

川口市
地域公共交通計画
(素案)

本 編

1 計 画 の 概 要	1
1-1 計画策定の背景・目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画の対象区域	2
1-4 計画の対象とする交通手段	2
1-5 計画の期間	2
2 地 域 の 現 状	3
2-1 市の位置	3
2-2 川口市の地区区分	4
2-3 人口	5
3 地 域 公 共 交 通 の 現 状	6
3-1 公共交通等の状況	6
3-2 地区別の公共交通力バ－状況	8
3-3 公共交通施設への近接性	9
3-4 シェアサイクルの利用拡大	10
4 地 域 公 共 交 通 の 課 題	12
4-1 バス運転手の不足	12
4-2 路線バスの廃止・減便	14
4-3 バスネットワークの課題	15
4-4 公共交通利用者の意見・要望	16
4-5 埼玉高速鉄道に関する課題	17
4-6 課題まとめ	18
5 計 画 の 基 本 方 針 ・ 計 画 目 標	19
5-1 基本方針	19
5-2 本計画における関係者の役割分担	20
5-3 本計画における交通モードの位置付け	21
5-4 目標	22
5-5 施策の体系	23
6 評 価 方 法	34
6-1 評価指標（KPI）と目標値	34
6-2 PDCA サイクルによる評価検証	35

コ ラ ム

JR 川口駅の中距離電車停車と周辺の鉄道延伸の動き	7
シェアサイクルの使い方と安全利用	11
バスの定時性・走行環境向上に向けた取り組み	25
モビリティハブとは？	27
地域の輸送資源を活用したサービスとは？	29
民間提案制度の導入に向けて	30
「バスまちスポット」「まち愛スポット」	32

1 計画の概要

1-1 計画策定の背景・目的

(1) 計画策定の背景

川口市は、東京都に隣接し、JR 京浜東北線や埼玉高速鉄道線などの鉄道路線と、各駅を結ぶ路線バスによって、市民の日常生活や地域の活動が支えられてきたほか、コミュニティバス「みんななかまバス」を運行するなど、移動環境の確保に取り組んできました。

少子高齢化やコロナ禍を経た移動ニーズの変化に加え、労働時間規制の強化等を背景としたバス運転手不足など、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。川口市においても、一部路線バスの減便や廃止の懸念が顕在化しており、市民の移動手段をいかに維持していくかが喫緊の課題となっています

川口市では、運転手不足の状況下においても、路線バスを含めたバスネットワークを維持するため、コミュニティバス「みんななかまバス」を再編し、事業者と連携した「協定バス」の運行を令和8年（2026年）10月に開始するなど、対応を進めています。

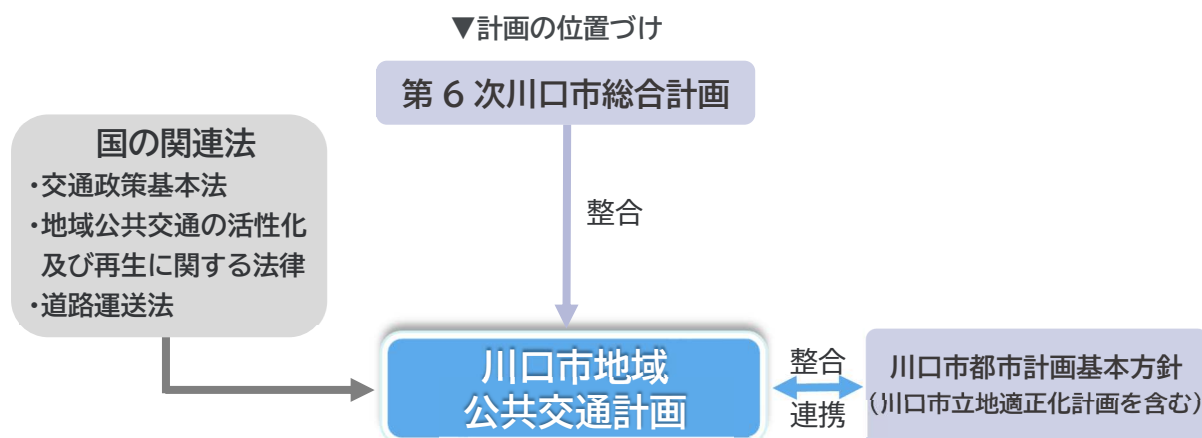
(2) 計画の目的

これらの背景を踏まえ、川口市の地域公共交通の現状及び課題を整理し、鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の交通手段の役割を明らかにするとともに、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた基本方針、目標、施策及び評価方法を定めるため、「川口市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき策定します。

