別紙１－２

川越市総合交通計画
（原案）
資料集

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）資料集　目次

1　川越市の交通を取り巻く現状と課題. 1
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. 20
3　基本施策に係る戦略パッケージ個別事業. 26
4　公共交通に関する市民アンケート調査. 44

1 川越市の交通を取り巻く現状と課題

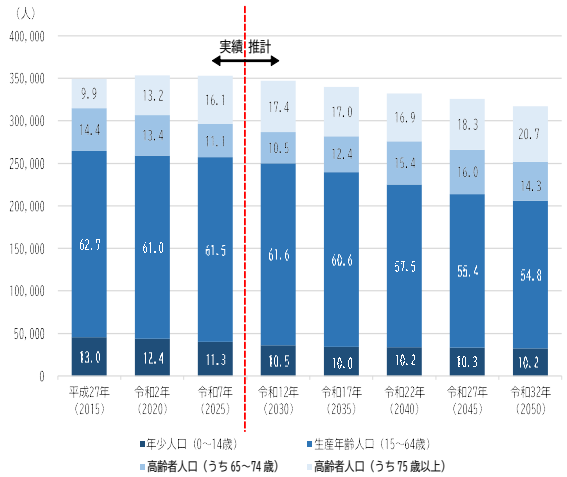
(1) 少子高齢化や人口減少の進行

- 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。
- 令和 2（2020）年時点の人口分布をみると、中心市街地のほか、霞ケ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺において、人口密度の高いエリア（250mメッシュ当たり 80 人／ha 以上※）が複数みられます。しかしながら、令和 17（2035）年には、少子高齢化に伴う人口減少等により、これらのエリアが減少することが見込まれています。
- 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）

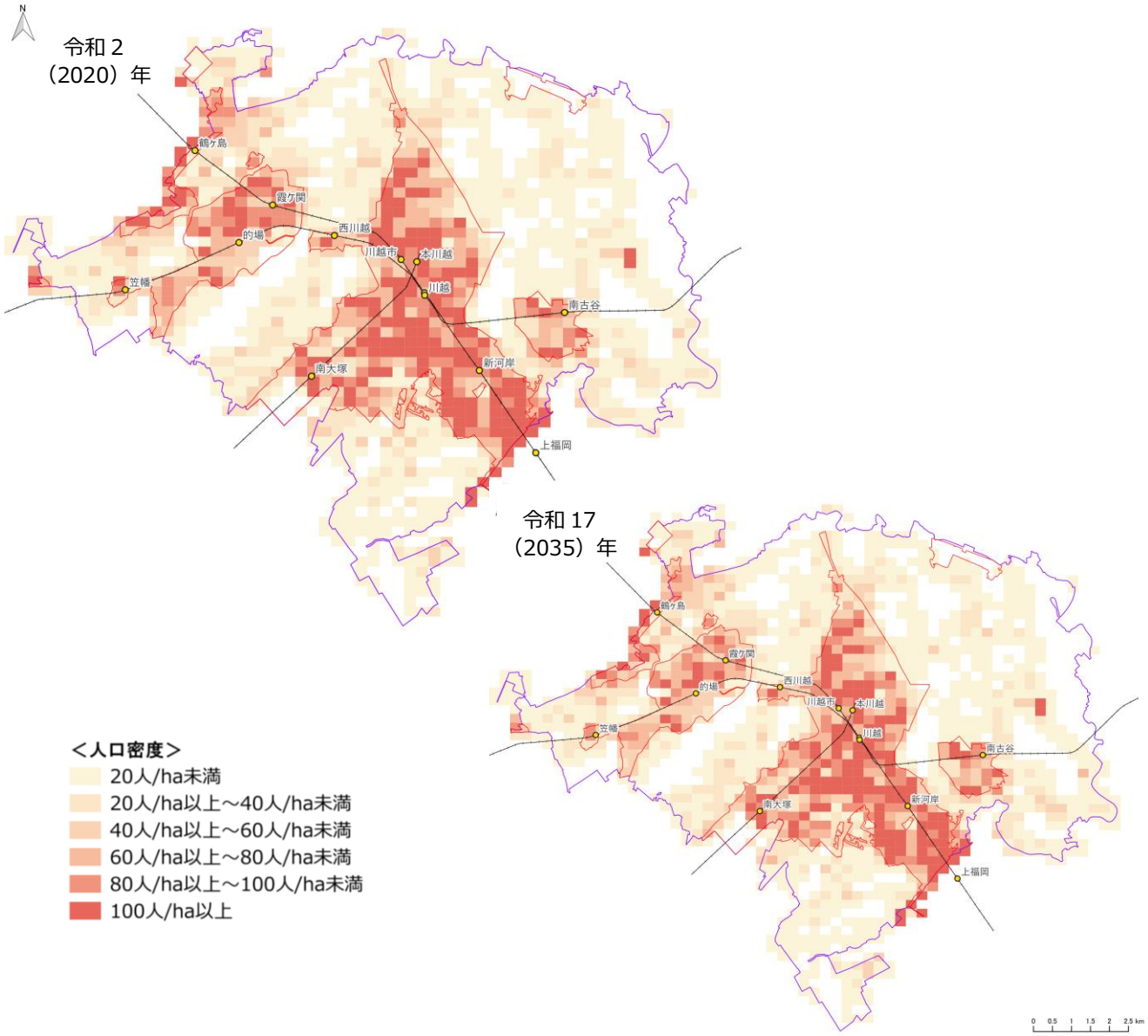
【年齢３区分別人口の推移】



出典：川越市住民基本台帳（各年１月１日）

※地図上を一定の大きさの格子状に区切った区域。本計画では、250m四方の格子（250mメッシュ）ごとに人口等の分布を把握しています。なお、「人／ha」は、1ha（100m×100m）当たりの人口密度です。

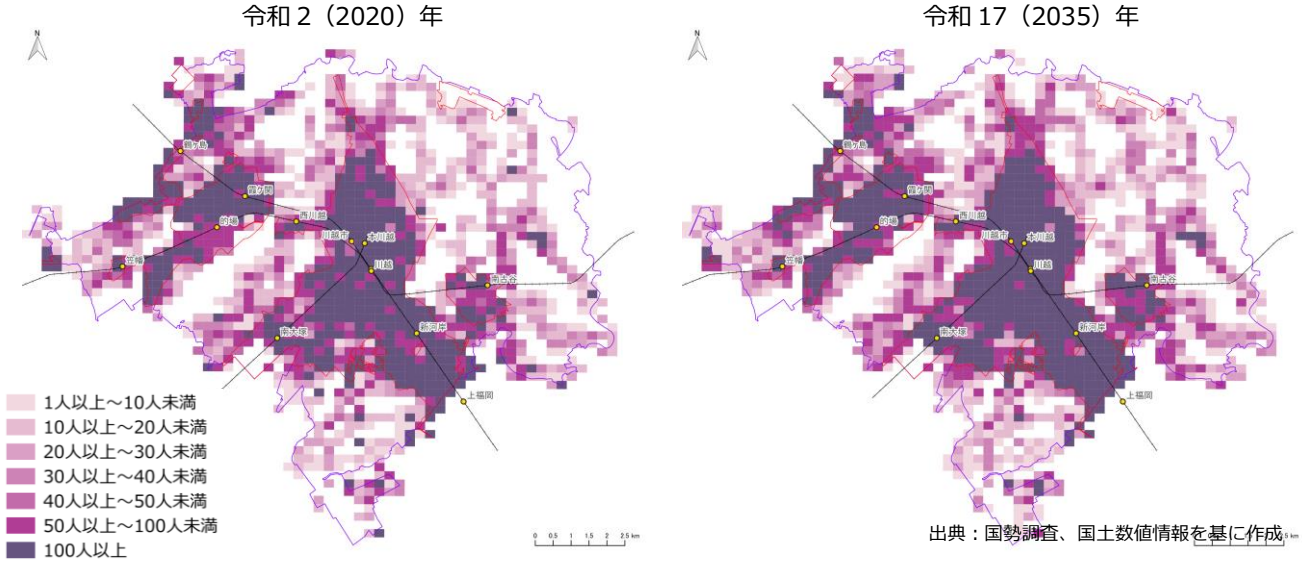
【人口密度の分布（250mメッシュ）】



出典：国勢調査、国土数値情報を基に作成

【高齢者人口の分布（250mメッシュ）】

令和２（2020）年　　令和 17（2035）年

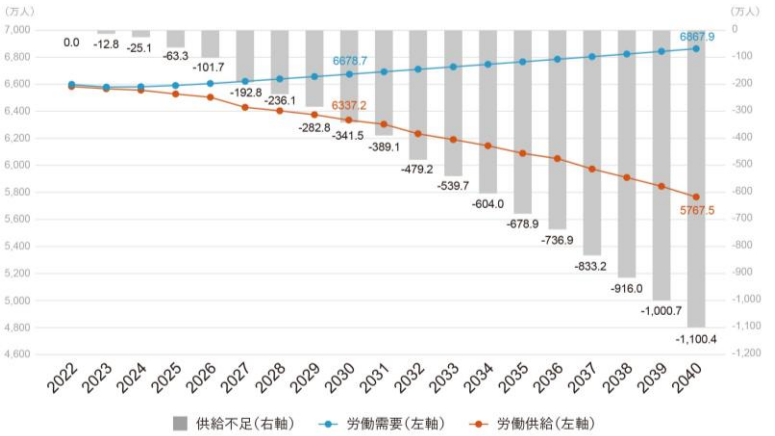


出典：国勢調査、国土数値情報を基に作成

⑵　労働人口の減少等に伴う担い手不足

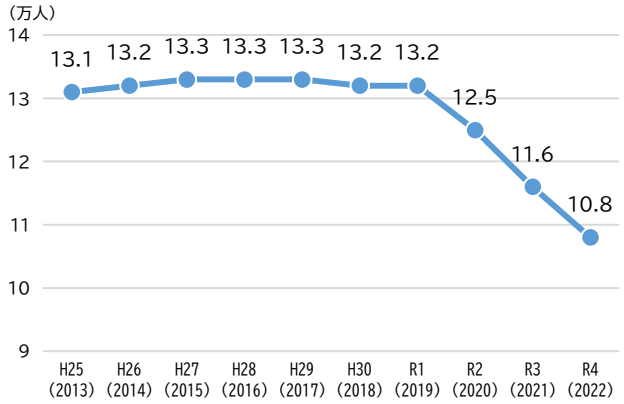
- 全国労働需給シミュレーションの試算によると、令和 12（2030）年には 341.5 万人（不足率 5.1%）、令和 22（2040）年には 1,100.4 万人（不足率 16.0%）の労働力が不足する見込みとなっています。
- コロナ禍の減便等により、バス・タクシー運転手は全国的に減少し、求人数が求職者数を上回る状況が続いています。また、中長期的な労働人口の減少により、整備士や運行管理者などの公共交通を支える担い手不足が鉄道でも深刻化しています。
- 働き方改革関連法の施行により、令和 6（2024）年 4 月以降、自動車運転従事者に対し時間外労働の上限規制が適用されたことで、限られた人員による運行体制の確保が課題となっています。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】

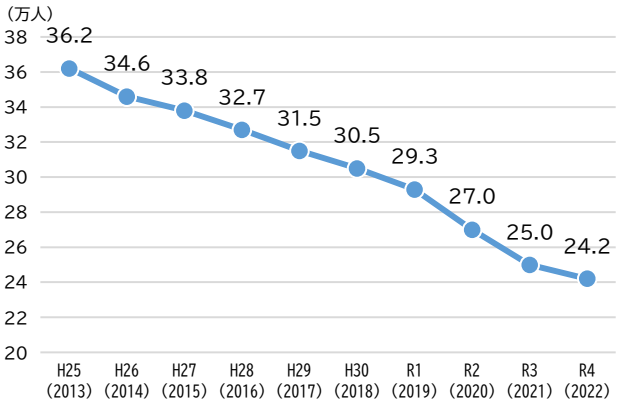


出典：令和 7 年度第 4 回（第 27 回）国土交通省交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会資料

