

第1回川越市駅周辺まちづくり懇談会 資料

日時：令和7年8月27日（水）
場所：川越市役所7階7A会議室

1. 川越市駅周辺まちづくりビジョンについて
2. 駅周辺の現状と課題
3. まちづくりの方向性

人口減少、少子・超高齢社会の進展など社会情勢の変化



将来にわたり持続可能な都市とするため、特に三駅（川越駅・本川越駅・川越市駅）周辺については、**県南西部地域の拠点としてふさわしいまちづくり**が必要

一方で・・・

川越市駅周辺は他2駅の周辺と比較し、様々な要因から、**まちのポテンシャルを生かしきれていない状況**



川越市駅周辺まちづくりビジョンとは

川越市駅周辺について、今後のまちづくりを進めるにあたり、関係する市民・行政・事業者等が『目指すべき将来像』を共有し、**協働でまちづくりに取り組むための『共通の指針』**とするもの。

趣旨

本懇談会は、川越市駅周辺まちづくりビジョンの策定にあたり、川越市駅周辺の関係者や有識者の方々から、『まちづくりの課題』『目指すべきまちの将来像』等について御意見を伺うために設置するもの。

委員

- (1) 住民団体関係者
- (2) 学識経験者
- (3) 交通事業者
- (4) 商工関係者
- (5) 関係行政機関の職員

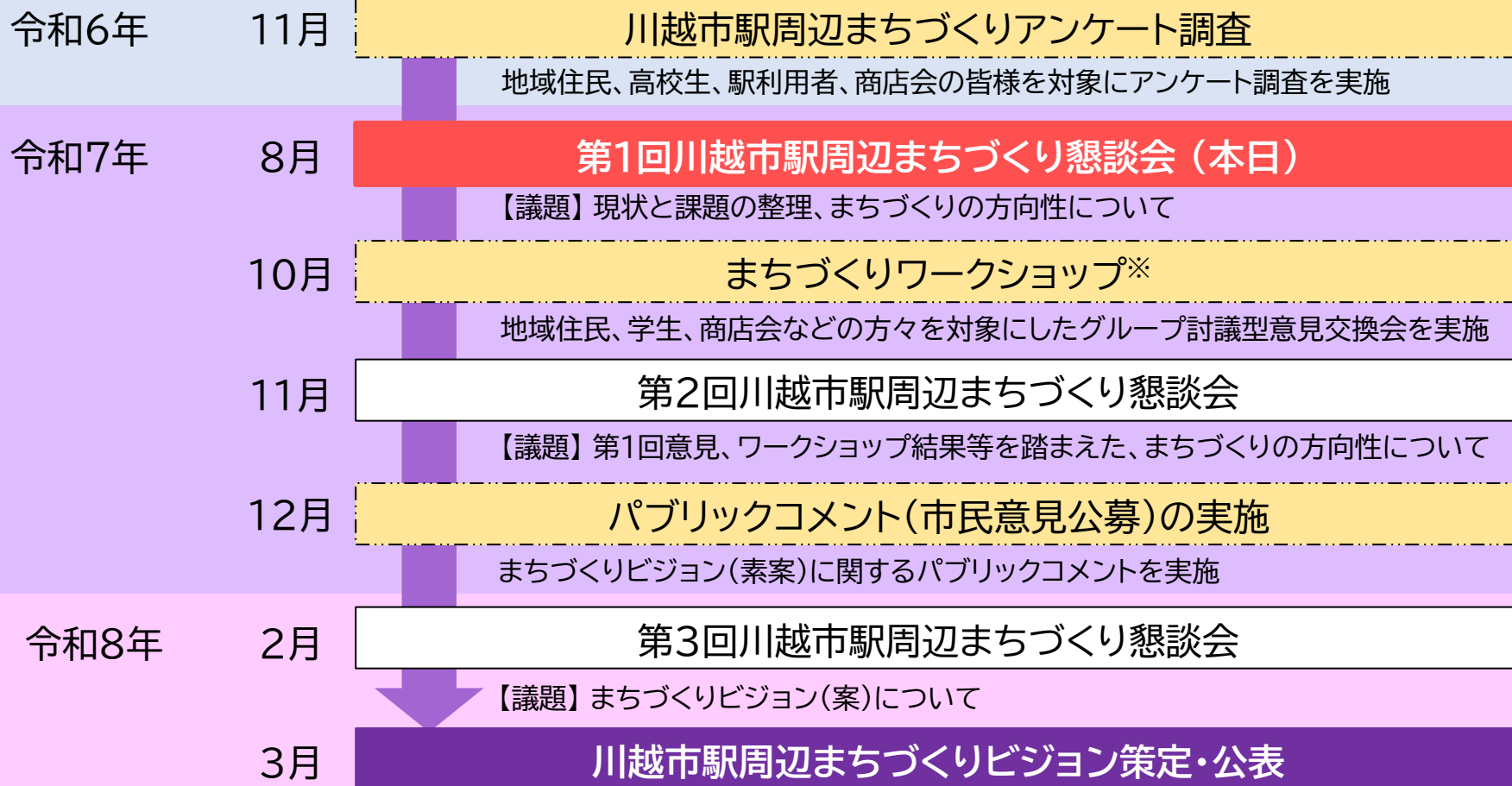
※本懇談会以外にも、「ワークショップ」「パブリックコメント」等により、幅広く意見を伺い、それらも参考にビジョンを策定する予定。

