

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：

川越市における交通を取り巻く諸課題は多様化しており、これらの課題を解決し、かつ、持続可能な交通による望ましい将来像を実現することが求められている。

川越市の交通の現状と課題について整理し、その結果及び「第四次川越市総合計画」をはじめとする関連計画に掲げる将来の都市像との整合性を図りつつ交通戦略の基本目標をまとめた「川越市都市・地域総合交通戦略」の策定を行う。

この交通戦略に掲げた基本目標を効果的に実現するために、全市域及び中心市街地について期間及び関連主体を明示した具体的な施策をパッケージ化するとともに、交通戦略全体に係る指標と方向性毎の指標を設定し、施策の進捗状況や評価指標の達成状況を毎年度確認し、P D C A サイクルによる交通戦略の着実な推進を図る。

調査概要

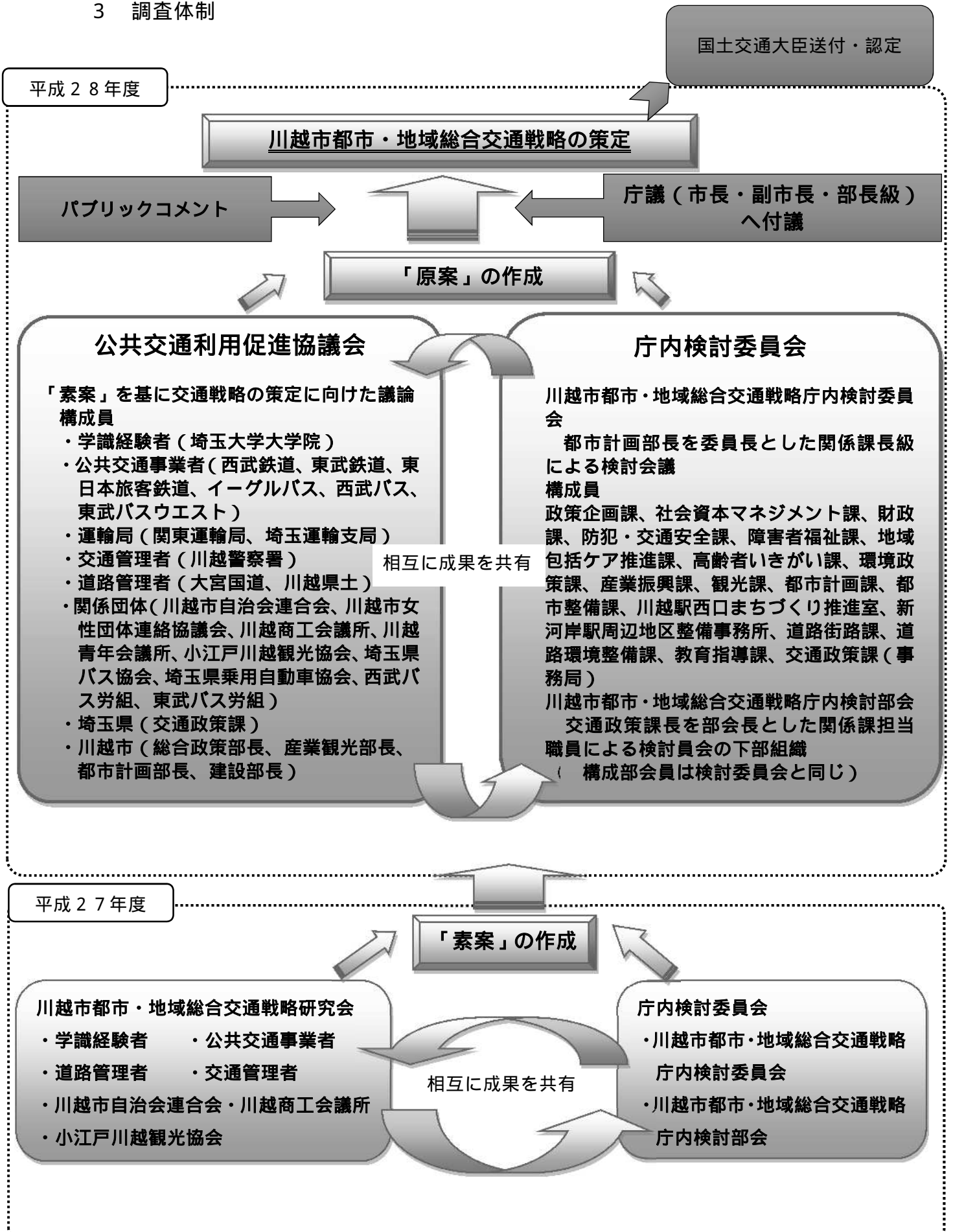
1 調査名称

川越市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

- (1) 川越市都市・地域総合交通戦略策定調査業務委託報告書
- (2) 川越市都市・地域総合交通戦略 本編
- (3) 川越市都市・地域総合交通戦略 概要版
- (4) 川越市都市・地域総合交通戦略 公表用資料
- (5) 川越市地域の交通実態に関するアンケート調査
- (6) 川越市地域の交通実態に関する交通量調査
- (7) 協議会及び庁内検討委員会・検討部会配布資料
- (8) 協議会及び庁内検討委員会・検討部会会議録
- (9) 打合せ記録
- (10) 業務計画書

3 調査体制



4 委員会名簿等：

< 川越市公共交通利用促進協議会 >

	所属
会長	川越市 都市計画部
副会長	イーグルバス(株)
