

# 安中市「道の駅」基本構想 (案)

令和6年3月  
安中市



## 目次

|     |                           |    |
|-----|---------------------------|----|
| 第1章 | はじめに.....                 | 1  |
| 1-1 | 本基本構想の背景と位置づけ.....        | 1  |
| 1-2 | 計画地の位置.....               | 2  |
| 1-3 | 計画地の区域.....               | 3  |
| 第2章 | 計画地の位置づけ.....             | 4  |
| 2-1 | 碓氷峠の歴史.....               | 4  |
| 2-2 | 地勢.....                   | 6  |
| 2-3 | 上位・関連計画.....              | 7  |
| 2-4 | 「道の駅」整備の位置づけ.....         | 11 |
| 第3章 | 「道の駅」の概要.....             | 13 |
| 第4章 | 安中市における「道の駅」整備の目的と効果..... | 14 |
| 4-1 | 「道の駅」整備の目的.....           | 14 |
| 4-2 | 期待される効果.....              | 15 |
| 第5章 | 「道の駅」の区域.....             | 16 |
| 第6章 | 「道の駅」の基本理念.....           | 19 |
| 6-1 | 基本理念.....                 | 19 |
| 6-2 | ターゲットと「道の駅」の目的（案）.....    | 22 |
| 第7章 | 「道の駅」における導入機能.....        | 23 |
| 7-1 | 「道の駅」として実現を目指す基本的な機能..... | 23 |
| 7-2 | 今後の基本計画等で議論を要する機能.....    | 28 |
| 第8章 | 事業の推進に向けて.....            | 39 |
| 8-1 | 事業スケジュール（予定）.....         | 39 |
| 8-2 | 官民連携手法について.....           | 40 |



# 第1章 はじめに

## 1-1 本基本構想の背景と位置づけ

---

安中市では、「選ばれる安中市」に躍進するための7分野にわたる施策を展開しており、その一つとして、安中市松井田町横川駅周辺を計画地として『観光や防災に寄与する市内初の「道の駅」』の実現に向けて取り組んでいるところです。

安中市には、碓氷峠の近代化遺産をはじめ多くの魅力ある観光資源がありますが、観光入込客数で県内12市中、最低ランクなど、観光振興の強化が課題となっています。そこで、道の駅を安中観光の玄関口の一つとして整備することにより、多くの観光客が訪れ、碓氷峠の歴史に触れ、自然に親しむ「安中ブランド」観光周遊を充実させることにより、碓氷峠周辺、さらには安中市全体の観光振興を図ることが期待されます。

計画地が面する国道18号は群馬県緊急輸送道路に位置づけられ、災害時の重要な交通動線になります。計画地は、急峻な碓氷峠を控えた位置にあることから、降雨や積雪、土砂災害等による国道18号の通行止めに備えた車両の待避場所になるなど、防災拠点としての役割が期待されます。

国土交通省では、道の駅の新たなステージとして「地方創生・観光を加速する拠点」とする取り組みが進められています。こうした流れをふまえ、本基本構想は、安中市内初の「道の駅」整備に向けて、観光及び防災を中心とした地方創生拠点として、道の駅のありかたを方向づけるものです。今後、基本計画や実施設計等において、市場調査等でニーズを把握し導入機能の追加や絞り込みを行い、内容の熟度を高めながら検討を進めていきます。

なお、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・協議を進めるとともに、各段階で関係権利者や団体、事業者、市民の皆様から意見を聴きながら、道の駅の設置に向けて準備を進めていきます。

## 1-2 計画地の位置

計画地は、JR 信越本線の終点である横川駅の近傍、国道 18 号沿道に位置し、軽井沢方面と安中・高崎方面を結ぶ出入り口にあたります。最寄りの IC は、上信越自動車道松井田妙義 IC になります。

松井田妙義 IC から国道 18 号を経由して軽井沢方面と往来する広域交通に面することから、観光誘客が図りやすい位置にあります。



図 計画地の位置

### 1-3 計画地の区域

道の駅は、JR 信越本線横川駅南側の低未利用地を中心に検討します。現状は、バスが発着するロータリーや駐車場、倉庫等となっています。

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、周囲には国道 18 号沿道の商業施設や旧中山道沿道の歴史的資源、碓氷川、矢の沢川、龍駒山などの自然資源、上信越自動車道の横川 SA が立地しています。さらには碓氷峠鉄道文化むらからトロッコ列車やアプトの道で結ばれる旧丸山変電所及びめがね橋などの旧碓氷峠鉄道施設群、宿泊・温泉施設、碓氷湖、霧積温泉など豊富な観光資源ともアクセスしやすい位置にあります。

