第4回安中市道の駅整備検討委員会 議事概要

会場：安中市役所本庁舎 3階委員会室

日時：令和6年10月7日（月）14:00～16:00

出席者：（委員）別紙名簿のとおり

（市） 岩井市長、斎藤課長、吉田課長補佐、真下主査、櫻井主事

（委託業者）大日本ダイヤコンサルタント株式会社

1. 開会

発言者	発言概要
事務局	定刻となったので、只今より「第4回安中市道の駅整備検討委員会」を開催する。本日は、皆様には公私ともにお忙しい中、ご出席いただき深く感謝申し上げます。早速だが、お手元の次第に従い進めさせていただく。

2. あいさつ

発言者	発言概要
市長	<p>第4回整備検討委員会を開催したところ、ご多用の中ご出席いただき、また、日頃から安中市政に対してご理解ご協力いただき感謝申し上げます。</p> <p>この道の駅については、地域の魅力を発信し、観光客や地元住民にとっても重要な施設である。観光・防災に寄与する市内初の道の駅に向け、昨年度から委員の皆様には活発なご意見をいただき、基本構想を策定できた。</p> <p>今年度は基本計画策定を予定している。具体的な規模や導入機能、管理運営方法について議論を深めていただく。今年度は委員会を5回開催する予定であり、今回の委員会では、道の駅整備の大きな方向性を決めていただく。委員の意見やアイデアをしっかりと反映することが、よりよい道の駅を実現していくことに繋がると思うので、昨年度に続き、忌憚のないご意見をいただきたい。</p> <p>この夏には、国土交通省の道路局、関東地方整備局及び高崎河川国道事務所を訪問し、国との一体型の整備、そして国道18号の渋滞緩和対策についても要望をさせていただいた。</p> <p>また、7月には道の駅常総を訪問したが、売上がとても良いとのこと。色々な事を先進的に取り組んでいる場所でもあった。「メロンの生産量日本一」という横断幕があって、メロンパンを求めて何十人も大行列をつくっていた。実際のメロン生産量は常総市が日本一ということではなく、茨城県全体で日本一なのだが、横断幕の出し方、アイデアの出し方の工夫が必要だと思った。皆様のアイデアによって、素晴らしい道の駅にも普通の道の駅にもなり得る。</p> <p>これからが非常に大事な時期を迎えるので、是非皆様方から色んなご意見・ご提案をいただければありがたい。</p>
委員長	この委員会は昨年度3回開催し基本構想を策定した。道の駅のコンセプトやあるべき姿を議論してきたが、活発な議論を頂戴し、この安中にしかない内容を策定することができた。今年度は委員会を5回開催するが、第4回と5回の間に現地

	<p>確認を行う。</p> <p>新たにオブザーバーとして JR 高崎支社、JR バス関東、安中消防署、そして安中警察署の皆様を迎え、基本計画策定に向けた議論を行っていく。</p> <p>この5回の委員会の中で、安中市が整備予定の道の駅のあるべき姿、具体的な計画案が出てくると思うので、皆さんの活発な意見を頂戴したいと思う。</p>
--	--

3. 自己紹介

(各委員、事務局より自己紹介)

4. 議事

(1) 今年度の目標と検討スケジュール

(2) 令和5年度委員会の議論振り返り

発言者	発言概要
事務局	(説明資料1頁～5頁を説明)
委員長	事務局より、本年度のスケジュールと昨年度の議論のポイントを説明いただいた。報告事項としてお聞きいただければと思うが、確認すべき点等あればご発言頂きたい。
委員	2頁の民間事業者ノウハウのヒアリングについて、具体的な内容をお聞かせいただきたい。
事務局	今後参入意向のある事業者を対象としたヒアリングを行っている。こういった思惑等があるか、総合的な観点からご意見をいただいているところである。
委員	色々な事業者に当たっているということか。
事務局	募集をかけて、手を挙げて下さった事業者を対象として実施している。
委員	色々振り返って、やはり横川SAをスマートインターチェンジとして整備できればと思う。5年・10年後には一般道を走ることが少なくなってくるので、一般道を走らせるよりも、近いSAから直接行ける方が、集客できるのではないかと思う。
委員長	SAから道の駅までは距離もなく、アクセスはどうするか、昨年度にも議論があった。おっしゃるとおり、高速道路で多々通過していく人たちをどう引き込むかというのは重要な課題。道路はいきなり無理でも、そこを上手くアクセスできる交通手段は検討してみてもいいかもしれない。
委員	是非検討してもらいたいと思う。
委員長	計画段階あるいはその先を見据えての内容になると思う。
委員	5頁の「計画対象地のつかい方」の所で、デザインをうまくするという声が出ていた。鉄道文化むらの角のところに矢の沢川があり、右折レーンも非常に狭い。大きなトラックも通るので、横川橋を拡幅しないと道の駅に入るお客様がトラック等と交錯し、非常に危険だと感じるなのでその辺りも含めて検討してほしい。
委員長	この道の駅には右折して入らねばならない状況。渋滞の問題をどう解消するか。この数回の委員会で議論になる、単独型または鉄道文化むら一体型の内容も含めて議論できればと思う。
委員長	今年度からオブザーバーとして入られた機関から、昨年度までの議論のなかで不

