

川越市都市・地域総合交通戦略

平成29年3月

川 越 市

目 次

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
1.	目的と目標年次	2
2.	交通戦略の位置付け	4
II	交通の現状と課題	7
1.	人口と都市構造の現状と課題	8
2.	広域交通ネットワークの現状と課題	15
3.	公共交通の現状と課題	18
4.	交通空白地域の現状と課題	25
5.	地域核の現状と課題	29
6.	道路交通網の現状と課題	30
7.	地球温暖化対策の現状と課題	32
8.	中心市街地の現状と課題	33
9.	交通課題の整理	40
III	都市・地域総合交通戦略の基本方針	41
1.	将来の都市像	42
2.	将来の移動のイメージ	43
3.	交通戦略の基本目標と方向性	46
IV	施策の方針と施策パッケージ（全市域編）	51
1.	施策の方針	52
2.	施策パッケージ	70
V	施策の方針と施策パッケージ（中心市街地編）	89
1.	施策の方針	90
2.	施策パッケージ	96
VI	施策の評価と推進管理体制	107
1.	評価指標	108
2.	推進管理体制	112

参考資料	115
1. 交通手段別施策.....	116
2. 道路整備計画（時点別）	121
3. 地域核の将来イメージ	125
4. 補助制度の活用.....	126
用語集	127

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

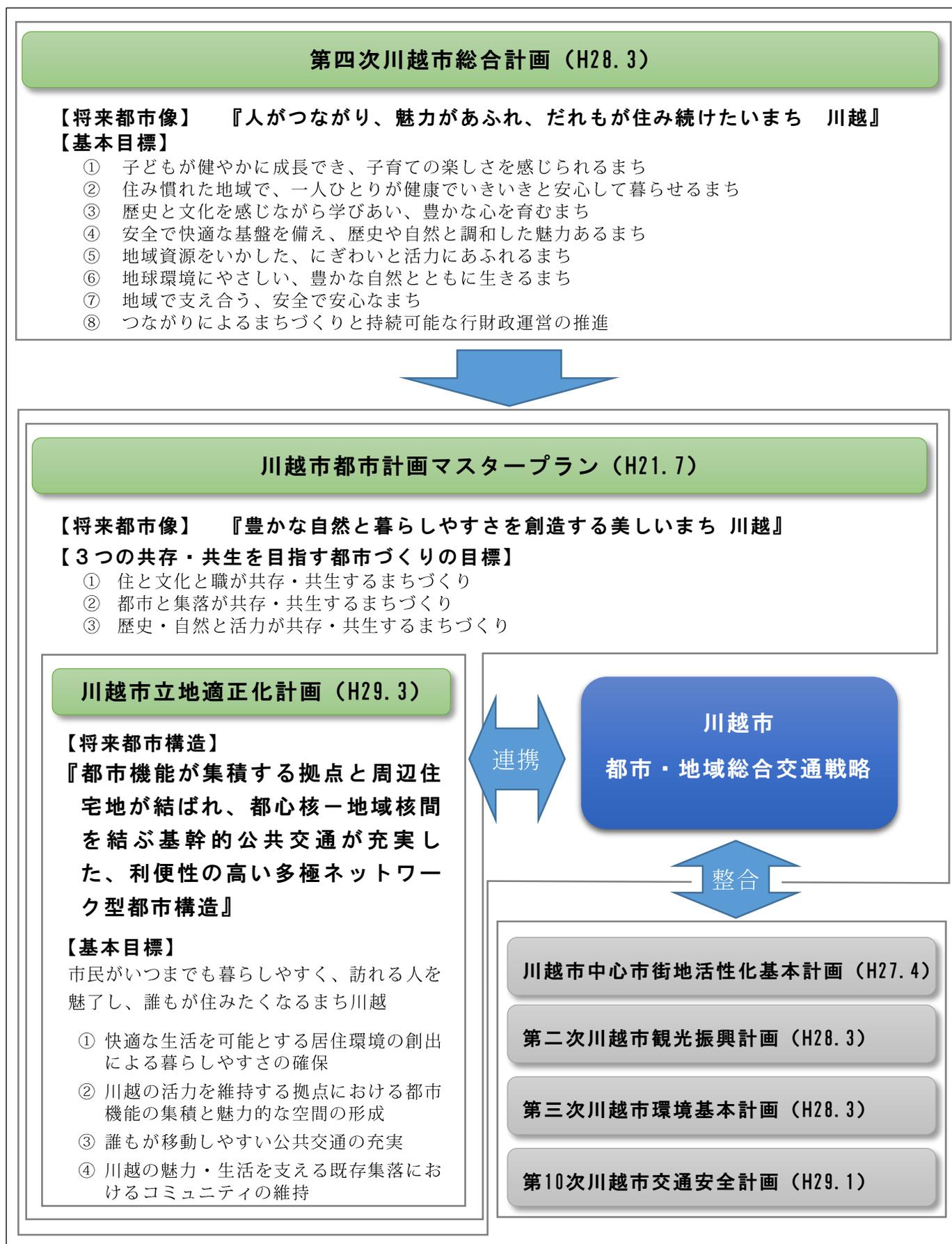
川越市立地適正化計画（以下「立地適正化計画」という。）では、「市民がいつまでも暮らしやすく、訪れる人を魅了し、誰もが住みたくなるまち川越」を基本目標として掲げています。立地適正化計画は、おおむね20年後のまちづくりのビジョンを示すもので、川越市都市計画マスタープランの一部を成すものとされています。

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。

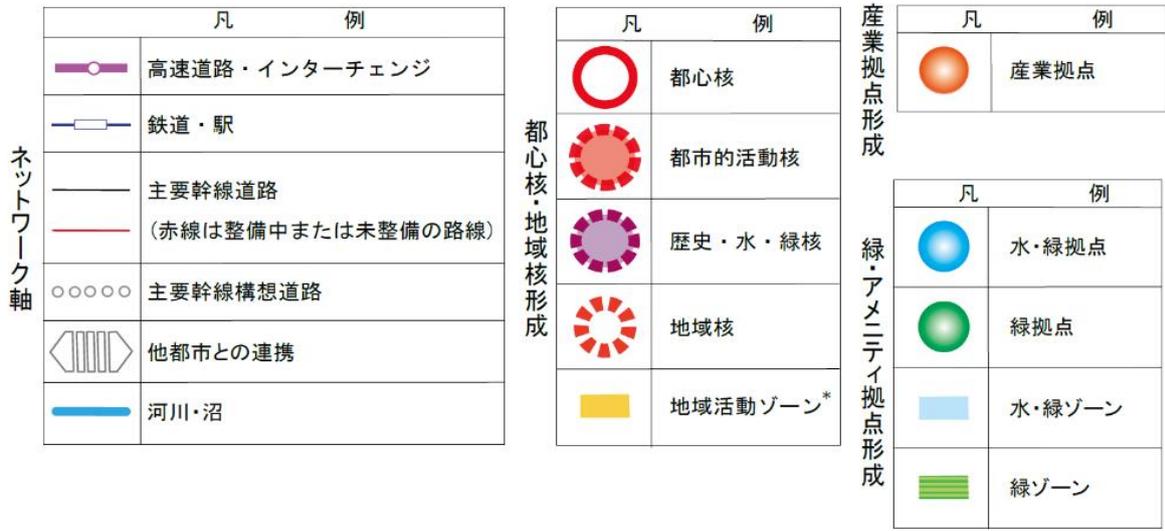
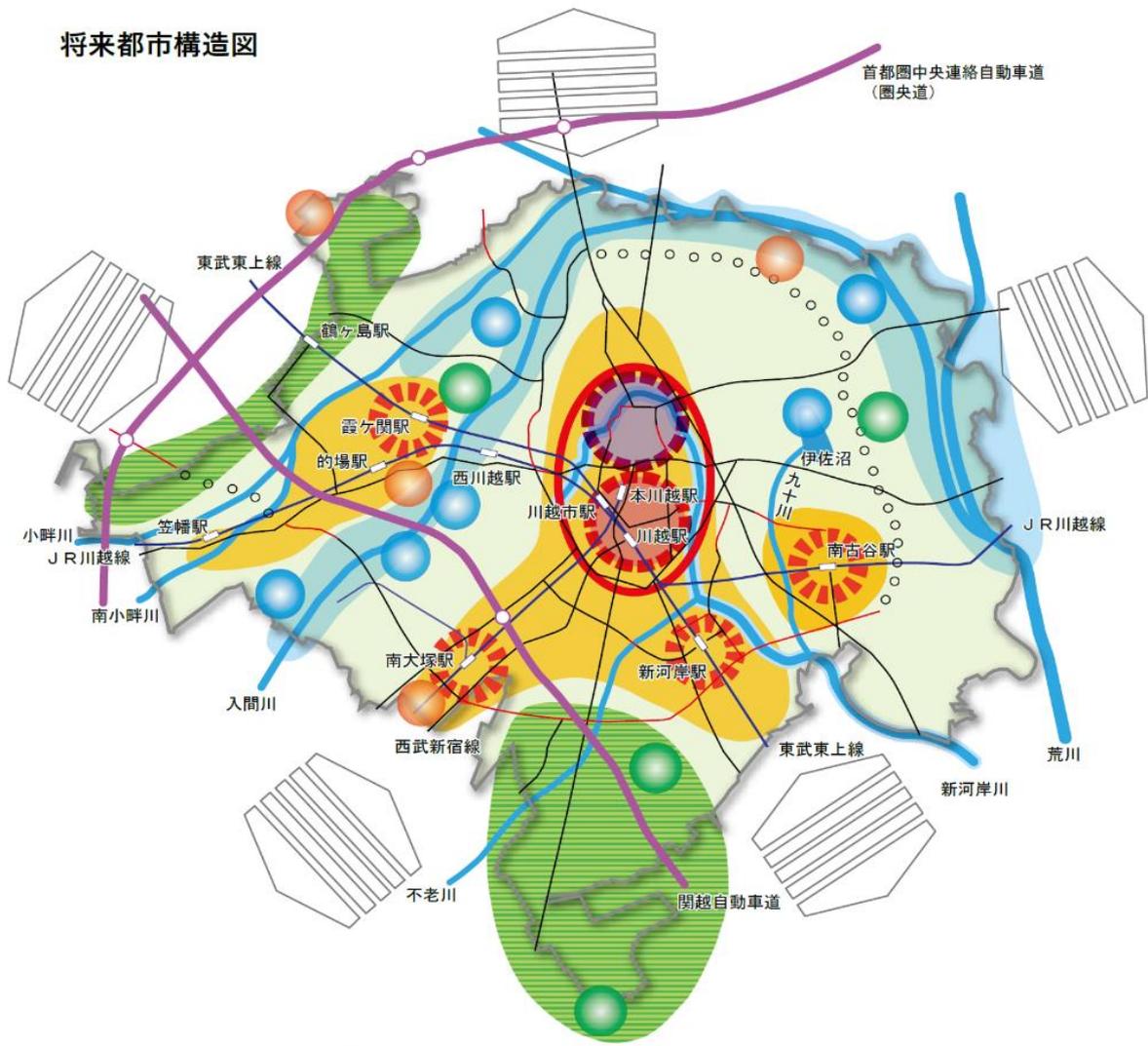
都市機能誘導区域の間を利便性の高い公共交通でつなぐことにより、不足する機能を相互補完することが可能となり、また、居住誘導区域から都市機能誘導区域への移動手段が適切に確保されることにより、都市機能増進施設*の便益を住民が享受することが可能となります。また、一定のエリアにおいて人口が維持されることで、公共交通の利用者が確保され、公共交通が持続可能なものとなります。

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）



出典：第四次川越市総合計画

Ⅱ 交通の現状と課題

II 交通の現状と課題

1 人口と都市構造の現状と課題

(1) 少子高齢化の進展

【現状】

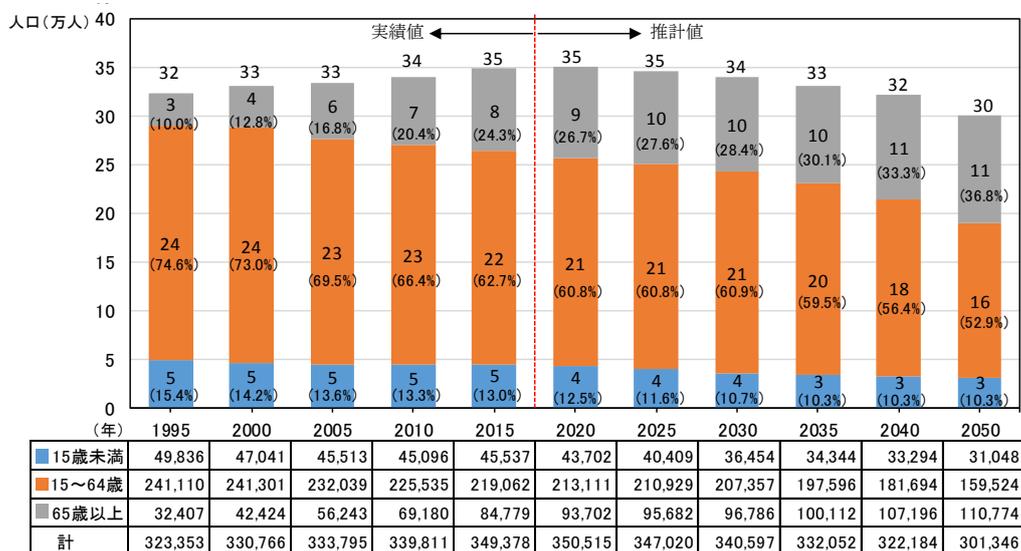
平成28(2016)年4月1日時点での、本市の人口は350,457人でした。しかしながら、今後、人口減少が進み、平成47(2035)年には332,052人になると推計されています。

おおむね10年後の人口については、現在と同水準に維持される見込みですが、高齢者人口割合については、平成27(2015)年が24.3%であるのに対し、平成37(2025)年には27.6%となる見込みです。また、生産年齢人口割合については、平成27(2015)年が62.7%であるのに対し、平成37(2025)年には60.8%に減少する見込みです。特に、中心市街地、新河岸、霞ヶ関等の拠点周辺において高齢化が進む傾向があります。(図表Ⅱ-1)

【課題】

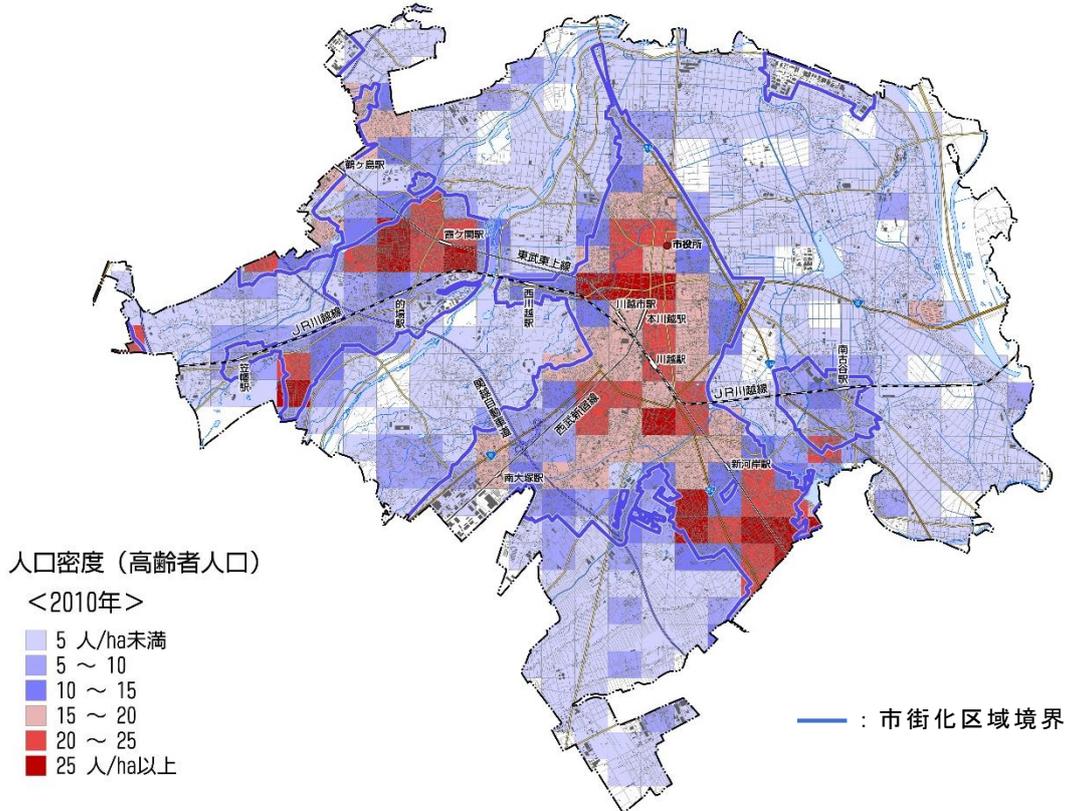
- 1 生産年齢人口の減少により、通勤・通学での公共交通利用者の減少が予想される中で、鉄道や路線バス等の公共交通を維持していく必要があります。
- 2 高齢者が増加し、買い物や通院等の日常の移動に支障が出る人が増える可能性があり、対応が必要になります。
- 3 鉄道駅やその周辺の整備、道路整備にあたっては、バリアフリー*に配慮する必要があります。

●人口推計（平成7(1995)年～平成62(2050)年）（図表Ⅱ-1）

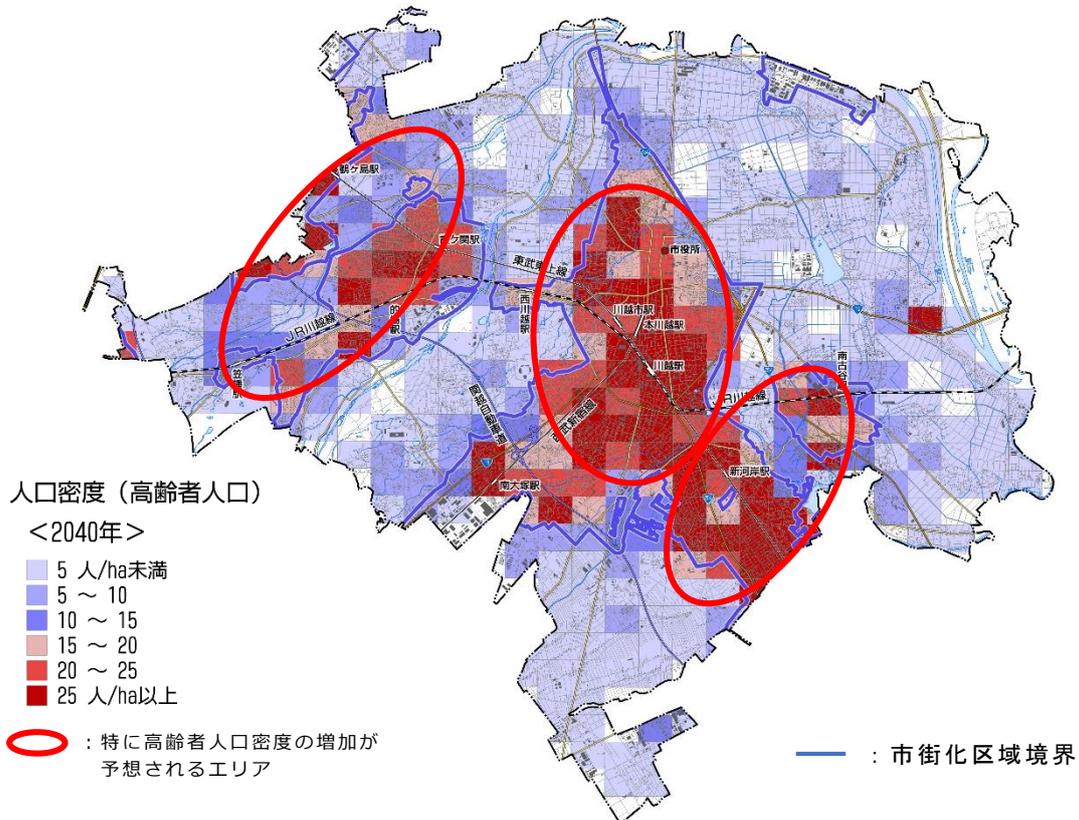


●高齢者人口密度（現況及び将来）（図表Ⅱ－2）

【平成22（2010）年 500mメッシュ人口密度（高齢者人口）】



【平成52（2040）年 500mメッシュ人口密度（高齢者人口）】



出典：国勢調査（平成22(2010)年）より作成

(2) 宅地化の進展

【現状】

本市は、市域の約3割を占める市街化区域*に、人口の約8割が居住しており、比較的コンパクトな市街地が形成されてきました。特に、川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅周辺と北部市街地からなる都心核を中心に都市機能が集積し、主に鉄道沿線やバス路線に沿って市街地が形成されています。鉄道駅と川越駅または本川越駅を発着する片道30本以上のバス路線のバス停の徒歩圏に居住する人口は51.2%となっています。(図表Ⅱ-3、-4)

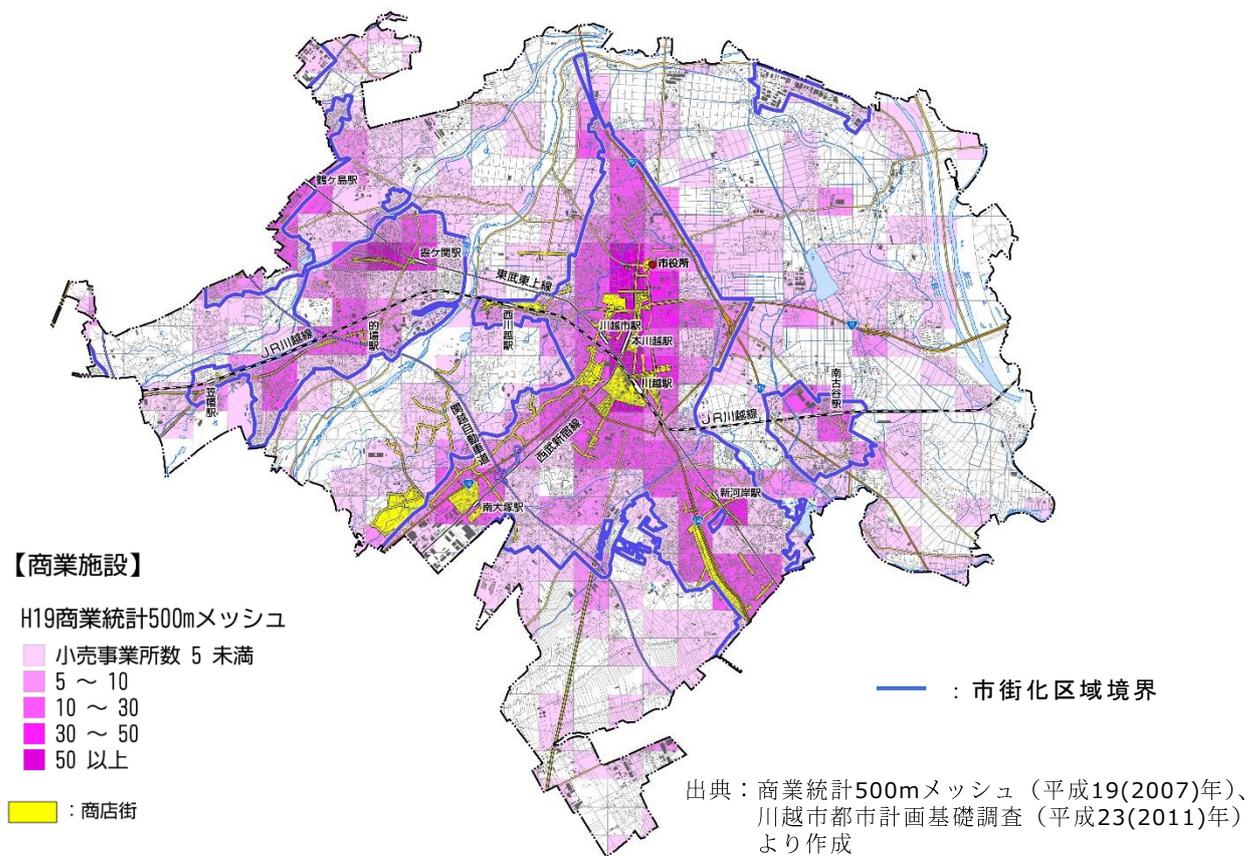
しかしながら、近年、市街化区域縁辺の市街化調整区域*での宅地化が見られます。(図表Ⅱ-5)

【課題】

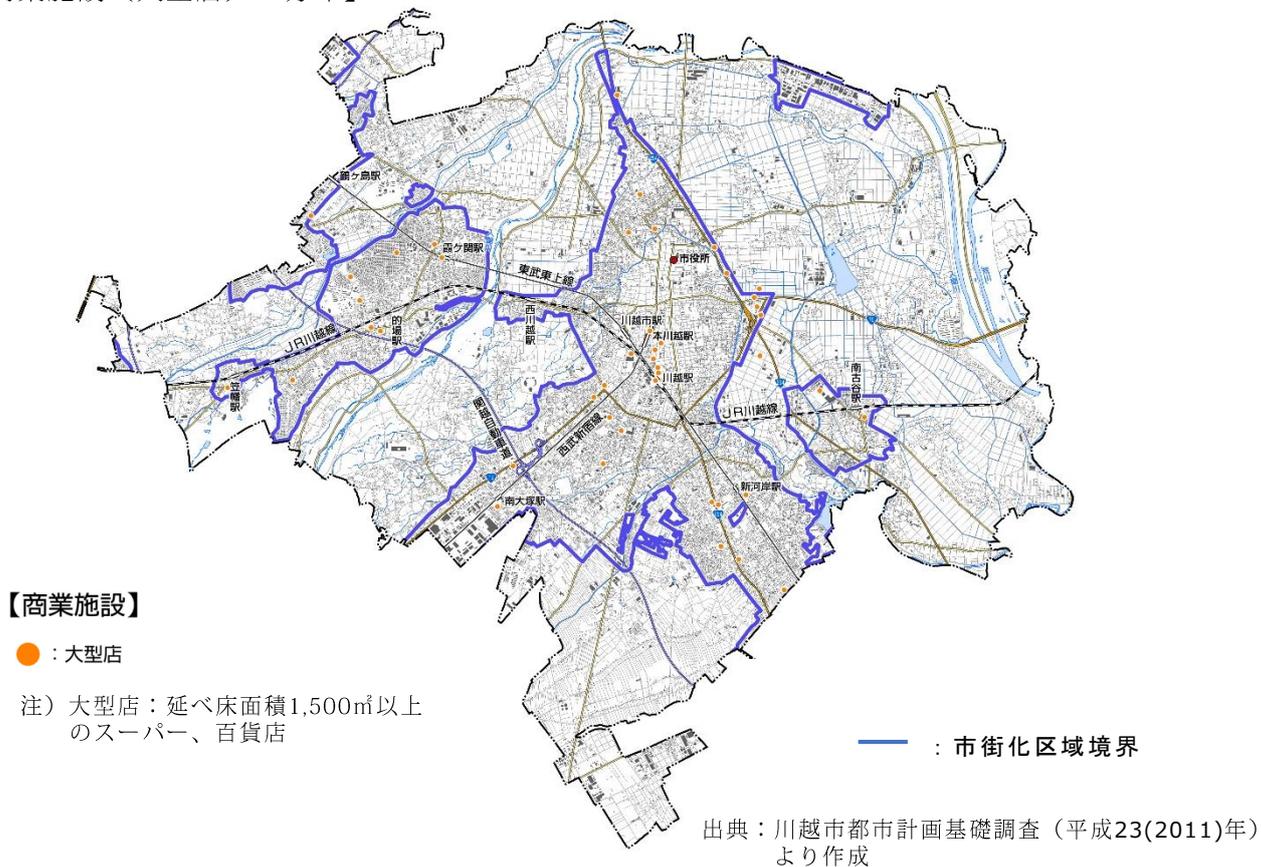
公共交通の充実を図ることで居住を誘導し、将来の人口減少や高齢化に対応したコンパクトな市街地を保つ必要があります。

