

1 調査名称：川越市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：川越市

3 調査圏域：川越市全域

4 調査期間：平成 27 年度～平成 28 年度

5 調査概要：

本市では、少子高齢化による人口減少などの社会情勢の変化に備え、コンパクトかつネットワーク化された持続可能な都市構造の実現のため、立地適正化計画を策定することとし、併せて、都市構造を支える交通施策を計画的に実行するため、都市・地域総合交通戦略を策定することとした。

都市機能や居住の誘導にあたっての誘因の一つとするため、鉄道及び基幹的バス路線の維持・強化を示すほか、交通空白地域での適切な交通手段の確保、モビリティ・マネジメントによる公共交通利用促進、交通結節点における乗換機能の強化、基幹となる都市計画道路などの整備、中心市街地における交通の円滑化、北部市街地の歴史的町並みの保全と歩行者優先のまちづくりとが連携した効果的な交通施策などを位置付けるものとする。

平成 27 年度分の調査としては、素案の作成までをもって完了とし、平成 28 年度に引き続き検討を行う。

調査概要

1 調査名称

川越市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

目的と位置づけ

- 1．川越市都市・地域総合交通戦略策定の目的
- 2．都市・地域総合交通戦略の位置づけ

交通の現況と課題

- 1．都市の特性
- 2．人口動向からみた交通状況の変化
- 3．交通行動からみた利用交通手段の状況
- 4．公共交通の状況
- 5．道路の状況
- 6．環境面の取組状況
- 7．拠点間・隣接市間の移動状況
- 8．観光・その他の状況
- 9．交通課題の整理