	明点やご質問があればお伺いしたい。
オブザーバー	渋滞対策と事故防止の観点から、右折レーンがもっと長く取れないといけないと思う。また、道路を挟んだ向かい側のドライブインから右折して高崎方面に出庫する際、非常に出づらいということもあり、そこで混むとさらに出にくくなるのではという懸念もある。
委員長	ドライブインの駐車場とも被ってくる。渋滞もそうだが、道の駅の客なのか、萩野屋の客なのか、どちらの客かわからないというところでトラブルにならないか、とも思う。道路の問題については構想の段階から議論されてきたが、これからも丁寧に議論していきたいと思う。
事務局	国道 18 号の渋滞緩和は市としても重要視している。国土交通省及び高崎河川国道事務所に渋滞緩和の要望書を上げている。渋滞にならないような対策をこれからも検討し進めていく。
オブザーバー	他に類を見ない、鉄道駅と道の駅を合体させるという非常に大きな構想であり、弊社も前向きに協力させていただく。 古い設備が混在する土地でもあるので、弊社の設備が支障になる等の話があれば、先々の計画に支障がでないよう調査を進めていただき、滞りなくやっていただければと思う。
委員長	鉄道駅に近接する道の駅は全国に 13 駅あるが、横川のように終点ターミナル駅になっているのは3駅しかない。その整備にあたり、鉄道事業者と市の連携もあると思うので、計画段階から各々が検討していかなければならないことがあると思う。
委員	道路の渋滞、国道 18 号の話が挙がったが、横川の駐在所のところにある信号が鉄道文化むらの建設用地と繋がってしまう計画になっている。信号を利用した渋滞解消など、あらゆる面での検討をして欲しいと思う。
委員長	整備計画と渋滞対策のところにも関わってくる。警察や消防も入っており、引き続き議論・検討できればと思う。
オブザーバー	この周辺には観光施設が多々あるので、交通事業者として、お客様の足としての役割を担えればと思う。道の駅だけでなく、周辺の観光施設等に簡単に行ってもらえるようシャトルバス等を検討して進められればと思う。
委員長	普段は横川～軽井沢を結んでくれている。横川周辺だけが独り勝ちするのではなく、軽井沢との連携というところで1本の戦略を考えていく、というご指摘もいただいているので、周辺地区の活性化も含め引き続き議論していきたい。

(3) 道の駅が置かれている状況及び基本計画の検討に向けた各種調査の実施状況

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料 6 頁～27 頁を説明)
委員長	調査状況等の速報の報告をいただいた。インタビュー調査も十分なサンプルであり、大体の傾向を反映している感覚をもっている。 鉄道文化むらも他県からの人が多いが、大体このような傾向なのか。
委員	男性が多いのはそのとおり。子どもが回答者の数字に現れていないのは、インタビュー回答者がほとんど大人の方だったからではないかと思う。

