

会 議 録

会議の名称	令和7年度第2回川越市公共交通利用促進協議会
開催日時	令和7年6月30日（月） 午後2時 ～ 午後3時30分
開催場所	ウェスタ川越 1階 会議室1・2・3
出席者	別添委員名簿のとおり
会議次第	別紙のとおり
配布資料	令和7年度第2回川越市公共交通利用促進協議会会議資料 ・ 会議次第、委員名簿兼出席者名簿、席次表 ・ 資料1 令和6年度事業報告 ・ 資料2 令和6年度歳入歳出決算 ・ 資料3 監査結果報告書 ・ 資料4 令和7年度事業計画（案） ・ 資料5 令和7年度歳入歳出予算（案） ・ 資料6 川越市総合交通計画について ・ 資料7 デマンド型交通「かわまる」の見直しについて ・ 川越羽田空港連絡バス増便のお知らせ（イーグルバス） ・ 小江戸巡回バスでクレジットカードのタッチ決済と、電子チケットの1日フリー乗車券のサービス開始のお知らせ（イーグルバス） ・ 川越駅西口バスのりばの変更について（西武バス）
会議要旨	【議題】 ・ 令和6年度事業報告、令和6年度歳入歳出決算及び監査結果について →原案のとおり承認。 ・ 令和7年度事業計画（案）及び令和7年度歳入歳出予算（案）について →原案のとおり承認。 ・ 川越市総合交通計画の策定について →原案のとおり承認。 【報告】 ・ デマンド型交通「かわまる」の見直しについて ・ 川越・羽田空港連絡バス増便のお知らせ ・ 川越駅西口におけるバスのりば変更等について 【その他】 ・ 5月の大型連休期間中に実施した一番街における歩行者天国の試行的実施について ・ 昨今の公共交通の状況について

議 事 の 経 過	
発言者	内 容
事務局	1 開会
会長	2 あいさつ
	傍聴について。傍聴希望者は現時点で1名。「川越市公共交通利用促進協議会規約」第7条第3項において、「会議は原則として公開とする」となっていることから、傍聴希望者の入室を認めてよろしいか。
一同	異議なし
事務局	3 議題（1）令和6年度事業報告について（2）令和6年度歳入歳出決算及び監査結果についてを一括議題とする。 事務局説明。（資料1・2）
委員	監査報告。（資料3）
会長	何か意見、質問はあるか。 特に無いようなので、議題（1）・（2）は、原案のとおり承認すること でよろしいか。
一同	異議無し。 →原案のとおり承認
事務局	（3）令和7年度事業計画（案）について（4）令和7年度歳入歳出予算（案）についてを一括議題とする。 事務局説明。（資料4・5）
会長	何か意見、質問はあるか。 特に無いようなので、議題（3）・（4）は、原案のとおり承認すること でよろしいか。
一同	異議無し。 →原案のとおり承認
事務局	（5）川越市総合交通計画の策定について 事務局説明（資料6）

会長	何か意見、質問はあるか。
委員	市民の意見について、9月下旬から11月上旬の市民アンケート実施以外で、市民からの意見を聞く機会はあるか。
事務局	現時点では、市民アンケートの他に、交通政策審議会、パブリックコメントで広く意見を伺う予定である。その他については、今後、受託業者との打ち合わせで検討してく。
会長	他に意見、質問はあるか。
委員	時代の移り変わりと環境変化が激しいなか、10箇年計画にどこまで盛り込めるのか。コロナは想定できないが、運転士不足、高齢化による利用者の減少、近年トレンドとなっているMaaS（マース）。このマースは現在、各社が自前でプラットフォームを作成し利便性の向上を図っているが、共通プラットフォームに、各社がプラスアルファで作成するほうが、各社の負担も少なく、利用者も便利になる。これら様々な変化を、現在進行中の都市・地域総合交通戦略に盛り込めてきたのか疑問に感じる。10箇年計画では時代にそぐわない計画にならないか危惧しているが、どのように考えているか。
事務局	現在の都市・地域総合交通戦略について、10箇年の計画ではあるが、中間年の5年で見直しを実施した。コロナや自動運転、マースについて言及した追補版を作成し、状況の変化に対応した。本計画についても、中間見直し等の対応を含めて、今後協議していく必要があると考える。
会長	他に意見、質問はあるか。他に質問がなければ、今回の意見・質問を踏まえたうえで、原案のとおり承認することとしてよろしいか。
一同	異議無し。 →原案のとおり承認
事務局	4 報告（1）デマンド型交通「かわまる」の見直しについて 事務局説明（資料6）
会長	何か意見、質問はあるか。 「かわまる」はタクシー事業者で運行しているところではあるが、何か意見、質問はあるか。

