

## 第2回 小淵沢駅周辺地域活性化計画策定委員会会議録

- 1 会議名 第2回 小淵沢駅周辺地域活性化計画策定委員会
- 2 開催日時 平成24年10月11日(木) 午後3時30分～5時57分
- 3 開催場所 北杜市役所本庁舎北館301会議室
- 4 出席者(敬称略)  
出席者  
卯月 盛夫、浅川 健圃、藤森 和夫、高田 一彦、上村 玲子、  
跡部 和典、齊藤 満、熊倉 純子、小林 伸一、茅野 光一郎  
欠席者  
茅野 貫一郎、坂本 伴和  
事務局  
深沢 朝男建設部長、由井 秀樹小淵沢総合支所長、田中 幸男まちづくり推進課長、  
まちづくり整備担当リーダー中澤 貞夫、担当 功刀 政司、高橋 剛  
東京芸術大学  
北川原 温、小林 大祐、山崎 日希、以下5名  
会議録署名委員  
藤森 和夫、高田 一彦
- 5 議題
  - (1) 開会
    - ①開会
    - ②会長あいさつ
  - (2) 協議事項
    - ①ワークショップの報告について
    - ②小淵沢駅舎・駅前広場整備について
    - ③小淵沢駅周辺地域活性化施策について
    - ④その他
- 6 公開・非公開の別  
公開
- 7 傍聴人の数  
7人

## 8 協議内容

- ・ワークショップの報告について

事務局より報告を行った。

(会 長) 今説明があったように、具体的にはこの後の駅舎及び駅前広場の模型を使った説明の中で、もう少し詳細な説明があるかと思いますが、ワークショップで出た主な意見への対応という事について報告があったと思います。この段階で何か皆様の方から意見や質問はありますか。

(委 員) 南北自由通路について、先程の報告のとおりワークショップが開催され、設置を希望する意見があったことは知っていますが、市は南北自由通路の整備を行わない明確な理由について説明をした方が良いのではないかと思う。もしやる場合には、何年後かには行えるようなスペースが有るとか無いとか。そういう説明が必要である。ただ整備をやらないというだけでは、せっかくワークショップで意見を出された方々が納得しにくい。

(会 長) 事務局お願いします。

(事務局) 南北自由通路の整備ですが、議会や市民説明会でも説明をさせていただいております。現在北口の整備計画が無いということ。西には地下通路があり、最近では東に巨摩跨線橋の整備も行いました。これらを併せて判断しました。例えば南北自由通路を整備する場合には、北口の整備を併せて実施しなければなりません。北口の遊休地と道路の整備を含めて考えていかないと、自由通路を単独で整備したという事だけでは終わらないと思います。北口の整備計画が無いということが一番大きいですが、それらと北杜市の現在の財政状況等を勘案して、今回の社会資本整備総合計画では整備は行わないというものであり、将来的に整備することを否定するものではないということをご理解いただきたい。

(委 員) 私は十分に理解しているが、ワークショップで意見を出された時に、ただやらないという事だけでは、委員会の立場としてもおかしいと思う。明確な理由があるのなら説明をする必要があり、ワークショップで意見を出された方もそれを望んでいる。その方達はこの会議では質問できません。ただ、私は市の実状は理解しています。

(会 長) どういう形で出るのかはわかりませんが、確かにおっしゃるとおり。ワークショップで出た意見は貴重ですから、今説明があったような事を補足して、しっかり資料に残しておいた方が後々のために良いかと思います。

(委 員) 本町区としての意見がある程度まとめました。先程のワークショップの報告を見てみても、数名しか参加していないということで、駅整備について町民にどの程度知れ渡っているかが一番の疑問だった。各組で検討させ意見をあげさせました。特に自由通路の問題は北側の方の特に高齢者の問題です。買

