

川越市都市・地域総合交通戦略

【追補版】

川越市

目次

I	川越市都市・地域総合交通戦略の更新について	
1	更新の背景	2
2	更新の位置付け	2
3	計画期間	3
4	更新内容	4
II	川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価について	
1	施策の進捗状況	6
2	評価指標の達成状況	7
III	交通の現状と新たな課題について	
1	デマンド型交通かわまるの導入と新たな課題	10
2	自転車シェアリングの郊外への拡大と新たな課題	12
3	川越北環状線の開通と中心市街地の交通課題	14
4	新型コロナウイルス感染症の影響と公共交通の課題	16
5	社会情勢の変化による新たな交通課題	18
IV	今後の方針について	
1	地域の状況に応じた交通手段の検討	22
2	自転車シェアリングの事業拡大	24
3	中心市街地における歩行環境の向上と交通渋滞対策	26
4	新型コロナ危機を契機とした交通への取組	28
5	新たな交通課題への対応	30
V	施策パッケージについて	
	方向性1：地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築	34
	方向性2：都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の 維持・強化	42
	方向性3：都心核の特性に応じた移動環境の確保	48
VI	施策の評価と推進管理体制について	
1	評価指標	58
2	推進管理体制	59

用語集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 62

交通戦略の更新に係る留意事項・・・・・・・・ 68

I 川越市都市・地域総合交通戦略の 更新について

I 川越市都市・地域総合交通戦略の更新について

1 更新の背景

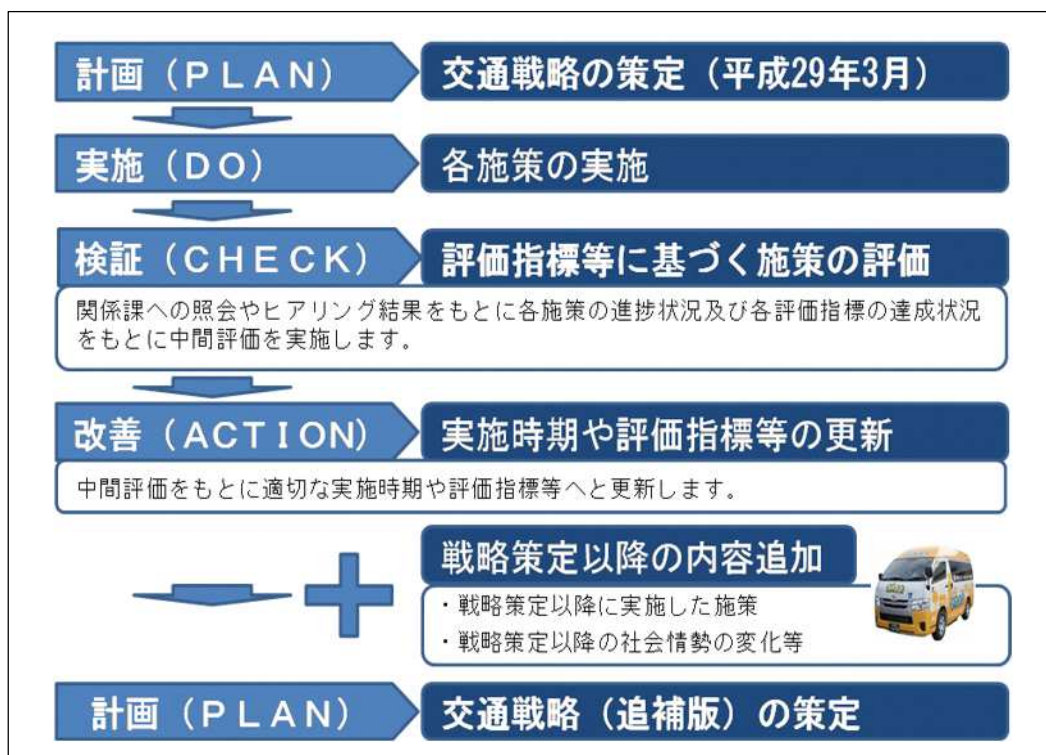
本市は、交通に関するさまざまな課題に対応し、まちづくりと連携しながら魅力と活力あふれる「川越のまち」の実現を目指すため、川越市都市・地域総合交通戦略（以下「交通戦略」という。）を平成29年3月に策定しました。

交通戦略は、目標年次を令和8年度とする10年間の計画となっており、計画期間の中間年となる5年ごとに、社会情勢の変化と施策の推進状況等に合わせ、見直しを検討することとしています。令和3年度において、交通戦略策定から5年が経過することから、交通戦略を更新しようとするものです。

2 更新の位置付け

今回の更新は、PDCAサイクル*による適切な施策の推進を図るため、中間年における各施策の進捗状況や評価指標（以下「指標」という。）の達成状況をもとに、施策の実施時期や指標の目標値を更新し、併せて交通戦略策定以降の社会情勢の変化や新たな施策等について記載するものです。

○PDCAサイクルに基づく交通戦略の更新



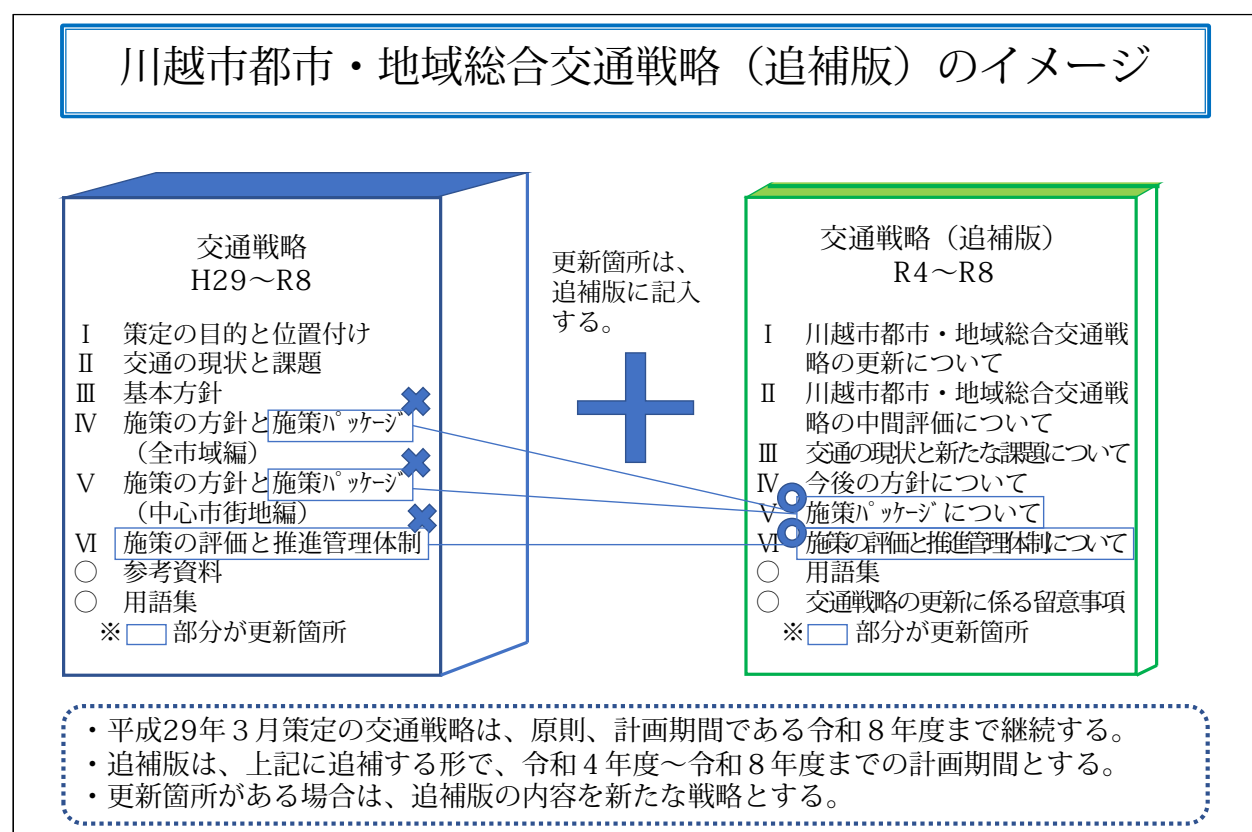
*印付の用語は、巻末に用語集の説明があります。

【追補版の作成について】

現行の交通戦略は、計画期間が令和8年度までとなっており、当該内容は、原則、計画期間満了まで継続することとなります。

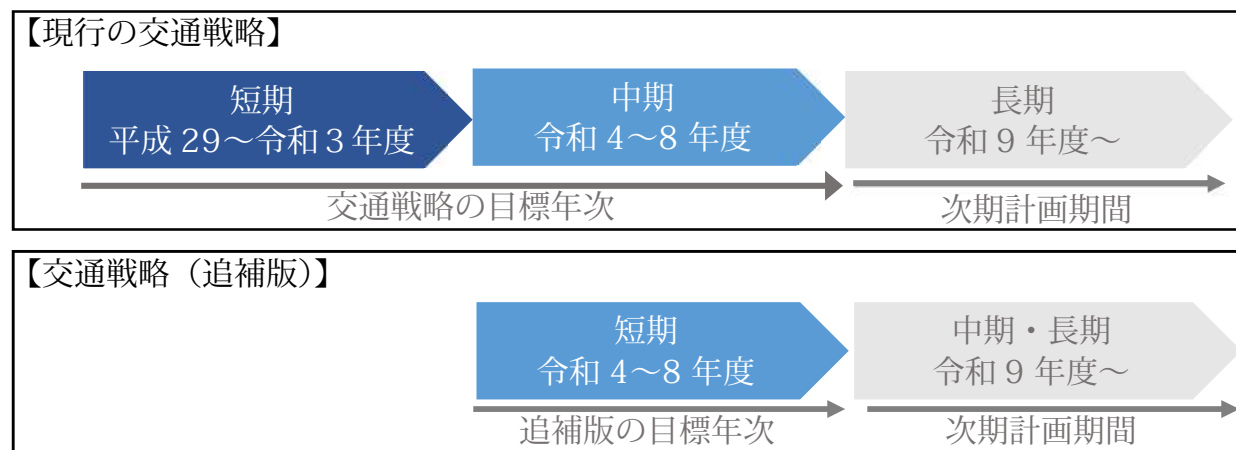
今回の更新は、現行の交通戦略を継続しつつ、その一部を更新または追加するものであることから、更新または追加部分のみを新たに追補版として作成するものとします。

○追補版のイメージ



3 計画期間

交通戦略（追補版）は、計画期間の後半にあたる令和4年度から令和8年度の5年間の計画とします。



4 更新内容

追補版では、以下のとおり内容を更新または追加します。

(1) 施策の進捗状況に係る中間評価の実施及び各事業の完了（予定）年度の更新

第Ⅱ章で施策の進捗状況について中間評価を実施します。また、第Ⅴ章で各事業の進捗状況に合わせ完了（予定）年度を更新します。

(2) 評価指標の達成状況に係る中間評価の実施及び評価指標と目標値の更新

第Ⅱ章で指標の達成状況について中間評価を実施します。また、第Ⅵ章で各施策の指標及び目標値について更新または追加します。

(3) 交通戦略策定以降に実施した新たな施策等の反映

交通戦略策定以降に実施した新たな施策等について、第Ⅲ章で現状分析と課題の抽出を行い、第Ⅳ章で今後の方針を示し、第Ⅴ章の施策パッケージに反映します。

- ①デマンド型交通*かわまるの導入（平成31年2月より運行開始）
- ②自転車シェアリングの郊外への拡大（令和元年度より中心市街地以外にも拡大）
- ③川越北環状線の開通（平成31年3月開通）

(4) 交通戦略策定以降の本市交通施策に関わる社会情勢の変化や技術革新の反映

交通戦略策定以降に生じた本市交通施策に関わる社会情勢の変化や技術革新について、第Ⅲ章で現状分析と課題の抽出を行い、第Ⅳ章で今後の方針を示し、第Ⅴ章の施策パッケージに反映します。

- ④新型コロナウイルス感染症の影響
- ⑤社会情勢の変化による新たな交通課題

Ⅱ 川越市都市・地域総合交通戦略の 中間評価について

Ⅱ 川越市都市・地域総合交通戦略の中間評価について

Ⅰ 施策の進捗状況

施策の進捗状況について確認したところ、下表のとおりとなりました。

計画どおり進捗・実施した主な事業としては、デマンド型交通等の新たな交通手段の導入、笠幡駅駅前広場整備、川越北環状線街路整備事業、中央通り線街路整備、川越市自転車シェアリング事業等が挙げられます。

また、計画どおり進捗・実施できなかった主な事業については、道路や駅前広場の整備、交差点改良など、用地交渉や多額の予算を伴うものが多くを占めています。

実施期間に変更が生じたものについては、第Ⅴ章において、事業の進捗状況に合わせ更新するとともに、今後は、補助金の活用や民間活力の導入等を図りながら、計画的な事業執行に努めていく必要があります。

施策の方針		計画どおり進捗・実施した 主な事業※1	計画どおり進捗・実施でき なかった主な事業※1
1-1	公共交通路線の維持と整備	・川越シャトルの運行 ・川越駅ホームドア*設置 他	・南古谷駅北口駅前広場整備 ・地域公共交通網形成計画の作成※2 他
1-2	交通空白地域*等における交通手段の確保	・デマンド型交通等の新たな交通手段の導入	
1-3	地域の特性に応じた乗継拠点の整備	・新河岸駅西口駅前広場整備 ・笠幡駅駅前広場整備 他	・南古谷駅橋上駅舎整備 ・鶴ヶ島駅西口駅前広場改修 他
1-4	公共交通の利用促進	・総合バスマップ*の作成 ・スマホを活用した情報提供 他	・乗継割引料金の導入
1-5	低炭素化社会の実現に向けた取組の実施		・環境性能に優れた自動車の普及促進 ・エコドライブ*の普及促進
2-1	交通円滑化のための道路ネットワークの整備	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備 他	・川越東環状線整備 ・松江町交差点整備 他
2-2	基幹的公共交通*の維持と強化	・鉄道の利用促進 ・基幹的バス路線*の利用促進 他	・基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化
2-3	東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上	・市道 0074 号線整備 ・笠幡駅駅前広場整備	・市道 0078 号線整備 ・松江町交差点整備 他
3-1	歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	・中央通り線(連雀町~仲町)整備 ・自転車シェアリング事業 他	・(仮称)喜多院外堀通り線整備 ・自転車専用通行帯等の導入 他
3-2	中心市街地における交通渋滞の緩和	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備 他	・市内循環線(宮下町)整備 ・交差点改良箇所の選定 他
3-3	拠点性を高める交通結節機能等の充実	・川越駅西口市有地利活用事業 ・送迎・観光バス乗降場所整備 他	・川越駅東口駅前広場改修 ・川越所沢線等整備 他

