

**デマンド型交通かわまる
「実証実験（区域を乗り継ぐ運行）」
結果報告書**

令和5年7月
都市計画部交通政策課

目次

1	デマンド型交通「かわまる」の概要	2
2	実施背景	4
3	審議経過	5
4	実証実験概要	6
5	実証実験結果	14
6	実証実験検証内容	18
7	実証実験検証	
①	共通乗降場における乗継時間	19
②	乗継ではない共通乗降場利用	23
③	利用者数の推移	24
④	運賃収入の推移	31
⑤	予約成立率・キャンセル率	32
⑥	乗継予約成立率	33
⑦	車両稼働状況	36
8	公共交通事業者の現状	40
9	市内法人タクシー事業者ヒアリング	45
10	アンケート調査	46
11	運行事業者ヒアリング	53
12	今後の運行方針	54
	参考（周知内容など）	57

1 デマンド型交通かわまるの概要

(1) 運行の経緯など

- デマンド型交通については、平成25年度及び26年度に実証実験を実施し、平成30年4月に川越市交通政策審議会から新たな交通施策（デマンド型交通の導入）に関する答申を受け、市内の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、平成31年2月から「地区3」において、川越市デマンド型交通の運行を開始した。
- 令和元年度には愛称を「かわまる」と決定し、令和2年2月には「地区2」、令和2年12月には「地区1」においても運行を開始し、市内全域での運行が始まったところである。

(2) 運行方式など

- 道路運送法第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業に該当し、同法第4条許可を受け運行
- 非定時・非定路による区域運行（運行時刻や路線を定めず、予約により区域内にある乗降場間を運行）
- 運行主体は、ダイヤモンド交通株式会社

(3) 運行日・運行時間

- 毎日運行（12月29日から1月3日を除く）
- 運行時間は、午前8時から午後6時まで

(4) 運賃

- 1乗車1人当たり500円の定額制
- 小学生・高齢者（70歳以上）・障害者等は300円、未就学児は無料

(5) 利用対象者

- 市民であり、利用登録を行った者
（利用登録者の同乗者であれば市民以外でも利用可）

(6) 予約

- 利用日の2週間前から電話又はインターネットにより予約



1 デマンド型交通かわまるの概要 (運行区域図)

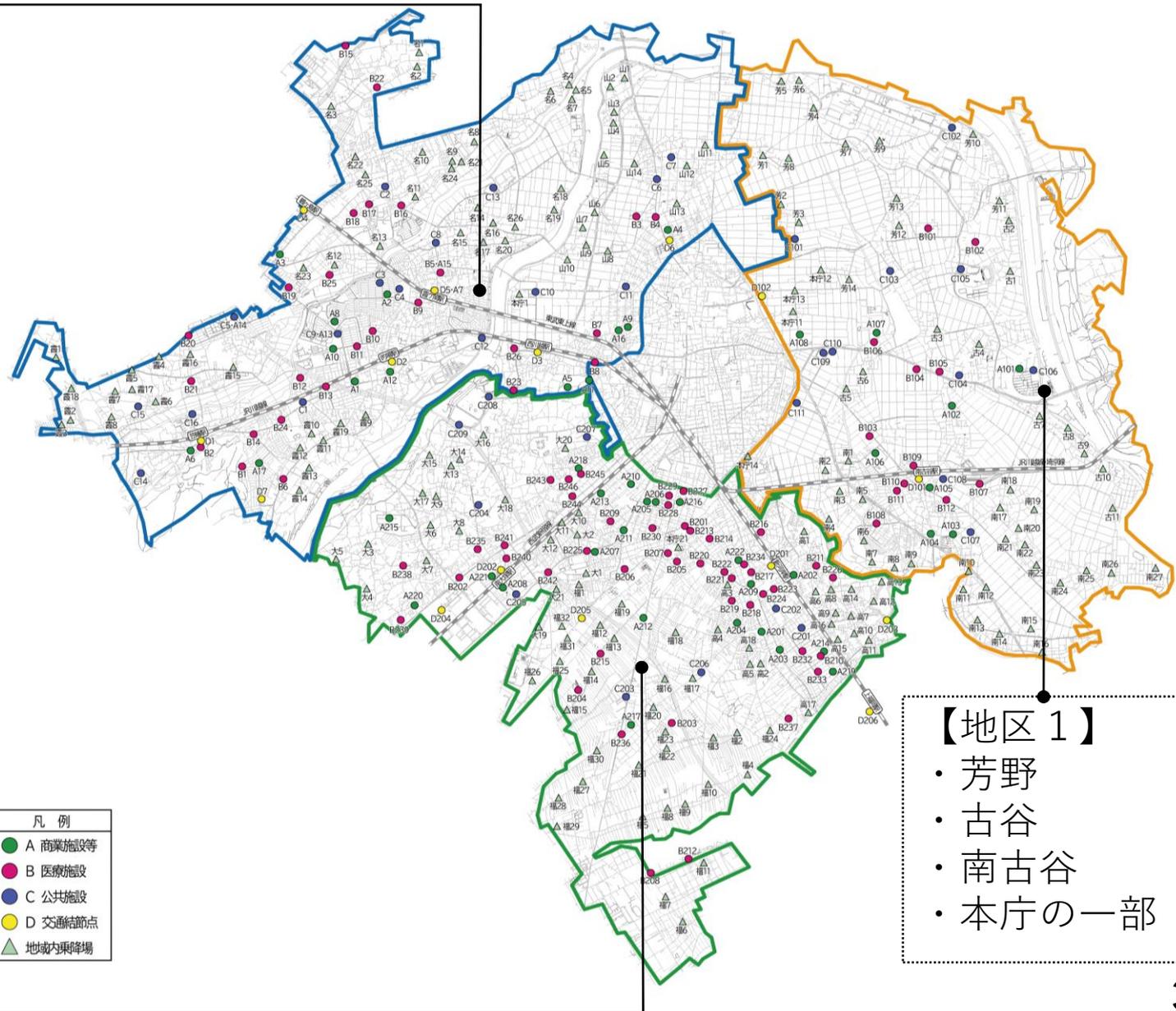
【地区3】

- ・ 霞ヶ関
- ・ 霞ヶ関北
- ・ 川鶴
- ・ 名細
- ・ 山田
- ・ 本庁の一部

【地区2】

- ・ 高階
- ・ 福原
- ・ 大東
- ・ 本庁の一部

凡 例	
● (緑)	A 商業施設等
● (赤)	B 医療施設
● (青)	C 公共施設
● (黄)	D 交通結節点
▲ (白)	地域内乗降場



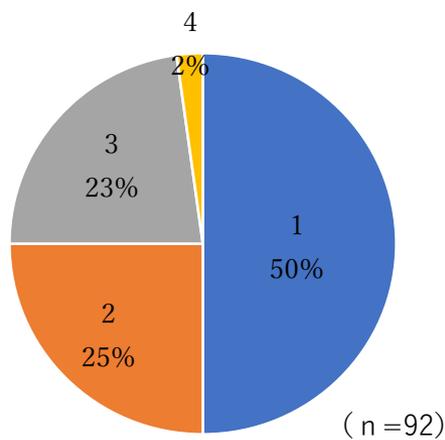
【地区1】

- ・ 芳野
- ・ 古谷
- ・ 南古谷
- ・ 本庁の一部

2 実施背景【「令和4年度第2回川越市交通政策審議会資料」より抜粋】

- 区域を乗り継ぐ運行は、利用者にとっては乗り換え無しで目的地に行くことができる一方で、長距離の移動が増えることにより1回の運行時間が長くなり、他の利用者の予約が取りづらい状況となることや、タクシー事業者など、既存の公共交通との競合を避けるため、「区域内運行」を行っている。
- 運行開始以来、他の区域の病院に行きたいといった区域を越えた移動を望む声が市に多く寄せられており、令和3年度に実施した利用者アンケートにおいても、半数の利用者が区域を越えた移動を希望している結果となっている。また、議会においても区域を乗り継ぐ運行の実施について、意見をいただいているところである。

- 区域を乗り継ぐ運行を希望するか (利用者アンケートより)
- 区域を乗り継いで行きたい場所



商業施設等	医療施設	公共施設	交通結節点他
市中心部(36)	埼玉医科大学総合医療センター(10)	川越聖地霊園(1)	新河岸駅(4)
ビバホーム大井店(1)	武蔵野総合病院(1)	保健所(1)	上福岡(2)
ユニクス南古谷(1)	いしがみ整形外科クリニック(1)	名細の公園(1)	鶴ヶ島(1)
島忠・オーケー川越店(1)	西武川越病院(1)		東上線の駅(1)
KASHIBA温泉(1)	帯津三敬病院(1)		狭山(1)
			鶴瀬駅(1)
			南古谷駅(1)

3 審議経過

- 令和4年 1月 ○諮問
- 2月 ○第5回交通政策審議会（文書開催）
- 4月 ○第1回交通施策庁内検討委員会
○第1回交通政策審議会
- 7月 ○第2回交通施策庁内検討委員会
○第2回交通政策審議会
○第2回公共交通利用促進協議会
- 8月 ○第一次答申
- 9月 ○産業建設常任委員会報告、プレスリリース
- 11月 ○第3回公共交通利用促進協議会
- 12月 ○関東運輸局埼玉運輸支局届出
○広報川越掲載、自治会通知、市公式ホームページ、SNS公開
- 令和5年 1月 ○実証実験開始
- 3月 ○実証実験終了
- 4～5月 ○公共交通事業者輸送実績調査
- 5～6月 ○利用者アンケート調査、タクシー事業者ヒアリング、効果検証

4 実証実験概要

(1) 実施内容

(内容)

運行効率を大幅に下げることなく、また、既存の公共交通に影響を与えないようにするため、各区域境の近くに「共通乗降場（乗継ポイント）」を設置し、そこで車両を乗り換えて他の区域へ移動する方法により実施するもの。

〈共通乗降場（乗継ポイント）〉

地区1 ⇄ 地区2 の移動：ヤオコー川越南古谷店

地区1 ⇄ 地区3 の移動：ヤオコー川越山田店

地区2 ⇄ 地区3 の移動：マミーマート生鮮市場TOP川越店

(期間)

令和5年1月6日（金）から同年3月17日（金）までの毎日

(運賃)

高齢者・障害者・小学生：最初の運賃300円・乗り継ぎ後の運賃300円（合計600円）

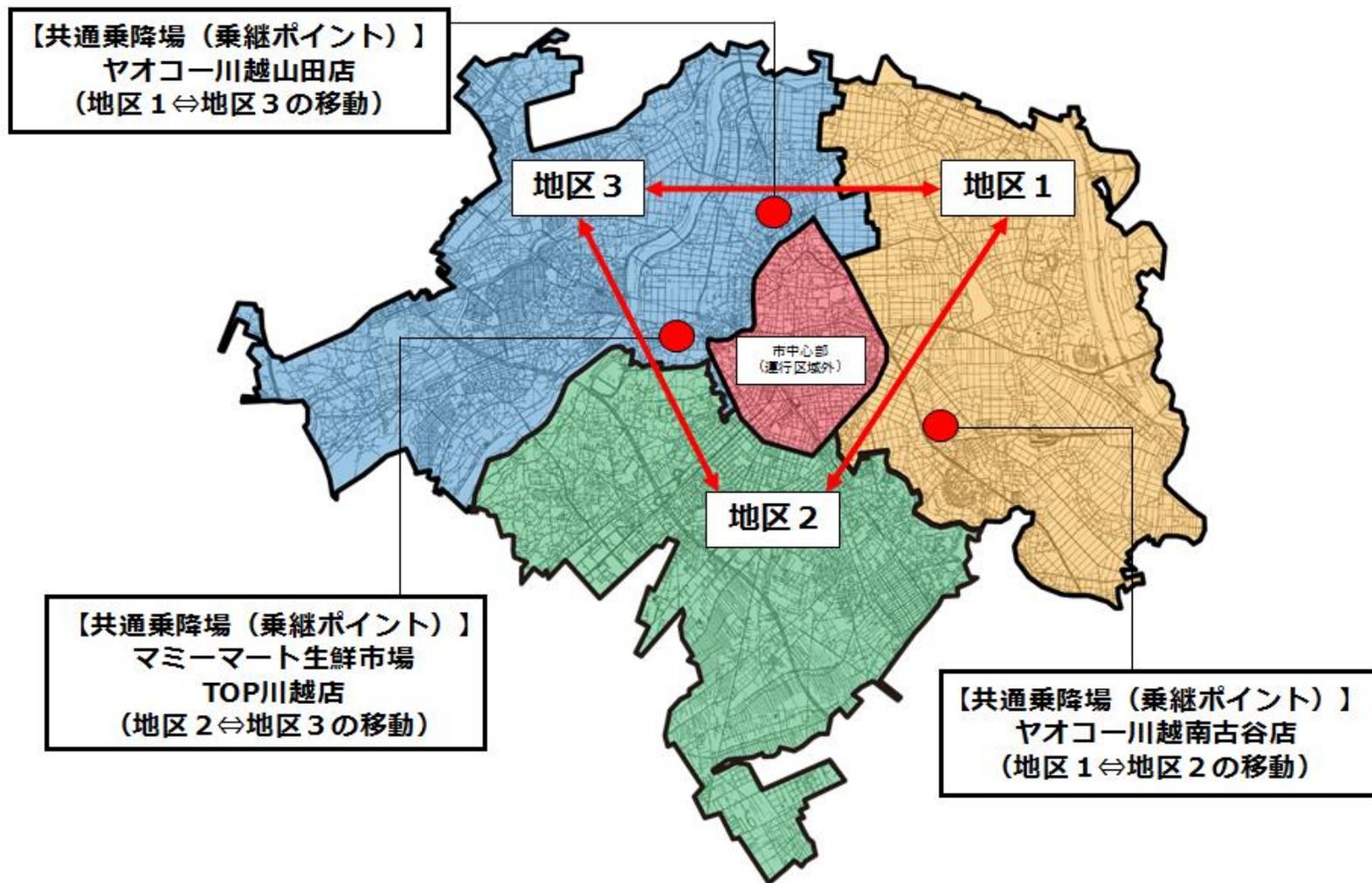
一般・未登録同乗者：最初の運賃500円・乗り継ぎ後の運賃500円（合計1,000円）

