

入曽駅周辺整備に関する回答書

市民派無所属 田 中 寿 夫

1. 現状の認識と今後への展望

1-1. 良いところ、問題だと思うことについて

●良いところ

- ・ 入曽駅周辺の整備環境については残念ながら良いところは、見受けられません。

●問題だと思うこと

- ・ 駅周辺の道路整備の遅れで、周辺住宅地に緊急車両の入出が困難なこと。
- ・ 火災や自然災害があった場合、避難場所がないこと。雨水処理が不十分なため、大雨の際は道路等の冠水が多いこと。
- ・ 駅前のロータリー整備が遅れ、車両の乗入や通勤者の自転車保管場所が整備されていないこと。
- ・ 電車以外の公共交通の乗入整備が遅れていること。
- ・ 交差する県道を通過する車両が多く、常に渋滞が解消されないこと。
- ・ 県道の右折帯整備のため県道拡幅・交差点の拡幅整備が遅いこと。
- ・ 踏切が近接のため信号が設置できないこと。（踏切渋滞解消のため陸橋の設置が必要。）
- ・ 東西南北にわたる新設道路整備計画が必要。

1-2 橋上駅舎化で人口増が望めるという考えに根拠はない。むしろ、駅周辺の交通網や道路網を整備をすることで住民の利便性を高める必要がある。道路網をしっかりと整備することによって、住民の生活環境や経済環境が発展する。

駅舎の整備は、鉄道事業者の企業努力で行うことであり、駅舎だけを整備しても人口増は望めない。

必要なのは、新たな住民が移住しやすい環境整備が最優先の課題であり、橋上駅舎の整備で町が賑わうという発想は、時代錯誤も甚だしい。

1 - 3

- ・ 当初の入曽駅周辺土地区画整理事業が断念されたのは、土地区画整理事業で該当する土地所有者は3～4割の土地減歩があり、住居を新築するには市の補償では足りないため、新たな借金を背負うことになること、返済の予定が付かないこと、区画整理後の固定資産税の増加負担を懸念すること等のほか、借地の地権者は少ない補償で納得ができなかったことにあった。
- ・ その後にすすめられた入曽駅前土地区画整理事業では、事業区域が縮小され、現駅東口改札口から県道までと県道川越入間線における範囲の計画であったが、借地権者が多数集まったまちづくり協議会で進められ、大地主の土地所有者には詳細な相談がないまま進められていった。また借地権者の多くは、土地区画整理事業に於ける移転補償では、新たな居住地を求めることができないとして反対者が続出したのである。

このように地域住民に対する行政の説明責任や地権者、地主に対する十分な補償ができる根拠もなく一方的に事業を推進しようとした結果、計画がとん挫したのである。

入間市が土地区画整理事業を進めるにあたって、元入間市長の水村氏が自ら地主を訪問し、直接、畳に頭が付くほど下げて懇願し、入間市の将来のために協力を依頼したとのエピソードがある。

狹山市の場合、首長が直接地主を訪問し、協力依頼した話は全く聞かない。最終的には市長の熱意が地権者や地域住民に伝わっていなかったことが、土地区画整理事業を断念する決定的理由であったことは否定できない。

これにより入曽土地区画整理事業は市長が市議会説明前に「賛同しない地主が原因」と地域住民に放言したうえ、断念したと発表したのは現市長が就任前の最近の話である。

●以上のことからこれまで入曽駅周辺整備事業が断念を繰り返してきた原因は、住民に対する十分な聞き取り調査や、事業の有用性など丁寧な説明を怠り、形だけの説明会を進め、住民感情を無視した事業計画の押し付けがあったことに他

ならない。

1-4. 狭山市駅の再開発について

●良かった点

・狭山市駅西口は、十分な広さの駅前広場ではなく、駅前から発着するバス乗り場は危険極まりなかった。また、タクシー乗り場もバス乗り場や歩道のない駅前から、私設のタクシー停車場まで歩いて空車を待機し、乗車していた。大げさかもしれないが、駅を利用して帰宅する年配者、身障者にとっては命がけで横断していた。