い物弱者である高齢者が車で出掛けられる人は良いが、長い距離を歩けなくて通えない人達も現実にはいます。そういう人達に対して、整備を行わないということになるのでしたら、ぜひ地下道をこれなら安全だという整備をしていただきたい。照明が暗く狭くて曲がっているため、中で何かあった時に外に伝わらない。例えばカメラを設置するとか、そういう検討をしていただきたい。このような意見等が出ています。

(会 長) 他に意見ございますか。

(委 員) 先程の補足的な話になりますが、これから高齢化という視点で地域の住民からの意見がワークショップ以降も本町区からだけでなく、尾根区からもけっこう出ているということは聞いている。

南北通路に関係すると思いますけども、北側の市有地の活用の案について、市は検討するとありますけど、実際にこの模型のように北側を整備した場合、駅からお客さんが降りてどういう形で北側に渡るのか。あと花パークの方も活用検討という話が出ていますが、駅舎から出てまっすぐ上って歩いていくということも考えられる。当時、小淵沢協議会でも良く話し合っていた。市の南北通路の捉え方と北側の整備という考え方が大々的というか、規模の大きな物を考えられているのかと思いますが、地域住民の素朴な意見としては、南北の道路に渡り切れれば良くて、車が通ると言ったところまでは望んでいないらしい。人が南北通路で降りたり登ったり最低限の作業が出来るようなことを望んでいる。予算、予算と話が出ていますが、これを先送りした場合、JRが今後線路の上空に規制をかけてしまい、将来的な整備が難しくなってしまうのではないかと思う。今回の事業から切り離した場合、先々乏しいことになると思う。良くもう一度検討してもらえないと地域の活性化とかソフト事業についても北側の地域住民の禍根を残すような形になりかねないと感じています。もう一度最低限のもので良いので検討していただきたい。こういったことが地域の多くの住民の意見です。これは本町区も同じですし、尾根区の住民も同じだと思います。

(会 長) 北側の市有地の問題と花パークの話はこの後説明があるということなので、ちょっと置いておきますが、先程の話にあった地下道が暗いとか狭いとか、なかなか歩行者としても歩くのが不自由だという現状の問題を最小限の解決が出来ないのかという話でありましたが、その点について事務局はいかがなのでしょう。

(事務局) 地下通路についてはこちらで一度現地調査等させていただきます。申し訳ないという言い訳しか出来ないのですが、現時点での北杜市の財政等を勘案しまして今回の計画の中で自由通路の整備は行わないと庁内検討会でも財政を交えた中で検討を行ってまいりました。それをまたゼロに戻って検討し直

すとなるとなかなか難しい面があります。また先程、将来的にJRが鉄道敷きの上空に規制をかけるという話がありましたが、そういう事はなく、市で南北自由通路の整備が行えなくなるということはございません。北杜市が希望して北杜市が予算の対応が出来れば、整備は可能だと思います。

(会 長) もう一度確認ですが、地下通路については、調査をするということによろしいですね。

(事務局) それについて、どういう対応が出来るかわかりませんので、現地の確認をこちらでさせていただき、市としてもどこが担当部署なのかということも把握出来ておりませんので、現地調査を行います。

(会 長) 第3回の時にでも、少し情報を提供していただきたいと思います。  
この段階で他にございますか。この後具体的な説明がありますので、その説明の中でまた関連する事項について質問や意見をいただきたいと思います。  
よろしいでしょうか。

・駅前広場整備について

北川原研究室より説明を行った。

(副会長) 先程の説明の中で車が混雑すると言ったが、例えば混雑する時間帯が何時から何時までで何台ぐらい入ってくるのか。現実には何台ぐらいが入ってくることを想定して、この案を作られたのか。

(研究室) これまで市の方で調査されている車の混雑度を調べたものがあります。一年中を通して調べたものではないのですが、そのデータを下敷きにして、私共がこの夏に何度か駅に行きまして観察したデータを土台にしていますが、何時から何時までで何台といった厳密な調査はしておりませんので、必要となればまた市の方とも相談して行っていきたい。

