別紙１－１

川 越 市 総 合 交 通 計 画
（ 原 案 ）

令和９年●月

川越市

都市計画部　交通政策課

川越市総合交通計画（原案）目次

第１章　川越市総合交通計画について
1　計画策定の目的と位置づけ……1
2　計画の枠組み……4

第２章　川越市の交通を取り巻く現状と課題
1　川越市の特徴・魅力……5
2　川越市の交通を取り巻く現状と課題……7
3　川越市の市全域・中心市街地それぞれの主な課題の整理等……15
4　川越市都市・地域総合交通戦略の評価……19
5　公共交通が果たす役割、維持・発展に向けた役割分担……23
6　現状と課題、目指すべき交通……25

第３章　将来都市像
1　将来都市像……28
2　目指すべき都市と交通のあり方……28
3　計画目標……29

第４章　基本方針と実施施策……31

第５章　評価方法・進行管理
1　指標の設定……45
2　進行管理……47

別冊　資料集
1　川越市の交通を取り巻く現状と課題
2　川越市の市全域・中心市街地それぞれの主な課題の整理等
3　基本施策に係る戦略パッケージ個別事業
4　公共交通に関する市民アンケート調査

第１章　川越市総合交通計画について

1　計画策定の目的と位置づけ

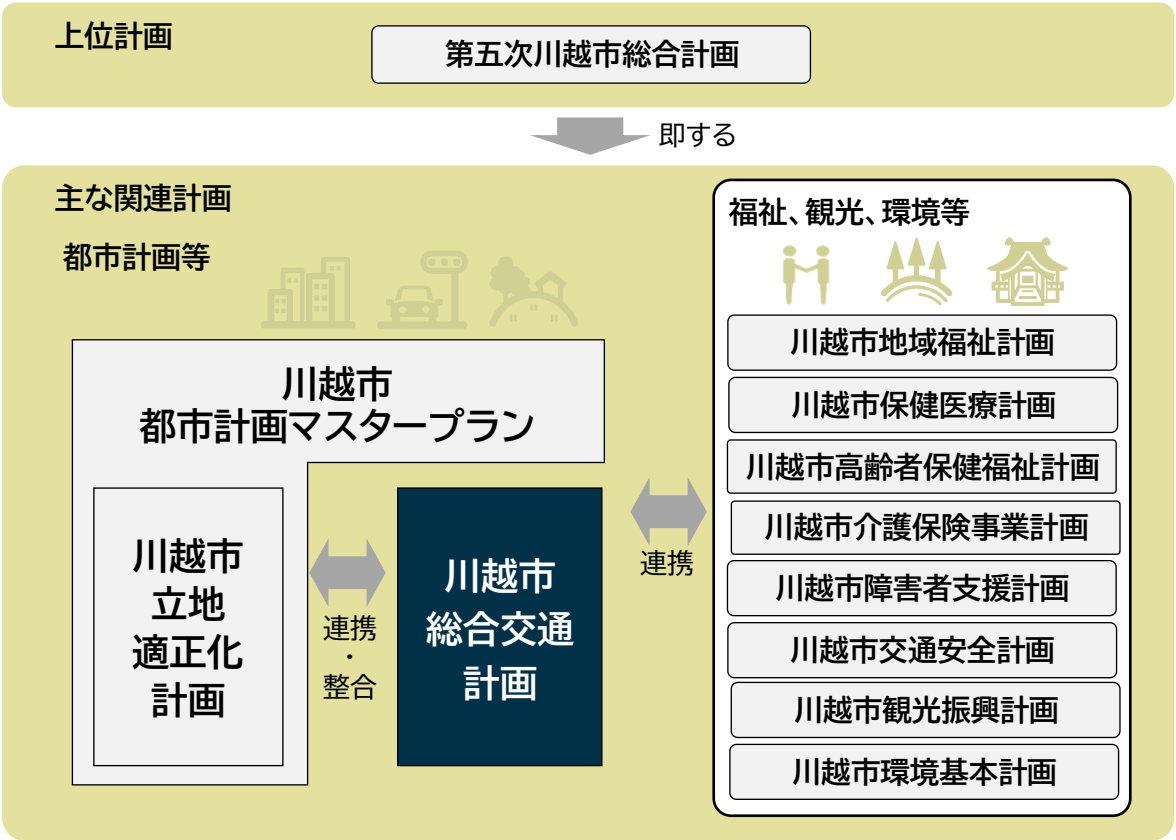
⑴　計画策定の目的

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。

⑵　計画の位置づけ

本計画は、「第五次川越市総合計画」に即し、都市計画や福祉、医療、教育、観光、環境等に関する計画等の主な関連計画等と連携した交通計画として策定するものです。

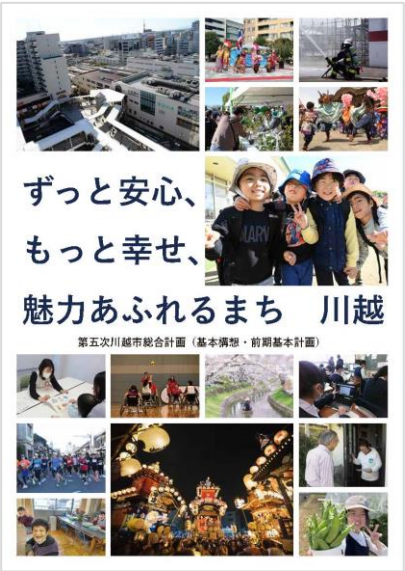


※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」における「地域における旅客の運送に関するサービス」のことで、鉄道、バス、タクシー等の公共交通に限らず、自家用有償旅客運送、デマンド交通、送迎サービス、福祉輸送、スクールバス、ボランティアによる移動支援・送迎等、地域の多様な輸送資源や移動手段を活用したサービスを含みます。

第１章　川越市総合交通計画について

⑶　川越市が目指すまちづくり（市の上位・関連計画）

- 上位計画である「第五次川越市総合計画」及び関連計画である「川越市都市計画マスタープラン」及び「川越市立地適正化計画」において、本市の将来都市構造として、鉄道駅周辺など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各拠点に容易にアクセス可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちを構築していくことが示されました。
- 第五次川越市総合計画において、誰もが安全で快適に移動できるまちを目指し、都市計画道路等の計画的整備や歩行者の安全安心な歩行環境の確保をはじめとする道路交通環境の整備、ニーズに応じた移動手段の確保や公共交通の維持、市内循環バス「川越シャトル」（以降、川越シャトル）やデマンド型交通「かわまる」（以降、かわまる）の利用環境整備などの公共交通の利便性向上を進めていくこととしています。また、これらの取組を通じて、従来の自動車中心の交通体系から転換し、公共交通の利用を促進することが求められています。



第五次川越市総合計画

川越市都市計画マスタープラン

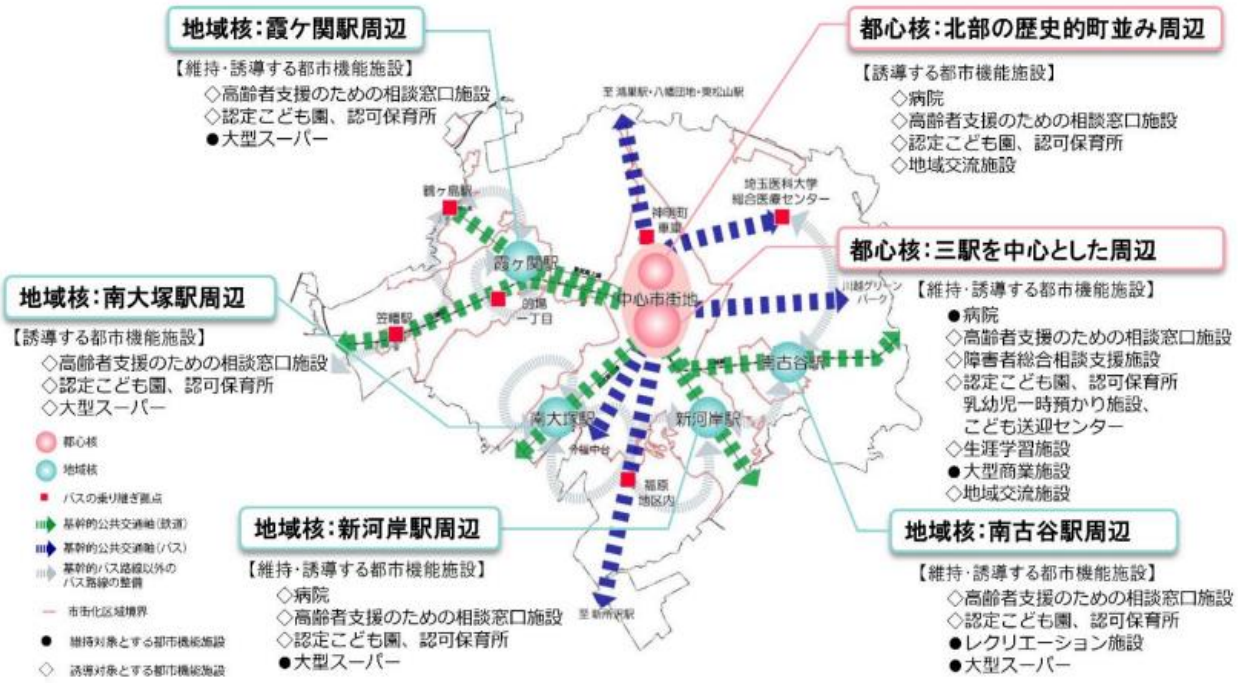
⑷　川越市立地適正化計画との一体的な計画推進

市街地の拡散や人口減少が進むと、一定の人口密度に支えられている公共交通は、その維持・確保が難しくなることが懸念されます。そのため、公共交通が将来にわたって地域の移動手段であるためには、生活を支える都市機能や居住の誘導を図るまちづくりと連動しながら、持続可能な交通ネットワークを構築していくことが必要です。

川越市立地適正化計画では、医療・福祉・商業施設などが鉄道駅周辺等に集積し、都市機能をコンパクトにした拠点を整備しつつ、これらを基幹的公共交通である鉄道やバス路線等でつなぎ、ネットワーク化することで、誰もが各拠点にアクセスしやすくするコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進しています。

本計画は、コンパクト・プラス・ネットワークの根幹である交通ネットワークの構築・維持が大きな目的の一つであることから、両計画に位置づけた施策を一体的に推進していくことが重要です。

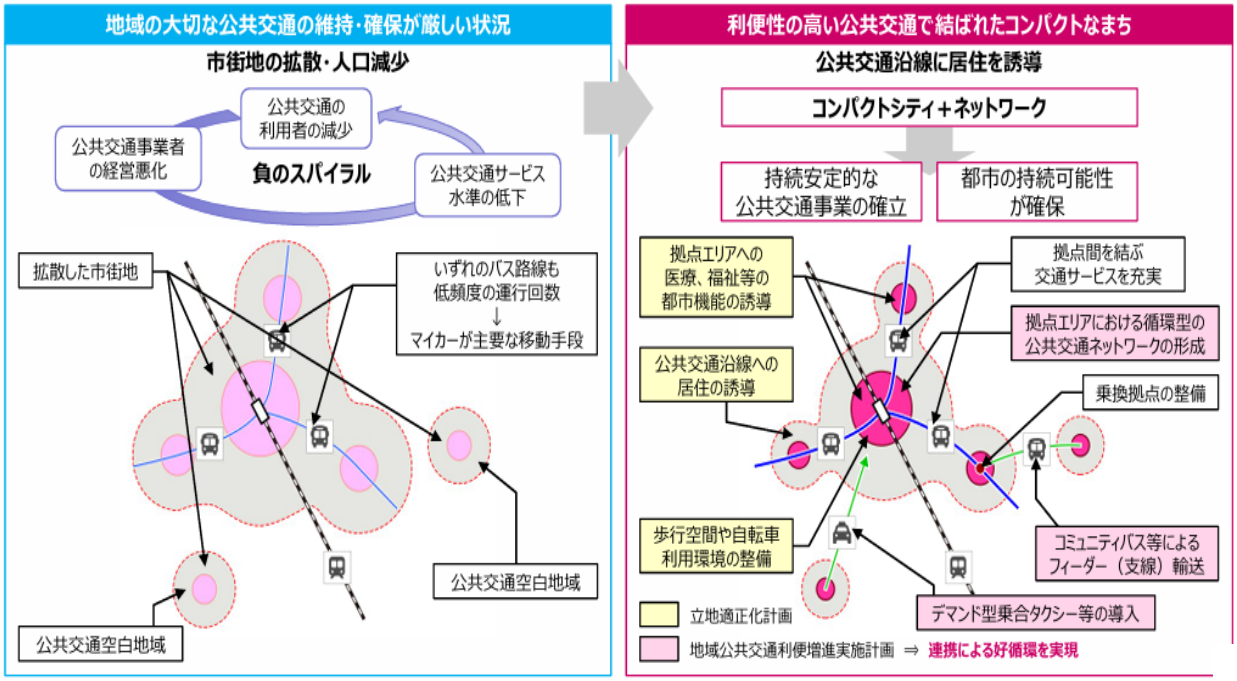
【川越市立地適正化計画の将来都市構造】



※基幹的公共交通
　鉄道路線、基幹的バス路線（川越駅または本川越駅を発着する運行頻度が片道 30 本／日以上のバス路線）のこと。

出典：川越市立地適正化計画（令和６年 12 月改定）より

【図-2 立地適正化計画と地域公共交通計画の連携イメージ】



出典：立地適正化計画の手引き【資料編】（令和６年４月版）より

2 計画の枠組み

⑴　計画期間

- 令和９（2027）年度～令和 18（2036）年度までの 10 年間とします。
  なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を評価・検証するとともに、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行います。

⑵　対象区域

- 本計画の区域は、川越市全域とします。

⑶　計画の構成

第1章 総合交通計画について	計画策定の目的、位置づけ、計画期間、対象区域
第2章 現状と課題	川越市の交通を取り巻く現状と課題（特徴・魅力、現況分析、課題の整理等）
第3章 将来都市像	将来都市像、目指すべき都市と交通のあり方、計画目標
第4章 基本方針と実施施策	基本目標を達成するための基本方針、具体的な施策、実施主体等
第5章 評価方法・進行管理	計画の進捗状況を測る評価指標や進行管理体制
別冊 資料集	川越市の交通を取り巻く現状と課題、基本施策に係る戦略パッケージ 個別事業、地域公共交通に関する市民アンケート調査

第２章　川越市の交通を取り巻く現状と課題

1 川越市の特徴・魅力

本市は、埼玉県の西部地域、都心から約 30Km 圏内の首都圏にあり、商品作物などを生産する近郊農業、交通の利便性を生かした流通業、伝統に培われた商工業、豊かな歴史と文化を資源とする観光など、充実した都市機能を有した埼玉県西部地域の中心都市として発展を続けています。また、都心に近い条件にあっても緑豊かな自然もあります。

まちの中心市街地に江戸情緒が薫る蔵造りの町並みが残り、「小江戸川越」とも呼ばれています。蔵造りの町並みや時の鐘、菓子屋横丁など、江戸情緒を色濃く残す市街地が多くの観光客を惹きつけています。喜多院や川越氷川神社といった名刹・名所も点在し、四季折々の行事や祭礼が地域文化を支えています。