※1 事業名称がないものは細施策名を記載しています。また、字数の多いものは名称を省略しています。

※2 次章以降「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画*」に変更となります。

2 評価指標の達成状況

各指標の達成状況について、令和3年度見込みの目標値に対する割合（達成率）をもとに下表のとおり3段階（◎・○・△）で中間評価を行ったところ、◎が3項目、○が4項目、△が4項目となりました。

令和3年度の目標値を達成した主な指標は、交通戦略全体に係る指標のほか、交通空白地域等における交通手段の確保、交通円滑化のための道路ネットワークの整備であり、目標が未達成であった指標は、川越シャトルの利用者数や主要地点の歩行者・自転車通行量など、新型コロナウイルス感染症の影響を受けたものが多くなっています。

同感染症の影響等により目標値と大幅な乖離が生じた指標については、第Ⅵ章において、社会情勢の変化等を踏まえながら、適切な目標値等について設定していきます。

施策の方針		評価指標	指標の達成状況
全体評価		鉄道とバスの交通手段分担率*	◎
		「交通ネットワークの充実」に対する満足度	
1-1	公共交通路線の維持と整備	鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口	△
		川越シャトルの利用者数	
1-2	交通空白地域等における交通手段の確保	新たな交通施策数	◎
1-3	地域の特性に応じた乗継拠点の整備	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数	○
1-4	公共交通の利用促進	路線バスの利用者数	○
		最寄り駅へのバスの交通手段分担率	
1-5	低炭素社会の実現に向けた取組の実施※3	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	△
2-1	交通円滑化のための道路ネットワークの整備	都市計画道路の整備率	◎
		「道路交通体系の整備」に対する満足度	
2-2	基幹的公共交通の維持と強化	市内鉄道駅の乗降人員数	○
		基幹的バス路線の利用者数	
		川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	
		基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	
2-3	東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上	なし	—
3-1	歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	主要地点の歩行者・自転車通行量	△
		本庁地区の通勤・通学の便利さ	
		コミュニティサイクルの利用回数※3	
3-2	中心市街地における交通渋滞の緩和	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	△
3-3	拠点性を高める交通結節機能等の充実	川越駅の乗降人員数	○
【各指標の評価について】 各指標の評価を「令和3年度見込値／令和3年度目標値」として達成率を算出し、 ◎：100%以上、○：80%以上、△：80%未満 として評価しています。			

※3 国の法令や計画等に合わせ、次章以降「低炭素社会」は「脱炭素社会*」、「コミュニティサイクル」は「シェアサイクル*」となります。

Ⅲ 交通の現状と新たな課題について

Ⅲ 交通の現状と新たな課題について

Ⅰ デマンド型交通かわまるの導入と新たな課題

【現状】

デマンド型交通かわまるは、鉄道やバスといった公共交通サービスが提供されていない市内の交通空白地域における市民の移動支援を目的として開始しました。

平成31年2月より地区3（主に市西部）、令和2年2月より地区2（主に市南部）、令和2年12月より地区1（主に市東部）の運行を開始しました。現在、市内全域（市中心部を除く。以下同じ）で運行しており、交通空白地域における移動手段を確保したところです。



（デマンド型交通かわまる）

運行方式は不定時・不定路による区域運行とし、商業施設等（スーパーマーケットや郵便局等）・医療施設・公共施設（市民センター等）・交通結節点（鉄道駅等）・交通空白地域内に乗降場を設置し、市民である利用者の予約に応じて、毎日運行しています。

市内全域における運行開始から1年が経過したところですが、1日当たりの利用者数（令和2年度）が地区1は5.0人、地区2は11.4人、地区3は10.0人であり、区域によって利用状況に違いがあります。

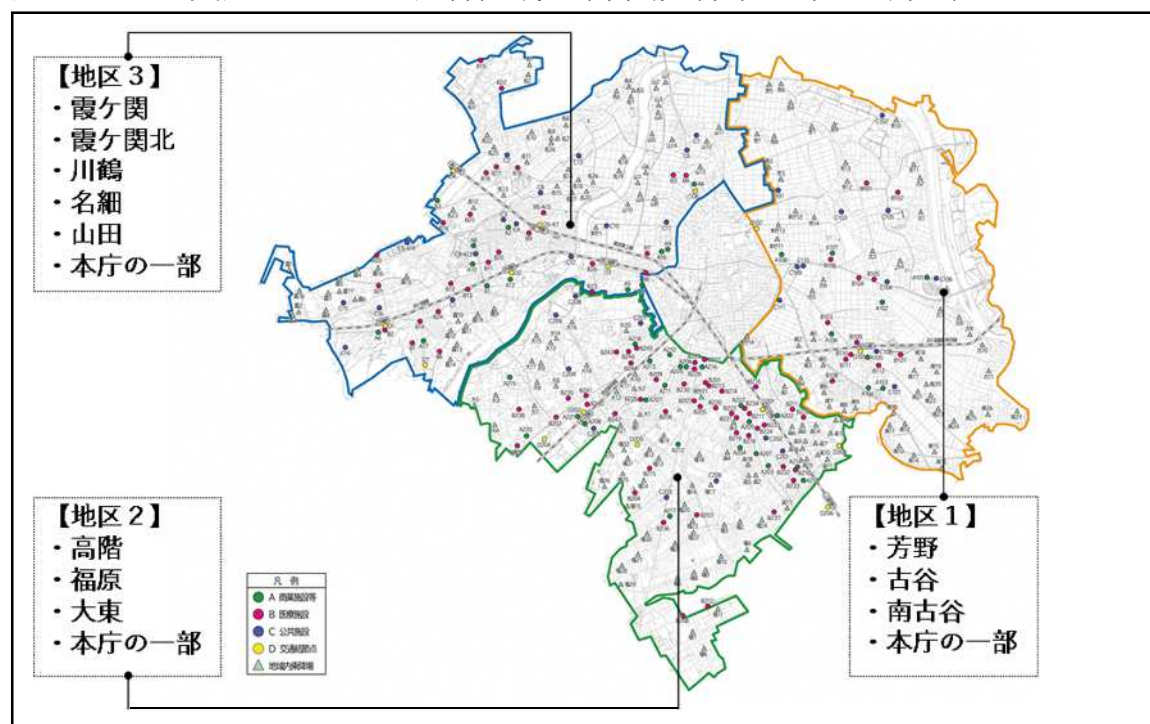
【課題】

予約から利用するまでの方法が複雑である、利用する時間帯が集中することなどにより予約が取りづらい、他の区域の医療施設へ行けるようにしてほしい、目的地となる乗降場を増やしてほしいなどといった声も挙がっています。

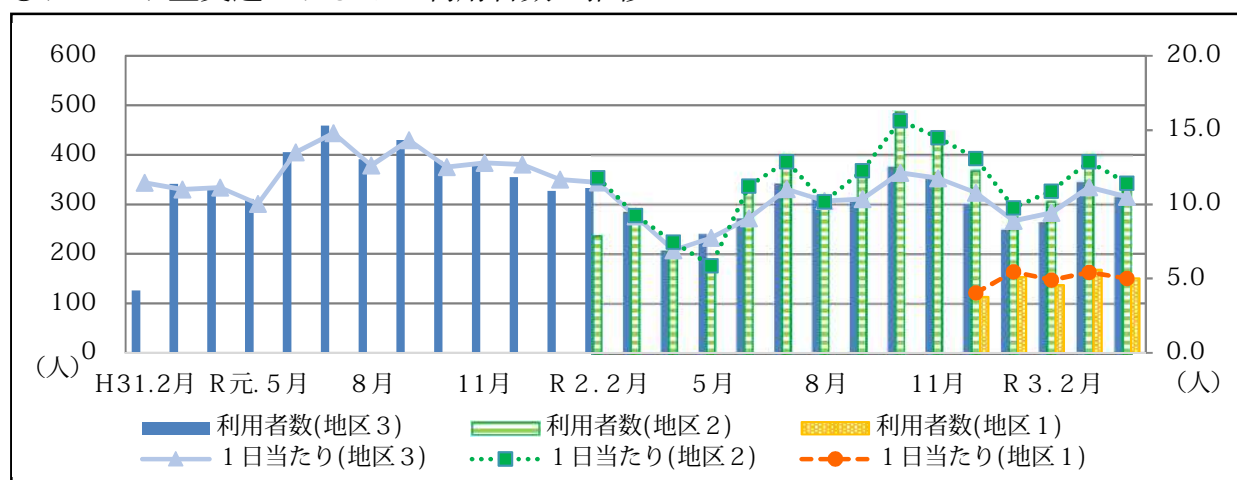
こうしたことから、より利便性の高い公共交通となるよう、制度の更なる周知をはじめ、利用者等の声に耳を傾けながら、地域の状況に応じた継続的な改善を行っていく必要があります。

また、本市が実施主体である公共交通として、川越シャトルに加え、デマンド型交通かわまるも本市が運行経費を負担しています。増加する両交通への補助金額を踏まえつつ、持続可能な公共交通となるよう、両交通の効率的・効果的な運行を展開する必要があります。

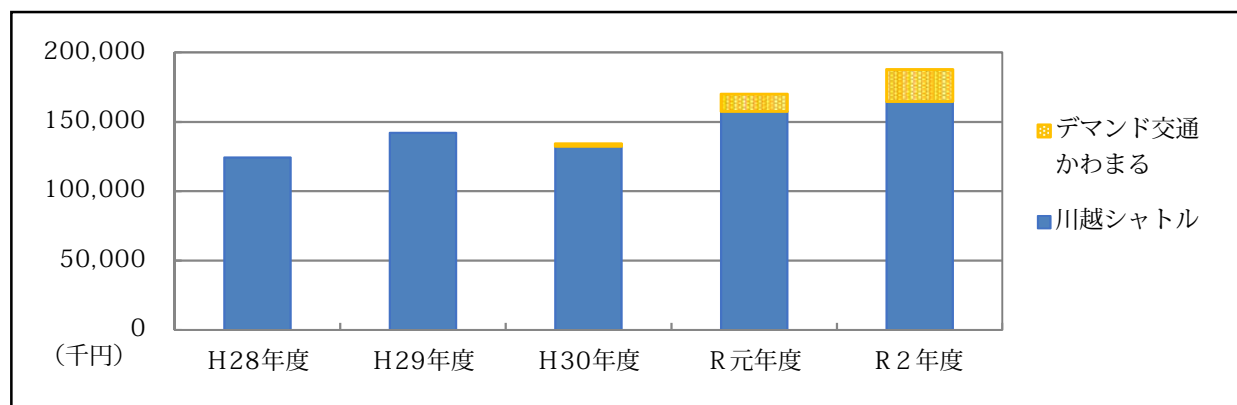
○デマンド型交通かわまるの運行区域と乗降場（令和2年12月～）



○デマンド型交通かわまるの利用者数の推移



○川越シャトルとデマンド型交通かわまるに係る補助金額（直近5年間）



2 自転車シェアリングの郊外への拡大と新たな課題

【現状】

自転車シェアリングは、平成 24 年度の社会実験を経て、平成 25 年度より観光客の分散化と回遊性向上、賑わいの創出等を目的に中心市街地でシェアサイクルを開始しました。また、令和元年度より、観光客の更なる回遊性向上と地域における多様な移動手段確保のため、地域核*となる駅周辺を中心に、中心市街地以外でも展開しています。



(自転車シェアリング)

市内のステーション*数は、平成 25 年度時点では 8 箇所でしたが、令和 3 年 4 月 1 日時点で 47 箇所となり、車両台数やラック数、設置エリアも大幅に拡充されています。

現在、自転車シェアリングについて 91%の利用者が「満足」または「やや満足」と回答しており、また、半数以上の利用者が「行動範囲が広がった」と回答するなど、観光客の分散化や回遊性向上のほか、市民の行動範囲の拡大につながる効果を上げています。

【課題】

事業拡大に伴い全体的には利用が増大したものの、中心市街地以外での利用が伸び悩み、車両 1 台当たりの回転率が低下したほか、メンテナンスや再配置が行き渡らず、整備不良の車両や満車・空車状態のステーションが散見されるなどの問題が生じてきました。

観光客や市民の多様な移動手段として、更なる利便性の向上を図るとともに、中心市街地以外での効率的・効果的な事業展開と利用促進が課題となっています。

○自転車シェアリングの拡大状況（各年度末時点）

年度	平成 25 年度	令和元年度	令和 2 年度
ステーション数	8 箇所	30 箇所	47 箇所
車両台数	80 台	145 台	225 台
ラック数	112 基	333 基	464 基
設置エリア	中心市街地のみ	新河岸駅、霞ヶ関駅周辺に拡大	南古谷駅周辺に拡大

出典：川越市自転車シェアリング年度報告

○自転車シェアリングの利用状況

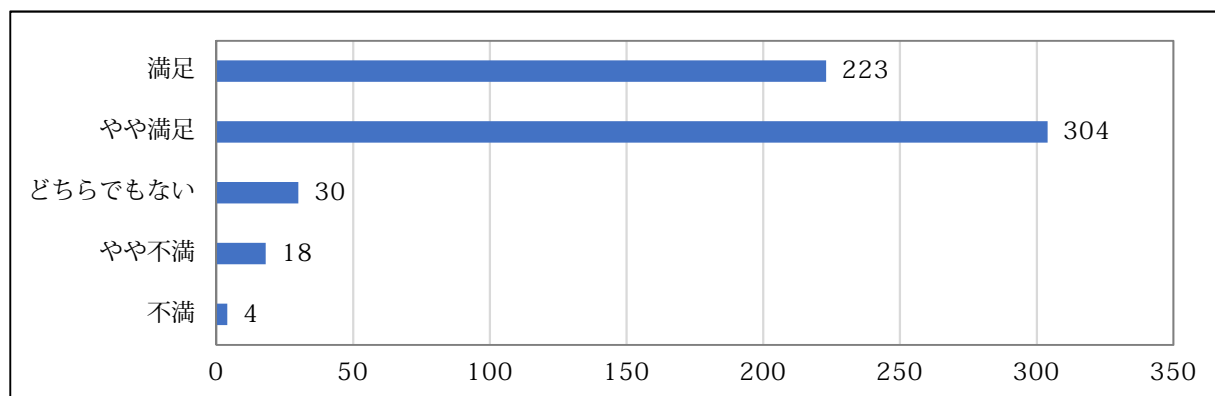
年度	平成 26 年度※ 1	令和元年度※ 2	令和 2 年度
利用者数	16,673 人	15,711 人	18,420 人
利用回数	62,569 回	86,752 回	85,721 回
回転率	1.98 回/日	1.58 回/日	0.90 回/日
総利用時間	20,126 時間	65,064 時間	94,293 時間
平均利用時間	19 分	45 分	66 分

