資料２

# 川 越 市 総 合 交 通 計 画
# （ 素 案 ）
# 資 料 集

令和８年●月

川越市

都市計画部　交通政策課

# 川越市総合交通計画（素案）資料集　目次

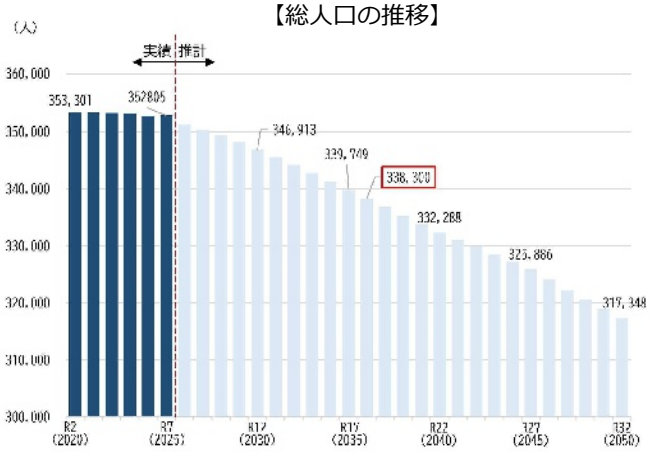
1　川越市の交通を取り巻く現状と課題. . . . . 2
2　基本施策に係る戦略パッケージ個別事業. . . . . 20
3　公共交通に関する市民アンケート調査. . . . . 36

# 1 川越市の交通を取り巻く現状と課題

## (1) 少子高齢化や人口減少の進行

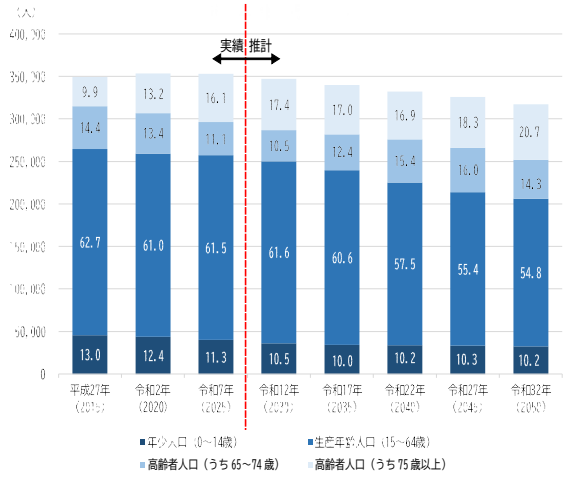
- 本市の人口は、近年、35 万 3,000 人前後で、ほぼ横ばいで推移してきましたが、本市が行った将来人口推計によれば、今後は、本格的な減少局面に突入し、計画期間が終了する令和 18（2036）年には、34 万人未満になると見込まれています。また、本市の人口の年齢別構成は、年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15～64 歳）の割合が、それぞれ減少傾向にある一方で、高齢者人口（65 歳以上）の割合は増加傾向で推移しており、今後も同様の傾向で推移していくと見込まれています。
- 高齢者人口について、令和 2（2020）年時点では、本川越駅周辺や川越グリーンパーク周辺、下新河岸、砂新田、川鶴で 250mメッシュ内 300 人以上のエリアが複数見られ、令和 17（2035）年には市街化区域を中心に 200 人以上のエリアの増大が見込まれます。また、高齢化率については、令和 2（2020）年時点で、川越グリーンパーク、日東町、霞ケ関北 1～6 丁目、伊勢原町 1～3 丁目、川鶴など、昭和 40 年代から 60 年代に開発された住宅地において高齢化率 40%を超えるエリアが見られ、令和 17（2035）年には高齢化率 30%を超えるエリアが市内全域に拡大することが見込まれます。

【総人口の推移】




出典：川越市住民基本台帳(各年１月１日)

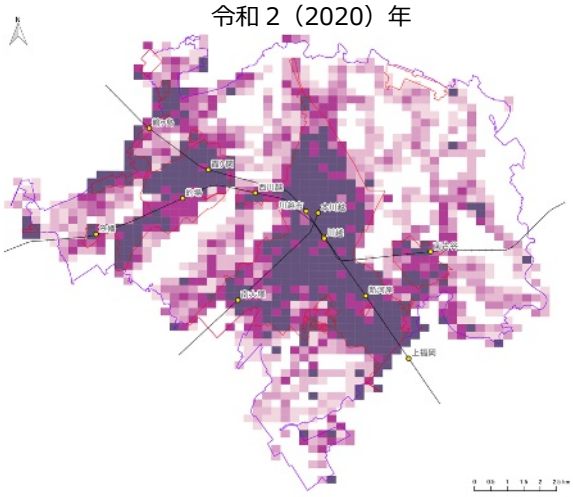
【年齢３区分別人口の推移】



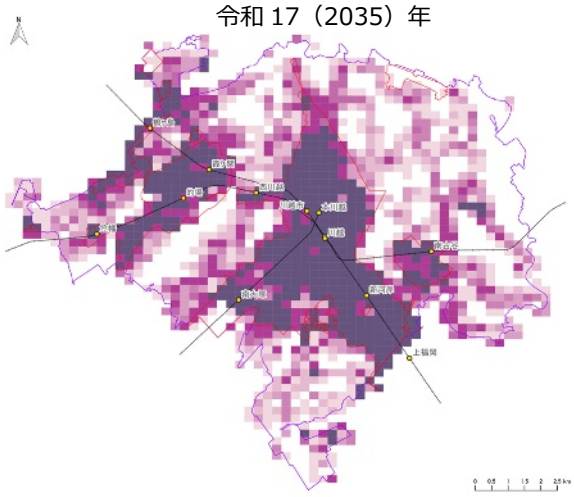

出典：川越市住民基本台帳(各年1月1日)

【高齢者人口の分布（250mメッシュ）】

令和 2（2020）年



令和 17（2035）年

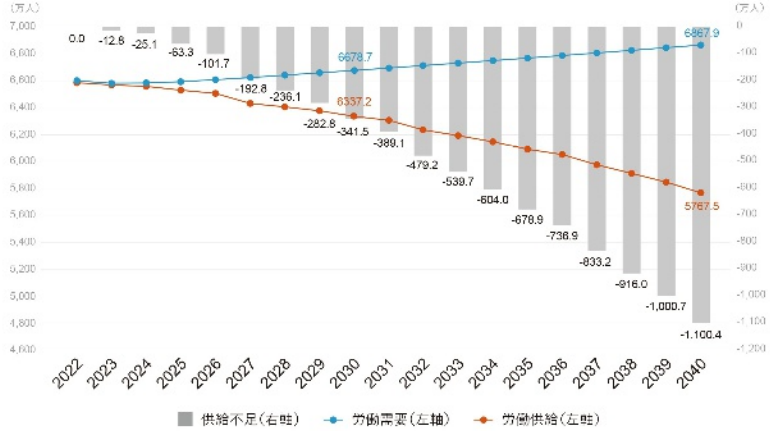


出典：国勢調査、国土数値情報を基に作成

## ⑵　労働人口の減少等に伴う担い手不足

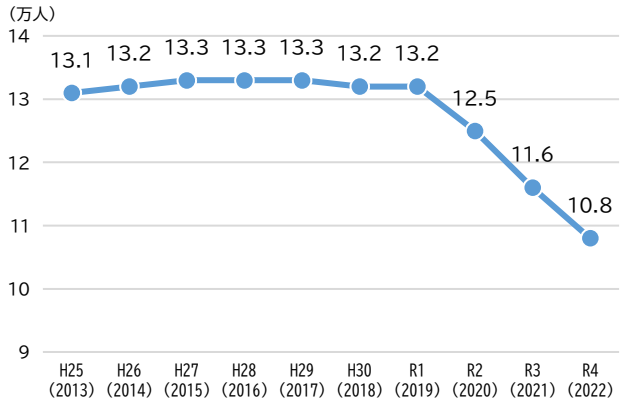
- 全国労働需給シミュレーションの試算によると、令和 12（2030）年には 341.5 万人（不足率 5.1%）、令和 22（2040）年には 1,100.4 万人（不足率 16.0%）の労働力が不足する見込みとなっています。
- バス・タクシー運転手数は、コロナ禍の減便等の影響で令和 2（2020）年以降大幅に減少し、自動車運転従事者の有効求人倍率は、全職種に比べて高く、求人数が求職者数を上回る担い手不足の状況が続いています。
- 働き方改革関連法の施行により、令和 6（2024）年 4 月以降、自動車運転従事者に対し時間外労働の上限規制が適用されたことで、運転者の確保が一層の課題となっています。また、賃金上昇の対応が困難な事業者では、労働時間が減ることでバスやタクシーなどの自動車運転従事者の離職につながることが懸念され、人材確保の問題が更に深刻化しています。

【全国の労働需給シミュレーション】

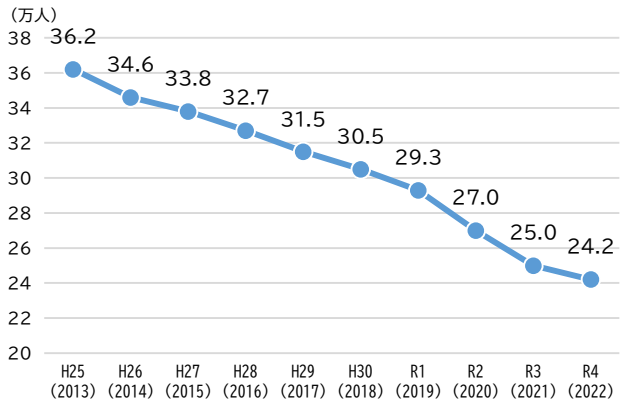



出典：令和 7 年度第 4 回（第 27 回）国土交通省交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料

【全国の運転手数の推移（バス）】




【全国の運転手数の推移（タクシー）】

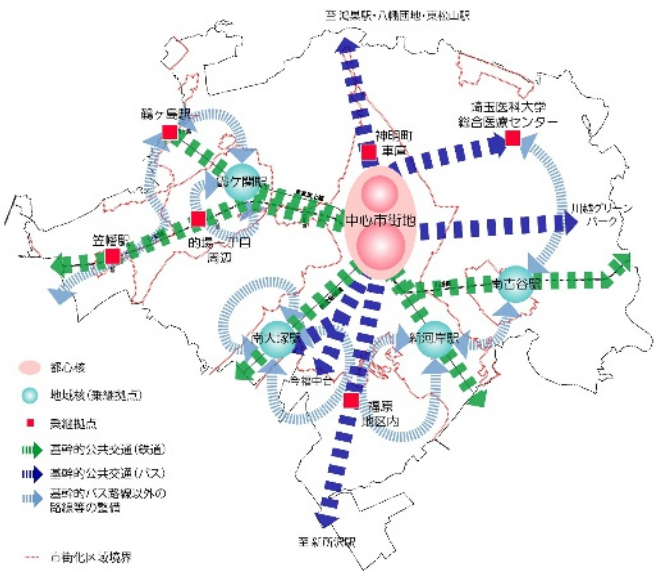



出典：令和 7 年国土交通白書を基に作成

## ⑶　生活利便施設の立地状況

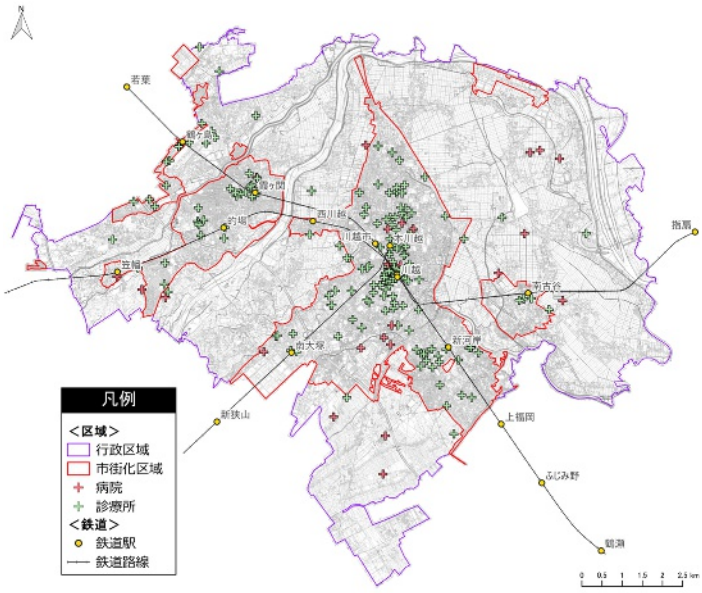
- 川越市立地適正化計画において、川越市都市計画マスタープランに位置づけた都心核（三駅（川越駅、川越市駅、本川越駅）及び北部市街地周辺）及び地域核（霞ケ関駅、南大塚駅、新河岸駅、南古谷駅周辺）に都市機能を誘導するとともに、周辺住宅地を結ぶ地域の特性に応じた公共交通ネットワークを構築するものとしています。また、都心核と地域核間を結ぶ基幹的公共交通の維持・強化を図るものとしています。
- 現在、主な都市機能として、スーパー等の食料品が購入可能な商業施設は、地域核となる駅から 800m圏内にあるものの、20 床以上の一般病床数を有する医療施設は地域核となる駅の800m圏内には少なく、移動手段としてかわまる以外の公共交通が無い施設もあります。

