

デマンド型交通「かわまる」の 見直しについて

令和7年6月30日（月）

川越市
都市計画部 交通政策課

目次

1	デマンド型交通かわまる【概要】	2
2	これまでの審議経過	7
3	交通政策審議会による審議内容と結果について	8
4	見直しに向けた検討状況（現状分析）	10
5	今後の審議事項	35
6	今後のスケジュール	37

1 デマンド型交通かわまる【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、現在、市内全域での運行を行っている。

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）

6 予約

- 利用日の1週間前から電話又はインターネットにより予約
- 予約上限件数：6件



1 デマンド型交通かわまる【導入の経緯・目的】

(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。

(現在の目的)

- ① 路線バスや川越シャトルを補完し、市内の交通空白地域における市民の移動を支援する。
- ② 市中心部、他の地区へ移動する場合における、最寄りの交通結節点までの移動手段として、乗継利便性の向上を図る。

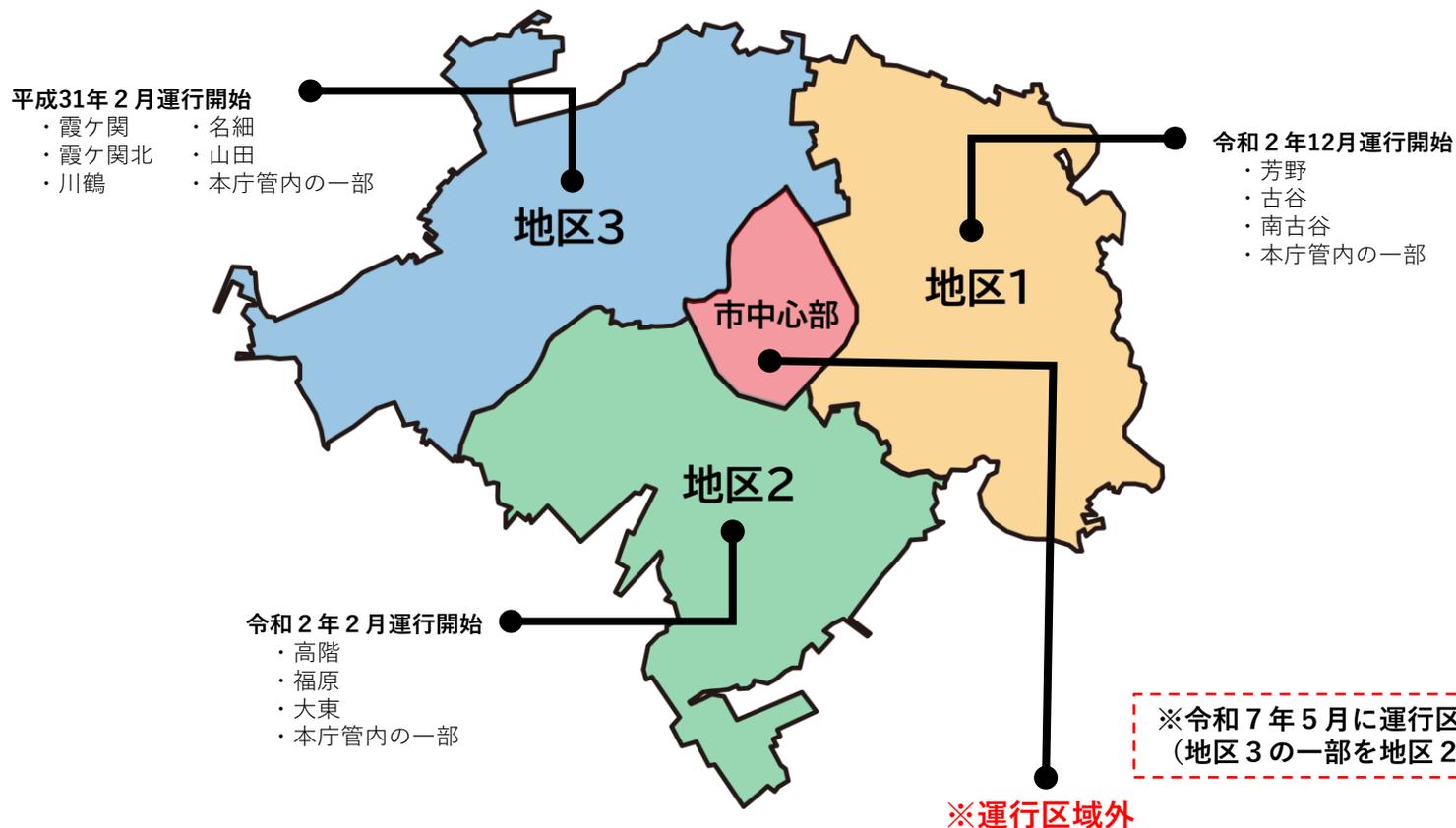
● 川越市交通政策審議会における審議

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・・・利用者が増えるほど、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）・・・対象者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。

1 デマンド型交通かわまる【運行区域】

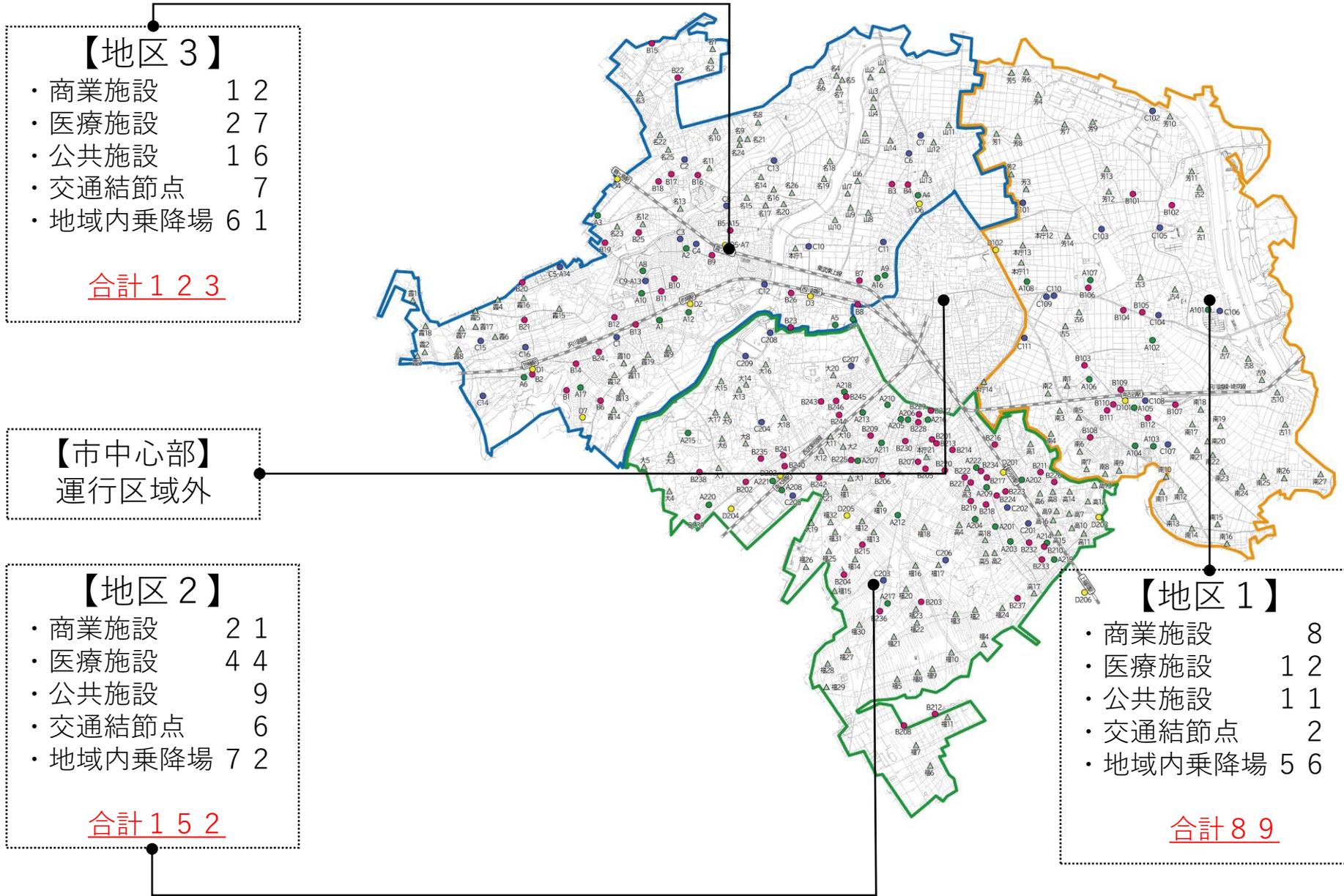
【区域設定の考え（平成29年10月交通政策審議会）】

- 既存の公共交通である「鉄道・路線バス・タクシー」に対する影響は最小限とする。
- 既存の公共交通への影響を考慮し、鉄道・路線バス・タクシーが充実している市中心部は運行対象外
- 市中心部への移動は、交通空白地域から最寄りの鉄道駅や主要なバス停まで「かわまる」で移動し、そこで既存の公共交通へ乗継を行う。
⇒これにより、既存の公共交通の利用者増にもつながるとの考えが、交通政策審議会で示された。



1 デマンド型交通かわまる【乗降場】

※364箇所 (R7.5末時点)



【地区3】

- ・商業施設 12
- ・医療施設 27
- ・公共施設 16
- ・交通結節点 7
- ・地域内乗降場 61

合計123

【市中心部】 運行区域外

【地区2】

- ・商業施設 21
- ・医療施設 44
- ・公共施設 9
- ・交通結節点 6
- ・地域内乗降場 72

合計152

【地区1】

- ・商業施設 8
- ・医療施設 12
- ・公共施設 11
- ・交通結節点 2
- ・地域内乗降場 56

合計89

1 デマンド型交通かわまる【交通空白地域の定義等】

(1) 交通空白地域

- 鉄道駅から800メートル圏、バス停から300メートル圏以外のエリア
(川越市都市・地域総合交通戦略における定義)

(2) 乗降場設置個所

- 交通空白地域を解消するための「地域内乗降場」
 - ・ 交通空白地域内に概ね200m間隔で地域内乗降場を設置
 - ・ 交通空白地域内であっても、工業団地や集団農地、さらには住宅が連たんしていないようなエリアは、乗降場を設置しても利用見込みがないため、乗降場を設置していない。
- 利用者の利便性を高めるための乗降場
 - ・ 公共施設／交通結節点（鉄道駅及び主要なバス停）／医療施設／商業施設等
⇒ 施設数が非常に多いため、隣接している医療施設、商業施設同士を組みあわせ、可能な限り集約した形で設置。また、医療施設や商業施設が、公共施設や交通結節点等に隣接する場合や、わずかな距離しか離れていない場合は、公共施設や交通結節点等へ優先的に乗降場を設置。

(3) 乗降に関するルール

- 交通空白地域における市民の移動支援を目的としていることから、本来であれば、交通空白地域内の乗降場から乗車するか、もしくは交通空白地域内の乗降場で降車するかのどちらかが必要である。しかしながら、乗降に関して多くの制約を設けてしまうと、利用者が混乱してしまうため、可能な限り誓約を設けず、分かりやすいルールとしている。
- なお、交通政策審議会における審議において、駅乗降場から駅乗降場までの利用は、既存路線バスやタクシーの利用者を奪ってしまい、バス事業者やタクシー事業者の経営を圧迫してしまうとの意見が出たため、この場合に限り乗降を不可としている。

2 これまでの審議経過

- 令和4年 1月 ○諮問（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）
2月 ○第5回交通政策審議会（文書開催）
4月 ○第1回交通施策庁内検討委員会 / ○第1回交通政策審議会
7月 ○第2回交通施策庁内検討委員会 / ○第2回交通政策審議会
○第2回公共交通利用促進協議会
8月 ○第一次答申
9月 ○産業建設常任委員会報告、プレスリリース
10月 ○運賃割引キャンペーン開始
11月 ○第3回公共交通利用促進協議会
12月 ○運賃割引キャンペーン終了
○実証実験開始に係る関東運輸局埼玉運輸支局届出
○広報川越掲載、自治会通知、市公式ホームページ、SNS公開
- 令和5年 1月 ○実証実験開始
○第4回交通施策庁内検討委員会
3月 ○実証実験終了
4～5月 ○公共交通事業者輸送実績調査
5～6月 ○利用者アンケート調査、タクシー事業者ヒアリング、効果検証
7月 ○第2回交通政策審議会（運賃割引キャンペーン・実証実験結果報告）
10月 ○第1回交通施策庁内検討委員会 / ○第3回交通政策審議会
- 令和6年 2月 ○第4回交通政策審議会 / 最終答申
6～2月 ○デマンド型交通かわまる運行見直し検討業務委託
3月 ○第1回交通政策審議会
- 令和7年 4月 ○交通政策審議会会長へ諮問（諮問事項：デマンド型交通「かわまる」の見直しについて）
5月 ○第1回交通施策庁内検討委員会

3 交通政策審議会による審議内容と結果について

- 本市では、デマンド型交通「かわまる」の改善について令和4年1月に川越市交通政策審議会へ諮問し、令和4年8月に同審議会からの第一次答申を受け、「認知度向上のための運賃割引キャンペーン」及び「利便性向上のための実証実験（区域を乗り継ぐ運行）」を実施しました。これらの実証実験の検証結果や、同審議会における議論等を踏まえ、かわまるの改善に向けた今後の取組等について、令和6年2月に最終答申書が提出されました。

