

川口市コミュニティバス再編（案）の意見募集結果

- 意見募集の期間 令和7年10月1日（水曜日）から令和7年10月31日（金曜日）まで
- 意見提出者数 43名
- 意見数 61件
- 意見募集の公表方法 ①川口市ホームページへの掲載
②市政情報コーナー（第一本庁舎4階）、都市交通対策室での閲覧

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
1	賛成意見	本再編案に概ね賛成である。	いただいたご意見を踏まえて、交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
2	賛成意見	現状ではやむを得ないと思うので、コミュニティバスの変更に賛成する。	いただいたご意見を踏まえて、交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
3	賛成意見	現行のコミュニティバスは、遠回りで、時間かかる問題などがあり、その解決として、駅を中心に往復できる改善は、どんな経路を通っても不便なところは出てくるので、よいと思う。	いただいたご意見を踏まえて、交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
4	賛成意見	運賃制度については、概ね良い変更だと思う。	いただいたご意見を踏まえて、交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
5	路線見直し	東内野循環について、新たに北原台（西通り橋付近）へのバス停設置を希望する。	東内野循環の戸塚一丁目から東内野住宅間で新たに経由する西通り橋付近につきましては、周辺の道路状況等を考慮したうえで、バス停の新規設置を予定しております。
6	路線見直し	東内野地区には、住民の生活に不可欠な施設があるため、新しい路線の編成にあたり、以下の場所への停留所設置を強く要望する。 最優先：公民館前（地域の集会・交流拠点のため） 必須：郵便局前（高齢者の金融・公共料金手続きのため） ご検討をお願いしたい：ベルクス前（スーパー）（食料品・生活必需品の購入のため）	協定バスの停留所につきましては、現行のコミュニティバスと路線バス停留所を使用する予定でございます。現行のコミュニティバスのバス停は、市民生活上必要な拠点施設への移動を可能とすることを目標に設置していることから、路線バスのバス停と合わせると、鉄道駅や病院、商業施設をカバーできているものと認識しております。
7	路線見直し	東内野循環は、既存路線バスへの影響を考慮して一部停留所を通過扱いにしているが、運賃が運行事業者の路線バスと同一ならば影響はほとんどないのではないか。 また、既存路線バスへの影響を考慮して通過扱いにするのならば、安行循環は既存路線バスと競合している区間があるのにも関わらず、なぜ通過扱いにしないのか。	東川口駅から通過扱いとしているバス停間の所要時間が、重複する東川05系統や川20系統より短く、運賃も安くなることから、重複系統の利用者が減少する恐れがあり、減便や廃止を誘発する可能性があることから、差間東・戸塚西公民館・差間北・差間中央は、路線バスと協定バスの役割分担の徹底するために、通過扱いとしております。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
8	路線 見直し	戸塚・安行循環を利用して西新井宿にある施設へ出勤される方やご面会に来られるご家族様が多数いるため、時間が掛かってもよいので、東川口駅医療センター線を循環型にして、東川口駅に行けるルートを残してほしい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。今後、西新井宿周辺につきましては、現行の戸塚・安行循環と一部区間が重複する東浦82系統のご利用をお願いいたします。
9	路線 見直し	前野宿循環について、新郷農協バス停までの延伸を要望する。当初、新井宿駅起点としていたところを利便性向上を理由に医療センターまで延伸したようであるが、住民として延伸するなら、医療センターではなく、スーパーや郵便局がある新郷農協バス停まで延伸していただいたほうがありがたい。	いただいたご意見を踏まえて、新郷農協バス停付近への延伸を交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