【立地適正化計画における将来都市構造】




出典：川越市立地適正化計画

【医療施設】

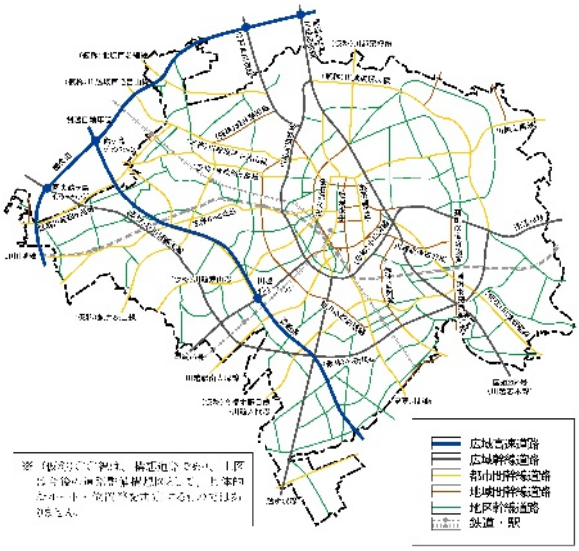



出典：埼玉県オープンデータポータルサイト（R7.3.31 時点）により作成

## ⑷　道路

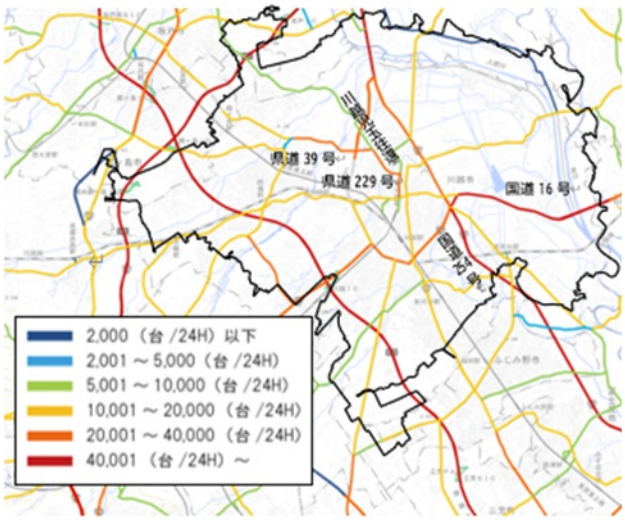
- 道路網は、広域道路ネットワークとして関越自動車道が中心市街地の西側を南北に通り、川越インターチェンジが設置されています。また、国道 16 号や国道 254 号、県道をはじめとした幹線道路が中心市街地から放射状に伸び、周辺都市とのネットワークを形成しています。
- 24 時間交通量を見ると、両国道のほか、県道川越坂戸毛呂山線や県道川越越生線など市内の幹線道路は一定の自動車交通量を有する一方、令和６（2024）年３月末時点で都市計画道路の整備率は 49.1%と埼玉県平均 67.3%（令和５（2023）年３月末時点）より低い状況にあり、市全域において高い混雑度となっています。

【道路体系方針図】



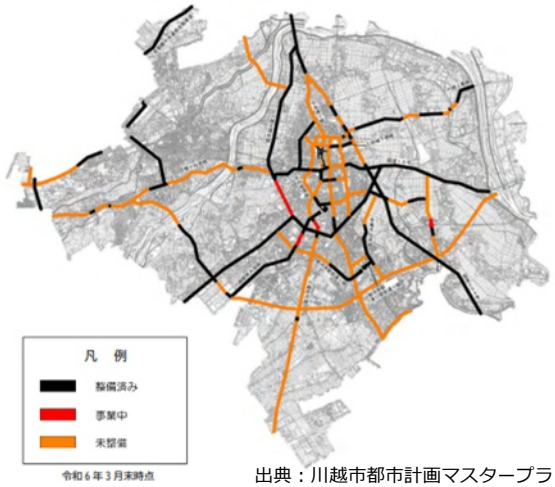

出典：川越市都市計画マスタープラン

【24 時間交通量】



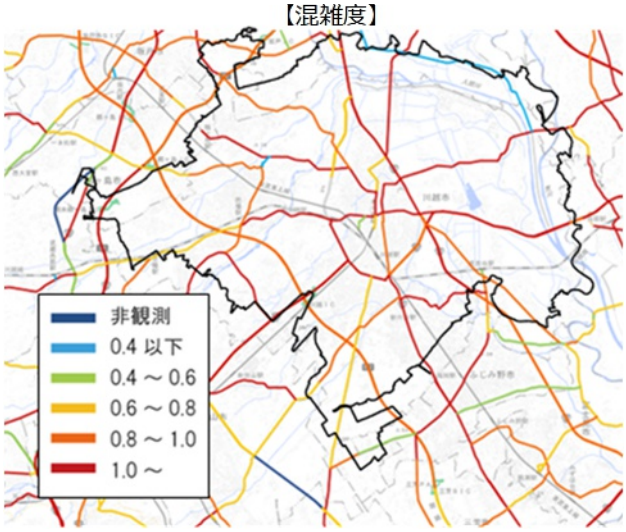

出典：令和３年度一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）

【都市計画道路整備状況図】




出典：川越市都市計画マスタープラン

【混雑度】

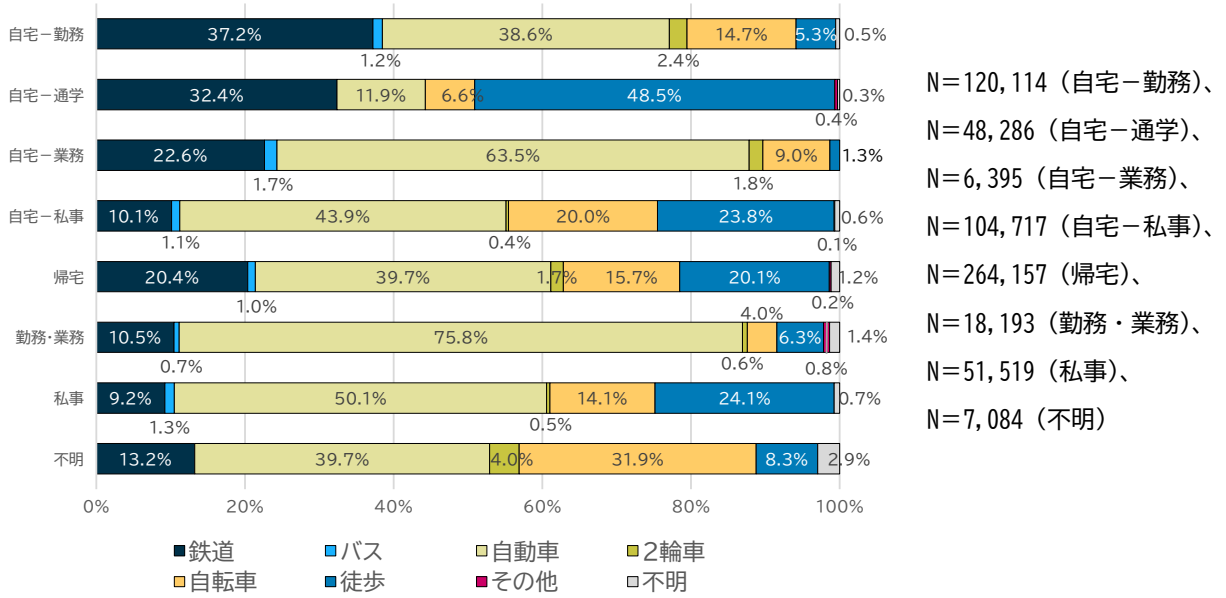



出典：令和３年度一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）

## ⑸　移動実態・移動需要

- 全就業者に占めるテレワーカーの割合は、コロナ前の令和元年度は雇用型が 14.8%、自営型が 20.5%でしたが、令和６（2024）年度は各々24.6%と 27.9%に増加しました。また、オンライン教育を実施する学校の割合は、コロナ禍前の令和元（2019）年度が 7.6%でしたが、令和４（2022）年度は 75.9%に増加しました。
- 平成 30（2018）年度東京都市圏パーソントリップ調査結果より、中心市街地及びその周辺は鉄道による移動が、他地域に比べ 10%前後高く、自動車の割合が 20%前後低い状況です。一方、市北部は他地域に比べ自動車による移動が 15%前後高く、鉄道駅へのアクセスが移動手段に与える影響が大きい状況です。また、目的別では、通勤・通学における鉄道利用の割合が多く、通勤・通学者の増減が鉄道需要に大きな影響を与えています。
- 市民アンケート調査結果では、70 歳以上の方の通院は「月に 1 回程度」が全体の 36.9%と最も多く、「月に 2~3 回」が 21.6%、「週に１～２回」が 5.9%でした。また、自動車で自ら移動する人が 39.1%、家族等の送迎による人が 21.2%となっています。
- 現在、自動車で移動可能な人で将来運転が困難になった場合の移動手段について、44.2%の人が公共交通の利用を予定しており、将来的に公共交通の必要性が増大することが想定されます。
- バス路線の維持方策について、運転手等の採用活動支援や自動運転の導入の他、基幹的バス路線の維持が意見として多い結果となりました。
- 公共交通の利用促進策として、利用しやすい路線・ダイヤへの変更、運転免許証自主返納時の交通 IC カードへの入金費用を補助、バス待ち環境の整備、利用しやすい予約や支払い方法への変更、乗継利便性の向上を挙げています。

【市全域の移動手段別・目的別の発生交通量】



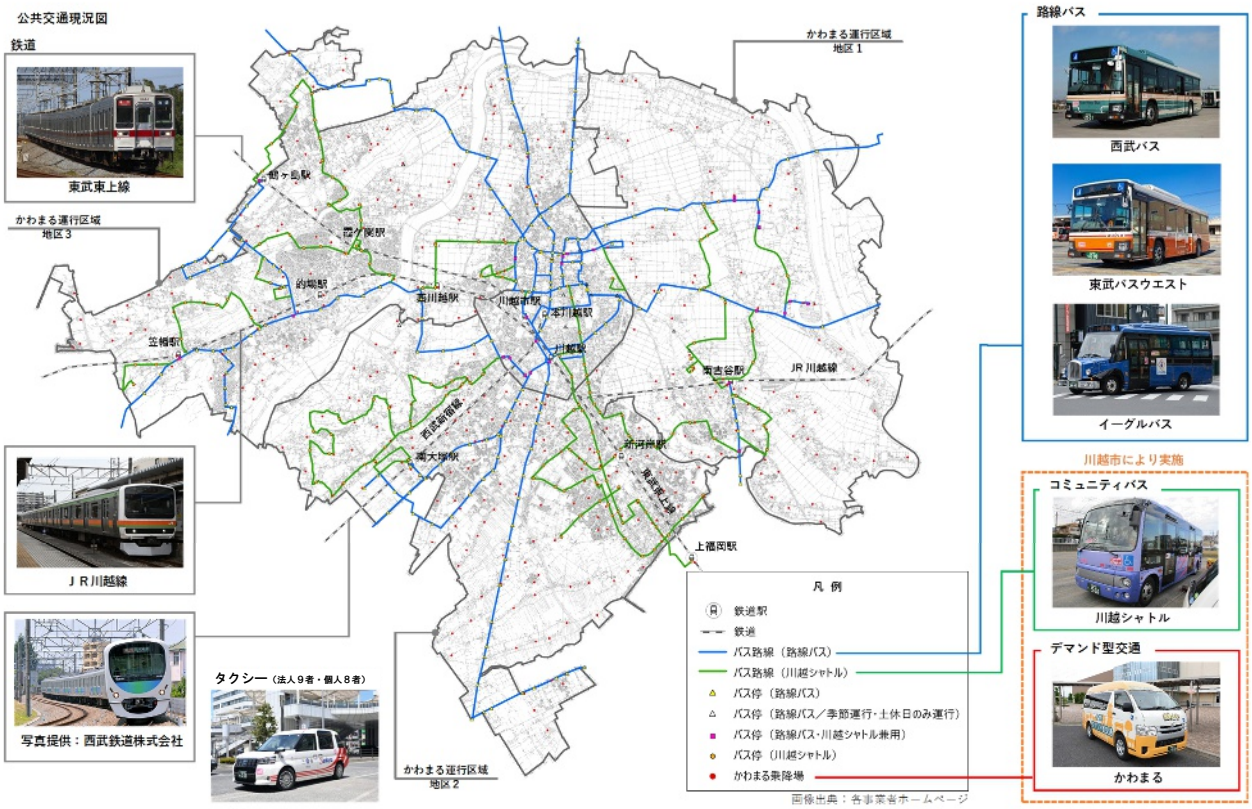

出典：H30 東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

## ⑹　公共交通

### ①公共交通ネットワーク

- 鉄道網は、市内に東武東上線、西武新宿線、JR 川越線の 3 路線、11 駅あり、バス路線は、川越駅及び本川越駅を中心として放射状に伸びており、市域をまたいだ路線も多数運行されています。また、これら公共交通ではカバーできないエリアを川越シャトルやかわまるが運行しています。

【公共交通現況図】

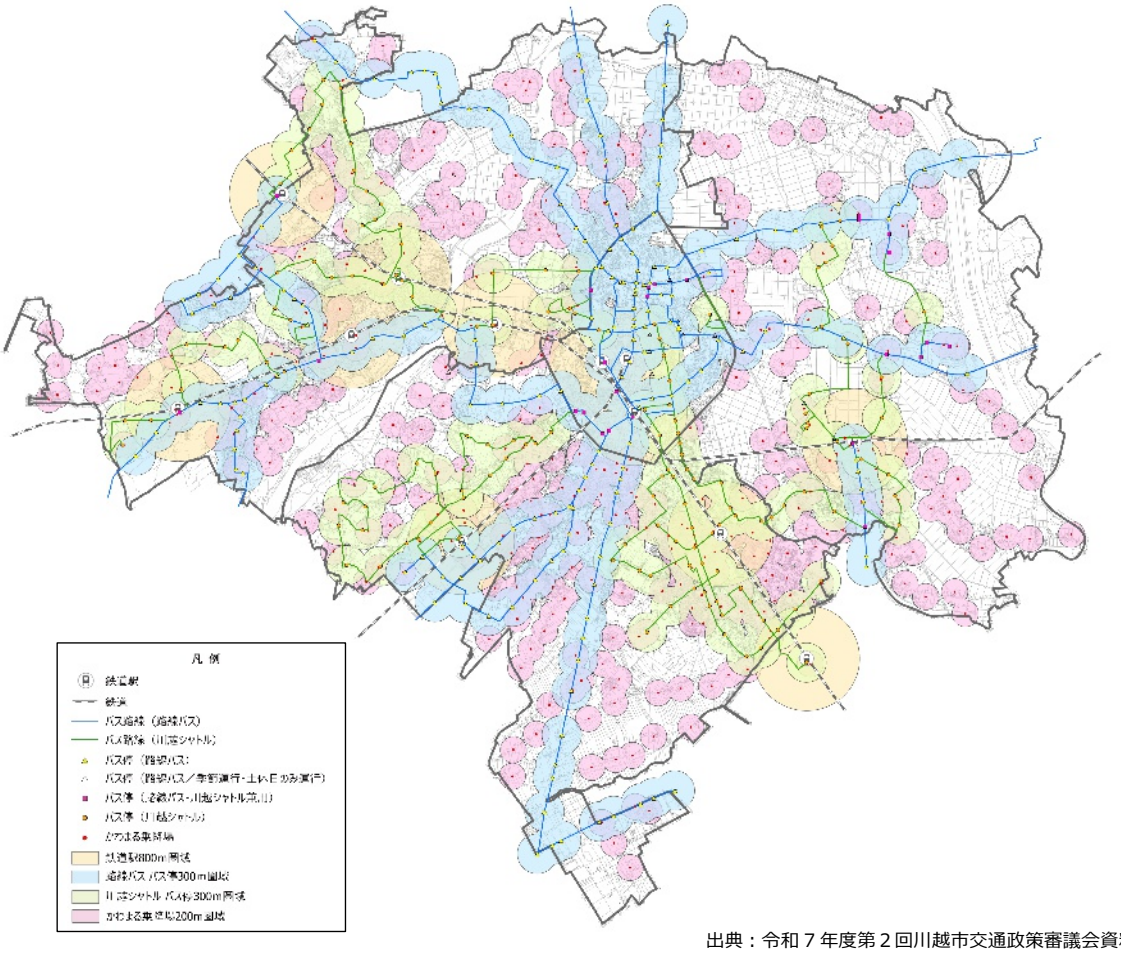



川越市作成資料

- 本市の公共交通は、民間の鉄道やバスといった基幹的公共交通が川越駅や本川越駅を中心として周辺地域まで放射状に整備され、これら基幹的公共交通ではカバーできないエリアを川越シャトルやかわまるが運行し、交通空白地域における移動手段を確保しています。
- 公共交通圏域は、利便性の高い市街化区域の鉄道駅と幹線道路沿いを中心にカバーしています。また、基幹的公共交通路線以外の路線は、居住地域から鉄道駅等の乗継拠点を結び、乗継を含む利便性の向上を図ることで、公共交通の利用を促進し、基幹的公共交通と一体的に交通ネットワークを形成しています。
- 鉄道駅 800m 圏、路線バス停留所 300m 圏、川越シャトル停留所 300m 圏、かわまる乗降場 200m 圏の公共交通圏域における人口カバー率は 93.7%（令和６（2024）年１月１日時