都市・地域総合交通戦略の基本方針

- 1．将来の都市像
- 2．将来の移動のイメージ
- 3．交通戦略の基本目標と方向性

施策の方針と施策パッケージ（全市域編）

- 1．施策の方針
- 2．施策パッケージ

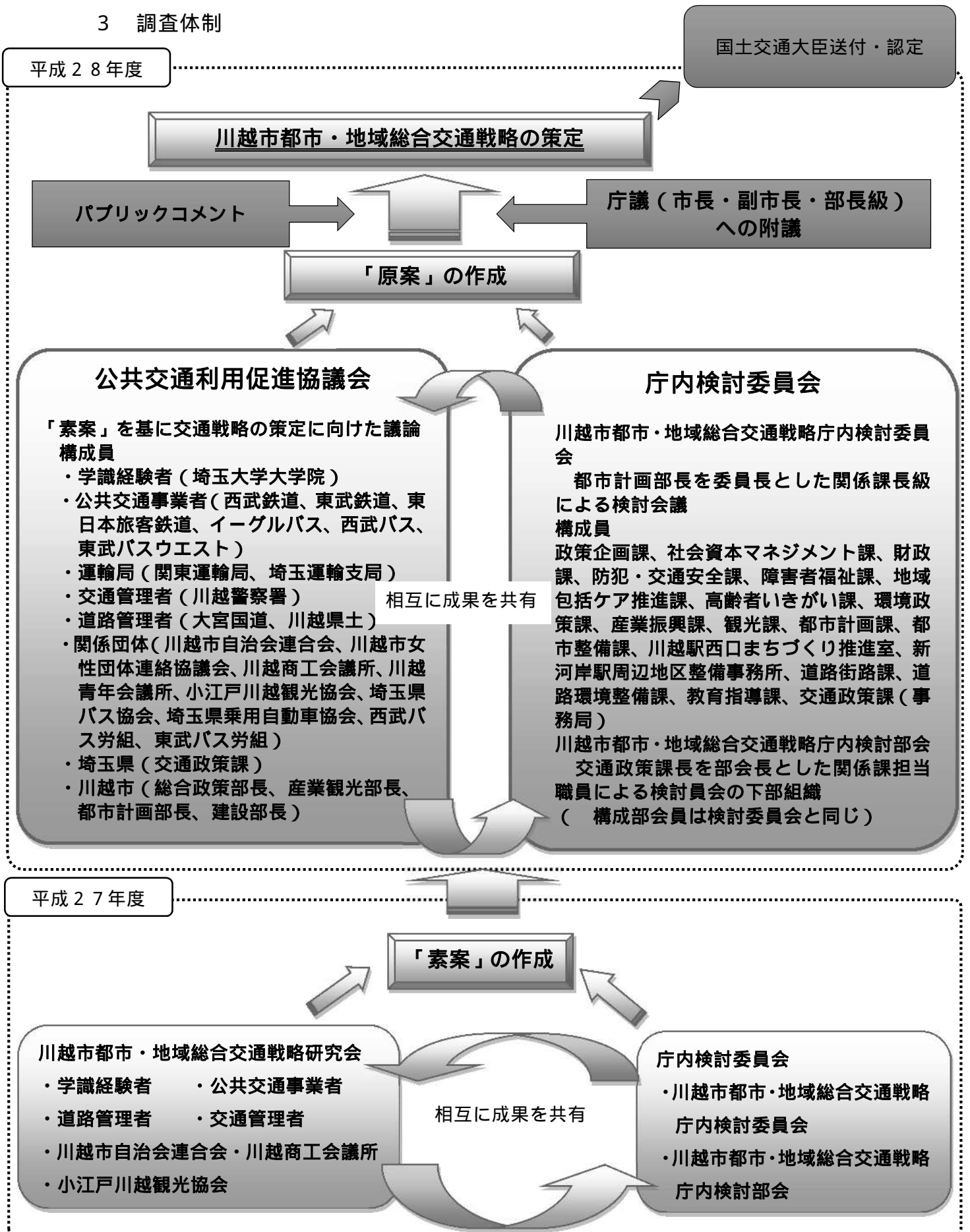
施策の方針と施策パッケージ（中心市街地編）

- 1．施策の方針
- 2．施策パッケージ

施策の評価と推進管理体制

- 1．交通戦略の評価指標
- 2．推進管理体制

3 調査体制



4 委員会名簿等：

< 川越市都市・地域総合交通戦略研究会 >

所属	備考
埼玉大学大学院	座長
西武鉄道株式会社	
東武鉄道株式会社	
東日本旅客鉄道株式会社	
イーグルバス株式会社	
西武バス株式会社	
東武バスウエスト株式会社	
国土交通省	
埼玉県	
川越市	
埼玉県川越警察署	
川越市自治会連合会	
公益社団法人 小江戸川越観光協会	
川越商工会議所	

< 川越市都市・地域総合交通戦略庁内検討委員会 >

平成 27 年度の検討体制は下表のとおりである。なお、川越市都市・地域総合交通戦略庁内検討部会は、検討委員会の下部組織であり、下表の所属の担当で組織する。

所属	備考
都市計画部長	委員長
交通政策課長	副委員長
政策企画課長、財政課長、防犯・交通安全課長、障害者福祉課長、高齢者いきがい課長、環境政策課長、産業振興課長、観光課長、都市計画課長、都市整備課長、川越駅西口まちづくり推進室長、新河岸駅周辺地区整備事務所長、道路街路課長、道路環境整備課長、教育指導課長	委員

平成 28 年度から社会資本マネジメント課長、地域包括ケア推進課長を追加。

調査成果

1 調査目的

主に次に示す本市の現況から、さまざまな交通施策を効果的・計画的に推進するため、実施時期や実施主体を明記した都市・地域総合交通戦略を策定する必要が生じ、そのための調査を実施するに至った。

(1) 高齢者の割合の増加など、人口構成の変化

「川越市人口ビジョン」(平成28年1月)によると、現状趨勢の場合の人口は、平成27年で349,378人であったものが平成37年に347,020人となり、減少局面に入る。また、人口構成に着目すると、65歳以上の高齢者の割合が増加し、通勤・通学で公共交通利用者の中心となる15歳以上65歳未満の者の割合が減少する見込みである。さらに、20年後を見据えると、人口の減少、高齢者割合の増加、15歳以上65歳未満割合の減少が顕著になる。

	H27年	H37年	H47年	H57年	H67年
人口推計	349,378	347,020	332,052	311,886	290,234
高齢者割合	24.3%	27.6%	30.1%	35.4%	37.5%
15歳以上65歳未満割合	62.7%	60.8%	59.5%	54.2%	52.4%

利用者の減少に伴い、鉄道及び路線バスの便数の減少や路線の廃止が生じ、公共交通の利便性が低下し、また、交通空白地域が拡大するおそれがあるため、交通事業者や住民と連携しながら利便性の向上や利用促進を行う必要がある。また、高齢者などの交通弱者の増加に対する施策も必要になる。

(2) コンパクトに形成された市街地を今後も維持する必要性

本市は、中心3駅周辺と北部市街地からなる都心核を中心として、都市機能が集積し、主に鉄道沿線に沿って市街地(中心市街地をコアとした「スター型都市構造」)が形成され、すでにコンパクトな都市構造となっている。基幹的公共交通(「鉄道及び中心市街地を発着する30本以上・片道/日のバス路線」と交通戦略上で定義する予定)の人口カバー率(鉄道駅800m、バス停300m圏内の人口と交通戦略上で定義する予定)は市域全域で約56%であり、また、市街化区域内の人口比率が約8割を占めている。しかしながら、都市計画部都市計画課が作成中の「川越市立地適正化計画」の素案によると、中心市街地や旧来の住宅地で、高齢化が進展し、空き家が顕在化する傾向があるとされている。

