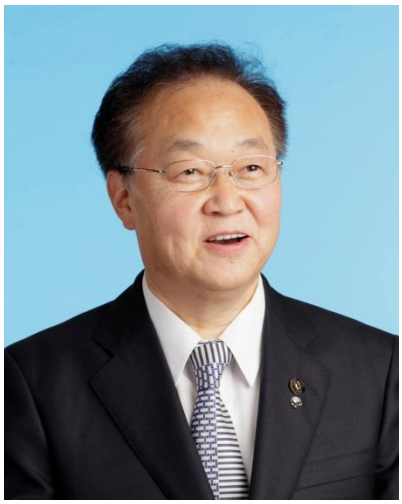
川口市交通体系将来構想

～ 選ばれるまちを支える交通のあり方 ～

平成29年3月
川口市

あいさつ



少子高齢化や自動車社会の更なる進展に加え、自動車の安全技術の普及など、交通に関わる社会経済状況も大きく変化しつつあります。

そのような中、本市においても、慢性的に交通渋滞が発生している地域や交通不便な地域が存在するなど多くの課題を抱えております。

市民の移動を支えるバスや道路は、市民生活や地域活動及び産業活動を支える重要な基盤であり、交通に関する課題の解決を図るべく、様々な対策を戦略的かつ着実に実施していく必要があります。

このため、平成２８年策定の『第５次川口市総合計画』の中に「交通の安全を確保するとともに、誰もが安心・快適に移動できる交通ネットワークを構築し、まちの活性化や地域活力の向上に寄与する交通環境を整備します」と基本方針の一つとして位置づけるとともに、同年策定の『川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略』においても、交通利便性の向上を図ることにより、市内外の人々に居住先として選ばれるための環境整備を進めていくこととしました。

『川口市交通体系将来構想』では、これらの上位計画を踏まえつつ、同時期に並行して改定を進めた『川口市都市計画基本方針』と相互に連携を図っており、将来のまちの構造や道路網のあり方を見据えながら、本市が目指すべき交通体系の将来構想や基本的な方針に加え具体的な取り組みについて定めました。

今後は本構想に基づき、関連する各種対策を着実に推進して参ります。

結びに、本構想の策定にあたり、専門的見地からご尽力を賜りました交通体系将来構想検討委員会委員の皆様をはじめ、貴重なご意見、ご提案を頂きました多くの市民の皆様に、心より御礼申し上げます。

平成２９年３月

川口市長　奥ノ木信夫

川口市交通体系将来構想

目　次

1. 交通体系将来構想とは ____ 1

(1) 交通体系将来構想策定の目的 ____ 2

(2) 交通体系将来構想の位置づけ ____ 3

(3) 交通体系将来構想の役割 ____ 8

(4) 交通体系将来構想の目標年次 ____ 8

(5) 交通体系将来構想の基本構成 ____ 9

2. 川口市の概況 ____ 11

(1) 人口 ____ 12

(2) 産業 ____ 16

(3) 土地利用 ____ 17

(4) 交通ネットワーク ____ 18

(5) 川口市の概況のまとめ ____ 23

3. 人の移動の実態 ____ 25

(1) 分析の概要 ____ 26

(2) 全体的傾向 ____ 27

(3) 年代別の特徴 ____ 29

(4) 移動目的別の特徴 ____ 33

(5) 今後の見通し ____ 41

(6) 人の移動の実態のまとめ ____ 43

4. 交通の実態 ____ 45

(1) 自動車 ____ 46

(2) バス ____ 55

(3) 自転車 60
(4) 歩行者 62
(5) 交通の実態のまとめ 65

5. 概況及び実態を踏まえた課題の整理 67

(1) 道路ネットワークのあり方に関する課題 68
(2) バスネットワークのあり方に関する課題 69
(3) 鉄道駅周辺の交通環境に関する課題 71
(4) レクリエーション拠点等への交通に関する課題 71

6. 本市の将来の交通体系 73

(1) 都市交通の目標 74
(2) 将来の交通体系の基本方針 75
(3) 将来の交通体系の全体方針 80

7. 目標達成に向けた取り組み 81

(1) 取り組みの全体像 82
(2) 各取り組みの内容 83
(3) 取り組みの実施時期 91

8. 今後の進め方 95

(1) 今後の検討の流れ 96
(2) ＰＤＣＡサイクルの点検・評価 98
(3) 推進体制 99

1. 交通体系将来構想とは

本章では、交通体系将来構想を策定する目的、構想の位置づけと役割、目標年次と構想の基本構成について整理し、交通体系将来構想とは何かを示す。

(1) 交通体系将来構想策定の目的

本市は、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ある。また、平成 23 年に鳩ヶ谷市と合併し、面積 61.95 ㎢、人口約 58 万人の都市が誕生した。交通面では、首都高速川口線、東京外かく環状道路、国道 122 号、国道 298 号など、東西・南北の広域幹線道路網が交差するとともに、JR 京浜東北線と武蔵野線、埼玉高速鉄道線（SR）が整備され鉄道網も充実し、交通の要衝の地となっている。また、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る。

しかし、東京都区部を中心に市外に通勤する人が多く、その多くは徒歩、自転車、バス等を乗り継いで鉄道を利用するため、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ている。また、交通事故は平成 15 年をピークに減少しているが、歩行者や自転車事故の比率は高まっている。

近年では、少子高齢化や地球環境問題への対応、防災性の強化など、社会経済情勢が変化する中で都市交通を取り巻く環境も大きく変わりつつあり、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る。

これらの状況を踏まえ、市民が多様な交通手段を適切に利用できるようにするとともに、これまで個々別々に行われてきた交通の取り組みを効果的・効率的に推進するための体系的な指針づくりを目的とし、居住地として選ばれるまちを支える交通のあり方を示す『川口市交通体系将来構想』を策定する。

本構想は、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ものである。また、本構想は総合的かつ体系的な観点が必要なことから、学識経験者や交通事業者、国・県等の関係行政機関で構成された「川口市交通体系将来構想検討委員会」で検討するとともに、パブリックコメントによって市民の意見を反映し策定したものである。

(2) 交通体系将来構想の位置づけ

川口市交通体系将来構想は、上位計画である『第５次川口市総合計画』の将来の姿や『川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略』の基本戦略を踏まえるとともに、『川口市都市計画基本方針』と整合を図りながら、交通に関する各取り組みの具体化や事業の実施を行うための指針となる構想である。

本構想は、交通体系基礎調査に基づく問題抽出と課題整理を踏まえ、本市が目指すべき都市交通の目標を掲げ、その達成に向けた基本方針及び取り組み内容と実施時期を設定するとともに、各取り組みを着実に推進するための進め方と体制を示す。

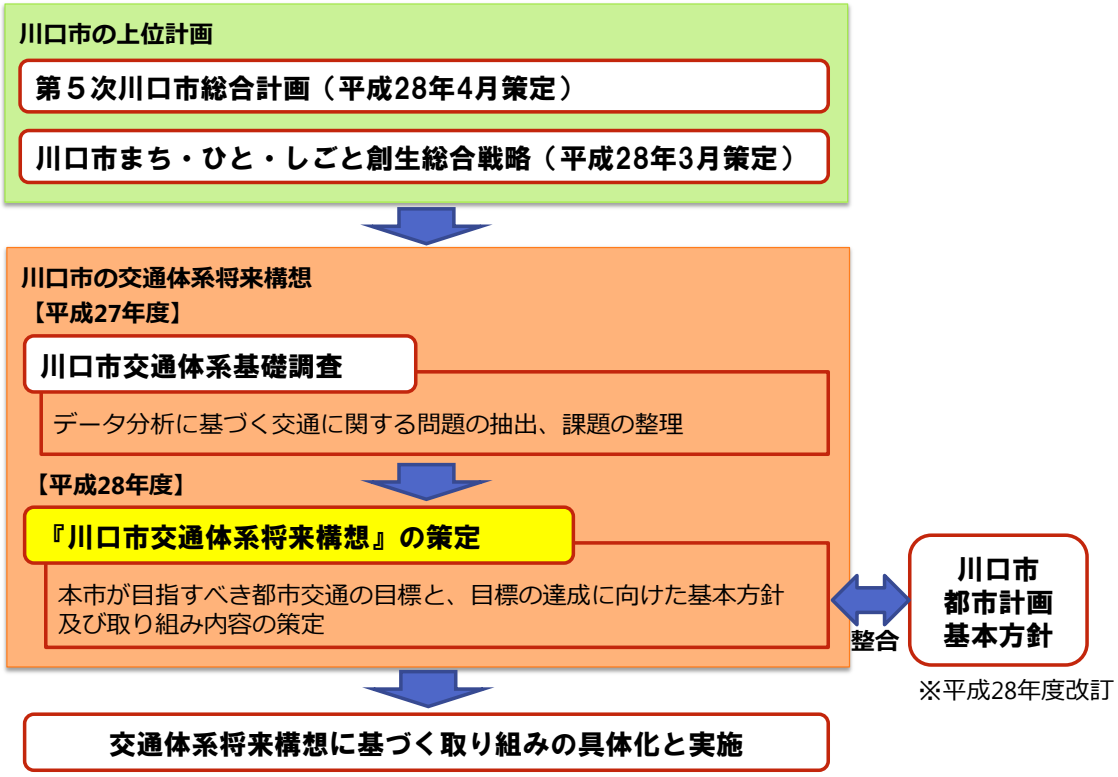


図 1-1　交通体系将来構想の位置づけ

1）第５次川口市総合計画（平成 28 年４月）

平成 28 年４月に策定された、『第５次川口市総合計画』において、将来都市像は『人と　しごとが輝く　しなやかでたくましい都市 川口』とし、「人」及び「しごと」に着眼している。

めざす姿においても、「全ての人にやさしい生涯安心なまち」、「子どもから大人まで個々が輝くまち」、「都市と自然が調和した人と環境にやさしいまち」、「誰もが安全で快適に暮らせるまち」といった「人」の面で、とりわけ市民生活に関わるものと、「産業や歴史を大切にした地域の魅力と誇りを育むまち」といった「しごと」の面にそれぞれ対応したものが掲げられている。

図 1-2　第５次川口市総合計画(将来都市像)

出典）第５次川口市総合計画

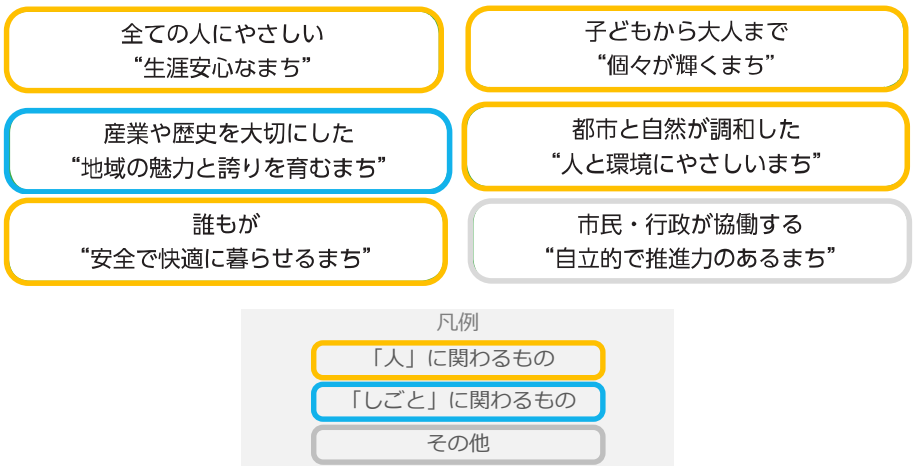


図 1-3　第５次川口市総合計画(めざす姿)

出典）第５次川口市総合計画

土地利用構想では、市内にある JR・SR の各鉄道駅周辺において、商業・業務機能の集積を促進するなど、市民生活に密着した生活拠点の形成をめざすとしており、各鉄道駅が生活拠点として位置づけられている。

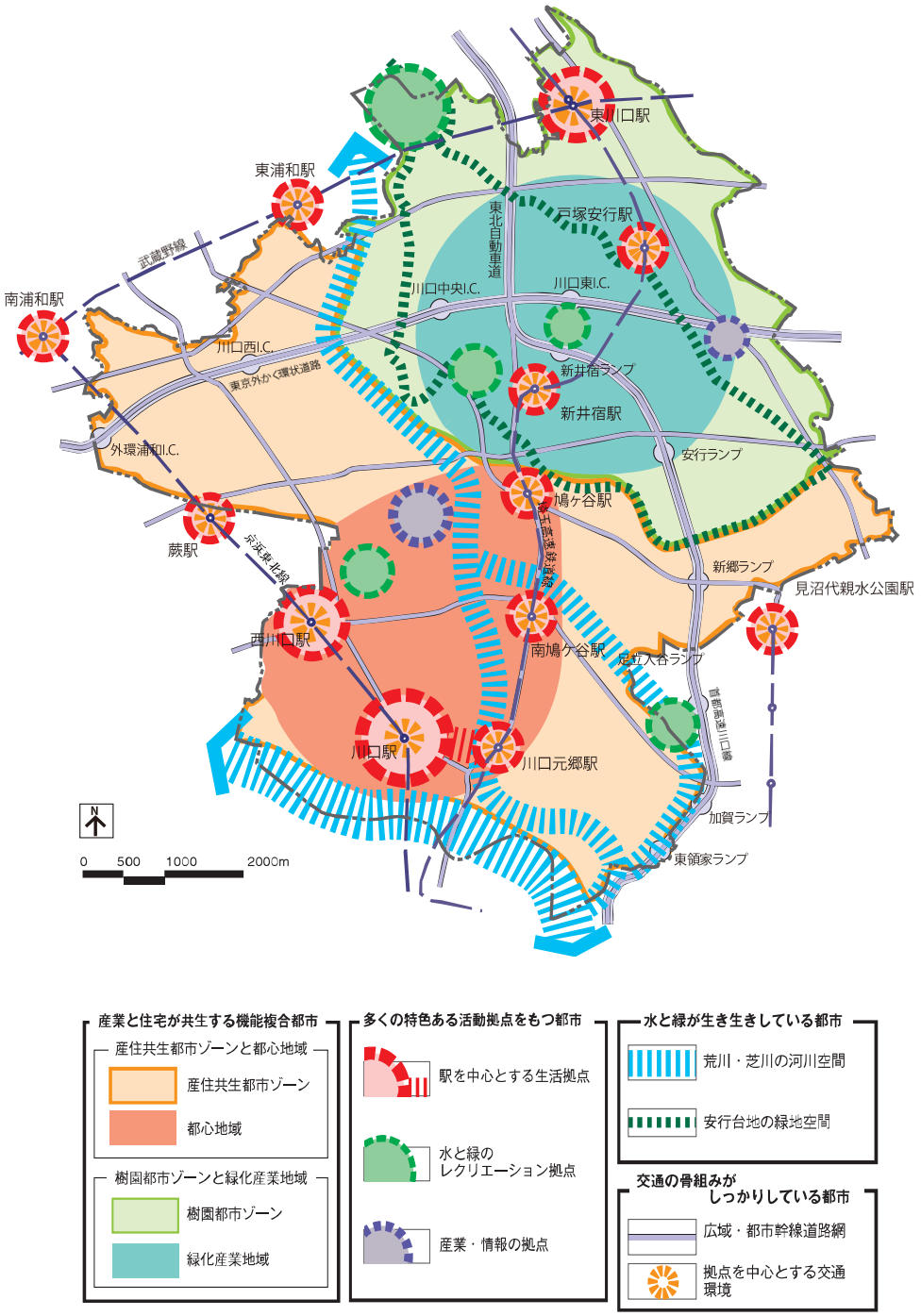


図 1-4　第５次川口市総合計画(土地利用構想)

出典）第５次川口市総合計画

2) 川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月）

『川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略』では、『第５次川口市総合計画』に準じて「ひと」と「しごと」に着眼し、「まち」の特色を活かして、多くの「ひと」に選ばれ、市内外の「しごと」からたくさんの所得を得ることを基本戦略としている。

また、政策ターゲットにおいても、市内産業の強化関連のターゲット２点と、居住先の選択関連のターゲット２点が掲げられており、それぞれ「しごと」と「ひと」に関係する。

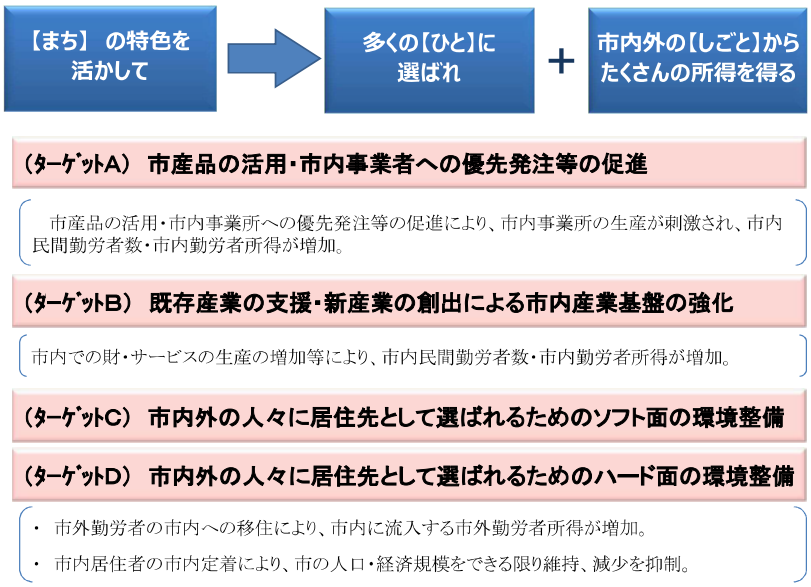


図 1-5　まち・ひと・しごと創生総合戦略の政策ターゲット

出典）川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略

3) 川口市都市計画基本方針（平成 28 年度改訂）

i) 都市づくりの目標

都市づくりの目標として、以下の 6 点が掲げられており、そのうちの一つに、「交通ネットワークが充実した、快適で利便な都市づくり」が掲げられている。

① 生活利便性の高い魅力的でにぎわいあふれる都市づくり
② 人と自然と産業が調和した持続可能な都市づくり
③ 交通ネットワークが充実した、快適で利便な都市づくり
④ 自然環境豊かなうるおいとやすらぎのある都市づくり
⑤ 地域の持続的発展に寄与する健全な都市づくり
⑥ 災害に強く安全・安心な都市づくり

ii) 将来都市構造

将来都市構造は「ゾーン」「拠点」「ネットワーク」の 3 つの要素により構成されており、駅を中心とする生活拠点や、交通ネットワーク、駅間・拠点間ネットワークなどが含まれている。

ゾーン	空間形成の考え方を示した大枠の土地利用区分	①産住共生都市ゾーン・都心地域 ②樹園都市ゾーン・緑化産業地域
拠点	市民の暮らしや来訪者の活動を支える多様な機能が集積し、多くの人が集まる場所	①駅を中心とする生活拠点 ②レクリエーション・産業拠点
ネットワーク	広域的な都市間や市内の拠点間を結び付け、人々の交流や円滑・快適な移動を支える主要な道路・公共交通・河川等	①交通ネットワーク ②自然環境ネットワーク ③駅間・拠点間ネットワーク

iii) 地域別計画

地域別にまちづくりのポイントが示されており、「都市機能を支える交通体系づくり」については全ての地域に共通である。

表 1-1　地域別まちづくりのポイント

	鉄道駅周辺のまちづくり	住・工・商混在市街地の適切な土地利用への誘導	都市機能を支える交通体系づくり	親しみのある水辺の環境づくり	総合的かつ計画的な防災まちづくりの推進	公共施設の計画的な更新	都市と緑・農が共生するまちづくり	幹線道路沿道地域への産業誘致のための環境づくり	その他
中央	○	○	○	○	○				
横曽根	○	○	○	○	○	○			
青木		○	○	○	○	○			施設周辺のまちづくり
南平	○	○	○	○	○	○			
新郷		○	○	○	○	○	○	○	
神根	○		○	○	○	○	○	○	公園を核としたまちづくりの推進
芝	○	○	○	○	○	○			
安行			○	○	○		○	○	
戸塚	○		○	○	○	○			緑の環境と調和した住宅地の形成
鳩ヶ谷	○	○	○	○	○	○			宿場町としての面影を残す まちなみの継承

(3) 交通体系将来構想の役割

交通体系将来構想は、次のような役割を有している。

- ○ 川口市全体の都市交通の目標及び将来の交通体系の基本方針を設定し、都市交通分野における目指すべき方向性を示す。
- ○ 都市交通の目標の達成に向けた取り組み内容と実施時期を設定し、今後何をいつまでに取り組むかを示す。
- ○ 本構想の実現化に向けて定期的に確認すべき事項と確認する体制を設定し、各取り組みを着実に推進する仕組みを示す。

(4) 交通体系将来構想の目標年次

交通体系将来構想は、短期（５年間）、中期（５年間）、長期（10 年間）の段階的に取り組むため、平成 29 年度から開始し、概ね 20 年間の平成 48 年度を目標年次とする。

上位計画である『川口市総合計画』は平成 38 年度に改定されるため、改定を踏まえながら必要に応じて構想の見直しを行う。また、『川口市都市計画基本方針』とは目標年次が同一のため、連携しながら進めるものとする。

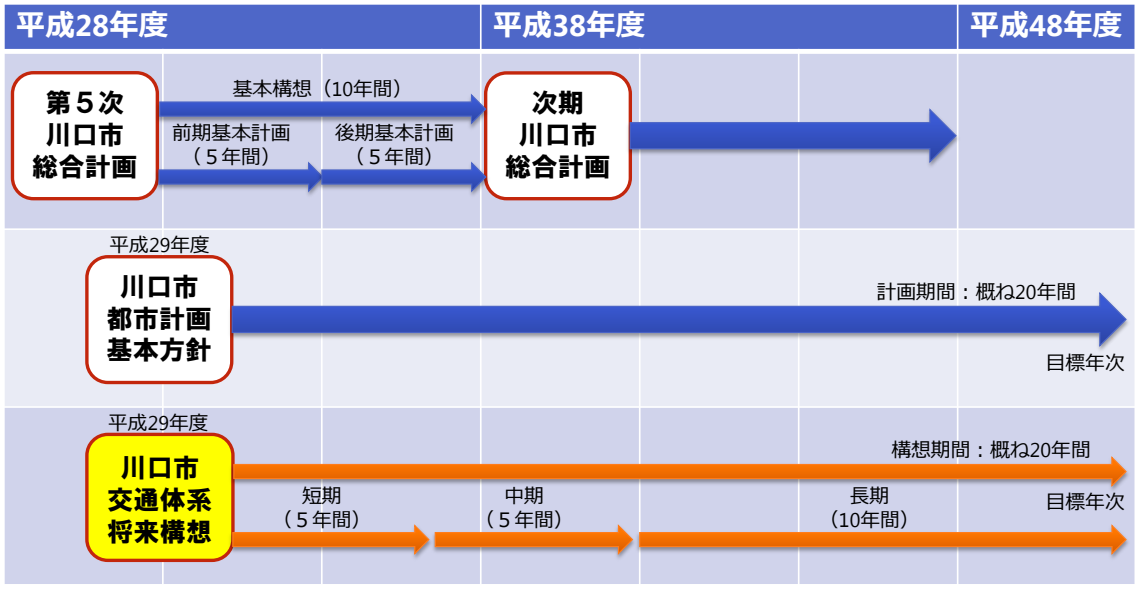


図 1-6　交通体系将来構想の目標年次

(5) 交通体系将来構想の基本構成

この交通体系将来構想では、既に整備されている鉄道ネットワークを活用しながら、道路ネットワークと路線バスを中心とした鉄道・自動車・自転車からなる交通ネットワーク、更に歩行者の移動を考慮し、これらを重ね合わせたものを「交通体系」とし、５年後、10 年後の交通体系の姿といった将来の交通体系の姿を総称して「将来交通体系」としている。そして、「将来交通体系」を達成するための取り組みや目標などまで含めて「交通体系将来構想」としている。

「交通体系将来構想」は、具体的には交通に関連する現況特性と課題、本市の「将来交通体系」としての今後の都市交通の目標及び基本方針、並びにこれらを実現するための取り組みから構成されている。

特に、第７章の「目標達成に向けた取り組み」や第８章の「今後の進め方」では、基本方針に基づく取り組みと実施時期を設定し、これを実現するための進め方と推進体制を示している。

