

市内循環バス 「川越シャトル」 デマンド型交通 「かわまる」の改善

- 現状と課題の整理
- 目的（役割）について

令和4年2月7日（月）

都市計画部交通政策課

市内循環バス「川越シャトル」

【川越シャトル】これまでの運行の経緯

1 これまでの運行の経緯・現在の目的（役割）

（経緯）

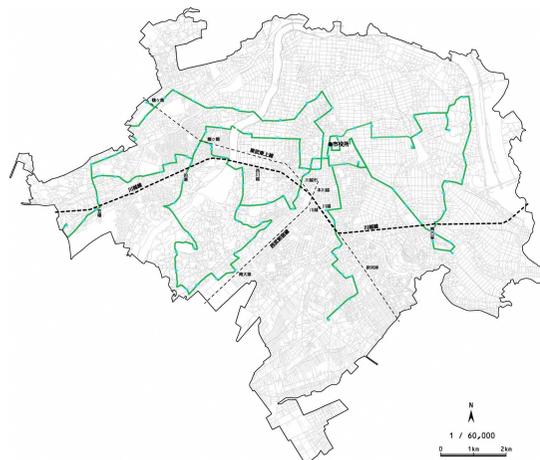
- 平成8年の運行開始時は、公共施設を利用する際の交通手段の確保、交通不便地域の交通手段の確保、高齢者・障害者等の移動に配慮した交通手段の確保を目的に、総合福祉センター（オアシス）を起点・終点とし、主要公共施設や駅を循環する路線など、東西南北の4コースで運行をしていた。
- その後路線の拡大や運行ルートの変更を行ってきたが、運行経費の増大や利用者数の伸び悩み等から、市内を5地区に分け、地区内の中心となる駅と住宅地や主な施設を運行することや路線バスと競合しないこと等を基準とし、平成18年に路線廃止を含む路線の全面見直しを行った。
- 以降、平成25年及び平成30年の見直しを経て、下記の目的で現在運行している。

（現在の目的）

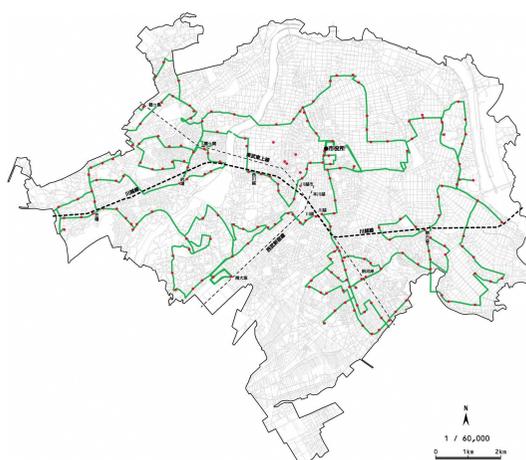
- ① 路線バスを補完する公共交通機関として交通空白地域の解消を目指す。
- ② 住宅地や鉄道駅と主要公共施設を連絡する交通手段としての役割を果たす。
- ③ 高齢者、障害のある方に配慮した交通手段を確保する。

● 路線の変遷

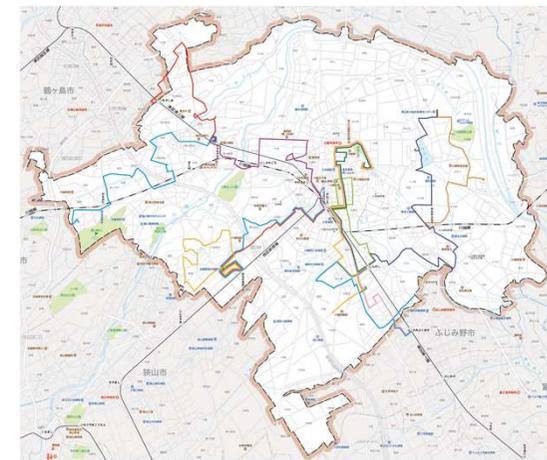
H8.10 運行開始当初



H18.12 路線変更(廃止含む)



現在



【川越シャトル】現状について

3 現状について

【運行面からみる現状】

- 幾度の路線見直しを経て、現在運行している13系統すべてにおいて、路線バスと競合する路線はなく、路線バスとの棲み分けはできている。
- 各路線をみると、市中心部の3駅周辺などの都心核や地域核の駅、またその他の駅など交通結節点間の移動が中心の路線となっており、駅周辺や住宅地など7割を超えるバス停が居住誘導区域内にある。
- 車両10台（その他予備車両2台）で運行しているが、現行ダイヤだと運行便数を増便する余裕はない。

● 各路線の交通結節点への乗り入れ状況など

系統	区間	都心核	地域核	都心核や地域核以外の交通結節点	居住誘導区域内のバス停数（※）
10	霞ヶ関駅北口～名細市民センター～鶴ヶ島駅西口		●	●	7 (17)
11	霞ヶ関駅北口～いせはら団地～西後楽会館		●	●	10 (20)
20	川越駅西口～西川越駅～霞ヶ関駅北口	●	●		15 (17)
21	川越駅西口～大塚新田～南大塚駅北口	●	●		12 (14)
22	川越駅西口～豊田町集会所～南大塚駅北口	●	●		12 (14)
23	南大塚駅北口～卸売市場～南大塚駅北口		●		5 (13)
30	総合福祉センター～川越駅東口～南文化会館	●	●		22 (23)
31	総合福祉センター～川越駅東口～上福岡駅西口	●	●		23 (24)
32	総合福祉センター～川越駅東口～新河岸駅西口	●	●		17 (17)
33	新河岸駅西口～上福岡駅西口～寺尾折り返し場		●		15 (20)
34	新河岸駅東口～川越駅東口～新河岸駅東口	●	●		21 (21)
40	南古谷駅～グリーンパーク～埼玉医大		●	●	2 (12)
41	新河岸駅東口～南古谷駅～埼玉医大		●	●	12 (28)