●都市機能増進施設の立地（図表Ⅱ-3）

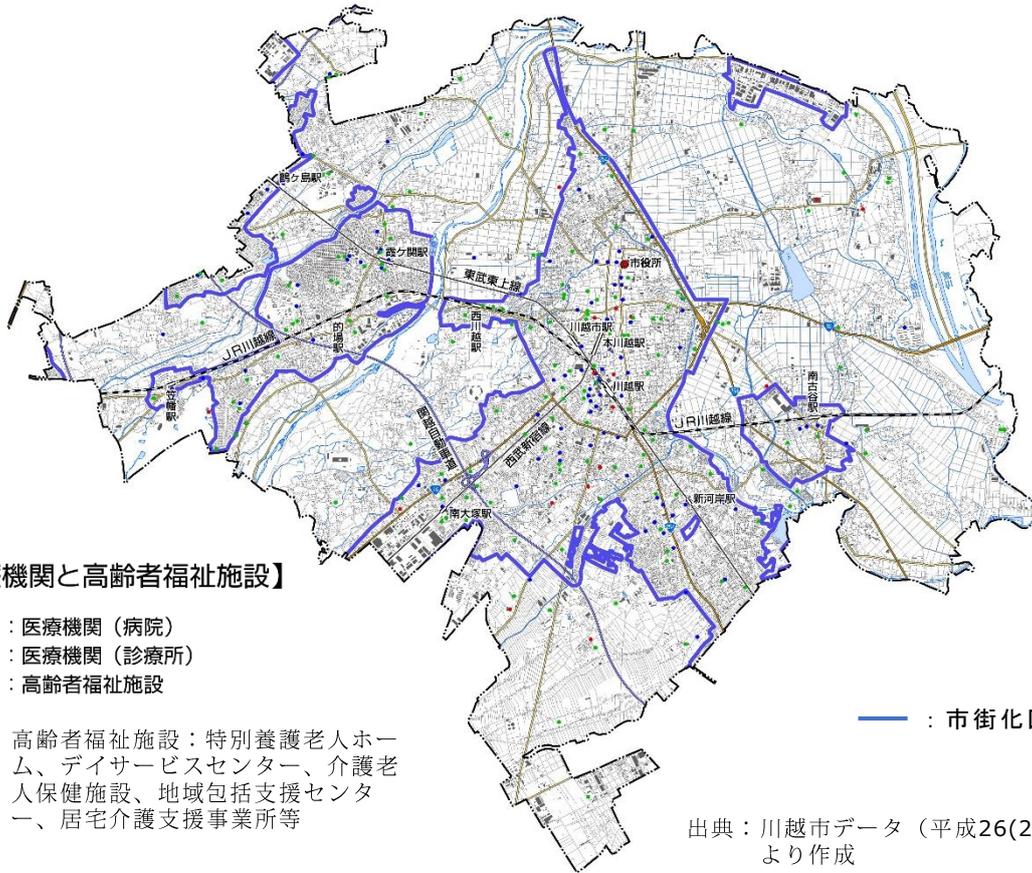
【商業施設の分布】



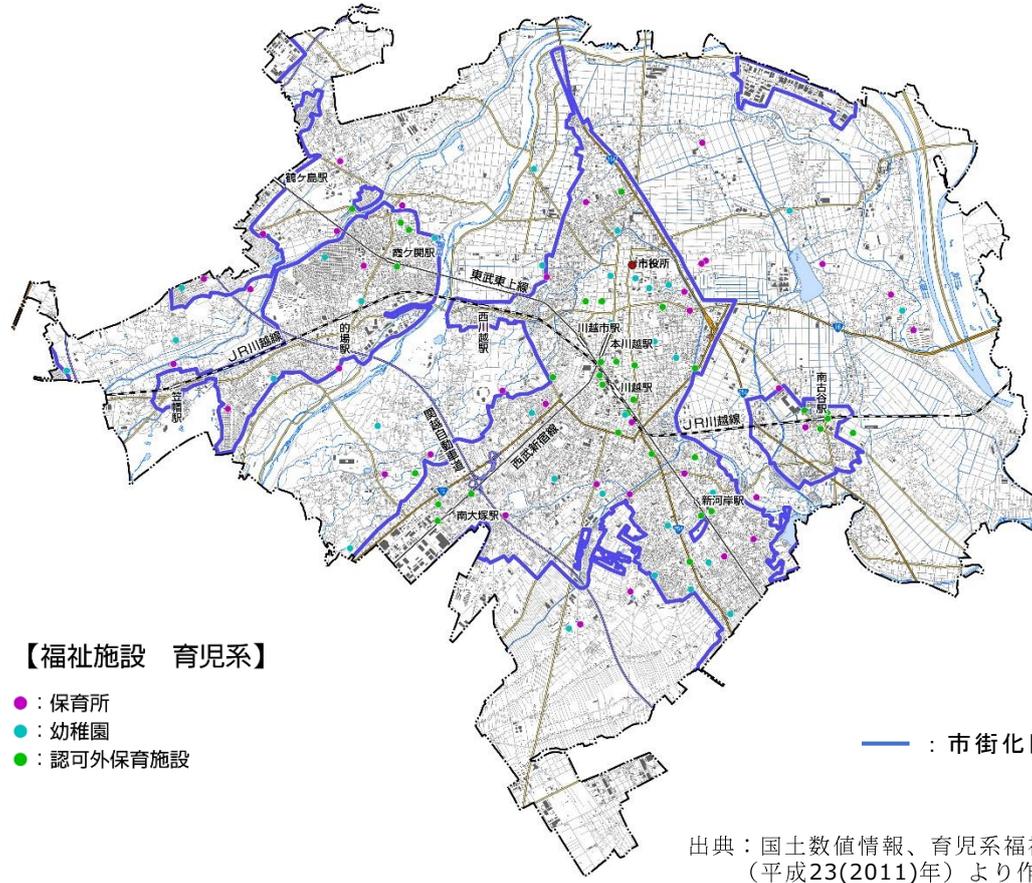
【商業施設（大型店）の分布】



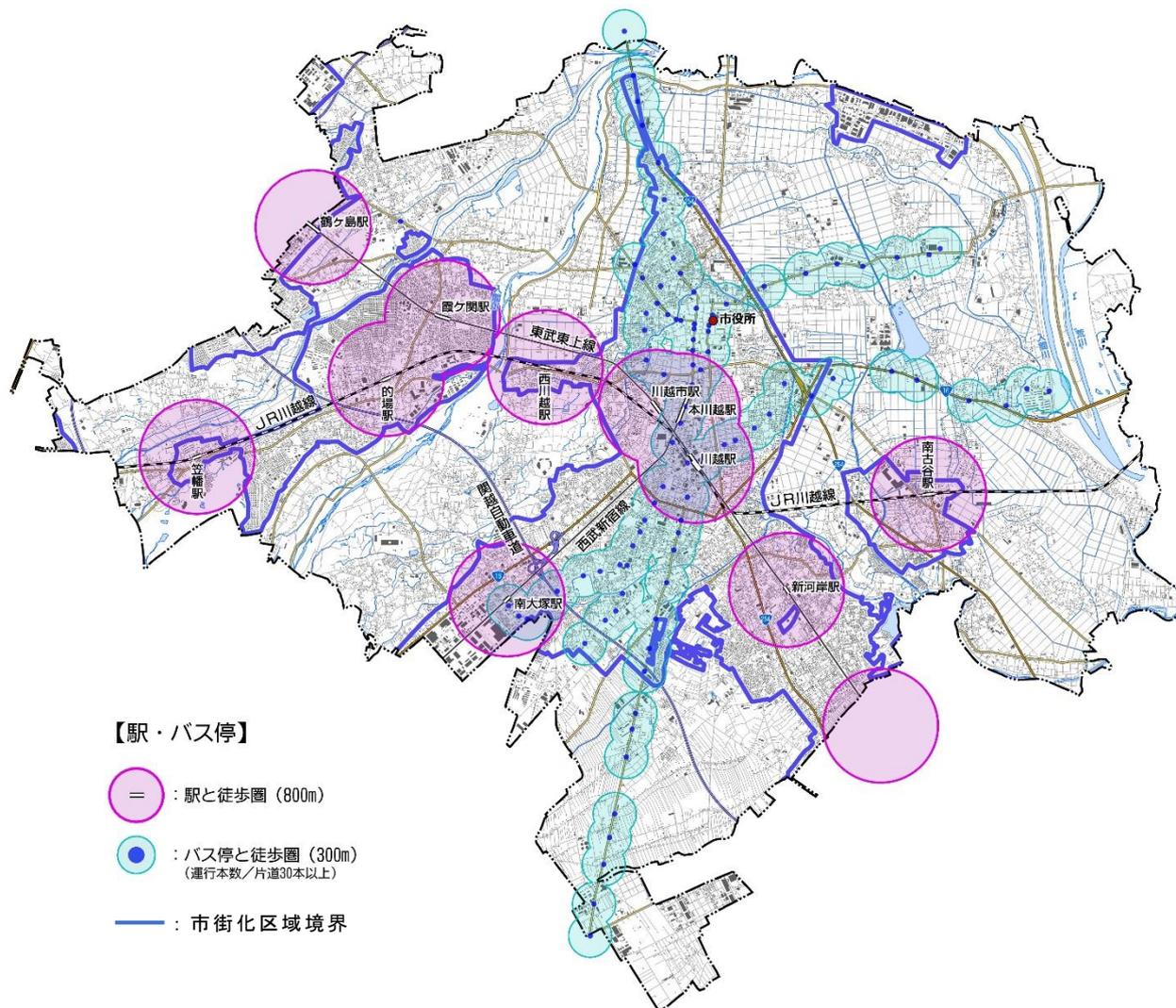
【医療・高齢者福祉施設の分布】



【教育・保育施設の分布】



●鉄道駅と主要バス路線の徒歩圏（図表Ⅱ－４）



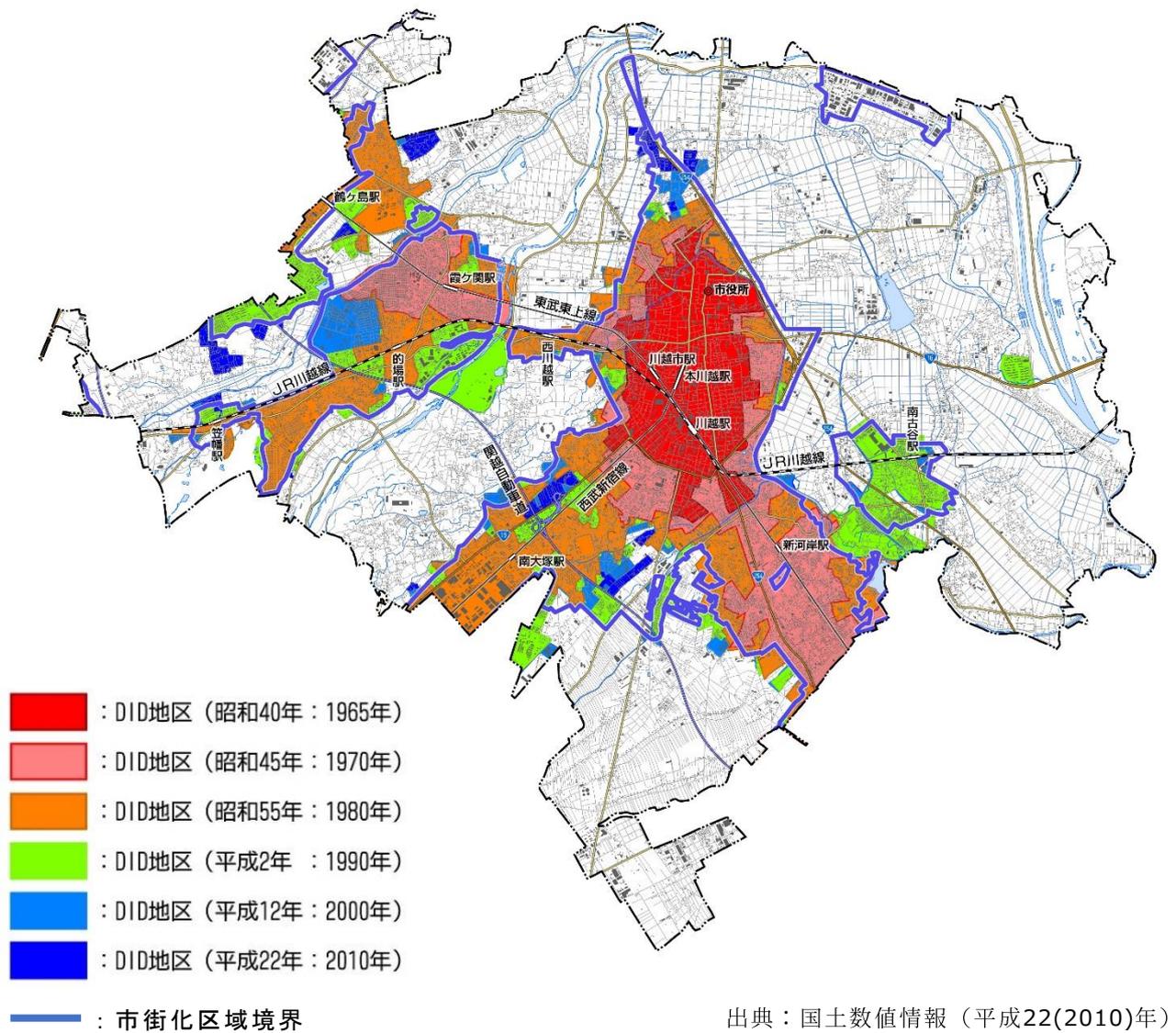
【徒歩圏人口カバー率*】

平成27年住民基本台帳	徒歩圏内の人口	カバー率
349,378人	178,930人	51.2%

注) 徒歩圏内の人口は、国勢調査（平成 22 年）より集計した値をもとに、平成 27 年時点の人口に補正した値。

出典：バス路線は各バス事業者の路線図（平成 28(2016)年 10 月現在）より作成

●人口集中地区（DID*）の拡大推移（図表Ⅱ－5）



2 広域交通ネットワークの現状と課題

【現状】

本市は、幹線道路、鉄道及び路線バスによって広域的に他都市と結ばれ、県南西部地域の拠点となっています。

幹線道路については、関越自動車道が市域の南西部を南北に、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）が市域の北西部を沿うように通っています。また、市内の道路は、国道16号が中心市街地の南側を囲むように東西に通り、国道254号が中心市街地の東側を南北に通っています。さらに、主要地方道*をはじめとする道路が、中心市街地から放射状に広がっています。平成27（2015）年には圏央道の埼玉区間が全面開通し、広域的な道路ネットワークが一層強化されました。（図表Ⅱ－6）

鉄道については、東武東上線が池袋駅へつながり、西武新宿線が本川越駅を始発駅として西武新宿駅へつながっています。さらに、JR川越線が市域を東西方向に横断し、大宮駅を経由し東京都心へつながっています。路線バスについては、川越駅及び本川越駅を中心に放射状に路線が伸びており、市域をまたいだ路線も多数運行されています。（図表Ⅱ－7）

東京都市圏パーソントリップ調査*（以下「パーソントリップ調査」という。）で、人の移動をみると、東松山市、川島町、ふじみ野市、富士見市、所沢市、狭山市、入間市、日高市、鶴ヶ島市、坂戸市等の周辺都市とのつながりが強く、本市を中心とした活動の圏域が形成されていることがわかります。（図表Ⅱ－8）

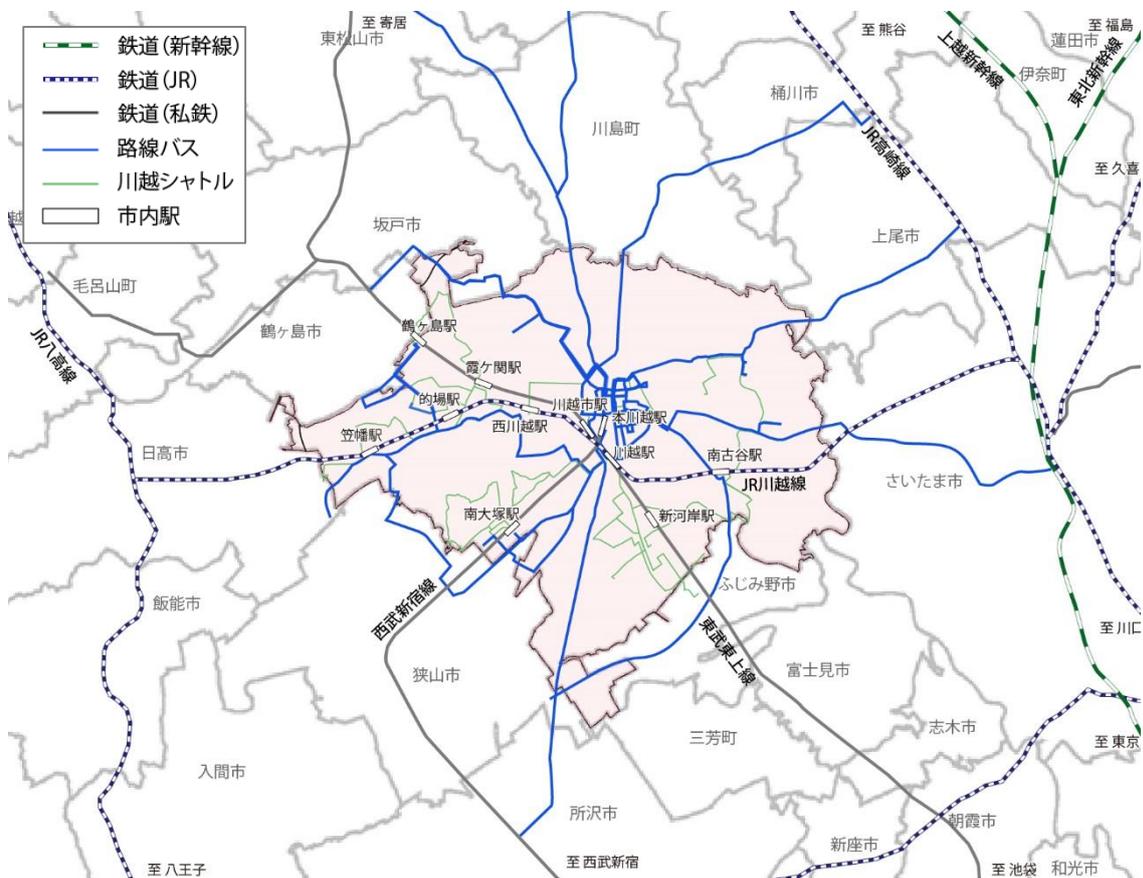
【課題】

- 1 県南西部地域の拠点として、周辺都市を結ぶ鉄道や路線バスのネットワークを強化していく必要があります。
- 2 広域的な交通状況の変化に対応した道路や拠点の整備を進めるとともに、交通円滑化方策を実施していく必要があります。

●道路の広域ネットワーク（図表Ⅱ－6）

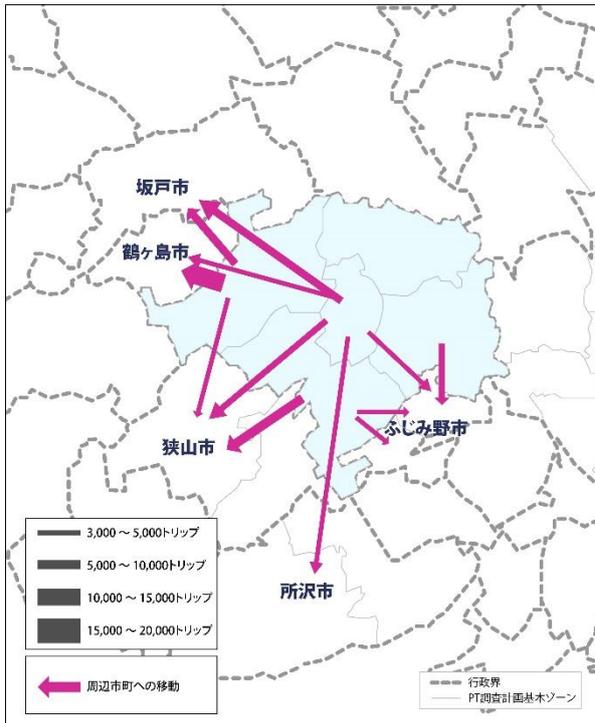


●公共交通の広域ネットワーク（図表Ⅱ－7）

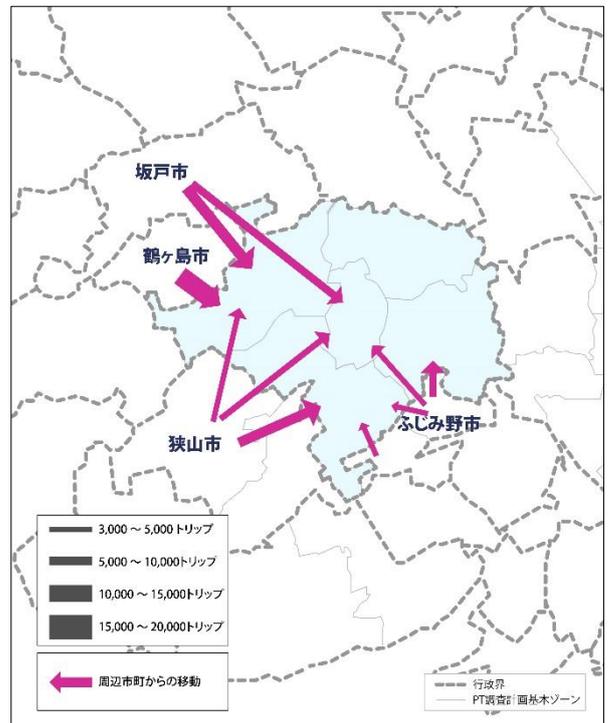


●川越市発着の移動状況（図表Ⅱ－8）

＜川越市発の移動＞

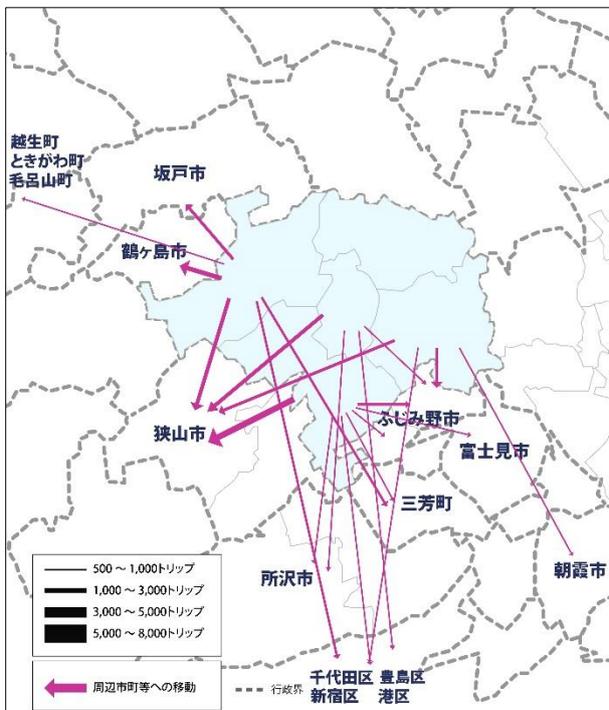


＜川越市着の移動＞

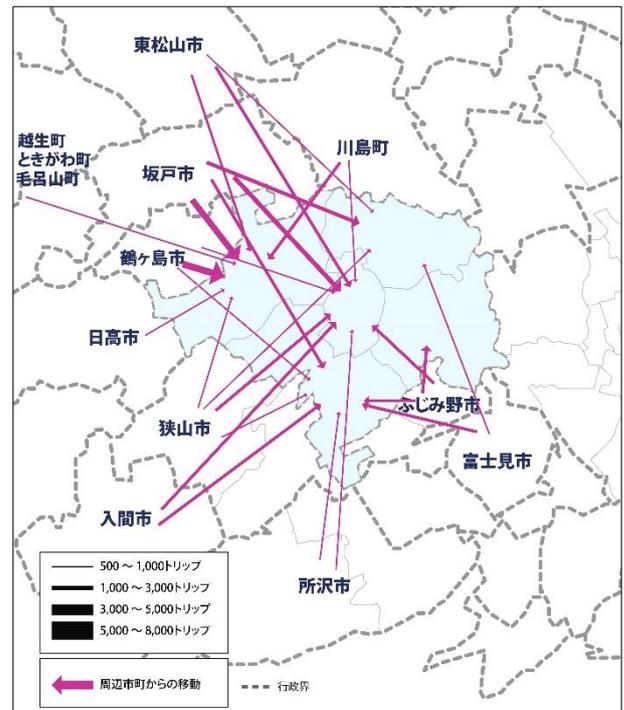


注) パーソントリップ調査の計画基本ゾーン*を基準とし、川越市発着トリップ*のうち、3,000トリップ以上の移動を図化しています。

＜通勤目的：川越市発の移動＞



＜通勤目的：川越市着の移動＞



注) パーソントリップ調査の計画基本ゾーンを基準とし、川越市発着トリップのうち、500トリップ以上の移動を図化しています。

出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(平成20(2008)年)をもとに作成

3 公共交通の現状と課題

(1) 鉄道

【現状】

本市の鉄道は、3事業者により運行され、市内には11の鉄道駅があります。平成27(2015)年度に実施した川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査の結果では、鉄道利用者の最寄り駅までの所要時間は50%以上が10分以内となっています。一方、徒歩で駅へ行く人が46.2%、自転車が21.0%、自動車が13.8%となっており、高齢者の増加に伴い駅までの移動が困難になる人が増加する可能性があります。(図表Ⅱ-9、-10、-11)

鉄道利用者は、本市の人口の増加や東京メトロ有楽町線との相互直通運転*により増加し、また、東急東横線等との相互直通運転により利便性も向上しましたが、近年は横ばいになっています。(図表Ⅱ-12)

【課題】

- 1 高齢化の進展を見据え、鉄道駅までのアクセス性の向上やバリアフリー化を進める必要があります。
- 2 鉄道のサービス水準を維持するため、鉄道駅の改良や、周辺の基盤整備により鉄道を利用しやすい環境を整え、駅周辺の拠点性を高め、利用を促進する必要があります。

●市内の鉄道ネットワーク（図表Ⅱ-9）

本川越駅



川越駅



霞ヶ関駅



川越市駅



南大塚駅



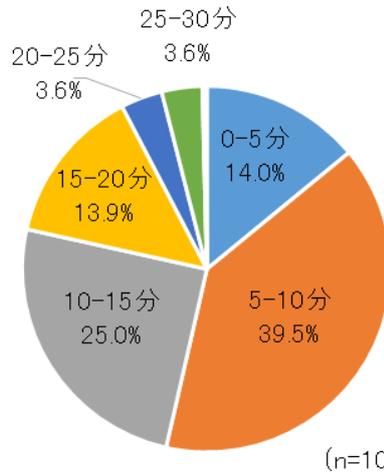
新河岸駅



南古谷駅

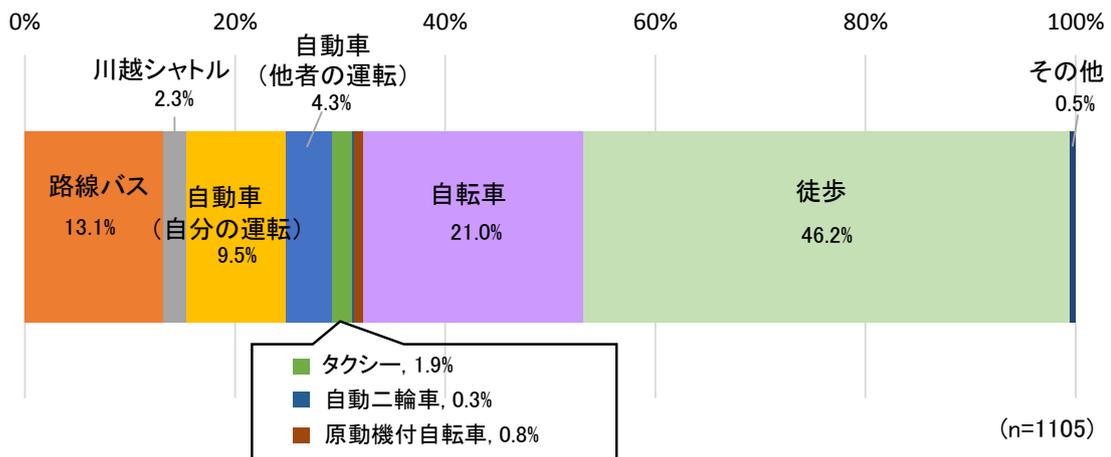


●最寄り鉄道駅までの所要時間（図表Ⅱ－10）



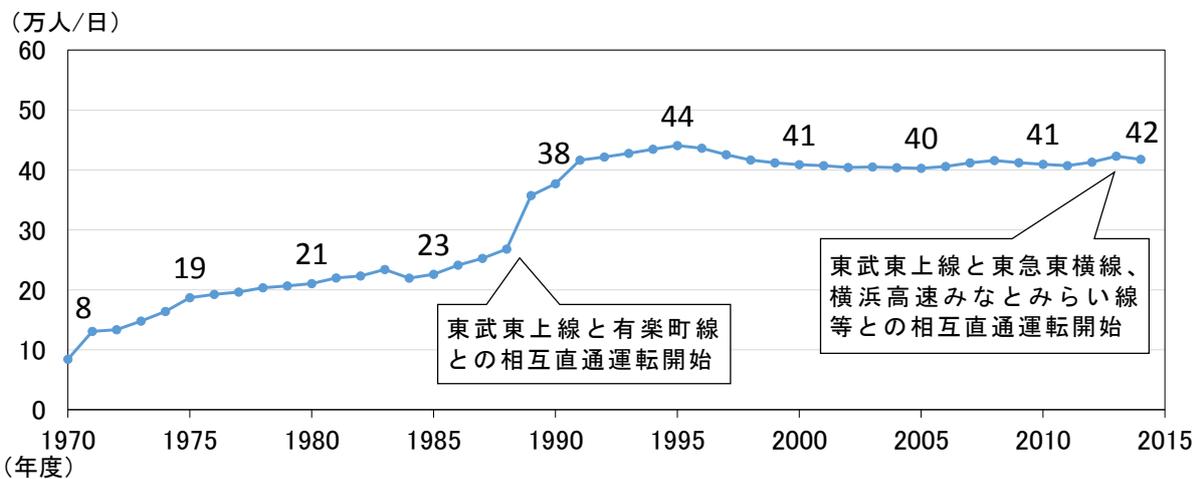
出典：川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査(平成27(2015)年)

●最寄り鉄道駅までの交通手段（図表Ⅱ－11）



出典：川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査(平成27(2015)年)

●市内鉄道駅乗降人員の推移（図表Ⅱ－12）



出典：統計かわごえ

(2) 路線バス

【現状】

本市の路線バスは3事業者が、川越駅、本川越駅を中心に放射状に運行しています。特に、川越駅、本川越駅、神明町を結ぶ路線は平日一日の便数が往復で300本を超え、バス交通の骨格となっています。(図表Ⅱ-13)

バス利用者は、モータリゼーション*の進展により、1970年代に比べると減少していますが、近年は微増または横ばいの傾向にあります。しかしながら、少子高齢化の進展による通勤・通学利用者の減少や、バス運転手の不足等により、便数の維持に支障が生じる可能性があることも懸念材料として挙げられます。(図表Ⅱ-14、-15)

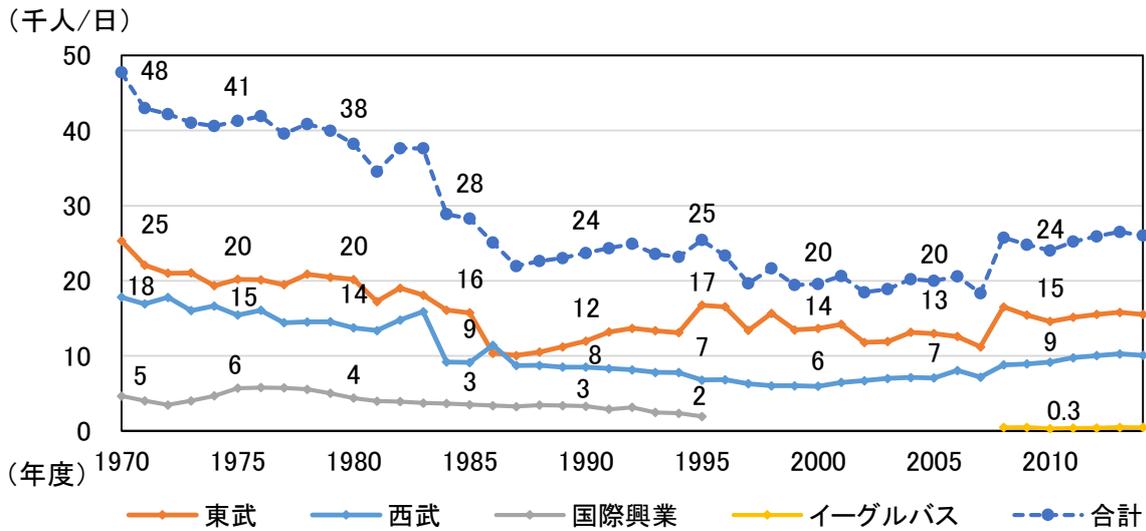
【課題】

- 1 路線バスの利便性を高め、利用者の増加を図ることが、路線の維持・強化のために必要です。
- 2 モビリティマネジメント*等、路線バスの利用促進を積極的に行い、利用者を増やす取組が必要です。

● 市内バス路線の平日運行本数 (図表Ⅱ-13)

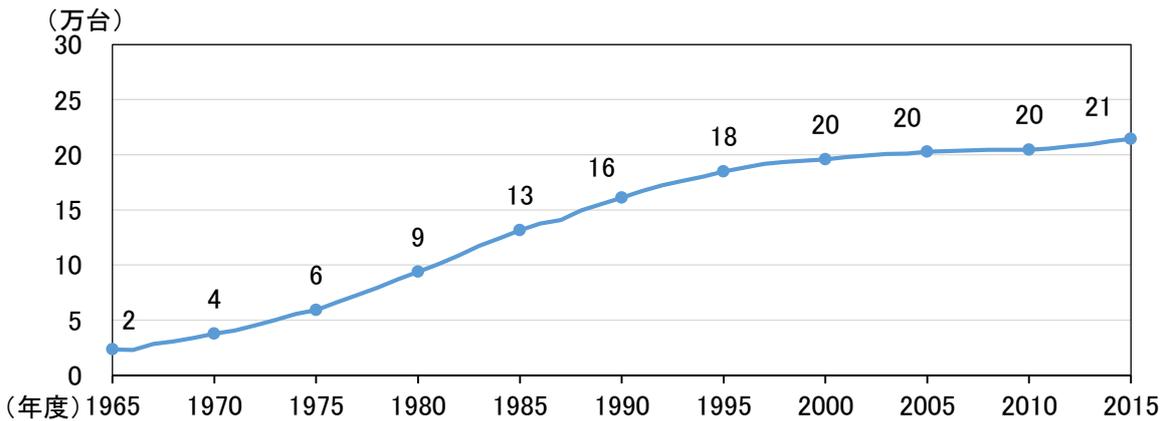


●市内路線バス利用者数の推移（図表Ⅱ－14）



出典：統計かわごえ

●自動車保有台数の推移（図表Ⅱ－15）



出典：統計かわごえ

(3) 市内循環バス川越シャトル

【現状】

路線バスが運行していない地域を中心に、市内循環バス川越シャトル（以下「川越シャトル」という。）が運行しています。川越シャトルは、「①路線バスを補完する公共交通機関として交通空白地域*の解消を目指す。」、「②住宅地や鉄道駅と主要公共施設を連絡する交通手段としての役割を果たす。」、「③高齢者、障害のある方に配慮した交通手段を確保する。」の3つを目的として、平成8年3月から運行を開始し、路線の改廃を繰り返しながら、現在は13路線が運行しています。（図表Ⅱ－19）