監査委員	西武バス(株) 運輸計画部 計画課
監査委員	東武バスウエスト(株) 運輸統括部 業務課
委員	西武鉄道(株) 鉄道本部 計画管理部 鉄道計画課
委員	東武鉄道(株) 鉄道事業本部 計画管理部
委員	東日本旅客鉄道(株) 大宮支社 企画室
委員	川越市自治会連合会
委員	川越市女性団体連絡協議会
委員	川越商工会議所
委員	(公社)川越青年会議所
委員	(公社)小江戸川越観光協会
委員	国土交通省関東運輸局 交通政策部 交通企画課
委員	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局 総務企画担当
委員	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局 輸送監査担当
委員	国土交通省関東地方整備局 大宮国道事務所
委員	埼玉県 企画財政部 交通政策課
委員	埼玉県 県土整備部 川越県土整備事務所
委員	川越警察署 交通課
委員	(一社)埼玉県バス協会
委員	(一社)埼玉県乗用自動車協会
委員	西武バス労働組合
委員	東武バス労働組合
委員	埼玉大学大学院
委員	川越市 総合政策部
委員	川越市 産業観光部
委員	川越市 建設部

< 川越市都市・地域総合交通戦略庁内検討委員会 >

	所属	役職等
委員長	都市計画部	部長
副委員長	交通政策課	課長
委員	政策企画課	課長
委員	社会資本マネジメント課	課長
委員	財政課	課長
委員	防犯・交通安全課	課長
委員	障害者福祉課	課長
委員	地域包括ケア推進課	課長
委員	高齢者いきがい課	課長
委員	環境政策課	課長
委員	産業振興課	課長
委員	観光課	課長
委員	都市計画課	課長
委員	都市整備課	課長
委員	川越駅西口まちづくり推進室	室長
委員	新河岸駅周辺地区整備事務所	事務所長
委員	道路街路課	課長
委員	道路環境整備課	課長
委員	教育指導課	課長

