

令和7年度第2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8月27日（水）10時00分から11時12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 □ 多 田 委 員 □ 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、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：渋川氏、松永氏、松田氏
議事内容	
1 開会 ・ 開会の宣言がなされた。 2 議題 （1） 第1回バス部会での指摘事項について ・ 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】 3 ページの1～7は、皆様から前回の会議でいただいた意見と会議後にいただいた意見である。前半の1～4については、協定バスの運行自体に対する考え方であり、5～7がデータの整理ということになる。 特に、前回の会議でデータに関して話題になったのは、6や7であると思う。5ページの市民の移動手段については、珍しい集計である。代表交通手段というのは、一番長い距離を利用された交通手段であり、一般に鉄道、バス、自動車、自転車あるいはバイク、徒歩という形で優先順位を決めて設定をしている。 一方で、端末手段というのは、鉄道駅まで行く手段ということになっており、今回のグラフは、鉄道を利用している人に関しては、端末手段、鉄道を利用していない人は、代表手段となっているため、平たく言うと自宅を出た時にどの手段を使っているのかを見ているということになる。 前回も指摘があったが、例えば、戸塚や安行など市の北東部の方が相対的に車の分担率が高い。一方で、南部の中央地区などに関しては、車の分担率が10%、徒歩が70%となっており、同じ川口市内であってもだいぶ事情が違うということが整理された。 その中で、特に北東部を軸として、バスサービスを協定バスとして組んでいこうということが6ページ目に出ているが、協定バスのメインターゲットであるような通院や買い物などの時間帯と、通勤・通学の時間帯では、サービスカバー圏が違うのではないかとということで、ピーク時とオフピーク時で左右各々の軸を作ってもらった。その結果、若干の違いはあるにせよ、全体的な傾向としてはやはり北東部が手薄という結果は変わらなかったということがお示しできたと思っている。 3 ページに戻り、1～4に関しては、政策的にどう考えていくのかという話であるが、この回答・対応方針について、再度確認したい点やご意見などがあれば、お伺いしたい。	

【部会長】

事務局に確認したいが、3の路線の名称で、この後地域の皆さんへの説明会やパブリック・コメントで広く川口市民の皆様に見ていただくという機会があるなかで、色々な指摘があると思っている。そのため、皆さんが分かりやすいとかこう呼びたいという意見を優先して決定したほうが良いと思っている。今日の段階では、原案の名称で扱うが、今後は、市民の皆さんのご意見を踏まえて、柔軟に設定をしていくという理解で良いのか。

【事務局】

市民の皆様に乗っていただくことが第一の目標になるため、市民の皆さんに分かりやすいような名称ということにしている。今後、説明会やパブリック・コメント等を通して意見を聴取し、検討していきたいと思っている。

【部会長】

私が関わっている中で、近隣では、和光市がコミュニティバスの再編を1年前に行っている。和光市の場合、こういう形の部会が常設されており、市民研究会という名前でフリー参加出来るという会を20数回ぐらい積み重ねてきている。路線の名称に関しては、そのメンバーの皆さんで「この呼びの方が良いのではないか」といったように決めている。我々としては、分かりやすく1号、2号、3号、4号、5号という数字もつけているが、利用者の皆さんは、自身でつけた名前のまま呼んでおり、それが分かりやすいということであったため、皆様に親しんでいただけるような名称にするということは、大事だと思っている。

そのほか、2のフリー乗降について、埼玉県内でフリー乗降をやっているところはあるのか。

【交通事業者委員】

飯能で行っている。

【部会長】

飯能や秩父のほうに行くところがあるが、ここからこの区間は危ないからやめてと言われることがある。私が都立大にいたときは、東京都内のフリー乗降は、島しょ部と檜原村以外認めないというルールがあり、厳格に運用されていた。それを踏まえると、密度が高い川口市でのフリー乗降は、厳しいと思う。また、停留所については、地先の皆さんの同意が必要であるが、必要な箇所には設置したほうが良いと思う。そのような場所については、地元の皆さんと連携して動いていただけるとありがたい。

(2) 協定バスルート（案）の策定について

- ・ 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】

大きな枠組みとしては、2つに分かれると思っている。最後に説明いただいた協定バスの評価方法は、これから運行を開始するにあたって、我々がそれに基づいて、モニタリングをしていくことになる。また、安行循環に関しては、前回の会議で議論になった、他の路線と少し性質が違うため、この実証運行が他の路線とどのように違うのかという点を、明らかにしてほしいという要望に対する回答が、今回、評価（案）として提示された。この点については、後段で議論したい。

