

川口市コミュニティバス 再編基本方針

令和7年3月
川口市



はじめに

- ◆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、平成25年12月の旧鳩ヶ谷市循環バス「ミニは〜と」と統合以降、現在では6路線を運行しています。
- ◆現在のルートは、見直しから5年以上が経過し、ルートの見直しや運行間隔の短縮等に関して、多くの要望が寄せられています。
- ◆バス事業者を取り巻く環境としては、慢性的な運転手不足が全国的な問題となっているところですが、令和6年に運転手の長時間労働を防ぐための告示改正が行われたことで、人員不足が一層深刻化している状況です。
- ◆川口市においても、運転手不足を理由とした路線バスの廃止や減便を伴うダイヤ改正が複数回行われており、対策を行わない場合はバスネットワークの維持自体が困難となる恐れがあります。
- ◆こうした状況を踏まえ、市内全域のバスネットワークの維持のため運行の効率化を図りつつ、併せて、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、コミュニティバス再編基本方針を策定のうえ、路線見直しを実施するものです。



現行ルートの状況

概要

- ◆名称
川口市コミュニティバス「みんななかまバス」
- ◆運休日
日曜日、休日、年末年始（12月29日～1月3日）
- ◆運賃
均一運賃制（大人100円・小学生50円）



区分	大人	小学生	障害者 (大人)	障害者 (小学生)	未就学児
運賃	100円	50円	50円	30円	無料

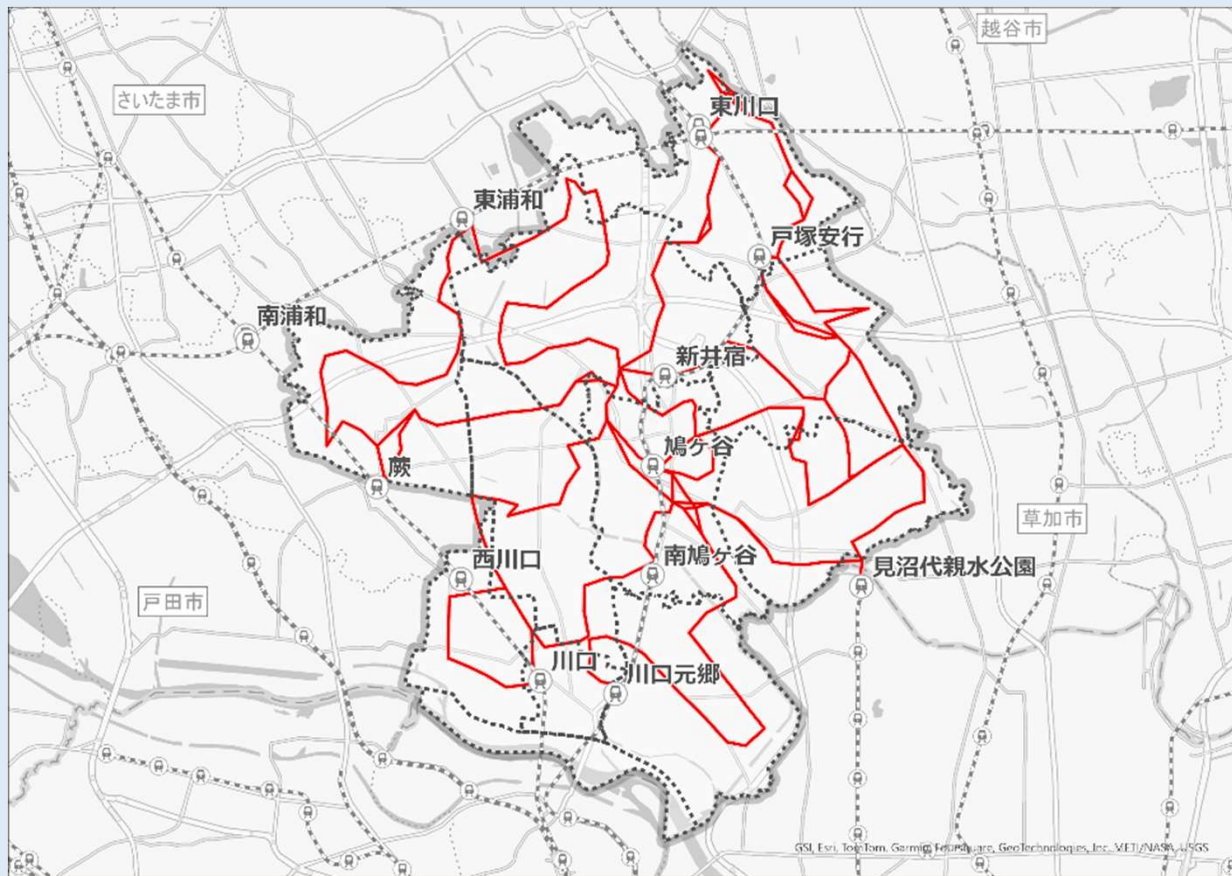
- ◆車両
小型ノンステップバス「ポンチョ」10台（うち予備車1台）



現行ルート状況

運行路線

市内全域を運行エリアとして、6路線を運行しています。



路線名	運行形態	運行本数	台数
川口・鳩ヶ谷線	ピストン	往路：6便・復路：7便	1台
青木線	ピストン	【平日】往路：6便・復路：7便 【土曜】往路：6便・復路：7便	1台
芝・神根循環	循環	時計まわり：6便・反時計まわり：8便	2台
戸塚・安行循環	循環	時計まわり：8便・反時計まわり：8便	2台