【最終答申書を踏まえた取組事項】

(1) 区域を乗り継ぐ運行について

- 利便性向上のための実証実験の検証結果から、区域を乗り継ぐ運行は、他の利用者の利用機会の逸失や予約件数の減少等につながることから、効果的・効率的な運行とは言い難いことに加え、既存の公共交通に影響を与えるものであるとの結論に至りました。この審議結果を踏まえ、区域を乗り継ぐ運行の導入は当面行わないこととし、今後も区域運行を継続します。

(2) 改善に向けた今後の取組

- かわまるの改善に向けた検討を行う際は、以下の考えを基準とします。
 - 既存の公共交通である「鉄道・路線バス・タクシー」に対する影響は最小限とする。
 - 既存の公共交通への影響を考慮し、鉄道・路線バス・タクシーが充実している市中心部は運行対象外とする。
 - 市中心部への移動は、交通空白地域から最寄りの鉄道駅や主要なバス停までかわまるで移動し、そこで既存の公共交通へ乗り継ぎを行う。

3 交通政策審議会による審議内容と結果について

(2) 改善に向けた今後の取組（続き）

- 鉄道、路線バスといった基幹的公共交通や、これらを補完する川越シャトルやかわまるの各交通の「すみわけ」を十分に意識しながら、かわまるが将来にわたって持続的に運行可能な交通となるよう、以下の事項について検討を行い、効果的・効率的な運行に向けた運行内容の改善を図ります。
 - (1) 現在の運行制度を検証し、利用状況データ、人流データ等に基づいた移動傾向を分析し、効果的・効率的な運用に向けた最適な見直し案の検討を行います。また、検討に当たっては、現行の運行形態、地区割、車両数、車両サイズ、運行日等について、予約成立率、乗合値、収支率等の総合的な観点から検討を行う。
 - (2) 現在の運行制度の中で短期的に実現可能な改善策として、以下の取組について検討を進める。
 - ① 乗降場の設置基準に関すること
 - ② 収支率の向上に関すること
 - ③ 運行日・運行時間に関すること
 - ④ 予約の運用に関すること

(3) その他

- 「かわまるは、本市の実情を踏まえた公共交通として、乗降場の設置や運行範囲等について、一定の条件を設定のうえ運行しているが、今後の超高齢社会の進展とかわまるの利用者の8割を高齢者が占めることを踏まえると、乗降場まで歩けない等の特別な支援を要する移動ニーズに対しては、別途、福祉等の観点からの検討も求められる。」との答申を踏まえ、庁内関係各課との更なる連携を図る。

検討 体制

かわまるの見直しについて、令和7年4月に市の附属機関である川越市交通政策審議会会長宛に諮問を行い、今年度、審議を進めていく予定。なお、幅広い分野からの意見を反映させるため、川越市公共交通利用促進協議会において、報告、意見聴取を行う。

4 見直しに向けた検討状況 (現状分析)

4 見直しに向けた検討状況（現状分析）

□ 運行経費、利用者数等の推移

- かわまるの運行経費、利用者数等について整理するとともに、路線バス、タクシー事業者を含めた公共交通全体の利用者数を取りまとめ、公共交通全体に占めるかわまるの状況を整理。

□ デマンド型交通「かわまる」運行見直し検討業務委託

- 川越シャトルを補完する役割を担う「かわまる」について、利用状況データ、人流データ等に基づいた移動傾向等进行分析し、解決すべき課題を抽出するとともに、効果的・効率的な運用に向けた最適な見直し案の検討を行うことを目的とする。
また、検討に当たっては、現行の運行形態、地区割、車両数、車両サイズ、運行日等について、予約成立率、乗合値、収支率等の総合的な観点から検討を行う。

【分析内容】

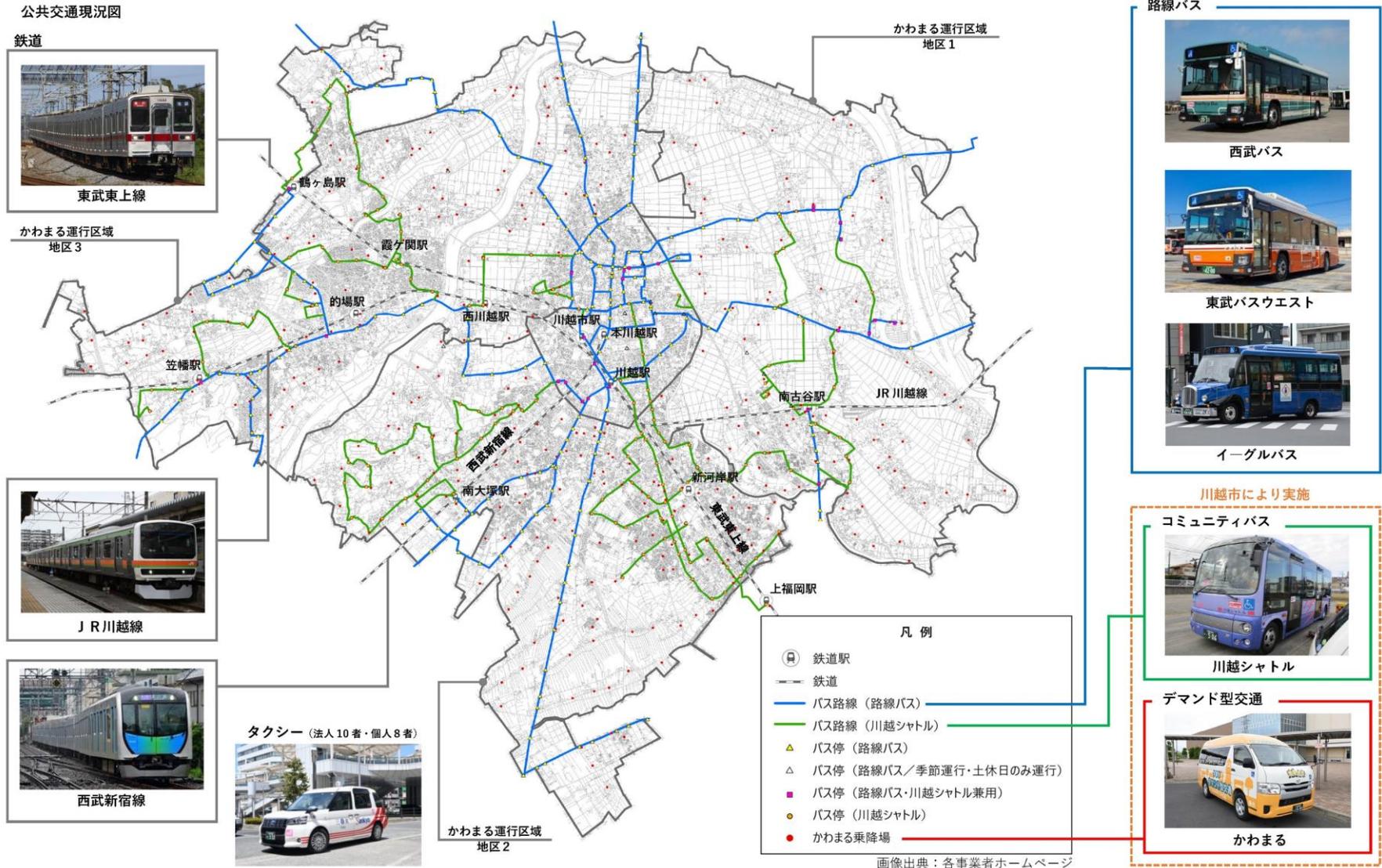
- ① 公共交通圏域 ② 人口分布 ③ 登録者分布 ④ 利用者OD ⑤ 時間帯別乗降場利用状況
- ⑥ 施設への来訪者居住地分析 ⑦ 類似自治体の事例 ⑧ 追加車両導入の検討