バス乗車場は駅前の川越寄りに設置されており、乗車、待機は比較的混雑はなかったと記憶している。

当時は、西口と東口を結ぶ通路は西武鉄道の地下道を通して通行していた。

狭山市駅が新設されると駅東西の往来はスムーズになったことは良かった点である。

欲を言えば、東西を車両で渡れる陸橋かトンネルがあればもっと良かったと思う。

・失敗点は西口駅前広場や公共交通の待機場所の設定、商業施設の設置である。

市民の多くは、朝の急いでいる時間帯にバス降車場から駅に至るまでの時間が大きく増えたことへの不満があった。

当初、駅前広場と駅の間道路を敷設することは、道路わきに自家用自動車の送迎で駐停車が増加するとの心配があったが、やはり通勤時間帯は心配どおりであった。

また、当初はエスカレーターの屋根がなかったため、雨の日は傘をさしたまま乗降し危険であったこと。夏は暑さでベルトに触れないなど住民から多くの不満が指摘され、追加工事で屋根を設置することになった。

バスの待機場はもともと西武鉄道敷地内にあったものが、駅前ロータリー内に設置することで、広大な公共用地が必要となり、それまでこの広場になる前は

店舗や住宅部分があり、固定資産税の税収があったものが、広大な駅前広場新設で全く収入がなくなったばかりか、公共広場や私設の維持費が膨大な負担になっていることは否定できない。

商業棟も当初の計画通り満室になっておらず、3階はほとんど埋まっていな
いばかりか、管理費用の負担が大きく、公共施設の維持費が大きな負担となっ
ているのが現状である。

1-5. 入曽駅整備事業では、

・小学校跡地を利用した雨水処理工事は大変良かったと思う。また、小学校跡地
を利用した商業施設の誘致には反対ではないが、商業施設に侵入及び退出する
車両が増大し、現在の交通量をはるかに上回ることが予想され、交通渋滞が現在
以上になることは明らかである。

川越入間線の拡幅と交差点、踏切の橋上化が図れなければ、問題は解決しない。
県道のバイパス整備を行う必要性を提起していくことや、これまで持ち上がっ
ていた市道の新設など新たな通過道路の整備が必要である。

・狭山市駅事業では、事業費約25億円のうち西武鉄道が3分の1を負担し、残
る3分の2を狭山市が負担した。当初から補助金等の活用を見込み、返済計画も
市議会に開示していたが、入曽駅周辺整備については財源計画、返済計画の詳細
が明らかになっておらず、どんぶり勘定になっている。

ことに東西自由通路橋上駅舎事業は狭山市が100%負担することとし、当
初30億円の事業予算が37億2000万円まで膨れ上がり、資材高騰が影響
して今後も20%~30%の負担増大は免れないだろう。

入曽駅橋上駅舎東西自由通路事業だけで狭山市の住民負担は赤ん坊から寝た
きりのお年寄りまで市民一人当たり約30000円の負担増になることは明ら
かであるだけでなく、経済効果の上昇や人口増につながる保証はどこにもな
い。

このような結果が目に見えているにも関わらず、駅舎や東西自由通路を新設
するメリットはどこにあるだろうか。

今、入曽駅周辺整備事業で最も必要なのは駅前広場の整備と道路網の整備であり、建造物の整備ではない。

今回の事業推進にあたって、狭山市は大部分が自由に処分できる市有地と計画に該当する地権者数名の意向調査で協力を要請し、周囲の地権者には当事者ではないとして何の説明もない。

このような行政執行が許されているのだろうか。

今回の入曽駅周辺整備事業は緊急自動車も入れない住宅地に関しては、全く置き去りであるばかりではなく、多くの市民が要望する現在の改札口さえ撤去閉鎖するという強引な手法で進めているのは、一体誰のための事業推進なのであろうか。