本市のくらしは、歴史的な風情と都市的な利便性が調和している点が大きな特徴です。市街地には商店街や生活利便施設が集まり、日常の買い物や公共サービスへのアクセスが良好です。一方で、蔵造りの町並みや寺社、公園など落ち着いた環境も身近にあり、散策や地域行事を楽しむゆとりある暮らしができます。子育て支援や教育施設も充実しており、世代を問わず住みやすいまちとして評価されています。地域コミュニティも活発で、伝統と現代が共存する温かい生活環境が魅力です。

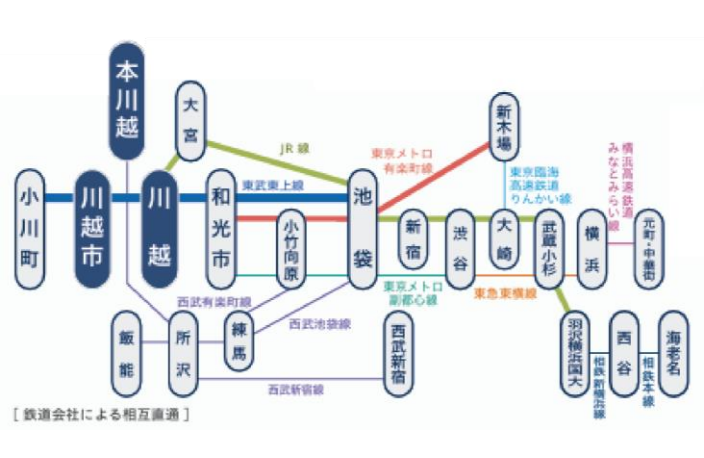
交通の特徴

まちの中心に3つの駅

JR 川越線・東武東上線の「川越駅」や西武新宿線の「本川越駅」、東武東上線の「川越市駅」と、まちの中心に 3 つの駅があります。周辺は人気商業施設や飲食店、日用品店、食料品店が軒を連ね、買い物に便利です。

乗り継ぎなしで主要都市へアクセスできる

鉄道会社による相互直通運転により、横浜高速鉄道みなとみらい線、東急東横線、東京メトロ副都心線、東武東上線の区間、直通電車を利用して乗り継ぎなしでアクセスできます。川越から池袋や渋谷、有楽町など都内へ乗り継ぎなしでアクセスできることから、通勤に便利なほか、横浜方面から川越へも気軽に訪れることができるため、観光客の増加にもつながっています。また、相鉄線がＪＲ線に乗り入れ、海老名方面へのアクセスも可能となりました。



関越道と圏央道がつながる広域交通網

市内を横断する国道 16 号と縦断する国道 254 号が走っています。国道 16 号沿いには、関越自動車道川越 IC があり、練馬 IC まで約 20km で結びます。また、首都圏中央連絡自動車道の圏央鶴ヶ島 IC、坂戸 IC、川島 IC と隣接していることから、高速交通網へのアクセスも良好です。

国道 16 号

国道 254 号

第２章　川越市の交通を取り巻く現状と課題

2 川越市の交通を取り巻く現状と課題

⑴　計画策定の背景

- 本計画の根拠法である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」について、令和２(2020)年に地域公共交通計画作成の努力義務化や計画制度と補助制度の連動化等の改正が行われました。また、令和５（2023）年の改正では、地域の関係者の連携・協働の促進や交通 DX[※1]・交通 GX[※2] の推進等による地域公共交通のリ・デザインが示されました。
- 令和５（2023）年以降の「道路運送法」第 78 条の運用見直しに伴う自家用有償旅客運送の制度改正（公共ライドシェア[※3]）及び自家用車活用事業（日本版ライドシェア[※4]）の制度が創設されました。また、交通 DX の進展に伴い自動運転や MaaS[※5] 等の新たな交通技術や交通サービスの開発・導入が進むとともに、多様な移動ニーズに合わせた超小型モビリティ[※6] やグリーンスローモビリティ[※7] 等の新たな移動手段が展開されています。
- 公共交通事業者においては、令和６（2024）年４月から「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」による自動車運転業務への時間外労働の上限規制が適用されるとともに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の施行に伴い、休息時間の確保や連続運転時間の制限等が適用され、担い手不足の深刻化や運行ダイヤの見直し、労務管理コストの増加といった経営上の問題に直面しています。
- 令和７（2025）年度から令和９（2027）年度を「交通空白解消・集中対策期間」として、「交通空白」の解消と持続可能な体制づくりの道筋及びその実現に向けた国による総合的な後押しを示す方針が策定されました。また、令和８（2026）年１月 16 日に「第三次交通政策基本計画」が閣議決定され、基本方針として、「地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現」、「成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現」、「持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現」、「デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化」の４つの柱が示されました。
- 埼玉県では、令和７（2025）年度に「埼玉県における地域公共交通基本方針」を策定しており、市町村や公共交通事業者が抱える様々な課題の解決に資するべく、埼玉県が考える目指すべき将来像や持続可能な地域公共交通の実現に向けた施策の方向性が示されました。

※1　DX とは Digital Transformation の略。ビッグデータなどのデータとデジタル技術を活用し、業務プロセスを改善していくだけでなく、製品やサービス、ビジネスモデルそのものを変革するとともに、組織・事業者の文化等も改革すること。交通 DX は MaaS や自動運転等、デジタル技術を活用した交通に係る利便性の向上を図るもの

※2　GX とは Green Transformation の略。化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。交通 GX は太陽光パネルの設置、再生エネルギーの活用、蓄電池・充電設備の共同利用等により交通に係る利便性、持続可能性、生産性の向上を図るもの

※3　交通空白地等における移動手段を確保するため、市町村や NPO 法人等が実施主体となり、自家用車を活用して有償で旅客を運送する特定旅客運送事業

※4　タクシーが不足する地域・時期・時間帯の輸送力を補完するため、タクシー事業者の管理の下、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して有償で旅客を運送する日本版ライドシェアの仕組み

【図-3 地域公共交通のリ・デザイン】

地域公共交通のリ・デザインは「3 つの共創」、「交通 DX」、「交通 GX」を柱とした取組

3 つの「共創」	●官民の共創　●交通事業者間の共創　●多様な分野との共創
交通 DX	●自動運転 自動運転バス　遠隔監視室 ●AI オンデマンド交通・MaaS ●省力化投資
交通 GX	●交通のコスト削減　●地域のカーボンニュートラル化

出典：国土交通省作成「『交通空白』解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト」資料を基に市作成

【図-4 国が示す今後の交通政策の基本認識及び基本的な方針・施策】

出典：第 3 次交通政策基本計画の概要（国土交通省）

※5　Mobility as a Service の略。一人一人の移動ニーズに対応し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

※6　自動車よりコンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両のこと。

※7　時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した環境にやさしくエコな小型移動サービス

⑵　本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

本市の人口は今後減少し、計画期間が終了する令和 18（2036）年には 34 万人未満となっていると見込まれています。年少・生産年齢人口（0～64 歳）の割合が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。令和２年（2020）時点で、昭和期に開発された住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。

② 労働人口の減少等に伴う担い手不足

コロナ禍の減便等により、バス・タクシー運転手は全国的に減少し、求人数が求職者数を上回る状況が続いています。また、中長期的な労働人口の減少により、整備士や運行管理者などの公共交通を支える担い手不足が鉄道でも深刻化しています。令和６（2024）年４月には、時間外労働の上限規制が適用され、限られた人員による運行体制の確保が課題となっています。

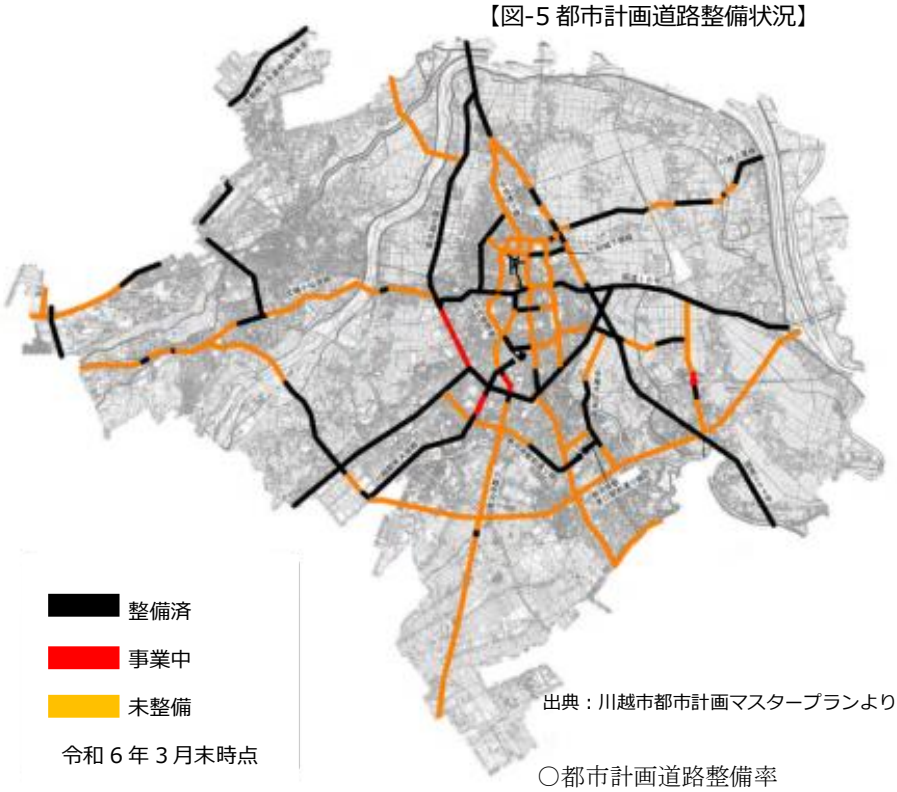
③ 生活利便施設の立地状況

中心市街地と霞ケ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺には、医療・福祉・商業施設が立地していますが、医療施設は郊外にも多く立地しており、引き続き、公共交通の維持が欠かせません。また、医療・福祉・商業施設が立地している鉄道駅周辺等は、将来にわたって拠点性を維持するため、公共交通の利便性を一層向上させるとともに、都市機能の維持・強化を図る必要があります。

④ 交通基盤

関越自動車道や国道 16 号、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で、令和６（2024）年３月末時点で都市計画道路の整備率は埼玉県平均より低い状況にあり、市内各所において渋滞が発生しています。安全性や利便性を高めるため、交通基盤の整備が求められています。

【図-5 都市計画道路整備状況】



○都市計画道路整備率
川越市内の整備率:49.1%
埼玉県内の平均整備率:67.3%

⑤ 移動実態・移動需要

平成 30（2018）年度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、市北部は自動車による移動が他地域に比べ多く、鉄道駅へのアクセス環境が移動手段に与える影響が大きい状況です。また、令和 7 年度に実施した公共交通に関する市民アンケート調査（以降、市民アンケート調査）結果では、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、公共交通の必要性が増大することが想定されます。環境負荷軽減の観点からも従来の自動車中心の交通体系から転換し、公共交通の利用を促進するとともに、将来の移動需要を見込んだ多様な移動手段の確保が求められています。

⑥ 公共交通等

(1)公共交通ネットワーク

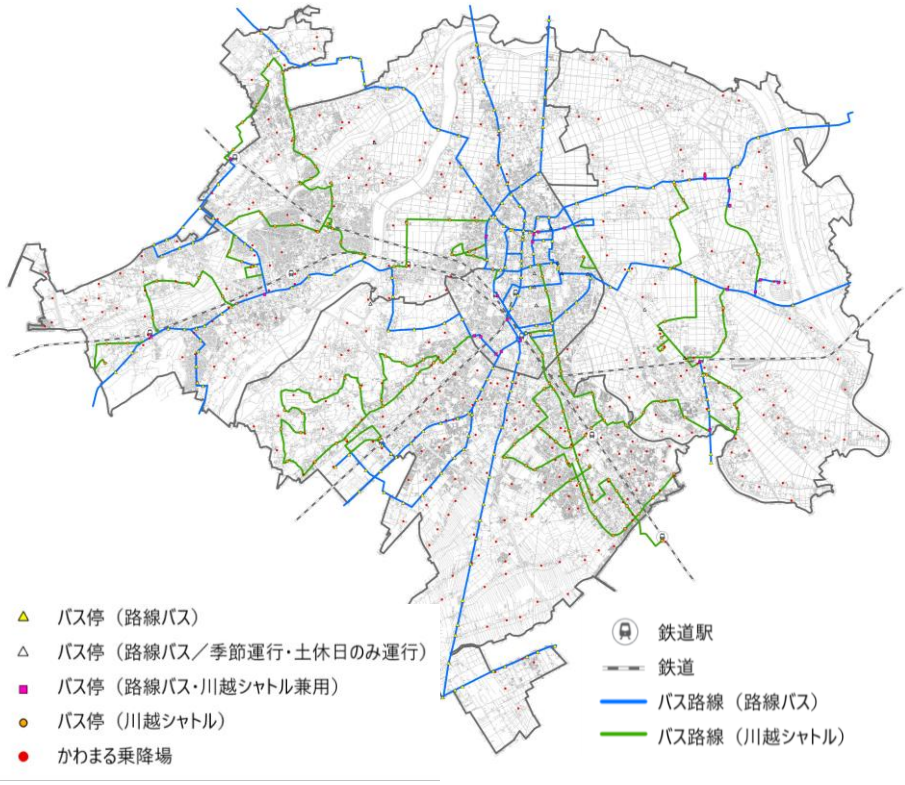
鉄道網は、市内に東武東上線、西武新宿線、JR 川越線の 3 路線、11 駅あり、バス路線は、川越駅および本川越駅を中心として、放射状に伸びており、市域をまたいだ路線も多数運行されています。また、これら公共交通ではカバーできないエリアを既存の公共交通への影響を考慮しつつ、川越シャトルやかわまるが運行しています。

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おり、同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。一方で、バス路線の運行本数が少ない、かわまるの予約が取れないなど、充分に移動手段の確保がされていないといった状況があります。

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。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。

公共交通の持続可能な運行を確保するためには、増加傾向にある運行コストの適正な受益者負担を求めつつ、市民アンケート調査結果を踏まえ、利便性の向上に取り組む必要があります。

【図-6 公共交通現況図】



※鉄道駅から 800m 圏、路線バス停留所から 300m 圏、川越シャトル停留所から 300m 圏、かわまる乗降場から 200m 圏の範囲内

(2)鉄道

鉄道は、東日本旅客鉄道㈱、東武鉄道㈱、西武鉄道㈱の３社が運行し、市内には 11 の鉄道駅があります。市内の主要な移動手段となっている他、東京都心や県内主要都市を結ぶ基幹的な公共交通網を形成しています。鉄道は、通勤・通学や来訪者の移動を支える重要な交通手段である一方、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、現在は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準に戻っていない状況であり、また、鉄道事業を支える担い手不足など、事業環境は厳しさを増しています。そのため、鉄道駅周辺のまちづくりと連携した利便性やアクセス性の向上、効果的な利用促進、担い手の確保が必要です。

(3)路線バス

路線バスは、東武バス㈱、西武バス㈱、イーグルバス㈱の３社が運行しています。鉄道と同様に市内の主要な移動手段となっており、通勤・通学や来訪者の移動を支える重要な交通手段である一方、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、現在は回復傾向にあるものの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。全国で廃止される路線の距離は年々増加しており、本市においても、利用者の減少が続けば、路線の減便・廃止につながるおそれがあります。そのため、路線バスの利便性の向上や担い手の確保、利用に向けた意識醸成や需要の掘り起こしに取り組む必要があります。

