

# 川越市都市・地域総合交通戦略 (概要版)

平成 29 年 3 月

川 越 市

# 川越市都市・地域総合交通戦略策定の目的と位置付け

## 都市・地域総合交通戦略策定の目的

道路等の基盤整備の進展とともに発展してきた自動車交通ですが、交通渋滞の発生や環境負荷の増大等の負の側面をもたらしました。公共交通については、人口減少や超高齢社会の到来によって、利用者減少に起因するサービス水準の低下や高齢者の増加による必要性の高まりが想定されています。また、本市を訪れる観光客は15年間で約1.8倍に増加しており、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。さらに、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、交通空白地域等での交通手段の確保、川越駅等で増加する送迎バス等への対応、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が求められています。

このような状況において、交通に関する様々な課題を解決し、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、地域住民等と連携して取組を推進していく必要があります。

関係者間の役割分担を踏まえて交通施策を推進し、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。

## 交通戦略の対象区域と目標年次

対象区域は、本市全域とします。

目標年次は10年後の平成38(2026)年度とします。



## 交通戦略の位置付け

「第四次川越市総合計画」に掲げる将来都市構造の実現を目指すとともに、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等の関連する計画との整合を図ります。

## 交通の現状と課題

### 1. 人口と都市構造

#### ● 少子高齢化の進展

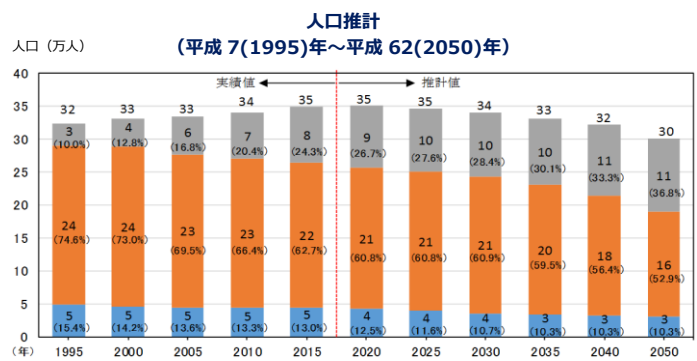
生産年齢人口の減少により、通勤・通学での公共交通利用者が減少。また、高齢者が増加し、日常の移動に支障が生じるおそれ。