【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）】

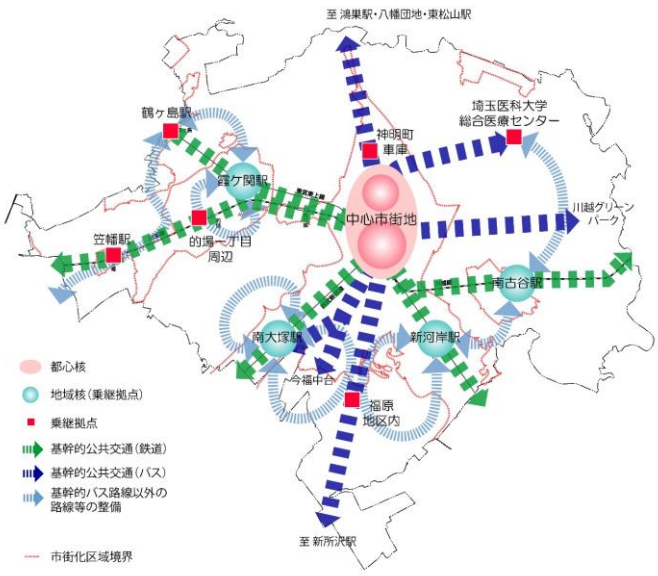


出典：令和 7 年国土交通白書を基に作成

⑶　生活利便施設の立地状況

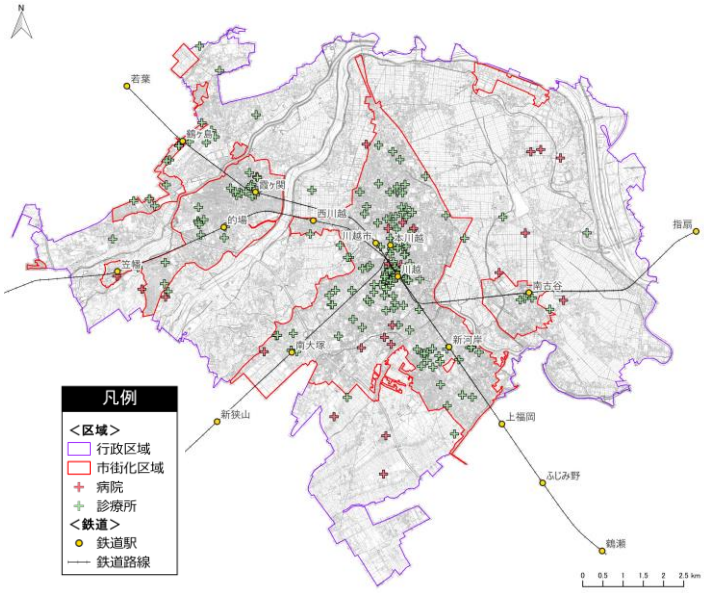
- 川越市立地適正化計画において、川越市都市計画マスタープランに位置づけた都心核（三駅（川越駅、川越市駅、本川越駅）及び北部市街地周辺）及び地域核（霞ケ関駅、南大塚駅、新河岸駅、南古谷駅周辺）に都市機能を誘導するとともに、周辺住宅地を結ぶ地域の特性に応じた公共交通ネットワークを構築するものとしています。また、都心核と地域核間を結ぶ基幹的公共交通の維持・強化を図るものとしています。
- 中心市街地と霞ケ関、南大塚、新河岸、南古谷の各駅周辺には、医療・福祉・商業施設が立地していますが、医療施設は郊外にも多く立地しており、引き続き、公共交通の維持が欠かせません。また、公共交通の利便性が高く、医療・福祉・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、都市機能の維持・強化を図る必要があります。

【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

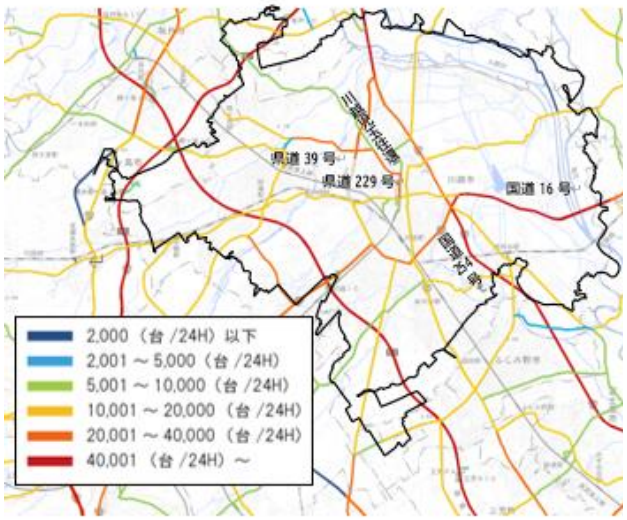
⑷　交通基盤

- 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】

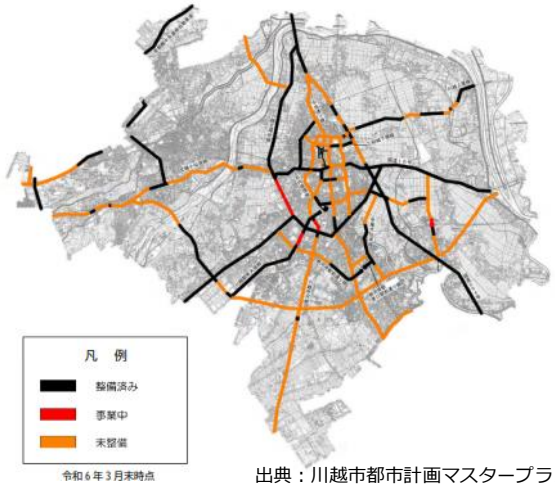
出典：川越市都市計画マスタープラン

【24 時間交通量】



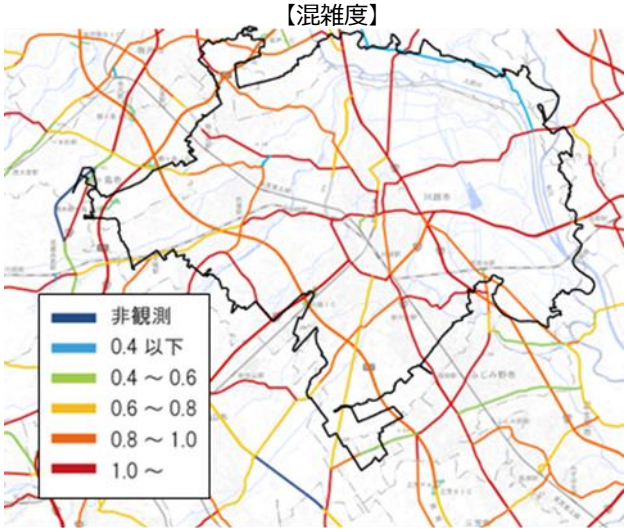
出典：令和３年度一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）

【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】

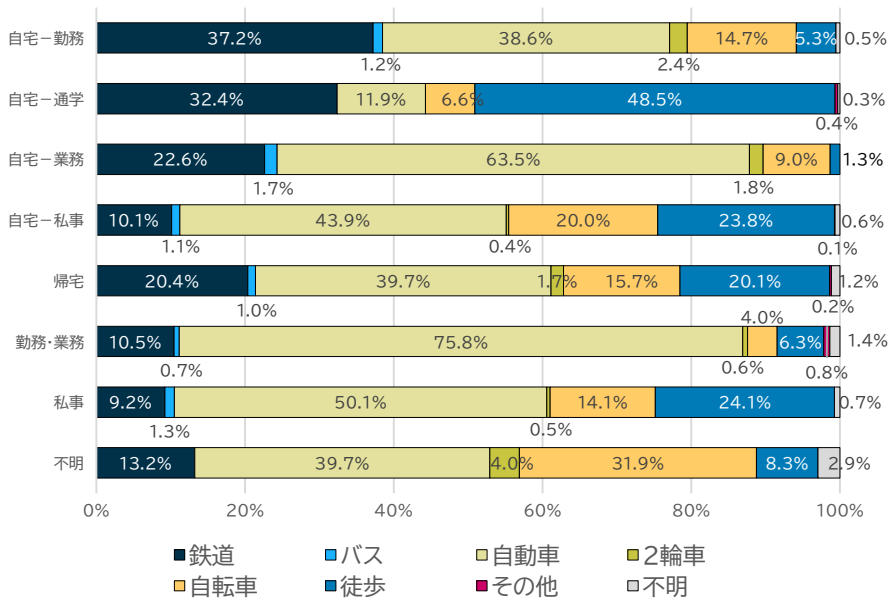


出典：令和３年度一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）

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、コロナ禍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、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。
- 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。

【市全域の移動手段別・目的別の発生交通量】



N＝120,114（自宅－勤務）、
N＝48,286（自宅－通学）、
N＝6,395（自宅－業務）、
N＝104,717（自宅－私事）、
N＝264,157（帰宅）、
N＝18,193（勤務・業務）、
N＝51,519（私事）、
N＝7,084（不明）

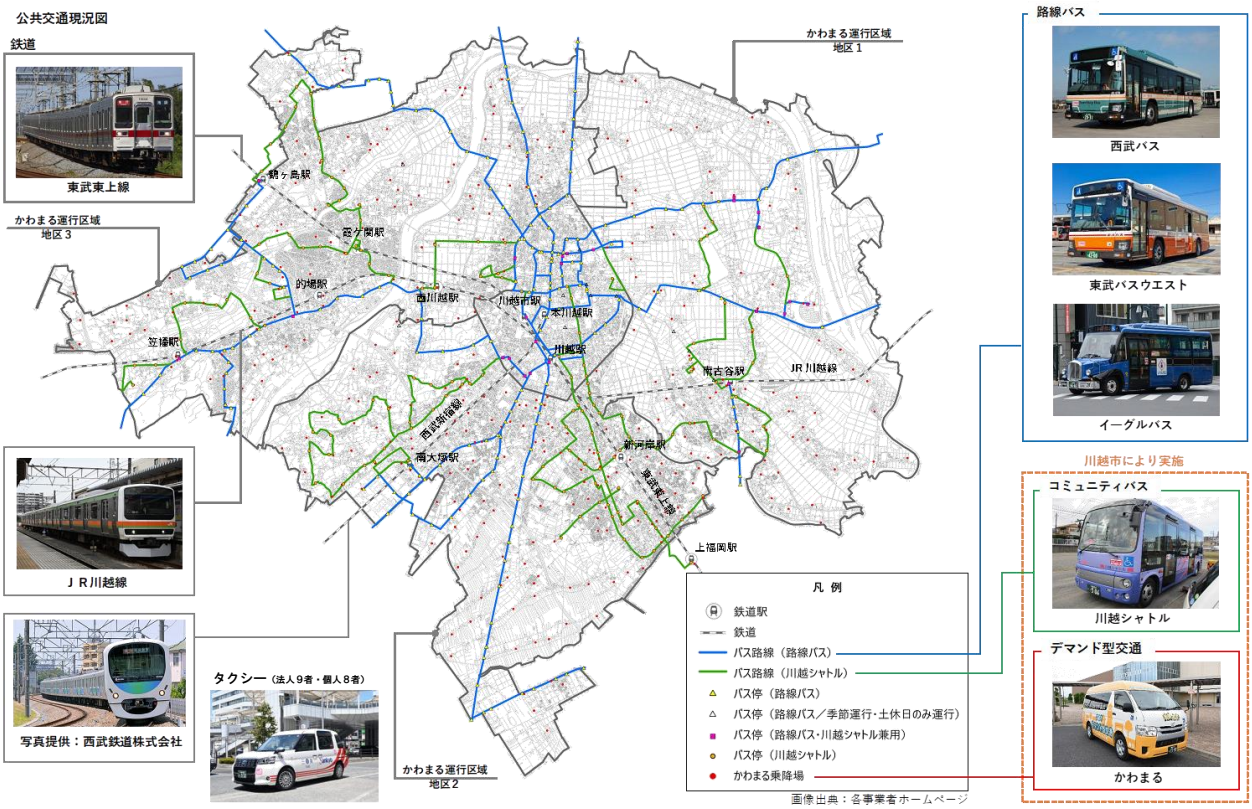
出典：H30 東京都市圏パーソントリップ調査を基に作成

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、既存の公共交通への影響を考慮するかたちで、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ています。