コンパクトな市街地を維持するため、まちづくり施策と連携し、基幹的公共交通の定時性や速達性の確保、フィーダー系路線から基幹的公共交通への乗継拠点の整備などを実施し、公共交通利便性を向上させ居住を誘導する必要がある。

(3) 既存集落などにおける移動手段の確保

本市は、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がともに発展したバランスの良さを特徴としている。市街化区域内の人口比率が約8割を占めているが、農村の既存集落などの住環境を維持していくことも、重要な課題であると考えられる。既存集落における公共交通は、その収益性の低さから民間事業者によるサービス提供が困難な箇所がある。

交通空白となっている地域の移動手段の確保を、優先順位を付けながら検討する必要がある。交通空白地域の対策の検討に当たっては、地域での負担を検討する必要がある。

(4) 歩行者や自転車を中心とした交通まちづくりの必要性

本市は中心市街地に都市機能が充実し、また、観光資源が充実しているため、多数の来街者がある。さらに、平成24年度には鉄道5社の相互直通運転が開始され、平成27年度には圏央道埼玉区間が全線開通したため、広域的な移動が可能となり、さらに来街者が増加する可能性がある。また、「第12回川越市市民意識調査」によると、推進すべき道路施策として「歩行者や自転車を優先した、安全で人にやさしい交通政策の推進を図る」が最も多く50%近くを占めている。

非常に高いポテンシャルを有する本市の都市機能及び観光資源を最大限活用し、かつ、市民ニーズを満たすためには、回遊性の高い、歩いて楽しいまちづくりを推進していく必要がある。加えて、自転車や公共交通の利用しやすい環境を整えることで、自動車からのモード転換を促進する必要がある。

(5) 交通円滑化に向けた効果的な施策展開の必要性

中心市街地においては、従前より、交通渋滞の発生が課題となっており、土日祝日を中心に深刻な状況にある。また、交通戦略の素案作成にあたって平成27年12月に実施したアンケート調査によると、川越市における交通課題として、「中心市街地の道路混雑」を掲げる方が最も多く、「鉄道やバスでの移動が不便な地域の存在」、「高齢者や移動が不自由な方への対応不足」の順となっている。

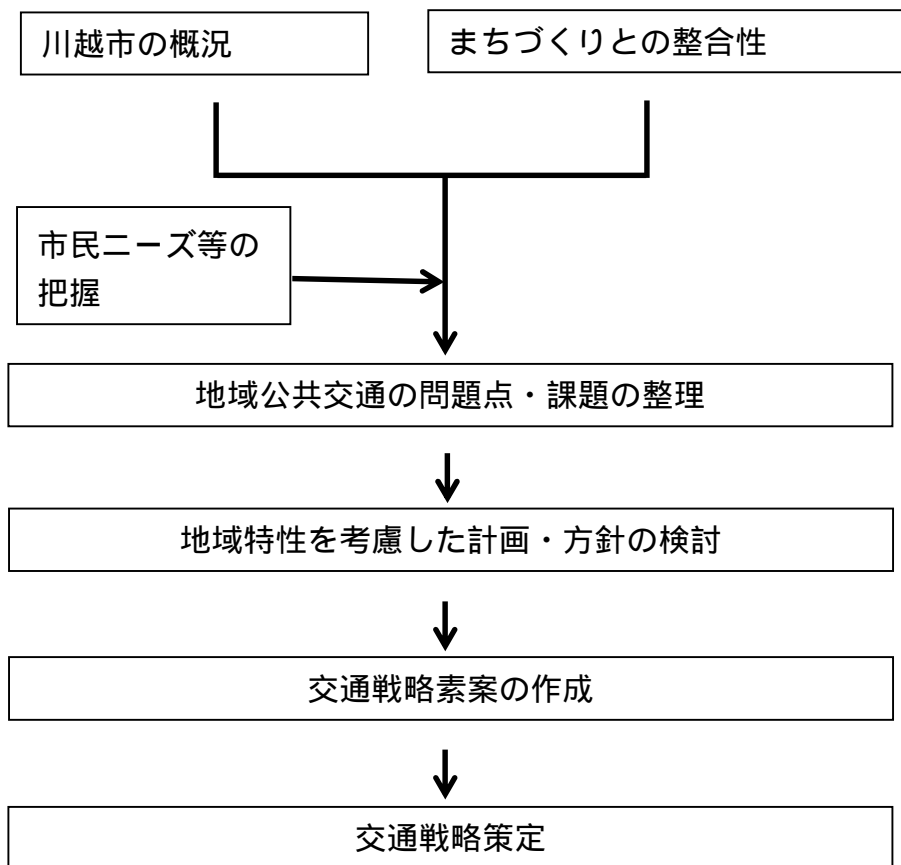
都市計画道路や交差点改良を、財政状況や費用対効果を勘案しながら、既存ストックを有効活用しつつ、優先順位を付けて着実に実施していく必要がある。また、通過交通迂回誘導方策や適切な交通規制の検討、郊外型駐車場のさらなる充実が必要となる。

