

議題3. 協定バス運行開始について

別紙資料

議題3. 協定バス運行開始について

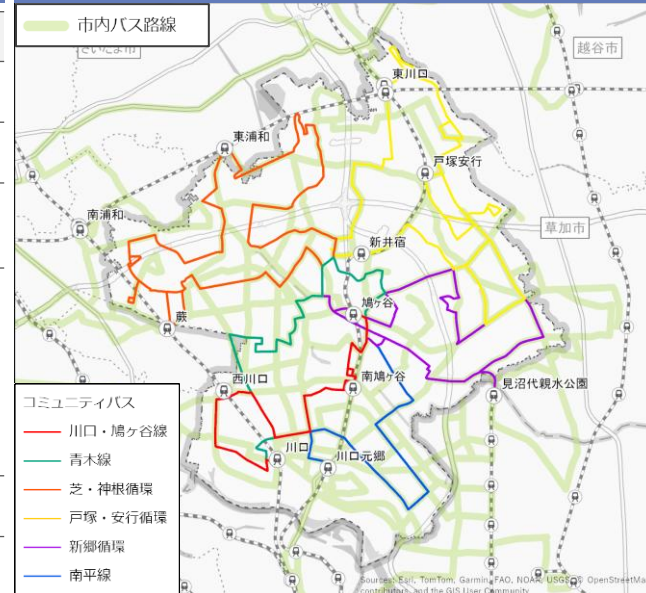
(1) コミュニティバスの運行状況

- 川口市コミュニティバス「みんななかまバス」は、平成14年11月から運行を開始し、現在では、市内全域を運行エリアとして、6路線で運行している。
- コミュニティバスの一部の系統は、市民生活上必要な拠点施設（市役所・支所、高齢者福祉施設、鉄道駅、拠点病院、大型商業施設等）を経由する経路となっているため、系統延長が長い。
- また、市内のコミュニティバスが走行する区間は路線バスとの重複区間や並行区間も多く存在する。
- さらに、コミュニティバスと路線バスの運賃体系が異なるため、同じバス停間でも運賃が異なり、路線バスとコミュニティバスで競合が生じている。

コミュニティバス運行概要

系統名	延長	運行間隔	起終点
川口・鳩ヶ谷線	約10km	概ね120分に1本	川口駅西口⇄鳩ヶ谷駅東口
青木線	約12km		川口駅西口⇄鳩ヶ谷駅東口
芝・神根循環	約25km		川口市立医療センター発着
戸塚・安行循環 (横道経由)	約20km	概ね210分に1本	川口市立医療センター発着
戸塚・安行循環 (安行吉蔵経由)	約20km		
新郷循環	約21km	概ね120分に1本	見沼代親水公園駅発着
南平線	約10km		川口元郷駅⇄鳩ヶ谷駅東口

コミュニティバスルート



国土数値情報より作成

川口市内を運行するバスの運賃体系※

路線バス：距離制（初乗り240円）

コミュニティバス：100円/回

※令和8年10月時点

議題3. 協定バス運行開始について

(2) 再編基本方針

- 現下の運転手不足においても市内全域のバスネットワークを維持するため、令和7年3月にコミュニティバス再編基本方針を策定した。
- これは、運行の効率化を図りつつ、利用者の利便性向上等の現状の課題解決を図ることを目的としている。
- 再編にあたって、路線バスとの一体的運用を図るために、路線バスとコミュニティバスとの区別を廃する。
- コミュニティバスについては、市と運行事業者との運行協定による路線バス「協定バス」として運行する。



