

安中市道の駅基本構想(案)に関するパブリックコメントの結果について

○意見等の募集期間:令和6年2月7日(水)～令和6年2月29日(木)

○意見等の受付件数:12人 51件

(提出方法の内訳:持参2人、郵便1人、ファクシミリ3人、電子メール6人)

1. 意見等の概要及び市の考え方

番号	ご提出いただいた意見等の概要	市の考え方
1	<p>なぜ道の駅なのか、なぜ横川ありきなのか理解できない！</p> <p>パブコメ中なのに国に陳情したり、横川ありきで学生に意見を討論させたりおかしすぎる。パブコメの意味が無くなるではないか</p> <p>横川の計画はデメリットが大きすぎる！</p> <p>①道の駅を作っても赤字になる公算が強い。</p>	<p>収支につきましては、今後の基本計画策定時などで精査してまいります。</p>
2	<p>②他の飲食店と競合してしまう。</p>	<p>他の飲食店につきましては、基本計画策定時などにヒアリングなどを行い、連携・調整を図っていきたいと考えております。</p>
3	<p>③交通規制がかかった時にUターンしなく、それも18号のみで迂回路が少ないため渋滞が考えられる。</p>	<p>大雨などにより国道18号に交通規制がかかった場合は、Uターンによる迂回になります。</p> <p>ご指摘のとおり、渋滞が想定されますので、道路関係者などと協議・検討してまいります。</p>
4	<p>④提案されている観光施設がB級・C級が多く、誘客効果が少なく、かつキャパも少ない。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>
5	<p>⑤防災を考えると、地域住民が少なく現在の避難所で十分で、市全体へのメリットは少ない。</p>	<p>避難所につきましては、地域住民はもちろんのこと、付近の滞在者が避難する場所も兼ねることとなります。</p> <p>また、大規模災害時には、救援・救護</p>

		などの防災拠点としても期待できます。
6	⑥軽井沢の客を誘致するという考えらしいが客層が違うので立ち寄りには期待できない。	軽井沢町と真の連携を図り、観光誘客体制の構築を図っていきたいと考えております。
7	⑦景観を謳っているが妙義山が近すぎて、日陰地であって景勝地としては期待できない。	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。
8	⑧敷地面積を広く見せているが使用不可の傾斜地を除くと狭い。	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。
9	今後の検討事項になるかと思いますが、運営母体、ランニングコストなど建設費から維持管理運営費など市財政への負担など、公共施設に付きまとう避けられない諸課題は、既存施設の33道の駅設置自治体にとって、現状は如何なのでしょう。	今回の意見募集の内容と異なるため、回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。
10	安中市の未来にとって、必要不可欠な施設なのでしょう。	道の駅は、にぎわい・交流機能(地域連携機能)を有する施設であります。地域資源を活かして人を呼び込み、地域に仕事を生み出す地域創生の拠点となるとともに、地域活性化や防災の拠点としても期待できます。
11	時代は、DX社会、個人の情報化社会の進展、各種予報情報の正確化、あらゆる分野の情報化の進展など、急速に進展していくイノベーション社会下で、常に箱物行政の結果は時代の産物になってしまうことは、全国で成功している事例は殆ど皆無ではないでしょうか。	今回の意見募集の内容と異なるため、回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。
12	安中市は、高速道路のインターチェンジあり、新幹線の駅あり、首都東京へは1時間程度で行くこともでき、水源地や自然環境に恵まれ、信越化学工業など優良企業があるなど、恵まれすぎた自治体であることを再認識すれば、時代	今回の意見募集の内容と異なるため、回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。

