



川交審発第 3号
令和5年7月24日

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

市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の
改善について（第二次答申）

令和4年1月27日付け川交発第99号により諮問がありました標記の事項につきまして、本審議会においてこれまでさまざまな審議を行い、昨年8月の第一次答申を経て、今回の第二次答申に至りました。

今回は、川越シャトルの第2段階における改善として、路線の再編や運行ルートの変更を含む路線の改善について、答申を行うものです。
本審議会といたしまして、下記事項について、積極的に取り組まれますよう要望するとともに、令和6年4月から川越シャトルの新たな運行が開始できるようご祈念申し上げます。

記

1 川越シャトルの目的（役割）

- (1) 路線バスを補完する公共交通機関として、かわまると一体となって交通空白地域の解消を目指すこと。
- (2) 利用ニーズの高い住宅地や鉄道駅と主要公共施設を連絡する交通手段としての役割を果たすこと。
- (3) 高齢者や障害のある方に配慮した交通とすること。

2 川越シャトルの第2段階における改善

- (1) 各路線の見直し案

相対的に非効率な路線・便を利用実績の高い路線に振り向けることにより、「選択と集中」を図ることを通じて、適切な事業運営を行うため、平成30年4月以降の利用実績等をもとに、以下の観点から検討を行った。

- 未利用・低利用区間の統合・廃止の検討
- 長距離路線の短縮化の検討
- 同じルートを運行する路線に関する効率化の検討
- 1日片道2便の路線に関する必要性の検討

この結果、現状の路線を概ね踏襲しつつ、運行ダイヤについては、時間帯ごとの利用状況を踏まえ、利用が極めて少ない夜間や休日の時間帯を中心に、令和6年4月以降は、別紙1を踏まえ、各路線の見直しを行うこと。

なお、運行ルート案は、別紙2のとおり。

併せて、今後の路線及び運行ダイヤの検討に当たっては、以下の事項について考慮されたい。

- 運転手の1日の拘束時間は、国が定める自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方にに基づき、13時間を超えないダイヤ編成に努めることとし、拘束時間を延長する場合であっても15時間を限度とすること
- 運行ルートの変更等により、バス停を新設する場合は、「いわゆる危険バス停」に該当しない場所へ設置すること

(2) その他

令和6年4月の路線の見直しから、次回の見直しまでの期間において達成すべき指標を次のとおり設定し、今後の路線の評価に当たっては、当該指標を活用すること。

- 1便あたりの利用者数8人以上を目指すこと
- 収支率22%以上を目指すこと

3 今後の改善に向けて

川越シャトルが、将来にわたって持続可能な交通となるため、今後、以下の事項について検討されることを本審議会として要望します。

- (1) 引き続き、利用実績等を踏まえた評価に基づき、効果的・効率的な運行

を図ること。また、市民とともに支える持続可能な地域公共交通を実現するため、こうした方針について、市民の理解を得られるよう努めるとともに、市民が利用状況とその路線の評価を確認することができるように、これらの情報を開示し、市民に分かりやすく周知すること。

- (2) 本市においては、民間の鉄道や路線バスといった基幹的公共交通が、都心核や地域核間あるいは隣接する都市をつなぎ、これら基幹的公共交通ではカバーできない交通空白地域を補完するため、川越シャトルやデマンド型交通「かわまる」を運行している。また、個々の利用者ニーズに対応して運行するタクシーがあるほか、公共施設や民間施設への送迎バスも運行されている。これらの各交通の『すみ分け』を十分に意識しながら、本市として川越シャトルやデマンド型交通「かわまる」を今後どのように運行すべきか、十分な検討を行うこと。

