

川越市駅周辺 まちづくりビジョン（原案）

東西が結ばれ 心地よさと賑わいが調和するまち

～まちに集う多彩な視点で、新たな価値を創造する～

令和8年 月

川越市 都市計画部 都市計画課



1. ビジョンについて	2
2. まちの現状	4
まちづくりに係る社会潮流	4
上位計画における位置づけ	6
まちなりたち	7
人口構成	8
土地利用状況・建物状況	9
居場所・みどり・都市機能立地状況	10
滞留人口・駅利用者	11
駅周辺の交通状況	12
広域アクセス	12
3. みんなの想い	13
川越市駅周辺まちづくりアンケート	13
川越市駅周辺まちづくりワークショップ	14
川越市駅周辺まちづくり懇談会	15
4. まちづくりの視点	16
川越市駅周辺の特性	16
まちづくりの視点	17
5. まちづくりビジョン	18
将来像	18
取組方針	19
方針図	24
6. 実現に向けて	25
まちづくりの進め方	25
取組ロードマップ	26

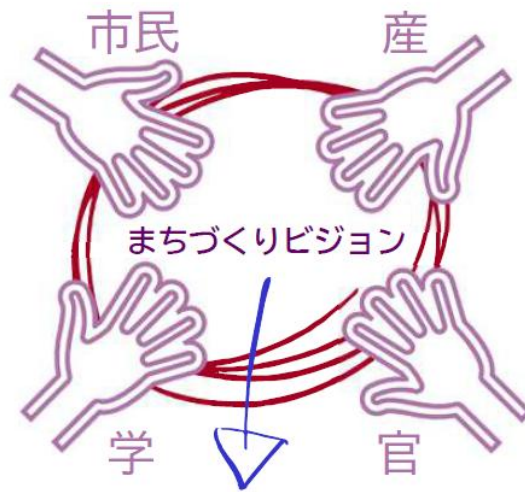
1 ビジョンについて



【川越市駅周辺まちづくりビジョンについて】

- 人口減少、少子高齢化の進展など社会情勢の変化が進む中、本市が将来にわたり持続可能なまちであるために、川越駅・本川越駅・川越市駅の三駅周辺については、魅力あふれる拠点整備の推進が必要です。
- 川越市駅周辺については、駅の出入口が東側に限られ、周辺道路や駅前広場の整備が不十分であること、滞在や回遊できる空間が不足していることなどから、駅周辺にふさわしい土地利用が十分に図られておらず、利便性・安全性・賑わいの観点で課題を抱えています。
- 一方で、駅周辺の鉄道用地や低未利用地等、駅の東西に広大な開発の余地を残しており、将来のまちのあり方を大きく転換しうる、またとない変革の可能性を秘めています。この機会を活かし、計画的かつ段階的なまちづくりの出発点として、「川越市駅周辺まちづくりビジョン」を策定することとなりました。
- この川越市駅周辺まちづくりビジョンは、目指すべきまちの将来像とその実現に向けた取組や進め方について、関係する市民・事業者・行政等が共有し、協働で取り組むための「共通指針」として、まちづくりの方向性を示すものです。

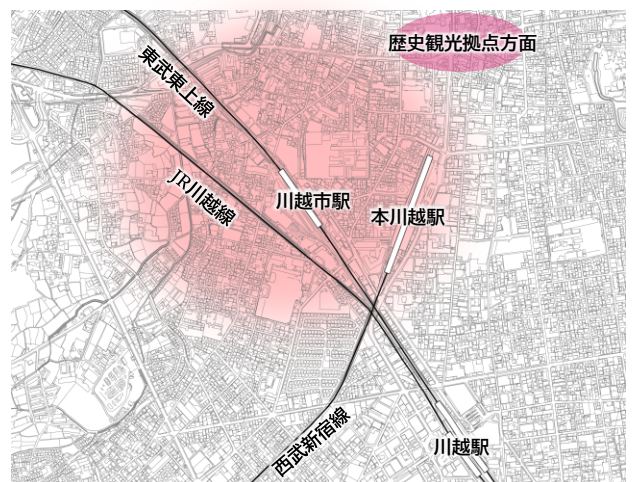
※今後の社会情勢等により本ビジョンを見直す可能性もあります。



多様な関係者の協働によるまちづくり

【対象範囲】

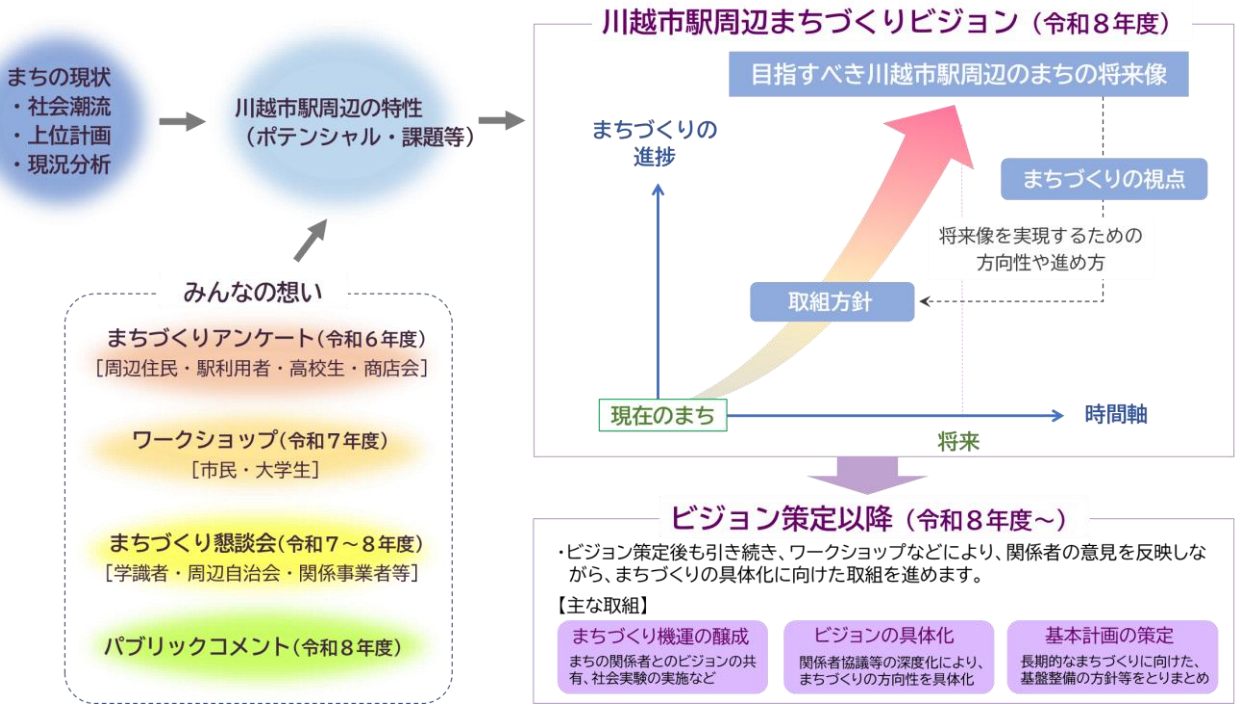
- 本ビジョンは、川越市駅の周辺を対象とするものです。
- なお、川越市駅の拠点性向上にあたっては、近接する川越駅、本川越駅及び北部市街地の蔵造りの町並みを中心とするエリア（歴史観光拠点）との連携強化も不可欠であることから、それらについても考慮します。





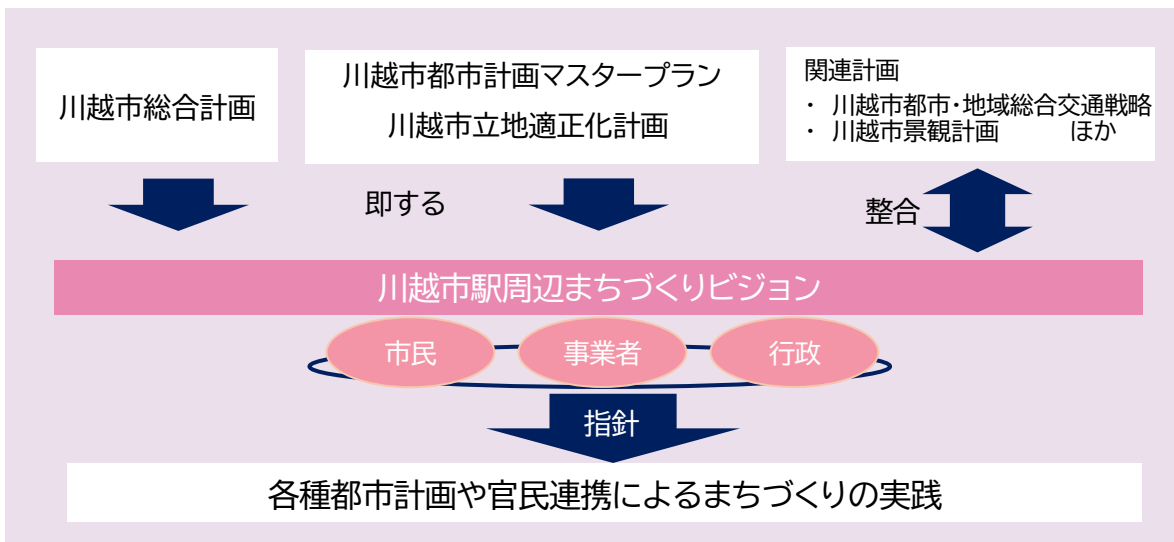
【策定の流れ】

- 本ビジョンでは、まちの現状や関係する方々の想いから、川越市駅周辺の特徴を抽出し、それらを踏まえて「目指すべき将来像」を設定するとともに、まちづくりにおいて大切にしたい視点や取組方針を記載します。ビジョン策定以降は、まちづくりの具体化に向けた取組を進めます。



【位置づけ】

- 本ビジョンは、本市の行政運営に関する総合的な計画である「川越市総合計画」や都市計画に関する基本的な方針を示した「川越市都市計画マスタープラン」に即するとともに、関連計画と整合を図ります。



