

会 議 録

会議の名称	令和3年度第2回川越市交通政策審議会												
開催日時	令和3年7月19日(月) 午後2時～午後3時40分												
開催場所	川越市役所7階 7AB会議室												
出席者	別添委員名簿のとおり												
傍聴者	2名												
欠席者	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">東洋大学</td> <td style="width: 50%;">尾崎 晴男 委員</td> </tr> <tr> <td>川越商工会議所</td> <td>竹澤 穰治 委員</td> </tr> <tr> <td>川越市老人クラブ連合会</td> <td>千明 政彦 委員</td> </tr> <tr> <td>川越市障害者団体連絡協議会</td> <td>山田 誠次 委員</td> </tr> <tr> <td>埼玉県川越警察署交通課</td> <td>木暮 尚巳 委員</td> </tr> <tr> <td>埼玉県乗用自動車協会</td> <td>三上 秀樹 委員</td> </tr> </table>	東洋大学	尾崎 晴男 委員	川越商工会議所	竹澤 穰治 委員	川越市老人クラブ連合会	千明 政彦 委員	川越市障害者団体連絡協議会	山田 誠次 委員	埼玉県川越警察署交通課	木暮 尚巳 委員	埼玉県乗用自動車協会	三上 秀樹 委員
東洋大学	尾崎 晴男 委員												
川越商工会議所	竹澤 穰治 委員												
川越市老人クラブ連合会	千明 政彦 委員												
川越市障害者団体連絡協議会	山田 誠次 委員												
埼玉県川越警察署交通課	木暮 尚巳 委員												
埼玉県乗用自動車協会	三上 秀樹 委員												
事務局職員	都市計画部 本間部長 交通政策課 間仁田課長、榎本副課長、田畑副主幹、中村主査 山田主任、佐々木主任												
会議次第	別紙のとおり												
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和3年度第2回川越市交通政策審議会次第 ・ 委員名簿兼出席者名簿 ・ 席次表 ・ 【資料1-1】川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価（施策の進捗状況） ・ 【資料1-2】各施策の進捗状況評価（個別評価） ・ 【資料2-1】川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価（指標の達成状況） ・ 【資料2-2】各指標の達成状況評価（個別評価） ・ 【資料3】川越市都市・地域総合交通戦略の更新について（骨子案） ・ 【資料4】市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善に向けた現状と課題について ・ 【資料5】市内循環バス川越シャトル デマンド型交通かわまる利用状況などについて ・ 【資料6】第1回審議会やこれまで市民からいただいた意見の整理について 												

会議要旨	<p>【川越市都市・地域総合交通戦略の更新について（骨子案）】</p> <ul style="list-style-type: none">・事務局より資料1-1～資料3をもとに説明を行い、事務局案に今回の審議会の意見を反映させ進めることに決定した。 <p>【市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善に向けた現状と課題】</p> <ul style="list-style-type: none">・事務局より資料4～資料6をもとに説明を行い、事務局案に今回の審議会の意見を反映させ進めることに決定した。
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

議 事 の 経 過	
発言者	議題・発言内容・決定事項
	事務局から、当審議会は特段の理由がない場合は原則となっていることから、傍聴希望者について入室を認めてもよろしいか交通政策審議会に諮ったところ、異議はなく、傍聴希望者の入室が認められた。
事務局	1 開会
事務局	2 委嘱書の交付 今回の審議会から新委員となる、牛窪喜史委員の紹介を行い、委嘱書の交付をした。
会長	3 あいさつ 久保田会長からあいさつ
事務局	4 議事 (1) 川越市都市・地域総合交通戦略の更新について（骨子案） 事務局より資料1-1から2-2をもとに説明。
議長	何か意見、質問等あるか。
委員	資料1-1の施策方針1-4公共交通の利用促進に記載がある乗り継ぎ割引運賃の導入についてだが、進捗状況や今後の見込みはどうか。
事務局	乗り継ぎ割引運賃とは少し違うかもしれないが、東武バスの名所めぐりバスの1日乗車券やイーグルバスの1日券の統一ができないかと話をした。 また、川越シャトルについては、市内3社の路線バス会社と連携することを検討しているが、話は進んでいない状況である。
委員	進捗はないとのことだが、各路線バス会社とコンタクトは取っていると思う。川越シャトルやデマンド型交通かわまる、市内3社の路線バスの連携はできるかと思うので、進めるべきだと考える。

