

川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価（施策の進捗状況）

施策の進捗状況について、以下の通り3段階（A～C）で中間評価を行ったところ、A評価が2項目、B評価が5項目、C評価が4項目となりました。

主に計画通り進捗した事業としては、デマンド型交通かわまるの導入、笠幡駅前整備事業の推進、川越北環状線（小室～今成）整備事業の推進、中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進、川越市自転車シェアリング事業などが挙げられます。

進捗に遅れがある事業については、道路や駅前広場の整備、交差点改良など、用地交渉や多額の予算を伴うものが多くを占めています。

今後は、事業の進捗状況に合わせて実施期間を更新するとともに、補助金の活用や民間活力の導入等を図りながら、計画的な事業執行に努めていく必要があります。

施策の方針	評価	計画通り進捗／継続実施中の主な事業	遅れがある／未実施の主な事業
1-1 公共交通路線の維持と整備	B	・笠幡駅駅前広場整備 ・川越駅ホームドア設置	・南古谷駅駅前広場整備 ・地域公共交通計画策定
1-2 交通空白地域等における交通手段の確保	A	・デマンド型交通導入	
1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	C	・笠幡駅駅前広場整備	・南古谷駅周辺整備事業 ・鶴ヶ島駅西口駅前広場
1-4 公共交通の利用促進	B	・バスマップ作成	・乗継割引運賃導入
1-5 低炭素化社会の実現に向けた取組の実施	B		・環境性能に優れた自動車の促進等
2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	C	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備	・川越東環状線 ・松江町交差点整備
2-2 基幹的公共交通の維持と強化	A	・鉄道の利用促進 ・基幹的バス路線の利用促進	
2-3 東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上	C	・笠幡駅駅前広場整備	・市道0078号線整備 ・松江町交差点整備
3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	B	・中央通り線整備 ・自転車シェアリング事業	・（仮称）喜多院外堀通り線整備 ・自転車専用通行帯導入
3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	B	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備	・市内循環線整備 ・交差点改良箇所選定
3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	C	・西口私有地利活用事業 ・送迎・観光バス乗降場整備	・川越駅駅前広場改修 ・川越所沢線等整備

【各施策の進捗評価について】

各施策に紐づく事業の進捗状況を、「計画通り」：2点、「概ね計画通り」：1点、「遅れ」：0点、「大幅な遅れ」：-1点、「実施未定」または「未完了※」：-2点として計算し、

A：1.25点以上、B：0.5点以上～1.25点未満、C：0.5点未満として評価しています。

※未完了とは、交通戦略の計画期間である令和8年度までに事業が完了出来なかったものを示します。

各施策の進捗状況評価（個別評価）

【方向性 1】

施策方針 1 - 1 公共交通路線の維持と整備

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
公共交通路線の維持と整備	鉄道路線の維持	既存路線	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	バス路線の維持	既存路線	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	バス路線の新設・延伸の推進	地域核周辺等	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	駅前広場等の整備に伴うバス路線の乗り入れ	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備	H29年度	H29年度	計画通り	新河岸駅周辺地区整備事務所
		新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備	H29年度	H30年度	概ね計画通り	新河岸駅周辺地区整備事務所
		南古谷駅北口駅前広場整備	R5年度	R9年度以降	未完了	都市整備課
		南古谷駅南口駅前広場整備	R5年度	R9年度以降	未完了	都市整備課
		笠幡駅前広場整備	H30年度	H30年度	計画通り	都市整備課
	バリアフリー化の推進	東武東上線川越駅ホームドアの設置	H29年度	H29年度	計画通り	交通政策課
		内方線付き点状ブロックの設置	R2年度	R2年度	計画通り	交通政策課
		ノンステップバスの導入	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	地域公共交通計画の作成	市内全域	R元年度	実施未定	実施未定	交通政策課
川越シャトルの運行	川越シャトルの運行	市内全域	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	川越シャトルの運行見直し	市内全域	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	川越シャトル導入ガイドライン等の作成	市内全域	R元年度	実施未定	実施未定	交通政策課

施策方針 1 - 2 交通空白地域等における交通手段の確保

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
交通空白地域等における交通手段の確保	デマンド型交通等の新たな交通手段の導入	交通空白地域等	R9年度以降	R2年度	計画通り	障害者福祉課 高齢者いきがい課 交通政策課

施策方針 1 - 3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
鉄道駅の改良 及び鉄道駅周 辺の基盤整備	新河岸駅周辺地 区整備計画の推 進	新河岸駅自由通 路整備	H29 年度	H30 年度	概ね計画通り	新河岸駅周 辺地区整備 事務所
		新河岸駅橋上駅 舎整備	H29 年度	H30 年度	概ね計画通り	新河岸駅周 辺地区整備 事務所
		新河岸駅前通り 線（西口駅前広 場）整備	H29 年度	H29 年度	（再） 計画通り	新河岸駅周 辺地区整備 事務所
		新河岸駅東口駅 前通り線（東口 駅前広場）整備	H29 年度	H30 年度	（再） 概ね計画通り	新河岸駅周 辺地区整備 事務所
	南古谷駅周辺整 備事業の推進	都市計画道路南 古谷伊佐沼線整 備	R6 年度	R9 年度 以降	未完了	都市整備課
		南古谷駅北口駅 前広場整備	R5 年度	R9 年度 以降	（再） 未完了	都市整備課
		南古谷駅南口駅 前広場整備	R5 年度	R9 年度 以降	（再） 未完了	都市整備課
		南古谷駅橋上駅 舎整備	R5 年度	R9 年度 以降	未完了	都市整備課
		南古谷駅北口周 辺まちづくり （市街地拡大） 整備	R9 年度 以降	R9 年度 以降	継続実施	都市整備課
	笠幡駅駅整備事 業の推進	笠幡駅駅前広場 整備	H30 年度	H30 年度	（再） 計画通り	都市整備課
		主要地方道川越 日高線安全施設 市整備	R 元年度	R 元年度	計画通り	都市整備課
	川越駅東口駅前 広場改修事業の 推進	川越駅東口駅前 広場	R 元年度	R3 年度	遅れ	交通政策課 道路環境整 備課
	鶴ヶ島駅西口駅 前広場改修	鶴ヶ島駅西口駅 前広場	R 元年度	R9 年度 以降	未完了	交通政策課 道路環境整 備課
	三駅連携強化の 推進	川越駅・川越市 駅・本川越駅周 辺	R9 年度 以降	R9 年度 以降	継続実施	都市計画課
バス乗継拠点 の整備	鉄道駅以外のバス 乗継拠点の整備	基幹的バス路線 周辺等	R8 年度	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課
	各社と連携した バスケーシングシ ステム等の導入	基幹的バス路線 周辺等	R8 年度	実施未定	実施未定	交通政策課
バス待ち環境 の改善	上屋等の整備	路線バス利用促 進	R9 年度 以降	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
バス待ち環境の改善	上屋等の整備	事業費補助	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	バス関連情報のサイン整備	バス路線図、バス停留所周辺図等の表示	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課

施策方針 1 - 4 公共交通の利用促進

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
公共交通の利用促進	学校、民間事業者、地元自治会等を対象としたモビリティマネジメントの実施	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	公共交通利用促進イベントの開催等	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	総合バスマップの作製	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	スマホアプリを活用した鉄道及びバス情報の提供	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	乗継割引料金の導入	—	R4年度	R9年度以降	継続実施	交通政策課

施策方針 1 - 5 公共交通路線の維持と整備

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
自動車の省CO2化の促進	環境性能に優れた自動車の普及促進	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	環境政策課
	エコドライブの普及促進	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	環境政策課

【方向性 2】

施策方針 2 - 1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
都市計画道路等の整備	交通安全施設整備事業	一般県道川越越生線（的場地内）整備	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	用地課
		主要地方道川越所沢線（新宿3丁目）整備	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	用地課
	川越北環状線（小室～今成）整備の推進	3.3.44 川越北環状線街路整備事業	H30年度	H30年度	計画通り	埼玉県
	中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進	3.4.3 中央通り線街路整備	H30年度	H30年度	計画通り	都市整備課
		都市計画道路中央通り線川越市連雀町地内街路整備	H30年度	H30年度	計画通り	都市整備課
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進	新宿町1丁目地内	R8年度	R9年度以降	未完了	川越駅西口まちづくり推進室
	都市計画道路中央通り線整備の推進	脇田本町地内	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	川越駅西口まちづくり推進室
	新河岸駅周辺地区整備計画の推進	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備	H29年度	H29年度	（再）計画通り	新河岸駅周辺地区整備事務所
		新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備	H29年度	H30年度	（再）概ね計画通り	新河岸駅周辺地区整備事務所
		寺尾大仙波線（市道5315号線～市道0043号線）整備	R6年度	R6年度	計画通り	新河岸駅周辺地区整備事務所
		新河岸駅北通り線整備	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	新河岸駅周辺地区整備事務所
	南古谷駅周辺整備事業の推進	都市計画道路南古谷伊佐沼線整備	R6年度	R9年度以降	（再）未完了	都市整備課
	都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進	新宿町5丁目地内	R2年度	R4年度	遅れ	道路街路課
	都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進	脇田町地内	H30年度	R元年度	概ね計画通り	道路街路課
	都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進	宮下町地内	R7年度	R7年度	未完了	道路街路課

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
都市計画道路等の整備	(仮称)川越東環状線整備(市道0023号線)の推進	府川地内	R3年度	R6年度	遅れ	道路街路課
	(仮称)川越東環状線整備(市道3571号線・市道3027号線)の推進	菅間地内	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	道路街路課
交差点改良の推進	新宿町3丁目交差点改良の推進	新宿町1丁目地内	H30年度	R5年度	大幅な遅れ	川越駅西口まちづくり推進室
	交通安全施設整備事業	主要地方道川越栗橋線(府川地内)整備	R3年度	R7年度	大幅な遅れ	道路街路課
	松江町交差点整備の推進	松江町1丁目地内	H30年度	R9年度以降	未完了	道路街路課
	市道0078号線整備(霞ヶ関小学校東側交差点)の推進	笠幡地内	H30年度	R6年度	大幅な遅れ	道路街路課
	交差点改良箇所の選定	中心市街地	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課 道路街路課

施策方針 2-2 基幹的公共交通の維持と強化

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保	立地適正化計画の推進	都市機能誘導区域及び居住誘導区域	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	都市計画課
基幹的公共交通の維持・強化	鉄道路線のサービス水準の維持・強化	鉄道輸送力の維持・強化	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
		鉄道路線に接続するバス路線等の整備	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	基幹的バス路線のサービス水準の維持・強化	基幹的バス路線に接続する支線の整備	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化(PTPSの導入等)	基幹的バス路線	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	鉄道の利用促進	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課
	基幹的バス路線の利用促進	—	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	交通政策課

施策方針 2-3 東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通
アクセス性の向上

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
ゴルフ競技会場周辺等のアクセス性向上	市道 0074 号線整備の推進	笠幡地内	R 元年度	R 元年度	計画通り	道路街路課
	市道 0078 号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進	笠幡地内	H30 年度	R6 年度	（再） 大幅な遅れ	道路街路課
	鉄道路線の維持・強化	鉄道輸送力の強化	R 元年度	R3 年度	遅れ	交通政策課
	バス路線の維持・強化	バス輸送力の強化	R 元年度	R3 年度	遅れ	交通政策課
	笠幡駅前整備事業の推進	笠幡駅前広場整備	H30 年度	H30 年度	（再） 計画通り	都市整備課
	松江町交差点整備の推進	松江町 1 丁目地内	H30 年度	R 9 年度以降	（再） 未完了	道路街路課
観客等の輸送力強化	観客等の輸送力強化	川越駅西口周辺	R 元年度	R3 年度	遅れ	オリンピック大会室 交通政策課

【方向性3】都心核の特性に応じた移動環境の確保

施策方針3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進	北部市街地	R元年度	R9年度以降	継続実施	交通政策課
安全で快適な歩行者ネットワークの構築	ゾーン30生活道路対策の推進	北部市街地周辺	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	防犯・交通安全課
	三駅連携強化の推進	川越駅、川越市駅、本川越駅周辺	R9年度以降	R9年度以降	(再)継続実施	都市計画課
	都市計画道路市内循環線(脇田町)整備の推進	脇田町地内	H30年度	R元年度	(再)概ね計画通り	道路街路課
	都市計画道路本川越駅前通線整備の推進	西小仙波地内	H29年度	R元年度	遅れ	道路街路課
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進	新宿町1丁目地内	R8年度	R9年度以降	(再)未完了	川越駅西口まちづくり推進室
	都市計画道路中央通り線整備の推進	脇田本町地内	R9年度以降	R9年度以降	(再)継続実施	川越駅西口まちづくり推進室
	観光案内板等サイン整備の推進	中心市街地	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	観光課
	バリアフリーに配慮した歩行空間整備の推進	中心市街地	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	道路街路課 道路環境整備課
	歴史的地区環境整備街路(歴みち)事業の推進	立門前線	R元年度	R5年度	大幅な遅れ	都市景観課 道路街路課
		(仮称)連雀町新富町通線	R4年度	R5年度	概ね計画通り	道路街路課
		(仮称)喜多院外堀通り線	R4年度	R9年度以降	未完了	道路街路課
都市計画道路の見直し	都市計画道路中央通り線(連雀町～仲町交差点区間)整備の推進	連雀町、仲町地内	R元年度	R元年度	計画通り	都市計画課
安全な自転車走行空間の確保	自転車専用通行帯等の導入	中心市街地	R9年度以降	R9年度以降	継続実施	防犯・交通安全課 交通政策課 道路街路課 道路環境整備課
	都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進	新宿町5丁目地内	R2年度	R4年度	(再)遅れ	道路街路課

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
安全な自転車走行空間の確保	市道 0016 号線歩道整備事業の推進	神明町、石原町、今成、月吉町地内	R2 年度	R6 年度	大幅な遅れ	道路環境整備課
中心市街地内の多様な移動手段の確保	観光客用巡回バス路線の充実	中心市街地	R9 年度以降	R9 年度以降	継続実施	交通政策課
	コミュニティサイクルの充実	川越市自転車シェアリング事業	R9 年度以降	R9 年度以降	継続実施	交通政策課

施策方針 3 - 2 中心市街地における交通渋滞の緩和

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
都市計画道路等の整備	川越北環状線（小室～今成）整備の推進	3.3.44 川越北環状線街路整備事業	H30 年度	H30 年度	（再）計画通り	埼玉県
	中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進	3.4.3 中央通り線街路整備	H30 年度	H30 年度	（再）計画通り	都市整備課
		都市計画道路中央通り線川越市連雀町地内街路整備	H30 年度	H30 年度	（再）計画通り	都市整備課
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進	新宿町 1 丁目地内	R8 年度	R9 年度以降	（再）未完了	川越駅西口まちづくり推進室
	都市計画道路中央通り線整備の推進	脇田本町地内	R9 年度以降	R9 年度以降	（再）継続実施	川越駅西口まちづくり推進室
	都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進	脇田町地内	H30 年度	R 元年度	（再）概ね計画通り	道路街路課
	都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進	宮下町地内	R7 年度	R9 年度	（再）未完了	道路街路課
	三駅連携強化の推進	川越駅、川越市駅、本川越駅周辺	R9 年度以降	R9 年度以降	（再）継続実施	都市計画課
交差点改良の推進	新宿町 3 丁目交差点改良の推進	新宿町 1 丁目地内	H30 年度	R5 年度	（再）大幅な遅れ	川越駅西口まちづくり推進室
	松江町交差点整備の推進	松江町 1 丁目地内	H30 年度	R9 年度以降	（再）未完了	道路街路課
	交差点改良箇所の選定	中心市街地	R9 年度以降	R9 年度以降	（再）継続実施	交通政策課 道路街路課
	適切な交通規制等の推進	北部市街地	R 元年度	R9 年度以降	（再）継続実施	交通政策課
	通過交通抑制策の推進	交通情報の提供等	R 元年度	R9 年度以降	継続実施	交通政策課

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
交通円滑化方 策の推進	郊外型駐車場の 充実	既存駐車場の拡 張	H29 年度	H29 年度	計画通り	観光課
		駐車場の新設	R9 年度 以降	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課
		パーク・アン ド・ライドの充 実	R9 年度 以降	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課
	荷捌き駐車対策 等の推進	中心市街地	R 元年度	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課
	送迎バス対策の 推進	中心市街地	R 元年度	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課

施策方針 3 - 3 拠点性を高める交通結節機能等の充実

施策	細施策	事業名・箇所	完了予定年度		評価	関係課
			更新前	更新後		
川越駅周辺の 交通結節機能 等の強化	川越駅東口駅前 広場改修事業の 推進	川越駅東口駅前 広場	R 元年度	R3 年度	遅れ	交通政策課 道路環境整 備課
	川越駅西口市有 地利活用事業の 推進	川越駅西口市有 地利活用事業	R3 年度	R2 年度	計画通り	川越駅西口 まちづくり 推進室
	都市計画道路川 越所沢線等整備 の推進	新宿町1丁目地 内	R8 年度	R9 年度 以降	(再) 未完了	川越駅西口 まちづくり 推進室
	都市計画道路中 央通り線整備の 推進	脇田本町地内	R9 年度 以降	R9 年度 以降	(再) 継続実施	川越駅西口 まちづくり 推進室
	送迎バス、観光 バス乗降場所整 備の推進	川越駅西口周辺	R 元年度	R2 年度	概ね計画通り	川越駅西口 まちづくり 推進室
	高速バスの充実	川越駅西口周辺	R9 年度 以降	R9 年度 以降	継続実施	交通政策課

川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価（指標の達成状況）

各指標の達成状況について、令和 3 年度見込みの目標値に対する割合（達成率）をもとに以下の通り 3 段階（◎・○・△）で中間評価を行ったところ、◎が 3 項目、○が 4 項目、△が 4 項目となりました。

令和 3 年度の目標値を達成した主な指標は、戦略全体に係る評価指標のほか、交通空白地域等における交通手段の確保、交通円滑化のための道路ネットワークの整備であり、目標が未達成であった指標は、交通路線の維持や中心市街地の交通に関わるものなど、新型コロナウイルス感染症の影響を受けたものが多くなっております。

今後は、各指標の達成状況に加え、社会情勢の変化等も含めて指標や目標値等を更新するとともに、新型コロナウイルス感染症の影響で需要が落ち込んだ公共交通の利用促進を図り、各指標の目標値達成を目指す必要があります。

