

入曽駅周辺整備に関する質問および回答

お名前：きぬがわ千代子

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

駅から「ホーム」にすぐ出られる、すぐ入れる。他の駅のほとんどは橋上化されたが貴重な駅と思う。エレベーターがある、トイレ改修され綺麗。西口にある駐輪場は、広くて無料で使用できる。西口は駅降りてすぐ茶畑があるのは狭山茶をイメージ出来て、狭山茶の町として良い。

問題だと思ふ
こと

東口、西口ともに

- ・ 駅前が狭い、車道と歩道を区別すべき。水捌けが悪い
- ・ 送迎の車の待機場所がなく渋滞起きている
- ・ 人、車の接触事故が起こりそうで危ない
- ・ 通学路として使われている。子どもの安全が守れない
- ・ 西口に商店街がない。東口商店街が寂れていっている
- ・ 使い勝手のよい駅舎を壊すなんてとんでもない

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>

- ・狭山市駅整備によって、駅前にマンションができて人口は増えたが狭山市全体ではみれば、人口減少が続いている
- ・人を呼べるまちづくりが、不足しているのではないか。狭山市として他の自治体にはない特色あるまちづくりを進めてほしい。例えば、子育て世代に的を絞って、徹底的に子育てしやすいまちにする。家賃半額補助とか、幼稚園、保育園、学童など「待機なし」とか

(○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いますか？<記述式>

- ・地権者の方々の理解と協力を得ようとする努力が足りなかった。地権者との説明や話し合いが足りなかったのではないか。
- ・地域住民への説明不足。どういう土地区画整備を望んでいるのか、何に困っているのかなど住民の声を聞いて、案が出来たら住民に示し意見を聞いて作り上げていくことが大事だった。西所沢駅は地域協議会を作り、進めていった。結局、駅前開発は止めて別の方法で解決した。狭山市も、先に地域協議会を作り、この計画を作る段階から協議していくべきだった

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いますか？<記述式>

<p>良かった点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・見た目が綺麗になった。橋上駅舎はどこでも見られる駅だが ・駅前の混雑が整理された ・バリアフリー化も取り入れられた。完全ではないが ・西武鉄道が、費用の3分の1を負担した。
<p>失敗点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・改札口から、すぐホームに出られたのに、一回上に上る様になった。この分家を出るのにバスを2本早いのにせざるを得なかった ・駅前のマンションに古くから住んでる方は、反対ホームに地下の道路で行けた。東口に行くのに、今は一度デッキに上がってから行くので遠くなった。 ・自転車置き場が有料になった。 ・エスカレーターの屋根がついていなくて後付けとなりお金がかかった ・雨が降るとデッキが濡れて滑りそうで怖い。
<p>1-5.</p> <p>・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></p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・住民説明会を開き、住民の声を聞くこと。住民の理解を得られない計画では、禍根を残す ・住民100%の納得は得られないと思うが、いろんな考えや要望を出し合う中で、住民の方々に考えてもらう。 ・費用について、全額狭山市負担はあり得ない。西武にも負担をしてもらうべき。設計料など西武グループの関連会社が請け負っているため、西武丸儲けとなっている。全額狭山市負担は他地区の住民も納得していない ・西口周辺整備計画に、商店を呼び込める設計に。「西口に商店がないため仕事で疲れて帰ったの 	

に、わざわざ東口に降りて買い物をする気になれない。いつも職場近くの商店で買い物をする。
重い買い物袋を持って電車に乗るのはつらい。」の声が多い

- ・ヤオコー近くの踏切、入曽駅周辺の道路の拡幅を優先にして交通渋滞を解消して
- ・通勤時間帯は、車両進入禁止に
- ・西口は茶畑を生かしたまちづくりを
- ・西口駐輪場残して！は多くの住民の願い。無理なら代替え地は絶対条件
- ・費用はこれ以上増やさないで

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〉

- ・入曽駅周辺への訪問は確かに少なかったと思う。
- ・コロナ関連の給付金や支援金が出たときは、周知のためにお店訪問を、何度もしました。
- ・これからの活動の課題とし、生かしていきます

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〉

- 共産党としては、「覚書」を撤回し、計画を白紙にもどす
- 住民を入れた協議会を作り、住民の声を聞きながら作り直す

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)