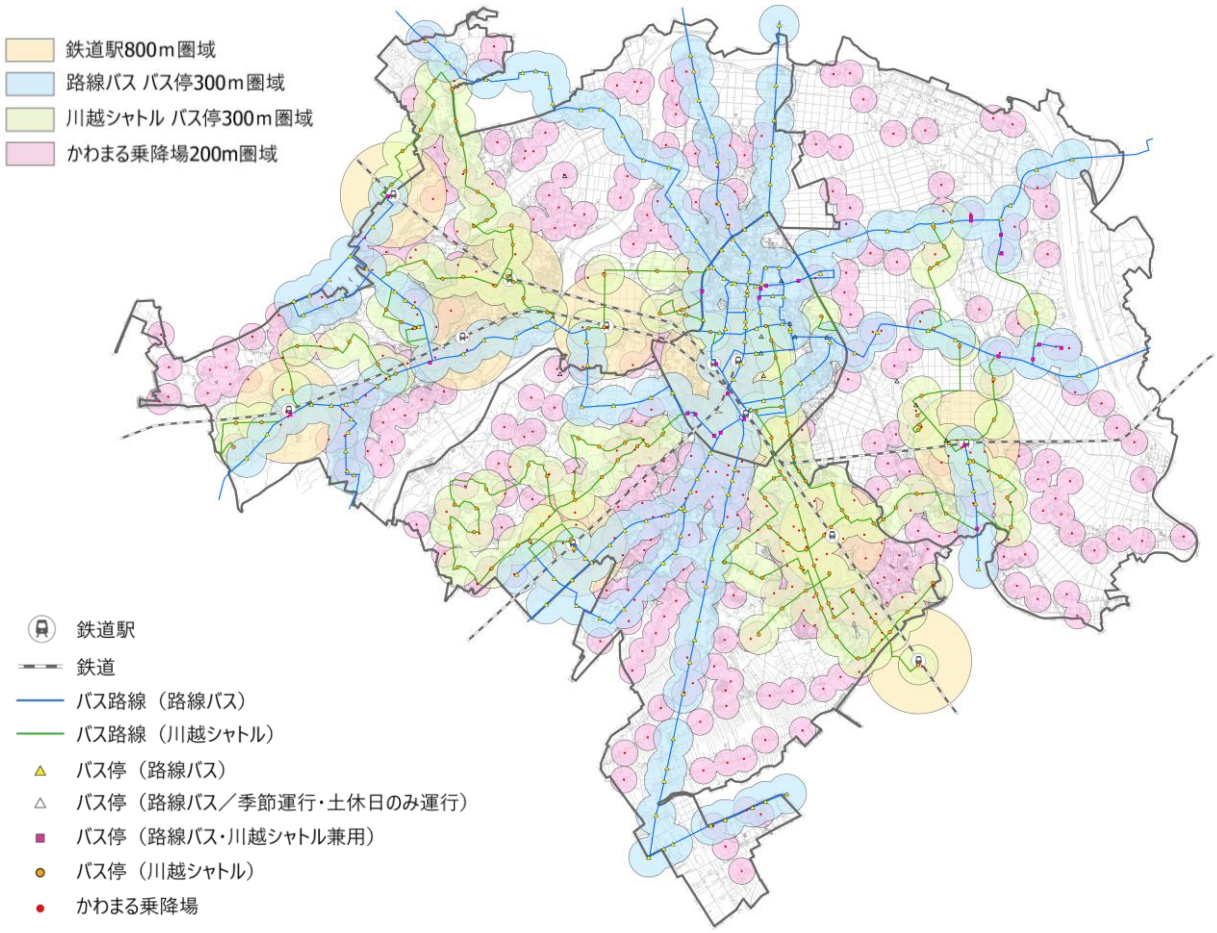
【公共交通現況図】



出典：市作成資料

- 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 圏からなる公共交通圏域は、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。
- 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。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の理由により、公共交通圏域内であっても、実際には公共交通を利用できない場合があることに留意する必要があります。

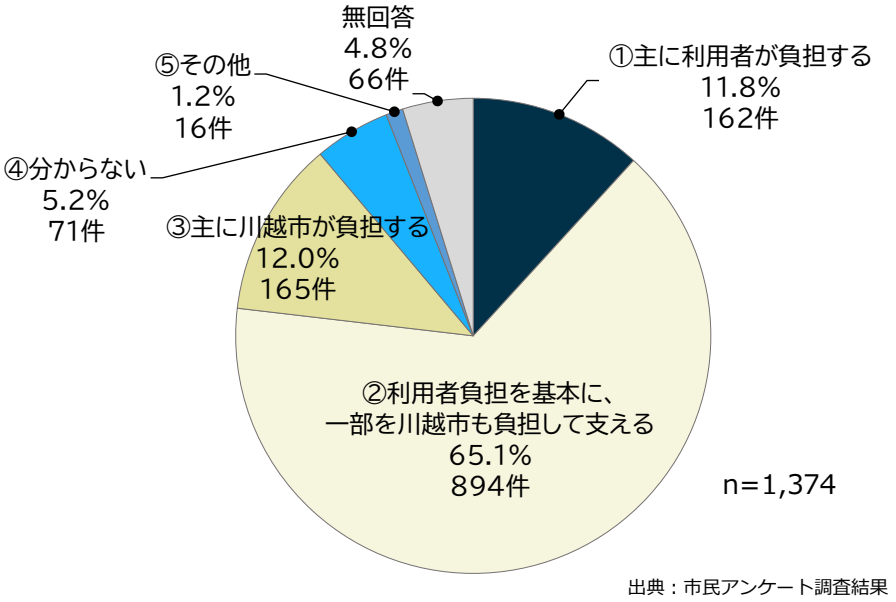
【公共交通圏域図】



出典：市作成資料

- 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】



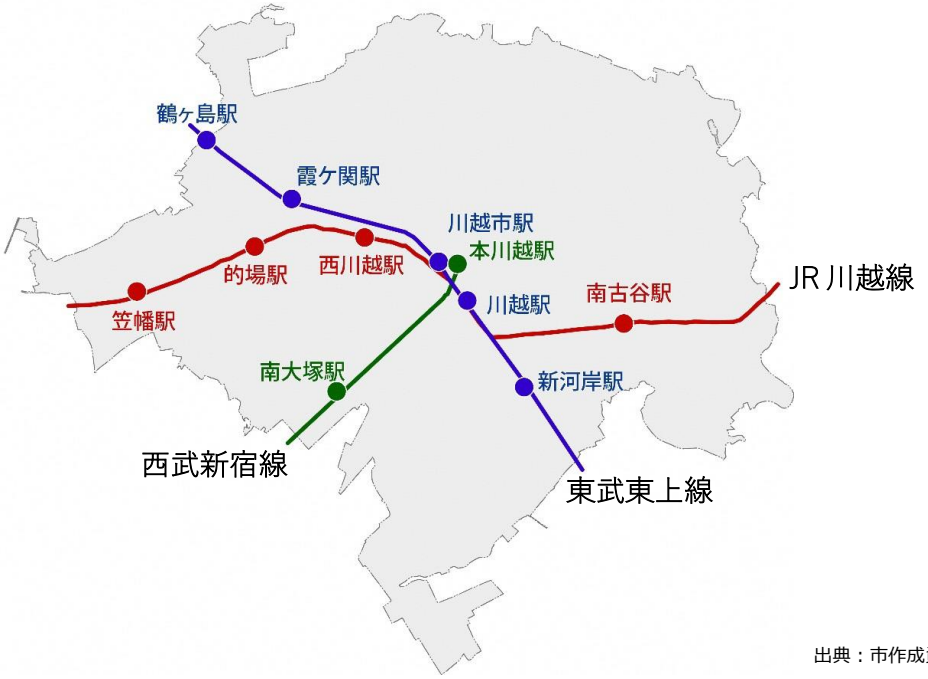
出典：市民アンケート調査結果

- 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、南古谷駅の整備、川越市駅周辺の整備検討等が進められており、引き続き交通結節機能の強化が求められています。

②鉄道

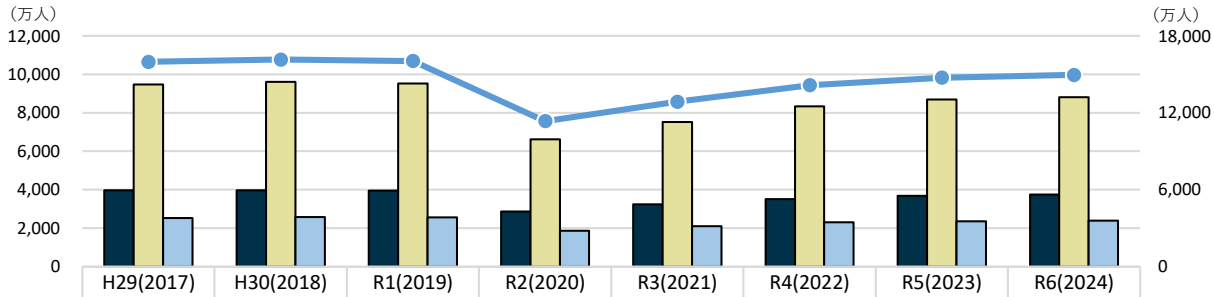
- 鉄道は、東日本旅客鉄道㈱、東武鉄道㈱、西武鉄道㈱の３社が運行しています。市内には 11 の鉄道駅があり、市内の主要な移動手段となっている他、東京都心や県内主要都市を結ぶ基幹的な公共交通網を形成しています。東武東上線が池袋駅へつながり、西武新宿線が本川越駅を始発駅として西武新宿駅へつながっています。また、JR 川越線が市域を東西方向に横断し、大宮駅を経由し東京都心へつながっています。
- 鉄道は、通勤・通学や来訪者の移動を支える重要な交通手段である一方、新型コロナウイルス感染症により利用者が大幅に減少し、現在は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準に戻っていない状況であり、また、鉄道事業を支える担い手不足など、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。
- 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：市作成資料

【市内鉄道駅利用者数の推移（H29～R6）】



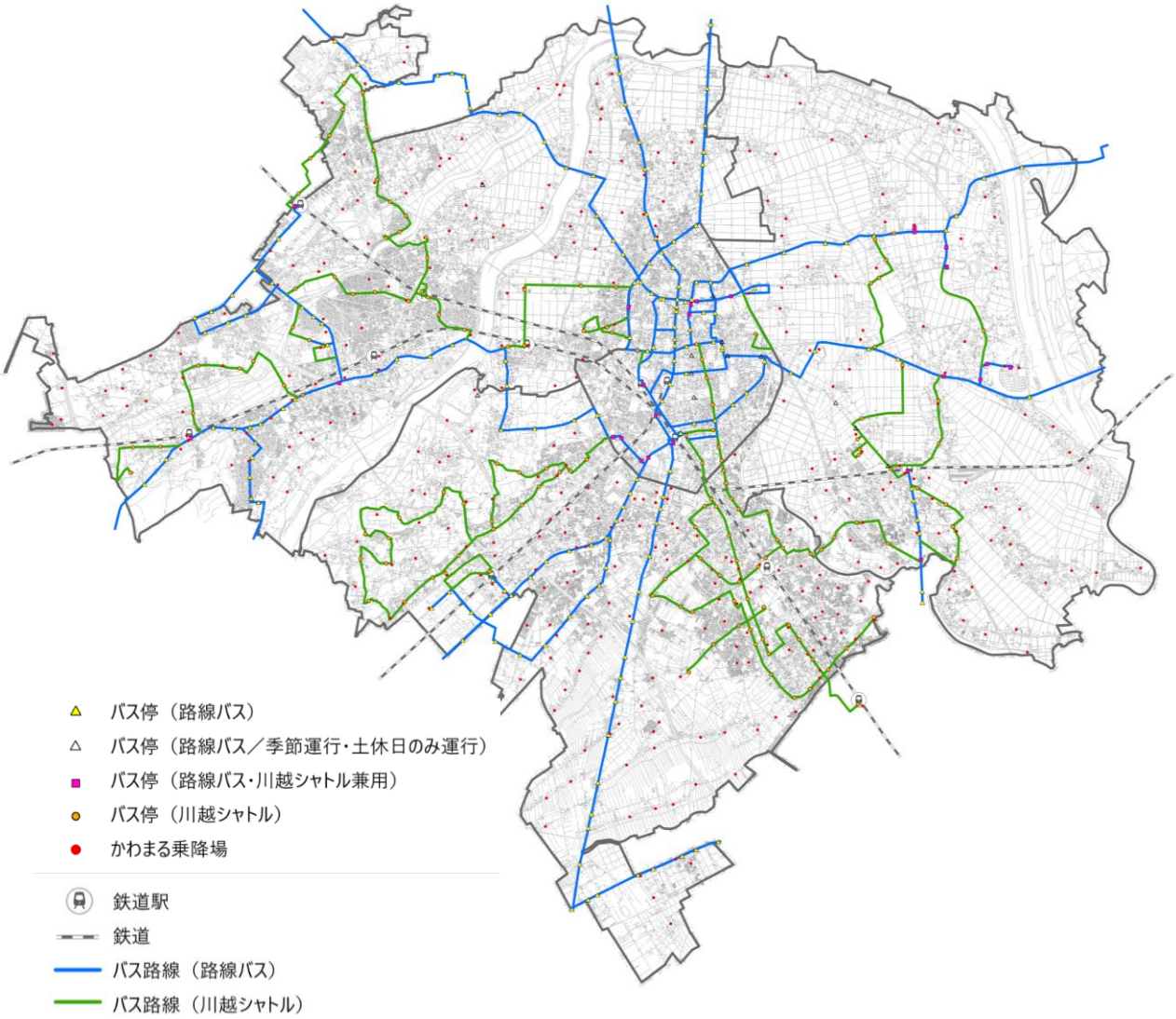
	H29(2017)	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)
JR東日本	3,961	3,962	3,944	2,865	3,233	3,519	3,679	3,742
東武鉄道	9,477	9,607	9,521	6,620	7,524	8,327	8,684	8,810
西武鉄道	2,525	2,582	2,568	1,859	2,105	2,305	2,363	2,397
合計	15,962	16,151	16,033	11,344	12,862	14,151	14,726	14,949