➡ 社会情勢の変化に応じた対応が必要。

#### ● 宅地化の進展

人口の約8割が市街化区域に居住。しかし、近年、市街化区域縁辺の市街化調整区域での宅地化が進展。

➡ 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ことが必要。



出典：第四次川越市総合計画

## 2. 広域交通ネットワーク

県南西部地域の拠点として、活動の圏域を形成。圏央道の整備等、広域的な交通状況が変化。

➔ 周辺都市を結ぶ交通ネットワークの強化が必要。

## 3. 公共交通

### ● 鉄道

鉄道利用者数は、近年横ばい。

➔ 利用を促進することが必要。

### ● 路線バス

路線バス利用者数は、近年微増または横ばい傾向。今後、減少が懸念。

➔ 利用を促進することが必要。

### ● 市内循環バス川越シャトル

運行は主に路線バスが運行していない地域。運行経費の8割近くを市が負担。

➔ 超高齢社会に対応した持続可能な公共交通とすることが必要。

## 4. 交通空白地域

既存集落等で、交通空白地域が存在。

➔ 地域の需要に応じた新たな交通施策の導入が必要。

## 5. 地域核

霞ヶ関駅、新河岸駅、南大塚駅及び南古谷駅の周辺地域は市民活動の基盤として、市街地を形成。

➔ 周辺地域の交通ネットワークを整えることが必要。

## 6. 道路交通網

中心市街地や幹線道路の交差点に自動車集中し、渋滞が発生。都市計画道路の整備率は44.8%。

➔ 都市計画道路の整備や見直し、交差点改良が必要。

## 7. 地球温暖化対策

運輸部門の二酸化炭素排出量は、全体の約3割。

➔ 公共交通利用促進等で低炭素社会の実現へ。

## 8. 中心市街地

### ● 経済活動への寄与

商業や業務の中心となっている中心市街地関連の移動が多い。

➔ 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が必要。

### ● 交通渋滞

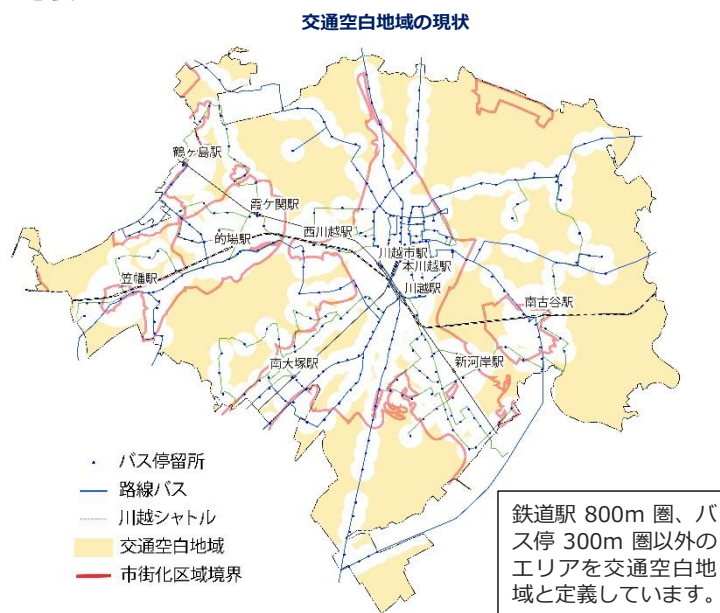
道路交通のボトルネックとなる箇所が存在。通過交通も相当数あり。

➔ 道路の整備、交差点改良に加え、自動車からの移手段の転換が必要。

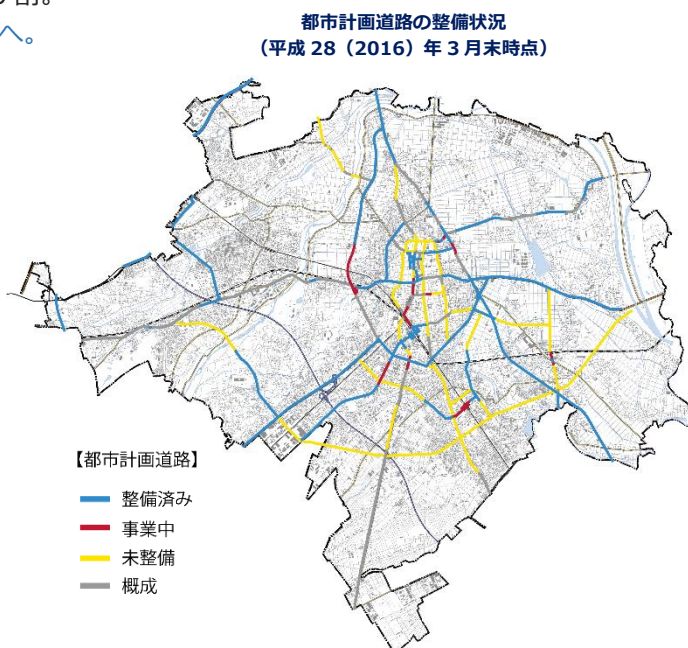
### ● 観光客の増加

年間700万人を超える観光客が訪れる観光地。一方で、中心市街地内の移動環境が悪化。

