

# 川口駅再整備基本計画 (案)

本計画(案)は、J R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J Rとの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。

令和6年 月 日

川口市

## はじめに

川口駅は、明治末期に川口町駅として整備され、川口の産業の礎となる鋳物産業・植木業の販路拡大を支えてきた。また、オイルショック以降、鋳物工場の移転・廃業が相次ぎ、川口駅周辺において東京一極集中による人口増加の受け皿として住宅を中心とした都市化が急速に進んだ際には、住民の東京都等への通勤・通学に係る移動を支えてきた。

このように、川口駅は、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が、近年、川口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る。

こうした状況を踏まえて、本市では、川口駅の鉄道輸送力の増強に向けて、平成12年から平成22年を計画期間とする第3次総合計画から現行の第5次総合計画に至るまで、主な取組として、川口駅への中距離電車停車を掲げている。また、令和4年3月に、JR 東日本とも協働し、「川口駅周辺まちづくりビジョン」を策定したところであり、優先的に取り組むプロジェクトの1番目に鉄道輸送力増強等を内容とする「交通拠点リニューアルプロジェクト」を掲げ、取組例として、中距離電車の停車のためのホーム増設を明示している。さらに、令和4年11月には、本市とJR 東日本とで「東北本線川口駅ホーム増設等に係る駅改良の調査の実施に関する協定」を締結し、両者協働の下で中距離電車の停車のためのホーム増設に係る具体的な調査を進めてきた。

本計画は、川口駅周辺の現状を踏まえて、改めて、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、JR 東日本と進めてきた調査の結果等に基づき、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する。

## 目次

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 第1章 川口駅再整備の必要性及び検討経緯               | 1  |
| 1. 川口駅周辺の現状                        | 1  |
| (1) 立地等の特長                         | 1  |
| (2) 現状の課題と今後の取組方針                  | 2  |
| (3) 居住者・利用者の状況                     | 3  |
| (4) 駅施設の状況                         | 3  |
| (5) 他地区等への交通状況                     | 4  |
| 2. 川口駅再整備の必要性                      | 4  |
| 3. 川口駅再整備の検討経緯                     | 5  |
| 第2章 施設計画                           | 6  |
| 1. ホームの増設                          | 6  |
| (1) 上野東京ラインと湘南新宿ラインとの比較            | 6  |
| (2) 停車対象とする中距離電車                   | 7  |
| (3) 整備位置                           | 8  |
| 2. コンコースの整備                        | 8  |
| (1) 求められる要件                        | 8  |
| (2) 整備位置                           | 9  |
| 3. 自由通路・改札の整備                      | 10 |
| (1) 自由通路を復元する案と既存の歩行者デッキを活用する案との比較 | 10 |
| (2) 既存の歩行者デッキの拡幅・屋根設置              | 13 |
| (3) 改札口を複数とすることに係る課題               | 14 |
| (4) 整備位置                           | 14 |
| 第3章 事業計画                           | 15 |
| 1. 事業費                             | 15 |
| (1) 概算事業費                          | 15 |
| (2) 負担方法                           | 16 |
| 2. 事業実施に伴う効果                       | 17 |
| (1) 想定される効果の内容と試算                  | 17 |
| (2) 費用対効果の試算                       | 19 |
| 3. 工期                              | 20 |
| 第4章 今後の取組方針等                       | 22 |
| 1. 基本協定締結に向けて                      | 22 |
| 2. 関係者との協働に向けて                     | 22 |
| (1) 埼玉版スーパー・シティプロジェクトとしての取組        | 22 |
| (2) 民間事業者等との連携                     | 23 |
| (3) 他地区への波及に向けたバス事業者との連携           | 23 |

# 第1章 川口駅再整備の必要性及び検討経緯

## 1. 川口駅周辺の現状

### (1) 立地等の特長

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く、埼玉県内では最も至近となっており、こうした都心への「近さ」は、まちの成り立ちと深く結びついている。江戸時代中期に、当時の一大消費地であった江戸に向けて舟運を活用した商品流通が発達し、川口の産業の礎となる鋳物産業・植木業が興った。また、明治末期に川口町駅（現在の川口駅）や新荒川大橋ができると販路が拡大し、その後、鋳物産業等は高度経済成長期をピークに飛躍的發展を遂げた。昭和40年代のオイルショック以降、鋳物工場の移転・廃業が相次いだ。川口駅周辺は東京一極集中による人口増加の受け皿として住宅を中心とした都市化が急速に進んできた。

こうした鋳物工場の移転・廃業や、駅西口にあった公害資源研究所の移転に伴う国有地の払い下げ等を踏まえて、本市では、昭和58年に「川口駅周辺市街地整備構想」を策定し、この構想に基づき、

- ①西口における公園や川口総合文化センター(リリア)等の大規模な公共空間の整備、公園に接する地区における再開発等による建物の不燃化
- ②東口における再開発による大型商業施設の整備や既存商店街の改善
- ③東口と西口を結ぶ歩行者デッキの整備、駅周辺の通過交通対策に向けた環状道路（リング道路）の整備

等を進め、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がコンパクトに配置され、駅から集客拠点への「近さ」といった新たな特長が形成された。特に、リリアは、西口デッキ直結で駅から徒歩1分の立地にあり、近隣市の集客拠点と比較しても駅に至近であり、また、駅の隣接地に約4ヘクタールの都市公園（川口西公園）が存在していることも、近隣市にはない特長となっている。

他方で、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しており、新型コロナウイルス感染症の蔓延下である令和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<sup>1</sup>となり、一極集中が再加速している。

こうした川口駅が有する2つの「近さ」や再加速する「東京一極集中」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（関東）」において、2年連続で1位を含む4年連続ランクイン<sup>2</sup>など、近年、本市は、住みやすいまちとして高い評価を受けている。また、まちとしての高い評価と合わせて、地価も上昇傾向にあり、令和5年における埼玉県内の地価公示の上位10地点のうち、3地点は川口駅東口であり、上昇率の上位10地点のうち、7地点は川口市内となっている。

<sup>1</sup> 総務省「住民基本台帳に基づく人口移動報告」による。

<sup>2</sup> アルヒ株式会社による発展性、住環境、交通の利便性、コストパフォーマンス、教育・文化環境の5つを基準とした評価。令和2年、令和3年と2年連続で1位を受賞。

## (2) 現状の課題と今後の取組方針

公共空間としては、西口の公害資源研究所の跡地を活用して、平成2年に、音楽ホールや収容人数2,000席を超えるメインホールを有するリリアが整備されるとともに、川口西公園が供用開始された。また、平成3年に、東口と西口を結ぶ歩行者デッキが整備された。

商業施設としては、昭和60年代前半に、樹モールやライブタウンふじの市といったショッピングモールが整備された。また、平成3年に、歩行者デッキの整備と併せて、市街地再開発事業により、東口のデッキと直結した大型商業施設（そごう川口店）が整備された。

鋳物工場の跡地等においては、市街地再開発事業や住宅市街地総合整備事業等により、民間による住宅等への土地利用転換を誘導し、これまでに、24棟・4,629戸の住宅が供給されている。

さらに、市街地再開発事業により、平成17年に東口デッキと直結した商業業務施設（キャスティ）が、平成18年に市民ホールや図書館等の公共施設と商業施設との複合施設（キュポ・ラ）が整備された。

これらの取組により、本市の表玄関である中心市街地が築かれたが、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年に丸井川口店が、令和3年にそごう川口店が閉店することとなった。また、令和2年より蔓延が始まった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生じた。これらの社会情勢の変化に加えて、栄町3-11地区や3-1地区等に低未利用の公有地が存在していることや、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ことを踏まえて、新たなまちづくりの指針の策定が求められていた。

このため、令和4年3月に「川口駅周辺まちづくりビジョン」を策定したところであり、このビジョン等に基づき、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<sup>3</sup>の拡大（広域での関係人口の拡大）

を図ることとしている。具体的には、

ア：低未利用の公有地や更新が必要な施設における市街地再開発事業等による、商業・業務施設等の集客拠点や、優良な住宅の整備促進

イ：駅から拠点施設への回遊性やオープンスペースの滞在快適性の向上（まちなかウォークブルの推進<sup>4</sup>）

ウ：災害時における帰宅困難者用の一時滞在施設の整備促進等の取組を進めていくこととしている。

<sup>3</sup> 関係人口：移住した「定住人口」でもなく、観光に来た「交流人口」でもない、地域と多様に関わる人々を指す言葉。

<sup>4</sup> まちなかウォークブル：滞在快適性向上を目的として、車中心から人中心へと転換を図る取組のこと。

こうした取組方針に基づき、老朽化が進んでいるリリアの大規模改修に併せて、西側隣接地に新たに美術館を建設することとしており、令和6年度からの着工を予定している。また、令和5年3月に、樹モールに面する栄町3丁目銀座地区の市街地再開発事業により、481戸の住宅と商業業務施設との複合施設が整備されるとともに、本町4丁目9番地区においても225戸の住宅と商業施設との複合施設の整備が進められている。さらに、令和5年11月に三井不動産株式会社が旧そごうビルを取得したことを契機として、本市と三井不動産株式会社・三井不動産レジデンシャル株式会社とで「川口駅周辺まちづくりに関する連携協定」を締結しており、両者協働の下、旧そごうビルの利活用や駅周辺におけるまちなかウォークブルの推進等を図っていくこととしている。

