

## IV 今後の方針について

---

## IV 今後の方針について

### 1 地域の状況に応じた交通手段の検討

#### 【デマンド型交通かわまるの改善】

デマンド型交通かわまるは、令和2年12月に市内全域への導入が完了しました。

新しい公共交通であるため、デマンド型交通の内容や利用方法など制度の更なる周知を実施していきます。

また、継続的な改善を実施していくためには、運行データの収集・分析が重要となります。今後は、利用者等から寄せられた意見や運行データ等をもとに、乗降場の追加など軽易なものについては、随時改善を図るとともに、運行方式や運行車両、運行日など制度そのものに関わる内容については、川越市交通政策審議会をはじめ、地域や公共交通事業者等の意見を伺いながら、見直しを検討していきます。



(交通系 I C カードの導入)

#### 【川越シャトルとデマンド型交通かわまるの一体的見直し】

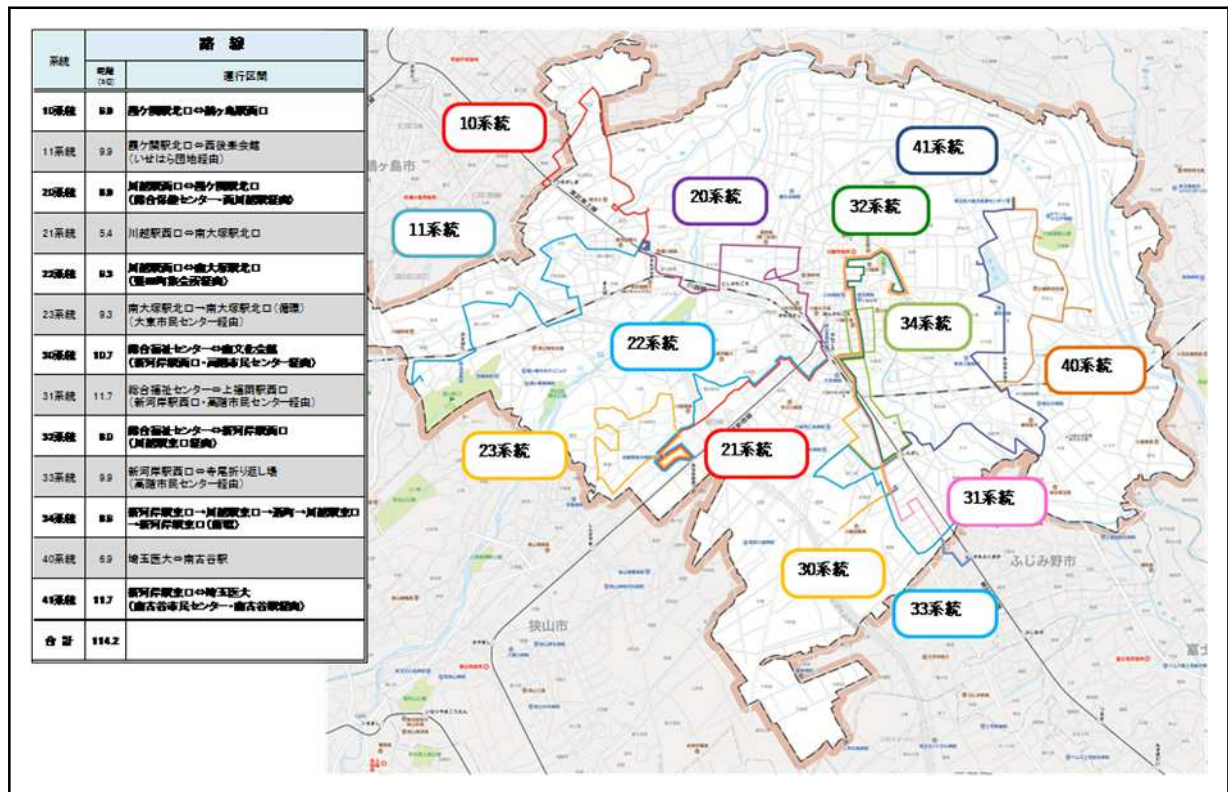
デマンド型交通かわまるは、川越シャトルを補完する役割にあり、事業の効率的・効果的な実施には、川越シャトルとデマンド型交通かわまるの一体的な検討が不可欠となります。

