

デマンド型交通「かわまる」の 見直しについて

令和7年11月17日（月）

川越市
都市計画部 交通政策課

—目次—

1	かわまるの概要	2
2	かわまるの位置付けの整理	10
3	これまでの審議経過	15
4	利用者数等の分析データ	21
5	見直しに向けたアンケート調査	26
6	今後の審議の方向性について	35
7	今後のスケジュール	38

かわまるの概要

運行時間

毎日 8:00～18:00※年末年始(12月29日～1月3日)運休

利用対象者

川越市に住民登録がある方で、
川越市デマンド型交通かわまるに利用登録している方
※市外にお住まいの方や未登録の方も登録者と同乗する場合は利用可

運賃

分類	適用条件	運賃
大人	中学生から69歳までの方	500円
子ども	未就学児	無料
	小学生	300円
高齢者	70歳以上の方	300円
障害者	障害者手帳等をお持ちの方	300円
	障害者手帳等をお持ちの小学生	150円
	障害者の介護者(1名もしくは2名)	300円
未登録の同乗者(市内・市外いずれも)		500円

運行車両



ワゴンタイプの車両
リフト付きのため車いす
のまま乗車可能

利用方法

1 登録 登録制のサービスのため、まずは利用者登録から

紙で申請

利用者登録申請書を提出
⇒ 登録完了通知到着
⇒ 登録完了

インターネットで申請

かわまる利用者登録申請フォームから
電子申請 ⇒ 登録完了通知到着
⇒ 登録完了

2 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

電話で予約

予約センターに電話
TEL 049-257-8830
(8:00～18:00)

インターネットで予約

以下のサイトにて専用のID・
パスワードを入力し予約

コンビニクル ポケットバス停

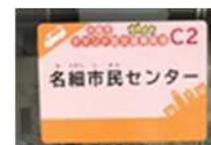


※予約上限件数：1人当たり6件(片道1件)
※午前8時30分発より前の便は、前日までに予約

3 乗車 出発乗降場にて乗車

乗降場タイプ

プレート・シール



くい



サインポスト



導入の経緯

(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。

【川越市交通政策審議会における審議内容（導入時／平成29年度）】

対策手法	サービス対象地域	対象者
<p>□ 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。</p>	<p>□ 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。</p>	<p>□ 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。</p>
<p>□ 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。</p>	<p>□ 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。</p>	<p>□ 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。</p>
<p>□ タクシー補助 利用が増えるほど、財政負担が増加し、持続的ではない。</p>		

運行目的

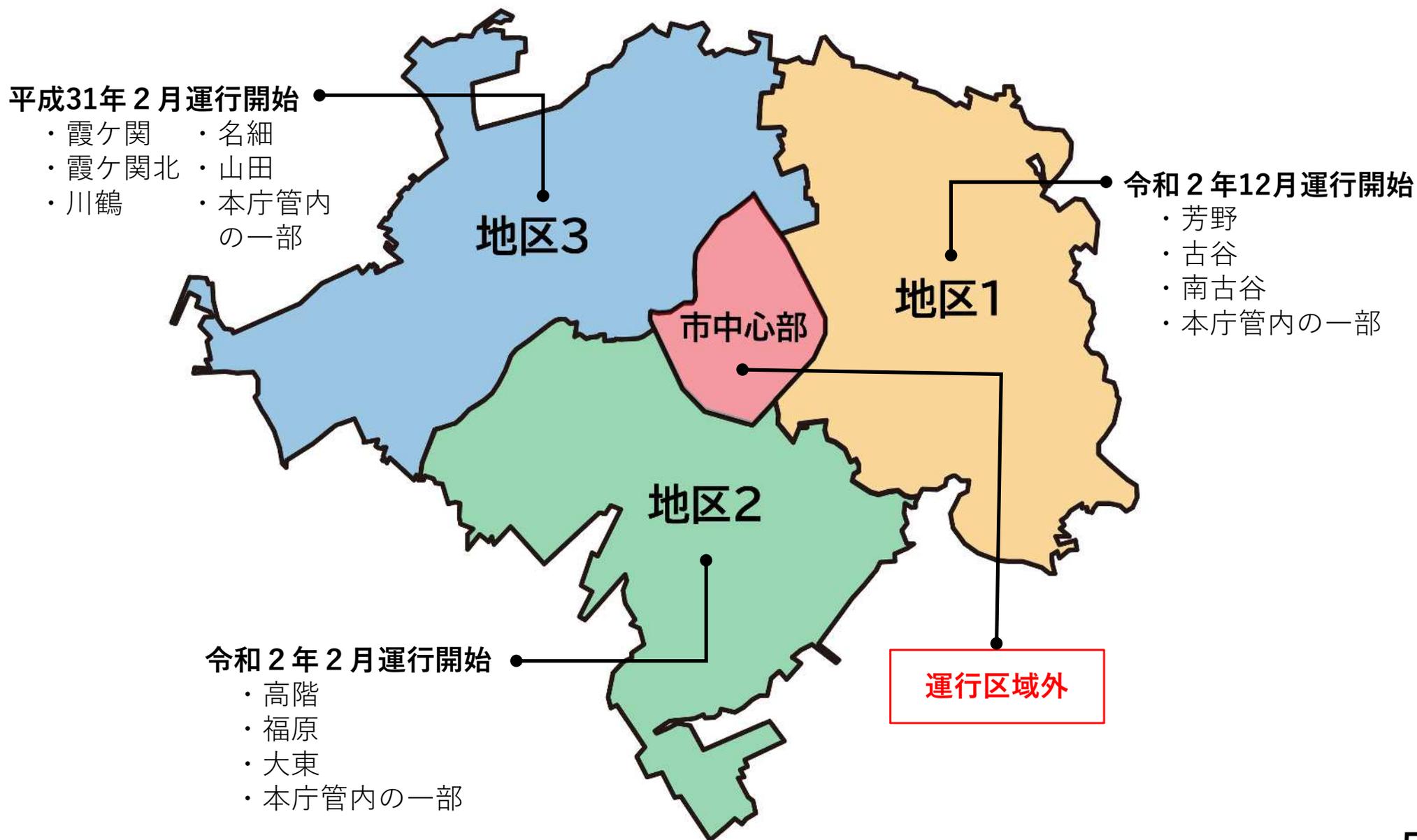
- ・ 路線バスや川越シャトルを補完し、市内の交通空白地域における市民の移動を支援する。
- ・ 市中心部、他の地区へ移動する場合における、最寄りの交通結節点までの移動手段として、乗継利便性の向上を図る。

【平成29年10月交通政策審議会における審議】

- 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り継ぎを行う。
⇒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。

運行区域

公共交通が充実している「市中心部」を除き、各地区1台で運行



乗降場 (R7.5.1時点/362箇所)

