

川越 3 駅統合に関する基礎調査
川越市交通インフラ等市街地再開発構想
－ 川越に夢を －

平成 21 年 2 月 4 日

川越市建築設計協会

代表幹事 前田勝之
会員一同

住所 川越市仙波町 2-6-11
TEL 049-223-1001
FAX 049-226-0404
E-mail office@mai-arch-eng.co.jp

川越市 3 線 3 駅合同化構想



川越の鉄道は、現在 3 線 3 駅（東武東上線、J R 川越線、西武新宿線）とバラバラの状態になっています。

川越をより良い街にするために、この 3 線を合同化するという都市計画の構想です。



【 I 】 川越に夢を

「**蔵の街川越**」だけでいいのだろうか …？

120 年前の歴史的建造物も大事ですが、今我々が生きているこの時代に次世代に残せるものを、**継続できるものを創ることも大事ではないでしょうか？**

つまり、近代と歴史の並存未来への投資こそ次世代の為に必要なのではないかと思います。

川越はそのバランスがバラバラな状態であり、特に交通面において市民が不便を被っていることは明らかです。

今の川越には夢が無いのでは…と思います。

特に 3 線合同の話は、**市民皆が無理と諦めている**のはなぜでしょう。

線路によって街は分断され、東西の市民の交流が妨げられているという現実を直視しても、**踏み切りの渋滞に諦めがあるのはなぜなのでしょう？**

鉄道路線を**地下化してその地上部を開放**すれば、なんと爽やかな空間が生まれることでしょう！

踏切の無い地上こそ東西の市民の便利さを実現してくれる筈です。

今後 20 年間で**労働人口は 1,000 万人減る**という現実を見ても、交通アクセスと都市計画の**合理化を進めなければ川越の将来は無い**、と思うのは杞憂でありましょうか…？





本川越駅ー川越市駅間の徒歩移動



踏み切りによる東西の分断



踏み切り周辺の混雑



踏み切りによる渋滞

【Ⅱ】地下化の実現性

今の川越には夢がありません。

これからは近代と歴史との並存こそ、夢が生まれます。特に発展する街というのは、交通アクセスが整っているものです。

交通アクセスという面においては、川越は特に**鉄道路線**に問題があると言えます。3線3駅がバラバラに存在しており、**長年非常に不便な状態が続いてきました。**

詳しいデータは次のページに示しますが、3駅の乗降者合計は**1日あたり27万8千人**であり、**年間乗降者の合計は1億146万人**であります。また、**川越市駅と本川越駅との乗り換え利用者は1日9千人**もいます。この現実を考えれば、3線合同化が早急に必要であるのは明白です。

この3線合同化を実現するためには、前述したように**鉄道路線の地下化が望ましい**と言えます。地上に利用できる土地が生まれ、中心部に大きな公園をつくることも可能です。

