

令和7年度第1回川口市交通体系将来構想推進会議バス部会 会議録	
日 時	令和7年7月8日（火） 10時00分から12時00分まで
場 所	川口市役所鳩ヶ谷庁舎 2階 大会議室
出 欠	(委員) ■ 吉 田 部 会 長 ■ 川 村 委 員 ■ 松 本 委 員 ■ 松木委員（代理） ■ 美 濃 浦 委 員 ■ 春 山 委 員 ■ 宮 崎 委 員 ■ 木 村 委 員 ■ 栗 城 委 員 ■ 佐 藤 委 員 出席者：■ 欠席者：□
事務局	都市交通対策室：島川室長、丹下室長補佐、椎木主査、田島主任 （運営支援）株式会社福山コンサルタント：渋谷氏、松永氏、松田氏
議事内容	
1 開会 ・ 開会の宣言がなされた。 2 あいさつ ・ 委員から挨拶がなされた。 3 議題 ・ 島川都市交通対策室長から、資料の説明がなされた後、質疑応答が行われた。 【部会長】 今の資料は、前段が総論で後段が個別のルート（案）となっているため、前段と後段に分けて意見を交わしたい。 まず、前段の12ページまでの再編の考え方について、質問、事実関係の確認、もっとこういう論点があるのではないかという点があれば聞きたい。 私から、細かい点だが、資料の3ページ目の見直しの経緯の自家用車依存の拡大について、川口市の場合、自家用車依存は進んでいるのか。 【事務局】 車の利用は、進んでいる状況である。パーソントリップ等のデータを確認する。 【部会長】 7ページの自動車分担率について、戸塚地区や安行地区は、30%～40%台である一方、10%とかなり低い地区もあるので、市内で二分されているのではないかと考えている。確かに全国的な総論として、自家用車依存は拡大しており、例えば、私が関わっている福島市では、通勤通学時の車の分担率は、徒歩と自転車を除くと、98%ぐらいである。ところが、川口市の場合は、地区によって傾向が異なる可能性があるため、そこを全国的なマクロで自家用車依存の拡大というところで済ませるのは、どうなのかと思う。川口市内の地区によって自家用車依存度が異なるのであれば、依存度の高い地区のバス路線が非常に手薄となっているため、そういうところを協定バスでフォローするという、もう一つ別の文脈も作れるのかと考えているため、ここは書き方を次回に向けて整理いただきたい。	

【事務局】

7 ページでご提示しているとおり、中央地区や横曽根地区の自動車分担率については、約 10%であり、川口駅や西川口駅があることやバスの運行本数も多いため、自動車以外の交通手段を使用している状況である。一方、戸塚地区や安行地区等については、バス路線が少ないため、自動車等が使われているというような状況である。

【部会長】

その他、前段 12 ページまでのところで皆様からお気づきの点はあるか。

【市民公募委員】

自動車の分担率の話があったが、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。駅の周りを見ていると、自転車の駐輪場の増加や、コンビニのようなところに違法に自転車を停めて駅を利用するみたいな、やはり駅までの利用でかなり自転車が増えているのではないかと、感覚だが考えている。

【関係団体委員】

高齢者の立場からだが、戸塚、安行、新郷地区の自動車分担率が多いということであるが、高齢者の人口を考えると安行地区だけでも、人口が 1 万 7 8 8 人いる。その中で 80 歳以上が 3, 1 4 2 人、80 歳～90 歳が 2, 8 3 3 人。全国的に見ると 79 歳までに運転免許証を返納する方が多いらしいが、子供に遠慮して、「車出してほしい」と言えないということも実際にある。また、1 人住まいで免許を返納した場合、今後、高齢者に負担がかかってくるのではないかと考えている。あと 10 年ほどすると、私どもの地区は、80 歳以上が結構な人数になるので、コミュニティバスの増発をしてほしいと思う。

【部会長】

この自動車分担率は、代表交通手段分担率かと思うが、代表交通手段分担率というのは、例えば、川口駅まで自転車で行き、京浜東北線で上野に行ったというようなケースは、鉄道と集計されるため、自転車を使ったという事実がそぎ落とされてしまう。そうすると、一般的に路線バスや自転車は、おそらく川口市内の中では、駅へ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というところもフォローいただけると、各地区がどういう状況に置かれているかという解像度が上がってくると思う。

また、関係団体委員からお話いただいた、戸塚、安行、新郷地区の高齢化が進んでいて、かつ、車の代表交通手段分担率が高い。しかし、高齢者は、家族に送ってもらうことに気を遣ってしまう。そういうところをフォローできるような移動手段というものが、今回の協定バスの文脈の中で出来るべきだということの重要な論点になったかと思う。