今後は、低未利用の公有地を活用した市街地再開発事業やPark-PFI<sup>5</sup>等を活用した川口西公園の整備等により、官民連携の下で、更なる集客拠点や住宅の整備促進と、まちなかウォークブルや防災対策の推進とを一体的に進めていくこととしている。

### (3) 居住者・利用者の状況

本市は恵まれた地勢もあり、人口の増加傾向が続いている。平成29年12月には、60万人を突破し、令和6年1月時点の人口は60.6万人であり、政令指定都市を除く市では、全国で2番目に人口が多い都市となっている。特に川口駅周辺においては、立地等の特長から、東京都への通勤者を中心に人口集積が進んでおり、川口駅周辺を含む中央地域における人口は、平成26年から令和6年において11.8%増加しており、市全体における3.9%を大幅に上回っている。また、将来の人口推計では、市全体では令和12年より人口減少が見込まれているが、中央地域においては、令和17年まで人口増加が見込まれている。

こうした川口駅周辺における人口集積に合わせて、川口駅の乗車人員も増加傾向が続いており、平成30年度には、8.4万人/日に達している。新型コロナウイルス感染症の蔓延時における行動制限等により、令和2年度に6.4万人/日まで減少したものの、その後は増加傾向に転じ、令和4年度は7.1万人/日となっている。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（平成30年度末）の約9割の水準まで回復する見通し<sup>6</sup>となっている。なお、住民の鉄道駅の利用状況<sup>7</sup>については、中央地域では9割が川口駅を利用していることに加えて、横曽根地域・南平地域・新郷地域・安行地域においても川口駅を利用している住民が最多となっており、市内の広範な地域の住民が川口駅を利用している。

### (4) 駅施設の状況

川口駅の乗車人員は、県内のJR線で、大宮駅、浦和駅に次いで第3の規模を有して

---

<sup>5</sup> Park-PFI：民間の資金、経営能力、技術力を活用した公園の整備・管理手法のこと。

<sup>6</sup> 2024年3月期 第2四半期決算説明資料（2023年10月31日 東日本旅客鉄道株式会社）による鉄道運輸収入の見通し。

<sup>7</sup> 第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年）結果を基に分析。

いる一方で、乗り入れ路線は京浜東北線 1 線であり、乗り入れ路線が 1 線の駅としては、県内で最大の規模となっていることから、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る。

また、駅舎の大部分は昭和 40 年代前半に建築されており、築後 50 年以上を経過している。

## (5) 他地区等への交通状況

川口駅におけるバスの運行本数は 814 本/日であり、近隣の鉄道駅である西川口駅の 356 本/日や川口元郷駅の 431 本/日と比べて大幅に多い状況にあり、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。

川口駅から六間通り線を介して約 1 キロメートルの徒歩圏内に川口元郷駅があり、埼玉高速鉄道は、輸送障害時等における京浜東北線遅延・運休時の代替輸送手段として機能している。一方、埼玉高速鉄道は、川口駅利用者の移動ニーズの高い東京駅等<sup>8</sup>に停車しないことや、相対的な運賃の高さ等から、平常時における代替輸送手段としての機能は十分に発現し得ない状況にある。なお、埼玉高速鉄道において、平成 30 年に通学定期券の値下げを実施した際には、通学定期券利用者<sup>9</sup>の増加は 10%程度（全体の 1%程度）にとどまっていることや、埼玉高速鉄道が事業再生計画<sup>10</sup>中であり減収を伴う施策を講じづらい状況にあることから、更なる運賃の値下げについては慎重な判断が必要となる上に、実施したとしてもその効果は限定的であると考えられる。

## 2. 川口駅再整備の必要性

川口駅周辺の現状を踏まえて、以下の観点から、鉄道輸送力の増強は必要不可欠であると考えられる。

- ①通勤・通学時の混雑や列車の遅延・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を鑑み、利用者の更なる利便性の向上（住み続けたいまち）が必要であること
  - 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）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であること
  - 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）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であること
- 鉄道輸送力増強の手段としては、大きく、川口駅への中距離電車（上野東京ライン・

---

<sup>8</sup> 第 12 回大都市交通センサスの鉄道利用者調査結果を基に、川口駅利用者の目的地を分析すると、東京駅、新宿駅、赤羽駅、有楽町駅等の移動ニーズが高いことがわかる。

<sup>9</sup> 埼玉高速鉄道において、通学定期券利用者の割合は、例年、鉄道利用者全体の約 10%程度となっている。

<sup>10</sup> 平成 13 年の開業以来、多額の有利子負債を抱えていた埼玉高速鉄道株式会社は、負債圧縮と累積損失の解消を柱とした事業再生計画を策定し、現在この計画を基に経営の健全化を進めている。

湘南新宿ライン)の停車、川口元郷駅への利用者移転、川口駅における京浜東北線の始発の設定が考えられる。この中で、川口元郷駅への利用者移転については、前述のとおり、効果は限定的であるものと考えられる。また、川口駅における京浜東北線の始発設定については、輸送障害時等における遅延・運休時の代替輸送手段にはなり得ないことに加えて、折り返し運転のための諸設備等がなく、その対応が必要となることが想定される。こうしたことから、鉄道輸送力増強の手段としては、川口駅への中距離電車の停車が最も合理的であると考えられる。なお、市内の広範な地域の住民が川口駅を利用しており、川口駅が市内随一の交通結節機能を有していることから川口駅への中距離電車の停車については、他地区への波及効果も最も高いものと考えられる。

鉄道輸送力増強に向けて、中距離電車停車のためのホーム増設が必要となることに加えて、駅舎の大部分は昭和40年代前半に建築されており、築後50年以上を経過している状況に鑑み、川口駅の再整備が必要である。

### 3. 川口駅再整備の検討経緯

本市では、平成12年から平成22年を計画期間とする第3次総合計画から現行の第5次総合計画に至るまで、主な取組として、川口駅への中距離電車停車を掲げている。

また、その実現に向けて、平成20年度より継続的に、JR東日本、国土交通大臣、埼玉県知事に対して、要望を実施してきている。

さらに、令和3年度に、坂村健 東洋大学学部長や隈研吾 東京大学特別教授等の学識経験者、商工関係者、JR東日本等の交通事業者を構成員とする「川口駅周辺まちづくりビジョン策定検討会」を立ち上げ、令和4年3月に「川口駅周辺まちづくりビジョン」を策定したところであり、優先的に取り組むプロジェクトの1番目に鉄道輸送力増強等を内容とする「交通拠点リニューアルプロジェクト」を掲げ、取組例として、中距離電車の停車のためのホーム増設を明示している。

令和4年11月には、本市とJR東日本とで「東北本線川口駅ホーム増設等に係る駅改良の調査の実施に関する協定」を締結し、両者協働の下で中距離電車の停車のためのホーム増設に係る具体的な調査を進めてきた。令和6年1月に、調査結果がとりまとめられたところであり、第2章の施設計画や第3章の事業計画については、この調査結果等に基づいたものとなっている。



## 第2章 施設計画

### 1. ホームの増設

#### (1) 上野東京ラインと湘南新宿ラインとの比較

停車対象とする中距離電車としては、川口駅を京浜東北線に並走する形で通過している、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられるため、鉄道輸送力（輸送人員の余地、緊急時の代替性）と利用者ニーズへの対応の観点から、両路線を比較する。

輸送人員の余地として、平日の通勤時間帯における南方向への運行本数<sup>11</sup>は、上野東京ラインが29本であることに対して、湘南新宿ラインは12本となっている。特に、湘南新宿ラインについては、貨物線や運行本数の多い埼京線と線路を共有している区間があり、更なる本数増加は困難な状況であると考えられる。また、平日の通勤時間帯における南方向の車両における混雑率は、上野東京ラインが140%程度であることに対して、湘南新宿ラインは170%程度となっている。

