

川越市交通政策審議会

第 2 回審議会資料

	頁
1 . 第 1 回交通政策審議会の指摘事項について	1
2 . 審議事項の再整理	2
3 . 審議事項【サービス対象地域、対策手法、対象者】	3~8

平成 29 年 10 月 31 日 (火)

川越市都市計画部交通政策課

1. 第1回交通政策審議会の指摘事項について

本市の新たな交通施策は、市内の交通空白地域における移動を支援することを目的とし、持続的に運行可能な交通を導入すること前提として、実施するものです。平成29年8月17日（木）に開催された第1回交通政策審議会において、その目的等を説明させていただきましたが、その際に委員の皆さまよりいただきました、指摘事項とそれに対する対応内容について整理しました。

具体的な指摘事項に対する対応については、次項以降の該当箇所にそれぞれ記載しました。

表 1-1 第1回交通政策審議会の指摘事項と対応内容

No.	指摘事項	具体的な指摘内容	指摘事項に対する対応や考え方	対応内容の記載箇所
1	デマンド型交通による既存公共交通への影響の考え方について	・デマンド型交通を導入する前提で進んでいるように見受けられるが、既存のバス、タクシー会社への影響はないのか	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通は、現在、公共交通の利用が難しいと考えられる交通空白地域を中心とするサービスとし、既存公共交通への影響を極力、避けることとします。 ・特に、移動ニーズの多い都心部（仮）への移動は、制限することにより既存公共交通への影響を回避します。 ・逆に、都心部（仮）への移動は、既存公共交通への乗り継ぎで対応することにより既存公共交通の需要増を想定します。 ・さらに、朝夕の通勤・通学の時間帯を避けた日中の時間帯に運行することにより既存公共交通への影響を回避します。 	「P.3 3-1 サービス対象地域」に記載
2	デマンド型交通の運行方法について	・デマンド型交通やタクシー補助の対策手法には、いくつか選択肢があるため、各選択肢を示して欲しい	<ul style="list-style-type: none"> ・他市の様々な対策手法や運行方法を再整理し、川越市における対策手法として、「デマンド型交通」「ミニシャトル」「タクシー補助」の3つに定義しました。 ・庁内検討委員会で進めた3つの対策手法の検討結果について、審議いただきたいと考えています。 	「P.4～ 3-2 対策手法」に記載
3	対象者について	・子育て世代、障害者は対象者と考えているのか	・デマンド型交通の実証実験では、対象者を実験地区の住民に限定したことから、利用者が少なかったと考えています。新たな交通では、市民全体を対象としていきたいと考えているので、双方が利用できることと考えています。	「P.8 3-3 対象者」に記載
4	デマンド型交通の実証実験からの改善点について	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型交通の実証実験を行い、導入されなかった経緯があるが、今回は実験結果を活かした上で、デマンド型交通という方向性なのか ・対策手法のデマンド型交通は、実証実験の経験が本当に反映されているのか ・対策手法のデマンド型交通は、実証実験結果を踏まえて、何が問題で何を改善するのか 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型交通の実証実験では、「対象者を実験地区の住民に限定したため、対象者が少なかった」「移動できる目的地を限定したため、利用できない区間があった」などから利用が低迷したと分析しています。 ・新たな交通としてのデマンド型交通では、運行区域の拡大とともに、対象者や移動目的地の拡大により移動需要の増加を想定しています。 	「P.7 1) デマンド型交通の実証実験との違いについて」に記載
5	デマンド型交通におけるヘビーユーザー対策について	・利用回数制限を設けない場合、ヘビーユーザーへの対応はどのように考えているのか	・運行開始後のモニタリングにより、ヘビーユーザーによる影響を分析・把握し、他の人が利用できないなどの影響が大きい場合には、対応について検討していきます。	左記に記載

2 . 審議事項の再整理

2 - 1 検討フロー

第1回交通政策審議会において、指摘のあった対策手法も含めて修正した交通政策審議会の検討フローを以下のとおりに示しました。平成25・26年度の実証実験、平成28年度庁内検討委員会および市民の声を踏まえ、支会の概況より平成29年度の交通政策審議会において、新たな交通サービスの内容の審議を進める予定です。また、答申書に基づき、実施地区の新たな交通の実施計画を作成し、平成30年度中の運行を目指します。その後、他の地区についても順次、運行を開始する予定です。

