

デマンド型交通「かわまる」の 見直しについて

令和 7 年 8 月 7 日（木）

川越市
都市計画部 交通政策課

目次

1	これまでの審議経過・・・・・・・・・・・・・・・・	2
2	デマンド型交通かわまる【導入の経緯・目的】・・・・・・・・	3
3	これまでの交通政策審議会による審議内容と結果について・・・・・・・・	6
4	見直しに向けた検討状況	
①	現状分析・・・・・・・・・・・・・・・・	8
②	課題・・・・・・・・・・・・・・・・	18
5	見直しに向けた方向性・・・・・・・・・・・・・・・・	34
6	見直しに向けた方向性の審議における基本的な考え・・・・・・・・	41
7	今後のスケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・	43

1 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

令和7年 3月 ○第1回交通政策審議会
 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

2 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。

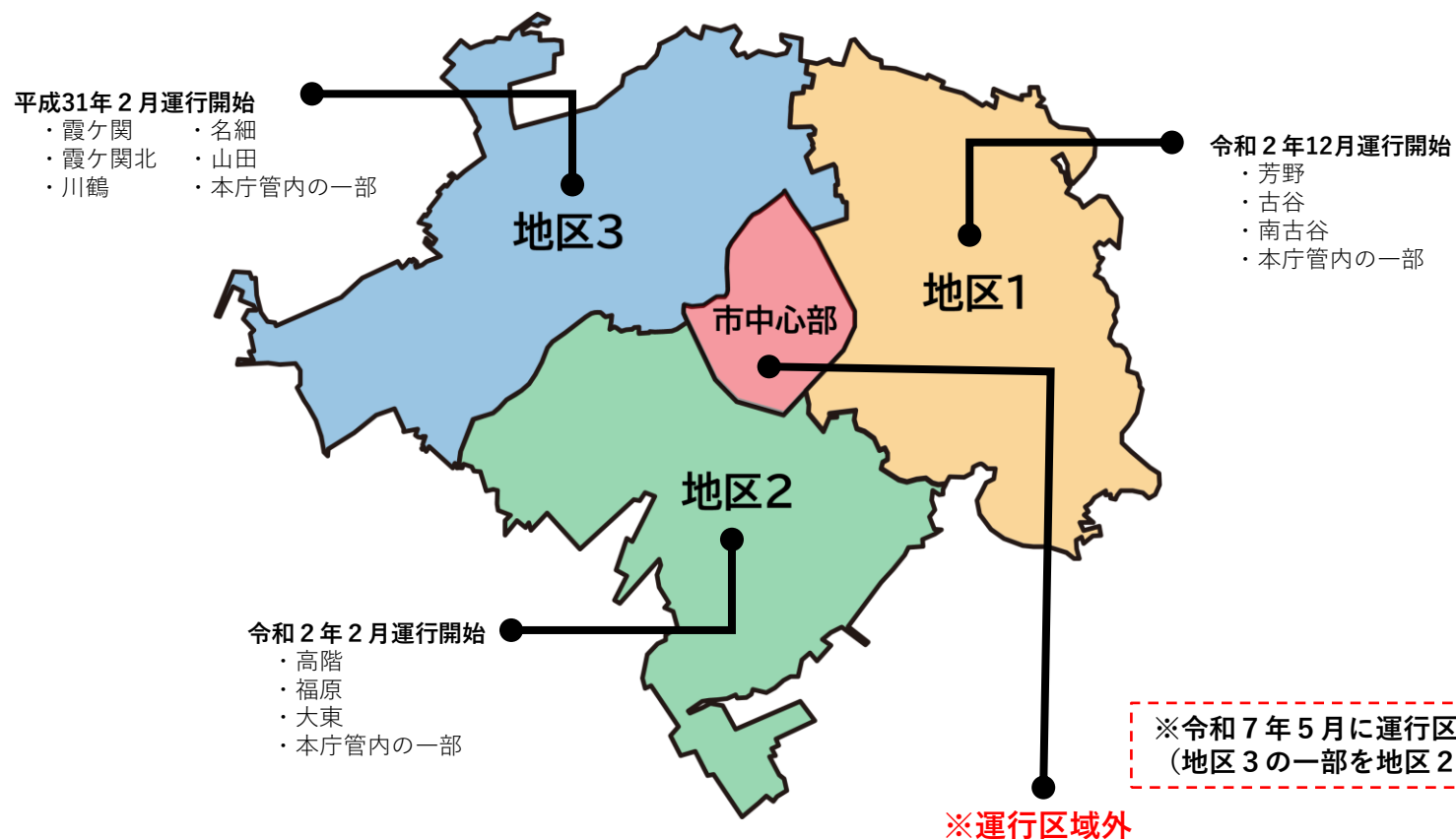
● 川越市交通政策審議会における審議

対策手法	サービス対象地域	対象者
❑ 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。	❑ 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。	❑ 市民・・・市民のみとするため、利用しやすい環境が提供できる。まずは市民から始め、市外の方の利用については、市民の利用状況等から検討していく。 ❑ 制限なし（市民＋市外の方）・・・対象が増えることにより利用者も増えるが、市民に与える影響や増車などの対応が必要となる。

2 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。



2 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) 乗降場設置箇所

- 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、可能な限り制約を設けず、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。

3 これまでの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 これまでの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。

4 見直しに向けた検討状況

1 現状分析

2 課題

4 見直しに向けた検討状況（① 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整理し、公共交通全体に占めるかわまるの状況を把握。
詳細は、別添「資料2」を参照。

□ 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を分析し、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。

【検討内容】

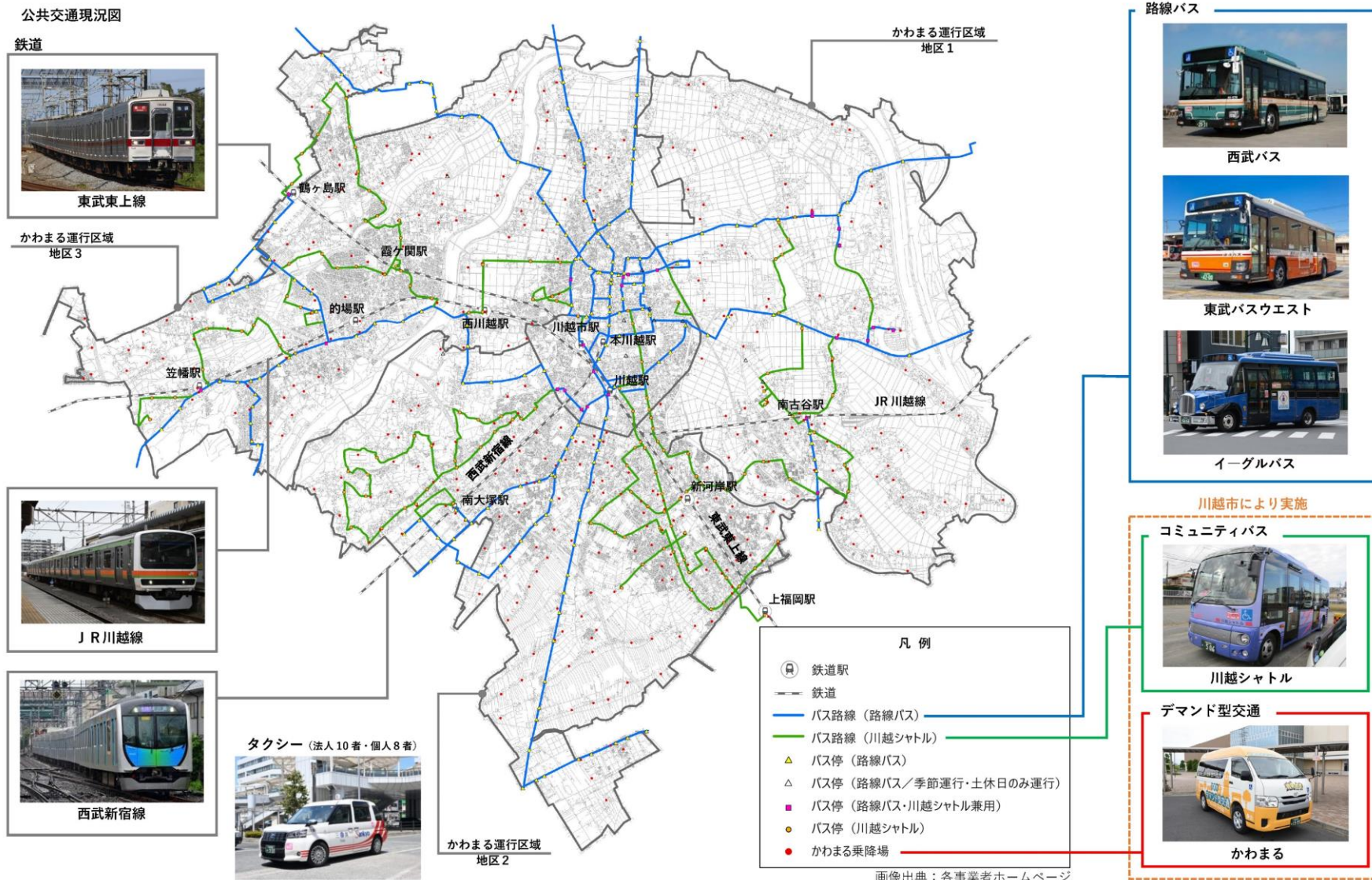
- ① 公共交通圏域 ② 人口分布 ③ 登録者分布 ④ 利用者OD ⑤ 時間帯別乗降場利用状況
- ⑥ 施設への来訪者居住地分析 ⑦ 類似自治体の事例 ⑧ 追加車両導入の検討



次頁以降、概要を記載

4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／①公共交通圏域）

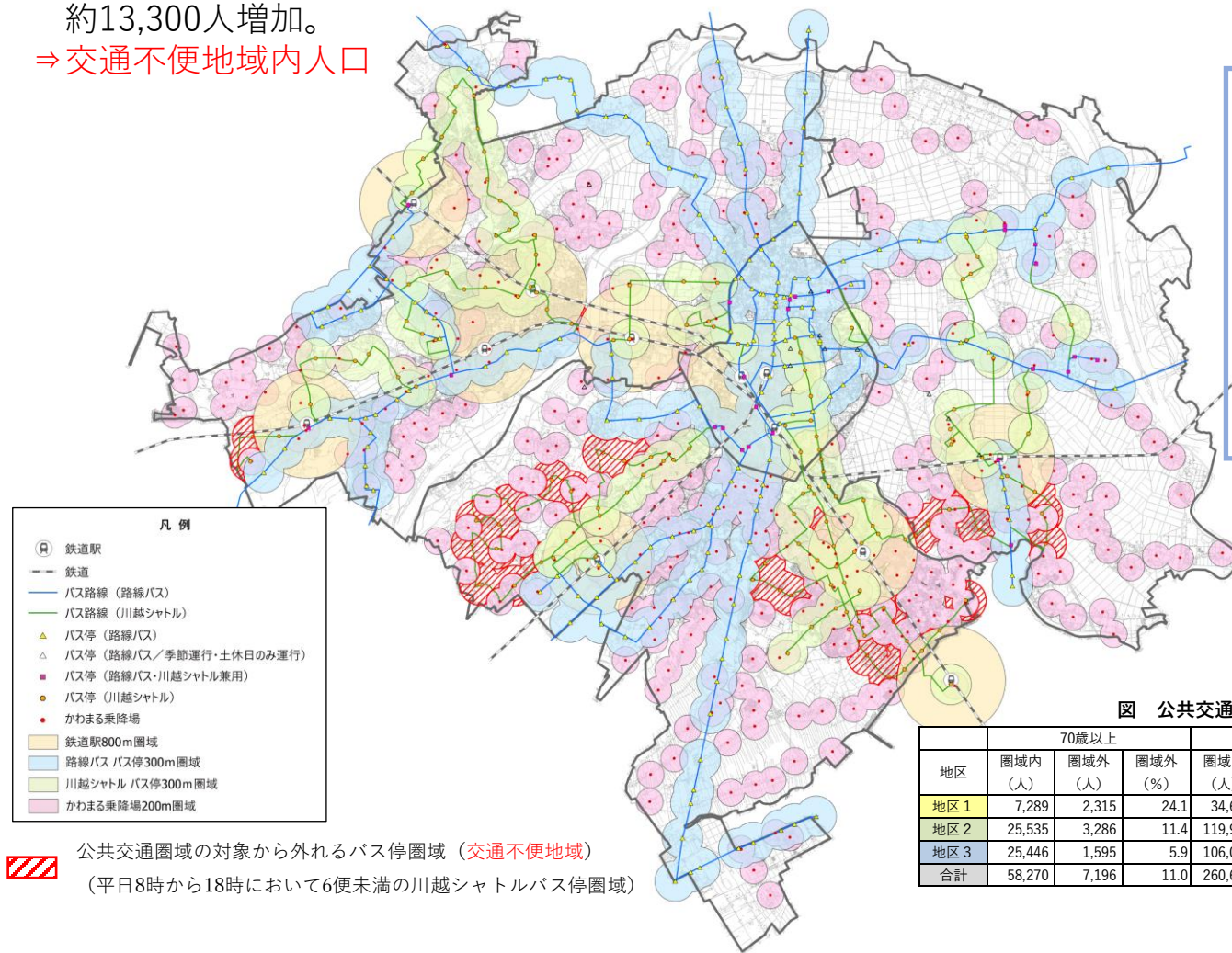
(1) 公共交通現況図



4 見直しに向けた検討状況（① 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
 (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。

