

1 調査名称：川口市総合都市交通体系調査

2 調査主体：川口市

3 調査圏域：川口市

4 調査期間：平成27～28年度

5 調査概要：

第5次川口市総合計画において市民の安全・安心・快適な移動を支える交通環境の整備をすることにより、誰もが安全で快適に暮らせるまちを目指すこととしている。

また、川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略においても、市内外の人々に居住先として選ばれるためのハード面の環境整備として市内都市交通システムの改善に取り組むこととしている。

こうしたことから、都市交通の現状分析、都市の骨格的な交通体系等を検討し、将来の都市像や道路網を念頭に置いた将来交通体系の在り方など、本市が目指すべき将来交通の姿を示す交通体系将来構想を策定するものである。

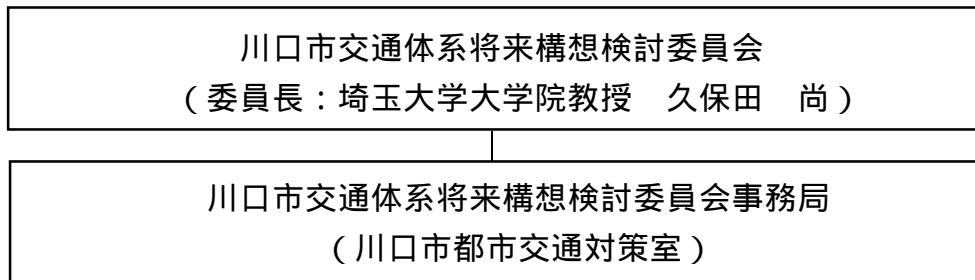
調査概要

1 調査名称：川口市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要
 - 1.1 業務概要
 - 1.2 実施方針
 - 1.3 業務工程等
2. 都市交通の現状に関する追加分析
 - 2.1 都市交通の現状分析
 - 2.2 民間プローブデータおよび交通量調査の分析
3. 都市交通の目標に関する検討
 - 3.1 交通体系の基本理念の検討
 - 3.2 都市交通の目標の設定
4. 将来都市構造に関する検討
 - 4.1 将来都市構造の整理
5. 骨格的な交通体系の検討
 - 5.1 骨格的な交通ネットワークの検討
 - 5.2 施策の方向性の整理
6. 交通体系将来構想の作成
7. 検討委員会の実施支援
 - 7.1 検討委員会の実施
8. パブリックコメントの実施支援
 - 8.1 パブリックコメントの実施と意見の整理

3 調査体制



4 委員会名簿等：

氏名	所属	職名	区分	備考
久保田 尚	埼玉大学大学院	教授	学識経験者	委員長
大窪 和明	埼玉大学大学院	助教	学識経験者	副委員長
川崎 周太郎	国土交通省関東地方整備局 建政部都市整備課	課長	関係行政機関	
三宅 亮	国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課	課長	関係行政機関	平成28年6月退任
牧田 聡二	国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課	課長	関係行政機関	平成28年7月就任
竹島 晃	埼玉県企画財政部交通政策課	課長	関係行政機関	
中村 一之	埼玉県国土整備部道路政策課	課長	関係行政機関	
櫻木 直行	埼玉県川口警察署交通課	課長	関係行政機関	平成28年10月退任
大槻 清	埼玉県川口警察署交通課	課長	関係行政機関	平成28年10月就任
須郷 宗男	埼玉県武南警察署交通課	課長	関係行政機関	
河田 誠	東日本旅客鉄道株式会社大宮支社 総務部企画室企画調整課	課長	交通事業者	
武藤 彰	埼玉高速鉄道株式会社	代表取締役常務	交通事業者	
高島 俊和	国際興業株式会社 運輸事業部	部長	交通事業者	平成28年7月退任
木部 康久	国際興業株式会社 運輸事業部	部長	交通事業者	平成28年7月就任
岩田 敏之	東武バスセントラル株式会社 運輸統括部	部長	交通事業者	
鈴木 茂三	川口商工会議所	専務理事	関係団体	
佐藤 美治	鳩ヶ谷商工会	事務局長	関係団体	
寺山 樹生	川口市造園業協会	副会長	都市計画審議会	

調査成果

1 調査目的

第5次川口市総合計画において市民の安全・安心・快適な移動を支える交通環境の整備をすることにより、誰もが安全で快適に暮らせるまちを目指すこととしている。

また、川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略においても、市内外の人々に居住先として選ばれるためのハード面の環境整備として市内都市交通システムの改善に取り組むこととしている。

