

小淵沢駅周辺地域活性化計画市民説明会議事録

- 1 会議名 小淵沢駅周辺地域活性化計画市民説明会
- 2 開催日時 平成25年3月17日(日)午後15時00分～17時30分
- 3 開催場所 生涯学習センターこぶちさわ 軽運動場
- 4 事務局
北杜市
深沢 朝男 建設部長
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
北川原研究室
小林 大佑、山崎 日希、北口 智浩
- 5 参加人数
44人(受付人数)
- 6 次第
 - (1) 開会
 - (2) 今後のスケジュール
 - (3) 計画内容説明
 - (4) 質疑応答
 - (5) 閉会

7 質疑応答

(市 民) 駅舎について質問があります。

2階に上がるときにはエレベーターは設置されるのか。

(事務局) 説明不足で申し訳ございません。

駅舎・駅前広場を整備するにあたり、バリアフリーを前提に整備する予定です。階段がある箇所についてはすべてエレベーターを設置しますので、駅舎の中に1基設置し、改札内のホームに降りるためのエレベーターを2基設置します。

(市 民) 今回初めて参加するので、経過を知らないが、ホームの上に駅舎を整備することは検討しなかったのか。

また、駅前広場について、車両の動線についてはよく考えられているが、歩行者の動線は考えられていない。高齢者や車を運転できない人は歩いて利用する。私も家から歩いて利用することがあるが、なぜ北側に駅の入口がないのかと思う。

ロータリーの外側に歩道を設置しているようだが、歩行者は最短の距離を歩くため、車路を横切ってしまう混乱するのではないか。駅舎前になぜ階段と横断歩道を設置しないのか。

多目的スペースがあるが、実際は使われずにいるケースが多い。階段と多目的スペースの間は開放的にした方がより良いのではないか。また、多目的スペースは駅利用者がちょっと休むためにコーヒーでも飲めるような使い方などもよいのではないか。

(事務局) 駅舎については、地上駅舎と橋上駅舎と検討してきた経過があります。橋上駅舎の方が事業費かかることや現時点における南北自由通路を整備しないことから、地上駅舎で検討しています。

多目的スペースについて、イメージ図のとおり駅利用者も利用できる活用方法を考えている。地域の方々の絵を展示や、物販など季節や時期によって利用形態を変えることも検討している。どのような活用方法がいいのかという点については、今後協議していきながら検討していきたい。

(市 民) 絵を見ると北側の階段付近などは開放的にした方が良いのではないのか

(事務局) 参考意見として今後検討していきたい。

歩行者の動線ですが、ロータリーの外側に歩道を設置しております。構内の階段について、図面の中では階段を設置しておりません。

理由の一つとして、階段の設置を予定している位置に横断歩道を設置することができない。

歩行者は横着なので階段を設置すると市道に車を止めて階段を利用すると思うが、横断歩道がない位置に階段を設置することが、安全性に問題ないのか懸念がある。

(市 民) 横着を言う表現は失礼である。人の自然の流れということだ。

(市 民) 擁壁部分の階段は廃止ということでしょうか。

(事務局) その点については、利用者の意見を参考に判断していきたい。郵便局や商店街を利用するのに便利である等、利用者の意見というのも参考にしていきたい。

(事務局) 補足説明です。歩道の動線についてですが、西側は、このようにスロープで市道とすり合わせます。勾配は5%未満になります。

東側は、ロータリーの外側を歩きます。幅員が一番狭いところで2.5m程度になります。現在は10%以上の勾配ですり合わせているが、整備後はバリアフリーに準拠し5%未満ですり合わせます。

階段について、構内に2箇所の階段があります。現在のところ階段の設置は考えていません。理由としては、商店街の交差点付近に横断歩道を1箇所。西側入り口付近に横断歩道1箇所を設置しますが、その間に横断歩道を設置できるのであれば設置したいが、設置区間が短いため警察との協議の中では難しいと聞いています。25年度に実施設計を行っていくので、今日いただいた意見を参考にしていきたい。

(市 民) 150mに横断歩道3か所は難しいとのことですが、歩く人にとっての150mは非常に長いです。ぜひ設置できるよう警察と協議をお願いします。

(事務局) それぞれの立場の考えもあります。市としては、横断歩道が作れない場所に階段を設置して良いのかということです。

利用者の意見や推進協議会や関係機関など意見を伺いながら25年度に判断していきたいと思います。

(市 民) 構内の真ん中の位置にある階段はほとんど使っていないと思うが利用数は把握しているか。

(事務局) 階段の利用者数については把握しておりません。

(市 民) 駅舎が東側にあるから、駅舎が西側に移動したら階段の利用形態は変わると思います。

(市 民) バリアフリーや照明計画などもっと細かく説明していただけると利用者はわかりやすいです。地元は車で行くのもあるが、今後高齢化もあるので、もっと細かいバリアフリーなどの説明をしていただければ、歩いて利用する近隣の利用者の方々も納得するのではないかと。

