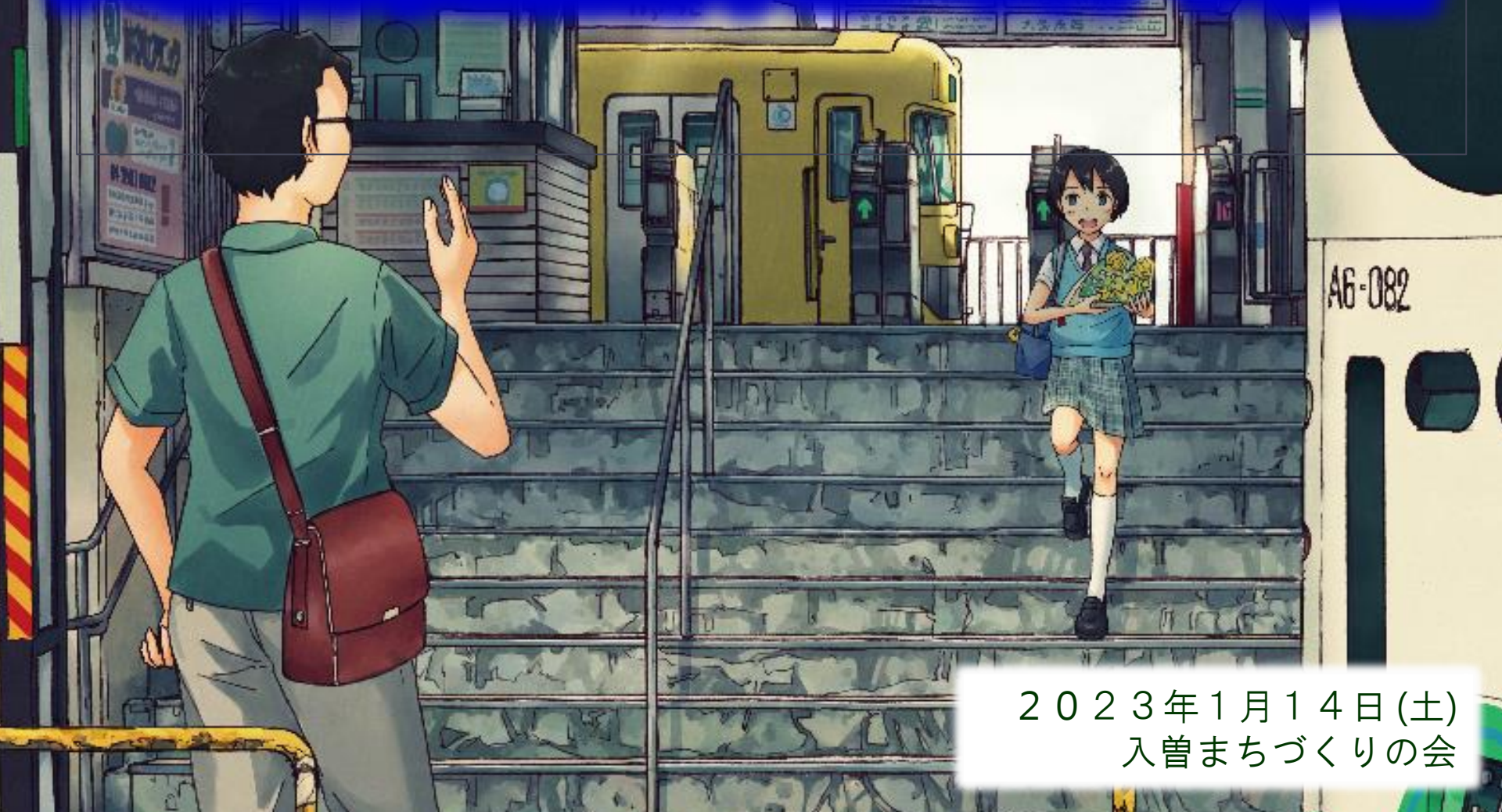


Iriso Station

入曽駅周辺整備事業に関する報告



2023年1月14日(土)
入曽まちづくりの会

住民の動き（入曽まちづくりの会設立の経緯）

現在の入曽駅改札口存続を求める要望の提出状況

住民の動き

★現在の入曽駅改札口存続を求める要望は計画当初から継続的に出されている

2018年2月 入曽南地区五自治会連絡協議会から市に要望書提出

2018年3月 説明会後のパブリックコメントでも多数

2018年7月 市民団体(入曽まちづくりの会とは別団体)より市に要望書提出

2018年10月 同市民団体が議会に陳情提出

2020年3月 入曽地区の自治会(東急台)が住民の署名約1040名を市に提出

2021年3月 入曽地区の7自治会が連名で市に要望書提出

→ホームページに載ってるような定型文しか返信なし

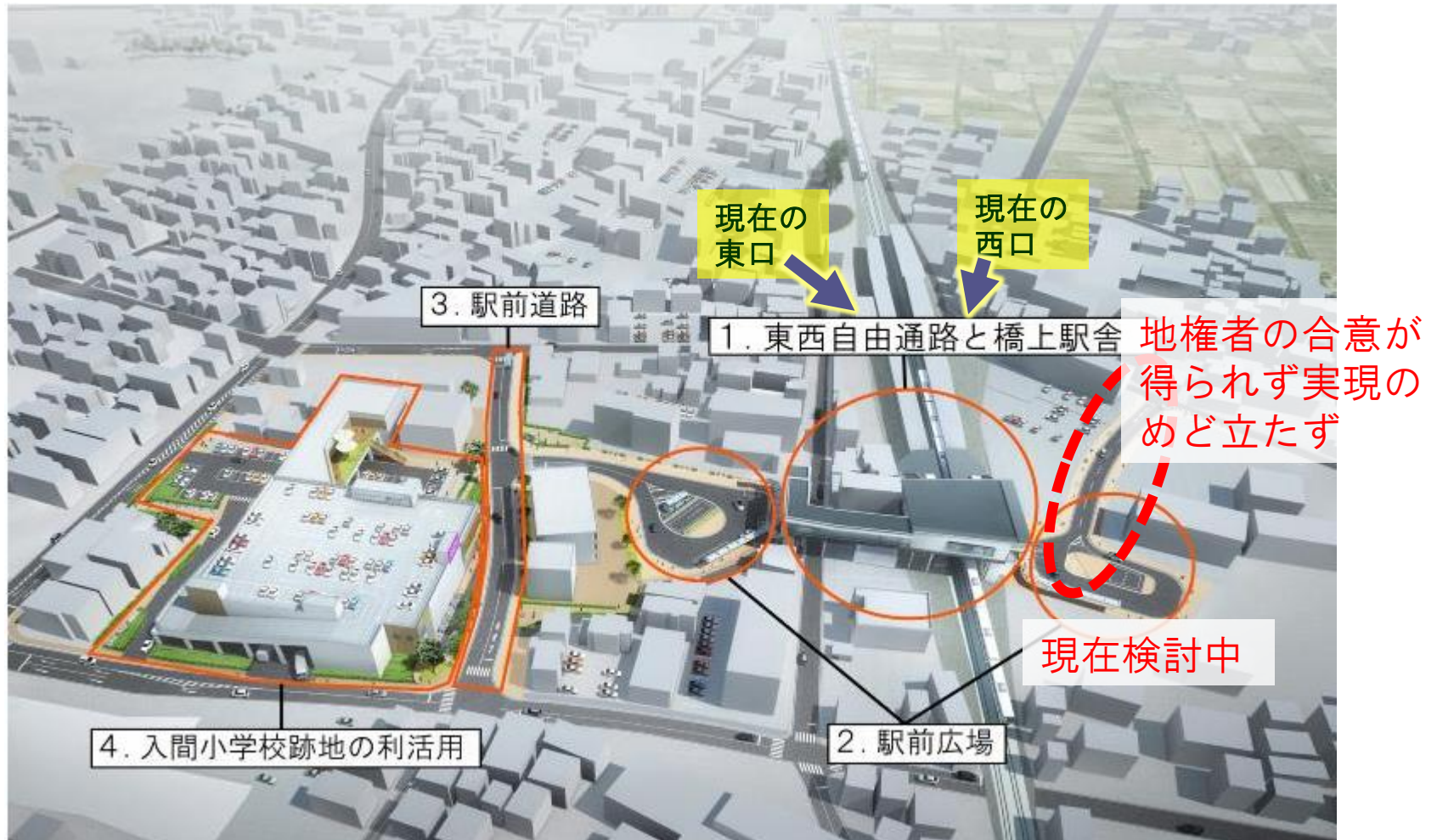
→市から自治会への圧力や、自治会員以外にも周知する必要があると判断し市民団体立ち上げ

1. 入曽駅周辺整備事業に係る行政の出来事

内 容

- ・ 2013年(H25) 5月：入曽駅東口地区市街地開発事業断念
 ▶ 地権者と合意ならず。
- ・ 2016年(H28) 9月：断念から3年後▶入曽駅周辺整備事業計画検討開始
 ～(略)～
- ・ 2018年(H30)1/31：西武鉄道に“入曽駅周辺整備に関する協力”を依頼
- ★2018年(H30)1/26：入曽地区24自治会で“周辺整備事業説明会開催
～2/28 ▶市から請願駅、橋上駅舎化費用全額負担を表明
 (*橋上駅舎20億円、自由通路含め30億円)
- ★2018年(H30)2/9：説明会開催中、西武鉄道と“入曽駅周辺整備事業に
