

川口駅周辺の課題と まちづくりの方向性について

令和3年（2021年）7月29日
第1回 川口駅周辺まちづくりビジョン検討会

本日のご説明内容

1

1. はじめに
2. 川口駅周辺の現状
3. 社会情勢に対応したまちづくり
4. 川口駅周辺の課題
5. まちづくりの方向性（将来像）
6. 検討テーマ

1. はじめに

1. はじめに

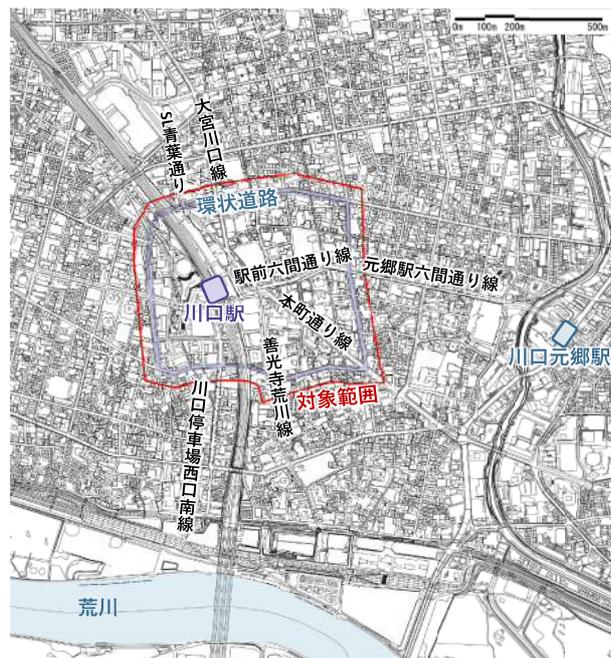
第1回検討会の目的

以下4点について、確認・意見交換を行います。

- JR川口駅周辺の**現況等**
- 昨今の**社会情勢**と**先進的なまちづくり**
- JR川口駅周辺の**課題**
- 第2回検討会に向けて、**目指すべき方向性**
および**検討テーマ**の案

ビジョン策定の対象範囲

- JR川口駅の周囲の**環状道路**から約**50mの範囲**を検討の対象とする。



2. 川口駅周辺の現状

2. 川口駅周辺の現状（まちの成り立ち）

鋳物産業等による発展を礎に、近年は都市化・ベッドタウン化が進んでいる。

○まちの成り立ち

- 江戸時代前期に川口市内を南北に貫く日光御成道が整備され、川口宿や鳩ヶ谷宿は宿駅として発展した。
- 江戸時代中期には、河川改修や見沼代用水路の開削による舟運を利用した商品流通が発達し、川口の産業の礎となる**鋳物・植木・織物業等**が興った。
- 明治末期に川口町駅（現在のJR川口駅）や新荒川大橋ができると販路がさらに拡大し、その後も**鋳物産業は高度経済成長をピークに飛躍的發展**を遂げた。昭和39年（1964年）東京オリンピックの聖火台は有名である。
- オイルショック以降、鋳物工場は移転・廃業が相次いで起こり、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**都市化・ベッドタウン化**が急速に進んだ。



▲鋳物生産量がピーク直前の頃の地図

川口駅周辺は鋳物工場が密集している

出典：1/25000国土地理院地形図



▲現在の川口駅周辺の航空写真

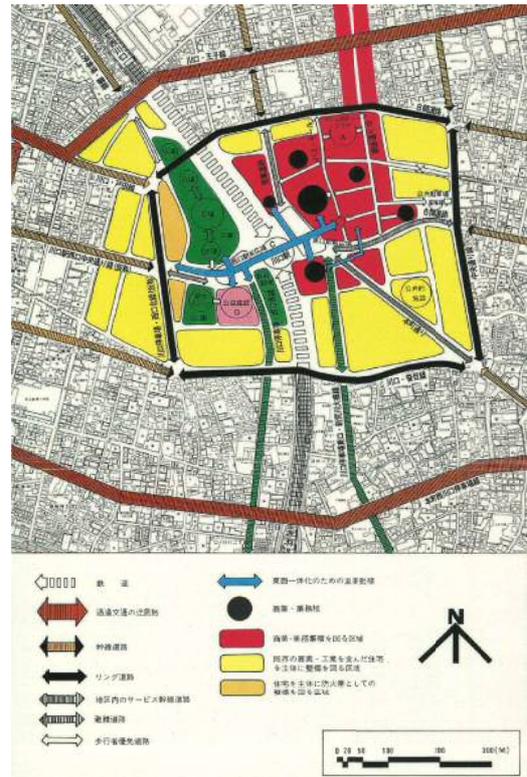
駅を中心として中・高層建築物が立ち並んでいる

出典：川口市 都市整備部 都市整備管理課（川口市における再開発事業のあゆみ）

2. 川口駅周辺の現状（上位計画）

○川口駅周辺市街地整備構想（昭和58年（1983年）7月）

- 「川口駅東西地区周辺整備計画調査委員会」や地元有識者で構成する「川口駅東西地区街づくり懇談会」の参画を得て、昭和58年（1983年）に策定されたもの。
- 川口駅東西地区を一体的に整備し、川口市の表玄関としての街並みをつくる計画となっている。
- 交通、土地利用、防災等の内容について定められている。



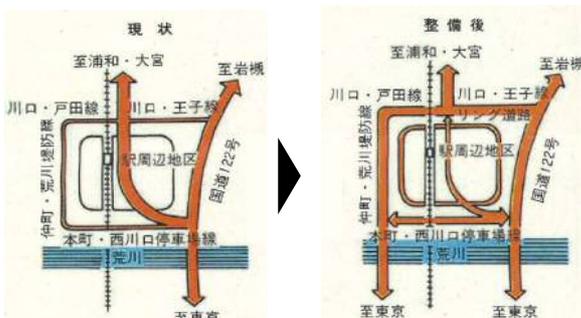
2. 川口駅周辺の現状（上位計画）

○川口駅周辺市街地整備構想（昭和58年（1983年）7月）

■通過交通対策

- 駅前~~の通過交通~~を周辺地区の迂回路整備や交通規制により~~排除する方針~~を設定していた。

➡ **新架橋の実現性に課題があるため、環状道路を活用した迂回の誘導を図る。**



出典：川口駅周辺市街地整備構想（昭和58年（1983年））



川口市道路網計画をもとに一部加筆

■歩行者と自動車の動線分離

- 駅周辺地区では歩行者動線が重視される必要があるため、歩行者と自動車の動線分離を図ること、また東西に歩行者デッキを渡すことが位置付けられていた。

➡ **駅前デッキにより歩車分離が図られるとともに、東西デッキの完成により東西の回遊性が向上した。**

2. 川口駅周辺の現状（上位計画）

○川口駅周辺市街地整備構想（昭和58年（1983年）7月）

■土地利用（東口）

- 川口駅周辺の商業振興を図り、まとまった商業集積地を形成する。
- 駅前から銀座通り周辺までを商業集積地として位置づけ、商業環境の整備、用途の純化、不足業種の誘致などを図る。



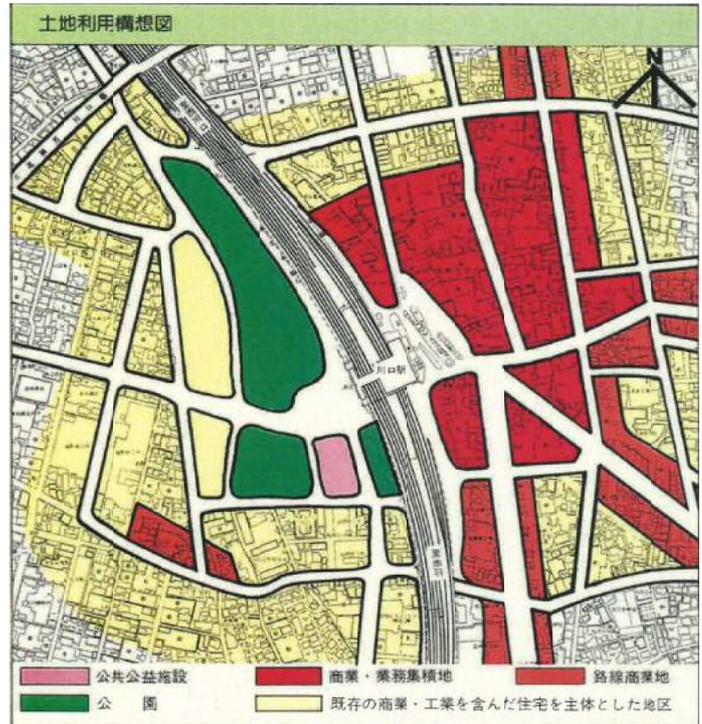
- 一定の商業集積は進んでいるが、今後のコロナ後の社会に対応した新たな都市機能の導入が必要である。