(事務局) 今年度は基本設計という位置づけで、交通専門家の意見等伺い駅前広場の利用形態ということを検討してきました。25年度に詳細な測量や設計を行っていくので、その中で細かい点を詰めていきたいと思います。今後の参考にさせて

いただきます。

(市 民) 25年度からではなく、今の段階から健常者だけではなく、すべての人に配慮しているかなど聞けるともっと理解できる。

(市 民) 質問が3つあります。はじめに、過去に商店街から駅方面に向かう連絡舗道を整備した経過がありますが、今後駅前広場を整備するにあたり、この連絡舗道をどのように生かしていくのか考えを伺いたい。

2つ目は、西側地下道について、地元に住んでいる人以外はあまり知られていません。そのような地下道を今後どのようにアプローチしていくのでしょうか。

3つ目は、現在の擁壁について、植栽があります。今後整備するにあたり植栽はどのようにしていくのでしょうか。

(事務局) 擁壁についてですが、現在は緑化ブロックですが、どのような擁壁にしていくなかは今後検討していきます。現在の擁壁部分の植栽管理が大変だという意見も聞いており、改善する必要があると思いますが、どのような擁壁にするのかについては今後検討していきます。

地下通路についてですが、地域活性化の提案の一つとして説明させていただきました。目の錯覚を用いたアート作品にすることにより、あまり目につかない箇所を人が来るような事を意図として提案したのであって、アート作品としてこのように整備するわけではありません。現在の地下通路は薄暗く防犯上の観点からも良くないという意見も伺っており、照明の設置など改善が必要だということは認識している。

現在の駅前広場の階段の位置は、連絡舗道の前に設置されています。階段の設置の有無や設置場所については、今後検討していきたい。

(市 民) 階段について今後検討していただきたい。現状としては、階段から歩行者や車両が見えづらいと思います。

南北自由通路について整備しないということですが、西側の地下道の自転車での利用など改善することにより、北側の利用者や市民の方々の利便性もよくなるのではないかと思います。

(事務局) 補足説明します。委員会の中でも南北自由通路について説明した経過があり、その中で地下通路への街灯の設置や利便性の向上という意見もありました。そのような経過があり、東京藝術大学で提案していただいております。

事務局も現場を確認しており、薄暗いと感じています。地元からも要望あるので、防犯に対しての明るさなどは今後検討していきたい。

(市 民) 前回の9月3日に開催された時の説明に比べ、非常に解り易かったと思います。前回は雲をつかむような話でしたが、今回は良い悪いは別にしても解り易かった。

問題点も出て来ていると思いますが、あれだけの3つの案がありますと、確

かに今のうちから、1センチメートル刻みで検討するというのも解るのですが難しいと思います。これが大きい案としては一応最終ということなのでしょう。であるならば、これを基にして今後センチメートル単位で精査し、検討をしていってもらえばよろしいかと思います。特に勾配の問題などあると思います。

私は違う切り口でお伺いしたいと思います。まず、駅舎平面図の中にJR財産と都市財産という言葉が初めて出てきました。これは前々から財政上の問題がここで議論されてきた訳ですけど、それに関係していると思いますので質問させていただきます。JR財産と都市財産の定義を説明してください。その定義によって、さらに質問したいことがありますのでよろしく願いいたします。

(事務局) すいません。少し表現が良くなかったと思います。財産と記載していますが、基本は土地の問題があります。合築駅舎ということで、JR財産は底地を含めてJRが管理する。都市側財産は底地を含めて北杜市が管理します。財産というと大げさかもしれませんが、底地と管理の部分を明確に分けたものが、この図になります。それを一つの定義として捉えていただければよろしいかと思います。

(市民) だいたい概ねは解りました。そうしますと財産という言葉を使う以上は、JR財産部分の建設費に対しては、JRが100%負担する。都市側財産に対しては市が負担し、補助金などで対応するという理解でよろしいでしょうか。

(事務局) 完成した時の財産として考えてください。既存の駅があり駅前広場を整備するにあたり、支障となるため、西の方に移転してもらいます。普通の道路工事と同じですから、道路の支障となりますので移転をします。その移転にかかる費用は市で対応するということになります。JR財産だから100パーセントJRが負担してほしいと本来も北杜市もお願いしたいのですが、当初の基本協定もそのような内容で締結しています。道路の移転補償として駅舎を整備し、現駅舎の減価償却など細かい部分も精査した上で、JR負担額となります。