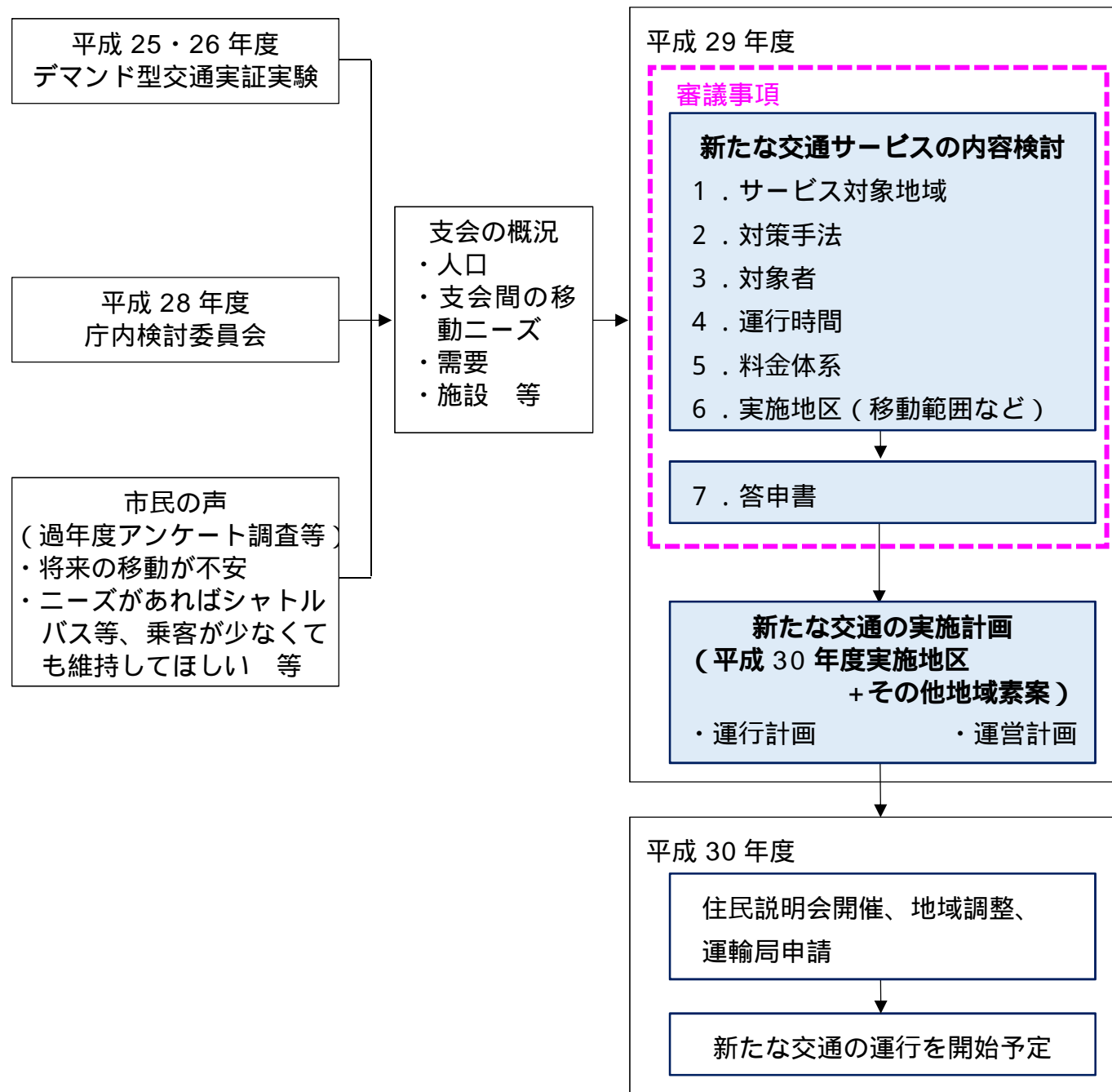


図 2-1 交通政策審議会の検討フロー

2 - 2 審議事項の再整理

(1) 第2回交通政策審議会の審議事項について

第1回交通政策審議会において質問、ご意見を頂いた中で、審議事項をわかりやすく、明確にすることを目的として、審議項目の名称、内容等を見直し整理しました。第2回交通政策審議会では、「サービス対象地域」「対策手法」「対象者」の3つについて、審議をお願いします。

表 2-1 審議事項の再整理内容の比較

第1回交通政策審議会		第2回交通政策審議会(案)	
対象地区・対象者	交通空白地域住民 高齢者の移動支援 交通空白地域住民と高齢者の移動支援(+)	サービス対象地域	都心部(仮)を除く、交通空白地域内と周辺の主要施設までの移動
対策手法	ミニシャトル デマンド型交通 タクシー補助	対策手法	デマンド型交通 ミニシャトル タクシー補助
利用者	市民 制限なし	対象者	市民 制限なし(市民+市外の方)

(2) 今後のスケジュールについて

第2回以降の審議事項とスケジュールを以下のとおり再整理しました。第2回に決定したサービス対象地域、対策手法、対象者を受けて、第3回で運行時間、料金体系、実施地区(実施案含む)、答申書の原案を審議し、第4回で答申書の最終案をまとめたいと考えています。

表 2-2 審議事項とスケジュール

回数	開催日時	審議事項	審議内容(案)
第2回	平成29年 10月31日 午前10時~	1. サービス対象地域	都心部(仮)を除く、交通空白地域内と周辺の主要施設までの移動
		2. 対策手法	デマンド型交通 ミニシャトル タクシー補助
		3. 対象者	市民 制限なし
第3回	平成30年 1月22日 午前10時~	4. 運行時間	午前8時~午後6時 午前 時~午後 時
		5. 料金体系	定額 距離制・段階性 高齢者に対する割引等支援
		6. 実施地区	実施地区の選定及び実施案検討(移動範囲、車両サイズ・台数、運行方式)
第4回	平成30年 3月下旬	7. 答申書	答申書の原案
			答申書の最終版

