

第3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3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12月20日(木) 午後1時30分～3時50分
- 3 開催場所 北杜市役所本庁西館特別会議室
- 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、坂本 伴和、小林 伸一、茅野 光一郎
欠席者
茅野 貫一郎、熊倉 純子
事務局
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
会議録署名委員
上村 玲子、跡部 和典
- 5 議題
 - (1) 開会
 - ①開会
 - ②会長あいさつ
 - (2) 協議事項
 - ①小淵沢駅前広場整備について
 - ②小淵沢駅舎について
 - 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
5人

8 協議内容

- ・小淵沢駅前広場整備について

事務局より報告を行った。

(会 長) ただいま事務局からそれぞれ3つの案のメリット、デメリットを詳しく説明を頂きました。この評価項目以外にも、この駅を普段利用されている方は意見があるかと思しますので、一人必ず意見をいただきたいと思います。

(委 員) 今、説明を伺いまして、メリットとデメリットという分け方をしていただき非常に解りやすくなったと思えます。この案だと、この場合には良くて、この場合には問題点があるなど、非常に解りやすい説明をしていただきました。この中で、第2案のワンウェイ案がありますが、これは事実上無理なのかなと個人的には思えます。それは総合評価の中で「駅舎移転費が交付金対象にならない可能性がある」とありますけども、今特急の停まる駅はどの駅もきれいになってきています。小淵沢駅もこのような交付金をもらいながら、せっかくだからきれいな駅にしようという夢や構想で進んできている訳ですけども、それは交付金がもらえるから駅を新築することが可能になっているのであって、もし交付金が付かないということになるのであれば、恐らく財政上、非常に負担になると感じます。これらのことで考えた時に第2案は無理ではないかと思いますが、事務局の考えを聞かせてください。

(事務局) ご指摘がありましたとおり、交付金の対象にならない可能性があるというところで、第1回の策定委員会の中でも駅舎が約13.7億円、駅前広場が約3億円と説明させていただきました。社会資本整備総合交付金事業として採択しており、事業費の約40パーセントの補助をいただく予定です。その残りにつきましては、合併特例債を充てる予定です。

JRとの負担割合というところがありますが、現在設計を行っておりまして、協議を進めてまいります。

交付金がどこまで対象になるかという話ですが、先程説明をさせていただいたとおり、第2案については車道を駅舎にかけなくても良い方法が可能性としてはあります。市としては財政上の事を考えて、出来るだけ補助金をいただいた中で事業を進めたい。

(会 長) ありがとうございます。

確定では無いけど、交付金の対象にならない可能性があるという話でした。他にいかがですか。

(委 員) 駅舎に特例債も充てる事が出来ないという事であれば、事業の実現は不可能な話にならないか。

(事務局) 合併特例債については、補助残の95パーセントが該当になります。今おっしゃったとおり、補助金が該当しないところで、特例債の対象になるかと

いうことは、様々なケースがありますから一概には言えませんが、特例債の対象にもならない場合があります。市としましてはいずれにしても財政上の理由もあり、補助金の対象にしていきたい部分、それから合併特例債の対象にしていきたい部分がありますので、出来るだけこれらの補助を見込んでやっていきたい。

(委員) 小淵沢駅を造るのに、交付金や合併特例債が付かないということであれば、市民の理解は得られないのではないかと。

(副会長) 私も第2案を否定する訳ではないが、一方通行だと、駅を利用する車両の7割が、150m先の入口まで移動しなければ駅前広場内に入っていけない。

また、東側から侵入出来ないとなると不便ですので、第2案を除いて、第1案と第3案で検討したらいかでしょうか。

(会長) もう少し意見を聞いてからにしましょう。

他の委員の方いかがですか。

(委員) 私も他の委員さんとまったく同じ意見でして、まず財源がどうかということが重要だと思います。平成27年から交付金は減ります。どうなるかわかりませんが、地方の財政は悪くなるのは決まっています。財源を確保し、その財源でどれが一番有利か、どの案が補助金の対象になるかという事が第1だと思います。第2に安全性です。歩行者と車両の両方の安全性に評価を付けるのであればそこへ重点を持っていきたいと私は思います。

(会長) ありがとうございます。

第1案と第3案の財源の問題は同等と見てよろしいのか。事務局は見解を教えてください。

(事務局) 第1案と第3案につきましては、同等ということで検討していただきたいと思えます。

(会長) 歩行者と車両について、もう少し意見を聞きたいと思えます。他の方いかがですか。

(委員) 駅を利用する約7割の車両が東側から来るという状況で、当然駅前の市道を通って、西側の入口に向かう訳ですが、市道の幅員は4mくらいあるのでしょうか。当然マイクロバスが、駅前の市道を使うとなると、車のすれ違いは充分出来るのでしょうか。それがちょっと気になりました。