➔ 公共交通での来街を促進。自家用車の流入抑制が必要。



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)による



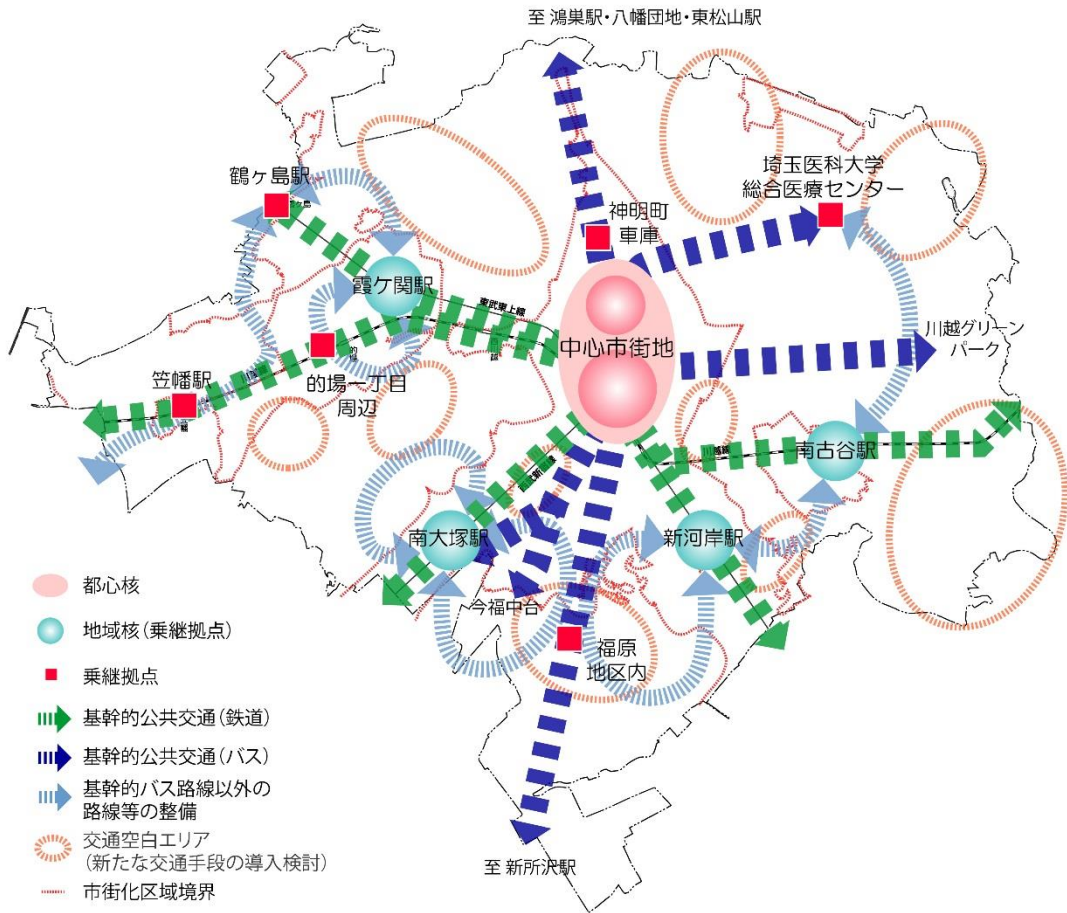
# 交通戦略の基本目標

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

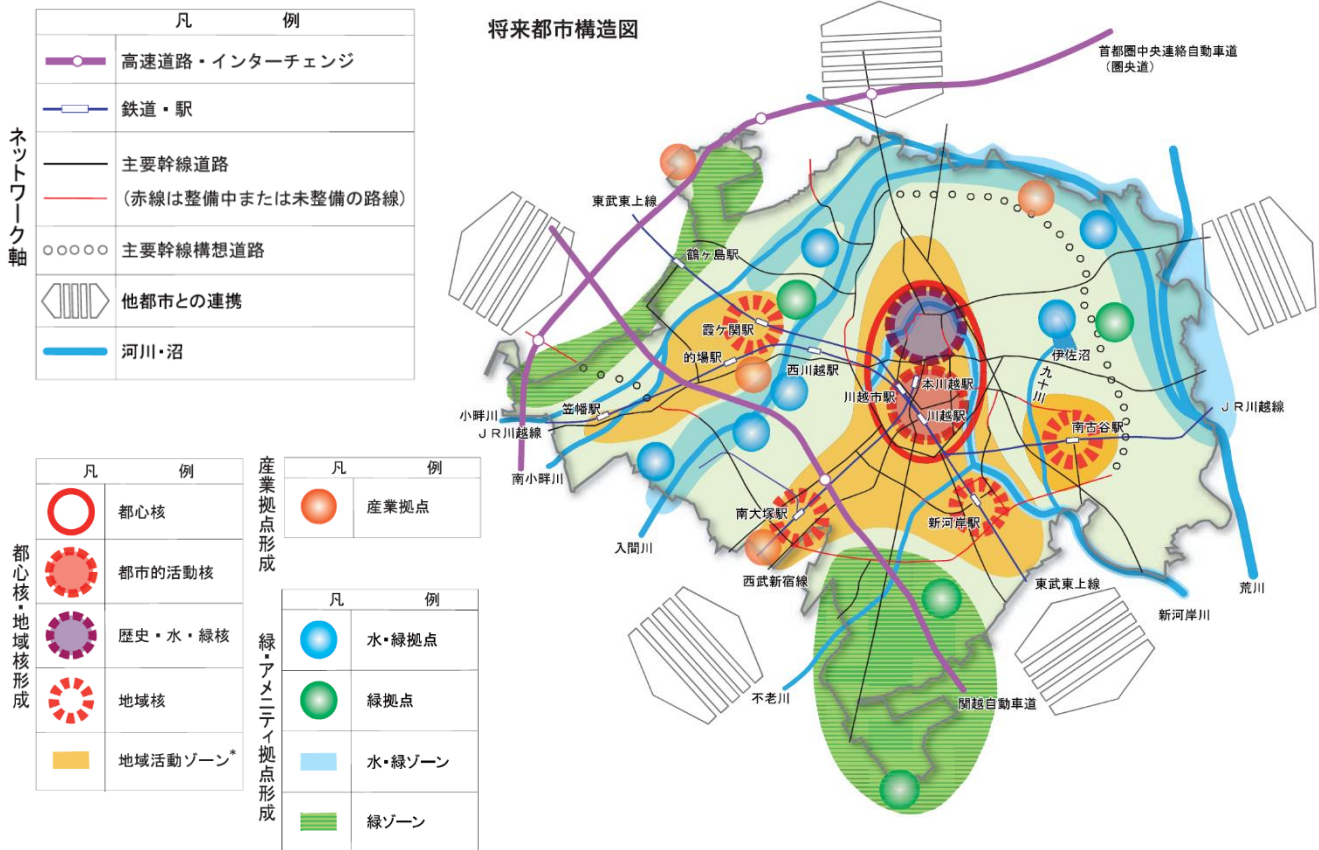
| 方向性                                | 施策の方針                                      | 施策   |
|------------------------------------|--|--|
| 1. 地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築       | 1-1 公共交通路線の維持と整備                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通路線の維持と整備</li> <li>川越シャトルの運行</li> </ul>  |
|                                    | 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>   |



# 公共交通の基本方針図（交通戦略の期間である10年後に目指している姿）



## 第四次川越市総合計画における将来都市構造



# 施策の方針

## 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。

|       |     |                    |
|-------|-----|--------------------|
| 施策の方針 | 1-1 | 公共交通路線の維持と整備       |
|       | 1-2 | 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   |
|       | 1-4 | 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  |

### 方向性1の 方針図

[拠点・乗継拠点]

★ 乗継拠点

[公共交通ネットワーク]