川口市の最上位計画にあたる「第6次川口市総合計画」との整合を図るとともに、「川口市都市計画基本方針」（「川口市立地適正化計画」を含む）との整合・連携を図ります。



1-3 計画の対象区域

本計画の区域は川口市の全域とします。

1-4 計画の対象とする交通手段

本計画の対象とする交通手段は、鉄道・路線バス・協定バス・タクシー等の公共交通に加え、福祉有償運送や福祉タクシー等の福祉交通、シェアサイクル等とします。

1-5 計画の期間

令和9年度（2027年度）から令和13年度（2031年度）までの5年間を計画期間とします。

2 地域の現状

2-1 市の位置

川口市は、北はさいたま市、南は東京都と隣接し、埼玉県南の玄関口として、都心から10～20km圏内に位置しています。

市の西部を JR 京浜東北線、北部を JR 武蔵野線が通り、埼玉高速鉄道線が市の中央部を南北に縦断しています。

▼川口市の位置



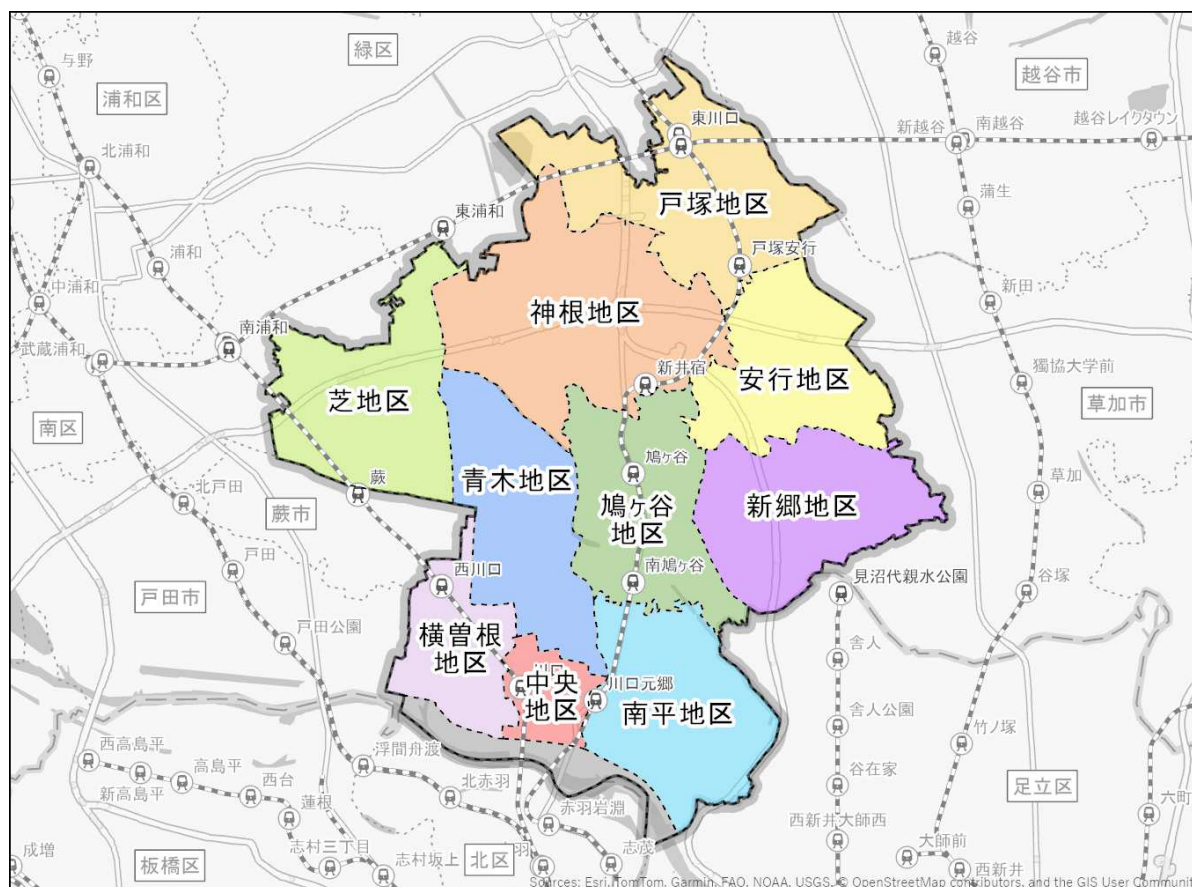
※図の破線は東京駅からの距離を表している

出典：国土数値情報 R7 年鉄道データ、R6 年道路データより作成

2-2 川口市の地区区分

川口市は10地区に区分されています。

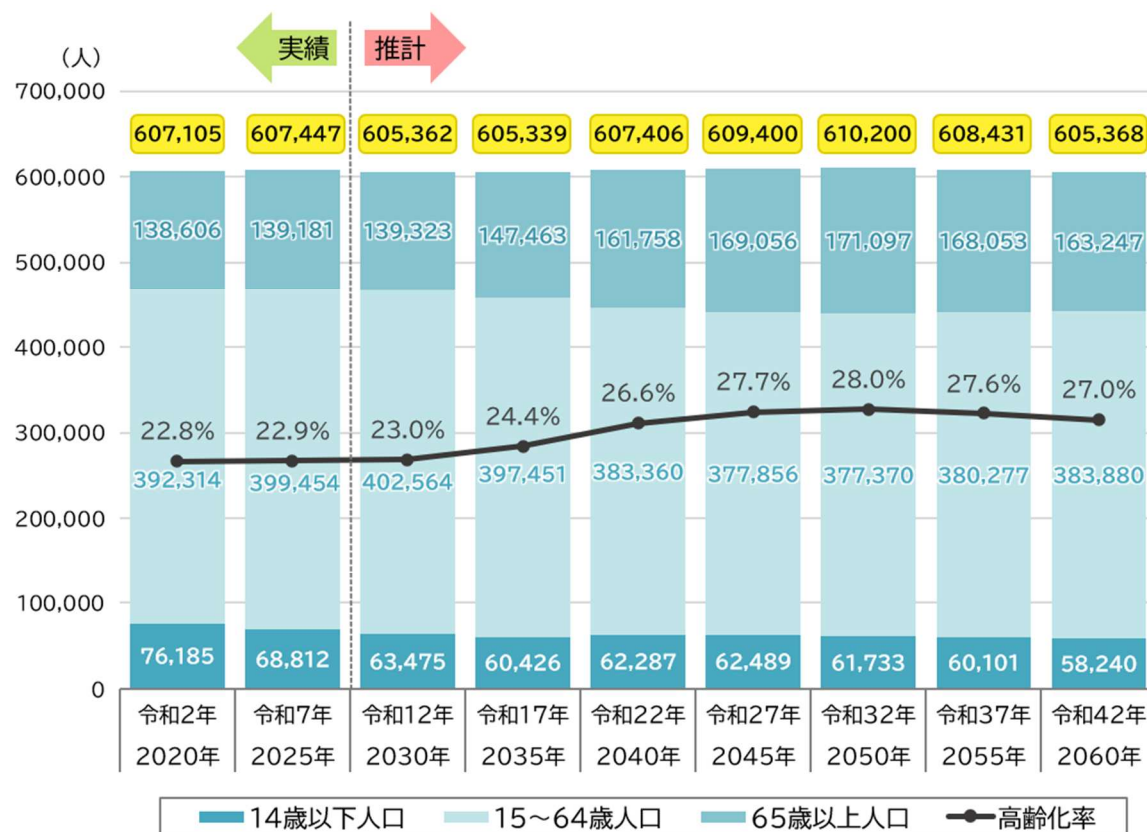
▼地区割図



2-3 人口

川口市の人口は、令和8年（2026年）1月現在では60万人を超えており、今後もほぼ横ばいで推移すると推計されています。

▼川口市の人口の推移と将来推計



出典：第6次川口市総合計画基本計画

※端数処理による合計値の不一致について

端数処理の関係で、川口市全体の推計人口と日本人及び外国人の推計人口の合計、各地域の推計人口の合計は一致しないことがある。

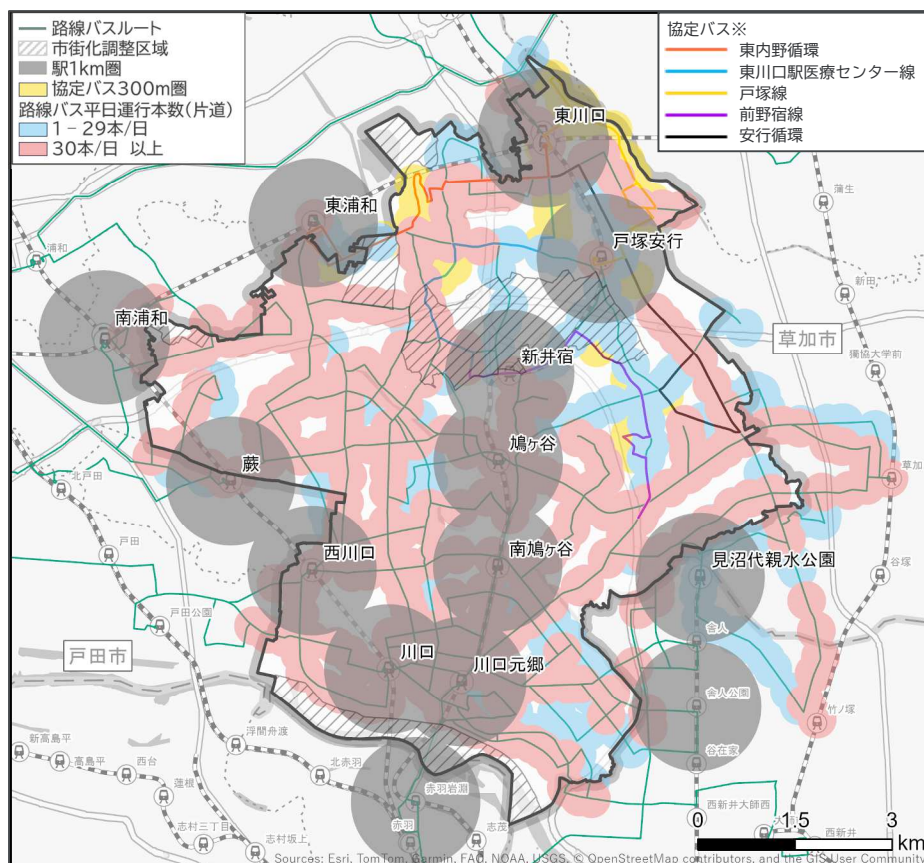


3 地域公共交通の現状

3-1 公共交通等の状況

川口市では、JR 京浜東北線、JR 武蔵野線、埼玉高速鉄道線の3路線が運行されているほか、国際興業バス及び東武バスの路線バスが100系統以上運行されています。また、公共交通を補完する移動手段として、シェアサイクルの実証実験を実施しています。路線バスは市内の広い範囲で運行されており、1日30本以上運行する区域が市域の大部分を占めています。さらに、鉄道駅1km圏又はバス停300m圏を公共交通のカバー圏域として整理すると、人口カバー率は約95%となっています。

▼川口市内の公共交通カバー圏(平日)



※協定バスについてはP24参照

コラム COLUMN

JR 川口駅の中距離電車停車と周辺の鉄道延伸の動き



①JR 川口駅の中距離電車停車に向けた取り組み

川口駅の1日あたりの平均乗車人員は75,061人（令和6年度（2024年度））で、県内のJR駅では、大宮駅、浦和駅に次いで3番目です。

一方で、川口駅に停車する路線は京浜東北線のみとなっており、朝の通勤・通学の時間帯はホームの混雑が激しく、輸送障害発生時は、駅舎の外まで人があふれることがあります。

こうした状況を改善するため、川口市では、中距離電車の停車を長年の課題として取り組んできており、令和7年（2025年）4月にJR東日本と「川口駅上野東京ラインホーム及び自由通路等整備に関する基本協定」を締結しました。

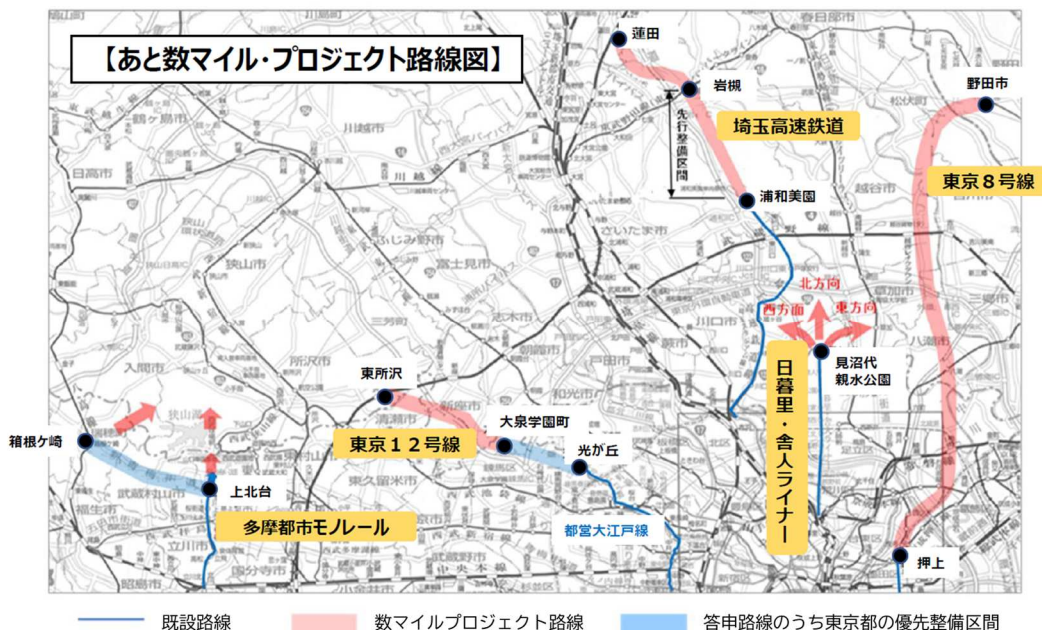
②川口市周辺の鉄道延伸の動き

埼玉県では、交通利便性をさらに向上させるため、「あと数マイル・プロジェクト」を進めています。対象の5路線のうち、川口市に関係の深いものとして、埼玉高速鉄道線と日暮里・舎人ライナーがあります。

