

## 会 議 録

会議の名称	令和5年度第3回川越市交通政策審議会
開催日時	令和5年10月24日（火） 午前10時00分 開会 ・ 午前11時50分 閉会
開催場所	川越市役所本庁舎7階 第5委員会室
出席者	別添委員名簿のとおり（会長含め17名）
欠席者	東洋大学 尾崎委員 市議会議員 今野委員 川越市老人クラブ連合会 本木委員 埼玉県川越警察署交通課 加藤委員
傍聴者	議事(1) 非公開 議事(2)・(3) 3名
事務局職員	都市計画部 笠嶋部長 交通政策課 小島課長、榎本副課長、田畑副主任、神谷主査、澤田主任
会議次第	別紙のとおり
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和5年度第3回川越市交通政策審議会次第</li> <li>・ 委員名簿兼出席者名簿</li> <li>・ 席次表</li> <li>・ 【資料1】 デマンド型交通かわまる効果的・効率的な運行に向けた運行内容の改善について</li> <li>・ 【別 冊】 利用者数の推移等</li> </ul>
会議要旨	<p><b>【審議結果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 実証実験の結果を踏まえ、「区域を乗り継ぐ運行」の導入は行わないこととなった。</li> <li>・ 効果的・効率的な運行に向けた運行内容の改善案について、現在の運行制度を検証し、利用状況データ、人流データ等に基づいた移動傾向等を分析し、効果的・効率的な運用に向けた「最適な見直し案」の検討を行うため、長期的な観点から交通政策審議会において議論を進めることとなった。</li> </ul> <p>また、現在の運行制度の中で短期的に実施可能な改善策については、運行事業者と調整を行いながら、随時、取組を進めていくこととなった。</p>

議 事 の 経 過	
発言者	議題・発言内容・決定事項
事務局	<p><b>1 開会</b> 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。</p> <p><b>2 あいさつ</b> 久保田会長からあいさつ</p> <p><b>3 議事</b> 【議事1】会長・副会長の選任について 指名推薦の方法により、久保田尚委員が会長として推薦され、委員に諮ったところ、異議はなかったため、引き続き会長に決定した。 また、同方法により、山口日出美委員が副会長として推薦され、委員に諮ったところ、異議はなかったため、副会長に決定した。</p>
議長（会長）	<p>審議会の傍聴についてお諮りしたい。 審議会については、原則として公開することになっている。現在、3名の傍聴希望者がいるが、傍聴希望者の入室を認めることでよろしいか。</p>
一同	<p>異議なし。</p> <p>【議事2】デマンド型交通「かわまる」の効果的・効率的な運行に向けた運行内容の改善について</p>
事務局	<p>〈事務局より資料1をもとに説明〉</p>
議長（会長）	<p>何か意見、質問等あるか。</p>
委員	<p>運転免許返納者から特典が無いという声を聞く。そういった方に対してメリットは何か考えているか。</p>
事務局	<p>運転免許返納者に対する支援策については、内部で検討していないため、いただいた意見をもとに、事務局内で検討していきたい。</p>
委員	<p>運転免許を返納した後も足が無いという意見は聞くため、常時割引ができるような改善ができればといいと考えている。</p>