まちづくりビジョン策定の流れ

1. ビジョン
について

2. 現状・
課題

3. まちづく
りの方向性



※時期は現時点の想定であり、前後する場合があります。

※ワークショップとは

参加者が少人数毎のグループになり、
テーマに対して自由に意見を出し合い、
グループ毎の意見を発表する参加・体験型
の市民意見反映手法です。

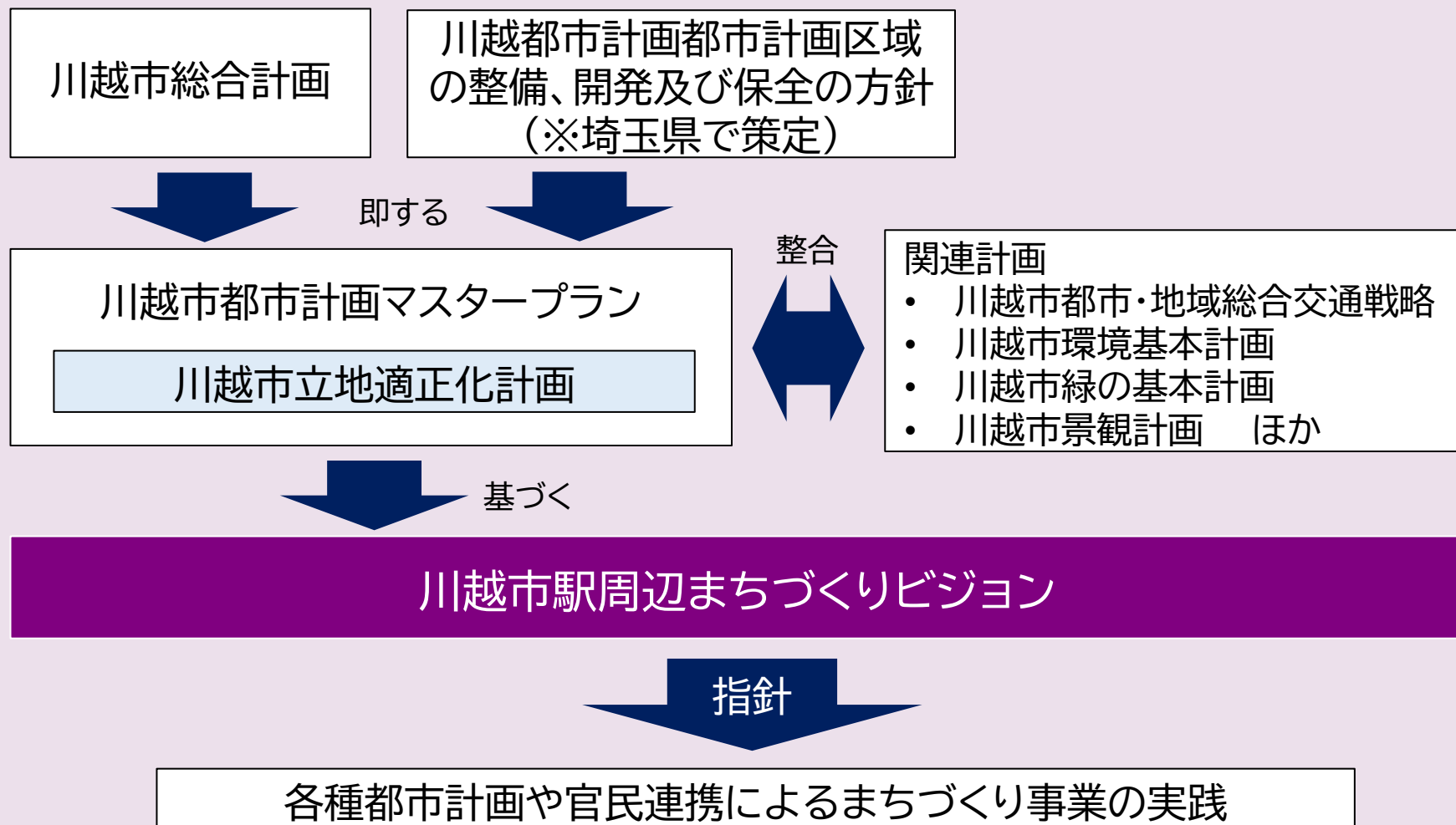


グループ討議



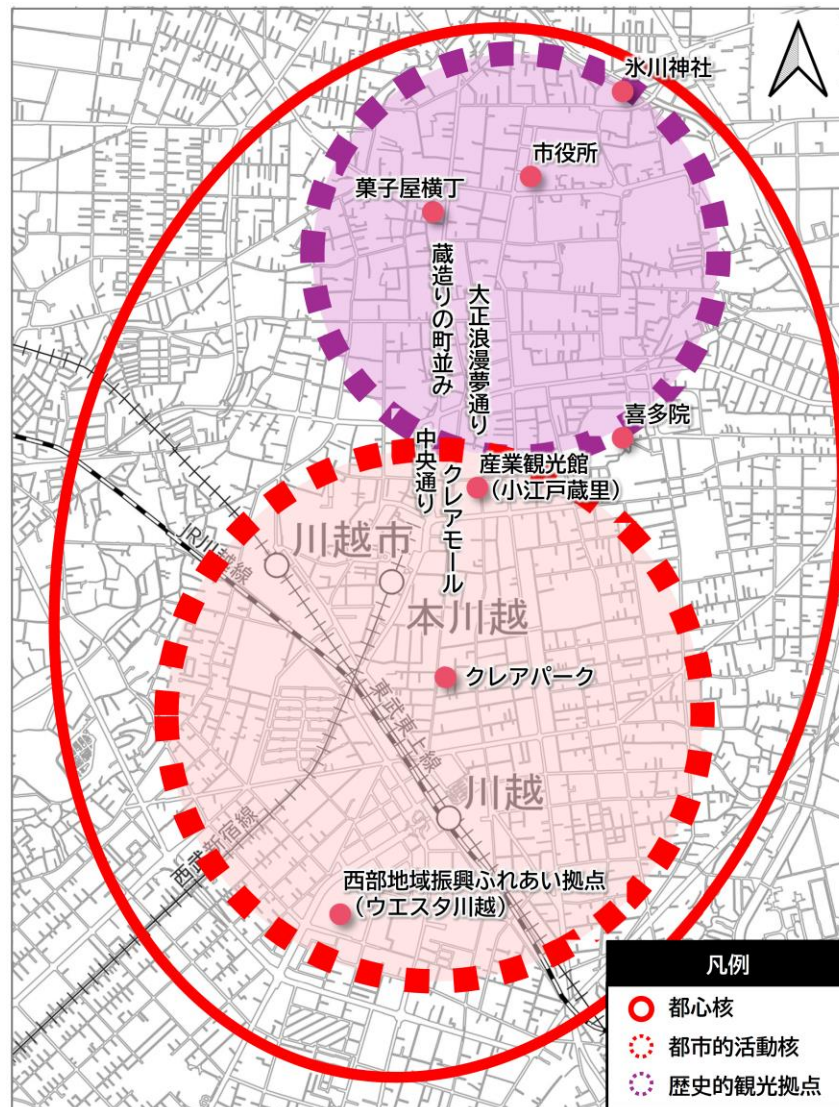
グループ毎の意見発表





○ 川越市総合計画、川越市都市計画マスタープラン

- 川越市の中心市街地は、**川越駅・本川越駅・川越市駅の三駅周辺から歴史的町並みが残る北部市街地に至る南北に長い形で構成**され、「都心核」として位置付けています。
- **三駅周辺を「都市的活動核」と位置付けて商業・業務機能の集積を図ること**とします。
- 三駅を円滑に連携し、一体的な商業・業務空間の構築を目指した都市基盤の整備を図ることとしています。
- また、**川越市駅周辺については都市計画マスタープランにおいて、拠点性の向上・駅利用者の利便性向上等の観点から、都市基盤の整備をはじめ、駅西側を含む整備について検討すること**としています。



現在の川越市域は、明治4年（1871）川越藩から川越県、その後入間県、同6年に熊谷県を経て、同9年には埼玉県に編入されました。同22年（1889）に成立した川越町は、同26年3月17日に発生した大火により、中心街のほとんどが焼失しました。**その後、火事に強い建築として、現存するような蔵造りの商家が建てられました。**

江戸期から始まる新河岸川舟運や、明治28年（1895）開業の**川越鉄道（現在の西武鉄道）**、大正3年（1914）開業の**東上鉄道（現在の東武鉄道）**等は、産業・経済・文化の振興につながり、さらに**川越の発展を促しました。**そして、**大正11年（1922）、県内初の市制が施行され、人口31,000人の川越市が誕生**しました。その後、昭和14年（1939）に田面沢村を編入、**昭和30年（1955）に隣接する芳野村・古谷村・南古谷村・高階村・福原村・山田村・名細村・霞ヶ関村・大東村を合併し、現在の市域となりました。**

政治・産業・文化の中心として栄え、現在でも県南西部地域の経済の中心都市として発展を続けています。平成15（2003）年4月には県内初の中核市に移行し、**令和4（2022）年12月1日に市制施行100周年**を迎えました。

市の中心部には、昔ながらの町割りが残り、江戸時代の史跡や明治時代に築かれた蔵造りの町並みが賑わいをみせるなど、観光都市として、**周辺都市にはない特色をもった都市を形成しており、川越市駅はその中心部の西方に立地しています。**



南町通り遠望



東上鉄道川越町駅（現在の川越市駅）

川越市のポテンシャル

- 江戸時代から続く
県南西部地域の中心都市
- 史跡や蔵造りの町並みなど
周辺都市にはない特色あるまち

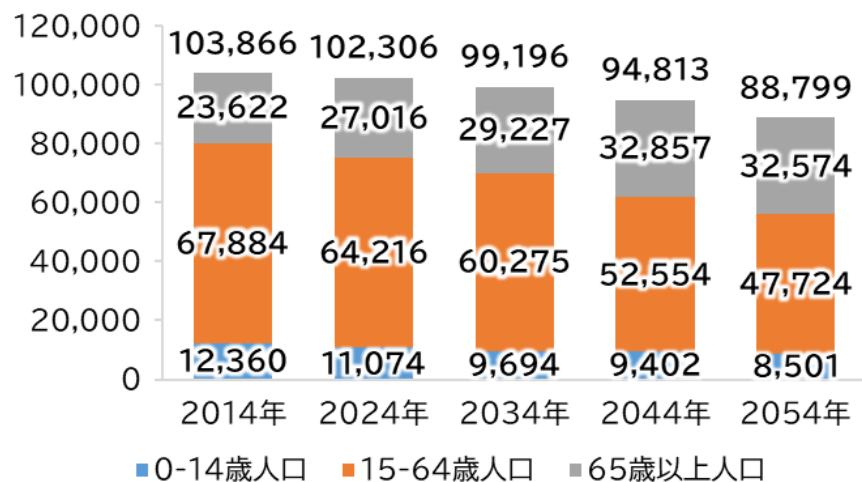
定住人口

- 三駅（川越駅・本川越駅・川越市駅）が位置する本庁地区は、2014年から2054年にかけて年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は減少傾向にある一方、65歳以上の高齢者人口は2044年まで増加しており、高齢化率が年々上昇する見通しとなっています。
- 今後、本庁地区の総人口は令和36（2054）年にかけて減少を続けていく見込みです。

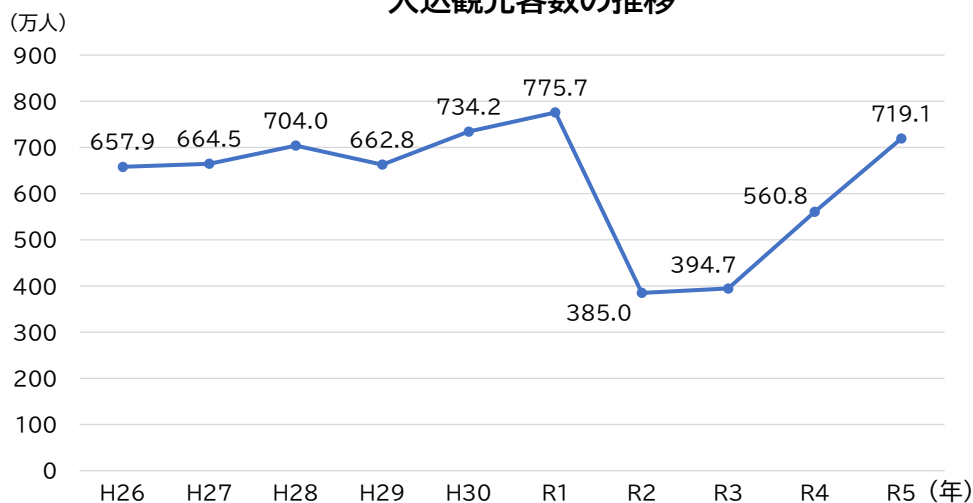
交流人口

- 観光客数は増加傾向にあり、コロナ禍で一時減少しましたが、令和5（2023）年には約719万人にまで回復しています。
- 一方、観光客は日帰りが9割以上で、観光時間は4時間未満が約4分の3を占めています。

