

第5回安中市道の駅整備検討委員会 議事録

日時：令和6年11月15日（金）13:30～16:00

会場：安中市役所本庁舎 3階委員会室

1. 開会

発言者	発言概要
事務局	定刻のため、ただ今より「第5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。 本日は道の駅整備に係る大きな方向性である「単独整備」または「鉄道文化むらの一部を含む整備」のどちらにするかを決定する委員会となり、計画地に対する考えを整理していただくため、説明と議論の間に休憩を挟みながら進行していく。

2. あいさつ

発言者	発言概要
市長	ご多用の中、第5回委員会に出席いただき感謝する。 今年度2回目の委員会で、大きなテーマの議論をしていただく。 今回の議論の結果は、最終的な道の駅の完成形に大きく関係してくる。今までの委員会での検討結果に加え、現地確認での印象や皆様の専門的な知識等を踏まえ活発にご議論いただくことにより、具体的な整備方針や結果にも繋がっていくと思う。各種調査権の報告も踏まえて、ご議論いただき、これらのご意見に応えられるような道の駅が整備されれば幸いである。 11月上旬の3連休に鉄道文化むらで様々なイベントが行われ、にぎわった。その際も国道18号が渋滞した。やはり渋滞対策が重要であり、横川SAからの動線についても検討していかなければならないと思っている。関係機関の皆さまにも引き続きご協力いただきたい。
委員長	本日の会議については、道の駅そのものを単独で整備するのか、鉄道文化むらと一緒に整備していくのか、その決断が必要な重要な会議になる。いずれの方式になっても、道の駅の整備は、安中市の交流人口増加に不可欠になるので、皆様の忌憚のないご意見を頂ければと思う。

3. 議事

（1）第4回検討委員会の振り返りについて

発言者	発言概要
事務局	第4回検討委員会の内容について、第4回委員会終了後、委員の皆様にメールなどで議事概要を送付し、内容に齟齬がないかご確認いただいた。 その後、ご指摘をいただいた点について修正を行ったので、後ほど市ホームページに議事録として掲載させていただく。
事務局	前回の振り返りについて、今回は主だった点を報告させていただく。 （説明資料①の2頁～4頁を説明）

事務局	前回の振り返りであり、議事概要も付けさせていただいた。特段問題はないと思うため、次に進めさせていただく。
-----	--

(2) 基本計画検討に向けた各種調査の結果について

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料①の 5 頁～44 頁を説明)
委員長	調査結果について具体的な報告をいただいたが、ご質問・ご確認等あるか。
委員	前回の振り返りに関連して、道の駅整備の資金はどのように考えているのか。資金の出どころによって、諸条件が変わってくる。最低限やらねばならないところの補足をお願いしたい。
事務局	資金計画は、今後、各種補助金も組み込んだ資金計画を委員会の中で議論させていただきたい。最終的に、基本計画の中に「資金計画」を組み込む形としたい。
委員	資金の出どころによっては、何を条件とせねばならないかがあると思うが、それはまだ分からない、ということか。
事務局	現時点ではそのような回答になる。交付金には様々な補助メニューがあるので、その要件を満たす形で資金計画を考えていきたい。
委員	例えば国土交通省のメニューと関連させると、災害時に対応するためにどういう条件を満たさねばならないのか、トラックの休憩スペースをどれほど取らねばならないか、等の条件が付く可能性もあるのか。
事務局	各省によってそれぞれ要件がある。先程の内容については国土交通省、商業施設だと内閣府、農産物だと農林水産省等、様々な補助メニューがあるので、それを勘案しながら考えていく。補助率もその補助メニューによるので、どの内容が相応しいかを検討していきたい。

(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

(4) 道の駅整備の大きな方向性について

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料②・③を説明)
委員長	どのような空間形成コンセプト・ゾーニングになるかという話と、整備方針も単独で整備するか、一体的に整備するかの比較を整理いただいた。後者の方が整備範囲は広くなるため、整備費用も大きくなる。駐車台数については、双方を比較しても、鉄道文化むらの駐車場を活用することで同じ台数を確保出来る計画となっている。質問等があればお受けしたい。
市長	素案のなかで、整備する範囲に土砂災害警戒区域が入っているが、災害対策をしても区域に該当することとなるのか。
オブザーバー	土砂災害警戒区域は、地形等の状況から発生すると思われる最大限の範囲を示しており、対策したからといって指定が外れるというものではない。
委員長	土砂災害警戒区域は、道の駅整備に大きく関わってくる。対策したからといって、区域に該当しない、ということではないと理解した。

