## 川越市総合交通計画（素案）に対する
## 令和８年度　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）

| NO | 意見等（意訳） | 回答 | ページ<br>本：本編<br>資：資料集 | 修正内容 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 自動車の運転免許証返納を検討している方が返納後の日常生活を相談できるような窓口を施策に位置付けてもよいのではないか。 | 本計画は、高齢者が抱える日常生活の困り事や心配事の包括的な相談機能を有する地域包括支援センターを位置付た川越市介護保険事業計画とも連携して施策を推進することから、別途位置づけることはいたしません。<br>本計画では、自動車運転免許を返納された方を含めて誰もが安心して移動できる交通を実現するため、既存のシャトル・かわまるだけでなく、福祉部局とも連携しながら、新たなモビリティや地域主体の交通、他分野連携による移動手段確保などに取り組んでいきます。 | 本2 | ― |
| 2 | 道路整備について、被災した際の緊急車両の交通に配慮した視点が必要ではないか。 | 最上位計画である第５次川越市総合計画の基本計画に位置付けられた国土強靱化地域計画、また、一体的な推進が求められている川越市立地適正化計画に「都市の防災に関する機能を確保するための指針」として位置付けられた防災指針の視点を踏まえ、道路整備を位置付けております。<br>なお、埼玉県では大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うための路線を緊急輸送道路として定めており、本計画ではこれを踏まえた川越市個別施設計画（道路舗装編）とも連動して道路整備を位置付けています。 | 本2 | ― |
| 3 | 鉄道も担い手不足である旨を記述すべきではないか。 | 第２章の２「川越市の交通を取り巻く現状と課題」中、「②労働人口の減少等に伴う担い手不足」を右記の通り修正いたします。 | 本11 | コロナ禍の減便等により、バス・タクシー運転手は全国的に減少し、求人数が求職者数を上回る状況が続いています。また、中長期的な労働人口の減少により、整備士や運行管理者などの公共交通を支える担い手不足が鉄道でも深刻化しています。令和６（2024）年４月には、時間外労働の上限規制が適用され、限られた人員による運行体制の確保が課題となっています。 |
| | | 現状と課題②「労働人口の減少等に伴う担い手不足」中、以下の２点を右記都の通り修正します。<br>・令和22年には国内で1,100万人超の労働力が不足する見込み<br>・バス、タクシー運転手の求人数が求職者数を上回り、担い手が不足している | 本27 | ・バス・タクシー運転手の求人数が求職者数を上回ることによる担い手不足<br>・整備士や運行管理者を含む公共交通の担い手不足が鉄道でも深刻化 |
| | | 資料編の２「基本施策に係る戦略パッケージ個別事業」の表中、個別事業「公共交通担い手確保の促進」の内容欄を右記の通り修正いたします。 | 資27 | 公共交通（鉄道・バス・タクシー）の担い手確保を促進するため、公共交通事業者と連携して採用等に関する情報発信を行う。また、担い手確保策について、公共交通事業者と連携した取組を検討する。 |
| 4 | 公共交通の担い手には整備士も含まれ、運転手同様に担い手不足である旨を表記すべきではないか。 | 第２章の２「川越市の交通を取り巻く現状と課題」中、「②労働人口の減少等に伴う担い手不足」を右記の通り修正いたします。 | 本11 | コロナ禍の減便等により、バス・タクシー運転手は全国的に減少し、求人数が求職者数を上回る状況が続いています。また、中長期的な労働人口の減少により、整備士や運行管理者などの公共交通を支える担い手不足が鉄道でも深刻化しています。令和６（2024）年４月には、時間外労働の上限規制が適用され、限られた人員による運行体制の確保が課題となっています。 |
| 5 | 一番街を含む北部市街地の交通は川越市における重要かつ長年の課題である。このため、北部市街地に関する記載を明確にすべきではないか。 | 市全域と北部市街地を含む中心市街地では課題が異なることから、分けて図示することで明確化するとともに対応する施策を明記します。 | 本17～20 | 「資料別紙１－１」計画本編（原案）に追記。 |
| | | 同上 | 資21～24 | 「資料別紙１－２」計画資料集に追記。 |
