

## 第4回川口駅周辺在り方検討委員会

～これまでの委員会および今回委員会に先立ち  
事前にいただいた主なご意見について～

- (1) 第1回川口駅周辺在り方検討委員会
- (2) 第2回川口駅周辺在り方検討委員会
- (3) 第3回川口駅周辺在り方検討委員会
- (4) 第4回川口駅周辺在り方検討委員会開催  
にあたっての事前確認



- 第1回川口駅周辺在り方検討委員会では、大きく4項目に関して意見提起
- 主に、将来に向けた柔軟性の確保や、交通機能に関するご意見

### ■第1回川口駅周辺在り方検討委員会のご意見

項目	主なご意見	対応方針
柔軟性 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・将来の社会情勢の変化を見据えた交通体系の研究が必要。</li> <li>・デッキなどの利活用にむけて、利用者の意見とビジョンをすり合わせることが重要。</li> <li>・将来の技術やライフスタイルの変化への柔軟な対応や、多様な人からの意見を取り入れていく仕組みが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存ストックを最大限活用するため、まちづくりのポイントやまちづくりを進める上の理念で、将来の社会情勢の変化に柔軟に対応できることを記載。 →第3章 3-1 まちづくりのポイント 第3章 3-2 ポイント2【既存ストックの最大限の活用と必要に応じた更新】</li> <li>●個別事業を進める上で、社会情勢は変化するため、その変化に対応できる視点について記載。 →第4章 4-3 取組を進める上で考慮すべき視点 ②柔軟性の確保</li> </ul>
交通（駅舎） に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・川口の顔となる部分にどんな機能を持たせるかが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上野東京ラインの停車に向けて、駅まち空間に必要な機能等について記載 →第4章 4-2 取組4 ①駅周辺の賑わい創出や、多様な暮らし、働き方を支援するための機能の導入</li> </ul>
交通 (駅前空間) に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの待機や乗降ができる空間、歩者分離といった構造、用途などの検討が必要。</li> <li>・初めて来た人にも分かりやすく、ペデストリアンデッキでいろいろな方向へ行けるように整備してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の駅前広場を有効活用し、バス・タクシー・自動車・歩行者が適切に配置されるように、各交通モードのゾーニングを整理 →第4章 4-2 取組2 ①既存空間を有効に活用した、各交通モードの空間を適切に配置した駅前広場の整備</li> <li>●駅と駅前広場、駅と周辺市街地の移動が円滑となるような経路を記載 →第4章 4-2 取組1 ④シームレスな公共交通の乗換えや周辺市街地への移動を支える縦動線の確保</li> <li>●初めて来た人が迷うことなく乗り換えができるような案内板について記載 →第4章 4-2 取組2 ③ユニバーサルデザインに配慮したサイン計画(案内看板等)の導入</li> </ul>
公民連携 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前は交通機能だけでなく、遊びやオープンスペースも重視されており、公民連携による取組が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公民連携を促進し、多様な活動ができるオープンスペースについて記載 →第4章 4-2 取組4 ④賑わいを創出するオープンスペースの整備・活用</li> </ul>

- 第2回川口駅周辺在り方検討委員会では、大きく4項目に関して意見提起
- 主に、川口市の目指す姿や、取組を進める上で重要なエリアマネジメントに関するご意見

### ■第2回川口駅周辺在り方検討委員会のご意見

項目	主なご意見	対応方針
将来像 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「住み続けたいまち」と「さらに選ばれるまち」のどちらを目指すかによって方向性が違うのではないか。</li> <li>・他県の人にも例えば樹モールのような場所を知ってもらうことで川口に行ってみようと思ってもらえるようにすることが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上野東京ライン停車により、川口市が目的地として選ばれ、住み続けたいと思えるまちとなる将来像を記載。 →第3章 3-2 ポイント1【上野東京ライン停車の効果を最大化】</li> <li>●駅と周辺市街地とを繋ぐ新たなデッキネットワークおよび縦動線の整備について記載。 →第4章 4-2 取組4 ③駅と周辺市街地とを繋ぐ新たなデッキネットワークおよび縦動線の整備</li> </ul>
利活用や 既存ストック に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者実態を踏まえた、既存ストックの評価・仕分けが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●まちづくりを進める上で既存ストックを最大限活用できるように記載 →第3章 3-2 ポイント2【既存ストックの最大限の活用と必要に応じた更新】</li> </ul>
エリアマネジメント に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが安心・安全に滞留・回遊できるようにルールを作ったほうがよい。</li> <li>・デッキなどのハード整備だけでなくソフト的な観点も必要。</li> <li>・事業者だけでは調整できないことも公と民の間の組織を活用して成長させてもよい。</li> <li>・エリアマネジメントで公園の運営などを行うためにも視察が必要。</li> <li>・計画段階からの公民連携は今後のまちづくりに必要。</li> <li>・今後のまちづくりはデータを繋げることが重要だが、指揮をとる主体が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個別事業を進める上で、エリア全体の魅力向上を図るために、エリアマネジメント体制の構築について記載。 →第4章 4-3 取組を進める上で考慮すべき視点 ①エリアマネジメント体制の構築</li> </ul>
技術の活用 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・時刻表やバスロケーションシステムをワンストップでできる仕組みは今後重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利便性を向上し利用者が使いやすいようにデジタル・先進技術を活用したサービス提供について記載 →第4章 4-3 取組を進める上で考慮すべき視点 ③デジタル・先進技術の活用</li> </ul>

