

視 察 報 告 概 要

- 1 視 察 日 時 平成27年8月19日（水）
 午後1時45分～午後3時00分

2 視察先及び視察事項

・視 察 先 狭山市役所（埼玉県狭山市入間川1丁目23-5）

- ・視察事項 ・入曽駅西口開設について
- ① 目的と理念
 - ② 西口開設までの経緯
 - ③ 事業の概要、予算
 - ④ 実績、効果、市民の反応
 - ⑤ 課題、展望

3 視察の目的

所沢市では、第5次所沢市総合計画後期基本計画に掲げている「安全で快適な交通環境の整備」の1つとして、「西所沢駅西口開設検討事業」を掲げている。平成17年に所沢市議会において、地元自治会長等から提出された請願「西所沢駅西口改札口の開設を求める件」を採択し、現在、「西所沢駅西口開設整備計画（案）」を策定するに至っている。

この事業の実現に向けて、先進事例の視察・調査を行い、今後どのように取組みを進めていくか等を含め、委員会としての今後の審査等の参考とするため、視察行うものである。

4 視察の概要

磯野狭山市議会議長から歓迎の挨拶、石本委員長の挨拶の後、総合政策部政策企画課長ほか担当者1名から視察事項の説明が行われた。その後、質疑応答、植竹副委員長の御礼の挨拶を行い、狭山市役所での視察を終了した。なお、帰庁途中、入曽駅西口に立ち寄り、現地視察を行った。

(1) 入曽駅西口開設の経緯について

入曽駅の西口が開設された時期は、平成8年2月であり、約20年前の事業となる。

西口改札竣工までの経緯に関し、昭和55年に市から西武鉄道（株）へ入曽駅西口設置要望を行い、その後、昭和60年に入間地区市政懇談会において、西口開設により利便性が高まる地元自治会から、入曽駅西口設置要望が出された。

昭和61年には、地元市議会議員からも西武鉄道（株）へ要望を行っている。それ以降、昭和63年までは3つの自治会から要望が出されている。

これらの要望に対しては、西武鉄道（株）からは西口の駅前整備を実施する際に改札口の設置についても検討したい旨の話があった。

入曽の自治会には全部で25の自治会があるが、その内、8ないし9の自治会がこの西口開設に伴い利便性が向上したと考えている。

平成4年に共産党の市議会議員から西武鉄道（株）へ「西武鉄道線等の整備促進に関する要望書」が出された。この年やこの翌年の議会において、議員からこの件に係る一般質問も行われた。

一般質問の内容としては、西口の改札については、西口の区画整理事業と併せて行うのかといったものであり、これに対する都市整備部の答弁としては、西口の整備については、東口の区画整理事業の仮換地の指定後、工事着手の目途がついた段階で検討していくというものであった。現在、東口の区画整理事業は中止となったが、当時は、入曽駅の東口の開発が終わってから、西口については検討するという方針であり、入曽駅西口改札設置については、周辺の基盤整備とは別に対応が可能かどうかも検討していく旨の回答がなされた。

また、駅西側に駐輪場があるが、西口改札がないため、利用率が著しく低く、約7億円の金額を投じて取得した土地であれば早めに市民の便に供するべきであるといった質問も行われた。これに対しては、企画部として、東口周辺整備のプランニングが進行しており、駅周辺の面整備と西側改札口設置の問題を切り離して論じることは難しく、しばらく時間をいただきたい旨の回答がなされた。

その後、平成6年に西武鉄道（株）との協議が5月、6月、8月とあり、庁内検討会議や市民向けのアンケート調査も実施した。入曽駅西側は、6,000㎡程度の生産緑地があり、宅地はあまりなかったが、地権者への説明は必要であろうと判断し、周辺隣接畑地の地権者への説明会を行った。同年9月には、西口改札開設にあたっては、交通量の増大が見込まれたことから、道路の拡張工事を行っている。

平成6年11月、西武鉄道（株）から概算経費等の提示がされた。平成7年2月に、狭山ヶ丘駅東口区画整理事務所へ訪問し、狭山ヶ丘駅の東口の改札口設置の状況について伺った。

その後、西武鉄道（株）との協議を重ねるとともに、西口地区の主要地権者ヒヤリングを行い、協定書締結に至った。そして平成8年2月21日に入曽駅西口が竣工した。

(2) 自治会からの要望内容及び市側の回答について

自治会からの要望内容としては、東口の混雑緩和のため、駅西側にも駅出入口を設け、朝・夕だけでも使用できるようにしてもらいたい旨の要望があった。これについて、市としては前々から西武鉄道（株）と交渉しているが、「市の整備計画で駅前広場ができれば、西口を作る」という西武側の方針であり、現在は進展していない旨の回答をしている。

