

第159回川口市都市計画審議会 会議録

日 時 令和7年2月4日（火） 開 会 午後2時00分
閉 会 午後4時00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 柳田 つとむ
松本 進 松本 幸恵 最上 祐次
佐藤 義晴 寺山 樹生 入野 純一
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
都市計画課課長補佐兼施設計画係長 関根 雄一

都市整備部理事兼再開発課長 新井 忠雄
再開発課課長補佐兼再開発第2係長 三尾 幸司

都市整備部次長兼東部土地区画整理事務所長 高橋 和孝
東部土地区画整理事務所長補佐兼換地係長 小野寺 裕司

- 1 開 会
- 2 会長あいさつ
- 3 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
佐藤委員、入野委員の2名を会長が指名)
- 4 議 事
諮問事項
(1) 川口都市計画第一種市街地再開発事業の変更について
「川口本町4丁目9番地区」
(2) 川口都市計画高度利用地区の変更について
「川口本町4丁目9番地区」

- (3) 川口都市計画地区計画の変更について
「川口本町4丁目9番地区」

報告事項

- (1) 川口都市計画道路の変更について
「末広新郷線ほか13路線」
(2) 川口駅の再整備及び周辺施設への影響等について

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1名)

(以下要約)

・議長

諮問事項(1)～(3)川口本町4丁目9番地区に伴う、川口都市計画第一種市街地再開発事業の変更、川口都市計画高度利用地区の変更、川口都市計画地区計画の変更について、一括して事務局に説明を求める。

・事務局

諮問事項(1)～(3)川口本町4丁目9番地区に伴う、川口都市計画第一種市街地再開発事業の変更、川口都市計画高度利用地区の変更、川口都市計画地区計画の変更について、一括してご説明いたします。

資料をご覧くださいと存じます。

まず初めに、本地区は、令和2年度に決定した都市計画決定の内容の一部について、変更を行うものです。よって変更箇所重点を置いて説明いたします。

各紙面、右上に記載の番号にてご説明して参ります。

番号1をご覧ください。最初に本地区の概要について説明します。

本地区はJR川口駅東口から南に約400mの準工業地域に位置し、防災性等の向上が必要な地域でした。

市街地再開発事業により、都市計画道路(善光寺荒川線)の拡幅整備や歩道状空地の整備、建物の不燃化、災害時に一時避難場所となる広場の整備を行い、安全でゆとりのある市街地の形成を図ることで、地域住民主体の防災まちづくりを促進するものです。

番号2をご覧ください。従前状況について説明します。

地区の従前は、地区の北側に駐車場等の低未利用地が存在し、地区の東側には6棟の未接道宅地を含む老朽化した木造住宅が密集し、地区の西側には計画道路（善光寺荒川線）の拡幅部分にまたがる旧耐震住宅等が混在する等、防災性や住環境の向上が必要な地域でした。

番号3をご覧ください。

本事業のこれまでと今後の主な経緯について説明します。

平成25年から地区内の共同化による勉強会等を開催。

平成30年12月に再開発準備組合を設立。

令和2年9月に都市計画変更決定。

令和3年10月に都市再開発法に基づく事業計画認可と再開発組合設立。

令和5年5月に同法に基づく権利変換計画認可。

令和5年8月から工事着工し、竣工に向けて順調に事業は進んでおります。

今後の予定としましては、令和7年4月頃に第3回の事業計画の変更、令和8年7月に工事の完了を予定しております。

番号4をご覧ください。

都市計画の変更内容は以下のとおりです。

1点目、北側都市計画道路の線形修正及び幹線道路の追加記載の変更。

2点目、施設建築物の面積等の変更。

3点目、1点目に伴う壁面位置の制限の変更。

4点目、地区施設の配置の変更でございます。

番号5、6をご覧ください。

1点目の変更内容について計画書から説明します。

変更前が5で、変更後が6です。

市道幹線第2号線の追加と3・4・64環状本町飯塚線の備考欄に施行区域内の道路幅員の追記をしております。

番号7、8をご覧ください。

続いて1点目の変更内容について計画図で説明します。

変更前が7で、変更後が8です。

本地区の北側に接する3・4・64都市計画道路環状本町飯塚線（緑で示した線）について、道路線形の過誤による修正に伴い、市道幹線第2号線（黄色で示した線）を追加します。

番号9、10をご覧ください。

2点目の変更内容について計画書から説明します。

変更前が9で、変更後が10です。

施設建築物の内容について事業計画の精査を行った結果、

建築面積は約2,200㎡で、前回の都市計画決定から約200㎡増加します。

延べ面積約25,300㎡で、前回の都市計画決定から約800㎡増加します。

建蔽率は約 5/10 で、前回の都市計画決定から約 1/10 減少します。

住宅建設の目標は 225 戸で、前回の都市計画決定から 5 戸増加します。

番号 1 1、1 2 をご覧ください。

続いて 2 点目の変更内容について、施設建築物の配置平面図で説明します。

変更前が 1 1 で、変更後が 1 2 です。

施設建築物の面積や敷地内通路の形状、広場の形状を変更します。

施設建築物の高さが約 94m で、前回の都市計画決定から約 6 m 減少します。

番号 1 3 をご覧ください。

最後に変更内容を踏まえた現在の建築概要について主な内容を説明します。

- ・ 施行区域面積が約 0.7ha
- ・ 敷地面積が約 4,800 m²
- ・ 法定延べ面積が約 25,300 m²
- ・ 建築面積が約 2,200 m²
- ・ 主要用途が住戸数 225 戸、事務所・店舗は約 1,720 m²でございます。