(市民) だいたい解りましたが、まだ基本設計も出来ていないからいくらお金がかかるか解っていないですね。それでは、比率はどの程度なのですか。例えば建設費に対してフィフティ・フィフティなのか。市が市民の同意の中で造るのだから、7割とか8割を負担するということなのか。負担の割合ぐらいは説明出来るはないかと思いますので説明願います。

(事務局) はっきりJRが何パーセントを負担するといったことは、まだ出ていません。今協定の中での話は、既存駅舎の建て替え相当分をJRが負担するという事になっています。市としても解りづらいので金額を教えてくださいをお願いしましたが、今後精査していかないとわからないそうです。面積もありますし、現駅舎は大分古いということもあります。同じものを建て替えた時の建て替え

相当額は、JRが全国的に他の自治体で同様の事業を行う場合の定義となっています。北杜市だけの割合を決めて行う訳ではありません。申し訳ないですけどもはっきり何パーセントとは出ていません。

(市民) だいたいは出ているでしょう。だったら事業にならない。市の財政というのは決まっている訳ですよ。その許容範囲内で行う訳ですよ。どこからかお金が落ちてくる訳ではないですから。そういうことから考えると、市の負担がだいたいフィフティ・フィフティだとか、7割以上ですよとかそのぐらいの説明は出来ると思うのですけどいかがですか。

(事務局) パーセントまでは本当に申し訳ない。

(市民) 割合でも良いですよ。

(事務局) ただ、色々な話を皆さんも聞いているかと思いますが、JRはそのへんが非常に厳しいと言いますか固いと言いますか、建て替え相当額を負担するということになります。あとは中央線と小海線のホームのエレベーターをJRが事業主体でやります。

(市民) 建て替え相当額というのが本当に解らないですね。皆さん解りますか。解らないのが私だけだったら申し訳ないのですけど。そこは説明してくれないと市民の考えとしては納得出来ませんよね。

もう一つよろしいでしょうか。活性化のための地区再生整備計画の方から補助金がありますよね。これはどのくらい出るのでしょうか。例えば50パーセント補助ですよとか。

(事務局) 国の方からですと40パーセントになります。

(市民) そうすると60パーセントは市の負担になり、要するに我々の血税から出るという理解でよろしいですね。

(事務局) 40パーセントの残りは合併特例債を予定しております。

(市民) そうすると、税金からの負担は小さくされるよという理解でよろしいでしょうか。それについても総額で考えていらっしゃるということですね。最終的にはJRの財産になるようなものであってもその補助金はかかってくる訳ですね。そういう理解ですか。

(事務局) 例えばこんなふうに考えてみてください。例えばAさんの住宅があつて道路を拡幅しますということになった場合、Aさんの住宅は移転してもらいます。補償ということで住宅を移転なりバックしてもらふことになりますよね。それと同じ考えです。

(市民) それはどうでも良い。補助金はそちらの方にもかかるのですかと聞いているのです。かかるのか、かからないのかという質問です。

(事務局) 補助金がJR財産にも適用になります。ただ細かいことを言いますと、補助金の対象になる部分とならない部分がありますが、基本的には対象に出来るよ

うに対応しています。

(市 民) ということは今までの話からしますと、J Rは事業費の半分はとても出さないということですかね。J Rの負担は2割かそこらですよということですね。それで、はたしてこの駅が出来ることは結構なことですけども、市の税金なり市の財政が使われるということは、皆さんかなり納得していただかないと、これからこれは借金になってきますから、我々は良いと思いますが、これからの若い人達がそれを全部背負っていく訳だから、そういう人の意見というのも非常に大切だと思うので、どういう立場でどういう集め方をすれば良いのか解りませんが、そういう方々の意見を良く鑑みて進めていただければと思います。ありがとうございました。

(市 民) 北の出口についてなのですが、12年前に越して来ました。10年間車に乗っていましたが、歩いて街へ出て買い物をすることが多くなったのですけども、役所の所まで戻って上っていくところがすごくたいへんです。駅もすごく利用しますので、北に出口があるのではないかということで、別荘の人達や移住者の人達はできると思っているのです。この会への出席が悪いということもあるのでしょうか、私はそのことが気になって出席させていただきました。地下道についても存じ上げませんでした。街と移住者を繋ぐ大事な通路になりますし、シニアが多くて皆さん散歩をしているのですけども、ただ自然の中を歩くのではなくて駅の方に行きたいという気持ちはあります。人との交流と言いますか、郵便局もそうですけども本屋さんから先程の酒屋さんやまちこぶさんにもお世話になっているのですけども、荷物を持ってしまうと坂がすごく多くて、帰りがたいへんなので必ずタクシーに乗っています。ちょっとしたものを買うときは別荘の人達は駅の方にも遊びに行ったりします。もし街を一体とすることが大事になるのであれば、北側と商店街と結んでいただきたいなと思います。