- ・「安全対策は完璧だと思うか」は「いいえ」です
- ・西口側の、雨水対策や道路が拡幅される展望がない。駐輪場を生かした計画に見直す
- ・朝夕の混雑時、交通指導員の配置を
- ・県道所沢狭山線や県道川越入間線、県道入曽停車場線の渋滞解消に努力することが優先

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>

・イオンからの車が来る可能性は、かなり考えられる。さらに、危険になることを危惧しています。

・東西自由通路を作ったとしても、改善はされないと考えています。

・通学時間帯は、進入禁止にするなどの対策をするべきとも思います。

2-3. 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)。

- ・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>

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？	(はい/)
その理由	<ul style="list-style-type: none"> ・この踏切は、徒歩の時しか使いません。車の時は他の踏切を使います。遠回りになってでもです。 ・猪股議員の調査でも明らかになりました。この踏切の拡幅や道路の拡幅は早急にやるべき。市民に苦勞を掛けているのだから西武がやるべき。 ・広場は、西武が折り返しに使っている土地があるので、ここを使ってほしいと考えます。

3. 駅舎・請願駅・費用負担	
3-1.	
<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	(/いいえ)
その理由	<ul style="list-style-type: none"> ・5年間もかけて完成したエレベーターやトイレ改修。取り壊す必要などないと思う。 ・西武がやるというならわかるが、狭山市からお願いしに行くことがわからない。

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。

・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

(/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/shiryou/1487152939.pdf>

・狭山市駅の場合は、西武も一定額を負担している。入曽駅でも、西武は利益を得る訳だから負担をしてもらうべき。要綱でも「費用負担」の所で、「一部を負担する」とある。

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〉

<ul style="list-style-type: none"> ・37億円の妥当性 	(/いいえ)	<ul style="list-style-type: none"> ・上限額 	億円まで
<ul style="list-style-type: none"> ・その理由 	<ul style="list-style-type: none"> ・かかる費用を全額狭山市負担は認められないし、今後資材高騰なのでどんどん高くなる可能性があるので妥当かどうか判断できない ・上限については、知識不足で分かりません 		

4.覚書・基本協定	
<p>○覚書について</p> <p>4-1.</p> <p>・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〉</p>	
選択肢	(はい/)
その理由	<ul style="list-style-type: none"> ・住民に知らせる前、市議会にも諮らずに「覚書」って考えられないし、大きな問題です。
<p>4-2.</p> <p>・「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〉</p>	
選択肢	(/いいえ)
その理由	<ul style="list-style-type: none"> ・当時の委員会で「報告がない」と問題になったそうです ・多額の税金を投入する事案を、市民にも議会にも内緒で結んだことは、議会を軽視しているというふうに思われても仕方がないことをやってしまったと思う

○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

(/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下さい。〈選択式(はい/いいえ)-その理由：記述式〉

選択肢

(/いいえ)

その理由

・住民向けの説明会は、開かれていない

改善策

(もしお考えであれば)

・市民団体からは署名提出があるし、市民の声などでも見直しをという要望がある。住民同士の意見を聞く説明会を開くべきと思います

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

<p>(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〉</p>	
<p>選択肢</p>	<p>(はい/)</p>
<p>その理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・パンフレットみました。あの木は、ケヤキと思ってスルーしていましたが、そうでなかったと改めて見直しました。ケヤキは伐根と聞いていたにも関わらずです。 ・
<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>	
<p>選択肢</p>	<p>(/いいえ)</p>
<p>その理由</p>	<p>・説明会当時は、大枠しか説明されていない。詳細と予算は説明されていなかったとのこと。この中で賛否を問われ、入曽駅周辺が良くなるんだったらということで「賛成した」と聞きました。これをもって「賛同を得た」というのは無謀でしょう。</p>

5-4.

・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〉

選択肢

(はい)

その理由

・協働というのは、この事業では、市民の意見や要望を広く聞いて進めるべきだったと思います。説明会も、途中予算が「37億になりそうだがどうか」など、そのたびにやるべきだった。今後もです

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〉

・市民と市が目的を共有し連携していく。目的が共有されていないため即適応できるものと思えない

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。