資料1－2 （本編）川越市総合交通計画の素案について

① 計画策定の目的

少子高齢化・人口減少社会に対応し、持続可能な地域公共交通を実現するため、従来の公共交通だけでなく、地域における多様な輸送資源を活用するなど、本市の望ましい地域公共交通のあり方や将来都市像を示し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする川越市総合交通計画を策定します。

なお、令和8（2026）年度に計画期間の最終年を迎える川越市都市・地域総合交通戦略を本計画に統合するとともに、川越市立地適正化計画に位置付けられた道路の整備等を通じたまちづくりとも連動した、交通政策を推進するためのマスタープランとして策定します。

●地域旅客運送サービスとは

特定の市町村や生活圏における移動を対象として、通勤・通学・通院・買い物といった「地域住民の日常生活」の移動手段を確保すること、および観光客の回遊性向上など「地域の活性化・再生」に資することが目的です。また、従来の鉄道やバス、タクシーだけでなく、福祉有償運送や住民ボランティアによる自家用有償旅客運送、AIオンデマンド交通など、「公衆の利便を増進するあらゆる移動手段」を広く内包します。

② 地域公共交通計画

- 地域の公共交通の活性化及び再生の推進
- 2020 年 11 月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行
- 地域公共交通計画の活性化及び再生を推進する計画（地域公共交通計画）の策定が努力義務化

都市・地域総合交通戦略

- 交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進
- 2017 年 3 月に「川越市都市・地域総合交通戦略」策定。2022 年 3 月に追補版として更新
- 2026 年度に川越市都市・地域総合交通戦略の目標年次を迎える

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	根拠法令	都市・地域総合交通戦略要綱
地方公共団体は作成するよう努めなければならない	策定義務	地方公共団体又は関係機関・団体等から構成される協議会が作成することができる
地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。	目的	望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることで、魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

③ 骨子でまとめた現状と課題（抜粋）

①少子高齢化や人口減少の進行
- 本市人口も本格的な減少局面に突入し、少子高齢化が一層進行する見込み
- 令和 18 年には高齢化率 30%超のエリアが市内全域に拡大する見込み

②労働人口の減少等に伴う担い手不足
- 令和 22 年には国内で 1,100 万人超の労働力が不足する見込み
- バス、タクシー運転手の求人数が求職者数を上回り、担い手が不足している
- 働き方改革に伴う労働時間減少や賃金上昇が運転手の確保を難しくしている

③生活利便施設の立地状況

地域核周辺にかわまる以外の公共交通がない医療施設があるなど、都心核及び地域核と周辺住宅地を結ぶ公共交通ネットワークの構築が求められている

④交通基盤
- 埼玉県平均より都市計画道路整備率が低く、市全域で渋滞が発生している
- 高速道路や国道等の幹線道路が周辺都市とのネットワークを形成している

⑤移動実態・移動需要
- 現在、自動車で移動可能な人でも将来 44.2%の人が公共交通の利用を予定
- コロナ禍を経て就業者のうち雇用型テレワーカーの割合が約 10%増加した
- 市北部は他地域に比べ自動車による移動が 15%前後高い
- 通勤・通学のため鉄道を利用する割合が多く、増減は大きな影響が見込まれる

⑥公共交通等
- 民間の鉄道、バスが中心市街地から周辺地域まで放射状に整備されている
- 公共交通圏域における人口カバー率は 93.7%に達している
- 路線やダイヤ変更のほか、乗継を含む利便性向上を求める意見が一定数ある

⑦ウォーカブルなまちづくりと移動環境の整備
- 歩行者中心の道路空間づくりや滞在快適性の向上を図る「ウォーカブルなまちづくり」が国主導で進められている
- シェアサイクルは回遊性向上を図る移動手段として活用されている

⑧高齢世帯の増加と運転免許証の自主返納数
- 一人暮らしの高齢者世帯は、平成 26 年から令和５年までに約 1.5 倍に増加した
- 年間 1,000 人以上が運転免許証を自主返納しており今後も一定数見込まれる