新郷循環	循環	時計まわり：6便・反時計まわり：7便	2台
南平線	ピストン	往路：7便・復路：6便	1台



現行ルート状況

路線別状況

◆収支状況（令和5年度）

路線名	収入 (千円)	費用 (千円)	収支 (千円)	収支率	乗客1人 あたりの 補助金額 (円)
川口・鳩ヶ谷線	5,019	22,835	△17,816	22.0%	374
青木線	4,921	25,022	△20,101	19.7%	461
芝・神根循環	7,053	46,733	△39,680	15.1%	586
戸塚・安行循環	6,134	44,365	△38,231	13.8%	644
新郷循環	4,101	40,801	△36,700	10.1%	785
南平線	2,294	21,672	△19,378	10.6%	711
合計	29,523	201,428	△171,905	14.7%	581

◆利用状況（令和5年度）

路線名	年間利用者数 (人)	1便あたりの 利用者数 (人)
川口・鳩ヶ谷線	61,117	16.0
青木線	54,262	14.6
芝・神根循環	79,746	19.4
戸塚・安行循環	68,843	14.7
新郷循環	51,951	13.6
南平線	30,501	8.0
合計	346,420	14.5



コミュニティバス再編基本方針

現行ルートでの課題を踏まえ、再編基本方針を策定します。

現行ルートの課題

- ◆路線バスを補完し、公共施設や駅・医療機関等を結ぶことをコンセプトに市域全体を運行エリアとしているが、バス運転手不足により、増便やルート新設が困難である。
- ◆路線バスとの競合区間が複数あり、運賃が路線バスより低額であることから、路線バスの撤退を招く要因となっている。
- ◆コミュニティバス同士の乗継ぎを考慮していないため、待ち時間が長い。
- ◆少ない乗換回数で川口市立医療センター等の生活上必要な拠点施設を結ぶルート設定としているため、**1路線あたりのルートが長大化しており、目的地までの速達性が低い。**
- ◆1路線あたりのルートが長大化していることで、**運行間隔が概ね2時間間隔**となり、利便性が低い。
- ◆**運行評価体制が未整備**である。