出典：埼玉県統計年鑑より作成

③路線バス

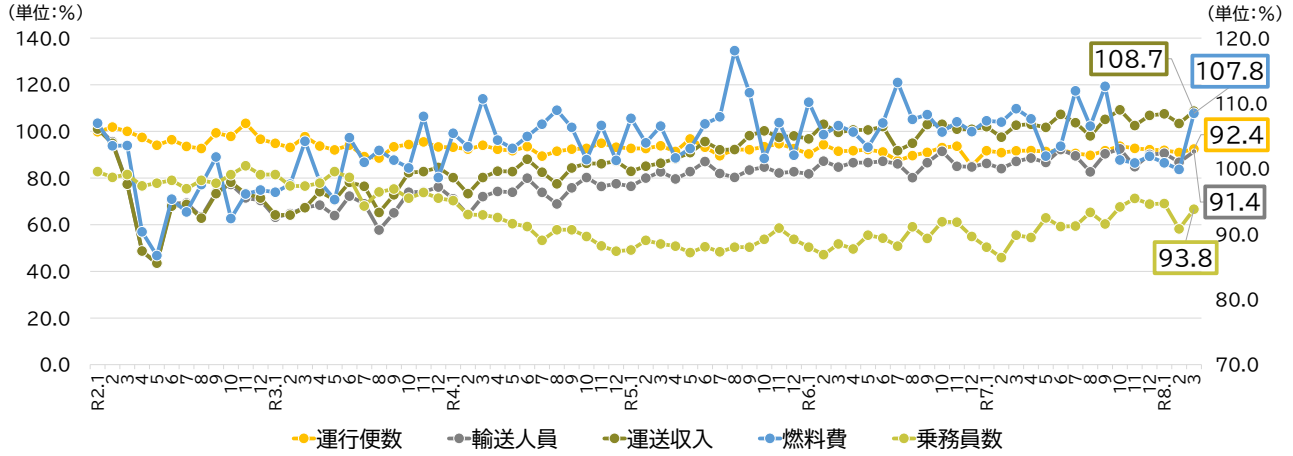
- 路線バスは、東武バス㈱、西武バス㈱、イーグルバス㈱の３社が運行するバス路線があり、川越駅及び本川越駅を中心に放射状に路線が伸びており、市域を跨いだ路線も多数運行されています。
- 鉄道と同様に市内の主要な移動手段となっており、通勤・通学や来訪者の移動を支える重要な交通手段である一方、新型コロナウイルス感染症により利用者が大幅に減少し、現在は回復傾向にあるもののコロナ禍前の水準に戻っておらず、また乗務員数の減少により、担い手不足となっています。
- 全国で廃止される路線の距離は年々増加しており、本市においても、路線の減便・廃止は今後も必要との意見が挙がっています。そのため、路線バスの利便性の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。
- 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（コロナ禍前）同月比）】

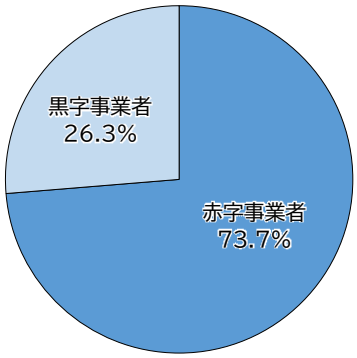


※R2.1~R7.3 実績（市調査）、乗務員数のみ第２軸で表示

出典：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。

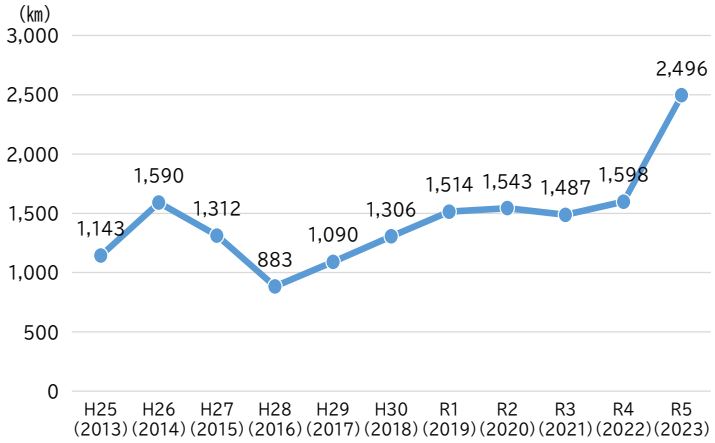
【全国の路線バス事業者の収支状況（2023 年度）】



※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】

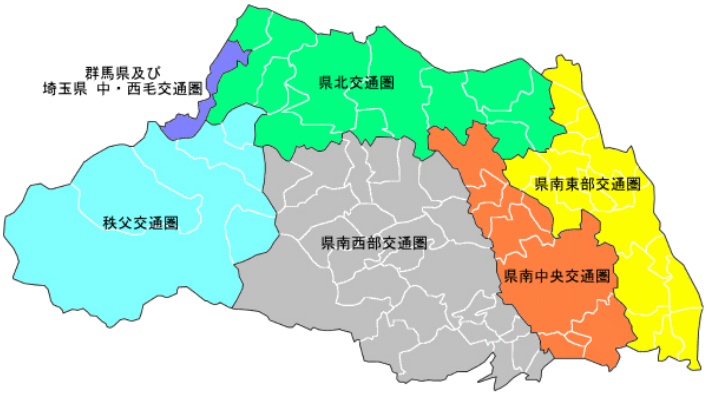


出典：令和７年版交通政策白書（国土交通省）を基に作成

④タクシー

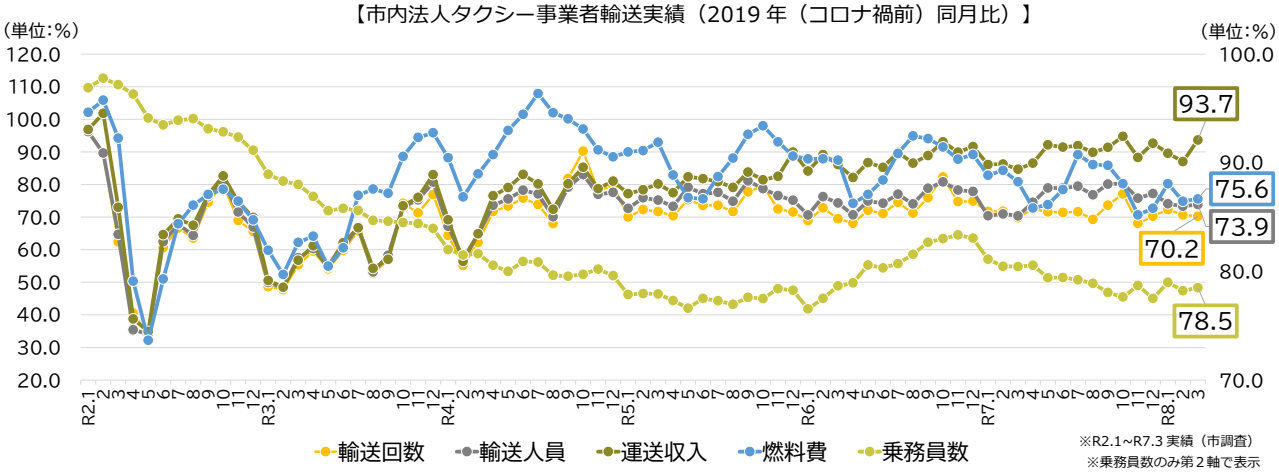
- 市内には法人タクシーが９社、個人タクシーが８者運行しています。
- 本市の営業区域である県南西部交通圏は、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（改正タクシー特措法）」上の準特定地域に指定されており、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると認められ、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することが必要な地域とされています。
- 一方で、運送収入の減収による経営状況の悪化や担い手不足により、車両の稼働率が 50%程度と、十分な供給が行えていない状況となっています。そのため、利用促進及び利便性の向上を図るとともに、担い手の確保が必要です。