施策の方針	指標評価	指標の達成状況
全体評価	鉄道とバスの交通手段分担率	◎
	「交通ネットワークの充実」に対する満足度	
1 - 1 公共交通路線の維持と整備	鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口	△
	川越シャトルの利用者数	
1 - 2 交通空白地域等における交通手段の確保	新たな交通施策数	◎
1 - 3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数	○
1 - 4 公共交通の利用促進	路線バスの利用者数	○
	最寄駅へのバスの交通手段分担率	
1 - 5 低炭素化社会の実現に向けた取組の実施	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	△
2 - 1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	都市計画道路の整備率	◎
	「道路交通体系の整備」に対する満足度	
2 - 2 基幹的公共交通の維持と強化	市内鉄道駅の乗降人員数	○
	基幹的バス路線の利用者数	
	川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	
	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	
2 - 3 東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上	なし	-
3 - 1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	主要地点の歩行者・自転車通行量	△
	本庁地区の通勤・通学の便利さ	
	コミュニティサイクルの利用回数	
3 - 2 中心市街地における交通渋滞の緩和	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	△
3 - 3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	川越駅の乗降人員数	○

各指標の評価について

各指標の評価を「令和 3 年度見込値／令和 3 年度目標値」として達成率を算出し、

◎：100%以上、○：80%以上、△：80%未満

として評価しています。

各指標の達成状況評価（個別評価）

（評価と対応の基準について）

評価・状況	対応
達成率が 105%超となる場合	目標値等の変更
達成率が 95%未満となる場合	事務改善提案。事務上の問題がない場合には目標値等の変更
令和 3 年度見込みが令和 8 年度の目標値を達成済	目標値等の変更
第四次川越市総合計画（後期基本計画）に最新の目標値を記載	目標値の変更
指標となるデータの取得が困難	指標の変更と目標値の設定
新規事業の実施等により指標の見直しが必要	指標の追加・変更と目標値の設定

※令和 3 年度の見込みの算出について

令和 3 年度の見込みは、路線数など毎年度変化しないものについては直近の実績値を、それ以外のものについては、増減率をもとに令和 3 年度の換算値を算出します。

（全体指標）

指標	鉄道とバスの交通手段分担率					
算出方法	鉄道とバスの分担率の合計値					
出典（更新頻度）	東京都市圏パーソントリップ調査（10 年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和 3 年度 見込み(a)	令和 3 年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和 8 年度 目標値
	20.9% (H20 年度)	22.5% (H30 年度)	23.0%	21.9%	105%	23.0%
評価	見直し不要					

指標	「交通ネットワークの充実」に対する満足度					
算出方法	満足とやや満足の割合の合計値					
出典（更新頻度）	川越市市民満足度調査（概ね 5 年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和 3 年度 見込み(a)	令和 3 年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和 8 年度 目標値
	18.2% (H26 年度)	— (H30 年度)	—	20.1%	—	22.1%
評価	平成 27 年 3 月に実施した市民満足度調査における「公共交通機関の充実」の満足度を基準値として目標値を算出していました。しかし、平成 31 年 3 月の調査から同項目がなくなり、新たに「交通ネットワークの充実」の項目が新設されたことから、当該項目の数値をもとに目標値を再設定します。					

（施策の方針 1-1）公共交通路線の維持と整備

指標	鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口					
算出方法	15分で鉄道駅に達することができる人口					
出典（更新頻度）	市調査（策定時）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	165,900人 (H28年度)	—	—	165,900人	—	165,900人
評価	徒歩、自転車、バスを利用し、川越市内の最寄り駅まで15分以内で到達できる人口を算出していましたが、新たにデマンド型交通かわまるが導入されたことで、市内の交通空白地域が解消される一方、乗合という交通の性質上、到達時間の算出が困難となりました。よって、当該指標を削除するとともに、施策方針を踏まえ、「平日の市内鉄道の運行本数」を指標として加えるものとします。					

指標	川越シャトルの利用者数					
算出方法	年度の利用者数の合計値					
出典（更新頻度）	市集計（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	375,976人 (H27年度)	289,684人 (R2)	272,426人	390,900人	70%	390,900人
評価	14,924人の増を見込みながら103,550人の減、達成率74%と目標を大幅に下回る結果となりました。しかし、令和元年度は405,489人と目標値を超えていたことから、新型コロナウイルス感染症の感染拡大及びそれに伴う緊急事態宣言等による移動自粛が原因と考えられます。今後は、新型コロナウイルス感染症対策を十分に講じるとともに、公共交通の安全性を周知し、利用促進に努めることで、総合計画の目標値（431,700人）を目指します。					

（施策の方針 1-2）交通空白地域等における交通手段の確保

指標	新たな交通施策数					
算出方法	年度末時点での施策数					
出典（更新頻度）	市集計（随時）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	0 (H27年度)	1	1	1	100%	1
評価	交通空白地域における交通として既にデマンド型交通かわまるの運行が開始され、当該目標値は達成されています。今後は、当該事業の利便性の向上を図るべく、新たにデマンド型交通かわまるの利用者数を指標とし、運行後の効果検証を行います。					

（施策の方針 1-3）地域の特性に応じた乗継拠点の整備

指標	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数					
算出方法	年度末時点での路線バス、川越シャトル、観光用巡回バス、高速バスの便数の合計値					
出典（更新頻度）	市集計（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	2,799 便 (H27年度)	2,599 便 (R2年度)	2,599 便	2,850 便	91%	2,850 便
評価	51 便の増を見込みながら 88 便の減、達成率 91%と目標を下回る結果となりました。今後も人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛、インバウンドの落ち込み等が想定されますが、感染防止対策とその周知を行い、利用促進に努めることで、総合計画の目標値（2,850 便）を目指します。					

（施策の方針 1-4）公共交通の利用促進

指標	路線バスの利用者数					
算出方法	年度の利用者数の合計値					
出典（更新頻度）	事業者提供データ（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	10,132,248人 (H27年度)	6,848,644人 (R2年度)	6,191,923人	10,360,000人	60%	10,360,000人
評価	227,752 人の増を見込みながら 3,940,625 人の減、達成率 60%と目標を大幅に下回る結果となりました。今後も人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛、インバウンドの落ち込み等が想定されますが、感染防止対策とその周知を行い、利用促進に努めることで、総合計画の目標値（10,979,600 人）を目指します。					

指標	最寄駅へのバスの交通手段分担率					
算出方法	バスの分担率					
出典（更新頻度）	川越市市民意識調査（3年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	13.6% (H27年度)	14.5% (H30年度)	15.4%	14.6%	105%	15.6%
評価	見直し不要					

（施策の方針 1-5）低炭素化社会の実現に向けた取組の実施

指標	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量					
算出方法	年度の排出量					
出典（更新頻度）	市集計（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 b/a	令和8年度 目標値
	508.6 千t-CO2 (H25年度)	484 千t-CO2 (H29年度)	459 千t-CO2	354.8 千t-CO2	77%	322.5 千t-CO2
評価	着実に減少しているものの、達成率 77%と未だに目標値と大きな乖離があります。今後は、これまでの取組に加え、環境負荷の少ない新たなモビリティの導入やAI等を活用した効率的な運行等についても、積極的に検討していく必要があります。（なお、二酸化炭素排出量の算定方法が変更になったことに伴い、各数値をそれぞれ変更しています。）					

(方向性 2-1) 交通円滑化のための道路ネットワークの整備

指標	都市計画道路の整備率					
算出方法	年度末時点における整備率					
出典（更新頻度）	市集計（1 年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	44.8% (H27 年度)	48.5% (R2 年度)	49.2%	46.3%	106%	47.3%
評価	達成率 106%と目標値を上回り、令和8年度の目標値 47.3%も超過しています。道路整備計画、令和8年度までの完成予定路線が、令和3年度までの完成予定の約3分の1であることも考慮し、総合計画の目標値も踏まえながら、目標値を上方修正します。					

指標	「道路交通体系の整備」に対する満足度					
算出方法	満足とやや満足の割合の合計値					
出典（更新頻度）	川越市市民満足度調査（概ね 5 年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	11.4% (H26 年度)	13.7% (H30 年度)	15.4%	11.8%	131%	12.1%
評価	達成率 131%と目標値を大幅に上回り、令和8年度の目標値 12.1%も超過しています。道路整備計画、令和8年度までの完成予定路線が、令和3年度までの完成予定の約3分の1であることも考慮しながら、目標値を上方修正します。					

(施策の方針 2-2) 基幹的公共交通の維持と強化

指標	市内鉄道駅の乗降人員数					
算出方法	年度の乗降人員数の合計値					
出典（更新頻度）	埼玉県統計年鑑（1 年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	152,482,765 人 (H26 年度)	160,326,399 人 (R 元年度)	163,463,853 人	157,057,200 人	104%	157,057,200 人
評価	達成率 104%と目標値を上回り、令和8年度の目標値 157,057,200 人も超過しています。新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な利用の落ち込みも予想されますが、感染防止対策とその周知を行い、利用促進に努めることで、総合計画の目標値（173,180,600 人）を目指します。					

指標	基幹的バス路線の利用者数					
算出方法	年度の利用者数の合計値					
出典（更新頻度）	事業者提供データ（1 年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	7,840,057 人 (H27 年度)	5,521,114 人 (R2 年度)	5,057,325 人	8,016,000 人	63%	8,016,000 人
評価	175,943 人の増を見込みながら 2,782,732 人の減、達成率 63%と目標を大幅に下回る結果となりました。今後も人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛、インバウンドの落ち込みなど厳しい状況を踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大前の平成 30 年度実績 7,875,236 人をもとに目標値を再設定します。					

指標	川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数					
算出方法	年度末時点での便数の合計値					
出典（更新頻度）	市集計（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	665 便 (H27年度)	602 便 (R2 年度)	602 便	685 便	88%	685 便
評価	20 便の増を見込みながら 63 便の減、達成率 88%と目標を大幅に下回る結果となりました。今後も人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛、インバウンドの落ち込みなど厳しい状況を踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大前の数値である 665 便を目標値として再設定します。					

指標	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率					
算出方法	鉄道駅 800m及び基幹的バス路線上に設置されたバス停 300m以内の地域に居住する人口の割合					
出典（更新頻度）	市調査（策定時）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	51.2% (H27年度)	—	—	51.2%	—	51.8%
評価	調査検討中					

(施策の方針 3-1) 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

指標	主要地点の歩行者・自転車通行量					
算出方法	中心市街地の主要地点における平日・休日平均値					
出典（更新頻度）	市調査（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	85,104人 (H27年度)	87,037人 (R2年度)	87,423人	110,000人	79%	110,000人
評価	達成率 79%と目標を大幅に下回る結果となりました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度の入込観光客数が約半数となる中、新型コロナウイルス感染症拡大前の数値である令和元年度は 104,576 人と概ね目標に近い数値であることから、令和8年度の目標値は据え置きます。					

指標	本庁地区の通勤・通学の便利さ					
算出方法	川越市市民意識調査における評価点					
出典（更新頻度）	川越市市民意識調査（3年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	0.86点 (H27年度)	0.84点 (H30年度)	0.82点	0.93点	88%	1.01点
評価	0.07 点の増を見込みながら 0.04 点の減、達成率 88%と目標を大幅に下回る結果となりました。中心市街地において、既存の交通は維持できているものの、新たな交通施策が進んでいないことから、令和8年度の目標値を再設定するとともに、中心市街地における自転車シェアリングのステーション拡張や新たなモビリティサービスの検討等、利便性の向上に努めます。					

指標	コミュニティサイクルの利用回数					
算出方法	年度の利用回数					
出典（更新頻度）	事業者提供データ（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	92,937回 (H27年度)	85,721回 (R2年度)	84,278回	131,900回	64%	131,900回
評価	38,963 回の増を見込みながら 8,659 回の減、達成率 64%と目標を大幅に下回る結果となりました。しかし、平成 30 年度に川越市自転車シェアリングの運営事業者が変更となったことに伴い、集計方法等が変更となったことが理由として考えられます。市内のステーション数が大幅に増加しており、利用回数についても今後増加していくことが予想されることから、令和8年度の目標値はそのまま据え置きます。また、集計方法の変更や郊外へもステーション拡大も鑑み、総利用時間やステーション数についても指標に加えていきます。					

（施策の方針 3-2）中心市街地における交通渋滞の緩和

指標	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長					
算出方法	札の辻、市役所前、松江町及び連雀町の各交差点における4方向の最渋滞長の合計値					
出典（更新頻度）	市調査等（適宜）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 b/a	令和8年度 目標値
	1,530m (H28年度)	1,880m (R元年度)	1,880m	1,453m	77%	1,377m
評価	77mの減を見込みながら350mの増、達成率77%と目標を大幅に下回る結果となりました。しかし、季節により観光客数等も大きく異なる中、基準値と実績値の調査時期が異なること、また、県が平成30年10月及び平成31年10月に実施した北環状線開通に係る効果検証結果では、中心市街地の交通渋滞が改善されていることから、実際には中心市街地主要交差点の渋滞長は改善されており、調査の実施時期の不統一が問題だったと考えられます。よって、令和8年度は目標値を据え置き、調査条件を統一したうえで改めて検証するものとします。					

（施策の方針 3-3）拠点性を高める交通結節機能等の充実

指標	川越駅の乗降人員数					
算出方法	東武東上線及びJR川越線の年度の乗降人員数の合計値					
出典（更新頻度）	市集計（1年）					
数値	基準値 （時点）	実績値 （時点）	※令和3年度 見込み(a)	令和3年度 目標値(b)	達成率 a/b	令和8年度 目標値
	73,124,046人 (H26年度)	73,478,058人 (R元年度)	73,619,663人	75,317,700人	98%	75,317,700人
評価	見直し不要					

1. 更新の背景

2. 計画期間

短期
平成 29～令和 3 年度

中期
令和 4～8 年度

長期
令和 9 年度～

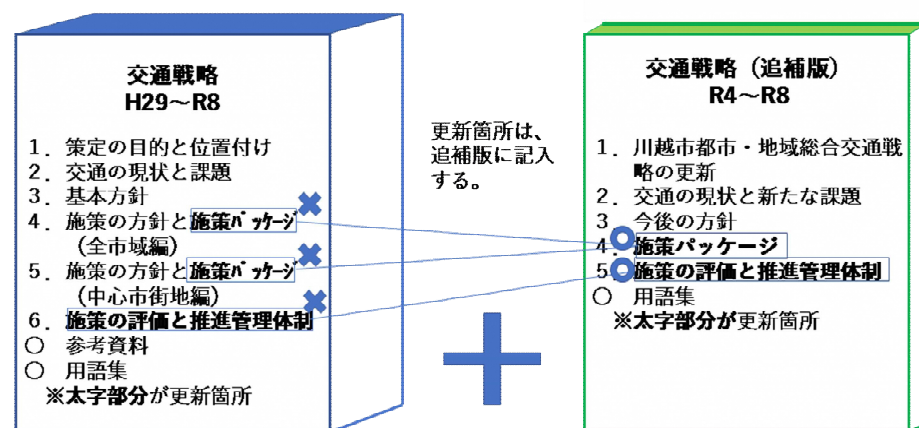
交通戦略の目標年次

(参考)

3. 更新の位置づけ

追補版では、新たに更新する箇所のみ作成することとし、中間年における各施策の進捗状況及び指標の達成率をもとに、施策パッケージにおける実施時期並びに評価指標の目標値を更新するとともに、交通戦略策定以降の社会情勢の変化や新たな施策について記載するものです。

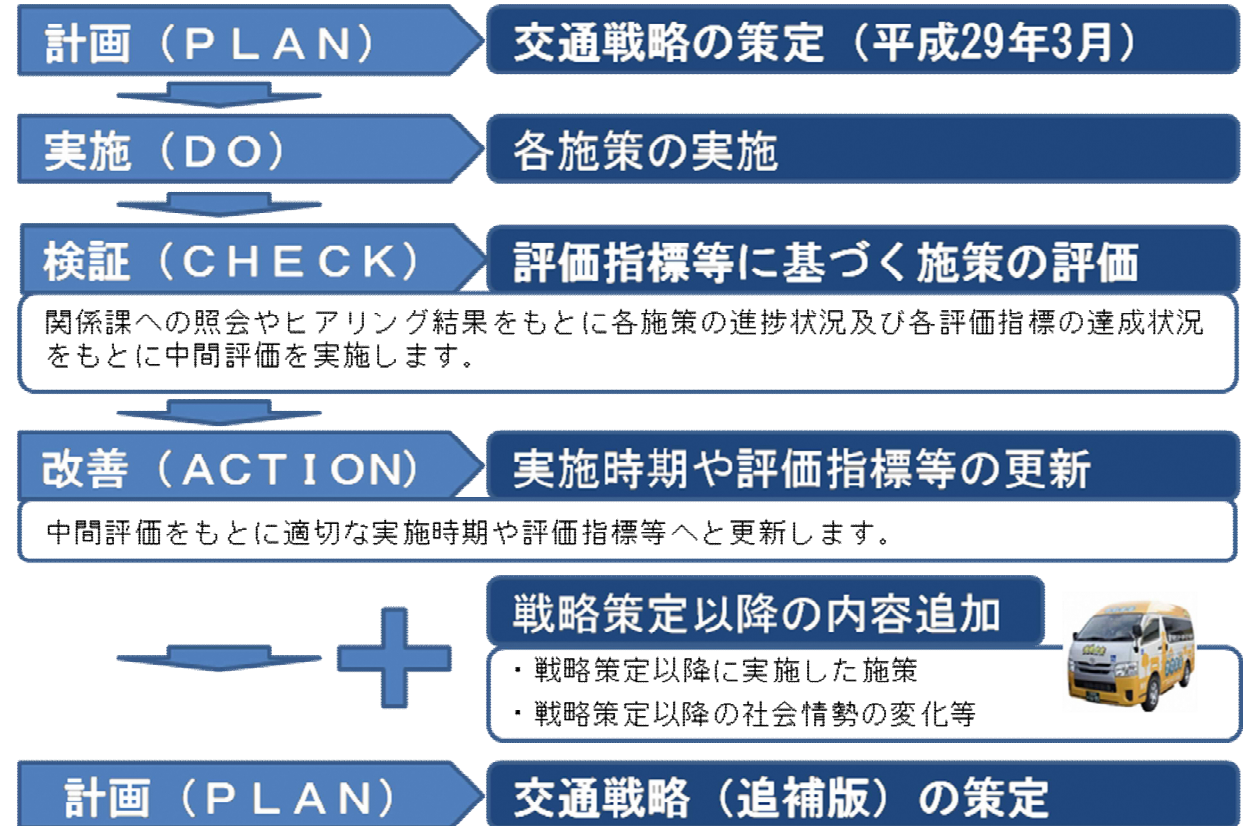
川越市都市・地域総合交通戦略の更新イメージ



- ・平成29年3月策定の交通戦略は、原則、計画期間である令和8年度まで継続する。
- ・追補版は、上記に追補する形で、令和4年度～令和8年度までの計画期間とする。
- ・更新箇所がある場合は、追補版の内容を新たな戦略とする。