委員	車両の出入口は1箇所なのか。
大日本 DC	県道側（鉄道文化むら南交差点）からの出入りと、東端の市道（横川交差点）からの出入りを考えてはどうかと思っている。
委員	9割が国道側から出入りすると思うので、1箇所だと混雑しないか。また、鉄道文化むら側の出入口から商業施設まで、どのくらいの距離があるのか。
大日本 DC	100m 弱と思われる。
事務局	両方の出入口とも、国道から県道または市道を経由したうえで、道の駅側に入っていくことを想定している。
委員	トラックが入るのは県道側からと東側があると思うが、トラックは西から入って東へ、もしくは逆の入出庫は可能なのか。
大日本 DC	現状は、西から入ってUターンして県道側から出るか、直進して東側へ抜けていくルートを考えている。
委員	国道 18 号が、土砂災害や豪雨の際に通行止めになってしまう。災害時のトラックの拠点にもなり得るので、Uターンするか、災害時は停めておける等、そのための広さが確保できているか確認したい。
大日本 DC	大型車の入出庫もできるよう、台数を設定し見込んでいる。発災時、県道側から入って停めて、出ていける計画にはなっている。
委員長	Uターンできる場所は想定されているということで理解した。
委員	「単独整備」案と比較して、「道の駅・鉄道文化むら（一部）」整備案の増額分の主な増額理由は地域振興施設を建てることなのか。
大日本 DC	地域振興施設の整備等、鉄道文化むらの一部を再整備するところの増額を見込んだものが主な増額理由になる。
委員	前回の委員会で、国道 18 号で軽井沢方面に向かう途中の右折レーンが短いと申し上げた。国道 18 号にかかる矢の沢橋の幅員が狭いと思うが、その辺りの拡張等の可能性についてはどのように考えているのか。
オブザーバー	どこからどれだけ車を入れていくか次第で、右折レーンの長さが足りるか足りないか、という判断ができるので、そこと併せての検討が必要と思っている。 駐在所がある東側の出入りが、国道 18 号と駐車場がかなり近くなってしまうため、そこで出入りが賄えるのかは疑問。そこを捌くためには青信号の時間を長くする等の調整が必要であり、渋滞が懸念される。そうすると、鉄道文化むら側の出入りをメインとした検討が必要だと思う。
委員長	メインのエントランス側からの出入りを中心にしてはどうか、という話として受け止めた。
委員	駐車場で、バイク（二輪車）はどこに置くのか。
大日本 DC	現状の計画案には入っていないが、必要な施設であると考えているので今後のブラッシュアップ時に加味し検討していく。
オブザーバー	資料③の比較表で、駐車台数の小型車の台数差が2台しかないが、この考え方はどうなっているのか。

大日本 DC	「道の駅」単独整備案は、既存の鉄道文化むらの駐車台数（57 台）を加えて 247 台としている。
委員長	これまでの説明や議論等を踏まえ、方向性についてご意見をお伺いしていく。各委員、色々確認したいところがあると思うので、10 分間の休憩を挟み再開させていただく。

（５）道の駅整備計画地について

発言者	発言概要
委員長	事務局から、ゾーニング案と整備の方向性の案を示してもらった。整備検討委員会として、道の駅の整備の方向性については、基本構想の段階から 2 つの方向性を提示してもらってきた。そのご意見を伺っていきたい。
委員	庁内検討委員会 8 名の意見を確認したところ、「一体整備」7 名、「単独整備」1 名であった。一体整備を推奨する意見として、「単独整備だと施設が一つしかなく拡張性がないこと」、「一体的なデザインで整備が可能であること」、「鉄道文化むらと掛け合わせることでオンリーワンの雰囲気を実現できること」が挙げられた。一方、単独整備案については、「設立の経緯や経営方針が異なる」、「コストを抑える」といった点で単独整備が望ましいと考えるものの、「道の駅で一旦、集客実績を作った上で、その利用客を見越した鉄道文化むらの改修を追加で行うことが望ましい」というような内容で、一体整備に積極的な意見であった。
委員	今の発言に少し付け加えると、「長期滞在のファミリー層の来訪を促進するためにも、一体整備で方針を決めておけば、色々選択肢が広がるのでは」という意見もあった。
委員長	子連れの利用者への対応、鉄道文化むらと一体的に整備することの有効性、一方で単独整備を推す視点からの懸念は「コスト」が挙げられた。ただ、一体化していくことで、集客を進めていくための準備ができるという前向きな意見であったと伺えた。単独整備に比べ、一体整備はコストが上がるという懸念を心配されていると思った。
委員	道の駅を一体化して整備するということは、「統一したデザイン・コンセプト」が醸成されると思う。鉄道のまち、ということで、オンリーワンを目指すのは素晴らしいことなので、一体的な整備が望ましいと思う。一方で、駐車台数や高低差、トラック等の出入りの懸念があり、鉄道文化むらの経営が厳しい状況もある。鉄道文化むらは、1999 年に完成したときは年間 29 万人来場していたが、今は 10 万人を切った。入場料の値上げ等、さまざまな策を打たれているが、一体化した場合に「どこから先は入場料を取るのか」等、重要な話・検討が色々あると思う。現状の施設の売上を増やしていくための施策を取っていく必要があると思うので、知恵を出し合いながら進めなくてはならない。経営を良くするために、有識者にご意見を伺いながら、一体的に整備を進めていく方向性で行ければと思った。
委員長	鉄道のまち、ということで、統一感を図るのが良いと伺った。懸念事項の解決も必要、というご意見であった。