【市民公募委員】

指摘のあった、地区別の自動車分担率について、私も大学院でこういったパーソントリップの研究をやっている。今回は、行政の視点から市内でよく分けるこの地区を単位としていると思うが、実際は、もっと小さい単位でのデータがあると思う。その地区のなかでも、駅に近いところもあれば、駅から遠いようなところもあり、地区のなかでも性格が違うと思うため、もう少し細かい視点で交通手段の分担率を見ていくと、この策定において、重要な情報になるのかと思う。

【部会長】

この分担率というのは、パーソントリップ調査のため、基本ゾーン等のゾーニングがされているはずだが、どういう大きさをやっているのか。

【事務局】

この計画基本ゾーンでは、川口市の場合9～11地区であるため、もう少し細かいデータもあるが、移動の個数が減ってしまい、データが担保できないという状況もある。その中で担保できそうなところのデータは、使っていきたいと思う。

【部会長】

確かに、どの粗さで見るといえるところは、やっていただきたいと思っている。拡大係数でかなり厚めに掛けているため、個々のゾーニングを小さくすると、その分、数字が暴れると言うか、なかなか傾向が掴みにくくなるということもあるので、その辺の感度というものを分析していただけると良いのではないかと思います。

【交通事業者委員】

前段の12ページまでのうち、3ページにバス運転手不足の記載があるが、その後は触れられていない。12ページに将来的な持続性の確保とあるが、バス運転手の確保が緊急的な課題だと私達は認識している。コロナ禍前から弊社のバス運転手は、約200人以上減っており、川口市を担当している川口営業所の運転手の定員が200数名であるため、1営業所分の運転手が丸々いなくなっている状況である。離職や定年退職という事情もあるが、運転手不足が非常に厳しく、川口市が考えている以上に厳しい状況にある。また、運転手だけではバスの運行はできず、バスの整備を担当する工場、運行を司る事務員が一体になって地域の公共交通を担っている。こうした中で、事務員や工場員に関しても非常に人員不足が顕著で、バス業界全体が敬遠されており、そういったところにフォーカスがなかなか当たっていないというのを私自身は感じている。運転手不足を端に発した地域公共交通の再編かもしれないが、持続可能ということ考えると、運転手不足をどうするかということをしっかき考えたうえで、骨組みを立ててほしい。そこが崩れると、この計画も全部崩れてしまうため、そのあたりをしっかきと考えていただきたいと思っている。

【事務局】

運転手不足の問題は、本当に深刻だということが、他の自治体と情報交換しても必ずそれが最初に出てくるような状況であり、バス業界の魅力発信を検討しなければならないと考えている。

【部会長】

今回、協定運行という形にするにあたって、先々の話だが、このような場で、こういう形にしていこうと決めたことが、運転手不足が効いてきた場合、運行出来ないということが起こらないとも限らない。そうなった時に、それを運行事業者のみの責務に負わせるというのはいかがなものかというところに、今の質問は発展していくのではないかと思った。協定運行をする以上、運転手の確保は、第一に運行事業者にやっていただかないといけないところではあるが、そこに対して、川口市としてもしっかりとサポートが出来るような体制を作っていくということがないと、協定というものが持続可能になっていかないと思う。そういう論点で見ると、背景として、3ページで運転手不足について書いてあるが、その後の10ページや12ページの取りまとめのところには、それが書かれていない中で協定ということが出てきているため、そのニュアンスがちゃんと伝わるように、追記していただいた方が

いいと思う。

また、整備士や事務職の方も足りないという話は、埼玉県他市の公共交通会議でも出ている。その部分については、埼玉県が公共交通の確保の指針の委員会を立ち上げるということのようであり、そこでしっかりと書いてもらえると思っているので、私も委員として、県のみなさんと議論したい。

【市民公募委員】

7 ページのバス停ごとの運行本数の図について、1 日の運行本数で集計したうえで色分けがなされていると思うが、利用者側の視点で見ると、通勤・通学でバスを使う人は、朝夕の方が重要である一方、高齢者や日中出かけるような方であれば、朝夕よりも日中の本数を重視すると思う。市内のバスでも、朝夕はいっぱい走っているが日中は少ないという路線も多いかと思うため、その辺を踏まえたくうえで、再編をした方がいいのかと思う。