4. 主な更新内容

交通戦略の主な更新内容



Ⅱ 交通の現状と新たな課題

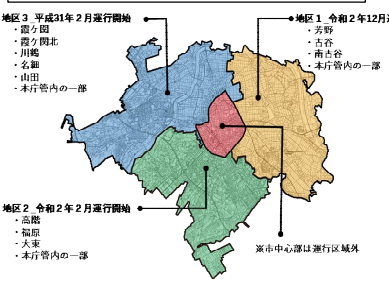
戦略策定以降に実施した施策

1. デマンド型交通かわまるの導入と新たな課題

平成31年2月より運行開始された川越市デマンド型交通かわまるにより、市内交通空白地域が解消される一方、予約が取りづらいといった声もあります。

平成8年導入の川越シャトルと合わせ、効率的かつ効果的なサービスを展開し、利用者の方の利便性向上につなげていくことが今後の課題となっています。

デマンド型交通かわまるの導入



2. 自転車シェアリングの郊外への拡大と新たな課題

川越市自転車シェアリングは、令和元年度より、地域における多様な移動手段の確保を目的に中心市街地以外でも展開されるようになりました。

事業拡大に伴い、メンテナンスや再配置の必要性が増大するとともに、中心市街地以外での効率的・効果的な事業展開と利用促進が課題となっております。

川越市自転車シェアリングの拡大

川越市自転車シェアリングの拡大について

施設	H30年度	R元年度	R2年度
ステーション数	12	30	47
車両台数	130	140	225
ラック数	185	333	464
事業エリア	中心市街地のみ	新河岸駅、南ヶ岡駅周辺に拡大	南ヶ岡駅周辺に拡大

※平成30年12月より現事業者による運行開始。表中の数値は年度末のもの

3. 北環状線の開通と中心市街地の交通課題

平成31年3月に川越北環状線街路整備事業が完了したことで、中心市街地の交通環境は向上しました。

一方、市内観光客は令和元年度に775万人となり、オーバーツーリズムが問題となっていました。新型コロナウイルス感染拡大後の状況を注視しながら、中心市街地の交通対策をどう講じていくかが課題となっています。

川越北環状線の開通効果

(北環状線の開通効果)

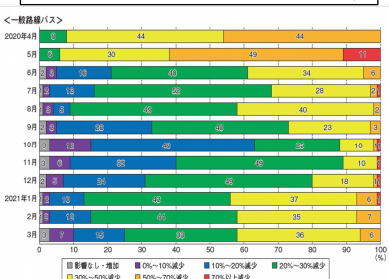


4. 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通の課題

新型コロナウイルスの感染拡大とそれに伴う緊急事態宣言の発出等により、公共交通の利用者が減少し、公共交通事業者の経営にも大きな影響が生じています。

しかし、このような状況下でも市民の移動手段として公共交通の維持が求められており、感染防止対策の徹底と、公共交通の利用促進が課題となっています。

路線バス事業者の運送収入への影響

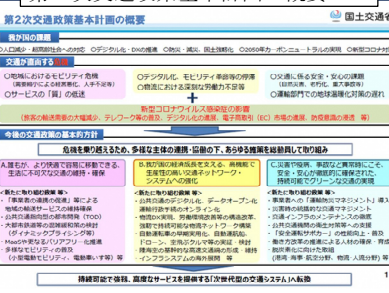


5. 社会情勢の変化による新たな交通課題

国の「第2次 交通政策基本計画」では、以下の「交通が直面する危機」が示されており、本市においても、新たな交通課題への対応が必要となります。

- ①地域交通の危機、②交通サービスの質の低迷、③デジタル化やモビリティ革命等の停滞、④物流における労働力不足、⑤交通に係る安全・安心、⑥運輸部門における地球温暖化対策の遅れ

第2次交通政策基本計画の概要



Ⅲ 今後の方針

1. 川越シャトルとデマンド型交通かわまる

川越市交通政策審議会や川越市公共交通利用促進協議会等で地域や交通事業者等の意見を伺いながら、効率的・効果的な公共交通の実現を目指し、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの一体的な見直しを段階的に進めていきます。

川越シャトル

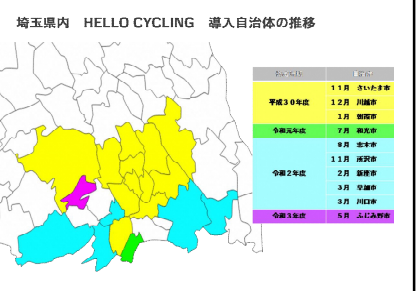


2. 自転車シェアリングの利用拡大

令和2年度に実施した利用者アンケートの結果等に基づき、中心市街地や地域核となる鉄道駅周辺を中心にステーションの設置を進めるとともに、メンテナンスや再配置の充実、PRの強化、他の交通事業者や導入自治体との連携により、利便性向上と利用の促進を図ります。

また、先進事例等を参考に効率的・効果的な事業のあり方について検討していきます。

シェアサイクル県内導入自治体

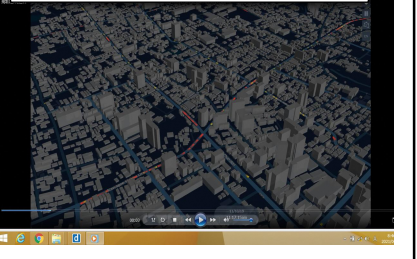


3. 中心市街地における交通渋滞緩和の推進と歩行者の安全対策

北部市街地の交通対策については、令和元年度に5つの交通対策案を地元協議会に提出し、アンケートを実施するとともに、交通シミュレーションの作成（令和2年度完了）を行いました。

今後は、観光客の動向やアフターコロナにおける観光推進の方向性について観光行政と連携しながら、地域の皆様と協議、検討していきます。

北部市街地交通シミュレーション



4. 新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症への対応として、公共交通事業者において、マナー啓発、除菌・消毒、飛沫拡散防止、キャッシュレス決済の導入等、感染防止対策を徹底していくとともに、市においても、広く利用者に安全性を周知していくことで公共交通の利用促進を図っていきます。

アルコールによる車内消毒作業

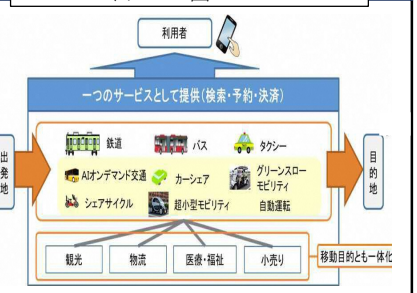


5. 新たな交通課題への対応

科学技術やデジタル化の進展により、MaaSなどの新たなモビリティサービスや交通技術等が誕生しています。また、国の施策等を受け、スマートシティ等、まちづくりと交通との連携も進んでいます。

本市においても様々な交通課題に対応すべく、新たなモビリティサービス等について調査・研究していきます。

MaaSイメージ図



戦略策定以降の社会情勢の変化等

IV 施策パッケージ

方向性 1：地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

No.	施策	細施策	事業名称・箇所等	完了予定年度
1-1	公共交通路線の維持と整備	鉄道路線の維持	既存路線	継続実施
		バス路線の維持	既存路線	継続実施
		バス路線の新設・延伸の推進	地域核周辺等	継続実施
		駅前広場等の整備に伴うバス路線の乗り入れ	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備	平成 2 9 年度
			新河岸駅前通り線（東口駅前広場）整備	平成 3 0 年度
			南古谷駅北口駅前広場整備	令和 9 年度以降
			南古谷駅南口駅前広場整備	令和 9 年度以降
			笠幡駅駅前広場整備	平成 3 0 年度
		バリアフリー化の推進	東武東上線川越駅ホームドアの設置	平成 2 9 年度
			内方線付き点状ブロックの設置	令和 2 年度
			ノンステップバスの導入	継続実施
		地域公共交通計画の作成	市内全域	実施未定
		感染症対策の徹底と安全性周知	市内全域	継続実施
		新たなモビリティサービス等の調査研究	市内全域	継続実施
	川越シャトルの運行	川越シャトルの運行	市内全域	継続実施
		川越シャトルの運行見直し	市内全域	継続実施
		川越シャトル導入ガイドライン等の作成	市内全域	実施未定
1-2	交通空白地域等における交通手段の確保	デマンド型交通等の新たな交通手段の導入	交通空白地域等	令和 2 年度
		新たなモビリティサービス等の調査研究	交通空白地域等	継続実施
	川越市デマンド型交通かわまるの運行	川越市デマンド型交通かわまるの運行	交通空白地域等	令和 9 年度以降
		川越市デマンド型交通かわまるの運行見直し	交通空白地域等	令和 9 年度以降
1-3	鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備	新河岸駅周辺地区整備計画の推進	新河岸駅自由通路整備	平成 3 0 年度
			新河岸駅橋上駅舎整備	平成 3 0 年度
			新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備（再）	平成 2 9 年度
			新河岸駅前通り線（東口駅前広場）整備（再）	平成 3 0 年度
			都市計画道路南古谷伊佐沼線整備	令和 9 年度以降
		南古谷駅周辺整備事業の推進	南古谷駅北口駅前広場整備（再）	令和 9 年度以降
			南古谷駅南口駅前広場整備（再）	令和 9 年度以降
			南古谷駅橋上駅舎整備	令和 9 年度以降
			南古谷駅北口周辺まちづくり（市街地拡大）整備	継続実施
		笠幡駅前整備事業の推進	笠幡駅駅前広場整備	平成 3 0 年度
		川越駅東口駅前広場改修事業の推進	主要地方道川越日高線安全施設整備	令和元年度
			川越駅東口駅前広場	令和 3 年度
			鶴ヶ島駅西口駅前広場改修	令和 9 年度以降
		三駅連携強化の推進	川越駅・川越市駅・本川越駅	継続実施
	バス乗継拠点の整備	鉄道駅以外のバス乗継拠点の整備	基幹的バス路線周辺等	継続実施
		各社と連携したバスロケーションシステム等の導入	基幹的バス路線周辺等	実施未定
	バス待ち環境の改善	上屋等の整備	路線バス利用促進	継続実施
		バス関連情報のサイン整備	事業費補助	継続実施
			バス路線図、バス停留所周辺図等の表示	継続実施
	自転車シェアリングの拡張	鉄道駅周辺へのステーションの設置	新河岸駅	令和元年度
			霞ヶ関駅	令和元年度
			南古谷駅	令和 2 年度
			南大塚駅	令和 3 年度

No.	施策	細施策	事業名称・箇所等	完了予定年度
1-4	公共交通の利用促進	学校、民間事業者、地元自治会等を対象としたモビリティマネジメントの実施	学校、民間事業者、地元自治会等を対象としたモビリティマネジメントの実施	継続実施
		公共交通利用促進イベントの開催等	公共交通利用促進 イベントの開催等	継続実施
		総合バスマップの作成	総合バスマップの作成	継続実施
		スマホアプリを活用した鉄道及びバス情報の提供	スマホアプリを活用した鉄道及びバス情報の提供	継続実施
		乗継割引料金の導入	乗継割引料金の導入	継続実施
		新たなモビリティサービス等の調査研究	市内全域	継続実施
1-5	自動車の省 CO ₂ 化の促進	環境性能に優れた自動車の普及促進	—	継続実施
		エコドライブの普及促進	—	継続実施
		新たなモビリティサービス等の調査研究	市内全域	継続実施

方向性 2：都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化

No.	施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期
2-1	都市計画道路等の整備	交通安全施設整備事業	一般県道川越生越線（的場地内）整備	令和 9 年度以降
			主要地方道川越所沢線（新宿町三丁目）整備	令和 9 年度以降
		川越北環状線（小室～今成）整備の推進	3.3.44 川越北環状線道路整備事業	平成 3 0 年度
		中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進	3.4.3 中央通り線街路整備	平成 3 0 年度
			都市計画道路中央通り線川越市連雀町地内街路整備	平成 3 0 年度
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進	新宿町一丁目地内他	令和 9 年度以降
		都市計画道路中央通り線整備の推進	協田本町地内	令和 9 年度以降
		新河岸駅周辺地区整備計画の推進（再掲）	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備（再）	平成 2 9 年度
			新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備（再）	平成 3 0 年度
			寺尾大仙波（市道 5315 号線～市道 0043 号線）整備	令和 6 年度
			新河岸駅北通り線整備	令和 9 年度以降
		南古谷駅周辺整備事業の推進（再掲）	都市計画道路南古谷伊佐沼線整備（再）	令和 9 年度以降
		都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進	新宿町五丁目地内	令和 4 年度
		都市計画道路市内循環線（協田町）整備の推進	協田町地内	令和元年度
		都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進	宮下町地内	令和 7 年度
		(仮称) 川越東環状線整備（市道 0023 号線）の推進	府川地内	令和 6 年度
		(仮称) 川越東環状線整備（市道 3571 号線・市道 3027 号線）の推進	菅間地内	令和 9 年度以降
	交差点改良の推進	新宿町 3 丁目交差点改良の推進	新宿町一丁目地内	令和 5 年度
		交通安全施設整備事業	主要地方道川越栗橋線（府川地内）整備	令和 7 年度
		松江町交差点整備の推進	松江町一丁目地内	令和 9 年度以降
		市道 0078 号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進	笠幡地内	令和 6 年度
		交差点改良箇所の選定	中心市街地	継続実施

No.	施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期
2-2	基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保	立地適正化計画の推進	都市機能誘導区域及び居住誘導区域	継続実施
	基幹的公共交通の維持・強化	鉄道路線のサービス水準の維持・強化	鉄道輸送力の維持・強化	継続実施
			鉄道路線に接続するバス路線等の整備	継続実施
		基幹的バス路線のサービス水準の維持・強化	基幹的バス路線に接続する支線の整備	継続実施
		基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化（PTPSの導入等）	基幹的バス路線	継続実施
		感染症対策の徹底と安全性周知	鉄道・基幹的バス路線	継続実施
		新たなモビリティサービス等の調査研究	鉄道・基幹的バス路線等のサービス連携	継続実施
2-3	基幹的公共交通の維持・強化	鉄道の利用促進	—	継続実施
		基幹的バス路線の利用促進	—	継続実施
	ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセシ性向上	市道 0074 号線整備の推進	笠幡地内	令和元年度
		市道 0078 号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進（再掲）	笠幡地内	令和6年度
		鉄道路線の維持・強化	鉄道輸送力の強化	令和3年度
		バス路線の維持・強化	バス輸送力の強化	令和3年度
		笠幡駅前整備事業の推進（再掲）	笠幡駅前広場整備	平成30年度
		松江町交差点整備の推進（再掲）	松江町一丁目地内	令和9年度以降
	観客等の輸送力強化	観客等の輸送力強化	川越駅西口周辺	令和3年度

方向性 3：都心核の特性に応じた移動環境の確保

No.	施策	細施策	事業名称・箇所等	完了予定年度
3-1	交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進	北部市街地	継続実施
	安全で快適な歩行者ネットワークの構築	ゾーン 30 生活道路対策の推進	北部市街地周辺	継続実施
		三駅連携強化の推進（再掲）	川越駅、川越市駅、本川越駅周辺	継続実施
		都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	脇田町地内	令和元年度
		都市計画道路本川越駅前通線整備の推進	西小仙波地内	令和元年度
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	新宿町一丁目地内	令和9年度以降
		都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	脇田本町地内	令和9年度以降
		観光案内板等サイン整備の推進	中心市街地	継続実施
		バリアフリーに配慮した歩行空間整備の推進	中心市街地	継続実施
	都市計画道路の見直し	歴史的地区環境整備街路（歴みち）事業の推進	立門前線 （仮称）連雀町新富町通線 （仮称）喜多院外堀通り線	令和5年度 令和5年度 令和9年度以降
		都市計画道路中央通り線（連雀町～仲町交差点区間）整備の推進	連雀町、仲町地内	令和元年度
		自転車専用通行帯等の導入	中心市街地	継続実施
	安全な自転車走行空間の確保	都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進（再掲）	新宿町五丁目地内	令和4年度
		市道 0016 号線歩道整備事業の推進	神明町、石原町、今成、月吉町地内	令和6年度
	中心市街地内の多様な移動手段の確保	観光客用巡回バス路線の充実	中心市街地	継続実施
		コミュニティサイクルの充実	川越市自転車シェアリング事業	継続実施
		新たなモビリティサービス等の調査研究	中心市街地	継続実施

No.	施策	細施策	事業名称・箇所等	完了予定年度
3-2	都市計画道路等の整備	川越北環状線（小室～今成）整備の推進（再掲）	3.3.44 川越北環状線街路整備事業	平成30年度
		中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進（再掲）	3.4.3 中央通り線街路整備	平成30年度
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	都市計画道路中央通り線川越市連雀町地内街路整備	平成30年度
		都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	新宿町一丁目地内	令和9年度以降
		都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	脇田本町地内	令和9年度以降
		都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	脇田町地内	令和元年度
		都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進（再掲）	宮下町地内	令和9年度
		三駅連携強化の推進（再掲）	川越駅、川越市駅、本川越駅周辺	継続実施
	交差点改良の推進	新宿町 3 丁目交差点改良の推進（再掲）	新宿町一丁目地内	令和5年度
		松江町交差点整備の推進（再掲）	松江町一丁目地内	令和9年度以降
		交差点改良箇所の選定（再掲）	中心市街地	継続実施
	交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進（再掲）	北部市街地	継続実施
		通過交通抑制策の推進	交通情報の提供等	継続実施
		郊外型駐車場の充実	既存駐車場の拡張	平成29年度
			駐車場の新設	継続実施
			パーク・アンド・ライドの充実	継続実施
		荷捌き駐車対策等の推進	中心市街地	継続実施
		送迎バス対策の推進	中心市街地	継続実施
3-3	川越駅周辺の交通結節機能等の強化	川越駅東口駅前広場改修事業の推進（再掲）	川越駅東口駅前広場	令和3年度
		川越駅西口市有地利活用事業の推進	川越駅西口市有地利活用事業	令和2年度
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	新宿町一丁目地内	令和9年度以降
		都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	脇田本町地内地内	令和9年度以降
		送迎バス、観光バス乗降場所整備の推進	川越駅西口周辺	令和2年度
		高速バスの充実	川越駅西口周辺	継続実施
		新たなモビリティサービス等の調査研究	川越駅周辺	継続実施

