

# 会 議 録

内 容：平成 26 年度軽井沢町グランドデザイン像作成に伴う会議（第 3 回/全 13 回）  
個別協議 浅野委員

場 所：(公財) 都市づくりパブリックデザインセンター会議室

日 時：平成 26 年 5 月 20 日（火）10 時 30 分～12 時 10 分

出席者：中村委員長、浅野委員

二井先生、udc(護、小野寺、辻), 小野寺事務所(上條), アトリエ T-plus(南)

## ①浅野委員より軽井沢 LRT 構想（案）についてご意見を頂いた。結果下記。

### ◆LRT 構想（案）について

- ・軽井沢から碓氷峠を保留とする考えならば、東西の軽井沢から小諸まではしなの鉄道を活用した軌道系にし、南北をバスで補完する考えが良い。可能ならば、軽井沢から旧軽井沢へ行くルートも出来れば良い。（浅野委員）

→町との協議で出てきたルート案は、東西は中軽井沢駅から新軽井沢駅、南側は新軽井沢からまずは中軽井沢までを通す案で、このルートは可能性としてあるとの意見であった。南側は軽便鉄道が走っていた経緯もあるため、最終的に旧三笠ホテルまで延伸する事も考えている。旧軽井沢の南から雲場池前を通過して国道の方に抜ける道（六本筋）にもう 1 本入れた三角形ルートも検討したが、現実的には道路幅が狭く現案となっている。（小野寺）

- ・中軽井沢まで敷設をとめる事は観光ルートとしては正しいが、国道を利用して追分まで延伸する事も可能性として考えられる。構想でどう位置づけるかご意見いただきたい。

- ・もう一つ、LRT とは別に、地区間連絡を自転車ネットワークで位置づける構想を検討している。観光課で提供している推奨ネットワークは地区毎で動くもので地区間をネットワークしているものはない。自転車だけでもまち全体（地区間）の移動が可能な路線設定をし、自転車専用、推奨レーンをハードで位置づける事も必要と考えている。しかし、現在のところ、LRT とバス、自転車をどう積み上げるのかの概念が明確に定まっていない。それについてもご意見をいただきたい。（小野寺）

→LRT は中軽井沢駅から国道で追分ではなく、中軽井沢辺りの新幹線高架下スペースを活用し、国道にあがってくるルートも可能性として考えられる。その辺りは住宅も増えてきているので駅を新設する事も考えられる。しかし、基本はしなの鉄道の軌道敷の活用が大事である。鉄道が複線である必要はないので、単線分を活用し、駅新設で利用を充実させる考えはあっても良い。新軽井沢から中軽井沢間の小学校、中学校付近での駅新設も考えられる。（浅野委員）

→LRT は停留所をつくれれば利便性も向上するので、良い考えである。（小野寺）

→新軽井沢駅から中軽井沢駅区間は、しなの鉄道と国道と並行しているので活用も考えられるが、追分駅は観光場所である追分宿とかなり離れている。国道に戻すルートが難しい。また、雨宮池あたりから中軽井沢駅間も若干ではあるが病院や役場から離れている事が気になる。追分宿は芸術家達のコロニーや町並み再生の構想も考えている所なので、やはり利便性が心配である。国道を走らせる事の方が協議的にはやりやすい。（二井先生）