委員長	<p>今まで行ったことのある施設・今後行ってみたい施設を聞いていただいている中で、「今後行ってみたい施設」で各地点とも磯部温泉がトップになっている。道の駅と磯部温泉をどう生かしていくかも重要な議論になると思う。</p> <p>今まで行ったことのある周辺施設と今後行ってみたい周辺施設で同じ回答をした人、いわゆるリピーターはどれぐらいいるのか。</p>
大日本 DC	<p>問6と問7のクロス集計をすることによってその傾向が現れてくるかどうか、ということになると思うので、今後分析させていただく。</p>
委員長	<p>道の駅で欲しい施設も、観光客か住民かでそれぞれ傾向が出てくるかと思う。この報告について何かあればご発言いただきたい。</p>
委員	<p>観光客の宿泊に繋がってほしい。立ち寄ってすぐ帰るのではなく、泊まってもらいたい。滞在時間を長くするという意味で、効果的な体験プログラムを作っていく必要がある。次の活動を促すプログラムが出来るように考えていきたい。</p>
委員長	<p>道の駅の滞在時間を長くしつつ、いかに磯部温泉の方へと流せるかが大事。</p>
委員	<p>民間事業者ヒアリングの中で、売上想定の数値等は提示しているのか。</p>
大日本 DC	<p>売上想定等は事務局側からの質問項目には挙げていない。一方で、事業者からも具体的な売上目標等のご意見として出ていないが、ある企業からは、一般的な事業成立にはこういった数字や商圈が必要だということも、ご意見としていただいている。そういったヒアリングを意見交換の中でさせていただいている。</p>
委員	<p>道の駅は8~9割が赤字施設と言われている。赤字にしないためには利益を出さないといけない。どのようなお客様を積み上げていくか、ということが大事。想定などこれから検討していければと思う。</p>
委員	<p>インタビュー調査の問7、今後行ってみたい周辺施設の回答で「その他」が多いが、どんなところが挙がってきたのか。</p>
大日本 DC	<p>内訳を確認すると、「なし」と回答されている方の割合が多い。周辺施設を把握されておらず、「わからない」と回答された方もいた。</p>
委員	<p>過去にリピーターアンケート調査をした結果があるので、参考までに紹介したい。</p>
随行員	<p>2年前のデータであるが、各地点のリピート率を調査したものを紹介する。</p> <p>調査地点は、磯部温泉、碓氷峠鉄道文化むら、天然温泉・峠の湯及び坂本宿、碓氷第3橋梁めがね橋、安中藩武家長屋周辺の5地点である。</p> <p>来訪者のリピート率が高いのは、過去4年間で見ると磯部温泉。直近ではリピート率35%。男女比率は半々。20代が7.9%、多いのは70代で30%以上。</p> <p>鉄道文化むらはファミリー層が多いが、男性64%、女性35%で、20代が多い。その他、40代が16%、50代が16%、60代が20%と推移している。</p> <p>坂本宿を散策する方がリピート率18%であり、日帰り温泉を含め遊歩道を散策する方が、リピート率が高いといえる。</p> <p>めがね橋は10%を下回る。男性65%、女性34%で20代が多いが70代が少ないので、歩くのに懸念がある世代は少ないといえる。</p> <p>安中エリアは女性が55%以上で、40代・60代の割合がそれぞれ30%を超えている。</p> <p>こちらの肌感ではあるが、問合せ内容として磯部温泉は食事込みの宿泊が多いが、</p>

	素泊まりの方も多く、車で来る方から「飲食店を教えて欲しい」と聞かれたら端的に案内できる。一方、鉄道利用の方は移動に制限があるため、案内できる店舗が少なかったのが、横川で夕食を食べて磯部に戻ってもらうような形で商圈が広がるといい。
市長	この来訪者の「当日の交通手段」は自家用車が多い。往来のルートの利用状況がわかると良いと思ったが、そのあたりは調査されているか。
大日本 DC	ルートの把握までは、今回のインタビュー調査では行っていない。
市長	利用ルートも重要な視点だと思う。碓氷軽井沢 IC は結構混むので、碓氷峠のバイパスを通して松井田妙義 IC から帰るお客さんもいると思われる。 GPS アプリの活用や、NTT ドコモ等と組むことでどんなルートがあるのか分かると思う。今回の調査とは別に、そういったことも今後検討してみてもいいと思う。

(4) 道の駅整備の具体化に向けて

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料 28 頁を説明)
委員長	一番大事なのは単独整備とするか、道の駅の整備予定地を駐車場にし、鉄道文化むら内に道の駅を入れるのか。これを次回までに決めるといふ、重大な議論が控えている。具体的には次回の委員会で図っていく。 それぞれの方向性の整理を大日本 DC の方で実施してもらっている。鉄道文化むら一体型か単独型かについては、この委員会での最重要ポイントとなる。⑦整備の大きな方向性についてが決まれば、①～⑥も概ね定まってくると思う。 なかなか情報が無い中で言い切るのも難しいと思うが、鉄道文化むら一体型か単独型かについてどうお考えか、ざっくばらんにご意見を伺いたい。
委員	今後、基本計画策定の大きなポイントで⑦があるが、道の駅で重要なのは休憩機能だと思う。トラックも多く、ドライバーが疲れを癒す場所にもなる。 24 時間使用できるトイレや防災機能、地域の方の利用もあるが、単独整備だと平面の面積が 25,900 m ² にとどまり、他の施設整備を入れるとなかなか入り切らないのではないと思う。トラックなどの駐車場利用を鑑みると、鉄道文化むら一体型の施設にすべきかと思う。 また、防災機能の面で碓氷峠が通行止めになった場合の U ターンできる施設という話もあったが、道の駅の駐車場で見込むのか、他の場所でやるのか。今後現地視察に行くが、国道 18 号と敷地の高低差がそれなりにあるので、駐車場スペースをどのように確保するかが大きな課題だと思う。 道の駅まえばし赤城は自家用車が 400 台、トラック 75 台停められるが、どのように駐車スペースを確保するかが大事なポイントだと思う。
委員	駐車場の関係があるので、やはり 2 階・3 階建ての駐車場にすればトラックも止められる。土手のところまで駐車場にして、麻苧茶屋のところまで駐車場にしてはどうかと思う。
委員	どちらが良いかを考える時に、お客様視点に立つとゾーニングが大事。鉄道文化

