

上位・関連計画と本計画の 位置づけの整理

以下の上位・関連計画における本計画の位置づけを整理し、関連性と整合性を確保します。
 なお、第五次川越市総合計画、第3次川越市観光振興計画、第四次川越市環境基本計画及び第二次川越市緑の基本計画については、令和7年9月時点で策定作業中であるため、第五次川越市総合計画については最新の検討内容、他の計画は現行計画の内容を確認し、それぞれの計画がまとまった段階で内容を再確認します。

《整合性の確保を図る主な計画》

No	計 画 名	策定・改定時期
1	第五次川越市総合計画	令和8年3月予定
2	川越市都市計画マスタープラン	令和6年10月
3	川越市立地適正化計画	令和6年12月
4	川越市広域幹線道路網構想	令和8年3月予定
5	川越市都市・地域総合交通戦略 川越市都市・地域総合交通戦略【追補版】	平成29年3月 令和4年3月
6	みんなでつくる 福祉のまち川越プラン 第四次川越市地域福祉計画・第五次川越市地域福祉活動計画	令和3年3月
7	すこやかプラン・川越 川越市高齢者保健福祉計画・第9期川越市介護保険事業計画	令和6年3月
8	川越市障害者支援計画	令和6年3月
9	第11次川越市交通安全計画	令和4年1月
10	第三次川越市観光振興計画	令和8年3月予定
10'	第二次川越市観光振興計画	平成28年3月
11	第四次川越市環境基本計画及び第二次川越市緑の基本計画	令和8年3月予定
11'	第三次川越市環境基本計画及び川越市緑の基本計画	平成28年3月
12	第三次川越市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）	令和6年3月

1. 要点の整理

(1) 将来的なまちづくり全体の方向性に関すること

本計画と関連性の強い上位関連計画において示されている、将来的なまちづくり全体の方向性は以下のとおりです。

共通する方向性として「暮らしやすさ」が示されており、その実現のためには、利用しやすく効率的な交通ネットワークの構築や、誰もが移動しやすい公共交通の充実を図ることが求められています。

《まちづくり全体の方向性》

第五次川越市総合計画	将来都市像	ずっと安心、もっと幸せ、魅力あふれるまち 川越
	分野別の基本目標	第4章 都市基盤・生活基盤 多くの人が集い行き交う、暮らしやすく魅力あふれるまち →市民や事業者などと協働しながら、都市機能の集約化と利用しやすく効率的な交通ネットワークの構築を図る
川越市都市計画マスタープラン	将来都市像	人がつながり、魅力があふれ、だれもが住み続けたいまち 川越
川越市立地適正化計画	基本目標	市民がいつまでも暮らしやすく、訪れる人を魅了し、だれもが住みたくなるまち川越
	目標	① 快適な生活を可能とする 居住環境の創出による暮らしやすさの確保 ② 川越の活力を維持する 拠点における都市機能の集積と魅力的な空間の形成 ③ だれもが移動しやすい 公共交通の充実 ④ 川越の魅力・生活を支える 既存集落におけるコミュニティの維持

(2) 将来的な都市構造に関すること

本計画と関連性の強い上位関連計画における将来都市構造とそれを構成する「核・拠点」及び「軸」について、以下のとおり整理します。

将来都市構造は、鉄道駅周辺などの複数箇所に、商業や医療などの各機能が集積する拠点が形成され、住民が徒歩や公共交通などでそれぞれの拠点到容易にアクセスできる多極ネットワーク型の都市構造の構築を進めるもので、様々な機能が集積する箇所を示す「核・拠点」、交通ネットワークを示す「軸」、土地利用の在り方を示す「ゾーン」の3つの構成要素からなります。

まず、「核・拠点」は、都市活動の拠点として三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺から北部市街地に至る中心市街地を都心核、霞ヶ関、新河岸、南大塚、南古谷の各駅周辺の地域における経済活動や市民生活の基盤を地域核、地域核を補完する的場・笠幡・鶴ヶ島・西川越の各駅周辺の地域を「生活核」として位置付けるとともに、企業誘致や工業集約化を進める地域として、川越狭山工業団地、富士見工業団地、川越工業団地、川越第二産業団地、的場地区の工業集積地、川越増形地区産業団地及び問屋町地区を「産業拠点」、鉄道駅や基幹的バス路線の発着拠点など各地域から基幹的公共交通への乗継を図る「乗継拠点」を位置づけています。

また、「軸」は、都心核、地域核及び各拠点間の連携や、他都市との広域的な連携を図る上で重要な役割を担う幹線道路と公共交通（鉄道・基幹的バス路線）を「都市活動軸」として位置付けます。

■核・拠点に関すること

○都心核

- ・環境との調和に配慮しながら、商業業務施設、公共施設、医療・福祉・子育て支援施設など多様な都市機能を集積し、まちの顔となる都市活動を牽引していくための拠点。

⇒三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺から北部市街地に至る中心市街地（第五次総計、都市マス、立適）

○都市的活動核 ⇒都市機能誘導区域

- ・商業や業務等の機能の充実を図る。

⇒三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺（第五次総計）

○歴史・水・緑核 ⇒都市機能誘導区域

- ・商業、文化、観光等の機能を高めた都市空間の形成を図る。

⇒北部市街地（第五次総計、都市マス）

○地域核 ⇒都市機能誘導区域

- ・地域社会の経済活動など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る。
- ・生活圏における、地域の顔としての商業、医療、福祉等を中心とした都市機能の充実を図る。

⇒霞ヶ関、新河岸、南大塚、南古谷の各駅周辺（第五次総計、都市マス、立適）

○生活核

- ・地域核を補完し、地域コミュニティを育む拠点となる環境づくりを推進する。

⇒的場・笠幡・鶴ヶ島・西川越の各駅周辺（都市マス）

○乗継拠点

- ・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する。

⇒神明町車庫・福原地区内・的場一丁目周辺・鶴ヶ島駅・笠幡駅（立適）

○産業拠点

- ・企業の誘致、工場の集約化などにより、産業拠点の形成を図る。
- ・工業団地の整備、拡充とともに、地域の経済循環を高め、中核となる企業の誘致、工業の集約化等による自立した産業構造の構築を図る。

⇒川越狭山工業団地、富士見工業団地、川越工業団地、川越第二工業団地、的場地区の工業集積地、川越増形地区産業団地及び問屋町地区（第五次総計、都市マス）

○水と緑の拠点

- ・潤いのある市民生活を支える拠点として整備するとともに、面的なまとまりのある緑地の一体的な保全を図る。

⇒新河岸川や入間川、伊佐沼、大規模な樹林地などの豊かな自然を生かした公園等（第五次総計）

○緑拠点

- ・保全・活用を図る。

⇒川越運動公園、河越館跡、(仮称)川越市森林公園計画地、くぬぎ山地区（都市マス）

○水・緑拠点

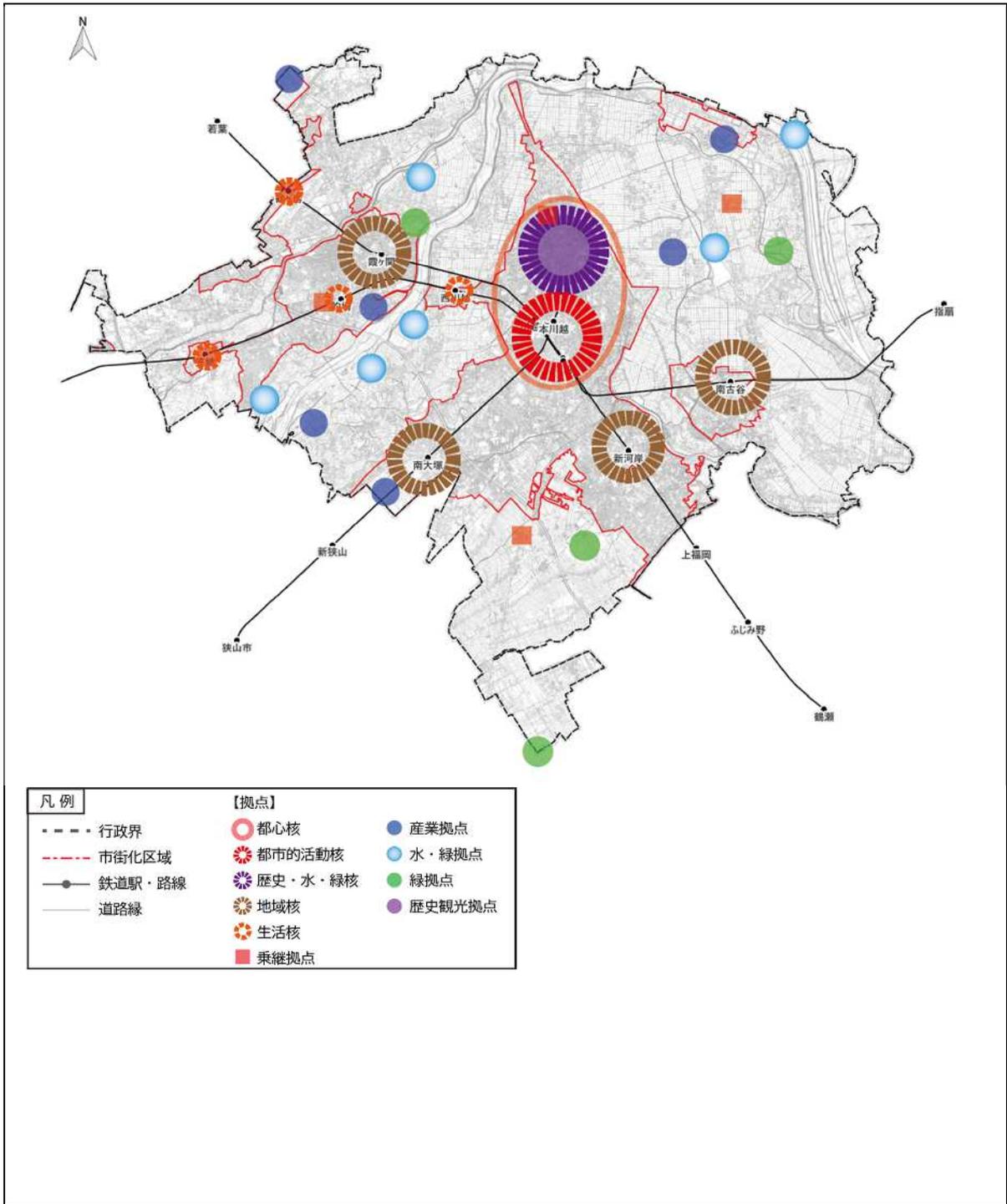
- ・親水空間として保全・活用を図る。

⇒伊佐沼、川越公園（川越水上公園）、なぐわし公園、(仮称)池辺公園、安比奈親水公園、河川敷公園（芳野地区）（都市マス）

○歴史観光拠点

- ・歴史資源の保全と活用およびネットワーク化を図る。

⇒歴史的町並みが残る北部市街地、喜多院等の寺社と新河岸川沿いの歴史的環境を有している地域（都市マス）



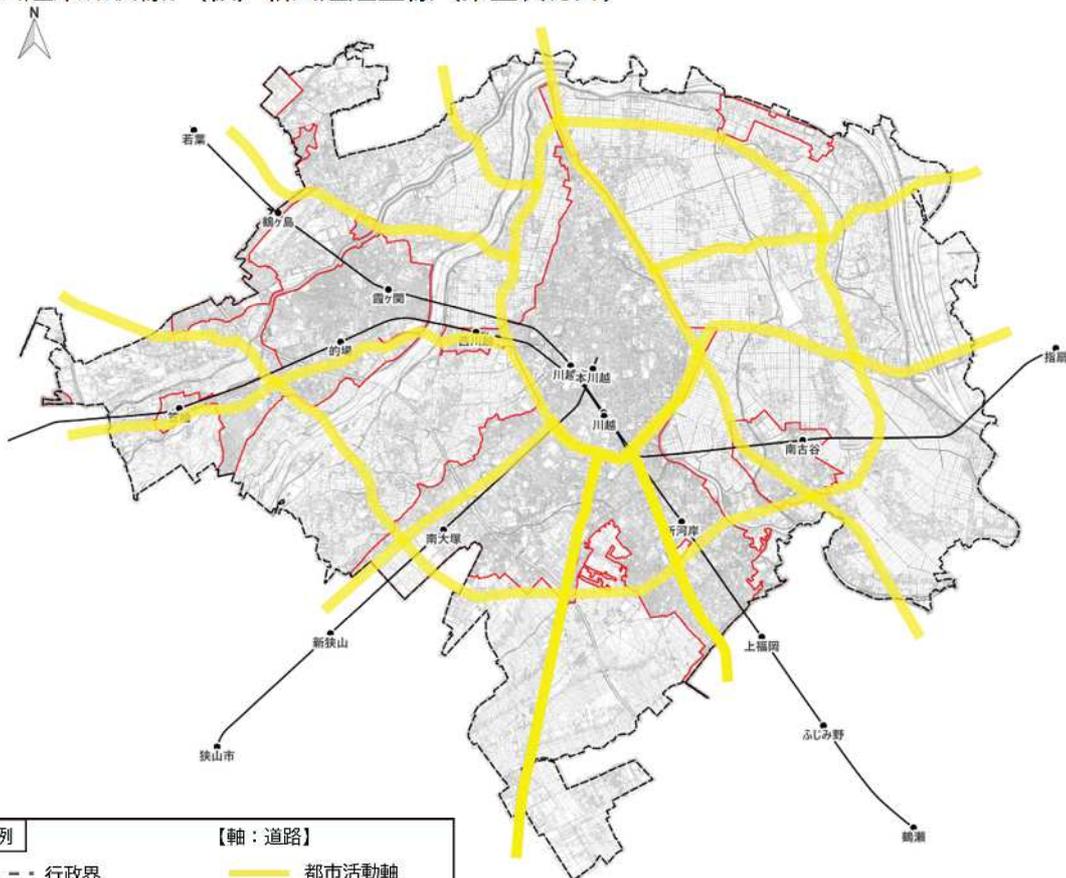
■市の骨格を形成する軸に関すること

《道路》

○都市活動軸(道路)

