

第157回川口市都市計画審議会 会議録

日 時 令和6年7月25日（木） 開 会 午後2時00分
閉 会 午後3時50分

会 場 川口市役所第一本庁舎8階 議会第4委員会室

出席者 委 員 ◎秋山 哲男 ○吉田 英司 樋野 公宏
宇於崎 勝也 内田 奈芳美 柳田 つとむ
松本 進 松本 幸恵 最上 祐次
佐藤 義晴 寺山 樹生 木本 伸治
鈴木 二葉 増井 真也
◎会長 ○副会長

事務局 技監兼都市計画部長 佐藤 貴彦
都市計画課長 鈴木 巧
都市計画課課長補佐兼まちづくり政策係長 小泉 尚久
都市計画部次長兼都市交通対策室長 村田 秀一

- 1 開 会
- 2 技監兼都市計画部長あいさつ
- 3 会長・副会長選出
- 4 会議録署名委員の指名
(川口市都市計画審議会規則第7条第2項により会議録に署名する委員に
松本進委員、松本幸恵委員の2名を会長が指名)
- 5 議 事
報告事項
川口駅再整備基本計画（案）について

川口市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、会議の成立を宣言し、
川口市都市計画審議会条例第5条第1項の規定により会長が会議の議長となり審
議を開始する。（傍聴人2名）

(以下要約)

- ・議長

報告事項、川口駅再整備基本計画（案）について、事務局に説明を求める。

- ・事務局

それでは、報告事項 川口駅再整備基本計画（案）について、説明させていただきます。

本日、資料1として、川口駅再整備基本計画の概要版、川口駅再整備基本計画（案）をお配りさせていただいております。

本日の説明については、川口駅再整備基本計画の概要版を中心にご説明させていただきます。

なお、本計画（案）は、J R 東日本と進めてきた調査結果に基づき、現時点において考えられる内容をお示したものでありますことから、今後の内容の精査や協議結果等に応じて、計画内容に変更があり得ることを、ご承知願います。

また、参考資料2につきましては、ご説明内容を補完する意味合いで作成いたしました資料でございますので、適宜、ご参照いただきますよう宜しくお願いいたします。

まず、計画の説明に先立ちまして、本計画を作成するに至った背景をご説明させていただきます。

川口駅は、産業振興・人口集積といった本市のまちの発展を支える極めて重要な社会資本としての機能を果たしてきたところですが、川口駅周辺における人口集積に合わせて、乗車数も増加傾向が続いてきた一方で、乗り入れ路線は京浜東北線1線であることから、通勤・通学時の混雑に加えて、列車の遅延・運休時には駅舎内や駅前広場等に利用者があふれている状況にあります。

こうしたことから、本市では、川口駅の鉄道輸送力の増強に向けて、総合計画に川口駅への中距離電車停車を掲げているところであり、令和4年11月には、J R 東日本と調査協定を締結し、具体的な調査を進めて参りました。

そして、本年1月にJ R 東日本から調査結果等が示されたことから、本市として、中距離電車の停車のためのホーム増設等を内容とする川口駅再整備の必要性を整理するとともに、現時点において考えられる具体の施設計画や事業計画を示すことを主な目的として本計画案を作成したものでございます。

それでは、計画案の内容についてご説明させていただきます。

資料1をお手元にご用意ください。

資料右上にページ数を記載しております。1枚目をご覧ください。

まず、立地等の特長についてですが、川口駅は、東京23区以外の都内市町村のどの駅よりも東京駅に近いという、恵まれた地勢もあり、産業振興・人口集積

の基盤として機能してきております。

また、昭和58年に策定した「川口駅周辺市街地整備構想」に基づき、駅至近に、歩行者デッキに直結した文化施設や商業施設等の集客拠点をコンパクトに配置しており、集客施設への近さといった特長も形成されております。

地勢による都心への近さと、集客拠点への近さといった2つの近さに加えて、再加速する東京一極集中や子育て環境の充実もあり、近年、住みやすいまちとしての高い評価や地価の上昇につながっております。

こうした特長に加えて、大型商業施設の撤退、低未利用地や更新が必要な建物の存在、新型コロナ・働き方改革等の社会情勢の変化を踏まえて、令和4年3月に川口駅周辺まちづくりビジョンを策定いたしました。