出典：川越市自転車シェアリング年度報告

※ 1 平成 25 年度は年度途中から事業開始のため、平成 26 年度の数値を使用しています。

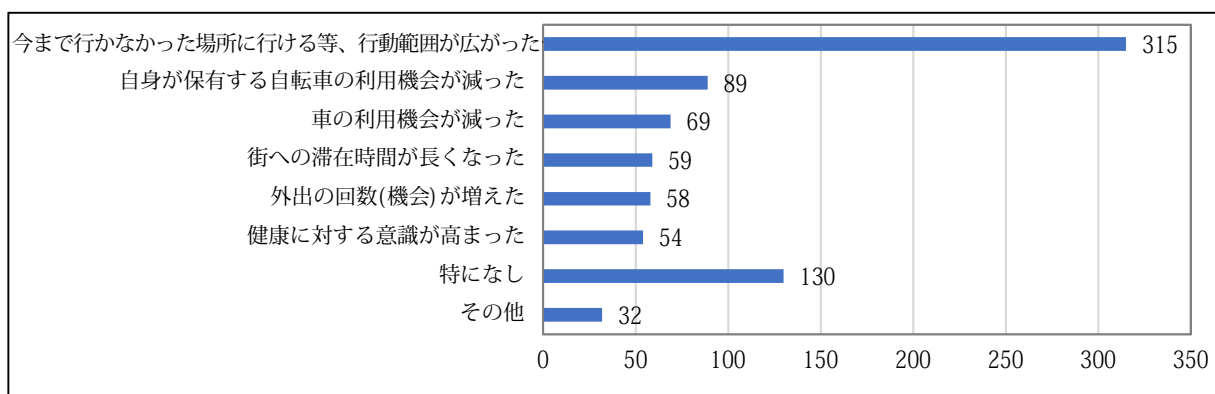
※ 2 平成 30 年 12 月に運営事業者の変更があり、利用方法等が一部変わっています。

○自転車シェアリングに対する評価（令和3年3月実施：回答総数 579 件）



出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

○自転車シェアリングの効果（令和3年3月実施：回答総数 579 件 複数回答可）



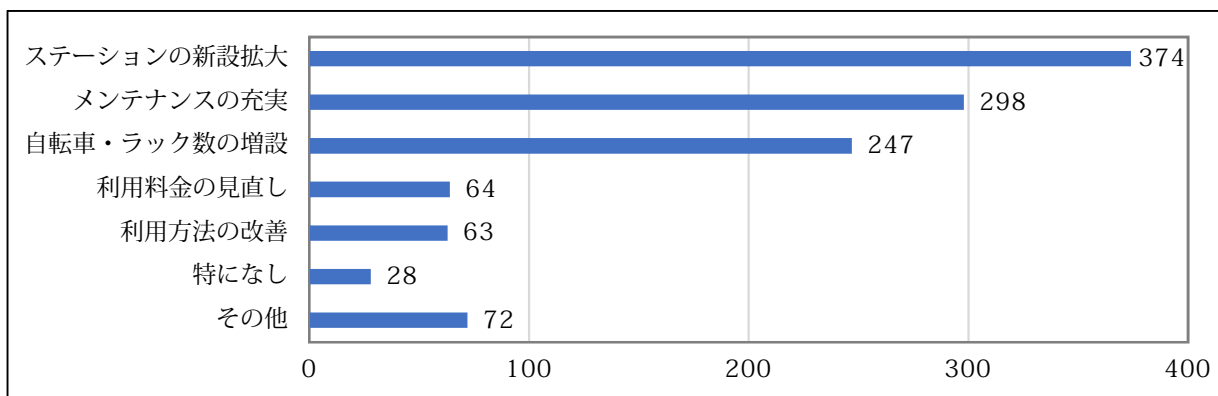
出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

○問合せ件数（コールセンター及び市内観光案内所に寄せられた問合せ件数を集計）

問合せ内容	令和元年度	令和2年度
全件	592 件	648 件
上記のうちメンテナンス関係	80 件	112 件

出典：川越市自転車シェアリング年度報告

○サービス等に対する要望・不満



出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

3 川越北環状線の開通と中心市街地の交通課題

【現状】

平成31年3月に川越北環状線が開通したことにより、これまで市内中心部を通過していた車両の一部が川越北環状線を利用することで、平日の北部市街地*主要交差点の車両通行量が減少しました。また、同時期に中央通り線及び連雀町地内街路整備事業も完了したことで、中心市街地における車両の交通環境は向上しています。



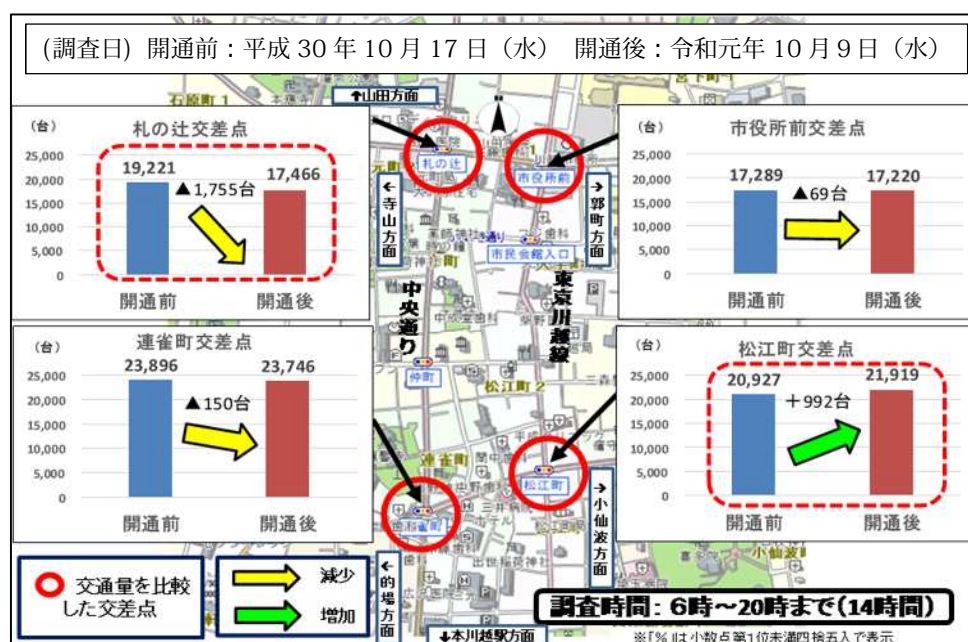
(川越北環状線)

【課題】

本市の入込観光客数*は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年は775万7千人と、5年前の平成26年と比較して117万8千人増と大幅に増加しています。混雑時には歩行者が車道にはみ出してしまう場合もあり、観光客からの要望では、歩行者の安全対策を求める声が最も多くなっています。また、来街手段として自家用車を利用する観光客の割合が増加しており、駐車場対策も必要となっています。

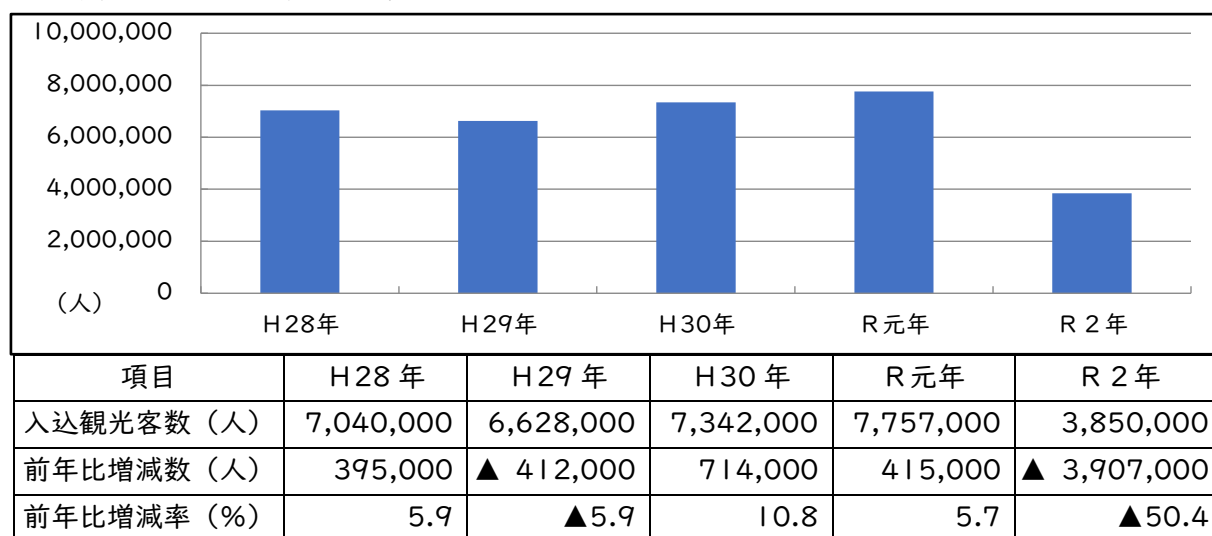
令和2年の入込観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で385万人となり、大幅に減少しましたが、観光客の来街手段に占める自家用車の割合は更に増加しています。また、新型コロナウイルス感染症の収束に伴うリバウンド（急激な回復効果）により、中心市街地への負荷が懸念されることから、交通対策をどのように講じていくかも課題となっています。

○川越北環状線開通前後の北部市街地主要4交差点の平日の車両総流入量



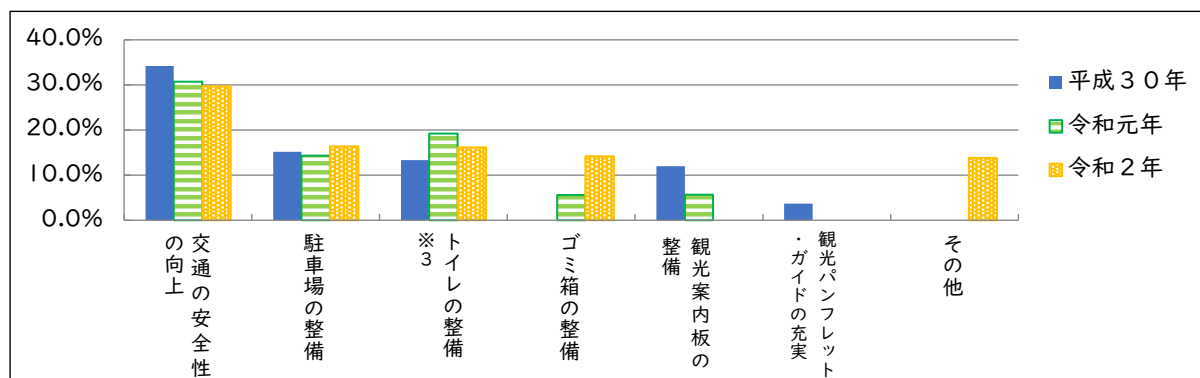
出典：埼玉県北環状線交通量調査結果をもとに作成

○川越市の入込観光客数の推移



出典：川越市入込観光客数

○観光客からの要望



出典：川越市観光アンケート調査

※3 平成30年は、トイレの整備と無料休憩所の要望を合わせたものとなります。

○観光客の来街手段に占める自家用車の割合

項目	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
来街手段に占める自家用車割合(%)	36.9	37.1	37.6	37.4	41.1
前年比増減率(%)	3.1	0.5	1.3	▲0.5	9.9

出典：川越市観光アンケート調査

○北部市街地の状況（左：一番街 中：鐘つき通り R3.4.28撮影／右：東京川越線 R3.5.4撮影）



4 新型コロナウイルス感染症の影響と公共交通の課題

【現状】

新型コロナウイルス感染症の感染拡大とそれに伴う緊急事態宣言の発出等により、不要不急の外出や移動の自粛が求められたことから、公共交通の利用者数は全国的に大幅に減少し、下表のとおり、公共交通事業者の経営にも極めて大きな影響が生じています。

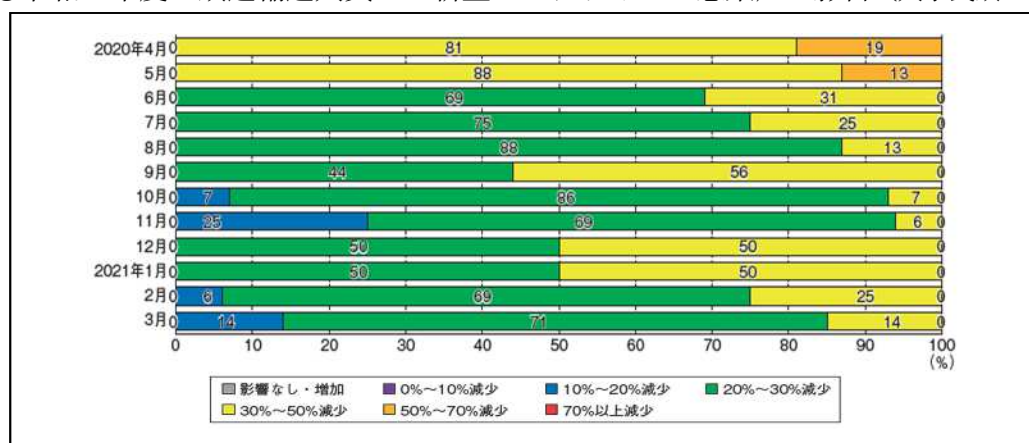
また、本市においても同様の状況にあり、令和2年度の川越シャトルの利用者数は、前年度と比較して3割近くも減少しています。

【課題】

このような状況下においても、毎日の通勤・通学、生活の手段として公共交通の維持が求められています。

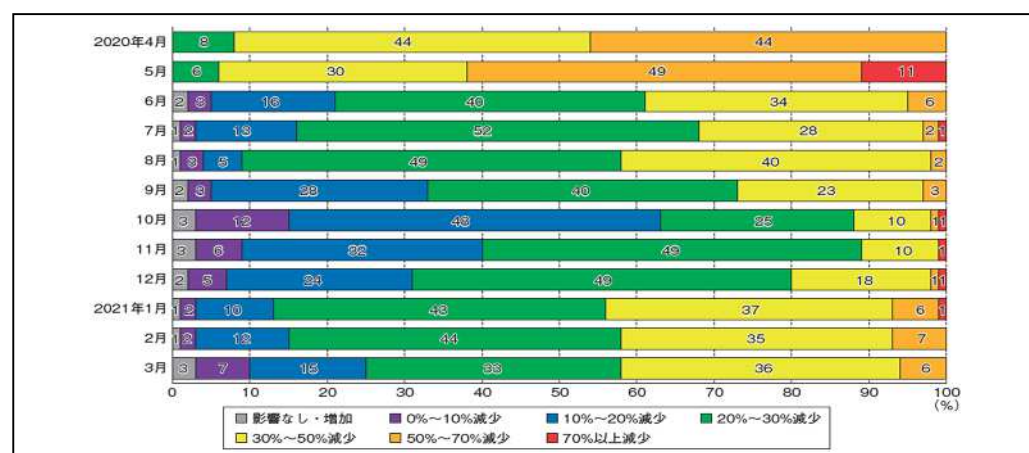
テレワーク*やE C市場*の拡大等により移動需要が縮小する中、新しい生活様式（ニューノーマル*）に対応した公共交通の利用促進が課題となります。