路線バスとコミュニティバスの 一体的運用

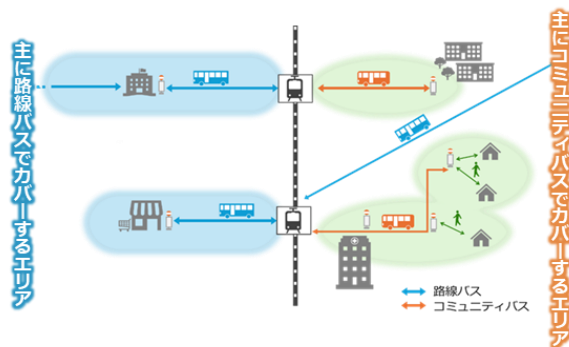
バスネットワークの役割分担の徹底

- 路線バスとコミュニティバスを一体的に運用

コミュニティバスでカバーするエリア

- 路線バスの運行が困難、運行本数が少ない地域へ集中運賃

- 路線バスと一体的な運賃制度



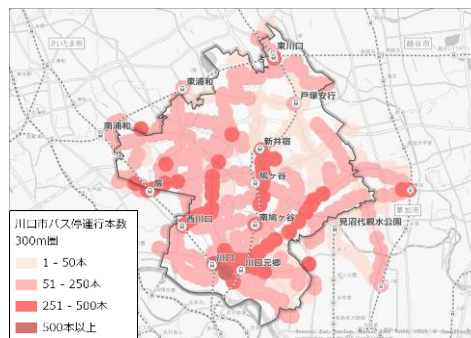
市民の利用実態に即した 運行サービスの検討

鉄道駅の交通結節機能の強化

- 運行拠点を鉄道駅

市域全体におけるバスの利便性向上

- 現行の長大化するルートや運行間隔の短縮



GTFSデータ（令和3年時点）より作成



将来的な持続性の確保

- 再編後の評価指標の構築

議題3. 協定バス運行開始について

(3) 協定バスの運行ルート

市民のご意見を踏まえて、協定バスルートの設定方針を作成し、以下に示す5ルートを設定した。

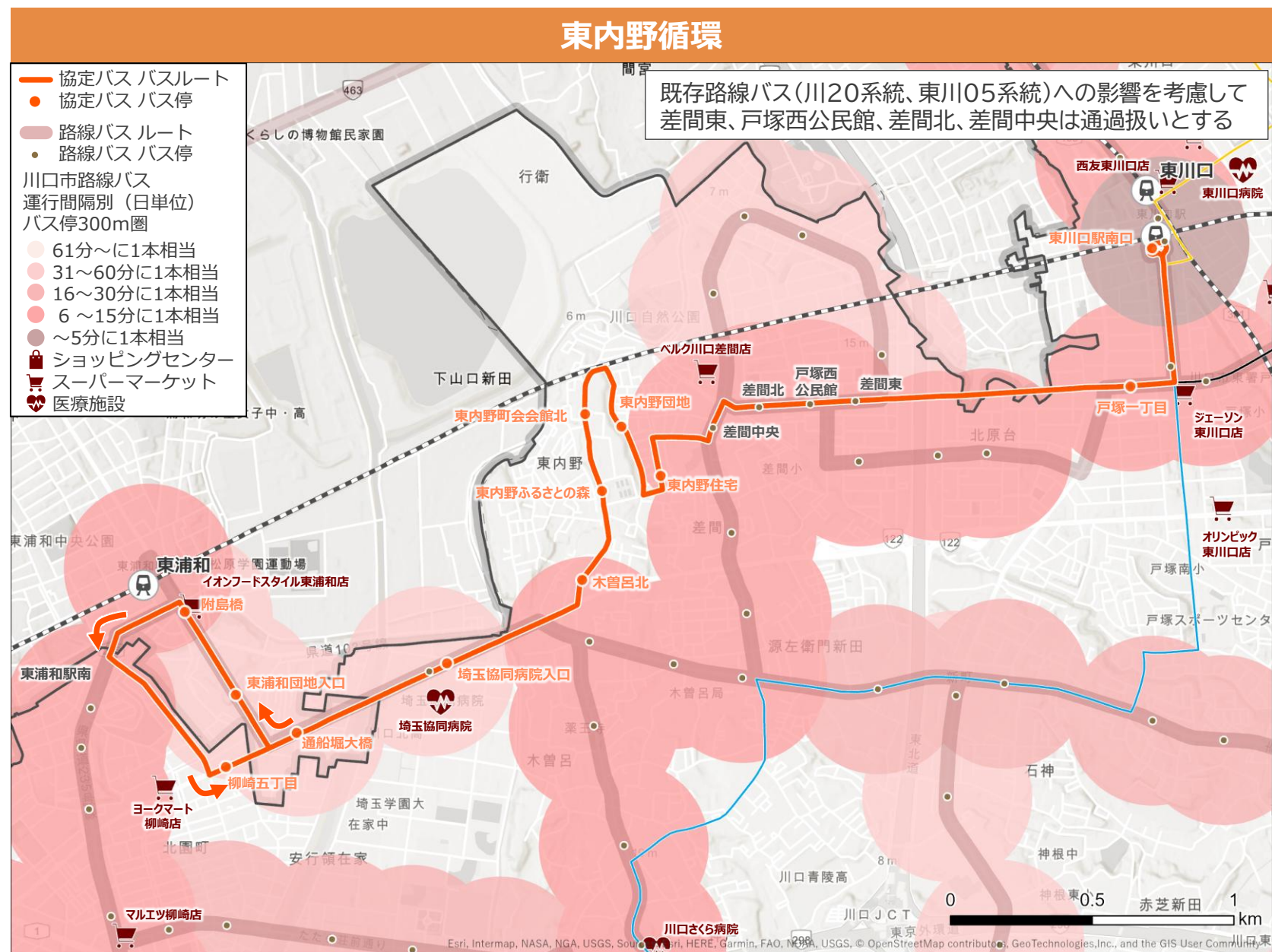
協定バスルート（案）の設定方針

- 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	運行間隔	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	60分	・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	70分	・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	70分	・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	前野宿線 (川口市立医療センター ~ 西沼) 往路：6.21km、復路：5.81km	70分	・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。
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) 14.48km	70分	・運行拠点となる東川口駅と安行地区を結ぶ路線。 ・上記の設定方針のうち、①⑤の要件を満たさないが、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。