3 . 審議事項【サービス対象地域、対策手法、対象者】

3 - 1 サービス対象地域

新たな交通のサービス対象地域の設定は、利用する市民へのサービスと既存の公共交通（鉄道、バス、タクシー）への影響を考慮して以下のように設定します。

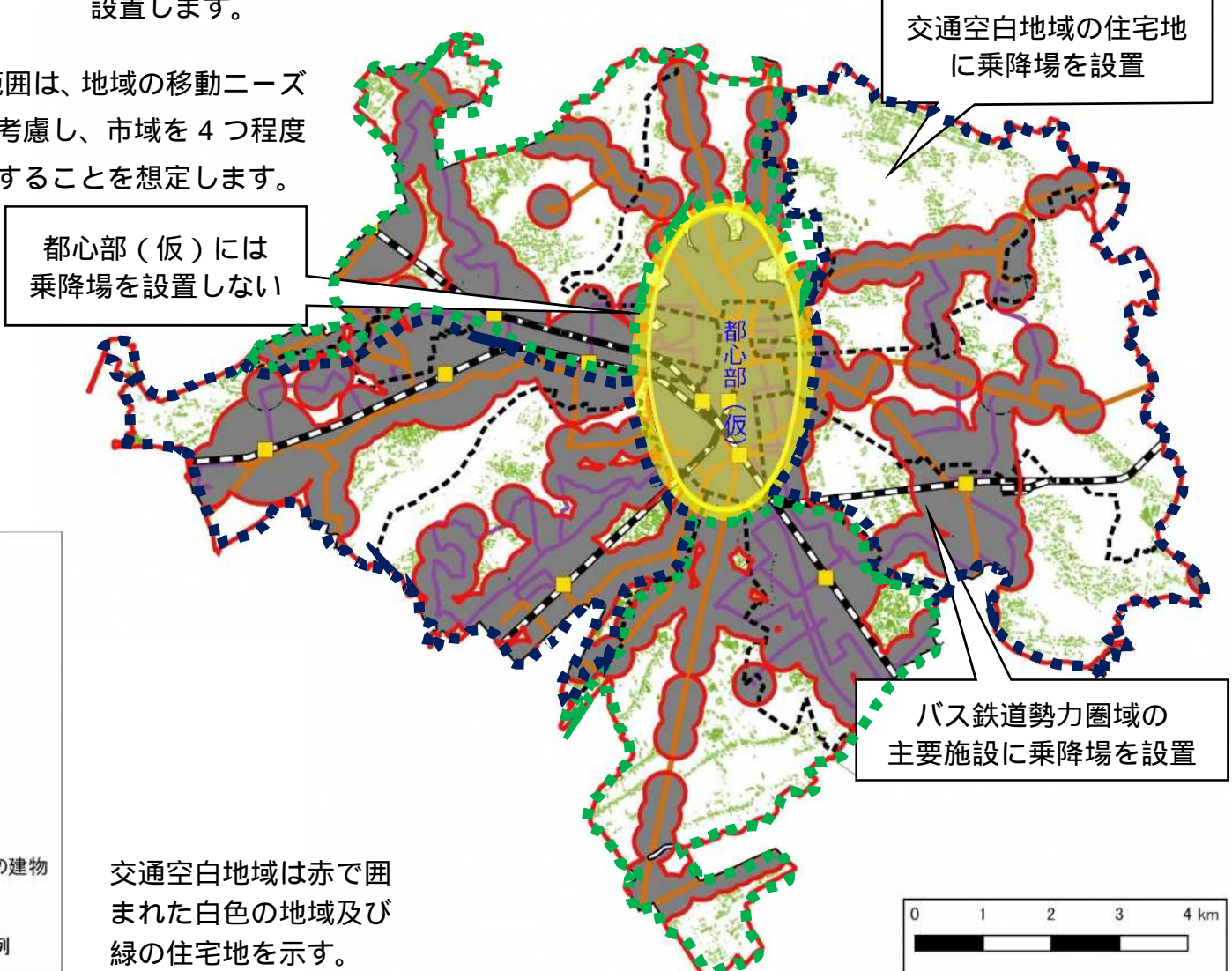
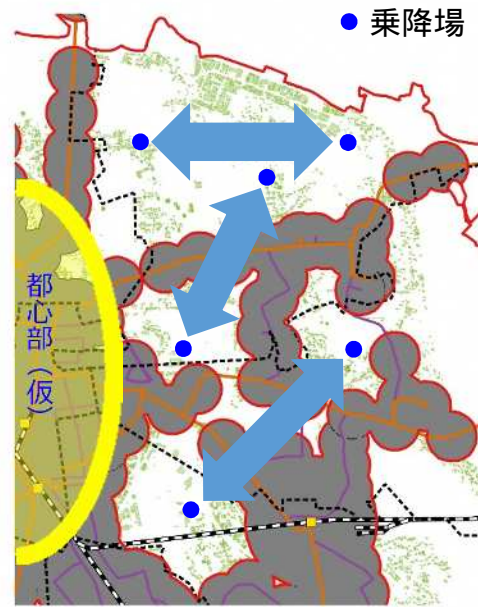

交通空白地域の移動手段を確保するサービスとして、交通空白地域内及び交通空白地域間の移動を行えるようにします。

利用する市民へのサービスを高めるため、交通空白地域内から交通空白地域以外にある主要施設（最寄りの鉄道駅、主要なバス停、主要な医療機関や商業施設及び公共施設など）への移動が行えるようにします。

既存の公共交通（鉄道、バス、タクシー）への影響を最小限にするため、既存の公共交通が充実している都心部（仮）への直接の移動は行えないものとします。

都心部（仮）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で既存公共交通に乗り継ぐことで行います。これにより既存公共交通の利用者増にもつながると考えます。