○令和2年度 鉄道輸送人員への新型コロナウイルス感染症の影響（大手民鉄 令和元年同月比）



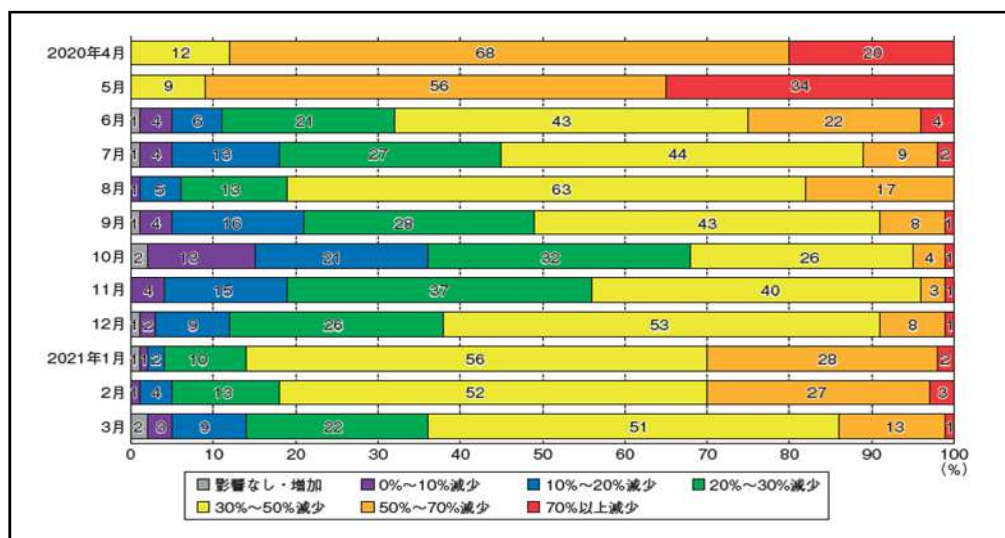
出典：令和3年度交通白書

○令和2年度 乗合バス運送収入への新型コロナウイルス感染症の影響（一般路線バス 令和元年同月比）



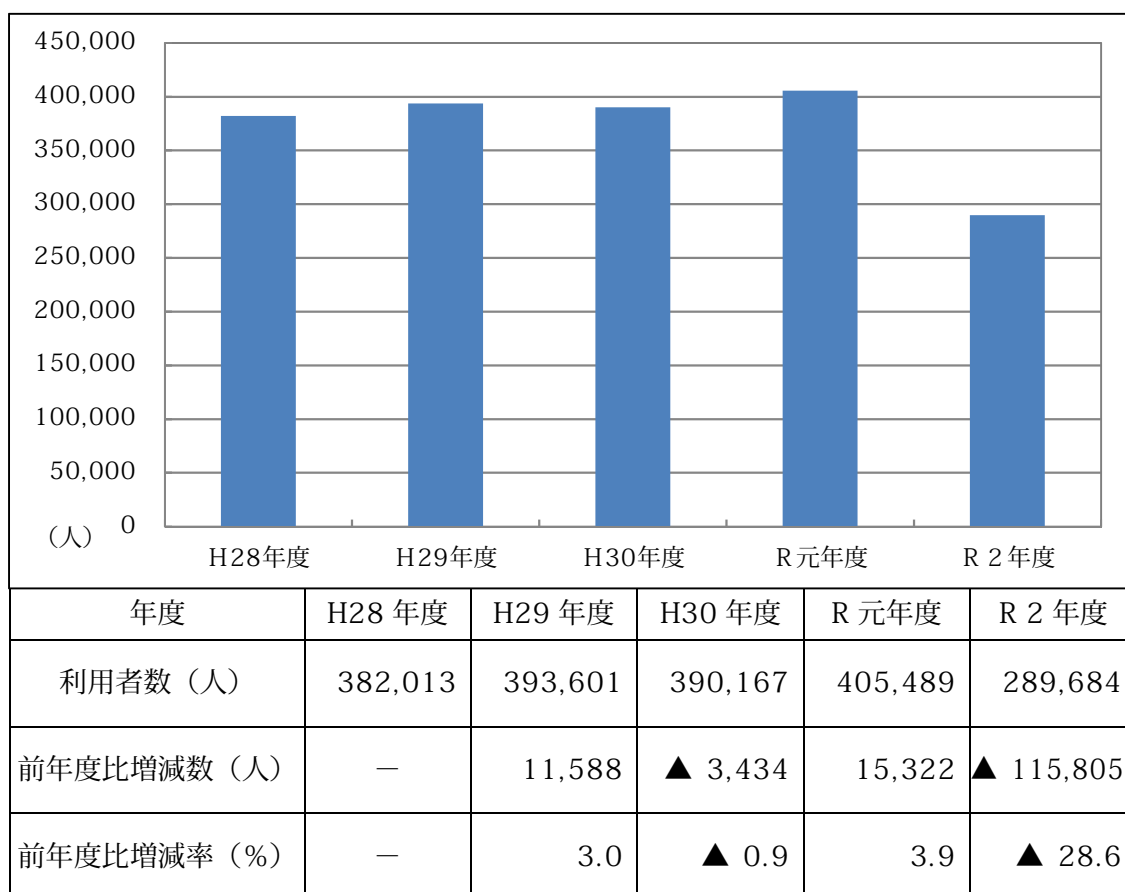
出典：令和3年度交通白書

○令和２年度 タクシー運送収入への新型コロナウイルス感染症の影響（令和元年同月比）



出典：令和３年度交通白書

○川越シャトルの利用者数



5 社会情勢の変化による新たな交通課題

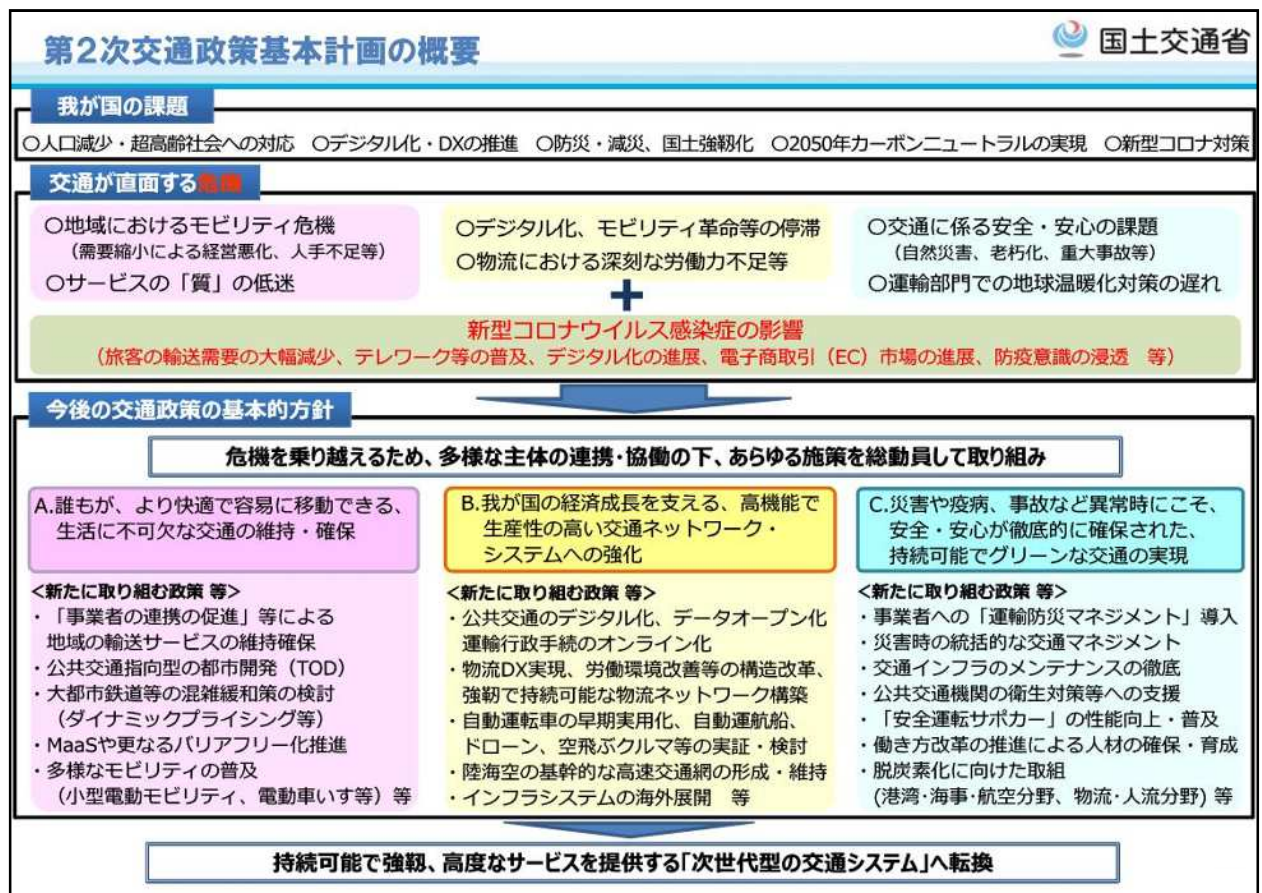
国の「第2次交通政策基本計画」では、人口減少・超高齢社会*やデジタル化等の社会的背景から、交通が直面する危機として、新型コロナウイルス感染症の影響に加え、

- ①人口減少等の影響による輸送需要の縮小と運転手不足による
「地域におけるモビリティ危機」
 - ②大都市圏での慢性的な渋滞、交通事業者間のサービスの不連続性や移動時の物理的障壁による「交通サービスの質の低迷」
 - ③全世界的に交通分野でのデータの連携・活用やサービスの多様化が急速に進展する中で我が国の「デジタル化、モビリティ革命*等の停滞」
 - ④生産年齢人口の減少や輸配送の小口化・多頻度化に加え、EC市場が成長する中で「物流における深刻な労働者不足等」
 - ⑤頻発・激甚化する自然災害への備え、インフラ・システムの老朽化への対応、防疫対策、重大事故の防止等の「交通に係る安全・安心の課題」
 - ⑥2050年カーボンニュートラル*、脱炭素社会の実現を目指す中、
「運輸部門での地球温暖化対策の遅れ」
- という6項目が示されました。

本市においても、人口減少・超高齢社会やデジタル化の進展など、国同様の社会的背景を有しており、今後、これらの新たな交通課題への対応が必要となります。

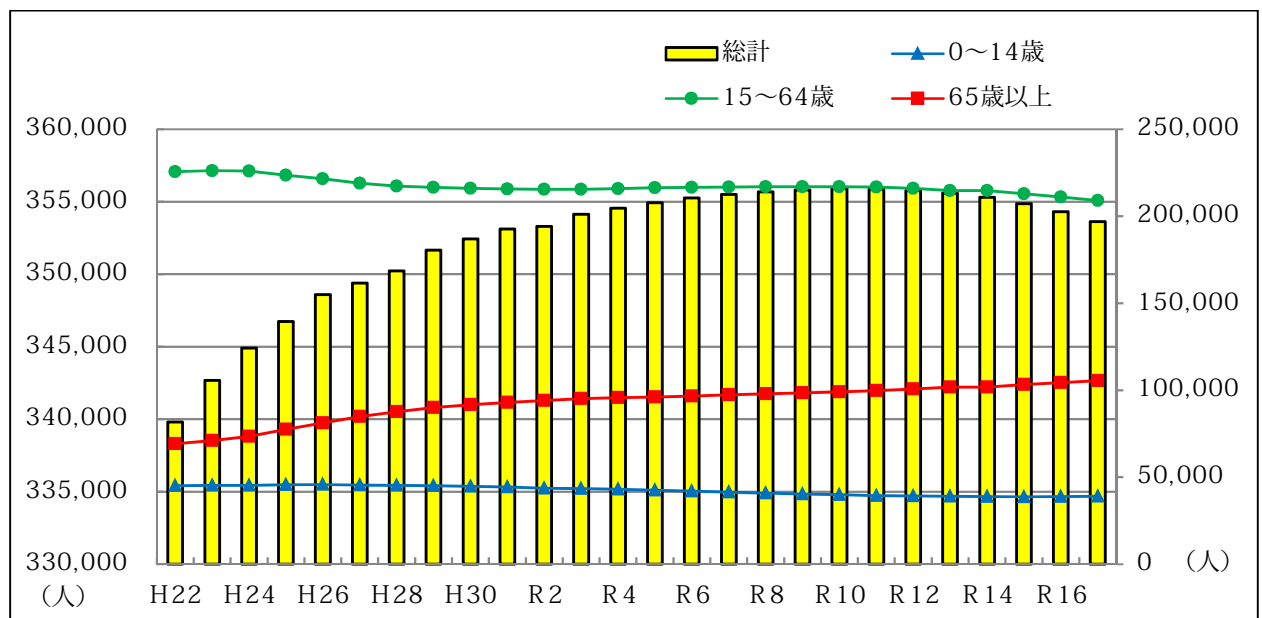
また、対応に当たっては、社会情勢の変化等から、既存の取組では解決できない課題も生じていることから、先進的な技術や制度、コンセプト並びに新たなモビリティ等についても着目しながら、課題解決を図っていく必要があります。

○第2次交通政策基本計画で示された交通が直面する危機



出典：国土交通省「第2次交通政策基本計画の概要」

○川越市の人口推移



出典：川越市住民基本台帳（各年1月1日時点） 令和3年以降は市推計

IV 今後の方針について

IV 今後の方針について

1 地域の状況に応じた交通手段の検討

【デマンド型交通かわまるの改善】

デマンド型交通かわまるは、令和2年12月に市内全域への導入が完了しました。

新しい公共交通であるため、デマンド型交通の内容や利用方法など制度の更なる周知を実施していきます。

また、継続的な改善を実施していくためには、運行データの収集・分析が重要となります。今後は、利用者等から寄せられた意見や運行データ等をもとに、乗降場の追加など軽易なものについては、随時改善を図るとともに、運行方式や運行車両、運行日など制度そのものに関わる内容については、川越市交通政策審議会をはじめ、地域や公共交通事業者等の意見を伺いながら、見直しを検討していきます。