(副会長) それが無ければ提案は作れないでしょう。

(研究室) 確かにそうなのですが、私もこれまで数年間の間に小淵沢に来ております。

(副会長) だから、そういうデータを使ってこの案を作ったと説明してもらえば良いです。

(研究室) わかりました。

～引き続き北川原研究室より説明～

(会 長) どうもありがとうございました。主に交通計画の案をいくつか提示されたのと、今後駅広の設計をするにあたってのイメージ、基本理念というお話がありました。どちらでも結構です。交通計画に関してもあるいはその後のイメージについて、どなたでも結構です。ご意見をください。

(委 員) 交通計画についてですが、この交通計画は図面を見ただけでは判断しにくい。先程、副会長さんも混雑具合とおっしゃったのですが、これはマトリックス

に見立てて、例えば上の段は1、2、3、4の番号をふり、立ての項目に安全性、人、車、自転車あるいはバスそれ以外には回転軌跡とかあるでしょうが、人の中でも年寄もいるし子供もいる。そういう年齢的な区分け。いくつかのファクターがあるかと思えます。あるいは利用時間。景観についてはどうだろうか。駐車スペースについてはどうだろうか。あるいは季節的表現についてはどうだろうかというようなファクターをとって評価や比較が出来るようにマトリックス的に書いていただければ、私共も非常に判断しやすいと感じました。

(事務局) 構内が非常に混雑するので、具体的にどのように解消するか目標についてお話があったと思います。事務局としては今回この事業を行うにあたり、計画を策定し、駅前広場の渋滞を解消するという目標を設定しています。その中の一つの指標をご説明いたしますと、市ではどのくらいの車両が混雑するのか調査をした経過がございます。端的に説明しますと、夕方の学生を迎えに来る車両が非常に混雑しており、18時～19時の時間帯が非常に混雑しておりました。1時間で概ね40台が広場を利用しております。1階の下り線が停車する毎に20台くらいが利用していました。構内の駐車スペースが非常に狭く、奥の月極駐車場まで並んでしまっている状況でした。市としての一つの指標として、せめて指定された駐停車スペース以外に泊まる車両が半減するように駅前広場の利便性を確保しながら整備することを目標の一つとしています。具体的にどのような目標をもって整備するのかということがございました。その点は今後整備の交通計画を作る中で何台くらいが解消するのかということを整理していきたいと思えます。

(委員) 交通関係ですが、提案された第3案は入口と出口が別になると思えます。この場合入口に向かう車両は下の市道を通って西側の入口に向かう訳ですが、今までは駅へ用事のある方は交互通行のように駅広内を通っていました。もし第3案に決まった場合は今まで以上に下の市道を通る車両は多くなる訳です。このことが前の商店に対してどういう影響が出るのか。そういうところまで検討して行ってください。後で商店からクレームが起きてはいけないと思う。

(副会長) 今3つの案がありましたが、西側に入口を設けて東に出口を設けるといった案がありましたが、基本構想では東側にロータリー、既存跨線橋を再利用する位置に駅舎、西側に駐車場がある形が基本形態であった。西側に入口を設ける案は基本構想の策定当時に散々検討してきました。東側からの利用者は西側まで行かなければならないため距離が倍になってしまう。また駐車場の問題、商店街との位置関係など様々な理由から一方通行案は考えないということで結論が出た。この案が今この時に再度出てくるということはどうなの

か。基本構想でのロータリー・駅・駐車場の3つの位置関係はまったく考えないという意味なのか。

(事務局) 基本構想の中では入口が東側に一つ、ロータリー案だという提案をさせていただいた。しかし、ワークショップの中で、ぜひ西側の入口についても安全性が良くなるのであれば検討して欲しいという意見もありました。市としても入口を西側に設けた場合、こういった課題点、問題点があるのかをもう一度整理し、質問があれば回答しなければいけないと認識しましたので、事務局から依頼し提案していただきました。