それから、東京から来ましたので親戚などもこちらへ来たりします。ちょっと食事をしたい時に蕎麦屋さんとかカレー屋しか無いですよ。ですからやはり駅の中で軽食を食べられるようにすれば、観光客にとっても便利だと思います。周辺のホテルでも2500円の昼食をとるしかありません。道の駅まで行かないと食べられないものですから。冬なんかはほとんどのお店が閉まっていますし。そういう事を考えると駅の役割というのは小淵沢の地区にとって大事なことだと思います。

もう一度北と南を結ぶということは無理ということではなくて、幅が一人分でも斜めになってお互いに譲り合っても良い訳ですから何かの形で繋ぐ道を作っていただきたい。今の駅を造ったときに北側から通れるのではないかと、皆当然のように思っていますから。どうしても駄目であればそれを早めに八ヶ岳

ジャーナルなどでお知らせしていただきたいと思います。

(市 民) 今の方の話の関連なのですけども、ちょっと図面を見せていただきたいのですけども、先程南北自由通路の以前の案がありましたけども、今の跨線橋自身の幅が2メートルだと説明がございましたが、2メートルでは狭いという言い方で、こちらの図面を出しましたけども、今の自由通路で今までもすれ違ったり、追い越したりしていただけないですか。出来ていたではないですか。なんで3mにしなければならないのですかという問題と、これだけのお金を投資するのであれば、利便性のために南北自由通路は必要ではないかと思います。先程の方の意見に賛同します。

もう一つ。先程課長の方から説明がありましたが、西側に地下通路があるけども、その地下通路の幅はいくつですか。

(事務局) 1. 7メートル程かと思います。

(市 民) ということになれば、ここの2メートルが狭いのかと言いたくなります。

(事務局) それでは順を追って先程の質問について回答させていただきます。まず先程私が申しました既存の跨線橋は幅員が概ね2メートルであり、それを自由通路として使えないという話をさせていただきました。まず一番はJRの方で北口改札を作ってくれば問題は解決される話だと思いますが、現在の小淵沢の駅舎はSUICAではなく、有人の改札口ですので北口に改札口を造るということになると当然人を配置しなければならなくなるというのが、JRの考え方になります。JRとの話では北口に改札口を造るということは考えておりません。そういう話になってきますと、既存の跨線橋というのは幅員が2メートルしかない。現状は改札を抜けた人がその通路を通っています。もし仮に自由通路として使うという形になりますと、北口に改札口がありませんので南側に整備した駅舎の改札を通してからでないとホームに行けないということになりますので、既存跨線橋は改札を通った人とさらに自由通路としての行き来も考えると、現状の2メートルでは既存の跨線橋を利用した自由通路というのは難しいと言ったのはそのような意味です。架けるにしてもこれほどの長さ概ね約55メートル軌道内がありますので、この上空を整備しなければ自由通路というものは出来ません。ということは事業費がかかってしまうということが、説明の内容です。現況の跨線橋はJRで整備したのですが、南北自由通路として使うには構造上もたないということです。また非常に金額もかかってしまう。

(事務局) 補足説明します。跨線橋はJRの所有なので、跨線橋を南北自由通路として使わせてくれません。なぜ図を入れてあるかという、北口の改札口を造れば経費も一番安く済むのではないのかという話の説明のためです。南北自由通路を造ることになった時、通路よりも先、北側一帯についても市としては当然考えなければならぬわけです。自由通路を造りましたが、あとの整備について市

では知りませんとは言えません。北側まで来る車両について考えなくて良いのか。ここまで歩いてくる人はどうするのか。どこを歩いてくるのか。という話になっていきます。こちらの北側一帯の整備計画やアクセスするための道路。歩いてくる道路はどうするのかというところを併せて考えていかないとならないと思います。南北自由通路の他に一帯の整備にお金がどのくらいかということとを予定しなければならぬわけです。それは今の北杜市の財政からしますと、そこまでは難しいという現時点での判断です。将来を否定するものではないです。

(市 民) 西側に地下通路があるということですが、南北を通過するための通路があるということですか。

(市 民) 昔そこには踏切があったのですよ。その踏切を無くすために地下通路を造った。

(市 民) それを整備して南北を通過することは出来ないのでしょうか。

(事務局) ここから100メートルくらい離れているのでしょうか。

(市 民) 駅舎からは200メートルくらいはあります。

(市 民) ではあまり利用されている人はいないということですか。

(市 民) いないということはない。使っている人はいます。

(市 民) 駅前広場のプランですけども、一番の問題は車がスムーズに乗降したり、通行したり出来るかということだと思います。この中では3番目の案が良いのかなと思っています。