(交通系 I C カードの導入)

【川越シャトルとデマンド型交通かわまるの一体的見直し】

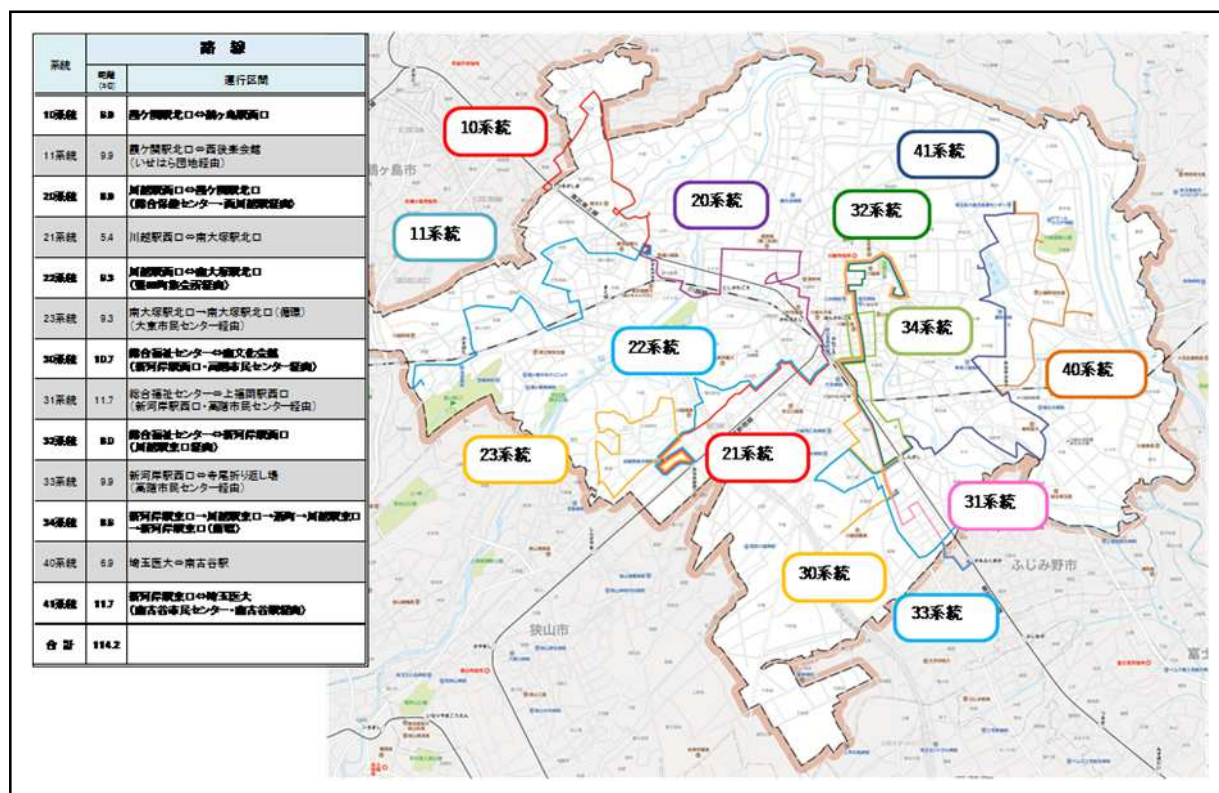
デマンド型交通かわまるは、川越シャトルを補完する役割にあり、事業の効率的・効果的な実施には、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの一体的な検討が不可欠となります。

川越シャトルは、利用状況を踏まえ、おおむね5年ごとに路線・ダイヤ等の見直しを行っていますが、今後は両交通の役割を踏まえつつ、川越シャトルとデマンド型交通かわまるとの一体的な見直しを段階的に進めていきます。



(市内循環バス川越シャトル)

○市内循環バス川越シャトル路線図（平成 30 年 4 月以降）



○川越シャトルとデマンド型交通かわまるの改善

	随時改善を実施する項目	川越市交通政策審議会等で議論しながら見直しを検討する項目
川越シャトル	・バス停の名称変更 ・安全性確保対策が必要なバス停留所（危険バス停）の移設 ・臨時的な運行ダイヤの変更 など	・バス停の新設や廃止に関わること ・運行日や運行時間に関わること ・運行ダイヤの方向性に関わること ・路線の統合や延伸、短縮、廃止等に関わること など
デマンド型交通 かわまる	・乗降場の新設や変更、廃止 ・乗降場サインの変更 など	・予約方法に関わること ・運行車両や運行区域の運用に関わること ・乗降場カテゴリーに関わること ・運行日や運行時間に関わること など

2 自転車シェアリングの事業拡大

【今後の事業方針に対する基本的な考え】

自転車シェアリングについては、公共交通を補完する移動手段として利用促進を図るため、事業を拡充する方針で進めています。具体的には、中心市街地においては、ステーションを拡充し、ステーション間の密度を高め、観光客の更なる回遊性の向上を図ることとしています。

また、地域核である鉄道駅においては、駅周辺にステーションを設置し、長距離移動にも適した電動アシスト自転車の特徴を生かし、観光客に本市の新たな魅力を発見してもらうほか、市民生活の足として活用を図っています。

今後は、走行データやアンケート結果等を参考としながら、観光客や市民の多様な移動手段として、中心市街地及び地域核である鉄道駅周辺を中心にステーションの設置を進めるとともに、課題となる利用促進やメンテナンスの充実等を図っていくものとします。

【ステーションの拡充】

年度報告や利用者アンケートで利用回数や要望が多かったエリアである北部市街地、川越駅、クレアモール、川越市駅、本川越駅周辺へのステーションの新設・拡大を進めていきます。

さらに、通勤・通学、観光における補完的な交通機関として、川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅から、利用希望の多い6 km圏内※1の住宅地や観光スポット、商業施設や宿泊施設、大学等へのステーション設置を図るとともに、地域核となる駅周辺へのステーション設置を進めていきます。

また、ステーション用地については、運営事業者や市による調査だけでなく、設置希望者を募集する手上げ方式を採用し、対象候補地の拡充に努めます。

○貸出・返却ステーション別利用回数上位5箇所（令和2年度）

No.	貸出ステーション	回数	返却ステーション	回数
1	川越駅A	15,093	川越駅A	14,805
2	本川越駅	12,165	市役所	11,243
3	川越市駅	10,752	本川越駅	11,104
4	市役所	8,730	川越市駅	9,640
5	まつり会館	5,423	まつり会館	5,567

出典：OpenStreet 株式会社 2020 年度報告

※1 類似市の調査では、シェアサイクルの利用希望は6 km以内が最も多くなっています。

○ステーションの新設・拡大希望「エリア」及び「施設」上位5箇所（複数回答可）

No.	エリア	割合	施設	割合
1	北部市街地周辺	17.6%	駅・バス停	39.4%
2	川越駅西口周辺	13.1%	コンビニ	34.7%
3	クレアモール周辺	12.6%	観光スポット	33.5%
4	川越駅東口周辺	11.2%	商業施設	30.7%
5	新河岸駅周辺	10.2%	公園	20.9%

出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

【利用促進】

各ステーションの周辺施設・スポット及び利用者の分析を行い、潜在的な利用者への効果的な周知を図るほか、運営事業者が行う登録・利用促進キャンペーンとの連携を図っていきます。

また、事業周知効果が高いステーションについては、目に入りやすい場所へ設置していくほか、多様なモビリティが利用可能な次世代ステーション* についても検討していきます。

さらに、本市を通る鉄道沿線上の自治体において、本市と同一のシステムを用いたシェアサイクルの導入が進んでいることから、沿線自治体や鉄道事業者との連携を進めていくものとします。



次世代ステーションのイメージ



本市と同一のシステムを導入している県内自治体の推移

【メンテナンスの充実等】

運営事業者と連携し、故障車両への対応やステーションの満空状態の解消に努めます。また、問合せなどへの対応の改善を図り、利用環境の向上に努めます。

【事業検証等】

年度報告等により適切に事業をモニタリング*していくほか、他自治体や庁内関係課と情報共有を図り、事業の継続にあたり、適切な事業内容や事業費等について検討していきます。

3 中心市街地における歩行環境の向上と交通渋滞対策

【歩行環境の向上】

居心地が良く歩きたくなるまちなかを目指し、歩道の整備・拡幅や案内板の設置といったハード面の整備、観光客のマナー啓発、道路不法占用状態にある看板の是正など、歩行環境の向上を図っていきます。

また、歩行者による道路の混雑は、観光客数の増加だけではなく、特定のスポットへの集中が要因となっていることから、蔵 in ガルテン川越*など、地域の特性を生かした広域観光を進めることで、観光客の場所や時間による分散化に取り組んでいきます。

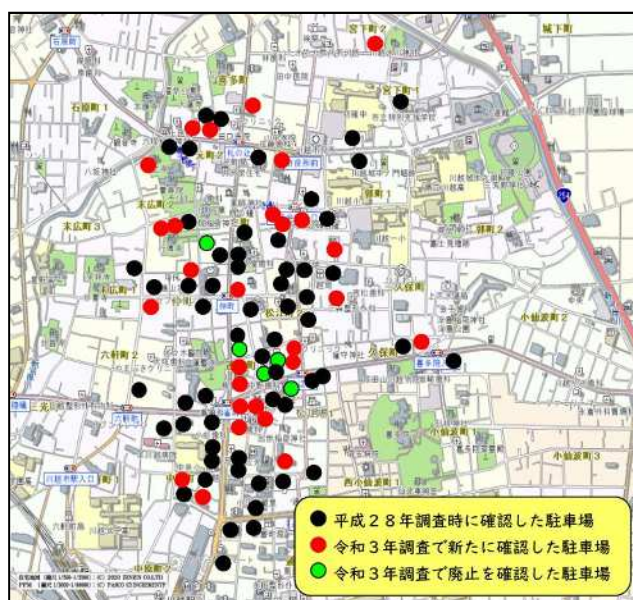


蔵 in ガルテン川越として整備が予定されている農業ふれあいセンター

【交通渋滞対策】

自家用車を利用する観光客の増加により、市内のコインパーキング数は観光スポットの多い北部市街地を中心に増加傾向にあります。中心市街地への自動車の流入を抑制し、交通渋滞を防ぐため、公共交通や自転車シェアリングの利用促進、郊外型駐車場の充実を図るとともに、それらを組み合わせたパーク・アンド・ライド*を推進していきます。

また、中心市街地の更なる交通環境の向上を図るべく、引き続き都市計画道路*等の整備や交差点改良を推進していきます。



	平成 28 年 (a)	令和 3 年 (b)	増減 b-a	増加率 (b-a)/a
箇所数	62	85	+23	37%
台数	642	898	+256	40%

(北部市街地へのコインパーキングの設置状況)



(郊外型無料観光駐車場)

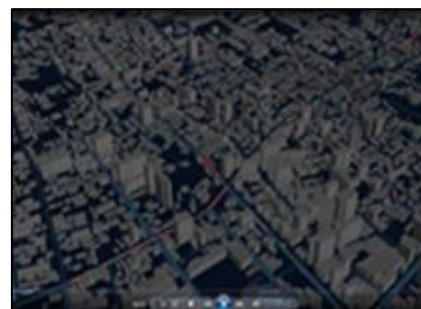
【北部市街地の交通対策】

北部市街地の交通対策については、地元自治会の情報連絡員で構成される北部市街地自治会交通対策連絡協議会において、地元の声を伺いながら進めています。

令和元年度には、4つの一方通行案と歩行者天国案からなる5つの交通対策案を同協議会に提案し、アンケート調査を実施しました。

また、令和元年度から令和2年度にかけて、各交通対策案を実施した場合の地域交通への影響について検証するため、交通シミュレーション*を作成しました。

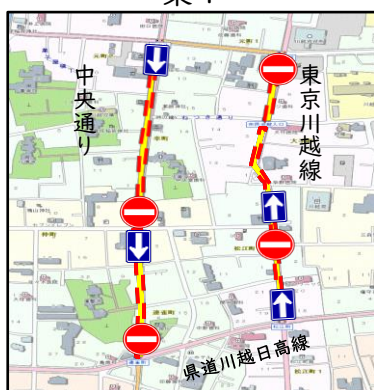
今後は、観光客の動向や観光推進の方向性等について注視しながら、観光行政と連携し、歩行環境の向上と交通渋滞の緩和を推進していきます。また、適切な交通対策を含む安全で歩きたくなるまちづくりについて、地元や関係機関等と協議・検討していきます。



(交通シミュレーション)

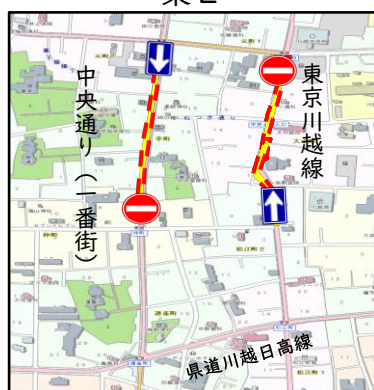
○5つの交通対策案

案1



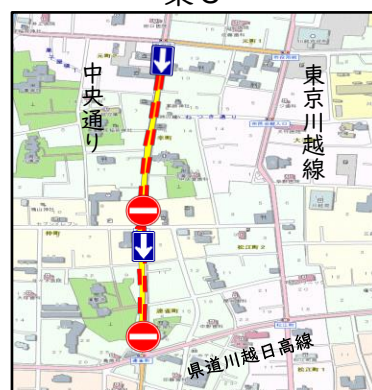
中央通り・東京川越線
県道川越日高線まで
相互一方通行

案2



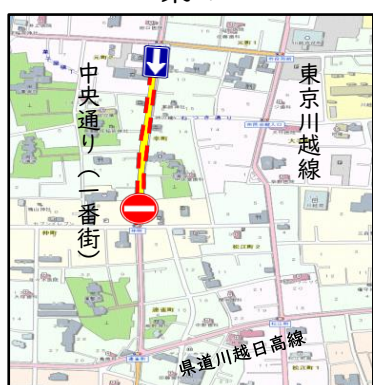
中央通り・東京川越線
市道0014号線まで
相互一方通行

案3



中央通り（札の辻～連雀町）
一方通行

案4



中央通り（札の辻～仲町）
一方通行

案5



中央通り 歩行者天国

4 新型コロナ危機を契機とした交通への取組

【感染防止対策と安全性周知】

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が懸念される中、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等の公共交通事業者は、各団体が作成する新型コロナウイルス感染症対策のガイドラインに基づき、利用者が安心して公共交通を利用できるようさまざまな感染防止対策に取り組んでいます。また、デマンド型交通かわまるにおいても、キャッシュレス決済*を導入し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止と利用者の利便性向上を図っています。

