

第2回 川口市交通体系将来構想推進会議 バス部会

2025.8.27 (水) 10:00~12:00

鳩ヶ谷庁舎2階大会議室





目次

- 1. 第1回バス部会での指摘事項について 3
- 2. 協定バスのルート（案）について 8
- 3. 協定バスの運行計画（案）について 20
- 4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について 22
- 5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について 24
- 6. 協定バスの評価方法（案）について 28
- 7. 今後のスケジュール 30



目次

- 1. 第1回バス部会での指摘事項について 3
- 2. 協定バスのルート（案）について 8
- 3. 協定バスの運行計画（案）について 20
- 4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について 22
- 5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について 24
- 6. 協定バスの評価方法（案）について 28
- 7. 今後のスケジュール 30



1. 第1回バス部会での指摘事項について

- 第1回バス部会で挙げた質問、意見およびその回答について、以下に示す。

No.	質問・意見	回答・対応方針
1	<ul style="list-style-type: none"> 運転手の確保をバス事業者のみに委ねず、市としてもしっかりサポートできるような体制を作っていくをお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 協定バスの運行にあたっては、現行のコミュニティバスの課題である運転手の労働条件の改善を図るとともに、サポート体制については、地域公共交通計画（今後策定予定）で整理することをバス事業者と確認した。
2	<ul style="list-style-type: none"> 既存のバス停以外の場所にバス停を新設する際の費用やハードル、「フリー乗降区間」の導入可能性について、市やバス事業者はどのように認識しているか。 	<ul style="list-style-type: none"> 現行のコミュニティバスのバス停新設や移設に係る費用は、市で確保しているが、バス停の設置要件を満たす箇所を探すことが容易ではないことや、設置箇所の土地所有者に了承が得られないケースが多いことから、新設のハードルが高い。 フリー乗降区間の導入については、利用者の乗降時における安全確保の観点から、現状では困難であると認識している。
3	<ul style="list-style-type: none"> 路線名は仮称とのことであるが、「○○循環」の地名（○○の部分）は、運行ルートが循環になる部分を指すことが一般的だと思う（例えば、東川05差間循環、西川05朝日五丁目循環）。 東内野循環は、東内野地区を循環するルートではないので、路線名について検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘のルールでは、「附島橋循環」となることが想定されるが、どのエリアを運行しているのか分かりづらいことや、「芝循環」のように運行する地域名を付している系統もあることから、ターゲットとする地域住民の利用促進を図るため、現時点では現状のままとする。
4	<ul style="list-style-type: none"> 東内野循環の一部のバス停は、既存路線バスへの影響を考慮して通過扱いとするとのことであるが、車両や運賃を一般路線バスと共通化するという協定バスの方針を踏まえると、この「通過扱い」と協定バスの方針との整合性がとれないように感じる。 また、今回の路線再編によって、北原台や差間から、埼玉協同病院や東浦和駅方面へも直接アクセスできるようになり、移動の選択肢が増えることになる。これらの点から、通過扱いの必要性について改めて検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 東川口駅～通過扱いとしているバス停間の所要時間が、重複する東川05系統や川20系統より短く、運賃も安くなることから、重複系統の利用者が減少するおそれがある。 その場合、減便や廃止を誘発する恐れがあることから、路線バスと協定バスの役割分担の徹底するために、通過扱いとしている。
5	<ul style="list-style-type: none"> 川口市の場合、自家用車依存は進んでいるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 川口市の自家用車保有台数や交通手段分担率の推移を確認。（4ページに詳細を記載）
6	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の分担率について、バスか自動車かという話だけではなく、自転車という考え方もあるのではないかと。 一般的に路線バスや自転車は駅の端末手段として使われているため、代表交通手段だけではなく端末手段で見た時にどうなっているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道利用者の駅までの端末手段と、鉄道非利用者の代表手段で整理を行った。（5ページに詳細を記載）
7	<ul style="list-style-type: none"> サービスカバー圏について、昼間の時間帯の濃淡がどうなっているのか、提案されている協定ルートとの重ね合わせが見たい。 	<ul style="list-style-type: none"> 朝の通院時間帯、日中の買い物時間帯に分けて、バスサービスのカバー圏域を整理（6ページに詳細を記載）



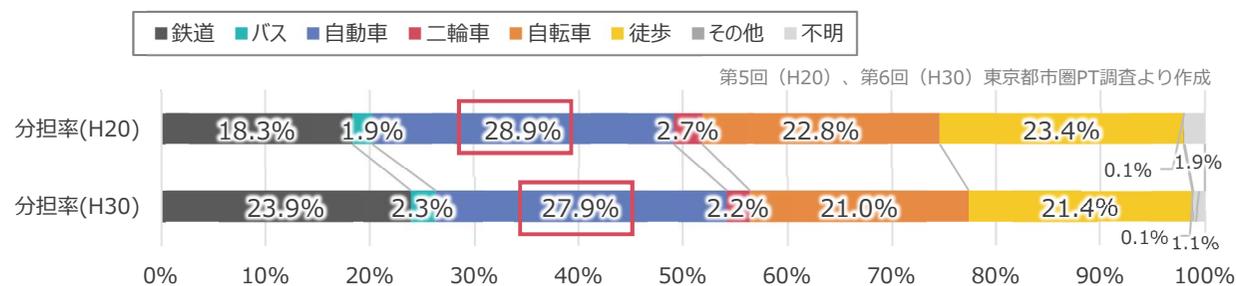
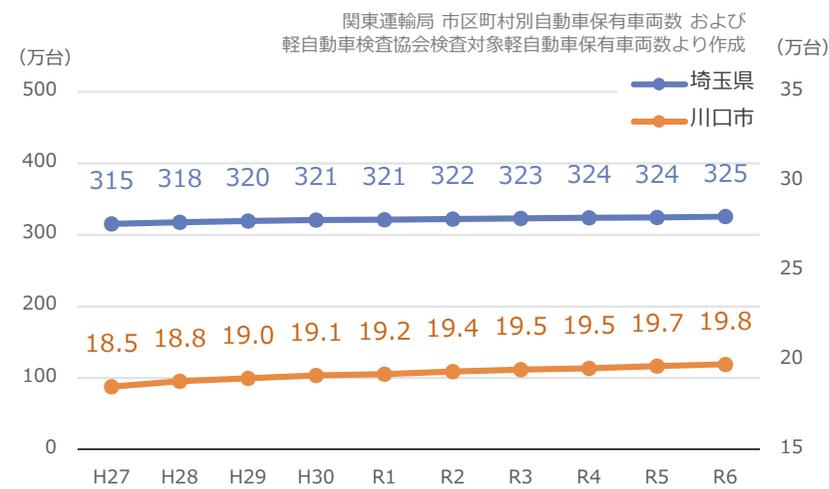
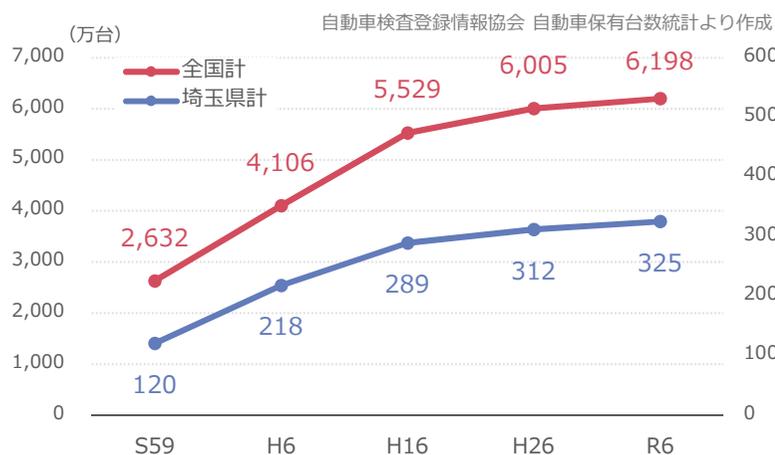
1. 第1回バス部会での指摘事項について