2 まちの現状

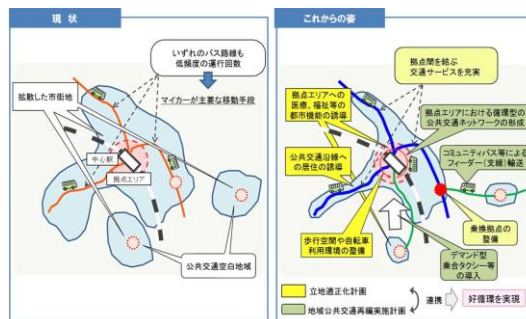
1 まちづくりに係る社会潮流

✓ 人口減少・超少子高齢社会が予測される中、本市が将来にわたり持続可能なまちである（行政サービスや地域コミュニティを維持する）ために、**拠点を中心としたコンパクトなまちづくり、社会課題への対応、魅力あるまちなかづくり**等が必要です。

人口減少・高齢化社会への対応

■ コンパクト・プラス・ネットワーク

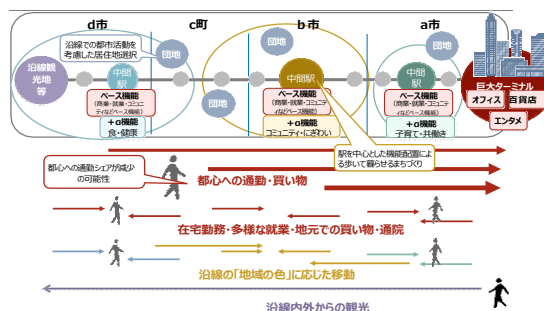
- 医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるように地域公共交通と連携して、**駅等の拠点を中心にコンパクトなまちづくりを推進**するもの。



出典：国土交通省資料

■ 中間拠点都市の形成

- これまでの都心部に依存した構造から、**居住だけでなく、就業・消費・介護・子育てなどが可能な「中間拠点都市」を形成し、まち・沿線の魅力を向上させる**ことで、新たな移動需要を喚起する考え方。

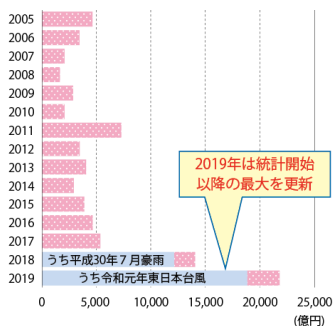


出典：国土交通省資料

社会課題への対応

■ 災害の頻発化・激甚化

- 近年の災害の頻発化・激甚化を踏まえ、まちづくりにおいても**インフラ整備や災害情報の発信等**が重要。

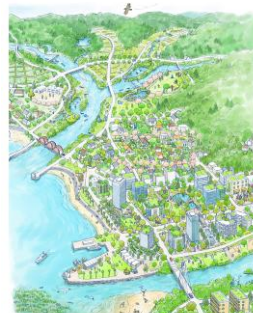


津波以外の災害発生状況

出典：国土交通白書2021

■ グリーンインフラ

- 自然環境が持つ多様な機能を災害や環境、景観など**様々な社会課題の解決に活用し、持続可能で魅力ある地域づくりを進める取組**。



出典：グリーンインフラ推進戦略2030



魅力あるまちなかづくり

■ 駅まちデザイン

- ・ 鉄道駅周辺においては、駅や駅前広場と周辺市街地等を個々に最適化するのではなく、「**駅まち空間**」として**一体的に捉え**、**利便性・快適性・安全性・地域性の高いゆとりある「駅まち空間」の形成**を目指して、自治体・鉄道事業者・開発事業者・市民等の**関係者がビジョンを共有・連携し、計画策定・整備・維持管理**に至る一連のプロセスに関する考え方。



駅まち空間における一体的な都市アセットのイメージ

出典：駅まちデザインの手引き

■ ウォークブル

- ・ 道路空間を車中心から人中心に転換し、「**居心地が良く歩きたくなる**」まちなかづくりを進める取組。
- ・ 心地よい滞在空間や歩行者専用道路の整備を通じて、都市の魅力を向上させ、まちなかに賑わいを創出する（街路空間、民間空地等のオープンスペースの柔軟な活用を行う）もの。



出典：国土交通省資料

■ プレイスメイキング

- ・ 人々が心地よく集まり、交流し、生活を豊かにできる、**人々の「居場所」となるような公共空間**等を、「**使い手の視点**」を重視し、地域住民や利用者が主体となって作り、育てる取組。



南池袋公園

(出典：国土交通省資料)

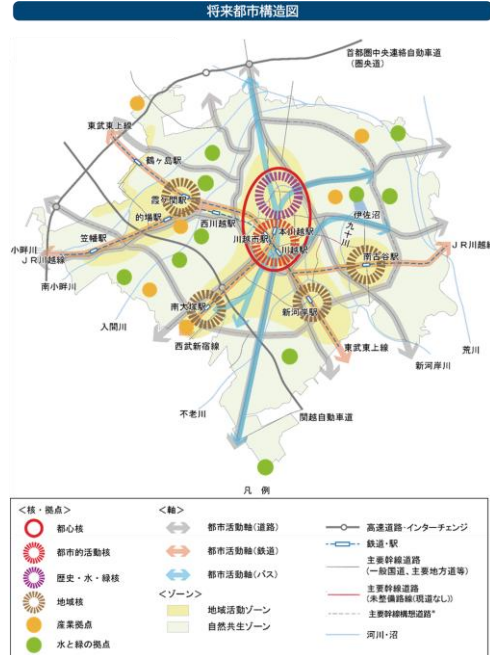


2 上位計画における位置づけ

- ✓ 三駅（川越駅・本川越駅・川越市駅）周辺を「都市的活動核」と位置付け、**県西部地域の中心都市にふさわしい拠点整備を推進**するとしています。
- ✓ 川越市駅周辺においては、**駅の西側を含めた一体的なまちづくり**等により、**拠点性の向上**を図るとしています。

■ 第五次川越市総合計画

- 川越駅・本川越駅・川越市駅の**三駅周辺**を「都市的活動核」と位置付け、商業や業務等の機能の充実を図るとともに、**県西部地域の中心都市にふさわしい拠点**として、都市機能施設の集積や、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**を図ることとしています。

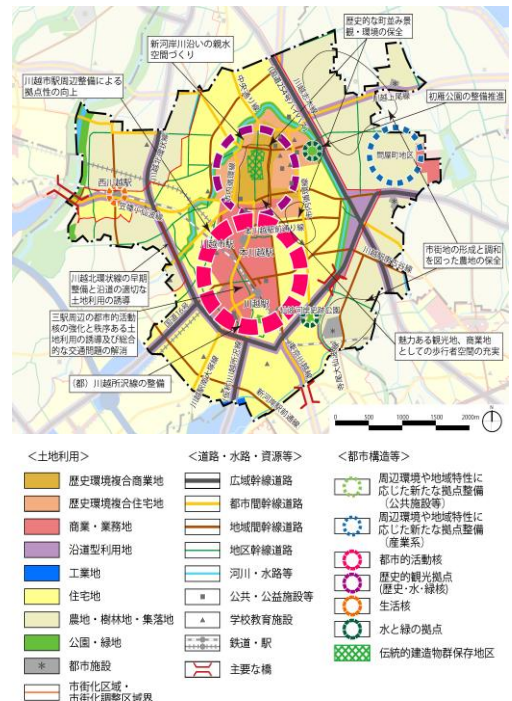


出典：第五次川越市総合計画

■ 川越市都市計画マスタープラン

- 三駅周辺は、**鉄道で分断されている東側と西側の市街地を東西一体の空間**として、魅力ある広域商業・業務・文化が複合した都市空間の形成を図るとともに、円滑に連携し、**回遊性のある拠点**として、通過交通の抑制、歩行者空間の確保等に向けた都市基盤整備を推進するとしています。
- 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、**拠点性の向上に向けた取組を推進**するとしています。

まちづくりの方針図 (本庁地区)



出典：川越市都市計画マスタープラン



3 まちのなりたち

- ✓ 本市には、**蔵造りの町並み**などの誇れる歴史があります。
- ✓ 川越市駅は、**地元の想いを募った結果誘致した念願の駅**です。駅の開業後、工場や学校等の立地が進んだものの、**近年は土地利用の変化**が起こっています。

■ 川越のまちについて

- 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。



川越まつり

出典：川越市広報室資料

■ 川越市駅周辺のなりたち

- 明治末期に東上鉄道敷設計画が具体化すると、駅誘致活動が盛んに行われ、六軒町の住民が一丸となり、駅用地として「五千坪の土地」を東上鉄道に提供し、**大正3年に「川越町駅」が開業**しました。地元からは「六軒町駅」と呼ばれていました。
- 駅の開業後、周辺には紡織工場や住宅などが立地しました。昭和30年代に**高校（山村学園、星野学園）が相次いで開校**、昭和49年には**川越スケートセンター**が開業し、来街者が増加しました。
- 平成後期に、紡織工場が閉鎖され跡地には大規模な戸建て分譲団地が形成される、スケートセンターが営業終了するなど、**近年は土地利用の変化**が起こっています。



川越市駅（昭和27年）

出典：川越市政三十年誌

Column 東武鉄道(株) 川越作業所（旧川越工場）について

川越市駅周辺のまちづくりを推進するにあたっては、駅の西側に隣接する川越作業所の広大な敷地の、将来における活用可能性についても、関係者と連携した検討が必要です。

■ 沿革

- 昭和 4年10月 川越電車庫（その後川越電車区に改称）開設
- 昭和46年 3月 川越電車区を検修区・乗務区に分割し、検修区は森林公園へ移設
- 昭和46年 4月 川越電車区の跡地に川越工場設立
- 令和 2年10月 川越整備所設立（※川越工場閉場 工場業務を南栗橋工場へ集約）
- 令和 4年10月 川越作業所設立（工場業務を南栗橋工場へ完全移管）