(会長) 前面の市道の幅員についていかがでしょうか。事務局お願いします。

(事務局) 前面の市道は2車線になっていますので、通行は大丈夫だと思います。幅員は5.5m。1車線が2.75mです。マイクロバスのすれ違いは出来ます。

(委員) 要するにマイクロバスも通行出来て、西側から来た車両ともすれ違えるということですね。

(事務局) 現在駅前の市道につきましては、駅入口から西側については、センターラインが入っています。片側2.75m、全幅5.5mです。通常の道路としての基準は満たしております。駅入口から東側については、はっきりとセンターラインは入っておりません。ただ、幅員についてはおおよそ5.0mくらいあるのかと思います。

(会長) 2.75mは余裕があるとは言えませんが、通行可能ですね。

(委員) 大型バスというのが、1日にどのくらい来ているのか。

大型バスの大きさにもよりますが、切返しをするととなると、後ろに案内が付かなければならないと思う。

(委員) 大型バスは大抵2人ついており、ガイドがいると思います。

(会長) 大型バスの台数と切り替えしの可能性を事務局はお願いします。

(事務局) 駅前を利用する定期的な車両については、八ヶ岳アウトレット、リゾナーレ、セラヴィリゾート及び5月から9月くらいまでの間にサントリーの送迎用のバスも入っております。さらには八ヶ岳観光圏で行っている路線バスを含めると概ね7台から8台が定期運行バスとして利用しています。バス停の時間帯を確認したところ、どのバスも電車の時間帯に合わせており、15分単位でみると、一番多い時には15分間に5台の定期運行バスは入ってきます。

観光目的で来るバスについては不特定な部分がありますので、こちらでは具体的な台数は把握出来ていませんが、現在は駅前広場を利用しています。

バスプールとしては3台から4台くらいしかスペースは確保できません。全てのバスをカバー出来るスペースがありませんので、今後利用する交通事業者との連携しつつ駅前広場の利用についてのルール作りは必要ではないかと事務局では認識しています。

(委員) 大型バスが送迎に来る時は、だいたい通勤などの乗降客が多い時です。その時に大型バスの切り替えしがあると危険性が出てくると思います。

(事務局) 今回調査した中で判明したことは、定期運行バスが利用する時間帯というのは、上りの特急に合わせた時間帯になりますので、概ね14時から16時という時間帯が一番集中します。

送迎の一般車が集中する時間帯は18時から19時が一番混雑するので、バスの時間帯と一般車の時間帯は若干ずれていることが解っています。

しかしながら、一般車が混雑する時間帯にもバスは来ますので、どうしても混雑することは懸念されます。

(会長) 他の方がいかがですか。

(委員) 第3案についてですが、東側ロータリーは大型バスが入れるということで、一般車両は西側入口から入ってくるとのことですが、その場合人間の心理か

らすると東から来た人は東側ロータリーから入ってくることは十分考えられる。そうすると、いくら一方通行の標識があっても、駅前まで逆走するという危険性もあると思います。そのことまで検討してもらえれば、この案でも良いと思います。私とすればこの案も危険だと思う。

(事務局) 前回の図と比べまして、今回警察の規制課にもそれぞれの案について意見をいただきました。その中で逆走する車両もゼロではないだろうということで、この図には標識などの位置を記していないのですが、あらゆる状況を想定し意見をいただいていますので、今後協議を重ねていきたい。

(委員) 実際そのような危険性があるということは、スパティオ小淵沢が入口と出口が別のロータリーになっていて、出口側からどんどん車両が入ってきています。あの状況を見ていると人間はどうしても近場から入りたくなるようです。その事を考えればこの案だと危険を感じる。

(会長) 確認ですが、先程の説明は東側ロータリーには一般車も入れますよね。ただし、駅舎前には入れない。ロータリーから西側へは進入出来ないことを前提としています。それでも当然混乱はあるかと思います。

(委員) 東側ロータリーに普通車両が入った場合、ロータリー内で人を降ろすことは可能であり、大型車だけに限定している訳ではないのですね。

(事務局) 一般車も入れます。

(会長) 交通は慣れるまで時間がかかりますが、事故があつたら困る。他の委員の方はいかがですか。

(委員) 夏の混雑時ですが、大型バスが先程7台程と言っていましたが、7台が重なることはないと思いますけど、その場合下の市道に停めてしまったりする可能性が出てくると思いますけど、そのような事は考えられないでしょうか。