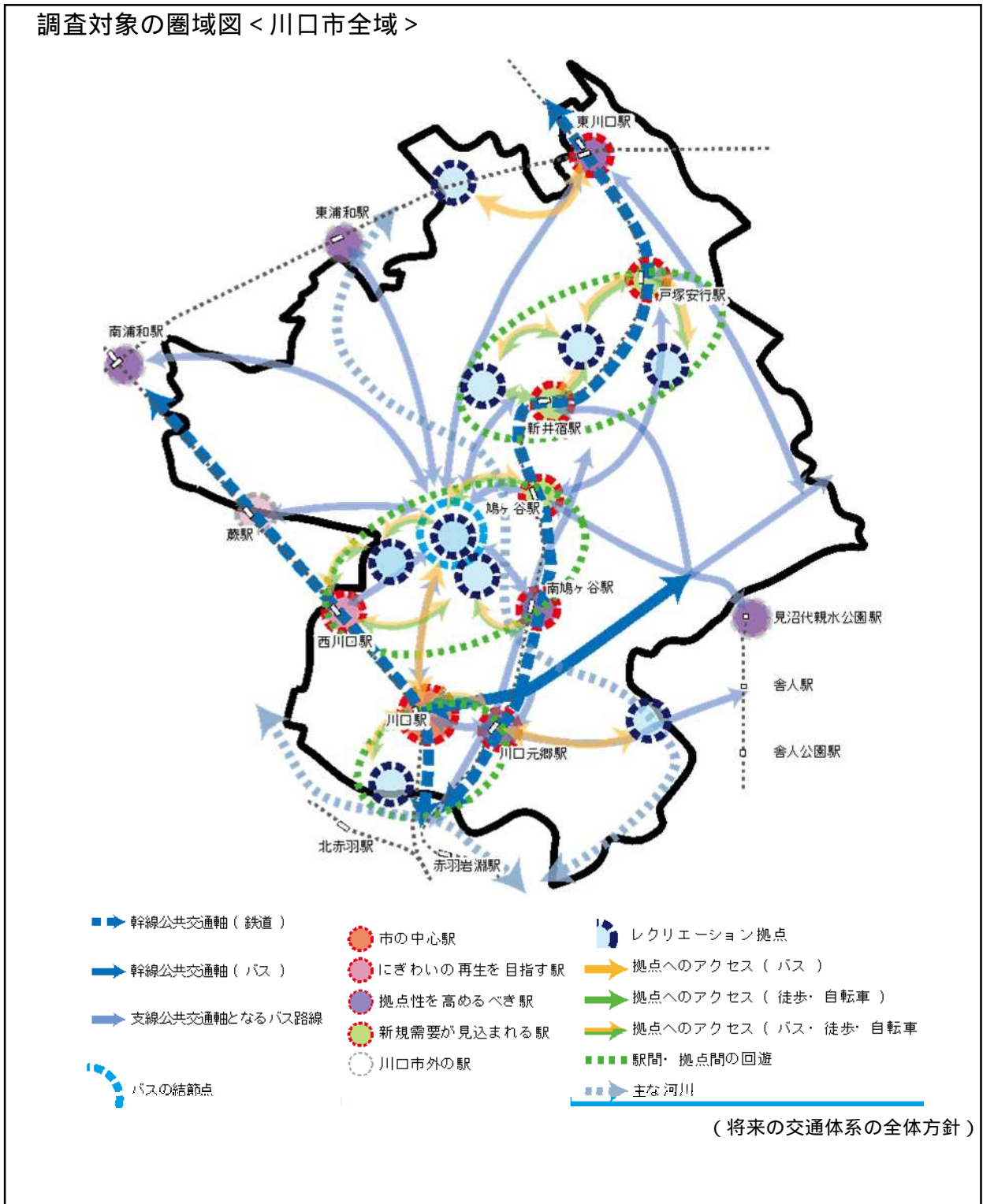
こうしたことから、将来の都市像や道路網を念頭に置いた将来交通体系の在り方など、本市が目指すべき将来交通の姿を示す交通体系将来構想を策定するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

