

### Ⅲ 都市・地域総合交通戦略の基本方針

---

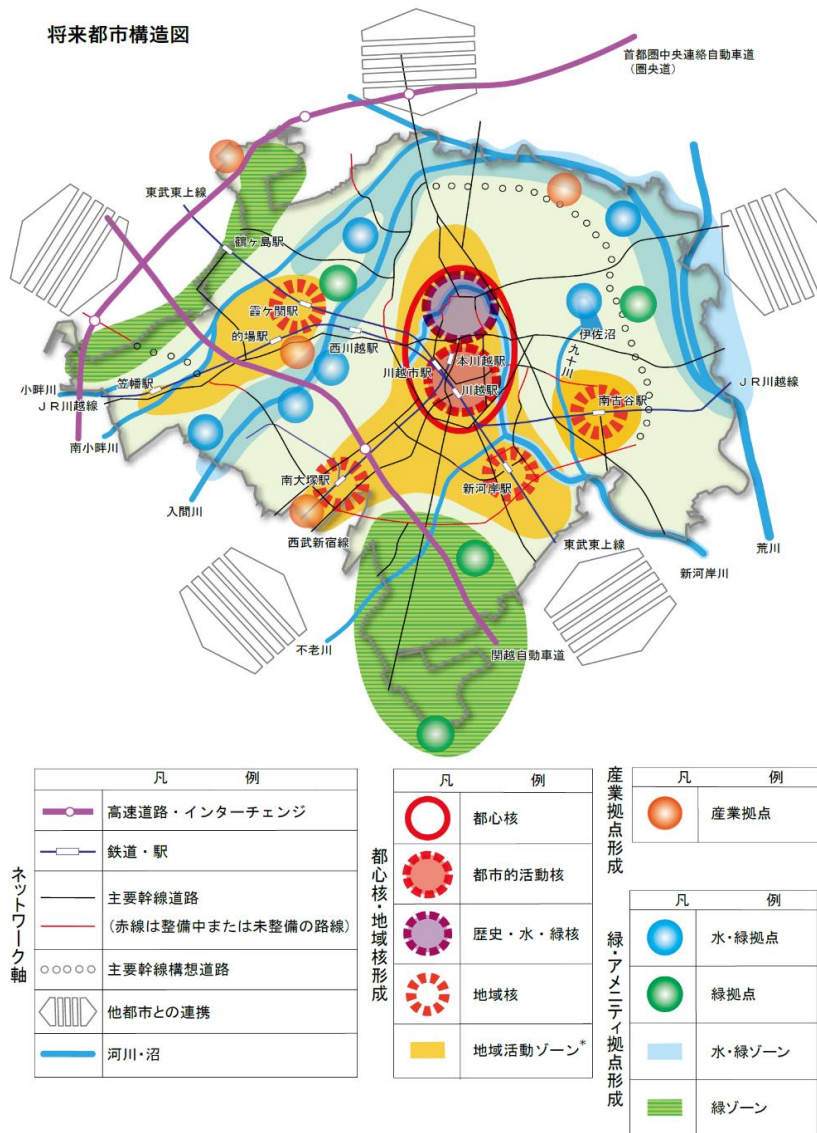
### Ⅲ 都市・地域総合交通戦略の基本方針

## 1 将来の都市像

第四次川越市総合計画では、川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅周辺から北部市街地に至る中心市街地を「都心核」、霞ヶ関駅、新河岸駅、南大塚駅及び南古谷駅の各駅周辺地域を「地域核」と位置付け、都市機能の集約化とネットワーク化を促進することによって、誰もが自由、快適に移動できる質の高い都市として、持続可能な多極ネットワーク型の都市構造\*の構築を進めるとしています。