(4)タクシー

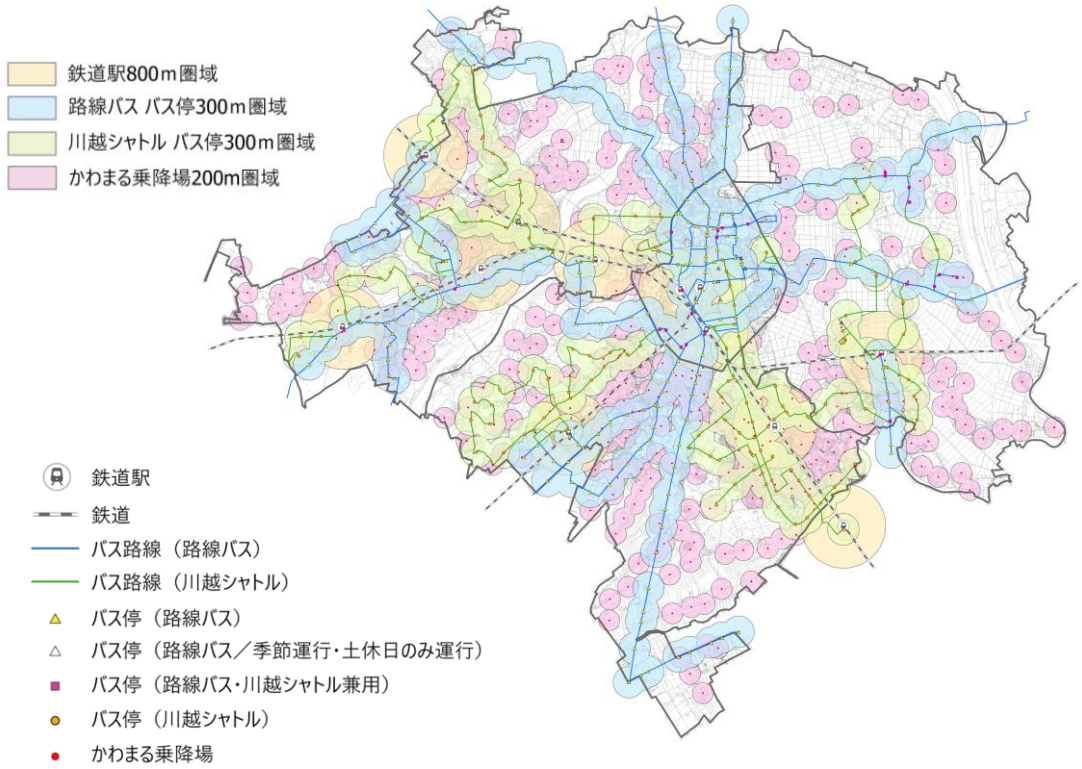
市内では法人タクシーが９社、個人タクシーが８者運行しています。運送収入の減収による経営状況の悪化や担い手不足により、車両の稼働率が 50%程度と、十分な供給が行えていない状況となっており、利用促進及び利便性の向上を図るとともに、担い手の確保が必要です。

(5)川越シャトル

路線バスが運行していない地域を中心に、路線バスを補完する目的で、川越シャトルが運行しています。新型コロナウイルス感染症の影響で、令和２（2020）年度は利用者が大幅に減少しましたが、運行に係る様々な経費が増加するなかで、一部減便、路線再編やルート変更を含むダイヤ改正を実施し、利用者数はコロナ禍前の水準に回復しつつあります。令和７（2025）年度の券種別利用者の内訳は、現金・IC カードなど通常運賃による利用が約 45%です。また、約半数は高齢者や障害がある方による利用です。

今後も多様な世代が利用しやすくなるよう、利用促進や利便性の向上を図る必要があります。

【図-7 公共交通圏域図】



出典：市作成資料

(6)かわまる

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ことを目的に運行しています。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 歳以上の高齢者となっています。利用者数の増加に伴い、平日の午前中など希望する予約が取りづらい状況となっていることから、改善を図る必要があります。

※交通空白地域
鉄道駅から 800m 圏、路線バス停留所から 300m 圏、川越シャトル停留所から 300m 圏、かわまる乗降場から 200m 圏以外のエリア

(7)送迎バス等の民間の輸送サービス

民間の事業者は、各施設の利用者、従業員等の移動のために公共交通による輸送とは別に、特定旅客自動車運送事業を行っています。特定旅客自動車運送事業は主に、学校、医療・商業施設、工業団地等の送迎バスが該当し、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、自治会や地域の団体が主体となって「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送支援が行われています。公共交通を補完する観点から、地域が主体となって取り組む移動支援に関する活動と連携し、育成していく必要があります。

⑦ ウォーカブルなまちづくりと一体となった移動環境の必要性

近年、自動車中心の都市空間を歩行者が「居心地がよく、歩きたくなる空間」へ転換し、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。本市においても、観光地でのオーバーツーリズムによる歩行者と車両の錯綜等の課題がある中で、沿道の状況や交通実態等を踏まえつつ、快適な歩行空間づくりを検討していく必要があります。また、歩行空間づくりと連携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、総利用回数およびステーション数ともに増加傾向にあり、市民等の行動範囲の拡大や滞在時間の増加など、ウォーカブルなまちづくりに寄与する移動手段となっています。一方で、中心市街地と郊外では、シェアサイクルのステーション設置密度に偏りがあるため、ニーズがある場所へステーション数を増やし、いつでも利用できる環境や目的地周辺で返却できる環境を創出することで、利用者の利便性を高めていく必要があります。

【図-8 ウォーカブル先進事例】
（花園町通り、愛媛県松山市）
出典：国土交通省「ｳｫｰｶﾌﾞﾙﾎﾟｰﾀﾙｻｲﾄ」

⑧ 高齢世帯の増加と運転免許証の自主返納数

65 歳以上のみで構成される高齢者世帯が増加しており、特に一人暮らしの高齢者世帯は、平成 29（2017）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。

本市では、年間 1,000 人以上が運転免許証を自主返納しており、今後も高齢者が増加することを踏まえると、一定程度の自主返納数が見込まれます。このため、誰もが利用しやすく、分かりやすい公共交通サービスを提供できる環境の確保が必要です。

⑨ 観光客の増加と中心市街地における歩行者と車両の錯綜

本市の入込観光客数は、令和 7（2025）年が約 716 万人と、ほぼコロナ禍前の水準まで戻っています。本市最大の観光エリアかつ幹線道路が通っている一番街周辺は、土日や祝日の日中に観光客が集中することで、歩行者と車両が錯綜する状態が発生しており、地域住民の生活の質と交通利便性の向上を図りながら、安全安心な歩行環境を確保することが求められています。令和 6（2024）年度に実施したナンバープレート調査の結果によると、北部市街地周辺に流入・流出した車両のうち、約 1 割が観光車両、7 割以上が通過交通となっています。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、通過交通に対して迂回誘導を図る必要があります。

【歩行者と車両の錯綜】

【交通渋滞】

3 川越市の市全域・中心市街地それぞれの主な課題の整理等

①市全域における主な課題

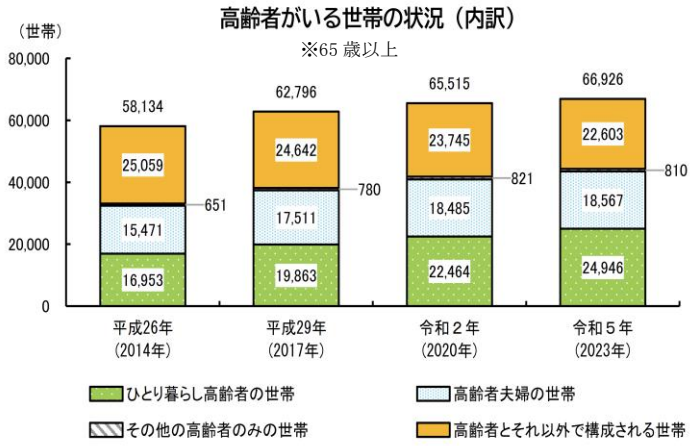
現在、東武東上線、西武新宿線、JR 川越線の 3 路線、計 11 駅からなる鉄道網と、川越駅および本川越駅を中心として放射状に路線網を展開するバス路線からなる基幹的公共交通ネットワークが構築されています。しかし、少子高齢化の進行に伴う労働人口の減少により、バス・タクシー運転手は全国的に減少し、求人数が求職者数を上回る状況が続いています。さらに、整備士や運行管理者など公共交通を支える担い手不足が鉄道でも深刻化しており、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっています。一方で、今後さらに高齢化が進行するとともに、高齢者の運転免許返納等が一定程度見込まれることから、日常生活における移動手段として公共交通の必要性が一層高まることが想定されます。また、若者の自動車運転免許保有率も低下傾向にあることから、今後、公共交通の役割がより重要になることが考えられます。

路線バスが運行していない地域において公共交通を補完する目的で運行している川越シャトルに対しては、高齢化の進行により増便や路線延長のニーズが高まっています。しかし、担い手不足や経費高騰により対応が困難となっています。鉄道・バス路線や川越シャトルの圏域外（交通空白地域）における移動手段の確保を目的として運行している「かわまる」に対しても、利用者数（うち 8 割以上が高齢者）の増加に伴い、希望する時間の予約が取れないなど、改善すべき課題が生じています。

交通を支える基盤である都市計画道路は、交通渋滞を緩和するために必要な整備を進める必要がありますが、中心市街地における整備済率が約 37%、中心市街地を除いた地域の整備済率が約 52%にとどまっています。また、環状道路に未整備区間が存在し、中心市街地への車両流入の抑制が十分に機能していないことに加え、交差点改良が進んでいないことから、各所で渋滞が発生しています。

持続可能な公共交通を維持するため、利用促進に向けた意識醸成や需要の掘り起こしによる既存の公共交通（電車・バス・タクシー）の利用促進や、ビッグデータを活用した分析等による「川越シャトル」や「かわまる」の利便性・収支率の改善といった運行最適化に取り組んでいく必要があります。さらに、令和 18（2036）年に 30%を超えると推計される高齢化に対応するためには、公共交通以外の分野とも連携した輸送資源の活用など、地域における多様な移動手段の確保が必要になると見込まれます。

また、中長期的には、中心市街地の交通の円滑化を図る観点から、「川越北環状線」や「外環状線」等の計画的な整備や交差点改良を推進していく必要があるほか、今後の自動運転に関する技術革新を見据え、まずは実証実験等を通じて自動運転に対する市民の理解を深め、将来的な社会的受容性を醸成していくことが求められます。

