

入曽駅周辺整備に関する質問および回答

お名前：大沢えみ子

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

- 駅の入り口が近いので、乗車しやすい。
- 入曽地域ならではの趣のある街並み
- 小さな商店街があり、歩きながら商店に入れる
- 住民運動によりエレベーターバリアフリートイレが設置された
- かなりの大きさの無料駐輪場がある

問題だと思ふこと

- 駅前道路が狭く、人と車の安全確保が課題（特に雨天時や児童生徒の通学時間帯など）
- 駅周辺の交通渋滞
- 踏切周辺の安全対策（周辺道路の狭さ、起伏による危険性）
- 周辺道路、地域をふくめた雨水対策

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>

• 人口の増減は様々な要因があり、各自治体の施策によっても変動があるもので、駅の形状で人口増減に大きな影響があるとは思いません。

(○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えますか？<記述式>

・入曽駅周辺の開発については地元からの強い要望で長年にわたり事業がすすめられてきましたが、土地区画整理事業は、区画整理により整地すれば土地が利用しやすくなり、土地の価格が上がるのが前提となっており、バブル後の不況の中で土地価格が下落している中では、減歩率をはじめ、時代に合わない整備手法になっていたこと、また、そうした状況を地域住民や地権者に十分な説明しないまま進めたことで、公聴会でも厳しい意見が出され、結果的に多くの地権者の理解が得られなかったことに一番の要因があると考えています。

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

- ・バリアフリーになった
- ・西口だけが公衆トイレができた
- ・イベントの拠点になっている

失敗点

- ・計画時から過大な事業と指摘していたが、長期にわたる償還金が必要となり、特にこの5年間は償還金がピークで、結果として福祉や教育など様々な事業に影響が出た。また、完成当時、エスカレーターに屋根がないことをはじめ、多くの苦情や不具合が市に寄せられた。
- ・駅前広場と改札の間に道路を通したため、バス停から電車に乗車するまでの時間がかかるようになった
- ・鉄道事業者との交渉で、対象部分の1/3は負担させたが、看板や駅舎内の休憩室など、本来鉄道事業者側で整備すべきものも含まれていた。

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>

・土地区画整理事業での整備は難しいと考えていたが、地権者合意があれば可能ではあるので、可能な範囲のみで開発することについて異論はない

・入曽駅周辺事業の一番大きな目的は周辺をふくめた「安全対策」と考えており、この目的が達成される内容にすべきと考える

・この地域は雨天時に内水被害が出る地域なので、こうした大規模工事の際に、あわせて大規模な雨水対策を講じる必要があると考えている。

・狭山市駅西口整備の際も、地権者や住民の声ではなく、「企業のノウハウ」で整備を行った結果、様々な使いづらさが生じたことから、地域住民、駅利用者、商店街の方々、障害者等の意見を十分に取り入れた計画とすべき

・事業規模は必要度と予算によって決められるものだと考えるが、少なくとも鉄道事業者にも一定の負担を求めるべき

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〉

・議員の姿が見えないことは大変申し訳なく思います。個々ができる範囲の活動を行っているとは思いますが、議員定数の在り方も考えなくてはいけないと思います。(狭山市では定数30から現在22名に削減されている)

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〉

・日本共産党では、現時点における入曽駅周辺整備の問題点は、市長が議会の同意も得ないまま、「全額市の負担で事業を行う」との覚書を西武鉄道と交わしたことにあると考えています。また新型コロナウイルス感染症の影響があったとはいえ、全体向けの住民説明会を1回しか行っていないことも問題です。(住民説明会以後に、計画変更が行われているのにその説明もない。)今後どのような整備を行うかについては地域住民の皆様の中でも様々な意見をお持ちの方がいます。会の皆様が行ってくださった署名に多くの賛同者がいらっしやることを見ても、現計画に納得していない市民が多数いることは明らかです。少なくとも、覚書以前の状態に戻し、住民説明会の開催、また、住民の意見を十分に吸い上げ、お互いが議論し、住民の中で納得が広がるような場を設けることを求めています。

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)

・この設問については
安全対策は完璧だと思いますか→いいえ
追加の対策は必要でしょうか→はい と回答させていただきます。

・相当数の人と車が行き交う以上、「完璧な安全対策」は難しいと考えますが、様々な想定の下に、予算の範囲で可能な限りの対策（ハード面だけでなく、例えば交通指導員や警備員を置くなどの対策も含む）を行うことが重要だと考えます。そうした意味では、今回頂いた交通量調査は大変重要なものと考えています。貴重な資料をありがとうございます。こうした予測があることを考慮し、科学的な分析のもとに対策を行う必要があると考えます。

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>

・どのような形状にするかによって、対策は変わるとは思いますが、少なくとも今の計画では、駅前の停車場線を送迎や通り抜けの車が通行することは変わらず、ご指摘のように、大型店の出店に伴う交通量増加により、さらに危険が伴うことになるのではと危惧しています。個人的には、同じく鉄道事業者に協力を求めるのであれば、新所沢寄りにある資材置き場（現在、一部バスの折り返しに利用されている場所）をロータリーとして整備することはできないのかと考えています。

