

パブリック・コメントの意見集計結果

- 意見募集の期間 令和6年7月22日（月）から令和6年8月23日（金）まで
- 意見人数 251人
- 意見募集の公表方法 ①川口市ホームページへの掲載
②市政情報コーナー（第一本庁舎4階）、都市計画課（鳩ヶ谷庁舎5階）での閲覧
③広報かわぐちでの告知

	意見概要	意見に対する市の考え方
1	遠近分離を崩すことになるため基本的には賛同できない。しかし、輸送障害が起きた際に真っ先に入場規制がかかるのは川口駅であるため、何かしらの対策は必要。非常時等に使用できるホームの建設等。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
2	鉄道工事には時間も費用も掛かるため予想通りに工事が進むとは思えない。また、区画整理や災害対策など他に解決すべきことがたくさんあるように思う。	工期や事業費については、今後の設計段階における詳細な調査により、増減ともに変動することが想定される状況にあります。 また、川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利用増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
3	ただでさえ狭く過密ダイヤのため、線路に作業員が入ったら危険すぎる。工事は終電後だけにするなど具体的に作業員の安全が確保できる工事方法を示すまでは反対する。	具体の施工計画の検討は、今後の設計段階において実施されるものであると考えておりますが、本計画案はJR東日本において施工環境や安全性等の施工条件を踏まえた計画案としているものと認識しております。
4	全く必要のない税金の無駄遣いである。一駅先の赤羽駅で乗り換えれば済むこと。中距離電車の恩恵を受けられる市民は少ないのではないかな。 首都圏近郊の都市間競争を勝ち抜く必要もなく、人口がこれ以上増えることこそが大問題だ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 本市といたしましては、市民の皆様にきめ細やかな行政サービスを提供するためにも、人口の維持・増加に資する取り組みを進めて参ります。
5	大規模な駅ビルの建設を要望する。改札を出ずに買い物ができるようになれば川口駅周辺に活気が出ると思う。駅ビル建設をしない理由が工事費以外に見当たらない。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
6	上野東京ラインの利点のうち、本数以外の部分に関しては異論がある。そのため、湘南新宿ラインを停車対象にしつつ、川口元郷駅への誘導など、本数面を他の鉄道で補完するように再検討して欲しい。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。他方、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。
7	朝の通勤・通学時間帯に京浜東北線に乗りできないだけでなく、ホームにも降りられないため、ホーム増設だけでなく京浜東北線のホームを拡張してはどうか。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
8	東京、上野に乗り換えなしで早くいけるためうれしい。できるだけ早く着工して欲しい。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
9	基本的には賛成だが、西口駅前の緑地はこれ以上削らないようにして欲しい。 また、PFIの活用や横浜赤レンガ倉庫のような照明デザインなども実現して欲しい。歩行者デッキについてはB案が良いと思うが、屋根の設置は必須だと思う。費用につきましては民間テベロッパーを活用することで負担が軽減できるのではないかな。	川口駅西口の南側にございます川口西口緑地については、中距離電車のホームの増設に伴う鉄道用地の拡幅により、除却が必要となることから、ご理解賜りたく存じます。 また、本事業を含む駅周辺のまちづくりを進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
10	川口駅の建替え並びに上野東京ラインを川口駅に停車させる件についてですが、そもそも、まず市民に対して説明しましたか。 現実的に考えて工事はできない、赤羽駅で乗り換えができるからそもそも停車の必要がない。しっかりと議論と考察を議会で行って欲しい。市民に対してしっかりと説明し理解を得られるようにして欲しい。 川口駅よりも給食費問題や水道使用料問題が優先であり、その他にもSRの負債軽減、小中学校の建替えや道路標識の更新など。税金を有効に使って欲しい。	本年1月にJR東日本より、中距離電車停車に係る調査結果が示され、その後、調査結果を踏まえた市の考えとして、川口駅再整備基本計画(案)を作成し、市議会特別委員会にて報告を行うとともに、市長より記者会見を行ったところです。また、広報かわぐち4月号から7月号まで特集を組み、計画内容をお知らせするとともに、全市合同町会長会議や各種業界団体に対し、本市の財政的背景や計画案の内容について、広く市民の皆様へ周知を図って参りました。 川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
11	川口駅にお金を使わずに貧困家庭を助けて欲しい。金持ちを優遇したり利権のために行動するのではなく公助をしっかりとして欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。市民の皆様から預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
12	基本的に賛成。遅延のない工事や商業棟に関する計画を望む。商業棟に関しては駅直結もしくは改札口から商業等への通路に屋根を設置して欲しい。現在の計画で考えると、コンコース南側から電車の見えるカフェや展望デッキなどがあると魅力が高まると思う。複数路線の駅には駅構内を充実させることも重要だと考える。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
13	川口駅周辺の開発ばかりするのではなく、広く市内の利便性の向上に予算を使って欲しい。産業道路を伊刈あたりから川口駅までつなぐ方が市民の多様なニーズを叶えられる。	川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
14	中距離電車の混雑も激しく、朝の時間帯は赤羽で降車する人が少しいてようやく乗車できるような状況であるため、川口駅に停車しても乗車できる余裕はないと思われる。鉄道は遠近分離で考えるべきであり、埼玉県北部に遠からの乗客の利便性低下は望ましくない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様への利便増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様への理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
15	路線バスの再編、埼玉高速鉄道の活用を促進し、京浜東北線以外の利用を増加させるべきである。バス路線を一部埼玉高速鉄道の駅までにしたり、川口駅と川口元郷駅を結ぶシャトルバスを運行して埼玉高速鉄道の利用にシフトすることで、混雑率低減を図れると思われる。 川口駅のホーム新設に予算を支出せず、埼玉高速鉄道への財政支援をすることで、全線8両編成車両の導入や運賃の値下げといった状況変化に対応可能な財源支出ができる。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。 他方、京浜東北線の遅延・連休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 また、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂き、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
16	川口駅舎は古いため建て替えが必要だと思うが、中距離電車の停車は必要ない。お金がかかる割には便利にならないし湘南新宿ラインが停まらないため残念に思う。 川口駅周辺の再開発に関して、まだ整備するのかと驚いている。長い年月と巨額をかけて川口駅前再開発をしても完成しない、歩きやすくもない、歩いて楽しいまちでもない状態だ。川口駅周辺ばかりにお金をかけないで市内の均衡を保つように整備して欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図ることにより、それら効果を広く市民の皆様へ享受できると考えております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。 また、停車対象とする中距離電車の種類については、上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外に混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
17	マンションの建設に制限をかけていないため、通勤時間帯の川口駅はいつも混雑している。代替路線は必要だと思うが、ほとんど並行している上野東京ラインでは意味がないのではないかと。湘南新宿ラインの代替性が低いと決めつけるのは如何なものか。羽田空港直結を理由にもしているが、現在も乗り換え込みで1時間前後で着くため必要ないと思う。	停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
18	川口駅舎を新しくして東西口の移動を楽にすること等は賛成だが、中距離電車の停車には必要性を感じない。都心へのアクセスは埼玉高速鉄道により格段に向上している。中距離電車停車の理由に関しても釈然としないし、利用者の半分が赤羽駅で乗り換えるのであれば、川口駅は中距離電車停車を必要としない通勤路線だと考える。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
19	現行の改札口と北側デッキへの改札口の2つの改札口を設けて欲しい。 駅広場の吸排気施設の塗り替えを速やかに行って欲しい。リリアのアトリウムにあるモニュメントを屋外に移設して美術館へのアクセスルートを設置して欲しい。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。 その他ご意見についても今後の検討の参考とさせていただきます。
20	川口駅、西川口駅が最寄であれば赤羽駅で乗り換えができるし、蕨駅から北浦和駅が最寄であれば浦和駅で乗り換えができる。さいたま新都心や大宮駅でも乗り換えはできる。以上のことを踏まえると、上野東京ラインを川口駅に停めることは大変無駄なことだとわかる。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
21	非常時に人があふれかえった際には、バスで赤羽駅や川口元郷駅に行きやすくした方がよほど便利だと思う。 また、外国人がいてから街はどんどんゴミで汚くなっている。電車を停めて、美術館を作って、そごうの跡地を開発して人を集めるよりも、きれいで安心安全なまちづくりに注力して欲しい。	川口駅への中距離電車の停車と併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図って参りたいと考えております。 また、本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
22	本来は鉄道事業者の責任で行う事業が川口市の負担になっている。得られる成果が支出に見合わない。中距離電車を利用する市外の利用者の利便性が低下して不便を強いることになる。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
23	上野東京ラインではなく湘南新宿ラインを停車対象として欲しい。京浜東北線で東京方面には行けるため、京浜東北線ではいけない新宿方面に行けるほうが便利だ。時間がかかりすぎているためもっとスピーディーに進めて欲しい。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 事業に要する工期については、今後の設計段階において、変動することが想定される状況にあることから、JR東日本と十分に協議・調整を図って参ります。
24	市内JR線の高架化を提言する。市内東西の移動は鉄道の縦断により制限されており、横断は高架橋、トンネル等に限られる。また、橋やトンネルは維持に多額の費用が発生する。鉄道の高架化は市の活性化、橋やトンネル等の修繕費用の削減、廃止するトンネルを雨水施設に転用するなど防災機能の強化と整備費の削減になる。道路を平面化して排気ガス削減等の環境改善、障害者や高齢者の移動における負担軽減、高架下スペースの活用など大変意味のあるプロジェクトだと考える。莫大な費用は助成金を活用して負担を軽減できれば投資の価値は十分あると考える。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 頂いたご意見については、市民のさらなる利便増進に資する一案として、今後の検討の参考とさせていただきます。
25	優先順位が違うのではないか。 気候変動に対応した災害に強い街の整備を希望する。人口増加に伴い治安悪化を感じる。現在の川口駅はホームの広さや改札の数に不満はあるが、便利だと思う。	現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、中距離電車の停車等の川口駅の再整備については、優先的に取り組むプロジェクトとして掲げる、交通拠点リニューアルプロジェクトに含まれております。 本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
26	鳩ヶ谷に埼玉高速鉄道が通った時のことを思い出すと、感謝しかない。川口駅は多くの人が通勤通学に使っているが、人口に対して京浜東北線が一本であるため、インフラの脆弱性が懸念される。反対している人は税金の負担から反対しているだけにしか見えない。若者が川口に住んで学び、働き、川口で家庭を持つ、そんな街にするにはインフラを強固にすることが必要だ。将来的な経済効果を試算し、市民が納得する形でどのように市民に還元するかを広く市民に周知する努力をして欲しい。そうでなければただの市長の勝手な判断と思われるでも仕方ない。	計画に関して、市民の皆様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
27	川口駅整備に使われる市民の税金は420億円だと聞いた。駅の整備に420億円、市立美術館建設50億円以上とそれだけの税金を使えるのに、給食費の値上げや、上下水道の値上げと市民への配慮がなされていないように思う。物価の値上がりが続く中で、市民をこれ以上苦しませる必要があるのか。「選ばれ続ける街」になるのであれば、まずは現在川口市で生活している市民が暮らしやすい街にして欲しい。また、川口市は子育て支援が本当に充実していないように思う。同じ埼玉県でも他の市のほうが充実している。この状況で子育てを川口市でしたいとは到底思えなくなりそうだ。移民の受け入れもある中で、川口市に住んでいる子育て世帯が安心して暮らせる街にしてくれることを願う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
28	朝の混雑分散、アクセス向上、将来的な羽田空港へのアクセスが見込めるため賛成。早期の実現を願う。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
29	B案の場合、現在の利用者は東口中央と南側の利用が多いので、その人たちの動線で考えれば50mほど距離が増える。川口元郷駅との接続性を考えても、六間通りを通ると考えるとA案が適切だと考える。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
