

## 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。

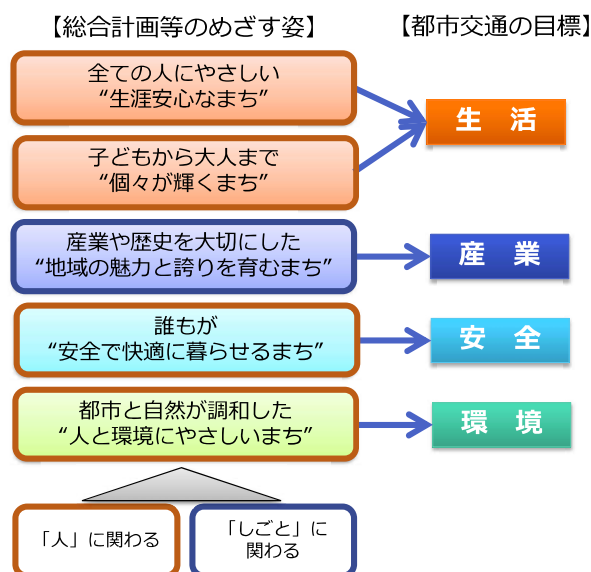


図 6-1 『第5次川口市総合計画』等に基づく都市交通の目標設定

## (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

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、バス停周辺的环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。

