

第1章

全体構想

まちづくりの課題を整理し、本市のまちの将来像を描くとともに、その骨格となる将来都市構造を示します。

1. 本市の現況および

これまでの取組・成果を踏まえた今後の課題

(1) 本市の現況

① 地勢・位置

本市は、埼玉県の中央部よりやや南部、武蔵野台地の東北端に位置し、都心から 30 km 圏内にある首都圏における交通結節点という好条件のもと、県南西部地域の拠点都市としての役割を担っています。

大正 11 (1922) 年に県下で初の市制を施行し、その後、昭和 30 (1955) 年に周辺の 9 村を合併して、現在の川越市が誕生しました。当時から、政治・産業・文化の中心として栄え、現在でも県南西部地域の経済の中心都市として発展を続けています。平成 15 (2003) 年 4 月には県内初の中核市に移行し、令和 4 (2022) 年 12 月 1 日に市制施行 100 周年を迎えました。

現在、本市は全域が都市計画区域で、面積の約 3 割が市街化区域、約 7 割が市街化調整区域であり、市人口の約 8 割が市街化区域に居住しています。

市の中心部には、昔ながらの町割りが残り、江戸時代の史跡や明治時代に築かれた蔵造りの町並みが賑わいをみせるなど、観光都市として、周辺都市にはない特色をもった都市を形成しています。また、入間川沿いに広がる豊かな田園や武蔵野の面影を残す樹林地など、豊富な自然資源を有しています。

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じ、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。

鉄道網は東武東上線、西武新宿線、JR 川越線の 3 路線があり、市内に 11 駅※があります。東武東上線は池袋駅へつながり、他路線（東京メトロ有楽町線・副都心線、東急東横線等）との相互乗入れにより、新木場駅、渋谷駅、横浜駅方面に直結しており、西武新宿線は、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 川越線は、市域を東西方向に横断し、東は JR 埼京線等に直通し、新宿駅等につながり、西は JR 八高線に直通して八王子駅につながっています。

バス路線は川越駅および本川越駅を中心として、放射状に路線が伸びており、市域をまたいだ路線も多数運行されています。特に、川越駅、本川越駅、神明町を結ぶ路線は数多く運行されており、バス交通の骨格となっています。

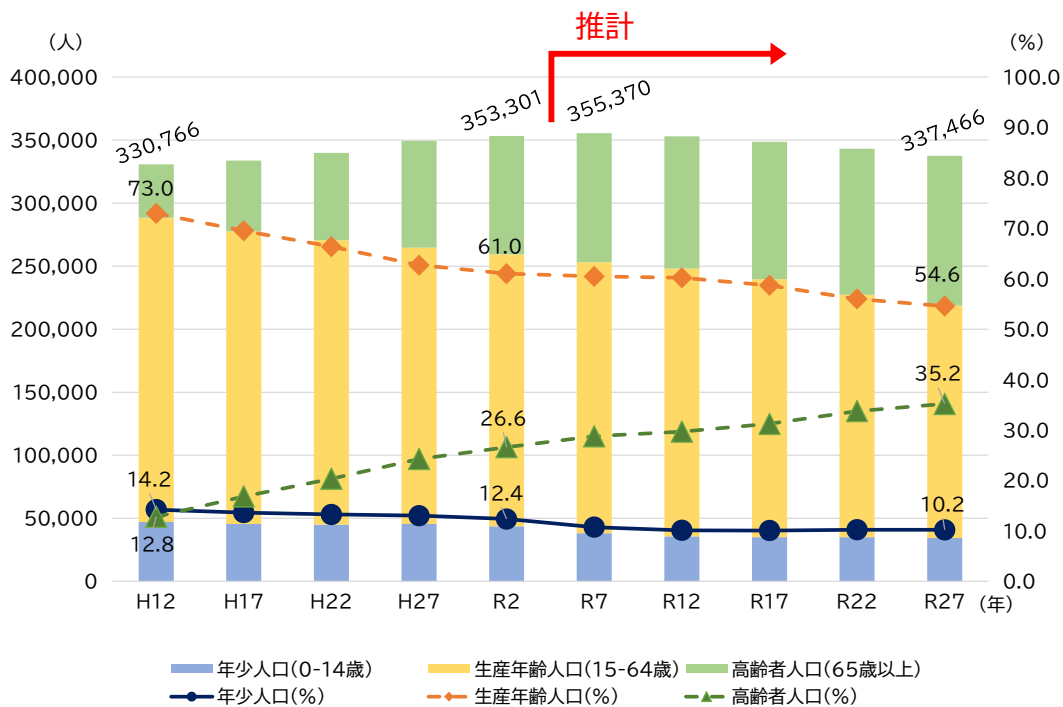
※ 川越駅、本川越駅、川越市駅、霞ヶ関駅、新河岸駅、南大塚駅、南古谷駅、的場駅、笠幡駅、鶴ヶ島駅、西川越駅の 11 駅

② 人口等の推移

本市の令和2(2020)年1月1日現在の人口は353,301人ですが、今後、令和7(2025)年を境に人口減少局面に転じることが見込まれています。

また、人口の年齢別構成の割合は、年少人口(0~14歳)が減少後、横ばいで推移し、生産年齢人口(15~64歳)は減少することが見込まれています。一方、高齢者人口(65歳以上)は増加し、令和27(2045)年には、高齢化率が35.2%となり、市民の3人に1人が高齢者となると見込まれています。

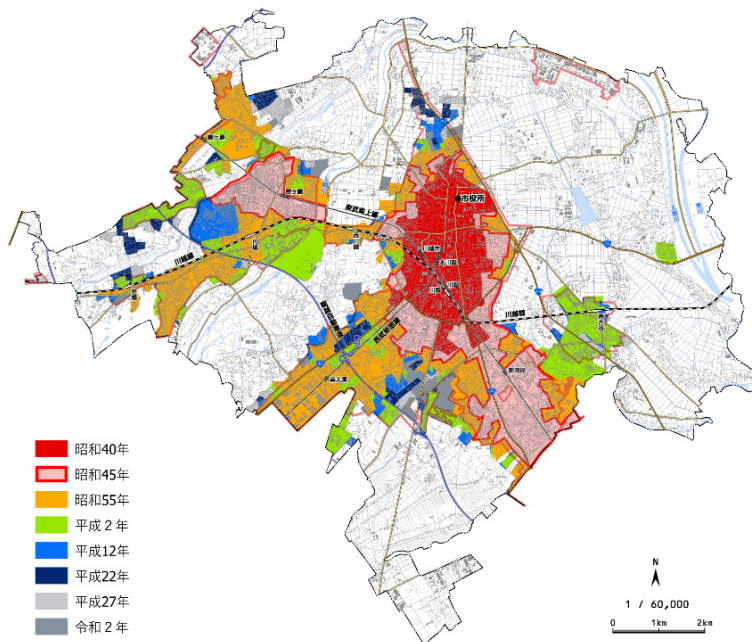
本市の人口(年齢3区分別)の推移



出典：国勢調査（総務省統計局、H12～H17、各年10月1日）、川越市住民基本台帳（H22～R2、各年1月1日）
R7以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」より作成

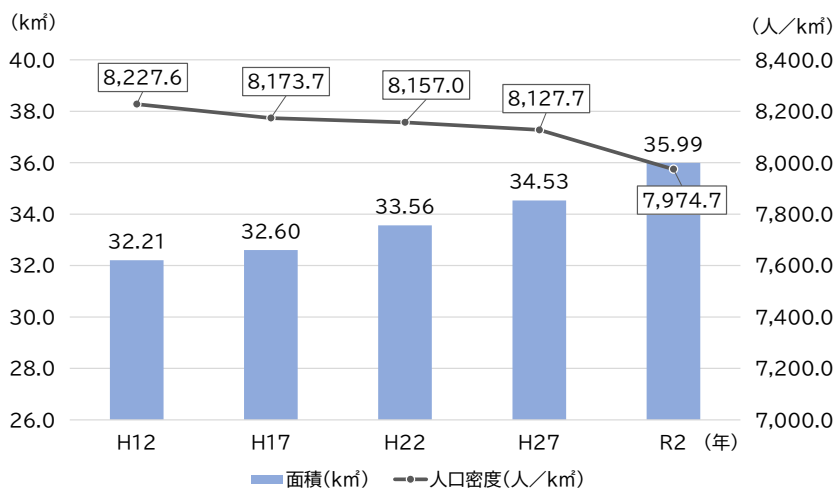
また、これまでの人口増加を背景に DID（人口集中地区）※範囲は、市街化を抑制する市街化調整区域まで拡大し、またその結果、DID（人口集中地区）人口密度は緩やかに低下しています。

DID（人口集中地区）推移
[昭和40年から令和2年の推移]