30	最近、美術館とか作っているが、公有地を何だと思っているのか。今まで野鳥とかも来ていたし、いい街だと思っていたが、公有地を荒らしてガッカリだ。栄えるのと、街並みを壊すのは違う。もっとお金があっても住めない街、田舎のいいところを前面に出す街であって欲しい。駅も、JR東日本が頭を下げるまで待てないのか。もっと税金をあてて欲しいところは山ほどある。	本市では、各地域の特性や課題に対応したまちづくりを進めております。現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
31	川口市の問題はそごうの跡地をどうするかではないか。川口市に美術館はいらない。中距離電車も遠距離を短時間で移動できる魅力がある路線のため停車の必要はない。川口駅から中距離電車へ乗車する余裕はないし、隣の赤羽駅から乗ればいい。中距離電車停車の必要性を感じない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 市民の皆様への利便増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様への理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
32	便利になるのは川口駅だけだから反対。蕨駅、西川口駅がひっ迫するのはわかりきっているし、川口駅に停めたら中距離電車の意味がなくなる。美術館も赤字が見えているのにさらにこんな高額な費用をかけるのはばかげている。駅ビルの開発とそごう跡地の開発に予算をかけた方が、市も潤うのではないかと思う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
33	湘南新宿ラインの停車は反対。生活保護世帯への給付、無償医療の提供等を望む。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
34	湘南新宿ライン停車反対。赤羽駅から乗車すればいいだけだ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
35	川口駅の停車は京浜東北線だけで良いと思う。現状大宮方面から来る朝の電車は満員で降車数の少ない川口駅では乗る人ばかりでバランスが悪すぎる。 そこにお金を使うのであれば川口市全体のことを使って欲しい。交通なら川口元郷駅などを積極的に使用できるようにお金を使用して欲しいし、交通以外ならグリーンセンターのプール(スケート場)の再整備や他の施設への補助金として使用して欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
36	上野東京ラインなら隣の赤羽駅で乗り換えればいい。 貴重な税金は子育て支援や福祉など必要な場所をもっとたくさんある。財政的に余裕でもないだろうし、話題性だけで無駄なお金使わないで欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
37	ただでさえ要らない美術館の工事で大金がでていっている上に更に重税を駅改築でかけられる住民の身になって欲しい。7万円+αはもうだけのメリットが埼玉高速鉄道を普段使う住民にあるのか、そのメリットや付加価値をもう少し示して欲しい。税金を払うだけの価値を知りたい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、計画に関して、市民の皆様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
38	50年弱、川口市に在住し京浜東北線を利用し続けているが、隣の赤羽駅に停車する電車を川口駅に停車させるのは非効率であると考えて。400億円程の税金等を「鉄道」だけに投入するのも疑問に思う。 長年、川口駅を利用した経験からの意見は①改札口の増設②階段の増設だ。上野東京ラインの停車よりも、改札口の増設及び階段の増設をするだけでもかなり駅での混雑は緩和されると思う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、施設計画に関して頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
39	大賛成。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
40	反対である。 中距離電車は東北本線と上信越線という、首都東京から東北地方、上信越地方に向かう国土全体の鉄道ネットワークの基幹を成す重要幹線である。こうした前提を無視して川口駅の乗降客数、川口市の人口だけを以て中電ホーム設置をすると、各駅停車と中・長距離列車との役割分担の破壊、大宮以北～東京方面の利用者への悪影響、今後夜行列車を復活させる際のダイヤ構成の阻害要因ともなりかねない。国土交通全体から見れば川口駅の中電ホームは全く不要である。 代替案としては「埼玉高速鉄道の運賃値下げ、川口駅利用者の一部でも埼玉高速鉄道に流す」を提案する。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 他方、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 埼玉高速鉄道の運賃値下げについては埼玉高速鉄道株式会社に伝えて参りたいと存じます。
41	毎日都内に通勤しているため、賛成。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
42	東京上野ラインが川口駅に停車すると便利のため希望する。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
43	建設費用の400億円はほとんどが川口市の財源と伺っているため、JR東日本には市の意見を多く聞き入れて欲しい。①JR大阪駅の様に、2つのホームを全て1つの屋根で覆って欲しい。②駅ホームの照明は暖色光(アンバー色)にして欲しい。③駅ホームの床は木目調にして欲しい。④駅舎は現在の2～3階建てまでに抑えて欲しい。⑤JR川口駅の新駅舎の屋上は緑化して欲しい。⑥駅舎外観デザインにこだわって欲しい。⑦発車メロディーを川口市出身のシンガーソングライター・工藤慎太郎の楽曲にして欲しい。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
44	B案に賛成だが、北方面へのエレベーター、エスカレーター設置を要望する。低未利用地(北側線路沿い駐車場&空地)～アリオ川口を含めた「まちなかウォークابل」を視野に入れた事業計画をお願いしたい。駅からアリオまでが遠くて利用したいけれど億劫だという声を良く耳にする。もしもアリオ川口が撤退してしまったら市民にとって大きな損失となるため、駅から北方向へも足を向けたくなる街・動線作りをこの機会に計画に入れて欲しい。現在はPIA川口のエレベーターを使っているひとも多いが、高齢者、ベビーカー、車椅子利用者等は南側に位置するエスカレーターやエレベーターを利用するために混雑した狭い通りを通っての大き回りを余儀なくされている。この機会に北側(PIA側)へ降りるエレベーター・エスカレーターの設置を検討して欲しい。デッキが延びれば理想的だ。それによりアリオ&並木元町公園をより近く感じられ「まちなかウォークابل」が広がりより魅力的な街作りが実現する。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
45	上野東京ラインのみの停車だけではなく、湘南新宿ラインにもホームを増設すべきと考える。 ①中距離電車に川口から乗車可能であれば、東京や新宿方面に向かう乗客は京浜東北線には乗車しないため、京浜東北線ホームの幅員を縮める。 ②京浜東北線南行線路左側の空地に京浜東北線ホーム(浦和側に100mほど移動させ)を設置してみてもどうか。 ③もしくは、赤羽駅のように東京方面からの電車の折り返し線を設置させてみてはどうか。 ④前記の①と②を行えば、西口側の鉄道用地内湘南新宿ライン用ホームの増設は可能。 ⑤極論を言えば、配置を工夫すれば湘南新宿ライン、上野東京ライン、京浜東北線すべてのホームを設置できるのではないかな。 上野東京ラインホームの増設まで至ったことは一定の評価はするが、もう一歩進めて③も対応させるべきであると考えている。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
46	川口駅再整備に反対。 ①老朽化している駅の再整備そのものには、反対ではない。 ②上野東京ラインを停めるために400億円もかけるのには反対。 1)東京方面の路線は本数、所要時間ともに、十分に便利であり、停めるなら、新宿方面の路線にすべき。 2)上野東京ラインは京浜東北線と並行しており、本数や待ち時間を考えると、通常時の利便性の向上にはならない。 3)事故などの際には並行する路線が影響を受けるため、上野東京ラインでは代替にはならない。 4)上野東京ラインを停めるために400億円を使うのなら、他諸課題に当てるべき。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
47	市の全体予算に対する本事業費の支出割合の妥当性を精査すべき。事業費の妥当性の精査、及び負担の妥当性の検証をすべき。 川口駅周辺の再整備という各論ではなく、全体計画を踏まえて、検討すべき。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
48	駅再整備については基本賛成。 駅舎も古く、樹モールのような綺麗な街の玄関として、リニューアルを期待している。 ただし、行政センターや商業施設へのアクセスなど、東口の移動やバスロータリーの利便性の観点においても複数改札が望ましい。 よって、南北両側への改札設置、もしくはそごう・キャスティー側への改札設置・追加を強く要望する。 少なくとも将来の改札拡張性を考慮した設計は必須と考える。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
49	JR東日本以外の公共交通機関の選択肢の少なさを実感している。JR東日本以外の公共交通手段を充実させることが川口駅混雑の緩和にも繋がることと考える。また、公共交通手段の増加は、仮に当該の計画を進めるにしても交渉においてJR東日本に「足下を見られる」ことを多少なりとも軽減することができるかもしれない。また、JR東日本は川口市の西端近くを通過しており、これを市の税金から負担するというのはかなりの不公平感を伴うだろう。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 川口駅への中距離電車の停車と併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図ることにより、それら効果を広く市民の皆様へ享受できると考えております。 また、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂き、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
50	1、川口市に市民としての基本ルールも守れない外国人が増えてきて、衛生面安全面などで問題になっている。計画案が通れば、さらに外国人が流れてくる。 2、少子化が進み、人口が減る中、莫大な建設費用を費やしても、それは負の遺産にしかない。 莫大な税金で駅を再整備し、路線を増やすより、外国人の受け入れへの対応が急務だと思う。町を歩けばゴミが散乱し、マンションの入り口にゴミが置かれている光景も目にする。こういう状況に耐えられない住民が引越していき、新たに外国人が流れてくる状況は何としても防がなければならない。 よって、駅再整備案には断固反対である。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
51	ホーム増設は大賛成。自由通路復元A案賛成。早期に工事開始を望む	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
52	鉄道用地の拡幅場所には東西地下通路の出入り口があるが、拡幅に伴い地下通路は廃止されるのか。鉄道用地の拡幅場所には線路西側の道路も含まれているが、拡幅後も西口ロータリーへ抜けられるよう再整備されるのか。改札口は複数設置して欲しい。 住宅開発業者が住宅整備等と合わせ、駅整備費の一部を負担した例はあるのか。また、そのような事業を公有地で行うのであれば、透明性のある形で検討を進めてもらいたい。川口西口緑地は鉄道用地の拡幅に備えた公有地だが、今回の拡幅に使用されない用地については単に緑地として再整備するのではなく、川口駅やリリア・美術館の機能を補完・強化するよう、有効な活用方法を検討してもらいたい。	川口駅に近接した位置にJR東日本が保有する地下通路があり、当該地下通路については、現時点では、事業の実施に伴い除却する方針が示されております。また、本事業を進めるにあたり、他の頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。 住宅開発事業者が駅等の基盤整備に負担した事例といたしましては、川崎市の事例を確認しており、検討にあたっての参考とさせていただいております。
53	上野東京ラインは必要です。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
54	東京都と川を挟んで真隣にある川口に停める必要はあまりないとする。人口を増やしたいのであれば、川口の中で人口が増える仕組みを作るために500億を投入して欲しい。既存の老朽化した駅舎の更新だとどのぐらいかかるか規模感が知りたい。規模によつては更新のほうが良いのではないかと。 効果の記載している表の前提条件に割引現在価値で計算しているのかどうかを表示して欲しい。今後のコスト増を考えると割引前でこの費用対効果なら効果の面では選びづらい。今は反対だが、人口が減る中で大宮以北の上野東京ラインの需要も減り、停車駅が減る可能性もあるので、川口駅を追加停車駅の第一候補とするように働きかけるのは非常にありだと考える。今後も関係各所との関係構築は継続して欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 事業実施に伴う効果としてお示ししている費用対効果の算定については、社会的割引率を考慮の上、試算しております。
55	上野東京ラインの停車計画に賛成。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
56	混雑緩和のためにぜひお願いしたい。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
57	川口市の繁栄やJR東日本のサービス改善につながるため、費用負担をJR東日本にも大きくしてもらえれば賛成。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
58	通勤時路線が一本で混み合っているため、困っている。路線が増え、駅がきれいになれば住んでよかったと思う。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
59	美術館は不要。中止してグリーンセンターの再開発を進めるべき。川口市の役割は交通の便を活かしたベッドタウンにあり、働き盛りの世代が集まれば商業施設や子育て支援施設が多く必要になる。商業施設に関してはしているが、問題は子育て支援施設だ。0～5歳児が遊べるような屋内施設が少なすぎる。市内の施設は無料であれば殆ど遊具等が無く有料施設は時間単価が高すぎます。隣市の戸田市では充実した施設が多くありますが市内にはない。SKIPシティのプラネタリウムももう少し幼児向けのプログラムを増やして頂きたい。 また昨今の物価上昇による学校給食も酷い有様だ。育ち盛りで沢山食べないといけない時期に今の給食量は少なすぎます。補助金で給食費を安くするのではなく量を増やして欲しい。間違ってもこの状態で食育などと言わないで頂きたい。 美術館などという無用の長物に市民の税金を無駄に使わず安価に利用できる内容の充実した児童施設の建設や学校給食の改善などに尽力して欲しい。少子化の時代だからこそ子育て世帯を多く呼び込む他市よりも優れた政策が必要になり、結果川口市の発展・人口増加に繋がると思う。市の賢明な判断を切に願うばかりだ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