委員	事前に資料を確認し考えてきた。駐車場については、毎日混んでいるという状況ではないが、混むと現状のスペースでも入りきらない状況。そのお客様を鉄道文化むらで受け入れるためには、この駐車台数で足りているのか正直疑問である。これから寒くなると駐車場に空きは出てくるが、ピーク時は満車になり溢れることを踏まえると、この台数で足りるのかは正直不安。 一体的に考えること自体は良いと思っている。本日の資料としては、道路整備と一体となった駐車場の整備や、鉄道資料館の建て替え等はあるが、道の駅の機能としては、土砂災害警戒区域から外して、横川駅南側の敷地で完結している印象もある。道の駅としてのあり方については、今後市とも議論させていただきたい。また、些末な点であるが、横川駅と候補地の間に線路が残っている。昔はあの線路で車両の出し入れをしていたが、現状は使われていない。ただ、あの線路が無いと鉄道文化むら内の車両修理等ができないので、そういう線路等の要素も図面に表れていると良いと思った。 一体的な整備については、時間軸を色々考える必要があると思うが、基本的には一体的整備の方向でご検討いただければと思う。
委員長	整備の方向性と、駐車場の適正な台数確保に関するご意見をいただいた。
委員	地元の方とお話する機会がある中で、道の駅については、鉄道文化むらとの一体化の話も含めてご意見を伺うと、「一体化」が良いとの声が多い。しかし有料施設なので、それを一体化した際に、どのように線引きをしていくかの検討が必要。道の駅と鉄道文化むらの一体化については、せっかくやるなら大掛かりにやった方がいいのでは、という考えはある。
委員長	地元としても、一体化が望ましいとの意見をいただいた。一方で、鉄道文化むらとの線引きに関することをご今後詰めていく必要があると受け止めた。
委員	結論から申し上げますと、「一体化」が全てだと思う。観光機構と商工会の意も含めて申し上げたい。 群馬県の中の観光地をつくろうと、商工会で湘南新宿ラインを横川まで引っ張ろうという運動を行った。JRからはイベント列車を出すことは可能との声をいただき、SL運行等のイベント等をやってきた。そこで、観光協会の事務所を横川に移し、観光活動をブラッシュアップしようと動いてきた。 国のDMOの仕組みを用い、認定を受けることで資金をいただこうと思ってきた。それが2016年。9年経つが、この鉄道遺産は素晴らしい、ということで、「廃線ウォーク」で多くの集客ができています。それに関連してナイトウォークやラリー、ヒルクライム等のプログラムを進めている。鉄道文化むらを磨き上げて、誘客の一つの資源にしていきたいと思っている。そこで、転車台の復元を行ってはどうかということを提言したい。群馬県の観光資源の一端を担っていることから、今こそ投資を行い、大掛かりなことを行った方がいい。 もう1点、ここは碓氷峠のバイパスと旧道が交わる場所。横川S Aや高速道路も近接する。なので、スマートICを整備し、それにより誘客や発災時に逃がす等もできよう。 是非、安中市の観光資源に大きく寄与できる方向性で進めていきたい、投資をお

