

令和7年度第3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12月8日（月）10時00分から11時15分まで
場 所	川口市役所鳩ヶ谷庁舎 3階 306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、丹下室長補佐、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	
<p>1 開会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 開会の宣言がなされた。 <p>2 議題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 島川都市交通対策室長から、資料の説明がなされた後、交通事業者委員から補足説明があった。 <p>【交通事業者委員】</p> <p>事務局提案のルート（案）で概ね問題ないが、前野宿循環の延伸検討区間は、恒常的に渋滞する箇所が含まれており、運行間隔を概ね60分から70分としたものの、定時性の確保が大変懸念される。</p> <p>こちらとしては、延伸区間の付近に川口営業所が立地しているため、運行形態を循環型ではなく、川口営業所折返しのパiston型として、折返し時間を確保して運行する方向で検討をお願いしたいと考えている。定時性確保の観点や、運転手の労働環境の向上のどちらも重要な問題であるため、検討をお願いしたい。</p> <p>また、全営業所共通で運転手不足の問題があるが、特に埼玉県内の営業所は、ラッシュ時の輸送量が非常に多く、平日に休みが取れない者については、公休日を含めて土日祝日に休みを振り替えている事情がある。現在の「みんななかまバス」は、日曜・休日が運休となっているため、協定バスの日曜・休日運行について懸念があるという意見が営業所から出ている。</p> <p>今後、運行ダイヤ等の詳細を詰めていくことになるが、こうした意見があることも念頭に置いて、ご検討いただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 補足説明がなされた後、質疑応答が行われた。 <p>【部会長】</p> <p>はじめに議論をするうえで、前提条件を振り返りたい。今回、バス部会で議論している協定バスの運行は、川口市コミュニティバス再編基本方針で定めた、路線バスとコミュニティバスの一体的運用に沿うものとなっており、協定バスがカバーするエリアは、既存の路線バスの運行が薄い地域に重点を置きつつ、運賃については、路線バスと一体的な運賃制度にしていきたいという前提条件があった。</p> <p>一方、パブリック・コメントや住民説明会では、運賃は100円であってほしいという意見があったが、高齢者の割引制度等を検討する場合は、地域公共交通計画を策定する段階で行うものと理解して</p>	

いる。

また、事務局から路線の一部延伸を提案されており、前野宿循環については、近隣スーパーまでの延伸を検討しているが、渋滞する区間が含まれているため、運行頻度を概ね60分～70分とした場合でも定時性を確保できるかが懸念材料であるとのことであった。また、安行循環については、戸塚安行駅を経由することを提案されているので、まずは、1ページから18ページまでのパブリック・コメントや運行計画等についての意見を伺いたい。

【関係行政機関委員】

住民説明会に関して、これだけの回数を実施していただき、感謝している。路線等については、様々な方の意見を踏まえて検討されていることから、特段意見はないが、住民説明会の会場は、協定バスの利用者となり得る住民の方々をカバーできているという認識でよいか伺いたい。

【事務局】

住民説明会は、市内の全地区を対象に実施しており、協定バスが運行される地区はもちろんのこと、既存のコミュニティバスが廃止となる地区の方々にも説明をしている。

【関係行政機関委員】

全地区ということで承知した。今後は、やはり利用されないと路線を維持できないということになるかと思うので、評価指標についての周知活動を引き続きやっていただけるとありがたい。

【部会長】

具体的にどのような形で、新たな路線について関心をもってもらうかが重要となってくるという指摘をいただいた。このことは、上部組織の交通体系将来構想推進会議でも議論されると思うが、バス部会の皆さんからもアイデアをいただきたいと考えている。

【関係団体委員】

戸塚、東川口、安行地区等は、これからも人口が増えると思う。その中で、安行循環が戸塚安行駅まで延伸されることは、非常にいいことだと思っており、地元としても利用価値があると思っている。