- ・都心核、地域核及び各拠点の間の連携や、他都市との広域的な連携を図るうえで重要な役割を担う。
- ・これらの整備や機能の強化により、移動の円滑性や利便性の確保を図る。
- ・放射状・環状に幹線道路を配置し、市内の円滑な移動、他都市との円滑な交流を可能にする道路軸を構築する。
- ・現在、本市の交通の骨格をなしている国道16号や国道254号に加え、(都)川越北環状線や(仮称)川越東環状線等の環状道路の整備によって、市外縁部で展開する多様な拠点を連絡する新しい道路軸の形成を進める。
- ・国道や環状道路等の広域幹線道路を補完する幹線道路により交通の主軸を支え、他都市との連携強化を目指し、結節点としての都市機能の充実を進める。

⇒川越北環状線、一般国道16号、一般国道254号、一般国道254号バイパス、川越上尾線、川越所沢線、川越日高線、川越坂戸毛呂山線、片柳川越線、(仮)外環状線、(仮)川越東環状線、(仮)新川越越生線(第五次総計)



《公共交通》

○都市活動軸(鉄道)

- ・都心核、地域核及び各拠点の間の連携や、他都市との広域的な連携を図るうえで重要な役割を担う、これらの整備や機能の強化により、移動の円滑性や利便性の確保を図る。

⇒JR川越線、東武東上線、西武新宿線(第五次総計)

○基幹的公共交通(鉄道)

- ・基幹的公共交通の維持・強化を図る。
- ⇒JR川越線、東武東上線、西武新宿線（立適）

○都市活動軸(バス)

- ・都心核、地域核及び各拠点の間の連携や、他都市との広域的な連携を図るうえで重要な役割を担う、これらの整備や機能の強化により、移動の円滑性や利便性の確保を図る。
- ⇒川越駅～神明町車庫方面、川越駅～埼玉医大方面、本川越駅～川越グリーンパーク方面、川越駅～南大塚駅方面、本川越駅～今福中台方面、本川越～下赤坂方面（第五次総計）

○基幹的公共交通(バス)

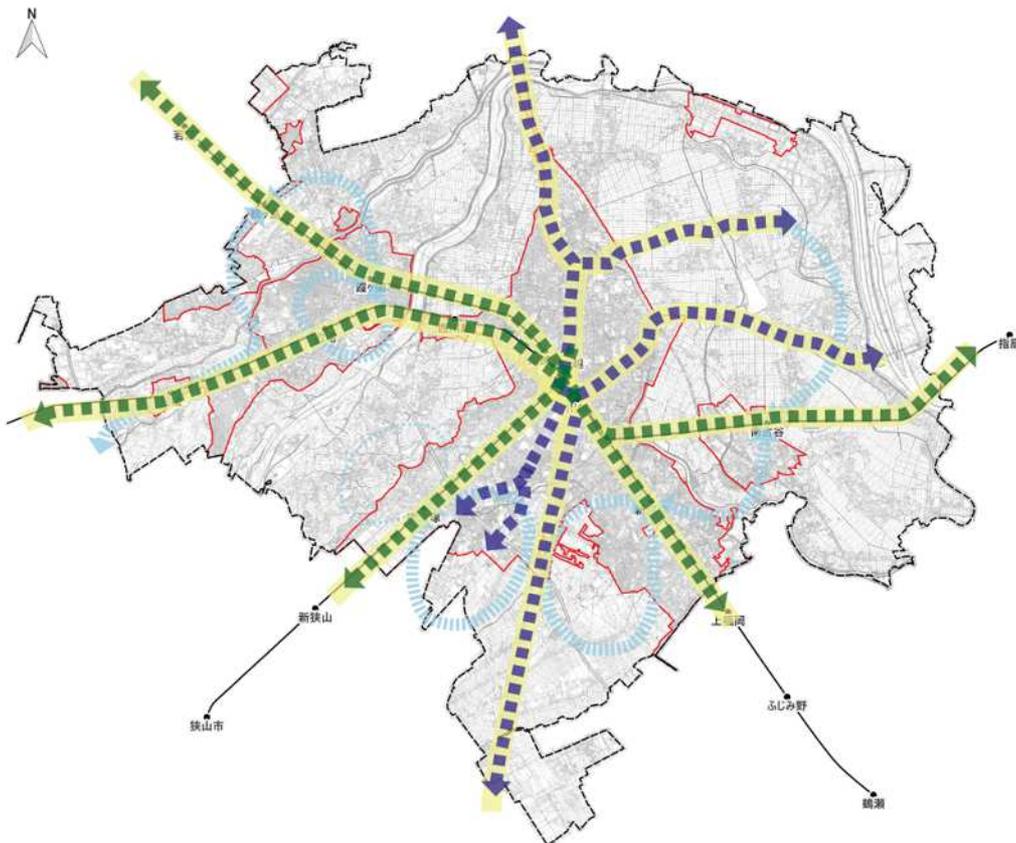
- ・基幹的公共交通の維持・強化を図る。
- ⇒川越駅～神明町車庫方面、川越駅～埼玉医大方面、本川越駅～川越グリーンパーク方面、川越駅～南大塚駅方面、本川越駅～今福中台方面、本川越～下赤坂方面（立適）

○都市活動軸(公共交通軸)

- ・多様な都市活動を支える鉄道とバス路線について、持続可能な交通ネットワークの構築を図る。
- ⇒基幹的公共交通（JR川越線、東武東上線、西武新宿線、川越駅～神明町車庫方面、川越駅～埼玉医大方面、本川越駅～川越グリーンパーク方面、本川越～下赤坂方面）（都市マス）

○基幹的バス路線以外の路線等の整備

- ・川越シャトルの運行と適切な運行見直しなどを図る。
- ⇒川越シャトル（立適）



凡例	【軸：公共交通】
--- 行政界	--- (都市活動軸(鉄道))
- - - 市街化区域	--- (基幹的公共交通(鉄道))
● 鉄道駅・路線	--- (都市活動軸(バス))
— 道路線	--- (基幹的公共交通(バス))
	--- (都市活動軸(公共交通))
	--- 基幹的バス路線以外の路線等の整備

2. 各計画の概要整理

No. 1	第五次川越市総合計画 ※川越市総合計画審議会資料より整理			
<p>計画の目的</p> <p>・本計画は、市民と行政にとって、まちづくりを進める指針となるもので、目指すべき将来都市像を描き、その実現に向けた目標や方向性を定める。</p>				
<p>計画期間</p> <p>【策定】令和8年3月予定 【計画期間】基本構想：令和8年度～令和17年度の10年間 基本計画：前期は令和8年度～令和12年度の5年間、後期は令和13年度～令和17年度の5年間</p>				
<p>主な内容</p>	<p>【将来都市像】</p> <p>ずっと安心、もっと幸せ、魅力あふれるまち 川越</p> <p>【分野別の基本目標】</p> <p>④都市基盤・生活基盤</p> <p>多くの人が集い行き交う、暮らしやすく魅力あふれるまち</p> <p>【将来都市構造】</p> <p>●核・拠点</p> <p>県西部地域の拠点としてふさわしい都市機能や歴史的な文化遺産が集約されている地域を「<u>都心核</u>」、交通条件等によって地域の生活や経済活動の拠点として構成されている地域を「<u>地域核</u>」と位置づけ、市民生活や都市活動を支える都市機能の集約化を進める。</p> <p>また、産業が集積している既存工業団地などを「<u>産業拠点</u>」、市域を取り囲む河川や樹林地を生かした公園等を「<u>水と緑の拠点</u>」と位置づけ、それぞれの役割に応じた活性化を図る。</p> <p>●軸</p> <p><u>都心核</u>、<u>地域核</u>及び各拠点の間の連携や、他都市との広域的な連携を図るうえで重要な役割を担う幹線道路や公共交通を「<u>都市活動軸</u>」として位置づけ、これらの整備や機能の強化により、移動の円滑性や利便性の確保を図る。</p> <p>●ゾーン</p> <p>鉄道駅を中心とした、住宅地や商業地など、<u>都市的な土地利用</u>を図る地域を「<u>地域活動ゾーン</u>」と位置付け、快適な都市活動ができる市街地整備を推進する。また、<u>樹林地や農地、水辺</u>等の豊かな自然環境との調和を維持していく地域を「<u>自然共生ゾーン</u>」と位置付け、豊かな自然を保全するとともに、周辺環境との調和に配慮した計画的な土地利用の誘導を図る。</p> <div style="text-align: center;">凡例</div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p><核・拠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都心核 ◎ 都市的活動核 ◎ 歴史・水・緑核 ◎ 地域核 ◎ 産業拠点 ◎ 水と緑の拠点 </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <p><軸></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇄ 都市活動軸(道路) ⇄ 都市活動軸(鉄道) ⇄ 都市活動軸(バス) <p><ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域活動ゾーン 自然共生ゾーン </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> —○— 高速道路-インターチェンジ — 鉄道-駅 — 主要幹線道路(一般国道、主要地方道等) — 主要幹線道路(未整備路線(現道なし)) - - - 主要幹線構想道路* — 河川-堤 </td> </tr> </table>	<p><核・拠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都心核 ◎ 都市的活動核 ◎ 歴史・水・緑核 ◎ 地域核 ◎ 産業拠点 ◎ 水と緑の拠点 	<p><軸></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇄ 都市活動軸(道路) ⇄ 都市活動軸(鉄道) ⇄ 都市活動軸(バス) <p><ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域活動ゾーン 自然共生ゾーン 	<ul style="list-style-type: none"> —○— 高速道路-インターチェンジ — 鉄道-駅 — 主要幹線道路(一般国道、主要地方道等) — 主要幹線道路(未整備路線(現道なし)) - - - 主要幹線構想道路* — 河川-堤
<p><核・拠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都心核 ◎ 都市的活動核 ◎ 歴史・水・緑核 ◎ 地域核 ◎ 産業拠点 ◎ 水と緑の拠点 	<p><軸></p> <ul style="list-style-type: none"> ⇄ 都市活動軸(道路) ⇄ 都市活動軸(鉄道) ⇄ 都市活動軸(バス) <p><ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 地域活動ゾーン 自然共生ゾーン 	<ul style="list-style-type: none"> —○— 高速道路-インターチェンジ — 鉄道-駅 — 主要幹線道路(一般国道、主要地方道等) — 主要幹線道路(未整備路線(現道なし)) - - - 主要幹線構想道路* — 河川-堤 		

【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】

施策4-1 拠点を中心とした持続可能なまちづくりの推進

1. 拠点整備の推進

- 1 三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺については、県西部地域の中心都市にふさわしい拠点として、都市機能施設の維持と誘導や、交通結節点としての機能の充実により、様々なニーズに対応できる魅力的な都市空間の形成を図ります。
- 2 霞ヶ関、新河岸、南大塚、南古谷の各駅周辺については、生活圏における地域の拠点として、地域特性に応じた都市機能の充実を図ります。また、的場、笠幡、鶴ヶ島、西川越の各駅周辺については、地域の拠点を補完する生活の拠点として、地域コミュニティを育む環境づくりを推進します。