2枚目をご覧ください。

ビジョンに基づく取組方針として、川口駅が有する2つの近さを生かし、

①居住者や利用者の更なる利便性の向上・住み続けたいまち、に加えて、

②東京都への通勤者等のまちなか居住の推進・さらなる選ばれるまちや、

③市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大

を図ることとしております。

この実現に向けて、美術館建設や旧そごうビルの利活用等の集客拠点の整備を進めておりますが、広域での関係人口の拡大に向けては、併せて来訪の円滑化が必要であること、また、優良な住宅の整備を促進しておりますが、さらなる選ばれるまちに向けては、併せて通勤・通学の円滑化が必要であることから、中距離電車のホーム増設等を内容とする駅再整備が必要であると考えております。

また、駅周辺の居住者・駅利用者が増加していることや、通勤・通学時の激しい混雑・駅舎の築年数等の駅施設の現状から、住み続けたいまちに向けて、利用者の更なる利便性の向上を図るためにも、駅再整備が必要であると考えております。

加えて、バスの運行本数が市内他駅と比べて大幅に多く、さらには、市内の広範な地域の住民が川口駅を利用している状況であることから、市内随一の交通結節機能を有しており、バスネットワークの更なる充実を図ることで、幅広い地区に中距離電車停車の効果を波及できるものと考えております。

3枚目をご覧ください。施設計画案でございます。

ホームについては、上野東京ラインのホームを京浜東北線ホームの西側に新設することとしております。

上野東京ラインは、湘南新宿ラインと比較して、鉄道輸送力の高さと、沿線の開発見込が優れているものと考えております。

具体的には、湘南新宿ラインは埼京線と線路を共有しており、さらなる本数増加は困難であり、緊急時の代替性も低い状況にあります。

また、上野東京ライン沿線の開発例として、羽田空港アクセス線・東山手ルー

トの実現により、羽田空港へのダイレクトアクセスが可能となることや、国際交流拠点として高輪ゲートウェイシティの整備が進行していることが挙げられます。

なお、ホーム新設に伴い、西口方向への鉄道用地の拡幅が必要となりますが、拡幅用地は西口緑地を中心とした市有地に収まり、民有地の取得は不要であると想定しております。

コンコースについては、右上の図に示すような、人流の分散による改札内の移動円滑化や、建築後50年以上経過していること等を踏まえて、既存の駅舎内通路と駅北側に位置する歩行者デッキの間に建て替えることとしております。

自由通路・改札については、大きく、現状の駅舎内通路を復元するA案と、北側の既存デッキを活用するB案が考えられます。まず、事業費の観点からはA案よりもB案の方が安くなっております。B案については、駅利用者の動線に変化が生じることから、駅の再整備と併せて、駅前広場のエスカレーターの設置場所等について検討を進めていくとともに、商業施設整備に係る検討状況を注視しつつ、改札口を複数とすることの可能性についても検討を進めていくこととします。また、既存の歩行者デッキを北側に拡幅し、屋根を設置することにより、まちなかウォークアブルの推進に寄与し得るといった、発展性があることを踏まえて、その効果や、追加的な事業費を精査し、駅の再整備と併せて実施する必要性について検討を進めていくこととします。

以上を踏まえ、自由通路・改札の整備位置については、既存デッキを活用した案を中心として、今後の検討を進めていくこととしています。

4枚目をご覧ください。事業計画案でございます。

まず、事業実施に伴う効果についてですが、貨幣換算の手法が比較的確立されているものとして、他駅での乗換が不要となり移動時間が短縮される効果、改札内の混雑が緩和され移動時間が短縮される効果、京浜東北線の障害発生時の遅延損失が軽減される効果、市民の皆様の安心感や満足感が向上する効果、が挙げられます。

このうち、時間短縮に係るものについては、平均的な時給をもとに人件費に換算することで、また、市民の安心感や満足感の向上については、サンプル調査に基づく人々の支払い意思額を基に推計することで、それぞれ貨幣換算しております。

その結果として、年間約44億円の効果が見込まれるものと算定されます。

なお、この他に、駅周辺における開発の促進効果、来訪の円滑化による広域での関係人口の拡大効果、通勤・通学の円滑化による定住人口の拡大効果など、今後の取組方針に資する幅広い効果が期待されます。

