

# 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。