関する覚書”締結
- 2018年(H30)3/9：市・自治会説明会を受けたパブリックコメント締切
- ★2018年(H30)3/28：庁議→小谷野市長が同年4月3日「整備事業・基本
計画」決裁
- ★2018年(H30)4/23：市議会・全員協議会に報告
- ・ 2019年(H31)4/26：西武鉄道と市が「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・その1」締結

2. 現在の狭山市の計画



3. 問題点

- ・ 狭山市の公表内容では、一見問題が解決するようにみられる
- ・ しかし、情報公開請求により検討資料等を精査すると、全体としては現状よりかえって悪化する可能性があることが伺える

問題点

交通課題

- ・ 商業施設(イオン)により自動車交通量は約10%増加
- 駅前にも流入
- ・ 駅南側からの送迎車が約74%であるにも関わらず駅北側にしかロータリーが設置されない
- 市が「危険」と主張する通学路の入曽駐車場の自動車、歩行者数がかえって増加する懸念がある

賑わい

- ・ 同様の事例で、改札口を移転させた新河岸駅で「商店街の衰退」
〈市議会で視察〉 → 同様の懸念有
- ・ 東口から商店街へは出入りできない

2. 入曽駅周辺地区の現状と課題及び改善の方向性

入曽駅周辺地区では駅周辺の活性化に資する新たな拠点整備を目指していますが、現在の駅周辺では既に土地利用が形成されており、駅前広場等の新たな公共用地の確保が期待できないことから拠点整備が難しくなっています。

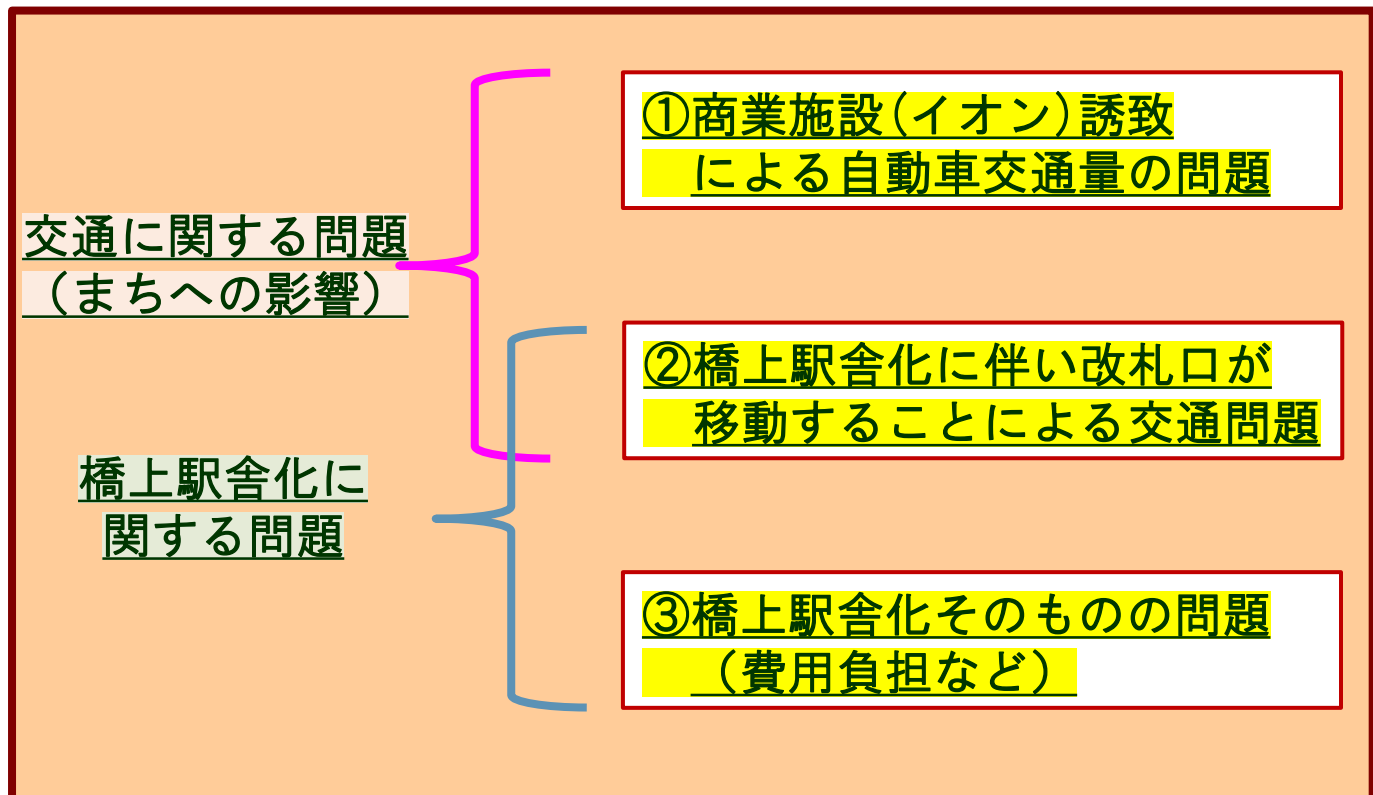
そのため地域課題の早期解決を図るべく、入間小学校跡地をはじめとした市有地を有効活用し、下図のとおり検討を進めています。