※黄色の網掛けは、中間評価に基づき、完了予定年度を更新したものです。

※水色の網掛けは、交通戦略策定以降の施策内容を追加したものです。

V 施策の評価と推進管理体制

1. 評価指標

中間評価をもとに下記のとおり評価指標及び目標値を設定します。

方向性	施策の方針	指標	単位	基準値 (時点)	令和8年度
					目標値
全体		鉄道とバスの交通手段分担率	%	20.9 (H20年度)	23.0
		「交通ネットワークの充実」に対する満足度	%	14.3 (H30年度)	19.2
方向性1 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築	1-1	平日の市内鉄道の運行本数	本	804 (R2年度)	812
		川越シャトルの利用者数	人	375,976 (H27年度)	431,700
	1-2	新たな交通施策数	-	0 (H27年度)	1
		川越市デマンド型交通かわまるの利用者数	人	8,241 (R2年度)	算出中
	1-3	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数	便	2,799 (H27年度)	2,850
		コミュニティサイクルのステーション数	箇所	47 (R2年度)	90
	1-4	路線バスの利用者数	人	10,132,248 (H27年度)	10,979,600
		最寄り駅へのバスの交通手段分担率	%	13.6 (H27年度)	15.6
	1-5	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	千t-CO ₂	508.6 (H25年度)	322.5
		都市計画道路の整備率	%	44.8 (H27年度)	48.9
方向性2 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化	2-1	「道路交通体系の整備」に対する満足度	%	11.4 (H26年度)	15.5
		市内鉄道駅の乗降人員数	人	152,482,765 (H26年度)	173,180,600
	2-2	基幹的バス路線の利用者数	人	7,840,057 (H27年度)	7,875,236
		川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発着便数	便	665 (H27年度)	665
		基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	%	51.2 (H27年度)	51.8
方向性3 都心核の特性に応じた移動環境の確保	3-1	主要地点の歩行者・自転車通行量	人	85,104 (H27年度)	110,000
		本庁地区の通勤・通学の利便さ	点	0.86 (H27年度)	0.87
		コミュニティサイクルの利用回数	回	92,937 (H27年度)	131,900
		コミュニティサイクルの総利用時間数	時間	94,293 (R2年度)	119,000
	3-2	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	m	1,530 (H28年度)	1,377
		川越駅の乗降人員数	人	73,124,046 (H26年度)	75,317,700

※黄色の網掛けは、中間評価に基づき、評価指標及び令和8年度目標値を更新したものです。

※水色の網掛けは、交通戦略策定以降の施策内容に対する指標等を追加したものです。

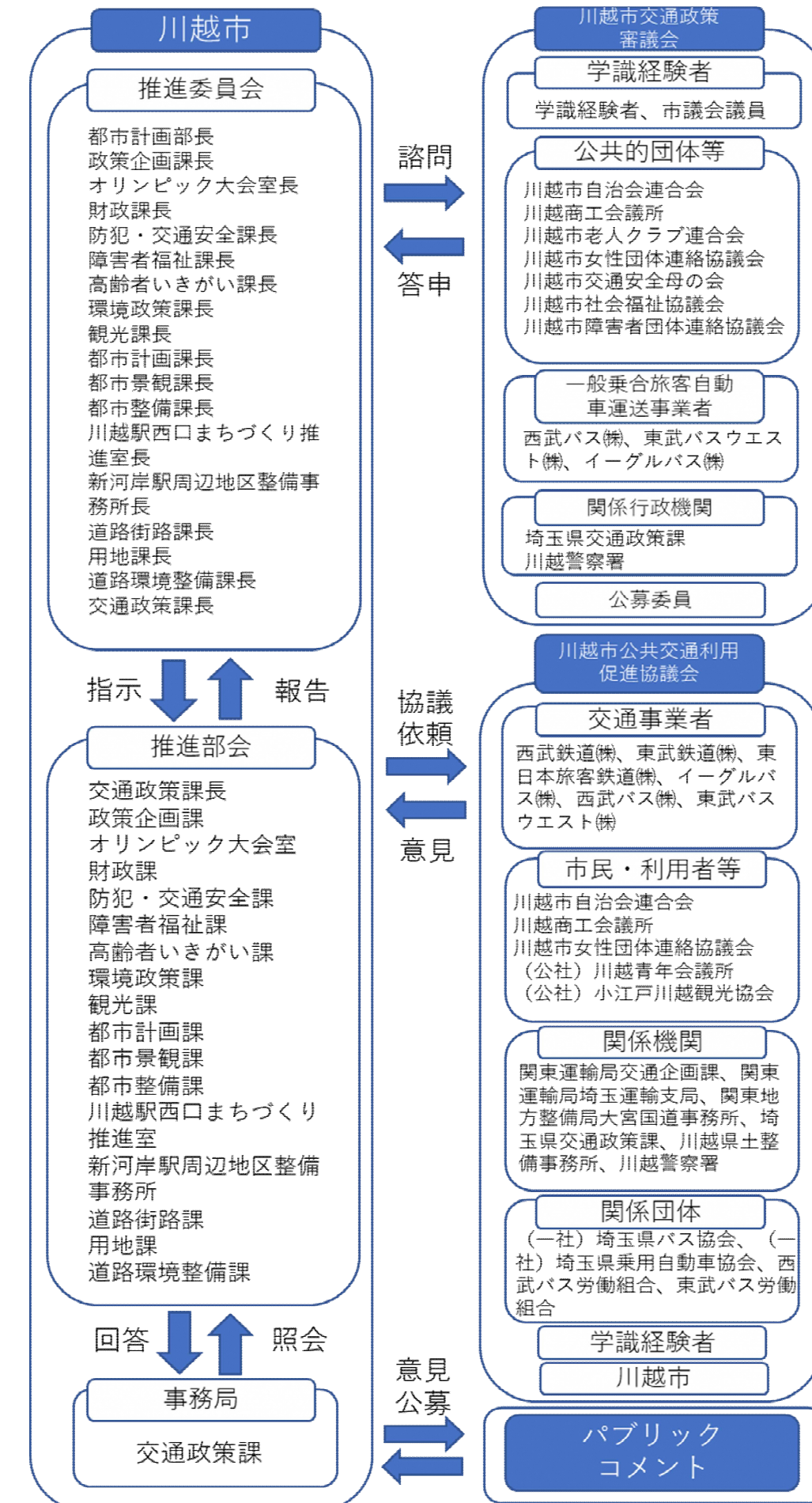
2. 推進管理体制

交通戦略の更新は、本市の交通政策に関する重要事項について調査・審議するため、平成29年6月に川越市交通政策審議会が設置されたことから、下記の組織体系図に基づいて行います。

次に、交通戦略の進捗管理については、川越市公共交通利用促進協議会において、施策の進捗状況や評価指標の達成状況を毎年度確認し、適切な管理を図ります。

最後に、5年後に予定されている次期交通戦略の策定については、今後の交通戦略の在り方も含め検討していきます。

【組織体系図】



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 改善に向けた現状と課題について

令和 3 年 7 月 19 日（月）

都市計画部交通政策課

市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善に向けた現状と課題について

- **川越シャトル**については、利用状況等を踏まえ、これまで**概ね5年に1回**、路線・ダイヤ等の見直しを行っています。
- 前は新河岸駅の東西駅前広場整備に合わせて見直しを行い、**平成30年4月から新路線（13系統）**で運行しており、3年を経過したところです。
- 新路線における川越シャトルの利用状況が明らかになってきたところであり、前回の見直し以降の公共交通を取り巻く環境の変化も踏まえ、持続可能な公共交通を目指すため、**川越シャトルの改善**を検討します。
- また、デマンド型交通かわまるは、主に交通空白地域を運行し川越シャトルを補完する役割があることから、両交通をそれぞれ改善することにより、効率的かつ利便性が高い運行が可能になると見込まれるため、**デマンド型交通かわまるの改善**も併せて検討します。

（公共交通を取り巻く環境の変化）

新たな交通手段の導入

- ✓ 交通空白地域における市民の移動を支援し、地域の利便性を向上させるため、デマンド型交通を導入

運行経費の増加

- ✓ バスの運転手不足が慢性化しており、川越シャトルの運行経費も年々増加

超高齢化社会への対応

- ✓ 団塊の世代が後期高齢者に突入する2025年まであと数年

新型コロナウイルス感染症の影響による移動の変化

- ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響により、例外なく川越シャトルの利用者数も減少

川越シャトルとデマンド型交通かわまるの改善に向けたスケジュール（イメージ）

列挙している改善項目については、現時点における例示です。

	随時 (随時実施する)	短期から中期 (審議会で議論しながら改善)	長期 (状況を注視し時間をかけて検討)
川越シャトル	□ 運行ルートに影響しないバス停の変更 ・危険バス停による移設 ・単なる名称変更 など □ 単なるダイヤの変更 ・コロナなど外的要因によるダイヤ変更 など □ 単なる運賃の変更 ・消費税の増税 など	□ 運行ルートの見直しに伴うバス停の変更 ・バス停の新設、廃止など □ 運行日や運行時間 □ ダイヤの方向性 ・利用状況による増便、減便 など □ 路線の統合、延伸、短縮、廃止	□ 運賃体系の変更 ・割引対象の変更 など
デマンド型交通 かわまる	□ 乗降場サインの変更 ・サインの大きさ、種類 など □ 乗降場の新設、廃止、変更 ・新しい施設ができたことによる新設 ・単なる名称変更 など	□ 予約方法 ・受付時期 など □ 車両の変更 ・車両の台数や形態 ・1区域1台の運行 など □ 乗降場カテゴリーの追加 □ 運行日や運行時間 □ 区域をまたぐ運行 □ 運賃体系の変更 □ フリー降車	□ 運行区域 ・市外や中心部 など □ 利用可能対象者の変更 □ 運行事業者

今後の議論の進め方について（イメージ）

川越シャトルとかわまるの
目的（役割）の整理

- ✓ 川越シャトルの目的（役割）
- ✓ かわまるの目的（役割）
- ✓ 改善に向けた基本方針

川越シャトルの路線等の改善

- ✓ 現状と課題の整理（1便あたり利用者、収支率など各路線の評価）
- ✓ 改善方針
- ✓ 運行ルート of 改善に伴うバス停の変更
- ✓ 運行日、運行時間の改善
- ✓ ダイヤの方向性
- ✓ 路線の統合、延伸、短縮、廃止

かわまるの運行内容の改善

- ✓ 現状と課題の整理
- ✓ 改善方針
- ✓ 運用の改善
 - ①予約方法 ②車両の変更 ③乗降場カテゴリーの追加
 - ④運行日、運行時間 ⑤区域をまたぐ運行 など

目標設定、答申

- ✓ 川越シャトルとかわまるの目標設定
- ✓ 今後の改善について

審議会のスケジュールについて（予定）

- 審議会のスケジュールにつきましては、令和４年度中に答申をいただけるよう、審議をいただく予定です。
- その後、川越シャトルの新路線、かわまるの新運用に関する準備を実施し、改善に基づいた運行を開始することとなります。

	令和3年度		令和4年度		令和5年度
諮問		●			新路線・新運用の準備
審議	● ○	● ●	● ● ●	● ●	
(内容)	□ 川越シャトルとかわまるに関する意見交換（第1回審議会） 【総論】 □ 両交通の役割、改善方針など 【各論】 □ 川越シャトルの路線等の改善 □ かわまるの運行内容の改善				
答申				●	

※審議の回数は、現時点において確定していません。

(参考) 川越シャトルとデマンド型交通かわまるの成り立ち

年月日

できごと

川越シャトル

平成8年3月	東コース・南コースで運行開始
8年10月	西コース・北コースを追加
10年	西コース・南コースの見直し（路線拡大）
11年9月	東コース・北コースの見直し（路線拡大）
18年12月	路線の見直し（基本ルートとサブルートに再編、廃止含む） 料金体系の見直し（70歳～79歳まで定額100円の導入）
20年5月	路線の見直し（高階市民センターへ乗り入れ）
25年10月	路線の見直し（19系統から13系統に再編、廃止含む）
30年4月	路線の見直し（新河岸駅東口に乗り入れ、路線の新設・統廃合など13系統を維持） 料金体系の見直し（特別乗車証無料対象を80歳以上から90歳以上に変更）

かわまる

平成31年2月	デマンド型交通を導入（地区3）
令和2年2月	運行区域を拡大（地区2）
2年12月	運行区域を拡大（地区1）

(参考) 前回の川越シャトルの見直しに関する答申（平成29年3月）（抜粋）

1 3つの理念

2 基本目標

- ① 「生活の足」として定着し、公共施設、駅、病院等の生活関連施設と居住地を結ぶ、使いやすい川越シャトルを目指すこと

[1便あたりの利用者数8人以上を目指す]

- ② 持続的な運行ができるように、利用者数を増加させ、収入の増加を目指し、可能な限り効率化を図ること

[収支率30%以上を目指す]

- ③ 公共交通の重要性や『みんなで支える川越シャトル』の意識を利用者、バス事業者、行政で共有できる事業を継続的に実施すること

3 路線の見直しについて

4 運行改善方針について

5 路線の設定・サービスの向上について

6 料金体系について

7 特別乗車証制度について

8 今後の見直しについて

- ① 路線の見直しにあたっては、**路線ごとの1便あたりの利用者数等を毎年度算出して、路線の評価を行い、**次回の見直しの際に活用すること
- ② 川越シャトルが運行していない地域については、**最適な交通手段の確保に関して、引き続き検討を行うこと**
- ③ なお、川越シャトルが運行している地域に、**他の交通手段が導入される見込みとなった場合は、路線廃止を含めた検討を行うこと**

市内循環バス川越シャトル デマンド型交通かわまる

利用状況などについて

市内循環バス川越シャトル

1 川越シャトルの概要

1 運行の経緯・目的

(経緯)

- 川越市市内循環バス「川越シャトル」は、市内の公共施設への移動や日常生活の交通手段の確保など市民からの多くの要望が寄せられていたことから、平成8年3月から運行を開始した。
- その後路線の拡大や運行ルートの変更などを行ってきたが、運行経費の増大や利用者数の伸び悩み等から、平成18年に路線廃止を含む路線の全面見直しを行い、平成25年には大幅に路線を見直した。
- 直近では新河岸駅の東西駅前広場整備に合わせて路線の見直しを行い、平成30年4月から新路線で運行しているところである。

(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区の解消を目指す。
- 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。

2 事業内容

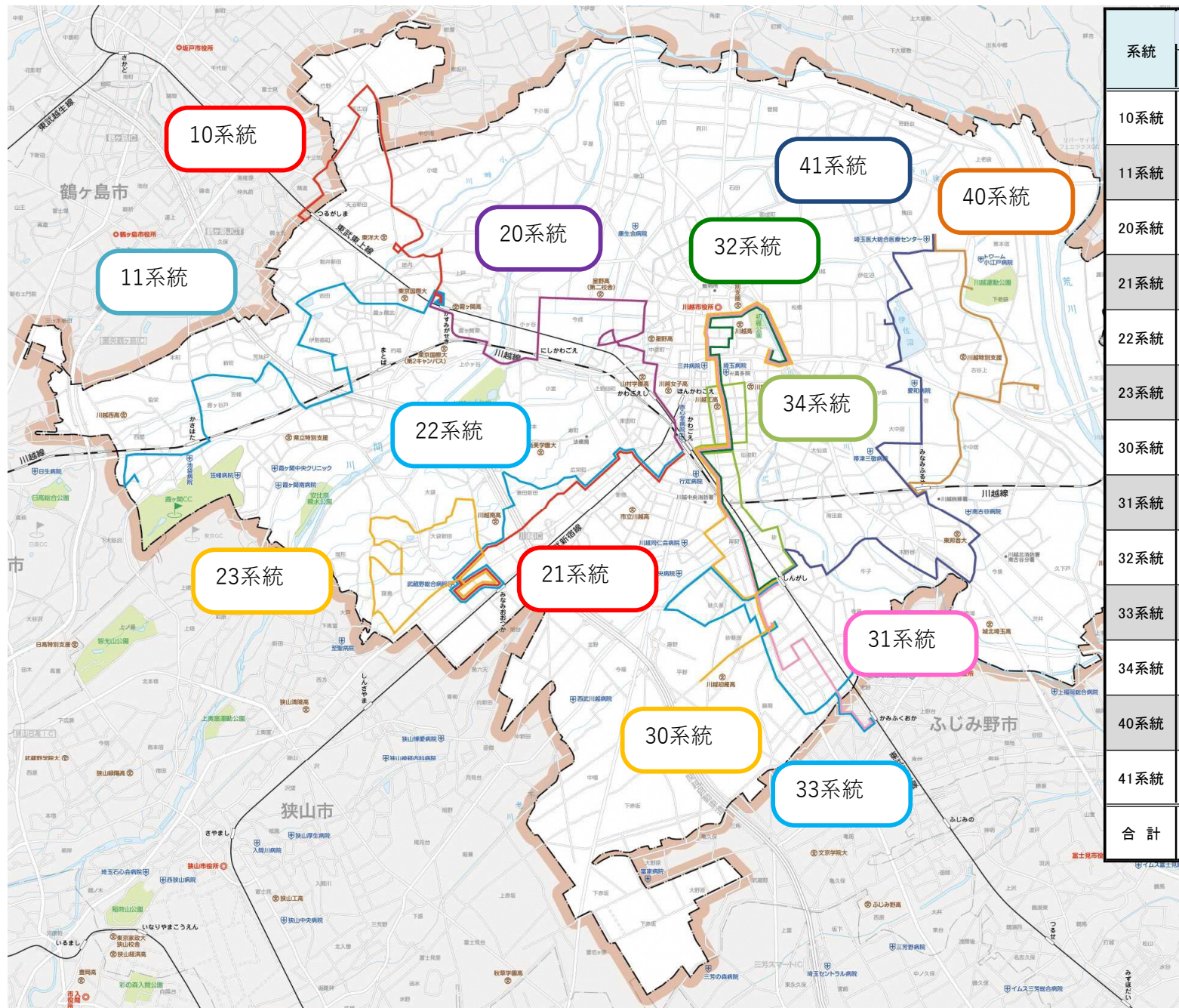
- 公共交通機関として行う一般乗合旅客自動車運送事業。
- 市とバス事業者（東武バスウエスト(株)・西武バス(株)・イーグルバス(株)）が循環バス運行に関する協定書を締結。
- 川越市内循環バス運行経費補助要綱に基づき、運行にかかる損失金（運行経費から運行収入を控除した額）をバス事業者に対して補助する。