以上の立地条件より、計画地だけでなく、周辺の観光資源・施設と機能分担し、一体的に誘客することにより、碓氷峠全体の活性化を図ることを視野に検討します。

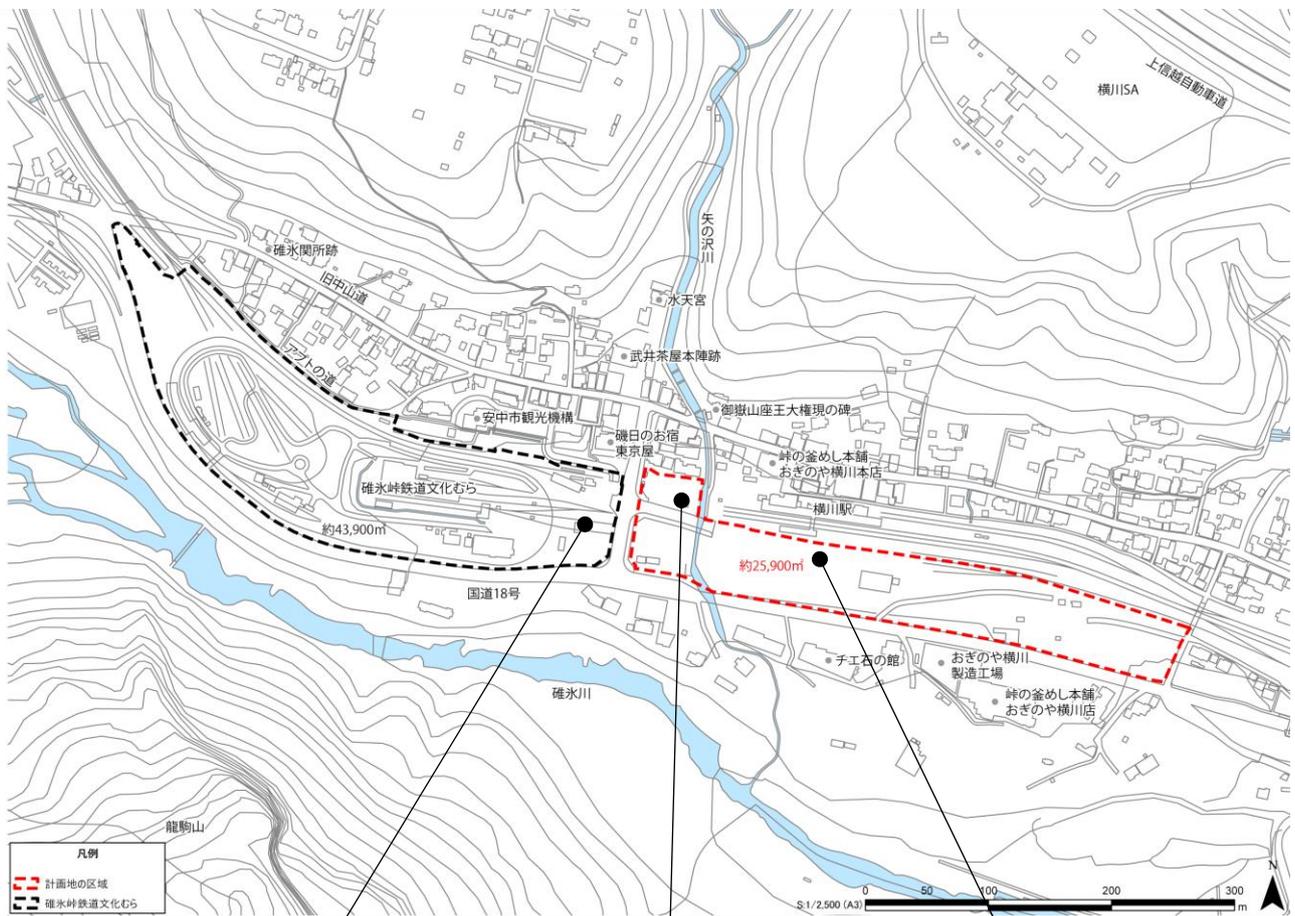


図 計画地の区域

## 第 2 章 計画地の位置づけ

### 2 - 1 碓氷峠の歴史

計画地が位置する場所は、関東地方と信越地方を結ぶ旧中山道の最大の難所である碓氷峠を控えた交通の要衝として様々な歴史を有しています。現在にも残る歴史的資源、伝統をつなぐ道の駅のあり方を検討するうえで、碓氷峠の歴史を振り返ります。