※障害者手帳を所持する小学生は①150円、②150円の合計300円

4 実証実験概要（共通乗降場設置箇所）

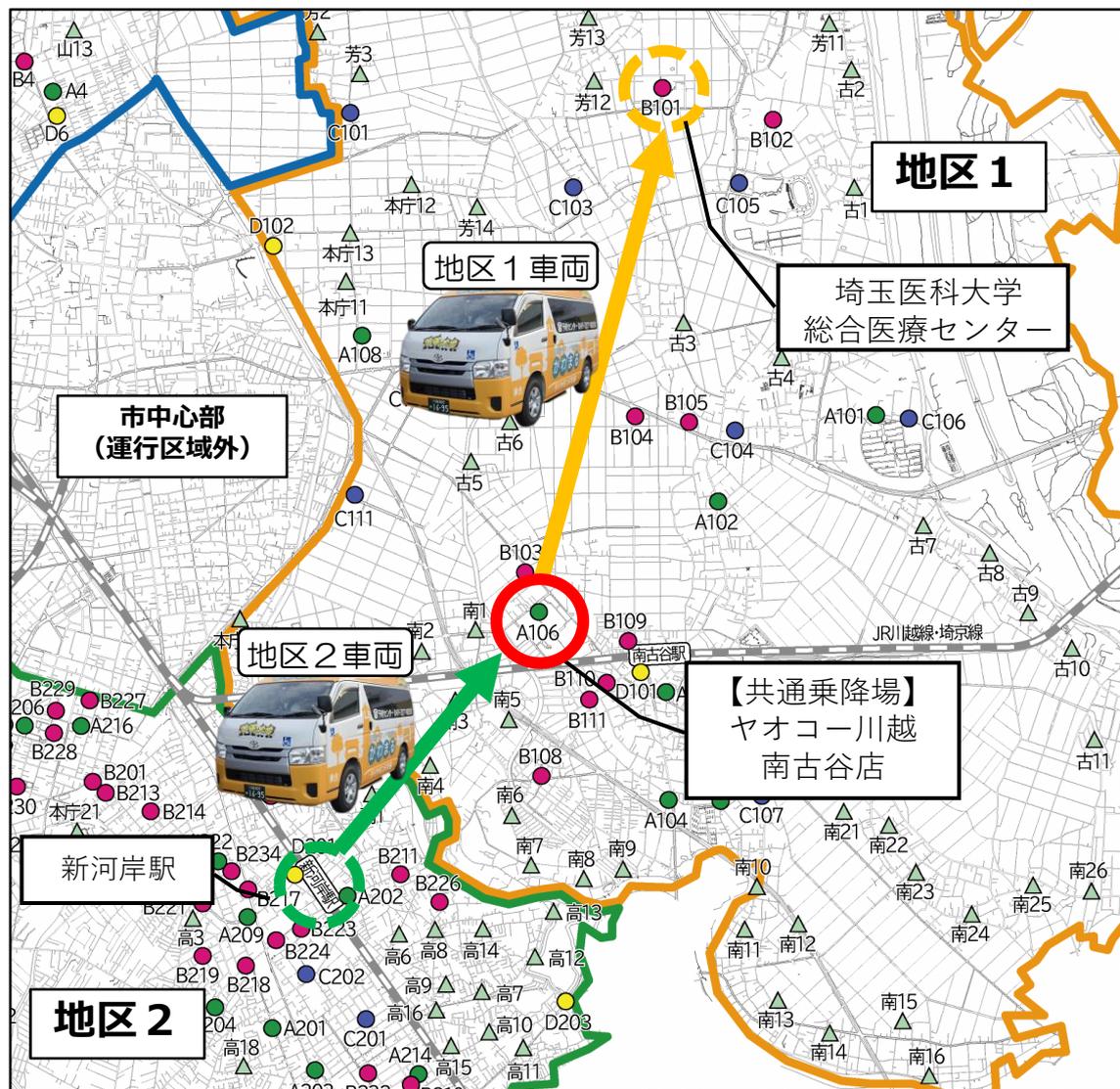
【共通乗降場設置条件】

- ①区域境に近く、通常の運行に可能な限り支障を与えない
- ②乗継時に待機する場所がある
- ③乗継せずに、目的地としても利用される見込みがある



4 実証実験概要（地区2 ⇒ 地区1における移動）

例) 「新河岸駅（地区2）」から「埼玉医科大学総合医療センター（地区1）」への移動

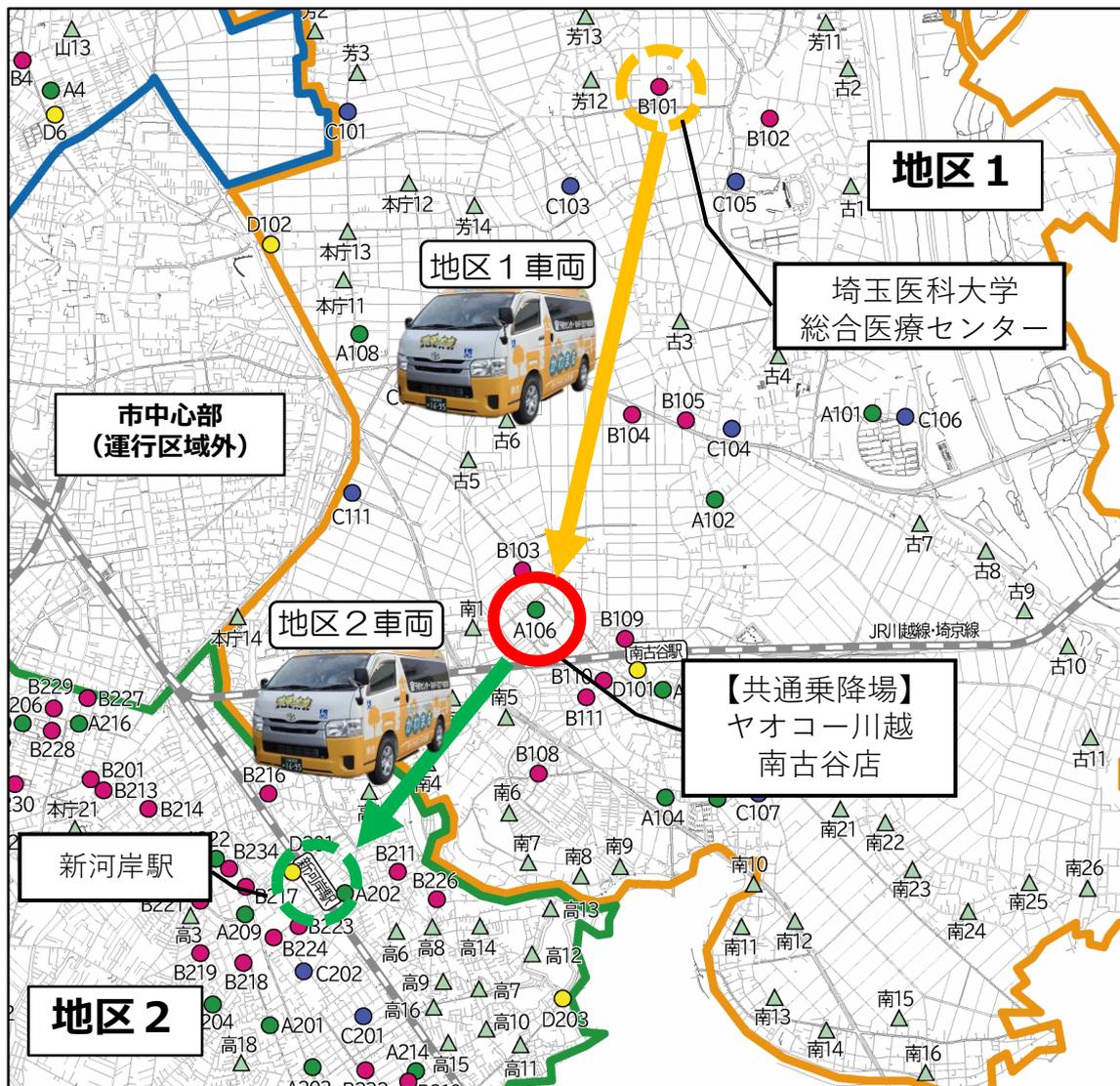


移動の流れ

- ①新河岸駅から地区2車両に乗り、共通乗降場（ヤオコー川越南古谷店）へ移動
- ②共通乗降場にて、地区1車両へ乗り換える
- ③共通乗降場から埼玉医科大学総合医療センターへ移動

4 実証実験概要（地区1 ⇒ 地区2 における移動）

例) 埼玉医科大学総合医療センター（地区1）から新河岸駅（地区2）への移動



移動の流れ

- ① 埼玉医科大学総合医療センターから地区1車両に乗り、共通乗降場（ヤオコー川越南古谷店）へ移動
- ② 共通乗降場にて、地区2車両へ乗り換える
- ③ 共通乗降場から新河岸駅へ移動

4 実証実験概要（地区1 ⇒ 地区3における移動）

例) 埼玉医科大学総合医療センター（地区1）から霞ヶ関駅（地区3）への移動



移動の流れ

① 埼玉医科大学総合医療センターから地区1車両に乗り、共通乗降場（ヤオコー川越山田店）へ移動

② 共通乗降場にて、地区3車両に乗り換える

③ 共通乗降場から霞ヶ関駅へ移動

4 実証実験概要（地区3 ⇒ 地区1 における移動）

例) 霞ヶ関駅（地区3）から埼玉医科大学総合医療センター（地区1）への移動



移動の流れ

① 霞ヶ関駅から地区3車両に乗り、共通乗降場（ヤオコー川越山田店）へ移動



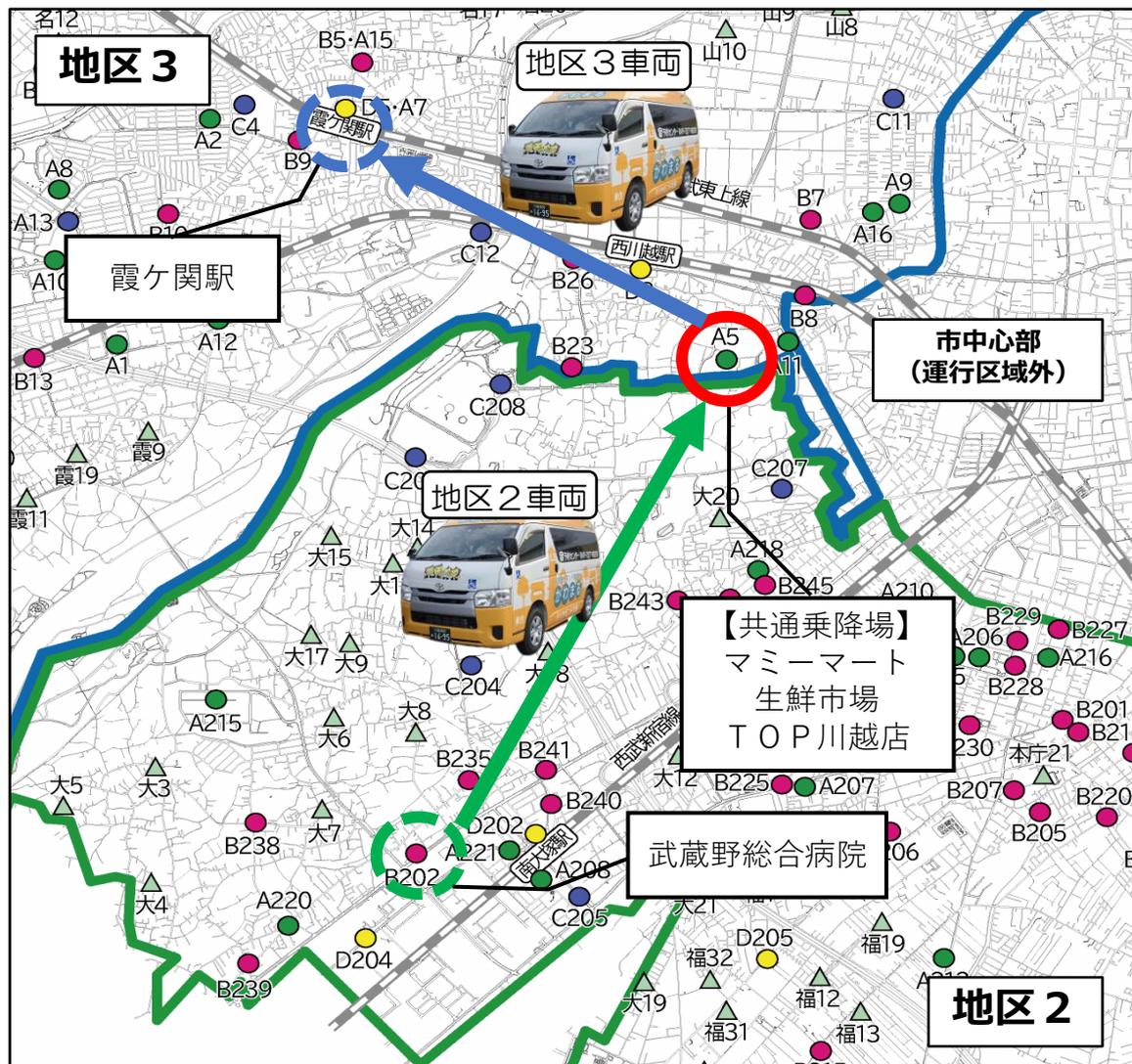
② 共通乗降場にて、地区1車両に乗り換える



③ 共通乗降場から埼玉医科大学総合医療センターへ移動

4 実証実験概要（地区2 ⇒ 地区3における移動）

例）武蔵野総合病院（地区2）から霞ヶ関駅（地区3）への移動

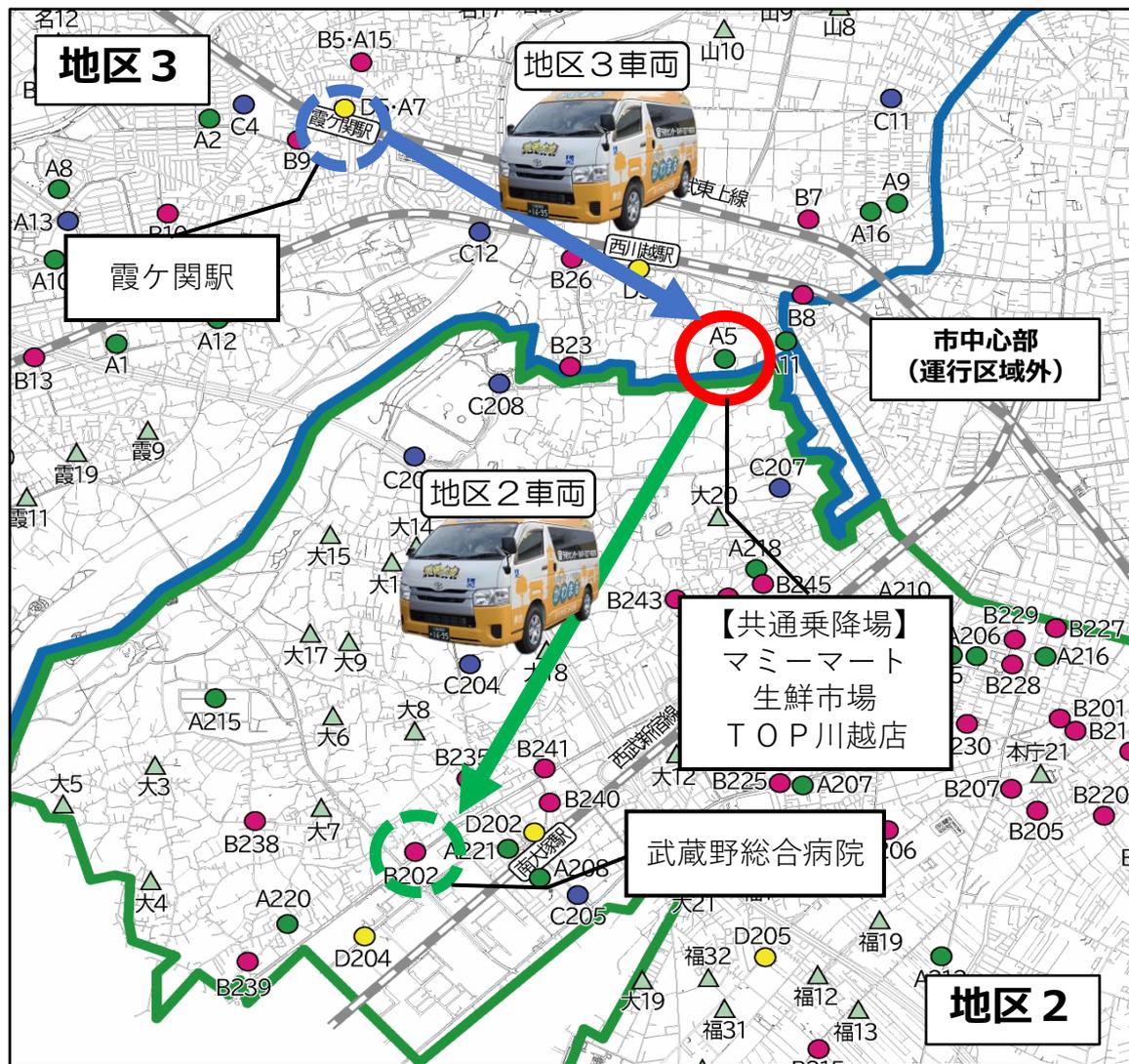


移動の流れ

- ①武蔵野総合病院から地区2車両に乗り、共通乗降場（マミーマーケット生鮮市場TOP川越店）へ移動
- ②共通乗降場にて、地区3車両へ乗り換える
- ③共通乗降場から霞ヶ関駅へ移動