■土地利用（西口）

- 公害資源研究所跡地利用は、駅前広場、幹線道路、公園、公共公益施設を整備し、西口公共ゾーンを形成すると共に、住宅を中心とする再開発の実現を図る。



- 構想に基づき住宅や公園等公共公益施設の整備が図られたが将来に向けた新たな都市機能の受け皿作りが必要である。

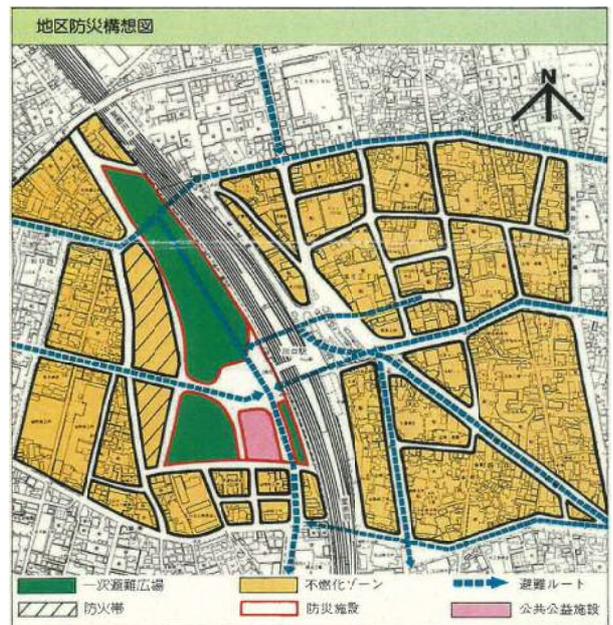


2. 川口駅周辺の現状（上位計画）

○川口駅周辺市街地整備構想（昭和58年（1983年）7月）

■防災

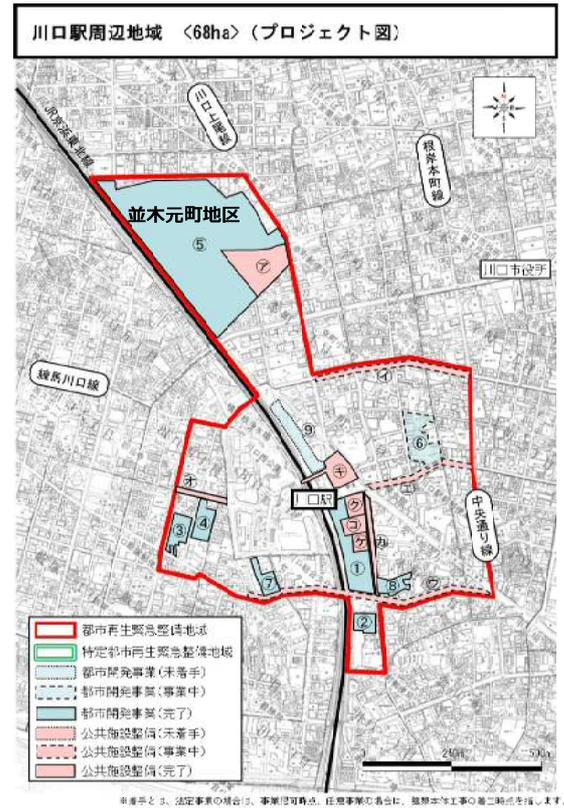
- 西口公共ゾーンは災害時の一時避難広場とする。
- 防災上重要な西口公共ゾーンの性能確保のため、外周および東口一体の建物の不燃化を図る
- 駅前の公園は防災公園として整備する。
- 周辺の既成市街地から駅前周辺地区へ至る広幅員の避難道路を整備する。特に西口駅前広場から西方へ至る避難道路は重要都市施設として事業化を推進する。
- この地区から荒川河川敷へ至る広幅員の避難道路を国鉄線路沿い両側に整備し、これらを一体として防火遮断帯を形成
- 東口から西口公共ゾーンへの避難路を確保するために国鉄線路上に歩行者デッキを整備



- 西口については、公園や避難ルートが整備された。
- 東口については、避難ルートの整備や建物の不燃化が進んでいない部分がある。

○都市再生緊急整備地域（平成16年（2004年）5月）

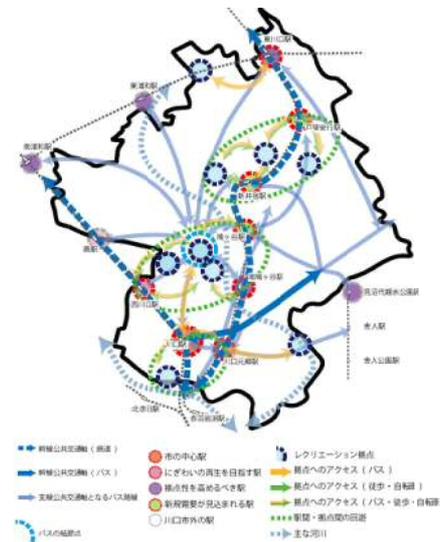
- 敷地共同化や土地利用転換により、活気とにぎわいに資する商業・業務機能、都市型居住機能等を充実・強化
- 駅周辺地区の都市活動を支える交通機能や防災機能を充実・強化
- 都市計画道路を拡幅整備
- 都市開発事業を通じて、一時滞在施設等の整備を促進
- 駅へのアクセス機能強化等を図るため、ペDESTロリアンデッキ、駅前交通広場、駐車・駐輪場を整備
- 駅から並木元町地区への回遊性を高め、にぎわいを創出する歩行者空間の充実・強化を検討



▲都市再生緊急整備地域（川口駅周辺地域）

○川口市交通体系将来構想（平成29年（2017年）3月）

- 鉄道駅に集まる各交通間の乗り換えがスムーズに行えるよう、誰もが分かりやすく便利な結節点としての機能の向上を図る
- 様々な交通が集中する鉄道駅周辺において、既存の道路空間を有効かつ効果的に活用した、安全かつ快適に移動できる環境を形成する
- 駅周辺地域のにぎわいづくりやまちづくりに寄与するよう、地域内の回遊性の向上や道路空間の有効活用を図る



▲将来の交通体系の全体方針

再開発事業を目指す
（仮称）栄町3丁目11番地区

○川口市美術館建設基本計画（令和3年（2021年）6月）

- 旧栄町公民館跡地を含む（仮称）栄町3丁目11番地区の再開発事業により美術館建設を目指す



まちの魅力が再認識されつつあり、特に若年世帯の流入が多く、人口増加を維持している。

○「本当に住みやすい街」に2年連続1位

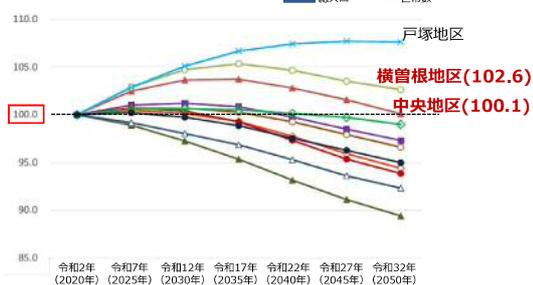
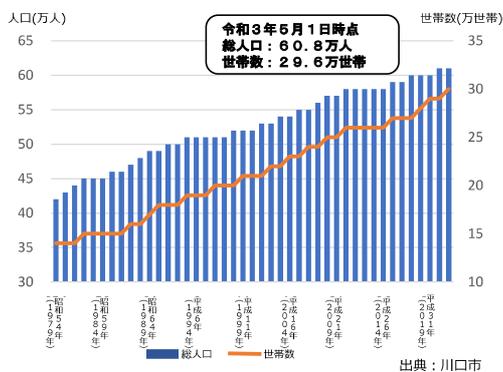
- 住環境、交通の利便性、教育・文化環境、コストパフォーマンス、発展性の5つを基準とした「本当に住みやすい街大賞2021 in 関東ランキング」（アルヒ株式会社）において1位に選ばれる等、**まちの魅力が再認識されつつある。**



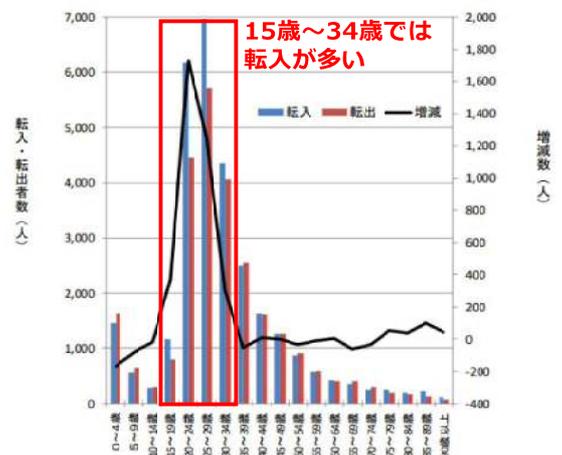
○人口の増加

- 全国的に人口が減少しているなか、**川口市の人口は今も増加傾向**である。人口増加によりコロナ禍においても税収を確保できている。
- 人口減少社会の中、**特に川口駅周辺は増加傾向**であり、中央地区や横曽根地区は令和32年（2050年）の人口が令和2年（2020年）を上回ると推計されている。