緊急時の代替性として、上野東京ラインは既設線である宇都宮線・高崎線と東海道線とを、上野駅・東京駅間に新設した線路で繋いでいることに対して、湘南新宿ラインは、貨物線や遅延が多い埼京線<sup>12</sup>と線路を共有している区間があり、こうした路線の影響を受けることから、相対的に上野東京ラインの方が高い代替性を有しているものと考えられる。

利用者ニーズへの対応として、川口駅から南方向に向かう利用者の移動状況について、6割が東京駅方面、4割が新宿駅方面であること<sup>13</sup>を踏まえると、上野東京ラインを停車対象とした場合、相対的にニーズの大きい東京駅方面への鉄道輸送力が増強されることとなる。一方で、湘南新宿ラインを停車対象とした場合、新宿駅方面に向かう利用者が赤羽駅で乗り換えることが不要となる。

これらの内容を整理すると、次頁表1のとおりとなる。

---

<sup>11</sup> 平日の通勤時間帯（7時台～8時台）の浦和駅における本数。

<sup>12</sup> 東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」（平成30年度）。

<sup>13</sup> 第12回大都市交通センサスの鉄道利用者調査結果を基に分析。

表1 上野東京ラインと湘南新宿ラインの比較

|                    | 上野東京ライン |                                       | 湘南新宿ライン |  |
|--------------------|---------|---------------------------------------|---------|--|
| 輸送人員の<br>余地        | ○       | 運行本数が多く、混雑率が低い<br>ため、高い               | ×       | 運行本数が少なく、混雑率が高<br>いため、低い                 |
| 緊急時の<br>代替性        | ○       | 他路線と線路を共有してい<br>ないため、高い               | ×       | 貨物線や遅延が多い埼京線<br>と線路を共有している区間<br>があるため、低い |
| 利用者<br>ニーズ<br>への対応 | ○       | 相対的にニーズの大きい東<br>京駅方面への鉄道輸送力が<br>増強される | ○       | 新宿駅方面に向かう利用者<br>が赤羽駅で乗り換えること<br>が不要となる   |

## (2) 停車対象とする中距離電車

鉄道輸送力と利用者ニーズへの対応の観点からの比較に加えて、湘南新宿ラインは、最も西側の線路を通っており、停車させる場合、移設する線路の本数が1本（上野東京ラインの場合3本）であり線路移設費は相対的に安価になると想定されるものの、現状でも浦和駅からの乗車が困難な状況にあり、また、停車駅を増やすと埼京線にも影響を及ぼすため、停車させることは困難であると考えられる。

また、現在、JR東日本において「羽田空港アクセス線（仮称）」の計画が進められており、特に、上野東京ラインと連結する「東山手ルート」については、令和5年1月に国土交通省より鉄道施設変更認可を受け、令和13年度の開業を目指している。これにより、上野東京ライン沿線から羽田空港へのダイレクトアクセスが可能となり、東京駅から羽田空港への所要時間は、現状では鉄道を利用した場合、30分程度要するところ、乗り換えなく約18分で到着可能となる。

さらに、「品川開発プロジェクト」により、文化施設・業務施設・商業施設・ホテル・住宅等を含む国際交流拠点として、「TAKANAWA GATEWAY CITY」の整備が進行しており、令和7年のまちびらきに向けて、準備が進められている。加えて、現在、東京駅付近から臨海部（晴海、有明エリア）を繋ぐ、「都心部・臨海地域地下鉄構想」の検討が進められている。このように、今後、国際競争力の強化等に向けて、都心部・臨海地域の更なる開発が見込まれている。

こうした状況と川口駅の再整備が必要である理由を踏まえて、以下の観点において相対的に優れている、上野東京ラインを停車対象として、今後の検討を進めていくこととする。

- ①鉄道輸送力（輸送人員の余地、緊急時の代替性）が高いこと、都心部・臨海地域の更なる開発が見込まれていることから、通勤・通学時に加えて、レジャー等の際においても、利用者の更なる利便性の向上（住み続けたいまち）が期待されること
- ②都心部・臨海地域の更なる開発が見込まれることから、こうした地域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）が期待されること

- ③鉄道輸送力が高いことや都心部・臨海地域の更なる開発が見込まれていることから、より多くの方の来訪が円滑化され、併せて、集客拠点の整備を促進することで、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）が期待されること
- ④鉄道の円滑な運行のため他の駅に与える影響が相対的に小さいこと

### (3) 整備位置

上野東京ラインの線路は、京浜東北線の線路の西側に隣接していることから同路線のホームは、既存の京浜東北線ホームの西側に新設することとなる。また、上野東京ラインの線路のさらに西側に隣接している湘南新宿ラインの軌道や既存の歩行者デッキの柱への影響を最小限とするため、上野東京ラインのホームの位置は、下図のとおりとすることが考えられる。

なお、上野東京ラインのホーム新設に伴い、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、本市が保有する川口西口緑地や道路等の公有地に収まる計画であり、私有地の取得は不要と想定している。

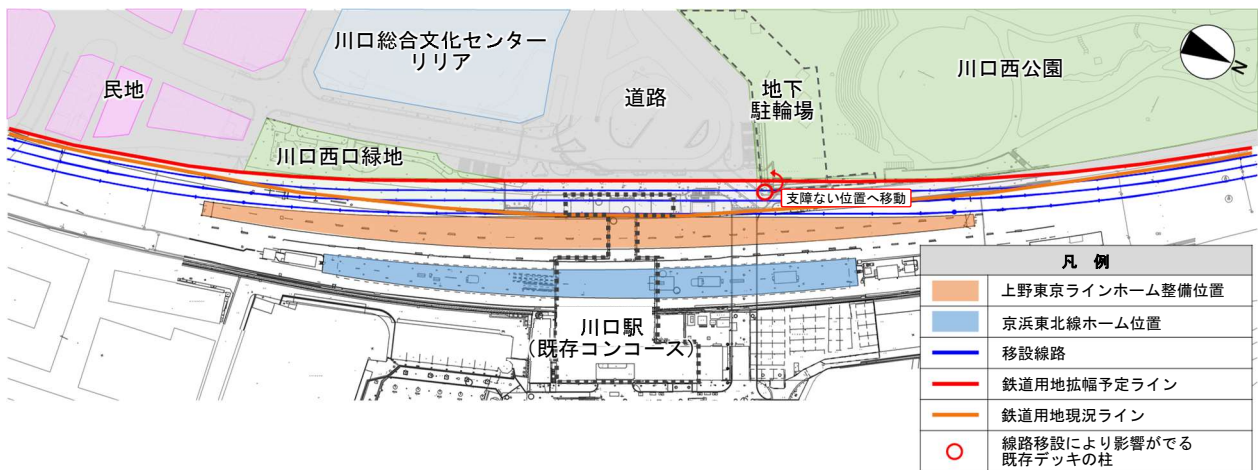


図1 ホーム整備位置と西口への影響

## 2. コンコース<sup>14</sup>の整備

### (1) 求められる要件

上野東京ラインのホーム新設に伴い新たな流動が発生することや、駅再整備に係る施工期間中においても駅としての機能維持が求められることを踏まえると、コンコースの整備には、以下の要件が求められることとなる。

- ①京浜東北線と上野東京ラインの両路線に係る流動<sup>15</sup>に対応した旅客動線の幅員を確保すること

<sup>14</sup> コンコース：鉄道駅構内における通路や広場。

<sup>15</sup> 流動：人の移動。

②京浜東北線のホームへの旅客動線と駅再整備に係る施工場所とを隔離すること  
また、通勤・通学時における混雑緩和に向けて、京浜東北線と上野東京ラインの両路線に係る流動の重複を避けることが望ましく、この観点から、

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し、さらに、利用者の負担軽減に向けて、コンコースからホームまでの旅客動線を可能な限り短くすることが望ましいものと考えられる。この観点から、