(副会長) あくまでもワークショップでの意見です。慎重に全体の中で考えれば、一方通行で西から入って東に抜けるといった駅の構想は考えられないと思います。また、東側から来た人が100mも西に行って広場に入って東に戻って来る。かえって交通が混雑する問題が考えられる。私に言わせれば、現在が東側に入口が一箇所しかない状態で、混雑しながらも広場に入って来ている。今後入口が西側に出来ることになると、下の市道にみんな車を停めて子供を下すことが予想される。広場に入ってくる人はいなくなってしまうと思う。もう少し地域の人達の実状を市の方も考えて欲しい。

理想を高くするのは良いが、実用性を重視してもらった方が良いと思う。

極論ですが、樹なんかは植えなくても周りにたくさんあります。私はいつも思うのですが、県の道路工事や市の道路工事で道路脇にツツジを植えますが、なぜあのようなことをするのか。あの管理費が必要になります。小淵沢 IC にツツジが植栽されていますが、あの管理は地元の老人クラブがやっており非常に大変です。今後はやらないと市に申し込みました。後々の管理で樹なんかを植えたら一体誰が管理するのかまで考えていただきたい。駅舎も実用性を重視してもらいたい。

(会長) ありがとうございます。せっかくの委員会ですので、全員に発言していただきたいと思いますのでいかがですか。

(委員) 私は安全性という面が一番重要だと思います。多分、安全性という面を色々配慮なさって今回の代替案が出てきたと思うのですが、事務局ではどのように考えているのか。安全性が私は第一だと思う。

(会長) 交通計画について意見のある方、意見を出していただいて、まとめて回答していただきましょう。いかがですか。

(委員) 安全性の問題ですが、区で検討した内容です。市で交渉していただき、交差点にあるタクシーの建物を移転出来るかどうか検討して欲しい。出来れば交差点の段違いを解消して欲しい。先にある水路までで線形も解消出来るのではという案が一つ出ています。それから副会長がおっしゃっていましたが、擁壁部分が現在のような植栽のある形になるのか、あるいは植栽が無くなる

のか、もし現在のような植栽のある形になるのであれば、後の管理を責任もって市でやっていただきたい。現在の管理を地元が今まではやっていたが、高齢化に伴い作業が出来ない状態になってきています。植栽をするのであれば、後々の管理を市で責任をもって行って欲しいという意見があります。

(会 長) 他にいかがですか。

(委 員) 先程、副会長が非常に実用性を重視し、植栽もしなくて良いと言ったのですが、ご承知のとおり今八ヶ岳や北杜市自体が八ヶ岳観光圏として集客にものごごく力を入れている訳です。そして北杜市の玄関口としての意味の整備をしていく訳ですから、もっと広い範囲や目的で植栽も駐車場も必要かどうかを考えなくてはならないと思う。ただ地元住民の利便性だけを考えるのであれば、駅舎整備についてこんなに難しい検討委員会を開く必要は無いと思います。これは北杜市の方でも駅舎の整備に対して、こういう目的があるからぜひこういう整備をやっていきたいという事をはっきり言っていただければ、我々も議論の余地がある訳です。私も、北杜市の観光協会の方としても、やはり地方の自治体というものは日本全国が観光による集客というものに一番に重きを置いている訳です。地元住民だけの実用的なものだけで無く、もっとトータル的な考え方を持って、観光客を迎えるような駅舎、あるいは広場も含めて、整備していただければと思っています。