■川口市の人口・世帯数の推移



■川口市の年齢階級別の転入者数と転出者数（平成30年（2018年））



出典：川口市（第2期 川口市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン）

2. 川口駅周辺の現状（特長）

ホールや図書館等の公共施設が充実しており、緑豊かな公園や荒川等も駅近くに存在している。特に川口西公園は約3.8haであり、駅前公園の規模としては国内有数である。

○公共施設の充実



川口総合文化センター・リリア*



アートギャラリー・アトリア*



キュボ・ラ(図書館等)



中央ふれあい館*

○公園や荒川の豊かな自然環境



川口西公園（リリアパーク）*



並木元町公園（アートパーク）



荒川河川敷*

* 出典：川口市HP、川口市の魅力発信と定住促進サイト



2. 川口駅周辺の現状（特長）

大型商業施設や商店街が立地している等、商業機能が一定程度集積している。

○商業施設の充実



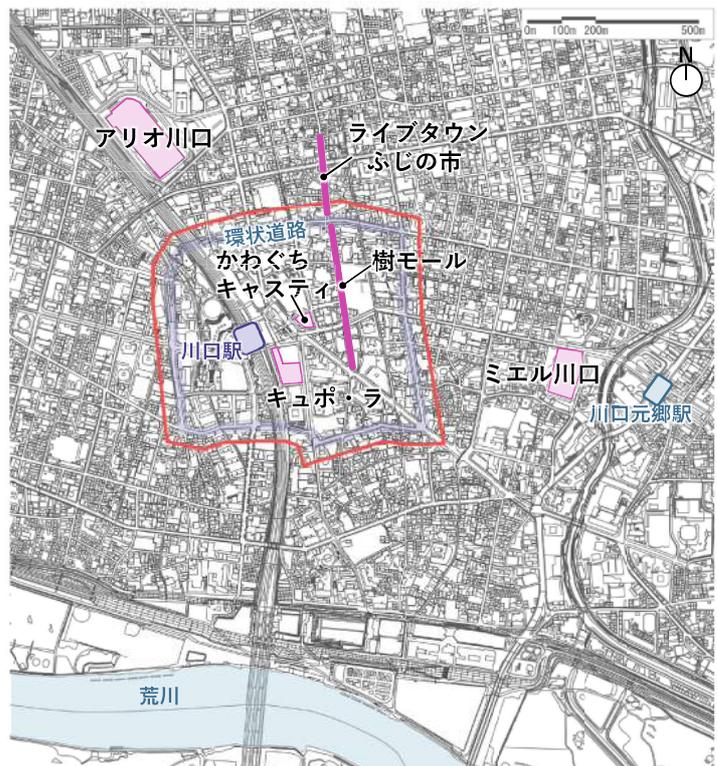
キュボ・ラ



かわぐちキャストイ



樹モール



都心へのアクセスが良いことから、主に住宅を中心とした開発が進んでおり、再開発の検討も複数地区で進んでいる。

○都心へのアクセス



出典：川口市（川口市の魅力発信と定住促進サイト）

○開発動向



○川口駅周辺の現況（特長）まとめ

「本当に住みやすい街大賞」において2年連続で1位に選ばれるなど、近年「**住むまち**」としての魅力が**再認識**されている。

- 都心への**アクセスの良さ**等から、住宅を中心とした開発が進み、人口減少社会の中、川口駅周辺は人口が増加傾向である。
- ホールや図書館等の**公共的機能が充実**している
- 川口西公園や荒川等の**自然が駅近くに存在**している（川口西公園は、約3.8haと、駅前公園として国内有数規模）

3. 社会情勢に対応したまちづくり

3. 社会情勢に対応したまちづくり

世界的な社会情勢の変化をうけて、まちづくり上求められる視点も変化してきているほか、情報通信技術を活用してまちづくり上の課題解決を目指す事例が増えている。

昨今の社会的な流れ・キーワード

- ① 新型コロナウイルスの感染拡大を経た社会の変化
- ② 災害の頻発化・激甚化
- ③ 人生100年時代
- ④ SDGs（持続可能な開発目標）

課題解決の手段

- ⑤ 新技術（AI（人工知能）・IoT（モノのインターネット）等）の活用

①新型コロナウイルスの感染拡大を経た社会の変化

- 新型コロナウイルスの流行を契機として、感染症対策の観点、その他ワークライフバランス等の観点から、社会的にワークスタイル・ライフスタイル（働き方・生活様式）の変化が求められ、また変化していくと思われる。

社会の変化を踏まえた都市機能のイメージ

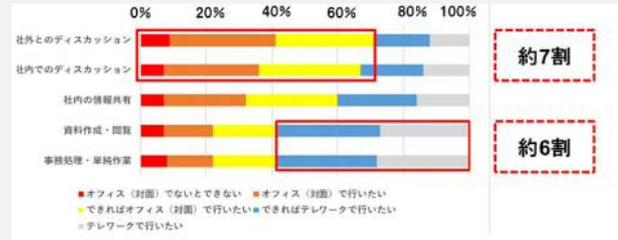
職住近接に対応し、様々なニーズに柔軟に対応できるような都市機能が必要になると思われる。



写真の出典：国土交通省（新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性）

オフィス/テレワークでしたい業務

資料作成等は約6割の方がテレワークで行いたいと考えている。



出典：国土交通省（新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性）
出典の出典：「15,000 人就業者アンケート」調査（2020 年6月19日～23日）
（2020 年7月 三菱地所株式会社）

①新型コロナウイルスの感染拡大を経た社会の変化

社会の変化を踏まえたオープンスペース（屋外空間）のイメージ

身近な公園などの重要性が再認識され、屋外空間での活動・過ごし方の拡大を踏まえたウォーカブルな回遊、歩行空間づくりが必要になると思われる。

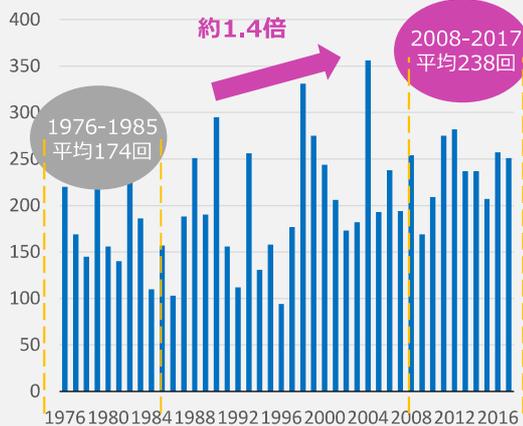


下段写真出典：国土交通省（新型コロナ危機を踏まえたまちづくりの方向性）

②災害の頻発化・激甚化

- 近年、世界中で気象災害が頻発しており、最近では川口市においても令和元年台風第19号により被害が発生した。
- 今後、地球温暖化等の気候変動により、さらなる災害の頻発化、激甚化の可能性が指摘されている。

1時間降水量50mm以上の年間発生回数



出典：国土交通省「第3回大規模広域豪雨を踏まえた水災害対策検討小委員会資料」をもとに作成
 ※アメダス1,000地点あたりの数値



令和2年7月豪雨（福岡県久留米市）
 出典：内閣府（防災白書）



令和2年7月豪雨（山形県大江町）
 出典：内閣府（防災白書）

3. 社会情勢に対応したまちづくり

③人生100年時代

- 『LIFE SHIFT（ライフ・シフト）』の著者であるリンダ・グラットン教授が提言した言葉。
- 寿命が今後伸びていくにあたって、「教育・仕事・老後」という3ステージではなく、もっと多様で様々なステージのある人生を送るようになっていわれている。
- 日本は、ある海外の研究^(注1)では平成19年（2007年）に日本で生まれた子供の半数が107歳より長く生きることも推計されている。

【まちづくりに関連する主な視点・キーワード】

- 安心して暮らすことができる
- 長い人生をより健康で豊かに過ごせる
- 高齢者から若者まで、すべての国民に活躍の場がある
- 生涯にわたって学びなおすことができる
- 高齢者雇用の促進

(注1) Human Mortality Database, U.C. Berkeley(USA) and Max Planck Institute for Demographic Research(Germany)

④持続可能な開発（SDGs）



- 平成27年（2015年）9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、令和12年（2030年）までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。
- 17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことが誓われている。