調査対象の圏域図 < 川口市全域 >



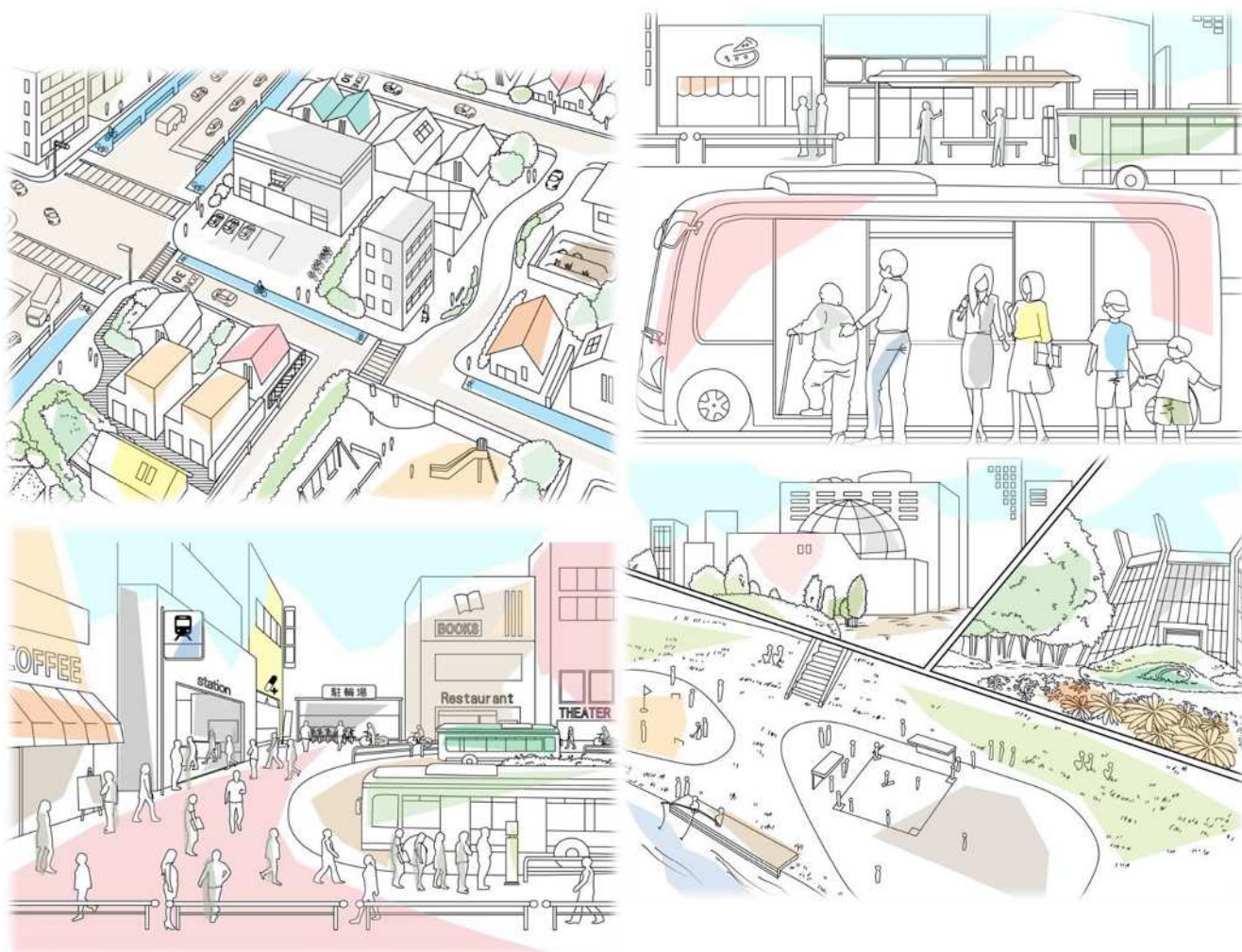
(様式 - 3 b 調査成果)

4 調査成果

概要については以下のとおり。

川口市交通体系将来構想

～ 選ばれるまちを支える交通のあり方 ～
概要版



川口市は、東京都都心から概ね10～20km圏域で埼玉県の南端に位置し、さいたま市と東京都に挟まれた立地条件として優位性の高い都市です。東西・南北の広域幹線道路網が交差するとともに、鉄道網も充実し、市内では100系統以上の路線バスが運行され、恵まれた交通サービス水準が確保されています。

しかし、通勤・通学時間帯には幹線道路や鉄道駅周辺で交通混雑が発生し、交通事故は平成15年をピークに減少していますが、歩行者や自転車事故の比率は高まっています。また近年では都市活動を支える多様な市民ニーズに対応するため、地域特性に応じた交通ネットワークの形成や交通サービスの提供が求められています。

そこで、交通に関連する現況特性や問題点を踏まえ、都市交通分野における目指すべき目標と基本方針を設定し、目標の達成に向けて取り組むべき内容を組み合わせた「川口市交通体系将来構想」を策定しました。

平成29年3月 川口市

1. 川口市の交通の現状と課題

■ 道路ネットワークのあり方に関する課題

- ・ 広域的な道路ネットワークが形成されていないことによる、速度低下や事故などの影響が発生しています。(図 1、2)
- ・ 生活道路等において歩行者が安全に移動できる環境が不十分です。(図 2)