出典：国土数値情報（国土交通省）、国勢調査（総務省統計局）より作成

DID（人口集中地区）の面積と人口密度の推移



出典：国勢調査（総務省統計局）より作成

課題 本格的な少子・超高齢社会の進行と市街地の低密度化

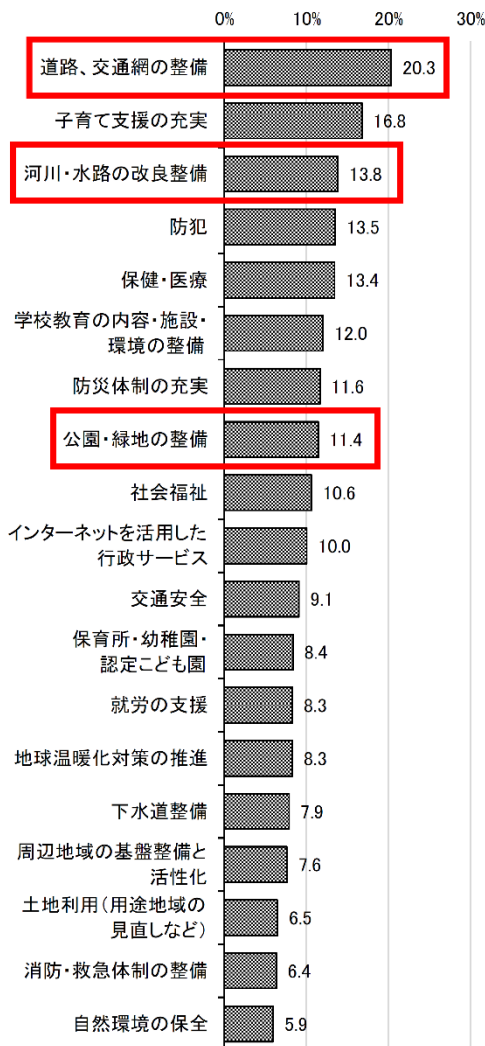
一定の人口密度に支えられた、日常生活に必要な医療、福祉、商業等のサービスの提供や道路・交通、上下水道等の公共インフラの維持が難しくなり、都市の生活を支える機能が低下することが懸念されます。

※ DID（人口集中地区）：国勢調査基本単位区を基礎単位とし、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が互いに隣接して人口が5,000人以上となる地区のこと。

今後、本市においても人口減少局面を迎えることが見込まれる中、特に子育て世代にあたる30～40歳代においては、第14回川越市市民意識調査報告書によると「力を入れるべき市の施策」として、「子育て支援の充実」のほか、都市基盤に関することとして「道路・交通網の整備」「河川・水路の改良整備」「公園・緑地の充実」の割合が高くなっています。

力を入れるべき市の施策

全体回答（上位）



性別・年代別回答（上位）

属性	順位	1位	2位	3位	4位	5位
全体 n=1,496		道路、交通網の整備 20.3%	子育て支援の充実 16.8%	河川・水路の改良整備 13.8%	防犯 13.5%	保健・医療 13.4%
【性別・年代別】						
男性 n=593		道路、交通網の整備 20.1%	子育て支援の充実 16.4%	河川・水路の改良整備 16.2%	インターネットを活用した行政サービス 14.0%	保健・医療 12.8%
男性 18・19歳 n=4		道路、交通網の整備 / 学校教育の内容・施設・環境の整備 / 防災体制の充実 / 社会福祉 / 交通安全 / 土地利用(用途地域の見直しなど) / 観光による地域振興 / 市の行政に対する情報提供 / 中心市街地の基盤整備と活性化 25.0%				
男性 20歳代 n=67		道路、交通網の整備 29.9%	インターネットを活用した行政サービス 19.4%	就労の支援 17.9%	子育て支援の充実 / 防犯 16.4%	
男性 30歳代 n=85		子育て支援の充実 36.5%	道路、交通網の整備 17.6%	河川・水路の改良整備 16.5%	インターネットを活用した行政サービス / 保育所・幼稚園・認定こども園 15.3%	
男性 40歳代 n=121		子育て支援の充実 21.5%	インターネットを活用した行政サービス 18.2%	河川・水路の改良整備 17.4%	道路、交通網の整備 15.7%	保健・医療 14.0%
男性 50歳代 n=95		道路、交通網の整備 24.2%	防犯 17.9%	インターネットを活用した行政サービス 13.7%	河川・水路の改良整備 / 行政改革の推進 12.6%	
男性 60歳代 n=101		道路、交通網の整備 19.8%	周辺地域の基盤整備と活性化 16.8%	社会福祉 15.8%	防災体制の充実 / 公園・緑地の整備 14.9%	
男性 70歳以上 n=118		河川・水路の改良整備 22.9%	道路、交通網の整備 17.8%	保健・医療 / 防災体制の充実 / 地球温暖化対策の推進 15.3%		
女性 n=874		道路、交通網の整備 20.5%	子育て支援の充実 17.4%	防犯 / 学校教育の内容・施設・環境の整備 14.5%	保健・医療 13.9%	
女性 18・19歳 n=13		学校教育の内容・施設・環境の整備 / 防災体制の充実 23.1%				
女性 20歳代 n=109		子育て支援の充実 26.6%	防犯 21.1%	道路、交通網の整備 / 保育所・幼稚園・認定こども園 16.5%	保健・医療 13.8%	
女性 30歳代 n=160		子育て支援の充実 35.0%	道路、交通網の整備 25.0%	学校教育の内容・施設・環境の整備 19.4%	保育所・幼稚園・認定こども園 16.9%	保健・医療 15.0%
女性 40歳代 n=171		学校教育の内容・施設・環境の整備 24.6%	道路、交通網の整備 19.3%	子育て支援の充実 18.7%	防犯 15.8%	河川・水路の改良整備 / 公園・緑地の整備 14.0%
女性 50歳代 n=110		道路、交通網の整備 23.6%	保健・医療 20.0%	防犯 18.2%	社会福祉 16.4%	地球温暖化対策の推進 12.7%
女性 60歳代 n=137		道路、交通網の整備 19.0%	河川・水路の改良整備 / 保健・医療 14.6%	公園・緑地の整備 13.4%	地球温暖化対策の推進 12.2%	
女性 70歳以上 n=172		道路、交通網の整備 20.9%	河川・水路の改良整備 / 防災体制の充実 15.7%			

出典：第14回川越市市民意識調査 報告書（令和4年2月）

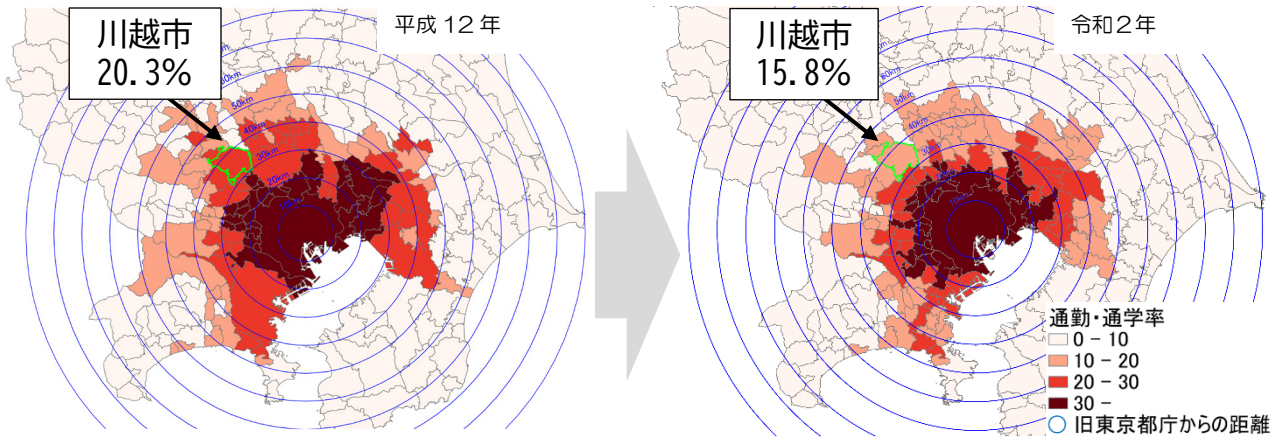
課題 子育て世代にやさしいまちづくり

子育て世代からニーズの高い道路・交通網や河川、公園等の都市基盤整備を通じて、子育て世代に選ばれるまちづくりを推進する必要があります。

③ 地理的状況

本市を含む 30～40km 圏域においては、20 年間で東京 23 区への通勤・通学率が低下しており、本市においては 20.3%から 15.8%まで低下しています。

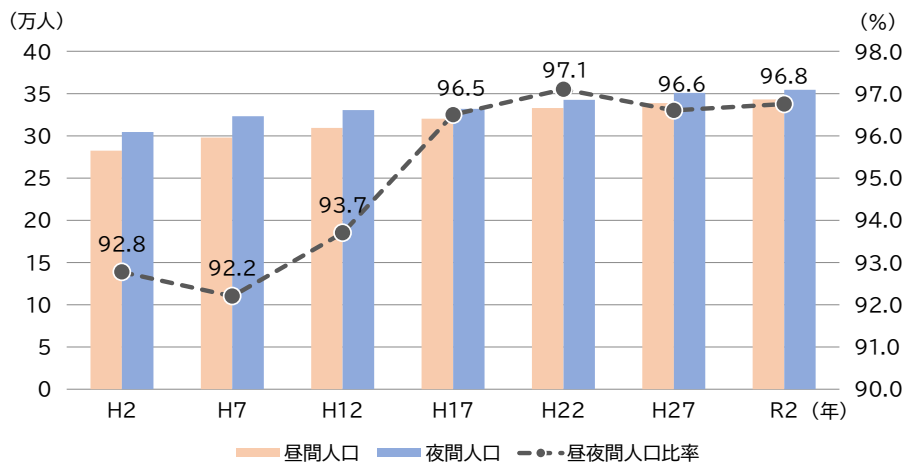
東京都 23 区への市町村別通勤・通学率



出典：国勢調査（総務省統計局）より作成

昼夜間人口比率は、平成 7（1995）年の国勢調査を境に増加傾向に転じ、平成 7（1995）年には 92.2%であったのが、令和 2（2020）年には 96.8%まで上昇しています。