次に、資料の下部に青字で、JRより示された概算事業費を記載しております。

前ページで説明した北側の既存デッキを活用する案については、既存デッキの拡幅・屋根設置なしの場合、389億円、ありの場合、420億円となっております。

そのうち、既存デッキの拡張・屋根設置に要する費用については、国庫補助・まちなかウォークアブル推進事業を活用することで、50%の補助を受けられるものと考えております。

なお、仮に、既存デッキの拡張は北側に10m、屋根については高さ5m程度の膜屋根設置を想定した上で、算定したのですが、こうした詳細の仕様については、現時点でなく、今後の設計段階において決定していくべきものと考えております。

また、基本協定締結後における関連事務に係るJRの人件費や、西側への鉄道用地拡張によって生じる駅前広場等の復旧費は含まれておらず、別途、算定が必要となります。

なお、参考ですが、現状の駅舎内通路を復元する案については、431億円となっております。

こうした効果や事業費をもとにして、費用対効果を試算し、資料中央部に記載しております。

効果については、国交省の鉄道マニュアルを参考に、30年間・50年間の計算期間とした上で、将来的に発生する効果を、現在価値に割り引くことにより試算しております。

また、費用についても、出来高に応じた支払を踏まえて、将来的に発生する事業費を、現在価値に割り引くことにより試算しており、結果として、事業費に見合う十分な効果が得られるものと考えております。

5枚目をご覧ください。

工期についてですが、基本協定締結後、測量・設計に一定程度の期間を要することとなり、現時点では未定となっておりますが、他駅の事例では、概ね2～4年の期間を要しているとのことです。

また、工事については、JR東日本によりますと、上野東京ライン供用開始までに10年から12年度程度の工事期間を要するとのことでございます。

中段の「緑色」の部分をご覧ください。

今後の取組方針についてですが、基本協定締結に向けて、今回示された概算事業費を精査するとともに、概算事業費のうち、本市の全額負担を想定している「中距離電車停車のためのホーム増設等に係る経費」の範囲の精査や、復旧費の算定等を進めていきたいと考えております。

現在、こうした内容も含め、JR東日本と基本協定締結に向けた協議を進めているところであり、引き続き、今年度中の基本協定締結を目指し取り組んで参りたいと存じます。

また、川口駅周辺のまちづくりについて、埼玉版スーパー・シティプロジェクトにエントリーすることで、埼玉県とも緊密に連携していきたいと考えております。

さらに、駅から拠点施設への回遊性の向上等に向けては、開発事業者等との協働体制の構築が必要であり、その一環として、昨年１１月に旧そごうビルを取得した三井不動産と駅周辺のまちづくりに係る協定を締結したところです。

加えて、国際興業等のバス事業者と連携し、川口駅から他地区へのバスネットワークのさらなる充実を図ることで、幅広い地区に、中距離電車停車の効果を波及していきたいと考えております。

最後に、現在までのスケジュールとして本年２月の都市基盤整備・危機管理対策特別委員会において報告を行い、同日に市長より臨時記者会見を行ったところであり、現在は市民の皆様にご意見をお伺いするため、７月２２日よりパブリックコメントを実施しているところでございます。

説明は以上でございます。

- ・議長

事務局からの説明を受けて、意見、質問等を求める。

- ・委員

資料１、５ページ下段に記載の「民間事業者等との連携」の中で、「住宅開発事業者による駅整備の負担」と記載されているが、具体的に決まっていることはあるか。

- ・事務局

現時点では具体的に決まっていない。住宅開発事業者が中距離電車停車による利益を一部でも享受することを考えると、事業費について一部負担をお願いできればと期待している。現在、国庫補助等について検討していることから、事業費を精査した上でご負担をお願いしたいと考えている。

- ・委員

コンコース北側の低未利用地との連携が不可欠だと思っているが、その点についてはどうか。

- ・事務局

北側の低未利用地については、川口駅周辺のまちづくりに大きく寄与するであろうと認識している。ここについて具体的な計画が何ら決まっているものはないが、委員ご指摘のとおり、ここを如何に活用するかということが大事だと認識している。

・委員

仮に住宅を建てる場合、コンコースに対して何らかの寄与していただける可能性があると思う。民間事業者には何か建設をしてもらうのであれば、事業費の一部負担の可能性を検討してもらうと事業性がさらに良くなるのではないかとと思う。

・委員

1点目、資料1、5ページ下段に「埼玉版スーパー・シティプロジェクトにエントリー」と記載されているが、埼玉県との協議はどこまで進んでいるのか。また、エントリーすることによって、今回のプロジェクトにどのように寄与するのか。

