

入曽駅周辺整備に関する質問および回答

お名前：猪股 嘉直

1.現状のご認識と今後への展望	
1-1.・入曽駅周辺の良いところ、問題だと思ふことはそれぞれ何ですか？<記述式>	
良いところ	街の中に位置し、県道停車場線からすぐに東口改札口に入れる利便性がある。
問題だと思ふこと	入曽駅の東口前を走る県道停車場線は狭隘で、自家用車、業務車両、タクシー、バス、バイク、自転車、歩行者等が行き来するには危険。 東口駅前に並ぶ商店等も、店主の高齢化や営業の不振等で閉店するところがある。 降雨による水災害がある。
1-2.・新狭山駅、霞ヶ関駅(東上線)など既に橋上駅舎化している駅でも、人口が減少している一方で、西所沢駅や久米川駅など入曽駅と同様に地上に改札口がある駅で人口が増加している駅があります。この差は何だと思ひますか？<記述式>	
人口の増減は駅の状態によるものではないと思ふ。一つの要素になるかもしれませんが、それよりも周辺の環境、公共施設、商店の配置、などなどが影響するものと思ふ。	
(〇入曽駅周辺の土地区画整理事業断念時や、狭山市駅の再開発時には、検証し次の事業に活かすべきと当時の議会で発言がありました。以下1-3, 1-4にお答えください。)	
1-3.・これまで入曽駅周辺の土地区画整理事業は断念を繰り返してきましたが、その原因は何だと思ひますか？<記述式>	

前回の「入曾駅周辺の土地区画整理事業」については、「土地区画整理事業」のもつ整備手法（減歩）が、当該地の地主が反対したことによるものと考えている。

1-4.・狭山市駅の再開発の良かった点、失敗点はそれぞれ何だと思えますか？<記述式>

良かった点

強いて言えば、街が新しくなった（問題は多々あるが）。

失敗点

事業が大きすぎ、財政負担が甚大。これまで、住み慣れた土地を追われた方がいる。西口で駅前に道路を通し、わざわざ、自由通路を造るように仕向け、更なる財政負担を増やした。バス通勤・通学者は、すぐに駅改札口にたどりつけず、1～2台分の早い時刻のバスに乗ることになった。

当初は、エスカレーターに屋根を造らず、歩行者は傘をさしての歩行となった。ペDESTリアンデッキ等の周辺では、今でも屋根のない部分があり、降雨時は、水浸しになり、不便極まりない。市民・利用者からの工事完成後の要望意見は116種類で169件を数えている。

1-5.

・今回の入曽駅周辺整備事業では以上(1-1.~1-4.)の点を踏まえてどのように活かしていきますか？<記述式>

重い財政負担にならないように、コンパクトな事業とする。一般質問でも主張したが、この事業の最大の問題は、市民に知らせず、議会にも諮らず、市長が独断で西武鉄道と協定を結んだことであり、その前の段階に戻すこと。

個人的な考えを述べれば、①今の駅舎（バリアフリーの実現した）を活用し、橋上駅舎（新築駅舎）計画はやめる。②東西自由通路は、西口に商店等が無いこともあり、自由通路を求める声があることも考慮し、今後の検討に付すことは考えるが、現時点では財政負担、物価高騰を考慮し、さしあたっては実施しないこととする。③東口前の停車場線の危険性排除については、混雑の主要な原因は、入曽駅周辺道路（所沢・狭山線、川越・入間線）等の混雑回避の車両が抜け道道路として活用しているためであり、周辺道路の渋滞解消を本格的に解決すること。停車場線を歩行者専用道路にすること。④茶農協跡地をタネ地とする東口駅前広場を車両（送迎の自家用車、バス、タクシー等）の駐停車地とする。

1-6.