昼夜間人口と比率



出典：国勢調査（総務省統計局）より作成

課題 職住近隣の魅力あるまちづくり

東京通勤圏（ベッドタウン）としての役割から、今後「暮らし・働き・学ば場」として魅力あるまちづくりへの転換が必要です。

④ 産業・観光

■農業の現状

本市の農業は、市域の約7割を占める市街化調整区域を中心に農畜産物が生産され、県内有数の農業産出額となっているものの、長期的に経営耕地面積の減少が続いています。

経営耕地面積推移

単位：ha

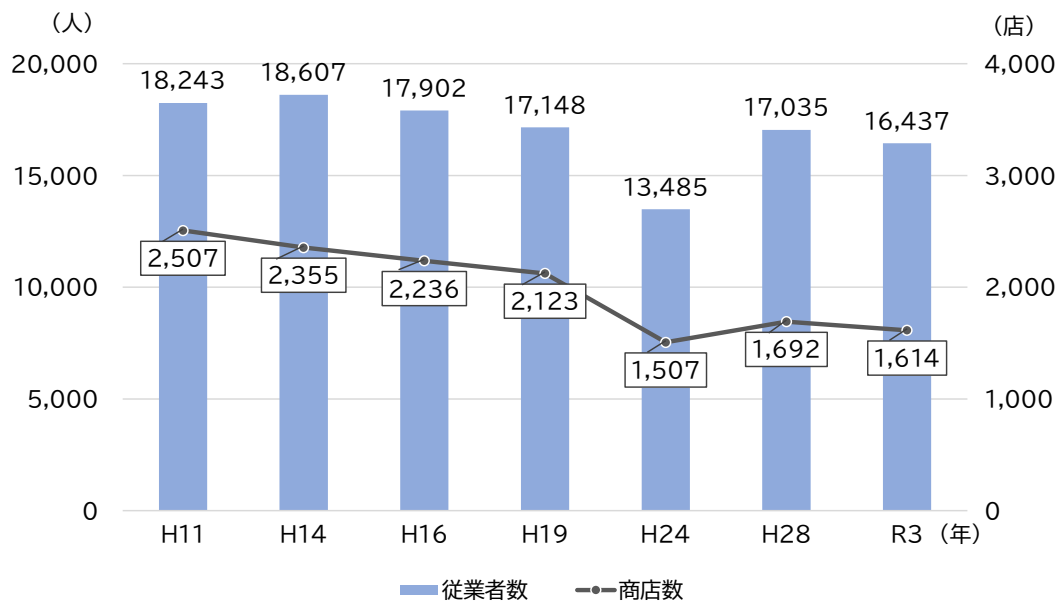
	昭和50年	昭和60年	平成7年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
田	2,739	2,474	2,199	1,681	1,674	1,520	1,186
畑	1,529	1,330	1,287	918	974	892	760
樹園地	468	263	120	55	45	38	30
合計	4,736	4,067	3,606	2,654	2,693	2,449	1,976

出典：農林業センサス（農林水産省）より作成

■商業の現状

本市の小売業商店数および従業者数は、減少傾向から平成28（2016）年には増加に転じています。

本市の小売業商店数および従業者数の推移

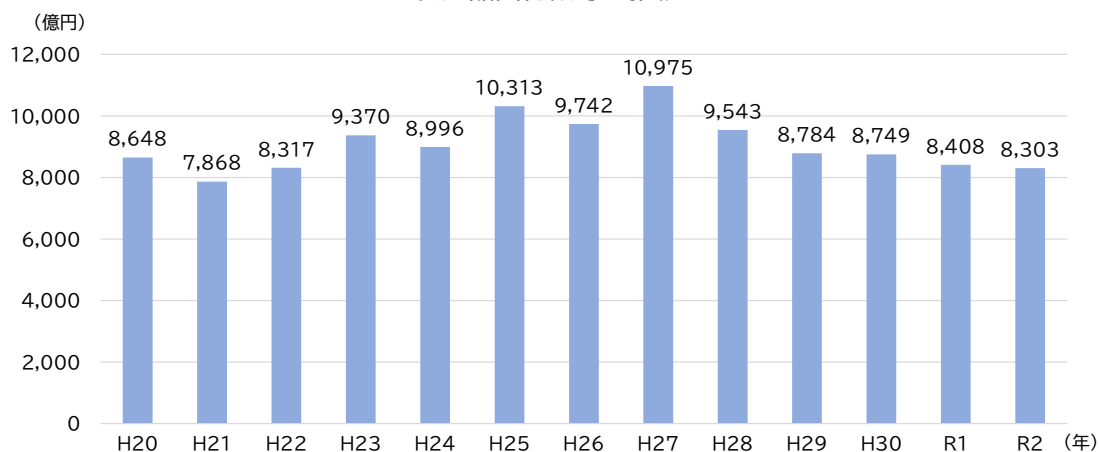


出典：商業統計調査（経済産業省、H11～H19）、経済センサス活動調査（総務省・経済産業省 H24、H28、R3）より作成

■工業の現状

本市の工業は、川越狭山工業団地、富士見工業団地、川越工業団地、川越第二産業団地、的場地区の工場集積地等を有する、県内有数の工業都市としての一面を有していますが、近年製造品出荷額等は、減少傾向にあります。

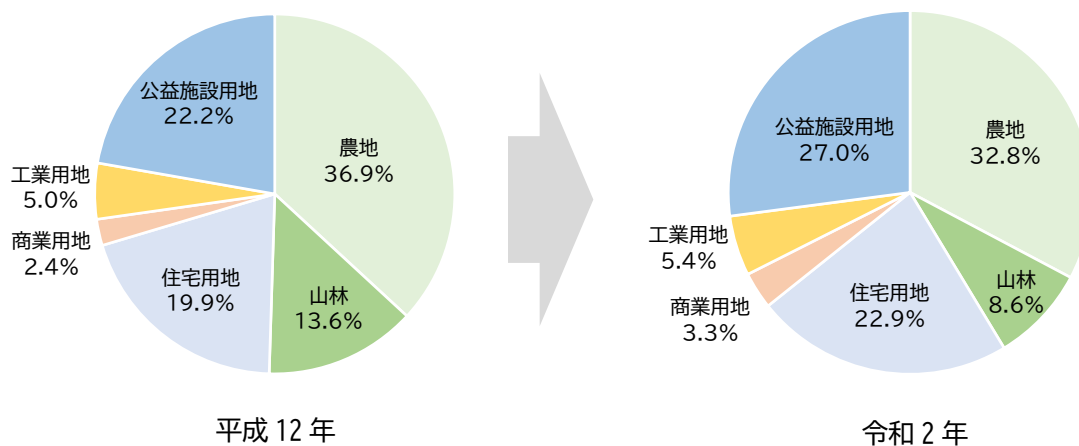
製造品出荷額等の推移



出典：工業統計調査(経済産業省、H20～R1)、経済センサス-活動調査(経済産業省、R3)より作成

■土地利用

本市の土地利用は農地が 32.8%、住宅用地が 22.9%、商業用地が 3.3%、工業用地が 5.4%となっており、近年、住宅用地が拡大し、農地や山林としての土地利用が減少しています。



出典：埼玉県都市計画基礎調査より作成

課題

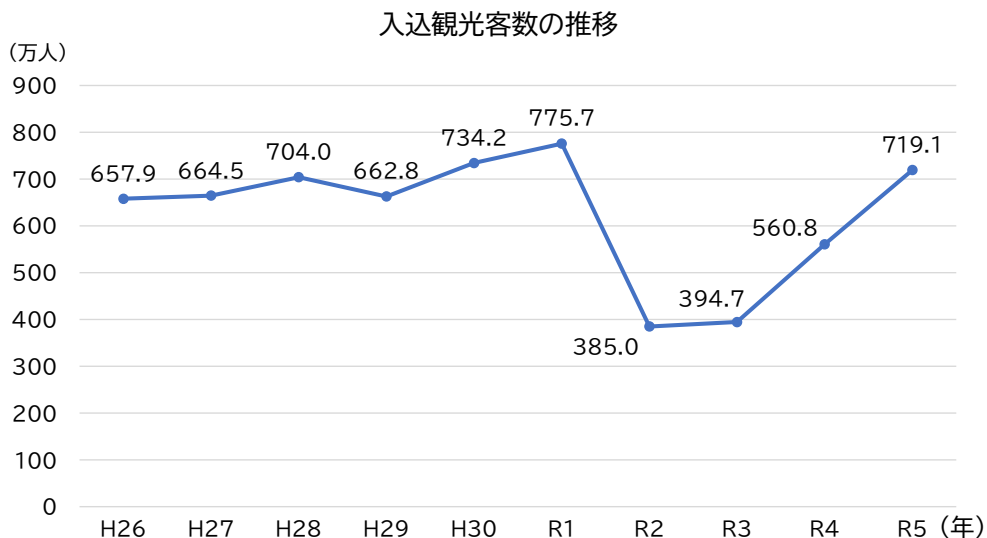
産業構造の変化に対応しながら、本市の農業政策も踏まえた農地の保全を図るとともに、商・工業の振興の観点から秩序ある土地利用を進めていく必要があります。