川越シャトルは、利用状況を踏まえ、おおむね5年ごとに路線・ダイヤ等の見直しを行っていますが、今後は両交通の役割を踏まえつつ、川越シャトルとデマンド型交通かわまるとの一体的な見直しを段階的に進めていきます。



(市内循環バス川越シャトル)

○市内循環バス川越シャトル路線図（平成30年4月以降）



○川越シャトルとデマンド型交通かわまるの改善

	随時改善を実施する項目	川越市交通政策審議会等で議論しながら見直しを検討する項目
川越シャトル	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の名称変更</li> <li>安全性確保対策が必要なバス停留所(危険バス停)の移設</li> <li>臨時的な運行ダイヤの変更</li> </ul> など	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の新設や廃止に関わること</li> <li>運行日や運行時間に関わること</li> <li>運行ダイヤの方向性に関わること</li> <li>路線の統合や延伸、短縮、廃止等に関わること</li> </ul> など
デマンド型交通 かわまる	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降場の新設や変更、廃止</li> <li>乗降場サインの変更</li> </ul> など	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約方法に関わること</li> <li>運行車両や運行区域の運用に関わること</li> <li>乗降場カテゴリーに関わること</li> <li>運行日や運行時間に関わること</li> </ul> など

## 2 自転車シェアリングの事業拡大

### 【今後の事業方針に対する基本的な考え】

自転車シェアリングについては、公共交通を補完する移動手段として利用促進を図るため、事業を拡充する方針で進めています。具体的には、中心市街地においては、ステーションを拡充し、ステーション間の密度を高め、観光客の更なる回遊性の向上を図ることとしています。

また、地域核である鉄道駅においては、駅周辺にステーションを設置し、長距離移動にも適した電動アシスト自転車の特徴を生かし、観光客に本市の新たな魅力を発見してもらうほか、市民生活の足として活用を図っています。

今後は、走行データやアンケート結果等を参考としながら、観光客や市民の多様な移動手段として、中心市街地及び地域核である鉄道駅周辺を中心にステーションの設置を進めるとともに、課題となる利用促進やメンテナンスの充実等を図っていくものとします。

### 【ステーションの拡充】

年度報告や利用者アンケートで利用回数や要望が多かったエリアである北部市街地、川越駅、クリアモール、川越市駅、本川越駅周辺へのステーションの新設・拡大を進めていきます。

さらに、通勤・通学、観光における補完的な交通機関として、川越駅、川越市駅及び本川越駅の三駅から、利用希望の多い6 km圏内※1の住宅地や観光スポット、商業施設や宿泊施設、大学等へのステーション設置を図るとともに、地域核となる駅周辺へのステーション設置を進めていきます。

また、ステーション用地については、運営事業者や市による調査だけでなく、設置希望者を募集する手上げ方式を採用し、対象候補地の拡充に努めます。

### ○貸出・返却ステーション別利用回数上位5箇所（令和2年度）

No.	貸出ステーション	回数	返却ステーション	回数
1	川越駅A	15,093	川越駅A	14,805
2	本川越駅	12,165	市役所	11,243
3	川越市駅	10,752	本川越駅	11,104
4	市役所	8,730	川越市駅	9,640
5	まつり会館	5,423	まつり会館	5,567

出典：OpenStreet 株式会社 2020 年度報告

※1 類似市の調査では、シェアサイクルの利用希望は6 km以内が最も多くなっています。

○ステーションの新設・拡大希望「エリア」及び「施設」上位5箇所（複数回答可）

No.	エリア	割合	施設	割合
1	北部市街地周辺	17.6%	駅・バス停	39.4%
2	川越駅西口周辺	13.1%	コンビニ	34.7%
3	クレアモール周辺	12.6%	観光スポット	33.5%
4	川越駅東口周辺	11.2%	商業施設	30.7%
5	新河岸駅周辺	10.2%	公園	20.9%