- 第3回川口駅周辺在り方検討委員会では、大きく4項目に関して意見提起
- 主に、駅と周辺市街地との回遊性や取組を進める上で重要なエリアマネジメントに関するご意見

### ■第3回川口駅周辺在り方検討委員会のご意見

項目	主なご意見	対応方針
回遊性 に関するご質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・回遊性の向上や雨に濡れない駅前空間にするためにどうすべきか検討が必要。</li> <li>・デッキを降りてから樹モールまでの動線の整備の検討が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●屋根・庇や店舗設置による賑わいのある空間づくり →第4章 4-2 取組1 ③デッキ等の主要な歩行者動線における屋根・庇の設置や店舗配置による賑わい・回遊性の創出</li> </ul>
交通 (駅前空間) に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの新しい路線を引き入れるには乗り場が狭い。</li> <li>・駅前ではバスの出入りが一方通行であり、その解消につながる開発をしてほしい。</li> <li>・乗り換えの利便性を追求していくことが重要。</li> <li>・地下駐輪場を使用した多層的な駅前広場の実現ができる可能性があり、地下駐輪場の調査が重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の駅前広場を有効活用し、バス・タクシー・自動車・歩行者が適切に配置されるように、各交通モードのゾーニングを整理 →第4章 4-2 取組1 ①既存空間を有効に活用した、各交通モードの空間を適切に配置した駅前広場の整備</li> <li>●駅と駅前広場、駅と周辺市街地の移動が円滑となるような経路を記載 →第4章 4-2 取組1④シームレスな公共交通の乗換えや周辺市街地への移動を支える縦動線の確保</li> </ul>
エリアマネジメント に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エリアマネジメントを行うためにはエリアプラットフォームが必要で、継続するために臨機応変に調整できる視点が必要。</li> <li>・ハード整備の前段階として、小さな社会実験を重ねて行うことが、ハード整備後の利活用の検討に必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●個別事業を進める上で、エリア全体の魅力向上を図るため、エリアマネジメント体制の構築について記載。 →第4章 4-3 取組を進める上で考慮すべき視点 ①エリアマネジメント体制の構築</li> </ul>
都市機能 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・在宅勤務やシェアオフィスの需要があれば検討が必要。</li> <li>・仕事だけでなく、多様な「働き」が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●駅前という立地特性を生かし地域住民の憩いと賑わいを両立できるように再整備方針を検討することについて記載 →第4章 4-2 取組4 ①駅周辺の賑わい創出や、多様な暮らし、働き方を支援するための機能の導入</li> </ul>

- 事前確認では、大きく4項目に関して意見提起
- 主に、取組内容の具体化や柔軟な対応に関するご意見

### ■第4回川口駅周辺在り方検討委員会開催にあたっての事前確認のご意見

項目	主なご意見	対応方針
将来像 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上野東京ライン停車の効果を川口市内全域に波及することを強調した方がよい。</li> <li>・東京駅を中心とした、川口駅の立ち位置を強調してもよいのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●上野東京ライン停車による効果を市内全域に波及する効果を強調するように追記。 →第3章 3-2 ポイント1【上野東京ライン停車の効果を最大化】</li> </ul>
ペデストリアン デッキ に関するご質問	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デッキと地上レベルとのつながりが重要であり、駅からデッキを通じて地上へ適切に導くことが必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●デッキについて、質の高い歩行環境の構築が図れるように整備の記載 →第4章 4-2 取組1 ⑥周辺開発と連動し、既存デッキネットワークを活かしたデッキレベルでの滞留空間の整備</li> <li>●今後の検討項目として、駅と周辺市街地とを繋ぐ新たなデッキネットワークおよび縦動線の整備について記載 →第4章 4-2 取組4 ③駅と周辺市街地とを繋ぐ新たなデッキネットワークおよび縦動線の整備</li> </ul>
柔軟性 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・キュボ・ラ広場について、人工芝を敷くなどの利活用を促す社会実験が必要。</li> <li>・一気に実行することは難しいため、課題を順位付けして整備することが重要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●社会実験等をもとに市民や利用者の意見を伺いながら、柔軟に対応して見直すことについて記載。 →第4章 4-3 取組を進める上で考慮すべき視点 ②柔軟性の確保</li> <li>●駅舎の工事や事業者等と調整を行ながら、臨機応変に対応する。</li> </ul>
取組内容の 具体化 に関するご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東口地下駐輪場の今後の方針を決めることが最優先ではないか。</li> <li>・サイン計画はデザイン性よりも分かりやすさを重視したほうがよいのではないか。</li> <li>・エリアマネジメントを立ち上げる上では、行政と商工会等が密に話し合う場が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●今後の調査や検討の中で具体化を図る。</li> </ul>