— 鉄道路線

— 基幹的バス路線

— 基幹的バス路線以外のバス路線

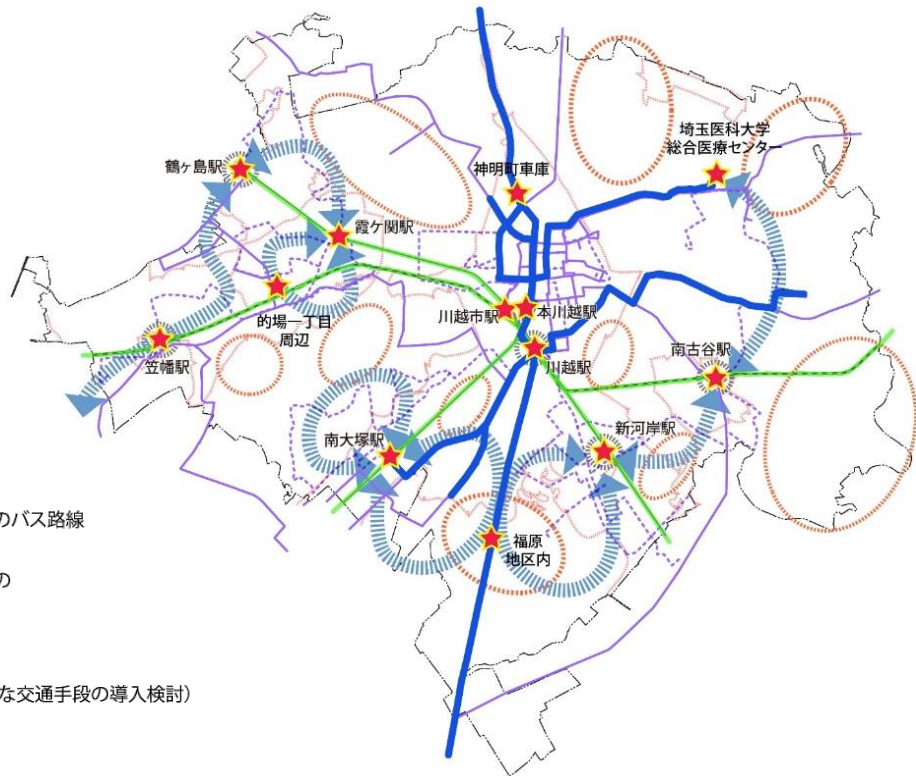
— 川越シャトル

⇄ 基幹的バス路線以外の  
路線の整備

⊙ 改良予定鉄道駅

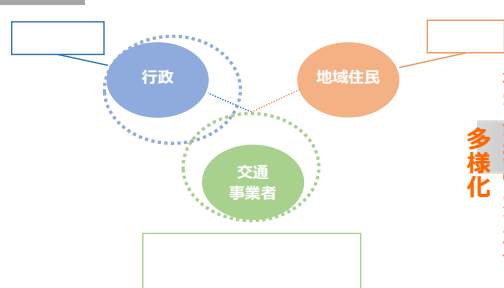
⊙ 交通空白エリア(新たな交通手段の導入検討)

