

会 議 録

会議の名称	令和3年度第1回川越市交通政策審議会																		
開催日時	令和3年4月26日(月) 午後2時～午後3時50分																		
開催場所	ウェスタ川越2階 活動室2																		
出席者	別添委員名簿のとおり																		
傍聴者	2名																		
欠席者	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">東洋大学</td> <td style="width: 20%;">尾崎 晴男</td> <td style="width: 30%;">委員</td> </tr> <tr> <td>川越商工会議所</td> <td>竹澤 穰治</td> <td>委員</td> </tr> <tr> <td>川越市老人クラブ連合会</td> <td>千明 政彦</td> <td>委員</td> </tr> <tr> <td>埼玉県企画財政部交通政策課</td> <td>伊藤 太佳博</td> <td>委員</td> </tr> <tr> <td>埼玉県川越警察署交通課</td> <td>木暮 尚巳</td> <td>委員</td> </tr> <tr> <td>公募委員</td> <td>田端 一晴</td> <td>委員</td> </tr> </table>	東洋大学	尾崎 晴男	委員	川越商工会議所	竹澤 穰治	委員	川越市老人クラブ連合会	千明 政彦	委員	埼玉県企画財政部交通政策課	伊藤 太佳博	委員	埼玉県川越警察署交通課	木暮 尚巳	委員	公募委員	田端 一晴	委員
東洋大学	尾崎 晴男	委員																	
川越商工会議所	竹澤 穰治	委員																	
川越市老人クラブ連合会	千明 政彦	委員																	
埼玉県企画財政部交通政策課	伊藤 太佳博	委員																	
埼玉県川越警察署交通課	木暮 尚巳	委員																	
公募委員	田端 一晴	委員																	
事務局職員	都市計画部 本間部長 交通政策課 間仁田課長、榎本副課長、田畑副主幹、中村主査 山田主任、佐々木主任																		
会議次第	別紙のとおり																		
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和3年度第1回川越市交通政策審議会次第 ・ 委員名簿兼出席者名簿 ・ 席次表 ・ 【資料1】 川越市都市・地域総合交通戦略の更新について ・ 【資料2】 川越市都市・地域総合交通戦略の更新イメージ ・ 【資料3】 交通戦略の主な更新内容 ・ 【資料4】 更新版 川越市都市・地域総合交通戦略 構成案 ・ 【資料5】 川越市都市・地域総合交通戦略更新 組織体制図 ・ 【資料6】 川越市都市・地域総合交通戦略推進委員会設置要綱 ・ 【資料7】 川越市交通政策審議会条例 ・ 【資料8】 川越市公共交通利用促進協議会規約 ・ 【資料9】 川越市都市・地域走行交通戦略の更新に係る事業スケジュール案 																		

	<ul style="list-style-type: none"> ・【資料 1 0】川越市都市・地域総合交通戦略 更新作業フロー ・【資料 1 1】川越市都市・地域総合交通戦略更新に係る意見照会の結果と回答について ・【資料 1 2】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 ・【参考資料 1】川越シャトルに対する市民等から寄せられた主な要望・意見 ・【参考資料 2】川越市デマンド型交通かわまるに対する市民等から寄せられた主な要望・意見
<p>会議要旨</p>	<p>【川越市都市・地域総合交通戦略の更新について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より資料 1 ～ 1 1 をもとに説明を行い、事務局案のとおり進めることに決定した。 <p>【市内循環バス川越シャトルとデマンド型交通かわまるについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事務局より資料 1 2、参考資料 1 ～ 2 をもとに説明を行い、その後意見交換を行った。 ・川越シャトルとデマンド型交通かわまるへの利用者等からの意見に対する対応や本審議会で出た意見について整理し、次回交通政策審議会にて報告することとなった。