< 川越市都市・地域総合交通戦略庁内検討部会 >

検討部会は、検討委員会の下部組織であり、上表の所属の担当で組織する。

調査成果

1 調査目的

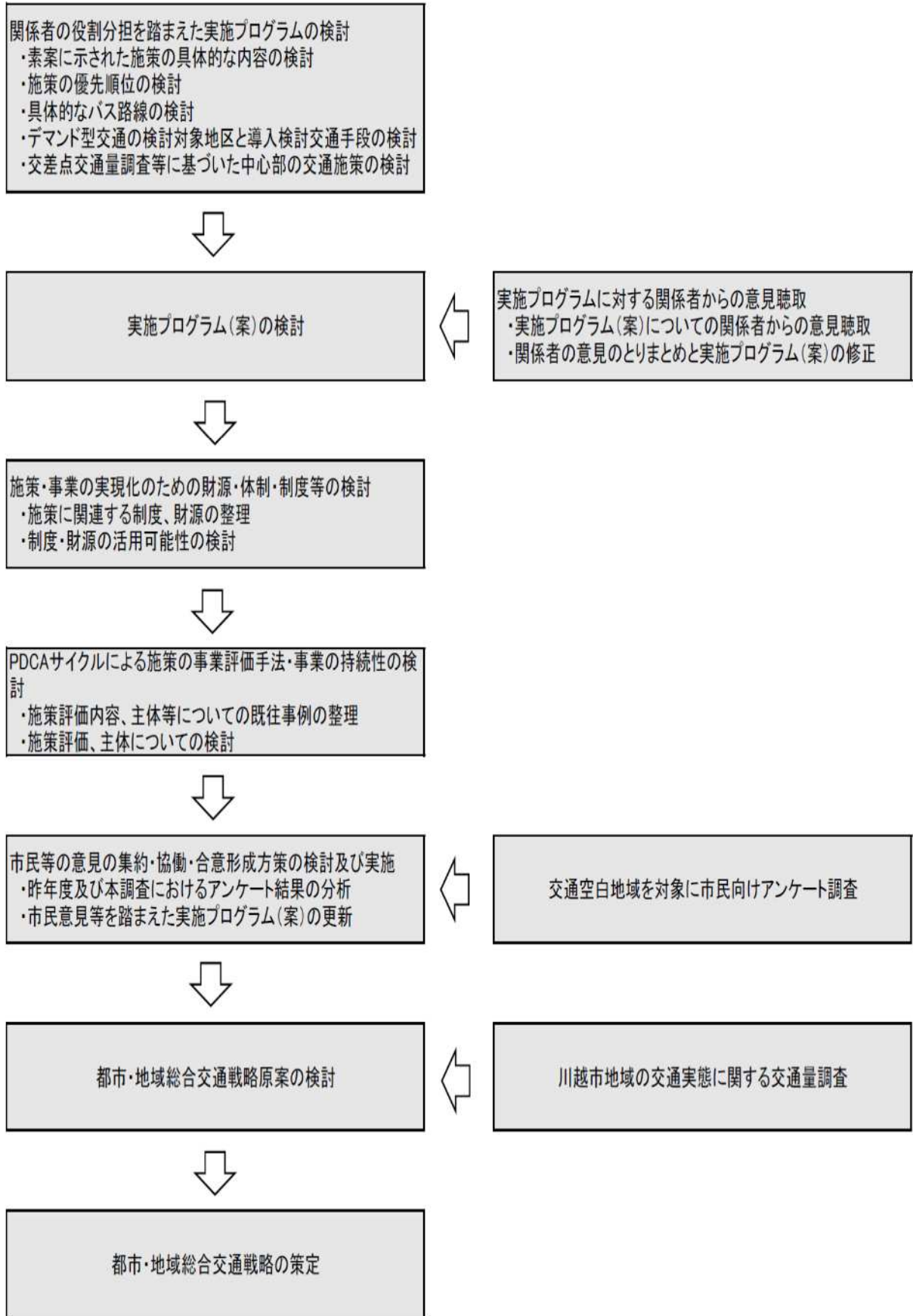
道路等の基盤整備の進展とともに発展してきた自動車交通だが、交通渋滞の発生や環境負荷の増大等の負の側面をもたらした。また、公共交通については、人口減少や超高齢社会の到来によって、利用者減少に起因するサービス水準の低下が懸念されることや高齢者の増加によるさらなる利便性の向上が必要となっている。

