

# 市内循環バス「川越シャトル」 33系統について

令和8年2月5日（木）

川越市  
都市計画部 交通政策課

# 川越シャトルの概要

## 1 運行の経緯・目的

### (経緯)

- 川越市市内循環バス「川越シャトル」は、市内の公共施設への移動や日常生活の交通手段の確保など市民からの多くの要望が寄せられていたことから、平成8年3月から運行を開始した。
- その後路線の拡大や運行ルートの変更などを行ってきたが、運行経費の増大や利用者数の伸び悩み等から、平成18年に路線廃止を含む路線の全面見直しを行い、平成25年には大幅に路線を見直した。
- 直近では、運行に係る様々な経費が増加する中で、持続可能な交通とし、効果的・効率的な改善を図るため、令和5年4月1日から一部の便の減便を実施。また、令和6年4月1日から路線の再編や運行ルートの変更を含むダイヤ改正を実施した。

### (目的)

- ① 路線バスを補完する公共交通機関として、かわまると一体となって交通空白地域の解消を目指す。
- ② 利用ニーズの高い住宅地や鉄道駅と主要公共施設を連絡する交通手段としての役割を果たす。
- ③ 高齢者や障害のある方に配慮した交通とする。

## 2 事業内容

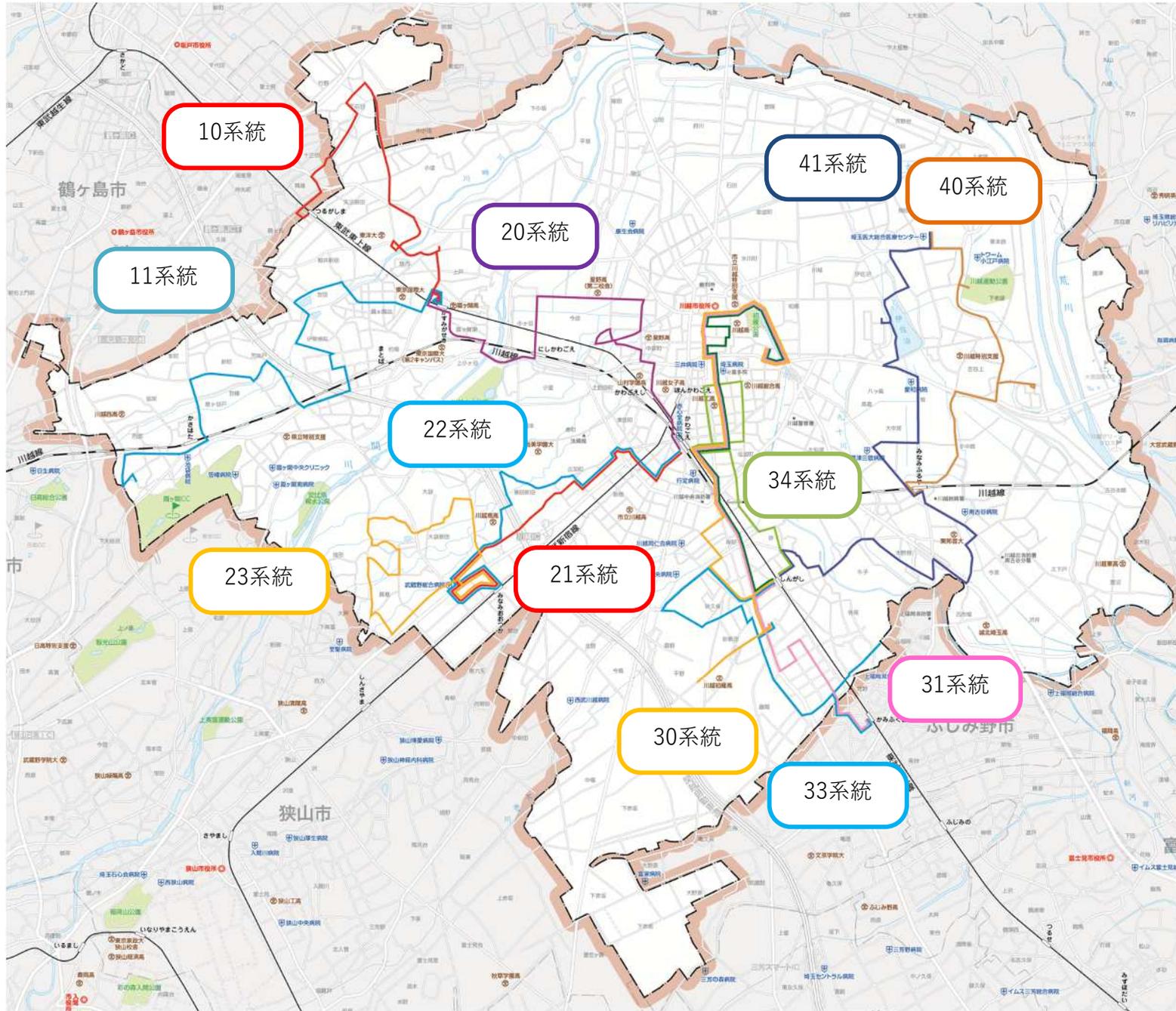
- 公共交通機関として行う一般乗合旅客自動車運送事業。
- 市とバス事業者（東武バスウエスト(株)・西武バス(株)・イーグルバス(株)）が循環バス運行に関する協定書を締結。
- 川越市内循環バス運行経費補助要綱に基づき、運行にかかる損失金（運行経費から運行収入を控除した額）をバス事業者に対して補助する。

