

令和8年度 第1回 川口市地域公共交通協議会

日 時：令和8年7月14日（火） 10:00～11:45

場 所：川口市役所 第二本庁舎（2601B 会議室）

議 事：【協議事項】

議題1「川口市地域公共交通協議会の設置について」

議題2「地域公共交通計画の策定について」

【報告事項】

議題3「協定バスの運行開始について」

1 開会

- ・開会の宣言がなされた。

2 議題

(1) 議題1「川口市地域公共交通協議会の設置について」

- ・事務局より資料の説明がなされた後、会長および副会長の選出が行われ、会長として吉田委員、副会長として菊池委員が選任された。

(2) 議題2「地域公共交通計画の策定について」

- ・事務局より資料の説明がなされた後、質疑応答が行われた。

【会長】

事務局より説明をいただいた。課題のまとめや交通モードの階層分け、取組方針の素案について、皆さまからご意見を伺いたい。

【市民公募委員】

補完交通について伺う。民間から様々なモビリティサービスが提供され始めている中で、民間からアイデアを募るといった動きは考えているか。

【事務局】

補完交通の1つとして可能性は大きいと考えている。提案募集型のような形で募り、マッチしたものを共創していくことは選択肢として十分にある。他自治体の先行事例も参考にしながら検討を進めたい。

【会長】

小田原市等でも民間提案制度を取り入れている事例がある。次回協議する素案の作成に向けて、具体的な事業メニューを検討する際に盛り込んでいただくということでよいか。

【事務局】

対象や規模などを含め調整し、次回協議会にて示したい。

【市民公募委員】

4点質問する。1点目、資料5ページの「公共交通のカバー圏域」と9ページの「公共交通施設への近接性」が分けて記載されているが、その意図や違いは何か。

【事務局】

5ページは本市としての現状のカバー圏域（鉄道1km、バス300m）である。9ページは他自治体と比較するため、住宅・土地統計調査のデータ（500m圏内）を用いた参考資料である。本市として考えていくのは5ページのカバー圏域である。

【市民公募委員】

承知した。2点目、階層的な交通モードで路線バスは本数に応じて階層を分けているが、鉄道駅についても規模や乗降客数によって役割分担の考え方はあるか。

【事務局】

本計画のイメージにおいては、鉄道はあくまで一つの基幹交通として整理している。

【市職員】

補足する。市が別途策定中の立地適正化計画では、駅の規模・乗降客数等によって階層的に分けることも考えていきたいが、地域公共交通計画で定めている交通モードについては、階層的に分けずにイメージとして整理をしている。

【会長】

目標とする水準をどう設定するかによって、駅に階層性を付けるかどうかが変わってくる。現状の路線維持が第一であればあえて階層をつける必要はないかもしれないが、指標を検討する中で整理していきたい。

【事務局】

鉄道駅までのアクセス圏の指標について、川口駅のみを対象とするか周辺駅も含めるか等、次回協議会に向けて整理させていただく。

【市民公募委員】

3 点目、取り組み方針の 1 に「持続可能な」とあるが、これは計画の 5 年間での持続可能性を目指すのか、20 年、30 年先を見据えた上での 5 年間という意味か。

【事務局】

現状の公共交通サービスのレベルが、今後 20 年、30 年続いていくことが願いだが、計画期間は 5 年間であるため、5 年間でできることを行い、見直しの時期に新たな課題に対応してアップデートしていく形にできればと考えている。

【市民公募委員】

私もその考えに賛同する。最後にもう 1 点、シェアサイクルの普及促進に関連して、本協議会のメンバーにシェアサイクル事業者を含めることは考えられるか。

【事務局】

現状は主な公共交通事業者にお集まりいただいているが、要綱上、必要に応じて参加いただくことは可能であるため、議論の進捗状況によっては検討したい。

【会長】

和光市では委員として入っていただいている事例もあるため検討いただきたい。また、取り組み方針の中に「補完交通」としてタクシーの位置付けが入っていないようだが、含めておいた方が良いのではないか。

【事務局】

補完交通として整理しているため、取り組み方針においても当然選択肢の 1 つになる。次回に向けて反映させたい。

【会長】

バス事業者の皆様に対して、もう少しこういう点に踏み込んでほしい、配慮して素案を検討してほしいという内容があれば伺いたい。

【交通事業者委員】

今運行しているバスネットワークが維持できないことには新しいことに踏み出せないので、計画の骨子案の1番目が「持続可能なバスネットワークの構築」になっているのは非常に良いと思う。デマンドタクシーのような新しいモビリティを取り入れるのではなく、タクシーやシェアサイクルなど既存のモビリティをフル活用して非常にうまくいっている自治体もあるので、運転手不足が深刻な今、骨子案としては、新しいモビリティを取り入れないこのままの形が良いかと思う。