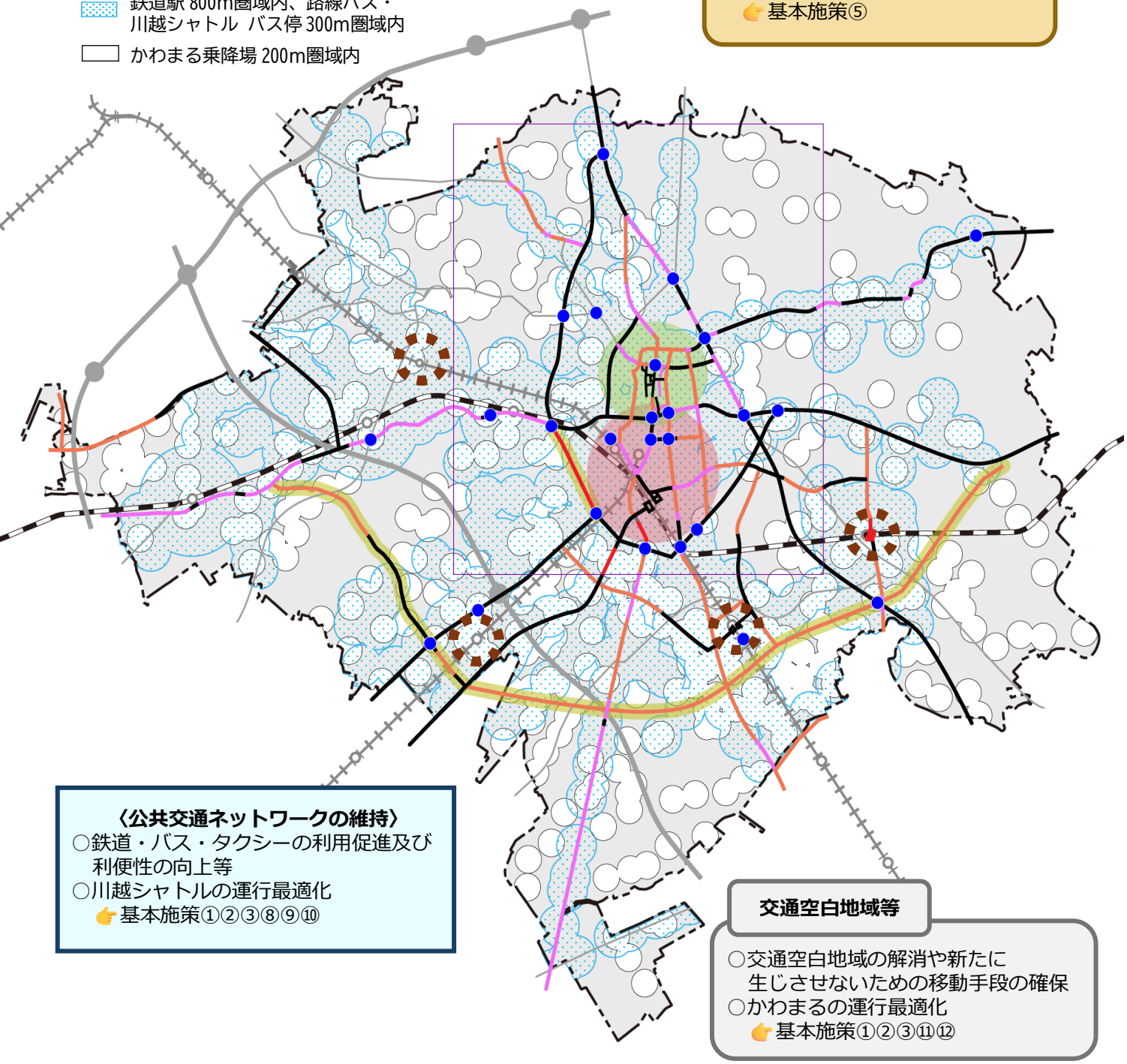


資料：住民基本台帳（各年 10 月 1 日現在）

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から抜粋

【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%



地域核

○地域核における交通結節機能の充実
👉基本施策⑤

〈公共交通ネットワークの維持〉

○鉄道・バス・タクシーの利用促進及び利便性の向上等
○川越シャトルの運行最適化
👉基本施策①②③⑧⑨⑩

交通空白地域等

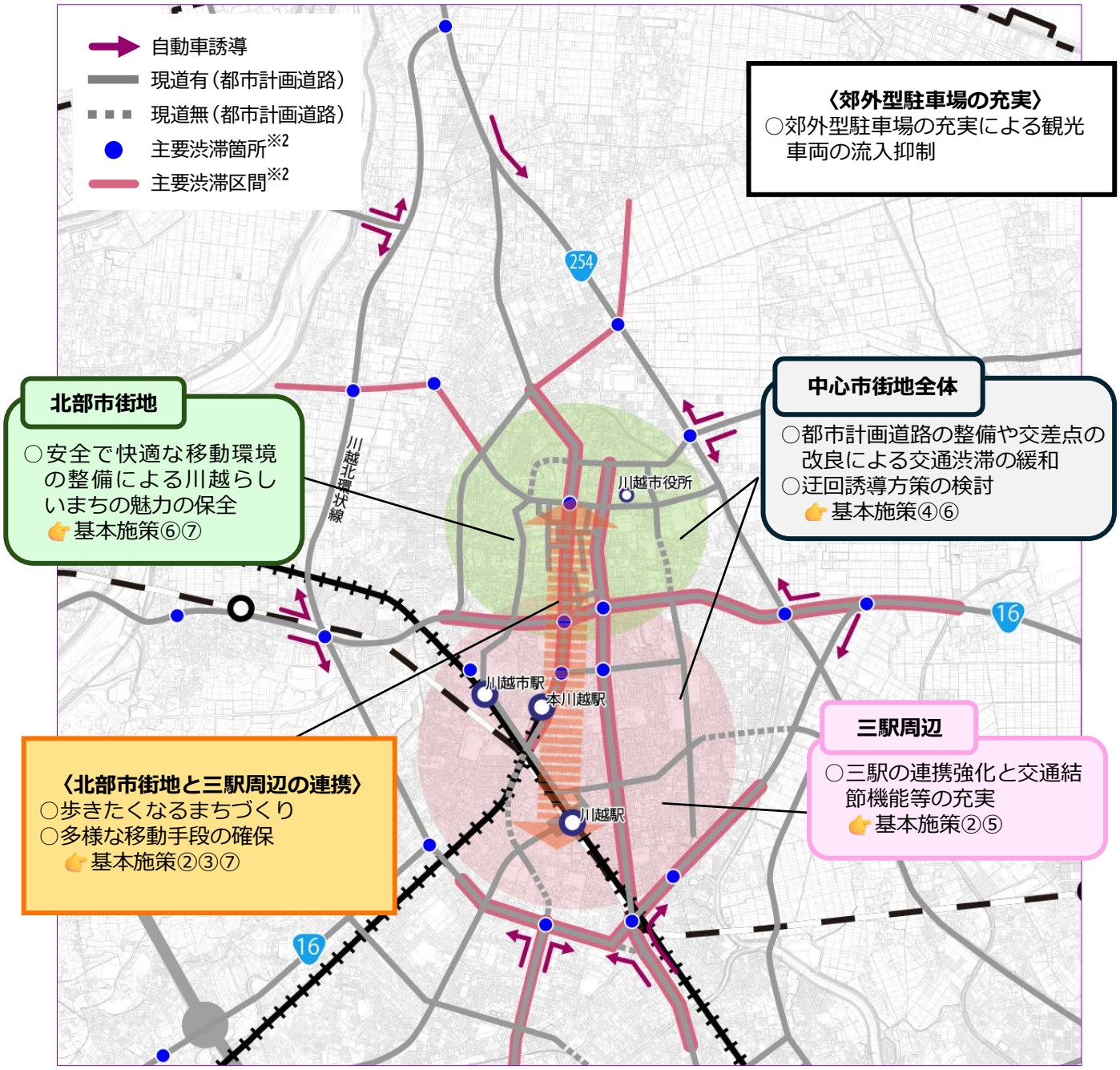
○交通空白地域の解消や新たに生じさせないための移動手段の確保
○かわまるの運行最適化
👉基本施策①②③⑪⑫

※１　整備済以外の区間のうち路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道
※２　交通量や旅行速度、一般の道路利用者の意見等をもとに首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が選定

②中心市街地における主な課題

中心市街地では、川越駅、川越市駅、本川越駅の三駅を中心に鉄道や路線バス等の公共交通が集積している一方、駅と北部市街地、各駅相互、中心市街地内の各エリアを結ぶ移動の利便性や回遊性の向上が課題となっています。また、居住・商業・観光や生活利便施設等の多様な都市機能が集積することで、歩行者、自転車、公共交通、車両等の様々な交通が集中しており、それぞれが安全かつ円滑に移動できる交通環境の確保が求められています。

北部市街地では、川越らしいまちの魅力を保ちつつ、地域住民や観光客を含む来街者の双方にとって安全で快適な移動環境が確保されることが重要です。このため、適切な交通規制や迂回誘導策の実施、多様な移動手段の導入等を通じて「歩きたくなる歩行空間」や高い回遊性を備えたまちづくりを進める必要があります。



※２　交通量や旅行速度等をもとに首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が選定

③北部市街地の交通課題

北部市街地（蔵造りの町並み）における交通課題は、単なる「混雑や渋滞」にとどまらず、空間の構造的特性や観光・生活の複合的な要因によって複雑化しています。

一番街周辺は、歴史的な町並みを維持している一方で道路の拡幅が難しく、物理的に道路空間が狭小です。その限られた空間に、観光客等の歩行者、多数の路線バス、生活車両、さらには駐車場を探す観光車両が同居せざるを得ない構造になっています。歩道が十分に確保されていない道路も多く、歩行者と車両が錯綜することで、事故のリスクが高まり、歩行者の安全性・快適性の著しい低下を招いています。

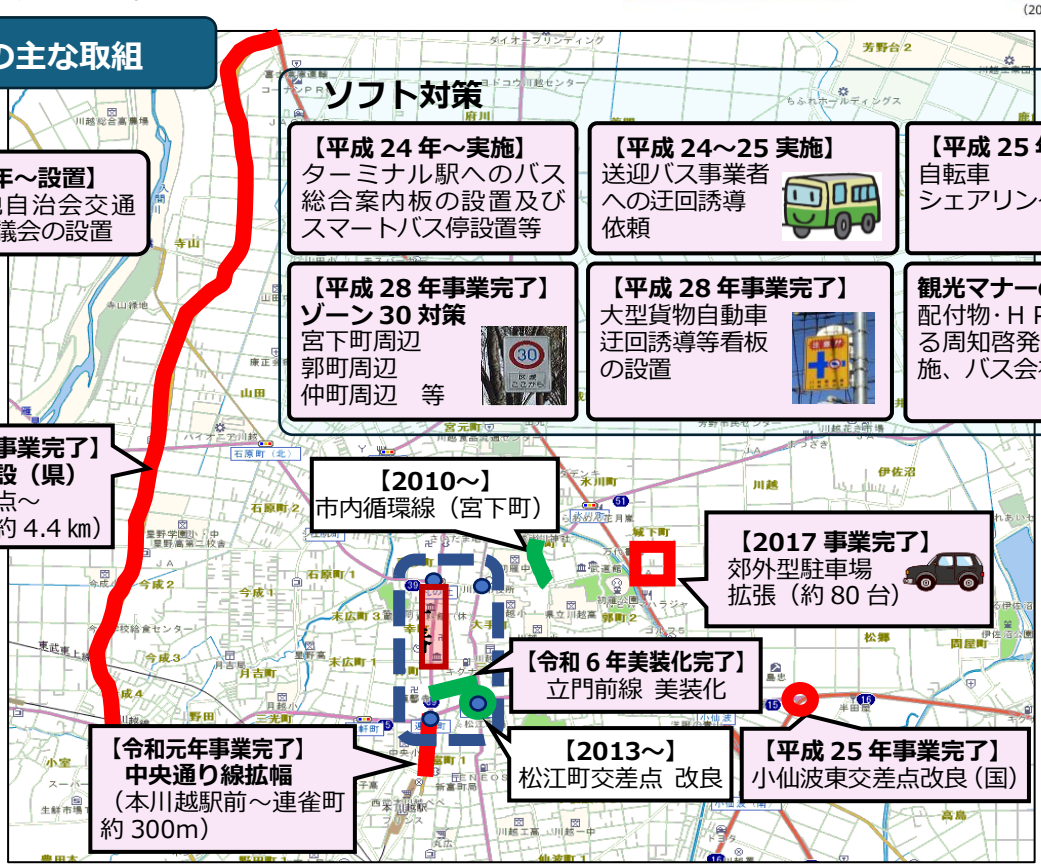
また、多くの観光客が自家用車で来街しており、ピーク時には周辺のコインパーキングや観光駐車場が午前中に満車となり、駐車場の空きを待つ車両の路上待機や駐車場を探して低速で周回する車両により、深刻な渋滞を誘発しています。

さらに環状機能を担う道路の整備が進んでおらず、環状道路の渋滞を避けるために通過する車両や、観光を目的とする車両を中心市街地へ流入させない誘導策が十分に機能していません。北部市街地周辺では、流入する車両のうち、約１割が観光車両、７割以上が通過交通で、主要渋滞地点を中心に発生している渋滞の主な原因となっています。

本市ではこれまで地域住民や有識者を交えた委員会によりまとめられた対策等に基づき施策を実施してきましたが、改善に至っていないのが現状です。引き続き、円滑な交通の実現に向けて、都市計画道路の整備や交差点改良を計画的に進めるとともに、交通規制のあり方を含めた抜本的対策の検討を進め、オーバーツーリズム対策とも連携した施策を推進していく必要があります。

（2023年~2024年　一番街周辺で撮影）

近年の主な取組



ソフト対策

【平成 24 年～実施】
ターミナル駅へのバス総合案内板の設置及びスマートバス停設置等

【平成 24～25 実施】
送迎バス事業者への迂回誘導依頼

【平成 25 年導入完了】
自転車シェアリング

【平成 28 年事業完了】
ゾーン 30 対策
宮下町周辺
郭町周辺
仲町周辺　等

【平成 28 年事業完了】
大型貨物自動車迂回誘導等看板の設置

観光マナーの周知啓発
配付物・ＨＰ・掲示物等による周知啓発、パトロール実施、バス会社への依頼等

【平成 24 年～設置】
北部市街地自治会交通対策連絡協議会の設置

【令和元年事業完了】
北環状線新設（県）
（福田交差点～今成交差点約 4.4 ㎞）

【2010～】
市内循環線（宮下町）

【2017 事業完了】
郊外型駐車場拡張（約 80 台）

【令和 6 年美装化完了】
立門前線　美装化

【令和元年事業完了】
中央通り線拡幅
（本川越駅前～連雀町約 300m）

【2013～】
松江町交差点　改良

【平成 25 年事業完了】
小仙波東交差点改良（国）

4　川越市都市・地域総合交通戦略の評価

(1)　川越市都市・地域総合交通戦略の施策体系

現行の川越市都市・地域総合交通戦略の評価対象となる施策の体系は、10 の施策方針に応じて位置づけた以下の施策となっています。

施策方針	施策
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確保 ・川越市デマンド型交通かわまるの運行
1－3 地域の特性に応じたバス乗継拠点の整備	・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　等
1－4 公共交通の利用促進	・公共交通の利用促進
1－5 脱炭素社会の実現に向けた取組の実施	・自動車の省 CO2 化の促進
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・にぎわい確保 ・基幹的公共交通の維持・強化
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 ・安全快適な歩行者ネットワークの構築 ・安全な自転車走行空間の確保　等
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 ・交通円滑化方策の推進　等
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

(2)　総合評価

基本方針に応じて設定した 28 の指標のうち、27 の指標が「達成」「順調」に区分されており、全体として概ね計画どおり進捗しています。また、施策方針に基づき実施した施策については、平均進捗率が平均 105.7%に達しており、計画全体の取組が概ね順調に進捗したと考えられます。

一方、公共交通事業者との調整を要する取組や用地買収等を伴う都市計画道路の整備では進捗に遅れが見られます。また、データ活用の面では、バスロケーションシステムの導入が進んでいないなど、公共交通の効率化に向けた取組に課題が見られます。持続可能な公共交通ネットワークの構築や交通の円滑化等に向け、順調に推移した施策を含め、より一層の取組を進めていく必要があります。

こうした現状を踏まえ、これまでの取り組みを継続しつつ、「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」の実現を目指し、本計画に基づいて施策を推進していく必要があります。

⑶　評価指標の進捗状況

※進捗率が 100%以上の場合は「達成(S)」、80%以上 100%未満は「順調(A)」、80%未満は「要改善(B)」として判定。

施策方針	指標名	基準値	目標値	実績値（推計値）	進捗率	判定
全体	鉄道とバスの交通手段分担率	20.9%（2008）	23.0%（2026）	22.5%（2026）	97.8%	順調(A)
	「交通ネットワークの充実」に対する満足度	14.3%（2018）	18.4%（2026）	18.5%（2023）	100.5%	達成(S)
1－1 公共交通路線の維持と整備	路線バスの便数（平日）	－	1,542 便（2026 年）	1,495 便（2026 年）	97.0%	順調(A)
	駅に乗り入れるバス路線数	－	54 本（2026 年）	53 本（2026 年）	98.1%	順調(A)
	川越シャトルの利用者数	375,976 人（2015 年）	431,700 人（2026 年）	430,000 人（2026 年）	99.6%	順調(A)
1－2 交通空白地域等における交通手段の確保	新たな交通施策数	0（2015 年）	1（2026 年）	2（2026 年）	200.0%	達成(S)
	川越市デマンド型交通かわまるの利用者数	－	12,145 人（2026 年）	15,000 人（2026 年）	123.5%	達成(S)
1－3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	平日の市内鉄道駅における路線バス等発着延べ便数	2,799 便（2015 年）	2,850 便（2026 年）	2,540 便（2026 年）	89.1%	順調(A)
	交通戦略策定以降の駅前広場整備箇所数	－	4 箇所（2026 年）	4 箇所（2026 年）	100.0%	達成(S)
	自転車シェアリングのステーション数	－	90 箇所（2026 年）	90 箇所（2026 年）	100.0%	達成(S)
	バス待ち環境整備数（補助件数）	－	2 件（2026 年）	5 件（2026 年）	250.0%	達成(S)
1－4 公共交通の利用促進	路線バスの利用者数	10,132,248 人（2015 年）	10,979,600 人（2026 年）	9,301,000 人（2026 年）	84.7%	順調(A)
	最寄り駅へのバスの交通手段分担率	13.6%（2015 年）	15.6%（2026 年）	15.6%（2024 年）	100.0%	達成(S)
1－5 脱炭素社会の実現に向けた取組の実施	市域における運輸部門の二酸化炭素排出量	451 千 t-CO_2（2013 年）	416 千 t-CO_2（2026 年）	400 千 t-CO_2（2022 年）	104.0%	達成(S)
2－1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	都市計画道路の整備率	44.8%（2015 年）	48.9%（2026 年）	49.1%（2026 年）	100.2%	達成(S)
	「道路交通体系の整備」に対する満足度	11.4%（2014 年）	15.4%（2026 年）	16.7%（2023 年）	110.4%	達成(S)