(3) 近隣事例（川越駅駅舎建設）

J Rの川越駅駅舎建設においては、J Rと自治省との協議により、J Rと川越市の負担割合が決定され、市に調整の余地はなかったとのことであった。

東武鉄道の川越駅駅舎については、当初、川越市で全額負担とされていたが、自由通路のみ川越市が負担し、他は東武鉄道の負担となったとのことであった。なお、自由通路は駅舎と一体と考え、J Rと東武鉄道に帰属する財産であるとの位置付けになった。

(4) 西口改札開設に伴う西武鉄道（株）の基本的な考え方

西武鉄道（株）としては、西口駅前整備計画（駅前広場・取付け道路等）の計画・開発に合わせて考えていきたい旨、暫定的な西口改札口の設置については、用地が確保できれば不可能な話ではないが、現状の取付け道路において、交通量の増加等による問題が残るのではないかといったことが示された。

開発についての費用負担としては、地元負担（原因者負担）で行ってもらふ旨、また、橋上駅化の場合には、地元と西武鉄道（株）の按分による旨が示された。

さらに、入曽駅西口改札開設に伴う人員増等採算上の問題として、西口開設に伴う駅員の3人の増加が必要であるとのことであったが、私鉄では、基本的に駅員の増加分の費用を鉄道側の負担で行っているが、J Rでは、10年間の人件費負担を条件としているとの話であった。

(5) 西武鉄道（株）との協議

平成6年5月、6月に市長を含めた西武鉄道（株）との協議を行っている。内容としては、入曽駅西口改札口の開設については、長年の地域住民の要望を受け、当時の市長公約にも掲げていることから、西武鉄道（株）の格別の対応を願いたいといった市側の要望に対し、基本的には、東口を含めた駅前広場、取付け道路の整備と駅舎の整備を含む、それらの経費の地元市負担の方針は変わっていない旨の回答がなされた。また、至近の例では、東久留米市は、橋上駅化に18億円負担した旨、通常、平面型で、6～7億円を要するとのことも併せて示された。

暫定的に設置したとしても、駅舎、券売機、自動改札機等を整備しなければならないことに加え、駅への人員配置として3人の増員が見込まれ、年間2,500～3,000万円の人件費を含むランニングコストは、西武鉄道（株）が将来にわたり負担することとなるということも考えていただきたいとのことであった。

西武鉄道（株）の土地だけで西口改札設置を行うとしても、費用は概算で3億円かかり、利用者数と市負担金額を勘案して検討すべきではないかとの意見が西武鉄道（株）から出されました。また費用面に係る他市事例として、狭山ヶ丘駅が2億円強、飯能駅北口が4億円、秋津駅北口が1億円を、各々市が負担しているとのことであった。

その他、改札を設置した場合には、周辺の土地の値上がり、民間の開発等が発生することから、西口整備への将来的な影響が懸念される旨が示された。土地の値上がりについては、周辺地権者からも固定資産税の増額に係る危惧の声があった。地元の合

意形成については、鉄道事業者のみでは厳しい旨が示された。

これに対して、市としては、東口地区については、地元説明会や個別の意向把握等を実施しており、一体的に整備したいと回答している。

また、西口についても、市としては将来的には、面整備する必要があると考えているが、道路、広場等、都市計画決定されているものがなく、駅直近に市街化調整区域が食い込んでいる等、都市計画上の問題・課題が多く、駅西口の整備構想も策定されておらず、西口の面整備と同時並行しての西口改札設置では、何年かかるかわからないため、改札口設置が別に先行できるかどうか考えている旨の回答があった。

(6) その後の取り組み

平成6年6月に庁内検討会議を行い、西口利用要望、基盤整備、財源措置といった問題・課題を洗い出し、協議を行った。

同年7月に調査地区9自治会、4,747世帯へ利用見込者数を把握するためのアンケート調査を行い、この結果、3,170世帯から、回答率約67%であったが、回答をいただいた。このアンケートに基づき利用者数を試算したところ、1日あたり約4,800人が利用することが見込まれることとなった。周辺隣接地権者への説明も行ったが、交通渋滞の懸念や土地の評価額上昇に伴う固定資産税の負担増への懸念が示された。

その後、改札口付近の道路拡張を行う等の対応を行い、西武鉄道(株)との協議を重ねていき、平成7年4月に協定書を締結した。協定書では、設計から竣工までは約10ヶ月かかり、市負担限度額は2億円とするといったことが示された。