【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

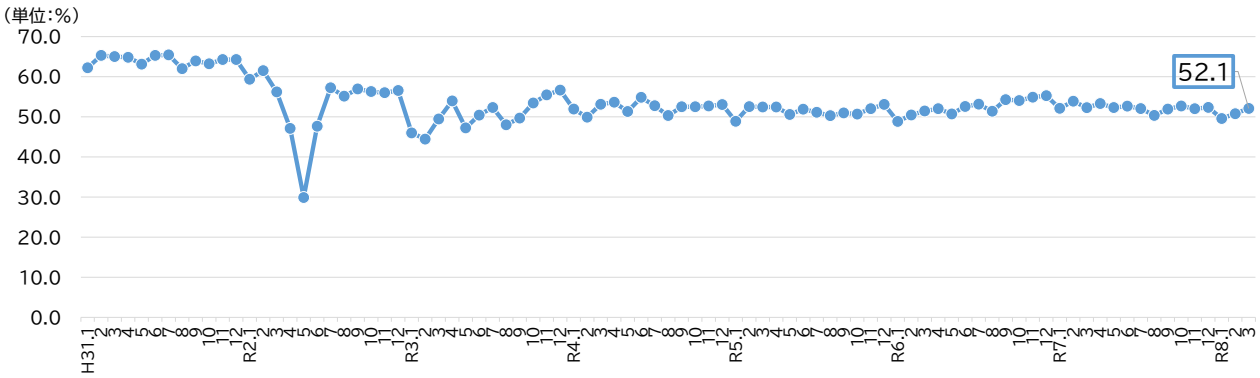
【市内法人タクシー事業者輸送実績（2019 年（コロナ禍前）同月比）】



※R2.1~R7.3 実績（市調査）
※乗務員数のみ第２軸で表示

出典：市作成資料

【市内法人タクシー事業者稼働率実績（平均）】



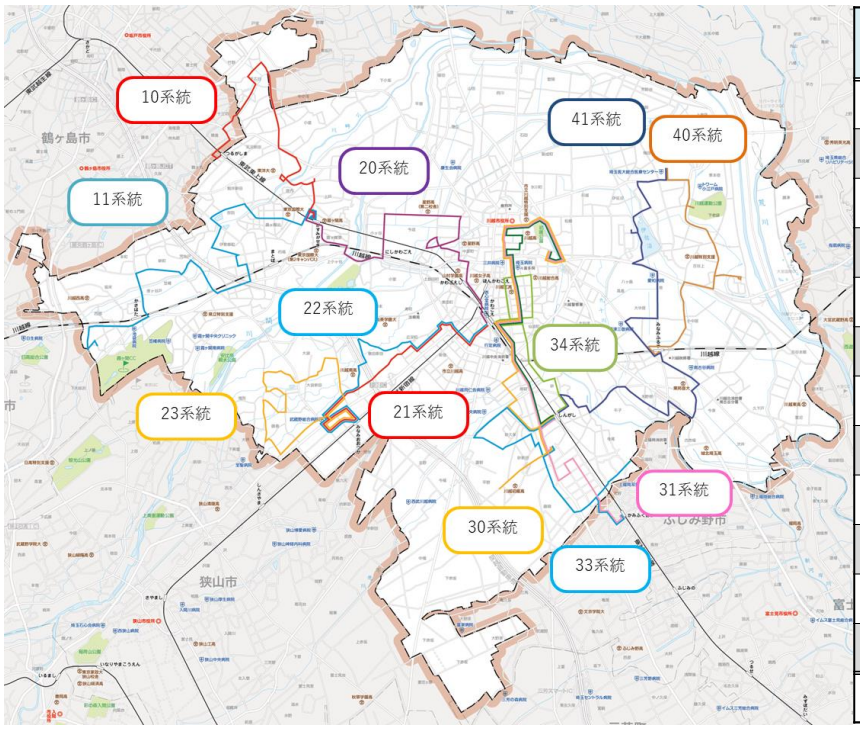
※H31.1~R7.3 実績（市調査）

出典：川越市作成資料

⑤川越シャトル

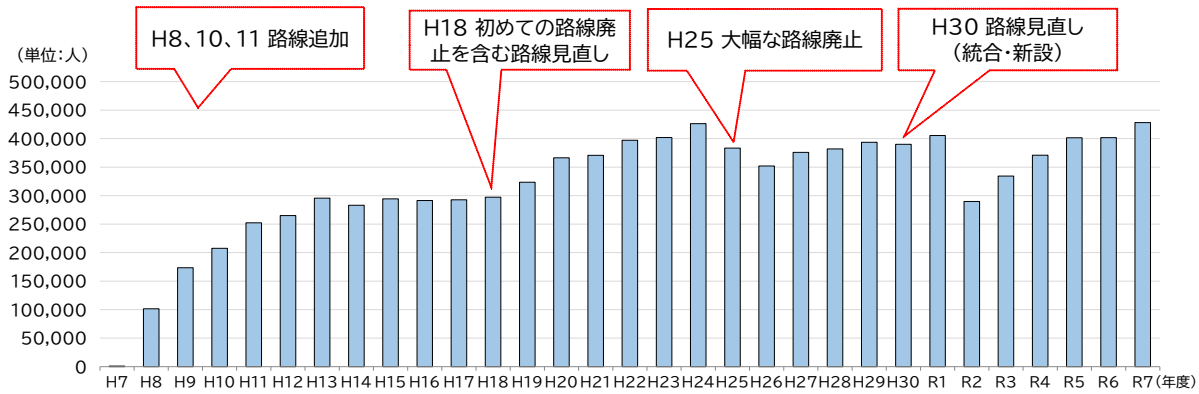
- 運行に係る様々な経費が増加するなかで、持続可能な交通とし、効果的・効率的な運行を図るため、令和５（2023）年４月１日から一部の便の減便を実施。また、令和６（2024）年４月１日から路線の再編や運行ルートの変更を含むダイヤ改正を実施しました。
- 路線バスが運行していない地域を中心に、路線バスを補完する目的で、川越シャトルが運行しています。新型コロナウイルス感染症の影響により令和２（2020）年度は利用者数が大幅に減少しましたが、ダイヤ改正等を実施し、利用者数はコロナ禍前の水準に回復しつつあります。
- 令和７（2025）年度の券種別利用者の内訳をみると、現金・IC カードなど通常運賃による利用者は約 45%であり、利用者の約半数は、高齢者や障害がある方による割引利用となっています。そのため多様な世代の利用につながるよう需要の掘り起こしや利便性を高めるための運行最適化を図る必要があります。
- 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（㎞）	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⇔西後楽会館（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】



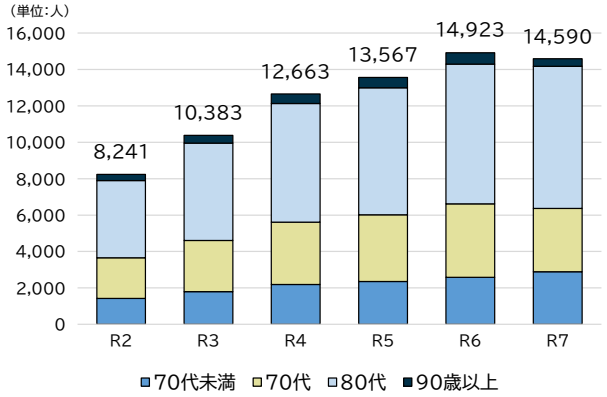
出典：市作成資料

⑥かわまる

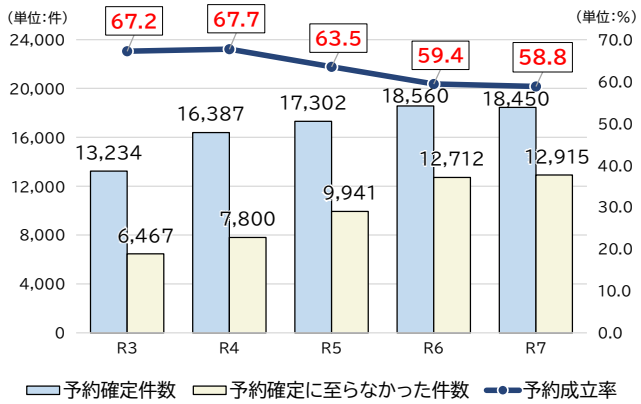
- かわまるは、路線バスや川越シャトルを補完し、交通空白地域における移動支援及び最寄りの交通結節点までの乗継利便性の向上を図ることを目的に運行しています。登録者数、利用者数は増加傾向にあり、利用者の約８割が 70 歳以上の高齢者です。
- 利用者数の増加に伴い令和４年（2022）度以降の予約成立率が低下傾向にあり、令和７（2025）年度は予約成立率が 58.8%と、約４割の利用者が予約を取れていない状況となっていることから、より利用しやすい改善策を講じる必要があります。
- 令和７（2025）年７月から８月にかけて実施した利用者アンケートによれば、かわまるの主な利用目的は「通院」が全体の６割を占め、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】



出典：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。
- 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、地域の輸送資源を活用する観点から、公共交通との連携を図る必要があります。

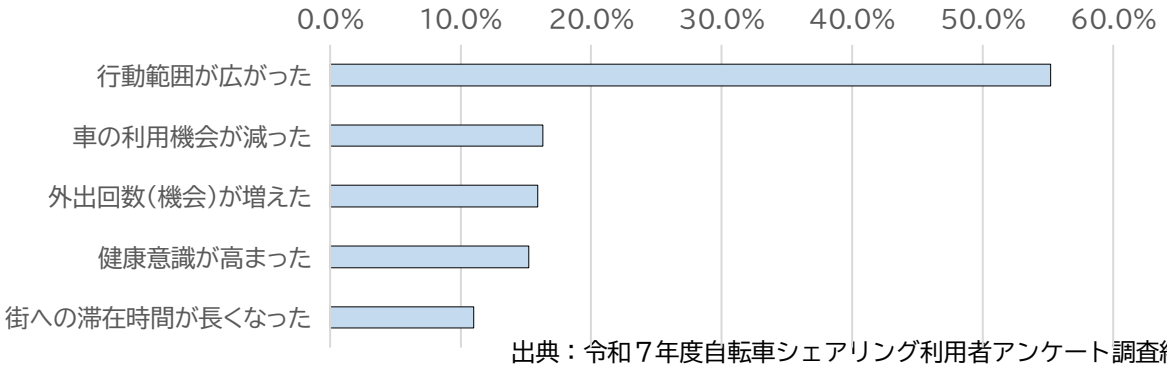
⑺　ウォーカブルなまちづくりと移動環境の整備

- 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。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。
- 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、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。
- 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。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。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。

【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「ウォーカブルポータルサイト」

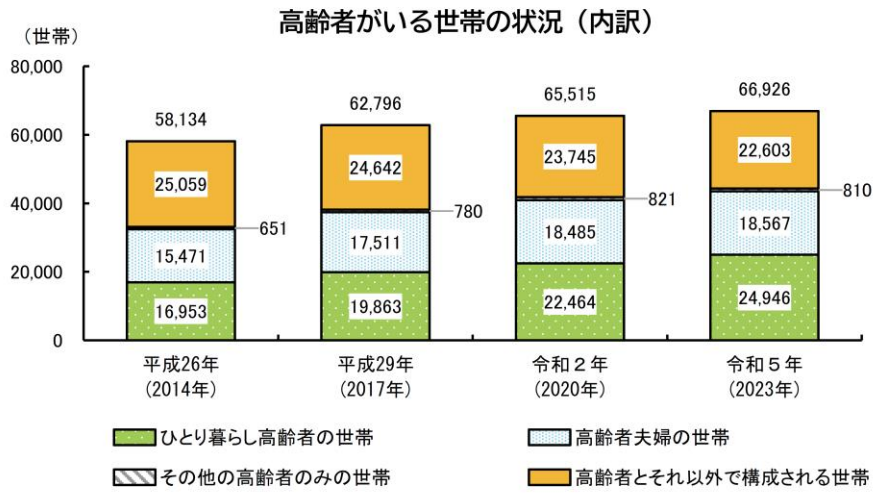
【Q．シェアサイクルを利用することで自身の行動に何か変化はありましたか】



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

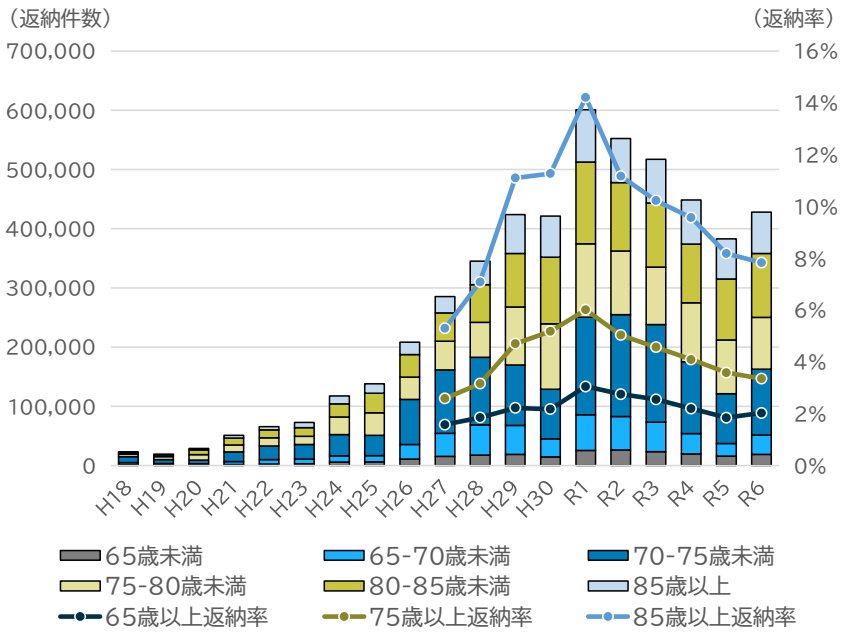
⑻　高齢世帯の増加と運転免許証の自主返納数

- 本市において、65 歳以上のみで構成される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ることから、誰もが利用しやすく、分かりやすい交通サービスや交通環境の整備が必要です。



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

【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】

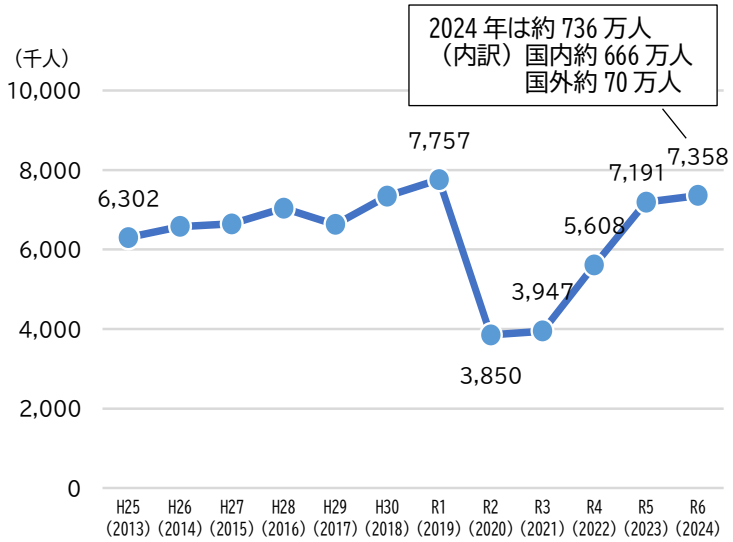
令和	免許返納数	65 歳以上	65歳以上の割合
２年	1,795	1,706	95.0%
３年	1,780	1,685	94.7%
４年	1,445	1,370	94.8%
５年	1,124	1,078	95.9%
６年	1,320	1,252	94.8%

