

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時～

場所：川口市役所第二本庁舎 2601B大会議室

【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・・・・・・・・・・・・・・ 2

議題2 地域公共交通計画の策定について・・・・・・・・・・・・・・ 4

【報告事項】

議題3 協定バスの運行開始について・・・・・・・・・・・・・・ 20

議題 1. 川口市地域公共交通協議会の設置について

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化法）及び道路運送法に基づき、「川口市地域公共交通協議会」を設置し、「川口市地域公共交通計画」の策定及び実施に関する協議等を行う。
- 協議会の運営に必要な事項は、協議会が定める（活性化法第6条第9項）。
- 協議会の下に「バス部会」及び「運賃等協議部会」を設置し、各部会は、協議会へ結果報告を行う。
- 各部会の議決は、協議会の議決として取り扱う。

これまで

川口市交通体系将来構想
推進会議

- 川口市交通体系将来構想の進捗確認、取組の検討

推進会議へ
結果報告

バス部会

協議・議決

- 路線バス・コミュニティバス・協定バスの運行内容、サービス水準 など

計 画	川口市交通体系将来構想 (平成29年3月策定)
根 拠	市の要綱

移行

これから

川口市地域公共交通協議会
(法定協議会)

- 協議・議決 ● 地域公共交通計画の策定・変更・実施 など

協議会へ
結果報告

バス部会

協議・議決

- 路線バス・協定バスの運行内容、サービス水準 など

計 画	川口市地域公共交通計画 (令和8年度策定予定)
根 拠	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 道路運送法

協議会へ
結果報告

運賃等協議部会

協議・議決

- 道路運送法第9条第4項に基づく運賃 など

その他

「川口市交通体系将来構想推進会議」及び「川口市交通体系将来構想」は、川口市地域公共交通協議会への移行をもって発展的解消を図ります。

議題1. 川口市地域公共交通協議会の設置について

▼川口市地域公共交通協議会の進め方

第1回

令和8年7月14日(火)
開催

川口市地域公共交通計画（骨子案）に関する協議

- 川口市地域公共交通協議会の設置
- 川口市の現状と課題の整理
- 川口市地域公共交通計画の骨子案

第2回

令和8年10月19日(月)
午後2時～開催予定

川口市地域公共交通計画（素案）に関する協議

- 計画素案説明
- 計画の目標、目標達成のための施策・事業、計画達成状況の評価方針（数値目標等）

パブリックコメント（令和8年12月実施予定）

第3回

令和9年2月8日(月)
開催予定（時間未定）

川口市地域公共交通計画に関する最終協議

議題2. 地域公共交通計画の策定について

(1) 地域公共交通計画の目的・位置づけ

地域公共交通計画とは

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域にとって望ましい公共交通サービスの持続可能な提供を確保するため、公共交通の現状・課題、基本方針、目標、実施事業、評価方法等を定める計画。

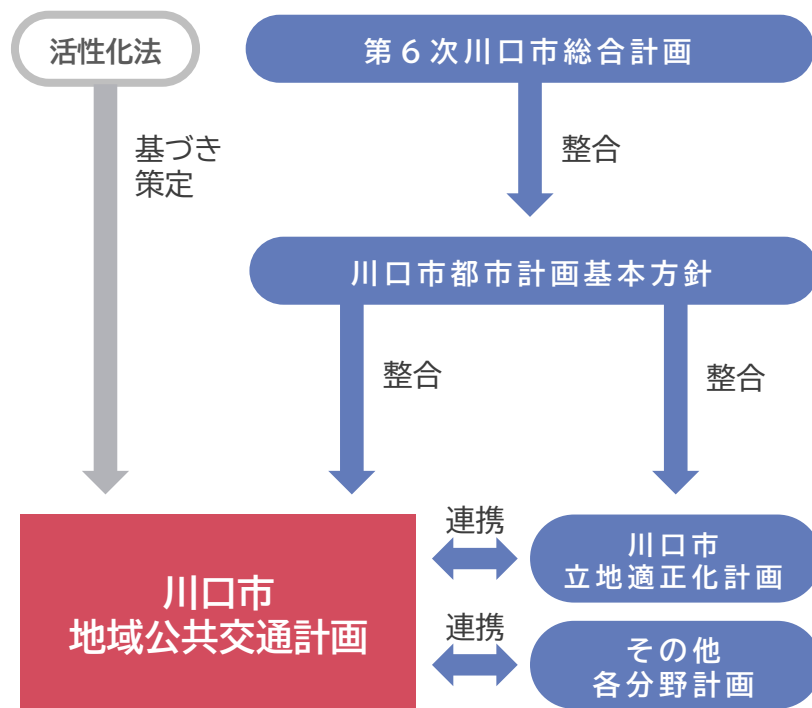
策定の目的

本市の公共交通を取り巻く状況や市民ニーズを踏まえ、鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の役割を整理し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るため策定。

▼地域公共交通計画の法定記載事項

記載事項	概 要
基本方針	公共交通の役割や、取り組みの方向性を定める。
区 域	川口市全域
期 間	令和9年度から令和13年度まで（5年間）
目 標	基本方針に即し、目標を設定する。
事業の内容	鉄道、バス、地域の移動資源等に関する取組方針と具体的な施策の体系を整理する。
達成状況の評価	施策の達成状況の評価方法と、見直しの方針を定める。
その他	その他、記載すべき事項を記載する。 （立地適正化計画との連携等について記載予定）

▼地域公共交通計画の位置付けイメージ



議題2. 地域公共交通計画の策定について

(2) 現状について

公共交通等の状況

- 鉄道は、JR京浜東北線・武蔵野線と埼玉高速鉄道線が整備されている。
- 路線バスは、国際興業と東武バスセントラルが、合わせて100系統以上運行している。
- 公共交通の補完手段として、シェアサイクルの有効性及び課題を実証実験により検証中である。

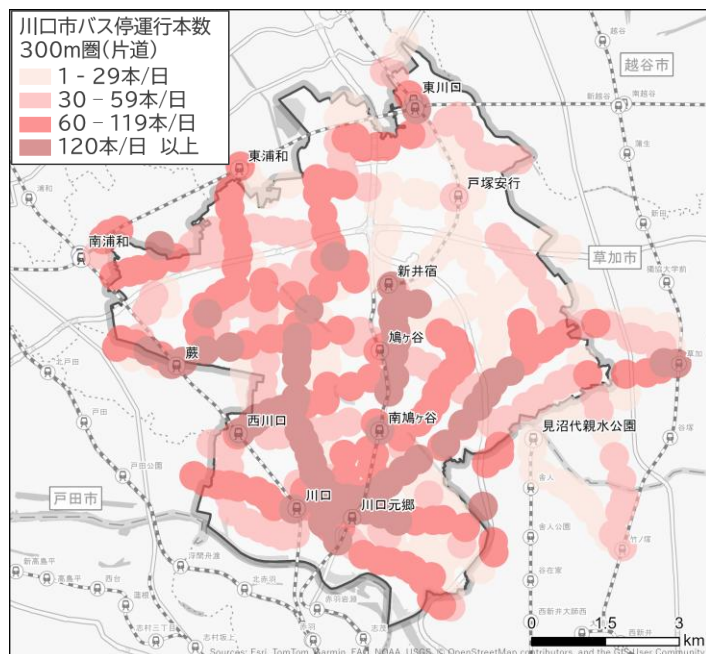
路線バスの運行本数

国では、公共交通のサービス水準が良好な路線バスの運行本数の目安として、30本/日・片道と示している。
市域の大部分においてサービス基準（30本/日以上）を充足しており、運行頻度が低い区域は概ね市街化調整区域となっている。