点）となっています。

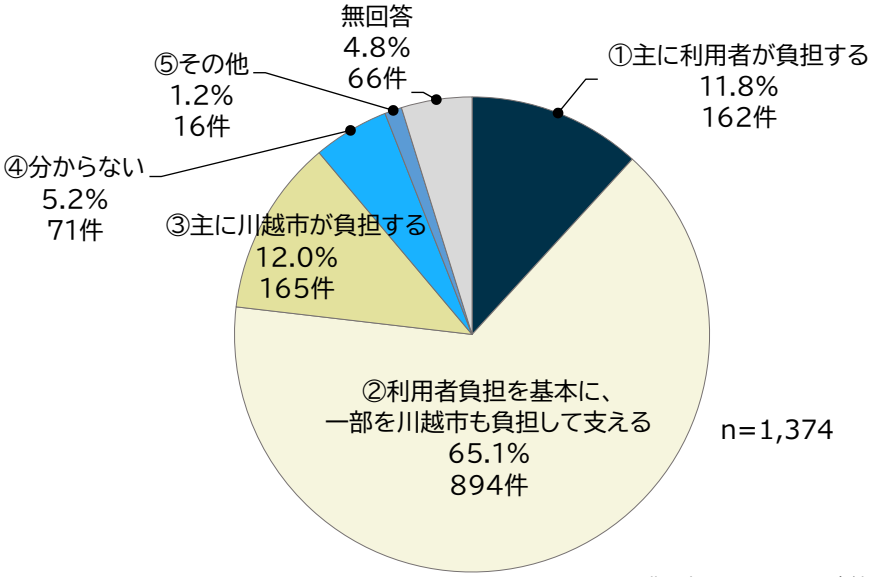
【公共交通圏域図】




出典：令和７年度第２回川越市交通政策審議会資料

- 市民アンケート調査結果では、公共交通を利用しやすくするために重視すべき取組として、利用しやすい路線･ダイヤへの変更のほか､乗継利便性の向上を挙げる意見が一定数（20.6%）ありました。
- 今後、市が移動サービスに関する取組で重視すべきものとして、民間交通事業者への路線維持に向けた支援や川越シャトル・かわまるの維持、道路整備・交差点改良、自動運転の導入を望む意見が多く、また、公共交通の維持等に係る費用負担のあり方は、利用者負担を基本に市も一部負担を求める意見が 65.1%となっています。

【今後の公共交通の維持やサービス向上に係る費用負担のあり方に関する市民意向】



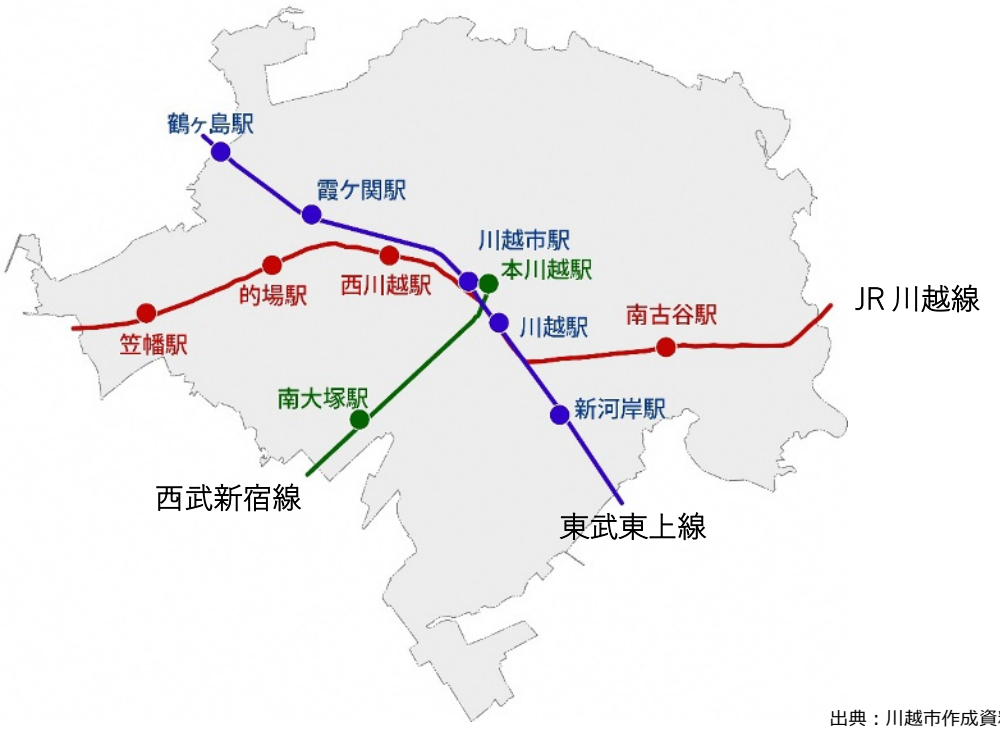

出典：市民アンケート調査結果

- 地域核となる駅に加え、鶴ヶ島駅や笠幡駅、基幹的バス路線が運行する神明町車庫、埼玉医科大学総合医療センター、的場一丁目周辺、福原地区内では、バス乗継拠点としての機能維持が図られています。
- 現在、南古谷駅の北口開設や駅前広場等の整備が進められているほか、川越市駅についても駅周辺整備の検討が進められています。

## ②鉄道

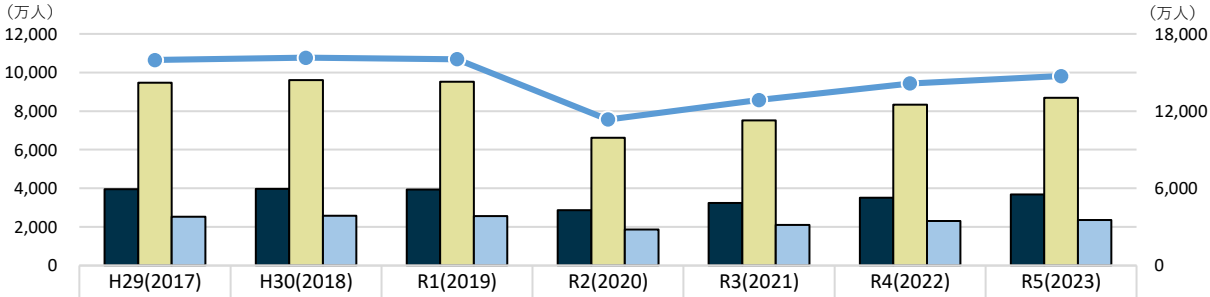
- 東日本旅客鉄道㈱、東武鉄道㈱、西武鉄道㈱の３社が運行しており、市内には 11 の鉄道駅があります。
- 東武東上線が池袋駅へつながり、西武新宿線が本川越駅を始発駅として西武新宿駅へつながっています。また、JR 川越線が市域を東西方向に横断し、大宮駅を経由し東京都心へつながっています。
- 新型コロナウイルス感染症により利用者が大幅に減少し、現在もコロナ禍前の水準に戻っていない状況です
- 市民アンケート調査結果より、鉄道に対する満足度は高くなっています。

【市内の鉄道ネットワーク】




出典：川越市作成資料

【市内鉄道駅利用者数の推移（H29～R5）】



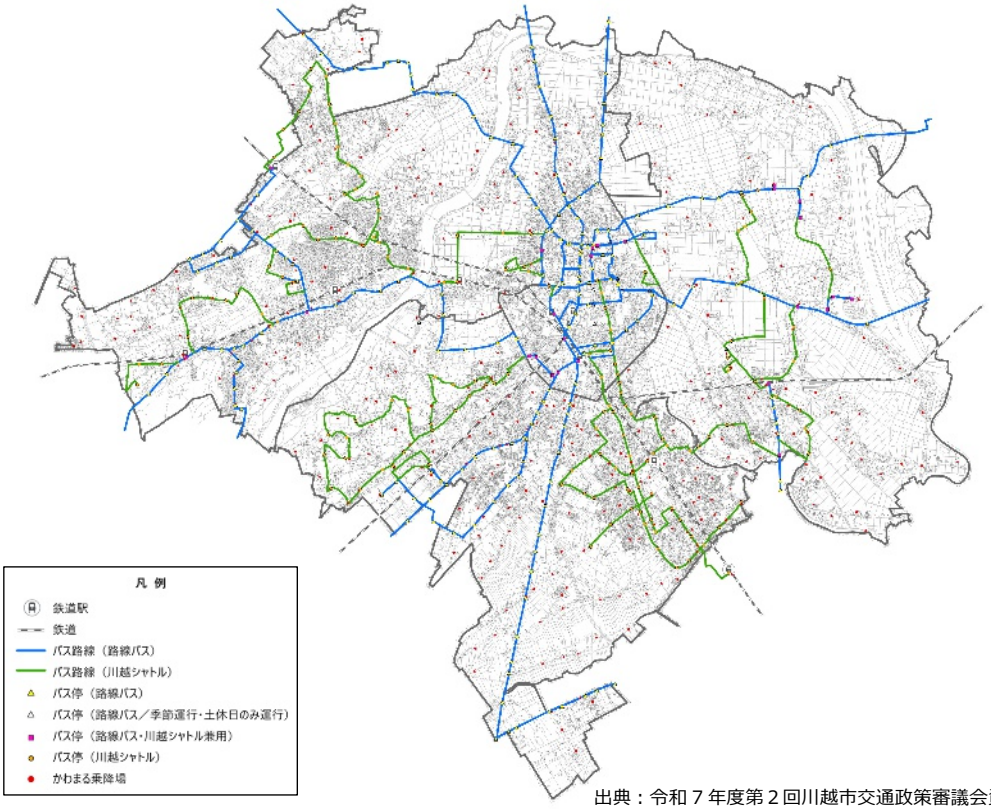

| | H29(2017) | H30(2018) | R1(2019) | R2(2020) | R3(2021) | R4(2022) | R5(2023) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| JR東日本 | 3,961 | 3,962 | 3,944 | 2,865 | 3,233 | 3,519 | 3,679 |
| 東武鉄道 | 9,477 | 9,607 | 9,521 | 6,620 | 7,524 | 8,327 | 8,684 |
| 西武鉄道 | 2,525 | 2,582 | 2,568 | 1,859 | 2,105 | 2,305 | 2,363 |
| 合計 | 15,962 | 16,151 | 16,033 | 11,344 | 12,862 | 14,151 | 14,726 |

出典：埼玉県統計年鑑より作成

## ③路線バス

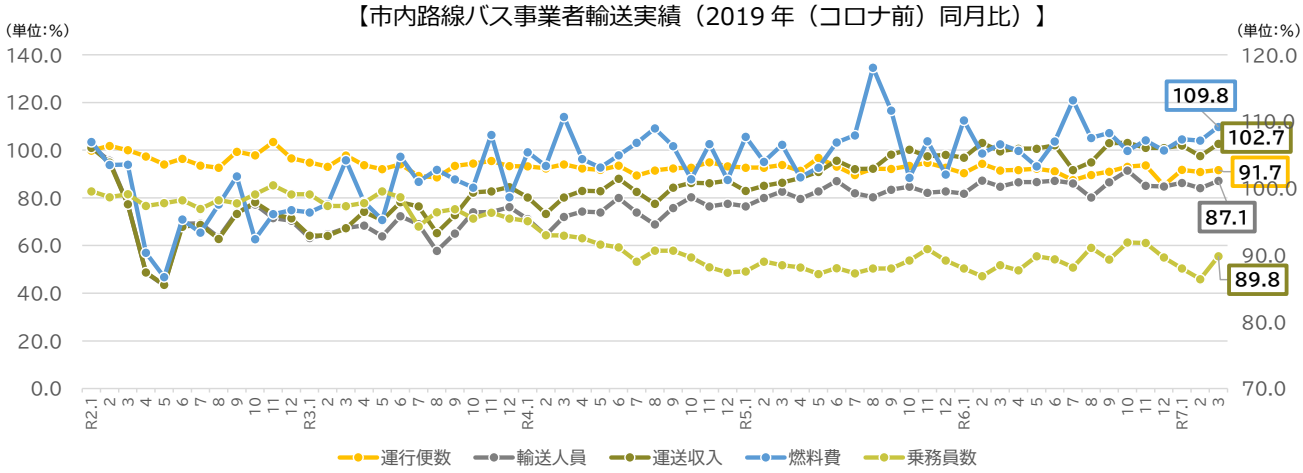
- 東武バス㈱、西武バス㈱、イーグルバス㈱の３社が運行するバス路線があり、川越駅及び本川越駅を中心に放射状に路線が伸びており、市域を跨いだ路線も多数運行されています。
- 新型コロナウイルス感染症により利用者が大幅に減少し、現在もコロナ禍前の水準に戻っておらず、また乗務員数の減少により、担い手不足となっています。
- 人件費や燃料費の高騰など厳しい経営環境の中、市内においても運行便数の減少や路線の廃止が発生しています。
- 市民アンケート調査結果より、路線バスは、運行本数に対する不満が最も多く、次いで運行時間や運行情報の分かりにくさ、停留所の待合環境への不満の順となっています。