8～26ページまでは、具体的な各路線のルート、あるいは停留所の想定される位置、それから協定バスルートをどういう基準に基づいて考えているかを示している。そのため、まずは、このページに関して質疑応答を行い、そのあとに評価方法について、議論していきたい。

【事務局】

図面で医療施設と買い物施設をプロットしているが、特に医療関係の施設については、医療モール等の小規模施設を除外していることを補足させていただく。

【市民公募委員】

各路線の運行カバー圏の図に平均乗車人数が記載されているが、今後の説明会やパブリック・コメントでも一緒に提示していくのか。

【事務局】

部会用の資料というところで、分かりやすくするために委員の皆さんにお見せするということで提示させていただいている。既存の路線があるところは参考で載せているが、既存の路線が運行していないところは除外しているため、質問があれば、お示ししていこうと考えている。

【部会長】

これは、前回の会議で、私がお願いしたことから作成してもらったものだと思う。当然ながら、ルートが大幅に変わるため、ビフォー・アフターの比較は、難しいと思っているが、現状のコミュニティバスから引き続き使用される停留所は、1日あたり何人乗ったかということがこの表で分かる。

例えば、9ページの東内野循環では、東浦和駅方面だけを取り出すと、東内野団地で2.3人、東内野住宅で2.3人、東内野町内会館北で9.4人、全部足すと片道で1日あたり40人ぐらいが利用していることが見えてくる。往復にすると、約80人利用ということになるため、協定バスは、少なくともそれぐらいの利用が見込めると思う。さらに、現状よりも本数が増えることや、東川口駅に直結することになるため、利用が増加するかもしれないが、80人という数字を下回った場合は、現行の方が良かったということになる。

そのため、今後評価していく時に、この数字のボリューム感は、大事になってくると思っている。資料の取扱いとしては、市民の皆様幅広くご意見を賜るものではないと思っているが、私たちが今後評価していく時には、この数字が現状どのようになっているのかを確認し続ける必要があるのかなと思う。

【関係団体委員】

病院付近のバス停の利用者が思ったより多くないと思った。

【部会長】

確かに、埼玉協同病院入口バス停は、片道が2.5人、もう片道が1.1人と思っていたよりも多くはない。

【事務局】

埼玉協同病院は、独自で送迎バスを運行しているため、時間が合わない人がコミュニティバスを使用しているのかもしれない。

川口市立医療センターについても、路線バスが川口駅と蕨駅から出ているため、そちらを利用していると思われる。

【部会長】

ほかの交通手段の利用者を合わせれば、必ずしも少なくはないが、現状のコミュニティバスだけで見ると少ないということである。利用者数は、本数とルートが変わると変化すると思う。通院もメインターゲットのひとつになるため、病院の最寄りのバス停利用者数がどうなっているのかは、よく知っていかなければならない。大事な観点だと思う。

【関係団体委員】

乗り継ぎ拠点のバス停について、例えば、安行循環にも拠点があると思うが、上屋や高齢者に優しい椅子が設置されていない。木陰で待っている人がいるので、費用はかかると思うが、そこを改善すれば、利用者も増えると思う。

【部会長】

利用者の多い停留所や乗り継ぎの拠点となる停留所には、道路の制約があるということは重々承知しつつも、出来る限り屋根や椅子を設置するという工夫をする余地があると思っているが、いかがか。

【事務局】

バス待ち環境の改善については、色々と検討しているが、道路の幅員が狭いと上屋やベンチを設置できないという事情がある。また、上屋の設置にあたっては、建築物の扱いになることから、関係機関との慎重な検討が必要となる。バス停の周りにコンビニ等があれば、バス待ちスポットとして協力してくれないかという声掛けもできるかと思う。

【部会長】

コンビニや店舗に協力を求めるというのは、埼玉県でやっている「バスまちスポット」という取り組みをすでに進めていて、協力いただいた店舗は、埼玉県庁のホームページに紹介するという仕組みがあり、私が関わっている他の自治体でも実施しているところもある。川口市にもそういうスポットがあるのか。

【事務局】

3か所ある。

【関係行政機関委員】

廃止となるバス停について、地形的な考慮はされているのか。代替バス停まで7分とはいえ、坂道等だと大変だと思うので、分かる範囲で教えてほしい。

【事務局】

廃止となるバス停周辺については、いずれも起伏はなく、平坦な道になっている。

【部会長】

地図上では近くの路線が使えるとなっても、坂や川があり遠回りを強いられる場合は、評価が

難しいが、そういった箇所はないということであった。あとは、市民の皆様のご理解やご納得が必要であると思うので、説明会やパブリック・コメントでご案内してほしい。

【部会長】

評価方法については、乗降人数、収支、公的資金投入額という、地域交通法の標準指標が並んでいる。その中で、実証運行になっている安行循環については、28ページに書いてあるような形で判断基準を作って検討していくことになるが、これに関して、いかがだろうか。