表 3-1 サービス対象地域のイメージ

サービス対象地域における乗降場の設置について	交通空白地域における移動サービスについて	
<p><乗降場の設置と移動イメージ></p> <p>交通空白地域の住民が買物や通院の移動に利用できるように、以下の乗降場間の移動が行えるようにします（注）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域：交通空白地域の住宅地の近くに乗降場を設置します。 ・バス鉄道勢力圏域：都心部（仮）を除く、バス鉄道勢力圏域内の主要施設（商業施設、医療施設等）に乗降場を設置します。 <p>（注）実際の移動範囲は、地域の移動ニーズや移動時間を考慮し、市域を4つ程度の地域に分割することを想定します。</p>  <p>都心部（仮）には乗降場を設置しない</p> <p>交通空白地域の住宅地に乗降場を設置</p> <p>バス鉄道勢力圏域の主要施設に乗降場を設置</p> <p>交通空白地域は赤で囲まれた白色の地域及び緑の住宅地を示す。</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス 川越シャトル 鉄道 鉄道駅 支会境界 都心部(仮) バス鉄道勢力圏 交通空白地域内の建物 交通空白地域 運行区域割りの例 	<p>●乗降場</p>  <p>都心部(仮)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域内の移動 <p>市内に分布する交通空白地域内及び交通空白地域間の移動手段も確保します。</p>
	<p>●乗降場</p>  <p>都心部(仮)</p> <p>乗り継ぎにより都心部(仮)へ</p> <p>最寄りの駅</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域以外の主要施設への移動 <p>交通空白地域内外の近隣の主要施設（鉄道駅・医療機関等）が利用できるように移動手段を確保します。同様に、逆方向の主要施設から交通空白地域への移動手段も確保します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都心部（仮）への移動 <p>既存公共交通への影響を回避するために、交通空白地域から都心部（仮）への直接の移動は行わないものとします。</p> <p>都心部（仮）と交通空白地域の移動は、交通空白地域の最寄りの鉄道駅や主要なバス停で既存公共交通に乗り継ぎ移動するものとします。</p>

3 - 2 対策手法

(1) 他市と本市の対策手法の再整理

他市では道路運送法の事業区分、運行形態などの組合せにより、さまざまな対策手法を実施しています。これらは異なる対策手法でも同じ名称でよばれることがあります。

本市ではこれらを以下の3つの対策手法に整理し検討をします。

【川越市における対策手法の定義】

「ミニシャトル」は、ワゴン車両を用いて川越シャトルと同様に決まったルートを決まった時刻に運行するものとします。鶴ヶ島市のつるワゴン、坂戸市のさかっちワゴンと同様の運行方法です。

「デマンド型交通」は、予め運行区域と乗降場及び運行する車両台数を定め、利用者の予約により乗降場間を運行するものとします。運行方法は、加須市や北本市のように一般乗合旅客自動車運送事業により乗合で運行する方法と乗合運行するほどの需要がない場合も想定し、ふじみ野市のように一般乗用旅客自動車運送事業により、予約者を個別に運行する方法もデマンド型交通に定義します。これらの運行方法は、移動範囲（運行区域）や需要、運行事業者の意向により市の財政負担が軽減できる適切な運行方法を検討していきます。

「タクシー補助」は、一般のタクシーと同様に利用し、支払のみタクシーメーター料金の一部を市が負担する運行とします。東松山市や前橋市と同様に車両台数の制限なしに市内のタクシーが利用できるものとします。

表 3-2 対策手法の運行内容の分類

他市の対策手法	道路運送法の事業区分	運行形態	車両規模	乗降場等	運行車両制限等	利用者登録	主な料金体系	主な導入自治体例	本市の対策手法(案)
コミュニティバス 市内循環バス など	一般乗合旅客自動車 運送事業	路線定期運行	乗車定員 11人以上	バス停 (一部フリー乗降)	車両台数を固定	×	定額、距離制	川越市	コミュニティバス (川越シャトル)
		路線不定期運行						鶴ヶ島市、坂戸市	
区域運行		乗車定員 10人以下	共通乗降場 共通乗 降場、 共通乗降場 自宅前 (ドア to ドア)	加須市、北本市 白岡市、久喜市				デマンド型交通	
乗合タクシー デマンドタクシー デマンド交通 など	一般乗用旅客自動車 運送事業	-	任意(一般のタクシー と同様)	車両台数制限なし (市内のタクシー)	メーター料金の一 部	ふじみ野市	タクシー補助		
タクシー補助 など					メーター料金の一 部 タクシー券配布	富士見市 東松山市、志木市 前橋市、その他			

<補足：一般乗用旅客自動車運送事業におけるデマンド型交通とタクシー補助の違い>

タクシー補助の車両台数は、市内のタクシー会社の全ての車両台数を対象とし、運行において車両台数に制限は設けません。従って、利用するほど運行コスト(市の財政負担)が掛かります。

デマンド型交通の一般乗用旅客自動車運送事業は、タクシー補助と異なり運行コスト(市の財政負担)の削減のため、予め運行区域における運行台数を定め(制限し)、運行事業者の車両のうち、空いている車両を使用して運行することを想定しています。

なお、需要が少ない場合は、一般乗合旅客自動車運送事業により1日車両を借り上げて運行するよりも、一般乗用旅客自動車運送事業による運行を行い、メーター料金の一部を市が負担した方が、運行コスト(市の財政負担)が安価となる場合があるため、車両台数を固定した一般乗用旅客自動車運送事業による運行もデマンド型交通として定義します。

(2) 本市の対策手法について

1) 検討結果

大別した「デマンド型交通」「ミニシャトル」「タクシー補助」の中では「デマンド型交通」が以下の考えにより最も適すと考えています。

- ・デマンド型交通の実証実験からは、運行区域を拡大し対象者を増やすとともに、移動範囲の拡大により行きたい場所に行ける運行改善により、利用者を確保します。
- ・交通空白地域を運行区域として運行できるため、交通空白地域の解消が図れます。
- ・交通空白地域の予約（需要）に応じて効率的な運行が可能です。
- ・乗降場を交通空白地域とその周辺の主要施設とし既存公共交通への影響を回避します。
- ・3つの対策手法の中では、市の財政負担が安価で持続的に事業が実施できます。

