

意見公募手続の結果について

- 1 計画等の名称
川越市都市・地域総合交通戦略
- 2 計画案の公表日
平成 29 年 1 月 10 日
- 3 募集の方法
 - (1) 募集期間 平成 29 年 1 月 10 日～平成 29 年 2 月 8 日
 - (2) 意見を提出できる者
 - ア 市内に住所を有する者
 - イ 市内の事業所等に勤務する者
 - ウ 市内の学校に在学する者
 - エ その他この案に関し、利害関係を有する者
 - (3) 案の閲覧方法
 - ア 交通政策課、各市民センター、南連絡所
 - イ 川越市ホームページからの閲覧
 - (4) 意見提出方法
 - ア 直接持参
 - イ 郵送
 - ウ FAX
 - エ 川越市ホームページからの電子申請

4 結果概要

- (1) 意見提出者 6 名
- (2) 意見件数 27 件
- (3) 意見の箇所

箇所	意見数 (件)
全般	7
第 1 章	1
第 2 章	2
第 3 章	2
第 4 章	9
第 5 章	4
第 6 章	1
参考資料	1
用語集	—
合計	27

5 提出された意見の概要及びそれに対する市の考え方

No.	意見の箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	全般	「高規格幹線道路－高速道路」、「中心市街地(エリア)－都心核」、「市内駅－駅」など表現の整合性、統一性に欠けている。第四次川越市総合計画の将来都市構造図と凡例を統一し、既存の計画を優先すべきである。	本戦略で用いる図表の凡例は、第四次川越市総合計画の将来都市構造図の凡例と必ずしも完全に一致させる必要はないものと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。
2	全般	優先整備路線と短期を分けた根拠は何か。	都市計画道路の優先整備路線は、平成 26 年 4 月に公表し、おおむね 20 年以内に市が主体となって整備する方針の路線としております。 一方、本戦略の目標年次は 10 年後の平成 38 年度であるため、策定後 5 年以内を実施する予定の事業を短期としております。
3	全般	従来の交通施策の発想から転換を図ったらどうか。	今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。
4	全般	選択と集中を図るべきではないか。財政面からの検証(裏づけ)はどのようなになっているか。絵に描いた餅にならないことを期待する。	ご指摘のとおり、選択と集中を図り、着実に事業に取り組んでまいります。
5	全般	県西部の広域的な位置付と中核都市川越の広域的役割を創造した未来都市川越のグランドデザインに基づく総合交通戦略としてはいかがか。また、未来都市川越は歴史的な中心市街地と鉄道拠点の川越駅西口周辺の新市街地を創造してはいかがか。	県南西部地域の中心都市として発展するよう、まちづくりに努めてまいります。
6	全般	オリンピックのような一時的なイベントについて記載するのはいかがなものか。	東京 2020 オリンピック・パラリンピックを契機として基盤整備が行われ、その実施効果は長期間に及ぶものと考えられるため、記載をしております。
7	全般	施策パッケージについて、P64、P65 で参考となっている平成 39 年度以降の事業が表に掲載がない。また、関連主体中、川越市関係課について、	本戦略は 10 年後を目標年次としており、平成 39 年度以降の事業については参考としているため、施策パッケージへ掲載しており

No.	意見の箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
		課名まで記載せずにアバウトにしてはいかがか。	ません。また、関係課については、所管を明確にするため、記載をしております。
8	第1章	第四次川越市総合計画と都市計画マスタープランとの整合が図られていないのではないか。また、既存の計画と交通戦略との整合が図られていないのではないか。	上位計画及び関連計画との整合を図っております。
9	第2章	課題の中に対策までが記載されており、現状・課題・対策に分けるべきである。	現状の問題点をもとに目標を達成するための課題として整理しており、現行のとおりといたします。
10	第2章	交通空白地域対策について、現在、自分で運転できる人もいずれは高齢になり運転できなくなる事等の状況を考慮して、公共交通機関に代わる交通手段を確保すべきである。 また、鉄道駅 800m、バス停 300m 以外のエリアを交通空白地域と定義しているが、障害者や高齢者等、歩行が困難な場合にこれを当てはめることは望ましくなく、必ずしも、交通空白地域に限定することなく施策を推進すべきである。	交通空白地域や高齢者などの移動の足を確保する観点から、既存の公共交通に与える影響を勘案しつつ、新たな交通施策の導入について検討してまいります。
11	第3章	エリア別移動手段について、行政のサービスレベルをどこに置くのか。	社会情勢の変化、既存の公共交通に与える影響等を考慮し、事業を実施してまいります。
12	第3章	施策方針が細分化しすぎているのではないか。	本戦略は交通施策に関する実施プログラムであるため、可能な限り具体的に記載をしております。
13	第4章	西武新宿線の地下化(案)は膨大な費用がかかる。広域の鉄道利用者の利便性を鑑み、費用を安く抑えるために川越駅に直結することで工期が短くなり約 50 億円の費用の節減となるため、鉄道廃線敷の活用を考慮すべきである。	本戦略の期間中に、ご提案の事業を実施する予定はございません。
14	第4章	中央通り線(蔵の通り)の交通緩和を図るため、	本戦略の期間中に、ご提案の場所に新駅が