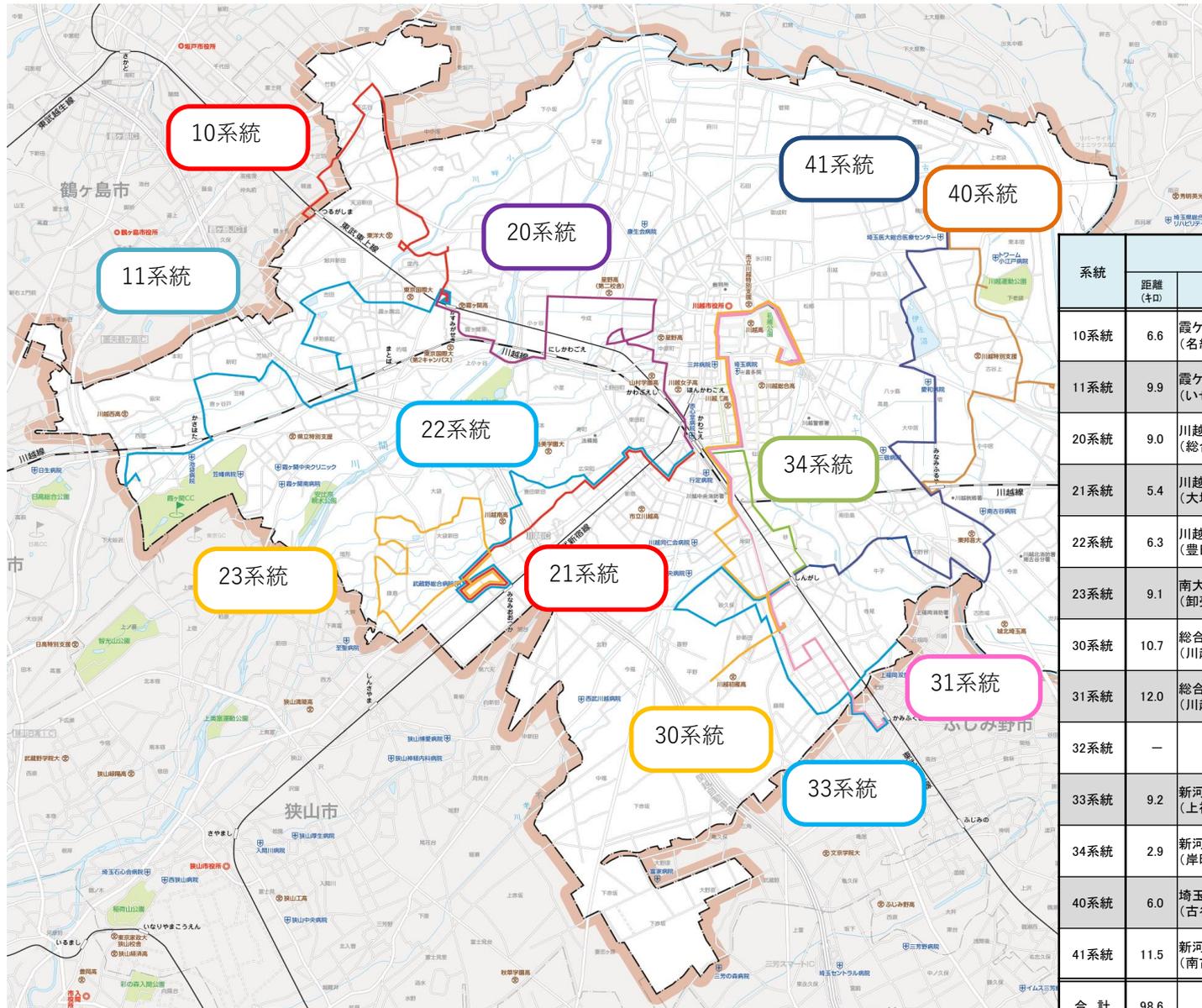
その際、各交通間の乗継割引制度の導入を含め、乗継利便性の向上に向けて、検討を行う必要がある。

また、1日あたりの運行本数が極端に少ない川越シャトルの沿線については、「かわまる」の乗降場の追加等を検討するなど、交通空白地域の考え方を踏まえて、検討を行う必要がある。

- (3) 今後は、各種データの充実に努め、地域ごとの移動の特性等に関する精緻な分析を行い、それらを踏まえて、川越シャトルやデマンド型交通「かわまる」について、利用促進策や更なる運行改善を図ること。