今後も、公共交通事業者において感染防止対策を徹底していくとともに、本市としても、こうした取組を広く周知し、感染防止対策等の支援を行っていくことで、公共交通の利用促進を図っていきます。

○公共交通事業者による感染防止対策の例



ガイドライン



鉄道事業者の取組



バス事業者の取組



タクシー事業者の取組

取材協力：東日本旅客鉄道株式会社大宮支社、練馬タクシー株式会社

写真提供：西武バス株式会社、東武バスウエスト株式会社、イーグルバス株式会社

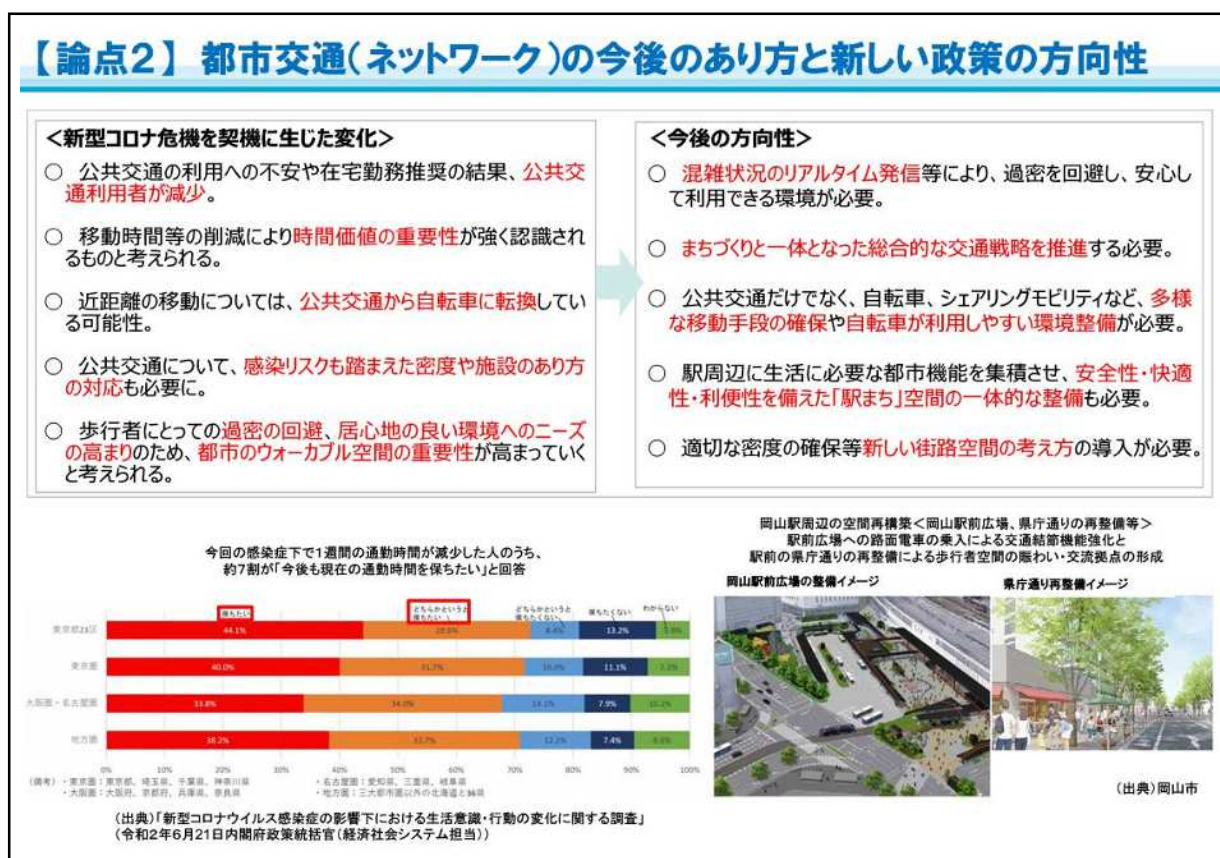
【ニューノーマルへの対応】

将来にわたり、一人ひとりの生き生きとした社会生活を確保するためには、地域の貴重な公共交通を社会全体で支えていくことが重要となります。

そのようなことから、国の動向を注視しながら、ニューノーマルへの対応を図る必要があるため、公共交通事業者や産業観光部門と連携し、公共交通の需要喚起に努めていきます。

さらに、利用者が安心して利用できるような環境整備（例：混雑状況のリアルタイム発信等）を推進するとともに、公共交通だけでなく、自転車シェアリングなど多様な移動手段の確保にも努めていきます。

○都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性



出典：国土交通省「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）概要

5 新たな交通課題への対応

国の「第2次交通政策基本計画」では、6項目の「交通が直面する危機」（18頁参照）を受けて、今後の交通政策に対する3つの基本的方針と10の目標を設定しています。

本市においても、これらの目標を実現し、公共交通が直面する課題を解決するため、既存の取組だけでなく、以下のとおり、先進的な技術や制度、コンセプト並びに新たなモビリティ等を活用した交通施策について取り組んでいきます。

【脱炭素社会の実現に向けた取組の実施】

現行の交通戦略では、低炭素社会の実現に向けた取組として、公共交通の利用促進や環境性能に優れた自動車の普及促進等を実施してきました。今後は、これを脱炭素社会の実現に向けた取組として引き続き実施していくとともに、自転車シェアリングを推進し、環境に配慮した交通に関わるまちづくりや新たなモビリティサービス*について調査研究していきます。

【新たなモビリティサービス等の調査研究】

・MaaSの導入

公共交通の利用促進や運行効率の向上など、質の高いモビリティサービスを実現するため、ICT*を活用し、異なる交通機関や他業態等のサービスを繋ぐMaaS*について、民間事業者等が導入しやすい環境の整備に努めていきます。

・新型輸送サービス等に関する調査研究

地域特性に応じた交通の確保、環境負荷の低減、運行効率の向上等を図り、持続可能な公共交通を実現するため、グリーンスローモビリティ*やマイクロモビリティ*、自動運転やAI*技術等の進展・普及状況について調査研究していきます。また、自動車事故を防止し、安全な運転をサポートするため、自動ブレーキ等の交通安全技術の進展・普及状況についても調査研究していきます。

【交通に関わる新たなまちづくりの調査研究】

まちづくりと交通が連携し、持続可能な都市の実現を図るため、ICT等の技術を活用し、交通や生活に係るインフラやサービスの効率的なマネジメントを行い、生活の質の向上と持続的発展を目指すスマートシティ*等について、調査研究していきます。

第2次交通政策基本計画

課題

交通が直面する6つの危機

地域における
モビリティ危機

デジタル化、モビリティ
革命等の停滞

交通に係る安全・
安心の課題

サービスの「質」の低迷

物流における深刻な
労働力不足等

運輸部門での地球温暖化
対策の遅れ

方針

誰もが、より快適で容易
に移動できる生活に不可
欠な交通の維持

我が国の経済成長を支え
る、高機能で生産性の
高い交通ネットワーク・
システムへの強化

災害や疫病、事故など異常
時にこそ、安全・安心が徹
底的に確保された持続可能
でクリーンな交通の実現

目標

- ①地域自らがデザインする
持続的で、多様かつ質の
高いモビリティの実現
- ②まちづくりと連携した地
域構造のコンパクト・
プラス・ネットワーク化
の推進
- ③交通インフラ等のバリア
フリー化、ユニバーサル
デザイン化の推進
- ④観光やビジネスの交流
拡大に向けた環境整備

- ①人・モノの流動の拡大に
必要な交通インフラ・
サービスの拡充・強化
- ②交通分野のデジタル化の
推進と産業力の強化
- ③サプライチェーン全体の
徹底した最適化等による
物流機能の確保

- ①災害リスクの高まりや、
インフラ老朽化に対応し
た交通基盤の構築
- ②輸送の安全確保と交通関
連事業を支える担い手の
維持・確保
- ③運輸部門における脱炭素
化※2等の加速

市の施策例

- ①地域における輸送資源を
総動員した持続可能な地
域交通の検討
・ MaaS の導入
・ 新型輸送サービスの調査
研究
- ②「川越市立地適正化計画」の推進
・ スマートシティ等の調査研究
・ まちなかウォーカブルの調査研究
- ③交通インフラ等のバリアフリー化・
ユニバーサルデザイン化の推進
- ④交通結節機能等の強化
・ 新型輸送サービスの調査
研究（再掲）

- ①基幹交通の強化・拡充
- ②交通関連情報のデータ化・
標準化及び活用について
の調査研究
・ 行政手続きや公共交通の
予約・決済等に係る電子化
・ MaaS の導入（再掲）
・ 新型輸送サービスの調査
研究（再掲）
- ③新型輸送サービスの調査
研究（再掲）

- ①交通インフラの災害対策
・ 「川越市個別施設計画」に基
づくインフラの維持管理
・ B C P の実施
- ②新型コロナウイルス感染
症対策等の実施及び支援
・ 安全な自動車の普及に係
る調査研究
・ 新型輸送サービスの調査
研究（再掲）
- ③次世代自動車の普及促進
・ 新型輸送サービスの調査
研究（再掲）

※2 太字箇所については、先進的な技術や制度、コンセプト
並びに新たなモビリティに関するものです。

V 施策パッケージについて

方向性 1：地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
【施策の方針 1-1】 公共交通路線の維持と整備	評価指標：①鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口 ②路線バスの便数（平日） ③駅に乗り入れるバス路線数 ④川越シャトルの利用者数		
	公共交通路線の維持と整備	鉄道路線の維持	既存路線
		バス路線の維持	既存路線
		バス路線の新設・延伸の推進	地域核周辺等
		地域公共交通計画の作成	市内全域
	川越シャトルの運行	川越シャトルの運行	市内全域
		川越シャトルの運行見直し	市内全域
		川越シャトル導入ガイドライン等の作成	市内全域
【施策の方針 1-2】 交通空白地域等における交通手段の確保	評価指標：①新たな交通施策数 ②川越市デマンド型交通かわまるの利用者数		
	交通空白地域等における交通手段の確保	デマンド型交通等の新たな交通手段の導入	交通空白地域等
	川越市デマンド型交通かわまるの運行	川越市デマンド型交通かわまるの運行	交通空白地域等
		川越市デマンド型交通かわまるの運行見直し	交通空白地域等

注 1）黄色の網掛けは、交通戦略策定以降の施策等を新規に追加したものです。

注 2）水色の網掛けは、中間評価に基づき、完了年度等を更新したものです。

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
R 8 目標値：①165,900人 ②1,542便 ③54本 ④431,700人													
継続実施	○	交通政策課				○							
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課					○						
実施未定	○	交通政策課				○	○						
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課					○						
実施未定	○	交通政策課					○						
R 8 目標値：①1 ②12,145人													
令和2年度	○	障害者福祉課 高齢者いきがい課 交通政策課					○	○					
継続実施	○	交通政策課						○					
継続実施	○	交通政策課						○					

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
地域の特性に応じた乗継拠点の整備 【施策の方針1-3】	評価指標：①平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数 ②交通戦略策定以降の駅前広場整備箇所数 ③自転車シェアリングのステーション数 ④バス待ち環境整備数（補助件数）		
	鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備	新河岸駅周辺地区整備計画の推進	新河岸駅自由通路整備
			新河岸駅橋上駅舎整備
			新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備
			新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備
		南古谷駅周辺整備事業の推進	都市計画道路南古谷伊佐沼線整備
			南古谷駅北口駅前広場整備
			南古谷駅南口駅前広場整備
			南古谷駅橋上駅舎整備
			南古谷駅北口周辺まちづくり（市街地拡大）整備
		笠幡駅前整備事業の推進	笠幡駅駅前広場整備
			主要地方道*川越日高線安全施設整備
		川越駅東口駅前広場改修事業の推進	川越駅東口駅前広場
		鶴ヶ島駅西口駅前広場改修	鶴ヶ島駅西口駅前広場
		三駅連携強化の推進	川越駅・川越市駅・本川越駅周辺
	バス乗継拠点の整備	鉄道駅以外のバス乗継拠点の整備	基幹的バス路線周辺等
		各社と連携したバスロケーションシステム*等の導入	基幹的バス路線周辺等

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
R 8 目標値：①2,850便 ②4箇所 ③90箇所 ④2件													
平成30年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所				○							
平成30年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所				○							
平成29年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
平成30年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
令和9年度以降	○	都市整備課											
令和9年度以降	○	都市整備課											
令和9年度以降	○	都市整備課											
令和9年度以降	○	都市整備課				○							
継続実施	○	都市整備課											
平成30年度	○	都市整備課											
令和元年度	○	都市整備課		○									
令和3年度	○	交通政策課 道路環境整備課											
令和9年度以降	○	交通政策課 道路環境整備課											
継続実施	○	都市計画課				○							
継続実施	○	交通政策課					○		○				
実施未定	○	交通政策課					○						

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
乗継拠点の整備（継続） 【施策の方針1-3】	バス待ち環境の改善	上屋等の整備	路線バス利用促進、事業費補助
		バス関連情報のサイン整備	バス路線図、バス停留所周辺図等の表示
	シェアサイクルの拡充等	鉄道駅周辺へのステーションの拡充	新河岸駅
			霞ヶ関駅
			南古谷駅
			南大塚駅
		シェアサイクルの利用促進	—
		メンテナンスの充実等	—
公共交通の利用促進 【施策の方針1-4】	評価指標：①路線バスの利用者数 ②最寄り駅へのバスの交通手段分担率		
	公共交通の利用促進	学校、民間事業者、地元自治会等を対象としたモビリティマネジメント*の実施	—
		公共交通利用促進イベントの開催等	—
		総合バスマップの作成	—
		スマホアプリを活用した鉄道及びバス情報の提供	—
		乗継割引料金の導入	—
		感染症対策の徹底と安全性の周知及び移動需要の喚起	市内全域
		バリアフリー化の推進	東武東上線川越駅ホームドアの設置
			内方線付き点状ブロック*の設置
			ノンステップバス*の導入

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
継続実施	○	交通政策課					○		○				
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課							○				
継続実施	○	交通政策課							○				
継続実施	○	交通政策課							○				
継続実施	○	交通政策課							○				
継続実施	○	交通政策課		○		○			○				
継続実施	○	交通政策課							○				
R 8 目標値：①10,979,600人 ②15.6%													
継続実施	○	交通政策課				○	○						
継続実施	○	交通政策課				○	○	○					
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課				○	○						
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課				○	○	○		○	○		
平成29年度	○	交通政策課				○							
令和2年度	○	交通政策課				○							
継続実施	○	交通政策課					○						