施策方針	指標名	基準値	目標値	実績値（推計値）	進捗率	判定
２－２ 基幹的公共交通の維持と強化	市内鉄道駅の乗降人員数	152,482,765 人（2015 年）	173,180,600 人（2026 年）	150,000,000 人（2026 年）	86.6%	順調(A)
	基幹的バス路線の利用者数	7,840,057 人（2015 年）	7,875,236 人（2026 年）	8,037,000 人（2026 年）	102.1%	達成(S)
	川越駅における平日の基幹的バス路線の延べ発便数	665 便（2015 年）	665 便（2026 年）	608 便（2026 年）	91.4%	順調(A)
	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	51.2%（2015 年）	51.8%（2026 年）	51.3%（2023 年）	99.0%	順調(A)
３－１ 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	主要地点の歩行者・自転車通行量	85,104 人（2015 年）	110,000 人（2026 年）	92,980 人（2026 年）	84.5%	順調(A)
	本庁地区の通勤・通学の便利さ	0.86 点（2015 年）	0.9 点（2026 年）	1.02 点（2024 年）	113.3%	達成(S)
	歩行空間の整備距離（ガードレール設置・段差解消等）	－	2,230m（2026 年）	3,732m（2026 年）	167.4%	達成(S)
	ゾーン 30 プラスの整備区域	－	－	0 箇所（2026 年）	－	－
	自転車通行空間の整備距離	－	3,830m（2026 年）	4,890m（2026 年）	127.7%	達成(S)
	シェアサイクルの利用回数	92,937 回（2015 年）	131,900 回（2026 年）	175,492 回（2026 年）	133.0%	達成(S)
３－２ 中心市街地における交通渋滞の緩和	中心市街地主要地点の平日昼間交差点渋滞長	1,530m（2016 年）	1,400m（2026 年）	2,234m（2026 年）	62.7%	改善(B)
３－３ 拠点性を高める交通結節機能等の充実	川越駅の乗降人員数	73,124,046 人（2014 年）	75,317,700 人（2026 年）	70,000,000 人（2026 年）	92.9%	順調(A)

- 利用者数など、コロナ禍等の影響で目標値を下回っている指標もありますが、概ね目標値を達成、又は基準値を上回っています。
- 「施策方針１－２交通空白地域等における交通手段の確保」に対応する指標の達成率が高く、かわまるを中心とした取組の効果があらわれています。また、「施策方針２－１交通円滑化のための道路ネットワークの整備」「施策方針３－１歩行環境の改善と多様な移動手段の確保」に対応する指標の達成率も高く、「道路交通体系の整備」に対する満足度の上昇や、自動車・歩行者・自転車など様々な移動手段を支える取組の効果があらわれています。
- ゾーン 30 プラスについて、地域の自治会等への制度周知に努めた結果、いくつかの相談があったものの、ハンプや狭さくなどの設置による対策には至らず、路面表示などによる注意喚起の対応に留まったため、整備した区域はありません。

(4)　施策別の進捗状況と評価

※戦略の計画期間である令和４（2022）年度から令和８（2026）年度までの進捗状況を細施策ごとに５段階で点数化し、施策ごとの平均点を評価。

●4.25 点以上「A」　●3.5 点以上 4.25 点未満「B」　●3.5 点未満「C」

施策方針	施策	評価	計画のとおり進捗した・継続している主な細施策	遅れている・未実施である主な細施策
1-1	・公共交通路線の維持と整備 ・川越シャトルの運行	A	・鉄道路線の維持 ・バス路線の維持 ・地域公共交通計画の作成 ・川越シャトルの運行	・バス路線の新設・延伸の推進
1-2	・交通空白地域等における交通手段の確保 ・川越市デマンド型交通かわまるの運行	A	・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	
1-3	・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　等	A	・南古谷駅周辺整備事業の推進 ・鶴ヶ島駅西口駅前広場改修 ・バス関連情報のサイン整備 ・シェアサイクルの利用促進	・各社と連携したバスロケーションシステム等の導入
1-4	・公共交通の利用促進	B	・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 ・総合バスマップの作成 ・内方線付き点状ブロックの設置 ・ノンステップバスの導入	・乗継割引料金の導入
1-5	・自動車の省 CO_2 化の促進	A	・環境性能に優れた自動車の普及促進 ・自動車以外の移動手段の整備及び普及促進	
2-1	・都市計画道路等の整備 ・交差点改良の推進	C	・川越北環状線街路整備 ・中央通り線街路整備（中原町地内） ・都市計画道路川越所沢線等整備の推進 ・新宿町三丁目交差点改良の推進	・都市計画道路中央通り線整備の推進（脇田本町地内） ・新河岸駅北通り線整備 ・交差点改良箇所の選定
2-2	・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	B	・立地適正化計画の推進 ・鉄道路線に接続するバス路線等の整備	・基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化（PTPS の導入等）
2-3	・ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性向上　等	※東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の終了により削除		
3-1	・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 ・安全な自転車走行空間の確保　等	B	・適切な交通規制等の推進 ・シェアサイクルの充実	・ゾーン 30 プラスの推進 ・都市計画道路本川越駅前通線整備の推進
3-2	・交通円滑化方策の推進　等	B	・交通情報の提供等 ・パーク・アンド・ライドの充実	・荷捌き駐車対策等の推進 ・送迎バス対策の推進
3-3	・川越駅周辺の交通結節機能等の強化	A	・都市計画道路川越所沢線等整備の推進 ・高速バスの充実	・都市計画道路中央通り線整備の推進

- 主に計画のとおり進捗した細施策については、鉄道路線の維持、バス路線の維持、川越市デマンド型交通かわまるの運行、鶴ヶ島駅西口駅前広場改修、バス関連情報のサイン整備、シェアサイクルの利用促進、総合バスマップの作成、内方線付き点状ブロックの設置、適切な交通規制等の推進などです。
- 遅れている・未実施である事業については、「公共交通事業者による取組内容だが未着手」や「用地買収や工事が進まなかった」などを理由として「各社と連携したバスロケーションシステム等の導入、乗継割引料金の導入、都市計画道路中央通り線（川越駅西口周辺）整備、交差点改良箇所の選定」等が挙げられます。

5 公共交通が果たす役割、維持・発展に向けた役割分担

（１）公共交通が果たす役割

公共交通は、通勤・通学の移動手段としてだけでなく、高齢者の外出支援、観光振興、環境負荷の軽減、地域経済の活性化など、まちづくり全体を支える重要な役割を担っています。鉄道や路線バスなどの既存の公共交通を維持・充実させるとともに、新たな技術やサービスを取り入れながら、高齢者、若者、学生、子ども、子育て世帯、妊産婦、障害者、運転免許返納者、外国人を含む来街者など、誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現を目指します。

【図-９　公共交通が果たす５つの役割】

通勤・通学や買い物、通院など、市民の日常的な移動を支えています。

人の移動・流れを生み出し、賑わい創出による地域の活性化につながります。

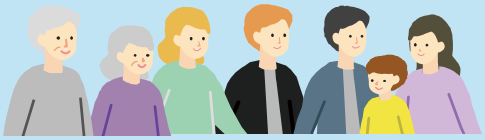
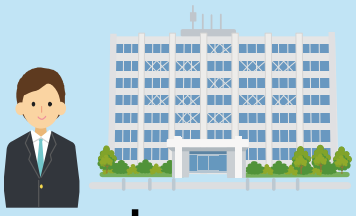
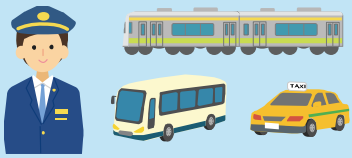
車両の利用を減らし、ＣＯ２排出量の削減や、より良い生活環境の実現に貢献します。

公共交通の利用が増えることで、道路の渋滞が緩和され、スムーズな移動が可能になります。

まちづくりと一体となって発展することで、誰もが移動しやすく、将来にわたって暮らし続けられるまちの実現を支えます。

（２）公共交通の維持・発展に向けた役割分担

公共交通を維持するため、市民、市、公共交通事業者、事業者の４者がそれぞれの特性を活かして協力し合う「役割分担」が重要です。以下のような主な役割を各主体が担い、相互連携によって公共交通の維持・発展を目指していくことが求められます。

 **市民**の役割	● 公共交通があることを当たり前と捉えず、積極的に利用し、適正な受益者負担を通じて、みんなで支えるように努める ● 公共交通、自転車、徒歩、自動車等を適切に使い分けるように努める ● 地域の交通にかかる課題に主体的に取り組むよう努める
 **市**の役割	● 公共交通に関する総合的かつ計画的な施策の策定・実施を行う ● 市民・事業者への公共交通に関する意識啓発や利用促進活動に取り組む ● まちづくりと連携した施策の策定・実施を行う
 **公共交通事業者**の役割	● 安全なサービスを提供するように努める ● 利用者ニーズを把握しながら、快適さや利便性を向上させるように努める ● 関係者と連携し、公共交通に関する意識啓発や利用促進活動に取り組む
 事業者※の役割	● 事業活動の中での自動車の過度な利用を控え、積極的な公共交通の利用に努める ● 送迎に使用される車両などの輸送資源を活用することで、地域における公共交通の補完に努める

※商業施設、医療・福祉施設、学校、観光事業者、大規模事業所、駐車場事業者等

6 現状と課題、目指すべき交通

現状と課題を踏まえ、基本方針を以下のように設定します。

現状と課題

①少子高齢化や人口減少の進行
・本市人口の本格的な減少局面への突入と少子高齢化の一層の進行
・令和 18 年における高齢化率 30%超のエリアの市内全域への拡大

②労働人口の減少等に伴う担い手不足
・バス・タクシー運転手の求人数が求職者数を上回るなど、担い手が不足
・整備士や運行管理者を含む公共交通の担い手不足が鉄道でも深刻化
・働き方改革に伴う労働時間の減少や賃金上昇による運転手確保の困難化

③生活利便施設の立地状況
・都心核並びに地域核と周辺住宅地や医療機関等の生活利便施設を結ぶ移動手段の選択肢が不足

④交通基盤
・都市計画道路整備及び交差点改良の遅れ等により円滑な交通の確保が困難
・環状道路の未整備区間による市街地への通過交通流入と交通渋滞

⑤移動実態・移動需要
・加齢等により自家用車の運転が困難となった場合、44.2%が公共交通を利用予定
・コロナ禍を経た就業者に占める雇用型テレワーカーの割合が約 10%増加
・市北部における他地域と比較した自動車による移動割合の 15%前後の高さ
・通勤・通学時に鉄道利用割合が高い生産年齢人口は、今後も減少傾向が継続

⑥公共交通等
・公共交通ネットワークの持続性を支える利用促進及び利便性向上の必要性
・公共交通圏域人口カバー率 93.7%の一方で、利用しづらい公共交通の存在
・路線・ダイヤの変更や乗継を含む公共交通の利便性向上を求める意見の存在

⑦ウォーカブルなまちづくりと一体となった移動環境の必要性
・歩行者と車両の錯綜や、交通実態等を踏まえた快適な歩行空間づくりの必要性
・回遊性向上を図る移動手段として、シェアサイクルのより一層の利活用

⑧高齢世帯の増加と運転免許証の自主返納数
・平成２９年から令和５年までに一人暮らしの高齢者世帯が約 1.5 倍に増加
・運転免許証自主返納者の増加を背景とした公共交通等の需要増加

⑨観光客の増加と中心市街地における歩行者と車両の錯綜
・令和７年の入込観光客数は約 716 万人で、コロナ禍以前の水準へ回復
・一番街周辺に観光客が集中することで歩行者と車両が錯綜
・北部市街地周辺に流入・流出する車両のうち、７割以上を占める通過交通
・土日祝日の日中における郊外型駐車場の駐車可能台数の不足

課題整理

- 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の提供
- 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

目指すべき交通

目指すべき交通 1

多様な移動ニーズに応じて、誰もが移動できる交通ネットワークの実現

目指すべき交通 2

人や地域をつなぎ、まちの活力を支える交通基盤の実現

目指すべき交通 3

誰もが安全・快適に移動でき、環境にも配慮した交通の実現

目指すべき交通 4

地域全体で公共交通を支え、育てる交通環境の実現

目指すべき交通の実現に向けた計画目標

第３章　将来都市像

1 将来都市像（第五次川越市総合計画）

ずっと安心、もっと幸せ、魅力あふれるまち　川越

「川越市民憲章」の考え方を尊重し、社会状況の変化を踏まえた上で、本市の目指すべき姿、10年後の本市が表現された姿として定めたものです。

2 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。

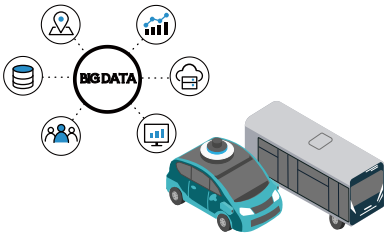
目指すべき都市と交通のあり方の実現に向けた計画目標を以下に定めます。

③ 計画目標

目指すべき都市と交通のあり方の実現に向けた計画目標を以下に定めます。

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

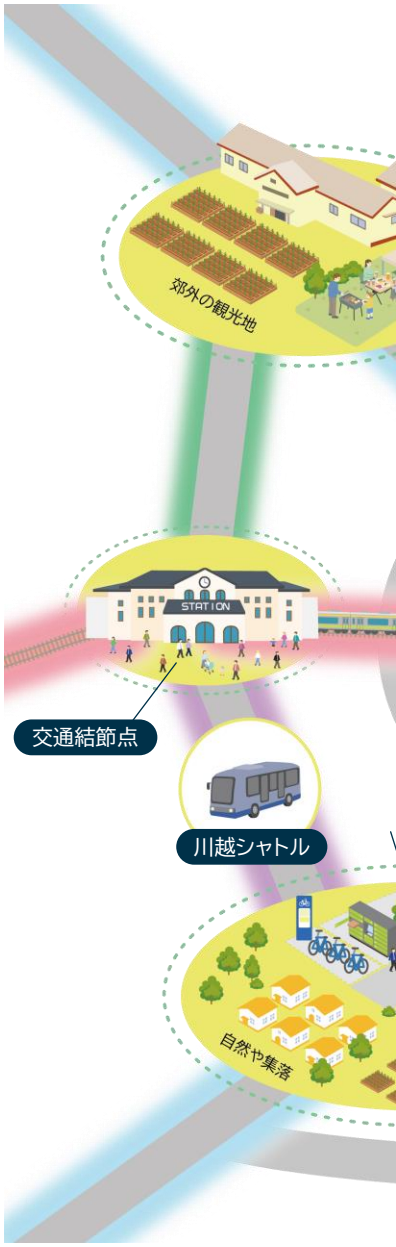
目指すべき交通　1
多様な移動ニーズに応じて、誰もが移動できる交通ネットワークの実現