10	路線 見直し	前野宿循環について、もう少し伸ばして、「武南病院」に近い所にバス停が1か所できるとありがたい。	いただいたご意見を踏まえて、新郷農協バス停付近への延伸を交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
11	路線 見直し	イイナパーク川口は、休日を中心に市内外から多くの家族連れが訪れる市の重要施設であるが、公共交通機関でのアクセスは十分とは言えない。前野宿循環の経路にイイナパーク川口を組み込むこと（土日祝のみだけでも）、地域の住民が新井宿駅を経由してイイナパーク川口へアクセスできる利便性が生まれ、自家用車を持たない市民層にとって大きな恩恵となる。市では以前、「川口パークループ」という名称で、新井宿駅を拠点とした市内周遊路線バスの実証運行を行っており、今回の協定バスにその知見を活かすことができると考える。運行上の制約や採算性など、多岐にわたる課題があることは承知しているが、イイナパーク川口という地域資源を最大限に活用する観点から、この提案をご検討いただきたい。	イイナパーク川口へのアクセスにつきましては、令和5年9月から令和7年3月まで市内周遊路線バス「川口パークループ」の実証運行事業を行ったところでございますが、利用者が見込めなかったことから、前野宿循環をイイナパーク川口経由にすることは、現時点では困難であると考えております。
12	路線 見直し	前野宿循環について、利用促進も込めて土日祝日はイイナパークを経由してもよいのではないかと。	イイナパーク川口へのアクセスにつきましては、令和5年9月から令和7年3月まで市内周遊路線バス「川口パークループ」の実証運行事業を行ったところでございますが、利用者が見込めなかったことから、前野宿循環をイイナパーク川口経由にすることは、現時点では困難であると考えております。
13	路線 見直し	前野宿循環を見沼代親水公園駅まで延伸してほしい。現路線の新郷循環が見沼代親水公園駅に乗り入れており、近辺には島忠草加舎人店もあるため、住民に望まれるひとつではないかと考える。	見沼代親水公園駅への延伸につきましては、既存の路線バスとの役割分担を徹底することや運行間隔を概ね60分程度とする観点から、現時点では困難でございますが、今後の参考とさせていただきます。
14	路線 見直し	安行循環について、戸塚安行駅に停車してほしい。	いただいたご意見を踏まえて、戸塚安行駅経由とすることを交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
15	路線 見直し	安行循環について、戸塚安行駅に停車しないのは、大変不便である。	いただいたご意見を踏まえて、戸塚安行駅経由とすることを交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
16	路線 見直し	安行循環について、安行地域にない眼科・耳鼻科等専門病院が戸塚安行駅付近に増えているので、戸塚安行駅に停車してほしい。	いただいたご意見を踏まえて、戸塚安行駅経由とすることを交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参ります。
17	路線 見直し	安行循環について、安行地区での運行経路を案とは逆回りとし、峯八幡宮停留所を経由していただきたい。	安行循環の運行経路をご提案のとおりとした場合、既存の路線バスである川22系統・川25系統・草加14系統と運行方向が逆向きとなり、利用者の混乱を招く恐れがあることから、（案）のとおりとさせていただきます。 また、峯八幡宮停留所を経由することにつきましては、運行間隔を概ね60分程度とする観点から現時点では困難でございますが、今後の参考とさせていただきます。
18	路線 見直し	安行出羽から東川口駅までの路線バスの運行を実現させるために、新路線を運行するのではなく、安行出羽を発着している路線バスが2路線あるため、これを東川口駅まで延長する方策は検討できないのか。	本市もこれまでは、既存の路線バスを東川口駅まで延伸することを要望していたところでございますが、バス事業者としては、運行時間が長くなることに伴う既存路線バスへの影響や運転手の労務管理面等の課題があることから、対応は困難との回答でございました。 こうしたことから、既存の路線バスに影響を与えることなく、地域の皆様のご要望を実現するため、今回の再編にあたり、安行循環を設定したところでございます。
19	路線 見直し	安行循環について、医療センターまで運行してほしい。	安行循環を医療センターまで運行することは、運行間隔を概ね60分程度とする観点から現時点では困難でございます。 医療センターへは、東川口駅から運行を予定している「東川口駅医療センター線」にお乗り換えをお願いいたします。