出典：川越市自転車シェアリング利用者アンケート調査

【利用促進】

各ステーションの周辺施設・スポット及び利用者の分析を行い、潜在的な利用者への効果的な周知を図るほか、運営事業者が行う登録・利用促進キャンペーンとの連携を図っていきます。

また、事業周知効果が高いステーションについては、目に入りやすい場所へ設置していくほか、多様なモビリティが利用可能な次世代ステーション\* についても検討していきます。

さらに、本市を通る鉄道沿線上の自治体において、本市と同一のシステムを用いたシェアサイクルの導入が進んでいることから、沿線自治体や鉄道事業者との連携を進めていくものとします。



次世代ステーションのイメージ



本市と同一のシステムを導入している県内自治体の推移

【メンテナンスの充実等】

運営事業者と連携し、故障車両への対応やステーションの満空状態の解消に努めます。また、問合せなどへの対応の改善を図り、利用環境の向上に努めます。

【事業検証等】

年度報告等により適切に事業をモニタリング\*していくほか、他自治体や庁内関係課と情報共有を図り、事業の継続にあたり、適切な事業内容や事業費等について検討していきます。



### 3 中心市街地における歩行環境の向上と交通渋滞対策

#### 【歩行環境の向上】

居心地が良く歩きたくなるまちなかを目指し、歩道の整備・拡幅や案内板の設置といったハード面の整備、観光客のマナー啓発、道路不法占用状態にある看板の是正など、歩行環境の向上を図っていきます。

また、歩行者による道路の混雑は、観光客数の増加だけではなく、特定のスポットへの集中が要因となっていることから、蔵 in ガルテン川越\*など、地域の特性を生かした広域観光を進めることで、観光客の場所や時間による分散化に取り組んでいきます。

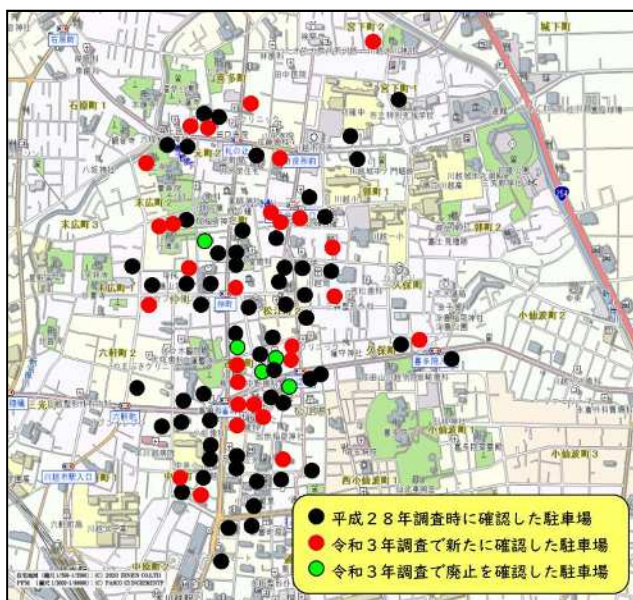


蔵 in ガルテン川越として整備が予定されている農業ふれあいセンター

#### 【交通渋滞対策】

自家用車を利用する観光客の増加により、市内のコインパーキング数は観光スポットの多い北部市街地を中心に増加傾向にあります。中心市街地への自動車の流入を抑制し、交通渋滞を防ぐため、公共交通や自転車シェアリングの利用促進、郊外型駐車場の充実を図るとともに、それらを組み合わせたパーク・アンド・ライド\*を推進していきます。

また、中心市街地の更なる交通環境の向上を図るべく、引き続き都市計画道路\*等の整備や交差点改良を推進していきます。



	平成 28 年 (a)	令和 3 年 (b)	増減 b-a	増加率 (b-a)/a
箇所数	62	85	+23	37%
台数	642	898	+256	40%

(北部市街地へのコインパーキングの設置状況)