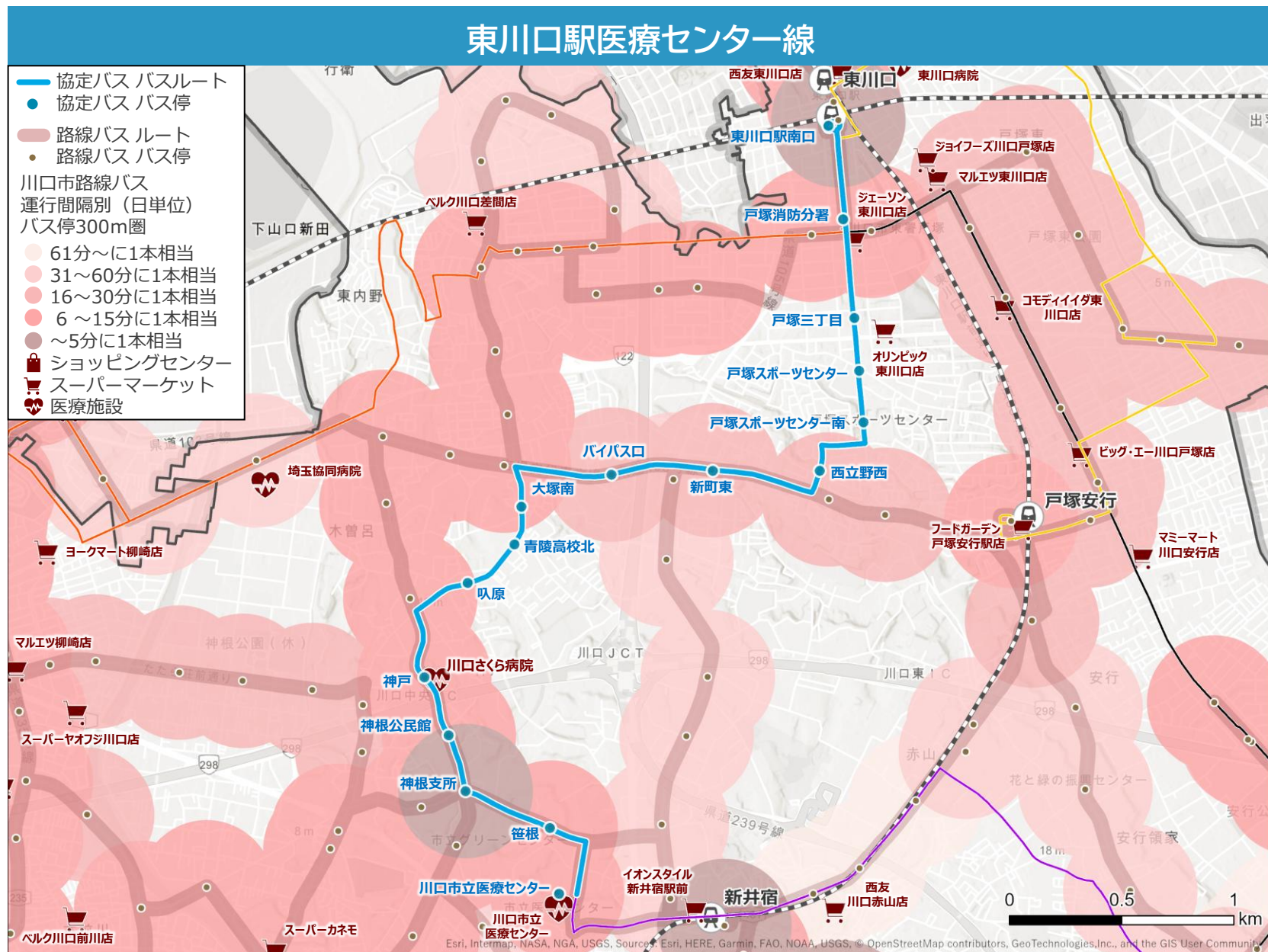
議題3. 協定バス運行開始について

(4) 個別ルート図 (東内野循環)



