

## 川越市都市・地域総合交通戦略の更新について

## 1 計画名 川越市都市・地域総合交通戦略

## 2 計画期間 平成29年度～令和8年度（10年間）

## 3 目的

川越市都市・地域総合交通戦略（以下「戦略」という）は、目標年次を令和8年度と定め、社会情勢の変化と施策の推進状況等に合わせ、5年毎に見直しを検討することとしております。また、大臣認定の際の認定基準においても5年毎の見直しが位置づけられており、令和3年度で戦略策定から5年が経過することから、本戦略を更新しようとするものです。

## 4 概要（構成案は資料4を参照）

各事業の進捗状況を確認し、中間時点での評価を行うとともに、現状に見合った適切な進捗管理を行うため、必要に応じて実施時期や施策目標等の更新を行います。また、当該更新に合わせ、計画策定からこれまでの間の社会情勢や実施した施策についても反映することとします。

なお、今回の更新は、現在の戦略に追補する形をとり、現在の戦略は、更新する箇所を除き、計画期間である令和8年度まで継続するものとします。

（主な更新項目）

(1) 施策評価の実施

(2) 評価指標及び各施策の実施時期等の更新

(3) 社会情勢の変化や新たに実施した施策の追加

- ・ デマンド型交通かわまるの導入
- ・ 自転車シェアリングの郊外への拡大 等

## 5 組織体制

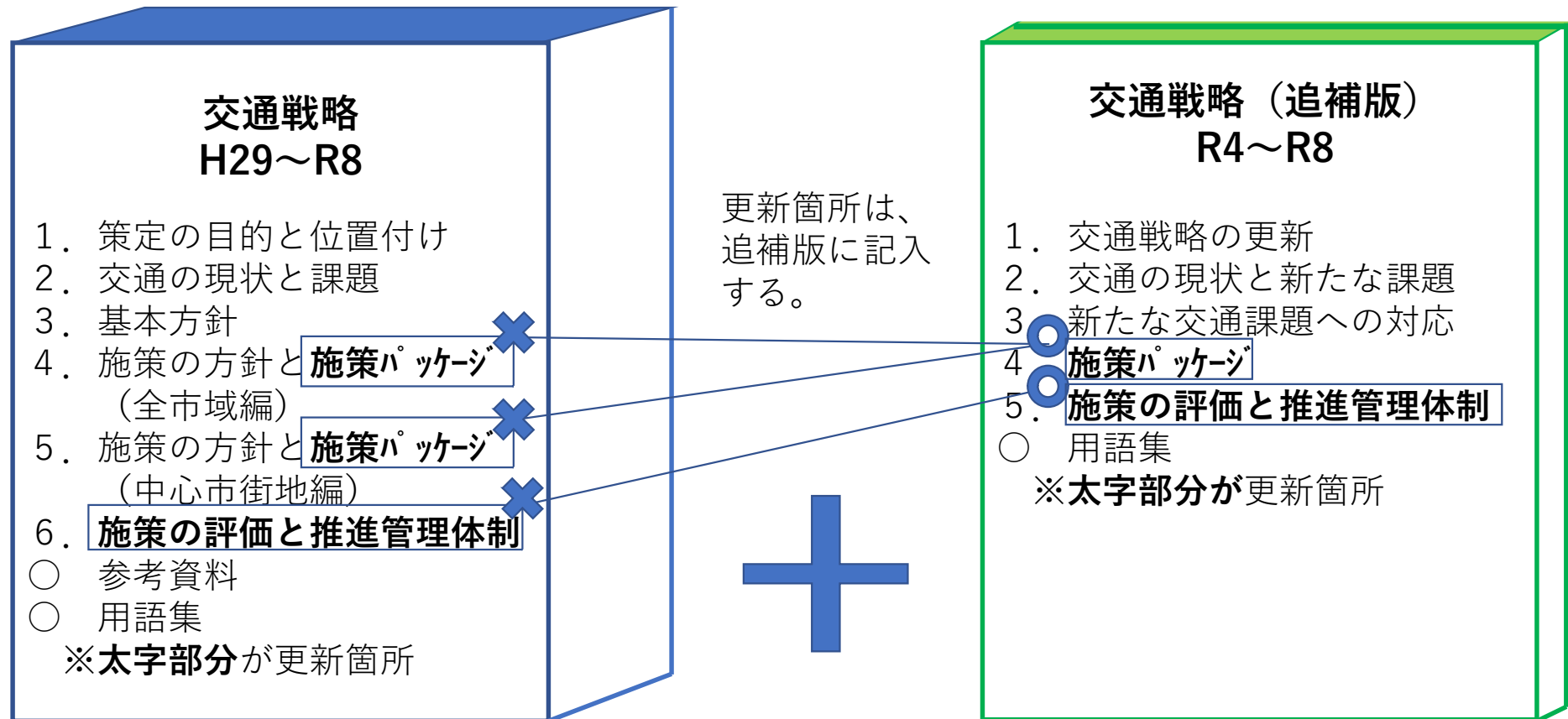
資料5～8のとおり

※原則、川越市都市・地域総合交通戦略推進委員会及び推進部会において検討を行ったうえで、川越市交通政策審議会に諮問するとともに、川越市公共交通利用促進協議会において、関係機関・団体等と協議を行います。

## 6 スケジュール及び作業フロー

資料9及び資料10のとおり

# 川越市都市・地域総合交通戦略の更新イメージ



- ・平成29年3月策定の交通戦略は、原則、計画期間である令和8年度まで継続する。
- ・追補版は、上記に追補する形で、令和4年度～令和8年度までの計画期間とする。
- ・更新箇所がある場合は、追補版の内容を新たな戦略とする。

## 交通戦略の主な更新内容

## 検証 (CHECK)

## 評価指標に基づく評価の実施

関係課への照会やヒアリング結果をもとに評価指標に基づく中間評価を実施し、各施策が計画通りに進捗しているか、目標通りの成果をあげているか確認を行います。

## 改善 (ACTION)

## 評価に基づく交通戦略への反映

方向性1：地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

施策の項目	目標	算出方法	単位	目標値			進捗状況	データの出自
				平成27年度	平成28年度	平成29年度		
1-1-1	公共交通機関の利用促進	公共交通機関の利用促進	人	165,000	165,000	165,000	計画内	5年計画
1-1-2	自転車シェアリングの導入	自転車シェアリングの導入	人	375,376	390,000	390,000	計画内	毎年
1-2	交通等インフラ整備	交通等インフラ整備	人	0	1,000	1,000	計画内	毎年
1-3	地域の特性に応じた交通サービスの提供	地域の特性に応じた交通サービスの提供	人	2,700	2,800	2,800	計画内	毎年
1-4	公共交通機関の利便性の向上	公共交通機関の利便性の向上	人	10,112,249	10,300,000	10,300,000	計画内	毎年
1-5	公共交通機関の利便性の向上	公共交通機関の利便性の向上	%	13.6	14.6	15.6	計画内	3年計画
1-6	公共交通機関の利便性の向上	公共交通機関の利便性の向上	人	508.6	354.8	322.5	計画内	毎年

施策の方針3-3：拠点性を高める交通結節機能等の充実

施策	期	事業名(計画)	進捗状況			
			計画	実績	計画	実績
1-1-1	計画	公共交通機関の利便性の向上				
1-1-2	計画	自転車シェアリングの導入				
1-2	計画	交通等インフラ整備				
1-3	計画	地域の特性に応じた交通サービスの提供				
1-4	計画	公共交通機関の利便性の向上				
1-5	計画	公共交通機関の利便性の向上				
1-6	計画	公共交通機関の利便性の向上				