【市民公募委員】

バス停ごとの乗降人数を示してもらっているが、例えば、エリアとしてお客さんが少ない所は、運行ルートから外すなどといった指標があってもいいのではないか。

【事務局】

ODの把握について、協定バスへの移行後は、ICカードでの集計などで把握することができると考えている。ICカード情報の利用にあたっては、運行事業者から情報を提供いただかないといけないため、今後、調整していきたいと考えている。

【市民公募委員】

収支に関して、今回から一般路線バスと同じ運賃体系になることで、定期券や一日乗車券が使用できるようになるが、その場合の収入の計算は、どうなるのか。

【事務局】

定期券と一日乗車券は、販売数と実際に使われた使用率に基づき、路線ごとに全体の収入から按分して算出することを想定している。

【部会長】

乗降者数や収支にしても数字を求められるため、その数字で何を明らかにするのかを見通しておいた方がいいのではないかと思う。

例えば、乗降人数について、1便あたりの輸送人員は、減便すればするほど、この数字が上がる可能性があるが、市民の皆様にとっては必ずしも好ましいとは言いがたいというところもある。

一方で、1日あたりの輸送人員は、便数はあまり関係がなくなり、1日あたりの輸送人員が多いほど、協定バスによる便益が高いということになる。効率性を含み込んだ1便あたりという人数と、メリットを享受したという人がどのくらいいたかという1日あたりの人数は、実は同じ乗降人数であっても、読み方が違う気がするが、どこを狙ってるのか。

【事務局】

朝のピークの時間帯や平日と日曜日では乗降者数が異なってくるため、それらのデータの積み重ねが1日あたりの輸送人員であると思っている。この積み重なったデータをどのように使うのかについては、今後検討していきたい。

【部会長】

乗降者数は、複数の見方があってもいいのではないか。1日あたりの輸送人員では、協定バスでメリ

ットを受ける方がどれだけいるのかを見ていく。先ほどの路線ごとに書かれている人数は、1日あたりになっているため、それに合わせた方が見通しやすいかもしれない。

一方で、協定バスの運行にあたっては、効率性を勘案していかななくてはならないため、1便あたりの輸送人員も見えていく必要があり、場合によっては、停留所ごとや時間帯ごとの乗降者数を見ていく。

なお、乗降者数の見方が複数あったときに課題となるのは、安行循環の判断基準にどの指標を使うのかということであるが、そのうち、どの指標を使用すると指定してあげればいいのか。乗降者数は、我々が見直しや効果を計測するときに、大事な指標になると思うので、みなさんで考えていただければと思う。

【部会長】

収支について、先ほど、定期券収入の按分の話があったが、コミュニティバスだと営業外収入というものがある。ある自治体では、チョロQを作って収入とすることや広告収入を入れたりするケースもある。経費の数%しか賄えないというのものもあるだろうが、大事な収入源となるため、ここでいう収入とは、どこまでを指すのか。

【事務局】

営業外収入としては、広告収入を想定している。車内掲出広告に加えて、一般路線バスの車両を使用する路線では、広告ラッピングバスが運行される可能性もあるため、広告収入についても按分でできればと思っている。

【部会長】

収入のはじき方や他の路線との按分の仕方については、実務的な内容で今日の中では細かすぎる話になるが、詳細を検討いただきたい。

【事務局】

昨年度まで実証運行路線として運行していた、「川口パークループ」という路線バスや戸塚安行駅まで延伸運行していた際に、広告の扱い方を取り決めていたので、その時のやり方を参考に検討していきたいと思う。

【関係団体委員】

評価指標について、利用者目線で、満足度というのがあるのではないかな。

【事務局】

現在挙げている3つの指標は、あくまで代表的なものである。他の指標についても必要ではないかということであれば、今後のバス部会で検討していきたいと考えている。

【部会長】

乗降者数について、1日あたりの乗降者数では、協定バスでメリットを受けた人がどれだけいるのかを測れるという話をしたが、なぜそのような言い方をしたのかと言うと、こういう数値指標は、供給者目線になってしまうからである。一方、利用者や市民の皆さんにとって、この路線があることで、どれだけ助けになっているのかというのを測りにくいのも事実である。そうした時に、満足度というのは、ひとつのベンチマークとなるが、デメリットが2つある。1つは、アンケート調査をやらないと分