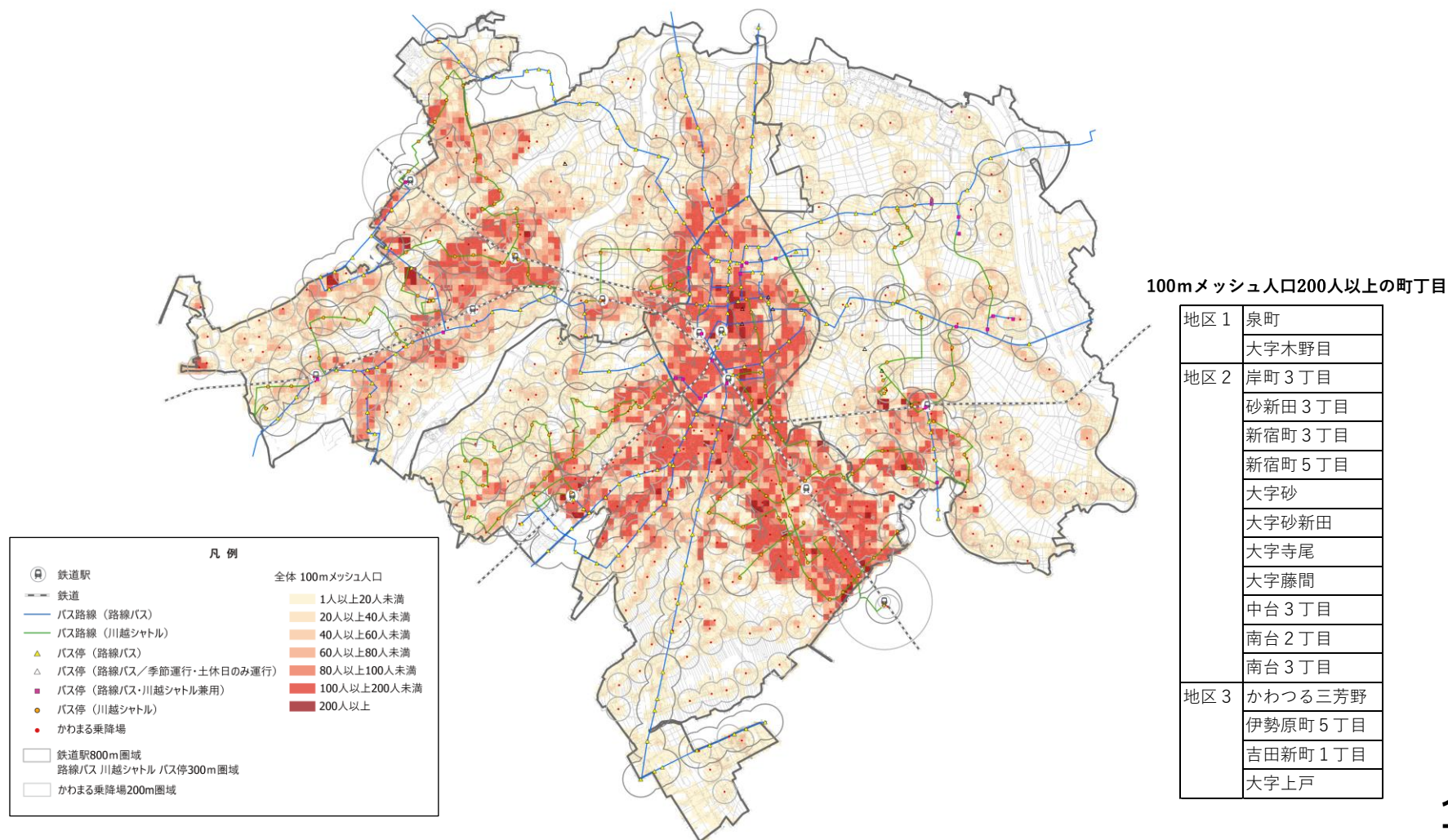
図 公共交通圏域人口・面積

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 (km ²)	圏域外 (km ²)	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	22.2	9.5	30.0
地区3	25,446	1,595	5.9	106,029	7,493	6.6	26.3	9.4	26.3
合計	58,270	7,196	11.0	260,612	32,240	11.0	64.6	38.0	37.0

4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／②人口分布）

(1) 100mメッシュ人口

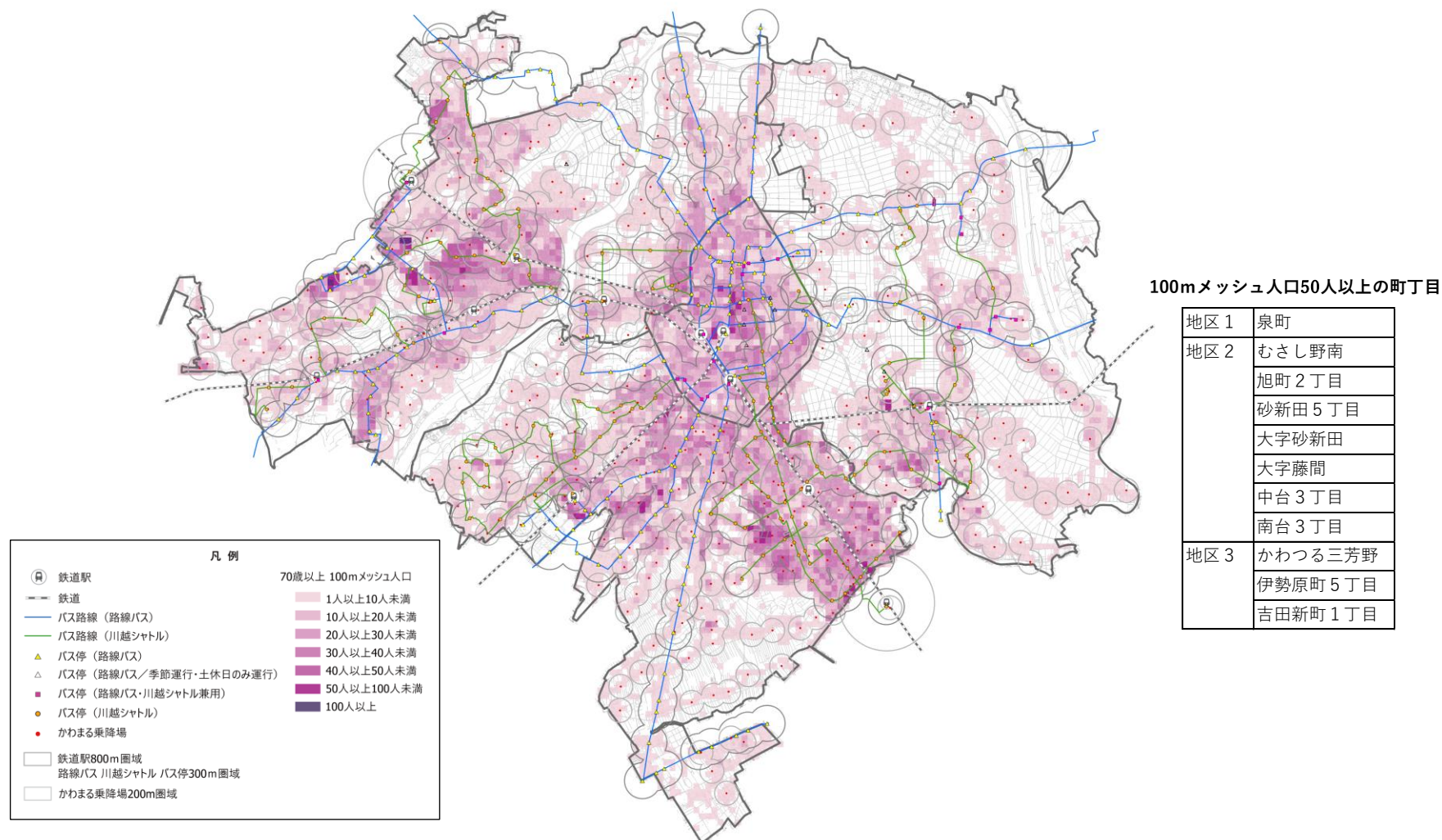
- 100mメッシュ当たりの人口が40人以上の箇所は、ほぼ公共交通圏域に含まれている。