表 3-3 デマンド型交通の運行概要及び特徴

項目	内容	
運行イメージ	・ 予め運行区域と乗降場及び運行する車両台数を定め、利用者の予約により乗降場間を運行する	
運行概要	事業区分	一般乗合旅客自動車運送事業 (一般乗用旅客自動車運送事業 1)
	運行形態	区域運行
	対象車両	ワゴン車両
	運行事業者との契約方法	・ 運行経費と運賃収入の差額を市が補助する 運行経費には受付オペレーター費、システム費が必要である
メリット・デメリット	利用者	： 利用時に予約が必要となる ×： 帰りの予約（30分前予約）が取りにくい ： 乗り合った利用者が最短経路で運行し乗車時間が短い
	経済性	： 利用状況に応じ、事業者との運行方法や契約方法（赤字補填方式や距離清算方式）の見直しが可能である
市の財政負担 (2)	需要 77人/日、運行車両 4台	3,034万円/年
既存公共交通への影響	・ 乗降場を交通空白地域及び周辺の主要施設とし、都心部（仮）への直接の移動は行わないことで既存公共交通への影響を避ける	
評価	： 市の財政負担が他の対策手法に比べて少ない ： 交通空白地域を運行区域として、予約（需要）に応じて、効率的な運行が可能である ： 既存公共交通への影響を抑えることが可能である	

1：一般乗合旅客自動車運送事業による運行を想定していますが、需要が少ない場合には、市の財政負担を減らすことができるため、一般乗用旅客自動車運送事業による運行も想定します。なお、一般乗用旅客自動車運送事業による運行イメージは、右図を参照ください。

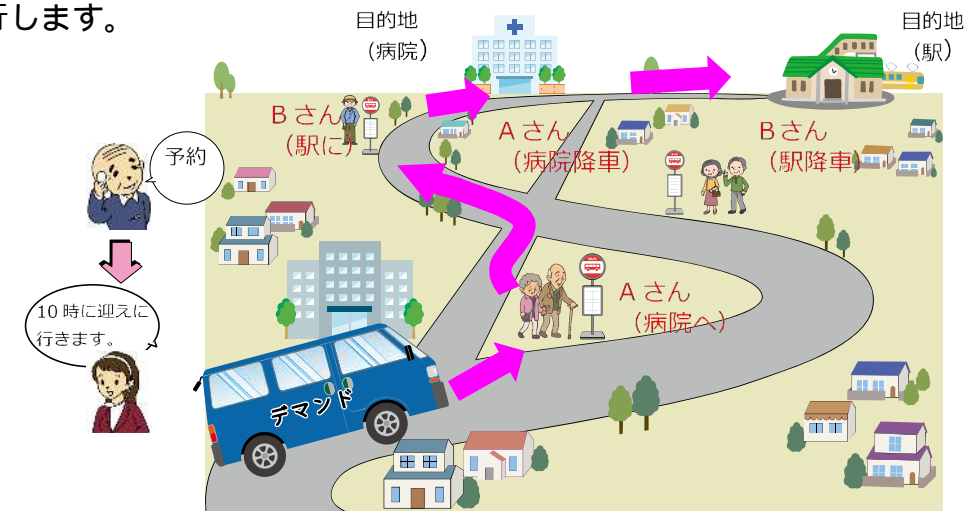
2：市の財政負担の試算の詳細は、参考資料3を参照ください。

< デマンド型交通の運行イメージ >

道路運送法の事業区分による一般乗合旅客自動車運送事業と一般乗用旅客自動車運送事業による運行を想定し、需要、運行事業者の意向等により適切な運行方法を検討していきます。

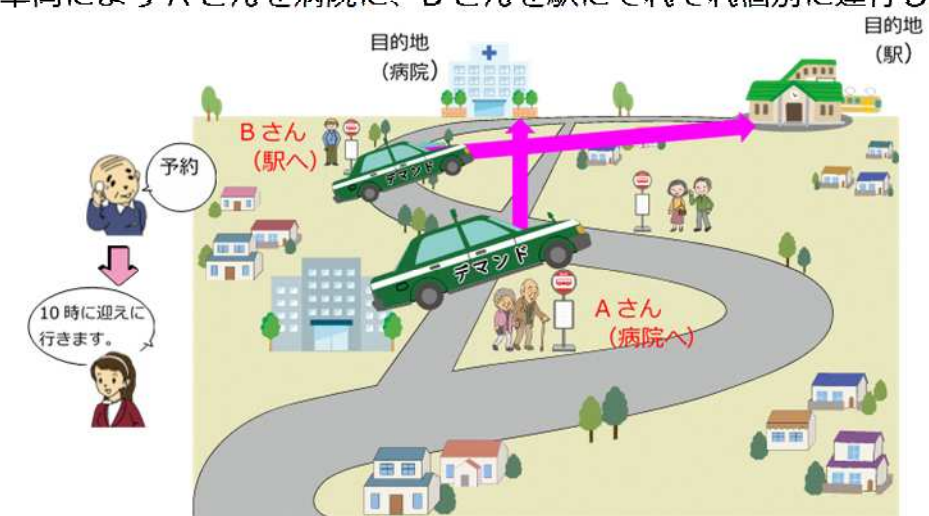
一般乗合旅客自動車運送事業の場合

- ・ 予約受付：予約受付・配車はシステムを使用します。最初の予約者 A さんは、まだ予約が埋まっていないため、希望の行き先・日時で予約を受付けます。2 番目の予約者 B さんの希望の行き先・日時が既に決定している A さんと乗合運行が可能な場合は、乗合させて予約を受付けます。
- ・ 配車：運行車両は固定（日貸）とします。
- ・ 運行：A さんの次に B さんを乗車（乗合）させて、それぞれの目的地までの最短経路を運行します。