60	川口市民の悲願である中距離電車の川口駅停車は必ず実現させて欲しい。費用に関しても問題ないと思う。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
61	川口駅の再開発には多額の税金が使用されるが、有効に使われているか市民としてチェックさせてもらう。	今後も引き続き、市政へのご理解ご協力を賜りますよう、宜しく願い申し上げます。
62	反対。必要ない。 税金の無駄遣い。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
63	赤羽駅で乗り換え可能なため、川口駅から乗れるようにする必要はない。 もっと子育て支援に使って欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
64	非常時の代替手段になると言っているが、事故等で止まった路線のユーザーが動いている路線に偏り、結局は京浜東北線も中距離電車も両方が止まるのではないか。また、中距離電車の恩恵を受けるのは川口市の人口の1/4にも満たないはずであり、川口の北東方面の人は川口に住んで税金を払っているのにその恩恵を受けられないのは不公平だ。どうせやるなら、京浜東北線を1両編成として、1両当たりの混雑度を下げるよう働きかければいいのではないか。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 現状、京浜東北線1線である川口駅にとって、中距離電車の停車は代替輸送手段として有効であると考えております。 川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の実便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
65	本数は少ないにしても、湘南新宿ラインを停めてもらわないとそんなに変わらない。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
66	未来のことを考えても、交通便益性は市そのものの価値に直結するため、代表的な駅である川口駅に上野東京ラインを停めるべき。また、駅舎の改修を含めた最大限の工事を実施するべき。自由通路の復元については、将来に実施すればより高額になるため今お金をかけるべき。地方都市には川口駅より規模が小さくても見栄えの良い駅舎があるため、JR東日本にもよく検討してもらうべき。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
67	上野東京ラインの停車計画に賛同する。効果を高めるために、バス交通の改善を要望する。 1.無人バス導入 川口駅と川口元郷駅間の利便性向上のため、無人運転バス(自動運転レベル4以上)の導入を希望する。 これにより、両駅間の移動がより頻繁でスムーズになり、JR線電車運休時の代替手段としても有効と思われる。 2.バス乗り場の改善と案内の充実 川口駅から川口元郷駅までのバスの本数が少なく、バス乗り場も分かりにくく感じている。これらの課題を解消するために、川口駅周辺におけるバスターミナルの整備や、案内用の電光掲示板の設置を望む。 3.バス発着場所の利便性向上 川口駅の改札階と同一フロアにバス発着場を設置することで、乗り換えの利便性が大幅に向上すると考える。 特に、無人運転バスを導入する場合には、このような利便性の向上が一層重要。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。 他方、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 また、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂き、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
68	川口市全体の問題であるはずなのに川口駅だけ整備されて、蕨駅と西川口駅が整備されないのはおかしい。 市民の交通を考えるのであれば、日暮里・舎人ライナー、埼玉高速鉄道や東武アーバンパークラインなど横の交通網をバスやLRTの導入を前提に考慮して欲しい。	川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 本市のまちづくりを進める上で、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂きます。
69	42億程度の差であればA案を採用すべき。駅前広場のエスカレーターを再整備したとしても、B案では改札までの移動距離が長くなる人が多い。事業実施の効果として試算するように、デッキ利用者の駅までの歩行時間等を検証すべき。B案の美術館建設や西公園の整備、朱町3-1地区の活用は説明がこじつけたと感じる。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂きます。
70	人口増加が考えられる都市であるため、計画には賛成。コンコースの建設も賛成だが、地域の店舗をコンコース内に来店できるようにして欲しい。また、JR東日本だけが利益を得るのではなく、新規事業を応援する駅になって欲しい。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂きます。
71	上野東京ラインは京浜東北線と並走している区間が長いので、どちらかが止まればもう片方も止まることが多い。また、隣の赤羽駅で乗り換えられるためそれほど手間とは思わない。 一方で、駅舎が古いこと、階段と改札の数が少ないことは早急に改善して欲しい。中距離電車の停車案はなくては駅舎のリニューアルだけにすれば、予算低減や工期短縮も可能なのではないかな。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂きます。
72	通勤時間の短縮によって川口の魅力が向上するため賛成。長期的に見れば、住人の増加による税収効果も見込めると考えている。都市間競争の相手と考えられる浦和や船橋と比較しても、中距離電車の停車による東京や品川へのアクセスは川口が優位になる。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
73	工事費は補助金以外の全額を川口市が負担するのか。 一日当たり何本の中距離電車が川口駅に停車することを想定しているのか。わかる範囲で構わないので数値で答えて欲しい。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めているところであり、市の具体的な負担額は定まっております。 また、川口駅への中距離電車の停車本数については、現段階で具体的な数値は申し上げられません。
74	方向性としては概ね賛成。今後の都市間競争を勝ち抜くため将来を見据えて動き出すべき。B案について、メリットがあることは理解した一方で、例えば、駅南側(西口喫煙所とキューボ・ラあたり)に経路をつくることは検討されたのでしょうか。特別交付税を前提とした地方債の活用など補助金の対象となるなら合わせて整備することも判断の一つだと思う。 改札は複数作るべきだと考える。JR東日本側の合意に苦慮するだろうが、行政として強く要望すべき。	駅南側の東西口を結ぶ新たな経路については、当該基本計画(案)では検討されておませんが、本事業を進めるにあたり、他の頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂きます。
75	上野東京ラインの停車に賛成。朝や夜の混雑緩和につながると思う。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
76	上野東京ラインの停車に賛成。 他方、川口西公園の芝生の張替えや、美術館の整備に伴う公園の一部除却の必要はあったのか疑問を感じる。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
77	負債を残してやる意味がない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 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いと考えており、支弁方法については引き続き検討して参ります。
78	上野東京ラインを停車させることは不要と考える。蕨駅ユーザーとしてメリットがない。池袋駅等に行くのに時間がかかる。上野駅に行くメリットがない。税金を他のことに充てて欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
79	京浜東北線の遅延時は上野東京ラインも遅延することが多いため、効果が薄そうなのに費用が高い。ホームの混雑解消には、川口駅始発の京浜東北線南行の実現が現実的。駅舎の改修や改札口の増加も別途検討すべき。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・連休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところです。 他方、施設に関するご意見については、今後の検討の参考とさせていただきます。
80	川口駅は人口に対して駅が粗末なため、駅がきれいだと便利になるのは賛成。しかし、店舗の誘致をしっかりとしないとまちのイメージダウンになりかねない。有名なカフェ等が出店したら、一気に洗練された雰囲気になるのではないかな。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
81	赤羽駅周辺の人口と川口駅周辺の人口差を考えれば隣の駅に中距離電車が停まることは不自然ではないと思う。通勤ラッシュや自然災害に備えて川口駅の複数路線化を前提とした再整備は必要だと思う。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
82	川口駅前だけの開発はおかしい。埼玉高速鉄道や日暮里・舎人ライナーが整備されてきた東部地区のほうが東京都に近く、開発する余地もあると推察する。すでに発展している川口駅に巨額の税金を投入するのであれば、川口市の東部にも目を向けて欲しい。他駅の乗客の利便性を阻害してまで川口市の悪評を増やす必要はない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利用増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
83	市民に詳しい説明もなく多額の税金を使うことに反対。工期も長く、川口駅利用者や周辺に住む人の負担になるのではないかな。費用対効果の試算の計算方法もよくわからない。計画案ももっとわかりやすく提示してもらえないとわからない。パブリック・コメントについて、もっとわかりやすく広報などで提示し、もっと簡単に提出できるようにしてほしい。	市民の皆様への事業の説明の一環といたしまして、広報かわぐち4月～7月号において特集ページを掲載させていただいております。事業に関して、市民の皆様が理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
84	計画に反対する。本件の事業費約400億円は他の市民生活の改善に活用して欲しい。川口市の土地の高騰を懸念している。駅舎の改修や改札口の複数化はJR東日本主体の事業ではないかな。事業実施に伴う効果として貨幣換算をしているが、その妥当性が不明瞭。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 今後は、市民の皆様が理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
85	川口駅西口の再開発にも相当な負債があると聞いている。川口駅の工事より多文化共生や治安悪化の防止を考えて欲しい。	市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
86	改札の複数化や、住民倍增を前提にした通路設計、複数路線や通勤快速の導入・倍增、自転車置き場のキャッシュレス化、車寄せの拡大、緑豊かな公園の保全、多文化共生に係る問題の解消。これらを実施するべきである。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
87	400億円はほかの施策に使って欲しい。	市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
88	再開発などせずに、社会福祉にお金をかけて欲しい。今でも充分に開発されて良い環境であると感じるため、経済的弱者や社会的弱者を優先して欲しい。行政の仕事は住民の生活を守ることであると思う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
89	複数路線が欲しく湘南新宿ライン停車なら賛成だが、上野東京ラインなら停めなくていいと思う。京浜東北線と並行しているため時間のメリットが小さい。赤羽駅での乗り換えが緩和されにくい。 駅の改築計画を見直して欲しい。改札口を南北に設置して欲しい。今の京浜東北線のホームを至急拡幅して欲しい。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 また、施設計画に関して、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
90	幅広いアクセスのため湘南新宿ラインの方がメリットが大きいと思うが、中距離電車が停まらないことが最悪の結果だと考えるため、今回の案でも賛成。川口市の発展を考えれば、浦和駅や大宮駅と切磋琢磨して駅周辺から盛り上げていく必要が高いと考える。都内の人もお金を落とせる駅にするため、中距離電車の停車は必要かと思う。決定後は速やかに実現に向けて取り組んでもらいたい。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
91	発端である京浜東北線の混雑解消の解決策を上野東京ライン/停車に求めるのは筋違い。赤羽駅止まりを川口駅まで延長すれば解決する問題だ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
92	まちとしての魅力アップのためにも、川口市の顔となる川口駅を中心に再開発して欲しい。	「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。 頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
93	市民を置き去りにした税金の無駄遣いであり、川口の未来を全く見据えていない。川口西公園の自然を破壊していること、美術館建設や大規模再開発によるなんの根拠もない課題解決は時代錯誤も甚だしい。本来の地方自治のあり方を規範とすれば、計画を中止するしかない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