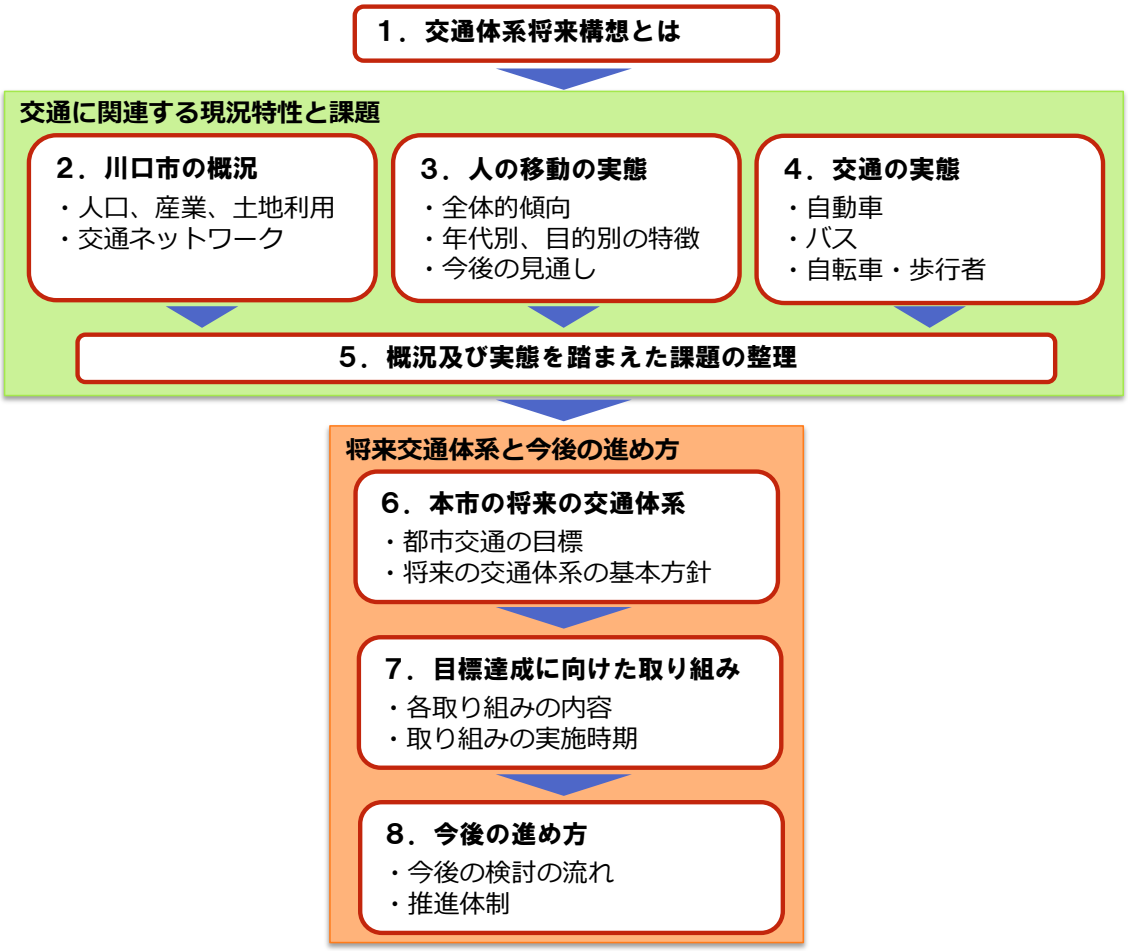


図 1-7　交通体系将来構想の基本構成

2. 川口市の概況

本章では、川口市の概況について、人口の推移や将来変動、産業の動向、土地利用の状況、交通ネットワークの面から分析を行う。

(1) 人口

本市の総人口は約 60 万人で、過去 10 年で増加の傾向にある

本市の総人口は平成 29 年 1 月 1 日で約 60 万人であり、平成 19 年から約 4 万人増加してきた。年齢階層別では、64 歳以下において変化が小さいが、65 歳以上は約 4 万人増加している。

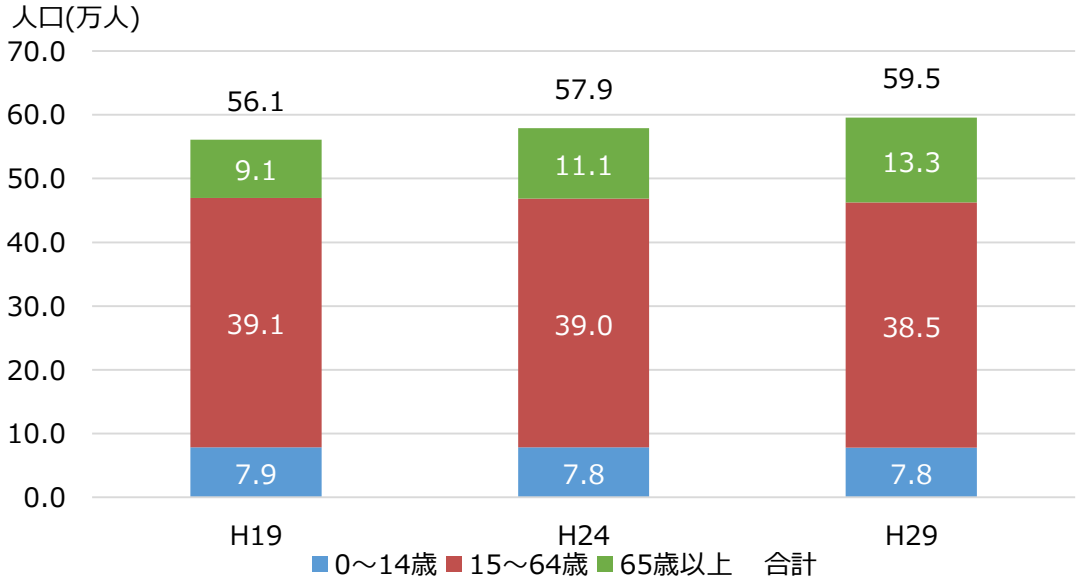


図 2-1　川口市の人口の推移

資料）川口市 HP「かわぐちの人口」 より作成

年齢構成をみると生産年齢人口の割合が高く、若い人が住む都市である

全人口の約 6 割を生産年齢人口の 15 歳から 64 歳が占めており、埼玉県全体や全国と比べ高い水準である。

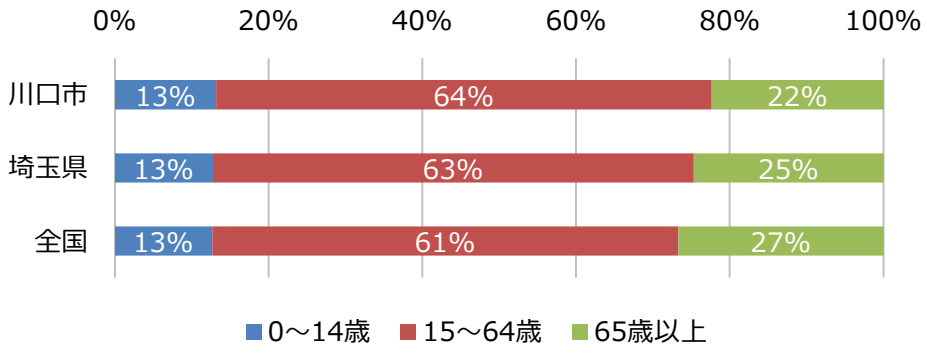


図 2-2　川口市及び埼玉県，全国の年齢構成別人口

資料）平成 27 年国勢調査より作成

自然増減に対して社会増減が大きく、転入超過である

社会増減のボリュームが大きく、転入・転出ともに約 3 万人である。そのうち、転入者数が転出者数を約 3 千人上回っている。

自然増減については社会増減と比べボリュームが小さく、出生・死亡ともに約 5 千人である。そのうち、出生者数が死者数を約 500 人上回っている。

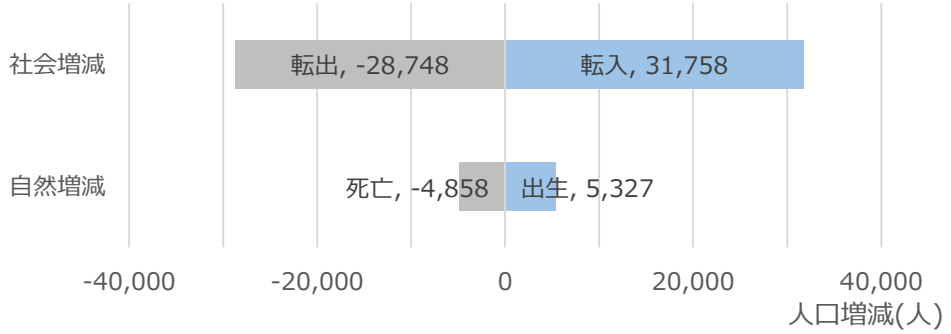


図 2-3 社会増減及び自然増減の人数(平成 27 年)

資料）川口市 HP「かわぐちの人口」 より作成

20 歳代を中心に若い世代が流入している

20 歳代を中心に若い世代で人口が増加している。これは 20 歳代において、転入者数が転出者数及び死者数を上回るためである。

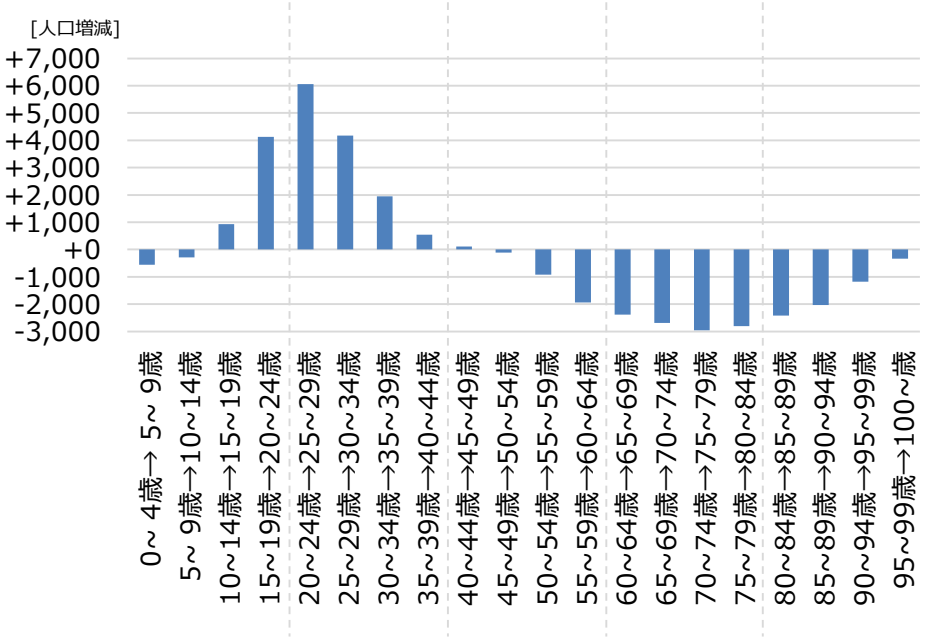


図 2-4 平成 17 年から平成 22 年の世代別人口増減

資料）平成 17, 22 年国勢調査より作成

JR 京浜東北線･武蔵野線沿線や埼玉高速鉄道線(SR)沿線などの人口密度が高い

人口密度が 100 人/ha 以上となっている地域は、JR 京浜東北線の駅を中心に沿線に広がっている他、SR の川口元郷駅、南鳩ヶ谷駅、鳩ヶ谷駅及び東川口駅の周辺にも存在している。

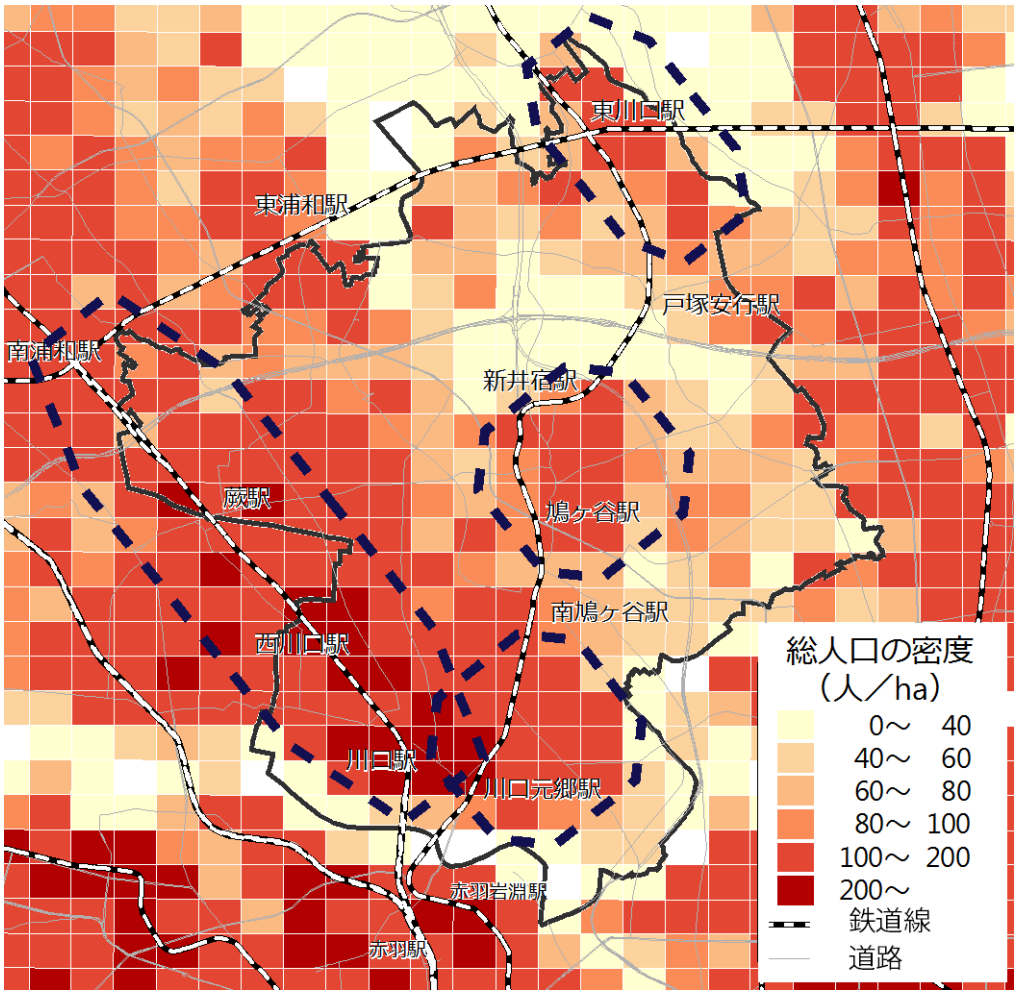


図 2-5　人口の分布状況

資料）平成 22 年国勢調査より作成

総人口は平成 32 年ごろをピークにゆるやかな減少局面に入るが、高齢者数は増加を続ける

総人口は平成 32 年の 60.1 万人をピークに、以後ゆるやかに減少していくが、25 年後の平成 52 年までは、平成 22 年の水準をほぼ維持していくと見込まれている。

一方で 65 歳以上の高齢者数は増加し続け、平成 52 年には 17.0 万人まで増加すると見込まれている。これは平成 22 年の 10.5 万人に対し 6 割以上の増加である。

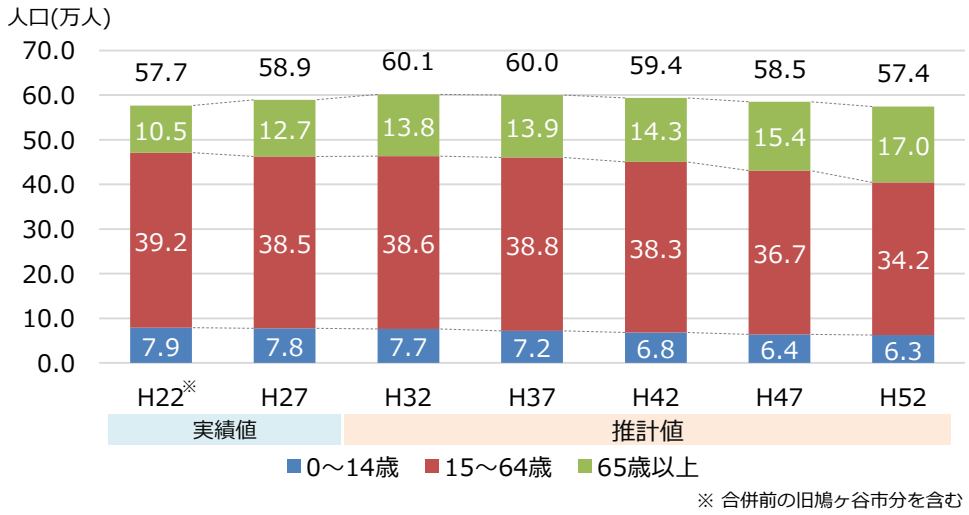


図 2-6　今後 25 年の人口推計

資料）第５次川口市総合計画より作成

(2) 産業

第 2 次産業の出荷額は減少傾向にあり、従業者数も第 3 次産業へシフトしつつある

川口市はこれまで周辺都市の中ではさいたま市に次いで製造業の出荷額が大きかったが、近年は減少傾向にあり、製造品出荷額は、ピーク時の平成 2 年に対して現在は 4 割程度の水準である。

従業者数においても第 2 次産業は平成 2 年で全従業者の 46%であったが、平成 22 年には 27%となり、第 3 次産業に比重が移っている。

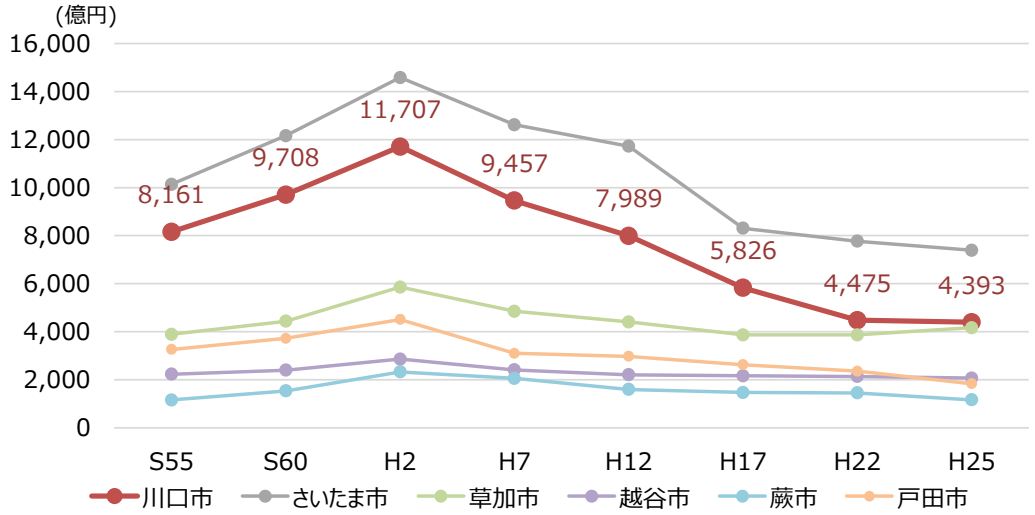


図 2-7　製造品出荷額

資料）工業統計調査より作成

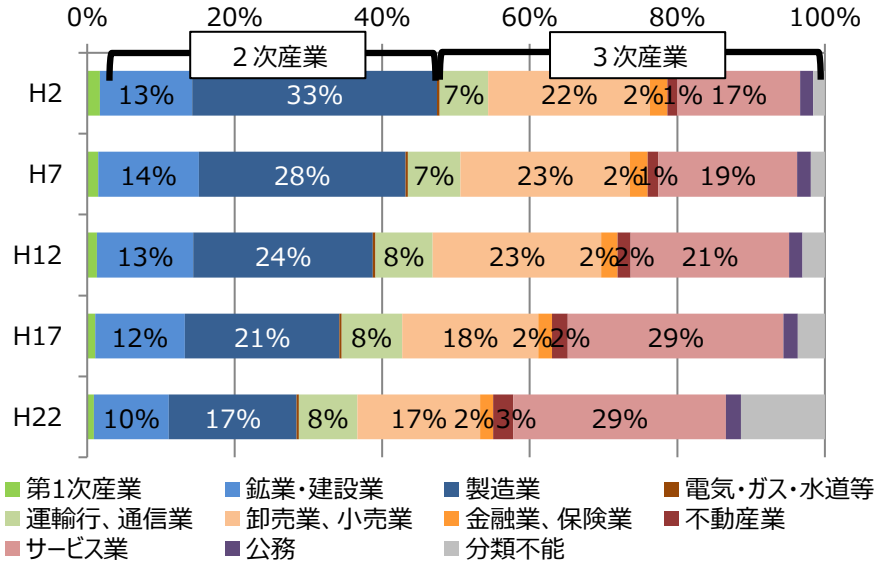


図 2-8　従業者数の産業分類別構成比の推移

資料）平成 24 年経済センサスより作成

(3) 土地利用

住宅系土地利用は市内に広く分布し、工業系土地利用は新郷地域や南平地域を中心に分布している

住宅用地は市全域に広がっている。

工業用地は新郷地域や南平地域を中心に広く分布しており、一部では工業団地を形成している。そのほか芝川沿いや青木地域などでも工業用地がみられる。

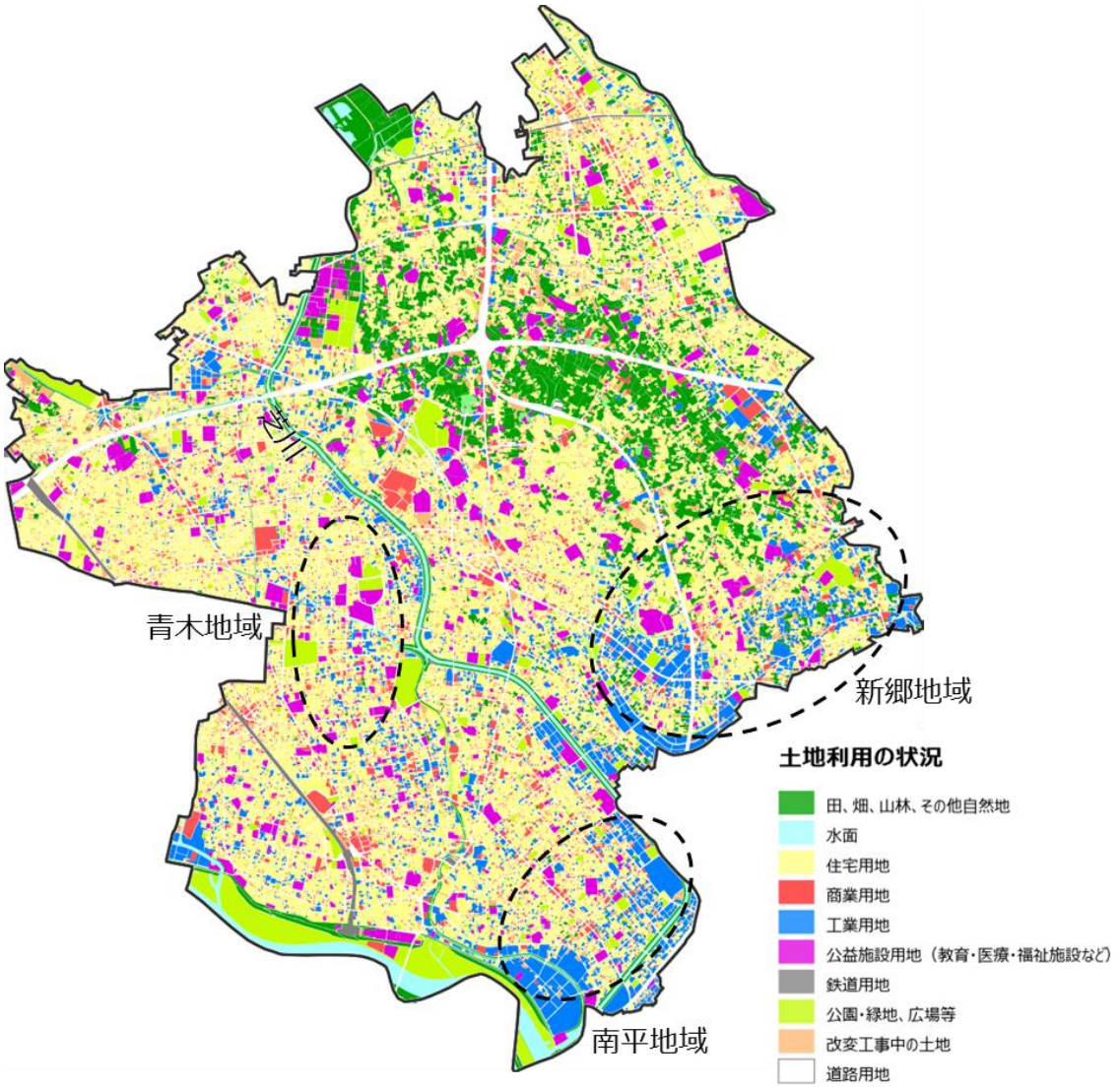


図 2-9　土地利用現況図

資料）都市計画基礎調査より作成

(4) 交通ネットワーク

鉄道や高速道路・国道・主要地方道が広域的にアクセス性の高いネットワークを形成している

市内には JR 及び SR の駅が複数あり、東京都心やさいたま市方面など南北方向へのアクセスが容易である。例えば、川口駅から東京駅や新宿駅、鳩ヶ谷駅から飯田橋駅へは 30 分以内で到達可能である。

高速道路は、東京都区部へ伸びる首都高速川口線、及びそれに接続する東北自動車道が南北方向に通り、東西方向は東京外かく環状道路が通っている。これらの出入り口は計 7 箇所設置されている。

国道は南北方向には 122 号が、東西方向には 298 号が整備されている。

主要地方道は、南北方向に川口上尾線（産業道路）及び足立川口線（首都高速川口線側道）、東西方向にさいたま川口線（第 2 産業道路）及びさいたま草加線が整備されている。