一般乗用旅客自動車運送事業の場合

- ・ 予約受付：予約受付・配車はシステムを使用します。最初の予約者 A さんは、まだ予約が埋まっていないため、希望の行き先・日時により予約を受付けます。2 番目の予約者 B さんの希望の行き先・日時は、既に決定している A さんの予約に支障がない時間で予約を受付けます。
- ・ 配車：運行事業者が有する複数の車両から空き車両を配車します。運行区域では、1 台のみが運行し、同時に複数の車両が運行することはありません。
- ・ 運行：空き車両により A さんを病院に、B さんを駅にそれぞれ個別に運行します。

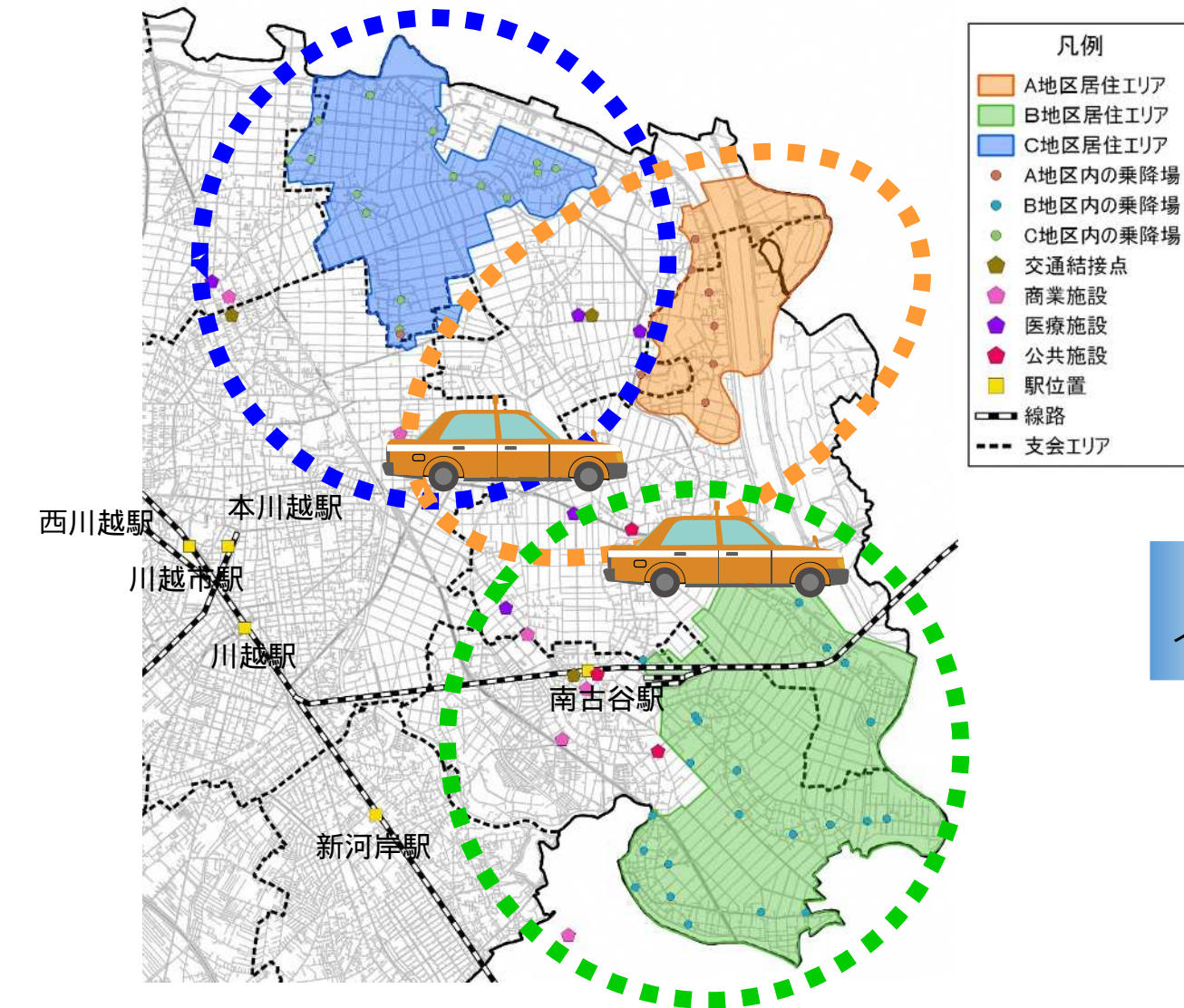


2) デマンド型交通の実証実験時との違いについて

デマンド型交通実証実験（H25年度、H26年度）の課題を踏まえ、需要拡大を目指したサービスの改善を行うことにより、新たな交通の対策手法の1つとして導入可能と考えています。
 新たな交通におけるデマンド型交通のサービス改善の方向性（案）は、以下のとおりです。

