会　　議　　録

会議の名称	令和８年度第２回川越市交通政策審議会
開催日時	令和８年 10 月 15 日（木）　午前 10 時 00 分～午前 11 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
欠席者	日本大学　大沢委員 川越商工会議所　鈴木委員 川越市女性団体協議会　最首委員 埼玉県川越警察署　田嶋委員 公募委員　綱島委員
傍聴者	０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、飯嶌副課長、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２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】第１回　公共交通利用促進協議会・交通政策審議会での意見と対応表（案） ・【資料１－１】川越市総合交通計画（資料１－１）の原案 ・【資料１－２】川越市総合交通計画（資料１－２） ・「１１月２１日（土）花火大会開催に伴う路線バスの一部運休について」（西武バス） ・「１１月２１日（土）花火大会開催に伴う川越シャトルの一部運休について」（西武バス）
会議要旨	【審議結果】 ・なし 【報告内容】 ・川越市総合交通計画（資料１－１）の原案について

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。
議長（会長）	**２　あいさつ**
	３　報告 【報告事項】⑴川越市総合交通計画（原案）について
事務局	〈事務局より、資料、資料別紙１－１、資料別紙１－２を説明〉
議長（会長）	何か意見、質問等あるか。
委員	基本的には原案に賛同する。今後のパブリックコメントや令和９年度の施策実施に向けて、４点ほど市民目線で意見を述べたい。 １点目、デマンド型交通かわまる（以下、かわまる）の予約成立率の改善に向けては、現場における市民の生の声を生かした福祉部局との連携が必要と考える。資料別紙１－２の 15 ページにあるとおり、かわまるの予約成立率が 58.8％まで低下していることから、高齢者の健康維持や介護予防の観点からも改善が必要と感じる。資料別紙１－２の 40、41 ページの基本施策では、他分野との連携や、地域主体のモビリティの導入についての記載がある。スケジュールでは、まず情報収集やデータ分析から始めると記載があり、もちろん必要なことだが、どちらかと言えば、市民の声から課題を抽出することの方が重要と考える。資料の意見No.１ やNo.25 では、地域包括支援センター、福祉部局と連携する旨の記述があることから、現場の市民の声を聴く機会を設けることが重要ではないか。具体的なニーズを把握することで、例えば市内の社会福祉法人の地域貢献活動や、市内の企業と連携したモビリティの活用に繋がることも想定されるのではないか。 ２点目、北部市街地の渋滞緩和に向けて、駐車料金の差別化やDX 推進による車両誘導策を引き続き検討していただきたい。資料別紙１－２の 34 ページには、パークアンドライドや財源確保策の検討について記載されている。中心市街地の駐車場と「あぐれっしゅ川越」など郊外型駐車場の駐車料金に差を設け、郊外に駐車してもらえるような誘導策を検討していただきたい。さらに、郊外型駐車場から中心市街地への移動手段として、シェアサイクルや、バスの活用を検討しているとは思うが、そうした移動手段を利用する場合に、運賃や利用料が安くなるようなインセン