| 6 | 評価指標の進捗状況の「ゾーン30プラスの整備区域」について、目標値と実績がないのはなぜか。理由があれば補記すべきではないか。 | 川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】では、令和３年８月開始の制度であったため、ゾーン30プラスの目標値を設定していません。<br>実績が無い理由については、地域や学校関係者等への制度周知に努めたものの、ハンプや狭さくなどの設置要望が無かったためで、右記のとおり追記いたします。 | 本23 | ●ゾーン30プラスについて、地域の自治会等への制度周知に努めた結果、いくつかの相談があったものの、ハンプや狭さくなどの設置による対策には至らず、路面表示などによる注意喚起の対応に留まったため、整備した区域はありません。 |
| 7 | 公共交通にタクシーも位置付けるべきではないか。 | 基本方針１の施策の方向性中、２段落目を右記の通り修正いたします。<br>なお、第２章の２「川越市の交通を取り巻く現状と課題」中、②労働人口の減少等に伴う担い手不足及び⑥公共交通等の（４）でタクシーに関して記述しています。 | 本33 | 都市機能が集積する拠点と周辺地域を基幹的な公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成を進めるとともに、地域の特性や移動需要に応じた多様な交通手段の確保を図ります。<br>また、鉄道やバス、タクシー等へのアクセス改善や交通手段間の連携により公共交通の利便性向上を図るとともに、先進技術や交通DX等を活用し、公共交通の効率化やサービスの改善を進めます。 |
| | | 基本方針１の基本施策②公共交通ネットワークの維持・再編の取組を右記の通り修正いたします。 | 本35 | 医療・福祉・商業施設が集積された鉄道駅周辺等における都市機能の維持・強化を図りつつ、鉄道、路線バス、タクシー、川越シャトル、かわまる等の多様な輸送資源を活用し、地域特性に応じた「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに向けた交通ネットワークを構築します。 |
| | | 資料編の２「基本施策に係る戦略パッケージ個別事業」の表中、個別事業「公共交通担い手確保の促進」の内容欄を右記の通り修正いたします。 | 資27 | 公共交通（鉄道・バス・タクシー）の担い手確保を促進するため、公共交通事業者と連携して採用等に関する情報発信を行う。また、担い手確保策について、公共交通事業者と連携した取組を検討する。 |

# 令和８年度　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）

| NO | 意見等（意訳） | 回答 | ページ<br>本：本編<br>資：資料集 | 修正内容 |
|---|---|---|---|---|
| 8 | 交通空白地域解消に向け、川越シャトルやかわまるの見直しを含めどのように取り組んでいくのか。 | 令和９年度以降、「交通空白解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（モビリティ人材・組織育成タイプ）」など、国土交通省が展開する制度を活用したデータ分析等を通じて、川越シャトルの運行ルート見直しやかわまるの予約成立率改善、運行区域の再検証など事業の最適化に向けて取り組んでいく予定です。 | 本35<br>資25～28 | ― |
| 9 | 川越シャトル見直しに際しての乗降データ収集は、乗務員の負担に配慮した手法が望ましいのではないか。 | 集計作業等により定時性が損なわれるおそれがあるため、可能な限り乗務員の負担に配慮した手法で乗降データを収集する予定です。 | 本35<br>資25,26 | ― |
| 10 | かわまるについて、地域を定時巡回するような運行や利用者負担増も検討してはどうか。 | 利便性の向上や事業の持続可能性を高めるため、地域を定時巡回するような運行や利用者負担増について検討する必要があると認識しているところです。このため、事業の最適化に併せて検討を進めていきます。 | 本35<br>資27,28 | ― |
| 11 | 都市計画道路の進捗が遅れていることから、優先して整備を進める路線など指定の見直しにも取り組んではどうか。 | 現在、都市計画道路に係る優先整備路線の見直し作業を進めており、短期・中期・長期に分類した道路整備プログラムとして別途整理します。 | 本37 | ― |
| 12 | モビリティ・ハブの機能について説明する必要があるのか再考してはどうか。 | モビリティ・ハブの機能については、基本方針２「交通を支える基盤の整備」の末尾に例示していたのみであることから、交通結節点機能の説明に改めます。 | 本38 | モビリティ・ハブの説明を削除し、交通結節点機能の説明に修正 |
| 13 | 「ウォーカブル」に関して、交通量が減った道路の歩道を広げ、快適な歩行空間として有効活用するような取組がイメージされるが、本市の現道でこうした取組が可能か。 | 特に中心市街地では道路の幅員に余裕がなく、新たに歩行空間を創出するような取組は現状困難ですが、全国の事例を調査・研究し、本市における快適な歩行空間のあり方を検討していきます。また、川越市駅周辺まちづくりビジョンなど今後のまちづくりにおいては、安全で快適な歩行空間を備えた整備を検討してまいります。 | 本40 | ― |