	の潮流に流されずに安中市の現状を適切に判断し、賢明な選択で長期的かつ安定的な市政運営を望みます。	
13	<p>地元の飲食店や物販に関して、横川駅には「荻野屋」の釜めしをはじめとする食の文化があるので、飲食・購入ができるとういと思います。</p> <p>また、安中市はラーメンも名店があり、横川の関所食堂・原市あつてりめん・おおぎやラーメン・山形屋等が集まって、お台場のラーメン国技館・東京駅のラーメンストリートのようになるとそれだけで集客できると思います。</p>	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。
14	物販地元野菜や菓子などは置かれると思うのですが、コストコの商品を卸すなどすることで、地元の住民の利用率が高まると思います。	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。
15	観光案内等はなされると思うのですが、リゾートホテルのアクティビティセンターのような窓口があると、観光客の利用率が高まると思います。(視覚的にオプショナルツアーの空き状況や実施状況・申し込みができる窓口)	ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。
16	人材確保の観点から、地元の保育園(子ども園)と連携し、一時預かりや休日保育・病後児保育対応等の連携が取られると求人にも活用できると思います。	ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。
17	軽井沢からの観光客を増やせるよう、鉄道文化むらの整備強化。	ご指摘の点につきましては、道の駅との一体化などを含め、今後基本計画策定時などで協議・検討してまいります。
18	横川SAにスマートICの設置。 (例:高崎玉村スマートIC)	スマートICの設置につきましては、20ページに、今後スマートICについて調査研究しますと明記しておりますので、ご確認をお願いいたします。
19	碓氷峠鉄道文化むらへの集客として駐車場から園内に向かうトロッコを既存	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。

	のルールを用いて運用していただきたいです。	
20	おぎのやに行けるように18号線上に歩道橋設置をお願いします。	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。
21	18号バイパスの休憩地点として必要な拠点とされるために、十分な駐車スペースの確保や交通情報の掲示などをお願いします。	<p>駐車スペースの確保につきましては、25ページに、大型車・小型車の十分な台数の確保を明記しております。</p> <p>交通情報の掲示などにつきましては、26ページに、デジタルサイネージや掲示板で交通、災害及び観光情報の発信を明記しておりますので、併せてご確認をお願いいたします。</p>
22	ファミリー層向けの遊具設置 (例:高山村の道の駅中山盆地のような子供が遊べる場所)	ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。
23	道の駅周辺に宿泊施設 (例:キャンプ場等)	宿泊施設につきましては、30ページに、簡易宿泊施設と明記しておりますので、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。
24	①基本計画の再検討 道の駅計画地を「安中市松井田町横川駅周辺」としているが、市内では郷原の国道18号線沿いに道の駅を設置する請願書が地元原市地区の区長らから出されている。	<p>原市地区からは請願書のほかに、「一般国道18号道の駅設置及び郷原工業団地の促進について」として、「道の駅」のみならず、「工業団地用地」の整備での検討についても、要望書が提出されました。</p> <p>隣接地域が工業団地であることや安中市の都市計画マスタープランにおいて、産業拠点としての位置づけがされていること、市内の既存企業から業務用地拡張の要望があること等を総合的に勘案し、工業団地として整備を進める方針です。</p>
25	②郷原地区との比較検討が必須 市庁舎移転新築計画やスマイルパーク計画などと同様、今回も住民の民意と	横川地区は、観光面において、群馬県の西の玄関口として長野県軽井沢町を訪れる多くの観光客を迎える交通の

	<p>は違うところで、決定されてしまっている。横川駅周辺の立地計画は、地形上からも本当に安中市初の「道の駅」実現場所として相応しいか、疑問視する向きも多い。まずは、計画地について、少なくとも郷原地区国道沿いでの立地と比較検討から開始すべきである。さもないと、とりかえしのつかない後悔をすることになる。市としては、責任を負わずに「うまくいかなかった」と言えばそれで済ませたいかもしれないが、地方自治法に定める最小のコストで最大の効果を得るために、立地場所から慎重に検討すべきである。</p>	<p>通過点となっていることに加え、碓氷峠鉄道施設群や碓氷峠の森公園など本市の多くの観光資源が集約されている場所であることから、「観光振興の強化」を推進できる場所であります。</p> <p>また、防災面において、碓氷峠の麓に位置し、大雨などの異常気象時において交通規制区域となる交通の難所であることから、災害時の防災拠点として災害情報や避難スペースなどの防災機能を有する道の駅を横川地区に整備することといたしました。</p> <p>郷原地区は、No24 の回答のとおりです。</p>
26	<p>③道の駅は安中観光の玄関口になるのか。</p> <p>安中市は観光入込客数が県内12市中、最低ランクとなっているそうだが、隣接の軽井沢と高崎の間に位置しており、通常であれば埋没するどころか、さらに発展しているはずである。「安中ブランド」が何か打ち出せないままの状態では、「道の駅」に過大な期待を寄せるのは本末転倒ではないか。</p>	<p>横川地区は、観光面において、群馬県の西の玄関口として長野県軽井沢町を訪れる多くの観光客を迎える交通の通過点となっていることに加え、碓氷峠鉄道施設群や碓氷峠の森公園など本市の多くの観光資源が集約されている場所であることから、「観光振興の強化」を推進できる場所であると考えます。</p>
27	<p>④検討委員会等の広聴活動の情報開示不足</p> <p>道の駅整備については「安中市道の駅整備検討委員会」において検討・協議を進め、各段階で多方面から意見を聴くこととしているが、これまで第1回、第2回検討委員会の議事録、配布資料すらホームページに掲載しておらず、市民への広報が軽視されている。厳しく反省するとともに、これまでの経緯や今後の協議の内容や経過、方針について都度、積極的に市民に対して情報共有す</p>	<p>情報共有につきましては、委員会に諮った後に、情報提供したいと考えております。</p>