	ティブの設定を提案させていただく。DX 推進の観点であれば、google マップ等の経路案内やカーナビ事業者、その他の企業と連携しながら、迂回誘導できるようなシステムの利用方法ができるのではないか。 ３点目、今後の進捗管理に関して、資料の意見 No.18 において、個別事業の実績値のみを指標に設定し、計画の評価とすることはしないが、施策ごとの効果測定時には、施策に紐づく個別事業の進捗状況や実績値等を丁寧に検証するとの回答があり、心強い回答だと感じる。また、資料別紙１－１の 48 ページではクロスセクター効果に関する記載があることから、医療や福祉、教育も含めて、交通施策と他の予算や事業費も加味した効果を、こういった会議の場で示すことができれば、さらに建設的な意見交換ができると考えられる。 ４点目、資料別紙１－１中、25 ページの公共交通の維持・発展に向けた役割分担の表現について、パブリックコメントの実施を踏まえた場合、少し押しつけがましい。事業者の役割の中で「自動車の過度の利用を控え」という表現を、例えば「地域の公共交通を自分事として捉え」や「暮らしを支える地域資源として捉え」など、伝えたい内容は変えずに、前提として自動車を使用する業種にも配慮した表現に置き換えても良いのではないか。住民にとっても、自身の健康や環境への配慮など、メリットが理解できるような表現になると、より良いのではないか。
事務局	１点目、かわまるの予約成立率改善に向けては、現在も取り組んでいるところである。市民の生の声を把握することについては、地域包括ケア推進課で「すこやかプラン・川越」の改定作業の中で、交通政策と福祉部局の施策の連携による高齢者の移動支援を議論しているところである。また、地域包括支援センター等に相談のあった市民の困り事など、市民の生の声を把握することも今後重要になると考えているが、まずは「すこやかプラン・川越」の改定に向けて実施された高齢者向けアンケートの調査結果を共有したところである。そうした連携を今後も図っていく。 ２点目、まず駐車料金の差別化については、渋滞緩和策としてだけでなく、市の財源確保の観点からも検討していきたい。経路検索についても、例えば渋滞が発生している経路は案内しない等の対応をカーナビ事業者と交渉できる余地があると聞いているため、取り組んでいきたい。 ３点目、進捗管理について。計画策定後に改めて庁内で調整を要するが、個別事業ごとに目標値、指標を設定することも考えている。例えば、個別事業に位置づけている「かわまるの運行」において、予約成立率を指標として設定することも考えられる。ク

	ロスセクター効果について、国土交通省と厚生労働省が連携して、自治体が利用できる効果算出ツールを構築中とのことなので、リリースされれば活用していきたい。 ４点目、役割分担の部分について。ご指摘いただいたとおり事務局としても認識いることから、本日いただいた意見も踏まえて改めて修正したい。
委員	別紙資料１－２の 13 ページに記述のあるタクシーに関して、来年から東京都内で自動運転のタクシーが 100 台ほど走行予定である。問題なければ隣接県でも導入されることが想定されることから、資料集に記載してはどうか。
事務局	報道ベースではあるが、事務局でも把握している。修正案を検討した上で資料別紙１－２に追記したい。
委員	今後、様々な輸送手段を取り入れていくことが大切であることは理解しているが、バス・タクシー事業者はロータリ―がないと運行できない。一方で、資料別紙１－１の計画原案や他自治体の地域公共計画では、ウォーカブルな街づくりの推進や、シェアサイクル・電動キックボードの導入が検討されており、こうした取組では、駅前広場のバス・タクシープールといった待機場所やロータリーの中に新たなモビリティのポートが設置されたことで、バス・タクシーの運行に影響が生じた事例が散見される。利用者の利便性・安全性の観点では、定時運行のためにロータリ―でバスが待機できることが大変重要である。バスの待機場所がない場合、遅れを取り戻せないまま折り返し運行することになり、利便性の低下につながることも考えられる。バス事業者単独でロータリ―を維持することは難しいことから、行政の立場からもロータリーの維持に協力していただきたい。
事務局	駅前広場について、現在、国土交通省で整備の指針となる「駅前広場計画指針」の改定を行っている。多様化するシェアモビリティや、DX、ウォーカブルなど新たな視点を踏まえて検討することとなっていることから、国の動向も注視しながら、ロータリーにおけるモビリティの接続等を検討していく。
委員	１点目、都市計画道路について、資料別紙１－１の 10 ページ「④交通基盤」に令和６年３月末時点の整備率が埼玉県平均を下回るという記載がある一方で、21 ページの評価指標の進捗状況では、川越市都市・地域総合交通戦略の指標「都市計画道路の整備率」の評価が 100.2%達成の S 評価であり、整合性を確認した