【地区3】

- ・商業施設 12
- ・医療施設 26
- ・公共施設 16
- ・交通結節点 7
- ・地域内乗降場 60

合計 121

【地区2】

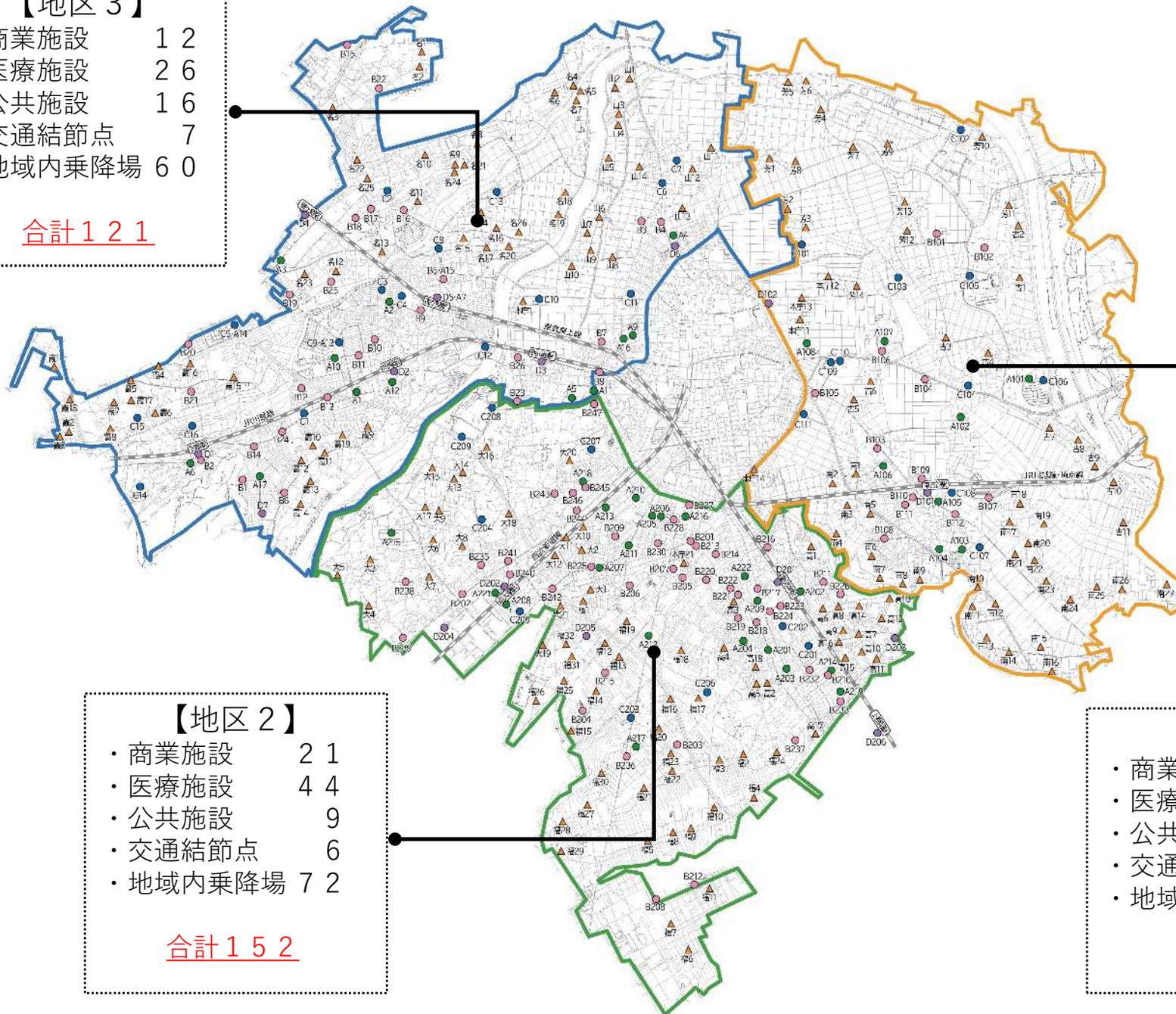
- ・商業施設 21
- ・医療施設 44
- ・公共施設 9
- ・交通結節点 6
- ・地域内乗降場 72

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



川越市内の公共交通機関

鉄軌道



東武東上線



西武新宿線



J R川越線

路線バス



東武バスウエスト



西武バス



イーグルバス

バス

コミュニティ



川越シャトル

交通

デマンド型



かわまる

タクシー



公共交通機関を補完

○自家用有償旅客運送

- ・交通空白地有償運送
- ・福祉有償運送

⇒公共ライドシェア

・自家用車活用事業

⇒日本版ライドシェア

○福祉輸送

○スクールバス

○病院・商業施設等の送迎サービス

○道路運送法上の許可・登録を要しない輸送
(地域の助け合いによる送迎/互助輸送)