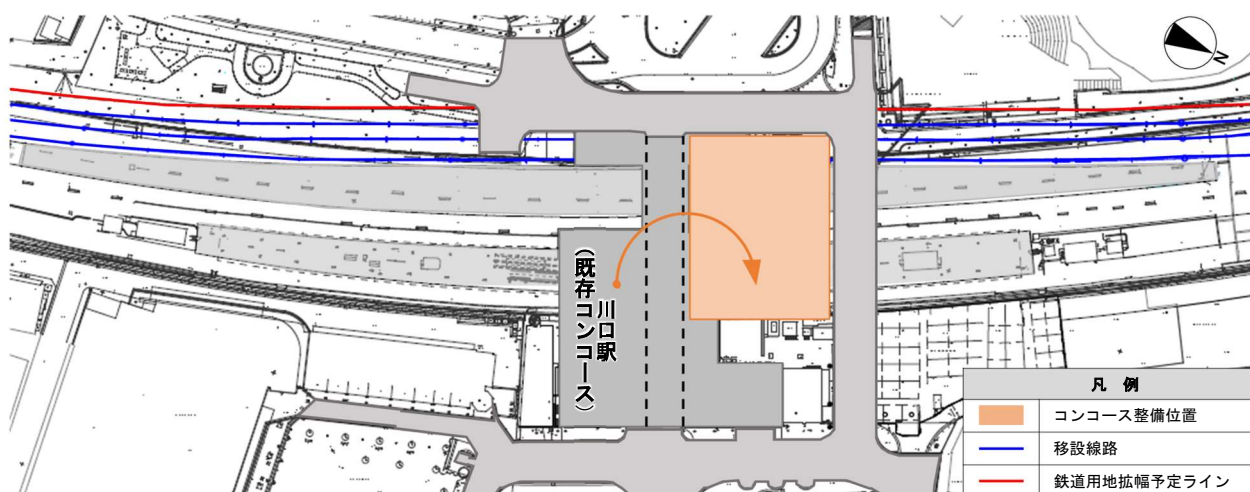
④現在のコンコースの位置から大きく変わらない位置とすることが望ましいものと考えられる。

## (2) 整備位置

上記のコンコースに求められる要件や、既存の駅舎内通路や駅北側に位置する歩行者デッキに抵触しない位置とすることが必要であることを踏まえると、下図のとおり、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方向で、今後の検討を進めていくこととする。この場所にコンコースを建て替えた場合、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の確保や、両路線の流動の重複の排除が可能となっている（次頁図3参照）。また、既存と建て替え後のコンコースの位置が、既存の駅舎内通路を介して離れているため、旅客動線を確保し、駅を使いながら工事を進めることが比較的容易となっている。

なお、既存駅舎の活用については、上記の要件の①・②・③への対応等のため大規模な改修や複雑な施工計画の立案が必要になる。

また、駅舎の大部分は昭和40年代前半に建築されており、築後50年以上を経過している状況に鑑み、上野東京ラインのホーム新設を契機として、川口駅の再整備が必要である。



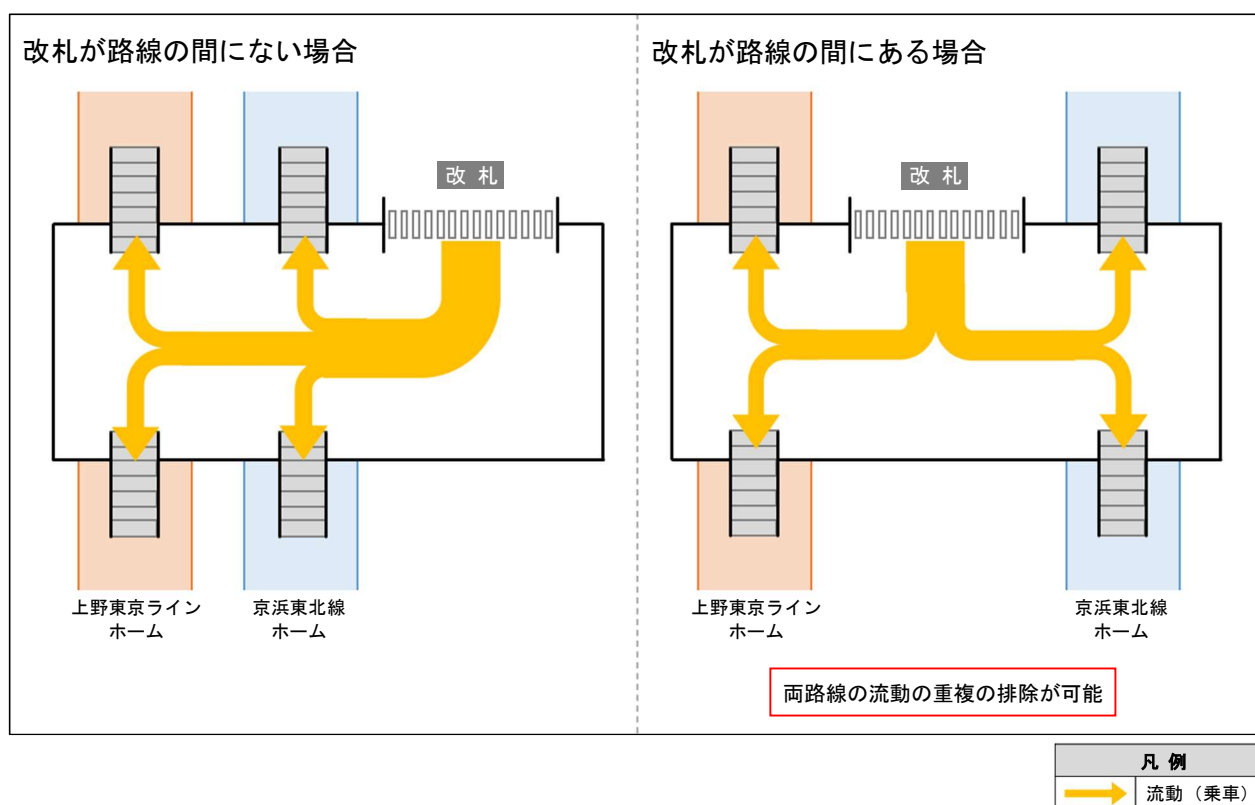


図3 コンコース整備位置と流動の関係性

### 3. 自由通路・改札の整備

#### (1) 自由通路を復元する案と既存の歩行者デッキを活用する案との比較

コンコースの整備位置が、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であることを踏まえると、コンコースにアクセスするための自由通路の整備については、次頁図4のとおり、大きく、現状の駅舎内通路の位置に自由通路を復元する案（以下、「A案」という。）と、駅北側に位置する既存の歩行者デッキを活用する案（以下、「B案」という。）との2案が考えられるため、概算事業費、利用者への影響、駅周辺のまちづくりに与える影響の観点から、両案を比較する。なお、改札については、自由通路とコンコースが接する部分に設置されることとなる。

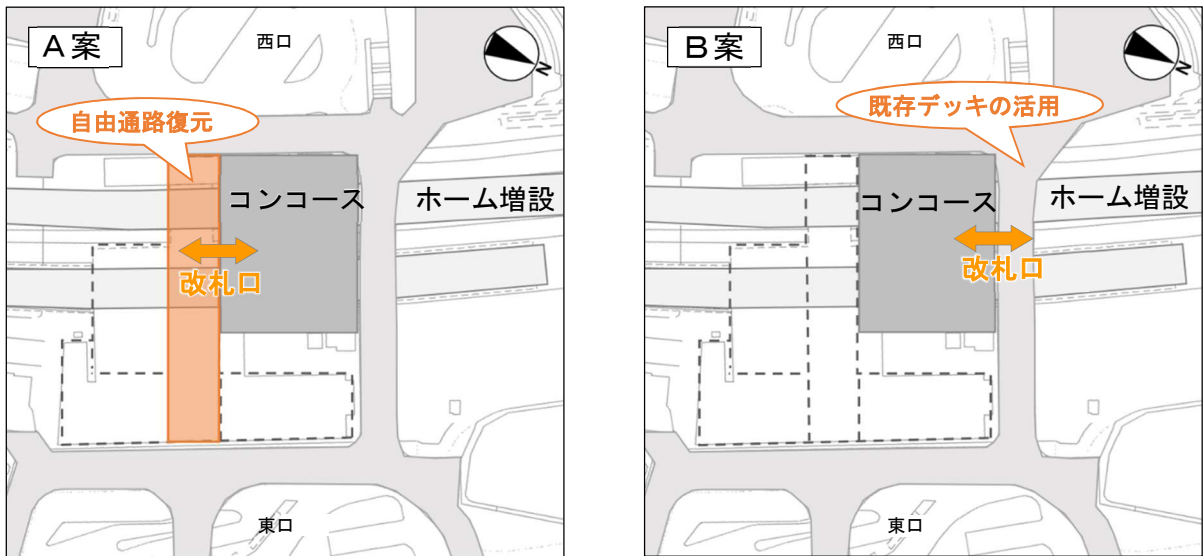


図4 各案の配置イメージ

概算事業費については、B案はA案と比較して、自由通路の復元に係る工事が不要となるため、42億円安価となる。

利用者への影響として、A案は、ほぼ現状通りの位置に改札口が整備されるため、利用者の動線に与える影響はないものと考えられる。

B案については、改札口が北側の歩行者デッキに面することとなり、A案と比較すると50m程度の差があることから、利用者の動線に与える影響は少なからずあるものと考えられる。

