

### Ⅲ 交通の現状と新たな課題について

---

### Ⅲ 交通の現状と新たな課題について

#### 1 デマンド型交通かわまるの導入と新たな課題

##### 【現状】

デマンド型交通かわまるは、鉄道やバスといった公共交通サービスが提供されていない市内の交通空白地域における市民の移動支援を目的として開始しました。

平成31年2月より地区3（主に市西部）、令和2年2月より地区2（主に市南部）、令和2年12月より地区1（主に市東部）の運行を開始しました。現在、市内全域（市中心部を除く。以下同じ）で運行しており、交通空白地域における移動手段を確保したところです。

運行方式は不定時・不定路による区域運行とし、商業施設等（スーパーマーケットや郵便局等）・医療施設・公共施設（市民センター等）・交通結節点（鉄道駅等）・交通空白地域内に乗降場を設置し、市民である利用者の予約に応じて、毎日運行しています。

市内全域における運行開始から1年が経過したところですが、1日当たりの利用者数（令和2年度）が地区1は5.0人、地区2は11.4人、地区3は10.0人であり、区域によって利用状況に違いがあります。

##### 【課題】

予約から利用するまでの方法が複雑である、利用する時間帯が集中することなどにより予約が取りづらい、他の区域の医療施設へ行けるようにしてほしい、目的地となる乗降場を増やしてほしいなどといった声も挙がっています。

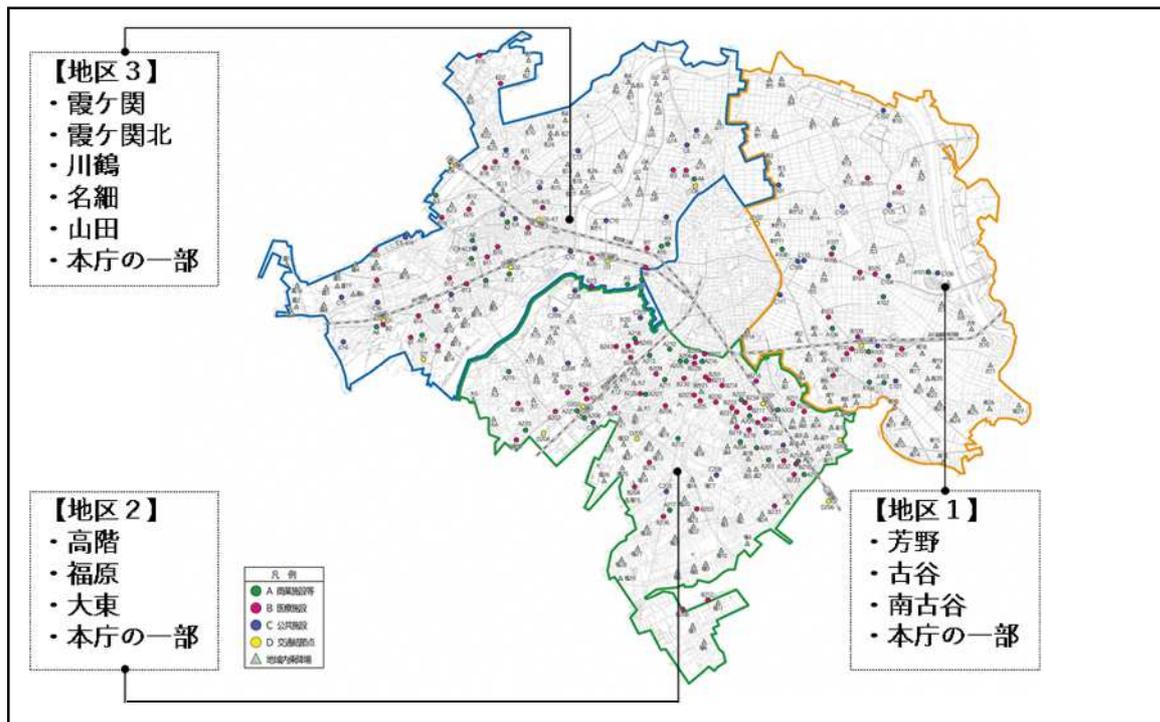
こうしたことから、より利便性の高い公共交通となるよう、制度の更なる周知をはじめ、利用者等の声に耳を傾けながら、地域の状況に応じた継続的な改善を行っていく必要があります。

また、本市が実施主体である公共交通として、川越シャトルに加え、デマンド型交通かわまるも本市が運行経費を負担しています。増加する両交通への補助金額を踏まえつつ、持続可能な公共交通となるよう、両交通の効率的・効果的な運行を展開する必要があります。