川越警察署からの資料を基に作成

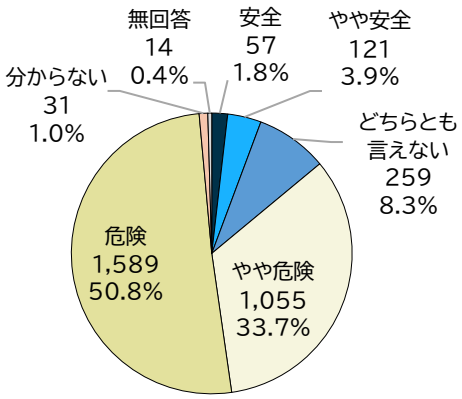
⑼　観光客の増加と中心市街地における歩行者と車両の錯綜

- 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７年（2025）年は約 716 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、本市最大の観光エリアかつ幹線道路が通っている一番街周辺では、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います。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。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】

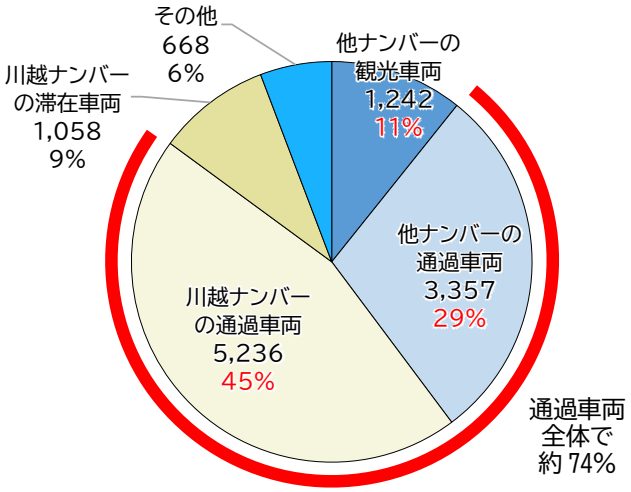


Q．現在の一番街は、歩行者や車両にとって安全な交通環境だと思いますか。



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 11 月９日（土）実施　ナンバープレート調査結果】

【歩行者と車両の錯綜】

【交通渋滞】

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

⑴　市全域における主な課題

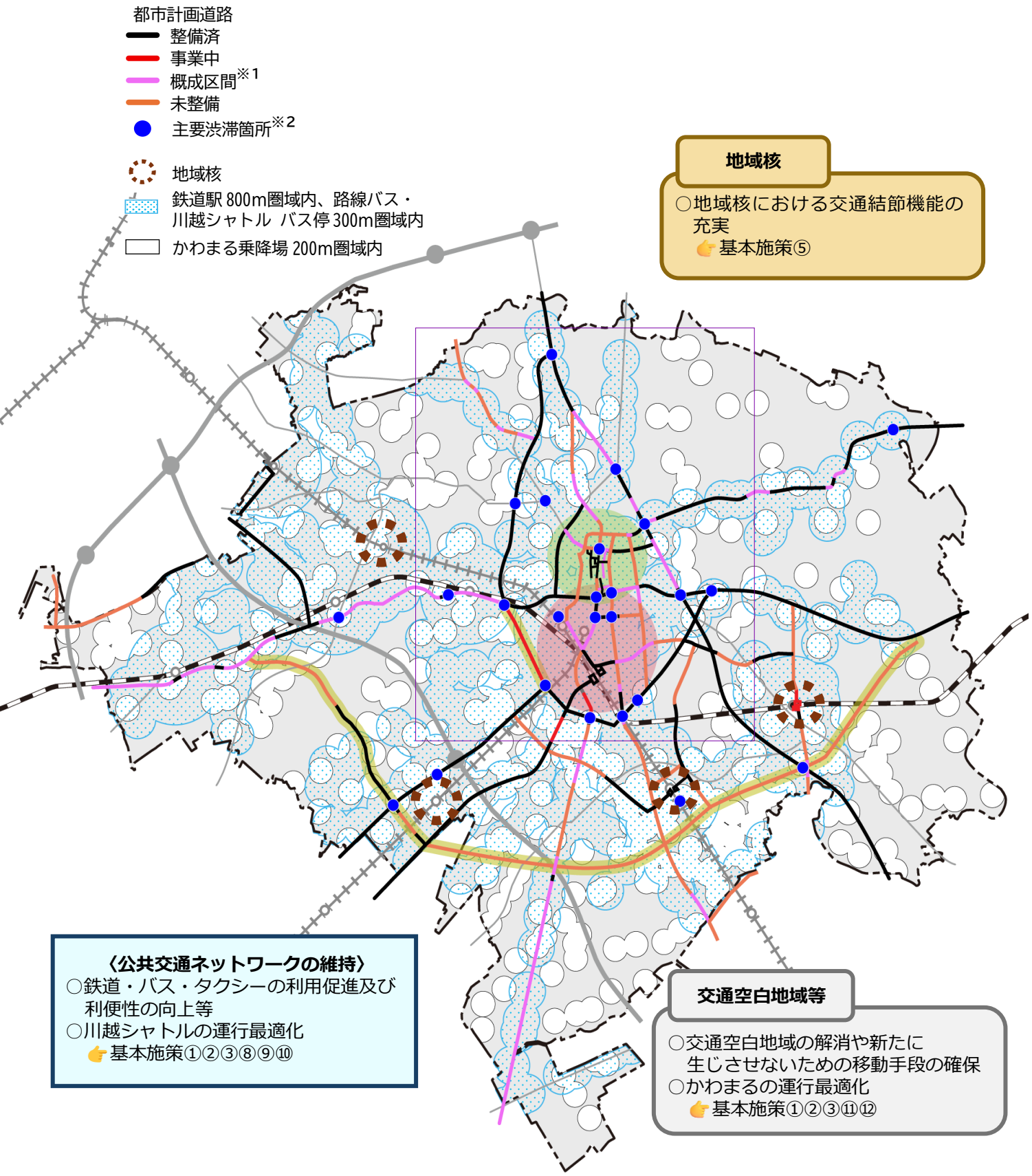
現在、東武東上線、西武新宿線、JR 川越線の 3 路線、計 11 駅からなる鉄道網と、川越駅および本川越駅を中心として放射状に路線網を展開するバス路線からなる基幹的公共交通ネットワークが構築されています。しかし、少子高齢化の進行に伴う労働人口の減少により、バス・タクシー運転手は全国的に減少し、求人数が求職者数を上回る状況が続いています。さらに、整備士や運行管理者など公共交通を支える担い手不足が鉄道でも深刻化しており、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっています。一方で、今後さらに高齢化が進行するとともに、高齢者の運転免許返納等が一定程度見込まれることから、日常生活における移動手段として公共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、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、今後の自動運転社会の到来や技術革新を見据え、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。

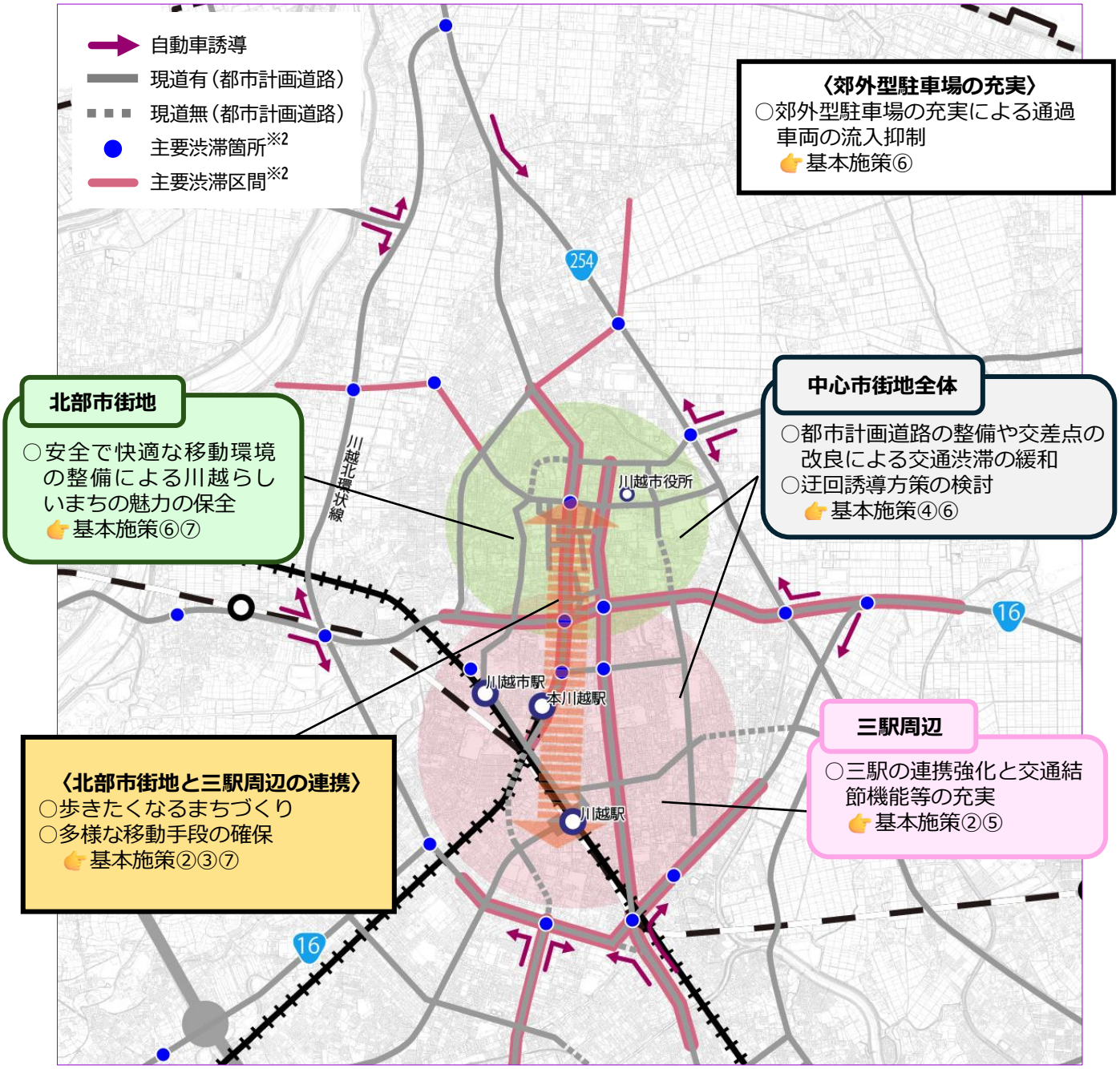


※１　整備済以外の区間のうち路線として都市計画道路と同程度の機能を果たし得る現道
※２　交通量や旅行速度、一般の道路利用者の意見等をもとに首都圏渋滞ﾎﾞﾄﾙﾈｯｸ対策協議会が選定
詳細については２５ページに掲載

⑵　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、パブリックコメント等をもとに首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が選定

⑶　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支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。