川越市により実施

【画像出典：各事業者ホームページより引用】

市内の公共交通現況図

公共交通現況図

鉄道



東武東上線

かわまる運行区域 地区3



JR川越線



西武新宿線

タクシー（法人10者・個人8者）



かわまる運行区域 地区2

かわまる運行区域 地区1

路線バス



西武バス



東武バスウエスト



イーグルバス

川越市により実施

コミュニティバス

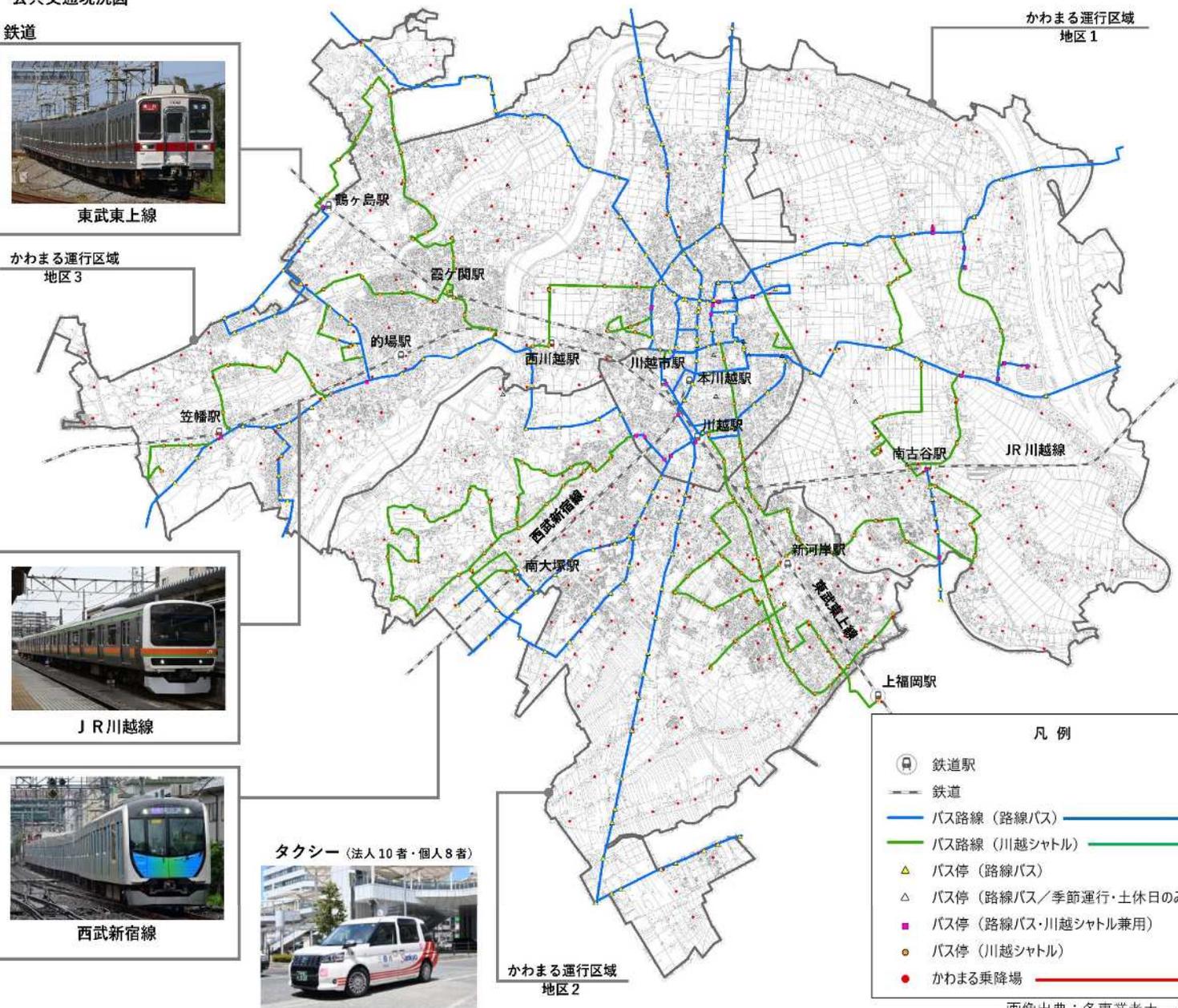


川越シャトル

デマンド型交通



かわまる



凡例

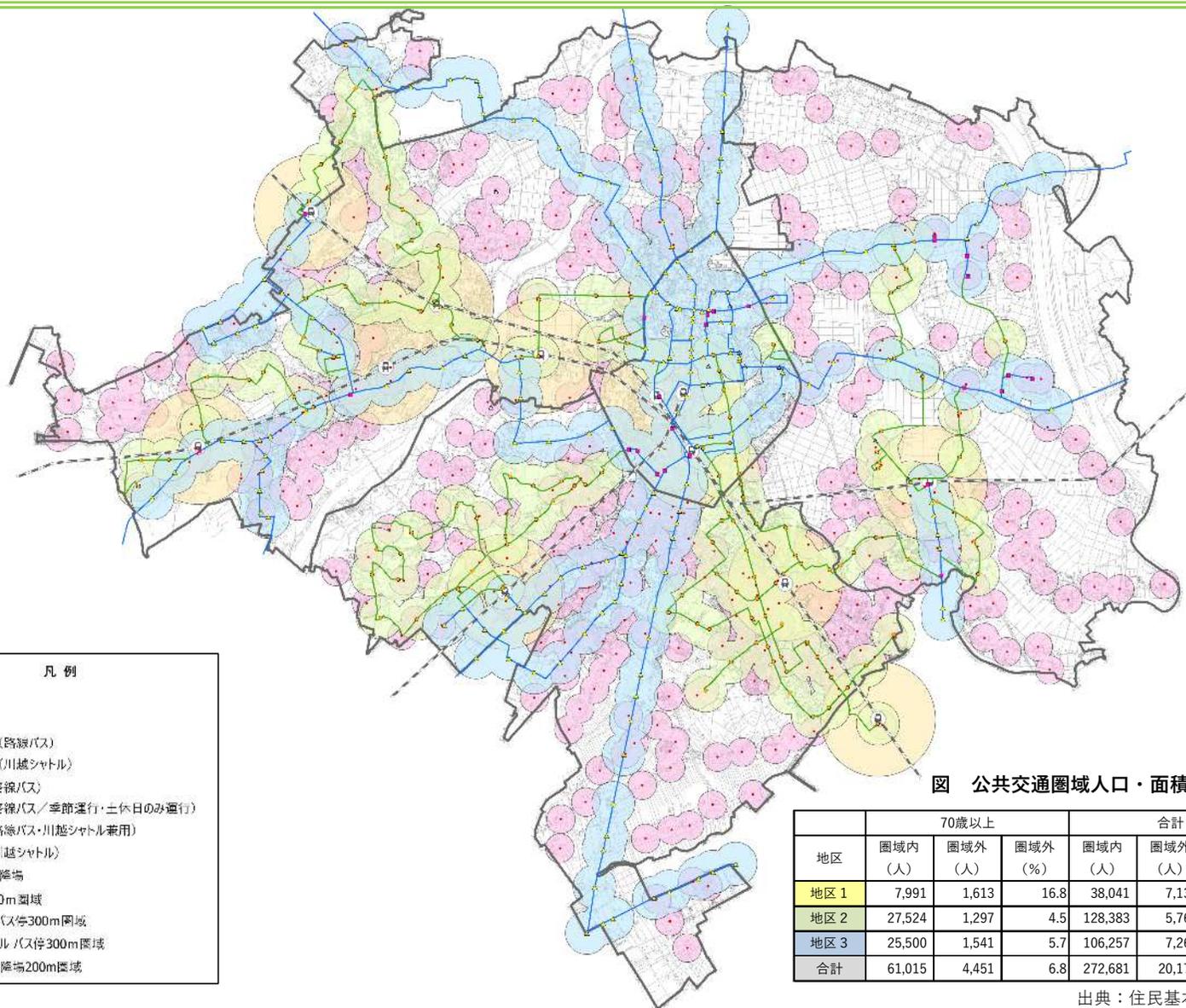
- 鉄道駅
- 鉄道
- バス路線（路線バス）
- バス路線（川越シャトル）
- バス停（路線バス）
- バス停（路線バス/季節運行・土休日のみ運行）
- バス停（路線バス/川越シャトル兼用）
- バス停（川越シャトル）
- かわまる乗降場

画像出典：各事業者ホームページ

公共交通圏域

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

市中心部を除いた公共交通圏域内人口は272,681人（93.1%）、公共交通圏域外人口は20,171人（6.9%）であり、概ね公共交通でカバーされている（70歳以上の公共交通圏域外人口は4,451人）



凡例

- 🚉 鉄道駅
- 鉄道
- バス路線（路線バス）
- バス路線（川越シャトル）
- △ バス停（路線バス）
- △ バス停（路線バス／季節運行・土休日のみ運行）
- バス停（路線バス・川越シャトル兼用）
- ◇ バス停（川越シャトル）
- かわまる取降場
- 🟡 鉄道駅800m圏域
- 🟢 路線バスバス停300m圏域
- 🟣 川越シャトルバス停300m圏域
- 🟠 かわまる取降場200m圏域

図 公共交通圏域人口・面積（市中心部除く）

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	7,991	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

出典：住民基本台帳（令和6年1月1日）より作成

かわまるの位置付けの整理

かわまるの位置付けの整理

(2) 川越市立地適正化計画（令和6年12月策定）

〈立地適正化計画における将来都市構造〉

都市機能が集積する周辺住宅地が結ばれ、都心核—地域核間を結ぶ
基幹的公共交通が充実した利便性の高い多極ネットワーク型都市構造

※立地適正化計画における将来都市構造図は都市・地域総合交通戦略における公共交通の基本方針図と同様

〈まちづくりの目標③〉

だれもが移動しやすい公共交通の充実

多極ネットワーク型の都市構造を目指すため、拠点を中心とした公共交通を充実させ、居住地から拠点への移動手段を確保し、乗換利便性の向上による拠点間の移動を円滑にすることで、地域住民の生活利便性を確保します。

施策3-1：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

〈まちづくりの目標④〉

川越の魅力・生活を支える既存集落におけるコミュニティの維持

川越の良好な自然環境と農業を支える郊外の既存集落等については、地区の公民館や学校など、地域コミュニティの拠点を核として、適正に市街化を抑制しつつ自然と調和した持続性のある生活圏の維持を図ります。

施策4-2：集落へのアクセス確保

施策内容の1つに「交通空白地域等における交通手段の確保」を位置付け

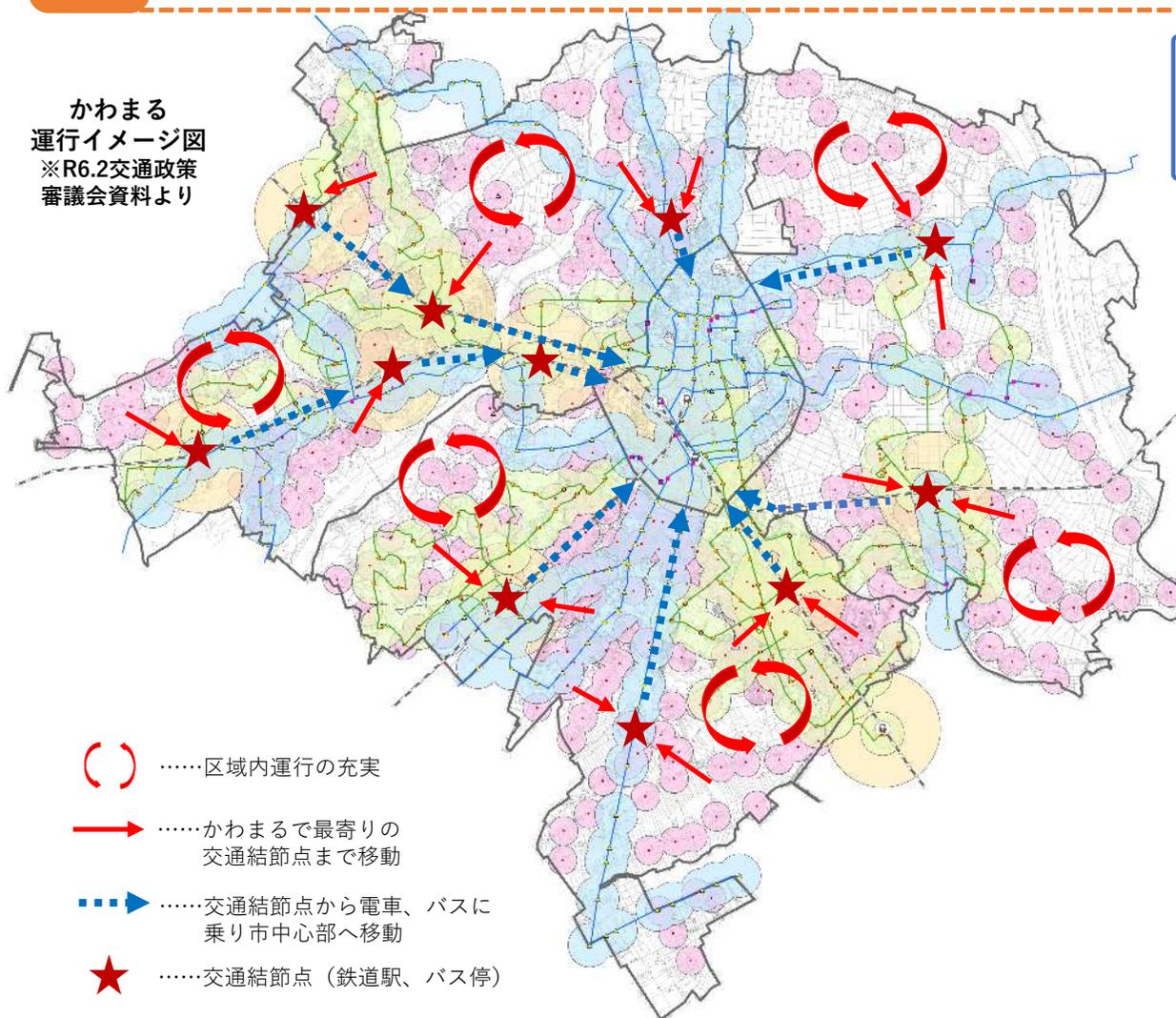
かわまるの位置付けの整理

(3) コンパクト・プラス・ネットワークでつながる都市構造の実現のために

かわまる
運行目的

- 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。

かわまる
運行イメージ図
※R6.2交通政策
審議会資料より



- () ……区域内運行の充実
- ……かわまるで最寄りの交通結節点まで移動
- ……交通結節点から電車、バスに乗り市中心部へ移動
- ★ ……交通結節点（鉄道駅、バス停）