議 事 の 経 過	
発言者	議題・発言内容・決定事項
	事務局から、当審議会は特段の理由がない場合は公開のため、傍聴ができることとなっているが、傍聴希望者は現在のところ2名おり、入室を認めてもよろしいか交通政策審議会に諮ったところ、異議はなかったことから、傍聴希望者の入室が認められた。
事務局	1 開会
事務局	2 委嘱書の交付 今回の審議会から新委員となる、伊藤太佳博委員の紹介を行い、本日欠席のため、委嘱書は郵送で交付する旨を知らせた。
会長	3 あいさつ 久保田会長からあいさつ
事務局	4 議事 (1) 諮問 本間部長より久保田会長に諮問書を交付した。
議長 事務局	(2) 川越市都市・地域総合交通戦略の更新について 事務局より資料1～11をもとに説明。
議長	何か意見、質問等あるか。
委員	資料5で組織体制図が示されているが、交通政策審議会と公共交通利用促進協議会の役割の違いは何か。また、この交通政策審議会は以前の川越市市内循環バス検討委員会から発展したものなのか。
事務局	役割分担について、交通政策審議会は市長の諮問機関としての川越市都市・地域総合交通戦略等、本市の交通政策に係る重要事項を審議いただく場としてとらえており、公共交通利用促進協議会は、地域の公共交通機関

	<p>に関わる皆様に、様々な計画や事業について意見を伺う場としてとらえている。交通戦略の更新については基本的な審議を交通政策審議会を進めて、ある程度案がまとまった段階で、公共交通利用促進協議会で意見を伺いたいと考えている</p> <p>また、過去の川越市市内循環バス検討委員会が交通政策審議会へと切り替わった。この交通政策審議会では、資料7にもあるとおり、交通政策にかかわる諸課題について審議をしてもらう場というように考えているため、今回、市の重要な交通の戦略である川越市都市・地域総合交通戦略の更新について、当審議会において審議していただきたいと考える。</p>
委員	<p>主に審議をする場が交通政策審議会、意見を伺う場が公共交通利用促進協議会と理解した。今回の川越市都市・地域総合交通戦略の更新について、交通政策審議会と公共交通利用促進協議会が複数回行われるとのことだが、公共交通利用促進協議会の方からも様々な意見を伺い、その意見も反映されるということによろしいか。</p>
事務局	<p>そのとおりである。公共交通利用促進協議会に意見を伺い、反映するものがあれば、再度、交通政策審議会に立ち戻り、ご意見をいただければと考えている。</p>
議長	<p>他に意見や質問はあるか。</p>
委員一同	<p>なし。</p>
議長	<p>それでは議事の第2号「川越市都市・地域総合交通戦略の更新について」を原案のとおり承認してよろしいか。</p>
委員一同	<p>異議なし。 ➡原案のとおり承認。</p>
議長	<p>5 その他</p>
事務局	<p>(1)市内循環バス川越シャトルとデマンド型交通かわまるについて（意見交換）</p> <p>事務局より資料12、参考資料1～2をもとに説明。</p>
議長	<p>資料について、何か意見・質問等あるか。</p>

委員	資料12の登録者数について、地区3で運行を始めて3年経過するが、前年に比べて登録者数も利用者数も減少していることについて事務局はどう考えているのか。
事務局	登録者数の減少については、令和3年3月に現在の登録者の精査を行い、死亡者や転出者を削除したためである。利用者数の減少については、新型コロナウイルスの影響であると考えている。
委員	地区3の利用者数の減少は新型コロナウイルスの影響とのことだが、地区2についてはなぜ利用者数が増えているのか。
事務局	地区2は令和2年2月からの運行開始のため、令和元年度に関しては2か月分の数字である。令和2年度については12か月分の数字となっている。そのため、地区2については利用者数が増加している。
委員	登録者数で見ると、地区3の方が地区2より多いが利用者数は地区2の方が多。これを考えると、地区3の利用者数が減少したのは新型コロナウイルスだけが原因とは言い切れないと考える。
委員	実際にデマンド型交通かわまるを利用した者からすると、危ない道を通らなければたどり着けない乗降場があると思う。また、乗降場の間隔が200メートル以上空いている場所がある、希望の時間に目的地に到着しないことがある等の不便を感じる。初めは希望の時間に予約が取れて使い勝手が良かったが、利用者が増加すると希望の時間には予約が取れなくなり、結局利用を辞めてしまい、車での移動を選択した。しかし、今後車を手放すことを検討しているので、このデマンド型交通かわまるをより利用しやすい制度にしていきたいと考える。
委員	利用者数の減少に関して、新型コロナウイルスだけが原因ではなく、実際にデマンド型交通かわまるを利用してみたら使い勝手が悪く、使わなくなった人が徐々に増加してきていることも原因と考えられる。 利用者数は延べ人数かと思うが、1人が複数回利用している場合があるため、実人数を事務局は把握しているのか。
事務局	現在、実人数を把握する作業を行っている。今後、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの見直しの際には、そのようなデータを出せるように詳細に分析を行い、この交通政策審議会等で報告できるようにしたいと考