4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／②人口分布）

(2) 100mメッシュ人口（70歳以上）

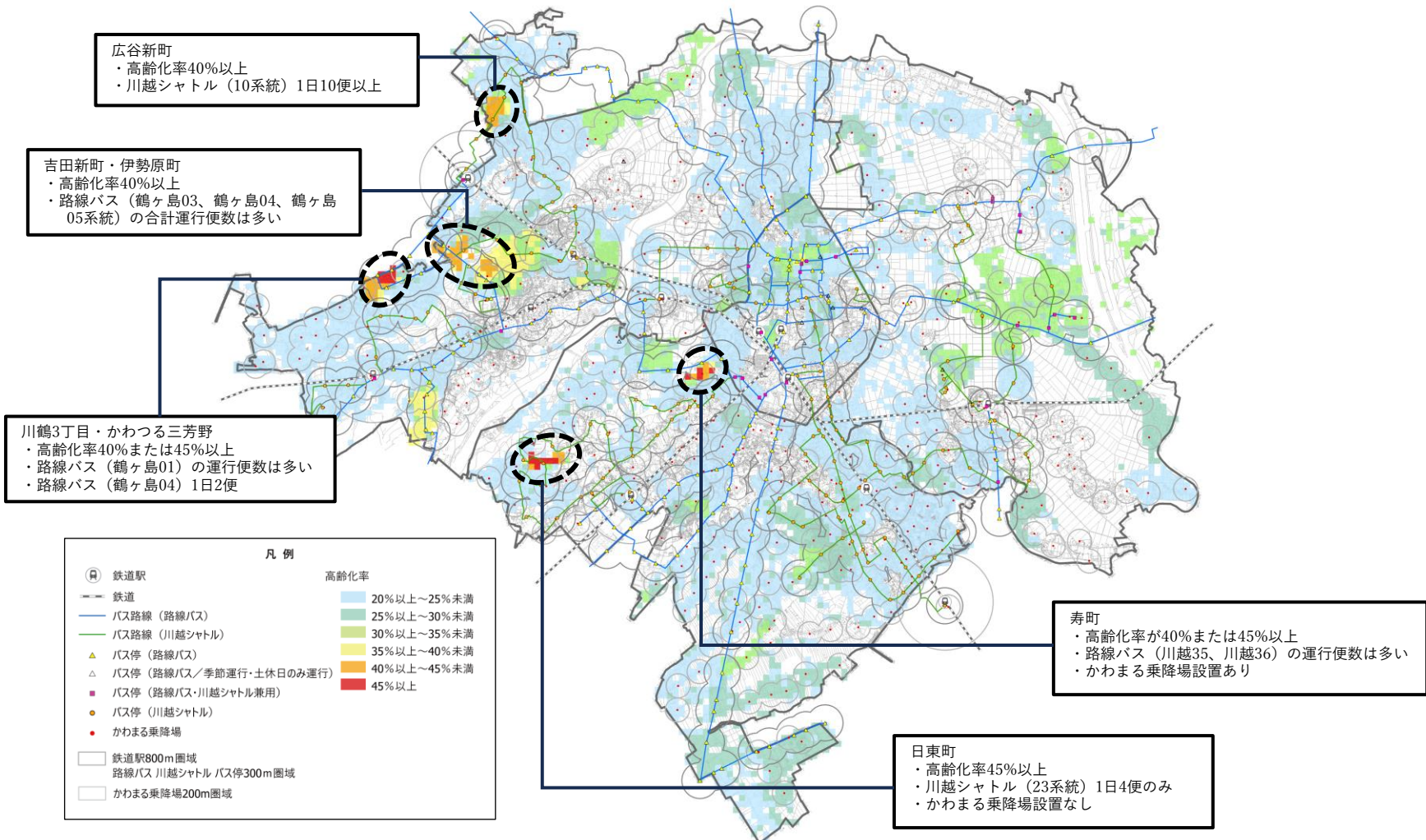
- 密集の分布状況は全体の人口メッシュとあまり違いは見られない。



4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／②人口分布）

(3) 100mメッシュ人口（高齢化率）

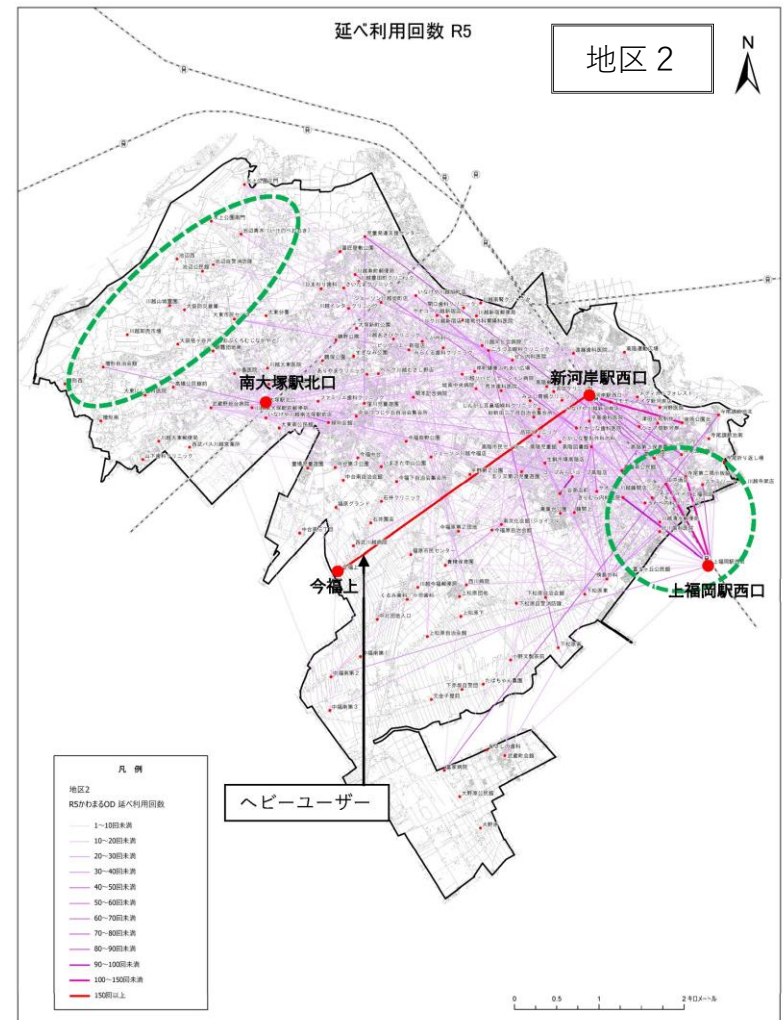
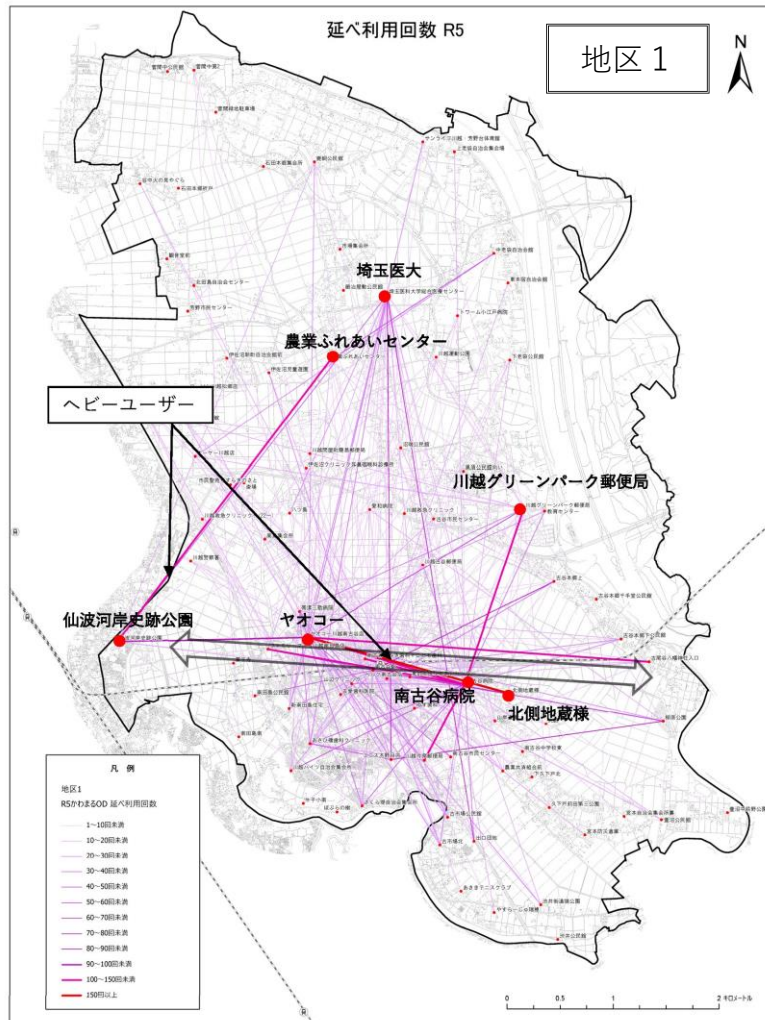
- 市全体では35%未満のエリアがほとんどのところ、地区2では人口密度の高くないエリア（寿町、日東町）で高齢化率40%以上の箇所が見られる。また、地区3では、高齢化率30%以上の分布が他の地区よりも広い状況となっている。



4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／③利用者OD）

(1) 利用者OD（地区1・地区2）

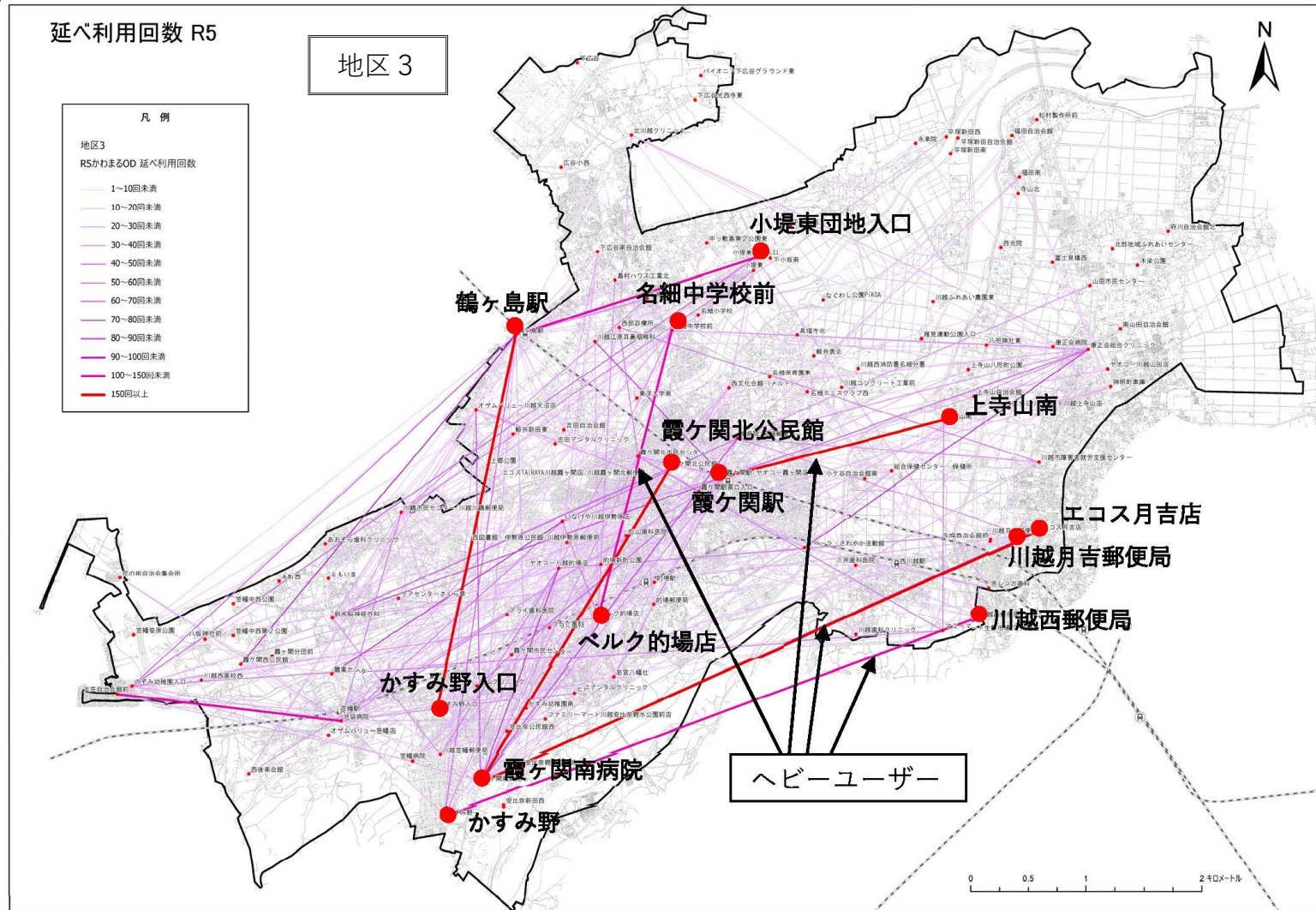
- 地区1：南古谷病院との東西に比較的近距离のOD、埼玉医科大学総合医療センターとの南北に移動距離の長いODが多い。
- 地区2：南大塚駅から新河岸駅エリア間の東西移動と商業施設・医療施設への南北移動が中心。



4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／③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。



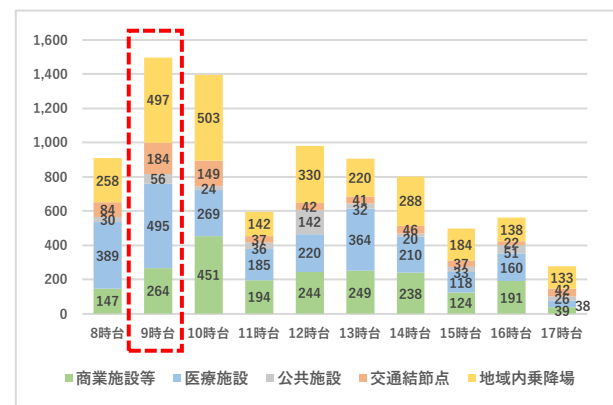
4 見直しに向けた検討状況（① 現状分析／④時間帯別乗降場利用状況）

(1) 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。

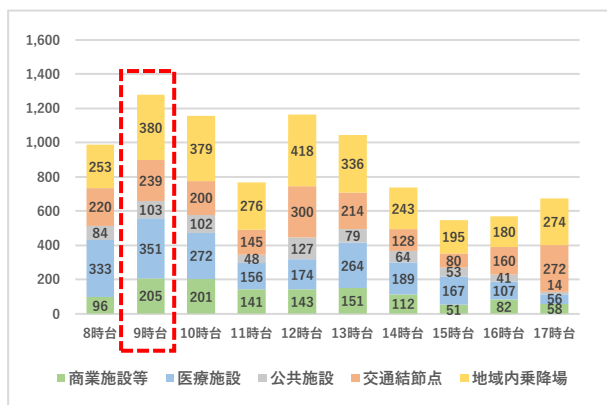
地区1

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



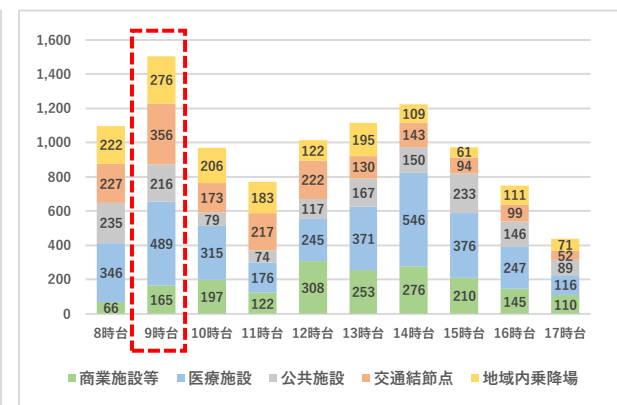
地区2

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

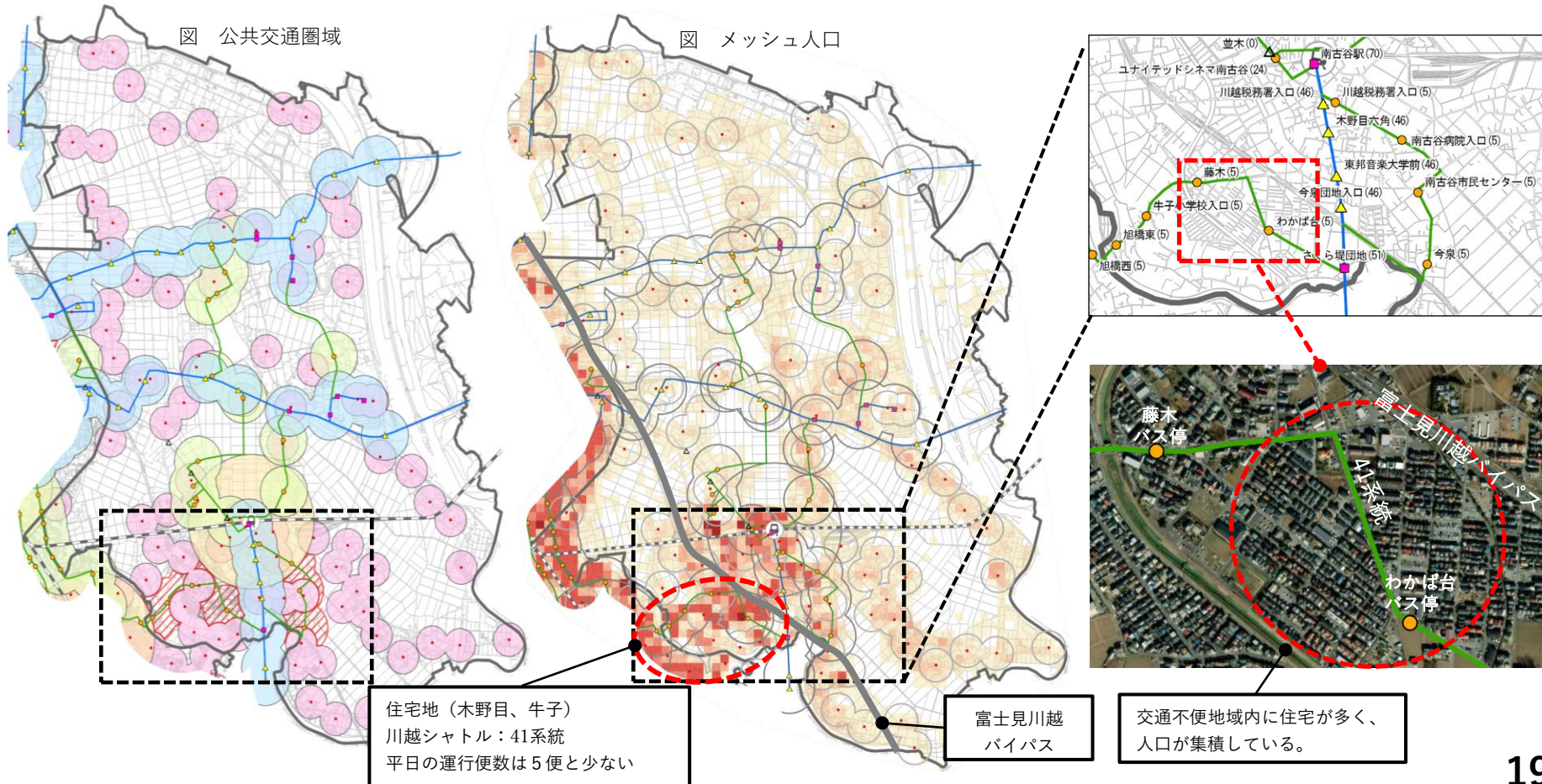
1 現状分析

2 課題

4 見直しに向けた検討状況（② 課題_地区1）

(1) 公共交通圏域・人口分布

- 川越シャトル41系統の一部のバス停（旭橋東～南古谷病院入口間）は交通不便地域となり、また、南古谷駅周辺や富士見川越バイパス南側まで人口が集積していることから、公共交通が利用しづらい状況が考えられる。
- 具体的には、富士見川越バイパス南側の住宅地（木野目・牛子）について、交通不便地域となり、かわまるの乗降場がない。