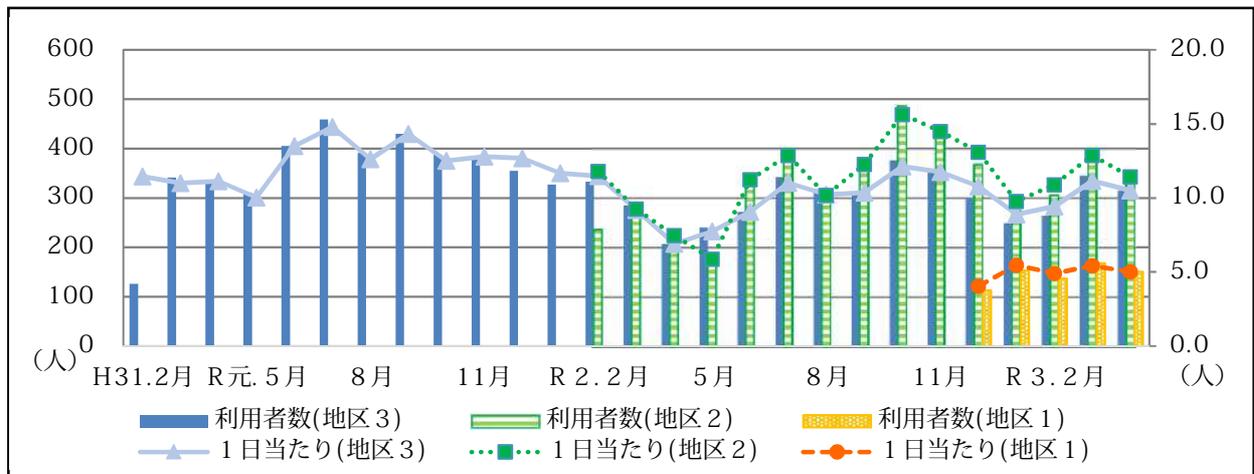


（デマンド型交通かわまる）

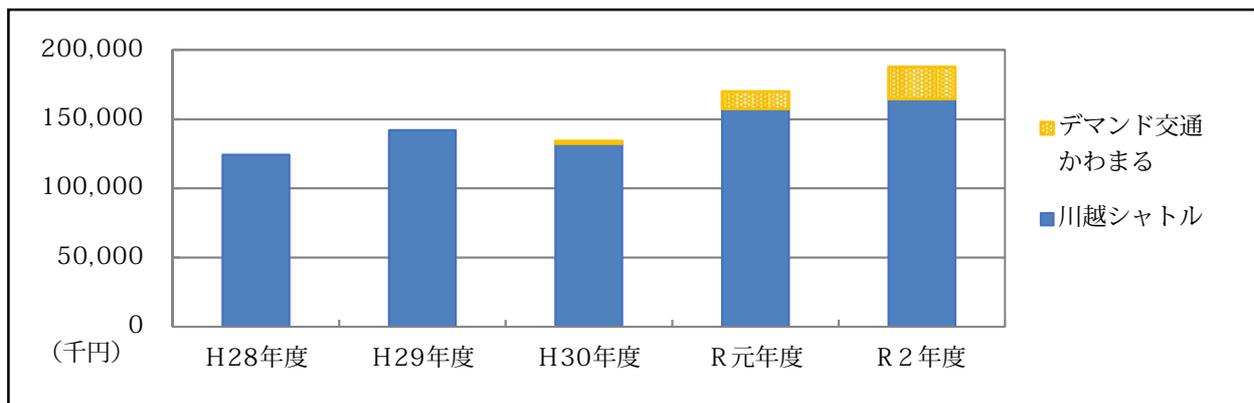
○デマンド型交通かわまるの運行区域と乗降場（令和2年12月～）



○デマンド型交通かわまるの利用者数の推移



○川越シャトルとデマンド型交通かわまるに係る補助金額（直近5年間）



## 2 自転車シェアリングの郊外への拡大と新たな課題

### 【現状】

自転車シェアリングは、平成 24 年度の社会実験を経て、平成 25 年度より観光客の分散化と回遊性向上、賑わいの創出等を目的に中心市街地でシェアサイクルを開始しました。また、令和元年度より、観光客の更なる回遊性向上と地域における多様な移動手段確保のため、地域核\*となる駅周辺を中心に、中心市街地以外でも展開しています。



(自転車シェアリング)

市内のステーション\*数は、平成 25 年度時点では 8 箇所でしたが、令和 3 年 4 月 1 日時点で 47 箇所となり、車両台数やラック数、設置エリアも大幅に拡充されています。

現在、自転車シェアリングについて 91%の利用者が「満足」または「やや満足」と回答しており、また、半数以上の利用者が「行動範囲が広がった」と回答するなど、観光客の分散化や回遊性向上のほか、市民の行動範囲の拡大につながる効果を上げています。

### 【課題】

事業拡大に伴い全体的には利用が増大したものの、中心市街地以外での利用が伸び悩み、車両 1 台当たりの回転率が低下したほか、メンテナンスや再配置が行き渡らず、整備不良の車両や満車・空車状態のステーションが散見されるなどの問題が生じてきました。

観光客や市民の多様な移動手段として、更なる利便性の向上を図るとともに、中心市街地以外での効率的・効果的な事業展開と利用促進が課題となっています。

#### ○自転車シェアリングの拡大状況（各年度末時点）

年度	平成 25 年度	令和元年度	令和 2 年度
ステーション数	8 箇所	30 箇所	47 箇所
車両台数	80 台	145 台	225 台
ラック数	112 基	333 基	464 基
設置エリア	中心市街地のみ	新河岸駅、霞ヶ関駅周辺に拡大	南古谷駅周辺に拡大