【部会長】

このサービスカバー圏のマップについて、ピーク時とオフピーク時に区切る場合、そのピークとオフピークを何時から何時までにするかというところは精査が必要ではあるものの、今回の協定運行のターゲットとしては、ピークをカバーするのか、それともオフピークの昼間のお出かけというところに軸足を置くという話なのかというところについては、どう捉えればいいのか。

【事務局】

サービスカバー圏のマップの色の薄い部分については、原則、運行されているのが朝夕のピーク時間帯と認識をしている。これは、車庫からの出入庫を兼ねていたり、通勤・通学の方をターゲットにしていたりするため、朝夕に運行が集中しており、日中の運行が抜けてしまっている。今までのコミュニティバスの利用者を分析すると、高齢者の方や、免許をお持ちでない方が日中の買い物や通院目的の利用が多いという結果が出ている。24 ページの再編後の協定バス運行時間帯でもご説明しているとおり朝の通院に間に合うように7 時台から設定しているが、路線バスの運行が少ない日中の時間帯を主にあてていきたいと考えている。

【部会長】

そういうことであれば、昼間の時間帯が現状どうなっているのか。7 ページに使われているサービスカバー圏というものをベースに、協定バスの運行ルートを立案してもらっているが、昼間の時間帯の濃淡があれば、実はもっとカバーしないといけないところがあるのではないかとか、これで十分ではないか等、私たちが議論していくときの根拠の解像度が上がってくると思う。昼間のサービスカバー圏と提案されている協定ルート（案）の重ね合わせを見たいので、準備いただけるとありがたい。

【事務局】

先ほど、市民公募委員から指摘いただいた自転車の件で、川口市は、坂も少なくて平らなところなので皆さん自転車を使っている。最近シェアサイクルが増えてきたと思うが、ステーションもどんどん増えてきており、今は、市内に250 以上ある。利用者は、月に約6 万以上とうなぎのぼりで増えている状況であり、自転車の利用も川口市の特性と考えている。

【部会長】

6 万ということは、年間で70 数万。仙台市が人口110 万人で年間の利用回数が110 万回。川口市が人口60 万人強で年間の利用回数が70 万回なので、市民1人あたりの割り付けでは、川口市の方

が利用回数は多いと思う。ちなみに、金沢市が人口44万人で年間の利用回数が50万回であり、人口の割に利用回数が多い都市である。

それでは、前段の件はよいか。分担率のところで、エリアを計画基本ゾーンから狭めた時にどうなるのか。市内には、車の利用が多いところとそうではないところのコントラストがあるという中で、車の利用が多い戸塚、安行、新郷等の地区は、高齢になると出かけにくくなると思われるので、そういったところのフォローが必要ではないかという意見を関係団体委員から頂いた。協定バスのルートは、この後議論するが、バスのサービスカバー圏マップを昼間の時間帯にフォーカスしたもので作成して、私たちが議論する素地にしたいというところも合わせて確認をした。また、協定運行を行うにあたり、運転手の確保をバス事業者のみに委ねるというわけではなく、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こともお願いをした。それを受けて、14ページ以降、具体的な協定バスの運行案の考え方と各路線のイメージというものが最後まで記されている。残された部分のところについて皆様意見を頂きたい。

【市民公募委員】

川口市内で新しく出来て数年で無くなったバス路線がかなりあると思っている。例えば、イイナパークに行く新井宿駅から出ているバスや、安行出羽から戸塚安行駅までの今回示された安行循環と同じようなルートがあると思うが、今までの路線バス再編で培った経験やデータはあるのか。

【事務局】

指摘のあったとおり、安行出羽止まりの路線バスを戸塚安行駅まで延伸する実証運行を行ったことがある。けやき通りの全通により、安行出羽から東川口駅まで繋がったことで、地域住民の皆様から東川口駅まで路線バスを延伸させてほしいという要望があった。一方で、安行出羽止まりの路線バスの運行を考えると、東川口駅まで延伸させると、運行距離が長くなってしまい、対応が出来ない等の問題等があり、当時は、出来る範囲ということで、朝夕のみ戸塚安行駅まで延伸する実証運行を行った。その際は、日中の時間帯の運行や東川口駅までの延伸という要望が叶えられなかったため、今回、地域の皆様の要望に応じて運行することで、どのくらい乗っていただけるのか実証する必要があると思っており、この安行循環を実証運行路線として提案した。

【部会長】

実証運行の安行循環に関して、他の路線は、もう少しこういう経路とか、ここに停留所作ったらどうかとか、そういう小規模の見直しを随時皆さんと相談をしながらやっていくことになるかと思うが、それとこの実証運行の違いは、ある程度利用がないとこれは続けないということなのか。