【まちづくりに関連する主な視点・キーワード】

- 公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善による、全ての人々への持続可能な輸送システムへのアクセスの提供
- 生涯学習の機会の促進
- 再生可能エネルギーの割合の大幅な拡大
- 都市の一人当たりの環境上の悪影響の軽減
- あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施

⑤新技術の活用

- 市民生活の質、都市活動の効率性等の向上のため、DX（進化したデジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること）の観点をまちづくりに取り入れる必要がある。
- 例えば、AI（人工知能）、IoT（情報通信技術）等の活用が考えられる。

- 様々な移動手段（鉄道、バス、タクシー、飛行機等）の検索や予約等を一つのサービスで提供、中長距離の移動手段の充実
 - 利便性向上 + 公共交通サービスの合理化



- 開発などを契機としたスマートシティ拠点機能の整備
 - 低炭素化、災害時の事業・生活継続
- モニタリング等（センサーの活用等）による、公共空間の利用状況の把握
 - 実験的施策の効果の把握、混雑状況の管理・密の回避



出典：国土交通省（スマートシティモデル事業先行モデルプロジェクト事例（柏の葉スマートシティコンソーシアム））

4. 川口駅周辺の課題

4. 川口駅周辺の課題



交通（鉄道）



- 京浜東北線1路線しか利用できない
- ラッシュ時混雑している



交通（車両）



- 駅前広場の機能が不十分である
- 道路が混雑している
- 路上駐輪が発生している



交通（歩行者）



- バリアフリー経路の利便性が低い
- バス停が分散し、使いやすさに課題



都市機能



- 駅前の賑わいが低下し、来街者が減少するおそれがある
- 市民文化活動の場が不足している
- 柔軟な働き方を可能にする場所が不足している



回遊性



- 川口駅周辺に都市機能が集積しているが、街中を回遊する環境が整っていない
- 川口元郷駅や荒川などへの広域ネットワークの整備が不足



オープンスペース



- 日常時に多様な活動が生まれ賑わう空間になるための仕掛けが不足している
- ウォークブルで魅力的な空間デザインが不足している



防災



出典：内閣府（令和3年版防災白書）

- 老朽化した建物が多いこと等により様々な災害リスクが懸念
- 災害時の避難場所等の不足が懸念



都市景観



- 東口は雑然とした景観で統一感のある街並みが形成されていない
- 緑が少なく魅力的な沿道景観でない

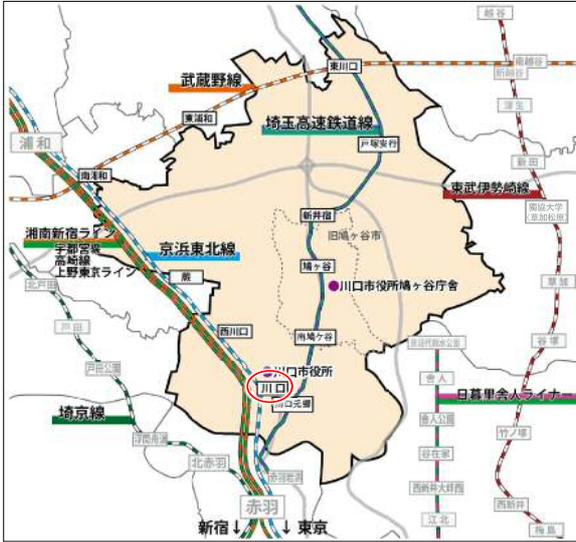
交通（鉄道）



市内1位、県内3位^(注1)である川口駅の乗車人員規模に対して、乗入れ路線が1つしかなく、ラッシュ時や電車遅延時に混雑が発生している。

(注1 JR東日本の駅における順位)

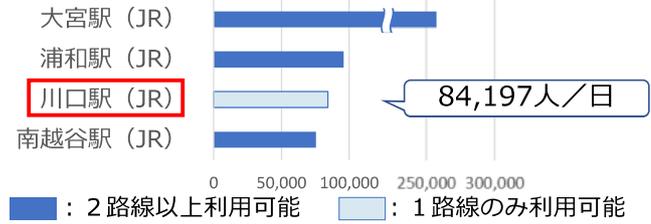
■ 川口駅周辺の鉄道路線



出典：川口市（川口市交通体系将来構想）

■ 乗車人員数の比較

JR東日本の県内乗車人員上位4駅の乗車人員数
(令和元年(2019年度))



■ : 2路線以上利用可能 □ : 1路線のみ利用可能

出典：JR東日本HP（各駅の乗車人員 2019年度）をもとに作成

■ 川口駅利用者の増加



出典：JR東日本HP（各駅の乗車人員）をもとに作成

■ 川口駅の混雑の様子（平日 朝ラッシュ時）



1F



2F



1F

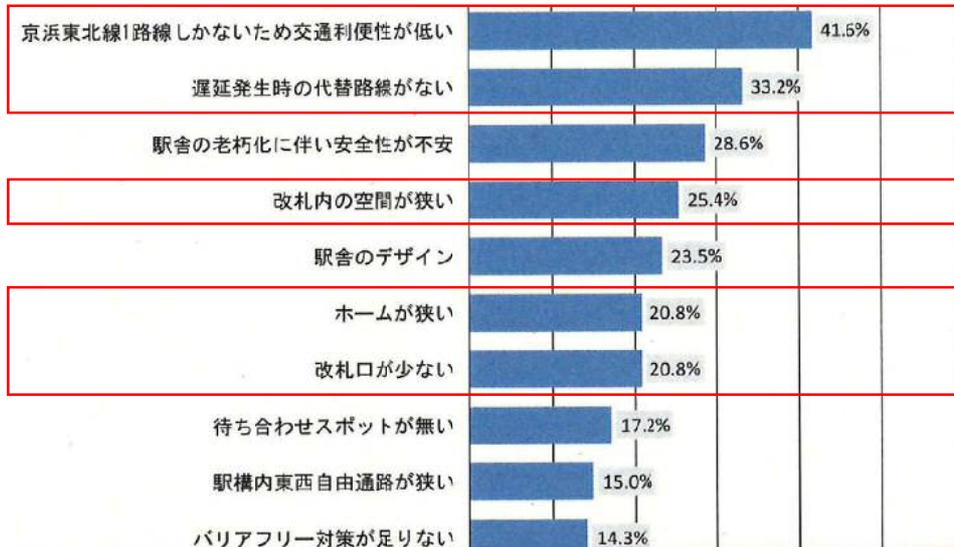


図出典：JR東日本HP

撮影：令和3年（2021年）6月7日 朝8時頃

川口駅利用者が感じる川口駅の改善すべき点

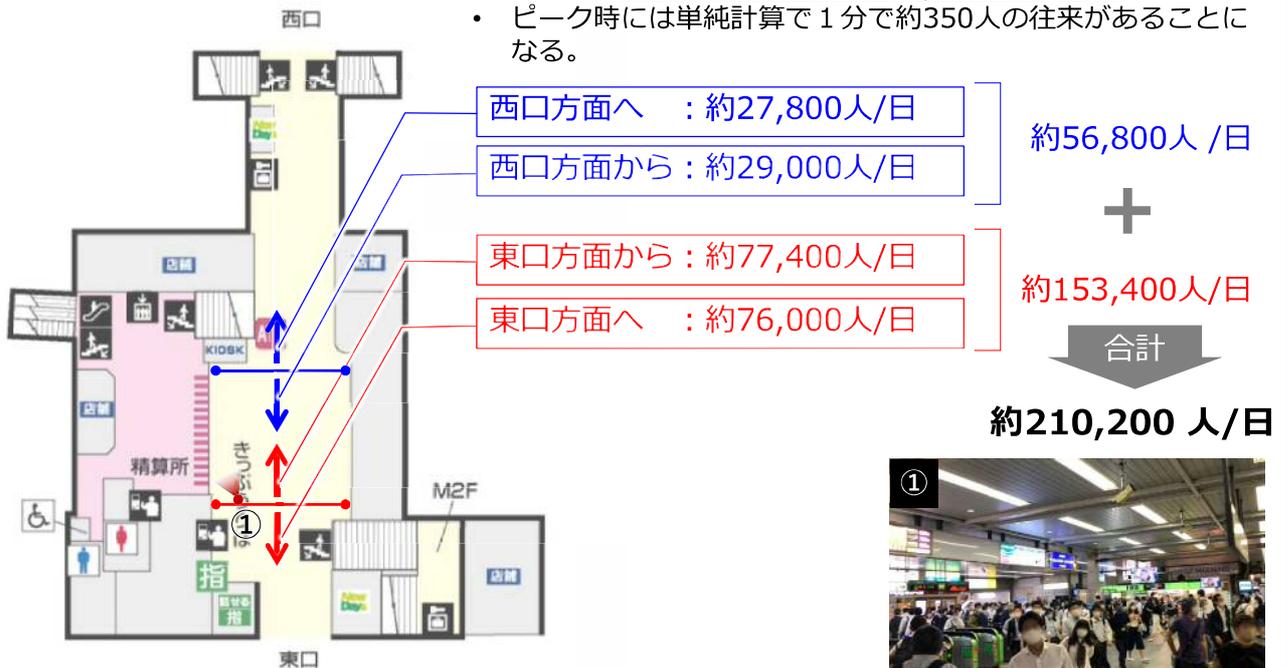
- 京浜東北線しか利用できず利便性が低い
- 遅延発生時の代替路線がない
- ホームが狭い、改札内の空間が狭い
- 改札口が狭い