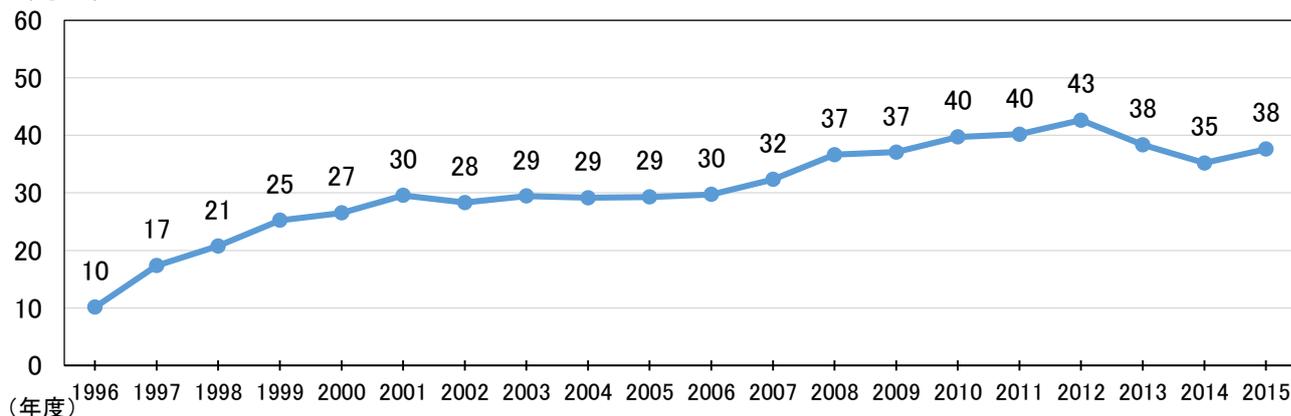
運行経費について、市の負担割合は減少傾向にありますが、8割近くを負担しています。（図表Ⅱ－17、－18）

【課題】

- 1 路線バスとの競合を避けつつ、運行ルートや運賃等の見直しを図り、超高齢社会に対応した持続可能な公共交通とする必要があります。
- 2 利用促進を図り、利用者の増加と収支の改善を図る必要があります。

●川越シャトル利用者数の推移（図表Ⅱ－16）

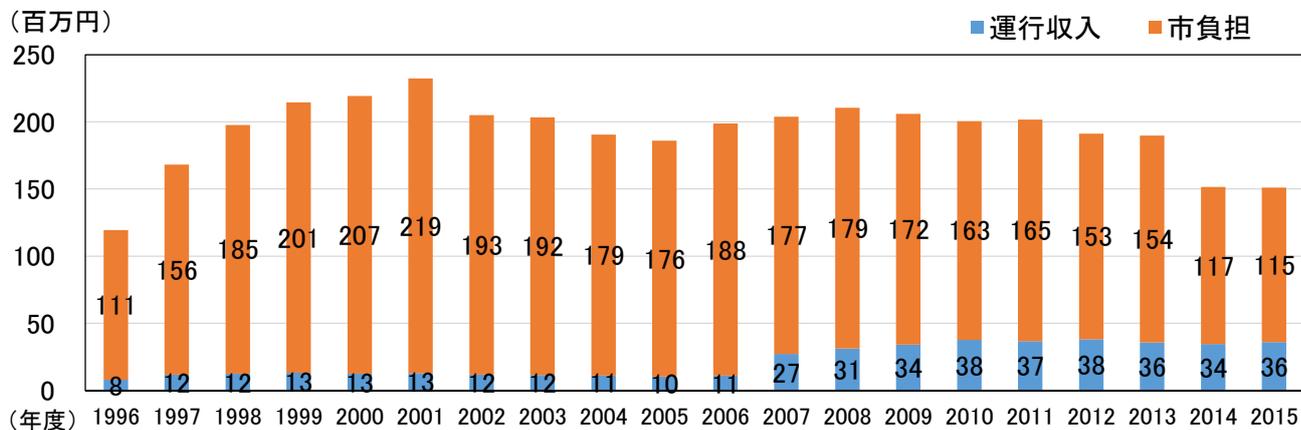
（万人）



出典：川越市資料

●川越シャトルの運賃収入等の推移（図表Ⅱ－17）

（百万円）



出典：川越市資料

●運行経費に占める市負担額の割合（図表Ⅱ－18）

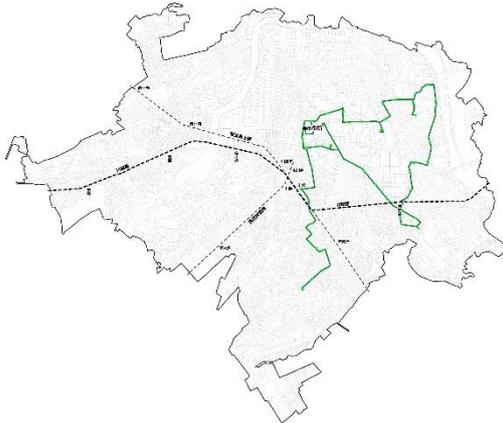
年度	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
%	94.4	86.8	85.2	83.5	81.1	81.7	80.1	81.1	77.5	76.2

出典：川越市資料

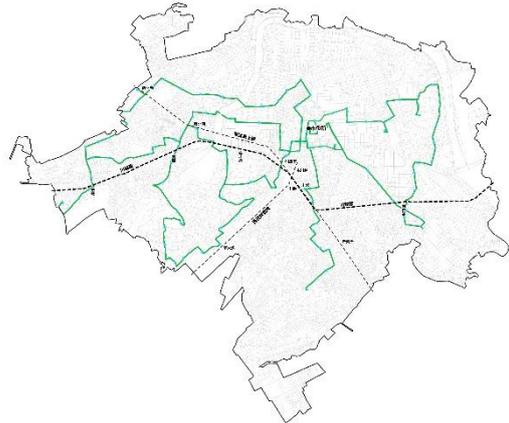
●川越シャトルの運行路線の変遷（図表Ⅱ－19）

平成8(1996)年3月の運行開始以来、5回の路線変更を経て現在に至ります。
 運行開始から平成11(1999)年9月までは路線延伸が続きましたが、平成18(2006)年に初めて路線を廃止し、平成25(2013)年には大幅な路線見直しが行われ、それまでの19路線から13路線となりました。

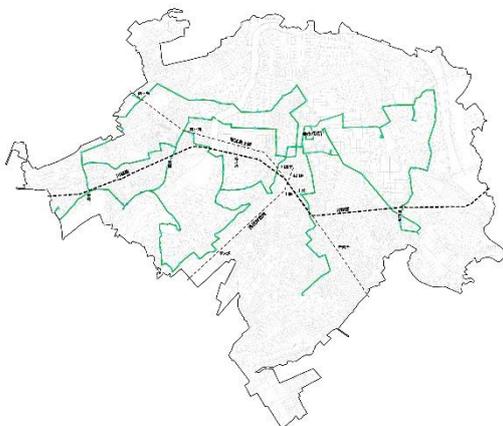
平成8(1996)年3月26日
東コース南コース運行開始



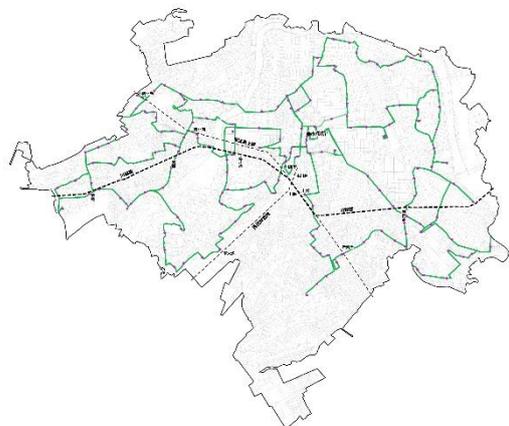
平成8(1996)年10月29日
西コース北コース追加



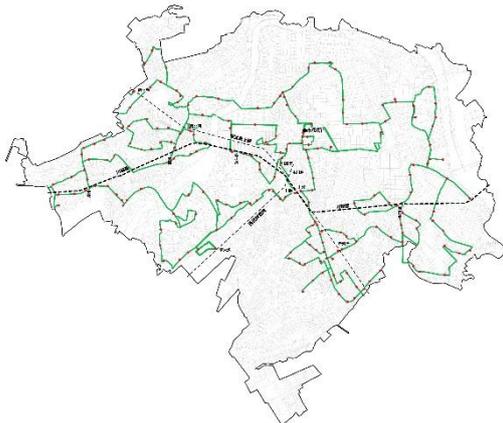
平成10(1998)年4月27日
西コース延伸



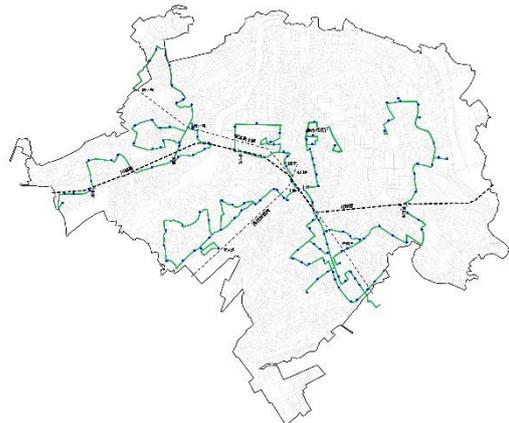
平成11(1999)年9月16日
東コース北コース路線変更



平成18(2006)年12月1日
路線変更



平成25(2013)年10月1日
路線変更



4 交通空白地域の現状と課題

【現状】

本市は、昭和30(1955)年に周辺9村と合併し、現在の市域となりました。このため、旧村の中心部等にも集落が存在しており、市街化調整区域内の既存集落等の住環境を保っていくことも重要です。(図表Ⅱ-20、-21)

このような地域には、鉄道、バスといった公共交通サービスが提供されていない交通空白地域となっているところがあります。交通空白地域では、利用者が少なく収益性の観点から、路線バスや川越シャトルの運行が非効率となります。(図表Ⅱ-22、-23、-24)

一方で、日常の移動を自家用車に頼っていることが多く、今後、高齢化が一層進展した場合に移動が困難になる人が増えることが想定されます。(図表Ⅱ-25)

【課題】

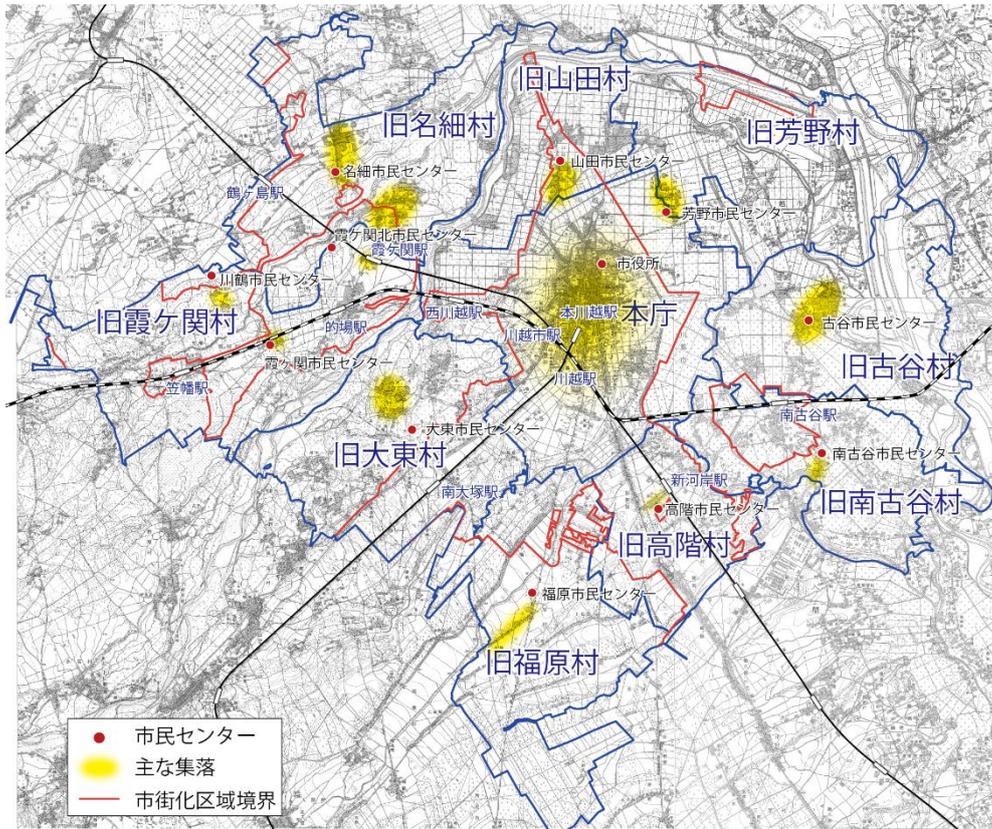
地域の交通需要に応じた新たな交通施策の導入が求められています。

●川越市域の変遷（図表Ⅱ-20）



出典：川越のあゆみ（平成4(1994)年）より作成

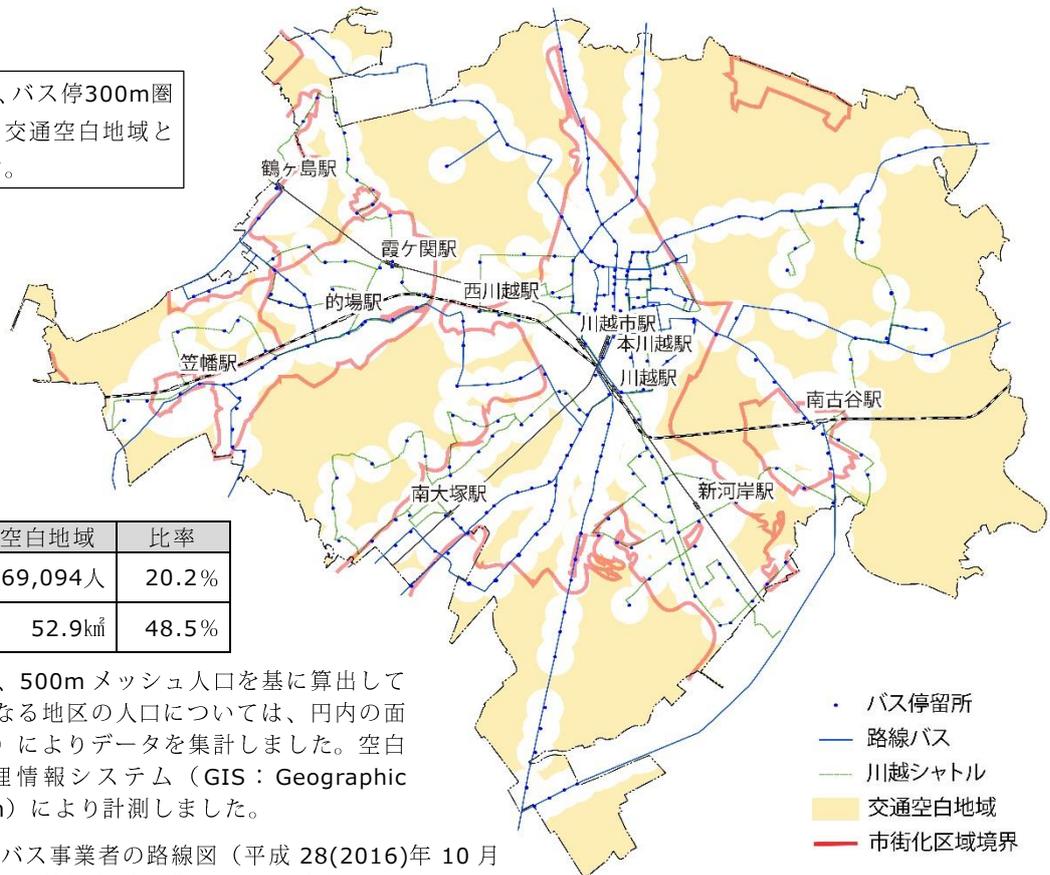
●かつての集落と現在の鉄道駅・市民センターの重ね図（図表Ⅱ－21）



出典：国土地理院発行2万5千分の1測量図(明治24年(1891年))より作成

●交通空白地域の現状（図表Ⅱ－22）

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ます。



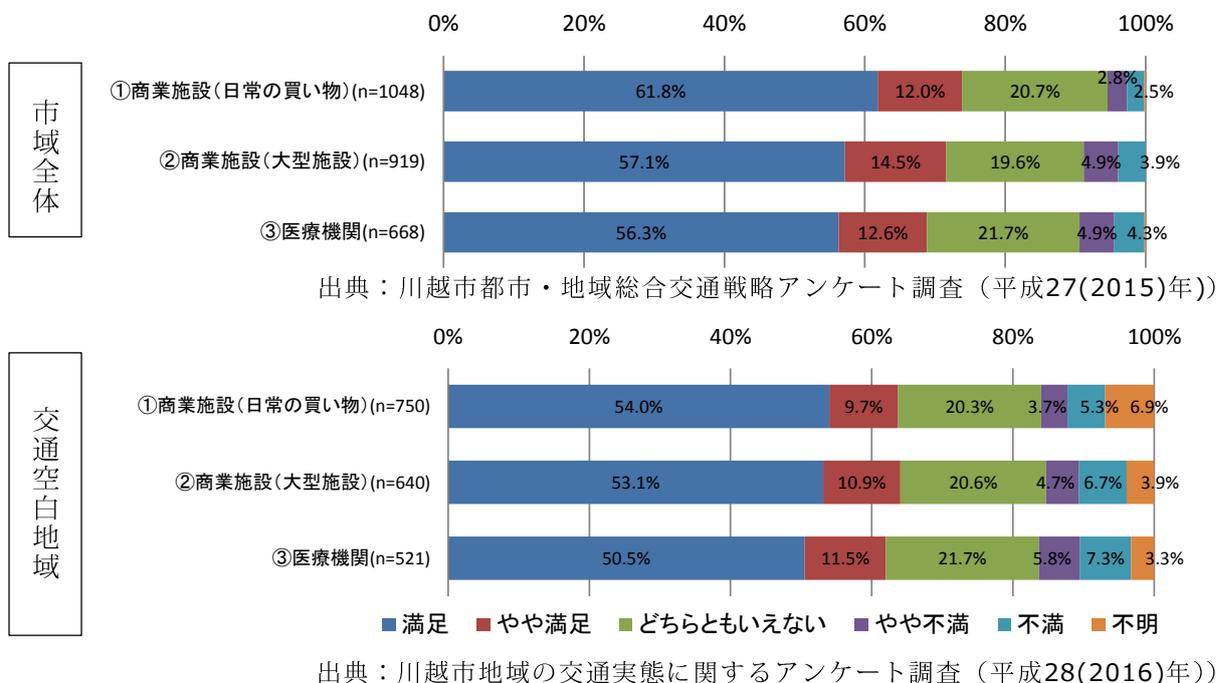
	全体	空白地域	比率
人口	342,670人	69,094人	20.2%
面積	109.1km ²	52.9km ²	48.5%

注) 空白地域の人口は、500mメッシュ人口を基に算出しており、徒歩圏円が重なる地区の人口については、円内の面積比率(=面積按分)によりデータを集計しました。空白地域の面積は、地理情報システム(GIS: Geographic Information System)により計測しました。

出典：バス路線は各バス事業者の路線図(平成28(2016)年10月現在)、人口は国勢調査(平成22(2010)年)による

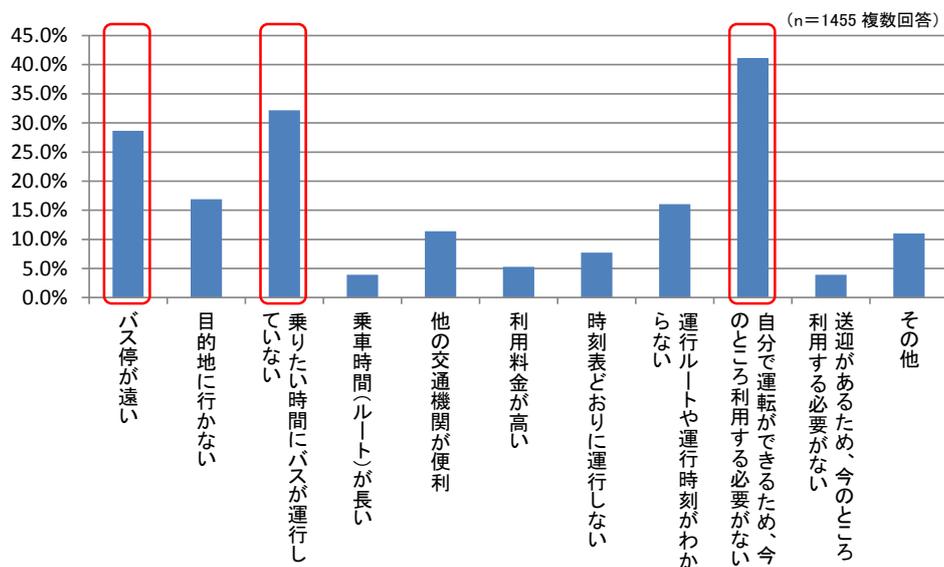
●目的別利用交通手段に対する満足度（図表Ⅱ－23）

目的別に利用交通手段の満足度を調査したところ、市域全体では約7割の人が満足（やや満足を含む）を感じているのに対し、交通空白地域では約6割であり、市域全体と比べると満足度が低くなっています。



●バスを利用しにくい理由〔アンケート対象：交通空白地域〕（図表Ⅱ－24）

バスを利用しにくい理由として、約3割の人が、「乗りたい時間にバスが運行していない」、「バス停が遠い」をあげています。また、「自分で運転ができるため、今のところ利用する必要がない」は約4割で、日常の移動における自動車利用の割合が高い一因となっています。

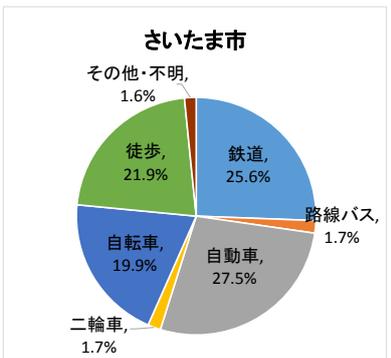
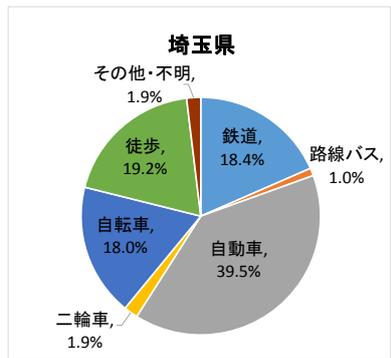
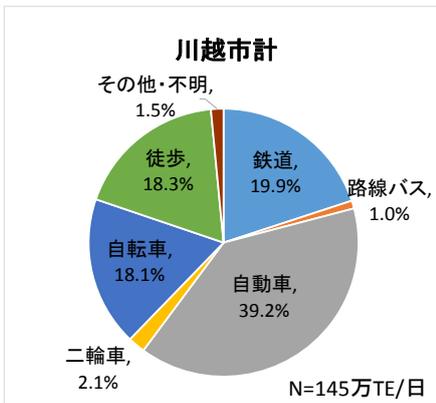
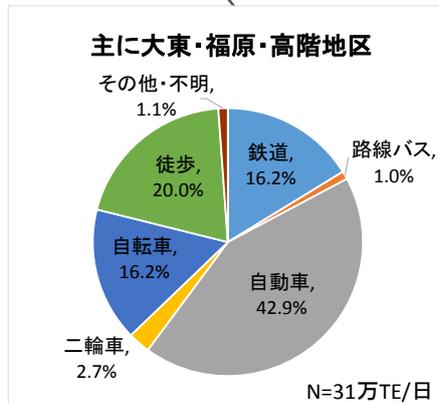
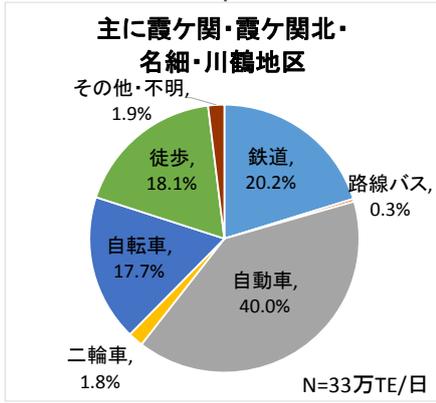
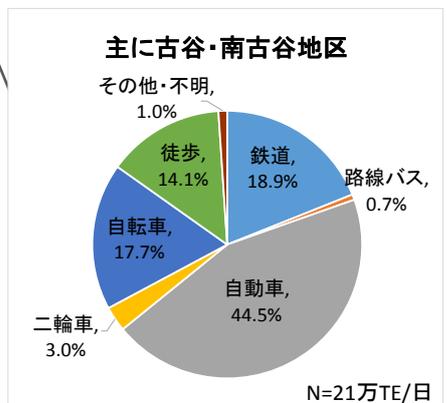
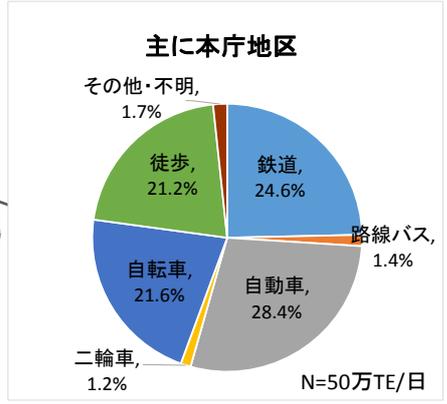
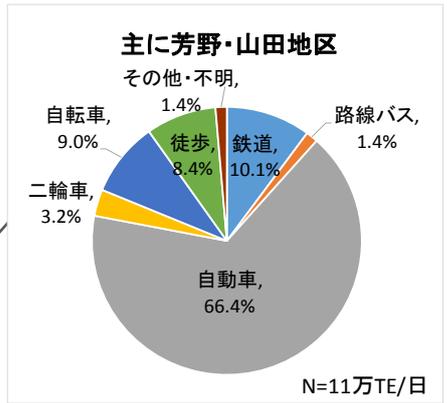
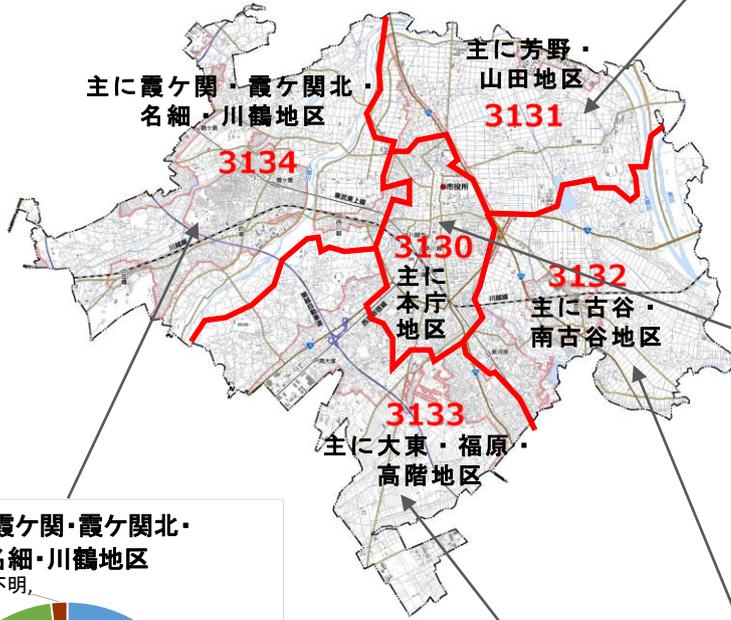


●計画基本ゾーン別代表交通手段分担率*（図表Ⅱ-25）

公共交通分担率は中心市街地で高く、市街化調整区域等で著しく低い傾向が見られます。

公共交通が不便な北東部（芳野・山田地区）は特に自動車利用が多く見られます。

注）TE：トリップエンド*の略。あるゾーンを起点または終点とする交通の発生集中量*を表し、地区間を移動する交通の総量を示します。



出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(平成20(2008)年)より作成

5 地域核の現状と課題

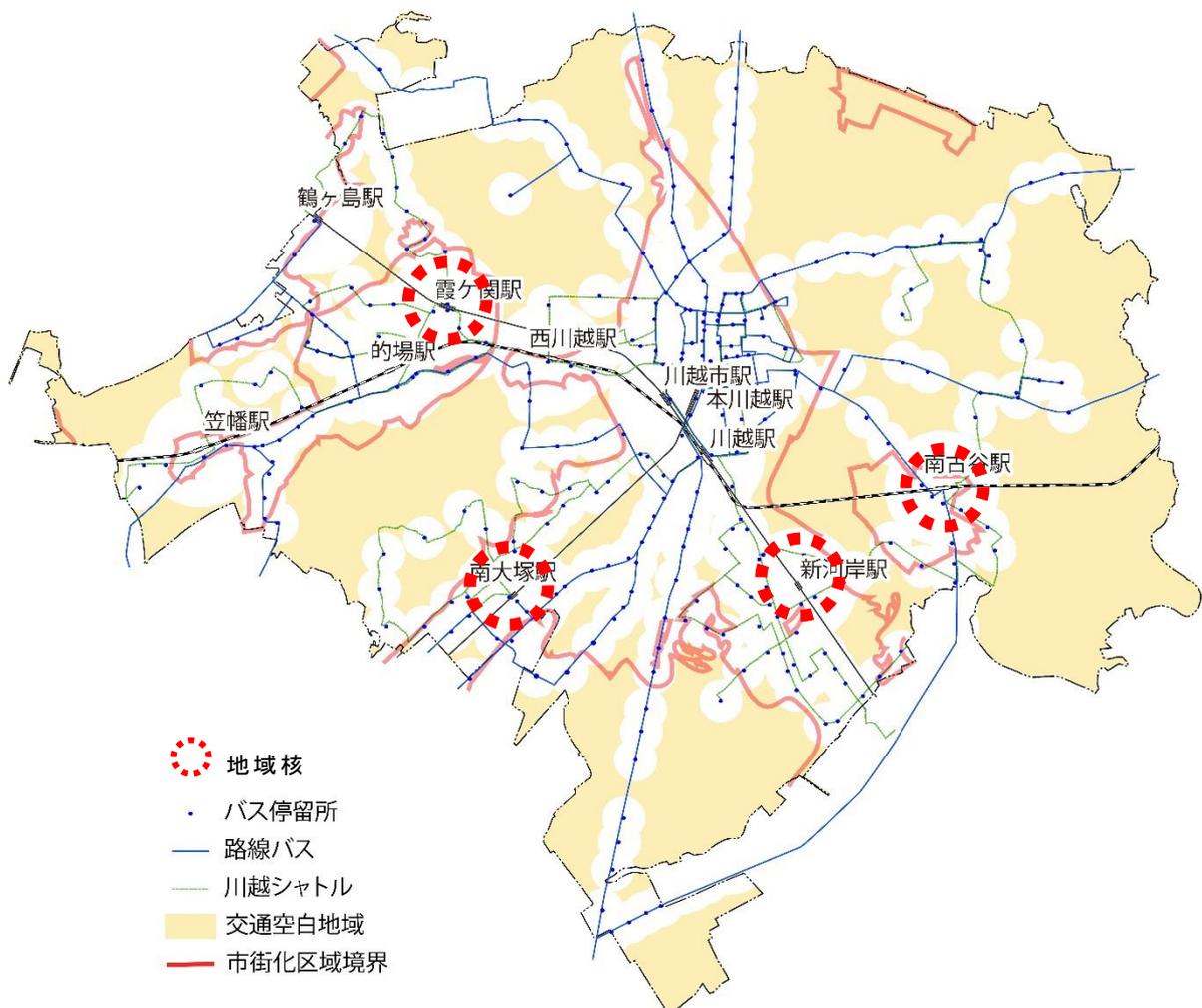
【現状】

本市では、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、地域社会の経済活動等、市民活動の基盤として、個々の特性を生かした市街地の形成を図っています。しかしながら、周辺の居住地域からの交通ネットワークが充分ではない状況があります。(図表Ⅱ-26)