番号 1 4 をご覧ください。

施設計画は災害時に一時避難場所となる広場、地域住民のための貫通する敷地内通路、2 階屋上に水害時における垂直避難用の庭園を設ける計画です。

また、敷地内には歩道状空地を設け、ゆとりある歩行空間の整備を行います。

番号 1 5 をご覧ください。こちらは断面計画です。

高層棟は住宅、低層棟は、店舗・業務施設が入る予定です。なお、住宅用のタワーパーキングは高層棟の中央に設けます。

建築物の高さは 93.75m です。

以上が、第一種市街地再開発事業の変更の説明になります。

続いて、高度利用地区の変更、地区計画の変更について説明します。

番号 1 6、1 7 をご覧ください。

高度利用地区の変更について計画図で説明します。

変更前が 1 6 で、変更後が 1 7 です。

これらの計画図は、建築物の外壁又はこれに代わる柱の面と道路境界線からの後退距離について示した図面です。

北側に接道する都市計画道路環状本町飯塚線の線形の過誤による修正に伴い、既決定の北側の道路境界線の線形が変更になることから、壁面の位置の制限について変更をしております。

なお、既決定の内容から、容積率、建ぺい率、建築面積等の制限に変更はないことから、計画書の記載に変更はなく、図面のみを変更しております。

番号 1 8、1 9 をご覧ください。

地区計画の変更について地区整備計画図で説明します。変更前が 1 8 で、変更後が 1 9 です。

地区施設について、次の3項目を変更しております。

1つ目は、ピンク色で示しております、敷地東西に貫通する形で配置する敷地内通路について、防犯性や安全性に配慮した快適な歩行空間の確保及び地域住民の利便性向上のため、敷地内通路の線形を直線に変更しております。

2つ目は、緑色で示しております、広場について、災害時の避難場所としてより多くの人々が利用し、一般的に解放された空間として日常的に人々が集い憩えるゆとりある滞留空間となるよう、整形に近い形状に変更しております。

3つ目は、クリーム色で示しております、前面道路の歩道と一体的に配置する歩道状空地について、北側に接道する都市計画道路環状本町飯塚線の線形の修正に伴い、歩道状空地の位置を変更しております。

なお、建築物に関する制限に変更はないことから、計画書の記載に変更はなく、図面のみを変更しております。

番号20をご覧ください。

最後に、都市計画変更等のスケジュールについて説明します。

今回の変更に係る地区計画原案の縦覧を、令和6年10月2日から16日まで行い、意見書の受付は、10月2日から10月23日まで行ないました。

縦覧者は、1名

意見書は、0通でした。

続いて、県知事協議を11月から12月にかけて行い、県から支障なしとの回答を得たのち、案縦覧と意見書の受け付けを12月13日から27日までの2週間行いました。

縦覧者は、1名

意見書は、0通でした。

今後の都市計画変更に向けた手続きについては、川口市都市計画審議会で賛成の答申が得られれば、令和7年3月頃の都市計画変更の告示を予定しております。

以上で、諮問事項(1)～(3)までの説明を終わります。

ご審議の程、よろしくお願い申し上げます。

・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

1点目、資料14ページの説明の中で、広場については災害時の一時避難場所として活用するという話があったが、災害時に避難した不特定多数の方が利用するであろうトイレ等、インフラ整備についてはどのように考えているか。

2点目、水害時に活用する2階屋上避難場所については、どれくらいの面積が確保されていて、何人くらい避難できるのか。また、2階屋上避難場所には

通常時から入れる状況になっているのか等、避難動線について分かることがあれば教えてほしい。

- ・事務局

1点目であるが、こちらの区域については行政が行う再開発事業ではないため、公共トイレを設けるのは難しいと考える。

2点目であるが、屋上の利用スペースの面積は約323㎡を考えている。利用方法については現在、再開発組合との協定に向け協議中である。協定締結の際には、委員ご質問の内容について調整できると考えている。

- ・委員

協定に向けて協議中とのことであるが、協定が締結される際には防災の備蓄品等の受け入れも市として協力をお願いしたい。

別の質問になるが、資料9、10ページ、住宅の建設の目標を見ると、建築物の高さが低くなっているのに対し戸数が増えているので、一部屋あたりの平均の居室面積が下がるのかなと想定するが、居室の面積が小さくなることについて市側に相談はあったか。

また、物価高により工事費が足らず、国費を追加で投入されるケースが近年見受けられるが、工事の進捗が確実にできるのか確認したい。

- ・事務局

1点目であるが、建物全体の建築面積は増加していることにより、戸数が5戸程増えたということなので、一部屋あたりの居室面積が小さくなったということはない。

2点目であるが、事業の進捗については、令和8年7月の竣工に向けて、工事費の高騰もクリアしたと報告を受けており、順調に推移しているところである。

- ・議長

避難場所については、一般的に広域避難場所と避難所があるが、広域避難場所に避難するための一時避難場所として位置付けているのか、広域避難場所の一部として位置付けているのか教えてほしい。

- ・事務局

協定に向けて調整中であるが、原則としては一時避難場所として考えており、広域避難場所としての位置付けまでは考えていない。

・議長

面積が狭いので、水害時の避難場所としては良いと思うが、延焼火災の場合には、輻射熱から300m以上離れる状況にしないといけないので、どの程度人が入れるか等、予測をして避難場所を設定する必要がある。火災時には避難場所として位置付けるのは難しいと考える。