本市を訪れる観光客は15年間で約1.8倍に増加しており、北部市街地においては、歩行者の安全対策を含め、自動車流入抑制に向けた取組が必要となっている。さらに、44.8%の整備率にとどまっている都市計画道路の計画的な整備、交通空白地域等での交通手段の確保、川越駅等で増加する送迎バス等への対応、東京2020オリンピック・パラリンピックで市内が開催地となるゴルフ競技の選手や観客の輸送等への対応等が求められている。

このような状況において、交通に関する様々な課題を解決し、かつ、持続可能な交通による望ましい将来都市像を実現するためには、行政や交通事業者だけでなく、地域住民等と連携して取組を推進していく必要がある。

交通戦略の基本目標を「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」とし、実現に必要な施策・事業プログラムの策定と推進体制を構築することを目的とする。

2 調査フロー



4 調査成果

交通戦略の基本目標

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

方向性 1

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
～人と人をつな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～

都市基盤を強化し、交通サービスの質を高め、公共交通の乗継拠点を整備することで、地域住民及び来街者が快適で便利に移動できる環境を実現します。

地域の特性を考慮しながら、そこに暮らす人々とともに支える持続可能な地域公共交通の実現を目指します。

方向性 2

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～

環状道路や都市計画道路の優先整備路線等、まちづくりを支える道路を整備します。

コンパクトかつ拠点がネットワークでつながる都市構造の実現のため、基幹的公共交通の維持・強化を進めます。

方向性 3

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～

自動車から徒歩、自転車、公共交通へ、中心市街地の交通モードの転換を推進します。

地域住民の生活利便性と歩行者にやさしい道路交通の両立を図るとともに、中心市街地の活力を維持するため、適切な交通規制や交通円滑化方策について検討し、実施に向けて取組みます。骨格となる道路の整備や主要な交差点の改良を重点的に実施し、中心市街地の交通円滑化を図ります。

歴史情緒にあふれ、美しい景観を保つ北部市街地と、商業や業務の集積地として発展する川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅周辺の特性に配慮した交通施策を推進します。

戦略の方向性

方向性 1：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

施策の方針 1-1 公共交通路線の維持と整備

- ・ 既存の鉄道やバス路線の維持を図り、鉄道駅を中心としたバス路線の整備を進めます。

施策の方針 1-2 交通空白地域等における交通手段の確保

- ・ デマンド型交通等の新たな交通手段の導入を進めるとともに、地域が主体となる交通手段を検討します。

施策の方針 1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備

- ・ 鉄道駅の改良や鉄道駅周辺の基盤整備を進めるとともに、バスの乗継拠点の整備に努めます。

施策の方針 1-4 公共交通の利用促進

- ・ モビリティマネジメントの推進や総合バスマップの作成等により、公共交通の利用促進を図ります。

施策の方針 1-5 低炭素社会の実現に向けた取組の実施

- ・ 公共交通の利用促進、環境性能に優れた自動車への移行、エコドライブの実践を働きかけます。

方向性 2：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

施策の方針 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を進め、道路ネットワークの整備を推進します。
- ・ 交差点改良を推進し、交通渋滞の緩和を図ります。

施策の方針 2-2 基幹的公共交通の維持と強化

- ・ 基幹的公共交通の周辺への都市機能及び居住の誘導を図りつつ、都心核・地域核間及び隣接する都市をつなぐ公共交通の維持・強化を図ります。

施策の方針 2-3 東京 2020 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

- ・ ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性の向上を図ります。
- ・ 観客等の輸送力強化に向けた環境を整備します。

方向性 3：都心核の特性に応じた移動環境の確保

施策の方針 3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保

- ・ 地域住民及び来街者の利便性向上のため、歩行環境や自転車走行環境の改善に取り組めます。
- ・ コミュニティサイクル等の多様な移動手段の充実を図ります。

施策の方針 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や交差点改良を推進します。
- ・ 適切な交通規制や自動車の迂回誘導方策を検討し、実施に向けて取り組めます。
- ・ 北部市街地周辺においては、郊外型駐車場*を充実させ、自動車の流入抑制を図ります。

