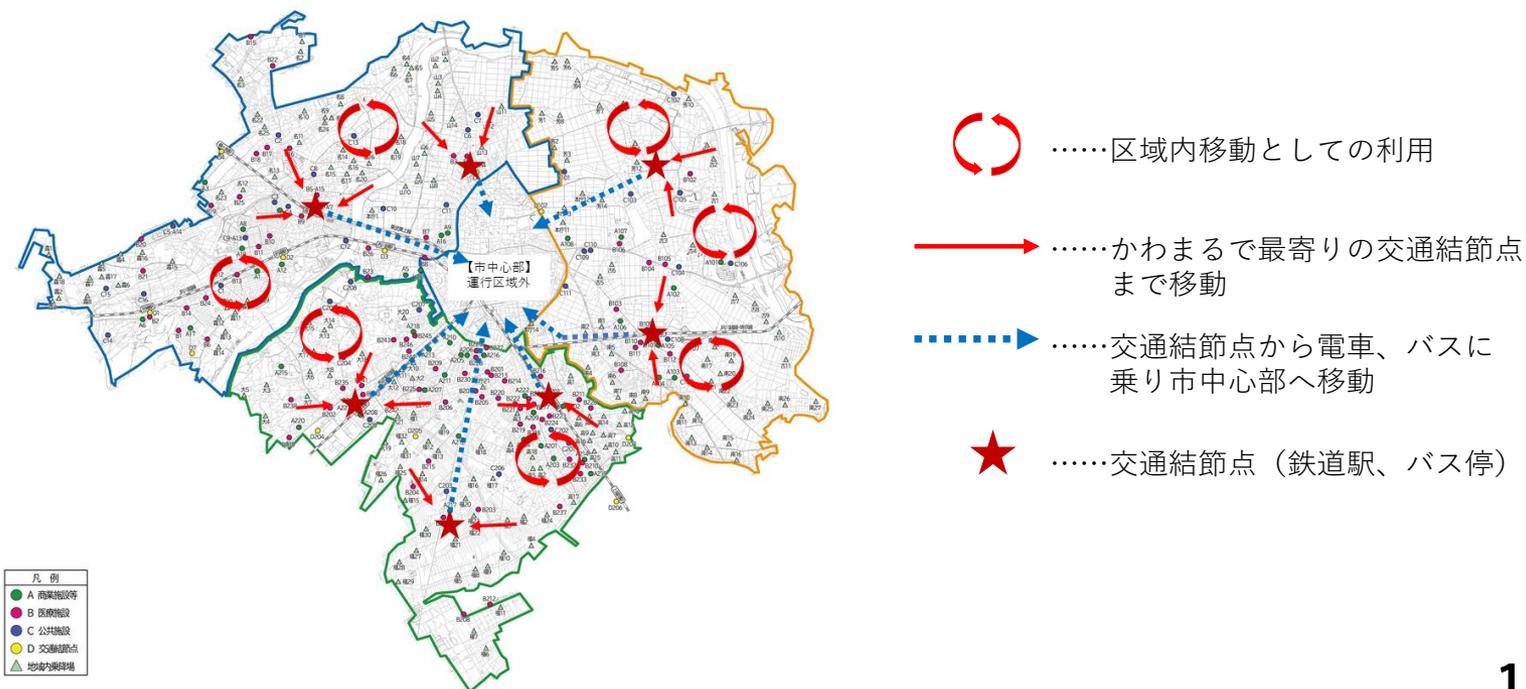
- 交通空白地域における市民の移動支援を目的としていることから、本来であれば、交通空白地域内の乗降場から乗車するか、もしくは交通空白地域内の乗降場で降車するかのどちらかが必要である。しかしながら、乗降に関して多くの制約を設けてしまうと、利用者が混乱してしまうため、可能な限り誓約を設けず、分かりやすいルールとしている。
- なお、交通政策審議会における審議において、駅乗降場から駅乗降場までの利用は、既存路線バスやタクシーの利用者を奪ってしまい、バス事業者やタクシー事業者の経営を圧迫してしまうとの意見が出たため、この場合に限り乗降を不可としている。

8 今後の改善に向けて

(1) かわまるの目的（役割）

- 路線バスや川越シャトルを補完し、市内の交通空白地域における市民の移動支援を目的とする。
- 市中心部、他の地区へ移動する場合における、最寄りの交通結節点までの移動手段として、乗継利便性の向上を図る。

(2) かわまるの運行イメージ



8 今後の改善に向けて

(3) かわまるの改善に向けた審議における基本的な考え

- かわまるは、交通空白地域における市民の移動支援を目的とし、鉄道、民間の路線バス、川越シャトル、タクシーと同じ公共交通（誰もが一定料金を支払うことで乗ることのできる交通）として実施しており、一定の不便性を許容する必要がある。
- 交通政策審議会における対策手法の審議において、デマンド型交通（予約に応じ乗降場間を移動）を採用したため、かわまるを利用する場合は、乗降場から乗車することが前提となっている。
※高齢者や障害者が乗降場まで行くことが容易になるよう、地域内乗降場の間隔は300メートルから200メートルに短縮し、一定の配慮を行っている。
- なお、本市としては、コンパクト・プラス・ネットワークの考えに基づく都市構造を目指しているが、例えば、交通空白地域に居住する市民に対する移動をとりこぼさないことも必要である。

**上記の考えを踏まえたうえで、
効果的・効率的な運用に向けた見直しの議論を行う必要がある**

8 今後の改善に向けて

(4) 改善に向けた今後の取組

かわまるの運行目的である「交通空白地域における市民の移動支援」などの取組を進めるに当たり、以下の事項について総合的に検討を進めていく必要がある。

(1) 乗降場設置基準に関する検討

(2) 収支率の向上に関する検討

(3) 運行日・運行時間に関する検討

(4) 予約の運用に関する検討

- ・ **現在の運行制度を検証し、利用状況データ、人流データ等に基づいた移動傾向等を分析し、効果的・効率的な運用に向けた「最適な見直し案」の検討を行うため、長期的な観点から交通政策審議会にておいて議論を進める。**
- ・ 現在の運行制度の中で短期的に実施可能な改善策については、運行事業者と調整を行いながら、随時、取組を進めていく。