当初は2億5,000万円かかる工事として概算額が示されていた。参考として、西口改札の駅舎部分42坪は坪単価95万円、通路部分45坪の坪単価は59万円の積算によるとされていたが、この坪単価は高額である旨、また、市としては開設費用として1億5,000万円から2億円を見込んでいるため、それ以上は出せないといったことも示し、最終的に調整し、2億円以内の工事費となるように対応するとの回答が西武側からなされた。

平成7年5月には、地元懇談会を開催し、入曽駅西口開設の実現見通し等について地元の説明を行った。

その後も西武鉄道(株)との協議を行い、平成8年2月に入曽駅西口が竣工となった。最終的な工事費用は、1億8,982万円であった。

◎質疑応答

質疑 西口開設にあたっては、当時の市長の強い意思があったのか。

応答 市長公約としてもあげられていました。

質疑 周辺地権者の固定資産税額は上がったのか。

応答 生産緑地であるため、上がったとしても大きな増額はなかったと考えます。

- 質疑 駅付近は生産緑地が多いかと思うが、どうなっているのか。
応答 生産緑地が約6,000㎡ありますが、将来的なことを考えて当初から生産緑地にしない方も中にはいたものと考えます。
- 質疑 駅付近は西武鉄道（株）が所有している、今でも西武で管理しているのか。
応答 西武鉄道（株）が有しているのは、駅の部分だけです。
- 質疑 現在、狭山市で負担するランニングコストはないという理解でよいか。
応答 そのとおりです。
- 質疑 工事費用が最終的に1億8,982万円になったとのことだが、市の負担はその全額ということか。
応答 そのとおりです。ただ、土地は西武鉄道（株）の所有であったため、土地の取得費用は必要となりませんでした。
- 質疑 入曽駅東口の開発計画が中止となった経緯は何か。
応答 平成25年5月に中止となりましたが、これは、地元の地権者の協力が得られなかったことによるものです。
- 質疑 入曽駅の西口と東口の乗降客数はどれぐらいか。
応答 西武鉄道（株）によると公表していないとのことです。
- 質疑 入曽駅全体としての数値も公表しないということか。
応答 全体については公表できるとのことです。しかし、改札別の乗降客数については非公表とのことです。
- 質疑 改札別には集計していないということか。
応答 集計しているようですが、公表はしていないとのことです。
- 質疑 駅周辺には25自治会あり、その内、西口開設に伴い利便性の向上が期待されるのは8ないし9の自治会とのことだが、実際、開設して利用者はいるのか。
応答 多いです。西口ができたことにより、隣接する駐輪場の利用者が多くいます。
- 質疑 通常は東口を利用する方でも、西側駐輪場が無料であるため、西口を利用している方もいるのか。
応答 そのような方もいるかと思えます。東口にも無料の駐輪場はありますが、少し離れていますので、西口に近接する無料の駐輪場を利用する方も一定数はいると考えます。

質疑 西口においても送り迎えの自動車等が駐車することもあるかと思うが、事故は起こったりしているのか。

応答 事故の話はあまり聞きませんが、雨の時や夜間においては、自動車が並んでしまい、2台が横に並んで通ることが難しい状況もあります。

質疑 西口の開設により、東口の商店等の影響が懸念されるとのことだが、実際に何か影響等があったのか。

応答 実際、西口は生産緑地が多く、商店等はあまりないため、東口の商店等の客が大きく流れるといったことはないものと考えます。

質疑 西所沢駅の西口の開設に関しては、転回スペースの確保の要望が多く出ているが、入曽駅西口開設にあたっては、地域の方から転回スペースの確保の要望はなかったのか。

応答 そういった要望もありましたが、あの場所には作れないため、現在は、そのまま一方通行の道へ抜けていくことが多いと感じています。

質疑 入曽駅西口には生産緑地が広がっており、あまり店舗もできていないとのことだが、開発が進むということはなかったのか。

応答 現在、西口付近には、敷地の広いアパートができつつあります。

質疑 駅周辺には25自治会あり、その内、西口開設に伴い利便性の向上が期待されるのは8ないし9の自治会とのことだが、入曽駅から離れた場所の方の中には、狭山ヶ丘駅の方が近いという方もいるのではないか。

応答 どちらかという武蔵藤沢駅の方が近いという方はいるかもしれません。

5 所感

入曽駅西口改札口開設のプロセスは西所沢駅西口開設が政治課題の1つである当市には大変参考になるものだった。今までの議会の議論は改札口の実現に向けての議論が主だったが、これからは議会としても実際の市の負担、周辺地域への影響、駅利用者の交通安全の確保など具体的に調査していく必要があると感じた。