「都市・地域総合交通戦略」及び「立地適正化計画」を両輪として一体的に推進

コンパクト・プラス・ネットワークの実現

このための取組施策の1つとして…

施策3-1：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

⇒かわまるの運行目的②により寄与

施策4-2：集落へのアクセス確保

⇒かわまるの運行目的①により寄与

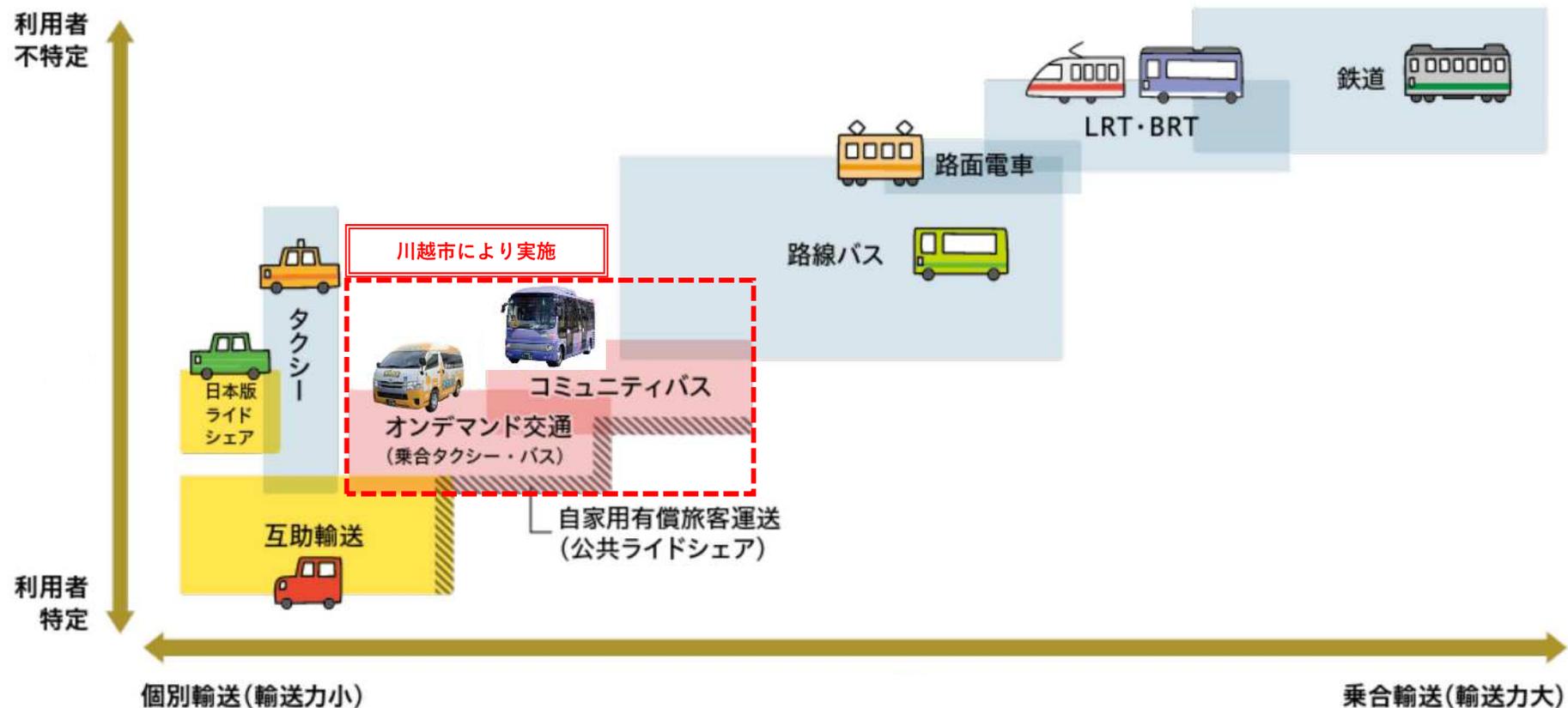
コンパクト・プラス・ネットワークに基づく都市構造を目指しているが、交通空白地域に居住する市民に対する移動を取りこぼさないことも必要

(R6.2 交通政策審議会資料より抜粋)

移動手段モード図

▼ 移動手段の分類

■ 交通事業者による運行 / ■ 交通事業者または自家用車による運行 / ■ 自家用車による運行



資料：(一社)トヨタ・モビリティ基金【移動の仕組み8STEP-SUPPORT GUIDE- (第3版/2025年7月改定)】を基に交通政策課作成

○公共交通は超高齢社会の進展や人口減少下において生活の足を支える重要な社会基盤（インフラ）。

○多様な移動ニーズに対応するため、既存の公共交通を最大限活用したうえで、川越シャトルやデマンド型交通かわまるなど、様々な移動手段を組み合わせながら持続可能な地域交通を確保していくことが重要。

これまでの審議経過

最終答申書 (P.1~P.2)

川交審発第6号
令和6年2月8日

川越市長 川合 善明 様

川越市交通政策審議会
会長 久保田 尚

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（最終答申）

令和4年1月27日付け川交発第99号により諮問がありました標記の事項につきまして、本審議会においてこれまでさまざまな審議を行い、令和4年8月の第一次答申及び昨年7月の第二次答申を経て、今回の最終答申に至りました。

第一次答申では、川越シャトルとかわまるについて、現状把握や課題の抽出を行い、その上で両交通における目的や役割をもとに改善の方向性を検討し、速やかに市で実行できる事項について、答申をさせていただきました。

第二次答申では、川越シャトルの第2段階における改善として、路線の再編や運行ルートの変更を含む路線の改善について、答申をさせていただきました。

今回の最終答申では、これまでの審議結果を踏まえ、かわまるの改善に向けた今後の取組等について答申を行うものであり、かわまるが将来にわたって持続可能な交通となるよう、運行内容の改善を図っていくことが重要であると考えております。

本審議会といたしまして、下記事項について積極的に取り組まれますようお願いするとともに、川越市の交通行政がさらに発展することをご祈念申し上げます。

記

1 かわまるの目的（役割）

これまでの審議を踏まえ、かわまるの目的（役割）を以下のとおりとする。

- (1) 路線バスや川越シャトルを補充し、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。

2 かわまるの区域を乗り継ぐ運行について

令和4年8月の第一次答申において、利便性向上のための実証実験（区域を乗り継ぐ運行）については、十分な検証を行い利用者や公共交通事業者等の意見を踏まえたうえで、今後の運用をどうすべきか審議会で議論することとした。

その後、実証実験を実施し、乗継予約成立率、車両稼働状況、交通事業者へのヒアリング等の検証結果を踏まえ、令和5年10月の審議会において、区域を乗り継ぐ運行については、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結論づけた。

この審議結果を踏まえ、区域を乗り継ぐ運行の導入は行わないこととし、今後も区域運行を継続すること。

3 改善に向けた今後の取組

今後、かわまるの改善に向けた検討を行う際には、平成29年10月開催の審議会において示した運行区域の設定に関する以下の考えを基準とすること。

- 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こと。
- 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こと。
- 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こと。

また、川越市の公共交通は、民間の鉄道やバスといった基幹的公共交通が、川越駅や本川越駅を中心として周辺地域まで放射状に整備され、これら基幹的公共交通ではカバーできないエリアを「川越シャトル」や「デマンド型交通かわまる」が運行し、交通空白地域における交通手段を確保している。これら各交通の「すみ分け」を十分に意識しながら、かわまるの改善を図る必要がある。

このため、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たい。

- (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等を分析し、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うこと。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こと。
- (2) 現在の運行制度の中で短期的に実施可能な改善策については、以下の事項に沿って取組の検討を進めること。
 - ① 乗降場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

4 その他

かわまるについては、川越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、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。

以上

川交第23号
令和7年4月14日

川越市交通政策審議会
会長 久保田 尚 様

川越市長 森田 初恵



デマンド型交通「かわまる」の見直しについて（諮問）

川越市交通政策審議会条例（平成29年条例第20号）第1条の規定に基づき、貴審議会においてデマンド型交通「かわまる」の見直しに関する調査審議をいただきたく、ここに諮問いたします。