(6) 都市的活動核における都市基盤整備の必要性

関越道や圏央道からの広域交通利便性が高いため、川越駅西口に多くの高速バスが乗り入れている。加えて、本市の活発な企業活動などを反映し、川越駅西口周辺で延べ600台/日を超える企業送迎バスが送迎行為を行っている。

本市の立地や特性を生かした拠点施設の整備が必要になる。

2 調査フロー



3 調査圏域図

調査圏域は川越市全域とする。



4 調査成果

(1) 基本目標

市民が暮らしやすく、訪れる人を魅了する 「川越のまち」の活動を支える交通の実現

第四次川越市総合計画の将来都市像である「人がつながり、魅力があふれだれもが住み続けたいまち 川越」の実現を交通の面から支えることを念頭に以上のことを基本目標として掲げます。

また、川越市都市計画マスタープランの将来都市像である「豊かな自然と暮らしやすさを創造する 美しいまち 川越」との整合性を図ることとします。

(2) 3つの方向性

方向性1 (全市域)

地域の特性に応じた持続可能な交通ネットワークの構築 ～人と人を繋ぐための都市基盤の整備とみんなで支える公共交通の実現～

<パッケージ化される施策の方針>

公共交通路線の維持と整備、交通空白地域における交通手段の確保、地域の特性に応じた乗継拠点の整備、ソフト施策による公共交通の利便性向上と利用促進、低炭素社会の実現に向けた取組の実施

方向性2 (全市域)

都心核・地域核間及び隣接する都市を結ぶ基幹的交通軸の維持・強化 ～まちづくりを支える道路整備と基幹的公共交通の維持・強化～

<パッケージ化される施策の方針>

交通円滑化のための道路ネットワークの整備、基幹的公共交通の維持と強化、東京オリンピック・パラリンピックを契機とした交通アクセス性の向上

方向性3 (中心市街地)

都心核の特性に応じた移動環境の確保 ～人々の活力を生み出す、歩いて楽しい魅力的な中心市街地の形成～

<パッケージ化される施策の方針>

地域住民及び来街者の移動環境の改善と多様な交通手段の確保、中心市街地における交通渋滞緩和、広域幹線交通の交通結節点整備

(3) 調査の結果

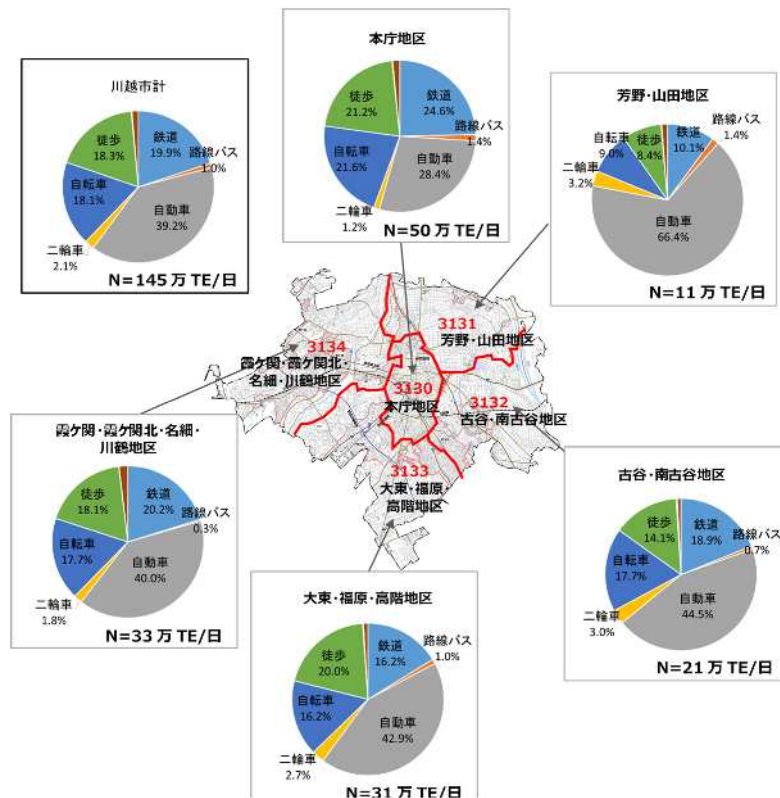
○人口動向からみた交通状況の変化

- ・市域の人口は平成30年をピークに少しずつ減少し、65歳以上の高齢者の割合が増加する見込みである。
- ・都心核及び地域核周辺の人口密度が高い傾向にあるが、それ以外の地域にも一部密度の高い地域が存在する。
- ・住宅団地や既存集落などにも高齢人口割合が高い地域がある。