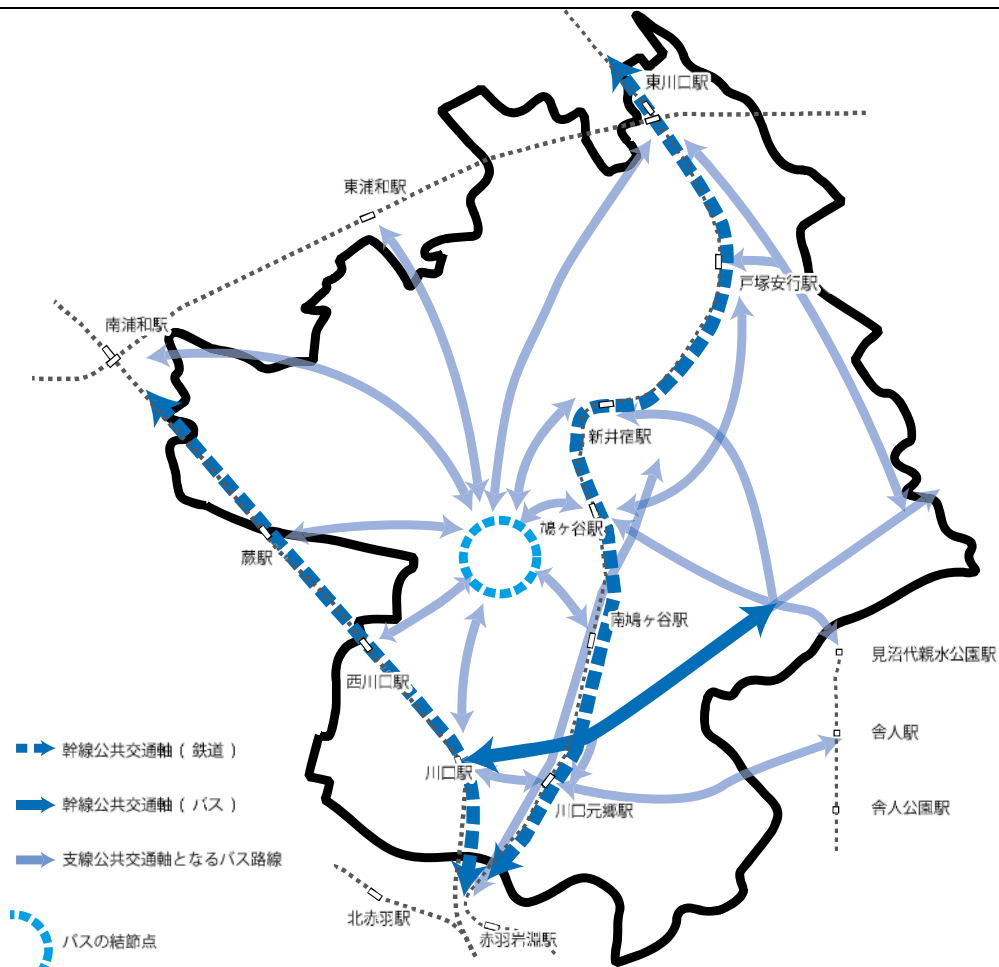


図 6-3 公共交通ネットワークのイメージ

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

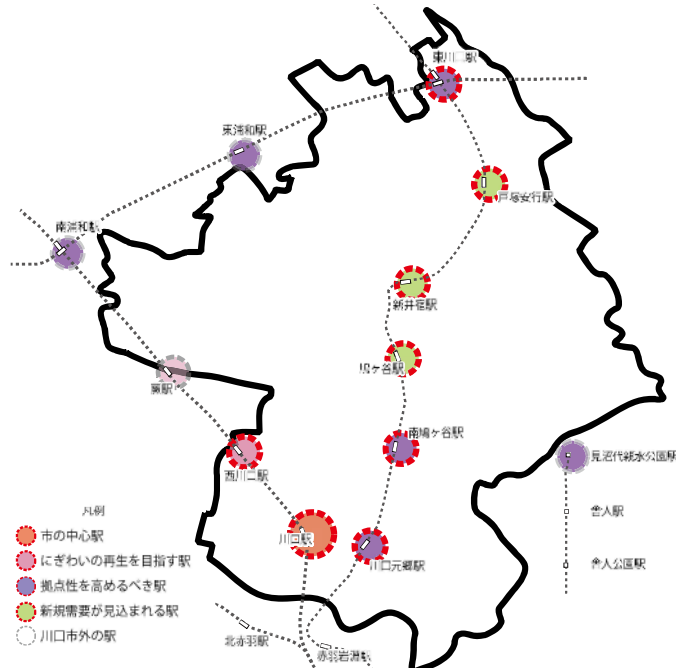


図 6-4 鉄道駅及びその周辺の地域特性を踏まえた各駅の類型

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。