【公共交通現況図】




出典：令和７年度第２回川越市交通政策審議会資料

【市内路線バス事業者輸送実績（2019 年（コロナ前）同月比）】

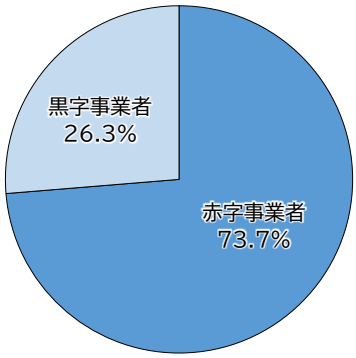



※R2.1~R7.3 実績（市調査）、乗務員数のみ第２軸で表示

川越市作成資料

- 令和５（2023）年度における全国の 30 台以上車両を所有する路線バス事業者の収支状況は約４分の３が赤字となっており、令和７年度版交通白書によるとバス路線の廃止キロ数は増加傾向にあります。また、本市の路線バス事業者に対するヒアリングにおいても、人件費や燃料費高騰の影響等から厳しい経営環境にあることが確認されております。

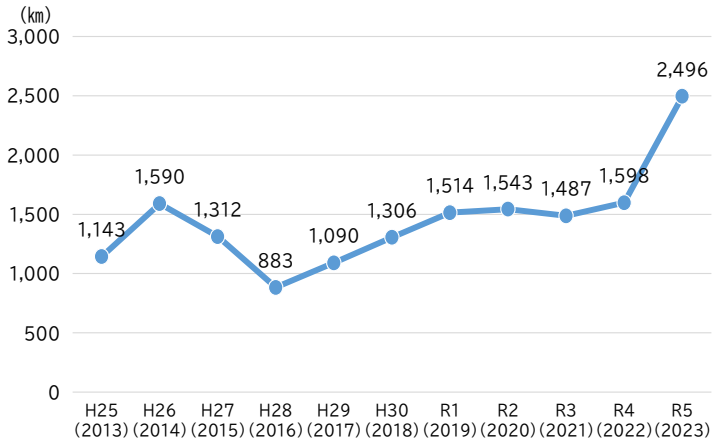
【全国の路線バス事業者の収支状況（2023 年度）】




※保有車両 30 台以上の 217 者

出典：令和７年版交通政策白書（国土交通省）を基に作成

【全国のバス路線の廃止キロの推移】




出典：令和７年版交通政策白書（国土交通省）を基に作成

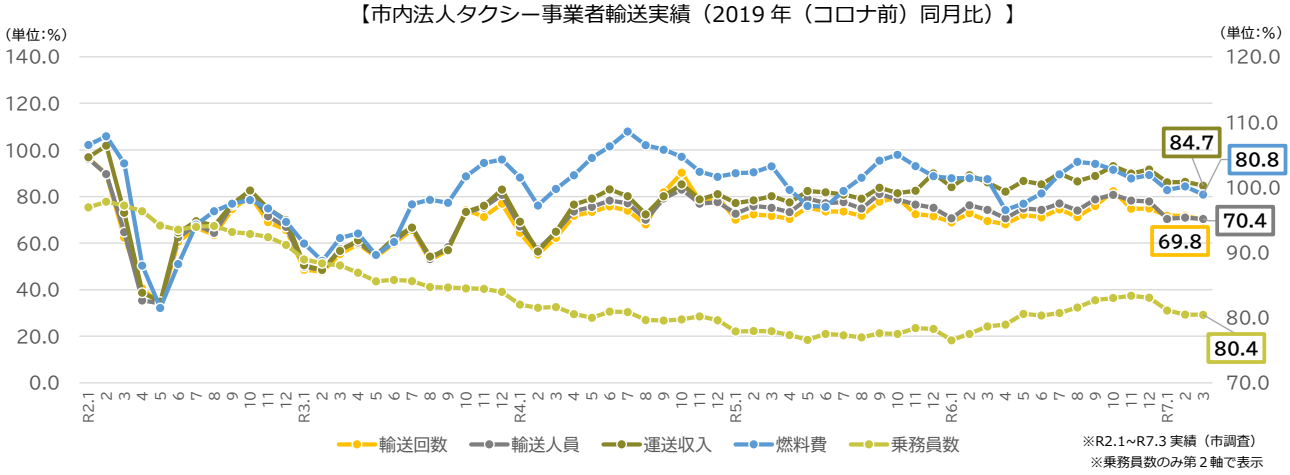
## ④タクシー

- 市内には法人タクシーが９社、個人タクシーが８者運行しています。
- 本市の営業区域である県南西部交通圏は、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（改正タクシー特措法）」上の準特定地域に指定されており、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要な地域とされています。
- 一方で、本市のタクシー事業者においては、新型コロナウイルス感染症により、輸送人員等が減少し、運送収入の減収から経営状況の悪化が伺えます。また、担い手不足により、車両の稼働率も 50%前後で推移しており、十分な供給が行えていない状況となっています。

【埼玉県内のタクシー営業区域】

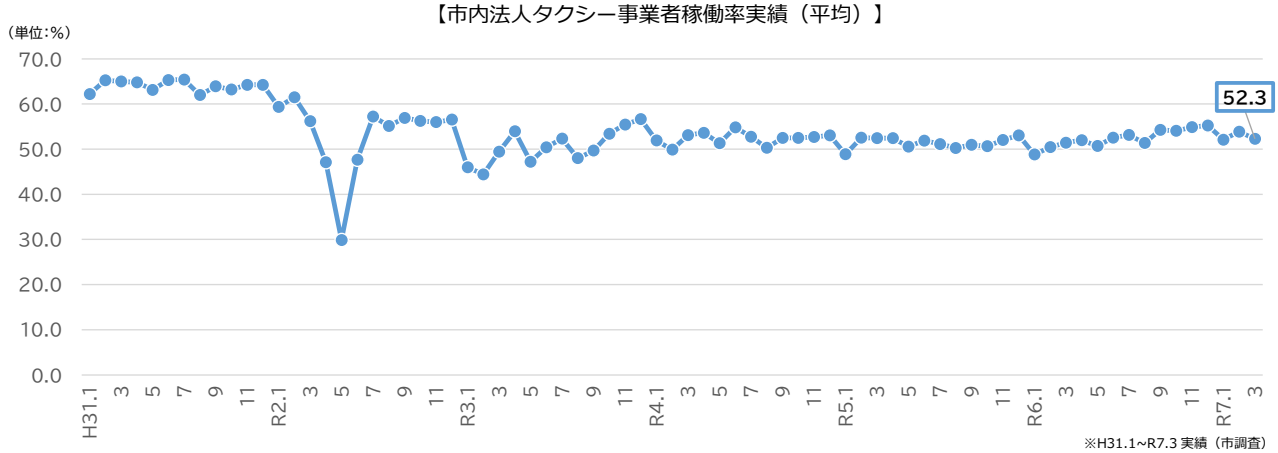
出典：一般社団法人埼玉県乗用自動車協会ホームページ

【市内法人タクシー事業者輸送実績（2019 年（コロナ前）同月比）】




※R2.1~R7.3 実績（市調査）
※乗務員数のみ第２軸で表示
川越市作成資料

【市内法人タクシー事業者稼働率実績（平均）】

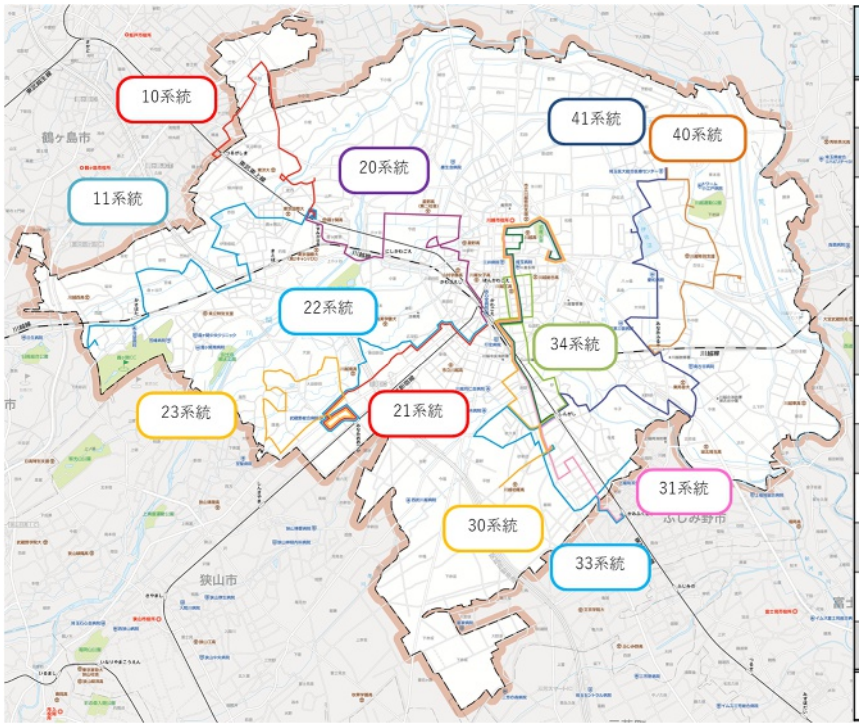



※H31.1~R7.3 実績（市調査）
川越市作成資料

## ⑤川越シャトル

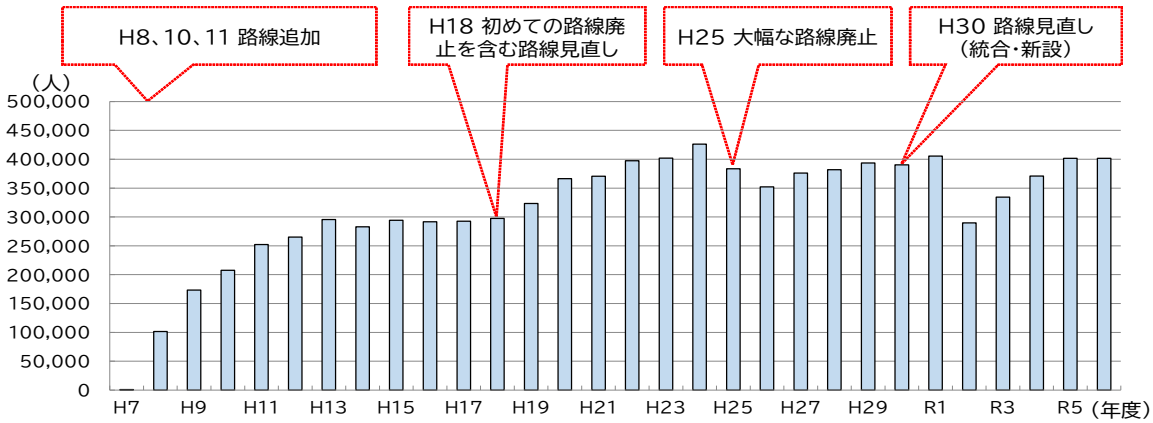
- 新型コロナウイルス感染症の影響により令和２（2020）年度は利用者数が大幅に減少したものの、令和３（2021）年度以降は利用者数が増加し、令和７（2025）年度にはコロナ禍前の水準に戻っています。
- 運行に係る様々な経費が増加するなかで、持続可能な交通とし、効果的・効率的な運行を図るため、令和５（2023）年４月１日から一部の便の減便を実施。また、令和６（2024）年４月１日から路線の再編や運行ルートの変更を含むダイヤ改正を実施しました。
- 令和７（2025）年度の券種別利用者の内訳をみると、現金・IC カードなど通常運賃による利用者は約 45%であり、無料や 100 円利用など何らかの割引を受けている利用者は約 55%となっています。
- 市民アンケート調査結果より、川越シャトルは、運行本数に対する不満が最も多く、次いで運行時間への不満となっています。

【路線図（2024 年４月１日以降）】




| 系統 | 路線 距離(㎞) | 路線 運行区間 |
|---|---|---|
| 10系統 | 6.7 | 霞ケ関駅北口⇔鶴ヶ島駅西口（名細市民センター経由） |
| 11系統 | 9.9 | 霞ケ関駅北口⇔西椋楽会館（いせはら団地経由） |
| 20系統 | 9.0 | 川越駅西口⇔霞ケ関駅北口（総合保健センター経由） |
| 21系統 | 5.5 | 川越駅西口⇔南大塚駅北口（大塚新田経由） |
| 22系統 | 6.4 | 川越駅西口⇔南大塚駅北口（豊田町集会所経由） |
| 23系統 | 9.1 | 南大塚駅北口→南大塚駅北口（循環）（卸売市場・氷川神社経由） |
| 30系統 | 10.8 | 総合福祉センター⇔南文化会館（川越駅東口経由） |
| 31系統 | 12.0 | 総合福祉センター⇔上福岡駅西口（川越駅東口経由） |
| 33系統 | 8.9 | 新河岸駅西口⇔寺尾折り返し場（上福岡駅西口経由） |
| 34系統 | 3.0 | 新河岸駅東口⇔川越駅東口（岸町中央経由） |
| 40系統 | 7.2 | 南古谷駅⇔埼玉医大（グリーンパーク経由） |
| 41系統 | 12.3 | 新河岸駅東口⇔埼玉医大（南古谷駅・ウニクス南古谷経由） |
| 合計 | 108.7 | |

【利用者数の推移】



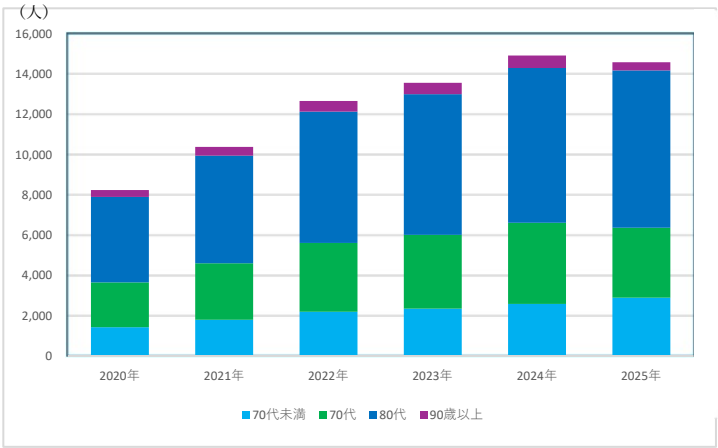

川越市作成資料

## ⑥かわまる

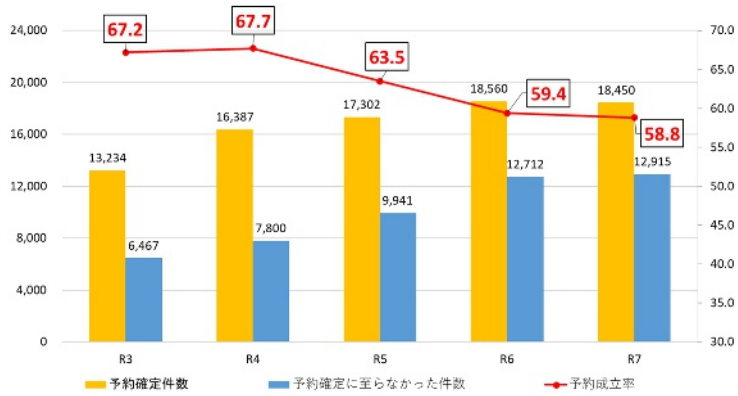
- 登録者数、利用者数は増加傾向にあり、利用者の約８割が 70 歳以上の高齢者です。
- 利用者数の増加に伴い令和４年（2022）度以降の予約成立率が低下傾向にあり、令和７（2025）年度は予約成立率が 58.8%と、約４割の利用者が予約を取れていない状況となっています。
- 令和７（2025）年７月から８月にかけて実施した利用者アンケートによれば、かわまるの主な利用目的は「通院」が全体の６割を占め、予約が開始される１週間前に予約を取る方が全体の約半数となりました。また、これまでの利用で予約が取れずあきらめることがあった方は全体の７割となりました。加えて、かわまるの利用で外出する機会が増えた方が約半数おり、かわまるの予約が取れない場合、外出を控える方が２割いる状況となっています。
- 予約成立率等の利用者データやアンケート調査結果から、移動需要に対する供給が不足しています。
- 川越シャトルの平日８時から 18 時において６便未満の停留所から 300m圏を「交通不便地域」に指定し、当該地域に地域内乗降場を設置することにより、川越シャトルと一体となり、利便性の向上を図っています。