・事業の遂行には、住民や地権者の理解が不可欠ですが、大変残念ながら「入曽出身の議員が誰か分からない」「全然議員さんが挨拶に来ない」などの声をよく聞きます。こうした現状を議員の皆さんはどのように思いますか？<記述式>

私は入曽出身の議員ではないのですが、議会の一般質問では再三にわたって「入曽駅周辺整備事業」について取り上げてきました。その質問を行うにあたって、会派として入曽事業のアンケート調査を行ったり、入曽地域、水野地域の方々の意見等もうかがってきましたし、話し合いも行ってきました。

1-7

・来年の市議会議員選挙は入曽駅周辺整備事業の進め方が大きな争点になると思いますが、住民の合意を十分得ないまま進めた上、現状では地権者の同意が得られない、工事費高騰等により現状のまま進めることは難しいと考えられます。再度立候補を予定されている方は公約にどう盛り込む予定ですか？〈記述式〉

「1-5」で回答した内容を公約とする。

2. 駅周辺の安全性について

○入曽駅周辺整備事業基本計画において、「人と車が輻輳し、安全面・機能面が問題」とし、安全性の向上を図る旨が宣言されています。しかし、本計画ではその目標に反するような以下のような問題があります。

イオン出店後、自動車交通量(県道では約1割増加)が増えることは確実です(参照1)。狭山市の説明では歩車道分離の道路と駅前広場の整備により安全の向上を図るとのことで、それ自体は重要なことです。

しかし周辺の交通量増加は、それを打ち消す程の安全性低下要因となる可能性があります。(国総研の研究成果では自動車交通量と事故率の間に相関が認められています(参照2。))

さらに、その予測自体についても、商業施設や駅前広場へのアクセスについても遠迂なルートを想定するなど、現状に即していない前提に立っております(参照3、参照4)。

〈参照資料〉

参照1-自動車将来予測図

参照2-国土技術政策総合研究所「交通事故統合データベースを用いたマクロ交通事故分析 第2編 基本的な交通事故指標の整理と道路構造・交通状況との関連性の概略把握」

参照3-増加する商業施設や駅前広場への自動車交通量の設定、入曽駅東口前丁字路の交通状況

参照4-若葉台方面から入曽駅入口交差点までのルート案内図

参照5-計画平面図

参照6-国土交通省「5. 広域的都市機能を有する施設の立地による影響」

参照7-市道道路名称図 狭山市「狭山市道認定路線網図」

参照8- 狭山市立教育センター 「南小学校通学路安全マップ」https://www.sayama-stm.ed.jp/center/index/tsugakuro/24_06map_e_minami.pdf

2-1.

・橋上駅舎さえ造れば、市が実施する駅周辺の安全対策は完璧だと思いますか？そう思わない場合は、具体的な策をお考えであればお答えください。

<選択式(はい/いいえ)-具体策：記述式>

・追加の対策は必要でしょうか？ はい/いいえ

具体策
(もしお考え
であれば)

「1-5」で回答した通り、渋滞回避のために停車場線を使用しているから、東西自由通路では、停車場線の車両数は根本的には減らないと思う。停車場線の歩行者専用道路化が必要。歩行者専用の時間帯を全時間帯にするかどうかは検討が要。
例えば川越～本川越駅を結ぶ川越市の「クリアモール」の歩行者専用時間は13時～18時だけだが、そのほかの時間帯も車両の方が遠慮して、ほとんど通らない。こういう施策が必要だと思う。

2-2.現状でも若葉台方面から入曽駅東側へは、入曽駅前の道路が抜け道として利用され(参照4)、それが入曽駅前の人と車の輻輳を生む要因となっており、狭山市としても入曽駅東口前丁字路は通過交通量が多いことを令和4年3月議会で認めています。

また現在の計画では区画道路1号線から市道B296号線へは右折可能となっており(参照5)、イオンからの自動車が駅前に流入する可能性は十分に考えられます。混雑する道路を避けた迂回車が増加することが懸念されます(参照6 本事業で誘致される商業施設と同等の事例で、幹線道路で渋滞が発生し、本来想定されていない生活道路で交通安全支障が生じている事例です。)