委員	<p>検討の際に中心となるのは、市という認識で良いのか。また、路線バス事業者はどのように考えているのか。</p> <p>Ma a Sの時代が来ており、市民の方や観光の方のことを考えると、例えばICカード1枚で乗り降りできることが理想だと思う。しかし、現状は、各社のシステムが異なっており、また1日乗車券の料金も違い、これらを調整していくことがこれからの課題と考えている。</p> <p>川越市から話は来ている状況なので、前向きに検討はしたいが、社内で調整がつかない状況である。</p>
委員	<p>資料1-1の施策方針2-2基幹的公共交通の維持と強化について、評価がAとある。資料1-2より、完了予定年度の更新前後を比べての評価かと思ったが、施策方針2-2については継続的に何か施策を実行することであるとすれば、評価をしにくいのではないかと思った。</p> <p>また、鉄道の利用促進・基幹的バス路線の利用促進が行われているのかについては、新型コロナウイルスの影響もあり、良い数字が出ている現状ではないため、評価をAとするのなら、それに対して様々な利用促進策を行うべきではないか考える。</p> <p>資料2-2の施策方針1-1公共交通路線の維持と整備の指標として、鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口とあるが、この指標が、デマンド型交通かわまるの導入により数字が出しにくいことで、平日の市内鉄道の運行本数に変更するとなっている。これを変更してしまうと、その数字は施策方針1-1指標として考えてよいものなのか疑問に思う。施策の方針2-2の指標の方があてはまるのではないかと感じる。</p> <p>資料2-2の施策方針2-2基幹的バス路線の維持と強化で基幹的バス路線の利用者数が指標となっているが、具体的にはどの路線のことを言っているのかが、資料を見ただけだと分かり難いため、確認をしたい。</p>
事務局	<p>資料1-2の評価の欄に継続実施と記載があるものについては、それぞれ毎年度事業課から事業計画とその実施状況を提出してもらい、それに基づいて評価を行っており、施策方針2-2もこれに基づき評価している。</p> <p>資料2-2の指標だが、デマンド型交通かわまるが運行開始したことにより、乗り合いという特性から15分以内という数字が出しづらく、指標を変更したほうが良いのではないかとこのことで検討をした。施策方針1-1は既存の鉄道やバス路線の維持を図り、鉄道駅を中心としたバス路線の整備を進めるものとなっているため、この項目を外すと、現状ではシャトルバスの利用者数だけが残る形となり、鉄道に関する項目が減ってしまう。</p>

	<p>既存の鉄道の維持という視点から、平日の市内鉄道の運行本数を指標としてはどうかと提案させていただいたところである。今後、いただいた意見を踏まえ、改めて検討させていただく。</p> <p>鉄道の利用促進については、新型コロナウイルス対策として、鉄道事業者が取り組んでいる消毒等について市が取材を行い、市のホームページやSNSにアップして、公共交通の安全性の周知を行っている。路線バス事業者やタクシー事業者でも同じような活動を行った。</p> <p>基幹的バス路線については、1日片道30本以上の路線となっており、平成29年3月に川越市都市・地域総合交通戦略を策定した際の路線から変わっていない。</p>
委員	<p>資料3にも記載があり、また、川越市のホームページに新型コロナウイルス対策についても分かりやすく記載があったので、利用促進についてどう評価したのかが分かった。</p> <p>資料2-2、施策方針1-1に関して、平日の市内鉄道の運行本数を指標とすることについては、検討をお願いします。</p>
議長	他に意見や質問はあるか。
委員一同	なし。
事務局	(1) 川越市都市・地域総合交通戦略の更新について（骨子案） 事務局より資料3をもとに説明。
議長	何か意見、質問等あるか。
委員	<p>計画期間について、令和4年度から令和8年度が中期との表現であるが、この5年間で中期というのは違和感がある。平成29年度から令和8年度を見て中期というのは分かるが、これからの5年間は考え方としては短期である。資料1-2に完了予定年度がそれぞれ書いてあるが、令和4年度から令和8年度の目標は短期目標になると思うので、短期的に終わる施策と中期的に考えなければいけない施策、例えば令和9年度以降の施策はいつ実施するのかが見えないので、それを長期目標とするのか等、短期・中期・長期の期間設定の仕方と見え方を考えたほうが良いのではないか。</p>
事務局	計画策定時点では、最初5年が短期、その後の5年が中期、それ以降が長期とされていた。今後の令和4年度から令和8年度はご指摘いただいた