次頁以降、項目毎に概要を記載

4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

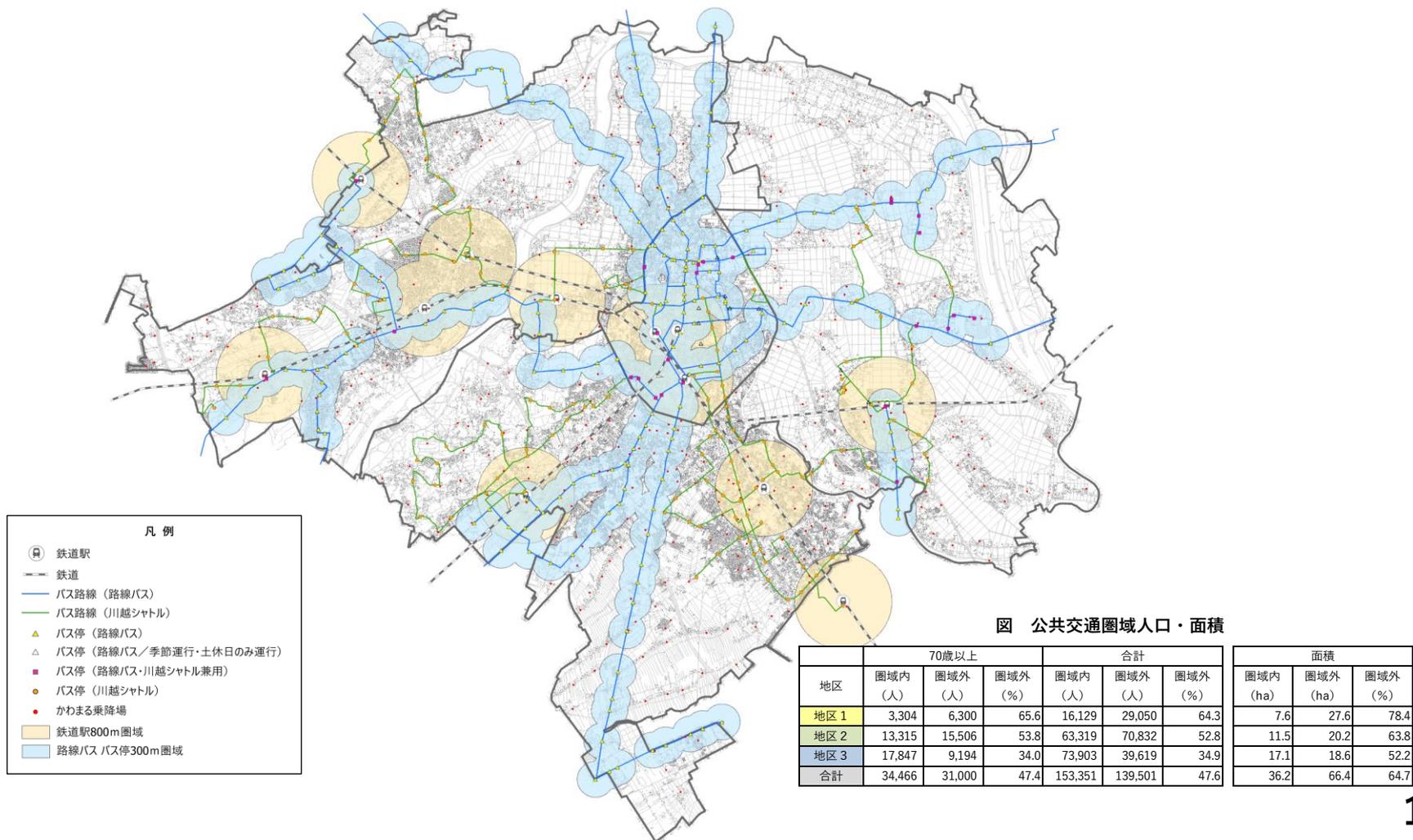
(1) 公共交通現況図



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

(2) 公共交通圏域

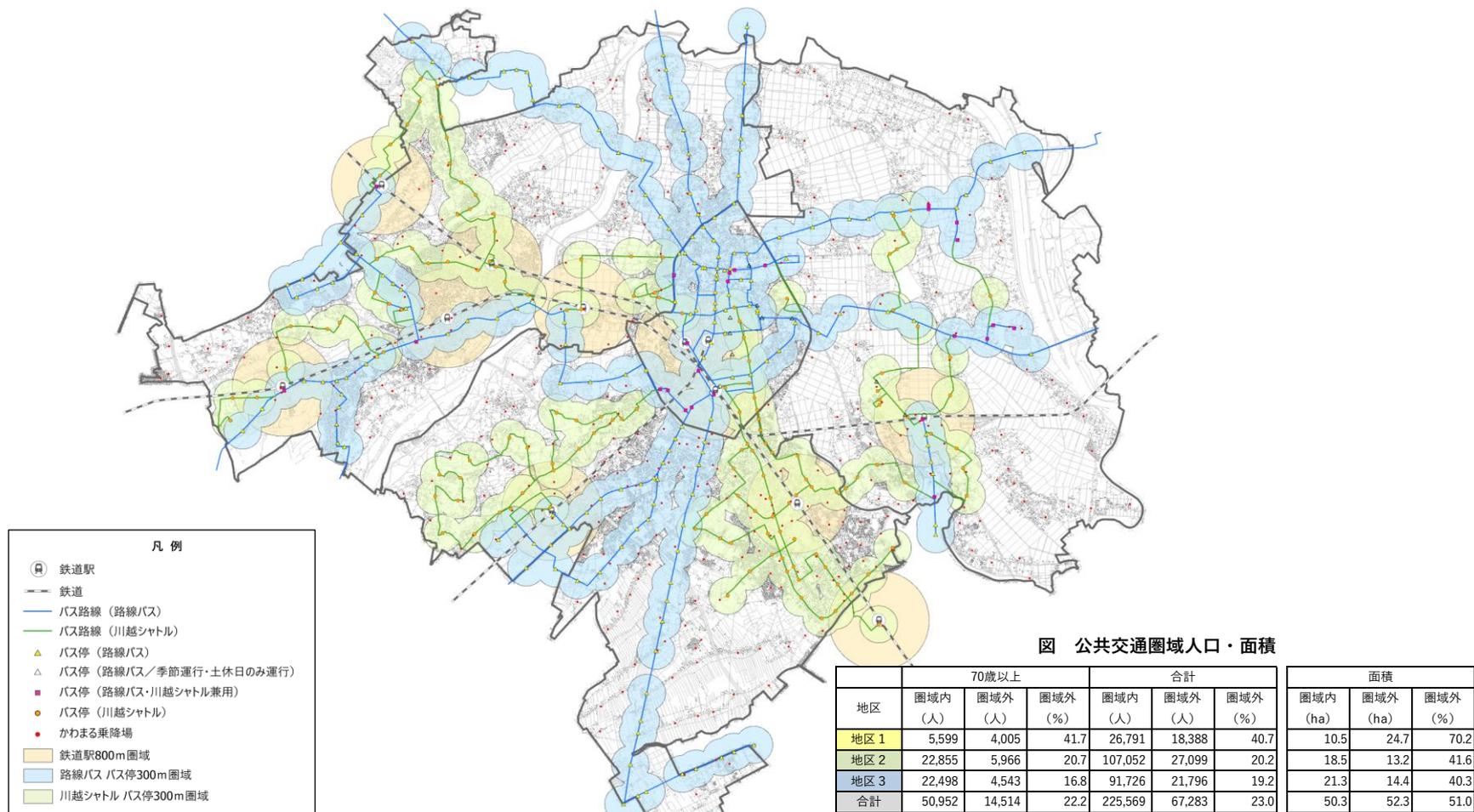
○ 鉄道駅800m圏域 + 路線バス300m圏域



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

(2) 公共交通圏域

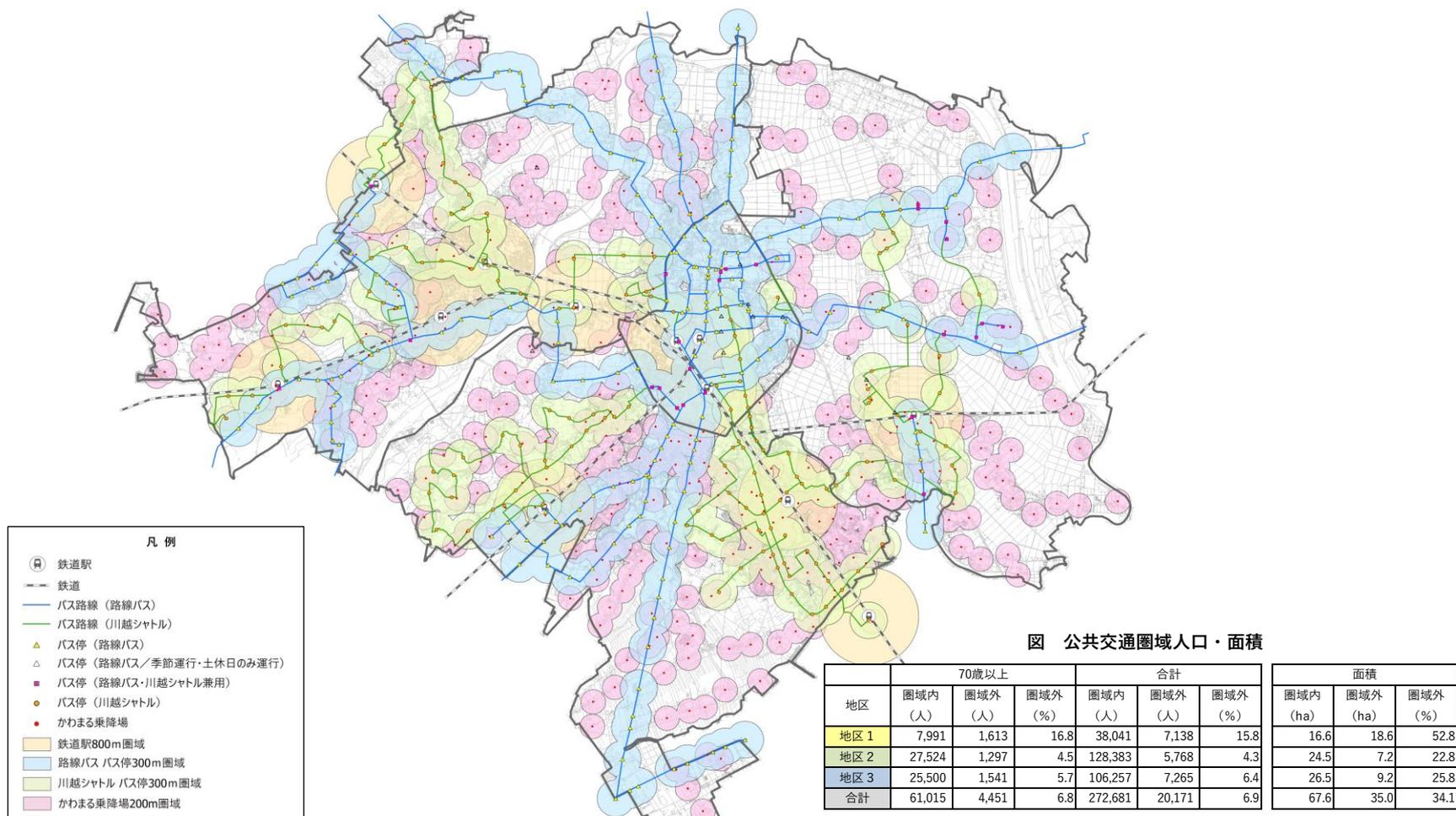
- 鉄道駅800m圏域 + 路線バス300m圏域 + 川越シャトル300m圏域
 ⇒ 地区1で約24%、地区2で約33%、地区3で約16%交通空白地域が減少し、交通空白地域内の人口は約72,200人減少。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

(2) 公共交通圏域

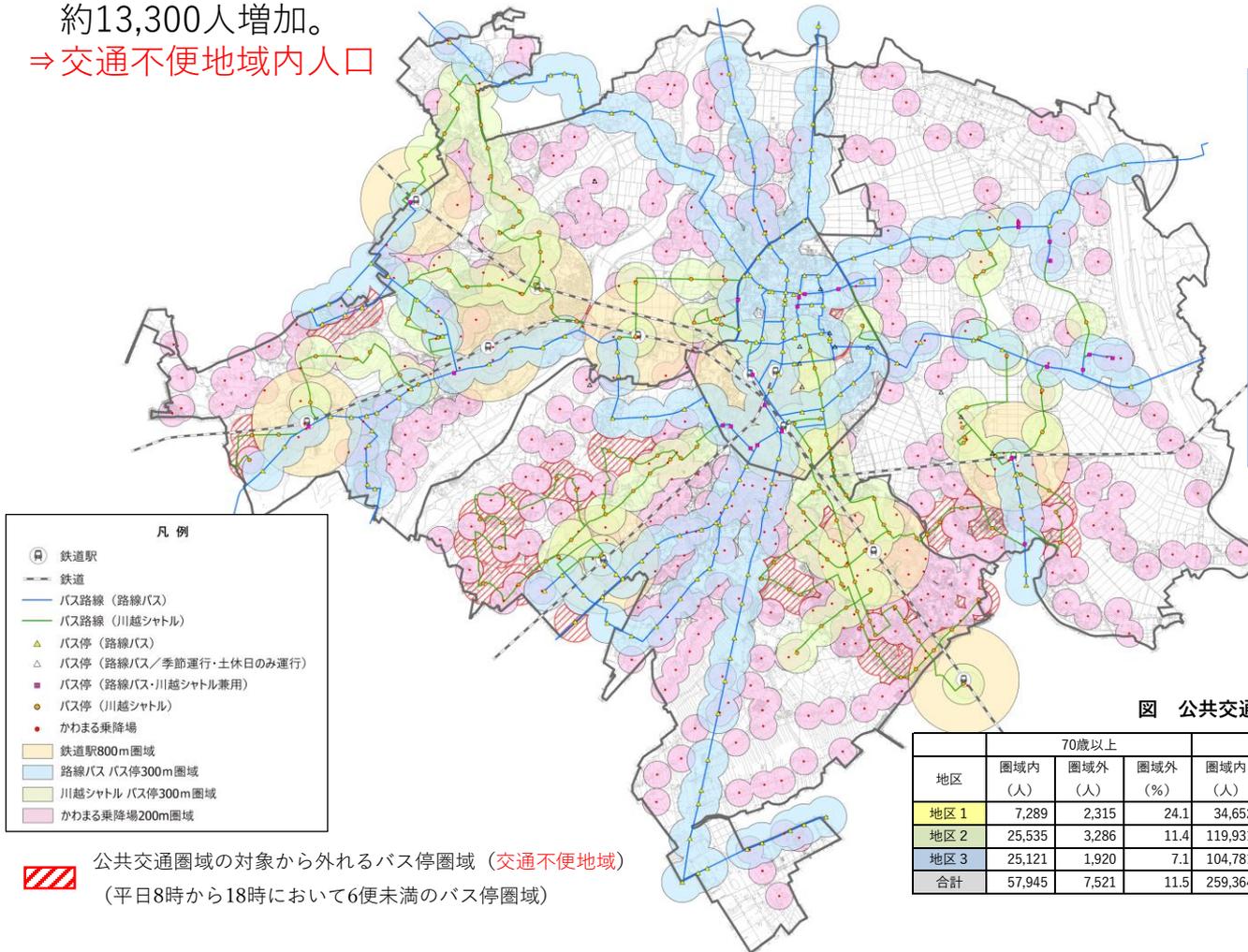
- 鉄道駅800m圏域 + 路線バス300m圏域 + 川越シャトル300m圏域 + **かわまる200m圏域**
 ⇒ 地区1で約25%、地区2で約16%、地区3で約13%交通空白地域が減少し、交通空白地域内の人口は約47,100人減少。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

(2) 公共交通圏域

- 鉄道駅800m圏域 + 路線バス300m圏域 + 川越シャトル300m圏域 + かわまる200m圏域
 （路線バス・川越シャトル：平日8時から18時において6便以上のバス停を対象としたケース）
 ⇒ 地区1で約8%、地区2で約6%、地区3で約1%交通空白地域が増加し、交通空白地域内の人口は約13,300人増加。
 ⇒ 交通不便地域内人口



6便の設定理由

- R4.4開催の交通政策審議会において、川越シャトルの見直し対象を1日6便以上の路線としたことから、6便未満の路線については便数が「少ない」ものとした。
- 川越シャトルの平均便数は5.7便。1日片道3便（朝・昼・夕）の往復利用を考慮し6便となる。

図 公共交通圏域人口・面積

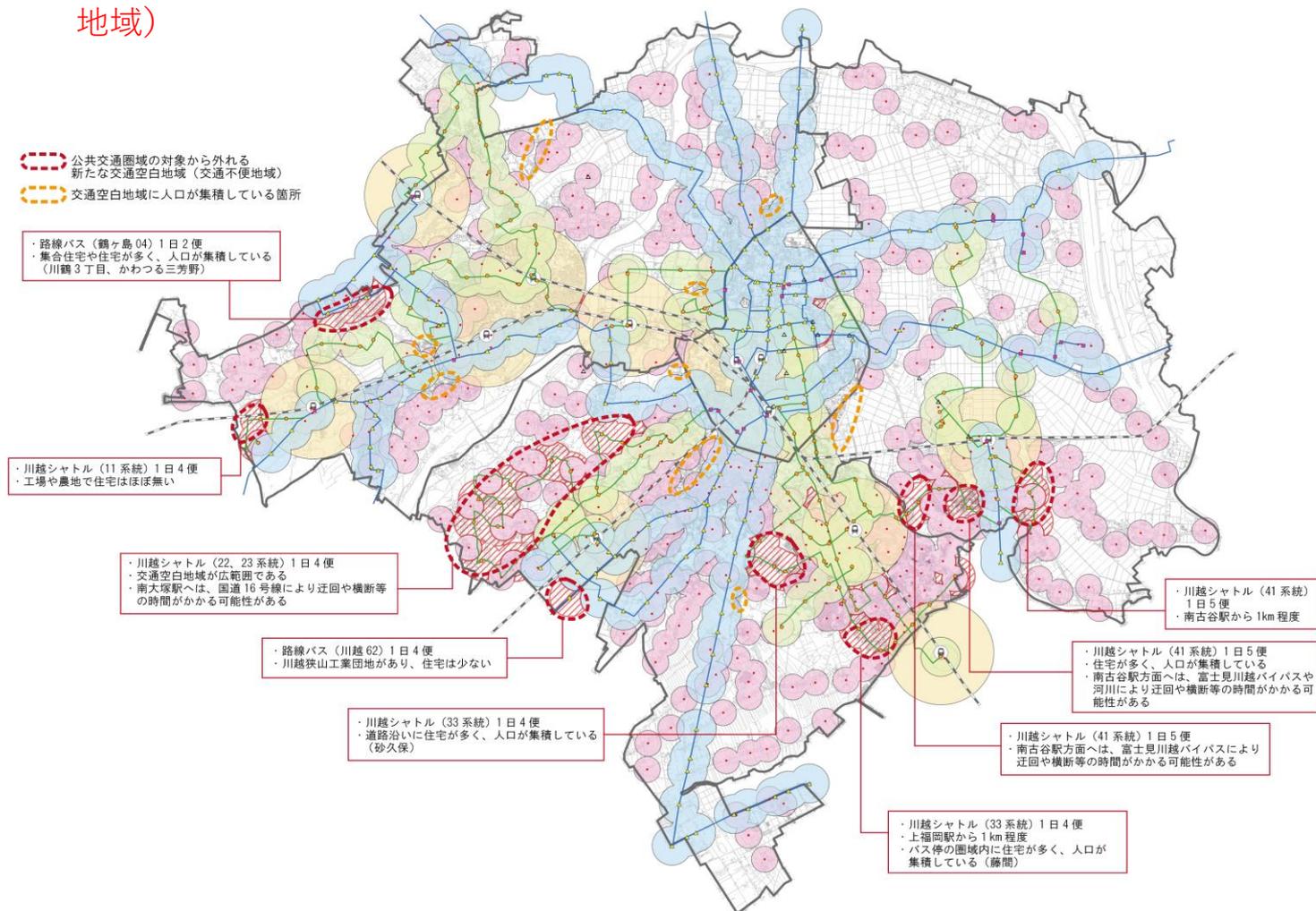
地区	70歳以上			合計			面積		
	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (ha)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	7,289	2,315	24.1	34,652	10,527	23.3	16.1	19.1	54.4
地区2	25,535	3,286	11.4	119,931	14,220	10.6	22.1	9.6	30.3
地区3	25,121	1,920	7.1	104,781	8,741	7.7	26.1	9.6	27.0
合計	57,945	7,521	11.5	259,364	33,488	11.4	64.2	38.4	37.4