・このような状況で駅前道路(県道入曽停車場線、市道B296号線、市道B350号線(参照7)含む)の安全確保をどのようにお考えですか？<記述式>

県道入曽停車場線、市道B296号線、市道B350号線の混雑・渋滞は必ず起こると思うが、その解決はこの3つの道路だけを考えていては解決しないと思う。周りの川越・入間線、所沢・狭山線等の問題を含めた交通政策が必要委ではないか。

<p>3. 現在の入曽駅東口駅前への送迎車両の74%が南側(B350号線)から来ます(参照2)。現在の計画の東口駅前広場のみでは駅南側からは利用しにくく入曽停車場線への送迎車両流入が懸念される状況です。また、入曽駅南東側の踏切は南小学校の通学路になっています(参照8)。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前道路の安全を確保するために、駅南東側へもロータリー設置や、入曽駅南東側の踏切(参照8「J」)拡幅が必要だと思いますか？<選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式> 	
<p>駅南東側へもロータリー設置や、入曽駅南東側の踏切拡幅が必要ですか？ <input checked="" type="checkbox"/>はい/いいえ</p>	
その理由	<p>安全対策。</p>

<h3>3. 駅舎・請願駅・費用負担</h3>	
<p>3-1.</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般に県、国の補助も入ったバリアフリー化改修済みの駅舎を取り壊す必要があると思いますか？<選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式> 	
選択肢	<input checked="" type="checkbox"/> はい/いいえ
その理由	<p>壊せば新たな駅舎を造ることになり、無駄な公共事業に結びつく。</p>
<p>3-2.国土交通省より駅舎と自由通路の整備について、「自由通路の整備及び管理に関する要綱」というガイドラインが出されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・このガイドラインについて、狭山市側から十分な解説と入曽駅橋上駅舎化への適用に当たっての説明はありましたか。 	
選択肢	<input checked="" type="checkbox"/> はい/いいえ

3-3.

・当ガイドラインによれば、鉄道会社にも一定の負担を求めることが基本です。「請願駅」のスキームはどこにも記載がありません(参照9-1、9-2、9-3)。これは例え申し出側が都市基盤事業者(狭山市)であっても、当要綱に基づき、鉄道会社にも一定の負担を求めることが基本であることだと言えます。

それにも関わらず基本協定書第3条(費用負担)では、駅舎再建・撤去に要する全費用を市が負担し西武鉄道(株)に負担を求めないこととしています。これについて議員の皆様はどうお考えですか? <記述式>

<参照資料>

参照9-1-国土交通省「自由通路の整備及び管理に関する要綱」

<https://www.mlit.go.jp/common/000041902.pdf>

参照9-2-国土交通省「自由通路の整備及び管理に関する要綱(費用負担ルールの策定について)」(該当部抜粋)

<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001334948.pdf>

参照9-3 中野区「新駅・自由通路・駅舎橋上化に係る整備規模、概算工事費及び鉄道側の負担状況について」<https://kugikai-nakano.jp/shiryu/1487152939.pdf>」

狭山市駅西口再開発の時の橋上駅舎建設の際にも、3分の1は西武が負担している。どうして狭山市が西武に負担を求めないのか、理解に苦しむ。

3-4.

・住民説明会で駅舎改修費30億円と報告されましたが、その後費用が増加し37億円となり、さらに増加が見込まれています。この費用は妥当だと思いますか。また狭山市が負担する上限はいくらだと思いますか。<選択式(はい/いいえ)-その理由:記述式>

・37億円の妥当性	(はい/いいえ)	・上限額	億円まで
・その理由	市長は西武との協定を戻すべきで、どんなに額が少なくとも認められない。		

4.覚書・基本協定

○覚書について

4-1.

・住民説明会開催中に合意形成が図られていない中で、狭山市による債務負担行為が想定される西武鉄道（株）と覚書を締結したことについて疑問はありませんか？〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉

選択肢

(はい/いいえ)

その理由

疑問がある。市長には何でもかんでも勝手に決めて行う権限は与えられていない。議会がチェックし、議会に諮り許可を得て行うのが当たり前。議会無視も甚だしい。

4-2.