(1) 川口市の自家用車依存の拡大について

質問5

川口市の場合、自家用車依存は進んでいるのか。

- 自家用乗用車保有台数は、直近40年の統計データを見ると、全国計、埼玉県計ともに増加傾向にある。
- 近年の川口市では、自動車保有台数は微増傾向にあるが、交通手段分担率も横ばいであることから、**自家用車への依存は横ばい**であるといえる。





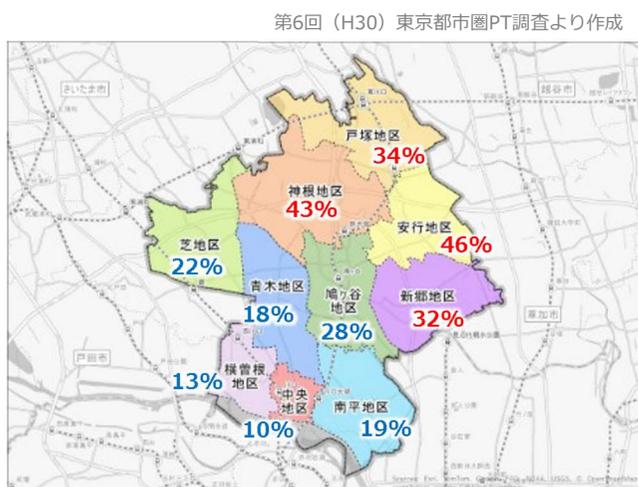
1. 第1回バス部会での指摘事項について

(2) 川口市民の移動手段について

質問6

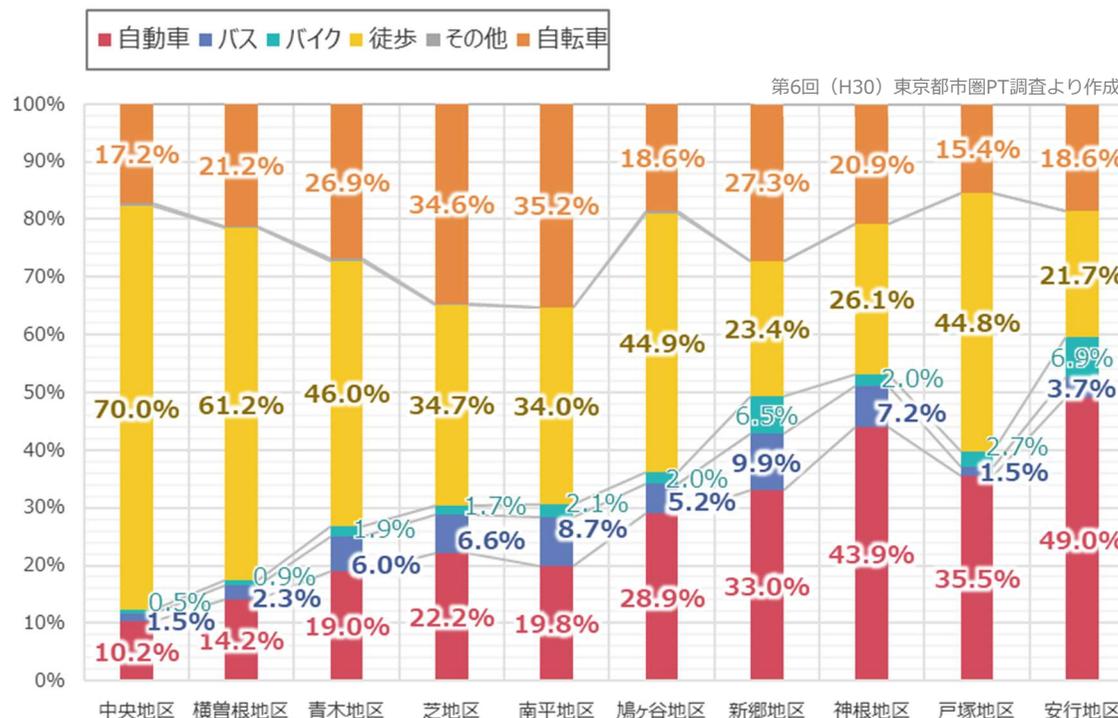
一般的に路線バスや自転車は駅の端末手段として使われているため、代表手段だけではなく端末手段で見た時にどうなっているのか。

- 鉄道利用者の駅までの端末手段と、鉄道非利用者の代表手段で整理を行った。
- 第1回で示した代表手段による集計結果と概ね変わらず、**自動車分担率は市の北東部で高い傾向**がみられた。



▲地区別 自動車分担率 (代表手段)

※第1回バス部会資料再掲



北東部の地域の自動車の分担率が高い

▲地区別 鉄道以外の交通手段分担率 (鉄道利用者：端末手段、鉄道非利用者：代表手段)



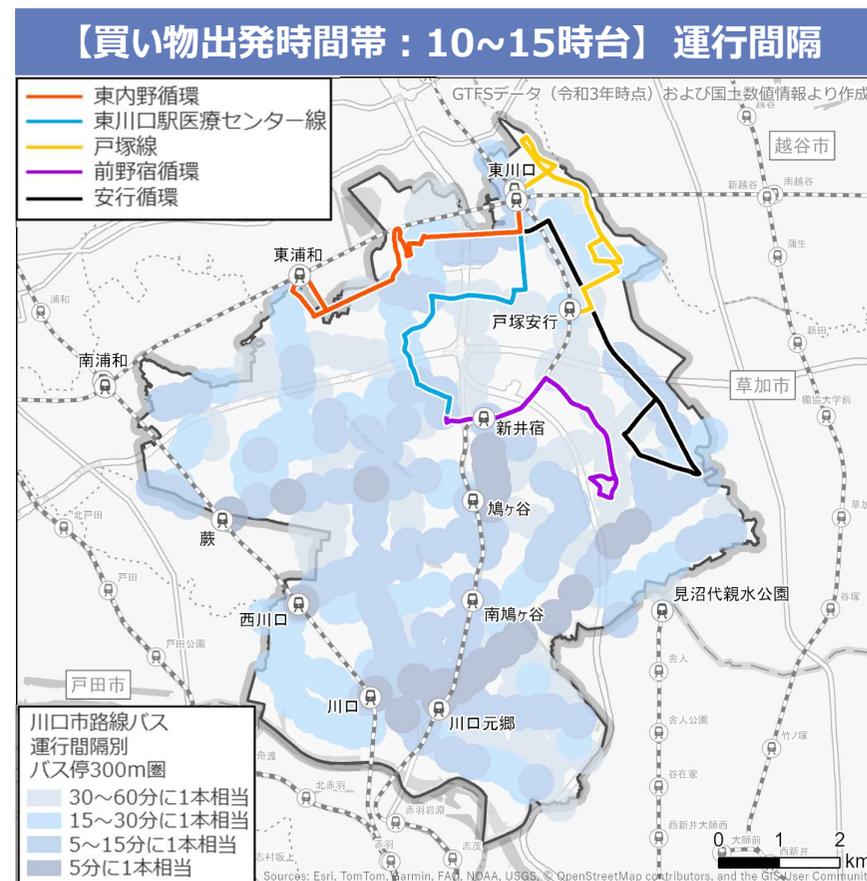
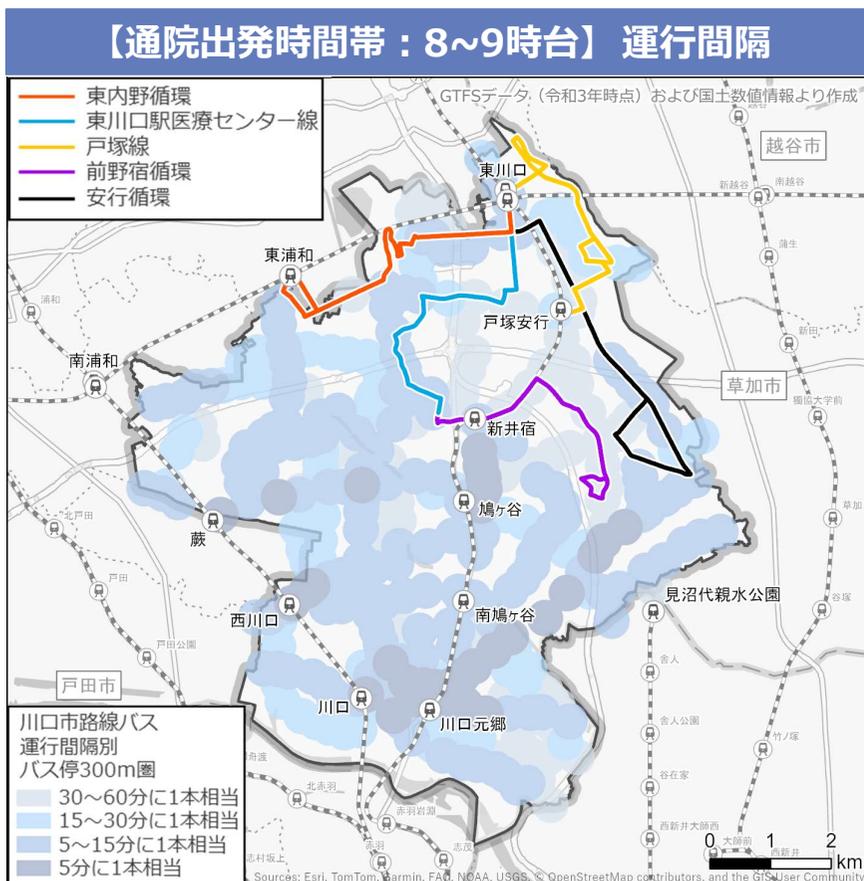
1. 第1回バス部会での指摘事項について