【運行区域図】

【利用者数】




【予約成立率】




川越市作成資料

## ⑦送迎バス等の民間の輸送サービス

- 公共交通による輸送とは別に、民間の事業者等により各施設の利用者、従業員等の需要に応じた特定旅客自動車運送事業を行っています。
- 主に学校によるスクールバス、医療・商業施設、工業団地等の送迎バスがあります。これらの輸送サービスについて、今後、車両の空き時間における活用可能性について検討が必要です。

## ⑧地域の団体等による移送サービス

- 市内では、地区社会福祉協議会、自治会や個人が主体となって「助け合い活動」を立ち上げ、活動の一環として、買い物や病院への移動支援が行われています。具体的な活動団体として、かすみ野たすけあいの会、名細地区家事支援サービス、ふじくらたすけあいの会等があります。
- これらの輸送サービスについても、事業者等が行う輸送サービスとの重複などに配慮しながら、今後の連携可能性について検討が必要です。

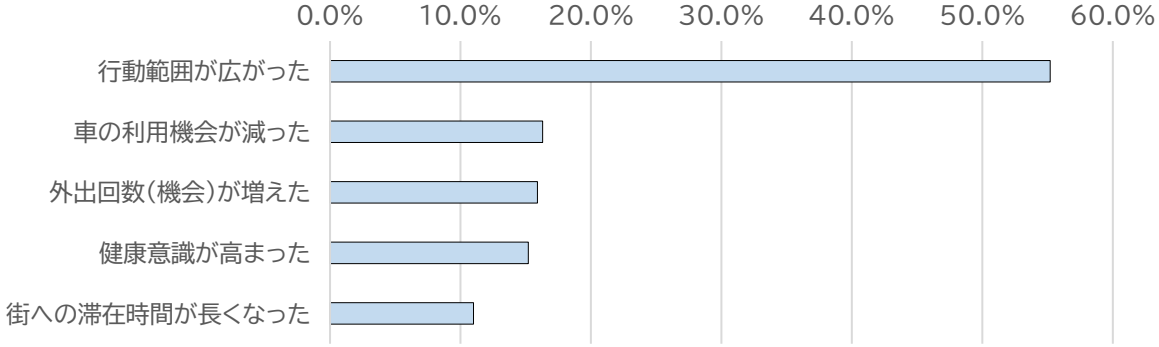
## ⑺　ウォーカブルなまちづくりと移動環境の整備

- 近年、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成に向け、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」が推進されています。徒歩による移動は、まちのにぎわいや交流を支える重要な要素であり、歩行者が安全かつ快適に移動・滞在できる空間形成が求められています。また、自転車やシェアサイクルは、徒歩による移動を補完し、回遊性向上を図る移動手段として活用が進められています。
- 市内の沿道状況や交通実態等を踏まえつつ、歩行者を中心とした安全で快適な空間形成を進めるとともに、歩行者・自転車・自動車の適切な空間分離を図り、誰もが安心して移動できる道路空間の整備を推進していく必要があります。
- 令和３（2021）年４月に国土交通省より、「ストリートデザインガイドライン ― 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書 ―」が示され、歩行者中心の道路空間づくりが求められています。また、令和６（2024）年６月には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が示され、歩行空間と調和した自転車利用環境の整備が求められています。
- シェアサイクルは、中心市街地に加え、地域核となる駅周辺にも拡充を図っており、総利用回数及びステーション数ともに増加傾向にあります。シェアサイクルの利用により、行動範囲の拡大、滞在時間の増加など、ウォーカブルなまちづくりにつながる効果が生じています。

【国土交通省資料からウォーカブル先進事例を引用】

出典：「国土交通省：ガイドライン」

【Q．シェアサイクルを利用することで自身の行動に何か変化はありましたか】

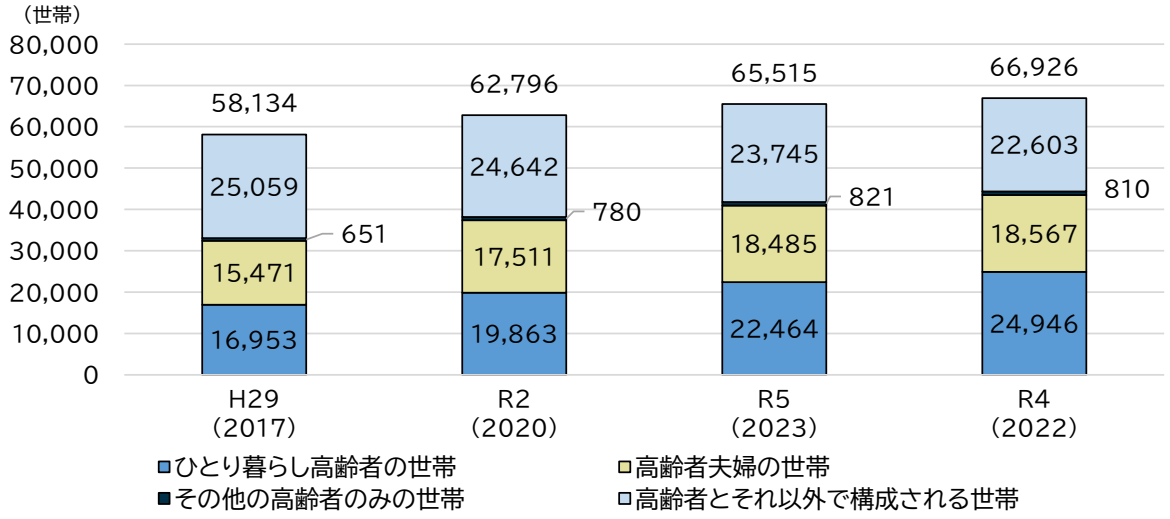



出典：令和７年度自転車シェアリング利用者アンケート調査結果

## ⑻　高齢世帯の増加と運転免許証の自主返納数

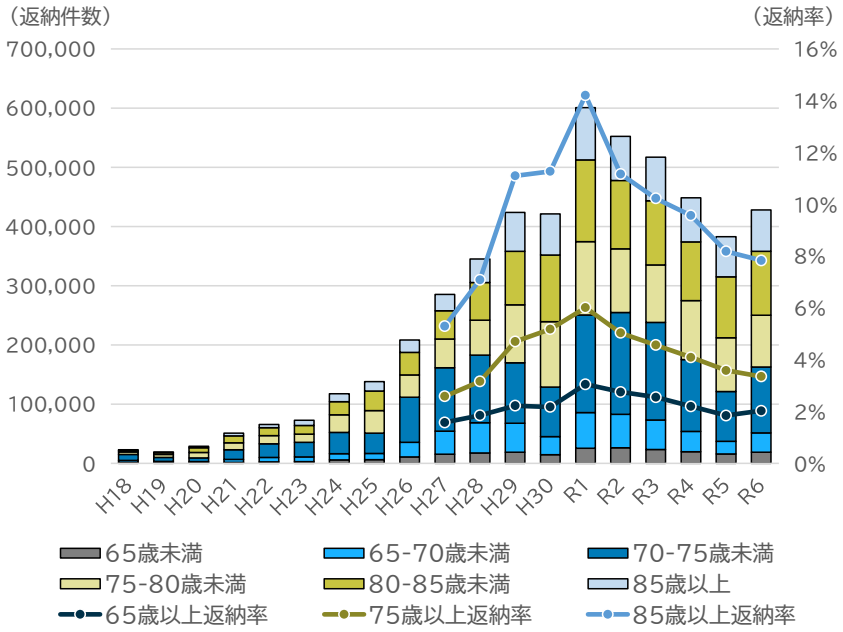
- 本市の高齢者世帯は増加しており、特に一人暮らしの高齢者世帯は、平成 26（2014）年から令和５（2023）年までに約 8,000 世帯、約 1.5 倍に増加しています。
- 運転免許証の自主返納件数、返納率は令和元年まで増加傾向で推移し、その後、減少傾向でしたが、令和６（2024）年は増加に転じています。本市においても年間 1,000 人以上が自主返納しており、今後も高齢者が増加することを踏まえると自主返納等が一定程度見込まれます。

【高齢者がいる世帯の状況（内訳）】




出典：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を基に作成

【運転免許証の自主返納件数、返納率の推移】




出典：令和７年度第４回（第 27 回）国土交通省交通政策審議会
交通体系分科会地域公共交通部会資料を基に作成

【川越警察署管内の運転免許証の自主返納数】

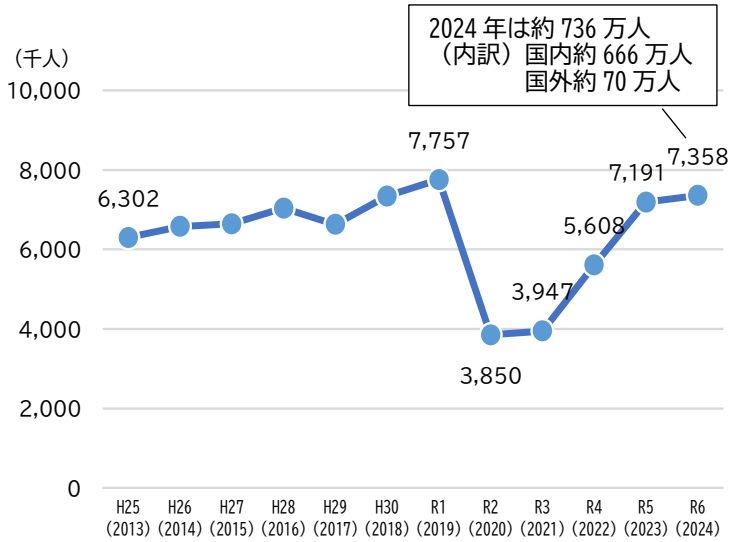
| 令和 | 免許返納数 | 65 歳以上 | 65歳以上の割合 |
|---|---|---|---|
| ２年 | 1,795 | 1,706 | 95.0% |
| ３年 | 1,780 | 1,685 | 94.7% |
| ４年 | 1,445 | 1,370 | 94.8% |
| ５年 | 1,124 | 1,078 | 95.9% |
| ６年 | 1,320 | 1,252 | 94.8% |

川越警察署からの資料を基に作成

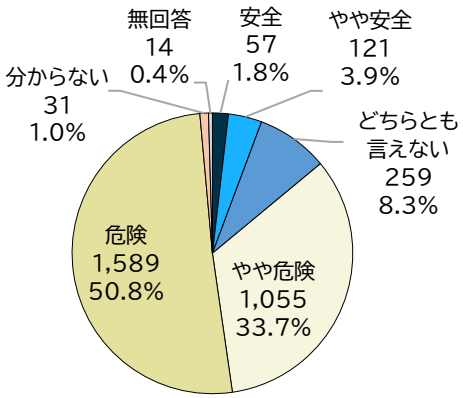
## ⑼　観光客の増加と中心市街地における人と車両の錯綜

- 本市の入込観光客数は、令和２（2020）年にコロナ禍の影響で減少したものの、令和４（2022）年以降は急回復し、令和６年（2024）年は約 736 万人と、ほぼコロナ禍以前の水準まで戻っています。そのような中、本市最大の観光拠点かつ幹線道路とな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など、地域の生活環境の保全や交通利便性を維持しながら、安全安心な歩行環境の確保が必要となっています。
- 令和６（2024）年度に実施したナンバープレート調査の結果から、北部市街地周辺に流出入した車両のうち、約１割が観光車両、７割以上が通過交通となっています。北部市街地の円滑な交通に向け、観光客に対し公共交通の利用促進や郊外型駐車場の活用を促すだけでなく、中心市街地を通過する車両に対し、迂回誘導を図る必要があります。

【市内入込観光客数推移】

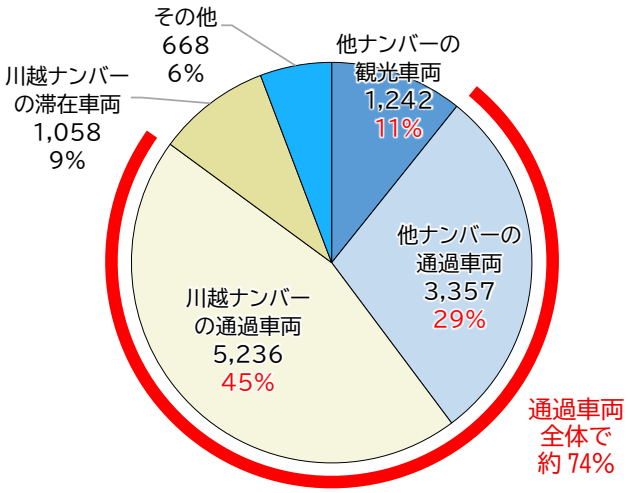



Q．現在の一番街は、歩行者や車両にとって安全な交通環境だと思いますか。




出典：令和６年度北部市街地自治会住民アンケート調査

【北部市街地周辺に流出入した車両内訳】




【令和６年度　ナンバープレート調査結果】

【人と車両の錯綜】

【交通渋滞】

# 2 基本施策に係る戦略パッケージ個別事業

## 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

### 基本施策①基幹的公共交通の維持

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **鉄道路線の維持** | 鉄道路線の維持 | 市内全域 | 住民生活に必要不可欠な鉄道路線を維持し、持続可能な交通ネットワークの構築を目的として、鉄道の利便性の向上及び利用の促進を図る。<br>また、協議会等を通じて鉄道事業者に対して要望活動を行う他、鉄道事業者が実施するバリアフリー事業（ホームドア設置等）を促進する。 |
| **バス路線の維持** | バス路線の維持 | 市内全域 | 住民生活に必要不可欠なバス路線を維持し持続可能な交通ネットワーク構築を目的として、鉄道駅などの交通結節点に接続するバス路線や当該路線に接続する支線等の利便性の向上及び利用の促進を図る。<br>また、バス事業者が実施するバリアフリー事業（ノンステップバス導入等）を促進する。 |
| | バス待ち環境の向上 | 市内全域 | 路線バスを利用する市民の利便性及び快適性の向上を図り、路線バスの利用を促進するため、バス事業者によるスマートバス停留所等設置費用の一部を補助する。 |
| | 高速バスのりばの充実 | 川越駅西口周辺 | 高速道路へのアクセス環境を生かした移動環境を確保するため、高速バスのりばの利便性の向上を図る。 |