公共交通圏域の対象から外れるバス停圏域（交通不便地域）
 （平日8時から18時において6便未満のバス停圏域）

4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

(2) 公共交通圏域

- 鉄道駅800m圏域＋路線バス300m圏域＋川越シャトル300m圏域＋かわまる200m圏域
（路線バス・川越シャトル：平日8時から18時において6便以上のバス停を対象としたケース）
⇒かわまるでカバーしたほうが良いと考えられるエリアを下図に示します（赤斜線エリア／交通不便地域）



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／①公共交通圏域）

(3) 各ケースの圏域内外人口及び面積一覧

①鉄道駅800m圏域+路線バス300m圏域

地区	70歳以上			合計			面積		
	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (ha)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	3,304	6,300	65.6	16,129	29,050	64.3	7.6	27.6	78.4
地区2	13,315	15,506	53.8	63,319	70,832	52.8	11.5	20.2	63.8
地区3	17,847	9,194	34.0	73,903	39,619	34.9	17.1	18.6	52.2
合計	34,466	31,000	47.4	153,351	139,501	47.6	36.2	66.4	64.7

川越シャトルによる交通空白地域のカバー状況

地区1で約24%、地区2で約33%、地区3で約16%カバー。
交通空白地域内の人口は、約72,200人、70歳以上で約16,500人縮減。

地区	70歳以上		合計	
	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	-2,295	-23.9	-10,662	-23.6
地区2	-9,540	-33.1	-43,733	-32.6
地区3	-4,651	-17.2	-17,823	-15.7
合計	-16,486	-25.2	-72,218	-24.6

②鉄道駅800m圏域+路線バス300m圏域+川越シャトル300m圏域

地区	70歳以上			合計			面積		
	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (ha)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	5,599	4,005	41.7	26,791	18,388	40.7	10.5	24.7	70.2
地区2	22,855	5,966	20.7	107,052	27,099	20.2	18.5	13.2	41.6
地区3	22,498	4,543	16.8	91,726	21,796	19.2	21.3	14.4	40.3
合計	50,952	14,514	22.2	225,569	67,283	23.0	50.3	52.3	51.0

かわまるによる交通空白地域のカバー状況

地区1で約25%、地区2で約16%、地区3で約13%カバー。
交通空白地域内の人口は、約47,100人、70歳以上で約10,100人縮減。

地区	70歳以上		合計	
	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	-2,392	-24.9	-11,250	-24.9
地区2	-4,669	-16.2	-21,331	-15.9
地区3	-3,002	-11.1	-14,531	-12.8
合計	-10,063	-15.4	-47,112	-16.1

③鉄道駅800m圏域+路線バス300m圏域+川越シャトル300m圏域+かわまる200m圏域

地区	70歳以上			合計			面積		
	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (ha)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	7,991	1,613	16.8	38,041	7,138	15.8	16.6	18.6	52.8
地区2	27,524	1,297	4.5	128,383	5,768	4.3	24.5	7.2	22.8
地区3	25,500	1,541	5.7	106,257	7,265	6.4	26.5	9.2	25.8
合計	61,015	4,451	6.8	272,681	20,171	6.9	67.6	35.0	34.1

平日8時-18時6便以上のバス停圏域を対象とした場合

④鉄道駅800m圏域+平日8時-18時6便以上の（路線バス300m圏域+川越シャトル300m圏域）+かわまる200m圏域

地区	70歳以上			合計			面積		
	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (人)	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域内 (ha)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	7,289	2,315	24.1	34,652	10,527	23.3	16.1	19.1	54.4
地区2	25,535	3,286	11.4	119,931	14,220	10.6	22.1	9.6	30.3
地区3	25,121	1,920	7.1	104,781	8,741	7.7	26.1	9.6	27.0
合計	57,945	7,521	11.5	259,364	33,488	11.4	64.3	38.3	37.3

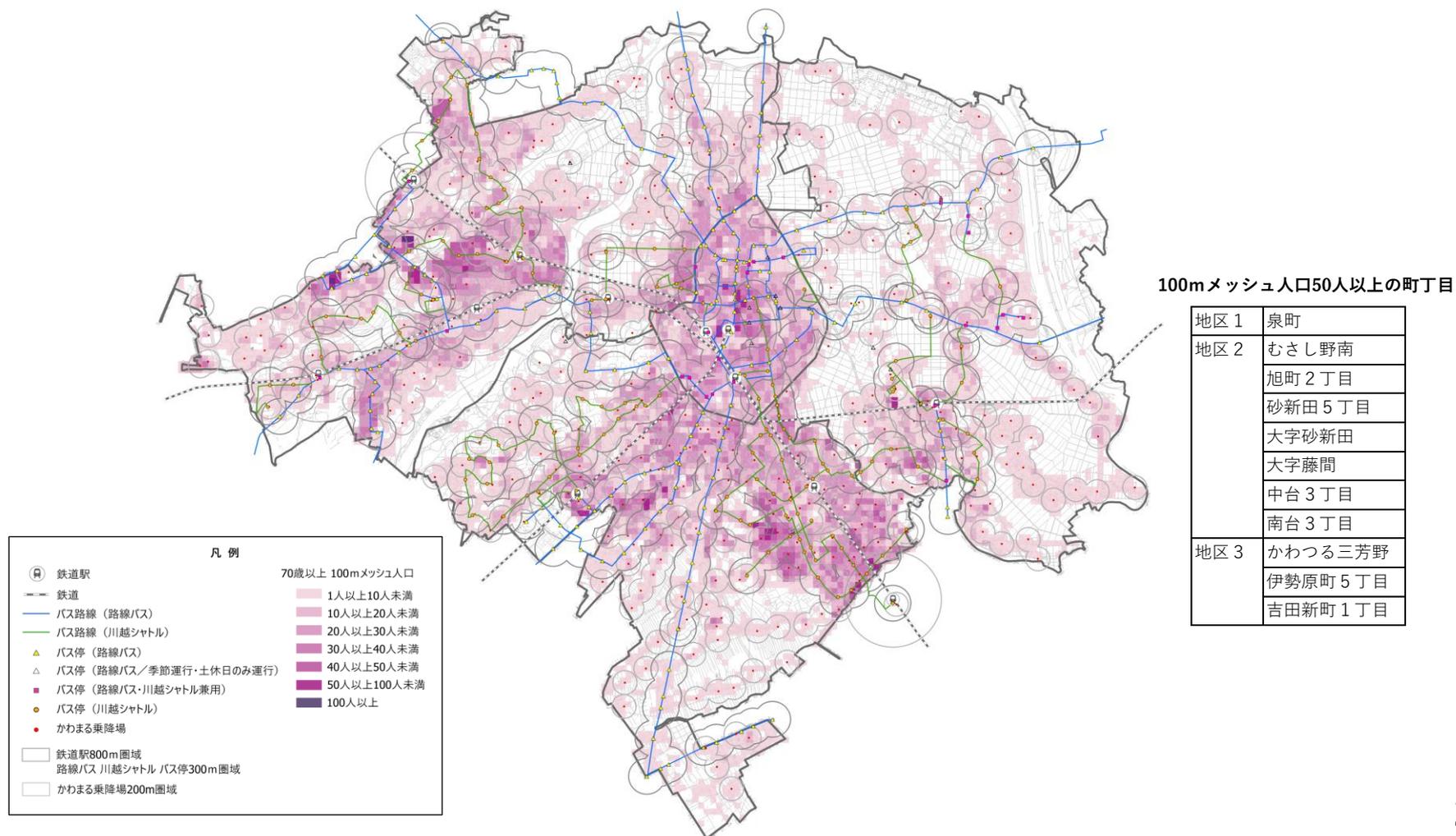
地区1で約8%、地区2で約6%、地区3で約1%増加、人口で約13,300人、70歳以上で約3,100人増加。
⇒公共交通圏域の対象から外れるバス停圏域（交通不便地域）の人口

地区	70歳以上		合計	
	圏域外 (人)	圏域外 (%)	圏域外 (ha)	圏域外 (%)
地区1	702	7.3	3,389	7.5
地区2	1,989	6.9	8,452	6.3
地区3	379	1.4	1,476	1.3
合計	3,070	4.7	13,317	4.5

4 見直しに向けた検討状況（現状分析／②人口分布）

(2) 100mメッシュ人口（70歳以上）

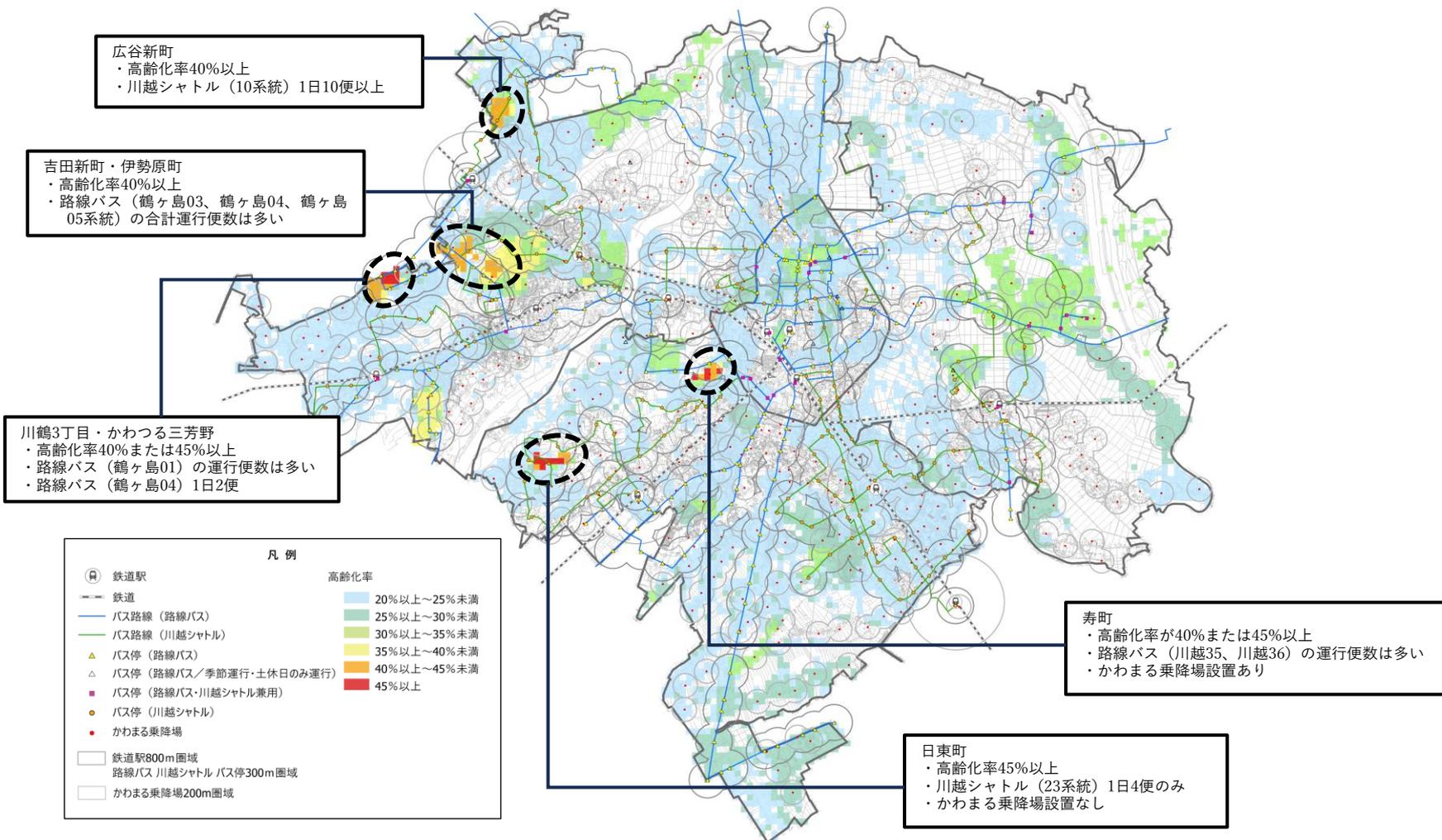
- 密集の分布状況は全体の人口メッシュとあまり違いは見られない。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／②人口分布）