| 14 | 改正道路交通法施行令の改正で法定速度が一律３０km/時に引き下げられるが、ゾーン３０プラスは生活道路の安全確保策として引き続き大事な取組ではないか。 | 基本方針３「人や環境に優しい交通の実現」の実施施策として、右記を追記します。 | 本40 | ●ゾーン30プラスの推進 |
| | | 資料編の２「基本施策に係る戦略パッケージ個別事業」の表中、基本施策⑦安全安心な歩行空間の確保や自転車通行空間の整備に右記の通り追記いたします。 | 資37,38 | ・戦略パッケージ名：ゾーン30プラスの推進<br>・個別事業名：ゾーン30プラスの整備<br>・事業箇所等：市内全域<br>・内容：生活道路等において、人を最優先とした安全・安心な通行空間を整備するため、特定の区域を対象に最高速度を時速30kmに規制するとともに、ハンプや狭さく等の物理的デバイスを適切に組み合わせ、歩行者の交通安全の向上を図る。<br>・実施時期（目標）：制度周知、地域要望の把握、整備計画の策定、対策の実施　※５か年共通 |
| 15 | 指標①について、本川越駅における平日1日 あたりの鉄道運行便数を含んだ値に修正すべき。また、指標②についても本川越駅における平日1日 あたりの基幹的バス路線発便数についても同様に修正すべきではないか。 | 第５章の１「指標の設定」中、指標①②の現況値（R7）を右記の通り修正いたします。 | 本47 | ①の現況値（R7）　787<br>②の現況値（R7）　456 |
| 16 | 指標③④について、年度の値であるならば、「年度」と表記すべきではないか。 | 第５章の１「指標の設定」中、指標③④の表記を右記の通り修正いたします。 | 本47 | ③市内鉄道駅における年度あたりの乗車人数<br>④基幹的バス路線における年度あたりの利用者数 |
| 17 | 短期指標、中長期指標の「目標」を値で明示せず方向性を矢印で示しているため、目標値が明確でないのではないか。 | 基本方針ごとの施策効果を測る目的で設定した指標の実績値及び個別事業の進捗状況により、計画全体の評価・検証を行います。また、指標の実績値及び個別事業の進捗状況については、川越市交通政策審議会や川越市公共交通利用促進協議会へ報告し、その内容を市ホームページで公開します。<br>なお、最上位計画である第５次川越市総合計画の表記に合わせて、表中「目標」を右記の通り修正いたします。 | 本47,48 | 目指す方向 |
| 18 | 第５次川越市総合計画に設定されているように本計画でも川越シャトル・かわまるの利用者数を指標に設定してはどうか。また、同様にかわまるの予約成立率を設定してはどうか。 | 基本方針ごとの施策効果を測る目的で設定した指標の実績値及び個別事業の進捗状況により、計画全体の評価・検証を行いますことから、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いたしません。<br>ただし、ご提案いただいた視点が重要であることは認識しておりますことから、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し、それぞれの結果を積み上げた評価を施策の評価といたします。 | 本47 | ― |
| 19 | 基本方針４の施策で外出機会の創出を謳っているが、公共交通の利用促進を図るなど、トリップ数の増加に取り組むことも大切である。それぞれの施策は異なると考えられるため、位置づけを検討してほしい。 | 基本方針４の実施施策「幅広い分野との連携による地域交通の構築」や「地域主体のモビリティの導入検討」を進め、地域における移動手段を確保することで、外出する機会の創出につながるよう努めていきます。<br>また、基本方針１の実施施策「多様な移動ニーズに応じたモビリティの導入検討」や「先進技術の活用や交通DXの推進」により、移動手段の多様化や移動の円滑化に取り組むとともに、計画全体を通して公共交通の利用促進に取り組むことで、移動回数の増加に努めていきます。<br>なお、上記整理に伴い、指標の順序を整理します。 | 本48 | 長期指標である「平均トリップ数と外出率」を分割し、指標の順序を整理。<br>また、「平均トリップ数」を「1人あたりの1日の平均移動回数（平均トリップ数）」に修正。 |

# 令和８年度　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）

| NO | 意見等（意訳） | 回答 | ページ<br>本：本編<br>資：資料集 | 修正内容 |
|---|---|---|---|---|
