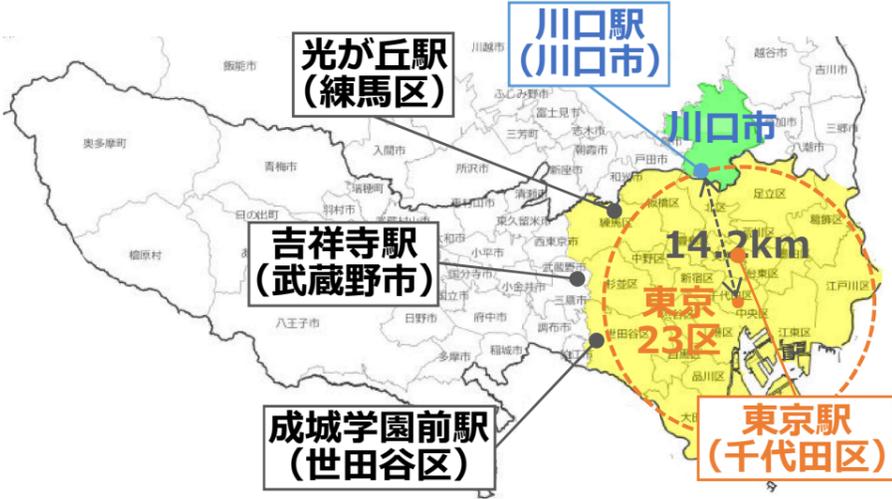


本計画(案)は、**JR東日本と進めてきた調査結果等に基づき、現時点において考えられる内容を示したものであり、今後の内容の精査や協議結果等に応じて、計画内容に変更がありうるもの**です。

立地等の特長

○都心への「近さ」

- ・川口駅は、東京23区以外の都内市のどの駅よりも、**東京駅に近い(県内では最も至近)**
- ・こうした立地は**産業振興・人口集積の基盤**として機能
- ※**鋳物産業・植木業の販路拡大**と、住民の**東京都への通勤等**を支える**重要な社会資本**として機能



○集客施設への「近さ」

- ・オイルショック以降の鋳物工場の移転や国有地の払い下げ等を契機に、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**
- ・特に、**川口総合文化センター・リリア**は、**西口デッキ直結で駅から徒歩1分**であり、**近隣市の集客施設と比較して、駅に至近**

施設名	最寄駅からの距離
総合文化センター・リリア	川口駅より約60m
ソニックシティ	大宮駅より約500m
埼玉会館	浦和駅より約500m

- ・駅の隣接地に、**約4haの都市公園(川口西公園)**が存在

○再加速する「東京一極集中」

- ・東京23区は転入者が転出者を上回る「**転入超過**」が**長年継続**
- ・コロナ禍の令和3年に、初めて「**転出超過**」となったが、**令和5年には5.4万人の「転入超過」**となり、**一極集中が再加速**



○「住みやすいまち」として高い評価

- ・好立地に加えて、**子育て・保育環境の充実**等から「**本当に住みやすい街大賞**」に**2年連続1位**を含む**4年連続ランクイン**

○地価の上昇

- ・埼玉県内の地価公示の**上位10地点**のうち、**3地点は川口駅東口**
- ・なお、**上昇率の上位10地点**のうち、**7地点は川口市内**

現状の課題

○大型商業施設の撤退

- ・郊外の大型ショッピングモールの整備や、電子商取引の急速な普及等により、平成16年に**丸井川口店**、令和3年に**そごう川口店**が閉店



○社会情勢の変化

- ・**新型コロナウイルス感染症**や、**働き方改革**等により、テレワークの普及など、**働き方や暮らし方に大きな変化**が発生

○低未利用地や更新が必要な建物の存在

- ・栄町3-11地区や3-1地区等に**低未利用の公有地**が存在
- ・旧そごうビルなど、昭和から平成初期に整備された**建築物が更新時期を迎え始めている**



