

# 入曾駅周辺地区都市再生整備計画事後評価（案）に対するパブリックコメントの結果の公表（案へのご意見と市の考え方）

パブリックコメント閲覧用

※類似意見は集約して取りまとめています。

※今回行ったパブリックコメントでは事後評価（案）についてのみならず入曾駅周辺の全般についてもご意見をいただいておりますが、事後評価を作成することを目的として実施したパブリックコメントであることを鑑みて、事後評価の内容に関係しないご意見については、今後のまちづくり及び都市再生整備計画事業の参考とさせていただきます。

番号	分類	意見の対象	寄せられたご意見	ご意見に対する市の考え方
1	全般	全般	<p>良い点の評価</p> <p>①駅前の商業施設の誘致で、明るく安全性や利便性が増しました。</p> <p>②駅前広場に茶の花号、タクシー、学校や企業の送迎バス、自家用車の乗り入れが出来、利便性、安全性が格段に高まりました。</p> <p>③東西自由通路がガラスで囲まれており、橋上駅から遠方の山波、夕焼け、の眺めが素晴らしいと好評です。</p> <p>④商業施設には街からなくなった書店やカフェが入り、文化的な香りのする場ともなりました。</p> <p>⑤駅東口には大小のベンチが10以上置かれ、高齢者や利用者にやさしく配慮されています。</p> <p>⑥東側のロータリー周りの歩道はアスファルトとは違い、目にも体にも優しく、また雨水の滞留を防ぐ工法が施されるなど利用者の便宜を図っています。</p>	良い点を評価いただきありがとうございます。今後もまちづくりに尽力してまいります。
2		全般	<p>駅西側は今回そのままにされたという事でしたが（市注記：今回の整備で西口側にも駅前広場を整備しております）、駅が遠くなりましたが、少しでも近道を、と考えこちら側を試してみたのですが、コンクリートが古いため足裏への刺激が強く使えない事がわかりました。コンクリートを外してしまいこちら側も緑の縁道にしてしまうのはいかがですか？入曾駅は以前桜の木が7～8本あっていつも小鳥が遊びに来ており、通勤時の心休まる時間でしたが、全て切られてしまい今は1本だけなんとかいきています。東側、西側に桜の木を植えたりしてまた素晴らしい入曾の街ができたらすばらしいと考えますがいかがでしょうか？</p>	ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
3		全般	<p>入曾駅西口エスカレータを降りていくと「サービス付き高齢者向け住宅（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）」があります。その南側の空地と西側の駐車場を利用して「北入曾にある特別養護老人ホームに併設された〇〇ホール（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）」みたいなホールを造って下さい。土、日 映画を上映、又はライブ・寄席を開催する。ロビーは入間基地の飛行機の写真を展示する。（11月3日航空ショーを見る人が（女性も）沢山いてビックリしました。（北中運動場あたりから）ステキな駅が出来たので人があつまりますようになります！！（電車で来る人優先（ゆうせん）です。）</p>	ご指摘の場所は民有地の土地利用に関する要望かと思われる事から、市からの回答は差控えさせていただきます。なお、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
4	都市再生整備計画の指標と事後評価	目標を定量化する指標1 (駅北側踏切の歩行者交通量減少)について	<p>目標設定自体が不適切な内容であり、目標未達成は自然な結果だと受け止める。このような計画の立案・政策の実施は合理的ではない。</p> <p>理由は、地理的な要因と東西の需要格差の2点から定性的な考察が可能である。</p> <p>地理的な要因は、入曾駅周辺の道路区画の歴史的特性と東西自由通路が中央に整備されなかったことである。入曾駅周辺では、多くの道路が駅や線路に対して平行か直角の関係に有るが、歴史的な経緯から市道B313（西口の学習塾（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）の前の通り）は斜めに通っている。くわえて、入曾駅はホームから南北ともほぼ等距離に踏切があるが、東西自由通路の整備位置がホーム中央ではなく極端に北に寄ってしまった。また、入曾駅周辺整備事業が当初示されていた東西共に街区を区画整理して駅前の需要を喚起する構想から西側が交通施設のみになり、商業施設は東のみになってしまった。