4 見直しに向けた検討状況（② 課題_地区1）

(2) 利用者OD

- 埼玉医大への利用は、ヘビーユーザーはいないものの、約30箇所の乗降場とのODペアがあり、南北に移動距離が長いODペアが多く迎車や移動時間が長くなる傾向があることから、前後の予約が取りづらい状況が考えられる。

図 延べ利用回数ODペア

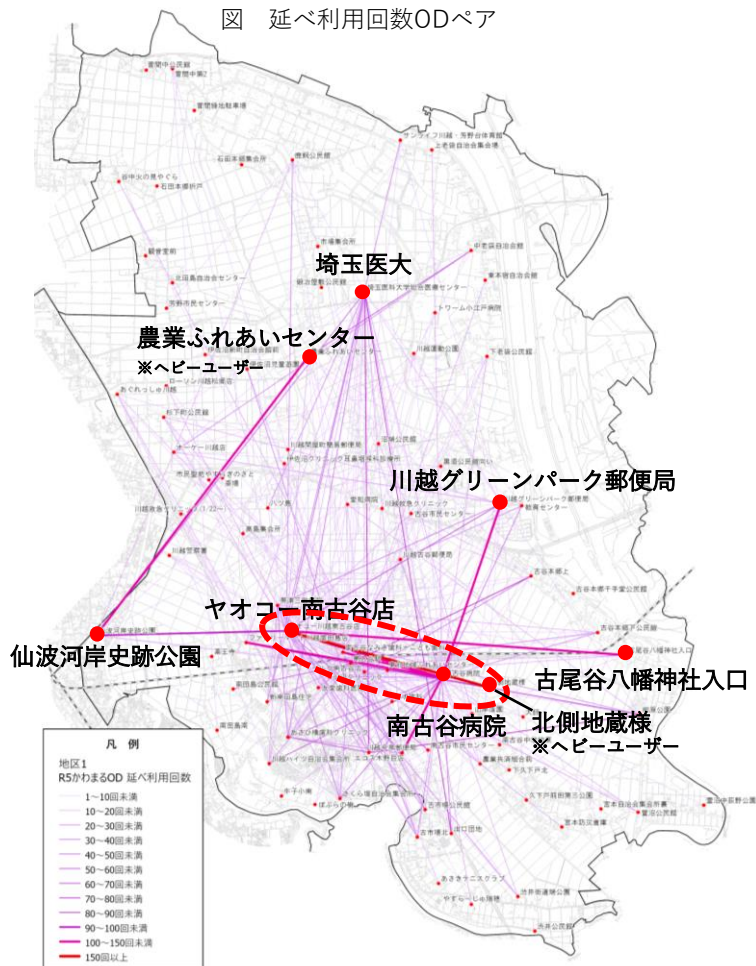


図 時間帯別延べ利用回数OD上位（30回以上）

8時台～10時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
北側地蔵様	ヤオコー川越南古谷店	97
川越グリーンパーク郵便局	南古谷病院	66
エコス木野目店	柳原公園	66
川越今泉郵便局	南古谷病院	56
古尾谷八幡神社入口	ヤオコー川越南古谷店	56
北側地蔵様	南古谷駅	45
南古谷なみき歯科+こども歯科	南古谷病院	44
柳原公園	南古谷駅	42
古谷本郷上	南古谷駅	40
ヤオコー川越南古谷店	川越グリーンパーク郵便局	38
ファミリーマート川越南田島店	南古谷病院	37
川越ハイツ自治会集会所	南古谷病院	37
南田島公民館	南古谷駅	37
ヤオコー川越南古谷店	南古谷病院	35
さくら堤自治会集会所	南古谷病院	33

11時台～13時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
エコス木野目店	埼玉医科大学総合医療センター	74
仙波河岸史跡公園	農業ふれあいセンター	59
ヤオコー川越南古谷店	古尾谷八幡神社入口	59

14時台～17時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
ヤオコー川越南古谷店	北側地蔵様	98
エコス木野目店	あさひ橋歯科クリニック	52
ヤオコー川越南古谷店	仙波河岸史跡公園	37
南古谷駅	古谷本郷上	35

図 延べ利用回数ODペア上位（50回以上）

ODペア	延べ利用回数
ヤオコー川越南古谷店 ⇄ 北側地蔵様	198
川越グリーンパーク郵便局 ⇄ 南古谷病院	141
農業ふれあいセンター ⇄ 仙波河岸史跡公園	124
ヤオコー川越南古谷店 ⇄ 古尾谷八幡神社入口	115
ヤオコー川越南古谷店 ⇄ 南古谷病院	112
川越今泉郵便局 ⇄ 南古谷病院	111
南古谷病院 ⇄ ファミリーマート川越南田島店	111
南古谷病院 ⇄ 南古谷なみき歯科+こども歯科	106
ヤオコー川越南古谷店 ⇄ 仙波河岸史跡公園	93
エコス木野目店 ⇄ 埼玉医科大学総合医療センター	88
南古谷駅 ⇄ 古谷本郷上	88
エコス木野目店 ⇄ 柳原公園	87
南古谷駅 ⇄ 北側地蔵様	72
埼玉医科大学総合医療センター ⇄ 出口団地	71
川越グリーンパーク郵便局 ⇄ ヤオコー川越南古谷店	67
南古谷駅 ⇄ 柳原公園	61
農業ふれあいセンター ⇄ 中老袋自治会館	56
エコス木野目店 ⇄ あさひ橋歯科クリニック	52
南古谷病院 ⇄ 川越ハイツ自治会集会所	51
南古谷駅 ⇄ ファミリーマート川越南田島店	50

4 見直しに向けた検討状況（② 課題_地区1）

(3) 時間帯別乗降場利用状況

- 時間帯別カテゴリ別利用状況をみると、8時台から9時台にかけて医療施設（主に南古谷病院）の利用が増加し、9時台から10時台にかけて商業施設（主にヤオコー川越南古谷店）の利用が増加していることから、この時間帯は利用が多く予約が取りづらい状況が考えられる。11時～11時30分は運転士の休憩時間のため11時台の利用が減少し、12時台で増えていることから、11時台の休憩時間帯への需要が見込まれる。

図 時間帯別カテゴリ別延べ利用回数（R5）

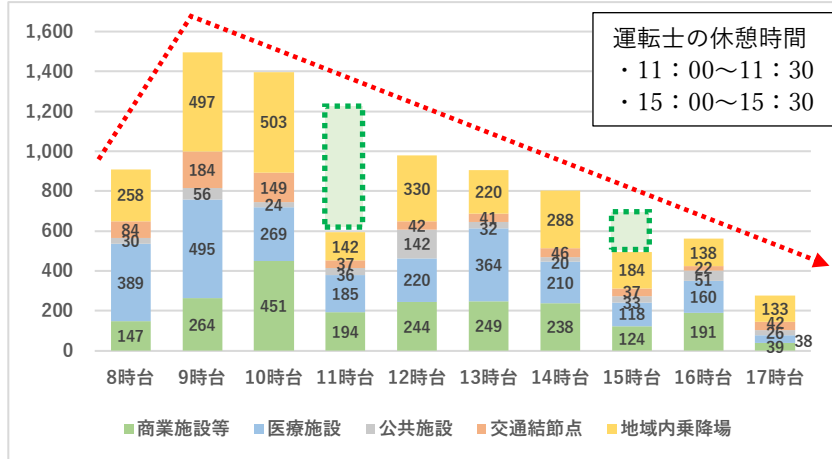


図 延べ利用回数上位10位乗降場（R5）

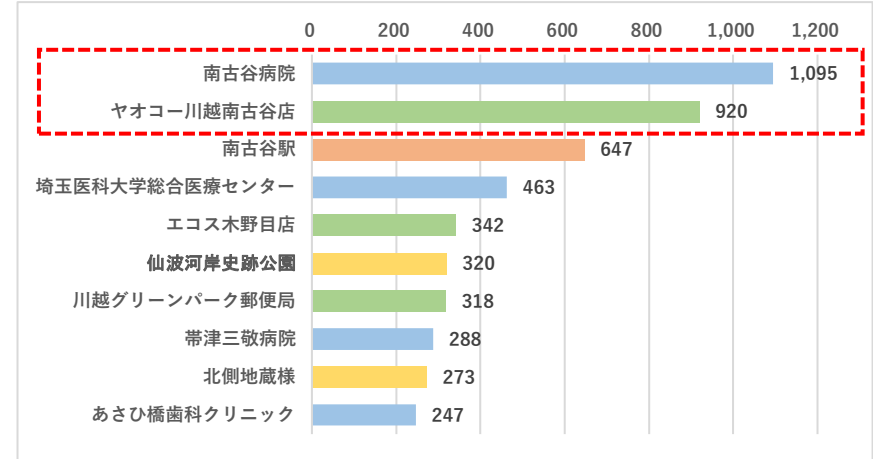
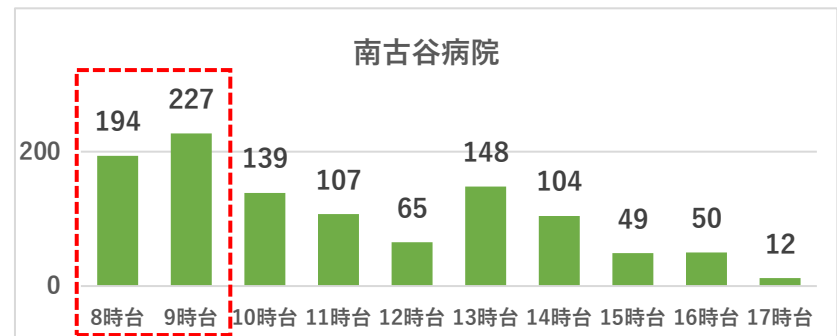
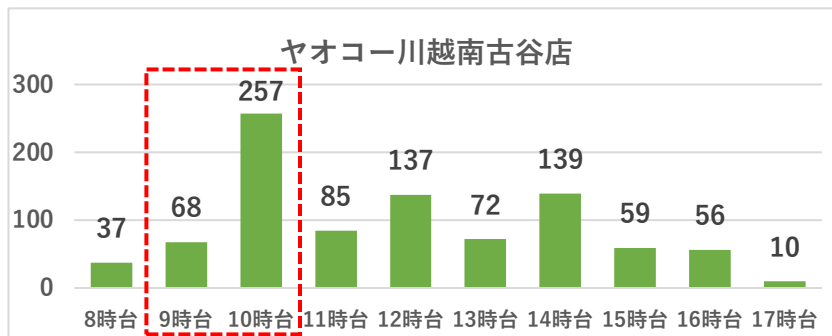


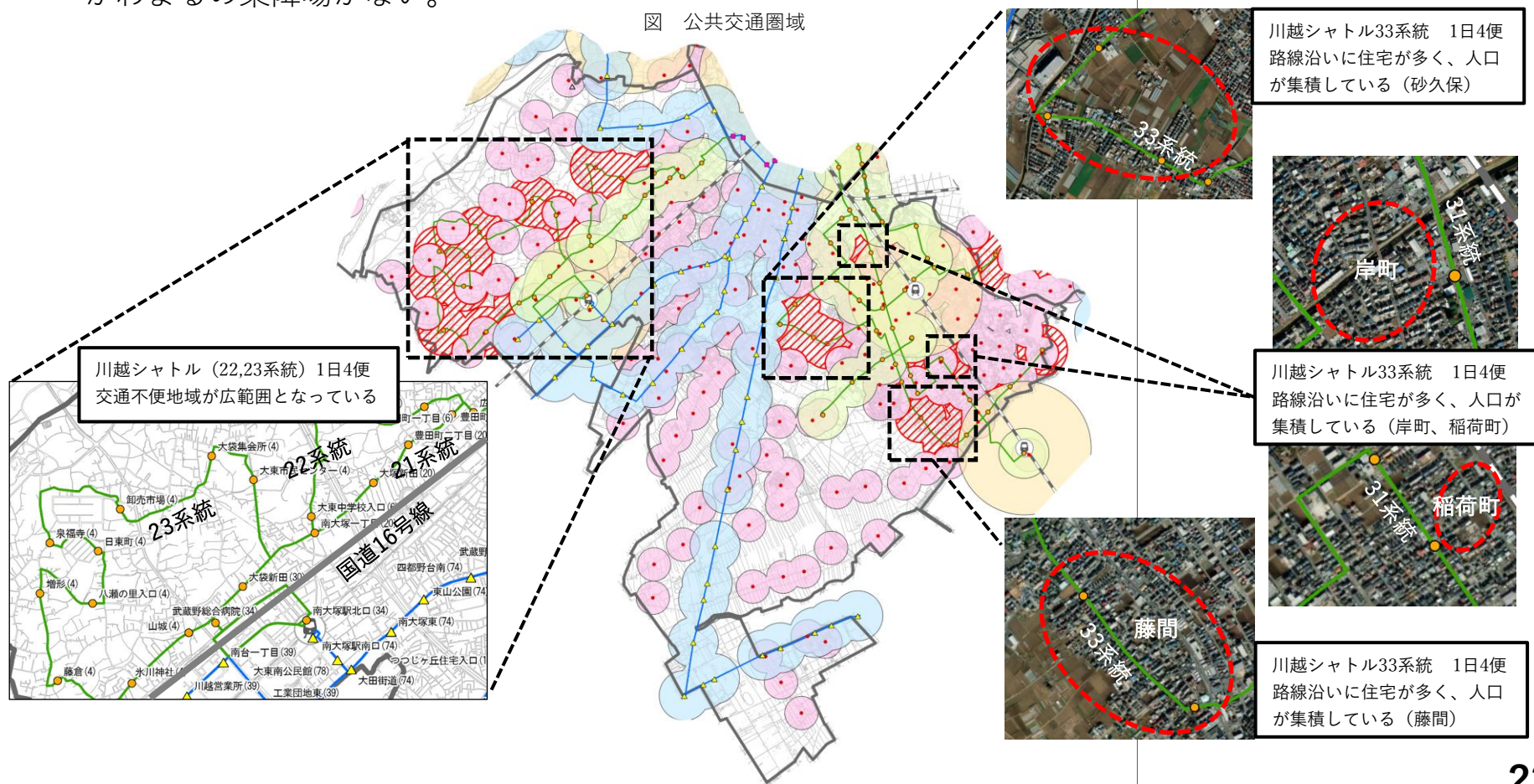
図 時間帯別延べ利用回数（R5）



4 見直しに向けた検討状況（**2** 課題_地区2）

(1) 公共交通圏域

- 川越シャトル22,23,31,33系統は、一日の運行便数が6便未満であることから交通不便地域となり、また、路線沿いには住宅が多く人口が集積していることから、公共交通が利用しづらい状況が考えられる。
- 具体的には、大東地区のほぼ全域、砂久保、岸町、稲荷町、藤間について、交通不便地域となり、かわまるの乗降場がない。