からないということである。もう1つは、私の経験則上だが、頑張ってサービスレベルを上げれば上げるほど、満足度が下がってくる。どういうことかということ、「さらにやってくれるんだ」と思ってしまい、それが当たり前になってしまうからであり、満足度も必要だが、扱いに注意しないといけない。川口市の場合、今後、地域公共交通計画の策定をすると思うので、その進行管理上、計画策定のために、毎年ではなくとも意見を拾うことは、視野に入れておいたほうが良いのではないかな。

また、今日ポイントだと思ったのが、24～26ページの地図である。この地図は、協定バスだけではなく、一般路線バスも含まれる。一般バス路線が今後、大幅に増便されることは期待できず、この状況では、どこかを減らさないといけないかもしれないので、この地図は、刻々と変化していくと思う。現時点で、協定バスでフォローしないといけないのは、北東部のエリアとなっているが、この地図を何年かに1回作り直していくが必要になると思う。評価指標の数値は、地図を眺めて変化を捉えるといった、若干定性的な要素が生まれるので、そこも含めて検討いただきたい。

【交通事業者委員】

収支率の目標値について、他の自治体では、40%代としているところが多いが、経費が増大していても、収支率を割ってしまい、今後どうするかとなっている現状がある。自治体によっては、収支率を変えてしまうところもあれば、収支率だけを見ずに他の指標で見えていくという動きがあり、収支率が下がったときのセーフティーネットを設けておくべきではないかと考えている。収支率については、柔軟に考えていただきたいことに加え、収支率だけでは応えきれない指標を別に設けておくのが重要だと思う。

また、一部路線バスの増発や経路変更の要請をいただいているが、これらに関しては、自主路線として運行することになり、収支だけでなく、走行環境も重要になる。運転手が運転してくれないと事業自体が成り立たないので、労働組合との折衝なども踏まえて、必ずしも約束できることではないということを理解いただきたい。

【事務局】

28ページに示すとおり、仮に安行循環が2年目も目標未達成だった時に何かしらの対応を考えないといけないと思っている。満足度やカバー圏などについては、3年目以降の検討にあたり、バス部会で見ていくことを想定している。

また、一部路線バスの増発や経路変更については、運行事業者との調整を踏まえ、検討していきたい。

【部会長】

先ほどの乗降者数と同じで、収支率についても、ここから何を読み取るのかということがある。埼玉県内で40%が多いのは、さいたま市が各地域でバスを走らせているときの継続基準が40%だったからだと思うが、それが厳しすぎるというのは、当初から言われていた。継続する基準として、収支率を上げるケースもあると思うが、そこは今の段階ではこだわっていないのか。

【事務局】

今の段階で、何%という目標値は、設けていない。1から協定バスを運行していくことになるため、まずはどれくらい利用されるかを見ていくのが大事だと考えている。

【部会長】

どちらかと言うと、この収支に満たないからやめるという話よりも、今回の協定バスという例が他にないため、これをモニタリングして、こういった形で動いていくのかを見ていこうということが優先されるかと思う。

今日の議論では、協定バスの評価方法では、安行循環の見直し自体に関しての要望は無かったが、乗降人数、収支率といった評価指標が何を読み解くために設けているのかというのを明確にしていきたいと思う。私からも提案したが、乗降者数について、もう少し、レパトリーがあっても良いということや、安行循環の判断基準にするときには、1つに絞ったほうが良いという話をした。25～26ページにあるアクセス圏が、一般路線バスを含めて、今後どう変化していくのかを捉えることも重要である。また、どちらかと言うと利用者側に立ったような形の評価というのも同時に行えると良いという意見もあった。それを踏まえて、事務局で検討いただければと思う。

【部会長】

今後、市民の皆様に住民説明会やパブリック・コメントを通じて広く確認いただくということになるが、その際の資料は、これがベースになるのか。

【事務局】

1回目の資料のうち現状路線の説明と、2回目の資料のうちルートの部分を入れていきたい。

【部会長】

市民の皆さんに確認いただくのは、ルートが中心になってくるのかと思う。委員の皆さんからは、ルートやサービス水準に関する考え方そのものについても意見はなかった。そこで、どのような資料を出すのかは事務局にお任せしたいと思っている。評価指標については、次回のバス部会に向けて事務局に調整いただきたいと思う。

3 その他

- ・ 発言は、なかった。

以上