2点目、参考資料1、16ページに、財源調達について地方債や基金を活用すると記載されているが、どのようなことを想定しているか。

3点目、資料1、5ページ中央に記載されている、JR東日本との財産区分であるが、現状、駅舎の部分については本市の予算で造られると想定するが、完成した場合の財産区分は、市とJRどちらになるのか。

4点目、改札口が1箇所とのことだが、過去にJRが止まった時、ペデストリアンデッキから六間通りまで人が溢れていく状況を何回も見ている。北側とは別にもう1個改札口を増やすような想定しているのか、それとも改札口の数に1箇所のまま進めていくのか、見解を教えてください。

5点目、資料1、5ページ下段に「バスネットワーク」と記載されているが、昨今、川口市内の民間事業者からバスの運転手不足が聞こえている。10～15年後の話となるが、協議を進めていくうえでバス運転手の確保に向けた協力等も事業者と進めていくのか、今後の方策を教えてください。

・事務局

1点目について、埼玉版スーパー・シティプロジェクトのエントリーは既に済んでおり、今年の1月に埼玉県知事の定例記者会見にて発表されているところである。どのようにプロジェクトに寄与するのかについてであるが、埼玉版スーパー・シティプロジェクトにエントリーした後、地域まちづくりに計画を策定することが求められている。その計画を作成した後は、スーパー・シティプロジェクトにエントリーした内容の中で、埼玉県から5千万円を補助していただける制度となっている。駅舎だけでなく防災関係や県営住宅等、川口駅周辺における事業を含めてエントリーしているため、どの事業に補助金を充てるかについて部局横断的に考えている。

2点目について、現時点では、まちなかウォークブル推進事業として、北側の東西自由通路の拡幅に1/2の補助が入ると見込んでいる。そのため、事業

費約30億円の半分である約15億円の補助金については、現時点で確実性が高いと考えている。その他の財源について、国庫補助金に対応するものとして地方債を活用するのが一般的であると考えてるので、まちなかウォークアブル以外で国庫補助金をどのように活用できるかを検討している。また、本市が所有し、地方債を充てられるのかどうかについても検討している。

3点目について、基本的には全てJR所有と考えている。ただし、東西連絡自由通路については、市所有になると考えている。JRと協議中ではあるが、新しく自由通路を整備する際には市側に所有してもらうように言われている。

4点目について、現状、北側案とした場合、改札口は北側1箇所を想定している。商業施設部分が既存店舗を集約して東口側に建てられる計画となっているため、商業施設側において、改札口を設置する可能性についても注視していきたい。

5点目について、バスの運転手のなり手不足は深刻な問題であると認識している。本市としてどのような対策が有効であるか、交通事業者の意向も踏まえて今後検討していきたいと考えている。併せて、バス路線の充実に向けては、駅前広場をどうするか等、様々な課題があるので、バス事業者との意見交換を積極的に行っていきたい。

・委員

北側の低未利用地は、現在約2,000坪を公共駐車場として使用している。複線工事が進むとバックヤードとして使用せざるを得ないと思うが、約2,000坪全てバックヤードとして使用するのか。低未利用と言いながら、現在駐車場として、年間1億円くらい駐車場収入があったかと思う。今後の活用方法について教えてほしい。

また、概ね何年後くらいからバックヤードとして活用していくかの目安と、上野東京ラインが供用される約12年後まで使用されるのか等、スケジュール感を教えてほしい。

・事務局

現時点でJRと協議する中では、どこまで使用するか等、明確なことは示されていないが、バックヤードとして使用することが前提で施工計画が立てられているのは確かである。バックヤードとしての使用範囲については、今後のJRとの協議の中で相談していきたい。使用期間については、基本協定締結後、実施設計の段階で示されると思っている。今後JRとの協議の中で、本市としても有効に使用したい旨を伝えていきたい。

・委員

1点目、J Rとの協議の中で、駅ナカの整備について話をされていると思う。賑わいの軸を作るという意味では重要だと思うが、駅の中に閉ざされてしまうという恐れのある面があると思う。駅ナカの整備と賑わいの軸づくりについて、J Rとの協議の中でどのような話をされているか、話せる範囲で教えてほしい。