	<p>ることが必要不可欠である。</p>	
28	<p>⑤赤字施設をただ単に増やすだけではないのか</p> <p>横川および坂本地区には既存の市有施設として鉄道文化むら、峠の湯、くつろぎの郷があり、基本構想案でも「計画地には観光誘客の最大要素である市有施設の碓氷峠鉄道文化むらが隣接するほか」などと記しているが、これらの施設は赤字が続いていると聞いている。これらが事実だとすると、さらに道の駅の赤字で、市の財政を圧迫する結果になることが懸念される。このあたりについては、市観光課長や観光施設係長らのヒアリングしたところ「マーケットリサーチは今後実施して検討していく」との見解であった。横川駅周辺に立地計画を固定したまま、マーケットリサーチを今後実施するのは本末転倒ではないか。</p>	<p>収支につきましては、今後の基本計画策定時などで精査してまいります。</p>
29	<p>⑥横川SAのスマートインターは議論対象外</p> <p>市長は第2回検討委員会の挨拶で、横川パーキングのスマート化について、言及している。だが、スマートインターの実現には手間と地元負担が伴うため、この実現を道の駅と一緒にするにはならない。</p>	<p>スマートICの設置につきましては、20ページに、今後スマートICについて調査研究しますと明記しておりますので、今後基本計画策定時などで協議・検討してまいります。</p>
30	<p>⑦横川駅周辺の道の駅では目標達成不可能</p> <p>「道の駅」整備に位置づけとして、能天気な記載が並んでいるが、既存の施設を活用すれば事足りる。そもそも、横川駅周辺の道の駅整備が、その他の碓氷峠の森公園整備事業、3市町観光連携協議会、歴史の道中山道碓氷峠越整備事業とコラボすれば、市内観光地にお</p>	<p>ご指摘の点につきましては、第3次安中市総合計画の（重点プロジェクト3施策1 地域資源を活かした観光振興）における指標「市内観光地における観光客数：目標値（令和9年度）1,500,000人」のことでであると推測します。当該目標には磯部温泉や秋間梅林など市内全域の観光地を含みます。</p> <p>ご意見につきましては、担当部署に情</p>

	ける入込観客数を5年間で1.5倍強の150万人に増やせるのか、具体的なアクションプラスなしに軽々に耳障りの良いスローガンを羅列しても、実現性のない実感がわいてこない。	報共有するとともに、今後の施策の参考にさせていただきます。
31	<p>⑧防災重視の「一体型」道の駅が望ましい</p> <p>横川駅周辺の整備であれば、この事業を「一体型」として、限りなく「休憩機能(24時間無料で利用できる駐車場・トイレ)」を主体とし、国交省の支出を最大限とすべきである。その他の「情報発信機能」や「地域連携機能」は、鉄道文化むらやJR横川駅、国道を隔てた(株)荻野屋が狙えばよい。すなわち、駐車スペースと災害時にUターンできるエリアの確保を重点にした道の駅にすることにより、安中市の負担を最小限にとどめることができ、防災・経済面での裨益効果も見込めることから、地方自治法に定めた理念にも合致する。</p>	ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。
32	<p>⑨現計画を白紙撤回し、他候補地での計画再考を望む</p> <p>横川駅周辺での現計画のまま事業を推進することは直ちに止め、複数の候補地との比較検討から出直すことが必須である。郷原地区では、ファームDOなど近隣に競合他社がいることから、郷原での道の駅計画の変更を余儀なくされたとの見方もあるが、横川駅周辺の立地より優位性があるのは明白。他社と競合ではなく、互いに切磋琢磨して、シナジー効果を生み出すことで、社会・経済が活性化することを申し添える。</p>	No25の回答のとおりです。
33	道の駅を地方創生の中核として位置付けられることも多いが、運営する事業	ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の