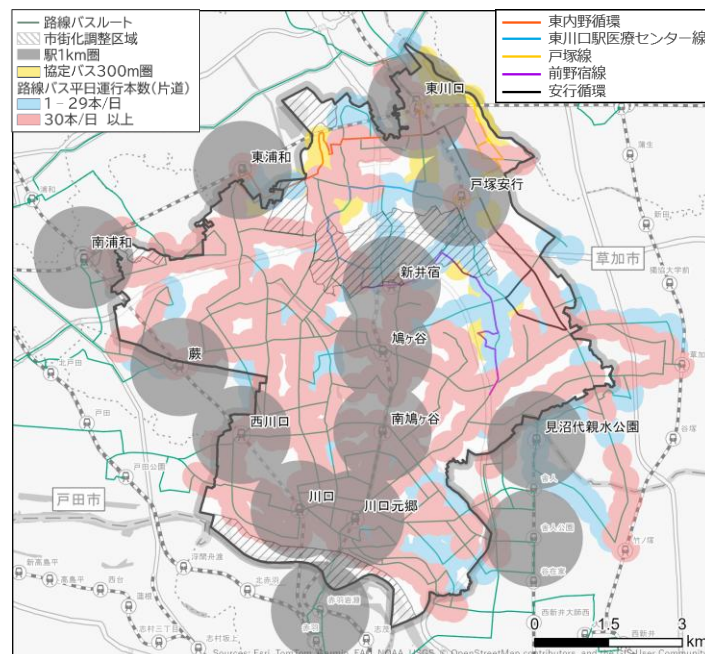
公共交通カバー圏域

国の公共交通空白の考え方を参考に、川口市では、鉄道駅1km圏内・バス停300m圏内のいずれにも該当しない地域を「公共交通空白地域」として整理しており、この考え方によると、川口市内に大きな交通空白地域は存在しない。

また、公共交通機関の人口カバー率は約95%であり、市域の大部分において良好な公共交通サービス水準を確保している。



▲川口市内の路線バス運行本数（平日）



▲川口市内の公共交通カバー圏（平日）

議題2. 地域公共交通計画の策定について

(2) 現状について

シェアサイクル実証実験

- 令和3年3月から令和9年9月末までの間、公共交通の補完・代替、災害時の交通の機能の維持等に資する新たな交通システムとしてのシェアサイクルの有効性・課題の検証のため、OpenStreet株式会社と協定を結び、実証実験を実施している。
- 令和8年6月末現在、市内には全300ポートがあり、その約3分の1が公有地、3分の2が民有地となっている。

▼公有地ポート分類表

公有地(81)	ポート数
公園	42
本庁舎、支所	8
道路	6
スポーツセンター	4
公民館等	4
環境センター	3
河川	3
福祉施設	2
グリーンセンター	1
バス折り返し場	1
リリア	1
医療センター	1
市営住宅	1
市営駐輪場	1
オートレース場	1
緑化センター	1
図書館	1

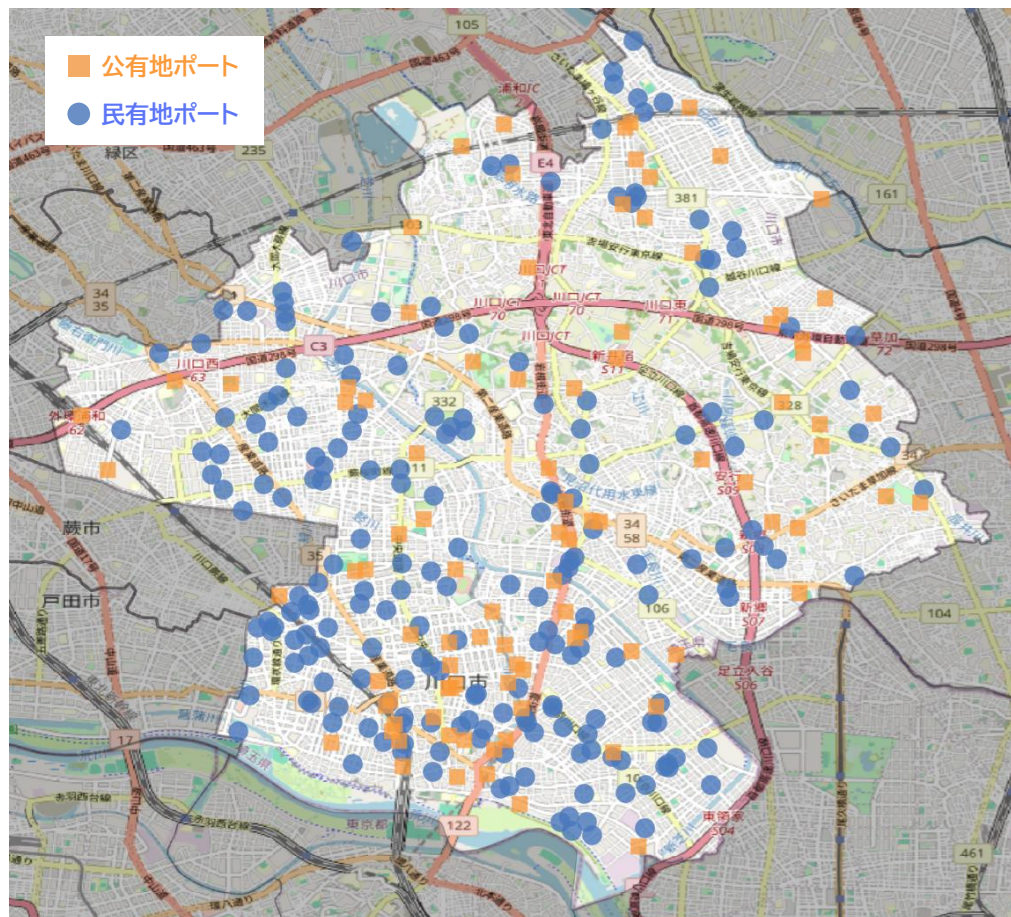
県有地(11)	ポート数
河川	8
道路	1
SKIPシティ	1
大久保浄水場	1