2. 特色ある持続可能なまちづくりの推進

- 2 高齢者、障害のある人など誰もが安心して活動できるまちにするため、道路や駅、公園、建築物などについて、ユニバーサルデザインの考え方に基づく整備を推進します。

施策4-2 安全で利便性の高い道路・交通ネットワークの構築

1. 道路交通環境の整備

- 1 市内の各拠点間の移動や、他都市との広域的な移動を円滑に行える道路ネットワークを形成するため、交通混雑の状況や大きく変化する社会経済状況等を踏まえて、国・県と連携しながら、都市計画道路や広域幹線道路等の整備を計画的に進めます。また、地域の日常生活を支える身近な生活道路の安全を確保するため、適切な整備を図ります。
- 2 安全で快適に利用できる道路環境を維持するため、計画的に点検を実施し、必要な補修などを行うことで、道路や橋りょうの適切な維持管理を図ります。
- 3 生活環境の保全など地域の実情を踏まえ、歩行者が安全安心に通行できる交通環境の形成を目指し、住民との合意形成に努め、適切な交通対策を図ります。

施策4-3 魅力ある都市景観の形成

1. 歴史的景観の保全・形成

- 1 伝統的建造物群保存地区をはじめとする歴史的町並みは、道路等の町割りと一体的に保存、整備することで、歴史的景観の保全を図ります。

施策4-4 良好な住環境づくり

1. 災害に強い都市基盤整備

- 1 災害時の被害を最小化するため、避難、救援等の基盤となる道路の整備、橋りょうや上下水道施設等の耐震化を進めます。

施策5-4 観光の振興

2. 安心して楽しめる観光環境の整備

- 1 誰もが安心して観光を楽しめるよう、歩車道の分離や、バリアフリー化などの環境整備、外国人観光客のニーズに対応した多言語対応など、受入環境の充実を図ります。
- 2 観光客の受入れと市民生活の質の確保を両立するため、観光マナー対策や観光エリアの分散化、交通渋滞対策など、総合的なオーバーツーリズム対策を講じ、持続可能な観光の推進を図ります。

施策6-2 地球温暖化対策の推進

3. 脱炭素に資するまちづくりの推進

- 1 移動に伴う環境負荷を軽減するため、公共交通の利便性向上などにより、自家用車から公共交通への転換を促進するとともに、環境性能に優れた自動車の普及促進や自転車シェアリングの推進を図ります。

施策7-3 安全安心な生活環境づくり

3. 交通安全対策の推進

- 2 交通事故の起こりにくい安全な環境を整えるため、路面表示やカーブミラーの設置を進めるとともに、グリーンベルト等による通学路の環境整備を図ります。

【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】

施策4-2 安全で利便性の高い道路・交通ネットワークの構築

2. 公共交通の利便性向上

- 1 ニーズに応じた移動手段の確保や公共交通の維持のため、交通事業者や関係団体等との連携を推進します。
- 2 鉄道や路線バスを補完する市内循環バス「川越シャトル」やデマンド型交通「かわまる」については、市民の生活利便性の向上を図るため、利用しやすい環境の整備を推進します。
- 3 多様な移動手段の確保や回遊性の向上等を図るため、事業者と連携しながら、自転車シェアリング事業を推進します。

No.2 川越市都市計画マスタープラン

計画の目的

・本計画は、地域特性に応じた土地利用や都市施設等の整備の根拠となるまちの将来像を明らかにし、その実現に向け、市民と協働でまちづくりに取り組んでいくことを目的とする。

計画期間

【策定】令和6年10月 【目標年次】おおむね20年後の令和27年

主な内容

【まちづくりの理念】

- 本市の特長である「歴史・文化・伝統」と「緑と水の豊かな自然」とを生かしたまちづくりを目指します。
- 県南西部地域の中核都市としてのシビックプライドをもったまちづくりを目指します。
- 文化的な都市生活および機能的な都市活動が営まれる都市の構築を目指します。
- 社会情勢の変化に対応した持続可能な都市を目指します。

【将来都市像】

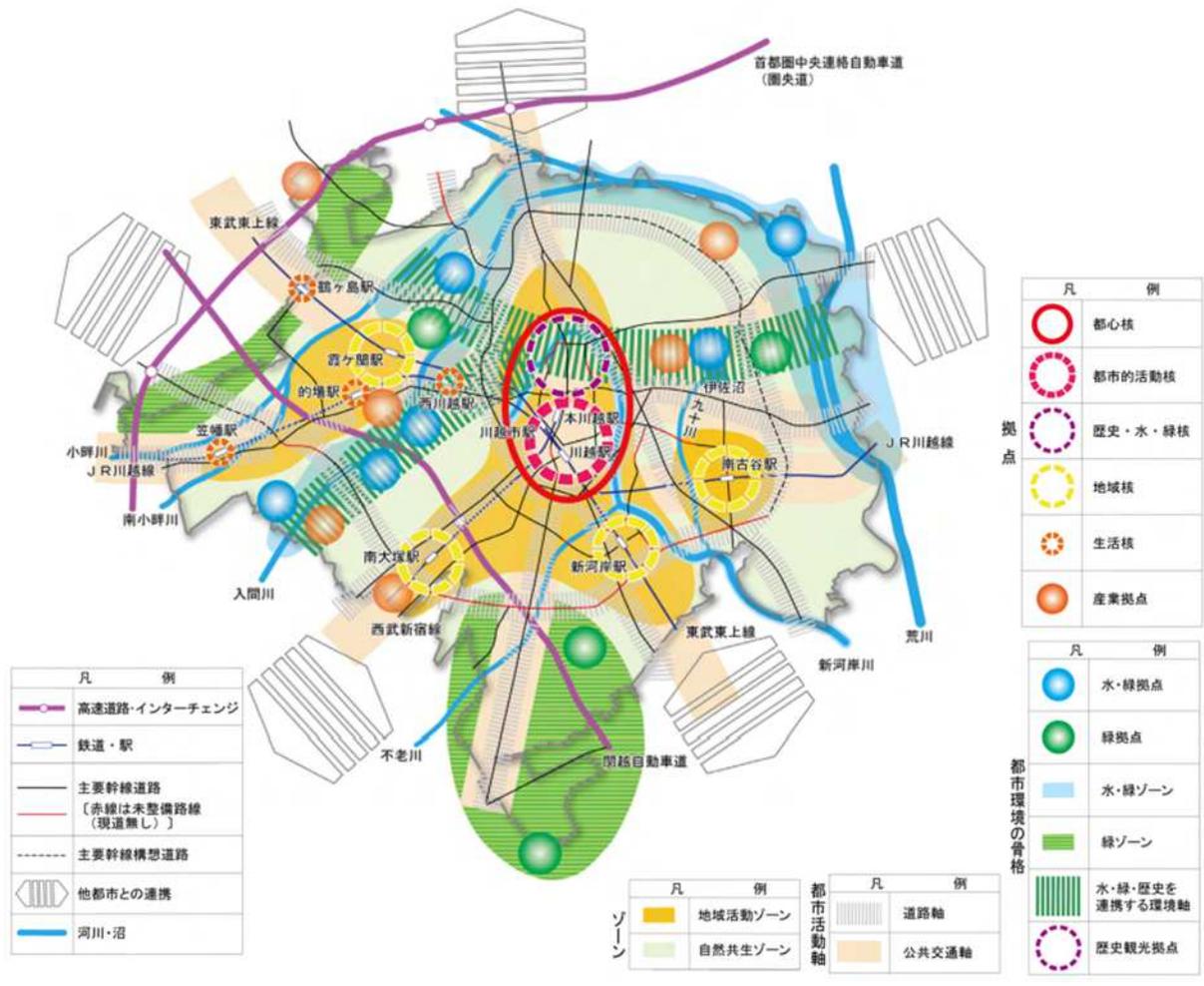
人がつながり、魅力があふれ、だれもが住み続けたいまち 川越

【将来のまちづくりのあり方】

多極ネットワーク型都市構造

地域特性や魅力を生かした都市機能をもつ「拠点」を適切に配置し、道路、公共交通によって各拠点を有機的に結びつける「都市的な骨格」を基本としつつ、豊かな自然・歴史環境を享受できる「自然的な骨格」を合わせた2つの骨格により、多極ネットワーク型都市構造の形成を推進。

将来都市構造図



拠点の形成

1) 都心核	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都心核：三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺から北部市街地に至る南北に長い中心市街地 ・ 都市的活動核：三駅周辺 ・ 歴史・水・緑核：北部市街地
2) 地域核	<ul style="list-style-type: none"> ・ 霞ヶ関・新河岸・南大塚・南古谷の各駅周辺
3) 生活核	<ul style="list-style-type: none"> ・ 的場・笠幡・鶴ヶ島・西川越の各駅周辺
4) 産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 川越狭山工業団地、富士見工業団地、川越工業団地、川越第二産業団地、的場地区の工場集積地、川越増形地区産業団地、問屋町地区

都市活動軸の設定

1) 道路軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 活発な都市活動を支える幹線道路とその沿道で展開される都市機能の連続 ⇒放射状・環状に幹線道路を配置し、市内の円滑な移動、他都市との円滑な交流を可能にする道路軸を構築。 ⇒現在、本市の交通の骨格をなしている国道16号や国道254号に加え、（都）川越北環状線や（仮称）川越東環状線等の環状道路の整備によって、市外縁部で展開する多様な拠点を連絡する新しい道路軸を形成。 ⇒国道や環状道路等の広域幹線道路を補完する幹線道路により交通の主軸を支え、他都市との連携強化を目指し、結節点としての都市機能を充実
2) 公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹的公共交通（3本の鉄道とバス路線）を媒介にしたまちのつながり

都市と自然が共存する2つのゾーン設定

1) 地域活動ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅を中心とする地域の活動的な市街地のまとまり
2) 自然共生ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地を包み込む自然環境のまとまり

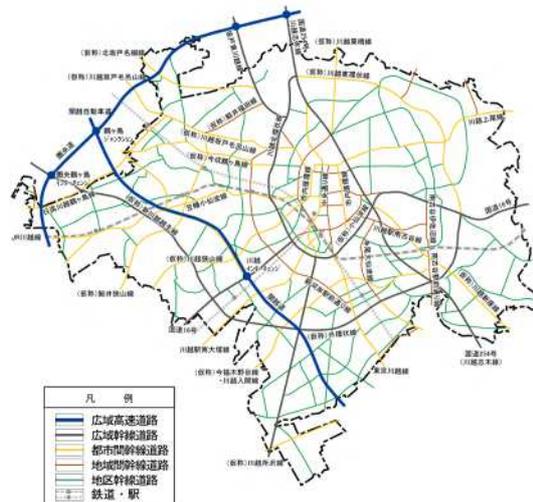
【道路・交通体系の方針】

●道路体系

目標	方針
広域的な視点に立った道路体系の確立	<ul style="list-style-type: none"> ■本市の都市活動を支える骨格となる幹線道路の整備 ・ 広域幹線道路の整備 ・ 都市間幹線道路の整備 ■地域活動を豊かにする地域主要道路の整備 ・ 地域間幹線道路の整備 ■都市計画道路等の見直し
安全で人にやさしい道路づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■回遊性の高い歩行者・自転車ネットワークの整備 ■日常生活を支える身近な道路の整備 ■安心して歩ける生活道路の整備

●交通体系

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	<ul style="list-style-type: none"> ■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 ■都心核・地域核間および隣接する都市を結ぶ基幹交通軸の維持・強化 ■都心核の特性に応じた移動環境の確保
--	--



【道路体系の整備方針】

目標：広域的な視点に立った道路体系の確立

1) 本市の都市活動を支える骨格となる幹線道路の整備

i. 広域幹線道路の整備

・広域高速道路へのアクセスや周辺の主要都市との連携等を担う高規格道路

- ・中心市街地への通過交通を抑制するための環状道路を整備します。
 - (都)川越北環状線、(仮称)新川越越生線、(仮称)外環状線等
- ・拠点と周辺地域を結ぶ放射状道路を整備します。
 - (都)川越志木線、(都)坂戸東川越線等
- ・圏央道へのアクセス強化のため、各インターチェンジを連絡する路線を検討・整備します。
 - (仮称)新川越越生線、(都)坂戸東川越線等

ii. 都市間幹線道路の整備

・広域幹線道路を補完し、周辺市町と連携する主軸となる道路

- ・放射方向の広域幹線道路を補完する都市計画道路および県道等を整備します。
 - (都)川越所沢線等
- ・中心市街地や産業地に集中する幹線道路の交通を円滑化する路線を整備します。
 - (都)中央通り線、(都)市内循環線、(仮称)川越東環状線等