・事務局

災害の種類によって、住民の集まり方が大きく変わると想定するので、基本は水害時の避難場所として考えていたが、協定を締結する際には、ご指摘いただいた点を十分留意して調整していきたい。

・議長

水害を想定したタイムライン等の調査をした上で計画しているのか。

・事務局

関係部局と調整した上で計画しているところであるが、詳細なタイムラインまでは考えていない。

・委員

資料7、8ページを見ると、周辺道路の変更や拡幅等の記載があるが、今後、道路の変更や拡幅等整備がされた後、交通量や交通の流れはどのようなようになるのか。

・事務局

資料7、8ページ、北側緑色の部分と西側青色の部分で二つの都市計画道路があるが、北側については事業予定、西側については事業認可を受けていないが、再開発事業を先行することによって現在整備をしている状況である。

交通量の増加については、道路整備中であるので想定できないが、現在一方通行である西側の道路を将来的には交互通行に向けて整備する等、全体的な交通ネットワークを鑑みた上で、事業進捗に合わせて調整していきたい。

・議長

再開発ビルができることで発生交通がどの程度生じるのか。また、既存交通の流れとの合計値がどうなるのか教えてほしい。

・事務局

従前の発生交通については、事業計画の中で調整しているところであるが、

この再開発事業は住宅の戸数が225戸であり、商業スペースも3階建ての面積が大きいものではないため、大きな負荷が掛かるものとは見込んでいない。

・議長

大きな負荷がかからないとしても、出入り口の混雑は発生すると思うので、詳細な交通計画が必要だと考える。

・委員

東側の市道中央第53号線が拡幅されることによって、西側の都市計画道路が渋滞した時に東側の道路を利用する車が増えることも考えられる。南側の市道中央第54号線は現在、歩道もなく、通学路になっていたりで、安全確保策の検討をお願いしたい。

・議長

交通コントロールの観点から、バランス良く自動車が流れるように処理できるので、市側には対応をお願いしたい。

・事務局

本日ご欠席の委員の方から事前に質問をいただいておりますので、一部ご紹介させていただきます。

資料9・10ページを比較すると、建築面積が2,000㎡から2,200㎡へ増えて、建築敷地面積が4,800㎡と変わらないのにもかかわらず、「建築面積の割合」が6/10から5/10へ減る理由が不明瞭なため、計算式を示していただきたい。という質問になります。

回答ですが、建蔽率の計算式としましては、建築面積が2217.31㎡となり、敷地面積4753.85㎡で割りますと46.64%となります。

従前の建蔽率の値6/10は、実施設計前だったので、都市計画に定める規制の最大値としておりました。それが実施設計も完了しましたので、実際の建蔽率の値に変更するため、ご指摘のような建築面積が増えるにもかかわらず建蔽率が小さくなります。

資料7ページ、本市街地再開発事業において、当開発地域内の青色で図示されている3・3・39善光寺荒川線と緑色で図示されている3・4・64環状本町飯塚線は拡幅、道路としての供用がなされるのか確認させていただきたい。という質問になります。

回答としましては、市街地再開発事業の竣工後、善光寺荒川線については、

道路として供用を開始される予定となります。

一方で、環状本町飯塚線については、区域外の部分で未整備の部分があり、道路としての連続性を欠くため、供用開始は行わない予定となります。

資料 1 1 ・ 1 2 ページ、地区整備計画に位置付けられた地区施設（広場）について、災害時の避難場所として考えられているということは、植栽やベンチなどを配置せず、全くの平面上に広がった広場と考えてよいのか教えていただきたい。という質問になります。

回答としましては、広場は一般に開放された空間として、計画される予定ですが、地区整備計画でのかきさくの構造制限にもありますように、歩行者の通行を妨げない範囲での植栽やかまどベンチなどを配置する予定となります。

・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切り、諮問事項（１）～（３）川口本町 4 丁目 9 番地区に伴う、川口都市計画第一種市街地再開発事業の変更、川口都市計画高度利用地区の変更、川口都市計画地区計画の変更について、原案どおり答申することについて諮る。

「異議なし」の声

・議長

異議なしと認め、原案どおり市長に答申することに決定した。

・議長

報告事項（１）川口都市計画道路の変更について「末広新郷線ほか 1 3 路線」、事務局に説明を求める。

・事務局

報告事項（１）川口都市計画道路の変更について「末広新郷線ほか 1 3 路線」、ご説明させていただきます。

まずは、令和 3 年 3 月に策定いたしました「川口市道路網計画」について説明いたします。お手元の資料 1 ページから資料 5 ページは「川口市道路網計画」の概要版でございます。

道路網計画策定の背景及び都市計画道路の現状についてご説明いたします。資料 2 ページ目をご覧ください。

川口市の道路網構築については、平成 3 年に策定しました「みちみらい・川口

市将来道路網構想」等に基づき、街路整備事業や土地区画整理事業などにより、整備を進めてきました。

現在、本市の都市計画道路は全体で約201kmあり、その内整備済みは約68%でございます。まだ概ね64kmの都市計画道路が未整備の状況となっております。こうしたことから、近年の社会情勢の変化を踏まえまして、長期間未整備の都市計画道路の検証を含め、適切かつ効率的に機能する道路網の構築を図るため、令和3年3月に「川口市道路網計画」を策定したところでございます。