国など(3)	ポート数
労働基準監督署	1
税務署	1
UR芝園団地	1

▼民有地ポート分類表

民有地(205)	ポート数
コンビニ	76
賃貸アパート	26
スーパーマーケット	13
信用金庫	13
駐車場	12
ショッピングモール	11
分譲マンション	6
パチンコ店	5
ドラッグストア	4
自転車店	4
公開空地	3
ホームセンター	2
ホテル	1
宗教施設	1
その他	28

▼川口市シェアサイクルポートの分布



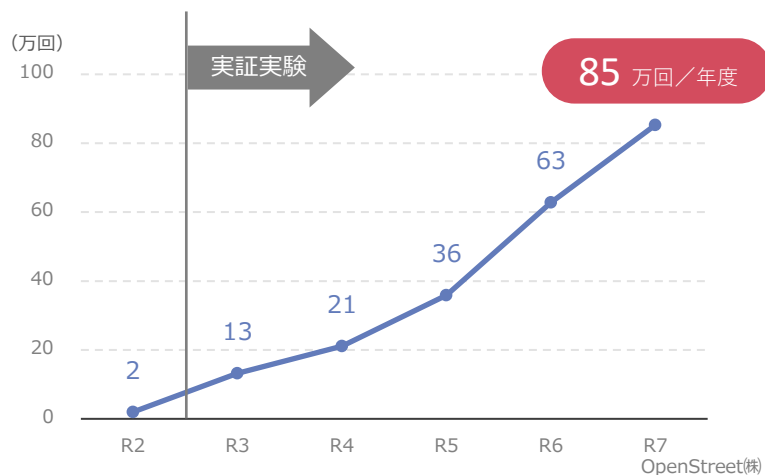
©OpenStreetMap contributorsを背景に、OpenStreet(株)提供のデータを基に都市交通対策課作成
R8.6月末現在

議題2. 地域公共交通計画の策定について

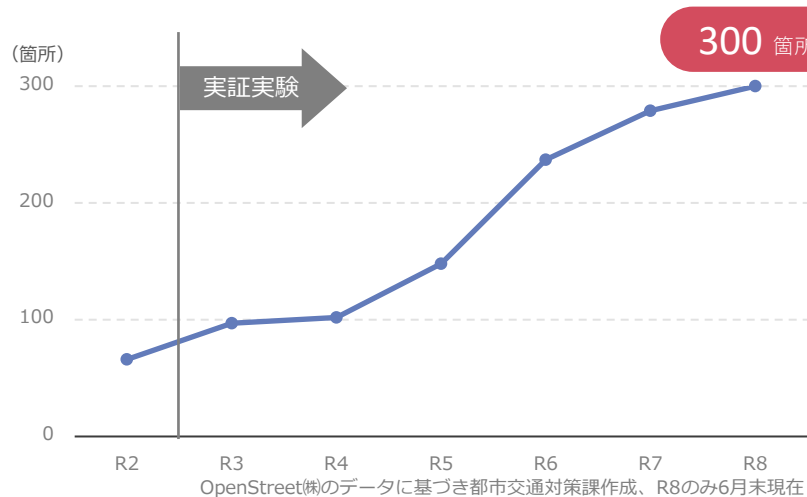
(2) 現状について

川口市のシェアサイクル

川口市のシェアサイクルの利用は一貫して増加傾向にあり、その約8割が駅周辺を起終点とした移動手段として利用されている。



▲川口市内シェアサイクル利用回数の推移



▲川口市内シェアサイクルポート数の推移

▼ポート数ランキング

順位	市区等	ポート数
1	足立区	309
2	川口市	300
3	江戸川区	248
4	板橋区	241
	世田谷区	241
6	八王子市	231
7	松戸市	223
8	練馬区	221
9	藤沢市	207
10	千葉市中央区	202
11	尼崎市	189
12	千葉市美浜区	181
13	船橋市	179
14	豊中市	176
15	町田市	174
16	朝霞市	159
17	府中市	156
18	葛飾区	152
19	東大阪市	151
20	所沢市	146
26	草加市	118
32	戸田市	103
37	さいたま市大宮区	98
46	越谷市	88
63	さいたま市浦和区	71
65	さいたま市南区	70
	さいたま市緑区	70
	さいたま市見沼区	70
69	さいたま市北区	69
77	さいたま市中央区	64
97	蕨市	54
108	さいたま市桜区	45
124	さいたま市岩槻区	38
131	さいたま市西区	34

▼ポート密度ランキング

順位	市区等	ポート密度 (kmあたり)
1	蕨市	10.6
2	台東区	9.6
3	朝霞市	8.8
4	千葉市美浜区	8.5
5	荒川区	8.4
6	墨田区	8.1
7	和光市	7.9
8	さいたま市大宮区	7.7
9	さいたま市中央区	7.6
10	志木市	7.5
11	板橋区	7.5
12	川崎市中原区	7.2
13	川崎市高津区	7.0
14	さいたま市浦和区	6.2
15	調布市	6.2
16	国立市	6.0
17	ふじみ野市	5.9
18	足立区	5.8
19	戸田市	5.7
20	川崎市幸区	5.6
25	さいたま市南区	5.1
28	川口市	4.9
38	草加市	4.3
42	さいたま市北区	4.1
84	さいたま市緑区	2.7
97	さいたま市桜区	2.4
104	さいたま市見沼区	2.3
163	越谷市	1.5
175	さいたま市西区	1.2
203	さいたま市岩槻区	0.8