(会 長) 他にいかがですか。

(委 員) 基本構想の協議会から私達も参加してしまして、先程副会長がおっしゃったとおりロータリー案で協議を進めてまいりました。ただ、こうやって見ますと西側から入って一方通行にすると、対面交通という事が無くなります。その分広場内の道も広がったりして、歩行者の安全も守られ、交通事故にしてもかなり少なくなると思います。そういうことも考えれば、結論は実際には出ているのかもしれませんが、この一方通行というのも考えてみる必要はあるのではないかと思います。ただ、この中で大型バスの進入無しという案がありますが、小淵沢駅が駅として済むかどうかです。私はこの案は排除すべきではないかと思えます。かなりバスが来ると聞いています。送迎とか色々な会社のバスです。大型バスの進入無しの案は排除しても一方通行というのは今後検討する価値はあるのではないかと感じました。

(会 長) はい、ありがとうございます。続いていかがでしょうか。

(委 員) 私はせっかく駅を造るといったことに、これだけのボリュームを使って検討する訳です。ただ単に駅を造れば良いなんていう事だったのか。しかも普通はJRが予算を聞いて、設計し施工をするというのが一般的なのです。ところが、芸大の先生方をお願いして、小淵沢らしい駅を造ろうということではなかったのか。これもそういう面白い発想があったので新聞にも出たと思

ます。私はたいへんうれしく思っています。せっかく駅を造るのだったら、小淵沢らしい、北杜市の玄関だけではなく、富士見町もあるいは原村も特急を使う人達が小淵沢駅で送迎をする訳ですから、広い八ヶ岳の南玄関として考える駅になろうかと思うのです。

この間総理府の調査によると、心豊かな社会の方を望んでいる人達のパーセントの方が多かったと思います。だから新しいまちづくり、新しい駅を造るという時には、何か心豊かなものが入っているのかと、そういう検討をやりしていくべきではないかと思います。これが一つ。

二つ目は、一方通行案のことです。確かに以前に検討しまして、私共のそれこそ知識の無い中で議論の中ではございましたけど、色々検討してきた結果です。今回の提案から思わぬ良い利便性もあるなというのを教えてもらえたような感じもします。そうなった時に今度は考え方のツボがありますが、一方通行にした場合には、道路交通法が広場内の道路にも適用されるという話を聞いたことがあります。そのことが整備や利便性に与える影響等心配はあります。それから70台くらいあった駐車場が一方通行になることによってロータリー案に比べ潰れてしまうというデメリットも出てくるかもしれません。それから夏とか特殊な企画で観光協会などでこれからもやるかもしれませんが、イベントをやるには広場というのが必要だなと。そういう立案メリットも出てきます。というようなことで、もう一度その辺を総合的に考えてみたいなというように思えます。

それから駅の北側ですけども、たしかにあそこに市の遊休地があります。私は出来たらあその土地を市が貸して、芸大の力でアートのものを並べられて、列車の車窓から見物するという風なご利用をなさったらと思います。まったく無責任な話をしていますけども、そんな意見です。

(会 長) 続いて交通計画についていかがですか。

(委 員) 今日聞かせていただいて、芸大の方から西側から入って、東側から出るという案の中でも、多数の案を考えてきていただいたということに、本当に敬意を表したいと思います。これは基本構想を練った北杜市市民協議会以前のまちづくり小淵沢の小淵沢協議会の時点でも平面計画では、当然プロの方達コンサルが入って検討した内容が西側から入って、東側から出るというこのような案に決まった経緯があります。そういった中で北川原先生からも専門家に聞いての安全性に配慮したプランということであるので、これはたいへん、予算面との問題はありますが、その辺は安全性を無視は出来ないと思いますので、この案は良く検討していただきたいなと思います。

(会 長) 議論を聞いていかがでしょうか。

(委 員) まず、交通計画ですが、素人考えでお話しさせていただきます。私は仕事で



全国各地の駅に降り、だいたい市役所から迎えに来てもらったり、駅まで送っていただいたりする人が多いですけど、対面交通案だと停まった車が前の車を追い越して行けるのですかね。その余裕が十分にあるのか。まったく昔の経緯を知らない勝手な第3者的な立場からすると、ちょっと対面交通にしておくのは現実的にも一般論的にも無理があるのではないかという印象を抱きました。