埼玉高速鉄道については、浦和美園駅から岩槻駅までの約7.2kmを先行整備区間として、令和8年（2026年）3月31日に県とさいたま市が鉄道事業者に事業実施を要請しました。

日暮里・舎人ライナーについては、移動需要などを踏まえ、延伸想定地域における交通利便性の向上を目指し、既設線延伸の意義を確認するとともに、新たな交通システム導入可能性も検討されています。

▼あと数マイル・プロジェクト路線図



出典：埼玉県ホームページ「あと数マイル・プロジェクト」推進検討会議

<https://www.pref.saitama.lg.jp/a0109/saitama-railway-planning/new-conference.html>



3-2 地区別の公共交通カバー状況

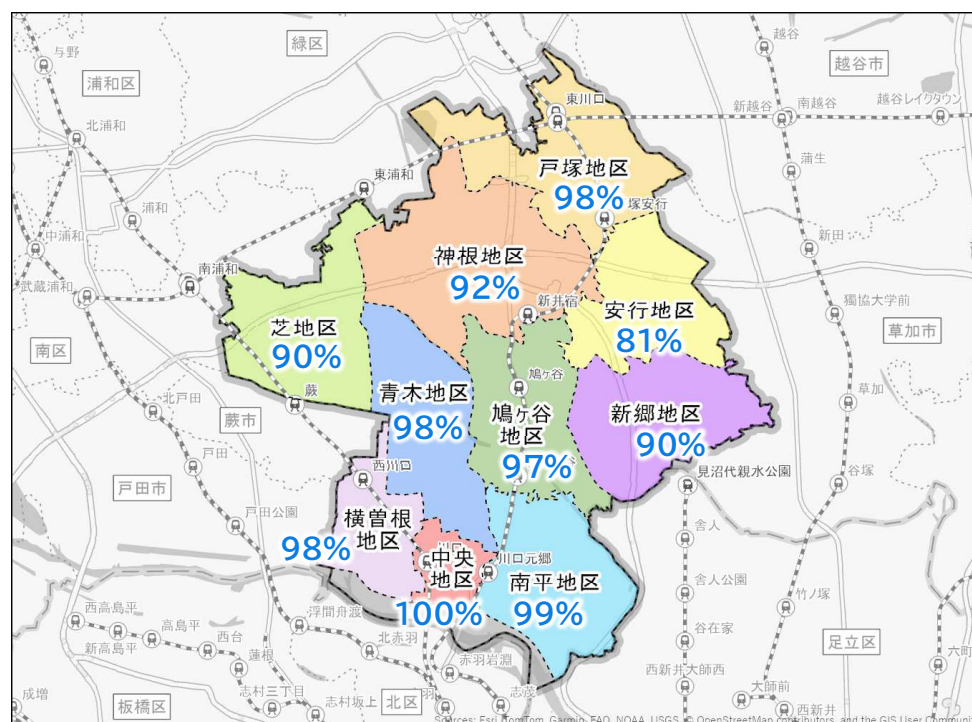
地区別の公共交通人口カバー率を見ると、安行地区では81%と相対的に低くなっていますが、その他の地区では90%以上のカバー率となっています。

また、65歳以上の人口カバー率は総人口と概ね同程度ですが、安行地区では85%となっており、総人口のカバー率を4ポイント上回っています。

▼川口市の地区別公共交通カバー状況（平日：協定バス運行考慮）

地区名	人口 (人)	高齢者 人口(人)	高齢化率 (%)	人口密度 (人/ha)	最大勾配 (%)	公共交通機関の 総人口 カバー率(%)	公共交通機関の 65歳以上人口 カバー率(%)
中央	42,723	7,911	19	252	1.6	100	100
横曽根	70,307	13,326	19	202	1.2	98	98
青木	76,665	19,126	25	124	6.1	98	98
南平	63,713	14,171	22	98	1.2	99	99
新郷	38,675	11,624	30	59	10.3	90	91
芝	79,000	19,678	25	121	8.7	90	90
神根	52,855	16,042	30	54	10.5	92	94
安行	36,906	8,888	24	66	11.2	81	85
戸塚	69,419	11,756	17	93	11.2	98	98
鳩ヶ谷	64,011	15,401	24	103	9.1	97	97
市全体	594,274	137,923	23	99	7.1	95	95

▼公共交通機関の総人口カバー率



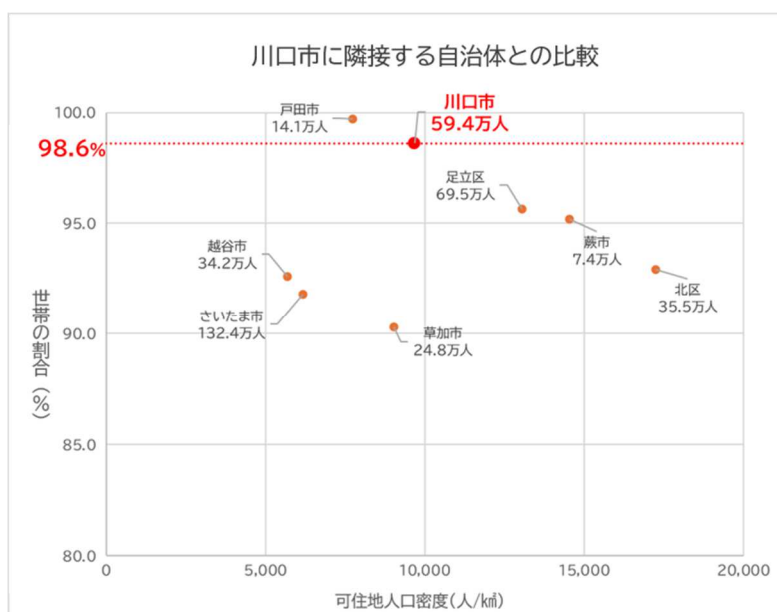
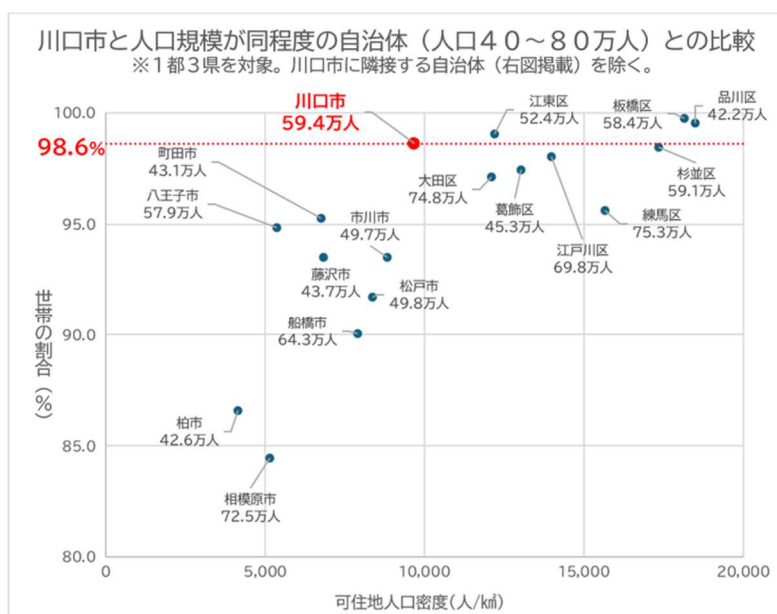
3-3 公共交通施設への近接性

鉄道駅から1 km 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」に基づき整理しました。

川口市の割合は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ります。

※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、直線距離ではありません。

▼鉄道駅から1km 未満又はバス停から500m未満の世帯割合



出典：令和5年住宅・土地統計調査、令和2年度国勢調査



3-4 シェアサイクルの利用拡大

川口市では、平成31年（2019年）4月から、民有地に民間事業者によるポートが設置され、シェアサイクルの利用が始まりました。その後、市は民間事業者とシェアサイクル実証実験に関する協定を締結し、公有地へのポート設置を開始しました。

令和8年（2026年）7月31日現在、市内には305か所のポートが設置されており、利用回数は、実証実験開始以降、増加傾向にあります。

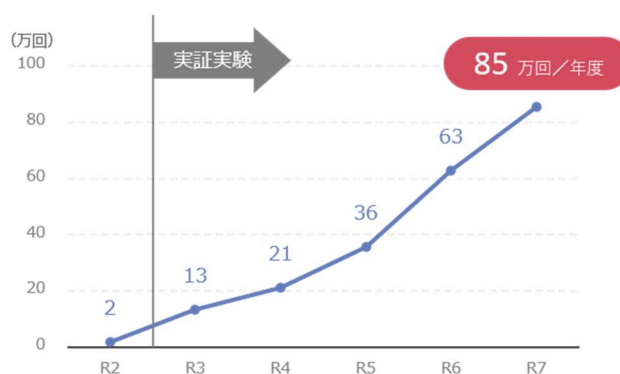
川口市に導入されているシェアサイクルサービスは、全国各地に展開する同一サービスのポート間で貸出・返却ができる仕組みとなっています。利用状況を見ると、駅周辺を起点又は終点とする利用が多く見られるほか、市境を超える利用も確認されています。

▼川口市内の地区別ポート数及びポート密度

地区名	ポート数	ポート密度（箇所/km ² ）
中央地区	26	11.71
横曽根地区	31	7.40
青木地区	46	7.46
南平地区	52	7.39
新郷地区	17	2.58
芝地区	16	5.53
神根地区	37	1.65
安行地区	17	3.02
戸塚地区	33	4.41
鳩ヶ谷地区	30	4.82
総数	305	4.92