(郊外型無料観光駐車場)

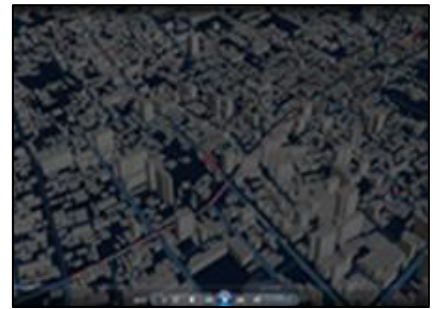
【北部市街地の交通対策】

北部市街地の交通対策については、地元自治会の情報連絡員で構成される北部市街地自治会交通対策連絡協議会において、地元の声を伺いながら進めています。

令和元年度には、4つの一方通行案と歩行者天国案からなる5つの交通対策案を同協議会に提案し、アンケート調査を実施しました。

また、令和元年度から令和2年度にかけて、各交通対策案を実施した場合の地域交通への影響について検証するため、交通シミュレーション\*を作成しました。

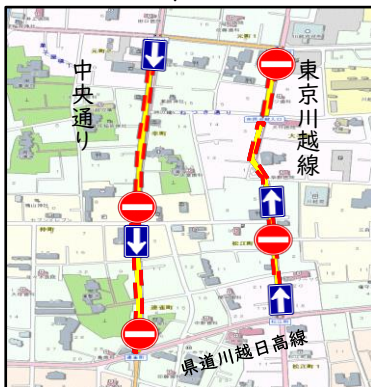
今後は、観光客の動向や観光推進の方向性等について注視しながら、観光行政と連携し、歩行環境の向上と交通渋滞の緩和を推進していきます。また、適切な交通対策を含む安全で歩きたくなるまちづくりについて、地元や関係機関等と協議・検討していきます。



(交通シミュレーション)

○5つの交通対策案

案1



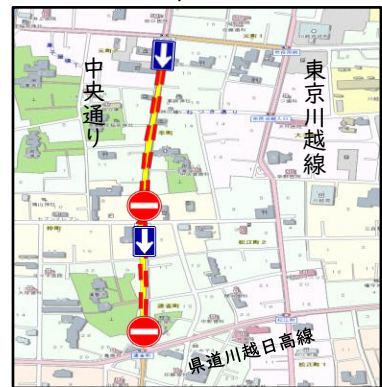
中央通り・東京川越線  
県道川越日高線まで  
相互一方通行

案2



中央通り・東京川越線  
市道0014号線まで  
相互一方通行

案3



中央通り (札の辻～連雀町)  
一方通行

案4



中央通り (札の辻～仲町)  
一方通行

案5



中央通り 歩行者天国



#### 4 新型コロナ危機を契機とした交通への取組

##### 【感染防止対策と安全性周知】

新型コロナウイルス感染症の感染拡大が懸念される中、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者等の公共交通事業者は、各団体が作成する新型コロナウイルス感染症対策のガイドラインに基づき、利用者が安心して公共交通を利用できるようさまざまな感染防止対策に取り組んでいます。また、デマンド型交通かわまるにおいても、キャッシュレス決済\*を導入し、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止と利用者の利便性向上を図っています。

今後も、公共交通事業者において感染防止対策を徹底していくとともに、本市としても、こうした取組を広く周知し、感染防止対策等の支援を行っていくことで、公共交通の利用促進を図っていきます。

##### ○公共交通事業者による感染防止対策の例



ガイドライン



鉄道事業者の取組



バス事業者の取組



タクシー事業者の取組

取材協力：東日本旅客鉄道株式会社大宮支社、練馬タクシー株式会社

写真提供：西武バス株式会社、東武バスウエスト株式会社、イーグルバス株式会社



## 【ニューノーマルへの対応】

将来にわたり、一人ひとりの生き生きとした社会生活を確保するためには、地域の貴重な公共交通を社会全体で支えていくことが重要となります。

そのようなことから、国の動向を注視しながら、ニューノーマルへの対応を図る必要があるため、公共交通事業者や産業観光部門と連携し、公共交通の需要喚起に努めていきます。