	<p>者の実情は多くが赤字の状態である。</p> <p>後発だからこそ、行政の支援で成り立つのではなく、可能な限り事業者のみで道の駅の運営ができる仕組みを基本構想段階で構築すべきだと思われる。</p> <p>一般的に道の駅の収入源は、テナント料や直売所での売上だと思われるが、並大抵の工夫やアイデアだけでは長期的な黒字化は難しい。</p> <p>安中市だからこそ実現できる「碓氷峠鉄道文化むらのリニューアルを含めた一体型道の駅」整備を基本構想とし、碓氷峠鉄道文化むらのポテンシャルを収入源として利活用することによって、継続的な黒字経営を目指せるのではないかと思われる。</p>	<p>参考にさせていただきます。</p>
34	<p>旧4番線のレールは残して欲しいです。鉄道文化むらの機関車を外に出すアプローチとして必要。</p> <p>鉄道愛好家から悲観的な意見が出ないようにしたいからです。道の駅として、さらにエリアとしてのブランディングとしても、未来につながる期待感を残してもらいたいです。何より、既存のロイヤルカスタマーを大切にすることが第一です。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>
35	<p>「駅がつなぐ、みちがつなぐ、うすい峠SLステーション」→駅＝道の駅・鉄道駅、道＝国道なのだと解釈しますが、それを総称して「交通の歴史を紡ぐ」と位置づけては、いかがでしょうか。はるか昔の峠越えから、明治の鉄道開通～平成の新幹線開通まで駆け抜けた鉄道の歴史。</p> <p>または、碓氷峠専用の補助機関車を</p>	<p>ご指摘の点につきましては、検討委員会において協議・検討し、駅がつなぐ、みちがつなぐ、碓氷峠交流ステーションに変更いたしました。</p>

	<p>連結・解除した「横川駅」なので、「つなぐ=力を増す / 推進する」というコンセプトを持たせてイメージするのも良いと思います。</p> <p>うすい峠SLステーション→碓日・碓氷・臼井と表記は様々あることから、漢字表記をひらいていると解釈しますが、ここは現代表記の「碓氷峠」にして欲しいです。それも既存ブランドの強化のために、必要だからです。</p> <p>SLステーション→「SL/ELぐんまよこかわ」は非常に大切な観光列車です。SLも希少ですが、ELが走るということも、より希少であるとも考えられます。</p>	
36	<p>マネジメント範囲が狭いようにも思えてしまいます。</p> <p>「磯部温泉」エリアも商圈に入れ込みをお願いします。</p> <p>磯部温泉のメリットは「駅から宿まで近い」ことです。</p> <p>首都圏から来る鉄道利用客のボリュームゾーンをより取り込むために、道の駅が機能してくれることを望みます。</p> <p>そのために必要なのは、飲食店です。大箱のフードコートではなく、小箱～中箱のテナントが入って欲しいです。</p> <p>横川の道の駅においても、周辺の街を支援する。という視点で考えて欲しいです。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。</p>
37	<p>簡易宿泊施設が欲しいです。</p> <p>ドライバーの休憩場所としての併用で構いません。</p> <p>5000円以下でシングルユースできる宿泊施設が市内には、少ないです。旅館・ホテルの素泊まり価格帯から下の料金設定で、キャンプでも車中泊でもな</p>	<p>宿泊施設につきましては、30ページに、簡易宿泊施設と明記しておりますので、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>