(3) バスサービスカバー圏について

質問7

サービスカバー圏について、北東部のカバー圏が薄くなっているが、昼間の時間帯の濃淡がどうなっているのか、提案されている協定ルートとの重ね合わせが見たい。

- 協定バスは「通院」「買い物」が主な目的のため、各目的のピーク時を通院：8～9時台、買い物：10時台～15時台として描画した。
- 通院、買い物時間帯においても、市内の北東部のバスサービスカバー圏は薄くなっており、運行本数は少ない。
- 第1回で示した全日の運行本数と、大きな差異は見られなかった。





目次

- 1. 第1回バス部会での指摘事項について 3
- 2. 協定バスのルート（案）について 8
- 3. 協定バスの運行計画（案）について 20
- 4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について 22
- 5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について 24
- 6. 協定バスの評価方法（案）について 28
- 7. 今後のスケジュール 30



2. 協定バスのルート（案）について

(1) ルート設定の目的

- 現在検討中の協定バスルート（案）は、下記方針を踏まえて設定した。

協定バスルート（案）の設定方針

- ① **路線バスの運行が困難な地域や運行本数が少ない地域に集中**させる。
- ② **運行拠点を鉄道駅**とする。
- ③ バスの運行が可能な道路幅員を考慮する。
- ④ 運行間隔を概ね60分程度とする観点から、**1便あたりの所要時間を45分程度**とする。
- ⑤ 現行のコミュニティバスの利用者数を踏まえるとともに、**医療施設や商業施設の利用を見込んだルートを設定**する。

	路線名（仮称）	主なコンセプト
A	東内野循環 (東川口駅南口～附島橋～東川口駅南口) 12.73km、45分程度	<ul style="list-style-type: none"> 現行コミュニティバス“芝・神根循環”のうち、利用者が多い附島橋（東浦和駅）から東内野住宅をカバーし、運行拠点となる東川口駅まで延伸した路線。 路線バスの運行が困難である、東内野周辺の交通不便地区を解消する。
B	東川口駅医療センター線 (東川口駅南口～川口市立医療センター) 片道6.03km、往復50分程度	<ul style="list-style-type: none"> 現行コミュニティバス“戸塚・安行循環”のうち、利用者が多い東川口駅から新町東までと“芝・神根循環”の一部を組合せ、市内の拠点病院である川口市立医療センターを結ぶ路線。 路線バスの運行が困難である、戸塚・戸塚南・石神周辺の交通不便地区を解消する。
C	戸塚線 (東川口駅南口～戸塚安行駅) 往路：6.42km、復路：6.59km 往復50分程度	<ul style="list-style-type: none"> 現行コミュニティバス“戸塚・安行循環”のうち、利用者が多い東川口駅から戸塚安行駅までの区間に絞った路線。 路線バスの運行が困難である、東川口・戸塚東周辺の交通不便地区を解消する。
D	前野宿循環 (川口市立医療センター～前野宿～川口市立医療センター) 9.42km、45分程度	<ul style="list-style-type: none"> 現行コミュニティバス“新郷循環”のうち、路線バスの運行がなく坂の多い前野宿周辺と“戸塚・安行循環”のうち、利用者が多い安行領家、新井宿駅を結ぶ路線。 利便性の向上を図るため、運行事業者との協議により運行ルートを川口市立医療センターまで延長することとした。
E	安行循環【実証運行】 (東川口駅南口～安行原団地～東川口駅南口) 12.22km、45分程度	<ul style="list-style-type: none"> 運行拠点となる東川口駅と安行地区を結ぶ路線。 利用者から運行を求める要望が多数寄せられていることから、実証運行とする。

2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏



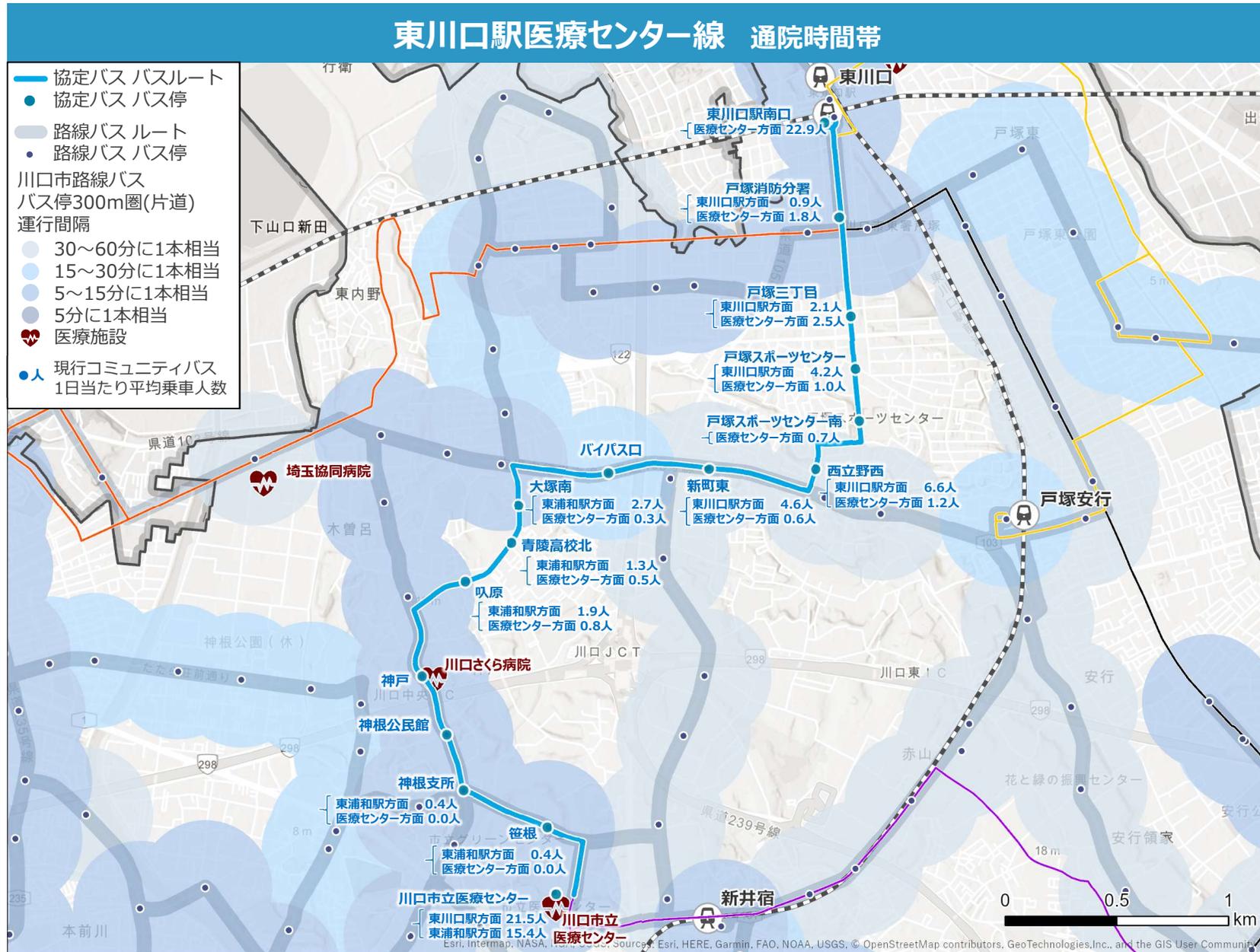
2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏



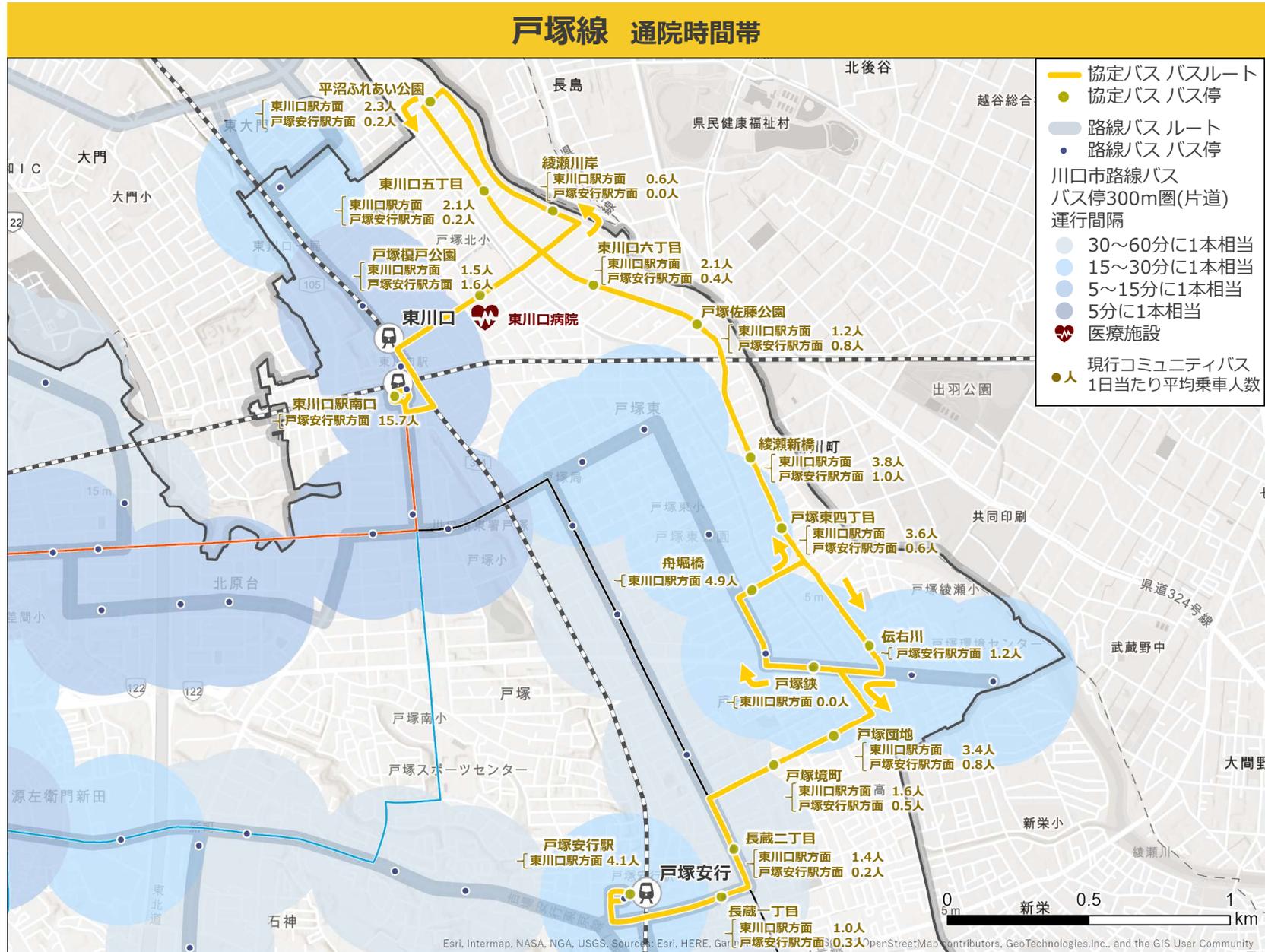
2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏



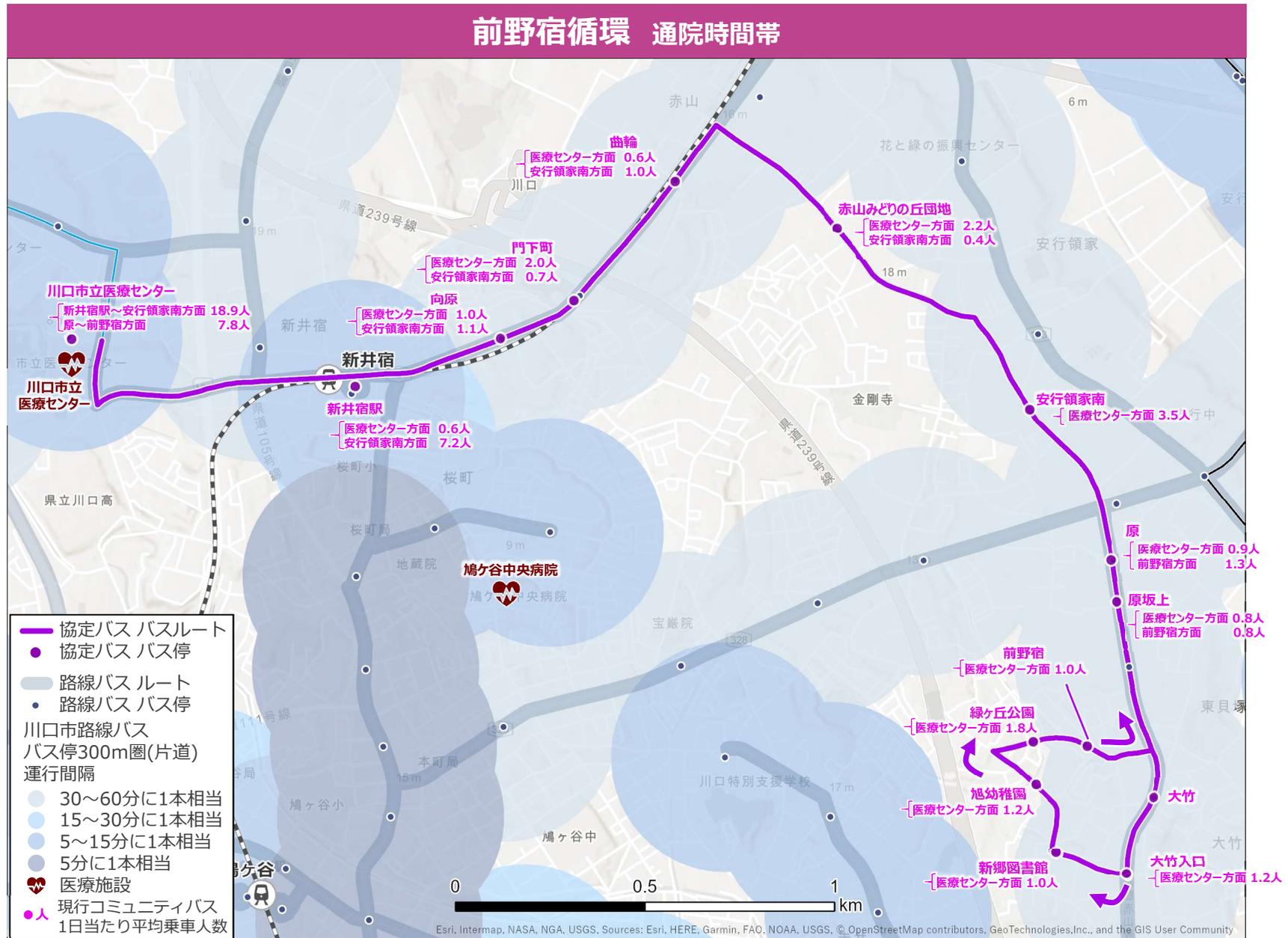
2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏



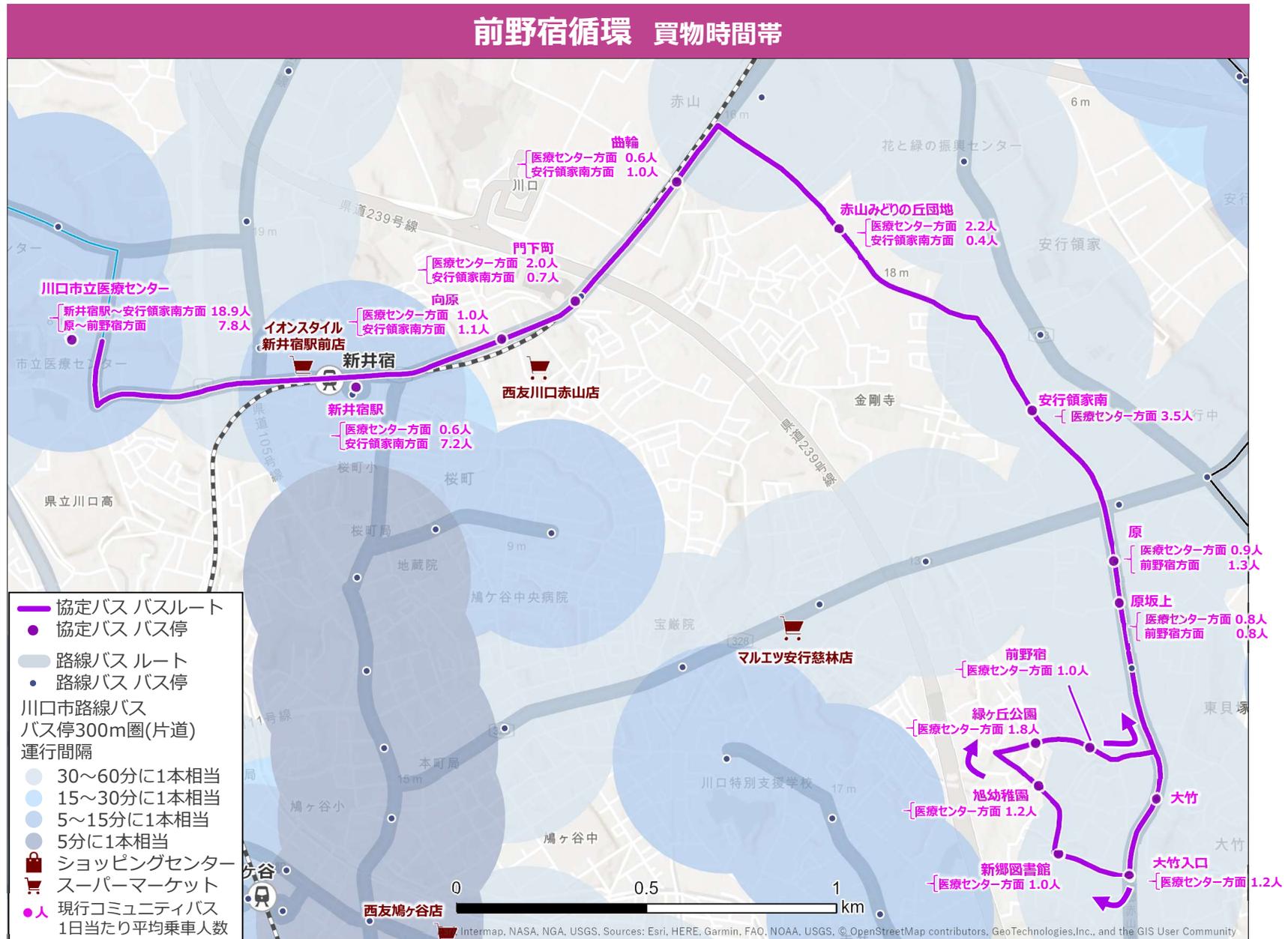
2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏



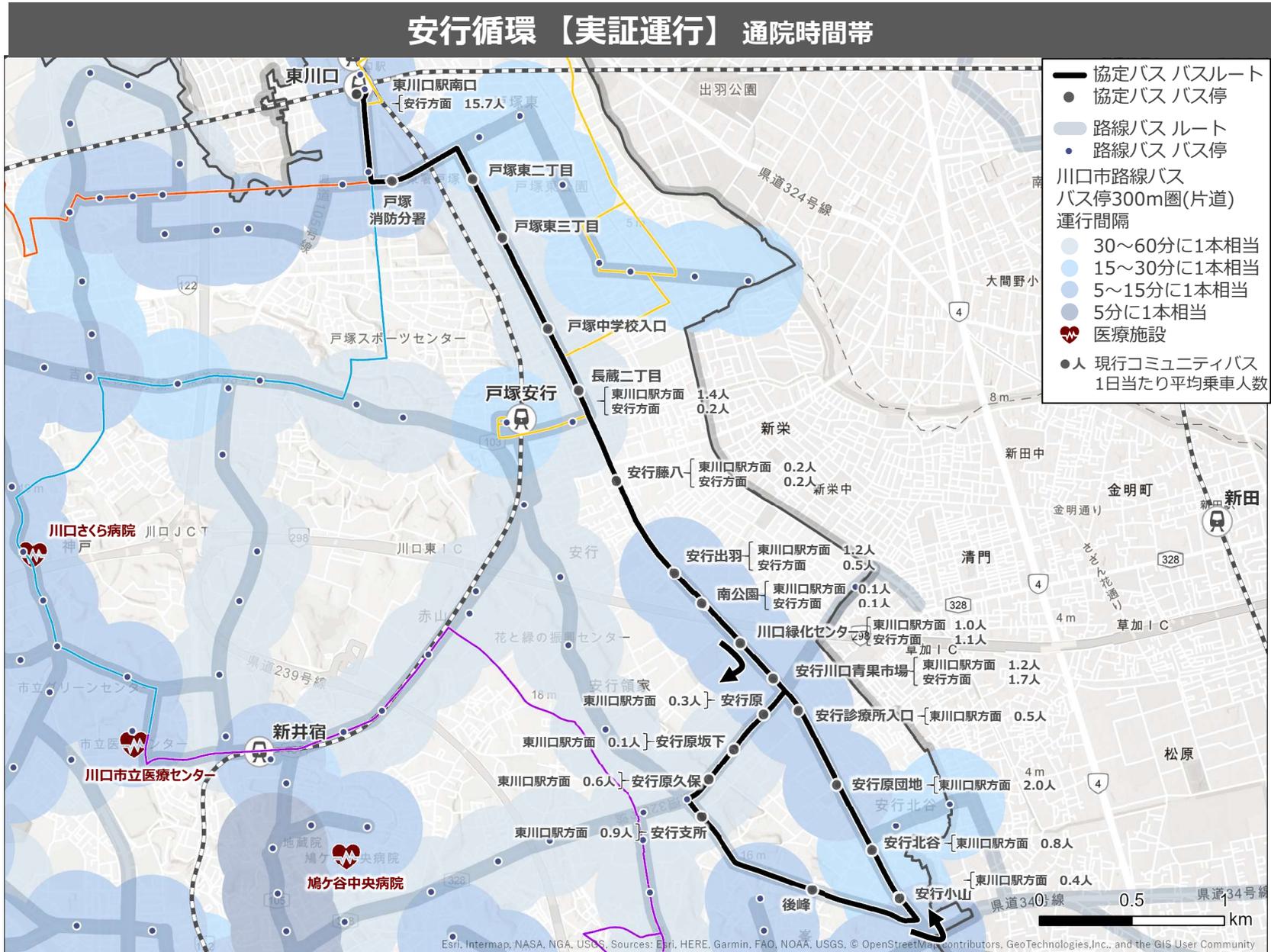
2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏



2. 協定バスのルート（案）について

(2) 各ルートにおける時間帯別サービスカバー圏





目次

1. 第1回バス部会での指摘事項について	3
2. 協定バスのルート（案）について	8
3. 協定バスの運行計画（案）について	20
4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について	22
5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について	24
6. 協定バスの評価方法（案）について	28
7. 今後のスケジュール	30



3. 協定バスの運行計画（案）について

- 運行開始時期は、令和8年秋頃を予定している。
- 運行間隔について、第1回では全路線概ね60分間隔として想定していたものの、事業者との協議を踏まえ、東川口医療センター線および戸塚線については改めて検討し調整することとした。

	現行（コミュニティバス）	再編後（協定バス）
運行事業者	国際興業株式会社	現行と同じ
運休日	日曜、祝日、休日、年末年始（12/29～1/3）	運行事業者の路線バスと同一 （旧盆期間、年末年始は調整中）
運行間隔	概ね120分～210分間隔	東川口医療センター線、戸塚線 ⇒60～70分間隔 東内野循環、前野宿循環、安行循環 ⇒60分間隔
運行時間帯	6時台～20時台	7時台～18時台（調整中）
運賃（大人）	1乗車100円の均一運賃制	運行事業者の路線バスと同一 （初乗り220円の対キロ区間運賃制※）
定期券 1日乗車券	利用不可	利用可
車両	コミュニティバス専用車両	運行事業者の路線バス車両
運行補助	運行経費の総額から運賃収入及び 広告収入を控除した額を補助	現行と同じ
評価体制	なし	交通体系将来構想推進会議バス部会において定期的に 運行評価を行い、必要に応じて見直しを行う



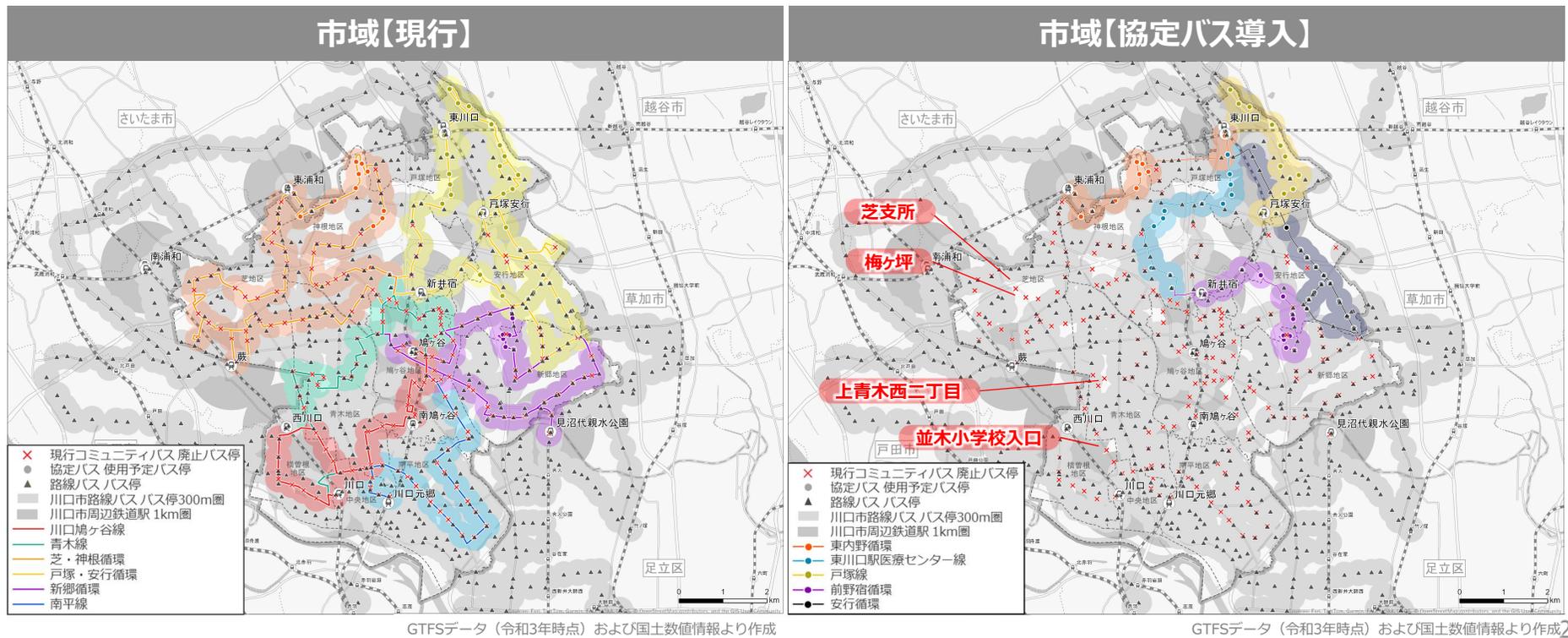
目次

1. 第1回バス部会での指摘事項について	3
2. 協定バスのルート（案）について	8
3. 協定バスの運行計画（案）について	20
4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について	22
5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について	24
6. 協定バスの評価方法（案）について	28
7. 今後のスケジュール	30

4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について

- 現行コミュニティバスから協定バスに変更となった際に、廃止となるバス停の整理を行った。
- 路線バス300m圏外かつ鉄道1km圏外となる廃止バス停は芝支所、梅ヶ坪、上青木西二丁目、並木小学校入口の4か所存在する。
- なお、路線バスの蕨05について、芝支所までの延伸を事業者へ要請しており、それに際して梅ヶ坪も300m圏内にカバーされる。