本庁地区

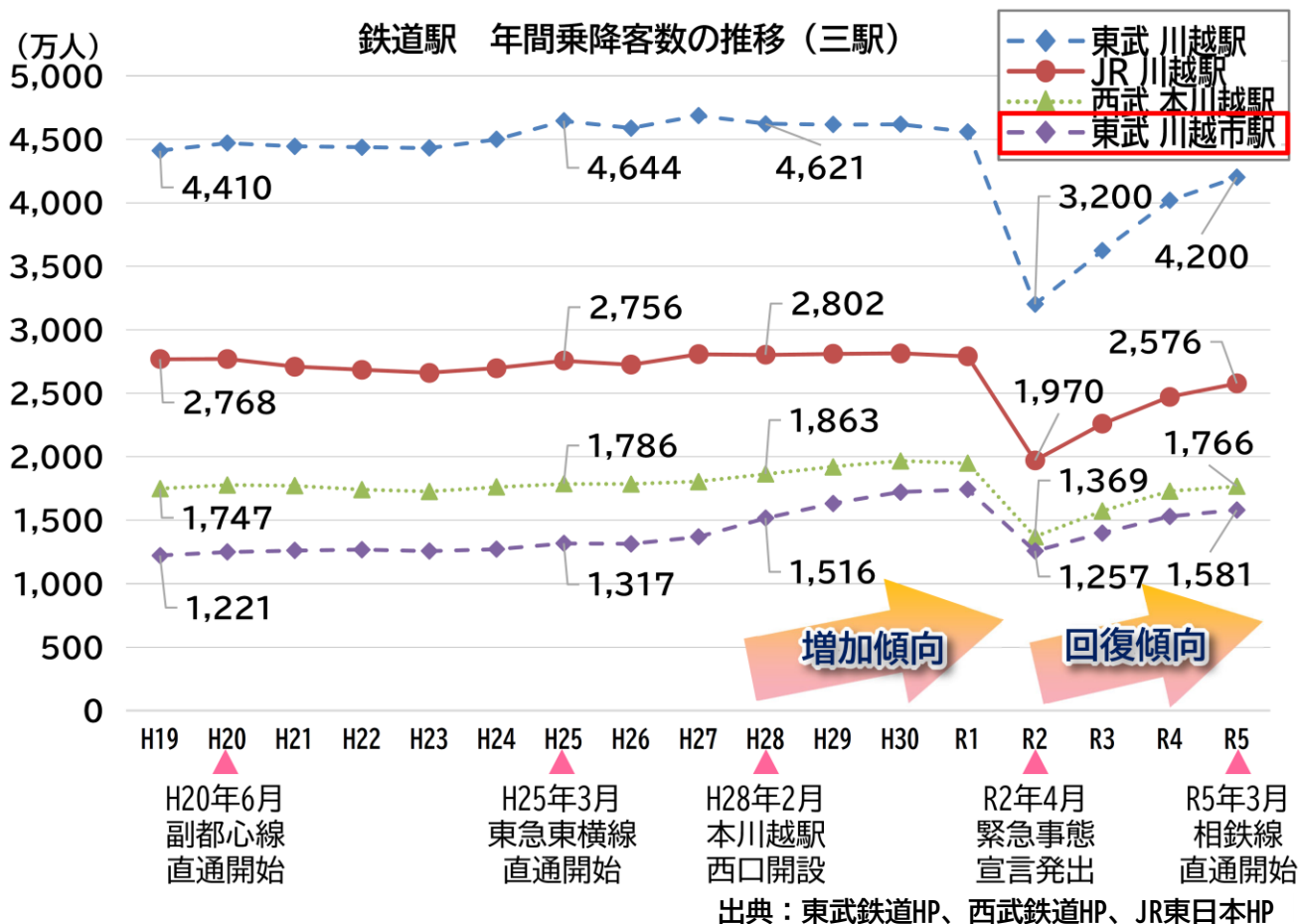


入込観光客数の推移



駅別乗降客数

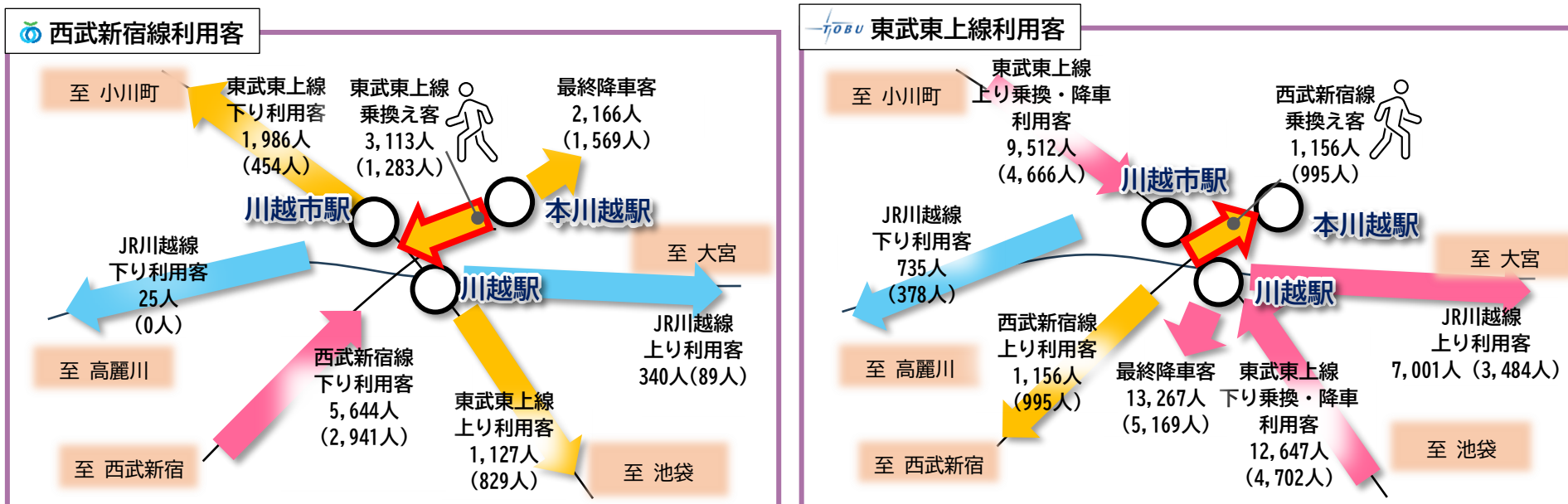
- 三駅の乗降客数は、コロナ禍で大きく減少したものの、その後は回復傾向にあります。
- **川越市駅は、年間乗降客数が3番目に多い1,581万人(令和5(2023)年度)**です。
東急東横線との相互乗り入れ(平成25(2013)年)や本川越駅西口開設(平成28(2016)年)を経て、**三駅の中では、直近の10年間ににおける増加率が最も高い**状況です。
- また、**川越市駅は始発駅・急行停車駅**であり、利便性が高い駅となっています。



乗換動態

- 三駅間の乗換客を整理すると、西武新宿線・東武東上線間で**延べ約4,000人/日**が乗換えています。**位置関係から、多くが川越市駅を介していると想定**されます。
- また、**西武新宿線からの乗り換え客の約4割がピーク時に集中**しています。