	<p>むらと一体にするとコンパクトにはなるが、鉄道文化むらの入口から芝生広場まで歩くと 300m、一方で横川駅サイドの駐車場が 400m くらいの長さがある。よく、商業施設で回遊の限界が 600m と言われており、ショッピングセンターでもここに収まる設計がなされている。よって、ゾーニングと合わせてイメージを出すことが大事。</p> <p>川場田園プラザだと 300m×300m に収まる。ゾーニングは基本計画でも提示されていくと思うが、ほどよい歩行環境を設けるといふ観点から詰めてはどうか。</p>
委員	<p>庁内検討委員会で鉄道文化むらを視察したが、「鉄道文化むら一体型のほうが良いのでは」との声が大きかった。道の駅は休憩施設としての意味合いが強いが、今回は横川駅や鉄道文化むら、ドライブイン等もあるため、色んな方向に向かうお客様が見込める。</p> <p>「電車で行ける道の駅」を求めている方もいるので、横川駅を利用させていただくと良い。お子さん連れで車がない方でも、電車に乗って来られる場所だと思う。せっかくあるものを活用できる一体型でつくることで、より多くの方に来てもらえるのが良い、といった意見があった。</p>
委員	<p>道の駅に来られる方は車で来られる方がほとんどということで、駐車場の確保は重要である。個人的な意見は「鉄道文化むら一体型」である。</p> <p>一方でゾーニングが大事というのはその通りで、何も無いところを歩かせるのではなく、お店や施設が並んでいるところを歩いていただくということが重要だと思う。まわりの環境一つ一つを楽しんでもらう視点が大事であり、そうすれば多少距離があっても端から端まで歩いてもらえると思う。</p>
委員	<p>まだ具体的に現地を見ていないので頭に浮かばないところであるが、ほとんどの人が車で来ると思うので、駐車場の確保が重要。高齢者の方が来られると、斜面がきついので平面駐車場で考えていただけると良い。</p>
委員	<p>道の駅と地域の発展を統合的に考えるなら「鉄道文化むら一体型」が良いと思うが、それにより、大事な鉄道遺産の保全にも繋がっていくのではないかと。また、世界遺産登録に向けていくという意味でも、「一体型」が良いと思う。</p>
委員	<p>6月3日に上毛新聞の記事が出た。その中で、「駅がつなぐ、みちがつなぐ、碓氷峠交流ステーション」という基本理念が謳われていた。文化むらと一体型にするということで、地元話を聞くと「駐車場のスペース確保の関係上、一体型が良いのでは」との声が大きかった。</p> <p>私も現地を見て色々考えたが、東から西までとても細長く、距離もある。東から西まで移動できる手段を色々検討してはどうか。皆さんの知恵を絞って有効なものを整備できれば、駐車スペースも取れ、空間を広く使えるのではないかと。思う。</p>
委員	<p>基本構想をつくる段階で、賛否は色々あるものの、スタッフからは「鉄道文化むらと一体にせざるを得ないかな」という声は聞いている。「どう作り込むことで理解を得られるか」がポイントになると思う。</p> <p>前段で渋滞の話もしたが、JR バス乗り場も整備しないといけないと思う。適宜、関係機関との意見交換・議論も大事だと思う。</p>