一つ問題があるのが、特急が停まる小淵沢駅ですから送り迎えが多い訳です。まず東側から来た人達が東側に入口があれば入ります。ロータリーでは駐車出来ないですね。その事を皆が知っていれば良いが、人を降ろすだけであればロータリーでも良いのですが、迎えに来た車両も停めてしまうでしょう。そこから詰まってしまうと思います。この案では西側から入ってくださいという案ですね。ここの待機所には4台ぐらしか停められない。そうすると一旦は駐車場に停めて列車の様子で乗車場に移動して人を乗せる。今言ったことがうまくいくかどうかシュミレーションしていただきたい。

(事務局) まず一つ目として乗降所が4台程度という問題がありまして、実際に警察と協議させていただいた経過がありまして、このようにゼブラゾーンなどを計画しております。実際にゼブラゾーンにはちょっとした停車できるスペースは十分確保されています。停車スペースが4台程度なのかという話になると4台以上でも停められるスペースにはなっています。10分20分待ち合わせのために使うという人もいらっしゃるかと思いますので、そういった方は駐車場を利用していただくことになると考えています。東側から入ってしまう車両もあるかもしれないのでサイン計画等が必要になってくるかと思っています。どうい

った形で案内をするか駐車場の場所や、サイン計画と併せて広場の使い方をシミュレーションしていかなければならないと思っています。事務局でも駅前広場をどのように利用しているのかという調査をしたが、特に朝は人を降ろすためだけを目的とした車両が多く、そういった方はロータリーの中で回っていくのかなと思います。夕方は10分から15分の間、駅の構内で待っている方が多くいます。そういった方は西側のスペースを使ってもらえるのかなと思います。

ロータリーに車を長時間停めてしまう人も十分考えられると思います。例えば交通事業者もバスプールを利用するというのも当然出てくると思います。駅前広場の実施設計に今後入って行きますので、交通事業者と連携していくことも必要になってくると思います。今の駅前広場には利用に関するルールがない状況です。月極の駐車場で車が待機しています。交通事業者と連携をとってルールを作っていかなければならないと思いますので、ロータリーに長時間停める車両が出てくれば、西側へ案内するような指導をしていかなければいけませんし、特定のバスが利用するのであれば、時間帯をずらしてもらうといったことも踏まえて今後協議していきたいと思っています。

(市民) あと、レンタカーが現在東側の奥にあると思います。それはこの計画になった場合どうなりますか。

(事務局) レンタカーの事務所としては、現在駅舎と併設しているような形でありますので建物は駅舎内に入ります。今後JRとの協議の中でレンタカーに限らないですが、鉄道の保安上駅舎の隣にJRの緊急車両を配備しなければならない。そういったことを今後詰めていかなければならない。その中でレンタカーの駐車スペースというのも確保していかなければならないのかなと思います。駅広内の駐車場全てレンタカーのスペースということはありません。今後調整していきたい。

(市民) もうひとつ。今西側は契約駐車になっております。契約駐車場というのは無くなってしまう訳ですよね。その代替場所と言うのはあるのですか。

(事務局) 今70数台が契約しているかと思いますが。駅広の利用形態を考えた時に策定委員からも出来るだけ駐車場を多く確保するようということから、出来るだけ考慮してやってはいるのですが、なかなか台数としては少ないのかなと感じているところで、現在市有地や民間の空いているところを検討中でございます。

(市民) 小淵沢ということで今までお世話になってきて、これからもお世話になりますが、特急が停車する駅としては北杜市では、小淵沢駅でいかなければならんということで、この会議に私は途中からしか出て来たのだけど、まだまだ皆さん集まって話していかなければならないですよ。さっき話にもありましたけど、ご出席の中で野中議員よりも若い人って何人位います。野中議員にもまだまだ3期4期市会議員をして、市長までやってもらわないといけないから、ち

ゃんと面倒見てくれるけど、将来にわたって駅を利用する人の話を聞かなければならない。それをぜひ広報に書いてあるから来なければいけないというのは当たり前だけど、そういうスタンスをまず持ってもらうことと、今話を聞いていてもJRの人がいなければ、話がみんなピンボケになるじゃないですか。JRの方に休みの日であれば、残業代払ってもいいから来てもらおう。それで話を進めなかったら、まちづくりやなんやかんや言うけども、一番の悪玉がいなかったら、どうしようもないじゃないですか。次回やるときに徹底していただいてそれから話を進めましょう。そうしなければ急がなければいけない訳でしょう。その辺はよろしくお願ひしたいと思います。

(事務局) 時間なので最後の質問ということで、一度中締めをさせていただきます。私達事務局も残っていますので、質問のある方は残っていただいて質問いただければと思います。