### 基本施策②公共交通ネットワークの維持・再編

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **川越シャトルの運行** | 川越シャトルの運行 | 市内全域 | 鉄道駅を中心として住宅地や公共施設等への移動手段を確保するため、川越シャトルを運行し、交通空白地域の解消及び主要公共施設等への交通の利便性の向上を図り、持続可能な交通ネットワークを構築する。<br>また、バスロケーションシステムなど ICT 技術の導入による利便性向上を図るとともに、運行データの分析による路線の最適化を図る。 |
| **かわまるの運行** | かわまるの運行 | 交通空白地域等 | 路線バスや川越シャトルを補完し、交通空白地域における移動の支援及び最寄りの交通結節点までの乗継利便性の向上を図るため、かわまるを運行し、持続可能な交通ネットワークを補完する。また、予約成立率を改善するため、利用実態分析を行い、利便性向上に向けた機能強化を図り、運行の最適化を図る。 |

戦略パッケージ個別事業については、５年後の姿を目指すものであり、実施及び時期が確定していない事業を含みます。

**凡例**　　：本計画より位置づけ

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・鉄道事業者への要望活動<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・鉄道事業者への要望活動<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・鉄道事業者への要望活動<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・鉄道事業者への要望活動<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・鉄道事業者への要望活動<br>・バリアフリーの促進 | ① | | | ○ | | |
| ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・バリアフリーの促進 | ・利便性向上への取組、利用促進策の推進<br>・バリアフリーの促進 | ① | | | ○ | | |
| スマートバス停留所等整備補助 | スマートバス停留所等整備補助 | スマートバス停留所等整備補助 | スマートバス停留所等整備補助 | スマートバス停留所等整備補助 | ① | | | ○ | | |
| ・高速バスのりばの維持管理<br>・利便性確保策等の意見交換 | ・高速バスのりばの維持管理<br>・利便性確保策等の意見交換 | ・高速バスのりばの維持管理<br>・利便性確保策等の意見交換 | ・高速バスのりばの維持管理<br>・利便性確保策等の意見交換 | ・高速バスのりばの維持管理<br>・利便性確保策等の意見交換 | ① | | | ○ | | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・シャトル運行<br>・乗降者・運行データ分析<br>・運行最適化の検討 | ・シャトル運行<br>・運行最適化の検討<br>・利便性向上策の検討 | ・シャトル運行<br>・運行最適化の実証実施<br>・利便性向上の取組 | ・シャトル運行<br>・運行最適化<br>・利便性向上の取組 | ・シャトル運行<br>・利便性向上の取組 | ① | | | ○ | | |
| ・かわまる運行<br>・運行データ分析<br>・運行最適化の検討 | ・かわまる運行<br>・運行最適化の検討<br>・利便性向上策の検討 | ・かわまる運行<br>・運行最適化の実証実施<br>・利便性向上の取組 | ・かわまる運行<br>・運行最適化<br>・利便性向上の取組 | ・かわまる運行<br>・利便性向上の取組 | ① | | | ○ | | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

## 基本施策②公共交通ネットワークの維持・再編

«続き»

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **多様な移動ニーズに応じたモビリティの導入検討** | 新たなモビリティ等の導入検討 | 市内全域 | 多様化する移動ニーズへの対応や過度に自動車に依存した移動からの脱却を促進するため、グリーンスローモビリティ・超小型モビリティ、ミニカー又は側車付軽二輪（トゥクトゥク）等の導入を検討する。 |
| **公共交通担い手確保の促進** | 公共交通担い手確保の促進 | ― | 公共交通の担い手確保を促進するため、公共交通事業者と連携して採用等に関する情報発信を行う。 |

## 基本施策③先進技術の活用や交通 DX の推進

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **先進技術の活用や交通 DX の推進** | ビッグデータを活用した交通モードの最適化 | ― | 既存の公共交通事業のあり方を検討するとともに移動ニーズに応じた交通モードの導入を検討するため、公共交通等の運行データや人流データの分析により、新たな交通モードの実証実施等につなげる。 |
| | MaaS 等の導入促進 | ― | 交通円滑化や回遊性向上、賑わい創出を目的として、電車・バス・タクシー・シェアサイクルなど複数の移動手段を統合し、ルート検索から予約、決済までをスマートフォンアプリなどで一括して行える移動サービス（MaaS）や、異なる事業者やシステムのデータを相互につなぐための共通ルール（標準ＡＰＩ）の導入促進に向けた検討を進める。 |
| | バスの自動運転の導入検証 | ― | 担い手不足解消に寄与すると考えられる自動運転バスの導入について検討を進め、公共交通事業者等と連携して実証実験・効果検証等を進める。 |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| 先進事例研究 | 先進自治体視察 | ニーズ把握 | 導入検討 | 実証実施検討 | ① | | | ○ | ○ | |
| 担い手採用情報等の発信 | 担い手採用情報等の発信 | 担い手採用情報等の発信 | 担い手採用情報等の発信 | 担い手採用情報等の発信 | ① | | | ○ | | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ビッグデータ活用の人材育成 | ビッグデータの収集・分析 | 導入検討 | 導入検討 | 実証実施 | ① | | | ○ | ○ | |
| 先進事例研究 | 関連団体との意見交換 | 民間事業者による実証実施 | 実証実施の効果検証 | 社会実装の検討 | ①・④ | | | ○ | ○ | |
| 自動運転技術提供事業者への聞き取り | 実証実施可能性の検証 | 実証実施可能性の検証 | バス事業者との調整 | 実証実施 | ① | ○ | ○ | ○ | ○ | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

# 基本方針2 交通を支える基盤の整備

## 基本施策④道路整備や交差点改良の推進

| 戦略<br>パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **都市計画道路等整備の推進** | 川越北環状線整備の推進 | 小室地内～脇田新町地内 | 中心市街地における慢性的な交通渋滞の緩和や交通の円滑化を目的として、国道２５４号と国道１６号と一体となって新たな環状道路（都市計画道路川越北環状線）を形成する。 |
| | 川越所沢線等整備の推進 | 新宿町一丁目地内 | 交通の円滑化や沿線の土地利用の増進、防災性の向上を図るため、都市計画道路川越所沢線（ウェスタ川越から国道 16 号まで）と補助幹線道路市道 0009 号線（市道 1525 号線から市道 1526 号線まで）、補助幹線道路 1526 号線（市道 0009 号線から市道 1529 号線まで）等を整備する。 |
| | 中央通り線整備の推進 | 脇田本町地内 | 交通の円滑化や沿線の土地利用の増進、防災性の向上を図るため、都市計画道路中央通り線（市道 1511 号線から都市計画道路市内循環線まで）等を整備する。 |
| | 寺尾大仙波線整備の推進 | 砂地内 | 地域間を連絡し交通の円滑化、沿線の土地利用増進及び防災性向上を図ることを目的として、幹線道路である都市計画道路寺尾大仙波線の既整備区間南側（市道 5315 号線）から市道 0043 号線までを整備する。 |
| | 新河岸駅北通り線整備の推進 | 砂地内 | 鉄道で分断される地区の東西を連絡し、交通の円滑化や沿線の土地利用増進及び防災性向上を図ることを目的として、国道 254 号と寺尾大仙波線を連絡する補助幹線道路である都市計画道路新河岸駅北通り線を整備する。 |
| | 本川越駅前通線整備の推進 | 西小仙波町地内 | 中心市街地の円滑な交通を推進することを目的として、東京川越線との交差点から東に向かう都市計画道路本川越駅前通線を整備する。 |
| | 市内循環線整備の推進 | 宮下町地内 | 都市計画道路市内循環線の整備を行い、中心市街地の円滑な交通を推進することを目的として、市内循環線の宮下町地内（氷川神社から三田城下橋線）については、整備済の三田城下線との連結による交通の円滑化及び狭隘区間の安全確保を図るため、事業認可の取得準備を進める。また、川越市郭町一丁目、宮下町一丁目地内の用地取得を進める。 |
| | (仮称)川越東環状線整備の推進 | 府川地内 | 市内の骨格道路の整備を推進し、川越市広域幹線道路網の構築を目的として、県道川越北環状線福田交差点より東側へ延びる市道 0023 号線を（仮称）川越東環状線として大字菅間地内までを整備する。 |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・関係者調整等<br>・事業用地取得 | ・関係者調整等<br>・事業用地取得 | ・関係者調整等<br>・事業用地取得 | ・関係者調整等<br>・事業用地取得 | ・関係者調整等<br>・事業用地取得 | | ○ | ○ | | | |
| ・事業用地取得、換地移転<br>・宅地造成工事等 | ・事業用地取得、換地移転<br>・宅地造成工事等<br>・無電柱化予備設計 | ・事業用地取得、換地移転<br>・宅地造成工事等<br>・無電柱化実施設計 | ・事業用地取得、換地移転<br>・宅地造成工事等<br>・道路詳細設計 | ・事業用地取得、換地移転<br>・暫定道路整備工事 | ⑤ | | | | | |
| ・関係権利者意向調整 | ・現況測量(北工区)<br>・用地測量(南工区) | ・用地測量(北工区)<br>・概略換地設計等(南工区) | ・概略換地設計等(北工区)<br>・地区界測量(南工区)<br>・事業計画書等作成(南工区) | ・事業用地取得<br>・地区界測量(北工区)<br>・事業計画書等作成(北工区) | ⑤ | | | | | |
| 関係者調整等<br>進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | ⑥ | | | | | |
| 関係者調整等<br>進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | ⑥ | | | | | |
| 事業用地取得 | 改良工事<br>（事業完了予定） | — | — | — | ⑦<br>・<br>⑧ | | | | | |
| ・平面（路線、用地）測量<br>・交通量調査 | 道路修正予備設計 | 電線地中化予備設計 | 事業認可取得詳細設計 | 事業用地取得 | ⑦<br>・<br>⑧ | | | | | |
| ・事業用地取得<br>・改良工事 | 改良工事 | 改良工事 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | ⑦<br>・<br>⑧ | | ○ | | | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

## 基本施策④道路整備や交差点改良の推進

«続き»

| 戦略<br>パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **都市計画道路等整備の推進** | (仮称)川越東環状線整備の推進 | 菅間地内 | 市内の骨格道路の整備を推進し、川越市広域幹線道路網の構築を目的として、県道川越北環状線福田交差点より東側へ延びる市道 0023 号線と菅間地内で交差する市道 3571 号線交差部から川越工業団地の交差点までを（仮称）川越東環状線として整備する。 |
| | 道路交通円滑化策の検討 | 市内全域 | 市内中心部の慢性的な渋滞対策について、環状線の内外で大きく異なる本市の交通特性を踏まえ、（都）外環状線の整備を含む道路交通円滑化策の検討を進める。 |
| **交差点改良の推進** | 松江町交差点整備の推進 | 松江町一丁目地内 | 交通渋滞の要因の一つとなっている交差点の改良を行い、中心市街地における交通の円滑化を図ることを目的として、松江町交差点を整備する。 |
| | 霞ヶ関小学校東側交差点整備の推進 | 笠幡地内 | 主要な交差点を整備することにより、地域の骨格となる幹線道路の交通円滑化を図り、基幹的交通軸の維持、強化を目的として、市道 0078 号線と主要地方道川越日高線との交差点を整備する。また、川越市大字笠幡地内の用地取得を進める。 |
| | 主要地方道川越栗橋線交差点整備の推進 | 府川地内 | 交差点の交通円滑化や歩行者の安全確保を目的として、埼玉県事業を川越市が受託し、市道 0023 号線と主要地方道川越栗橋線の交通安全施設（右折車線・歩道）を整備する。 |
| | 笠幡団地入口交差点整備の推進 | 笠幡地内 | 交差点の交通円滑化や歩行者の安全確保を目的として、埼玉県事業を川越市が受託し、主要地方道川越日高線の交通安全施設（右折車線・歩道）を整備する。 |
| | 今福交差点整備の推進 | 今福地内 | 交差点の交通円滑化や歩行者の安全確保を目的として、埼玉県事業を川越市が受託し、主要地方道川越所沢線の交通安全施設（右折車線・歩道）を整備する。 |
| | 新宿町三丁目交差点整備の推進 | 新宿町一丁目地内 | 交通円滑化と安全性向上を図るため、新宿町三丁目交差点において、市道 0009 号線と交差する国道 16 号を拡幅の上で、右折帯や歩道を整備する。<br>なお、市道部分は改良済。国道部分は事業中。 |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・事業用地取得<br>・改良工事<br>（事業完了予定） | ― | ― | ― | ― | ⑦<br>・<br>⑧ | | | | | |
| 道路交通円滑化策の検討 | 道路交通円滑化策の検討 | 事業化の検討 | 事業化の検討 | 事業化の検討 | ①<br>・<br>② | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 事業用地取得 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | ⑦<br>・<br>⑧ | | ○ | | | |
| 事業用地取得 | 改良工事準備<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 改良工事<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | ⑦<br>・<br>⑧ | | | | | |
| 関係者調整等 | 事業用地取得<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 事業用地取得<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 関係者調整等 | 関係者調整等 | ⑦<br>・<br>⑧ | | ○ | | | |
| 事業用地取得 | ・事業用地取得<br>・関係者調整等 | ・事業用地取得<br>・関係者調整等 | ・改良工事 | ・改良工事 | ⑦ | | ○ | | | |
| 事業用地取得 | ・事業用地取得<br>・関係者調整 | ・事業用地取得<br>・関係者調整 | 改良工事 | 改良工事 | ⑦ | | ○ | | | |
| 事業用地取得及び改良工事(国) | 事業用地取得及び改良工事(国)<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 事業用地取得及び改良工事(国)<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 事業用地取得及び改良工事(国)<br>※前年度進捗状況を踏まえる | 事業用地取得及び改良工事(国)<br>※前年度進捗状況を踏まえる | ⑤ | ○ | | | | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