## 3 運賃

- 距離に応じた運賃体系であり、初乗り運賃は現金払い180円、ICは178円。
- 特別乗車証を提示すると、90歳以上の方や障害のある方は無料、70歳～89歳の方は100円で乗車できる。



# 川越シャトル【路線図（令和6年4月1日以降）】



系統	路線	
	距離 (キロ)	運行区間
10系統	6.7	霞ヶ関駅北口⇨鶴ヶ島駅西口 (名細市民センター経由)
11系統	9.9	霞ヶ関駅北口⇨西後楽会館 (いせはら団地経由)
20系統	9.0	川越駅西口⇨霞ヶ関駅北口 (総合保健センター経由)
21系統	5.5	川越駅西口⇨南大塚駅北口 (大塚新田経由)
22系統	6.4	川越駅西口⇨南大塚駅北口 (豊田町集会所経由)
23系統	9.1	南大塚駅北口⇨南大塚駅北口(循環) (卸売市場・氷川神社経由)
30系統	10.8	総合福祉センター⇨南文化会館 (川越駅東口経由)
31系統	12.0	総合福祉センター⇨上福岡駅西口 (川越駅東口経由)
33系統	8.9	新河岸駅西口⇨寺尾折り返し場 (上福岡駅西口経由)
34系統	3.0	新河岸駅東口⇨川越駅東口 (岸町中央経由)
40系統	7.2	南古谷駅⇨埼玉医大 (グリーンパーク経由)
41系統	12.3	新河岸駅東口⇨埼玉医大 (南古谷駅・ウニクス南古谷経由)
合計	108.7	