出典：川口駅周辺地区まちづくり調査委託 概要版（令和3年（2021年）2月10～15日実施川口駅利用者を対象としたWEBアンケート調査）

【参考】

- 改札付近には1日あたり約210,200人程度※の往来があり、そのうちピークの7時台には約20,800人※の往来がある。
- ピーク時には単純計算で1分で約350人の往来があることになる。



図出典：JR東日本HP
 交通量：川口市調査（令和元年（2019年）10月17日木曜日 4:30～25:00）



撮影：令和3年（2021年）6月7日 朝8時頃

※ 東口方面と西口方面の単純合計であり、改札を出入りせず通路を通行した人等については重複してカウントしている可能性があります。

交通（車両）



①東口駅前広場内外でのバス停の分散など交通結節点としての利便性に課題がある。

■川口駅東口の交通機能

- ・ 東口駅前広場内外でバス停が分散しており、歩道幅員が狭い箇所に設置されているものもある。
- ・ バス乗り場の案内板が一つのみであり、アクセスルートによっては分かりにくい状態である。



- : バス乗り場
- : バス降車専用
- : バス乗り場案内板
- ⊠ : エレベーター

川口駅東口駅前広場検討業務 調査・報告書をもとに作成

川口駅利用者が感じる川口駅周辺の改善すべき点

- 一般車の乗り入れ場所が狭い
- バス乗り場が分散している



出典：川口駅周辺地区まちづくり調査委託概要版（令和3年（2021年）2月10～15日実施川口駅利用者を対象としたWEBアンケート調査）



◀歩道幅員の狭いところに設けられているバス停

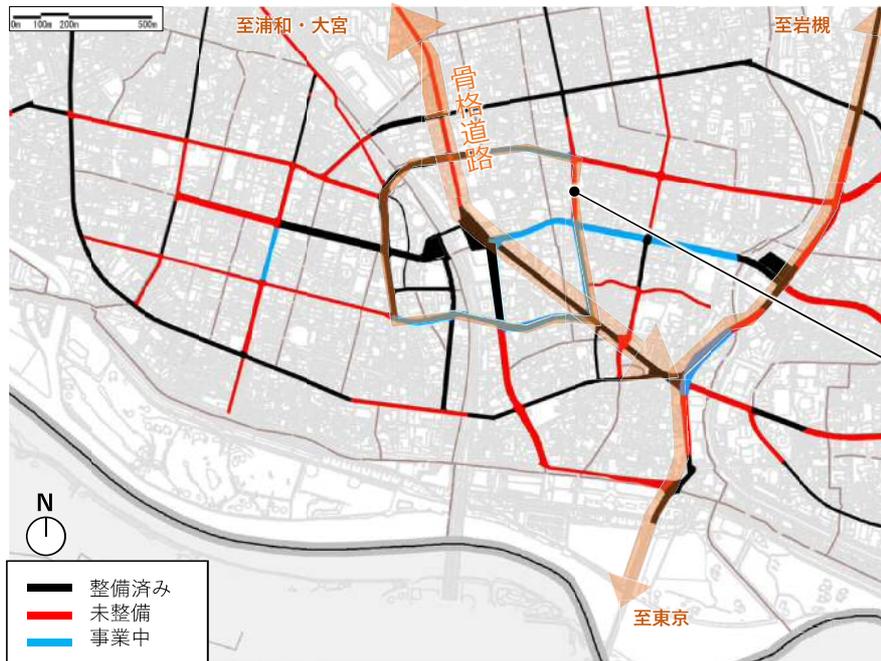
出典：川口駅東口駅前広場検討業務 調査・報告書

交通（車両）



②道路網として重要な道路が一部未整備となっている状況であり、道路混雑を引き起こしている可能性がある。

■都市計画道路の整備状況



道路網計画において本町通り線・大宮川口線が「骨格道路」に位置付けられており、駅前に車両が進入する交通体系となっている。そのため、迂回路としての環状道路の整備も重要である。



▲未整備の都市計画道路の様子

交通（車両）



③川口駅に近い駐輪場では稼働率が高く、商業施設等付近では路上駐輪が発生している。

■ 駅周辺の駐輪場の稼働率



出典：川口市交通体系将来構想
 ※稼働率：一日の利用台数に対する駐輪可能台数の比を表す

■ 路上駐輪の状況（川口駅周辺の一部）



出典：川口市交通体系将来構想

■ 放置自転車台数の推移

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	
川口駅	東口	198台	213台	295台	310台	318台	245台	493台	515台	228台	146台	288台
	西口	334台	169台	121台	34台	40台	61台	75台	82台	157台	110台	76台
	計	532台	382台	416台	344台	358台	306台	568台	597台	385台	256台	364台

※放置自転車が一番多かった台数をカウント

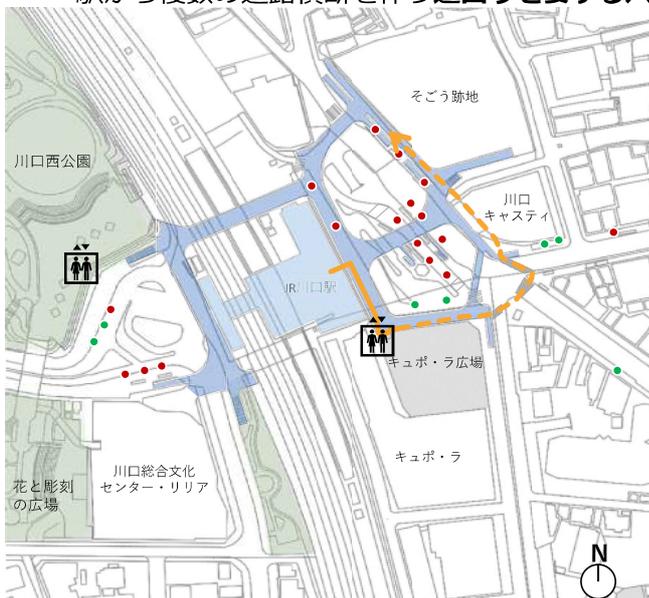
交通（歩行者）



①横断歩道の設置、障害者用誘導ブロック等の設置が行われているが、エレベーターは駅東西に1か所ずつのみであり、バリアフリールート of 利便性に課題がある。

■ 川口駅周辺のバリアフリー経路

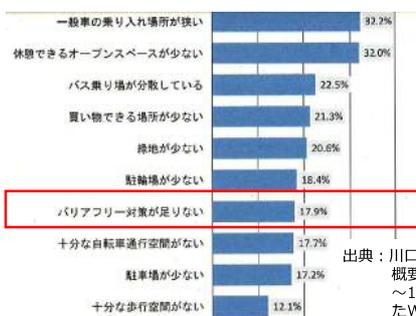
- ・ 駅前に車両が進入する交通体系となっているため、駅前のバリアフリーは非常に重要である。
- ・ 駅から複数の道路横断を伴う遠回りを要するバリアフリー経路がある。



川口駅東口駅前広場検討業務 調査・報告書をもとに作成

川口駅利用者が感じる川口駅周辺の改善すべき点

● バリアフリー対策が足りない



出典：川口駅周辺地区まちづくり調査委託概要版（令和3年（2021年）2月10～15日実施川口駅利用者を対象としたWEBアンケート調査）

- : バス乗り場
- : バス降車専用
- : バリアフリー経路の一例 (実線はデッキ上)
- ⊠ : エレベーター

都市機能



①平成16年（2004年）のマレイ川口店、令和3年（2021年）のそごう川口店等の大型商業施設の閉店や、夜間人口に比べて昼間人口が小さい傾向にあることから、駅前の賑わいの低下や来街者の減少が懸念される。
 ※昼夜間人口比率は県内の人口20万人以上の8市中で最下位