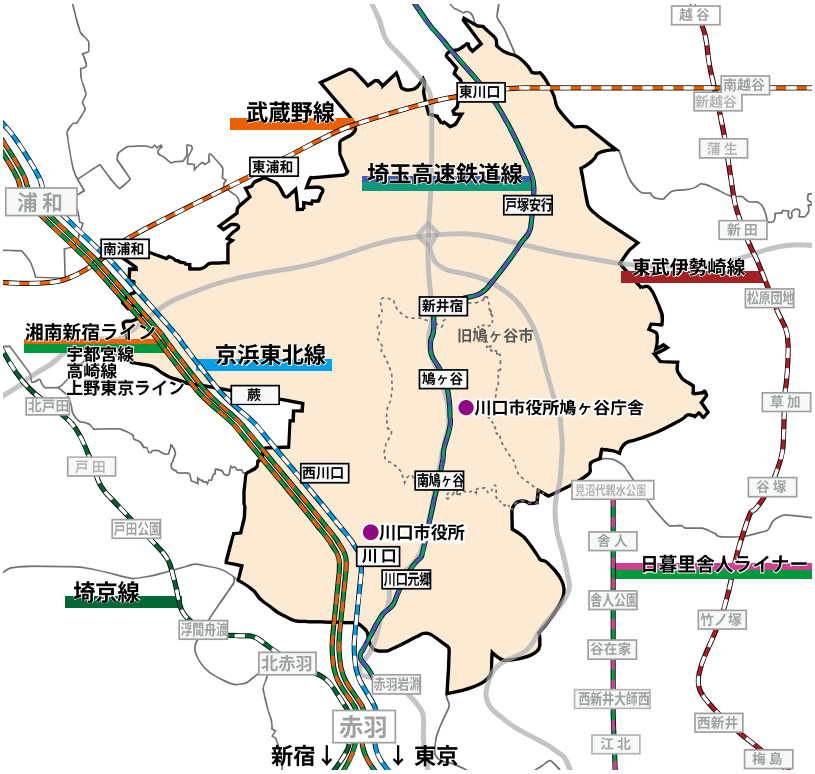


図 2-10　川口市周辺の鉄道路線

資料）国土数値情報より作成

表 2-1　都区部までの所要時間及び乗り換え回数

発駅	着駅	
	東京	新宿
川口	30 分 （0 回）	24 分 （1 回）

発駅	着駅
	飯田橋
鳩ヶ谷	30 分 （0 回）

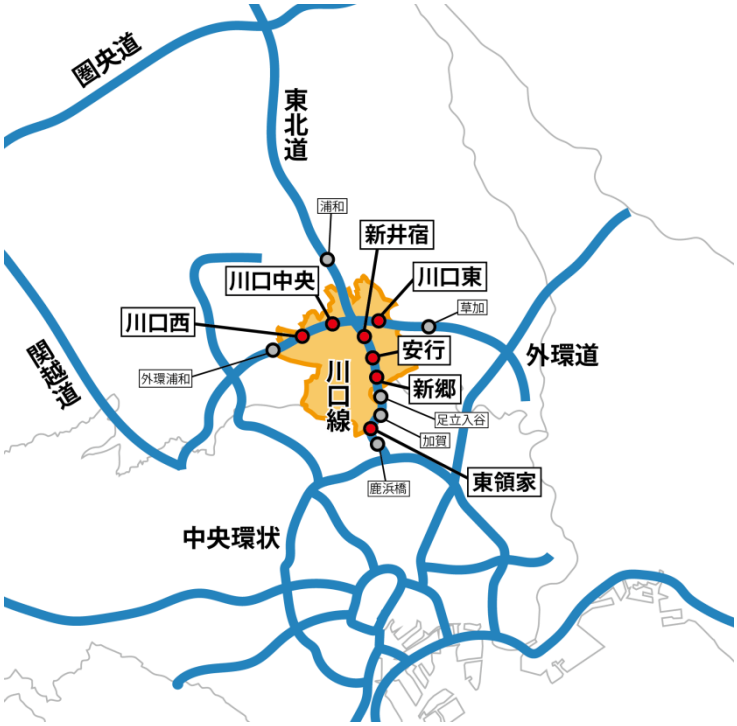


図 2-11　高速道路の位置

資料）国土数値情報より作成

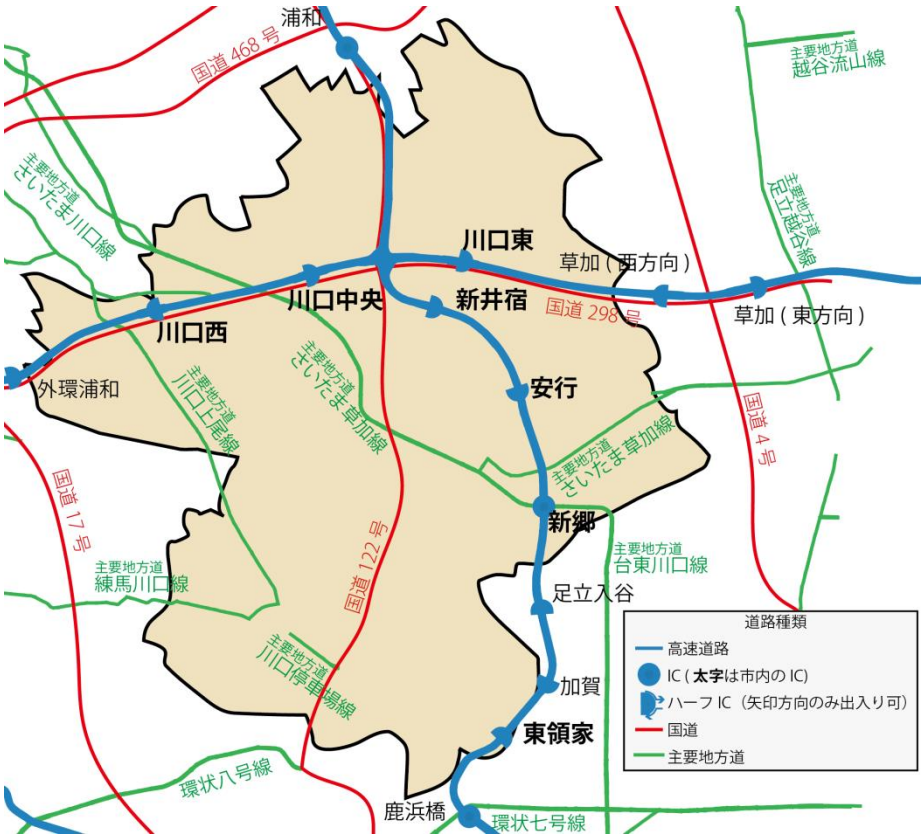


図 2-12　国道・主要地方道・その他の県道の位置

資料）国土数値情報より作成

鉄道駅やバス停は市域の大部分においてアクセスしやすい位置にある

路線バスの運行本数は路線により大きく異なる。川口駅からあずま橋通り等を経由して北東へ伸びる路線や、川口駅、西川口駅、蕨駅、川口元郷駅、鳩ヶ谷駅の周辺では特に多く、600 本/日以上が運行されている。

比較的利便性の高い運行本数が 100 本/日以上のバス停から 300m の範囲と、鉄道駅 1km の範囲を合わせた部分の面積は、市域の約 7 割である。また、運行本数 100 本/日以下のバス停とコミュニティバスのバス停も含めると、約 9 割に及ぶ。

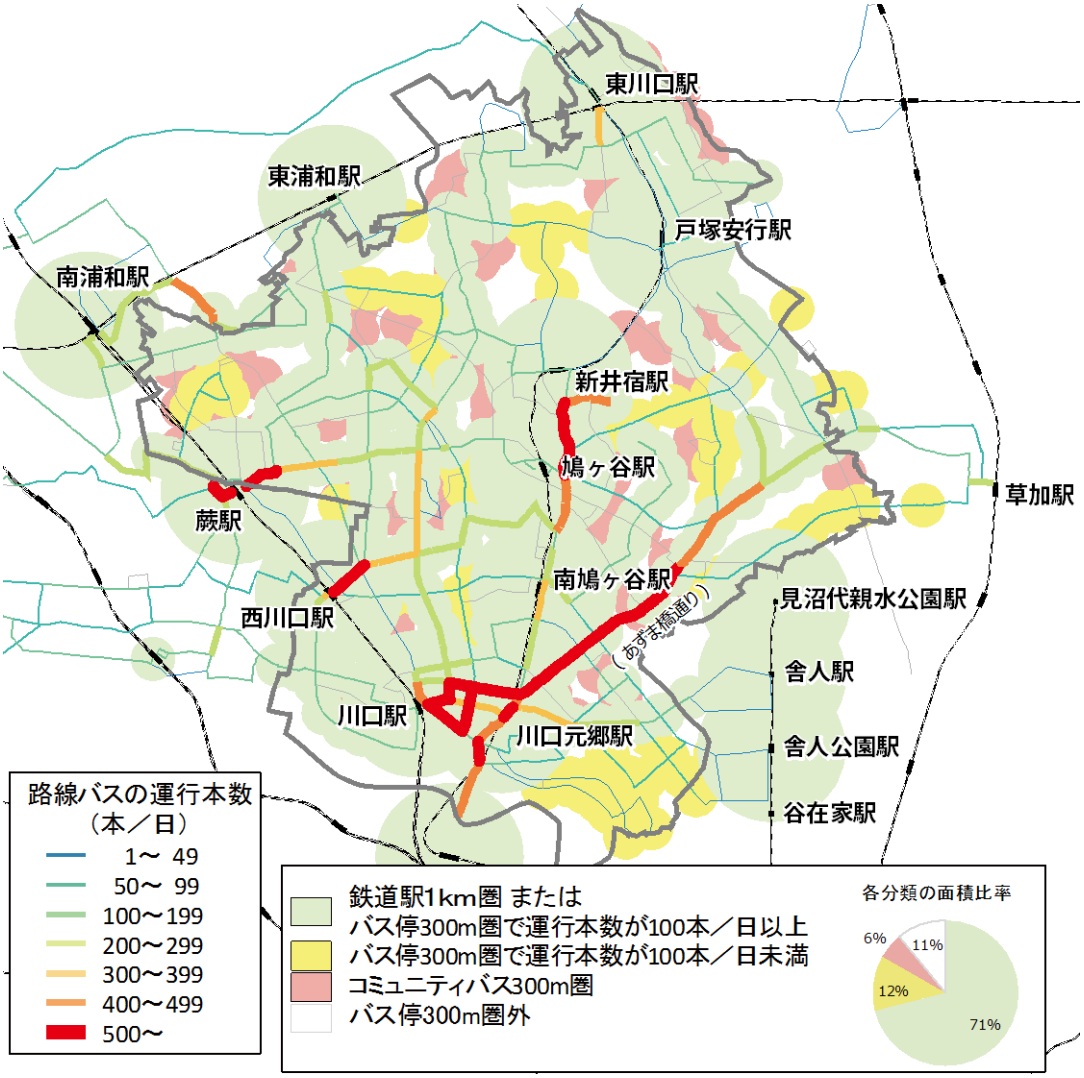


図 2-13　バス路線のカバー圏域

資料）国土数値情報，国際興業 HP 時刻表，東武バスセントラル HP 時刻表，川口市資料より作成

都市計画道路は計画延長に対して約 66%が整備済みである

都市計画道路は 117 路線、延長約 201km が計画されており、そのうち約 66%が整備済みである。これは県全体の 57.8%と比べて高い水準となっている。

未整備区間には、主に川口駅周辺や、末広新郷線、青木神戸線、蕨流山線などの長い路線が残っている。また、新郷地域や戸塚地域、芝地域などの土地区画整理事業と関係した路線などが事業中である。

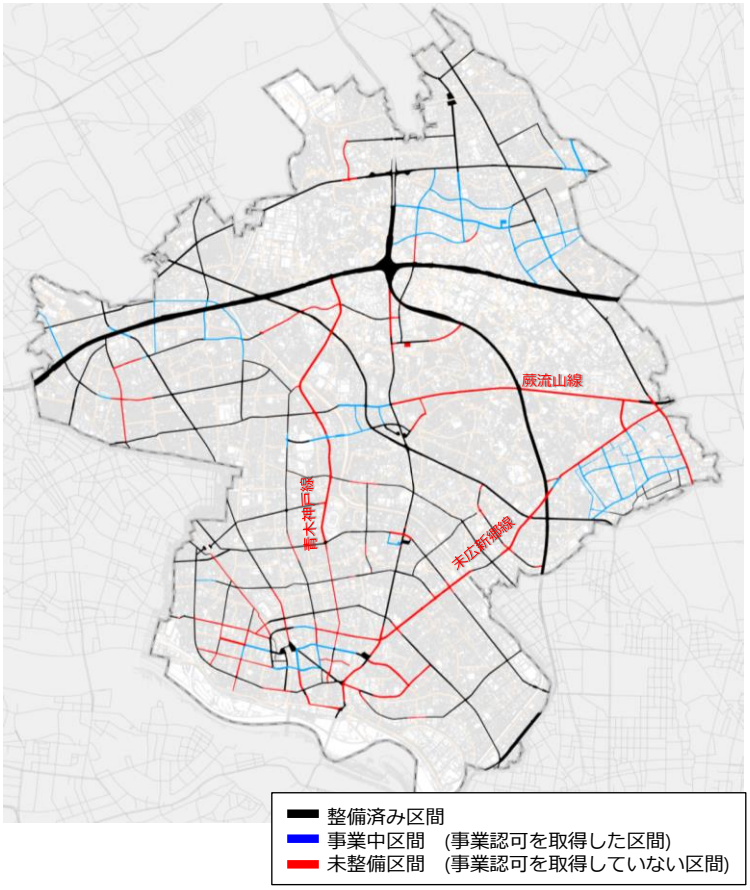


図 2-14　都市計画道路の整備状況(平成 28 年 3 月 31 日時点)

資料）川口市資料より作成

表 2-2　都市計画道路の整備状況

自治体	計画延長(km)	整備済み区間(km)	事業中区間および未整備区間(km)	整備率(%)（※）	時点
川口市	約201	約133	約68	約66	H26.3
さいたま市(幹線道路のみ)	約392	約188	約211	約48	H23.11
埼玉県(さいたま市を除く)	2,455	1,418	1,037	57.8	H25.6

整備率(%)=整備済み/計画延長×100

資料）川口市資料，道路計画づくりの指針（さいたま市），都市計画道路の検証・見直し指針（埼玉県）より作成

都市計画道路の未整備区間には、地震時等に著しく危険な密集市街地や災害時の避難上重要な道路(避難道路)にかかるものがある

国土交通省により、芝地域に地震時等に著しく危険な密集市街地が存在することが調査されている。

同地域には都市計画道路南浦和前川線など都市計画道路の未整備区間が存在している。

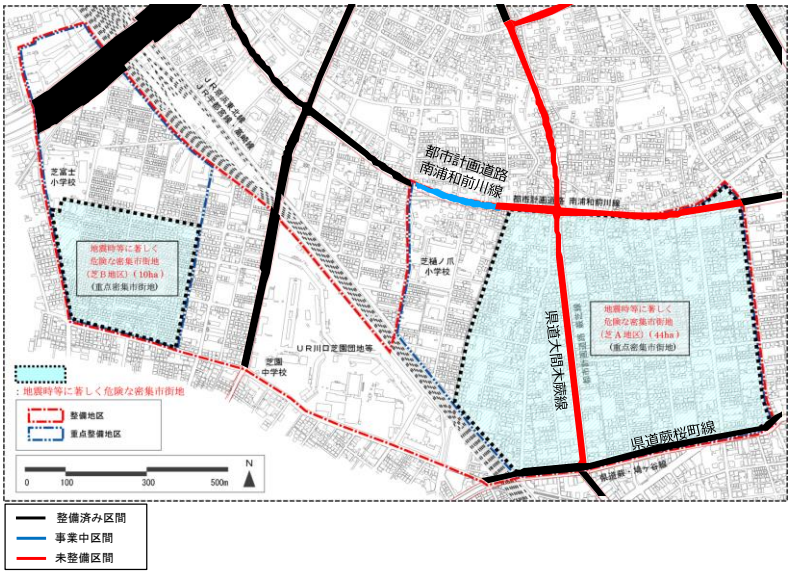


図 2-15　地震時等に著しく危険な密集市街地(芝地区)

資料）川口市 HP「地震時等に著しく危険な密集市街地」について より作成

避難道路などに指定されている路線の一部には、現道はあるものの拡幅に向けた都市計画道路の事業認可がされていない区間が存在している。

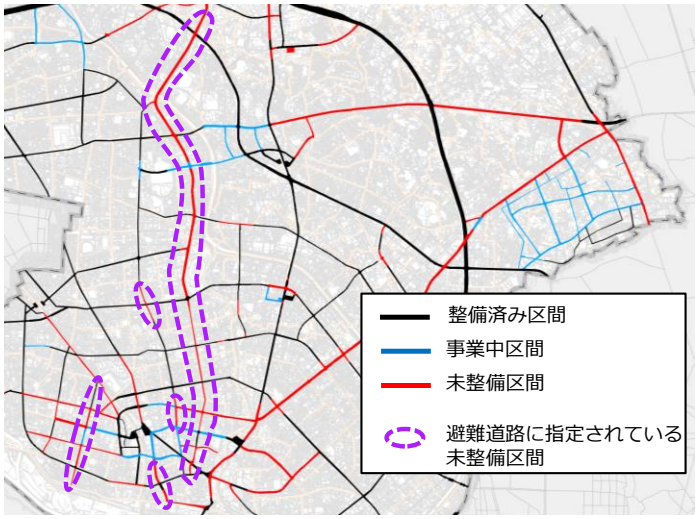


図 2-16　都市計画道路の整備状況(一部拡大，平成 28 年 3 月 31 日時点)

資料）川口市資料 より作成

(5) 川口市の概況のまとめ

- 川口市の人口は、20 歳代を中心とした若年・子育て世帯の流入に支えられており、将来的な人口減少については比較的ゆるやかであるが、高齢化については着実に進行すると見込まれている。
  ① 本市の総人口は約 60 万人で、過去 10 年で増加の傾向にある。
  ② 年齢構成をみると生産年齢人口の割合が高く、若い人が住む都市である。
  ③ 自然増減に対して社会増減が大きく、転入超過である。
  ④ 20 歳代を中心に若い世代が流入している。
  ⑤ JR 京浜東北線・武蔵野線沿線や埼玉高速鉄道線(SR)沿線などの人口密度が高い。
  ⑥ 総人口は平成 32 年ごろをピークにゆるやかな減少局面に入るが、高齢者数は増加を続ける。

- 産業面では、第 3 次産業にシフトしつつある
  ① 第 2 次産業の出荷額は減少傾向にあり、従業者数も第 3 次産業へシフトしつつある。

- 土地利用は、住宅系土地利用が全市的に広がっており、工業系土地利用については新郷地域や南平地域の工業団地など南東部への分布が多く、高速道路 IC へのアクセス性が高い。
  ① 住宅系土地利用は市内に広く分布し、工業系土地利用は新郷地域や南平地域を中心に分布している。

- 交通ネットワークは、鉄道や高速道路等の広域ネットワークが充実し、市内においては鉄道とバスが広い範囲をカバーしている。道路網については都市計画道路が約 66%まで整備済みである。
  ① 鉄道と高速道路等が広域的にアクセス性の高いネットワークを形成している。
  ② 鉄道駅やバス停は市域の大部分においてアクセスしやすい位置にある。
  ③ 都市計画道路は計画延長に対して約 66%が整備済みである。
  ④ 都市計画道路の未整備区間には、地震時等に著しく危険な密集市街地や災害時の避難上重要な道路(避難道路)にかかるものがある。

3. 人の移動の実態

本章では平成 20 年に実施された東京都市圏パーソントリップ調査を利用して、人々の日常的な移動の様子を年齢や移動目的ごとに分析するとともに、将来の交通の動向についての見通しについて述べる。

(1) 分析の概要

本章では、人々の日々の移動の様子を、移動目的や交通手段の観点から分析し、また年齢や性別などの個人属性による差異を捉えることを目的とする。

そのため、人々の移動の様子を捉えることのできるパーソントリップ調査を活用する。

使用するパーソントリップ調査は、平成 20 年度に東京都市圏交通計画協議会が実施した「東京都市圏パーソントリップ調査」とする。

パーソントリップ調査とは・・・　パーソントリップ調査は、一定の調査対象地域内において「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査です。

トリップとは・・・　ある１つの目的で、出発地から到着地までの移動をトリップと言います。

下図では、「自宅から会社に行く」移動で「１トリップ」、「会社から取引先に行く」移動で更に「１トリップ」となります。

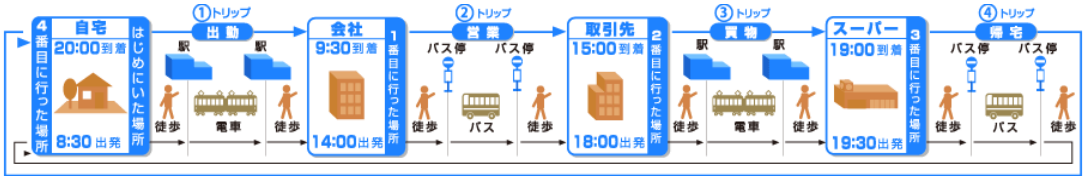


図 3-1 トリップの概念図

出典）東京都市圏交通計画協議会 HP

移動の目的・・・　移動の目的には、「通勤」、「通学」、「帰宅」、「私事」、「業務」の５種類があります。

- 「通勤」は勤務先への移動です。
- 「通学」は学校への移動です。
- 「帰宅」は自宅への移動です。
- 「私事」目的とは、下記の目的で移動することを言います。
  - 買物へ
  - 食事、社交、娯楽へ（日常生活圏内）
  - 観光、行楽、レジャーへ（日常生活圏外）
  - 通院（通所介護サービスなどを含む）
  - その他の私用へ（塾、習い事など）
  - 送迎
- 「業務」目的とは、下記の目的で移動することを言います。
  - 販売、配達、仕入れ、購入先へ
  - 打ち合わせ、会議、集金、往診へ
  - 作業、修理へ
  - 農林漁業作業へ
  - その他の業務へ

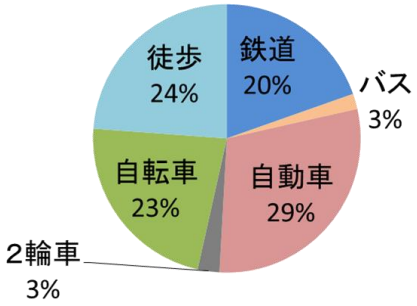
(2) 全体的傾向

鉄道、自動車、自転車、徒歩が概ね均等に利用されている

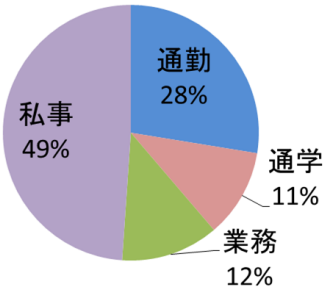
川口市内を出発地または目的地とするトリップ数の代表交通手段(※)構成比は、自動車が約３割、自転車、徒歩、鉄道が約２割ずつとなっている。

なお、鉄道の約２割には駅までの交通手段として、徒歩、自転車、バス等を併せて利用している場合が含まれている。(35，36 頁にて詳細な分析)

移動の目的別構成比は私事が約５割、通勤が約３割で、この二者で約８割を占める。残りは業務と通学が約１割ずつとなっている。



(帰宅及びその他は除く)



(帰宅及びその他は除く)

図 3-2　川口市内を出発地とするトリップの代表交通手段構成比（左）・目的構成比（右）

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

※代表交通手段・・・　一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段と言います。主な交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。例えば、自宅から会社まで通勤するトリップにおいて、自宅から最寄り駅まで徒歩、最寄り駅から鉄道、その後にバス、徒歩で勤務先へ行く場合の代表交通手段は、「鉄道」となります。

図 3-3　代表交通手段の概念図

資料）東京都市圏交通計画協議会 HP 掲載図より作成

市内を目的地とする私事によるトリップ数と、市外へ向かう通勤によるトリップ数が多い

川口市内を出発地または目的地とするトリップ数(※)のうち、「市内から市内へのトリップ数」が約５割を占め、次いで「市内から市外へのトリップ数」が多く、「市外から市内へのトリップ数」は相対的に少ない。

また、「市内から市内へのトリップ数」のうち、最も多くを占めるものは私事で、「市内から市外へのトリップ数」は通勤によるトリップ数が多い。

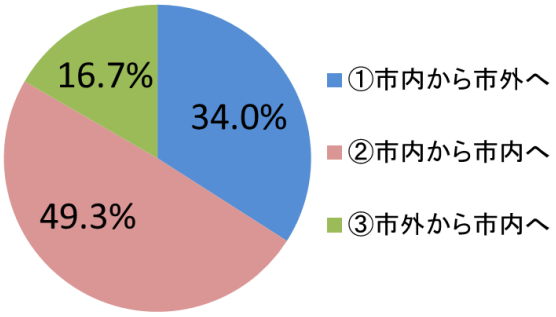
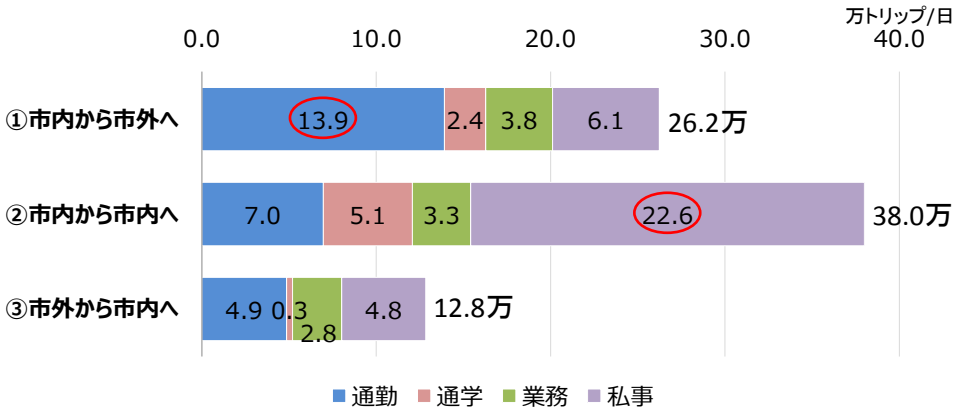


図 3-4　川口市内外へのトリップの内訳

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成



(帰宅及びその他は除く)