## ① 施策目標や実施時期等の更新

評価に基づき、現状に見合った適切な進捗管理を行うため、必要に応じて施策目標や実施時期等の更新を行います。

## ② 社会情勢の変化や実施した施策等の追加

交通戦略策定からこれまでの間の社会情勢の変化や実施した施策等を追加します。

例：デマンド型交通かわまるの導入  
自転車シェアリングの郊外への拡大 等



## 計画 (PLAN)

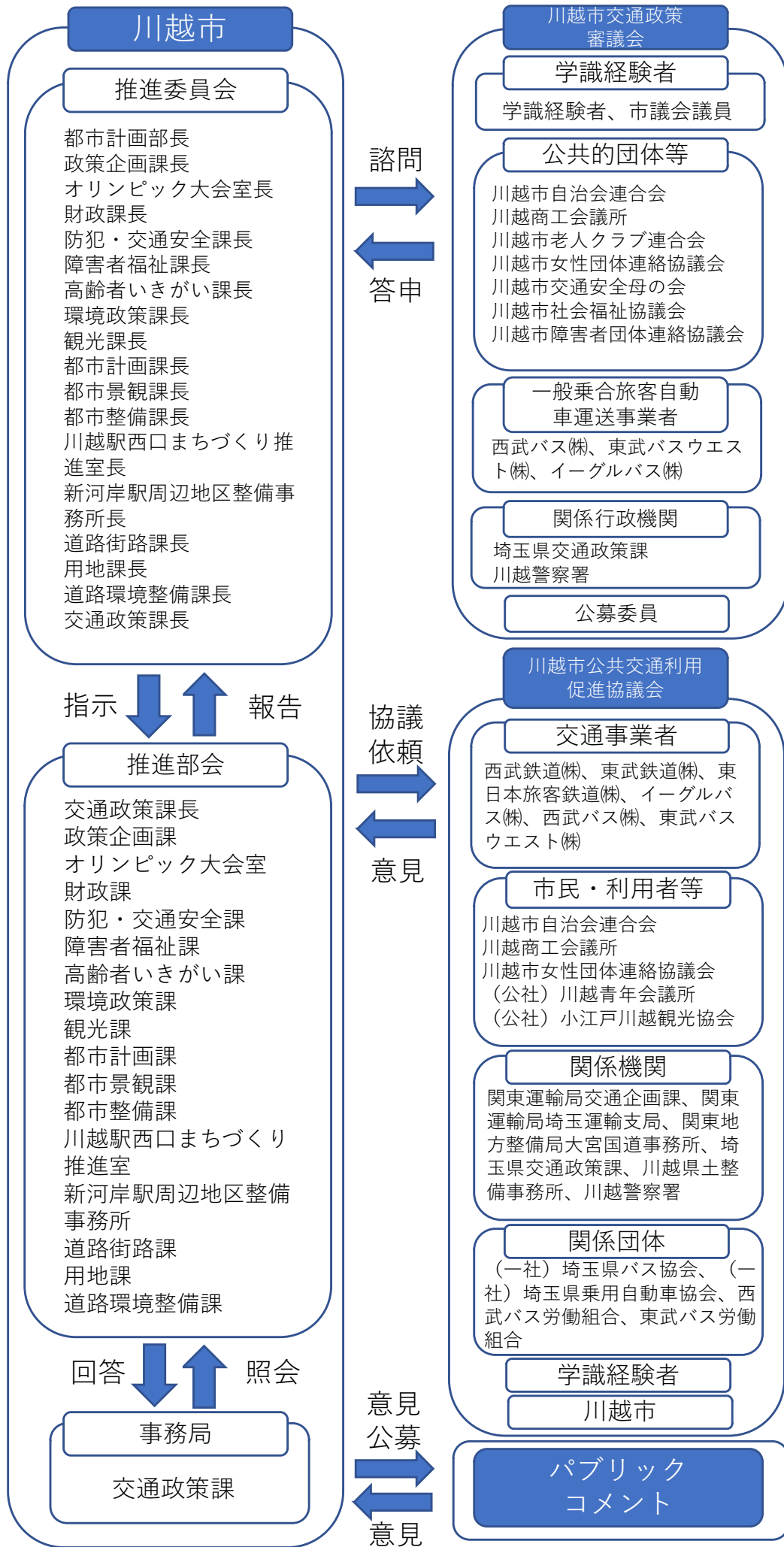
## 新交通戦略の策定

## 更新版 川越市都市・地域総合交通戦略 構成案

I	交通戦略の更新	
	1	実施の背景
	2	計画期間
	3	更新の位置付け
	4	主な更新内容 ※当該項目内で中間評価を行います。
II	交通の現状と新たな課題	
	1	デマンド交通かわまるの導入と新たな課題
	2	新型コロナウイルス感染症の影響による交通の現状と課題
	3	新たなモビリティサービスの普及と課題
	4	自転車シェアリングの郊外への拡大と新たな課題
	5	北環状線の開通と中心市街地の交通課題
III	新たな交通課題への対応	
	1	川越シャトルとデマンド交通かわまるの一体的見直し
	2	新型コロナウイルス感染症への対応
	3	新たなモビリティサービスへの対応
	4	自転車シェアリングの利用拡大
	5	中心市街地における交通渋滞緩和の推進と歩行者の安全対策
IV	施策パッケージ	
	1	全市域編（施策の方向性 1・2）
	2	中心市街地編（施策の方向性 3）
V	施策の評価と進捗管理体制	
	1	評価指標
	2	推進管理体制
用語集		

網掛部分は既存の交通戦略の修正を行うもの

川越市都市・地域総合交通戦略更新 組織体制図



## 川越市都市・地域総合交通戦略推進委員会設置要綱

(設置)

第1条 川越市都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）を推進するため、川越市都市・地域総合交通戦略推進委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 総合交通戦略の進捗に関すること。
- (2) 総合交通戦略の見直しに関すること。
- (3) その他総合交通戦略に関すること。

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は都市計画部長の職にある者を、副委員長は交通政策課長の職にある者をもって充てる。
- 3 委員は、別表1に掲げる職にある者とする。

(委員長及び副委員長の職務)

第4条 委員長は、委員会を統括する。

- 2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会は、委員長が招集し、その議長となる。

- 2 委員長は、必要があるときは関係者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(推進部会)

第6条 委員会の所掌事務について調査及び検討するため、川越市都市・地域総合交通戦略推進部会（以下「推進部会」という。）を置く。

- 2 推進部会は、部会長、副部会長及び部会員をもって組織する。
- 3 部会長は交通政策課長の職にある者とし、副部会長はあらかじめ部会長が指名した者とする。
- 4 部会員は、別表2に掲げる課、室及び事務所の職員であって、所

属長の推薦を受けた者とする。

5 推進部会の部会長及び副部会長の職務並びに会議に関する事項は、前2条の規定を準用する。

6 部会長は、特定の課題について詳細な調査及び検討を行うため、推進部会に分科会を置くことができる。

(庶務)

第7条 委員会及び推進部会の庶務は、都市計画部交通政策課において処理する。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会及び推進部会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

1 この要綱は、決裁の日（平成29年5月1日市長決裁）から施行する。

2 川越市都市・地域総合交通戦略庁内検討委員会設置要綱（平成27年7月7日市長決裁）は、廃止する。

別表 1（第 3 条関係）

政策企画課長　オリンピック大会室長　財政課長　防犯・交通安全課長　障害者福祉課長　高齢者いきがい課長　環境政策課長　観光課長　都市計画課長　都市景観課長　都市整備課長　川越駅西口まちづくり推進室長　新河岸駅周辺地区整備事務所長　道路街路課長　用地課長　道路環境整備課長

別表 2（第 6 条関係）

政策企画課　オリンピック大会室　財政課　防犯・交通安全課　障害者福祉課　高齢者いきがい課　環境政策課　観光課　都市計画課　都市景観課　都市整備課　川越駅西口まちづくり推進室　新河岸駅周辺地区整備事務所　道路街路課　用地課　道路環境整備課



## ○川越市交通政策審議会条例

平成二十九年六月二十八日 条例第二十号 (原文縦書き)

## (設置)

第一条 本市の交通政策に関する重要事項について調査審議するため、川越市交通政策審議会(以下「審議会」という。)を置く。

## (組織)

第二条 審議会は、委員二十人以内で組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- 一 学識経験者
- 二 市内の公共的団体等の代表者
- 三 公共交通事業者のうち一般乗合旅客自動車運送事業者
- 四 関係行政機関の職員
- 五 前各号に掲げる者のほか、市内に住所を有する者

## (任期)

第三条 委員の任期は、二年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

## (臨時委員)

第四条 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

2 臨時委員は、市長が委嘱する。

3 臨時委員は、その者の委嘱に係る当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解任されるものとする。

## (会長及び副会長)

第五条 審議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によってこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、審議会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

## (会議)

第六条 審議会は、会長が招集する。

2 審議会は、委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 審議会の議事は、出席した委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 審議会は、必要があるときは、関係者の出席を求め、意見を聴くことができる。

## (庶務)

第七条 審議会の庶務は、都市計画部交通政策課において処理する。

## (委任)

第八条 この条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

## 附 則

1 この条例は、公布の日から施行する。

2 川越市市内循環バス検討委員会条例(平成二十六年条例第五十二号)は、廃止する。

## 川越市公共交通利用促進協議会規約

## (目的)

第 1 条 川越市公共交通利用促進協議会（以下「協議会」という。）は、次の事項を目的とし設置する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成に関する協議及び地域公共交通計画の実施に係る連絡調整。
- (2) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議。
- (3) 川越市都市・地域総合交通戦略（以下「交通戦略」という。）の作成に関する協議及び交通戦略の実施に係る連絡調整。
- (4) 前 3 号に掲げるもののほか、公共交通の利用促進及び住民の交通利便性向上のため必要な事項の協議。