合意形成

- ・ 西口では合意得られず計画通り進められない
- ・ 不都合な真実は市民にかたられていない

3. 問題点の整理（今回重点的に説明すること）



3. 問題点<①商業施設(イオン)誘致による自動車交通量の問題>

交通課題

問題点

- ・ 商業施設(イオン)により県道の自動車交通量は約10%増加
- ・ 国総研の研究により、一般に事故率は交通量に比例することが明らか



3. 問題点<①商業施設(イオン)誘致による自動車交通量の問題>

交通課題

問題点

- ・商業施設(イオン)により自動車交通量は約10%増加
→道路の混雑を避けるなどして、当初想定していない生活道路にも自動車が流入する事例は既に存在し、国交省でも問題視
→現在でも入曽駅前の82%が通過交通
(今も周囲の渋滞避け、駅前通る車は多い)
→問題解決されるべきである、入曽駅前の**自動車がかえって増加する懸念**



駅前がさらに混雑してしまう！



県道は遅い！遠い！

- ・入曽駅前のルートが現在でも**最短、最速**
- ・イオン出口も入曽駅側に設置され、駅前へは右折可能
- ・県道は10%前後交通量増加で渋滞が悪化の見込
- ・現時点でも駅前の82%は通過交通 ※議会答弁より(周囲の渋滞を避けた利用も多いとみられる)
- 入曽駅前の車の増加が懸念される**
- 事業目的「人と車の輻輳緩和」に反しないか**

3. 問題点 <②橋上駅舎化に伴い改札口が移動することによる問題>

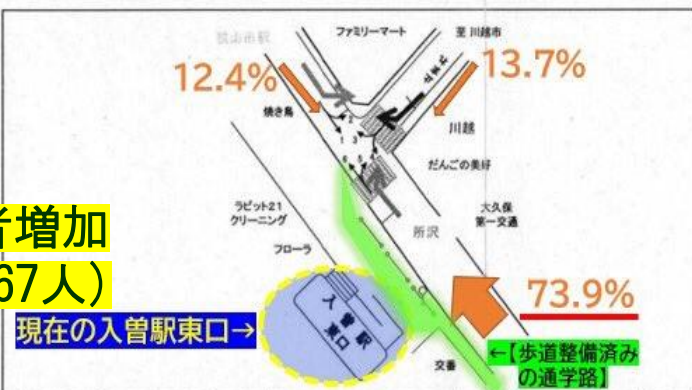
交通課題

問題点

- ・ 駅南側からの駅利用者、送迎車が多いにも関わらず、駅北側に駅舎移設
駅北側にしか駅前広場が設置されない（歩行者数約39%、送迎車約74%）
→歩行者数が増加し、「人と車の輻輳がかえって悪化」する懸念がある

現在の入曽駅東口への送迎車の比率

○入曽駅前に進入する送迎車両の方向別台数及びその比率
■入曽駅東口前交差点の平日の昼間12時間交通量を用的方向比の設定



方面	昼間12時間交通量による方向比		送迎車両			タクシー		
	調査結果 台/12時間	方向比	日交通量 台/日	ピーク時 朝7時台	夕17時台	日交通量 台/日	ピーク時 朝7時台	夕17時台
狭山市	186	12.4%	46	5	1	23	0	1
川越	205	13.7%	51	5	2	25	0	2
所沢	1107	73.9%	273	30	8	135	3	7
合計	1498	100.0%	370	40	11	183	3	10



↑ 入曽停車場線の歩行者増加 (2879人→3067人)

整備後の交通量予測での想定経路 : 方向比で設定で用いた歩行者交通量の観測位置

この写しは、狭山市情報公開条例に作成したものです。

この写しは、狭山市情報公開条例に作成したものです。

3. 問題点 (入曽で危険なのはどこ？何が要因？)

入曽駅周辺で事故多発してる箇所

交通量多、信号なし、
右折レーンなし



入曽の現状

- ▲入曽駅周辺整備は約40年来の課題
- ▲駅周辺での交通事故が多発している
- ▲駅前広場がない
- ▲駅周辺の空き店舗が増えている

これらの課題を解決します！



イ 交差点の整備

県内の交通事故の約半数が交差点及び交差点付近で発生していること、また右折帯のない交差点は交通渋滞の大きな要因となっていることから、右折帯を設置する等の交差点整備を重点的に実施します。

出典：埼玉県 第11次交通安全計画

・ 交通量増加、交差点が事故増加の要因 (県道のみならず駅前にも流入の可能性)

・ 現在の計画では、信号なしの交差点を既存道に新設 (点線部)

→ 「安全性向上」につながらないことは明らか

3. 問題点（交通問題のまとめ）

問題点のまとめ

交通課題

<①商業施設(イオン)誘致による自動車交通量の問題>

- ・商業施設(イオン)により自動車交通量は約10%増加(事故率は交通量に比例)
→駅前にも流入

<②橋上駅舎化に伴い改札口が移動することによる問題>

- ・駅南側からの駅利用者、送迎車が多いにも関わらず駅北側にしか駅前広場が設置されない(歩行者数約39%、送迎車約74%)
→市が「危険」と主張する通学路の入曽停車場線の自動車、歩行者数がかえって増加する懸念がある