94	川口駅に上野東京ラインを停める必要はないと思う。それよりもホームの拡張や京浜東北線の始発電車を希望する。 駅の再整備に合わせて、西口側のリリアが工事中なこともあり、ベビーカーや車椅子などの利用に不便かと思われることから、リリア側にエレベーターを作るかスロープを設置して欲しい。西口側の喫煙所が2か所あるが、改札口に行くまでに煙を浴びてしまうため、囲いをつけて欲しい。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・連休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところですが、 また、西口デッキへのバリアフリー動線の整備や喫煙所の養生等に関しては、今後の検討の参考とさせていただきます。
95	川口市が引き続き発展するためには中距離電車の停車は必要だと考える。公共交通機関の増設は費用に見合う成果があるはず。今後の川口市のことを考え、早期に実現させて欲しい。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
96	工期と費用を考えるとリターンが少なすぎる。京浜東北線の始発を作って欲しい。子供育成など他にかけるべき予算が多くある。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・連休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところですが、 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
97	以下の2点の理由により、中距離電車の停車のためのホーム増設に断固反対である。 ①本当に住みやすい街大賞の選考基準が不透明、②中央地域の人口減少までに間に合わない 等、19点膨大な費用を川口駅周辺以外の市民も負担しなければならないのはあまりにもおかしい。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。 川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。 本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
98	上野東京ラインの停車は利便性の向上を考えるとぜひ実現して欲しいが、改札口が北側デッキ1か所の案には賛成できない。南方面からの利用やリリアの混雑緩和を考え、南北2か所の改札口が必要だと考える。利用者の利便性や動線を考慮した改札口の再考をお願いする。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
99	赤羽駅に停車するため、多額の税金と年月をかけてまでやる必要のないものとする。 農家支援を希望する。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
100	中距離電車の停車検討に先立ち、改札やホームの整備を希望する。電車の遅延時の駅周辺の混雑は異常であり、駅の大きさに見合わない乗客数となっている。川口駅周辺の開発がされすぎていることも混雑の原因だと考えられる。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、施設計画に関して、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
101	本計画に反対である。 住みやすい街は川口駅周辺ではなく東川口駅周辺等だと思う。 川口駅周辺はルールを守らない人が多く、不衛生で治安が悪い。路線が増えたとそのような人がさらに増えるのではないかと不安に覚える。住民が感じている不便さの解消のために400億円を使って欲しい。 駐輪場から駅までの距離が遠すぎたり、隣との間隔が狭くて止めにいく台数も不足していると感じる。 横曽根地区では道路が狭く凸凹しているため、道路の整備を行って欲しい。	本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様のご利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
102	本計画に反対である。 期間とコストパフォーマンスの面で見合わないと思われる。 外国人問題や教育、医療の充実を優先するべきである。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
103	上野東京ラインの停車には反対である。湘南新宿ラインであれば必要性を感じる。 住みやすい街とは思えない、老いも若きも自慢の街、市民にやさしい街にして欲しい。浦和や蕨や戸田に負けている。 美術館よりも旧そごうの跡地を憩いの場として早急に整備して欲しい。	停車対象とする中距離電車の種類については、上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われる。また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 また、現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様のご利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
104	上野東京ラインは、赤羽に到着する前にはすでに満員で、川口に停車しても乗車できないと思われるため、本計画に反対である。	本市といたしましては、上野東京ラインが停車することにより、上野東京ラインが京浜東北線の代替輸送手段になり得ることから、混雑緩和に一定の効果があると考えております。
105	中距離電車の停車に必要性を感じないため本計画に反対である。上野東京ラインの停車は、一部の人が希望しているもので、隣の赤羽で乗り換えれば足りるのに多額の費用負担と引き換えに実現すべきものではない。 西川口駅のホームの狭さのほう危険性を感じ早急に解決すべき問題だと考える。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様のご利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
106	上野東京ラインの停車には反対である。 コンコースの建替えに関しては、老朽化もあり必要性を感じる。 数年のうちに停車が実現すればよいが、10数年後となると人口は減少に転じるし、仕事の電子化も進み、出勤者も減少すると思われ、必要性は読めない。 京浜東北線が止まれば上野東京ラインが止まる可能性も高く、JR線に集中させるよりも、埼玉高速鉄道へのバスを充実させるほうが現実的であると思われる。 これから川口市に永く住み続ける若い層に向けてもっと積極的に意見を求めて欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。
107	400億円という事業費が高すぎるし、赤羽で乗り換えればいいことなので不要である。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。

	意見概要	意見に対する市の考え方
108	地元住民の利便性向上につながりかつ、地域経済の発展につながるのであれば賛成である。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
109	この計画に反対する。理由としては、この基本計画がJR川口駅にもっと人を集めたいのか分散させたいのかわからないことである。 以下3点質問をするので、広報紙等を通じて情報発信をして欲しい。 1つ目として、事業計画の費用対効果に出てくる費用の255.96億円や288.72億円はどこから、どういう計算で出てきたのか。 2つ目として、事業計画の遅延軽減効果の説明における京浜東北線と上野東京ラインが共に不通の場合、効果は発生しないと思うがいかがか。 3つ目として、歩行時間短縮効果の説明に改札内の混雑が緩和され、移動時間が短縮とあるが、川口駅への集客を図っていること、特に障害発生時には上野東京ラインも混雑緩和につながらないと考えられることから、計算しなおす必要があると思うがいかがか。	頂戴したご質問へのご回答は以下の通りとなります。 1つ目のご質問について、費用対効果を試算するにあたり、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアルに基づき、社会的割引率を考慮の上、30年間・50年間の計算期間で現在価値に割引いております。 2つ目のご質問について、遅延軽減効果の試算にあたっては、上野東京ラインの遅延時間が京浜東北線の遅延時間より短い場合のみを計上しております。 3つ目のご質問について、歩行時間短縮効果の試算にあたっては、駅整備前後における改札内各箇所の総利用者数の移動時間の差により算定していることから、輸送障害の発生等の条件については、整備前後で同様であると考えております。 なお、お示ししている費用対効果については、川口駅利用者を対象に試算しております。また、費用対効果の算定にあたっての根拠資料としては、都市計画課HPHにおいて、参考資料集の一部として公開しておりますことから、ご覧頂きたいと存じます。
110	この計画に反対する。理由は以下の通り。 将来にわたって、駅の混雑が続くとは限らないこと 混雑緩和や事故等による代替手段があること 400億円以上のコストに対し、ベネフィットは上野東京ラインを利用する乗客のみであること コストがかかりすぎる上、コストを抑えるというインセンティブが働かないこと 安心・安全・こどもの教育等、川口市には他にやるべきことがあること	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されており、長期的にも駅利用者数は現在の水準を維持し、混雑の発生が考えられることから、中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えており、併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図ることにより、それら効果を広く市民の皆様へ享受できると考えております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
111	駅舎の建替えに賛成する。電車が止まった場合に一時的な待機や避難ができるような空間の整備を希望する。駅ナカのお店を増やすことよりも、びゅう窓口の整備を希望する。 上野東京ラインの停車駅とすること及びホームの新設に反対する。京浜東北線と同じ方面に向かう電車は必要がなく、通勤通学で羽田空港方面の利用者は少ないと思われるし、川口には観光資源がないため空港と直結してもインバウンドは望めない。 湘南新宿ラインの停車を希望する。通勤通学や緊急時を考慮し、違う方向の路線を確保すべきである。1時間に2、3本の停車でもいいのではないか。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 また、施設計画に関して、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
112	複数改札を希望する。 極力ダイヤの乱れが生じないように混雑回避と運行の効率化を求める。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
113	川口駅ばかり人口が密集することはよくない。 市税を大量に投入して駅を大きくする必要はない。 駅の利便性が悪いのであれば、その分住民が減少すれば良い。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、本市といたしましては、市民の皆様にしめ細やかな行政サービスを提供するためにも、人口の維持・増加に資する取り組みを進めて参りたいと考えております。
114	羽田接続は他の手段が多いため上野東京ラインの必要性は感じず、湘南新宿ラインの停車であれば有意義である。 埼玉高速鉄道は災害に強く復旧が早かったという事実があり、人身事故・信号機故障・停電等の平素からのトラブルが少なく安定しているという点からも、こちらの利便性を向上させるために税金を投入するべきである。	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おりますが、一方、川口駅利用者の移動ニーズの高い東京駅等に停車しないことや、相対的な運賃の高さ等の影響により、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ことから、本市といたしましては中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強を検討しております。 また、停車対象とする中距離電車の種類については、上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
115	本計画に反対である。 計画実現には膨大な費用と長い年月がかかり、今後の労働人口が減少していくこと、川口市の人口が大幅に増える可能性が低いことから反対する。 地下鉄南北線(埼玉高速鉄道を意味すると思われる)の利用を促進するためにバスの増便等の対応で川口駅の混雑の解消が期待できると考える。この対応をした場合の検証結果を開示して欲しい。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。 以上の点より、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。 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おりますが、一方、川口駅利用者の移動ニーズの高い東京駅等に停車しないことや、相対的な運賃の高さ等の影響により、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ことから、本市といたしましては中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強を検討しております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。

	意見概要	意見に対する市の考え方
116	本計画に反対である。代替案の検討を希望する。 埼玉高速鉄道の活用に関する効果の結論について根拠が明確ではなく、400億円を費やして川口駅に乘客を一極集中させる合理的な理由が思い当たらない。埼玉高速鉄道の8両編成の増便、日中の運行本数の増便を検討し、日常的な利用を促進した場合のリスク・人口分散効果と経済効果を算定するべきである。 2024年問題などのバス運行における課題がある中、バス交通に頼る想定はコストが増える要素であり現実との乖離がある。 存在効果調査のためのアンケートの詳細が公開されておらず揭示資料が不足していると感じる。	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おりますが、一方、川口駅利用者の移動ニーズの高い東京駅等に停車しないことや、相対的な運賃の高さ等の影響により、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ことから、本市といたしましては中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強を検討しております。 また、バスネットワークの維持やさらなる充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、バス事業者と協議の上、取り組んでいくこととしております。 費用対効果の算定にあたっての根拠資料としては、都市計画課HPにおいて、参考資料集の一部として公開しておりますことから、ご覧頂きたいと存じます。