(会長) 現在がどういう状況なのかということも重要ですよね。駅広の整備をすれば全て呑み込んでしまうかもしれないけど、現在のバスの状況を一緒に教えてください。

(事務局) 現在の状況としましては、駐車場が非常に多いので、駅舎の隣にバスプールがあるのですが、停められない場合には奥の月極駐車場の方に停めてしまっている状況です。もし3つのそれぞれの案について、バスプールが限られた台数の中で、7台8台のバスが停まってしまった場合に、市道に停めるバスが出てくることは想定出来るので、時間をずらすなどの対応は必要と考えています。

交通事業者だけの駅前広場ではないという意識を持ってもらい、時間差で入ってもらうような一定のルール作りをしてもらう必要はあるのではないかと認識しています。

実際何もルールが無ければ、市道に停めてしまい渋滞が発生してしまう可

能性は十分考えられるかと思しますので、今後検討していきたい。

(副会長) 現在のロータリーは計画の半分しかありません。このために混雑しています。これだけ駅舎が中央へ寄り、駅前広場が広くなれば大丈夫だと思います。

(会長) ありがとうございます。他にいかがですか。ぜひ発言をしてください。

(委員) この第3案については、私も5年前から協議会を預らせていただいて、ワークショップなどで、多くの一般利用者の意見を聞き、まとめてきた経緯があります。今までの作業経過の総合的な中身をもり込んでも、第3案が良いのではないかと思います。

もう一つは、費用の負担割合ですが、当時はここまで細かく検討して進める状況では無かったので、大まかですが当時95%と5%というのが、JRと市との負担割合の比率と聞かされました。そこで北杜市の財政状況等を踏まえ協議会メンバーと協議した結果、駅舎の整備は見あわせましょうという結論に達した経緯があります。

従来のように駅舎がらみの事業費は地元が出すものだという価値観ではなく、JRの財産の部分と北杜市の財産の部分が、明確に分かれて出しているから、こういったことも市ではぜひ努力していただいてJR側との負担割合はしっかり折衝していただきたいと思います。

(会長) その他いかがでしょうか。

(委員) 私が心配していることは、ずるずると進めていると交付金や特例債が使えなくなってしまうという大きな問題になりますので、精力的に進んでやっていきたいなと思います。ひとつよろしく願いいたします。

(会長) その他ございますか。

(事務局) 合併特例債の話が出ましたので、説明させていただきます。当初27年度まで合併特例債が使えるということでした。小淵沢町が1年遅れて合併しましたので、28年度までと使えるという事でしたが、その後国会でも法案が通りまして、今のところ5年延長いたしまして32年度まで期間があります。

社会資本整備総合交付金事業につきましては、本年度採択になりまして、こちらの方は5年間が期限です。今年が24年度ですので、28年度までにこの事業を終結する予定で考えています。

(会長) ありがとうございます。

それでは冒頭に申し上げたとおり、3つの案から1つの案に絞りたいと思います。今まで聞いた意見をまとめますと、第2案というのは交付金の対象にならない可能性がある。あるいは一カ所の入口にするには厳しいという副会長や他の委員の意見もありましたので、第2案はないということにして、第1案か第3案で意見を聞いてまいりました。何人かの方は第3案にも問題はあります。ただ第3案が良いのではないかという意見もあります。第1案と第

3案から絞るということで、副会長からのご提案でよろしいでしょうか。

(委員) 異議なし。

(会長) それでは第1案と第3案の中で、こういう理由で第1案が良い。第3案が良いと発言をいただきたいと思います。

(委員) 私は第3案が良いと思います。一番大きな問題は相互交差にならないところです。第1案は駅舎前に入った車両は必ずまたUターンして戻って来なければならない。第3案の場合、流れは一方通行のような形になる。そうしますと現実の問題で、夕方送迎の車両が並んでしまった時、第1案の場合には入っていく通路と戻ってくる通路の幅員というのが問われます。第3案の場合には一方通行のようになりますから、車両が停まってもあと2車線は確保されていることとなりますので、第3案が良いかと思えます。