⋯ 市街化区域境界

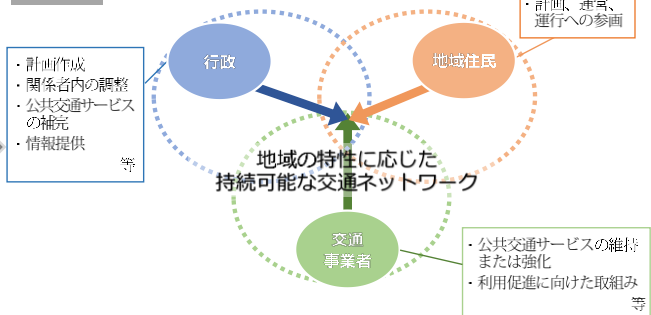


## みんなで支える持続可能な公共交通のイメージ

現状



将来





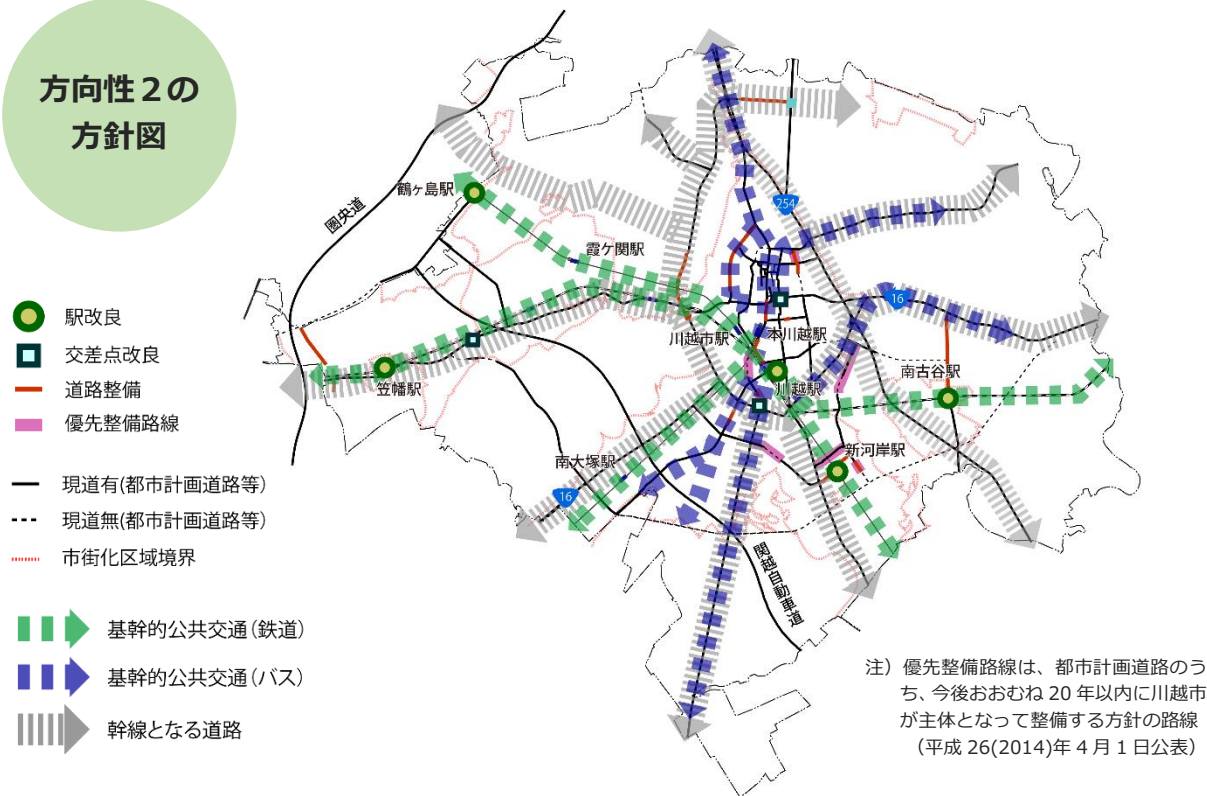
方向性  
2

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。

|       |   |
|-------|---|
| 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<br>2-2 基幹的公共交通の維持と強化<br>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 |
|-------|---|

方向性2の  
方針図



駅改良

▶ 川越駅



▶ 新河岸駅



▶ 南古谷駅



▶ 笠幡駅



▶ 鶴ヶ島駅



方向性  
3

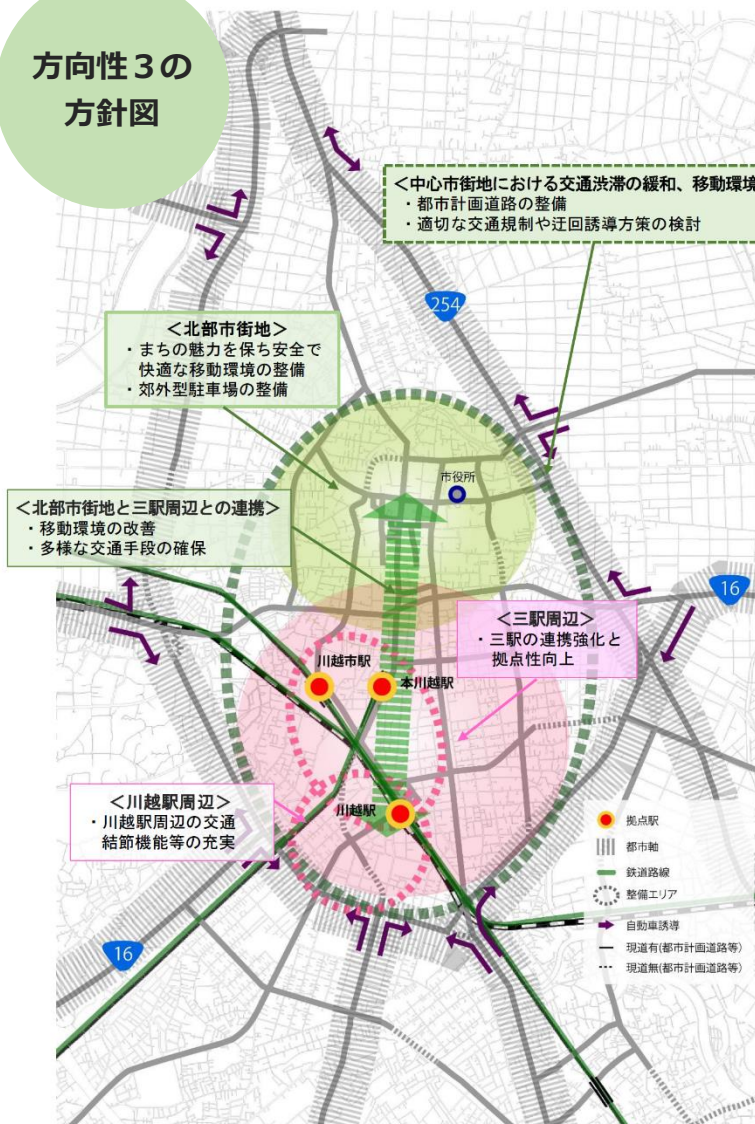
都心核の特性に応じた移動環境の確保

～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성에配慮した交通施策を推進します。

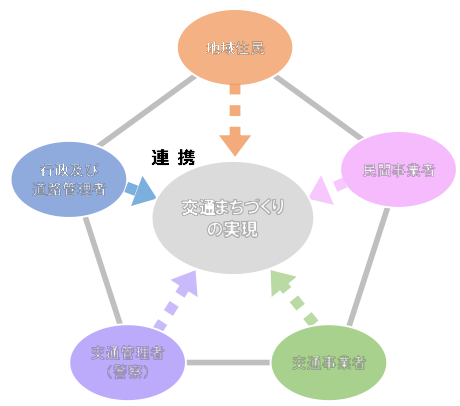
|       |     |                    |
|-------|-----|--------------------|
| 施策の方針 | 3-1 | 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保 |
|       | 3-2 | 中心市街地における交通渋滞の緩和   |
|       | 3-3 | 拠点性を高める交通結節機能等の充実  |