さらに、利用者が安心して利用できるような環境整備（例：混雑状況のリアルタイム発信等）を推進するとともに、公共交通だけでなく、自転車シェアリングなど多様な移動手段の確保にも努めていきます。

## ○都市交通（ネットワーク）の今後のあり方と新しい政策の方向性

### 【論点2】 都市交通(ネットワーク)の今後のあり方と新しい政策の方向性

#### ＜新型コロナ危機を契機に生じた変化＞

- 公共交通の利用への不安や在宅勤務推奨の結果、**公共交通利用者が減少**。
- 移動時間等の削減により**時間価値の重要性**が強く認識されるものと考えられる。
- 近距離の移動については、**公共交通から自転車に転換**している可能性。
- 公共交通について、**感染リスクも踏まえた密度や施設のあり方の対応も必要**に。
- 歩行者にとっての**過密の回避、居心地の良い環境へのニーズの高まり**のため、**都市のウォークアブル空間の重要性**が高まってくると考えられる。

#### ＜今後の方向性＞

- **混雑状況のリアルタイム発信**等により、過密を回避し、安心して利用できる環境が必要。
- **まちづくりと一体となった総合的な交通戦略を推進**する必要。
- 公共交通だけでなく、自転車、シェアリングモビリティなど、**多様な移動手段の確保**や**自転車が利用しやすい環境整備**が必要。
- 駅周辺に生活に必要な都市機能を集積させ、**安全性・快適性・利便性を備えた「駅まち」空間の一体的な整備**も必要。
- 適切な密度の確保等**新しい街路空間の考え方の導入**が必要。

今回の感染症下で1週間の通勤時間が減少した人のうち、約7割が「今後も現在の通勤時間を保ちたい」と回答

地域	どちらか一方と保ちたい	どちらか一方と減らしたい	どちらか一方と増やしたい	どちらか一方と保たない	どちらか一方と保たない
東京都23区	44.1%	39.9%	4.0%	12.2%	0.0%
東京都	40.0%	33.1%	10.0%	16.1%	0.0%
大阪圏・名古屋圏	33.8%	34.0%	14.2%	7.9%	10.0%
地方圏	36.2%	32.6%	17.2%	7.4%	5.6%

(備考) ・東京都：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県  
 ・大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県  
 ・名古屋圏：愛知県、三重県、岐阜県  
 ・地方圏：三大都市圏以外の北海道と沖縄

岡山駅周辺の空間再構築＜岡山駅前広場、県庁通りの再整備等＞  
 駅前広場への路面電車の乗入による交通結節機能強化と  
 駅前の県庁通りの再整備による歩行者空間の賑わい・交流拠点の形成

岡山駅前広場の整備イメージ

県庁通り再整備イメージ

(出典)岡山市

(出典)「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査」(令和2年6月21日内閣府政策統括官(経済社会システム担当))

出典：国土交通省「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）概要

## 5 新たな交通課題への対応

国の「第2次交通政策基本計画」では、6項目の「交通が直面する危機」（18頁参照）を受けて、今後の交通政策に対する3つの基本的方針と10の目標を設定しています。

本市においても、これらの目標を実現し、公共交通が直面する課題を解決するため、既存の取組だけでなく、以下のとおり、先進的な技術や制度、コンセプト並びに新たなモビリティ等を活用した交通施策について取り組んでいきます。

### 【脱炭素社会の実現に向けた取組の実施】

現行の交通戦略では、低炭素社会の実現に向けた取組として、公共交通の利用促進や環境性能に優れた自動車の普及促進等を実施してきました。今後は、これを脱炭素社会の実現に向けた取組として引き続き実施していくとともに、自転車シェアリングを推進し、環境に配慮した交通に関わるまちづくりや新たなモビリティサービス\*について調査研究していきます。