出典：川越市自転車シェアリング年度報告

#### ○自転車シェアリングの利用状況

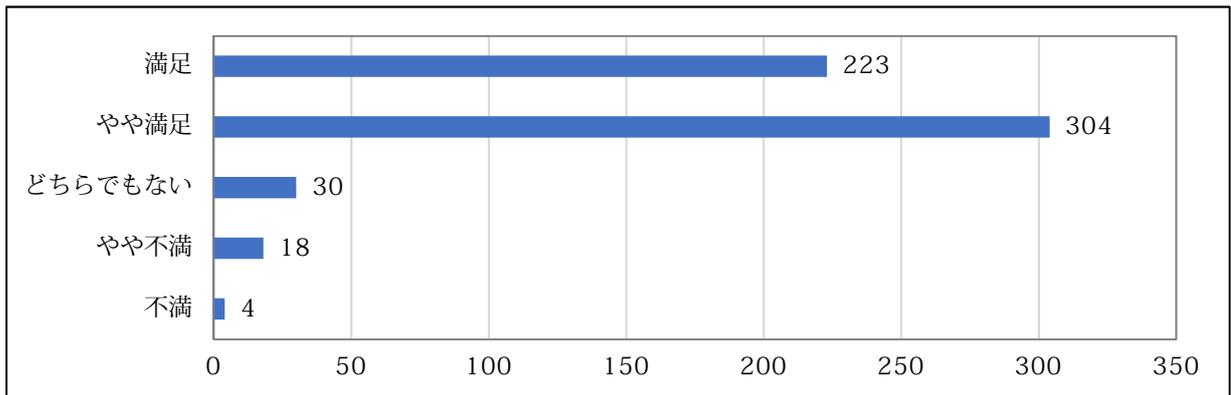
年度	平成 26 年度※ 1	令和元年度※ 2	令和 2 年度
利用者数	16,673 人	15,711 人	18,420 人
利用回数	62,569 回	86,752 回	85,721 回
回転率	1.98 回/日	1.58 回/日	0.90 回/日
総利用時間	20,126 時間	65,064 時間	94,293 時間
平均利用時間	19 分	45 分	66 分

出典：川越市自転車シェアリング年度報告

※ 1 平成 25 年度は年度途中から事業開始のため、平成 26 年度の数値を使用しています。

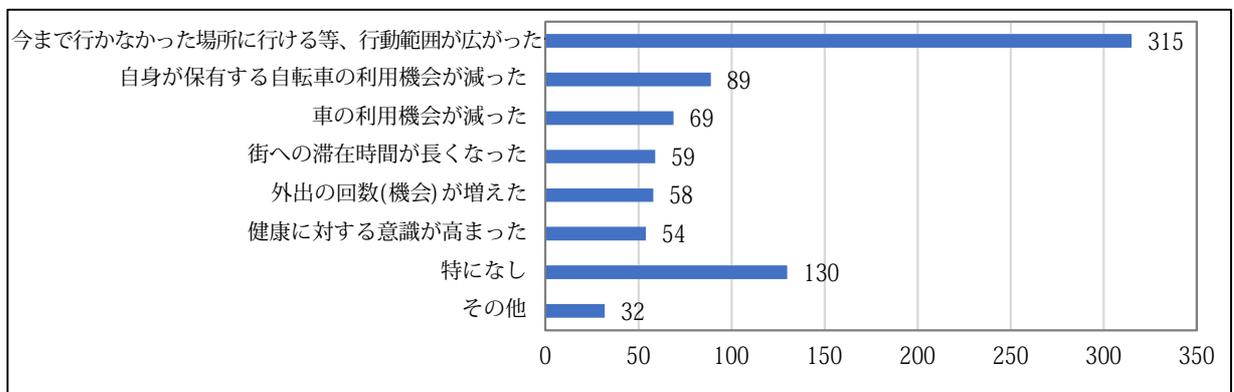
※ 2 平成 30 年 12 月に運営事業者の変更があり、利用方法等が一部変わっています。

○自転車シェアリングに対する評価（令和3年3月実施：回答総数 579 件）



出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

○自転車シェアリングの効果（令和3年3月実施：回答総数 579 件 複数回答可）



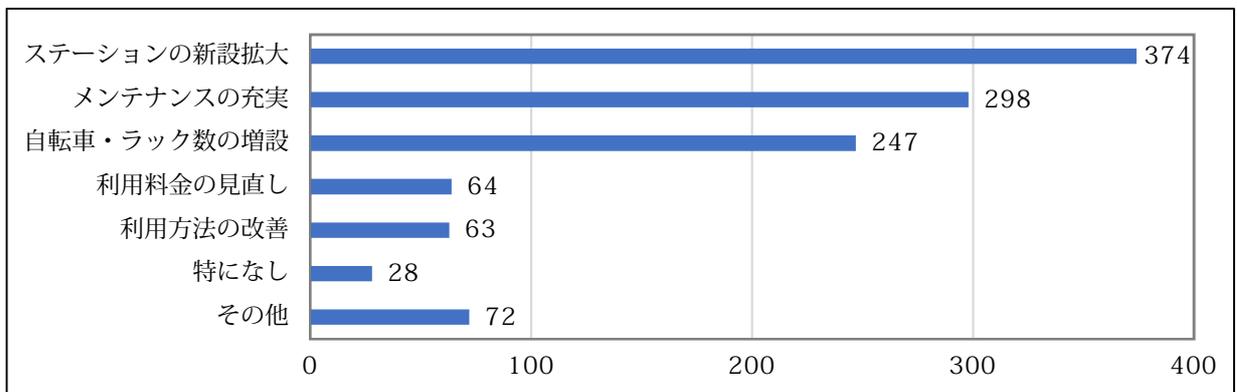
出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