⑨観光客の増加と中心市街地における人と車両の錯綜
- 令和６年の入込観光客数は約 736 万人で、コロナ禍以前の水準に戻っている
- 一番街周辺では休日の日中に観光客が集中し、人と車両が錯綜する状況がある
- 北部市街地周辺に流出入した車両のうち、７割以上が通過交通となっている
- 土日祝日の日中は郊外型駐車場の駐車可能台数が不足している

対応すべき課題

- 法改正等の趣旨を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築
- 市の上位・関連計画を踏まえ、まちづくりと一体となった交通政策の推進
- 社会情勢の変化や地域の実情に合わせた多様な移動手段の確保
- 地域の移動を支える担い手の確保
- 安全性や利便性を高める交通基盤の整備
- 誰もが利用しやすく、分かりやすい交通サービス・交通環境の整備
- 交通に係る新たな技術やサービスの活用・推進
- 自動車から人中心の交通への転換
- 2050 年カーボンニュートラル宣言への対応
- 輸送資源の効果的活用に向けた地域や他分野との連携
- 公共交通の利用に向けた意識醸成や需要の掘り起こし
- 持続可能な公共交通を実現するための適切な負担

④

基本方針1
多様な移動ニーズに応じた持続可能な交通ネットワークの構築

基本方針2
交通を支える基盤の整備

基本方針3
人や環境に優しい交通の実現

基本方針4
みんなで支える公共交通の実現

⑤ 目指すべき都市と交通のあり方

誰もが移動を通してより豊かで便利に
ずっと安心して暮らすことができるまち・かわごえ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）は、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的としています。また、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークの再構築を進めることとしています。

第五次川越市総合計画では、生活利便性が高く魅力的な都市であり続けるために、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とともに、蔵造りの町並みをはじめとした魅力的な都市の形成を進め、あわせて、安全で快適な生活を送れるよう、道路の効率的な維持管理や整備を計画的に実施するなど、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づくりを進めることとしています。

本計画では、これらを踏まえた上で、本市の望ましい地域公共交通のあり方や将来都市像を示し、骨格となる交通ネットワークの充実を目指します。また、昨今のライフスタイルの変化や少子高齢化の進展による移動需要の変化に対応するため、地域のライフラインである公共交通を『自分ごと』として捉え、市民、事業者、公共交通事業者、市等が一体となって連携します。そして、オール川越で交通の充実とまちの魅力向上を図り、誰もが移動を通してより豊かで便利にずっと安心して暮らすことができる都市を目指します。

計画目標　誰もが安全・安心かつ快適に移動できる持続可能な交通の実現

公共交通や新たなモビリティの導入による多様な移動手段の確保と利用環境の整備を進めるとともに、道路交通ネットワークの計画的な整備・維持管理や歩行環境の改善を図り、安全で円滑な移動空間を構築します。

基本方針１　多様な移動ﾆｰｽﾞに応じた持続可能な交通ﾈｯﾄﾜｰｸの構築

都市機能を集約した拠点間を基幹的公共交通でつなぐコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進し、地域の特性に応じた公共交通ネットワークの構築を目指します。また、先進技術の活用や交通DX推進の観点から、ビッグデータ等を収集・分析し、既存事業の最適化や地域の輸送資源等の活用に取り組みます。

基本施策	施策の取組
①基幹的公共交通の維持	鉄道路線及び鉄道駅に接続するバス路線の整備により、アクセスの向上による利用の促進を図り、基幹的公共交通の維持を図ります。
②公共交通ネットワークの維持・再編	医療・福祉・商業施設が集積された鉄道駅周辺等における都市機能の維持・強化を図りつつ、鉄道、路線バス、川越シャトル、かわまる等の多様な輸送資源を活用し、地域特性に応じた「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに向けた交通ネットワークを構築します。
③先進技術の活用や交通DX	ビッグデータの分析・活用による公共交通の最適化やデジタル技術を活用したMaaSなどのシームレスなモビリティサービスの導入を推進します。