20	路線 見直し	安行吉蔵方面の見直しをしてほしい。	安行循環の運行にあたり、現行の戸塚・安行循環の安行吉蔵東を経由することにつきましては、運行間隔を概ね60分程度とする観点から現時点では困難でございますが、今後の参考とさせていただきます。
21	路線 見直し	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とあるが、商業施設を含んでいるルートとは思えない。	ルート上に存在する商業施設の近隣にバス停が設置されていることから、カバーしているものと認識しております。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
22	実証運行 路線の 継続運行	今回の協定バスルート（案）で安行原団地から東川口駅まで安行循環が設定されることは、地域全体で待ち望んでいたが、「実証路線」とあるので、過去に川口駅発安行出羽行を戸塚安行駅まで延伸する実証運行が廃止されたと同様なことが起きるのではないかという大きな不安がある。協定バスになった場合、運賃が1乗車100円から初乗り220円になるというのは、年金生活者には倍以上の値上げとなるので痛いところであるが、60分間隔や土日運行など便利になる分、各地で運転手不足を理由とする減便や廃止が行われている中、これは致し方ないとする。実証運行の結果、存続できない場合の代替は、住民の利便性を十二分に考慮したものであってほしい。けやき通りという立派な道路が真っ直ぐに通り、東川口駅前には行政センターもあることから、高齢化が進む将来も見据えて、安行循環が「実証路線」ではないことを切望する。	安行循環につきましては、現行のコミュニティバスの利用者数等を踏まえ、当面の間、実証路線としていただいております。運行継続の判断につきましては、評価指標を設定のうえ、川口市交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参りますが、多くの地域の皆様にご利用いただくことが、路線の存続につながることから、積極的なご利用をお願いいたしたく存じます。
23	実証運行 路線の 継続運行	安行地域は、交通不便な地域なので、安行循環こそ必要としているため、実証路線でなく、他の路線と同等にしてほしい。	安行循環につきましては、現行のコミュニティバスの利用者数等を踏まえ、当面の間、実証路線としていただいております。運行継続の判断につきましては、評価指標を設定のうえ、川口市交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参りますが、多くの地域の皆様にご利用いただくことが、路線の存続につながることから、積極的なご利用をお願いいたしたく存じます。
24	実証運行 路線の 継続運行	安行循環について、実証路線となっていますが、やっと実現した交通手段なので、収益に関係なく運行を続けてほしい。	安行循環につきましては、現行のコミュニティバスの利用者数等を踏まえ、当面の間、実証路線としていただいております。運行継続の判断につきましては、評価指標を設定のうえ、川口市交通体系将来構想推進会議バス部会にて検討して参りますが、多くの地域の皆様にご利用いただくことが、路線の存続につながることから、積極的なご利用をお願いいたしたく存じます。
25	運行車両	「みんななかまバス」の小型ノンステップバスは、カラーや絵が可愛くて子どもに人気があり、マスコットの存在になっている。さらに、小型なので、狭い道でも安全に運行できる利点がある。是非、この車両を残してほしい。	現在コミュニティバスで使用している車両の一部は、引き続き、協定バスにて使用する計画でございますが、カラーリングにつきましては、路線バスに統一することから、既存の路線バスと同一色となる予定でございます。
26	運行車両	今の車両をそのまま使用してほしい。	現在コミュニティバスで使用している車両の一部は、引き続き、協定バスにて使用する計画でございますが、カラーリングにつきましては、路線バスに統一することから、既存の路線バスと同一色となる予定でございます。
27	運賃制度	バス代が高くて、外出する人が少なくなるので、100円で乗れるバスをやめないでほしい。	運賃の低廉化につきましては、福祉施策を伴うことから、いただいたご意見を関係部局に申し伝えさせていただきます。
28	運賃制度	100円運賃の継続又は運賃助成制度を検討してほしい。	運賃の低廉化につきましては、福祉施策を伴うことから、いただいたご意見を関係部局に申し伝えさせていただきます。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