図 3-5　川口市内外へのトリップ数の目的構成

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

※トリップ数・・・　ある１つの目的で、出発地から到着地までの移動をトリップとい言います。
例えば、自宅からスーパーへ買い物に行き、自宅へ帰る活動は「行き」と「帰り」で２トリップとカウントされ、トリップ数は２となります。また、買い物帰りに本屋に立ち寄ると１トリップ増えます。また、１万人が通勤目的で移動すると、通勤目的のトリップ数は１万となります。

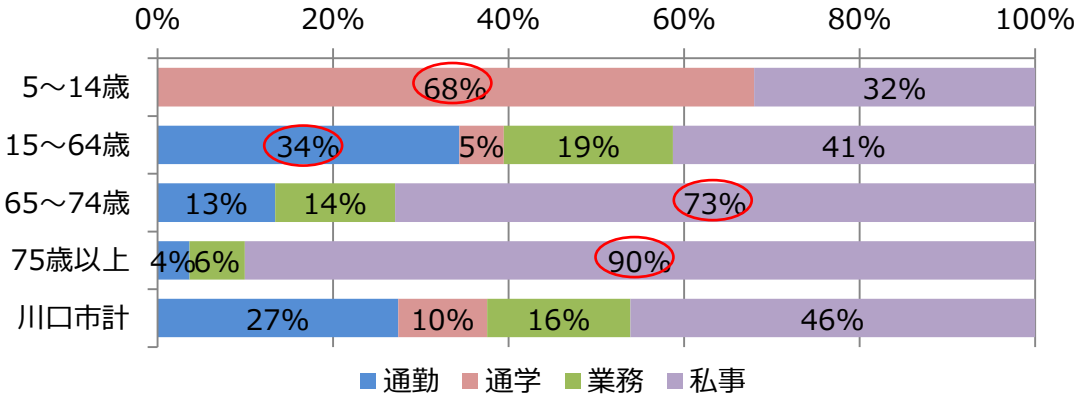
(3) 年代別の特徴

5～64 歳では通勤・通学によるトリップ数が多く、65 歳以上は私事によるトリップ数の割合が増加する

年代別にみると、14 歳以下では通学によるトリップ数が約 7 割を占めている。

15～64 歳では通勤と私事によるトリップ数が約 3～4 割と同程度である。

65～74 歳では私事によるトリップ数が約 7 割、75 歳以上では約 9 割を占めている。



(帰宅及びその他は除く)

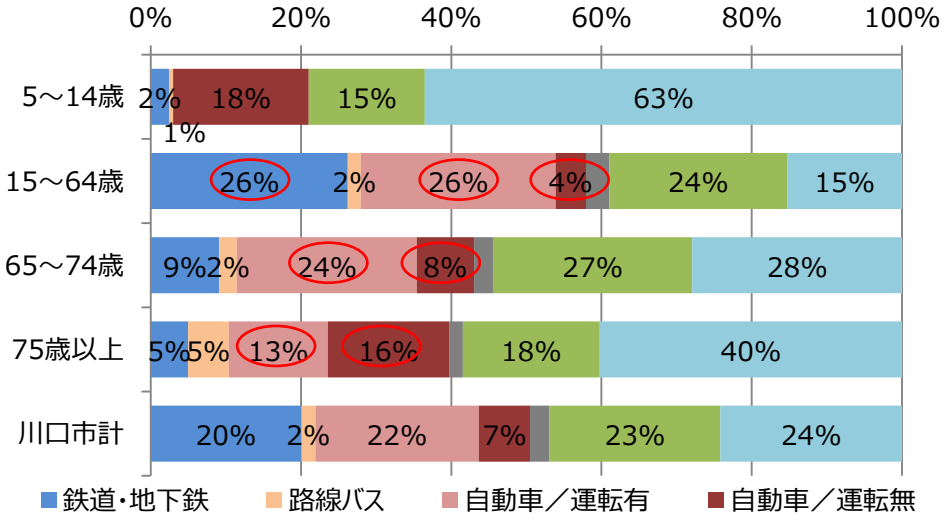
図 3-6　年齢階層別目的別の構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

15～64 歳の生産年齢層が鉄道の利用割合が高い

鉄道の利用割合は 15～64 歳の生産年齢層で高い。自動車の利用は 15 歳以上の各層で３割程度である。また、75 歳以上では、他人の運転によって自動車を利用する割合が高くなる。

路線バスは、75 歳以上が他の世代と比べて利用する割合が高い。



(帰宅及びその他は除く)

図 3-7　年齢階層別代表交通手段の構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

高齢者の動きが活発化している

年齢階層別の１人１日あたりの平均トリップ数を見ると、高齢者のトリップ数が年々増加していることがわかる。

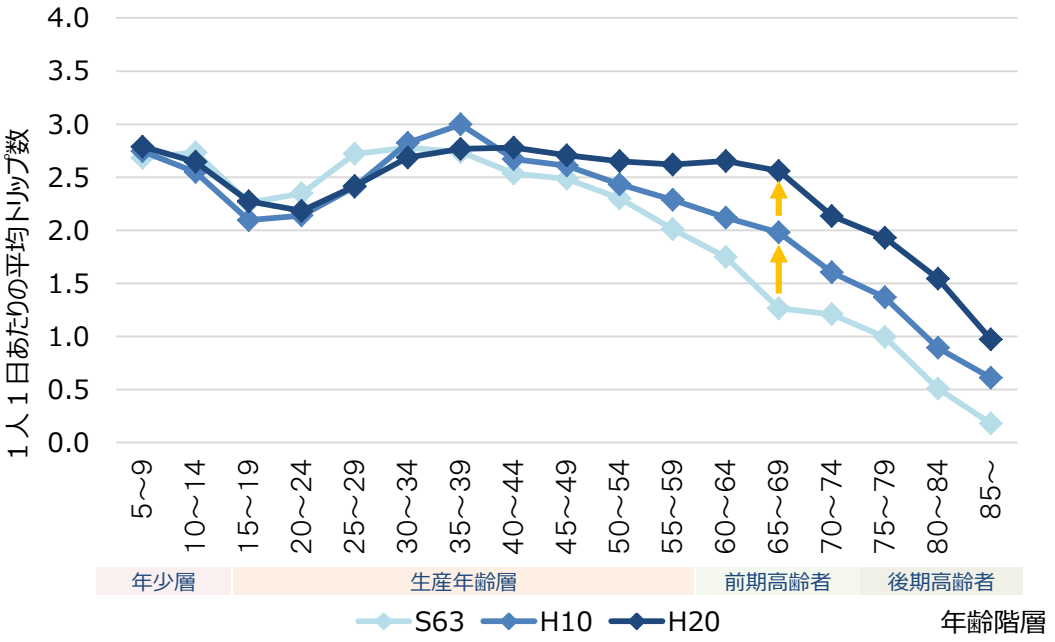


図 3-8　年齢階層別　１人１日あたりの平均トリップ数の経年変化

資料）昭和 63，平成 10，20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

女性や高齢者の運転免許保有率はこれまで増加を続けていたが、自主返納が近年増加している

運転免許保有率は、男性は 30 歳以上、女性は 20 歳以上の各世代で増加してきており、特に女性における増加が大きい。また、運転免許保有率の高い世代が高齢者になることで、高齢者の運転免許保有率も上昇してきている。

一方で、平成 10 年より開始された運転免許の自主返納制度による返納件数は、近年次第に増加している。

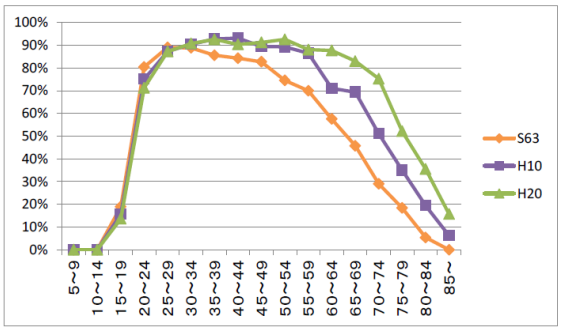


図 3-9　年齢階層別運転免許保有率【男性】

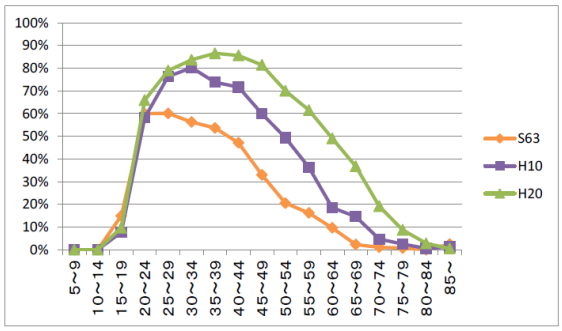


図 3-10　年齢階層別運転免許保有率【女性】

資料）昭和 63，平成 10，20 年東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

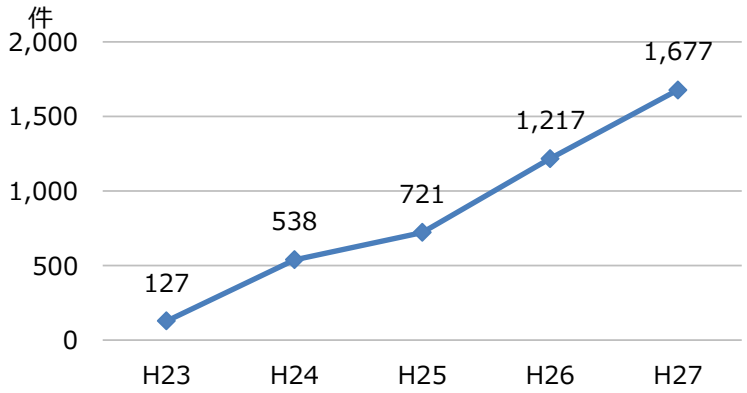


図 3-11　川口市における運転免許の自主返納件数

資料）埼玉県警察資料 より作成

(4) 移動目的別の特徴

1）通勤

東京都区部への鉄道による通勤が多い

川口市内から発生する通勤によるトリップ数のうち、約７割は市外へ通勤しており、さらにその多くが東京都区部へ向かっている。また都区部への移動は多くが鉄道を利用しているが、さいたま市方面や隣接都市へ向かう場合、鉄道利用割合は比較的少ない。

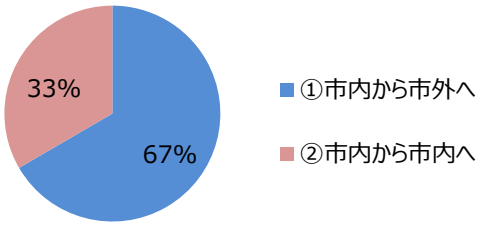


図 3-12　川口市からの通勤による目的地構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

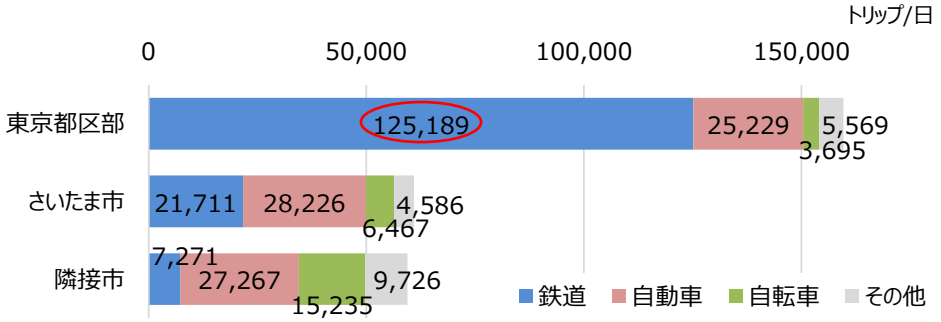


図 3-13　方面別・代表交通手段別トリップ数

※帰宅目的トリップ及び目的が不明のトリップを除く

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

JR 京浜東北線の駅の利用が多い

鉄道利用時は、中央、横曽根、青木、南平、新郷、芝の各地域で JR 京浜東北線の駅に最も多い利用がある。

特に、南平地域からは川口元郷駅などの埼玉高速鉄道線(SR)の駅が近いものの、JR の川口駅の利用が最も多い。また、新郷地域からも SR や日暮里舎人ライナーの駅が近いが、路線バスで結ばれている川口駅の利用が最も多い。

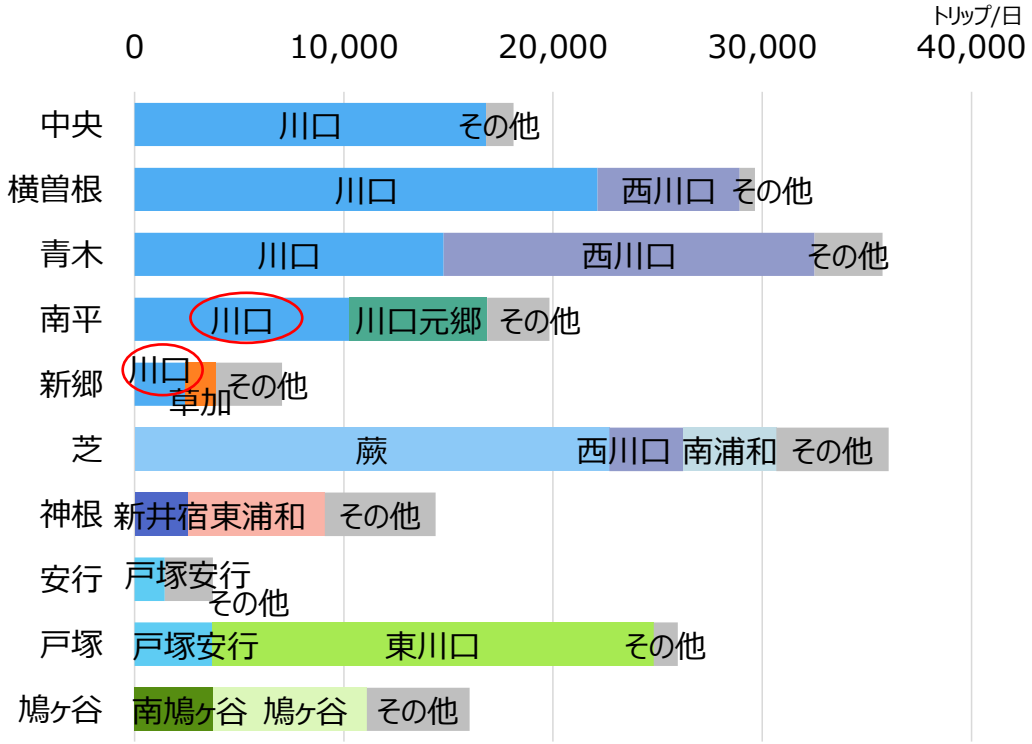


図 3-14　地域別・駅別の鉄道駅までのトリップ数

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

鉄道駅には徒歩、自転車でのアクセスが多いが、新郷や南平等の地域ではバス利用が多い

駅までのアクセス手段は、どの地域も徒歩が多く使われているが、新郷地域を始め、南平地域、安行地域などではバスの割合が高い。

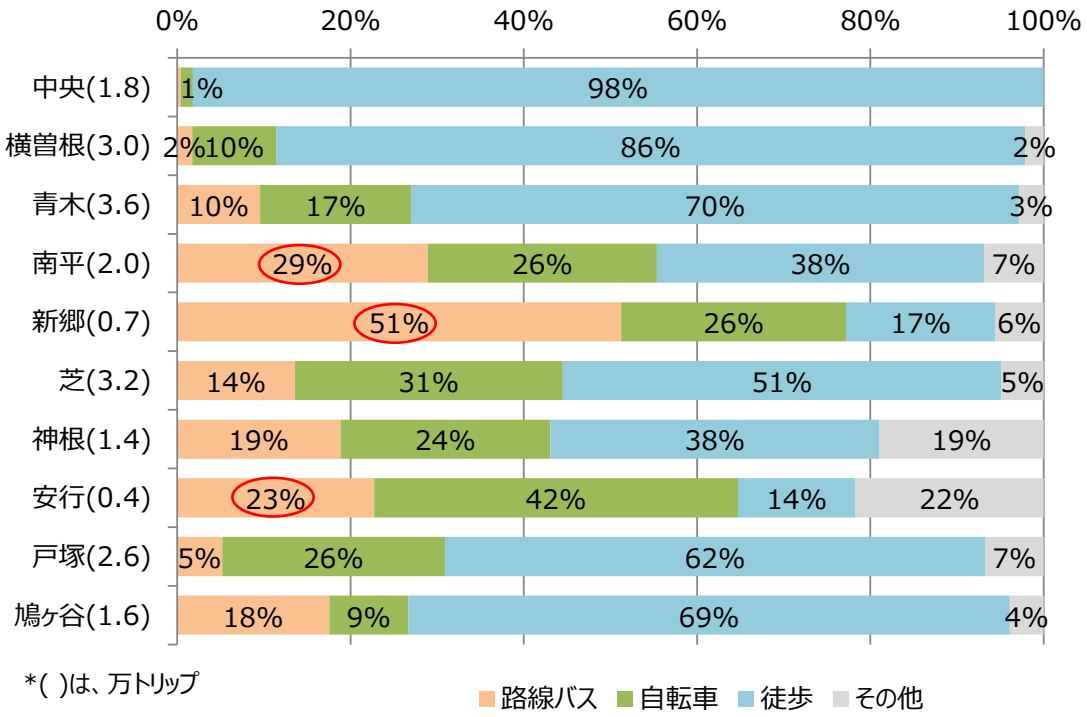


図 3-15　地域別の駅までの交通手段別の構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

(参考)

表 3-1　地域別・駅別のトリップ数と利用交通手段の構成比

地域	利用駅	トリップ数	利用駅の割合	路線バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩
中央	川口	16,807	93%	0%	0%	0%	1%	99%
	川口元郷	1,068	6%	0%	0%	0%	4%	96%
	その他	239	1%	15%	0%	0%	25%	60%
	合計	18,114	100%	0%	0%	0%	1%	98%
横曽根	川口	22,136	75%	2%	2%	0%	11%	85%
	西川口	6,793	23%	0%	0%	0%	5%	95%
	その他	728	2%	9%	6%	0%	25%	60%
	合計	29,657	100%	2%	2%	0%	10%	86%
青木	西川口	17,732	50%	9%	2%	1%	19%	69%
	川口	14,773	41%	8%	1%	1%	14%	75%
	その他	3,249	9%	19%	6%	0%	22%	53%
	合計	35,754	100%	10%	2%	1%	17%	70%
南平	川口	10,269	52%	38%	7%	2%	38%	15%
	川口元郷	6,589	33%	5%	2%	0%	15%	78%
	赤羽	1,255	6%	90%	3%	0%	0%	7%
	その他	1,714	9%	18%	15%	0%	20%	47%
	合計	19,827	100%	29%	6%	1%	26%	38%
新郷	川口	2,414	34%	84%	3%	3%	9%	2%
	草加	1,469	21%	52%	5%	0%	36%	7%
	見沼代親水公園	866	12%	7%	0%	7%	43%	43%
	新井宿	772	11%	0%	0%	0%	50%	50%
	鳩ヶ谷	654	9%	9%	6%	0%	37%	48%
	その他	874	12%	82%	0%	7%	11%	0%
	合計	7,049	100%	52%	2%	3%	26%	17%
芝	蕨	22,703	72%	10%	4%	1%	28%	58%
	南浦和	4,465	14%	15%	5%	2%	40%	39%
	西川口	3,511	11%	23%	6%	0%	43%	28%
	その他	893	3%	57%	4%	0%	20%	19%
	合計	31,572	100%	14%	4%	1%	31%	51%
神根	東浦和	6,536	45%	8%	7%	5%	31%	50%
	新井宿	2,568	18%	3%	7%	5%	15%	70%
	蕨	1,492	10%	55%	5%	9%	29%	2%
	東川口	1,092	8%	10%	60%	7%	16%	7%
	南浦和	920	6%	40%	25%	6%	21%	8%
	川口	787	5%	64%	18%	5%	0%	13%
	その他	996	7%	36%	10%	5%	30%	18%
	合計	14,391	100%	19%	13%	6%	24%	38%
安行	戸塚安行	1,448	39%	5%	5%	0%	58%	32%
	東川口	698	19%	16%	19%	4%	61%	0%
	川口	656	18%	62%	23%	6%	9%	0%
	松原団地	359	10%	11%	30%	0%	60%	0%
	その他	579	15%	38%	25%	22%	6%	8%
	合計	3,740	100%	23%	16%	5%	42%	14%
戸塚	東川口	21,096	81%	6%	4%	2%	27%	61%
	戸塚安行	3,719	14%	0%	7%	0%	23%	70%
	その他	1,154	4%	0%	0%	8%	19%	73%
	合計	25,969	100%	5%	5%	2%	26%	62%
鳩ヶ谷	鳩ヶ谷	7,357	46%	2%	1%	1%	9%	87%
	南鳩ヶ谷	3,747	23%	0%	2%	0%	7%	91%
	西川口	1,834	11%	73%	5%	3%	17%	2%
	新井宿	1,039	6%	0%	4%	0%	0%	96%
	川口	957	6%	73%	0%	0%	22%	4%
	その他	1,079	7%	66%	6%	0%	4%	23%
	合計	16,013	100%	18%	2%	1%	9%	70%

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

2）私事

私事によるトリップ数は、徒歩でのトリップ数が多い地域ほど、自動車の利用が少ない

川口市内から発生する私事によるトリップ数は、約８割は市内へ移動をしている。

代表交通手段は、川口市全体では自動車、自転車、徒歩がそれぞれ約３割であるが、新郷地域、芝地域、安行地域、戸塚地域は自動車の利用が４割以上である。

一方、中央地域や横曽根地域は自動車の割合が約１割で、徒歩の割合が約５～６割となっている。

バスは新郷地域や安行地域で比較的利用割合が高く、次いで南平地域や鳩ヶ谷地域でも利用されている。

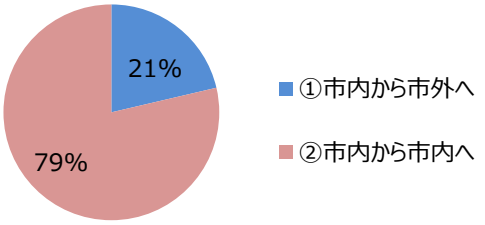


図 3-16　川口市からの私事による目的地構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

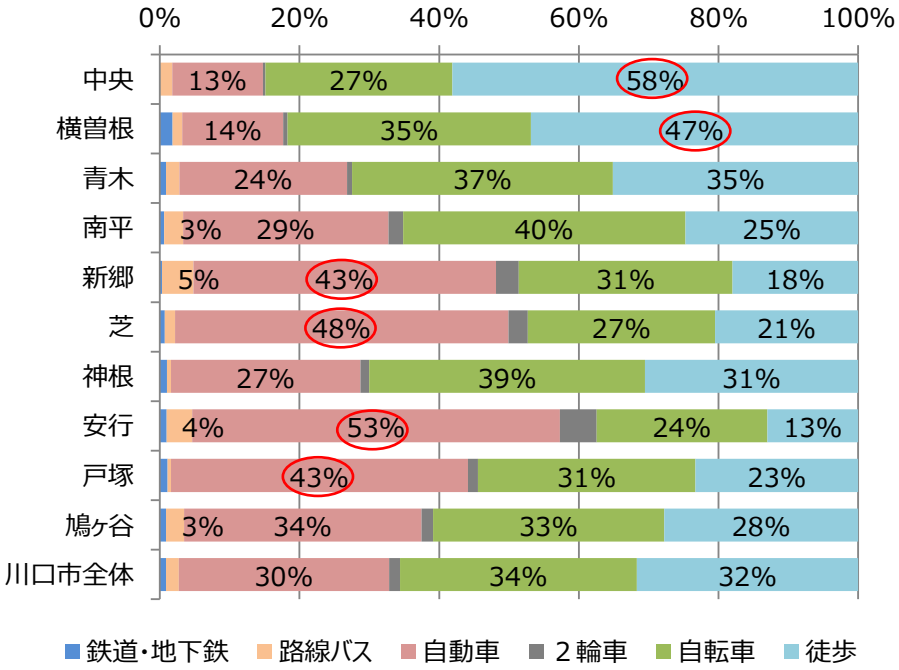


図 3-17　川口市内での私事による地域別代表交通手段構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

私事によるトリップ数は 35～39 歳の女性と 65～69 歳の男性・女性が多く、それぞれ送迎、通院が他の層と比べて大きい

私事によるトリップ数は35～39歳の女性及び65～69歳の男性･女性が多い。

30～40 歳代の女性は各目的でトリップ数が多いが、特に送迎が他の世代と比べて多い。一方男性は、15～54 歳では私事によるトリップ数は少なく高齢になると増加する。

