

会 議 録

会議の名称	令和 8 年度第 1 回川越市交通政策審議会
開催日時	令和 8 年 8 月 18 日（火） 午後 2 時 00 分～午後 4 時 00 分
開催場所	川越市役所 7 階 第 1 ・ 5 委員会室
出席者	別添委員名簿のとおり（会長含め 19 名）
欠席者	川越市女性団体協議会 最首委員 埼玉県川越警察署交通課 田嶋委員
傍聴者	1 名
事務局職員	都市計画部 小林部長 交通政策課 中村副部長、飯塚副課長、神谷副主幹、渡邊主査、 加藤主任、昭和株式会社
会議次第	別紙のとおり
配布資料	・ 令和 8 年度第 1 回川越市交通政策審議会次第 ・ 委員名簿兼出席者名簿 ・ 席次表 ・ 【資料 1】（本編）川越市総合交通計画 素案 ・ 【資料 1－2】 概要版（本編）川越市総合交通計画 素案 ・ 【資料 2】（資料編）川越市総合交通計画 素案 ・ 【資料 3】 川越シャトルのバス停留所へのデマンド型交通「かわまる」乗降場設置に係る駐停車禁止の規制除外について ・ 【資料 3 参考資料 1】 ・ 【資料 3 参考資料 2】
会議要旨	【審議結果】 ・ なし 【報告内容】 ・ 川越市総合交通計画（素案）について ・ 川越シャトルのバス停留所へのデマンド型交通「かわまる」乗降場設置に係る駐停車禁止の規制除外について

議 事 の 経 過	
発言者	議題・発言内容・決定事項
事務局	1 開会 事務局から、委員の過半数が出席しており定足数に達しているため、審議会を開催するとのあいさつがあった。
事務局	2 委嘱書の交付等 今回の審議会から新委員となる、大塚委員の紹介を行った。
事務局	3 報告 【報告事項】(1)川越市総合交通計画（素案）について 〈事務局より、資料1、1-2、2を説明〉
議長（会長）	何か意見、質問等あるか。
委員	資料1-2 ③-④ 交通基盤について、埼玉県平均より都市計画道路整備率が低く、とあるが、どの程度低いのか。先日の千葉の大雨のように、道路が整備されていないとどこも通行できなくなってしまう。また、バスも通れないとなると、帰宅困難者が増えることになる。2点目に、県道川越日高線を緊急車両用に整備してはどうか。
事務局	都市計画道路の整備状況は、令和5年3月末時点で、埼玉県内の平均は67.3%。これに対して令和6年3月末時点で、川越市が49.1%となっている。 都市計画道路である県道川越日高線の整備は進んでいないが、埼玉県は、ボトルネックとなっている交差点改良等の整備を優先して進めている。川越市も一緒に取り組んでいく。
委員	基本方針にタクシーを追記していただきたい。国土交通省が定義したコンパクトプラスネットワークにも、鉄道を大動脈とすればタクシーは毛細血管であると表現されるように、地域の人がい物や病院に行くためには、大切な役割を担っていると認識している。埼玉県における地域公共交通基本方針にも、対象とする交通として、タクシーが記載されている。目標数値の記載は難しいかとは思いますが、川越市でも、タクシーの乗務員不足に関して、二種免許の補助を実施している経緯もある。引き続きタクシー業界も、持続可能な公共交通の実現に向けて、お手伝いをさせていただきたい。
事務局	基本方針①、基本施策②の公共交通ネットワークについて、交