	<p>ように短期のものになってくるので、考えを整理し詰めたいと思う。</p>
委員	<p>この5年間で何ができるかが見えてこないと計画倒れになってしまい、計画を作り直すような結果になるかもしれないので、短期・中期・長期的に何ができるのかを分かりやすく整理してほしいと思う。</p>
議長	<p>施策の一部に、国の施策を活用しているものがあるが、名称や施策がこの5年間で変更しているものがあるため、更新する必要があると思う。例えば資料1-2の施策方針3-1のゾーン30については、この5年間で非常に内容が変わったため、新たに見直す必要がある。</p> <p>また、指標自体を見直す余地があるならば、評価の仕方を変えていく必要があると思う。施策の進捗はCだが、評価は◎になっている箇所があるため、施策の進捗と評価のずれがあるように感じる。ここは合わないと思ってしまうので、この辺の見直しも含めて検討をお願いしたい。</p>
議長	<p>他に意見や質問はあるか。</p>
委員一同	<p>なし。</p>
議長	<p>それでは、議事の第1号「川越市都市・地域総合交通戦略の更新について(骨子案)」は、事務局案に本日の意見を踏まえて進めていくとのことである。よろしいか。</p>
委員一同	<p>異議なし。 ➡事務局案に、本日の意見を反映させ検討を進めることとなった。</p>
事務局	<p>(2) 市内循環バス「川越シャトル」とデマンド型交通「かわまる」の改善に向けた現状と課題 事務局より資料4から6をもとに説明。</p>
議長	<p>何か意見、質問等あるか。</p>
委員	<p>資料4の2ページに随時、短期から中期、長期と記載しているが、優先順位はあるのか。</p>
事務局	<p>優先順位はない。随時については、随時行っていく必要があることで、</p>

	<p>短期から中期については、この審議会で見聞をいただきながら議論を深め、改善に向けて動き出したい項目を記載している。なお、例えば川越シャトルについては項目が4つあるが、これについても優先順位はない。長期については、今すぐの対応は難しいものであるため、時間をかけて審議会で議論をしていきたいものとしている。</p>
<p>委員</p>	<p>優先順位はないとのことだが、予算の確保が必要となるものもあるため、随時できるものだけで予算を見てしまうと、短期から中期にかけての施策に予算を確保できない、となる可能性もある。市民の方が何を求めているのか等を勘案し、優先順位をつけたほうが良いかと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>川越市バスマップについてだが、鶴ヶ島市や坂戸市のコミュニティバスの情報を掲載できないか。また、川越シャトルについて、隣接した市町村と連携し、ルートやダイヤを組んだりできないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>川越市バスマップについて、申し訳ないが、紙面の関係もあり他市のコミュニティバスの情報を掲載できない。川越シャトルに関しては、川越市民だけではなく、鶴ヶ島市民の方や坂戸市民の方も同じように利用できるため、その点も広く周知を行いたいと思う。坂戸市と鶴ヶ島市についてはコミュニティバスの相互利用を行っている部分があるので、事例を研究して、川越市でも近隣市と連携できるか検討していきたいと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>川越シャトルは平成30年4月に新路線となったが、路線の変更前と変更後の比較はどうか。例えば10系統については、便数が減少してしまい、使いにくくなったという意見もあるため、変更して良かったのかどうか知りたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>平成30年より前の情報は、今回の資料には細かい情報を記載しておらず申し訳ない。10系統の見直しについては、平成30年の路線の見直しの際、地元の方に意見を聞いて、路線を延伸した結果、便数が減ってしまったという経緯がある。しかし、減便により使いにくくなった等の意見を踏まえ、川越シャトルの改善に生かしていきたいと思う。</p> <p>また、先月川越シャトルのOD調査を行った。その際に川越シャトルの乗客に行ったアンケート調査の結果を現在集計しているので、その結果も踏まえて、改善に向けて検討を進めたいと考える。</p>
<p>委員</p>	<p>デマンド型交通かわまるについて、車いすでの利用者はどのくらいいる</p>