資料3 ページ上段、「3. 道路網計画の基本理念と目標」をご覧ください。

ここでは、第5次川口市総合計画の実現に向けて、3つの基本理念を定めています。

道路網計画の目標では、上位関連計画や本市の現状、道路網形成の課題を考慮して、5つの目標を設定しております。

このような、道路網計画の3つの基本理念と5つの目標を踏まえまして、各道路の評価を行い、将来道路網について検討いたしました。

続きまして、資料3 ページ下段「4. 道路網の検討方法」をご覧ください。道路の評価としては、需要や機能、実現性など3つのステップで検討しております。

続きまして、資料4 ページ及び資料5 ページをご覧ください。

これら3ステップを踏まえ、未整備都市計画道路の見直し区分としまして、交通円滑化のために整備の必要性を有しており、現在の都市計画内容のままで事業を推進する「存続候補路線」、右折レーンを設置する交差点改良等により将来交通量に対応できる都市計画道路として「見直し候補路線」、都市計画道路の位置づけを廃止する「廃止候補路線」の位置づけを行っております。

都市計画道路峯中通り線、峯東通り線、本蓮通り線、末広新郷線の4路線がこの「川口市道路網計画」で位置づけられております。

資料6 ページをご覧ください。

現在、この4路線の都市計画道路とそれに接続する10路線につきまして、都市計画変更の手続きを進めているところであります。

資料7 ページ「変更前後図」上段〈変更前〉をご覧ください。

都市計画道路①末広新郷線は、昭和29年3月31日に都市計画決定された十二月田交差点から新郷蓮沼交差点までの幅員12m～16mのあずま橋通りと、新郷蓮沼交差点以东の幅員11mの県道さいたま草加線です。その後平成8年4月5日に4車線幅員27mに都市計画変更を行いました。

下段の〈変更後〉をご覧ください。

しかしながら、近年の社会情勢は大きく変化し道路計画を取り巻く環境も変わっていることや、全区間を4車線で整備せずに交差点改良やバス停車スペースを設置することにより、将来交通需要におおむね対応できることが予想できるため、実現可能で効率的な整備に向けた適切な車線設定を行い、末広新郷線を4車線か

ら2車線に縮小するものです。また、市道部分と県道部分を分けるため、末広新郷線の終点位置を新郷蓮沼交差点に変更いたします。

資料8ページ「変更前後図」上段〈変更前〉をご覧ください。

こちらの資料8ページでお示ししていることを大まかにご説明すると、都市計画道路の幅員の変更、一部路線の廃止及び名称の変更になります。

図面みどり色で着色している都市計画道路②本蓮通り線は、辰井橋交差点から新郷蓮沼交差点までの幅員14mの道路です。図面青色で着色している①末広新郷線は、新郷蓮沼交差点から峯交差点までの区間を、幅員25mで都市計画決定しています。続いて、図面黄色で着色されている③峯東通り線は、峯交差点から横道交差点までの区間を、幅員22mで都市計画決定しています。加えて、図面赤色で着色されている区間④峯中通り線は、峯交差点から図面北側の蕨流山線までの区間を、幅員27mで都市計画決定しております。

下段の〈変更後〉をご覧ください。

②本蓮通り線については、辰井橋交差点と新郷蓮沼交差点への交通の円滑化を図るため、新たに右折レーンを設け、幅員を14mから19mへ拡幅し、交差点改良を図ります。

①末広新郷線及び③峯東通り線については、幅員22～25mだったものを16mに縮小し、円滑な交通処理のため、交差点改良などの環境改善を図ります。

また、末広新郷線の一部と本蓮通り線及び峯東通り線を一本に統合し、名称を「本蓮峯線」に変更いたします。

なお、④峯中通り線については、道路ネットワーク上不要となることから、都市計画を廃止するものです。

資料9ページ「都市計画道路の見直し 末広新郷線他13路線の考え方」をご覧ください。

資料お示しの他10路線については、末広新郷線、本蓮通り線、峯東通り線、峯中通り線の変更に伴い、交差点計画及び延長を変更するものです。

資料10ページから資料21ページは、変更後の交差点計画図（案）となっております。なお、赤色の点線で記載されているのが、変更前の計画であり、青色の実線で記載されているのが、変更後の計画になります。

資料10ページ「十二月田 交差点平面図」をご覧ください。

末広新郷線は現道に合わせ12mに縮小し、交差点部分は右折レーンを設け、曲線部でもあることから、幅員は15.75mで計画しております。

また、昨年度開催しました、第155回川口市都市計画審議会にて報告を行った際には、日光東京線については、都市計画の線形を変更する対象としていたが、関係機関との協議に時間を要することから、今回の都市計画変更においては日光東京線の変更は行いませんが、今後慎重に精査を行い順次都市計画変更を行う予定です。

資料 1 1 ページ「十二月田中学前 交差点平面図」をご覧ください。末広新郷線と交差する川口王子線についてご説明いたします。

赤色の点線で記載されている変更前の計画では、右折レーンを設けるため現道以上の幅員設定としていましたが、青色の実線で記載されている変更後の計画をご覧くださいと、民地への影響を最小限とするため、現道の幅員 15 m の中で右折レーンを設けるよう交差点部分の計画幅員を縮小するものです。なお、資料 1 2 ページの仁志町領家町線についても同様です。