■観光の現状

本市は、歴史的な観光資源と都心からの交通利便性に恵まれており、県内有数の観光地となっています。

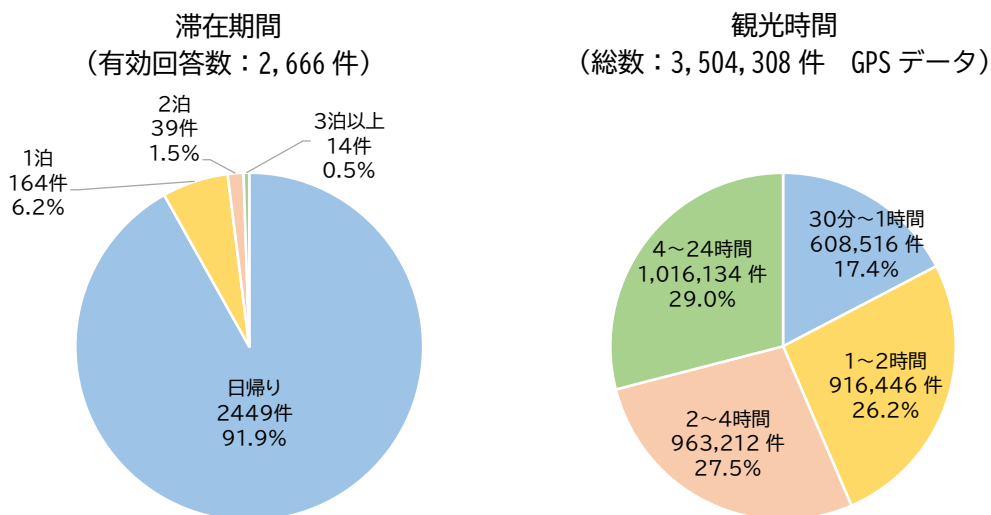
新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛要請のため、入込観光客数は一時減少しましたが、令和5（2023）年には約719万人にまで回復しています。

しかしながら、観光客の滞在期間は日帰りが9割以上で、観光時間は4時間未満が約4分の3を占めています。



出典：川越市入込観光客数調査（一般社団法人DMO川越による実施）

観光客の滞在期間・観光時間(令和5年)



出典：川越市観光アンケート調査報告書 令和5年

課題

観光客の増加に対応した交通対策や観光エリアのネットワーク化に向けた観光資源の魅力の増進を図る必要があります。

(2) これまでの取組・成果

本市では、平成12(2000)年に策定された『川越市都市計画マスタープラン』(以下、前マスタープランという。)に掲げる将来都市像の実現のため、6つの部門別方針を設定し、まちづくりに取り組んできました。ここでは、これまでの取組と成果を振り返るとともに、改定に向けた課題を整理します。

前マスタープランにおける部門別まちづくりの目標

部門	目標
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光都市としての歴史、景観資源の保全・活用と周辺住宅地の改善 ● 広域拠点としての高度な都市機能の充実 ● 多様な生活様式や地域特性を踏まえた土地利用の推進 ● 豊かな自然環境の保全・育成と集落地環境の向上
道路・交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域的な視点に立った道路体系の確立 ● 安全で人にやさしい道路づくり ● 公共交通の充実 ● 環境にやさしく効果的かつ総合的な交通対策の推進
水と緑のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 憩いとうるおいのある市街地環境の形成 ● 市街地周辺部に広がる豊かな自然環境の保全と良好な都市環境の形成 ● きれいな水の保持と快適生活環境の整備
景観まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 川越らしさのある歴史・文化景観の形成 ● 地域特性を生かし、ゆとりと調和のとれた町並み景観の形成 ● 都市デザインに配慮した新たな都市景観の形成 ● 武蔵野の面影を大切にする里山景観の保全 ● うるおいのある自然的景観の形成 ● 市民とともに歩む景観まちづくりの実践
安全・安心のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害に強い市街地の形成 ● 総合的な治水対策の推進 ● 犯罪に強い安全な都市環境の創出 ● 地域で取り組む防犯・防災活動の育成・支援
市街地整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な都市機能がコンパクトに集積する市街地整備 ● 既成市街地の住環境の改善 ● 周辺住宅地の住環境整備 ● 新しい拠点の整備

① 土地利用

■これまでの取組・成果

土地は現在および将来における市民のための限られた資源であるとともに、生活および生産等を通じて行う諸活動の共通の基盤です。

市民の健康で文化的な生活環境の確保と本市の均衡ある発展を図り、地域の自然的・社会的・経済的および文化的条件に配慮して、総合的かつ計画的に土地利用の誘導を図るため、前マスタープランでは以下の目標を設定し取組を進めてきました。

・観光都市としての歴史、景観資源の保全・活用と周辺住宅地の改善

▶ 主な成果

- ・新たな『川越市都市景観条例（平成 26（2014）年）』の制定※、『川越市景観計画（平成 26（2014）年）』の策定により、良好な都市景観の保全、育成および創造を図っています。

・広域拠点としての高度な都市機能の充実

▶ 主な成果

- ・県南西部地域拠点となる中心商業・業務地の形成のため、「ウエスタ川越（平成 26（2014）年度）」「U PLACE（ユープレイス、令和 2（2020）年度）」をはじめとした拠点を整備しました。
- ・周辺環境に配慮した操業環境の保全と育成を目指す工業・流通地等の形成のため、「川越第二産業団地」「川越増形地区産業団地」の整備を進めました。

・多様な生活様式や地域特性を踏まえた土地利用の推進

▶ 主な成果

- ・地域の特性に合わせた良好な住宅地環境の維持・保全を図るため住居系地区計画を策定（14 箇所※）し、運用しています。
- ・生産緑地地区の指定により、市街地内の貴重な空間として都市農地の保全を図っています。

生産緑地地区指定状況

	平成 4 年 11 月 (当初指定時)	平成 11 年 12 月 (前マスタープラン策定時)	令和 5 年 11 月
生産緑地地区指定面積 (ha)	153.87	166.40	128.50

出典：川越市都市計画課資料より作成

※ 川越市都市景観条例：景観法（平成 16（2004）年）の制定に伴い、昭和 63（1988）年制定の川越市都市景観条例の理念および目的を受け継ぎ新たに制定（平成 26（2014）年）した条例。

※ 住居系地区計画を定めている地区：川鶴笠幡地区、川越笠幡水久保地区、霞ヶ関地区、南古谷駅西地区、四都野台地区、上戸新町地区、藤木地区、笠幡東前原地区、大塚新田南大塚地区、川越駅西口地区、新河岸駅周辺地区、東田町地区、本川越駅西口周辺地区、霞ヶ関駅北口周辺地区

▶ これまでの主な成果

■住宅地環境の保全

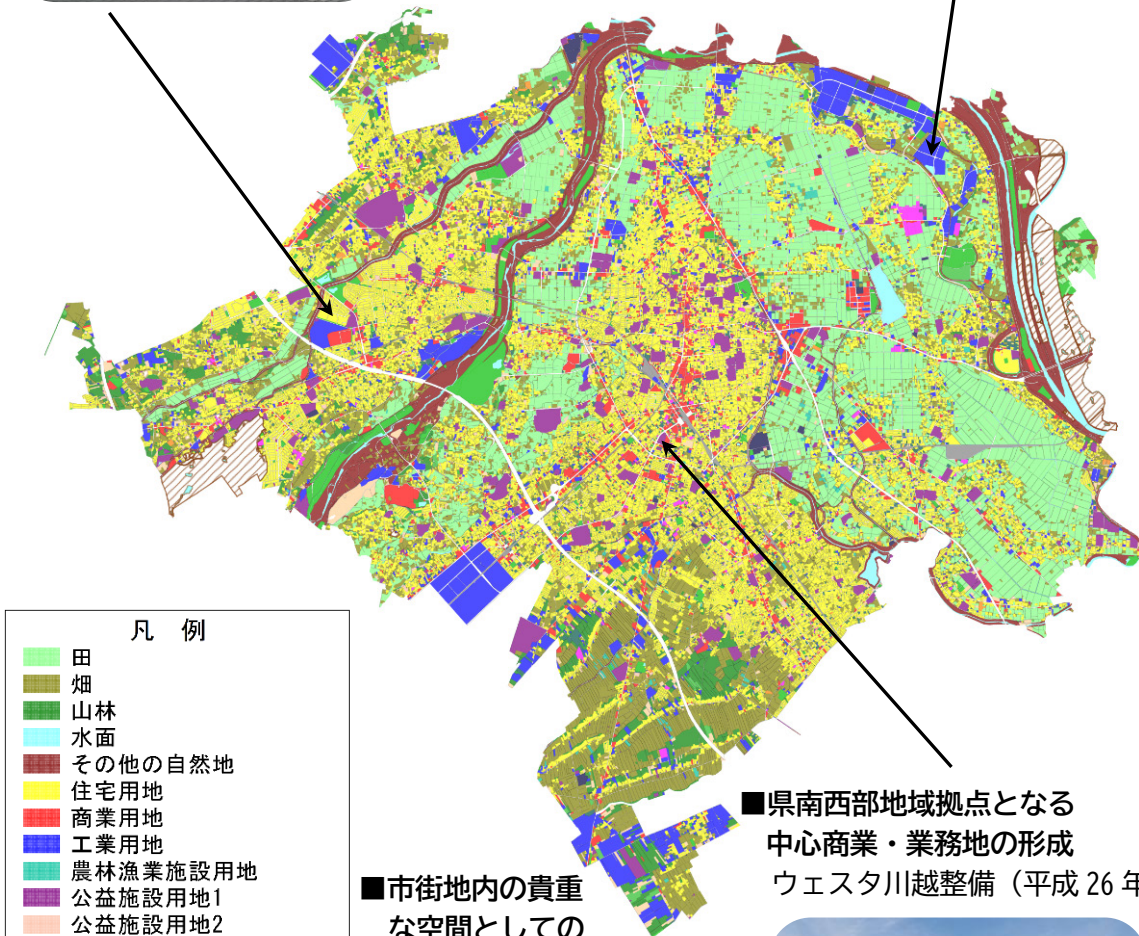
住居系地区計画の策定
(霞ヶ関地区ほか 13 地区)