(委員) 私も第3案を推奨したいと思います。まず評価の中で二重丸が一番多い。三角が無いということがあります。マトリックス的に考えればこういう事になります。

先程の質問の中で、市道で大型バス2台がすれ違い出来るかという問題がありました。良く考えれば一方から来た大型バスはロータリーに入ってしまう。ですから最悪の場合、大型バスとマイクロバスのすれ違いはあるかと思えますけど、大型バス同士のすれ違いはあまり無いのかと思う。下の市道の部分での安全は良いのかと思えます。ロータリーにも一般車両は入れますので、送迎車が入ってすぐに人を降ろして、回って出てくるのは利便性も良いのではないかと思いました。第3案に賛成です。

(委員) 私も安全性からみれば、第3案が良いと思いますけど、バスプールのところで、大型バスを停車させる時に多くの切り替えしを要するとあります。この部分が少し疑問ですが、やはり第3案が良いかと思えます。

(委員) 私も第3案が良いと思います。先程の一般車の逆走について不安だった訳ですが、一般車両もロータリーに入れる。大型バスも入る。

西側一方通行からも一般車両が来るため、ロータリー内の交差点に不安を感じる気がしたのですが、車両の流れなどからみれば第3案の方が妥当ではないかと思えます。

ただし、一つお願いがありまして、第3案のロータリー出口になるところですが、何も表記されていないが、今あるタクシー事務所の関係と道路がくい違っている関係について、前回は話に出ていますが、このへんの話の後でお聞きしたいと思います。

(委員) 結論としては、私も第3案が望ましいのではないかと思います。それは5年前から多くの人の意見を聞いてきた内容です。その当時から東側の一カ所だけでの出入りというのは問題が多いということで、当時も西側から入るル

ートに定まった経緯がありました。

他にもロータリーだけの問題、車だけの問題ではないと思っ
ていまして、例えば第1案と第3案の違うところは、駅舎の東側のフロントスペースですが、これは小淵沢駅のイメージとしても、改札を降り、駅舎を出た後のくつろげるゆとりのあるスペースが有ると無いのでは、全体のイメージにも影響が出ると思います。総合的に第3案が良いと思います。

(委員) 結論からいきますと、私も第3案です。というのも東側のロータリーで一般車が入れるという話があったのですが、ここへ入る車というのは、ほとんどが通勤ですとか学生を降ろしてすぐに帰る車だけだと思います。駅舎の前の降車というのは、時間前に入って見送りをするような人達だと思います。西側の方からくる車は少ないということですが、利便性としては、入口が2つあった方が良いのではないかと考えます。ただ、朝の通勤等の時にバスプールの部分が非常に混雑する可能性があって、その辺が一番ネックになるのかと思います。第1案の場合はロータリー内で降ろす車もいますので、混雑に関して言えば第1案も第3案もバスプール付近の状況はそれ程変わらないのではないかと考えますので、第3案が良いのではないかと考えています。

(委員) 細かいことを言い出せば、甲乙つけ難いというのがあるのかと思いますけど、限られた面積の中で、決めていかなければならないということであって、安全性のことを考えればやはり第3案になると思います。

(委員) 私は第1案が良いと思います。先程の説明のとおり、駅を利用する人の約7割の人が東側から来るという事が一点。二点目は西側に集中させるという事は下の市道が混雑するであろうと思います。安全性と言いますが、構内での対面交通する車道がそんなに狭い道路を造る訳では無いと思いますので、それほど安全性を懸念することは無いと思います。第1案でも良いのではないかと。

(副会長) 私も第3案が良いと思います。バスプールもこれだけあれば十分だと思います。出来れば第3案の西側からの入口も大型バスが入れるようにしてもらえれば良いと思います。

(会長) ありがとうございました。多くの方が様々な理由で第3案が妥当ではないかということでもあります。ただ第3案につきましてもまだまだ改善の余地はあるということで、最後に副会長が言われたバスの西側からの入り方についても検討した方が良いでしょうという事は他の委員の方もおっしゃったようにこの第3案の一般車とバスとの錯綜する問題、それからバス同士の切り替えの問題については、ずっと大きな課題になっていますので、今の副会長の話を含めてもう少し安全性を高めるという事を条件に、一応第3案でこの委員会の中では方向付けをするということではいかがでしょうか。

(委員) 異議なし。

(会長) 課題を出していただいたということで、先へ進めないと話になりません。どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