2点目、参考資料2の93ページにある、仮想的市場評価法の駅舎リニューアルのイメージ図が簡素である。川口駅周辺まちづくりビジョンに書かれているかもしれないが、この再整備をきっかけにどのようにしたいのかわからなかった。川口市の顔としての空間形成について、他の計画に位置付けられていれば教えてほしい。現時点でなければ、どのようなイメージで駅周辺のまちづくりをしていくか、共有しているものがあれば教えてほしい。

・事務局

1点目について、現時点でJ Rから示された計画案の内容では、J Rが所有している既存の商業施設について、現有面積相当を東口に集約することのみ示されている状況である。現状我々に示されている約400億円については、現有面積をそのまま復旧した場合のみに留まっており、駅ナカの整備については市側に伝えられていない。

2点目について、この計画案で配置等は示しているが、新しい駅の姿をどのようにするか等、川口市の顔としてのイメージについては示していない。川口駅西口においては、美術館建設や総合文化センター・リリアの改修を行っており、東口においても、民間企業である三井不動産の方で旧そごうのリニューアルを予定している。東口は商業、西口は文化というこれまでの川口市の考え方や、川口駅のリニューアルに伴い、どのように人が流れていくのか、そことどのように連動していくのか等、検討が必要である。また、駅を核としてどのようにしていくのかについては、この計画案や川口駅周辺まちづくりビジョンの中で示させていただいている。ただし、駅舎そのものについて、デザインの部分まで示してはいない。

川口市の顔となる駅舎のデザインについて検討が必要であると考えているが、まだその段階まで至っていない。J Rとの基本協定を締結した後、駅舎のデザインやまちとの連続性をどのように考えていくのか、今後提示させていただきたい。

・議長

駅ナカに商店を作ることで、ある種の開発利益をJ Rが吸収していくという見方もできる。そのような考え方も含めて議論しなければならないと考える。市民が駅ナカを望むのかはわからないが、J Rとまちづくりの有り様について

議論した方が良いのではないか。

また、参考資料2の93ページにあるイメージ図と、存在効果の関係性について、存在効果の狙いをどこに定めているか教えてほしい。

- ・事務局

費用対効果を積算する過程において、存在効果という項目を入れている。例えば、移動の円滑化等に関する効果というのは、移動速度等を数量的に積算する方法がある一方で、駅舎が綺麗になることや、利便性が高まること等を数量的に示す手法として、アンケートによるサンプリング調査を行った。サンプリング調査の中でもCVMという手法を用い、駅舎が綺麗になった場合、あなたはいくらまで負担する意思がありますかといった質問項目を設けた。

- ・議長

駅のどこがどのように綺麗になったか、被験者に具体的な絵を指し示してアンケートを取ったのかどうか。また、支払い意志額というものは、極めて曖昧なものであり、一人が100万円や1億円を払うとした場合、数値は高く出るし、全員が平均的な回答をしたら安く出る等、難しい項目である。存在効果の中に、時間短縮効果等が入っている可能性もあり、どのような場面でどのような回答を得たかが見えない部分もあるため、教えてほしい。

- ・事務局

ご指摘いただいた極端な額が示された場合についてであるが、集計の際、異常値をはじいているのと、平均値で高く数値が出ないように、中央値を採用している。また、CVM調査におけるアンケートの導入部分で、川口駅の現状の課題と、中距離電車停車の実現に向けた現在の取り組みについて説明したうえで、CVM調査の質問事項を選択式で設定し、集計した。異常値をはじいたり、中央値を採用することで、実態と乖離しないように工夫している。

- ・委員

1点目、参考資料2の26ページに、2つの計画案について人の流れが記載されているが、北側に改札口を作ることによる近隣の商業施設への影響をどのように考えてるのか。川口駅周辺まちづくりビジョンでは、東口のバスバースや駅前広場を含めて議論をされていたと思うが、駅舎の改修を進めていく中で、川口駅東口駅前広場やバスバースを含めた計画を同時進行で進められるのか。川口駅周辺を含めた計画について、今後どのように進めていくのか教えてほしい。

2点目、令和6年度中に基本協定の締結に向けて協議をしていくということ

であるが、「ホーム増設等」の中に、どこまでの範囲が含まれるのかについて、どこまで具体的にになるのか。令和6年度中にどのような内容で協定が結ばれるのかどうか教えてほしい。