【事務局】

現状の戸塚・安行循環の1日あたり平均乗降人員が、安行循環と同区間においては、5人に満たなく、利用状況が芳しくない。乗降の多い停留所でも3人、他は0.何人程度という状況になっている。一方で、東内野循環と同区間を運行する芝・神根循環では1日あたり平均乗降人員が18人程度ある停留所もある等、他のところに関しては、一定数の乗降がある状況である。安行循環については、現状の戸塚・安行循環が210分間隔で運行本数がかなり少なく、要望のある東川口駅までバスは通っているものの、1日の運行本数が3本しかないので、利用の選択肢にならないというのが大きなデメリットと考えられる。そこを他の路線とある程度条件を合わせて運行を行い、利用率がどうなるのかということをごちやうとでも評価したいと考えている。このままの乗降人員で本格運行として進めてしまうと、リソースの問題も含めて厳しいところがあるので、一旦実証運行という形で運行する

ところである。

【部会長】

ここからは、皆さんから色々な意見を頂ければと思っているが、現状のコミュニティバスの経路や停留所も一定考慮されていると思っている。東内野循環の場合だと、18人程度の平均乗降人員がいるという話もあったが、停留所ごとの人数を追記していただきたい。後々、私達がこのルートに対して評価をしていくときに、例えば、利用者数をベースに考えるときにこのぐらい乗っているから今までよく使ってもらえたとか、想定よりも選んでもらえていないというところが見えてくるかと思うので、今の経路と重なる停留所がどのぐらいの乗降になっているのかを示したほうがいいと思う。

【交通事業者委員】

市民生活が便利になることは、本当に良いことだと思っているが、14ページ④運行間隔を概ね60分程度とする観点について、最初から60分のパターンダイヤで組むということであるが、道路状況は朝昼晩で全く異なる。そこは、川口市だけではなく、都市部に関してはほとんどそうだと思うが、全時間帯同じ間隔のダイヤで走らせるのは、厳しいと思っている。近隣市でもパターンダイヤを組むところがあるが、朝はダイヤどおりに運行できず、トイレに行けないと現場からよく言われている。45分で走って、15分休んで次の便へという形だと思うが、その15分が丸々潰れるような状況が朝に発生すると、トイレを我慢して次の便を走らないといけなくなる。それが2回3回と続いてしまうと、休息を取ることができず、そういうことがバス業界からの離職の原因にもなっている。そのため、60分ありきではなく、まずは試走してみて、どのぐらいの所要時間だったら余裕で走れるのかというのを考えていただきたいと思っている。また、実証運行については、実証運行をやるような人手が正直無い。走らせる前に、ある程度利用予測を考えられるようであれば、運行時間帯を絞っていただきたいと思っている。朝の川口市は、バスの配車数が一番多いと言われていて、朝のラッシュ時間帯は、車庫内のバスがほぼ全部出払っている状況である。日中は、車庫に戻ってくるが、夕方になるとまた車庫からバスが出ていってしまうので、日中の時間帯であれば、ある程度走らせるのは可能かと思う。24ページに再編後の運行時間帯が7時から18時台とあるが、7時台は、配車数の多い時間帯になるため、私の肌感覚であるが、始発をもう少し遅らせたほうが、人員を振り分けられる可能性がある。そのほうがより持続可能な形で川口市の交通の利便性が充実するのではないかと思う。

【部会長】

人員配置について、現行のコミュニティバス分の要員は浮くが、それと同じ要員を協定バスのほうにつぎ込むのであれば、結局何も変わらないので、ある程度抑える必要があるものの、全くゼロにはすることではないと理解しているが、その辺はどうか。

【事務局】

14ページ④の1時間あたりの運行間隔のところは、ご指摘があったように、路線バスの朝夕の所要時間は、日中と比べて長く設定されていることは承知している。60分間隔は、日中の運行時間帯の目標値として認識していただければと思う。実際のダイヤの決定については、バス事業者と協議をしながら進めていきたいと思っている。

24ページ運行時間帯も、ご指摘いただいたところを含めて、バス事業者と協議していきたいところではあるが、協定バスにする1つのメリットとして、車両の共通化が出来ることである。これにより、柔軟な運用が出来るかと認識をしているので、運転手の配置の仕方も含めて考えていければと思う。