2) 地域活動を豊かにする地域主要道路の整備

i. 地域間幹線道路の整備

・地域の生活利便性、防災性を向上するその他の幹線道路

- ・中心市街地との連携や鉄道駅までのアクセス性を強化する路線を整備します。
 - (都)南古谷伊佐沼線等
- ・周辺市街地相互間を連携し、円滑な市内交通処理を進めるため、環状方向路線を整備します。
 - (都)新河岸駅前通り線等

3) 都市計画道路等の見直し

・優先整備路線を含め、長期間にわたり未整備の都市計画道路および構想路線については、定期的に見直し検討を図り、適切な都市計画道路等の整備に努めます。

目標：安全で人にやさしい道路づくり

1) 回遊性の高い歩行者・自転車ネットワークの整備

・観光都市にふさわしい散策空間や都心部の商業空間、駅や公共施設周辺など、目的に応じた快適性の高いゆとりある歩行者空間の形成を図るとともに、自転車レーンの整備を図ります。
・高齢者や障害のある人、児童生徒が安心して歩ける歩道づくり(バリアフリー化)を進めます。

2) 日常生活を支える身近な道路の整備

・幹線道路との効率的な接続、日常生活の利便性の向上、地域防災性の向上を目指して、市道1・2級幹線道路の整備を図ります。
●対象路線：都市計画道路以外の市道1・2級幹線ほか

3) 安心して歩ける生活道路の整備

・歩行者と車両の分離を進め、安全で快適な歩行者空間の創出を目指します。
・歩道整備が難しい場所では、道路端のカラー舗装やゾーン30プラスの指定等による安全対策の取組を進めていきます。
・歩道や交通安全施設の設置により、通学等における歩行者の安全確保を図ります。
・狭い道路の拡幅や行き止まり道路の解消など、災害時の避難や緊急車両の活動が円滑に行える道路づくりを地域住民と協力して進めます。
・鉄道駅や主要なバス停留所等へアクセスする歩道や自転車レーンを整備し、安全で快適なアクセス道路網を確保するとともに、駐輪場の設置を推進します。

【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】

安全・安心のまちづくりの方針

目標：災害に強い市街地の形成

①防災性の強化に向けた都市基盤の整備推進

・震災救援活動や避難行動等の基盤となる身近な道路、公園、公共施設等の整備を推進します。
幹線道路等については、無電柱化の推進を含め道路網の整備を推進するとともに、避難場所等の施設を充実し、遠距離避難の解消に努めます。

②個別敷地ごとの防災性の向上

・建物の不燃化促進と併せ、行き止まり道路の解消やオープンスペースの確保、市街地内の農地、樹林地等の緑の保全により、延焼拡大を防止する不燃空間を確保し、まち全体の防災性の向上を図ります。

③延焼遮断帯の形成

・幹線道路、鉄道等の既存施設、都市計画道路、河川等を活用した延焼遮断帯ネットワークの形成を促進します。

目標：犯罪のない都市環境の創出

①犯行の機会を与えにくいまちづくりの推進

・道路、公園等の公共空間の整備にあたっては防犯性の向上を推進するとともに、新たな開発等によるまちづくりにおいても計画段階から犯罪防止の視点を取り入れるよう配慮します。

市街地整備の方針

目標：多様な都市機能がコンパクトに集積する市街地整備

①都市的活動核の整備

1) 三駅周辺の交通機能の向上

・三駅は、鉄道間の乗り換えおよび鉄道からバスやタクシー、シェアサイクルを含む自転車等の身近な交通機関への乗り換への結節点となっています。この機能を充実させるため、三駅の連携強化、駅周辺道路の計画的な整備や適切な交通誘導、駐輪場の整備など、総合的な交通機能の向上を図ります。
・高齢者や障害のある人に配慮した交通施設の整備や歩行者空間の充実を図ります。

2) 川越市駅周辺の拠点性の向上

・川越市駅周辺は、駅の西側を含めた一体的なまちづくりによる利便性の向上、(都)市内循環線の整備や市道 1320 号線の高質化による歩行者空間の充実、土地の高度利用や都市機能の集積によるにぎわいの創出など、駅周辺整備の目指すべき将来像の策定に向けた取組を鉄道事業者等と連携して推進します。

4) 業務施設集積地区として川越駅西口周辺の都市拠点の形成

・川越駅西口周辺は、土地区画整理事業、幹線道路整備等の基盤整備により、業務施設集積地区として多様な機能の集積を図ることで、都市拠点にふさわしい機能充実を総合的に推進します。

②歴史的町並み環境の整備

1) 歴史的環境を形成する建築物の誘導

・歴史的・文化的価値を有する建築物と街路等の公共空間が一体となった整備により、歴史的風致の維持および向上を図ります。
・仲町から連雀町区間の(都)中央通り線沿道「昭和の街」については、歴史的建築物を活用したまちづくりを行うため、都市計画道路の現道への区域変更による整備や建物についてのルール検討について、地区住民と協働で進めます。

2) 歩行者の回遊性に配慮した交通網の整備推進

・観光拠点としての魅力を向上するためには、現在の自動車交通優先の道路・交通形態を改善し、誰もが安心してまち歩きが楽しめる歩行者優先の観光ネットワークの形成が必要です。このため、現在の交通量を分散するのに必要な交通規制と道路整備を進め、(都)中央通り線への自動車交通量の低減を図るとともに、歩行者が歩きやすい道路整備を進めます。特に、楽しく回遊できるよう歴史的町並みの景観に配慮した道路整備を進め、道案内のサイン等にも配慮します。

③地域生活拠点の整備
1) 駅周辺の道路網等の整備
<ul style="list-style-type: none"> ・南古谷駅の自由通路設置、南側および北側の駅前広場の整備を進めます。 ・<u>的場駅周辺では、駅周辺の各種基盤整備事業等について検討し、歩行者や自転車の安全性、快適性の確保を中心とした、道路整備、駅前広場の整備を推進します。</u>
目標：住宅地の環境改善
①既成市街地の住環境の向上
1) 安全な市街地の形成
<ul style="list-style-type: none"> ・<u>防災上の課題がある地域では、生活道路等を整備することにより、避難路の確保と延焼拡大の防止を図るとともに、安全な市街地を形成します。</u>
【交通体系の整備方針】
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
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
<ul style="list-style-type: none"> i. <u>公共交通路線の維持と整備</u> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通路線の維持と整備を図ります。 ・川越シャトルの運行と改善を進めます。 ii. <u>交通空白地域等における交通手段の確保</u> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型交通かわまるの継続的な改善を行い、利便性の向上を図ります。 iii. <u>地域の特性に応じた乗継拠点の整備</u> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅の改良や鉄道駅周辺の基盤整備を進めます。 ・バス乗継拠点の整備、バス待ち環境の改善を図ります。 ・シェアサイクルの拡充等を進めます。 iv. <u>公共交通の利用促進</u> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントの推進等により、公共交通の利用促進を図ります。
2) 都心核・地域核間および隣接する都市を結ぶ基幹交通軸の維持・強化
<ul style="list-style-type: none"> ・基幹的公共交通周辺への都市機能および居住の誘導を図りつつ、<u>都心核・地域核間および隣接する都市を結ぶ公共交通の維持・強化を図ります。</u> ・東武東上線の複々線化ならびに西武新宿線の一部区間およびJR川越線の複線化を促進します。
3) 都心核の特性に応じた移動環境の確保
<ul style="list-style-type: none"> i. <u>歩行環境の改善と多様な移動手段の確保</u> <ul style="list-style-type: none"> ・適切な交通規制等を検討し、実施に向けて取り組みます。 ・地域住民や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。 ii. <u>中心市街地における交通渋滞の緩和</u> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路等の整備や交差点改良を推進します。 ・自動車の迂回誘導方策を検討し、実施に向けて取り組みます。 ・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。 ・渋滞情報の発信等に加え、公共交通や自転車等の利用を促すことで、自動車での来街を抑制します。 iii. <u>拠点性を高める交通結節点機能の充実</u> <ul style="list-style-type: none"> ・川越駅周辺の交通結節点機能の強化を図ります。 ・川越市駅周辺の交通結節点としての機能を強化するため、駅前広場、(都)市内循環線の整備やバスの乗り入れなどについて検討します。

No.3 川越市立地適正化計画

計画の目的
 ・本計画は、人口減少・少子高齢化の進展を背景として、いつまでも暮らしやすい持続可能なまちづくりを推進するために、都市機能や居住の維持・誘導と公共交通の利便性向上を図ることで、多極ネットワーク型のコンパクトな都市構造の形成を目指すもの。

計画期間
 【改定】令和6年12月 【計画期間】平成29年～令和22年まで

主な内容

【立地適正化計画におけるまちづくりの目標（基本目標と目標）】

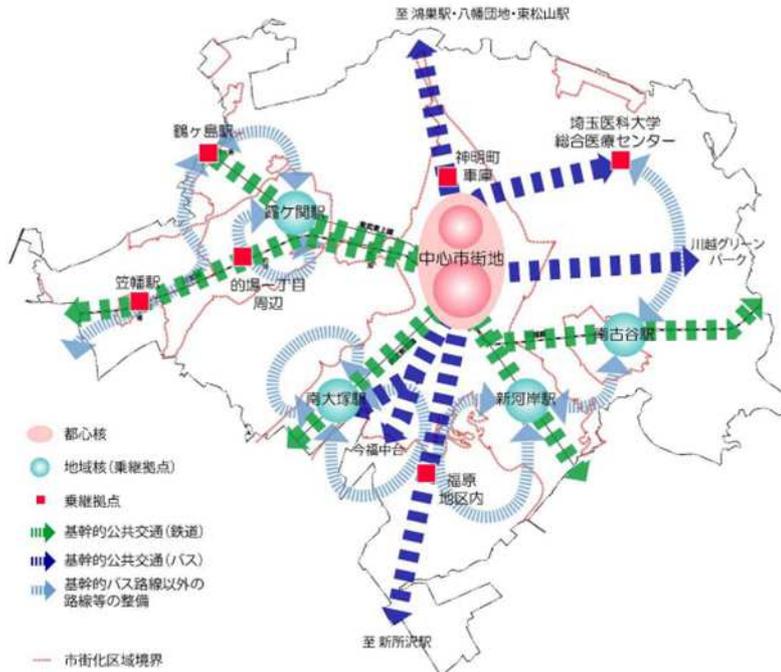
基本目標 市民がいつまでも暮らしやすく、訪れる人を魅了し、だれもが住みたくなるまち川越

- 目標**
- 目標① 快適な生活を可能とする 居住環境の創出による暮らしやすさの確保
 - 目標② 川越の活力を維持する 拠点における都市機能の集積と魅力的な空間の形成
 - 目標③ だれもが移動しやすい 公共交通の充実
 - 目標④ 川越の魅力・生活を支える 既存集落におけるコミュニティの維持

・川越市都市計画マスタープランにある将来都市構造の考え方「多極ネットワーク型都市構造」に基づき、立地適正化計画においても、拠点を核として都市機能・居住を誘導し、また、公共交通の利便性の向上を図り拠点間が結ばれた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成を目指します。

【将来都市構造】

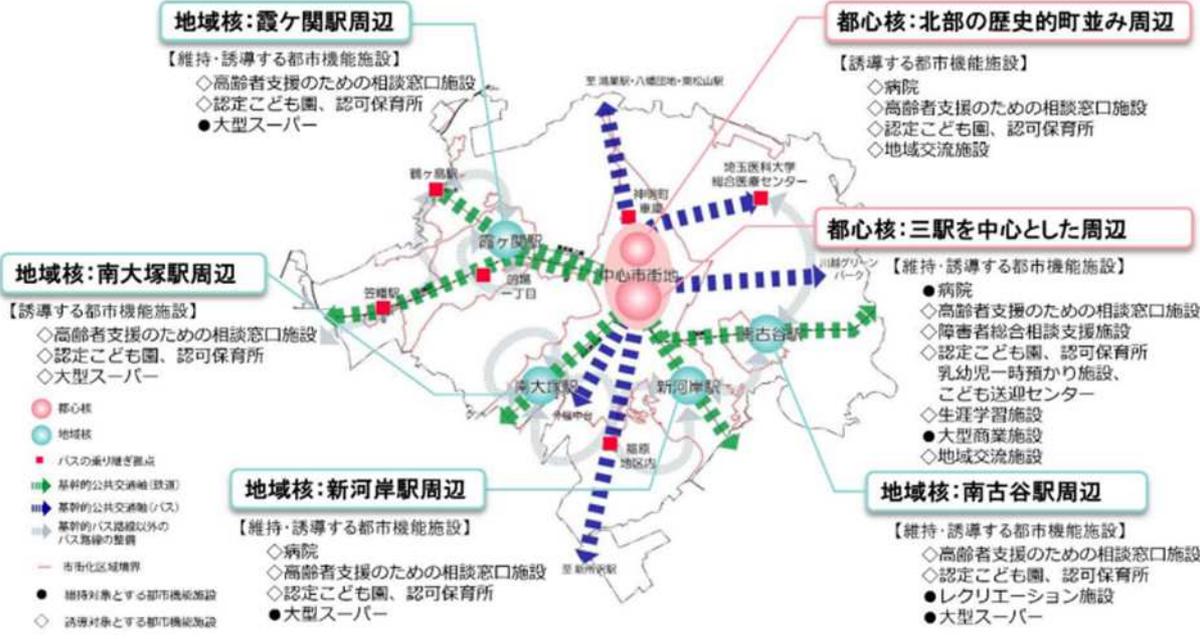
都市機能が集積する拠点と周辺住宅地が結ばれ、
 都心核—地域核間を結ぶ基幹的公共交通が充実した、
 利便性の高い多極ネットワーク型都市構造