なお、施策2(2)の「バス運転手の育成・確保支援」について、川口市外に所在する営業所が市内の路線を運行しているケースもある。対象範囲の整理にあたって、市外営業所の扱いに関する整理が難しい面もあるので、そこをどう割り切っていくかが課題である。

【交通事業者委員】

運転手が定年まで勤められるよう働く環境の改善が必要である。休憩所の整備などは進めているが、道路環境については事業者の努力だけでは確保できない部分がある。松戸市でも方針の中に走行環境整備が入っており、本市においても「持続可能なバスネットワークの構築」の中に走行環境整備も含めた方が良いのではないかな。

【事務局】

地域公共交通計画ではなく、他の計画で環境整備を謳っている可能性がある。確認のうえ素案への反映を検討させていただく。

【会長】

道路環境は別計画が主軸で良いと思うが、公共交通の走行環境と強く連動するので、本計画の中にも関連した位置づけを置いておいた方が良い。内部の整理を含め次回協議会までに検討いただきたい。

【関係団体委員】

シェアサイクルは高齢者の健康増進という点から使えるのではないかな。90歳くらいでも健康で自転車に乗れる方はいる。ただし、シェアサイクルはスマートフォンの操作が分からないと使えない。高齢者はそこがハードルになるため、使い方が分かりやすくなるような手立てがあると良いのではないかな。

【事務局】

スマートフォンを持たないと使えないという前提があるため、どの段階から操作をお伝えするかのレベル感はあるが、シェアサイクル事業者や福祉部局等と連携して分かりやすい案内ができるかどうか検討したい。

【会長】

金沢市でのシェアサイクル部会でも、利用者への安全啓発と利用促進に向けた広報活動をどう行うかが議題となっている。安全啓発及び広報活動の両輪で進めていくことで、都市交通のツールとして機能してくると思うので、他都市の事例も含めて素案作成に向けて整理していただきたい。

【関係行政機関委員】

計画の 5 年間で、都市計画道路の新規開通や拡幅等の改良が見込まれる。そうした新規路線へバス路線を転換する等の方針を盛り込む考えはあるか。新しい道路を活用することでバス運転手の負担軽減にもなる。

また、川口駅前などの古い交通規制について、警察としても不要な規制を見直し交通円滑化を図ることを考えている。現在の道路や規制のみで考える傾向があるが、将来の道路整備や交通規制の緩和も含めた上で計画を考えるのはどうか。

【事務局】

大型車規制などが解除され運行時間の短縮が図れるのであれば、新たなルート設定は大いに考えられる。バス事業者や警察署と相談しながら、道路ネットワークの進捗に合わせて検討していきたい。

【会長】

非常に重要な指摘である。計画期間に見込まれる新たな道路ネットワークを計画に書き込み、そこに向けてバス路線をどう調整していくかを含めておくのは良いことだと思う。

【副会長】

どの地域のどういう人たちがどの公共交通機関を使うのか、空間的な考え方を含めた方が良い。現状でも川口市は公共交通が充実しているが、例えば埼玉高速鉄道沿線の方が JR や東武線を利用している現状がある中で、その方々がどのように鉄道を利用していくのか等、空間的な位置づけを明確にして計画に盛り込んだ方が良いのではないかな。

【事務局】

立地適正化計画等との兼ね合いもある。基幹交通、準基幹交通、補完交通は市内のどの地域にも当てはまると思うので、合わせてどう整理できるか検討する。

【副会長】

例えばシェアサイクルのポートが鉄道駅から遠いところにある場合、それは誰のためでどこに行くための手段なのか、モビリティハブがあったとしてそれはどこに行くための手段なのか、空間的な位置

づけを少し考えた方が良い。

【会長】

16 ページの階層は、現状の運行で 1 時間に 2 本以上ある路線を基幹交通としており、現状の交通で大部分がカバーできている前提に立っているため、一見問題がないように見えてしまう。しかし、川口駅周辺、鳩ヶ谷周辺、戸塚周辺、東川口周辺等で生活圏が全く違う。エリアごとに分けて評価すると、使える交通手段や生活圏が異なり、課題の解像度が上がってくる可能性がある。