	願いたい。現在、投資が出来ていないからこういう状況だと思う。この資源を磨き上げて、群馬県の観光資源として際立たせてほしい。観光誘客の起点としてやってほしい。JRにもご協力いただいているところであり、そこにも貢献できることになると思う。
委員長	地域の鉄道遺産として推進出来れば、というご意見であった。また、高速道路との連携は、誘客において重要な観点。これに関しては、今後の計画の段階で長期的に議論できればと思う。
委員	「鉄道文化むら」を有効活用するという意味で、一体化が良いと思う。
委員	「一体化」が良いと考える。ご指摘のコストについていえば、先ほどのお話のとおり、これは「投資」だと思う。想定する客数と客単価の事業収支計画をきちんと作れば良いと思う。 2点ご提案がある。1点目、現状の図面は今後詳細を詰めていくと思うが、「地域に寄り添う」というコンセプトを踏まえると、ドライブインや、リニューアル予定の碓氷の関所等、近接して連携を図るべき要素への出入口として考えてほしい。もう1つは「IT化」。これは、有料区域の線引きで使えることもできるかもしれないが、それなりの費用はかかる。文明の機器を使いながら有料区域の線引きをするのも有効。あと、マーケティングの観点は重要。那須町では、アプリで会員登録すると駐車料が無料という特典をつくっている。道の駅では駐車場でお金は取れないが、来ていただく方への特典をつける等、マーケティングの詰めが必要だと思う。それが「令和」の道の駅のあり方だと思う。
委員長	コスト増は「投資」と捉えること、一方でドライブインや関所等との連携、IT化に関するご意見をいただいた。
副委員長	「一体化（一部）」がよいと考える。何よりも、資料②の「コアエリア」の考え方が大事だと思っている。このコアエリアが、駐車場や施設を大きく囲う形で、この空間としての「顔」になる。また、先ほどのクロス集計結果も加味すると、めがね橋やアプトの道、くつろぎの郷等の鉄道文化むら周辺への波及を考え、このつくり方が大事になると思う。そこに投資をして、顔づくりをしてほしい。 現状の高低差や車両の出入り等、色々難しいところがある。横川交差点側からの出入りをつくる等、工夫点は色々あると思う。車と人の出入りのルートをしっかりスタディしてほしい。また、駅も鉄道文化むらや道の駅等に向けた「顔」になるので、しっかり検討してほしい。
委員長	前回の会議の際、オブザーバーのひとりから、「この中でどこをコアにすべきか」という貴重なアドバイスをいただいた。横川という、あの地域で道の駅をやっていくにあたっては「鉄道」が不可欠。残されている貴重な鉄道遺産を活用していいと思ったときに、道の駅に取り込んで、活用し発展させていければ、素晴らしい道の駅になると思っている。 「一体化」を進める際には、委員からも意見いただいたように、鉄道文化むらとの調整事項が色々ある。現在お勤めの従業員の方に不利益がないような配慮が必要である。

事務局	本日欠席の委員から事前にいただいたご意見を紹介させていただく。 「一体的に整備を進めた方が良い。理由は、現地視察をした際、国道から入ったときに統一感がある方が良くと思ったため。両施設が統合・連携することが、開業してからの発展にも繋がる。」との意見をいただいた。 もう一人の委員からは「一体的な整備を望む。理由は、別々に経営を安定させるのは困難なので、一体的に整備を行い、利益を確保するのが良い。ただし駐車場について工夫すること。」との意見があった。
委員長	欠席委員からも「一体的整備が良い」とのご意見をいただいた。 全委員のご意見を踏まえると、方向性としては『「道の駅・鉄道文化むら（一部）」整備案』を進めていくことでよろしいか。
出席委員全員	異議なし。
委員長	それでは、方向性として、『「道の駅・鉄道文化むら（一部）」整備案』にて進めていくこととする。

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。
オブザーバー	路線バスは、電車からお客様が下りてバスに乗る、またその逆の行為があるが、「遅れ」を気にしている。10～15分間でバスから電車に乗ってもらえるダイヤ設定にしているが、渋滞でバス運行が遅延するのは避けたく、そこは重要だと思っている。渋滞時には迂回路を設ける等、そういうところの検討の可能性もあるかと思う。今後、具体的に色んなことを進めていくにあたり、一民間事業者として是非ご意見させていただければと思う。
事務局	渋滞対策の検討や、意見交換の要望について承った。
事務局	次回の整備検討委員会は 12/23（月）を予定している。また改めて通知を発送させていただく。 今後、皆様のご意見を踏まえ、「鉄道文化むらの一部と一体的な整備」の方向で基本計画を検討していく。また、施設配置や動線等を検討し、整備計画についてイメージ図をお出ししていきたい。本日の資料①にあった各種調査結果は、「どのような施設を入れていくか」を絞り込むのに重要となってくるので、お時間のある際にお目通しいただきたい。 また、委員からご意見いただいたように、鉄道文化むらと道の駅のあり方について、鉄道文化むらで働く方が不利益にならないように、また、道の駅も盛り上がるよう、丁寧に意見交換を積み上げていきたいと思う。

6. 閉会

発言者	発言概要
事務局	以上をもちまして「第5回安中市道の駅整備検討委員会」を終了する。