- ・事務局

1点目について、北側のまちづくりの発展性を踏まえて、現状では北側案を有力とさせていただいているところである。既存商業施設への影響については、人の流れがどのように変わっていくかも含めて、今後検討していかなくてはならないが、現状として影響範囲についての分析結果は持ち合わせていない。

また、川口駅に中距離電車が停まった効果を地域全体に波及させていくためにも、バスネットワークの拡充と、それに伴う川口駅東口駅前広場についての様々な検討をしていかなければならないと認識している。

2点目、相手がいる協議なので、断言しづらいところであるが、今年度中の協定締結を目指す中で、基本協定にどこまで盛り込めるのかも含めてJRと協議をしている。

- ・委員

1点目、駅舎の建て替え後の所有について、仮にJRの所有になった場合、駅舎に固定資産税はかかるのか。

2点目、川口市内を走っているバス事業者は国際興業と東武バスの2社である。バス事業者との連携の話はよく聞くが、実際にバス事業者が協力してくれるかどうかの問題である。国際興業と東武バスがどのような考えを持っているか把握しているか。

- ・事務局

1点目について、今の駅舎も固定資産税が課税されていると想定しているので、駅舎が変わったからといって固定資産税がかからないといったことはないと考える。

2点目について、今回の川口駅再整備基本計画については、バス事業者にも既に説明しているところであり、今後協力していくとお言葉もいただいているところである。直近では、コミュニティバスの見直し等も行い、バス事業者とは常に連携して対応している。今後も引き続き体制を維持しながら、より良い交通ネットワークを形成していきたいと考えている。

- ・委員

固定資産税を課税しているのであれば、今後のJRとの協議において、交渉のカギとなるのではないかと思う。

バス事業者については、採算が取れるかどうかも大事なところだと思う。全国バス事業者も人手不足が問題となっており、全国的にバス事業は赤字である。東京都下においても、住宅街のバス路線廃止や減便が行われている。都市部でもそういうことが起きているので、川口市においてはバス事業者に逃げられないよう、公共的な視点で協力を求めた方が良いのではないかと。また、川口市において交通局を組織することも視野に入れて検討しても良いと思う。以上を要望とさせていただきます。

・議長

バス事業者と協力体制を築くために、運輸協定を結ぶというのも一つの場合がある。ドイツやオーストリアでは運輸連合として、国や県が計画した公共交通を市町村がそのまま運行するという体制をとっている。運輸連合の体制下では、M a a S という公共交通の一元化を行っているが、日本でM a a S が浸透しない理由の一つとして、公共交通における民間事業者が数多く存在し、それぞれが協力関係にないからである。民間事業者に対し、協力内容を協定として結べば、今後の交通計画がより良いものになると考える。

・委員

資料 1、4 ページの中で、費用対効果を 30 年間で 50 年間の期間で計算しているが、これから川口駅を利用する乗降客は 30 年間で 50 年間は減らない又は増え続ける試算なのか教えてほしい。

・事務局

30 年間で 50 年間で積算させていただいているのは、その期間ご利用いただく年数と考えている。乗降客数について、この B / C を積算する中では、本市の総合計画の中で推計している人口推計を使っている。その人口推計では後に人口が減少していくという数字が出ているので、その減少率を加味して計算している。本市の人口全体が減少していくだろうという数字を基に乗降客数も連動して減っていくだろうと推計したうえで B / C の積算をしている。

・委員

先ほど、市内全域の広域的なバスネットワークをもって、中距離電車の有効活用を図るという話があったが、芝地区等の北西部から川口駅に乗り入れているバスが少ない状況にある。これから美術館や総合文化センター・リリア等、川口駅に集中して市民の税金を投入するまちづくりであるので、北西部の方も利用しやすい交通網を構築してほしい。それに伴い、バスネットワークを作るのであれば、しっかりとした道路事情がなければならないと思う。川口駅からさ

いたま市に抜ける県道３５号線において、両側２車線であってもバスが通っていたのが、路線が廃止されてしまった。県道３５号線の道路交通網を有効にするためには、道路拡幅等バスネットワークを図れるような道路づくりをしていかなければならないと思うが、その点について考えを聞きたい。