実施施策
- 鉄道路線の維持
- コンパクト・プラス・ネットワークの構築
- かわまるの運行
- 公共交通担い手確保の促進
- バス路線の維持
- 川越シャトルの運行
- 多様な移動ニーズに応じたモビリティの導入検討
- 先進技術の活用や交通 DX の推進

基本方針2　交通を支える基盤の整備

都市計画道路等の整備や交差点改良を計画的に進めることにより、中心市街地への自動車の流入抑制、周辺都市とのネットワーク形成を図り、交通渋滞の緩和並びに交通円滑化を推進します。また、駅等における交通結節機能の充実を図り、回遊性の向上による良好なまちづくりを推進します。

基本施策	取組方針
④道路整備や交差点改良の推進	・都市計画道路等の整備や交差点改良を計画的に進め、交通渋滞の緩和並びに交通円滑化を図ります。 ・中心市街地への自動車の流入を抑制するため、迂回する環状道路の整備を進め、交通渋滞の緩和並びに交通円滑化を図ります。
⑤駅等の交通結節機能の充実	駅等の交通結節点機能を強化することで利便性・回遊性の向上を図るとともに、安全性の高い交通環境を構築し、駅周辺の活性化を図ります。

実施施策
- 都市計画道路等整備の推進
- 三駅周辺地区整備の推進
- シェアモビリティステーション機能の充実
- 交差点改良の推進
- 駅等の交通結節機能の充実

基本方針3　人や環境に優しい交通の実現

中心市街地において、増加する観光客にも対応した歩行者や自転車、公共交通を優先したウォーカブルな空間づくりを推進します。また、従来の自動車中心の交通体系から環境負荷軽減やバリアフリーのさらなる推進を目指し、自転車通行空間の整備やシェアサイクルの充実、エコドライブの普及促進・啓発等を推進します。

基本施策	取組方針
⑥ウォーカブルなまちなかの形成	中心市街地を通過する車両の流入抑制を図るとともに、道路空間を柔軟に活用した取組を推進し、居心地が良く歩きたくなる空間づくりを進めます。
⑦安全安心な歩行空間の確保や自転車通行空間の整備	・歩道や自転車専用通行帯等の整備による交通の円滑化・安全性の確保を図ります。 ・歴史的町並みと調和のとれた道路整備や、シェアサイクルの利用促進等により、交通の回遊性を高めます。
⑧交通ＧＸの推進（CO2排出量の少ない車両等への転換等）	環境性能に優れた自動車やエコドライブの普及促進・啓発を行います。

実施施策
- 通過交通抑制策の推進
- バリアフリーに配慮した歩行空間等整備の推進
- 歩道及び自転車専用通行帯等の整備
- シェアサイクルの充実
- 観光客分散化による渋滞の改善・交通の円滑化
- 郊外型駐車場の充実
- 円滑な交通の促進
- 歩きたくなるまちづくり
- 環境に配慮した交通の促進

基本方針4　みんなで支える公共交通の実現

公共交通利用者の減少を抑止するため、公共交通の利用促進や「自動車から人」への意識転換を目的とした意識醸成に取り組み、持続可能な公共交通の実現を目指します。また、地域の福祉、医療、教育、観光、商業といった幅広い分野と連携し、移動に困らない環境づくりを目指し、ラストワンマイルにおけるモビリティ導入の検討を行います。

基本施策	取組方針
⑨公共交通の利用促進	公共交通に関する情報を集約し、広く周知することで公共交通の利用を促進します。
⑩公共交通の維持・確保に向けた意識醸成	市民が積極的に公共交通を利用し、路線を維持・確保していくための意識を醸成します。
⑪地域や公共交通以外の分野との連携	地域の福祉、医療、教育、観光、商業といった幅広い分野と連携した体制づくりを進めながら、地域交通の持続可能性を高めます。
⑫地域特性に応じたモビリティ導入の促進	外出機会が喪失されることのない環境を確保するため、地域特性に応じたラストワンマイルのモビリティ導入を検討します。

実施施策
- 利用促進につなげる情報の発信
- 幅広い分野との連携による地域交通の構築
- モビリティ・マネジメントによる意識醸成
- 地域主体のモビリティの導入検討