29	運賃制度	100円運賃を継続してほしい。	運賃の低廉化につきましては、福祉施策を伴うことから、いただいたご意見を関係部局に申し伝えさせていただきます。
30	運賃制度	彩京のびのびバスを使用できるようにしてほしい。	再編後の協定バスでは、「彩京のびのびバス」が利用可能となる予定です。
31	運賃制度	交通権の保障は、健康につながることや、高齢者・障害者や高齢で免許返納した方の問題などを解決するため、「彩京のびのびバス」への補助やタクシー補助券を発行を至急検討してほしい。	運賃への補助は、福祉施策を伴うことから、いただいたご意見を関係部局に申し伝えさせていただきます。
32	運行計画	バスの運行を40分間隔にしてほしい。	再編後の協定バスでは、利便性の向上を図るため、これまでの概ね120分～210分間隔から概ね60分～70分間隔とすることを予定しております。
33	運行計画	1時間に2本運行してほしい。	再編後の協定バスでは、利便性の向上を図るため、これまでの概ね120分～210分間隔から概ね60分～70分間隔とすることを予定しております。
34	運行計画	始発から11時まで、1時間に1本運行してほしい。	再編後の協定バスでは、利便性の向上を図るため、これまでの概ね120分～210分間隔から概ね60分～70分間隔とすることを予定しております。
35	運行計画	日曜・休日も運行してほしい。	再編後の協定バスでは、これまでのコミュニティバスでは運休日としていた、日曜・祝日も運行することを予定しております。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
36	運行計画	協定バスの運行時間帯について、通勤通学での利便性も考慮していただきたい。	協定バスは、医療施設や商業施設の利用を見込んだルート設定としていたりことや、運転手不足の状況を鑑みると、現時点で運行時間の拡大を図ることは困難でございますが、今後の参考とさせていただきます。
37	廃止路線の存続	今回の協定バスルート（案）には、反対である。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
38	廃止路線の存続	1日に数本しかないが、大変助かっている。高齢の両親が毎日に通院することができたので、是非継続を希望する。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
39	廃止路線の存続	高齢者など歩行が大変な人への移動をなくすことは、慎重な対応が求められる。高齢者の移動が制約されると社会参加が大きく後退し認知症を招く要因となるため、地域住民の交通手段であるコミュニティバスをなくさないでほしい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。また、高齢者施策に関するご意見につきましては、関係部局に申し伝えさせていただきます。
40	廃止路線の存続	家の前が、らくだ坂の急坂となっており、コミュニティバスが近くを通っていることから鳩ヶ谷駅からの帰り道に子供たちと安全に帰ることができている。駅からも各バス停からも遠いため、非常に助かっている。川口駅や医療センターに行ける点も助かっており、いつもたくさん人が乗っている。鳩ヶ谷駅を使う多くの方が困ると思う。川口市に暮らしたときにコミュニティバスの存在も大きいので、再検討をお願いしたい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
41	廃止路線の存続	コミュニティバスが担ってきた細かいバス路線がなくなり、交通手段が立たれてしまう地域が出てくことや運賃が民間と同じ運賃になり、高齢者や経済的に苦しい生活者にとっては利用しづらいという大きな問題があるため、再考を求める。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。また、運賃の低廉化につきましては、福祉施策を伴うことから、いただいたご意見を関係部局に申し伝えさせていただきます。
42	廃止路線の存続	再編と記載されていたので、路線や本数の増加を想像していたが、川口・鳩ヶ谷線、青木線、南平線は廃止されるため、全く納得できない。廃止には反対である。戸田市のトコバスのように30分に1本程度に増便するべきではないか。川口市はみんななかまバスの予算を増額して、車を持たず、SDGsを重要視する市民の利便性に取り組むべきと考える。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