なお、駅利用者の歩行者デッキ上の人流については、次頁図5のとおり、東口は、中央の歩行者デッキから的人流が最も多く、次いで、南側のエスカレーターから的人流、北側から的人流、南側から的人流となっており、西口は、南側から的人流が北側から的人流より多くなっている。

このように、東口・西口ともに、南側から的人流が相対的に多い状況にあるが、駅前広場のエスカレーターの位置も大きな影響を与えているものと考えられる<sup>16</sup>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も検討が必要であると考えられる。

<sup>16</sup> 令和5年4月の通勤時間帯において市が実施した、駅東口における人流調査の結果によると、北側方向からの駅利用者も約30%が、南側のエスカレーターを利用している。

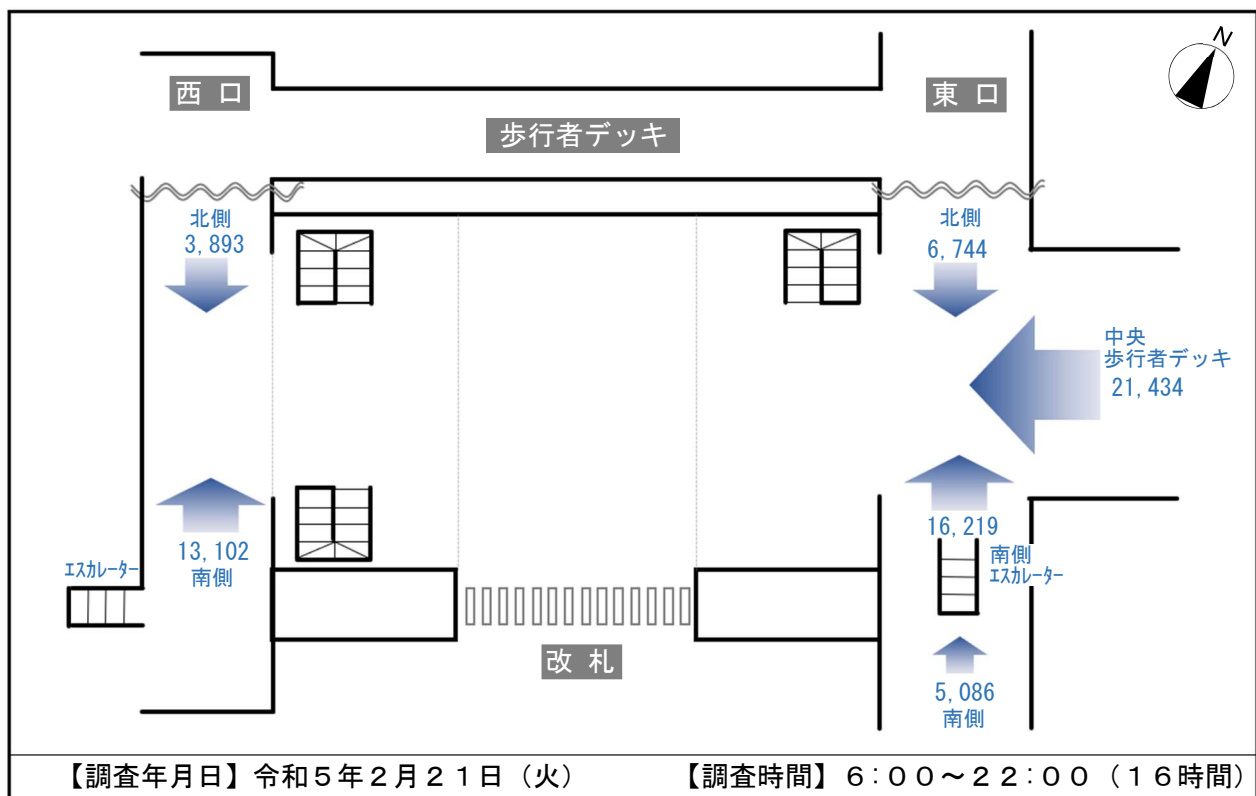


図5 デッキ上の人流

駅周辺のまちづくりに与える影響についても、A案は、ほぼ現状通りの位置に改札口が整備されるため、その影響は軽微であると考えられる。

B案については、デッキレベルでの東西口間の移動ルートが、駅北側に位置する歩行者デッキに集約化されることとなる。現在、本市では、リアの大規模改修に併せて、西側隣接地に新たに美術館を建設することとしており、次頁図6のとおり、美術館のメインエントランスは、西口の歩行者デッキに直結することを想定している。また、今後、Park-PFI等を活用した川口西公園の整備を進めていくこととしている。さらに、東口北側の線路沿いには、低未利用の公有地（栄町3-1地区）が存在し、その活用が課題となっている。

こうした状況を踏まえると、B案については、駅から美術館、川口西公園等の集客拠点への回遊性向上に寄与することに加えて、低未利用の公有地の利活用との連携も考えられることから、駅周辺のまちづくりとの相乗効果が期待される。

これらの内容を整理すると、次頁表2のとおりとなる。

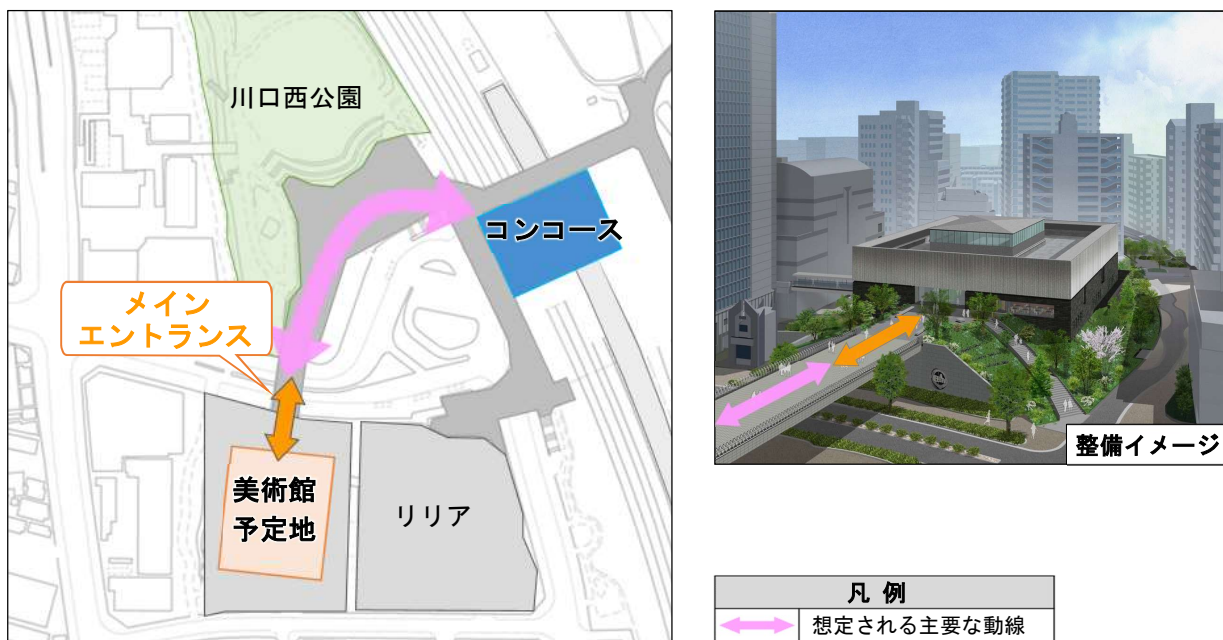


図6 西口歩行者デッキに直結した美術館のメインエントランス（計画）

表2 各案の比較

|           | A案   | B案   |
|-----------|--|--|
| 概算事業費     | 自由通路の復元を伴うため、相対的に高い<br>×                   | 既存の北側の歩行者デッキを活用するため、相対的に安い（A案－42億円）<br>○                                     |
| 利用者への影響   | ほぼ現状通りの位置に改札口が整備されるため、利用者の動線に与える影響はない<br>○ | 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も検討が必要<br>△                                  |
| まちづくりへの影響 | ほぼ現状通りの位置に改札口が整備されるため、その影響は軽微<br>○         | 美術館、川口西公園等の集客拠点への回遊性向上に寄与することに加えて、低未利用の公有地の利活用との連携も考えられることから、相乗効果が期待できる<br>○ |

## （2）既存の歩行者デッキの拡幅・屋根設置

B案については、東西口間の回遊性の向上や、美術館等への待ち合わせ場所として滞在快適性の向上を図るため、次頁図7のとおり、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も考えられる。その実現に向けては、人工地盤や屋根の設置のため、30億円程度の追加的な事業費を要することとなるが、まちなかウォークブル