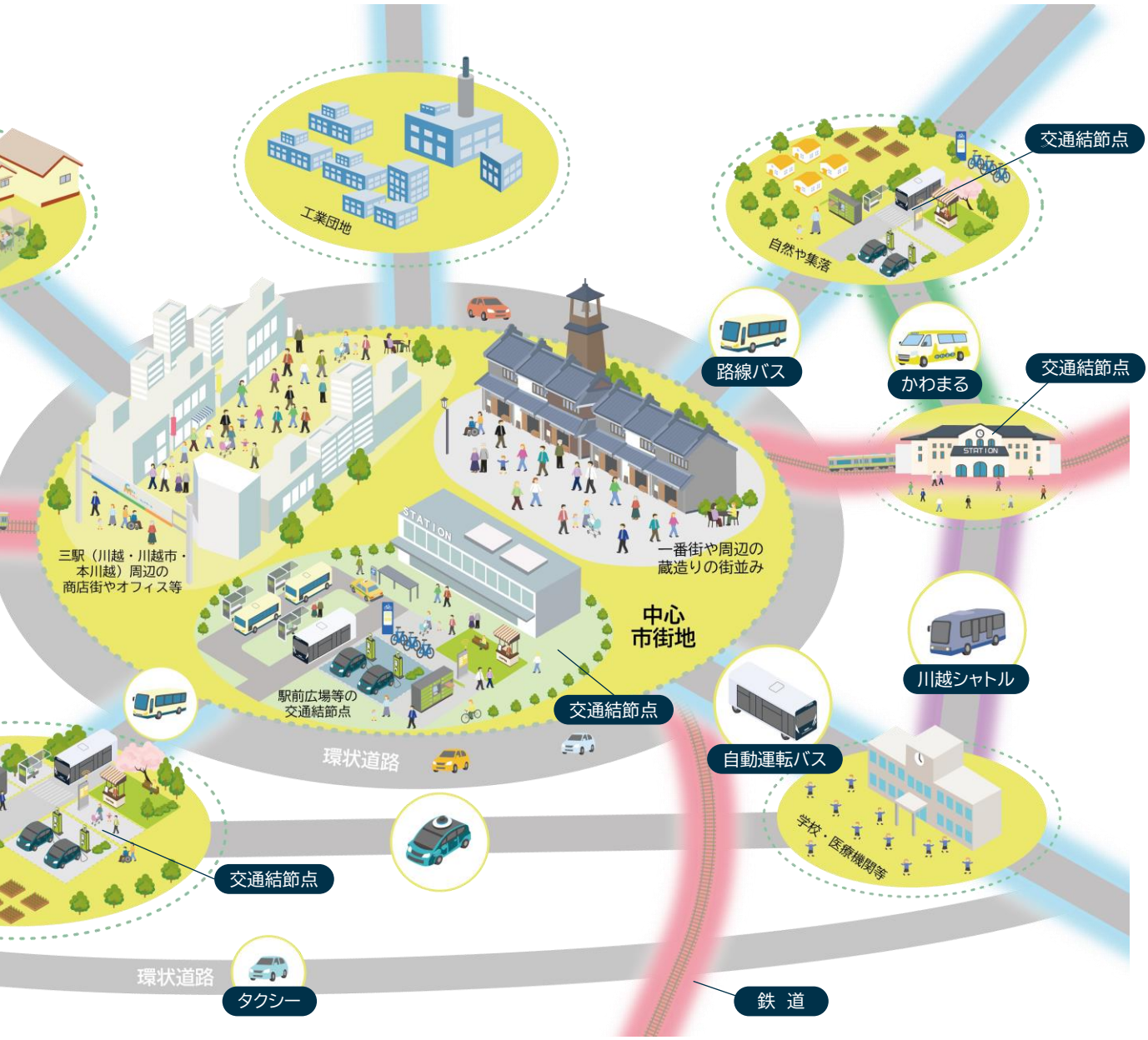


目指すべき交通　2
人や地域をつなぎ、まちの活力を支える交通基盤の実現

目指すべき交通　3
誰もが安全・快適に移動でき、環境にも配慮した交通の実現

目指すべき交通　4
地域全体で公共交通を支え、育てる交通環境の実現



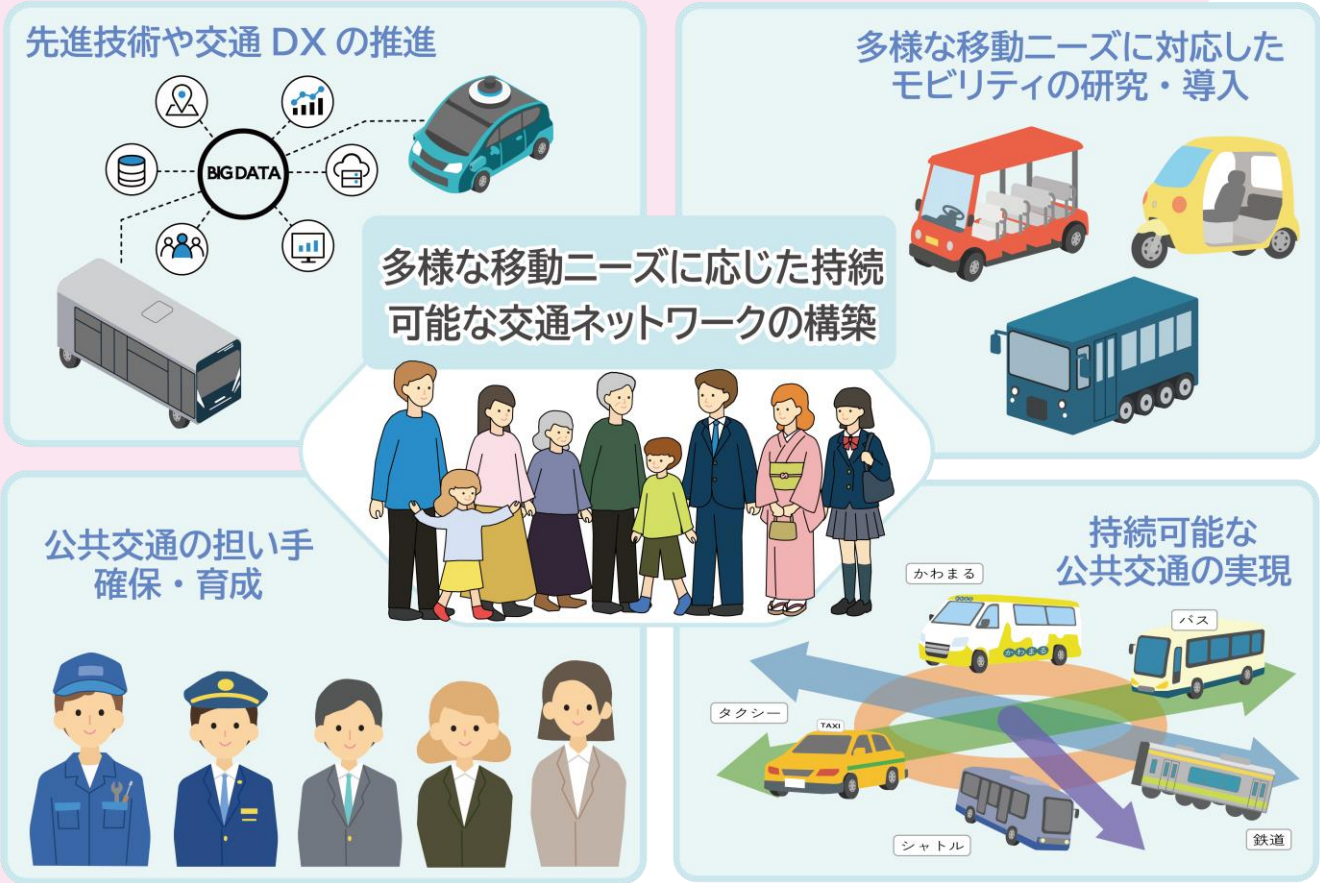

工業団地
自然や集落
交通結節点
路線バス
かわまる
交通結節点
三駅（川越・川越市・
本川越）周辺の
商店街やオフィス等
一番街や周辺の
蔵造りの街並み
中心
市街地
駅前広場等の
交通結節点
交通結節点
川越シャトル
自動運転バス
環状道路
学校・医療機関等
交通結節点
環状道路
タクシー
鉄 道

基本方針と施策

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

地域の特性や多様な移動ニーズに応じた公共交通を確保し、拠点間や地域間をつなぐ持続可能な交通ネットワークの構築を図ります。また、公共交通の利便性向上や新たな技術の活用等を通じて、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの確保を目指します。

実現したまちの姿

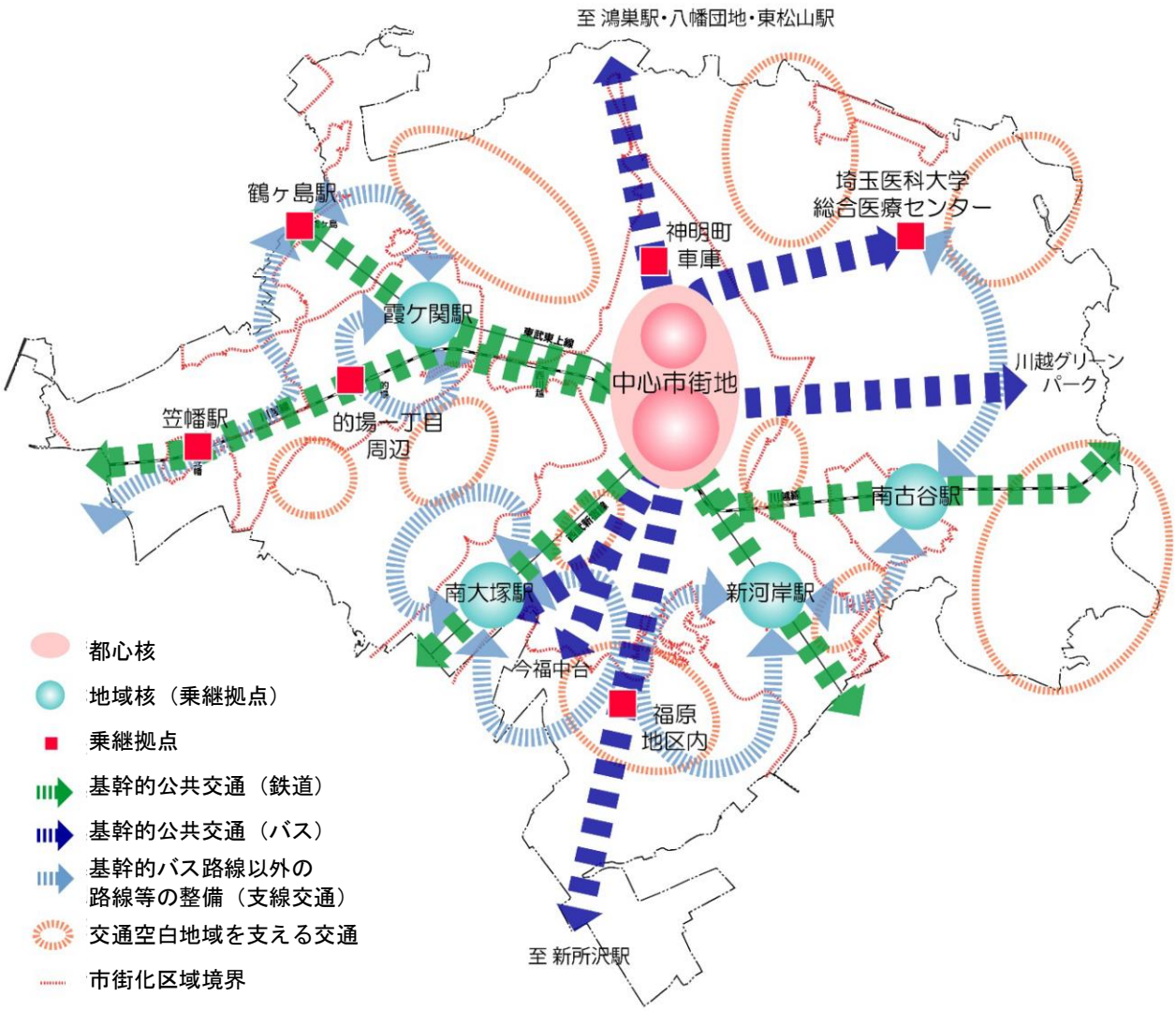


施策の方向性

都市機能が集積する拠点と周辺地域を基幹的な公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成を進めるとともに、地域の特性や移動需要に応じた多様な交通手段の確保を図ります。

また、鉄道やバス、タクシー等へのアクセス改善や交通手段間の連携により公共交通の利便性向上を図るとともに、先進技術や交通 DX 等を活用し、公共交通の効率化やサービスの改善を進めます。

公共交通ネットワーク方針図



バスとの乗継拠点について

基幹的バス路線の発着拠点であり、隣接都市からの路線が集中する神明町車庫、複数のバス路線が集中し、一定の利用が見込める埼玉医科大学総合医療センター、周辺に的場駅や川越的場高速バス停留所が立地し、大規模商業施設がある的場一丁目周辺、基幹的バス路線があり、交通空白地域からの乗継機能が期待される福原地区内の４箇所

第４章　基本方針と実施施策

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、高頻度・定時性を備えた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、タクシー、川越シャトル、かわまる等の多様な輸送資源を活用し、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 の推進	・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

公共交通における先進技術の活用の概況

日本の公共交通は「人手不足かつ経済的に厳しい状況下でどう維持するか」が課題となっています。先進技術の導入は、それらの解決に寄与するものとして期待が寄せられています。公共交通における先進技術は、大きく以下の３点に整理できます。

1.ビッグデータ活用
2.デジタル技術による交通 DX
3.MaaS や自動運転などサービスそのものの高度化

国土交通省は「地域交通 DX:MaaS2.0」として、①サービス、②データ、③マネジメント、④ビジネスプロセスの四つを一体で変えていく方針を打ち出しています。

ビッグデータ活用
⇒需要把握・シミュレーター分析・路線再編・混雑情報提供など、計画と運行の“見える化”に活用

＜活用例＞
- 通勤渋滞区間でのマイカー流入をビッグデータで把握し、パークアンドライドやバス優先施策の効果を評価
- IC カードデータ等から停留所ごとの利用実態を把握し、減便・増便を設計
- アプリの検索ログや予約データを分析して利用される乗継パターンを可視化

交通 DX
⇒バスロケーションシステムや業務システム、混雑情報、標準化、MaaS 基盤づくり等、運行とマネジメントを改革

＜活用例＞
- GPS で位置情報を取得して、利用者にはアプリやウェブで接近情報を配信、事業者側では運行管理・遅延状況把握に活用
- 混雑度を可視化し、利用者の行動変容を促す取り組みを支援

MaaS･自動運転等
⇒サービスの形そのものを変える取り組みとして、地域交通 DX のコアに

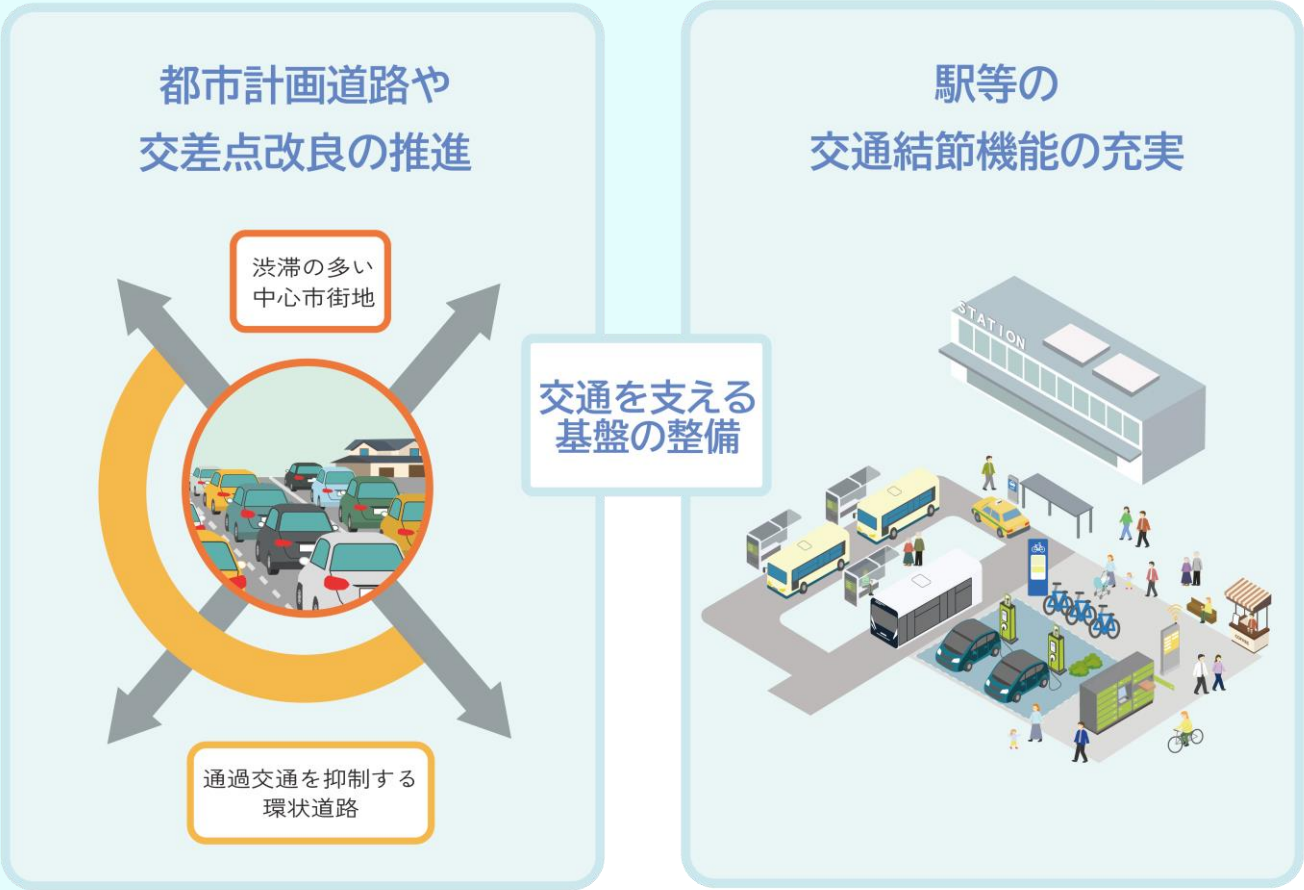
＜活用例＞
- 近年日本版 MaaS は、他分野連携（医療・福祉・観光・教育等）やデータ利活用に重点が移行
- 経路検索、予約、決済の一体化
- オンデマンド交通の AI 配車、自動運転シャトルの実証、シェアサイクル需要予測