## (事務所)

第 2 条 協議会は、事務所を埼玉県川越市元町 1 丁目 3 番地 1 川越市役所内に置く。

## (事業)

第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画及び交通戦略の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 地域公共交通計画及び交通戦略の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 地域公共交通計画及び交通戦略に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 地域の実情に即した適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等の協議に関すること
- (5) 地域の実情に即したその他の輸送サービスに関すること
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと

## (組織)

第 4 条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

## (会長及び副会長)

第 5 条 会長及び副会長は、次条第 1 項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、互選によりこれを選出する。

- 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(協議会の委員)

第6条 協議会の委員は別表に掲げるものとする。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 5 第1項及び第2項の規定にかかわらず、会長が軽微又は緊急と認める事案については、書面により委員に当該事業の可否を求め、その結果をもって第2項の規定による議決に代えることができる。
- 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、川越市交通政策課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を2名置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第15条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、平成20年8月21日から施行する。

附 則

- 2 この規約は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

- 3 この規約は、平成24年7月11日から施行する。

附 則

- 4 この規約は、平成25年6月25日から施行する。

附 則

- 5 この規約は、平成28年5月20日から施行する。

附 則

- 6 この規約は、令和2年11月27日から施行する。

別表（第6条関係）

公共交通事業者	西武鉄道株式会社、東武鉄道株式会社、東日本旅客鉄道株式会社、イーグルバス株式会社、西武バス株式会社、東武バスウエスト株式会社
住民・利用者等	川越市自治会連合会、川越市女性団体連絡協議会、川越商工会議所、公益社団法人川越青年会議所、公益社団法人小江戸川越観光協会
関係機関	国土交通省関東運輸局交通企画課、埼玉運輸支局、大宮国道事務所、埼玉県交通政策課、川越県土整備事務所、川越警察署
関係団体	一般社団法人埼玉県バス協会、一般社団法人埼玉県乗用自動車協会、西武バス労働組合、東武バス労働組合
学識経験者	埼玉大学大学院
川越市	総合政策部長、産業観光部長、都市計画部長、建設部長

業務概要等	令和3年度																									
	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月			
川越市交通政策審議会			① 審議会 (諮問)					② 審議会					③ 審議会	※ (審議会)	パブリックコメント						④ 審議会 (答申)					公開 (ホームページ等)
川越市公共交通利用促進協議会			I 促進協議会									II 促進協議会													III 促進協議会	

・上記スケジュールは、新型コロナウイルスの感染拡大や事業進捗等により、変更となる場合がございます。

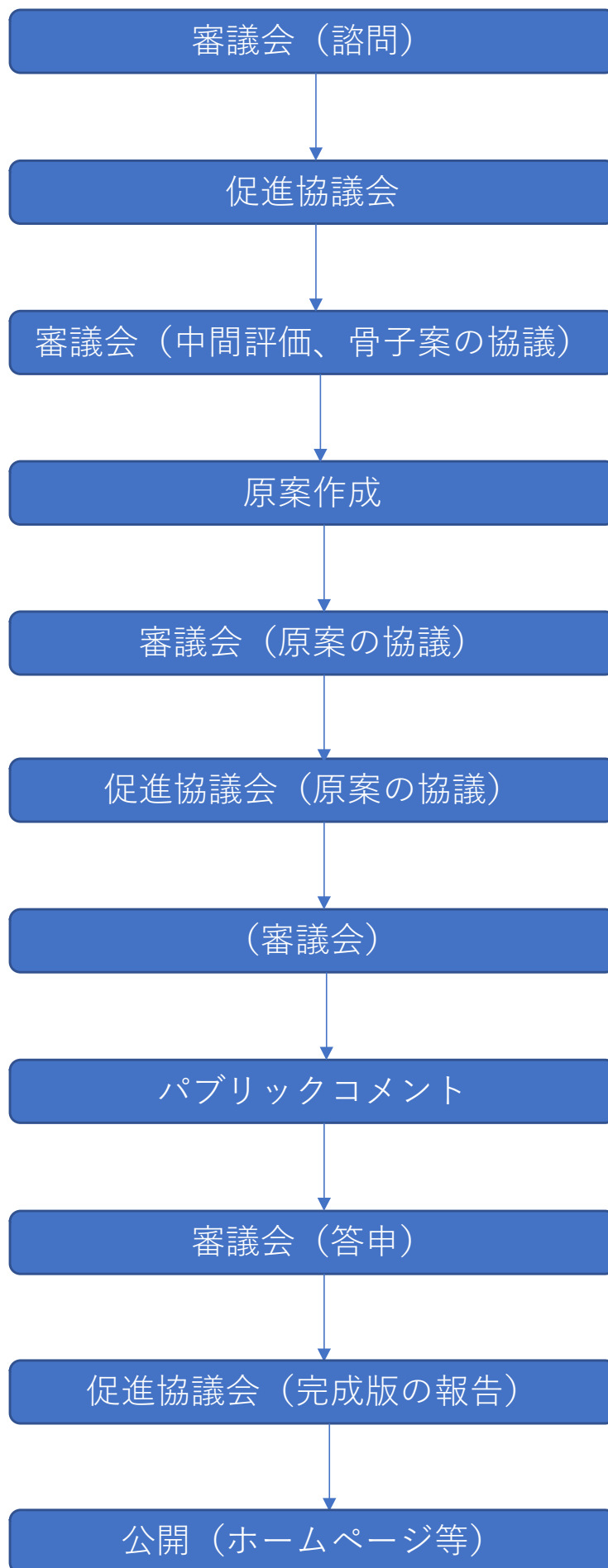
**【審議会】**

- ① 審議会…諮問、更新の方向性・構成の決定（4月下旬）
- ② 審議会…中間評価、骨子案の協議（7月中旬）
- ③ 審議会…原案の協議（10月上旬）※更に審議が必要な場合には、10月下旬にも開催を予定。
- ④ 審議会…答申（1月下旬）

**【促進協議会】**

- I 促進協議会…更新の方向性・構成・スケジュールの報告（5月上旬）
- II 促進協議会…原案の協議（10月中旬）
- III 促進協議会…完成版の報告（2月上旬）※書面開催を予定。

川越市都市・地域総合交通戦略 更新作業フロー



## 川越市都市・地域総合交通戦略更新に係る意見照会の結果と回答について

	意見内容（原文のまま）	回答
1	<p>市民に対して川越市がどのような交通戦略を目指しているかという認知（広報）とそれにもなう啓発・市民協力が必要ではないか。</p> <p>Ex.「歩くまち・京都」憲章等</p>	<p>京都の「歩くまち・京都」憲章では、京都に相応しい移動手段として「歩くこと」を掲げ、市民、そして市民と行政が目指すべき行動規範を挙げております。本市でも、川越のまちとしてどういった交通が望ましいのか、市民の方が分かりやすいビジョンを提示し、市民の方のご協力を得ながら事業を進めていくことが重要であると考えます。</p> <p>今回の更新では、市内循環バス川越シャトルと川越市デマンド型交通かわまるの運行見直しや自転車シェアリングの拡大といった新たな取組みについて方向性を示すとともに、市民の皆様のご理解、ご協力を得られるよう、広報やホームページ等、様々な方法で周知を進めてまいります。</p>
2	<p>「平成38年度」などの記載があるので、令和の年度に修正するべきではないか。</p>	<p>今回の追補部分については、「令和」として表記させていただきます。</p>
3	<p>人口推計や、市内鉄道駅乗降人員の推移、川越シャトル利用者数の推移など、最新のデータが入れられれば入れるべきではないか。</p>	<p>今回の更新では、中間時点における施策の評価とそれに基づく指標や各施策の実施時期等の更新、社会情勢の変化や新たに実施した施策・事業の追加を行います。</p> <p>市内鉄道駅の乗降人員数及び川越シャトルの利用者数については、評価指標の項目として位置づけられていることから、把握可能な最新のデータを反映し、施策評価を行う予定です。また、当該指標の推移や人口推計等のデータについても、戦略をご審議いただく際、必要に応じてご提示させていただきたいと考えております。</p>