それでは、二つ目の議題である駅舎についてということで事務局よりよろしくお願いいたします。

・駅舎について

事務局より説明を行った。

(会長) ありがとうございました。お手元には1枚の平面図しかありません。これで少しイメージをいただきながら話をしたい。特に多目的スペースの活用などはイメージがなかなか事務局の方では無いので、ぜひ委員の方からアイデア等をお聞きしたいと言われています。いかがでしょうか。トイレの位置や待合室の位置についてでもかまいません。出来ることと出来ないことがあるとは思いますが、ご意見いかがですか。

(副会長) 階段で上がった位置と切符売り場との間が遠くないか。人間の動線が東側から西側まで歩くことになる。さらに、一旦待合室を通過してまた出てくるとなると不便ではないか。何かうまい方法はないでしょうか。

(北川原) 事務局から説明がありましたが、待合室はラチ内、つまり改札を通った中にしかないということの問題にされているのかと思います。これからもJRと協議をしていきますが、待合室が改札の外にも欲しいという考えもあるかと思っていますので現在検討しております。

(副会長) 切符を買って、電車を待つのにここの位置で待っていたら、電車がわからないと思いますので、皆さんホームでだいたい待つかと思います。そうすると、意味合いとしては、小海線の待合室ということでしょうか。

(北川原) 今の駅舎は改札の手前に待合スペースがあります。JRの考え方なのですが、改札の中に待合室を設けたいということです。切符を買って改札を通過して待合室があると、さらにホームに行けばホームにも待つところはある訳なのですが。改札に入る前のスペースというのは、多目的スペースが待合室にも使えるかもしれないということで検討しているところです。

(副会長) 何度もすみません。私が甲府駅に行って感じることは、改札を通った後に待合室があります。改札の前の通路には待合が出来るようなイス等は一つも無い。ちょっと早めに駅に着いた時、切符を買って外で待ちたい時に非常に困る。甲府駅を利用して感じることは、改札前に待合出来るスペースが欲しいと思います。

(北川原) おっしゃられたことは、現在検討中です。繰り返しになりますが、多目的スペースというのを待合いにも使えるということで検討しています。

(委員) 先程、北川原先生からはJRの考え方だという話がありましたが、待合室という位置付けが、改札を入ったところにあるというのは甲府駅がその例です。甲府駅で新宿方面を利用する際に時間が多少あった時にすごく違和感があります。小淵沢駅の場合、多目的スペースもありますが、改札の外側つまり改札に入る前、例えば見送りをする方も、話をしたり見送りをしたりするのは改札の手前の環境なのではないかと思います。改札の中に待合スペースを設ける考え方が私には理解が出来ないので、JRに説明を求めたいと思います。これだと、3つの意味を持つスペースがそれぞれ分離してしまっています。多目的スペースというのは、待合室に隣接していれば、足も運びやすいでしょうし、利用性の面でも効果があるのではないかと感じます。3つのスペースに分かれてしまっていることが、はたして効果があるのか疑問に思います。

(事務局) 待合室ですけれども改札内にあるということで、庁内検討会の中でも小淵沢駅でどうなのかという意見は聞かれました。JR財産部分のため、市は決めることはできませんが、JRと改札の外に待合室の設置を協議しています。

(北川原) 補足があります。駅前広場と関連するのですが、駅舎の幅がこれ以上広げられない訳でして、狭いスペースの中に機能を入れていかなければなりません。階段やエレベーターを上がって改札に行くのにも、待合に使う多目的スペースより階段とエレベーターを東側にもっていくと人の動線が遠くなってしまいます。逆に改札に近い方に階段とエレベーターを持ってきたときは、あまり階段と改札が近いと利用者に少し混乱が起きますので、だいたい程良い距離をコンコースとして確保しています。このコンコースもスペースがありますので、ここにベンチを置くといったことも考えています。また、このスペースで何かワークショップやシンポジウムなどの開催を考えると階段とエレベーターよりも先にあった方が使い勝手も良いと思います。色々な使い方を考えながら、駅舎のスペースが限られた中で、JRと協議している中では様々な観点から良さそうなのかと思いますが、先程からご指摘いただいているとおり、改札の中にしか待合室が無いということに関しては今、JRと協議しているところです。

(会長) 他にございますか。

(委員) 2階のトイレですが、改札内と改札外の両側からは使えないのですね。もっと便利になるとは思います。

(北川原) 両方から入れてしまうと、切符を持たない人が電車に乗ってしまいます。

(委員) 待合室についてですが、小淵沢駅は山岳に来るお客さんが多いです。そのようなお客さんが疲れて帰ってきますので、ゆったり使えるスペースを考え方が良いと思う。

(会 長) 重要な指摘かもしれません。他にもございますか。

(委 員) 東京などの駅ですと、皆忙しそうに歩いています。座って待つという気分ではなくて、電車が来ればすぐに乗れるような駅だと思いますが、小淵沢駅になりますと、ローカル駅ですから非常にのんびりしていると思います。お客さんも2時間かけて小淵沢に来ていますので、場合によっては時間があるからどうやって過ごそうかという状況にもなるかと思います。今でも小淵沢駅は座って時間調整するお客さんがいます。