の推進に寄与することから、都市再生整備計画に位置付けることにより、社会資本整備総合交付金において重点的な支援が受けられる「まちなかウォークブル推進事業」（国庫補助率：50%）が活用可能である。

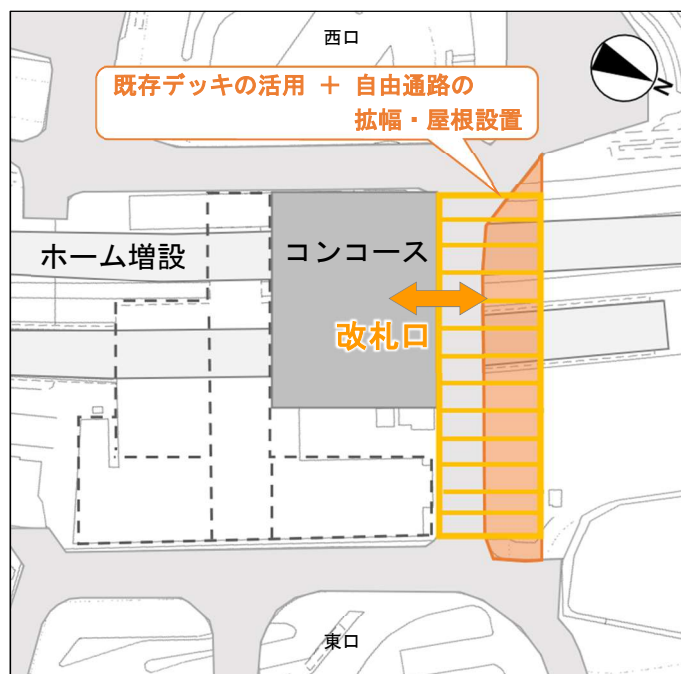


図7 歩行者デッキの拡幅・屋根設置のイメージ

### （3）改札口を複数とすることに係る課題

駅利用者の更なる利便性向上に向けて、改札口を複数とすることについては、必要駅員数・業務量の増加や、設置機器数の増加に伴う維持管理費の増加に加えて、駅執務室面積の減少等の課題があると考えられる。

一方で、駅に商業施設が隣接している場合、商業施設に直結した改札口を設けている事例も存在している。

### （4）整備位置

B案はA案と比べて、概算事業費等の観点において、相対的に優れている。

なお、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を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する。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する。

以上を踏まえ、自由通路・改札の整備位置については、B案を採用する方向で、今後の検討を進めていくこととする。

### 第3章 事業計画

#### 1. 事業費

##### (1) 概算事業費

前章の施設計画に基づき、下図のとおり、

- ① 停車対象とする中距離電車は上野東京ラインとして、そのホームを新設
- ② コンコースについて、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
- ③ 自由通路について、駅北側に位置する既存の歩行者デッキを活用し、自由通路とコンコースの接する部分に改札を設置
- ④ 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ついても検討とした上で、駅業務棟や店舗棟等については、撤去される現状の駅舎（駅業務施設・店舗等から構成）と概ね同等のスペースを確保する案（以下、「計画案」という。）について、今後の検討を進めていくこととする。

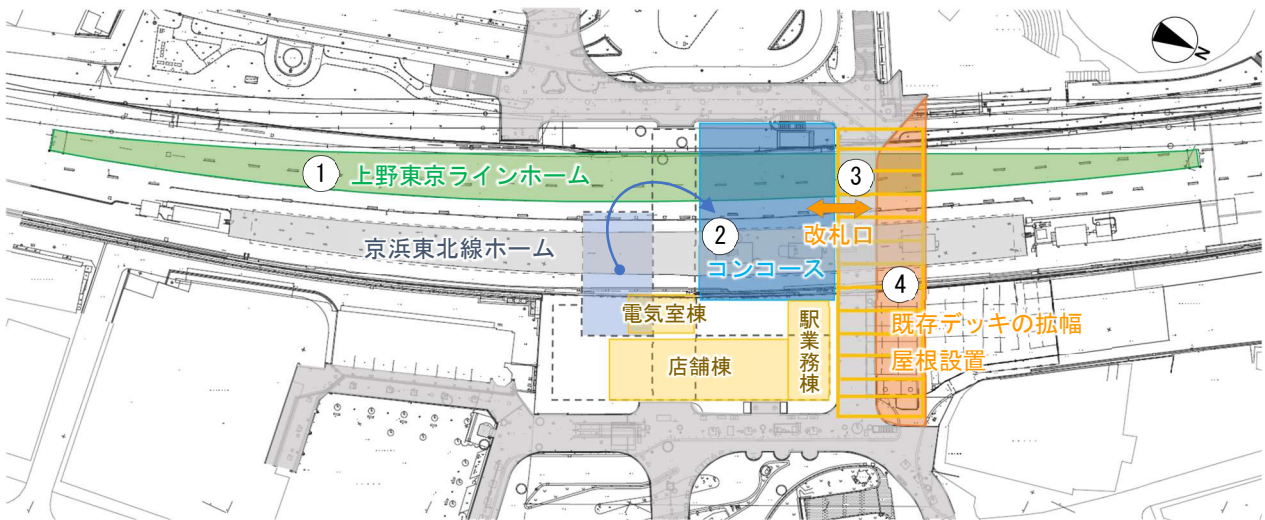


図8 施設計画に基づく計画案

計画案に基づく概算事業費は、下表のとおりである。なお、比較対象として、現状の駅舎内通路の位置に自由通路を復元する案（A案）についても、併記する。

表3 概算事業費

| 計画案             |                 | (参考) A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 |         |
| 389 億円          | 420 億円          | 431 億円  |

前頁表3の概算事業費は、直接工事費に加えて、測量・設計費や一般管理費等も含まれている。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が、現時点では、財産区分が決まっていないため、含まれていない。また、以下の費用についても含まれていない。

- ①本市とJR東日本との事業実施に係る基本協定（以下単に、「基本協定」という。）  
締結後における関連事務に係る人件費（以下、「管理費」という。）
- ②西側への鉄道用地拡幅によって生じる復旧費（以下、単に「復旧費」という。）
- ③契約までの労務費等の高騰による追加的な費用
- ④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

なお、近年、建設工事費が急激に高騰しており、計画案の概算事業費にも大きな影響を与えている。建設物価建築費指数<sup>17</sup>によると、令和5年度における建設工事費は、急騰前の令和元年から令和2年までと比較し、約20%上昇している。今後の物価等の景気動向は不透明であり、また、令和6年度より建設業にも時間外労働の上限規制が適用されることから人件費の更なる高騰も想定される状況にある。

## （2）負担方法

第1章2に記載のとおり、川口駅周辺における今後のまちづくりの方針等を踏まえると、鉄道輸送力の増強は必要不可欠であり、その手段としては、川口駅への中距離電車の停車が最も合理的であると考えられる。こうしたまちづくり上の必要性を踏まえると、「中距離電車停車のためのホーム増設とそれに伴い必要となる施設整備に係る経費」は、本市が全額負担することが考えられるが、こうした経費の範囲については、今後精査を進めていく。

また、本市が負担する事業費については、財政の持続可能性の確保に向けて、計画的かつ長期的な支弁方法を採用することが望ましく、この観点から、地方債<sup>18</sup>や基金を活用することが考えられる。特に、地方債については、償還期間を30年間とすることにより、本事業による効果が発現するタイミングとその効果を楽しむ世代間の負担の公平性を担保することも可能となる。

地方債の活用に向けては、本市が、新設される上野東京ラインのホームや、建て替えられるコンコースの一部を保有する必要がある一方で、施設の管理については、鉄道事業者であるJR東日本が行う必要があり、今後、本市とJR東日本との役割分担等の整理を進めていく。

また、既存の歩行者デッキを北側に拡幅し、屋根を設置する場合、前章3.（2）に記載のとおり、追加的な事業費について、「まちなかウォークブル推進事業」（国庫補助率：50%）が活用可能であり、市負担分について公共事業等債が活用可能である。

---

<sup>17</sup> 建設物価建築費指数：建築物の工事価格の動向が把握できる物価指数であり、一般財団法人建設物価調査会が毎月作成、公表している。

<sup>18</sup> 地方債：地方公共団体が1会計年度を超えて行う借入れのこと。

## 2. 事業実施に伴う効果

### (1) 想定される効果の内容と試算

川口駅は、川口の産業の礎である鋳物産業・植木業等の販路拡大や、住民の東京都等への通勤・通学に係る移動を支えるなど、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。また、まちづくり上の必要性を踏まえて、鉄道輸送力の増強に向けて、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検討を進めている。こうした川口駅再整備の公共性を踏まえて、前項(2)に記載のとおり、本市としての費用負担を想定しているところであり、事業の実施にあたっては、こうした費用負担に見合っているか否かについて、できる限り客観的に評価する必要があるものと考えられる。