(市民) 駅前のレイアウトについてです。先程もお褒めの言葉がありました。たいへん解り易くなった訳ですが、駅前の車の流れ。これについては車優先の駅みたいな感じがします。前から危険だからなんとか解決方法を探してもらいたいと言っていた駅前の市道の食い違いについて、危なくてそこを一番なんとかしてもらいたいとたくさん出たと思うのですが、どのようにお考えになっているのか伺いたいのと、歩行者が駅へ行って電車に乗るためにどのように動いたら良いか考えた時に、車道の外側をずっと歩いていかなければならない。真っ直ぐ歩けるように真ん中に階段を造っていただかなければ、歩行者は両端からしか来ることが出来ない。これからは歩いて来る人や車に乗れない人が多くなると思います。歩行弱者への配慮をどのように考えているのか。ショートカットのようなものを何か考えなければならぬ気がするのですが、ぜひ検討していただきたい。車はある程度遠くても良いのですが、歩く人には非常に遠い気がする。どのように考えているか現在検討中だと言うことであれば、またそれに対する回答を次回こういう会を開いてもらえるのであれば説明していただきたい。

もうひとつ。先程、JRの人がいないということですが、前からそのように思っていました。肝心要のJRがないというのは、ほとんど市がお金を出して造るのにJRはどのように考えているかをぜひ聞かせて欲しいと思います。よろしくお願ひいたします。

(事務局) 歩行者についてですが、基本的には安全性を優先して車道と歩道を分けてあります。途中経過の中でも車道の中に歩道を設置して、近いところで駅舎に行けたら良いのではないかという議論もありましたけども、基本的には車と人を分けた方が良いだろうということで進めています。先程の真ん中に階段という意見がございましたが、先程もありましたので回答させていただきます。歩行

者への配慮ということで意見をいただきましたが、真ん中に入口を設ける場合には階段にするしか方法が無いと思います。西側と東側の入口についてはバリアフリーの対応でスロープは緩やかになります。真ん中に出入口を付ける場合は階段になってしまうことはご理解ください。設置することについては検討いたします。

東側の入口のところですが、市道がずれているというところで、現在タクシーの事務所に協力をお願いしているところです。まだ結論が出ていないので、はっきりと図面には表示していませんのでご理解ください。

(市民) 今歩行者と言われましたが、健常者でもそうです。歩くというのは大変です。近道で歩ける方法はないか、ぜひ検討してください。

(市民) 3点ほどございまして、1つは今日この段階に来て自由通路の件と市道から駅舎へのアプローチの件が根強くこれだけ話があるということは、協議会をはじめ今まで市の方も努力されてきたと思うのですが、やっぱり話の運び方に問題があったのかなと感じざるをえません。今後来年以降も活性化の話を進めていく上で事務局はぜひ同じことにならないように質の良い協議会なりを進めていってほしいと思います。

もう1つは、ハード面だけで活性化出来る訳ではないのですが、南北自由通路の件と市道から駅舎へのアプローチの件について、今日多くの意見が出ましたが、北口の方に改札どうのこうのというのは、市民は望んでないと思います。ようするに中央線を挟んで南北の住民が融和とか融合性の要素を考えると、上に橋を架けるといっても市道から駅舎、それから北側へアンダーパスというのを考えられないかどうか。先程予算と話があり、我々も良く意識しているつもりですけど、これこそ市の方は14、15億円かかると言われていますけど、少しでもJRとの負担割合を減らしつつ、このままの計画で出来た場合には、先々ハード面での活性化の要素を阻害するような状況を作りかねないと感じます。その辺の意見ではありますけど、2つの要素をクリア出来るような駅舎に対する南北の解放ですよね。それをちょっと考えていただきたい。

それからもう一つ細かい話になりますけど、観光面で言いますと昔から馬の町小淵沢と言われていまして、今でこそ合併した訳ですから、馬というのは北杜市にとっても大きな観光資源である訳で、これが駅関係の事業の中で、イメージとしては出てきましたけども、具体的な駅用の馬の印象作りに重点を置いて考えていただければと思います。

もう一つ、これは来年度以降の活性化でワークショップなどが開催されると思いますけど、ハードだけで活性化というのは出来ない訳で、市が考えている活性化という話にはどういう要素が考えられるのか。ハード面は前回のワーク

ショップよりも解り易くまとめていただいたと思いますけども、これが出来上がってからがソフト面での重要なところですから、誰がどのような協力をもって進めていくのかというのを市の方には良く練っていただいて、我々とスタートから共に話し合っていきたい。これが望みたい内容です。

(事務局) 今のご質問にお答えします。南北自由通路ですけども、基本的に数億単位の費用がかかります。先程JRの負担があるような話がありましたけども、全部市の負担になります。南北自由通路ですから基本的には市道という扱いになりますので、市の所有になり市の負担になります。トンネルという話があったのですがどのようなものですか。