○問合せ件数（コールセンター及び市内観光案内所に寄せられた問合せ件数を集計）

問合せ内容	令和元年度	令和2年度
全件	592 件	648 件
上記のうちメンテナンス関係	80 件	112 件

出典：川越市自転車シェアリング年度報告

○サービス等に対する要望・不満



出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

### 3 川越北環状線の開通と中心市街地の交通課題

#### 【現状】

平成31年3月に川越北環状線が開通したことにより、これまで市内中心部を通過していた車両の一部が川越北環状線を利用することで、平日の北部市街地\*主要交差点の車両通行量が減少しました。また、同時期に中央通り線及び連雀町地内街路整備事業も完了したことで、中心市街地における車両の交通環境は向上しています。



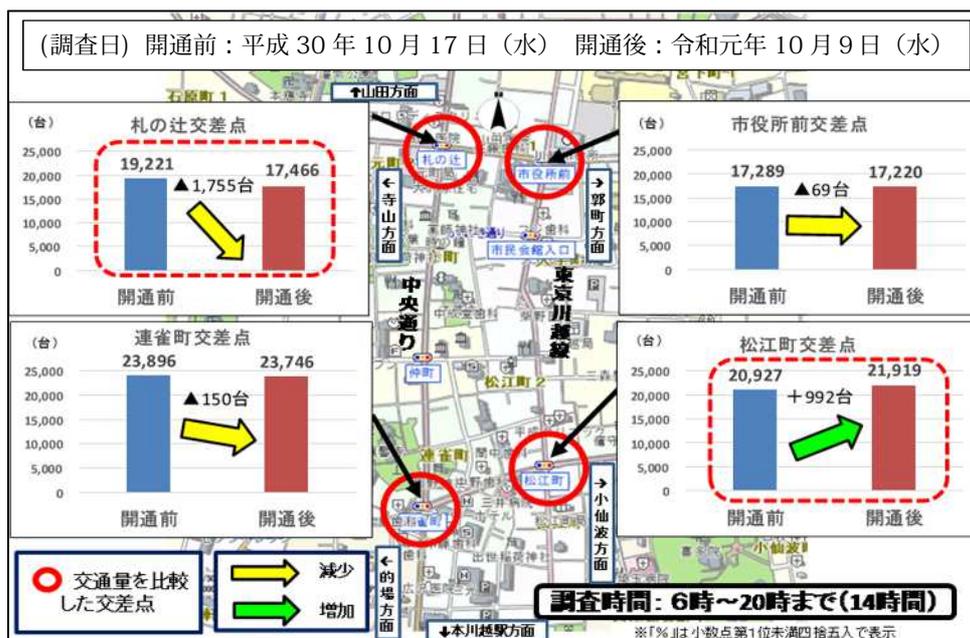
(川越北環状線)

#### 【課題】

本市の入込観光客数\*は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年は775万7千人と、5年前の平成26年と比較して117万8千人増と大幅に増加しています。混雑時には歩行者が車道にはみ出してしまう場合もあり、観光客からの要望では、歩行者の安全対策を求める声が多くなっています。また、来街手段として自家用車を利用する観光客の割合が増加しており、駐車場対策も必要となっています。

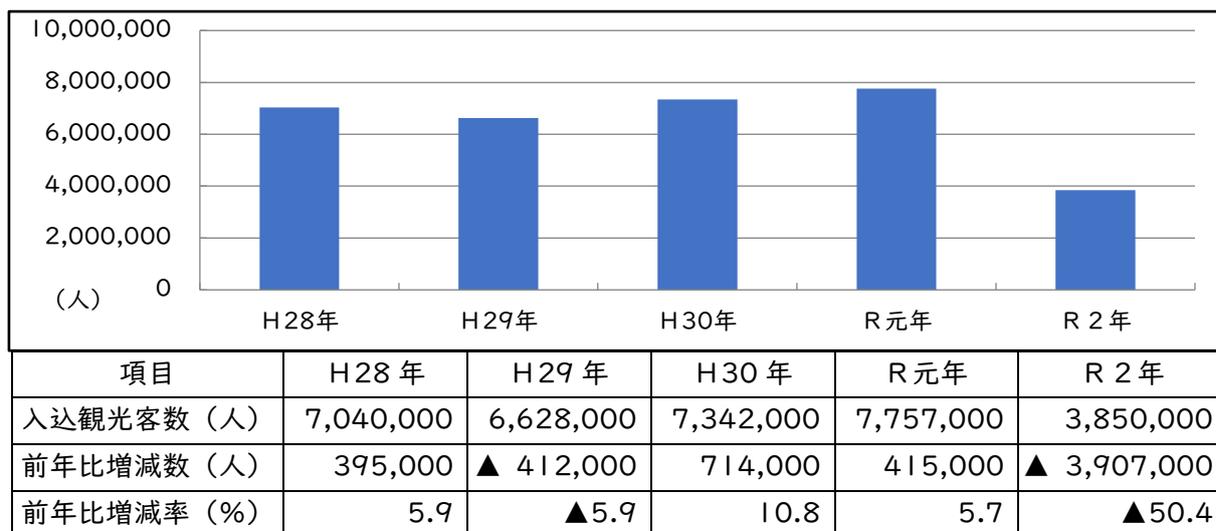
令和2年の入込観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で385万人となり、大幅に減少しましたが、観光客の来街手段に占める自家用車の割合は更に増加しています。また、新型コロナウイルス感染症の収束に伴うリバウンド（急激な回復効果）により、中心市街地への負荷が懸念されることから、交通対策をどのように講じていくかも課題となっています。