資料 1 3 ページ「あずま橋南 交差点平面図」をご覧ください。末広新郷線と交差する戸田草加線の右折レーン部分の幅員を縮小する予定でございますが、対象地は現道が食い違い交差点となっていることから、現道の線形と青色の実線で記載されている変更後の計画は完全に一致はさせず、円滑な交通が可能となるよう右折レーン部分の線形を変更するものです。また、第 155 回都市計画審議会にて報告を行った際には、交差点東側の 5 階建ての建築物に線形が当たる計画でしたが、事業への影響を抑えるため、交差点東側の一部線形が建物にあたらない計画に変更いたしました。

資料 1 7 ページ「辰井橋・新郷蓮沼交差点平面図」をご覧ください。

赤色の点線で記載している変更前の 4 車線の末広新郷線が、現道と大きく異なる位置に計画していたため、新郷東部第二土地区画整理事業への影響が大きかったことから、図面青色の実線の変更後の現道に沿った計画にすることで、新郷東部第二土地区画整理事業の費用や工期の短縮を図ります。

本蓮通り線は円滑な交通処理を図るため、本蓮峯線に接続する図面左側の辰井橋交差点と図面右側の新郷蓮沼交差点にかけてそれぞれ右折レーンを新たに設けるため、図面青色の計画のとおり幅員を 14 m から 19 m へ拡幅いたします。

資料 1 9 ページ「峯八幡坂交差点平面図」をご覧ください。

変更前の計画では、図面赤点線の計画としておりましたが、現道の市道幹線第 69 号線との接続を確保するため、青色の実線で記載されている変更後の計画に変更する予定です。

現在、この交差点計画図を基に、交差点の安全性などについて警察等の関係機関協議を進めております。

最後に、都市計画変更スケジュールについてご説明いたします。資料 6 ページにお戻りいただき、下段 3. 「変更手続きスケジュール（案）」をご覧ください。

都市計画変更手続きの際の主な流れといたしましては、住民説明会はすでに実施しており、本日の都市計画審議会、その後、都市計画（案）の縦覧、都市計画審議会において諮問、そして都市計画の決定告示となります。

住民周知といたしまして、本件対象区域付近の関係地権者や住民の方に対し、3 日間の住民説明会を行いました。

住民説明会では、計 161 名の出席がありました。主な質疑としましては、今

後、バスベイを設ける場合の位置や、都市計画法第53条第1項の今後の取り扱いについて、現在の計画を考慮してセットバックを行った建築物に対する補償について質問がございました。

今後の予定でございますが、都市計画道路の変更に伴う既存交差点の安全性などについて警察協議等の関係機関協議を進め、一部修正のあった内容について再度住民説明会の実施を予定しております。その後は都市計画（案）を作成し、都市計画（案）の縦覧を行う予定としております。

その後、令和7年度に開催する都市計画審議会にて諮問する予定です。

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。

- ・会長

全体的に幹線道路を狭くすることは良いことであるが、道路幅員を12mにすることは右折レーンが取りにくいので、特に注意した方が良い。

- ・事務局

道路の幅員について、12mでは右折レーンの設置が難しいと考えており、交差点部分に関しては拡幅して改良を予定している。

- ・委員

1点目、資料17ページの説明の中で、都市計画道路の変更ににより区画整理事業の費用や工期の短縮に繋がると説明があったが、具体的な数字が分かれば教えていただきたい。

2点目、当該交差点については、何十年もの間、バスの影響等で渋滞が発生する場所であるため、出来るだけ早期に交差点の改良に取り組んでいただくことが地域の皆様の要望の解消に繋がると思う。そのため、早急に検討をお願いしたい。

- ・事務局

1点目であるが、区画整理に関わる都市計画道路の位置の決定後、関連する街区や街路を見直し、土地の割り振りや面積を変更し、換地計画をもう一度やり直すこととなる。この為、現時点で、具体的な数字をお示しすることは難しいが、都市計画道路が4車線から2車線になれば路線の評価が下がるので、同じ面積であっても清算金が下がることを踏まえ、負担が減ると考える。

2点目であるが、事業を早期に進めるために、今回の都市計画道路の変更を行っている。事業化への流れとしては、次のステップとして区画整理の事業計

画の変更をした上で、具体的な整備が行われることになる。当該交差点の整備については、早期に実現する手段として都市計画道路の変更を行うものである。

- ・議長

質問等がないようなので、質疑を打ち切る。

- ・議長

報告事項（２）川口駅の再整備及び周辺施設への影響等について、事務局に説明を求める。

- ・事務局

報告事項（２）川口駅の再整備及び周辺施設への影響等について、ご説明させていただきます。

本日、資料１として、パブリック・コメントの意見集計結果の概要、資料２として、川口駅再整備計画案における東西自由通路の整備位置について、資料３として、周辺施設への影響図面及び資料４として中距離電車停車に伴う都市計画の変更に係る図面をお配りさせていただいております。

資料のご説明に入らせていただく前に、これまでの経緯をご説明させていただきます。

近年、川口駅は、駅周辺における人口集積に合わせて、乗車人員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。

こうした状況を踏まえ、鉄道輸送力の増強を目的とする上野東京ラインの停車を目指し、本市とＪＲ東日本とで協議を進めて参りました。

昨年１月にＪＲ東日本から示された、中距離電車停車のためのホーム増設に係る調査結果等を踏まえて、本市としての考え方を示す、川口駅再整備基本計画案を作成し、昨年７月２５日に本審議会へ本計画案をご報告させていただいたところでございます。