	い。 ２点目、資料別紙１－１の 13 ページ中、「⑺送迎バス等の民間の輸送サービス」では、学校、医療・商業施設、工業団地等の送迎バスの空き時間における活用可能性について検討の必要性が記述されているものの、他県では、すでに活用されている事例もあることから、表現を改めてはどうか。 ３点目、資料別紙１－１の 46 ページの指標中、「歩きたくなる歩行空間の整備距離」が現在約３Km と記述されているが、整備された道路は具体的にどこか。 ４点目、資料別紙１－２の 11 ページ「③路線バス」の中で、「全国で廃止される路線の距離は年々増加しており、本市においても、路線の減便・廃止は今後も必要との意見が挙がっています。」との記載があるが、事業者や市民からの意見か。それとも庁内の部局から出た意見か。
事務局	１点目、都市計画道路の整備率について。埼玉県内の平均整備率と比較した場合には平均を下回っている。一方で、同戦略の評価としての整備率については、当初設定した目標値に対する達成率となっているため、評価は記載のとおりである。しかしながら、資料別紙１－１計画原案では、課題認識として、都市計画道路の整備率が低いことを挙げており、引き続き整備を進めていく。 ２点目、民間送迎バス等の輸送資源を活用することについて、国のモデル事業のとして取り組んでいる自治体があることは認識している。また、2026 年 10 月 16 日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が施行され、正式に事業として位置づけられる。しかしながら、本市では、まず当該輸送資源量の把握から始める段階であることから、総合交通計画策定時点では、実現可能性を含めて検討していく必要がある。 来年度、国の補助金を活用し、市内の輸送資源量を調査したいと考えている。 ３点目、「歩きたくなる歩行空間の整備距離」に含まれる道路は、川越駅南大塚線など、整備により歩車分離がなされた区間の距離等になっている。 ４点目、本市においても、路線の減便・廃止は今後も必要との意見について、昨年度、バス事業者を対象に実施したヒアリング調査の回答であると認識している。
議長（会長）	路線の減便・廃止が「必要」との表現は、バス事業者が望んで減便しているかのような誤解を生むことが危惧されるため、「不可避」等に改めてはどうか。 民間送迎バス等の輸送資源を活用にかかる記述については、埼

	玉県内でもいくつか事例があるため、可能であればより具体的な表現に改めても良いのではないか。
委員	資料別紙１－１の 23 ページ、かわまるとシャトルの評価に関して、市民から運行の改善を求める意見が様々出ている状況にも関わらずA評価というのは、実態と乖離していると感じる方も多いのではないか。
事務局	川越市都市・地域総合交通戦略の策定時、かわまるは運行を開始していなかったことを鑑みると、運行開始により交通空白地域の解消に寄与できたことは、施策として評価できる部分と考える。シャトルについては、令和７年度の乗車人数が過去最高になるなど、限られた財源の中で、選択と集中といった考えのもと、運行できた成果だと考えている。一方、更なる利便性を求める声があることも認識しており、来年度以降、国の補助金を活用して運行データの分析を行い、最適化を通じて利便性の向上を図ってまいりたい。
議長（会長）	かわまるの運行開始時期を確認したい。また、運行開始のみをもって評価をAとしているのか。
事務局	かわまるの運行開始時期は、平成 31 年２月で、当時は１地区のみでの運行であった。運行開始のみをもって評価しているわけではなく、その後３地区全てに運行区域を拡大し、交通空白地域の解消に向けた取組が進んだことで、利用者数が伸びたことなども評価している。
議長（会長）	本日の意見を踏まえたうえで修正を行い、これを川越市公共交通利用促進協議会に諮るということでよろしいか。
一同	異議なし。
	４　その他
委員	〈西部バスより「川越花火 2026_川越シャトル一部運休お知らせ」及び「川越花火 2026_路線バス一部運休お知らせ」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	次回の審議会の開催予定について。次回は、令和９年２月ごろの開催を予定している。本日の意見を踏まえ、原案を確定し、１２月頃にパブリックコメントを実施したいと考えており、パブリックコメントの結果を反映した「川越市総合交通計画案」について、ご報告させていただきたい。詳細が決定次第、速やかに委員の皆様に連絡したい。
議長（会長）	次回は、パブリックコメントの結果について、２月頃に報告があるとのこと。また、事務局は詳細が決定次第、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