

JR川口駅 中距離電車停車に向けた検討①

市では、川口駅の混雑緩和はもとより、本格化する人口減少社会や、再加速する東京一極集中の中で、今後、**首都圏近郊の都市間競争を勝ち抜くための原動力**になるものとして、中距離電車停車に向けた検討を進めています。

JR川口駅の現状

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

一方で、乗り入れ路線は京浜東北線1線であり、乗り入れ路線が1線の駅としては、県内で最大の規模です。

このことから、通勤・通学時の混雑に加えて、列車の遅延・運休時には駅舎内や駅前ペデストリアンデッキ上などに利用者があふれてしまう状況にあります。また、駅舎の大部分は昭和40年代前半に建築されており、築後50年以上を経過しているのが現状です。

埼玉県内JR線乗車人員上位5駅

順位	駅名	令和4年度 1日当たりの 平均乗車人員(人)	乗り入れ路線が 複数であるか
1	大宮	226,249	○
2	浦和	84,116	○
3	川口	71,354	×
4	南越谷	67,815	○
5	北朝霞	63,526	○

出典：JR東日本「各駅の乗車人員」

川口駅の混雑時の様子



列車遅延時
入場規制のかかった改札前



列車遅延時
ペデストリアンデッキまで延びる長蛇の列



通勤・通学時
ホーム上の混雑状況

中距離電車停車による効果

- 1 駅利用者の**移動時間の短縮**や**混雑の緩和**が期待
- 2 **通勤・通学の円滑化**が図られることにより、**定住人口の拡大**が期待
- 3 **来訪の円滑化**に伴い**関係人口※の拡大**が期待

※居住地は別の地域だが、その地域に魅力を感じ訪問するなど、多様に関わる人々

所要時間の比較 (見込み)



停車対象とする中距離電車



	上野東京ライン	湘南新宿ライン
輸送人員の余地	○ 運行本数※1:29本 混雑率※2:140%程度	× 運行本数※1:12本 混雑率※2:170%程度
緊急時の代替性	○ 他路線と線路を共有していないため高い	× 貨物線や遅延が多い埼京線と線路を共有している区間があるため低い
利用者ニーズへの対応	○ 相対的にニーズの大きい東京駅方面への鉄道輸送力が增強される	○ 新宿駅方面に向かう利用者が赤羽駅で乗り換えることが不要となる

※1 平日の通勤時間帯における南方向への運行本数

※2 平日の通勤時間帯における南方向の車両における混雑率



通勤時間帯における運行本数の多さや、混雑率が相対的に低いことに加えて、緊急時の代替性が相対的に高いことから、**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きます。

上野東京ラインとは

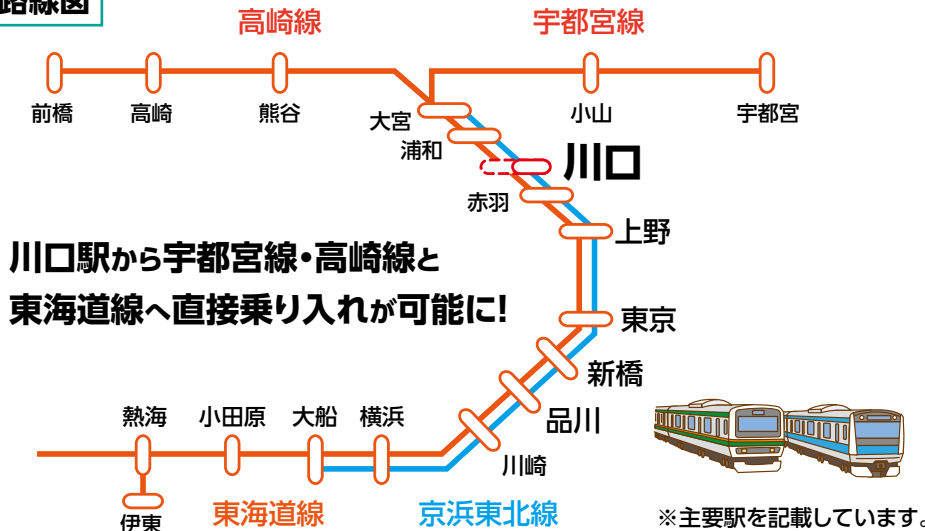


平成27年3月のダイヤ改正により運行を開始した、上野-東京間を經由して、宇都宮線、高崎線などと東海道線を相互直通運転する列車の愛称です。

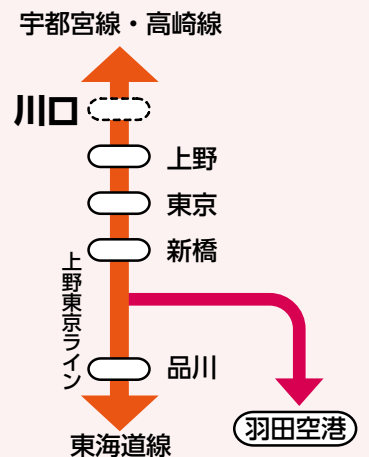
また、現在、JR東日本において「羽田空港アクセス線(仮称)」の計画が進められており、特に、上野東京ラインと接続する「東山手ルート」は、令和5年1月に国土交通省から鉄道施設変更認可を受け、令和13年度の開業を目指しています。これにより、上野東京ライン沿線から羽田空港へのダイレクトアクセスが可能となり、東京駅から羽田空港への所要時間は、現状では鉄道を利用した場合、30分程度要するところ、乗り換えなく約18分で到着可能となります。



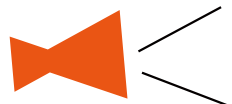
路線図



羽田空港アクセス線(仮称) (東山手ルート・アクセス新線)



今後、パブリックコメントを通じて、市民の皆さんからご意見をいただきたいと考えています。



「JR川口駅中距離電車停車に向けた検討」は、今後も定期的に広報かわぐちで検討内容などをお知らせしていく予定です。

→31ページ 市長コラムも併せてご覧ください。

問い合わせ…都市計画課 ☎048-242-6332 FAX048-285-2003