委員	通モードの列記の際、「等」でまとめず、タクシーと明記する。また、実施施策、公共交通担い手確保の促進等、具体的な政策についても、タクシーに関する取り組みについて明記する。 資料 1－2 には記載できなかったが、本編、資料編の中で、タクシーの分析や取り組みについて記載している。重要な移動手段の一つとして認識しており、今後もタクシー業界と連携を密にしていきたい。説明が足りなかった部分についてお詫び申し上げる。 現状の課題として、労働人口の減少に伴う担い手不足が記載されているが、バスの運転手不足についての認識が甘い。 資料編 P3 全国の運転手の推移の記載がある。交通政策白書の令和 8 年度版では、令和 5 年に 11 万 4000 人と若干回復しているが、路線バスの廃止キロ数について、2019 年度から年間約 1500 キロで推移していたが、23 年度になって約 2500 キロで 25 年度には約 3900 キロと廃止される非常に厳しい状況がある。日本文化協会の試算では、バス運転手は 2030 年には 9 万 3000 人となる。バス業界が必要とする運転手数 12 万 9000 人。その差 3 万 6000 人も不足する試算が出ている。 運転手の不足の根本的は、労働の質、労働時間に見合った給料がもらえないこと。自治体の取り組みとして、東京都は「バス運転士定着支援特別手当事業補助金」を、今年度から開始。（バス運転士定着支援特別手当事業補助金」の説明）今月から 10 月まで募集している。このように、補助総額想定 9500 万程度の予算で実施しているが、都営バスの運転手不足も深刻。今年の春に深夜バスは全休し、一部路線の廃止を実施。路線の廃止は、都営バスの歴史上初となる。また、都営バスの運転手の採用を東京都の交通局の職員として採用。バス運転手としては待遇が良いので人気があるが、筆記試験を去年の秋に廃止。適性試験だけに移行し、運転手の確保に取り組んでいる。 また、本計画にも記載されている、公共交通の担い手確保の促進について、東京都板橋区や練馬区の HP では、運転手をやってみませんか、とバス会社のリンクが張られている。リンクを押せば、バス会社の募集のページに行けるようになっている。 大型二種免許について。2025 年の所持者数は約 75 万人。70～80 代で 35%、50～60 代で 50%、50 歳以下では 5 万人と数%しかない。免許を持っていても、適正が合わず、バスの運転手になれる方も一定の割合いる。このように、バス運転手になれる人が限られている。私見では、外国人運転手の採用も行われているが、これが進展するとはあまり考えられない。また、自動運転もすぐには普及しない。中国やアメリカでは、自動運転が進んでい
----	---

事務局	るが、日本は遅れており、もし自動運転が実施されても、車椅子の対応をどうするのか、という話が残る。今後 10 年を考えると、運転手の確保はとても重要な課題である。もっと、危機的状況であること明記して、必死に取り組む必要があるのではないか。 今後、鉄道、バス、タクシー各交通事業者との意見交換をさらに密にしながら、ご指摘の点について、検討していきたい。一方で、人材の確保・育成等は、単一自治体だけでは解決しにくい問題でもある。国・県の動きも注視し、公共交通の担い手確保が滞りなく行われるよう、取り組んでいきたい。
委員	評価方法、進行管理について、資料 1P46、47 指標の設定の表内、短期目標と中長期目標それぞれ、目標が矢印だけなのはなぜか。なにで達成・未達成を判断するのか教えてほしい。また、都市・地域総合交通戦略では川越シャトルやかわまるの指標が入ってたと記憶している。利用者数、利用率、予約成功率も含めて、第五次総合計画にも同様の指標が入っている中で、本計画に記載しない意図を教えてほしい。
事務局	指標の矢印について、地域公共交通を取り巻く環境が大変厳しいという状況がある中で、詳細な達成状況を記載することよりも、基本的に“より良く”を目指し、また、公共交通ネットワークの維持についても、同様に矢印で表現した。また、第五次総合計画では、かわまる・シャトルの利用者について、指標として掲げているのはご指摘の通り。しかしながら、本計画は、個別事業単位ではなく基本方針単位で考えたときに、国の計画策定の手引きで例として挙げられているもの等を抜粋しながら、全体のバランスを見て、指標を設定した。
委員	市民目線では、今までの審議会で議論されていた、予約成立率等がわかりやすいのではないかと。矢印の意図は理解した。ただ、中長期目標は数値的な変化を見ないと計画として成り立たないとも思うので、今一度検討してほしい。 2 点目として。資料 2P38、アンケートの問 4。公共交通を利用しやすくするために重視すべきものを伺っている。「利用しやすいダイヤ・変更」と、次いで「免許返納時の対応」。免許返納時の対応に関して、どういう支援をしていくかが今後課題にはなっていく。しかし、計画内に具体的な支援策がない。突発的に 1 万円給付する等、随時対応はされていると思うが、中長期を考えると、具体的にどんな政策を進めていくか、記載した方が良いのではないかと。例えば、免許返納後の不安を解消できるような相談窓