43	廃止路線の存続	青木線と川口・鳩ヶ谷線を利用しており、今回の見直しには反対である。 他の路線バスで代替するとしているが、ネットワーク自体を代替できるわけではなく、行きたいところに行けなくなることが多くなり、高齢者を300mも歩かせることはできない。 また、一度移動の流れを作ったにもかかわらず、それに対する代替の手段をとらないのは、無責任である。 他自治体には、予約制乗り合いタクシーなどの手段を実現している自治体もあることから、代替手段を構築し、見直しの実施と同時に実施するべきである。	今回の再編により、目的地によっては、乗換が生じるケースがあることは承知しておりますが、資料で示したバス停カバー圏につきましては、国が交通不便地域の考え方の一例として示している数値に基づき設定しており、300m圏内の地域につきましては、代替の交通手段が確保されているものと認識しております。 こうしたことから、川口・鳩ヶ谷線及び青木線の運行エリアにつきましては、再編と同時に新たな交通モードを導入することは検討しておりませんが、高齢者施策に関するご意見につきましては、関係部局に申し伝えさせていただきます。
44	廃止路線の存続	西川口駅方面から西スポーツセンター間の移動手段確保のために川口・鳩ヶ谷線、西川口駅方面から市立医療センター間の移動手段確保のために青木線の継続を要望する。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。 市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
45	廃止路線の存続	川口・鳩ヶ谷線と青木線は、利用者の大半が高齢者であること、病院への行き来に利用する者が多いこと、路線バスが廃止されて久しい「県道川口上尾線」を走る系統であることから、廃止に強く反対する。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。 市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
46	廃止路線の存続	川口・鳩ヶ谷線を通勤で利用している。8時30分鳩ヶ谷駅発のバスは利用客が多いので、変更なしで運行していただきたい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。 市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
47	廃止路線の存続	青木線を西公園から利用している。 足が悪く手術をしたため、長い距離を歩けず、ちょうど公園の前が停留所なので助かっているが、来年の秋頃に青木線が廃止になると聞いて、びっくりしている。 私にとって死活問題であることから、バス料金が高くなっても承知するので、青木線を廃止しないでほしい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。 市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
48	廃止路線の存続	ヤオコーに行くために、青木線のSKIPシティ東と上青木保育所のバス停は無くさないでほしい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。 市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
49	廃止路線の存続	芝・神根循環を廃止しないでほしい。 医療センターやイオンモールへの交通手段として使用する人が多いことから、神根と切り離して芝循環で存続していただきたい。 廃止になってしまうと、一度蕨駅に出なければいけなくなり、蕨駅に行くバスも30分に一本と本数が少なく、西口が終点なので乗り継ぎに不便である。 また、大幅な時間がかかるため、お年寄りや身体の不自由な方にはとても大変である。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。 市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