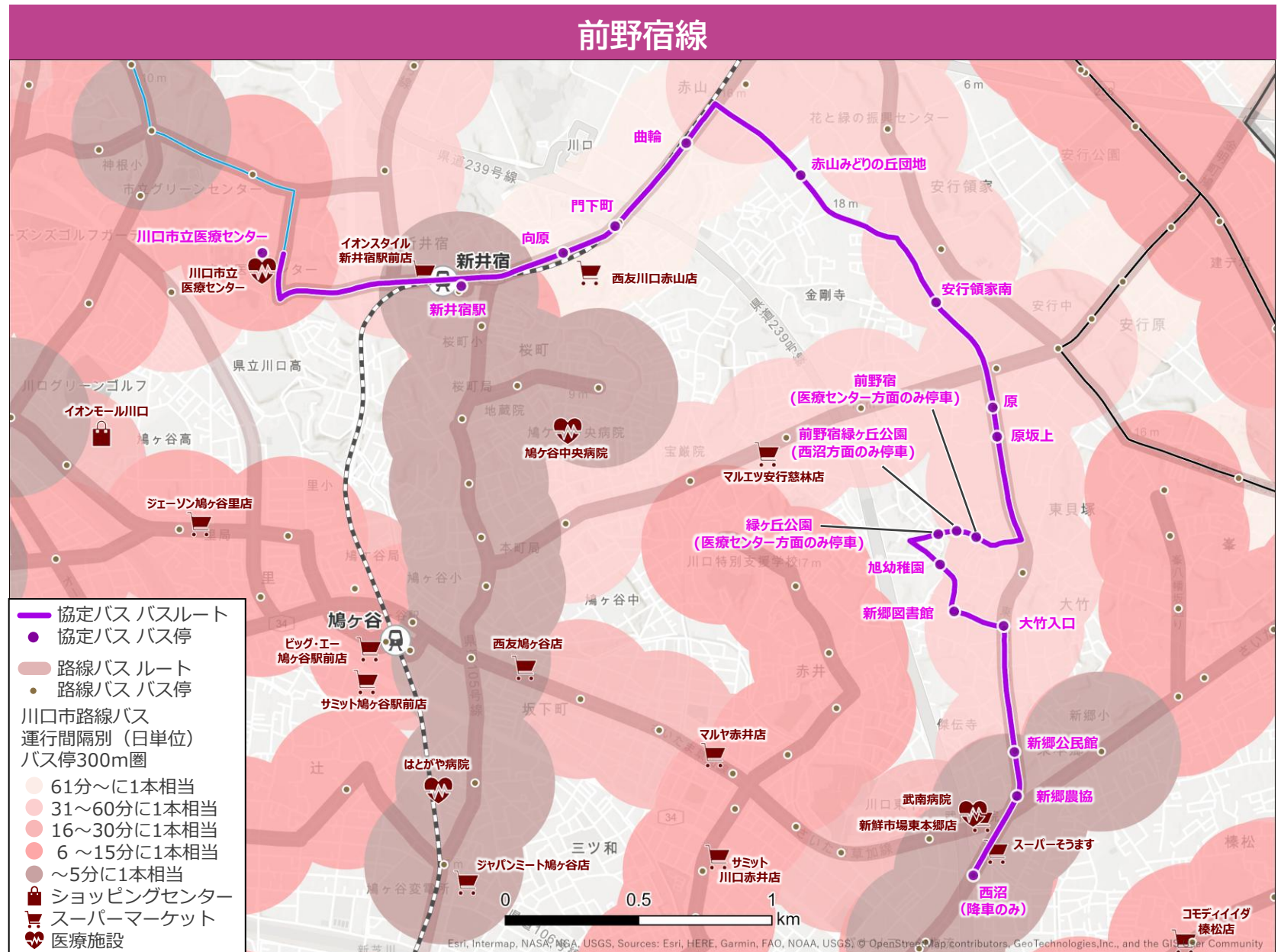
議題3. 協定バス運行開始について

(4) 個別ルート図 (東川口駅医療センター線)