○交通行動からみた利用交通手段の状況

- ・都心核及び地域核周辺における人口集積が高く、交通量も多くなっている。
- ・公共交通の利用は中心市街地で相対的に多く、公共交通が不便な地域で著しく少ない状況である。
- ・目的別の移動手段について、自動車移動が多い傾向にあるが、通勤・通学では鉄道利用が多い。

< 計画基本ゾーン別代表交通分担率 >



データ出典：H20年東京都市圏パーソントリップ調査

○公共交通の利用状況

- ・鉄道利用者数は90年代以降、概ね横ばいの傾向にある。
- ・最寄り駅までの移動手段は、徒歩、自転車、路線バスの順に多い。
- ・中心市街地までの移動手段は、鉄道、徒歩、路線バスの順に多い。
- ・路線バス利用者数は近年微増の傾向にあるが、70年代と比較すると減少している。ただし、少子高齢化の進展により減少に転じるおそれがある。

○道路の状況

- ・都市計画道路が40路線あり、平成26年度末時点での整備率は44.1%である。
- ・道路網が都心核に集中する形状であり、幅員も2車線道路が多く、交通需要に対して道路容量が不足している。
- ・中心市街地の交差点に右折レーンが未整備の箇所があるため、ボトルネックとなっている。
- ・環状道路の未整備区間があり、自動車交通の分散化が図られていない。
- ・本市の交通課題として、「中心市街地の道路混雑」を挙げる方が最も多い。

○環境の取組状況

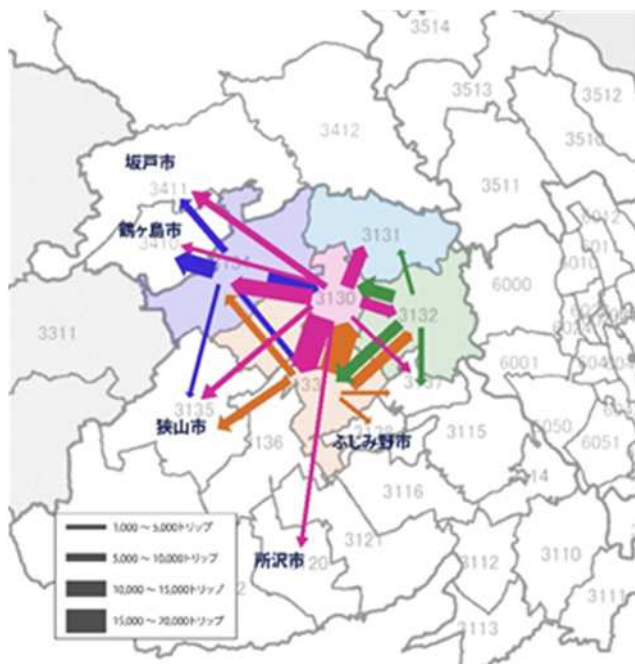
- ・二酸化炭素排出量について、運輸自動車部門が全体の3割以上を占めている。

○拠点間・隣接市間の移動状況

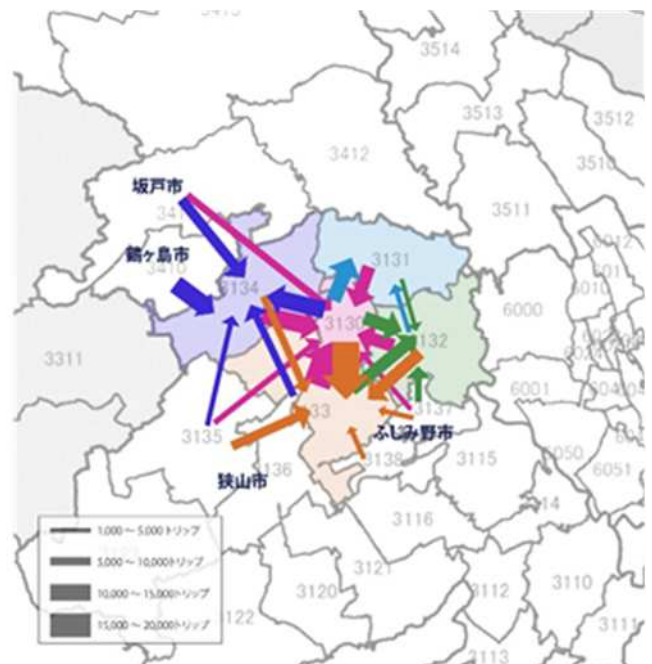
- ・市内の移動については、都市機能の集積する中心市街地への移動が多い。
- ・市外への移動については、市民センター所管区域から隣接市への移動が多い。