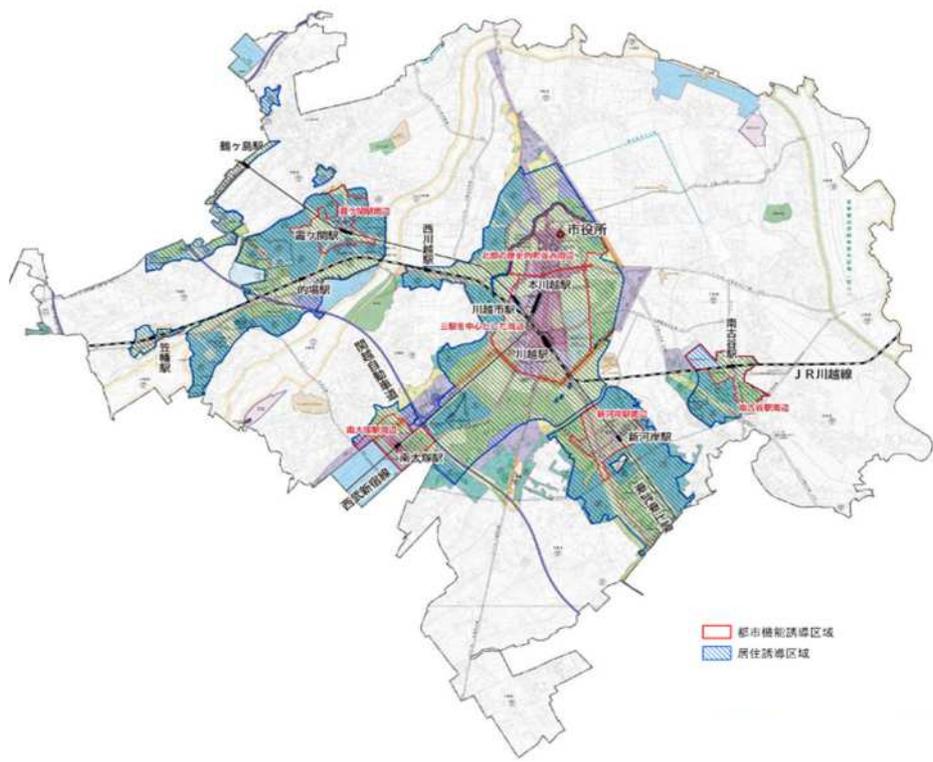
【都市機能誘導区域】

	拠点別のまちづくりの将来像
都心核 (三駅を中心とした周辺、北部の歴史的町並み周辺)	方針：三駅周辺のにぎわいの維持と、川越の歴史・文化を生かしたまちづくり 都市機能：県南西部地域の拠点としてふさわしい都市機能施設の維持と誘導 居住：中心市街地の魅力による多世代の誘導
霞ヶ関駅周辺	方針：子ども・学生からお年寄りまで世代間交流ができる住みやすいまちづくり 都市機能：子育てや高齢者支援施設の充実と生活利便施設の維持 居住：若年世代の誘導による世代間交流の促進

拠点別のまちづくりの将来像	
南大塚駅周辺	方針：都市基盤整備を生かしたにぎわいのあるまちづくり 都市機能：新たなにぎわいの創出と生活利便施設の維持 居住：職住近接した生産年齢人口世代の誘導
新河岸駅周辺	方針：都市基盤整備による魅力を生かした未来志向のまちづくり 都市機能：医療機能の充実と生活利便施設の維持 居住：暮らしやすさの創出による子育て世代の誘導
南古谷駅周辺	方針：豊かな田園景観と商業の魅力を生かしたまちづくり 都市機能：商業レクリエーション施設の魅力と生活利便施設の維持 居住：健康で豊かな暮らしを求める多世代の誘導



【居住誘導区域】



【連携施策：公共交通ネットワークの構築（川越市都市・地域総合交通戦略）】

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

- 目 標**
- 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～
 - 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の公共交通の維持・強化～
 - 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～

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	
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。
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。
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。
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。
1-5 脱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	
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。
2-2 基幹の公共交通の維持と強化	・基幹の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。
方向性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	・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組みます。 ・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。
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、実施に向けて取組みます。 ・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。
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。

【誘導施策】

目標① 快適な生活を可能とする 居住環境の創出による暮らしやすさの確保
施策 1-1：交通戦略と連携した市街地内の移動利便性の確保
<p>●交通戦略の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークを構築します。 ・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・強化を図ります。 ・都心核の特性に応じた移動環境を確保します。
目標② 川越の活力を維持する 拠点における都市機能の集積と魅力的な空間の形成
施策 2-1：都心核の形成
<p>●川越市中心三駅周辺地区整備の推進</p> <p>【都市機能集積や駅前広場整備の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「公的不動産活用を中心とした、居心地の良いまち、安全なまち、誰もがいつまでも住みたくなるまちの実現」を目標に、川越市中心三駅周辺地区の整備を進めます。 ・公的不動産活用による都市機能集積や、広場の整備、公共交通の利便性向上等を図ります。

施策 2-2：地域核の形成

●新河岸駅周辺地区整備の推進

【都市基盤や歩行空間整備の推進】

- ・新河岸駅周辺の交通結節点としての都市基盤整備を活かし、利便性及び安全性の強化と居住環境の向上を図るため、地区の骨格となる都市計画道路等の整備を推進します。

●南古谷駅周辺地区整備の推進

【都市基盤や歩行空間整備の推進】

- ・南古谷駅周辺を地域核にふさわしい新たな都市機能の充実により魅力を高め、回遊性、利便性、及び安全性の向上を図り、地域の活性化及び賑わいを創出します。

目標③ だれもが移動しやすい 公共交通の充実

施策 3-1：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

●公共交通路線の維持と整備

- ・公共交通路線の維持と整備を図ります。
- ・川越シャトルの運行と適切な運行見直しなどを図ります。

●交通空白地域等における交通手段の確保

- ・交通空白地域等における交通手段の確保を図ります。
- ・川越市デマンド型交通かわまるの運行と適切な運行見直しなどを図ります。

●地域の特性に応じた乗継拠点の整備

- ・鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備を図ります。
- ・バス乗継拠点の整備を図ります。
- ・バス待ち環境の改善を図ります。
- ・シェアサイクルの拡充等を図ります。

●公共交通の利用促進

- ・公共交通の利用促進を図ります。

施策 3-2：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

●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図ります。
- ・交差点改良を推進します。

●基幹的公共交通の維持と強化

- ・基幹的公共交通の維持・強化を図ります

施策 3-3：都心核の特性に応じた移動環境の確保

●歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

- ・交通円滑化方策の推進を図ります。
- ・安全で快適な歩行者ネットワークの構築を図ります。
- ・都市計画道路の見直しを図ります。
- ・安全な自転車走行空間の確保を図ります。
- ・市内の多様な移動手段の確保を図ります。

●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を図ります。
- ・交差点改良を推進します。
- ・交通円滑化方策の推進を図ります。

●拠点性を高める交通結節機能等の充実

- ・川越駅周辺の交通結節機能等の強化を図ります。

目標④ 川越の魅力・生活を支える 既存集落におけるコミュニティの維持

施策 4-2：集落へのアクセス確保

●公共交通路線の維持と整備（再掲）

- ・公共交通路線の維持と整備を図ります。
- ・川越シャトルの運行と適切な運行見直しなどを図ります。

●交通空白地域等における交通手段の確保（再掲）

- ・交通空白地域等における交通手段の確保を図ります。
- ・川越市デマンド型交通かわまるの運行と適切な運行見直しなどを図ります。

No. 4 川越市広域幹線道路網構想

計画の目的

・本計画は、前回の見直しから約20年が経過し、本市を取り巻く社会情勢の変化や、最新の将来交通需要・大規模開発の動向などを踏まえて道路網の再検証、見直しを行い、今後のまちづくりを見据えた適切な道路網構想を策定することを目的とします。