【課題】

鉄道駅周辺の基盤整備を行うとともに、居住地域から地域核への交通ネットワークを整え、地域住民が都市機能増進施設の便益を享受できる環境を整える必要があります。

●地域核の位置 (図表Ⅱ-26)



6 道路交通網の現状と課題

【現状】

本市の道路交通網は、主要な幹線道路が中心市街地から放射状に延びる構造となっています。このことから、中心市街地や幹線道路の交差点に自動車が集積し、渋滞が発生しています。

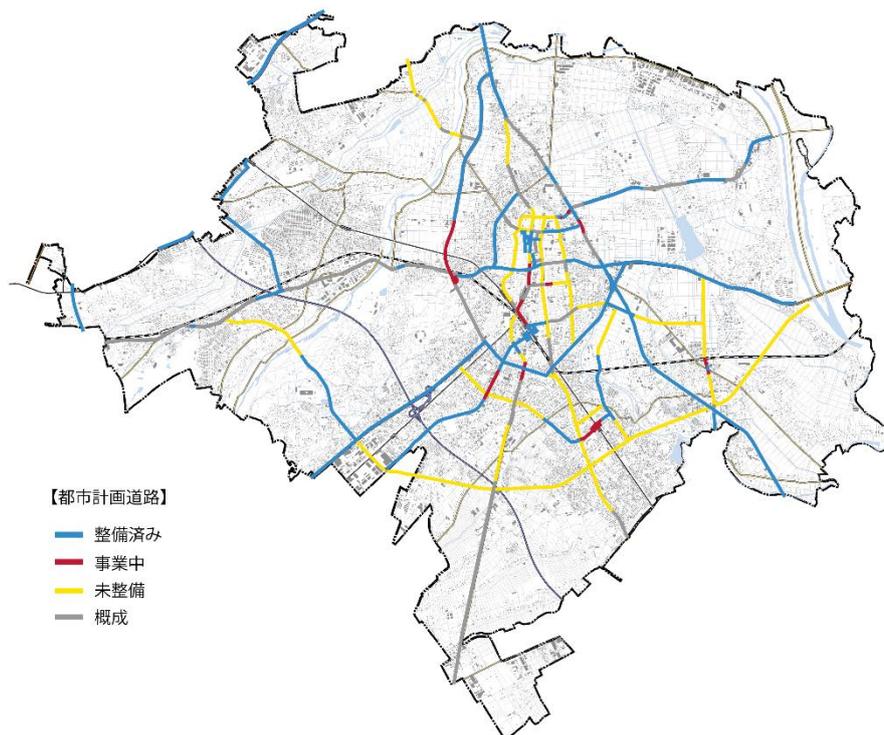
渋滞による影響は、混雑時平均旅行速度*の低下として表れています。また、市民の交通に対する意識にも表れており、平成27年度の川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査によると、交通課題として「中心市街地の道路混雑」を選択する人が最も多くなっています。（図表Ⅱ-28、-29）

なお、都市計画道路の整備率については、平成28（2016）年3月末時点で44.8%となっており、効率的に事業を推進していく必要があります。（図表Ⅱ-27）

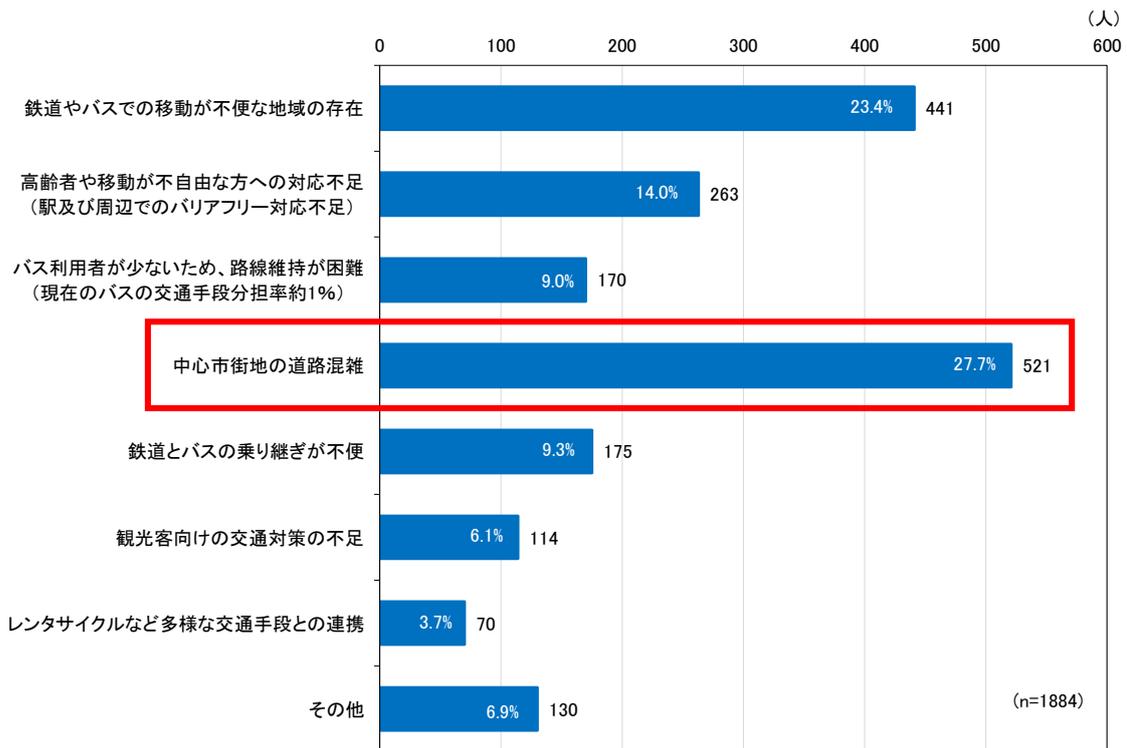
【課題】

- 1 中心市街地に集中している自動車交通を分散させるため、環状道路の整備を行う必要があります。
- 2 交通円滑化のため、優先整備路線*に選定された都市計画道路等の整備や交差点改良を進める必要があります。
- 3 既存ストックの有効活用のため、都市計画道路の見直しを進めていく必要があります。

●都市計画道路の整備状況（平成28（2016）年3月末時点）（図表Ⅱ-27）

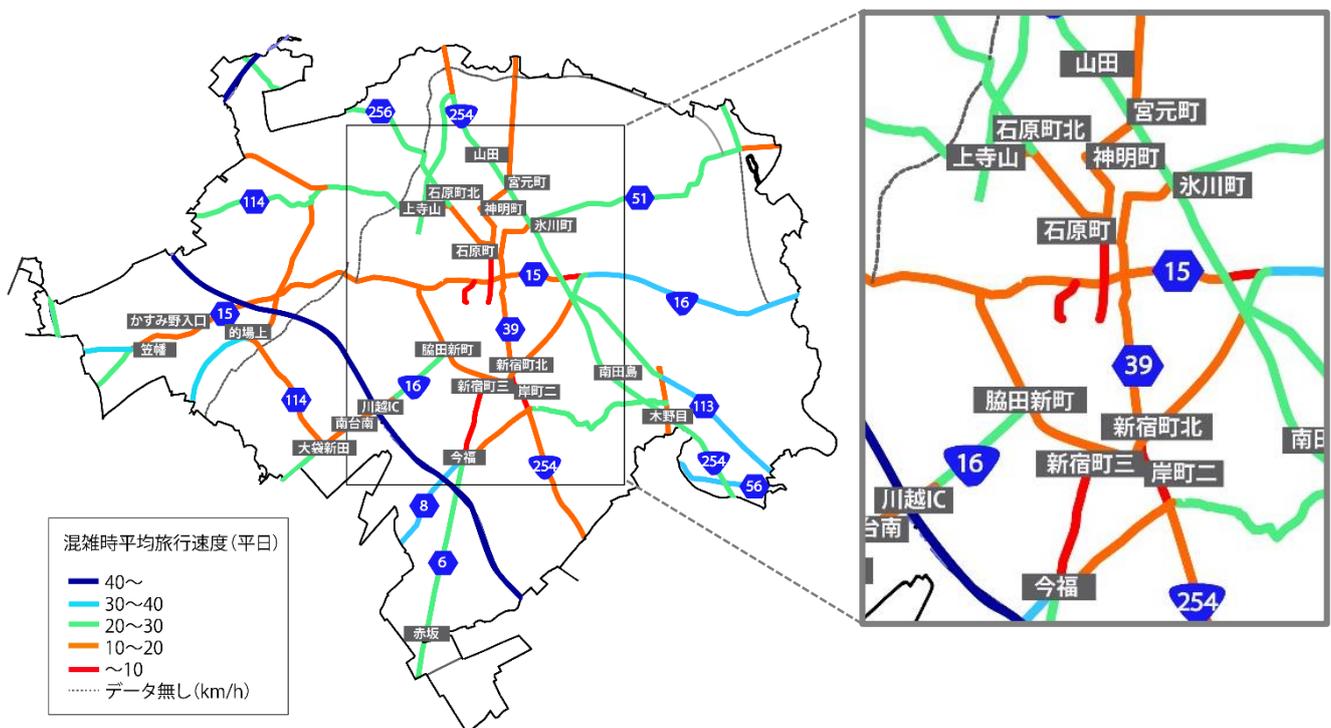


●川越市における交通課題（図表Ⅱ－28）



出典：川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査（平成27(2015)年）

●混雑時平均旅行速度時間（平日）（図表Ⅱ－29）



出典：道路交通センサス*（平成22(2010)年）より作成

7 地球温暖化対策の現状と課題

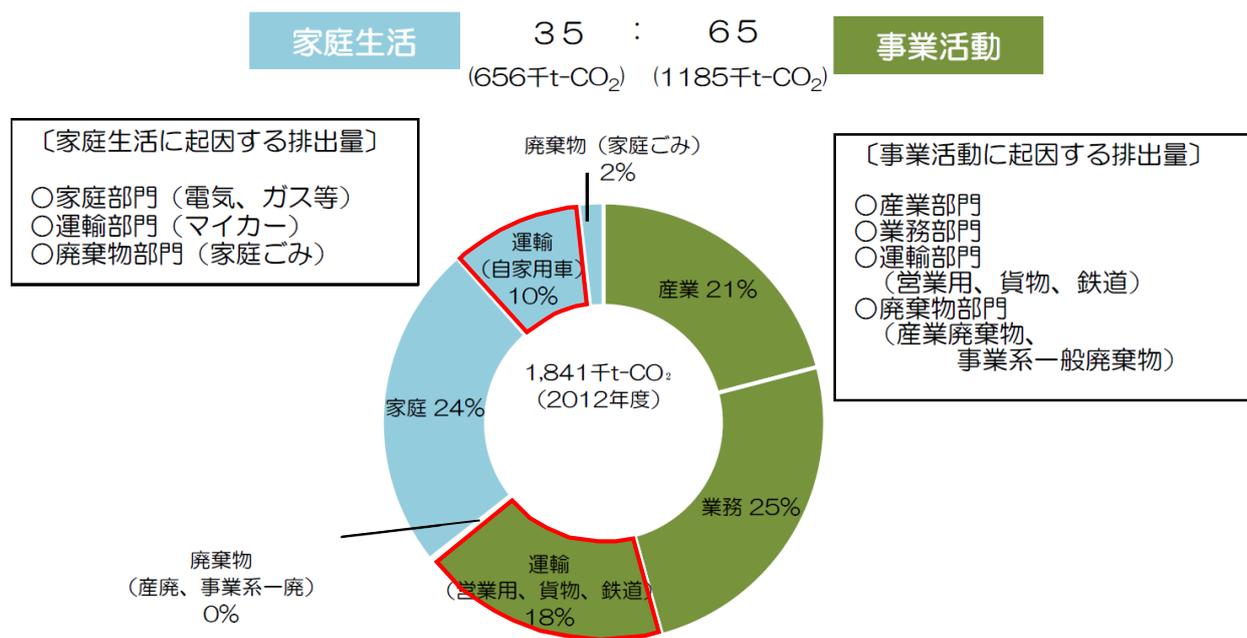
【現状】

本市では、地球温暖化対策実行計画を策定し、運輸部門の環境負荷を減らすための施策に取り組んでいます。現状、市域における二酸化炭素排出量については、運輸部門が全体の3割近くを占めています。(図表Ⅱ－30)

【課題】

公共交通の利用促進、環境性能に優れた自動車の普及促進等の施策に取り組むことで、低炭素社会*を実現していく必要があります。

●主体別二酸化炭素排出量（平成24(2012)年度）（図表Ⅱ－30）



出典：第二次川越市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）年次報告書（平成26年度）

8 中心市街地の現状と課題

(1) 中心市街地の経済活動への寄与

【現状】

中心市街地に関連した移動が、通勤・通学だけでなく、私事目的でも多くなっています。このことは、中心市街地が商業や業務の中心となり、多数の店舗や事業所等が立地していることに起因していると考えられます。(図表Ⅱ-31)

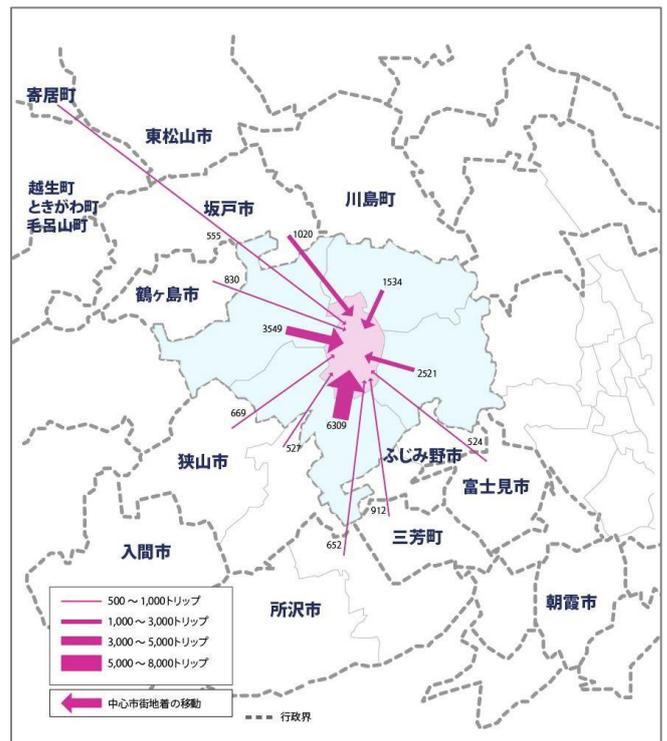
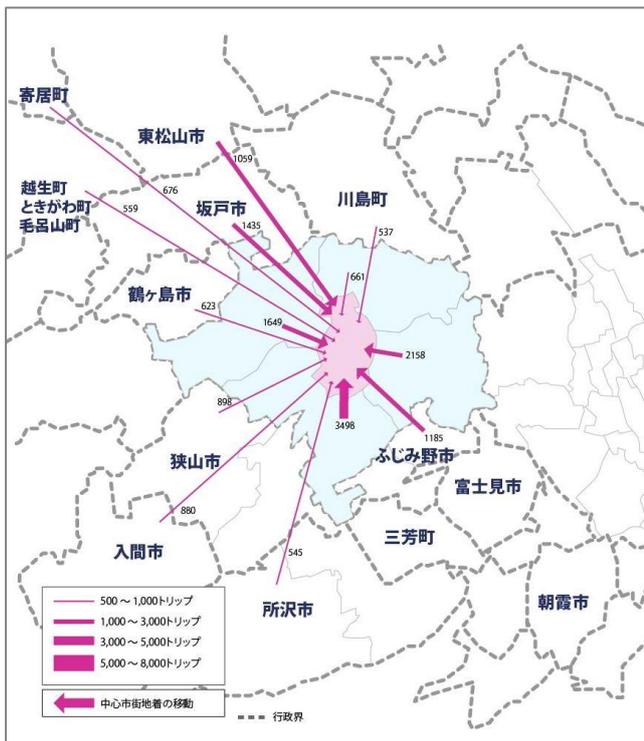
【課題】

商業や業務の活性化や拠点性の維持・強化に資する交通施策の実施が必要です。

●川越市発着の主要目的別移動状況 (図表Ⅱ-31)

<通勤通学目的:中心市街地着を抽出>

<私事目的:中心市街地着を抽出>



注1) パーソントリップ調査の計画基本ゾーンを基準とし、川越市発着トリップのうち、500トリップ以上の移動を対象としています。

注2) 通勤目的は「自宅-勤務」、通学目的は「自宅-通学」、私事目的は「自宅-私事」を分析対象としています。

出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査(平成20(2008)年)をもとに作成

（２）中心市街地の交通渋滞

【現状】

中心市街地は江戸時代の町割りが基本となっており、道路の幅員が狭く、屈曲した箇所が点在する等、自動車交通には必ずしも適していない状況もあり、道路交通のボトルネック*となっています。

平成28（2016）年6月に実施した市内交通量調査における渋滞長*調査によると、200mを超える渋滞長を中心市街地の主要交差点で観測しています。その要因を分析すると、右折レーンの未整備の影響、交差点に近接するバス停の影響等が挙げられます。（図表Ⅱ－32）

また、市内交通量調査と同時に実施したナンバープレート調査*（自動車の移動経路や通過時間を把握する調査）から、中心市街地を通過する自動車の所要時間をみると、10分以内の自動車の割合が相当数を占めており、中心市街地内に目的を有しない通過交通が多くあるものと考えられます。（図表Ⅱ－33）

【課題】

- 1 交通渋滞を緩和するため、都市計画道路等の整備や交差点の改良が必要です。
- 2 交通渋滞を緩和するため、自動車から徒歩、自転車、公共交通へ移動手段の転換を促進させる必要があります。
- 3 通過交通を抑制するため、環状道路の整備や迂回誘導施策が必要です。

●ピーク時渋滞長図（図表Ⅱ-32）

平日調査

調査日：2016年6月14日（火）

凡例

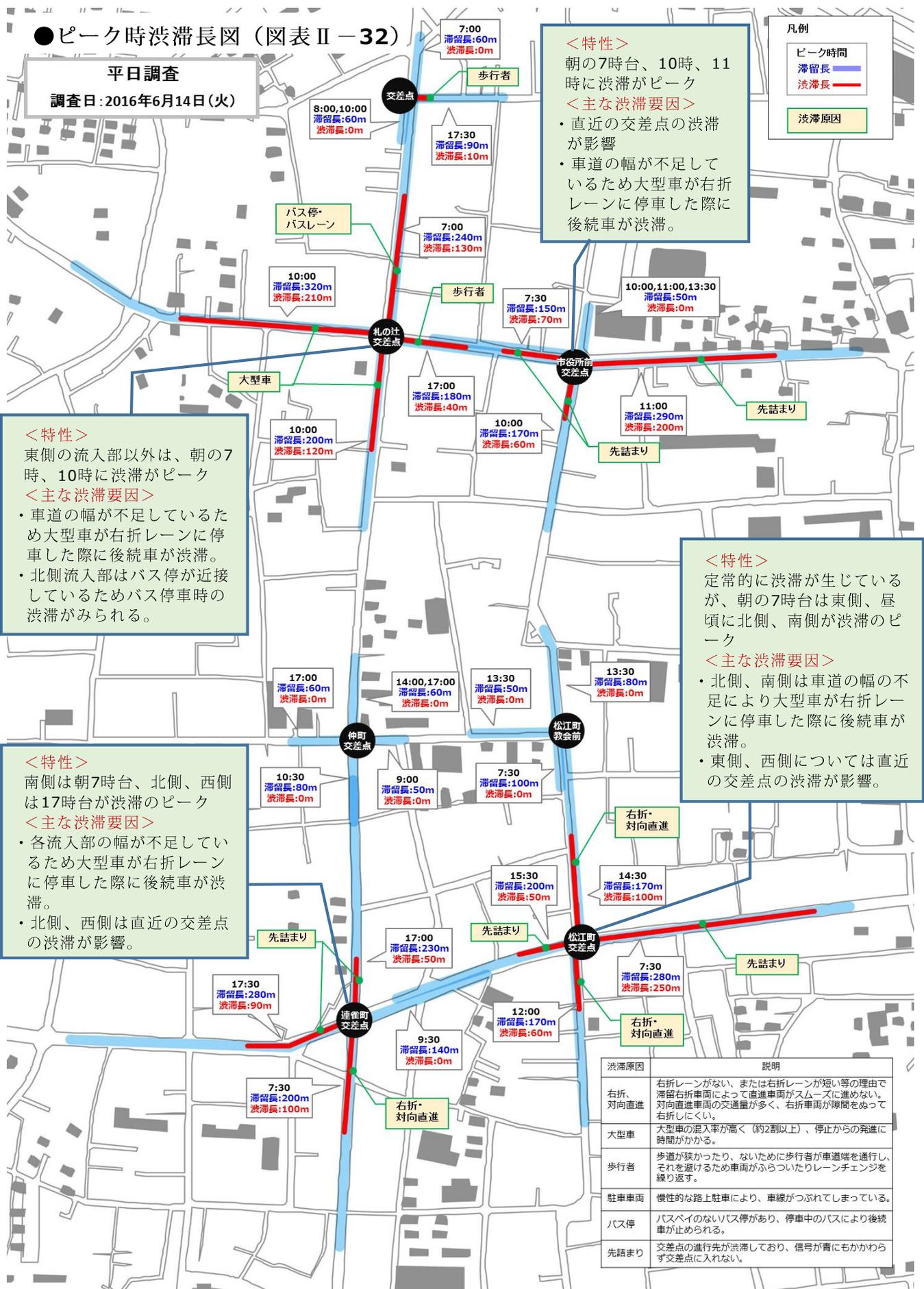
ピーク時間	（赤線）
滞留長	（青線）
渋滞長	（赤線）
渋滞原因	（緑線）

＜特性＞
朝の7時台、10時、11時に渋滞がピーク
＜主な渋滞要因＞
・直近の交差点の渋滞が影響
・車道の幅が不足しているため大型車が右折レーンに停車した際に後続車が渋滞。

＜特性＞
東側の流入部以外は、朝の7時、10時に渋滞がピーク
＜主な渋滞要因＞
・車道の幅が不足しているため大型車が右折レーンに停車した際に後続車が渋滞。
・北側流入部はバス停が近接しているためバス停車時の渋滞がみられる。

＜特性＞
定常的に渋滞が生じているが、朝の7時台は東側、昼頃に北側、南側が渋滞のピーク
＜主な渋滞要因＞
・北側、南側は車道の幅の不足により大型車が右折レーンに停車した際に後続車が渋滞。
・東側、西側については直近の交差点の渋滞が影響。

＜特性＞
南側は朝7時台、北側、西側は17時台が渋滞のピーク
＜主な渋滞要因＞
・各流入部の幅が不足しているため大型車が右折レーンに停車した際に後続車が渋滞。
・北側、西側は直近の交差点の渋滞が影響。



渋滞原因	説明
右折、対向直進	右折レーンがない、または右折レーンが短い等の理由で滞留右折車両によって直進車両がスムーズに進めない。対向直進車両の交通量が多く、右折車両が隙間をぬって右折しにくい。
大型車	大型車の混入率が高く（約2割以上）、停止からの発進に時間がかかる。
歩行者	歩道が狭かったり、ないために歩行者が車道端を通行し、それを避けるため車両がふらついたりレーンチェンジを繰り返す。
駐車車両	慢性的な路上駐車により、車線がふたれてしまっている。
バス停	バスベイのないバス停があり、停車中のバスにより後続車が止められる。
先詰まり	交差点の進行先が渋滞しており、信号が青にもかかわらず交差点に入れない。

出典：平成28年度市内交通量調査

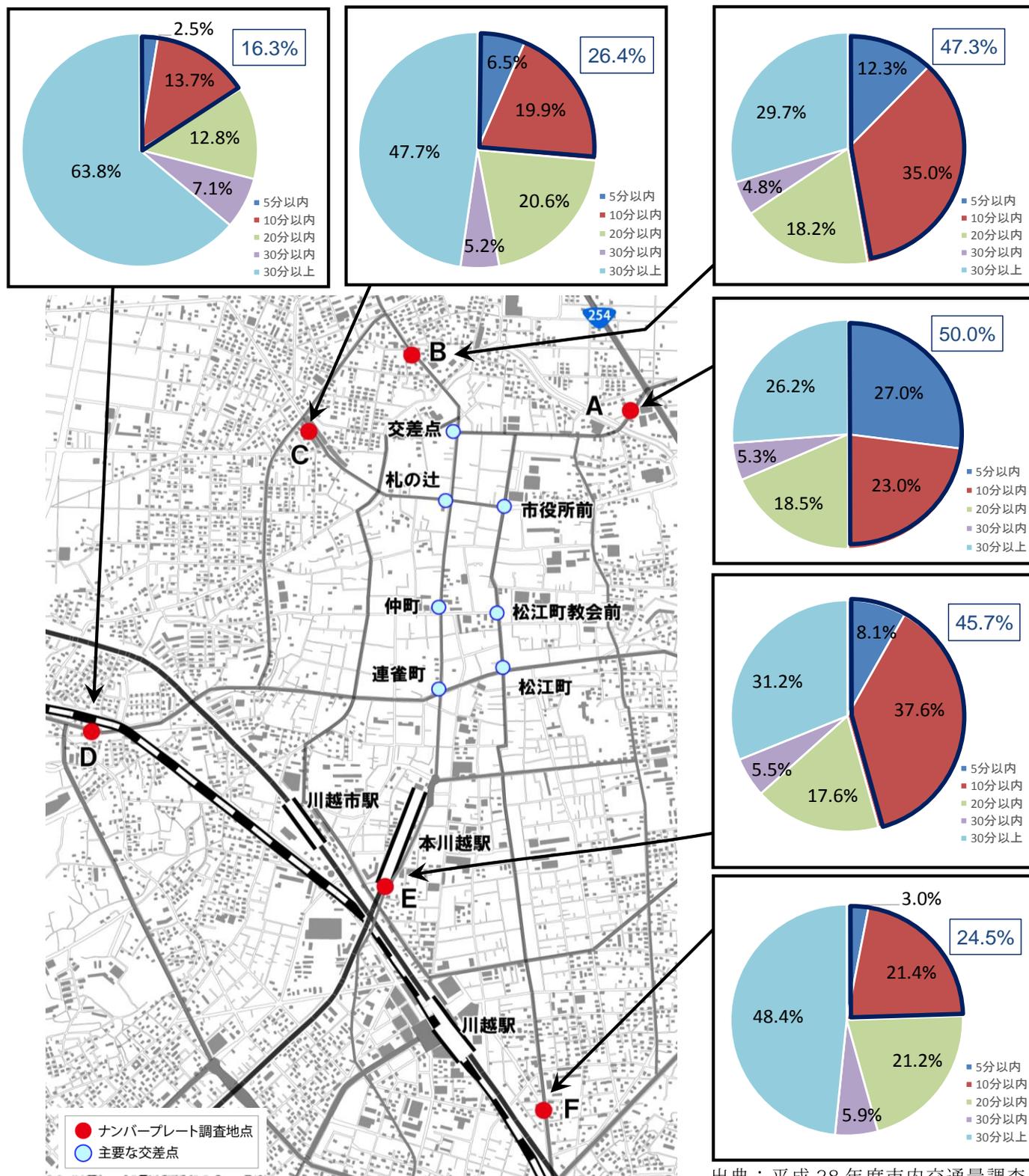


出典：平成28年度市内交通量調査

● 中心市街地を通過する自動車の通過所要時間分布（図表Ⅱ-33）

ナンバープレート調査は、自動車の移動経路や通過時間を把握する調査です。

10分以内に調査地点を通過した自動車を通過交通と仮定した場合、A、B、E地点では50%程度が、C、F地点でも25%程度が通過交通と考えられます。



出典：平成 28 年度市内交通量調査

注) 通過所要時間：ある調査地点を通過した車両が、A~Fのいずれかの地点に到達するまでに要した所要時間の平均値。

(3) 観光客の増加

【現状】

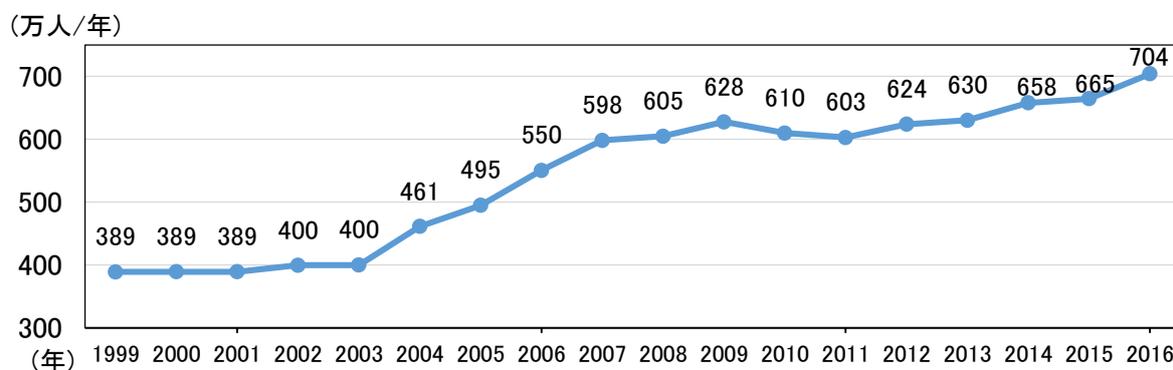
本市は、歴史的な観光資源と東京都心からの交通の利便性に恵まれ、年間700万人を超える観光客が訪れる県内有数の観光地となっています。本市を訪れる観光客は15年間で約1.8倍に増加しました。このことは、観光振興施策の成果として望ましいことである一方、中心市街地に暮らす人の移動環境の悪化につながる懸念されます。(図表Ⅱ-34)

観光客が来街するにあたって利用する交通手段の半数以上が鉄道であり、次いで自家用車が約36%となっています。(図表Ⅱ-35)

【課題】

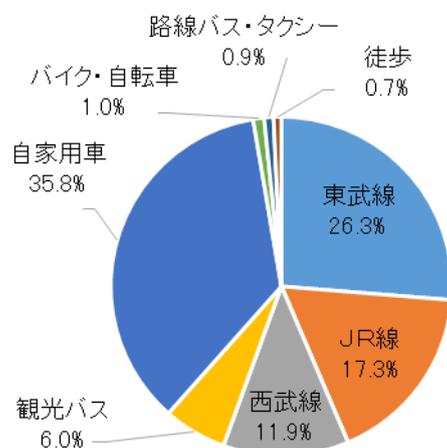
- 1 公共交通での来街を促進し、中心市街地での多様な移動手段を確保する必要があります。
- 2 観光目的の自家用車の中心市街地への流入抑制施策の拡充が必要です。

●年間入込観光客数* (図表Ⅱ-34)



出典：川越市資料

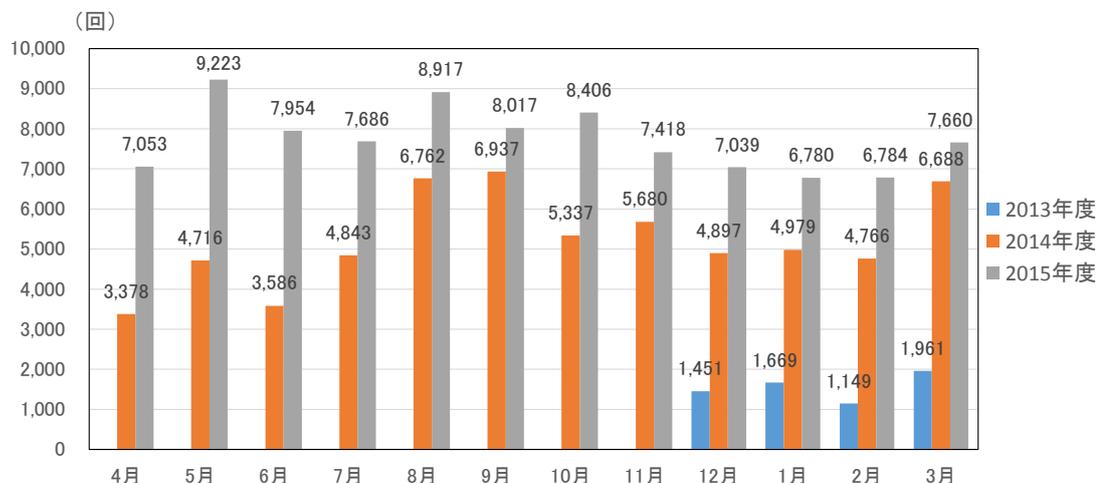
●観光客の利用交通手段 (図表Ⅱ-35)