4 実証実験概要（地区3 ⇒ 地区2における移動）

例）霞ヶ関駅（地区3）から武蔵野総合病院（地区2）への移動



移動の流れ

- ① 霞ヶ関駅から地区3車両に乗り、共通乗降場（マミー マート生鮮市場TOP川越店）へ移動
- ② 共通乗降場にて、地区2車両へ乗り換える
- ③ 共通乗降場から武蔵野総合病院へ移動

5 実証実験結果

(1) 共通乗降場（乗継ポイント）を活用した乗継移動

乗車月	利用回数	延利用者数	実利用者数
令和5年1月	2回	2人	1人
令和5年2月	5回	9人	4人
令和5年3月	4回	5人	3人
合計	11回	16人	8人

※実利用者8人の内訳：小学生1人、40代1人、60代3人、70代1人、80代2人

(2) 共通乗降場（乗継ポイント）発着による地区間移動 ※乗継ではありません

乗車月	利用回数	延利用者数	実利用者数
令和5年1月	1回	1人	1人
令和5年2月	2回	2人	1人
令和5年3月	4回	6人	3人
合計	7回	9人	5人

5 実証実験結果

(1) 共通乗降場（乗継ポイント）を活用した乗継移動（詳細）

乗車日	予約日	乗車乗降場	共通乗降場	降車乗降場
1月11日(水)	12月28日 (乗車2週間前)	③上寺山南	③ヤコー山田店	①埼玉医大
1月30日(月)	1月16日 (乗車2週間前)	③上寺山南	③ヤコー山田店	①埼玉医大
2月5日(日)	2月4日 (乗車1日前)	③上寺山南	③ヤコー山田店	①ヤコー南古谷店
2月5日(日)	2月4日 (乗車1日前)	①ヤコー南古谷店	③ヤコー山田店	③上寺山南
2月13日(月)	2月9日 (乗車4日前)	①ヤコー南古谷店	③ヤコー山田店	③生鮮市場TOP川越店
2月13日(月)	2月9日 (乗車4日前)	③生鮮市場TOP川越店	③ヤコー山田店	①ファミリーマート川越南田島店
2月20日(月)	2月10日 (乗車10日前)	②シェア畑新河岸	①ヤコー南古谷店	①南古谷病院
3月2日(木)	3月1日 (乗車1日前)	②児童発達支援センター	①ヤコー南古谷店	①川越運動公園
3月2日(木)	3月1日 (乗車1日前)	①川越運動公園	①ヤコー南古谷店	②児童発達支援センター
3月14日(火)	3月2日 (乗車12日前)	③霞ヶ関北公民館	③ヤコー山田店	①埼玉医大
3月14日(火)	3月2日 (乗車12日前)	①埼玉医大	③ヤコー山田店	③霞ヶ関北公民館

※乗降場名称前の数字（①・②・③）は地区を表す。（①：地区1／②：地区2／③：地区3）

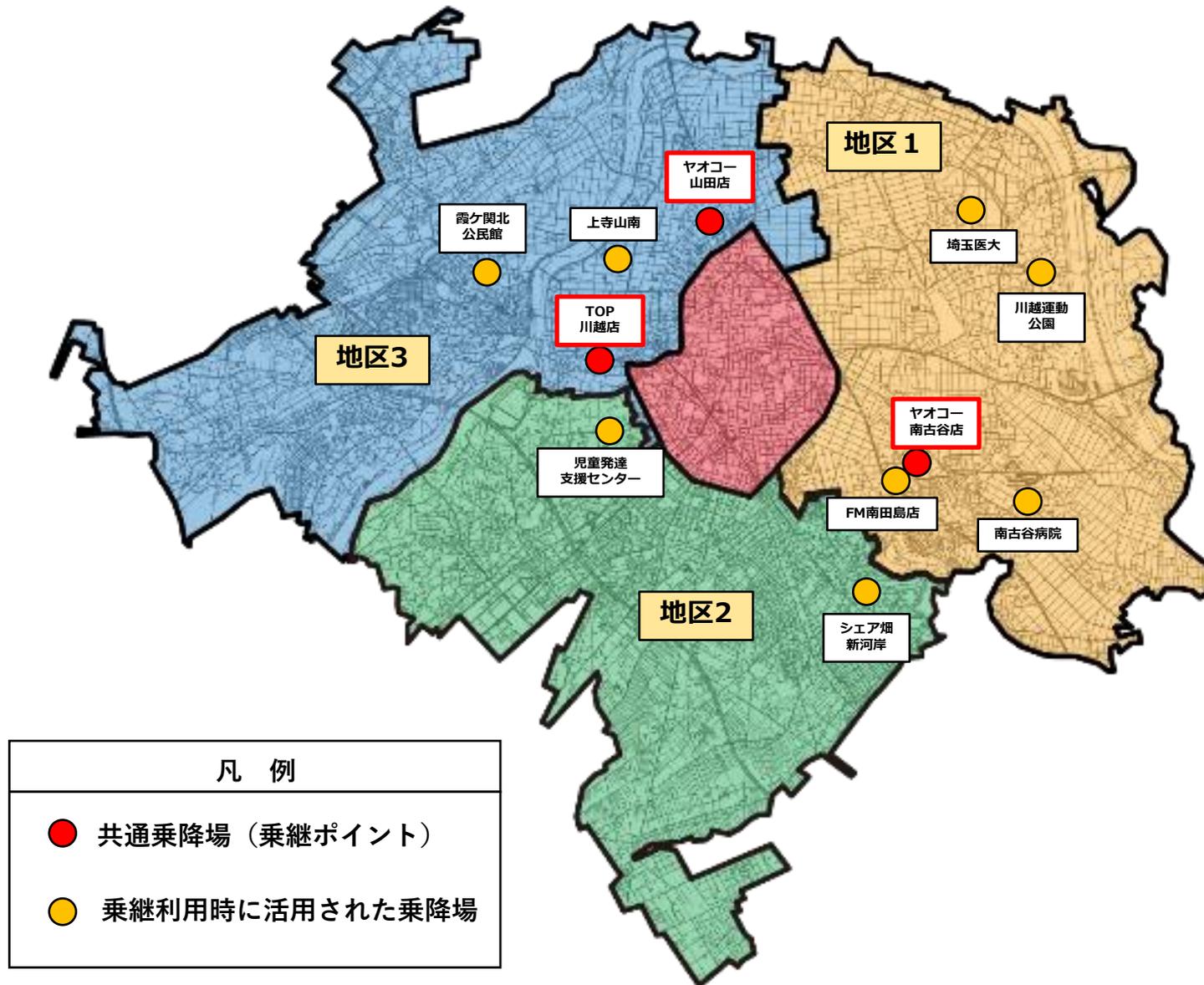
5 実証実験結果

(1) 共通乗降場（乗継ポイント）を活用した乗継移動（乗継時間・所要時間）

乗車日	予約日	乗車乗降場	共通乗降場	降車乗降場
1月11日	12月28日 (2週間前)	③上寺山南 【7:58発】	③ヤコー山田店 【8:08着（乗継2分） 8:10発】	①埼玉医大 【8:25着（所要時間27分）】
1月30日	1月16日 (2週間前)	③上寺山南 【8:53発】	③ヤコー山田店 【9:01着（乗継0分） 9:01発】	①埼玉医大 【9:16着（所要時間23分）】
2月5日	2月4日 (1日前)	③上寺山南 【7:56発】	③ヤコー山田店 【8:02着（乗継0分） 8:02発】	①ヤコー南古谷店 【8:14着（所要時間18分）】
2月5日	2月4日 (1日前)	①ヤコー南古谷店 【15:25発】	③ヤコー山田店 【15:45着（乗継20分） 16:05発】	③上寺山南 【16:14着（所要時間49分）】
2月13日	2月9日 (4日前)	①ヤコー南古谷店 【12:45発】	③ヤコー山田店 【13:04着（乗継27分） 13:31発】	③生鮮市場TOP川越店 【13:42着（所要時間57分）】
2月13日	2月9日 (4日前)	③生鮮市場TOP川越店 【15:35発】	③ヤコー山田店 【15:49着（乗継13分） 16:02発】	①ファミリーマート川越南田島店 【16:18着（所要時間43分）】
2月20日	2月10日 (10日前)	②シェア畑新河岸 【8:57発】	①ヤコー南古谷店 【9:12着（乗継8分） 9:20発】	①南古谷病院 【9:29着（所要時間32分）】
3月2日	3月1日 (1日前)	②児童発達支援センター 【11:18発】	①ヤコー南古谷店 【11:41着（乗継43分） 12:24発】	①川越運動公園 【12:37着（所要時間79分）】
3月2日	3月1日 (1日前)	①川越運動公園 【16:10発】	①ヤコー南古谷店 【16:32着（乗継16分） 16:48発】	②児童発達支援センター 【17:11着（所要時間61分）】
3月14日	3月2日 (12日前)	③霞ヶ関北公民館 【13:03発】	③ヤコー山田店 【13:21着（乗継8分） 13:29発】	①埼玉医大 【13:47着（所要時間44分）】
3月14日	3月2日 (12日前)	①埼玉医大 【16:32発】	③ヤコー山田店 【16:51着（乗継27分） 17:18発】	③霞ヶ関北公民館 【17:37着（所要時間65分）】

5 実証実験結果

● 乗継利用時に活用された乗降場



6 実証実験検証内容

(1) 検証方法・事項

以下の内容について検証を行い、その結果について記載をする。

① 共通乗降場における乗継時間

⇒乗継実績11件のうち、「乗継時間が長い事例」と「迎車時間が長い事例」を抜粋し、検証

② 乗継ではない共通乗降場利用

⇒共通乗降場発着による地区間移動を記載（乗継移動ではなく制度を上手く活用した事例）

③ 利用者数の推移

⇒実証実験開始前・期間中・終了後それぞれの期間中の人数を比較し、検証

④ 運賃収入の推移

⇒実証実験開始前・期間中・終了後それぞれの期間中の運賃収入を比較し、検証

⑤ 予約成立率・キャンセル率

⇒実証実験開始前と実証実験期間中の予約成立率・キャンセル率を比較し、検証

⑥ 乗継予約成立率

⇒令和3年度及び令和4年度の年間予約成立率と、実証実験による「乗継予約成立率」及び「共通乗降場発着予約成立率」を比較し、検証

⑦ 車両稼働状況

⇒乗継を実施した週における乗り出し車両の「迎車時間」を分析し、検証

7 実証実験検証【①共通乗降場における乗継時間】

(1) 乗継時間が長い事例

乗車日	乗車乗降場	共通乗降場	降車乗降場
3月2日	②児童発達支援センター 【11:18発】	①ヤオコー川越南古谷店 【11:41着（乗継43分） 12:24発】	①川越運動公園 【12:37着（所要時間79分）】
	(地区2車両)	(地区2車両⇒地区1車両)	(地区1車両)



○所要時間：**79分**

※児童発達支援センターから川越運動公園まで、自動車による一般的な所要時間は25分

○ヤオコー川越南古谷店での乗継（地区1車両到着までの待ち時間）に**43分**を要している。

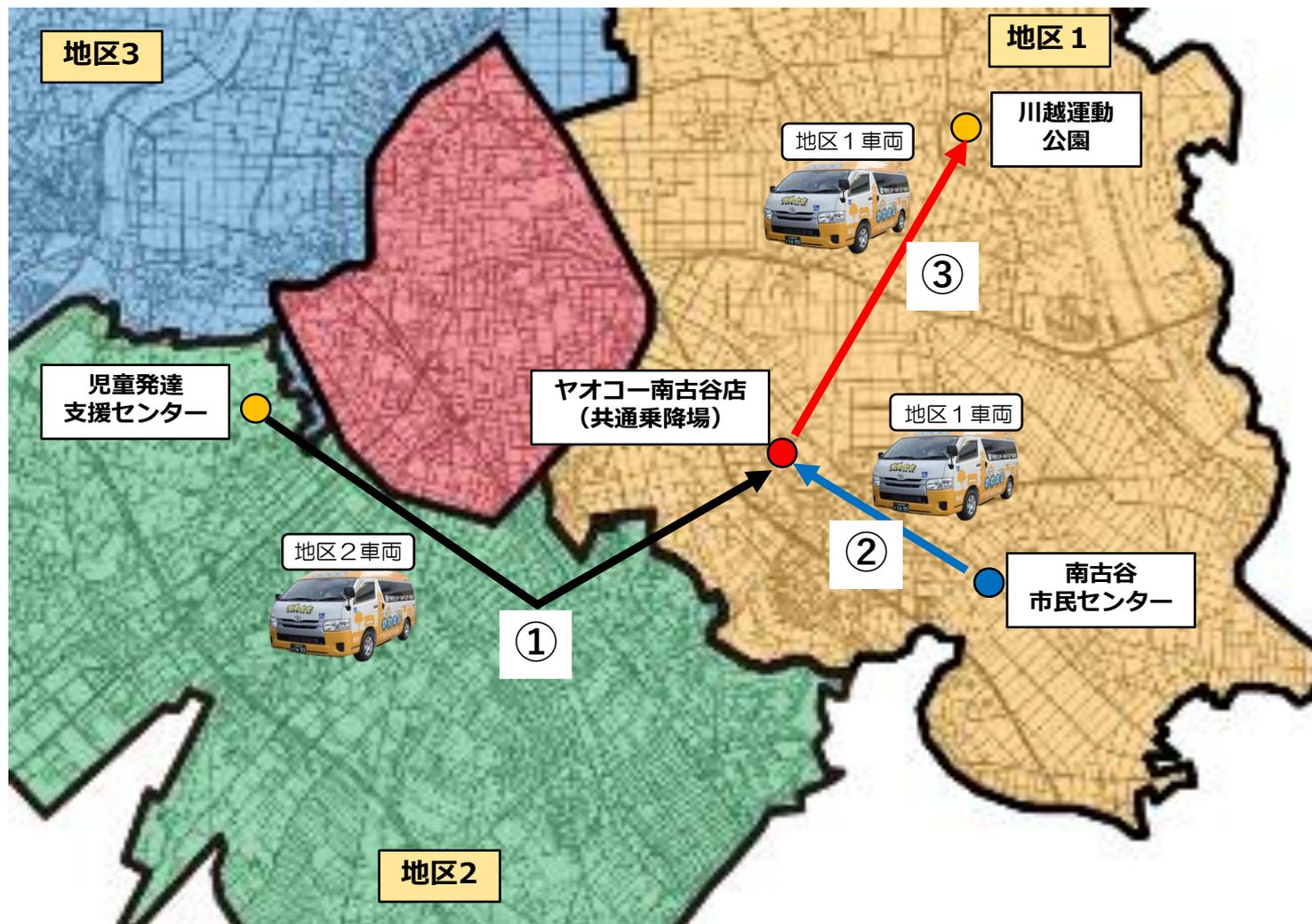
○予約時は「乗継25分」であったが、地区2車両がヤオコー川越南古谷店へ予定より早く到着したことから、**乗継時間が長くなったもの**。