4 見直しに向けた検討状況（**2** 課題_地区2）

(2) 人口分布

- 鉄道沿線から約1,000mの範囲に住宅が広がり人口密度が高くなっている。
- 川越総合卸売市場の南側の大袋新田は、農地と住宅が混在し人口密度が高くなっている。また、日東町は高齢化率が45%以上と高く、川越シャトル23系統の圏域内だが運行便数が少ないことから交通不便地域となっている。

図 メッシュ人口（70歳以上）

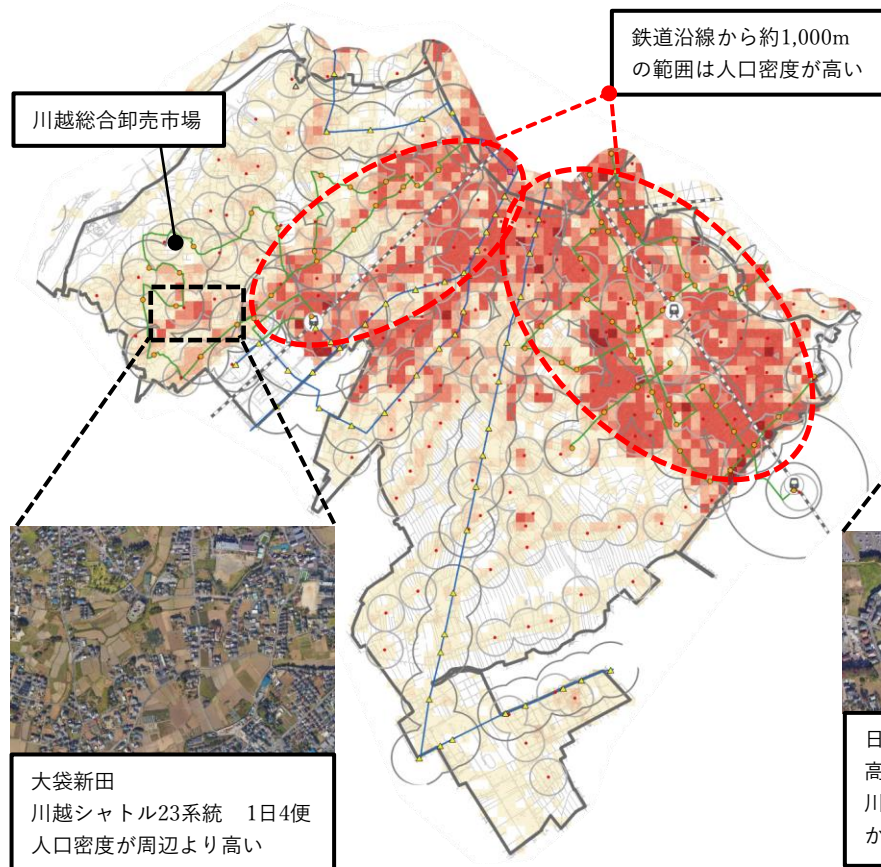
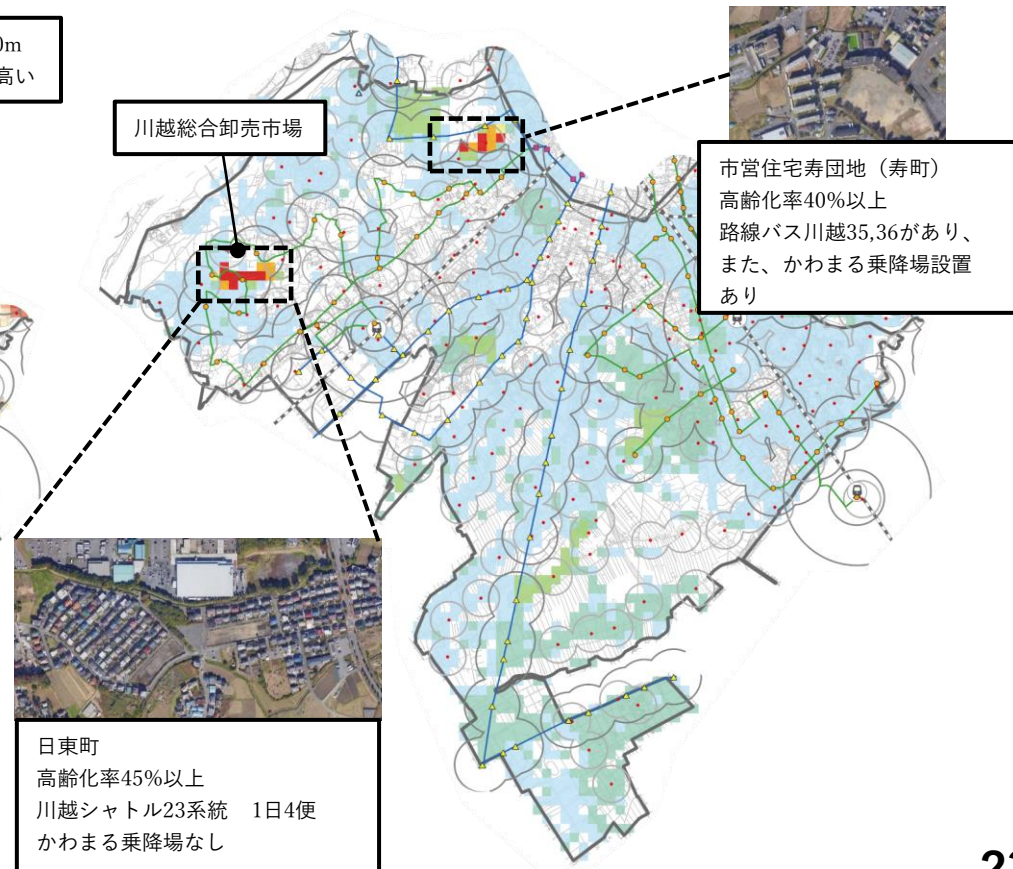


図 メッシュ人口（高齢化率）



4 見直しに向けた検討状況（② 課題_地区2）

(3) 利用者OD

- 東西の移動距離が長いODペアは迎車や移動時間が長くなる傾向にあり、前後の予約が取りづらい状況が考えられる。また、上福岡駅西口乗降場とのODペアが多く、同乗降場への運行後は市内に戻る時間が必要となる。

図 延べ利用回数ODペア

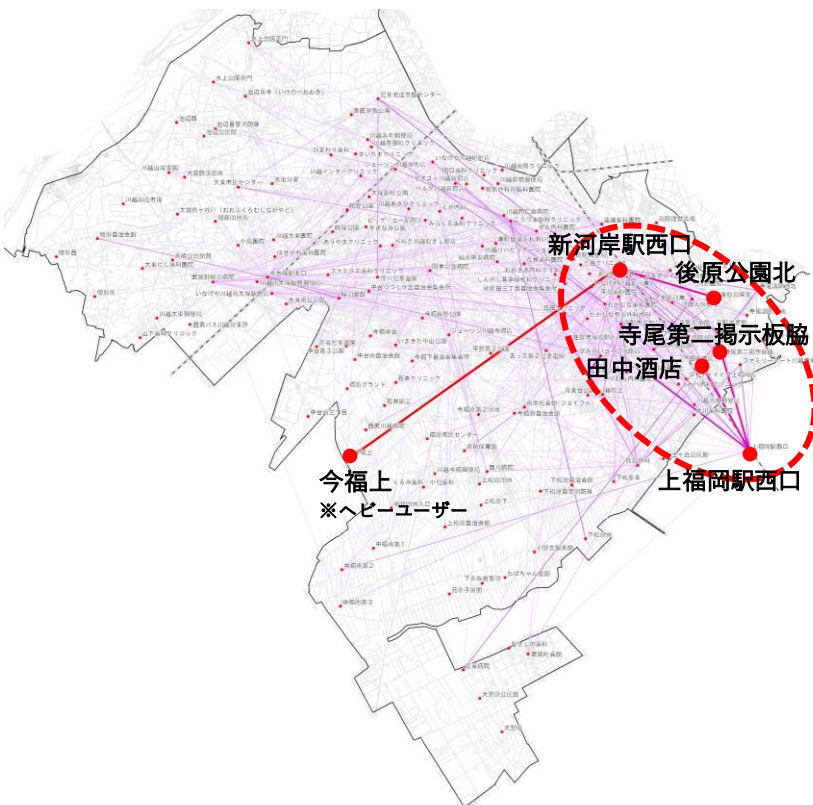


図 時間帯別延べ利用回数OD上位（30回以上）

8時台～10時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
寺尾第二揭示板脇	上福岡駅西口	50
三谷商店前	コープみらいコープ高階店	47
上福岡駅西口	きりむら内科医院	39
寺尾公民館	新河岸駅西口	34
高階分団	新河岸駅西口	34
後原公園北	新河岸駅西口	31
高階分団	児童発達支援センター	31

11時台～13時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
今福上	新河岸駅西口	134
コープみらいコープ高階店	三谷商店前	47
田中酒店	上福岡駅西口	45
上福岡駅西口	寺尾第二揭示板脇	37
緑向会館	南大塚駅北口	32
たかしな歯科医院	川越寿町郵便局	30

14時台～17時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
新河岸駅西口	三谷商店前	158
新河岸駅西口	後原公園北	38
新河岸駅西口	今福上	38

図 延べ利用回数ODペア上位（50回以上）

ODペア	延べ利用回数
新河岸駅西口 ⇄ 今福上	356
上福岡駅西口 ⇄ 寺尾第二揭示板脇	118
上福岡駅西口 ⇄ 田中酒店	115
新河岸駅西口 ⇄ 後原公園北	111
きりむら内科医院 ⇄ 上福岡駅西口	98
コープみらいコープ高階店 ⇄ 三谷商店前	95
新河岸駅西口 ⇄ 寺尾公民館	68
上福岡駅西口 ⇄ ファミリーマート川越寺尾店	67
新河岸駅西口 ⇄ 高階分団	64
児童発達支援センター ⇄ 高階分団	60
コモディイダ上福岡店 ⇄ 上福岡駅西口	59
川越寿町郵便局 ⇄ たかしな歯科医院	58
新河岸駅西口 ⇄ 寺尾第二揭示板脇	58
こうづま眼科クリニック ⇄ 下松原南	56
富家病院 ⇄ 寺尾調節池北	54
南大塚駅北口 ⇄ 緑向会館	53
ヤオコー川越藤間店 ⇄ 新河岸駅西口	51
高階南公民館 ⇄ 津田人形制作	51

4 見直しに向けた検討状況（**2** 課題_地区2）

(4) 時間帯別乗降場利用状況

- 新河岸駅と上福岡駅周辺の人口密度が高いエリア（高階地区）の乗降場利用が多い。
- 時間帯別カテゴリ別利用状況をみると、運転士の休憩時間帯である11時～11時30分は利用が少なく、12時台で利用が増えていることから、11時台の休憩時間帯への需要が見込まれる。