出典：R8.6月末現在、OpenStreet(株)のデータに基づき都市交通対策課作成

※ HELLO CYCLING導入済み363市区等を対象として集計。政令市は行政区単位で計上。

※ ポート密度は、ポート数を可住地面積(km²)で除することにより算出。

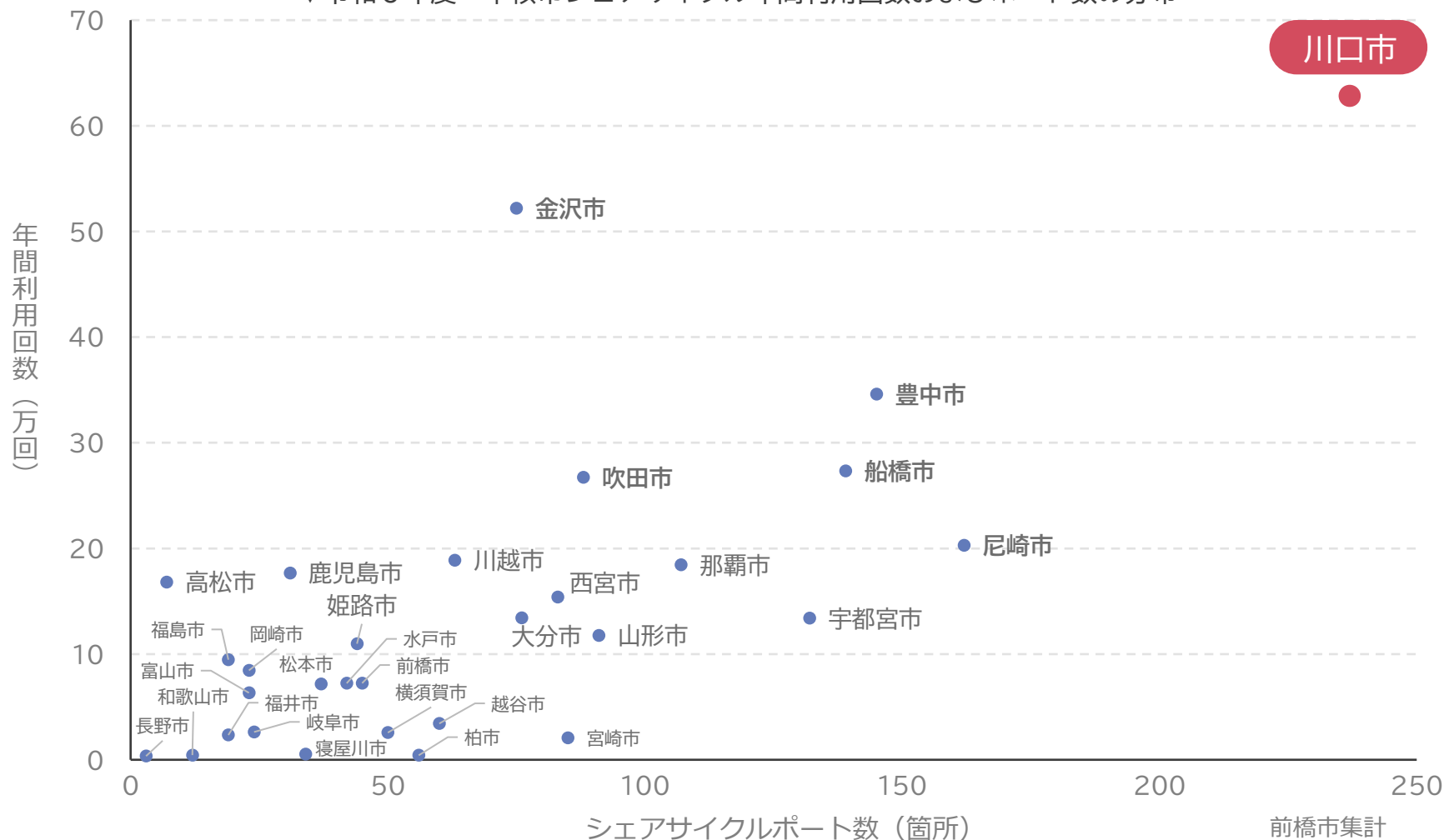
議題2. 地域公共交通計画の策定について

(2) 現状について

中核市のシェアサイクル

川口市は、中核市の中でもシェアサイクルの年間利用回数及びポート数が共に高い水準にある。

▼令和6年度 中核市シェアサイクル年間利用回数およびポート数の分布



議題2. 地域公共交通計画の策定について

(2) 現状について

公共交通施設への近接性

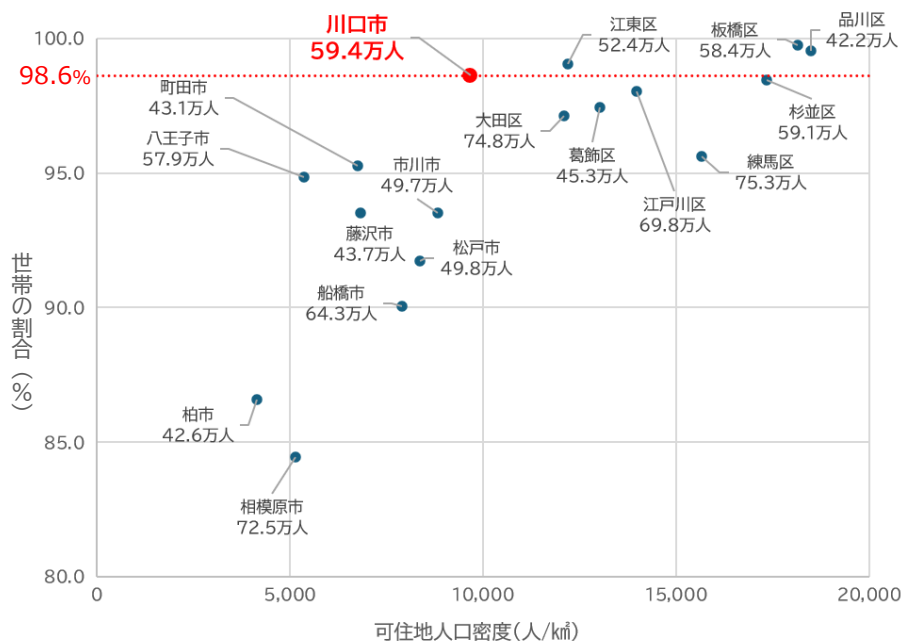
鉄道駅から1km未満又はバス停から500m未満のエリアに含まれる世帯の割合※について、総務省の「住宅・土地統計調査」に基づき整理。

本市の割合は98.6%であり、1都3県の人口規模が同程度の自治体や、隣接する自治体と比較しても高い水準にある。

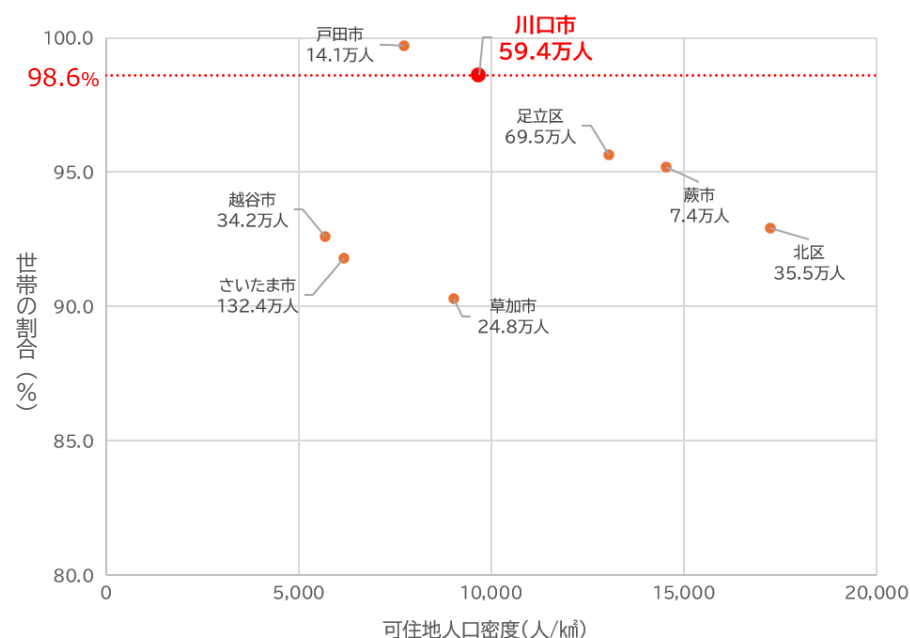
※ 鉄道駅・バス停への距離は、道路に沿った最短距離のことであり、直線距離ではない。