※括弧内は路線全体のバス停数。居住誘導区域縁辺の施設内のバス停は区域内として含めている。

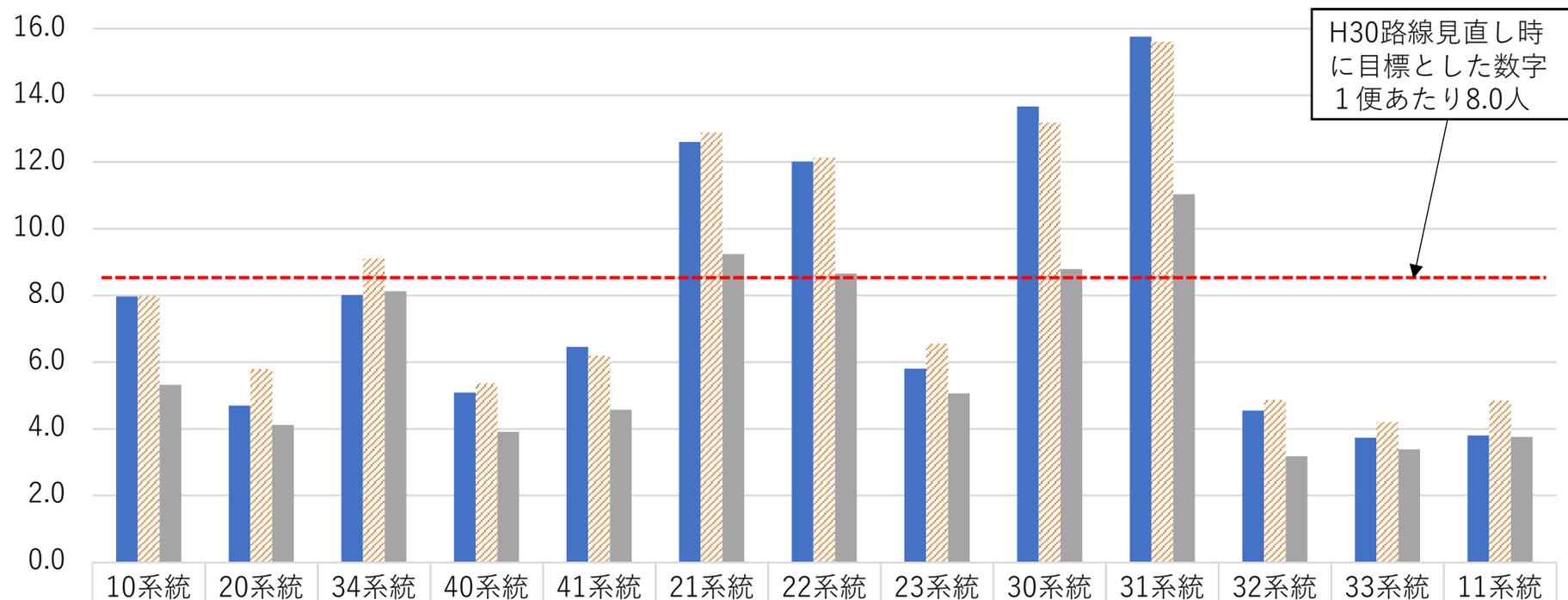
【川越シャトル】現状について

【利用状況からみる現状】 （年度別利用者数から）

- 近年、利用者数は微増で推移していたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度の利用者数は289,684人となり、令和元年度（405,489人）と比べ、約29%利用者が減った。
- 1便あたり利用者数をみると、一番多い路線で15.6人、少ない路線で4.2人（令和元年度）と、路線によって利用状況の差が大きい。

● 1便あたり利用者数（H30～R2）

18.0 (人)



【川越シャトル】現状について

(OD調査から)

- 令和3年6月に実施したOD調査（乗降客数調査）において、バス停別の利用状況をみると、上位10か所のうち駅など交通結節点が8か所占めており、駅など交通結節点の利用が多かった。
- また、OD状況（どこで乗ってどこで降りたか）をみると、調査期間中の乗車人員6,630人のうち5,450人が駅など交通結節点を起点（出発地）又は終点（目的地）とし、利用していた。
- 一定数の利用者が駅へ（から）アクセスしていることから、川越シャトルは都心核と地域核、地域核や交通結節点間のネットワークの形成に寄与しているといえる。

● バス停別乗降者数（上位10か所） (人)

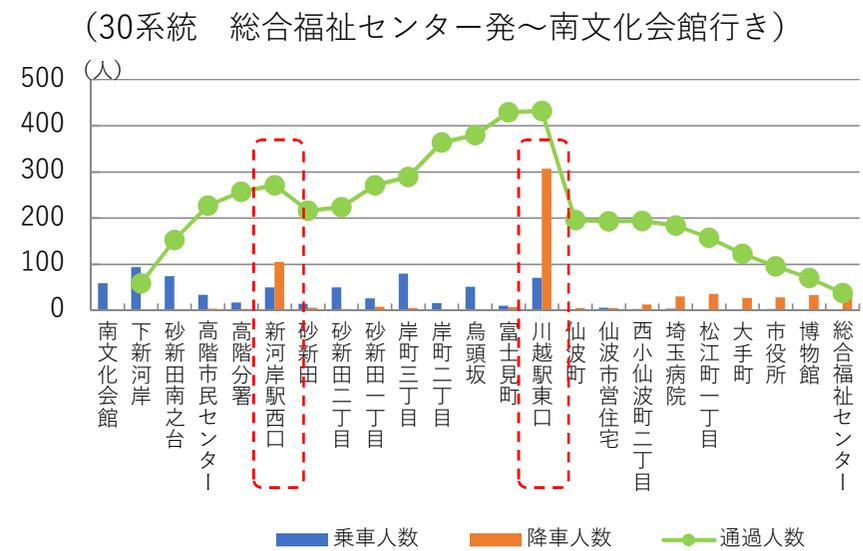
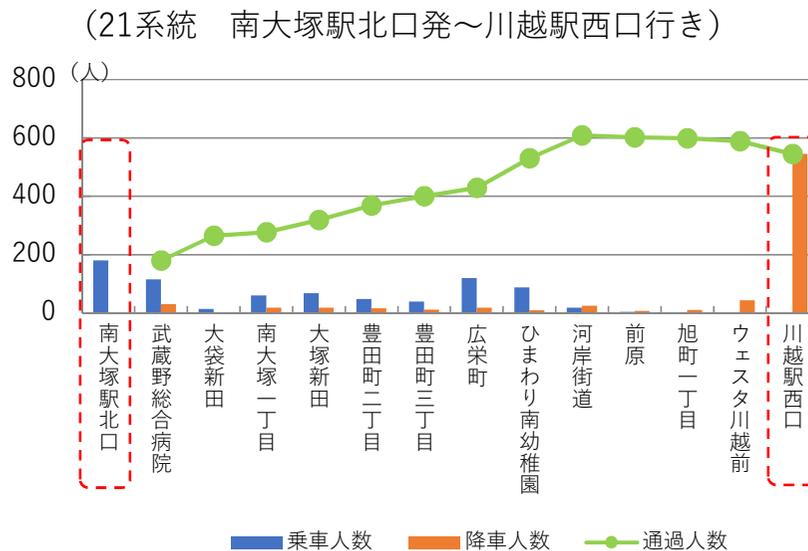
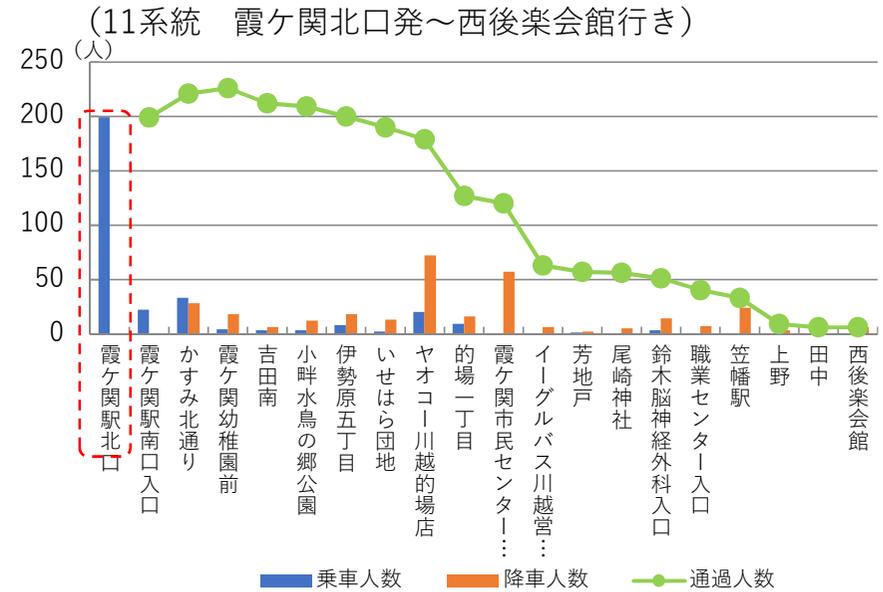
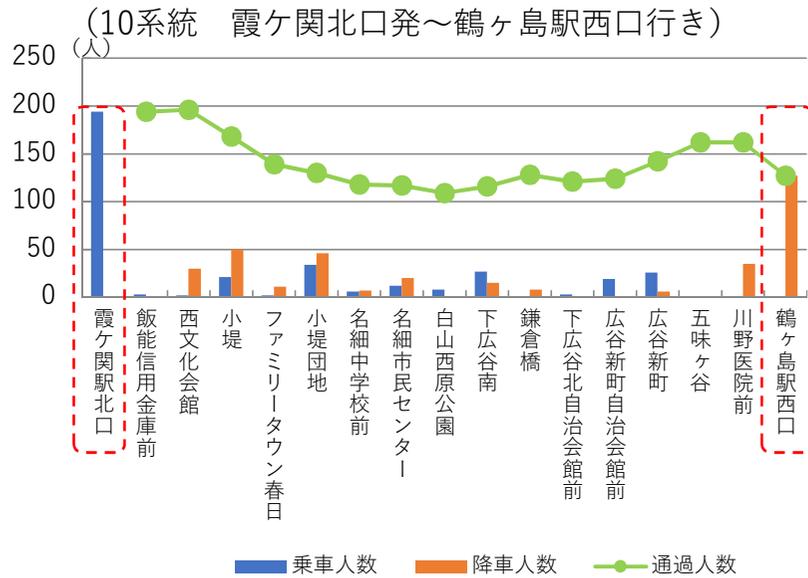
順位	バス停	乗車	降車	合計
1	川越駅西口	764	795	1,559
2	川越駅東口	484	629	1,113
3	霞ヶ関駅北口	429	384	813
4	南大塚駅北口	325	292	617
5	新河岸駅西口	206	212	418
6	埼玉医大	187	181	368
7	広栄町	182	165	347
8	南古谷駅	149	195	344
9	武蔵野総合病院	182	161	343
10	鶴ヶ島駅西口	154	127	281