【事務局】

埼玉高速鉄道の乗車人員が増加しており、安行循環については、戸塚安行駅を経由することで利用者の利便性に貢献すると考え、提案した。

【交通事業者委員】

路線の延伸に関して、交差点を曲がる箇所や停留所がひとつ増えるだけで、運行時間に大きく影響する。前回の部会でも申し上げたが、ラウンドダイヤにこだわらず、現場の運転手とも意見交換しながら、実情に合わせたダイヤ設定になるよう進めていただくとともに、女性運転手の休憩施設の整備等職場環境の改善にもご協力いただきたい。

【事務局】

前野宿循環については、首都高下あたりで渋滞することは認識しており、現状の運行形態を循環型として提案しているが、ピストン型への変更を含めて、現場の意見を聞きながら調整するとともに、女

性運転手向けの休憩施設等の整備については、埼玉県が補助事業を行っているので、連携を図っていきたいと考えている。

また、経由する停留所をひとつ増やすだけで、所要時間が大幅に増えるということは、利用者にはなかなか想像がつかない点かと思う。住民説明会において、戸塚安行駅を経由してほしいとのご意見を頂戴した際は、乗用車であれば駅まで2～3分で行けるが、バスは定時性を確保するために通常より所要時間を多めに見積もる必要があることから、路線全体のバランスを考えると、簡単に延伸できるものではないという旨の説明をしたところである。

一方で、協定バスは、市民の利便性向上にもつなげていかなければならないことから、利用者と事業者双方の意見を調整しながら、検討していきたい。

【部会長】

最後の所要時間の件は、とても重要な話であると思う。和光市のコミュニティバスの見直しでの事例では、1時間に1本の等間隔で運行できるように、一周45分で運行するルートを組みしたが、実際運行してみると、「あと少し伸ばせば駅等に行けるのに」という要望が出てきた。その要望に対応するために停留所を増やすと、所要時間が5分くらい伸び、それが2、3か所積みあがることで、1周60分になってしまい、現行では概ね70分の運行間隔になっているほか、運行本数を多くするために、一部区間を通過させて系統を分けているが、それが分かりにくいという意見もあり、再度見直しが必要となっている。

今回、協定バスの延伸提案がある一方で、渋滞対策の課題もあることから、どのように対応するのかということを実務的に考える必要があるが、実際に運行してみると、「ここはこうした方が良かった」という点が出てくる可能性があるので、それをどのように受け止めるかを、バス部会で議論していく必要がある。

【市民公募委員】

路線を延伸すれば利便性が高まるというのは、そのとおりであるが、一方で、ラウンドダイヤを優先するのか、できるだけカバーエリアを広げることを優先させるのかなど、協定バスの運行にあたり、何を大事にするのかを整理する必要があると思う。私は、延伸すればするほど、所要時間や運行間隔が長くなり、結局、元のコミュニティバスと同じではないかという評価になりかねないことを懸念している。

今回は、バスについて議論する場であると理解しているが、次年度以降、地域公共交通計画を策定する中で、バス以外の交通システムを活用しながら、全体としてどこを目指すのか検討していただきたいと思う。

【事務局】

協定バスルートの設定方針として、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こととしているほか、1便あたりの所要時間を45分程度にするという項目があり、今回の前野宿循環と安行循環の延伸は、どちらもこの方針を満たせると判断し、運行事業者と協議したうえで提案した。委員ご指摘のとおり、前提条件なく路線の延伸を積み重ねていけば、現行のコミュニティバスの反省を生かしていないことになるので、協定バスのルート設定にあたっては、設定方針を踏まえつつ、市民の利便性向上につなげていきたいと考えている。

また、鉄道等他の公共交通手段との組み合わせについても、次年度以降、整理していきたいと思う。

【部会長】

今の指摘は、大事な指摘だと思う。協定バスのルート設定方針では、できる限り1時間に1本のパターンにするために、1周45分程度としているが、今回の修正提案は、地域の皆様との調整を踏まえながら、ぎりぎりのところで、折り合いをつけている状況かと思う。一方で、利便性を高めるために、様々な箇所立ち寄ると、結果として運行頻度が犠牲になり、あらゆる方の使い勝手が悪くなるというジレンマを抱えるのも事実である。ひとつの手段だけですべての要望をカバーするのは難しいので、鉄道や他の移動手段に委ねるということもあり得る。