鉄道駅間における乗換客の動態（H27年、定期利用客、片道）



<凡例>

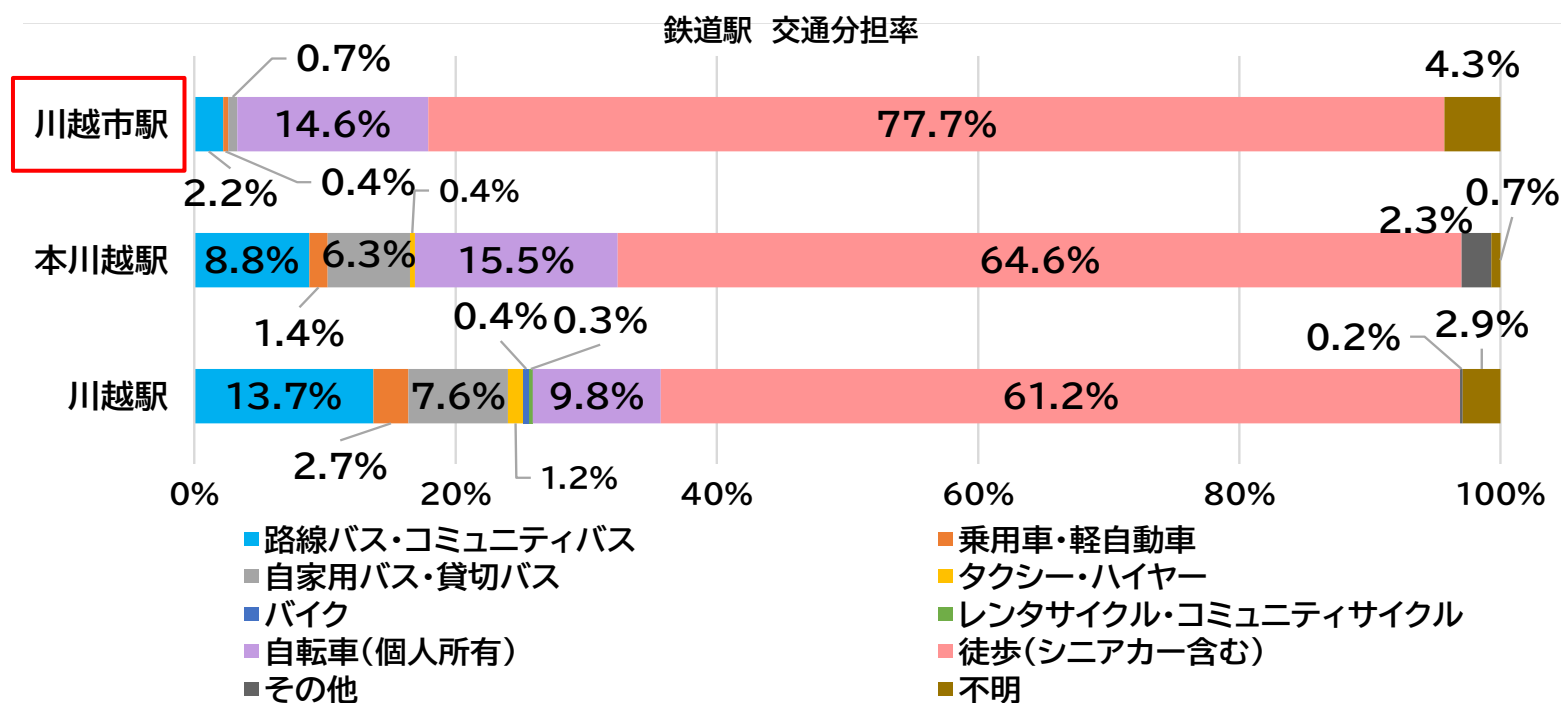
- 1,000人/日未満
- 1,000人/日以上
～5,000人/日未満
- 5,000人/日以上

括弧内はピーク時
(7:00～7:59)の
人数

出典：H27年第12回大都市交通センサス、ターミナル別乗換え人員表

交通分担率

- 川越市駅利用者のうち、**7割以上が徒歩による利用者で、川越駅・本川越駅と比較し、徒歩利用の比率が高い状況**となっています。また、自転車やバイクによる利用者が約2割となっています。
- 川越市駅のバス利用者の割合（2.2%）は、川越駅（13.7%）や本川越駅（8.8%）に比べ、低い状況となっています。川越市駅には駅前広場がないことから、バス・タクシー・乗用車の利用比率が低い状況となっています。



出典：H30年パーソントリップ調査

交通環境

- **川越市駅には駅前広場がなく、小規模な広場状の空間に、タクシーが数台待機している 状況です。朝夕等は多くの歩行者が通行し、特に電車到着時は大量の乗客が改札を出て、自動車との交錯もみられる状況**です。
- **駅周辺道路沿道では、限られた場所にのみバス停留所が設置されており、常にバス・一般車両・歩行者・自転車との動線が交錯しています。特に川越市駅と本川越駅との乗換経路は、朝夕の通勤通学時間帯を中心に歩行者と車が交錯しています。**
- **駅周辺の踏切は、朝夕ピーク時に開かずの踏切となっているほか、歩行者と車が接近している状況**も見られます。



川越市駅前



駅周辺道路 (川越市駅側から)



東上本線第157号踏切 (南側から)



川越市駅前



駅周辺道路 (市道側から)

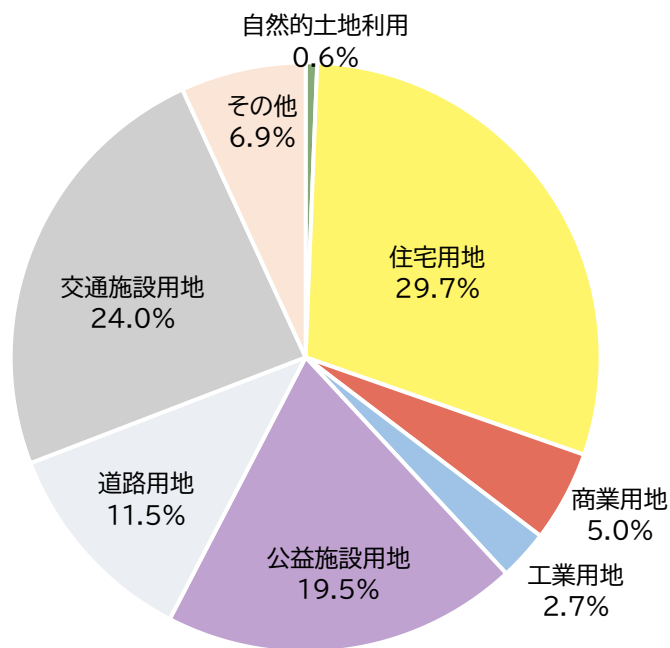


東上本線第157号踏切 (北側から)

土地利用状況

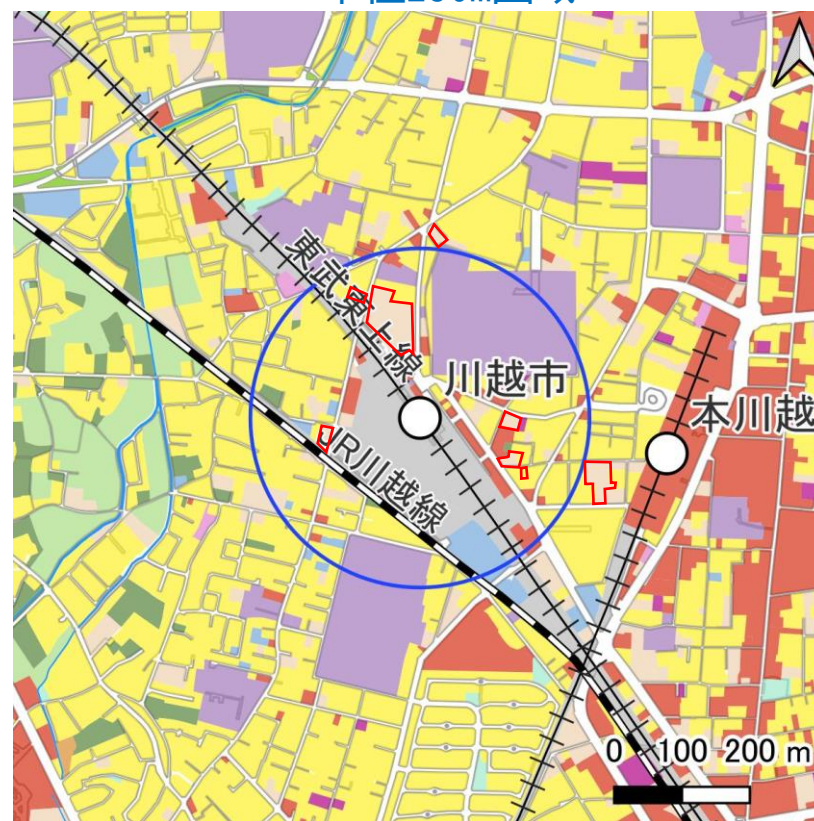
- 川越市駅周辺の土地利用状況は、駅の南西側には工業用地や交通施設用地等の鉄道に關係する交通施設用地がまとまって存在しています。また、駅周辺には公共施設用地として学校の用地が複数分布しているほか、駐車場等の空地が一定数分布しています。
- 250m圏内の土地利用割合を見ると、川越市駅周辺は川越駅や本川越駅周辺と比較して、公益施設用地や交通施設用地の割合が高く、商業用地の割合が低くなっています。