● OD別乗車人員（上位10区間） (人)

順位	区間	乗車人員	1日平均
1	川越駅西口～広栄町	269	38.4
2	川越駅西口～ひまわり南幼稚園	193	27.6
3	川越駅西口～武蔵野総合病院	188	26.9
4	南古谷駅～埼玉医大	142	20.3
5	川越駅西口～南大塚駅北口	140	20.0
6	川越駅東口～烏頭坂	125	17.9
7	川越駅東口～岸町三丁目	110	15.7
8	川越駅西口～大塚新田	107	15.3
9	川越駅西口～南大塚一丁目	98	14.0
10	霞ヶ関駅北口～小堤団地	95	13.68

【川越シャトル】現状について

● バス停間利用状況（全日）の例



【川越シャトル】現状について

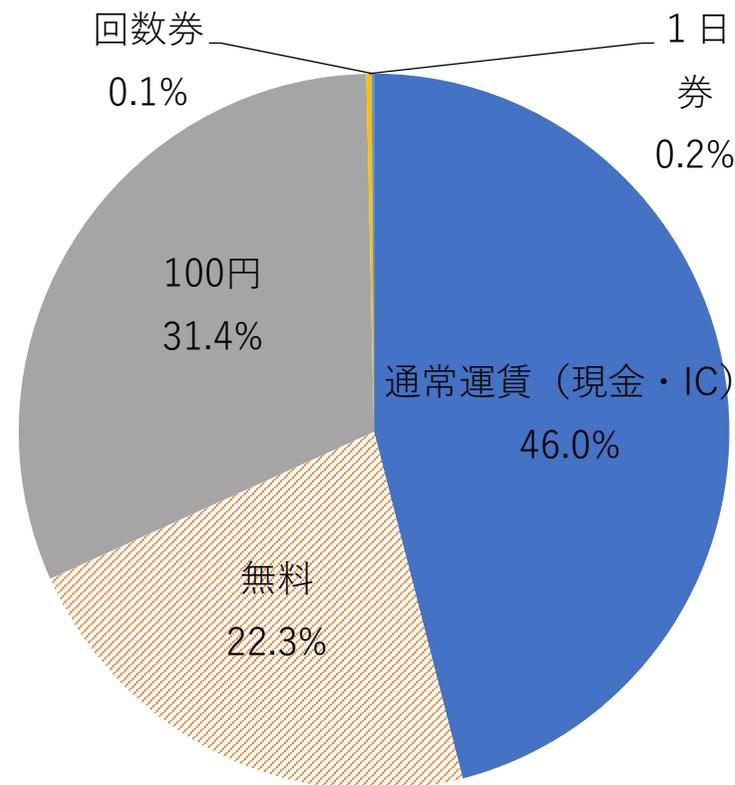
【超高齢化社会に向けた対応など】

- 令和2年度の利用状況をみると、特別乗車証を利用し何らかの割引を受けた、70歳以上の高齢者や障害のある方（介護者含む）の利用は155,475人であり、半数を超えており、高齢者や障害のある方の社会参加の一端を担っている。
- 川越シャトルの車両は全台ノンステップバスとなっており、高齢者や障害のある方に配慮した仕様となっている。

● 券種別利用者の内訳

	H30	R1	R2
現金	33,208	31,464	22,114
ICカード	123,222	146,321	111,090
特別乗車証	76,669	83,561	64,538
100円	150,628	137,314	90,937
1日券	3,890	4,224	659
回数券	2,550	2,605	346

● 券種別利用者の内訳（令和2年度）



【川越シャトル】現状について

【事業費からみる現状】

- 路線見直しによる効率化や特別乗車証制度の見直し（運賃無料の対象を80歳以上から90歳以上に、運賃100円の対象を70～89歳とした）により、平成30年度の運賃収入は平成29年度と比べ、約18%増加した。
- 一方で、人件費の増加など運行経費は増加傾向にあり、運行面（路線数、車両数）は変わらなくても毎年の補助金額は増加傾向にある。
- また、令和2年度は利用者数の減少により、運賃収入は減少し、補助金額は増加した。
- 今後も更なる少子高齢化に対応する費用は増加する見込みなど、本市は厳しい財政運営が続く中、同規模程度の事業費の中で、効率的な運行をしていく必要がある。