今、市民にとって必要なのは安心して安全な駅前広場と道路網の整備であって、駅舎の新築や利用価値が見いだせない東西自由通路の新設ではない。

1-6 住民や地権者の理解について

・事業の遂行にあたって住民や地権者の理解が不可欠なことは当然ですが、事業は行政が行うものであって、その事業が市民の声を反映しているか、行政手続きに問題がないかをチェックするのが議会の役割です。当然その内容を市民に対して広報するのは議員の役割であります。そのために、議員独自や、議会会派が市民に向けて発信するのが議会報告であります。

議員の市民に対する情報発信の多少は、議員個人個人の考えに基づくものであり、これに対するコメントを求められても回答が難しいと思います。

1- 再度立候補にあたっての公約は？

・住民合意が十分に得られていないまま入曽周辺整備事業が進められていることは認めますが、何もしていないわけではありません。

私は議員当選する以前に、狭山市が正式な事業決定が行われていないうちに、狭山茶農業協同組合の敷地の一部を購入したことについて、異議申立てを土地売買契約を違法としてさいたま地裁に個人で提訴しました。

また、議員に就任してからすぐに入曽駅周辺整備事業について、事業の進め方に問題があるとして、さいたま地裁に個人で提訴して係争中です。

市議会の中でも、この事業に関してはかなりの数の情報公開を求めて違法な行政執行の証拠を積み上げております。

入曽駅周辺整備事業に限らず、旧狭山市中央公民館跡地の売却についても違法性があるものと感じて調査を継続中です。

また、柏原汚水処理場の問題についても違法性を指摘してまいりました。

次回立候補に際して、具体的な公約はまだ考えておりませんが、「市民目線で行政を監視し、住民に寄り添った行政執行を重点に掲げて参りたいと思います。

2-1. 橋上駅舎の是非について

- ・橋上駅舎さえ作れば駅周辺の対策は完璧だと思いますか？

回答 いいえ

駅西口の将来利用構想は不十分であり、入曽駅西口利用者が少ないことや侵入道路の整備計画が全くない以上、東西自由通路を設置する意味は全くない。

交通対策にしても、県道入曽停車場線やそれにつながる市道について拡幅計画が全くない現状で、安全対策は完璧になるはずがない。

2-2 駅前度悪露の安全確保について

前回答のとおり、道路の拡幅で歩道・車道の分離をするか、時間帯で車両侵入規制を行うことが必要。

2-3 駅前道路の安全確保

- ・駅南東側へのロータリー設置について

この設問は、現在の改札口の前にロータリーの設置を考えているものと思うが、現在の改札口が閉鎖されるのであれば、必要性がないのではないか。

- ・入曽駅南東側の踏切の拡幅について

踏切の拡幅は当然のことだが、市道B350線、B313線、B349線の拡

幅も当然必要である。

3. 駅舎・請願駅・費用負担

3-1 バリアフリーの改修済みの駅舎を取り壊す必要はあるか。

回答 いいえ

その理由 すでに投下した工事費が無駄になる事と、駅舎の改修は利用者の利便性を図るために鉄道事業者の負担で行うべきであること。

3-2. 「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について

回答 いいえ

基本協定書第3条(費用負担)で鉄道事業者には求めないというのは協定締結後数か月は議会では明らかになっておりません。

基本協定の締結は31年4月26日ですが、この年の統一地方選挙は4月14日、投票日が4月21日でした。当選証書が授与されたのは4月22日です。

4月26日に締結した西武鉄道との基本協定がどのようなものであったか知る由もありません。

基本協定について議会で正式に発表があったのは6月頃だったと思われます。費用負担を求めないとした根拠の説明はなく、狭山市駅の経緯から費用負担の割合は同等のものであると考えておりました。狭山市が全額負担する議論さえなかったものと思われます。つまり、狭山市は市議会にさえ、正しい情報を提供していなかったことが明らかです。