川越市駅周辺



出典：R2年都市計画基礎調査

半径250m圏域

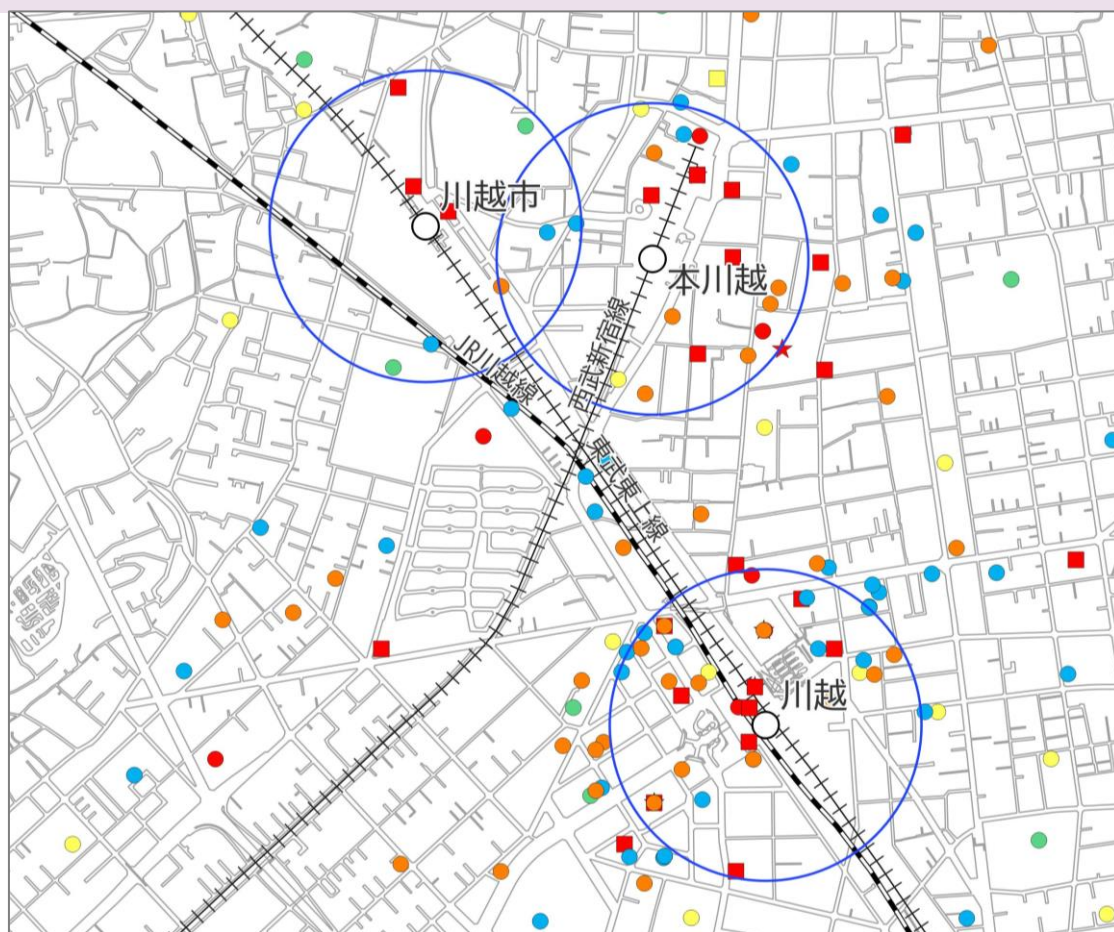


□：主な時間貸駐車場（半径250m圏内）

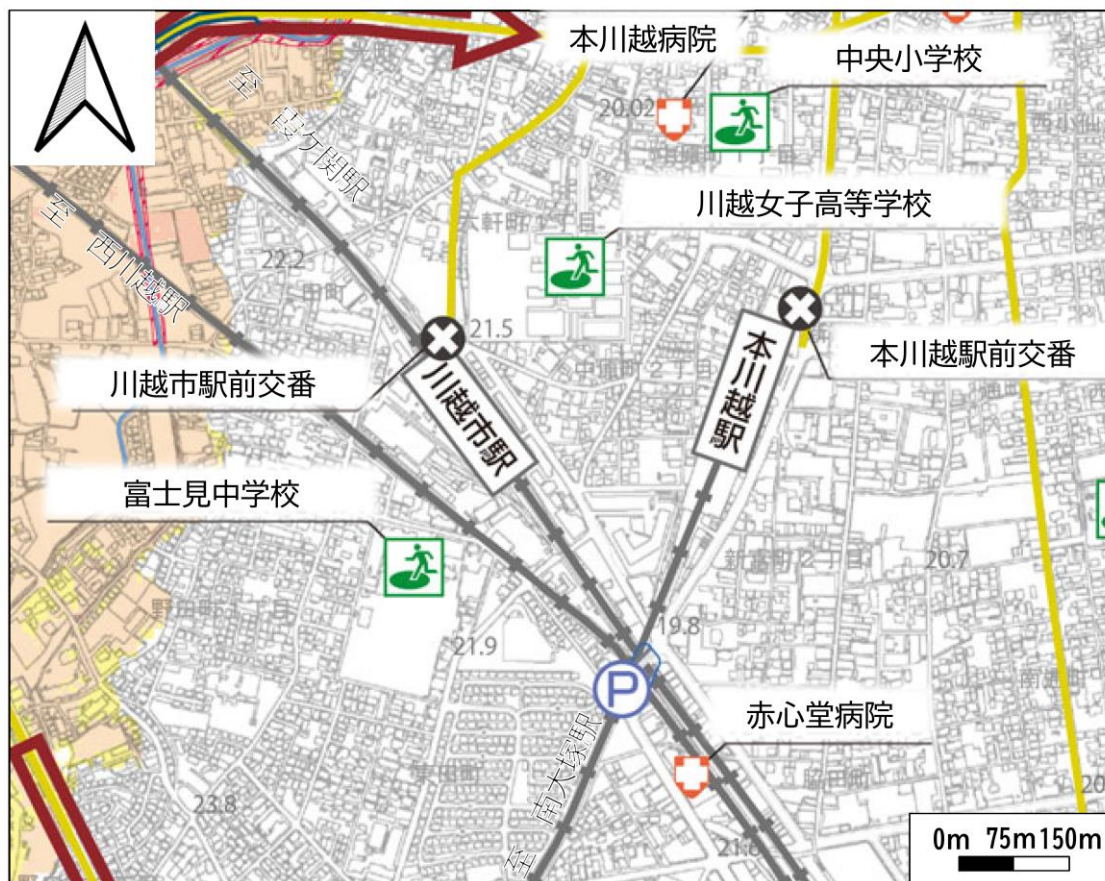
都市機能立地状況

- 川越市駅周辺の都市機能は、医療施設、介護福祉施設、子育て施設（保育園・幼稚園）、商業施設（スーパー・コンビニ）など、日常利用のための施設が点在しているものの、**川越駅、本川越駅と比較して、駅から250m圏域の施設数が少ない状況です。**
- また、**大型店舗等のにぎわいを生み出す施設は立地していない状況です。**
- **学校は、川越駅、本川越駅と比較して施設数が多い状況です。**

機能・施設	施設数		
	川越市駅	川越駅	本川越駅
●医療施設	1	18	6
●介護福祉施設	3	12	3
●学校	2	0	0
子育て施設	0	2	2
●保育園・保育施設	0	2	2
▲認定こども園	0	0	0
■幼稚園	0	0	0
商業機能	3	16	9
★ショッピングセンター	0	2	2
●スーパーマーケット	0	4	2
■コンビニエンスストア	3	10	5



- 川越市内では、荒川や人間川の浸水想定区域が広範囲にわたり指定されていますが、川越市駅周辺には指定されていません。一方で、内水浸水想定区域が一部指定されています。
- 川越市駅周辺の防災関連施設として、指定緊急避難場所が2箇所（川越女子高校、富士見中学校）、救急病院が2箇所（本川越病院・赤心堂病院）指定されています。
- 帰宅困難者が一時滞在できる空間や施設は、川越市駅周辺に指定されていない状況です。



15

川越市駅

【土地利用状況】

- ・ 住居系（29.7%）が多く、特に戸建て中心の土地利用となっています。
- ・ **高等学校が2校立地し、学生利用が多い**状況です。
- ・ 生活のための都市機能立地は他2駅と比較して少ない（医療1、商業3、福祉3）状況です。また、飲食店は川越駅・本川越駅周辺と比較し、顕著に少ない状況です。

【公共交通】

- ・ 東京方面も含む南北方向からの**広域集客性に優位（池袋駅まで32分）**となっています。
- ・ **蔵造りの町並みなど、観光拠点への距離（1.5km）が川越駅と比較し近い**ですが、道路・駅前広場等の基盤施設が弱く、**バスの乗り入れも川越シャトル、観光系バスに限られています。**

【その他】

- ・ **他2駅と比較して、土地利用や基盤整備が進んでおらず、駅周辺に交通施設用地や低未利用土地があるなど、土地利用上の余力があります。**

（参考）

本川越駅

【土地利用状況】

- ・ 駅東側は商業系（飲食店、店舗）、駅西側は住居系（特に戸建て）中心の土地利用となっています。（商業系33.6%、住居系33.3%）

【公共交通】

- ・ 鉄道は県西部・東京都多摩地域を経由し東京都心部へのアクセスが可能ですが、**所要時間が長く（西武新宿駅まで54分）、都心への優位性がほか2駅と比較して低い**状況です。
- ・ 蔵造りの町並みなど観光拠点への距離（1.2km）が川越駅と比較し近く、**道路・駅前広場等の基盤施設が充実し、観光拠点への路線バスや観光系バスも多く発着**しています。

【その他】

- ・ **既に駅周辺の土地利用が進んでおり、都市的未利用土地（駐車場等）は少ない**状況です。

川越駅

【土地利用状況】

- ・ 商業・業務・観光機能が集積した土地利用となっています。
- ・ 土地の高度利用化により**様々な機能が集約し、商業系の土地利用が多くなっています。（商業系34.3%）**