出典：川越市観光アンケート調査報告書 (平成27年度)

<参考>

●コミュニティサイクル*月別利用回数



出典：川越市自転車シェアリング運営状況年度報告書（平成27年度）

●コミュニティサイクル



●観光客向け巡回バスの運行

小江戸巡回バス（イーグルバス）



小江戸名所めぐりバス（東武バスウエスト）



9 交通課題の整理

全市域

◆人口と都市構造の課題

<少子高齢化の進展>

- ・生産年齢人口の減少に対応した公共交通の維持
- ・高齢者の増加に対応した交通施策の実施
- ・バリアフリーに配慮した基盤整備

<宅地化の進展>

- ・将来の人口減少に対応したコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりの実現

◆広域交通ネットワークの課題

- ・県南西部地域の拠点として周辺都市を結ぶ交通ネットワークの強化
- ・広域交通の変化に対応した基盤整備及び交通円滑化方策の実施

◆公共交通の課題

<鉄道>

- ・鉄道駅へのアクセス性の向上、バリアフリー化の推進
- ・鉄道駅の改良や周辺の基盤整備による拠点性の向上及び利用促進

<路線バス>

- ・利便性の向上による路線の維持・強化
- ・利用者増加のための利用促進

<市内循環バス川越シャトル>

- ・運行ルートや運賃等の見直しによる持続可能性の確保
- ・利用促進による収支の改善

◆交通空白地域の課題

- ・地域の交通需要に応じた新たな交通施策の導入

◆地域核の課題

- ・鉄道駅周辺の基盤整備と居住地域からの交通ネットワークの確保

◆道路交通網の課題

- ・環状道路の整備
- ・都市計画道路等の整備や交差点改良の実施
- ・都市計画道路の見直し

◆地球温暖化対策の課題

- ・公共交通の利用促進等による低炭素社会の実現

中心市街地

◆中心市街地の課題

<経済活動への寄与>

- ・商業や業務の活性化や拠点性の維持・強化に資する交通施策の実施

<交通渋滞>

- ・都市計画道路等の整備や交差点改良の実施
- ・自動車から徒歩、自転車、公共交通への転換の促進
- ・通過交通の抑制

<観光客の増加>

- ・公共交通での来街の促進と多様な移動手段の確保
- ・観光目的の自動車の流入抑制

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

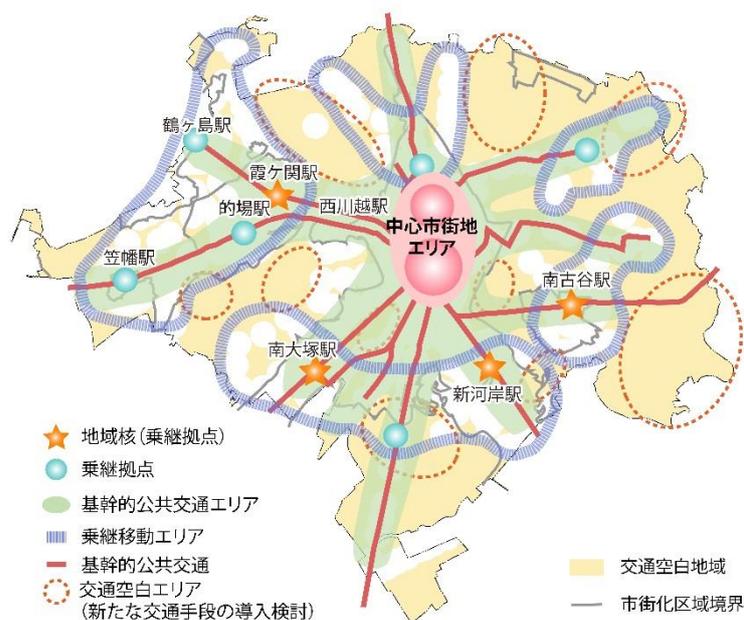
(2) エリア別の移動のイメージ

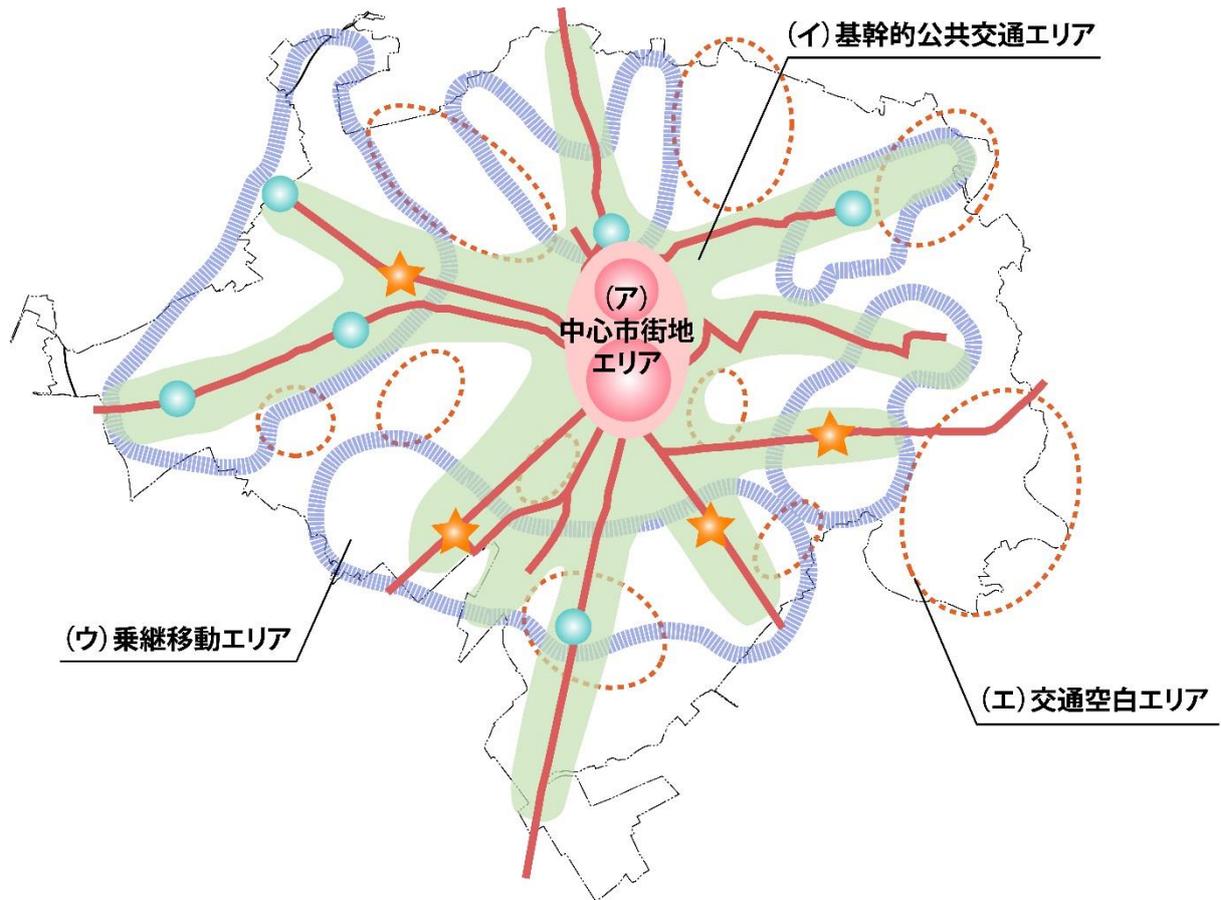
①エリアの設定

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
(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"> 公共交通路線の維持と整備 川越シャトルの運行
	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"> 交通空白地域等における交通手段の確保
	1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備 バス乗継拠点の整備 バス待ち環境の改善
	1-4 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進
	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"> 自動車の省CO₂化の促進
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"> 都市計画道路等の整備 交差点改良の推進
	2-2 基幹的公共交通の維持と強化	<ul style="list-style-type: none"> 基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保 基幹的公共交通の維持・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	<ul style="list-style-type: none"> ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性向上 観客等の輸送力強化
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"> 交通円滑化方策の推進 安全で快適な歩行者ネットワークの構築 都市計画道路の見直し 安全な自転車走行空間の確保 中心市街地内の多様な移動手段の確保
	3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路等の整備 交差点改良の推進 交通円滑化方策の推進
	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"> 川越駅周辺の交通結節機能等の強化

(白紙)

IV 施策の方針と施策パッケージ（全市域編）

Ⅳ 施策の方針と施策パッケージ（全市域編）

1 施策の方針

●公共交通の基本的な考え方

基幹的公共交通路線とその他の路線を設定することで、限られた資源の効果的かつ効率的な活用を行います。

<基幹的公共交通>

【定義】

次のいずれかに該当する路線と定義します。

- ・鉄道路線
- ・川越駅または本川越駅を発着する運行頻度が片道30本／日以上バス路線

【役割】

市域における公共交通の骨格となり、都心核*と地域核のネットワークの強化を図り、周辺都市との連携を促進する役割を担います。また、都市機能及び居住の誘導に寄与します。

<基幹的公共交通以外>

【定義】

基幹的公共交通に該当しないバス路線と定義します。

【役割】

基幹的公共交通を補完する機能を持ち、市民の足として居住地域と乗継拠点や公共施設、商業施設等を結ぶ役割を担います。また、基幹的公共交通と連携することで公共交通全体のサービスレベルを維持・向上させる役割を担います。

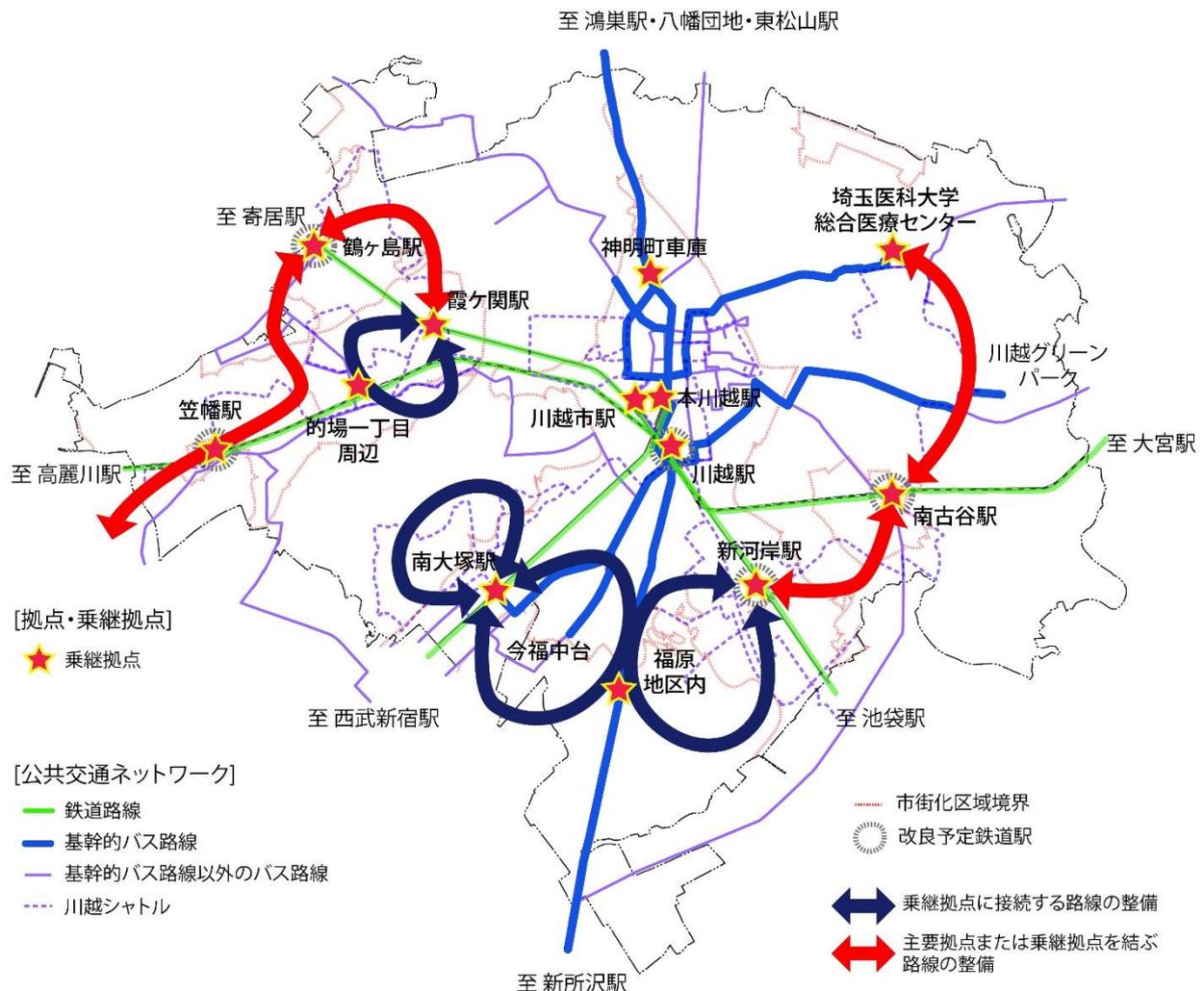
方向性1 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築

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。

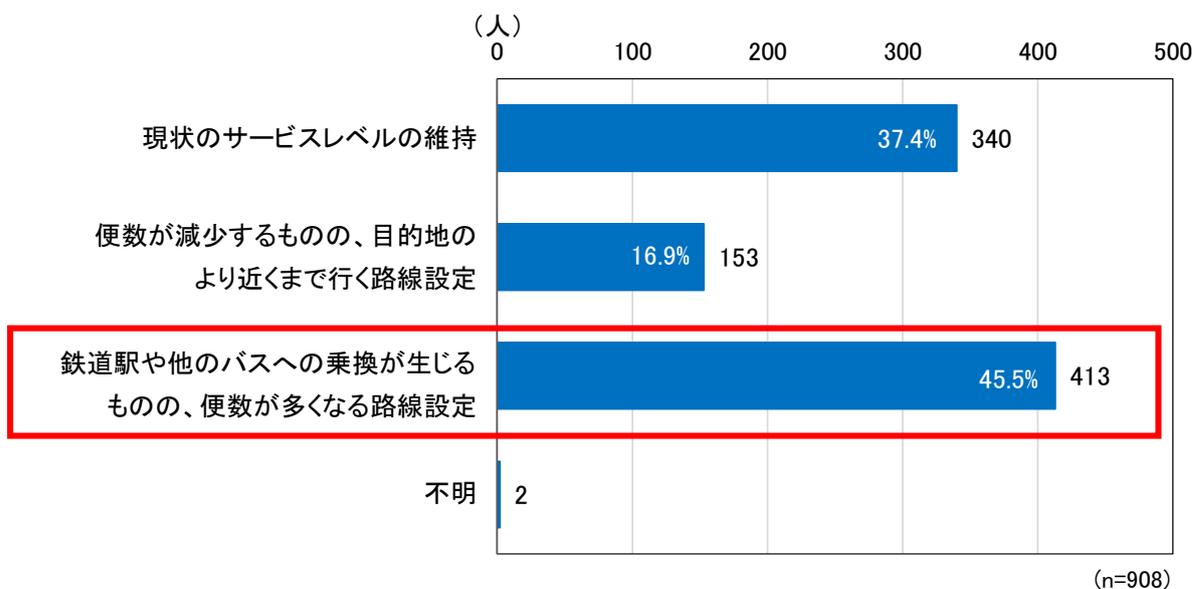
●基幹的公共交通路線以外の路線の整備イメージ図

居住地域から鉄道駅等の乗継拠点を結ぶ路線を整備し、乗継を含む利便性の向上を図ることで、公共交通の利用を促進し、基幹的公共交通と一体的に交通ネットワークを形成します。



●今後のバス路線等整備の方向性について

平成27(2015)年度の川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査によると、「鉄道駅や他のバスへの乗換が生じるものの、便数が多くなる路線設定」を希望する意見が最も多いという結果になりました。乗継拠点での乗り換えを考慮した短距離路線を設定することで、便数の増加を検討します。



出典：川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査(平成27(2015)年)

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。

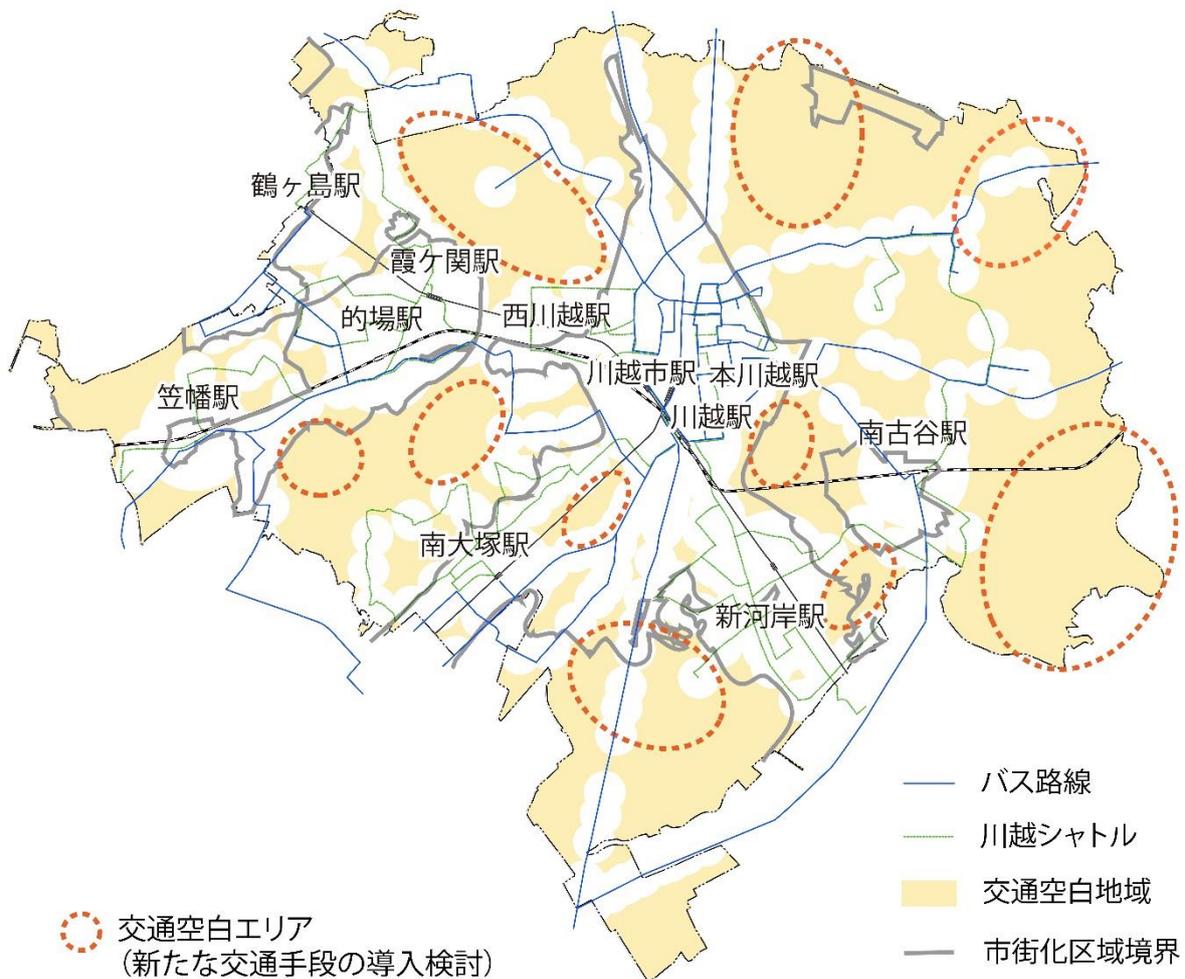
●交通空白地域等

鉄道駅から800m圏、バス停から300m圏以外のエリアを交通空白地域と定義します。その中で、人口等を考慮し対策の検討対象となるエリアを交通空白エリアとします。

●交通空白地域等における交通手段の考え方

デマンド型交通等、超高齢社会に対応可能な新たな交通手段の導入が必要です。また、地域の状況に応じた地域主体の交通手段についても検討が必要です。

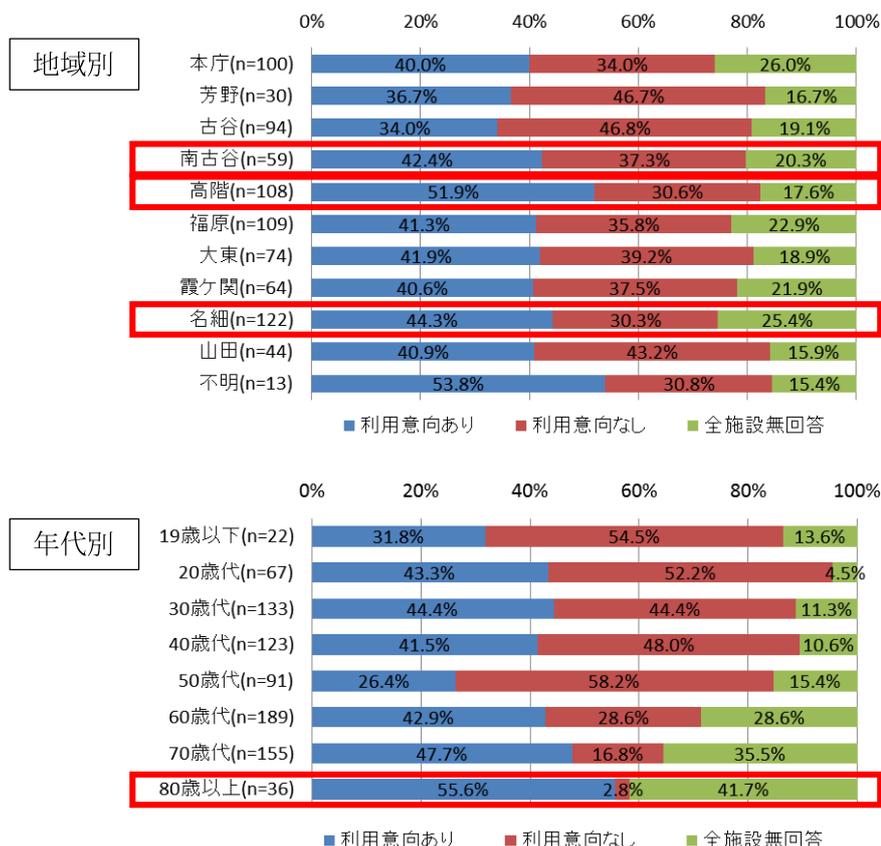
<交通空白地域>



●デマンド型交通の利用について

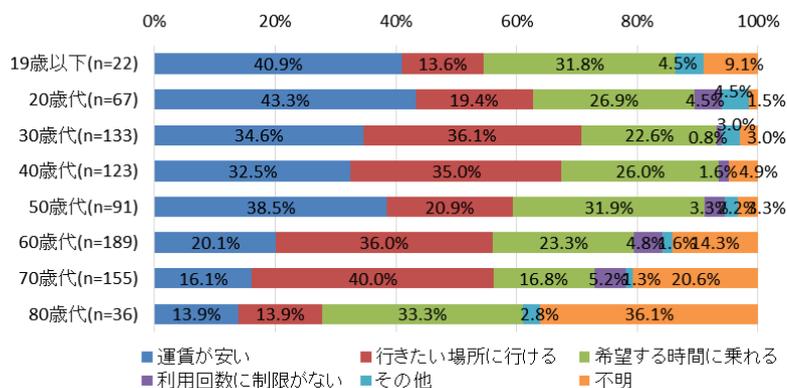
①デマンド型交通の利用意向

デマンド型交通の利用意向は高階地区で最も高く**51.9%**、次いで名細地区**44.3%**、南古谷地区**42.4%**となっています。また、年代別でみると**80歳以上**の方の利用意向が高くなっています。



②デマンド型交通導入にあたり重視すること

50歳代～70歳代をみると、年代があがるにつれ、「行きたい場所に行ける」ことを重視する割合が高く、「運賃が安い」「希望する時間に乘れる」ことを重視する割合が低くなっています。80歳代では、「希望する時間に乘れる」ことを重視する割合が最も高く、3割を占めます。



出典：川越市都市・地域総合交通戦略アンケート調査(平成28(2016)年)

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。

●鉄道との乗継拠点

地域核の霞ヶ関駅、新河岸駅、南大塚駅及び南古谷駅を乗継拠点として位置付けます。また、今後、駅周辺の整備を行い公共交通の利便性の向上が見込まれる鶴ヶ島駅及び笠幡駅も併せて乗継拠点とします。

<鉄道の乗継拠点及び乗換手段>

乗継拠点	乗継手段			
	鉄道	路線バス	シャトル	新たな交通手段
霞ヶ関駅	○		○	○
新河岸駅	○		○	○
南大塚駅	○	○	○	○
南古谷駅	○	○	○	○
鶴ヶ島駅	○	○	○	○
笠幡駅	○	○	○	○

●バスとの乗継拠点

基幹的バス路線の発着拠点であり、隣接都市からの路線が集中する神明町車庫、複数のバス路線が集中し、一定の利用が見込める埼玉医科大学総合医療センター、周辺の的場駅や川越の場高速バス停留所が立地し、大規模商業施設がある的場一丁目周辺、基幹的バス路線があり、交通空白地域からの乗継機能が期待される福原地区内の4箇所をバスの乗継拠点として検討します。

<バスの乗継拠点及び乗換手段>

乗継拠点	乗継手段			
	高速バス	路線バス	シャトル	新たな交通手段
神明町車庫		○		○
埼玉医科大学総合医療センター		○	○	○
的場一丁目周辺	○	○	○	○
福原地区内		○	○	○

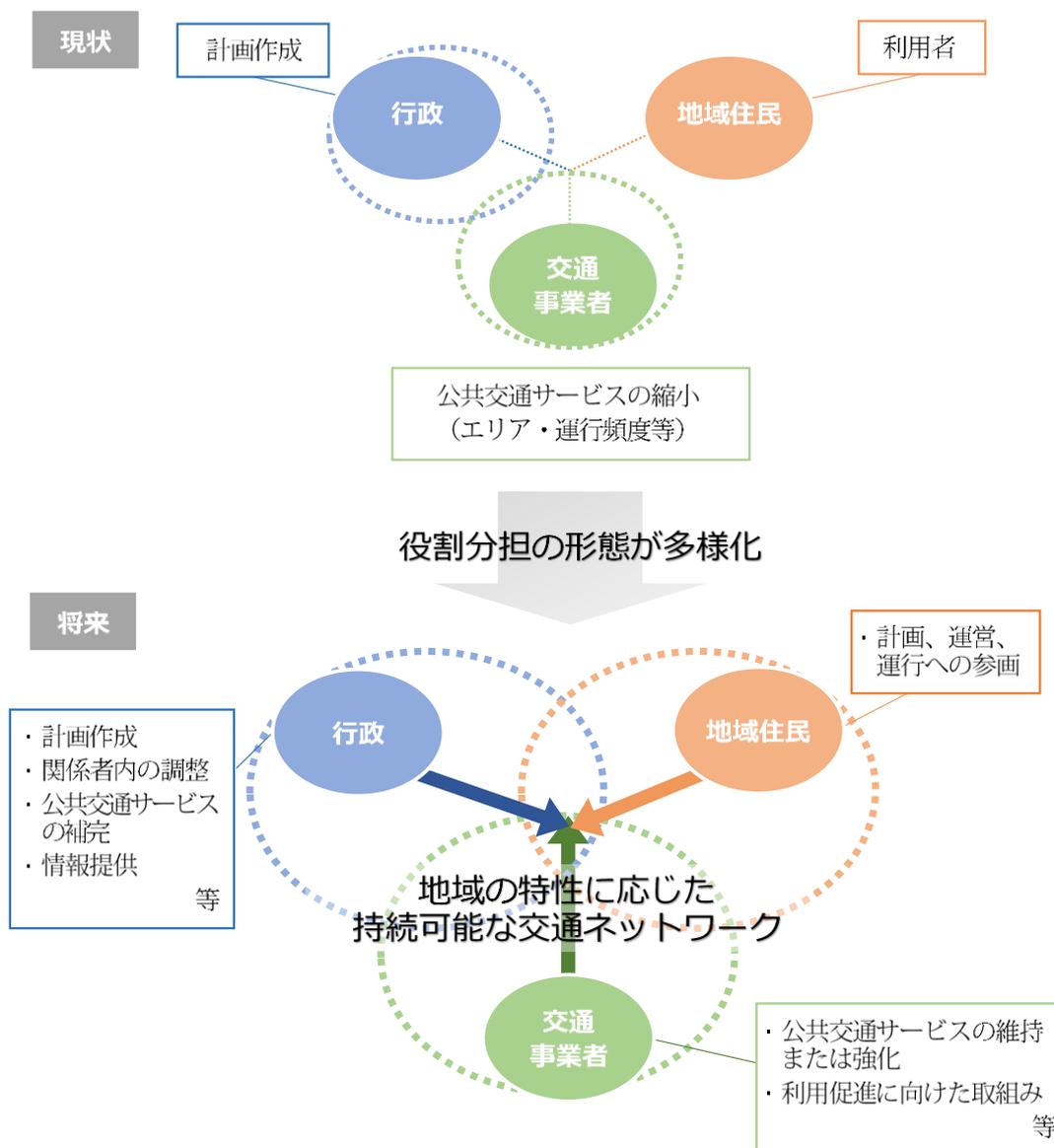
施策の方針1-4 公共交通の利用促進

- 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。

●公共交通の利用促進の考え方

少子高齢化の進展により公共交通利用者の減少が見込まれる中で、地域住民が積極的に公共交通を利用し、路線を維持・強化していく必要があります。利用促進にあたっては、公共交通に関するわかりやすい情報を提供するほか、「路線維持のためには、みんなが公共交通を利用する必要がある。」という意識を醸成するために、学校や企業、地域住民等を対象としたモビリティマネジメントを推進します。

<みんなで支える持続可能な公共交通のイメージ>



<参考>

●多岐にわたるモビリティマネジメント推進の先進事例

「歩くまち・京都」

京都市では平成 20(2008)年 7 月「歩くまち・京都」総合交通戦略」を策定しました。その計画の一環として全市民、家庭、学校、職場、観光客を対象に交通行動スタイルの見直しを促す施策を、シンポジウム、市民しんぶん、ラジオ、広告物、観光マップ・アンケート等、多様な媒体を活用して推進しています。



出典：「歩くまち・京都」総合交通戦略／京都市におけるモビリティ・マネジメントの取組、京都市都市計画局歩くまち京都推進室

●公共交通利用促進イベントの開催の先進事例

「町田バスまつり」

町田市は市内のバス事業者の協力のもと、平成 27(2015)年 11 月 1 日に「町田バスまつり」を開催し、バスの展示、車内説明、パネル展示とクイズ、グッズ販売、運転席乗車体験&記念撮影等バス利用促進のための多彩なイベントを実施しました。



出典：町田市ホームページ

●市民、行政、事業者が連携したバス利用促進の取組の先進事例

コミュニティバス*運行における市民と行政の連携（市原市「あおばす」）

市原市では、交通空白・不便地域への対応として市民を主体とする運行形態のコミュニティバス事業を行っています。勉強会・意見交換会を通して、市民がバスの必要性を認識し、自らが主体となってバスの運行に参画しています。「バスを走らせたい」という強い思いが行動への原動力となっています。