(3) 100mメッシュ人口（高齢化率）

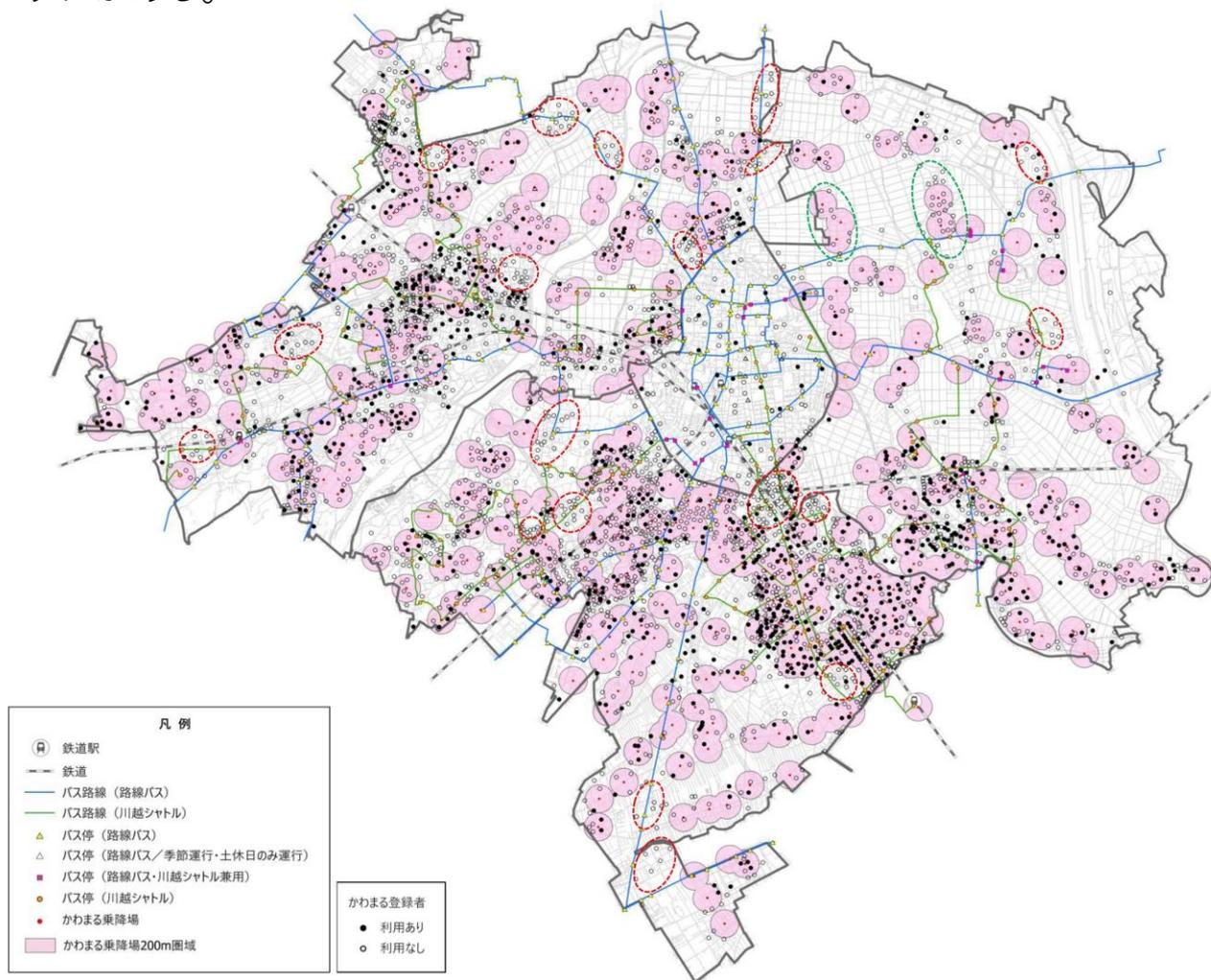
- 市全体では35%未満のエリアがほとんどのところ、地区2では人口密度の高くないエリア（寿町、日東町）で高齢化率40%以上の箇所が見られる。また、地区3では、高齢化率30%以上の分布が他の地区よりも広い状況となっている。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／③登録者分布）

(1) 登録者分布とかわまる圏域

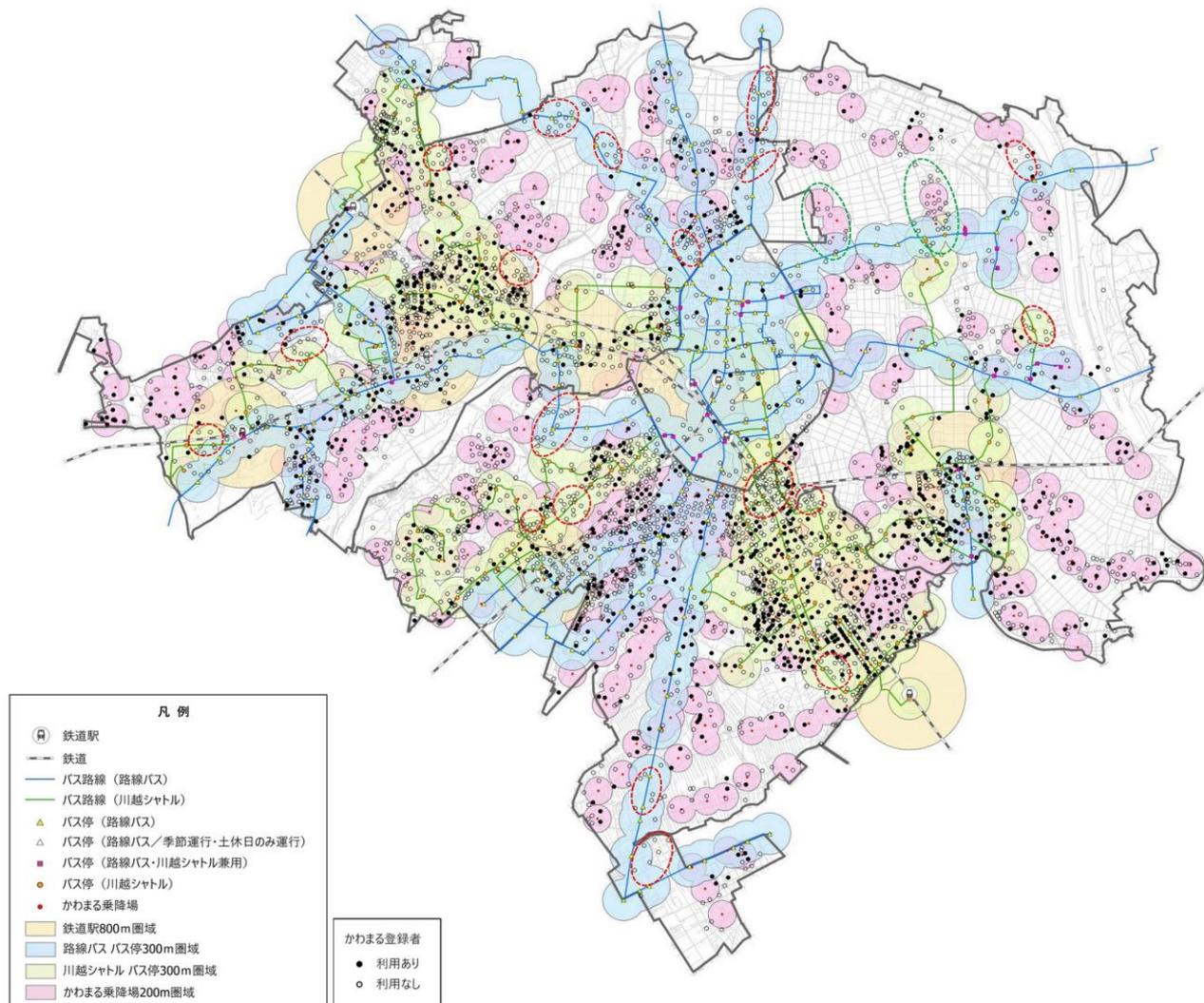
- かわまる乗降場圏域と重ねると圏域外の利用者が少ない傾向が見られる。図中の赤破線は、圏域外で利用者無しの登録者が多いエリアとなっている。また、緑破線のように圏域内外に関わらず、利用者無しのエリアがある。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／③登録者分布）

(2) 登録者分布と公共交通圏域

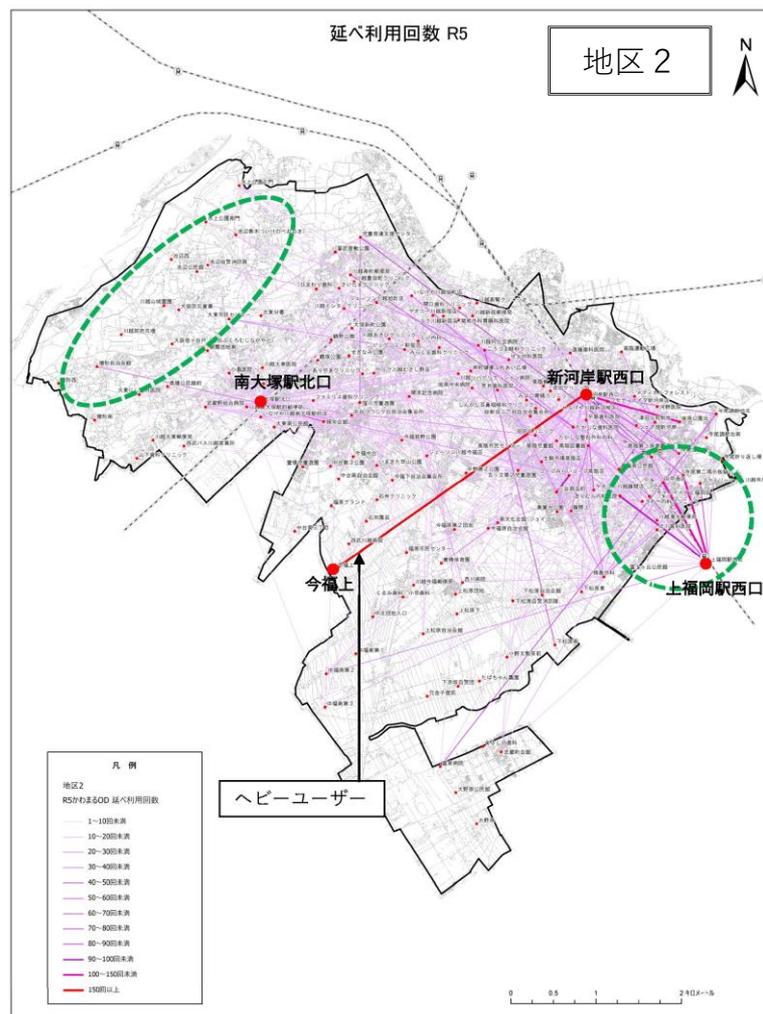
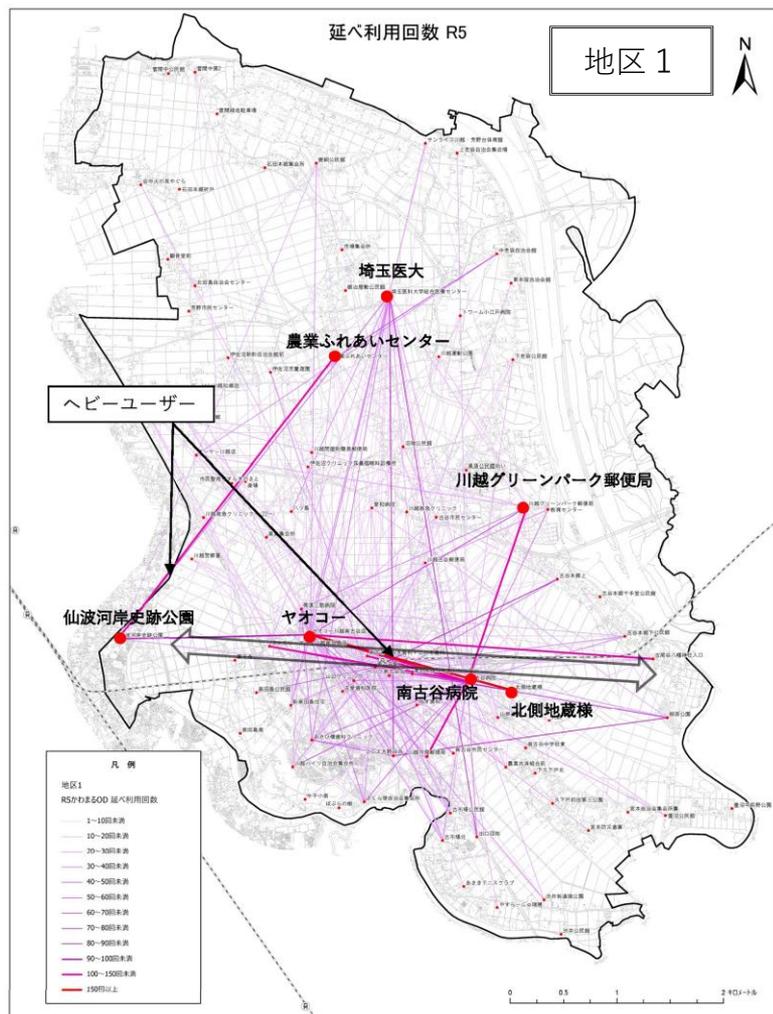
- 登録者分布に各圏域を重ねると、赤破線は概ね路線バスか川越シャトルの圏域となっている。緑破線は概ね路線バスと川越シャトルの圏域外であるものの、かわまるの利用が無いエリアとなっている。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／④利用者OD）