(狭山市は入曽停車場線の自動車が減ると主張していたが、事業担当次長「入曽停車場線の交通量が確実に減るとは言えない」と認める←発言内容の転換)

3. 問題点 (③橋上駅舎化そのものの問題)

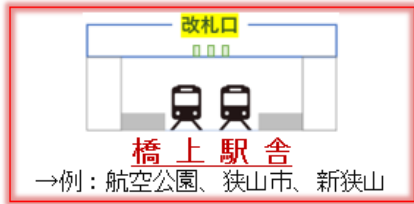
★入曽駅は線路の両側に改札口があり、バリアフリー化済みである
→行政(狭山市)主導では、橋上駅舎化する必要はない

・橋上駅舎化する駅はどんな駅か？

→改札口が1つ(線路の片側に)しかない駅が、線路の両側からアクセスできるようにする

■そもそも橋上駅舎とは？

・改札口が線路上にある駅のことです

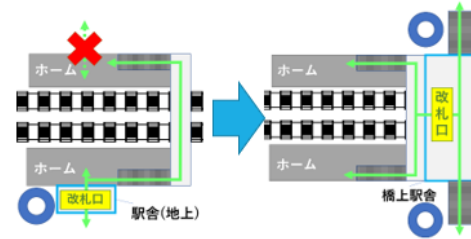


・改札口が地上にある駅

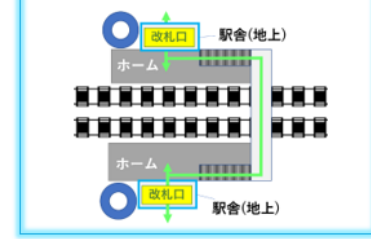


■どういう駅がやるべきなの？

・反対側に改札口がない駅



→既に両側に改札口がある入曽駅には必要ない



→線路の両側に改札口があり、バリアフリー化済みで橋上駅舎化は前例なし

→必ず昇り降りすることになり、莫大な費用が掛かる

(メリットないのが明白だから)

3. 問題点 (③橋上駅舎化そのものの問題) 費用負担の問題

・他の自治体でも、橋上駅舎化の際は鉄道会社も負担

→請願駅(自治体要望)だとしても、駅舎建て替え費用相当、機能向上分は鉄道会社負担

← https://www.city.nagareyama.chiba.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/017/232/ikenntosinokanngaekata.pdf

他自治体の例

初石駅施設整備に対し、寄せられた意見と市の考え方(令和4年3月12日開催意見交換会)

No.	項目	意見の要旨	市の考え方
26	事業費について	<ul style="list-style-type: none"> 市と東武鉄道の負担は、いくらか。 東武鉄道は事業費を負担しないという印象を受ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在行っている実施設計の中で、事業費の詳細が明らかになった時点で、東武鉄道(株)の負担額が決まってきます。 請願駅(市がお願いしている整備)となっているため、基本的な費用負担は地元(流山市)が行うものとなっています。東武鉄道(株)が負担するのは、<u>駅舎の建て替え相当分や機能増強分</u>となります。

平成22年(2010年)9月6日
中野駅周辺・西武新宿沿線まちづくり特別委員会資料
まちづくり推進室 拠点まちづくり担当

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

1. 新駅・自由通路・駅舎橋上化に係る整備の事例

駅名	自由通路		駅舎		合計		鉄道側の負担(億円)	開業日
	規模(m)	概算額(億円)	規模(m)	概算額(億円)	規模(m)	概算額(億円)		
① さいたま新都心駅	2,350	-	3,200	-	5,550	94.0	0	平成12年5月1日
② 西府駅	690	8.3	980	23.7	1,670	32.0	0	平成21年3月14日
③ 西大宮駅	950	14.4	2,030	22.5	2,980	36.9	0	平成21年3月14日
④ 拜島駅	1,500	20.8	2,670	27.0	5,120	55.8	8.6	平成19年8月24日
			950	8.0			2.6	
⑤ 日立駅	1,620	18.2	1,810	19.7	3,430	37.9	3.5	平成22年9月予定