しかしながら、迎車車両である地区1車両は、迎車直前まで地区1内で運行予約が入っており、乗継利用者がヤオコー川越南古谷店に早く到着したものの、地区1車両が予約時間を繰り上げて迎えに行く、という運行ができなかったことから、乗継時間が長くなったもの。

○自動車による一般的な所要時間は25分（google mapによる）のところ、79分を要していることから、効果的・効率的な運行とは言い難い。

7 実証実験検証【①共通乗降場における乗継時間】

3月2日「②児童発達支援センター」から「①川越運動公園」までの移動図



移動の流れ

①児童発達支援センターから地区2車両に乗り、共通乗降場（乗継ポイント）であるヤオコー川越南古谷店へ移動



②地区1車両が南古谷市民センター（迎車前の予約運行）からヤオコー川越南古谷店へ迎車



③ヤオコー川越南古谷店にて利用者を乗せ、川越運動公園へ移動

7 実証実験検証【①共通乗降場における乗継時間】

(1) 迎車時間が長い事例

乗車日	乗車乗降場	共通乗降場	降車乗降場
3月2日	①川越運動公園 【16:10発】	①ヤオコー川越南古谷店 【16:32着（乗継16分） 16:48発】	②児童発達支援センター 【17:11着（所要時間61分）】
	(地区1車両)	(地区1車両⇒地区2車両)	(地区2車両)



○所要時間：**61分**

※川越運動公園から児童発達支援センターまで、自動車による一般的な所要時間は25分

○ヤオコー川越南古谷店での乗継（車両到着までの待ち時間）に16分を要している。

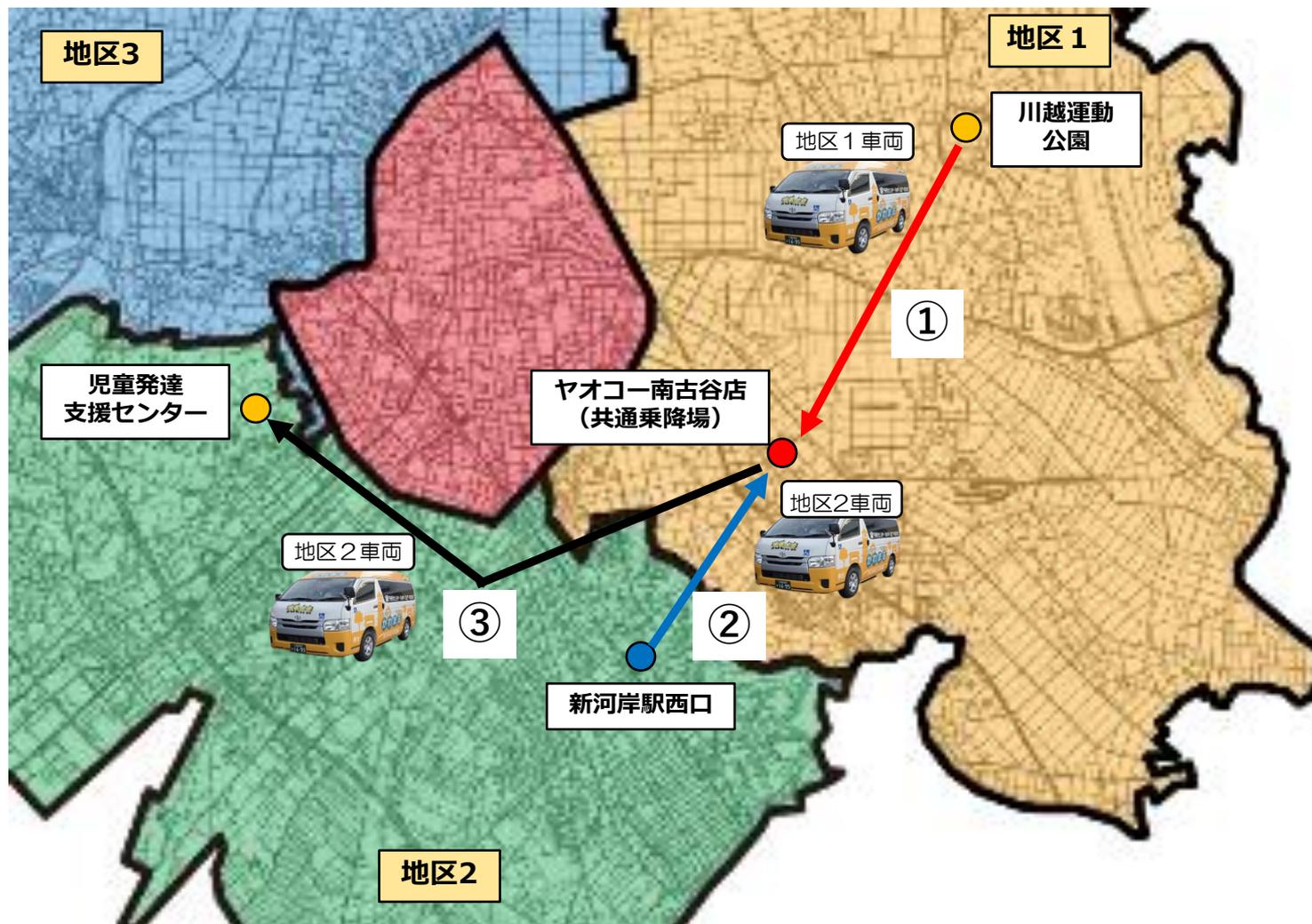
○予約時は「乗継10分」

○乗り継ぎに際し、地区2車両が共通乗降場であるヤオコー川越南古谷店（地区1）まで乗り出すこととなる。地区2車両は、迎車前の現場が新河岸駅西口（16:05頃発）であり、新河岸駅西口から共通乗降場までの迎車に時間を要している（約40分）。

○迎車時間が長くなると、その後の運行に影響が出ることや、お客様が乗車していないため、運賃収入の確保に繋がらず、稼働率に見合った適正な運行とは言い難い。

7 実証実験検証【①共通乗降場における乗継時間】

3月2日「①川越運動公園」から「②児童発達支援センター」までの移動図



移動の流れ

①川越運動公園から地区1車両に乗り、共通乗降場（乗継ポイント）であるヤオコー川越南古谷店へ移動



②地区2車両が新河岸駅西口（迎車前の予約運行）からヤオコー川越南古谷店へ迎車



③ヤオコー川越南古谷店にて利用者を乗せ、川越運動公園へ移動

7 実証実験検証【**2**乗り継ぎではない共通乗降場利用】

(1) 共通乗降場（乗継ポイント）発着による地区間移動（詳細）

乗車日	乗車乗降場	降車乗降場
1月20日	マミーマート生鮮市場TOP川越店 (地区3)	せと内科医院 (地区2)
2月17日	ヤオコー川越山田店 (地区3)	埼玉医科大学総合医療センター (地区1)
2月18日	埼玉医科大学総合医療センター (地区1)	ヤオコー川越山田店 (地区3)
3月7日	せと内科医院 (地区2)	マミーマート生鮮市場TOP川越店 (地区3)
3月9日	せと内科医院 (地区2)	ヤオコー川越南古谷店 (地区1)
3月9日	ヤオコー川越南古谷店 (地区1)	せと内科医院 (地区2)
3月14日	菅間緑地駐車場 (地区1)	ヤオコー川越山田店 (地区3)

※赤字が共通乗降場



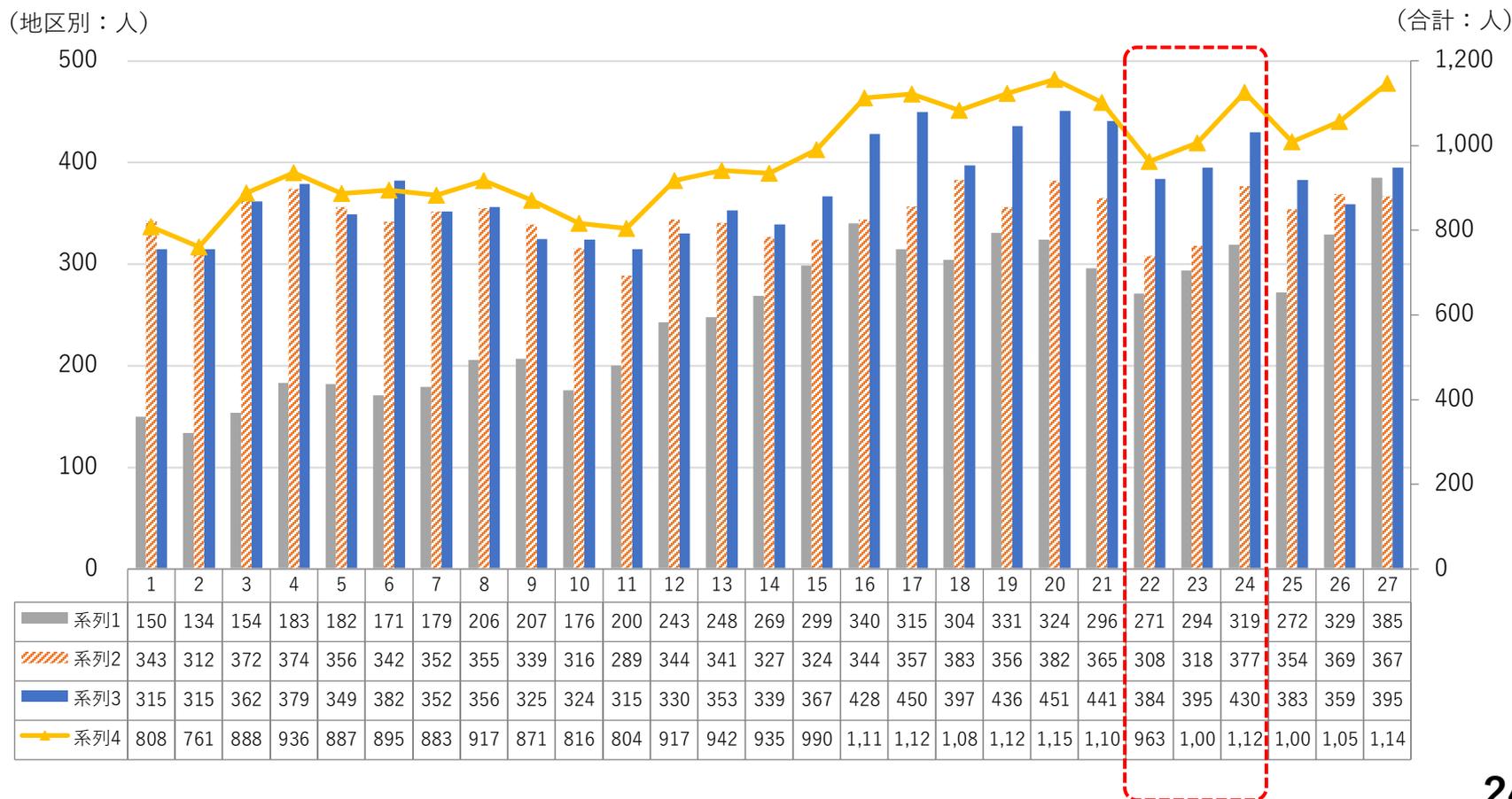
- 共通乗降場が目的地（降車乗降場）としての利用は4件（2/18,3/7・9・14）。
- 乗継ではなく、共通乗降場から乗車し、他の地区への移動が3件（1/20,2/17,3/9）
- 今回の実証実験の目的は、あくまで共通乗降場（乗継ポイント）を活用した乗継だが、共通乗降場が目的地である場合や、共通乗降場近くに居住している場合、直接共通乗降場から乗車し、他地区へ移動する利用も見られた。

7 実証実験検証【③利用者数の推移】

○実証実験開始前・期間中・終了後を以下のとおり3期間に分け、それぞれの期間中の人数を比較することにより検証を行う。

- ①実証実験開始前（令和4年10月21日～令和5年 1月 5日の70日間） ※年末年始の運休期間（6日間）除く
- ②実証実験期間中（令和5年 1月 6日～令和5年 3月17日の70日間）
- ③実証実験終了後（令和5年 3月18日～令和5年 5月27日の70日間）

●利用者数の推移（令和3年4月～令和5年6月）



7 実証実験検証【③利用者数の推移】

● 利用者数（期間別_地区別）

利用者数	地区 1	地区 2	地区 3	合計
①実証実験開始前	751人	877人	1,078人	2,706人
②実証実験期間中	740人	840人	994人	2,574人
③実証実験終了後	671人	824人	876人	2,371人

増減率	地区 1	地区 2	地区 3	合計
①実証実験開始前と ②実証実験期間中比較	△1.4%	△4.4%	△8.5%	△5.1%
②実証実験期間中と ③実証実験終了後比較	△10.2%	△1.9%	△13.4%	△8.5%



期間別の利用者数の合計について、実証実験開始前は2,706人、実証実験期間中は2,574人、実証実験終了後は2,371人となり、減少傾向となった。

7 実証実験検証【③利用者数の推移】

○ 実験実験期間中（令和5年1月6日～3月17日）における属性別利用者数

● 属性別利用者の内訳（属性別_地区別）

属性	地区 1		地区 2		地区 3		合計(人)	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
未就学児	1	0.1%	12	1.4%	2	0.2%	15	0.6%
小学生	8	1.1%	3	0.4%	31	3.1%	42	1.6%
障害児 (小学生)	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%	2	0.1%
70歳以上	598	80.8%	770	91.7%	808	81.3%	2,176	84.5%
障害者	53	7.2%	25	3.0%	56	5.6%	134	5.2%
障害者の 介護者	3	0.4%	2	0.2%	12	1.2%	17	0.7%
一般	72	9.7%	22	2.6%	73	7.3%	167	6.5%
未登録の 同乗者	5	0.7%	6	0.7%	10	1.1%	21	0.8%
合計	740	100%	840	100%	994	100%	2,574	100%

※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。



属性別の利用者数について、地区別に大きな差異はなく、70歳以上の高齢者と障害者で全体の9割を占めている。また、地区2は、地区1・地区3に比べ高齢者の割合が高く、一般の割合が低い。

7 実証実験検証【③利用者数の推移】

● 属性別利用者の内訳（属性別_期間別）

属性	実証実験开始前		実証実験期間中		実証実験終了後	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
未就学児	5	0.2%	15	0.6%	13	0.5%
小学生	63	2.3%	42	1.6%	43	1.8%
障害児 (小学生)	3	0.1%	2	0.1%	2	0.1%
70歳以上	2,248	83.1%	2,176	84.5%	1,966	82.9%
障害者	197	7.3%	134	5.2%	160	6.8%
障害者の 介護者	7	0.3%	17	0.7%	8	0.3%
一般	154	5.7%	167	6.5%	144	6.1%
未登録の 同乗者	29	1.0%	21	0.8%	35	1.5%
合計	2,706	100%	2,574	100%	2,371	100%

※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。



属性別の利用者数について、期間別に大きな差異はなく、70歳以上の高齢者と障害者で全体の9割を占めている。

7 実証実験検証【③利用者数の推移】

● 属性別利用者の内訳（属性別_期間別・地区別）

属性	実証実験開始前			実証実験期間中			実証実験終了後		
	地区1	地区2	地区3	地区1	地区2	地区3	地区1	地区2	地区3
未就学児	0.3%	0.3%	0.0%	0.1%	1.4%	0.2%	0.0%	0.8%	0.7%
小学生	2.3%	0.0%	4.3%	1.1%	0.4%	3.1%	1.2%	0.0%	4.0%
障害児 (小学生)	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%
70歳以上	82.3%	89.6%	78.3%	80.8%	91.7%	81.3%	83.8%	88.2%	77.3%
障害者	6.0%	5.9%	9.3%	7.2%	3.0%	5.7%	6.1%	5.3%	8.6%
障害者の 介護者	0.1%	0.0%	0.6%	0.4%	0.2%	1.2%	0.3%	0.2%	0.5%
一般	7.3%	3.1%	6.7%	9.7%	2.6%	7.3%	7.0%	3.2%	8.1%
未登録の 同乗者	1.7%	0.8%	0.8%	0.7%	0.7%	1.0%	1.6%	2.1%	0.8%