委員	<p>えている。</p> <p>デマンド型交通かわまるの車両は各地区に1台ずつだが、各地区に1台だと予約が取り難いのではないか。予約の希望時間が合わずに結局タクシーを利用するという話も聞く。川越シャトルより利用しやすい乗り物かと思いい利用登録を行った人が多くいたが、実際は利用し難かった、これでは川越シャトルと変わらないではないか、という意見もあった。鶴ヶ島市の「つるワゴン」は運行途中でも降車できるという話を聞いたので、川越市にも取り入れられないのか。</p>
事務局	<p>デマンド型交通かわまるの車両は各地区に1台ということで、運行回数が多く出せない状況が続いている。また、地区が非常に広く、乗降場から乗降場までの移動が長いと、どうしてもその後の運行回数が減少してしまう。今後、乗車時間も分析しながら、どのような改善をしていけばいいのかを把握し、交通政策審議会に諮りたいと考える。</p> <p>デマンド型交通かわまるのフリー降車については、可能かどうかについても含め、今後検討していきたいと考えている</p>
委員	<p>川越市は範囲が広いので難しい部分もあるかと思うが、高齢者が自家用車無しで生活する方法も考慮し、検討いただきたい。</p>
委員	<p>鶴ヶ島市の「つるワゴン」でフリー降車ができるとの話だったが、近隣市町村のデマンド型交通でフリー降車を実施している市町村を把握しているか。</p>
事務局	<p>県内の市町村において、フリー降車というよりはドア to ドア、家の前から目的地に行くような自治体は多くある。しかし、そのような自治体は川越市のような都市部ではなく、中山間地のような自治体で多く実施されている。川越市については駅前もデマンド型交通かわまるが走行しているため、安全に乗降できることを加味しながら検討していきたいと考える。</p>
委員	<p>降車する乗降場までの道に自分の家がある場合、自分の家の前で降車できれば歩かなくて済むのに、乗降場まで行ってから、数百メートル戻るとは精神的には辛いものがあると考えている。先ほどの資料の説明にもあったが、利用者の多くが医療機関に行く人となると、その戻る距離はかなり負担になると考えるので、フリー降車については前向きに検討していただきたい。</p>