※ 拜島駅の駅舎については、上段がJR東日本(株)、下段が西武鉄道(株)
※ 自由通路については、基本的に都市側負担での整備

→ **全額市が負担は極めて不自然**

・ **狭山市駅の時も駅舎部分については、西武も1/3を負担**

2. 上記事例に係る駅舎等負担の考え方

(1) 新駅整備についての考え方

①から③まで事例については、新駅であることから「請願駅」の取扱いとなり、全額、都市側(開発者)の負担での整備となっている。

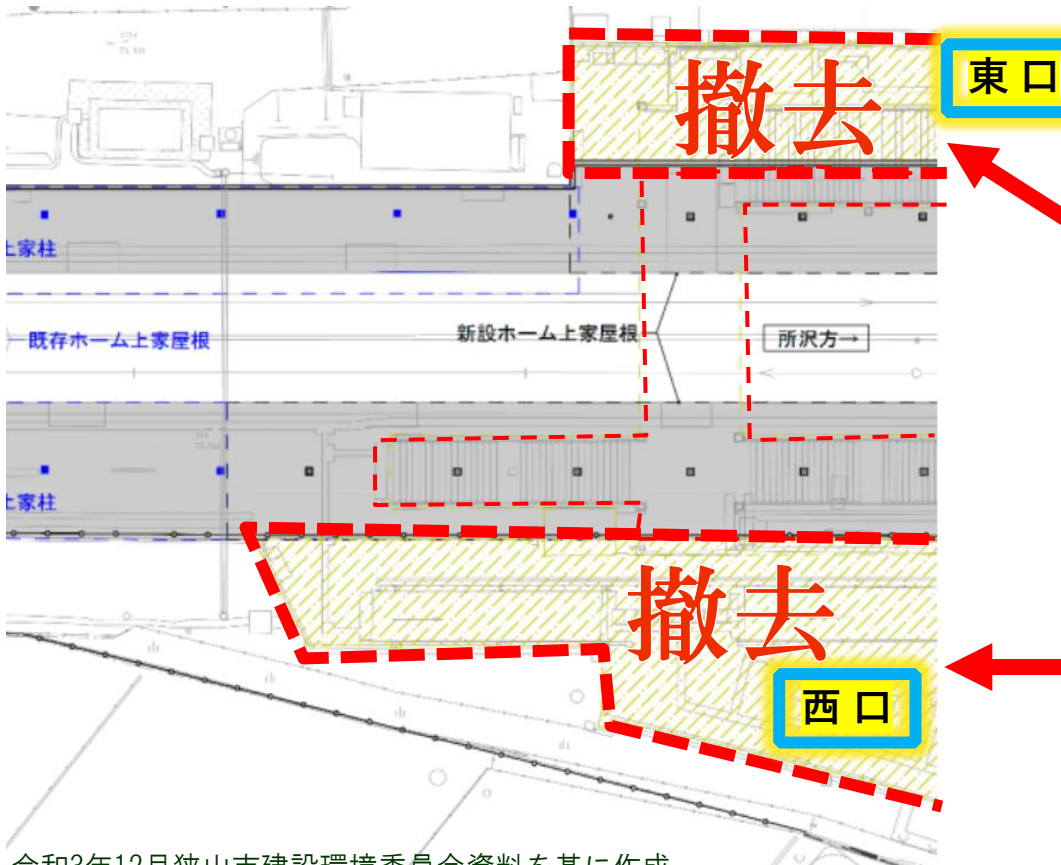
(2) 既存駅の橋上駅舎化についての考え方

④及び⑤の事例については、既存駅の橋上駅舎化であることから、整備にあたっては都市側と鉄道事業者とで協議を行い、双方の負担を定めている。

3. 問題点 (③橋上駅舎化そのものの問題)

橋上駅舎化のどさくさ紛れて . . .

橋上駅舎化した場合、今の駅舎・跨線橋は撤去する協定だが、
どさくさに紛れてホームの一部も撤去することにされている
→本来撤去不要な設備まで狭山市負担(もちろん皆さんの税金です)



本当に撤去
する必要あ
るのでしょ
うか？

3. 問題点 (③橋上駅舎化そのものの問題) 他自治体はどうしてる?

■入曽駅と同じような地上駅舎を持つ駅は、どういう整備をしているの? →橋上駅舎化せず今までの駅を活かしてます

●久米川駅・南口に加え、北口にも駅前広場整備



整備された北口駅前広場



久米川駅北口 (地上駅舎のまま)
 駅舎移転費用
 ・約1.2億円
 (市0.6億円、西武0.6億円)

- 西所沢駅 1か所しか出口がなかったため、橋上駅舎化を検討、多額の費用がかかるため中止。入曽駅と同様、現在の改札口に加え、線路反対側に改札口を新設に変更 (70億円→数億円)
- 千里山駅 既存の駅舎にはほぼ手を加えず、駅前周辺のみ整備

3. 問題点（③橋上駅舎化そのものの問題）まとめ

問題点のまとめ

- ・ 橋上駅舎化する必要はない
- ・ 仮に駅前広場に合わせて駅舎を移転する場合でも、橋上駅舎化ではなく地上駅舎での移転が原則
（橋上駅舎は地上駅舎の約8～10倍のコスト、公共補償の観点でも現状物の補償が一般的）、そもそも交通状況考慮すると移転自体の根拠が不明確
- ・ 橋上駅舎化費用を全額負担する根拠はない（国の要綱、他自治体と比べても異常）