方向性3の  
方針図



交通まちづくりの推進

施策に効果的に取り組むためには、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・連携して取り組むことが必要です。





# 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                        | 細施策                                 | 短期 | 中期 | 長期 | 関連主体                  |
|---------------------------|-------------------------------------|----|----|----|-----------------------|
| 公共交通路線の維持と整備              | 鉄道路線の維持                             | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者               |
|                           | バス路線の維持                             | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
|                           | バス路線の新設・延伸の推進                       | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
|                           | 駅前広場等の整備に伴うバス路線の乗り入れ                | →  | →  | →  | 市                     |
|                           | バリアフリー化の推進                          | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者、バス事業者         |
|                           | 地域公共交通網形成計画の作成                      | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者、バス事業者         |
| 川越シャトルの運行                 | 川越シャトルの運行                           | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
|                           | 川越シャトルの運行見直し                        | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
|                           | 川越シャトル導入ガイドライン等の作成                  | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
| 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                 | →  | →  | →  | 市、バス事業者、タクシー事業者       |
| 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                     | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者               |
|                           | 南古谷駅周辺整備事業の推進                       | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者               |
|                           | 笠幡駅前整備事業の推進                         | →  | →  | →  | 市、埼玉県                 |
|                           | 川越駅東口駅前広場改修事業の推進                    | →  | →  | →  | 市                     |
|                           | 鶴ヶ島駅西口駅前広場改修                        | →  | →  | →  | 市                     |
|                           | 三駅連携強化の推進                           | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者               |
| バス乗継拠点の整備                 | 鉄道駅以外のバス乗継拠点の整備                     | →  | →  | →  | 市、バス事業者、民間事業者         |
|                           | 各社と連携したバスロケーションシステム等の導入             | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
| バス待ち環境の改善                 | 上屋等の整備                              | →  | →  | →  | 市、バス事業者、民間事業者         |
|                           | バス関連情報のサイン整備                        | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
| 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 | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者、バス事業者         |
|                           | 公共交通利用促進イベントの開催等                    | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 |
|                           | 総合バスマップの作成                          | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
|                           | スマホアプリを活用した鉄道及びバス情報の提供              | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者、バス事業者         |
|                           | 乗継割引料金の導入                           | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
| 自動車の省CO <sub>2</sub> 化の促進 | 環境性能に優れた自動車の普及促進                    | →  | →  | →  | 市                     |
|                           | エコドライブの普及促進                         | →  | →  | →  | 市                     |

※1 短期:平成 29 年(2017)年～平成 33(2021)年度 中期:平成 34 年(2022)年度～平成 38(2026)年度 長期:(参考)平成 39(2027)年度以降

※2 複数事業を含む

## 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                                     | 細施策                              | 短期 | 中期 | 長期 | 関連主体                  |
|--|----------------------------------|----|----|----|-----------------------|
| 都市計画道路等の整備                             | 交通安全施設整備事業                       | →  | →  | →  | 市、埼玉県                 |
|  | 川越北環状線（小室～今成）整備の推進               | →  | →  | →  | 埼玉県                   |
|  | 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 | →  | →  | →  | 市、埼玉県                 |
|  | 都市計画道路川越所沢線等整備の推進                | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 都市計画道路中央通り線整備の推進                 | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 新河岸駅周辺地区整備計画の推進（再掲）              | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 南古谷駅周辺整備事業の推進（再掲）                | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進               | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進            | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進            | →  | →  | →  | 市                     |
|  | （仮称）川越東環状線整備（市道 0023 号線）の推進      | →  | →  | →  | 市                     |
| （仮称）川越東環状線整備（市道 3571 号線・市道 3027 号線）の推進 | →                                | →  | →  | 市  |                       |
| 交差点改良の推進                               | 新宿町 3 丁目交差点改良の推進                 | →  | →  | →  | 市、国土交通省               |
|  | 交通安全施設整備事業                       | →  | →  | →  | 市、埼玉県                 |
|  | 松江町交差点整備の推進                      | →  | →  | →  | 市、埼玉県                 |
|  | 市道 0078 号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進     | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 交差点改良箇所の選定                       | →  | →  | →  | 市、国土交通省、埼玉県           |
| 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                       | →  | →  | →  | 市                     |
|  | 鉄道路線のサービス水準の維持・強化                | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者 |
| 基幹的公共交通の維持・強化                          | 基幹的バス路線のサービス水準の維持・強化             | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |
|  | 基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化（PTPS の導入等）  | →  | →  | →  | 市、埼玉県警、バス事業者          |
|  | 鉄道の利用促進                          | →  | →  | →  | 市、鉄道事業者               |
|  | 基幹的バス路線の利用促進                     | →  | →  | →  | 市、バス事業者               |