100年先まで小淵沢の財産になるような顔づくりを皆さんが、当然これが月日を重ねて地域の文化遺産となる頃には、あちらの後ろのテーブルの若い人達はともかく、こちらのテーブルに着いている人間はもういないのかもしれませんが、すごく先のことを考えなきゃいけないのではないだろうかと思えます。先程も意見がありましたけども、全国各地に行って大概JRの駅は似たような顔をしていて、どこへ来たのだから良くわからないということがあり、せっかく自然豊かな所に来て、すごく車とアスファルトばかりの駅前でちょっと寂しいなという経験もあります。特に小淵沢は多くの首都圏をはじめとして都市の人々にとって、あこがれの地ですので、この地を訪れたいと思う気持ちをきちんとかきたてて、来たことが時間もお金も無駄ではなかったと思わせるような体験に観光は非常に変わってくると思うのですが、そういう意味で、今回サスティナビリティということを哲学の中で明確に築けていらっしゃったことをまず一点非常に高く評価したいということがあります。

もう一つは自然ということを非常に強くおっしゃっていて、もちろん小淵沢の自然は色んな木。大きな財産だと思います。

各地で観光に関して、住んでいる方々の価値観、ホスピタリティというような商売抜きの部分が観光において非常に重要な要素になってきているように感じます。地域の方々とのふれあいというような事が単に景色を観て、特産品を買って帰るというだけではなくて、今大きく求められていて、その接点に位置するのが文化ということになってくると思うのですが、となると実際に住んでらっしゃる方々の文化度というものが、もしかしたらこの計画の中で問われて、100年後の小淵沢の財産になるかならないかという分かれ道なのかもしれない。なんていうことをボンヤリ考えながら話を聞いていました。

(会長) ありがとうございます。ちょっと次の議題もあるので特別に今、事務局から回答していただくことは無いのかなと思います。基本構想において一度決まったことは私も聞いています。ただ、私も一応建築都市計画の人間として、最初に案を見せていただいた時にこのロータリーで大丈夫かなと思いました。T字型の交差点とロータリーが一緒になっていて段差がある。パッと見た時

に大丈夫かなと思いましたが。危険かどうかという事はわかりません。台数にもよりますから、わからないですけど、一度駅広を造ったら、もう50年はきつこのまま使うのではないかと経験上思います。ですからせっかくの委員会ですので、悔いの無い検討をしたいと思えます。ぜひこのまま検討を進めていただきたいと思います。ただ、これはこの委員会で決定することは出来ないことです。なぜならばこれは道路管理者、交通管理者、あるいはJRとの今までの調整もあった上で変更になりますので、色んな要素が絡んでいくことを承知の上で検討いただきたいと思います。さらにみなさんの指摘のとおり、全ての案にメリット、デメリットがありますので、それはきちっと表にまとめた上で次回の委員会の時に交通管理者、あるいは道路管理者の意見を経て資料として出すことをお願いしたいと思えます。

(副会長) あの駅舎に必要最小限のものは何かということは考えてもらいたい。必要最小限のものは無ければ困る。当初から一番問題なのは大型バスが駅前に入って来られないから、駅前広場としての機能が全然使い物にならない。そのために駅舎を移設する案を出し、検討を重ね駅舎の位置が決まりました。その経緯もありますから、必要最低限なものだけ整備した方が良い。そういう考えでお願いしたい。

(会 長) あと余計なことを言うようですけど、この委員会の名前は「地域活性化計画策定委員会」となっていますので、駅広のデザインが地域活性化にどんな影響を与えるかという中長期的な視点もたいへん重要なので安全性は大前提としながら、商店街の問題は極めて大きいと私も理解していますので、そのへんの整理をお願いしたいと思えます。