計画期間

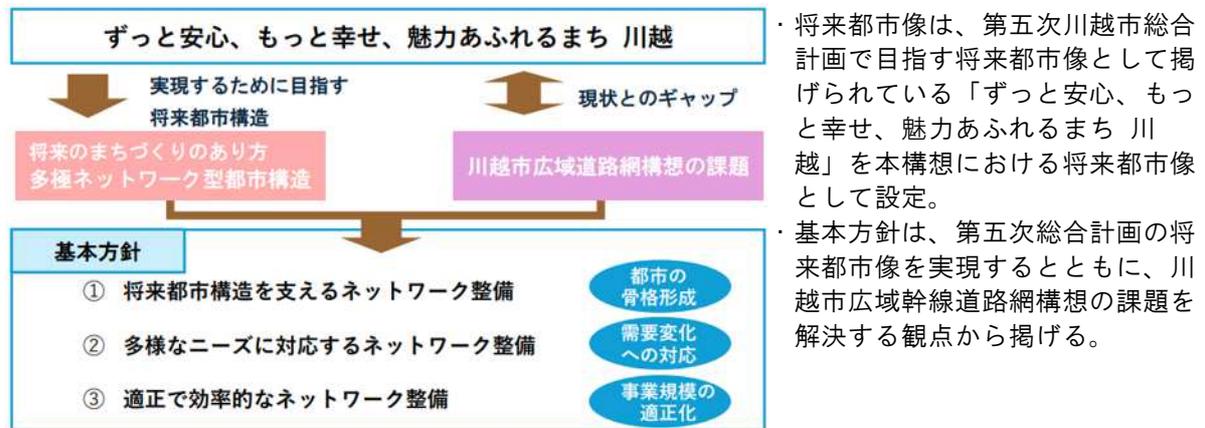
【策定】令和8年2月

主な内容

【将来都市像と基本方針】

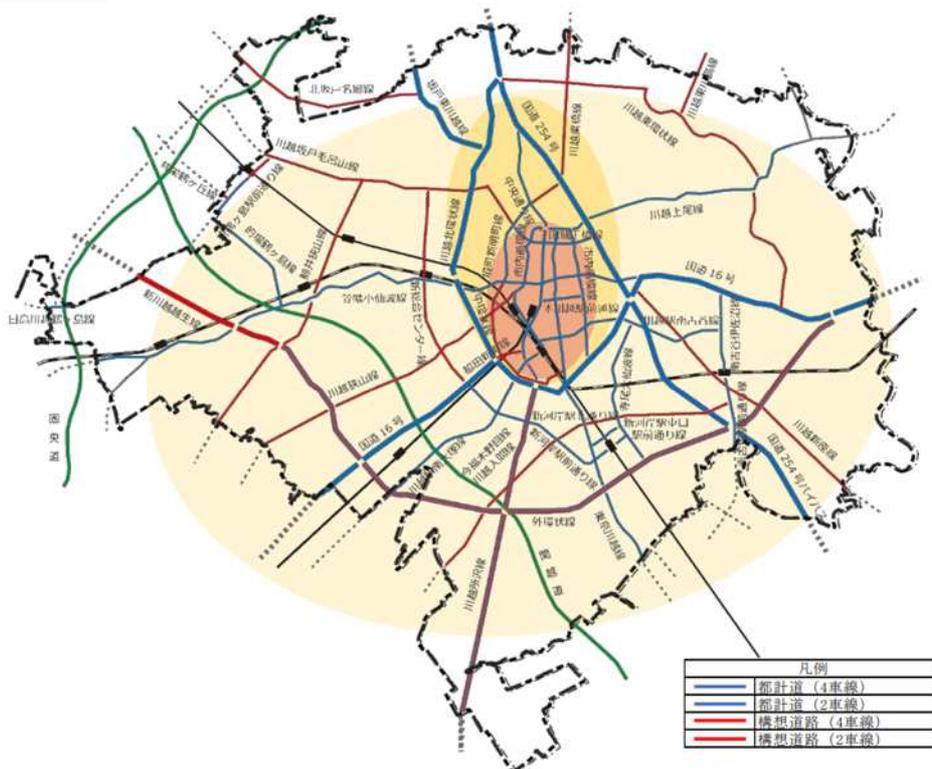
将来都市像 ずっと安心、もっと幸せ、魅力あふれるまち 川越

- 基本方針**
- ① 将来都市構造を支えるネットワーク整備
 - ② 多様なニーズに対応するネットワーク整備
 - ③ 適正で効率的なネットワーク整備

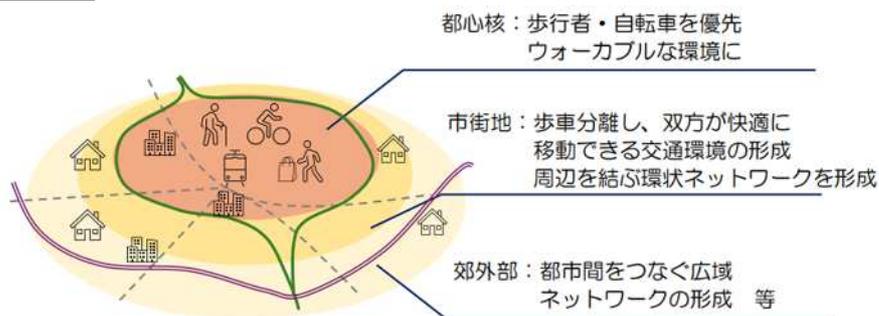


【川越市広域幹線道路網構想】

広域幹線道路網図



ネットワークのイメージ



【今後の道路網の整備に向けて】

(1) 目指すべき道路網整備の水準の設定

「川越市広域道路網構想」の見直し後は、引き続き、広域道路網構想を具体化するため、令和年度に「道路整備プログラム」の策定を予定しています。道路整備プログラム策定に当たっては、今後、中期的（10～20年間）で優先的に整備すべき路線の選定とともに、目指すべき道路整備の水準（達成目標）を定めて整備を進めます。

(2) 地域に応じた整備内容の検討

グリーンインフラやグリーンスローモビリティ、電動キックボード等、地域の状況に応じて、整備内容を検討します。

No.5 川越市都市・地域総合交通戦略

計画の目的

- ・本計画は、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、策定するものです。
- ・令和3年度において、現行の交通戦略策定から5年が経過することから、交通戦略を更新します。
- ・現行の交通戦略は、計画期間が令和8年度までとなっており、当該内容は、原則、計画期間満了まで継続することとなります。更新にあたっては、現行の交通戦略を継続しつつ、その一部を更新または追加するものとし、更新または追加部分のみを新たに追補版として作成します。

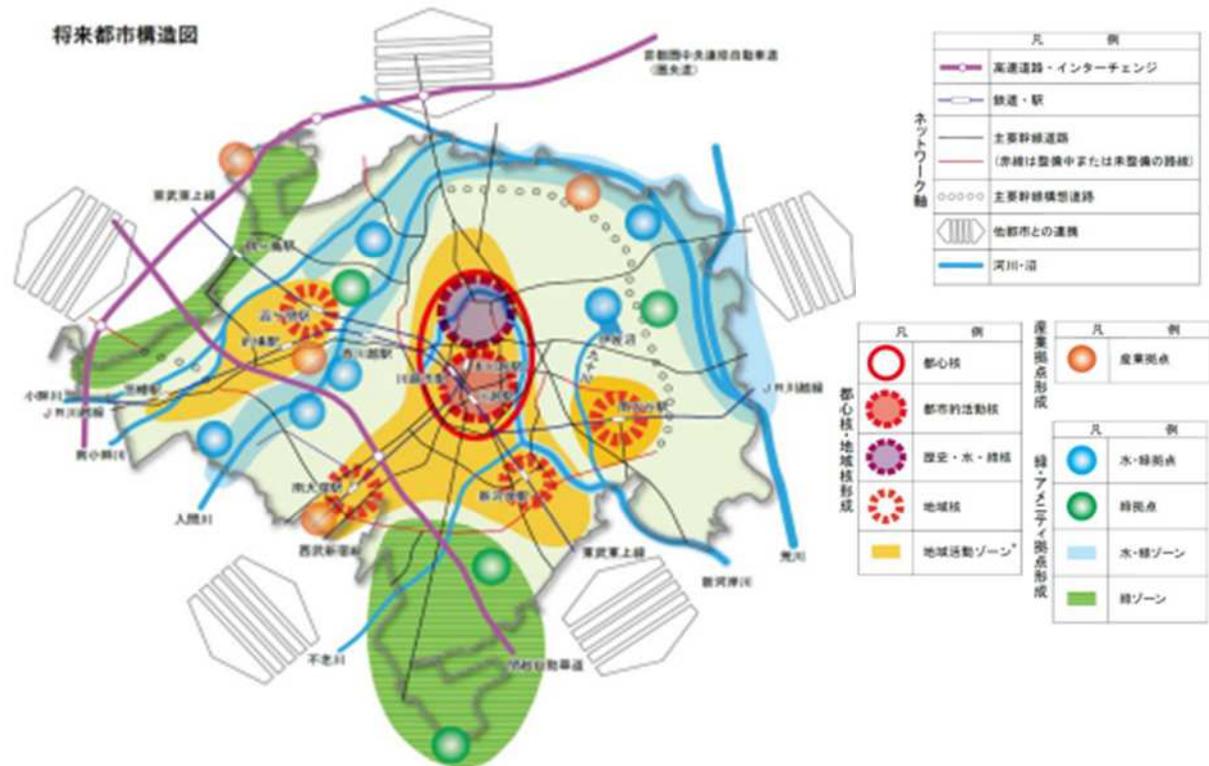
計画期間

【策定】平成29年3月 【計画期間】本編：10年後の平成38（2026）年度
追補版：令和4年度から令和8年度の5年間

主な内容

【都市・地域総合交通戦略の基本方針】

将来の都市像 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



将来の移動イメージ

(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

中心市街地エリア	都市格を中心としてエリア
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	既存集落等の空白地域を主とするエリア

②エリア別の移動イメージ



【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**
- 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～
 - 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～
 - 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～

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		
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	・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	・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	・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	・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	・自動車の省CO ₂ 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	・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	・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	・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	・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	・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	・川越駅周辺の交通結節機能等の強化

【施策パッケージについて】

施策の方針	施策	細施策
1-1. 公共交通路線 の維持と整備	評価指標：①鉄道駅への一定時間アクセス可能圏域人口 ②路線バスの便数（平日）③駅に乗り入れるバス路線数 ④川越シャトルの利用者数	
	公共交通路線の維持 と整備	鉄道路線の維持、バス路線の維持 バス路線の新設・延伸の推進、地域公共交通計画の作成
	川越シャトルの運行	川越シャトルの運行、川越シャトルの運行見直し 川越シャトル導入ガイドライン等の作成
1-2. 交通空白地域 等における交 通手段の確保	評価指標：①新たな交通施策数 ②川越市デマンド型交通かわまるの利用者数	
	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
1-3. 地域の特性に 応じた乗継拠 点の整備	川越市デマンド型交 通かわまるの運行	川越市デマンド型交通かわまるの運行 川越市デマンド型交通かわまるの運行見直し
	評価指標：①平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数 ②交通戦略策定以降の駅前広場整備箇所数 ③自転車シェアリングのステーション数 ④バス待ち環境整備数（補助件数）	
	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 南古谷駅周辺整備事業の推進、笠幡駅前整備事業の推進 川越駅東口駅前広場改修事業の推進 鶴ヶ島駅西口駅前広場改修、三駅連携強化の推進
	バス乗継拠点の整備	鉄道駅以外のバス乗継拠点の整備 各社と連携したバスロケーションシステム等の導入
	バス待ち環境の改善 シェアサイクルの拡 充等	上屋等の整備、バス関連情報のサイン整備 鉄道駅周辺へのステーションの拡充 シェアサイクルの利用促進、メンテナンスの充実等
1-4. 公共交通の利 用促進	評価指標：①路線バスの利用者数 ②最寄り駅へのバスの交通手段分担率	

施策の方針	施策	細施策
1-4. 公共交通の利用促進	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 乗継割引料金の導入 感染症対策の徹底と安全性の周知及び移動需要の喚起 バリアフリー化の推進
1-5. 脱炭素社会の実現に向けた取組の実施	評価指標：①市域における運輸部門の二酸化炭素排出量 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 自動車以外の移動手段の整備及び普及促進
2-1. 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	評価指標：①都市計画道路の整備率 ②「道路交通体系の整備」に対する満足度 都市計画道路等の整備	交通安全施設整備事業 川越北環状線（小室～今成）整備の推進 中央通り線（本川越駅前停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進 都市計画道路川越所沢線等整備の推進 都市計画道路中央通り線整備の推進 新河岸駅周辺地区整備計画の推進（再掲） 南古谷駅周辺整備事業の推進（再掲） 都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進 都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進 都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進 （仮称）川越東環状線整備（市道0023号線）の推進 （仮称）川越東環状線整備（市道3571号線・市道3027号線）の推進
	交差点改良の推進	新宿町三丁目交差点改良の推進 交通安全施設整備事業、松江町交差点整備の推進 市道0078号線整備（霞ヶ関小学校東側交差点）の推進 交差点改良箇所の選定
2-2. 基幹的公共交通の維持と強化	評価指標：①市内鉄道駅の乗降人員数 ②基幹的バス路線の利用者数 ③川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数 ④基幹的公共交通の徒歩	
	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
	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 基幹的バス路線のサービス水準の維持・強化 基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化（PTPSの導入等）
3-1. 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	評価指標：①主要地点の歩行者・自転車通行量 ②本庁地区の通勤・通学の利便さ ③歩行空間の整備距離（ガードレール設置・段差解消等） ④ゾーン30プラスの整備区域 ⑤自転車通行空間の整備距離 ⑥シェアサイクルの利用回数	
	交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進
	安全で快適な歩行者ネットワークの構築	ゾーン30プラスの推進、観光客の分散化 三駅連携強化の推進（再掲） 都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲） 都市計画道路本川越駅前通線整備の推進 都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲） 都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲） 観光案内板等サイン整備の推進 バリアフリーに配慮した歩行空間整備の推進

施策の方針	施策	細施策
3-1. 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	安全で快適な歩行者ネットワークの構築（続き）	歴史的地区環境整備街路（歴 みち）事業の推進
	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
	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 都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進（再掲） 市道 0016 号線歩道整備事業の推進
	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、シェアサイクルの充実
3-2. 中心市街地における交通渋滞の緩和	評価指標：①中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	
	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） 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） 都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲） 都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲） 都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲） 都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進（再掲） 三駅連携強化の推進（再掲）
	交差点改良の推進	新宿町三丁目交差点改良の推進（再掲） 松江町交差点整備の推進（再掲） 交差点改良箇所の選定（再掲）
	交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進（再掲）、通過交通抑制策の推進 郊外型駐車場の充実、荷捌き駐車対策等の推進 送迎バス対策の推進
3-3. 拠点性を高める交通結節機能等の充実	評価指標：①川越駅の乗降人員数	
	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 都市計画道路川越所沢線等 整備の推進（再掲） 都市計画道路中央通り線整備 の推進（再掲） 送迎バス、観光バス乗降場所 整備の推進 高速バスの充実

No.6	みんなでつくる 福祉のまち川越プラン 第四次川越市地域福祉計画・第五次川越市地域福祉活動計画
計画の目的	
<p>・「地域福祉計画」は、社会福祉法第107条に基づき、市町村が行政計画として策定するもので、「地域福祉活動計画」は、社会福祉法第109条に基づく社会福祉協議会が民間の活動計画として市民や各種団体の自主的・自発的な福祉活動の活性化を図ることを目的とする実践的な活動・行動計画である。</p>	
計画期間	
<p>【策定】令和3年3月 【計画期間】令和3年度から令和8年度までの6年間</p>	
主な内容	
【基本理念】	
笑顔で迎え 出会いがつながり 絆が深まるまち 川越	
笑顔で迎え	地域での生活において、どんなときでも、どんな人に対しても、笑顔で迎え入れ、思いやりを持ってお互いを受け入れる地域であってほしいという願いを込めています。
出会いが つながり	笑顔で迎えた出会いがつながり、その連鎖によって様々な関係が生まれることで、誰一人取り残さない、孤立させないような地域であってほしいという願いを込めています。
絆が深まるまち 川越	出会いの連鎖によって生まれた絆がどんどん深まっていくことで、誰もが生きがいや役割を持ち、自分の住む地域を愛し、川越に住み続けたいと思うようになってほしいという願いを込めています。
【基本施策】	
地域福祉サポートシステムの機能強化（重層的支援体制整備事業）	
【基本目標と取組の方向性】	
基本目標1 地域福祉のきっかけづくり	
1-1. 「おたがいさま」の心を育む 1-2. 交流の機会を増やす	
基本目標2 支え合いの縁（円）づくり	
2-1. 担い手を支援する 2-2. 寄り添い支え合う取組を支援する 2-3. 分野を超えて協力する	
基本目標3 不安の少ない暮らしづくり	
3-1. 安心して暮らし続けられるようにする 3-2. もしものときに備える	
【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】	
3-1. 安心して暮らし続けられるようにする	
①福祉サービスの充実	
<p>《各行政計画の推進》</p> <p>○立地適正化計画に基づき、医療・福祉・商業施設等の日常生活に必要なまちの機能が、住まいに身近なところに集積され、公共交通等によってこれらの機能にアクセスできるようなまちづくりを推進します。</p>	