	<p>い選択肢としてバリエーションがある方が好ましいと考えます。</p>	
38	<p>道の駅計画地が横川駅周辺ということで、多くの観光資源があり、立地条件としては最高の場所だと思えます。</p> <p>ただ1案の「道の駅単独整備案」だと、駐車場のことも考えると魅力ある道の駅を作るには、面積が狭いと感じます。</p> <p>一方、2案の「碓氷峠鉄道文化むら一体化道の駅」整備案は、他にはないとても魅力的な道の駅が期待できます。後発で折角作るのですから「一日遊べる道の駅」として人気の高い川場田園プラザよりも上を目指すべきだと思います。それには、道の駅を目的とするリピーターが多く、利益を生めるみちの駅にしなくてはなりません。</p> <p>以上の事から、私は2案の「碓氷峠鉄道文化むら一体化道の駅」整備案に賛成します。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>
39	<p>横川地区は、人口が少ないため地元住民による需要はほとんど期待できません。そのため、ターゲットは観光客のみになり不安定で厳しい経営が予想されるので道の駅設置には反対です。</p> <p>コンパクトシティー化が求められるなか、横川は市街地からも地産商品を出品する生産者からも遠すぎます。また、基本構想を読んだ範囲では、道の駅を造らなくても既存の市有施設で道の駅の機能は殆どカバーできます。</p> <p>板鼻地区に「板鼻パーキング」があります。碓氷峠の災害時の避難や待機、Uターンのためには、パーキング施設があれば用は足ります。事業費が少なくて済む「横川パーキング」の設置に計画を</p>	<p>横川地区は、観光面において、群馬県の西の玄関口として長野県軽井沢町を訪れる多くの観光客を迎える交通の通過点となっていることに加え、碓氷峠鉄道施設群や碓氷峠の森公園など本市の多くの観光資源が集約されている場所であることから、「観光振興の強化」を推進できる場所であります。</p> <p>また、防災面において、碓氷峠の麓に位置し、大雨などの異常気象時において交通規制区域となる交通の難所であることから、災害時の防災拠点として災害情報や避難スペースなどの防災機能を有する道の駅を横川地区に整備することいたしました。</p> <p>整備方法につきましては、今後の基</p>

	<p>変更したほうが良いと思います。</p> <p>道の駅を観光の起点と考える場合、設置場所は横川よりも秋間梅林や磯部温泉など碓氷峠方面も含めて多方面に行ける郷原地区のほうが「道の駅あんなか」として将来性があります。地元需要についても世帯数の多い地域が近隣にありますので黒字経営が期待できます。道の駅の設置場所については、市民の意向を調査して再検討をお願いいたします。都市計画マスタープランを変えれば良いのです。</p>	<p>本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p> <p>都市計画マスタープランについては、今回の意見募集の内容と異なるため、回答はいたしかねますが、担当部署に情報共有するとともに今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
40	<p>★令和2年5月 原市地区代表区長他2名の区長より郷原地区への道の駅設置の請願【国道18号線沿いの「道の駅設置及び災害時等の広域住民避難場所」確保に関する請願】が提出され、6月市議会で採択されました。まちづくりや防災面でも理に適った素晴らしい構想だと思います。</p> <p>★令和4年3月市議会3月定例会で市が工業団地にする方針を表明、郷原道の駅の請願は退けられました。</p> <p>請願を退けた理由として、都市計画マスタープランで郷原地区は工業用地になっていることをあげられています。同プランでは、国道沿いに西側に延びてきた「沿道サービス業務地」の指定は郷原地区の手前で途切れています。</p> <p>しかし、この配置は、合併する前の平成17年版の都市計画マスタープランと変わっておりません。合併により郷原地区は安中市の中心に近い位置になりました。まちづくりの視点から「沿道サービス業務地」の指定を見直すべきなのに実施されておりません。</p>	<p>今回の意見募集の内容と異なるため、回答はいたしかねますが、担当部署に情報共有するとともに、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

	<p>今回、令和7年度に都市計画マスタープランが策定されるそうです。これには、住民意向の反映が義務付けられております。原市地区からの請願は住民意向そのものです。令和7年度の策定では、「沿道サービス業務地」の指定を郷原地区まで延長してください。道の駅を設置場所の議論はそれからです。市民の多くが利用出来る場所が重要です。</p>	
41	<p>横川地区へ道の駅を造るのは下記理由により反対です。</p> <p>碓氷峠の主要な観光施設である鉄道文化むら、峠の湯、くつろぎの郷は何れも赤字経営だそうです。文化むらは、開園当初は約30万人あった入園者数も近年では約 1/3 に落ち込んでいます。峠の湯では、休日の昼間でもレストラン、売店も人は疎らです。多目的施設の体育館は殆ど稼働していないようです。</p> <p>道の駅の黒字化条件の一つである地元需要の殆ど期待できない横川地区に道の駅を造ったら赤字経営は間違いありません。新たな道の駅が出来て、横川・坂本地区で 4 重苦の赤字になったら財政が豊かでは無い安中市には大変お荷物になりますので市民の理解が得られません。</p> <p>道の駅などの投資する前に、既存の3施設をリピターの呼べる魅力ある施設にし黒字化することを考えるべきです。</p> <p>道の駅については、地元需要で黒字化の見込める場所、安中市全域の生産者が出品しやすい場所、安中市内の各観光施設への起点となるような場所、まちづくりと地域活性化にも役立つ場所、</p>	<p>横川地区は、観光面において、群馬県の西の玄関口として長野県軽井沢町を訪れる多くの観光客を迎える交通の通過点となっていることに加え、碓氷峠鉄道施設群や碓氷峠の森公園など本市の多くの観光資源が集約されている場所であることから、「観光振興の強化」を推進できる場所であります。</p> <p>また、防災面において、碓氷峠の麓に位置し、大雨などの異常気象時において交通規制区域となる交通の難所であることから、災害時の防災拠点として災害情報や避難スペースなどの防災機能を有する道の駅を横川地区に整備することといたしました。</p> <p>整備方法につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>