→ 不適切な支出をすれば、国や県からも「お金に余裕がある自治体」と見なされ、今後他の事業の補助の査定が厳しくなる等の影響があるかもしれません！

→ その結果、最終的に影響を受けるのはみなさん自身です

商業施設

①自動車流入防止対策
・駅前の狭い道を車がなるべく通らずに済むような対策の実施

← Aコープ
方面



入曽停車場線

狭い道も自動車交通量が減り、安全性向上

← 狭山市駅

西口
駅前広場
駐輪場

↓ 藤沢方面

入間野
中の
通学路

入 曽 駅

西口

東口

②歩道設置
・今の道幅のままでも歩道が造れるところは設置
・自動車の通行も可能です
・線路脇なども利用して安全な通路を確保

③南東側ロータリー新設
・送迎車の約70%が駅南側から
・駅南側からも行きやすいです。

④駅南側の踏切拡幅

⑤十分な台数の駐輪場確保
・西口駅前広場設置で不足する分を補う
十分な台数の確保

↑ 入曽駅入口
交差点方面

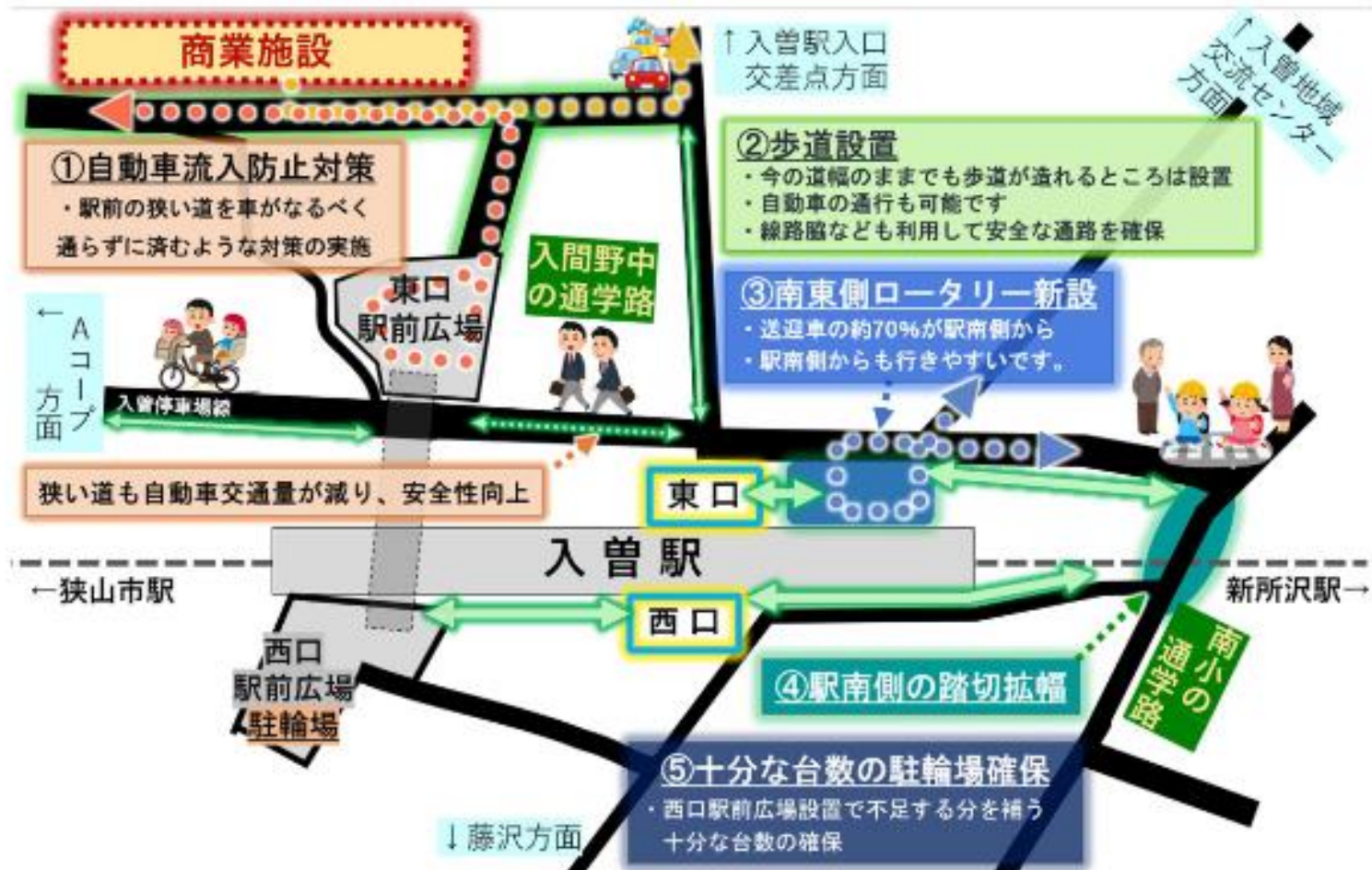
入曽地域
交流センター
方面

南小の
通学路

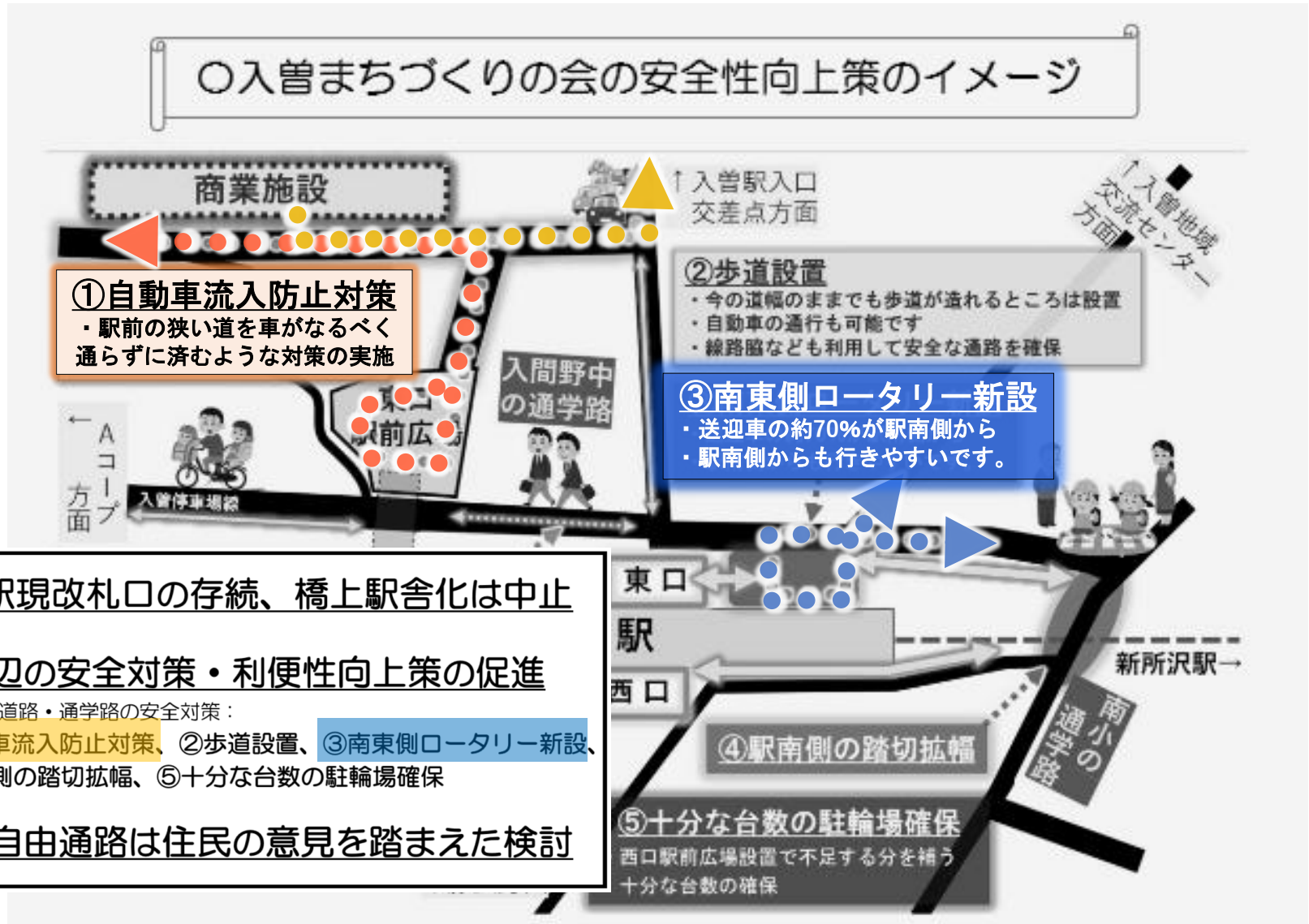
新所沢駅 →

4. 改善への提案（署名の内容）

○入曽まちづくりの会の安全性向上策のイメージ



4. 改善への提案（署名の内容）



・入曾駅現改札口の存続、橋上駅舎化は中止

・駅周辺の安全対策・利便性向上策の促進

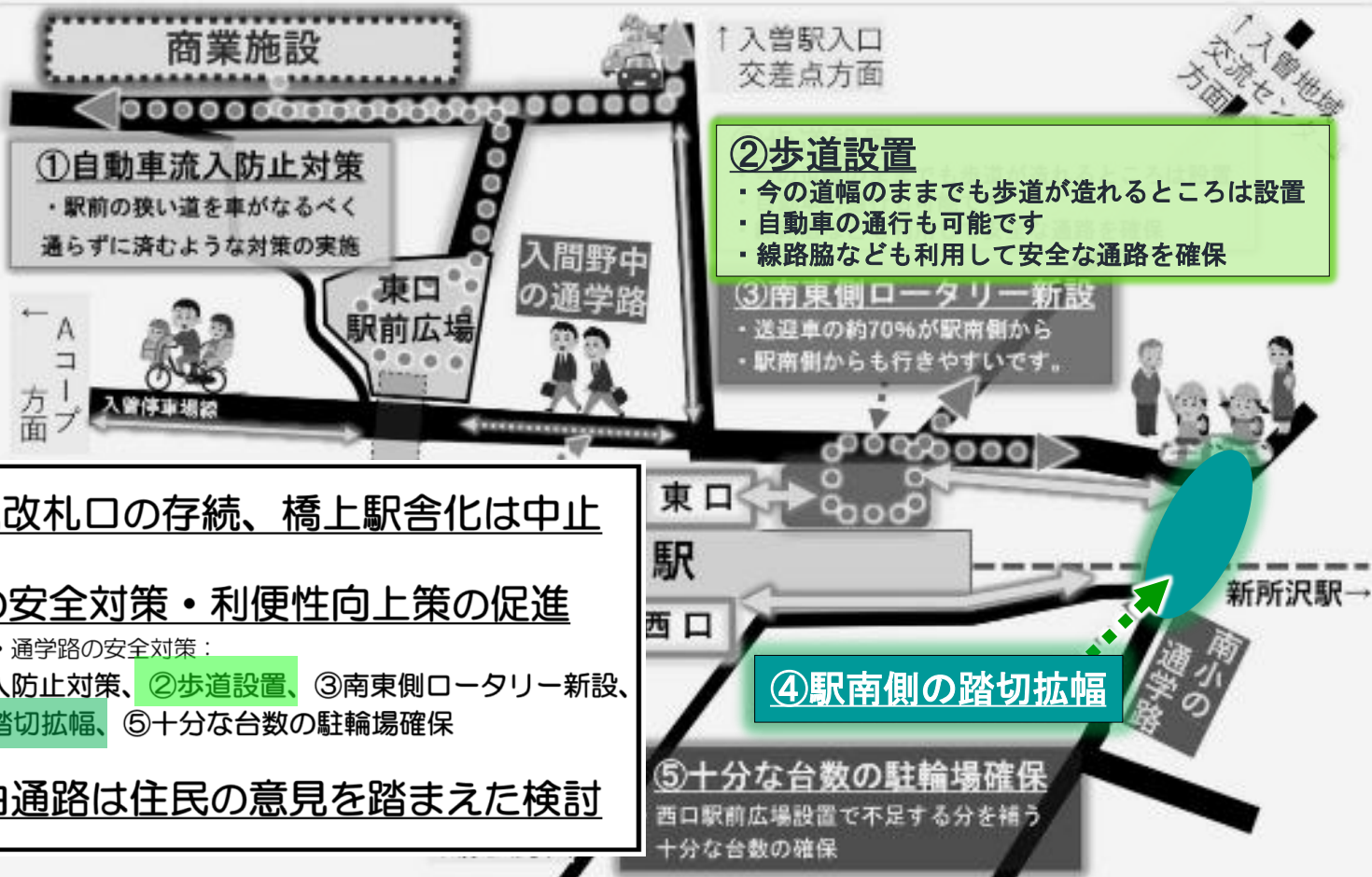
駅周辺の道路・通学路の安全対策：