【公共交通】

- ・ 東京・大宮方面も含む各方面からの**広域集客性が特に優位**であり、まちの玄関口となっています。（池袋駅まで31分、大宮駅まで17分）
- ・ 道路や駅前広場等の基盤施設が充実し、**駅を起点に蔵造りの町並みなど、観光拠点への路線バスや観光系のバスのほか、市内各地への路線バス、川越シャトル等も多く発着**しています。

【その他】

- ・ **既に駅周辺の土地利用が進んでおり、都市的未利用土地（駐車場等）は少ない**状況です。

<交 通>

- 歩行者、自動車、タクシー等が錯綜する**駅前交通環境の安全性の向上**
- 朝夕等に歩行者が多い、**本川越駅への徒歩ルートなど、駅周辺道路における歩行環境のアクセス性・安全性の向上**
- 鉄道の東西を横断する手段が踏切のみとなる**東西移動の不便さの改善**
- バス・タクシー等の**公共交通が安全かつ円滑に運行できる交通結節機能の強化**

<土地利用>

- 地域住民の**生活利便性に資する施設の充実**
- 駅利用者の**立ち寄りや滞在のニーズに対応した施設・機能の充実**
- 駅前における**居心地のよい空間・機能の充実**
- 川越市駅の拠点性の向上を図るため、**低未利用土地等の土地利用転換の促進**
- **本川越駅周辺の低未利用土地等の土地利用転換の促進**
- **商業と共存・調和した住環境としての維持・充実**

<にぎわい>

- 駅前にはほぼ通過するだけの利用状況のため、**地域住民や駅利用者に居心地のよい歩行空間・滞在環境の充実**
- **集客イベントを行える空間や回遊性創出につながる空間の形成**
- 歴史**観光拠点への玄関口**にふさわしい**景観の形成**
- 公共空間整備や開発等を契機とした**まちの魅力づくりへの機運醸成、取組体制の構築**

<防災・環境>

- **帰宅困難者の対策**
- 災害情報設備、物資の備蓄等の**防災機能や災害時の連携体制の充実**
- **憩いの場や緑を感じられる空間の充実**
- **土地利用に際しての環境負荷の低減への配慮**



駅周辺の現状と課題について

（１）対象・調査方法

①駅周辺住民

川越市駅周辺に居住する住民（無作為抽出）に対して、郵送でアンケートを配布し、調査票による回答、Webによる回答を併用して実施。

②高校生

川越女子高校、山村学園高校の２年生を対象に、Webアンケートを実施。

③駅利用者

川越市駅の利用者に対してチラシを配布し、Webアンケートを実施。

④商店会

中原町商店会、六栄会に所属する店舗・事業者を対象に、郵送でアンケートを配布し、調査票による回答、Webによる回答を併用して実施。

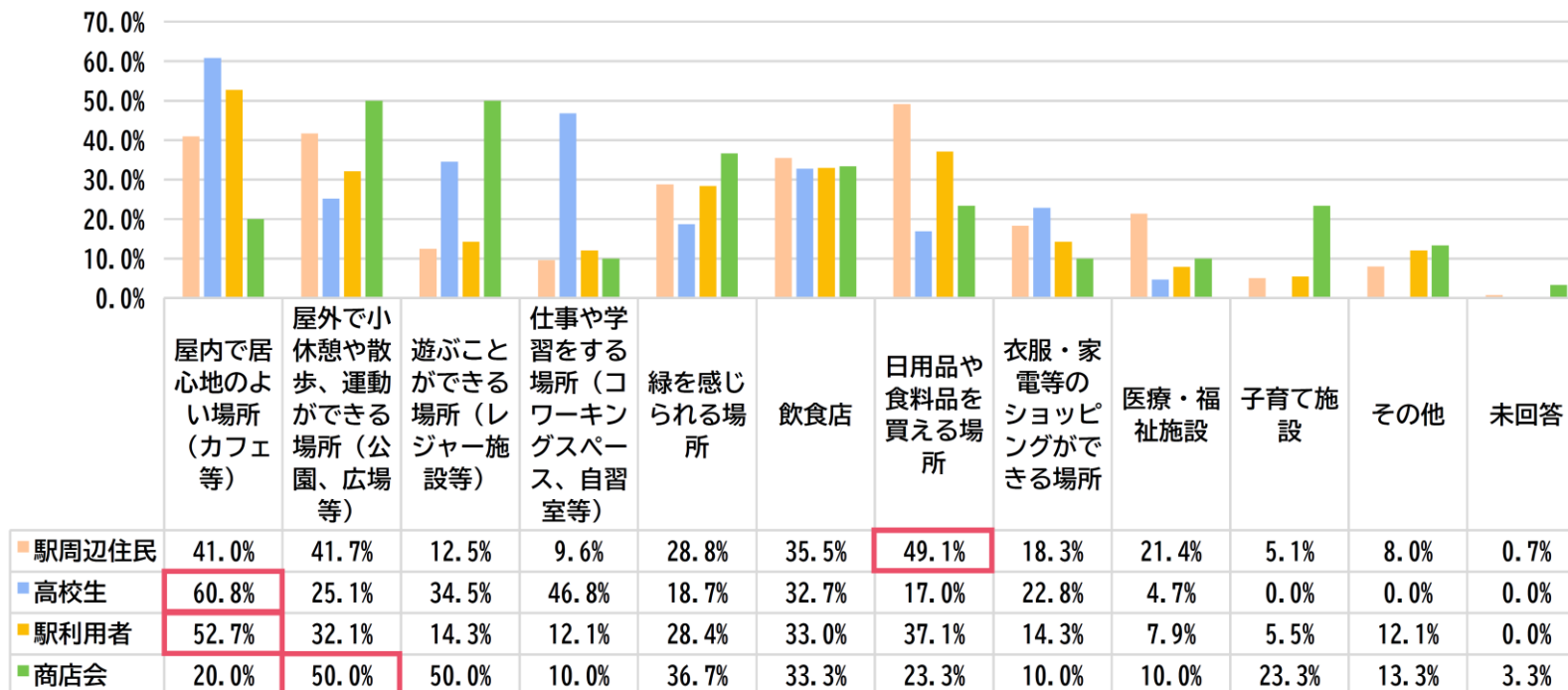
（２）実施期間・回収率

対象	実施期間	対象者数	回答数	回収率
駅周辺住民	10/29（火）～11/18（月）	1,510	688	45.6%
高校生		844	171	20.3%
	川越女子	354	80	22.6%
	山村学園	490	91	18.6%
駅利用者	11/3（日）、11/5（火） ※休日と平日に分けて配布 ～11/18（月）	1,500	455	30.4%
商店会	10/29（火）～11/18（月）	92	30	32.6%

主な回答傾向

- 駅周辺の利用目的は通勤・通学が最も多く、滞在時間は10分未満が最多となっています。
- 駅周辺にあるとよいものについて、駅周辺居住者は「日用品や食料品を買える場所」、高校生と駅利用者は「屋内で居心地の良い場所（カフェ等）」、商店会は「屋外で小休憩や散歩、運動ができる場所」を選ぶ人が最も多くなっています。