※現在、川越作業所では一部設備を使用して車両更新工事や車両修繕工事を実施



川越作業所外観

出典：東武鉄道提供資料

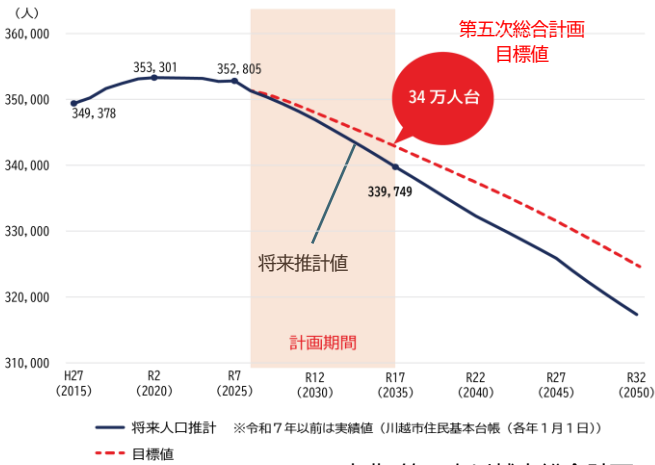


4 人口構成

- ✓ 本市の人口は、今後、**本格的な減少局面に突入**すると見込まれています。
- ✓ 川越市駅周辺の将来人口推計は現在と比較して概ね変わらない見込みですが、年齢構成比を見ると、**高齢化が着実に進む**ことが想定されます。
- ✓ 三駅周辺は**比較的高い人口密度**が形成されているものの、将来推計値では人口密度の低下が予想され、まちが衰退する恐れがあります。

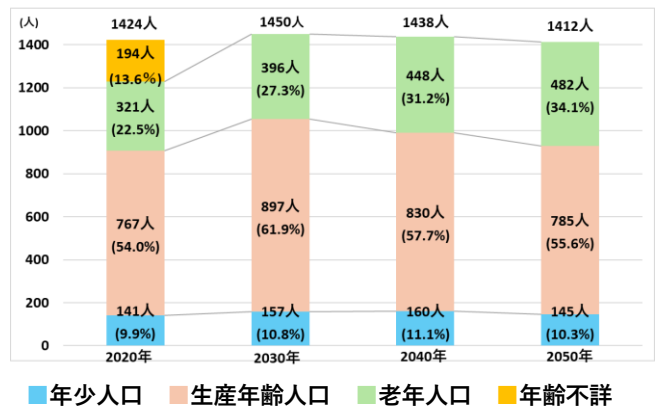
■ 将来人口の推計

【将来人口推計と目標値】



■ 人口構成・推移（川越市駅周辺※）

※川越市駅を中心に半径250m圏域（田町、東田町、野田町一丁目、六軒町一丁目、中原町二丁目の一部）



■ 人口密度

図 令和2(2020)年人口密度(現況)

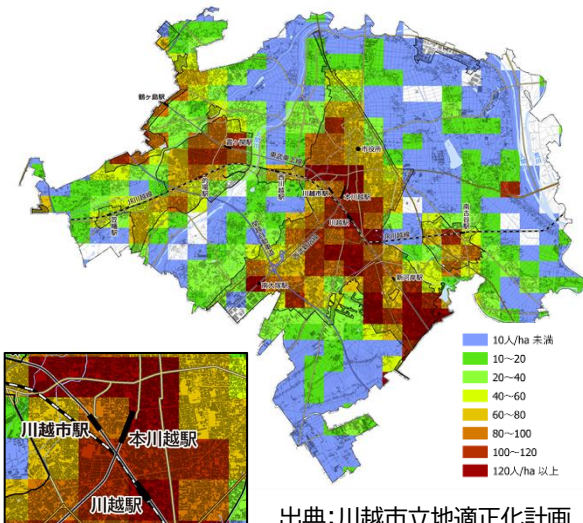
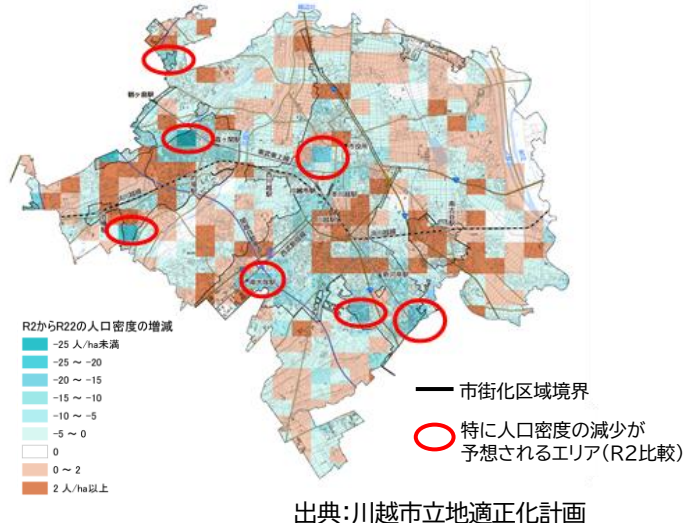


図 令和2(2020)～令和22(2040)年500mメッシュ人口密度増減(推計)





5 土地利用状況・建物状況

- ✓ 三駅の250m圏内の土地利用割合を見ると、川越市駅周辺は川越駅・本川越駅と比較して、**公益施設用地（学校等）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。**
- ✓ 建物の状況を見ると、川越駅・本川越駅は駅を中心に中高層の建物が多く並んでいますが、**川越市駅周辺は低層の建物が中心**となっており、周辺に戸建て住宅が広がる**良好な住環境**が形成されています。また、駅前に駐車場などの低未利用地があり、開発の余地がある状況です。

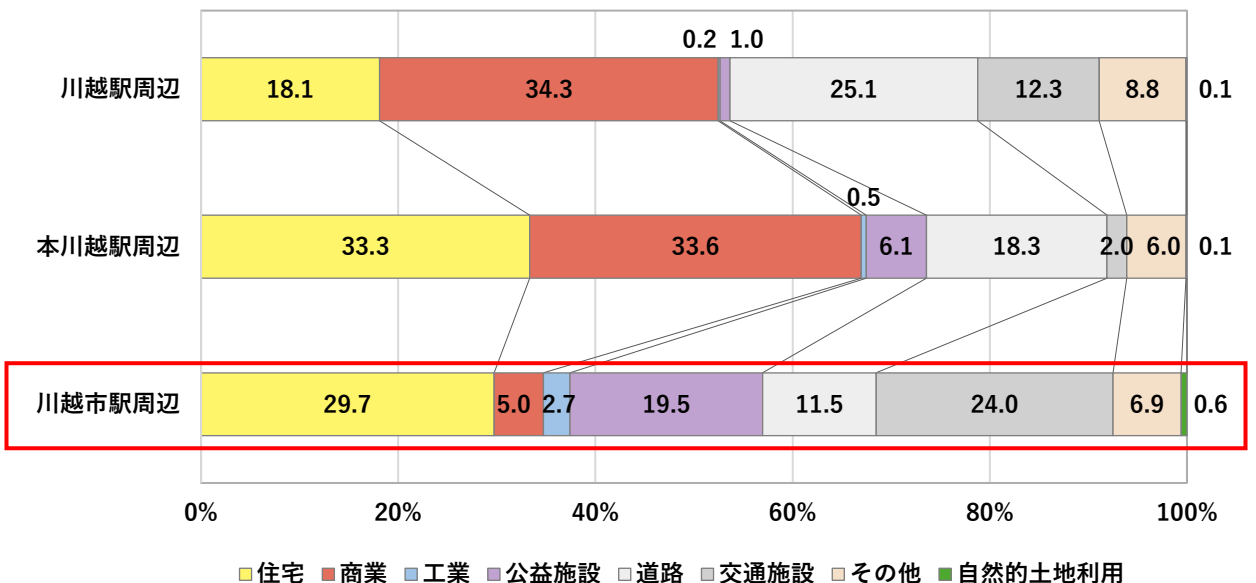
■ 土地利用状況（地図）



■ 建物状況



■ 土地利用状況（面積割合）



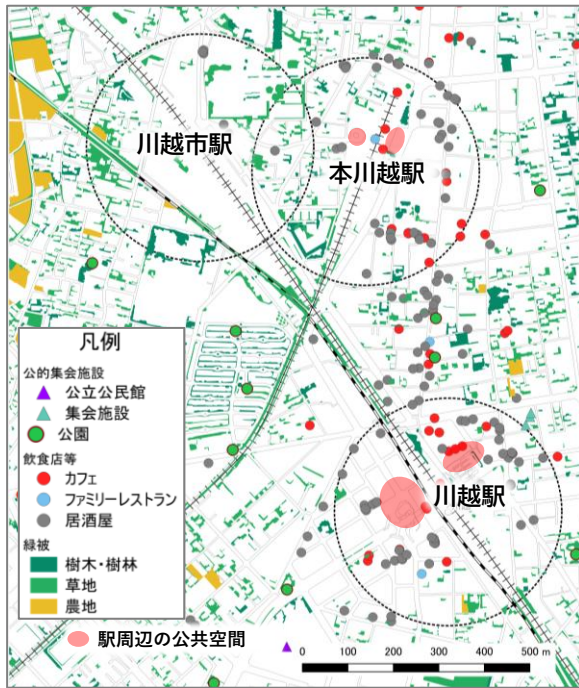
出典：R2年都市計画基礎調査、Google Map



6 居場所・みどり・都市機能立地状況

- ✓ 川越市駅周辺は、他二駅と比較し、**日常の居場所となりうる空間（オープンスペースや飲食店等）の分布が少ない**状況です。また、他二駅と比較し、緑被率は高いものの、公園のような**市民に開放された憩える緑地空間は少ない**状況です。
- ✓ 都市機能の分布を見ると、川越市駅周辺は**都市機能の立地が少ない**状況です。また、本川越駅周辺でも近年、複数の商業施設が営業終了しており、特に**商業機能の低下**が目立っています。

■ 居場所・みどりの状況図



居場所となり得る施設（250m圏内の立地件数）

施設名	川越市駅	川越駅	本川越駅
●カフェ	0	15	4
●ファミリーレストラン	0	3	0
●居酒屋	7	43	36
▲公立公民館	0	0	0
▲集会施設	0	1	0
●公園	0	0	0