	<p>のか。</p>
事務局	<p>令和3年度について、3地区合計で4月は12人、5月は14人、6月は9人となっており、月平均は約12人利用している。</p>
委員	<p>車いすの方の利用者について、自宅まで送迎するような検討はあるか。</p>
事務局	<p>車いすの方についても、乗降場から乗降場までの利用となっており、車両への乗り降りに関しては運転手が介助を行っている。それ以上は福祉サービスの範囲になることも考えられるため、公共交通としては現状のサービスで行っている。</p>
委員	<p>以前よりも時代が変わり、需要の在り方が変化する中で、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの目的・役割をしっかりと整理する段階に来ていると感じる。今の意見のような福祉の観点から見る部分と、純粹に交通施策として見る部分、また立地適正化計画との整合性をどう考えるかを踏まえ、目的・役割をしっかりと整理したうえで、それに向けた改善をどう行っていくか、民間事業者にどう手伝っていただくかの検討が必要だと思う。まずは、目的・役割の整理をかなり丁寧にやる必要がある。</p> <p>今後の進め方からすると、資料4の4ページ、令和3年度の部分の総論に両交通の役割が位置付けられているが、これは市から案が示されて、それについて審議会で議論を行うということが良いか。</p>
事務局	<p>次回の交通政策審議会において、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの目的・役割の整理を丁寧にやっていきたいと考えている。現在、他の自治体のコミュニティバスやデマンド型交通の実績を様々研究しているところで、どの様なものが川越市に合うかを模索している。この結果を案として提示させていただき、委員の方々の意見をいただきながら、案を改善していきたいと考える。</p>
委員	<p>デマンド型交通かわまるについて、長く実施している地区3での1回でも利用したことがある人が598人しかいないことを、どう考えるのかも必要だと思う。川越市が財政難になっている中で、この事業にどれだけ予算を投入しているのかをしっかりと示して、事業効果や施策効果を検証する必要があると思うので、予算の観点も議論の中に入れていただきたいと思う。</p>

委員	資料4の2ページについて、随時と短期から中期に分かれているが、短期から中期に関しては審議会で議論を行い実施していくとのことだが、随時に関しては審議会では諮らずに実施するということか。
事務局	随時については、審議会に諮らずに交通政策課で実施していきたい事項である。
委員	随時とは、例えば歩行者の安全のためにバス停を安全な場所に少し移設する等の事かと思うが、具体的に何か行った事例はあるか。
事務局	<p>川越シャトルの随時見直しについては、運行ルートに影響しないバス停の変更を行っている。最近の例では、民地の敷地内に設置しているバス停を、事情があり他の民地に移設をした。移設の際には、地元の自治会長等に相談し、地域の意見を踏まえて移設をした。</p> <p>デマンド型交通かわまるの随時見直しについては、実績としてはまだないが、設置当時と現在で商業施設が変更になっている乗降場があり、乗降場のサインの名称を速やかに変更しないと利用者の混乱を招く可能性があるため、早急に見直しを行う必要がある、準備をしている。</p>
委員	デマンド型交通かわまるの随時での見直しについて、きっかけは市民からの要望になるのか、それとも名称変更等で直ちに対応が必要な事項の発生がきっかけとなるのか。
事務局	乗降場の新設や移設について、移設の場合は既存の乗降場を他の場所に移したいということであれば、地域住民の発案で移設することになるかと思う。新設については、乗降場を設置する際に行った乗降場協議で、本来であれば設置したかった場所があったが、地元の方の意見を伺って設置場所を変更した結果、交通空白地域になってしまったという事例もあるため、そのような場所については市で調査を行い、声掛けをして新設を行うケースも考えられる。また、逆に市民の方からの要請により設置に動くというケースも考えられると思うので、ケースバイケースで両方向から動くものと考えている。
委員	<p>乗降場と自宅の距離があると利用し難いが、乗降場が多く設置されることで利便性が向上すると思うので、時間を掛けずに進めてほしい。</p> <p>資料5の19ページに記載のあるデマンド型交通かわまるの居住地別の利用者数で、それぞれの地区・居住地別に記載があり、霞ヶ関・高階・南</p>