したがって、東西移動の需要は主に西側の居住者が東側の商業施設等を利用する需要に絞られてしまった。ゆえに、利便性のために東西自由通路を利用する歩行者は、駅西側の市道B313周辺の一部の住民に限られていると考えることができる。その他の駅北部、中央部や南部の居住者は踏切を横断する方が東西の移動が最短距離になり便利である。したがって、当該踏切（駅北側の踏切）の横断歩行者交通量が1割減少という大きな変化を生む見通しは当初からなかったと考える。</p> <p>また、総合所見に「買い物目的で横断」とあり、市は交通量増加が有意な差を持った変化であると解釈していることが示唆されるが、これが正しいか否かは複数回計測による統計的な根拠やパーソントリップ調査などのより具体的な原因究明がなければ、事後評価として表記すべきではないと考える。</p>	この都市再生整備計画にて設定した課題や踏切の歩行者交通量の減少も含めた三つの指標については計画策定時に埼玉県と国の確認を受けて決定したのですが、指標の設定内容や、複数回の計測やパーソントリップ調査の活用についてのご意見は、今後の都市再生整備計画事業の貴重なご意見として承らせていただきます。

5	都市再生整備計画の指標と事後評価	目標を定量化する指標3（エリア内の店舗床面積の向上）について	<p>店舗床面積の向上は主に市が誘致した新たな商業施設によるものが大きく、整備完了直後なので予定調和である。一方で、新たな商業施設と業態が重複する小売店や個人店は今後徐々に影響を受けることが予想され、商業施設開業後1年未満の数値のみで評価することは、本事業の効果を正確に捉えられないと考える。今後も数年から10年程度の推移を見届け、必要に応じて新たな政策を打つなど、長期的なフォローアップが必要ではないか。</p>	<p>本事業の課題には地域拠点として利便性の高い生活環境を確保することがあり、市有地である小学校跡地に誘致した大型商業施設は駅周辺の活性化に資する施策の一つであるため、誘致した大型商業施設も含めて計画エリア内の店舗床面積の向上を指標として設定しており、それを上回る結果がありました。また、都市再生整備計画事業においては計画期間の最終年度かその翌年度に事後評価を行うことが定められているため、まちびらき直後の本年度に事後評価を行っております。今回誘致した大型商業施設を運営する企業とは30年間の定期借地契約を結んでいることもあり、今後も長期に渡って駅周辺の商業施設の状況を確認してまいります。</p>
6		その他の数値目標1（駅南側踏切の歩行者交通量減少）について	<p>目標を定量化する指標1が未達のため新たに付け加えられた目標のように受け止める。駅北側の踏切と駅南側の踏切の歩行者交通量の要因はまったく異なり、東西自由通路の整備効果を示すような代替の達成目標とする妥当性はない。</p> <p>整備前、駅南側の踏切は、駅の乗降客が駅構内の跨線橋を横断する替わりとして通行していたケース多かったと記憶している。したがって、それらの利用者の歩行経路が大幅に変わってしまったことが主要な要因として挙げられるからである。したがって、当該踏切の歩行者交通量減少をもって東西自由通路の必要性や効果を直接示すことは難しい。</p> <p>ただし一般に、人身事故が生じうる踏切の歩行者交通量が減少したことは喜ばしいことではある。</p>	<p>駅北側と駅南側の踏切の交通量調査については事業の実施前と実施後にそれぞれ行っており、駅北側の歩行者交通量が増加したことのみを評価に記載するのではなく、駅南側の歩行者交通量が減少したことと併せて記載した方が、駅周辺の歩行者の流れの変化が伝わりやすいと考え、”その他の数値目標（当初設定した数値目標以外の指標）による効果発現状況”に駅南側の踏切の歩行者交通量結果を記載しました。</p>
7	様式2-1 評価結果のまとめ5)	実施過程の評価について 実施内容はすべて「実施なし」、今後の対応方針等にも記述がなく残念です。		<p>ご意見については今後の都市再生整備計画事業の貴重なご意見として承らせていただきます。</p>
