

I 川越市都市・地域総合交通戦略 策定の目的と位置付け

I 川越市都市・地域総合交通戦略策定の目的と位置付け

1 目的と目標年次

(1) 都市・地域総合交通戦略の目的

自動車交通は、いつでも、どこへでも行くことのできる便利な交通手段として、道路等の基盤整備の進展とともに大きく発展してきました。

しかしながら、自動車への過度な依存は、鉄道や路線バス等既存の公共交通利用者の減少につながるだけでなく、交通渋滞の発生や交通に起因する環境負荷の増大等の負の側面をもたらしました。

また、今後の人口減少や超高齢社会*の到来が公共交通へ及ぼす影響も懸念されています。第四次川越市総合計画によると、本市の人口は、平成30(2018)年までほぼ横ばいで推移しますが、その後、減少局面に入るとされ、年少人口*(0歳～14歳)と生産年齢人口*(15歳～64歳)の割合が徐々に減少し、高齢者人口*(65歳以上)の割合が増加することが見込まれています。このことは、通勤・通学での公共交通利用者が減少するため、公共交通サービス水準が低下し、一方で、自家用車を使うことができない高齢者が増加するため、公共交通の必要性が一層高まるということを示唆しています。

さらに、本市を来訪する観光客は15年間で約1.8倍に増加しており、観光客が特に集中する北部市街地においては、歩行者の安全対策を含め、自動車流入抑制に向けた取組が必要となっています。また、平成28(2016)年3月末時点で44.8%の整備率にとどまっている都市計画道路*の計画的な整備、鉄道や路線バスの利便性が低い地域等における交通手段の確保、川越駅をはじめとした駅周辺における送迎バス等の増加への対応、東京2020オリンピック・パラリンピックで市内が開催地となるゴルフ競技の選手や観客の輸送等への対応等も求められています。

このような状況において、これらの課題を解決し、かつ、持続可能な交通による望ましい将来都市像を実現するためには、行政や交通事業者*だけでなく、交通管理者*や道路管理者*、関係団体、地域住民が連携して取組を推進していく必要があります。

*印付の用語は、128ページ以降の用語集に説明があります。

関係者間の役割分担を踏まえた施策の推進体制を確立して、交通に関する様々な課題に対応し、さらには、まちづくりと連携しながら魅力と活力があふれる「川越のまち」を実現することを目指し、都市・地域総合交通戦略を策定します。

(2) 名称

名称は「川越市都市・地域総合交通戦略」（以下「交通戦略」という。）とします。

(3) 目標年次と対象区域

① 目標年次

目標年次は10年後の平成38(2026)年度とします。

② 対象区域

対象区域は、本市全域とします。



2 交通戦略の位置付け

(1) 交通戦略の位置付け

交通戦略と他計画との関連性は、次ページのとおりです。

「第四次川越市総合計画」を交通戦略の上位計画とし、まちづくり施策と一体的かつ効果的に交通施策を推進するため、「川越市都市計画マスタープラン」及び「川越市立地適正化計画」との連携を図ります。

また、中心市街地の活性化や観光振興、環境負荷の低減、交通安全に対応する交通施策の展開につながるよう、関連する「川越市中心市街地活性化基本計画」や「第二次川越市観光振興計画」、「第三次川越市環境基本計画」、「第10次川越市交通安全計画」との整合を図ります。