デマンド型実証実験の課題

対象者を実験地区の住民に限定
 移動目的地となる地区外の主要施設は駅、病院など一部に限定
 需要に対し輸送力（車両）が過大

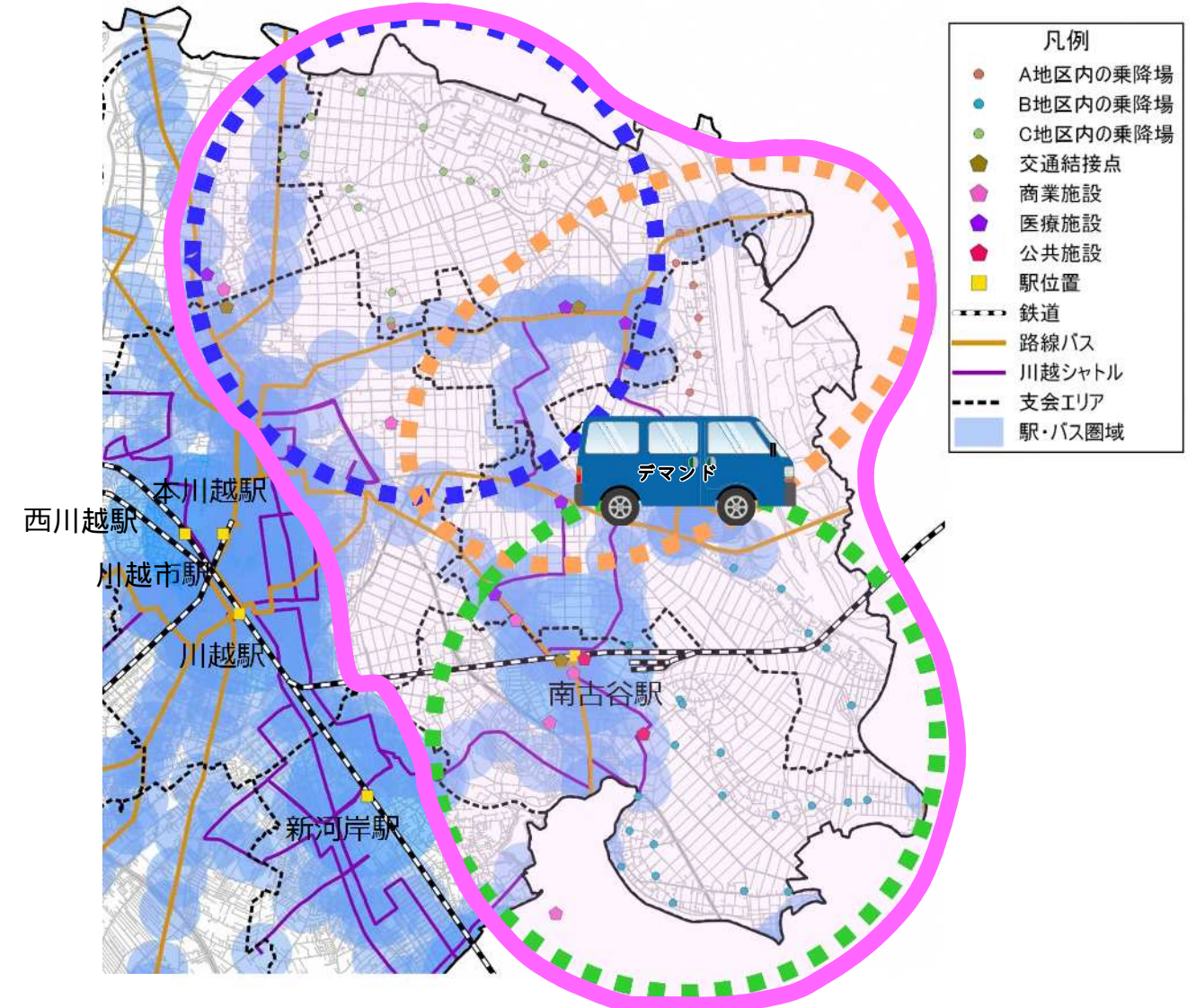


日利用者数・収支率【実績】

実験地区人口 : 約 12,000 人
 日利用者数 : 7.6 人/日
 運行台数 : セダン車両 2 台 (3つの実験地区共通)
 収支率 : 4.9%

デマンド型交通のサービス改善の方向性（案）

対象者を市民に拡大【対象者の拡大】
 運行区域の拡大による移動範囲の拡大・目的地の増加【移動範囲の拡大】
 需要に応じた適切な輸送力（車両）による運行【収支率の改善】



日利用者数・収支率【見込み】

人口 : 約 41,000 人 交通空白地域人口 : 約 16,000 人
 日利用者数 : 18.4 人/日 (潜在需要を含んだ需要の見込み)
 運行台数 : ワゴン車両 1 台
 収支率 : 30.7% (需要の見込みによる試算)
 運行経費 30,000 円/台・日、運賃 500 円/回

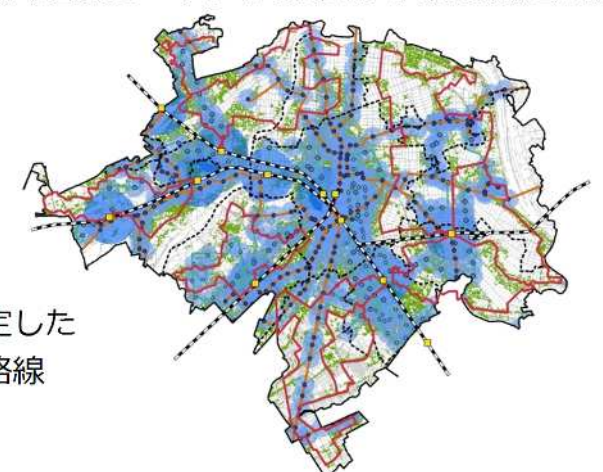
改善
イメージ

3) 他の対策手法との優位性について

ミニシャトル

- ・広範囲に散在する交通空白地域をカバーするルート構築が難しく、全ての交通空白地域の解消が図れません。
- ・交通空白地域を概ねカバーする路線を設定した場合、限られた車両台数では1日2本程度とサービス水準が低く、市民にとって利用しにくいサービスとなってしまいます。