■周辺環境に配慮した操業環境の保全と育成を目指す工業・流通地等の形成

川越第二産業団地（平成 20 年）
鴨田地区地区計画策定

土地利用現況図



凡 例	
	田
	畑
	山林
	水面
	その他の自然地
	住宅用地
	商業用地
	工業用地
	農林漁業施設用地
	公益施設用地1
	公益施設用地2
	公益施設用地3
	公益施設用地4
	公益施設用地5
	公益施設用地(火葬場)
	道路用地
	交通施設用地
	公共空地
	公共空地(公園・緑地、広場、運動場、ゴルフ場)
	公共空地(墓園)
	その他の空地

■市街地内の貴重な空間としての生産緑地の保全



■県南西部地域拠点となる中心商業・業務地の形成

ウエスタ川越整備（平成 26 年度）



出典：埼玉県都市計画基礎調査（令和 2 年）より作成

課題

引き続き住宅地環境の向上、農業就業人口の減少や産業系土地利用ニーズの高まりへの対応など、地域の特性に応じた計画的な土地利用を推進する必要があります。

② 道路・交通

■これまでの取組・成果

本市は高速道路や国道などの幹線道路や基幹的公共交通である鉄道および路線バスにより周辺都市と広域的に結ばれ県南西部地域の拠点となっています。前マスタープランでは、市民が安全で活発な都市活動を円滑に行えるよう、また、環境に配慮したうまいのあるまちづくりを目指した機能性・安全性に優れた道路・交通体系の構築を目指し、以下の目標を設定し取組を進めてきました。

・広域的な視点に立った道路体系の確立、安全で人にやさしい道路づくり

市内の道路は国道 16 号が中心市街地の南側を囲むように東西に通り、国道 254 号が中心市街地の東側を南北に通っています。さらに、県道をはじめとする道路が、中心市街地から放射状に広がっています。このことから、中心市街地や幹線道路の交差点に自動車が集積し、渋滞が発生しています。

▶ 主な成果

- ・平成 27（2015）年には首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）の埼玉区間が全面開通し、広域的な道路ネットワークが一層強化されました。
- ・平成 30（2018）年度には川越北環状線が開通するなど、都市計画道路の整備に取り組んできました。
- ・都市計画道路の整備率は、令和 6（2024）年 3 月末時点で 48.5%となっていますが、県平均 67.3%（令和 5 年 3 月末時点）と比較して低くなっています。

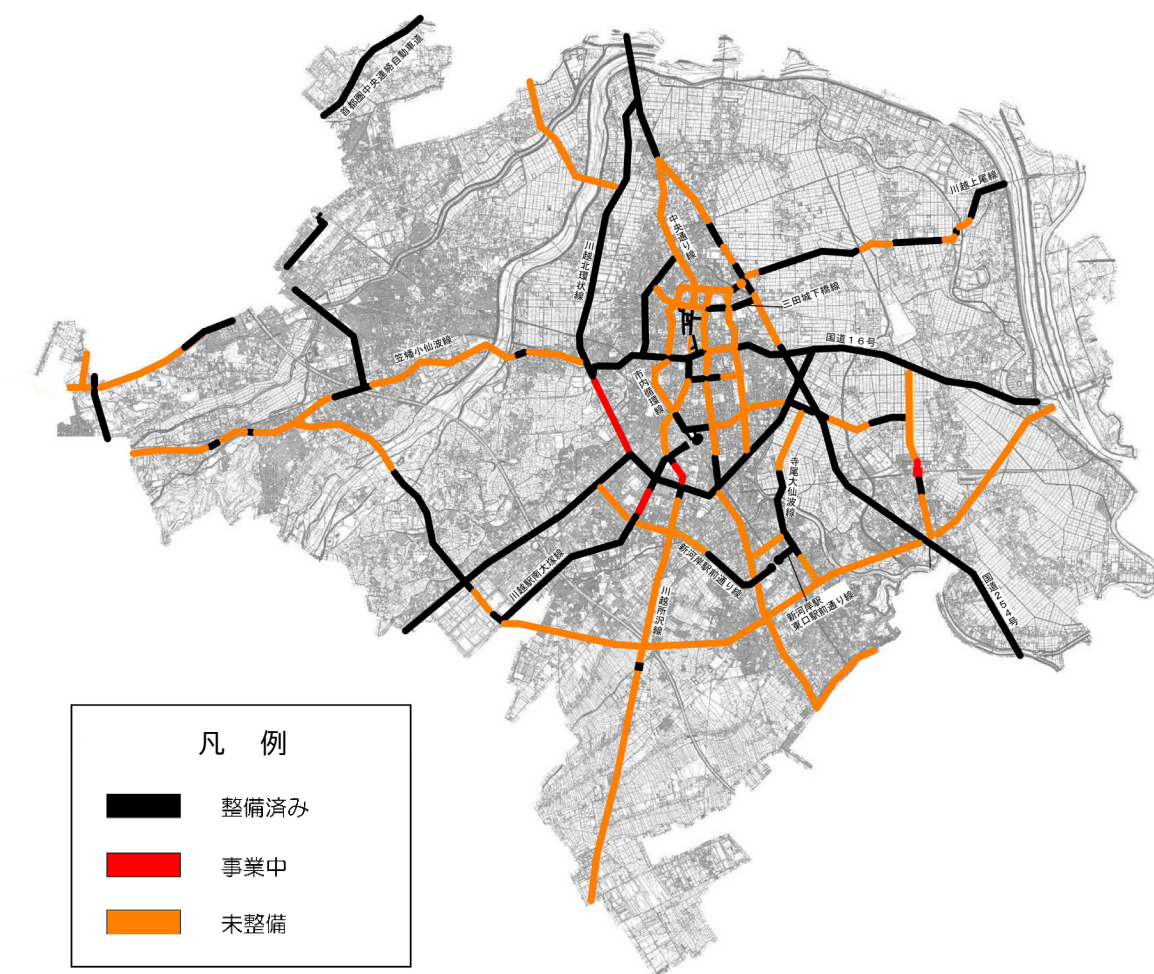
都市計画道路の主な整備実績

都市計画道路名称	整備箇所（※）	整備完了年度（※）
首都圏中央連絡自動車道	川越市分	平成 20 年度
三田城下橋線	市役所前交差点～郭町交差点区間	平成 20 年度
川越駅南大塚線	川越駅西口～国道 16 号区間	平成 23 年度
寺尾大仙波線	大仙波～砂区間	平成 27 年度
川越所沢線	ウエスタ川越東側付近ほか	平成 27 年度
新河岸駅前通り線	西口駅前広場～大字砂新田区間	平成 29 年度
新河岸駅東口駅前通り線	全線（駅前広場含）	平成 30 年度
川越北環状線	福田交差点～小室交差点区間	平成 30 年度
市内循環線	アカシア通り部分（脇田町）	令和元年度
中央通り線	本川越駅前交差点～連雀町交差点区間	令和 3 年度