<川越市発着の移動状況>

川越市発の移動



川越市着の移動



データ出典：H20年東京都市圏パーソントリップ調査

○観光・その他の状況

- ・入込観光客数は平成18年が5,504千人だったものが、平成27年には6,645千人に増加しています。
- ・観光客が来街の際に用いる交通手段としては、54.3%が鉄道利用であるが、自動車を利用する方も35.9%おり、二番目に多い。

(4) 将来の移動イメージ



中心市街地エリア

<エリアの特徴>

- ・都市核に該当するエリアであり、市内で最も公共交通サービス水準が高い。
- ・生活サービス施設、観光施設が多くあり、徒歩・自転車などによる施設などへのアクセスが比較的容易である。

<移動のイメージ>

- ・日常的な買物などについては、徒歩、自転車など自動車を使わない移動が主となる。
- ・通勤・通学、市内の移動については、最寄り駅・バス停などを使って移動
- ・来街者は徒歩、バス、コミュニティサイクルなどを利用して快適・安全に移動

基幹的公共交通エリア

< エリアの特徴 >

- ・基幹的公共交通沿線のエリアであり、徒歩圏内にサービス水準の高い鉄道駅、バス停があり、都心エリアに乗り換えなしでアクセス可能
- ・沿線上に拠点があり、主要な都市機能施設も立地している。

< 移動のイメージ >

- ・通勤・通学、市内の移動については、最寄り駅・バス停などを使って都心、沿線上の都市機能施設などに移動
- ・拠点に乗り換えなしで移動できることから、豊かな居住環境を享受でき、買物など日常生活に必要な施設に自動車に依存せず、徒歩、自転車、公共交通で移動できる。

乗継移動エリア

< エリアの特徴 >

- ・乗継拠点を発着としたバス路線沿線のエリア
- ・住宅団地、既成市街地などのエリアであり、乗継拠点（鉄道駅、バス停）を経由して、中心市街地にアクセスできる。

< 移動のイメージ >

- ・通勤・通学、市内の移動については、最寄り駅・バス停から乗継拠点を經由して目的地に移動
- ・買物などの日常的な移動については、徒歩、バス、自転車などで直行
- ・中心市街地エリアには、乗継拠点で乗り継ぐことでアクセス可能
- ・乗継拠点には、駅前広場、自転車駐車場などの施設が整備されており、乗継拠点から中心市街地間はバス路線も充実している。

交通空白エリア

< エリアの特徴 >

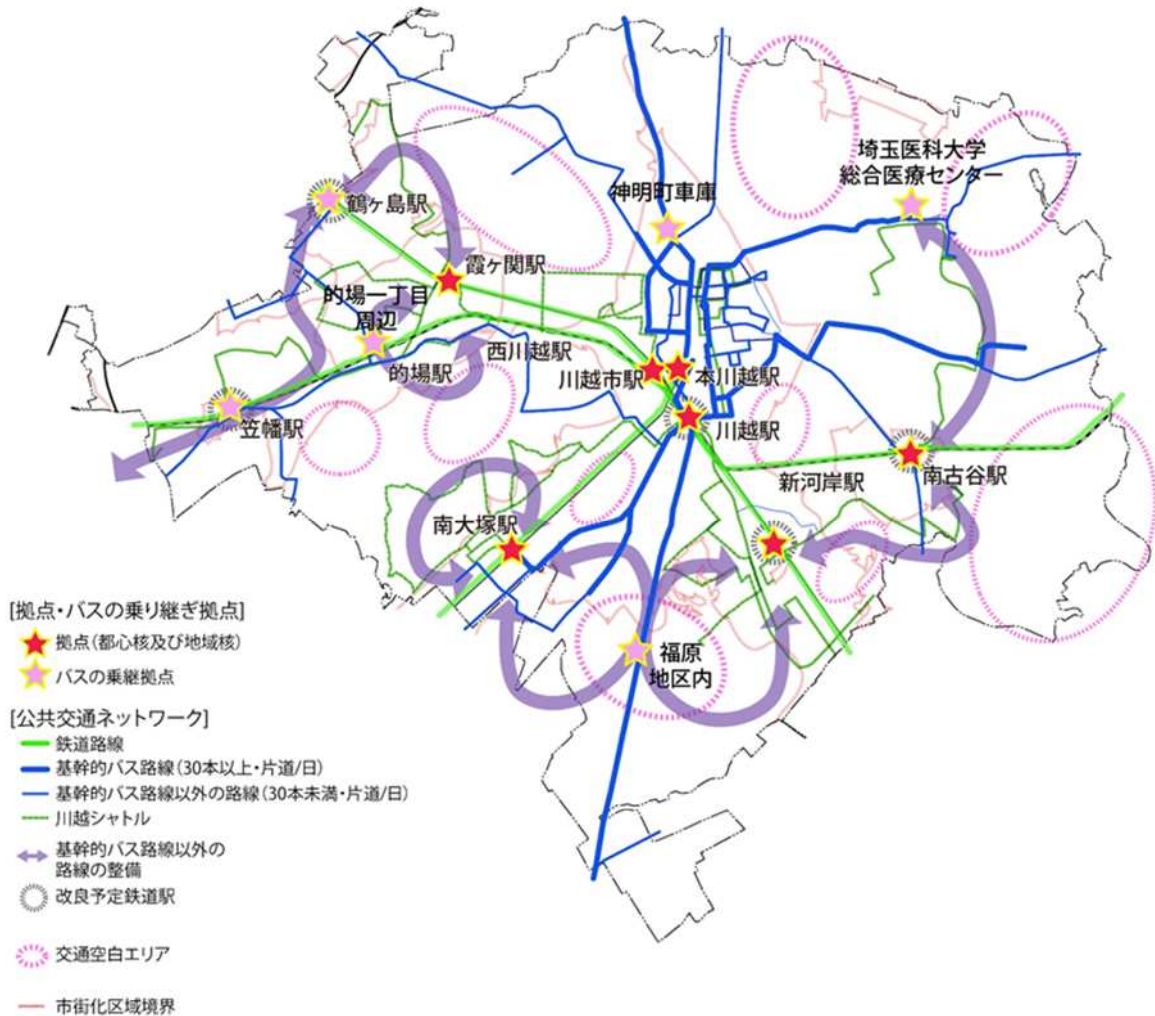
- ・既存集落などの交通空白地域を主とするエリアであり、鉄道・バス停までの距離があり、人口密度が低い地区が多く、多様な地域内公共交通（福祉輸送、住民が運営に参画する地域主体の地域内公共交通など）の検討が必要なエリア