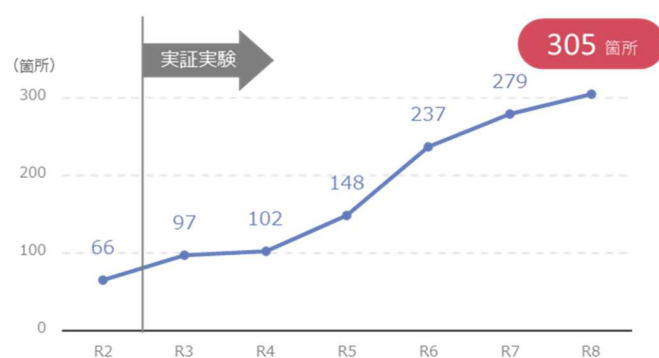
出典：OpenStreet(株)のデータを基に川口市作成

▼川口市内シェアサイクル利用回数の推移



出典：OpenStreet(株)

▼川口市内シェアサイクルポート数の推移



出典：OpenStreet(株)、R8のみ7月31日現在

コラム COLUMN

シェアサイクルの使い方と安全利用



川口市は、令和3年（2021年）3月から OpenStreet 株式会社と協定を結び、同社が提供するシェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」を活用したシェアサイクルの実証実験を行っています（利用状況・ポート数は本編参照）。

ここでは、HELLO CYCLING の利用方法と、OpenStreet 株式会社及び川口市による安全利用に向けた取り組みについて紹介します。

①シェアサイクルの利用の流れ

HELLO CYCLING では、スマートフォンのアプリを利用して、ポートの検索、自転車の予約、貸出・返却等を行います。基本的な利用の流れは次のとおりです。

- STEP 1 利用したいポートと自転車をスマートフォンのアプリ内で選び、予約する。
- STEP 2 ポートに行き、スマートフォンで解錠する。
- STEP 3 自転車を利用する。
- STEP 4 返却可能なポートで返却する。

ご利用の流れ



出典：OpenStreet 株式会社「HELLO CYCLING」ウェブサイト

②安全利用に向けた取り組み

シェアサイクルを安全に利用するためには、自転車の交通ルールを守るとともに、利用者一人ひとりが安全な走行を心がけることが重要です。

OpenStreet 株式会社では、ホームページ等を通じて、ヘルメットの着用や自転車の交通ルールなど、安全利用に関する情報を周知しています。

川口市においても、自転車の交通安全に関する普及啓発を行うとともに、シェアサイクル利用時に守るべき交通ルールについて周知しています。

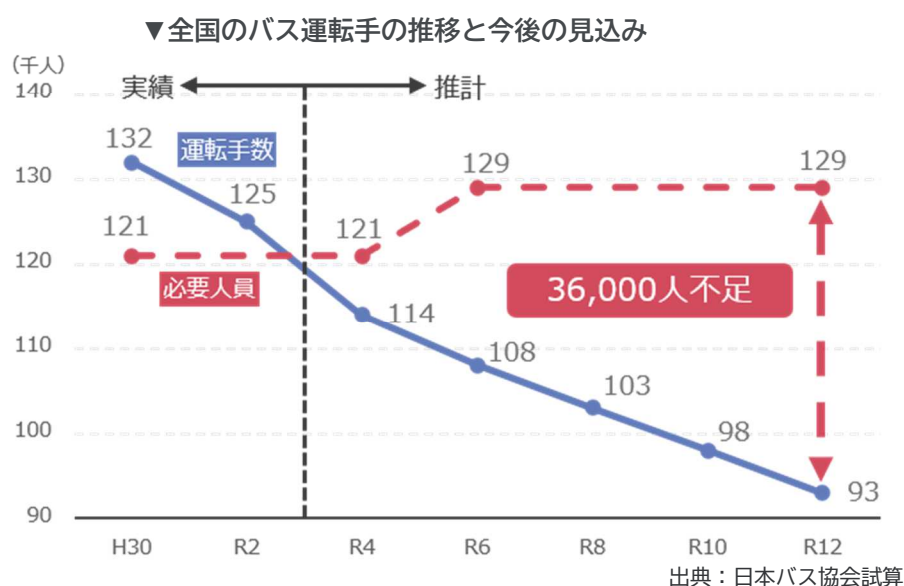
今後も、シェアサイクル事業者等と連携し、安全利用に向けた普及啓発に取り組めます。



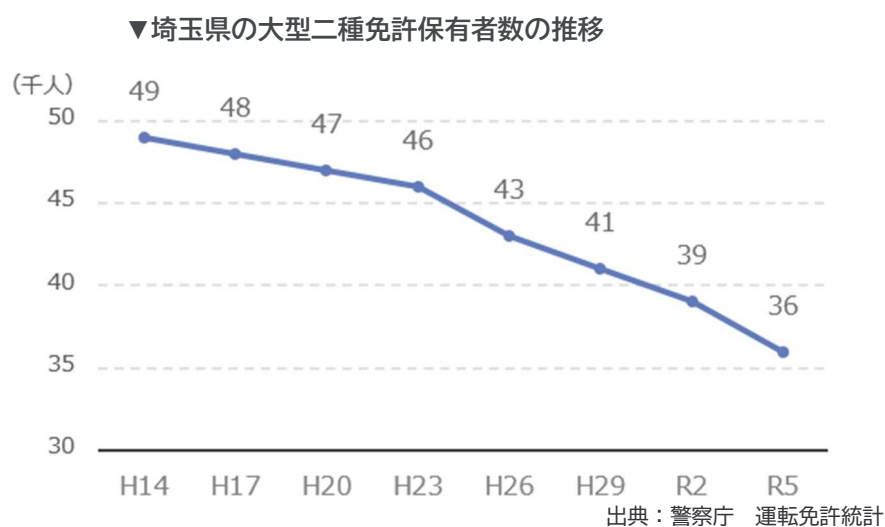
4 地域公共交通の課題

4-1 バス運転手の不足

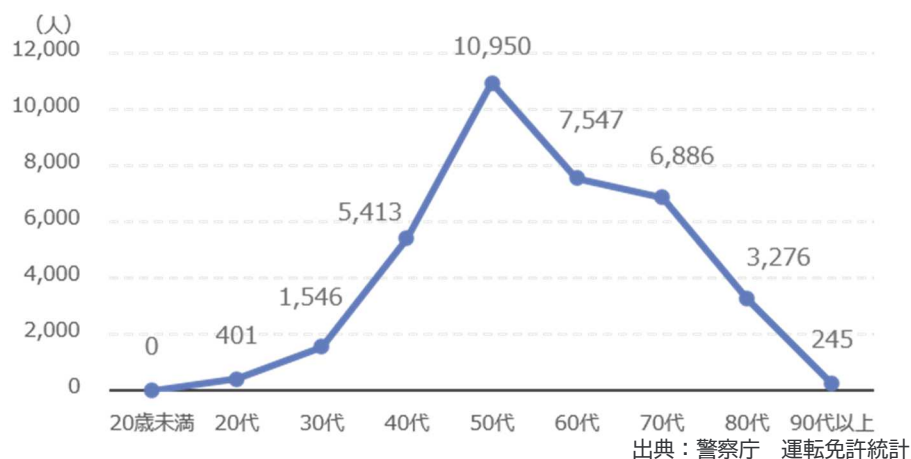
バス運転手の不足は以前から課題となっていました。労働時間規制の強化（いわゆる2024年問題）により、さらに深刻化しています。



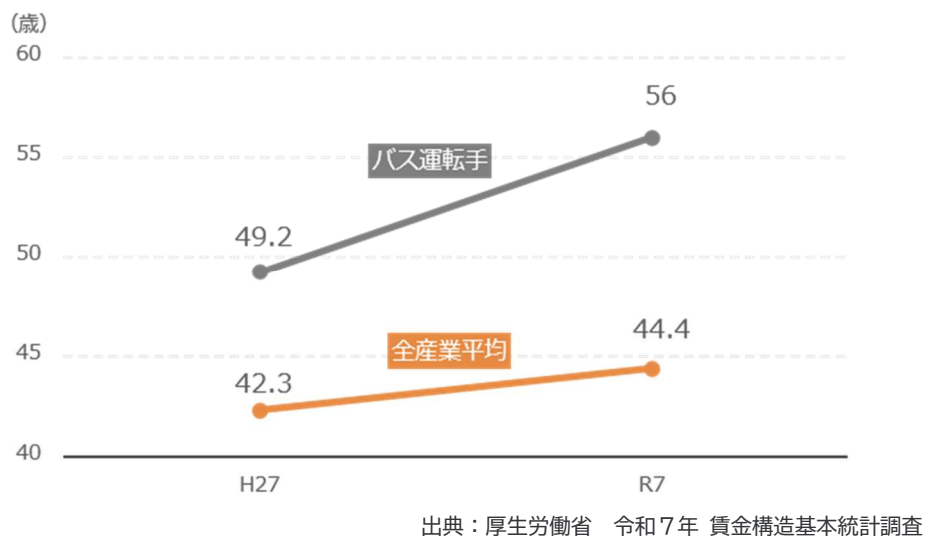
また、乗合バスの運転には二種免許が必要であること等から、他業界よりも人材確保が難しく、平均年齢も全産業平均より高水準となっています。