3 運賃

- 距離に応じた運賃体系であり、初乗り運賃は現金払い180円、ICは178円。
- 特別乗車証を提示すると、90歳以上の方や障害のある方は無料、70歳～89歳の方は100円で乗車できる。



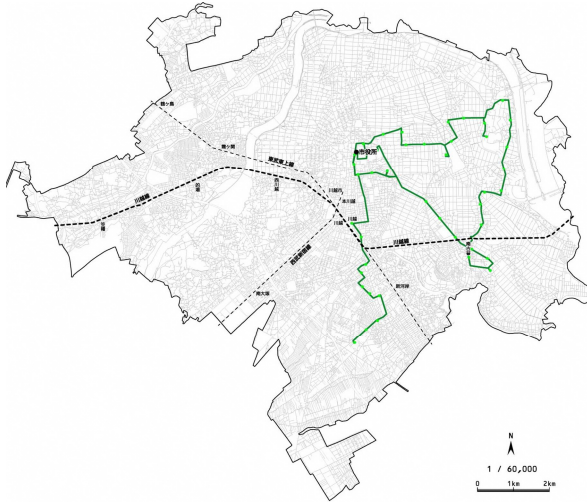
2 路線図（平成30年4月～）



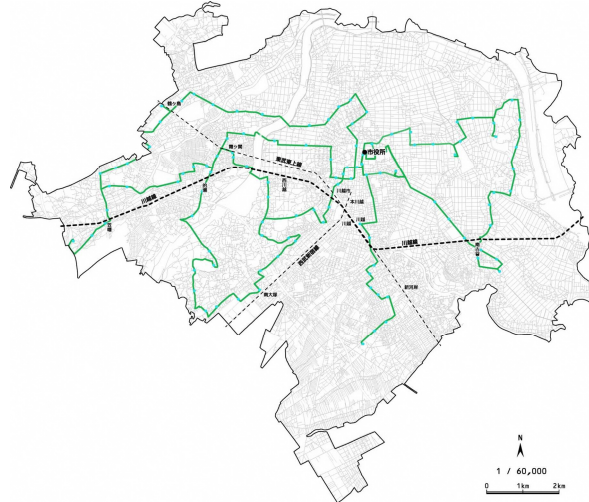
系統	路線	
	距離 (キロ)	運行区間
10系統	6.9	霞ヶ関駅北口⇔鶴ヶ島駅西口
11系統	9.9	霞ヶ関駅北口⇔西後楽会館 (いせはら団地経由)
20系統	8.9	川越駅西口⇔霞ヶ関駅北口 (総合保健センター・西川越駅経由)
21系統	5.4	川越駅西口⇔南大塚駅北口
22系統	6.3	川越駅西口⇔南大塚駅北口 (豊田町集会所経由)
23系統	9.3	南大塚駅北口⇔南大塚駅北口(循環) (大東市民センター経由)
30系統	10.7	総合福祉センター⇔南文化会館 (新河岸駅西口・高階市民センター経由)
31系統	11.7	総合福祉センター⇔上福岡駅西口 (新河岸駅西口・高階市民センター経由)
32系統	8.0	総合福祉センター⇔新河岸駅西口 (川越駅東口経由)
33系統	9.9	新河岸駅西口⇔寺尾折り返し場 (高階市民センター経由)
34系統	8.6	新河岸駅東口⇔川越駅東口⇔通町⇔川越駅東口 ⇔新河岸駅東口(循環)
40系統	6.9	埼玉医大⇔南古谷駅
41系統	11.7	新河岸駅東口⇔埼玉医大 (南古谷市民センター・南古谷駅経由)
合 計	114.2	

3 路線の変遷

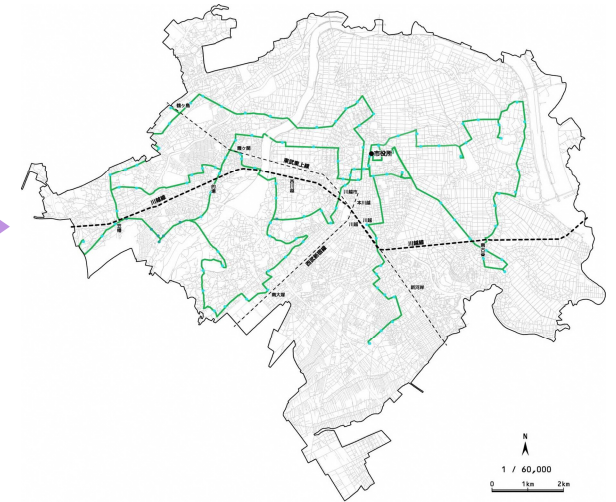
H8.3 運行開始



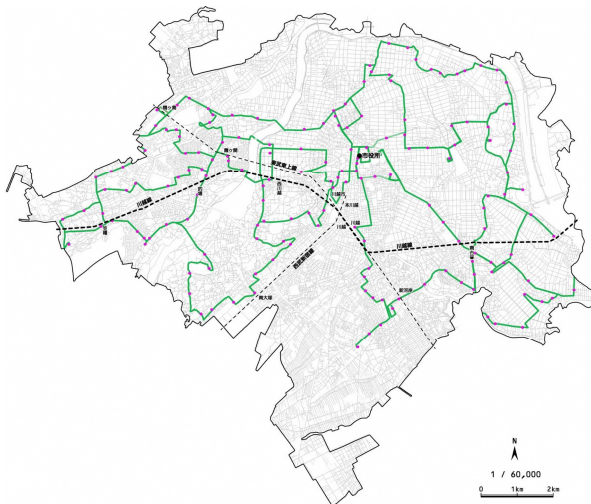
H8.10 西・北コース追加



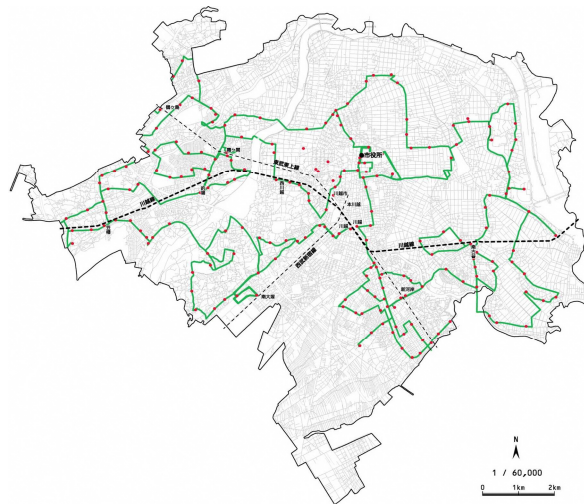
H10.4 西コース延伸



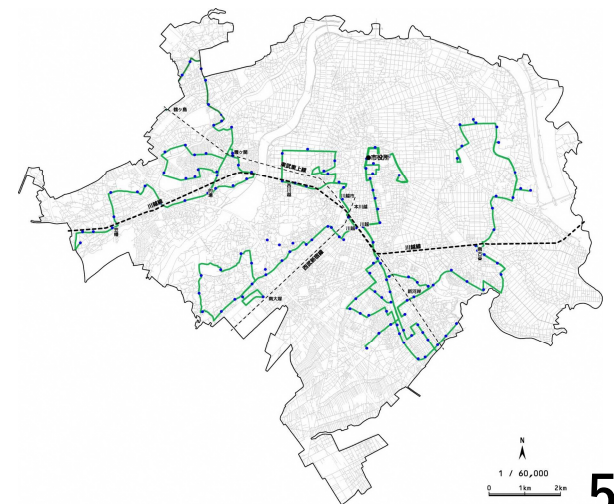
H11.9 東・北コース路線変更



H18.12 路線変更(廃止含む)

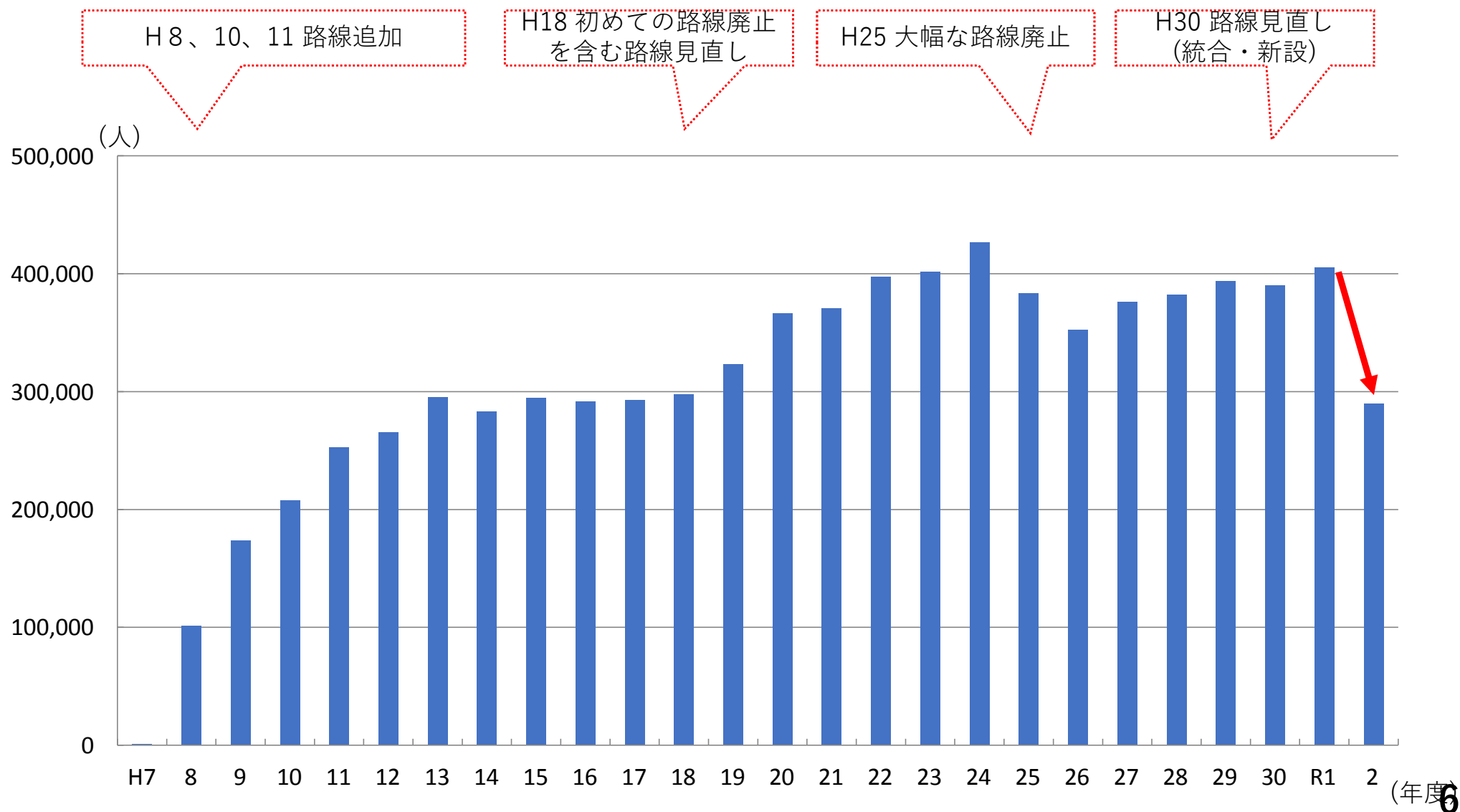


H25.10 路線変更(廃止含む)



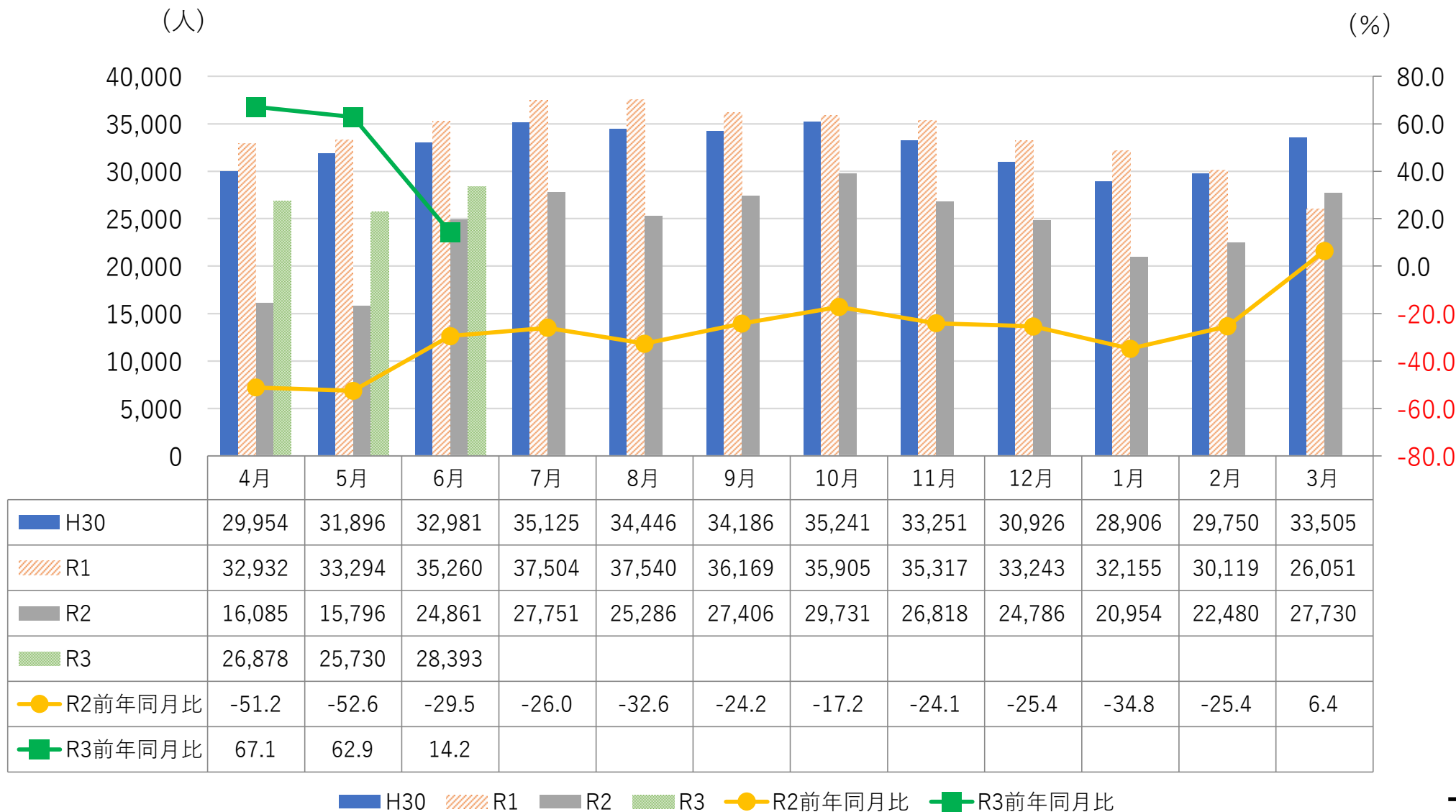
4 利用者数の推移（全体_H7～R2）

- 平成8年3月の運行開始以降の延べ利用者数は、8,013,459人。
- 近年の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の影響により、令和2年度は大幅な減少となった。



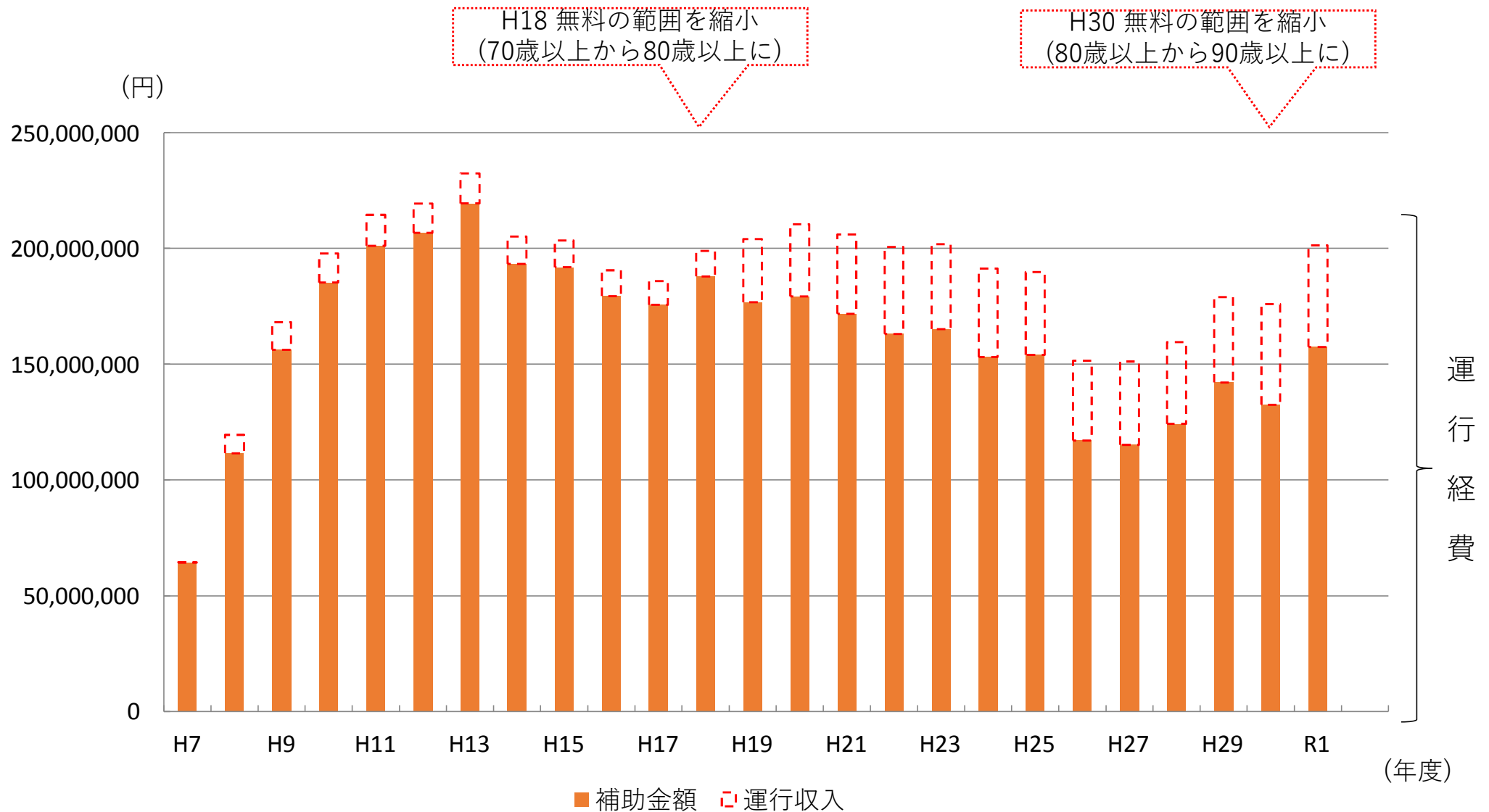
5 利用者数の推移（全体_H30～R3.6_月別）

- 新路線での運行開始後は、前年同月比で概ね増加していたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年2月から減少に転じた。
- 令和2年4月及び5月の1回目の緊急事態宣言期間においては、5割減と大幅な減少となった。
- 令和3年3月以降は、前年同月比でプラスが続いている。