また､65歳以上の高齢者は通院によるトリップ数が他の世代と比べて多い。

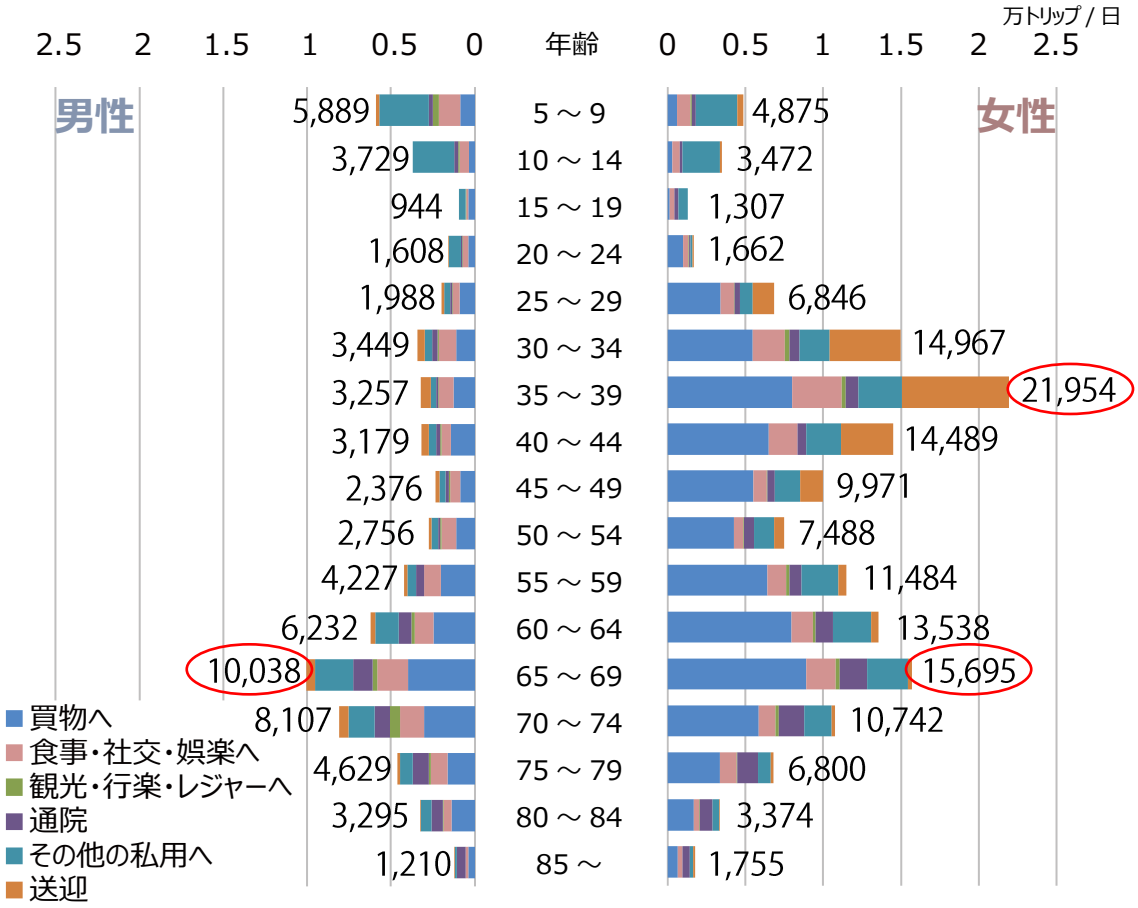


図 3-18　年齢階層別私事目的のトリップ数

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

3) 業務

業務によるトリップは市内、市外両方へ向かっており、自動車の利用が多い

川口市から発生する業務によるトリップ数の目的地は、市内、市外が同数程度である。

市内を目的地とする場合に利用する交通手段は自動車が多く、横曽根地域を除いて５割以上を占めている。徒歩と自転車は横曽根地域で５割以上を占めており、中央地域や青木地域においても３割以上と比較的高い割合である。

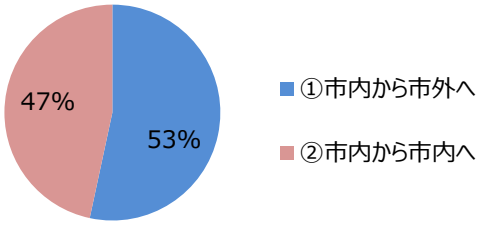


図 3-19 川口市からの業務による目的地構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査　より作成

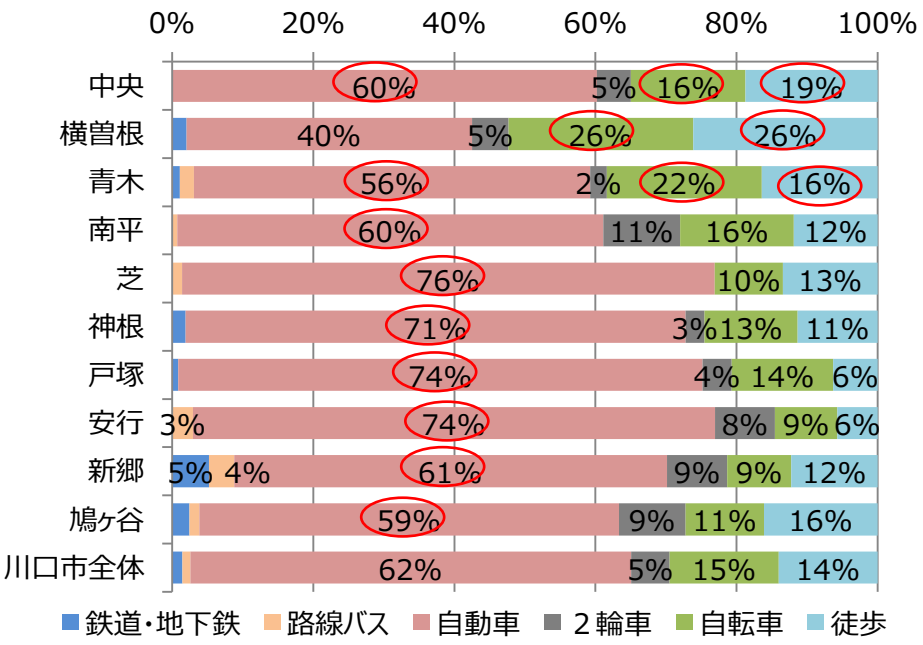


図 3-20 川口市内の業務による地域別代表交通手段構成比

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査　より作成

4) 通学

通学によるトリップ数は 14 歳以下で徒歩が多く、15 歳以上は鉄道が多い

川口市から発生する通学によるトリップ数は約 7 割が市内におけるものである。

代表交通手段は、小中学生を主に含む 5～9 歳及び 10～14 歳では徒歩が多い。

高校生を主に含む 15～19 歳、及び大学生を主に含む 20～24 歳では、鉄道の割合が、それぞれ約 6 割、約 9 割と大きくなる。

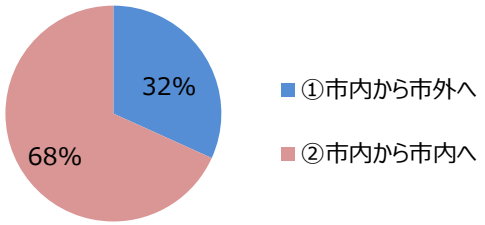


図 3-21 川口市からの通学による目的地構成比

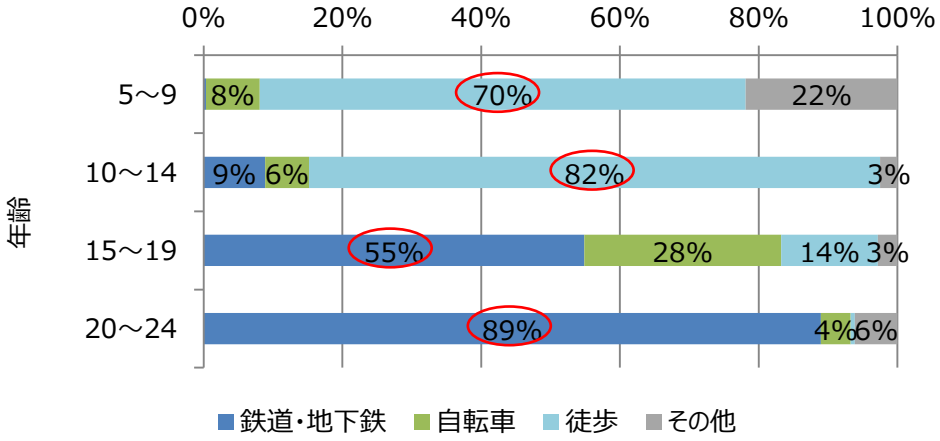


図 3-22 通学による代表交通手段構成比

(5) 今後の見通し

高齢者の自動車での私事によるトリップ数が増えることが見込まれる

今後は、高齢者数が増加し、生産年齢人口の減少が見込まれている。

高齢者は私事によるトリップ数の割合が高く、また、私事によるトリップには自動車がよく利用されるため、高齢者による自動車交通量が増加していくと考えられる。

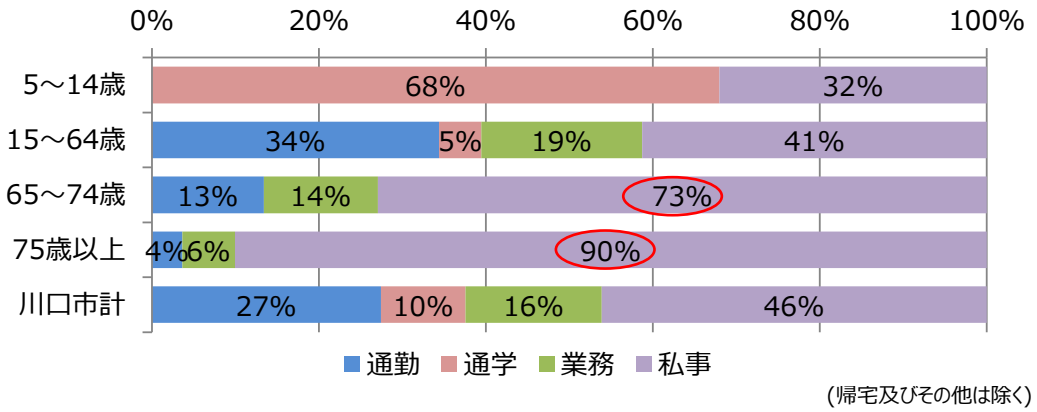


図 3-23　年齢階層別目的別の構成比（再掲）

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

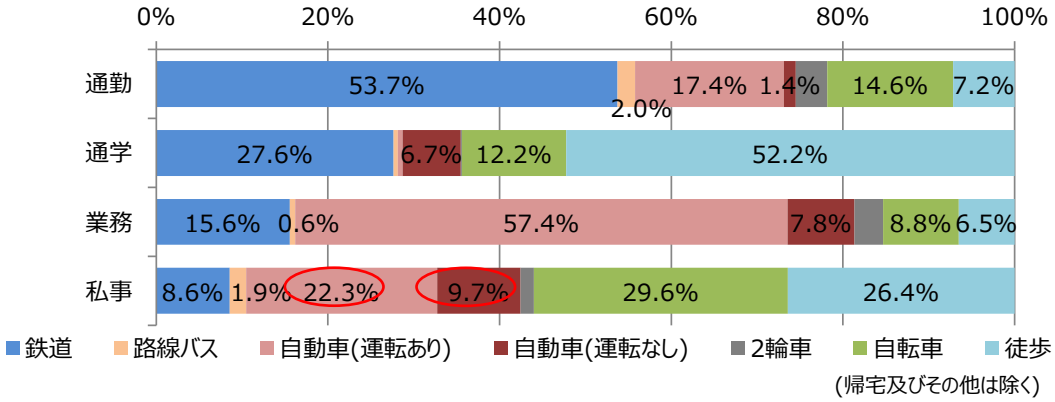


図 3-24　目的別の代表交通手段構成比（市外・市内への移動計）

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

年少人口(5～14 歳)と生産年齢人口(15～64 歳)の減少により、通勤・通学によるトリップ数の減少が見込まれる

今後、年少人口と生産年齢人口が減少すると見込まれている。

そのため、鉄道やバスを多く利用する通勤・通学によるトリップ数が減少すると見込まれる。

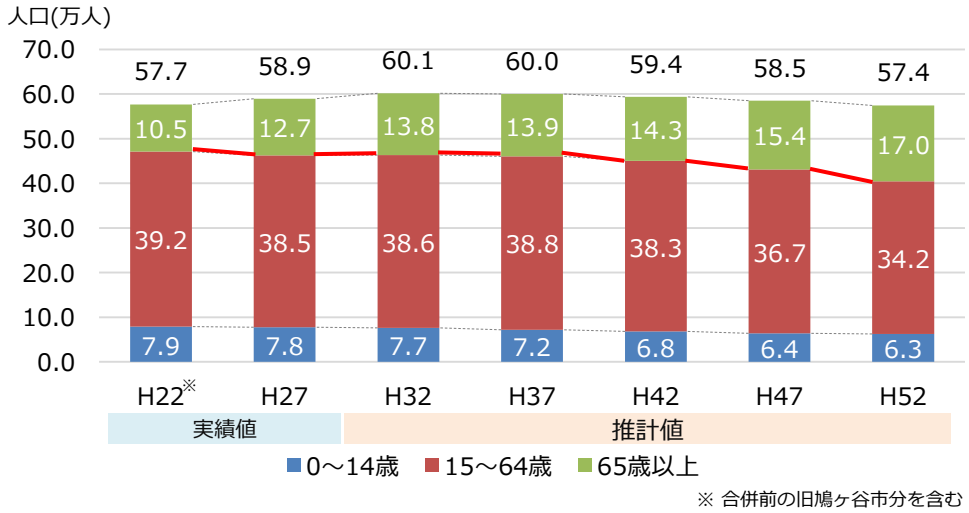


図 3-25　今後 25 年の人口推計(再掲)

資料）第５次川口市総合計画より作成

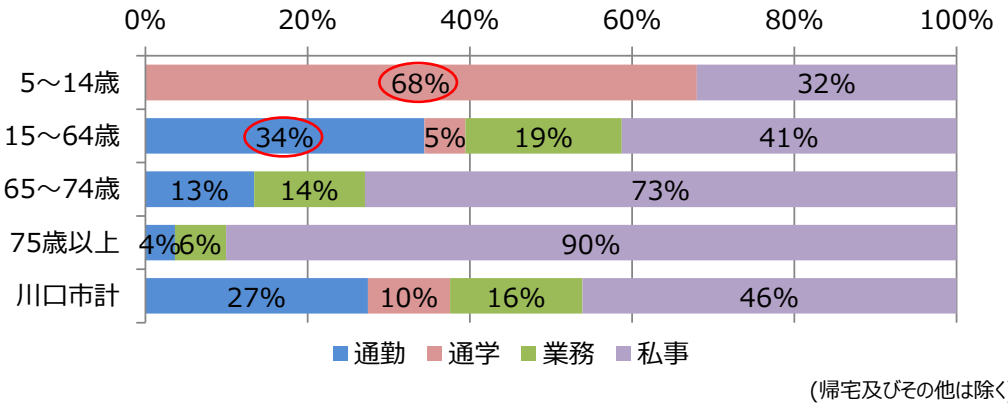


図 3-26　川口市在住の年齢階層別目的構成比(再掲)

資料）平成 20 年 東京都市圏パーソントリップ調査 より作成

(6) 人の移動の実態のまとめ

- 市外へのトリップ数は、鉄道を利用した東京都区部への通勤による移動が多く、駅までは徒歩・自転車が主に利用されているが、一部地域ではバスの利用も多い。
  ① 市内を目的地とする私事によるトリップ数と、市外へ向かう通勤によるトリップ数が多い。
  ② 東京都区部への鉄道による通勤が多い。
  ③ JR 京浜東北線の駅の利用が多い。
  ④ 鉄道駅には徒歩、自転車でのアクセスが多いが、新郷や南平等の地域ではバス利用が多い。

- 子育て世代や高齢者の市内の私事による移動が多く、自動車をよく利用するようになっており、また自動車をよく利用する地域ほど徒歩が少ない。
  ① 私事によるトリップ数は、徒歩でのトリップ数が多い地域ほど、自動車の利用が少ない。
  ② 35～39 歳の女性および 65～69 歳の男性・女性の私事によるトリップ数が多く、それぞれ送迎、通院の割合が他の層と比べて高い。
  ③ 路線バスは 75 歳以上の世代が他の世代と比べ利用する割合が高い。
  ④ 女性や高齢者の運転免許保有率はこれまで増加を続けていたが、自主返納が近年増加している。

- 今後の少子高齢化の進展により、私事によるトリップ数が主体の高齢者による自動車利用の増加や、年少人口・生産年齢人口の減少による通勤・通学の減少が見込まれる。
  ① 高齢者の動きが活発化している。
  ② 高齢者の自動車での私事によるトリップ数が増えることが見込まれる。
  ③ 年少人口(5～14 歳)と生産年齢人口(15～64 歳)の減少により、通勤・通学によるトリップ数の減少が見込まれる。

4. 交通の実態

本章では、自動車、バス、自転車・歩行者の各交通手段で起こっている問題について、統計資料やビッグデータなど様々なデータを用いながら、それらの問題がどのように起こっているかを分析する。

(1) 自動車

混雑や右折待ち、信号交差点の間隔が短いことによる速度低下が、日中から夕方にかけて起こっている

本市における自動車利用は通勤による移動では少ない一方で、私事や業務による移動が多く、速度低下は朝の通勤時間帯に比べ、日中～夕方を中心に、県道蕨桜町線、国道 298 号、県道金明町鳩ヶ谷線といった北部の東西方向の道路と、川口駅など南部の鉄道駅周辺の道路において見られる。

速度低下が見られる路線には、混雑度(※)が 1.0 以上の路線が多い。一方、混雑度が 1.0 未満であっても、速度低下を起こしている路線としては、右折レーンの少ない県道金明町鳩ヶ谷線や、信号交差点が短い区間に連続して設置されている県道川口蕨線の西川口駅付近、県道足立川口線の主要地方道さいたま草加線との交差部付近などが挙げられる。

※混雑度・・・ 道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標です。日交通量の設計基準交通量に対する比で表されます。

表 4-1　平均旅行速度と道路混雑度の図(図 4-1～図 4-5）のポイント

記号	箇所	速度低下の状況	特徴
◯	主要地方道さいたま草加線、県道蕨桜町線,国道 122 号等	午後 5 時台を中心に速度が低下している (図 4-1～図 4-4)	混雑度が 1.0 以上である(図 4-5)
◯	県道川口蕨線の西川口駅付近、県道足立川口線の主要地方道さいたま草加線との交差部付近		信号交差点が短い区間に連続して設置されている
◯	県道金明町鳩ヶ谷線		右折レーンが少ない

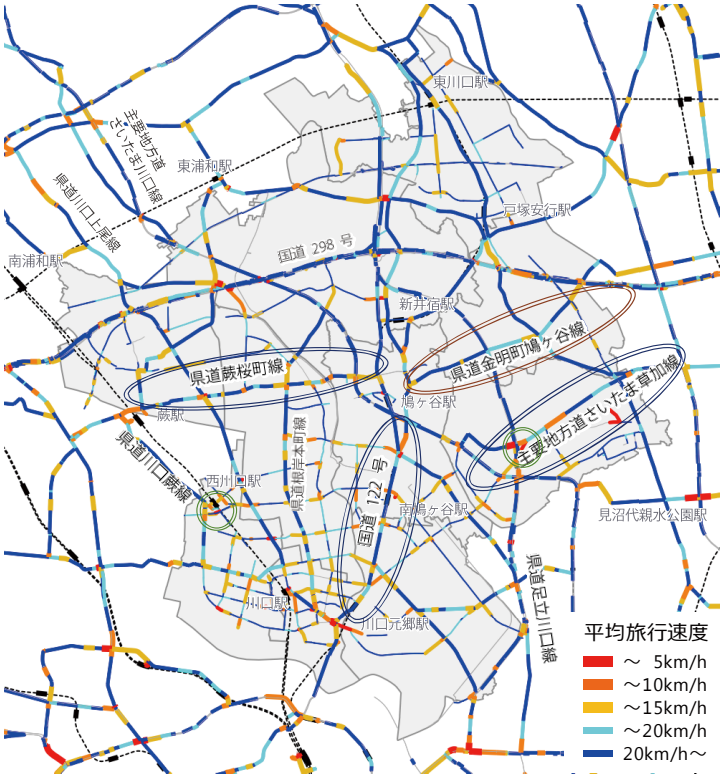


図 4-1　午前８時台の平均旅行速度（通勤・通学ピーク時間帯）

資料）民間プローブデータより作成（平成 27 年 10 月１か月・平日）

図 4-2　午後２時台の平均旅行速度（日中のオフピーク時間帯）

資料）民間プローブデータより作成（平成 27 年 10 月１か月・平日）

図 4-3　午後５時台の平均旅行速度（帰宅のピーク時間帯）

資料）民間プローブデータより作成（平成 27 年 10 月１か月・平日）

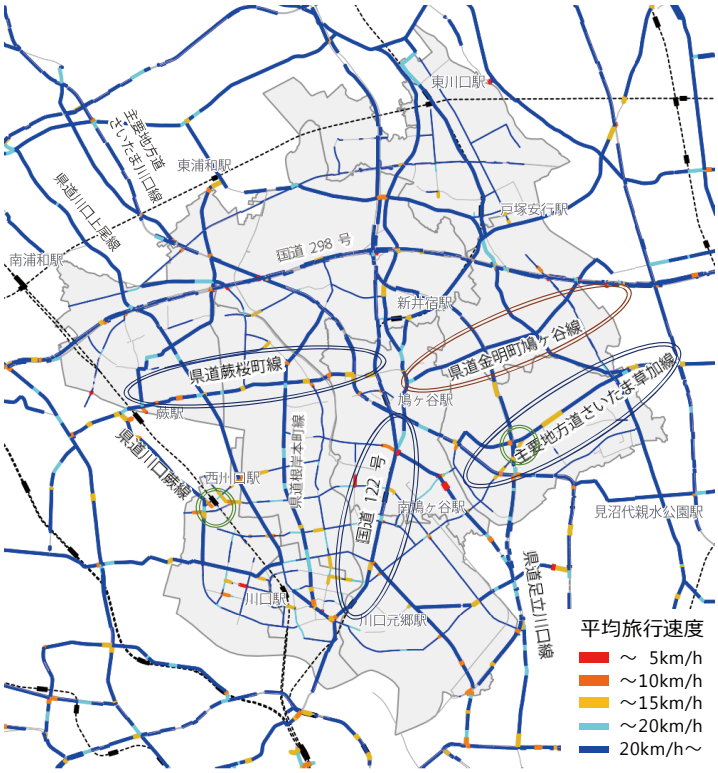


図 4-4　午前２時台の平均旅行速度（深夜のオフピーク時間帯）

資料）民間プローブデータより作成（平成 27 年 10 月１か月・平日）

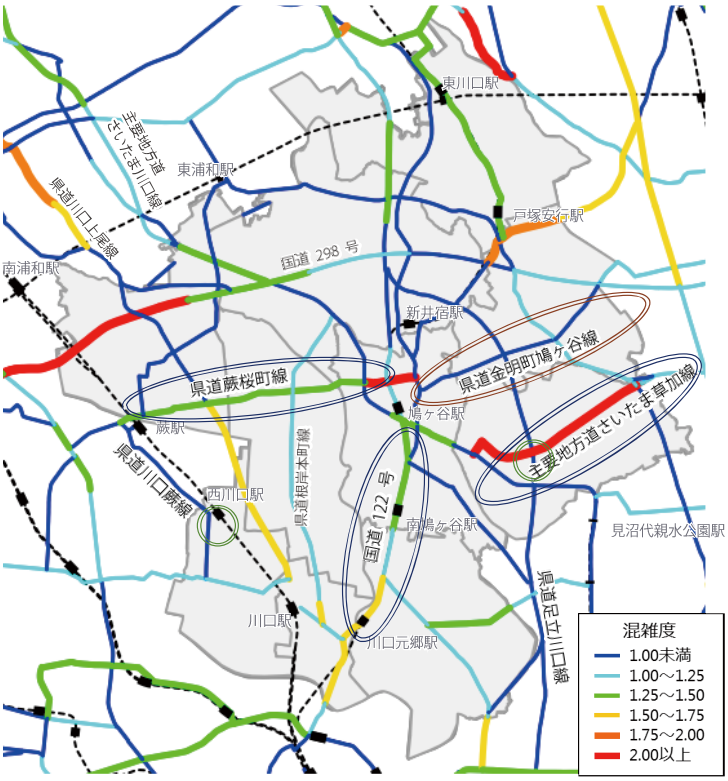


図 4-5　道路混雑度

資料）H22 道路交通センサスより作成

駅周辺の道路には一方通行の路線が多く、駅に向かうバスや自動車の迂回が発生している

川口駅、西川口駅及び川口元郷駅のある中央地域、青木地域、南平地域などでは、駅周辺を中心に一方通行となっている路線が多く、交通安全に寄与している反面、バス・自動車が迂回を余儀なくされ、利便性の低下や混雑を招いている。