- 追分駅過ぎて国道に戻すことは難しい。(浅野委員)
- 中軽井沢から追分駅までのニーズがあれば、浅野先生のご意見で、新軽井沢から追分までの東西はしなの鉄道を活用した軌道系を1本軸として通し、追分宿等の南北の観光地、住宅地はバスで丁寧につなぐ方法もある。(二井先生)
- 途中から国道沿いを活用するとすれば、追分の分去れで停留所を設けUターンさせる方法も考えられる。東西+αは軌道系として南北方向はバスでつなぐ方向性の方が分かりやすい。(小野寺)
- 資料のバスルートを見ると、北側路線は生活圈でありつつ観光を意識したルートであり、南側は町営巡回バスも走る生活圈中心の路線になっている。東西の軌道を中心に南北はバスで補完する浅野先生のお考えのすみわけは考え方としてはあり得る。(二井先生)
- ・しなの鉄道の追分駅から追分宿を直接結ぶバス路線がないが、現況では必要性がないのか。(中村委員長)
- 恐らく、ニーズがない。(二井先生)
- 追分駅から路線が出ている「大日向地区」は2000人程いる大きな住宅地である。(浅野委員)
- ・現実的な話であるが、東西方向にLRTを導入すると、しなの鉄道が潰れる可能性もある。(二井先生)
- 新軽井沢から小諸までは、しなの鉄道がLRTを運営する方向とすれば良い。複線でかつ余裕ある幅員をとっているので、サイクリング路線として自転車を一緒に走らせる事も可能である。100年構想であれば、この程度提案しても良い。(浅野委員)
- ・しなの鉄道自体は、かなり先の方面まで鉄道を走らせているので、鉄道は残しながらの方向とする方が良いだろうか。(二井先生)
- 一番良いのは、新軽井沢から小諸までは単線のLRTとし、小諸から先は今まで通りの鉄道で運営する方向である。御代田は比較的必要があるかもしれない。(浅野委員)
- 最終的な目標としては新軽井沢から小諸までは国道をLRTの軌道に変更し、そこから先は鉄道敷に路線を戻すという方向ですね。(二井先生)
- 長野方面まで走っているが、小諸駅止まりで一度切っている。(浅野委員)
- 考え方として両社として並立するより、同じ会社がルート変更した方が素直である。(二井先生)
- しなの鉄道がLRTを経営するにあたって、やり方を変更する方向ですね。(小野寺)
- 新軽井沢から追分までは、小まめに乗車可能なルートとして国道を選択する考えも可能である。(二井先生)
- ・下手をすると、現実の話と100年構想が入り混じってしまう。思い切って提案した方が良い。御代田等も取り込めば軽井沢としての圏域も広がる。(浅野委員)
- 逆に、中軽井沢から追分までは、しなの鉄道の軌道敷を有効活用できれば、そのまま繋げる事ができる。(小野寺)
- ・浅野先生が言うように短期と長期の話が混在している。一番大事な事は計画でもデザインでもなく将来に向けて問題提起である。明確な問題提起を提示する方向で進めたい。それを翻訳する時に細かい話をすれば良い。(中村委員長)

- ・中村先生が言うように将来への問題提起を提示し、皆で考えてもらう事が一番大事である。（浅野委員）
- ・鉄道敷を LRT 用に変更する事は簡単にできるのか。富山は在来線をそのまま活用しているのか。（二井先生）
- 簡単ではなく、線路をやり替える必要がある。富山では 1 キロ区間だけ路面に新設し、他は昔の路線を活用しているが、線路等はすべてやり替えている。LRT は駅舎を低床化する必要がある。ヨーロッパでは高い場所と低い場所が繋がった駅がある。軽井沢もこのパターンで良い。そうする事で鉄道と LRT の両方を走らせる事ができる可能性がある。後は電圧の問題であり、しなの鉄道は 1200 ボルトである。通常の LRT は 600 ボルトであるが、1200 ボルトでも走る LRT もある。大変ではあるが提案する価値はある。  
しなの鉄道は最近改修し、ホーム高さを 900 に統一した。LRT のホーム高さが 300 なので、そこを再改修する事は考えず、LRT のホームを隣接し、階段で結べば良い。様々な事は考えられる。（浅野委員）
- ・富山の場合は、最終的に 1 キロ追加する市街地区間をつくりたいがために LRT に変えている所が大きいのか。（二井先生）
- そうではなく、旧線の活用が大きい。（浅野委員）
- ・現状のしなの鉄道のままで駅を増やすよりも、LRT に変更した方が断然増やしやすくなるものか。（二井先生）
- 信越本線は規格がしっかりしている。雪の対策もあり重装備である。簡単にはいかないと  
思うが、提案する価値はある。（浅野委員）
- 富山は海側と市街地側が切れていた。海側は輸送軌道であった旧来の鉄道を使い、市街地側は市電でものを使っている。今回の駅舎改修にあわせて、両方を繋げている。
- しなの鉄道の軌道を利用するルート案と国道の 1 車線分を使って国道沿いを通す案の 2 案ある。パリでは並行して鉄道があるにも関わらず、あえて車線を潰して LRT を通し、自動車交通に負荷をかける選択肢をとった。（小野寺）
- ・小諸駅は国道と近いので、仮に国道を LRT が走った場合でもアクセスに問題ないと思うが、御代田は国道と離れている。ただ街道の集落は国道沿いの方が多い。単発で組むよりは連合で組んだ方が魅力はある。軽井沢区間は国道沿いを活用する方が追分宿までスムーズである。中軽井沢駅から追分駅区間の鉄道沿いは、住宅が少なく駅を新設するニーズも少ないと感じる。（二井先生）
- 新しく住宅やアパートが建設されている場所がある。（浅野委員）
- ・今までの利権等、諸々考慮すると、軌道敷を最大限活かす方がやりやすいだろうと思う。しかし、将来高齢者が増加した際の交通機能を確保する事を考慮すれば、街道沿い（国道）に開けてきた地区を軌道で繋ぐ事も考えられる。（二井先生）
- 国道沿いの旧道区間は生活軸になっているので、やや不安である。（浅野委員）
- ・先程、六本筋は狭いから通す事をやめたと言っていたが、提案だけはしてみたらどうか。リスボンの路面電車は 6m 幅の所を走っている。事例を軽井沢の方に見せて意見を伺ってはどうか。
- ポルトでも軌道と車道を兼用している場所がある。