表 3-4 ミニシャトルの運行概要及び特徴

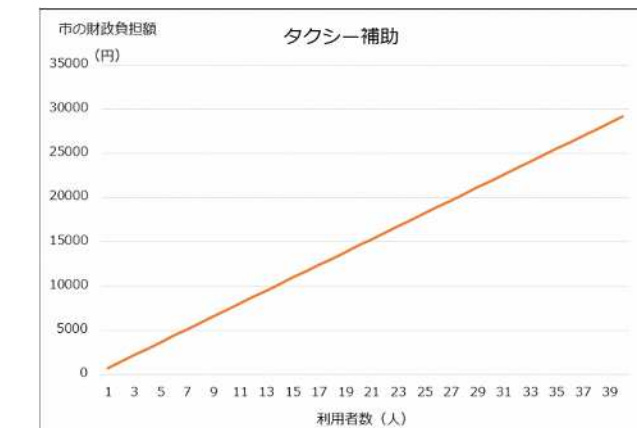
項目	内容	
運行概要	・路線バスや川越シャトルとの競合を避けて、交通空白地域を通る路線を設定し定時に運行する	
事業区分	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行形態	路線定期運行	
対象車両	ワゴン車両	
運行事業者との契約方法	・運行経費と運賃収入の差額を市が補助する 運行経費には乗りこぼし対策分も必要となる	
運行特性等	<ul style="list-style-type: none"> ・交通空白地域を隈なく回るルート、小まめなバス停の設置により利便性を高めて運行する  <p>赤ラインは、想定したミニシャトルの路線を表します。</p>	
メリット・デメリット	利用者	<ul style="list-style-type: none"> ：利用方法がバスと同様で分かりやすい ×：一定のサービス水準（運行本数）がなければ利用しにくい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> ：運行経費が固定のため、予算内の事業実施が容易である ×：一定のサービス水準を確保するためには運行経費（台数）が大きくなる ：乗りこぼし対策の運行経費が別途、必要となる
市の財政負担（ ）	1日2本程度、需要77人/日、運行車両4台 約3,500万円/年 30分間隔運行、需要77人/日、運行車両40台 約37,200万円/年	
評価	<ul style="list-style-type: none"> ×：サービス水準を一定に確保した場合の市の財政負担が、他の対策手法に比べ最も大きい ×：全ての交通空白地域を一定の運行本数でカバーするためには、多くの車両が必要になる（高コスト） 	

市の財政負担の詳細は、参考資料3を参照ください。

タクシー補助

- ・メーター料金の一部を市が財政負担する補助方式のため、利用者が増加するほど、市の財政負担が増加し、持続的な運行が難しいと考えます。

表 3-5 タクシー補助の運行概要及び特徴

項目	内容	
運行概要	<ul style="list-style-type: none"> ・一般のタクシーを利用し、タクシーメーター料金の一部を市が負担し、運行する ・市内の任意の区間を運行する ・車両数の制限はない 	
事業区分	一般乗用旅客自動車運送事業	
運行形態		
対象車両	市内の全てのタクシー車両	
運行事業者との契約方法	・利用者毎にメーター料金の差額を市が補助する	
運行特性等	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が増加するほど市の財政負担も増加する 	
メリット・デメリット	利用者	<ul style="list-style-type: none"> ：一般のタクシーと同様に自宅前を含め自由に移動が可能である ×：バスに比べ運賃が高く、気軽に利用しにくい
	経済性	<ul style="list-style-type: none"> ×：利用者が増加するほど、市の財政負担額も増加する ×：予算内の事業実施のためには、対象者、利用回数などの制限を行う必要がある
市の財政負担（ ）	1日600人/日（需要） 約15,800万円/年	
評価	<ul style="list-style-type: none"> ×：市の財政負担が、他の対策手法に比べ大きい ×：利用者数と財政負担が比例するため、利用者が増加すると財政的に持続的な運行が困難である 	

3 - 3 対象者

デマンド型交通の実証実験では、実験地区の住民に対象者を限定し、利用者数が低迷しました。

このため、利用者数の拡大の観点から、市民全体に拡大するか、市外の方も含めて制限なしに拡大していくかを検討します。現状では、市外の方の需要が不明なため、市民の利用に与える影響が不明な状況です。

よって、対象者は、市民全体からスタートすることとし、市外の方の利用に関しては、市民の利用状況などから市民への影響を把握した上で、検討していく方針としたいと考えています。

表 3-6 対象者の比較

	市民	制限なし(市民+市外の方)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 市民のみの利用のため、市民が利用しやすい環境です(定員オーバー等を除く)。 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する市町の住民など誰でも利用ができます。 対象が増えることにより、利用者も増え収支率の向上が見込めます。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 通勤などの来訪者の利用が困難です。 対象が減ることにより、収支率も悪くなる可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 対象が増えることにより、市民が利用できない場合があります。
評価	<ul style="list-style-type: none"> 市民の利用を最優先に考えるため、推奨されます。 なお、運行開始後の利用状況によって、対象を増やすことも可能と考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> 市外の方の利用が多い場合、利用制限や増車などの対応が必要となることが想定され、市外の方の需要や利用状況(車両の空き席)を検討・把握した上で、対応していくことが望ましいと考えられます。
推奨案		×

市民 : 川越市に住民登録がある方です。

制限なし : 市民の他に市外在住の来訪者も加えた誰でも利用可能なことを示しています。