また、芝地域では土地区画整理事業を実施しているとともに、住宅等が密集し、生活道路の整備が不十分なエリアが多いことから、一方通行の道路が多い。

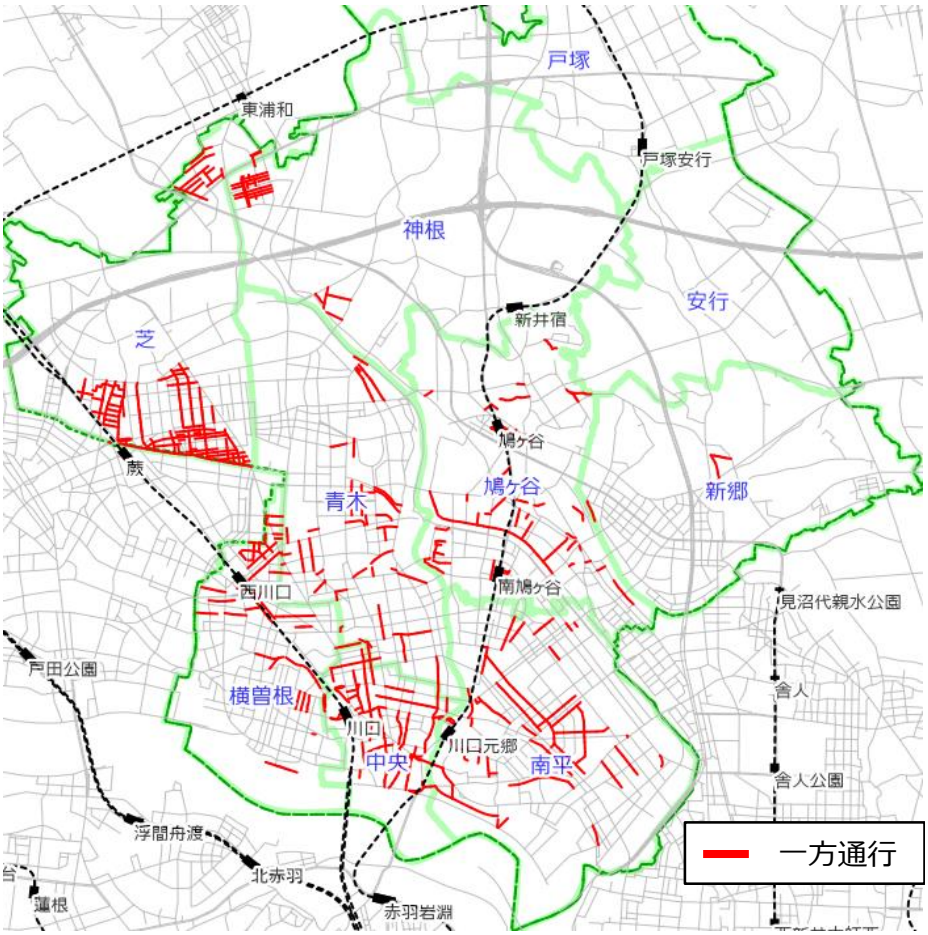


図 4-6　一方通行の分布

資料）都市地図川口市より作成

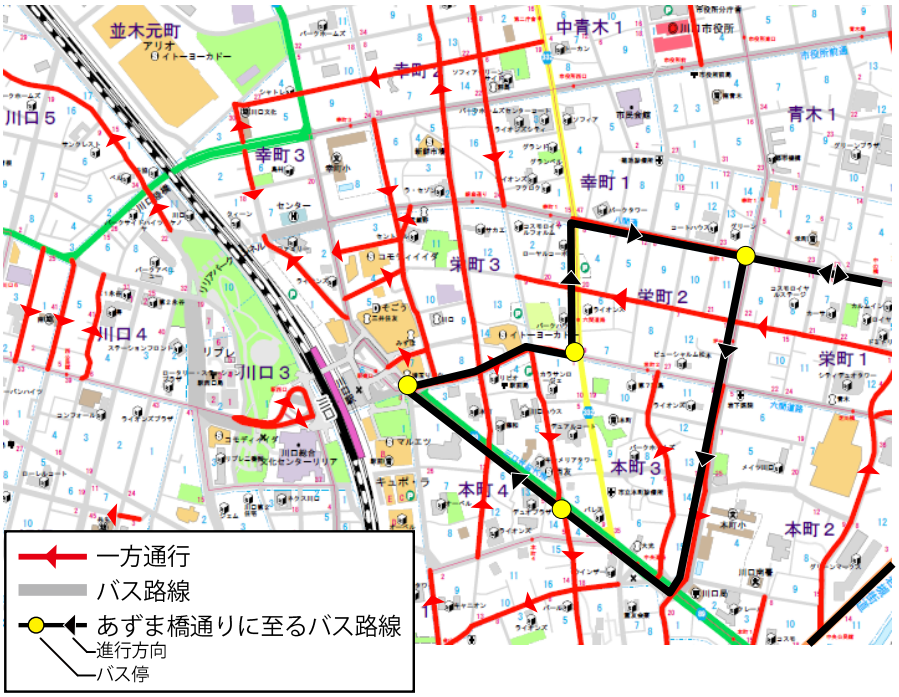


図 4-7　川口駅周辺の一方通行の指定状況及び路線バスの経路

資料）川口市資料より作成

工場が集積する地域では大型車が多く通行している

片側１車線である主要地方道さいたま草加線の赤井二丁目以東では交通量が 4,000～6,000 台/日あり、片側２車線を有する同路線の赤井二丁目以西（第二産業道路部分）と同程度の通行量である。また、南平地域では通行量は少ないものの大型車混入率（※）が 30%を超え、国道 298 号等と同等であり、国道 122 号等を上回る水準の箇所がある。

※大型車混入率・・・大型車の交通量を全車交通量で除したものに 100 を乗じた値です。

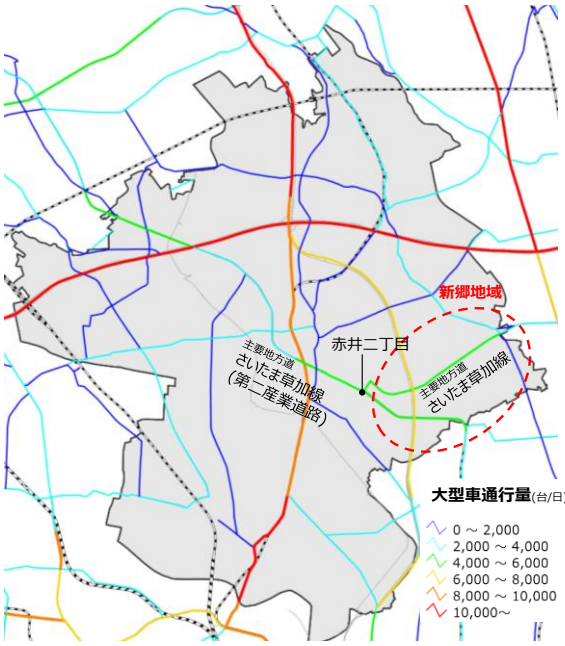


図 4-8　大型車交通量

資料）平成 22 年道路交通センサスより作成

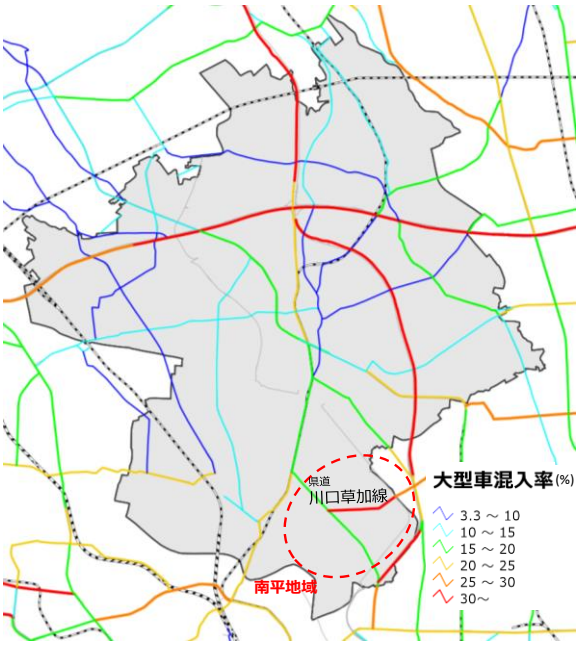


図 4-9　大型車混入率

資料）平成 22 年道路交通センサスより作成

表 4-2　大型車通行量及び大型車混入率の図(図 4-8，図 4-9)のポイント

箇所	大型車の通行状況	特徴
新郷地域	さいたま草加線の大型車通行量が 4,000～6,000 台/日である。	片側１車線の路線の中でも最も高い通行量で、片側２車線のさいたま川口線と同程度の通行量を有する。
南平地域	大型車混入率が 30%を超える路線がある。	広域的な幹線道路でないものの、大型車混入率が高い。

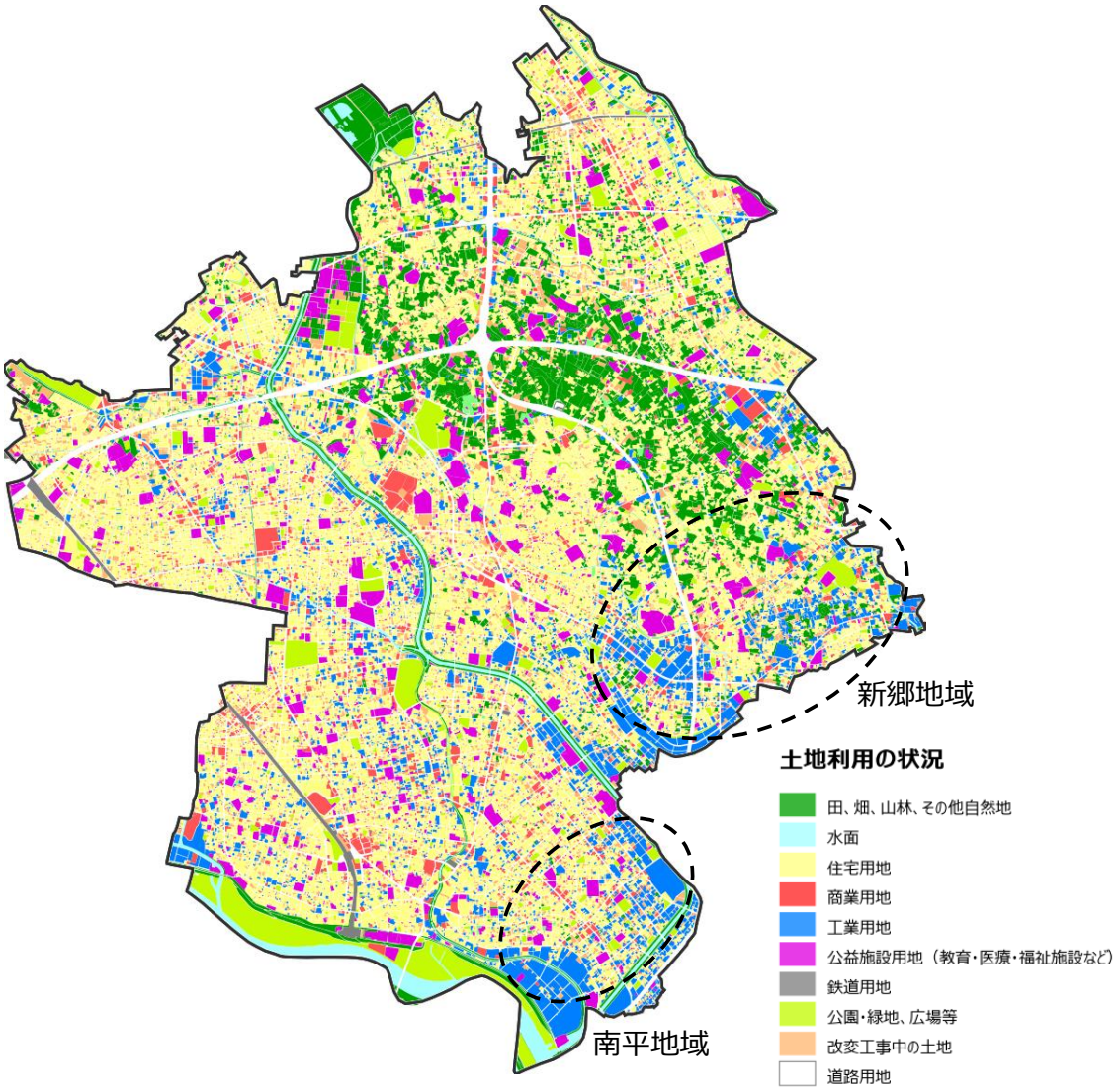


図 4-10　土地利用状況(再掲)

資料）平成 26 年土地利用現況基礎調査より作成

自動車の潜在的な事故の危険性を表す急ブレーキは、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る

自動車の潜在的な事故の危険性を表す急ブレーキは、新郷地域、南平地域といった工場の多い地域や、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る。

一方で、ゾーン 30(※)が設定された地域では幅員の大きな道路を除いて急ブレーキの多発はごく僅かである。

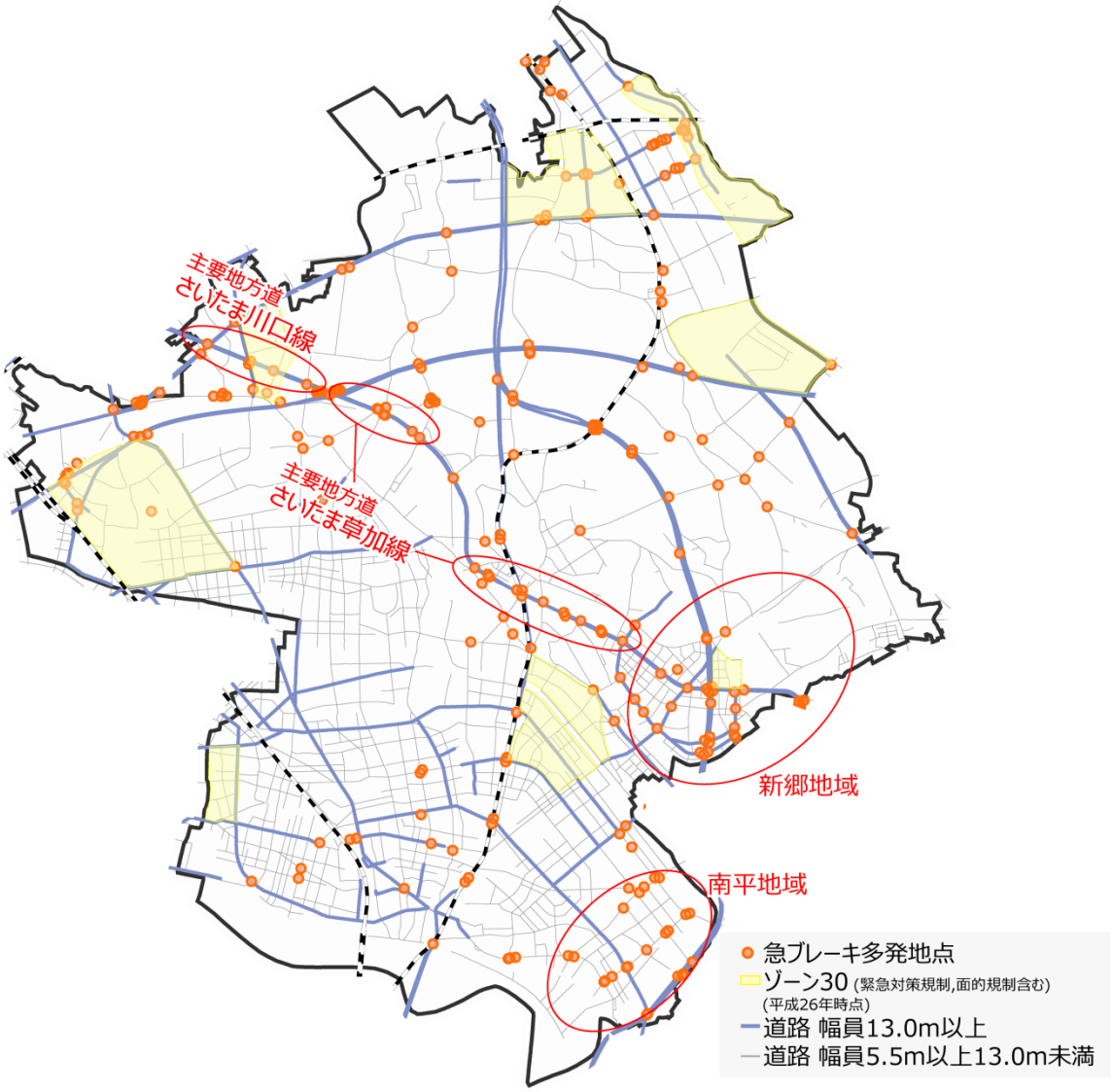


図 4-11　急ブレーキの箇所

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)

※ゾーン 30･･･生活道路における歩行者の安全の確保等を目的として、30km/h の速度規制を実施している区域を言います。

(2) バス

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る。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る。

バス路線は市内に広く張り巡らされており、多くの路線は JR 京浜東北線の駅を起点に、各地域や他の路線の駅を結ぶ形となっている。また、中には川口駅から東川口駅まで市域を縦断するような長距離の路線も存在する。

中でも川口駅は、戦前市内で唯一の駅であったことから路線バスが集中していたこと、市内から都内への直通バスが自家用車の普及による渋滞の影響で川口駅行きへ切り替えられたことなどから、現在でも南平地域や新郷地域をはじめとした市内の広い範囲から路線が集まっている。

また、商業施設や医療施設、レクリエーション拠点等は概ねバス路線の近くに位置しているが、(仮称)赤山歴史自然公園や川口緑化センターなど一部の施設は、最寄り駅への運行本数の多いバス路線が近くに無い場合もある。

図 4-12　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

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る

朝の通勤時においてあずま橋通り上のバス路線はダイヤが過密であり、バス停によっては同時刻に２便が設定されている。

また、朝の時間帯には速度の低下が見られ、幹線道路と連続して交差し、右折レーンの未整備箇所がある新郷農協付近、バスベイ(※)が設置されていない朝日三丁目～川口工業総合病院間、中心市街地の中の橋～川口駅東口間などで顕著である。

特に朝日三丁目～川口工業総合病院間では、バスベイが無いことにより、後続車両の渋滞が発生し、過密ダイヤと相まって後続のバスの速度低下をもたらしているものと考えられる。

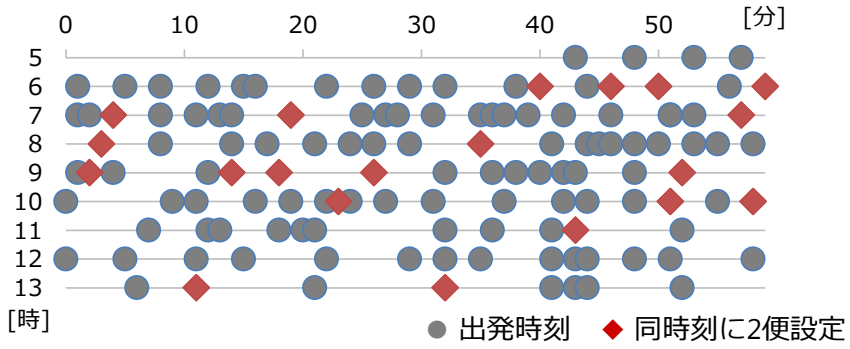
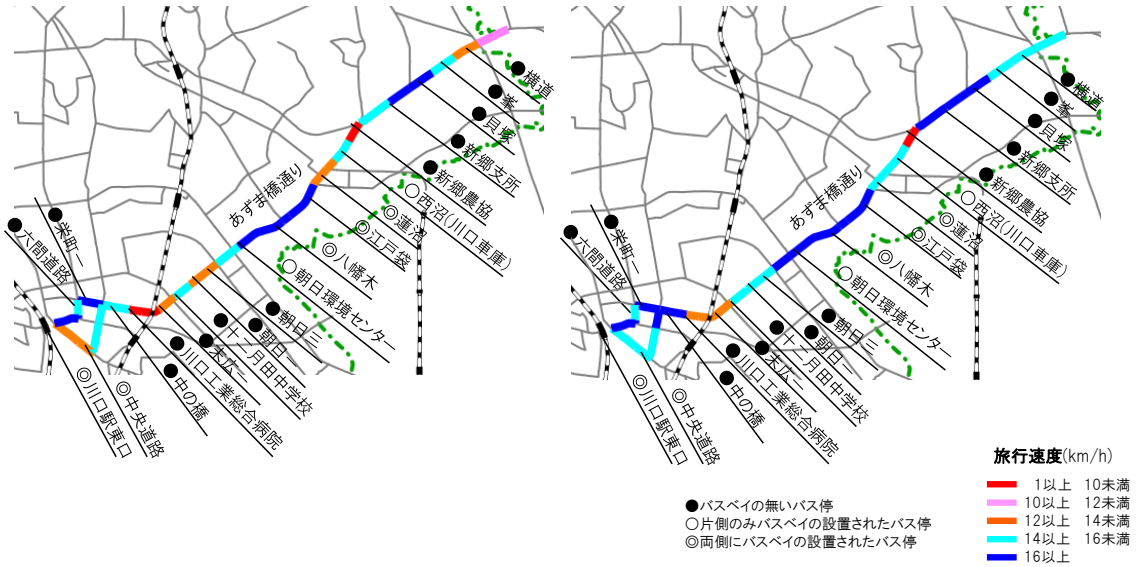


図 4-13　運行ダイヤ(十二月田中学校：川口駅行き)

資料）国際興業 HP 時刻表 より作成

※バスベイ･･･ バス停で歩道を切り欠いて設けた退避スペースです。

ピーク時(8 時台)の旅行速度　　オフピーク時(14 時台)の旅行速度



※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る

図 4-14　ピーク時・オフピーク時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

表 4-3　バスの速度低下の状況の図(図 4-14)のポイント

区間	特徴	バスの速度
横道～新郷農協	バスベイは未設置 運行本数が川口工業総合病院～朝日三と比べて少ない	ピーク時に部分的に速度が低下
新郷農協付近	さいたま草加線や足立川口線との交差点が短い区間で連続	ピーク時・オフピーク時ともに速度が低下
西沼（川口車庫）～朝日環境センター	バスベイは設置済	速度低下はあまりみられない
朝日三～川口工業総合病院	バスベイは未設置	ピーク時・オフピーク時ともに速度が低下
中の橋～川口駅東口	川口駅前の中心市街地	ピーク時に部分的に速度が低下