(市民) 南側の市道のレベルで北側に向かって、人が通れる程度のアンダーパスが考えられないかということです。東京藝術大学さんで北側の遊休地にアートのな展開を想定されていますが、駅舎や車両から見えるだけでは意味が無いわけですよね。観光客にしても足を運ばなければいけない訳です。東側を回るにしろ、西側に回るのにしろですね絵に描いた餅みたいな話ですからそういったことも含めて真ん中に構内の北側の市有地まで人が行けるような形がいくつかの課題をクリア出来る案ではないかと思います。

(事務局) アンダーパスという話になりますと、南北自由通路を線路上に整備した場合のさらにプラス数億円かかると思います。前から言っていますけども、現時点では予算的にそこまでは対応出来ませんという話で計画を進めていますので、来年それを検討すると言うことは市の方としてもありません。将来的に必要というところを加味し、更に市の財政を加味した中で検討するということは考えられますけども、基本設計が終わりまして実施設計を行っていく中で、更に南北自由通路という要素を加味することは難しいという判断になります。

(市民) 一番問題になるのは、竜王駅はあれだけのお金をかけ、あれだけの駅舎を造りながら、利用客がほとんど伸びていなくて、逆に減っている様子ですね。有名な建築家の方が設計し、南北自由通路も造って眺望も良いという触れ込みで造ったのだけれども逆に利用客が少なくなっている。これだけのお金をかけてどれだけの利便性が持てるのかということと。もう一つは甲府の駅を考えた時、北口によっちゃばれ広場を設けて北口の方の活性化を図ろうとしたと思います。最近のニュースを見ていると、北口の方に利用客が多くなっている。

先程事務局は今後のJRとの掛け合いもあるため、まだ金額が決まっていない、負担割合も決まっていないと言っていたが、ほとんど市が負担しなければならない話だと思う。要するにこの事業は駅舎だけの問題では無くて、いかに周りを活性化して小淵沢の駅を基点とした同心円を作っていくのかを考えれば、私以外にも意見が出てくると思います。ぜひ前に進むことも良いが、一回振り返って、竜王の駅ではないけれど、振り返ってみるということも必要だと思う。

(事務局) 整備だけではなくて、地域をどのように形で盛り上げていくかということも重要視したい。普通では駅前広場整備計画などの事業名になるところを地域活性化計画としています。今回地域活性化計画とつけた事務局の思いとしてもやはり整備だけではなくて、こういった形で地域の方達と連携して、多目的スペースの利活用の問題についてもどのようにしていくかということをお客様と作って行きたい。商店街のこともそうかもしれません。遊休地の活用についても、既存の施設の再利用や再評価、そういったことも含めてやっていきたいという思いから、地域活性化計画という名前で進めた経緯があります。その辺は十分注意して参考にしながら進めていきたいと思っております。よろしくお祈りいたします。

(市民) 今のコメントを聞いて、原点に戻るといふ事をすごく感じたのですが、ミーティングのやり方を提案したいのですけども、お互いに顔を見てディスカッションが出来ないという事は距離を感じてしまう。出来れば前の方でお互いに顔を見る。コミュニケーションの原点だと思います。仲間なので、一緒に議論するには、距離を感じないで行いたい。本来であれば前に来てお互いに正面を向いてディスカッション出来たら、もっとリラックスして本音を聞いてもらえる。マイクも必要ですけど、それよりやっぱり心と心をぶつけ合うといった事の方が色々な方の意見を聞けると思うので、例えばミーティングをもっと変えて行こうのはいかがでしょうか。

(事務局) ありがとうございます。申し訳ございません。

(事務局) 先程から様々なご意見をいただいております。南北をつなぐ道路についてこれまで説明をしてきたように、確かに財政的な話があります。一旦はこの駅舎・駅前広場の整備については、頓挫しそうな時も確かにあった訳です。それでもやはり、小淵沢だけでなく北杜市の大きな玄関口として、やはりこの整備は必要だろうという思いで、なんとかまちづくり推進課で予算をつけてやってきたという経過があります。これに限らず、その前に道路や体育館の整備等で18億円くらいかかって来ている訳です。今回の整備についても本当にざっくりと言えば、20億円とまでは言わないけれども、その手前くらいの金額がかかるなかで、私共も、皆さんが言われるように南北自由通路を整備したいという気持ちには十分にあります。けれども、今このタイミングで全てをかけるとはいかない。全市的な予算の配分を考えた時に南北自由通路の整備については、将来的に否定するものではないけれども、今この時点では次の段階の計画として残さざるをえないのが現状です。ぜひこの点をご理解ください。ここまで来たのだから、もう一息もう少しつぎ込めば行けるのではないかという話はこの際原点に帰ってしまう話です。将来的には当然、自由通路は必要だと私共も考えています。ですけども今は無理な点だけはまずはお祈りしていただき、これから進める中でご協力いただきたいと思っております。