<p>委員</p>	<p>改善案にせよ、これまでの議論にせよ、エリア全体で便利で使いやすい誰でもという方向性の議論がされているように思うが、具体的にどんな人にとってほしいのかというターゲットをもっと絞っていかないといけないのではないか。川越の目指すべき将来像として「区域内の生活インフラとして定着され、地域の活性化を図る」というのであれば、本庁管内にも立ち寄せましょうということになる。</p> <p>どういう状況に置かれている人を救うための政策なのかということイメージした上で、市内にそういう人達は何人いるのかが出てくる。その上で、何台走らせなくてはならないのかが出てくるわけで、漠然と、どんどん便利にしましょうでは、台数を増やすしかない。今ある資源の中では予約成立率が低くなるのは目に見えている。そこが整理されないまま議論されているのは無理があると思うが如何か。</p>
<p>事務局</p>	<p>ターゲットを明確にというのは仰るとおりだと思う。今後のかわまるの方向性として、現時点では利便性を大幅に上げる、台数を増やすというのは考えていない。これまで何度も審議会場で申し上げているとおり、行政が安い乗り物を提供することで他の公共交通機関の利用者を奪うようなことはあってはならないと考えている。</p> <p>このため、現状の運用の中で短期的に実施可能な改善を実施し、それによって利便性を少しでも上げていきたいと考えている。増車のような大きな事項については、審議会委員のご意見も踏まえ、時間をかけて議論をしていかなければならないものと考えている。</p> <p>また、かわまるはこういう乗り物であるという認識を共有させていただきながら、それを踏まえた議論を進めていくことが必要と考えていることから、31 ページ記載の将来像を示させてもらった。</p> <p>なお、どういう人に使ってもらいたいのか、どういう人の利用を伸ばしていきたいのかというターゲットについては、平日の夕方の時間帯や土日祝が空いている時間があるため、平日の時間帯については子育て世代や塾の利用者を、土日の利用は、団体で利用していただけるような利用の仕方を広く周知していきたいと考えている。</p>
<p>委員</p>	<p>広く満遍なくサービスを拡大していった後にターゲットを絞り、やっぱりこの人達が対象者ではなかった場合、サービスを削減することは難しい。広げる前に、まず誰にとって必要な政策なのかを固めてから、その人達に満遍なく行き渡るように広げていかないといけない。今でさえ需要と供給が追いついていない状況</p>

	<p>で、満遍なくもっと多くの人に使ってもらいたい、エリアのインフラにしたいという方向性でもっていってしまうと、行き着く先は事業者圧迫になってしまうのではないか。そこを整理しないといけない。</p>
事務局	<p>かわまるの運行目的は、交通空白地域における市民の利便性向上。交通空白地域からの移動の足となるような乗り物とする。まずはそこを大前提として考えていきたい。従って、交通空白地域にお住まいの方の移動手段を確保するということを大前提としてやっていきたい。</p>
委員	<p>交通空白地域にお住まいの方が何名いるか、数字はあるか。また、その中での登録率はどれくらいか。</p>
事務局	<p>本日はデータを持っていないが、以前の審議会ではそのようなデータを使い分析したことがあるため、いただいた意見を踏まえ、データを用いて改善していきたい。</p>
委員	<p>川越市は重度心身障害者向けに福祉タクシーを輸送しており、年間で 48 枚タクシーチケットを配布している。1 人当たり初乗り運賃を 48 回補助し、1 人当たり 3 万円分のサービスとなっている。運行経費が 3,300 万円、実質乗車人数が 625 人だとすると、53,000 円かけていることになる。本当にこれを誰に対してどのような予算をかけてやるか、KPI をどこに置くかが見えないと、ただただ便利にしていきましょうという話になってしまうし、サービス拡大の方向からは逃れられない。広がってからは、市民はサービスを削るのは認めないため、まだ広がっていない今の状態の中で、これより良くしていくにはどうすれば良いかをしっかり考えてから前に進まない。どんどん違った方向性に行ってしまうのではないか。</p>
委員	<p>デマンドができて免許返納ができると思ったが、デマンドは使づらい。まず車が大きいと、ステーションも限られてしまう。ハイエースは車椅子を想定していると思うが、10 人近くが乗り合わせることはない。踏み台はあるが、乗り込むのが大変。その先が狭い。セダンであればもっと細かいところにステーションが設置できる。大きい通りは危なくて歩けない。命の保証がないのに、ステーションまで歩いていくのが大変。そういう人に親切な使いやすい車にしてほしい。全世代というが、交通空白地域で困っている人はどういう人なのかということ調べていただければ、高齢者は使いやすいと思う。</p>