※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。



期間別の利用者数について、地区別に大きな差異はないが、地区2は地区1・地区3に比べ高齢者の割合が高く、一般の割合が低い。

7 実証実験検証【③利用者数の推移】

●年代別利用者の内訳（年代別_期間別）

年代	実証実験開始前		実証実験期間中		実証実験終了後	
	利用者数	割合	利用者数	割合	利用者数	割合
～10代	15	0.6%	9	0.3%	10	0.4%
10代	58	2.1%	45	1.7%	47	2.0%
20代	18	0.7%	9	0.3%	14	0.6%
30代	21	0.8%	18	0.7%	14	0.6%
40代	46	1.7%	53	2.1%	43	1.8%
50代	61	2.3%	55	2.1%	66	2.8%
60代	191	7.1%	151	5.9%	146	6.2%
70代	897	33.1%	843	32.8%	727	30.7%
80代	1,247	46.1%	1,176	45.8%	1,107	46.6%
90代～	82	3.0%	137	5.3%	117	4.9%
不明	70	2.5%	78	3.0%	80	3.4%
合計	2,706	100%	2,574	100%	2,371	100%

年代別の利用者数について、期間別に大きな差異はなく、70代・80代の割合が高い。

7 実証実験検証【③利用者数の推移】

●年代別利用者の内訳（年代別_期間別・地区別）

	実証実験開始前			実証実験期間中			実証実験終了後		
年代	地区1	地区2	地区3	地区1	地区2	地区3	地区1	地区2	地区3
～10代	1.3%	0.6%	0.0%	0.0%	0.8%	0.2%	0.0%	1.0%	0.2%
10代	1.2%	0.0%	4.5%	1.1%	0.2%	3.5%	1.2%	0.0%	4.5%
20代	0.1%	1.9%	0.0%	0.0%	1.0%	0.1%	0.0%	1.7%	0.0%
30代	0.1%	1.4%	0.7%	0.5%	1.2%	0.4%	0.4%	0.8%	0.5%
40代	2.9%	1.1%	1.3%	4.2%	1.4%	1.0%	3.3%	1.6%	0.9%
50代	2.0%	2.6%	2.1%	2.8%	1.1%	2.5%	3.3%	2.2%	3.0%
60代	8.0%	1.6%	10.9%	8.4%	0.5%	8.6%	5.8%	1.6%	10.7%
70代	41.9%	21.2%	36.9%	36.3%	24.6%	37.1%	35.9%	23.5%	33.3%
80代	35.7%	65.0%	37.9%	40.4%	56.9%	40.1%	43.9%	55.2%	40.8%
90代～	5.2%	3.2%	1.4%	5.1%	9.8%	1.7%	4.3%	9.1%	1.5%
不明	1.6%	1.4%	4.3%	1.2%	2.5%	4.8%	1.9%	3.3%	4.6%

地区2は、地区1・地区3に比べ、70代の割合が低く、80代の割合が高い。

7 実証実験検証【④運賃収入の推移】

● 運賃収入（期間別_地区別）

利用者数	地区 1	地区 2	地区 3	合計
①実証実験開始前	230,450円	257,650円	319,600円	807,700円
②実証実験期間中	237,100円	254,000円	313,900円	805,000円
③実証実験終了後	212,900円	253,400円	276,600円	742,900円

増減率	地区 1	地区 2	地区 3	合計
①実証実験開始前と ②実証実験期間中比較	2.8%	△1.4%	△1.8%	△ 0.3%
②実証実験期間中と ③実証実験終了後比較	△11.3%	△0.2%	△13.4%	△ 8.3%

運賃収入について、実証実験開始前（R4.10.21～R5.1.5）は運賃割引キャンペーン実施期間（R4.10.15～12.18）と重なっていることから、利用者数の割に運賃収入が少ない。また、実証実験終了後（R5.3.18～5.27）はゴールデンウィーク期間と重なっていることから利用者数が少なく、実証実験期間中に比べ運賃収入も減少することとなった。

7 実証実験検証【⑤予約成立率・キャンセル率】

● 予約成立率（実証実験開始前）

	合計
① 予約確定件数	3,798件
② 予約確定に至らなかった数	1,868件
予約成立率 (①/(①+②))	67.0%

● キャンセル率（実証実験開始前）

	合計
予約確定件数	3,798件
うち キャンセル件数	1,122件
キャンセル率	29.5%

● 予約成立率（実証実験期間中）

	合計
① 予約確定件数	3,154件
② 予約確定に至らなかった件数	1,515件
予約成立率 (①/(①+②))	67.6%

● キャンセル率（実証実験期間中）

	合計
予約確定件数	3,154件
うち キャンセル件数	707件
キャンセル率	22.4%



予約成立率について、実証実験開始前と実証実験期間中は概ね同様の結果となった。また、キャンセル率については、実証実験開始前に比べ、実証実験期間中は低い結果となった。

7 実証実験検証【⑥乗継予約成立率】

- 予約確定に至らなかった件数内訳【実証実験期間中（令和5年1月6日～3月17日）】

発乗降場	着乗降場				計
	地区1	地区2	地区3	計	
地区1	157	10	22	189	
地区2	50	624	59	733	
地区3	20	31	493	544	
計	227	665	574	1,466	

【赤字箇所】
乗継予約をし、予約が取れなかった件数

【黒字箇所】
通常予約をし、予約が取れなかった件数

※共通乗降場発の予約は乗継ではないため除く

乗継予約成立率	合計
① 乗継予約をし、予約が取れなかった件数	192件
② 乗継予約確定件数	11件
乗継予約成立率 (①/(①+②))	5.4%

〈①乗継予約をし、予約が取れなかった件数192件の内訳〉

- ・地区1 ⇒ 地区2・地区3への乗継予約：32件
- ・地区2 ⇒ 地区1・地区3への乗継予約：109件
- ・地区3 ⇒ 地区1・地区2への乗継予約：51件

共通乗降場発着予約成立率	合計
① 共通乗降場発又は着予約をし、予約が取れなかった件数	61件
② 共通乗降場発着予約確定件数	7件
共通乗降場発着予約成立率 (①/(①+②))	10.3%

- ①共通乗降場（ヤオコー川越南古谷店・ヤオコー川越山田店・マミーマート生鮮市場TOP川越店）から直接乗車、または降車し、他の区域へ移動した件数
⇒乗継ではないが、共通乗降場制度を活用した実績

7 実証実験検証【⑥乗継予約成立率】

● 「乗継予約をし、予約が取れなかった件数」 192件のうち、主な予約内容

○地区1 ⇒ 地区2

川越ハイツ自治会集会所（地域内乗降場） ⇒ 新河岸駅西口（交通結節点）
乗車日：2月7日／予約日：2月6日／予約時間：8:00発

○地区1 ⇒ 地区3

川越ハイツ自治会集会所（地域内乗降場） ⇒ 神明町車庫（交通結節点）
乗車日：2月8日／予約日：2月7日／予約時間：8:30発

○地区2 ⇒ 地区1

下松原南（地域内乗降場） ⇒ 埼玉医科大学総合医療センター（医療施設）
乗車日：1月8日／予約日：1月7日／予約時間：8:05発

○地区2 ⇒ 地区3

たかしな整形外科内科（医療施設） ⇒ 鶴ヶ島駅（交通結節点）
乗車日：1月23日／予約日：1月19日／予約時間：8:00発

○地区3 ⇒ 地区1

鶴ヶ島駅（交通結節点） ⇒ オーケー川越店（商業施設等）
乗車日：1月18日／予約日：1月8日／予約時間：8:05発

○地区3 ⇒ 地区2

鶴ヶ島駅（交通結節点） ⇒ たかしな整形外科内科（医療施設）
乗車日：1月22日／予約日：1月19日／予約時間：8:00発

乗車日直前での予約、朝の早い時間帯での予約等について、乗継予約が成立しないケースが多い。

7 実証実験検証【⑥乗継予約成立率】

● 予約成立率（R3年度）

	合計
① 予約確定件数	13,234件
② 予約確定に至らなかった数	6,467件
予約成立率（①/（①+②））	67.2%

● 予約成立率（R4年度）

	合計
① 予約確定件数	16,387件
② 予約確定に至らなかった件数	7,800件
予約成立率（①/（①+②））	67.7%

● 乗継予約成立率（実証実験期間中）

乗継予約成立率

5.4%

● 共通乗降場発着予約成立率（実証実験期間中）

共通乗降場発着予約成立率

10.3%

乗継予約成立率検証結果

○実証実験期間中における「乗継予約成立率」及び「共通乗降場発着予約成立率」は、令和3年度及び令和4年度の予約成立率に比べ、大幅に低い数字となっている。

○乗継運行は、共通乗降場に両方の地区の車両を配車する必要があり、既にどちらかの地区（又は両方の地区）に予約が入っている場合などは、希望の日時等で予約が取れない事案が多く発生した（予約は取れるが、乗継時間が長いために予約を断念するケースも有り）。

このため、電話又はインターネット予約により乗継予約を取ろうとするも、予約が取れない（予約を諦めた）件数が192件あり、予約に至ったのは11件という結果となった。

各地区1台運行の現状では、「乗継予約はほぼ取れない」という結果となった

7 実証実験検証【7車両稼働状況】

○車両の稼働状況について、共通乗降場（乗継ポイント）にて乗り継ぐ際、区域を越えて共通乗降場へ迎えに行く（車両を乗り出す）乗出車両の稼働状況について、「乗車時間」「迎車時間」がどのように変化したかを分析することにより検証を行う。

●乗継実施週における乗出車両の稼働状況

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区1	30.1%	22.5%	7.6%	69.9%
R5.1.8（日）	9.9%	9.9%	0.0%	90.1%
R5.1.9（月）	16.4%	12.8%	3.5%	83.6%
R5.1.10（火）	23.4%	16.2%	7.2%	76.6%
R5.1.11（水）	52.2%	36.1%	16.1%	47.8%
R5.1.12（木）	38.4%	28.0%	10.4%	61.6%
R5.1.13（金）	55.6%	40.1%	15.5%	44.4%
R5.1.14（土）	14.8%	14.3%	0.5%	85.2%

乗継実施日：1月11日（水）
 乗継運行：地区3⇒地区1（片道）
 乗出車両：地区1車両
 分析：同一週の迎車時間を比較すると、乗継のため車両を乗り出した1月11日は迎車時間の割合が最も高い。
 また、迎車後、区域を越えて目的地の乗降場まで移動するため、乗車時間の割合も高い結果となった。

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区1	26.7%	21.9%	4.8%	73.3%
R5.1.29（日）	12.9%	12.9%	0.0%	87.1%
R5.1.30（月）	49.8%	38.4%	11.3%	50.2%
R5.1.31（火）	35.4%	28.8%	6.6%	64.6%
R5.2.1（水）	22.0%	18.7%	3.3%	78.0%
R5.2.2（木）	31.8%	25.3%	6.5%	68.2%
R5.2.3（金）	16.9%	14.9%	2.0%	83.1%
R5.2.4（土）	18.0%	14.3%	3.7%	82.0%

乗継実施日：1月30日（月）
 乗継運行：地区3⇒地区1（片道）
 乗出車両：地区1車両
 分析：同一週の迎車時間を比較すると、乗継のため車両を乗り出した1月30日は迎車時間の割合が最も高い。
 また、迎車後、区域を越えて目的地の乗降場まで移動するため、乗車時間の割合も最も高い結果となった。

7 実証実験検証【7車両稼働状況】

● 乗継実施週における乗出車両の稼働状況

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区1	34.7%	27.5%	7.2%	65.3%
R5.2.5 (日)	10.2%	10.2%	0.0%	89.8%
R5.2.6 (月)	29.5%	24.0%	5.5%	70.5%
R5.2.7 (火)	35.1%	27.4%	7.8%	64.9%
R5.2.8 (水)	53.2%	41.9%	11.3%	46.8%
R5.2.9 (木)	39.7%	30.7%	9.0%	60.3%
R5.2.10 (金)	52.6%	36.8%	15.8%	47.4%
R5.2.11 (土)	22.6%	21.7%	0.9%	77.4%

乗継実施日：2月5日（日）

乗継運行：地区3 ⇄ 地区1（往復）

乗出車両：地区1車両

分 析：当日は往復の乗継予約以外に予約が入っていなかった為、迎車時間がゼロ、待機時間が89.8%と高い割合となった。

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区1	37.7%	28.5%	9.3%	62.3%
R5.2.12 (日)	25.9%	21.4%	4.5%	74.1%
R5.2.13 (月)	52.8%	38.8%	14.0%	47.2%
R5.2.14 (火)	44.0%	32.9%	11.2%	56.0%
R5.2.15 (水)	29.0%	21.2%	7.8%	71.0%
R5.2.16 (木)	27.8%	21.5%	6.3%	72.2%
R5.2.17 (金)	61.8%	48.5%	13.3%	38.2%
R5.2.18 (土)	22.8%	15.1%	7.7%	77.2%

乗継実施日：2月13日（月）

乗継運行：地区1 ⇄ 地区1（往復）

乗出車両：地区1車両

分 析：同一週の迎車時間を比較すると、乗継のため車両を乗り出した2月13日は迎車時間の割合が最も高い。また、迎車後、区域を越えて目的地の乗降場まで移動するため、乗車時間の割合も高い結果となった。

7 実証実験検証【7車両稼働状況】

● 乗継実施週における乗出車両の稼働状況

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区2	42.9%	30.6%	12.3%	57.1%
R5.2.19 (日)	2.3%	2.3%	0.0%	97.7%
R5.2.20 (月)	78.4%	47.0%	31.4%	21.6%
R5.2.21 (火)	50.3%	35.3%	14.9%	49.7%
R5.2.22 (水)	60.8%	44.2%	16.6%	39.2%
R5.2.23 (木)	24.7%	19.4%	5.2%	75.3%
R5.2.24 (金)	66.8%	52.3%	14.5%	33.2%
R5.2.25 (土)	17.1%	13.3%	3.7%	82.9%

乗継実施日：2月20日(月)

乗継運行：地区2 ⇒ 地区1 (片道)

乗出車両：地区2車両

分析：同一週の迎車時間を比較すると、乗継のため車両を乗り出した2月20日は迎車時間の割合が最も高い。
また、迎車後、区域を越えて目的地の乗降場まで移動するため、乗車時間の割合も高い結果となった。

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区2	50.6%	37.2%	13.4%	49.4%
R5.2.26 (日)	21.5%	18.5%	3.0%	78.5%
R5.2.27 (月)	36.8%	27.5%	9.3%	63.2%
R5.2.28 (火)	64.6%	41.9%	22.7%	35.4%
R5.3.1 (水)	62.8%	45.8%	16.9%	37.3%
R5.3.2 (木)	67.5%	50.7%	16.8%	32.5%
R5.3.3 (金)	47.3%	33.8%	13.5%	52.7%
R5.3.4 (土)	53.5%	41.9%	11.6%	46.5%

乗継実施日：3月2日(月)

乗継運行：地区2 ⇄ 地区1 (往復)

乗出車両：地区2車両

分析：同一週の迎車時間を比較すると、乗継のため車両を乗り出した3月2日は迎車時間の割合が比較的高い。
また、迎車後、区域を越えて目的地の乗降場まで移動するが、当日は往復での利用であり、移動距離が長かったことから、迎車時間の割に乗車時間の割合が高い結果となった。