50	廃止路線の 存続	現行コミュニティバスの芝・神根循環の廃止により、芝支所バス停、梅ヶ坪バス停がなくなる。それぞれのバス停から路線バスのバス停まで約450mあり、芝地区北側が分断される。体の不自由な方やお年寄りには負担が大きいので、芝・神根循環は廃止せずに存続してほしい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。なお、現在バス事業者に対し、蕨05系統の芝支所前までの延伸を求める要望をしているところでございます。
51	廃止路線の 存続	私はの自宅の最寄りバス停は「門下町」だが、月1回南山梨バス停近くの医院へ通院するため、新郷循環の吉岡まで自宅から約17～18分歩いている。再編後のバスは、門下町から乗れるが、南山梨方面には行けず、残念であるとともに、運賃も心配である。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。また、運賃の低廉化につきましては、福祉施策を伴うことから、いただいたご意見を関係部局に申し伝えさせていただきます。
52	廃止路線の 存続	母が川口誠和病院に通う時に新郷循環の赤井バス停を利用している。また今年から誠和病院から紹介された東京女子医大附属足立医療センター（舎人ライナー江北駅）の通院で、見沼代親水公園駅も利用しています。足が悪く自転車にも乗れないため、料金は値上がりしても仕方がないが、廃止しないでいただきたい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
53	廃止路線の 存続	弥平近辺から主に帰宅時にコミュニティバスを利用しているが、再編後は、市内の上部にしか路線が配置されないのを見て大変がっかりしている。弥平付近のバスは、退勤時間の本数が少なく、川口駅方面にしか行かないため、鳩ヶ谷方面へは川口駅か元郷方面に回り道をする必要がある。人員不足などもあるかと思うが、多少の本数減少や運賃の値上げがあったとしても継続してほしい。	今回の再編にあたっては、運転手不足の状況下においても市内のバスネットワークを維持するために、これまでの考え方を大きく転換し、市内を運行するバスを路線バスに統一することとしております。市とバス事業者との協定に基づき、運行補助する路線バス（通称「協定バス」）につきましては、既存の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ることにご理解賜りたく存じます。
54	廃止路線の 存続	西スポーツセンター入口と鳩ヶ谷庁舎バス停は、もう少し施設の前か中まで行ってほしい。	両バス停につきましては、再編に伴い、廃止を予定しております。今後、西スポーツセンター入口につきましては、川50系統の「飯仲小学校」、鳩ヶ谷庁舎につきましては、西川01系統・西川04系統の「鳩ヶ谷庁舎」のご利用をお願いいたします。
55	廃止路線の 存続	アリオ川口とララガーデンの最寄りバス停は、施設前に設置してほしい。	両バス停の最寄りバス停につきましては、再編に伴い、廃止を予定しております。今後、ララガーデン川口へは、川50系統の「ララガーデン川口」、アリオ川口へは、川01系統・川05系統・川05-2系統・川07系統の「幸町三丁目」のご利用をお願いいたします。
56	廃止路線の 存続	蕨駅東口から川口市立医療センターまでのみんななかまバスを利用して、医療センターから近い高齢者施設で勤務しているため、廃止されると通勤できなくなってしまう。	蕨駅東口から川口市立医療センターまでは、同区間を運行する蕨06系統のご利用をお願いいたします。

	意見分類	意見概要	意見に対する市の考え方
57	運営方法	人材不足・運転手不足の現状において、労働者の労働環境改善や経済支援の充実等、必要な場に税金使用を求める。	今回の再編にあたっては、現行のコミュニティバスの課題である運転手の労働条件の改善を図るとともに、バス事業者と連携して、運転手の確保に向けたサポート体制を検討して参ります。
58	運営方法	経営悪化などの要因で、バス事業者の撤退が報告されている。「高齢者や若者も、誰もが行きたいところに少ない負担で行ける」それを保障するのが地域の公共交通である。「みんななかまバス」の理念を大切に、事業者と市が協力して運営してほしい。	いただいたご意見を参考に、引き続き、バス事業者と連携のうえ、市内のバスネットワークの維持に努めて参ります。
59	運営方法	コミュニティバスを市営として運行してほしい。運転手を市職員として採用すれば、１００円運賃での運行が可能となるのではないかと。	運行を直営化することにつきましては、安全運行に向けた管理体制の確保等に関する課題があることから困難であると考えますが、今後の参考とさせていただきます。