委員	<p>デマンド型交通かわまるの時間帯別の利用状況について、9時台10時台の利用が多いとのことだが、デマンド型交通かわまるの車両が地区内の駐車場に停車している状況をよく見かける。駐車場で待機している時間については予約が入っていないということか。</p>
事務局	<p>予約が入っておらず、待機している状況である。</p>
委員	<p>待機時間を何か利活用できないのか。</p>
事務局	<p>令和元年度におけるデマンド型交通かわまるの車両の稼働率について、地区3では約51.1%となっており、運行時間の半分は走行し、半分は待機している状況である。また、地区2については令和元年度の運行日数が51日ということもあり、稼働率約35.8%となっている。地区2について令和2年度はこの数字よりおそらく良くなっていると考え。稼働率を上げるために、どう運用していくかも検討していきたいと考える。</p>
委員	<p>稼働していない時間を有効活用するために、運賃の値下げ等の検討をしたほうが利便性の向上に繋がる。待機時間を有効活用してほしい。</p>
事務局	<p>閑散時間と繁忙時間について、運賃に差をつけるということか。</p>
委員	<p>そのとおりである。意見として提案させていただく。</p>
委員	<p>デマンド型交通かわまるについて、行きは予約できるが帰りについての予約は当日でもできるのか。また、予約等がなく車両が運行していない時間に、今デマンド型交通かわまるが待機中なので利用できる、という旨の連絡を携帯電話に受けることはできないか。</p>
事務局	<p>行きの予約時に、余裕をもって帰りの時間を見込んで同時に予約してもらうことを勧めている。予約の時間を過ぎてしまう場合にはキャンセルの連絡をしてもらう必要がある。また、帰りの予約を取っていなかった場合でも車両に予約が入っていない待機状況であれば、配車は可能である。</p> <p>車両が待機中であれば利用登録者へ連絡を行うという制度については、現状行っていないため、研究をしていきたいと考える。</p>
委員	<p>地区3の運行当初、希望の時間が重なり予約不成立となる場合が約</p>

事務局	<p>50%と伺ったが、その状況は変わらないか。</p> <p>令和元年度の予約成立率は約79%である。令和2年度は現在精査中である。</p>
委員	<p>当初と比べると改善したのか、もしくは予約が取れないからと利用者が離れ、予約できた人だけが残ったのか、その分析を行っているのか。</p>
事務局	<p>最初の地区3の予約成立率については非常に低かったと認識している。令和元年度について予約成立率が約8割に上昇しているが、これについては数値の取り方の見直しを行ったことも原因である。以前は第1希望の時間の予約が不成立であった場合、予約不成立としてデータを取っていたが、現在は希望時間をずらした時間でも予約を取っていただければ予約成立として数える数値の取り方へと変更した。その結果、数値が8割まで上昇している。</p>
委員	<p>車両台数は増えていないので、乗車希望時間の重複について抜本的な改善はしていないのだろうが、希望時間を少しずらして柔軟に対応することは良いと思う。</p> <p>川越シャトルやデマンド型交通かわまるについて、市民意見箱や陳情・要望が多く届いているかと思うが、その対応はどうしているのか。</p>
事務局	<p>市民意見箱、陳情・要望、インターネットにおける要望・意見等については交通政策課から回答を行っている。</p>
委員	<p>この交通政策審議会で多くの意見が出るように、市民の方からも川越シャトルやデマンド型交通かわまるに対して、非常に多くの意見があるかと思う。この意見が全て改善されれば、川越シャトルもデマンド型交通かわまるも非常に良い乗り物になると考える。それぞれの意見に対して、現状の対応や今後の実現の可能性等まとめたものを次回の交通政策審議会で一覧でいただきたい。</p>
事務局	<p>交通政策審議会では、川越市都市・地域総合交通戦略の更新の他に、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの今後の運行についてどのように進めていくかを行政だけで考えるのではなく、専門的な知見を有している皆様に様々な角度からのご意見を伺うことが大切だと考える。今ご指摘いただいたような、市民からの要望を、短期・中期・長期的な課題といったよ</p>