小淵沢の地区は文化的レベルがある程度高いと自負しています。この間も文化協会の会議を開いた時に、「小淵沢の駅にギャラリーが出来るみたいだけど、会長頑張ってください」と背中を押されました。小淵沢は少しですが人口が増えています。都会から小淵沢の魅力を感じて移り住んでいる方が多くなっていて、今日本の人口は減っている中で、大変珍しい傾向です。小淵沢に魅力があるから、都会の人達が移り住んで来て、その人達の文化レベルが高いのです。写真を撮ったり、画を描いたり、詩を作ったり、そういう人達が多くいるため、小淵沢の文化レベルも上がってくる。そんな時にギャラリーが出来るという話を聞きますと、ぜひそういう魅力ある駅にしましょうという盛り上がりを見せています。

私は人間と言うのは金銭的なことだけ考えて生活していたのでは、つまらないと考えています。そこにやすらぎだとか、心が豊かになるものを今の日本人は持っていなければならない。そんなローカルの駅にしたいと思っています。

(会 長) ありがとうございます。では北川原先生何かございますか。

(北川原) この図面で見ますと今多目的スペースと表記してありますが、例えばギャラリーとしても使えるようなことも想定しています。ここにベンチがありますが待合室でもあり、ギャラリーでもあり、時には展示即売なんかも開ければと考えています。さらに、先程おっしゃられたような大変すばらしいお話からすると、例えば芸術などに関心のある方にとっては、ギャラリーのような駅というようなイメージを持っていただけると良いと思います。もう一つはコンコースの写真がありますが、このように情報発信のスクリーンもありますけど、コンコースにも所々にアートを設置できればと考えています。また、ベンチがありますが、少し待っている間にベンチに座って南アルプスを眺めたり出来るように、割ときめの細かい配慮が出来ればと良いと考えています。

(会 長) ありがとうございます。他に指摘ございますか。

(委 員) 多目的スペースというのは、面積はどのくらいなのか。

(北川原) まだ仮の設定ですが100㎡くらいです。

(会 長) あまり大きくないけど、使い勝手は良いかもしれないですね。
他にございますか。

(委 員) 今多目的スペースでのギャラリーの重要性の話がありましたけど、私がちよっと思うのは、同じ改札内のトイレでも待合室側と改札の外側で仕切ってあるという形も考えられる訳で、これだけの人数のところでしたら、改札内のトイレを待合室側と改札の外側で区切って各々1つあれば良いと思います。要するに多目的スペースが2階にあるとしたら、改札の外側にある訳ですから、トイレを利用する特に年配の方々にいちいち1階に降りなさいというのは不親切かなと思います。

多目的スペースが独立しているということは良く理解できましたので、2階のトイレの在り方と改札を挟んで待合室の広さが中途半端な気がしますので、もう一度良く検討いただいた方がよろしいかと思ひます。

(会 長) 重要な指摘ですね。ありがとうございました。

では、私から一つよろしいでしょうか。先程交通計画が第3案になったということを受けて、1階の観光案内所の東側ファサードがフロントスペースに面するといった事がほぼ決まった訳です。正面はもちろん南側になる訳ですけれども、東側のファサードというか顔というのはとても重要に思うのですが、今観光案内所としか表示していないのですが、この辺で先生のお考えとか現段階での観光案内所のデザインについてございますか。

(北川原) 具体的にはまだ無いのですが、出来るだけ観光案内所は中が全部見えるようにして、ポスター、パンフレットが見えるようにしたい。

(会 長) ありがとうございます。確認ですけど1階のJR財産というところが真っ白になっているのですが、ここには店舗が入るのですよね。

(北川原) 店舗が入ります。西の方はJRの職員の施設になります。

(委 員) 2階の構内店舗というのは真ん中にありますが、ここもJRの店舗ですか。

(北川原) はい。そうです。キヨスクみたいなものだと思います。

(会 長) ありがとうございました。駅舎について要望や指摘がございましたので、今後JRとの様々な折衝の方をよろしくお願ひいたします。

この後は、まちづくりの話をちょっとだけしたいと思ひます。実は第4回目も策定委員会を予定しておりまして、その時にはまちづくりの話がメインになってくるかと思ひますので、ちょっとだけ頭出しをしたいと思ひますので事務局はよろしくお願ひいたします。