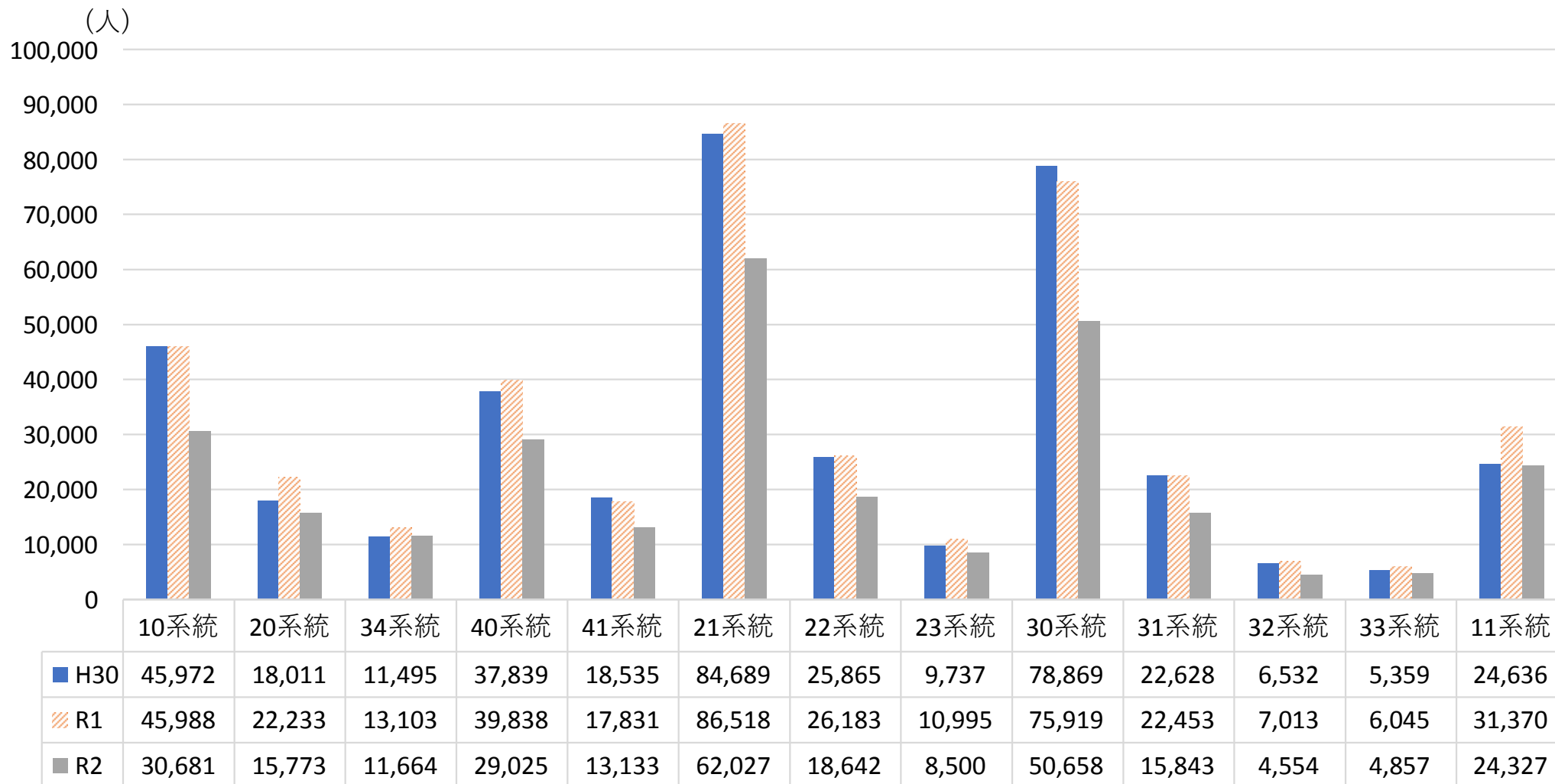
6 運行経費や補助金額の推移（全体_H7～R1）

○ 近年、運賃収入は増加しているものの、運行経費も増加しているため、補助金額は増加傾向にある。



7 利用者数（系統別_H30～R2）

- 平成30年度と令和元年度を比べると、11系統や20系統、40系統などほとんどの系統で利用者数が増加・横ばいだった一方で、30系統や41系統で利用者数は減少している。
- 令和2年度は、新型コロナウイルスの影響で全系統で大幅に利用者が減少している。



(運行事業者)

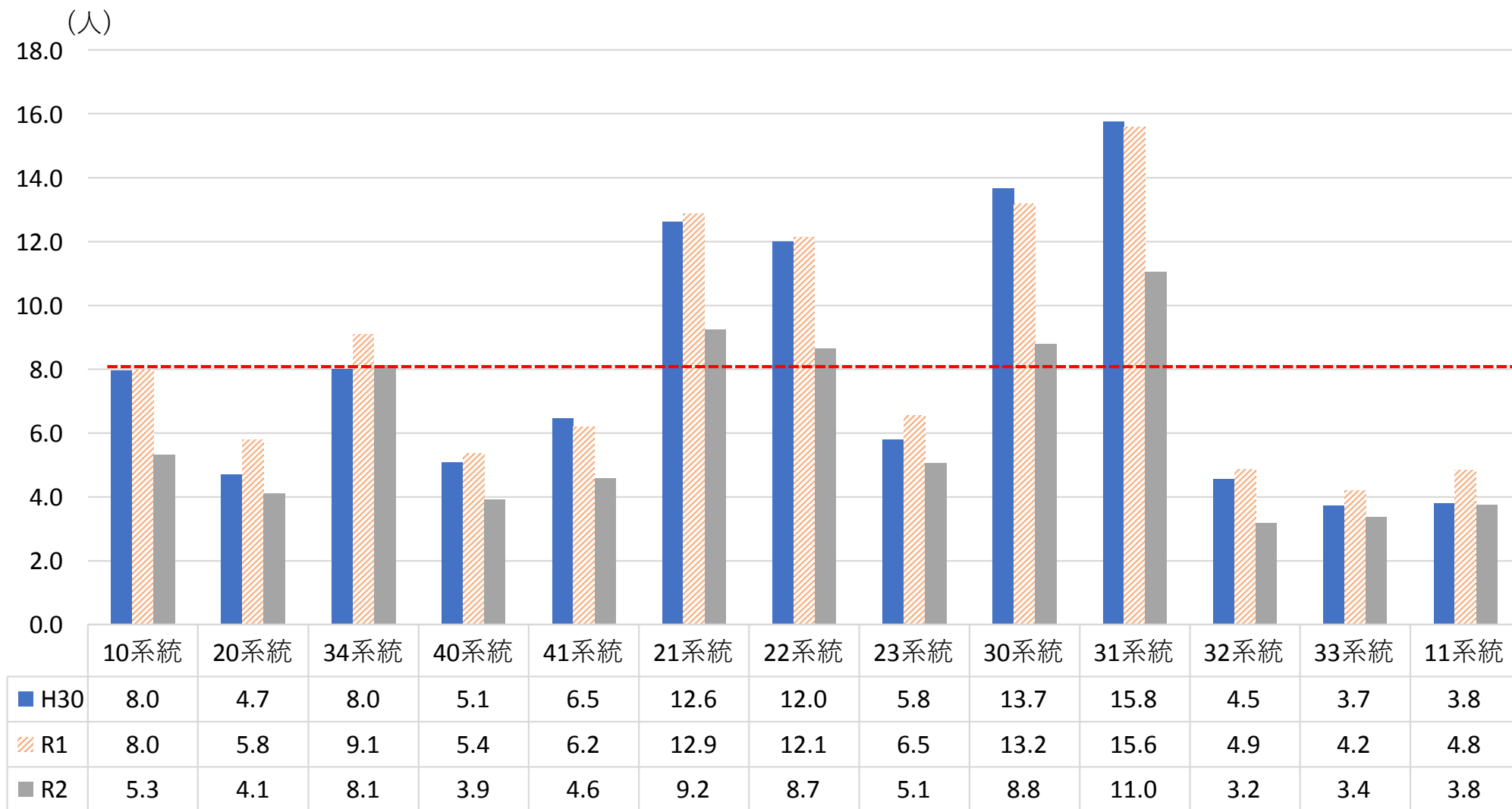
東武バスウエスト

西武バス

イーグルバス

8 1便あたり利用者数（系統別_R30～R2）

- 平成30年度及び令和元年度において、前回見直し時の答申における基本目標「1便あたり8.0人」を超えている系統は6系統である。
- 令和2年度は、各系統とも1便あたり利用者数は減少し、基本目標を超えた系統は5系統である。



(運行事業者)

東武バスウエスト

西武バス

イーグルバス

9 券種別利用者の内訳

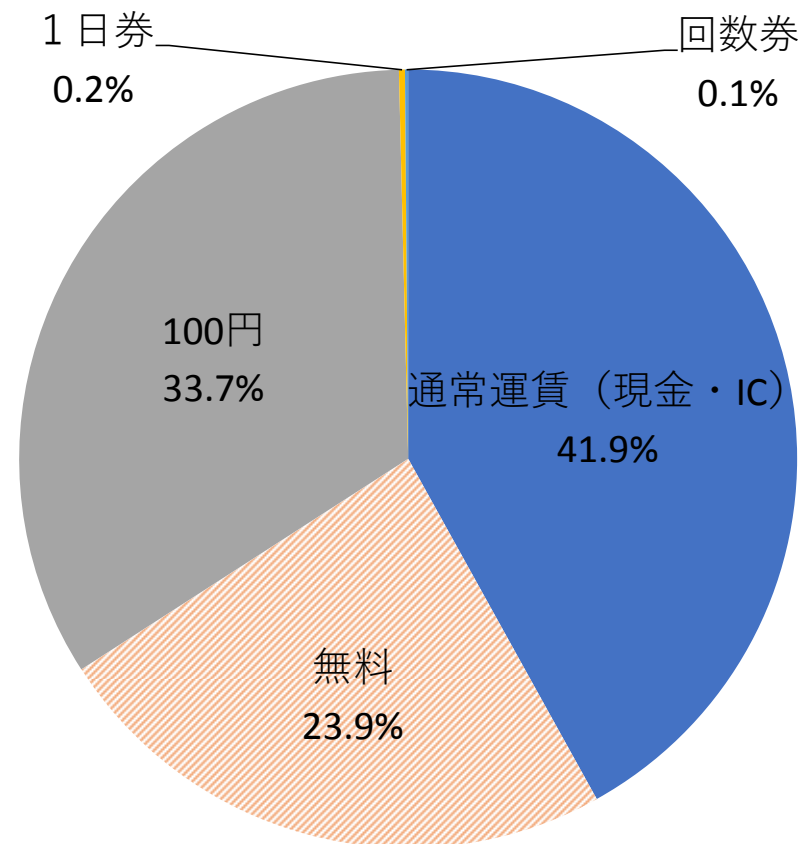
- 令和2年度の券種別の利用者の内訳をみると、現金・ICカードなど通常運賃による利用者は約42%であり、無料や100円利用など何らかの割引を受けている利用者は約58%だった。

● 券種別利用者の内訳

(人)

	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）



デマンド型交通かわまる

1 デマンド型交通かわまるの概要

(1) 運行の経緯など

- デマンド型交通については、平成25年度及び26年度に実証実験を実施し、平成30年4月に川越市交通政策審議会から新たな交通施策（デマンド型交通の導入）に関する答申を受け、市内の交通空白地域における市民の移動を支援し、地域の利便性を向上させるため、平成31年2月から「地区3」において、川越市デマンド型交通の運行を開始した。
- 令和元年度には愛称を「かわまる」と決定し、令和2年2月には「地区2」、令和2年12月には「地区1」においても運行を開始し、市内全域での運行が始まったところである。

(2) 運行方式など

- ❑ 道路運送法第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業に該当し、同法第4条許可を受け運行
- ❑ 非定時・非定路による区域運行（運行時刻や路線を定めず、予約により区域内にある乗降場間を運行）
- ❑ 運行主体は、ダイヤモンド交通株式会社