	<p>うに分類し、利用者にとってより良い運用となるように進めていく必要がある。今回いただいた意見を持ち帰り、次回どこまでできるかをまとめさせていきたい。</p>
議長	<p>ここからは川越シャトルとデマンド型交通かわまるについての考えを1人ずつ伺っていく。</p>
委員	<p>デマンド型交通かわまるについて、交通政策として扱ってはいるものの、使われ方を見ていると実際は福祉政策として考えられているように感じる。デマンド型交通かわまるは、交通政策としての導入が出発点なので、交通空白地域に実装しているが、もし福祉政策として考える場合は、交通空白地域だけではなく、現在運行区域外の中心市街地でも走行しなければ、不公平感が福祉の側面からみると表れてしまう。今は都市計画部が事務局となっているが、今後、福祉部や保健医療部が考えるべき部分も大いにあると考えられる。</p> <p>これからデマンド型交通かわまるをより便利にしていく、使いやすくしていくことは大切だと思うが、その時に都市計画部の立地適正化計画との整合性をどう図るかが重要と考える。どこに住んでいても便利なのであれば、立地適正化の誘導性は発揮されず、インセンティブが効かなくなるので、デマンド型交通かわまるが便利になることが立地適正化計画と逆行する部分を、どのように整合性を図りながら将来の交通政策を考えていくことが重要な視点だと考えているので、この点も含めて考えていきたいと思う。</p>
委員	<p>デマンド型交通かわまるや川越シャトルの利用状況を見ると、利用者の多くは高齢者・障害者であり、非常に福祉の視点・用途に意義があると考ええる。また、新型コロナウイルスの影響で利用者が減少したと言っても、一定程度、常時利用している人がいたことを考えると、やはり福祉の要素が非常に強いと感じた。この福祉の要素を考慮し、更に便利に利用できるようにしてもらいたいと考える。</p> <p>先ほども提案したが、市民からの様々な意見や提案・要望を1件1件整理し、解決していけばより良いものになると考えるので、今後もこの交通政策審議会でも審議を行っていききたいと思う。</p>
委員	<p>財政的には厳しいとは思いますが、他市と比べられる面もあるため、少しずつでも市民の声を反映させて、より便利になるようにしてほしい。</p>

委員	<p>以前、近所を走っていた川越シャトルが廃線になった。当時は市の財政のことを考え納得していた。しかし現在では、近所の方が高齢になり、また今まで車で送迎してくれた若い人が別の世帯を持つことで離れることがあり、交通に苦勞することが多くあると感じ、元に戻してほしいと考えるようになっている。福祉の要素が入ると市の財政を圧迫することは理解できるが、このような考えがあることを、意見として配慮いただきたいと思う。</p>
委員	<p>川越シャトルについて、私の近所は10系統が運行している。以前は1時間に1本はバスが来ており利用者が多くいた。しかし、前回の川越シャトルの路線見直しの際に減便となり、8時台の便の次が11時台となってしまい、非常に使いにくいと感じている。</p> <p>デマンド型交通かわまるについて、市民の方から様々な意見があると思うが、一度デマンド型交通かわまるについての諸経費を広報等で周知することで市民への理解が深まるかと思う。乗降場に関しても、乗降場のサインを設置後に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、乗降場を作る際は、実際に乗降場まで歩く道に、危険がないのかも考慮して考えてほしい。川越市では200メートル間隔で乗降場を設置するとしているが、現実的には諸事情で設置できない場所もあり300、400メートル間隔になっている箇所もある。</p> <p>デマンド型交通かわまるは各地区1台で動いている、しかも川越の場合は車いすでもそのまま乗車できるようにワゴンタイプの大型車両で運行している。そのため狭い道には入れないことが原因となり、待機している時間が多くあるため、病院に行く人が多い時間帯だけでも1台小型タクシーのようなものを借り上げて、狭い道でも運行できるようにしてほしい。車いすの人は大型のワゴンタイプの車両を使うようにして、小回りの利く小型のタクシーを乗車希望が多い時間帯に運行してほしいと思う。私の住んでいる地域は高齢者が多い。みんな車の運転を辞めたいのだが、車がないと動きが取れなくなることが懸念されている。高齢者が行きたいところへ自由に行ける、この点も考慮してほしい。そのためにもデマンド型交通かわまるに係る諸経費について市民に分かりやすく公表し、みなさんへの負担をお願いすることが必要かと思う。</p>
委員	<p>私が住んでいる場所の近くは、以前川越シャトルが走っていたが、見直しの際に廃線となった。廃線前から路線ルートの効率が悪いと感じていた。川越シャトルのルートを考えて時に、立地適正化計画の中で交通結節点となっている地域核があるのだから、その地域核から放射線状にルートを組</p>