別紙A3資料 参照





目次

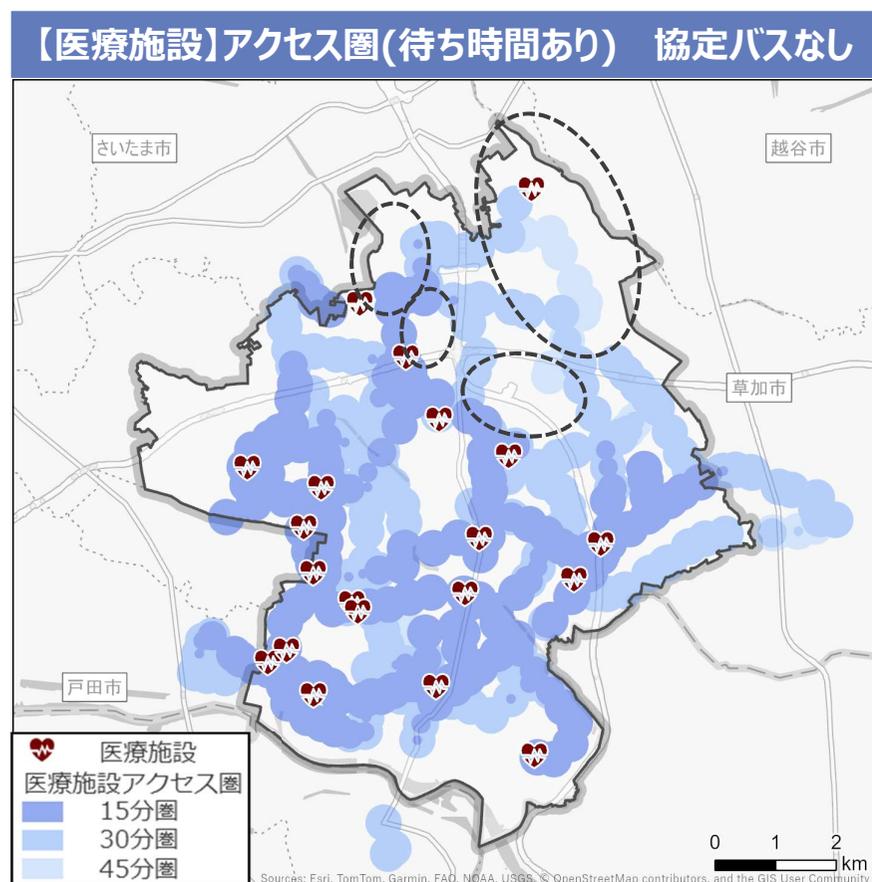
1. 第1回バス部会での指摘事項について	3
2. 協定バスのルート（案）について	8
3. 協定バスの運行計画（案）について	20
4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について	22
5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について	24
6. 協定バスの評価方法（案）について	28
7. 今後のスケジュール	30



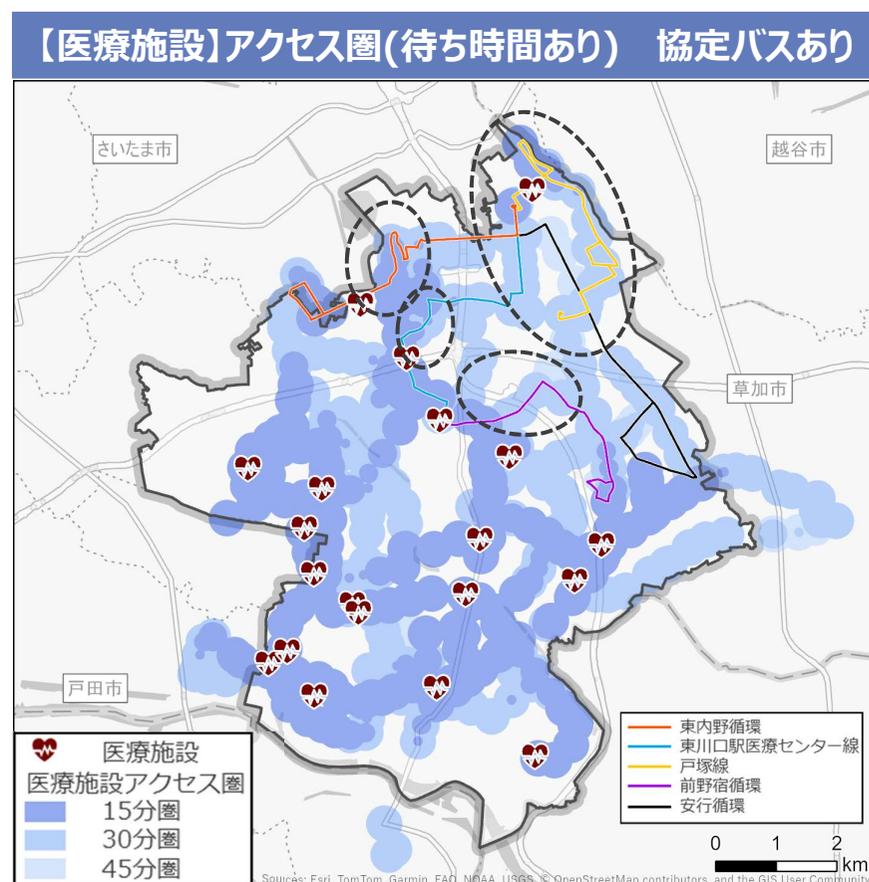
5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について

(2) 医療施設

- 対象施設が医療施設の場合、戸塚地区を中心にアクセス性の向上が見られた。
- 戸塚地区の一部エリア（東川口5丁目、6丁目）や、東内野、木曾呂周辺では15分～30分でアクセスが可能に
- 赤山周辺では30分でアクセスが可能に