	意見内容（原文のまま）	回答
4	始まったデマンド型交通と川越シャトルについて、市民から改善の要望が多数出ている。運行見直しのタイミング（年度など）を明記するか、早めの見直しを検討してはいかがか。	市内循環バス川越シャトルと川越市デマンド型交通かわまるの運行見直しについては、交通戦略の更新と並行して、本審議会でご審議いただく予定です。 交通戦略への運行見直し時期の明記につきましても、同審議の中で検討してまいります。
5	デマンド型交通と川越シャトルについて、利用客数増加や利便性の増加についても、計画の中に盛り込んでみてはどうか。	市内循環バス川越シャトルと川越市デマンド型交通かわまるにおける交通戦略の記載内容については、今後の審議の中で検討してまいります。
6	シャトルバス、デマンド交通の見直しの時は、是非実際に利用している人の声が届くようにしてください。	市内循環バス川越シャトルと川越市デマンド型交通かわまるの運行見直しについては、運行データや利用者の声等を参考にし、本審議会での審議を踏まえ、検討してまいります。
7	少子高齢化の進展に伴い、移動支援を必要とする人は年々増えています。川越市は市域面積が広く、それぞれの地域の特性が異なることから、そこで暮らす人々の意見に耳を傾け、必要な移動支援を計画的に実施できるような戦略に位置付けていただきたいと思います。宜しくお願いします。	各地域にお住まいの方のご意見をお伺いすることは大変重要なことと考えており、今回の更新に当たっては、パブリックコメントの実施を考えております。また、パブリックコメントの実施に際しては、広報等でしっかり周知を図ってまいります。
8	ここ数年の貴課の事業行政につきましては、障害者団体の代表の一人として感謝しております。ただ障害者個々の意見としては、多々有るよう感じております。オンデマンドバスの開設なども大変有難く思いますが、このコロナで市政（財政）の減を心配しておりますが、何卒市民の足として、継続していただくようお願いいたします。	市内循環バス川越シャトルと川越市デマンド型交通かわまるについては、障害のある方をはじめ、皆さまからの意見を参考に効率的な運行となるよう見直しを検討してまいります。
9	一昨年度起こりましたＪＲ東日本の笠幡駅の表示ポスターの表記は今でも不適切表示とっております。民間事業者には、障害者への対応がまだまだ不足する面が有りますが、貴課（川越市）が率先していただくようお願いいたします。	駅構内の安全対策については、とても重要であり、本市といたしましても沿線自治体で構成される協議会の要望活動等において、引き続き、鉄道事業者に対し、駅構内の安全対策を積極的に講じるよう伝えてまいります。
10	新型コロナウイルス感染による生活形態や観光客などの人の移動の変化について、注視しなければと思います。	新型コロナウイルス感染症の感染拡大が公共交通に与える影響は非常に大きいため、今後も引き続き注視してまいります。

# 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



# 市内循環バス川越シャトル

# 1 川越シャトルの概要

## (1) 運行の経緯・目的

### (経緯)

- 川越市市内循環バス「川越シャトル」は、市内の公共施設への移動や日常生活の交通手段の確保など市民からの多くの要望が寄せられていたことから、平成8年3月から運行を開始した。
- その後路線の拡大や運行ルートの変更などを行ってきたが、運行経費の増大や利用者数の伸び悩み等から、平成18年に路線廃止を含む路線の全面見直しを行い、平成25年には大幅に路線を見直した。
- 直近では新河岸駅の東西駅前広場整備に合わせて路線の見直しを行い、平成30年4月から新路線で運行しているところである。

### (目的)

- ① 路線バスを補完する公共交通機関として交通空白地区の解消を目指す。
- ② 住宅地や鉄道駅と主要公共施設を連絡する交通手段としての役割を果たす。
- ③ 高齢者、障害のある方に配慮した交通手段を確保する。

## (2) 事業内容

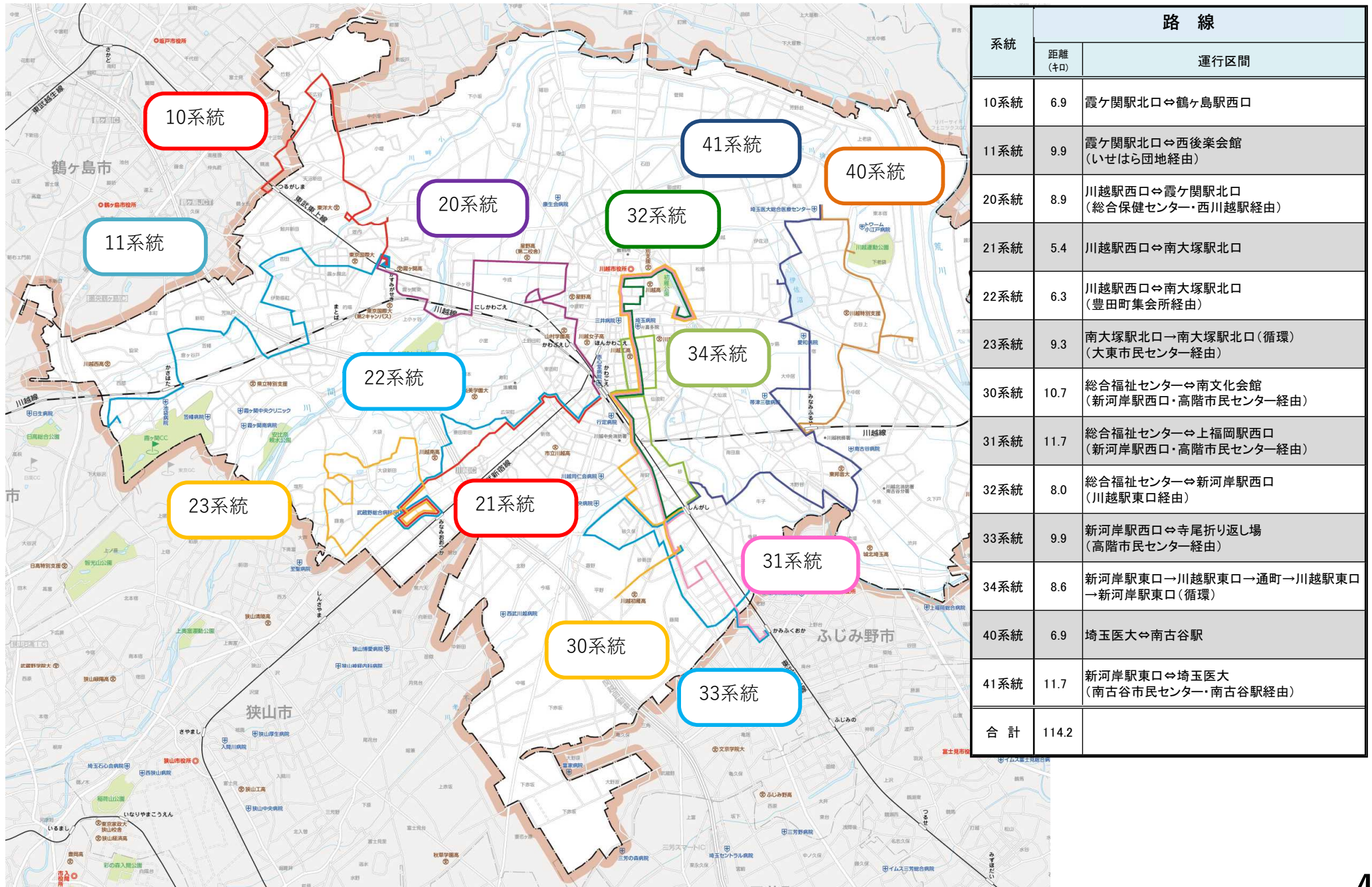
- 公共交通機関として行う一般乗合旅客自動車運送事業。
- 市とバス事業者（東武バスウエスト(株)・西武バス(株)・イーグルバス(株)）が循環バス運行に関する協定書を締結。
- 川越市内循環バス運行経費補助要綱に基づき、運行にかかる損失金（運行経費から運行収入を控除した額）をバス事業者に対して補助する。

## (3) 運賃

- 距離に応じた運賃体系であり、初乗り運賃は現金払い180円、ICは178円。
- 特別乗車証を提示すると、90歳以上の方や障害のある方は無料、70歳～89歳の方は100円で乗車できる。