- (市 民) 駅舎がどうして線路側にあるのかなと思ひまして、市道側に駅舎を造って通路を線路側に造れば、あんなに遠回りしないで良いのではないかと。歩道と車道が交錯することも無いのではないかと。人というのは跨線橋でホームに行くので、市道側に建物があってもなんら問題は無いのではないかと。どうでしょうか。
- (事務局) 駅舎をギリギリまで南側まで寄せて、車道が線路側にあれば良いのではないかとという話かと思ひます。まず駅舎を既存跨線橋に接続させるので、2階の高さレベルというのは決まっています。地上6メートルの跨線橋ですので、2階の接続箇所が6メートルになります。南側に寄せた場合、市道から2メートルの高さの擁壁の上に7メートルの駅舎となりますので、市道から非常に圧迫感を感じさせることとなります。あと1点は、車両が西側から進入した場合、通常人が車から降りるのに右側に歩道があると運転席側から降りなければなりません。
- (市 民) 東側から進入すれば良いのではないかと。
- (事務局) 今私も質問を聞いていて、確かにそれも有りなのかとは思ひます。ですが、線路側に位置したのは弧線橋に接続する距離が短くてすみます。まず経費です。駅舎を南側にもってきたときに降り口が北側になると思ひます。車は東側から入って人を車の左側から降ろせると思ひます。私達が当初考えたのは、駅前広場をいかに広くするかということを考えて進めて参りました。北側に入口を設けるとその地に降りた時に第一印象という部分と北風の強い時期に北側に降ろされたお客にとってはどうなのかなと思ってしまう。
- (市 民) 駅舎の階段の所で街は見えるのではないかと。風よけも造れば良いし。
- (事務局) この案は最初に既存の跨線橋を使わないで、新たに跨線橋を別に作ることも考えていた時もありました。色んなことを考えまして、既存の跨線橋を使った方が安いだろう。跨線橋が一番近いところが安いだろうという考えからこの位置になりました。
- (市 民) 今までの経験でソフトの部分が非常に大切に発表者からも活性化に繋がるから継続することは大切だということで、いかにソフトをこれにくっつけて説明していただくかということをお我々住民は期待している訳ですよね。ちょっと具体的な話をしますけども、駅舎1階の観光案内所ですよね。これスペース的にもかなり広いかと思ひます。甲府駅にもこんなに広いところはないですし、そのまわりにも無いと思ひます。そこで何を地域活性化で、やっていくかというのは都市財産部分の課題だと思ひます。一番良いところにありますからそれをセットに、こうやりたいのだという事を市の方から提示していただければと思ひます。ですから次回はセットで説明していただきたい。お願いいたします。
- (市 民) 部長がおっしゃるように現実を見なければいけないと思ひます。早く造らなければいけないから、我慢するところは我慢してくれと、財政的に苦しいから

この辺が限度だよというのは、これは我々言いたくはないけどしょうがないと思います。ただ、考えなければいけないのはさっきも想定外の意見が出たと言われたように、次何年かしたら建て替えなければいけない。その時のことは今の段階から計画しておかないと、その時になってまた、あの時から通路はそのままにしてあるから、そのままだということではいかんのです。今できる事は計画を立てて、その中で出来ることをやったら良い訳です。そのためには当然北口の開発の計画を立てて持っていれば良い。金が出来たから、その時になって計画を立てるのではなく、金が無い時にこそ知恵を出して計画だけ作っておいてやれる分だけやる。その後次世代の方にお願ひする。だからこんな年寄ばかり集まっていたらいけないのです。我々は経験者ですから知恵は出してあげなければいけない。若い人のために。でも決めるのは若い人達がそれで良いよと言ってもらえなかったら、次の建て替えの時にこの中で誰が残っているのですか。それだけ考えて次の会議はJRも入れて計画してください。

(事務局) 今日いただいた意見というのも 今後先程おっしゃいましたとおり、継続して地域の活性化に向けて進めて行きたいと思います。

(市民) 最後。まちづくりの組織に属しているものですからそういった観点から、来年度以降の活性化という話を主体にお話していかれるとは思いますが、活性化、活性化と言いますが、その要素は何かということをよく考えていただいて、こういう公の施設を使うのは我々なのですよね。要するに納得出来たものでなければ、多くの方に利用してくれどこのこうのと胸を張って言えない訳ですよ。だから活性化の要素とはどういうところと捉えているか解りませんが、市の方の都合でこれだけのものを造っておけば良いだろうという発想では、活性化の部分も全て市がやってくれば良いのですが、誰がやるのかと言う事を良く考えていただいて、来年度以降の話し合いに結びつけていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

(事務局) 事務局の方はこの後も残っておりますので、個別に聞きたいことがあれば、こちらに残って聞いていただきたいと思います。長時間に渡り申し訳ありません。どうもありがとうございました。