委員長	オブザーバーのご意見も伺いたい。
オブザーバー	現状見ていただくと、鉄道文化むらがあり、駐車場のところにバス乗り場があって駅もある。鉄道文化むら一体型も良いとは思いますが、公共交通は定置性が求められてくるので、そのために必要な配置等をご検討いただければと思う。
オブザーバー	詳しいことについては、これからの検討委員会で勉強させてもらう。長期にわたって多くの方々が利用できるような、便利な施設を作るのが大事だと思う。そういった観点から我々も出来るだけの協力をしたい。
オブザーバー	単独整備とした場合、鉄道文化むらはそのまま残るのか。
委員長	そのまま残る。
オブザーバー	鉄道文化むら一体整備にすると、新しい道の駅を文化むらの中につくる、ということで想像がしにくいのだが、そうすると、道の駅から自由に入れるということになるのか。
委員	「文化むらと一体的に」という言葉ではあるが、あの中に施設が全部そのまま入るとは想像がしにくい。ゲート手前側を少し削り、奥側は有料施設のままにする、という意見もあるようだ。
オブザーバー	まだはっきりしたことは言えないが、四国でツリートレッキングをしている、私の友人の話をさせていただく。通過型リゾートと言うらしいが、そこに道の駅があり、その道の駅からお客さんを引っ張ってきて体験型学習を行うというもの。そのあとに宿泊施設に向かってもらう、というのがあるようだ。結構な修学旅行生がやってくるようで安定財源になっている、といった話を耳にした。
オブザーバー	<p>渋滞への懸念や災害時通行止めの運用等は、まさに議論いただいている「施設配置」の話に関わってくる。国土交通省としても市と連携して検討を進めている。そもそもの土地を生み出すための鉄道文化むら一体整備か単独整備なのか、それとも道の駅が目玉施設として鉄道文化むらを入れたいのか。「この道の駅を何で売り込むのか」によって変わってくると思う。</p> <p>富弘美術館を例にとると、「道の駅富弘美術館」と道の駅にメイン要素を後ろにつけている。そうしたことを考えたときに、あそこの集客として鉄道文化むらを推していくのであれば、道の駅の中に鉄道文化むらが入っていないというのは違和感がある。鉄道文化むらも含むが、他の観光拠点につながる情報発信拠点を目指すなら「道の駅横川」という位置づけでもいいだろう。呼び込むターゲットが鉄道で来られる方であれば、また運用方法が変わってくると思う。</p> <p>アンケートも色んな方にまんべんなく聞いていると思うが、注意しないといけないのは、全員の意見を盛り込もうとすると「何が特色なのか？」というところが薄れてしまう。基本構想を見ると「ここのコンセプトはこうなんだ」という絞り込みを議論されているようにも見受けられた。その絞り込みの中で、鉄道文化むらも一体的にした方がいいのか、別々の方がいいのか、という考え方が色々出てくるのかなと思った。</p>
委員長	まさに貴重なご指摘で、誰をターゲットにして何を売り込むかによって、そこが変わってくるということで、今後の委員会でも諮っていかねばならない。いただいたご意見・ご助言を踏まえ、次回に方向性資料を概算とともにお示しす

	る。その内容を踏まえ、計画策定に繋げていく。
--	------------------------

5. その他

発言者	発言概要
事務局	最後になるが、委員の皆様から何か質問等はあるか。
各委員	(特になし)

6. 閉会

発言者	発言概要
事務局	以上をもち「第4回安中市道の駅整備検討委員会」を終了する。

以上

第4回安中市道の駅整備検討委員会名簿

<出席者>

	役職	氏名	所属
1	委員長	小熊 仁	高崎経済大学地域政策学部観光政策学科 教授
2	委員	大山 詠司	安中市地域力創造アドバイザー
3	〃	高橋 正章	安中市松井田商工会 会長
4	〃	戸塚 勉	JA碓氷安中 代表理事組合長
5	〃	(代理人出席)	一般社団法人安中市観光機構 理事長(代理)
6	〃	武井 孝雄	安中市区長会 代表 横川東区 区長
7	〃	富安 良司	一般財団法人碓氷峠交流記念財団 理事長
8	〃	小川 剛	安中市議会 代表
9	〃	中里 初美	道の駅整備庁内検討委員会 代表
10	〃	村井田 理奈	道の駅整備庁内検討委員会 代表
11	オブザーバー	杉崎 光広	国土交通省関東地方整備局高崎河川国道事務所長
12	〃	(代理人出席)	群馬県安中土木事務所長
13	〃	清水 功	群馬県安中警察署 署長
14	〃	篠原 浩典	高崎市・安中市消防組合 安中消防署 署長
15	〃	(代理人出席)	東日本旅客鉄道株式会社 高崎支社長
16	〃	小林 厚	ジェイアールバス関東株式会社 小諸支店長
17	〃	清水 昭芳	安中市 副市長
18	〃	大河原 弘行	安中市 企画政策部長
19	〃	萩原 正視	安中市 総務部長
20	〃	赤見 孝仁	安中市 まちづくり部長
21	〃	大竹 将夫	安中市 みりよく創出部長

<欠席者>

1	副委員長	武井 奈津美	長岡造形大学・群馬日建工科専門学校 非常勤講師
2	委員	神成 さつき	安中市商工会 代表