このため、事業による多種多様な効果のうち、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、貨幣換算を行うこととする。

- ①中距離電車が停車することにより、川口駅の利用者が、他駅での乗り換えが不要となることによって、目的地までの所要時間が短縮される効果（以下、「乗換時間短縮効果」という。）
- ②コンコースの建て替え等による通路整備に伴い移動経路の混雑が緩和され、歩行速度が向上することによって、目的地までの所要時間が短縮される効果（以下、「歩行時間短縮効果」という。）
- ③中距離電車が停車することにより、京浜東北線の輸送障害発生時の遅延損失が軽減される効果（以下、「遅延軽減効果」という。）
- ④中距離電車が停車することや駅舎がリニューアルされることにより、市民の安心感や満足感が向上する効果（以下、「存在効果」という。）

試算にあたっては、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版 国土交通省）<sup>19</sup>」（以下、「鉄道マニュアル」という）を参考としており、効果ごとの具体的な試算方法は以下のとおりである。

#### ①乗換時間短縮効果

下式のとおり、1人当たりの短縮時間、川口駅において想定される上野東京ラインの年間利用者数<sup>20</sup>、労働者の平均的な時給（時間評価値<sup>21</sup>）を乗じることにより試算。

$$\begin{aligned} \text{乗換時間短縮効果(円/年)} &= \text{短縮時間(時間/人)} \\ &\quad \times \text{想定される上野東京ラインの年間利用者数(人/年)} \end{aligned}$$

<sup>19</sup> 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル：国土交通省において、鉄道プロジェクトの評価手法を取りまとめたもの。本事業は、同マニュアルのうち、「鉄道駅の改良」に位置付けた上で、検討している。

<sup>20</sup> 総合計画における将来人口推計を基に設定している。

<sup>21</sup> 時間評価値：単位時間が持っている価値を示した値であり、労働者の平均的な時給を用いている。

×時間評価値(円/時間)

また、1人当たりの短縮時間は、現在の川口駅における京浜東北線の平均待ち時間<sup>22</sup>と乗換え駅における京浜東北線から上野東京ラインへの乗換えに要する時間<sup>23</sup>を加算した時間から、整備後の川口駅における上野東京ラインの想定される平均待ち時間<sup>24</sup>との差をとること等により試算。

## ②歩行時間短縮効果

下式のとおり、1人当たりの短縮時間、川口駅の年間利用者数<sup>25</sup>、労働者の平均的な時給（時間評価値）を乗じることにより試算。

$$\text{歩行時間短縮効果(円/年)} = \text{短縮時間(時間/人)} \times \text{川口駅の年間利用者数(人/年)} \\ \times \text{時間評価値(円/時間)}$$

また、1人当たりの短縮時間は、駅整備前後の改札内の各箇所（ホーム、改札内滞留空間）の移動距離を、混雑状況を踏まえた利用者の歩行速度<sup>26</sup>で除すことにより、駅整備前後の移動時間を算定した上で、差をとることにより試算。

## ③遅延軽減効果

下式のとおり、1人当たりの遅延軽減時間、川口駅における通勤混雑時における利用者数<sup>27</sup>、労働者の平均的な時給（時間評価値）を乗じることにより試算。

$$\text{遅延軽減効果(円/年)} = \text{遅延軽減時間(時間/人)} \\ \times \text{通勤混雑時の年間利用者数(人/年)} \\ \times \text{時間評価値(円/時間)}$$

また、1人当たりの遅延軽減時間は、平成30年度における通勤混雑時の遅延証明書の発行情報<sup>28</sup>を基に推計。

---

<sup>22</sup> 1時間ごとの平均運行間隔に1/2を乗じることにより、待ち時間のばらつきを考慮した、平均待ち時間を試算している。

<sup>23</sup> 乗換えに要する時間を5分間としている。

<sup>24</sup> 赤羽・浦和駅における上野東京ラインのダイヤから、川口駅における想定されるダイヤを作成している。

<sup>25</sup> 川口駅の全ての利用者の歩行速度に影響することから、全ての利用者を対象としている。

<sup>26</sup> 鉄道マニュアルを参考に、歩行者が自由に歩ける状態での歩行速度から、混雑の度合いにより歩行速度を減少させている。

<sup>27</sup> 川口駅における7時台の利用者数。

<sup>28</sup> 東京圏の鉄道路線の遅延「見える化」（平成30年度）。

#### ④存在効果

CVM（仮想的市場評価法）<sup>29</sup>により試算。具体的には、アンケート調査<sup>30</sup>により把握した駅整備に対する人々の支払い意思額を基に、推計。

なお、貨幣換算の手法が確立されていない効果も存在しており、例えば、「中距離電車が停車すること等による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」等が挙げられる。これらは、第1章2に記載した、鉄道輸送力増強の必要性のうち、「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）の実現」や「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）の実現」と親和性の高いものと考えられるが、評価手法が確立されていないことから、貨幣換算の対象とはしないこととしている。

以上を踏まえて、計画案において単年度で得られる効果を貨幣換算すると、下表のとおり、試算される。

表4 効果の算定結果（単年度で得られる効果）

（単位：億円）

| 乗換時間<br>短縮効果 | 歩行時間短縮効果 |      | 遅延軽減<br>効果 | 存在効果 | 合計    |
|--------------|----------|------|------------|------|-------|
|              | ホーム      | 改札内  |            |      |       |
| 23.17        | 0.03     | 2.13 | 9.30       | 9.33 | 43.96 |

#### （2）費用対効果の試算

前項で試算した単年度で得られる効果を踏まえ、社会的割引率<sup>31</sup>を考慮の上、鉄道マニュアルに基づき、30年間・50年間の計算期間において、効果の累計値を試算すると、次頁表5のとおりとなる。

また、前項（1）に記載の概算事業費を踏まえると、費用対効果は、次頁表5のお

<sup>29</sup> CVM（仮想的市場評価法）：アンケート調査を用いて、人々に支払い意思額を尋ねることで、市場で取引されていない財（効果）の価値を計測する手法。本市では、令和5年8月21日～8月30日に、市民や川口駅利用者を対象としたweb調査を実施した。

<sup>30</sup> 例として、「中距離電車が停車することで、駅舎も改良されて外装・内装が綺麗になるとしたら、あなたはいくらまで負担して良いと考えますか。」といった質問を通して、支払い意思額を尋ねている。

<sup>31</sup> 社会的割引率：異なる発現時期の費用や効果を揃えるための比率のこと。本事業のように、費用や効果の発現が長期にわたる際には、発現時期の異なる費用や効果を適切に足し合わせて評価する必要がある。将来的な効果、費用を現在の価値で評価するためには、現在価値に割引く必要があり、その割引率が社会的割引率である。なお、その数値は鉄道マニュアルに基づき4%としている。

り試算される。結果として、計画案・A案ともに、30年間の計算期間であっても、費用対効果は1を超えており、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果に限定しても、事業費に見合った効果が得られるものと試算されている。

こうした結果に加えて、開発の促進効果等を踏まえれば、計画案・A案ともに、事業費に見合ったものであると考えられる。

表5 費用対効果の試算結果

|       | 計画案<br>(既存デッキの拡幅・屋根設置なし) |          | (参考) A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     |