交通戦略は、第四次川越市総合計画の将来都市構造の実現を目指します。

#### ●第四次川越市総合計画における将来都市構造（再掲）



出典：第四次川越市総合計画

## 2 将来の移動のイメージ

交通戦略は第四次川越市総合計画の将来都市構造を実現するため、その骨格となる交通ネットワークの充実を目指します。

### (1) 移動のイメージ

- ・都市基盤が整備され、多様な交通手段が連携した安全で快適な移動
- ・公共交通を活用することで、自家用車に過度に依存しない移動

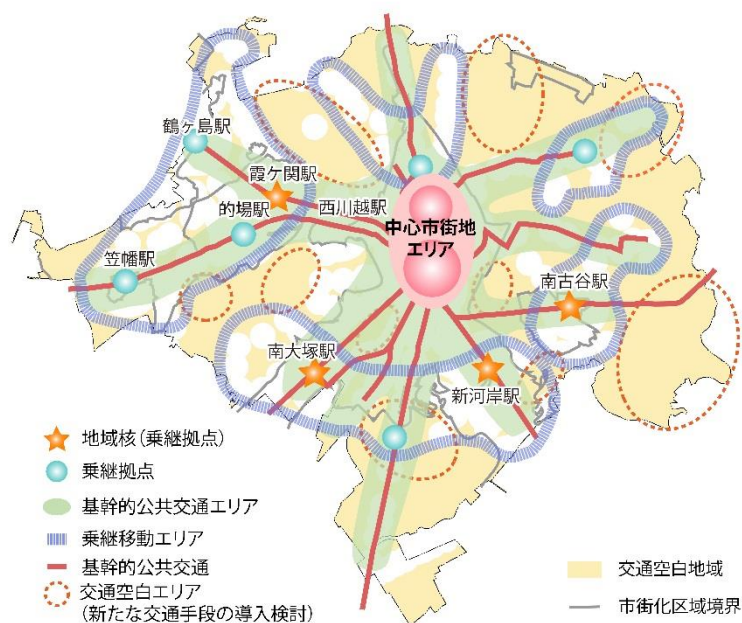
### (2) エリア別の移動のイメージ

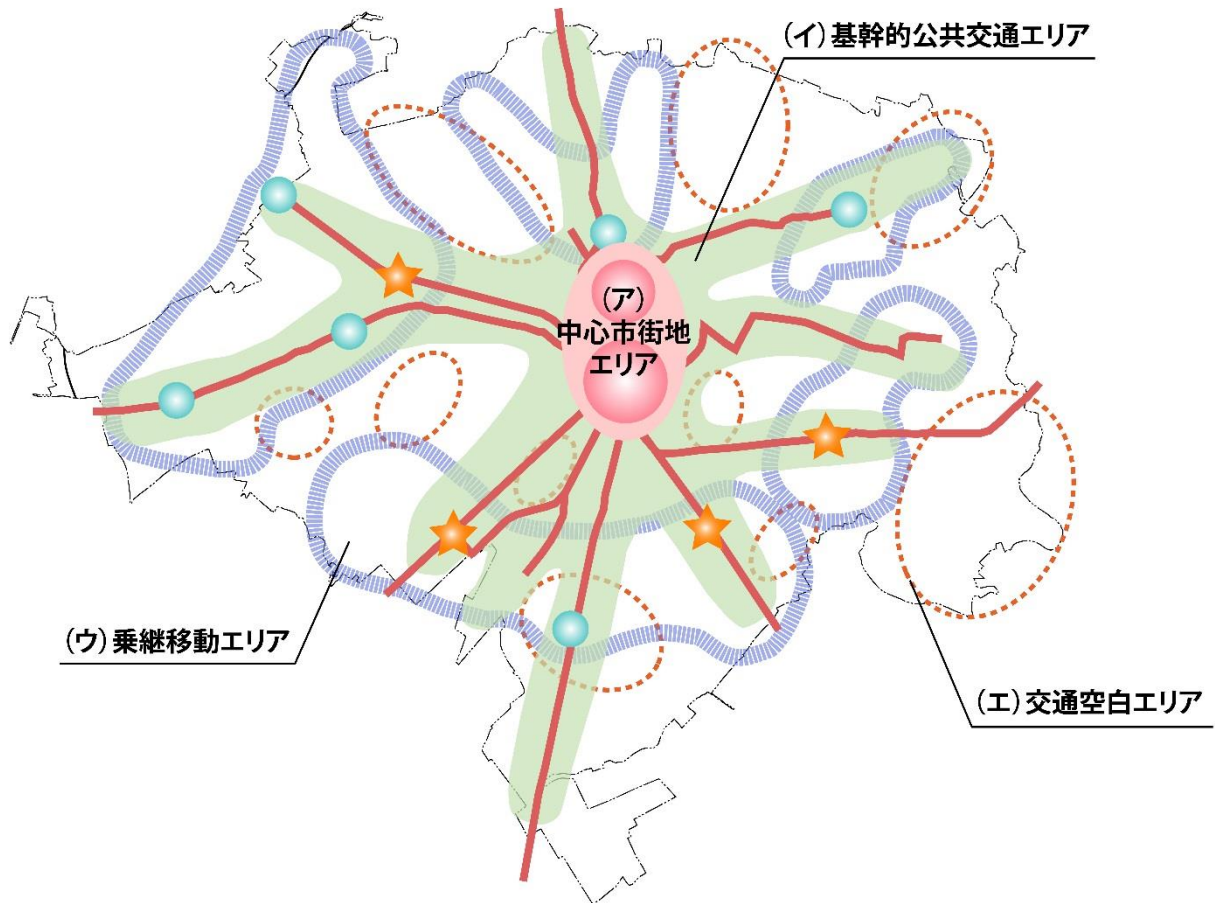
#### ①エリアの設定

市内の居住エリアによって移動のイメージが異なることから、以下のようなエリアを設定します。

- |              |                                |
|--------------|--------------------------------|
| 【中心市街地エリア】   | 都心核を中心としたエリア                   |
| 【基幹的公共交通エリア】 | 基幹的公共交通沿線のエリア<br>(中心市街地エリアを除く) |
| 【乗継移動エリア】    | 乗継拠点につながるバス路線等が整備された周辺部のエリア    |
| 【交通空白エリア】    | 既存集落等の交通空白地域を主とするエリア           |

#### ②エリア別の移動イメージ





### (ア) 中心市街地エリア

#### <エリアの特徴>

- ・ 都心核に該当するエリアであり、市内で最も公共交通のサービス水準が高い。
- ・ 大型商業施設、図書館等の広域型の都市機能増進施設が高度に集積し、徒歩や自転車、公共交通により、各施設へのアクセスが容易

#### <移動のイメージ>

- ・ 日常的な買物等は、徒歩や自転車等で移動
- ・ 通勤・通学、主要な施設等へは、最寄りの鉄道駅やバス停から鉄道、路線バスを利用して移動
- ・ 来街者は、徒歩、コミュニティサイクル、路線バス等を利用して移動

### (イ) 基幹的公共交通\*エリア

#### <エリアの特徴>

- ・ 徒歩圏内に鉄道駅やバス停があり、中心市街地エリアに乗り換えなしでアクセスが可能