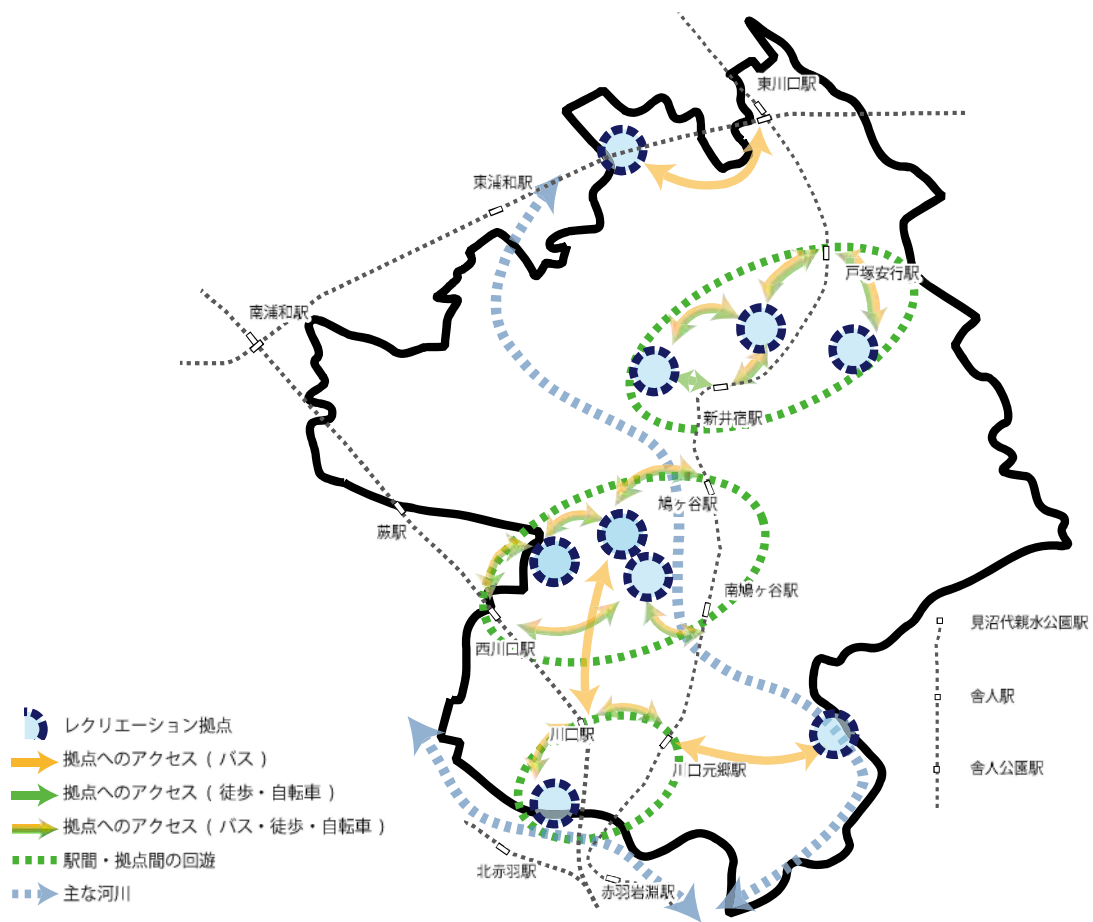


図 6-5 レクリエーション拠点等へのアクセス及び回遊ルートのイメージ

### (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。

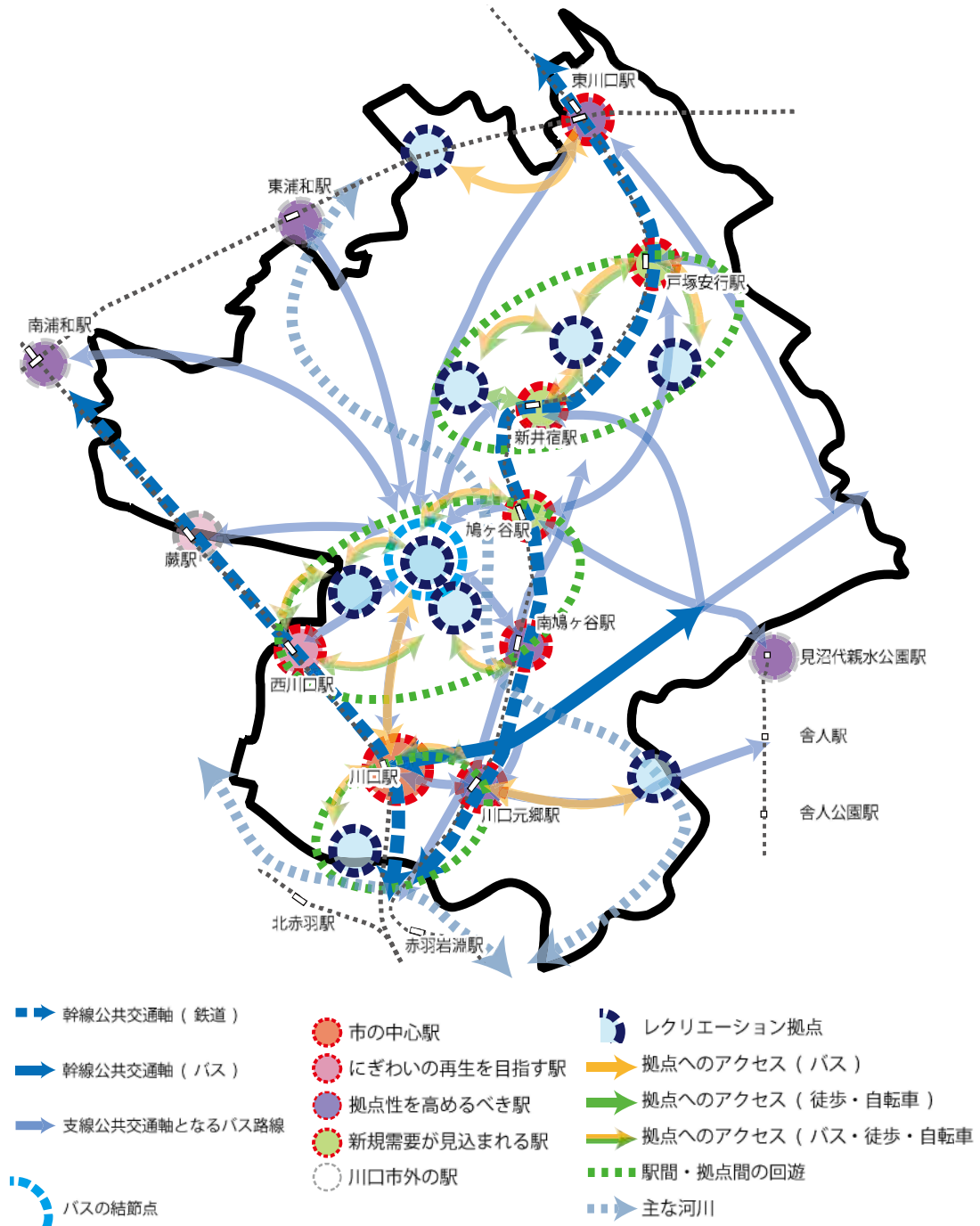


図 6-6 将来の交通体系の全体方針