・小淵沢駅周辺地域活性化施策について
事務局より説明を行った。

(会 長) 皆さんご存知のとおり、駅前広場と駅舎の事が一番重要なのは当然なので

すが、それをきっかけに、もっと街を活性化し元気を出して欲しいというのがこの委員会の狙いでございます。第4回目の策定委員会に向けて、今の説明の中でお気付きの点や感想とか何でも結構ですので、ご意見をください。

(委員) 小淵沢駅は山梨県と長野県の境にあります。だから小淵沢駅というのは、北杜市だけのことを考えている訳にはいかないと思います。私は小淵沢に住んでいて、行政の壁があることをいつも感じます。相互に行き来できる環境づくりを早稲田大学や東京藝術大学の先生方も力を合わせて知恵をいただきたい。

また、一つの事例として、「点」と「線」と「面」ということで言いますと、私は小淵沢駅が、良いきっかけとしての「点」になるだろうと思います。次には先程事務局の説明にありましたように、駅から見えるような北側の遊休地がありますので、アートの物を置いてもらったかどうか。あるいは市内、あるいは長野県の富士見町や原村の方にも美術館がありますから、そういう場所と「線」で結んで芸術が高い地域だと思えますので、そしてその次に「面」にしていく訳です。例えば道路の標識なんかも統一をしたカラーにするとか、ガードレールなんかも木のぬくもりを感じるガードレールにするとか、この八ヶ岳南麓は日本のアートの地域だと特徴のある「面」にしていくというように繋がっていったら良いと思います。その一つが「点」の駅だと思います。次から線に向けて、その次から面に向けて育てあげていければ良いと思います。

(委員) ひとつの波紋の考え方です。小淵沢を中心に北杜市の中には文化、芸術、史跡等がたくさんあります。こういうものをまず棚卸しをしたらどうかと思います。どういう活用が出来るかというような評価をして計画を盛り込んでいくとそういうことが出来るのではないかと思います。

文化祭を開催すると、かなり文化に精通した方が作品を展示してしまして、市長も関心をしていました。文化人の方もいるし、美術館や図書館がある訳です。こういったものを棚卸しする。小淵沢を中心に北杜市全域に広がっていき、回遊していく。こういう考え方が出来るのではないかと思います。

(委員) ぜひ小淵沢駅を降りた方達が、北杜市全体を観て回ってもらえるような、その中心になってももらえれば良いなと思います。

(委員) 北杜市は日本一日照時間が長いということで知られていますが、小淵沢も明野町と同じくらいの日照時間だと思います。小淵沢の活性化と将来を見据えた時、小淵沢の地形など考慮すれば、太陽光発電ではないかと思います。しかも広大な土地です。そういったものを取り入れたらどうかと思います。

(委員) 東京藝大で作成していただいたプレゼンですけど、まことにそのとおりだと思います。私達のまちづくり小淵沢という組織があつて、自立したのは6、

7年前ですけど、話し合いは12、13年前から進めてきています。その中でつくづく感じていたことは、計画やプレゼンなどは机上でいくらでも作れるのですが、問題は効果を出すためにそれを進めなければならないといった時にリーダー役が必要な訳です。先程事務局の方からも、始めは行政が行うということは当然そういう立場にいるかと思いますが、ずっと行政だけがやれる訳ではないし、次の段階での受け皿が必要となった時、この受け皿をいったい誰がやるのかという事になってきます。この辺も並行して良く話をしていかないと、話自体が途中で立ち切れしてしまうといった事になります。関係者や一部の人間だけがリードしていけば良いという感覚ではないと思います。地元住民にも計画を理解してもらって、住民協力の意識を育てていくことが重要だと思います。市長も市民と一緒にという事を謳ってきている訳ですから、住民と一緒に造っていくという事をぜひ事務局なり住民の方にも伝えていきたいと思っています。