施策の方針 3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実

- ・ 川越駅周辺において、駅前広場、都市計画道路等及び送迎バス等の乗降場所を整備し、交通結節機能等の充実と交通円滑化を図ります。
- ・ 関越自動車道及び圏央道からのアクセスの良さを活かし、高速バスの充実を図ります。

交通戦略の基本目標、方向性、施策の方針、施策の関係

交通戦略の基本目標

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

方向性	施策の方針	施策
1. 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	1-1 公共交通路線の維持と整備	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域等における交通手段の確保
	1-3 地域の特性に応じた乗継拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 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 バス待ち環境の改善
	1-4 公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進
	1-5 低炭素社会の実現に向けた取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> 自動車の省CO₂化の促進
2. 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	2-1 交通円滑化のための道路ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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
	2-3 東京2020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	<ul style="list-style-type: none"> ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性向上 観客等の輸送力強化
3. 都心核の特性に応じた移動環境の確保	3-1 歩行環境の改善と多様な移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> 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 都市計画道路の見直し 安全な自転車走行空間の確保 中心市街地内の多様な移動手段の確保
	3-2 中心市街地における交通渋滞の緩和	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路等の整備 交差点改良の推進 交通円滑化方策の推進
	3-3 拠点性を高める交通結節機能等の充実	<ul style="list-style-type: none"> 川越駅周辺の交通結節機能等の強化

施策パッケージ（方向性 1：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）

施策	細施策	短期	中期	長期	関連主体
公共交通路線の維持と整備	鉄道路線の維持				市、鉄道事業者
	バス路線の維持				市、バス事業者
	バス路線の新設・延伸の推進				市、バス事業者
	駅前広場等の整備に伴うバス路線の乗り入れ				市
	バリアフリー化の推進				市、鉄道事業者、バス事業者
川越シャトルの運行	地域公共交通網形成計画の作成				市、鉄道事業者、バス事業者
	川越シャトルの運行				市、バス事業者
	川越シャトルの運行見直し				市、バス事業者
	川越シャトル導入ガイドライン等の作成				市、バス事業者
交通空白地域等における交通手段の確保	デマンド型交通等の新たな交通手段の導入				市、バス事業者、タクシー事業者
鉄道駅の改良及び鉄道駅周辺の基盤整備	新河岸駅周辺地区整備計画の推進				市、鉄道事業者
	南古谷駅周辺整備事業の推進				市、鉄道事業者
	笠幡駅前整備事業の推進				市、埼玉県
	川越駅東口駅前広場改修事業の推進				市
	鶴ヶ島駅西口駅前広場改修				市
バス乗継拠点の整備	三駅連携強化の推進				市、鉄道事業者
	鉄道駅以外のバス乗継拠点の整備				市、バス事業者、民間事業者
バス待ち環境の改善	各社と連携したバスロケーションシステム等の導入				市、バス事業者
	上屋等の整備				市、バス事業者、民間事業者
公共交通の利用促進	バス関連情報のサイン整備				市、バス事業者
	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				市、鉄道事業者、バス事業者
	公共交通利用促進イベントの開催等				市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
	総合バスマップの作成				市、バス事業者
	スマホアプリを活用した鉄道及びバス情報の提供				市、鉄道事業者、バス事業者
自動車の省CO ₂ 化の促進	乗継割引料金の導入				市、バス事業者
	環境性能に優れた自動車の普及促進				市
	エコドライブの普及促進				市

1 短期:平成 29 年(2017)年～平成 33(2021)年度 中期:平成 34 年(2022)年度～平成 38(2026)年度 長期:(参考)平成 39(2027)年度以降