例えば、武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」は、今年で30周年を迎えたが、ここまで続けられたのは、やりすぎなかったことが大きな要素であると思っている。ムーバスは、10～15分間隔の高頻度運行を実現しているが、最低限の車両で運行するために、周回方向を片方向のみにすることや運行ルートをスリムにしているほか、「レモンキャブ」という個別輸送のシステムが、バス停まで歩きにくい方のフォローを行っている。

今後、地域公共交通計画を作成する際は、福祉との連携を図るための議論をして、協定バスをスリムであり続けられるような環境を整えていくことが重要ではないかと思う。

【交通事業者委員】

今回の前野宿循環と安行循環の延伸は、地域住民からの要望により行うものと理解しているが、私も事業者も地域住民からの要望を受けて路線を運行すると、実際の利用者が数名しかいないということが、非常に多く見受けられる。

延伸することはよいことだが、延伸区間の利用状況などに注視して、今後の運行継続の判断をしていただきたいと思います。

【部会長】

こちらも重要な指摘であると思う。延伸区間のみならず、他の停留所を含めてどのように利用されているのかデータを把握してモニタリングしていく必要があるのではないかな。

【事務局】

住民説明会で、参加者にバスの乗車頻度を聞くと「雨の日の通院くらい」という声があったので、「雨の日のみならず、晴れの日も週1回は乗車してほしい」との話をさせていただいた。今後は、ODを把握できるので、それらを参考にして今後の検討を行っていききたい。

【部会長】

ルート（案）について、否定的な意見はなかったが、延伸区間に渋滞箇所があり、その対策に関する要望が交通事業者委員からあった。

私の考え方であるが、協定バスのメリットは、バス事業者に任せているだけでは踏み込めない路線を市と地域の皆様が一定の責任分担をすることで運行できるということにあると思っている。

一方で、延伸した部分を上手く使っていないのであれば、別の考え方をしたほうがいいのか、ということになるので、モニタリングが非常に大事であるのではないかな。

こうしたことから、渋滞対策と延伸区間を含めたモニタリングをしっかりと行っていくことを前提として、今回の提案を了承するというところで取りまとめたいが、よろしいかな。

<異議なし>

【部会長】

それでは、資料20ページ以降の評価方法に関する意見を伺いたい。

【市民公募委員】

モニタリングを行い、改善点が出た場合、見直しのタイミングはどのように考えているのか。

【事務局】

次の見直しの時期について、現時点では決めていない。モニタリングをしていく中で、バス部会の皆さんと適切なタイミングを模索していくが、経路変更を伴うような見直しを毎年行った場合、利用者の立場からすると、定着性がなく、馴染みがなくなってしまうので、ある程度継続する必要があると考える。

【部会長】

運行の見直しには、経路上に停留所を増やすだけの微修正にとどまるものもあれば、運行方針の変更を伴う、大きな変更がある。微修正であれば、鉄道のダイヤ改正等のタイミングなどに合わせて、できるだけ早く行う必要があるが、運行方針に踏み込むような大きな変更は、地域公共交通計画の改定と一体で進める必要があるので、数年単位で行うことになるのではないかな。

先ほど、延伸区間の利用者数を把握する必要があるのではないかと意見があったが、提示されているモニタリング指標で、停留所ごとの乗降者数を取得することができるのか。また、取得できた場合、取得頻度が毎日なのか、一部の日に調査を行って取得するのかなど、データの粗さについて伺いたい。

【事務局】

21ページで示している停留所ごとの乗降者数は、ICカードの利用データから集計する。ICカードデータを活用することで、利用者ごとのODを取得できるので、停留所別に加えて、時間帯別の乗降者数も把握できる。

一方で、現金払いのデータが取得できないため、参考値扱いになるが、ICカードの利用者数は、路線にもよるが、全体の9割を占めるので、統計的に十分な信頼性が確保できると考えている。