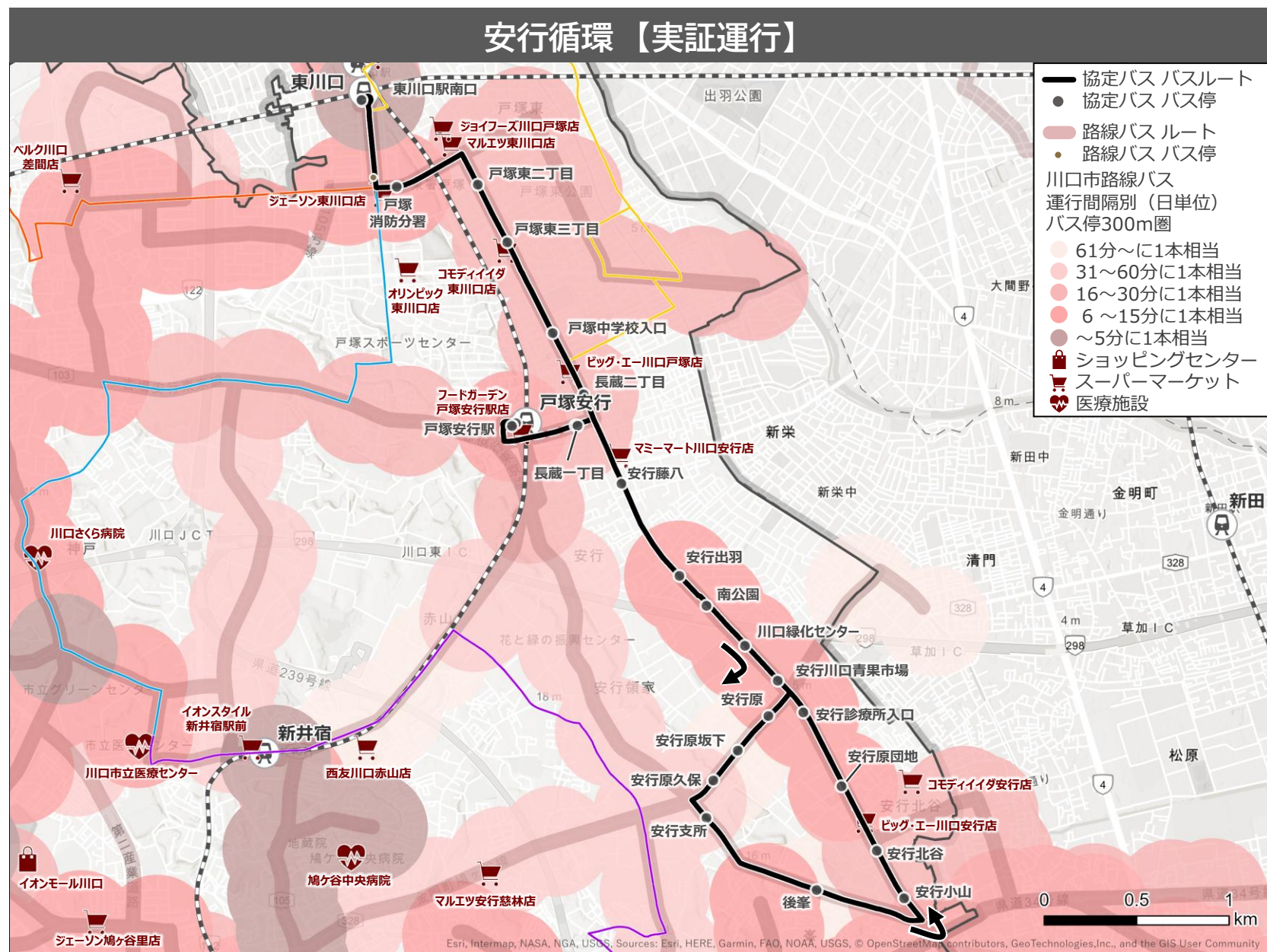
議題3. 協定バス運行開始について

(4) 個別ルート図（前野宿線）



議題3. 協定バス運行開始について

(4) 個別ルート図（安行循環：実証運行）



議題3. 協定バス運行開始について

(5) 協定バスの評価について

①評価方針

- 協定バスについては、評価指標を継続的にモニタリングして運行状況の評価を行う。
- 評価結果をもとに、運行方法の見直しや事業継続の判断を実施する。
- 協定バスの運行計画を見直す場合は、「川口市コミュニティバス再編基本方針」（2ページ参照）や「協定バスルートの設定方針」（3ページ参照）で示した方針から大きく逸脱しないことを前提として検討を実施する。

②評価指標

- 協定バスのモニタリングをする評価指標（案）として以下の5項目を設定し、運行状況を継続的に評価する。
- 評価指標（案）の目標値は、1年目の実績を踏まえて2年目以降に設定する。

▼協定バスのモニタリングをする評価指標（案）

モニタリングする評価指標(案)		ねらい
乗降人数	1便あたりの輸送人員(1か月あたり)	協定バスの取組全体の評価 ⇒ 運行ダイヤ・使用車両の妥当性評価
	1日あたりの輸送人員(1か月あたり)	(現行コミュバスと協定バスが同一停留所の場合)経年比較 ⇒ 協定バス事業全体の妥当性評価
	停留所別、時間帯別輸送人員(OD)	利用傾向の把握 ⇒ 運行ダイヤ・停留所等の見直し評価
収支率	収支率(収入÷運行経費※×100)	事業の費用効率性を路線別に評価
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	⇒ 運行ダイヤ・停留所等の見直し評価 ⇒ 地域の実状に応じてダウンサイジング化等の運行方法見直しを検討