< 移動のイメージ >

- ・通勤・通学、市内の移動については、地域内公共交通、タクシー、自動車による送迎、自転車などの交通手段により、乗継拠点などへアクセスして公共交通を利用
- ・買物などの日常的な移動については、自動車、自転車などで直行

(5) 方向性 1

全体方針図 (方向性 1)



【基本的な考え方】

○公共交通路線の維持と整備

広域交通の役割及び都市の骨組みの役割を果たす路線を、基幹的公共交通と位置付け、運行本数の維持及び強化を図ることとする。他方、基幹的公共交通以外の路線についても利用促進を図ることで、現行の路線や便数の維持を図ることとする。

また、住民生活に直結する路線として、住民の居住エリア付近を通りながら、基幹的公共交通と乗り換える公共交通路線（8の字型のバス路線など）を整備し、高齢化社会におけるニーズへの対応と基幹的公共交通の維持・強化を両立させる。

○交通空白地域における交通手段の確保

鉄道、バスの運行がない交通空白地域は、収益性が低いため民間事業者によるサービス提供が困難な地域であることに鑑み、行政の関与する交通サービス

や住民の負担による自主運行などを検討する。検討にあたっては、地域の需要や年齢構成などに配慮する。

○地域の特性に応じた乗継拠点の整備

立地適正化計画において拠点とされる川越駅、本川越駅、川越市駅、霞ヶ関駅、南大塚駅、新河岸駅及び南古谷駅を乗継拠点と位置付けることで、医療や買い物などの生活サービス施設への利用者の足を確保する。また、基幹的公共交通上に乗継拠点を整備することで、基幹的公共交通の利用者を増加させる。