- 市民の役割：運行ルート・運行ダイヤ等の検討・作成、バス事業者との協議、収支の管理、ホームページの管理、利用促進へ向けた PR、広告収入確保のための営業等、コミュニティバスの運営に係る全ての事務を担当
- 行政の役割：勉強会・意見交換会、コミュニティバス運営協議会等への出席、補助金の交付

出典：国土交通省、市原市青葉台地区コミュニティバス「あおばす」の取組より作成

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。

●低炭素社会の実現に向けた取組の考え方

第二次川越市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）において、市域における二酸化炭素排出量を平成32(2020)年度までに平成2(1990)年度比で25%削減することを目標に掲げ、その目標達成に向けて取組んでいます。

交通分野については、公共交通の利用促進、環境性能に優れた自動車の普及促進、エコドライブ*の普及促進等に取り組んでいます。

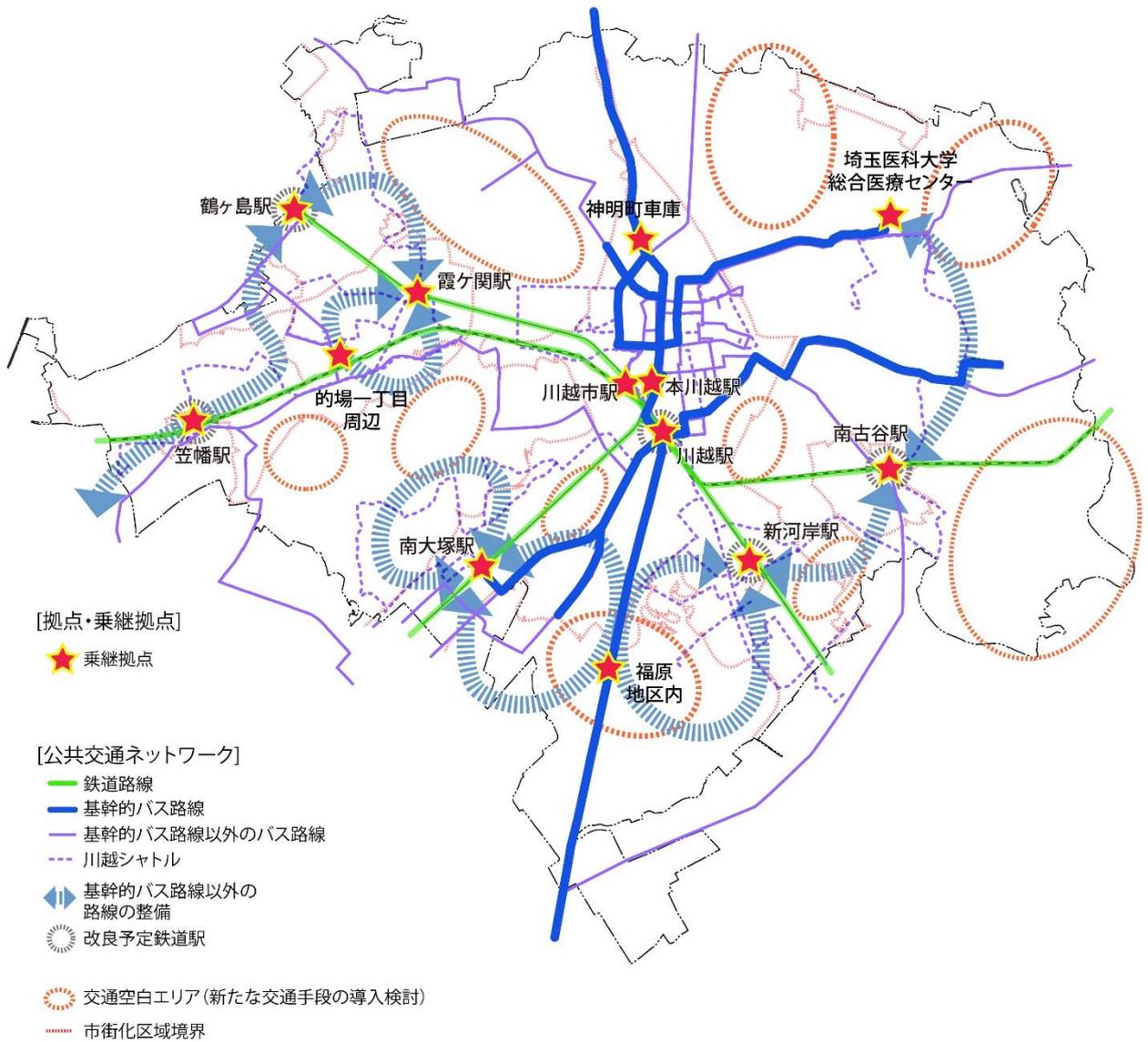
<電気自動車急速充電器>



<電気自動車>



●方向性1の方針図



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

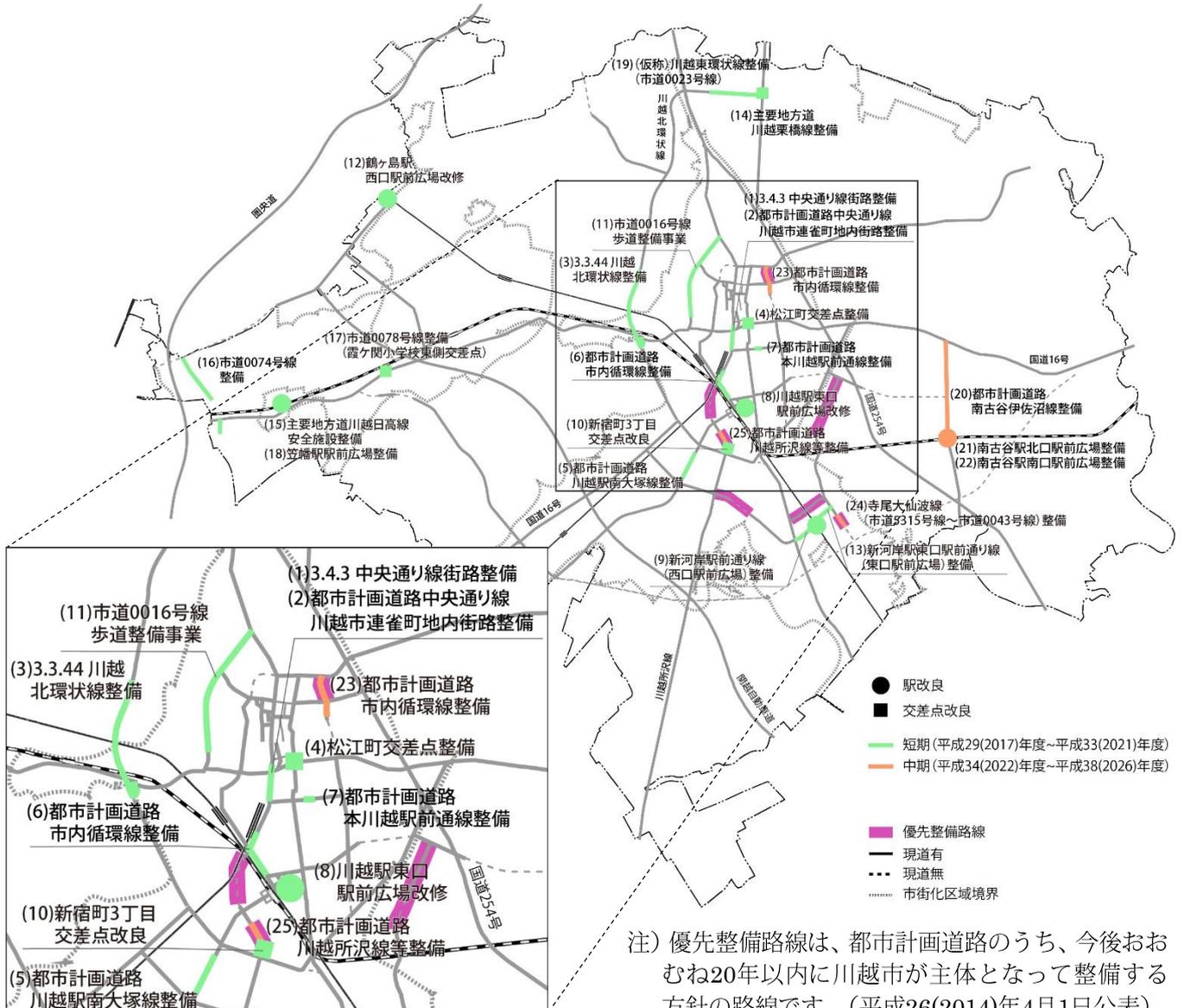
- ・ 都市計画道路等の整備を進め、道路ネットワークの整備を推進します。
- ・ 交差点改良を推進し、交通渋滞の緩和を図ります。

●道路ネットワーク整備の考え方

中心市街地への自動車流入を抑制するため、環状道路の整備を進め、三駅周辺や地域核周辺の都市基盤を強化するため、都市計画道路等の整備や主要な交差点の改良を推進します。また、川越工業団地へのアクセス性を高める道路整備を推進します。

道路整備にあたっては、自転車走行空間の確保を推進します。

<道路整備計画（平成29(2017)年度～平成38(2026)年度>



<道路整備計画（平成29(2017)年度～平成38(2026)年度>

No.	事業名・路線名	場所	完成予定時期	主体
(1)	3.4.3 中央通り線街路整備	中原町地内ほか	短期	県
(2)	都市計画道路中央通り線 川越市連雀町地内街路整備	連雀町地内ほか	短期	県
(3)	3.3.44 川越北環状線整備	小室地内ほか	短期	県
(4)	松江町交差点整備	松江町一丁目地内	短期	市
(5)	都市計画道路川越駅南大塚線整備	新宿町五丁目地内	短期	市
(6)	都市計画道路市内循環線整備	脇田町地内	短期	市
(7)	都市計画道路本川越駅前通線整備	西小仙波町地内	短期	市
(8)	川越駅東口駅前広場改修	脇田町地内	短期	市
(9)	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備	砂地内	短期	市
(10)	新宿町3丁目交差点改良	新宿町一丁目地内	短期	市
(11)	市道0016号線歩道整備事業	神明町地内ほか	短期	市
(12)	鶴ヶ島駅西口駅前広場改修	鯨井新田地内	短期	市
(13)	新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備	砂地内	短期	市
(14)	主要地方道川越栗橋線整備	府川地内	短期	市
(15)	主要地方道川越日高線安全施設整備	笠幡地内	短期	市
(16)	市道0074号線整備	笠幡地内	短期	市
(17)	市道0078号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）	笠幡地内	短期	市
(18)	笠幡駅駅前広場整備	笠幡地内	短期	市
(19)	（仮称）川越東環状線整備（市道0023号線）	府川地内	短期	市
(20)	都市計画道路南古谷伊佐沼線整備	古谷上地内ほか	中期	市
(21)	南古谷駅北口駅前広場整備	並木地内	中期	市
(22)	南古谷駅南口駅前広場整備	並木地内	中期	市
(23)	都市計画道路市内循環線整備	宮下町地内	中期	市
(24)	寺尾大仙波線（市道5315号線～市道0043号線）整備	砂地内	中期	市
(25)	都市計画道路川越所沢線等整備	新宿町1丁目地内	中期	市

参考：道路整備計画（平成39(2027)年度以降）

No.	事業名・路線名	場所	完成予定時期	主体
(26)	主要地方道川越所沢線整備	新宿三丁目地内	長期	県
(27)	一般県道川越越生線整備	的場地内	長期	県
(28)	都市計画道路中央通り線整備	脇田本町地内	長期	市
(29)	新河岸駅北通り線整備	砂地内ほか	長期	市
(30)	（仮称）川越東環状線整備（市道3571号線・市道3027号線）	菅間地内	長期	市

<道路整備のイメージ>



注）完成予定時期

- ・ 短期：平成29(2017)～平成33(2021)年度
- ・ 中期：平成34(2022)～平成38(2026)年度
- ・ 長期：平成39(2027)年度以降

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。

●基幹的公共交通の維持・強化の考え方

基幹的公共交通周辺へ都市機能や居住の誘導を図るとともに、公共交通のサービス水準の向上に努め、利用を促進し、基幹的公共交通の維持・強化を図ります。

●基幹的公共交通の維持・強化の影響

路線バス事業者は、運行区域を面的に捉えて事業を展開しており、利用者が少ない（収益性が低い）路線を利用者が多い（収益性が高い）路線の収益でカバーし、その事業規模を維持している現状があります。

このため、利用者が減少（収益減）すると現在の事業規模を維持することが困難となり、利用者が少ない（収益性が低い）路線から減便するなど、事業規模を縮小せざるを得なくなることが考えられます。そして、最悪の場合は、路線が廃止されてしまうことも想定され、生活の足を失ってしまう可能性もあります。

将来、このような状況に陥らないためにも、基幹的公共交通の利用を増やし、維持・強化していくことが、地域全体のバス路線の維持・強化につながり、生活の足が確保され続けることとなります。また、鉄道駅など交通結節点での乗り継ぎが促進されるため、鉄道路線の維持・強化にもつながります。

<基幹的公共交通>



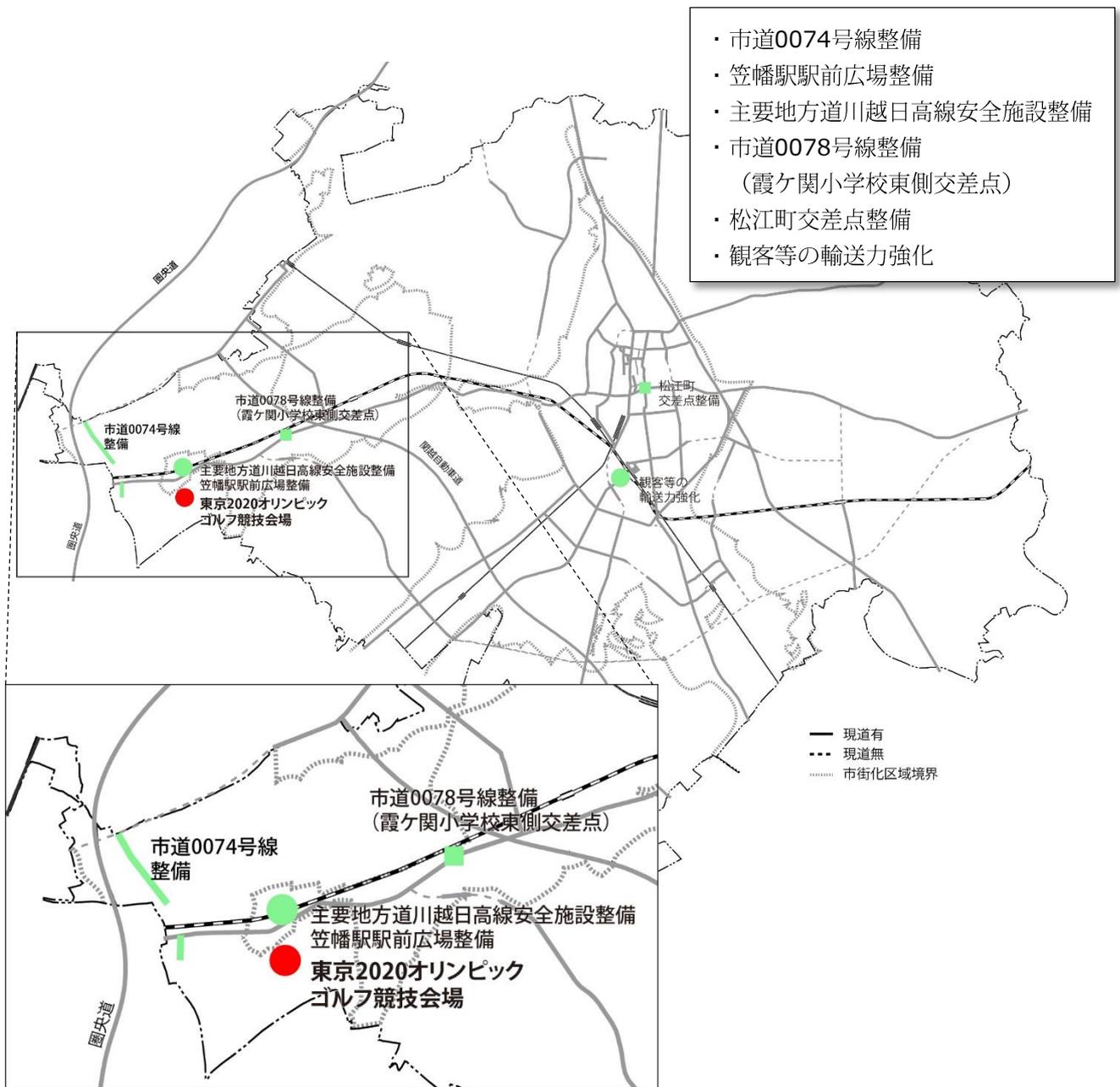
施策の方針2-3 東京2020オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上

- ・ 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。

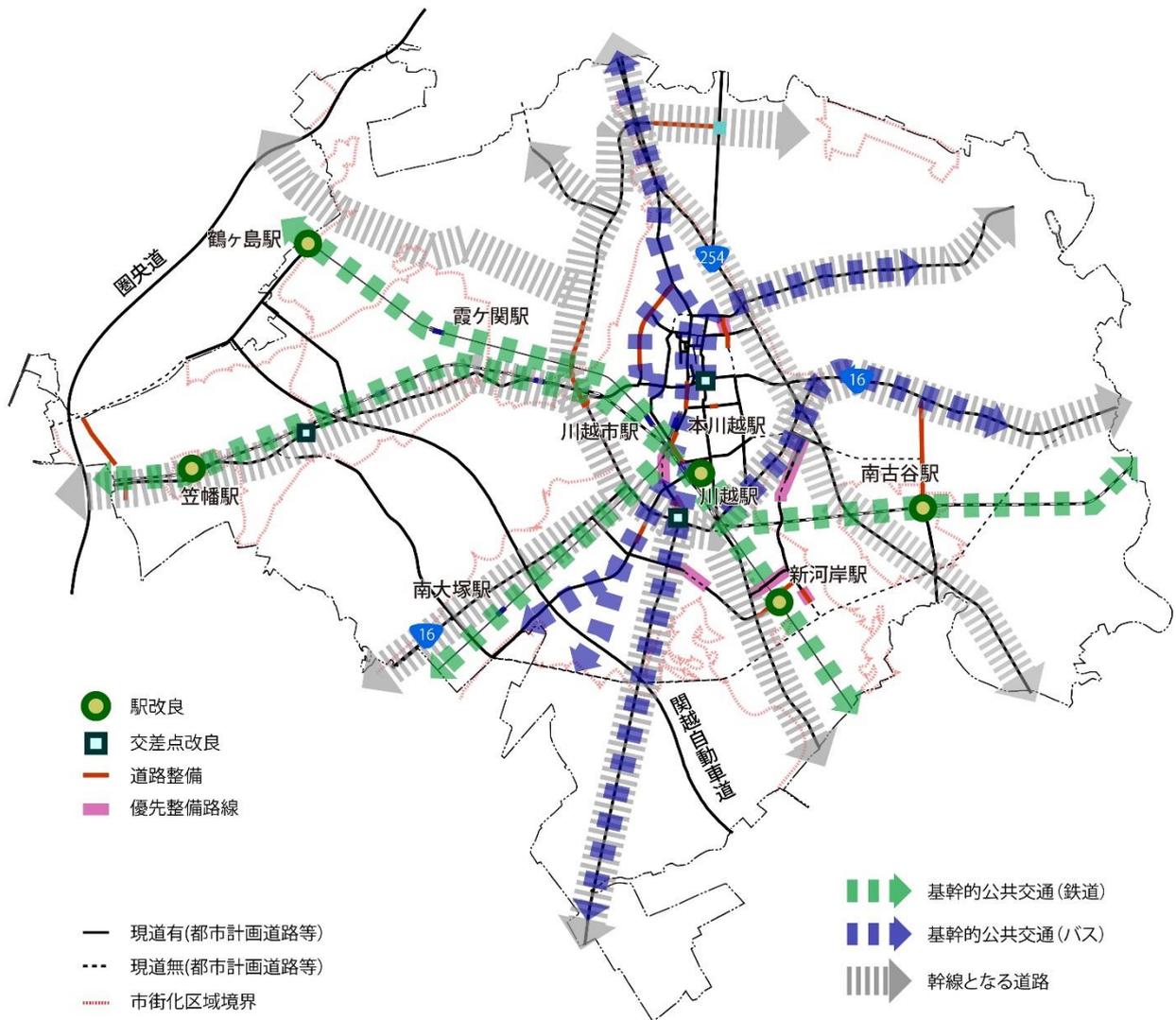
●交通アクセス性の向上の考え方

ゴルフ競技会場周辺等の基盤整備を進めるとともに、観客等の輸送力の強化を図ります。

<交通アクセス性の向上>



●方向性2の方針図



注) 優先整備路線は、都市計画道路のうち、今後おおむね20年以内に川越市が主体となって整備する方針の路線(平成26(2014)年4月1日公表)

2 施策パッケージ

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：公共道路線の維持と整備

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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					
	駅前広場等の整備に伴うバス路線の乗り入れ	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					
		南古谷駅北口駅前広場整備					
		南古谷駅南口駅前広場整備					
		笠幡駅駅前広場整備					
	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							
地域公共交通網形成計画*の作成	市内全域						

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						○	交通政策課				○							
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課					○						
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	交通政策課				○							
						○	交通政策課				○							
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課				○	○						

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

(続き)

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課					○						

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						○	障害者福祉課 高齢者いきがい課 交通政策課					○	○					

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

施策の方針 1 - 3 : 地域の特性に応じた乗継拠点の整備

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所				○							
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所				○							
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	都市整備課											
						○	交通政策課 道路環境整備課											
						○	交通政策課 道路環境整備課											
						○	都市計画課											

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

(続き)

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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					
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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	交通政策課					○		○				
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課					○		○				
						○	交通政策課					○						

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含まれます。

施策の方針 1 - 4 : 公共交通の利用促進

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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	—					

施策の方針 1 - 5 : 低炭素社会の実現に向けた取組の実施

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
自動車の省CO2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	—					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	交通政策課				○	○						
						○	交通政策課				○	○	○					
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課				○	○						
						○	交通政策課					○						

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	環境政策課											
						○	環境政策課											

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含まず。

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

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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3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1丁目地内					
	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					
		新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備					
		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					
	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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	用地課		○									
						○	用地課		○									
									○									
						○	都市整備課		○									
						○	都市整備課		○									
						○	川越駅西口まちづくり推進室											
						○	川越駅西口まちづくり推進室											
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	新河岸駅周辺地区整備事務所											
						○	都市整備課											

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

(続き)

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
都市計画道路等の整備 (続き)	都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進	新宿町5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3丁目交差点改良の推進	新宿町1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1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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	道路街路課											
						○	道路街路課											
						○	道路街路課											
						○	道路街路課											
						○	道路街路課											
						○	川越駅西口まちづくり推進室	○										
						○	道路街路課		○									
						○	道路街路課		○									
						○	道路街路課											
						○	交通政策課 道路街路課	○	○									

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

施策の方針 2-2：基幹的公共交通の維持と強化

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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					
	鉄道の利用促進	—					
	基幹的バス路線の利用促進	—					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						○	都市計画課											
						○	交通政策課				○							
						○	交通政策課				○	○	○					
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課			○		○						
						○	交通政策課				○							
						○	交通政策課					○						

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

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

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性向上	市道0074号線整備の推進	笠幡地内					
	市道0078号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進（再掲）	笠幡地内					
	鉄道路線の維持・強化	鉄道輸送力の強化					
	バス路線の維持・強化	バス輸送力の強化					
	笠幡駅前整備事業の推進（再掲）	笠幡駅駅前広場整備					
	松江町交差点整備の推進（再掲）	松江町1丁目地内					
観客等の輸送力強化	観客等の輸送力強化	川越駅西口周辺					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						○	道路街路課											
						○	道路街路課											
						○	交通政策課				○							
						○	交通政策課					○						
						○	都市整備課											
						○	道路街路課		○									
						○	利光 ^レ ック大会室 交通政策課			○		○						

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含まず。

(白紙)

V 施策の方針と施策パッケージ（中心市街地編）

V 施策の方針と施策パッケージ（中心市街地編）

1 施策の方針

●中心市街地の交通施策の基本的方針

<北部市街地>

居住地と観光地の両面を持つ北部市街地は、川越らしいまちの魅力を保ち、地域住民と来街者の双方にとって安全で快適な移動環境の整備を行うことが重要です。そのためには、過度な自動車の流入を抑制し、歩行者、自転車等の多様な移動手段が共存する回遊性の高いまちづくりを行う必要があります。

<三駅周辺>

川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅周辺には都市機能が集積し、多くの商店や大型店舗、事業所等が建ち並び、北部市街地とは異なった魅力を有しています。また、川越駅西口駅前広場が再整備されたことやウェスタ川越の完成により、新たなにぎわいが生まれています。

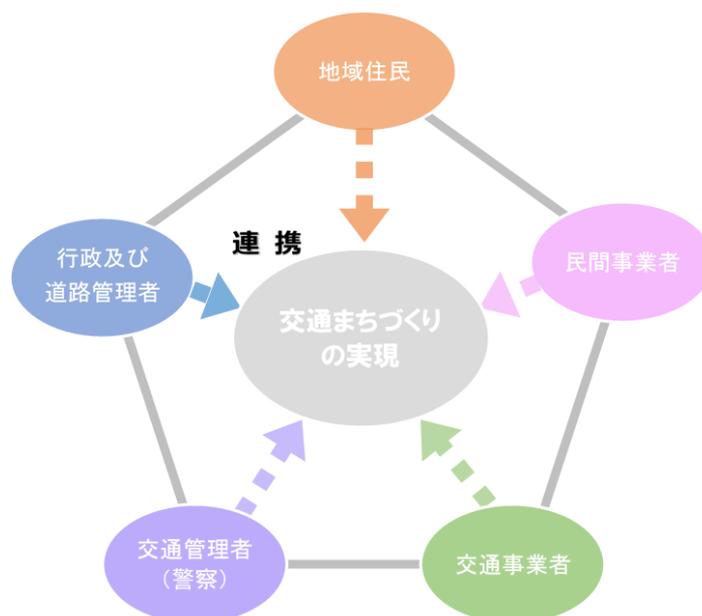
三駅周辺がさらに発展するためには、基盤整備や交通円滑化方策の推進による連携の強化と拠点性を高める施設等の整備が必要になります。

<北部市街地と三駅周辺との連携>

北部市街地と三駅周辺の回遊性の向上を図り、連携を進めることで中心市街地全体の活性化にさらに寄与するものと考えられます。

<交通まちづくり*の推進>

施策に効果的に取組むためには、まちづくりと交通が一体となった「交通まちづくり」として、行政が中心となり道路管理者、交通管理者、交通事業者、民間事業者、地域住民等が相互に協力・連携して取組むことが必要です。

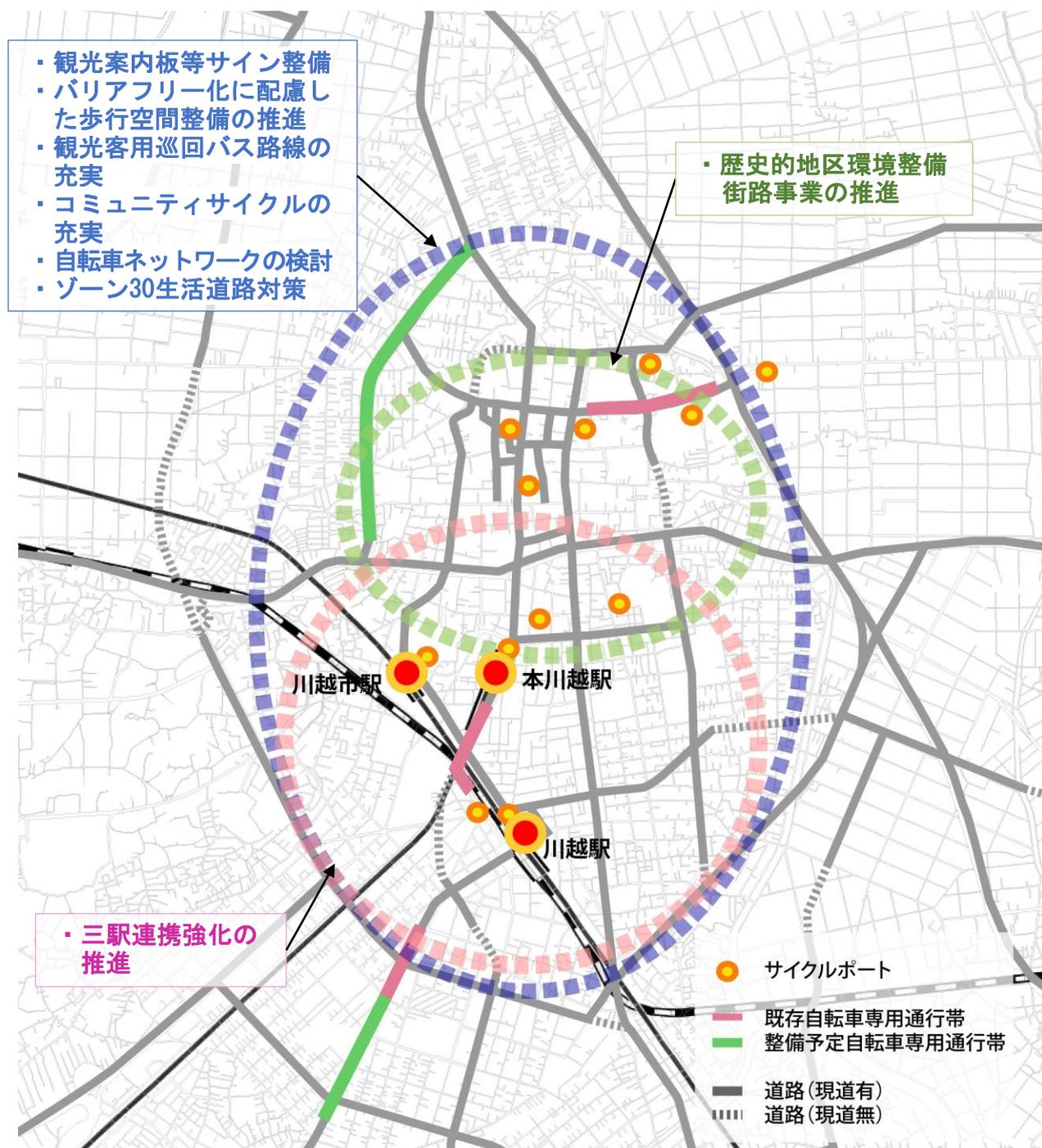


方向性3：都心核の特性に応じた移動環境の確保

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。

●歩行環境の改善



<参考>

歩行環境改善のための方策例

方策	概要	メリット・デメリット
トランジットモール	自動車の通行を抑制し、公共交通を優先的に通行可能とする歩車共存道路である。	<ul style="list-style-type: none"> ・広い歩行空間が生まれ、にぎわいが創出されることにより、地域の活性化に貢献できる。 ・トランジットモール内に自動車は進入できず、遠回りが必要である。
一方通行	道路において、車両通行を一方向に限定した規制である。	<ul style="list-style-type: none"> ・ゆとりのある歩行者空間が生まれ、歩行者の安全性が向上する。 ・一方通行の出口側から自動車は進入できず、遠回りが必要である。
歩行者天国	曜日や時間限定で自動車通行禁止にし、歩行者に開放された道路である。	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の多い時間帯に限って歩行空間を広く確保することができ、にぎわいの創出、安全性の向上が期待できる。 ・規制時間内は自動車の遠回りが必要である。
歩行者専用道路	歩行者だけで利用することを目的とした道路である。	<ul style="list-style-type: none"> ・広い歩行空間が生まれ、にぎわいが創出されることにより、地域の活性化に貢献できる。 ・バスが通行できなくなり、公共交通の利便性が低下する。 ・荷捌きの利便性が低下する。