※収支率の算出に用いる運行経費は、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

その他

- 利用者目線の指標（満足度等）は、モニタリングする評価指標に含めないが、必要に応じて住民や利用者の意見を把握する。
- 協定バス運行によるアクセス圏域や圏域人口の変化については、協定バス運行による影響を把握するとともに、ルート見直しや運行間隔見直し等の再編が実施される場合にその都度確認を行う。

議題3. 協定バス運行開始について

(6) 安行循環（実証運行路線）の運行継続の判断について

- 「安行循環」については、前ページの評価指標のうち下記3項目を「運行継続を判断する評価指標」と設定して評価する。
- 評価指標の目標値は、1年目の実績を踏まえて、2年目以降に設定する。
- 運行継続の判断については、運行開始から概ね2年間の運行状況を評価し、3年目以降に実施する。

▼安行循環の運行継続を判断する評価指標（案）

評価指標（案）		評価指標のねらい
乗降人数	1便あたりの輸送人員 （1か月あたり）	協定バスの取組全体の評価 ⇒ 運行ダイヤ・使用車両の妥当性評価
収支率	収支率（収入÷運行経費※×100）	事業の費用効率性を路線別に評価 ⇒ 運行ダイヤ・停留所等の見直し評価 ⇒ 地域の実状に応じてダウンサイジング化等の運行方法見直しを検討
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	

※収支率の算出に用いる運行経費は、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

▼安行循環の運行継続判断フロー