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

例えば、川口駅東口はバスのりばが駅前広場の外にまで分散しているが、案内板がペデストリアンデッキ上の１箇所のみで、地上階の駅出口付近には案内板が無い。

また、西川口駅東口においてものりばが駅前広場の外にまで分散し、2 箇所の駅出口に対して案内板は１箇所のみである。

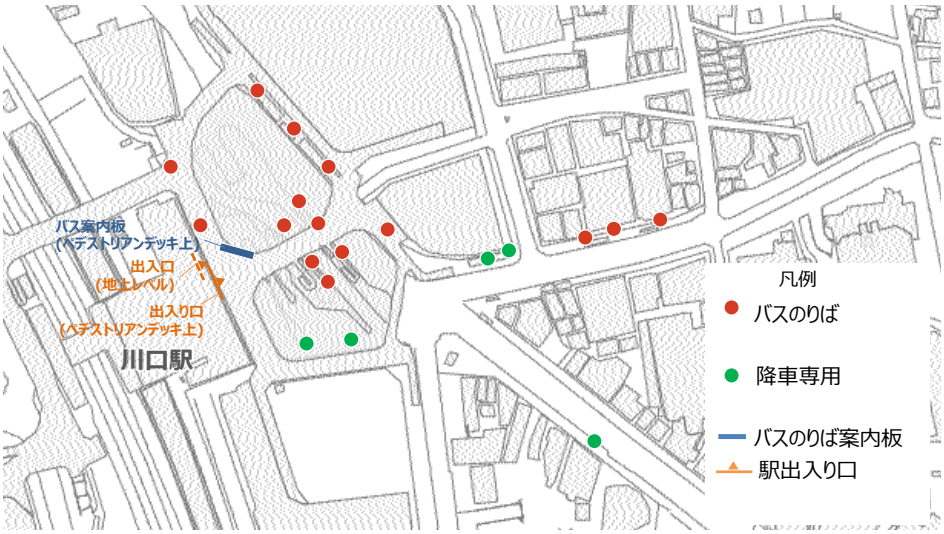


図 4-15　川口駅東口のバスのりばの分布状況

資料）国際興業路線図 より作成

図 4-16　西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

【参考】～快適なバス待ち環境～

川口市立医療センターには複数のバス路線が集まり、施設内部に喫茶店などで、快適にバスを待つことのできる環境があります。

図 4-17　川口市立医療センターの内部

【参考】～バスの結節点の例～

ときがわ町ではバス結節点を新設し、路線バスとデマンドバスを集めることで、運行の効率化と輸送量・利用者の増加を実現しています。

図 4-18　ときがわ町せせらぎバスセンター

写真提供）埼玉大学久保田尚教授

(3) 自転車

鉄道駅周辺で、自動車対自転車の事故が多い

川口駅、川口元郷駅、西川口駅などの周辺で、自動車と自転車との事故が集中しているが、自転車専用通行帯の設置はごく一部に留まっている。

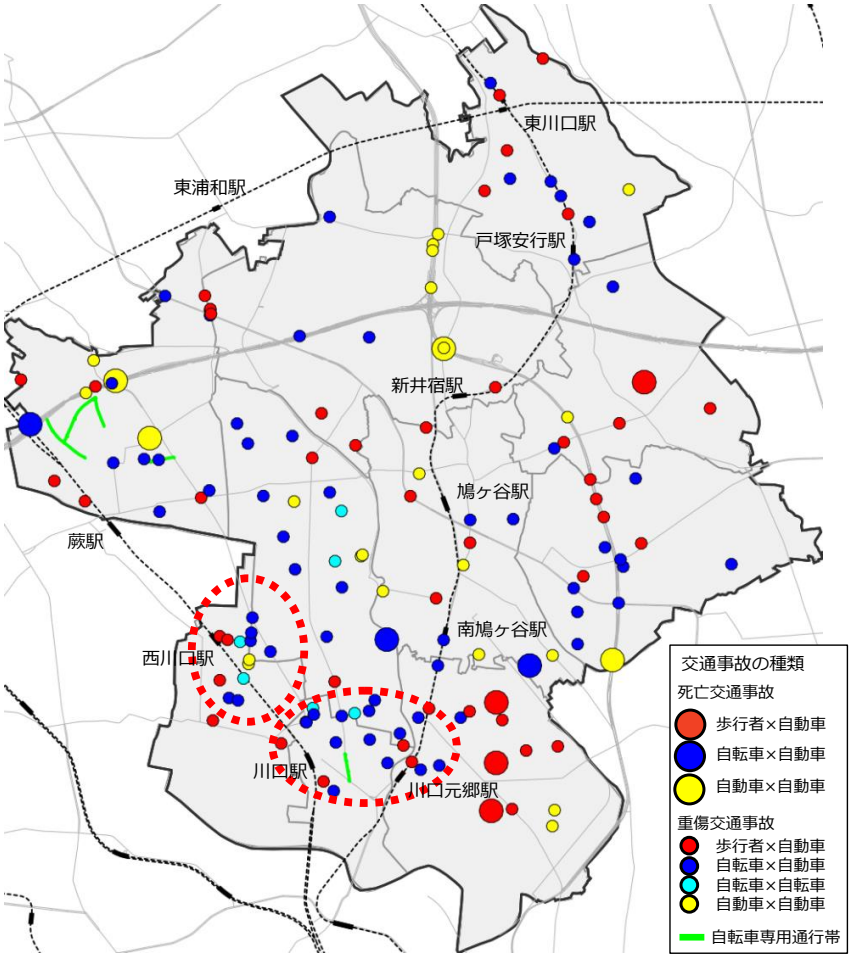


図 4-19　交通事故の分布

資料）埼玉県警察　事件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）

【参考】
～埼玉県の取り組み～

埼玉県の取り組みでは、自転車専用通行帯整備または自転車歩行者道内の通行位置明示を行った箇所で、自転車の関係する事故件数が29%減少しています。

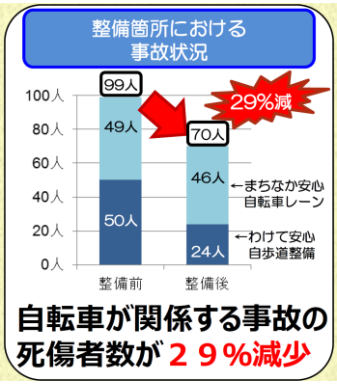


図 4-20　自転車通行空間整備箇所における事故状況

出典）埼玉県知事記者会見平成 28 年 7 月 26 日

一部の駅周辺では鉄道利用者や商業施設利用者等による路上駐輪が発生している

川口駅付近には駐輪場が複数箇所整備されており、駅に近い駐輪場では稼働率が高くなっている。

駅から離れた駐輪場では稼働率の低いものもある一方で、駅前の商業施設等では路上駐輪が発生している。

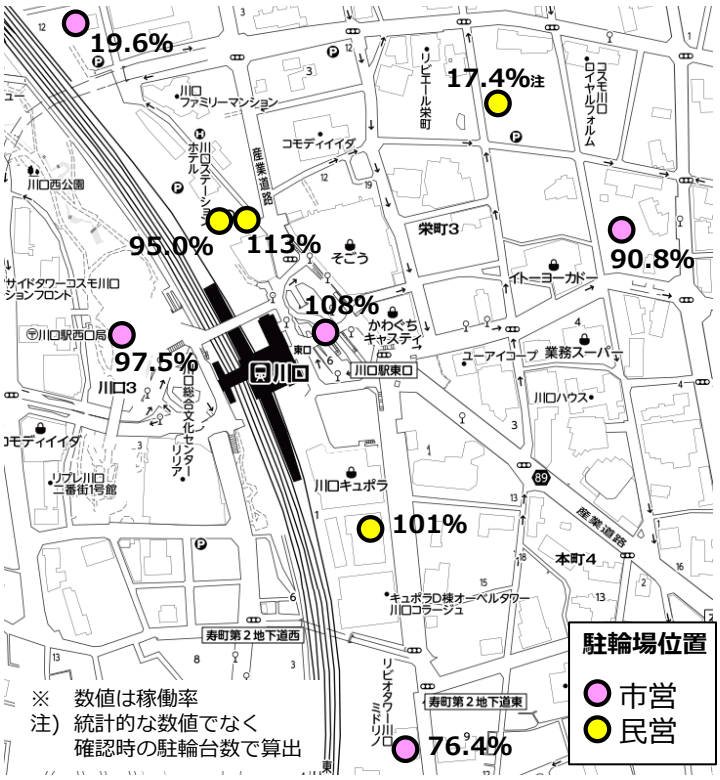


図 4-21　駐輪場設置状況

資料）川口市内部資料より作成

図 4-22　路上駐輪の状況（川口駅周辺の一例）

※稼働率・・・一日の利用台数に対する駐輪可能台数の比を表します。

(4) 歩行者

自転車対歩行者の事故は増加傾向である

川口市内の自転車対歩行者の事故は、近年年間で 20 件程度発生しており、徐々に増加している。

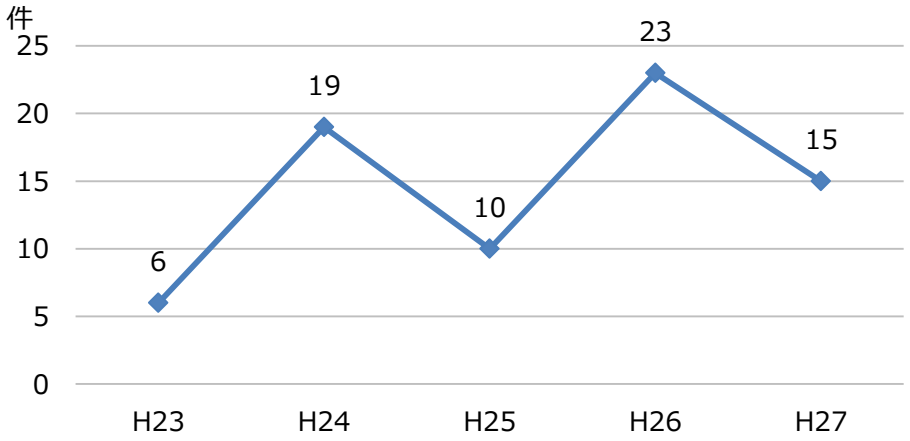


図 4-23　川口市内における自転車対歩行者の重傷及び軽傷事故件数

資料）埼玉県警察資料 より作成

【参考】～小学生の登下校中の死亡事故が近年増加～

小学生等の集団での登下校時の事故等、社会的反響の大きい交通事故が未だ後を絶ちません。

小学生に当たる 6～12 歳の歩行中かつ登校・下校中の事故における死者数は、平成 21 年頃まで減少を続けていたところ、近年増加に転じています。

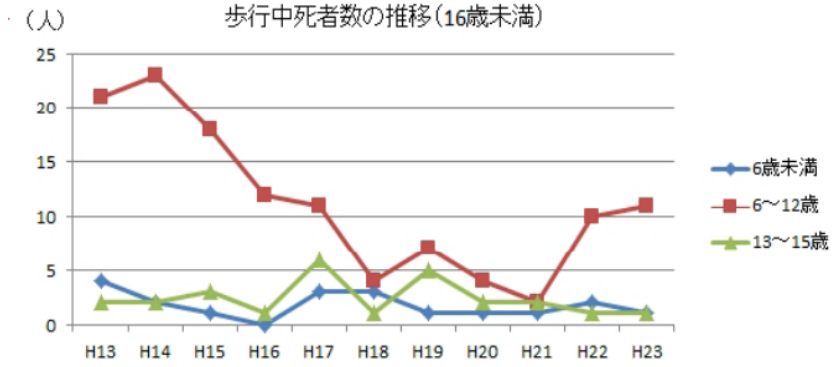


図 4-24　歩行中の死者数の推移(通行目的：登校・下校，全国)

出典）交通事故総合分析センター「通学時の交通事故の特性と対策」

商店街に貨物車両が進入し、歩行者の通行を阻害している

商店街において、貨物車両の荷物配達を行うための駐停車等により、歩行者の通行が阻害されている。

図 4-25　商店街における貨物車両の様子

川口駅前広場において車道部分を横断する例が見られる

川口駅前広場のバスターミナルにおいて、広場内の島状のバスのりばでバスを下りた乗客が、ペデストリアンデッキへ上がらず、車道部分を横断する例が見られる。

図 4-26　駅前広場における横断の状況

出典）川口市資料

図 4-27　駅前広場における横断の状況

出典）川口市資料

(5) 交通の実態のまとめ

- 混雑や右折待ち、信号交差点の間隔が短いことによる速度低下が、日中や夕方にかけて発生している。
  ① 混雑や右折待ち、信号交差点の間隔が短いことによる速度低下が、日中から夕方にかけて起こっている。

- 工場の集積する地域では大型車の通行が多く、混雑や急減速が比較的多く見られる。
  ① 工場が集積する地域では大型車が多く通行している。
  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る。

- バス路線はその多くが川口駅に集まるように設定されており、通勤時間帯に路線によっては速度低下が生じている。
  ① バス路線は多くの路線が JR の駅へ集中している。
  ② 一部の路線は長い距離を運行している。
  ③ 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る。
  ④ 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おり、バスベイの無い区間などで顕著である。
  ⑤ 駅周辺の道路には一方通行のものが多く、駅に向かうバスや自動車の迂回が発生している。
  ⑥ 一部の施設には快適にバスを待つことのできる環境がある。

- 自転車の関係する事故は増加傾向にあり、特に鉄道駅周辺で多い。
  ① 駅周辺で、自動車対自転車の事故が多い。
  ② 自転車対歩行者の事故は増加傾向である。

- 鉄道駅周辺ではバスのりばの分散や、路上駐輪、貨物車によりスムーズな歩行環境への支障が生じている。
  ① 鉄道駅周辺では自転車による事故や駐輪の問題がある。
  ② 一部の駅周辺では鉄道利用者や商業施設利用者等による路上駐輪が発生している。
  ③ 川口駅や西川口駅ではバスのりばが分散しており、利用する出入り口によっては案内板の無い箇所がある。
  ④ 川口駅前広場において車道部分を横断する例が見られる。
  ⑤ 商店街に貨物車両が進入し、歩行者の通行を阻害している。

5. 概況及び実態を踏まえた課題の整理

本章では、第２章に示した本市の人口動態、土地利用、及び第３章に示した人の移動や第４章に示した交通の実態を踏まえ、本市が抱える交通に関する問題点を明確化し、将来を見据えて取り組むべき課題を整理する。

本市の概況及び人の移動や交通の実態を踏まえ、交通の基盤となる「道路ネットワーク」とこれを活用した「バスネットワーク」、鉄道とバスが結節する「鉄道駅周辺」、本市の魅力となる「レクリエーション拠点等」の４つの観点から課題を整理する。

(1) 道路ネットワークのあり方に関する課題

① 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る。

道路混雑等による速度低下や、右折待ちによる渋滞など、幹線道路の円滑性で問題が見られる。

また、生活道路等への大型車の流入や、工業関連の大型車による幹線道路における急ブレーキなど安全性が不十分な面もある。

② 自転車を安全･快適に利用できる環境が不十分である。

鉄道駅には自転車でのアクセスが多いが、鉄道駅周辺の各交通手段が交錯する地域で、自転車関係の事故が多く見られる。

③ 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ある。

近年、登下校中の児童等が絡む交通事故が多く報道されており、通過交通の影響など、住宅街の安全性が不十分である。

また、今後増加が見込まれる高齢者の移動や、本市において流入の多い子育て世代による、子供連れやベビーカーを押しながらの移動における安全性の確保が不十分である。

④ 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する。また、防災面や環境面でも役割が十分果たされていない。

道路混雑等による速度低下や、右折待ちによる渋滞など、幹線道路の円滑性で問題が見られる。

また、生活道路等への大型車の流入や、工業関連の大型車による幹線道路における急ブレーキなど安全性が不十分な面もある。

他にも、地震時等に著しく危険な密集市街地内の道路や避難道路において、事業認可がされていない未整備の都市計画道路が存在する。

(2) バスネットワークのあり方に関する課題

① 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ある。

日常よく利用する施設にアクセスするバス路線が無い地域や、路線延長が長く目的施設まで時間を要する地域など、バス利用が不便な地域がある。

このことは、私事によるトリップの多い高齢者が自動車を利用せざるを得ない状況を招いている。

一方で、高齢化の進展と、運転免許の自主返納が徐々に浸透してきていることにより、生活する上で公共交通が不可欠な高齢者が増加している。

② 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る。

JR 京浜東北線と SR の利用状況に偏りがあり、JR の駅にバスが集中することで、川口駅周辺の道路混雑の一因となっている。

SR に接続するバス路線が少ないことが、JR と SR の利用状況の偏りの一因となっている。

③ 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ない。

JR の駅にバスが集中し、一部の路線バスは通勤時間帯の道路混雑や過密ダイヤによりバスの定時性が確保されていない。

鉄道駅周辺の一方通行規制により、バスが迂回して駅にアクセスするため、速達性が低下している。

④ 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ない。

川口駅と東川口駅を結ぶ路線など、路線延長の長いバスについては、これ以上の運行本数の増便や定時性の確保が困難な上、行き先やルートが限定されるため、より広範囲な市内各所からの利用ニーズに十分応えきれていない。

⑤ 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ある。

バスは高齢者をはじめ誰もが利用でき、環境にもやさしい交通手段であるが、バス停で快適にバスを待てる環境づくりや割引サービスなど、バスを利用したくなる工夫が不足している。

バスの運行情報やサービス、メリットなど、バスを利用したくなる情報が十分周知されていない。

(3) 鉄道駅周辺の交通環境に関する課題

① 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ある。

一部の駅では、改札口とバス停間にバリアフリー経路が無い場合があり、スムーズな動線が確保されていない。

鉄道駅直近の駐輪場の稼働率が高く、付近では路上駐輪も見られる一方で稼働率が低く有効に活用されていない駐輪場がある。

一部の駅ではバスのりばが分散していながら、案内が不十分で、来訪者にとってバスが利用しにくい状況である。

② 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ない。

川口駅周辺では一方通行の道路が多く見られ、自動車や路線バスが迂回した経路を取らざるをえない状況である。

鉄道駅周辺の商業地域においては路上駐輪が見られ、既存の駐輪場が十分に活用されていない。

自転車の通行空間が明確ではなく、自転車と歩行者、自動車との事故が見られる。

③ 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る。

鉄道駅周辺の商店街等では、貨物車の進入等や路上駐輪により、歩行者の動線が阻害され、歩行者にやさしい商業環境の確保が困難な状況である。

(4) レクリエーション拠点等への交通に関する課題

① 鉄道駅からレクリエーション拠点等にアクセスするルート、交通手段が不十分である。

（仮称）赤山歴史自然公園や川口緑化センター（樹里安）では、最寄り鉄道駅とこれらの拠点を結ぶアクセスルートや交通手段が確保されていない。

② 鉄道やバスなどを利用し、レクリエーション拠点等をめぐる回遊性の確保が不十分である。

市内には様々なレクリエーション拠点等があるが、鉄道やバスによる連携や拠点間の連携など、回遊を容易にする工夫が不足している。

6. 本市の将来の交通体系

本章では、本市の将来の交通体系として、都市交通の目標を掲げた上で、その目標の達成に向けた基本方針及び取り組みを設定する。

なお、目標、基本方針及び取り組みについては、『第５次川口市総合計画』及び『川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略』の他、第２章から第４章における本市の人口動態、土地利用及び交通の実態や現状の課題を踏まえて設定することとする。

(1) 都市交通の目標

上位計画である『第５次川口市総合計画』の将来の姿や『川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略』の基本戦略を踏まえ目標を設定する。

市民の暮らしや市内における産業活動に伴う移動を支え、安全かつ環境と調和した交通の形成を図る。

生活　～ 市民の多様な生活や活動を支える交通の形成 ～

・通勤、通学、買物など、日常的な移動の利便性向上を図る。
・医療や福祉施設への移動の利便性向上を図る。
・サークル活動や余暇などの多様な移動の利便性向上を図る。

産業　～ 市内産業の振興に資する交通の形成 ～

・市内企業の産業活動に伴う物流などの交通の円滑化を図る。

安全　～ より安全な交通の形成 ～

・市内の様々な交通事故を減らす安全な交通環境の形成を図る。

環境　～ 環境と調和した交通の形成 ～

・渋滞箇所の減少など交通流動の円滑化による温室効果ガスの削減を図る。
・水や緑などのレクリエーション拠点等へのアクセス性の向上を図る。

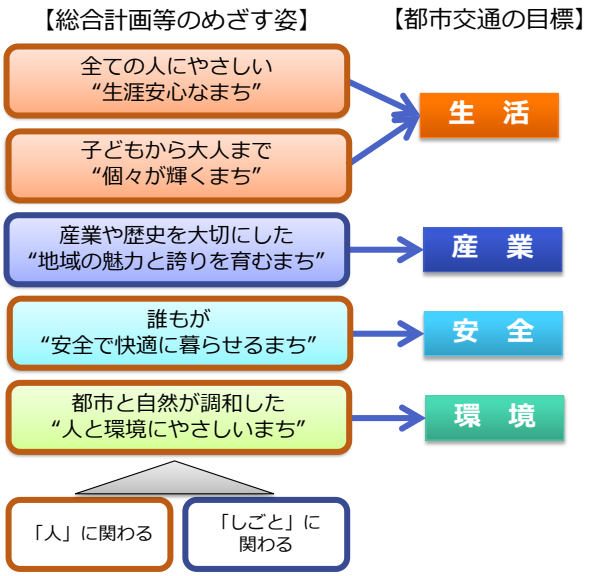


図 6-1　『第５次川口市総合計画』等に基づく都市交通の目標設定

(2) 将来の交通体系の基本方針

本市のバス路線はJR駅を起終点とする路線が多く、併せてJR駅周辺には駐輪場も多数整備されている。実際に市外（特に東京都区部）へ通勤する人が多く、これらの人の多くはJR駅を利用しており、駅まで徒歩、自転車、バス等で移動していることが明らかとなった。このような状況から、日常生活に伴う移動の多くは市内で行われているものの、日中や夕方の道路混雑、市民の多様な生活や活動におけるバスの活用、路線バスと埼玉高速鉄道線(SR)駅との連携、駅周辺での交通事故や路上駐輪などの面で課題がある。

また、本市の上位計画である『第５次川口市総合計画』では、“人と しごとが輝く しなやかでたくましい都市 川口”を将来都市像とし、「人」と「しごと」に重点を置いている。また、『川口市まち・ひと・しごと創生総合戦略』では、将来的な人口減少を見据えて、居住先として選ばれる都市、市内産業基盤が強固な都市を目指した戦略を立てている。これらを交通の面から支えるためには、通勤・通学が便利な現在の交通体系を更に発展させて、市民の暮らしや市内における産業活動に伴う移動に着目した交通体系を構築することが重要である。

このため、まずは市内の様々な交通を支える階層的な道路ネットワークを構築することが重要である。その上で、自動車を運転しない人でも快適に移動できるようにするため、既に整備されている鉄道ネットワークの機能をさらに引き出す、一段と利用しやすいバスネットワークを構築するとともに、様々な交通が集中する鉄道駅周辺の交通環境を改善することが重要である。また、快適な暮らしのためには余暇の充実を図る必要があることから、市内外から来訪者が楽しめる場としてのレクリエーション拠点等へのアクセス性や回遊性を向上させることが重要である。

以上から、本市の将来の交通体系の基本方針として、以下の４つを設定する。

① 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
② 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
③ 鉄道駅周辺における交通環境の改善
④ レクリエーション拠点等へのアクセス性・回遊性の向上

以降は、これら４つの基本方針の内容について具体的に示す。

基本方針Ⅰ

生活　産業　安全　環境

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する。**
  - 渋滞緩和や各種施設へのアクセス、住宅地等の安全な道路環境、自転車の利用環境の改善など市民の暮らしを支える視点から、幹線道路と生活道路の役割を適切に分担する道路ネットワークを構築する。
  - 幹線道路へのアクセス性を向上させるなど、市内の産業活動を支えるとともに産業立地を誘導する観点から道路ネットワークを構築する。
- **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する。**
  - 災害時の避難や緊急輸送など、防災性の観点も加味した道路ネットワークを構築する。
- **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する。**
  - まちづくりをはじめとした多様な観点から、今後真に必要となる都市計画道路のあり方について検討した上で、社会経済情勢の変化などに対応して、適切かつ効率的・効果的な道路ネットワークを構築する。

図 6-2　道路ネットワークのイメージ

基本方針Ⅱ

生　活　環　境

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ス性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する。**
  - 買物や通院など日常よく利用する生活関連施設へのアクセス性を向上するため、路線バスとコミュニティバスの役割を適切に分担し、一層利用しやすいバスネットワークを構築する。
  - 通勤・通学で利用する鉄道駅に向かう幹線的なバス路線の定時性を高めるとともに、路線バスと SR 駅との接続を改善する。
- **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する。**
- **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、バス利用を促進する。**

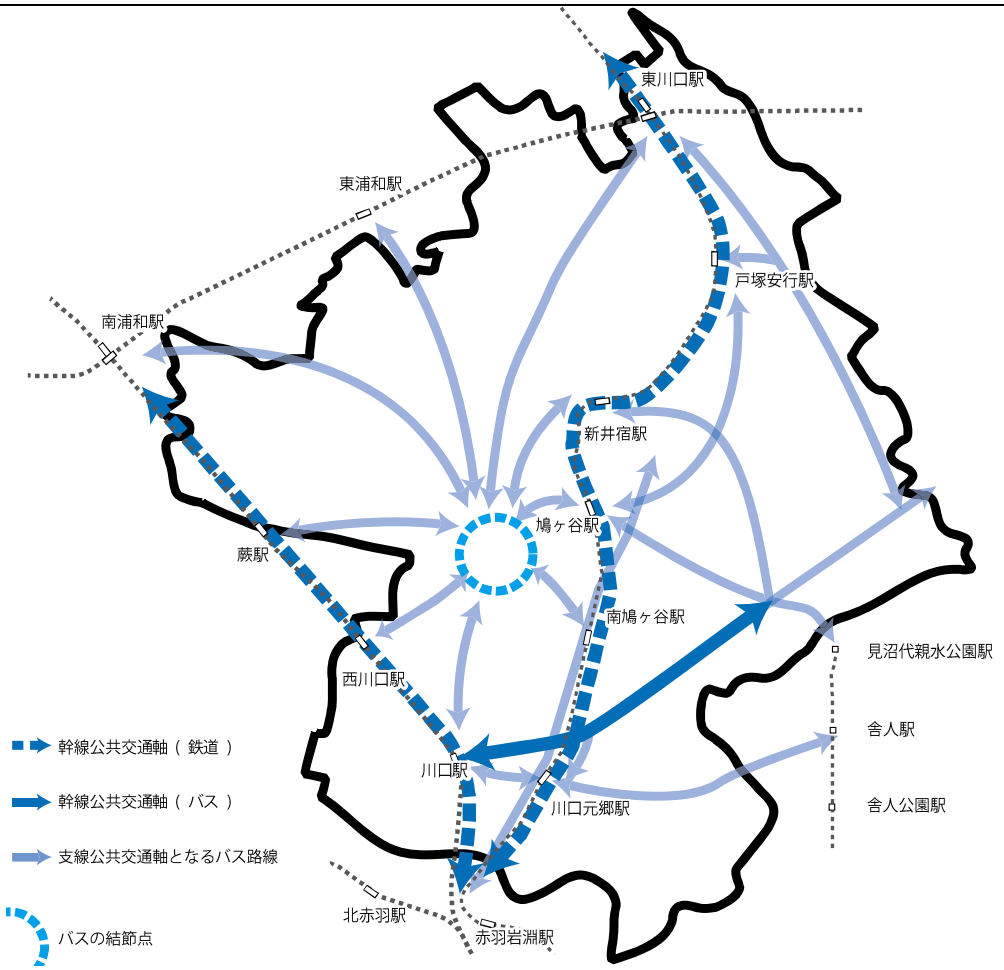


図 6-3　公共交通ネットワークのイメージ

基本方針Ⅲ

生 活　安 全

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る。**
- **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る。**
- **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る。**

＜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

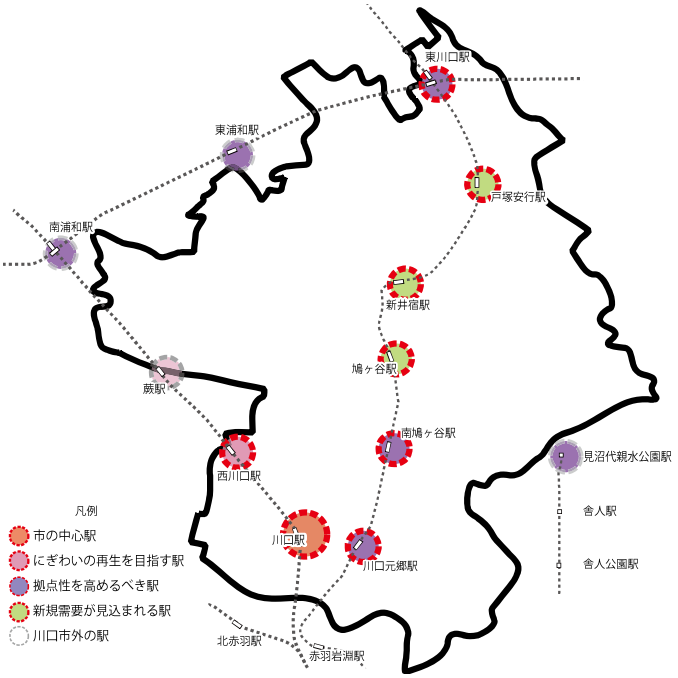


図 6-4　鉄道駅及びその周辺の地域特性を踏まえた各駅の類型

基本方針Ⅳ

生　活　環　境

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る。
- 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る。