8	県道入曾停車場線と東西自由通路の東口側出入	様式2-1 評価結果のまとめ 4) 定性的な効果発現状況	<p>「定性的な効果発現状況」において、駅前広場の整備により歩行者や自転車、車両の安全な通行が実現したとのご評価が示されていますが、実際の利用状況を見ると、特に東口駅前広場の動線において一部課題が残っているように感じます。</p> <p>現在、東口駅前広場は商業施設側にのみ入口が設けられており、駅側には直接出入りできる経路がありません。旧駅周辺には複数の駐輪場が整備されており、通勤・通学などで日常的に多くの方が利用しています。そのため、旧駅近くの駐輪場を利用する方々をはじめ、多くの歩行者や自転車利用者が、駅に向かう際に道路沿いを大きく迂回する必要があり、かえって安全性の面で懸念が生じています。</p> <p>駅入口を一方向にし、動線を整理しようとする方針自体は理解できます。しかし、駅側から広場を利用する人は一定数存在しており、その実態を十分に考慮せずに動線を決定することは、行政の自己満足的な整備に終わるおそれがあります。実際の利用者の動きに即した計画こそが、真に市民に寄り添ったまちづくりにつながるものと考えます。</p> <p>本事業では「歩行者の安全性の確保」が重要な課題の一つとして掲げられていたことからも、現状の動線についてはなおさら早急な改善が望されます。せっかく整備された広場が、より多くの方にとって安心・快適に利用できる空間となるよう、駅側からも安全に入り出しができる経路を設けるなどの再整備をご検討いただけますと幸いです。</p>	<p>ご指摘の箇所は旧入曾駅東口前の道路である県道入曾停車場線側から東口駅前広場に入りする動線を指していると思われますが、本事業により駅前広場と東西自由通路を整備したことで、事業の大きな目的であった朝夕の特に混雑する時間帯に歩行者、自動車、自転車等が輻輳する大変危険な状況の改善は達成できたと捉えております。</p> <p>また、東西自由通路の出入口を県道入曾停車場線側にも設けた場合、県道入曾停車場線での路上駐停車が増え、交通安全上の危険を回避できなくなることが想定されるほか、建物が死角となり、駅利用者の飛び出しによる事故が想定されることから、歩行者等の安全面を考慮し、同県道側には出入口を設けず、駅前広場側に出入口を設けております。</p> <p>しかしながら、ご意見いただいた県道入曾停車場線側から東口駅前広場に入りする安全な歩行者動線の確保につきましては、今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。</p>
9		全般	<p>東口に行き、エスカレーターに乗るまでが遠回りで、何人の方が少しでも時間短縮しようとA柵の部分（意見書にて図示）（市注記：東口駅前広場と県道入曾停車場線・市道B第748号線の境界に設置している横断防止柵）をまたいでいく姿をよく見かけます。Bの部分（意見書にて図示）（市注記：東西自由通路出入口の県道入曾停車場線側の壁面及び横断防止柵部分）を取り壊し、道路から直接エスカレーターに乗れるようにして下さい。県道入曾停車場線沿いの葬儀社（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）前に横断歩道を設置してください。</p>	<p>東西自由通路の出入口を県道入曾停車場線側にも設けた場合、県道入曾停車場線での路上駐停車が増え、交通安全上の危険を回避できなくなることが想定されるほか、建物が死角となり、駅利用者の飛び出しによる事故が想定されることから、歩行者等の安全面を考慮し、同県道側には出入口を設けず、駅前広場側に出入口を設けております。</p> <p>しかしながら、ご意見いただいた県道入曾停車場線側から東口駅前広場に入りする安全な歩行者動線の確保につきましては、今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。また、横断歩道についてはご指摘いただいた箇所から数メートルほど北側に設置されていますので、そちらをご使用のほどお願いいたします。</p>
10		全般	<p>水野方面停車場線からくる利用者は、東口の駅入り口のエスカレーターに辿り着くまで従来より時間を要するようになりました。そのためガードレールをまたいだり、狭い隙間から柵を乗り越えて入ろうとするなど、不便が目立ちます。利用者の便宜をどう図ったらよいか、意見を聞いた上で対策が必要と思われます。</p>	<p>東西自由通路の出入口を県道入曾停車場線側にも設けた場合、県道入曾停車場線での路上駐停車が増え、交通安全上の危険を回避できなくなることが想定されるほか、建物が死角となり、駅利用者の飛び出しによる事故が想定されることから、歩行者等の安全面を考慮し、同県道側には出入口を設けず、駅前広場側に出入口を設けております。</p> <p>しかしながら、ご意見いただいた県道入曾停車場線側から東口駅前広場に入りする安全な歩行者動線の確保につきましては、今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。</p>