No.	意見の箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
		<p>川越北環状線と東武東上線の交差する付近から霞ヶ関駅方向に約 200m の場所に第一次川越市総合計画に提言されていた新駅を設ける事業を復活させ、新駅周辺に未来志向の都市開発を行うべきである。</p> <p>また、新駅の周辺の開発地内に川越市駅に隣接してある東武鉄道の車両整備工場移設し、川越市駅周辺のまちづくりを推進すべきである。</p>	<p>設置される予定はございません。</p> <p>また、川越市駅周辺のまちづくりにつきましては、鉄道事業者との継続的な協議を行い、総合的な観点により検討してまいります。</p>
15	第 4 章	市内を運行するバスはマイクロバス運行にすべきである。	今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。
16	第 4 章	人口減少、高齢化、生産年齢人口減少で税収の落ち込みが見込まれる。また、運転人口減少や流通ネットショップの普及等で道路利用量が減少するものと予測される。現在の都市計画道路を見直し約 30 パーセントを廃案にすべきである。	都市計画道路の見直しについては、社会情勢の変化や将来都市像を踏まえ、必要性等を検討してまいります。
17	第 4 章	市道については、自治会からの申請を優先した手法を見直し、真に市民の安全第一を考えるべきである。	円滑な交通ネットワークの構築のため、必要な道路整備を行ってまいります。
18	第 4 章	南古谷駅周辺の小学・中学生通路、通勤通学通路、大型車通路、通常通路を拡幅・新設すべきである。	今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。
19	第 4 章	<p>早急にデマンド型交通システムの導入を実現させてほしい。高齢者の運転ミスによる事故も目立っている。高齢者に免許返納を求めるには今がチャンスである。</p> <p>導入にあたっては、利用者の真のニーズをつかみ、交通事業者都合にならないようにすべきである。デマンド型交通システムの導入に際しては、停留所以外の場所でも乗降できるような柔軟なものにすべきである。電車やバスと同じようにキャ</p>	既存の公共交通に与える影響を勘案しつつ、交通空白地域や高齢者などの移動の足を確保する観点から、新たな交通施策の導入について検討してまいります。

No.	意見の箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
		ンセル料や事前予約を不要とすべきであり、料金も既存の公共交通機関と同等にすべきである。	
20	第4章	<p>鶴ヶ島駅西口前広場及び川越駅東口駅前広場の改修にあたっては、路線バス等の乗降時に生じる乗降場所とバス停車位置との間の空間や段差の解消、点字ブロックの設置、車椅子等で乗降できる停車スペース（掲示、路面標示等）の確保など、障害者や高齢者に配慮したものとしてほしい。</p> <p>川越駅東口については、現状、車椅子の人が移動するのに困難な箇所があるため、車椅子の人も東口周辺を自由に行き来できるような改修を行うべきである。</p> <p>また、着工前の計画段階以前に、市の広報に掲載し、広く意見を募集すべきである。</p>	<p>今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p> <p>なお、具体的なバリアフリーの手法については、各事業の実施にあたり検討されるものと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。</p>
21	第4章	川越市駅の改札が一箇所のため、駅西側に暮らす住民は踏切を渡らざるを得ず、不便を我慢している。人口比と今後の発展を考慮すると、新河岸駅の改善よりも優先して取り組むべきである。川越市駅の西側への出口の開設を希望する。	今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。
22	第5章	<p>安全な自転車空間の確保については、施策を中心市街地と限定しているが、市内全域を対象とし、危険箇所をピックアップして歩行者と自転車を利用する人の安全を確保すべきである。</p> <p>中心市街地内においては、本川越から札の辻までの道路が、自転車で走りにくい状況にある。早急に自転車専用通行帯を整備してほしい。</p>	<p>「歩いて楽しい魅力的な中心市街地の形成」に資するために、特に中心市街地について記載しております。</p> <p>なお、他の地域においても可能な限り、自転車走行空間を確保することが望ましいものと認識しております。</p>
23	第5章	赤道・青道の農道を活用した歩行者・自転車優先の施策を実施すべきである。	今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。
24	第5章	歩行空間の整備にあたっては、視覚障害者の方に配慮し、点字ブロックと音響装置付信号機を設	今後の事業実施にあたっての参考とさせていただきます。

No.	意見の箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方
		置してほしい。また、車椅子を利用した場合、道路が左右に斜度があると走行しにくいので、他自治体、他国等を調査し、工夫改善をしてほしい。どのようにバリアフリーに配慮するのか、具体例を明示すべきである。	なお、具体的なバリアフリーの手法については、各事業の実施にあたり検討されるものと考えておりますので、ご理解をお願いいたします。
25	第 5 章	ゾーン 30 について、北部市街地周辺を対策地域とした理由は何か。検討段階であれば、市内全域を対象にゾーン 30 指定区域の候補を複数選び、外部委員を交えて多角的に検討すべきである。	ゾーン 30 の対策区域につきましては。設置要件等に照らし合わせ、市が複数の候補地域を選定し、警察が実施地区を決定しております。
26	第 6 章	川越市公共交通利用促進協議会を公開の会議とするとともに、公募市民を加えるべきである。 また、バリアフリーを推進していくため、障害者本人や家族も委員として加えるべきである。	川越市公共交通利用促進協議会は、市の附属機関として位置付けではなく、関係機関等の協議の場であるため、会議の公開及び委員の公募はしておりませんので、ご理解をお願いいたします。
27	参考資料	P121 の「道路整備計画一覧」と P122 から P124 の図表の整合が図られていない。	一覧と図表については、整合を図っております。