#### ○川越北環状線開通前後の北部市街地主要4交差点の平日の車両総流入量



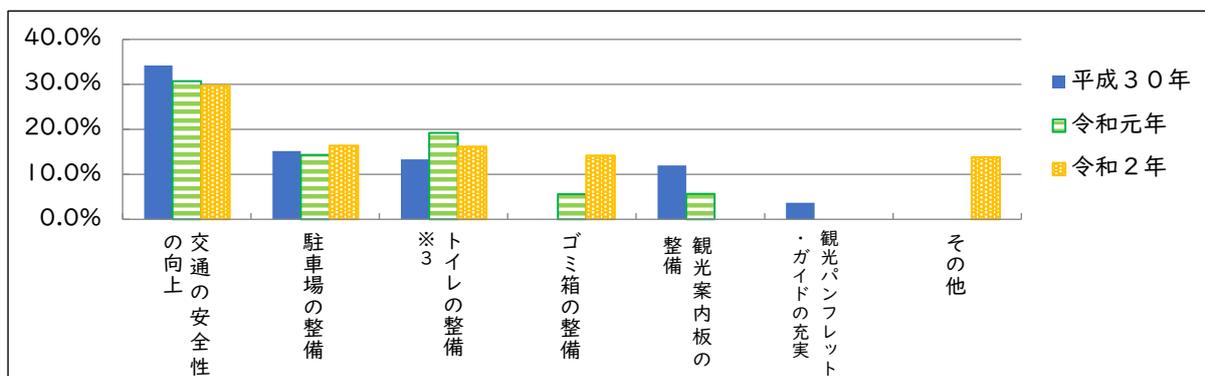
出典：埼玉県北環状線交通量調査結果をもとに作成

### ○川越市の入込観光客数の推移



出典：川越市入込観光客数

### ○観光客からの要望



出典：川越市観光アンケート調査

※3 平成30年は、トイレの整備と無料休憩所の要望を合わせたものとなります。

### ○観光客の来街手段に占める自家用車の割合

項目	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
来街手段に占める自家用車割合(%)	36.9	37.1	37.6	37.4	41.1
前年比増減率(%)	3.1	0.5	1.3	▲0.5	9.9

出典：川越市観光アンケート調査

### ○北部市街地の状況 (左:一番街 中:鐘つき通り R3.4.28撮影/右:東京川越線 R3.5.4撮影)



#### 4 新型コロナウイルス感染症の影響と公共交通の課題

##### 【現状】

新型コロナウイルス感染症の感染拡大とそれに伴う緊急事態宣言の発出等により、不要不急の外出や移動の自粛が求められたことから、公共交通の利用者数は全国的に大幅に減少し、下表のとおり、公共交通事業者の経営にも極めて大きな影響が生じています。

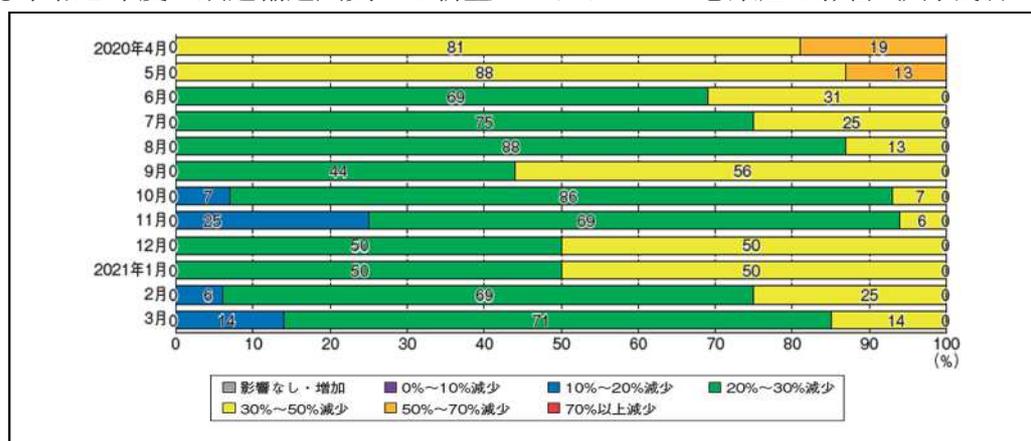
また、本市においても同様の状況にあり、令和2年度の川越シャトルの利用者数は、前年度と比較して3割近くも減少しています。