委員	タクシー事業への影響を調査願いたい。
会長	他に何か意見、質問はあるか。
一同	特になし。
委員	(2) 川越・羽田空港連絡バス増便のお知らせ 川越・羽田空港連絡バス増便のお知らせ及び、小江戸巡回バスでクレジットカードのタッチ決済と、電子チケットの1日フリー乗車券のサービス開始について説明
会長	何か質問はあるか。
一同	特になし
委員	(3) 川越駅西口におけるバスのりば変更等について 川越駅西口におけるバスのりば変更等について説明
会長	何か質問はあるか。
一同	特になし
会長	5 その他 各委員から、その他報告等はあるか。
委員	昨年度、人材育成の補助金を頂戴したことについて感謝する。昨年度は従業員の確保ができた。しかし、コロナ渦・超高齢化社会で、従業員は辞めるひとも多く、微増となった。今後も引き続き支援をお願いしたい。 5月3日から5日までの一番街の歩行者天国について、駅からの乗車人数は増えたが、運送距離は増えず、収入はあまり上がらなかった。また、大渋滞も問題となっており、駐車場待ちの自家用車が原因で、公共交通事業者の通過に時間がかかった、との報告もあった。渋滞対策としてのパークアンドライドの推進等も視野に入れていただきたい。 昨今の公共交通の状況については、事業の落ち込み、運転手不足、高齢化の深刻化等、日本の将来の縮図であると感じている。デマンド型交通を含め、運転手一人で多くの人を乗せていく取り組みとしての乗り合いタクシーや、運転手を必要としない自動運転など、様々な施策を考えていけないと感じている。

会長	タクシー事業者の現状ご報告をいただいた。総合交通計画を作るうえで、参考にして欲しい。 他に報告等あるか。
事務局	5月の大型連休期間中に実施した一番街における歩行者天国の試行的実施について、ご協力に感謝する。5月3日から5月5日までの3日間、午前11時から午後5時まで一番街を歩行者用道路としたが、天候に恵まれ、3日間合計で前年度の99,886人を上回る100,202人の観光客がお越しになる中、迂回路となる県道川越上尾線等で一部渋滞等が確認されたが、地域や関係者の皆様の多大なる御協力のもと、大きなトラブルはなく、実施できた。現在、周辺交差点の交通量や渋滞長調査及び地元にお住まいの方や一番街沿道の店舗や駐車場関係者の皆様へのアンケート調査の結果について取りまとめを行っている。次回協議会で、当該結果について報告する。
会長	各交通事業者からも、歩行者天国期間中または大型連休中の運行の状況等について伺いたい。
委員	5月の大型連休の歩行者天国について、弊社では、川越駅から札の辻を通過して神明町車庫までの乗降者数について、下りは11%減、上りは20%減。しかし、川越から月吉町を通過して神明町車庫に行く路線は上下線ともに30%増となっており、札の辻を通らず、月吉町を経由したと考えられる。これは市民が事前に情報を把握していたので、迂回したと考えている。しかし、顕著に札の辻の利用が10%~20%程度下がっているの、収入で見るとかなり減少した。川越営業所は、今回の取り組みについて、渋滞の中を運行したが、事故がなかったため、安全面でいえばよかった、と評価している。 東武バスの運転士の状況について、賃金の底上げ、定年の延長等の様々な施策により、コロナ以降路線の減便続きだったが、減便せず少しずつ増やしていけるような状況にはなっている。しかし、定年退職者の状況によっては、さらなる改善が必要だと考えている。
委員	5月の大型連休の歩行者天国について、弊社では、一番街の運行はなかったが、川越駅東口からグリーンパークを経由する路線について、他社の迂回運行の影響等から、10分~20分程度の遅れで運行した。弊社運行の川越シャトルについて、オアシスから市役所経由の路線について、事前に混雑が予想されたことから、連休の1週間程度前から、各バス停に遅延の可能性のある旨のお知らせを提示した。これによって、大きなトラブルやご意見等もなく運行することができた。ただし、市役所までの区間がかか