また、本計画（案）に関して広く市民の皆さまへ周知するため、パブリック・コメントを実施し、数多くの様々なご意見等を頂きました。

本日は、パブリック・コメントで寄せられた意見の概要と本計画案における施設計画についてご説明させていただきます。

それでは、資料１ パブリック・コメント意見集計結果の概要をご覧ください。

令和６年７月２２日から８月２３日までの約１か月間、本市ホームページ等に本計画案を掲載したところ、電子メールや郵送などを合わせ、合計２５１人の方からご意見を頂きました。

主なご意見といたしましては、

「停車対象」へのご意見として、上野東京ラインではなく、湘南新宿ラインを望むもの、

「周辺施設」へのご意見として、西口のリアや美術館、東口のキューポ・ラ等の各商業施設からのアクセスを考慮した計画を望むもの、

「川口西公園」へのご意見として、緑地の保全と活用を望むもの、

「京浜東北線ホーム」へのご意見として、始発設定や拡幅等、混雑緩和に資する計画を望むもの、

「東西自由通路」へのご意見として、既存北側デッキ活用及びデッキ拡幅案ではなく、南側自由通路の復旧を望むもの、

「コンコース」へのご意見として、商業施設を充実させた、駅ビル建設を望むもの等を頂いており、今ご説明したもの以外にも「費用が高額である」、「JR東日本にも費用負担を求める」等のご意見を頂きました。

頂きました各ご意見につきましては、意見内容を整理させていただき、計画に反映できる内容については、十分な検討の上、反映するとともに、全てのご意見に対する市の考え方をホームページにて公開しております。

続きまして、資料2をご覧ください。

こちらは、本計画案における、東西自由通路の整備位置についてまとめた資料となります。

現在の駅舎の状況を左上に示しております。現在の東西の移動については、市が所有する北側デッキ及び駅舎内に整備されているJRが所有する通路を使用している状況ですが、駅舎内の通路に関しては終電から始発の間、通行ができないものとなっております。

これまで、お示ししてきた計画案においては、東西自由通路の整備位置について、資料左下のとおり、北側既存デッキの活用案を採用する方向で検討してまいりました。

しかしながら、よりよい計画案の策定に向けた様々な観点や影響等を考慮し、再検討を行った結果、駅舎内通路位置に自由通路を復元する案についても国費の活用が見込まれ、市負担額の圧縮の可能性が高まったことやパブリック・コメントでのご意見を踏まえ、資料右側に示すとおり、自由通路復元案を新たな検討協議案として進めることといたしました。

本案は、現在の駅舎内通路の位置とほぼ同じ場所に自由通路を復元することになるため、東口側はキャスティ・キューポ・ラ方面、西口側はリア方面からの現在の駅利用者の人流動線を維持でき、利用者への影響が最小限となることから、引き続き多くの利用者にとって、利便性の高い位置に自由通路を整備することができます。また、昭和58年の川口駅周辺市街地整備構想に基づき計画してきた既存の拠点施設を最大限に活かすことが可能であり、駅周辺のまちづくりに与え

る影響も少ないと考えられます。

こうしたことから、自由通路復元案を採用する方向で、今後のＪＲ東日本との協議を進め、早期に基本協定の締結を目指していくところでございます。

続きまして、中距離電車停車にかかる工事により影響が生じる事項についてご説明させていただきます。

まずは、資料３をご覧ください。

オレンジ色の実線が現在の鉄道用地の境界でございます。中距離電車が停車することとなった場合、赤色の破線まで鉄道用地が拡幅されます。これにより、川口駅周辺の既存施設に対し、資料で示すような影響が生じることとなります。①～⑥は西口への影響を示しており、緑地や階段、駐輪場等を一部除却する必要があります。⑦は東口への影響を示しており、施工ヤードとして利用するために、パーキング１１７を除却する必要があります。

続いて資料４をご覧ください。

先程の影響が生じる周辺施設のうち、①～⑤は都市計画決定されている都市施設でございます。施設ごとに説明させていただきます。

資料の左下、「①駐輪場の廃止」についてですが、この駐輪場は都市計画決定されているものの、整備されていない状況です。この駐輪場予定地は線路拡幅に伴い、そのほとんどが鉄道用地になってしまうことから、廃止を予定しております。

「②西口緑地の縮小」ですが、先程ご説明しました、駐輪場予定地の残地部分を取り込むものの、西口緑地は一部が鉄道用地になるため、約 20 ㎡が縮小されることとなります。またこの西口緑地は、工事期間中は施工ヤードとして使用される予定です。

「③駅前広場の縮小」につきましては、鉄道用地が拡幅されることに伴い、面積が約 7,000 ㎡から約 6,500 ㎡に縮小されます。

「④駐輪場の縮小」につきましては、立体駐輪場の躯体を一部切り取る必要があります。これにより面積が約 3,400 ㎡から約 3,100 ㎡となります。

「⑤西公園の縮小」につきましては、鉄道用地拡幅により黄色部分が縮小します。

「⑥道路の決定」ですが、こちらは、新たに都市計画決定する事項になります。

ＪＲ所有の現状の駅舎内通路は、中距離電車停車に係る施工工程により撤去されることとなります。その後、終日通行可能な市所有の東西自由通路として復元する予定です。延長は 8 1 m、幅員については現時点で 1 1 m を予定しております。

なお、元々東西口を繋ぐ歩行者専用道路は、駅舎内通路を除き、東西自由通路 2 本で構想されていたことから、この度整備するものであります。

資料下部の施工スケジュールをご覧ください。

先程申し上げたとおり、早期の基本協定締結を目指しているところでありますが、他駅の例にならうと、ＪＲの測量・設計に４年程度かかることが想定され、本市において、それまでの４年程度で先程ご説明した施設の除却や復旧を行う必要があると考えております。それに先立って、都市計画決定の変更手続きを行う予定でございます。その際、変更内容に関して、都市計画審議会に諮らせていただくこととなりますので、宜しくお願いいたします。