	口を設置する等、これがベストかはわからないが、個別なカウンセリングを受けられる場所を作るなど、このような政策を位置付けてはどうか。 3点目として、かわまるの改善スケジュールについて、資料2P20、21の中で、令和9年度にデータ分析と運行の最適化の検討、令和10年度に最適化の検討等、利便性向上と記載されている。これまでの審議会で、既に4割が予約を取れていない現状を踏まえて、増便の可否の検討をしてきた。実際に利用している方々には不便をかけている。自己負担や利用者、受益者の負担率の検討は引き続き行っていただきたいが、改善スケジュールが後手に回っていると感じるがどうか。
事務局	1点目、中長期目標の数字的な設定について、事務局で検討する。 2点目の免許返納等への対応について、今回、地域公共交通計画を策定する上で、地域における移動手段の確保は大切な視点だと捉えている。しかしながら、高齢者の移動支援について、かわまる・シャトルだけですべて解決することは難しいとも考えており、地域住民並びに関係部局、また関係団体・事業者等々と連携を密にしていきたい。様々な取り組みを一体的にやっていくことで対応したいと考えている。なお、基本政策⑩のモビリティ・マネジメントによる意識醸成について、公共交通を使い慣れてない高齢者で、免許返納した方がご自身の移動手段を考えていただくきっかけになるような取り組みも含めて、実施できればと考えている。 3点目について、これまでの議論してきた予約成立率の改善については現在検討・調整を行っている。データ分析や最適化の部分については、今後、国の補助金も活用しながら、更なる利便性の向上に向けた取組として位置付けていきたい。
委員	かわまるについて、公費負担を増額していいと考えているわけではない。利用者による実費負担や負担率を考慮しながら、持続可能な形で、車両を増やすこともご検討いただきたい。
委員	資料1の施策について、日常生活を支えるという考え方のみか。最近千葉県であった記録的な大雨で道路が冠水し、交通障害が起きたが、川越市の道路は狭く、災害時も踏まえた考え方もある必要ではないか。
事務局	まず、基本方針4つについては、日常における交通手段を確保するための施策が主である。災害時を踏まえた考えについて、「川

	越市個別施設計画（道路舗装編）」では災害時に緊急車両が走行するための路線選定が行われており、本計画はこのような他の計画も踏まえて策定している。
議長（会長）	市の持つ他の計画とも連携することを、明記するとよい。
委員	資料1P17について、ゾーン30プラスの進捗・判定がない。これについて、現在の整備状況や要望があるのか教えてほしい。
事務局	ゾーン30プラスは地域からの要望で行う事業である。所管課によれば、道路へのデバイス等の設置が必要なことから、制度周知に努めたが、地域からの要望に至らなかった、と説明を受けている。
委員	ゾーン30プラスは進まないという認識でよろしいか。
事務局	2026年9月1日から、中央線や車両通行帯のない一般的な生活道路では、道路標識がなくても法定速度が時速30キロに引き下げられる。このような全国的な動きも踏まえながら、ゾーン30プラスについても適宜進めていく。
委員	資料2P20—2基本施策に係る戦略パッケージ個別事業の関連主体の市所管課について、所管課番号が振ってある。各施策に対しては市全体で取り組むべきものだと思う。このように課を指定してしまうと、指定された課のみの課題と認識されないか。
事務局	ご指摘の考え方もある。事務局で改めて検討する。
委員	川越市総合交通計画の素案、将来的にこうなればいいなということがたくさん盛り込まれている。「誰もが移動を通じてより豊かに便利にずっと安心して暮らすことができるまち川越」という目指すべき都市像を具現化するため、施策をしっかりと進めることが重要だと考える。これまでも審議会等で議論してきたが、シャトルバス・かわまるの改善は早急に進めなければいけない。さらには、運転手不足による路線バスの廃止等によって生まれる交通空白地域において、計画内では、新たなモビリティ等の導入検討も記載されているが、公共交通の役割をシャトル・かわまるが補完するといった視点では、例えば、市内の三つの区域をそれぞれ運行しているかわまるについて、同区域内を定時で循環するような運行も高齢者や障害者の皆さんが必要とする移動手段の確保策になり得ると考えている。この新たなモビリティや、新たな