コミュニティバス再編基本方針

- 1 路線バスとコミュニティバスの一体的運用**
- 2 市民の利用実態に即した運行サービスの検討**
- 3 将来的な持続性の確保**



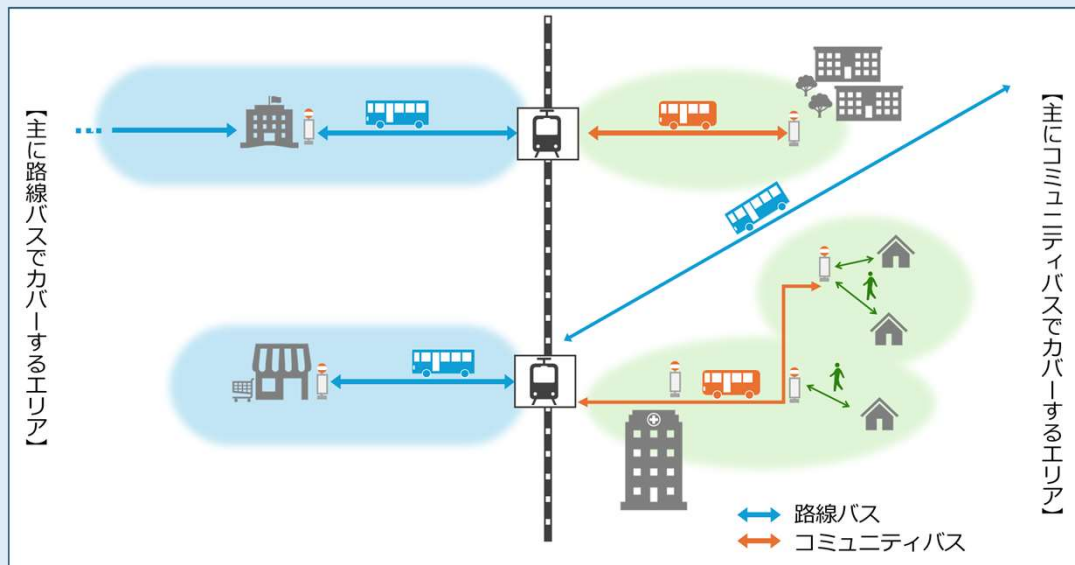
コミュニティバス再編基本方針

1 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

これまでのコミュニティバスで市域全体をカバーするという方針を転換します。
主に路線バスでカバーするエリアとコミュニティバスでカバーするエリアを設定し、
路線バスとコミュニティバスを一体的に運用することを基本とします。

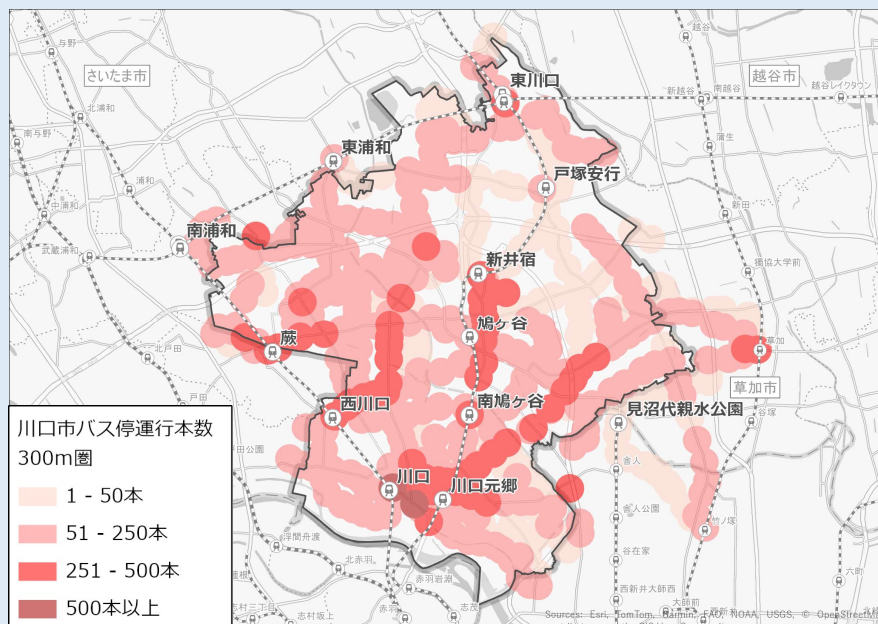
◆役割分担のイメージ



コミュニティバスでカバーするエリア

現在の路線バスネットワークを踏まえ、コミュニティバスは、
路線バスの運行が困難な地域や運行本数が少ない地域へ集中させます。

◆【参考】運行本数別バス停300m利用圏





コミュニティバス再編基本方針

運賃

現状のコミュニティバスの運賃制度では、路線バスでカバーするエリアとの運賃格差や、路線バスとの重複区間における運賃競合が生じることから、**路線バスと一体的な運賃制度**とすることを検討します。

◆運賃制度の比較（令和7年4月1日現在）

	運賃（大人）	障害者割引	1日乗車券	定期券	彩京のびのびバス
コミュニティバス	均一運賃制 （1乗車100円）	○	×	×	×
路線バス （国際興業）	対キロ区間運賃制 （初乗り220円）	○	○	○	○

2 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

鉄道や路線バスへの乗継ぎを考慮するため、**運行拠点を鉄道駅**とします。

市域全体におけるバスの利便性向上

- ◆コミュニティバスの長大化している運行経路や運行間隔の短縮等を検討します。
- ◆コミュニティバスが運行されなくなる地域については、路線バスの一部経路変更等をバス事業者に要請します。

3 将来的な持続性の確保

新路線での運行開始後も継続して利用状況等を評価し、必要に応じた見直しを行うための体制を構築します。



今後のスケジュール

令和7年度

令和8年度

交通体系将来構想推進会議にて運行ルート等の詳細を検討
（2～3回を予定）

新路線での運行開始
（秋頃を予定）