自動車の潜在的な事故の危険性を示す急ブレーキは、工業地域や主要地方道さいたま草加線など、特定の箇所に集中しています。

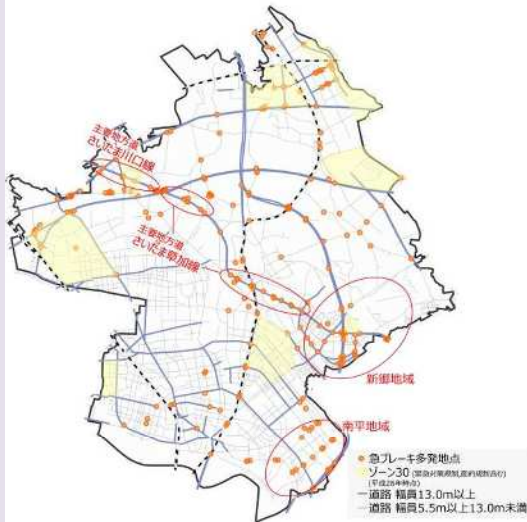


図 1 急ブレーキの箇所
資料) ホンダ セーフティマップより作成(平成 28 年 5 月閲覧)

自転車対歩行者の事故は増加傾向にあります。

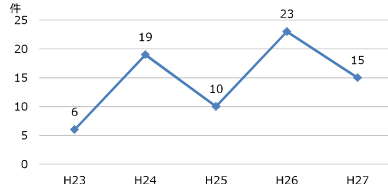


図 2 川口市内における自転車対歩行者の重傷及び軽傷事故件数
資料) 埼玉県警資料 より作成

鉄道駅周辺で、自動車対自転車の事故が多く発生しています。

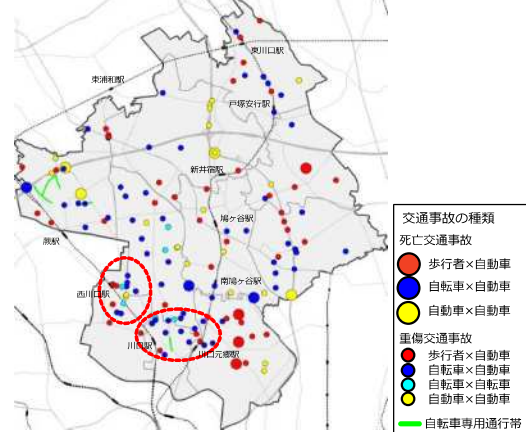


図 3 交通事故の分布
資料) 埼玉県警察 交通事故発生マップより作成(平成 27 年 4 月～平成 28 年 4 月の 1 年間)

- ・ 自転車を安全・快適に利用できる環境が不十分です。(図 3)

■ その他の道路ネットワークのあり方に関する課題

- ・ 広域的な道路において渋滞を起こしている箇所や事故の危険性のある箇所が存在します。また、防災面や環境面でも役割が十分果たされていません。

■ バスネットワークのあり方に関する課題

- ・ 通勤時間帯における JR の駅に集中する一部の路線バスの定時性・速達性が確保されていません。(図 4、5)

通勤時間帯はダイヤが過密で、あずま橋通り等で速度低下が生じています。

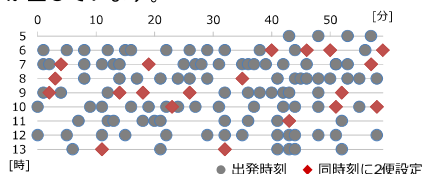


図 4 運行ダイヤ(十二月田中学校：川口駅行き)
資料) 国際興業 HP 時刻表 より作成

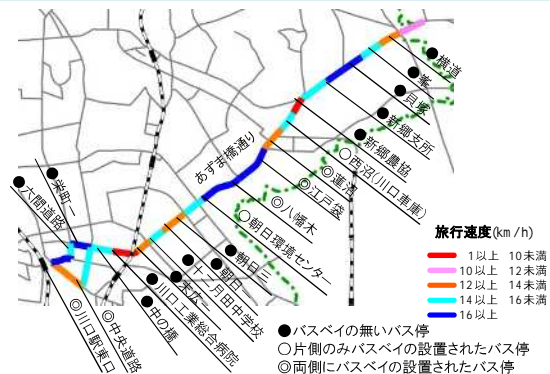


図 5 ピーク時(8 時台)におけるバスの旅行速度
資料) バス IC カードデータより作成

※旅行速度は、バス IC データの平成 26 年 10 月の平日分を用いて集計し、バス停における停車時を除いた平均速度を算定しています。

- ・ 路線延長が長く、行き先やルートが限定されるバス路線では、市内各所からの利用ニーズに十分応えきれていません。(図 6)