※複数箇所や年度をまたぐ場合は最新のもののみを記載

出典：川越市都市計画課資料より作成

都市計画道路整備状況図



出典：川越市都市計画課資料より作成

課題

引き続き、産業振興・防災の観点からも、地域活動を豊かにし、暮らしやすさ向上させるため、整備効果を踏まえた着実な道路体系の整備が必要です。

・公共交通の充実、環境にやさしく効果的かつ総合的な交通対策の推進

▶ 主な成果

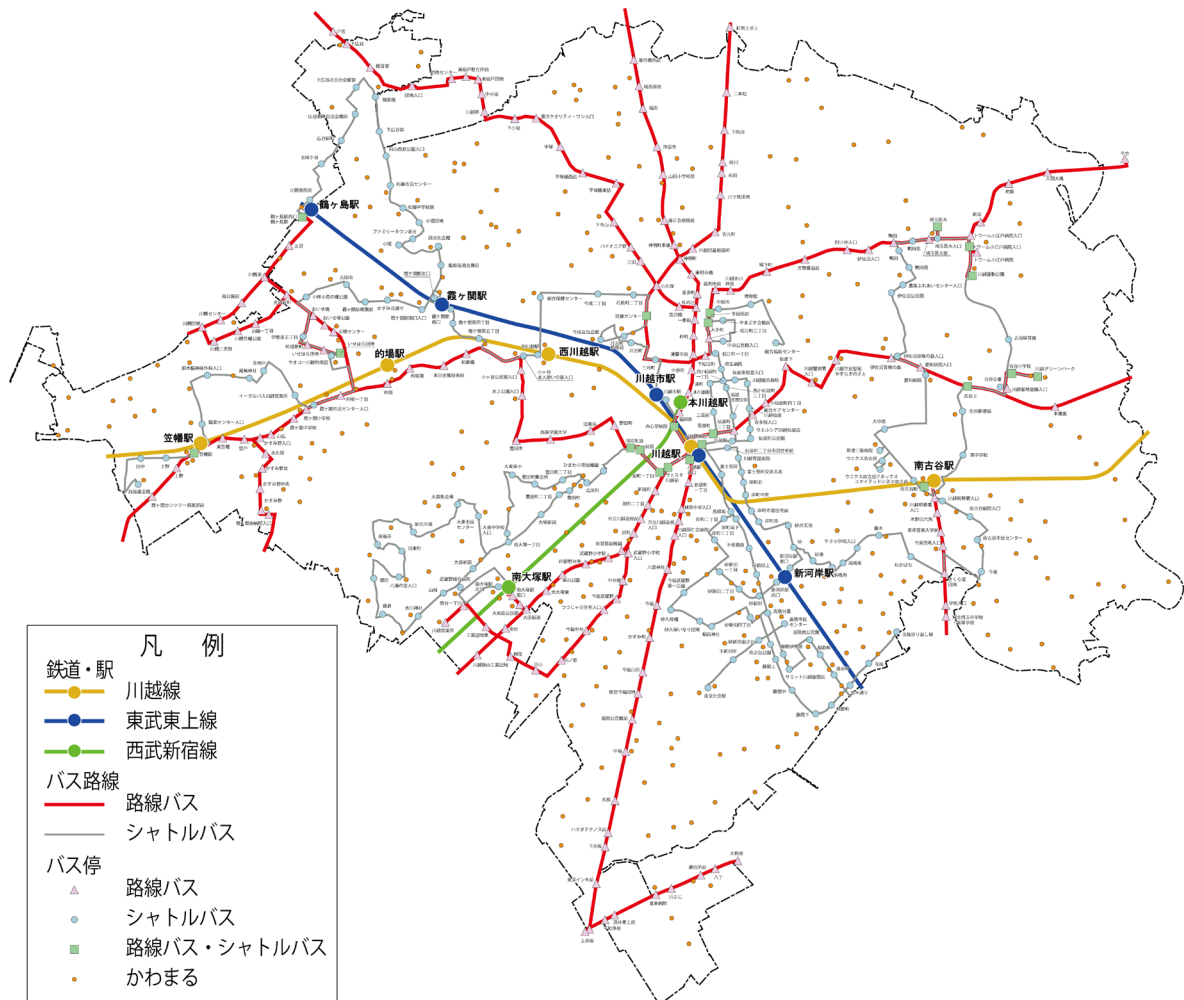
市内では、路線バスが運行されていない地域を中心に、交通空白地域の解消を目指し、市内循環バス川越シャトルを運行しています。さらに、交通空白地域における移動を支援するため、市内の中心部を除いた3地区において、デマンド型交通かわまるを運行しています。

地域における観光客や市民の多様な移動手段を確保し、自動車から自転車への利用転換による自動車交通量の削減等を図るため、地域核となる駅を中心にシェアサイクルの貸出・返却ステーションの設置を進めるとともに、利用促進を図っています。



シェアサイクル貸出・返却ステーションの設置

交通体系の現況図



令和6年3月末時点

出典：川越市交通政策課資料より作成

課題

- ・ 少子・超高齢社会の進行を見据え、暮らしやすい地域づくりのためには、地域内の住民の移動手段として、公共交通の維持・確保が重要です。
- ・ 将来にわたり持続可能な公共交通を実現するためには、民間の鉄道やバス・タクシーなど、各交通の棲み分けを十分に意識したモビリティマネジメントの推進が必要です。
- ・ 中心市街地における歩行環境の改善と車両流入の抑制が必要です。

③ 水と緑のまちづくり

■これまでの取組・成果

本市の風土には、長い歴史の足跡が刻まれています。その中で培われた町並みや近年の計画的な大規模宅地開発による良好な住宅地および市街地の外縁部に位置する計画的開発による工業地等とともに、市街地を取り巻き広大に展開する田園環境など、良好な都市のストックがあります。前マスタープランでは以下の目標を設定し、『川越市環境基本計画』、『川越市緑の基本計画』等の関連計画に基づき、取組を進めてきました。

・憩いとうるおいのある市街地環境の形成

▶ 主な成果

- ・仙波河岸史跡公園（平成 16（2004）年度）、なぐわし公園（平成 24（2012）年度）を整備しました。

都市公園の整備状況

項目	① 平成 12 年 3 月	② 令和 6 年 3 月	②-① 取組実績
整備箇所	140	325	185
都市公園整備面積（㎡）	1,287,385	1,681,858	394,473
市民 1 人当たり都市公園面積（㎡）	3.94	4.77	0.83

出典：川越市公園整備課資料より作成

・市街地周辺部に広がる豊かな自然環境の保全と良好な都市環境の形成

▶ 主な成果

- ・桜つつみ（平成 3（1991）年度～平成 23（2011）年度）を整備しました。
- ・川越市グリーンツーリズム拠点施設（令和 4（2022）年度）を整備しました。

・きれいな水の保持と快適生活環境の整備

▶ 主な成果

- ・新河岸川整備（高澤橋付近（令和元（2019）年度））を行いました。
- ・公共下水道、農業集落排水、合併浄化槽の普及促進による公共水域の水質改善が進みました（生活排水処理率 96.6%）。

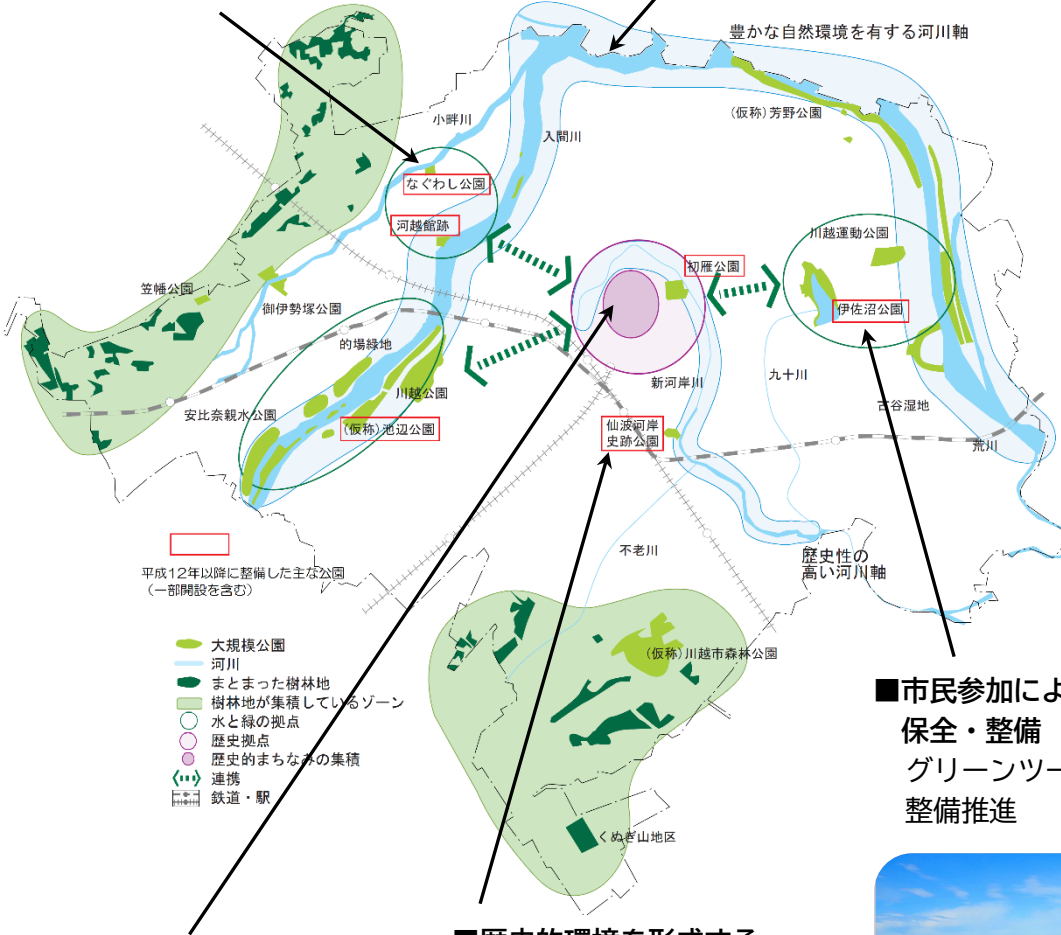
▶ これまでの主な成果 (前マスタープラン「水と緑の整備方針図」に加筆)