新たなまちづくりの指針として、令和4年3月に「川口駅周辺まちづくりビジョン」を策定

今後の取組方針

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(広域での関係人口の拡大)を図る

集客拠点の整備

Park-PFI等を活用した川口西公園の整備



リア大規模改修・美術館建設



リア音楽ホール



美術館整備イメージ



優良な住宅の整備



令和5年3月竣工
栄町3丁目銀座地区

集客拠点の整備



旧そごうビルの利活用

川口駅再整備の必要性

広域での関係人口の拡大

広域での関係人口の拡大の実現に向けて、集客拠点の整備促進と併せて、来訪の円滑化が必要

通勤・通学時の混雑等に鑑み、利用者の更なる利便性の向上が必要

住み続けたいまち

来訪の円滑化

通勤・通学の円滑化

中距離電車のホーム増設等を内容とする駅再整備

利用者の更なる利便性の向上

交通結節機能の強化

さらなる選ばれるまち

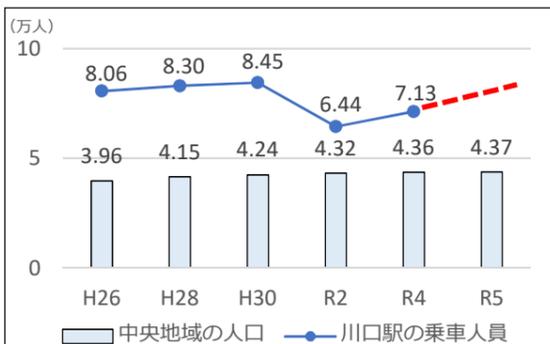
さらなる選ばれるまちの実現に向けて、優良な住宅の整備促進と併せて、通勤・通学の円滑化が必要

バスネットワークの更なる充実を図ることで、交通結節機能を強化し、幅広い地区に、中距離電車停車の効果を波及

他地区への波及効果

居住者・利用者の状況

- 中央地域においては、令和17年まで人口増加が見込まれる
- 川口駅の乗車人員も増加傾向
新型コロナの影響で一時的に減少したものの、JR東日本全体の鉄道運輸収入は、令和5年度末にはコロナ禍前の9割水準に回復見込み



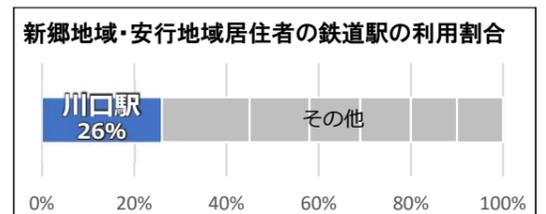
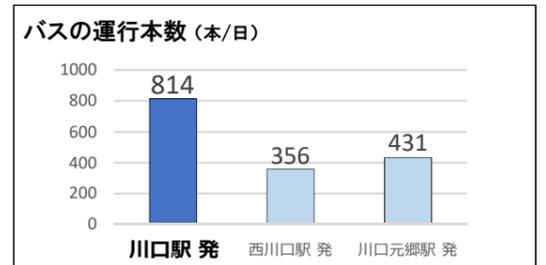
駅施設の現状

- 乗り入れ路線が1線のJR駅としては県内最大の乗車人員であり、通勤・通学時の混雑に加えて、列車の遅延・運休時には駅舎内等に利用者があふれている状況
- 駅舎の大部分は昭和40年代前半に建築



他地区等への交通状況

- バスの運行本数は市内の他の鉄道駅と比べて大幅に多く、また、バスの目的地は市内全域にわたっており、市内随一の交通結節機能を有している



ホームの増設

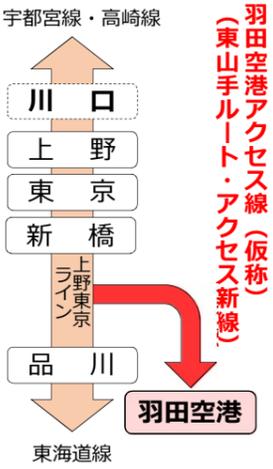
○停車対象とする中距離電車

- 再整備が必要である理由を踏まえ、**上野東京ラインを停車対象とする**

上野東京ラインの優位点	再整備の必要理由
鉄道輸送力の高さ (輸送人員・代替性)	住み続けたいまち
沿線の開発見込	さらなる選ばれるまち
	関係人口の拡大

※湘南新宿ラインは埼京線と線路を共有しており、その影響を受けるため、更なる本数増加は困難な状況であると考えられ、また、緊急時の代替性が低い

※沿線の開発例として、上野東京ラインと直結する「羽田空港アクセス線(仮称)東山手ルート」が挙げられ、そ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



○整備位置

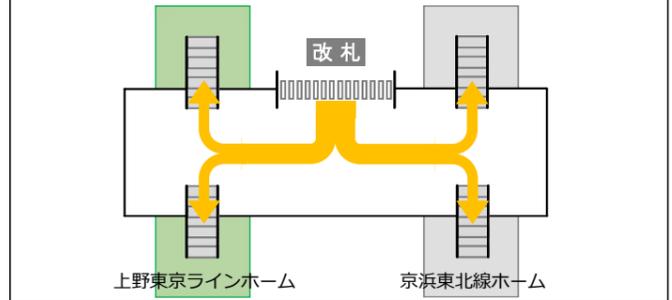
- 既存の京浜東北線ホームの西側に新設
- ホーム新設に伴い、**西口方向への鉄道用地の拡幅が必要となるが、拡幅用地は、市有地に収まり、民有地の取得は不要**と想定している