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
【施策の方針1ー5】 脱炭素社会の実現に 向けた取組の実施	評価指標：①市域における運輸部門の二酸化炭素排出量		
	自動車の省CO ₂ 化の 促進	環境性能に優れた自動車の 普及促進	—
		エコドライブの普及促進	—
		自動車以外の移動手段の整備 及び普及促進	川越市自転車シェアリング 事業

注3) 方向性1では、上記のほか、以下の項目について調査研究していきます。

- ・新たなモビリティサービス等
- ・交通に関わる新たなまちづくり

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
R 8 目標値：①416千t- CO ₂													
継続実施	○	環境政策課											
継続実施	○	環境政策課											
継続実施	○	交通政策課							○				

方向性２：都心核＊・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸＊の維持・強化

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
交通円滑化のための道路ネットワークの整備 【施策の方針２－１】	評価指標：①都市計画道路の整備率 ②「道路交通体系の整備」に対する満足度		
	都市計画道路等の整備	交通安全施設整備事業	一般県道川越越生線（的場地内）整備
			主要地方道川越所沢線（新宿町三丁目）整備
		川越北環状線（小室～今成）整備の推進	3.3.44川越北環状線街路整備事業
		中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進	3.4.3中央通り線街路整備
			都市計画道路中央通り線川越市連雀町地内街路整備
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進	新宿町一丁目地内ほか
		都市計画道路中央通り線整備の推進	脇田本町地内
		新河岸駅周辺地区整備計画の推進（再掲）	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備（再掲）
			新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備（再掲）
			寺尾大仙波線（市道5315号線～市道0043号線）整備
			新河岸駅北通り線整備

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
R 8 目標値：①48.9% ②15.4%													
令和9年度以降	○	用地課		○									
令和9年度以降	○	用地課		○									
平成30年度				○									
平成30年度	○	都市整備課		○									
平成30年度	○	都市整備課		○									
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり推進室											
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり推進室											
平成29年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
平成30年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
令和6年度	○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
令和9年度以降	○	新河岸駅周辺地区整備事務所											

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
ネットワークの整備（続き） 【施策の方針2-1】 交通円滑化のための道路	都市計画道路等の整備（続き）	南古谷駅周辺整備事業の推進（再掲）	都市計画道路南古谷伊佐沼線整備
		都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進	新宿町五丁目地内
		都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進	脇田町地内
		都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進	宮下町地内
		（仮称）川越東環状線整備（市道0023号線）の推進	府川地内
		（仮称）川越東環状線整備（市道3571号線・市道3027号線）の推進	菅間地内
	交差点改良の推進	新宿町三丁目交差点改良の推進	新宿町一丁目地内
		交通安全施設整備事業	主要地方道川越栗橋線（府川地内）整備
		松江町交差点整備の推進	松江町一丁目地内
		市道0078号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進	笠幡地内
		交差点改良箇所の選定	中心市街地

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
令和9年度以降	○	都市整備課											
令和4年度	○	道路街路課											
令和元年度	○	道路街路課											
令和9年度以降	○	道路街路課											
令和6年度	○	道路街路課											
令和9年度以降	○	道路街路課											
令和5年度	○	川越駅西口まちづくり 推進室	○										
令和7年度	○	道路街路課		○									
令和9年度以降	○	道路街路課		○									
令和6年度	○	道路街路課											
継続実施	○	交通政策課 道路街路課	○	○									

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
基幹的公共交通の維持と強化 【施策の方針2-2】	評価指標：①市内鉄道駅の乗降人員数 ②基幹的バス路線の利用者数 ③川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数 ④基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率		
	基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保	立地適正化計画の推進	都市機能誘導区域及び居住誘導区域
	基幹的公共交通の維持・強化	鉄道路線のサービス水準の維持・強化	鉄道路線の維持・強化 鉄道路線に接続するバス路線等の整備
		基幹的バス路線のサービス水準の維持・強化	基幹的バス路線に接続する支線の整備
		基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化 (PTPS*の導入等)	基幹的バス路線

注4) 施策の方針2-3 東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上については、令和3年度に同競技大会が終了したため掲載していません。

注5) 方向性2では、上記のほか、以下の項目について調査研究していきます。
・新たなモビリティサービス等

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
R 8 目標値：①173,180,600人 ②7,875,236人 ③665便 ④51.8%													
継続実施	○	都市計画課											
継続実施	○	交通政策課				○							
継続実施	○	交通政策課				○	○	○					
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課			○		○						

方向性3：都心核の特性に応じた移動環境の確保

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
歩行環境の改善と多様な移動手段の確保 【施策の方針3-1】	評価指標：①主要地点の歩行者・自転車通行量 ②本庁地区の通勤・通学の便利さ ③歩行空間の整備距離（ガードレール設置・段差解消等） ④ゾーン30プラスの整備区域 ⑤自転車通行空間の整備距離 ⑥シェアサイクルの利用回数		
	交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進	北部市街地
	安全で快適な歩行者ネットワークの構築	ゾーン30プラス*の推進	中心市街地
		観光客の分散化	中心市街地
		三駅連携強化の推進（再掲）	川越駅、川越市駅、本川越駅周辺
		都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	脇田町地内
		都市計画道路本川越駅前通線整備の推進	西小仙波町地内
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	新宿町一丁目地内
		都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	脇田本町地内
		観光案内板等サイン整備の推進	中心市街地
		バリアフリーに配慮した歩行空間整備の推進	中心市街地

完了年度または 完了予定年度	関連主体													
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民	
		関係課												
R 8 目標値：①110,000人 ②0.90点 ③2,230m ④検討中※1 ⑤3,830m ⑥131,900回														
継続実施	○	交通政策課		○	○		○				○	○	○	○
継続実施	○	防犯・交通安全課 道路環境整備課			○								○	○
継続実施	○	観光課 交通政策課					○		○		○			
継続実施	○	都市計画課				○								
令和元年度	○	道路街路課												
令和元年度	○	道路街路課												
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり 推進室												
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり 推進室												
継続実施	○	観光課												
継続実施	○	道路街路課 道路環境整備課		○										

※1 ゾーン30プラスは、令和3年8月開始の新たな制度のため、今後、地域や学校関係者等からの要望の把握に努め、整備区域の選定を行い、目標値を検討していきます。

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
【施策の方針3-1】 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保（続き）	安全で快適な歩行者ネットワークの構築（続き）	歴史的地区環境整備街路（歴みち）事業の推進	立門前線
			(仮称) 連雀町新富町通線
			(仮称) 喜多院外堀通り線
			同心町通り線
	都市計画道路の見直し	都市計画道路中央通り線（連雀町～仲町交差点区間）整備の推進	連雀町、仲町地内
	安全な自転車走行空間の確保	自転車専用通行帯等の導入	中心市街地
		都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進（再掲）	新宿町五丁目地内
		市道0016号線歩道整備事業の推進	神明町、石原町、今成、月吉町地内
【施策の方針3-2】 中心市街地における交通渋滞の緩和	中心市街地内の多様な移動手段の確保	観光客用巡回バス路線の充実	中心市街地
		シェアサイクルの充実	川越市自転車シェアリング事業
	評価指標：①中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長		
	都市計画道路等の整備	川越北環状線（小室～今成）整備の推進（再掲）	3.3.44川越北環状線街路整備事業
		中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進（再掲）	3.4.3 中央通り線街路整備
			都市計画道路中央通り線 川越市連雀町地内街路整備
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	新宿町一丁目地内

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
令和5年度	○	都市景観課 道路街路課											
令和5年度	○	道路街路課											
令和9年度以降	○	道路街路課											
令和9年度以降	○	道路街路課											
令和元年度	○	都市計画課		○									
継続実施	○	防犯・交通安全課 交通政策課 道路街路課 道路環境整備課		○	○								
令和4年度	○	道路街路課			○								
令和6年度	○	道路環境整備課			○								
継続実施	○	交通政策課					○						
継続実施	○	交通政策課				○							
R 8 目標値：①1,400m													
平成30年度				○									
平成30年度	○	都市整備課		○									
平成30年度	○	都市整備課		○									
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり 推進室											

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
中心市街地における交通渋滞の緩和（続き） 【施策の方針3-1-2】	都市計画道路等の整備（続き）	都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	脇田本町地内
		都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	脇田町地内
		都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進（再掲）	宮下町地内
		三駅連携強化の推進（再掲）	川越駅、川越市駅、本川越駅周辺
	交差点改良の推進	新宿町三丁目交差点改良の推進（再掲）	新宿町一丁目地内
		松江町交差点整備の推進（再掲）	松江町一丁目地内
		交差点改良箇所の選定（再掲）	中心市街地
	交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進（再掲）	北部市街地
		通過交通抑制策の推進	交通情報の提供等
		郊外型駐車場の充実	既存駐車場の拡張
			駐車場の新設
			パーク・アンド・ライドの充実
		荷捌き駐車対策等の推進	中心市街地
		送迎バス対策の推進	中心市街地

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり推進室											
令和元年度	○	道路街路課											
令和9年度以降	○	道路街路課											
継続実施	○	都市計画課											
令和5年度	○	川越駅西口まちづくり推進室	○										
令和9年度以降	○	道路街路課		○									
継続実施	○	交通政策課 道路街路課	○	○									
継続実施	○	交通政策課		○	○		○			○	○	○	○
継続実施	○	交通政策課			○								
平成29年度	○	観光課											
継続実施	○	交通政策課											
継続実施	○	交通政策課					○		○				
継続実施	○	交通政策課			○				○	○			
継続実施	○	交通政策課			○		○		○	○			

施策の方針	施策	細施策	事業名称・箇所等
交通結節機能等の充実 【施策の方針3-3】 拠点性を高める	評価指標：①川越駅の乗降人員数		
	川越駅周辺の交通結節機能等の強化	川越駅東口駅前広場改修事業の推進（再掲）	川越駅東口駅前広場
		川越駅西口市有地利活用事業の推進	川越駅西口市有地利活用事業
		都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	新宿町一丁目地内
		都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	脇田本町地内
		送迎バス、観光バス乗降場所整備の推進	川越駅西口周辺
		高速バスの充実	川越駅西口周辺

注6）方向性3では、上記のほか、以下の項目について調査研究していきます。

- ・新たなモビリティサービス等
- ・交通に関わる新たなまちづくり

完了年度または 完了予定年度	関連主体												
	川越市		国土交通省	埼玉県	埼玉県警	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	民間事業者	商工関連団体	観光関連団体	地元自治会	地域住民
		関係課											
R 8 目標値：①75,317,700人													
令和3年度	○	交通政策課 道路環境整備課											
令和2年度	○	川越駅西口まちづくり 推進室							○				
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり 推進室											
令和9年度以降	○	川越駅西口まちづくり 推進室											
令和2年度	○	川越駅西口まちづくり 推進室					○		○				
継続実施	○	交通政策課					○						

VI 施策の評価と推進管理体制に ついて

VI 施策の評価と推進管理体制について

I 評価指標

交通戦略の基本目標を効果的に実現するために、交通戦略全体に係る指標と3つの方向性ごとの指標を設定し、評価時点において把握可能な最新の数値によって評価を行います。

方向性	施策の方針	指標	単位	基準値 (時点)	中間評価 ※1	令和2年度	令和8年度
						実績値※2	目標値
全体		鉄道とバスの交通手段分担率	%	20.9 (H20年度)	◎	—	23.0
		「交通ネットワークの充実」に対する満足度	%	14.3 (H30年度)		—	18.4
方向性Ⅰ 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築	Ⅰ－Ⅰ 公共交通路線の維持と整備	鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口	人	165,900	△	—	165,900
		路線バスの便数(平日)	便	—		1,542	1,542
		駅に乗り入れるバス路線数	本	—		54	54
		川越シャトルの利用者数	人	375,976 (H27年度)		289,684	431,700
	Ⅰ－Ⅱ 交通空白地域等における交通手段の確保	新たな交通施策数	—	0 (H27年度)	◎	1	1
		川越市デマンド型交通かわまるの利用者数	人	—		8,241	12,145
	Ⅰ－Ⅲ 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数	便	2,799 (H27年度)	○	2,599	2,850
		交通戦略策定以降の駅前広場整備箇所数	箇所	—		3	4
		自転車シェアリングのステーション数	箇所	—		47	90
		バス待ち環境整備数(補助件数)	件	—		1	2
	Ⅰ－Ⅳ 公共交通の利用促進	路線バスの利用者数	人	10,132,248 (H27年度)	○	6,848,644	10,979,600
		最寄り駅へのバスの交通手段分担率	%	13.6 (H27年度)		—	15.6
	Ⅰ－Ⅴ 脱炭素社会の実現に向けた取組の実施	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	千t- CO ₂	502 (H25年度)	△	—	416
方向性Ⅱ 都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化	2－Ⅰ 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	都市計画道路の整備率	%	44.8 (H27年度)	◎	48.5	48.9
		「道路交通体系の整備」に対する満足度	%	11.4 (H26年度)		—	15.4
	2－Ⅱ 基幹的公共交通の維持と強化	市内鉄道駅の乗降人員数	人	152,482,765 (H26年度)	○	—	173,180,600
		基幹的バス路線の利用者数	人	7,840,057 (H27年度)		5,521,114	7,875,236
		川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	便	665 (H27年度)		602	665
		基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	%	51.2 (H27年度)		—	51.8

方向性	施策の方針	指標	単位	基準値 (時点)	中間評価	令和2年度	令和8年度
						実績値	目標値
方向性3 都心核の特性 に応じた移動 環境の確保	3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	主要地点の歩行者・自転車通行量	人	85,104 (H27年度)	△	87,037 (R2年度)	110,000
		本庁地区の通勤・通学の利便性	点	0.86 (H27年度)		—	0.90
		歩行空間の整備距離※3 (ガードレール設置・段差解消等)	m	—		1,310	2,230
		ゾーン30プラスの整備区域	—	—		—	検討中※4
		自転車通行空間の整備距離※5	m	—		3,280	3,830
		シェアサイクルの利用回数	回	92,937 (H27年度)		85,721	131,900
	3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	m	1,530 (H28年度)	△	—	1,400
	3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	川越駅の乗降人員数	人	73,124,046 (H26年度)	○	—	75,317,700