図 乗降場利用状況（R 5）

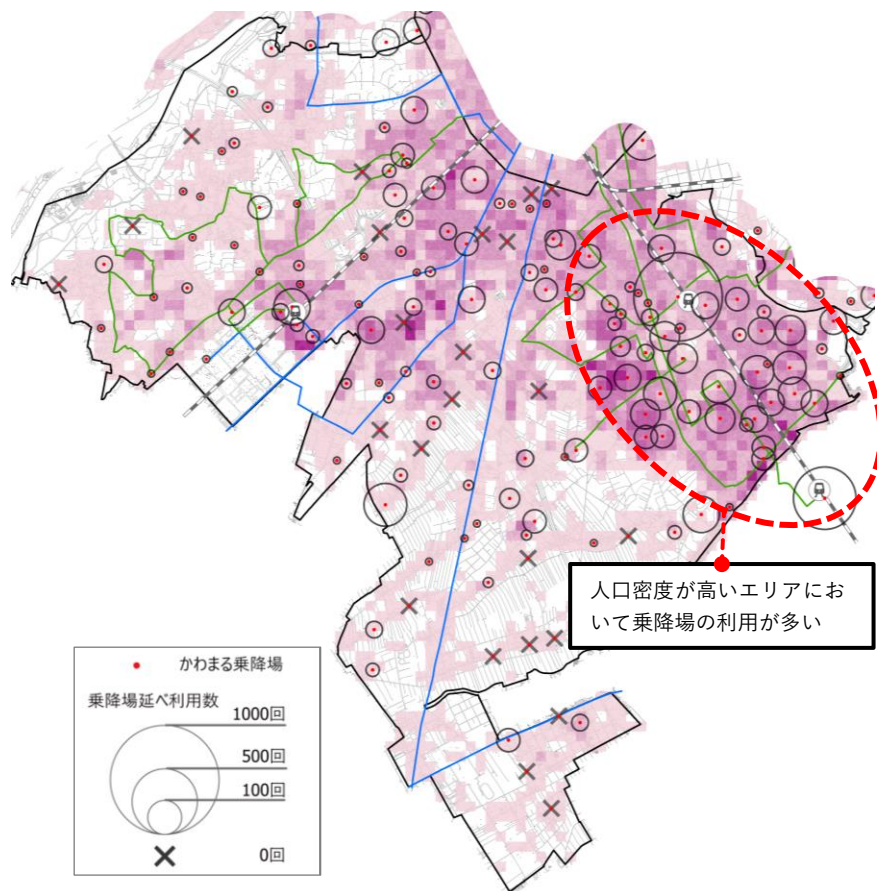


図 時間帯別カテゴリ別延べ利用回数（R 5）

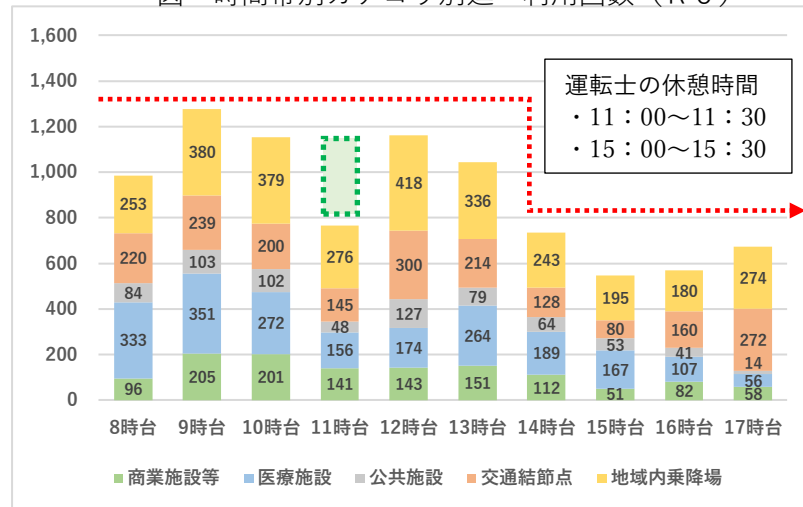
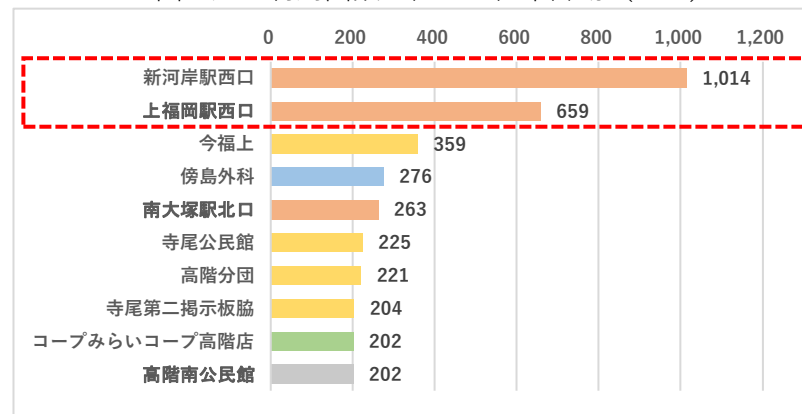


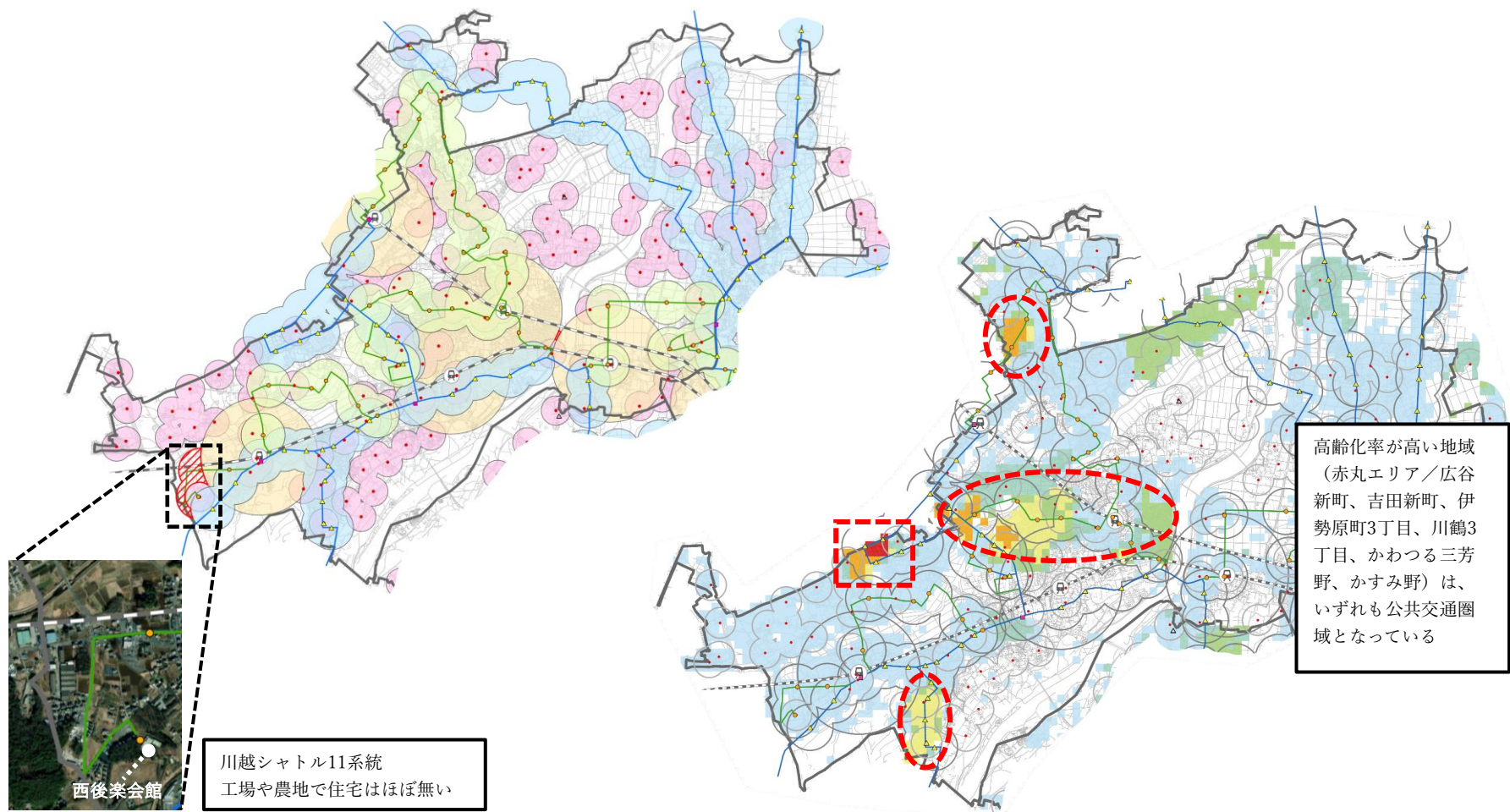
図 延べ利用回数上位10位乗降場（R 5）



4 見直しに向けた検討状況（〔2〕課題_地区3）

(1) 公共交通圏域・人口分布

- 川越シャトル11系統のうち「上野～西後楽会館」バス停は、一日の運行便数が6便未満であることから交通不便地域となるが、当該地域は工場や農地で住宅はほぼ無い。



4 見直しに向けた検討状況（② 課題_地区3）

(2) 利用者OD

- 地域内乗降場と交通結節点のODペアの分布が広範囲で、目的地が分散し移動距離が長いODペアも多く、迎車や乗車時間が長くなる傾向にあるため、前後の予約が取りづらい状況が考えられる。また、入間川を渡る際には乗車や迎車時間が長くなる。

図 延べ利用回数ODペア

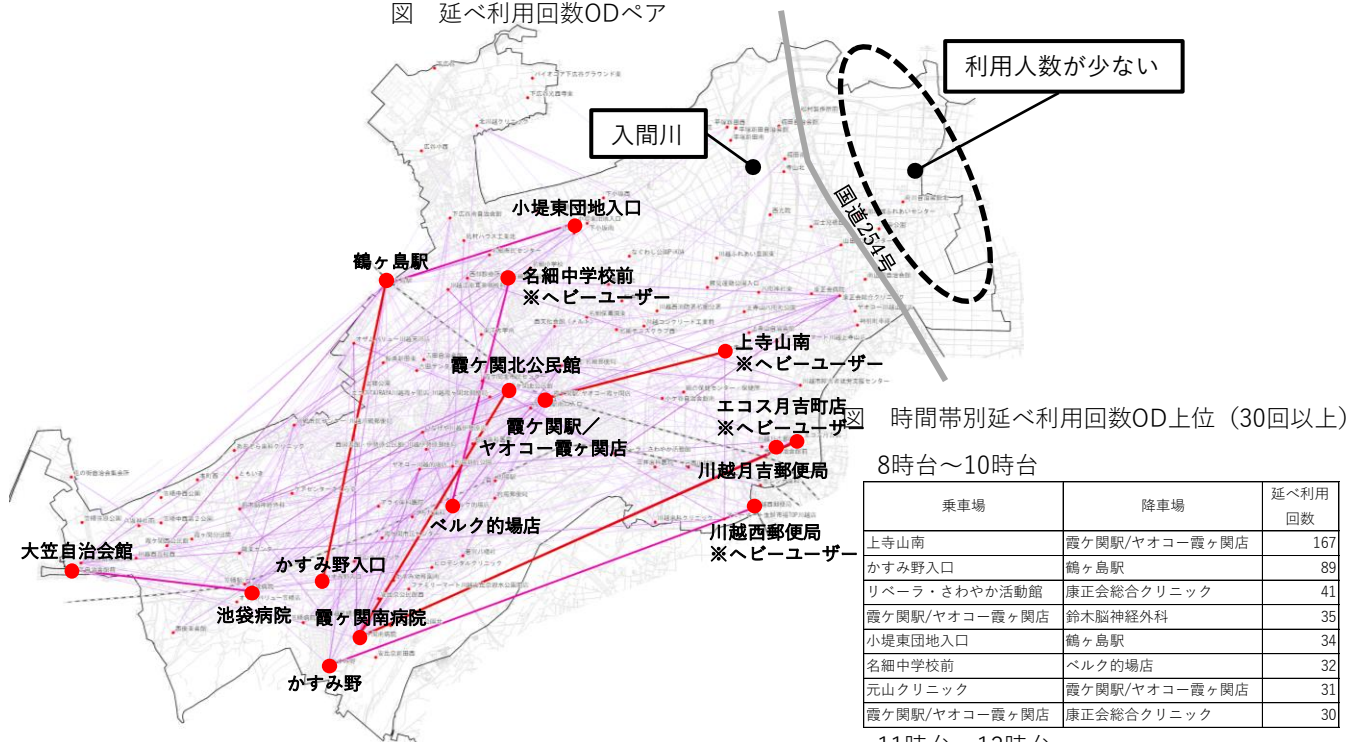


図 延べ利用回数ODペア上位 (50回以上)

ODペア	延べ利用回数
霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店 ⇄ 上寺山南	220
霞ヶ関南病院 ⇄ 霞ヶ関北公民館	198
かすみ野入口 ⇄ 鶴ヶ島駅	177
エコス月吉店 ⇄ 霞ヶ関南病院	171
鶴ヶ島駅 ⇄ 小堤東団地入口	130
川越西郵便局 ⇄ かすみ野	122
池袋病院 ⇄ 大笠自治会館前	116
ベルクの場店 ⇄ 名細中学校前	107
川越月吉郵便局 ⇄ 霞ヶ関南病院	102
霞ヶ関西公民館 ⇄ 鶴ヶ島駅	81
ヤオコー川越の場店 ⇄ 霞ヶ関南病院	78
康正会総合クリニック ⇄ リベラ・さわやか活動館	75
いなげや川越伊勢原店 ⇄ 職業センター	74
岸病院/名細郵便局 ⇄ 霞ヶ関南病院	69
川越江原耳鼻咽喉科 ⇄ 霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	68
鈴木脳神経外科 ⇄ 霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	65
オザムバリュウ川越天沼店 ⇄ 霞ヶ関南病院	50

時間帯別延べ利用回数OD上位 (30回以上)

8時台～10時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
上寺山南	霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	167
かすみ野入口	鶴ヶ島駅	89
リベラ・さわやか活動館	康正会総合クリニック	41
霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	鈴木脳神経外科	35
小堤東団地入口	鶴ヶ島駅	34
名細中学校前	ベルクの場店	32
元山クリニック	霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	31
霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	康正会総合クリニック	30

11時台～13時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
川越西郵便局	かすみ野	122
鶴ヶ島駅	小堤東団地入口	76
ヤオコー川越の場店	霞ヶ関南病院	58
上寺山南	霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	31
霞ヶ関駅/ヤオコー霞ヶ関店	川越江原耳鼻咽喉科	30

14時台～17時台

乗車場	降車場	延べ利用回数
霞ヶ関南病院	霞ヶ関北公民館	98
鶴ヶ島駅	かすみ野入口	88
エコス月吉店	霞ヶ関南病院	83
霞ヶ関北公民館	霞ヶ関南病院	82
霞ヶ関南病院	エコス月吉店	81
鶴ヶ島駅	霞ヶ関西公民館	76
いなげや川越伊勢原店	職業センター	57
霞ヶ関南病院	川越月吉郵便局	50
川越月吉郵便局	霞ヶ関南病院	41
池袋病院	大笠自治会館前	37
霞ヶ関南病院	岸病院/名細郵便局	33

4 見直しに向けた検討状況（② 課題_地区3）

（3）時間帯別乗降場利用状況

- 利用回数が多い乗降場が分散しているため、目的地の方向が違う場合は予約が取りづらい状況が考えられる。また、運転士の休憩時間帯である11時～11時30分は利用が少なく、12時台で利用が増えていることから、11時台の休憩時間帯への需要が見込まれる。