▼鉄道駅又はバス停に近接したエリアに含まれる世帯の割合

川口市と人口規模が同程度の自治体（人口40～80万人）との比較
※1都3県を対象。川口市に隣接する自治体（右図掲載）を除く。



川口市に隣接する自治体との比較



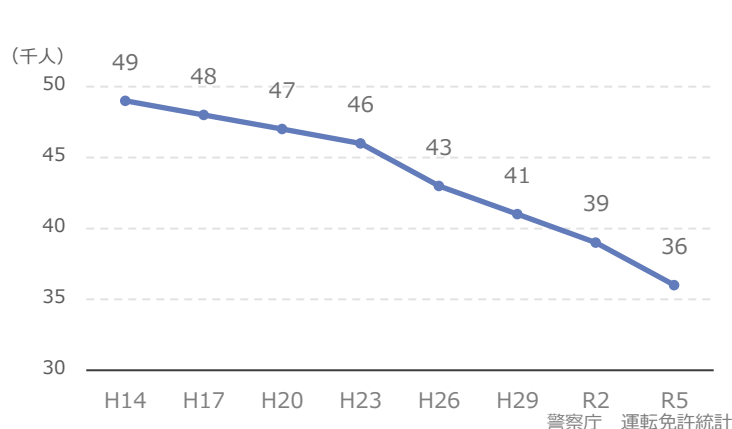
出典：令和5年住宅・土地統計調査
※併記している人口は、R2年度国勢調査結果

議題2. 地域公共交通計画の策定について

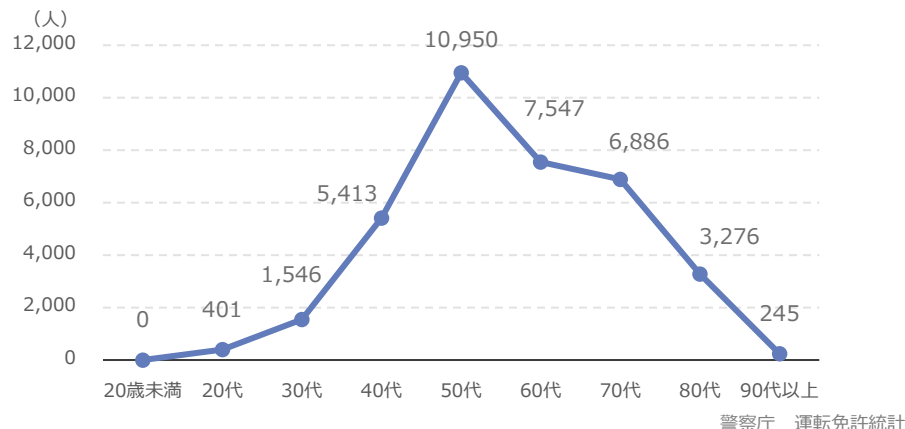
(3) 課題について

ア. バス運転手不足

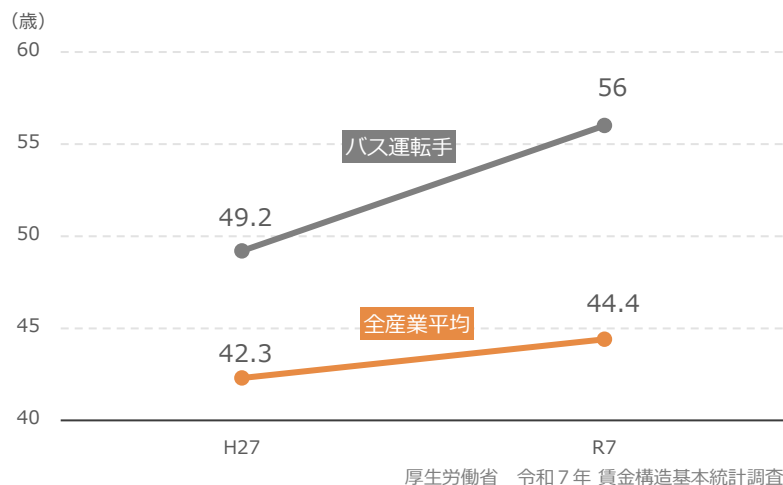
慢性的な運転手不足がかねてより課題となっているが、労働時間の厳格化（いわゆる2024年問題）により、**人員不足が顕在化**している。また、乗合バスの運転には2種免許が必要であることから、他業界よりも人材確保が難しく、平均年齢も全産業平均より高水準となっている。



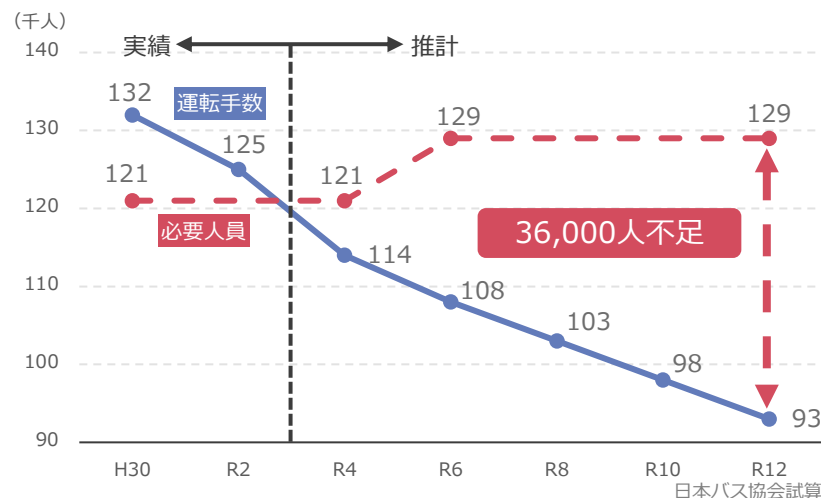
▲埼玉県の大型二種免許保有者数の推移



▲埼玉県の令和5年度大型二種免許保有者数



▲全国のバス運転手の平均年齢



▲全国のバス運転手の推移と今後の見込み

議題2. 地域公共交通計画の策定について

(3) 課題について

川口市内における路線バスの廃止・減便

廃止（令和6年以降）

【国際興業】

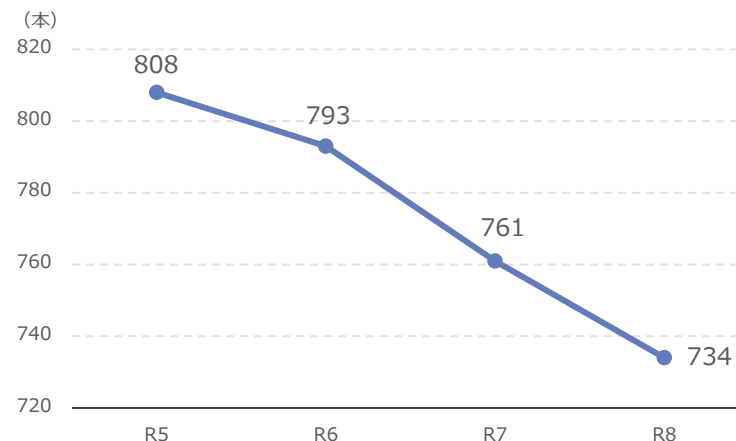
- 西川61系統（西川口駅西口～下笹目）
- 安80系統（新井宿駅～戸塚安行駅）