○ソフト施策による公共交通の利便性の向上と利用促進

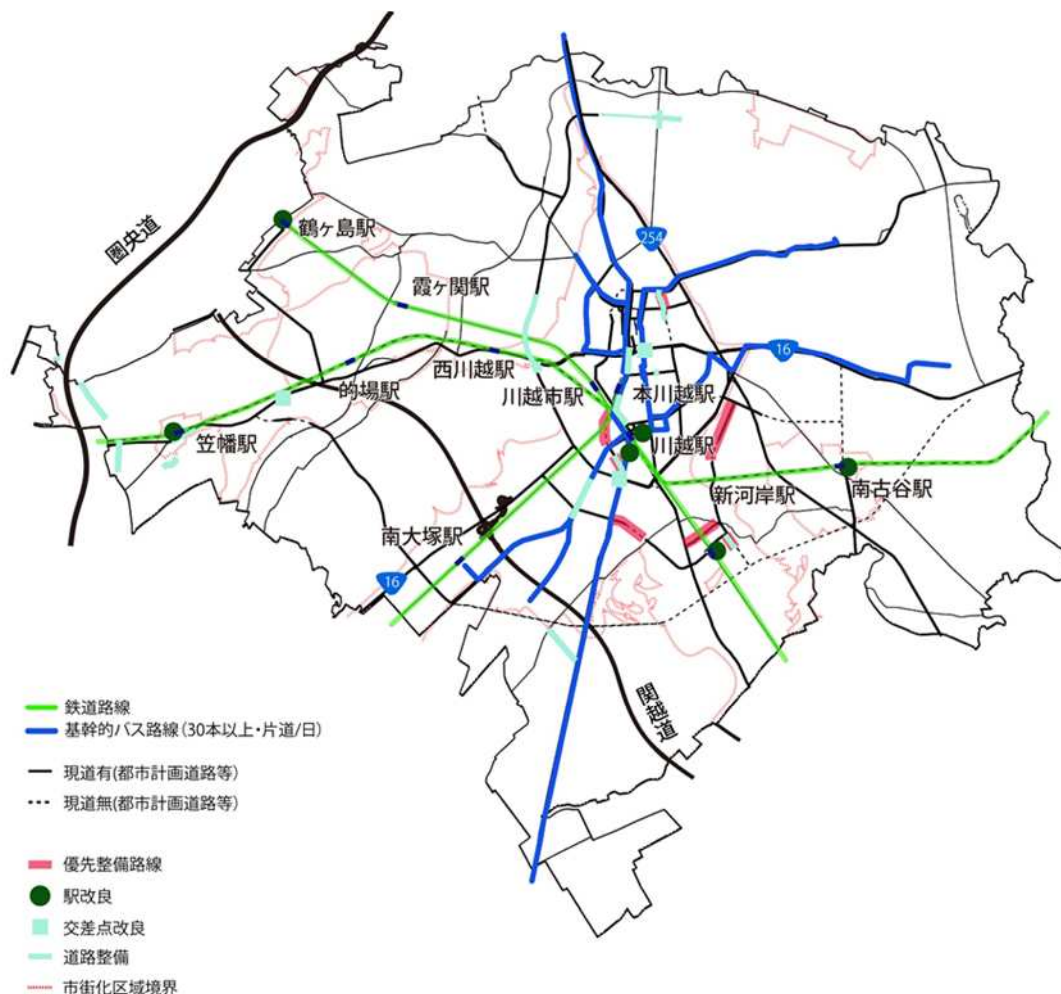
公共交通は住民を含め「みんなで支える」ということをキーワードとし、「路線維持のためには、みんなが公共交通を利用する必要がある」という意識を醸成するため、環境部局や教育部局などと連携し、モビリティ・マネジメントを実施する。

○低炭素社会の実現に向けた取組の実施

低燃費車への移行やエコドライブの推進を本戦略に位置付けることにより、環境基本計画に掲げる低炭素社会の実現も併せて推進する。

(6) 方向性 2

全体方針図(方向性 2)



【基本的な考え方】

○交通円滑化のための道路ネットワークの整備

環状道路、優先整備路線（都市計画道路のうち、今後概ね 20 年以内に本市が主体となって整備する方針の路線（平成 26 年 4 月 1 日公表）のこと）、乗継拠点周辺の道路など、交通円滑化に資する道路ネットワークの構築に必要な路線を重点的に整備する。

○基幹的公共交通の維持と強化

鉄道駅や基幹的バス路線の速達性・定時性の強化、鉄道駅の改良や駅前広場の整備を行い、より便利な公共交通を実現することで、立地適正化計画で指定される居住誘導区域への居住の誘導を図る。

○東京オリンピック・パラリンピックを契機としたアクセス性の向上

笠幡駅駅前広場の整備、会場周辺の道路整備、交差点改良などを行い、圏央道など広域幹線道路からのアクセス性を向上させる。

(7) 方向性3

全体方針図(方向性3)



【基本的な考え方】

○地域住民及び来街者の移動環境の改善と多様な交通手段の確保

居住地と観光地の両面の性質をもつ中心市街地において、地域住民と来街者の双方の利便性を確保するため、自動車に過度に依存しない歩行者・自転車中心のまちづくりを進める。そのために、歩行環境や自転車走行環境を向上させ、基幹的公共交通の維持・強化を図る。また、コミュニティサイクルなど移動手段の多様化を図る。

○中心市街地における交通渋滞の緩和

環状道路、優先整備路線などの道路整備、交差点改良を行うことによって、道路交通の円滑化を図る。また、道路整備に併せて自動車交通を分散させるため、適切な規制方策及び誘導方策を検討する。加えて、来街者の自動車の流入を抑制するため、郊外型駐車場を市街地外縁部に充実させる。

○広域幹線交通の交通結節点整備

関越道、圏央道のインターチェンジからのアクセスの良さを活かし、高速バスの拠点化を目指す。送迎バス及び観光バスの発着の拠点となる施設を整備し、乗降場を集約することにより中心市街地の交通円滑化を図る。