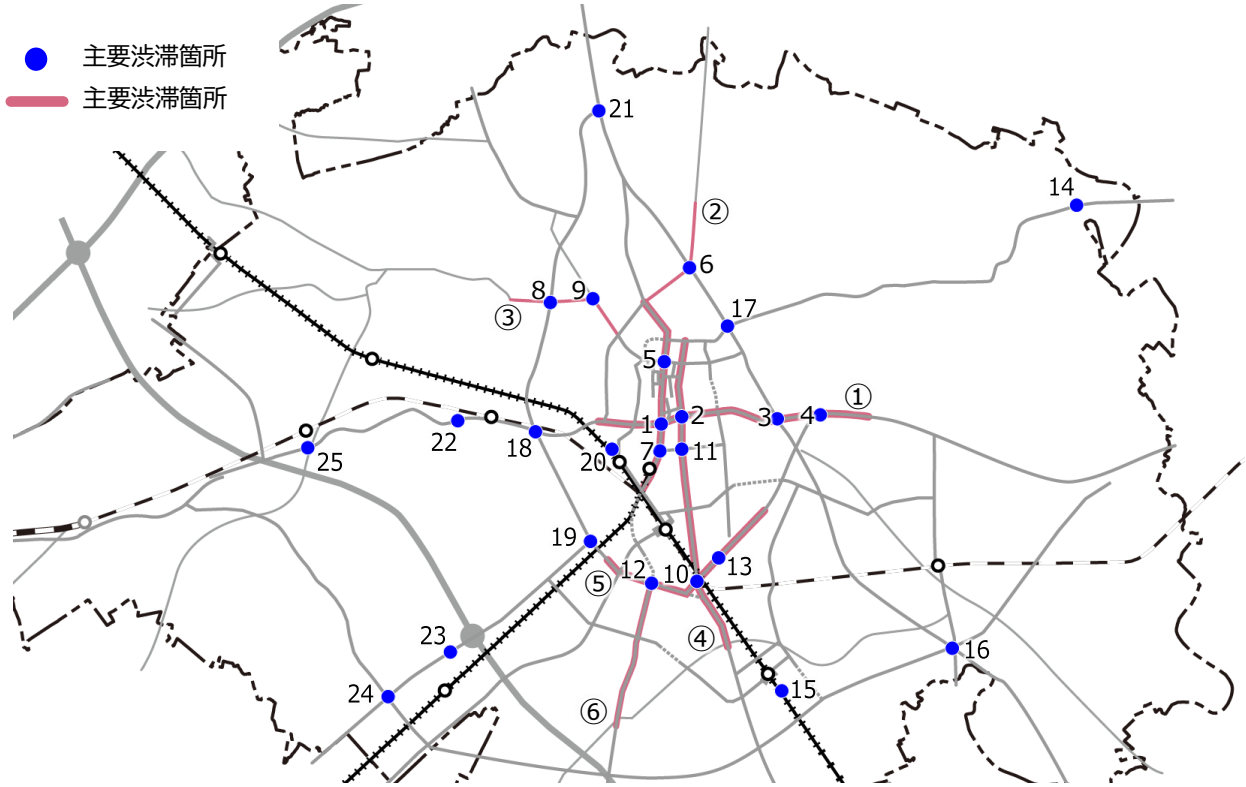
（2023年~2024年　一番街周辺で撮影）

【参考】主要渋滞区間・箇所の詳細

主要渋滞区間・箇所は、首都圏渋滞ボトルネック対策協議会が以下のとおり選定しています。交通量や旅行速度等のデータを基に渋滞が多発している箇所や特定日に混雑している箇所を抽出し、一般の道路利用者や民間事業者（トラック協会、バス協会、タクシー協会、観光協会等）、道路管理者（都県政令市・市町村）の意見も踏まえたうえで選定されています。

区間番号・名称	主要渋滞箇所名
①県道川越日高線 川越市六軒町地区～川越市小仙波地区	１．連雀町
	２．松江町
	３．小仙波
	４．小仙波（東）
②県道川越日高線・川越栗橋線 川越市今成地区～川越市宮元町地区	１．連雀町
	５．札の辻
	６．宮元町
	７．本川越駅前
③県道川越坂戸毛呂山線 川越市上寺山地区～石原町交差点	８．上寺山
	９．石原町北
④県道川越坂戸毛呂山線 川越市市役所前～富士見町周辺	１０．新宿町北
	１１．通町
⑤国道１６号 川越市新宿町周辺～川越市小仙波町周辺	１２．新宿町三丁目
	１０．新宿町北
	１３．富士見町
⑥県道川越所沢線 川越市新宿町～川越市今福	１２．新宿町三丁目

区間番号・名称	主要渋滞箇所名
—	１４．入間大橋
—	１５．東上本線第１４６号
—	１６．木野目（北）
—	１７．氷川町
—	１８．今成
—	１９．脇田新町
—	２０．東上本線第１５７号
—	２１．福田
—	２２．初雁橋
—	２３．南大塚
—	２４．大袋新田
—	２５．的場



③ 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。 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。 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
コンパクト・プラス・ネットワークの構築	立地適正化計画との一体的な推進	都市機能誘導区域及び居住誘導区域	都市機能や居住の誘導施策と連携し、公共交通の充実による「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進する。
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。 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。

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	川越市	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 ・鉄道事業者への要望活動 ・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 ・鉄道事業者への要望活動 ・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 ・鉄道事業者への要望活動 ・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 ・鉄道事業者への要望活動 ・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 ・鉄道事業者への要望活動 ・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 ・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 ・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 ・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 ・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 ・バリアフリーの促進	○			○		
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	○			○		
・高速バスのりばの維持管理 ・利便性確保策等の意見交換	・高速バスのりばの維持管理 ・利便性確保策等の意見交換	・高速バスのりばの維持管理 ・利便性確保策等の意見交換	・高速バスのりばの維持管理 ・利便性確保策等の意見交換	・高速バスのりばの維持管理 ・利便性確保策等の意見交換	○			○		

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	川越市	国土交通省	埼玉県	交通事業者	関連団体	地域住民
公共交通ネットワークの充実	公共交通ネットワークの充実	公共交通ネットワークの充実	公共交通ネットワークの充実	公共交通ネットワークの充実	○			○		
・シャトル運行 ・乗降者 ・運行データ分析 ・運行最適化の検討	・シャトル運行 ・運行最適化の検討 ・利便性向上策の検討	・シャトル運行 ・運行最適化の実証実施 ・利便性向上の取組	・シャトル運行 ・運行最適化 ・利便性向上の取組	・シャトル運行 ・利便性向上の取組	○			○		

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
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、利用状況データの分析を行い、予約成立率、収支率等の改善に向けた見直しを行い、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。
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（鉄道・バス・タクシー）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。また、担い手確保策について、公共交通事業者と連携した取組を検討する。

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	川越市	国土交通省	埼玉県	交通事業者	関連団体	地域住民
・かわまる運行 ・予約成立率、収支率改善に向けた取組 ・運行最適化の検討	・かわまる運行 ・運行最適化の検討 ・利便性向上策の検討	・かわまる運行 ・運行最適化の実証実施 ・利便性向上の取組	・かわまる運行 ・運行最適化 ・利便性向上の取組	・かわまる運行 ・利便性向上の取組	○			○		
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	○			○	○	○
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	○			○		

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	川越市	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	○			○	○	
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	○			○	○	
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	○	○	○	○	○	

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 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	川越市	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 ・事業用地取得	・関係者調整等 ・事業用地取得	・関係者調整等 ・事業用地取得	・関係者調整等 ・事業用地取得	・関係者調整等 ・事業用地取得		○	○			
・事業用地取得、換地移転 ・宅地造成工事等	・事業用地取得、換地移転 ・宅地造成工事等 ・無電柱化予備設計	・事業用地取得、換地移転 ・宅地造成工事等 ・無電柱化実施設計	・事業用地取得、換地移転 ・宅地造成工事等 ・道路詳細設計	・事業用地取得、換地移転 ・暫定道路整備工事	○					
・関係権利者意向調整	・現況測量(北工区) ・用地測量(南工区)	・用地測量(北工区) ・概略換地設計等(南工区)	・概略換地設計等(北工区) ・地区界測量(南工区) ・事業計画書等作成(南工区)	・事業用地取得 ・地区界測量(北工区) ・事業計画書等作成(北工区)	○					
関係者調整等 進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	○					
関係者調整等 進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	○					
事業用地取得	改良工事 （事業完了予定）	―	―	―	○					
・平面（路線、用地）測量 ・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	○					
・事業用地取得 ・改良工事	改良工事	改良工事	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	○		○			

基本施策④道路整備や交差点改良の推進

«続き»

戦略 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。 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	川越市	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 ・改良工事 （事業完了予定）	―	―	―	―	○					
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	○	○	○	○	○	
事業用地取得	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	○		○			
事業用地取得	改良工事準備 ※前年度進捗状況を踏まえる	改良工事 ※前年度進捗状況を踏まえる	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	○					
関係者調整等	事業用地取得 ※前年度進捗状況を踏まえる	事業用地取得 ※前年度進捗状況を踏まえる	関係者調整等	関係者調整等	○		○			
事業用地取得	・事業用地取得 ・関係者調整等	・事業用地取得 ・関係者調整等	・改良工事	・改良工事	○		○			
事業用地取得	・事業用地取得 ・関係者調整	・事業用地取得 ・関係者調整	改良工事	改良工事	○		○			
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) ※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) ※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) ※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) ※前年度進捗状況を踏まえる	○	○				

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	川越市	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	○		○	○	○	○
自由通路及び橋上駅舎の整備	・南口・北口駅前広場の整備 ・南古谷伊佐沼線の整備 （事業完了予定）	―	―	―	○			○		
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	○			○		

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	川越市	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 ・財源確保の検討	・通過交通抑制策の検討 ・財源確保の検討	・通過交通抑制策の検討 ・財源確保の検討	・通過交通抑制策の検討 ・財源確保の検討	○			○		
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	○				○	
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	○					

基本施策⑥ウォーカブルなまちなかの形成

«続き»

戦略 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 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	川越市	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 ・市道認定	・電線共同溝設計 ・都市計画変更 ・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	○		○		○	
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	○					
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	○		○	○	○	○
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	○					

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	川越市	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 ・関係者調整	関係者調整	・事業用地取得 ・関係者調整	改良工事	改良工事	○		○			
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	○					

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 パッケージ	個別事業	事業箇所等	内容
歩きたくなる 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。
ゾーン 30 プラスの推進	ゾーン 30 プラスの整備	市内全域	生活道路等において、人を最優先とした安全・安心な通行空間を整備するため、特定の区域を対象に最高速度を時速 30km に規制するとともに、ハンプや狭さく等の物理的デバイスを適切に組み合わせ、歩行者の交通安全の向上を図る。
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 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	—	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	—	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	川越市	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 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	進捗に応じて 年度ごとに検討	○					
・ｽﾃｰｼｮﾝ増設 ・利用環境の向上	・ｽﾃｰｼｮﾝ増設 ・利用環境の向上	・ｽﾃｰｼｮﾝ増設 ・利用環境の向上	・ｽﾃｰｼｮﾝ増設 ・利用環境の向上	・ｽﾃｰｼｮﾝ増設 ・利用環境の向上	○			○	○	
・制度周知 ・地域要望の把握 ・整備計画の策定 ・対策の実施	・制度周知 ・地域要望の把握 ・整備計画の策定 ・対策の実施	・制度周知 ・地域要望の把握 ・整備計画の策定 ・対策の実施	・制度周知 ・地域要望の把握 ・整備計画の策定 ・対策の実施	・制度周知 ・地域要望の把握 ・整備計画の策定 ・対策の実施	○				○	○
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	観光客分散化事業の実施	○				○	

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	川越市	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 ・電動車普及促進	・公用車電動化の推進 ・電動車普及促進	・公用車電動化の推進 ・電動車普及促進	・公用車電動化の推進 ・電動車普及促進	・公用車電動化の推進 ・電動車普及促進	○			○		
・エコドライブ体験コーナーの出展 ・エコドライブの普及促進 ・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 ・エコドライブの普及促進 ・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 ・エコドライブの普及促進 ・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 ・エコドライブの普及促進 ・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 ・エコドライブの普及促進 ・職員向け研修を通じた啓発	○					
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	○			○		

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。

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	川越市	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 ・バスマップ作成	・アプリ等での情報発信検証 ・バスマップ作成	・情報提供事業の実施 ・バスマップ作成	・情報提供事業の推進 ・バスマップ作成	・情報提供事業の推進 ・バスマップ作成	○			○	○	

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	川越市	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 ・チラシ発信	・モビリティマネジメント講座の検討 ・チラシ発信	・モビリティマネジメント講座の実施 ・チラシ発信	・モビリティマネジメント講座の実施 ・チラシ発信	○			○	○	○

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	川越市	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	○			○	○	

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	川越市	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	○			○	○	○
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	○			○	○	○

基本方針4 みんなで支える公共交通の実現

基本施策⑬受益者負担の適正化

戦略パッケージ	個別事業	事業箇所等	内容
適正な受益者負担（運賃）の検討	川越シャトル・かわまるの運賃見直し	―	川越シャトルについては、民間路線バスとの運賃の均衡を図るなど、共存の観点から、必要に応じて運賃の見直しを検討します。また、かわまるについても、運行コストの上昇等を踏まえ、事業の持続可能性を確保する観点から、必要に応じて運賃の見直しを検討します。

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	川越市	国土交通省	埼玉県	交通事業者	関連団体	地域住民
・運賃の見直し検討 ・必要に応じて運賃改定	・運賃の見直し検討 ・必要に応じて運賃改定	・運賃の見直し検討 ・必要に応じて運賃改定	・運賃の見直し検討 ・必要に応じて運賃改定	・運賃の見直し検討 ・必要に応じて運賃改定	○			○		○