GTFSデータ（令和3年時点）および国土数値情報より作成



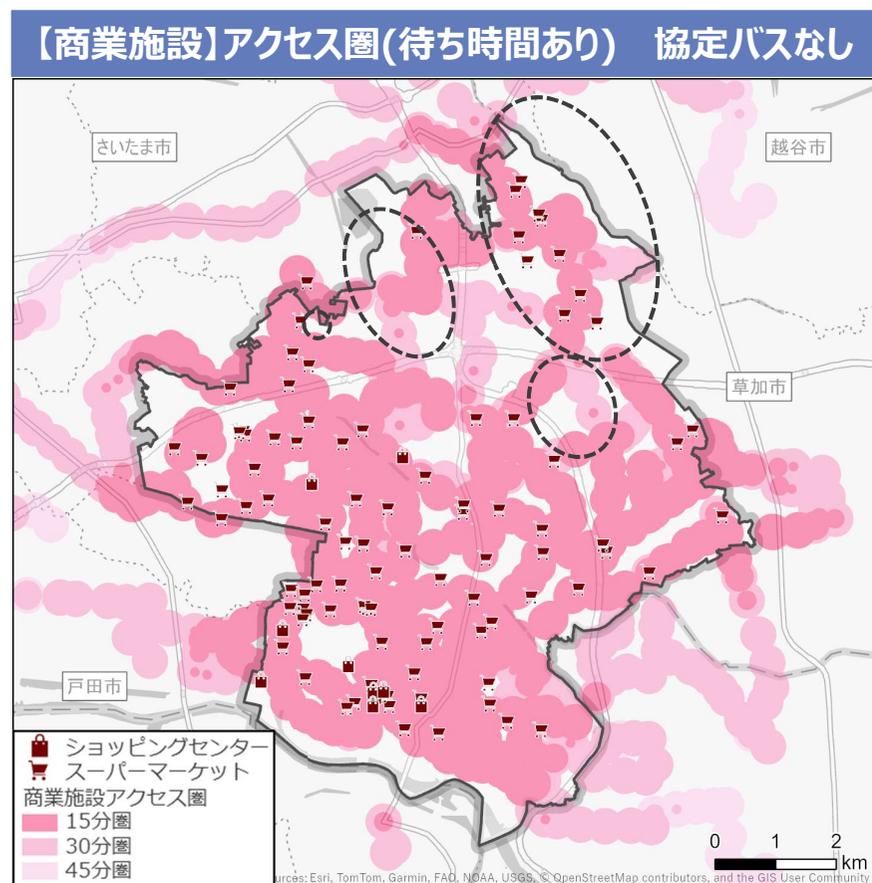
GTFSデータ（令和3年時点）および国土数値情報より作成



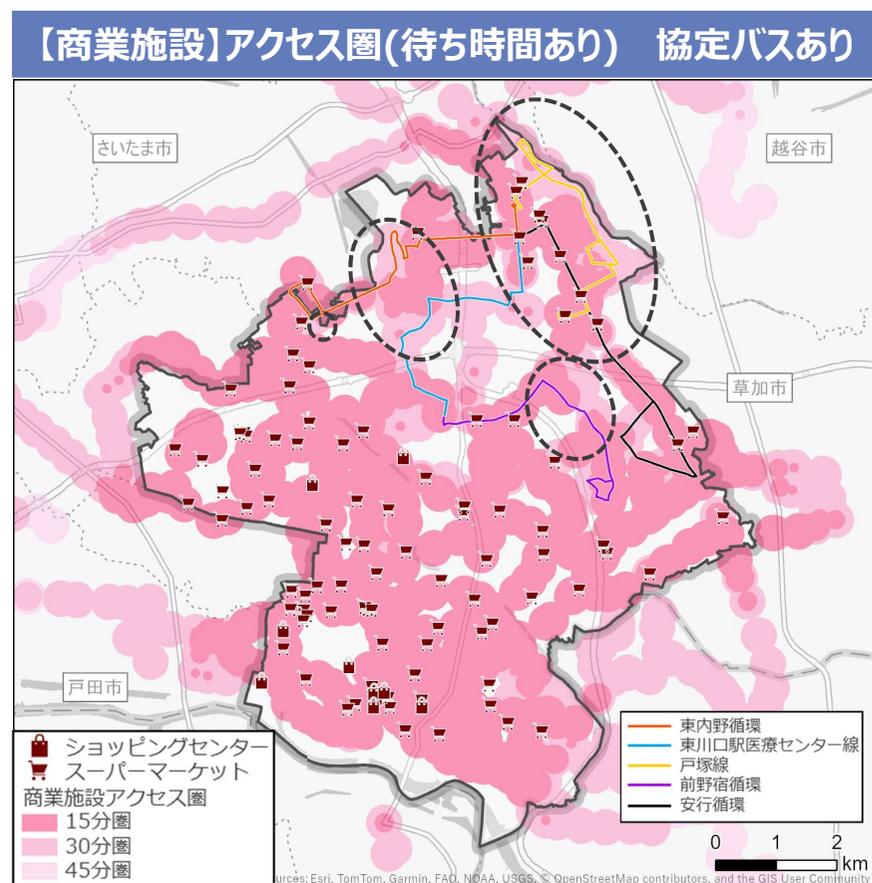
5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について

(3) 商業施設

- 対象施設がスーパーマーケットおよびショッピングセンターの場合、埼玉協同病院付近や戸塚地区の一部エリア、安行領家の一部エリアなどのアクセス性の向上が見られた。
- 戸塚地区の一部エリア（東川口5丁目、6丁目）では15分～30分でアクセスが可能に
- 東内野や木曽呂、赤山周辺では30分でアクセスが可能に



GTFSデータ（令和3年時点）より作成



GTFSデータ（令和3年時点）より作成



目次

- 1. 第1回バス部会での指摘事項について 3
- 2. 協定バスのルート（案）について 8
- 3. 協定バスの運行計画（案）について 20
- 4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について 22
- 5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について 24
- 6. 協定バスの評価方法（案）について 28
- 7. 今後のスケジュール 30

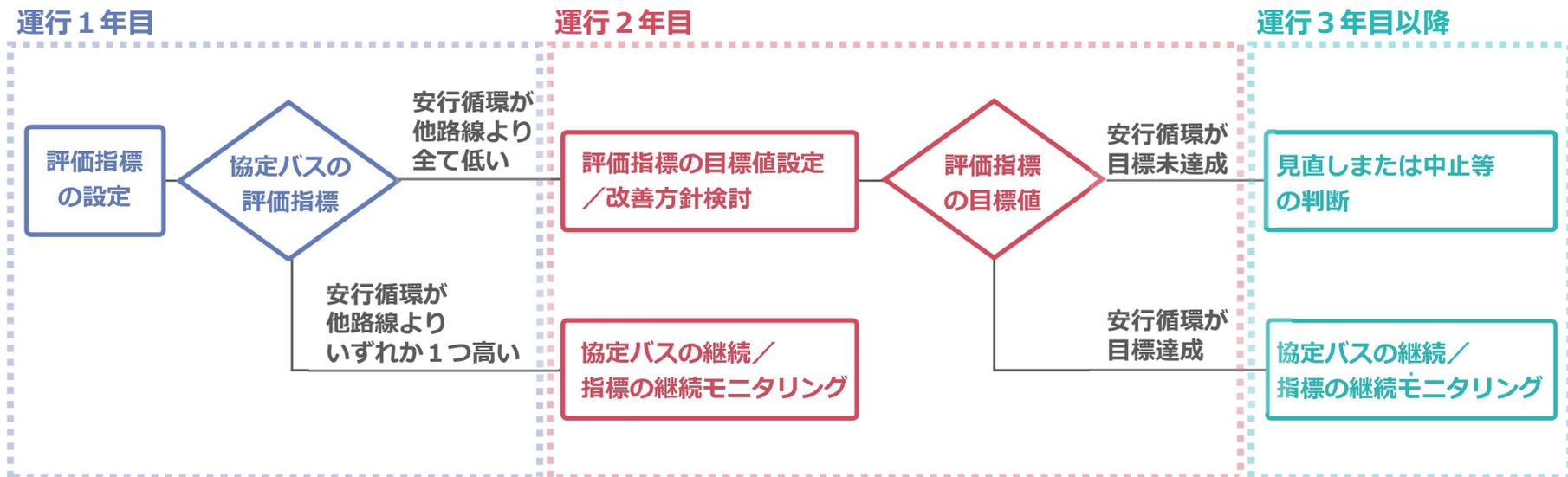
6. 協定バスの評価方法（案）

- 実証運行路線である「安行循環」は、評価指標（案）に基づいて運行継続の判断を行う。概ね2年間の運行状況を踏まえて、3年目以降の方針を決める。
- 安行循環を除く協定バス4路線についても、評価結果を踏まえてルート見直しや運行間隔見直し等を行う。

協定バスの評価指標（案）

評価指標（案）	評価方法（案）
乗降人数	・1便あたりの輸送人員（月）
収 支	・収支率（収入÷運行経費×100） ※運行経費の算出においては、使用する車両によって車両費が上下するため、車両費を除いた固定費で評価
公的資金投入額 （財政負担額）	・利用者1人あたりの財政負担額

協定バスの方針見直しの判断基準（安行循環）





目次

1. 第1回バス部会での指摘事項について	3
2. 協定バスのルート（案）について	8
3. 協定バスの運行計画（案）について	20
4. 協定バスの運行によるバス路線網の変化について	22
5. 協定バスの運行によるアクセス圏の変化について	24
6. 協定バスの評価方法（案）について	28
7. 今後のスケジュール	30



7. 今後のスケジュール

【バス部会】

第3回 12月8日（月）10時～ @鳩ヶ谷庁舎3階306会議室

【住民説明会】

9月下旬～10月上旬開催予定

【パブリック・コメント】

10月実施予定

参考



(1) ピーク時間帯の設定根拠

- パーソントリップ調査において、川口市居住者の目的別の出発時間帯を集計し、確認した。
- 通勤・通学のピーク時間は7時台、通院は8～10時台、買い物は10時台と15時台となっていた。
- 今回のターゲットである通院と買い物目的では、10時台が被るため、病院の営業開始時間を10時と仮定し、通院ピーク時間は8～9時台で設定、買い物目的はピーク時間帯である10～15時台で設定した。