- 軌道幅は76 cmの狭いゲージを採用している可能性もある。六本筋は8m程ないのか。(浅野委員)
- 車は行き違えるのですが、6m場所によって8mだと思う。1車線潰す案もあるが、やりくりが非常に難しい。(小野寺)
- レーンを分けるのは難しいので兼用だろう。(浅野委員)
- ポルトの様に兼用であれば成立しない事はない。(小野寺)
- 昔からあったから成立している所はある。それに車より路面電車の方が先である。これからLRTが乗り込むのは現実としては厳しいかと思う。(浅野委員)
- ・軌道系ではなく、高度利用できるバス(バスとタクシーの間)というのは今後でてくる可能性はないのか。(中村委員長)
- 高齢社会の今後はその時代になる。大きなバスではなく、ジャンボタクシー程度の大きさの車を走らせる事はある。その場合は、人材と維持管理が必要となる事が問題である。最近では公共団体が小さなバス運営のために予算を出している。軽井沢でも循環バスを運営するために年間2000万円を委託費として使っている。
- コミュニティバスが負担となっている。(二井先生)
- バスも筑摩バスと西武バス等で路線分けをしている。(浅野委員)
- バスとLRTは入れる方向が当たり前かもしれません。(小野寺)
- ・しなの鉄道が追分宿を除けて通っているのは、標高の問題が大きいのか。(二井先生)
- その可能性はある。(浅野委員)
- 次世代のバスとして低床式の電気バスがある。2連結なので小回りも良い。リヨンではLRTと2連結バスでまち中を網羅している。(小野寺)
- 車両のデザインも統一されており、良い。(浅野委員)
- ・LRTの架線を下に埋設している所もあるが、大きさはどうか。(中村委員長)
- 大きさは一般的なLRTと変わらない。(小野寺)
- 将来の事を考えれば、バッテリーでいけるのでは。(浅野委員)
- トランジットでも日本初の新しい提案(タイプ)軽井沢型ができれば良い。(中村委員長)
- 夢物語ではあるが、グーグルで実験している様なGPSで動く無人バスはある。(浅野委員)
- 新軽井沢と旧軽井沢間はあるかもしれない。(中村委員長)
- ・新軽井沢と旧軽井沢区間は、軌道系として人に見せる事も大事な要素となる。使いわけは必要である。(浅野委員)
- 軌道を使用すると、まち中に入りこむ面白さがなくなる。(小野寺)
- ・入り込むとすれば、新軽井沢から旧軽井沢がベストである。(浅野委員)
  - ・いずれにしても、レベルで提案した方が良い。基本の考え方だけ提示し、様々な選択肢から検討してもらう方が良い。一番簡単な案は、しなの鉄道の電車とあわせて、しなの鉄道の上にバスを走らせる案で、そこから発展してLRTに変更していく段階をおって夢にする方法もある。(浅野委員)
  - ・軌道方式や路線位置があいまいのままでは、絵にすることは難しい。ある程度の想定は必要だと考えている。(小野寺)