以上

川越シャトル路線図（令和6年4月1日以降）



系統	路線		
	距離 (キロ)	運行区間	現在の路線との比較 (変更有りの場合その内容)
10系統	6.6	霞ヶ関駅北口⇨鶴ヶ島駅西口 (名細市民センター経由)	変更無し
11系統	9.9	霞ヶ関駅北口⇨西後楽会館 (いせはら団地経由)	変更無し
20系統	9.0	川越駅西口⇨霞ヶ関駅北口 (総合保健センター経由)	変更無し
21系統	5.4	川越駅西口⇨南大塚駅北口 (大塚新田経由)	変更無し
22系統	6.3	川越駅西口⇨南大塚駅北口 (豊田町集会所経由)	変更無し
23系統	9.1	南大塚駅北口⇨南大塚駅北口(循環) (卸売市場・氷川神社経由)	変更無し
30系統	10.7	総合福祉センター⇨南文化会館 (川越駅東口経由)	変更無し
31系統	12.0	総合福祉センター⇨上福岡駅西口 (川越駅東口経由)	変更無し
32系統	—	—	変更有り(他の路線(30・31系統) と統合)
33系統	9.2	新河岸駅西口⇨寺尾折り返し場 (上福岡駅西口経由)	変更有り(高階分署～高階市民セ ンター～高階分署の区間を廃止)
34系統	2.9	新河岸駅東口⇨川越駅東口 (岸町中央経由)	変更有り(川越駅東口から川越駅 東口までの循環区間を廃止)
40系統	6.0	埼玉医大⇨南古谷駅 (古谷市民センター経由)	変更無し
41系統	11.5	新河岸駅東口⇨埼玉医大 (南古谷市民駅・ウニクス南古谷経由)	変更有り(新河岸駅東口と旭橋西 間の運行ルートを変更)
合計	98.6		

川越シャトル 各路線案における見直しの方向性

路線案	見直しの方向性	内 容
10	平日と休日における一部の便を短縮化して運行	名細市民センター以降の区間で利用者が少ない平日と休日の一部の便を、名細市民センター発着とする。
20	休日の運行便数の見直し	休日の利用が大幅に少ないため、減便とする。
34	低利用区間の廃止	川越駅東口から川越駅東口までの循環区間の利用者が少ないため、その区間を廃止し、川越駅東口と新河岸駅東口間をつなぐ路線とする。
40	休日の運行便数の見直し 休日における一部の便を短縮化して運行	休日の利用が大幅に少ないため、減便とする。 また、川越運動公園以降の区間で利用者が少ない休日の一部の便を、川越運動公園発着とする。
41	運行ルートの一部見直し 休日における一部の便を短縮化して運行	道路の幅員が狭いうえに見通しも良くなく、一般車両の事故が複数回発生している砂東バス停付近について、運行ルートを変更し、安全性を確保する（新河岸駅東口と旭橋西間の運行ルートを変更）。 農業ふれあいセンター以降の区間で利用者が少ない休日の一部の便を、農業ふれあいセンター発着とする。
21	増便の検討	
22	—	
23	休日の運行便数の見直し	休日の利用が大幅に少ないため、減便する。
30	利用が多い区間について、一部の便を短縮化して運行	南文化会館と総合福祉センターをつなぐ長距離路線であるため、一部の便について、特に利用者が多い南文化会館から川越駅東口間の短距離便として運行する。
31	利用が多い区間について、一部の便を短縮化して運行 (併せて増便の検討)	上福岡駅西口と総合福祉センターをつなぐ長距離路線であるため、一部の便について、特に利用者が多い上福岡駅西口から川越駅東口間の短距離便として運行することで増便できないか、検討する。
32	他の路線と統合	多くの区間が他の路線（30・31系統）と同じルートであり、他の路線で代替が可能であるため、統合する。
33	低利用区間の廃止 見直し後における利用状況の経過観察	高階市民センターで乗降する利用者が少ないため、ここに乗り入れる区間を廃止する（砂新田四丁目と南之台公園間における高階分署～高階市民センター～高階分署の区間を廃止）。 また、系統全体の利用者が少ないため、見直し後は1年を目途に利用状況を経過観察し、路線の必要性について審議会で審議する。
11	利用が少ない区間の一部減便 休日の運行便数の見直し 休日における一部の便を短縮化して運行	笠幡駅から西後楽会館までの区間の利用者が少ないため、この区間を運行する一部の便を減便する。 (ただし、西後楽会館の運用変更等により、運行ダイヤの編成までにこの区間の利用者がコロナ以前の水準に戻ったことが確認できた場合は、減便は行わない。) 休日の利用が大幅に少ないため、減便する。 また、イーグルバス川越営業所以降の区間で利用者が少ない休日の一部の便を、イーグルバス川越営業所発着とする。