11	県道 由 通 入 路 曾 の停 東 車 口 側 線 出 と 入 東 口 西 自	駅前広場が整備された事は良かったが296号線のドラッグストア・自転車店（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）から旧入曽駅までの間と県道入曽停車場線に歩道が無い状況は変わらず歩行者、自転車、車両などの輻輳は変わりない。 車両の量は減った様に感じるが、交通量調査がなされていないので実態はわからない。 今まで、歩道を通りすぐに駅の利用が出来ていた東南側（東急台・若葉台・三葉台など）の住民は、歩道のない道を100m以上歩かなければならず、苦難は軽減されていない。歩行者の安心安全が達成出来ているとは到底思えない。 県道入曽停車場線のまん中は車両が往来し、歩行者は帰りは左側通行で帰る人が多く、危険である。横断歩道を渡る人は少数である。ガードパイプをまたぐ人が増えている。 県道入曽停車場線が安心して歩ける道になる事を望みます。	ご意見にある市道B第296号線の南側と県道入曽停車場線には歩道が整備されておりませんが、本事業により駅前広場と東西自由通路を整備したことで、事業の大きな目的であった朝夕の特に混雑する時間帯に歩行者、自動車、自転車等が輻輳する大変危険な状況の改善は達成できたと捉えております。県道入曽停車場線は県が管理する道路ですが、県道入曽停車場線側から東口駅前広場に出入りする安全な歩行者動線の確保も含めて、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
12	駅 舎 と 東 西 自 由 通 路	「定性的な効果発現状況」において、従前は歩行者が駅から約200m離れた踏切を利用して線路の東西を行き来していたところ、本事業により整備された東西自由通路によって新たな東西の往来が生まれ、利便性・回遊性が高まったと評価されています。 しかしながら、駅東西の往来のしやすさや地区全体の利便性・回遊性を評価するためには、東西自由通路が主として歩行者を対象とするものであることを踏まえ、従前に駅利用者以外の歩行者が一日にどの程度東西間を往来していたかといった基礎的な数値が明らかでなければ、的確な比較評価はできないと考えます。 また、報告にある「駅利用者以外の東西自由通路利用者（改札に入出場せず通過した者）12時間で46人」という数値についても、その多くは東側の大型商業施設利用を目的とした西側からの利用者である可能性が高く、東側から西側へ駅を利用せずに横断する理由は現状ではあまり見当たらないように思われます。 さらに、「目標を定量化する指標の達成状況」に記載されているとおり、北側踏切付近に複数の商業施設が新たに開業したことにより、多くの市民が買い物目的で踏切を横断するようになったことが主要因となって、踏切を横断する歩行者交通量が増加しています。この結果からも、東西自由通路の整備によって新たに東西の往来が生まれ、利便性や回遊性が高まったとは言い難い状況にあると考えます。 以上を踏まえると、本事業によって「新たに東西の往来が生まれ、利便性・回遊性が高まった」と結論づけるのはやや強引であり、現段階では評価できないとするのが妥当であると考えます。今後は、実際の歩行者行動データをより精緻に把握した上で、より客観的な評価を行うことが望ましいと思われます。	"本事業によって「新たに東西の往来が生まれ、利便性・回遊性が高まった」と結論付けるのではなく、「現段階では評価できない」とするのが妥当であると考えます。"とのご意見については、本事業の課題には地域拠点として利便性の高い生活環境を確保することがあり、市有地である小学校跡地に誘致した大型商業施設は駅周辺の活性化に資する施策の一つであるため、大型商業施設の利用を目的とした人も含めて、駅利用者以外の東西自由通路利用者数が複数人発生したことを受け、東西の往来が生まれ、利便性・回遊性が高まったと事後評価（案）において評価しております。
13	駅 舎 と 東 西 自 由 通 路	駅利用者以外の東西自由通路利用者が12時間で46人存在することが東西自由通路整備の重要性を示す効果として挙げられているが、たった46人は普通の感覚で考えれば、整備の不要性すら思い浮かぶ少ない数値である。このような数字を根拠もなく真逆の解釈として整備効果を謳うことは行政として不適切であり行うべきではない。 ただし、今後の駅西側の開発次第で東西自由通路利用者が増加することも考えられるので、現状で利用者が少ないことは真摯に認め、利用者が増加するような開発条件や考え方の需要喚起策など、整備の費用対効果を確立する指針も併記すべきである。	本事後評価においては駅利用者以外の東西自由通路利用者数が複数人発生したことを受け、東西の往来が生まれ、利便性・回遊性が高まったと事後評価（案）において評価しております。