コンコースの整備

○求められる要件

- ①京浜東北線と上野東京ラインの両路線に係る流動に対応した**旅客動線の幅員確保**
- ②京浜東北線のホームへの**旅客動線と施工場所との隔離**
- ③コンコースを京浜東北線のホームと上野東京ラインのホームの間に配置
- ④現在のコンコースの位置から大きく変わらない位置とすること

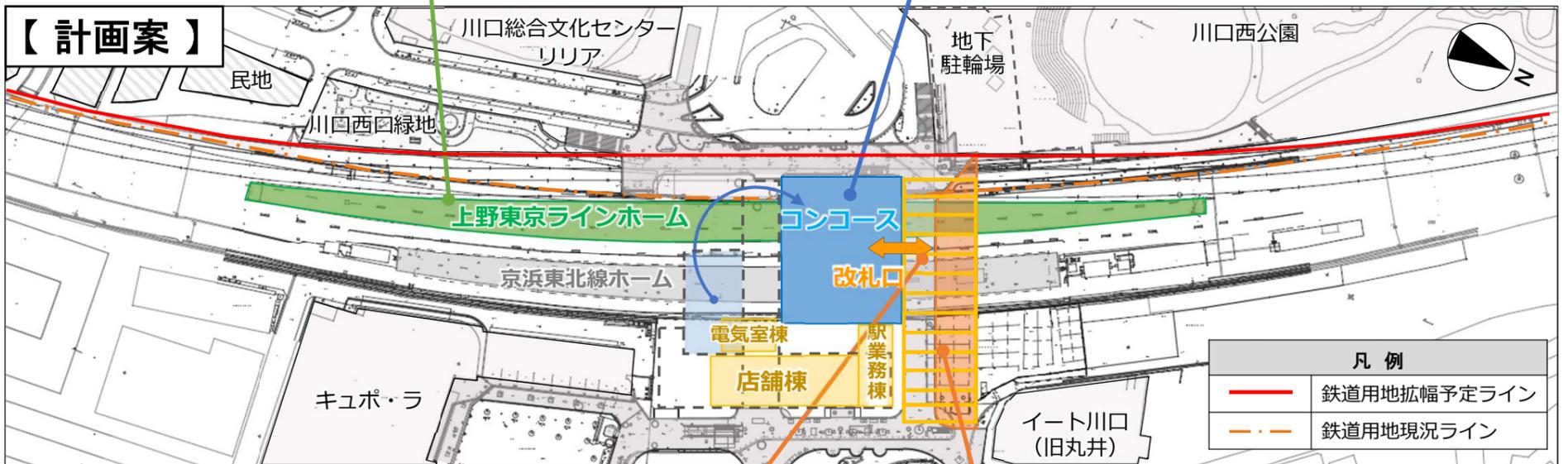
改札が路線の間にある場合の流動イメージ図



○整備位置

- 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、**コンコースを建て替える**
- ※既存駅舎の活用には、大規模な改修や複雑な施工計画の立案が必要。また、駅舎の大部分が築後50年以上を経過しており、ホーム新設を契機として、川口駅の再整備が必要である

【計画案】



自由通路・改札の整備

○整備位置

	整備案	事業費	利用者への影響	まちづくりへの影響
A案	自由通路復元 改札口	×	○ 影響はなし	○ 影響は軽微
B案	既存デッキの活用 改札口	○ 既存デッキを活用するため、 相対的に安い (A案-42億円)	△ 駅前広場の イスカターの 設置場所等 について 要検討	○ 相乗効果が 期待

○既存デッキの拡幅等の検討

- B案は、**既存デッキを北側に拡幅し屋根を設置**することで、**まちなかウォークブルを推進可能**



- 事業費等の観点から、**既存デッキを活用した案を採用**する

○改札口を複数とする可能性

- JR東日本での駅舎の検討に併せて、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検討

事業実施に伴う効果(B)

○想定される効果の内容と試算

- ・貨幣換算の手法が比較的確立されている以下の効果について、貨幣換算を実施
- ・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る