(1) 課題と見直しに向けた方向性

- 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

乗降場設置基準の策定について審議、了承済。

(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

- 午前中や平日及び土曜日に利用が集中。
- 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

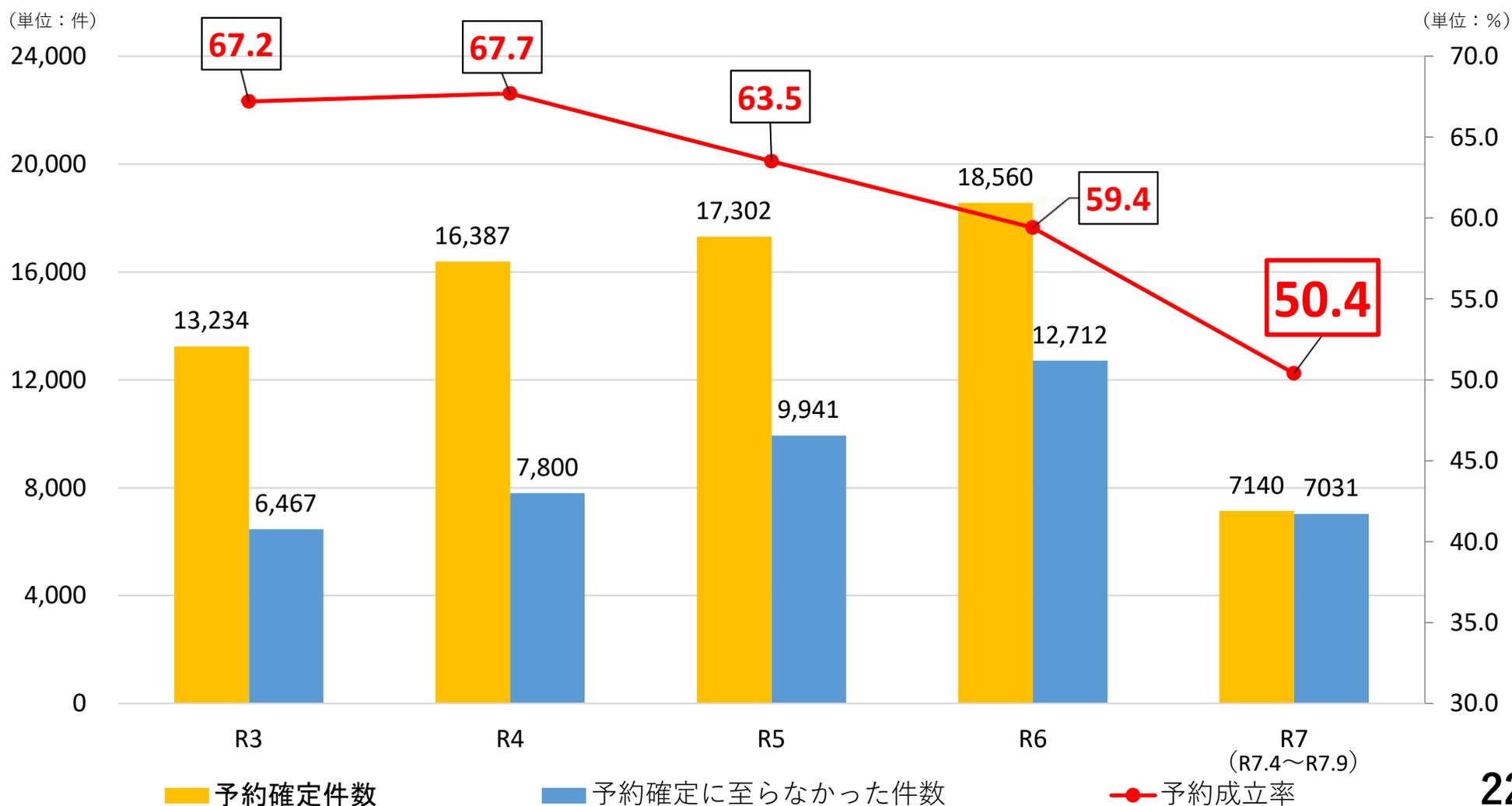
予約が取りづらい状況を改善することを目的とし、キャンセルや乗り合いを増やすといった様々な方法も含め、追加車両導入を中心とした予約が取れない状況の改善策について議論を行っていくこととして了承済

利用者数等の分析データ

予約成立率 (R3~R7.9)

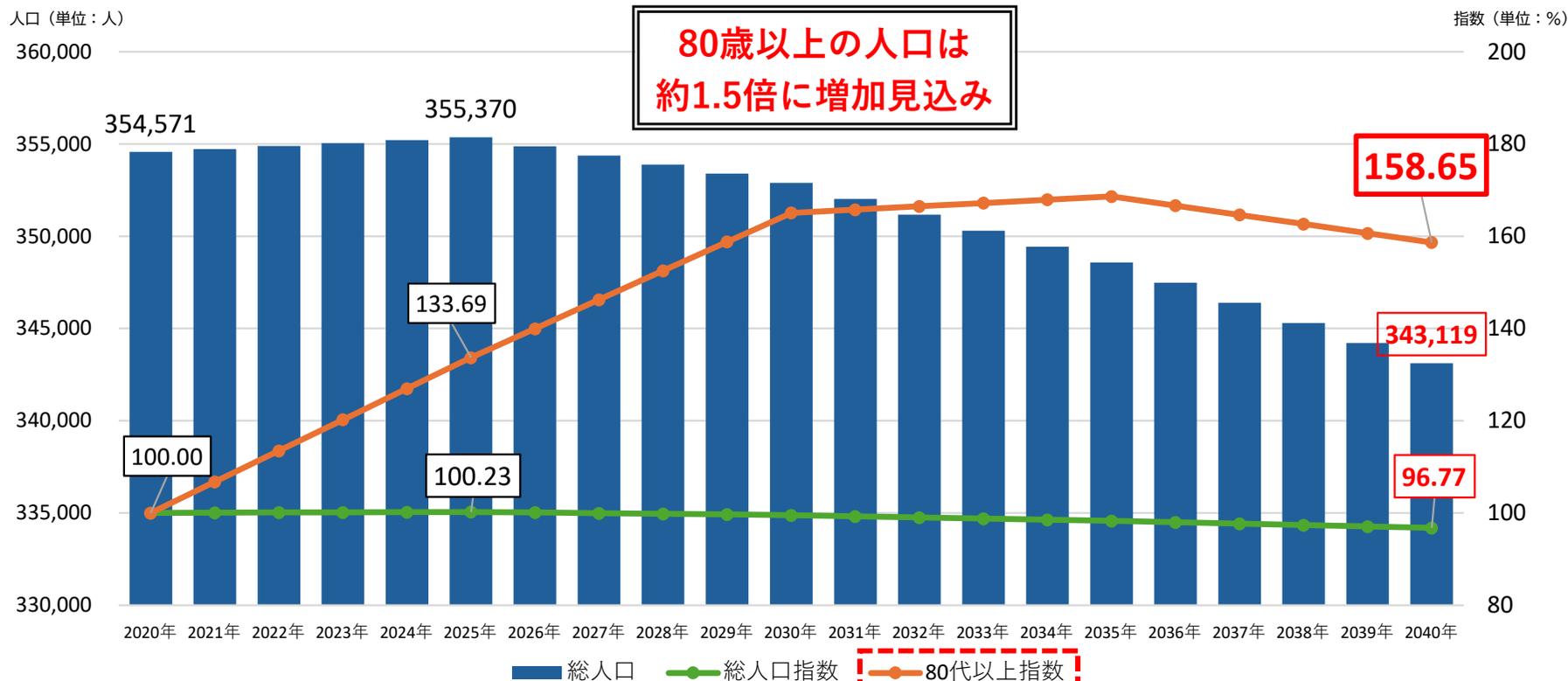
利用者数の増加に伴い予約成立率は減少傾向にあり、今後も減少見込み。
令和7年度(4月~9月)の予約成立率は、「50.4%」と予約が取れない状況。
(需要 > 供給)

課題：「予約が取れない」状況の改善



将来推計見込み

川越市将来人口推計



年次	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2035年	2040年
川越市人口	354,571	354,731	354,891	355,050	355,210	355,370	354,876	354,381	353,887	353,392	352,898	348,570	343,119
人口指数	100.00	100.05	100.09	100.14	100.18	100.23	100.09	99.95	99.81	99.67	99.53	98.31	96.77
80歳以上人口	27,202	29,035	30,868	32,700	34,533	36,366	38,073	39,780	41,487	43,194	44,901	45,875	43,156
80代以上指数	100.00	106.74	113.48	120.21	126.95	133.69	139.96	146.24	152.51	158.79	165.07	168.65	158.65