事務局	<p>古谷の駅があり市街化が進んでいる地域は利用者が多いが、山田・福原・芳野等の農村地域は利用者が少ない。これに関してはどう考えているか。</p> <p>個人的な意見になるかもしれないが、デマンド型交通かわまるの説明会を行った際に、このあたりは農家が多く、車を持っている、家族が車を出せない場合でも近隣に住む親戚等が車で送ってくれるとの意見があった。そのような地域の方は移動手段を確保していることもあるため、数値が伸びないのかと思う。しかし、引き続き市としても若者等へ向けて、SNSやホームページを使って周知を行い、低い箇所の数値を伸ばしていきたいと考える。</p>
委員	<p>農村地域では80歳を超えても運転している方もいるし、息子や孫に車で送ってもらうという状況があるため、デマンド型交通かわまるの需要が少なく利用が伸びないことも考えられる。しかし、デマンド型交通かわまるは単身世帯や、高齢者、自家用車を持っていない世帯等に必要性があると思う。周知が足りていないことも考えられるので、ターゲットを絞って周知を行っていくことも検討いただければと思う。</p>
委員	<p>確かに農村地域では家族や親戚等により移動手段が確保されている方もいるが、そうでない方もいる。その様な方に、デマンド型交通かわまるは必要な乗り物である。試乗会に参加できなかった小さい地域の自治会長もいる。そのため、市で小さい自治会や利用が少ない地域に出向いて説明会を行い、周知を図ることが有効かと考える。デマンド型交通かわまるは交通手段のない人のためにあると思うが、その存在を知らない人が多く、また周知として回覧しても読まなかったり、読んでも理解できなかったりする人も多くいるため、利用の少ない地域での説明会を行うことが必要かと思う。時間も労力もかかるが、デマンド型交通かわまるの主旨が、交通手段のない人の救済とのことであれば、福祉の問題にもなるが、説明会を行うことで市民にやさしい交通になると思う。</p>
委員	<p>資料5の25ページの登録者に対しての実利用者の割合だが、7.4%と少ない。その理由には、予約が取れなかった等で利用を諦めている方もいると考えられる。車両台数が増えれば、予約も取りやすくなり、利便性向上に繋がると考える。</p>
事務局	<p>交通政策課としては車両台数を増やして、多くの方にデマンド型交通かわまるを利用していただくことが1番良いと考えている。現状、各地区1</p>

	<p>台で運行しているため、予約が取りにくい状況であることを認識しているが、市の財政状況や、現状の午後の時間帯の利用率の低さを勘案すると、今すぐに車両台数を増やすことは難しいと考えている。しかし、車両台数を増やさなくても、例えば他の地区で車両に空きが出ていて、別の地区で使いたいとの需要があった場合、車両が地区をまたいで応援に行く等のシステムを検討していきたいと考えている。車両を増やさずに、運用の中で工夫して使いやすくする方向を見出していきたいと、委員の皆様の意見を広く聞いていきたいと考えている。</p>
議長	<p>資料5の25ページに1回の移動時間の記載があるが、それぞれの地区で1日にどのくらいデマンド型交通かわまるが稼働しているか、運行している時間としていない時間がどれくらいなのかを知りたい。次回はそのようなデータがほしい。</p>
委員	<p>デマンド型交通かわまるについて、もともと施策でターゲットにしている交通空白地域に住んでいる人が、どれくらい利用しているかの資料がほしい。各地区には、そもそも設定された交通空白地域に該当しない場所に住んでいる人もいて、その方たちが多く利用をしている可能性がある。単純に利用者を増やせばいいものであれば、本庁地区でもデマンド型交通かわまるを運行させるべきである。目的・役割に関わるものとなるため、現在の状況を把握したく、資料を提供してほしい。</p>
議長	<p>他に意見や質問はあるか。</p>
委員一同	<p>なし。</p>
議長	<p>それでは、議事の第2号「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向けた現状と課題」は、事務局案に本日の意見を踏まえて進めていくとのことよろしいか。</p>
委員一同	<p>異議なし。 ➡事務局案に、本日の意見を反映させ検討を進めることとなった。</p> <p>5 その他（その他） ➡特になし。</p>

	6 閉会	以上
--	------	----