▼埼玉県令和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



4-2 路線バスの廃止・減便

川口市内では路線バスの廃止や減便が行われています。

川口市内における路線バスの廃止・減便

廃止（令和6年（2024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）

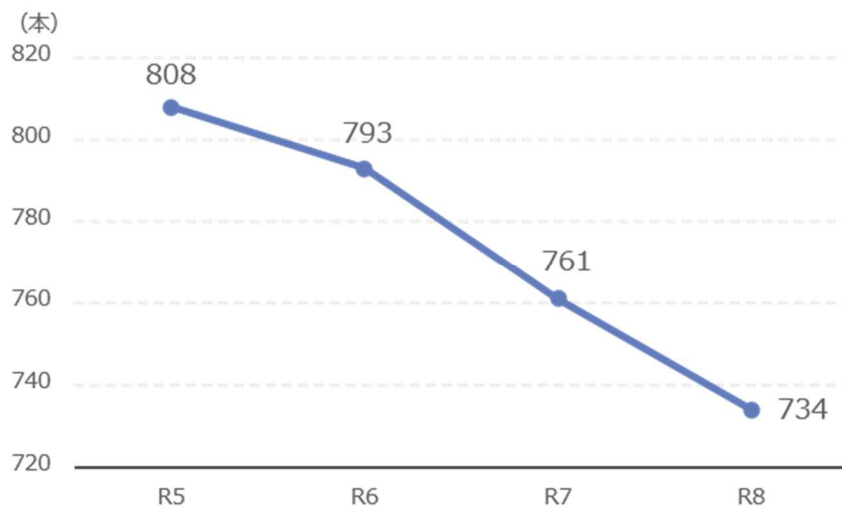
【東武バス】

- 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（2023年）4月末日現在と令和8年（2026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



出典：川口市作成

バス運転手不足が全国的に深刻化する中、川口市においても路線バスの廃止・減便が生じており、今後も現在のバスネットワークを維持していくためには、運行を支える人材の確保が重要となっています。



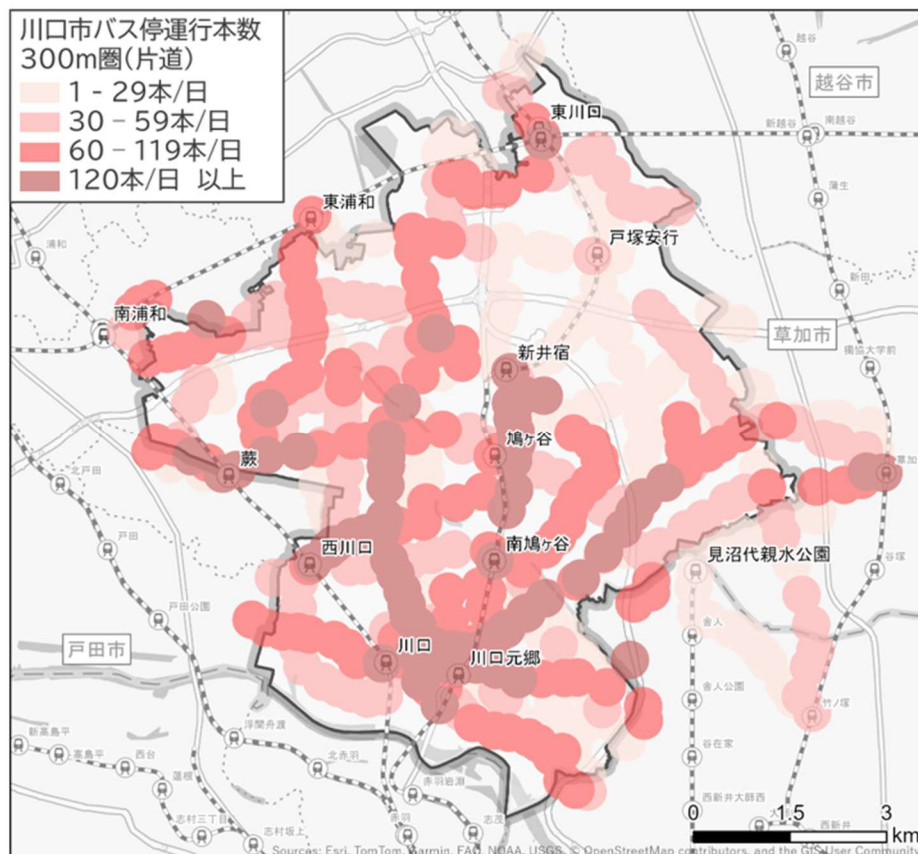
課題1 バス事業の担い手不足

4-3 バスネットワークの課題

市内の路線バスはＪＲ駅を中心に運行されており、川口駅、西川口駅、蕨駅周辺では運行本数が多くなっています。

一方、北東部の戸塚地区や安行地区などでは、これらの駅周辺と比べて路線バスの運行本数が相対的に少ない地域があります。

▼川口市内のバスサービスカバー圏（平日）



路線バスは市内を広く運行している一方、運行条件や採算性等から、既存の路線バスのみでは十分な運行本数を確保することが難しい地域があります。



課題2 路線バスの運行が困難な地域がある



4-4 公共交通利用者の意見・要望

川口市内の公共交通利用状況やニーズ等を把握するために、アンケート調査を実施しました。

- ◆ 実施期間 令和6年（2024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

市民の移動ニーズは、利用する時間帯や目的、身体状況等によって多様であり、既存の公共交通だけでは対応が難しい移動があります。



課題3 個別の移動ニーズへの対応

市路線・時刻・乗継情報の分かりにくさや、バリアフリー対応、運賃負担等が公共交通利用の妨げとなる場合があります。



課題4 公共交通利用のハードル

4-5 埼玉高速鉄道に関する課題

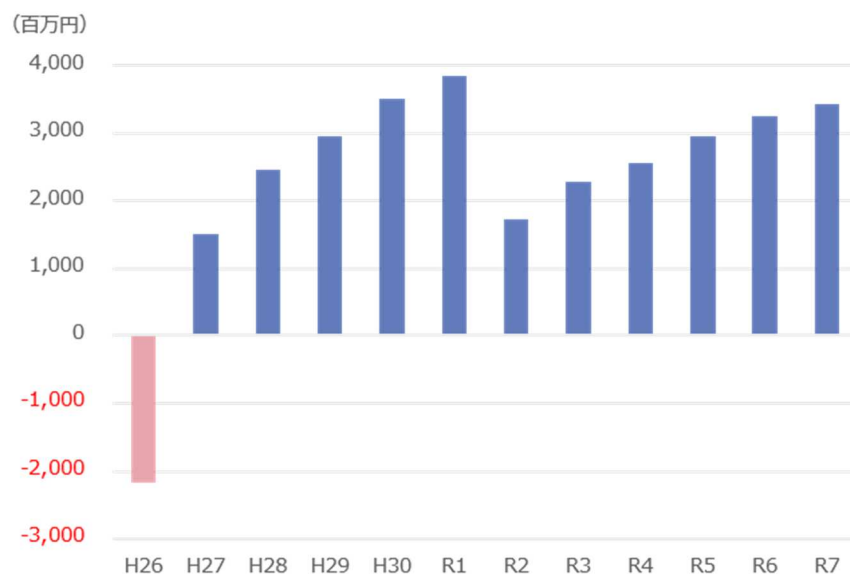
埼玉高速鉄道株式会社は、埼玉県・川口市・さいたま市を主な株主とする第三セクターとして設立しました。

赤羽岩淵駅から浦和美園駅を結ぶ路線として平成13年（2001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駅存在します。

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（2014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（2027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



埼玉高速鉄道は事業再生ADR後、経営状況が改善している一方、今後は施設・設備の更新等も見込まれることから、利用者の利便性向上を図りつつ、引き続き安定した経営を維持していく必要があります。

課題5 埼玉高速鉄道の経営安定化の維持

※事業再生ADR（Alternative Dispute Resolution）：産業競争力強化法に基づき、中立的な専門家が金融機関等の債権者と債務者との間を調整し、企業の早期事業再生を支援する制度

4-6 課題まとめ

これまで整理した地域公共交通の現状を踏まえ、川口市の地域公共交通に関する課題を次の5点に整理します

課題1 バス事業の担い手不足

バスネットワークを維持するため、運行を支える人材の確保が必要です。

課題2 路線バスの運行が困難な地域がある

採算性や道路条件等により、路線バスだけでは対応が難しい地域があります。

課題3 個別の移動ニーズへの対応

既存の公共交通だけでは対応が難しい、多様な移動ニーズがあります。

課題4 公共交通利用のハードル

情報、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ります。

課題5 埼玉高速鉄道の経営安定化の維持

令和9年度（2027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ります。

5 計画の基本方針・計画目標

5-1 基本方針

これまで整理した川口市の地域公共交通を取り巻く環境の変化や課題を踏まえ、本計画に掲げる基本的な方針は、次のとおりとします。

基本方針①:「持続可能」な公共交通サービスの確保

バス運転手などの担い手不足や利用状況の変化といった川口市の地域公共交通を取り巻く課題を踏まえ、市内全域において、公共交通サービスを将来にわたり持続可能な形で維持することを目指します。

基本方針②:「みんな」で支える「多様な移動手段」の展開

鉄道・バス等の既存の公共交通では対応が難しい個別の移動ニーズについては、シェアサイクル等の民間サービスや、地域の輸送資源を活用するとともに、新たな担い手を発掘し、地域の実情に応じた移動の選択肢の充実を図ります。