### 基本施策⑤駅等の交通結節機能の充実

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **三駅周辺地区整備の推進** | 川越市駅周辺まちづくり事業の推進 | 川越市駅周辺 | 「川越市駅周辺まちづくりビジョン」に基づき、利便性・安全性の向上を図るとともに交通結節機能を強化し、駅東西が一体化したまちづくりを推進する。 |
| **駅等の交通結節機能の充実** | 南古谷駅周辺地区整備事業の推進 | 南古谷駅周辺 | 南古谷駅周辺地区の交通の利便性及び安全性の向上を図るため、川越線南古谷駅自由通路及び橋上駅舎、南口・北口の駅前広場、都市計画道路南古谷伊佐沼線を整備する。 |
| **シェアモビリティステーション機能の充実** | 新たな移動手段導入の検証・検討 | 都心核及び地域核等 | モビリティステーション機能の充実を図ることを目的として、立地適正化計画に位置付けられた都心核及び地域核を中心に新たなシェアモビリティの導入を検証・検討する。 |

## 基本方針3 人や環境に優しい交通の実現

### 基本施策⑥ウォーカブルなまちなかの形成

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **通過交通抑制策の推進** | 通過交通抑制策の推進 | 中心市街地 | 歩行者、自転車等の多様な移動手段が共存する回遊性の高いまちづくりを進めるため、中心市街地を通過する車両の流入抑制策を検討する。また、あわせて流入抑制策を実施するための財源確保を検討する。 |
| | | 市内全域 | 中心市街地を通過する車両の流入を抑制するため、迂回路や既存郊外型駐車場（あぐれっしゅ川越）への誘導案内を行う。 |
| **郊外型駐車場の充実** | パーク・アンド・ライドの充実 | 中心市街地周辺 | 中心市街地を通過する車両の流入を抑制し、歩行者、自転車等の多様な移動手段が共存する回遊性の高いまちづくりを進めるため、既存郊外型駐車場（あぐれっしゅ川越）の充実や利便性の向上など、利用促進につながる取組を推進する。 |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| まちづくりの具体化に向けた検討 | まちづくりの具体化に向けた検討 | まちづくり基本計画の策定 | 協働まちづくりの推進 | 協働まちづくりの推進 | ② | | | | | ○ |
| 自由通路及び橋上駅舎の整備 | ・南口・北口駅前広場の整備<br>・南古谷伊佐沼線の整備<br>（事業完了予定） | ― | ― | ― | ③ | | | ○ | | |
| 先進事例研究 | 先進自治体視察 | ニーズ把握 | モデル地区での実証実施検討 | モデル地区での実証実施検討 | ① | | | ○ | | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| 通過交通抑制策の検討 | ・通過交通抑制策の検討<br>・財源確保の検討 | ・通過交通抑制策の検討<br>・財源確保の検討 | ・通過交通抑制策の検討<br>・財源確保の検討 | ・通過交通抑制策の検討<br>・財源確保の検討 | ① | | | ○ | | |
| 駐車場誘導案内 | 駐車場誘導案内 | 駐車場誘導案内 | 駐車場誘導案内 | 駐車場誘導案内 | ① | | | | ○ | |
| 充実・利便性向上策の研究 | 充実・利便性向上策の研究 | 充実・利便性向上策の研究 | 充実・利便性向上策の研究 | 充実・利便性向上策の研究 | ①・④ | | | | | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

## 基本施策⑥ウォーカブルなまちなかの形成

«続き»

| 戦略<br>パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **バリアフリーに配慮した歩行空間等整備の推進** | 中央通り線整備の推進 | 連雀町交差点～仲町交差点区間 | 交通安全性や魅力の向上を図ることを目的として、都市計画道路中央通り線の「昭和の街」区間において、町並み保全（地区計画等のまちづくりルールの策定）を前提として県道を市道に認定するとともに、「無電柱化」及び「歩道のバリアフリー化」を推進する。 |
| | 歩行者の安全性及び快適性の確保 | 市内全域 | 歩行者の安全性及び快適性を確保するため、バリアフリーに配慮した歩道を整備する。 |
| **円滑な交通の促進** | 適切な交通規制の実施 | 中心市街地 | 地域の負担に配慮した安全安心な歩行環境を確保するため、一番街で交通規制を実施する。 |
| | 送迎バス対策の推進 | 中心市街地 | 交通結節機能等の充実と交通円滑化を図るため、送迎バス等対策のあり方を検討する。 |

## 基本施策⑦安全安心な歩行空間の確保や自転車通行空間の整備

| 戦略<br>パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **歩道及び自転車専用通行帯等の整備** | 一般県道川越越生線整備の推進 | 的場地内ほか | 歩行者や自転車等の安全の確保を目的として、埼玉県より用地取得事務を受託し、一般県道川越越生線の両側に交差点安全施設等（歩道）を整備する。 |
| | 自転車専用通行帯等の整備 | 市内全域 | 交通円滑化・安全性の確保を図ることを目的として、自転車通行量が多い路線や安全対策が必要な路線において、関係機関と協力し、自転車レーン等の自転車通行空間の整備を検討する。 |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・電線共同溝設計<br>・市道認定 | ・電線共同溝設計<br>・都市計画変更<br>・地区計画策定 | 電線共同溝設計 | 電線共同溝工事 | 電線共同溝工事 | ② | | | | | |
| 道路拡幅に伴う歩道整備 | 道路拡幅に伴う歩道整備 | 道路拡幅に伴う歩道整備 | 道路拡幅に伴う歩道整備 | 道路拡幅に伴う歩道整備 | ⑧ | | | | | |
| 交通規制の実施 | 交通規制の実施 | 交通規制の実施 | 交通規制の実施 | 交通規制の実施 | ① | | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 先進事例研究 | 先進自治体視察 | 実態把握 | 対策検討 | 対策検討 | ① | | | | | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・事業用地取得<br>・関係者調整 | 関係者調整 | ・事業用地取得<br>・関係者調整 | 改良工事 | 改良工事 | ⑦ | | ○ | | | |
| 路面表示による対策・検討 | 路面表示による対策・検討 | 路面表示による対策・検討 | 路面表示による対策・検討 | 路面表示による対策・検討 | ⑧・⑨ | | | | | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

## 基本施策⑦安全安心な歩行空間の確保や自転車通行空間の整備

«続き»

| 戦略<br>パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **歩きたくなる<br>まちづくり** | 歴史的地区環境整備街路（歴みち）事業の推進 | 歴史的地区環境整備街路事業地区 | 歴史的町並みとの調和のとれた道路整備を行い、観光客の回遊性を高めるとともに、歩行者の安全性を確保するため、未整備路線について、路面の美装化や無電柱化を検討する。 |
| **シェアサイクルの充実** | シェアサイクル事業 | 市内全域 | 歩行者、自転車等の多様な移動手段が共存する回遊性の高いまちづくりを進めるため、運営事業者と連携してシェアサイクル事業を実施するとともにステーションの増設や利用環境の向上を図る。 |
| **観光客分散化による渋滞の改善・交通の円滑化** | 観光客分散化による渋滞の改善・交通の円滑化 | 中心市街地 | 観光エリアを拡大し、滞在時間の延長を目的として、一部の観光エリアだけでなく、郊外エリアの観光資源、自然環境、水辺空間等の魅力をＰＲし、観光客の分散化を図る。また、外国人をはじめとした観光客に対して適切な案内を行うため、多言語標記の見直しなど、観光サイン類の充実を図る。 |

## 基本施策⑧交通GXの推進（CO2 排出量の少ない車両等への転換　等）

| 戦略<br>パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **環境に配慮した交通の促進** | 環境性能に優れた自動車の普及促進 | 中心市街地 | 自動車走行由来の温室効果ガスの排出削減を図ることを目的として、公用車の電動化（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、燃料電池自動車等の導入の検討）を推進するとともに、一般利用向けの充電設備を運用することで、電動車の普及を促進する。 |
| | エコドライブの普及促進 | 中心市街地 | 自動車走行由来の温室効果ガスの排出削減を図ることを目的として、各種イベントにおけるエコドライブ体験コーナー（エコドライブシミュレーター）の出展や職員向け研修の実施により、市民等に対するエコドライブの普及を促進する。 |
| | ＥＶバスの導入支援 | ― | 環境性能に優れたＥＶバスの普及促進を図り、排出される温室効果ガスを削減することを目的として、川越シャトルの車両更新時に、EV 車両の導入を検討する。 |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| 事業検討業務 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | 進捗に応じて<br>年度ごとに検討 | ⑧ | | | | | |
| ・ｽﾃｰｼｮﾝ増設<br>・利用環境の向上 | ・ｽﾃｰｼｮﾝ増設<br>・利用環境の向上 | ・ｽﾃｰｼｮﾝ増設<br>・利用環境の向上 | ・ｽﾃｰｼｮﾝ増設<br>・利用環境の向上 | ・ｽﾃｰｼｮﾝ増設<br>・利用環境の向上 | ① | | | ○ | ○ | |
| 観光客分散化事業の実施 | 観光客分散化事業の実施 | 観光客分散化事業の実施 | 観光客分散化事業の実施 | 観光客分散化事業の実施 | ④ | | | | ○ | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和 9 年度 | 令和 10 年度 | 令和 11 年度 | 令和 12 年度 | 令和 13 年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・公用車電動化の推進<br>・電動者普及促進 | ・公用車電動化の推進<br>・電動者普及促進 | ・公用車電動化の推進<br>・電動者普及促進 | ・公用車電動化の推進<br>・電動者普及促進 | ・公用車電動化の推進<br>・電動者普及促進 | ⑩ | | | ○ | | |
| ・エコドライブ体験コーナーの出展<br>・エコドライブの普及促進<br>・職員向け研修を通じた啓発 | ・エコドライブ体験コーナーの出展<br>・エコドライブの普及促進<br>・職員向け研修を通じた啓発 | ・エコドライブ体験コーナーの出展<br>・エコドライブの普及促進<br>・職員向け研修を通じた啓発 | ・エコドライブ体験コーナーの出展<br>・エコドライブの普及促進<br>・職員向け研修を通じた啓発 | ・エコドライブ体験コーナーの出展<br>・エコドライブの普及促進<br>・職員向け研修を通じた啓発 | ⑩ | | | | | |
| EV 車両導入検討 | EV 車両導入検討 | EV 車両導入検討 | EV 車両導入検討 | EV 車両導入検討 | ① | | | ○ | | |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

## 基本方針4 みんなで支える公共交通の実現

### 基本施策⑨公共交通の利用促進

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **利用促進につなげる情報の発信** | スマホアプリ等を活用した鉄道及びバス情報の提供 | ― | 公共交通の利用促進を目的として、市内を運行する鉄道及びバス路線情報を、スマートフォン向けナビゲーションサービスを行っている事業者へ提供する。また、市内の路線図を記載した「川越市バスマップ」を作成し、市民へ周知する。 |

### 基本施策⑩公共交通の維持・確保に向けた意識醸成

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **モビリティ・マネジメントによる意識醸成** | モビリティ・マネジメントの普及 | 市内全域 | 公共交通や徒歩等を含めた多様な移動手段を適度に利用する意識の醸成を目的として、学校や交通事業者と連携したモビリティ・マネジメントを実施する。また、公共交通の利用促進を図るためのチラシを作成し、インターネット環境で発信するほか、イベント等を通じて配布する。 |

### 基本施策⑪地域や公共交通以外の分野との連携

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **幅広い分野との連携による地域交通の構築** | 地域における輸送資源の活用促進 | 市内全域 | 新たな「交通空白地域」を生まないことを目的として、自治体、交通事業者のみならず、医療・福祉・教育・観光等の多様な主体が、分野や組織の壁を越えて連携・協働できる体制づくりを検討する。また、データ活用等により移動の需給を集約化・統合調整し、医療・福祉・教育・観光分野におけるあらゆる地域輸送資源（人員・車両等）の活用を検証する。 |

### 基本施策⑫地域特性に応じたモビリティ導入の促進

| 戦略パッケージ | 個別事業 | 事業箇所等 | 内容 |
|---|---|---|---|
| **地域主体のモビリティの導入検討** | ラストワンマイルのモビリティ導入検討 | 市内全域 | ラストワンマイルの移動手段の確保を目的として、ファミリー・サポート・センター事業、助け合い活動における送迎サービス、特定旅客自動車運送事業、地域自治会・NPO法人等と連携した新たな移動手段を検証する。 |
| | 地域内を移動する交通の導入検討 | 市内全域 | 地域が主体となって交通を維持する仕組みの構築を目的として、地域住民が運営する公共交通（乗合タクシー）等を検証する。 |

**所管課番号**　：①交通政策課　②都市計画課　③都市整備課　④観光課　⑤川越駅西口まちづくり推進室
⑥新河岸駅周辺地区整備事務所　⑦用地課　⑧道路街路課　⑨防犯・交通安全課
⑩環境政策課　⑪福祉推進課　⑫地域包括ケア推進課

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | 令和13年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| ・情報提供事業との意見交換<br>・バスマップ作成 | ・アプリ等での情報発信検証<br>・バスマップ作成 | ・情報提供事業の実施<br>・バスマップ作成 | ・情報提供事業の推進<br>・バスマップ作成 | ・情報提供事業の推進<br>・バスマップ作成 | ① | | | ○ | ○ | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | 令和13年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| チラシ作成 | ・モビリティマネジメント講座の検討<br>・チラシ発信 | ・モビリティマネジメント講座の検討<br>・チラシ発信 | ・モビリティマネジメント講座の実施<br>・チラシ発信 | ・モビリティマネジメント講座の実施<br>・チラシ発信 | ① | | | ○ | ○ | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | 令和13年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| 輸送資源のデータ分析等 | 交通事業者や関連団体との意見交換 | 交通事業者や関連団体との意見交換 | 導入必要性の検証 | 導入必要性の検証 | ①・⑪・⑫ | | | ○ | ○ | |

| 実施時期（目標） | | | | | 関連主体 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 令和９年度 | 令和10年度 | 令和11年度 | 令和12年度 | 令和13年度 | 市所管課 | 国土交通省 | 埼玉県 | 交通事業者 | 関連団体 | 地域住民 |
| 先進事例研究 | 先進自治体視察 | 交通事業者や関連団体との意見交換 | 交通事業者や関連団体との意見交換 | 導入必要性の検証 | ①・⑪・⑫ | | | ○ | ○ | ○ |
| 先進事例研究 | 先進自治体視察 | 交通事業者や関連団体との意見交換 | 交通事業者や関連団体との意見交換 | 導入必要性の検証 | ①・⑪・⑫ | | | ○ | ○ | ○ |