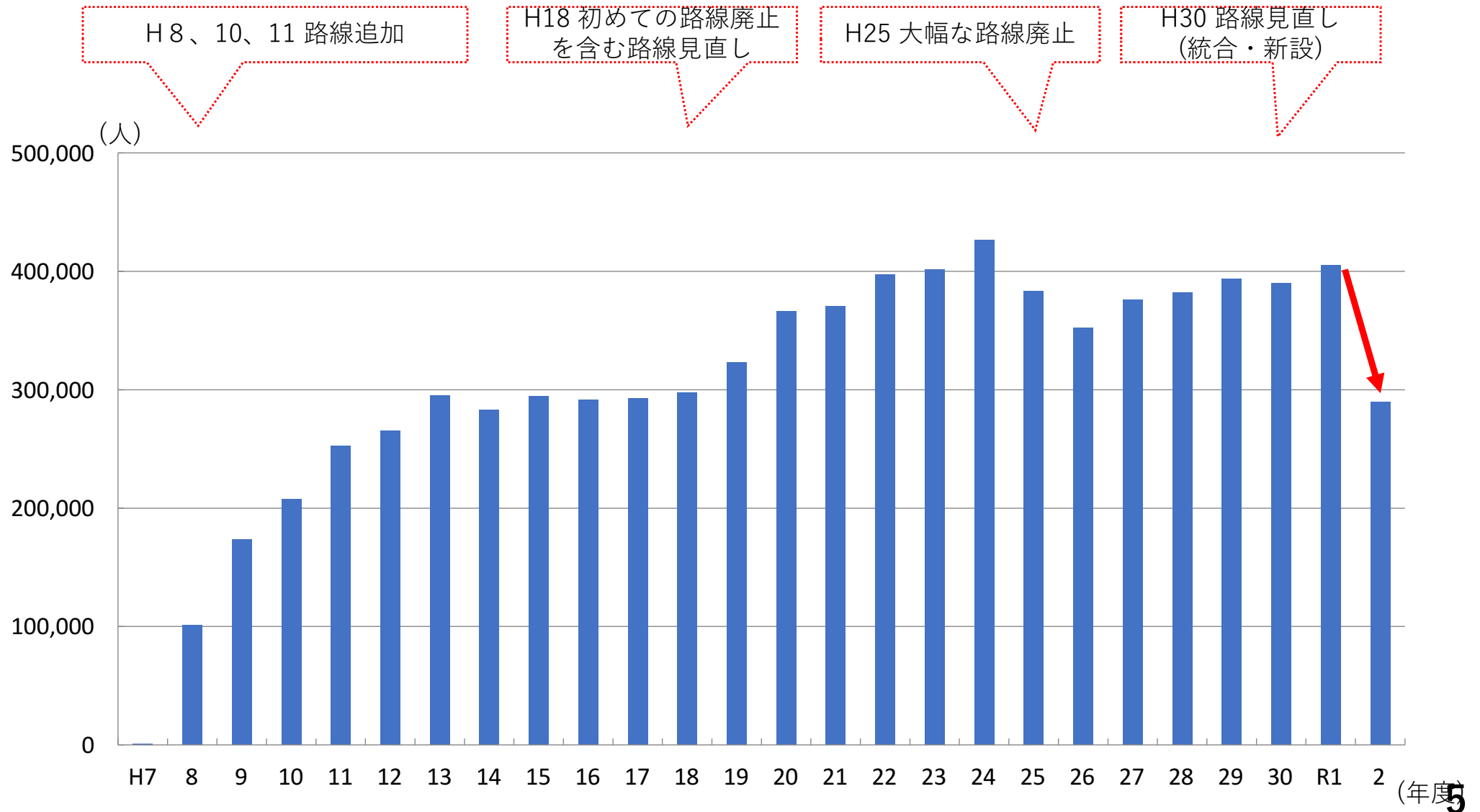
## 2 路線図 (平成30年4月～)



系統	路線	
	距離 (キロ)	運行区間
10系統	6.9	霞ヶ関駅北口⇨鶴ヶ島駅西口
11系統	9.9	霞ヶ関駅北口⇨西後楽会館 (いせはら団地経由)
20系統	8.9	川越駅西口⇨霞ヶ関駅北口 (総合保健センター・西川越駅経由)
21系統	5.4	川越駅西口⇨南大塚駅北口
22系統	6.3	川越駅西口⇨南大塚駅北口 (豊田町集会所経由)
23系統	9.3	南大塚駅北口⇨南大塚駅北口 (循環) (大東市民センター経由)
30系統	10.7	総合福祉センター⇨南文化会館 (新河岸駅西口・高階市民センター経由)
31系統	11.7	総合福祉センター⇨上福岡駅西口 (新河岸駅西口・高階市民センター経由)
32系統	8.0	総合福祉センター⇨新河岸駅西口 (川越駅東口経由)
33系統	9.9	新河岸駅西口⇨寺尾折り返し場 (高階市民センター経由)
34系統	8.6	新河岸駅東口⇨川越駅東口⇨通町⇨川越駅東口⇨新河岸駅東口 (循環)
40系統	6.9	埼玉医大⇨南古谷駅
41系統	11.7	新河岸駅東口⇨埼玉医大 (南古谷市民センター・南古谷駅経由)
合計	114.2	

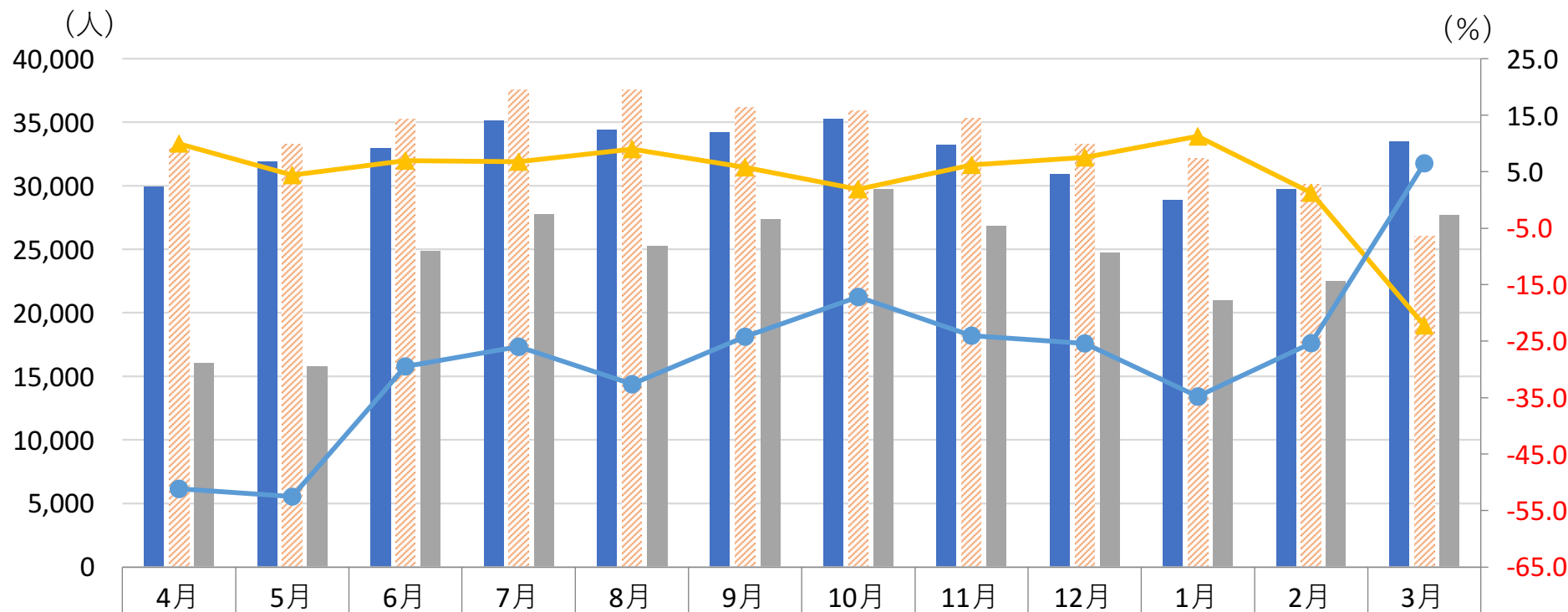
### 3 利用者数の推移（全体\_H7～R2）

- 平成8年3月の運行開始以降の延べ利用者数は、8,013,459人。
- 近年の利用者数は微増で推移していたものの、新型コロナウイルスの影響により、令和2年度は大幅な減少となった。



## 4 利用者数の推移（全体\_H30～R2\_月別）

- 新路線での運行開始後は、前年同月比で概ね増加していたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年2月から減少に転じた。
- 令和2年4月及び5月の1回目の緊急事態宣言期間においては、5割減と大幅な減少となった。
- 直近の令和3年3月は、新型コロナウイルスの影響以後、前年同月比で始めてプラスとなった。



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
H30	29,954	31,896	32,981	35,125	34,446	34,186	35,241	33,251	30,926	28,906	29,750	33,505
R1	32,932	33,294	35,260	37,504	37,540	36,169	35,905	35,317	33,243	32,155	30,119	26,051
R2	16,085	15,796	24,861	27,751	25,286	27,406	29,731	26,818	24,786	20,954	22,480	27,730
R1前年同月比	9.9	4.4	6.9	6.8	9.0	5.8	1.9	6.2	7.5	11.2	1.2	-22.2
R2前年同月比	-51.2	-52.6	-29.5	-26.0	-32.6	-24.2	-17.2	-24.1	-25.4	-34.8	-25.4	6.4