バス路線は多くの路線が JR の駅へ集中しており、一部の路線は長い距離を運行しています。また、最寄り鉄道駅からレクリエーション拠点等にアクセスするバス路線がほとんど無い拠点があります。



図 6 路線バスの経路
資料) 国際興業 HP 時刻表、東武バスセントラル HP 時刻表より作成

その他のバスネットワークのあり方に関する課題

- ・ バス利用の不便な地域があり、高齢者をはじめ多様な世代が日常よく利用する施設にアクセスするバスネットワークがまだ不十分です。
- ・ JR 京浜東北線と埼玉高速鉄道線(SR)の利用状況に偏りがあり、JR の駅にバスが集中しているため、駅周辺における道路混雑の一因となっています。
- ・ バスを利用したくなる魅力が不足し、情報提供も不十分です。

■ 鉄道駅周辺の交通環境に関する課題

- ・ 鉄道駅における各種交通手段間の乗り換えの円滑さが不十分です。(図 7)
- ・ 様々な交通が集中する鉄道駅周辺における移動環境が円滑ではありません。(図 7)
- ・ 駅周辺地域のにぎわいづくりのため、道路空間をさらに有効活用する余地があります。(図 8)

川口駅や西川口駅ではバスのりばが分散しており、利用する出入口によっては案内板の無い箇所があります。



図 7 川口駅東口のバスのりばの分布状況
資料) 国際興業路線図 より作成

商店街に貨物車両が進入し、歩行者の通行を阻害しています。



図 8 商店街における貨物車両の様子

2. 将来の交通体系の基本方針

【基本方針Ⅰ】

市民の暮らしや市内における産業活動を支える階層的な道路ネットワークの構築

- 市民の暮らしや市内における産業活動に伴う移動を安全かつ円滑にするため、幹線道路と生活道路の役割を適切に分担する階層的な道路ネットワークを構築します。
- 大規模災害から市民の生命や安全を守るため、防災性の向上に寄与する道路ネットワークを構築します。
- まちづくりなど多様な観点から都市計画道路のあり方を検証し、社会経済情勢の変化などに対応して適切に機能する道路ネットワークを構築します。



図9 道路ネットワークのイメージ

【基本方針Ⅱ】

通勤・通学や買物などで更に利用しやすいバスネットワークの構築

- 広域への移動に優れた鉄道網を前提に、路線バス及びコミュニティバスからなる充実したバスネットワークを活かし、各種施設へのアクセシビリティや定時性が確保され、安全な運行に配慮した更に利用しやすいバスネットワークを構築します。
- バスの効率的な運行を実現し、市内各所からの様々な利用ニーズに応えるため、JRやSRに囲まれた市中央部に新たにバスの結節点を形成します。
- 本市の充実したバス路線の維持を図るとともに、バス停周辺の環境整備やバス待ち環境の改善などにより、バス利用を促進します。