駅前広場について今お話しいただきました。駅舎の進捗状況についてもぜひ皆さん関心の高いところがございますので、事務局より説明をお願いします。

・駅舎について・地域活性化計画について

北川原研究所より説明を行った。

(会 長) 今、駅舎それから今後の周辺の地域活性化計画、大きく2点の説明がありました。時間もおしてありますが、これだけは是非今日言うておいて、3回目の策定委員会に活かして欲しいということがあれば短めをお願いします。

(副会長) 私は駅を月に3回ぐらい利用します。この駅舎図面を見ると南から北へ階段がありますが、すぐそこに切符売り場があって、そこで切符を買って、すぐ改札を過ぎて通路を通りすぐに列車に乗れる。地元の住民としては、一番利便性で言うとこれが良い。観光施設は地元の住民の利用はゼロに近い。だから私達毎日使う者は利便性を一つ考慮してもらいたい。

(会 長) 他にいかがですか。

(委員) 細かいことになるかもしれないのですが、一つはシンボルツリーの話で、今ある樹を移植するというか、次に活かすという話がありました。実際は白樺の樹ですが、近年の温暖化か何かの影響で、だいた毛虫が夏に繁殖しまして、現状としては管理の面で困っている。シンボルツリーを無くせということでは無く、ちょっと考えていただきたいなと思います。シンボルツリーというのは、駅前のイメージ的にも樹木が鬱蒼とは言いませんけどもそれなりにあるという観光客はイメージを抱いて来ますので、それを裏切らないようにはしたいと思いますが、今の白樺の大木についてはそういう状況にあります。

それから、電球というかLEDといった提案がありましたけど、この辺の地域住民としては観光の一つが星空です。この辺の星空にすごく価値観を抱いて来てくれる方がいます。ですから俗に言う光害ですが、こう言ったことが駅周辺であってはならないのかと思います。フット照明的なものはもちろん必要だと思いますけど、必要以上の光を空に向けてといった光害については、結構批判的な価値観を抱いた方が多くいらっしゃいます。観光客のイメージ的にも駅舎が素晴らしいものになったとしてもそういった配慮に欠けると、こういった話になろうかと思います。

あと本当に細かいことですが、プレゼンにも出ましたけど、「馬のまち小淵沢」っていうことをここ数十年小淵沢としてはすごく全国にアピールしたい内容ですが、駅前にそういうイメージのものがまったく無いといったことがあります。少しデザイン性というかイメージというかそういったものを意識していただければありがたいのかなと思います。ようするに中央道から上の牧場とか、馬関係の団体が12、13あります。こういった方達を駅前に視点を向けてもらうのに、そういった配慮もないと、中央道なり中央線を境に南北で分離しちゃうような意識もあったりするものですから、地域をあげて活性化事業に取り組まなければならないので、その辺も出来れば配慮していただきたいと思います。

もう一つは、活性化ということの原点です。今も話が出ましたけども、我々も12年からまちづくりという観点で、駅前で活動してきていると、さっき具体的な話がいくつか出ました。住民主導というのは今時ごもっともな事だと思うのですが、具体的な樹木の植栽管理とかの話題になると、これは行政がやるものだ。行政からすると住民に管理してください。これの水掛け論みたいな話をずっと続いて来ているのが実態です。ですから活性化っていうのは住民主導ではあるけども、市も一緒に協力姿勢を前向きに示していただかないと何でもかんでも住民にお願いしますというのは、いかにも非現実的な話なのかなと思います。その辺も出来れば、芸大さんの主導で住民との

バランスを取っていただきながら計画に盛り込んでいただければと思います。  
(会 長) ありがとうございました。それでは他の委員もご意見があるかと思いき  
ども大変申し訳ありませんが、第3回に向けてもしお気付きの点があれば事  
務局の方にご連絡いただくということで、そのようにしたいと思います。

④その他

事務局より説明を行った。  
次回の開催予定時期の説明を行った。  
次回は12月末頃を予定。

⑤閉会

会議終了 17時57分