#### 1. 奈良・平安時代 ～東山道と坂本駅家の成立～

古来から、東山道の「碓氷坂」は信濃国から上野国に抜ける際の難所と知られています。東山道は、天智・天武期（668～686 年）頃に本格的な整備が進み、坂本駅家などが設置され、10 世紀頃には碓氷関が機能していたと考えられています。

#### 2. 鎌倉時代 ～板鼻宿、松井田宿の開発～

嘉承 3 年（1108 年）の浅間山噴火による災害復興のため、板鼻や松井田が東山道の宿として開発されました。この頃、源頼朝一行が板鼻宿・松井田宿を経て、碓氷峠を越えて信濃国に至っており、この経路が鎌倉街道と考えられています。

#### 3. 南北朝時代から安土・桃山時代 ～碓氷峠の攻防～

南北朝時代に関東管領上杉氏の被官であった安中氏が長享元年（1487 年）に碓氷郡に入部し、地名を「安中」に改めたとされます。その後、碓氷峠を越えた幾多の攻防により、北条氏、上杉氏、武田氏などの支配を経て、関東に徳川家康が入った際に、碓氷郡は重臣井伊直政の所領となり、その長子直勝が安中藩の初代藩主となっています。

#### 4. 江戸時代 ～中山道と碓氷関所～

慶長 7 年（1602 年）、五街道の一つとして中山道が指定され、東に碓氷関所、西に碓氷峠をひかえた坂本宿は宿泊客が多く、宿場町として賑わいました。三つの川（碓氷川、霧積川、入山川）が合流し、険しい山が迫る狭隘、険阻な横川の地に碓氷関所が設けられたのは、元和 9 年（1623 年）です。令和 5 年（2023 年）には、この碓氷関所設置 400 周年を記念して様々な行事が開催されています。

碓氷関所には、旅人の休憩や、昼食をとる場所、さらには景色を楽しんだり、土地の名物が売られる場所として立場、立場茶屋が設けられました。また、皇室、公家、勅使、諸大名などが小休止する場として横川茶屋本陣が作られ、昭和 33 年（1958 年）、県指定史跡になり、現存しています。

横川の地には、碓氷関所を通行する人々の往来や物流に伴って、江戸や京・大阪から多くの文化や情報がもたらされました。このような交通の大動脈に設けられた休憩場所における賑わいは、現代の道の駅に通じるものがあります。

## 5. 近代 ～アプト式鉄道の建設～

安政 6 年（1859 年）に横浜が開港し、長野・群馬地域から横浜までの生糸などの輸送のため、碓氷新道（現国道 18 号）が開設され、馬車鉄道が運行されました。その後、明治政府の富国強兵・殖産興業の方針に従って、中山道ルートで幹線鉄道を建設することとなり、明治 18 年（1885 年）上野～横川間が開通し、松井田、横川などの駅が開設されました。横川駅では開業とともに荻野屋が弁当の販売を開始し、後に「峠の釜めし」で人気を呼ぶこととなります。

その後、急峻な碓氷峠を越えるため、ドイツのアプト式鉄道が採用され、26 か所のトンネルと、18 基の橋梁（第三橋梁・通称めがね橋が有名）を含む難工事が行われ、明治 26 年（1893 年）横川～軽井沢間（碓氷線）が開通しました。これにより、日本海側と太平洋側が鉄道で結ばれ、我が国の産業の発展に多大な貢献を果たすことになりました。

その後、碓氷線の輸送力の増強、煤煙問題の対策として、自家発電方式による電化が取り組まれ、明治 45 年（1912 年）に横川火力発電所、丸山・矢ヶ崎に変電所が建設されました。

## 6. 現代 ～JR 信越本線の廃線から近代化遺産の活用へ～

昭和 30 年代に入ると輸送力増強、老朽化した施設更新が課題となり、昭和 38 年（1963 年）に国鉄碓氷新線が開通、アプト式運転は廃止されました。新線と重ならなかった丸山～熊ノ平間の旧線遺構は一部を除き転用を免れ、現存しています。

昭和 62 年（1987 年）の国鉄民営化後、整備新幹線とともに JR 信越本線の存続も模索されましたが、急勾配で特殊な運転形態でコストもかさむことから、平成 9 年（1997 年）長野新幹線の開通に伴い、横川～軽井沢間（碓氷線）は廃止され、JR バス関東による代替バスの運行となりました。