出典：国土交通省資料

基本方針2 交通を支える基盤の整備

道路や駅等の交通基盤を整備し、誰もが安全・快適に移動できる交通環境の形成を図ります。また、交通拠点の機能強化と拠点間の連携を進め、歩いて楽しめる回遊性の高いまちづくりと、駅周辺及び沿道の活性化を図ります。

実現したまちの姿



施策の方向性

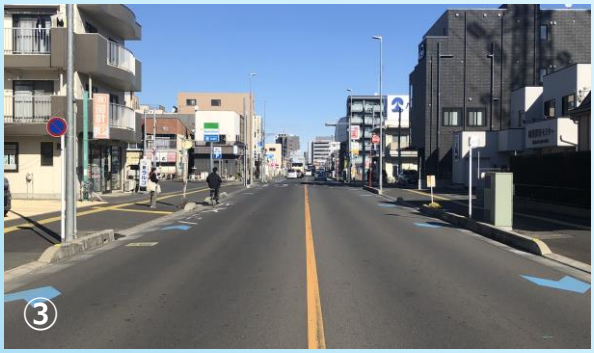
都市計画道路等の整備や交差点改良を計画的に進め、道路ネットワークの機能強化を図ります。また、中心市街地における通過交通の抑制や歩行者等の移動環境の改善を進め、安全で快適な交通環境の形成を図ります。

さらに、川越駅・本川越駅・川越市駅の三駅をはじめとする駅等について、鉄道・バス・タクシー・シェアモビリティ等の乗継ぎや移動を円滑にする交通結節機能の充実を図ります。特に三駅周辺では、駅と周辺施設・道路等との連携を強化し、回遊性の向上と駅周辺の活性化につなげます。

第４章　基本方針と実施施策

市内の駅･道路の整備状況

①
公共交通エリアと自家用車乗降場が区分けされた川越駅西口駅前広場
②
歩行環境に配慮して整備された立門前線
③
歩道や自転車通行帯が整備された川越駅南大塚線



基本施策	取組方針
●④道路ネットワークの整備	・都市計画道路等の整備や交差点改良を計画的に進め、道路ネットワークの機能強化と交通の円滑化を図るとともに、中心市街地における通過交通の抑制や安全・快適な移動環境の確保を図ります。
●⑤交通結節機能の充実	・鉄道駅やバス停等における乗継ぎ環境の改善を進め、鉄道・バス・タクシー・シェアモビリティ等の連携による交通結節機能の充実を図ります。また、三駅周辺地区の整備を進め、駅を中心とした回遊性の向上と周辺地域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

交通結節点とは

交通結節点とは、**「いろいろな移動手段とサービスを集約して、乗り継ぎや回遊をしやすくした拠点」**のことです。国土交通省や研究報告書などでは、概ね以下のよう定義されています。

- 複数の交通手段をつなぐ施設
- 利用者の快適性・利便性を向上させる機能を有している施設
- 近年、都市化の進展に伴い、求められる機能も多様化

国土交通省では、鉄道・路線バス・タクシー等の公共交通間や、公共交通から自転車やシェアサイクル等にスムーズに乗り継げる拠点として、駅前広場等を整備することの有効性を示しています。また、快適性・利便性を向上させる機能を整備することで、公共交通全体の利用促進につなげていくことの必要性も示されています。

交通結節点の持つ機能の整理

交通広場機能：鉄道、バスとの接続、乗降場所

滞留空間機能：公共交通・自動車の滞留空間

快適性を向上させる機能：停留所の上屋、ベンチ　等

利便性を向上させる機能：公共交通の案内表示、運行状況を知らせる情報板　等

歩行者・自転車のための機能：歩行者用デッキ、歩行者通路(エレベーター等バリアフリー施設を含む)等

交通機関間の連携を強化する機能：乗継先に関する情報板、パークアンドライドのための駐車場・自転車駐車場、シェアサイクル等のステーション　等

時代の変化に伴い求められる機能：自動運転バス・タクシー等の乗継拠点や EV 車両の給電設備、コネクテッドカーや自動配送ロボットなどを支えるサイバー空間上の拠点機能、カーシェア等のステーション、カフェ、公園、店舗、宅配ロッカー　等

快適性を向上させる機能
（上屋、ベンチ等）

時代の変化に伴い求められる機能
（カーシェア等のステーション、カフェ等）

基本方針3　人や環境に優しい交通の実現

歩行者、自転車、公共交通等の多様な移動手段が共存し、誰もが安全・快適に移動できる交通環境を形成します。また、環境負荷の低減や交通の脱炭素化を進め、将来にわたり人と環境に配慮した持続可能な交通を実現します。

実現したまちの姿

施策の方向性

歩行者、自転車、公共交通等を優先した移動環境の形成を進め、中心市街地をはじめとするまちなかにおいて、誰もが歩きたくなる安全で快適な空間づくりを推進します。

また、歩行者や自転車の安全性・回遊性の向上を図るとともに、交通の脱炭素化や環境負荷の低減に向けた取組を進め、人にも環境にも配慮した交通環境の形成を図ります。

市内の歩行者や自転車に配慮した環境整備状況

①
歩行環境が整備された中心部の様子

②
市内に設置されているシェアサイクルのステーション

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、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
- ゾーン 30 プラスの推進
- 環境に配慮した交通の促進

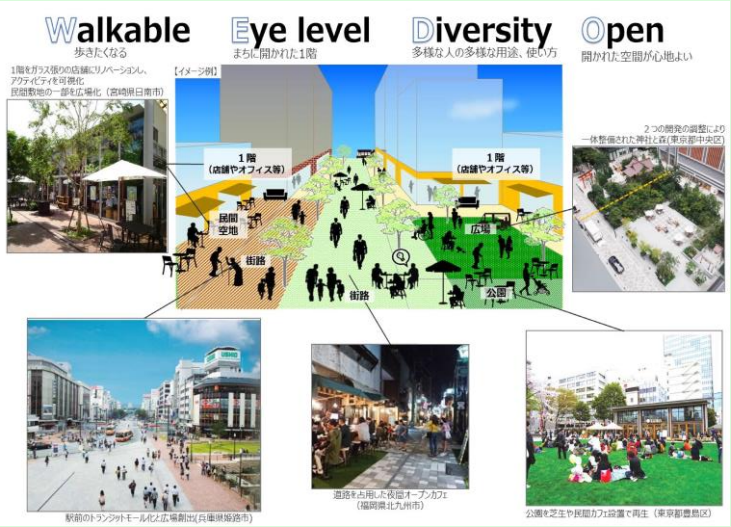
まちなかウォーカブルとは

まちなかウォーカブルとは、国土交通省が進めている「ウォーカブルなまちづくり」で使われる表現で、**「居心地が良くて、歩きたくなる中心市街地をつくるまちづくり」**のことです。（ウォーカブル：「walk（歩く）＋able（できる）」＝歩きやすい、歩くのが楽しい）

令和２年（2020）年の改正・都市再生特別措置法の中で位置づけられ、快適性・魅力向上を図るための整備等を重点的に行う必要のある「滞在快適性等向上区域（通称：まちなかウォーカブル区域）」として新設されたものです。近年全国の各自治体に広まりつつあります。

具体的な取組例

- 自動車中心だった道路空間を、歩行者が歩いて滞在しやすいように作り替える
- 歩道を広げ、ベンチやテラス席、植栽などを置いて「居場所」を増やす
- 駅前広場、公園、商店街などの公共空間をリノベーションしてイベント開催や出店を可能にする
- 建物の１階をガラス張りやオープンカフェにして、歩行者との距離を近づける
- 市町村と市民、商店街、事業者などが一緒になって社会実験やイベントを実施し、将来像を検討する



出典：国土交通省

国土交通省が示す将来展望

電気自動車や燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが、地球温暖化の進行を抑制

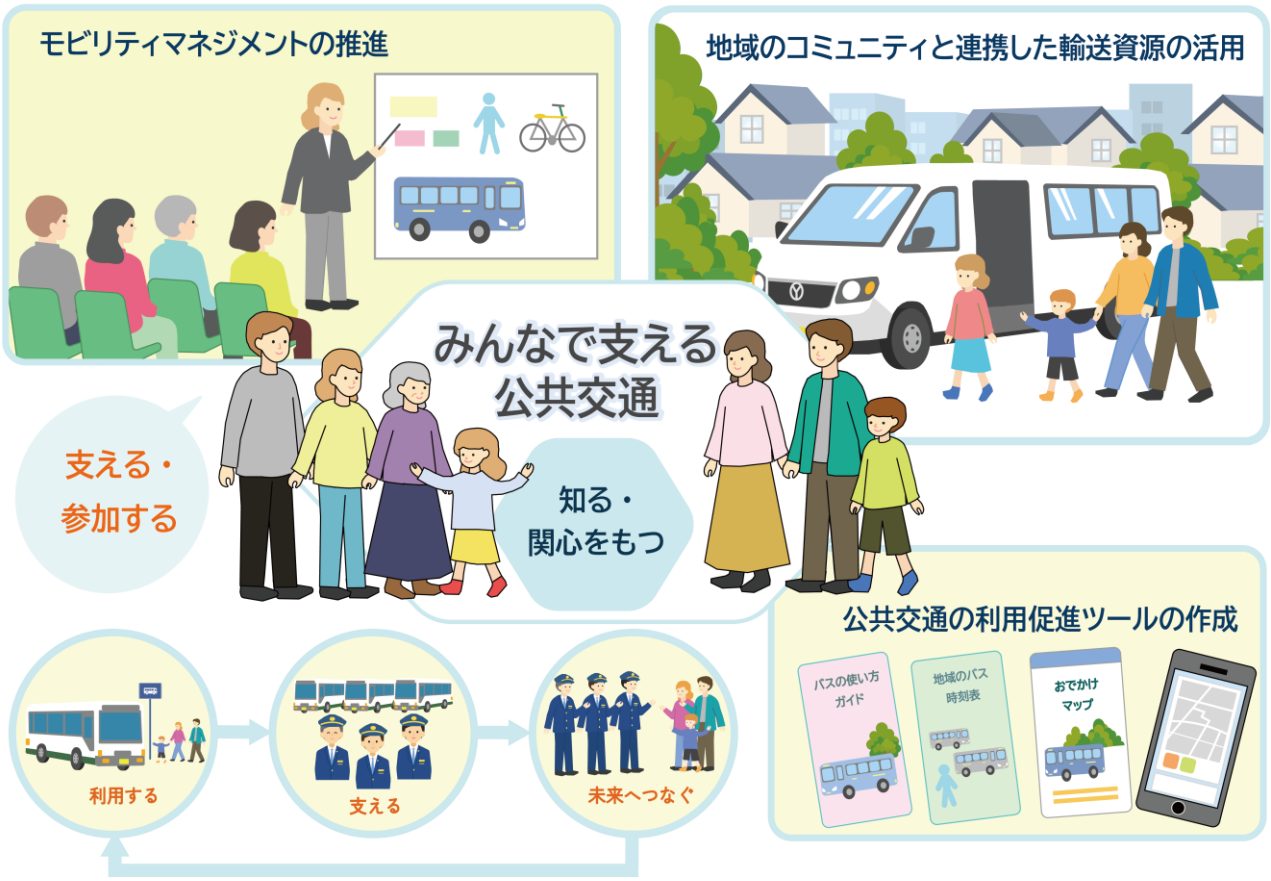
- 非接触給電システムや水素ステーションが適正配置され、電気自動車や燃料電池車への転換が加速
- 低炭素公共交通システムとして、自動運転化された BRT（バス専用道路を使った路線バス）等が専用レーンを運行
- シェアサイクルポート、駐輪場、自転車道ネットワーク等、安全で快適な自転車利用環境が整備

出典：2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省）

基本方針4 みんなで支える公共交通の実現

市民、公共交通事業者、地域の事業者等が公共交通の役割や重要性を共有し、それぞれが主体的に関わることで、地域全体で公共交通を支える環境の形成を図ります。また、多様な主体との連携を通じて、将来にわたり持続可能な公共交通の実現を目指します。

実現したまちの姿



施策の方向性

公共交通の利用促進や利用意識の醸成を図るとともに、市、公共交通事業者、地域住民、事業者等の多様な主体との連携を進め、地域全体で公共交通を支える環境の形成を図ります。また、持続可能な公共交通の運営を確保する観点から、必要に応じて受益者負担の見直しを検討します。

地域においては、福祉、医療、教育、観光、商業等の幅広い分野との連携を通じて、移動ニーズに対応した交通サービスの確保を図るとともに、地域の特性に応じた新たな移動手段の導入を検討します。

第４章　基本方針と実施施策

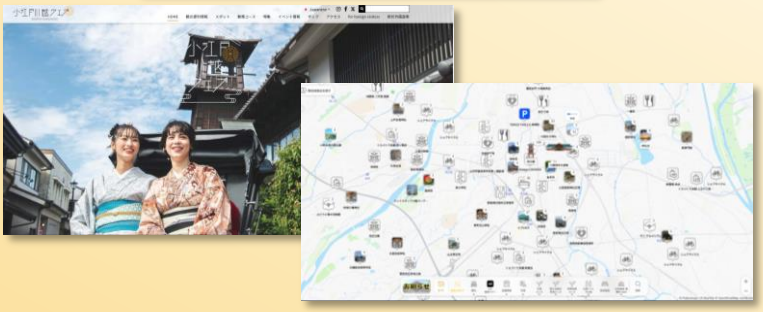
公共交通の利用促進･情報発信に係る市内の取組

①
市のバス情報を一元化した「川越市バスマップ」を市ホームページで公開。

②
市ホームページ及び、「小江戸川越ウェブ」内において、「小江戸川越観光デジタルマップ」を掲載。駐車場、シェアサイクルに係る情報を盛り込み、自動車、公共交通両方の来街者の移動をサポート。