委員	<p>川越市のホームページにて、制度登録編のYouTube を公開している。とても見やすく分かりやすい。この後の予約編・乗車編はまだできていない。できれば早めに公開していただいてアピールすることができれば、利用促進につながるのではないかと。</p>
事務局	<p>予約編・乗車編はまだ公開していないが、できるだけ早く市の公式ホームページで公開できるよう努めていきたい。</p>
委員	<p>27 ページ「今後の運行方針」において「各交通のすみ分けを十分に意識しながら利便性向上を図る必要がある」と記載があり、これはそのとおりだと思うが、43 ページにて、川越シャトルのバス停はあるが、少ない所にはかわまる乗降場設置を検討したいとある。そうすると、川越シャトルとかわまるが競合するのではないかと。そうであれば、川越シャトルをやめてコンパクトにした方が良い。違うモビリティで同じ所を走る必要はないと感じている。</p> <p>我々も川越シャトルを運行させていただいているが労働力が無限にあるわけではなく、来年の改正に向け調整をさせていただいているところであるが、やはり少しでもコンパクトにして持続的な公共交通にしていかなければいけないと考えているため、そのあたりについて具体的な協議をさせていただきたい。</p>
事務局	<p>43 ページにある「1 日当たりの運行本数が極端に少ない」という箇所について、例えば、1 日当たり片道 2 便の路線は、時間帯によっては全くシャトルが無いと、結果、交通空白地域の時間帯になっているという考え方もできる。</p> <p>このため、運行本数が極端に少ないという設定については、路線バス事業者と協議していきたい。</p>
委員	<p>ターゲットを絞ったらどうか、という意見が出ていたが、人の面から見てもどうかと思う。34 ページで登録者数と利用者数が記載されている。登録しているが利用していない人が多い。70 歳以上の場合、利用するのに、検討してやむを得ないという場合に使っている。行き先としては病院が多い。市の公共施設に行く人は少ない。常時利用できるよう、月に 4~5 回は利用できるように。利用していない人がなぜ利用していないのか、ターゲットを絞るにはこの辺りの調査が必要。小学生は塾やスポーツの習い事を最低 1~2 つは通っている。そういう人達が定例的に使えるような制度。運賃のことに波及してしまうが、キャンペーンなどもやるようだが、そういうところに絞ってもらいたい。一般の方、特に現役で働いている人は時間的にデマンドを使うことはないかと思う。例えば主婦などのパートタイマーの方。職場には従業</p>

委員	<p>員用の自動車や自転車を置く所がない。まして、雨が降った際は大変である。利用者の方には1回きりではなく継続的に使ってもらえるようなシステム。70歳以上の方には、文化的な活動ができやすいような体制について、長期的な課題になると思うが、その点の検討もお願いしたい。</p> <p>まず交通空白地域だが、これはバス路線・電車路線からの距離感であると理解している。そちらにお住まいの方が利用するに当たって、ということが大前提であるかと思う。利用が促進されない理由の中に使いづらいということがある。これは車の大きさとシステムの問題と両方であると理解している。今回フルデマンドでやったことは、バス・タクシーで出来なかったことの両方をカバーしたと思う。一方でバス・タクシーの良いところ両方を潰している、というのも現状。利便性や大量輸送の問題、そういうところを犠牲にせざるを得なかったのだと思う。これまで数年間運行している中で、利用されるターゲットや本来の利用したい目的はある意味明確化してきているかと思う。最終的には市の財政も無限ではないため、ある程度の予算の中でやらなければならない。</p> <p>このため、結論を言う訳ではないが、出来る限り固定費を削減し、変動費に持っていくことが財政的には必要かと思う。何が言いたいかと言うと、実際に運行した分に補助金を出していくという方法が可能なのであればそのようにし、かつ、利用者側からすれば、もちろん予約は必要だと思うが、出来る限り利用しやすい、当日でも利用しやすい、なおかつエリアをまたいで行くことが出来ることが求められているのではないか。一方では、交通空白地域と言いながら、システムの中で空白地域、市中心部を作っている。空白と空白がある中で、お互いを全部回していこうとなると利便性は損なわれる。37ページにおいて、丸がついている所を複合して作れば一番良いものとなる。</p> <p>地区についても拡大解釈をすればエリアを無くしてしまうのも1つの案では無いかと思う。車両数の1台増も拡大解釈をすればもっと増やすことは可能かと思う。無限に増やしても仕方ないため、利用登録と同時に利用台数も勘案する必要がある。これ以上の話になるとタクシーの話になってしまうため、常用自動車協会からご意見をいただきたい。</p>
委員	<p>37ページの丸がついている所を複合して作れば良いとの御意見だったと思うが、想像するに、既存のタクシーへの補助や、乗り合いをすることかと思う。</p> <p>話は逸れるが、岸田首相の所信表明演説の中でライドシェアの話が出ていた。白ナンバーの自家用車にてアプリマッチングをし</p>