基本方針③:まちづくりとの連携による公共交通施策の推進

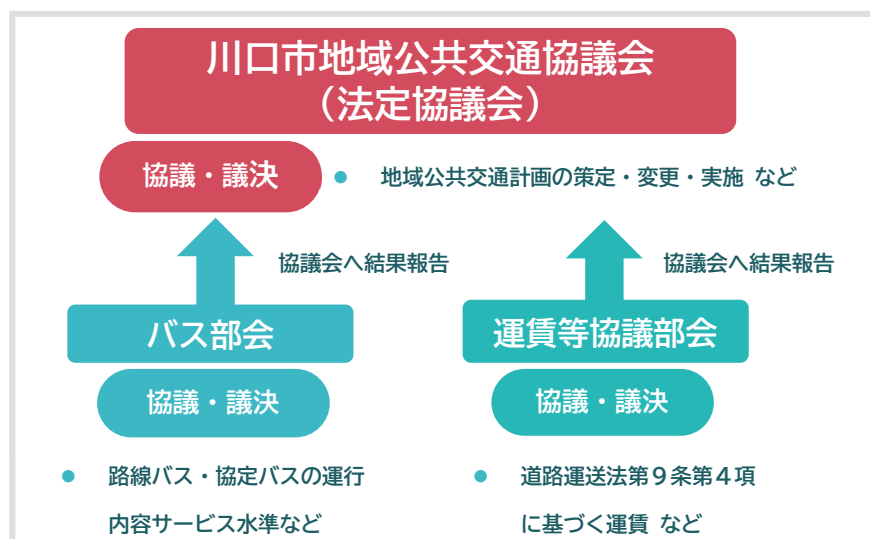
土地利用計画や都市基盤整備等のまちづくり施策が公共交通サービスの需要と供給に大きく影響を与えるとともに、公共交通サービス自体もまちづくりに大きく寄与するという認識のもと、都市計画基本方針（立地適正化計画を含む）等の関連計画との整合を図り、駅周辺整備や道路整備などのまちづくり施策と連携しながら、公共交通施策を推進します。

5-2 本計画における関係者の役割分担

本計画の取り組みを着実に推進するため、関係者が担うべき役割を明確化し、それぞれの役割のもと連携して公共交通を支えていきます。

主体	主な役割
交通事業者	計画の推進上必要となる取り組みについて、関係者と協議しながら、実現に向けた検討を行います。 また、担い手確保に関する取り組みの主体として、国・県・市と連携して推進していきます。
市民	公共交通の積極的な利用に努めます。 また、市民の移動ニーズに交通事業者のみで対応することが困難であることから、サービスを楽しむだけでなく、運転手をはじめとする移動手段の担い手として、公共交通を支える主体としての役割も果たします。
企業・団体	送迎サービスの提供をはじめとして、計画の推進上必要となる取り組みへの協力を行います。 また、持続可能な公共交通サービスの確保や多様な移動手段の展開に資する様々なノウハウ、知見、技術を提案します。
国	公共交通に関する施策の総合的な策定や公共交通サービス・ネットワークに関する情報収集を行い、制度的・技術的な指導・助言を行います。 また、県及び市とともに担い手確保に関する取り組みを推進し、必要に応じて財政的な支援を実施します。
県	広域的な見地から地域の実情を踏まえた公共交通に関する施策の策定や公共交通サービス・ネットワークに関する情報発信、助言を行います。 また、国及び市とともに担い手確保に関する取り組みを推進し、必要に応じて、交通政策に関する国への要望や財政的な支援を実施します。
市	計画の作成主体として、関係者と連携・調整しながら、計画に位置付けた取り組みの実施に向けて検討を行うとともに、進捗管理や効果検証を行います。 また、国及び県とともに担い手確保に関する取り組みを推進していきます。

また、学識経験者・交通事業者・市民・行政といった関係者で構成される「川口市地域公共交通協議会」を毎年度開催し、本計画に位置づけられた取り組み内容の報告や意見交換を行います。



5-3 本計画における交通モードの位置付け

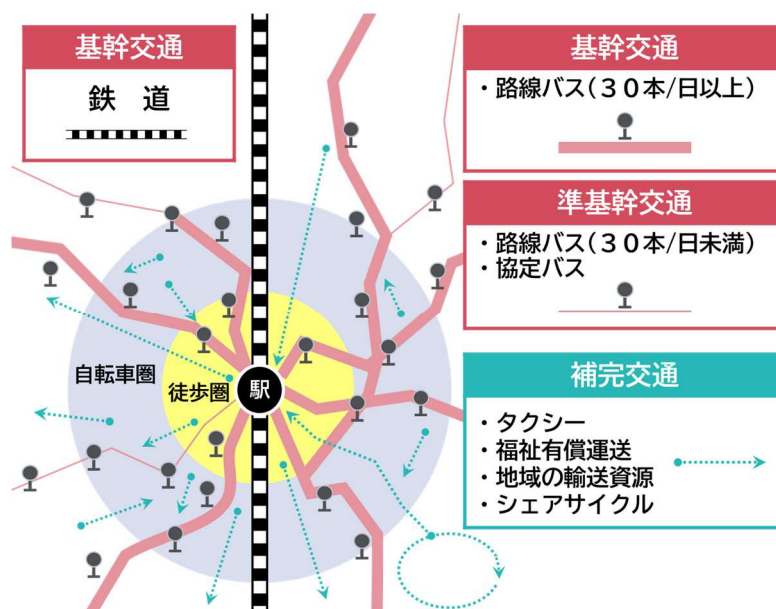
市内の公共交通サービスレベルは良好な水準を確保していることから、鉄道・路線バス（30本／日以上）を「基幹交通」として定め、多くの方の移動を支える役割を担うものとします。

また、路線バス（30本／日未満）や協定バスを「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します。

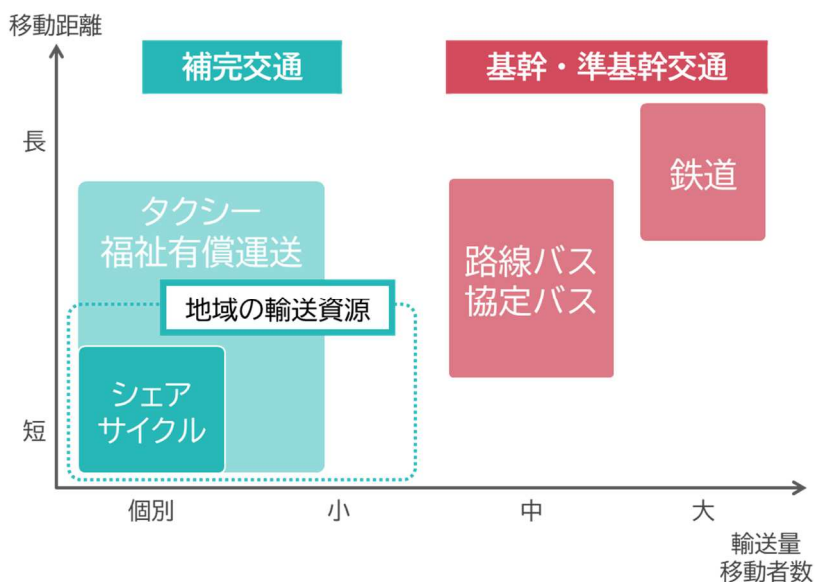
さらに、川口市で提供されている基幹・準基幹交通以外のタクシーやシェアサイクル等を「補完交通」として定め、多様な移動ニーズに対応するものとします。

加えて、公共交通の利用に困り感のある方への移動支援や地域の輸送資源を新たに「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します。

▼階層的な交通モードのイメージ



▼移動距離・輸送量等による整理



5-4 目標

5-1 で示した基本方針を踏まえて、4つの目標を掲げます。

目標(1): 持続可能なバスネットワークの構築

基幹交通

準基幹交通

路線バスと協定バスの役割分担を徹底し、協定バスについては、客観的な評価指標の構築による運行形態の見直し等を行い、必要なサービス水準を確保しながら、効率的で持続可能なバスネットワークを維持します。あわせて、事業者と行政が連携してバス運転手等の確保支援を推進することで、運行の基盤となる担い手の確保を図ります。

目標(2): 公共交通と連携する移動選択枝の充実

補完交通

シェアサイクルの設置促進やモビリティハブの整備、駅周辺の駐輪場施策との連携を進めます。また、福祉有償運送の活用促進に加え、福祉施設や企業等の地域資源を活用した輸送サービスや民間提案制度の導入を検討し、公共交通では対応が難しい個別の移動ニーズに対応する移動手段の選択枝の充実を図ります。

目標(3): 公共交通を利用しやすい環境の整備

基幹交通

準基幹交通

補完交通

ノンステップバスやホームドア等の導入によるバリアフリー化や、分かりやすい公共交通マップの作成、バス待ち環境の改善を進めます。また、バス定期券購入補助やタクシーチケット配布など、関係部局と連携した外出促進施策を通じて、誰もが公共交通を利用しやすい環境の整備を進めます。

目標(4): 埼玉高速鉄道の利用促進

基幹交通

埼玉高速鉄道の各駅周辺におけるモビリティハブ機能の強化や路線バス等との連携強化を図るとともに、川口駅～川口元郷駅間をはじめとするまちづくりの進捗に合わせた駅への移動円滑化を推進します。あわせて沿線地域の魅力発信を一体的に展開し、埼玉高速鉄道の利用を促進します。