①

②



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について、実現可能性を含めた検証を行い、地域における移動手段の確保策を検討します。
●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目指し、地域ごとの移動ニーズ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。
●⑬受益者負担の適正化	・川越シャトル及びかわまるの持続可能性を高めるため、公共交通事業者との共存の観点も踏まえ、必要に応じて受益者負担の見直しを検討します。

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検討
- ●適正な受益者負担（運賃）の検討
- ●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

ラストワンマイルモビリティとは

ラストワンマイルモビリティとは、旅客に係る内容では**“駅や停留所から自宅・目的地までの「最後の区間」の移動手段”**を意味します。国土交通省は、公共交通ネットワークの維持が難しい交通空白地域等で、高齢者などの移動手段不足を補完するものとして、制度や運用の見直しを進めています。

具体的な移動手段は、タクシーやデマンド型交通、自家用有償旅客運送等が位置づけられます。近年では、環境負荷が少なく住宅街の細い路地でも走行できるグリーンスローモビリティや、電動キックボード、電動アシスト自転車（シェアサイクル）といった超小型モビリティもラストワンマイルモビリティとして全国的に普及が広がっています。

≪図-10 近年のラストワンマイルモビリティの事例≫

シェアサイクル

電動キックボード

グリーンスローモビリティ

ラストワンマイルモビリティに期待できること（メリット）
- 交通空白地域の移動手段不足の解消
- ドアツードアに近い移動の実現
- 買物・通院等、回遊性の維持（人の移動による地域活性化）
- ドライバー不足（公共交通の担い手不足）の解消
- 低炭素化・脱炭素化への貢献
- 人が滞在するまちなかの創出　等

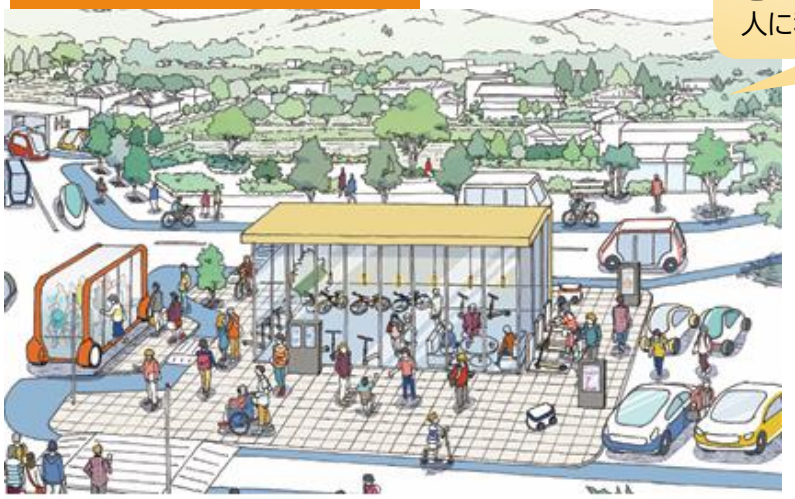
ラストワンマイルモビリティの課題（デメリット）
- アプリやスマートフォンを前提としたデジタルデバイドの使いづらさ
- 導入や運行に関する許可要件の厳しさ
- 採算性と運行維持の難しさ
- 安全性、ルール遵守への配慮　等

出典：国土交通省

役割分担の明確化、組み合わせ、MaaS との連携等により課題解決が期待

※グリーンスローモビリティ
時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称

国土交通省が示す将来展望



マイカーを持たなくても便利に移動できるモビリティサービス（MaaS）が、すべての人に移動手段を提供

- 様々な移動手段の接続・乗継拠点が道路ネットワークに階層的に整備され、自動運転バス・タクシー、超小型モビリティ、シェアサイクル等のシームレスな利用が実現
- オンデマンド自動運転車の利用者に対し、到着時間や利用可能な乗降スペース等の情報を提供することで、高齢者や障がい者等にドアツードアの移動サービスを提供

出典：2040 年、道路の景色が変わる（国土交通省）

第４章　基本方針と実施施策

戦略パッケージ（施策ごとの関連主体）

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

基本方針	基本施策	実施施策	関連主体		
			市	交通事業者等	市民
1	①基幹的公共交通の維持	鉄道路線の維持	○	○	
		バス路線の維持	○	○	
	②公共交通ネットワークの維持・再編	コンパクト・プラス・ネットワークの構築	○	○	
		川越シャトルの運行	○	○	
		かわまるの運行	○	○	
		多様な移動ﾆｰｽﾞに応じたﾓﾋﾞﾘﾃｨの導入検討	○	○	○
		公共交通担い手確保の促進	○	○	
	③先進技術の活用や交通 DX の推進	先進技術の活用や交通 DX の推進	○	○	
2	④道路整備や交差点改良の推進	都市計画道路等整備の推進	○	○	
		交差点改良の推進	○		
	⑤駅等の交通結節機能の充実	三駅周辺地区整備の推進	○	○	○
		駅等の交通結節機能の充実	○	○	
		シェアモビリティステーション機能の充実	○	○	
3	⑥ウォーカブルなまちなかの形成	通過交通抑制策の推進	○	○	
		郊外型駐車場の充実	○		
		バリアフリーに配慮した歩行空間等整備の推進	○		
		円滑な交通の促進	○	○	○
	⑦安全安心な歩行空間の確保や自転車通行空間の整備	歩道及び自転車専用通行帯等の整備	○		
		歩きたくなるまちづくり	○		
		シェアサイクルの充実	○	○	
		ゾーン 30 プラスの推進	○		○
		観光客分散化による渋滞の改善・交通の円滑化	○	○	○
	⑧交通ＧＸの推進（CO2 排出量の少ない車両等への転換 等）	環境に配慮した交通の促進	○	○	
4	⑨公共交通の利用促進	利用促進につなげる情報の発信	○	○	
	⑩公共交通の維持・確保に向けた意識醸成	モビリティ・マネジメントによる意識醸成	○	○	○
	⑪地域や公共交通以外の分野との連携	幅広い分野との連携による地域交通の構築	○	○	
	⑫地域特性に応じたﾓﾋﾞﾘﾃｨ導入の促進	地域主体のモビリティの導入検討	○	○	○
	⑬受益者負担の適正化	適正な受益者負担（運賃）の設定	○	○	○

実施施策と課題の対応表

本市における公共交通の課題											
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
●	●		●	●	●			●		●	●
●	●		●	●	●			●		●	●
●	●				●						
●	●		●	●	●			●		●	●
●	●	●		●	●					●	●
●	●	●	●		●	●			●	●	●
●	●	●	●		●				●	●	
●	●	●	●		●	●		●	●	●	
●	●			●	●						
	●			●	●						
●	●			●	●						
●	●	●		●	●						
●	●	●		●	●	●		●			
	●			●	●		●				
	●			●	●		●				
	●			●			●				
	●										
	●			●			●				
	●			●			●	●			
	●	●					●	●			
	●			●	●		●				
	●				●						
	●							●			
●			●		●		●			●	●
●			●		●		●	●	●	●	●
●	●	●	●		●	●			●		●
●	●	●	●		●	●			●		●
●	●	●									●

第５章　評価方法・進行管理

1 指標の設定

将来都市像や計画目標の実現に向けて、実施施策の実施状況についての調査、分析及び評価を行うため、指標を設定します。前身計画である「川越市都市・地域総合交通戦略」における指標を踏襲しつつ、一部本計画の基本方針に即した指標を設定します。

指標は、本計画の進捗および目標達成状況を適正に評価・管理するため、「短期指標」と「中長期指標」の２層構造で設定します。

基本方針	短期指標（原則毎年度算出）	現況値（R7）	単位	目指す方向
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	①川越駅・本川越駅における平日１日あたりの鉄道運行便数	787	便	→
	②川越駅・本川越駅における平日１日あたりの基幹的バス路線発便数	456	便	→
	③市内鉄道駅における年度あたりの乗車人数	74,767,693	人	→
	④基幹的バス路線における年度あたりの利用者数	7,549,715	人	→
	⑤新たなモビリティ導入の検証件数	—	件	↗
	⑥選択できる交通モード数 （鉄道・民間路線バス以外）	3 （川越シャトル・かわまる・シェアサイクル）	モード	↗
基本方針２ 交通を支える基盤の整備	⑦都市計画道路整備率	49.1	%	↗
	⑧中心市街地主要地点の車両平均速度 （主要渋滞箇所）	9.58	km/時	↗
基本方針３ 人や環境に優しい交通の実現	⑨歩きたくなる歩行空間等の整備距離	3,296	m	↗
	⑩移動手段として自動車を選択する割合 ※市民意識調査	63.5 （R6）	%	↘
基本方針４ みんなで支える公共交通の実現	⑪地域または他分野と連携した件数	—	件	↗

方向　→：現状維持　↗：増加　↘：減少　－:本計画策定にあたり新規設定のため実績なし

短期指標と中長期指標の設定

・「短期指標」は、各年度における施策の進行状況や直接的な成果（アウトプット）を迅速に把握し、翌年度以降の事業改善に活かすためのものです。
・本計画が目指す「将来像の実現」や「課題解決」等の成果（アウトカム）は、単年度の取組だけで生じるものではなく、施策の浸透状況、社会状況に伴い中長期的にあらわれるものです。このため、5～10 年毎に公表される大規模統計の国勢調査結果等を「中長期指標」として設定します。
・これにより、短期的な変動に左右されることなく、本市の持続的な発展への推移を大局的に捉え、計画の実効性を確かなものとします。

施策の浸透状況等を確認

中長期指標（5・10 年ごと算出）	現況値（現況値算出年）	単位	目指す方向
⑫基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	51.3（R5）	%	↗
⑬地域公共交通アクセス利便エリアの人口比率 ※国勢調査	91.0（R2）	%	↗
⑭ １人あたりの１日の平均移動回数（平均トリップ数） ※東京都市圏パーソントリップ調査	2.6（H30）	回	↗
⑮中心市街地及び幹線道路の車両平均速度 ※全国道路・街路交通情勢調査（交通センサス）	21.9（混雑時：18.7）（R3）	km/時	↗
⑯中心市街地滞留人口 ※東京都市圏パーソントリップ調査	87,706（H30）	人	↗
⑰鉄道・バス・自転車・徒歩の分担率 ※東京都市圏パーソントリップ調査	57.4（H30）	%	↗
⑱外出率 ※東京都市圏パーソントリップ調査	77.6（H30）	%	↗
⑲『日常の移動（通勤通学・買い物・通院・娯楽）』で選択肢「公共交通を利用したいが利用できる駅やバス停、かわまる乗降場が近くにない」と回答する割合（平均） ※公共交通調査	6.6（R7）	%	↘

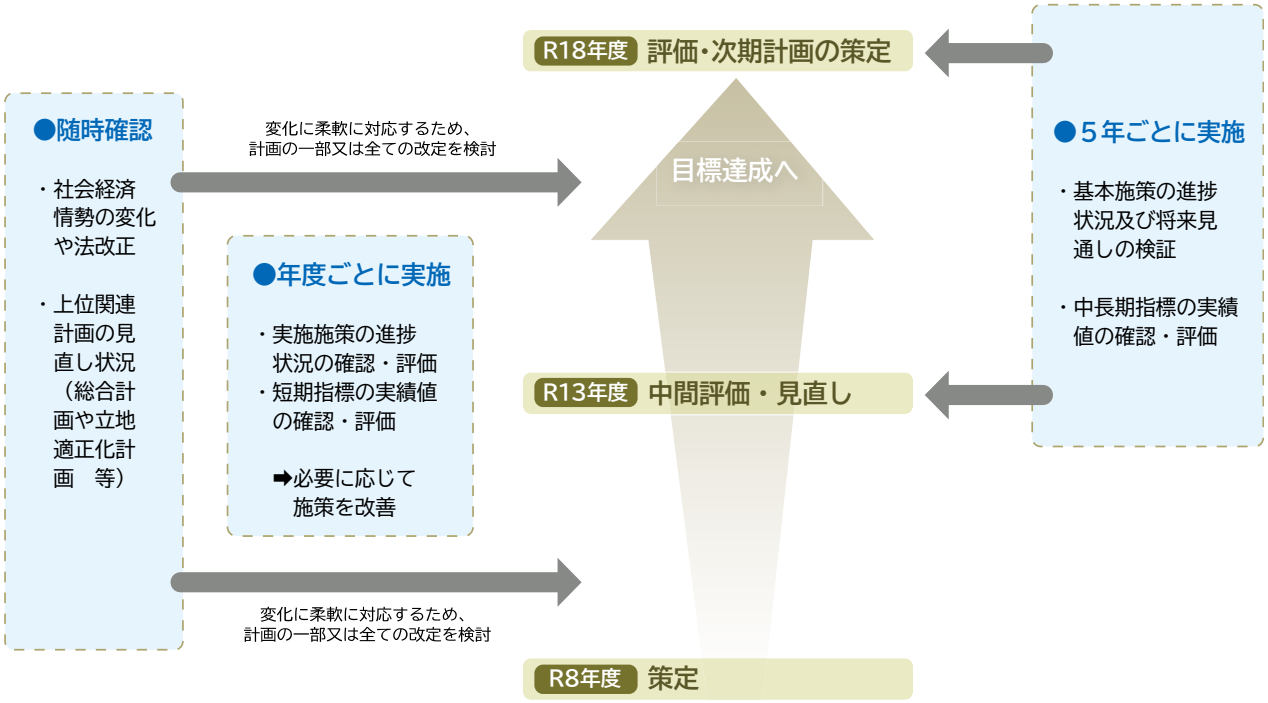
計画期間の中間時期には中長期指標の実績値を検証し、見直しの必要性を検証します。

※東京都市圏パーソントリップ調査：東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）を対象に、ある人の平日の１日の動きを調査したもので、昭和 43 年から概ね 10 年毎に実施されています。
※全国道路・街路交通情勢調査（交通センサス）：全国を対象に、道路や交通の実態を調査したもので、昭和 55 年度から概ね５年毎に実施されています。

2 進行管理

- 進行管理は、第４章に示す「基本施策」と第５章に示す「指標」の２つによって実施します。
- 基本施策に基づく実施施策の進捗状況と短期指標の実績値の確認・評価・改善を年度ごとに実施します。また、計画期間の中間時期には中長期指標の動向や基本施策の進捗及び将来見通しの検証等を行った上で、見直しの必要性を検証します。
- 検証結果は、川越市総合交通計画推進委員会や川越市公共交通利用促進協議会等へ報告し、必要に応じて計画改定を検討することとします。
- 本市を取り巻く社会経済情勢の変化や法改正、上位計画である総合計画や関連性の深い立地適正化計画等に示される方針の見直し等があった場合についても、それら変化に柔軟に対応するため、本計画の一部又は全ての改定を検討します。

【図-11 進行管理のイメージ】



クロスセクター効果の把握

地域公共交通が人々の移動を支えることで、医療や福祉、教育など他分野の課題解消につながる効果（クロスセクター効果）が期待されます。本計画で設定する指標を補完する観点から、国のガイドラインや分析ツール等を用いてクロスセクター効果についても把握・確認を行います。