● 5年間の運行経費などの状況

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
運行日数	359日	359日	359日	360日	359日
総運行キロ数	426,754km	425,935km	426,351km	425,741km	425,465km
運行便数	46,720便	46,810便	48,476便	48,480便	48,448便

※運行便数は、イベント等の臨時運休は除いていない。

運行経費（円） （前年比）	159,547,080 （+5.6%）	178,907,988 （+12.1%）	175,933,845 （-1.7%）	201,294,420 （+14.4%）	195,306,126 （-3.0%）
運賃収入（円） （前年比）	35,315,565 （-2.0%）	36,789,436 （+4.2%）	43,499,023 （+18.2%）	43,827,937 （+0.8%）	30,624,053 （-30.1%）
補助金額（円） （前年比）	124,231,515 （+7.9%）	142,118,552 （+14.4%）	132,434,822 （-6.8%）	157,466,483 （+18.9%）	164,682,073 （+4.6%）

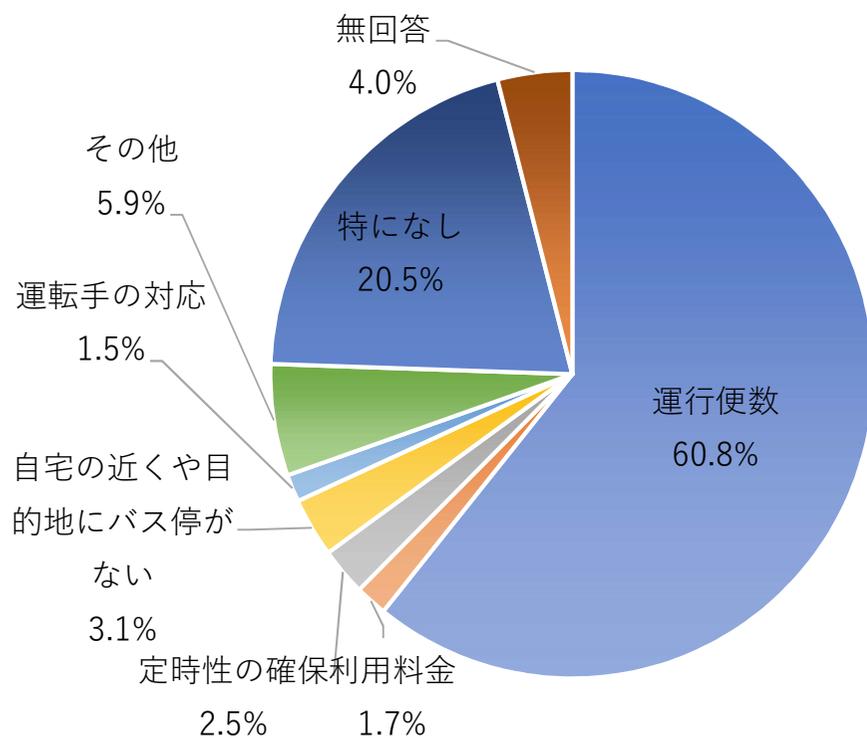
※人件費以外の運行経費の主な増加要因としては、車両の更新（H29、H30、R1）や路線見直しにかかる経費（H29）、IC機器改修費（R1）が挙げられる。

【川越シャトル】現状について

【利用者が望むこと】 (利用者アンケートから)

- OD調査に併せて実施した川越シャトル利用者アンケートをみると、川越シャトルに改善してほしいことの一番は、運行便数の増便だった。
- 自由記載においても、平日ダイヤと休日ダイヤを同じにするなど分かりやすいダイヤ、電車などとの乗り継ぎを考慮したダイヤ、現在の便数を維持してほしいという声も一定程度あった。

● 川越シャトルに改善してほしいこと



自由記載 (抜粋)

内容

(混んでいる時に座れないため、利用者の多い時間帯、通勤時間帯など) 便数を増やしてほしい。

路線がなくなると困る。現状維持でよいので続けてほしい。

混乱するので、平日ダイヤと休日・祝日ダイヤであまり差がない方がよい。

電車との乗り継ぎがよいと利用しやすい。

70歳以上(75歳から、80歳から)を無料にしてほしい。

路線図や時刻表が分かりづらい。

川越シャトルがあると高齢者や障害者には助かる。

雨の日の利用が多い。

【川越シャトル】課題について

4 課題について

(1) まちづくりに基づいた交通であること

- 引き続き、路線バスと競合せず、路線バスを補完する役割を担う公共交通機関とする必要がある。
- コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに向けて、居住誘導区域などの住宅地から駅など交通結節点へのアクセスを基本とした交通を目指していく必要がある。

(2) 超高齢化社会への対応など誰もが利用しやすい交通であること

- 現状、70歳以上の高齢者や障害のある方の利用が半数を超えている。
- 今後も超高齢化社会の進展に向け、高齢者や障害のある方の移動ニーズを踏まえつつ、引き続き、利用しやすく、また安心して乗ることができる環境づくりに努めていく必要がある。
- また、危険バス停を移動・廃止するなど、引き続き、安全性を考慮したルートやバス停の設定をしていく必要がある。

(3) 効率的な運行が必要

- 全13路線のうち利用の少ない路線があること、また路線の中でも利用が少ない区間があること、また運行日や時間帯によって利用者が少ない便があるなど、効率的な運行でない部分がある。
- 利用者が望むことは運行便数の増便だが、現状の路線やダイヤでは増便をする余裕はなく、今後は利用状況や利用ニーズを踏まえた、効率的な運行（路線設定やダイヤなど）をしていく必要がある。

(4) 持続可能な交通であること

- 新型コロナウイルス感染症の影響により市税収入の見通しは不透明であり、今後も更なる少子高齢化に対応する費用は増加する見込みなど、本市は厳しい財政運営が続く中、現状と同規模程度の事業費の中で、効率的な運行を行い、持続可能な交通を目指していく必要がある。

【川越シャトル】目的（案）について

5 目的（案）について

（引き続き必要なこと）

□路線バスを補完する交通

- これまでも路線バスが運行するほど利用ニーズがない地域や路線バスが通れないようなルートを実行するなど、路線バスと競合しないよう路線設定を行っており、引き続き、路線バスを補完する役割を果たしていく。

□高齢者、障害のある方に配慮した交通

- 今後進展する超高齢化社会に向け、引き続き高齢者や障害のある方が利用しやすい、乗りやすい環境づくりに努めていく。

（これから必要なこと）

□かわまると一体となった交通空白地域の解消

- 運行開始から路線バスが通らない交通空白地域の解消のため、一定の役割を果たしていたものの、地域を線と線で結ぶバスでは、散在する交通空白地域の全てを解消するには至らないことから、新たな交通手段として、交通空白地域を面でカバーするデマンド型交通かわまるとを導入した。
- 今後は、デマンド型交通かわまると一体となって、交通空白地域の解消を目指していく。