・「覚書」が議会で同意された形跡はありません。議会の合意ない多額の税金が投入される事業が市長の一存で進行することは議会軽視であり、議会に報告も承認もされなかった事は妥当だと判断していますか？ 〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉

選択肢

(はい/いいえ)

その理由

4-1の答えと同じ。

○基本協定について

4-3.

・「西武鉄道新宿線入曽駅における東西自由通路等の整備及び橋上駅舎化に伴う鉄道施設の改良に関する基本協定書(2019.4.26)」を議会で可決・承認されましたか？〈選択式(はい/いいえ)〉

選択肢

(はい/いいえ)

5.住民参加・情報提供のあり方

○情報提供

5-1.

・昨年9月議会・建設環境委員会で全委員が「市民への情報提供が質・量とも不十分で改善が必要」と結論付けました。その後の市の対応はメリットのみならず、デメリットについても説明するなど改善されたと思いますか。また、みなさんが思う改善案があれば教えてください。〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉

選択肢

(はい/いいえ)

その理由

当初の計画は入曽駅の東西とも「区画整理事業」で行うと住民説明をしていたが、その後西口については、道路事業等に変更した。重大な変更であるのに、再三の再度説明会をことごとく無視している。

改善策

(もしお考えであれば)

市は「広報やHPで知らせている」の一点張りだが、市民が求めているのは、市民が自由に質問できる環境を整えての説明が必要。一人の市民は、行政に対して弱いため、バックに同意見を持つ住民がいれば、安心して堂々と質問したり、意見を言える。そういう環境での説明会を行うべき。

5-2.狭山市が市民に配布したパンフレット「入曽安全整備計画 4つのポイント」についてお伺いします。

・開発後の駅前道路の予想図(写真)は狭山市駅周辺を映したものです。また、ケヤキは伐採予定ですが、イオンそよら入曽にケヤキとほぼ同じ方角に樹木が茂るイラストが掲載されています(広報7月号も同様)。これは市民に誤解を招くものだと思いますか?〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉

選択肢

(はい/いいえ)

その理由	住民に情報をきちんと提供しようという真摯な姿勢が見えない。間違った情報を提供し、市の都合のいい方に誘導しようという意図があるように思える。
<p>○住民参加</p> <p>5-3.</p> <p>・入曽地区 34000 人余りの内、自治会説明会で 508 人 81%の人が入曽駅周辺整備事業の方向性に賛同したとしていますが、合意を得るには十分だと思いますか？（約1カ月で集めた署名数 732 名を下回る人数です。）〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉</p>	
選択肢	(はい/ <input checked="" type="checkbox"/> いいえ)
その理由	508人は入曽地区の住民の1.5%で、その81%は約411人。411人が入曽駅周辺整備事業を大賛成と言ってもそれは、入曽地区住民の1.2%に過ぎない。加えて、この方たちが、入曽事業の全体をいいとしているわけではない。
<p>5-4.</p> <p>・協働によるまちづくり条例では「市民及び市が、目的を共有し、夫々の役割を認め合いながら連携し、市民及び市が地域の課題を解決し、心豊かで活力に満ちた地域社会を実現する為に活動する」と定義されています。入曽駅周辺整備事業は、本条例対象にふさわしい事業と考えますが、議員の皆さんのお考えをお聞かせください。〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉</p>	
選択肢	(はい/ <input checked="" type="checkbox"/> いいえ)
その理由	本来的には、「協働によるまちづくり条例」にふさわしい事業だが、市の進め方が「条例」の中身とはかけ離れたやり方になっている。事業の開始から住民の声を聴き、住民組織のようなものを立ち上げて、一緒にまちづくりを考える。所沢市の西所沢駅周辺の事業は、住民と市と西武鉄道がよく話し合い事業を進めていることに感動する。

5-5.

・議員の皆様が本条例適用に積極的に行動されなかった理由を教えてください。＜記述式＞

私の力不足として反省しています。

その分、一般質問で再三に渡り取り上げ、住民参加を求めています。

ご見解をお伺いしたい項目は以上です。ご協力頂きましてありがとうございました。