■都市公園等の整備

なぐわし公園開設 (平成 24 年度)



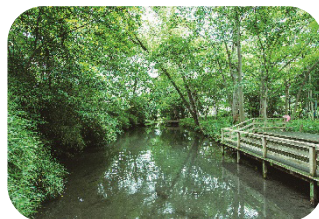
■安全でうるおいのある
まちの形成
桜づつみの整備
(平成 3~23 年度)
山田付近ほか 3 地区



新河岸川整備：高澤橋付近
(令和元年度)



■歴史的環境を形成する
水と緑の保全・活用
仙波河岸史跡公園整備
(平成 16 年度)



■市民参加による緑の
保全・整備
グリーンツーリズム
整備推進



課題

引き続き『川越市環境基本計画』『川越市緑の基本計画』等の関連計画と連携し、都市公園等の整備を推進し、自然環境の保全、良好な都市環境形成を図る必要があります。

④ 景観まちづくり

■これまでの取組・成果

本市の景観特性は、これまでの歴史や文化に培われてきた伝統的な町並みや史跡等を核とした「歴史的景観」、川がもたらした肥沃な水田地帯や台地上に拓かれた畑作地帯を中心に、樹林地や河川、公園等の緑地からなる「自然的景観」、川越駅から本川越駅にかけての商業地や郊外の工業団地、新たに開発された住宅団地や沿道の開発によって生まれた「市街地的景観」の3つに大きく分けられます。そして、これらがある程度ゾーニングされながらも相互に重なり合うという特性を有しています。

本市の特長である多様な景観資源をいつまでも守り育み、市民一体となって景観まちづくりを進めるため、前マスタープランでは、以下の目標を設定し取組を進めてきました。

・川越らしさのある歴史・文化景観の形成

▶ 主な成果

- ・川越市川越伝統的建造物群保存地区（平成 11（1999）年）の都市計画決定による歴史・文化景観のまちづくりを実施しました。

・地域特性を生かし、ゆとりと調和のとれた町並み景観の形成

▶ 主な成果

- ・『川越市歴史的風致維持向上計画（平成 23（2011）年）』の策定による、地域特性を生かしたまちづくりを実施しました。

・都市デザインに配慮した新たな都市景観の形成

▶ 主な成果

- ・『川越市都市景観条例（平成 26（2014）年）〈再掲〉』を制定するとともに、『川越市景観計画（平成 26（2014）年）〈再掲〉』を策定しました。

・武蔵野の面影を大切にする里山景観の保全、うるおいのある自然的景観の形成

▶ 主な成果

- ・川越百景（平成 24（2012）年）の選定による、中心市街地を含む広域的で多様な景観（自然的景観等、里山景観）の評価を行いました。

・市民とともに歩む景観まちづくりの実践

▶ 主な成果

- ・市民の手による景観の保全活動のため、違反広告物簡易除去活動を実施しました。

▶ これまでの主な成果 (前マスタープラン「景観まちづくりの方針図」に加筆)

■ 歴史・文化景観のまちづくり

川越市川越伝統的建造物群保存地区の都市計画決定 (平成 11 年)



■ 地域特性を生かしたまちづくり

喜多院周辺地区都市景観形成地域の指定 (令和元年)
歴史的風致維持向上計画 (平成 23 年度～令和 2 年度、第 2 期令和 3 年度～令和 12 年度)



■ 歴史・地域特性を生かしたまちづくり

景観重要建造物への移行 (平成 26 年)
川越十カ町地区都市景観形成地域の指定 (平成 16 年)



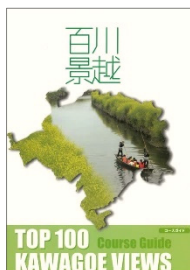
■ 市民と協働したまちづくり

クリアモール・八幡通り・中央通り周辺地区都市景観形成地域の指定 (平成 19・21 年)



■ 多様な景観 (自然的景観等、里山景観) の評価 (市全域)

川越百景の選定 (平成 24 年)



【景観類型】

- 歴史景観
- 都心景観
- まち景観
- 郊外型住宅地景観
- 良好な住宅地景観
- 工業地景観
- 農村景観
- 河川景観

【一般的な景観資源】

- 鉄道・駅
- まちの顔 (鉄道駅)
- 主な道路
- まちの顔 (道路)
- 河川・湖沼
- まとまった樹林地等
- 主要な橋
- 主要な公園緑地

【地域の「らしさ」資源】

- 古いまち並みを残すエリア
- 武蔵野の面影を残す河岸跡
- 集落

■ 市民の手による景観の保全活動 (市全域)

違反広告物簡易除去活動



課題

- ・本市の歴史的景観や地域の特性を生かした景観まちづくりの推進のため、今後も、『川越市川越伝統的建造物群保存地区保存計画』、『川越市景観計画』、『川越市歴史的風致維持向上計画』の着実な遂行が必要です。
- ・更なる市民と行政の協働による景観まちづくりを目指す必要があります。

⑤ 安全・安心のまちづくり

■これまでの取組・成果

本市は、歴史的な背景から昭和 30（1955）年の旧川越市と周辺 9 村ごとのまとまりを基本に、市役所市民センター管轄によって 12 地区に区分されています。なかでも、本庁地区では古い町並みが多く木造家屋等が密集していることから、火災や地震等の災害に対応した耐震不燃化等の防災対策が求められているほか、各地区においては、昭和 40 年代以降の急激な市街化により、基盤整備を伴わずに市街地が形成されている地域があります。

また、本市域を流れる河川は荒川水系に属し、荒川、入間川等の一級河川（10 河川）、天の川等の準用河川（4 河川）その他普通河川、都市下水路等があります。

主要河川等の改修は、比較的進んでいますが、市街地の拡大により水が地中に浸透することなく、急速に河川等へ流入するようになり水害発生危険性が高まっています。

安全・安心のまちづくりのため、前マスタープランでは、以下の目標を設定し取組を進めてきました。

・災害に強い市街地の形成

▶ 主な成果

- ・防災性強化に向けた道路、公園等の都市基盤の整備を行いました。
- ・防火地域・準防火地域[※]の指定面積の拡大を行いました。

防火・準防火地域の指定状況

項目	① 平成 12 年 3 月	② 令和 6 年 3 月	②-① 取組実績
防火地域・準防火地域の指定面積 (ha)	176.0	294.4	118.4

出典：川越市都市計画課資料より作成

・総合的な治水対策の推進

▶ 主な成果

- ・寺尾調節池（平成 14（2002）年度）を整備しました。
- ・久保川（平成 29（2017）年～）の改修を進めました。
- ・洪水ハザードマップの作成・公表（平成 13（2001）年～）を行いました。
- ・市街化調整区域の浸水ハザードエリア等における開発の厳格化（令和 4（2022）年度～）を行いました。

※ 防火地域・準防火地域：市街地における火災の危険を防除するため、建築物を構造等の面から規制する地域。（都市計画法第 9 条）

・犯罪に強い安全な都市環境の創出、地域で取り組む防犯・防災活動の育成・支援

▶ 主な成果

- ・『川越市屋外広告物条例（平成 15（2003）年）』の制定により、防犯性の向上にも資する美しい町並み創出のための取組を実施しました。

課題

- ・ 今後は、『川越市立地適正化計画』を活用し災害リスク等も勘案して、都市機能および居住の誘導を図るとともに、引き続き都市計画道路等の基盤整備も含めた安全・安心に生活できるまちづくりを推進する必要があります。
- ・ 火災被害を軽減し、まち全体の防火機能を高めるため、防火地域・準防火地域の拡大を推進する必要があります。
- ・ 総合的な治水対策を推進する必要があります。

⑥ 市街地整備

■これまでの取組・成果

本市の都市化は、昭和 40 年代の住宅開発によって急激に進行し、DID（人口集中地区）が大幅に拡大した後、現在に至るまでも DID（人口集中地区）は緩やかな拡大が続いています。また、DID（人口集中地区）の大部分は中心部から鉄道駅を中心として放射状に伸びてきています。しかし、これらの市街地では、基盤が未整備なままに拡大し、住宅とその他の用途が混在している地域もあります。

面的整備では、昭和 30 年代の工業団地造成以降 19 地区で土地区画整理事業を行ってきたほか、川越駅周辺の市街地再開発事業を行ってきましたが、それは市街化区域の約 17%にとどまり、民間住宅開発等の面的整備を含めても、市街化区域の約 25%にとどまっています。さらなる市街地整備を進めるため、前マスタープランでは、以下の目標を設定し取組を進めてきました。