トランジットモールの例

姫路駅前
(姫路市)



歩行者天国の例

銀座中央通り
(東京都中央区)



歩行者専用道路の例

西放射線ユーロード
(八王子市)

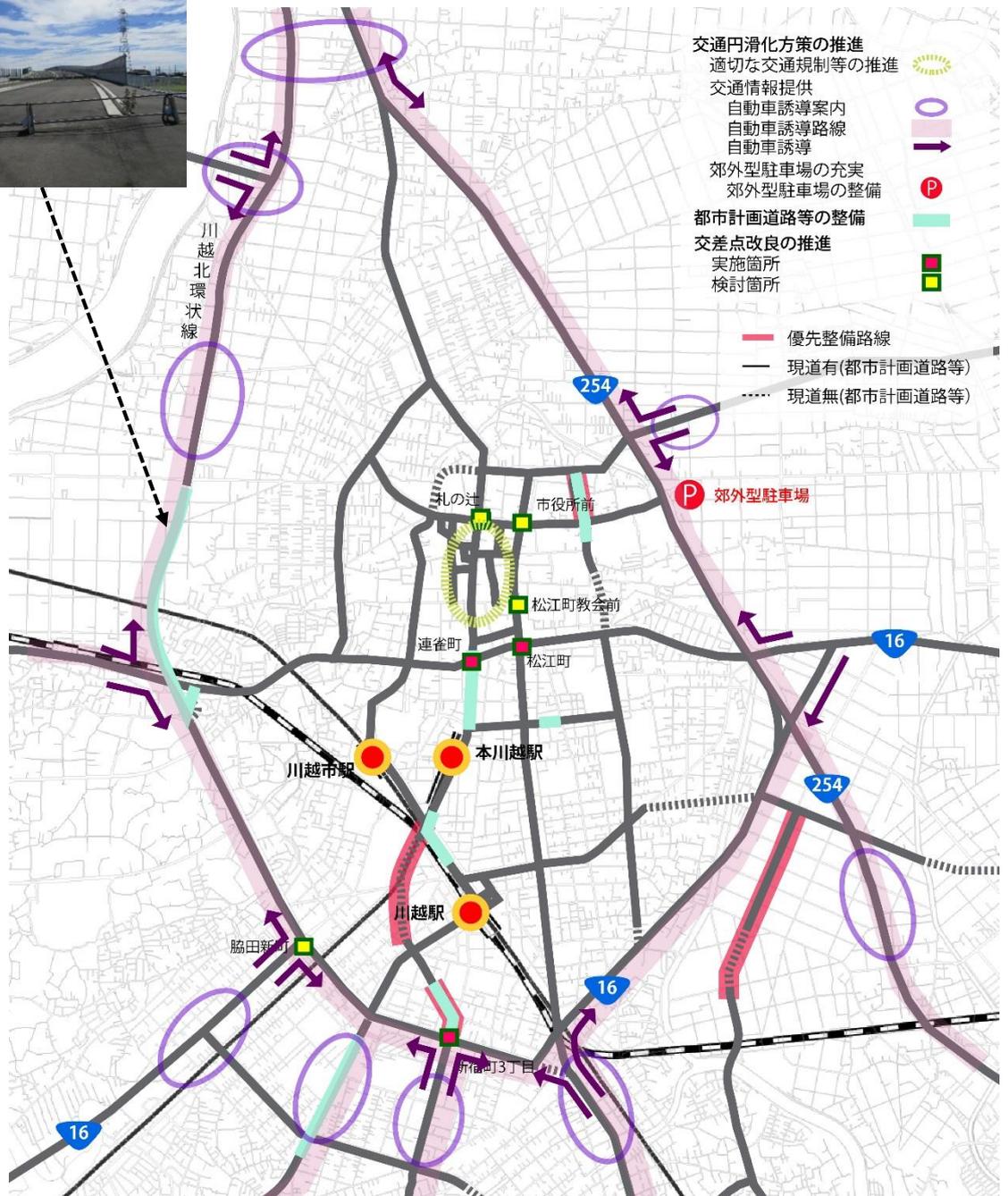


施策の方針3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和

- 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を検討し、実施に向けて取組めます。
- 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。

●交通渋滞の緩和

<北環状線の整備>



施策の方針3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実

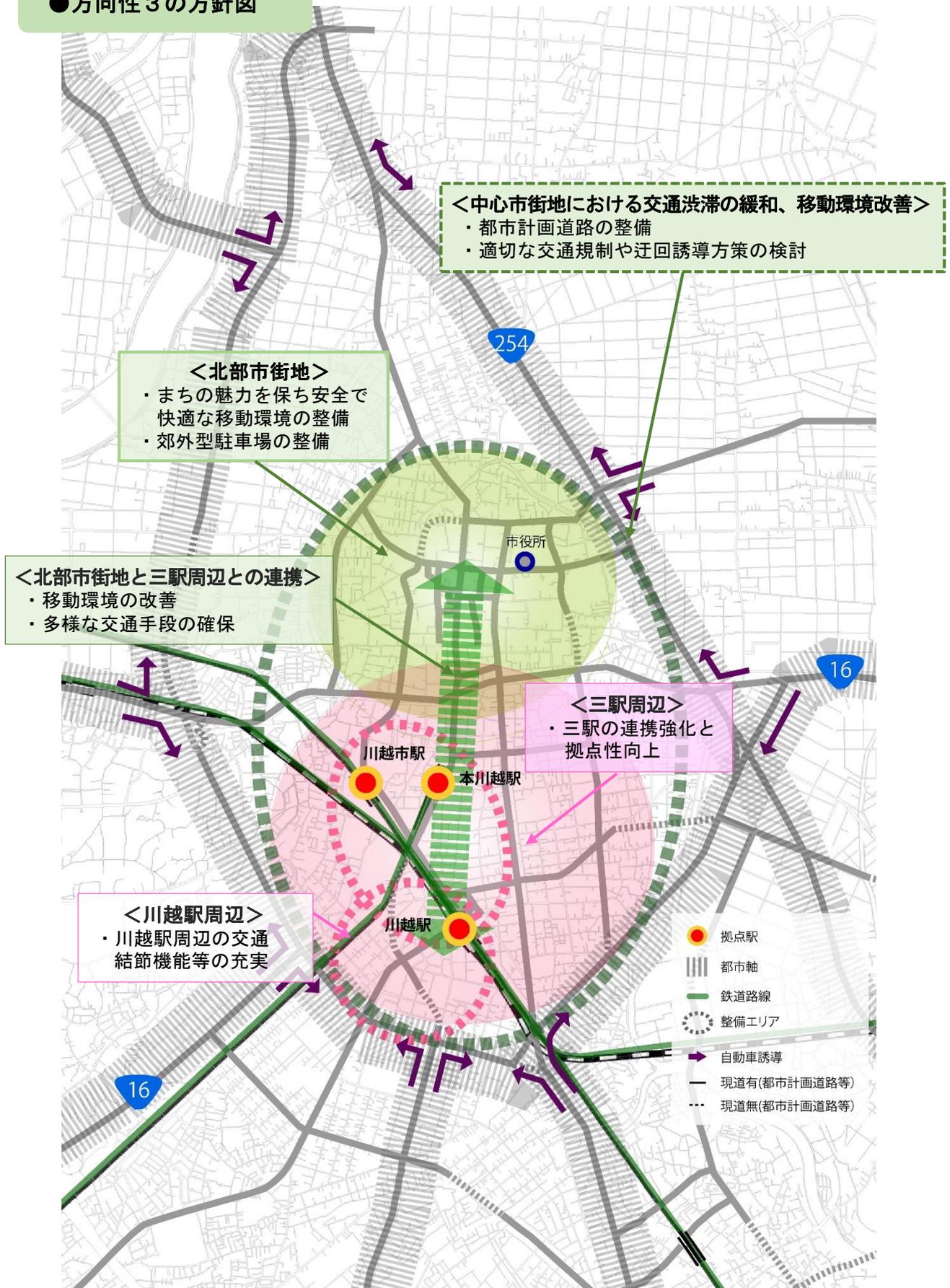
- ・ 川越駅周辺において、駅前広場、都市計画道路等及び送迎バス等の乗降場所を整備し、交通結節機能等の充実と交通円滑化を図ります。
- ・ 関越自動車道及び圏央道からのアクセスの良さを活かし、高速バスの充実を図ります。

●川越駅周辺整備



注) 優先整備路線は、都市計画道路のうち、今後おおむね20年以内に川越市が主体となって整備する方針の路線です。
(平成26(2014)年4月1日公表)

●方向性3の方針図



2 施策パッケージ

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

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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*生活道路対策の推進	北部市街地周辺					
	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1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					
	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							

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降	関係課												
						<input type="checkbox"/>	交通政策課		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
						<input type="checkbox"/>	防犯・交通安全課			<input type="checkbox"/>								
						<input type="checkbox"/>	都市計画課				<input type="checkbox"/>							
						<input type="checkbox"/>	道路街路課											
						<input type="checkbox"/>	道路街路課											
						<input type="checkbox"/>	川越駅西口まちづくり推進室											
						<input type="checkbox"/>	川越駅西口まちづくり推進室											
						<input type="checkbox"/>	観光課											
						<input type="checkbox"/>	道路街路課 道路環境整備課		<input type="checkbox"/>									
						<input type="checkbox"/>	都市景観課 道路街路課											
						<input type="checkbox"/>	道路街路課											
						<input type="checkbox"/>	道路街路課											

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

(続き)

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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5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					
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					
	コミュニティサイクルの充実	川越市自転車シェアリング事業					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	都市計画課		○									
						○	防犯・交通安全課 交通政策課 道路街路課 道路環境整備課		○	○								
						○	道路街路課			○								
						○	道路環境整備課			○								
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課				○							

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

施策の方針 3-2：中心市街地における交通渋滞の緩和

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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1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					
	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3丁目交差点改良の推進（再掲）	新宿町1丁目地内					
	松江町交差点整備の推進（再掲）	松江町1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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
									○									
						○	都市整備課		○									
						○	都市整備課		○									
						○	川越駅西口まちづくり推進室											
						○	川越駅西口まちづくり推進室											
						○	道路街路課											
						○	道路街路課											
						○	都市計画課											
						○	川越駅西口まちづくり推進室	○										
						○	道路街路課		○									
						○	交通政策課 道路街路課	○	○									
						○	交通政策課		○	○		○		○	○	○	○	
						○	交通政策課			○								

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

(続き)

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
交通円滑化 方策の推進 (続き)	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					

検討・実施

施策や事業を検討
または実施する期
間

実施・完了

ハード事業等、検
討した施策や事業
に着手し、完成す
るまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検
討した施策や事業
を実施し、それを
継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	観光課											
						○	交通政策課											
						○	交通政策課					○						
						○	交通政策課				○			○	○			
						○	交通政策課				○			○	○			

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

施策の方針 3-3 : 拠点性を高める交通結節機能等の充実

施策	細施策	事業名称・箇所等	実施時期				
			短期				
			平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
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1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					

検討・実施

施策や事業を検討または実施する期間

実施・完了

ハード事業等、検討した施策や事業に着手し、完成するまでの期間

実施・継続

ソフト事業等、検討した施策や事業を実施し、それを継続実施する期間

実施時期						関連主体												
中期					長期	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
平成34年度	平成35年度	平成36年度	平成37年度	平成38年度	平成39年度以降		関係課											
						○	交通政策課 道路環境整備課											
						○	川越駅西口まちづくり推進室							○				
						○	川越駅西口まちづくり推進室											
						○	川越駅西口まちづくり推進室											
						○	川越駅西口まちづくり推進室					○		○				
						○	交通政策課					○						

注) 施策パッケージについては、10年後の姿を目指すものであり、事業の実施が確定していないものを含みます。

(白紙)

VI 施策の評価と推進管理体制

VI 施策の評価と推進管理体制

1 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つの方向性毎の指標を設定し、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。

全体

指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
				平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
鉄道とバスの交通手段分担率	鉄道とバスの分担率の合計値	%	20.9 (H20年度)	21.9	23.0	東京都市圏パーソントリップ調査	10年毎
「交通ネットワークの充実」に対する満足度	満足とやや満足の割合の合計値	%	18.2 (H26年度)	20.1	22.1	川越市市民満足度調査	5年毎

注) 東京都市圏パーソントリップ調査は、10年毎の調査のため、平成38(2026)年度は目標値のみの設定になります。

注) 「交通ネットワークの充実」に対する満足度の基準値は、平成26(2014)年度調査における「公共交通機関の充実」に対する満足度としています。

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	指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
					平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
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	15分で鉄道駅に達することができる人口	人	165,900 (H28年度)	165,900	165,900	市調査	5年毎
	川越シャトルの利用者数	年度の利用者数の合計値	人	375,976 (H27年度)	390,900	390,900	市集計	毎年度
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	年度末時点での施策数	—	0 (H27年度)	1	1	市集計	毎年度
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	年度末時点での路線バス、川越シャトル、観光用巡回バス、高速バスの便数の合計値	便	2,799 (H27年度)	2,850	2,850	市集計	毎年度
1-4 公共交通 の利用促進	路線バスの利用者数	年度の利用者数の合計値	人	10,132,248 (H27年度)	10,360,000	10,360,000	事業者提供データ	毎年度
	最寄り駅へのバスの交通手段分担率	バスの分担率	%	13.6 (H27年度)	14.6	15.6	川越市市民意識調査	3年毎
1-5 低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	年度の排出量	千t-CO ₂	508.6 (H25年度)	354.8	322.5	市集計	毎年度

注)「1-2 交通空白地域等における交通手段の確保」については、今後、実施される施策の詳細を受け、交通空白地域等の移動環境に係る指標の追加を検討します。

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

施策の方針	指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
					平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
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	年度末時点における整備率	%	44.8 (H27年度)	46.3	47.3	市集計	毎年度
	「道路交通体系の整備」に対する満足度	満足とやや満足の割合の合計値	%	11.4 (H26年度)	11.8	12.1	川越市市民満足度調査	5年毎
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	年度の乗降人員数の合計値	人	152,482,765 (H26年度)	157,057,200	157,057,200	埼玉県統計年鑑	毎年度
	基幹的バス路線の利用者数	年度の利用者数の合計値	人	7,840,057 (H27年度)	8,016,000	8,016,000	事業者提供データ	毎年度
	川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	年度末時点での便数の合計値	便	665 (H27年度)	685	685	市集計	毎年度
	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	鉄道駅800m及び基幹的バス路線上に設置されたバス停300m以内の地域に居住する人口の割合	%	51.2 (H27年度)	51.2	51.8	市調査	5年毎

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	指標	算出方法	単位	基準値 (時点)	目標値		データの出典	
					平成33 (2021)年度	平成38 (2026)年度		
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	中心市街地の主要地点における平日・休日平均値	人	85,104 (H27年度)	110,000	110,000	市調査	毎年度
	本庁地区の通勤・通学の便り	川越市市民意識調査における評価点	点	0.86 (H27年度)	0.93	1.01	川越市市民意識調査	3年毎
	コミュニティサイクルの利用回数	年度の利用回数	回	92,937 (H27年度)	131,900	131,900	市集計	毎年度
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	札の辻、市役所前、松江町及び連雀町の各交差点における4方向の最長渋滞長の合計値	m	1,530 (H28年度)	1,453	1,377	市調査	5年毎
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	東武東上線及びJR川越線の年度の乗降人員数の合計値	人	73,124,046 (H26年度)	75,317,700	75,317,700	埼玉県統計年鑑	毎年度

注)「3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保」については、交通戦略策定後に「中心市街地の移動手段に対する観光客の満足度」に係る指標の追加を検討します。

2 推進管理体制

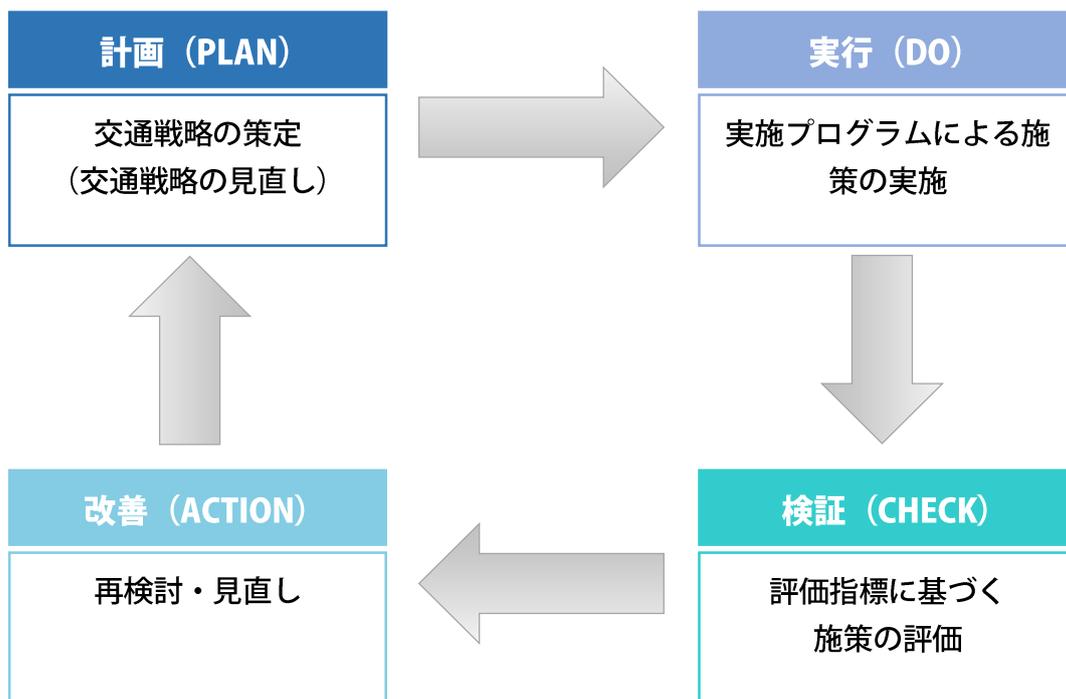
(1) PDCAサイクルによる施策の推進

①交通戦略の推進管理

交通戦略は、社会情勢の変化に対応しながら、適宜、変更を行います。そのために、市内の進行管理体制を適切に構築し、また、交通事業者、道路管理者等の関連する主体とともに進捗状況を確認し合いながら、管理を行います。

②PDCA の概念

「計画 (PLAN) ⇒ 実行 (DO) ⇒ 検証 (CHECK) ⇒ 改善 (ACTION)」を繰り返すことで、施策の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。



(2) 推進管理・評価の方法

① 推進管理・評価の方法

(ア) 定期的な進捗状況の確認

施策の進捗状況や評価指標の達成状況を毎年度確認し、交通戦略の着実な推進を図ります。

(イ) 交通戦略の見直し

社会情勢の変化と施策の推進状況等に合わせ、5年毎に交通戦略の見直しを検討します。

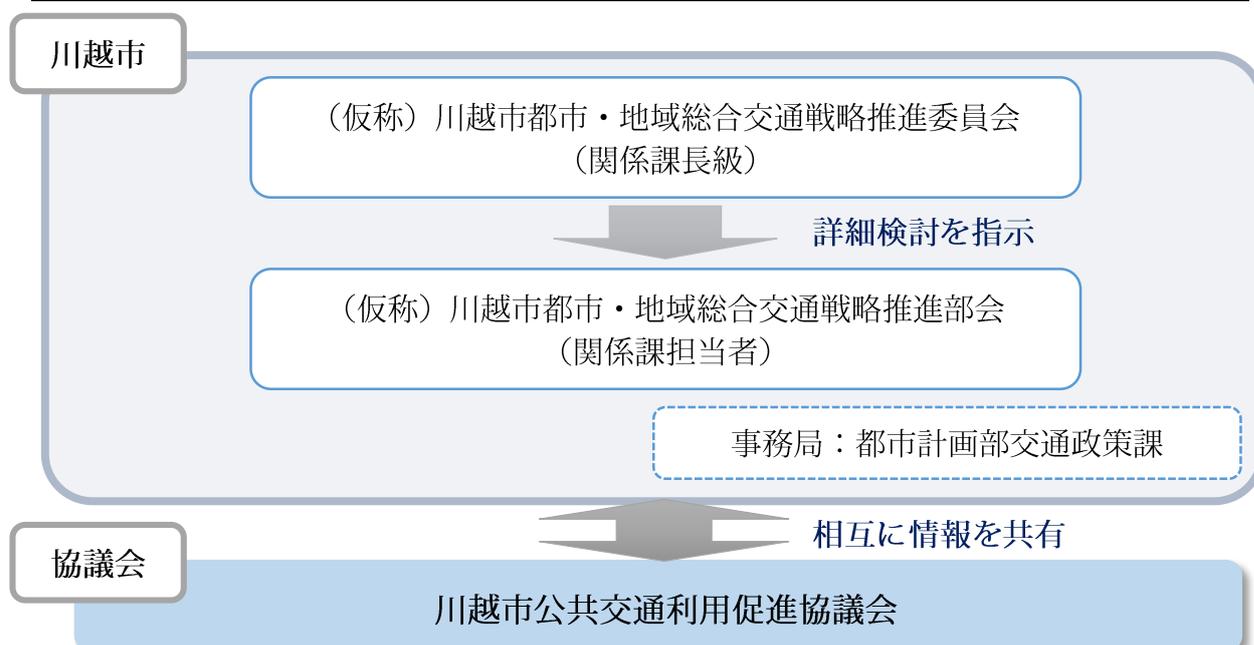
(ウ) 情報発信

施策の進捗状況、評価指標の達成状況等の情報発信を行うことで、交通戦略に対する市民の理解を得るとともに、施策への市民の協力や参画を促します。

② 進捗管理・評価のための組織

交通戦略の進捗管理・評価のための組織は次の通りです。

名称	目的	構成
(仮称)川越市都市・地域総合交通戦略推進委員会	庁内組織による評価	・庁内関係部署
川越市公共交通利用促進協議会	関係主体間の進捗確認	・学識経験者 ・行政 ・公共交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・市民 ・商業関係団体 等



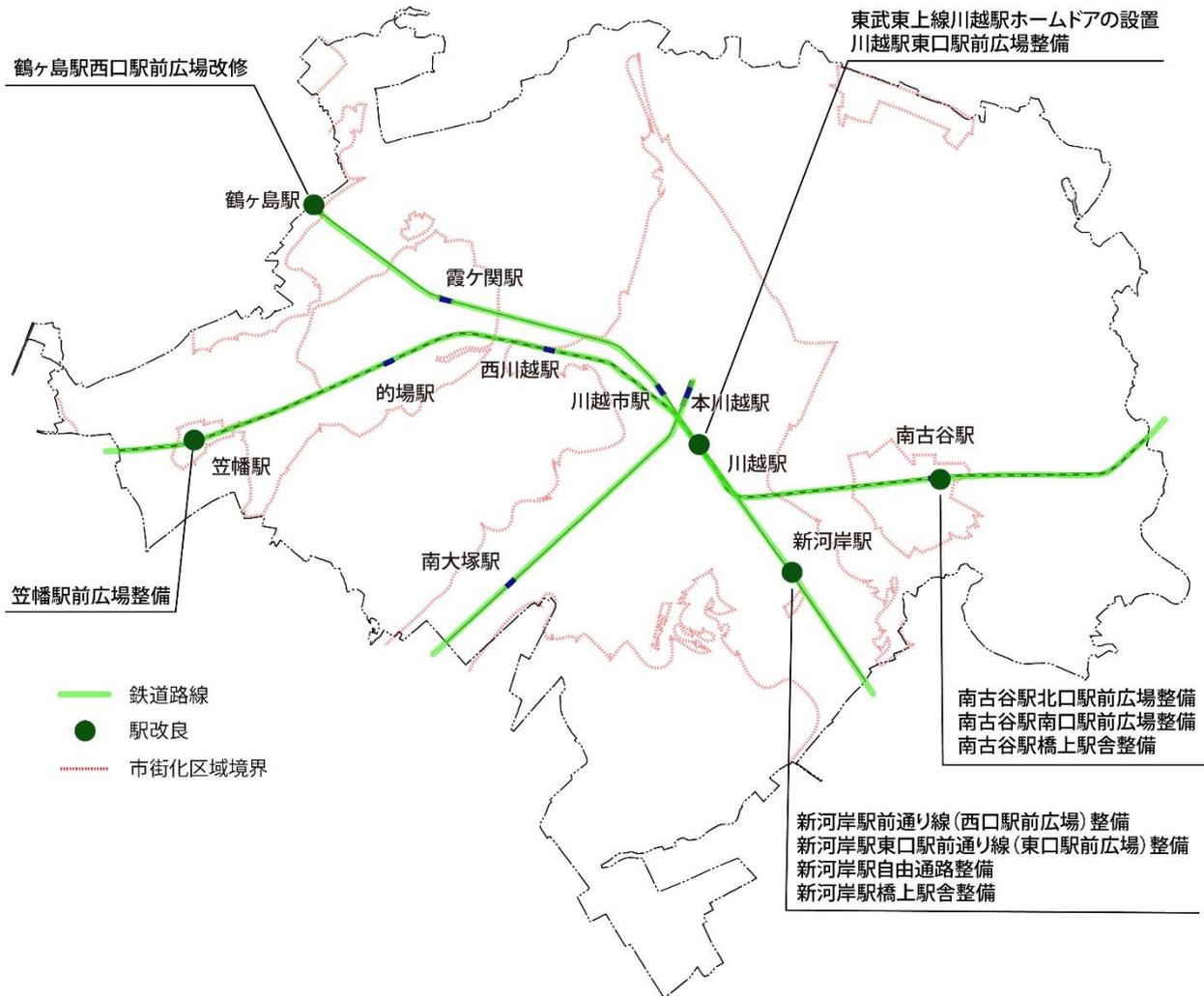
(白紙)

參考資料

1 交通手段別施策

交通手段別に施策を整理した図を次のとおり示します。

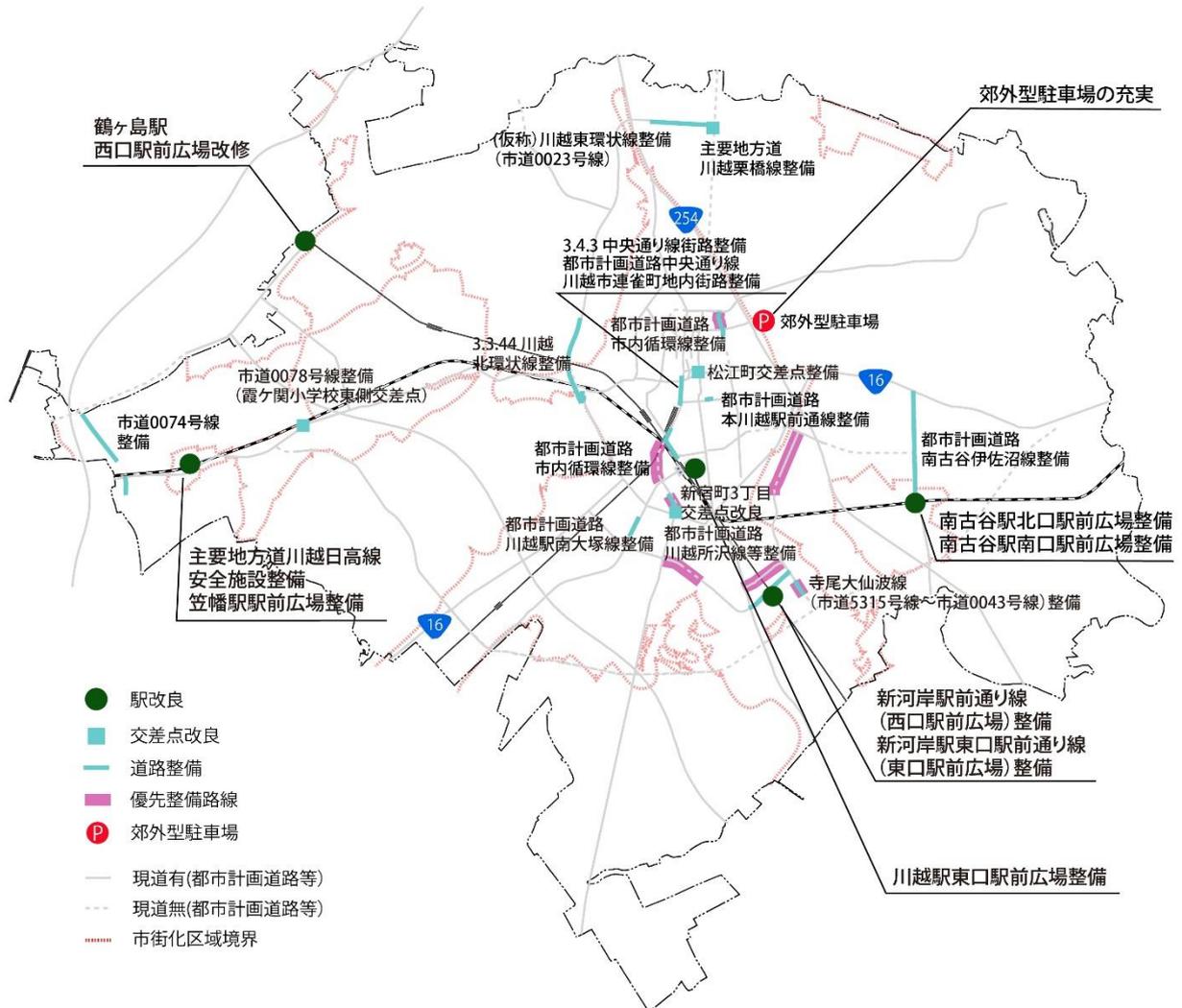
(1) 鉄道



【市域全域に係る施策】

施策	細施策
公共交通路線の維持と整備	鉄道路線の維持
	バリアフリー化の推進
	地域公共交通網形成計画の作成
基幹的公共交通軸の維持・強化	鉄道路線のサービス水準の維持・強化
	鉄道の利用促進
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