- ・事務局

県道３５号線、いわゆる産業道路については、委員ご指摘のとおり、４車線のところもある一方で、川口駅の近くでは２車線になってしまう。現時点では都市計画道路として、都市計画の変更をして幅員を広げるという計画はないが、いかにバスネットワークを北西部まで繋げるかは今後検討していかなくてはならないと考えている。川口市全体の都市計画道路の見直しは別の検討として行っているが、産業道路については、都市計画決定の変更の俎上にのっていないので、バスネットワークを考える中でどう整理していくか今後検討研究していきたい。

- ・委員

A案とB案がある中で、どうしてB案になったのか教えてほしい。B案は既存のデッキを利用するとのことだが、既存のデッキの耐用年数はどうなっているのか。計画までも１０数年かかるものに関して、既存のデッキを使うに至った理由を教えてほしい。

- ・事務局

現時点でB案を有力だと考えているが、まだ決定ではない。なぜB案かについてであるが、大きな事業費であるので事業費の合理化をいかに図るべきか検討した中で優位としている。北側既存のペDESTリアンデッキは、旧そごうや総合文化センター・リリアができた平成の始めのころにできている。耐用年数について手元に資料はないが、現状補修等も行っているので、使用できるものという前提のうえで既存のデッキを活用する方が、新たに駅舎内通路を復元するよりも安価であるという調査結果報告が出たことから、これを理由に有力な候補の一つとして、B案の方を挙げさせていただいている。また、北側に改札口を設け、ペDESTリアンデッキを拡幅することができれば、東西口の人の流れがより活発になり、川口駅の東口側と西口側がより人の流れが大きくなると、賑わいの創出等に繋がると考えるので、そういった面も含めてB案の方がより良いのではないかと考えている。

- ・委員

これから詳細な設計に入ると思うが、SDGsや環境問題を考慮した設計に

していただければと思う。

- ・委員

1点目、これだけ大きな金額が動く事業なので、財源についてもう少し詳しく教えてほしい。

2点目、効果の試算について、参考資料2の39ページに記載されているが、令和21年の乗降者数を0.99掛けしている。人口減少を考慮した試算だと思うが、これからの人口減少について学識経験者の方にどう考えるかお聞きしたい。参考資料2の10ページに、令和12年の人口がピークで61万4千人、令和27年に59万7千人と15年間で1万数千人減っている人口が、今後どのように推移していくのか、また、都市計画上はどのように予測するのか。人口が減少する前提で考えると、この駅の事業を行う必要がないように見えてしまうが、人口自体が減っていても、東京まで働きに行かなければならない若い生産年齢人口が逆に増えていく等、そのようなことも配慮するような経済効果の算定式があるのではないかと思うがいかがか。

- ・議長

私の試算では、30年先の東京都の人口が、今より約8%減るということがわかった。合計特殊出生率が2.07%以上でないと人口は減り続け、東京都では現在、合計特殊出生率が0.99%であり、この先80年は上がらず、減り続けると増田氏のレポートに出ていた。人口が増える要素として、外国から移民が大量に来て増えることはあり得るが、今の状況だと減り続けるのはやむを得ない。人口が減り続けることによって悪い部分は、様々な都市施設の計画が縮小均衡にならざるを得ないことである。バス等は人が使わなくなるので、益々使いにくくなる。クアラルンプールでは、ほとんどの人が自家用車で移動している。天候が不順になって暑くなってきているので、一人ひとりが公共交通を使うような努力をして、自動車をできるだけ少なくするというのが求められている。人口減少を前提としたうえで、計画してほしい。

- ・事務局

財源については、国庫補助金や地方債等、現在メニューとして存在するものを如何にこの事業に充てられるか研究している。

人口減少の話については、本市として川口駅に中距離電車を停車させることによって川口市を盛り上げ、川口市に住んでもらえる人をより増やしていけばと考えている。不動産の高騰により、東京都から首都圏近郊の都市に転出する世代もいるという状況を窺い知ることができるので、人口減少社会がありつつも、若い世代をはじめとした働き盛りの人たちに移り住んでもらうことで、

より税金を獲得していくことを想定している。地方債を活用するとなれば、元利償還金を支出していく向こう30年間に渡って税金を確保することで、駅を使う人とコストを負担する人をマッチングさせていくという考えの中でこの事業をやっていきたい。人を呼び込むことによって税金が増えれば、この事業の財源にも繋がっていくのではないかと考えている。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切る。

以上で、本日の審議はすべて終了した。

慎重な審議に対し礼を述べ、第157回川口市都市計画審議会の終了を宣する。