(2) 川越市立地適正化計画との関連性

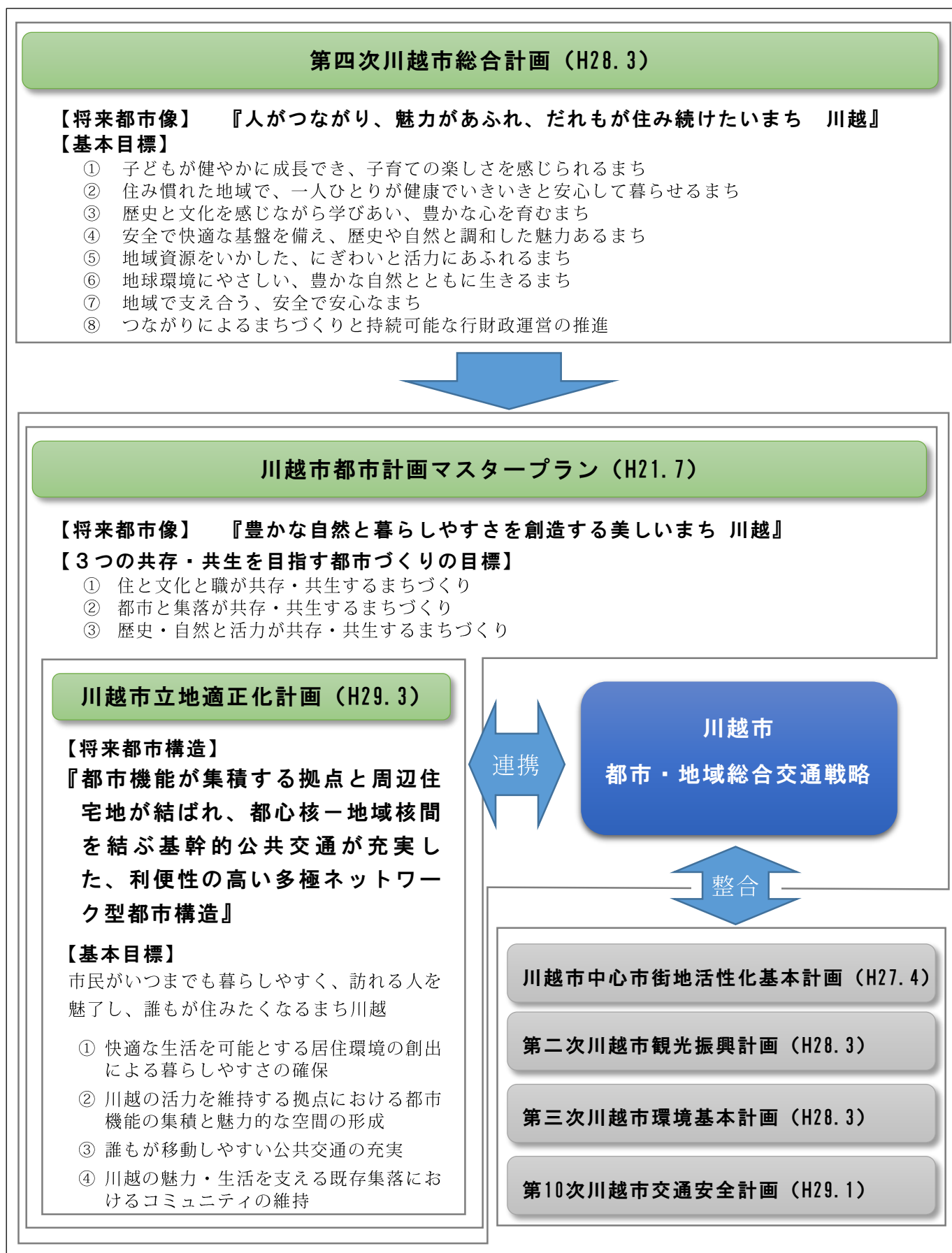
川越市立地適正化計画（以下「立地適正化計画」という。）では、「市民がいつまでも暮らしやすく、訪れる人を魅了し、誰もが住みたくなるまち川越」を基本目標として掲げています。立地適正化計画は、おおむね20年後のまちづくりのビジョンを示すもので、川越市都市計画マスタープランの一部を成すものとされています。

立地適正化計画では、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に維持、誘導することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域（以下「都市機能誘導区域*」という。）を設定するとともに、生活サービスやコミュニティが維持されるよう居住を誘導する区域（以下「居住誘導区域*」という。）を設定します。