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(続き)

| 施策                   | 細施策                              | 短期 | 中期 | 長期 | 関連主体         |
|----------------------|----------------------------------|----|----|----|--------------|
| 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                  | →  |    |    | 市            |
|                      | 市道 0078 号線整備(霞ヶ関小学校東側交差点)の推進(再掲) | →  |    |    | 市            |
|                      | 鉄道路線の維持・強化                       | →  |    |    | 市、鉄道事業者      |
|                      | バス路線の維持・強化                       | →  |    |    | 市、バス事業者      |
|                      | 笠幡駅前整備事業の推進(再掲)                  | →  |    |    | 市            |
|                      | 松江町交差点整備の推進(再掲)                  | →  |    |    | 市、埼玉県        |
| 観客等の輸送力強化            | 観客等の輸送力強化                        | →  |    |    | 市、埼玉県警、バス事業者 |

※1 短期:平成 29 年(2017)年~平成 33(2021)年度 中期:平成 34 年(2022)年度~平成 38(2026)年度 長期:(参考)平成 39(2027)年度以降

※2 複数事業を含む

方向性 3 : 都心核の特性に応じた移動環境の確保

| 施策                    | 細施策                                  | 短期                   | 中期 | 長期            | 関連主体                                      |
|-----------------------|--------------------------------------|----------------------|----|---------------|---|
| 交通円滑化施策の推進            | 適切な交通規制等の推進                          | →                    |    |               | 市、埼玉県、埼玉県警、バス事業者、商工関連団体、観光関連団体、地元自治会、地域住民 |
| 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                     | →                    | →  | →             | 市、埼玉県警                                    |
|                       | 三駅連携強化の推進(再掲)                        | →                    | →  | →             | 市、鉄道事業者                                   |
|                       | 都市計画道路市内循環線(脇田町)整備の推進(再掲)            | →                    |    |               | 市   |
|                       | 都市計画道路本川越駅前通線整備の推進                   | →                    |    |               | 市   |
|                       | 都市計画道路川越所沢線等整備の推進(再掲)                | →                    | →  |               | 市   |
|                       | 都市計画道路中央通り線整備の推進(再掲)                 | →                    |    | →             | 市   |
|                       | 観光案内板等サイン整備の推進                       | →                    |    | →             | 市   |
|                       | バリアフリーに配慮した歩行空間整備の推進                 | →                    |    | →             | 市、埼玉県                                     |
| 都市計画道路の見直し            | 歴史的地区環境整備街路(歴みち)事業の推進                | →                    | →  |               | 市   |
|                       | 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        | →                    |    |               | 市、埼玉県                                     |
| 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                         | →                    | →  | →             | 市、埼玉県、埼玉県警                                |
|                       | 都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進(再掲)               | →                    |    |               | 市、埼玉県警                                    |
|                       | 市道 0016 号線歩道整備事業の推進                  | →                    |    |               | 市、埼玉県警                                    |
| 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                        | →                    | →  | →             | 市、バス事業者                                   |
|                       | コミュニティサイクルの充実                        | →                    | →  | →             | 市、鉄道事業者                                   |
| 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)               | →                    |    |               | 埼玉県                                       |
|                       | 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) | →                    |    |               | 市、埼玉県                                     |
|                       | 都市計画道路川越所沢線等整備の推進(再掲)                | →                    | →  |               | 市   |
|                       | 都市計画道路中央通り線整備の推進(再掲)                 | →                    |    | →             | 市   |
|                       | 都市計画道路市内循環線(脇田町)整備の推進(再掲)            | →                    |    |               | 市   |
|                       | 都市計画道路市内循環線(宮下町)整備の推進(再掲)            | →                    |    |               | 市   |
|                       | 三駅連携強化の推進(再掲)                        | →                    | →  | →             | 市   |
| 交差点改良の推進              | 新宿町 3 丁目交差点改良の推進(再掲)                 | →                    |    |               | 市、国土交通省                                   |
|                       | 松江町交差点整備の推進(再掲)                      | →                    |    |               | 市、埼玉県                                     |
|                       | 交差点改良箇所の選定(再掲)                       | →                    |    | →             | 市、国土交通省、埼玉県                               |
| 交通円滑化施策の推進            | 適切な交通規制等の推進(再掲)                      | →                    |    |               | 市、埼玉県、埼玉県警、バス事業者、商工関連団体、観光関連団体、地元自治会、地域住民 |
|                       | 通過交通抑制策の推進                           | →                    |    |               | 市、埼玉県警                                    |
|                       | 郊外型駐車場の充実                            | →                    |    | →             | 市、バス事業者                                   |
|                       | 荷捌き駐車対策等の推進                          | →                    |    |               | 市、埼玉県警、民間事業者、商工関連団体                       |
|                       | 送迎バス対策の推進                            | →                    |    |               | 市、埼玉県警、バス事業者、民間事業者、商工関連団体                 |
|                       | 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) | →  |               |   |
| 川越駅西口市有地利活用事業の推進      | →                                    |                      |    | 市、民間事業者       |   |
| 都市計画道路川越所沢線等整備の推進(再掲) | →                                    | →                    |    | 市             |   |
| 都市計画道路中央通り線整備の推進(再掲)  | →                                    |                      | →  | 市             |   |
| 送迎バス、観光バス乗降場所整備の推進    | →                                    |                      |    | 市、バス事業者、民間事業者 |   |
| 高速バスの充実               | →                                    |                      | →  | 市、バス事業者       |   |