①自動車流入防止対策、②歩道設置、③南東側ロータリー新設、
④駅南側の踏切拡幅、⑤十分な台数の駐輪場確保

・東西自由通路は住民の意見を踏まえた検討

4. 改善への提案（署名の内容）

○入曽まちづくりの会の安全性向上策のイメージ



・ 入曽駅現改札口の存続、橋上駅舎化は中止

・ 駅周辺の安全対策・利便性向上策の促進

駅周辺の道路・通学路の安全対策：

- ①自動車流入防止対策、②歩道設置、③南東側ロータリー新設、
④駅南側の踏切拡幅、⑤十分な台数の駐輪場確保

・ 東西自由通路は住民の意見を踏まえた検討

4. 改善への提案（署名の内容）

②歩道設置

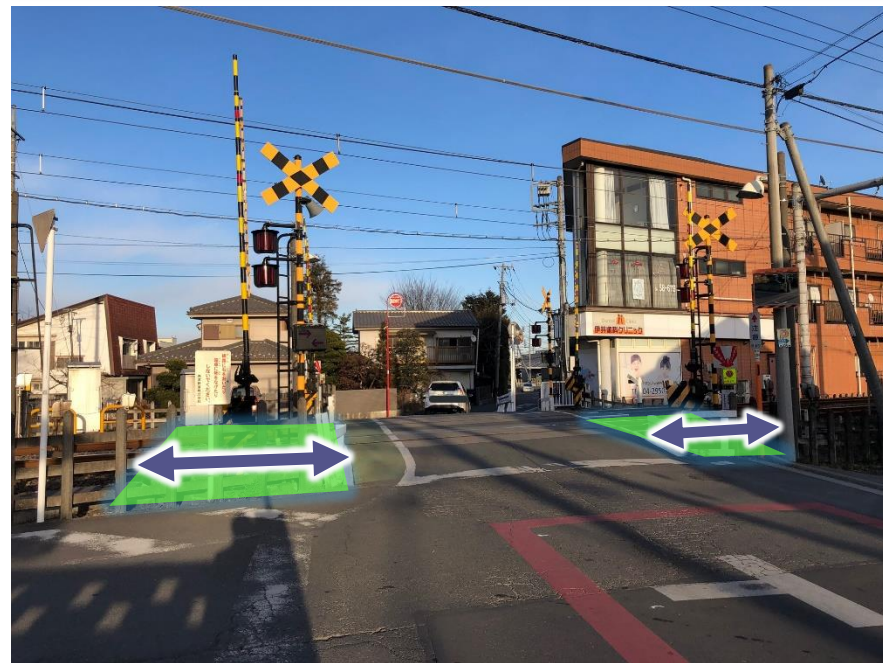
- ・今の道幅のままでも歩道が造れるところは設置
- ・自動車の通行も可能です
- ・線路脇なども利用して安全な通路を確保

改善(例)西口線路際の歩道拡幅



④駅南側の踏切拡幅

- ・自由通路ができて、南小の通学路であり安全な歩道確保が必要
- ・現在もグリーンベルトはあるが、朝夕は特に混雑し、拡幅要望は10年以上前から



4. 市の対応の変化

★あきらめてはならない。こんな変化があった市の姿勢

・情報提供の在り方

→以前は腫れ物に触りたくないような感じで、市にとって都合が良いことであってもほとんど出さなかった

・不都合な真実も明らかに！

→以前狭山市は「入曽停車場線の自動車が減る」と主張していたが、次長兼入曽駅周辺整備担当課長「入曽停車場線の交通量が確実に減るとは言えない」と認める →事実上の発言内容の転換