□利用ニーズの高い地域への運行

- これまでも駅や公共施設、病院等と住宅地を結び「生活の足」として役割を果たしてきたところであり、駅を中心とした路線となっている。
- これからも引き続きその役割を担いつつ、その上で、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを意識し、居住誘導区域内にある住宅地を連絡するなど、利用ニーズを踏まえた効率的な運行を目指していく。



【川越シャトルの目的（役割）案】

- 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。**
- 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。**
- ③ **高齢者や障害のある方に配慮した交通とする。**

デマンド型交通「かわまる」

【かわまる】これまでの運行の経緯

1 導入の経緯・現在の目的（役割）

（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替え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住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。
- 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31年2月から段階的に運行を開始し、令和2年12月には市中心部を除く市全域で運行が始まったところである。

（現在の目的）

- ① 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、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。

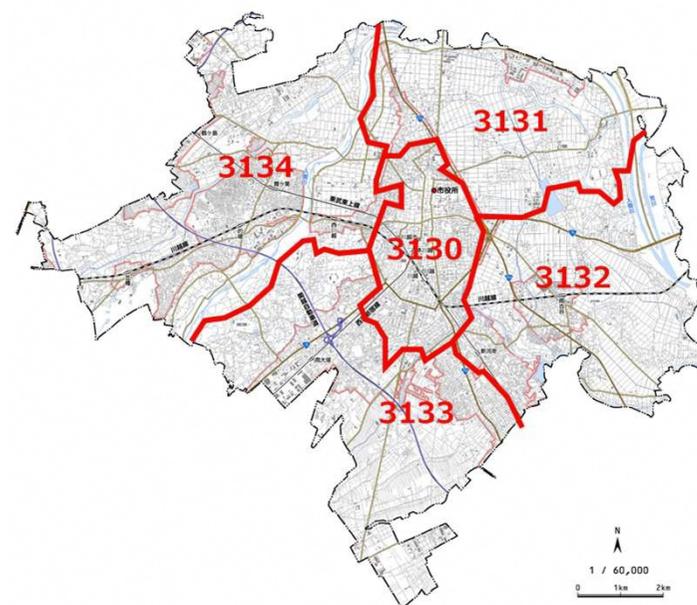
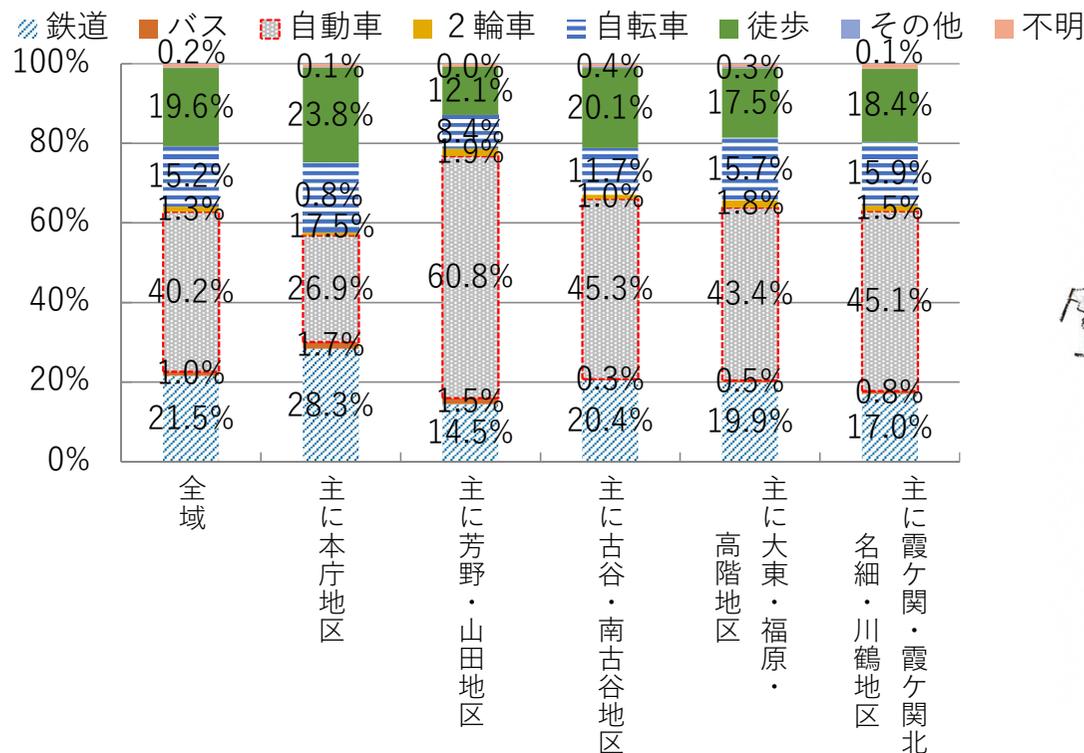
【かわまる】立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略による位置づけ

2 立地適正化計画及び都市・地域総合交通戦略による位置づけ

(交通空白地域における移動手段の確保)

- 立地適正化計画や交通戦略では、公共交通が不便な地域（特に芳野・山田地区）においては自動車利用が多いため、今後、高齢等により自動車利用ができなくなった場合、移動に制約等が生じる可能性があり、移動手段の確保を図る必要があるとされた。
- その上で、交通戦略では交通空白地域に新たな交通手段の導入を進めるとし、デマンド型交通が導入されたところである。