【部会長】

東京都は、シルバーパスが紙券のため、ICカードでは高齢者情報が把握できないという問題があるが、協定バスは問題ないということで承知した。

【市民公募委員】

川口市コミュニティバス再編基本方針の中で「バスネットワークの役割分担を徹底」とある。これは、供給側の役割分担ということであると思うが、ODを見る際に、利用者側の視点として、バスの利用状況が、路線バスと協定バスでどのように役割分担されているのかということも分析できればよいと感じた。

【部会長】

一般路線バスと協定バスを比較すると、始発と終発の時刻が異なるということは利用目的も異なる

ということが考えられる。ＩＣカードのデータから、時間帯別の利用者数や駅での乗降割合等を見ることが出来るため、川口市全体の一般路線バスの状況との対比も必要になってくるのではないかと。

【事務局】

一般路線バスとの対比は、望ましいとは思いますが、一般路線バスの乗降を公表するという事は、バス事業者の経営情報を公表することにもなるため、バス事業者との調整が必要であると考えている。

【部会長】

評価結果を路線見直しに反映するタイミングは、地域公共交通計画の中で定めるのが望ましいと思っており、協定バスと一般路線バスの役割の違いをどのようにデータとして見ていくのかも重要な点であると思うので、それらも加味しながら実際の評価方法を設定していただきたい。

本日は、前半にパブリック・コメントや住民説明会を踏まえて、２路線を延伸する提案がなされた。それに対して、利便性が高まるのではないかとという意見に加えて、協定バスのコンセプトをどう守るのか、モニタリングの必要性、渋滞対策への対応等の意見が出された。

後半は、モニタリングで具体的にどう路線を見直していくのか、バス以外の交通手段との連携について地域公共交通計画を立案する際に役割分担を議論していくべき等の意見が出されたので、事務局において引き続き整理いただきたい。

最後に、意見があればお願いしたい。

【市民公募委員】

これまでのコミュニティバスは、「みんななかまバス」と呼んでおり、市民も一般路線バスとは違うと理解していたが、協定バスの運行にあたっては、名称も「協定バス」となるのか。

【事務局】

「みんななかまバス」は、１００円で乗車できるというイメージが強くある。協定バスの運賃や車両は、一般路線バスと共通になることから、今後は、「協定バス」という表現をさせていただく。

【部会長】

協定バスは、バス事業者任せにしているだけでは踏み込めない路線を地域住民の皆様に利用して支えてもらいながら、比較的不便になりやすいエリアをカバーするという重要な役割がある。市民、行政、バス事業者の三位一体となって支えていく意識を醸成させるために、外観が一般路線バスと同じになると、どれが協定バスなのか区別がつかなくなることから、系統番号を「協定１」「協定２」とするなど、市民が認識できるようにする必要があるのではないかと。

【事務局】

ご指摘のとおり、協定バスであることを示す必要があると認識していることから、車内放送で協定バスであることをアナウンスすることや行先表示器に協定バスと表示することなどを運行事業者と検討しているところである。

【関係団体委員】

「岡山モデル」という方式を聞いたことがあるが、今回の協定バスの見直しを「川口モデル」と名付けることはできないのか。

【事務局】

基本的には、現在のコミュニティバスの枠組みと同じで、運行経費から運賃収入等を差し引いた残額を市が補助するというスキームは変わらない。

【部会長】

岡山市はバス事業者が多く、市が複数の事業者が競合する区間を整理しつつ、郊外にワゴン車タイプの車両を走らせるなど新しい取り組みを行っている。一般路線に踏み込んでいるところが非常に特徴的であり、川口市の場合、採算の取れるバス路線がそれなりにあると思うので、岡山市のケースとは少し環境が違うのではないかな。

しかし、今回のように、バス事業者と市が協定を結んで市民の皆さんに必要とされる路線を運行するという根本の部分は、岡山市とも共通していると思うので、そういうマインドは大事にしていきたいと思っている。

今日でバス部会としての議論は、協定バス運行前としては最後となる。また、個別に事務局の皆さんからご相談に上がる際には、ご協力いただきたい。本日、皆様から活発にご意見賜ることができ、感謝申し上げます。

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。
- ・ 佐藤技監兼都市計画部長から閉会の挨拶を行った。

以上