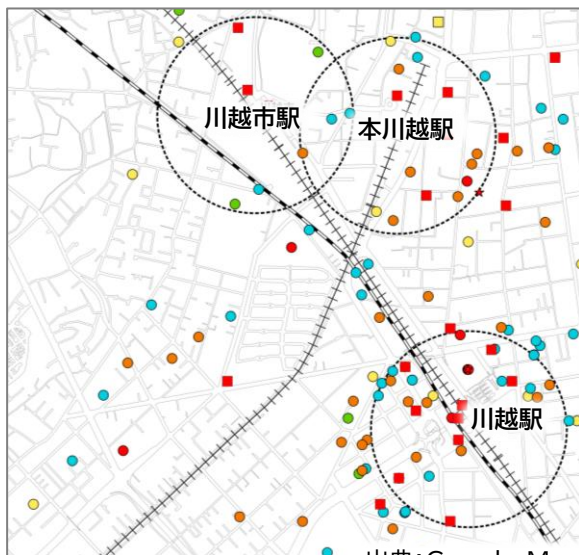
出典:Google Map

緑被率

緑被率	川越市駅周辺	川越駅周辺	本川越駅周辺
■樹木・樹林	2.4%	0.9%	3.2%
■草地	8.6%	2.1%	3.8%
■農地	0.4%	0.2%	0.1%
計	11.4%	3.2%	7.1%

出典:川越市資料

■ 都市機能立地状況図



都市機能立地数

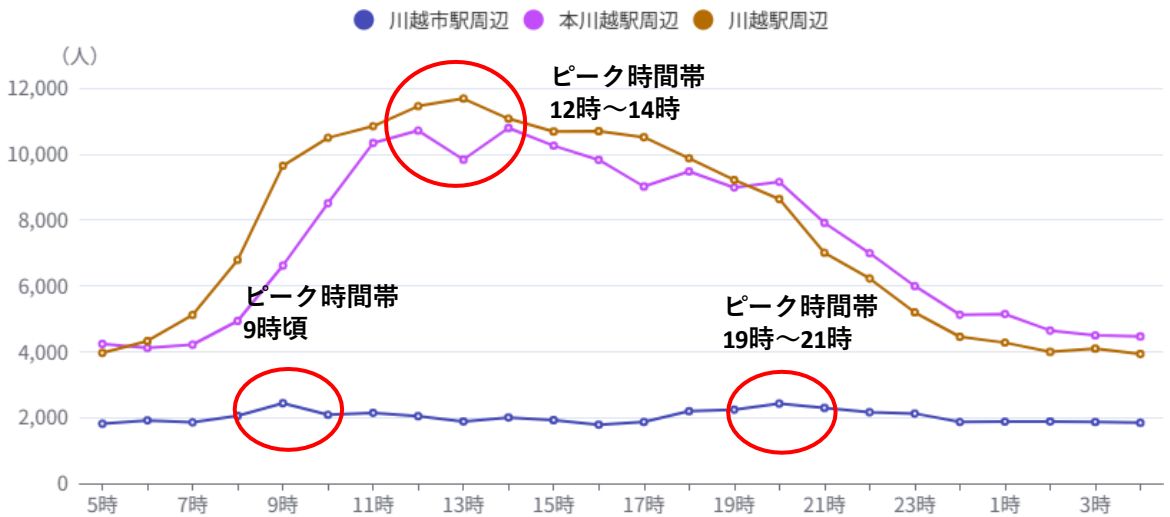
施設名	施設数		
	川越市駅	川越駅	本川越駅
医療福祉機能			
●医療施設	1	18	6
介護福祉機能			
●介護福祉施設	3	12	3
教育・文化機能			
●学校	2	0	0
子育て施設			
●保育施設	0	2	2
商業機能			
★ショッピングセンター	0	2	1
●スーパーマーケット	0	4	1
■コンビニエンスストア	3	10	5
合計	9	48	19



7 滞留人口・駅利用者

- ✓ 川越市駅周辺は、他二駅と比較して滞留人口が顕著に少ない状況です。
- ✓ 駅利用者の内訳を見ると、定期利用の割合が高く、通勤・通学者が多い状況です。

■ 滞留人口の時間帯別推移（三駅比較）

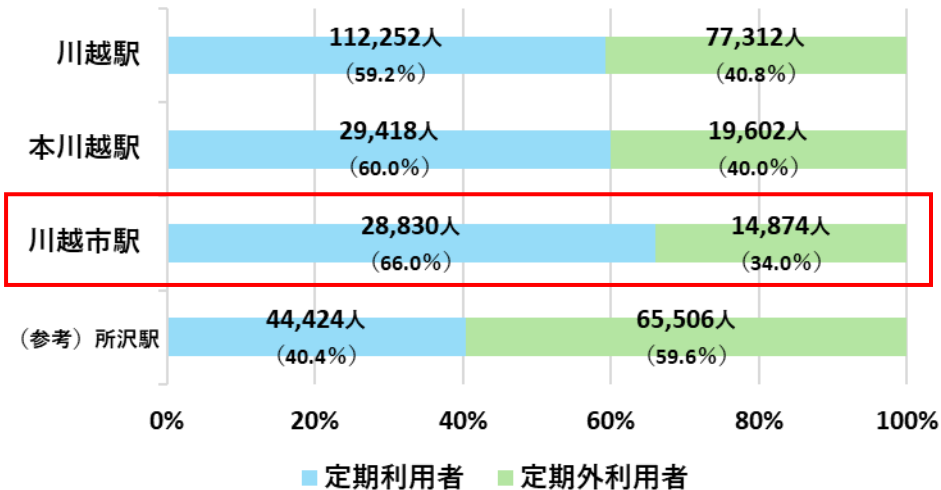


【注記】

- NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を加工し、処理したデータである。個人を特定する情報は含まれない。
- ある地点に15分以上滞留している人の1時間当たりの平均人数である。
- 本データは、各駅周辺の250m圏内を対象とし、2024年5月の平日（1日当たり）を抽出したデータである。

出典:LocationMindxPop © LocationMind Inc.

■ 定期・定期外別乗降人員の状況（2024年）



【注記】

- 川越駅のデータは、JRの乗車人員を2倍して東武鉄道の乗降人員と合算した値である。

出典:鉄道各社HP及び提供資料より作成



8 駅周辺の交通状況

- ✓ 川越市駅は駅の出入口が東側のみであり、駅前広場がなく狭い空間にタクシーが待機しているなど、交通結節機能は脆弱です。
- ✓ 駅周辺道路では歩道が十分に整備されておらず安全性に課題があり、特に本川越駅との乗換経路では通勤通学時間帯を中心に歩行者と自動車の錯綜が目立つ状況です。
- ✓ 駅周辺の踏切は、朝夕のピーク時に開かずの踏切となっているほか、歩行者と自動車が接近している状況も見られます。

■ 駅周辺の交通状況



川越市駅前



駅周辺道路

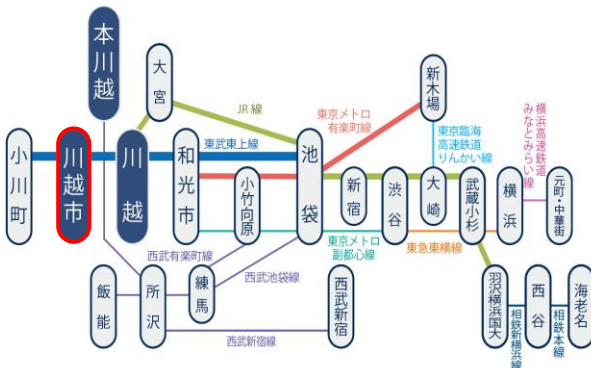


駅周辺踏切

9 広域アクセス

- ✓ 川越市駅は東武東上線の一部始発駅であることに加え、地下鉄等との相互直通運転により、様々な地域へのアクセス性に優れています。
- ✓ 市内を横断する国道16号と縦断する国道254号のほか、関越自動車道、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）など、川越市周辺には広域道路ネットワークが整備されています。