■ H30   ■ R1   ■ R2   ▲ R1前年同月比   ● R2前年同月比



## 5 券種別利用者の内訳

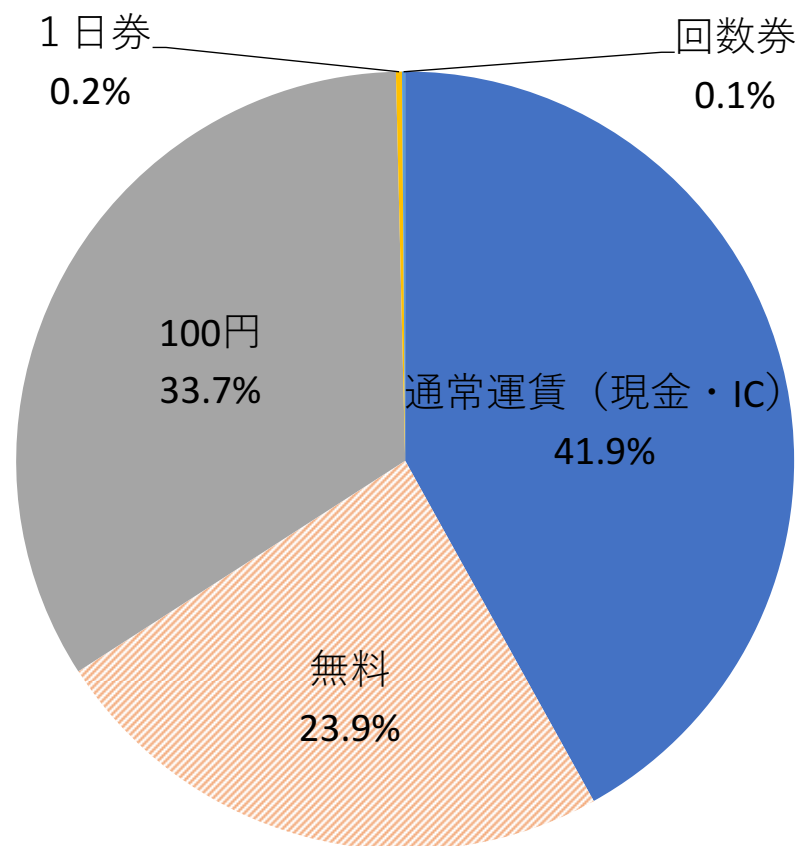
- 令和2年度の券種別の利用者の内訳をみると、現金・ICカードなど通常運賃による利用者は約42%であり、無料や100円利用など何らかの割引を受けている利用者は約58%だった。

### ● 券種別利用者の内訳

(人)

	H30	R1	R2
現金	33,208	31,464	22,114
ICカード	123,222	146,321	111,090
特別乗車証	76,669	83,561	64,538
100円	150,628	137,314	90,937
1日券	3,890	4,224	659
回数券	2,550	2,605	346

### ● 券種別利用者の内訳（令和2年度）



**デマンド型交通かわまる**

# 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

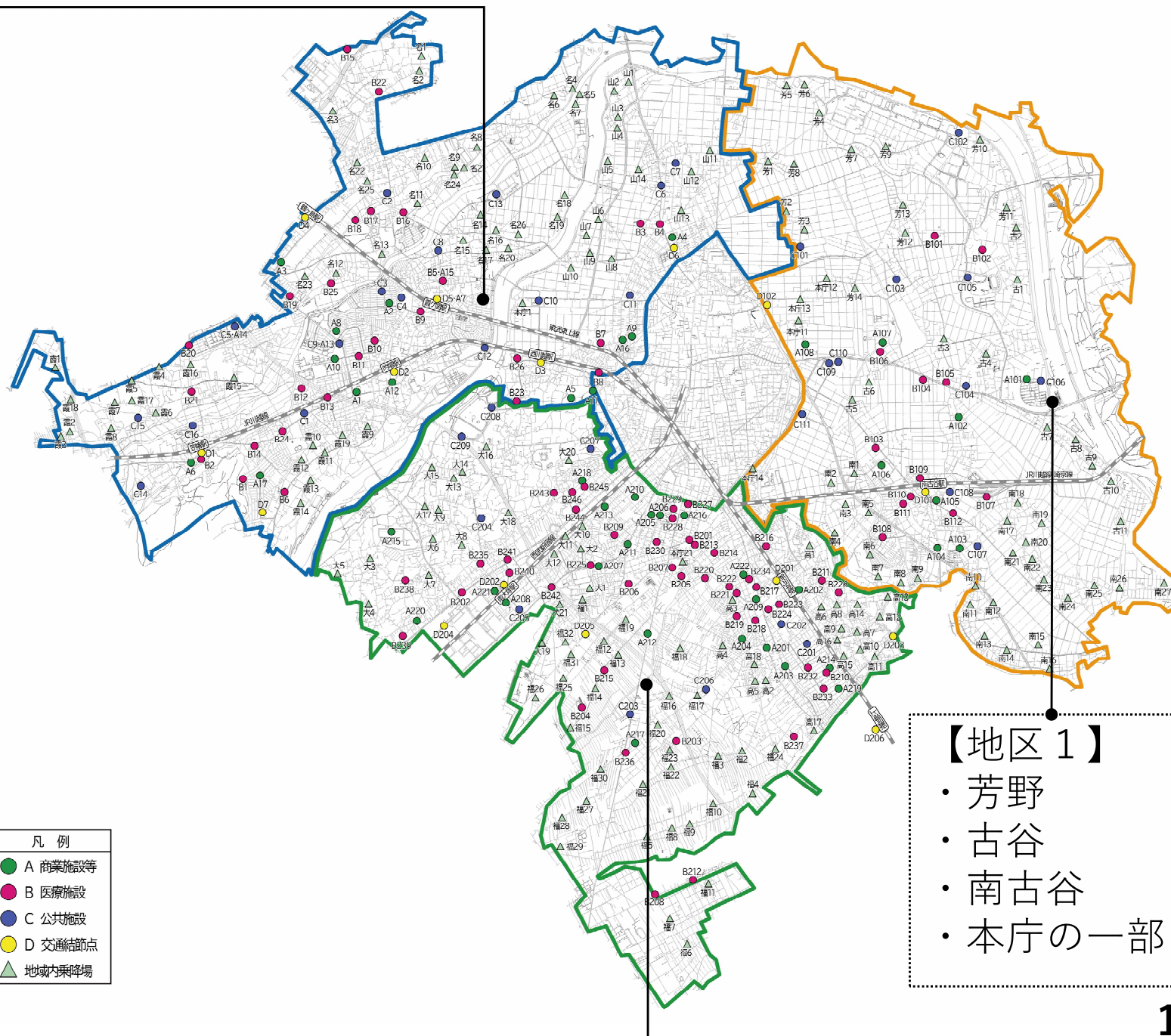
- 市民であり、利用登録を行った者  
（利用登録者の同乗者であれば市民以外でも利用可）



## 2 運行区域と全乗降場（令和2年12月～）

### 【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	
● (Green)	A 商業施設等
● (Pink)	B 医療施設
● (Blue)	C 公共施設
● (Yellow)	D 交通結節点
▲ (Green)	地域内乗降場