計画の目的

・本計画は、持続可能な介護保険制度を維持しながら、本市の高齢者が地域で安心して暮らし続けることができるよう、令和22(2040)年を見据え、地域共生社会の実現に向けた、川越らしい高齢者保健福祉施策を総合的に推進するため、コロナ禍でも途絶えることなく創意工夫等により推進してきた取組を引き継ぎ、より実効性を高めるため、「つながりを生かした環境づくり」に重点を置き、策定した。

計画期間

【策定】令和6年3月 【目標期間】令和6年度から令和8年度

主な内容

【日常生活圏域の設定】

本市では、市内9か所に地域包括支援センターを設置し、地域包括支援センターを核として地域包括ケアシステムの推進を図っている。日常生活圏域は、14圏域とする。



【基本理念と基本方針】

- 基本理念** 豊かな歴史・文化にはぐくまれながら、一人ひとりにふさわしく、いきいきと充実した生活を送れるまちの実現
- 基本方針** 住み慣れた地域で、見守りながら、支え合いながら、健幸で安心して暮らせるまちの実現をめざします



【施策の柱、重点を置く取組】

施策の柱

- I 生涯にわたる健幸づくりの推進
- II 認知症にやさしいまちづくりの推進
- III 地域の協力体制の強化
- IV 安全・安心な在宅生活の確保
- V 持続可能な介護サービス提供の推進

重点を置く取組

- ・社会参加の機会にめぐまれ、一人ひとりが役割を持ち活躍できること
- ・誰もが気軽に集まれる場があること
- ・誰もが安心して外出できること
- ・医療・介護の専門職が関与し、本人主体の生活を送ることができること

【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】

柱Ⅰ：生涯にわたる健幸づくりの推進

施策の方向性1：生きがいをもっていきいきと生活できている

キ) 外出支援の推進

- ・高齢者が住み慣れた地域で暮らし、引き続き活発に外出や社会参加を行えるよう、歩道のバリアフリー化や歩行者と車両の分離による安全な歩行空間の確保など、安心して出かけられるまちづくりを目指します。
- ・また、民間事業者による鉄道、路線バス、タクシーが運行されるほか、本市が運行する市内環バス「川越シャトル」やデマンド型交通「かわまる」の運行もあることから、公共交通の充実による出歩きやすいまちづくりを引き続き推進します。
- ・さらには、外出に不安のある方も安心して外出できるよう、休憩場所やトイレなど外出に役立つ情報の発信にも取り組みます。

No. 8	川越市障害者支援計画
<p>計画の目的</p> <p>・本計画は、障害者基本法第11条第3項に基づく「第七次川越市障害者計画」と、障害者総合支援法第88条第1項に基づく「第七期川越市障害福祉計画」、児童福祉法第33条の20第1項に基づく「第三期障害児福祉計画」の3つの性格を併せ持ち、市における障害者（児）施策を総合的かつ計画的に推進するための計画である。</p>	
<p>計画期間</p> <p>【策定】令和6年3月 【目標期間】令和6年度から令和8年度までの3年間</p>	
<p>主な内容</p> <p>【基本理念と基本目標】</p> <p>基本理念 自分らしく、よりよく生きる 自立と共生のまちをめざして</p> <p>基本目標</p> <p>基本目標1 誰もが安全・安心に暮らせるまち 基本目標2 自立を尊重し、総合的な支援が受けられるまち 基本目標3 一人ひとりに配慮した支援が受けられるまち</p> <p>【施策分野】</p> <p>施策分野1 差別解消・相互理解・権利擁護 施策分野2 住みよい福祉のまちづくり 施策分野3 保健・医療サービスの充実 施策分野4 療育体制及び学習機会の充実 施策分野5 雇用・就労の促進 施策分野6 福祉サービスの充実・向上 施策分野7 社会参加の拡充</p> <p>【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】</p> <p>施策分野2：住みよい福祉のまちづくり</p> <p>1. 生活環境の整備</p> <p>15. 歩道のバリアフリー化の推進</p> <p>・市道 0016 号線歩道整備工事を推進し、車両乗入れ部や横断歩道との接続部における波打ち歩道を解消することにより、高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上を図ります。</p> <p>16. 路上放置自転車の撤去・啓発・指導の推進</p> <p>・安全な通行を確保するため、路上に放置される自転車の撤去・啓発・指導を行い、障害のある人が利用しやすい交通環境の整備を進めます。</p>	
<p>【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】</p> <p>施策分野7：社会参加の拡充</p> <p>2. 外出や移動の支援</p> <p>112. 生活サポート事業の充実</p> <p>・障害のある人に送迎サービスや外出支援等を行う団体に対し、補助を行います。</p> <p>114. 福祉タクシー等移動手段の充実</p> <p>・障害のある人の移動手段のために、福祉タクシー及びガソリン購入費の助成制度の充実を図ります。</p> <p>120. 福祉有償運送の充実</p> <p>・障害のある人に対する移送サービスを確保するため、入間東地区福祉有償運送運営協議会を通じて、非営利法人等が行う福祉有償運送事業者を支援します。</p> <p>121. バスの整備促進</p> <p>・障害のある人が安心して利用できるバスとするため、車両のバリアフリー化を促進します。</p> <p>122. デマンド型交通の運行</p> <p>・障害のある人を含め、交通空白地域における市民の移動を支援し、地域の利便性を向上させるため、デマンド型交通の運行を実施します。</p> <p>123. 駅施設の整備促進</p> <p>・沿線自治体で構成する協議会を通じた鉄道事業者への要望活動により、障害のある人が安心して利用できる駅となるように、駅施設のバリアフリー化を促進します。</p>	

No.9	第11次川越市交通安全計画
計画の目的	
<p>・本計画は、人優先の交通安全思想を基本とし、科学的な交通事故の調査・分析や交通安全対策に関する評価・予測等に基づく成果を踏まえ、適切かつ効果的な交通安全に関する諸施策について、市民の理解と協力のもと、関係機関等が緊密な連携を図り、引き続き強力に推進していくため、策定する。</p>	
計画期間	
【策定】令和4年1月 【計画の期間】令和3年度から令和7年度までの5か年	
主な内容	
<p>【第11次川越市交通安全計画の目標】 令和7年(2025年)までに (1) 交通事故死者数を年間4人以下とする。 (2) 重傷者数を年間72人以下とする。</p> <p>【交通安全対策の重点】 1 高齢者及び子どもの安全確保 2 自転車及び歩行者の安全確保 3 交通事故が起こりにくい環境づくり</p> <p>【道路整備に関する方針や施策、事業(抜粋)】</p>	
1 道路交通環境の整備	
<p>1. 人優先の安心・安全な歩行空間の整備</p> <p>(1) 生活道路における交通安全対策の推進 ・交通事故分析データや、地域の意見や要望等に基づき抽出した交通事故の多いエリアや交通事故の危険性が高いエリアにおいては、道路管理者及び公安委員会が連携して、歩行者等の安全を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区間規制等を実施する「ゾーン30」の整備を促進し、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間等の整備を推進します。</p> <p>(2) 通学路等における安全対策 ・通園・通学路や未就学児が日常的に利用する経路を中心に、子供が日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、歩道やガードレール等の交通安全施設の整備を推進するとともに、保護者や学校関係者による通学路安全総点検を実施し、利用者の視点からの交通安全対策を推進し、各担当部署の連携を密にして、安全で安心な通学路の整備に努めていきます。</p> <p>(3) 道路交通環境のバリアフリー化の推進 ・高齢者や障害者を含め全ての人々が安全に安心して参加・活動できる社会を実現するため、道路におけるバリアフリー化として、歩道の整備、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、立体駅舎へのエレベーター設置等を推進します。</p>	
2. 交通安全施設等の整備	
<p>(1) 交通安全施設等整備事業の推進</p> <p>ア 交通安全施設等整備事業の推進 ・交通の安全を確保する必要性が高い道路については、道路管理者及び公安委員会が連携し、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故防止と交通の円滑化を図ります。</p> <p>イ 交差点の整備 ・市内の交通事故の半数以上が交差点及び交差点付近で発生していることから、カーブミラーや注意喚起の路面標示の整備を推進します。また右折帯のない交差点は交通渋滞の大きな要因となっていることから、右折帯を設置する等の交差点整備を重点的に推進します。</p> <p>ウ 道路標識等の整備 ・安全で快適な道路交通環境を確保するため、保守点検の徹底を行い、「見やすく、分かりやすい」高度化標識等の整備をするとともに道路環境に即した整理統合を図ります。 ・交通の安全を確保する必要性が高い道路については、道路管理者及び公安委員会が連携し、重点的に横断歩道の摩耗状況を確認し補修する等、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故防止と交通の円滑化を図ります。</p> <p>(2) 道路交通環境整備への住民参加の促進 ・道路を利用する住民の意見を取り入れるため、市民意見箱や地元からの要望内容を考慮して道路交通環境の整備に努めます。</p>	

<p>3. 効果的な交通規制の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、交通実態等を勘案し、<u>交通事故が多発する地域又は発生が危惧される地域、路線においては、事故要因に即した効果的な交通規制を関係機関に要請</u>します。
<p>4. 自転車利用環境の総合的整備</p> <p>(1) 自転車通行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通量や自転車事故状況等を考慮し、<u>道路の新設や拡幅が予定されている箇所、広幅員が連続している既存道路において、計画的な自転車通行空間の整備を推進</u>します。 <p>(2) 放置自転車等の解消</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、特に高齢者や障害のある人が安心して外出できるよう、<u>放置自転車等の整理・撤去の推進</u>を図ります。 <p>(3) 駅周辺の自転車駐車場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の駐車需要が多い<u>駅周辺において、自転車駐車場の整備・支援等</u>を行います。
<p>5. 交通円滑化方策の推進</p> <p>(2) 自動車の中心市街地への流入抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車から公共交通等への転換を促進するとともに、<u>自動車のう回誘導や郊外型駐車場を活用したパークアンドライドの充実により、自動車の中心市街地への流入抑制</u>を図ります。
<p>6. 災害に備えた道路交通環境の整備</p> <p>(1) 災害に備えた道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震、豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通を確保することとし、<u>救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等の整備を推進</u>します。
<p>7. 総合的な駐車対策の推進</p> <p>(2) 駐車施設等の整備</p> <p>ア 駐車施設整備の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場法による路外駐車場の届出制度や駐車場附置義務条例による指導を行うとともに、<u>駐車施設の配置の適正化等の検討</u>を行います。 <p>イ 郊外型駐車場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光の中心である蔵造りの町並み周辺地域へ流入する自動車交通量を抑制し、交通渋滞の緩和及び歩行者等の安全を確保するため、<u>郊外型駐車場の維持管理の徹底や整備を検討</u>します。 ・また、<u>郊外型駐車場からは、徒歩のほか、パークアンドライドとして、バスやシェアサイクルなど、さまざまな移動手段の充実</u>を図ります。
<p>8. その他の道路交通環境の整備</p> <p>(4) 無電柱化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、電柱の倒壊による災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から、<u>道路新設、拡幅等を行う際の同時整備を含め、無電柱化を推進</u>します。
<p>9. 踏切道の安全の確保</p> <p>(1) 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通の円滑化を図るため<u>都市計画道路の踏切道については、立体交差化を検討</u>します。また、歩行者の安全対策が必要な踏切道や狭小な踏切道については、<u>鉄道事業者と連携し構造改良等</u>を検討します。