なお、これらの都市計画施設は、現在の利用状況の検証や将来需要を予測し、川口駅周辺における良好な都市環境を確保できることを明らかにした上で、都市計画を変更する予定であります。

資料３にお戻りください。

都市計画変更とは異なりますが、「⑦施工ヤード設置によるパーキング１１７の除却」について説明させていただきます。中距離電車が停車することとなった場合、東口にありますパーキング１１７を概ね１０年程度施工ヤードとして使用することとなります。これにより、東口の駐輪場・駐車場が減少することとなるため、その代替機能の検討を行う必要があります。

加えて、東口駅前広場内にバス停が収まっていないことや、脆弱なバリアフリー動線など、現状において様々な課題があるため、これらを踏まえ、学識経験者や経済団体等を交えた会議体を設置し、公共施設の配置・復旧計画等、将来の川口駅周辺の在り方について、検討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

１点目、パーキング１１７については、約１／３が駐輪場で、約２／３が駐車場となっているが、自転車と車それぞれ影響の出る台数についてどのくらいの数を想定しているか教えてほしい。

２点目、資料４の中で②から平米数の記載があるが、⑤西公園の縮小に関してだけ平米数の記載がないが、何か理由はあるのか。また、具体的にどれくらいの平米数の縮小があるか教えてほしい。

- ・事務局

１点目、現状の台数としては、駐輪場が１，１０４台、駐車場が１５６台である。

２点目であるが、現在、都市計画決定されている西公園の面積が３．１haである。その内、どの程度縮小するかについてであるが、公園と線路敷の間に歩

行者自転車用通路があり、その通路も線路が拡幅することに伴い変更が生じることになるが、立体駐輪場への出入り口にもなっていることから、付け替え等の整備が必要となる。その整備の中で公園の面積をどのようにするかを公園や道路の管理者と詰めていく状況であることから、変更後の面積を正確にお伝えできる状況にないので記載はしていないが、なるべく面積を減らさないような工夫をしていきたい。

- ・委員

1点目、緑の基本計画との整合性についてであるが、緑の基本計画の方針として、鉄道駅周辺においては、ふさわしい良好な緑の景観と創出が謳われており、具体的な施策として、緑視率の向上を緑の基本計画の最終年である2033年には50%を目標にしている。しかし、川口駅の西口は現在約12%であり、緑の基本計画との整合性はどのように考えるのか。また、JRの駅舎の整備は長期間に渡ると思うが、JR駅舎の工事期間中において、緑の基本計画または景観への配慮についてどのように考えているか。

2点目、西公園は整備されて30年くらい経っていると思うが、以前から、駐輪場の上のしだれ桜が生育不良になっており、間もなく立ち枯れするという状況があることや、高木が大きくなりすぎて見通しが悪い等、駅舎の件とは別に西公園の再整備の話が出ている。緑の基本計画に含まれる緑地ネットワークの形成や、JRの駅に隣接している公園の緑の利用価値というのは、川口市の街のクオリティを高める存在だと思っているので配慮していただきたいが、市としての見解をお聞きしたい。

- ・事務局

1点目であるが、中距離電車停車に伴い影響する範囲においては、駐輪場の斜壁に花壇のような状態になっているところがあり、その部分の低木が除却されてしまうので、除却部分を補う計画を今後公園管理者と協議しながら、中距離電車停車の工事と合わせ検討していく必要があると思っている。ご指摘のとおり、今回の計画の際には、緑の基本計画で目指している緑視率の向上には努めていく必要があると考えている。

2点目であるが、まちづくりビジョンの一環として中距離電車による輸送力の増強を進めているが、まちづくりビジョンの中で、川口西公園については、より賑わいを創出するという観点も持ち合わせていることから、委員ご指摘のことについても、関係部局とともに検討を進めていく必要があると考える。

- ・委員

1点目の回答についてであるが、緑の基本計画は緑視率を向上するという計

画なので、具体的な施策を考え、出来る限り向上していただきたい。また、JRの駅舎の工事が着手した場合、工事が長期に渡ると、駅前がずっと工事中になってしまうので、駅前の景観に対しての配慮をお願いしたい。

2点目の西公園についても、工事が長期間に渡るため、駅の工事の整備とは別に西公園の利活用をお願いしたい。東口の旧そごう跡地が大きなショッピングモールになり賑わいが始まったが、西公園はずっと暗いままということになると困るので、西公園の再整備も駅前の全体的な整備の中で優先し、駅舎建設とは別スケジュールで先行してやっていっていただきたい。

- ・ 委員

1点目、パーキング117は土地開発公社所有の土地だと思うが、工事期間に入るまでに市として買戻しをするのか、工事後の土地の活用も含めて、市として方向性があるのか教えてほしい。

2点目、西口の緑地についても同様に、回遊性がある遊歩道がある等、子供たちが遊べるような場所になっているが、このあたりをどのように考えているか。

3点目、施工ヤード設置によるパーキング117の除却に伴い一定数自転車と車が利用出来なくなるが、旧そごうがリニューアルオープンすると、車も増えることが考えられる。自転車については、幸町等、遠い駐輪場が代替案に上がっており、駅利用者の需用としては遠すぎると考えるが、市としての見解を教えてほしい。