- ・追分まで繋ぐべきだとすれば、しなの鉄道を利用する方が絵としてリアリティがあるように思う。(小野寺)
- ・新軽井沢駅はやりかえるべきでは。そうすれば、国道を通過してスイッチバックする方法でなくても、しなの鉄道の鉄道敷きを利用して分岐で旧軽井沢まで伸ばす事ができる。(浅野委員)
- その考え方はある。プラットホームを設置等の部分改修で可能だとすればあり得る。(小野寺)
- ・旧駅と現駅辺りのさばきは必要である。(二井先生)
- ・軽井沢の人口は、2010年から2014年で1万9000人から1万6000人まで減少し、その割に、2010年で65歳以上の割合は37%程度で留まっているが、2040年には69.9%までになり、高齢化率70%のいわゆる限界集落に近い値になる。(二井先生)
- 高齢化で車が運転できない人が増加する事を前提で徹底的に検討した方が良い。(浅野委員)
- LRTを入れる理由づけとなる。(二井先生)
- LRTとバスのリンクづけまで語る必要がある。(浅野委員)
- ・旧駅をLRTの駅として活用することはあり得るのか。(小野寺)
- それはあり得る。(浅野委員)
- しなの鉄道敷を活用するのであれば、あり得る。やはり、旧軽井沢まで1本で繋がっている方が良い気はする。(二井先生)
- 旧駅を活かす案の方が分かりやすい。(小野寺)
- ・新幹線で来た人のための旧軽井沢間のシャトルも必要である。(浅野委員)
- スイッチバックで良いならば、東側の広場の方に旧駅舎を曳家して、駅前広場と一体的に整備する事も考えられる。(二井先生)
- それが良いかもしれない。(浅野委員)
- ・南側にも顔を覗かさなくても良いのか。旧軽井沢に大型バスが止まらなくて済む。旧軽井沢は駐車場が多く、長距離の大型バスの利用が最も多い。長距離バスも駅に集め、そこからLRTを利用して旧軽井沢まで移動してもらう事も考えられる。(浅野委員)
- 確かに現在は旧軽井沢までの移動手段がなく不便である。新軽井沢前のバスターミナルでバスを降り、LRTで移動していただく事も考えられる。(二井先生)
- ・駅を移転する事は現実的ではないですか。(二井先生)
- 曳家が難しいので現実的ではない。現在の位置で活かす方が現実的である。(小野寺)
- 線路沿い辺りは町長さんが国際会議場の設置を検討したいと言っていた。(上條)
- 旧駅舎が現位置で活用できるところにホームを設置する方向で検討したい。(小野寺)
- ・まさに電車が走っている風景が見えた方が良い、駅前でも見える風景をつくった方が良い。旧駅舎の前面道路を活用して軌道敷を入れる事はできないか。(二井先生)
- ・見える効果は大事にした方が良い。(浅野委員)
- ・旧駅舎を活用するならば、駅舎の裏に軌道がこなければ成立しない。しかし、道路を活用する案も考えられるが、その場合は旧駅舎の活用はできない。(小野寺)
- ・日本はラッチの問題があり、鉄道が中に仕舞われてしまう印象が強い。路面電車はまちとオープンになっているので、まちと駅がつながる特徴を持っている。(二井先生)

- ・ LRT を通す事はかなりの予算がかかる。現実的になるので話す必要はないが、頭に入れておく必要はある。（浅野委員）
- ・ できるだけ連結するバスルートも提案できれば良い。町で運営している小型バスは利用されておらず、大変もったいない。（浅野委員）

### **結果**

- ⇒東西は軌道系を中心とし、南北はバスで補完する方向とする。
- ⇒新軽井沢から追分駅までの LRT 路線は、しなの鉄道の軌道敷を活用する。
- ⇒役場前、小学校、中学校等の要所で新駅を設置する。
- ⇒新設する旧軽井沢から新軽井沢区間は新軽井沢駅前広場を通過して乗り入れ、旧駅舎を LRT の駅舎として活用する。

### **○配布資料**

1. 自転車・LRT ネットワーク図
2. バスルート図
3. エリアデザイン 5 地区
4. 平成 26 年度軽井沢町ランドデザイン像作成工程表

以上