旧 JR 信越本線の廃線跡地利用として、平成 11 年（1999 年）、横川運転区跡地に「碓氷峠鉄道文化むら」が開園し、廃線となった線路（下り線）を用いて観光客向けにチーゼル機関車（トロッコ）が運行しています。また、上り線には、遊歩道「アプトの道」が整備されました。その後も、旧丸山変電所の外部修復工事や、廃線となった信越本線新線を歩くイベント「廃線ウォーク」などの近代鉄道遺構の活用が進められています。

そのほか、平成 11 年（1999 年）には、コテージタイプの宿泊施設「くつろぎの郷」、平成 13 年（2001 年）に日帰り温泉施設「峠の湯」がオープンし、観光地としての機能充実が図られています。

平成 5 年（1993 年）には、我が国の近代化を担った産業遺産、いわゆる近代化遺産として初めて「旧碓氷峠鉄道施設」が国の重要文化財に指定されました。令和 6 年（2024 年）には、安中市は「碓氷峠鉄道施設群」について世界文化遺産の登録を目指す検討を始めています。

## 2-2 地勢

本市は、群馬県の西部に位置し、東京都心まで約 120 km (JR 北陸 (長野) 新幹線の安中榛名駅より東京駅まで約 1 時間) の距離にあります。周囲は、高崎市・富岡市・下仁田町の 2 市 1 町および長野県に接し、総面積は 276.34k m<sup>2</sup>となっています。西部に碓氷峠、北部に榛名山、南西部に妙義山を望み、中心部を東西方向に碓氷川が流れ、丘陵地帯を形成しています。

計画地は、霧積川や碓氷川、入山川が合流し、西側に長野県との県境となる碓氷峠をひかえた旧中山道の碓氷関所が存した位置にあります。西部の碓氷峠、北部の高戸谷山、南西部の妙義山と三方を急峻な山地に囲まれていることから、周辺には自然公園や山地の滝、河川、湖などの自然資源が豊富にあります。また、交通利便性の高い JR 信越本線横川駅や国道 18 号 (中山道) から、容易に山地にアクセスできる位置にあることから、複数の登山ルートがあります。

計画地を含む河川沿岸には、奥行き狭い丘陵地、平坦地に坂本宿や松井田宿などの旧中山道の宿場町を由来とする農村集落や農地が展開しています。計画地西側の坂本の集落を越えると、すぐに急峻な峠道になることから、国道 18 号の降雨時の通行規制として、碓氷バイパス 150mm、碓氷峠旧道 120mm の規制基準値 (通行止時間雨量・連続雨量) が定められており、大雨時には計画地周辺で交通規制による U ターンが行われます。