### 【地区1】

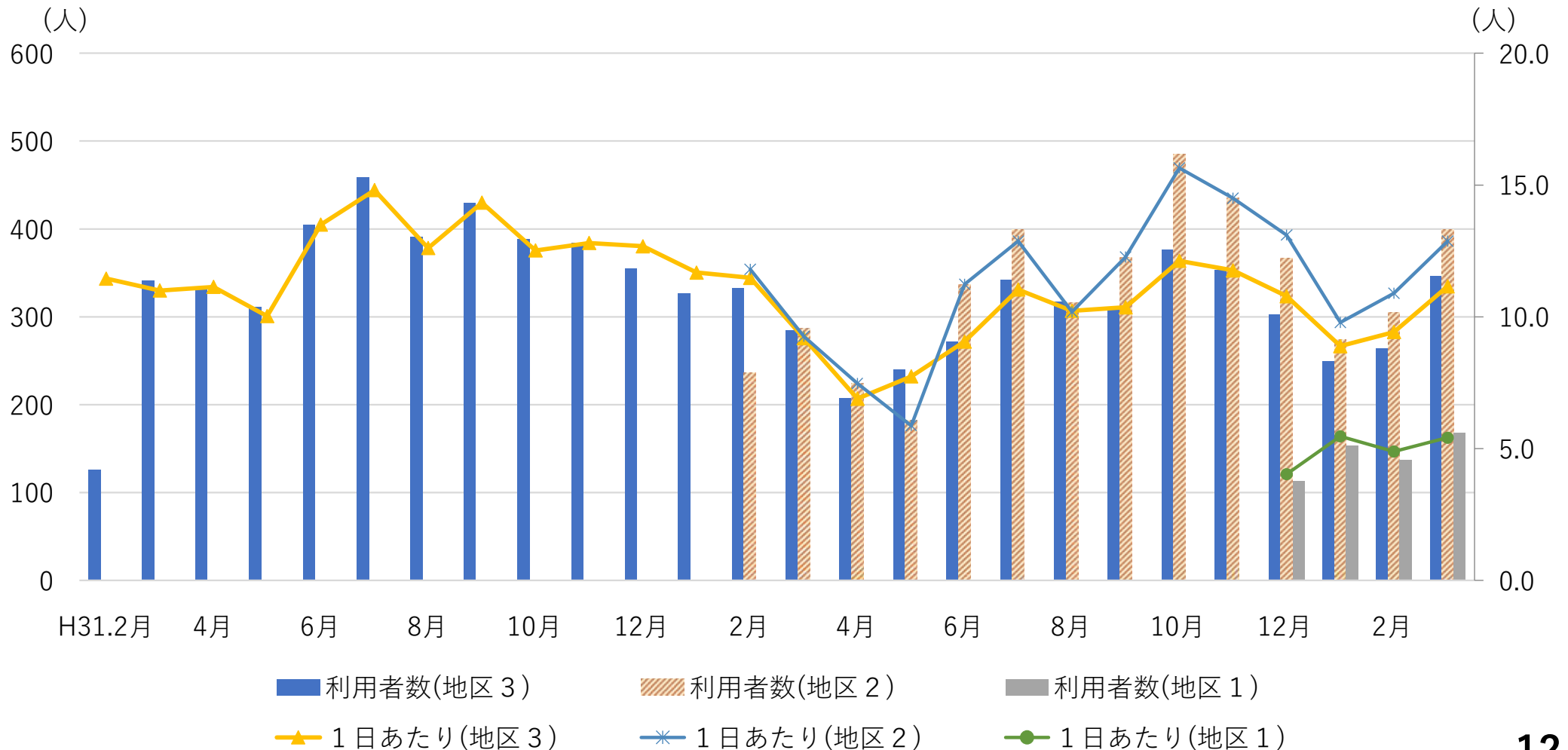
- ・芳野
- ・古谷
- ・南古谷
- ・本庁の一部

### 3 登録者数など

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
登録者数	6,532人	12,944人	15,678人
地区3	6,532人	7,226人	7,061人
地区2	—	5,718人	6,230人
地区1	—	—	2,387人
※登録者数については、当該年度末の数字			
利用者数	467人	4,925人	8,241人
地区3	467人	4,402人	3,579人
地区2	—	523人	4,091人
地区1	—	—	571人
1日あたり利用者数			
地区3	11.1人	12.2人	10.0人
地区2		10.3人	11.4人
地区1	—	—	5.0人

## 4 利用者数の推移 (H31.2~R3.3)

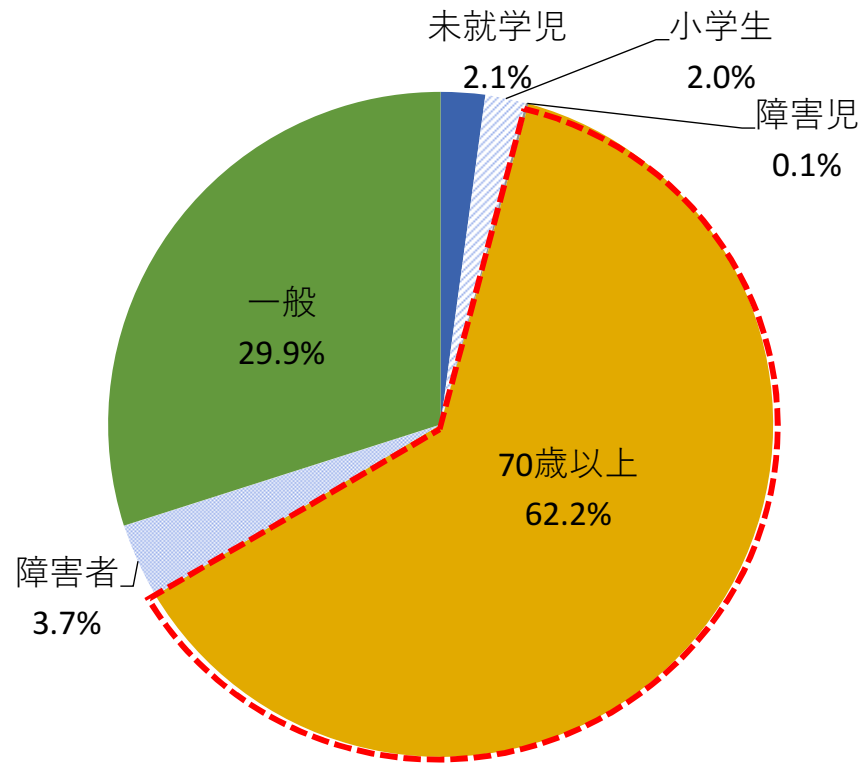
- 平成31年2月の運行開始から令和3年3月まで、合計で13,633人の利用があった。
- 令和2年4月及び5月の1回目の緊急事態宣言期間においては、ピーク時の利用者数より半減した。
- 2回目の緊急事態宣言などがあった令和3年1月には、利用者数はまた落ち込んだものの、直近では回復傾向にある。
- 令和2年12月から運行開始した地区1は、低調な利用となっている。
- 令和2年度の1日あたりの利用者数は、地区3は10.0人、地区2は11.4人、地区1は5.0人だった。



## 5 属性別の登録者数や利用者数

- 登録者の約6割は、70歳以上の高齢者となっている。
- 利用者の8割超は、70歳以上の高齢者となっている。

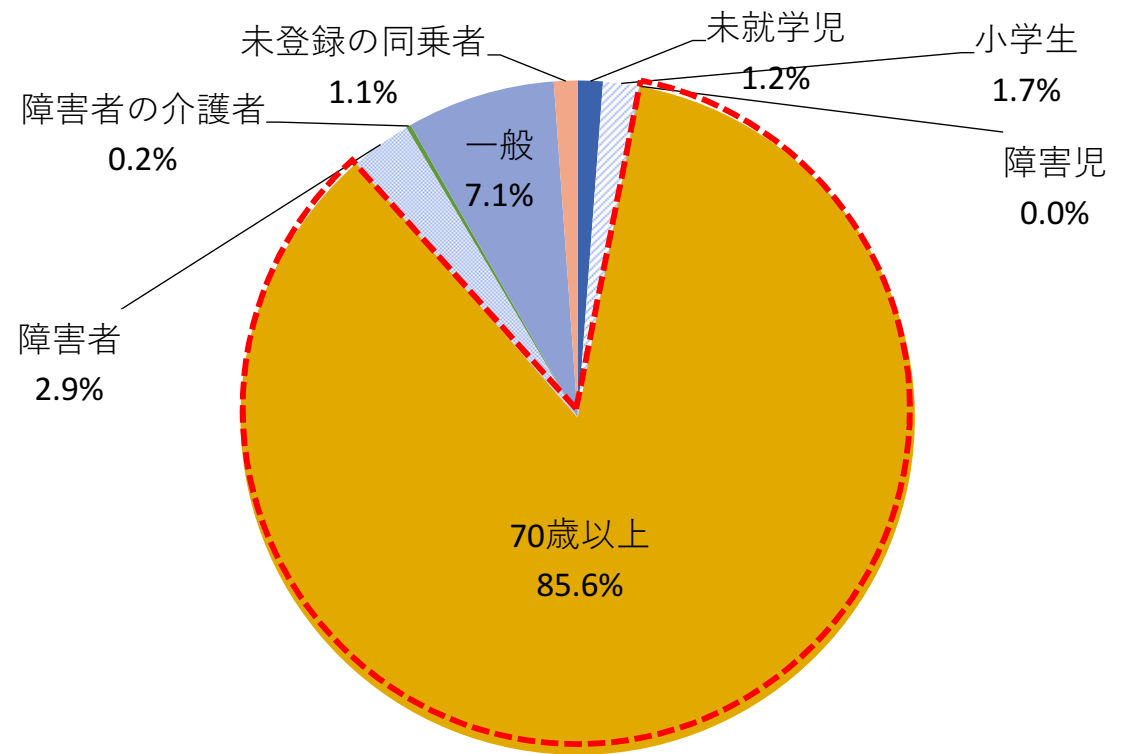
### ● 属性別登録者の内訳（令和3年3月末時点）



※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。

※本庁の登録者については、利用意向を踏まえ、それぞれの地区に振り分けている。

### ● 属性別利用者の内訳（平成31年2月から令和3年3月まで）



※70歳以上かつ障害者の場合は、70歳以上に分類している。

## 6 乗降場カテゴリ別OD (H31.2~R3.3)

- 乗車、降車ともに医療施設が一番多い。
- 医療施設から医療施設への移動が一番多く、次いで地域内乗降場から医療施設、地域内乗降場から交通結節点への移動が多い。

### ● 乗降場カテゴリ別OD (平成31年2月から令和3年3月まで)

着乗降場

	商業施設等	医療施設	公共施設	交通結節点	地域内乗降場	計	
発乗降場	商業施設等	171	970	139	171	658	<b>2,109</b>
		1.3%	7.1%	1.0%	1.3%	4.8%	<b>15.5%</b>
	医療施設	680	2,062	547	513	711	<b>4,513</b>
		5.0%	<b>15.1%</b>	4.0%	3.8%	5.2%	<b>33.1%</b>
	公共施設	101	791	209	175	206	<b>1,482</b>
		0.7%	5.8%	1.5%	1.3%	1.5%	<b>10.9%</b>
	交通結節点	143	394	128	73	663	<b>1,401</b>
		1.0%	2.9%	0.9%	0.5%	4.9%	<b>10.3%</b>
	地域内乗降場	625	1,570	331	1,416	186	<b>4,128</b>
		4.6%	<b>11.5%</b>	2.4%	<b>10.4%</b>	1.4%	<b>30.3%</b>
計	<b>1,720</b>	<b>5,787</b>	<b>1,354</b>	<b>2,348</b>	<b>2,424</b>	<b>13,633</b>	
	<b>12.6%</b>	<b>42.4%</b>	<b>9.9%</b>	<b>17.2%</b>	<b>17.8%</b>		