117	川口駅に中距離電車が停車することは利用者にとって喜ばしいが、費用はJR東日本が払うべき。市が全額負担してまで停めたい理由がわからない。市民が求めるのは本件のような効果が期待できない政策より、生活に密着した政策だ。混雑や輸送障害の解消手段として2路線化するならば、湘南新宿ラインを停めるべき。今までの活動を考えて、湘南新宿ラインが実現できないから上野東京ラインに乗り換えただけではないか。 広報特集ページで、検討と題し市の方針を発信しているが、すでに中距離電車の停車と新駅舎の建設が決定しているような印象を与える。自治基本条例第11条にあるように、反対意見なども大きく取り上げ、市民の意思を反映するという姿勢を真剣に検討して欲しい。財源の説明ページについて、人口が増えれば歳入も歳出も増えるため財源の裏付けがあるような表現はおかしい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 なお、費用負担については、JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 また、停車対象とする中距離電車の種類については、上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 計画に関して、市民の皆様への理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
118	湘南新宿ラインをつなげて川口市を活性化することに賛成である。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
119	川口駅が便利になるのはいいが、今と比較して大きなメリットを感じない。バスが不便で埼玉高速鉄道の値段が高すぎる。宇都宮のLRTを参考に駅から離れた地域の方が川口駅を利用できるような仕組みを考えるべき。 埼玉高速鉄道沿線の開発を促進し、若い世代や子育て世代を呼び込めるような政策を打ち出して欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせて頂き、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
120	本事業に反対する。 不景気が続いており、一部の市民の利便性よりも全市民の生活の為の援助に予算を使って欲しい。 今後市民が増えて税収増につながる可能性も理解するが、リスクを負うよりも今の市民のことを考えて欲しい。	市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
121	駅利用人口に対して、京浜東北線だけではおかしい。満員電車で利用に辛さを感じる。人口や利用者数に対して適切に路線を増やすべきである。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
122	川口駅は約50年間ほぼ変化がなかったが、上野東京ラインが停まれば様々な短時間が図れるため、上下線ともにメリットがあると思う。川口駅から旧そごうまでデッキに屋根を設置して欲しい。コミュニティバスはメリットが薄いため廃止し、川口駅から市内に向かうバスの路線、本数を拡充して欲しい。駅ビルを新設し、周辺の商業施設と共存させて欲しい。産業道路の4車線化は必須だと思う。駅前にスタバが無いのは致命的なため、スタバやシェアオフィスが入居できる施設と、災害時帰宅困難者の拠点施設を新設して欲しい。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせて頂きます。
123	上野東京ラインの停車におおむね賛成である。 しかし事業費400億円は高すぎるし、12年の工期は長すぎる。コンコースを広くするか改札口を増やして欲しい。 旧そごうの早期復旧を望むが、地下駐車場がないことが弱みである。 デッキ上の屋根設置や、線路沿いの駐車場からデッキへの直接アプローチを整備して欲しい。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせて頂きます。
124	本事業に反対する。 上野東京ラインが川口駅に停車することにメリットがあるのは全市民の14%以下(人口60万人に対し、川口駅の利用者は8.4万人)であり、市の事業として行う必要がない。 投資をするのであれば、子育て支援などの事業を行うほうが市民全体の満足度が向上すると考える。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
125	上野東京ラインの停車による川口市のメリットは理解するが、現行の利用者にとってはデメリットでしかなく、その大半が反対である。川口より遠方の利用者に不便を強いるという面で社会全体にとってもデメリットである。現行利用者の意見を聞かずにJR東日本と川口市だけで進めることはおかしいのではないかと。中距離電車が停車するにふさわしいまちづくりが先で、JR東日本の負担で停車駅とするべきである。京浜東北線の川口駅始発化、赤羽駅方向別ホームへの再編等でデメリットの少ない計画になると考える。停車本数は全上野東京ラインの半数程度に留めることを強く要望する。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 また、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・運休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
126	事業費が高すぎて必要性がわからない。美術館よりも夏場の遊び場を駅周辺に作り、子供が過ごしやすく子育て世代が住みやすいまちにすることで人が集まり住みやすい街となるのではないかと。新庁舎や美術館、中距離電車停車など必要のない事業ばかりで、税金が適正に使われているのか疑問に思う。	現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様への利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
127	30年、50年試算における想定費用が変わらない点、徒歩距離短縮による便益向上など計画がずさんである。駅が完成する年に人口が減少するためメリットを感じない。埼玉高速鉄道の利用促進、交通手段の分散を図ることが即効性と費用削減につながるかと考える。出費ありきの予算立てはやめて欲しい。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されており、長期的にも駅利用者数は現在の水準を維持し、混雑の発生が考えられることから、中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。なお、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。
128	京浜東北線だけでは集客が見込めないため、上野東京ラインの停車を希望する。川口市の更なる発展や子供たちの財源確保のためにも、駅周辺の環境を整備し、市民の生活、利便性の向上と魅力的なまちづくりをして欲しい。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
129	計画に反対である。さいたま市の高速鉄道のように見直しポイントがない、代替計画を近い将来に計画していない、リモートオフィス普及による動態を考慮していない、総合的な交通と都市計画がされていない、財政計画があいまいすぎる。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 本市といたしましては、市民の皆様にきめ細やかな行政サービスを提供するためにも、人口の維持・増加に資する取り組みを進めて参りたいと考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
130	計画に反対である。事業費が高額すぎる。給食費無償化や障害者施設の充実など優先すべきことがある。次世代への借金である地方債に反対する。美術館の事業費が当初と比較し2.5倍になった事例もあり、概算事業費が信用できない。利便性が向上することは否定しないが、乗り換え時間短縮効果と歩行時間短縮効果は過大だと思われる。事業費も効果も計画実行ありきの試算に思える。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 費用対効果の算定にあたっての根拠資料としては、都市計画課HPにおいて、参考資料集の一部として公開しておりますことから、ご覧頂きたいと存じます。 また、本市といたしましては、市民の皆様にきめ細やかな行政サービスを提供するためにも、人口の維持・増加に資する取り組みを進めて参りたいと考えております。
131	生活利便性向上のために早急に本件が進捗することを望む。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
132	川口駅周辺ではなく、駅自体の改築・改修が必要であり、駅ビル化を実現して欲しい。駐輪、駐車スペースが不足しており、駅周辺の商業施設が活性化していないことが問題である。バスの便数が少なくなるため駅に近い駐輪、駐車スペースの整備は必要である。駅のバス停にエスカレーター、エレベーターの整備、駅地下を明るく利用しなくなるような空間への改修が必要である。駅周辺にユニクロがないのは不便、代表的な商業施設を誘致して欲しい。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
133	反対である。400億円は違う使い方をしたい。川口駅と川口元郷駅を結ぶシャトルバスや楽しく歩ける歩道空間の整備、埼玉高速鉄道の運賃補助、歩道橋や駅などにおける歩行弱者に配慮したエレベーターの設置を行って欲しい。教育費無償化、産後ケア施設や支援の充実などの少子化問題対策をして欲しい。	バスネットワークの維持やさらなる充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、バス事業者と協議の上、取り組んでいくこととしております。 頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
134	長年通勤で京浜東北線を利用しており、ラッシュ時の混雑は大変だと認識している。この長い間に埼玉高速鉄道が開通したり、社会情勢の変化により通勤時間が遅れたり、コロナ禍でリモートワークも増えたりという変化もあり、混雑が緩和された状況にある。朝のラッシュ時間に利用する人達だけの利益だけを考えていないで川口以北から乗ってくる乗客の迷惑を考え川口市民が良ければいいという考え方はやめて川口以北の住民を入れた話し合いと計画の見直しをして欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、事業の推進にあたり、埼玉版スーパー・シティプロジェクトとしての取組を通して、埼玉県との連携も図ってきたいと存じます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
135	川口駅は、京浜東北線だけで充分である。鳩ヶ谷方面の公共交通手段をバスのみに頼るのではなく赤羽若淵駅と川口駅を繋ぐ方法もある。	バスネットワークの維持やさらなる充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、バス事業者と協議の上、取り組んでいくこととしております。 頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
136	川口駅利用者の利便性向上のためには、中距離電車の停車は必要であり賛成である。事故等が発生した場合にホームに人が溢れており、緩和するためには、本計画と並行して、川口駅～川口元郷駅間の無料シャトルバスも計画するべきである。既存の駅舎を耐震補強し増築するなど、駅舎の改修費用の軽減を検討するべきである。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。 バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。
137	京浜東北線ホームの延伸や南行・北行の停車位置をずらして混雑緩和を図るべき。それが通常時の混雑緩和だけでなく運転見合わせ時に駅の外に人が溢れる事態を防ぐことにつながるのではないかな。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
138	事業費が高額な割に費用対効果が著しく低いため、計画には反対する。 ラッシュ時に中距離電車が到着した際に乗車率が高く、乗り換え路線がある赤羽駅でさえ混雑で乗り込むことができないのに、乗り換えのための降車客が見込めない川口駅では、電車に乗り込むことができない。 湘南新宿ラインであれば多少の意味があるが、上野東京ラインなら京浜東北線に乗ればたとり着ける駅ばかりでまったく意味がなく、年に何回も行かない羽田空港へのダイレクトアクセスのために400億円もの事業費をかけることはコスパが悪すぎる。 上野東京ラインに事故があれば京浜東北線も止まるため、代替輸送手段とはなりえない。埼玉高速鉄道の増発及び8両編成からの編成増を目指すべきである。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。本市といたしましては、上野東京ラインが停車することにより、上野東京ラインが京浜東北線の代替輸送手段になり得ることから、混雑緩和に一定の効果があると考えております。 市民の皆様の利用促進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
139	北側デッキだけの整備ではなく、既存位置にも東西自由通路の整備を要望する。北側デッキのみでは、現在の東口・西口の交通案内の表記に影響が出るほかに人流や都市景観、駅利用者への影響が大きい。東口の商業施設、西口の文化施設を結ぶ結節点として駅がうまく機能している、東口・西口それぞれの駅前の景観が地域の玄関としての表情があり、ほかの都市市にはない大きな特色である。北側出口だけでは東西の人流が集中し改札の混雑が激化する懸念がある。 建設費用がかかっても市政100年の節目としても2か所の東西自由通路の整備を前提としたまちづくりを希望する。 鋳物製の駅名板を建て替え後にも残して欲しい。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。 その他ご意見についても今後の検討の参考とさせていただきます。
140	費用対効果として市が出している数値は適切でなく、他駅利用者やJR東日本の運行負担等も考えるとわずかな受益者のために巨額の税金を使うのは無駄である。京浜東北線の遅延時には上野東京ラインも遅延することが多く、私見では遅延時には駅の混雑が悪化すると思う。現状、川口市の人口増加は市税を納付しない外国籍の人によるものであり、市税の増加が見込めない中で、衰退してきている駅前に多額の税金を使うのは賢明ではない。バスネットワークのさらなる充実を掲げているが、全国的にバスが減便されているのに川口市に協力してくれる事業者がいるとは思えない。これらのことから本計画案の撤回を求める。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えており、併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図ることにより、それら効果を広く市民の皆様へ享受できると考えております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。
141	上野東京ラインの停車に反対である。通勤ラッシュ時の混雑率は130％で川口駅で取り残される、大宮以北の利用者は現在より都心に出る時間が掛かってしまう。川口駅における京浜東北線の始発を要望する。 駅舎の改修には賛成であるが、JR東日本が営業で使用するホームや線路まで全額川口市が費用負担することについて反対する。 無料または格安なバスを運行する等、川口元郷駅とのアクセスを考える施策を行って欲しい。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・運休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところです。 なお、費用負担については、JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 また、バスネットワークの維持やさらなる充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、バス事業者と協議の上、取り組んでいくこととしております。