【部会長】

60分間隔について、目標として分かりやすいダイヤを持っていたい。これには理由が2つある。1つは、覚えやすいダイヤだと利用が増えるということ。武蔵野市のムーバスがパターンダイヤを止めた時は、利用者が2割減ったが、パターンダイヤに戻したら利用者数が戻ったという経験があるので、ある程度分かりやすいダイヤにしたい。もう1つは、ルートが冗長になる可能性があるということ。これくらいの時間で運行するという前提がないと、今のみんななかまバスのように、ルートが大繋ぎになり、便数が非常に限られてしまうということが実際にあるので、ある程度目標として持っておくのは、ルートを組む上でも市民の皆さんとコミュニケーションを取る上でも必要だと思っている。一方で、朝の7時台から夕方の18時台までの全てを60分のパターンダイヤにするのかというと、それは全然違う。例えば、朝の1便目が7時半だとすると次は8時50分、次が10時、そこから11時、12時、13時、最後はまた1時間20分とか1時間半空くみたいな形で、余力を持たせるというのは、十二分に考えられると思っている。武蔵野市のムーバスも朝晩でパターンを変えようという確認がされたということなので、そこは十二分に議論する余地があるだろうと思っている。いずれにしても、具体的なルートが出た中で、運行事業者にもお力添え頂きながら、どれくらいで運行できるのかというのを実際に試して、現場から意見を頂くということが前提になるかと思っている。

【交通事業者委員】

今回の提案に至るまでに私共も出来る・出来ない等、色々な調整をし、一旦このような形となった。先ほどもお話があったように、運転手不足というものが、目に見えている以上であることは間違い無い。コミュニティバスを協定バスにすることで、規模としては半分になるが、一般路線でも需要があるところを減便している中で、この先ずっと協定バスの運行が約束出来るかということ、そうではない。そういった中、運転手がいないとこの事業は進まないの、休憩時間は、配慮しないといけない。現状のコミュニティバスは、1周2時間程度の所要時間で、運行する毎に休憩があるため、時間どおり行けばそこでトイレに行ける。しかし、渋滞等の道路環境によって、運行に遅れが生じると、休憩時間が短くなり、走りっぱなしになってしまう。運転中は、歩行者や自転車の飛び出し等、色々なところに気を遣わなければいけない中で、トイレに行けるのかといった別の違うことを考えてしまうと、集中力が切れて事故に繋がりがかねないので、労働環境に配慮したダイヤの構成を考えていきたいと思っている。

【部会長】

今日の段階では、大枠として異を唱える意見はなかったと思う。60分に1本という目標は、分かりやすさと、ルートが冗長になることを回避するために必要であるが、実際に朝や夕方は、時間どおり走れない可能性も十二分にあるというご指摘を頂いているので、実際に机上だけではなく、どのくらいで走れるのかということバス事業者とよく協議をした中で、ダイヤを組んでほしいという意見があった。安行循環については、他のルートと比べて利用者が少ないところを通るが、東川口駅を経由することで、新たな需要が生み出せるのではないかということであった。これをどういう形で私達が評価をしていくのかということについては、次回以降に案が出てくる予定なので、そこで皆様に確認いただきたいと思っている。また、協定バスは、昼間の時間帯がターゲットになるということを踏まえると、各ルート図の下図が1日の運行本数で今のルートが練られていると思うので、昼間の時間帯の本数で見た時にどうなるのか、それが結果として今のルートで良いのか、それとも、別のところを通した方が良いのではないかとかという論点も出てくるかと思うので、下図が昼間のバージョンのものを事務局に作成いただき、次回、このルートの考え方で良いのかどうかを考えたい。なお、停留所の位置の考え方は、どこかの段階で整理されるのか。

【事務局】

協定バスルート（案）の大半が、既存のコミュニティバスのルートと同一なので、既存のバス停を活かした形で運行していきたいと考えている。

【部会長】

既存のバス停以外は、停車しないという話ではないのかもしれないが、既存のバス停が地図上に落とし込まれていると、ここにあったほうが良いのではないか、ここここは危ないからずらしたほうが良いのではないか等、具体的な議論を皆様とできると思うので、次回の部会ではそこも示していただいていたきたい。

ここまでのところで、この資料に関わって皆様のほうから発言したいことがあれば、受け付けたい。

【市民公募委員】

質問ではなく要望になるが、今回バスルート案でかなり詳細な地図を出していただいていると思うが、各ルート図で縮尺が違うと思う。300m圏は書いてあるので、ある程度のスケール感分かるが、それぞれの地図でスケールバーを記載していただけるとその路線の規模感が分かると思う。

4 講演

- ・ 吉田部会長に「都市部における公共交通の現状について」をテーマに講演いただいた。

5 その他

- ・ 島川都市交通対策室長から、次回バス部会までのスケジュールについて説明がなされた。

以上