14	駅 舎 と 東 西 自 由 通 路	「東西自由通路によりバリアフリー化された」とありますが、改札からエレベーターまで、4度の傾斜があると伺いました。（市注記：傾斜は4度ではなく4%となります）国土交通省によるとバリアフリー法上では室内では12分の1（車いすの自走の限界）とされ適法ですが、屋外では15分の1（3.8度 車いすの自走ができる）を指標にしています。実際に自走式車いすに乗り走ってみると、上りでは自走できず下りでは車いすが走ってしまうために自走は危険で介助者が必要でした。また杖やシルバーカー利用者にとっても「上りはきつい」「下りは神経を使う」との声が寄せられています。駅舎は新たなバリアーを生み出してしまったのではないかと考えます。	本事業については限られた区域の中での計画となっており、東口側の東西自由通路の階段・エスカレーター部については東口駅前広場の敷地の中で改札階の高さまで上がるための十分な長さが確保出来なかったことから、通路には4%（約2.29度）の傾斜がありますが、その斜度は25分の1であり、ご意見にある15分の1の傾斜より緩い角度となっております。しかしながら、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
15	駅 舎 と 東 西 自 由 通 路	東西自由通路が出来た事で利便性・回遊性が高まったと言えるとあるが、12時間で46人、20時間で66人は東西を通過している人があまりにも少なく感じる。 東から西に通過する人はそれほどいない。西から東は買い物のために利用する人がいるのだろうが、あまりに少ない数字に驚かされた。 橋上駅と東西自由通路の設置場所が北側に寄りすぎている事が要因と思われるが、北側の踏み切りの歩行者が減らないのもうなずける。今後利用を促すための施策を講じるべきと思う。 東西自由通路には4%の勾配が出来てしまった。バリアフリー法では基準にのっとっているというが、自走式の車いすの方や介助者・高齢者にとっては新たなバリアが生じてしまっている。 新しい駅なのに坂があるとは？なぜ 何とか苦難を軽減してあげてほしい	本事後評価においては駅利用者以外の東西自由通路利用者数が複数人発生したことを受け、東西の往来が生まれ、利便性・回遊性が高まったと事後評価（案）において評価しております。 またご意見にもあるように、今後も東西自由通路の利用を促すよう啓発をしてまいります。 加えて、本事業については限られた区域の中での計画となっており、東口側の東西自由通路の階段・エスカレーター部については東口駅前広場の敷地の中で改札階の高さまで上がるための十分な長さが確保出来なかったことから、通路には4%の傾斜があります。しかしながら、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。

16	駅舎と東西自由通路	全般	視覚障がい者にはエレベーター前にインターホンをつけるなどして、必要時駅員が改札まで誘導ができるような対応が必要と思われます。	駅員を呼ぶための設備を設置することは、鉄道事業者によるオペレーションが生じるものであり、現時点において検討しておりませんが、インターフォンなどの設置についてご要望があったことは、鉄道事業者へお伝えさせていただきます。なお、鉄道事業者からは、乗降時の支援が必要な場合は、事前に、駅または鉄道事業者のお問い合わせ窓口へご連絡いただくことで、対応が可能と伺っております。また鉄道事業者より、2025年10月1日からスマートフォンやパソコンから申し込み可能な「介助事前受付サービス」が開始されたと発表されております。
17		全般	改札口には電光掲示板の時刻表示がありますが、子ども、高齢者や視力の弱い利用者には見えにくく、バリアフリーの点からも西武鉄道との調整を行い、時計など時刻表示の設置が必要と思われます。	改札口内も含めた駅舎は鉄道事業者の財産区分であり、駅構内の施設については鉄道事業者が自社の鉄道運行のために設置していることから、市が調整を依頼することは難しいですが、ご意見は鉄道事業者へお伝えさせていただきます。
18	駅舎と東西自由通路	全般	雨天への配慮を ・東西自由通路の西側はガラス面が開かれており、雨天には雨が吹き込み傾斜のある床が濡れ、歩行に不安が生じています。 ・東口のエスカレーターを降りて駅前に出る通路の天井が一部途切れ雨に濡れる構造になっており、改善が求められます。	東西自由通路の開口部については、自然の風を取り入れ、省エネルギー化及び室内環境の快適性の向上を目的としたものであります。また東西自由通路や駅前広場のシェルター等の各施設は建築基準法やその他関連法令に則って設計や工事を行っており、東西自由通路入口上部の駅前広場側の屋根との隙間は、基準を順守するため必要なものとなります。しかしながら、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
