

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

令和4年2月7日（月）

都市計画部交通政策課

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

- **川越シャトル**については、利用状況等を踏まえ、これまで**概ね5年に1回**、路線・ダイヤ等の見直しを行っています。
- 前回は新河岸駅の東西駅前広場整備に合わせて見直しを行い、**平成30年4月から新路線（13系統）**で運行しており、4年経過するところです。
- 新路線における川越シャトルの利用状況が明らかになってきたところであり、前回の見直し以降の公共交通を取り巻く環境の変化も踏まえ、持続可能な公共交通を目指すため、**川越シャトルの改善**を検討します。
- また、デマンド型交通かわまるは、主に交通空白地域を運行し川越シャトルを補完する役割があることから、両交通をそれぞれ改善することにより、効率的かつ利便性が高い運行が可能になると見込まれるため、**デマンド型交通かわまるの改善**も併せて検討します。

（公共交通を取り巻く環境の変化）

新たな交通手段の導入

- ✓ 交通空白地域における市民の移動を支援し、地域の利便性を向上させるため、デマンド型交通を導入

運行経費の増加

- ✓ バスの運転手不足が慢性化しており、川越シャトルの運行経費も年々増加

超高齢化社会への対応

- ✓ 団塊の世代が後期高齢者に突入する2025年まであと数年

新型コロナウイルス感染症の影響による移動の変化

- ✓ 新型コロナウイルス感染症の影響により、例外なく川越シャトルの利用者数も減少

今後の議論の進め方について（イメージ）

川越シャトルとかわまるの
現状と課題
目的（役割）の整理

- ✓ 川越シャトルとかわまるの現状と課題
- ✓ 川越シャトルの目的（役割）
- ✓ かわまるの目的（役割）
- ✓ 改善の方向性



川越シャトルの路線等の改善

- ✓ ダイヤの方向性
- ✓ 各路線の評価（1便あたり利用者、収支率など）
- ✓ 路線の見直し（再編）

など

かわまるの運行内容の改善

- ✓ 運行内容の見直し（以下はあくまでも例示）
①予約方法 ②車両の変更 ③乗降場の追加
④運行日、運行時間 ⑤区域をまたぐ運行

など



目標設定、答申

- ✓ 川越シャトルとかわまるの目標設定
- ✓ 今後の改善について

(参考) 川越シャトルとデマンド型交通かわまるの成り立ち

	年月日	できごと
川越シャトル	平成8年3月	東コース・南コースで運行開始
	8年10月	西コース・北コースを追加
	10年	西コース・南コースの見直し（路線拡大）
	11年9月	東コース・北コースの見直し（路線拡大）
	18年12月	路線の見直し（基本ルートとサブルートに再編、廃止含む） 料金体系の見直し（70歳～79歳まで定額100円の導入）
	20年5月	路線の見直し（高階市民センターへ乗り入れ）
	25年10月	路線の見直し（19系統から13系統に再編、廃止含む）
	30年4月	路線の見直し（新河岸駅東口に乗り入れ、路線の新設・統廃合など13系統を維持） 料金体系の見直し（特別乗車証無料対象を80歳以上から90歳以上に変更）
かわまる	平成31年2月	デマンド型交通を導入（地区3）
	令和2年2月	運行区域を拡大（地区2）
	2年12月	運行区域を拡大（地区1）

(参考) 前回の川越シャトルの見直しに関する答申 (平成29年3月) (抜粋)

1 3つの理念

2 基本目標

- ① 「生活の足」として定着し、公共施設、駅、病院等の生活関連施設と居住地を結ぶ、使いやすい川越シャトルを目指すこと

[1便あたりの利用者数8人以上を目指す]

- ② 持続的な運行ができるように、利用者数を増加させ、収入の増加を目指し、可能な限り効率化を図ること

[収支率30%以上を目指す]

- ③ 公共交通の重要性や『みんなで支える川越シャトル』の意識を利用者、バス事業者、行政で共有できる事業を継続的に実施すること

3 路線の見直しについて

4 運行改善方針について

5 路線の設定・サービスの向上について

6 料金体系について

7 特別乗車証制度について

8 今後の見直しについて

- ① 路線の見直しにあたっては、**路線ごとの1便あたりの利用者数等を毎年度算出して、路線の評価を行い**、次回の見直しの際に活用すること
- ② 川越シャトルが運行していない地域については、**最適な交通手段の確保に関して、引き続き検討を行うこと**
- ③ なお、川越シャトルが運行している地域に、**他の交通手段が導入される見込みとなった場合は、路線廃止を含めた検討を行うこと**