図 乗降場利用状況（R 5）

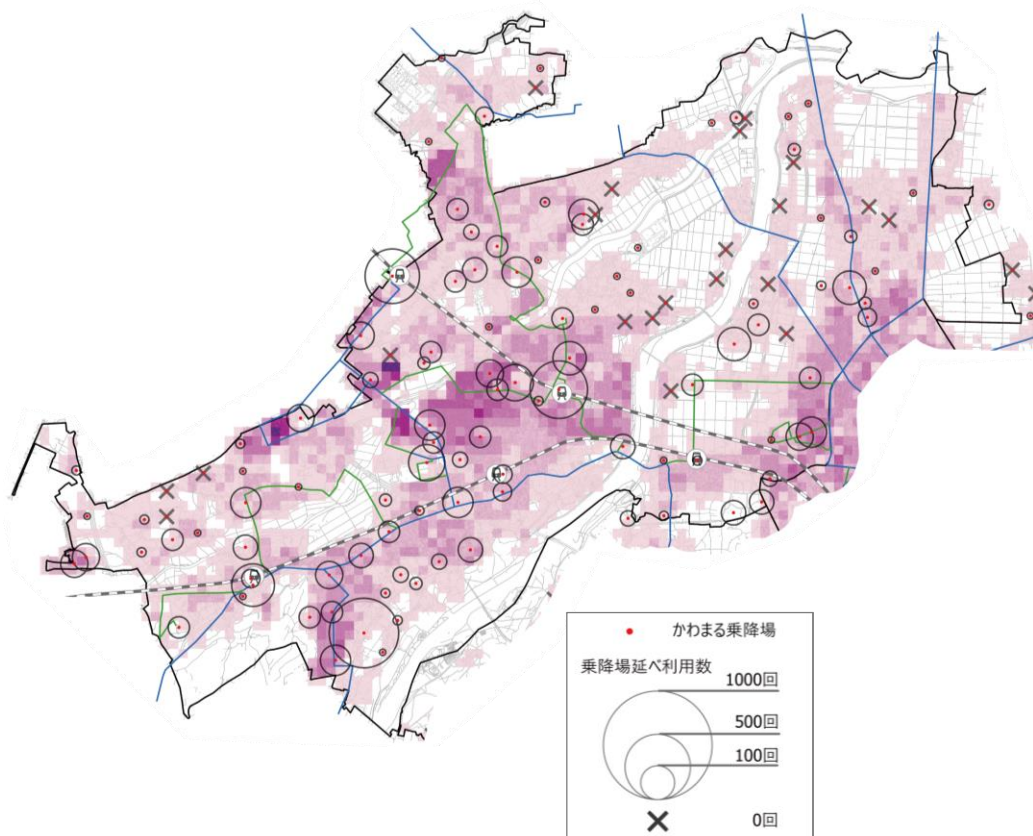


図 時間帯別カテゴリ別延べ利用回数（R 5）

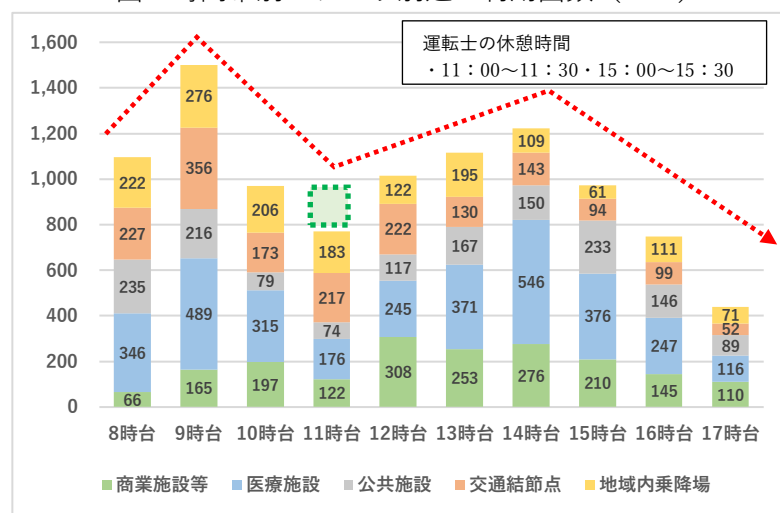
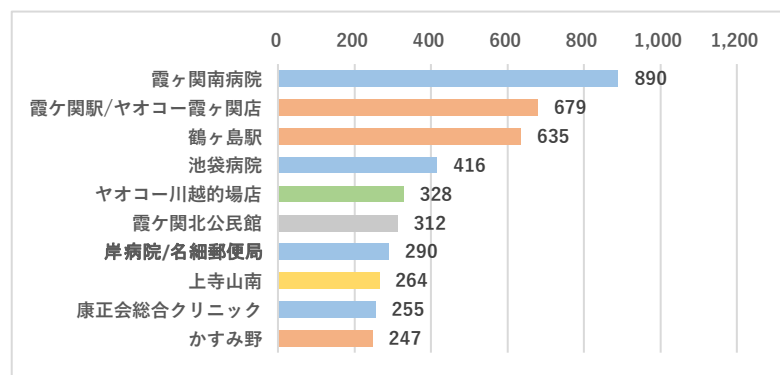


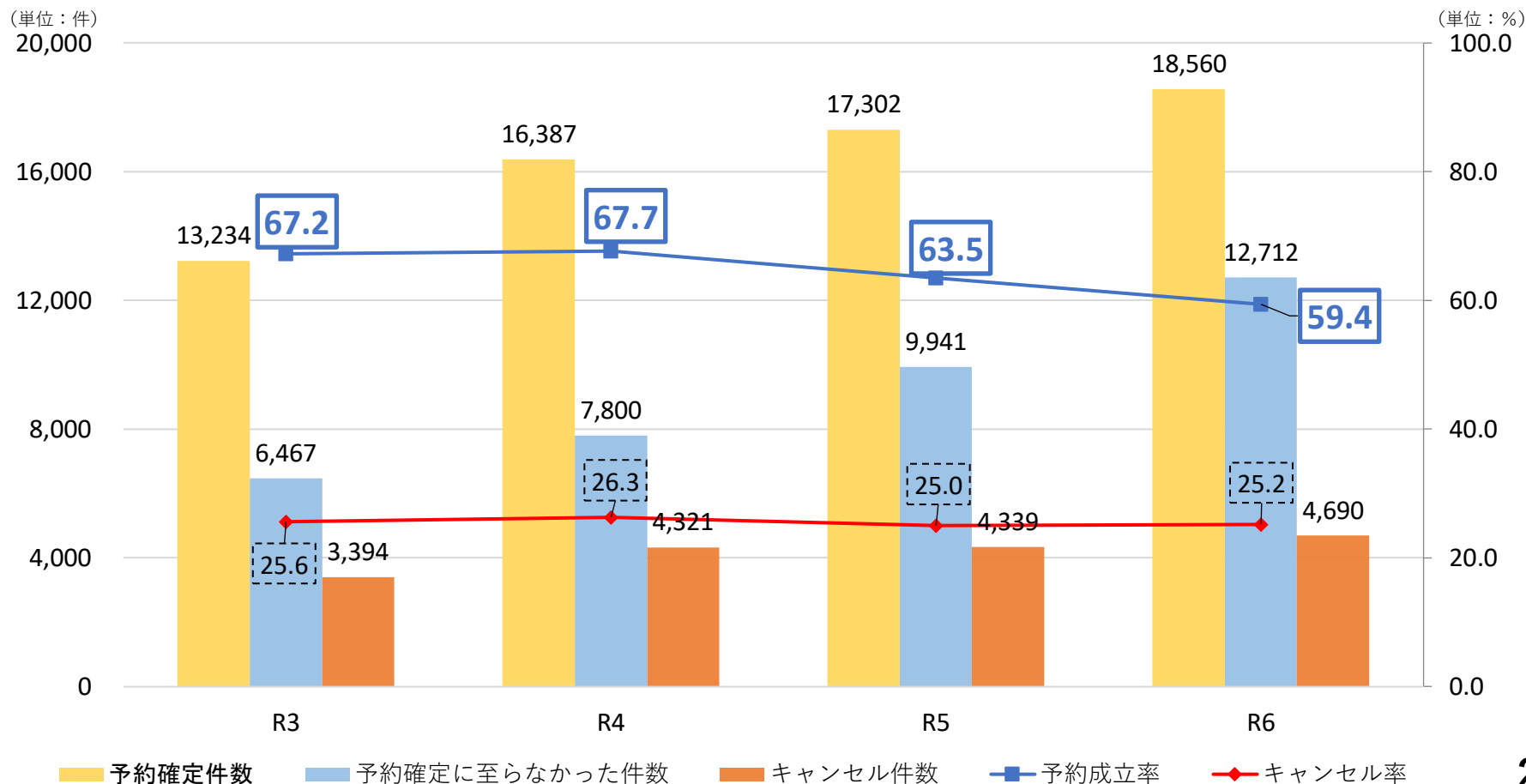
図 延べ利用回数上位10位乗降場（R 5）



4 見直しに向けた検討状況（② 課題_予約成立率）

(1) 予約成立率（直近4年間）

- 直近4年間の推移を見ると、予約確定件数は増加傾向にあるものの、予約確定に至らなかった件数及びキャンセル件数も増加傾向にある。
- 予約成立率は減少傾向にあり、直近のR6年度は「59.4%」となっている。



4 見直しに向けた検討状況（2 課題_予約成立率／地区別_R6）

(1) 予約成立率（令和6年度）

○ 地区別で予約成立率は異なるものの、地区2が最も低い「49.4%」となっている。

令和6年度	合計
① 予約確定件数	18,560件
② 予約確定に至らなかった件数	12,712件
予約成立率 $((①)/(①+②))$	59.4%

● 地区別予約成立率

地区1	合計	地区2	合計	地区3	合計
① 予約確定件数	5,073件	① 予約確定件数	6,191件	① 予約確定件数	7,296件
② 予約確定に至らなかった件数	1,795件	② 予約確定に至らなかった件数	6,345件	② 予約確定に至らなかった件数	4,572件
予約成立率 $((①)/(①+②))$	73.9%	予約成立率 $((①)/(①+②))$	49.4%	予約成立率 $((①)/(①+②))$	61.5%

4 見直しに向けた検討状況（**② 課題_要望事項**）

(1) 要望事項

- これまでに市に寄せられた主な要望事項は以下のとおり。
※R5.6登録者向けアンケート調査結果、市への要望書、電話・窓口等における利用者からの意見等

【予約関係】

- 希望する時間の予約が取れない
- 電話の予約開始時間（朝8時）に電話をしても予約が取れない
- インターネットの予約開始時間（深夜2時）に起きても希望する時間の予約が取れないことがある
- 急な用事で利用をしたくても予約が取れない
- 行きは希望の時間が取れても帰りが取れず、仕方なくキャンセルをすることがある

【乗降場関係】

- 自宅から乗降場まで遠い
- 乗降場まで歩くことが困難なため、住んでいる地域に乗降場を増やして欲しい
- 自治会集会所に乗降場を設置してほしい
- 目的地まで離れているため、しばらく歩く必要がある

【車両関係】

- 車両台数を増やして欲しい

4 見直しに向けた検討状況（**②** 課題_まとめ）

(1) 課題と見直しに向けた方向性

- これまでに記載した現状分析と課題から、今後対応すべき課題と見直しに向けた方向性を以下のとおり整理。

課題① 交通不便地域等への乗降場設置

- かわまるの運行時間帯である平日8時から18時において、1日6便未満の川越シャトルのバス停300m圏域（交通不便地域）。
- 川越シャトルのバス停圏域のため乗降場が未設置となっている交通不便地域への対応。
- 自治会や地域の団体等から乗降場設置の要望を受けているが、川越シャトルのバス停圏域のため設置が出来ていない地域への対応。

見直しに向けた方向性① 乗降場設置基準の策定
（本日ご審議いただきたい事項）

4 見直しに向けた検討状況（② 課題_まとめ）

(1) 課題と見直しに向けた方向性

課題② 予約成立率の改善

- 午前中や平日に利用が集中。
- 11時及び15時台のかわまる乗務員の休憩時間帯における需要への対応。
- R6予約成立率は「59.4%」と減少傾向。また、「希望する予約が取れない」との意見が多く寄せられていることへの対応。

予約が取れず利用ができない ⇒ かわまるの運行目的である「交通空白地域における市民の移動支援」を果たせていない？

見直しに向けた方向性② 追加車両導入の検討 (次回以降の審議事項)

※追加車両導入の検討に当たり、導入区域、導入曜日、導入時間帯等について、利用者の利便性向上や費用対効果等を踏まえた導入手法について、交通施策庁内検討委員会にて審議中。

このため、庁内での方向性が定まり次第、次回以降の交通政策審議会にて審議予定

5 見直しに向けた方向性

(乗降場設置基準の策定)

5 見直しに向けた方向性（乗降場設置基準の策定）

審議事項①：交通不便地域の設定

策定の背景

交通空白地域を解消するための地域内乗降場の設置は、これまで鉄道駅及びバス停からの直線距離を基準とし、バス路線の運行便数の他、バス停留所等がある地点との高低差・勾配等の地理的条件は考慮していない。

また、バス路線の運行便数が極端に少ない地域であっても、運行便数に関わらず、バス停留所が設置されていることを以って交通空白地域とはしていない。

しかしながら、今後の高齢化の進展や多様化する移動ニーズ等の地域の実情を考慮すると、交通空白地域外（公共交通圏域）であっても、かわまるの乗降場を設置することに一定の合理性が認められることから、運行便数を考慮した利用者目線での考えが必要。

新たに「交通不便地域」を定め、当該地域における地域内乗降場の設置を可能にしようとするもの。

【交通不便地域】

かわまるの運行時間帯である平日 8 時から 18 時において、1 日 6 便未満の川越シャトルのバス停 300m 圏域

交通不便地域への乗降場設置は、運行便数が少ないことから川越シャトルを利用できない地域に乗降場を設置するものであり、既存の川越シャトル路線の維持を図りつつ、川越シャトルと一体となって移動の足を確保しようとするもの。