- ・ 沿線に拠点があり、大型スーパー等の中域型の都市機能増進施設が立地している。



#### <移動のイメージ>

- ・ 通勤・通学や市内の移動は、最寄りの鉄道駅やバス停から鉄道・路線バスを利用して中心市街地や沿線の目的地へ移動
- ・ 日常的な買物等は、徒歩や自転車のほか、路線バスを利用

### (ウ) 乗継移動エリア

#### <エリアの特徴>

- ・ 乗継拠点にバスでアクセスが可能



#### <移動のイメージ>

- ・ 通勤・通学や市内の移動は、最寄りのバス停から乗継拠点を経由して目的地に移動
- ・ 日常的な買物等は、徒歩や自転車のほか、路線バス、川越シャトルを利用
- ・ 中心市街地エリアには、乗継拠点で鉄道、路線バスに乗り継いでアクセスが可能

### (エ) 交通空白エリア

#### <エリアの特徴>

- ・ 既存集落等の交通空白地域を主とし、鉄道駅やバス停まで距離があり、人口密度が低い地区



#### <移動のイメージ>

- ・ 乗継拠点までの移動は、自転車や自家用車のほか、デマンド型交通\*等の新たな交通手段\*を利用

### 3 交通戦略の基本目標と方向性

#### 交通戦略の基本目標

**市民が暮らしやすく、訪れる人を魅了する  
「川越のまち」の活動を支える交通の実現**

#### 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  
～人と人をつなぐための都市基盤の整備とみんなで支える公共交通の実現～**

- 都市基盤を強化し、交通サービスの質を高め、公共交通の乗継拠点を整備することで、地域住民及び来街者が快適で便利に移動できる環境を実現します。
- 地域の特性を考慮しながら、そこに暮らす人々とともに支える持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

#### 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  
～まちづくりを支える道路整備と基幹的公共交通の維持・強化～**

- 環状道路や都市計画道路の優先整備路線等、まちづくりを支える道路を整備します。
- コンパクトかつ拠点がネットワークでつながる都市構造の実現のため、基幹的公共交通の維持・強化を進めます。