	<p>むような短い距離のシャトルを検討してもらえると利便性は高まるように思う。新河岸駅から埼玉医科大学総合医療センターまで行く長い路線のものもあるが、その様な長距離の路線が良いのかは疑問に思う。</p> <p>デマンド型交通かわまるのフリー降車について、駅前周辺や国道沿い、県道沿い等の交通量が多く安全性が確保できない場所は、バスと同じように乗降場のみの利用しかできない区域としたり、あるいは道路幅が何メートル以上の場所だとフリー降車可能等の限定を行い、どうにか降車したい場所で降車できるような工夫をしてほしい。他市でフリー降車を行っている事例もあるため、どうやったら川越市でも安全にフリー降車ができるようになるかを検討してほしい。</p>
委員	<p>川越シャトルとデマンド型交通かわまるについて、市民の皆様から様々な意見が寄せられていると思うが、できること、できないことを整理し、できることから実施してほしい。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いるので、その棲み分けをしっかりとした交通体系が出来れば一番良いかと考える。</p>
委員	<p>私の住んでいる場所は東武バスが通っており、駅まで向かうには便利であるが、それでも高齢者の方は交通手段の少なさを不便に感じているようである。例えば、高齢者のイベントに合わせて臨時でデマンド型交通かわまるや川越シャトルを運行させることが出来たら、非常に便利かと思う。川越市の財政を考慮すると無理を言えないとは思いますが、出来る範囲で検討していただきたい。</p>
委員	<p>川越シャトルやデマンド型交通かわまるについて、利便性を上げれば上げ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と思う。そうは言っても、本日の意見の中であった忙しい時間帯だけ市が臨時でタクシーの借り上げを行う等、持続可能な範囲内で市に検討してもらう必要があると考える。</p>
委員	<p>また、先ほど福祉の要素との意見があったが、その視点からするとデマンド型交通かわまるについて、中心市街地での利用を進める必要が、その地域の高齢者を考慮すると出てくる。利便性・財政・棲み分けを考慮しながら、今後この交通政策審議会の場で方向性を探っていければと思う。</p> <p>川越シャトルとデマンド型交通かわまるについて、それぞれの役割を再確認しながら棲み分けを行い、最大限活用できるような形で運行を継続し</p>

	<p>ていくことが重要と考える。公共交通について、コロナ禍という大変な状況になり、川越シャトルの利用者は3割減とのことであったが、路線バスについても状況が非常に悪くなっている。この状況の中でも、利用している市民の方々が多くいるため、なんとか路線バスの現状の運行を維持するためバス事業者として努力をしている。今後、仮に新型コロナウイルスが収まったとしても、利用者は従前の8割・9割には至らないと予想しているので、路線バスを維持することは大変厳しい状況であるが、利用の状況を伺いながら、必要などころに必要なものを投じていきたいと考えている。また、状況が変化していく中で、市の上位計画との整合性や市の財政を考慮しながら、交通政策事業を進めていただきたいと考える。</p>
委員	<p>川越シャトルに対して寄せられた意見に関しては、バス事業者として市と協力して1つ1つ対処していきたいと考える。</p> <p>川越シャトルとデマンド型交通かわまるに関して、利用方法が分かり難い点があるかと思う。路線バスではお子様や高齢者の方へ乗り方教室を行ったり、時刻表の文字を拡大したり等の工夫を行っている。特にデマンド型交通かわまるについては予約や乗車の方法が複雑だと感じるため、利用者にとってシンプルで利用しやすいシステムに工夫することが重要かと思う。</p>
委員	<p>川越シャトルに関しては、総合福祉センターから川越駅まで行きたいということをよく言われる中で、最終便の時間を変更していただきたい、本数が少ないので増便してほしいとの声がある。</p> <p>デマンド型交通かわまるについては、希望の時間の予約が取れないことが理由で諦めてしまう人が多いと感じる。諦めた人はタクシー、あるいは介護タクシーを利用しているようだ。</p> <p>たしかに公共交通は福祉という要素はあるかと思うが、実態としては採算が取れず、財政的には厳しいものがあると感じる。しかし、この新型コロナウイルスが終息したら、今以上に障害者・高齢者に寄り添い、特に川越シャトルの増便、デマンド型交通かわまるの車両の増台を、今後のこととしてお願いしたい。</p>
委員	<p>令和2年度は新型コロナウイルスの影響もあり、川越シャトルもデマンド型交通かわまるも利用者が減少したという中で、市の方でも財政に影響があり、令和3年度の予算に関して非常に厳しいものがあつたのではないかと考えられるが、どのような影響があつたのか。</p>