以下に、地下化の実現性を示します。

■地上案では、もはや3線合同化は不可能

これまでの議論では、地上か高架で3線の合同化を考えてきたため無理がありました。**その案では、もはや用地買収は不可能です。**

■シールド工法による地下化

シールド工法で地下化を行えば、現実的には可能であります。この工法は、地上はそのままの状態地下を掘り進めることができます。

そのため現在の鉄道敷きの下をそのまま地下化することが可能であり、**用地費はあまりかかりません。**

■短い距離で合同化が可能

地下化は、3線（東上線・西武線・JR線）あわせて**僅か7.5km**で複線化と合同化が可能である。

複線巾 9.7m 高さ8.4m程度（シールド円）

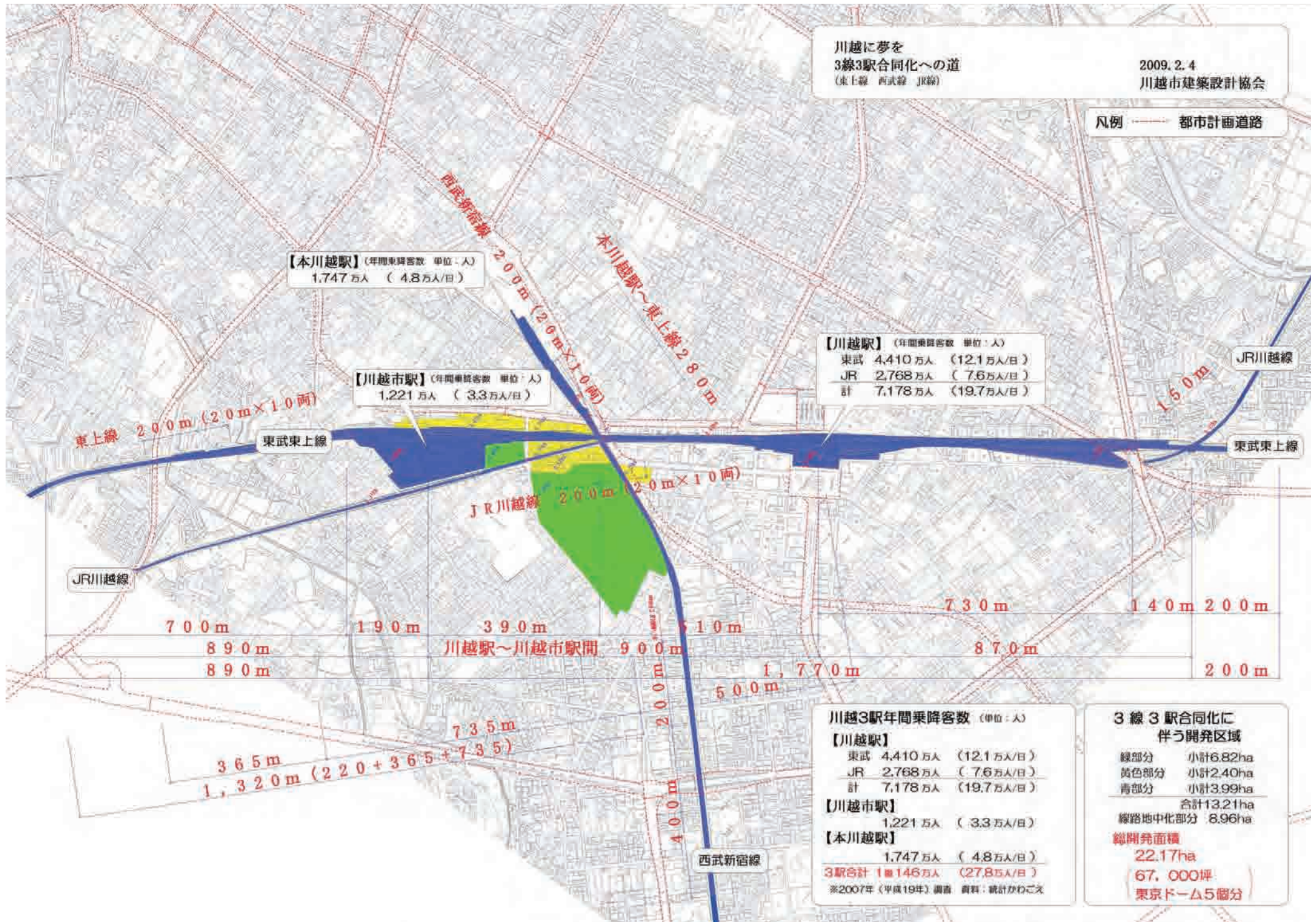
以上のことから、地下化は決して不可能なことではないと言えます。



川越に夢を
3線3駅合同化への道
(東上線 西武線 JR線)

2009. 2. 4
川越市建築設計協会

凡例 都市計画道路



【本川越駅】(年間乗降客数 単位:人)
1,747 万人 (4.8万人/日)

【川越市駅】(年間乗降客数 単位:人)
1,221 万人 (3.3万人/日)

【川越駅】(年間乗降客数 単位:人)
東武 4,410 万人 (12.1万人/日)
JR 2,768 万人 (7.6万人/日)
計 7,178 万人 (19.7万人/日)

川越3駅年間乗降客数 (単位:人)
【川越駅】
東武 4,410 万人 (12.1万人/日)
JR 2,768 万人 (7.6万人/日)
計 7,178 万人 (19.7万人/日)
【川越市駅】
1,221 万人 (3.3万人/日)
【本川越駅】
1,747 万人 (4.8万人/日)
3駅合計 1億146万人 (27.8万人/日)
※2007年(平成19年)調査 資料:統計かわごえ

3線3駅合同化に伴う開発区域
線部分 小計6.82ha
黄色部分 小計2.40ha
青部分 小計3.99ha
合計13.21ha
線路地中化部分 8.96ha
総開発面積
22.17ha
67,000坪
東京ドーム5個分