#### 方向性 3

**都心核の特性に応じた移動環境の確保  
～人々の活力を生み出す、歩いて楽しい魅力的な中心市街地の形成～**

- 自動車から徒歩、自転車、公共交通へ、中心市街地の交通モードの転換を推進します。
- 地域住民の生活利便性と歩行者にやさしい道路交通の両立を図るとともに、中心市街地の活力を維持するため、適切な交通規制や交通円滑化方策について検討し、実施に向けて取組みます。
- 骨格となる道路の整備や主要な交差点の改良を重点的に実施し、中心市街地の交通円滑化を図ります。
- 歴史情緒にあふれ、美しい景観を保つ北部市街地と、商業や業務の集積地として発展する川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅周辺の特性に配慮した交通施策を推進します。



## ●戦略の方向性

### 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1-1 公共交通路線の維持と整備

- ・ 既存の鉄道やバス路線の維持を図り、鉄道駅を中心としたバス路線の整備を進めます。

#### 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

- ・ デマンド型交通等の新たな交通手段の導入を進めるとともに、地域が主体となる交通手段を検討します。

#### 施策の方針1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備

- ・ 鉄道駅の改良や鉄道駅周辺の基盤整備を進めるとともに、バスの乗継拠点の整備に努めます。

#### 施策の方針1-4 公共交通の利用促進

- ・ モビリティマネジメントの推進や総合バスマップの作成等により、公共交通の利用促進を図ります。

#### 施策の方針1-5 低炭素社会の実現に向けた取組の実施

- ・ 公共交通の利用促進、環境性能に優れた自動車への移行、エコドライブの実践を働きかけます。

### 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

- ・ 都市計画道路等の整備を進め、道路ネットワークの整備を推進します。
- ・ 交差点改良を推進し、交通渋滞の緩和を図ります。

#### 施策の方針2-2 基幹的公共交通の維持と強化

- ・ 基幹的公共交通の周辺への都市機能及び居住の誘導を図りつつ、都心核・地域核間及び隣接する都市をつなぐ公共交通の維持・強化を図ります。

#### 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

- ・ ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性の向上を図ります。
- ・ 観客等の輸送力強化に向けた環境を整備します。

「IV章 全市域編」にて詳述

### 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3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

- ・ 地域住民及び来街者の利便性向上のため、歩行環境や自転車走行環境の改善に取り組めます。
- ・ コミュニティサイクル等の多様な移動手段の充実を図ります。

#### 施策の方針3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和

- ・ 都市計画道路等の整備や交差点改良を推進します。
- ・ 適切な交通規制や自動車の迂回誘導方策を検討し、実施に向けて取り組めます。
- ・ 北部市街地周辺においては、郊外型駐車場\*を充実させ、自動車の流入抑制を図ります。

#### 施策の方針3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実

- ・ 川越駅周辺において、駅前広場、都市計画道路等及び送迎バス等の乗降場所を整備し、交通結節機能等の充実と交通円滑化を図ります。
- ・ 関越自動車道及び圏央道からのアクセスの良さを活かし、高速バスの充実を図ります。

「V章 中心市街地編」にて詳述



●交通戦略の基本目標、方向性、施策の方針、施策の関係

交通戦略の基本目標

市民が暮らしやすく、訪れる人を魅了する「川越のまち」の活動を支える交通の実現

IV章にて詳述

V章にて詳述

方向性	施策の方針	施策
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	1-1 公共交通路線の維持と整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通路線の維持と整備</li> <li>川越シャトルの運行</li> </ul>
	1-2 交通空白地域等における交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域等における交通手段の確保</li> </ul>
	1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備</li> <li>バス乗継拠点の整備</li> <li>バス待ち環境の改善</li> </ul>
	1-4 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利用促進</li> </ul>
	1-5 低炭素社会の実現に向けた取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車の省CO<sub>2</sub>化の促進</li> </ul>
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	2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路等の整備</li> <li>交差点改良の推進</li> </ul>
	2-2 基幹的公共交通の維持と強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保</li> <li>基幹的公共交通の維持・強化</li> </ul>
	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性向上</li> <li>観客等の輸送力強化</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通円滑化方策の推進</li> <li>安全で快適な歩行者ネットワークの構築</li> <li>都市計画道路の見直し</li> <li>安全な自転車走行空間の確保</li> <li>中心市街地内の多様な移動手段の確保</li> </ul>
	3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画道路等の整備</li> <li>交差点改良の推進</li> <li>交通円滑化方策の推進</li> </ul>
	3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>川越駅周辺の交通結節機能等の強化</li> </ul>

(白紙)