7 実証実験検証【7車両稼働状況】

● 乗継実施週における乗出車両の稼働状況

	稼働時間	乗車時間	迎車時間	待機時間
地区1	33.8%	25.6%	8.2%	66.2%
R5.3.12 (日)	10.8%	10.8%	0.0%	89.2%
R5.3.13 (月)	26.8%	20.3%	6.5%	73.2%
R5.3.14 (火)	47.9%	33.8%	14.1%	52.1%
R5.3.15 (水)	41.1%	33.0%	8.1%	58.9%
R5.3.16 (木)	56.0%	39.5%	16.5%	44.0%
R5.3.17 (金)	47.9%	37.3%	10.5%	52.1%
R5.3.18 (土)	6.4%	4.8%	1.6%	93.6%

乗継実施日：3月14日（火）
 乗継運行：地区3 ⇒ 地区1（片道）
 乗出車両：地区1車両
 分析：同一週の迎車時間を比較すると、乗継のため車両を乗り出した3月14日は迎車時間の割合が高い。
 また、迎車後、区域を越えて目的地の乗降場まで移動するため、乗車時間の割合も比較的高い結果となった。

車両稼働状況検証結果

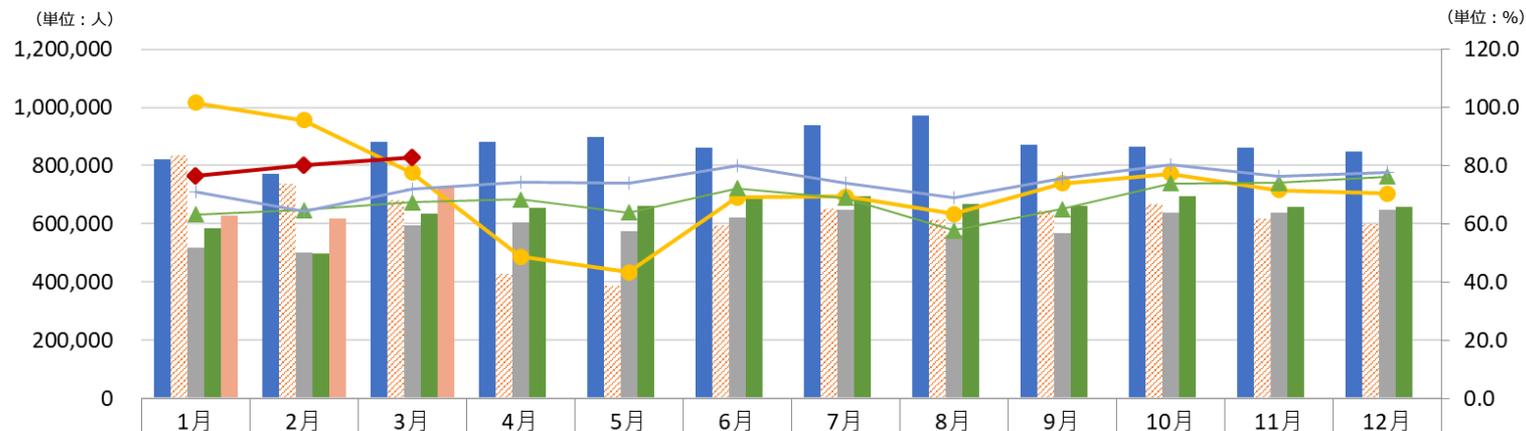
- 車両の稼働時間（乗車時間+迎車時間）の内、迎車時間は運賃収入が発生せず、また、効率的な運行のためには迎車時間が短いことが望ましい。また、車両を乗り出す場合、迎車時間の割合が高いことは乗出車両の地区の通常運行に影響を及ぼすこととなる。
- 乗継実施日（1月11日、1月30日、2月5日、2月13日、2月20日、3月2日、3月14日）の7日間においては、乗継予約以外に利用予約が入っていなかった2月5日を除き、全ての日において迎車時間の割合が高い結果となった。
- 乗継による区域を越えた移動により、迎車時間だけではなく、乗車時間の割合も高い結果となった。乗継運行により乗車時間の割合が高くなることは、他の利用者の利用機会の逸失や予約件数の減少にもつながることとなる。

各地区1台運行の現状では、乗継運行は「効果的・効率的な運行ではなくなる」

8 公共交通事業者の現状

(1) 市内路線バス事業者（3者合計）

輸送人員の推移（H31.4～R5.3）



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
R1 (2019)	821,299	772,438	880,073	883,086	896,843	860,911	938,529	970,574	872,884	863,598	862,378	849,592
R2 (2020)	834,335	738,462	682,156	429,359	388,226	594,982	650,479	615,377	645,275	667,312	616,556	598,261
R3 (2021)	519,112	500,048	593,249	604,133	573,126	622,289	647,180	560,487	568,027	638,700	638,702	647,040
R4 (2022)	584,236	496,636	634,116	655,928	663,000	688,266	693,292	668,489	661,728	693,119	658,914	659,102
R5 (2023)	628,117	617,867	727,647									
R2 (R1を100とした場合)	101.6	95.6	77.5	48.6	43.3	69.1	69.3	63.4	73.9	77.3	71.5	70.4
R3 (R1を100とした場合)	63.2	64.7	67.4	68.4	63.9	72.3	69.0	57.7	65.1	74.0	74.1	76.2
R4 (R1を100とした場合)	71.1	64.3	72.1	74.3	73.9	79.9	73.9	68.9	75.8	80.3	76.4	77.6
R5 (R1を100とした場合)	76.5	80.0	82.7									

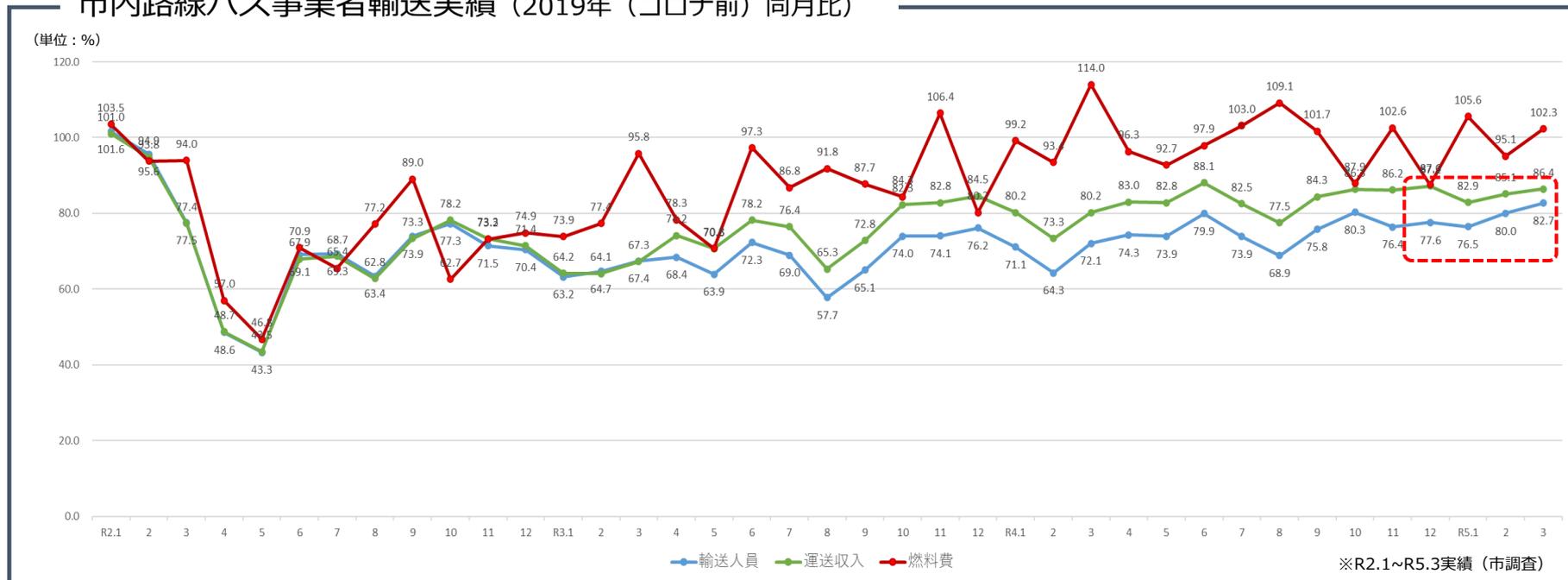
※R2.1～R5.3実績（市調査）

市内路線バス事業者3者の実績値については、コロナ前である令和元年度と比較すると、直近の令和5年3月は82.7%まで回復している。上記表のとおりデマンド実証実験期間中（赤枠）の輸送人員は増加傾向にあることから、デマンド実証実験による市内路線バス事業者への影響は見られない。

8 公共交通事業者の現状

(1) 市内路線バス事業者（3者合計）

市内路線バス事業者輸送実績（2019年（コロナ前）同月比）



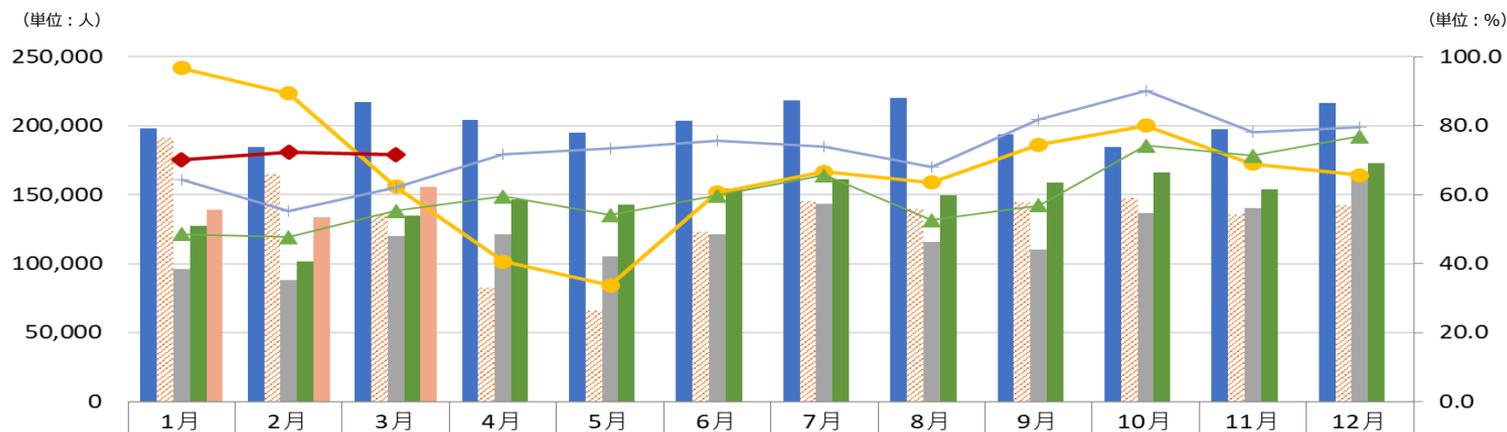
○コロナ前である令和元年度と比較すると、直近の令和5年3月の輸送人員は82.7%、運送収入は86.4%まで回復している。しかしながら、燃料費は102.3%とコロナ前を上回る水準となっており、厳しい経営状況が続いているものと思われる。

○全体として、輸送人員、運送収入は回復傾向にあり、デマンド実証実験の影響による輸送人員の減少は見られない。

8 公共交通事業者の現状

(1) 市内法人タクシー事業者（10者合計）

輸送回数の推移（H31.4～R5.3）



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
R1（2019）	198,162	184,445	216,825	204,002	194,824	203,481	218,325	220,007	194,035	184,313	197,258	216,773
R2（2020）	191,572	164,878	135,272	82,740	65,750	123,324	145,441	139,796	144,640	147,575	136,048	142,244
R3（2021）	96,328	87,988	119,952	121,521	105,383	121,597	143,473	115,926	110,537	136,805	140,635	166,688
R4（2022）	127,570	101,776	134,951	146,301	142,955	154,199	161,254	149,631	158,764	166,303	154,149	172,732
R5（2023）	138,815	133,343	155,420									
R2（R1を100とした場合）	96.7	89.4	62.4	40.6	33.7	60.6	66.6	63.5	74.5	80.1	69.0	65.6
R3（R1を100とした場合）	48.6	47.7	55.3	59.6	54.1	59.8	65.7	52.7	57.0	74.2	71.3	76.9
R4（R1を100とした場合）	64.4	55.2	62.2	71.7	73.4	75.8	73.9	68.0	81.8	90.2	78.1	79.7
R5（R1を100とした場合）	70.1	72.3	71.7									

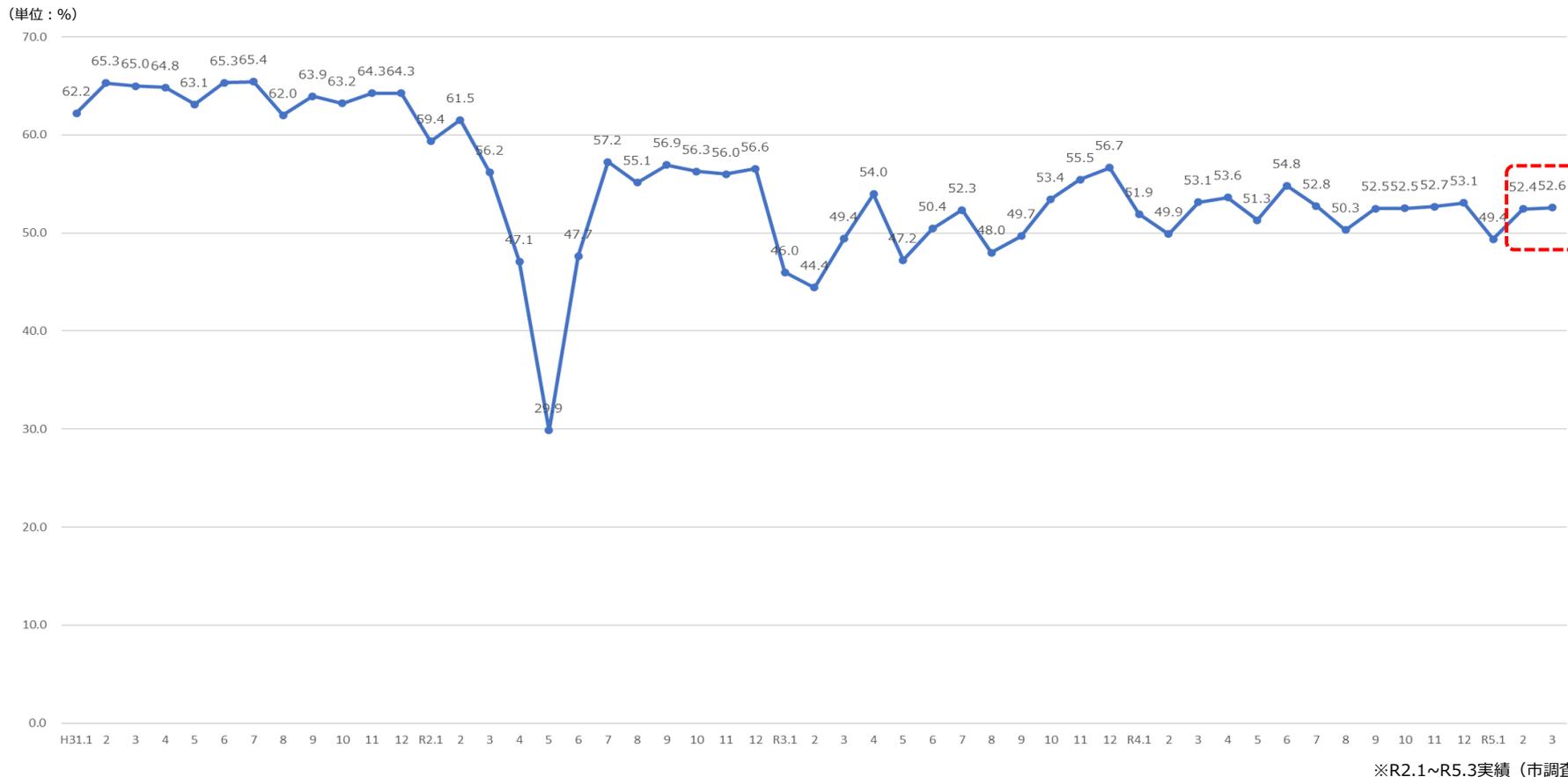
※R2.1～R5.3実績（市調査）

市内法人タクシー事業者10者の実績値によれば、コロナ前である令和元年度と比較すると、直近の令和5年3月は71.7%まで回復している。デマンド実証実験期間中の輸送人員は増加傾向にあることから、市内法人タクシー事業者への影響は見られない。