19	東西自由通路	全般	西側の駅舎に上がる階段上の長い蛍光灯とすべての天井灯の明かりが、真昼でも点灯しています。センサーでの操作とのことで、駅員には消灯することができないとの説明でした。センサーの感度を上げるなどして、電力の無駄遣いを解消する必要があります。	自由通路内の照明については照度センサーによる自動制御を行っており、天候や時間による環境の変化に応じて通路を安全に通行いただけるよう明るさや入り切りの制御を行っているほか、調光機能により省エネルギーへも配慮をしております。いただいたご意見については、今後の施設維持を行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
20	東西自由通路	全般	東西自由通路の活用について ・自由通路の壁面には、公共施設の紹介、市民団体のイベントコーナーや、また入曽の魅力を紹介するパネル展示(例えは七曲の井戸写真や由来)、市民の写真コーナー、子ども作品掲示など活用が望まれます。狭山市の玄関口として「賑わいの創出」によって入曽駅らしさをユニークに表現するなどし、内容や企画は市民に委ねても良いと思われます。 ・駅舎からは素晴らしい山並みが臨まれ、利用者から大変好評で入曽駅のシンボルとなっています。ここから見える山波の案内板を設置して、子ども達にも自然が身近にあることを分かち合えるとよいと思います。 ・駅構内、または東西自由通路の空きスペースに入曽の特産品や障がい者作業所の作品などを販売する場を設けるなども「賑わいの創出」となります。	自由通路の壁面に関するご意見については、入曽駅東西自由通路には掲示パネルが設置されており、狭山市自由通路条例第6条に基づき、ポスター等を掲示することは可能であります。 また、駅舎から見える山並みの案内板に関するご意見については、今後の参考とさせていただきます。 加えて、駅構内や東西自由通路に販売する場を設けることに関するご意見について、まず駅構内を含む駅舎は鉄道事業者の財産区分であることから、ご意見は鉄道事業者へお伝えさせていただきます。次に東西自由通路については、不特定多数の方が通行する場所であり通行の妨げにならないよう、また、非常時等の安全を確保する目的などから、狭山市自由通路条例に基づき物品の販売は禁止しております。
21	旧駅舎の改札	全般	新しい駅ができ大変綺麗になり、車での乗り入れはとっても便利になったと思います。ただ運転免許証を返納し、車で送ってくれる家族もいない高齢者は駅まで歩いて西武線に乗る訳ですが、今まで使用させていただきました古い改札口〔東口改札?〕が閉鎖になってしまい駅が遠くなり大変困っています。東口改札口をもう一度使えるようにしていただけないでしょうか。有事のとき一度に大勢の人が階段に押し寄せる事を考えると反対側に出口があることがどんなにか安全を確保できるのではないかでしょうか。自治会からも要請したようですが、自動改札機でも呼ばれると駅職員が駆けつけなければならないので業務が大変になるので駄目、とのことでしたが、職員用の詰所を作つて一部職員をこちらで働いていただくようにすることも考えられますし、AIやロボットの活用も現代的な駅にはふさわしいかもしれません。	旧入曽駅の駅前が人と車が輻輳(ふくそう)している状況を回避するため、車両の通行を分散させ、新しい駅前広場を利用することで、より安全で快適な駅周辺の環境を確保することが入曽駅周辺整備事業の大きな目的であり、旧改札口を残すこととした場合、狭隘な道路に車両が再び集中し、歩行者などの危険回避が難しくなることが予想されます。 また、鉄道事業者としても、改札周辺の駅係員の対応として車いす利用者への案内などのバリアフリー対応や、急なお問い合わせの駆け付け対応などがあり、鉄道事業者の方針としても、駅の橋上化を行う際には、駅係員のオペレーション等を踏まえ、改札を橋上に集約し、駅の利便性や安全性を確保することとしています。
22		全般	なぜ9億円もかけて従来の駅東口・西口を撤去したのか。撤去せずに従来通り使用できた方が大変便利だったのに・・・駅入口まで遠くなってしまい、本当に不便です。9億円あれば、市民生活に有益な事業に使えたでしょうに、残念でたまりません。	このようなことを総合的に判断すると、橋上駅に改札を集約する必要があり、旧改札を残すことは難しいことから旧改札は閉鎖となりました。