	<p>て、全国でタクシー乗務員が不足し稼働が減っているところで、そういうのをやったらどうかという話があった。当然、タクシー連合会としては安全性が損なわれるため反対である。タクシーやバスは大変高いハードルで、また、利用者の安全を最優先にして運行している。ライドシェアも乗り合いが出来るアプリマッチングの制度。乗り合いについては、現在全国タクシー連合会でも意見が分かれている。</p> <p>話が逸れたが、既存のタクシーで乗り合いを行い、市が補助をすれば、鈴木委員のご意見のように、固定費ではなく流動費で賄えるかと思う。</p> <p>また、ターゲットについて様々な意見が出ていたと思うが、ターゲットを決めていくとなると、これは福祉的な話にししか聞こえない。ただ、これはデマンド型交通のため、福祉ではないとは言わないが、広く一般的に使われるものである。また、事務局の意見のとおり、交通空白地域という定義の中で、その地域の方々の移動を考えるとというのが基本と考えている。高齢者でバス停留所に行けない人をどうするか、という議論になると、この場の審議から福祉的な審議にシフトしていった方が良いのではないかと。</p>
<p>議長（会長）</p>	<p>前提として、4ページに記載したとおり、令和4年1月に諮問があり、同年8月に第一次答申がされた。</p> <p>その後、かわまるについて中心的に議論をし、運賃割引キャンペーン及び区域を乗り継ぐ実証実験を行った。年度末に向け、最終的な答申を行うことを前提に話を進めていきたい。</p> <p>まず、事務局にて、実証実験の結果を踏まえ、区域を乗り継ぐ運行の導入は行わないと提案があった。将来的にはライドシェアや新たな仕組みが出てくかもしれないが、これまでの議論においては、あまりにも便利で、市内どこでも行けてしまうシステムにしてしまうと、既存の公共交通と競合してしまうため、3地区に分けて運行してきた経緯がある。もちろん市中心部は運行区域外としてきた。これまでの審議を踏まえた場合、区域を乗り継ぐ運行は行わないという最終答申の内容としてよろしいか。</p>
<p>一同</p>	<p>異議なし。</p>
<p>議長（会長）</p>	<p>それでは、区域を乗り継ぐ運行の導入は行わないこととした。</p> <p>次に、今後の運行方針についてお諮りしたい。</p> <p>31・32 ページで全体的なかわまるのあり方の考え方が示されている。区域内運行を充実させ、鉄道やバス停などの交通結節点まで運ぶ役割とした。そのうえで、長期的な方針としては、39ページに記載したとおりであり、「現在の運行制度を検証し、利</p>

	<p>用状況データ、人流データ等に基づいた移動傾向等を分析し、効果的・効率的な運用に向けた「最適な見直し案」の検討を行うため、長期的な観点から交通政策審議会において議論を進める」と記載した。このため、本日いただいた様々な意見はここに含まれることとしたい。</p> <p>これを踏まえ、短期的に実施可能な改善策としては、42～45 ページに記載した3つの提案で良いか。</p>
一同	異議なし
議長（会長）	よろしければ、今整理させていただいた内容でまとめていただき、最終答申としたいと思うが如何か。
一同	異議なし
議長（会長）	それではそのようにしたい。
	次に、(3)その他について、委員の皆様より何かあるか。
	(なし)
	事務局からは何かあるか。
事務局	次回審議会は令和6年2月5日（月）午後2時から、会場はウエスタ川越を予定しているため、よろしくお願ひしたい。
議長（会長）	次回は来年の2月5日に開催ということで、今回諮問をいただいた事項の最終審議となるため、よろしくお願ひしたい。
	<b>4 閉会</b>