【東武バスセントラル】

- 川10系統（川口駅東口～新栄団地）
- 竹07系統（竹の塚駅西口～江戸袋循環）

減便

- 令和5年4月末日現在と令和8年4月末日現在の平日ダイヤを比較すると、約10%減便している。



▲川口駅を発車する路線バスの運行本数推移

周辺自治体でのコミュニティバスの廃止

廃止済み（令和6年以降）

- 足立区：12路線中、3路線廃止・1路線一部廃止
（国際興業、東武バスセントラル、日立自動車交通、新日本観光自動車）
- 朝霞市：4路線中、1路線廃止
（国際興業）【他事業者によるワゴン型輸送に切り替え】

課題1

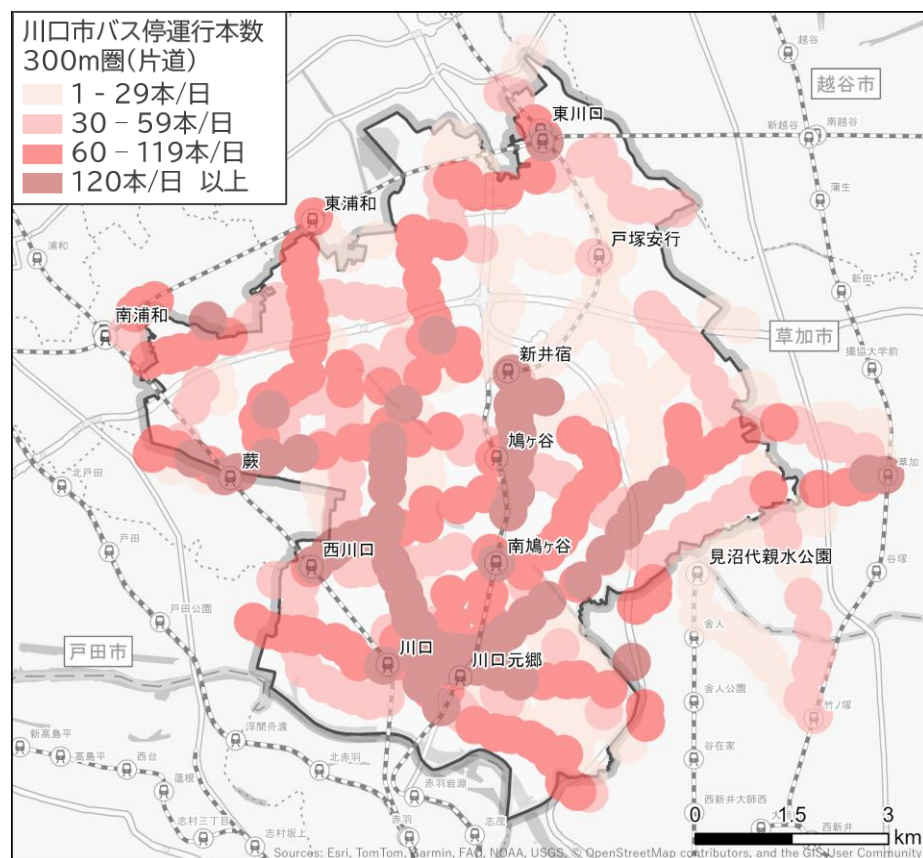
バス事業の担い手不足

議題2. 地域公共交通計画の策定について

(3) 課題について

イ. バスネットワーク

市内の路線バスサービスはＪＲ駅を中心とした運行となっており、特に川口駅や西川口駅、蕨駅周辺で運行本数が多くなっている。一方で北東部の戸塚地区や安行地区などでは路線バスの運行本数が特に少ない状況となっている。



▲川口市内のバスサービスカバー圏（平日）

課題2

路線バスの運行が
困難な地域がある

議題2. 地域公共交通計画の策定について

(3) 課題について

ウ. 公共交通利用者の意見・要望への対応

川口市内における持続可能な公共交通ネットワークを実現するための基礎資料として、アンケート調査を実施した。

- ◆ 実施期間 令和6年7月18日(木)～8月9日(金)
- ◆ 対象者 川口市の住民登録者5,000人(15歳以上)
- ◆ 調査方法 郵送配布、郵送又はインターネットによる回答
- ◆ 回収数 1,584件(回収率:31.7%)

【主な意見・要望】

- ▶ 行きたい場所までの運行がないので不便に感じる
- ▶ 日常生活が困らないように、移動手段が整っていると嬉しい
- ▶ 乗り降りが低いノンステップバスはありがたい
- ▶ 運賃が上がっても良いがサービスレベルを上げてほしい
- ▶ バスロケを導入してほしい
- ▶ 後期高齢者への無料パスの発行してほしい
- ▶ 車イス利用者に配慮してほしい

課題3

個別の移動ニーズへの対応

課題4

公共交通利用のハードル

議題2. 地域公共交通計画の策定について

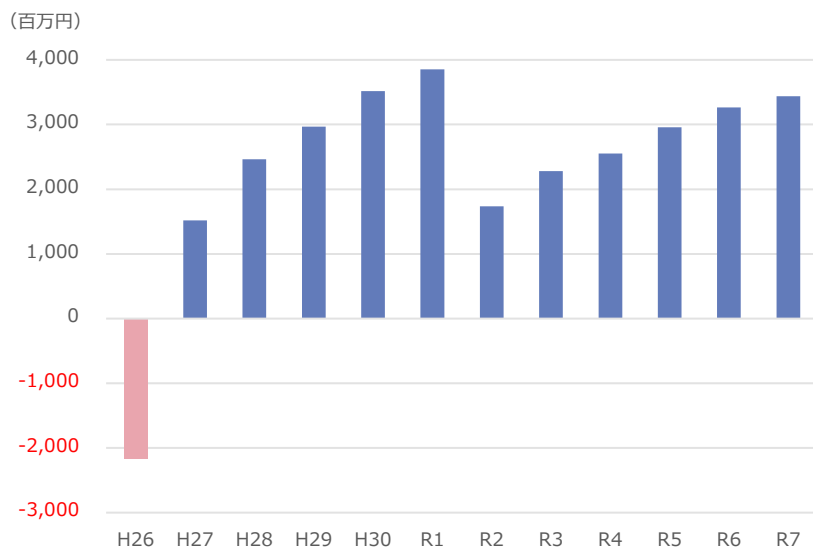
(3) 課題について

工. 埼玉高速鉄道

- 埼玉高速鉄道株式会社は、埼玉県・川口市・さいたま市を主な株主とする第三セクターとして設立。
- 赤羽岩淵から浦和美園を結ぶ路線として平成13年3月に開業し、東京メトロ南北線・東急線・相鉄線と直通運転を行っており、川口市内には6駅存在する。