(3) 運行日・運行時間

- ❑ 毎日運行（12月29日から1月3日を除く）
- ❑ 運行時間は、午前8時から午後6時まで

(4) 運賃

- ❑ 1乗車1人当たり500円の定額制
- ❑ 小学生・高齢者（70歳以上）・障害者等は300円、未就学児は無料

(5) 利用対象者

- ❑ 市民であり、利用登録を行った者
（利用登録者の同乗者であれば市民以外でも利用可）



2 運行区域と全乗降場（令和2年12月～）

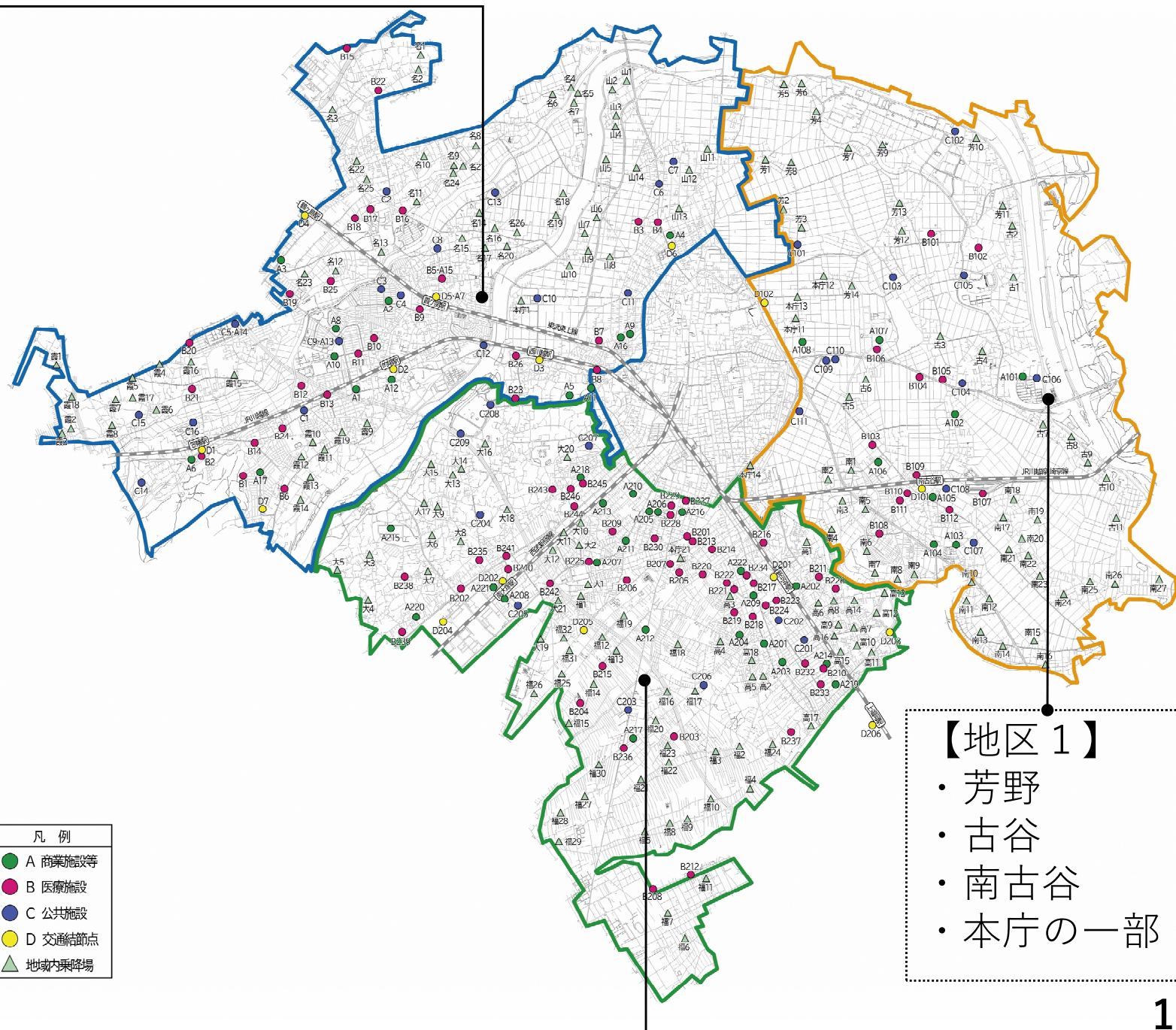
【地区3】

- ・霞ヶ関
- ・霞ヶ関北
- ・川鶴
- ・名細
- ・山田
- ・本庁の一部

【地区2】

- ・高階
- ・福原
- ・大東
- ・本庁の一部

凡 例	
● A	商業施設等
● B	医療施設
● C	公共施設
● D	交通結節点
▲	地域内乗降場



【地区1】

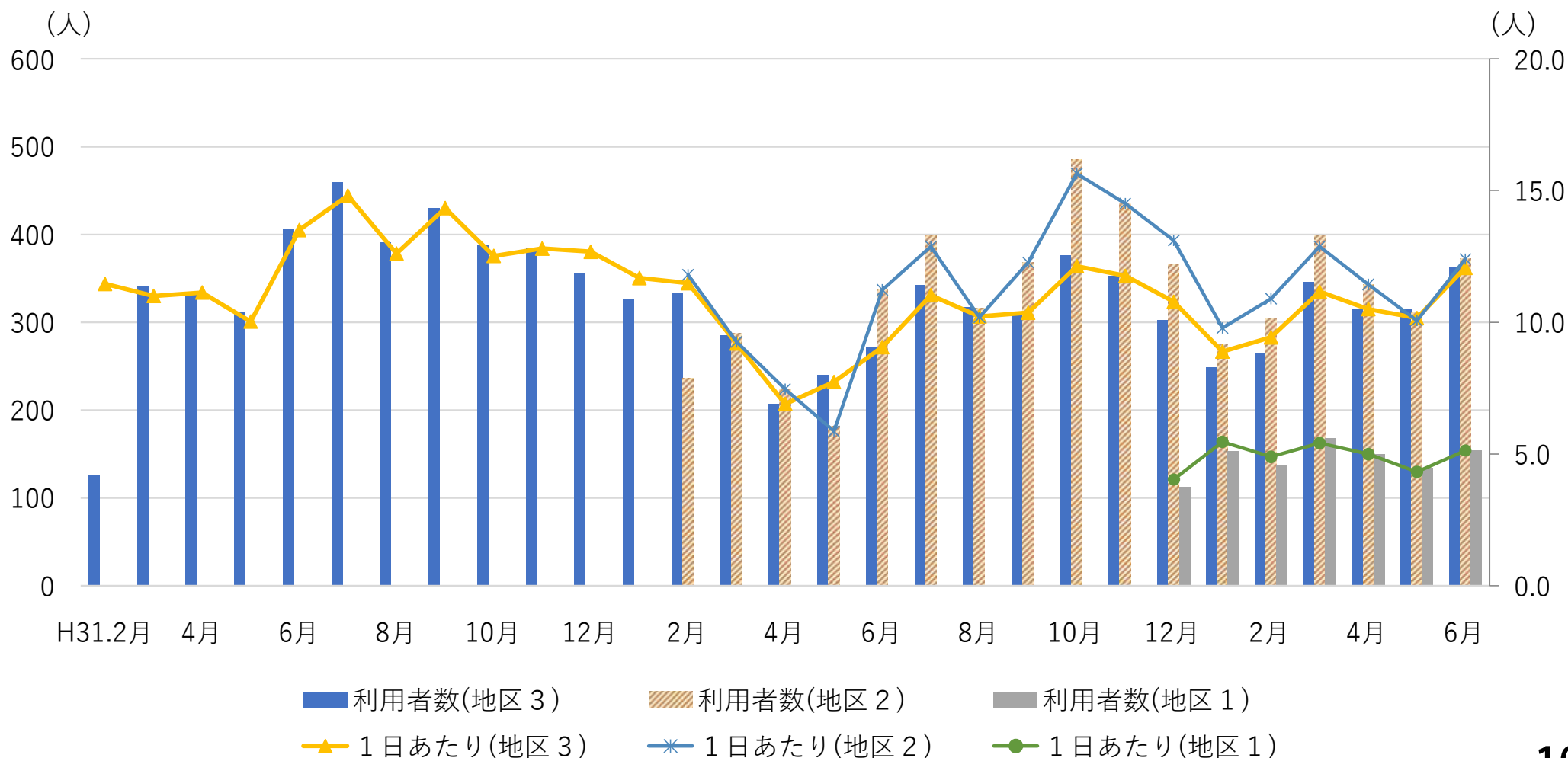
- ・芳野
- ・古谷
- ・南古谷
- ・本庁の一部

3 登録者数など

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
登録者数	6,532人	12,944人	15,678人
地区3	6,532人	7,226人	7,027人
地区2	—	5,718人	6,253人
地区1	—	—	2,398人
※登録者数については、当該年度末の数字			
利用者数	467人	4,925人	8,241人
地区3	467人	4,402人	3,579人
地区2	—	523人	4,091人
地区1	—	—	571人
1日あたり利用者数			
地区3	11.1人	12.2人	10.0人
地区2		10.3人	11.4人
地区1	—	—	5.0人

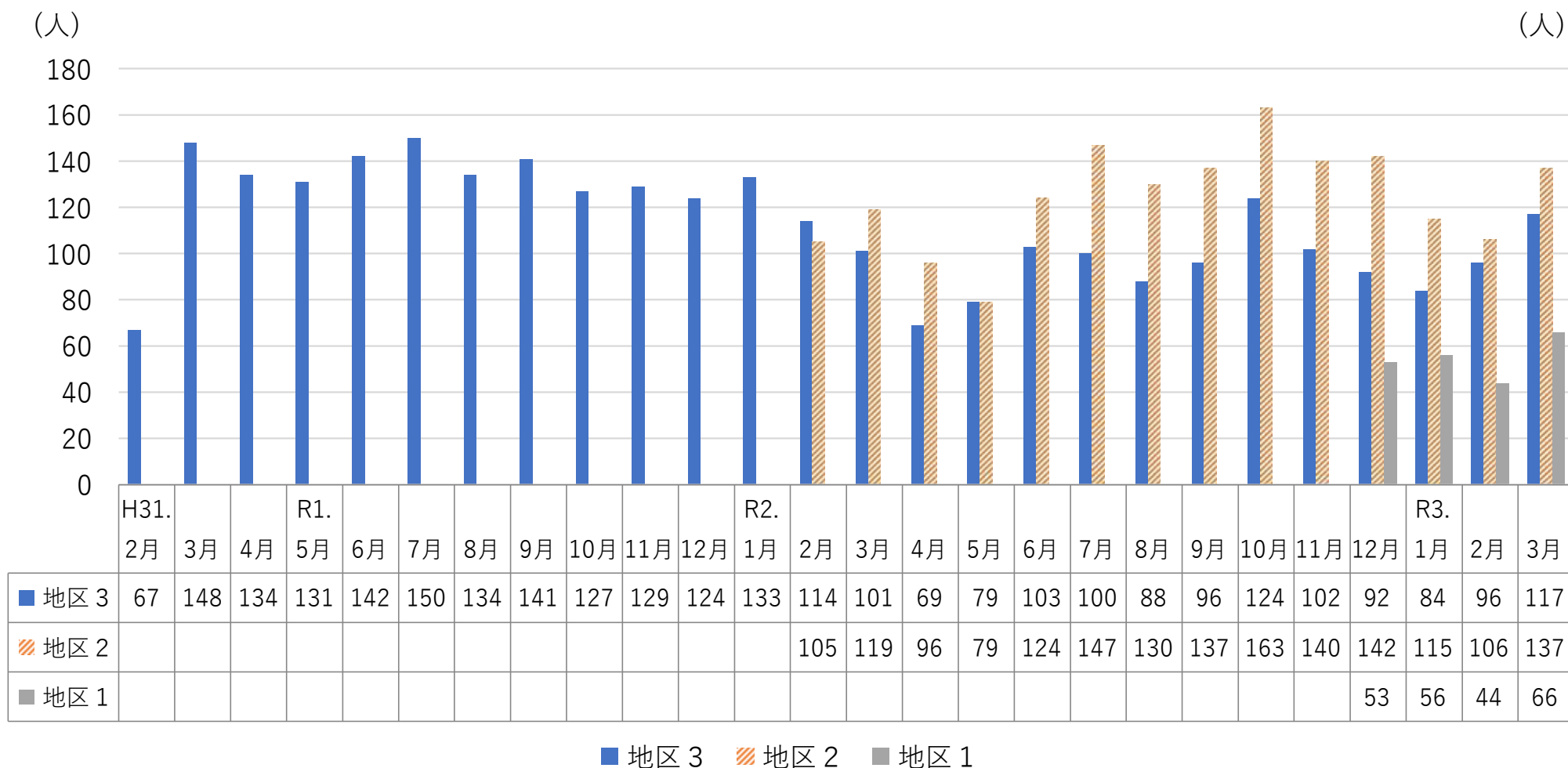
4 利用者数の推移（H31.2～R3.6）

- 平成31年2月の運行開始から令和3年6月まで、合計で16,090人の利用があった。
- 令和3年6月の1日あたりの利用者数は、地区3は12.1人、地区2は12.4人、地区1は5.1人だった。
- 令和2年4月及び5月の1回目の緊急事態宣言期間においては、ピーク時の利用者数より半減した。
- 2回目の緊急事態宣言などがあった令和3年1月には、利用者数はまた落ち込んだものの、直近では回復傾向にある。
- 令和2年12月から運行開始した地区1は、低調な利用となっている。



5 実利用者数の推移（H31.2～R3.3）

- 地区3については、運行開始後実利用者数が伸びたものの、その後停滞し、新型コロナウイルスの影響により更に減少し、ピーク時の実利用者数には戻っていない。
- 地区2については、コロナ禍においても運行開始後から実利用者数が伸びていたが、令和3年に入り、若干の落ち込みが見られる。
- 地区1については、運行開始して間もないこともあるが、実利用者数が少ない。

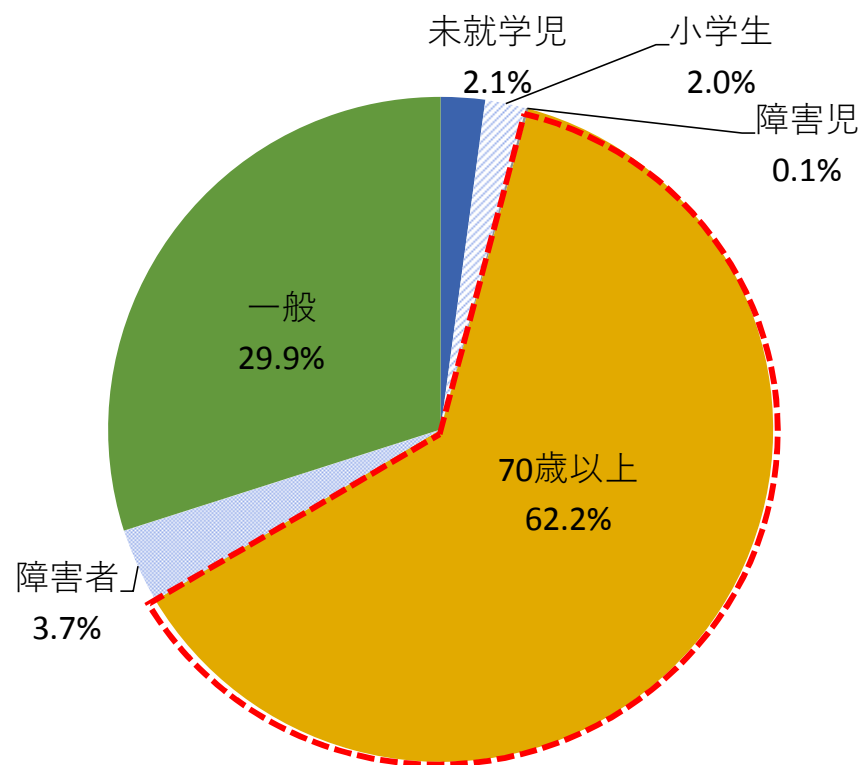


※同乗者（登録のない利用者等）については実人員をカウントできないため、人数に含んでいない。

6 属性別の登録者数や利用者数

- 登録者の約6割は、70歳以上の高齢者となっている。
- 利用者の8割超は、70歳以上の高齢者となっている。

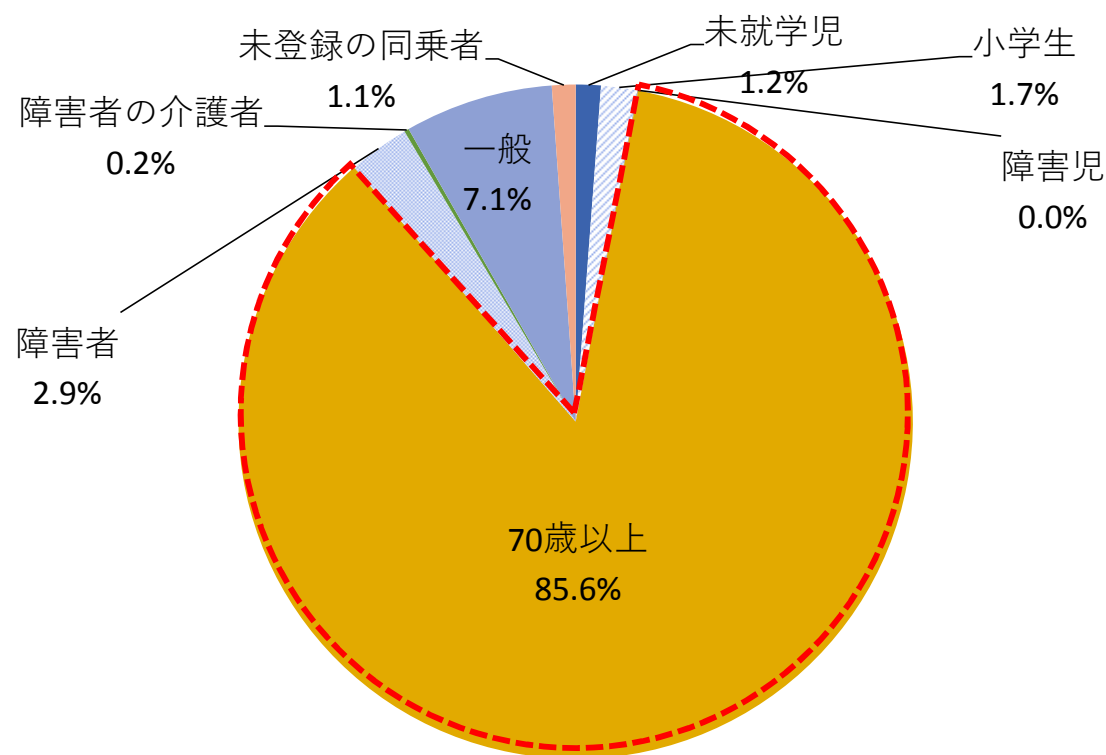
● 属性別登録者の内訳（令和3年3月末時点）



※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。

※本庁の登録者については、利用意向を踏まえ、それぞれの地区に振り分けている。

● 属性別利用者の内訳（平成31年2月から令和3年3月まで）



※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。

7 居住地別の利用者数（H31.2～R3.3）

- 地区3は、霞ヶ関の利用が一番多く、霞ヶ関北、山田の利用が少ない。
- 地区2は、高階の利用が一番多く、福原の利用が少ない。
- 地区1は、南古谷の利用が一番多く、芳野、古谷の利用が少ない。

● 居住地別利用者数（平成31年2月から令和3年3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3	霞ヶ関	3,247	41.3%	32,516	33.6%
	霞ヶ関北	887	11.3%	16,854	17.4%
	川鶴	533	6.8%	5,601	5.8%
	名細	2,459	31.2%	29,846	30.8%
	山田	745	9.5%	11,977	12.4%

地区2	高階	2,560	62.1%	53,341	48.8%
	福原	294	7.1%	20,769	19.0%
	大東	1,266	30.7%	35,276	32.2%

地区1	芳野	34	8.8%	5,572	13.6%
	古谷	74	19.1%	10,365	25.2%
	南古谷	279	72.1%	25,125	61.2%

※利用者数は各地区ともに本庁を除いた数字であり、また居住地不明の同乗者もいるため、割合の合計は100%にならない。

8-1 【全体】乗降場カテゴリ別OD（H31.2～R3.3）

- 乗車、降車ともに医療施設が一番多い。
- 医療施設から医療施設への移動が一番多く、次いで地域内乗降場から医療施設、地域内乗降場から交通結節点への移動が多い。

● 乗降場カテゴリ別OD（平成31年2月から令和3年3月まで）

着乗降場

発乗降場

	商業施設等	医療施設	公共施設	交通結節点	地域内乗降場	計
商業施設等	171	970	139	171	658	2,109
	1.3%	7.1%	1.0%	1.3%	4.8%	15.5%
医療施設	680	2,062	547	513	711	4,513
	5.0%	15.1%	4.0%	3.8%	5.2%	33.1%
公共施設	101	791	209	175	206	1,482
	0.7%	5.8%	1.5%	1.3%	1.5%	10.9%
交通結節点	143	394	128	73	663	1,401
	1.0%	2.9%	0.9%	0.5%	4.9%	10.3%
地域内乗降場	625	1,570	331	1,416	186	4,128
	4.6%	11.5%	2.4%	10.4%	1.4%	30.3%
計	1,720	5,787	1,354	2,348	2,424	13,633
	12.6%	42.4%	9.9%	17.2%	17.8%	100%

※OD・・・起終点のことをいい、Oは起点（origin）、Dは終点(destination)を表す

8-2 【地区3】乗降場カテゴリ別OD（H31.2～R3.3）

- 乗車・降車ともに医療施設が一番多い。
- 医療施設から医療施設の移動が一番多いほか、他地区と比べると公共施設の乗車・降車が多い。

●地区3（平成31年2月から令和3年3月まで）

着乗降場

発乗降場

	商業施設等	医療施設	公共施設	交通結節点	地域内乗降場	計
商業施設等	124	480	49	69	455	1,177
	1.5%	5.7%	0.6%	0.8%	5.4%	13.9%
医療施設	355	1,522	478	254	410	3,019
	4.2%	18.0%	5.7%	3.0%	4.9%	35.7%
公共施設	55	703	169	101	150	1,178
	0.7%	8.3%	2.0%	1.2%	1.8%	13.9%
交通結節点	81	309	88	38	344	860
	1.0%	3.7%	1.0%	0.4%	4.1%	10.2%
地域内乗降場	403	757	244	650	160	2,214
	4.8%	9.0%	2.9%	7.7%	1.9%	26.2%
計	1,018	3,771	1,028	1,112	1,519	8,448
	12.1%	44.6%	12.2%	13.2%	18.0%	100%

※OD・・・起終点のことをいい、Oは起点（origin）、Dは終点(destination)を表す

8-3 【地区2】乗降場カテゴリ別OD（H31.2～R3.3）

- 乗車は地域内乗降場が一番多く、降車は医療施設が一番多い。
- 地域内乗降場から交通結節点への移動が多いなど、他地区と比べると交通結節点の降車が多い。

●地区2（平成31年2月から令和3年3月まで）

着乗降場

発乗降場

	商業施設等	医療施設	公共施設	交通結節点	地域内乗降場	計
商業施設等	41	420	80	100	164	805
	0.9%	9.1%	1.7%	2.2%	3.6%	17.4%
医療施設	272	491	63	242	260	1,328
	5.9%	10.6%	1.4%	5.2%	5.6%	28.8%
公共施設	41	85	35	74	43	278
	0.9%	1.8%	0.8%	1.6%	0.9%	6.0%
交通結節点	59	77	40	35	304	515
	1.3%	1.7%	0.9%	0.8%	6.6%	11.2%
地域内乗降場	185	707	82	688	26	1,688
	4.0%	15.3%	1.8%	14.9%	0.6%	36.6%
計	598	1,780	300	1,139	797	4,614
	13.0%	38.6%	6.5%	24.7%	17.3%	100%