(1) 利用者OD（地区1・地区2）

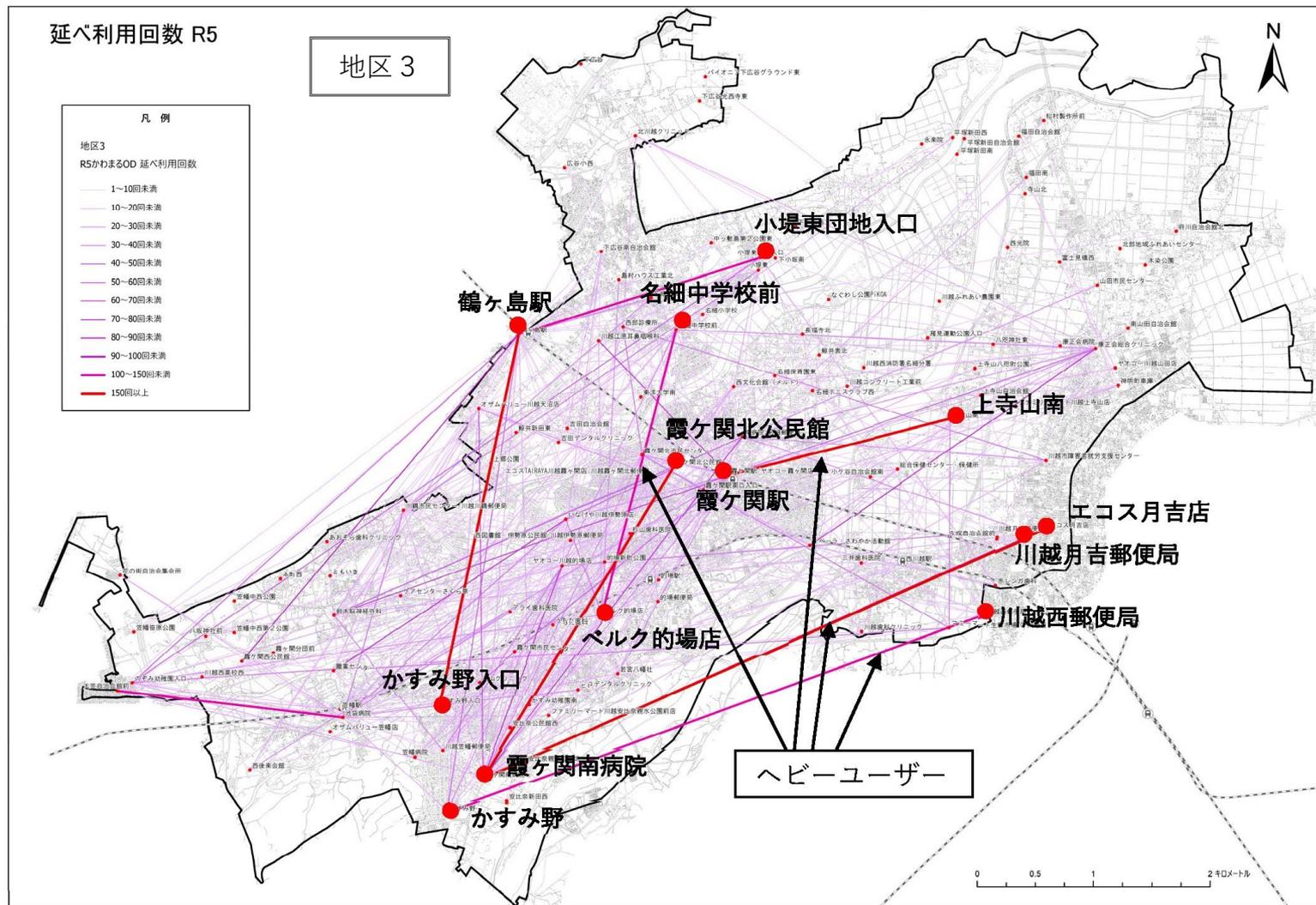
- 地区1：南古谷病院との東西に比較的近距离のOD、埼玉医科大学総合医療センターとの南北に移動距離の長いODが多い。
- 地区2：南大塚駅から新河岸駅エリア間の東西移動と商業施設・医療施設への南北移動が中心。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／④利用者OD）

(2) 利用者OD（地区3）

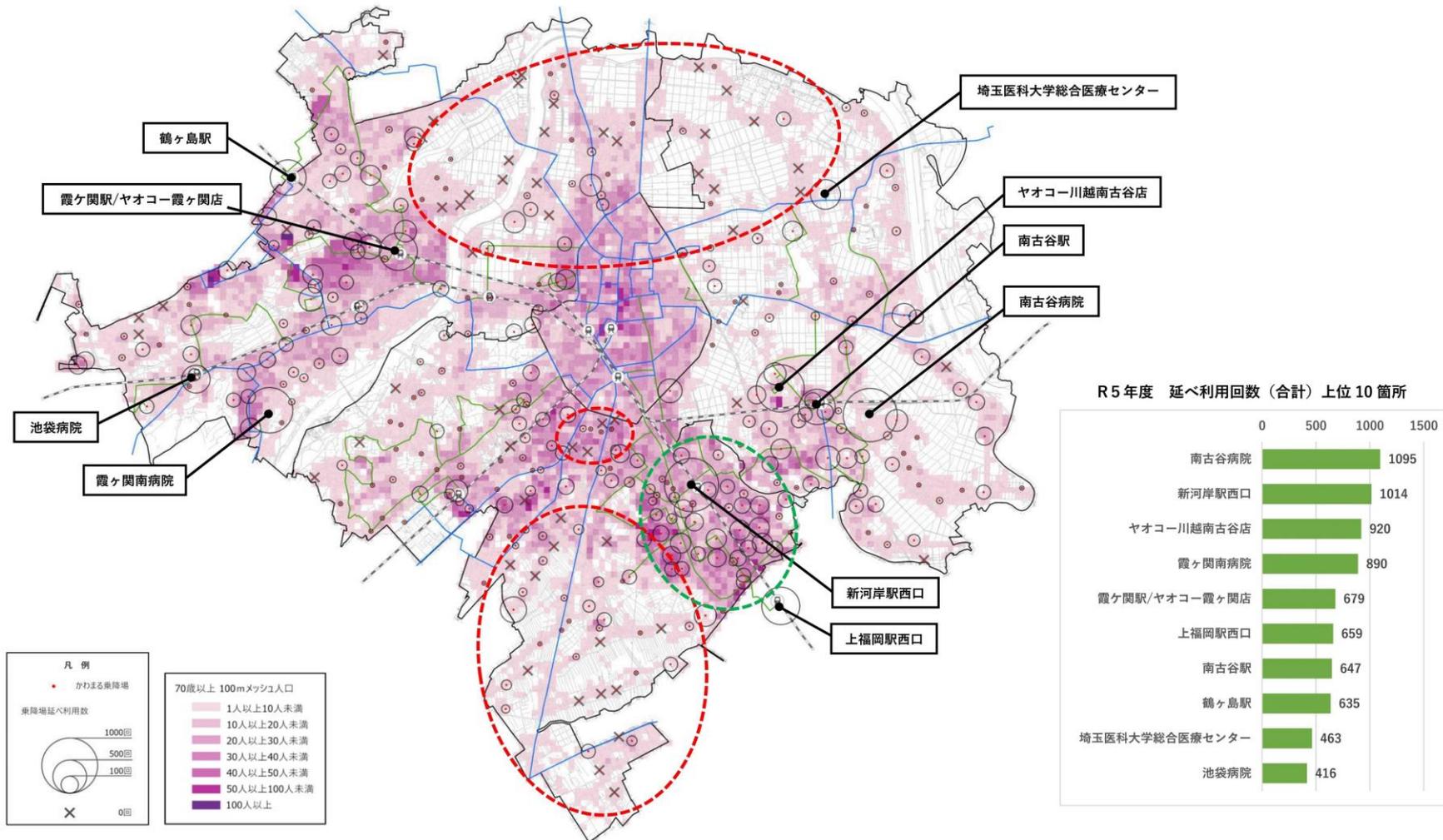
- 地域内乗降場と交通結節点のODペアが比較的多いものの、ODペアの分布は広範囲であり（目的施設が多い）、移動距離が長い利用も多い。



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑤時間帯別乗降場利用状況）

(1) 時間帯別乗降場利用状況

- 人口の少ない北部や南部は利用が無い乗降場が散見されます（赤破線）。新河岸駅と上福岡駅周辺の人口密度が高いエリアは、どの時間帯においても多く利用がされている（緑破線）。



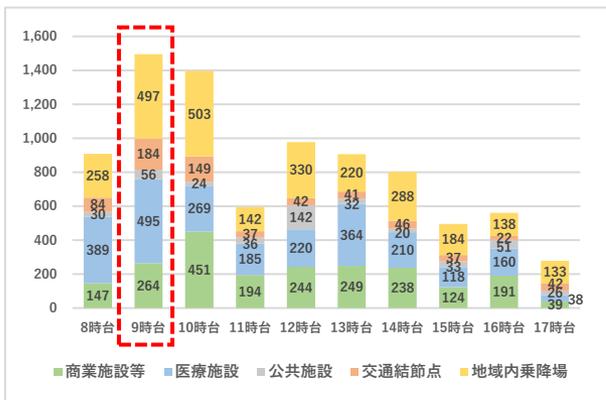
4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑤時間帯別乗降場利用状況）

(2) 時間帯別カテゴリ別利用状況

- 乗降場全体で見ると、9時台の利用回数が最も多くなっている。
- カテゴリ別では、8時台～9時台は医療施設の利用が最も多く、10時台では商業施設の利用が多くなっている。11時台は休憩時間があるため、利用回数は12時台13時台の7割程度となっている。12時台は医療施設の利用回数が減少し、交通結節点の利用回数が増加している。14時台から17時台にかけて利用回数が減少し、17時台にはピーク時の約半数程度の利用となっている。

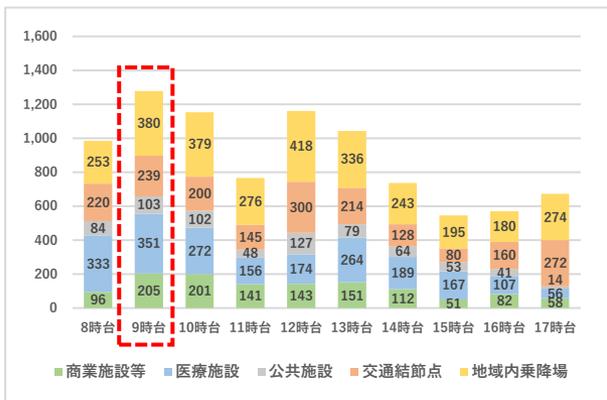
地区1

地区1	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	合計
商業施設等	147	264	451	194	244	249	238	124	191	39	2,141
医療施設	389	495	269	185	220	364	210	118	160	38	2,448
公共施設	30	56	24	36	142	32	20	33	51	26	450
交通結節点	84	184	149	37	42	41	46	37	22	42	684
地域内乗降場	258	497	503	142	330	220	288	184	138	133	2,693
合計	908	1,496	1,396	594	978	906	802	496	562	278	8,416



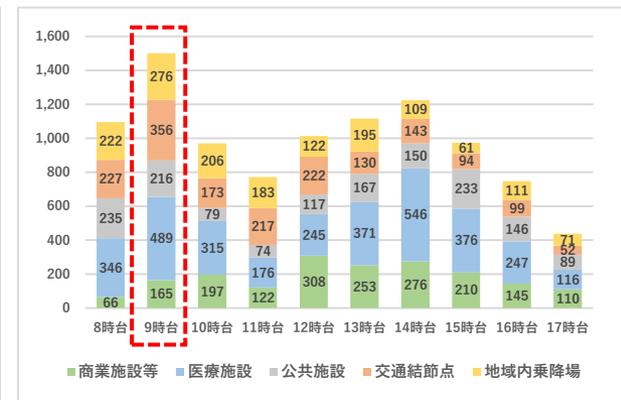
地区2

地区2	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	合計
商業施設等	96	205	201	141	143	151	112	51	82	58	1,240
医療施設	333	351	272	156	174	264	189	167	107	56	2,069
公共施設	84	103	102	48	127	79	64	53	41	14	715
交通結節点	220	239	200	145	300	214	128	80	160	272	1,958
地域内乗降場	253	380	379	276	418	336	243	195	180	274	2,934
合計	986	1,278	1,154	766	1,162	1,044	736	546	570	674	8,916



地区3

地区3	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	合計
商業施設等	66	165	197	122	308	253	276	210	145	110	1,852
医療施設	346	489	315	176	245	371	546	376	247	116	3,227
公共施設	235	216	79	74	117	167	150	233	146	89	1,506
交通結節点	227	356	173	217	222	130	143	94	99	52	1,713
地域内乗降場	222	276	206	183	122	195	109	61	111	71	1,556
合計	1,096	1,502	970	772	1,014	1,116	1,224	974	748	438	9,854