※目標(4) 埼玉高速鉄道の利用促進に係る個別施策は、駅周辺のモビリティハブ機能の強化、路線バスとの連携、駅への移動円滑化など、目標(1)～目標(3)とも密接に関連するものです。本計画では、特に埼玉高速鉄道の利用促進に資する個別施策を目標(4)として整理します。

5-5 施策の体系

5-3 で示した4つの目標に基づく施策と、その進捗状況や効果を把握するための評価指標(KPI)を体系的に整理します。

なお、各評価指標(KPI)の算出方法、現状値、目標値等については、P.27に示します。

▼目標・個別施策・評価指標(KPI)の体系図

目標	個別施策	評価指標(KPI)
(1) 持続可能な バスネットワーク の構築 	1-(1) 協定バスの運行 1-(2) 協定バス評価指標の構築による将来的な持続性の確保 1-(3) 担い手の確保を通じたバスネットワークの維持	1)公共交通機関人口カバー率 2)バス運転手数
(2) 公共交通と連携 する移動選択肢 の充実 	2-(1) シェアサイクルの設置促進 2-(2) モビリティハブの機能強化及び新たなシェアモビリティ等と公共交通との連携の検討 2-(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 2-(4) 福祉有償運送の活用促進 2-(5) 地域の輸送資源を活用したサービスの導入検討 2-(6) 民間提案制度の導入検討	3)シェアサイクルポート数 4)モビリティハブ機能強化拠点数
(3) 公共交通を 利用しやすい 環境の整備 	3-(1) バリアフリー化促進 3-(2) バス待ち環境の改善 3-(3) 公共交通マップ作成 3-(4) 関係部局との連携による外出促進の支援	5)ノンステップバス導入率 6)交通環境が整っていると 感じる市民の割合
(4) 埼玉高速鉄道の 利用促進 	4-(1) 駅周辺のモビリティハブ機能の強化 4-(2) 路線バスとの連携施策の促進 4-(3) 沿線地域の魅力の発掘・発信 4-(4) まちづくりの進捗に合わせた駅への移動円滑化	7) 埼玉高速鉄道の経常利益

※各個別施策は、主に関連する目標に分類して整理していますが、複数の目標にまたがって効果を発揮するものがあります。また、評価指標(KPI)についても、複数の個別施策の実施状況や効果を把握するための判断材料となるものがあります。

目標(1) 持続可能なバスネットワークの構築

個別施策 1-(1) 協定バスの運行					
交通モード	準基幹交通				
主 体	市、バス事業者				
内 容	・ 協定バスは、川口市とバス事業者が協定を締結して運行する路線バスです。 ・ 路線バスの運行が困難な地域や運行本数が少ない地域を中心に協定バスを運行し、居住誘導区域を中心として、市内全域のバスネットワークの維持を図ります。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 1-(2) 協定バス評価指標の構築による将来的な持続性の確保					
交通モード	準基幹交通				
主 体	市、バス事業者				
内 容	・ 協定バスについて、評価指標（乗降人数、収支率、公的資金投入額）を構築し、継続的なモニタリングを実施します。 ・ 利用実態やニーズを踏まえ、運行ルート、運行本数、運行時間帯、乗継方法等の見直しについて協議します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 1-(3) 担い手の確保を通じたバスネットワークの維持					
交通モード	基幹交通	準基幹交通			
主 体	バス事業者、市、国、県				
内 容	・ バス事業者は、バス運転手をはじめとする担い手を確保する主体として、人材確保に努めるとともに、確保した人材の離職を防止するための取り組みを行うことで、必要なサービス水準及び現行のバスネットワークの維持に努めます。 ・ 行政は、事業者が実施する担い手の確保に関する取り組みの発信等を行うとともに、バス事業者の意向を踏まえながら、担い手不足の解消に連携して取り組みます。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				

コラム
COLUMN

バスの定時性・走行環境向上に向けた取り組み



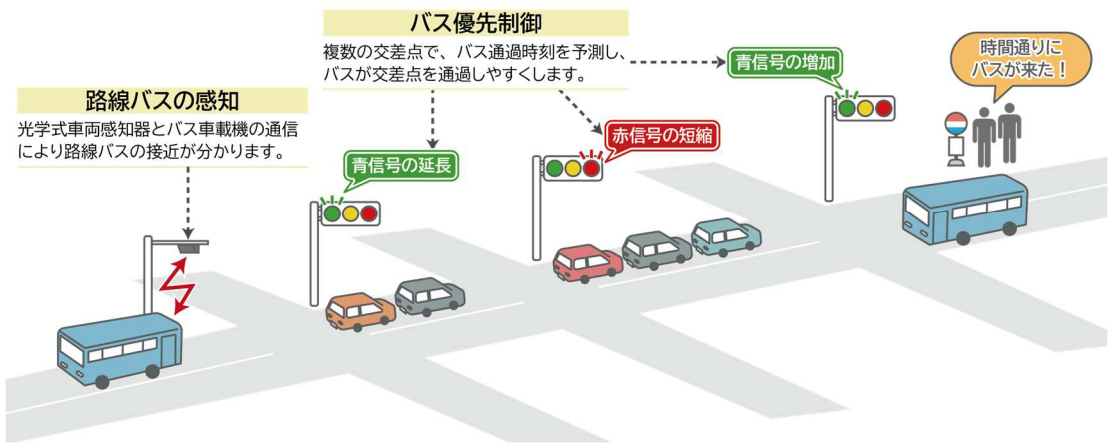
バスの定時性や走行環境を向上させる取り組みのひとつとして、川口市内では PTPS（公共車両優先システム）の整備を行っています。

交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを組み合わせた公共車両を優先させるシステムで、バスに対する信号機の優先制御を行い、青信号の延長や赤信号の短縮を実施することで、バスの定時性を確保します。

今後も、道路整備の進捗に合わせてバスの定時性や走行環境を向上させる取り組みを行う必要があります。

▼PTPS 整備路線一覧

路線（区間）	延長
県道さいたま草加線、川口市道、草加市道 川口駅東口～草加駅西口間	約 11.0 km
国道 463 号、県道東大門安行西立野線 浦和駅東口～東川口駅北口	約 9.6 km



目標(2) 公共交通と連携する移動選択肢の充実

個別施策 2-(1) シェアサイクルの設置促進					
交通モード	補完交通				
主 体	市、シェアサイクル事業者、交通管理者、道路管理者				
内 容	・シェアサイクルについて、公有地への設置に向けた調整を進めるとともに、シェアサイクル事業者と連携し土地所有者等への周知を図り、ポート設置を促進します。 ・駅周辺におけるポート容量の確保を図るとともに、ポート密度が相対的に低い地域を含め、市内全体でのポートの増設を図ります。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施 				
個別施策 2-(2) モビリティハブの機能強化及び新たなシェアモビリティ等と公共交通との連携の検討					
交通モード	補完交通				
主 体	市、シェアモビリティ事業者、交通管理者、道路管理者				
内 容	・駅周辺等において、安全性の確保等を前提として道路空間等を活用し、モビリティハブの機能強化を進めます。 ・シェアサイクル以外の新たなシェアモビリティについては、安全性、利用実態、交通への影響等を踏まえ、公共交通との連携や導入の可能性を検討します。 ※ 本計画における「モビリティハブ」とは、駅や大規模施設などの、複数の交通モードが集まり、利用者が移動手段を選択又は乗り継ぐことができる拠点のことを指します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施 				

コラム COLUMN

モビリティハブとは？



モビリティハブとは、鉄道、バス、シェアサイクルなど複数の交通手段をつなぎ、乗り継ぎをしやすい交通結節拠点です。

規模や機能は様々で、「ENEOS マルチモビリティステーション」のように複数のシェアサモビリティを一か所に集約した施設や、東川口駅や新井宿駅周辺のように、鉄道駅の周辺にシェアサイクルポートを配置し、既存の公共交通との乗継利便性を高める場所などがあります。

川口市では、鉄道駅周辺を中心に、既存の公共交通とシェアサイクル等との連携の充実を図り、モビリティハブの機能の強化を進めていきます。

▼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・電動キックボード・電動アシスト自転車・
電動スクーターがモビリティハブで乗継可能

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

▼東川口駅周辺のシェアサイクルポート



東川口駅周辺の歩道上に、道路使用・占用許可を得て、シェアサイクルを設置。

▼新井宿駅周辺のシェアサイクルポート



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。



目標(2) 公共交通と連携する移動選択肢の充実

個別施策 2-(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					
交通モード	補完交通				
主 体	市、シェアモビリティ事業者				
内 容	公共交通と自転車、シェアサイクル等との乗継利便性を高めるため、駐輪場の配置や利用方法等について検討します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	検討	必要に応じ実施			
個別施策 2-(4) 福祉有償運送の活用促進					
交通モード	補完交通				
主 体	市、福祉有償運送実施団体、福祉関係機関				
内 容	公共交通の利用に困り感がある方への移動手段として、福祉有償運送の周知に努めます。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				

個別施策 2-(5) 地域の輸送資源を活用したサービスの導入検討					
交通モード	補完交通				
主 体	市、福祉施設、地縁団体、民間事業者				
内 容	福祉施設、地縁団体、民間事業者等が有する車両・送迎サービス等の輸送資源について、補完交通として活用することを検討します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	関係部局と連携し検討・実施				