■ 駅前の商業施設の撤退

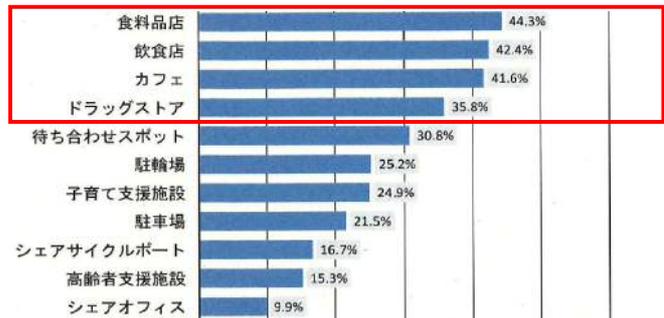


▲令和3年（2021年）に閉店したそごう川口店

■ 商業施設の充実を求めるニーズ

川口駅利用者が駅周辺に求める施設・機能

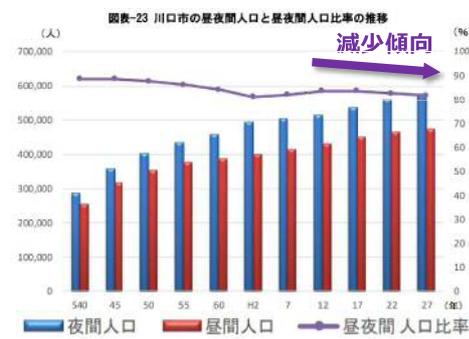
- 商業施設（食料品店、飲食店、カフェ、ドラッグストア等）
- 待ち合わせスポット
- 子育て支援施設
- シェアオフィス



出典：川口駅周辺地区まちづくり調査委託 概要版（令和3年（2021年）2月10～15日実施川口駅利用者を対象としたWEBアンケート調査）

■ 昼夜間人口比率が低い

川口市の昼夜間人口比率の推移



埼玉県内の主要都市（人口20万人以上）に昼夜間人口比率

昼夜間人口比率順位	市（県）	人口【人】	夜間人口【人】	昼間人口【人】	昼夜間人口比率
	埼玉県	7,266,534	7,266,534	6,456,452	89%
1位	川越市	350,745	350,745	338,663	97%
2位	さいたま市	1,263,979	1,263,979	1,175,579	93%
3位	越谷市	337,498	337,498	294,715	87%
4位	所沢市	340,386	340,386	293,197	86%
5位	草加市	247,034	247,034	207,551	84%
6位	春日部市	232,709	232,709	192,794	83%
7位	上尾市	225,196	225,196	186,208	83%
8位	川口市	578,112	578,112	473,778	82%

※ 出典：平成27年度国勢調査より作成
 ※ 昼夜間人口は昼間人口/夜間人口
 ※ 昼夜間人口比率が大きい方を高順位とした

都市機能



②公共施設では盛んに市民活動が展開されており、施設の利用希望者が予約を取りにくい状況もあるなど、**市民文化活動の場が不足している懸念**がある。

■主な公共施設の稼働率 (注1)

1) 川口総合文化センター・リリア (平成30年度 (2018年度) (注2)) 2) 中央ふれあい館 (平成30年度 (2018年度) (注2))



メインホール：87.4%



練習室 1号：92.3%
練習室 4号：91.7%



視聴覚室：81.2%



ホール2：73.5%



ギャラリー：82.2%



小会議室：83.0%

3) 幸栄公民館 (平成30年度 (2018年度) (注2))



視聴覚室：75.6%



ホール：69.9%

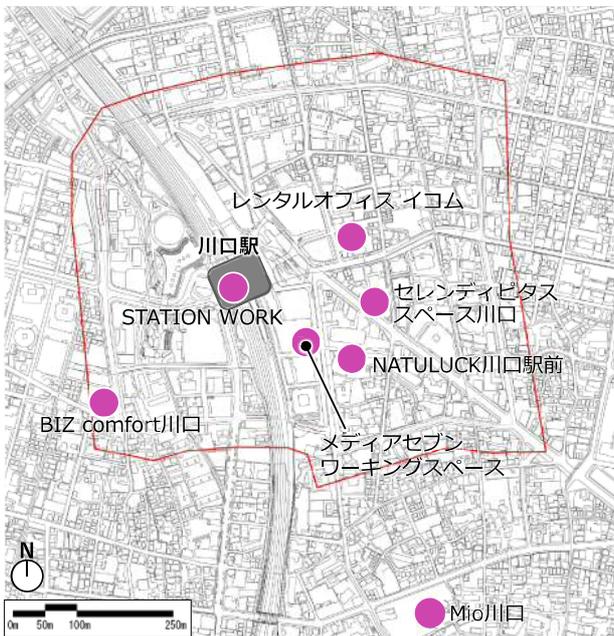
(注1) 稼働率は「利用回数」を「利用可能回数」で除したもの
 利用可能回数：点検や閉館日以外で客の利用ができる区分の回数
 利用回数：客が利用した区分の回数
 (注2) 新型コロナウイルスによる影響を受けていない平成30年度 (2018年度) の利用実績を取り出した

都市機能



③柔軟な働き方を可能にする場所が需要に対して不足している懸念がある。

■コワーキングスペース等の分布状況



□ STATION WORK (JR東日本)

- ・ 貸室タイプ：個室ブース
- ・ 利用数：約150件/月 (令和3年 (2021年) 5月)



□ Mio川口

- ・ 貸室タイプ：コワーキング、個室、会議室等
- ・ 稼働率：96.5% (令和3年 (2021年) 4月)
※稼働率の定義：賃料収入/想定賃料*100 (%)

□ レンタルオフィス イコム

- ・ 貸室タイプ：個室等
- ・ 稼働率：レンタルオフィス 72.7% (令和3年 (2021年) 6月)
 スタディールーム 満室 (令和3年 (2021年) 6月)
- ・ **コロナ禍以降は企業の法人契約が増加**

※令和3年 (2021年) 7月時点 インターネット検索により作成

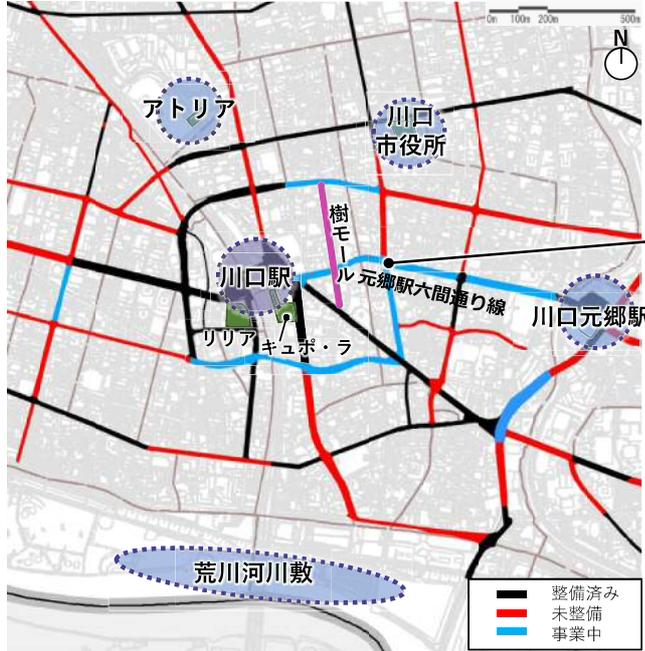
※利用数、稼働率は事業者へのヒアリングより

回遊性



- ①川口駅周辺に都市機能が集積しているが、主要施設等を結ぶネットワークに乏しく、街中を回遊する環境が整っていない。
- ②川口元郷駅や荒川などへの広域ネットワークの整備が不足し、沿道の活性化が図られていない状況にある。

■川口駅周辺の主要施設等へのアクセス性



公共施設や美術館、川口元郷駅、荒川河川敷などの主要箇所を結ぶ都市計画道路は一部で未整備であり、回遊したくなるような連続的な歩行者空間や安全で快適な自転車通行空間が不足し、沿道の活性化も図られていない。



▲元郷駅六間通り線の様子

オープンスペース



- ①駅前としては有数の規模のオープンスペースがあるものの、イベント会場等としての利用が中心で、日常的に多様な形で利用されている状況ではない。
- ②ゆとりのある魅力的な歩行者空間の整備がなされていない場所が多い。