	った時間が倍になったとの報告もあった。次年度以降、先のオアシスまでの区間は、休み期間中、ほとんど需要がないことから、来年度以降、弊社から運休の検討を要望していく可能性がある。
委員	5月の大型連休の歩行者天国について、弊社では、小江戸巡回バスの運行について、終日迂回経路で運行した。具体的には、仲町から教会前、市役所前に経路変更し、途中に大手町バス停等、臨時バス停を設置した。2024年と比較すると、利用者は2割減。最大遅延は、5月3日は15分、4日は40分、5日は28分となっており、2024年通常経路運行と比較すると、5月3日は23分、4日は15分、5日は16分となり、2025年は遅延が長くなった。他の車両の迂回で遅くなったととらえている。臨時バス停の設置交渉を交通政策課に行っていただいたことも含め、運行については、お客様に対しても、問題はなかったと報告を受けている。
委員	弊社では、5月の大型連休について、臨時列車等のダイヤは組まず平常通り運行。本川越駅の乗降人員については前年と同程度。他に、川越鉄道開業130周年記念の施策として、スタンプラリー、記念乗車券等で、鉄道利用促進を実施している。
委員	弊社では、5月の大型連休中、4月29日から5月6日の利用状況について、川越駅の改札機による乗降者は、対前年比プラス2.9%の約21万人だった。市の公共交通利用促進施策や、5月の大型連休中の歩行者天国の効果は分析でないが、プラスの影響があったと考えている。このため、公共交通の利用を促す施策を拡大していただきたい。
会長	現在の報告について、何か意見、質問はあるか。無ければ次の報告へ移る。
一同	特になし
事務局	昨今の公共交通の状況について、例えば乗降客数の推移及び運転手や乗務員確保の状況等について、交通事業者の皆様に伺いたい。また、本市へのご要望やご意見を伺いたい。
委員	マース関連の中で、日本版ライドシェアについて。川越は埼玉県西部地区にあたるが、西部地区は乗降客数のマッチング率が高い。その中で、日本版ライドシェアを手上げ方式で運用するも、川越は20社中2社にとどまる。西部地区に範囲を広げてみても、約4～5社程度だったと記憶して

	いる。採算性を測る以前の問題で、やればやるほど赤字になるという状況。善処したが、それほど売り上げはなく、弊社だけでなく、他社も撤退気味の状況。
会長	日本版ライドシェアの現状について、何か意見、質問はあるか。
委員	日本版ライドシェアは、採算性が合わないと言明があったが、原因は何だったか。
委員	お客様の予約が少なかった。
委員	日本版ライドシェアの前に、まずはタクシーで運んでいると思われるが、そこでまかなえているから、お客様の予約が少なかった、との理解でよろしいか。
委員	おっしゃる通り。ご予約いただく場合も、タクシーの稼働が少ない深夜帯での利用が多く、日中では、時間あたり 2000 円いかない程度の予約しかないのが現状。最低賃金にもならない。他市のライドシェアの状況は、自治体等の補助によって成り立っているところがあると認識している。
会長	引き続き、昨今の公共交通の状況について伺いたい。
委員	川越駅西口の乗り場変更については、先ほど報告したとおり。また、運転士不足については、すぐにやめてしまう人や、高齢の方からの応募が多いのが現状。引き続き、採用活動を人事担当とともに、人材募集を展開していく。様々な媒体から幅広く、まずは興味を持ってもらう施策等、PR 活動を行いながら、運転士不足・人材確保に向き合っていく。弊社に限れば、運転士不足とともに、整備士の不足も問題となっている。バスはメーカーや外注で直すことも可能ではあるが、1200 車両のメンテナンスを考えると、自社でまかなえるほうがより良いと考えている。運転士不足と同様に、整備士不足についても、学校への PR 活動等を行っている。
会長	整備士不足について、関東運輸局から、何か取り組んでいること等を伺いたい。
委員	埼玉運輸支局として、運転士不足と同様、整備士不足についても同じように取り組んでいる。高等学校、整備士の専門学校への説明に運輸支局長が出向き、運転士・整備士の魅力を伝えている。今後も業界団体等々と協