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑥施設への来訪者居住地分析）

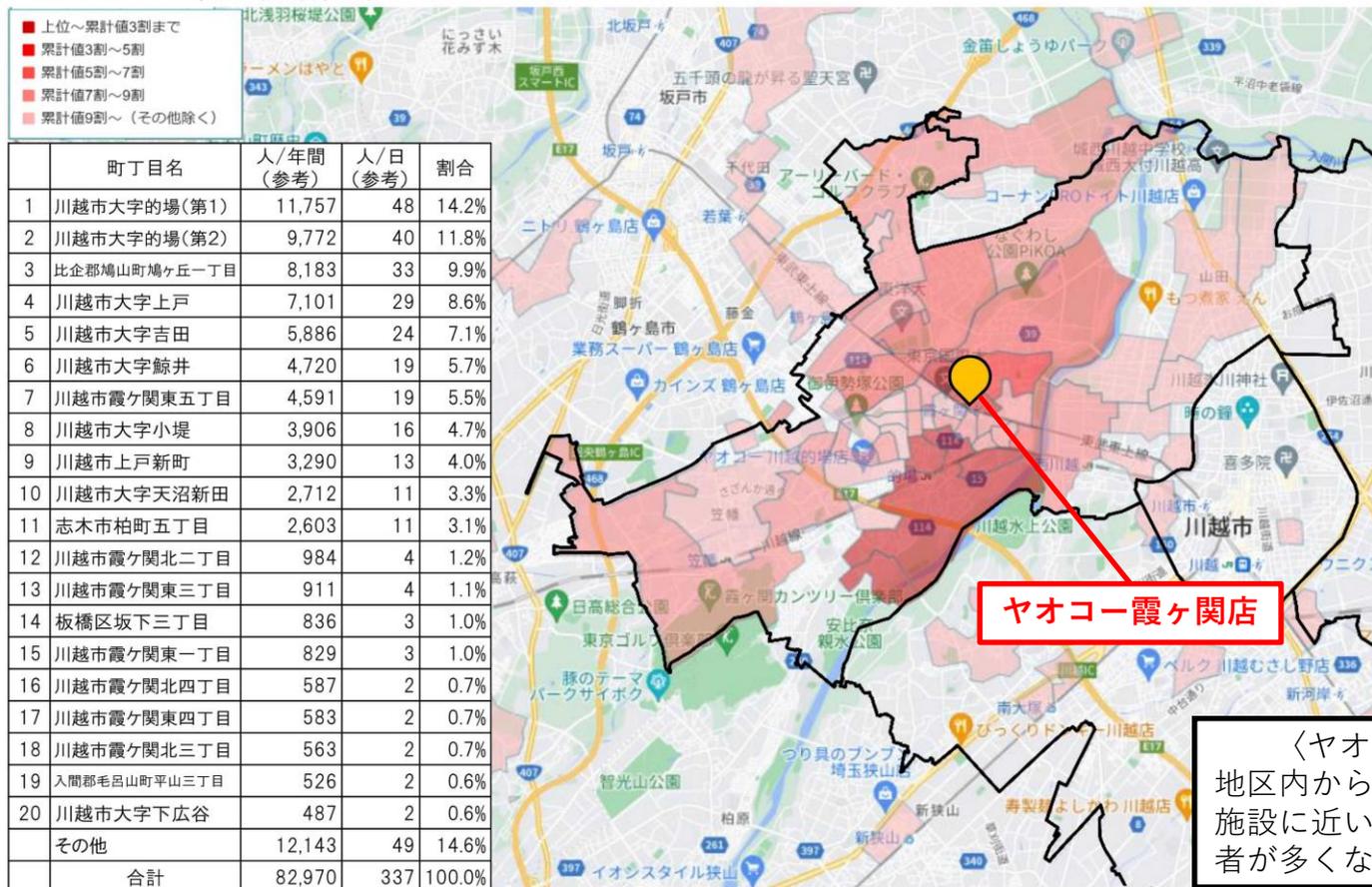
- 運行区域内における主要な目的施設について、携帯電話位置情報を用いて 各施設の利用者の居住地分析 を行ったもの。本資料では、地区3内にある「ヤオコー霞ヶ関店」のみ抜粋。

- ・対象期間：令和5年4月1日～令和6年3月31日
- ・分析日：対象施設の主な営業日
- ・分析時間帯：対象施設の営業時間帯
- ・滞在時間：30分以上

〈対象施設〉

- 地区1：埼玉医大など8施設
- 地区2：高階市民センターなど6施設
- 地区3：ヤオコー霞ヶ関店など8施設

■ヤオコー霞ヶ関店／平日 9:00～18:00



ヤオコー霞ヶ関店

〈ヤオコー霞ヶ関店〉
地区内からの来訪者が多く、
施設に近い町丁目からの来訪
者が多くなっている。

4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑦類似自治体の事例）

(1) 対象自治体

- 埼玉県内の自治体（人口5万人以上）及び関東地方の中核市においてデマンド型交通事業（※）を行っている自治体について整理（合計11市）。

（※）道路運送法上の4条乗合許可（区域運行）による運行を対象とし、路線定期運行や21条実証運行、貸切許可等のタクシー補助は対象外

埼玉県内：深谷市・久喜市・鴻巣市・加須市・本庄市・北本市・秩父市・白岡市
中核市：宇都宮市・柏市・前橋市

(2) 調査内容

- 公共交通関連予算額、交通空白地域の定義、デマンド型交通の運行形態・運賃、運行開始後の改善点・変更点等について調査。本資料では、公共交通関連予算額のみ抜粋し次頁にて記載

4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑦類似自治体の事例）

(3) 公共交通関連予算額

- 公共交通関連予算額（市民1人あたり）及び一般会計予算額に占める公共交通関連予算割合は、柏市に次いで2番目に低い値となっており、収支率は全体で7番目となっている。

項目	単位	川越市	深谷市	久喜市	鴻巣市	加須市	本庄市	北本市	秩父市	白岡市	宇都宮市	柏市	前橋市
人口総数	人	352,836	141,101	150,756	117,579	112,115	77,013	65,408	57,806	52,549	511,957	434,462	329,585
人口密度	人/ha	32.3	10.2	18.3	17.4	8.4	8.6	33.0	1.0	21.1	12.3	37.9	10.6
①予算（令和6年度）													
(1)一般会計予算額	千円	128,350,000	57,604,180	60,968,000	40,568,000	42,717,000	31,954,000	24,210,000	29,950,000	17,958,000	229,650,000	165,870,000	152,511,803
②公共交通関連予算													
(2)コミュニティバス事業	千円	143,481	63,000	69,650	143,433	46,315	7,663	-	42,156	-	-	25,705	110,000
支出区分	-	補助金	補助金	業務委託料	補助金	補助金	補助金	-	負担金	-	補助金	補助金	補助金
(3)デマンド型交通事業	千円	41,042	57,000	52,363	116,400	99,698	23,458	36,275	10,293	43,100	172,485	12,896	59,900
支出区分	-	補助金	補助金	業務委託料	補助金	補助金	補助金	委託料	補助金	負担金	補助金	委託料	補助金
(4)その他	千円	60,056	0	32,675	100	10,295	39,295	22,066	92,875	16	892,977	148,564	472,138
⑤公共交通関連予算額 合計 ((2)-(4))	千円	244,579	120,000	154,688	259,933	156,308	70,416	58,341	145,324	43,116	1,065,462	187,165	642,038
⑤公共交通関連予算額 合計 ((2)-(4)) 市民1人あたり	円	693	850	1,026	2,211	1,394	914	892	2,514	820	2,081	431	1,948
一般会計予算額に占める公共交通関連予算割合 ((5)/(1))	%	0.19	0.21	0.25	0.64	0.37	0.22	0.24	0.49	0.24	0.26	0.11	0.42
⑥デマンド型交通事業について													
延べ利用者数	人/年	13,567	32,729	19,186	30,709	37,584	10,639	22,943	881	13,046	102,688	11,410	45,161
デマンド型交通事業の年間運行経費	千円	34,175	52,371	54,474	59,005	86,657	31,313	36,275	9,560	31,464	185,800	12,995	57,492
デマンド型交通事業の年間運賃収入	千円	3,900	4,498	3,515	8,319	10,241	1,912	7,060	440	5,003	24,909	3,588	6,446
デマンド型交通事業への補助金額（国等からの補助金等）	千円	0	5,056	0	0	3,413	3,110	0	0	1,435	3,880	0	4,178
デマンド型交通事業への自治体負担額（最終的な市支出額）	千円	30,275	42,817	51,438	50,686	90,156	26,291	29,215	9,119	25,026	195,620	12,995	51,328
デマンド型交通事業の収支率	%	11.4	8.6	6.5	14.1	11.8	6.1	19.5	4.6	15.9	13.4	27.6	11.2

図 公共交通関連予算額（市民1人あたり）（R6）



図 一般会計予算額に占める公共交通関連予算割合（R6）



図 デマンド型交通事業の収支率（R5）



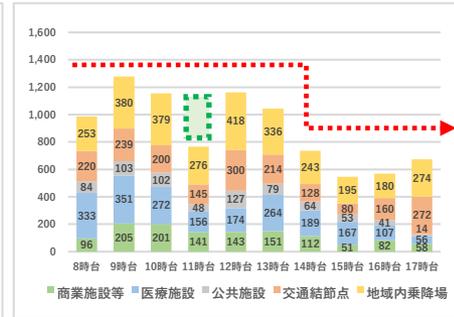
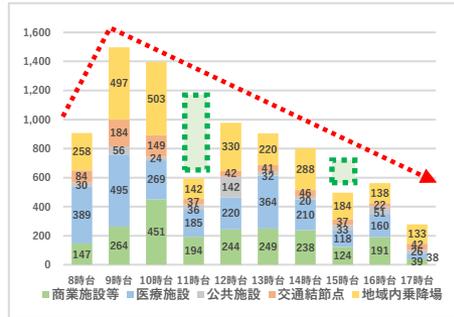
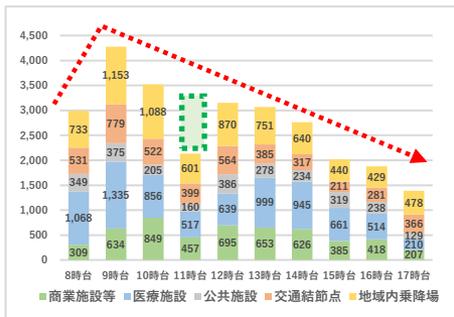
4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑧追加車両導入の検討）

午前中に利用が集中していることや各地区内で利用が集中しているエリアがあること、また、年間の予約成立率が約60%程度であることを踏まえ、地区全域又は集中エリアに追加車両を導入することで、どの程度予約成立率が改善されるかの運行シミュレーションを行う。

加えて、運転士の休憩時間が含まれている11時台、15時台で利用が少ないことから、休憩時間帯への追加車両導入の効果と併せ休憩時間帯の調整を目的として、追加車両導入の運行シミュレーションを行う。

(1) 運行シミュレーション条件

- 時間帯別の利用状況より、下図に示すような利用状況の変化（赤破線）とともに、休憩時間（緑破線）への需要が見込まれることから、「休憩時間帯への追加車両の導入」を条件とする。
また、乗合値が高くないことから、「追加車両はタクシー車両」とする。



令和5年度乗合値実績

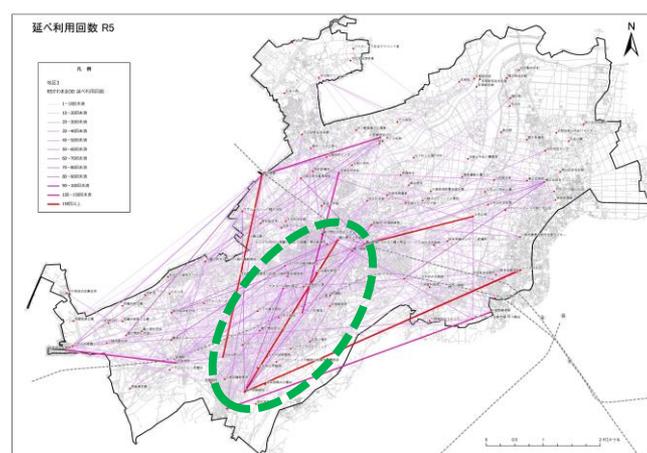
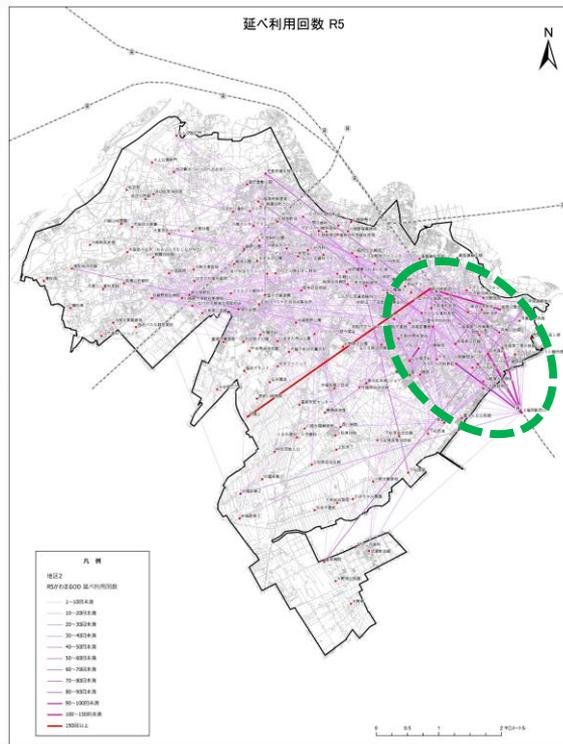
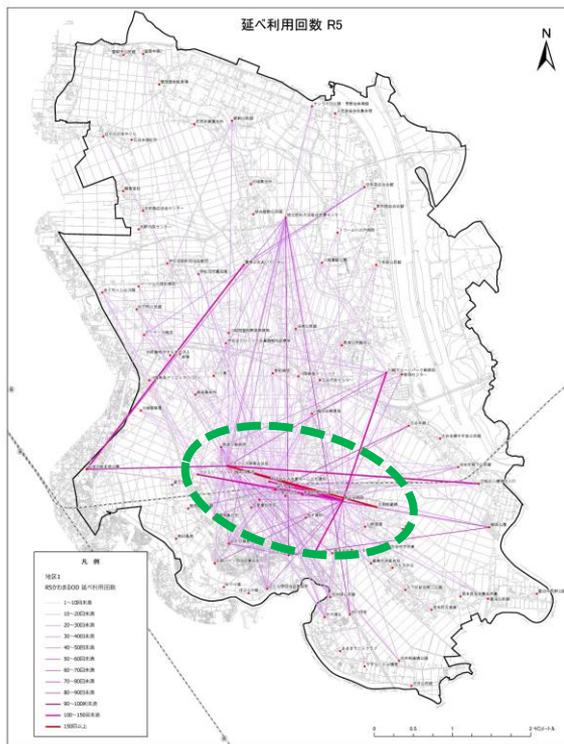
月	乗合値	月	乗合値
4月	1.25	10月	1.28
5月	1.28	11月	1.30
6月	1.25	12月	1.26
7月	1.26	1月	1.26
8月	1.22	2月	1.27
9月	1.22	3月	1.30