・多様な都市機能がコンパクトに集積する市街地整備

▶ 主な成果

- ・地域生活拠点の整備として商業施設の計画的開発（ウニクス南古谷：泉町大規模工場跡地、平成 14（2002）年度）と周辺の住環境の確保のための地区計画（南古谷駅西地区地区計画、平成 5（1993）年〈再掲〉）を策定しました。
- ・中央通り地区の土地区画整理事業（本川越駅前交差点から連雀町交差点、平成 27（2015）年度）を実施しました。
- ・都市的活動核の強化に向けた川越駅西口の新たな拠点の形成として「ウエスタ川越（平成 26（2014）年度）〈再掲〉」、「U PLACE（ユープレイス、令和 2（2020）年度）〈再掲〉」を整備しました。

・既成市街地の住環境の改善、周辺住宅地の住環境整備

▶ 主な成果

- ・大塚新田第二土地区画整理事業（平成 20（2008）年完了）を実施しました。
- ・新河岸駅周辺地区地区計画の策定（平成 23（2011）年）による住環境の改善に向けた取組を実施しています。

土地区画整理事業の実施状況

項目	① 平成 12 年 3 月	② 令和 6 年 3 月	②-① 取組実績
土地区画整理事業 の完了面積 (ha)	488.3	537.6	49.3

出典：川越市都市整備課資料より作成

・新しい拠点の整備

▶ 主な成果

- ・川越増形地区産業団地〈再掲〉の整備を進めました。

▶ これまでの主な成果（前マスタープラン「市街地整備の方針図」に加筆）

■川越駅西口の新たな都市拠点の形成

U PLACE（ユープレイス）（令和2年度）



■中央通り地区の整備

土地区画整理事業の実施（平成27年度）



■新たな産業地の創出

川越増形地区産業団地



■複合市街地の住環境の確保

ユニクス南古谷：

泉町（大規模工場跡地）の計画的な開発（平成14年度）



- 都市的活動核の整備
 - 歴史的町並み環境の整備
 - 地域生活拠点の整備
 - 密集市街地等の整備推進
 - 都市型居住の推進と居住環境の向上
 - スプロール市街地の計画的な都市基盤整備
 - 市街地内農地等の計画的な土地利用誘導
 - 多様な居住形態に対応した良質な住宅の供給
 - 周辺環境や地区特性に応じた新たな拠点整備
 - 主要道路の整備
 - 未決定路線
- ※この図は道路等の整備状況を示すものではありません。
- 鉄道・駅
 - 河川
 - 市街化区域

課題

- ・三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺の都市的活動核や地域核の魅力の向上が必要です。
- ・周辺環境や地域特性に応じた新たな拠点としての産業地の創出が必要です。
- ・住環境の改善が必要です。

(3) 都市づくりの課題

既存の都市機能の集積、歴史的環境および自然的環境を尊重した、川越らしい魅力ある都市空間を創造していくため、これまでの都市づくりの成果を踏まえつつ、社会状況の変化にも対応した都市づくりが求められています。

① 安全・安心で快適に暮らせる都市づくりの課題

・本格的な人口減少と少子・超高齢社会への対応

本市では、これまで人口増加を前提とした都市づくりをしてきましたが、今後人口減少局面に転じることが見込まれるなかで、一定の人口密度に支えられた、日常生活に必要な医療、福祉、商業等の都市機能施設の維持が難しくなるなど、都市の生活を支える機能が低下することが懸念されます。また、少子・超高齢社会の進行を念頭においた都市づくりが必要です。

こうしたなかで、道路・交通網、公園等の都市基盤整備を通じて子育て世代等の若年層にも魅力的なまちづくりを進めることにより、市街地の人口密度を維持するとともに、利便性の高い公共交通の維持を図り、各拠点における都市機能の集積を維持しつつ、高齢者や障害のある人にも快適な生活環境を確保するなど、「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必要があります。

・環境にやさしいまちづくり

本市は、令和3(2021)年5月1日に、「小江戸かわごえ脱炭素宣言」を表明し、令和32(2050)年度までに脱炭素社会を実現することを目指しています。経済発展や生活の質を維持・向上させながらも、地球温暖化を防止し、恵み豊かな地球環境を将来世代に引き継いでいくためには、脱炭素型のまちづくりを進めていくことが求められます。

そのため、地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの排出量削減に向け、公共交通を中心とした集約型都市構造の形成、環状道路の整備等に取り組むことが必要です。

また、川越市の特徴である豊かな自然と調和した都市的土地利用の誘導など、自然環境に配慮したまちづくりの推進も重要です。

・安全で安心に暮らせるまちづくり

犯罪を防止し、安全な都市環境を創出するためには、適度な見通しを確保するなど、犯罪の発生しにくい都市空間を形成し、犯罪を起こさせない地域環境をつくり出すことが求められます。

また、建築物の耐震性の強化や一時避難場所およびオープンスペースの確保など、防災性の高い安全で快適なまちの形成が必要です。

さらに、水辺空間の豊かさとうるおいを備えつつ、水害に対する市街地の安全性を確保するため、総合的な治水対策の推進が必要です。

② 拠点都市にふさわしい都市づくりの課題

・災害に強い都市基盤の確立

広域拠点都市として周辺都市からの多量の交通を円滑に処理するには、通過する交通と市内交通を分散させるような骨格的な交通体系の整備を進め、市内の円滑な移動が可能となる道路網の確立が必要です。

そのためには、放射・環状の主要幹線道路網による骨格を確立し、産業振興にも資する安全で便利な都市基盤づくりを進めていくことが必要です。

また、市民の日常生活を豊かにする生活道路の整備、公共交通機関の充実、交通渋滞の緩和に向けた適切な交通規制など、人にやさしい交通体系づくりが必要です。

さらに、幹線道路をはじめとする新規道路の整備、既設道路の拡幅や避難路・延焼遮断空間としての機能を強化するため、既存道路の緑化や無電柱化等を行うとともに、防火地域・準防火地域の拡大を推進し、災害に強い都市基盤を計画的に形成していくことが必要です。

・広域拠点にふさわしい都市づくり

本市は、業務核都市[※]として首都圏および県南西部の中核を担うべき機能の充実が求められています。

そのため、人と物と情報の集約や既存の社会資本と産業集積等を活用しながら、広域的な需要に対する都市機能の充実と産業育成による自立都市の形成を進めるとともに、周辺都市との連携を図りつつ、広域的視点に立った都市づくりが求められています。

また、東京通勤圏（ベッドタウン）としての役割から、今後「暮らし・働き・学ぶ場」として魅力ある職住近接のまちづくりへの転換が求められます。

・持続可能な公共交通の実現

将来にわたり持続可能な地域公共交通を実現するためには、民間の鉄道やバス・タクシーなど、各交通の棲み分けを十分に意識したモビリティマネジメントの推進が必要です。

※ 業務核都市：東京圏における大都市問題の解決を図るため、都区部以外の地域で相当程度広範囲の地域の中核となり、業務機能をはじめとする諸機能の適正配置の受け皿となるべき都市

③ 秩序と個性ある生活の場の形成に向けた都市づくりの課題

・自然と調和した都市づくり

本市の長い歴史によって培われた良好な都市のストックを生かしつつ、産業系の土地利用のニーズの高まりにも対応しながら、秩序ある土地利用を進めていくとともに、地域の個性を生かした良好な都市景観をつくりだしていくことが必要です。

また、近年の農業を取り巻く状況の厳しさや農業従事者の後継者不足等は、農地の土地利用を不安定なものにしています。そのため、無秩序な市街化を抑制しつつ、質の高い集落地環境の維持や農地・緑地および河川等の地域を取り巻く自然環境を守り育てていくことが必要です。

・活力とにぎわいのあるまちづくり

広域的な商圈を持った都市、川越として、価値観の多様化した消費者ニーズに的確に対応した質の高い商業・サービスを提供していくこととともに、特に三駅（川越駅、本川越駅、川越市駅）周辺では、回遊性のある県南西部地域の中心都市にふさわしい拠点として、通過交通の抑制、歩行者空間の確保等に向けた都市基盤整備が必要です。

また、観光客の増加に対応した交通対策や観光エリアのネットワーク化に向けた観光資源の魅力の増進を図るとともに、中心市街地における歩行環境の改善と車両流入の抑制が必要です。

さらに、都市の経済力を高め、豊かな市民生活を営むためには、地域社会と共存し、自然環境に配慮した活力ある産業の振興が必要です。

・快適な住宅地の形成

多様な地域特性・特徴に応じた良好な住環境の形成をするため、生活道路の整備など、日常生活の利便性を高めるとともに、生活施設・サービス等の充実や緑のネットワークづくりにより、自然環境と調和したうるおいある快適な居住空間整備を進めていくことが必要です。

・地方分権の進展と市民参加・協働の推進

地方分権の進展する中、まちづくりにおいても、特に市民に身近な行政を幅広く担う市町村の役割が重視されており、地域の特性を踏まえて本市が主体的に市民と取り組むことが求められています。

また、従来の自治会活動に加えて大規模災害時や福祉・環境分野等におけるボランティア活動への市民の関心が高まるなど、さまざまな場面で市民参加と協働が推進されています。こうした動きを背景に、今後のまちづくりにおいては市民と行政との協働をさらに推進していくことが重要となります。