142	上野東京ライン停車の計画に大賛成である。 「川口駅周辺まちづくりビジョン」に関して、①上野東京ラインの停車により居住者や利用者の利便性は向上するが、川口駅にどこから来る人、何の目的で来る人、どのような経路や交通で来る人などを明確にして、ペルソナマーケティングで人の行動を分析して欲しい。②川口元郷駅と六間道路の間にバス専用レーンを設け、川口駅に短時間で行き来できるような整備が必要である。③六間道路周辺に商業施設を誘致し楽しめる空間を整備すべきである。	京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 その他頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
143	本計画案の川口駅再整備の必要性について、年数回の大幅遅延や通勤ピークの1時間程度のためにここまでの大規模改修の必要性はあるのか。列車の遅延や混雑については、西川口駅や蕨駅も同様であるが、それについての対策がないことに疑問を抱く。 以下今回のパブリック・コメントとして受領されない可能性も承知のうえでの意見 美術館を建設しているが、川口市はアート×まちづくりどこまで本気なのか。他県では、有名なアーティスト等の故郷であるためか、美術館が多数作られているが、県民が口にする美術館への評価は低い。川口市でもアトリアという中身の無い箱を作った前例がある中、新設される美術館も非常に曖昧で抽象的なコンセプトが掲げられており残念だ。箱モノでは後からいくらでも作れるが、都市の中身や本質等は簡単には育たないため、本計画が元々魅力の少ない川口市を中身の無い箱だけの都市とする決定打にならないよう願う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利用増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
144	西口側の用地について、線路を敷く用地がないと思われる。 上野東京ラインを停車させるためには、15両分のホームが必要でそのスペースがないと思われる。 駅の改修工事を含めて数年で竣工できるような時間の確保が難しいのではないかと。 赤羽駅での乗り換えで十分であり、大宮・浦和方面からくる電車は混雑しており川口駅での乗降ができない。 JR東日本との費用負担の交渉、事業の効果や利便性など考察が不十分である。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 今回、パブリックコメントにおいてお示しさせて頂きました資料は、JR東日本において実施した調査結果を基に本市が作成した資料となります。今後、施設計画や工期について、JR東日本と協議を進めて参ります。
145	上野東京ラインではなく、川口から直接行くことのできない池袋や新宿方面に向かう湘南新宿ラインを停めるべきである。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
146	費用の精査は重要であるが予算削減が第一ではなく、必要な投資費用であれば増額もやむを得ないとする。最安値ではなく長期視点での支出の最適化を検討頂きたい。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
147	埼玉高速鉄道川口元郷駅や南鳩ヶ谷駅があり、新横浜相鉄線直通という事実もある。 東北本線(中距離電車)の遅延発生時には京浜東北線の区間に影響が生じている。通勤ラッシュ時の限られた時間のみの混雑に対する事業ということでは、日中は閑散となり宝の持ち腐れである。 直近では、市民の税金で美術館が建設され、駅舎改築でも税金を使い建設することに反対。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
148	上野東京ラインの停車を望んではいない。改札口が狭いため日タストレスを感じていることから京浜東北線の川口駅始発が望まれているはずである。 また、県北やさいたま市からの利用者の方にとっては通勤時間が延びるため迷惑な話である。 人口の減少も考慮し、無駄な費用を費やすことなく、最小限の開発にとどめるべきで、既存のデッキで充分であると考えている。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・連休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところです。
149	「川口駅再整備基本計画」に反対する。 今、川口市が優先的に取り組む課題は現在の不安定な社会の中で、物価高、子育てに苦しむ市民の命と暮らしに寄り添う市政を実現することであり、10数年先にしか実現しない事業、それも一部の市民にしか効果が望めないような事業に400億円もの市民の税金を投入することに賛成できない。 協定案を市民に示さずして一方的に民間企業に税金を投入すべきではない。 川口市民、JR東日本共に利益となるような未来を目指し川口市・JR東日本双方が誠心誠意協議を重ねることが必要である。	市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。 また、市民の皆様の利用増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参ります。
150	中距離電車の停車対象は、以下の観点から上野東京ラインではなく湘南新宿ラインとすべき。 湘南新宿ラインとすることにより、路線ネットワーク性の向上や、工期短縮及び費用削減、線路容量を活かせることが挙げられる。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
151	本計画の効果は不明瞭な期待程度であり、高額な税金を使うだけの効果はないと思う。憩いの場であった西口公園も今は美術館の建設地になっている。 市民、特に若者の生活に寄り添う支援をして欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様の利用増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
152	計画に反対する。 理由としては、計画案が目的とする所要時間の短縮や川口駅の混雑の実態や、概算事業費・市の財政状況、JR東日本の状況について疑義がある。 中距離電車停車は本市の発展に寄与せず、確たる財源なしでの巨額投資は財政破綻の引き金になりかねない。市民投票による可否を問う必要もあると考えている。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 今後は、市民の皆様の利用増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様のご理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
153	中距離電車の停車は恩恵を受ける利用者には一定の効果があることは認めるが、財政問題や主体問題等を考慮すると納得がいかない。 ほかの路線を停めたり京浜東北線の川口駅始発はできないのか。 事業費の膨張など課題が多い。 JR東日本を事業主体として、川口市の負担が全くないのであれば中距離電車の停車は実現するに越したことはないと思う。 首都圏の将来推計人口や技術進化から考えても、鉄道利用者は減少し、莫大な投資による交通基盤の確保の必要性に疑問を感じる。 私は教育と都市基盤整備こそ街づくりの根幹だと考える。 まちの顔である川口駅周辺ではなく、緑の保全をするために市街化調整区域の土地利用を見直すなど内面の整備も行うべきだ。 市全体で考えると複数の鉄道駅、市外だが隣接する駅も考えれば複数の路線があり、川口駅だけに注力するのではなく均衡な整備をするべきだ。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・連休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところです。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めているところであり、市の具体的な負担額は定まっておりません。 国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。 以上の点より、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。 また、本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利用増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
154	駅舎や改札口が北側に移転すると、キュボ・ラまで遠くなるため、リリアとキュボ・ラを結び連絡通路も作って欲しい。京浜東北線のホームから見ると、ホームを新設するスペースが見当たらないため、線路の高架化かと思うが、そうすると事業費がもっと高くなるのではないか。他駅利用者のことも考え、埼玉県全体でこの問題を討議すべき。川口駅、川口元郷駅、南鳩ヶ谷駅、西川口駅を結びみんななかまバスを開設したらどうか。	新設ホームは駅西口側に線路用地を拡幅し、上野東京ラインの上下線の間に新設を考えています。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。
155	広報7月号に新駅舎の図面が公開され、事業費の使途説明があったが、不十分な説明であり誠意を感じられない。動線の変更は大きな影響があるが、JR東日本の提案した3案ではなくB案ありきに思える。詳しい費用や新駅舎の提供条件などについて駅周辺への説明会を開催するべき。本事業が中止になっても、いずれ来る補助金を使った駅舎の建替えや人口減少を考えると、今420億円をかける価値があるとは思えない。	市民の皆様の利用増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様のご理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
156	南北にデッキと改札口を設け、構内にエキュートをつくるべき。将来駅ビルを建設するスペースを設け、駅ビル側にも改札を増設するべき。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
157	川口駅の一極集中はいかかなものか。遠方の利用客に迷惑をかける必要がない。集客力もない川口駅に中距離電車を停める必要があるのか。 人口が増えその分税収が増えたなら、子育てや福祉に力を入れて本当の意味で川口を住みたい街にしたい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
158	キャラクターショップやアンテナショップが入った複合商業施設を整備して欲しい。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
159	高額な事業費を借金してまで市民が負担する必要がない。今後鉄道利用者数が増加する可能性は低い。市がやるべきことは、給食費の無償化、上下水道料金の減額などであり、箱物はいらない。	市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
160	工期が長すぎる。長くても5年で計画するべき。	頂いたご意見を踏まえ、引き続き、JR東日本と協議を継続して参ります。
161	駅ビルの商業施設の充実、拡充を求める。特に食料品、レストラン。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
162	計画立案のプロセスを改善するべき。美術館の建設においても、市民の指摘に対して納得のいく説明がされていない。短い期間のパブコメで広報したとするのはいかなものか。今回の計画についても、十分時間をかけ、一方的専門家の意見に偏らないように市民の意見を十分取り入れる方法を考えるべき。パブコメの形式的な実施を止め、行政と市民の力を合わせることでより魅力あるまちづくりには不可欠だと考える。	本年1月にJR東日本より、中距離電車停車に係る調査結果が示され、その後、調査結果を踏まえた市の考えとして、川口駅再整備基本計画(案)を作成し、市議会特別委員会にて報告を行うとともに、市長より記者会見を行ったところです。また、広報かわぐち4月号から7月号まで特集を組み、計画内容をお知らせするとともに、全市合同町会長会議や各種業界団体に対し、本市の財政的背景や計画案の内容について、広く市民の皆様へ周知を図って参りました。 川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 計画に関して、市民の皆様様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
163	反対。目的とする都市間競争力などの効果が見込めそうにない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。
164	工期が20年以上と聞いているが、20年以上先を見越しての計画となっているのか。20年先は人口や駅利用者数が減少しているのではないのか。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。 以上の点より、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。
165	都市間の競争力は街全体の魅力の問題であり、東京に近い立地以外の魅力は何かという議論もその結果もまだないのに計画を進めるのは反対だ。	川口駅は、東京都心部へ近くアクセス性に優れている点や、駅近に文化施設や大規模な公園、商業施設等の集客拠点が存在し、歩行者デッキに直結した位置にコンパクトに配置されている点がポテンシャルとして考えられ、他駅には無い魅力であると考えております。 「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。
166	湘南新宿ラインの停車ありきで署名に協力した。その前提が崩れるなら計画は中止すべきだ。	上野東京ラインは2015年に開業しており、それ以前は湘南新宿ラインのみだったと思われます。 通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
167	工事には20年以上かかると聞いているが、完成時の駅利用者数は今と変わらないのか。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。 以上の点より、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。
168	川口以北の中距離電車利用者の声は聴いているのか。川口に停車するとその分時間がかかり迷惑なのではないか。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 埼玉県に対しても、本計画案などの情報共有に努めさせていただくとともに、本市の施策に対して、他市にお住まいの方よりお問い合わせいただいた場合は、丁寧な説明に努めているところです。
169	湘南新宿ラインが停まらないなら意味はない。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
170	費用のほぼ全てを川口市が負担するということだが、そんな状況になっているのは市長や国会議員の力不足が原因ではないか。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