- ・ 事務局

1点目であるが、パーキング117は土地開発公社が所有している。施工ヤードとしてどのように利用するか検討中であるが、土地開発公社から貸す形になるかと考えているが、現在事務的に整理をしているところである。

2点目であるが、①西口の緑地については、一旦施行ヤードとして使うことになるが、施工ヤードとして使わなくなった後は元の緑地に復旧することを考えている。

3点目であるが、パーキング117の除却や旧そごうのリニューアルオープンによる駐輪台数への影響について、需要がどの程度あるのか等、対処方法を検討していく方向性で考え始めている。

- ・ 委員

1点目、資料3③西口駅前広場の縮小について、図面上では線路拡幅範囲がデッキの支柱のところまできているが、デッキの基礎への影響があるか教えてほしい。

2点目、⑤東口連絡地下通路の出入り口についても、線路の拡幅によって除却されると思うが、通路の出入り口を復旧するスペースの確保についてどのように考えるか。

3点目、線路の拡幅に伴い西口駅前広場の歩行空間が縮小されるので、歩道空間をロータリー側に広げることも考えているのか教えてほしい。

・事務局

1点目であるが、資料で示している内容については、JRにおいて調査・検討した結果に基づいているものであり、調査段階であるので、詳細な地盤調査等はしていないが、川口駅周辺の軟弱地盤であるという状況を踏まえて調査しているので、現時点では工事を施工する上でデッキ下の基礎に大きな影響はないという認識である。詳細については基本設計や実施設計の中で検討していくことになると思う。

2点目、JRから示されている計画の中では、東西を結ぶ地下通路は廃止する予定である。将来的に出入り口は塞ぎ、地下の通路は封鎖されることになるが、どのような形で封鎖するかは今後決めていくことになる。

3点目、駅前ロータリー側を張り出す形で歩道空間を広げる必要があるかと考えるが、配置計画については市側で今後設計していく必要があると考えている。

・委員

資料3に関連してであるが、自転車の駐輪需要を今後どのくらい見込んでいるのか。旧そごうがリニューアルオープンする等、駅周辺の駐輪スペースの不足が明らかに想像できる。市だけで駐輪場を確保するのは難しいので、民間事業者にも協力を得たり、一時駐輪と定額駐輪のスペースを分ける等、方策を考えないと乗り切れないと考えるが、市としての見解はどうか。

・事務局

駐輪需要が今後どのくらいあるか現時点で予測しているデータは持ち合わせていないが、委員ご指摘のことも検討しながら、官民連携でどういう役割分担でやっていくかを今後考えていきたい。

・委員

過去、そごうが営業していた時は、そごう周辺にも民間の駐車場が分散しており、そごうと連携した割引制度等があったと記憶している。そごうの閉店により、そのような駐車場もなくなったと考えるが、過去そごうがどのくらいの駐車場を保有していたのか。先程自転車の話はあったが、自動車も民間事業者を

巻き込んでいかなければならないと考えるがどうか。

- ・事務局

現時点で将来需要予測の数字は持っていないが、今後駅前の状況を踏まえ駐車場の動向がどうなるのか検討、研究していかなければならないと考えている。川口駅東口のバスターミナルの問題等も含め、いろいろ考えていかなければならないという認識がある。

- ・委員

過去そごうがどれくらい駐車場を保有していたかは調べれば分かるのではないかと考える。その数が適正かどうかは別であるが、一定の指針になるのではないかと考える。

- ・委員

川口駅に接道する産業道路の拡幅について、以前の都市計画審議会でも話をさせていただいたが、川口駅再整備に伴い、駅に接道する将来的な道路ネットワークについても併せて考えていただきたい。

- ・事務局

現在、川口駅前の都市計画道路の変更等は計画していないが、交通処理の考え方は引き続き検討していく必要があると認識している。

- ・事務局

本日ご欠席の委員の方から事前に質問をいただいておりますので、一部ご紹介させていただきます。

資料3の図面の中で、⑥自転車歩行者専用道路の一部除却との記載がありますが、自転車歩行者専用道路の連続性が損なわれるとすれば、ウォーカビリティ向上というビジョンに反するのではないかと。という質問になります。

回答としましては、自転車歩行者専用道路の連続性については、駅および駅周辺利用者に必要な機能と考えております。この機能を損なわないよう、代替機能として、公園内に同様の通路を設けることなどの方向性で検討して参ります。

資料4、鉄道用地に取り込まれるため都市計画決定済みのいくつかの施設が縮小、それに伴う都市計画決定の変更手続きが行われる予定となっているが、公園・緑地などの川口駅西口に憩いと潤いをもたらす都市施設の回復について

はどのように考えているのか。という質問になります。

回答としましては、川口駅周辺の都市施設の回復については、公園・緑地の機能回復も含め、慎重な検討を進めて参ります。

資料２ページ、ＪＲが駅内の店舗をどう配置されるのでしょうか。利用者がまちにでて回遊してもらえるように、降りたときの外の見え方や、まちへのつながりの結節部分を意識して計画をすすめてもらえると良いかと思います。ＪＲの駅ナカ店舗の件は質問で、後半は意見とのことです。

回答としましては、ＪＲ東日本からの報告書によると、駅内の店舗については既存と同様のものが整備される予定です。配置等の詳細については、ＪＲ東日本主体であるものの、本市においては駅利用者の安全性や利便性向上に資する計画となるように、ＪＲ東日本に伝えて参りたいと考えております。

・議長

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１５９回川口市都市計画審議会の終了を宣する。