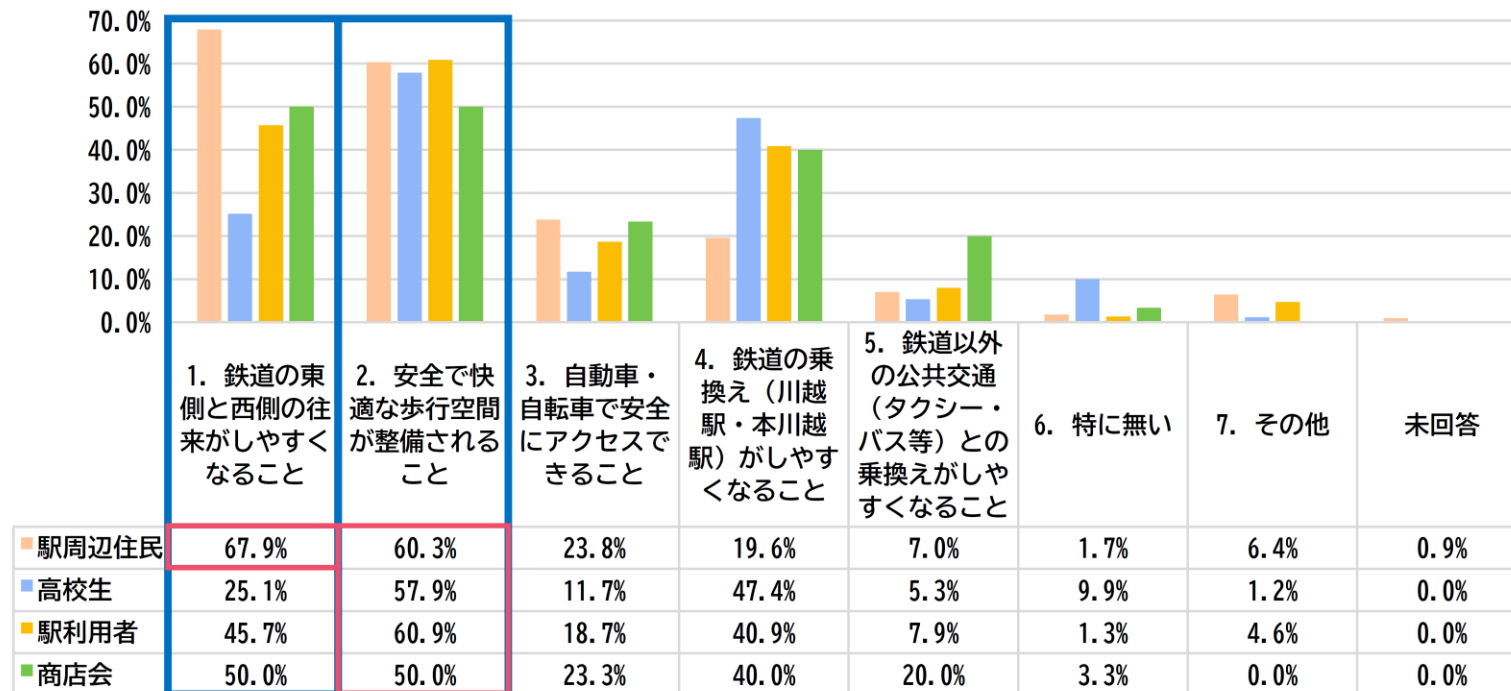
Q. 川越市駅周辺について、どのようなものがあればよいか



主な回答傾向

- 「交通の安全性や利便性をより良くするため優先的に取り組んでほしいこと」として、「**安全で快適な歩行空間**」を望む人は全対象者で**5割以上**と多くなっています。また、**駅周辺住民は「鉄道の東西の往来がしやすくなること」を望む人が最も多くなっています。**

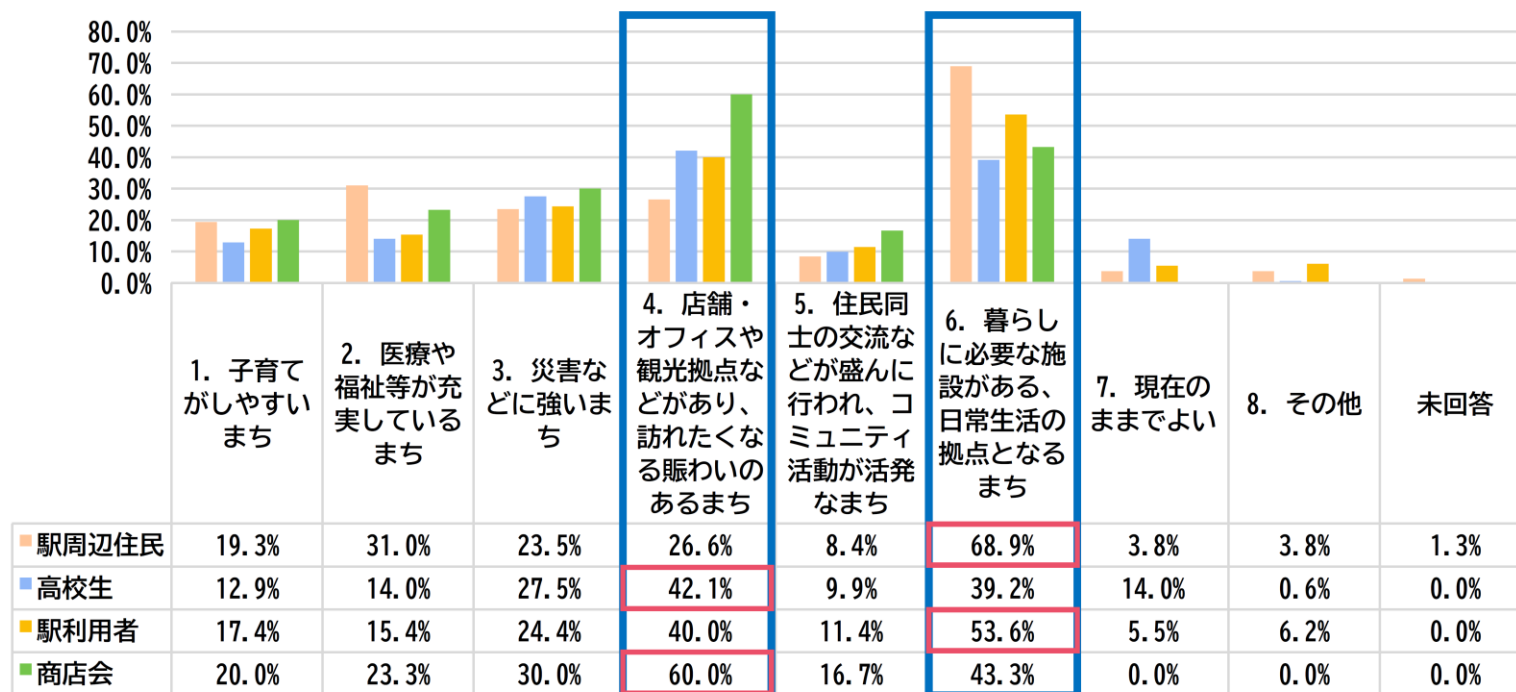
Q. 交通の安全性や利便性をより良くするため優先的に取り組んでほしいこと



主な回答傾向

- 未来に「どのようなまちになっているとよいか」については、**駅周辺居住者と駅利用者は「暮らしに必要な施設がある、日常生活の拠点となるまち」を望む人が最も多く、一方、高校生と商店会は「店舗・オフィスや観光拠点等があり、訪れたくなるにぎわいのあるまち」を望む人が最も多くなっています。**

Q. 未来の川越市駅周辺は、どのようなまちになっているとよいか？



【交通】交通環境の改善

- ・「安全で快適な歩行空間」を望む声が多く、交通環境の改善による安全なまちが求められています。

【土地利用】地域住民のくらしの充実

- ・駅周辺居住者は「暮らしに必要な施設がある、日常生活の拠点となるまち」を望む声が多く、暮らしの充実が求められています。

【にぎわい】駅利用者・来街者のにぎわいの充実

- ・「訪れたくなる賑わいのあるまち」が多く、現状の通過するだけのまちではなく、利用したくなるようなまちが求められています。
- ・高校生からは駅周辺でマルシェや課外活動等のイベントを求める意見もありました。
- ・こうした意見を取り入れ、より良いまちをしくみためにも、駅周辺を取り巻く多様な関係者と連携したまちづくりが求められています。

【防災・環境】憩える空間の充実、自然災害リスクへの備えの充実

- ・川越市駅周辺に求められる施設として、「カフェ」や「公園・広場」など、滞在できる空間の充実が求められています。
- ・「緑を感じられるような場所」も一定の回答があり、憩える空間の充実が求められています。
- ・「災害などに強いまち」を望む声が一定数あり、川越市駅周辺の一部で見られる内水リスクにも対応する安全・安心なまちづくりが求められています。

居心地のよい空間づくり

都市の魅力を向上させ、街中に賑わいを創出するため、街路空間、公園・緑地等を活用した「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり（ウォーカブルなまちなかの形成）が求められています。



出典：国土交通省資料

脱炭素化の推進

地球温暖化等の気候変動を踏まえ、まちづくりにおいても、温室効果ガスの排出を全体としてゼロとする「カーボンニュートラル」の取組が求められています。

近年、デジタル技術の活用によるサービス連携やデータに基づく効果的なまちづくりが進められており、暮らし、観光、防災など様々な分野において活用が求められています。



スマートシティが実現する未来イメージ図 ～防災～

- 地形や気象をデータ化し、予測やシミュレーションに応じた最適な対策を社会及び個人で進める。
- 災害が発生した際、情報の可視化や分析により、適切な避難誘導や災害対応を遂行できる体制を構築する。
- ロボット技術の活用などにより、人口減少や救護者の安全に配慮した救援活動を可能とする。