【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】

<p>1 道路交通環境の整備</p> <p>5. 交通円滑化方策の推進</p> <p>(1) 公共交通機関の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の交通総量の減少による交通渋滞の緩和、交通事故防止及び円滑な道路交通の確保を図るため、<u>鉄道やバスなど、公共交通機関の利用促進</u>を図ります。 ・鉄道については、<u>鉄道駅周辺整備のほか、駅施設の改善等により利便性の向上</u>を図ります。<u>バスについては、総合案内板や上屋の整備等を促進し、利用しやすい環境</u>を作ります。また、<u>鉄道とバスの円滑な乗り換え機能の向上</u>を図ります。
--

第三次川越市観光振興計画がまとまった段階で内容を更新する想定

No.10' 第二次川越市観光振興計画

計画の目的

・本計画は、インバウンド施策に重点的に取り組むとともに、本市における新たな地域資源の発掘と他地域との広域連携により、国内外にも認知され、市民が誇れる観光都市の実現を目指して策定する。

計画期間

【策定】平成28年3月 【計画期間】10か年（平成28（2016）年度～平成37（2025）年度）

主な内容

【川越市観光振興計画の目指す姿】

基本理念 世界に発信しよう！ED0 が粋づくまち 小江戸川越

基本方針 基本方針① 新たな観光を創りだそう
 基本方針② 外国人が一人でも楽しめる川越を演出しよう
 基本方針③ 安心して観光を楽しめる環境を作ろう
 基本方針④ 市民の視点で観光まちづくりを進めよう

【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】

基本方針① 新たな観光を創りだそう

政策（7） 他地域との連携による観光誘客

施策 25. 広域観光の推進

・埼玉県川越都市圏まちづくり協議会（レインボー協議会）を構成する7市町や近隣の自治体とのネットワークを生かし、広域観光ルートの設定などの取組を推進します。

施策 27. 新たな交通網の発展に応じた観光誘客の推進

・圏央道の開通など、新たな交通網の発展に応じ、相互の観光地間の周遊ルートの形成など、観光誘客を推進していきます。

基本方針③ 安心して観光を楽しめる環境を作ろう

政策（1） 快適なまち歩き空間の創出

施策 41. 川越らしさを生かした町並みの整備

・歴史的な景観の保存とともに、歩車道分離・路地の整備により、川越の町並みを快適に楽しめる空間を提供します。

政策（2） 安全かつ円滑なまち歩きの実現

施策 45. パークアンドライドの推進

・郊外型駐車場を活用し、パークアンドライドの利用促進につながる取組を実施します。
 ・また、市街地における交通円滑化を進めるため、普通車や観光バスを受け入れる郊外型駐車場の拡大・新設等を検討します。

施策 46. 一番街周辺の交通円滑化方策の検討

・観光客の安全を確保するため、歩行者天国の実施など、一番街における適切な交通規制の検討を行います。また、交通渋滞を緩和するための交差点での右折レーンの導入など、一番街周辺への交通円滑化に向けて、地元および関係機関と協議・検討します。

施策 48. 自転車・バイクの駐輪場の整備

・自転車やバイクで本市を訪れる観光客のため、観光エリアにおける駐輪場の整備を検討します。

政策（4） 滞在型観光の推進

施策 53. 回遊性の向上

・蔵造りの町並み周辺の街路を整備し、歴史的建造物を結ぶ回遊路を形成することで、観光客の回遊性の向上を図ります。

【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】

基本方針① 新たな観光を創りだそう

政策（5） 旅行会社、交通事業者との共同企画の開発

施策 19. 交通事業者との連携

・鉄道事業者やバス会社などの交通事業者と連携し、日本人はもとより、外国人旅行者もアクセスしやすい観光環境の整備を行うとともに、交通事業者との共同企画・共同イベントにより、さらなる観光客誘致を図ります。

基本方針③ 安心して観光を楽しめる環境を作ろう

政策（２） 安全かつ円滑なまち歩きの実現

施策 47. コミュニティ・サイクルの活用

- ・川越市自転車シェアリングの観光への活用を図るため、観光客の利用ニーズの把握、サイクルポートの配置の適正化を検討します。

No.11' 第三次川越市環境基本計画及び川越市緑の基本計画策定	
計画の目的	
<p>・本計画は、良好な環境の保全・創造と緑の保全・緑地の整備・緑化の推進を一体的に取り組むことが重要であると捉え、「第三次川越市環境基本計画」と「川越市緑の基本計画（平成28年3月改定版）」を一冊にまとめ、連携を図ることにより、各種の施策を効果的かつ効率的に推進し、両計画を一体とした進行管理を行うために策定する。</p>	
計画期間	
【策定】平成28年3月 【計画の期間】平成28年度～平成37年度	
主な内容	
<p>【第三次川越市環境基本計画】 望ましい環境像 みんなでつくる、自然・歴史・文化の調和した人と環境にやさしいまち</p> <p>環境目標</p> <p>環境目標1 【低炭素】地球環境にやさしく、豊かさを実感できる二酸化炭素排出の少ないまちを実現します</p> <p>環境目標2 【循環】資源の循環的な利用を促進し、ごみを減らした美しいまちを実現します</p> <p>環境目標3 【自然共生】自然を大切にし、ともに生き、次の世代に引き継ぎます</p> <p>環境目標4 【安全・安心】健やかな暮らしのできる環境を確保し、市民の健康を守ります</p> <p>環境目標5 【地域づくり・人づくり】市民、事業者、民間団体との協働により、歴史と文化を生かし、快適に暮らせるまちを実現します</p> <p>【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】</p> <p>環境目標5 市民、事業者、民間団体との協働により、歴史と文化を生かし、快適に暮らせるまちを実現します</p> <p>9 歴史と文化を生かした地域づくり</p> <p>9-1 歴史的町並みの保存・整備</p> <p>4) 歴史的地区環境の整備</p> <p>・古い町並みや歴史的建造物が多く残る北部市街地約130haを歴史的地区と位置付け（歴史的地区環境整備街路事業地区）、歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）として計画された16路線3,850mについて、街路美装化等の歴史的環境に配慮した整備推進、歩行者空間の環境改善や回遊性の向上を図ります。</p> <p>10 快適に暮らせるまちづくり</p> <p>10-2 交通の円滑化とネットワーク化の推進</p> <p>3) 道路整備による渋滞の緩和</p> <p>・自動車交通量の多い幹線道路等の整備を進め、道路交通ネットワークの機能強化を図り、渋滞の緩和に努めます。</p> <p>・駅周辺の交通網整備を推進し、渋滞の緩和や歩道空間の確保を図ることで、市民や観光客の利便性の向上、安全性の確保に努めます。</p> <p>・道路整備に当たっては、資材に環境配慮型の製品を使用するなど、環境に配慮した整備に努めます。</p> <p>4) 安全で快適な道路環境の確保</p> <p>・通学路を含む生活道路の歩道や側溝の整備を行うとともに、老朽化による道路等の破損を補修し、安全性・快適性を確保します。</p> <p>・右折レーン等を設置する交差点の改良及び道路整備を行い、交通円滑化を図ります。</p> <p>・地域の日常生活を支える身近な生活道路については、住民との合意形成を図りながら、効果的に拡幅整備を行います。</p> <p>5) パークアンドライドシステムの充実</p> <p>・中心市街地の交通渋滞の緩和を図るため、郊外型駐車場の整備によるパークアンドライドの充実に推進します。</p> <p>10-3 徒歩・自転車の利用促進</p> <p>1) 歩行者に安全な道路の整備</p> <p>・歩行者が安全に歩ける歩行空間（歩道等）の整備を推進します。</p>	

【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】

環境目標5 市民、事業者、民間団体との協働により、歴史と文化を生かし、快適に暮らせるまちを実現します

4 水と緑のネットワークの形成

4-1 魅力的な歩行者空間の創出

1) 路地空間の整備

・ 歴史的町並みに息づく路地空間を活用した魅力的な歩行者空間の創出に努めます。

2) 歴みちの整備

・ 一番街の蔵造りや菓子屋横丁等の伝統的建造物の保全・活用を図るとともに、周辺の歩行者空間の環境改善を図るため、歴史的地区環境整備街路事業（歴みち事業）を推進します。

4-3 緑あふれる道づくり

1) 道路緑化・緑のネットワーク化の推進

・ 良好な歩行者空間としての緑道やコミュニティ道路の整備について検討します。

2) 協働による道路緑化の推進

・ 安心して歩ける緑道やコミュニティ道路の整備について検討します。

No.12	第三次川越市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）
計画の目的	<ul style="list-style-type: none"> 本計画は、市域から排出される温室効果ガスの排出削減に向け、市、市民、事業者、民間団体及び滞在者の各主体が、各々の役割に応じた取組を総合的かつ計画的に推進していくことを目的とする。
計画期間	<p>【策定】令和6年3月 【計画の期間】2018年度（平成30年度）から2030年度（令和12年度） 長期目標は2050年度（令和32年度）</p>
主な内容	<p>【計画の目標】</p> <p>1. 持続可能な社会と脱炭素社会</p> <ul style="list-style-type: none"> 私たちは大量生産、大量消費、大量廃棄の社会経済活動によって、地球に過剰な負荷をかけた結果、地球温暖化や資源の枯渇、生態系の破壊といった危機に直面しています。恵み豊かな地球環境を将来世代に引き継ぐことは私たちの責務であり、「持続可能な社会」への転換が求められています。 そのためには、地球温暖化問題に対応する「脱炭素社会」、資源の消費を抑制し環境への負荷を低減する「循環型社会」、生態系が維持・回復され、自然と人間が共生する「自然共生社会」という持続可能な社会の3つの側面からの取組が必要です。 <p>2. 「脱炭素都市」実現に向けた展望</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画期間である2024年度（令和6年度）から2030年度（令和12年度）までの7年間において、積極的な施策の進展による温室効果ガスの大幅な削減を図り、2050年度（令和32年度）までに脱炭素都市を実現することを目指します。 <p>【本市が目指す脱炭素都市としての将来像】</p> <p>将来像 「みんなで作る、豊かさを実感できる 脱炭素のまち」</p> <p>基本理念</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 二酸化炭素の排出が最小限であること ② 「もったいない」の心を大切にすること ③ 自然とともに生きること <p>【道路整備に関する方針や施策、事業（抜粋）】</p> <p>2 市民・事業者の活動促進</p> <p>(6) 自動車の省CO₂化</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 次世代自動車の普及促進 <ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車（電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等）について情報提供し、<u>選択を促進</u>します。 蓄電機能を生かした電気自動車及び充電インフラの普及促進を図ります。 情報提供等により、<u>電気バス、電気トラックの普及</u>に努めます。 ② エコドライブの普及促進 <ul style="list-style-type: none"> エコドライブシミュレーターなどを活用し、イベントなどの機会を捉えて、<u>環境負荷の少ない運転技術の普及、エコドライバーの育成</u>を図ります。 <p>(7) 行政の率先実行（省エネ推進等）</p> <ol style="list-style-type: none"> ⑤ 次世代自動車の導入 <ul style="list-style-type: none"> 次世代自動車（電気自動車、ハイブリッド自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車等）への移行を推進します。 <p>3 地域環境の整備</p> <p>(2) 交通体系の整備</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 自動車利用の抑制 <ul style="list-style-type: none"> 歩行者や自転車が行きやすい道路環境づくりを推進します。 バス停周辺の自転車駐輪場の整備を促進し、<u>サイクルアンドバスライド</u>を促進します。 既存公共交通機関を補完する移動手段の一つとして、<u>自転車シェアリング</u>を促進します。

③自動車交通の円滑化

- ・渋滞を緩和するため、環状道路、広域幹線道路、交差点改良などの道路整備を推進します。
- ・交差点の改良など、交通の円滑化を確保するよう努めます。
- ・工事時期の調整や工法の工夫により、路上工事時間の縮減に努めます。
- ・郊外型駐車場の整備や中心市街地への自動車の乗り入れの抑制を図ります。

【公共交通に関する方針や施策、事業（抜粋）】

3 地域環境の整備

(2) 交通体系の整備

②公共交通機関の利用促進

- ・市民に対して公共交通機関の利用を働きかけます。
- ・鉄道駅のバリアフリー化や分かりやすい案内サインの充実などにより、誰もが使いやすい施設整備の促進を図ります。
- ・路線バスの待ち時間の快適化のため、バス停の上屋等の設置を促進します。
- ・電車とバスの乗り継ぎの抵抗感低減のため、路線バスの発着案内の整備を促進します。
- ・高速バスの利便性向上のため、新規路線の設置や既設路線の運行本数の増加等を促進します。
- ・路線バスの利便性向上のため、ノンステップバスの導入を促し、バリアフリー化を図ります。
- ・市内循環バス「川越シャトル」の利便性向上及び利用促進のため、路線、運行本数や目的地などの見直しや改善を行うなど効率的な運行に努めます。