8 公共交通事業者の現状

(1) 市内法人タクシー事業者（10者合計）

稼働率の推移（H31.4～R5.3）

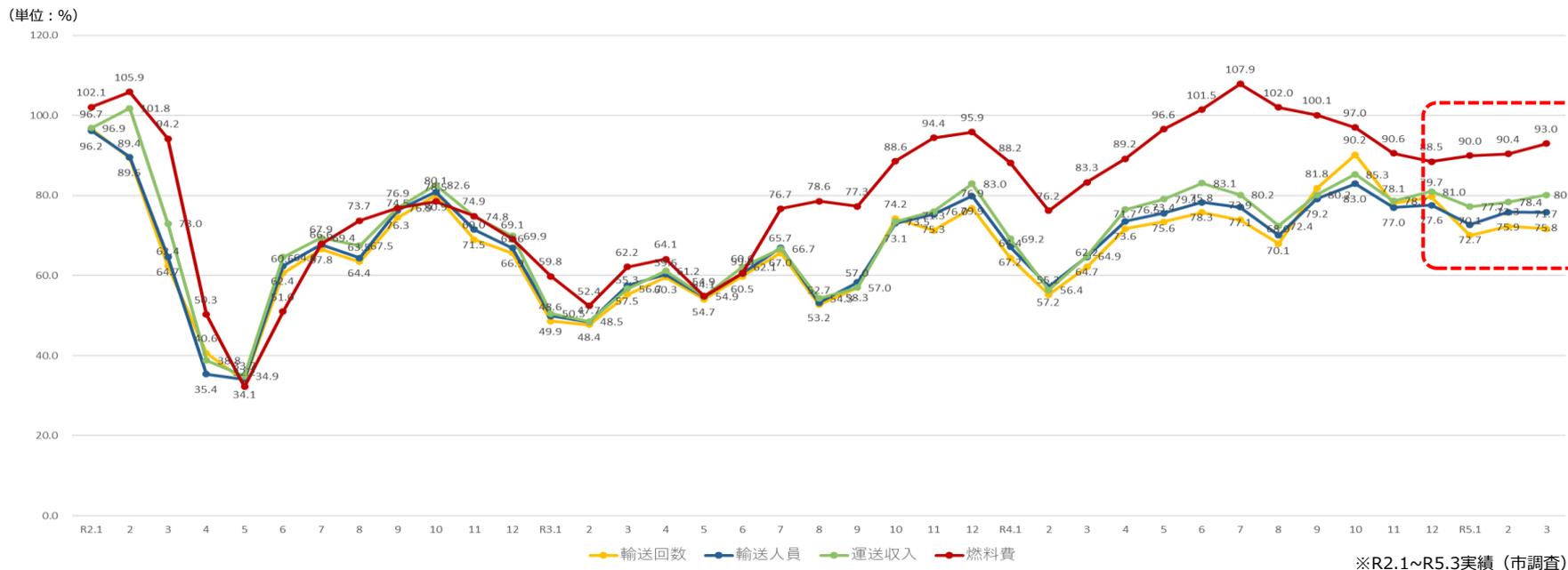


タクシー事業者へのヒアリングによれば、経営の安定には稼働率60%～70%が必要とのことだが、令和5年3月の平均稼働率は52.6%となっており、コロナ前の水準（令和元年度平均64%）には戻っていない。これは、乗務員の慢性的な不足が要因であり、成り手がおらず、乗務員の高齢化が進んでいることが要因であるとのこと。

8 公共交通事業者の現状

(1) 市内法人タクシー事業者（10者合計）

市内法人タクシー事業者輸送実績（2019年（コロナ前）同月比）



○コロナ前である令和元年度と比較すると、直近の令和5年3月の輸送回数は71.7%、輸送人員は75.8%、運送収入は80.2%まで回復している。しかしながら、燃料費は93%とコロナ前と同水準となっており、厳しい経営状況が続いているものと思われる。

○全体として、輸送回数等は回復傾向にあり、デマンド実証実験の影響による輸送回数の減少は見られない。

9 市内法人タクシー事業者ヒアリング

(1) 「市内法人タクシー事業者による定例会」への出席

- 日 時：令和5年6月14日（火）
- 出席者：タクシー事業者：9者（1者欠席）
川越市交通政策課：2名
- 目的：「実証実験の結果報告」及び「区域を乗り継ぐ運行に関する意見」の聴取など

(2) 乗継運行に関する主な意見

- 各地区1台で乗り継ぎを行うこと自体無理があったのでは。
- 乗継運行の利便性を上げるためデマンド車両を増やすということになると、タクシー事業に影響が出てくる。
- デマンドの利便性が上がるほど、タクシー事業には脅威となる。
- デマンドはタクシー事業者の経営を圧迫していないように見えて、確実に1回2回タクシー利用は減っている。
- デマンドの利用目的が主要な駅への移動が多い場合、タクシー事業に支障が出てくる。どういう利用をしているかがポイント。
- デマンドは運行時間が決まっているため、運行回数はある程度限られてくる。極端に利用回数を増やすことは厳しい。乗継運行は当然運行回数が落ち稼働率も下がる。これはデマンド本来の目的と逆行している。

10 アンケート調査

(1) 概要

○目的

運賃割引キャンペーン及び実証実験に係る利用者の意見や、かわまる全般に関する意見を伺うことにより、今後、効果的な改善策を実施するための参考資料とするために実施したものの。

○対象者

- ・令和4年10月15日から令和5年3月17日までの利用者 444人
 - ・各地区から利用者以外を無作為で抽出（各地区100人） 300人
- 合計 744人

○調査期間

令和5年5月29日（月）から6月16日（金）まで ※電子申請は6月30日（金）まで

○調査方法

郵送及び電子申請

○回収方法

市民センター、交通政策課で受取、FAX、返信用封筒で返送、かわまる利用時に乗務員が回収

○回答数

316件（回収率42%）

10 アンケート調査

(2) 結果 (「実証実験について」一部抜粋／乗継利用者 8人)

○乗り継ぎ利用をした目的・理由

- ・長年利用している医療機関が地域内にないので乗継を利用した
- ・埼玉医大に行くのに利用した
- ・普段、不便で行けないスーパーに行った



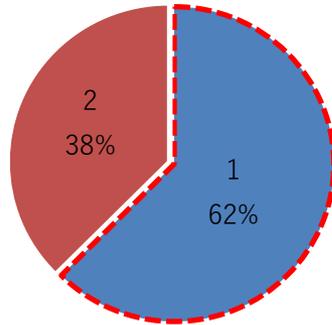
行きたい医療機関やスーパーが他の地区にあることによる利用であることがわかる。

○乗り継ぎ利用により、利便性は向上したか

- ・向上した 8人
- ・向上しない 0人
- ・どちらとも言えない 0人

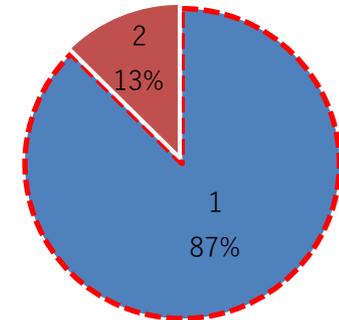
○乗り継ぎ利用による運賃は適正か

	人数	割合
適正	5	62%
高い	3	38%
安い	0	0%
合計	8	100%



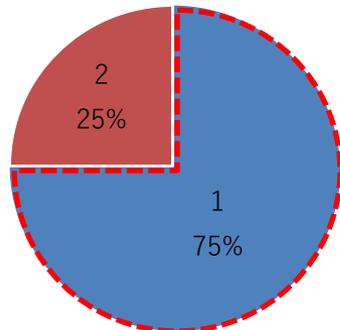
○乗り継ぎ利用による乗車時間は適正か

	人数	割合
適正	7	87%
長い	1	18%
短い	0	0%
合計	8	100%



○共通乗降場にて乗り継ぐ(車両を乗り換える)際の、乗継(待機)時間は適正か

	人数	割合
適正	6	75%
長い	2	25%
短い	0	0%
合計	8	100%



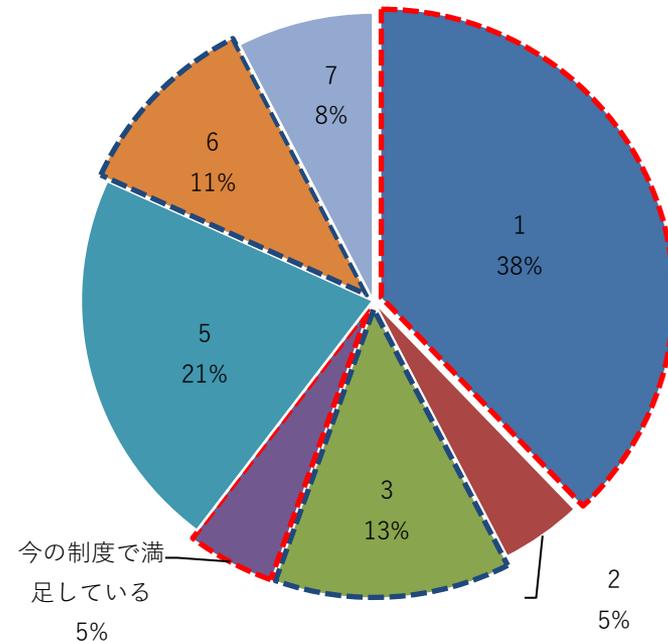
区域を乗り継ぐ運行は、利用者にとっては利便性が向上するものであることがわかる。また、運賃・乗車時間・乗継時間は適正との意見が多数を占める結果となった。

10 アンケート調査

(2) 結果（「実証実験について」一部抜粋／乗継未利用者308人）

○乗り継ぎ利用をしなかった理由（複数回答可。3つまで）

	人数（人）	割合
他の地区に行く必要がない	126	38%
予約が取れなかった	15	5%
利用方法がわからない	44	13%
今の制度で満足している	16	5%
乗り継ぎを知らなかった	71	21%
車両の乗り換えが面倒	35	11%
その他	25	8%
合計	332	100%



- ・「他の地区に行く必要がない」が全体の38%と最も多く、次いで「乗り継ぎを知らなかった」が21%という結果となった。
- ・「他の地区に行く必要がない」「今の制度で満足している」との回答が全体の43%であることから、乗継移動のニーズ自体が高くないものと思われる。
- ・「利用方法がわからない」「車両の乗り換えが面倒」という結果が全体の24%となり、地区を越えた移動について、車両を乗り換えて移動することはハードルが高いものと思われる。

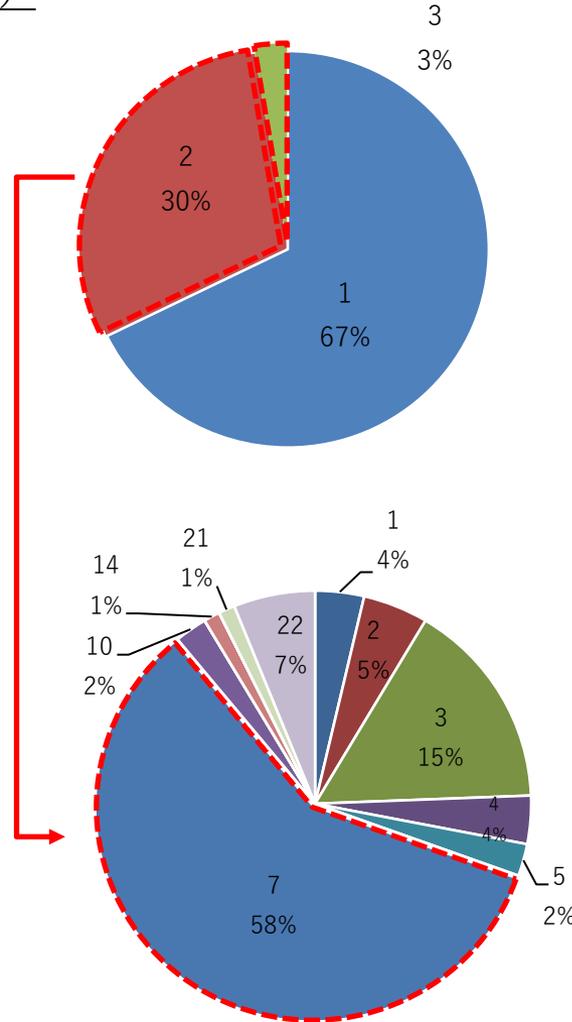
10 アンケート調査

(2) 結果（「かわまる全般について」一部抜粋）

○予約開始日について（利用日の2週間前）

	人数（人）	割合
適正	182	67%
長い	80	30%
短い	8	3%
合計	270	100%

	人数（人）	割合
1日前	3	4%
2日前	4	5%
3日前	13	15%
4日前	3	4%
5日前	2	2%
7日前	49	58%
10日前	2	2%
14日前	1	1%
21日前	1	1%
30日前	6	7%
合計	84	100%



運行事業者からは、「2週間前に予約をした場合、予約したことを忘れてしまうお客様が多い」との意見を度々受けており、また、電話でのキャンセル件数が月100件ほどあることから、稼働率や運送収入の低下に繋がっている。このため、予約開始日の見直しについて、検討を進める必要があると思われる。

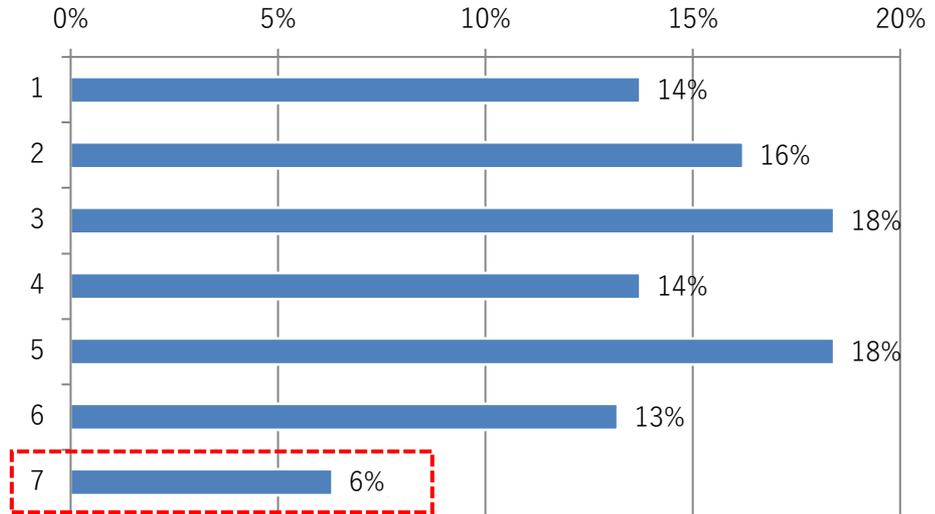
※一般的なタクシー事業者の予約開始日は3日前

10 アンケート調査

(2) 結果（「かわまる全般について」一部抜粋）

○かわまるを利用する主な曜日（複数回答可。2つまで）

	人数（人）	割合
月	50	14%
火	60	16%
水	68	18%
木	51	14%
金	67	18%
土	49	13%
日	23	6%
合計	368	100%