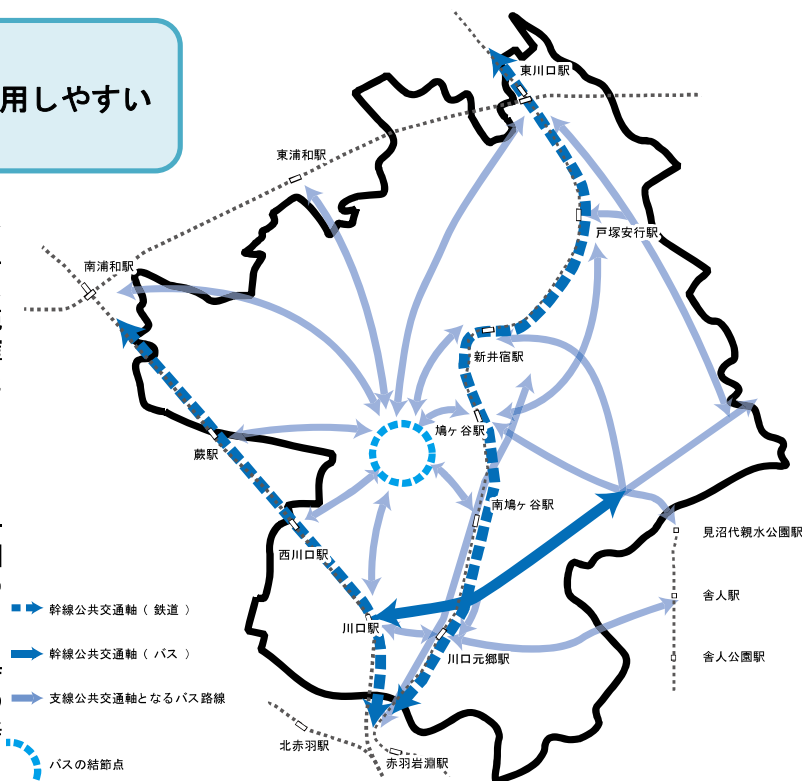


図10 公共交通ネットワークのイメージ

【基本方針Ⅲ】 鉄道駅周辺における交通環境の改善

- 鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩など様々な交通が結節する鉄道駅及びその周辺においては、市民や来訪者の誰もが円滑に分かりやすく乗り換えられるよう、各交通間の乗り換えの利便性の向上を図ります。
- 鉄道駅周辺においてバスや自動車の通行の円滑化を図るとともに、徒歩や自転車により安全・快適に移動できるようにするなど、既存の道路空間を有効かつ効果的に活用した交通環境の改善を図ります。
- 鉄道駅及びその周辺の地域特性を踏まえ、地域のにぎわいづくりやまちづくりに寄与する移動空間の形成を図ります。

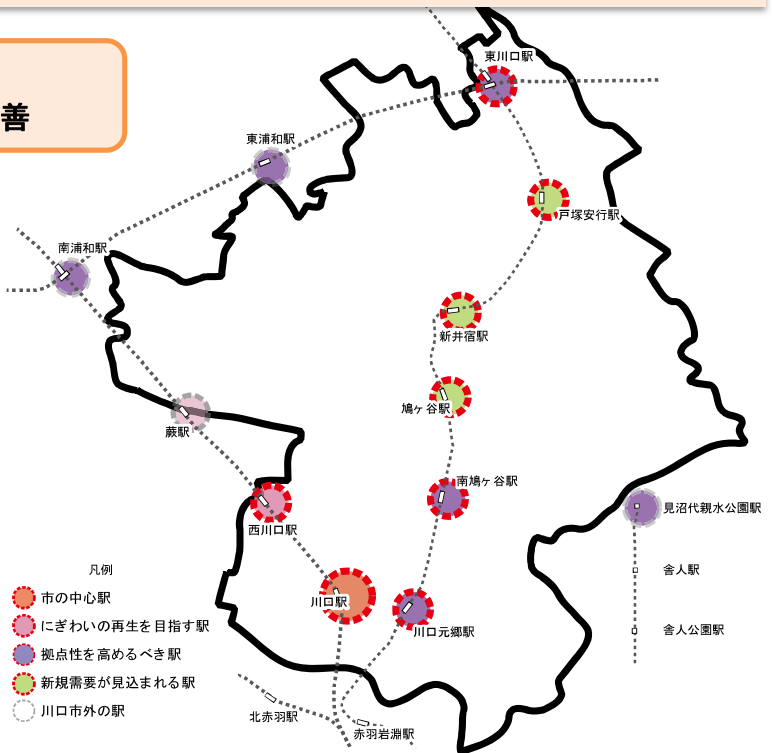


図 11 鉄道駅及びその周辺の地域特性を踏まえた各駅の類型

(類型①)	市の中心駅	: JR 川口駅
(類型②)	にぎわいの再生を目指す駅	: JR 西川口駅、蕨駅周辺
(類型③)	拠点性を高めるべき駅	: SR 川口元郷駅、南鳩ヶ谷駅、JR・SR 東川口駅
(類型③')	拠点性を高めるべき駅	: JR 東浦和駅周辺、南浦和駅周辺、日暮里舎人ライナー見沼代親水公園駅周辺
(類型④)	新規需要が見込まれる駅	: SR 鳩ヶ谷駅、新井宿駅、戸塚安行駅

【基本方針Ⅳ】 レクリエーション拠点等へのアクセス性・回遊性の向上

- 誰もがレクリエーション拠点等に円滑に訪れることができるよう、鉄道駅から各拠点までのアクセスルートや交通手段を確保し、各拠点へのアクセス性の向上を図ります。
- レクリエーション拠点等を連続して訪れやすくするよう、鉄道駅からレクリエーション拠点等へのアクセス性の向上に加え、鉄道駅と鉄道駅の間や拠点と拠点の間の回遊性の向上を図ります。