# 市内循環バス「川越シャトル」の改善について(答申)の内容(令和5年7月14日)

路線案	見直しの方向性	内 容
10	平日と休日における一部の便を短縮化して運行	名細市民センター以降の区間で利用者が少ない平日と休日の一部の便を、名細市民センター発着とする。
20	休日の運行便数の見直し	休日の利用が大幅に少ないため、減便とする。
34	低利用区間の廃止	川越駅東口から川越駅東口までの循環区間の利用者が少ないため、その区間を廃止し、川越駅東口と新河岸駅東口間をつなぐ路線とする。
40	休日の運行便数の見直し 休日における一部の便を短縮化して運行	休日の利用が大幅に少ないため、減便とする。 また、川越運動公園以降の区間で利用者が少ない休日の一部の便を、川越運動公園発着とする。
41	運行ルートの一部見直し 休日における一部の便を短縮化して運行	道路の幅員が狭いうえに見通しも良くなく、一般車両の事故が複数回発生している砂東バス停付近について、運行ルートを変更し、安全性を確保する（新河岸駅東口と旭橋西間の運行ルートを変更）。 農業ふれあいセンター以降の区間で利用者が少ない休日の一部の便を、農業ふれあいセンター発着とする。
21	増便の検討	
22	-	
23	休日の運行便数の見直し	休日の利用が大幅に少ないため、減便する。
30	利用が多い区間について、一部の便を短縮化して運行	南文化会館と総合福祉センターをつなぐ長距離路線であるため、一部の便について、特に利用が多い南文化会館から川越駅東口間の短距離便として運行する。
31	利用が多い区間について、一部の便を短縮化して運行（併せて増便の検討）	上福岡駅西口と総合福祉センターをつなぐ長距離路線であるため、一部の便について、特に利用が多い上福岡駅西口から川越駅東口間の短距離便として運行することで増便できないか、検討する。
32	他の路線と統合	多くの区間が他の路線（30・31系統）と同じルートであり、他の路線で代替が可能であるため、統合する。
33	低利用区間の廃止 見直し後における利用状況の経過観察	高階市民センターで乗降する利用者が少ないため、ここに乗り入れる区間を廃止する（砂新田四丁目と南之台公園間における高階分署～高階市民センター～高階分署の区間を廃止）。 また、 <u>系統全体の利用者が少ないため、見直し後は1年を目途に利用状況を経過観察し、路線の必要性について審議会で審議する。</u>
11	利用が少ない区間の一部減便 休日の運行便数の見直し 休日における一部の便を短縮化して運行	笠幡駅から西後楽会館までの区間の利用者が少ないため、この区間を運行する一部の便を減便する。 （ただし、西後楽会館の運用変更等により、運行ダイヤの編成までにこの区間の利用者がコロナ以前の水準に戻ったことが確認できた場合は、減便は行わない。） 休日の利用が大幅に少ないため、減便する。 また、イーグルバス川越営業所以降の区間で利用者が少ない休日の一部の便を、イーグルバス川越営業所発着とする。