→真実を突き詰めていけば、狭山市も認めざる得なくなる

★皆さん大きな誤解してませんか？

★西武鉄道と覚書締結したが、橋上駅舎化しなければそのまま

→そもそもまだ着工していないし、違約金は着工前の今なら発生しない

我々は、楽観もしていませんが、悲観もしていません。
あきらめたらそこで終わりです。あきらめなければ、
次につながる何かを得られるかもしれません。

あなたの一筆がどうしても必要です！



現在の駅舎(改札口)を活かした入曽駅周辺整備を求める署名

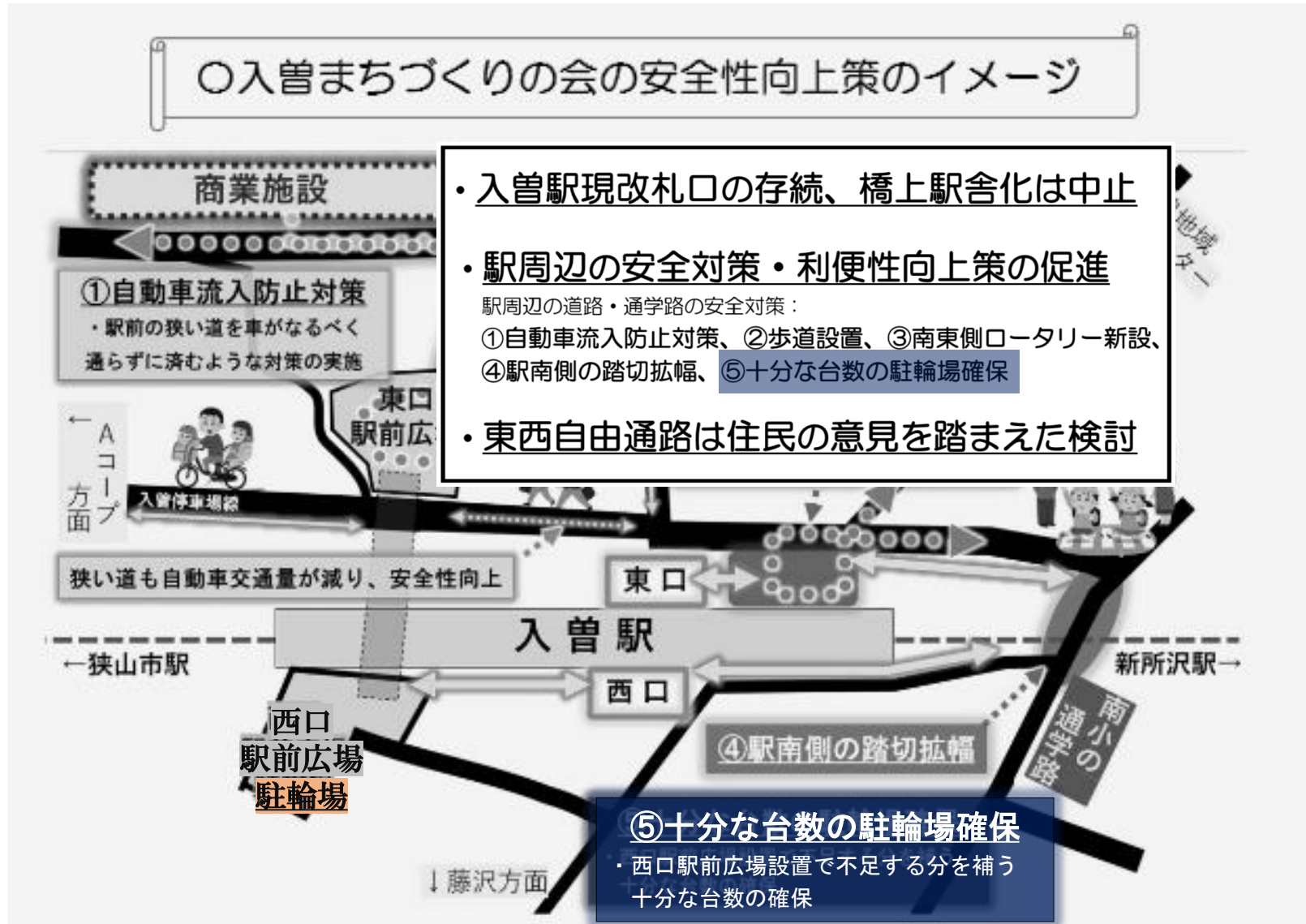
入曽まちづくりの会は、以下の趣旨に賛同いただける皆様の署名のご協力をお願い申し上げます。

- ・ 入曽駅現改札口の存続、橋上駅舎化は中止
- ・ 駅周辺の安全対策・利便性向上策の促進
 駅周辺の道路・通学路の安全対策：
 ①自動車流入防止対策、②歩道設置、③南東側ロータリー新設、
 ④駅南側の踏切拡幅、⑤十分な台数の駐輪場確保
- ・ 東西自由通路は住民の意見を踏まえた検討



↑オンラインでも
署名できます！
※但し、重複を防ぐため
オンライン又は紙のい
ずれかをお選び下さい。

4. 改善への提案（署名の内容）



4. 改善への提案（署名の内容）

このままではめちゃくちゃ遠くなります！台数も減ります！



・ 距離 2 倍 (200m→400m)

・ 交通量多い県道を渡ること

・ 台数も限定

そうならないように↓

⑤ 十分な台数の駐輪場確保

・ 西口駅前広場設置で不足する分を補う
十分な台数の確保

・ 西口駅前広場造る場合でも、できる限り
今の場所に駐輪場確保！

5. 狭山市への反論 (橋上駅化・駅前広場さえ造れば安全か?)

配布資料には未収録

・ 新狭山駅
(橋上駅・駅前広場設置済)

事故発生地(左:事故発生場所 右:事故多発エリア)



・ 新所沢駅
(橋上駅・駅前広場設置済)



・ 入曽駅
(地上駅舎・駅前広場なし)



橋上駅舎化・駅前広場設置すれば問題解決するとは限らない

6. 過去の入曽駅周辺の再開発との相違

●一貫している点

- ・ 駅前広場設置、歩車道分離2車線道路で結ぶ
- ・ (区域や広さ全然違うが) 土地区画整理事業実施

▲異なる点

- ・ 通過交通(通り抜け)の考慮がみられない
- ・ 大型商業施設の誘致
- ・ 橋上駅舎化とセット
- ・ 一定の大きさの空間(公園/広場)の欠如
- ・ 住民との対話



「見た目」はそれらしくできてるが、入曽駅周辺が抱える問題の本質の解決につながらない(むしろ悪化)