経営状況

- 開業当初から乗車人員が需要予測を下回り、苦しい経営が続いていたことから、埼玉県・川口市・さいたま市は、追加出資や運営資金不足への補助等を中心とした支援を行った。
- しかしながら、経営自立の達成は困難と見込まれる状況となったことから、平成26年10月に事業有利子負債の縮減や償還期限の延長等を柱とする事業再生ADR手続きの申請を行い、令和9年度までを期間として抜本的な経営再構築を進めることとした。
- 事業再生ADR実施後は、経営の安定化に加え、輸送人員の増加もあり、営業利益・経常利益ともに11期連続の黒字を達成している。
- 開業から25年が経過するため、今後、鉄道施設・設備の更新や維持修繕が増加するとともに、車両の大規模修繕等への対応が必要となる。



▲ 経常利益の推移

課題5

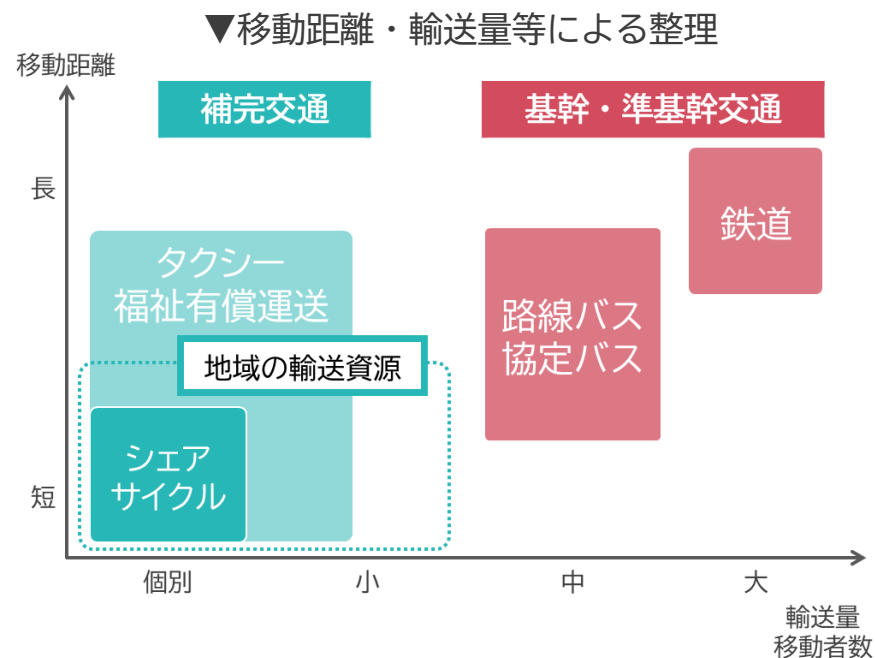
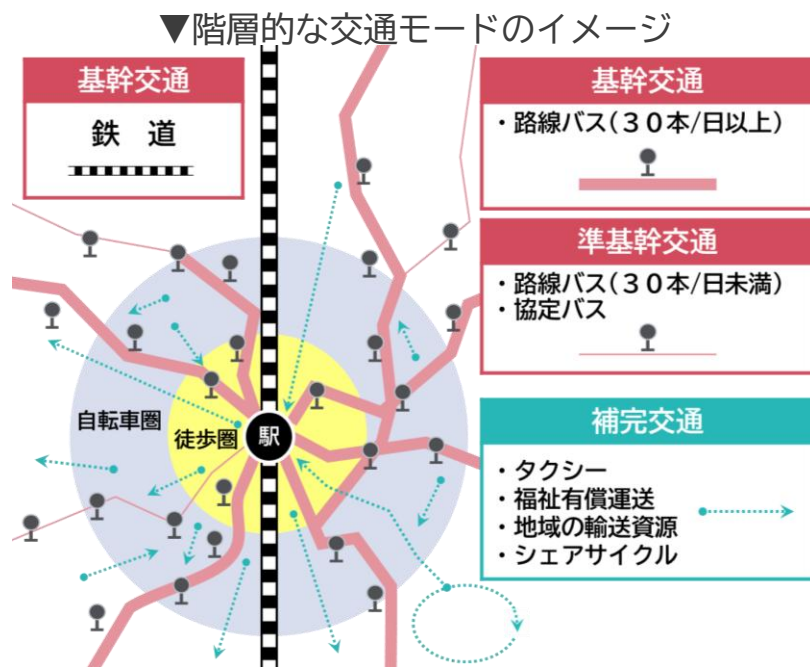
埼玉高速鉄道の経営安定化の維持

課題のまとめ

- 将来にわたって、良好な公共交通サービス水準を維持・確保するための最優先事項として、バス運転手不足への対応を図る必要がある。
- 一方で、利用者アンケートの結果から、既存の公共交通では対応が難しい移動ニーズが存在することも事実であり、これらへのニーズには、タクシーやシェアサイクル等が対応しているが、バリアフリー性や運賃等の観点から、利用に困り感のある方が一定数存在する。
- バス運転手不足や収支状況を踏まえると、市民の移動ニーズに公共交通がすべて対応することは困難であることから、公共交通事業者以外の新たな担い手を発掘する必要がある。
- 埼玉高速鉄道の事業再生ADR期間終了後も経営安定化の維持を図るためには、利用促進が必要となる。

議題2. 地域公共交通計画の策定について

川口市における階層的な交通モードの考え方



- 市内の公共交通サービスレベルは良好な水準を確保していることから、鉄道・路線バス(30本/日以上)を「基幹交通」として定め、多くの方の移動を支える役割を担うものとする。
- 路線バス(30本/日未満)・協定バスを「準基幹交通」として定め、主に日中の買い物や通院をはじめとした「くらしの足」としての役割を担うものとする。
- 川口市で提供されている基幹・準基幹交通以外のタクシーやシェアサイクル等を「補完交通」として定め、多様な移動ニーズに対応するものとする。
- また、公共交通の利用に困り感のある方への移動支援や新たに地域の輸送資源を「補完交通」として活用することで、さらなる利便性向上を目指すものとする。