2 複数事業を含む

施策パッケージ（方向性 2：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）

施策	細施策	短期	中期	長期	関連主体
都市計画道路等の整備	交通安全施設整備事業				市、埼玉県
	川越北環状線（小室～今成）整備の推進				埼玉県
	中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進				市、埼玉県
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進				市
	都市計画道路中央通り線整備の推進				市
	新河岸駅周辺地区整備計画の推進（再掲）				市
	南古谷駅周辺整備事業の推進（再掲）				市
	都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進				市
	都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進				市
	都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進				市
交差点改良の推進	（仮称）川越東環状線整備（市道0023号線）の推進				市
	（仮称）川越東環状線整備（市道3571号線・市道3027号線）の推進				市
	新宿町3丁目交差点改良の推進				市、国土交通省
	交通安全施設整備事業				市、埼玉県
	松江町交差点整備の推進				市、埼玉県
基幹的公共交通周辺の居住密度・にぎわいの確保	市道0078号線整備（露ヶ関小学校東側交差点）の推進				市
	交差点改良箇所の選定				市、国土交通省、埼玉県
基幹的公共交通の維持・強化	立地適正化計画の推進				市
	鉄道路線のサービス水準の維持・強化				市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
	基幹的バス路線のサービス水準の維持・強化				市、バス事業者
	基幹的バス路線の速達性・定時性機能の強化(PTPSの導入等)				市、埼玉県警、バス事業者
	鉄道の利用促進				市、鉄道事業者
ゴルフ競技会場周辺等の交通アクセス性向上	基幹的バス路線の利用促進				市、バス事業者
	市道0074号線整備の推進				市
	市道0078号線整備（露ヶ関小学校東側交差点）の推進(再掲)				市
	鉄道路線の維持・強化				市、鉄道事業者
	バス路線の維持・強化				市、バス事業者
観客等の輸送力強化	笠幡駅前整備事業の推進（再掲）				市
	松江町交差点整備の推進（再掲）				市、埼玉県
	観客等の輸送力強化				市、埼玉県警、バス事業者

施策パッケージ（方向性3：都心核の特性に応じた移動環境の確保）

施策	細施策	短期	中期	長期	関連主体
交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進	→			市、埼玉県、埼玉県警、バス事業者、商工関連団体、観光関連団体、地元自治会、地域住民
安全で快適な歩行者ネットワークの構築	ゾーン30生活道路対策の推進	→	→	→	市、埼玉県警
	三駅連携強化の推進（再掲）	→	→	→	市、鉄道事業者
	都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	→	→		市
	都市計画道路本川越駅前通線整備の推進	→	→		市
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	→	→		市
	都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	→	→		市
	観光案内板等サイン整備の推進	→	→		市
	バリアフリーに配慮した歩行空間整備の推進	→	→		市、埼玉県
都市計画道路の見直し	歴史的地区環境整備街路（歴みち）事業の推進	→	→		市
	都市計画道路中央通り線（連雀町～仲町交差点区間）整備の推進	→	→		市、埼玉県
安全な自転車走行空間の確保	自転車専用通行帯等の導入	→	→	→	市、埼玉県、埼玉県警
	都市計画道路川越駅南大塚線整備の推進（再掲）	→	→		市、埼玉県警
	市道0016号線歩道整備事業の推進	→	→		市、埼玉県警
中心市街地内の多様な移動手段の確保	観光客用巡回バス路線の充実	→	→	→	市、バス事業者
	コミュニティサイクルの充実	→	→	→	市、鉄道事業者
都市計画道路等の整備	川越北環状線（小室～今成）整備の推進（再掲）	→	→		埼玉県
	中央通り線（本川越駅停車場線）（川越市中原町地内ほか）整備の推進（再掲）	→	→		市、埼玉県
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	→	→		市
	都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	→	→		市
	都市計画道路市内循環線（脇田町）整備の推進（再掲）	→	→		市
	都市計画道路市内循環線（宮下町）整備の推進（再掲）	→	→		市
	三駅連携強化の推進（再掲）	→	→	→	市