先程の話に県境を越えた取り組みという話がありましたが、これもまちづくり小淵沢として、「八ヶ岳南麓風景街道」という取り組みを行っています。これは国交省と山梨県と北杜市のまちづくり推進課と住民8団体で6年以上進めてきています。この中で具体的なことは看板の在り方や道路と景観の関係、ガードレールの色合いについて取り組んできています。八ヶ岳観光圏もありますけど、長野県側の茅野市の商工会議所がスーパートレイルという事業を主体でやっています。八ヶ岳南麓側では北杜市が関係しており、リトリートの杜が絡んでいますが、八ヶ岳南麓風景街道としても連携して、県を越えてやっていこうと動きが芽生えています。八ヶ岳近辺に来る観光客は、山梨の八ヶ岳とか長野の八ヶ岳という感覚ではない訳ですから、その辺は良い関係を作って、地元として土台作りをしていきたいと思っています。

まちづくりや地域の活性化というのは、地元の住民がこの段階で納得して先へ進みましょうと言った要素が必要な訳です。次のワークショップですが、前回9月1日に開催した時も市にはぜひ開催希望の話が出ています。私としては、本当は年内にもう一度とっていました。

事務局の都合というものを聞いていますから、仕方がないと思いますが、年も明けて早々ですが、地元ワークショップというのを開催していただいて、この段階で地元住民の理解を得ておかないと、勝手に策定しました。さあ、施設が出来たので協力してくださいというのは、今時なかなか通用しない話だと認識していますので、よろしくをお願いします。

(委員) 色々なアイデアがあると思うのですが、欲張りすぎると言いますか、食べ過ぎると、消化不良をおこす可能性があるかと思っています。

清里駅とは環境的には違うのですが、あそこも多分色々な計画を行っ

たのかと思います。色んな事例を検証して、一番この地域にあったものが何なのかという事を良く理解する必要がある。あまり最初からあれもこれもと欲張って手を広げ過ぎると、消化不良をおこすのではないかという感じはします。

(委員) やはり地域の活性化というものは、本当に頭の痛い問題だと思っています。元々私の地区は、限界集落に近いような感じで、現在70軒世帯があるのが、25年後には多分半分以下の30軒になるだろうと思われています。

そういう時に活性化と良く言われますけども、どうしたら良いのかということで、かなり難しい問題だと思っています。確かに景観とか水とか史跡とか美術館の数はかなりあるのですが、それをどのように活かしていくのかということになりますと、やはり人が増えてくれないと難しいのではないかと思います。ただ、一概に言えませんが、残念ながら新しく来た方達というのは、往々にして権利は主張しますが、地元の行政に参加していただけないということがかなり多いです。こういう田舎の地域での行政というのは、地域のボランティアで成り立っているものですから、ぜひ参加していただきたいです。活性化は難しい問題だと思っています。

(委員) つい最近ですけど、小淵沢の地元の商工会に駅舎の問題と事業の経過についての説明を行うように呼ばれました。説明を行ったのですが、逆に非難されることがありました。まず第1点が駅舎の計画の中で売店ができる事と、観光案内所が駅舎の中にできてしまう事です。そうなるとお土産から何から何まで駅舎内で買ってしまうため、商店街まで人が流れないではないかという意見がありました。

先程説明の中で、回遊性の問題がありましたけども、最初は商店街の人達もすばらしい駅が出来て、すばらしい商店街通りになるだろうと淡い期待を抱いていたと思いますが、計画が明らかになると、「駅の中で人の流れが全部停まってしまうだろう」「我々はどうしたら良いのか」という意見が多く出ました。駅周辺地域というのはどの範囲まで活性化をしようとするのか、まだ具体的には解らないのですが、当然駅を中心とした地域の活性化を何か考えていかないと、ただただ、駅前の人達から反発を買うようなことが多くなると思います。

まずは身近な駅周辺の活性化のアイデアを出してもらいたい。フィオーレであったり、山々でもハイキングコースでも良いですけども、ぜひ念頭に置いて周辺計画というのを考えて欲しい。

まずは小さなことから始めて、駅周辺の方が希望を持てる計画をぜひ立てていただきたいと思っています。

(会長) とても重要なご指摘だと思います。

この補助金というのは、そもそもそういう事を目的とした補助金で、駅前広場とか駅舎を整備すれば終わりということを国土交通省は考えていませんので、本来は目の前の商店街が一番活性化し、それがだんだん広がっていくというのが補助金の趣旨ですので、私も今の指摘はもっともだと思います。ぜひ第4回目に向けて検討してほしいと思います。

これまで出た意見は全て貴重だと思いますので、控えておいていただいて、第4回目にそれぞれのことについて、どのように考えたという事をちゃんと回答していただくことを会長からもお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

④その他

事務局より次回の開催予定時期の説明を行った。

⑤閉会

会議終了 15時50分