※OD・・・起終点のことをいい、Oは起点（origin）、Dは終点(destination)を表す

8-4 【地区1】乗降場カテゴリ別OD（H31.2～R3.3）

- 乗車は地域内乗降場が一番多く、降車は医療施設が一番多い。
- 地域内乗降場から医療施設への移動が一番多いなど、地域内乗降場からの乗車が多い。

●地区1（平成31年2月から令和3年3月まで）

着乗降場

発乗降場

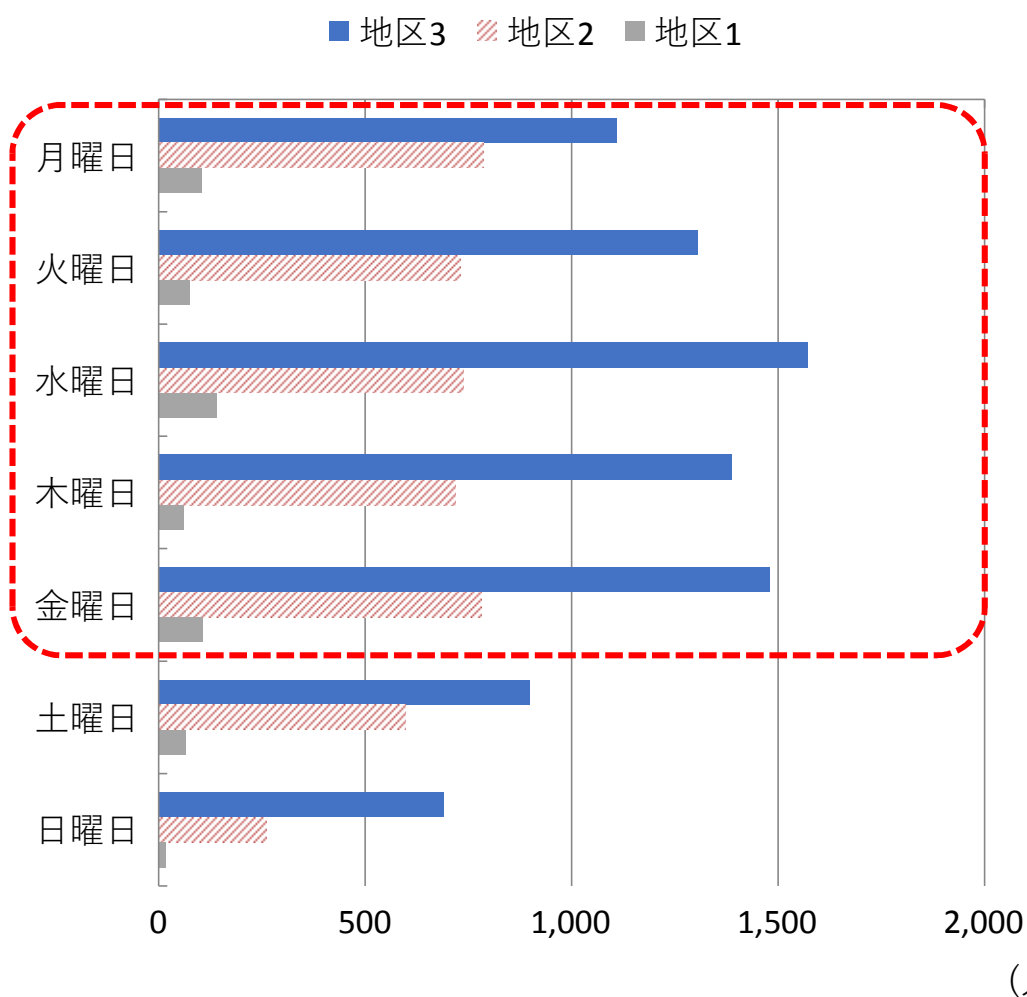
	商業施設等	医療施設	公共施設	交通結節点	地域内乗降場	計
商業施設等	6	70	10	2	39	127
	1.1%	12.3%	1.8%	0.4%	6.8%	22.2%
医療施設	53	49	6	17	41	166
	9.3%	8.6%	1.1%	3.0%	7.2%	29.1%
公共施設	5	3	5	0	13	26
	0.9%	0.5%	0.9%	0.0%	2.3%	4.6%
交通結節点	3	8	0	0	15	26
	0.5%	1.4%	0.0%	0.0%	2.6%	4.6%
地域内乗降場	37	106	5	78	0	226
	6.5%	18.6%	0.9%	13.7%	0.0%	39.6%
計	104	236	26	97	108	571
	18.2%	41.3%	4.6%	17.0%	18.9%	100%

※OD・・・起終点のことをいい、Oは起点（origin）、Dは終点(destination)を表す

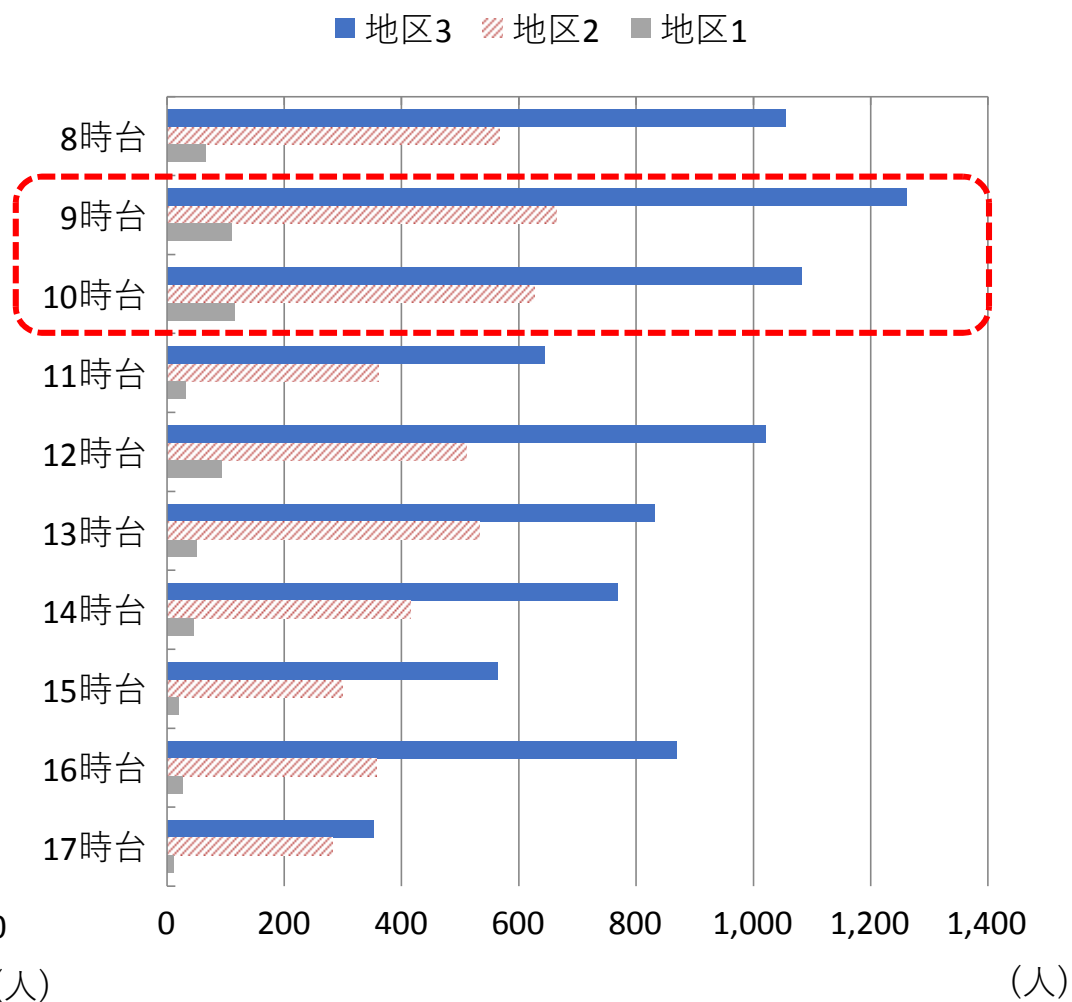
9 曜日別・時間帯別利用状況（H31.2～R3.3）

- 曜日別の利用状況を見ると、休日より平日の利用が多い。
- 時間帯別の利用状況を見ると、午後より午前の利用が多く、特に9時・10時台の利用が多い。

● 曜日別の利用状況



● 時間帯別の利用状況



10 1回でも利用したことがある登録者など

- 令和3年3月末時点の登録者で1回でも利用したことがある人は、1,157人で登録者の約7%である。
- 1回の移動時間については、地区3が長く、地区2が短い。

● 1回でも利用したことがある登録者（令和3年3月末時点）

	実利用者（人）	登録者	割合
地区3	598	7,061	8.5%
地区2	450	6,230	7.2%
地区1	109	2,387	4.6%
合計	1,157	15,678	7.4%

● 1回の移動時間（平成31年2月から令和3年3月まで）

	利用者数（人）	移動時間計（分）	平均（分）
地区3	8,448	177,931	21.1
地区2	4,614	71,349	15.5
地区1	571	10,534	18.4
合計	13,633	259,814	19.1

第 1 回審議会やこれまで市民からいただいた意見の整理について①

【川越シャトル、かわまる共通事項】

委員・市民	内容
-------	----

施策の目的、役割などについて

委員	川越シャトルやデマンド型交通かわまるについては、利用状況から福祉の要素が強い。福祉的要素を考慮し、利便性を向上させてほしい。
委員	路線バスを補完するのが川越シャトルであり、川越シャトルが届かない交通空白地域にデマンド型交通かわまるがあると考えており、その棲み分けをしっかりとした交通体系が出来れば良い。
委員	川越シャトル、デマンド型交通かわまるの利便性が上がるほど、路線バスやタクシーとの棲み分けが非常に難しくなるのではないか。
委員	川越シャトル、デマンド型交通かわまるのそれぞれの役割を確認しながら、棲み分けを行う必要がある。市の上位計画との整合性や市の財政状況を考慮しながら交通政策事業を進めてほしい。
委員	まずは川越シャトルとデマンド型交通かわまるという枠組みの中で最適化を考えるが、その先を見据えながら、交通戦略の中で川越シャトルとデマンド型交通かわまるをどうしていくかを議論する必要もある。

市民からの意見について

委員	市民からいただいた要望・意見等についてとりまとめ、現状の対応や今後の実現可能性について報告してほしい。
委員	財政的には厳しいが、他市と比べられるため、市民の声を反映させ、より便利になるようにしてほしい。

委員・市民

内容

収支状況などについて

委員	30系統は利用者が多いと思うが、運賃のほとんどは無料や100円であり、市の財政面での負担は非常に大きいと感じる。市も財政難であるため、川越シャトルの採算を報告してほしい。
----	---

委員	デマンド型交通かわまるにかかる諸経費について、市民に分かりやすく公表し、皆さんに負担をお願いすることが必要である。
----	---

運行について

委員	高齢者のイベント等に合わせて、川越シャトルやデマンド型交通かわまるを臨時で運行させることができれば、非常に便利である。
----	---

第1回審議会やこれまで市民からいただいた意見の整理について②

【川越シャトル】

委員・市民	内容
-------	----

路線（ルート）について

委員	交通結節点となっている地域核から放射線状にルートを組むような短い距離のシャトルはどうか。長距離の路線がいいかは疑問に思う。
市民	目的の施設に行くには、不必要なルートを回るため、時間がかかり不便で仕方がない。
市民	路線の整備にあたり、高齢者が利用する病院や商業施設等の生活圏に配慮し、隣接する行政区との連携も推進してほしい。
市民	公共施設へのルートの充実をお願いしたい。
市民	上寺山地区を通るルートを運行してほしい。
市民	福原地区から総合福祉センター（オアシス）までのルートを運行してほしい。
市民	大仙波地区周辺は高齢者が多く住み、坂が多いため、現場を精査し、運行ルートを検討してほしい。

バス停について

市民	寺尾公民館付近にバス停を設置してほしい。
市民	「砂弁天池」と「岸町南」のバス停間にバス停を新設してほしい（34系統）。
市民	「古谷保育園」と「川越運動公園」のバス停間にバス停を新設してほしい。
市民	「岸町3丁目」のバス停の位置を変更してほしい。

運賃について

市民	他の都市に比べて、運賃が高いと思う。
市民	80歳以上無料から90歳以上無料に引き上げられたが、元に戻せないか。
市民	乗り継ぎ割引制度の導入をお願いしたい。
市民	初乗り180円は路線バスと変わらず、市が運行しているのになぜ高いのか。

車両について

市民	バスの大型化をお願いしたい。
----	----------------

委員・市民	内容
-------	----

便数・ダイヤについて

委員	10系統について、前回の見直しで減便となり、8時台の次が11時台となったため、非常に使いにくい。
委員	総合福祉センターから川越駅まで行きたいという要望がよくあり、増便や最終便の時間を変更してほしい。
委員	便数が少なく、行きは調整して乗車するが、帰りは便が合わない。利便性を高めるためにダイヤの変更や増便を検討してほしい。
市民	1時間に1本程度運行してほしい
市民	平日と同様に、土曜日に本数を多く出してほしい。
市民	平成30年度の路線見直しにより便数が減ったので、元に戻してほしい。
市民	1日片道2便では少ないので、増やしてほしい。
市民	夜の時間帯について、増便をお願いしたい。
市民	暑い中バスを待つのはつらいので、定時運行を実現してほしい。
市民	保健センターの健診の日は、本数を増やすなど検討してほしい。
市民	保健所・保健センターに行く便を増やしてほしい。
市民	総合福祉センター（オアシス）発の最終便を繰り下げてほしい。
市民	公民館の貸出時間や高齢者施設等の利用時間に合わせたダイヤに変更してほしい（10系統）。

サービス全般など

委員	以前、市の財政状況を踏まえ廃止した路線について、高齢化や核家族化の進展で元に戻してほしいと考えるようになってきたので、意見として配慮してほしい。
市民	バス停標識の中の行先表示が分かりづらい。
市民	停留所にベンチを設置してほしい。
市民	車内で携帯電話を使用されるとけいれんを起こしてしまうので、何とかしてほしい。
市民	どのような車椅子でも安全に乗車できるように、車椅子の固定装置の改善をお願いしたい。
市民	川越シャトルにバスロケーションサービスを導入してほしい。

第1回審議会やこれまで市民からいただいた意見の整理について③

【かわまる】

委員・市民	内容
施策の目的、役割などについて	
委員	もし福祉政策と考えるならば、交通空白地域だけではなく、市内中心部においても運行しないと、福祉の面からは不公平感が表れる。
委員	都市計画部だけでなく、福祉部や保健医療部が考えるべき部分が大いにあるのではないかな。
委員	どこに住んでいても便利であるならば、立地適正化の誘導性が発揮されない。デマンド型交通かわまるの利便性を向上させるにあたり、立地適正化計画との整合性を図る必要がある。
委員	福祉の視点からすると、中心市街地での利用を進める必要も出てくる。利便性・財政・棲み分けを考慮しながら審議会で方向性を探っていければと思う。

制度運用について

委員	利用者の利便性向上のため、フリー降車を検討してほしい。
委員	自宅前での降車など、利用者の利便性向上のため、フリー降車を検討してほしい。
市民	鶴ヶ島の「つるワゴン」のように、下車は運行地区の路線であれば自由にできるともっと利用が増えると思う。
委員	閑散期間と繁忙時間に利用料金の差を設ける等、待機時間の有効活用方法の検討してほしい。
市民	他の地区の乗降場（医療施設など）に行けるようにしてほしい。
市民	行ける施設の中に入浴施設を含めてほしい。
市民	ふじみ野市内の大型施設や病院に行けるようにしてほしい。
市民	富士見市内の大型施設に行けるようにしてほしい。
市民	利用者が高齢者や身体の不自由な方が多くみられるため、市でサポートをつける必要があると思う。

乗降場について

委員	200m間隔ではなく、現実的には諸事情で設置できなく、300mや400mなど間隔が離れている乗降場がある。
委員	乗降場を設置後そのままにするのではなく、定期的に確認をしてほしい。また、乗降場を設置する際、乗降場までの徒歩経路に危険がないかを実際に確認してほしい。

委員・市民	内容
乗降場について	
市民	乗降場を増やしてほしい。
市民	乗降場の場所等について、便利に使いやすくしてほしい。
市民	かほく運動公園やその周辺に乗降場を新設してほしい。
市民	上広谷東公園やその周辺に乗降場を新設してほしい。
運賃について	
市民	運賃を安くしてほしい。
市民	交通系ICカードやクレジットカードが使えるようにしてほしい。
市民	障害者がかわまるを利用する際、川越シャトルと同様に無料にしてほしい。
車両について	
委員	各地区に1台だと、予約が取りづらいのではないかと。
委員	病院に行く人が多い時間帯など乗車希望が多い時間帯に、小回りが利く小型タクシーを運行してほしい。
委員	忙しい時間帯だけ、市が臨時でタクシーを借り上げるなど持続可能な範囲で検討してもらう必要がある。
委員	新型コロナウイルス感染症が収束したら、これまで以上に障害者や高齢者に寄り添い、増台をお願いしたい。
市民	もう1台増やしてほしい。
予約について	
委員	予約等がなく車両が運行していない時に、車両が待機中である旨の連絡を携帯電話にするようなシステムを検討できないか。
委員	利用者が増加し、希望の時間に予約が取れなくなっているため、利用しやすい制度にしてほしい。
委員	デマンド型交通かわまるは予約や乗車方法が複雑であるため、利用者にとってシンプルで利用しやすいシステムにすることが重要である。
市民	予約の電話がつながりづらい。
市民	時々予約が取れないことがあり、予約が必ず取れるようになれば大変助かる。
市民	予約なしでも見かけたら、乗ればよいと思う。
市民	インターネットで予約できるようにしてほしい。
現状分析について	
委員	利用者の減少については、新型コロナウイルスだけが原因ではなく、使い勝手が悪く、使わなくなった人が増加しているのではないかと。また、1人が複数回利用している場合があるため、実人数の把握をするべき。