● 代表交通手段分担率（H30）



※第6回東京都市圏パーソントリップ調査(H30)より作成 **17**

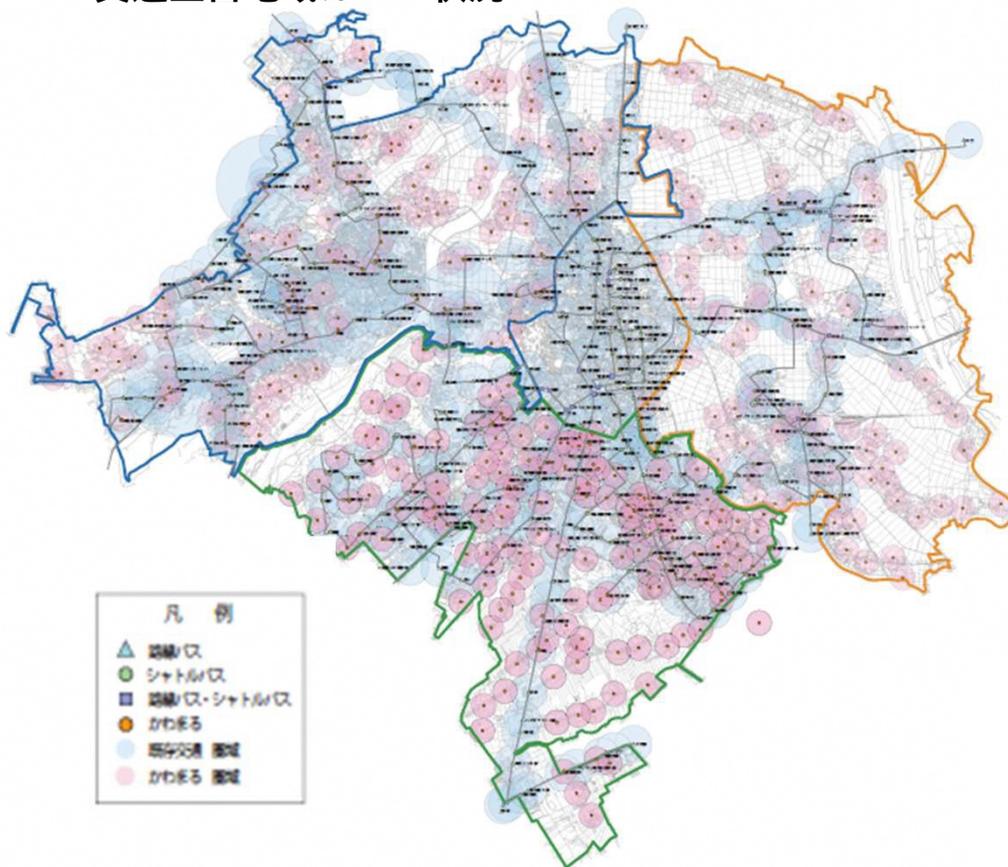
【かわまる】現状について

3 現状について

【運行面からみる現状】

- 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合わせて69,878人だったが、導入後の交通空白地域人口は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) (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) (km²)

区域	面積	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	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%)

※かわまる導入後の交通空白地域人口は、駅から半径800m、バス停から半径300m、かわまるの乗降場から半径200m圏外の人口としている。

【かわまる】現状について

【利用状況等からみる現状】 (登録者数と利用者数)

- 令和3年12月末時点の登録者数は、16,204人である。
- 平成31年2月の運行開始から令和3年3月まで合計で13,633人の利用があった。
- 令和3年度は12月まで7,846人の利用があり、新型コロナの影響により減少した利用者数も回復傾向にある。
- 令和2年12月から運行開始した地区1（芳野・古谷・南古谷）は、他区域と比べ低調な利用となっている。

● 利用者数など（H30～R3.12）

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
登録者数	6,532人	12,944人	15,678人	16,204人
地区1	—	—	2,398人	2,549人
地区2	—	5,718人	6,253人	6,464人
地区3	6,532人	7,226人	7,027人	7,191人
利用者数	467人	4,925人	8,241人	7,846人
地区1	—	—	571人	1,566人
地区2	—	523人	4,091人	3,145人
地区3	467人	4,402人	3,579人	3,135人
1日あたり利用者数				
地区1	—	—	5.0人	5.8人
地区2		10.3人	11.4人	11.6人
地区3	11.1人	12.2人	10.0人	11.5人

※令和3年度の登録者数は令和3年12月末時点、利用者数は令和3年12月までの数字。

【かわまる】現状について

(市民センター管内別利用者数)

- 市民センター管内別の利用者数をみると、もともと公共交通が不便な地域（車移動が多い地域）において、利用が少ない。

● 居住地別利用者数（令和3年4月から12月まで）

運行区域	居住地	利用者数（人）		（参考）人口比（R3.3時点）	
地区 1	芳野	143	9.9%	5,572	13.6%
	古谷	212	14.6%	10,365	25.2%
	南古谷	1,096	75.5%	25,125	61.2%
地区 2	高階	1,734	61.1%	53,341	48.8%
	福原	720	25.4%	20,769	19.0%
	大東	385	13.6%	35,276	32.2%
地区 3	霞ヶ関	1,260	42.4%	32,516	33.6%
	霞ヶ関北	371	12.5%	16,854	17.4%
	川鶴	179	6.0%	5,601	5.8%
	名細	975	32.8%	29,846	30.8%
	山田	189	6.4%	11,977	12.4%

※利用者数の比率は、各区域ともに本庁及び区域外の利用者や居住地不明の同乗者を除き算出している。

【かわまる】現状について

(交通空白地域居住者の利用状況など)

- 令和3年10月末時点の登録者（16,057人）のうち、交通空白地域内に住んでいる人は、3,991人で24.9%であった。
- 運行開始から令和3年3月までの実利用者（1,182人）のうち、交通空白地域に住んでいる人は、367人で31.0%であった。

●登録者が交通空白地域に住んでいるか（令和3年10月末時点）

運行区域	登録者計(人)	交通空白地域に居住(人)		それ以外(人)	
地区1	2,521	1,071	42.5%	1,450	57.5%
地区2	6,414	1,514	23.6%	4,900	76.4%
地区3	7,122	1,406	19.7%	5,716	80.3%
合計	16,057	3,991	24.9%	12,066	75.1%

●利用者が交通空白地域に住んでいるか（平成31年2月から令和3年3月まで）

運行区域	実利用者計(人)	交通空白地域に居住(人)		それ以外(人)	
地区1	106	55	51.9%	51	48.1%
地区2	455	142	31.2%	313	68.8%
地区3	621	170	27.4%	451	72.6%
合計	1,182	367	31.0%	815	69.0%

※交通空白地域は、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m圏外の地域をいう。
 ※なお、利用登録時の住所から交通空白地域に住んでいるかどうか判定している。

【かわまる】現状について

(属性別の利用状況)

- 登録者の6割は70歳以上で、また利用者の8割超は70歳以上であり、高齢者の利用が多い。

● 属性別登録者の内訳 (令和3年12月末時点)

属性	登録者数(人) ※各区域の合計	
未就学児	299	1.8%
小学生	334	2.1%
障害児 (小学生)	19	0.1%
70歳以上	10,115	62.4%
障害者	607	3.7%
一般	4,830	29.8%
合計	16,204	

● 属性別利用者の内訳 (令和3年4月から12月まで)

属性	利用者数(人) ※各区域の合計	
未就学児	58	0.7%
小学生	137	1.7%
障害児 (小学生)	0	0.0%
70歳以上	6,615	84.3%
障害者	477	6.1%
障害者の 介護者	22	0.3%
一般	465	5.9%
未登録の 同乗者	72	0.9%
合計	7,846	