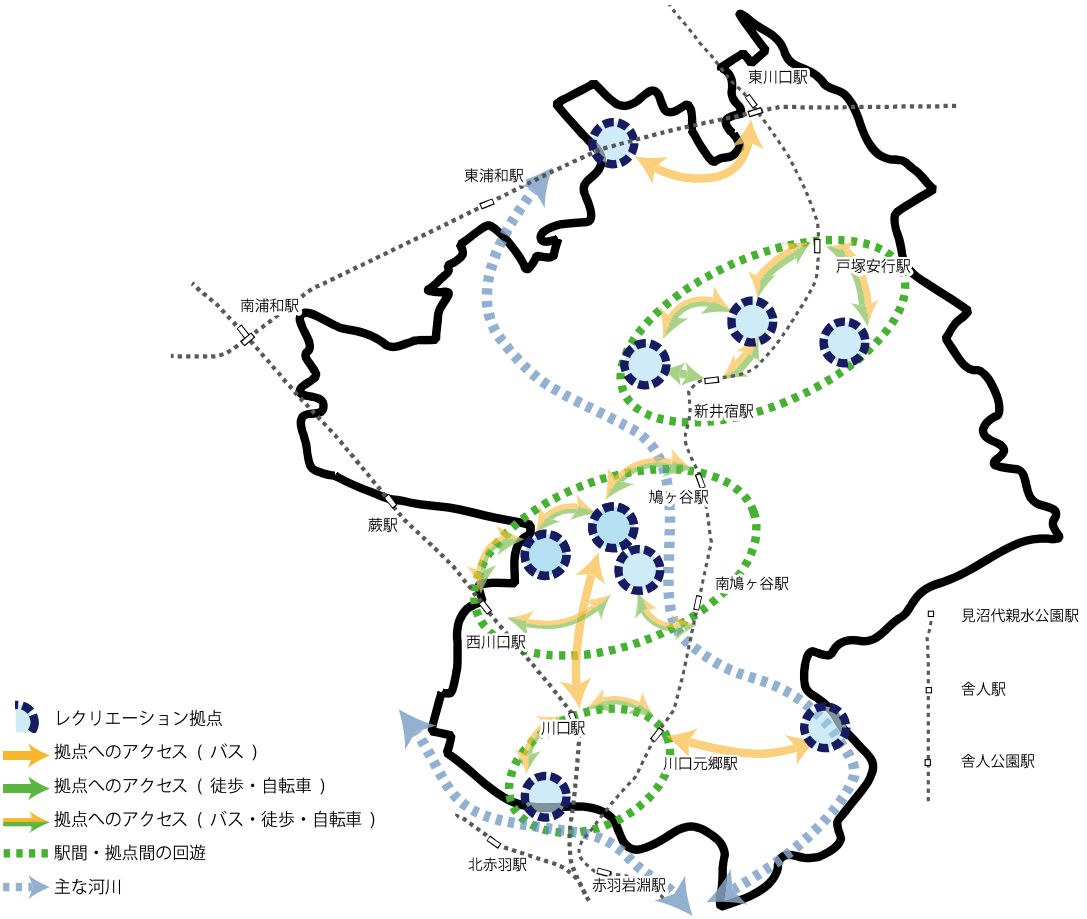


図 6-5　レクリエーション拠点等へのアクセス及び回遊ルートのイメージ

(3) 将来の交通体系の全体方針

前頁までの基本方針Ⅰ～Ⅳを重ね合わせたものが、将来の交通体系の全体方針となる。

このうち、市全域的に一律な方針を敷く基本方針Ⅰ（道路ネットワーク）を除く基本方針Ⅱ（バスネットワーク）、Ⅲ（鉄道駅周辺）、Ⅳ（レクリエーション拠点等）を重ね合わせたものを図 6-6 に示す。

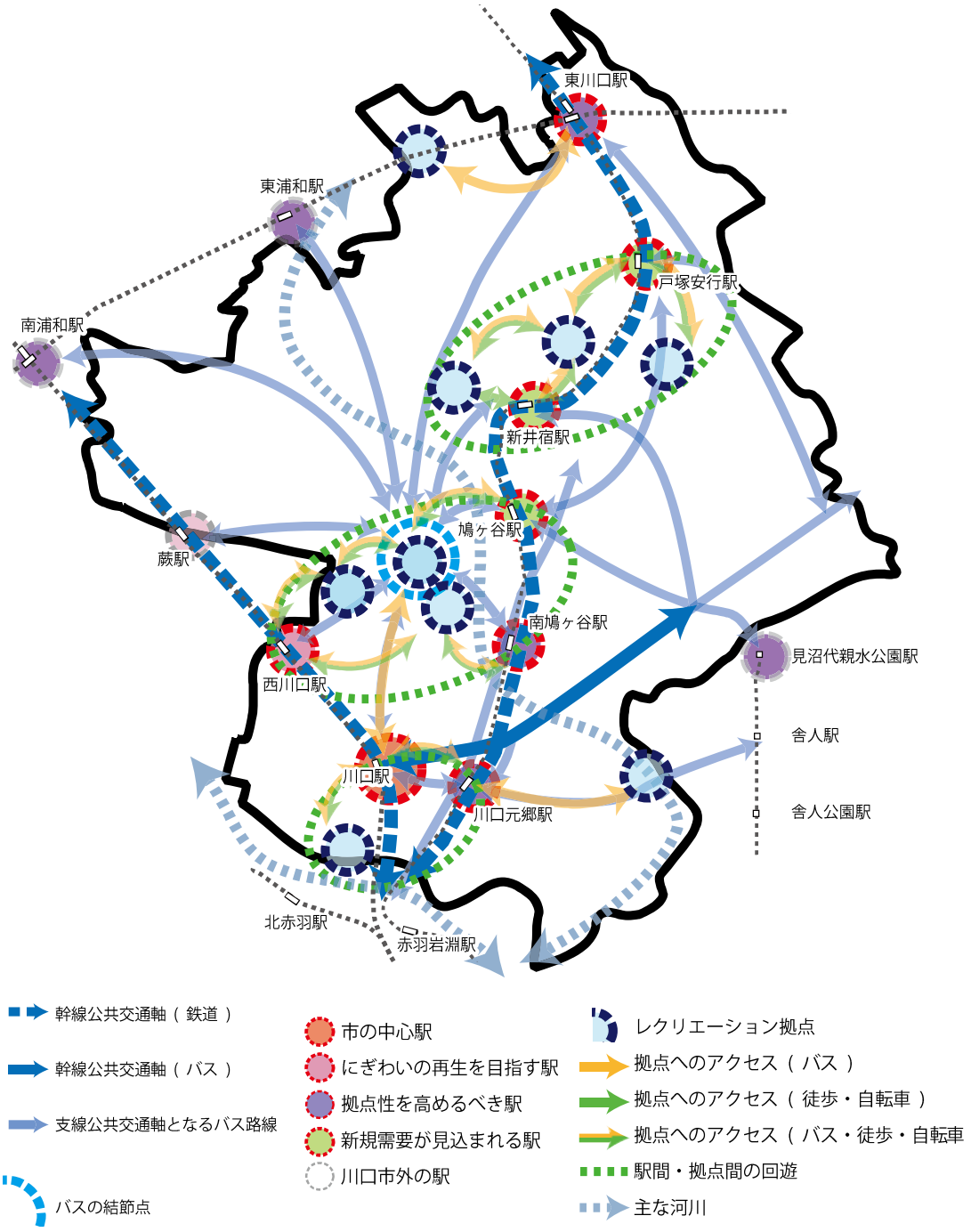


図 6-6　将来の交通体系の全体方針

7. 目標達成に向けた取り組み

本章では、都市交通の目標の達成に向けた本市の取り組みを、その取り組みの概ねの実施時期とともに示す。

(1) 取り組みの全体像

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 の取り組みを推進する。

将来の交通体系の基本方針	目標達成に向けた取り組み	
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
	Ⅰ－２	幹線道路ネットワークの機能を引き出す取り組み
	Ⅰ－３	自転車に配慮した道路環境づくり
	Ⅰ－４	生活道路等における移動環境の改善
	Ⅰ－５	幹線的な道路ネットワークのあり方の検討
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
	Ⅱ－７	バスの定時性や速達性の確保
	Ⅱ－８	新たなバスの結節点の形成
	Ⅱ－９	バスの利用促進等
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
	Ⅲ-11	既存の道路空間の有効かつ効果的な活用
	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
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
	Ⅳ-14	レクリエーション拠点間の回遊性の向上

(2) 各取り組みの内容

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

取り組みⅠ－１　幹線道路ネットワークの形成

事業認可がされている事業中の都市計画道路については、着実に整備を進め、幹線道路ネットワークの形成を図る。

【具体的取り組みの例】

・ 既に都市計画事業として事業認可されている、事業中の都市計画道路整備（街路事業及び区画整理事業）の着実な進捗に取り組む。

取り組みⅠ－２　幹線道路ネットワークの機能を引き出す取り組み

現道を局所的に改善すること等により、整備済みの道路ネットワークの機能をより一層引き出すための取り組みを推進する。

【具体的取り組みの例】

・ ボトルネックとなっている交差点における右折レーンの設置や歩道の整備など、幹線道路ネットワークの中で局所的に問題を引き起こしている箇所を抽出し、道路の改良に取り組む。

取り組みⅠ－３　自転車に配慮した道路環境づくり

自転車の安全性、快適性、利便性の向上を図るため、自転車の走行環境を改善する。

【具体的取り組みの例】

・ 安全性・快適性を高める自転車通行空間を確保するため、市民の自転車利用ニーズを確認しながら、自転車ネットワーク計画を策定する。

・ 自転車ネットワーク計画に基づき、自転車専用通行帯の設置や路肩のカラー化などによる自転車通行空間の確保に取り組む。

取り組みⅠ－４　生活道路等における移動環境の改善

生活道路等における交通事故を削減するため、歩行者が安全に移動できる環境の整備を推進する。

【具体的取り組みの例】

- 幹線道路ネットワークの形成と併せて、生活道路等において歩行者が安全に移動できるよう、交差点の見通しの改善や歩道の拡幅、段差・傾斜の解消、電線の地中化などに継続的に取り組む。
- 生活道路等における自動車走行速度を抑制するため、ゾーン 30 をはじめとする交通規制を積極的に活用するとともに、通り抜け交通の流入を抑制するため、ハンプ(凸部)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の設置についても検討し取り組む。
- 狭あい道路の整備・改善については継続的に取り組む。

取り組みⅠ－５　幹線的な道路ネットワークのあり方の検討

まちづくりをはじめとした多様な観点から、今後真に必要となる都市計画道路のあり方について検討した上で、社会経済情勢の変化などに対応して、適切かつ効率的・効果的な幹線道路ネットワークの形成を図る。

【具体的取り組みの例】

・　事業認可がされていない未整備の都市計画道路について、以下に挙げる各種の道路機能や実現性の観点から評価検証し、社会経済情勢の変化などに対応して、将来の道路網計画を検討する。

道路機能や実現性の観点	解　説
各種施設へのアクセス性	鉄道駅や公共施設などへのアクセスに資する路線を評価する。
物流の円滑化	工業団地や物流施設などへのアクセス、高速道路 IC 出入り口周辺の渋滞の解消などに資する路線を評価する。
交通安全性	道路や交差点等の事故の削減に資する路線を評価する。
防災性	密集市街地の改善や緊急輸送・避難等に資する路線を評価する。
環境への寄与	渋滞の解消などに資する路線を評価する。
まちづくりへの寄与	観光振興やまちのにぎわいに資する路線を評価する。
実現性	現道の活用状況や代替路線の有無などを踏まえつつ、現計画の実現性を評価する。

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

取り組み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

市内の各地域から鉄道駅や日常よく利用する生活関連施設までのアクセス性の向上等の観点から、バス事業者と連携しながら市民の誰もが利用しやすいバスネットワークを形成する。

【具体的取り組みの例】

- 市民の日常生活の足となる路線バスやコミュニティバスについて、埼玉高速鉄道線(SR)駅との接続強化など、ネットワークのあり方を継続的に検討する。
- 交通不便地域に居住する高齢者や体が不自由な人などの移動も含め、バスネットワークを補完するデマンド交通のあり方について検討する。

取り組みⅡ－７　バスの定時性や速達性の確保

路線バスの定時性や速達性を確保し、安定した信頼性の高い運行を目指す。

【具体的取り組みの例】

- バスネットワークの中で需要が高く市の幹線公共交通軸となるような路線において、定時性・速達性・過密ダイヤの改善等に優れたBRT（Bus Rapid Transitの略で「バス高速輸送システム」とも呼ばれる。）など新たな公共交通システムの導入を検討する。
- バスの定時性や速達性を確保するため、道路の拡幅や自転車通行空間の確保、一方通行規制の見直しなどを推進する。

取り組みⅡ－８　新たなバスの結節点の形成

JR や SR に囲まれた市中央部において新たにバスの結節点を形成することによって、市内各所からのバスのアクセス性を高める。

【具体的取り組みの例】

- バス路線は JR の駅に向かう路線が多く、行き先が限定されているため、市内各所へのアクセス性を向上させる新たなバス結節点の形成に取り組む。
- 新たなバス結節点については、快適なバス待ち環境の形成に取り組む。

取り組みⅡ－９　バスの利用促進等

バスの利用環境を改善し、バスの利用促進等を図る。

【具体的取り組みの例】

- 商業施設や病院の活用などを含むバス待ち環境の改善に取り組む。
- バス停付近に自転車駐輪場を整備することによりサイクル・アンド・バスライドを促進する。
- 公共交通の乗継運賃の割引などの実現性を検討する。
- バスや SR の一日乗車券などを PR し、バスと鉄道を組み合わせた公共交通の利用促進を図る。
- バスの乗り方教室の開催などによりバス利用の利点を PR し、市民のバス利用を促すモビリティ・マネジメントを推進する。
- バスの案内施設や案内表示を充実させるとともに、パンフレットを作成し周知する。
- コミュニティバスのラッピング広告等による収支改善に取り組む。

基本方針Ⅲ： 鉄道駅周辺における交通環境の改善

取り組みⅢ－10　様々な交通間の乗り換えの利便性の向上

鉄道駅に集まる各交通間の乗り換えがスムーズに行えるよう、誰もが分かりやすく便利な結節点としての機能の向上を図る。

【具体的取り組みの例】

- 駅前広場のバリアフリー化や運用の見直しなどにより、鉄道駅内外の交通環境のハード・ソフト両面からの改善に取り組む。
- 地域特性を踏まえた自転車駐輪場の整備促進、利用促進のための周知の徹底などに取り組む。
- 市民や来訪者の誰もが各種交通手段を容易に使いこなせるような分かりやすい空間構成や案内表示の改善に取り組む。

取り組みⅢ－11　既存の道路空間の有効かつ効果的な活用

様々な交通が集中する鉄道駅周辺において、既存の道路空間を有効かつ効果的に活用した、安全かつ快適に移動できる環境を形成する。

【具体的取り組みの例】

- 駅周辺の道路整備の推進や一方通行規制の見直しなどにより、駅周辺の交通流の円滑化に取り組む。
- 駐輪場の利用促進などにより、路上駐輪を減らし、安全かつ快適に通行できる歩行空間の確保に取り組む。
- 既存の道路空間に歩行者空間や自転車通行空間を確保することにより、歩行者や自転車が安全で快適に通行できるような環境改善に取り組む。

取り組み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

駅周辺地域のにぎわいづくりやまちづくりに寄与するよう、地域内の回遊性の向上や道路空間の有効活用を図る。

【具体的取り組みの例】

- 商店街における荷捌き対策や、買物目的の路上駐輪対策などの実施により、安心して歩行できる空間の確保に取り組む。
- コミュニティサイクルの導入などにより、駅周辺地域内の回遊性を向上させることを検討する。

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

取り組み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

レクリエーション拠点等へ来訪者が鉄道を利用してスムーズにアクセスできるような環境を形成する。

【具体的取り組みの例】

- 各レクリエーション拠点への分かりやすいアクセスルートの確保、バスやコミュニティサイクルなどによる交通手段の確保、案内表示の工夫などにより来訪者のスムーズな移動環境の形成に取り組む。
- レクリエーション拠点等におけるイベントの開催時や利用者が集中する時期は、駅と拠点施設を結ぶ臨時シャトルバスの運行や駅構内での PR 活動、関連イベントの実施などに取り組む。

取り組みⅣ－14　レクリエーション拠点間の回遊性の向上

レクリエーション拠点等へのアクセスルートに加え、鉄道駅と鉄道駅の間や拠点と拠点の間の回遊ルートや移動空間、また交通手段を確保することにより、市内外からの来訪者がこれらの拠点に訪れたくなるような環境を形成する。

【具体的取り組みの例】

- 鉄道駅と鉄道駅の間、また水と緑の自然環境や観光資源などの拠点の間を結ぶ回遊ルートや、当該ルート上の移動を円滑化するコミュニティサイクルなどによる交通手段の確保に取り組む。
- 鉄道とバスを乗り継いでレクリエーション拠点をめぐりやすくするため、鉄道・バス事業者ならびにレクリエーション施設の連携による共通割引切符の発行について検討する。

(3) 取り組みの実施時期

前節で整理した取り組みの実施時期を以下に示す。なお、短期は平成 29～33 年度、中期は平成 34～38 年度、長期は平成 39 年度以降とする。

なお、右折レーンの設置や歩道の整備など、道路拡幅が必要となる取り組みについては時間を要することが想定される。

【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】

目標達成に向けた取り組み		具体的取り組み	実施時期 短期 H29～33	中期 H34～38	長期 H39 以降
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	■		

▨：随時実施，■：実施

【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】

目標達成に向けた取り組み		具体的取り組み	実施時期		
			短期 H29～33	中期 H34～38	長期 H39 以降
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	■		

▨：随時実施，■：実施

【基本方針Ⅲ　鉄道駅周辺における交通環境の改善】

目標達成に向けた取り組み		具体的取り組み	実施時期		
			短期 H29～33	中期 H34～38	長期 H39 以降
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	■		

▨：随時実施，■：実施

【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】

目標達成に向けた取り組み		具体的取り組み	実施時期		
			短期 H29～33	中期 H34～38	長期 H39 以降
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	■		

▨：随時実施，■：実施

8. 今後の進め方

本章では、目標達成に向けた取り組みを継続的に推進するため、将来構想に基づく今後の検討の流れと進捗管理、及び推進体制について示す。

(1) 今後の検討の流れ

今後は、ここで策定した『川口市交通体系将来構想』の目標達成に向けた取り組みについて、具体化の検討を踏まえながら取り組みを実施していくことになる。各取り組みの検討や実施にあたっては、都市交通の目標と将来の交通体系の基本方針の意図を念頭に置きながら進めることが重要である。また、着実に取り組みの検討や実施が行われているかどうかを把握するため、定期的に進捗状況や成果を確認し、必要に応じて取り組みを改善することも重要である。

こうしたことから、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く。

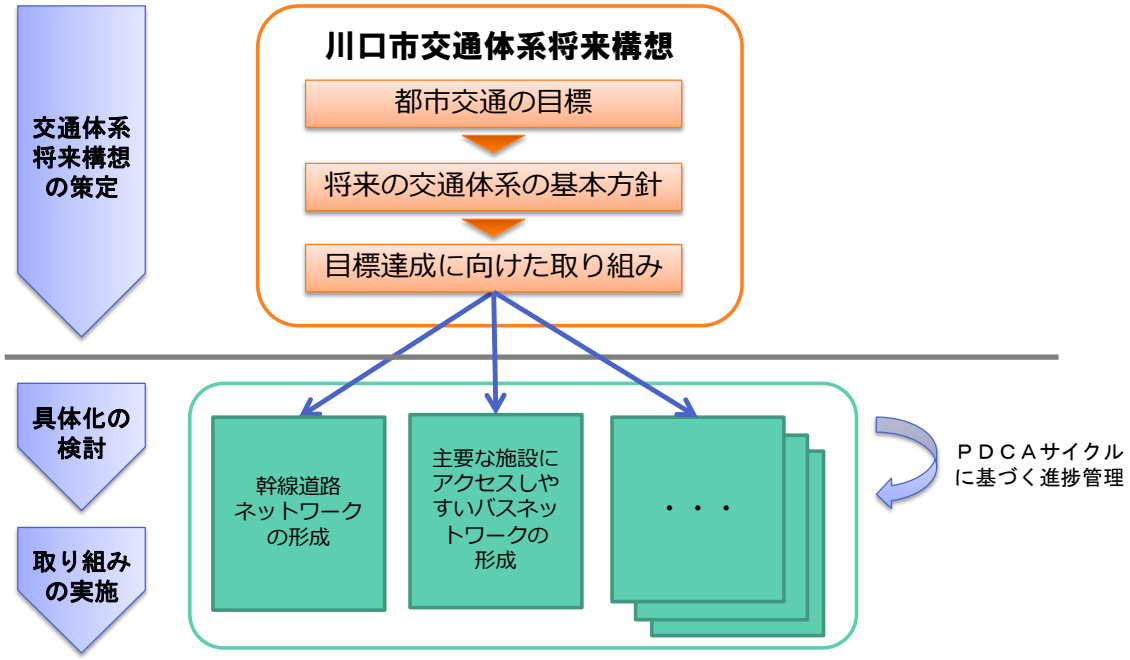


図 8-1　交通体系将来構想に基づく今後の検討の流れ

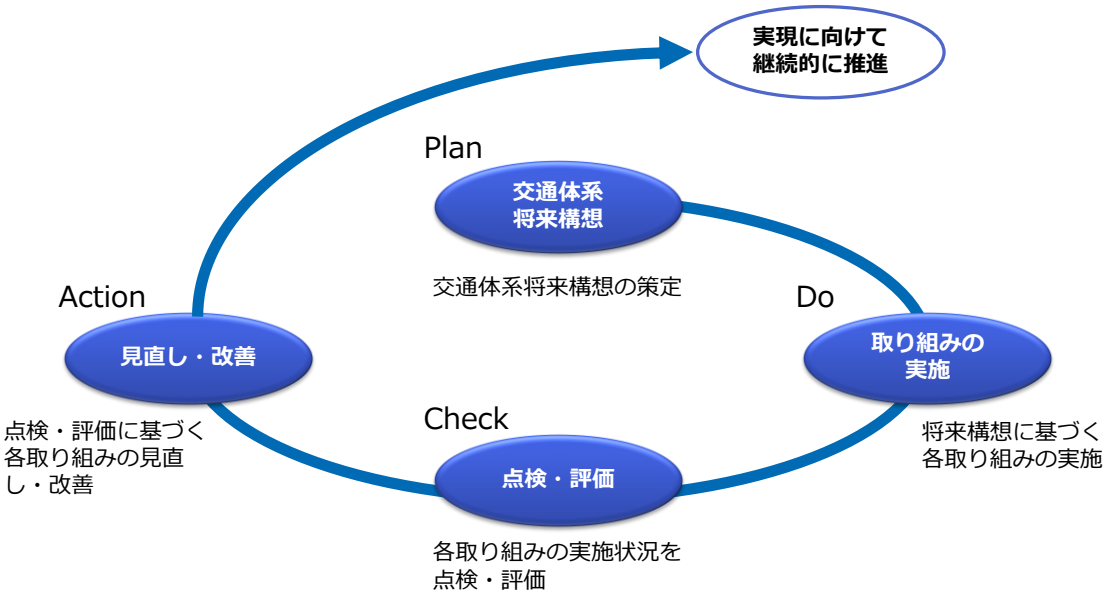


図 8-2　PDCA サイクルに基づく進捗管理

(2) ＰＤＣＡサイクルの点検・評価

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つの観点で行う。①は指標により定期的に検証し、②及び③は毎年度確認する。ここで、①～③のいずれかにおいて改善が必要な場合、取り組みの改善を行う。

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する。また、交通機関の利用者数の実態を定期的に把握するため、モニタリング指標を参考値として設定する。

1) 目標の達成度の評価指標

４つの都市交通の目標に対する達成度を評価するため、指標及び目標値を下表のように設定する。評価指標は、同一の調査条件による定期的なデータの取得が必要なことから、継続的に実施されている既往調査データを用いる。また、目標の達成にはある程度の期間が必要なこと、達成状況によっては見直しが必要なことから、目標値の設定は概ね 10 年後の平成 38 年度とする。但し、交通事故件数の目標値は概ね 5 年後の平成 33 年度とする。

表 8-1　都市交通の目標に対する評価指標

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 CO2 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。

2) 交通機関の利用実態を把握するモニタリング指標

交通機関の利用者数の実態を定期的に把握するため、鉄道、バスについてモニタリング指標を下表のように設定する。

表 8-2　交通機関の利用実態を把握するモニタリング指標

交通機関	モニタリング指標	現況値		使用データ
鉄　道	鉄道乗車人員※1 （１日平均）	JR	225 千人(H26)	市統計書 （毎年更新）
		埼玉高速鉄道線 (SR)	51 千人(H26)	
		合計	276 千人(H26)	
バ　ス	バス輸送人員※2 （１日平均）	67 千人（H27）		バス事業者からのデータ提供（毎年更新）

※１　対象 JR 駅：川口駅，西川口駅，蕨駅，東川口駅
　　対象 SR 駅：川口元郷駅，南鳩ヶ谷駅，鳩ヶ谷駅，新井宿駅，戸塚安行駅，東川口駅
※２　国際興業(株)の川口営業所と鳩ヶ谷営業所、東武バスセントラル(株)の川 11 系統（川口駅～草加駅西口）の輸送人員を合計したもの

(3) 推進体制

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」を設置する。

「交通体系将来構想推進会議」は、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することを目的とする。また、本会議は、構想を策定した「川口市交通体系将来構想検討委員会」の委員を基本に構成し、年に１回程度開催するものとする。

付録：川口市交通体系将来構想検討委員会委員名簿

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	
大窪　和明	埼玉大学大学院	助教	学識経験者	
川﨑　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	埼玉県県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	
髙島　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	

特記なき場合の任期は平成 28 年 5 月～平成平成 29 年 3 月

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 ＴＥＬ (048)258-1110(大代表)