	<p>大災害時により多くの市民や通行車両が救援を受けられるような場所などを考慮して設置場所を判断していただきたいと思います。</p>	
42	<p>道の駅建設時、横川駅の旧4番線の線路は残しておく必要があると思う。</p> <p>旧4番線の線路は碓氷峠鉄道文化むら園内と JR 本線と直結しており、鉄道車両の搬入、搬出時の連絡線として今後も必要であることは考慮しておくべきではないか。</p> <p>ただ残すだけでなく、鉄道文化むらのトロッコ列車を、横川駅と直結した旧4番線発着にするなどの有効な活用方法を検討していただきたい。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>
43	<p>「駅がっつなく、みちがっつなく、うすい峠 SLステーション」を基本理念とするとのことだが、横川に独自の峠の鉄道文化があるにも関わらず、安易に SL と紐付けてしまうのはかえって地域のブランド力を下げってしまうのではないかとと思われる。</p> <p>SLをコンセプトとする施設は既存であり、オンリーワン感がなく、そもそも碓氷峠の鉄道の歴史とSLの関連性は薄いからである。</p> <p>碓氷峠の鉄道といたら、アプト式や EF63、ED42などの電気機関車が挙げられ、隣接している鉄道文化むら内に現物が保存されている。</p> <p>沿線を走るSLも重要な観光要素ではあるが、せっかく他の自治体にはない峠の鉄道文化があるのだから、峠で活躍した機関車(EF63やED42)にフォーカスを充て、市としても観光開発に活</p>	<p>ご指摘の点につきましては、検討委員会において協議・検討し、駅がっつなく、みちがっつなく、碓氷峠交流ステーションに変更いたしました。</p>

	<p>かすべきではないかと考える。</p> <p>よって、「うすい峠 SL ステーション」ではなく、碓氷峠の鉄道文化を連想させる他のワードに置き換えるべきでは？</p>	
44	<p>SLをモチーフにするなど安中市らしい建物デザインとあるが、デザインに特化した建物を作るより、シンプルなデザインの建物にしてコストカットを図るべきではないか。</p> <p>観光客は、見栄えよりもどれだけ施設を楽しめるかを求めており、運営側としても、負担や維持費を削減し、いかに儲けるかが大切なのではないだろうか。</p> <p>よって、全体的に維持管理しやすいシンプルな建物にし、集客や売り上げにつながる箇所にお金をかけるべきだと思う。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、安中市らしい建物＝SLとは言い切れないことから、検討委員会において協議・検討し「SLをモチーフにするなど」の部分は削除いたしました。</p>
45	<p>シェルパくんを道の駅的位置から乗車できるようにする場合、公道である県道92号の存在が課題となります。</p> <p>踏切を新設しようにも現在のシェルパくんは鉄道事業法の適用を受けていませんのでできません。</p> <p>2案であれば、敷地内として編入することで踏切自体を無くすことができますし、それにより2006年に中止された横川駅乗り入れ計画の問題点が消えることから賛成します。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。</p>
46	<p>現在のバスロータリーの位置は横川駅改札からも若干距離があり、建設予定地からも駐車場を挟まなければならず、この位置のままですと歩行者と車の交点が多く、その分事故の危険が高まるかもしれません。</p> <p>バス停を横川駅3番線の近くへ移転し、ホームから直接出れる改札口を新</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>