	移動ニーズへの対応策がそういった役割をも担うのか、見通しを教えてほしい。
事務局	かわまるの運行について、こういった手法が地域の方にとって一番利便性が高くなるのか検討する中で、区域内を循環する手法についても議論している。中心市街地とそれ以外の地域において、新たなモビリティの導入も含め、望ましい移動手段の確保策を検討して進めていく。
委員	昨今の環境への関心への高まりから、交通政策の分野では、自動車による移動から徒歩での移動に転換する施策が進められており、例えば小学生等の頃から公共交通に親しんでもらう取組も大切だと考える。他町村では、青春きっぷのような取り組みを行っている自治体もあり、川越市でも小さな頃から川越シャトルやかわまるに親しんでもらうなど、公共交通の利用促進にもつながる取組を検討してほしい。
委員	1 点目、資料 1P26, 27 のイラストについて。更新予定となっているが、完成版では計画目標として現実に即した内容にするべき。 2 点目、担い手不足について。鉄道・バス・タクシー全ての業界で運転手だけでなく整備士等の不足も課題となっている。車両を走行するためには運転手と同様に整備士も必須である。すでに整備士不足についても問題となる段階になっているため、整備士不足についても明記した方が望ましいのではないかな。 3 点目、外出機会の創出について。基本方針 4 の基本施策⑫では、外出機会が喪失されることのないよう取り組むこととしているが、少子高齢化・人口減少の局面において、持続可能な公共交通を構築するためには、外出している方のトリップ数、移動回数の増加を考えることも大切である。移動回数そのものを増やして、公共交通を支えることが重要である。移動回数 0 回の方の移動を 1 回にする施策と、移動回数 2、3 回を 5 回、6 回と増やしていく施策は異なると考えられるため、検討してほしい。 4 点目、「乗継拠点」「モビリティハブ」「スマートバス停」等、似ている言葉が表現を変えて出てきている。それぞれがどんな役割を担っているのか、体系的に整理してほしい。 5 点目、バス待ち環境の改善について。猛暑日の中で涼しい場所で待てるような環境づくりのためには、現在の上屋の設置基準では、十分な設備を作れないのではないかな。上屋を設置するためには歩道幅員が 2 m 必要などの規制があるようだが、もし市の条例等で緩和できるのであれば、検討しても良いのではないかな。

事務局	1 点目について承知した。 2 点目について、公共交通を担っている方々の中に整備士も含まれていると認識している。明記することについて検討する。 3 点目について、公共交通の利用促進につなげるため、外出率、トリップ数を上げていくことは非常に大事な部分だと考えている。指標として、既存の川越市都市・地域総合交通戦略には設定されていなかったが、本計画では新たに設定している施策等について具体的にどう位置付けていくか、検討する。 4 点目について、同義語で異なる用語を用いてる場合は統一する。また、素案では記載していないが、最終的には末尾の用語集、もしくはページ内の注釈で、用語の説明を補記する予定である。
議長（会長）	川越らしさが不足しているため、追記する具体案を 3 つ述べる。 一つ目に、一番街を含む北部市街地の交通問題に対してどのように取り組むか、という非常に大きなテーマがあるにも関わらず、前面に出てきてない。中心市街地への流入抑制等についての記述もあるが、もっと前面に出しても良いのではないかな。例えば、都市マスでは歴史環境複合商業地がエリア設定されているが、そのようなエリアでは、通過交通を抑制する、観光客の自家用車も郊外に駐車してもらうなど、北部市街地に関する総合的な交通施策として、方向性を記載することが非常に重要ではないか。 二つ目に、これまで川越シャトルやかわまるに関する議論の中で、結節点への乗継機能等を議論してきている。モビリティハブなどの新しい用語を無理に使用するのではなく、これまでの川越市における議論や取組を踏まえて、それを発展させる方向性でまとめてはどうか。 三つ目が、ゾーン 30 プラスについて。非常に大事な施策だと考える。生活道路の法定速度が、60 キロから 30 キロになるが、それだけでは実効性に乏しい。法定速度を超過して走行する車両に対して実効性を持たせるためには、ゾーン 30 プラスを進め、実際にスピードが出ないような道路整備を進める必要がある。特に、これからの川越では必要な施策ではないか。歩道の拡幅等について取組が記載されており、また都市計画道路を整備する際にも歩道は整備されるが、それ以外の狭い道路を拡幅して歩道を整備することは現実的でない。むしろ狭い道路のままでどう安全性を確保していくのが、この点が川越らしさではないか。このため、生活道路対策としてゾーン 30 プラスに取り組んでいくことについて、計画への追記を検討してほしい。