(3) 自動車



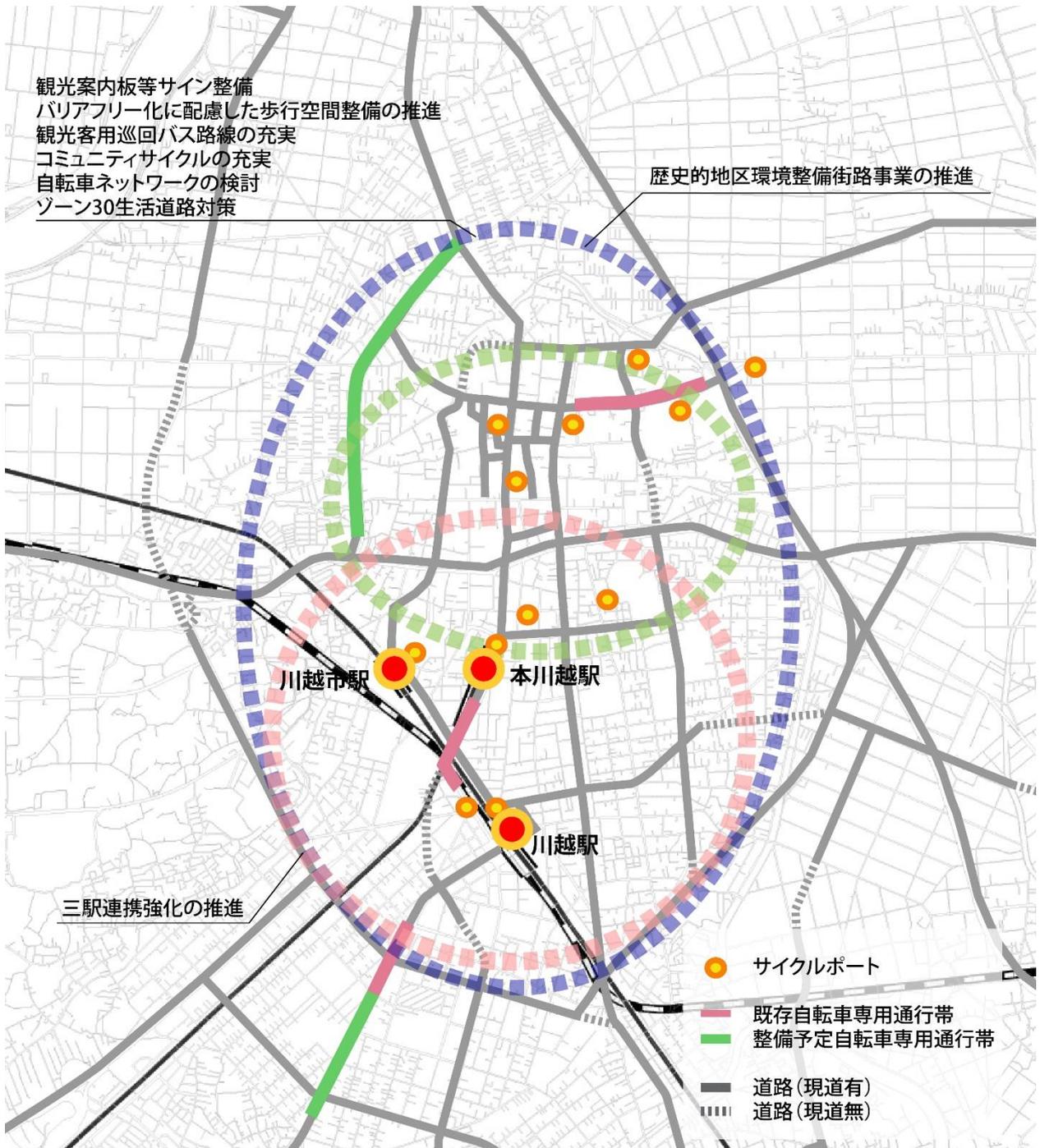
【市域全域に係る施策】

施策	細施策
自動車の省CO2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

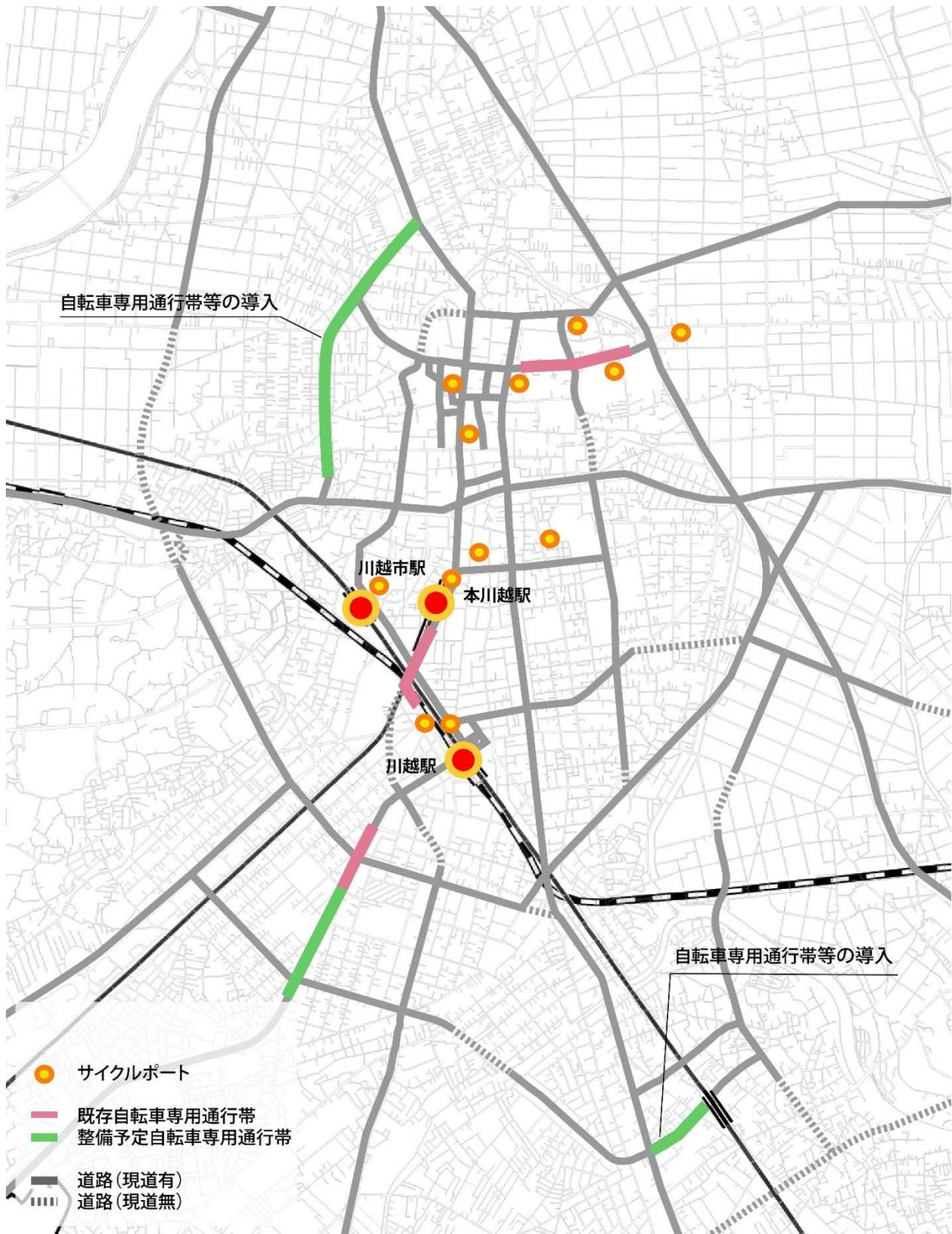
【中心市街地全域に係る施策】

施策	細施策
交差点改良の推進	交差点改良箇所の選定
交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進
	通過交通抑制策の推進
	荷捌き駐車対策等の推進

(4) 歩行者



(5) 自転車



2 道路整備計画（時点別）

時点別の道路等の整備計画を次の通り示します。

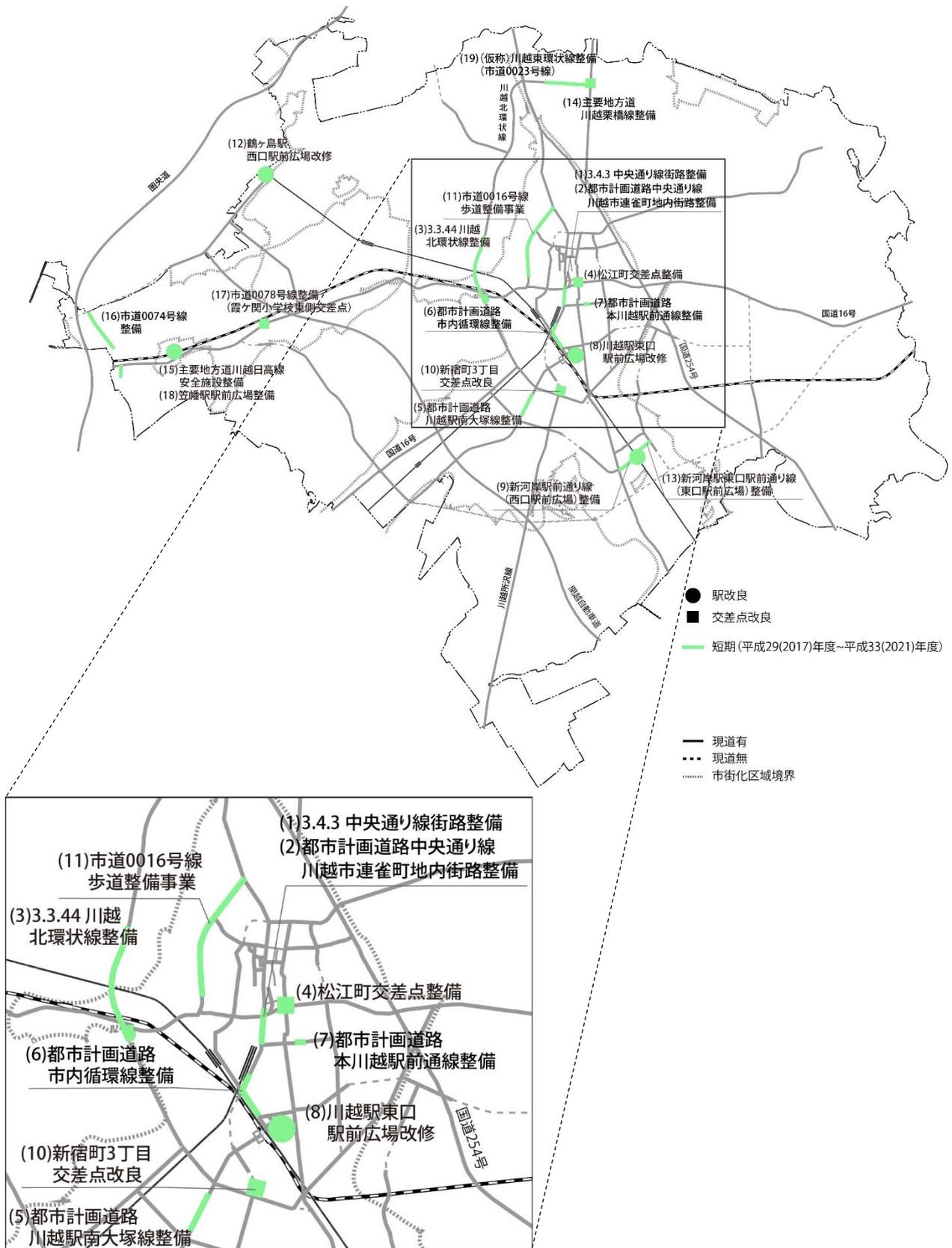
（1）道路整備計画一覧

No.	事業名・路線名	場所	完成予定時期	主体
(1)	3.4.3 中央通り線街路整備	中原町地内ほか	短期	県
(2)	都市計画道路中央通り線 川越市連雀町地内街路整備	連雀町地内ほか	短期	県
(3)	3.3.44 川越北環状線整備	小室地内ほか	短期	県
(4)	松江町交差点整備	松江町一丁目地内	短期	市
(5)	都市計画道路川越駅南大塚線整備	新宿町五丁目地内	短期	市
(6)	都市計画道路市内循環線整備	脇田町地内	短期	市
(7)	都市計画道路本川越駅前通線整備	西小仙波町地内	短期	市
(8)	川越駅東口駅前広場改修	脇田町地内	短期	市
(9)	新河岸駅前通り線（西口駅前広場）整備	砂地内	短期	市
(10)	新宿町3丁目交差点改良	新宿町一丁目地内	短期	市
(11)	市道0016号線歩道整備事業	神明町地内ほか	短期	市
(12)	鶴ヶ島駅西口駅前広場改修	鯨井新田地内	短期	市
(13)	新河岸駅東口駅前通り線（東口駅前広場）整備	砂地内	短期	市
(14)	主要地方道川越栗橋線整備	府川地内	短期	市
(15)	主要地方道川越日高線安全施設整備	笠幡地内	短期	市
(16)	市道0074号線整備	笠幡地内	短期	市
(17)	市道0078号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）	笠幡地内	短期	市
(18)	笠幡駅前広場整備	笠幡地内	短期	市
(19)	（仮称）川越東環状線整備（市道0023号線）	府川地内	短期	市
(20)	都市計画道路南古谷伊佐沼線整備	古谷上地内ほか	中期	市
(21)	南古谷駅北口駅前広場整備	並木地内	中期	市
(22)	南古谷駅南口駅前広場整備	並木地内	中期	市
(23)	都市計画道路市内循環線整備	宮下町地内	中期	市
(24)	寺尾大仙波線（市道5315号線～市道0043号線） 整備	砂地内	中期	市
(25)	都市計画道路川越所沢線等整備	新宿町1丁目地内	中期	市
(26)	主要地方道川越所沢線整備	新宿三丁目地内	長期	県
(27)	一般県道川越越生線整備	的場地内	長期	県
(28)	都市計画道路中央通り線整備	脇田本町地内	長期	市
(29)	新河岸駅北通り線整備	砂地内ほか	長期	市
(30)	（仮称）川越東環状線整備（市道3571号線・市道3027号線）	菅間地内	長期	市

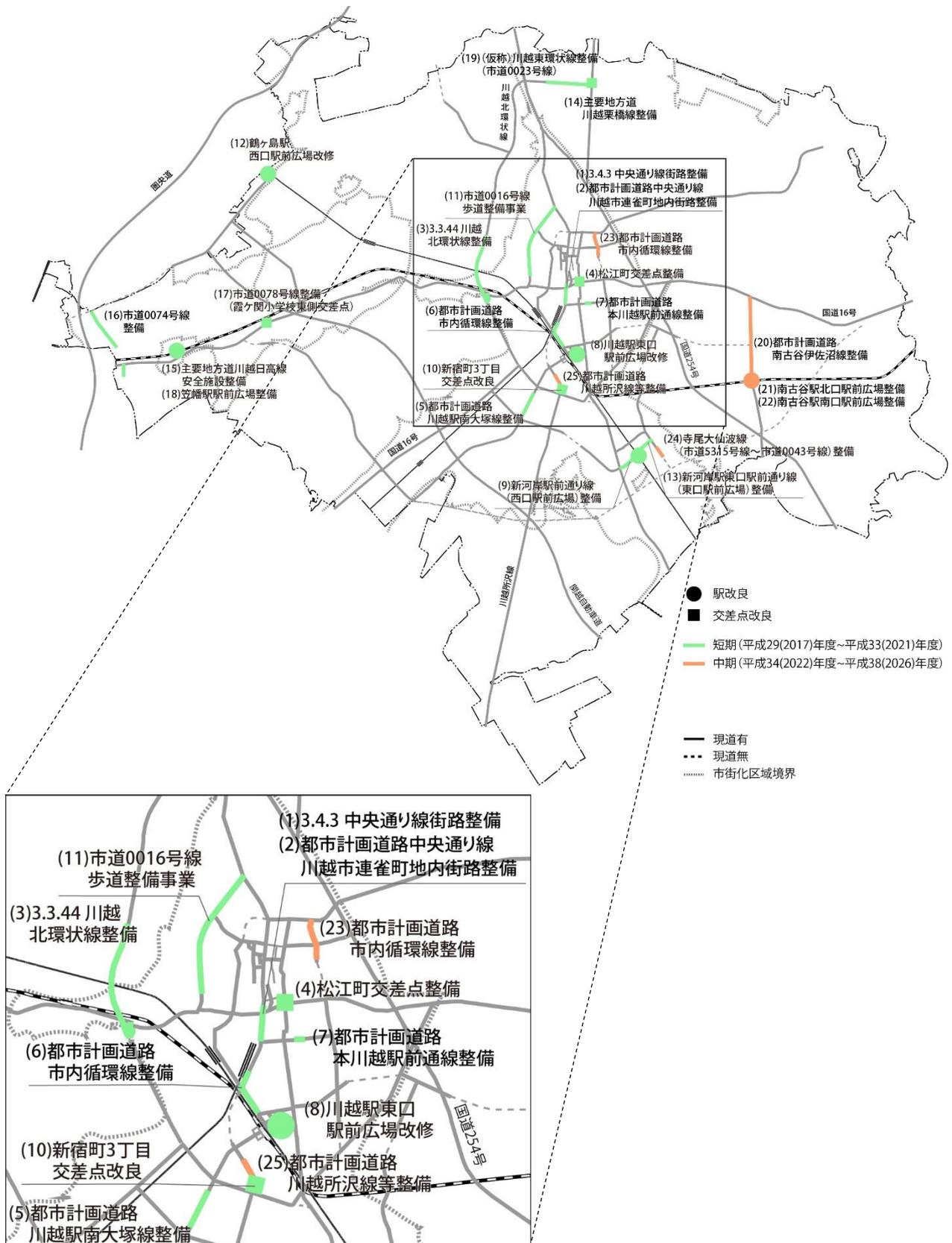
注）完成予定時期

- ・ 短期：平成29(2017)～平成33(2021)年度
- ・ 中期：平成34(2022)～平成38(2026)年度
- ・ 長期：平成39(2027)年度以降

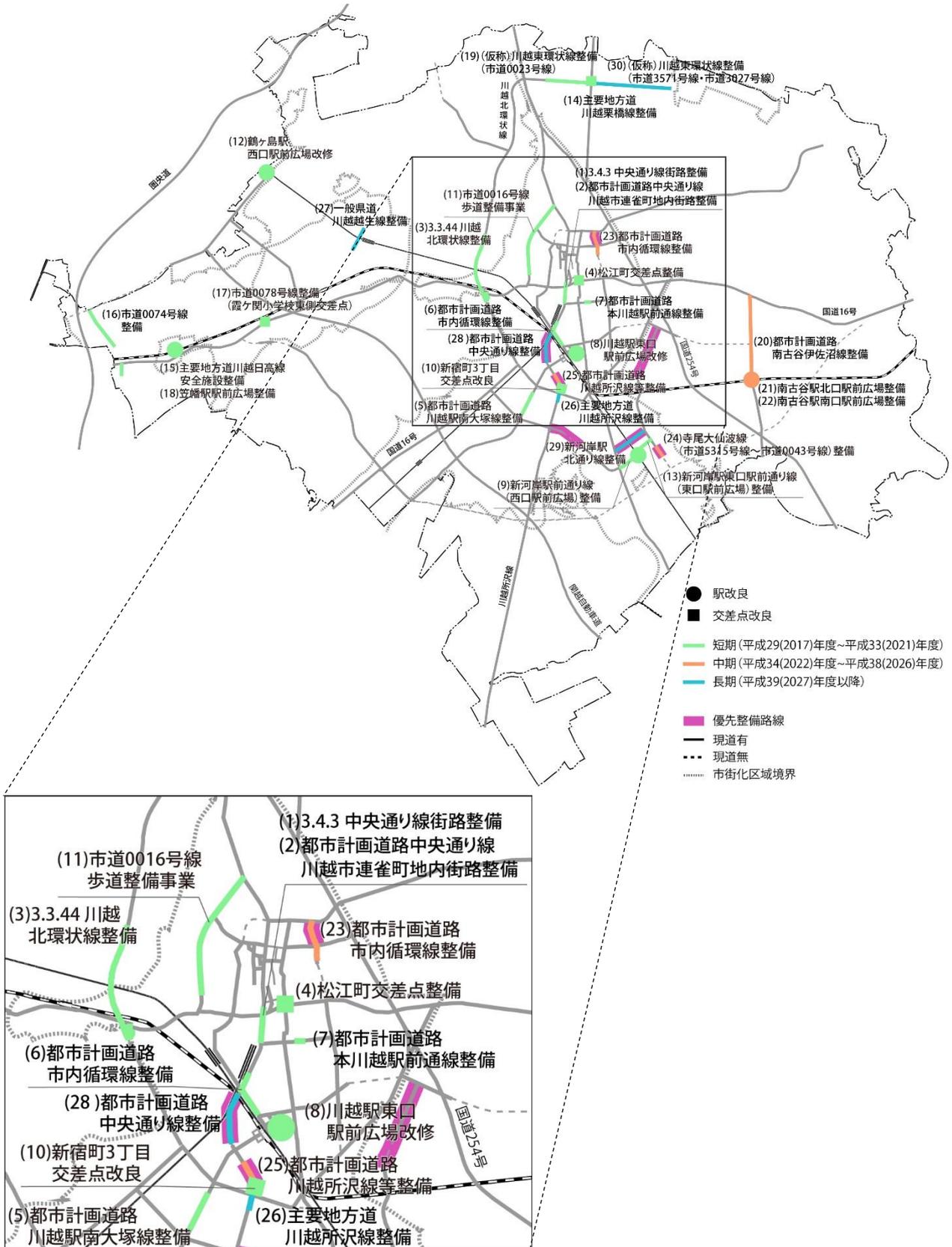
(2) 平成 29(2017)年度～平成 33(2021)年度の道路整備計画



(3) 平成 29(2017)年度～平成 38(2026)年度の道路整備計画

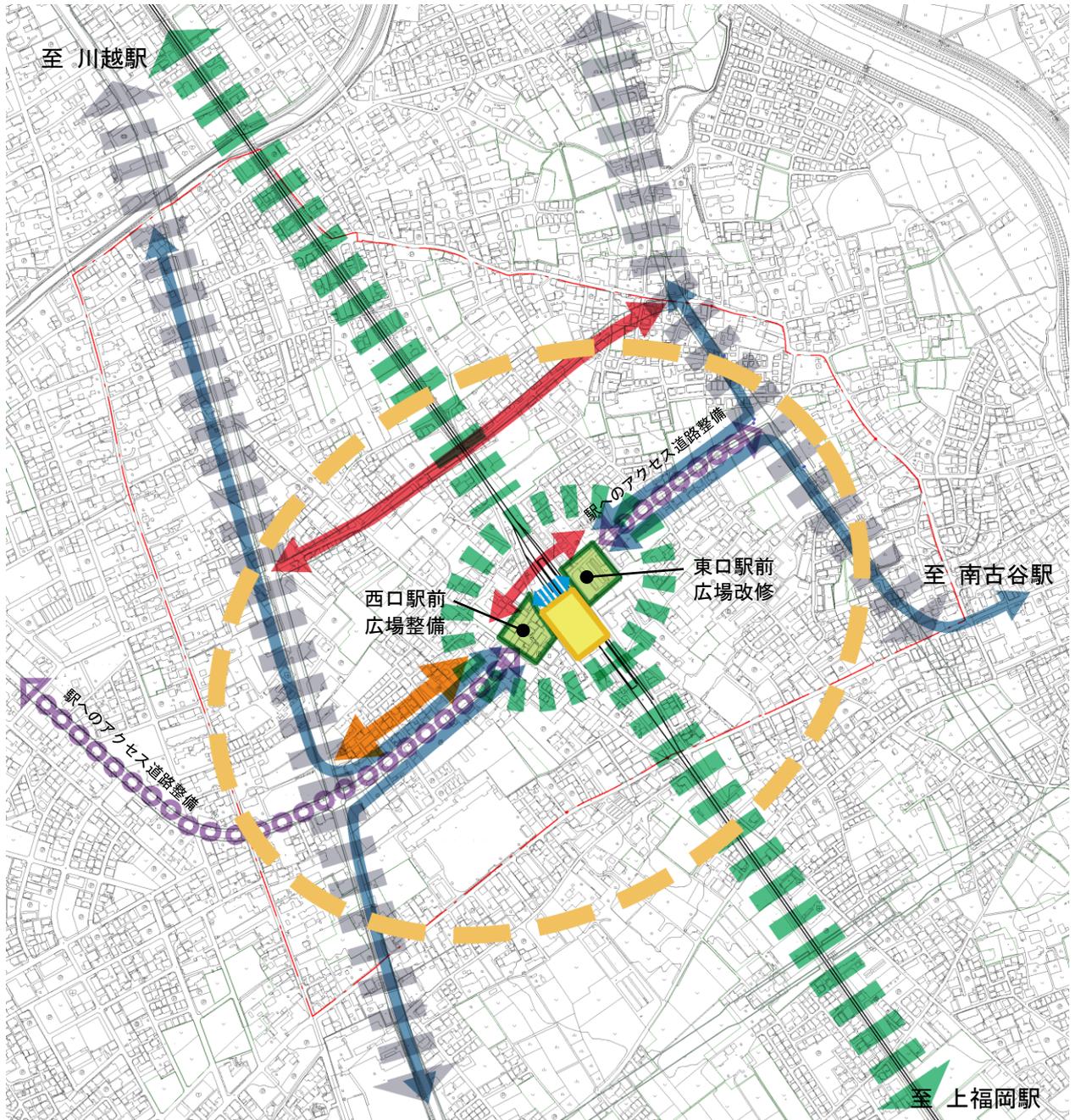


(4) 平成 39(2027)年度以降の道路整備計画



3 地域核の将来イメージ

●新河岸駅周辺整備の例



凡例	
	駅へのアクセス性向上
	自転車走行環境の改善
	バスの利便性の向上
	東西連携強化
	基幹的交通軸(鉄道)
	基幹的交通軸(道路)
	拠点性の向上
	東西自由通路整備

4 補助制度の活用

交通戦略に位置付けた事業の推進を図るため、国の助成制度である「都市・地域交通戦略推進事業費補助」の活用を検討します。また、補助制度の活用にあたっては、各事業のさらなる具体化を図ります。

用語集

用語集

あ行

用語	説明
新たな交通手段	交通空白地域等への対応として、地域住民の移動手段を確保することを目的として運行する鉄道やバス等の既存公共交通に捉われない新たな公共交通の手法のこと。本交通戦略上の用語であり、デマンド型交通等が該当する。
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。
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。

か行

用語	説明
街路	都市部にある道路のこと。都市計画道路等計画的に整備されることが多い。 ※都市部：市街地を形成している地域又は市街地を形成する見込みの多い地域のこと。道路構造令に基づく。
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。本交通戦略では、鉄道路線、川越駅または本川越駅を発着する運行頻度が片道 30 本/日以上バス路線を基幹的公共交通と位置付ける。
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。
居住誘導区域	都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域のこと。都市再生特別措置法に基づく。
計画基本ゾーン	東京都市圏パーソントリップ調査(PT調査)における地域単位の一つ。複数の小ゾーン(夜間人口約 15,000 人を目安とし、地区計画の単位となるゾーンレベル)を数個集めて構成し、広域における計画単位として、また、地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベルである。(東京都市圏交通計画協議会の定義を一部引用)
郊外型駐車場	中心市街地の外縁部またはその周辺において主に観光を目的とする自動車の駐車場として整備され、中心市街地への自動車交通量を抑制する機能を持つ駐車場のこと。
交通管理者	道路利用者の通行の管理を行う者のこと。本交通戦略では、埼玉警察本部を指す。

用語	説明
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。本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。
交通事業者	公共交通を運営する主体のこと。鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者が該当する。
交通手段分担率	全体のトリップに対する、ある交通手段を利用したトリップの割合のこと。
交通まちづくり	まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセスのこと。（交通まちづくり研究会の定義を引用）交通計画とまちづくりを連携したものと捉え、相互の視点を踏まえて行政、住民、交通管理者、道路管理者、交通事業者等が連携して交通施策を進める。
高齢者人口	65 歳以上の人口のこと。
コミュニティサイクル	面的なエリアにおいて、相互利用可能な複数の自転車ポート（貸出、返却場所）が設置され、自転車の貸出・返却が可能な乗り捨て型レンタサイクル事業またはその仕組みのこと。自転車シェアリング、サイクルシェアリング等とも呼ばれる。本市では、「川越市自転車シェアリング」のことを指す。
コミュニティバス	交通空白地域の解消等を図り地域住民の移動手段を確保することを目的として、市町村等が主体的に計画し運行するバスのこと。
混雑時平均旅行速度	道路交通センサスの一環として行われる一般交通量調査において、調査区間ごとに最も混雑する時間帯（7～9 時、17～19 時）及び方向を実走行し測定した速度の平均値のこと。

さ行

用語	説明
市街化区域	すでに市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
市街化調整区域	市街化を抑制すべき区域のこと。
自由通路	既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等のこと。（国土交通省「自由通路の整備及び管理に関する要綱」の定義を引用）
渋滞長	道路の交差点において、1 回の青信号の時間で通過できず、滞留する車の先頭から最後尾までの車列の長さのこと。
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づけられる。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
生産年齢人口	生産活動に就いている中核の労働力となる年齢の人口のこと。日本では15歳以上65歳未満の年齢に該当する人口を生産年齢人口という。
ゾーン30	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の速度規制の実施及びその他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制と抜け道利用者の抑制を図る生活道路対策のこと。
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。
相互直通運転	旅客輸送需要に応えるため、複数の鉄道会社間で相互に相手の路線に電車を直通運転すること。

た行

用語	説明
代表交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、集計するにあたって、そのトリップの中で最も優先順位を高く設定した交通手段のこと。パーソントリップ調査（PT調査）の用語であり、代表交通手段を決める優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩の順となっている。
滞留長	交差点において赤信号で滞留する自動車の車列の長さのこと。
多極ネットワーク型の都市構造	都市圏内にある複数の拠点が道路、公共交通等で結ばれる都市構造のこと。
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・文化機能が備わっている。
地域公共交通網形成計画	「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たす計画のこと。国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定される。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業（地域公共交通特定事業など様々な取組）について記載する。（「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」の定義を引用）
超高齢社会	高齢化率が21%を超える社会のこと。 ※高齢化率：高齢者人口が占める割合
低炭素社会	温室効果ガスの排出量が少なく、省エネルギー、再生可能エネルギーの活用等が実現した社会のこと。

用語	説明
DID (人口集中地区)	国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区(以下「基本単位区等」という。)を基礎単位として、原則として人口密度が1km ² 当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域のこと。統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、国勢調査ごとに設定される。総務省統計局の定義に基づく。なお、DIDはDensely Inhabited Districtの略である。
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、DRT(Demand Responsive Transport)ともいう。
東京都市圏パーソントリップ調査	東京都市圏内の交通実態を把握するために実施する調査の一種。10年に1回、調査日一日の人の動きを調査する。パーソントリップ調査の結果は、公共交通や道路整備等、将来の交通計画を策定する際の基礎資料となる。PT調査(Person Trip調査)と略す場合がある。
道路管理者	道路の整備、管理を行う主体のこと。国道(指定区間外を除く)の場合は国土交通省、指定区間外の国道及び都道府県道の場合はその路線の存する都道府県、市町村道の場合はその路線の存する市町村が道路管理者となる。本交通戦略では、国土交通省、埼玉県、川越市を指す。
道路交通センサス	全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地、運行目的等を把握する調査(全国道路交通情勢調査)のこと。5年に1回実施する。
都市機能増進施設	医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの。都市再生特別措置法に基づく。
都市機能誘導区域	都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設等の都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域のこと。都市再生特別措置法に基づく。
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	中心市街地内の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。さらに中心市街地内の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・緑の核に位置づけている。

用語	説明
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位のこと。1回の移動で複数の交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
トリップエンド (TE)	1つのトリップの出発側と到着側のこと。なお、TEはTrip Endの略である。

な行

用語	説明
内方線付き点状ブロック	点状ブロックにホームの内側を示す1本線が追加された内方線付き点状ブロックのこと。鉄道のプラットホームにおいて、視覚障害者等の転落を防ぐための注意喚起の効果がある。
ナンバープレート調査	自動車のナンバープレートを観測し、自動車のルート、方向を把握する調査のこと。
荷捌き駐車	荷物を積み下ろす車両の駐車のこと。
年少人口	15歳未満の人口のこと。
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 (P&R)	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させ、そこから乗り換えて、都心部まで公共交通を利用するシステムのこと。なお、P&RはPark and Rideの略である。
バスロケーションシステム	GPS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。
発生集中量	パーソントリップ調査において、ある地域から出発したトリップの数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計のこと。単位はトリップエンドである。
PTPS	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。Public Transportation Priority Systemの略である。
ホームドア	ホームからの転落や列車との接触事故防止等の安全対策として、プラットホームを壁面で囲い、ドアを取りつけて、列車の乗降に合わせて開閉させるものこと。（『日本の視覚障害者』（平成26(2014)年日本盲人福祉委員会発行）の定義を引用）
バリアフリー	段差等の物理的障壁を除去すること。また、広義では障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。
ボトルネック	赤信号時間の長さや幅員・車線の減少又は不足等が原因となり、渋滞を起こす箇所のこと。

ま行

用語	説明
モータリゼーション	自家用車が人々に普及すること。
モビリティ マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩など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り組みのこと。（国土交通省の定義を引用）

や行

用語	説明
優先整備路線	本市の都市計画道路のうち、今後おおむね 20 年以内に本市が主体となって整備する方針の路線（平成 26(2014)年 4 月 1 日公表）のこと。

川越市都市・地域総合交通戦略

平成29(2017)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）

F a x：049-225-9800

E-mail：kotsu@city.kawagoe.saitama.jp

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