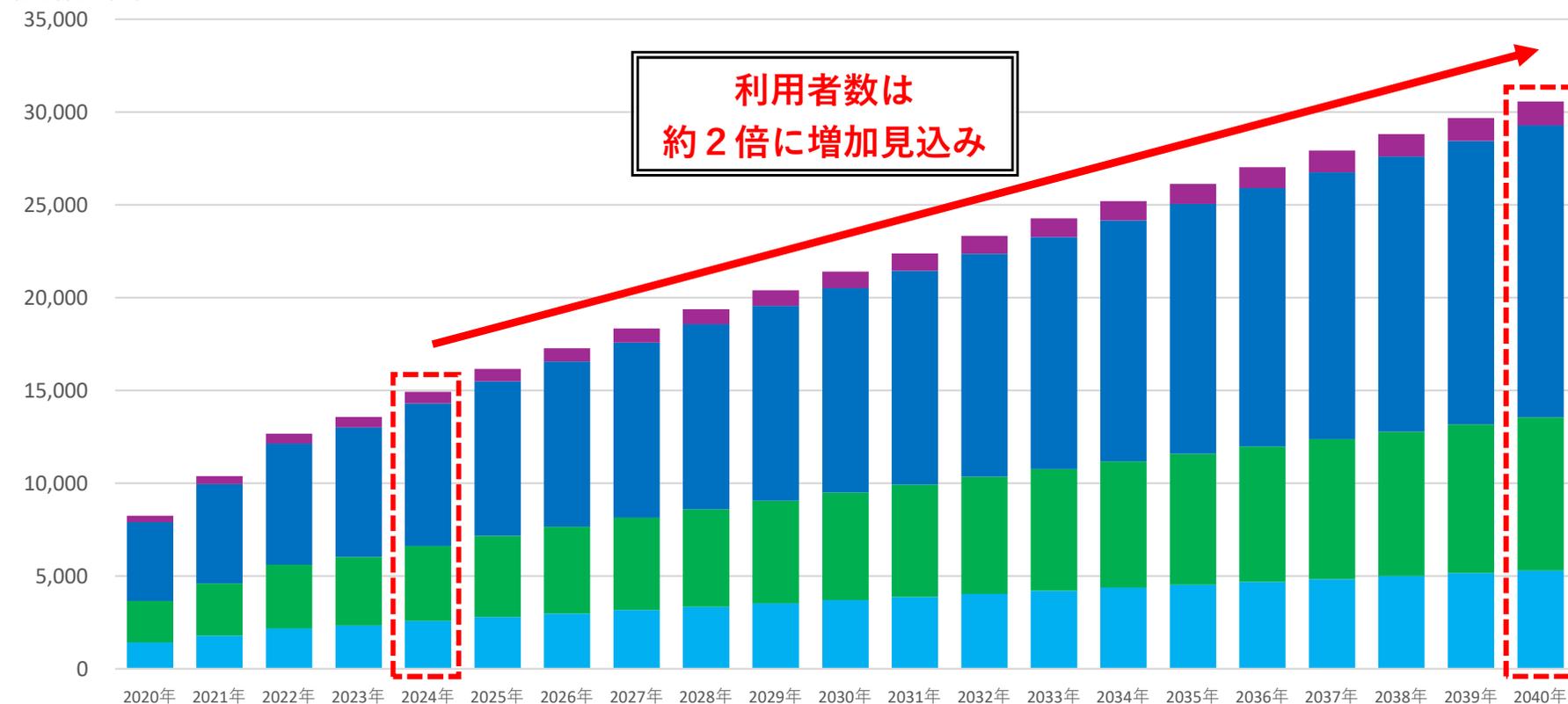
資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」を基に交通政策課作成

本市の人口は2040年に向けて減少が見込まれるが、80歳以上の人口は、2020年に比べ2040年は約1.5倍と急激な増加が見込まれる

将来推計見込み

かわまる利用者数将来推計

利用者数（人）



年代	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2035年	2040年
70代未満	1,427	1,798	2,193	2,350	2,584	2,798	2,991	3,176	3,357	3,534	3,708	4,526	5,293
70代	2,227	2,805	3,421	3,665	4,032	4,365	4,666	4,955	5,237	5,513	5,784	7,061	8,258
80代	4,244	5,348	6,522	6,987	7,686	8,322	8,894	9,446	9,983	10,509	11,026	13,460	15,742
90歳以上	343	432	527	565	621	672	719	763	807	849	891	1,088	1,272
利用者数推計値	8,241	10,383	12,663	13,567	14,923	16,158	17,269	18,340	19,383	20,404	21,409	26,134	30,565

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」を基に交通政策課作成

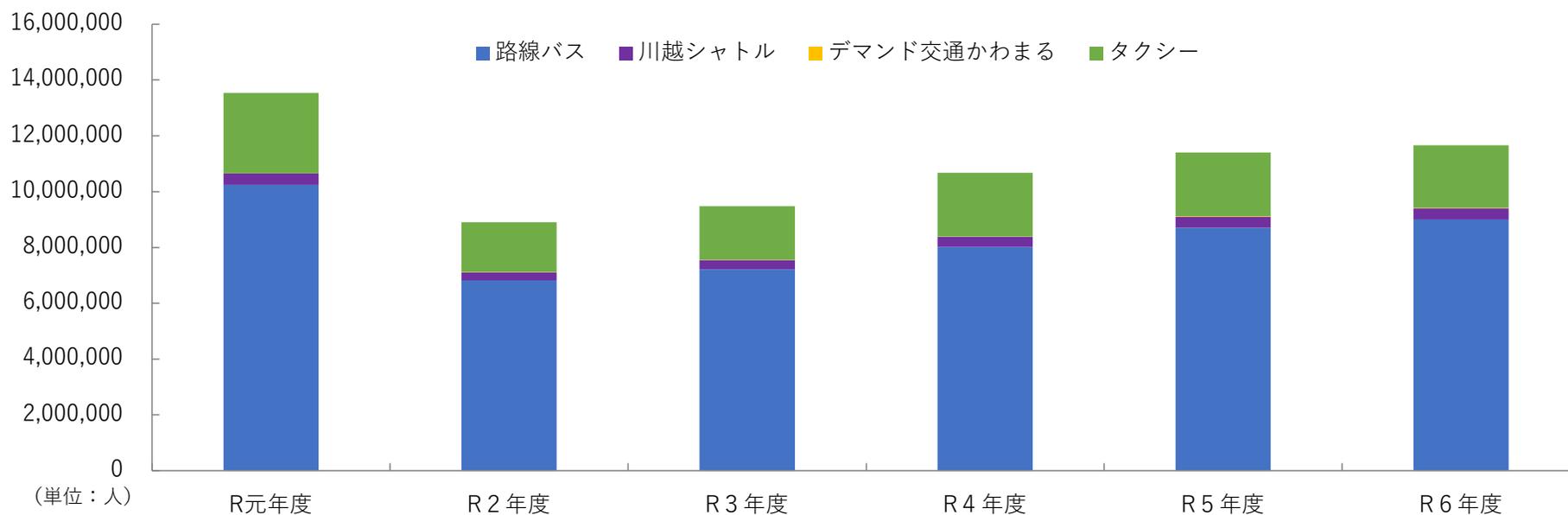
かわまるの運行条件（運行時間、車両台数等）は考慮せず、前頁の本市将来人口推計からかわまるの将来的な登録者数（直線近似推計）と利用者数（対数近似推計）を算出し、その割合を将来人口に乗じて、将来的な利用者数推計を行ったもの。

公共交通利用者数（鉄道以外）

	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	
路線バス	10,253,348	6,818,236	7,214,672	8,015,469	8,706,540	9,003,110	77.2%
川越シャトル	405,489	289,684	334,203	370,962	401,507	401,632	3.5%
かわまる	4,925	8,241	10,383	12,663	13,567	14,923	0.1%
タクシー	2,869,062	1,788,491	1,928,297	2,281,062	2,280,974	2,241,257	19.2%
合計	13,532,824	8,904,652	9,487,555	10,680,156	11,402,588	11,660,922	100%

※路線バス：市内を運行する路線バス事業者3社合計 / タクシー：市内に営業所を有する法人タクシー事業者10社合計

(単位：人)



かわまるの利用者数は、公共交通利用者数全体の「0.1%」であることから、既存の公共交通の補完的役割であることが利用者数からわかる。

見直しに向けたアンケート調査

見直しに向けたアンケート調査

○目的

令和7年4月に川越市交通政策審議会に対し、かわまるの効果的・効率的な運行に向けた運行内容の改善策について諮問を行い、今年度、見直しに向けた審議を行っている。交通政策審議会への議題を審議するために開催された第1回川越市交通施策庁内検討委員会にて、見直しに向けた検討状況及び方向性について審議を行い、希望予約の取得状況や予約不成立時における代替手段の活用有無等について質問を受けたことから、今後の審議の参考資料とするため、利用者向けアンケート調査を実施。