事務局	<p>川越市の経常収支比率は令和2年度は99.8%であり、令和3年度はおそらく100%を超えるのではないかと見込まれている。川越市も費用を無駄にすることが無いよう全ての事業の最適化をすべく努力を行ったが、令和3年度予算としては全体的な経費に対して一律的な削減をやむを得ずしている状況である。川越シャトル、デマンド型交通かわまるについても例外なく、一部経費を削減されている状況である。しかし、市民の方々の移動支援対策、移動しやすい環境を作っていくことが我々の使命であると考えているため、出来る限り財政当局と綿密な打ち合わせを行い、予算を確保できるようにしている。現時点では厳しい状況であるが、何とか今年度を乗り切れるように調整をしている。</p> <p>しかしながら、来年度以降は川越市税の税収が一層冷え込む可能性がある。住民税は翌年度課税となるため、一年遅れて影響が出る。来年度以降どう乗り切っていくのかが課題となってくる。この交通政策審議会で専門的な知見を有する委員の皆様より多角的な意見をいただきながら、どういう方向に進むことが最適なのかを検討していきたいと考える。</p>
事務局	<p>本日伺った意見やこれまで伺った意見について、すぐにできること、少し時間がかかること、財政的な面からも長期的な調整があるもの等があると考えている。この意見の中で、少しでも良くしていくために何ができるのかということを整理させていただきたいと思う。</p>
委員	<p>現在、川越シャトルの採算は相当厳しいものではないのだろうか。30系統、31系統をよく利用する。朝7時台で川越市役所へ向かうと、満員であり、利用者が多いと思う。しかし、運賃のほとんどは100円か無料であり、市の財政面での負担は非常に大きいと感じる。川越市は現在財政難であり、様々な予算が60%程削減されている状況である。こういった状況の中で、福祉の面は大事だと思うが、収入がいくらで、支出がいくら、というように採算を報告してもらいたいと考えている。</p> <p>川越シャトルのダイヤについて、便数が少なく、行きは調整して乗車するのだが、帰りについては便が合わない。利便性を高めるためにダイヤを変える、便数を増やせるのかの検討をしていただきたいと思う。</p>
議長	<p>この議論をどの枠組みで進めるかを検討する必要がある。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図ることも必要だと考えるし、本日の前半にあった川越市都市・地域総合交通戦略の中で、この2つをどう考えていくかという議論も必要かと考える。高齢化が進行する中で、国でも「総動員」という言葉が使われている。今まで公共交通</p>

ではなかったもの、国の方針では例えば企業のバス等も総動員して移動手段を確保しようとしているので、そのようなことを考える必要があるのかもしれない。

また、最近報道があったが、新しい様々な乗り物が日本に導入されようとしている。極端な例でいうと自動走行車いすのようなものの社会実験が始まっており、近い将来使えるようになる。このようなものをシェアリングして、それに乗って歩道を座って移動することが出来そうな時代になっている。家までの移動をそのロボットで行い、その乗ってきたロボットは自動で元の場所に戻っていく、運転手も必要ない。10年後位にはこのような移動手段が現実的なものになると考える。川越シャトルやデマンド型交通かわまるのみで移動手段を考える時代がもうすぐ終わりそうである。

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で考えるが、その先を見据えながら、特に交通戦略の中のこの部分を先立って考えても良いかと思う。

5 その他（その他）

➡特になし。

6 閉会

以上