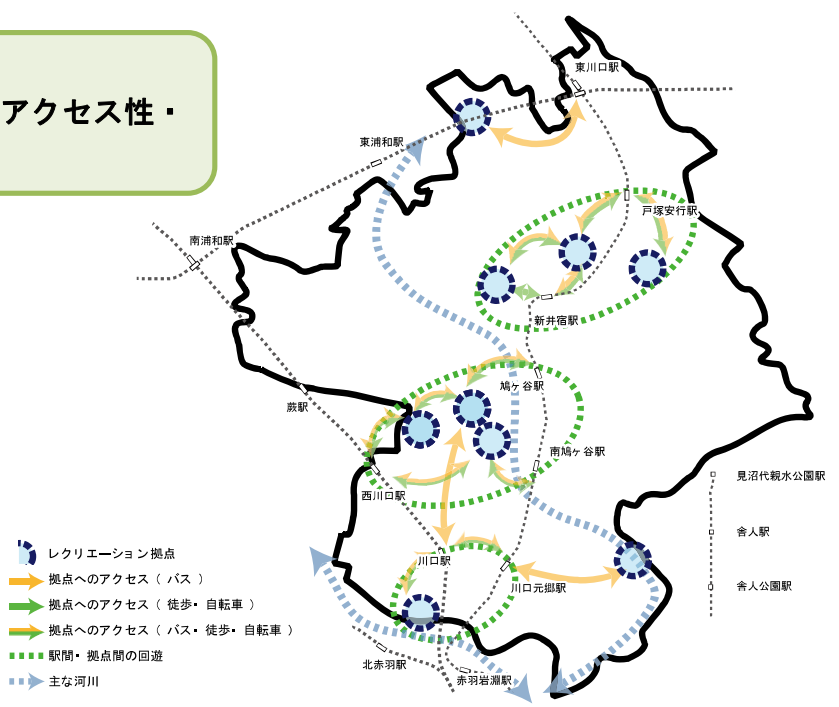


図 12 レクリエーション拠点等へのアクセス及び回遊ルートのイメージ

3. 目標達成に向けた取り組み

都市交通の目標の達成に向けて、将来の交通体系の4つの基本方針に対応し、以下に示す14の取り組みを推進します。

表1 目標達成に向けた取り組みと取り組みの具体例

将来の交通体系の基本方針	目標達成に向けた取り組みと取り組みの具体例	
I 市民の暮らしや市内における産業活動を支える階層的な道路ネットワークの構築	I-1	幹線道路ネットワークの形成 ➢ 都市計画道路の整備（街路事業），都市計画道路の整備（区画整理事業）
	I-2	幹線道路ネットワークの機能を引き出す取り組み ➢ 右折レーン設置等の交差点改良，歩道の整備
	I-3	自転車に配慮した道路環境づくり ➢ 自転車ネットワーク計画の策定，自転車専用通行帯の設置，路肩のカラー化，自転車利用のルール・マナー向上のための教育・啓発活動
	I-4	生活道路等における移動環境の改善 ➢ 交差点の見通しの改善，歩道の拡幅や段差・傾斜の解消，電線地中化等，ゾーン30などの交通規制による自動車走行速度の抑制，ハンプや狭さく（植樹帯等による幅員削減）などの物理的デバイスによる通り抜け交通の流入抑制，狭あい道路の整備・改善，路面補修による良好な移動環境の維持
	I-5	幹線的な道路ネットワークのあり方の検討 ➢ 未整備の都市計画道路の評価検証及び将来道路網計画の検討
II 通勤・通学や買物などで更に利用しやすいバスネットワークの構築	II-6	主要な施設にアクセスしやすいバスネットワークの形成 ➢ 路線バスやコミュニティバスのネットワークのあり方の検討（バスとSR駅との接続強化など），交通不便地域等におけるデマンド交通の導入検討
	II-7	バスの定時性や速達性の確保 ➢ BRTなどの新たな公共交通システムの導入検討，一方通行規制の見直し
	II-8	新たなバスの結節点の形成 ➢ バスの結節点の形成，バス待ち環境の形成
	II-9	バスの利用促進等 ➢ バス待ち環境の改善，サイクル・アンド・バスライド駐輪場の整備，公共交通の乗継運賃の割引などの実現性の検討，バスと鉄道を組み合わせた公共交通の利用促進，バスの乗り方教室などモビリティ・マネジメントの推進，バスの案内施設・表示やパンフレットの充実，コミュニティバスの収支改善
III 鉄道駅周辺における交通環境の改善	III-10	様々な交通間の乗り換えの利便性の向上 ➢ 駅前広場のバリアフリー化や運用見直しなどの交通環境の改善，自転車駐輪場の整備，自転車駐輪場の利用促進，案内表示の改善
	III-11	既存の道路空間の有効かつ効果的な活用 ➢ 駅周辺の道路整備や一方通行規制の見直し，自転車駐輪場の利用促進，駅周辺の歩行環境・自転車利用環境の改善
	III-12	地域のにぎわいづくりやまちづくりに寄与する移動空間の形成 ➢ 荷捌き対策や路上駐輪対策による歩行環境の改善，コミュニティサイクルの導入検討
IV レクリエーション拠点等へのアクセス性・回遊性の向上	IV-13	鉄道駅からレクリエーション拠点等へのアクセス性の向上 ➢ 鉄道駅から拠点までのアクセスルートの確保，鉄道駅から拠点までの交通手段の確保（バス、コミュニティサイクルなど），案内表示の改善，イベント時の臨時シャトルバスの運行
	IV-14	レクリエーション拠点間での回遊性の向上 ➢ 駅間・拠点間の回遊ルートの確保，回遊ルートの交通手段の確保（バス、コミュニティサイクルなど），案内表示の改善，共通割引切符の検討