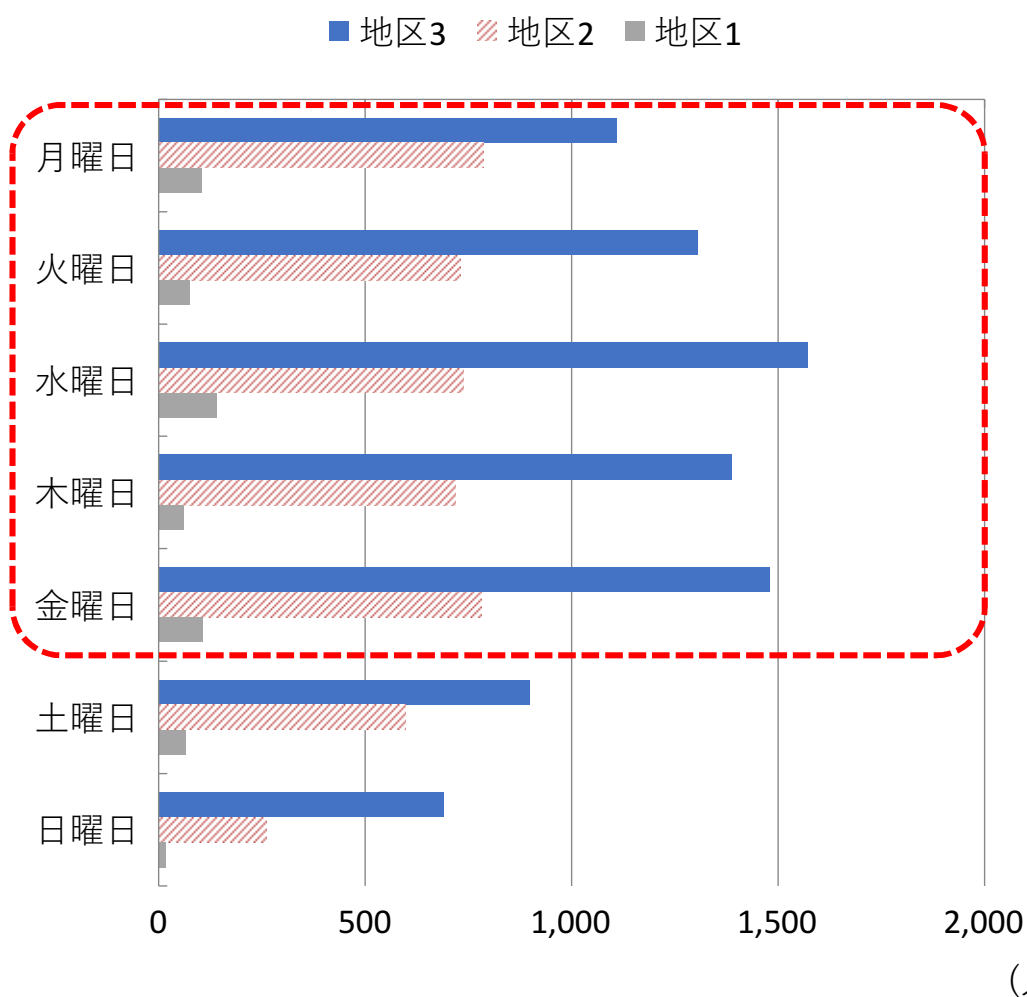
※OD・・・起終点のことをいい、Oは起点 (origin)、Dは終点(destination)を表す



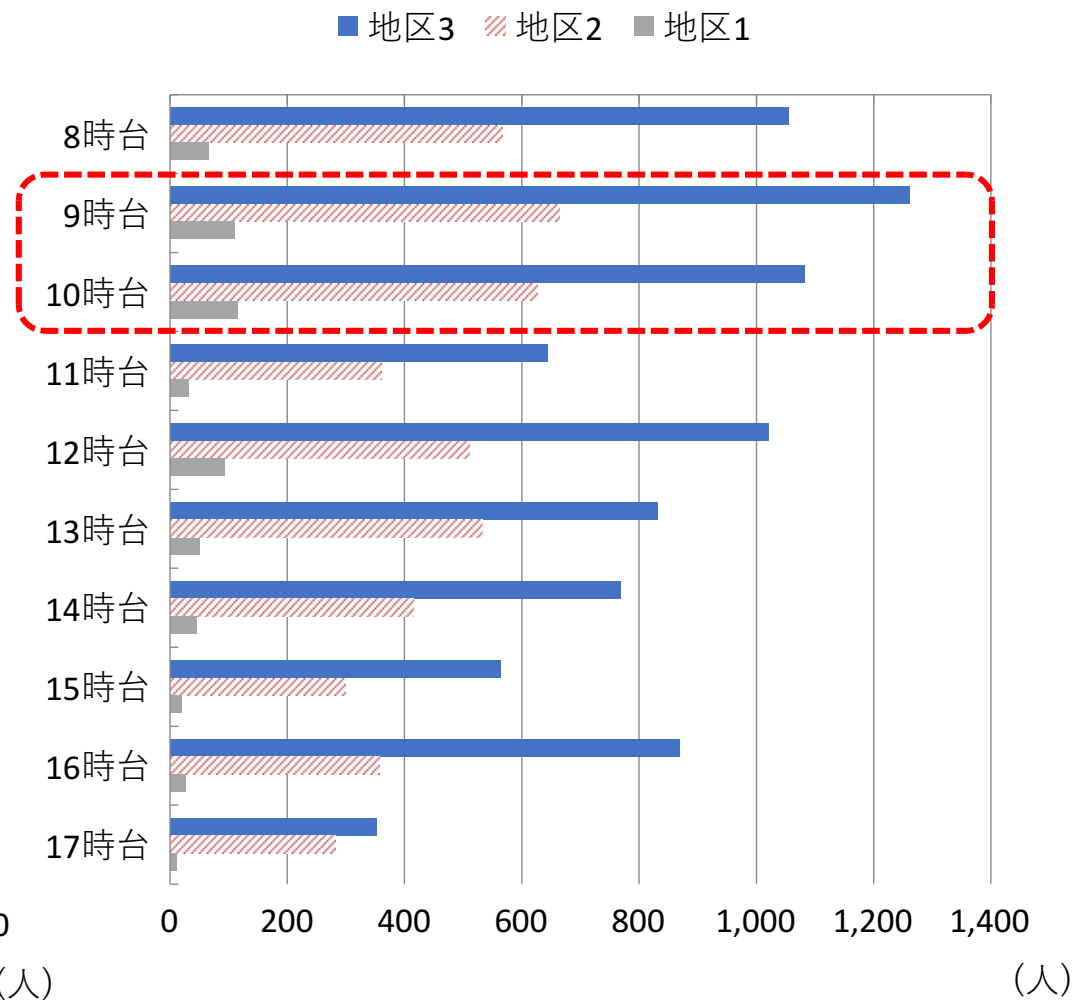
## 7 曜日別・時間帯別利用状況（H31.2～R3.3）

- 曜日別の利用状況を見ると、休日より平日の利用が多い。
- 時間帯別の利用状況を見ると、午後より午前の利用が多く、特に9時・10時台の利用が多い。

### ● 曜日別の利用状況



### ● 時間帯別の利用状況



## 8 1回でも利用したことがある登録者など

- 令和3年3月末時点の登録者で1回でも利用したことがある人は、1,157人で登録者の約7%である。
- 1回の移動時間については、地区3が長く、地区2が短い。

### ● 1回でも利用したことがある登録者（令和3年3月末時点）

	実利用者（人）	登録者	割合
地区3	598	7,061	8.5%
地区2	450	6,230	7.2%
地区1	109	2,387	4.6%
合計	1,157	15,678	7.4%

### ● 1回の移動時間（平成31年2月から令和3年3月まで）

	利用者数（人）	移動時間計（分）	平均（分）
地区3	8,448	177,931	21.1
地区2	4,614	71,349	15.5
地区1	571	10,534	18.4
合計	13,633	259,814	19.1