【事務局】

地域によって利用状況が異なることは承知している。エリア別の分析についても次回協議会に向けて検討する。

【関係行政機関委員】

高齢化の状況について、シェアサイクルは若い方には利用できると思うが、川口市の高齢化率はどれくらいか。高齢者が多いのであれば高齢者対策が必要である。エリアごとに見て、高齢者が多ければシェアサイクルよりも福祉車両を導入するなど、エリア別・年齢別のマトリクスで状況に応じた対策を提案していくと良いのではないか。

【市職員】

川口市の高齢化率は現在約 23%だが、2040 年頃には 28%となり、特に後期高齢者が増える見込みである。現在福祉部としても、特別養護老人ホーム等の送迎車の空き時間を活用した移動支援が地域でできないか検討を始めている。今回の計画の中でも位置づけていただければ、より一層福祉と交通の連携が図れると考えている。

【関係団体委員】

高齢者の健康状態には個人差がある。90 歳まで健康で自転車に乗れる方もいれば、75 歳以上で足腰が弱くなる方もおり、極端に分かれるため一律に色分けすることはできない。外出機会を作り地域との繋がりを持つためにも、シェアサイクルの活用等を含めて進めていただきたい。

【市民公募委員】

シェアサイクルの安全性確保について情報提供である。札幌市では、一部の自転車に高度な GPS を搭載し、歩道や車道の走行状況、急ブレーキの箇所を把握して安全対策に活用している事例がある。既存のシェアサイクルの安全確保に向けたデータ活用に取り組んでいる自治体もあるので参考になるかと思う。

【会長】

シェアサイクル業界では安全への関心が高く、データを活用した分析や提案を行っているというところから、そのような取り組みも参考にしたい。

【会長】

本日協議した内容について、改めて整理する。

基本方針や課題、取組方針についての否定的な意見はなかった。

一方で、課題については地域ごとの充足・不足点について詳細に分析していく必要があるのではないかとといった指摘があった。

また、「公共交通と連携する移動の選択肢」というところで、「シェアサイクルの安全性や使い方について」、「補完交通としてのタクシーの活用や民間提案制度の導入」「持続可能なバスネットワークの構築に向けた走行環境整備」等のご意見をいただいた。

これらの意見を踏まえ、17 ページの骨子案をベースとして具体施策検討やエリア別分析の深掘りを事務局の方で進めていただきたい。

また個人的な意見だが、川口駅のバスターミナル（4 番・5 番乗り場）の案内が分かりにくく迷っている方を見かけた。どこにどのバスが走っているかパッと分かりにくい構造が公共交通のハードルになっている可能性があるため、身近な駅での分かりやすい案内など地道な手立ても検討していただけると嬉しい。

（３） 議題３「協定バスの運行開始について」

- ・事務局より資料の説明がなされた後、質疑応答が行われた。

【交通事業者委員】

定期的な運行評価と見直しについて。

協定バスの運行に向けて、机上で検討した所要時間をもとに現場と協議・調整を行った結果、今回の運行形態に落ち着いた。

運行内容の評価や見直しに向けては、定時性の向上や安全な運行ができるよう、定期的に現場の意見を吸い上げる場を設けていただきたい。

【事務局】

協定バスの運行が 10 月からのため、評価と見直しは次年度以降になると思われるが、新たに設置したバス部会において定期的に議論できればと思っている。

【交通事業者委員】

現場の運転手から走りやすさや時間帯による交通状況の違いなど様々な意見をいただき、会社にはフィードバックして調整していただいた。運転手不足が大きな課題であるならば、トイレ休憩の確保など、現場で働く人たちが無理なく走れるダイヤ編成をしていただきたい。現場の意見をフィードバックし、運転手も利用者もより良く利用できる環境を作っていただきたい。

【事務局】

引き続き情報をご提供いただき、ご議論できればと思っている。

【市民公募委員】

昨年、コミュニティバスが運行されなくなる地域の路線バスについて、蕨・東浦和方面（蕨 05、東浦和 11）の経路変更や増発の要望が出ていたが、その後の検討状況はどうなっているか。

【事務局】

その 2 系統については国際興業に依頼をしており、現在検討していただいている途中である。結果が分かり次第ご報告する。

【会長】

バスのダイヤ編成などは技術的な領域ではあるが、安定・安心して乗務していただくためには必要な議論である。新たに設置したバス部会で引き続き議論させていただきたい。

3 その他

- ・事務局から今後のスケジュールについて、報告した。
- ・閉会の挨拶を行った。

以上