《コンセプト》

暮らしとにぎわいが重なる交流拠点

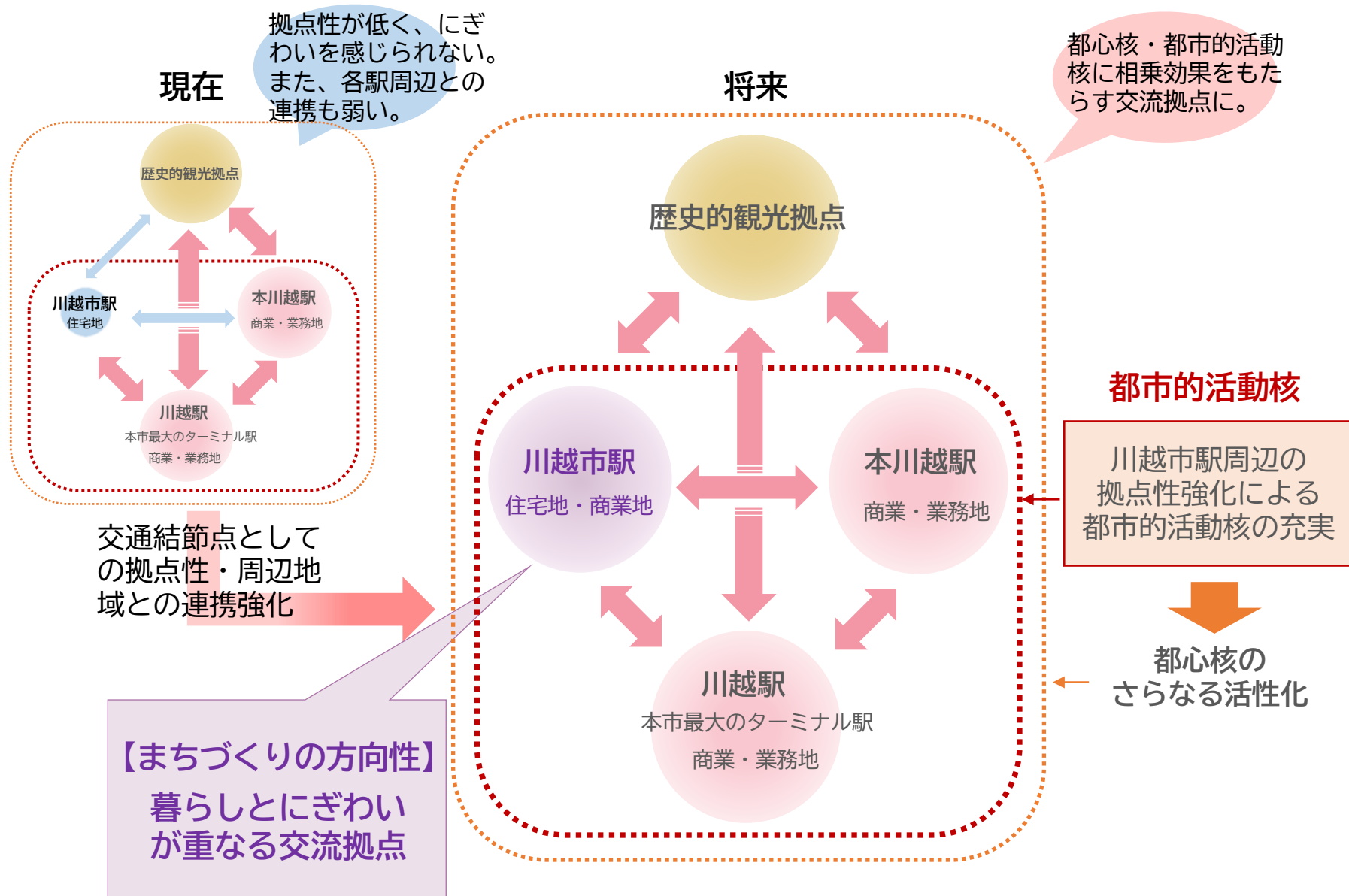
～人・時・まちをつなぐ～

川越市駅周辺のまちは、住宅が比較的多い地域でありながら、就業、通勤、通学、買い物や観光などの目的で様々な人が利用しています。

また、本川越駅や川越駅の商業・業務地を含めて構成する都市的活動核の一つであり、歴史的観光拠点にも近い位置にあることから、交通結節点としての拠点性を高めるとともに、周辺地域との連携を強化することが期待されます。

そのため、川越市駅周辺の今後のまちづくりでは、地域住民や駅利用者の暮らしや滞在時間が充実し、滞留や回遊によるにぎわいが生まれ、都心核・都市的活動核に相乗効果をもたらす交流拠点を目指します。

【都心核・都市的活動核の概念図】



1 交通 ～誰もが安全で快適に移動できる交通結節点の形成～



鉄道利用者の安全で快適な移動を実現するため、他の公共交通とのシームレスな乗り換え機能の確保、駅東西をスムーズに往来できるルート整備など、駅前の道路交通環境の充実を図ります。

2 土地利用 ～暮らしも居心地の良さも充実する都市機能の導入～



市民、駅利用者、観光客等のニーズを満たすため、民間活力を生かした土地の有効活用により多様な都市機能の導入とともに、日常・非日常のライフスタイルの質を高める都市機能の導入を図ります。

3 にぎわい ～駅とまちをつなげる回遊性・賑わいの創出～



川越市駅前をにぎわいの拠点として、本川越駅との乗り換え利用者や歴史観光拠点を往来する観光客等にとっての単なる通過動線とせず、楽しみと快適性を提供するため、地域や事業者等と連携して賑わいの創出を図ります。

4 防災・環境 ～まちの安心・快適性を支える環境づくり～



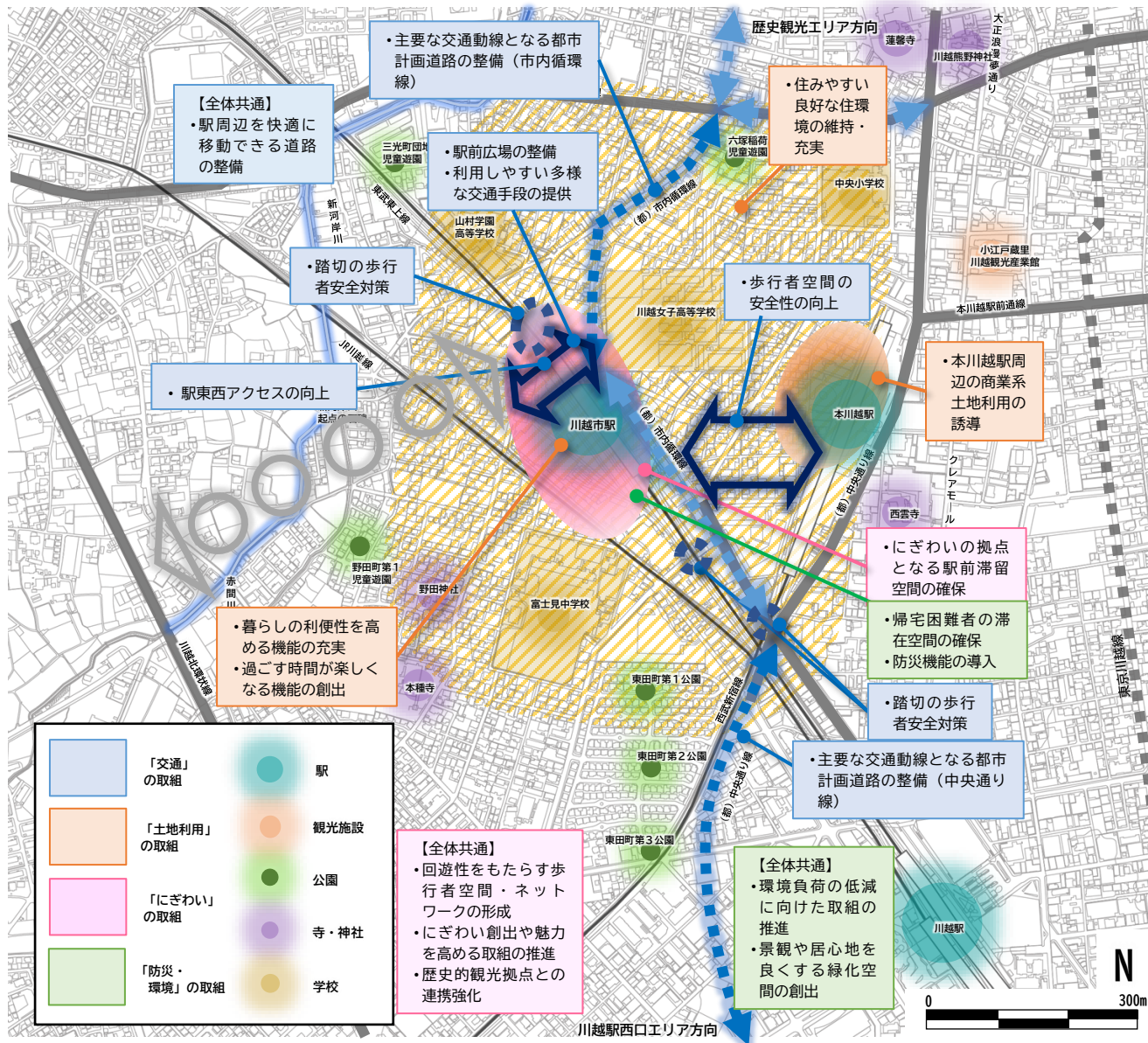
災害時の帰宅困難者が滞在できる空間や防災機能を導入するとともに、環境・景観への配慮とまちの魅力・価値の向上に資する緑化空間の創出を図ります。

土地利用構想図（案）

1. ビジョン
について

2. 現状・
課題

3. まちづ
りの方向性



STAGE1 まちをつくる

にぎわい・魅力の創出

- ・実行体制の構築
- ・既存のまちなか空間を活用した社会実験イベント等の実施 等

先導プロジェクトの実現

- ・駅周辺交通環境の向上
- ・駅東西のアクセスの向上
- ・駅前民有地の土地利用
- ・本川越駅方面へのアクセス向上 等

STAGE2 まちを生かし、 育てる

持続的な成長への取組

- 三駅一体のエリアマネジメント
- 【地域住民の交通安全性確保のために】
- 【土地利用の充実に向けて】
- 【にぎわいの充実に向けて】
- 【防災体制の充実】

暮らしとにぎわいが重なる交流拠点

人・時・まちをつなぐ

川越市駅周辺まちづくりビジョンの策定

まちづくりの方向性について