コラム



地域の輸送資源を活用したサービスとは？



地域には、福祉施設や企業等が保有する送迎車両や、地域住民による移動支援など、公共交通以外にも移動に活用できる様々な輸送資源があります。

こうした輸送資源や担い手を地域の移動ニーズと結び付けることで、路線バスやタクシーなどの公共交通だけでは対応が難しい移動を補う取り組みが各地で行われています。

実施方法は、福祉施設や企業等が保有する車両の空き時間を活用するもの、地縁団体等が運行を支えるもの、住民ボランティアが担い手となるものなど様々です。

川口市内においても、地域の移動ニーズと活用可能な車両・担い手とのマッチングを図り、関係者と連携しながら、地域の実情に応じた活用を検討します。



個別施策 2-(6) 民間提案制度の導入検討					
交通モード	補完交通				
主 体	市、民間事業者				
内 容	地域の交通課題の解決に向け、民間事業者等からアイデアや事業手法等の提案を募集し、その実現に向けて市と提案者が連携する民間提案制度の導入を検討します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	検討・募集			採択された提案から実施	

コラム COLUMN

民間提案制度の導入に向けて

他都市では、地域内の新たな交通の導入等に向けて、「民間提案制度」を導入しています。民間提案制度とは、課題の解決に向けて先端モビリティや新たなサービスなどのアイデアを民間の発意で幅広く提案を受ける仕組みです。

神奈川県小田原市では、令和3年度より公共施設等を対象とした民間提案制度を導入しており、提案を自由に受け付ける「フリー型」と、市が募集テーマを決める「テーマ型」の2つの募集形式があります。

川口市内においても、民間事業者が保有するアイデアを募集して地域課題の解決を進める仕組みとして、民間提案制度の導入に向けて検討を進めていきます。

目標(3) 公共交通を利用しやすい環境の整備

個別施策 3-(1) バリアフリー化促進					
交通モード	基幹交通		準基幹交通		
主 体	鉄道事業者、バス事業者、市、県				
内 容	高齢者や障害者等が公共交通を利用しやすい環境を整えるため、ノンステップバスの導入、駅施設のバリアフリー化、ホームドア等の整備を促進します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 3-(2) バス待ち環境の改善					
交通モード	基幹交通		準基幹交通		
主 体	バス事業者、市、県、交通管理者、道路管理者				
内 容	バス停や主要施設等において、バスの接近情報・運行情報等をデジタルサイネー ージやスマートバス停により提供するとともに、県が取り組む「バスまちスポ ット」「まち愛スポット」の制度を活用することで、バス待ち環境の改善を図 ります。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 3-(3) 公共交通マップ作成					
交通モード	基幹交通		準基幹交通		補完交通
主 体	市				
内 容	鉄道、路線バス、協定バス、タクシーを一体的に掲載した公共交通マップを作成・ 更新し、乗継方法や利用方法を分かりやすく周知します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 3-(4) 関係部局との連携による外出促進の支援					
交通モード	基幹交通		準基幹交通		補完交通
主 体	市、バス事業者、タクシー事業者				
内 容	公共交通の利用に困り感のある方等の外出を支援するため、バス定期券購入補助、 タクシーチケット配布等の支援策を検討・実施します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	関係部局と連携し検討・実施				



コラム COLUMN

「バスまちスポット」「まち愛スポット」



人口減少と高齢化が進むなか、バスなどの公共交通を使いやすくし、誰もが出歩きやすいまちをつくることが求められています。そのなかで埼玉県では、バス事業者、小売事業者、市町村などが参加する推進会議を設け、官民連携で「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」を進めています。その取り組みのひとつに、「バスまちスポット」「まち愛スポット」の登録制度があります。

この制度では、商店、コンビニ、金融機関、公共施設などが協力施設となり、バスを待つ場所や歩く途中の休憩場所を提供しています。

- ・バスまちスポット：バス停からおおむね50m圏内にあり、気軽にバスを待てる施設。バスの時刻表を掲示又は配布する。
- ・まち愛スポット：バス停までおおむね500m圏内にあり、歩く途中で休憩できる施設。ベンチや椅子を設置する。

協力施設には専用のステッカーが掲示されています。登録施設は、県のGISマップや市町村別の一覧で確認でき、令和8年（2026年）年8月時点で県内の登録は478施設（バスまちスポット429、まち愛スポット49）となっています。そのうち、川口市内には、バス待ちスポットが3施設登録されています。

▼「バスまちスポット」「まち愛スポット」の協力施設ステッカー



出典：埼玉県ホームページ「バスまちスポット」「まち愛スポット」

<https://www.pref.saitama.lg.jp/a1101/dearukimachi/dearukimachi-supttogaaiyou.html>

目標(4) 埼玉高速鉄道の利用促進

個別施策 4-(1) 駅周辺のモビリティハブ機能の強化					
交通モード	基幹交通 準基幹交通 補完交通				
主 体	市、シェアモビリティ事業者、鉄道事業者（埼玉高速鉄道）、交通管理者、道路管理者				
内 容	埼玉高速鉄道の各駅を地域の交通結節点として位置付け、路線バス、タクシー、自転車、シェアサイクル等との接続性を高め、モビリティハブ機能の向上を促進します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 4-(2) 路線バスとの連携施策の促進					
交通モード	基幹交通 準基幹交通				
主 体	鉄道事業者（埼玉高速鉄道）、バス事業者、市				
内 容	市・埼玉高速鉄道・バス事業者が連携し、鉄道とバスを組み合わせた企画やサービス等の実施を促進します。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 4-(3) 沿線地域の魅力の発掘・発信					
交通モード	基幹交通				
主 体	市、県、鉄道事業者（埼玉高速鉄道）				
内 容	埼玉県と連携し、観光スポットや商業施設などの沿線地域の魅力の発掘・発信に取り組めます。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	実施				
個別施策 4-(4) まちづくりの進捗に合わせた駅への移動円滑化					
交通モード	基幹交通 準基幹交通 補完交通				
主 体	市				
内 容	都市計画基本方針（立地適正化計画を含む）等の関連計画との整合を図り、駅周辺整備や道路整備などのまちづくり施策と連携しながら、駅への移動円滑化を図ります。				
スケジュール	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度
	まちづくりの進捗に応じ検討・実施				



6 評価方法

6-1 評価指標（KPI）と目標値

本計画に掲げる目標の達成状況を評価するため、評価指標（KPI）及び目標値を設定します。

評価指標（KPI）及び目標値については、公共交通を取り巻く環境の変化や施策の進捗状況等を踏まえ、必要に応じて、川口市地域公共交通協議会で見直します。

▼評価指標（KPI）の算出方法・目標設定の考え方

評価指標（KPI）	算出方法	設定目標値の考え方	現状 (R7 年度)	目標 (R13 年度)
1) 公共交通機関人口 カバー率	人口に対する公共交通機関 カバー圏域人口の割合を算 出	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こと から、現在の水準を維持することを目 標とする	95%	95%
2) バス運転手数	川口市内の路線を所管する 営業所に在籍する運転手数 から算出	令和 8 年 4 月時点のバス運転手数を維 持することを目標とする	931 人	931 人
3) シェアサイクル ポート数	シェアサイクル事業者から の提供データより算出	実証実験開始前から令和 7 年度末まで の 5 年間で、民有地 156 箇所、公有地 93 箇所、計 249 箇所増加した実績を踏 まえ、令和 8 年度末時点のポート数か ら 250 箇所以上増加させることを目 標とする	279 箇所	R8 年度末時 点から 250 箇所 以上の増加
4) モビリティハブ 機能強化拠点数	モビリティハブの機能 強化を行った箇所数 ※同一モビリティハブで複数 の機能強化を行った場合、1 拠点として計上 ※市境に近接する市外のモビ リティハブについても、川口 市が関係自治体・事業者等と の調整により機能強化を図 った拠点は計上	シェアサイクルポートの新設、ラッ クの増設、新たなシェアモビリティ の導入等によりモビリティハブ機能 を強化した拠点を計上し、計画期間 中に 10 拠点以上で機能強化を行うこ とを目標とする	—	10 拠点以上
5) ノンステップバス 導入率	バス事業者からの提供デー タより算出	国の「移動等円滑化の促進に関する基 本方針」の令和 12 年度までにノンス テップバス導入率を約 90%とする目 標値を踏まえ、令和 13 年度に 90%以 上とすることを目標とする	84%	90%以上
6) 交通環境が整ってい ると感じる市民の割 合	「総合計画のための市民意 識調査」における「安全・安 心・快適に移動できる交通 環境が整っているまち」の 設問について、「そう感じ る」及び「ややそう感じる」 と回答した割合の合計	公共交通を利用しやすい環境の整備 を進め、令和 7 年度の調査結果 (46.3%) を上回ることを目標とする	46.3%	46.3%を 上回る
7) 埼玉高速鉄道の 経常利益	埼玉高速鉄道の決算資料等	施設・設備の更新等も見込まれることか ら、利用者の利便性向上を図りつつ、埼玉 高速鉄道の安定した経営を維持するため、 計画期間中の黒字の維持を目標とする	黒字	黒字を維持

6-2 PDCA サイクルによる評価検証

本計画は、川口市地域公共交通協議会において、計画策定・改定（Plan）、個別施策の実施（Do）、実施結果の検証（Check）、施策への反映（Action）を繰り返す、PDCA サイクルの考え方により推進します。併せて、個別施策の実施状況を毎年度モニタリングし、達成状況の評価・検証を行うことで計画の実効性を確保し、必要に応じて見直しを行います。