4 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%

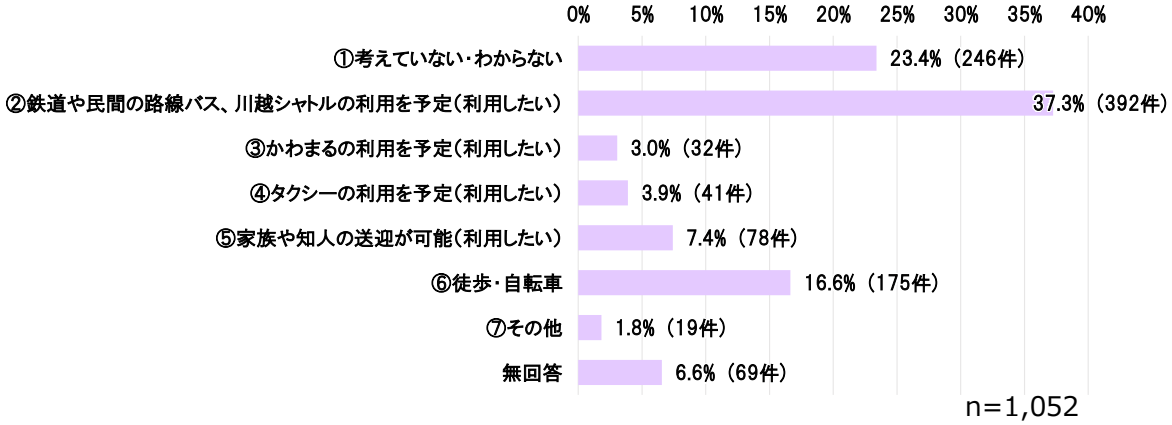
⑥調査項目

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

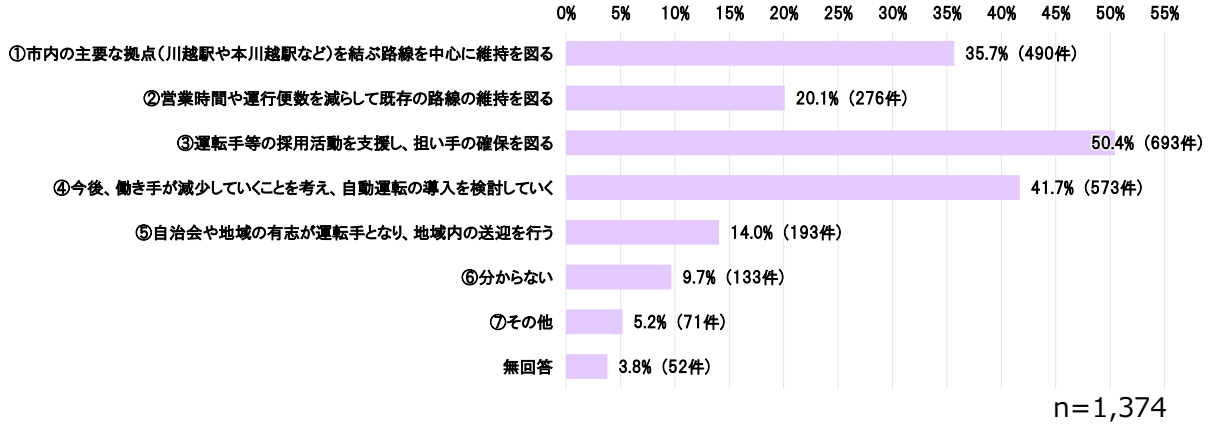
問１　将来、高齢等により運転が困難になった場合の移動手段（自家用車を自分又は家族が所有している回答者のみ）

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。



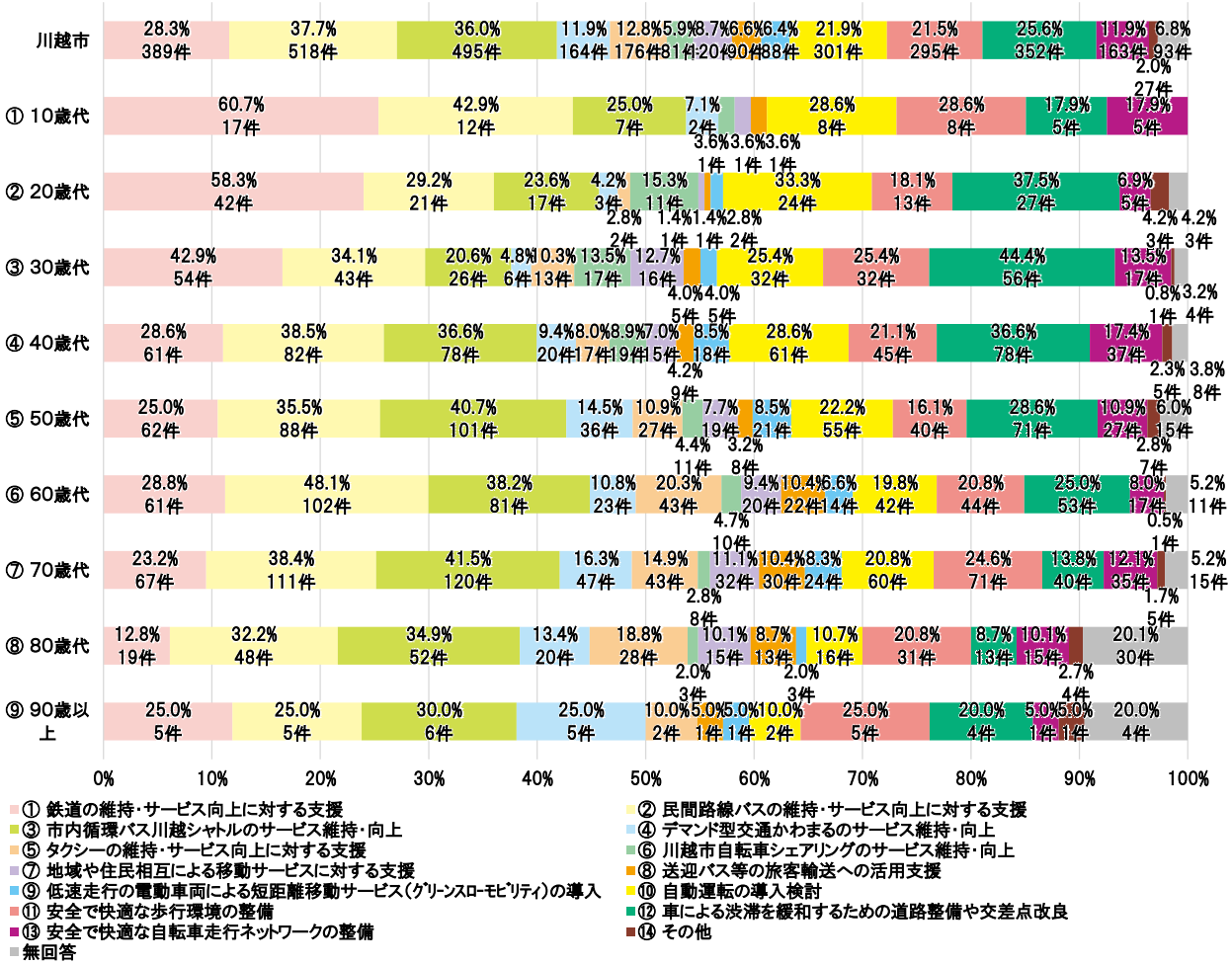
問２　運転手不足等でバス路線の維持が困難になっていく可能性がある中で必要な取組

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。



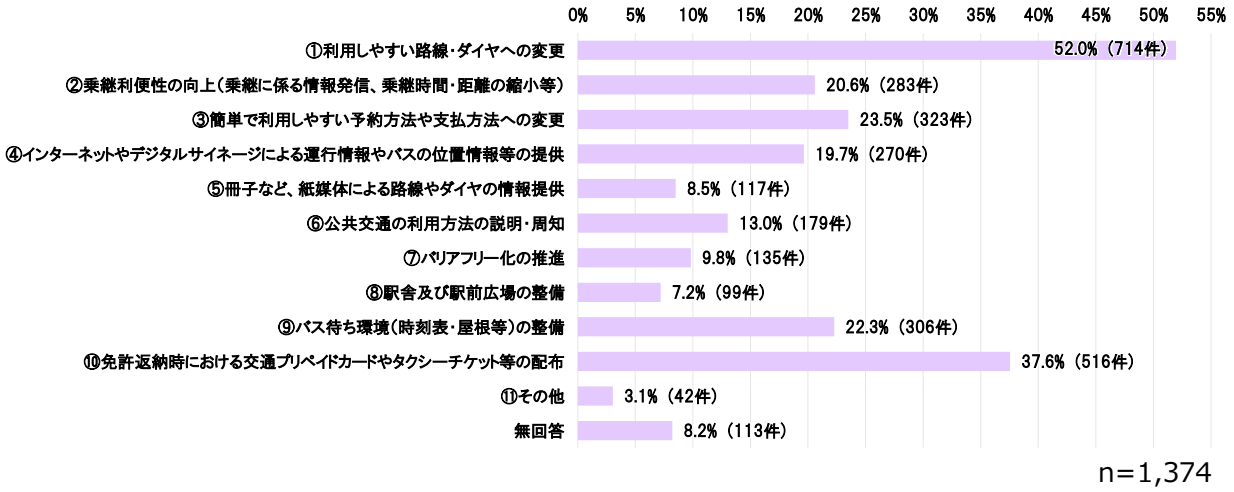
問３　川越市が今後、移動サービスに関する取組として重視すべきもの

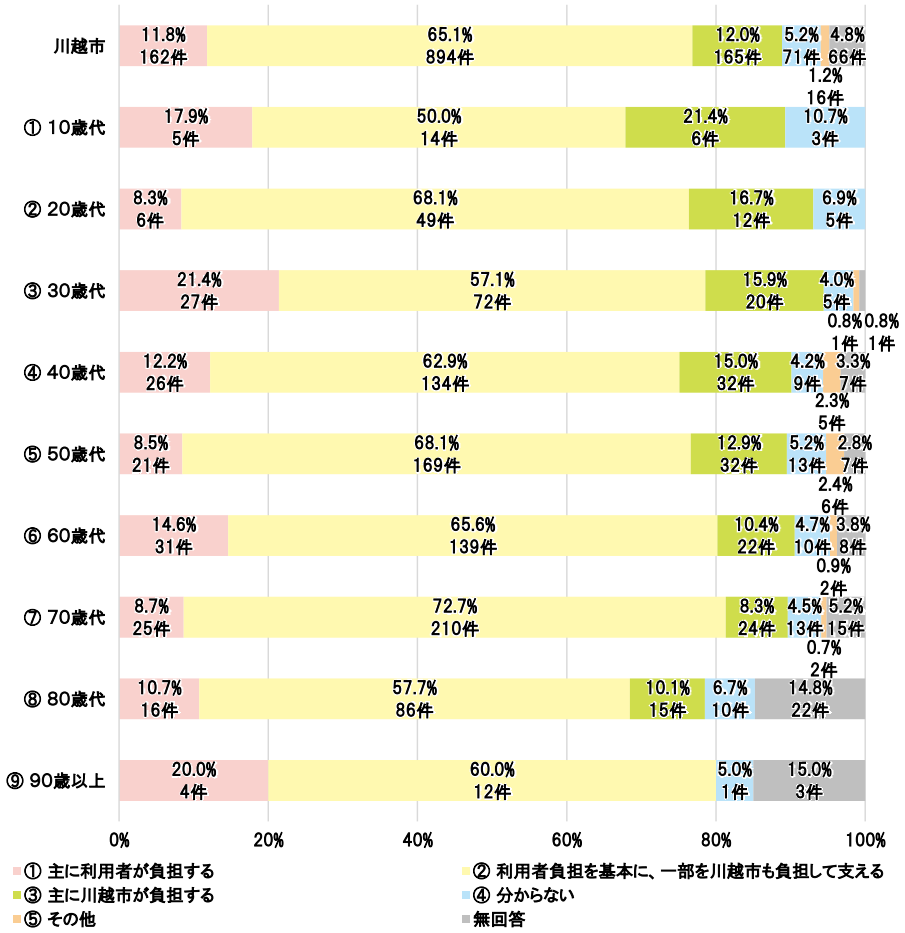
路線バスの維持・サービス向上に対する支援が 37.7%（518 件）と最も多く、次いで、川越シャトルのサービス維持・向上が 36.0%（495 件）、鉄道の維持・サービス向上に対する支援が 28.3%（389 件）となっています。



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。