議員	1 点目、都市計画道路の進捗について。中心市街地にも都市計画道路の指定があるが、住宅、商店等の移転を要するため整備が進んでいない。一方、郊外の都市計画道路は中心市街地と比べて整備が進んでいる。このため、現実的に整備を進めることが困難となっている中心市街地の都市計画道路の指定は、見直すことを検討してはどうか。 2 点目、ウォーカブルなまちづくりについて。交通量に余裕のある道路の幅員を狭くして歩道として活用するような取組だと認識している。都市計画道路等の拡幅が難しい状況では、計画策定後、ウォーカブルなまちづくりの進捗に疑問が残る。どのように進めていく予定なのか、考えを教えてください。
事務局	1 点目について、都市計画道路について、ご指摘の通り中心市街地と郊外部での進捗率というのは違いがあるものと認識しているが、川越市の特性上、中心市街地に車両が流入しないように抑制できる道路整備を進めることが引き続き必要だと考える。なお、都市計画道路を整備する際の優先順位について、都市計画課で見直しを進めている。 2 点目のウォーカブルなまちづくりに関するご指摘について、確かに都市計画道路の整備が進まず、歩道を十分に確保できない状況がある中で、事務局としては、道路を拡幅するなどして歩道空間を広く取るようなインフラ整備だけではなく、車社会から人中心への転換も重要な施策と考えている。可能な範囲で、歩行による移動を促すことで、新たな発見やにぎわいの創出に繋がると考えている。庁内関係課と連携しながら進めていきたい。
議長（会長）	ありがとうございます。時間の関係で次に進む。 別途質問は、事務局宛てに連絡すること。
事務局	【報告事項】(2)川越シャトルのバス停留所へのデマンド型交通「かわまる」乗降場設置に係る駐停車禁止の規制除外について〈事務局より、資料 3、資料 3 参考資料 1・2 を説明〉
議長（会長）	何か意見、質問等あるか。
委員	スケジュールについて。これは本当に最短なのか。地元の方から要望が強く上がっているということで、なるべく早く設置してあげた方がいいと思う。
事務局	合意書の作成と告示に関しては、早められないと考えている。まず関係者の合意、東武バスウエスト、市、地方運輸局、この 3

	者から合意をいただいた後、その合意書を持って、埼玉県の公安委員会に合意書の作成と告示を依頼する形になる。公安委員会の告示について川越警察署に確認したところ、おおむね3ヶ月、もしくはもう少し長くなるという回答だった。もちろん、状況によって、前後するとは考えている。早くても、年度末になると思う。もちろんご要望いただいた自治会からは、少しでも早く使いたいというご要望をいただいているので、なるべく早く事務手続きを進めていきたい。
委員	資料3の参考資料2のP3、他の車両の駐停車違反を誘発しないように、停留所等に掲示すると記載がある。具体的には、どういった掲示物なのか。
事務局	現在34ヶ所のバス停に掲示されているものと同じになる。かわまるの車両の画像とともに、道路交通法第44条第2項に基づいて合意がされたバス停であるという証明書のようなものを掲示している。仮に、かわまるの車両が停まっていたとしても、バス事業者様と何かトラブルになることがないように、事前に合意はいただいているが、視覚的に見えるような掲示物を貼っている。
議長（会長）	かわまるの見直しについては、前回までの審議事項も含めて、現在検討中ということでしょうか。
事務局	昨年の4月に交通政策審議会にかわまるの見直しについて諮問させていただいた。また、昨年の8月と11月に本審議会でも審議をさせていただいた。今後の運行日や、今後の見直しの方向性として、かわまるの現在の運行制度の見直し、また、その追加車両を導入するとした場合の導入手法について、利用者の利便性向上と費用対効果、また財政的な受益者負担、こういったところを踏まえて検討する、という形で一旦終わってるかと思う。庁内の検討委員会で審議をしているが、財政部局、福祉部局等々、様々な立場から、意見をいただいている。喫緊の課題として、予約が取れないという状況があるが、予約の成立率・乗合の向上を図るための取り組みとして、まずは、実証運行も視野に入れながら、検討していきたいと思っている。庁内での一定の合意、方向性がまとまり次第、次回以降の審議会でもその方向性の審議させていただきたい。
委員	4 その他 (1)運行系統の一部廃止について（西武バス）

	運行系統の一部廃止について説明 路線バスの運賃改定について説明 小江戸川越花火大会の路線バスの運休調整について説明
議長（会長）	何か質問はあるか。
一同	特になし
議長（会長）	事務局から何かあるか。
事務局	1 点目。本日の議題 1、計画の素案について、お気づきの点があれば、8 月末までに連絡してほしい。 2 点目。次回の審議会の開催予定について。次回は、10 月ごろの開催を予定している。詳細が決定次第、速やかに委員の皆様へに連絡したい。
議長（会長）	次回は 10 月ということですので、よろしくお願いします。また、事務局は詳細が決定次第、ご連絡をお願いしたい。 その他、何か意見等あるか。
一同	特になし。
議長（会長）	これにて全ての議事が終了した。委員の皆様に対し円滑な審議への協力に感謝したい。 【閉会】 以 上