171	工期や費用を考えると、他にもやって欲しい施策がたくさんある。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
172	一駅先に赤羽駅があり乗り換えができるため、川口駅に中距離電車を停めるのは厳しいと思う。 費用が高すぎる。また、工期をはっきりとさせて欲しい。 西川口駅ユーザーの気持ちも考慮すべき。 上野東京ラインを停めることで、時短効果はあるのか。大幅な遅れやダイヤの乱れがあった際にはどう対応するのか。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 今回、パブリックコメントにおいてお示しさせていただきました資料は、JR東日本において実施した調査結果を基に本市が作成した資料となります。当該調査においては、現位置での地質調査などは実施せず、対象地周辺における過去の調査実績を基に調査を実施しております。そのため、工期や事業費については、今後の設計段階における詳細な調査により、増減ともに変動することが想定される状況にあります。 川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 上野東京ラインの停車により、川口駅から東京駅、横浜駅方面へ向かう際に乗車時間の短縮が図れます。また、並走する京浜東北線がありますことから、代替手段として相互に機能することが考えられます。
173	多大な税金を使うのであれば、他の施策に回して欲しい。どうしても駅舎の改修をするのであれば、きれいで歩きやすい駅にしたい。 工事の規模に対して費用が高すぎるのではないかな。 費用負担をJR東日本もするべき。市が全額負担なら計画は白紙に戻すべきだ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。また、駅舎の設計に際しては、利用者の利便性が高い計画となるよう、JR東日本と協議して参ります。 今回、パブリックコメントにおいてお示しさせていただきました資料は、JR東日本において実施した調査結果を基に本市が作成した資料となります。当該調査においては、現位置での地質調査などは実施せず、対象地周辺における過去の調査実績を基に調査を実施しております。そのため、工期や事業費については、今後の設計段階における詳細な調査により、増減ともに変動することが想定される状況にあります。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
174	他駅への影響も大きいと思われるが、川口市とJR東日本だけで決めてよいことなのか。また、他駅利用者の意見はどのように取り上げるのか。	埼玉県に対して、本計画案などの情報共有に努めさせていただくとともに、本市の施策に対して、他市にお住まいの方よりお問い合わせいただいた場合は、丁寧な説明に努めているところです。
175	今回のホーム増設で、だれが得をするのか。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えており、併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図ることにより、それら効果を広く市民の皆様様に享受できると考えております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。
176	意見募集をして、その意見が議論の材料となるのか。市民の意見で計画が変更もしくは中止したことはあるのか。	今回、市民の皆様より頂きましたご意見については、意見内容を整理の上、計画に反映できる内容については、十分な検討の上、反映して参ります。
177	商業施設が入った駅ビルの新築をして欲しい。地下駐車場や線路沿いの駐車場などを活用できる場所もあるのではないかな。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
178	ホームの増設などに400億円は高すぎる。新しい店舗の誘致などがなければどこに魅力があるかわからない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
179	情報及び危機管理や企画の能力があるとは思えない川口市が、JR東日本と交渉してもいいように利用されるだけであらうからやめて欲しい。	市民の皆様様の利便増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
180	奥ノ木市政以来様々な問題が噴出し続けている。今回の計画も問題があるように思われるため反対する。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
181	意見募集をしても、聴くだけで取り上げる気はないのではないかな。	今回、市民の皆様より頂きましたご意見については、意見内容を整理の上、計画に反映できる内容については、十分な検討の上、反映して参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
182	東京・上野方面に行くのは京浜東北線があれば充分だ。上野東京ラインも混み合うのであれば停めても無駄になるだけだと思う。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
183	駅前地下駐輪場の活用などもっとやることがあるのではないかな。 パブリックコメントで集めた意見は市長や議員に読まれて、具体的に協議されるのか。 パフォーマンスになっていないかな。	頂いたご意見について、今後のまちづくりの推進の参考とさせていただきます。 今回、市民の皆様より頂きましたご意見については、意見内容を整理の上、特別委員会などの場において報告させて頂き、十分に協議させていただきます。
184	川口駅周辺を優先する市政にうんざりしている。 奥ノ木市長はハコモノを作るのが好きなのか。他の施策はどうするつもりなのか。	川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
185	市内の公共交通機関の充実にお金を使うべきだ。特に、日暮里・舎人ライナーを延長して鳩ヶ谷地区と結ぶなど、東部地域の発展に力を入れるべきだ。	頂いたご意見について、今後のまちづくりの推進の参考とさせていただきます。 本市の各地区において、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
186	この意見募集は住所や連絡先を書かせるのに返事はもらえないのか。なぜ住所や連絡先を聞くのか理由が知りたい。	頂いた意見の具体的な内容の確認を行う可能性がありますことから、ご連絡先を記載頂いております。各ご意見に対する市の考え方については、取りまとめた上で、市ホームページ等で公開させていただいております。
187	川口駅周辺のみが優遇されて開発されており、他の地域が置き去りなのは何か理由があるのでしょうか思えない。	川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
188	上野東京ラインであれば、多額の費用と長い工期をかけてやることではない。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
189	程度の差はあるが、川口駅における湘南新宿ライン・上野東京ラインの乗車率は想定で100%を超えているとのこと。すでに満員の電車を利用するために数百億円、数十年はかけすぎだ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 市民の皆様の利便増進に繋がる計画となるよう、引き続き、JR東日本と協議を進めて参るとともに、市民の皆様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
190	川口だけに恩恵のある話ではないのに費用負担が全額川口市でJR東日本に負担が無いのはおかしい。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
191	新宿方面に行かないならば意味がない。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
192	川口駅は朝の時間帯にすごく混み合うが、今すぐ何とかできるのか。	中距離電車の停車による混雑の緩和がなるべく早期に達成できるよう、JR東日本と協議を進めて参ります。
193	川口駅は通勤通学のため大変多くの人が利用する。改札口を増やすなどの対策を早くして欲しい。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
194	駅の改修に先立って、西口の改札口に近い位置にエレベーターを設置して欲しい。	頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
195	湘南新宿ライン・上野東京ラインの川口駅での乗車率はいずれも100%超であると聞いた。程度の差はあるが、どちらも混み合っていることに違いはないのではないかと。	上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
196	川口駅を便利にするのなら、川口元郷駅との連絡や、埼玉高速鉄道の運賃値下げなどもやって欲しい。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えており、他方、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。埼玉高速鉄道の運賃値下げについては埼玉高速鉄道株式会社に伝えて参りたいと存じます。
197	工期に16年超がかかる見込みと聞いているが16年後の人口動態、駅利用者数の推測が甘くないか。今通りが今以上の駅利用者数を保持できる保証があるのか。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点では59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。以上の点より、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。
198	川口駅停車によるダイヤへの影響は他駅利用者にとっては迷惑でしかない。湘南新宿ラインが停められずに上野東京ラインのみ、という計画には意義を感じられない。西川口駅から市内の施設を通り鳩ヶ谷駅までをつなぐ、新交通システムを構築してはどうか。併せて、SKIPシティ周辺に新技術のベンチャー企業を誘致し、新たな街おこしをしてはどうか。建設業界が潤うのみで、JR東日本を含めてほぼ誰も得をしない計画だと感じる。モノやハコづくりだけでなく、システムや体制等を創りだすことが産業や都市間競争力の醸成には肝要である。モノづくりだけでなく、形のないものや次世代に残るものをどのように創出して受け継いでもらうかが自治体の大切な役割ではないか。そういう理解ができない人が我々の税金を使うことに反対だ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。埼玉県に対して、本計画案などの情報共有に努めさせていただくとともに、本市の施策に対して、他市にお住まいの方よりお問い合わせいただいた場合は、丁寧な説明に努めているところです。上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると考えております。頂いたご意見について、今後の事業やまちづくりの推進の参考とさせていただきます。
199	ここ10数年で、市民のためになる施策ができていない。今回の計画にも反対だ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。
200	新宿に直にいけないなら反対。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
201	結論ありきで進めて、市民の声はちっとも活かされない。いい加減にして欲しい。	今回、市民の皆様より頂きましたご意見については、意見内容を整理の上、計画に反映できる内容については、十分な検討の上、反映して参ります。
202	通勤で川口駅を利用しているが、市民以外に説明をしておらず、他駅利用者のことも考えていない今回の計画には反対だ。わざわざ川口駅に停める必要性を感じない。	埼玉県に対して、本計画案などの情報共有に努めさせていただくとともに、本市の施策に対して、他市にお住まいの方よりお問い合わせいただいた場合は、丁寧な説明に努めているところです。また、川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
203	反対。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
204	400億円も使うのか。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
205	混雑解消、他駅からの利用者増、都市間競争力のアップのどれも見込めそうにはない。無駄遣いはやめて欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
206	十数年の工期ののちに、利用者の状態が予想に反していたとしたら、誰がどう責任を取るのか。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されております。 以上の点より、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。
207	何十年も先のこと何百億も出すのなら、広報かわぐちなどの説明だけでなく、直接顔を見ての説明会などがないと信用が出来ない。	計画に関して、市民の皆様様の理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
208	400億円は高すぎる。少なくともJR東日本と折半にするべき。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
209	新宿渋谷に行けるのならと署名をしたが嘘なのか。	上野東京ラインは2015年に開業しており、それ以前は湘南新宿ラインのみだったと思われます。 通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
210	長い工期、大きな費用、工事後の駅利用者数の予測が不明確、駅ビルの新築予定がない、都市間競争力の増強や駅利用者の増加が見込めない等あまりに問題が多いと思う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
211	駅ビルには商業施設など新しいものが入るのか。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
212	川口駅は老朽化しているため、改札の増設と商業施設や市民のリラックス設備の増強であれば賛成したい。	頂いたご意見については、今後のJR東日本との協議の参考とさせていただきます。
213	新宿渋谷方面に行かない路線のために400億円は高すぎる。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
214	上野東京ラインのみの停車計画には反対。 上野東京ラインは京浜東北線と並行しており、輸送障害時のリスク低減効果も少ないため停車させる意味がない。川口市の定住化には湘南新宿ラインの停車が必須だ。 400億円も負担するならば湘南新宿ラインも停めるべき。人口減少が始まる時期に中距離電車が停車しても意味がない。埼玉高速鉄道への金銭援助をすることでJR東日本の混雑も緩和できるはずだ。 現在の駅舎の所有権はJR東日本にあると推測しているため、駅舎に関する改修・建替え費用はJR東日本が負担するべき。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると考えております。 湘南新宿ラインを停車させる場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