23	周辺道路	全般	またこちら側（市注記：旧入曽駅東口改札前側と思われます）には送迎の車が入らないようにしているのですが、完全に車道を閉じてしまうことは難しいとは思いますが、緑をたくさん取り入れた歩行者にやさしい緑道などを考えてみると、よりすばらしい入曽駅になるのではないかでしょうか？	旧入曽駅東口前の道路（県道入曽停車場線）は県が管理する道路であります、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
24		定性的な効果発現状況について	整備前、狭隘な道路に歩行者、自転車、車両などが輻輳していたことが挙げられており、これが今回の入曽駅周辺整備事業の必要性として以前から市により熱心に説明されていたと認識している。今回の整備後に、送迎の車の大半が駅前広場に移動したことは事実ではあるが、場所は変わりつつも依然として“狭隘な道路”での送迎車や渋滞回避の自動車交通、歩行経路が変わったところなどがあり、入曽駅周辺を俯瞰してみると安全確保がなされたと言い切るには不十分だと考える。駅周辺の交通の危険性は多くの駅利用者や市民が感じていたことである。整備前に市が危険だと指摘した道路の整備後の交通量調査を改めて実施するなど、等条件で定量的な比較による慎重な評価と正確な結論を示してもらいたい。	本事業により駅前広場と東西自由通路を整備したことで、事業の大きな目的であった朝夕の特に混雑する時間帯に歩行者、自動車、自転車等が輻輳する大変危険な状況の改善は達成できたと捉えておりますが、ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。

25	駐輪場	全般	次に駐輪場についてですが、4時間無料から6時間無料にしていただけないでしょうか？女性は買物で荷物が多いので追加料金を支払うのはたいへん煩わしく高齢者はやり方がわからないようです。都内の病院にいくことも多いので、4時間ではきついですし、バスは本数がすくないので、使いものなりません。	ご意見は商業施設の自転車駐車場についての事かと思われる事から、市からの回答は差控えさせていただきます。なお、入曾駅周辺には入曾駅東口自転車駐車場と入曾駅西口自転車駐車場の二つの市営自転車駐車場があり、どちらも無料でご利用いただくことができます。
26	駅前広場	全般	屋外の点字ブロックに数ヵ所めぐれが見られました。かえってつまずくなど危険で定期的な点検が必要と思われます。	ご意見いただいた箇所を含めて安全に駅周辺をご利用いただけるよう、現地確認を行い、不具合箇所については、修繕を実施してまいります。
27		全般	駅前広場には狭山市駅前のような街路樹がなく、植栽も少なく目立ちません。街路樹、花壇などを作り市民ボランティアの力も生かして心豊かな駅前広場が求められています。	ご意見については今後のまちづくりを行う上での貴重なご意見として承らせていただきます。
28		全般	大型商業施設によってのみ「賑わいの創出」が生まれましたが、大型店の開業や、駅舎や改札口の移動により駅周辺の商店街から店が消えて行く、またはその予定という危機的事態を生み出しています。商店街は子どもから高齢者にとって人間的なふれあいが生まれる身近な場です。入曾駅周辺の商店街活性化への計画策定が求められます。	現時点でご意見にあるような計画策定の予定はありませんが、大型商業施設と地元店舗、地域コミュニティ等の連携の強化により、更なる駅周辺の活性化を促してまいります。
29	商業施設	様式2-1 評価結果のまとめ 4) 項目の三番目	商業施設の開店、特に書店（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）やカフェの出店はとても喜ばしい。入曾に文化の灯がともった感じがしてうれしい。大型商業施設（市注記：固有名詞は業態名に置き換えています）の英断で伐根を猶予された入間小の大けやきの存在は今後もいりそのまちを見守り続ける象徴（シンボルツリー）としてあり続けてほしいと願う。 お店の出店でまちが明るくなり安全性が高まったとあるが、23時までの営業時間については子ども達の健全育成の面で疑問符をなげかけたい。 地域の自治会や小・中学校、保育園などとの話し合いは持たれたのでしょうか？ 北入曾の複合商業施設出店時は営業時間や通学路の安全確保、さくらの木の保存、遊歩道の設置などについて地域の自治会や学校との話し合いが何度も持たれ、要望を提出しました。現在、地域とお店、学校との共存関係を維持しています。 良い事例として参考にしていただけたら幸いです。	大規模小売店舗立地法に基づく説明会開催などの各種手続きについては進出企業が行っております。ご意見については大型商業施設を運営する企業にお伝えさせていただきます。