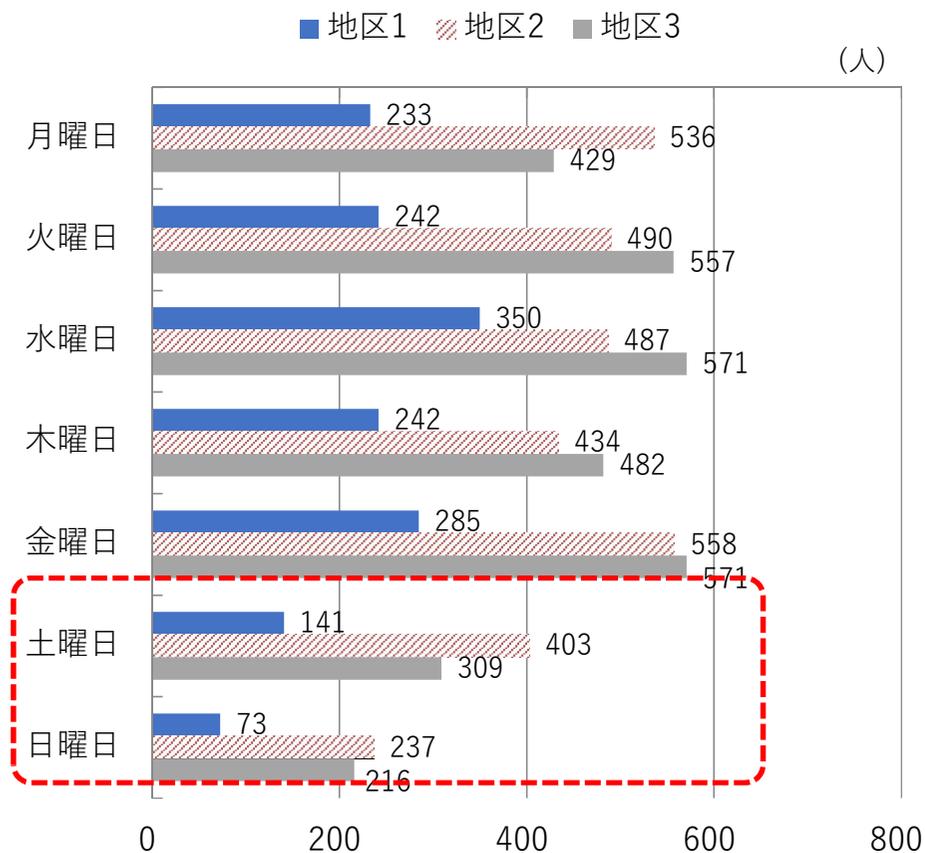
※登録者・利用者ともに、数字は各区域の合計。また、70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。

【かわまる】現状について

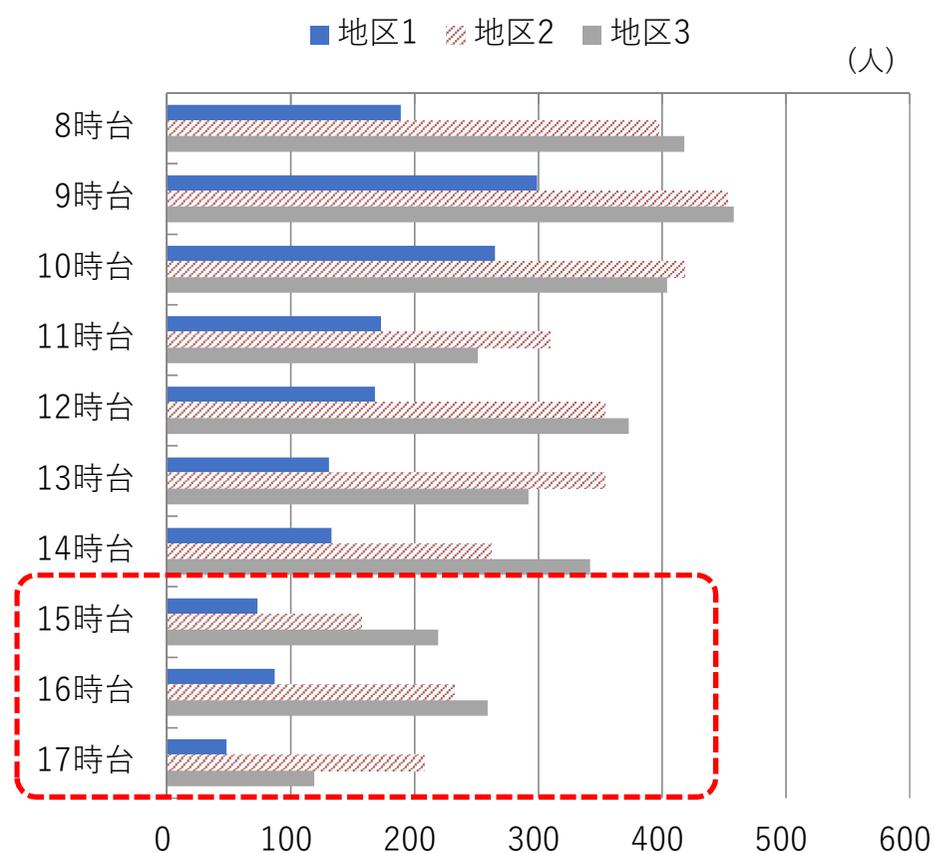
(曜日別時間帯別の利用状況)

- 曜日別の利用状況を見ると、平日の利用が多く、休日の利用が少ない。
- 時間帯別の利用状況を見ると、比較的午前中の利用が多い。また、夕方の時間帯の利用が少ない。

● 曜日別の利用状況 (令和3年4月から12月まで)



● 時間帯別の利用状況 (令和3年4月から12月まで)



※なお、11時～11時30分、15時～15時30分は運転手の休憩のため利用はない。

【かわまる】現状について

【事業費からみる現状】

- 補助金額は、1地区あたり900万円～1,000万円であり、1年間運行すると、3地区合わせて3,000万円前後である。
- バスのように輸送人員が多いわけではない（1人の場合も多い）ので、大幅な運賃収入の増加は見込めない。

● 運行経費など（H30～R2）

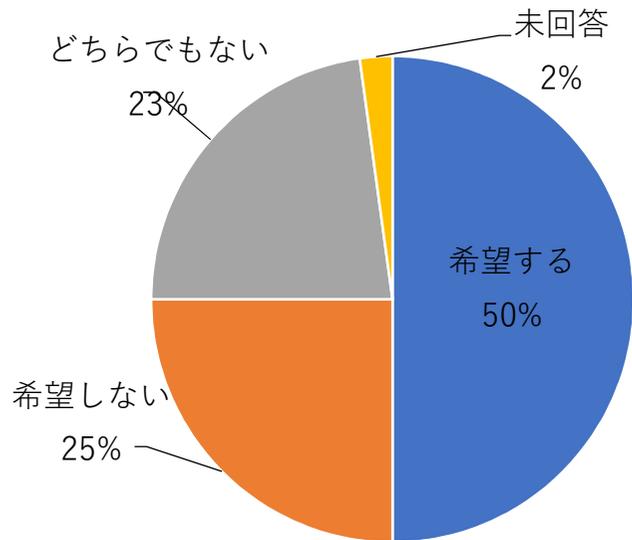
	平成30年度	令和元年度	令和2年度
運行経費（円）	2,025,022	13,964,246	25,309,136
地区1	—	—	4,381,578
地区2	—	3,135,706	10,228,930
地区3	2,025,022	10,828,540	10,698,628
運賃収入（円）	139,074	1,422,246	2,329,546
地区1	—	—	170,364
地区2	—	146,727	1,129,273
地区3	139,074	1,275,519	1,029,909
補助金額（円）	1,885,948	12,542,000	22,979,590
地区1	—	—	4,211,214
地区2	—	2,988,979	9,099,657
地区3	1,885,948	9,553,021	9,668,719