狭山市は入曽駅周辺整備事業について実施する議案を現在も提出しておらず、議会の同意を得たとの発言は事実ではありませんので、今後も追及の予定です。

・駅改修費用について

これは、1-5でも主張している通り、異常な計画であると言わざるを得ません。橋上駅舎東西自由通路事業は白紙撤回が必要と考えます。

4. 覚書・基本協定

○覚書について

4-1 回答 はい。疑問だけです。

理由 まちづくりは住民の意向を十分調査し、議会の同意があって進めるべきものです。債務負担行為についても議会に諮らず事業を進めたことを指摘し、私が監査請求を提出したため、裁判になった時の予防として遡及の禁止があるにも関わらず、債務負担行為の議案を遡って議会に提出してきました。法令違反にも関わらず、残念ながら議会は多数決でこれを承認しました。この点は訴訟の中で主張していく所存です。

4-2 覚書の同意について

回答 いいえ。決して妥当ではなく、これを問題提起をしない議会は議会の役割を果たしておりません。

理由 将来的に大きな支出を伴う事業について、実施する前に議会の同意を求める必要がある。これは2元代表制の根幹であり、議会の同意がないまま事業を進めることは議会軽視そのものであります。

4-3 基本協定について

・「西武鉄道新宿線入曽駅における東西自由通路等の橋上駅舎化に伴う鉄道施設の改良に関する協定書」についての議会での可決・承認について

回答 いいえ。そもそも議案が未だに提出されていません。

5. 住民参加・情報提供のあり方について

○情報提供

5-1 昨年9月議会・建設環境委員会で全員が「市民への情報提供が質・量とも不十分で改善が必要」と結論づけた。ことについて、現在に至っても所属委員会委員はともかく、議会全体に周知する通知や全員協議会でも説明がなく、改善がされた状況とは言えない。

回答 いいえ。

理由

改善策 議会内での議員の意思疎通は会派内のコミュニケーションだけであり、十分な時間が取れない。また、建設委員会の会議資料は電子媒体で議員個人に送付されるが、資料だけでは理解ができない部分が多く、詳細な説明を要すること。疑問点の質疑ができないことなど不備な要素を取り除く必要がある。時には全員協議会を利用した説明会を行うことも必要である。

5-2 開発後の駅前予想図について

回答 はい。思います。

理由 予想図はケヤキを残すことを前提に仕上げられていると考えます。イオンに対して真偽を確認してみてもは？

5-3 自治会説明会の結果について。

回答 いいえ。

理由 参加者は入曽駅周辺整備事業には賛成であっても、橋上駅舎化や自由通路に狭山市負担で多額の税金を投入することに賛成したわけではない。説明会の時点で、これからの整備事業にあたって市民の意向を聞く機会だと認識して賛成していたのであって、市が開示した計画にもろ手を挙げて賛成したわけではない。

ちなみに説明会当日には、旧改札口は残してほしい、渋滞解消、雨水処理などたくさんの要望が出されていたことや、最終的に集計したデータの基礎資料が公文書として残っておらず、数字が捏造されていないとは断定できない。

市民の意向を調査するのであれば、時間をかけて広範囲に意見を求めるのが重要であり、十分な質疑時間のないたった1回の説明会で住民の81%が賛成しているとした狭山市の統計手法が市民の意向に沿ったものではないことが明らかである。

5-4 協働によるまちづくり条例との整合性について。

回答 はい。条例に沿って進められていません。

理由 協働によるまちづくり条例の目的である「目的を共有し、各々の役割を認め合いながら連携し」と定めているが、市が一方的に市に都合の良い形で計画を策定し、説明会で住民と十分議論したようなアリバイを作り、行政がやりやすい進め方であり、どこで連携したのか分からない。しかも、市議会にさえ積極的な情報開示をせず、事業計画の財源措置も不明なまま強引に進めてきている。これを「良し」とするならばきわめて住みにくい、住民に過度の負担がかかり住みにくいまちとなっていくのは明らかである。

5-5 については回答なし。