○対象者

令和6年4月から令和7年5月末までの期間中、4回以上利用がある登録者666人

○調査期間

令和7年7月25日（金）から8月15日（金）まで ※電子申請は8月31日（日）まで

○調査方法

郵送及び電子申請

○回収方法

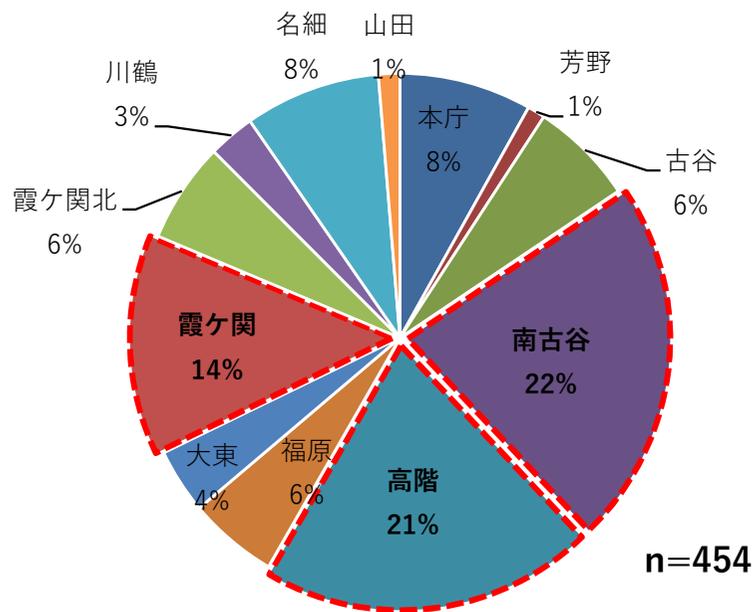
料金受取人払（返信用封筒）による返送、市民センター、交通政策課での受取、FAX、かわまる利用時に乗務員が回収