【乗合値】

予約の運行時間の合計 ÷ 人を乗せている運行時間
(数値が高いほど乗合が多く発生)

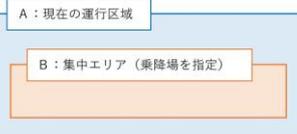
4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑧追加車両導入の検討）

- 「地区全域への追加車両導入」とともに、各地区において短距離のODが集中しているエリア（緑破線）があることから、「集中エリアへの追加車両導入」の運行シミュレーションを行い、効果検証を行う。



集中エリア導入の運行条件

- ・運行条件1：
現行のワゴン車両は、 $A \leftrightarrow A$ と $A \leftrightarrow B$ の予約を受ける
- ・運行条件2：
集中エリアにタクシー車両を追加導入し、 $B \leftrightarrow B$ の予約を受ける



全域導入の運行条件

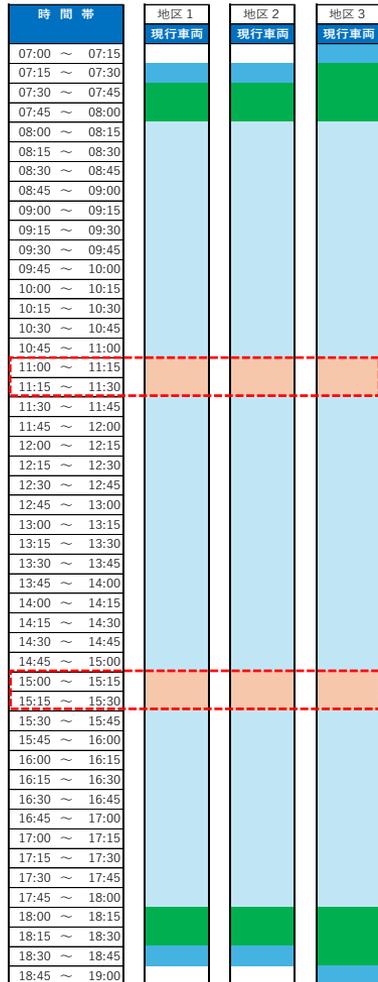
- ・運行条件1：
現行のワゴン車両は、現行通りに予約を受ける
- ・運行条件2：
追加タクシー車両は、現行のワゴン車両と同様に予約を受ける

4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑧追加車両導入の検討）

- 運行シミュレーション条件として、点検点呼及び配車時間、運行時間、休憩時間の設定を運行事業者へのヒアリングを基に、下図のように設定。

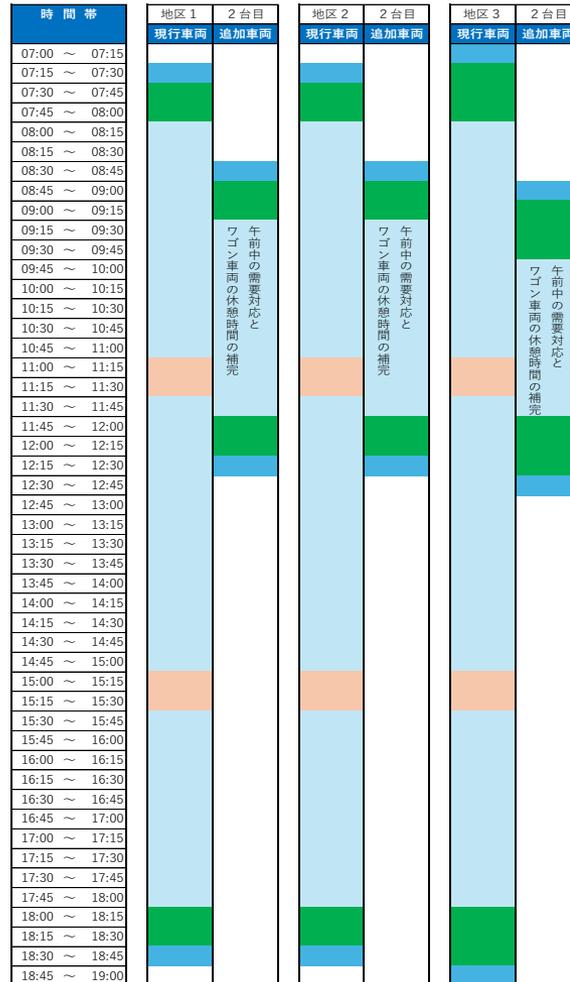
現行の配車条件

現在の運転士の休憩時間は3地区ともに「11:00～11:30」と「15:00～15:30」の2回の計1時間



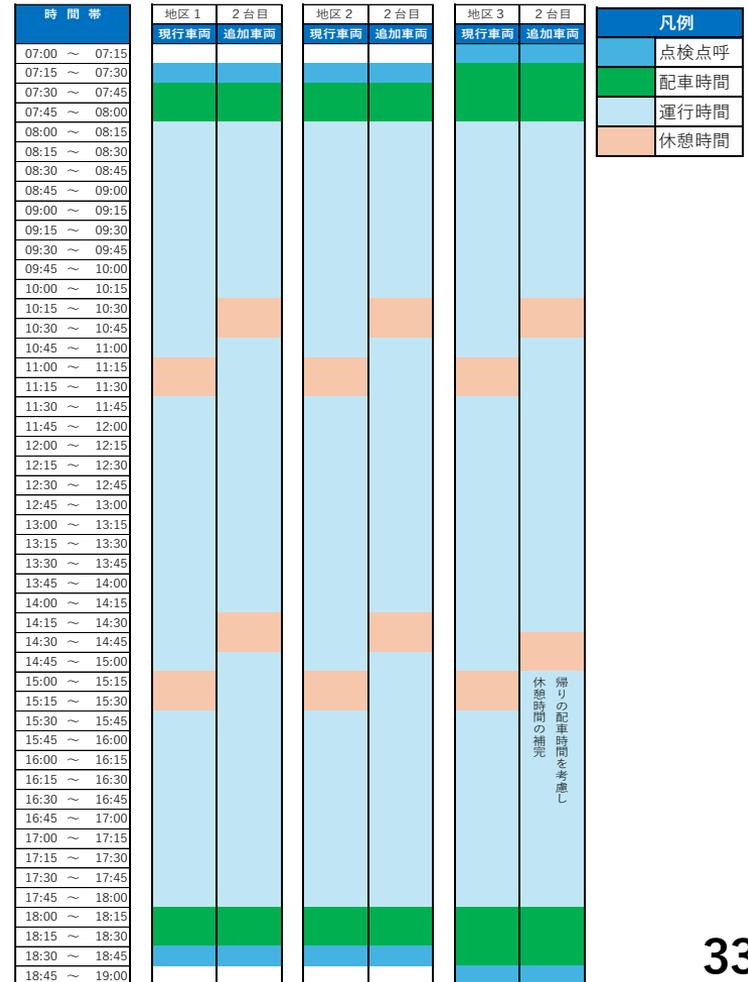
休憩時間が必要のない240分の配車条件

240分の導入の場合、午前中の需要対応（利用の多い9時台～11時台）と現行車両の休憩時間を補完するため、下図のように設定



全時間帯の配車条件

全時間帯の導入の場合、現行車両の休憩時間を補完するため、また、各休憩時間付近ではより早い時間の需要が高いため、追加車両の休憩時間は「10:15～10:45」「14:15～14:45」の2回の計1時間に設定



4 見直しに向けた検討状況（現状分析／⑧追加車両導入の検討）

- 運行シミュレーションの対象とするデータ期間は、一般に交通量調査が行われる6月又は10月を基本（GW、夏休み等を避け、平準的なデータを取得するため）とし、今回、追加車両導入の効果検証が目的であり、延べ利用回数が増加傾向となっている10月を対象とする。

地区1



地区2



地区3



- 令和5年10月において、問い合わせが多く予約不成立が高い週を対象とする。また、平準なデータを対象とするため、祝日が無く天候が悪くない第3週の7日間（10/14~10/20）をデータ期間とする。

令和5年10月における問合せ数と予約不成立率

日付	曜日	①予約不成立数	②予約成立数	②の内 運行数	②の内 キャンセル数	③問合せ数	①/③ 予約不成立率
2023/10/1	日	8	26	19	7	34	23.5%
2023/10/2	月	23	47	36	11	70	32.9%
2023/10/3	火	24	67	51	16	91	26.4%
2023/10/4	水	37	65	49	16	102	36.3%
2023/10/5	木	25	39	29	10	64	39.1%
2023/10/6	金	37	49	43	6	86	43.0%
2023/10/7	土	28	45	39	6	73	38.4%
2023/10/8	日	15	30	21	9	45	33.3%
2023/10/9	月	16	22	13	9	38	42.1%
2023/10/10	火	65	61	43	18	126	51.6%
2023/10/11	水	65	73	57	16	138	47.1%
2023/10/12	木	42	71	51	20	113	37.2%
2023/10/13	金	46	73	53	20	119	38.7%
2023/10/14	土	42	42	36	6	84	50.0%
2023/10/15	日	21	22	16	6	43	48.8%
2023/10/16	月	32	91	60	31	123	26.0%
2023/10/17	火	29	61	39	22	90	32.2%
2023/10/18	水	72	68	57	11	140	51.4%
2023/10/19	木	51	69	51	18	120	42.5%
2023/10/20	金	42	58	52	6	100	42.0%
2023/10/21	土	34	43	37	6	77	44.2%
2023/10/22	日	4	27	15	12	31	12.9%
2023/10/23	月	22	52	41	11	74	29.7%
2023/10/24	火	41	56	42	14	97	42.3%
2023/10/25	水	36	71	57	14	107	33.6%
2023/10/26	木	27	50	36	14	77	35.1%
2023/10/27	金	36	62	54	8	98	36.7%
2023/10/28	土	16	40	36	4	56	28.6%
2023/10/29	日	6	22	18	4	28	21.4%
2023/10/30	月	36	57	38	19	93	38.7%
2023/10/31	火	38	42	27	15	80	47.5%

令和5年10月カレンダー、週別の天気

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先
8	9	10	11	12	13	14
赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先
15	16	17	18	19	20	21
赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先
22	23	24	25	26	27	28
赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先
29	30	31	1	2	3	4
赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先	赤 先
10月1週目	9/30~10/6					
10月3週目	10/14~20					
10月4週目	10/21~27					

運行シミュレーション条件のまとめ

- 追加車両はタクシー車両
- 240分導入の追加車両は、休憩時間なし
- 全時間導入の追加車両は、現行運行ワゴン車両の休憩時間の重複を避ける
- データ期間は、10月14日（土）から10月20日（金）の7日間
- ケース①A、ケース①B、ケース②A、ケース②Bの4ケース

	①集中エリアへ導入	②全域に導入
A：240分導入	ケース①A	ケース②A
B：全時間導入	ケース①B	ケース②B

5 今後の審議事項

5 今後の審議事項

(1) 運行シミュレーション結果と概算事業費の結果

- 運行シミュレーション結果について、導入エリア（集中エリア・地区全域）、導入時間帯（240分、全時間）毎に、以下3パターンのシミュレーション結果をまとめるとともに、実際に追加車両を導入した場合の概算事業費を算定する。

【①全日への導入 ②平日及び土曜日への導入 ③平日のみ導入】

⇒ シミュレーション結果と概算事業費を考慮し、利用者の利便性向上や費用対効果等を踏まえ、追加車両導入手法について総合的に検討を行う。

(2) 課題の整理

- これまでの分析内容を踏まえた地区別の特徴と課題について、「公共交通圏域」「人口分布」「利用者OD」「時間帯別乗降場利用状況」及び「予約成立率」等の利用実績別に整理を行い、今後対応すべき課題を整理する。

(3) 見直しに向けた方向性

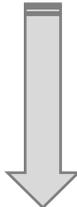
- (1)・(2)で整理した内容を踏まえ、今後の見直しに向けた方向性について整理する。

○具体的な審議については、交通施策庁内検討委員会（庁内関係部課長にて構成）での審議を経た上で交通政策審議会に諮る予定。

○交通政策審議会における審議経過及び審議結果について、随時、公共交通利用促進協議会へ報告、意見聴取を行う。

6 今後のスケジュール

6 今後のスケジュール（予定）

令和7年度	4月	○諮問（市長から交通政策審議会会長宛） ・デマンド型交通「かわまる」の見直しについて
	5月～2月	○交通施策庁内検討委員会 ・3回程度開催予定（交通政策審議会開催前に開催）
	7月～3月	○交通政策審議会（審議）・公共交通利用促進協議会（報告） ・各3回程度開催予定
令和8年度	4月以降	
		○答申（交通政策審議会会長から市長宛） ○新運行事業者選定に向けた各種手続き ○認可申請手続き（関東運輸局埼玉運輸支局） ○市民周知（広報川越、市公式ホームページ等）
令和9年度	4月以降	○新運行体制による運行開始

※このスケジュールは令和7年6月30日時点のものであり、今後の審議状況により、変更となる可能性があります。