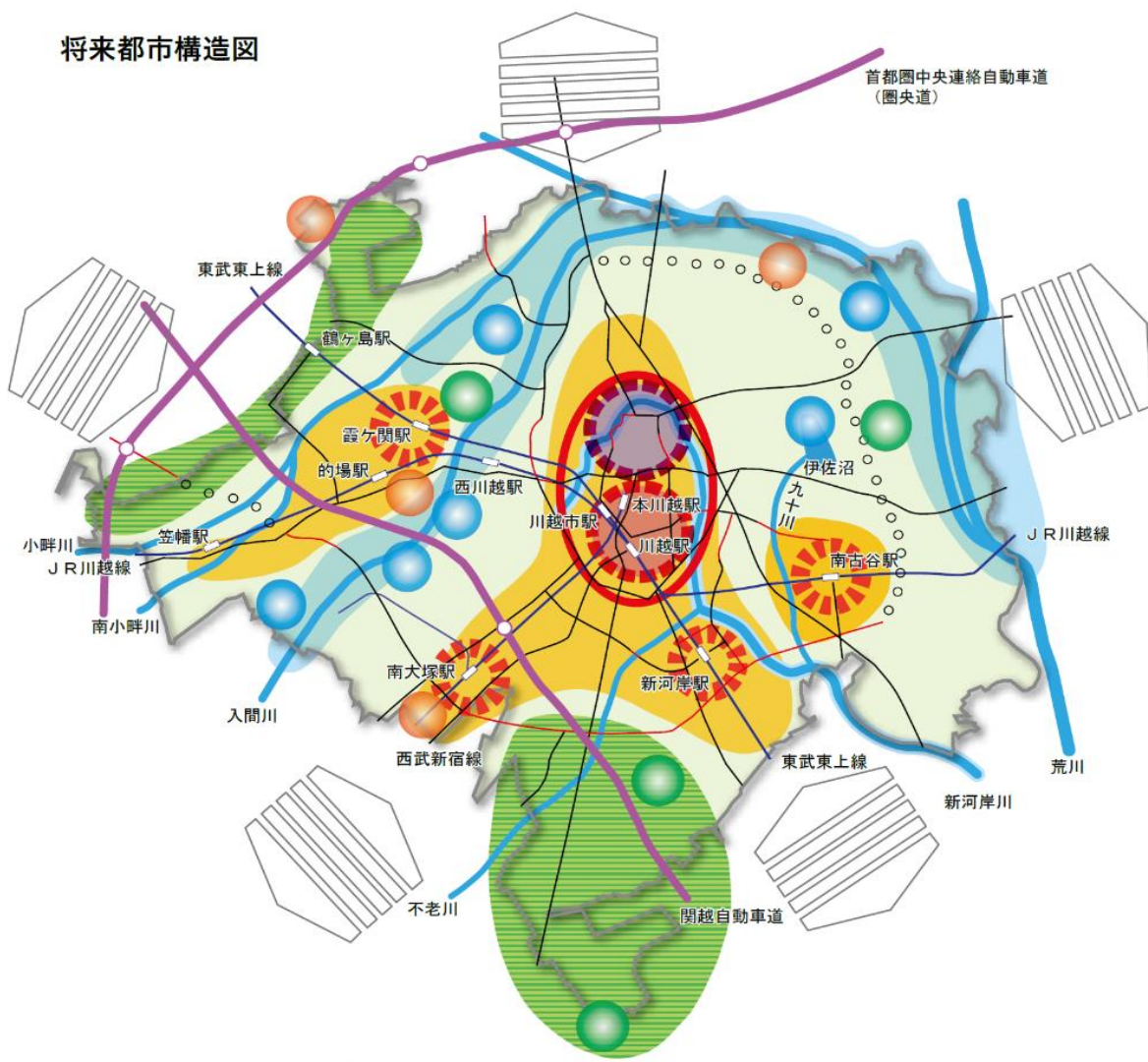
都市機能誘導区域の間を利便性の高い公共交通でつなぐことにより、不足する機能を相互補完することが可能となり、また、居住誘導区域から都市機能誘導区域への移動手段が適切に確保されることにより、都市機能増進施設*の便益を住民が享受することが可能となります。また、一定のエリアにおいて人口が維持されることで、公共交通の利用者が確保され、公共交通が持続可能なものとなります。

このように、立地適正化計画と交通戦略は両輪として一体的に推進していくことで、コンパクトでかつ、拠点がネットワークでつながるまち（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）を実現することが可能になります。

●他計画との関連性



●第四次川越市総合計画における将来都市構造（図表 I - 1）



凡 例		凡 例		産業拠点形成	
	高速道路・インターチェンジ		都心核		産業拠点
	鉄道・駅		都市的活動核		
	主要幹線道路		歴史・水・緑核		
	(赤線は整備中または未整備の路線)		地域核		
	主要幹線構想道路		地域活動ゾーン*		
	他都市との連携				
	河川・沼				

凡 例		凡 例	
	水・緑拠点		
	緑拠点		
	水・緑ゾーン		
	緑ゾーン		

出典：第四次川越市総合計画