【Ⅲ】なぜ3線合同化は出来なかったのか？

■これまでの3線合同化についての経緯

昭和15年	国鉄川越線の開通時に鉄道省が3線合同化を計画したが、駅周辺の住民5,000人が反対した。そのため鉄道大臣が、住民の反対があるのなら造る訳に行かないと取りやめた経緯がある。理由は、 駅周辺が寂れる と当時の市民は考えていた。
昭和35年	川越市都市計画策定により、3線合同で 西武が大宮まで乗り入れる との積極的な案があったが、西武鉄道の強力な推進者の死去により 頓挫した 。
昭和44年	国鉄川越線の市議会を中心に合同協議を重ねたが、 3駅合同は困難 として、 3駅連絡道路設置に変更 された。
昭和48年	市議会で地下鉄1号線乗り入れ、JR線の複線化、3駅連絡について協議。結果、 連絡道路の早期実現が急務である と委員会により決定。

現在は**3線合同から3駅連絡への転換**を行い、実現に向けているのが実情です。

この経緯より、以下のことが見えてきます。

1. 商圏の移動を恐れている市民が居ること。
2. 今までは3線をあくまでも地上で結ぶ案があり、その実現性は低いとされていること。
3. 西武は3線合同化に当初反対していなかったこと。

【IV】川越の現状と3線合同に伴うメリット

■川越の現状

- ・川越市民のアンケートでは、希望するものとして「**交通の利便性**」の回答が**第1位**を占めている。
- ・川越駅と川越市駅との間隔は**わずか900m**しかなく、本川越駅と東上線との交点まで**280m**しかない。電車は10両連結200mであることを考えれば**大変短い距離である**。また、西武線の複線は本川越駅から**わずか800m先**にまで来ている。
- ・川越は台地になっており、駆け上がり地点から川越駅までに12.7mの高度差がある、という地下化しやすい条件がある。ちなみに城下町で海拔8mなので、その高さが分かろうと思う。
- ・鉄道交点地帯は、日清紡績と駐車場、ショッピングセンターがある。もしご了解していただけるなら、その用地の活性化に寄与いただけるのではないかと考える。

■3線合同に伴うメリット

- ・駅を地下化することで、地上はターミナルビルとして大いに活性化できる。東上線と西武線の交点にターミナルビルを設ければ利用者の利便性は大変高くなる。これは、川越の商圈の復活に大いに寄与できる。ここ10年、周辺地域に置いて行かれている現実がある…。
- ・地下化によって**川越線・西武線の複線化は実現**し、それに加えて**西武線の乗り換え乗客の増員**も考えられる。西武線の川島から熊谷方面への新線アクセスも可能である。
- ・市内への歩行距離は非常に短くなる。今の駅までの歩行は、動く歩道も有効と考えられる。また自動車道路も地下化できれば、歩行者は地上で自由に交差できる。

【V】ソウル大改造の例

ソウル特別市市長であった李明博（イ ミョンバク）が行ったソウル大改造は、優れた都市計画の例として参考にしてもいいと思います。

2002年に市長に立候補した時の公約は、「都市に潤いを復活させる」であり、

- ・地下に潜り、どぶ川と化した清蹊川（チョンゲチョン）を清流にする
- ・1日17万台が通る高架道路を撤去し、22万人の露天商の移転

という2つの目標を掲げました。

着想から5年、工事を始めてから2年10ヶ月で完了。

当初出来ないと思われていたことが出来たためソウル市民に夢を与えました。

この実行力を買われ、李明博は現在では韓国大統領になっています。

この事例を参考にして、日本では予算5,000億円程度で日本橋の復活が考えられています。

参考資料：「ソウル大改造」マネジメント社



清蹊川の様子
出典：韓風 (kampoo)

【VI】まとめ

- 前述のソウル市の例と比べれば、川越の3線合同化は市民と政治家が本腰を入れれば十分実現性がある。
- 3線合同化が10年から15年以内に実行されない場合、川越の将来は無いのではと考える。
- 鉄道地下化の概算予算を出してみたが、出来ない規模ではない（前述した日本橋復活の予算である5,000億円よりも少ない）。

3線合同化に伴う概算費

線路地下化 (シールド工法複線化 7.5km、地上駅舎 鉄道撤去含む)	2,500 億円 (3,300 万円 /m)
内訳：	
1. 国庫負担金	1,660 億円
2. 県・市負担金	640 億円
3. 鉄道会社負担金	250 億円
官 民間用地買収費 センタービル・公園・駅前広場 費	600 億円
民間 負担金 (地元ショッピングモール、個人商店出店費)	400 億円
合計	3,500 億円