# 33系統経過観察（利用者数、収支率）

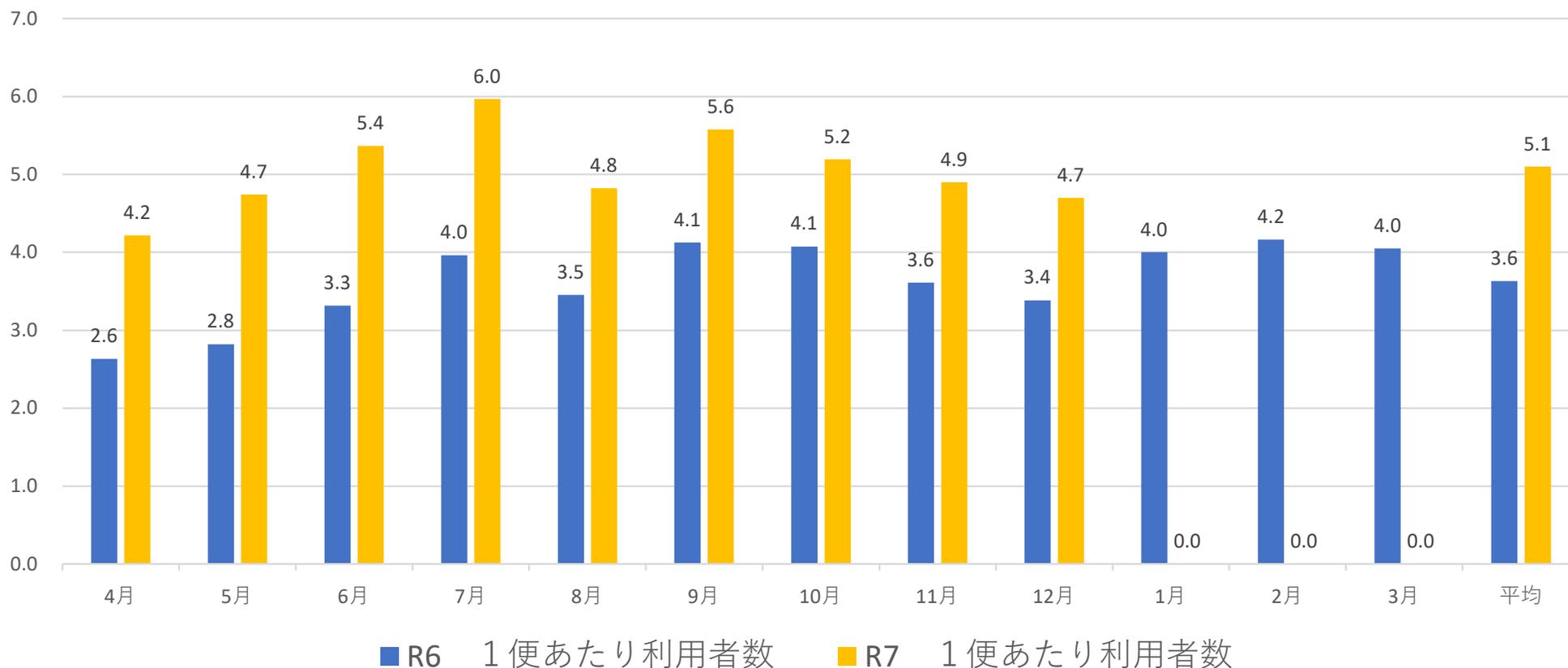
## ■ 1便あたり利用者数

令和6年度 3.6人  
令和7年4～12月 5.1人

## ■ 収支率（33系統）※運賃収入/運行経費

令和6年度 7.1%  
令和7年度 -

令和6年度については、4月に路線の一部及び時刻を変更したことにより、利用者の定着に時間を要したことから、1便あたりの利用者数が3.6人であったが、令和7年度については、利用者が定着してきたことにより、利用者が12月末現在で5.1人と増加したものと考えられる。収支率については、年度毎の集計になるため、令和6年度は7.1%であるが、令和7年度については、令和8年4月以降に算出となる。



# 令和6年4月1日の路線の見直し時における評価基準

## ①系統毎の1便あたりの利用者数による評価

評価	利用者	点数
A	12人～	40点
B	8人～12人	30点
C	4人～8人	20点
D	0人～4人	10点

## ②系統毎の収支率による評価

評価	収支率	点数
A	40%～	40点
B	30%～40%	30点
C	20%～30%	20点
D	0%～20%	10点

### 【両指標に基づく総合評価】

#### ①利用者数と②収支率の合計点数をもとに総合評価

点数	総合評価	評価の詳細
70点以上	A	増便を含めた検討を行う継続すべき路線
50点・60点	B	継続すべき路線
30点・40点	C	A・Bへのランクアップを目指し、改善を行うべき路線
20点	D	統合や廃止を含めた検討を行う路線

## ■ 3.3 系統の総合評価の結果

H30-R3(4年間)の平均による①利用者数の評価は「D」及び②収支率の評価は「D」であったことから、総合評価は「D」となった。このことから、統合や廃止を含めた検討を行い、結果、「見直し後は1年を目途に利用状況を経過観察し路線の必要性について、川越市交通政策審議会で審議する」ことになった。

### 3 3 系統の今後の方向性

---

利用状況の経過観察を行った結果、令和6年度と令和7年12月までを比較した場合、1便あたりの利用者数は3.6人⇒5.1人と増加しており、この5.1人を令和6年4月1日の見直し時における評価基準で評価した場合、利用者数による評価は「C」となり、令和7年度の収支率の評価が仮に「D」であったとしても、総合評価は「C」となり、「統合や廃止を含めた検討を行う路線」ではない。

このことを踏まえ、3 3 系統については、今後も利用状況の経過観察を行うとともに、次回の見直しを行う際に、他の系統同様、利用状況や収支率等の状況を鑑みながら、総合的に判断していくものとする。