➤ 既存の公共交通との棲み分けや影響を抑えたうえで利便性向上を図るもの。

5 見直しに向けた方向性（乗降場設置基準の策定）

審議事項②：自治会集会所の取扱変更

自治会集会所は、かわまる運行開始時から「地域内乗降場」として設置をしているところ、交通空白地域外（公共交通圏域）にある自治会集会所は、交通空白地域ではないことから乗降場を設置しておらず、運行開始以降、自治会や地域の団体から度々設置要望を受けている状況。
このため、「乗降場設置基準」の策定に合わせ、自治会集会所の乗降場カテゴリの取扱いを変更する。

自治会集会所は地域住民の交流や活動を支援する場であることから、公共の用に供する施設性を考慮し、地域内乗降場ではなく「公共施設等」として設置を行う。

【乗降場カテゴリ案】

カテゴリ	概要
商業施設等	総合スーパー、食料品スーパー、郵便局等の日常生活に不可欠な機能を有し、日常的な利用が多い施設
医療施設	病院、診療所、歯科診療所等の医療施設
公共施設等	市民センター、公民館、図書館、文化施設、 自治会集会所 等の市民の利用が多い施設
交通結節点	鉄道駅、主要なバス停留所等の公共交通機関を利用する施設
地域内乗降場	交通空白地域にある地域の公園、運動広場、児童遊園、ごみ集積所、駐車場等の地域住民の利便に寄与する場所

※自治会集会所以外は変更無し

5 見直しに向けた方向性（乗降場設置基準の策定）

【参考】乗降場設置までの流れ

- 現在の運用は以下のとおり。今回の審議事項である「交通不便地域における地域内乗降場」及び「自治会集会所」への乗降場設置についても、同様の事務手続きにより乗降場を設置。

【乗降場設置条件】

新たに乗降場を設置する場合、既存の乗降場から200m圏内には設置をしない。ただし、実態として道路距離が200m以上離れている場合や、既存の乗降場から200m圏内であっても、踏切、河川、幹線道路、その他高低差・勾配等の地理的条件を考慮し、道路構造上、慢性的に移動に時間がかかるなど、一定程度の制限が確認でき、乗降場設置が必要と認められる場合には、設置に向けた検討を行う。

① 要望書受領

- 自治会又は地域の団体等からの要望によるものとし、個人や企業等から要望があった場合は、乗降場設置場所に所在する自治会又は地域の団体等を通じた要望受付とする。また、地域の団体等からの要望の場合、乗降場設置場所に所在する自治会と協議を行う。

② 確認事項

- 乗降場設置場所は交通空白地域内（又は交通不便地域内）にあるか。
- 乗降場設置場所は道路上か道路以外の民地等か。
- 乗降場設置場所の地権者、敷地管理者からの合意が得られているか。
- 安全な乗降環境が確保できるか（※）
- 乗降場設置場所は利用者及びかわまる乗務員が視認しやすい場所となっているか。

（※）バス停留所安全性確保対策実施要領に規定するバス停留所（いわゆる危険バス停）の条件を準用し、乗降安全上問題ないことを運行事業者の意見と共に確認する。また、道路交通法に則り、曲り角、坂の頂上、交差点、踏切の付近等は避けるものとする。

5 見直しに向けた方向性（乗降場設置基準の策定）

(5) 乗降場設置までの流れ

③ 協議事項

- 乗降場の設置場所（住所、施設等名称）
- 乗降場サインの種類（サインポスト、プレート、杭）
- 乗降場の名称

④ 同意書受領

- 「デマンド型交通かわまる乗降場設置同意書」を受領。

⑤ 庁内稟議

- 乗降場設置場所、乗降場設置区域、乗降場カテゴリ、乗降場サインの種類、乗降場名称、利用開始日等について稟議を諮る。
- 道路上の乗降場設置の場合、道路管理者への道路占用許可申請及び警察への道路使用許可申請手続きを行う。

⑥ 乗降場設置

乗降場設置基準は、交通政策審議会にて協議が調い次第、速やかに策定に向けた手続きを進める。

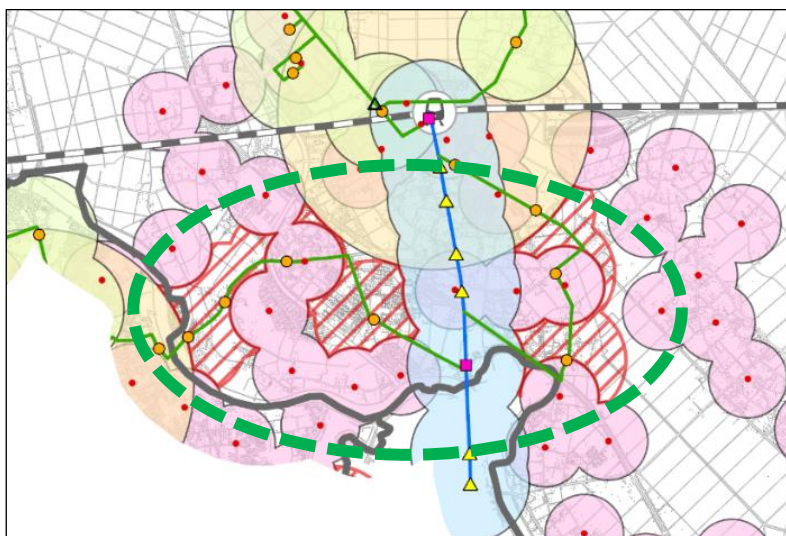
5 見直しに向けた方向性（乗降場設置基準の策定）

【参考】要望を受けて乗降場設置が可能となる箇所

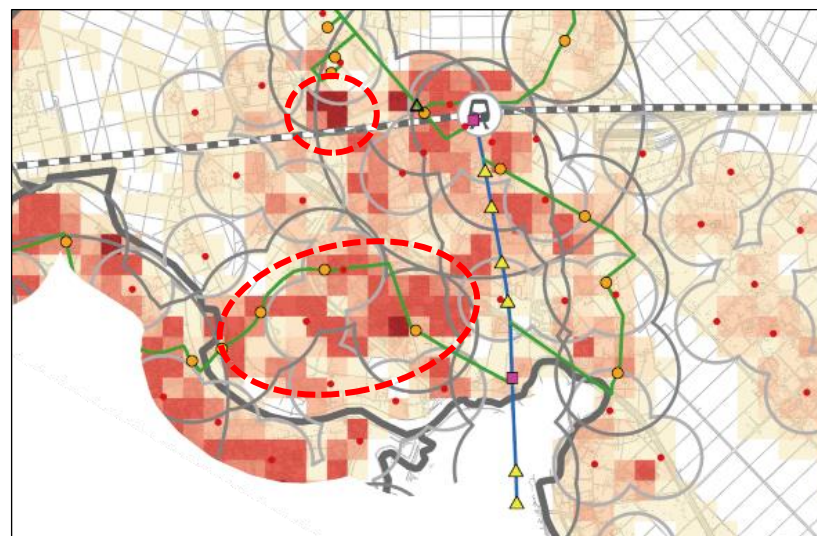
- 今後、以下に示した箇所において乗降場設置の要望を受けた場合、設置に向けた検討を進める。

■地区1

交通不便地域と指定する箇所



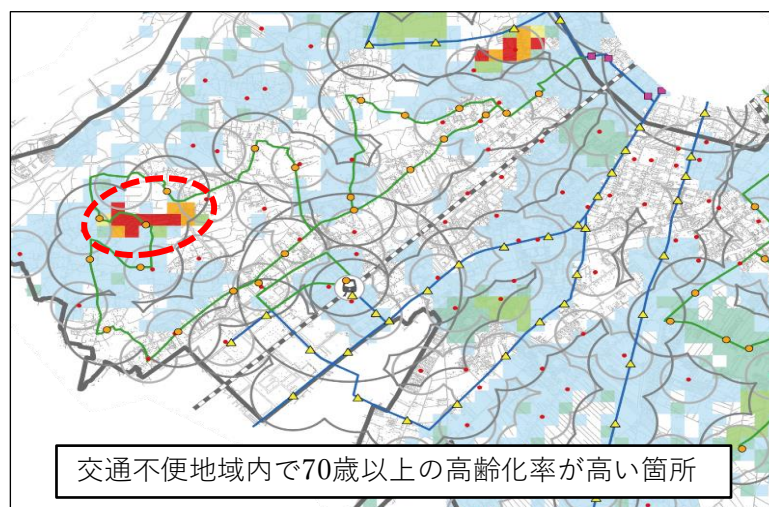
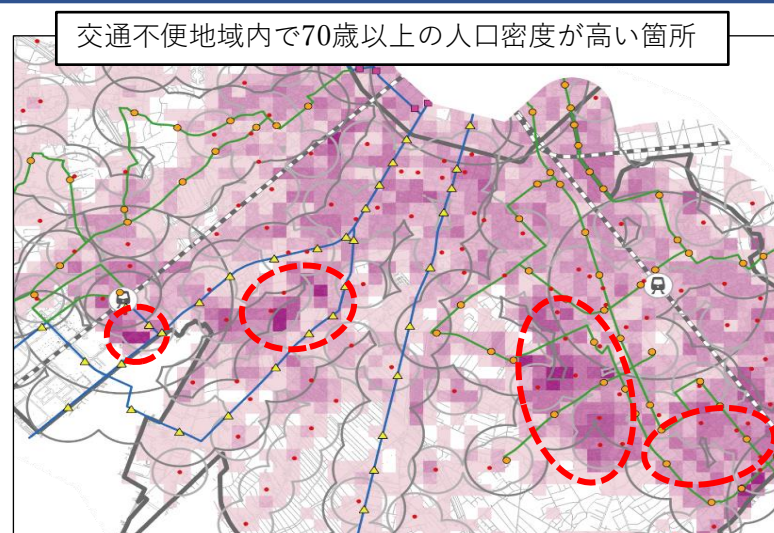
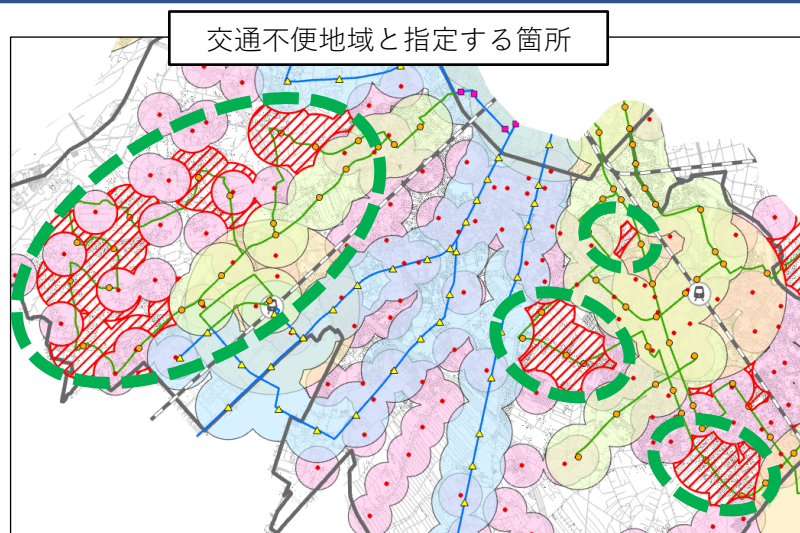
交通不便地域内で人口密度が高い箇所



5 見直しに向けた方向性（乗降場設置基準の策定）

【参考】要望を受けて乗降場設置が可能となる箇所

■地区2



6 見直しに向けた方向性の 審議における基本的な考え

6 見直しに向けた方向性の審議における基本的な考え

□ 川越市都市・地域総合交通戦略

川越シャトルは基幹的公共交通を補完する機能を持ち、市民の足として居住地域と乗継拠点や公共施設、商業施設等を結ぶ役割としている。

□ 川越市立地適正化計画

「だれもが移動しやすい公共交通の実現」をまちづくりの目標の1つとし、居住誘導の基本方針として、居住誘導区域の利便性等を確保するため、公共交通の利便性を維持・強化し、地域の特性に応じた公共交通ネットワークを構築するとしている。

- 上記計画の考えを踏まえ、まずは既存の公共交通をしっかりと維持する。そのうえで、かわまるの見直しに当たっては、「鉄道・路線バス・タクシー」に対する影響を最小限とし、これらの輸送資源との「棲み分け」を踏まえた検討が必要。
- 今回の審議事項である交通不便地域への乗降場設置については、川越シャトルの便数が少ない地域の移動の足を確保するものであり、シャトル路線の維持を図りつつ、シャトルとかわまるの両交通で交通空白地域における移動の足を確保するもの。
- 今後の高齢化の進展や多様化する移動ニーズに対応するためには、地域の輸送資源を最大限活用するとともに、公共交通のみではなく「交通と福祉」双方の視点で移動の足を確保していくことが必要。また、バス停や乗降場までの移動に支援が必要な方や、有償での輸送サービスの利用が難しい方への対応を考えた場合、ボランティアや地域の助け合い（互助輸送／道路運送法上の許可・登録を要しない輸送）といった活動も含め、移動の足を確保していくことが求められる。

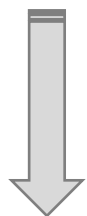
上記の基本的な考えを踏まえ、次回以降、追加車両導入の検討について審議を行う。

7 今後のスケジュール

7 今後のスケジュール（予定）

令和7年度	4月	○諮問 ・デマンド型交通「かわまる」の見直しについて
	8月	○第1回交通政策審議会 ・乗降場設置基準の策定
	11月	○第2回交通政策審議会 ・中間答申 ・追加車両導入の検討
	2月～3月	○第3回交通政策審議会 ・追加車両導入の検討

令和8年度 4月以降



- 最終答申
- 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8月7日時点のものであり、今後の交通施策庁内検討委員会、交通政策審議会における審議状況により、変更となる可能性があります。