⇒平日及び土曜日は概ね同程度の利用割合であり、日曜日の利用割合が低い結果となった。

○「土日」を選択しなかった理由

【主な理由】

- ・通院利用のため。病院が休みのため 81件
- ・休日はでかけない。利用する用事がない 24件
- ・土日は家族がいる。移動手段がある 7件 等



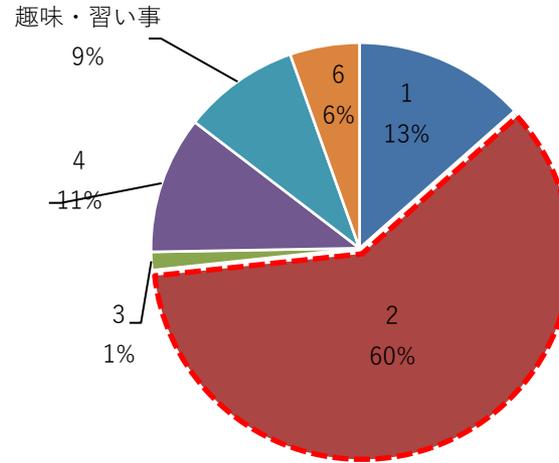
今後、効果的・効率的な改善を実施するため、運行日に関する検討について、交通政策審議会において、議論を進めていく。

10 アンケート調査

(2) 結果（「かわまる全般について」一部抜粋）

○かわまるを利用する主な利用目的（複数回答可。2つまで）

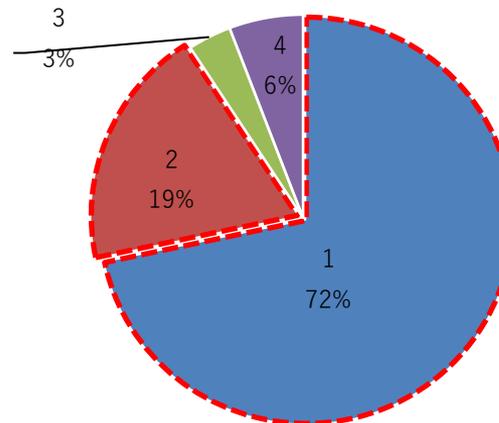
	人数 (人)	割合
買い物	47	13%
通院（通所）	213	60%
通勤・通学	5	1%
公共施設の利用	38	11%
趣味・習い事	32	9%
その他	20	6%
合計	355	100%



通院（通所）が全体の60%。前項にて「土日を選択しなかった理由」の大半が「病院が休みのため」との結果であったことから、想定どおりの結果と思われる。

○かわまるを今後も利用したいと思いますか。

	人数 (人)	割合
利用したい	212	72%
機会があれば利用したい	57	19%
利用する予定はない	10	3%
未定	7	6%
合計	296	100%



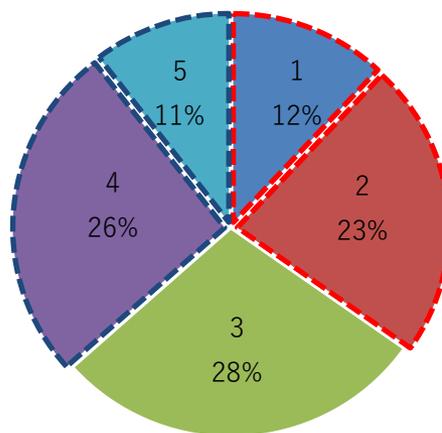
「利用したい」「機会があれば利用したい」が全体の9割を占める結果となった。このことから、かわまるの利用ニーズ自体は高いことがわかる。

10 アンケート調査

(2) 結果（「かわまる全般について」一部抜粋）

○かわまるに対する現在の満足度

	人数 (人)	割合
非常に満足	34	12%
満足	64	23%
普通	79	28%
やや不満	73	26%
不満	29	11%
合計	279	100%



満足と不満の割合は同程度の結果となった。前項のとおり、かわまるの利用ニーズは高いものの、予約に関する意見、乗降場に関する意見、運行区域に関する意見等が多いため、「やや不満」「不満」の割合が高いものと思われる。

○「やや不満」「不満」と回答した主な理由

【予約関係】

- 希望の時間の予約が取れない。8時に電話をしても予約が取れない
- 急な用事で利用をしたくても予約が取れない
- 行きは希望の時間が取れるが帰りが取れず、仕方なくキャンセルする

【乗降場関係】

- 乗降場まで遠い。停留所を増やしてほしい

【運行区域関係】

- 地域外に行けない、乗り継ぎが面倒。市中心部を運行していない

【その他】

- 車両台数を増やしてほしい
- 2人以上になると目的地まで時間がかかる
- 運行時間をあと1時間延ばしてほしい
- 毎週利用しているため、定期券（回数券）などの割引制度が欲しい

11 運行事業者ヒアリング

- ・運行事業者から実証実験に関するもののほか、予約に関することや乗車に関する事など、日々の運行の中で問題となっていることなどをヒアリングしたものの。

〈実証実験に関すること〉

利用者から運行事業者（予約センター）あて、以下の意見があった。

- 共通乗降場（乗継ポイント）で待つことが心配。
- 他の地区へ行けるのは便利だが、希望の予約が取れない。
- 実証実験が始まって、希望どおりの時間が取れなかった。
- 便利だが乗継に時間がかかり過ぎるため、あまり使えない。

〈予約に関すること〉

- 1日に何度も予約とキャンセルを繰り返す利用者がいる。
また、予約したことを忘れ、予約時間に指定の乗降場に行くも、本人がいないことが多々あり、その分、他の利用者の予約を入れたいと思う。無断キャンセルは稼働率低下に繋がり、もったない。
- 2週間前の予約開始日について、1週間前に短くしていただきたい。

〈乗車に関すること〉

- かわまるをタクシーや介護サービスのように思っている利用者がいる。大量の買い物袋を持ち込み、1人で乗車・降車が出来ず、仕方なく乗務員が介助しているケースがある。

12 今後の運行方針（案）

(1) 実証実験検証結果

- ・これまでの検証内容を踏まえ、「乗継予約成立率」「車両稼働状況」「タクシー事業者ヒアリング」の検証結果に基づき、今後の運行方針を以下のとおりまとめる。

①乗継予約成立率

令和3年度の予約成立率（67.2%）、令和4年度の予約成立率（67.7%）に比べ、区域を乗り継ぐ運行による乗継予約成立率は「5.4%」となり、大幅に低い数字となった。
このことから、各地区1台運行の現状では、「乗継予約はほぼ取れない」という結果となった。

②車両稼働状況

乗継実施により、乗出車両は必然的に迎車時間の割合が高くなり、元の地区での運行に影響を及ぼすこととなる。このため各地区1台運行の現状では、共通乗降場（乗継ポイント）にて車両を乗り換えて移動する方法は、効果的・効率的な運行とは言い難い。

③タクシー事業者ヒアリング

- 乗継運行によるかわまるの利便性向上は、タクシー利用者の減少に繋がる。
- 乗継運行の導入は、タクシー事業者に与える影響が大きい。

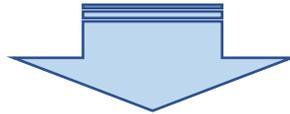
上記の検証結果①～③を踏まえた「**区域を乗り継ぐ運行**」の結論

- 効果的・効率的な運行ではない**
- 既存の公共交通に与える影響が大きい**

12 今後の運行方針（案）

(2) 区域を乗り継ぐ運行の導入

市内には鉄道や民間の路線バスが運行し、それらでカバーできないエリアを補完するため、「川越シャトル」及び「デマンド型交通かわまる」を運行している。このほかにも、公共施設や民間施設への送迎バスに加え、タクシーも多く運行している。これら各交通の「すみ分け」を十分に意識しながら、かわまるの利便性向上を図る必要がある。



**「区域を乗り継ぐ運行」の導入の可否について、
今後、議論を行う必要がある。**

【参考】かわまる運行区域の設定（平成29年8月）

- 既存の公共交通である鉄道、路線バス、タクシーに対する影響は最小限とすることが前提
- 既存の公共交通への影響を考慮し、鉄道、路線バス、タクシーが充実している市中心部は運行対象外
- 市中心部への移動は、交通空白地域から最寄りの鉄道駅や主要なバス停まで「かわまる」で移動し、そこで既存の公共交通へ乗継を行う。
⇒これにより、既存の公共交通の利用者増にもつながるとの考えが、交通政策審議会にて示された。

12 今後の運行方針（案）

(3) 効果的・効率的な運行に向けた運行内容の検討事項

- ① 利便性の向上に関する検討
- ② 収支率の向上に関する検討
- ③ 運行日・運行時間に関する検討
- ④ 予約の運用に関する検討

デマンド型交通かわまるの効果的・効率的な運行に向け、運行事業者と連携を図りながら、引き続き交通政策審議会にて議論を進める。

参考（周知内容など）



デマンド型交通「かわまる」 の実証実験を行います



交通政策課 ☎224-5519 ☎225-9800

現在、市の中心部を除き市内を3つの地区に分け、それぞれの地区内ではかわまるの運行をしていますが、運行開始以来、区域を越えた移動を望む声が多く寄せられています。このため、他の区域への移動を可能とすることで利便性が向上するか、などを検証するため、区域を乗り継ぐ運行による実証実験を行います。

実証実験は、運行効率を大幅に下げることなく、既存の公共交通に影響を与えないようにするため、各区域境の近くに「共通乗降場(乗継ポイント)」を設置し、そこで車両を乗り換えて移動する方法により実施します。共通乗降場(乗継ポイント)を活用した各区域間の移動イメージについては、市ホームページをご確認ください。
*市中心部への移動は対象外とします。

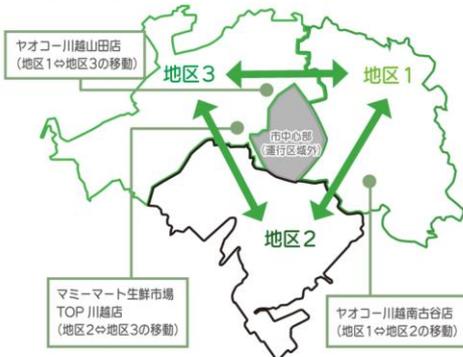
12月23日(金)～予約開始! 年末年始(12月29日(水)～1月3日(火))を除く
実施期間…来年1月6日(金)～3月17日(金)
対象…かわまるの利用者登録をしている方
登録方法…市ホームページ・交通政策課(本庁舎5階)・市民センター・川越駅西口連絡所にある利用者登録申請書に必要事項を記入して直接同課
利用方法…乗車には事前予約が必要です。利用日の2週間前から予約可能です。
 予約センター☎257-8830(午前8時～午後6時)またはインターネットから

運賃	高齢者・障害者・小学生	一般・未登録同乗者
最初の乗車運賃	300円	500円
乗継後の乗車運賃	300円	500円
合計	600円	1,000円

祝 市制施行100周年
ぜひご利用ください



運行区域図



今までは、区域内のみ移動が可能でしたが、共通乗降場(乗継ポイント)で車両を乗り換えることにより、
市中心部を除き、地区1～3のそれぞれの区域への移動が実証実験実施期間中は可能になります。

.....

地区1=芳野・古谷・南古谷・本庁の一部
 地区2=高階・福原・大東・本庁の一部
 地区3=霧ヶ関・霧ヶ関北・川越・名越・山田・本庁の一部

市中心部=運行しない区域
 ●=共通乗降場(乗継ポイント)

Press Release

(報道関係各位)



川越市

令和4年9月21日 発表

HP 公開

【本件に関するお問い合わせ】

川越市役所 交通政策課 公共交通担当 担当者：榎本、神谷
 ☎049-224-5519 (直通) Fax : 049-225-9800 メール : kotsu@city.kawagoe.lg.jp

川越市デマンド型交通「かわまる」 「運賃割引キャンペーン」及び「実証実験」の実施

概要

川越市デマンド型交通「かわまる」の認知度向上や更なる利用促進を図るため、「運賃割引キャンペーン」を実施します。

また、運行開始以来、区域を越えた移動を望む声が多く寄せられているため、他の区域への移動を可能とすることで利便性が向上するかなどを検証するため、区域を乗り継ぐ運行による実証実験を行います。

運賃割引キャンペーン内容

- 期間
令和4年10月15日(土)～12月18日(日)までの土曜、日曜、祝日
- 運賃
1人1回250円
※中学生～69歳・未登録同乗者：通常500円
小学生・70歳以上・障害者及びその介護者：通常300円

実証実験(区域を乗り継ぐ運行)内容

- 期間
令和5年1月6日(金)～3月17日(金)までの毎日
- 方法
各区域境の近くに「共通乗降場(乗継拠点)」を設置し、そこで車両を乗り換えて移動する方法で実施します。共通乗降場の場所、移動方法は、別添資料をご確認ください。



令和4年12月1日に川越市市制施行100周年を迎えます



デマンド型交通 「かわまる」の 実証実験を実施します



現在、市の中心部を除き市内を3つの地区に分け、それぞれの地区内でかわまるの運行をしておりますが、運行開始以来、区域を超えた移動を望む声が多く寄せられています。このため、他の区域への移動を可能とすることで利便性が向上するか、などを検証するため、区域を乗り継ぎ運行による実証実験を行います。

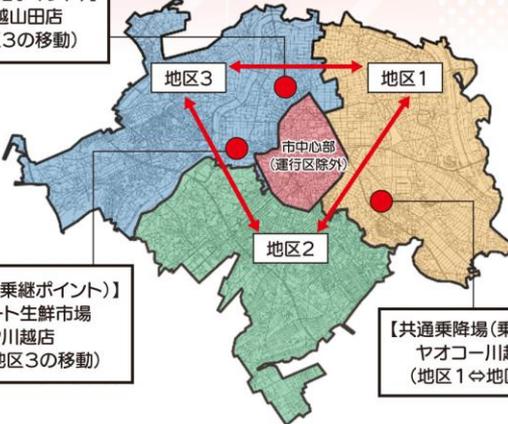
実証実験は、運行効率を大幅に下げることなく、また、既存の公共交通に影響を与えないようにするため、各区区域の近くに「共通乗降場（乗継ポイント）」を設置し、そこで車両を乗り換えて移動する方法により実施します。
※市中心部への移動は対象外とします。

実施期間 令和5年1月6日(金)～同年3月17日(金)までの毎日

	高齢者・障害者・小学生	一般・未登録同乗者
○最初の乗車運賃	300円	500円
○乗継後の乗車運賃	300円	500円
合 計	600円	1,000円

【運行区域図】

【共通乗降場(乗継ポイント)】
ヤオコー川越山田店
(地区1⇄地区3の移動)



【共通乗降場(乗継ポイント)】
マミーマーケット生鮮市場
TOP川越店
(地区2⇄地区3の移動)

【共通乗降場(乗継ポイント)】
ヤオコー川越南古谷店
(地区1⇄地区2の移動)

- =地区1 (芳野・古谷・南古谷・本庁の一部)
- =地区2 (高階・福原・大東・本庁の一部)
- =地区3 (霞ヶ関・霞ヶ関北・川鶴・名瀬・山田・本庁の一部)
- =運行しない区域



二次元コード

川越市役所交通政策課 ☎049-224-5519