<p>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)。</p> <p>・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>	
<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？ (はい/いいえ)</p>	
その理由	<p>・日本共産党の猪股議員が現地調査を行い、交通量の多くが通過車両であることが明らかになっています。2-2の回答と重複しますが、個人的には、現状で安全対策を行う方法として一番確実な方法であると考えます。</p>

<h3>3. 駅舎・請願駅・費用負担</h3>	
<p>3-1.</p> <p>・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></p>	
選択肢	(はい/いいえ)
その理由	<p>・エレベーターやトイレは作って数年の設備であり、十分に使用できることから取り壊す必要はなく、駅舎の改修であれば、それなりの負担を鉄道会社にもしてもらおうべきと考えます。</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> <p>・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。</p>	
選択肢	(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>」

・狭山市駅西口事業が計画された際に、当時の日本共産党の広森すみ子議員がこのガイドラインを紹介し、駅舎整備にあたって、請願駅であっても鉄道事業者に負担を求めることが基本であることを主張したことを記憶しています。今回の「狭山市全額負担」は、小谷野市長が議会にも図らず覚書を交わしたことに大きな問題があると考えています。

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	<p>・この問題については「どちらともいえない」を回答とさせていただきます。様々な事業において、その費用は必要度とその自治体の予算の配分によって決定されます。費用が増加したとしても、それが真に住民が求めているものや、建設費高騰や職人さんの人件費アップに伴うものなら支出すべきです(エレベーターなどは市が全額負担してでも設置が必要だった)が、そもそも現計画の必要性や妥当性に疑問がありますので、そうした意味では、30億円の支出そのものに納得していません。</p>		

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	<ul style="list-style-type: none"> ・疑問というより大いに問題です。この問題は当時、議会でも大きな問題となり、委員会で部長が謝罪しています。会の皆さんの資料に指摘もあったように、国のガイドラインでも鉄道事業の負担が求められているのに、そうした交渉の努力もなく、全額負担を提示したことは問題です。
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	<ul style="list-style-type: none"> ・重大な問題だと認識しています。予算の執行権は首長にあります。が、権力が暴走しないように監視するのが議会の役割です。よく「首長と議会は車の両輪」等と例えられますが、近年では、両輪ではなく「議会はブレーキ」の役割とされています。もちろん良い施策であればアクセルを踏めばよいのですが、議会はいつでもブレーキがかけられるよう、チェック機能としてのその役割を認識する必要があると考えますが、現状で議会がそうした機能を十分に果たしていないことにも問題があると捉えています。
○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

・市からの一方的な説明ではなく、住民自身が参加できる場が必要だと考え、議員団でも主張していますが、実現されていません。

改善策
(もしお考えであれば)

・初回同様、各自治会単位での個別説明会のほか、入曽地域交流センターなどで、一同に会して様々な意見を交わせる場の設定が必要だと考えます。

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(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

・パンフレットを拝見させていただきましたが、明らかに狭山市駅周辺の画像で、あたかも入曽駅前の停車場線がこのように拡幅されるかのような印象を受けます。正確な情報提供が必要です。

<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>	
選択肢	(はい/いいえ)
その理由	<p>・自治会説明会に参加された方からもお話を伺いましたが、説明会では大枠の内容しか説明されておらず、(入曽駅周辺を安全にするため開発をします、と言われたらただけなら私でも賛成します) 詳細や、予算規模などは示されなかったと聞いています。しかも、当時、その場で唐突に賛否の評決を求められたと聞いており、とても「現計画に 8 割賛成」の根拠とは言えないと思います。</p>
<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/いいえ)
その理由	<p>・この設問も「どちらともいえない」と回答させていただきます。協働によるまちづくりには様々な形があると考えますが、前提として、少なくとも「目的が共有され、同じ方向を向いて事業を達成しよう」との合意がなければなりません。(例：認知症予防のための高齢者の居場所づくり、街の活性化のためのイベント企画など) 入曽駅周辺整備事業においても、目的が共有できるならば、協働事業として実施できる部分もあろうかと思いますが、現時点では目的そのものに相違があると考えています。</p>

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＞

・5-4の回答とも重複しますが、これまでの会の皆様が実施してくださった公開質問状の回答等から、市（市長）の目的は「事業の早期実施」と推察しています。今やらないともうできない、市が全額負担するのでとにかく事業をやらせてくれとして鉄道事業と覚書を交わし、自治会説明会で強引に賛否を取って、「8割賛成」の根拠を作る、という形に見えます。市民の目的（要望）はまずは「安全対策」であると考えますし、個人的には必要度と予算規模からして現計画には疑問があり、目的の共有に至っていない段階では協働で進める状況にはないと判断しています。

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。