川口市地域公共交通計画（基本方針及び骨子案）

基本方針

- ① 持続可能な公共交通サービスの確保
- ② みんなで支える多様な移動手段の展開
- ③ まちづくりとの連携による公共交通施策の推進

川口市地域公共交通計画＜骨子案＞

課 題	取組方針	施 策（現時点の想定）
課題1 バス事業の担い手不足 - 路線バスの運転に必要な大型二種免許の取得者の減少や、免許保有者の高齢化に伴い、バス運転手不足が深刻化。 - 運行を支える事務職、整備職の人手不足も顕著。 - 市内でも路線バスの廃止や減便が実施されており、ネットワーク維持が困難となる可能性がある。	取組方針1 持続可能なバスネットワークの構築 基幹・準基幹交通	施策1：既存コミュニティバスの再編および協定バスの運行 (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ことによる、路線バスとの役割分担の徹底 (2) 利便性向上に資する運行形態の検討・調整 (3) 協定バス評価指標の構築による将来的な持続性の確保 施策2：運転手募集に係る広報やイベントの開催 (1) 市とバス事業者で連携した就職相談会の開催 (2) バス運転手の育成・確保支援
課題2 路線バスの運行が困難な地域がある 一定の利用者がいるものの採算性や道路幅員等の運行条件の制約があり、事業者による自主運行ができない地域がある。		
課題3 個別の移動ニーズへの対応 - 川口市の公共交通は既存の鉄道と路線バスで市のほぼ全域を網羅しており、同規模の都市と比べても利便性は高い一方で、生活利便施設へのアクセス性に更なる利便性の向上が求められるエリアがある。 - 時間帯や利用者の特性等によって、既存の公共交通だけではカバーしきれない多様な移動ニーズが存在する。	取組方針2 公共交通と連携する移動選択肢の充実 補完交通	施策3：個別の移動ニーズに対応する移動手段の展開 (1) シェアサイクルの普及促進 (2) シェアモビリティ等と公共交通との連携可能性の検討（道路空間等を活用したモビリティハブの整備等） (3) 駅周辺における自転車・駐輪場施策との連携可能性の検討 (4) 福祉有償運送の活用促進 (5) 地域の輸送資源を活用したサービスの導入検討（福祉施設・地縁団体・企業等との連携）
課題4 公共交通利用のハードル - 路線・時刻・乗り継ぎ等の情報が分かりにくい場面がある。 - バリアフリー化、バス停の環境、運賃の負担などが、公共交通の利用の妨げとなる場合がある。	取組方針3 公共交通を利用しやすい環境の整備 基幹・準基幹・補完交通	施策4：公共交通の利用環境向上に向けた施策 (1) バリアフリー化促進（ノンステップバス、ホームドア等の導入） (2) デジタルサイネージによるバス位置のリアルタイム情報提供 (3) 公共交通マップ作成 (4) 関係部局との連携による外出促進の支援（路線バス定期券の購入補助・タクシードラケット配布等）
課題5 埼玉高速鉄道の経営安定化の維持 令和9年度までとなっている事業再生ADR期間終了後も、会社の経営安定化を維持する必要がある。	取組方針4 埼玉高速鉄道の利用促進 基幹交通	施策5：埼玉高速鉄道の利用促進施策 (1) 駅周辺のモビリティハブ機能の強化 (2) 路線バスとの連携施策の促進 (3) 沿線の魅力の発信 (4) まちづくりの進捗に合わせた駅への移動円滑化（川口駅～川口元郷駅間等）

【参考】 地域の輸送資源を活用した移動支援の事例

- 多様な移動ニーズを、社会福祉協議会、地域住民、福祉団体等が支える取組が実施されている。
- 道路運送法上、登録・許可を要しない形態での移動支援であり、無償、実費又は任意の謝礼の範囲のみ受取り可能である。

▼社会福祉協議会主体型

笑顔咲く佐久山 さくやま1号 栃木県 大田原市



主 体	佐久山地区社会福祉協議会
対 象	外出が困難な住民(高齢者・障害者等)
料 金	無 料

移動サービス チョイ来た 香川県 多度津町



主 体	たどつ支え合い笑顔の会(社協事務局)
対 象	車の運転ができず移動に困る65歳以上、障害者、要介護者等
料 金	ガソリン代実費

▼地域住民・福祉関係団体連携型

支え合い交通 東京都 町田市



主 体	地域の有志、自治会、社協など複数
対 象	買い物や外出等で移動に困っている地域住民
料 金	公表資料に明記なし

あさおサロン送迎 神奈川県 川崎市



主 体	運転ボランティア、施設、サロンなど
対 象	地域のサロン等に参加する高齢者等
料 金	公表資料に明記なし

▼地域住民主体型

山下地区ささえあいバス 神奈川県 横浜市



主 体	一般社団法人 山下地区安全・安心まちづくり協議会
対 象	山下地区の住民(要利用会員証)
料 金	実 費(燃料代・年会費)

森の里ぐるっと 神奈川県 厚木市



主 体	一般社団法人 厚木ぐるっと
対 象	誰でも可能 (重要事項に同意しパスポート発行)
料 金	無 料

[参考] モビリティハブの事例

- モビリティハブとは、様々な交通モードの乗換地点で、公共交通機関とシェアモビリティ等を円滑に乗継ぐための拠点のこと。
- 電動小型自動車や電動スクーターなどの複数のシェアモビリティを集約する施設型（下図左）から、駅周辺のシェアサイクルポートのような小規模なもの（下図右）まで、様々な形態がある。

▼ENEOSマルチモビリティステーション（東急田園都市線駒澤大学駅）



▲電動小型自動車



▲バッテリー 交換機



▲電動キックボード・
電動アシスト自転車



▲電動スクーター

▼シェアサイクルポート（東川口駅）



東川口駅周辺の歩道に、道路使用・占用許可を得て、シェアサイクルを設置。

▼シェアサイクルポート（新井宿駅）



新井宿駅周辺の歩道の植樹帯をアスファルト舗装し、道路使用・占用許可を得てシェアサイクルを設置。

出典：スマートモビリティJP https://smart-mobility.jp/_ct/17617686/p2

議題3. 協定バス運行開始について

川口市コミュニティバスの協定バスへの移行の経緯

川口市コミュニティバス「みんななかまバス」の運行にあたっては、市民の皆様よりルートの見直しや運行間隔の短縮等について要望をいただくとともに、運転手不足の深刻化が課題となっていたことから、本協議会に先行して「川口市交通体系将来構想推進会議バス部会」を実施し、地域公共交通計画の策定を待たずにコミュニティバス再編を進めてきた。

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撤廃し、コミュニティバス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」として運行する方針とした。

運行開始日

令和8年10月13日（火）【関東運輸局認可申請中】
※みんななかまバスは、令和8年10月10日（土）をもって運行終了

運行計画

※令和8年10月時点

	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）	年末年始（12／29～1／3）
運行間隔（日中）	概ね120分～210分間隔	概ね60～70分間隔
運行時間帯	6時台～20時台	7時台～18時台
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240円の対キロ区間運賃制※）
定期券 1日乗車券 高齢者向けパス	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	地域公共交通協議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

議題3. 協定バス運行開始について(報告)

運行ルート詳細

現行コミュニティバスと協定バスのルート比較図を示す。

	路線名	主な経由地	営業キロ	運行間隔
A	東内野循環	東川口駅南口 ~ 附島橋 ~ 東川口駅南口	12.08km	60分
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6.04km	70分
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
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
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