【かわまる】現状について

【利用者が望むこと】 (利用者アンケートから)

- 区域をまたいだ運行を望むか聞いたところ、半数の利用者が区域をまたいだ運行を望んだ。
- 要望することは、車両を増やしてほしいが多く、次いで乗降場の数を増やしてほしい、次いで運賃を安くしてほしいだった。

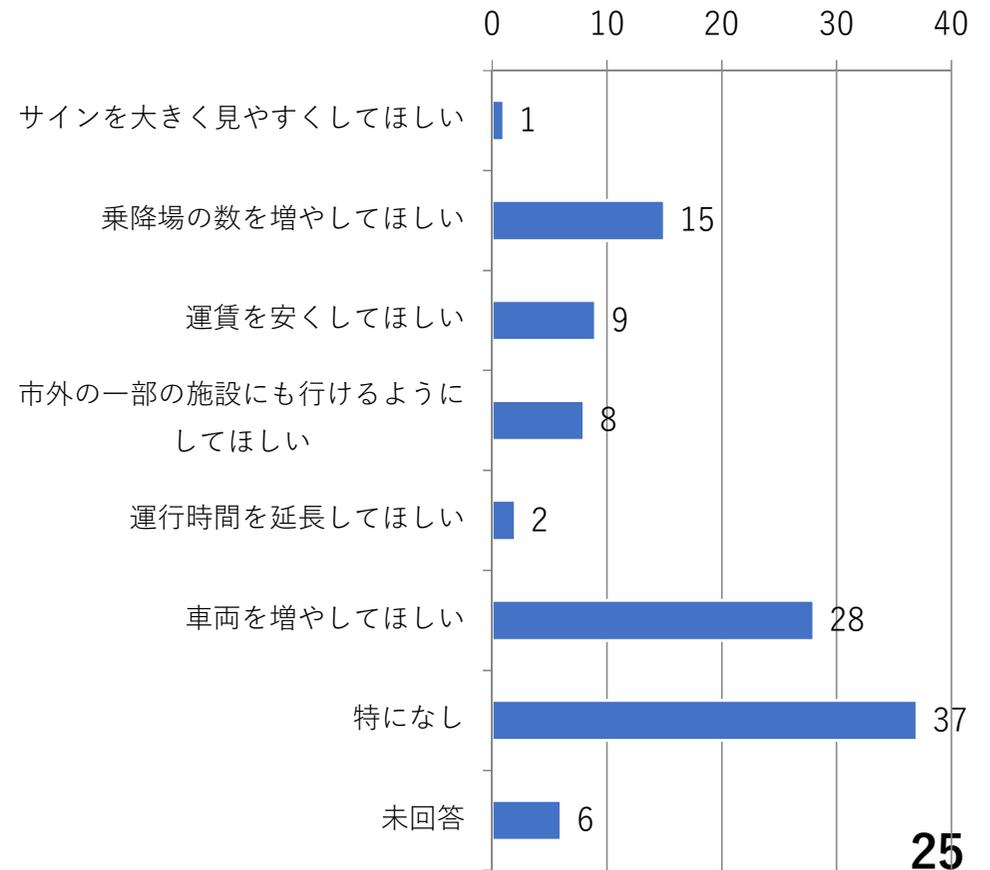
● 区域をまたいだ運行を望むか



行きたい場所	回答者数 (人)
市中心部	36
埼玉医科大学総合医療センター	10
新河岸駅	4
上福岡	2

※行きたい場所については、複数回答あり

● かわまるに要望すること (複数回答)



【かわまる】現状について

● その他の意見など（自由記載）（抜粋）

項目	内容
利用目的	いつもは行きは歩きで行き、荷物がある帰りにかわまるに乗る。
利用目的	最寄駅が鶴瀬駅の娘の家へ行くため（電車に乗り継いで）。
利用目的	池袋病院以外はワクチン接種の時に別の病院に行くのに利用した。
利用目的	自分でも車を運転できるが、駐車場の心配をしなくて良いのでかわまるを使っている。
制度関係	川越駅など行ければ最高とも思うが、現状で非常に満足している。
制度関係	運行時間を延長してもらえれば、帰りの通勤にも使える。
予約	希望の時間に予約が取りたい。
予約	帰りの予約時間は希望より遅いが、用がないから待っているので問題ない。
予約	希望通りの時間に予約が取れなくても、インターネット予約であればストレスを感じない。
予約	午後の利用が多いので、予約はとりやすい。
予約	予定が急に入ったときに予約が取りづらい。
予約	予約が取れる時間に合わせて乗っている。
乗降場	プレートが小さくて、最初分かりづらかった。
乗降場	自宅の近くに乗降場があるとよい。
料金	料金はある程度距離があれば納得だが、ちょいのりで500円は払えない。
その他	車がない人にとっては便利だと思う。
その他	かわまるがあることにより気が楽になった。
その他	1人で乗ることが多くもったいないと思う。
その他	知らない人が多いと思う。周知をした方がよい。

【かわまる】課題について

4 課題について

(1) 交通空白地域の移動支援のための交通であること

- かわまるを導入し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。また、交通空白地域の住民の利用状況は3割程度であり、川越シャトルではカバーできない交通空白地域における市民の移動を支援するという役割について、一定程度果たしている。
- また、現状かわまるの利用が低い地域（車移動が多い地域）もあるが、高齢化が進展し、今後移動困難者が増える可能性もある。
- 引き続き、交通空白地域対策として、川越シャトルを補完する役割を担う公共交通機関とする必要がある。

(2) 更なる制度周知や利便性の向上が必要

- 全区域運行開始から1年経ったばかりであり、更なる制度の周知を行い、登録者の裾野を広げ、利用者増につなげていく必要がある。
- また、利用者の8割超は高齢者であり、高齢者の利用が多いことも踏まえた、利便性の向上を図っていく必要がある。
- さらに、効率的な運行を目指し、利用の少ない休日等への対応が必要である。

(3) PDCAサイクルの推進

- 現状、地域によって利用状況にもバラツキがあるが、今後は利用状況等に注視しつつ、費用対効果も含め、デマンド型交通という移動手段について、最適か検証し、また改善していく必要がある。

【かわまる】目的（案）について

5 目的（案）について

（引き続き必要なこと）

□交通空白地域における市民の移動支援のための交通

- ・ 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圏以外のエリアの交通空白地域に地域内乗降場を設置し、当該地域に住む市民の移動を支援している。
- ・ 運行開始から間もないこともあるが、全体の利用者の3割は当該地域に住む市民であり、今後も引き続き、当該地域に住む移動支援のための交通として、役割を果たしていく。

□路線バスや川越シャトルをカバーする役割

- ・ 地域を線と線で結ぶ川越シャトルは、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを意識し、居住誘導区域内にある住宅地を連絡するなど、利用ニーズを踏まえた効率的な運行をしていく必要がある。
- ・ 引き続き、路線バスはもとより、効率的な運行を目指す川越シャトルをカバーする役割を果たしていく。



【かわまるの目的（役割）案】

- 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。**