施策	細施策	短期	中期	長期	関連主体
交差点改良の推進	新宿町3丁目交差点改良の推進（再掲）	→	→		市、国土交通省
	松江町交差点整備の推進（再掲）	→	→		市、埼玉県
	交差点改良箇所の選定（再掲）	→	→	→	市、国土交通省、埼玉県
交通円滑化方策の推進	適切な交通規制等の推進（再掲）	→	→		市、埼玉県、埼玉県警、バス事業者、商工関連団体、観光関連団体、地元自治会、地域住民
	通過交通抑制策の推進	→	→		市、埼玉県警
	郊外型駐車場の充実	→	→	→	市、バス事業者
	荷捌き駐車対策等の推進	→	→		市、埼玉県警、民間事業者、商工関連団体
	送迎バス対策の推進	→	→		市、埼玉県警、バス事業者、民間事業者、商工関連団体
川越駅周辺の交通結節機能等の強化	川越駅東口駅前広場改修事業の推進（再掲）	→	→		市
	川越駅西口市有地活用事業の推進	→	→		市、民間事業者
	都市計画道路川越所沢線等整備の推進（再掲）	→	→		市
	都市計画道路中央通り線整備の推進（再掲）	→	→		市
	送迎バス、観光バス乗降場所整備の推進	→	→		市、バス事業者、民間事業者
高速バスの充実	→	→	→	市、バス事業者	

5 総合交通戦略の推進及び評価

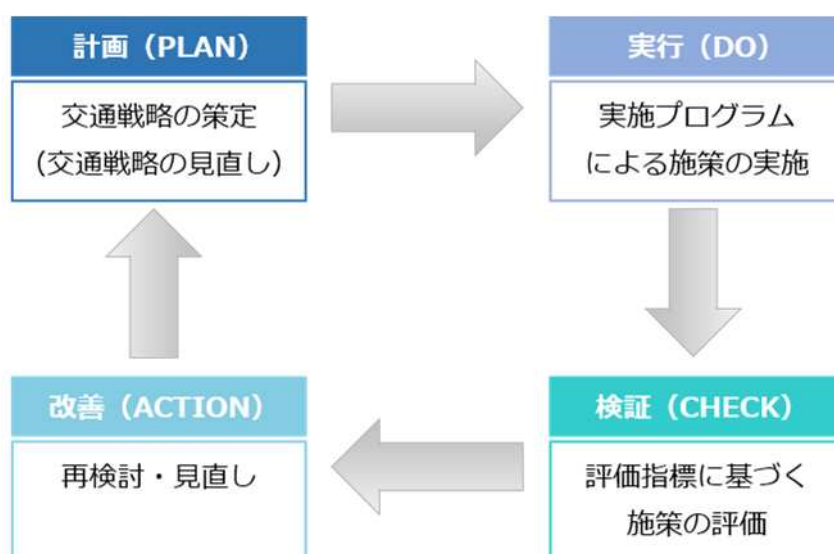
(1) PDCAサイクルによる施策の推進

交通戦略の推進管理

交通戦略は、社会情勢の変化に対応しながら、適宜、変更を行います。そのために、庁内進行管理体制を適切に構築し、また、交通事業者、道路管理者等の関連する主体とともに進捗状況を確認し合いながら、管理を行います。

PDCA の概念

「計画 (PLAN) 実行 (DO) 検証 (CHECK) 改善 (ACTION)」を繰り返すことで、施策の進捗状況を確認し、必要に応じて見直しを行います。



(2) 推進管理・評価の方法

定期的な進捗状況の確認

施策の進捗状況や評価指標の達成状況を毎年度確認し、交通戦略の着実な推進を図ります。

交通戦略の見直し

社会情勢の変化と施策の推進状況等に合わせ、5年毎に交通戦略の見直しを検討します。

情報発信

施策の進捗状況、評価指標の達成状況等の情報発信を行うことで、交通戦略に対する市民の理解を得るとともに、施策への市民の協力や参画を促します。