### 3. 工期

事業着手後における工程としては、大きく、

①測量・設計（基本設計・詳細設計）

②工事

に分けることができる。

①測量・設計に係る工期については、一概に試算することは困難であるが、他駅の事例では概ね2～4年の期間を要している。

また、②工事については、大きく

i 準備工

ii 線路切り替え

iii コンコースの建て替え

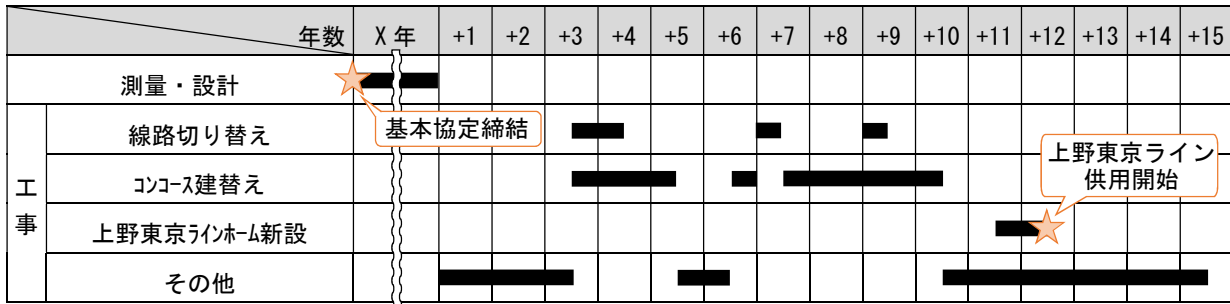
iv 上野東京ラインのホーム新設

に分けることができる。なお、A案については、「vi 自由通路の復元」が、加わることとなる。

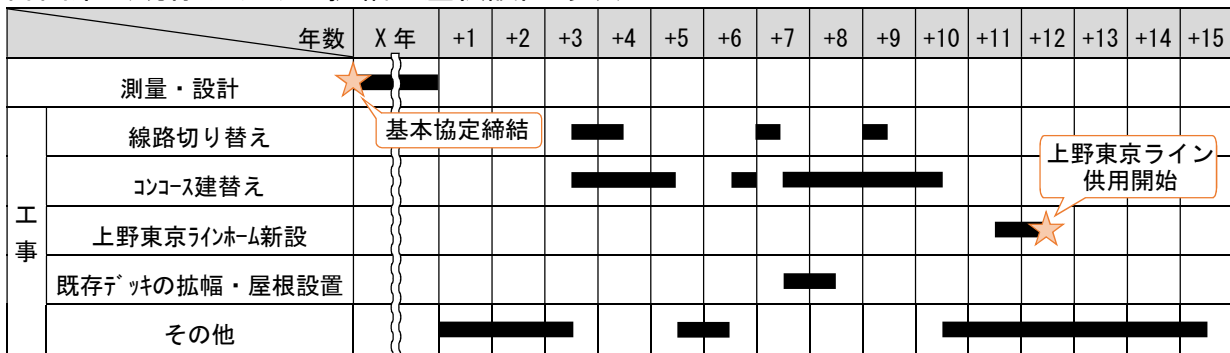
これらを踏まえて、計画案に係る工期は、次頁表6のとおりとなる。なお、比較対象として、A案についても併記する。

表6 各案に係る工期<sup>32</sup>

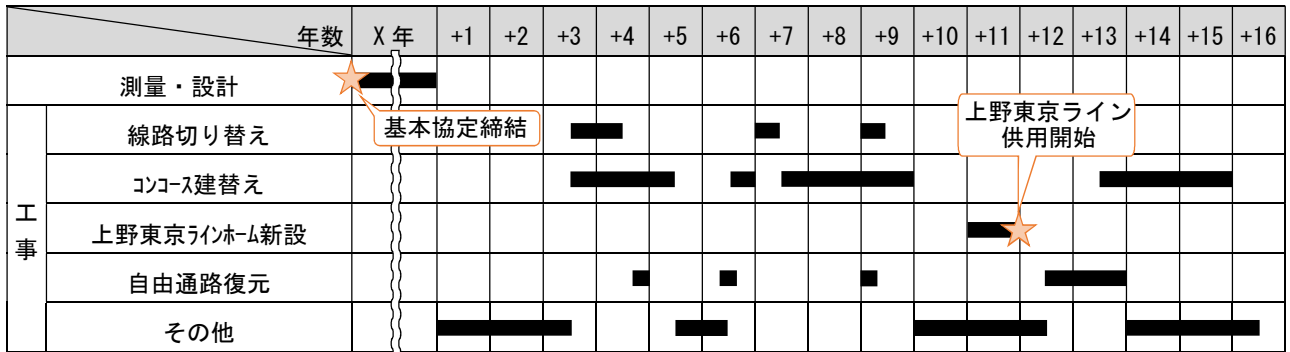
計画案（既存デッキの拡幅・屋根設置なし）



計画案（既存デッキの拡幅・屋根設置あり）



(参考) A案



<sup>32</sup> 各案に係る工期は、現時点での予定であり、令和6年度より建設業にも時間外労働の上限規制が適用されることによる労働環境の変化等により、今後、工期が変更となる可能性がある。



## 第4章 今後の取組方針等

### 1. 基本協定締結に向けて

事業着手に向けては、基本協定を締結する必要がある、第2章・第3章を踏まえると、このためには、

- ①本市が全額負担することを想定している「中距離電車停車のためのホーム増設とそれに伴い必要となる施設整備に係る経費」の範囲に係る検討
- ②管理費や復旧費の算定
- ③鉄道用地に編入されることとなる本市保有の公有地の処理方針に係る検討
- ④管理に係る本市とJR東日本との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に係る検討
- ⑤本市が上野東京ラインのホームや、建て替えられるコンコースの一部を保有することとなった場合の管理方針に係る検討
- ⑥本市とJR東日本との設計・施工の役割分担に係る検討

等を進める必要がある。

また、JR東日本での駅舎の検討に併せて、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。

令和6年度より上記の検討を進め、JR東日本との協議が調い次第、市議会に、基本協定の締結に関連する議案を提出することを想定している。

### 2. 関係者との協働に向けて

#### (1) 埼玉版スーパー・シティプロジェクトとしての取組

第1章1(2)に記載のとおり、今後、川口駅周辺において、商業・業務施設等の集客拠点の整備やまちなかウォークブルの推進等の取組を進めていくこととしている。こうした取組は、「埼玉版スーパー・シティプロジェクト<sup>33</sup>の基本的な考え方（骨格）」に示されている、「広域から人が集い、人々の交流やビジネスを創出する業務集積拠点」の創出につながるものと考えられる。

また、広域での関係人口の拡大を図るためには、集客拠点の整備やまちなかウォークブルの推進と併せて、鉄道輸送力の増強など、交通結節機能の強化が必要であり、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については、川口駅周辺を業務集積拠点とすることにも寄与するものと考えられる。

こうしたことから、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

---

<sup>33</sup> 埼玉版スーパー・シティプロジェクト：埼玉県が進めるプロジェクトであり、超少子高齢社会を見据え、市町村の「コンパクト」「スマート」「レジリエント」の3つの要素を兼ね備えた持続可能なまちづくりを県が支援するもの。

主な内容とする川口駅周辺のまちづくりについて、令和6年1月に、埼玉版スーパー・シティプロジェクトにエントリーしたところであり、埼玉県との緊密な連携の下で、具体的な取組を進めていくこととしている。

## (2) 民間事業者等との連携

今後、既成市街地である川口駅周辺において、商業・業務施設等の集客拠点や、優良な住宅の整備を進めていくにあたっては、低未利用の公有地の活用や更新が必要な施設における市街地再開発事業の実施等が想定される。また、駅から拠点施設への回遊性の向上を図るためには、例えば、市街地再開発事業を契機として、複数街区を貫くデッキネットワークを構築することが想定される。

こうした状況に加えて、統一的なサイン計画の策定や、駐車場・駐輪場等の適正配置の実現に向けては、商工関係団体、交通事業者、開発事業者等と協働するための体制を構築することが必要であり、その一環として、旧そごうビルの利活用に係る取組を進めており、三井不動産株式会社・三井不動産レジデンシャル株式会社とで「川口駅周辺まちづくりに関する連携協定」を締結したところである。

また、川口駅の再整備と、駅周辺における市街地再開発事業による優良な住宅整備とを同時期に実施することで、川口駅への中距離電車停車の効果を直接的に享受することとなる住宅開発事業者が、駅整備費の一部を負担することも考えられ、こうしたことも踏まえて、官民連携の体制を構築することとしている。

なお、住宅開発事業者が、優良な住宅整備と合わせ、鉄道輸送力の増強を目的として駅整備費を負担する場合、当該負担金については、住宅整備に係る国庫補助の対象となる可能性があり、今後、具体的な検討を進めていくこととしている。

## (3) 他地区への波及に向けたバス事業者との連携

川口駅の再整備により、鉄道輸送力が増強されることで、「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「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）」につながることを期待される。こうした効果を定量的に評価することは困難であるが、居住者や来訪者が増加することにより、税収の増加に寄与し、長期的には他地区の基盤整備等の推進につながることを期待される。

また、川口駅のバスの運行本数は、市内の他の鉄道駅と比較して大幅に多く、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。一方で、京浜東北線の隣駅である赤羽駅においては、中距離電車等が停車することから、赤羽駅でバスに乗り換え、新荒川大橋を介して市内外を移動している市民も相当程度存在しているものと考えられる。こうした状況を踏まえて、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更なる充実を図ることで、交通結節機能を強化し、川口駅周辺のみでなく幅広い地区に、中距離電車停車の効果を波及させていきたいと考えており、具体的な方策について、バス事業者と協議を進めていくこととしている。