##### 【課題】

このような状況下においても、毎日の通勤・通学、生活の手段として公共交通の維持が求められています。

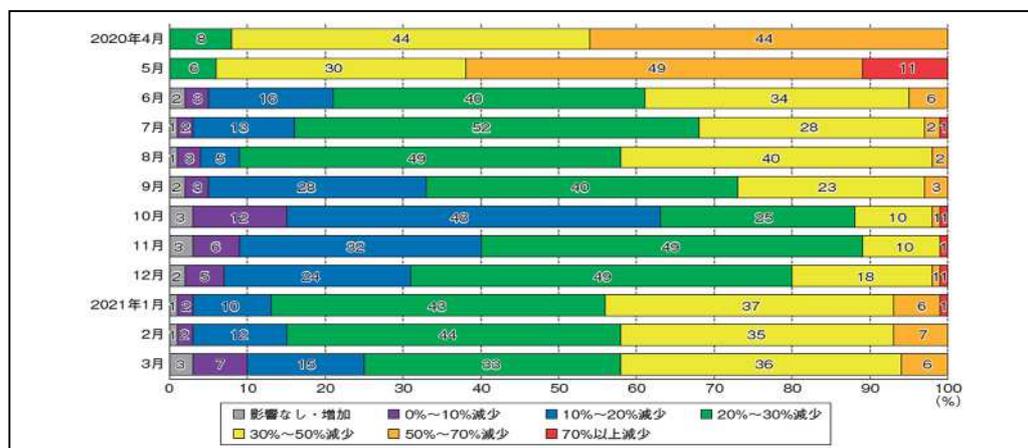
テレワーク\*やE C市場\*の拡大等により移動需要が縮小する中、新しい生活様式(ニューノーマル\*)に対応した公共交通の利用促進が課題となります。