○回答数

465件（回収率69.8%）

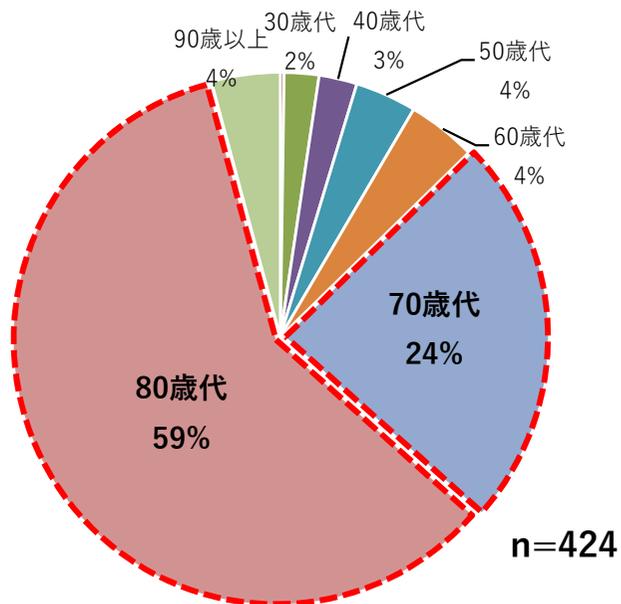
見直しに向けたアンケート調査

○お住いの地区



南古谷地区（地区1）、高階地区（地区2）、
霞ヶ関地区（地区3）の回答が多い

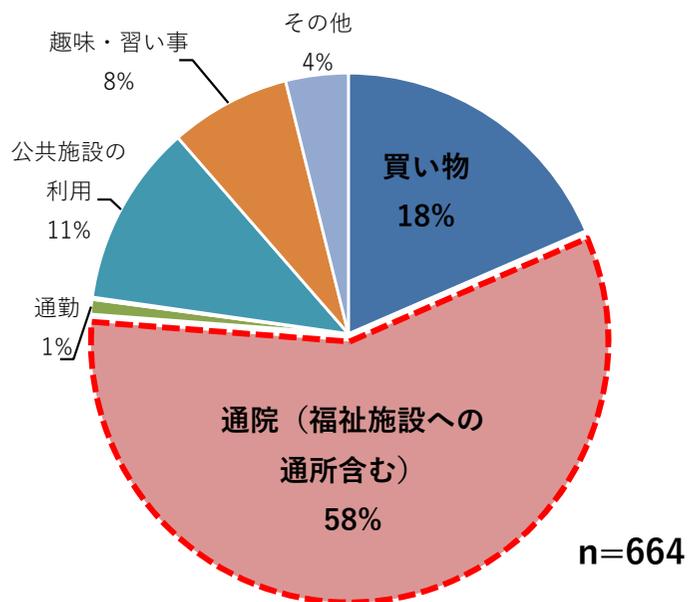
○年代



70歳代、80歳代が全体の約8割

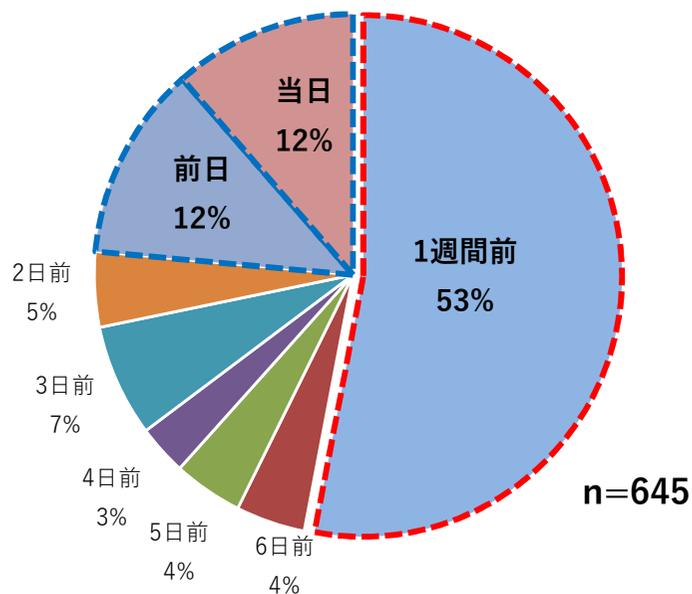
見直しに向けたアンケート調査

○かわまるの主な利用目的（2つまで）



「通院（福祉施設への通所含む）」が全体の6割

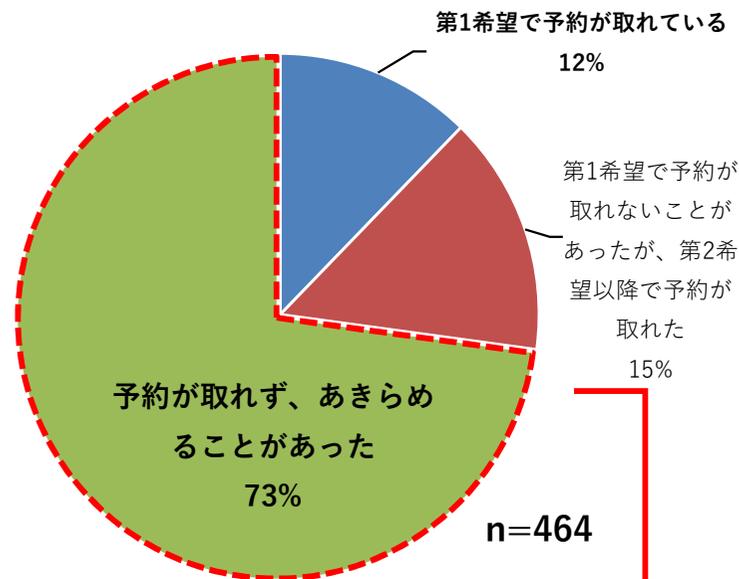
○予約はいつ取ることが多いですか（2つまで）



「1週間前」が全体の約半数
次いで「前日」「当日」が多い

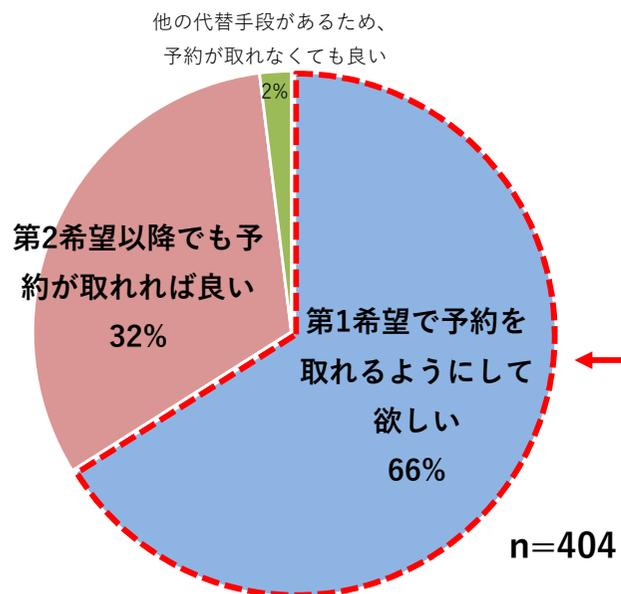
見直しに向けたアンケート調査

〇市に対し予約が取れないというご意見が多く寄せられています。普段、どの程度希望する予約が取れていますか



「予約が取れず、あきらめることがあった」が7割
「第1希望で予約が取れている」が1割

希望どおりの予約はほぼ取れていない

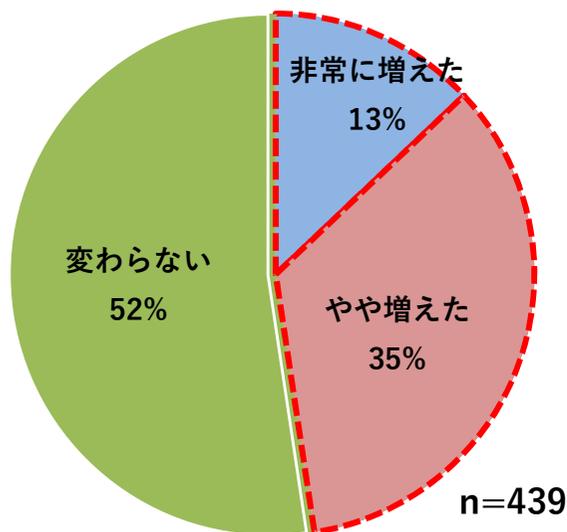


【第1希望で予約が取れないことに対する意見】

「第1希望で予約を取れるようにしてほしい」が7割。
また、予約が取れない状況であることから「第2希望以降でも予約が取れれば良い」との回答が3割と、ほぼ全ての利用者が予約が取れることを望んでいる状況

見直しに向けたアンケート調査

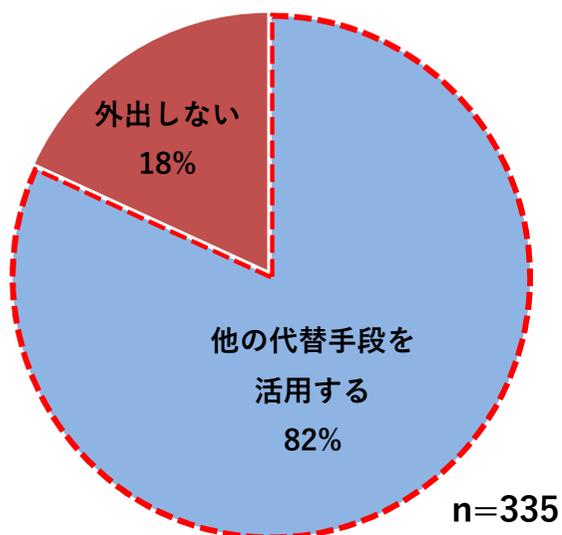
○かわまるの利用で外出する機会は増えましたか



「非常に増えた・やや増えた」と「変わらない」が同程度
「変わらない」と回答した方のうち、「かわまるの予約が取れず外出ができないため、変わらないと回答した」との意見が多数有り

高齢者の外出機会の創出に寄与していることを把握

○「予約が取れず、あきらめることがあった」と回答した場合、予約が取れなかった場合どうしますか



「他の代替手段を活用する」が8割

「外出しない」が2割

かわまるの予約が取れないことにより
外出を控える方が一定数存在

かわまるにより、一定程度需要の掘り起こし・外出機会の創出につながっている

見直しに向けたアンケート調査

○かわまるに対するご意見・ご要望（自由記述）

意見数272件。主な意見は以下のとおり。※趣旨が同じ意見はまとめて記載

【謝意に関する内容】

- ・かわまるの利用は非常に助かっている。感謝している 29件
- ・かわまるがなくなると困る、無くてはならない存在 8件
- ・かわまるが無いと通院できない 7件
- ・かわまるのおかげで外出する事が出来ている 3件
- ・かわまるがあることによって、高齢者は送迎を家族に頼まず自分で行けることは、利用者とその家族双方に価値のあるサービス 3件
- ・車両台数が増え予約がもっと取りやすくなれば、とても良いサービス

【予約に関する内容】

- ・予約を取れるようにして欲しい 22件
- ・1週間前の朝8時に電話をかけても予約が取れない 16件
- ・通院時、行きは予約が取れても帰りが取れないのが不便 14件
- ・通院の予約時間にかわまるの予約が取れず、やむを得ず通院の予約をキャンセルすることがある
- ・1週間前の深夜2時に目覚まし時計をかけて予約するのが大変。深夜2時に予約を取らないと埋まってしまう 4件
- ・深夜2時に起きて予約をしているが、いつまで自分自身の体力が持つか不安
- ・深夜2時の予約開始時間を変えて欲しい。夜中に起きることは睡眠の妨げになり健康に悪い
- ・深夜2時に起きて予約をしても希望の予約が取れないことがある。
- ・時間帯によって予約が全く取れない空白の時間帯を無くしてほしい
- ・予約がいつも取れず、予約すること自体を諦めていることが市に伝わっていない

見直しに向けたアンケート調査

【車両に関する内容】

- ・ 車両台数を増やして欲しい 35件

【乗降場に関する内容】

- ・ 乗降場を増やしてほしい 10件
- ・ 乗降場まで歩いていくのが辛い、もう少し近くに乗降場を設置してほしい 5件

【タクシーに関連する内容】

- ・ 年金生活者には通院時のタクシー代は高くて払えないため、かわまるは本当に助かる 6件
- ・ 駅から遠くバスも少なく、タクシーは高いので助かっている
- ・ タクシーは呼んでも断られることがあるため、かわまるがあって本当に助かっている

【免許返納に関する内容】

- ・ かわまるがあれば、高齢者の免許返納抵抗がなくなり事故も減る

【地域包括支援センター】

ご利用者から、通院したいがそこまで行く足が無いとの相談を多く受ける。ご利用者の多くは年金生活者や送迎してくれる方がおらず、介護タクシーの場合は往復1万円以上かかることもあり払うことができない。このため、「かわまる」が唯一の希望であるが、最近は予約が取れないとの相談も多く、仕方なくタクシーを勧めるしか手段がない。かわまるの予約が取れないために通院をキャンセルするとの話も聞くため、どうにかして利用できるようにして貰えないか。

「利用者数等（定量データ）」 + 「アンケート調査（定性データ）」



移動需要に対する供給不足

移動の足の確保が急務

今後の審議の方向性について

■現状の整理

(各計画における位置付け)

- 「都市・地域総合交通戦略」「立地適正化計画」において、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取組施策の1つとして「交通空白地域等における交通手段の確保」を位置付け。

(かわまるの利用状況)

- 予約成立率等の利用者データやアンケート調査結果から、移動需要に対する供給が不足し、移動手段の確保ができていない（上記計画の取組施策の推進やかわまるの運行目的を果たせていない）。

(将来見込み)

- 将来人口推計は、人口減少下においても80歳以上の人口の急激な増加が見込まれる。
- かわまるの利用者数の8割は70歳以上の高齢者であり、利用者数は増加傾向にあることから、2040年には2倍になる見込み。また、「予約を取れるようにしてほしい」「かわまるがないと通院できない」といった意見・要望を多く受けている。

今後の審議の方向性について

交通空白地域における移動手段（特に高齢者の定期的な通院や買い物等）は、現時点ではかわまる以外では担うことが難しい

予約成立率等の利用者データやアンケート調査結果から
「予約が取れない」「通院の足がない」といった課題に対応する必要がある

- ・ 現在の運行制度の見直し（ex:運行日、運賃等）
- ・ 追加車両を導入するとした場合の導入手法（ex:導入区域、導入曜日、導入時間帯等）

利用者の利便性向上や費用対効果、財政的な受益者負担等を踏まえ、次回以降審議

見直しに向けた方向性については、現在策定作業を進めている
「川越市総合交通計画（令和8年度末策定予定）」において位置付け、策定後速やかに実施予定

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
	11月	○第2回交通政策審議会 ・中間答申
	2月	○第3回交通政策審議会
令和8年度	4月以降	○交通政策審議会の開催（1～2回程度） ○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