■ 鉄道ネットワーク図



出典：市勢要覧

■ 道路ネットワーク図



国土数値情報をもとに作図

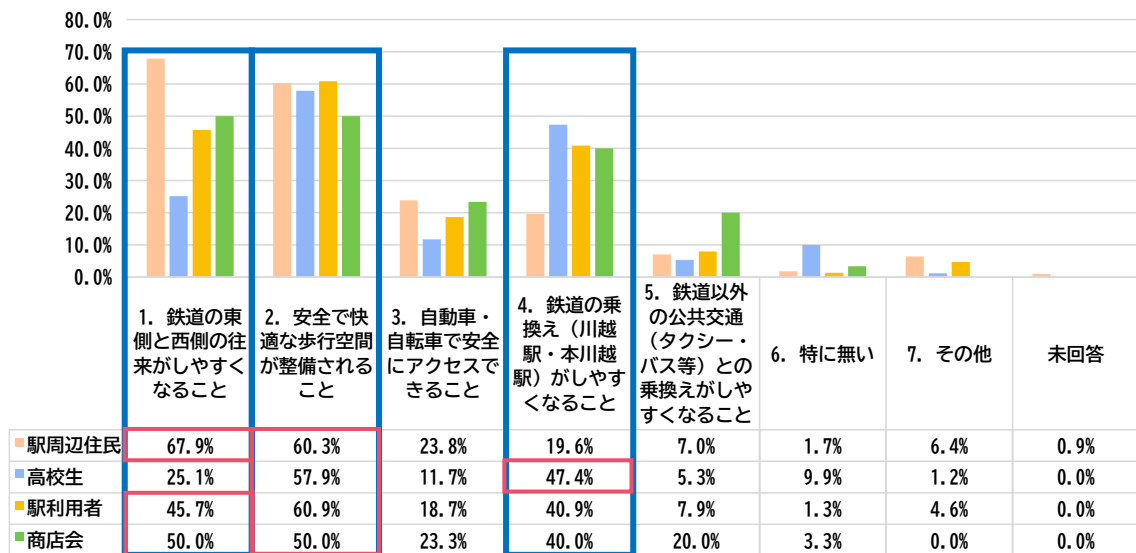
3 みんなの想い



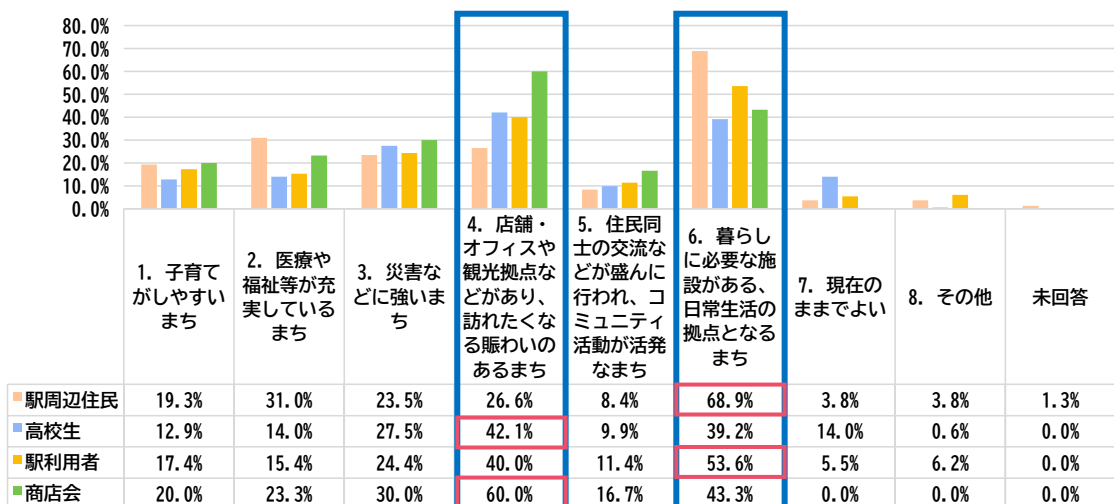
1 川越市駅周辺まちづくりアンケート（令和6年11月）

- ✓ 駅周辺住民、高校生、駅利用者、商店会を対象に実施したアンケートでは、まちの課題やまちづくりに望むことについて伺いました。
- ✓ 優先的に取り組んでほしいことについては「**鉄道の東側と西側の往来がしやすくなること**」、「**安全で快適な歩行空間が整備されること**」、「**鉄道の乗換え（川越駅・本川越駅）がしやすくなること**」を望む意見が多くなっています。
- ✓ 未来のまちについて、駅周辺住民と駅利用者は「**日常生活の拠点となるまち**」、高校生や商店会は「**賑わいのあるまち**」を望む人が最も多くなっています。

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



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？





2 川越市駅周辺まちづくりワークショップ（令和7年11月）

- ✓ 周辺住民や駅利用者、学生にご参加いただいたワークショップでは、「まちの魅力や課題」「10年後のまちの姿」をテーマにグループ討議を行いました。
- ✓ 多くの方が、**まちの魅力として「鉄道の利便性」や「住みやすさ」**を感じている一方で、**「駅周辺の都市基盤の弱さ」や「店舗や居場所の少なさ」**を課題と感じています。
- ✓ まちの将来像では**「東西の分断が解消され、一体性があるまち」、「子育てしやすいまち」、「居場所が充実し、目的が無くてもひとが集まるまち」といった意見や、学生が多いまちの特徴を踏まえ、「学生が将来戻ってきたくなるまち」、「文教、行政機能を中心としたまち」といった意見もいただきました。**

■ ワークショップ実施風景



■ 主な意見

グループ	川越市駅周辺の魅力・課題		川越市駅周辺のまちの将来像	
	まちの魅力	まちの課題	川越市駅らしいまちとは	10年後に期待するまちの姿
交通 ・安全 ・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・始発駅で特急も止まるため便利 ・多方面へのアクセスが良好 ・複数の鉄道路線が利用可能 ・駐輪場がある ・犯罪が少なく、治安が良い ・低未利用地が多く、災害に強い施設の整備が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅西側からのアクセスが不便 ・開かずの踏切 ・駅前空間が未整備 ・踏切が狭く危険 ・道路が狭く、歩道も少ない ・段差が多く高齢者が歩きづらい 	<ul style="list-style-type: none"> ・水上公園にアクセスしやすい ・来街者よりも住民を中心とした駅 ・川越駅、本川越駅周辺と比べ、人が多すぎない 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅にアクセスしやすくなっている ・域内移動用の自動運転交通機能が導入されている ・駅前広場が整備されている ・踏切を渡るなくても東西の往来ができる ・歩きやすく、歩きたくなるまち ・車を使わず暮らせるまち
生活 ・居場所	<ul style="list-style-type: none"> ・静かで閑静な住環境 ・学校が多く落ち着いた雰囲気 ・学生など若い世代が多く、活気がある ・子育てがしやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道でまちの東西が分断されている ・生活に必要な商業施設がない ・憩いの場(公園、広場、緑)が少ない ・学生の居場所がない ・滞在できる場所(カフェ、映画館、図書館など)が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・学生、若者が多い ・文教のまち ・住んでいる人を大切にする ・品のある賑わい ・賑わいと落ち着きのバランスが良い ・少し歩けば畑がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に様々な施設が集まったコンパクトなまち ・学生が将来戻ってきたくなる(住みたくなる)ようなまち ・公園、広場空間が充実している ・子育て世代が多く集まり、幅広い世代のつながりがあるまち ・閑静な雰囲気が残るまち ・用事がなくても居たくなるまち ・文教、行政施設が充実している
文化 ・歴史 ・観光	<ul style="list-style-type: none"> ・川越まつりで山車が出るなど、活気がある ・鉄道施設(東武鉄道川越作業所)がある ・蔵造りの町並みまで徒歩圏 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客にとっての魅力が少ない ・まちの歴史や文化に触れる機会が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地とのほどよいつながり ・鉄道施設を活かしたレジャー 	<ul style="list-style-type: none"> ・まちを展望できる場所がある ・若者が起業できるまち ・山車展示や歴史発信が充実



3 川越市駅周辺まちづくり懇談会（令和7~8年）

- ✓ 懇談会では、まちづくりビジョンの策定に向け、学識経験者、鉄道事業者、自治会関係者など様々な立場から「まちの将来像」に関するご意見をいただきました。
（第1回:令和7年8月、第2回:令和7年11月、第3回:令和8年2月、第4回:令和8年5月）

■ 懇談会実施風景



■ 主な意見

● まちづくりに必要な視点について

- ・若者や来街者が魅力を感じる「わくわく感」や、住民や駅利用者が「目的がなくても過ごせる」といった視点は重要ではないか。
- ・緑や公園が少ないことが子育てや防災面の課題にもつながっているため、「居場所としてのオープンスペース」を軸にすることで、多様なまちづくりにつながるのではないか。
- ・単に来街者が多く賑やかな状況に限らず、「川越市駅らしい賑わい」を表現すべきではないか。

● まちづくりの方向性(ビジョン)について

- ・川越駅・本川越駅・川越市駅の特性を踏まえた上で、川越市駅の「色合い」「らしさ」を形成していくことが望ましい。
- ・駅周辺に市庁舎などの行政機能があると、利便性が向上するのではないか。
- ・安全が確保され、まちの東西で交流があり、緑が感じられるまちがよいのではないか。
- ・駅周辺の低未利用地を活用して、本川越駅周辺と一体的に埼玉県の核となるようなまちづくりができないか。
- ・子どもや孫の世代に残せるまちづくりを考えなくてはならない。
- ・川越市駅の歴史などを踏まえ、地域住民が誇りを持てるビジョンにしてもらいたい。

● 今後の進め方について

- ・長期的なまちづくりとともに、短期的な課題への対応も必要である。
- ・ビジョン策定後の取組も重要であり、関係者がどの段階で何をすべきかがわかるようにしてもらいたい。

4 まちづくりの視点



1 川越市駅周辺の特性

- 「まちの現状」や「みんなの想い」を踏まえ、川越市駅周辺の特性について整理します。

■ まちのポテンシャル

- **賑わい・拠点性【駅利用者が多く、拠点となりうるポテンシャルを秘めている】**
 - ・川越市駅は、本川越駅との乗換利用を中心に1日平均4万人以上が利用しています。
 - ・駅周辺には高校が複数立地しており、**文教のまち**として**学生などの若い世代が多い**います。
 - ・蔵造りの町並みなど北部市街地の**主要観光施設等も徒歩でのアクセスが可能な距離**です。
 - ・駅周辺には、鉄道用地や駐車場などの低未利用地が点在しており、**開発の余地**があります。
- **交通利便性【鉄道の利便性・広域アクセス性】**
 - ・川越市駅は一部列車の**始発駅**であることに加え、地下鉄等との相互直通運転、西武新宿線「本川越駅」・JR川越線「川越駅」も徒歩圏であるため、**広範囲へのアクセス性**に優れています。
- **生活・住環境【良好な住環境で住みやすい】**
 - ・駅周辺には低層の住宅が広がっており、**良好な住環境**が形成されています。

■ まちの課題

- **賑わい・拠点性【居場所や安全な歩行空間、目的地となる施設の不足】**
 - ・居場所となるような店舗やスペースが不足しており、**駅利用者の多くがまちを素通り**しています。
 - ・駅周辺の道路では、「**楽しく、歩きたくなる**」ような**魅力が不足**しています。
 - ・駅周辺には**目的地となる施設が不足**しています。
- **交通利便性【駅周辺の安全性、交通結節点機能の弱さ】**
 - ・駅周辺の道路は**狭く、歩道が未整備**であり、朝の混雑時を中心に、**車と歩行者が錯綜**するなど、**安全性に課題**があります。
 - ・駅**前広場がない**ため、バス停やタクシープールもなく、**交通結節機能が脆弱**です。
- **生活・住環境【まちの東西が分断、生活利便施設の不足】**
 - ・**鉄道で東西が分断**されており、**まちの東西を往来するには危険な踏切を渡る必要**があります。
 - ・近年、本川越駅周辺においてスーパーマーケットが相次いで営業終了するなど、日用品・食料品店舗などの**生活利便施設が不足**しています。
 - ・駅周辺に**公園がなく、周辺住民が憩える緑地空間はほとんどありません**。