	乗換時間短縮効果	歩行時間短縮効果	遅延軽減効果	存在効果
効果の内容	他駅での乗換が不要となり、移動時間が短縮	改札内の混雑が緩和され、移動時間が短縮	京浜東北線の障害発生時の遅延損失が軽減	市民の安心感や満足感が向上
貨幣換算の考え方	全利用者の短縮時間の総量を人件費に換算	全利用者の短縮時間の総量を人件費に換算	ラッシュ時利用者の遅延軽減時間の総量を人件費に換算	サンプル調査に基づく人々の支払い意思額を基に推計
単年度での試算結果	23.17億円	2.16億円	9.30億円	9.33億円

合計：43.96億円／年

社会的割引率を考慮の上、30年間・50年間の計算期間において、効果の累計値を試算

費用対効果(B/C)

○費用対効果の試算

	計画案（既存デッキの拡幅・屋根設置なし）		（参考）自由通路復元案	
	30年累計	50年累計	30年累計	50年累計
効果	416.50億円	484.98億円	434.15億円	505.54億円
費用	255.96億円	255.96億円	282.72億円	282.72億円
費用対効果	1.63	1.89	1.54	1.79

社会的割引率や出来高に応じた支払方法を考慮の上、費用を試算

事業費(C)

○概算事業費

計画案		（参考）自由通路復元案
既存デッキの拡幅・屋根設置なし	既存デッキの拡幅・屋根設置あり*1	
389億円	420億円	431億円

* 1 既存デッキの拡幅は、北側へ10mとし、屋根については、高さ5m程度の膜屋根の設置を想定している

※測量・設計費、一般管理費等を含む

※市で財産を保有する場合、当該部分については、消費税が必要となる

※基本協定締結後における関連事務に係る人件費（管理費）や、西側への鉄道用地拡幅によって生じる復旧費は、含んでいない

※契約までの労務費等の高騰、店舗棟運営会社やテナントが実施する設備・内装等の工事費、店舗棟の営業補償費、駅諸室移転等運営上必要な費用は、含んでいない

○負担方法

- ・計画的かつ長期的な支弁に向けて、**地方債や基金の活用**を想定
 - ※地方債を活用するため、新設される**ホーム**や、建て替えられる**コンコースの一部**を市が保有することが必要
- ・**既存デッキを北側に拡幅し屋根を設置**する場合、**国庫補助「まちなかウォーカブル推進事業」**を活用可能であり、具体的には、**追加的な事業費31億円**（420億円－389億円）が**補助対象**となると考えられ、その**50%に国費を充当**することが可能

工期

年数		X年	+1	+2	+3	+4	+5	+6	+7	+8	+9	+10	+11	+12	+13	+14	+15
工 事	測量・設計	★															
	線路切り替え																
	コンコース建替え																
	ホーム新設																
	その他																

基本協定締結

上野東京ライン
供用開始

【取組の内容】

集客拠点の整備

Park-PFI等を活用した
川口西公園の整備



リア大規模改修・美術館建設



リア
音楽ホール



美術館
整備イメージ



優良な住宅の整備



令和5年3月竣工
栄町3丁目銀座地区

集客拠点の整備



旧そごうビルの利活用

【取組のための体制整備】

基本協定締結に向けて(JR東日本との協議)

- 令和6年度より主に以下の検討を進め、終了後、市議会へ関連議案を提出することを想定
 - ①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
 - ②管理費や復旧費の算定
 - ③管理に係る役割分担や地方債の活用を踏まえた、本市とJR東日本との財産区分
- JR東日本での駅舎の検討に併せて、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する

埼玉県との連携

- 集客拠点の整備、まちなかウォークブルの推進、川口駅再整備を主な内容とする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

⇒埼玉県との緊密な連携の下で、業務集積拠点の創出等に取り組んでいく

「日本一暮らしやすい埼玉県」の実現

必要な機能が集積し
ゆとりある“魅力的な拠点”を構築

誰もが安心して暮らし続けられる
“持続可能な地域”を形成

新たな技術の活用などによる
“先進的な共助”を実現

民間事業者等との連携

- 駅から拠点施設への回遊性の向上等に向け、商工関係団体交通事業者、開発事業者等との協働体制の構築が必要
⇒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締結



- 住宅開発事業者による駅整備費の負担や、当該負担金への国庫補助の活用の可能性についても検討

バス事業者との連携

- 川口駅への中距離電車停車と合わせて、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、交通結節機能を強化したいと考えており、具体的な方策について、バス事業者と協議を進めていく

⇒幅広い地区に、中距離電車停車の効果を波及