※1…各指標の評価を「令和3年度見込値／令和3年度目標値」として達成率を算出し、以下のとおり評価しています。

◎：100%以上 ○：80%以上 △：80%未満

※2…「令和2年度実績値」は、利用者数など一部の指標が新型コロナウイルス感染症の影響を受けた数値になっています。

※3…「歩行空間の整備距離」の実績値は、平成29年度以降の整備距離になります。

※4…ゾーン30プラスは、令和3年8月開始の新たな制度のため、今後、地域や学校関係者等からの要望の把握に努め、整備区域の選定を行い、目標値を検討していきます。

※5…「自転車通行空間の整備距離」の実績値は、平成15年度以降の整備距離になります。

注1) 黄色の網掛けは、交通戦略策定以降の施策内容に対する指標等を新規に追加したものです。

注2) 水色の網掛けは、中間評価に基づき、指標や目標値等を更新したものです。

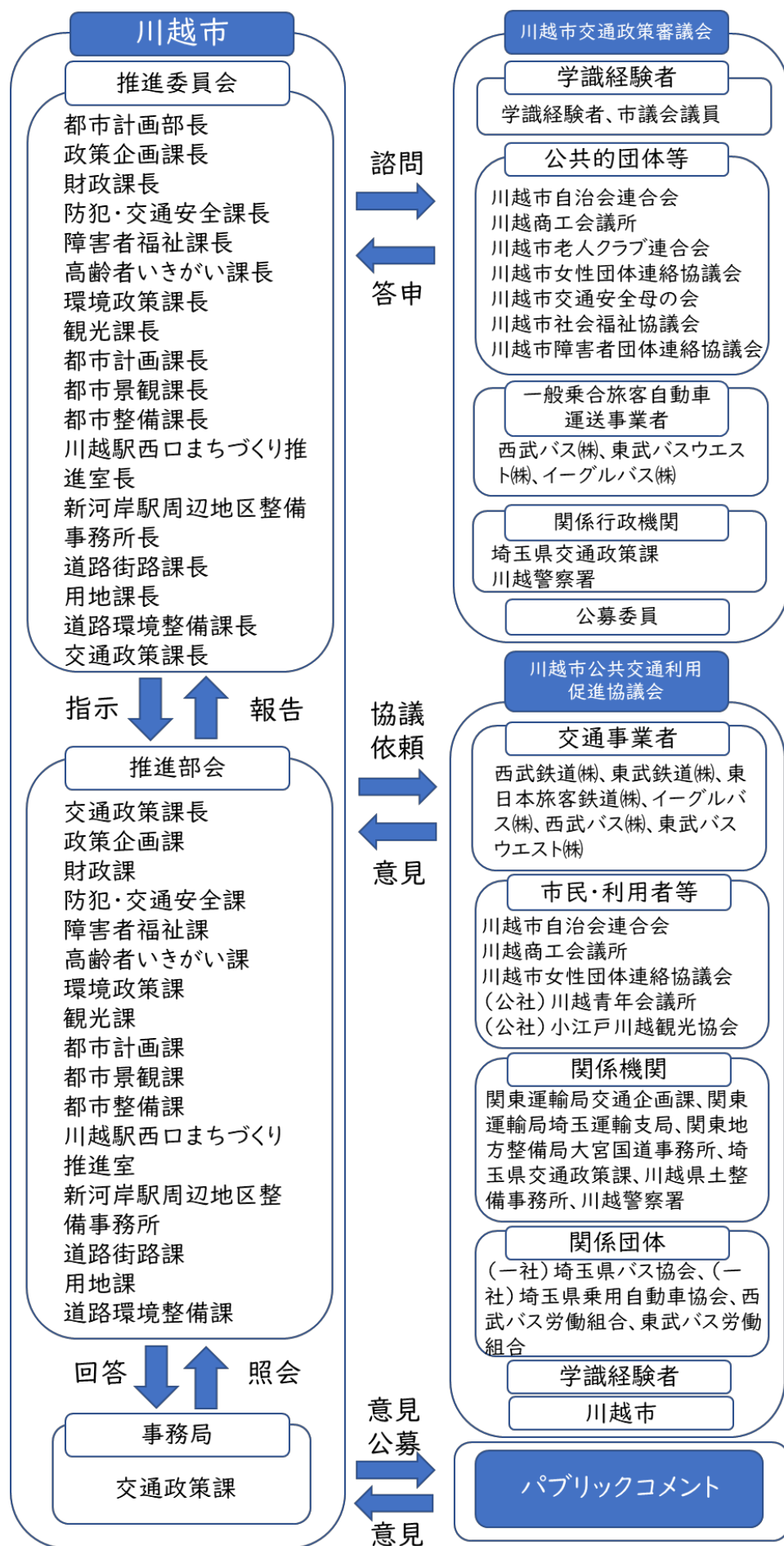
2 推進管理体制

交通戦略の更新は、平成29年6月に本市の交通政策に関する重要事項について調査審議するため、川越市交通政策審議会が設置されたことから、次の組織体系図に基づいて行います。具体的には、川越市交通政策審議会において審議を行うとともに、川越市公共交通利用促進協議会において公共交通に係る地域の方々の意見を交通戦略に反映していきます。

また、交通戦略の推進管理については、川越市公共交通利用促進協議会において、施策の進捗状況や指標の達成状況を毎年度確認することで、適切な管理を行います。

最後に、5年後に予定している次期交通戦略の策定については、今後の交通戦略の在り方について検討していくとともに、川越市交通政策審議会と川越市公共交通利用促進協議会の在り方についても検討していきます。

【組織体系図】



用語集

用語集

あ行

用語	説明
ICT	Information and Communication Technology の略。パソコンだけでなく、スマートフォンやスマートスピーカーなど、さまざまな形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称のことをいう。
新たなモビリティサービス	MaaS 及び MaaS に統合可能なコンテンツとしてのシェアサイクル、デマンド型交通、マイクロモビリティ、グリーンスローモビリティ、自動運転等の「新型輸送サービス」を総称したもの。
EC 市場	電子商取引市場のこと。コンピュータを介したネットワーク上において、企業、世帯、個人、政府、その他公的あるいは私的機関の間で、物・サービスの売却あるいは購入を行う市場のこと。
入込観光客数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者の人数。観光地点及び行祭事・イベントを訪れた人数のこと。
AI	Artificial Intelligence の略。人工知能のこと。
エコドライブ	環境にやさしい自動車の運転方法のこと。急発進をしない、加減速の少ない運転、アイドリングストップ、タイヤの空気圧の適正化等により、燃料消費を抑えると同時に、二酸化炭素の排出を抑制するもの。

か行

用語	説明
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、森林等による「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
基幹的公共交通	広域幹線交通の機能を有する公共交通のこと。交通戦略では、鉄道路線、基幹的バス路線を基幹的公共交通と定義している。
基幹的交通軸	基幹的公共交通に該当する主要な公共交通路線及び広域幹線交通の機能を有する道路のこと。

用語	説明
基幹的バス路線	川越駅または本川越駅を発着する運行頻度が片道 30 本/日以上 のバス路線を基幹的バス路線として定義している。
キャッシュレス決済	現金を使用せずにお金を支払うこと。クレジットカード、デビ ットカード、電子マネー（プリペイド）やスマートフォン決済 など、さまざまな手段がある。
蔵 in ガルテン川越	農業ふれあいセンターを中心に、伊佐沼や田園等の周辺の自然 的景観や農業とのふれあいをコンセプトとしたグリーンツーリ ズムを推進するプロジェクトのこと。
グリーンスローモビ リティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小 さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
交通空白地域	鉄道駅やバス停から離れているため、公共交通の利用が困難な 地域のこと。交通戦略では鉄道駅 800m 圏、バス停 300m 圏以 外のエリアを交通空白地域と定義している。
交通シミュレーショ ン	道路整備や交通規制といった各種交通施策の導入効果等を事前 に予測・評価するために、都市全体など対象道路網の車の流れ （交通流）をコンピュータ上に再現して模擬実験を行うこと。
交通手段分担率	全体のトリップ（ある地点からある地点への移動回数）に対す る、ある交通手段を利用したトリップの割合のこと。

さ行

用語	説明
シェアサイクル	相互利用可能な複数のステーションが設置された、面的な都市 交通に供される自転車の貸出・返却システムのこと。本市では、 「川越市自転車シェアリング」のことを指す。
次世代ステーション	交通戦略では、シェアサイクルに加え、電動スクーターやマイ クロモビリティなど、さまざまなモビリティをシェア型で利用 可能なステーションと定義している。
主要地方道	国土交通大臣が指定する主要な都道府県道もしくは市道のこ と。高速自動車国道及び一般国道と一体となって広域交通を分 担する広域幹線道路と位置付けられる。主要地方道の道路管理 者は、必要に応じて国の補助を受けることができる。

用語	説明
ステーション	シェアサイクルの貸出・返却場所のこと。同一のシステムを利用したステーションであれば、市内・市外に関わらず、どこでも貸出・返却が可能である。
スマートシティ	I C T等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また、新たな価値を創出し続ける持続可能な都市や地域のこと。
総合バスマップ	市内で運行している路線バスやコミュニティバス等のバス路線を網羅した路線図のこと。バスの乗り方・降り方やバス運賃、主要駅のバスのりば案内等をあわせて掲載する場合もある。
ゾーン 30 プラス	歩行者等の安全な通行確保を目的に、区域（ゾーン）を定め、30km/h の速度規制の実施やハンプ等の物理的デバイスの設置等により歩行者等の安全確保を図るもの。生活道路のほか、公共施設等の高齢者や子どもが利用する施設等を含む区域、観光施設など、多数の歩行者等の通行が想定される区域が対象となる。

た行

用語	説明
脱炭素社会	2050 年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指す社会のこと。
地域核	霞ヶ関、南大塚、新河岸及び南古谷の各駅を中心とした生活圏域の中心地のこと。「川越市都市計画マスタープラン」に基づく。地域核は、鉄道駅を中心に旧来から地域中心的商業地としての都市機能及び都市的活動核を補完する機能と地域レベルの行政・文化機能を有する。
地域公共交通計画	地域にとって、望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たす計画のこと。既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて、自家用有償旅客運送等の地域の多様な輸送資源を活用することで、持続可能な地域旅客運送サービスを確保することを目的とする。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が令和 2 年 11 月に施行されたことで、地域公共交通網形成計画に替わり、地方公共団体での策定が努力義務化された。
超高齢社会	65 歳以上の高齢者が占める割合が 21% を超える社会のこと。

用語	説明
デマンド型交通	利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う予約型輸送サービスの一種。利用者が居住する場所が分散しており、公共交通を導入することが難しい地域で導入することが多い。デマンド交通、D R T（Demand Responsive Transport）ともいう。
テレワーク	I C Tを活用し、在宅勤務やサテライトオフィスなど、場所や時間を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。
都市計画道路	都市の骨格を形成する、都市交通における最も基幹的な都市施設として、「都市計画法」に基づいて都市計画決定された道路のこと。都市計画道路の整備により、渋滞緩和等の道路交通の円滑化、防災の強化等の効果が期待できる。
都心核	三駅周辺地区から北部市街地に至る南北に長い中心市街地のこと。「川越市都市計画マスタープラン」に基づく。さらに、三駅周辺の商業業務中心地を都市的活動核、北部の伝統的な町並み景観が見られる地区を歴史・水・緑の核に位置付けている。

な行

用語	説明
内方線付き点状ブロック	視覚障害のある方が駅ホームから転落することを防止するため、従来の点状ブロックに加え、駅ホームの内側が分かる線状の突起を設けたブロックのこと。
ニューノーマル	新型コロナウイルス感染症の感染拡大とそれに伴う緊急事態宣言の発出等を契機として、テレワークや遠隔医療、遠隔教育が急速に展開される中、いわゆる「with コロナ」・「after コロナ」における新たな生活様式、「新しい日常」のことを、交通戦略では「ニューノーマル」として定義している。
ノンステップバス	車内の段差をなくしたバス車両のこと。

は行

用語	説明
パーク・アンド・ライド	都心の外縁部や都市周辺部の鉄道駅等の駐車場に自動車を駐車し、そこから公共交通等により乗り換えて、都心部まで移動するしくみのこと。
バスロケーションシステム	G P S等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステムのこと。
P D C Aサイクル	計画（Plan）⇒実施（Do）⇒評価（Check）⇒改善（Action）のプロセスの順に実施し、改善を次の計画に結びつけ、継続的に改善していく手法のこと。

用語	説明
P T P S	Public Transportation Priority System の略。交通管制システムと連携してバス優先の信号制御を行うシステム、すなわち、公共車両優先システムのこと。
北部市街地	歴史的な蔵造りの町並みのほか、時の鐘、菓子屋横丁、国の重要文化財等が集中する、本市の観光拠点となる一番街周辺地域のこと。
ホームドア	駅ホームからの転落や列車との接触事故防止等を目的として、ホーム上に仕切りを設け、乗客の乗降に合わせて開閉させる設備のこと。

ま行

用語	説明
M a a S （マース）	Mobility as a Service の略。個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、商業、医療、福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスのこと。
マイクロモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1～2 人乗り程度の車両のこと。
モニタリング	事業やサービス等が適切かつ確実に実行されているか、確認、測定、評価すること。
モビリティ革命	M a a S など、従来の移動手段の概念を根本から覆すもの。
モビリティマネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組のこと。

ら行

用語	説明
立地適正化計画	人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代が安心できる健康で快適な生活環境の実現と持続可能な都市経営を可能とするため、平成 26 年 8 月の「都市再生特別措置法」の改正に伴い、制度化された。おおむね 20 年後のまちづくりビジョンとして、従来の土地利活用計画に加え、都市機能や居住の誘導と公共交通の充実による「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するもの。

交通戦略の更新に係る留意事項

交通戦略の更新に係る留意事項

現行の交通戦略における留意事項は以下のとおりです。

- ・平成〇年と記載されている箇所につきましては、令和〇年になります。
(ex：平成 38 年→令和 8 年)
- ・「川越市中心市街地活性化基本計画」は、令和 2 年 3 月で終了しています。
- ・「第 10 次川越市交通安全計画」は、令和 4 年 1 月より、「第 11 次川越市交通安全計画」になります。
- ・地域公共交通網形成計画は、地域公共交通計画に変更になります。
- ・現行の交通戦略に掲載しています図表やデータ等につきましては、交通戦略策定時点のものになります。
- ・施策の方針 2－3 東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上については、令和 3 年度に同競技大会が終了したため、令和 4 年度から令和 8 年度までの計画となる追補版には掲載していません。

川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】

令和4（2022）年3月

発行 川越市 都市計画部 交通政策課

〒350-8601 埼玉県川越市元町1丁目3番地1

電話：049-224-8811（大代表）

電話：049-224-5519（直通）

Fax：049-225-9800

E-mail：kotsu@city.kawagoe.saitama.jp

<https://www.city.kawagoe.saitama.jp>