※1 短期:平成 29 年(2017)年~平成 33(2021)年度 中期:平成 34 年(2022)年度~平成 38(2026)年度 長期:(参考)平成 39(2027)年度以降

※2 複数事業を含む

# 施策の評価と推進管理体制

## 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                   | 単位 | 基準値<br>(時点)      | 目標値               |                   |
|----|----------------------|----|------------------|-------------------|-------------------|
|    |                      |    |                  | 平成 33<br>(2021)年度 | 平成 38<br>(2026)年度 |
|    | 鉄道とバスの交通手段分担率        | %  | 20.9<br>(H20 年度) | 21.9              | 23.0              |
|    | 「交通ネットワークの充実」に対する満足度 | %  | 18.2<br>(H26 年度) | 20.1              | 22.1              |

| 方向性 1<br>地域の特性に<br>応じた持続可能な<br>交通ネットワーク<br>の構築 | 指標                      | 単位                      | 基準値<br>(時点)            | 目標値               |                   |
|--|-------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|
|  |                         |                         |                        | 平成 33<br>(2021)年度 | 平成 38<br>(2026)年度 |
|  | 鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口     | 人                       | 165,900<br>(H28 年度)    | 165,900           | 165,900           |
|  | 川越シャトルの利用者数             | 人                       | 375,976<br>(H27 年度)    | 390,900           | 390,900           |
|  | 新たな交通施策数                | -                       | 0<br>(H27 年度)          | 1                 | 1                 |
|  | 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<br>(H27 年度)      | 2,850             | 2,850             |
|  | 路線バスの利用者数               | 人                       | 10,132,248<br>(H27 年度) | 10,360,000        | 10,360,000        |
|  | 最寄り駅へのバスの交通手段分担率        | %                       | 13.6<br>(H27 年度)       | 14.6              | 15.6              |
|  | 市域における運輸部門の二酸化炭素排出量     | 千 t-<br>CO <sub>2</sub> | 508.6<br>(H25 年度)      | 354.8             | 322.5             |

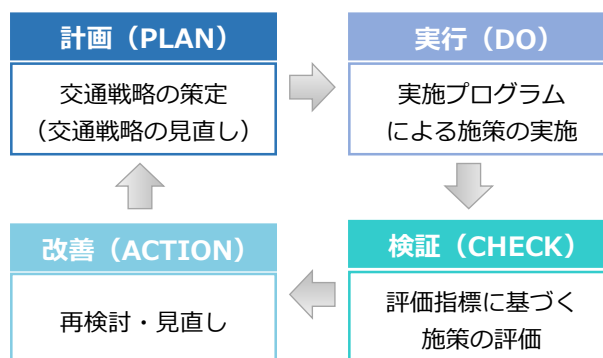
| 方向性 2<br>都心核・地域核間<br>及び隣接する都市<br>を結ぶ基幹的交通<br>軸の維持・強化 | 指標                      | 単位 | 基準値<br>(時点)             | 目標値               |                   |
|--|-------------------------|----|-------------------------|-------------------|-------------------|
|  |                         |    |                         | 平成 33<br>(2021)年度 | 平成 38<br>(2026)年度 |
|  | 都市計画道路の整備率              | %  | 44.8<br>(H27 年度)        | 46.3              | 47.3              |
|  | 「道路交通体系の整備」に対する満足度      | %  | 11.4<br>(H26 年度)        | 11.8              | 12.1              |
|  | 市内鉄道駅の乗降人員数             | 人  | 152,482,765<br>(H26 年度) | 157,057,200       | 157,057,200       |
|  | 基幹的バス路線の利用者数            | 人  | 7,840,057<br>(H27 年度)   | 8,016,000         | 8,016,000         |
|  | 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<br>(H27 年度)         | 685               | 685               |
|  | 基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率       | %  | 51.2<br>(H27 年度)        | 51.2              | 51.8              |

| 方向性 3<br>都心核の特性に<br>応じた移動環境<br>の確保 | 指標                   | 単位 | 基準値<br>(時点)            | 目標値               |                   |
|------------------------------------|----------------------|----|------------------------|-------------------|-------------------|
|                                    |                      |    |                        | 平成 33<br>(2021)年度 | 平成 38<br>(2026)年度 |
|                                    | 主要地点の歩行者・自転車通行量      | 人  | 85,104<br>(H27 年度)     | 110,000           | 110,000           |
|                                    | 本庁地区の通勤・通学の便利さ       | 点  | 0.86<br>(H27 年度)       | 0.93              | 1.01              |
|                                    | コミュニティサイクルの利用回数      | 回  | 92,937<br>(H27 年度)     | 131,900           | 131,900           |
|                                    | 中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長 | m  | 1,530<br>(H28 年度)      | 1,453             | 1,377             |
|                                    | 川越駅の乗降人員数            | 人  | 73,124,046<br>(H26 年度) | 75,317,700        | 75,317,700        |

## PDCA サイクルによる施策の推進

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、庁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。





## 川越市都市・地域総合交通戦略 概要版

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）

ファクス：049-225-9800

E-mail：kotsu@city.kawagoe.saitama.jp

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