■オープンスペースの日常的な賑わい不足

川口西公園（リリアパーク）（広さ：約3.8ha）



多様な活動が発生していない公園

キュポ・ラ広場（広さ：約3,000㎡）



多様な活動が発生していない広場

■魅力ある歩行空間の不足



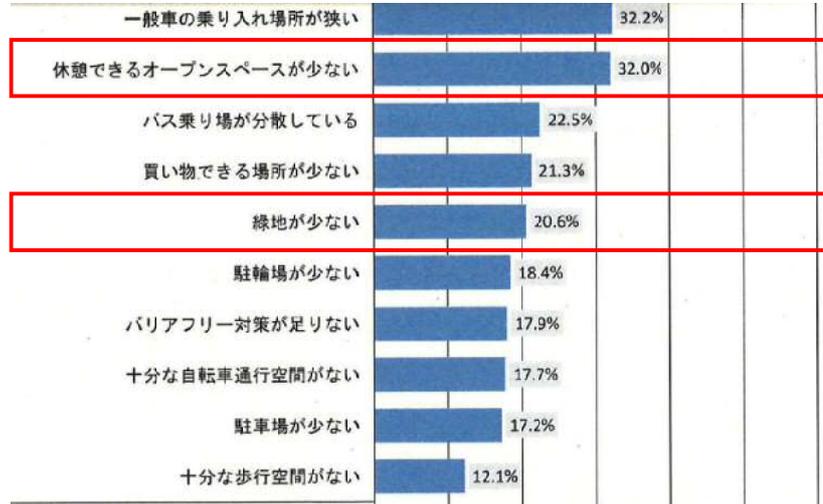
ゆとりのない歩道



潤いに欠ける歩行者空間

川口駅利用者が感じる川口駅周辺の改善すべき点

- 休憩できるオープンスペースが少ない
- 緑地が少ない



出典：川口駅周辺地区まちづくり調査委託 概要版（令和3年（2021年）2月10～15日実施川口駅利用者を対象としたWEBアンケート調査）

防災

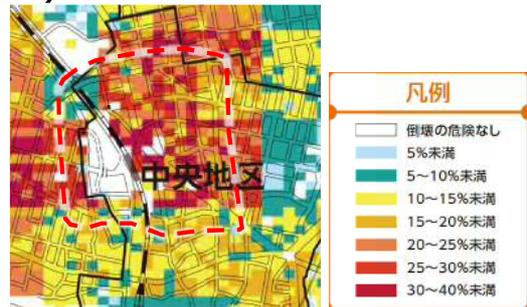


①地盤の揺れやすさ、建物被害予測、荒川洪水浸水想定、地盤の液状化危険度等、様々な災害想定において、川口駅周辺地区はリスクが大きいと予想されている。

1)地盤の揺れやすさマップ



2)建物被害予測マップ（地域の危険度マップ）



3)荒川洪水浸水想定区域図



4)地盤の液状化危険度マップ



出典：川口市（川口市防災ハンドブック（令和3年（2021年）5月））

防災

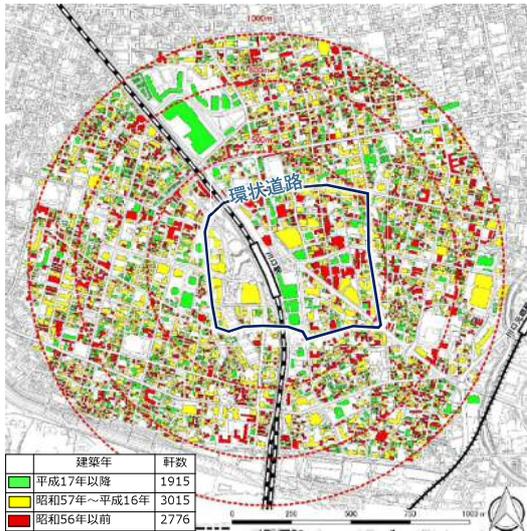


②老朽化した建物や緊急輸送道路閉塞建築物^(注)、幅員の狭い道路が存在し、災害発生時の安全性に課題がある。

■ 建物築年数

川口駅東側：旧耐震基準が適用される昭和56年（1981年）以前の建築が多い

川口駅西側：新耐震基準適用の昭和57年（1982年）以降の建築が多い



■ 建物構造

川口駅周辺：非木造の建物が多い。

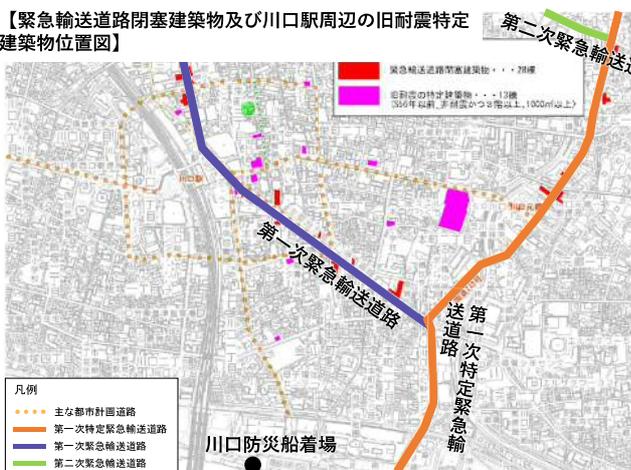
川口駅西側や環状本町飯塚線以南：木造の建物が密集している箇所がある



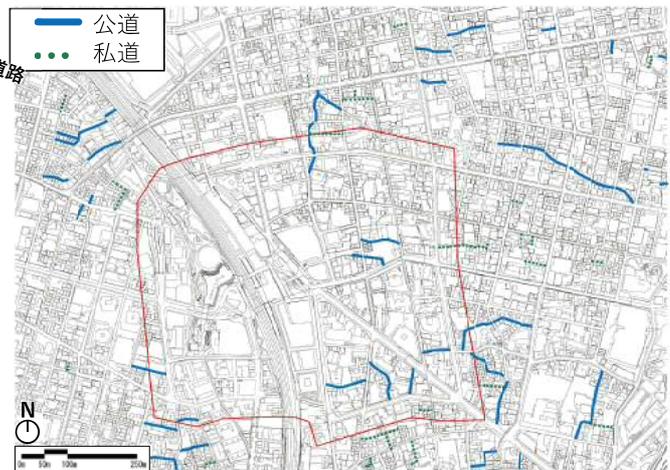
(注) 「緊急輸送道路閉塞建築物」：緊急輸送道路を閉鎖するおそれのある建築物

■ 建物構造

【緊急輸送道路閉塞建築物及び川口駅周辺の旧耐震特定建築物位置図】



■ 幅員 4 m未満の道路



川口市都市計画情報マップをもとに作成

防災



③災害時には多くの人々が川口駅周辺に集まるおそれがあり、感染症対策を踏まえると、**避難場所等のスペースが不足が懸念される。**

■ 避難場所等の整備状況



川口市都市計画情報マップ、川口市防災ハンドブック（令和3年（2021年）5月）をもとに作成

■ 駅周辺地区の避難場所等

地震時	一とき避難広場	: 5 箇所 (公園等)
	一次避難場所	: 1 箇所 (川口西公園)
	広域避難場所	: 1 箇所 (荒川河川敷)

風水害時 指定緊急避難場所 : 1 箇所 (中央ふれあい館)

中央ふれあい館

災害時の開放可能スペース：約1,600㎡

出典：川口市HP



■ 帰宅困難者の一時滞在施設

川口駅周辺帰宅困難者対策協議会において、**帰宅困難者の「一時滞在施設」**が定められているが、多くの人々が駅周辺に集まるおそれや感染症対策をふまえると**スペース不足が懸念される。**

都市景観



- ①公園等が整備されている川口駅西口に対して、東口では無秩序な広告物や路上の放置自転車等が**雑然とした印象**を与えている。
- ②緑が少なく電柱の地中化が行われていない等、**主要な通りにおいても魅力的な景観が形成されていない。**



雑然とした駅前景観



一部では雑然とした路地空間が見られる



街なかには緑が少ない



電柱の地中化が行われていない箇所が多い

都市景観



③ 整然と緑化された川口駅西口の駅前景観と比べて、東口駅前は車窓からの景観が雑然としている。



緑化された駅前景観
(線路付近から見た西口の景観)



雑然とした駅前景観
(線路付近から見た東口の景観)

5. まちづくりの方向性 (将来像)