##### ○令和2年度 鉄道輸送人員への新型コロナウイルス感染症の影響（大手民鉄 令和元年同月比）



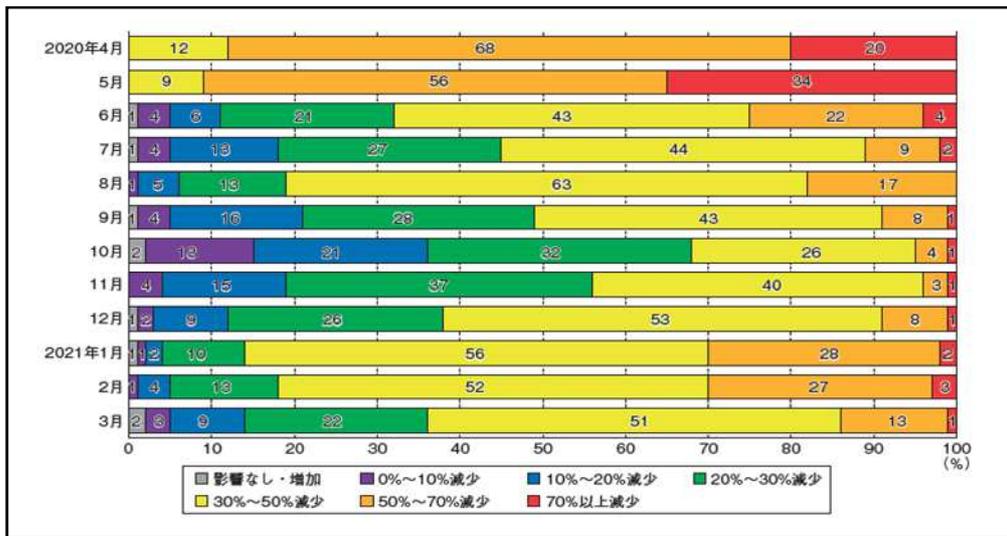
出典：令和3年度交通白書

##### ○令和2年度 乗合バス運送収入への新型コロナウイルス感染症の影響（一般路線バス 令和元年同月比）



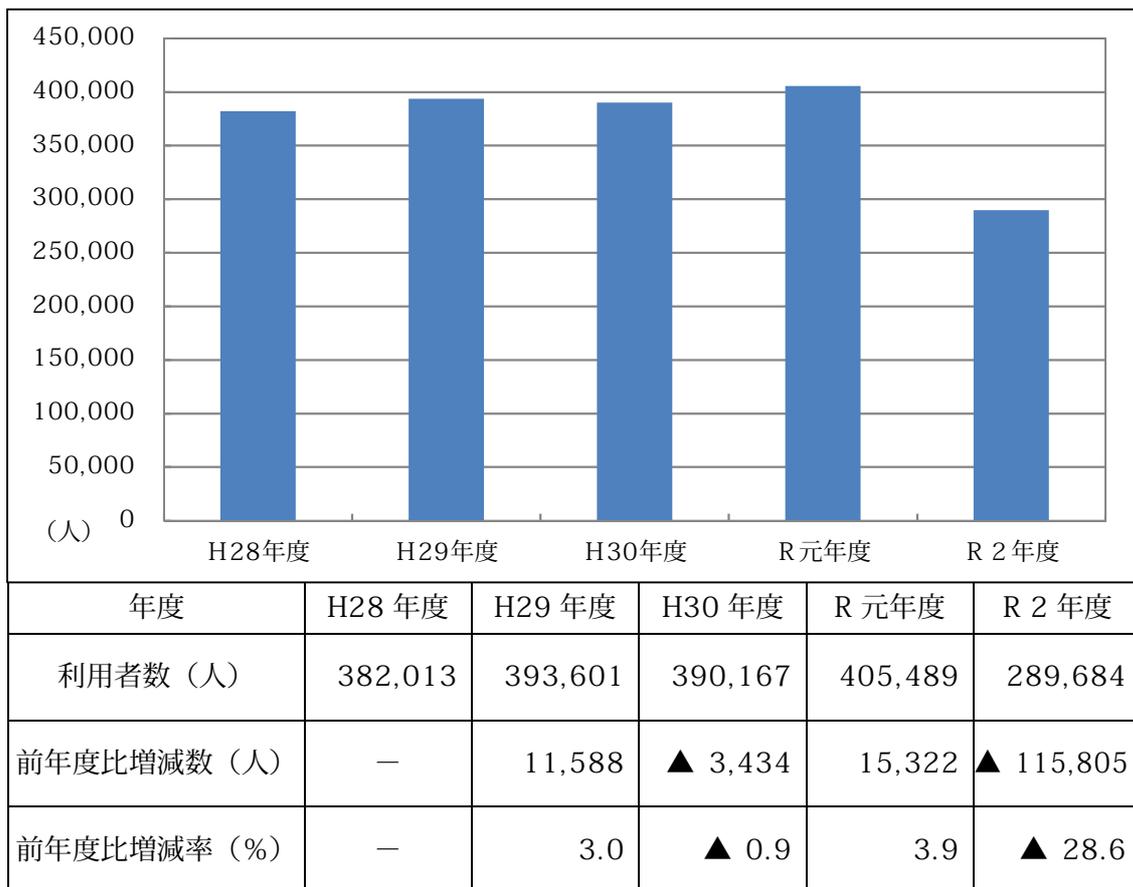
出典：令和3年度交通白書

○令和2年度 タクシー運送収入への新型コロナウイルス感染症の影響（令和元年同月比）



出典：令和3年度交通白書

○川越シャトルの利用者数



## 5 社会情勢の変化による新たな交通課題

国の「第2次交通政策基本計画」では、人口減少・超高齢社会\*やデジタル化等の社会的背景から、交通が直面する危機として、新型コロナウイルス感染症の影響に加え、

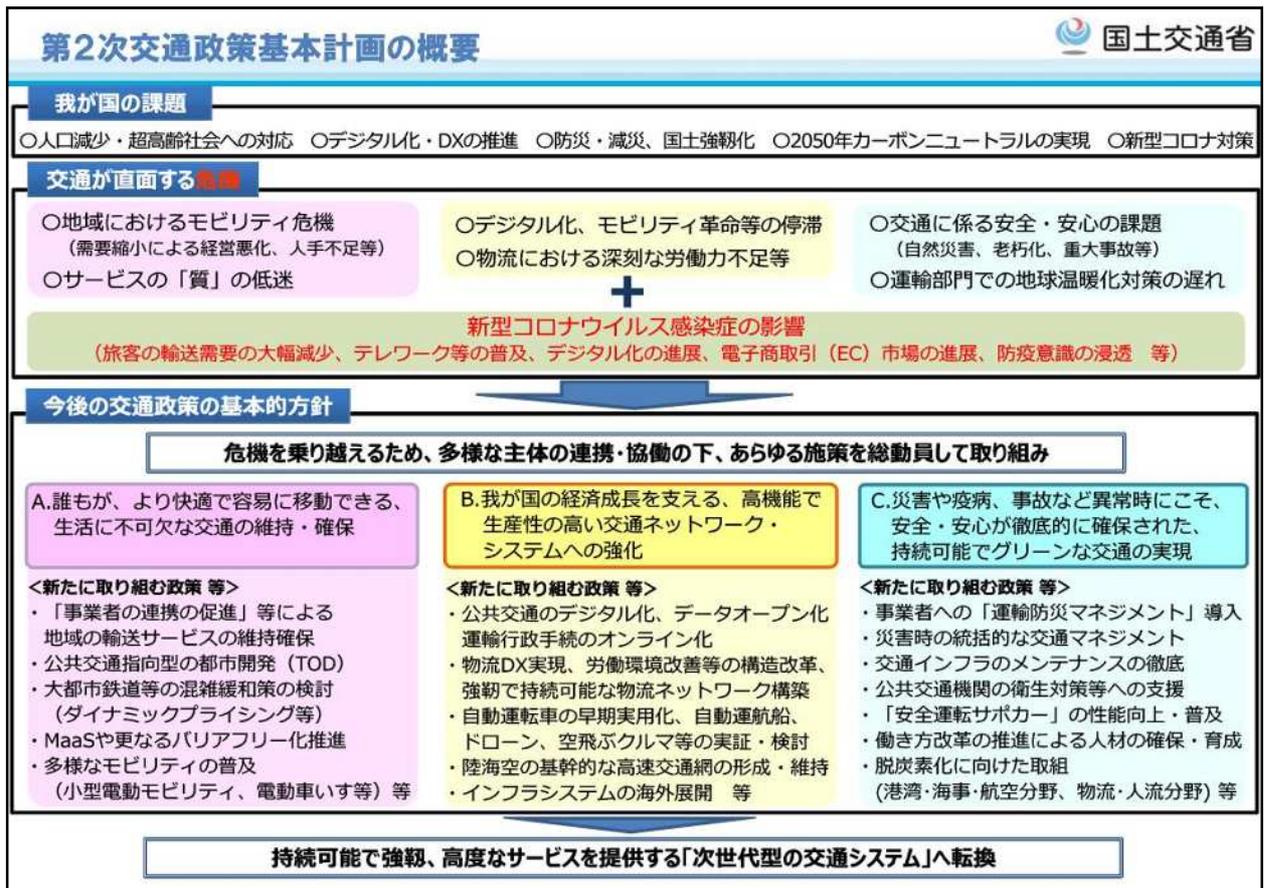
- ①人口減少等の影響による輸送需要の縮小と運転手不足による「地域におけるモビリティ危機」
- ②大都市圏での慢性的な渋滞、交通事業者間のサービスの不連続性や移動時の物理的障壁による「交通サービスの質の低迷」
- ③全世界的に交通分野でのデータの連携・活用やサービスの多様化が急速に進展する中で我が国の「デジタル化、モビリティ革命\*等の停滞」
- ④生産年齢人口の減少や輸配送の小口化・多頻度化に加え、EC市場が成長する中で「物流における深刻な労働者不足等」
- ⑤頻発・激甚化する自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、防疫対策、重大事故の防止等の「交通に係る安全・安心の課題」
- ⑥2050年カーボンニュートラル\*、脱炭素社会の実現を目指す中、「運輸部門での地球温暖化対策の遅れ」