# 3 公共交通に関する市民アンケート調査

## (1) 調査概要

### ①調査目的

市民の日常的な移動の実態、公共交通の利用状況や移動ニーズ、交通に係わる問題点等の把握を目的に実施しました。

### ②調査対象

アンケート調査の標本数は、3,000 人（満 18 歳以上の無作為抽出）

### ③調査方法

配布は紙面にて郵送し、回答は紙面回収又は、Web 回答

### ④調査期間

令和 7 年 12 月 4 日（木）～12 月 19 日（金）までの約 2 週間

### ⑤回答結果

| 配布数 | 回収数(内訳) | 回答率 |
|---|---|---|
| 3,000 | 1,374（紙面 930・Web444） | 45.8% |

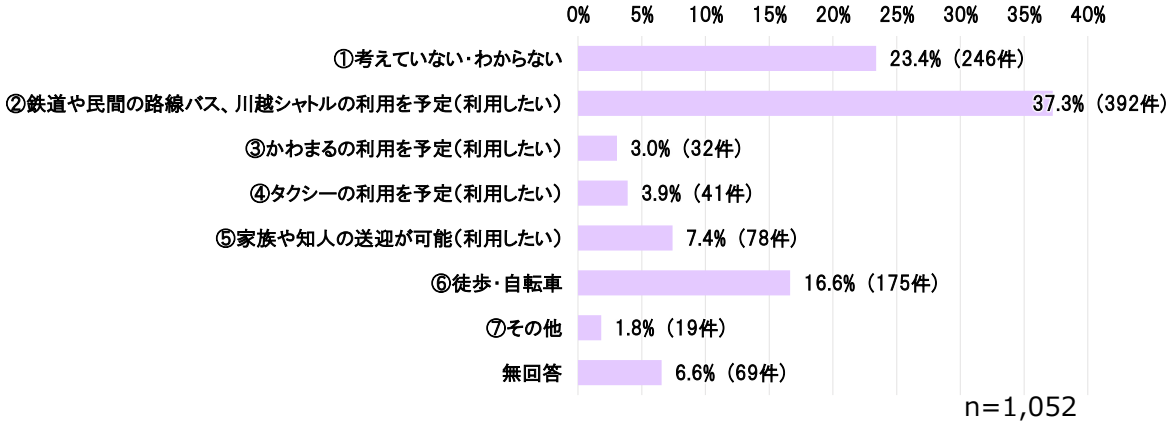
### ⑥調査項目

日常の移動状況　　移動手段の有無
公共交通の利用頻度と満足度　　公共交通の今後のあり方
川越市内の公共交通全般（自由意見）

## (2) 主な結果

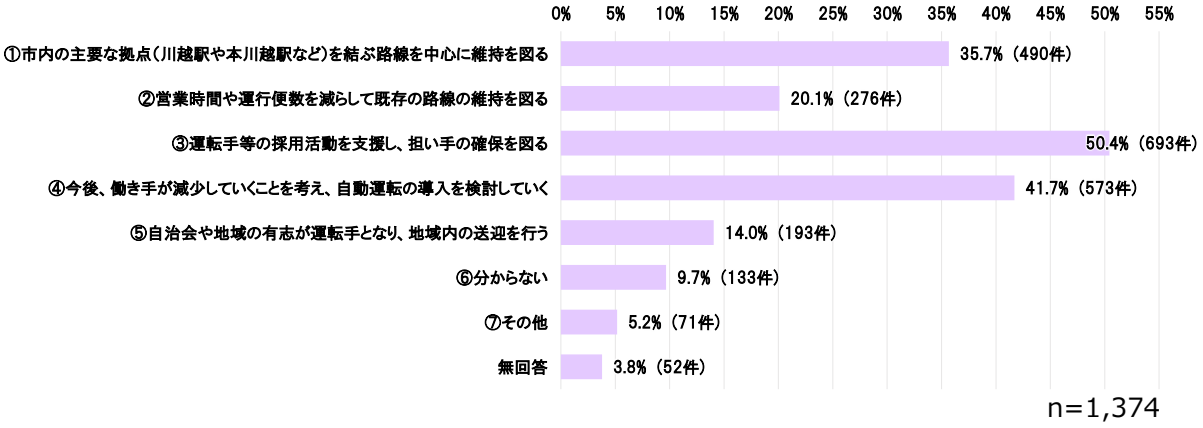
### 問１　将来、高齢等により運転が困難になった場合の移動手段（自家用車を自分又は家族が所有している回答者のみ）

鉄道や路線バス、川越シャトルの利用を予定（利用したい）が 37.3%（392 件）と最も多く、次いで、考えていない・わからないが 23.4%（246 件）、徒歩・自転車が 16.6%（175 件）の順となっています。



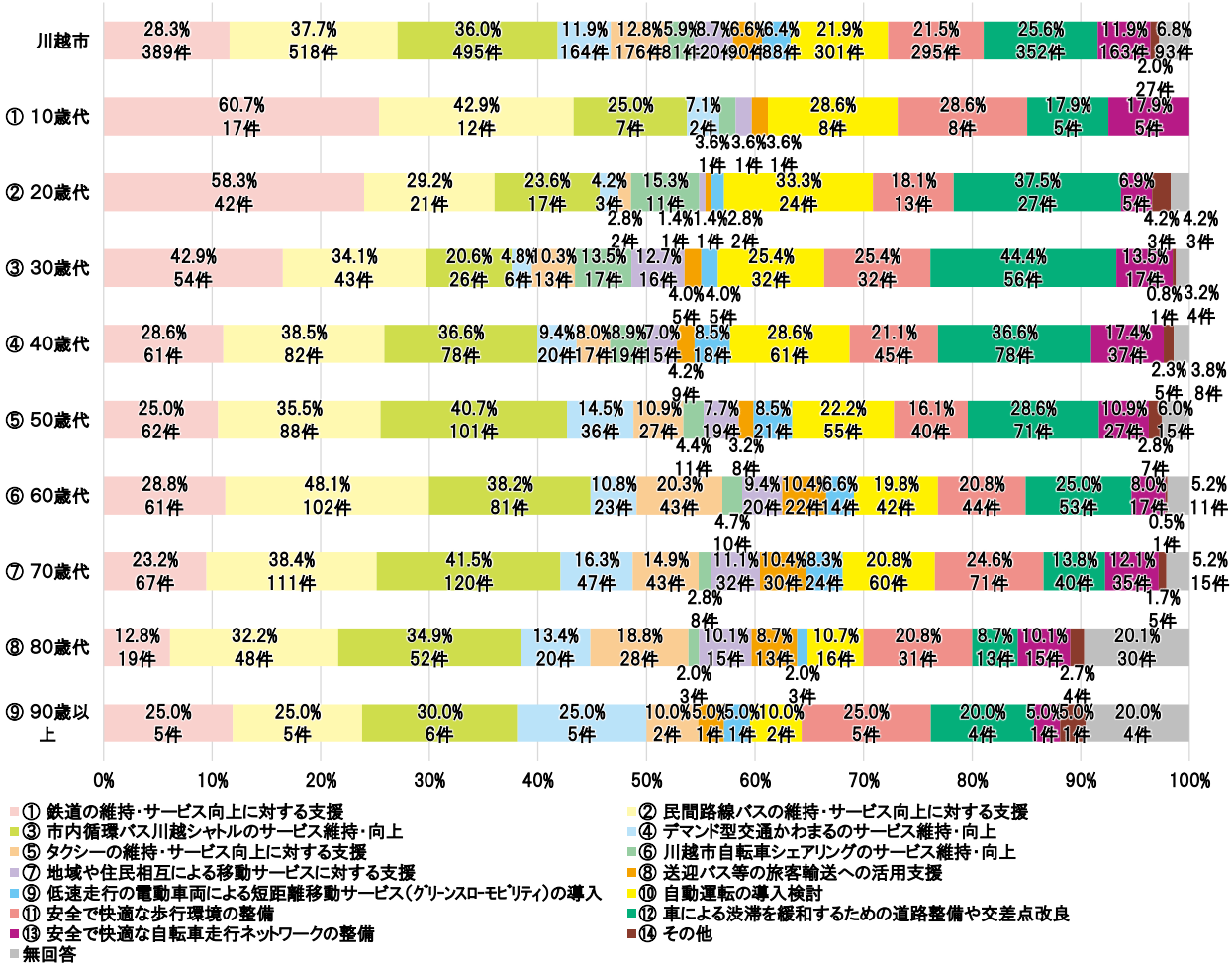
## 問２　運転手不足等でバス路線の維持が困難になっていく可能性がある中で必要な取組

運転手等の採用活動を支援し、担い手の確保を図るが 50.4%（693 件）と最も多く、次いで、今後、働き手が減少していくことを考え、自動運転の導入を検討していくが 41.7%（573 件）、市内の主要な拠点（川越駅や本川越駅など）を結ぶ路線を中心に維持を図るが 35.7%（490 件）となっています。



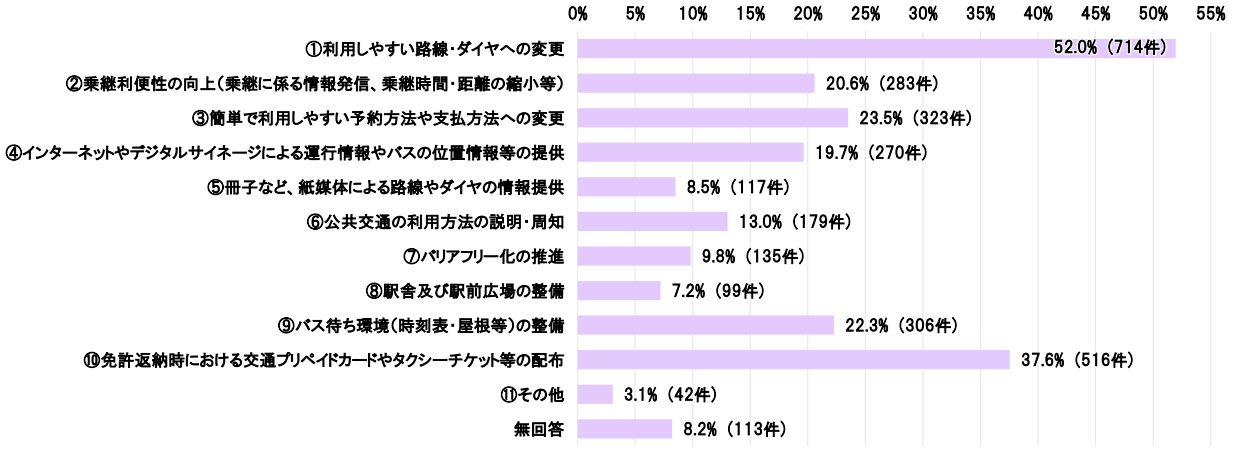

## 問３　川越市が今後、移動サービスに関する取組として重視すべきもの

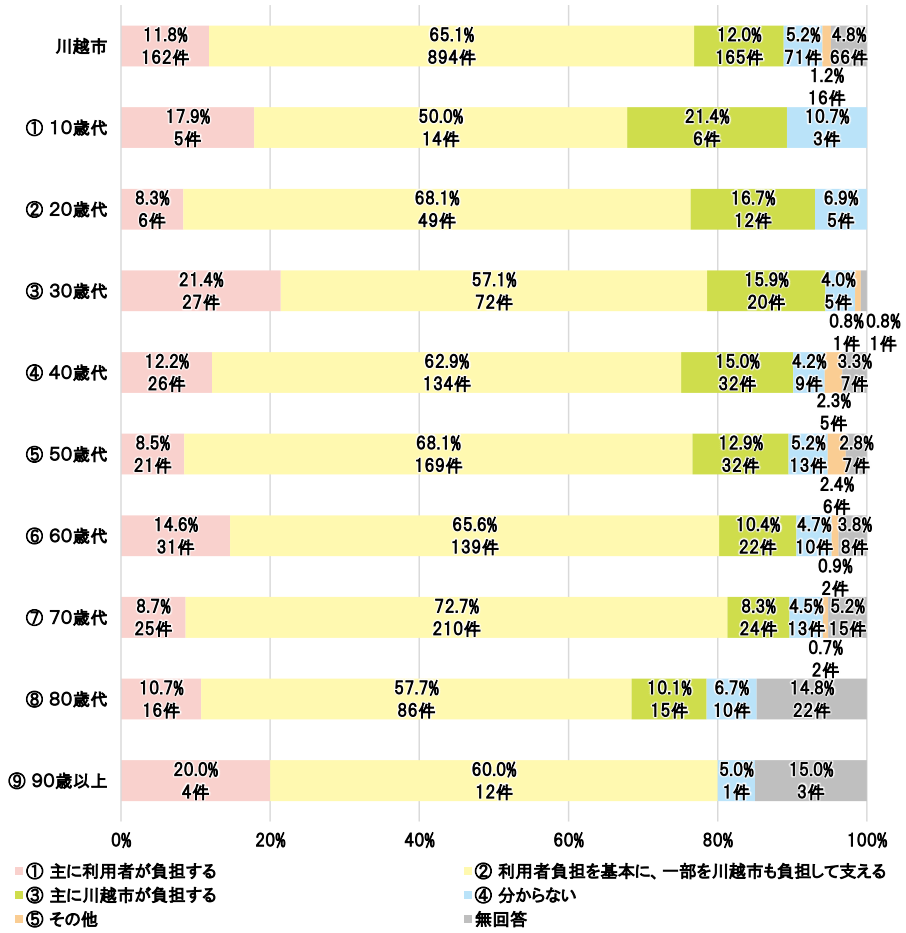
路線バスの維持・サービス向上に対する支援が 37.7%（518 件）と最も多く、次いで、川越シャトルのサービス維持・向上が 36.0%（495 件）、鉄道の維持・サービス向上に対する支援が 28.3%（389 件）となっています。



## 問４　公共交通を利用しやすくするために重視すべきもの

利用しやすい路線・ダイヤへの変更が 52.0%（714 件）と最も多く、次いで、運転免許証の自主返納時における交通プリペイドカードやタクシーチケット等の配布が 37.6%（516 件）、簡単で利用しやすい予約方法や支払方法への変更が 23.5%（323 件）、バス待ち環境（時刻表・屋根等）の整備が 22.3%（306 件）となっています。




## 問５　今後の公共交通の維持やサービス向上に係る費用負担のあり方

利用者負担を基本に、一部を川越市も負担して支えるが 65.1%（894 件）と最も多く、次いで、主に川越市が負担するが 12.0%（165 件）、主に利用者が負担するが 11.8%（162 件）となっています。