4. 今後の進め方

- 各取り組みを着実に推進するとともに、これを実現するため、PDCAサイクル（Plan[交通体系将来構想]—Do[取り組みの実施]—Check[点検・評価]—Action[見直し・改善]）に基づき、定期的にモニタリングを行いながら進捗を管理していきます。

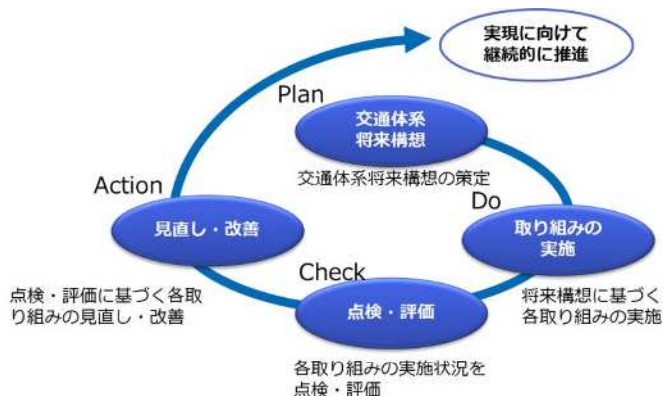


図13 PDCAサイクルに基づく進捗管理

- PDCAサイクルのCheck[点検・評価]については、①目標の達成度と②取り組みの進捗度、③取り組みの必要性の3つの観点で行います。①は指標により定期的に検証し、②及び③は毎年度確認します。ここで、①～③のいずれかにおいて改善が必要な場合は、取り組みの改善を行います。
- 目標の達成度については、都市交通の目標の達成状況を把握するため、交通の取り組みによる効果・影響ができるだけ直接的に反映される評価指標及び目標値を設定します。

表2 都市交通の目標に対する評価

都市交通の目標	評価指標	数値目標		使用データ
		現況値	目標値	
目標1: 生活 市民の多様な生活や活動を支える交通	「総合的な交通基盤の充実」に対する満足度	47.7% (H27)	60% (H38)	市民意識調査 (毎年実施)
目標2: 産業 市内産業の振興に資する交通	市の一般道路の混雑時と非混雑時旅行速度の差が5km/h以上の割合※ ¹ * 旅行速度の向上が物流の円滑化に寄与	24% (H22)	12% (H38) * 半減	道路交通センサス (5年毎に実施)
目標3: 安全 より安全な交通	市の交通事故発生件数※ ²	2,192件 (H26)	減少を図る (H33)	市統計書 (毎年更新)
目標4: 環境 環境と調和した交通	市の一般道路の混雑時と非混雑時旅行速度の差が5km/h以上の割合※ ¹ * 旅行速度の向上がCO ₂ の削減に寄与	24% (H22)	12% (H38) * 半減	道路交通センサス (5年毎に実施)

※¹ 本市の混雑時旅行速度（7時～9時、17時～19時）と非混雑時旅行速度（9時～17時）の差が5km/h以上の箇所数割合はH22で24%であるため、これを半減することを目標とする。

※² 第10次交通安全基本計画（内閣府）では、H27の年間死傷者数約67万人をH32には50万人以下にすることを目標としており、本市においても減少に努める。

- 交通体系将来構想に基づく各取り組みを着実に推進するため、第三者機関として「交通体系将来構想推進会議」を設置し、交通体系将来構想における目標の達成状況や各取り組みの進捗状況を確認し、必要に応じて目標の見直しや取り組みの改善を検討します。



川口市交通体系将来構想

発行日	平成 29 年 3 月
企画・編集	川口市都市計画部都市交通対策室
発行者	川口市 〒332-8601 川口市青木 2 丁目 1 番 1 号 T E L (048)258-1110(大代表)