215	莫大な費用や長い工期をかけても停まるのが上野東京ラインでは、市の活性化や市民の利便性改善に寄与するの疑問に思う。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
216	現状でも不便はなく、そのための税金をほかの施策に回すべきだ。広報にあたかも決定しているような記事を出すのは、広報の公平性を欠いているように思う。	市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。 計画に関して、市民の皆様が理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
217	川口駅利用者の利便性向上のために多大な税金を投じる理由があるのか。埼玉高速鉄道の利用を促進することで人流が変わり、埼玉高速鉄道の運営にも寄与することから、そのような政策が必要ではないか。川口駅利用者が今後増加するという見込みは甘いと思う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 京浜東北線の遅延・連休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点で59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されていることから、川口駅への中距離電車の停車のための工事完了時期においても駅利用者数は現在の水準を維持していると考えております。
218	反対。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
219	費用と時間をかける割に利便性や都市間競争力に効果があるようには思えない。他にも税金を使うべき施策はある。30～50年先の川口市を示したグランドビジョンの策定をしてからでないと話にならない。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。 また、現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、本市といたしましては、ビジョンの実現に向けて、他のプロジェクトについても並行して取り組み、市民の皆様が利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。
220	事業の規模が大きいの市民の声を聞かずに勝手に決めているようにしか感じない。	計画に関して、市民の皆様が理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
221	集まった意見は丁寧に扱われるのか。今まではどれ一つ市民目線で議論されたことがないため、体裁のためにやるだけならやらないほうが良い。	今回、市民の皆様より頂きましたご意見については、意見内容を整理の上、計画に反映できる内容については、十分な検討の上、反映して参ります。
222	湘南新宿ラインも停車するのであれば賛成。むしろ湘南新宿ラインのみでよい。	停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
223	混雑緩和をするのであれば、改札口の増設と構内スペースの確保をするべき。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
224	JR東日本の担当者を交えた住民説明会をして欲しい。本当に混雑が緩和されるのかわからない。	計画に関して、市民の皆様が理解が得られる計画となるよう、十分に検討して参ります。
225	なぜ湘南新宿ラインを停めないのか。	停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。

	意見概要	意見に対する市の考え方
226	都市計画のビジョンを知らないが、今回の計画はそれとどう関係しているのか。	現在、川口駅周辺のまちづくりについては、令和4年に策定いたしました、「川口駅周辺まちづくりビジョン」に基づき進めており、中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は、優先的に取り組むプロジェクトとして掲げている交通拠点リニューアルプロジェクトに含まれております。
227	川口駅にお金をかけるくらいなら、埼玉高速鉄道を安くしてく欲しい。 川口駅と川口元郷駅をつなぐ安価なシャトルバスを作ってく欲しい。 西川口駅と鳩ヶ谷駅をつなぐ新交通システムを考えて欲しい。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えており、他方、京浜東北線の遅延・連休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 埼玉高速鉄道の運賃値下げについては埼玉高速鉄道株式会社に伝えて参りたいと存じます。 頂いたシャトルバスや新交通システムに関するご意見も、今後の検討の参考とさせていただきます。
228	外国人の流入に反して日本人の人口は減少傾向に向かっているため、駅利用者数は今後自然に減少されると考えられる。それでも400億円をかけて混雑緩和をする必要があるのか。 都市間競争力を高めるという効果について、説明が少なすぎて納得できない。	国立社会保障・人口問題研究所より昨年12月に公表された将来推計人口によると、本市の人口は、2020年時点では59.4万人であるところ、2050年時点では、59.9万人と推計されており、少なくとも、2050年までは現在と同水準以上の人口規模が維持されることが予測されており、長期的にも駅利用者数は現在の水準を維持し、混雑の発生が考えられることから、中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 川口駅は、東京都心部へ近くアクセス性に優れている点や、駅近に文化施設や大規模な公園、商業施設等の集客拠点が存在し、歩行者デッキに直結した位置にコンパクトに配置されている点がポテンシャルとして考えられ、他駅には無い魅力であると考えております。 「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。
229	上野東京ラインの川口駅通過時の乗車率は今でも140%超と聞いている。すでに混んでいる電車に乗りたくはないし、そのために長い工期と高い費用をかけるのは嫌だ。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 上野東京ラインと湘南新宿ラインの両路線を比較しますと、運行本数以外にも混雑率や遅延の生じにくさ等の観点においても上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
230	JR東日本の負担で改札口の増設をするだけでよいのではないか。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。
231	湘南新宿ラインが停まらないなら意味はない。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
232	湘南新宿ラインが停まらないと聞いてがっかりだ。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
233	議会答弁を聞く限り、京浜東北線と上野東京ラインの同時遅延データは、1ヶ月の調査のみでは根拠として不十分ではないか。沿道火災など同時遅延の可能性は十分考えられるのではないか。	同時遅延に関する調査については、現在確認ができる範囲でJR東日本の協力のもと調査したものであります。現状、京浜東北線1線である川口駅にとって、中距離電車の停車は代替輸送手段として有効であると考えております。
234	川口の魅力をどうとらえているのか。 長く住んでいるが、利便性以外に街の魅力を感じず、今回の計画で魅力が向上するようにも思えない。	川口駅は、東京都心部へ近くアクセス性に優れている点や、駅近に文化施設や大規模な公園、商業施設等の集客拠点が存在し、歩行者デッキに直結した位置にコンパクトに配置されている点がポテンシャルとして考えられ、他駅には無い魅力であると考えております。 「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。
235	JR東日本と折半で半額になるなら考えてもいいのではないか。	JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
236	10余年の工事の期間、駅の混雑はより増すのではないか。	工事期間中の市民や利用者の皆様への影響については、基本協定締結後、その後の設計段階における具体の施工計画を作成する際に、JR東日本と十分協議して参ります。

	意見概要	意見に対する市の考え方
237	湘南新宿ラインが停まらないなら意味はない。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
238	川口駅と川口元郷駅との連絡をもっと考えて欲しい。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えており、他方、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。
239	他駅利用者には乗車時間延長の影響があるのではないかと。他駅利用者や沿線の自治体にはどのような協議や説明を行っているのか。乗車時間の延長などに関するJR東日本の見解はどのようなものか。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 埼玉県に対しても、本計画案などの情報共有に努めさせていただくとともに、本市の施策に対して、他市にお住まいの方よりお問い合わせいただいた場合は、丁寧な説明に努めているところです。
240	400億円、10数年もかけるのは無駄だと思う。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。
241	埼玉高速鉄道の運賃値下げや沿線開発を優先するべきだと思う。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えており、他方、京浜東北線の遅延・運休時の代替輸送手段の一つとして、埼玉高速鉄道線を活用するために、川口駅と川口元郷駅間(六間通り線)の移動円滑化を図ることも重要であると考えておりますことから、六間通り線の機能・魅力の向上に資する取り組みも進めて参ります。 「さらなる選ばれるまち」の実現に向け、川口駅周辺まちづくりビジョンに掲げる各プロジェクトを進めることにより、駅周辺の魅力が向上するものと考えております。 埼玉高速鉄道の運賃値下げについては埼玉高速鉄道株式会社に伝えて参りたいと存じます。
242	川口駅周辺に偏った開発はおかしいのではないかと。現在のバスによる交通網では利便性に限界を感じるため、JR東日本と埼玉高速鉄道のバランスの良い利用や市内東西交通の新設によって川口市の基礎交通網が完成すると思う。市内のネット環境を整え、災害時における情報通信手段の確保も進めて欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えており、併せて、バスネットワークの維持やさらなる充実を図ることにより、それら効果を広く市民の皆様へ享受できると考えております。バスネットワークの充実に関する検討については、中距離電車の停車に係る検討と並行し、取り組んでいくこととしております。 川口駅周辺以外の他地区においても、地域に応じた課題を抱えていることから、市民の皆様の利便増進に繋がるまちづくりを進めて参ります。 バス交通網や災害時における情報通信手段に関するご意見についても検討の参考とさせていただきます。
243	新宿に行かないのなら反対。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。
244	詳しいことは知らないけど反対。駅舎を改修するならお年寄りや障害者が利用しやすい駅舎にして欲しい。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
245	工事費用は高いが、市の人口や駅舎の状態を考え、将来のためにより良い計画にして欲しい。	本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。

	意見概要	意見に対する市の考え方
246	ほぼ満員の上野東京ラインでは大して混雑は緩和せず、東京に近いことから利便性も高くないため、高いコストに見合った価値はない。京浜東北線の始発電車を実現するほうがよほど混雑緩和に効果がある。非常時の周辺混雑は中距離電車が停まっても解消されると思えない。工期が長い場合、完成時には電車の利用状況も変化している可能性が高い。400億円も予算があるならば、ハコモノづくりではなく市独自のまちづくりのコンセプトを考えるべき。以上のことから反対。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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の停車や、川口駅における京浜東北線の始発の設定等が考えられ、川口駅における京浜東北線の始発設定については、京浜東北線の輸送障害時等における遅延・連休時における代替輸送手段にはなり得ないことが考えられます。 こうしたことから、本市といたしましては、中距離電車の停車による鉄道輸送力増強を検討しているところです。 また、市民の皆様からお預かりした税金については、限られた財源を効果的・効率的に活用し、安定した行政サービスが提供できるよう努めて参りたいと存じます。
247	市の施策で住みやすい環境づくりをソフト面を主軸に考えて欲しい。川口は東京に近いこと、完成時には駅利用の変化も考えられることからメリットがあまりないと思う。時代に合った政策を求める。鉄道事業者ではなく川口市が主導で莫大な事業費を負担する鉄道事業はおかしい。以上のことから反対。	川口駅への中距離電車の停車は、通勤・通学時の混雑緩和による利用者の利便性向上のみならず、通勤・通学の円滑化による東京都への通勤者等のまちなか居住の推進や、来訪の円滑化による市内外から駅周辺に訪れる関係人口の拡大効果があると考えており、以上の観点から川口駅への中距離電車の停車による鉄道輸送力の増強は必要であると考えております。 JR東日本に提示された事業費のうち、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」の範囲について、JR東日本との協議を進めて参ります。 本事業を進めるにあたり、頂いたご意見も今後の検討の参考とさせていただきます。
248	湘南新宿ラインが停まらないなら反対。	通勤・通学時の混雑緩和に資する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本市にとって最も合理的であると考えております。停車の可能性のある中距離電車としては、上野東京ラインと湘南新宿ラインの2路線が考えられ、両路線を比較しますと、運行本数等の観点で上野東京ラインが相対的に優れていると思われ、また、湘南新宿ラインの場合、停車駅が増えることにより、遅延が多くなり、混雑している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ことから、本市としては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しております。

※このほか、本計画(案)と直接の関係がないため掲載しなかったご意見が3名ありますが、こうした意見についても、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。