■ 拠点性の向上

現状のまま何もせず、少子高齢化が進むと、人口減少などが深刻化し、駅周辺が「利用されない」「住まわれない」状況となり衰退する可能性があるため、「**選ばれるまち**」となる**魅力あふれる拠点づくり**が必要となります。

■ 三駅が連携したまちづくり

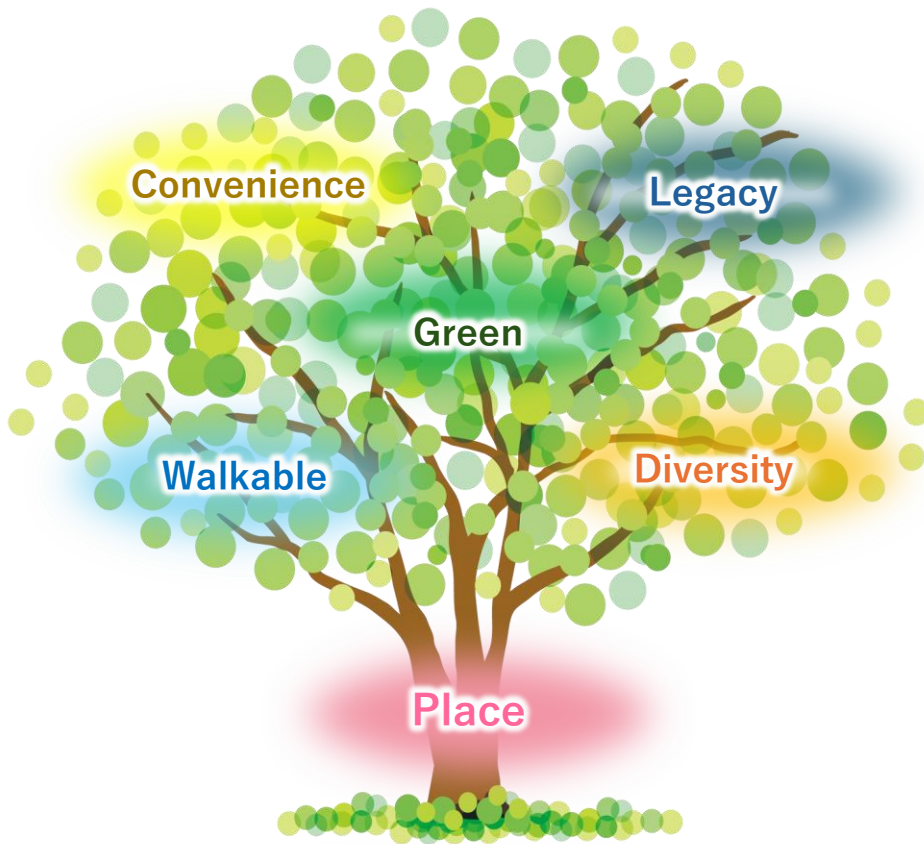
川越市駅の拠点性向上にあたっては、**川越駅・本川越駅との連携も十分に検討する**必要があります。川越市駅周辺は大規模な土地利用転換の可能性を有していますが、**他二駅周辺の都市機能との連携や機能分担を図り、違った特色を持つ拠点づくり**が必要となります。

まちづくりを進めていくうえで、何を重視すべきか？



2 まちづくりの視点

- 課題解決、今後のまちづくりに向け、大切にしたい6つの視点を設定します。
- 「Place」を幹（特に意識する視点）とし、5つの視点を枝葉として、さまざまな果実（取組）を实らせ、木全体（川越市駅周辺）を成長させていくことを目指します。



視点1：Place 新たな価値と賑わいを生み出す居場所をつくる

⇒ まちに居場所がなく、滞在時間が短いため、目的地となるまちづくりが必要です。

視点2：Green 都市と緑の調和が心地のよい空間をつくる

⇒ 自然災害への対応等、持続可能なまちづくりには、緑ある空間づくりが必要です。

視点3：Convenience まちの利便性を高め、住み続けたいまちにする

⇒ 駅周辺に生活利便機能を集積させ、日常生活の拠点づくりが必要です。

視点4：Legacy 学校、誇れる歴史など、この地にあるまちの資源を活かす

⇒ 川越市駅にふさわしいまちづくりを進めていくため、地域資源の活用が必要です。

視点5：Diversity 多様性を尊重し、誰もが活躍できる環境を作る

⇒ 誰もが自分らしく安心して過ごし、多様な主体が連携できる環境の整備が必要です。

視点6：Walkable 交通安全性を向上させ、歩いて楽しい空間をつくる

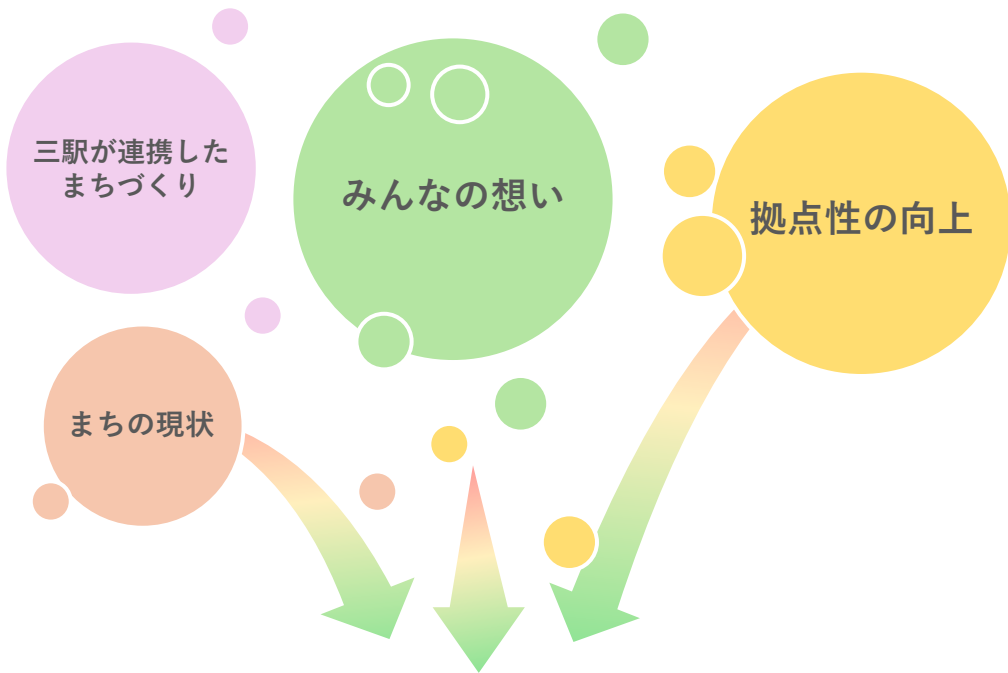
⇒ すべての人にとって安心できる歩行環境づくりとともに、回遊性の向上が必要です。

5 まちづくりビジョン



1 将来像

- ビジョンにおいて目指すまちの将来像を以下のように設定します。



東西が結ばれ 心地よさと賑わいが調和するまち

～まちに集う多彩な視点で、新たな価値を創造する～

《将来像の考え方》

- 駅の東西がつながり、駅とまちが一体となった拠点を中心に、誰もが訪れたいくなる『心地よい居場所』を創出することで、地域住民や関係者が誇りを感じ、多彩な人を惹きつけるまちづくりを進めていきます。
- 川越市駅周辺は“暮らしの拠点”としての役割も担っており、生活利便機能の充実や安全で快適な移動環境の整備を進めることで、地域の暮らしの質を高めるとともに、訪れる人にとっても魅力的な都市空間を形成します。
- さらに、こうした魅力的な環境を基盤として、多様な企業や働く人々を呼び込む業務機能の導入も視野に入れ、交流やビジネスの拠点としての可能性を広げていきます。
- 多彩な人々が出会い、交流し、新たなアイデアや価値が生まれる場所として、川越市駅周辺は進化していきます。



2 取組方針

- 将来像を実現するために、4つの取組方針を設定します。
- なお、取組方針を推進するにあたっては、「まちづくりの視点」を意識していくことが重要です。

方針1 拠点にふさわしい魅力溢れるまちづくり

川越市駅周辺を賑わいの拠点として、住民や学生、駅利用者、来街者等にとっての単なる通過動線とせず、人々を惹きつけ訪れたいくなるよう、地域や事業者等と連携して魅力と居場所の創出を図り、駅とまち、駅東西が一体化したまちづくりを推進します。

方針2 暮らしやすい住環境の形成

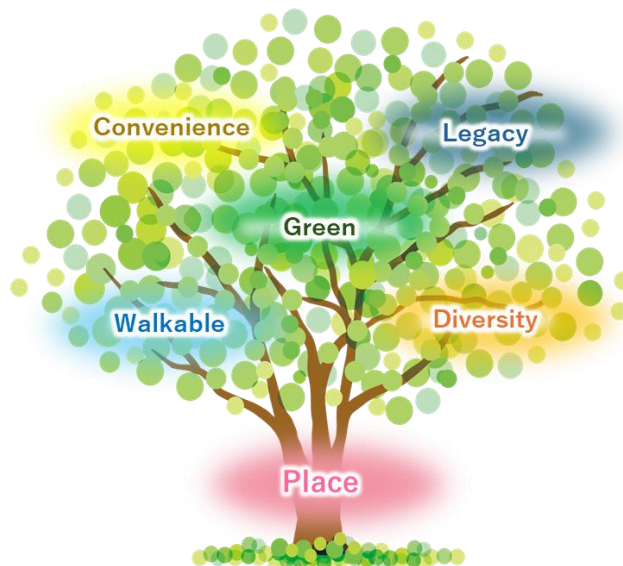
川越市駅周辺を暮らしの拠点として、子育て世代をはじめとした多様な世代に「選ばれるまち」「住みたい・住み続けたいまち」となるよう、生活利便機能の導入や安全で快適な道路空間の整備等を進め、暮らしやすい環境としての充実を図ります。