### 【新たなモビリティサービス等の調査研究】

#### ・MaaSの導入

公共交通の利用促進や運行効率の向上など、質の高いモビリティサービスを実現するため、ICT\*を活用し、異なる交通機関や他業態等のサービスを繋ぐMaaS\*について、民間事業者等が導入しやすい環境の整備に努めていきます。

#### ・新型輸送サービス等に関する調査研究

地域特性に応じた交通の確保、環境負荷の低減、運行効率の向上等を図り、持続可能な公共交通を実現するため、グリーンスローモビリティ\*やマイクロモビリティ\*、自動運転やAI\*技術等の進展・普及状況について調査研究していきます。また、自動車事故を防止し、安全な運転をサポートするため、自動ブレーキ等の交通安全技術の進展・普及状況についても調査研究していきます。

### 【交通に関わる新たなまちづくりの調査研究】

まちづくりと交通が連携し、持続可能な都市の実現を図るため、ICT等の技術を活用し、交通や生活に係るインフラやサービスの効率的なマネジメントを行い、生活の質の向上と持続的発展を目指すスマートシティ\*等について、調査研究していきます。

## 第2次交通政策基本計画

### 課題

### 交通が直面する6つの危機

地域における  
モビリティ危機

デジタル化、モビリティ  
革命等の停滞

交通に係る安全・  
安心の課題

サービスの「質」の低迷

物流における深刻な  
労働力不足等

運輸部門での地球温暖化  
対策の遅れ

### 方針

誰もが、より快適で容易  
に移動できる生活に不可  
欠な交通の維持

我が国の経済成長を支え  
る、高機能で生産性の  
高い交通ネットワーク・  
システムへの強化

災害や疫病、事故など異常  
時にこそ、安全・安心が徹  
底的に確保された持続可能  
でクリーンな交通の実現

### 目標

- ①地域自らがデザインする  
持続的で、多様かつ質の  
高いモビリティの実現
- ②まちづくりと連携した地  
域構造のコンパクト・  
プラス・ネットワーク化  
の推進
- ③交通インフラ等のバリア  
フリー化、ユニバーサル  
デザイン化の推進
- ④観光やビジネスの交流  
拡大に向けた環境整備

- ①人・モノの流動の拡大に  
必要な交通インフラ・  
サービスの拡充・強化
- ②交通分野のデジタル化の  
推進と産業力の強化
- ③サプライチェーン全体の  
徹底した最適化等による  
物流機能の確保

- ①災害リスクの高まりや、  
インフラ老朽化に対応し  
た交通基盤の構築
- ②輸送の安全確保と交通関  
連事業を支える担い手の  
維持・確保
- ③運輸部門における脱炭素  
化※2等の加速

### 市の施策例

- ①地域における輸送資源を  
総動員した持続可能な地  
域交通の検討  
・MaaSの導入  
・新型輸送サービスの調査  
研究
- ②「川越市立地適正化計画」の推進  
・スマートシティ等の調査研究  
・まちなかウォーガルの調査研究
- ③交通インフラ等のバリアフリー化・  
ユニバーサルデザイン化の推進
- ④交通結節機能等の強化  
・新型輸送サービスの調査  
研究（再掲）

- ①基幹交通の強化・拡充
- ②交通関連情報のデータ化・  
標準化及び活用について  
の調査研究  
・行政手続きや公共交通の  
予約・決済等に係る電子化  
・MaaSの導入（再掲）  
・新型輸送サービスの調査  
研究（再掲）
- ③新型輸送サービスの調査  
研究（再掲）

- ①交通インフラの災害対策  
・「川越市個別施設計画」に基  
づくインフラの維持管理  
・BCPの実施
- ②新型コロナウイルス感染症  
対策等の実施及び支援  
・安全な自動車の普及に係  
る調査研究  
・新型輸送サービスの調査  
研究（再掲）
- ③次世代自動車の普及促進  
・新型輸送サービスの調査  
研究（再掲）

※2 太字箇所については、先進的な技術や制度、コンセプト並びに新たなモビリティに関するものです。