| 20 | 個別事業「かわまるの運行」について、実施時期（目標）の内容を前倒しして取り組んでいくべきではないか。 | 令和９年度以降、「交通空白解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト（モビリティ人材・組織育成タイプ）」を活用したデータ分析等を通じて、かわまるの予約成立率改善や運行区域の再検証、など最適化に向けて取り組んでいく予定です。また、運賃の見直しによる利用者負担割合の検討を並行して行います。 | 資27,28 | ― |
| 21 | 計画（資料編）の個別事業の実施主体に所管課名が表記されているが、市全体で取り組み施策を推進するとの考えのもと、実施主体を「川越市」とすべきではないか。 | 資料編の２「基本施策に係る戦略パッケージ個別事業」の表中、市所管課の表記を右記の通り修正いたします。 | 資26～ | 市所管課を「川越市」に修正。また、〇数字を「〇」に修正した上で、市所管課名一覧を削除。 |
| 23 | 東京都では、バス運転士定着支援特別手当事業補助金を交付することで公共交通の担い手確保に取り組んでいるが、本計画でも公共交通担い手確保策として位置付けてはどうか。 | 新たな補助金制度を創設する際は、交付目的と効果を定量的に測る必要があり、例えばご提案の補助制度ですと、離職理由が給与体系または労働環境のいずれが強く起因するのか、路線の減便防止につながるかなど、定着効果及び公共交通維持の効果を慎重に見極める必要があります。このため、先行して実施している事例を調査・研究し、今後の個別事業見直しの中で検討していくこととし、「基本施策に係る戦略パッケージ個別事業」の表中、個別事業「公共交通担い手確保の促進」の内容欄に右記の通り追記します。 | 資27 | 公共交通（鉄道・バス・タクシー）の担い手確保を促進するため、公共交通事業者と連携して採用等に関する情報発信を行う。また、担い手確保策について、公共交通事業者と連携した取組を検討する。 |
| 24 | 公共交通を利用することで環境負荷を軽減する意識も重要である。他自治体では小学生を対象にした公共交通の利用体験を通じて、環境負荷を軽減する意識醸成を図っており、本計画でもこうした取組を位置付けてはどうか。 | 個別事業「モビリティ・マネジメントの普及」の中で、公共交通の利用体験についても取り組むことを想定しております。 | 資39 | ― |
| 25 | 自動車の運転免許証を返納した高齢者など、いわゆる交通弱者の移動支援について、現在策定中の福祉部局の計画とも連携して取り組むべきではないか。 | 本計画では地域主体の交通や他分野連携による移動手段確保に取り組むこととしておりますが、実現に向けては、福祉部局や保健医療部など横断的に連携して取り組むことが重要と認識しているところです。このため、現在福祉部局が策定中の計画とも整合を図りながら、施策に取り組んでまいります。 | ― | ― |
| 26 | スマートバス停、モビリティハブなど、用語を整理すべき。 | 本計画をご覧になられた方々が理解しやすいよう全体的に注釈を加えました。 | 本全体<br>資全体 | モビリティ・ハブの説明を削除し、交通結節点機能の説明に修正。その他、全体に用語を整理。 |
| 27 | 本編１２ページおいて、公共交通の持続可能な運行を確保するため、適正な受益者負担を求める必要性を課題として挙げている。この課題に対する取組は川越シャトルやかわまるの最適化にかかる施策に包含されていると推察されるが、持続可能性を高めるための重要な視点であることを踏まえると、施策として明記すべきではないか。<br><br>※令和８年度２回川越市総合交通計画推進委員会での主な意見 | 推察の通り、川越シャトルやかわまるの最適化にかかる施策に包含されています。しかしながら、ご指摘の通り持続可能な公共交通ネットワークを議論する上で、適正な受益者負担を求めることが重要であることから、右記の通り修正します。 | 本42,43 | 基本方針４の施策の方向性１段落目の末尾に『また、持続可能な公共交通の運営を確保する観点から、受益者負担の適正化を検討します。』の一文を加えます。<br>また、基本施策「⑬受益者負担の適正化」、取組方針「川越シャトル及びかわまるの持続可能性を高めるため、公共交通事業者との共存の観点も踏まえ、必要に応じて受益者負担の見直しを検討します。」を追記します。<br>最後に、実施施策として「適正な受益者負担（運賃）の検討」を追加します。 |
| | | | 新規<br>資43,44 | 〇個別事業<br>川越シャトル・かわまるの運賃見直し<br>〇事業内容<br>川越シャトルについては、民間路線バスとの運賃の均衡を図るなど、共存の観点から、必要に応じて運賃の見直しを検討します。また、かわまるについても、運行コストの上昇等を踏まえ、事業の持続可能性を確保する観点から、必要に応じて運賃の見直しを検討します。<br>〇実施時期（目標）　※令和９～１３年度共通<br>・運賃の見直し検討<br>・必要に応じて運賃改定 |