60	運営方法	コミュニティバスを市営として運行してほしい。	運行を直営化することにつきましては、安全運行に向けた管理体制の確保等に関する課題があることから困難であると考えますが、今後の参考とさせていただきます。
61	その他	近隣の方が、コミュニティバスの再編内容を知らない。この状況で、来年の秋からの実施は、あまりにも早急であることから、計画を見直してほしい。	今回の再編は、現在の運行形態から大きく変わるため、市民の皆様に対して丁寧な周知を図るとともに、広くご意見を伺う必要があることから、再編１年前となる本年９月～１０月にかけて、住民説明会を計１０回開催いたしました。また、住民説明会の開催及びパブリック・コメントの実施にあたっては、広報かわぐちに掲載したほか、日頃の利用者の皆様への周知を徹底するため、コミュニティバス車内にもお知らせを掲出したところでございますが、引き続き、市民の皆様への丁寧な周知に努めて参ります。

※ このほか、本再編(案)と直接の関係がないため掲載しなかったご意見が１３件ありますが、こうした意見につきましても、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

バス事業者へのご要望について

川口市コミュニティバス再編（案）の意見募集時に、バス事業者へのご要望も頂戴いたしました。
いただいたご意見につきましては、バス事業者に申し伝えさせていただきます。

	意見概要
1	西川口五丁目バス停の名称について、住所だけでなく、済生会病院等の名も入れてほしい。 他のバスで西川口駅まで行き、そこから病院まで歩いていた。
2	彩京のびのびバスは、半年間有効で発売金額が25,000円のものしかないが、東武バスのように、1年間有効で発売金額が45,000円のものも取扱いしてほしい。
3	西川06系統の医療センター方向は、平日の朝2便のみ（土日運行なし）と本数が少なく、利用しにくい。 また、逆方向の西川口駅行きに関しては、平日の早朝3便のみと通院用途の利用には不適となっていることから、増便を要望する。
4	2020年以降の川05系統の大幅減便により、前川方面から川口市役所や川口駅東口方面まで行くバスが激減し、9時、11時、13時、18時、21時台の運行がなくなった。 前川方面から川口市役所、ハローワーク、法務局など行く場合や川口駅付近のショッピングセンターへ買い物に行く必要があるため、少なくとも1時間に1本程度の増便を希望する。
5	前川地区（前川、前川公民館バス停）から蕨駅東口ゆき蕨01、川05系統について、2020年以降の見直しにより、平日の昼中10時、12時、15時台は、2本に減便されているため、2020年前のように運行本数を3本確保してほしい。 また、現在、前川バス停始発6時00分のバスは、前川からの乗車では、座れないほどの需要があり、前回のダイヤ改正で時間が6分程度遅くなりましたが、建設業関係者など早出勤が必要な方や遠くの出張で早めの新幹線や飛行機を利用する人のため、今までどおり前川5時54分発に戻していただきたい。 最終バスについても、都内勤務での残業や飲み会の参加、遠くの出張帰りに対応していただくため、2020年以前のように蕨駅東口22時30発としていただきたい。
6	前川から西川口東口方面と東浦和方面について、2020年以降の見直しにより、日中は40分間隔となり、利便性が低下した。 平日の西川口駅東口発は、12時、14時、16時台が1本となるため、最近は平日の当該時間帯は、西川口駅から乗車する乗客が増えて、発車間際に乗車すると座れないことも多くなった。 また、上青木西一丁目のマンション住民やイオンモール川口前川東からの乗客も増えているため、日中は、2020年以前のダイヤのように、少なくとも30分間隔に戻していただきたい。 最終バスについても、都内勤務での残業や飲み会の参加、遠くの出張帰りに対応するため、2020年以前のように西川口駅東口22時31発のバスも復活していただきたい。
7	前川地区から、埼玉高速鉄道の各駅へ向かうバス路線が無いため、新設してほしい。埼玉高速鉄道は、東京メトロ南北線への直通運転により、都心部へのアクセスが良いため、利便性に気がつけば、バス利用者の重要もあるのではないかと。
8	人員不足によりバスが減便されるのであれば、業務重複による効率化と人員不足の解消のため、同規模のエリアをカバーする、さいたま東営業所が円滑に対応していることを考えると、川口営業所と鳩ヶ谷営業所を統合した方が良いのではないのかと思う。 鳩ヶ谷営業所を拡張し川口営業所を統合すれば、人員不足によるバスを減便せず、必然的に運賃収入も上がり、業績もアップするのではないのかと推測する。