	設することにより、車との交点を減らすことが可能になると予想されます。	
47	<p>文化むらで運行されているスローモビリティの一種である「ポッポさん」を土休日に峠の湯から熊ノ平までのアプトの道で運行するのはどうでしょうか。アプトの道は市道では無いので公道区間がありません。</p> <p>そのためナンバープレートがないポッポさんでも走行できますので、交通量もカーブも多い旧道を走るめがねバスを増便させるよりも低速で歩行者との接触対策も最小限にでき、カーブも少なくめがね橋の上を通るアプトの道で運行した方が乗車するだけで観光価値を付加できるのではと考えています。</p> <p>道の駅と横川SAを強固に一体化させるのであれば、画像橙色の線の箇所に350mの地下通路と通常サイズのエレベーター2基を設置し、上下線のSA同士を結ぶ連絡橋(碓氷関所橋)を歩行者に一般解放し、なおかつ高速バスストップを設置すれば往来が活発になり、道の駅およびSAの増収が見込めるのではないのでしょうか。しかし、道の駅や文化むらへ行く人が長時間SAに駐車し、それによって駐車スペースが足りなくなってしまう可能性も考えられるので、いかに駐停車数を道の駅およびSAに分散できるのかが課題になりそうです。</p>	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。
48	<p>安中市らしさを出すなら SL(蒸気機関車)より EL(電気機関車)の方が望ましいと考えます。理由は3つです。</p> <p>1.碓氷峠でSLが使われたのは開業初期のわずか19年です。どうしてもSL</p>	ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。

	<p>にこだわりたいのであれば碓氷峠で使われていたSLを模した方がいいのでは無いでしょうか。D51やC61は日本中どこでも居た汎用機ですし、前者においては文化むらにも1両保存されているぐらい非常にありふれた存在です。</p> <p>2.そもそも文化むらに現役で使われたSLがD51 96しかありません。アプトくんのSLは新製したやつです。</p> <p>D51 96 は元々日本中どこでもあったSLホテルが閉業したことによって救出したものであること、文化むらに展示されている機関車の大半がELであること、文化むらに大量にELが展示された理由が高崎での電気機関車博物館計画が頓挫したからということ踏まえると、SLにする理由が理解できません。</p> <p>3.SLを模した建物より本物が動いているのを見たい人が多いでしょうから、転車台広場を設置するだけでも集客効果は充分にあると思われます。</p>	
49	<p>碓氷川や霧積川を利用した小規模水力発電事業も候補に入れていいのでは無いでしょうか。</p> <p>本格的に発電するのであれば碓氷湖や霧積湖を利用することも考えられます。</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。</p>
50	<p>くつろぎの郷～道の駅(横川駅)～妙義神社・道の駅みょうぎ～富岡製糸場入口～上州富岡駅・富岡市役所で乗合バスを運行すれば、需要があるのでは無いでしょうか。</p> <p>くつろぎの郷～道の駅(横川駅)はシェルパくんと並走しています、土休日は運行を取りやめて、シェルパくんの運行しない12時台は代わりにめがねバスを</p>	<p>ご意見いただきありがとうございます。参考にさせていただきます。</p>

	<p>運行すれば合理化を図れると思います。</p> <p>しかし、全線の所要時間が1時間近くかかりそうなので、急行バスの存在として、磯部駅～上州富岡駅・富岡市役所で乗合バスを運行し、磯部駅で信越線の横川方面の列車と接続すれば需要の分散が図れそうです。</p>	
51	<p>碓氷峠鉄道文化むらとの相性を考えると、公設民営(指定管理者)方式が望ましいと思います。</p> <p>碓氷峠交流記念財団が運営するか、別の団体が運営するかについては悩ましいところです。</p>	<p>ご指摘の点につきましては、今後の基本計画策定時などの協議・検討事項の参考にさせていただきます。</p>

2. 意見等に基づき、案を修正したもの

変更前	変更後
駅がつなぐ、みちがつなぐ、うすい峠SLステーション	駅がつなぐ、みちがつなぐ、碓氷峠交流ステーション
SL をモチーフにするなど安中市らしい建物デザイン	安中市らしい建物デザイン

【問合せ】

安中市役所みりよく創出部観光課観光施設係

電話:382-1111(内線 2623)

Eメール:kankou@city.annaka.lg.jp