	力しながら様々な取り組みを行っていく。
会長	他に意見、質問はあるか。
委員	バス協会では、運転士不足への取り組みについて、令和7年8月2日に埼玉県内バス会社の合同就職説明会を行う。運転士に限らず、バス事業に関心のある採用希望者からの応募を広く受けたいと考えている。協会も運転士確保について様々な取り組みを行っており、協会の会員会社で採用活動等を行っている場合はホームページへ情報を載せている。各自治体からは、リンクを張り付けることで、ご支援・ご協力いただいている。今後ともご支援いただきたい。 また、大型2種免許の取得者数が年々減っており、協会でも取得補助は行っているが、全国ベースで令和2年は84万7769人、令和6年度では76万5936人と、埼玉県内では、令和2年3万8613人、令和6年度3万5796となり、5年で3000人減っている。これからも加速度的に減っていくと考えている。引き続き支援していきたい。
会長	ホームページへのリンクについては事務局で検討すること。引き続き、運転士問題を含めた、昨今の公共交通の状況や要望について伺いたい。
委員	運転士不足の課題として、大型2種免許取得者の採用は非常に難しい。そのため、免許を持っていない人を、ゼロから育成する方法も採用している。バス協会から取得費を補助として支援をいただいている。また、ゼロから育成する場合、外国人でも同様の為、国の特定技能外国人に運転手を認めてもらった。弊社でも導入に向けて検討している。具体的には、まず送迎バスの運転士に外国人を採用し、日本人を公共交通の運転に転用する方針を考えている。外国人の育成費について、運転技術の他に、日本語の語学研修などを要する為、高額になりやすい。今後、外国人運転手育成費の支援の検討もしてもらいたい。
委員	弊社では、24度の決算ベースで、旅客輸送人員については、3%増、収入についても3.5%増。川越市内の駅では、1日平均乗降人員について、前年比として南大塚駅で3%、本川越駅で1.3%となっている。しかし、コロナ前と比較すると、1割程度減となっており、この1割を戻すのはまだまだ難しいと考えている。労働力の確保として、新卒採用、キャリア採用をはじめとして、労働力の確保は引き続き行う。少子高齢化や生産年齢人口の減少に伴って、労働力不足の加速を見込んでいる。それに対して、人財投資やエンゲージメント向上の各種施策を展開し、要員確保に努めている。

委員	弊社では、乗降客数について、前年度比で微増の状況である。他社さんからもお話があったとおり、コロナ前にはまだ戻らないのが実情。続いて乗務員等の確保について、現時点では、お客様に直接影響を与える状況ではないが、採用面において、以前のように採用希望者が集まらず苦慮している実情がある。また、少子高齢化、人口減少はますます進んでいく社会環境の中で、弊社では、将来を見据えて、積極的にワンマン化の取り組み、自動運転の検証など、省人化の取り組みを計画的に進めていきたいと考えている。
会長	全体として、何か意見、質問はあるか。無ければ次の報告へ移る。
一同	特になし
事務局	次回の協議会について、11月頃を予定している。詳細については決まり次第連絡する。
会長	議事の終了、委員の皆様に円滑な審議への協力に感謝。 6 閉会 以 上