方針3 交通結節機能の強化

誰もが安全で快適に移動・滞在できるよう、駅東西をスムーズに往来できるルート整備、他の公共交通とのシームレスな乗り換え機能の確保など、駅前の交通環境の充実を図るとともに、回遊性を高め、歩いて楽しいまちづくりを進めます。

方針4 多彩な人々と価値を創出

周辺住民のほか、来街者、教育機関、企業などの様々な人やコンテンツを掛け合わせ、新たな価値を創造するとともに、連携体制を構築し、まちに集う多彩な主体のつながりを強化していきます。





- 4つの取組方針について、取組例、進め方のイメージを例示します。
- これらの取組は、行政だけでなく、多彩な関係者が連携することによって実現を目指します。

【取組方針1】拠点にふさわしい魅力溢れるまちづくり

- 駅周辺の低未利用地を高度利用等により活用し、まちの目的地となり、賑わい創出に資する都市機能を導入します。
- 道路・民地の活用、都市基盤の整備、企業連携により魅力ある空間づくりを進め、まちに集う多彩な人々の『居場所』を生み出します。
- 利便性を活かした業務機能の導入やビジネス機会を創出するとともに、地域の産業振興等の観点も含めた取組を検討します。

■ 取組の進め方（例）

【STEP 1】 将来像の具体化（川越市駅周辺が担う役割、一体的なまちづくりのあり方、導入する都市機能等）を検討し、関係者で共有する

【STEP 2】 具体化した将来像を検証するため、低未利用地等を活用した暫定利用や社会実験を進め、人の流れや利用状況を把握する

【STEP 3】 将来像の実現に向けた具体的な事業検討を進めるとともに、都市計画変更を含め、駅東西が一体化したまちづくりを推進する

【事例】 二子玉川ライズ（東京都世田谷区）



駅前商業区画からオフィス区画、居住区画と続く、職・住・商・遊が融合した多様空間

【事例】 宇都宮駅東口（栃木県宇都宮市）



出典：宇都宮市資料

公民連携による地区整備事業として、高次都市機能の集積や立体的な広場空間を整備し、新たな都市拠点を形成



【取組方針 2】暮らしやすい住環境の形成

- 民間活力を生かした土地の有効活用等により、子育て世代、高齢者など多様な世代のニーズを満たす生活利便機能を導入します。
- 誰もが便利で安心して利用できる、歩行者を中心とした環境の整備を進めます。
- 既存住宅と開発による都市機能が調和した街並みの形成を図り、賑わいと住みよさが両立したまちづくりを進めます。
- 滞在空間・防災機能の導入などの緊急時や災害時の備えを検討します。

■ 取組の進め方（例）

【STEP 1】 将来像の具体化（「住みたい・住み続けたいまち」のあり方等）を検討するとともに、現時点での危険や不便である状況の改善を検討する

【STEP 2】 将来を見据えて、暫定整備や先導事業を推進し、まちの変化を把握する

【STEP 3】 人口減少社会でも選ばれるまちづくりを推進する

【事例】 流山おおたかの森（千葉県流山市）



都市化が進む現代で、自然を活かしたまちづくりを展開し、子育て世代に選ばれるまちとなった

【事例】 元町商店街（神奈川県横浜市）



道路を再構成し、商店街の賑わいと安全性を両立した



【取組方針3】交通結節機能の強化

- 鉄道によるまちの分断を解消するために、踏切の改善、駅舎の改修・駅とまちの一体化などにより、東西のスムーズな移動の実現を目指します。
- 本川越駅・川越駅との連携強化や駅周辺へのアクセス向上に向けた基盤整備を推進します。
- 駅前広場の整備を通して、誰もが利用しやすい交通結節点としての機能を強化します。
- 歩行者ネットワークや安全な道路を整備するとともに、沿道店舗等と連携して回遊性を高める賑わいや憩いの空間を創出し、歩いて楽しい道路空間を目指します。

■ 取組の進め方（例）

【STEP 1】 将来像の具体化（駅東西の一体化、駅周辺の基盤整備、回遊性の向上等）を検討するとともに、現時点での危険や不便である状況の改善を検討する

【STEP 2】 将来を見据えて、暫定整備や先導事業を推進し、まちの変化を把握する

【STEP 3】 都市計画変更を含む、まちの骨格をなす基盤整備を推進する

【事例】 さいたま新都心駅（埼玉県さいたま市）



駅と東西の街区を結ぶ人工地盤により、人々が快適に歩ける空間を整備

【事例】 姫路北駅前広場・大手前通り（兵庫県姫路市）



出典：姫路市資料

駅前道路をトランジットモール化することにより、駅前広場を人中心の空間に再整備



【取組方針4】 多彩な人々と価値を創出

- まちなかの空間資源を有効活用しながら、商店会や企業、学生など多くの人々がまちづくりに参加できる機会をつくり、多彩な関係者同士をつなぎます。
- 多様な主体が連携してまちの価値を高めるためのプラットフォームを構築し、持続可能なまちづくりを進めます。