まちづくりの視点

まちのポテンシャルの活用

- ・ 公共公益施設等都市機能の充実と人口の集積
- ・ 駅前公園等豊かな緑の空間
- ・ 良好な都心へのアクセス

現状の課題への対応

- ・ 交通、都市機能、回遊性、オープンスペース、防災、都市景観に関する課題

社会情勢の変化への対応

- ・ 新型コロナウイルス、災害の頻発化・激甚化、人生100年時代、SDGsへの対応
- ・ DXを踏まえたまちづくり

目指す方向性（案）

「住むまち」を超えて、働き、活動し、憩うまちとして発展することで、「住みたいまち」・「住み続けたいまち」へ

6. 検討テーマ

まちづくりのあり方を検討する上で重要となる6つの検討テーマを設定しました。

1. 交通

- ・ 鉄道輸送力及び駅機能の強化
- ・ 将来の交通需要に対応した使いやすい駅前交通拠点の形成
- ・ 誰もが歩きやすい交通環境の構築

2. 都市機能

- ・ 賑わいの維持向上とコロナ後の社会に対応した新たな都市機能の導入

3. 回遊性

- ・ 街中の回遊空間の創出とMaaSなどスマートシティの推進による回遊性の向上

4. オープンスペース（屋外空間）

- ・ コロナ後の社会に対応した多様な使い方を誘発するオープンスペースの創出

5. 防災

- ・ 災害に強く駅前拠点にふさわしい防災力の確保

6. 都市景観

- ・ 住みたいまち・住み続けたいまちを目指した魅力ある景観形成

6. 検討テーマ

1. 交通

鉄道輸送力及び駅機能の強化

駅の混雑、代替機能がないことといった課題の解決について検討していきます。

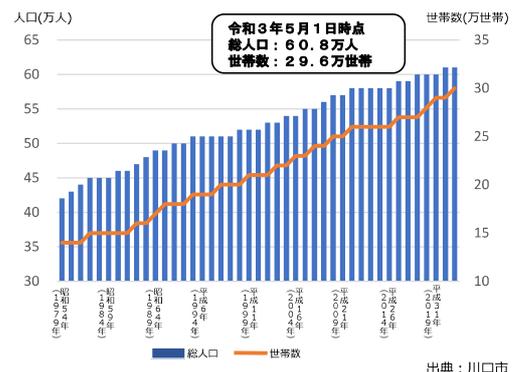
□ 鉄道利用の需要動向

- ・ 川口駅利用者が増加傾向であること、川口市内の夜間人口・昼間人口がともに増加系傾向であることから、今後も鉄道利用の需要が伸びていく可能性がある。

■ 川口駅利用者の増加（再掲）



■ 川口市の人口・世帯数の推移



1. 交通

将来の交通需要に対応した使いやすい駅前交通拠点の形成

使いやすく、かつ将来の新たな需要を見据えた駅前広場・乗り換え機能等のあり方について検討していきます。

□交通結節点の利便性向上のイメージ



新しい交通拠点（図は自動運転自動車に対応した駅前広場のイメージ）
出典：国土交通省（第2回都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会会議資料）



一部機能の移設によるゆとりある乗換空間の整備
出典：国土交通省（駅まち再構築事例集）
出典の出典：福井市

1. 交通

□路上駐輪低減による駅前交通環境向上のイメージ



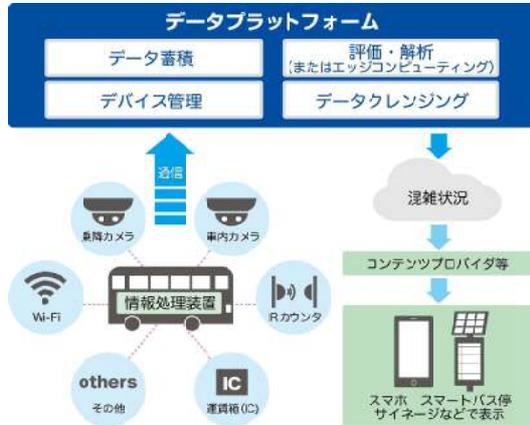
民間開発と合わせた駐輪場整備
出典：国土交通省（自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版））
出典の出典：福岡市



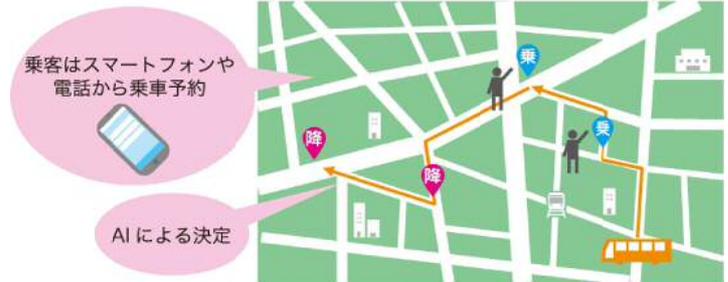
シェアサイクルポートの増設
出典：川口市HP

1. 交通

□ICT技術を活用した交通機能向上のイメージ



混雑を回避して公共交通機関を利用するよう
行動変容を促すための情報提供
出典：国土交通省（日本版MaaSの推進）



AIオンデマンド交通（AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム）
出典：国土交通省（日本版MaaSの推進）

1. 交通

誰もが歩きやすい交通環境の構築

誰もが歩きやすく便利な駅前歩行者空間のあり方について検討していきます。

□バリアフリーでゆとりある駅前空間の実現のイメージ



乗り換え動線に配慮したエレベーターの増設
(写真は現状川口駅前にあるエレベーター)



分かりやすくゆとりがある
使いやすい駅前広場

2. 都市機能

賑わいの維持向上とコロナ後の社会に対応した新たな都市機能の導入

賑わい作りと、アフターコロナに向けた、住むまちとして人口が集積していることを活かした、**新たな都市機能**について検討していきます。

□人々の活動が表出する機能のイメージ



カフェなど賑わいが表出する機能

□街中で働ける機能のイメージ



サテライトオフィス・シェアオフィス等街中で働ける場所
(写真は時間貸しの施設)

2. 都市機能

□文化的活動の場、交流の場の充実のイメージ



交流を生む複合施設
(写真は図書館・美術館・カフェの複合施設)



仕事や様々な活動が可能な自由な活動スペース



街中における活動・文化等の発信の場

3. 回遊性

街中の回遊空間の創出とMaaSなどスマートシティの推進による回遊性の向上

回遊性向上（ウォーカブル促進）のための歩行者空間のあり方と、MaaS等の導入による回遊性向上、既存交通手段の機能強化や新しい交通手段の導入について検討していきます。

□回遊性向上（ウォーカブル促進）のイメージ



歩行者空間の整備
(写真は再開発で整備した道路と民間敷地内の歩行者空間)



車いすの方等が雨天時に傘をささずに移動できる空間整備

3. 回遊性

□MaaS等による回遊性の向上のイメージ



MaaSのイメージ
出典：国土交通省（日本版MaaSの推進）

□新しいモビリティによる回遊性向上のイメージ



新しいモビリティの導入による回遊性向上のイメージ
(写真はカーシェアリング（小型モビリティのステーション）
出典：国土交通省（第4回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会）



シェアサイクルの推進
出典：川口市HP

4. オープンスペース

コロナ後の社会に対応した多様な使い方を誘発するオープンスペースの創出

新型コロナウイルスを契機に**屋外空間の使い方が重要**となってきたことも踏まえながら、憩ったり働いたり等、イベント時だけでなく、**日常的にも多様な使い方ができる屋外空間**のあり方について検討していきます。

□日常から賑わう空間イメージ



気持ちよく過ごせる場



カフェ等との一体的空間



子供の遊びの誘発

6. 検討テーマ

4. オープンスペース

□ワークスペースとなる等多様な活動を誘発する空間イメージ



仕事や読書等にも使える場



気軽なスポーツの場



道路空間の多様な活用

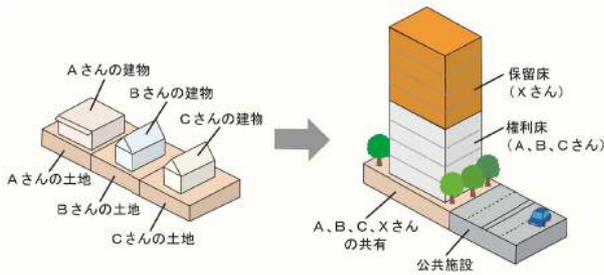
出典：国土交通省（令和3年版国土交通白書）

5. 防災

災害に強く駅前拠点にふさわしい防災力の確保

老朽化した建物の更新や緊急輸送道路の整備による**広域的な防災力の向上**、人が集まる駅前の拠点として、帰宅困難者対策などの避難場所の確保等、**災害時にも安心安全な場所づくり**について検討していきます。

□市街地再開発事業等による道路整備及び不燃化・耐震化の促進のイメージ



再開発による不燃化・耐震化
出典：国土交通省（市街地整備制度の概要）

□ICT技術の活用による災害対策のイメージ



人の移動・滞留や被害等の状況をリアルタイムで収集・分析・可視化し避難情報等を通知するシステム
（図は大丸有地区における取り組み）
出典：内閣府（スマートシティガイドブック別冊）

5. 防災

□人が最も集まる駅前拠点として災害時に人々を受け入れるスペースの確保のイメージ



帰宅困難者用スペース
（写真は要配慮者向けの一時滞在施設として協力する結婚式場の控室（神戸市内））
出典：内閣府（大規模地震の発生に伴う帰宅困難者対策の取組事例集）



防災備蓄倉庫
出典：内閣府（平成22年度（2010年度）広報誌「ぼうさい」）

6. 都市景観

住みたいまち・住み続けたいまちを目指した魅力ある景観形成

住みたいと思われる、住み続けたいと思われるような**魅力的な景観のあり方**について検討していきます。

□まちのシンボリックな場所が作る愛着ある景観形成のイメージ



活動拠点にもなっている駅前の拠点的景観
出典：国土交通省（駅まち再構築事例集）
出典の出典：福井市

6. 都市景観

□緑や賑わいの溢れる街中の景観形成のイメージ



水と緑による
潤いある都市景観



列植と建物の緑化による
緑豊かな沿道空間

以上