という6項目が示されました。

本市においても、人口減少・超高齢社会やデジタル化の進展など、国同様の社会的背景を有しており、今後、これらの新たな交通課題への対応が必要となります。

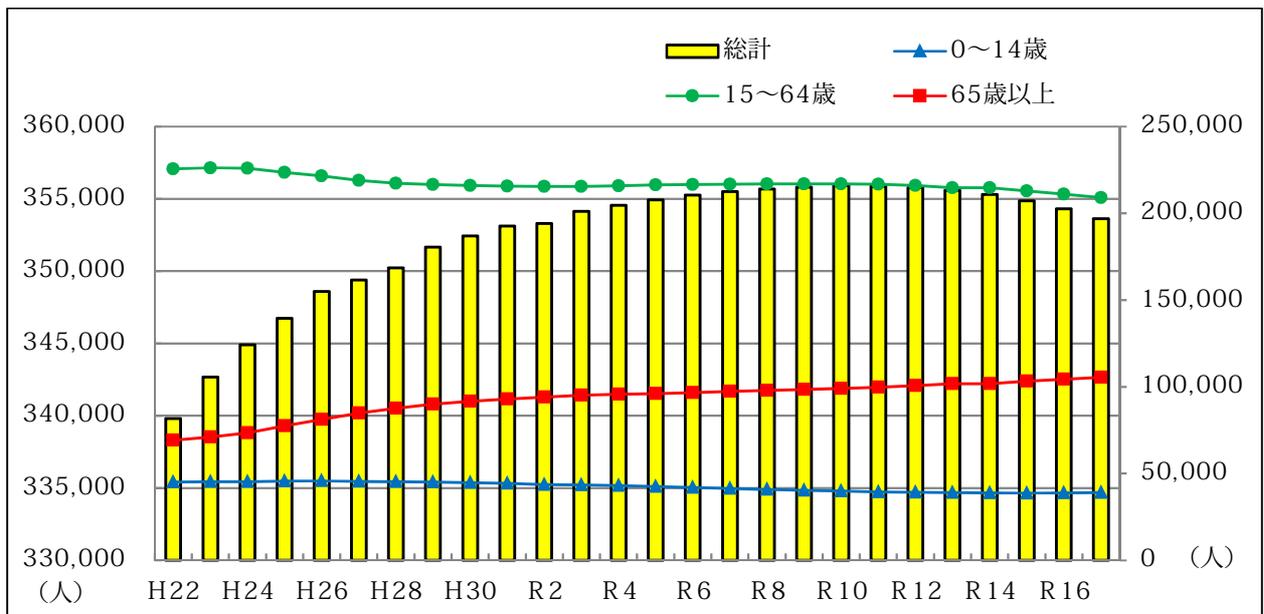
また、対応に当たっては、社会情勢の変化等から、既存の取組では解決できない課題も生じていることから、先進的な技術や制度、コンセプト並びに新たなモビリティ等についても着目しながら、課題解決を図っていく必要があります。

○第2次交通政策基本計画で示された交通が直面する危機



出典：国土交通省「第2次交通政策基本計画の概要」

○川越市の人口推移



出典：川越市住民基本台帳（各年1月1日時点） 令和3年以降は市推計