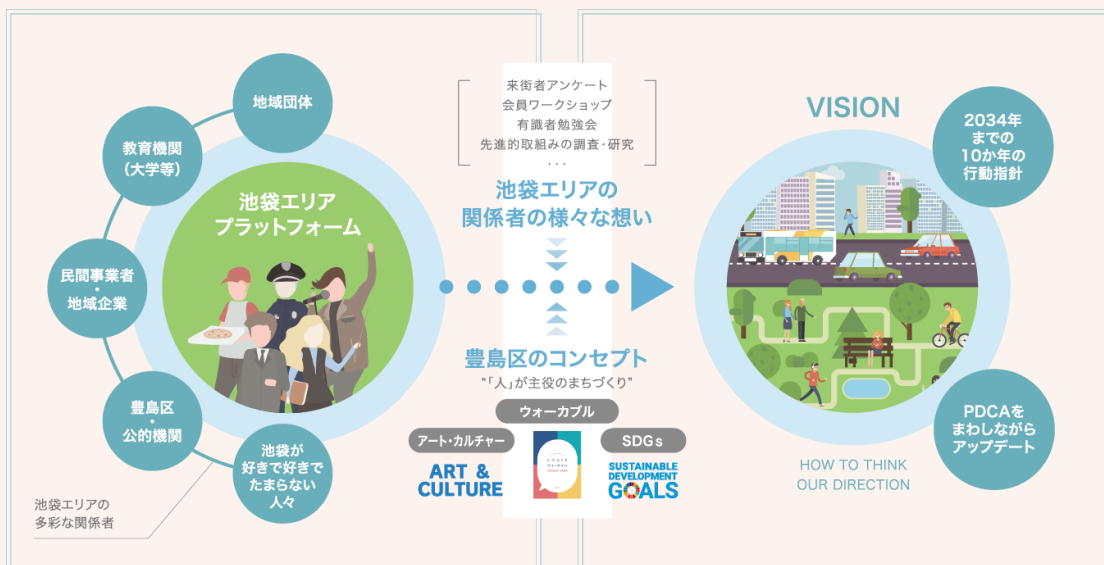
■ 取組の進め方（例）

【STEP 1】 ビジョンに共感し、実現させるための仲間を集めて勉強する

【STEP 2】 まちの価値を高めるプラットフォームを立ち上げる

【STEP 3】 多彩な主体が連携して、持続可能なまちづくりを推進する

【事例】 池袋エリアプラットフォーム（東京都豊島区）



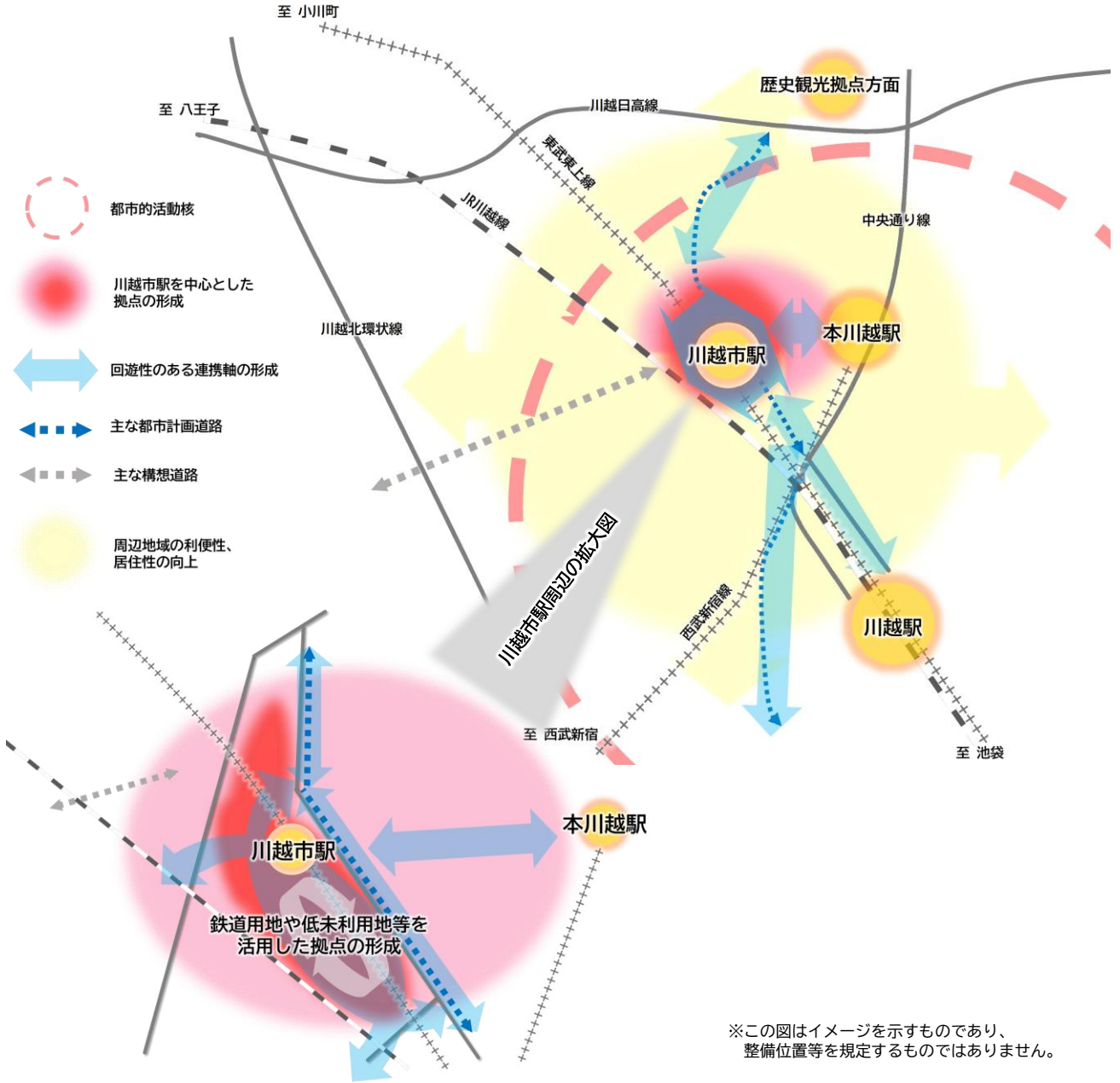
出典：池袋エリアプラットフォームHP

池袋がいつまでも人々を惹きつける、魅力に溢れた人中心のまちとなることを大きな目標に、産官学民一体となってまちづくりを推進している



3 方針図

- まちづくりの考え方を、以下の方針図にて示します。



まちづくりのイメージ

多彩な人を惹きつけ、賑わい創出に資する都市機能や暮らしの質を高める都市機能がある拠点と、拠点を中心とした回遊性のある連携軸、周辺に広がる暮らしやすい住環境により、駅とまち、駅東西が一体となったまちづくりを推進していきます。

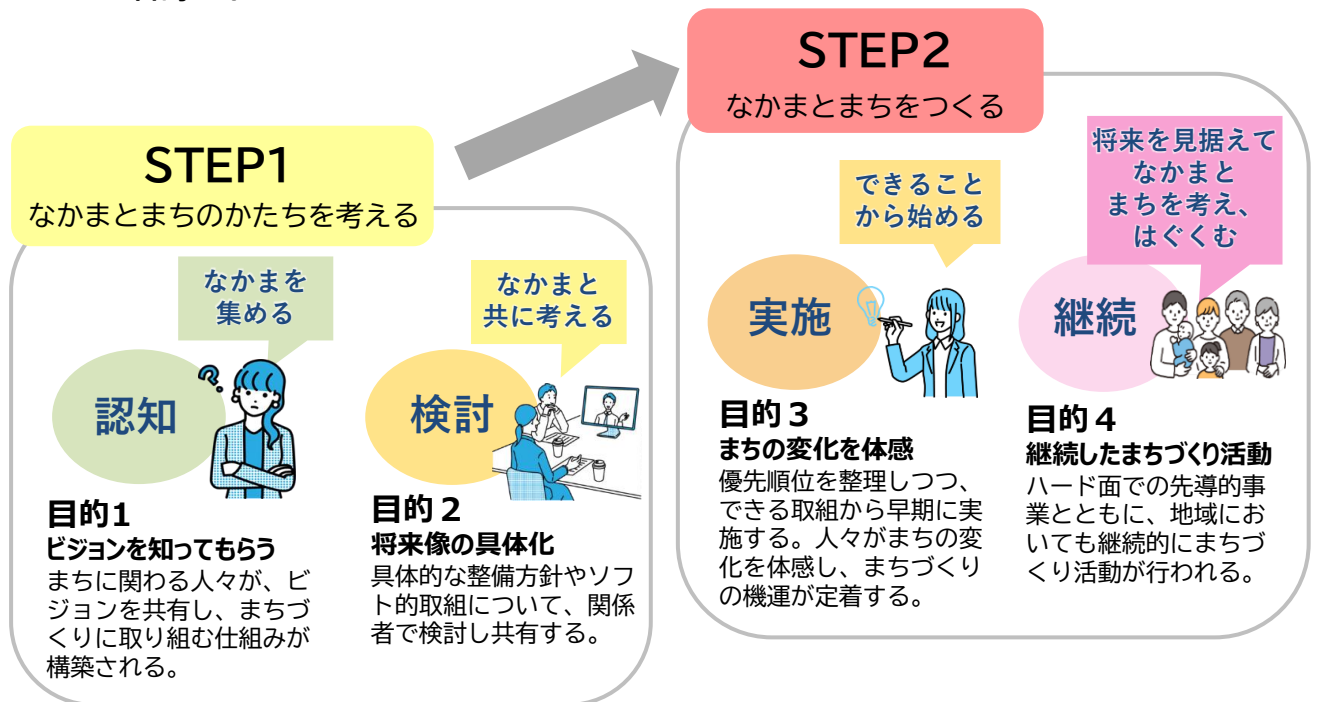
6 実現に向けて



1 まちづくりの進め方

- 将来像の実現に向けては長期的な取組となることから、基盤整備や都市機能の導入といったハード面と、まちなか空間を活用したソフト面のまちづくりを連携させながら推進していく必要があります。
- このような長期的なまちづくりを着実に推進していくために、関係者が本ビジョンを共有し、継続的に検討していくことが重要であり、段階に応じた目的をもって進めていきます。

■ 目的のイメージ



■ 想定される早期の取組例

オープンハウス

ワークショップ

社会実験

地元意見交換会

関係者協議

ハード整備
(暫定整備、先導事業)

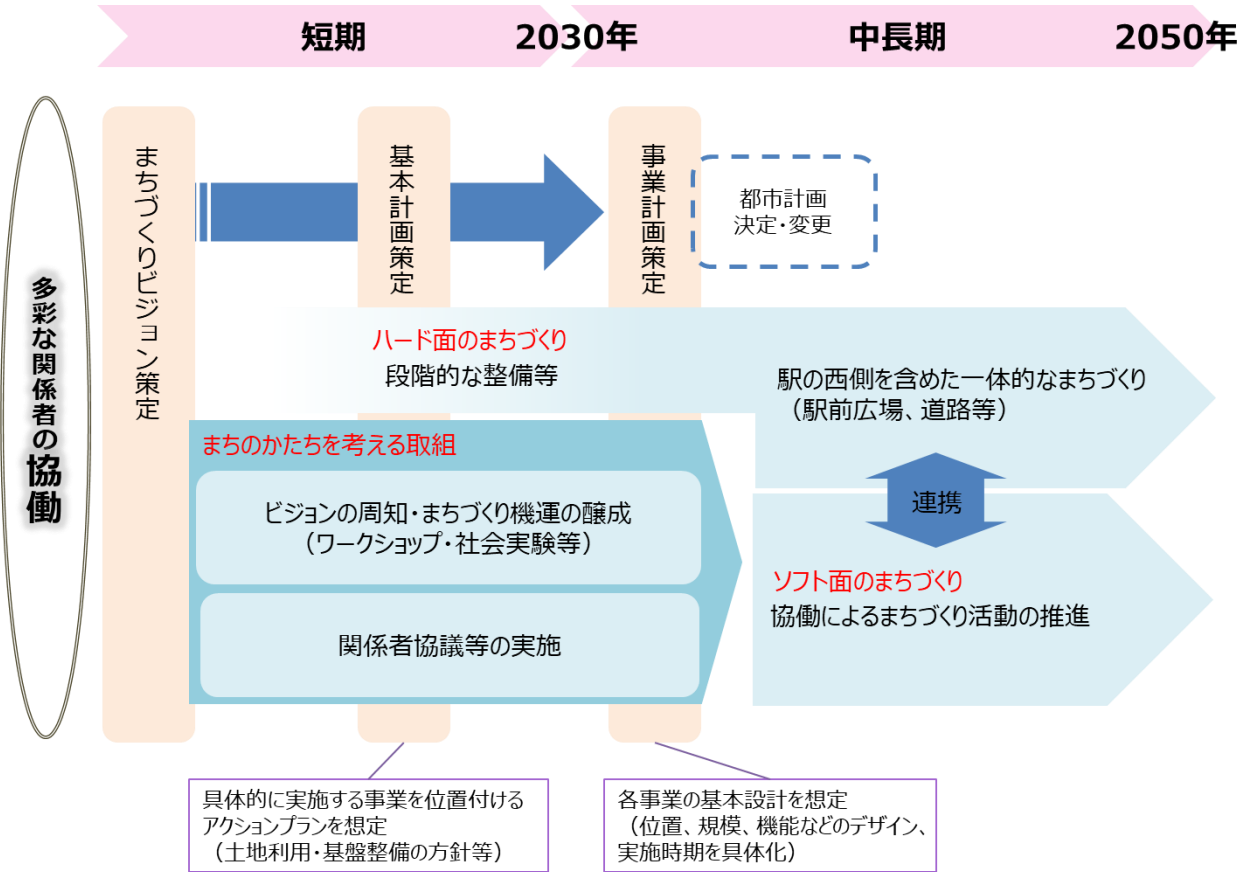
まちづくりの機運が高まり、継続したまちづくり活動となるよう、関係者は上記のような取組に主体的かつ積極的に参加していくことが重要です。これらの取組を通して、様々な課題やまちづくりの方向性について検討し、必要な体制整備や具体的なプロジェクトに繋げていきます。



2 取組ロードマップ

- 将来像の実現に向けて、多彩な関係者の協働により、下記のロードマップに沿ってまちづくりを進めます。

取組ロードマップ



多彩な関係者の協働

- 川越市駅周辺の賑わい・魅力の創出に向けては、多彩な関係者がまちに興味・関心を持ち、まちづくりに参加できる環境づくりが必要です。
- そこで、多彩な関係者が協働した実行体制の構築（エリアプラットフォーム等）や、まちなか空間を活用した社会実験・イベント等の実施を進めます。



令和8年 月

川越市 都市計画部 都市計画課

電話番号：049-224-5945 FAX：049-225-9800