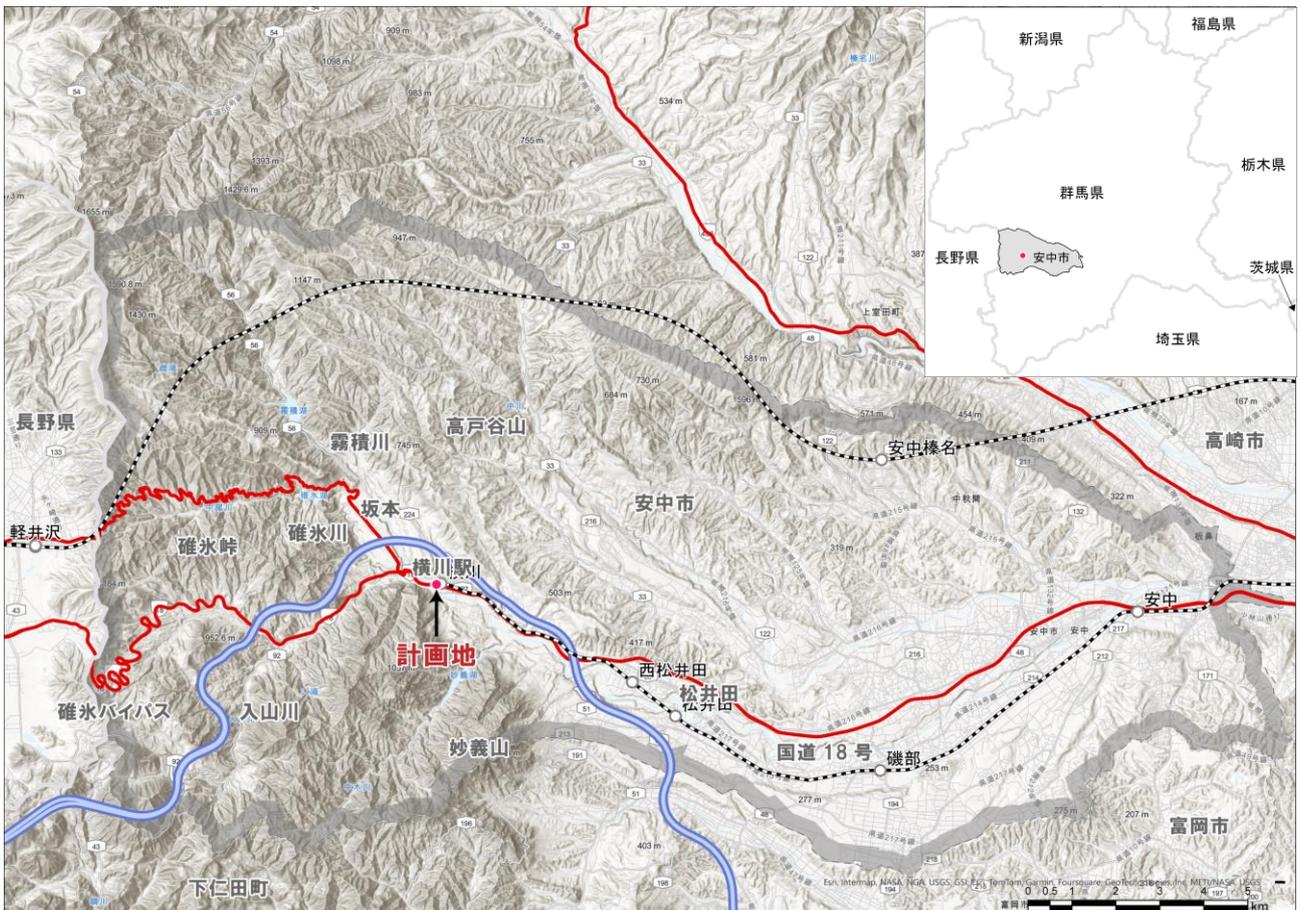


図 安中市の地勢と計画地の位置

## 2-3 上位・関連計画

安中市は令和6年度から開始される第3次安中市総合計画（あんなか まちづくりビジョン2024）を策定しました。当該計画における「まちの将来像」は以下のとおりです。

住んで良かった 豊かで魅力ある元気な 新しいあんなか  
～さらに、光り輝くまちへ～

この「まちの将来像」を実現するため、7つのまちづくりの基本方針を掲げており、「6 経済が活性化し 元気で魅力あふれるまち（産業、雇用、観光など）」として、地域の魅力を活かした観光の振興などの目標が示されています。

| まちづくりの基本目標 |   |
|------------|---|
| 1          | 未来を担う 子どもたちが健やかに育つまち（少子化対策、子育て支援など）     |
| 2          | 支え合い 誰もが健康長寿で暮らしやすいまち（健康、福祉、医療など）       |
| 3          | 安全・安心で心地よく 住み続けられるまち（都市基盤、安全・安心など）      |
| 4          | 自分らしく 心豊かに暮らせるまち（教育、文化、都市間・国際交流、市民参加など） |
| 5          | 豊かな自然を活かし 快適で住みやすいまち（環境保全、住環境など）        |
| 6          | <b>経済が活性化し 元気で魅力にあふれるまち（産業、雇用、観光など）</b> |
| 7          | 市民のための健全な行財政運営と 市の魅力向上（行財政、自治体DXなど）     |

|  |   |
|--|---|
| <p>地域の魅力を活かして、人、モノ、情報が行き交い、新たな価値を創造し、雇用の創出を図ることで、活気に満ちたまちを目指します。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>6-1 商工業の振興</li> <li>6-2 雇用対策の推進</li> <li>6-3 農業の振興</li> <li>6-4 林業の振興、鳥獣被害対策の推進</li> <li><b>6-5 観光の振興</b></li> <li>6-6 移住・定住の促進</li> </ul> |
|--|---|

計画地は、安中市の将来都市構造において、歴史的な都市の背骨となる「東西幹線軸」に位置するとともに、「広域観光交流ゾーン」として、地域の資源や歴史・文化など適切に保全しつつ、広域観光を促進するための環境や機能を整えるゾーンに位置しています。また、横川駅周辺地区は、交通結節機能を有し、生活サービス機能が集積する、地域生活を支える「地域生活拠点」に位置づけられています。

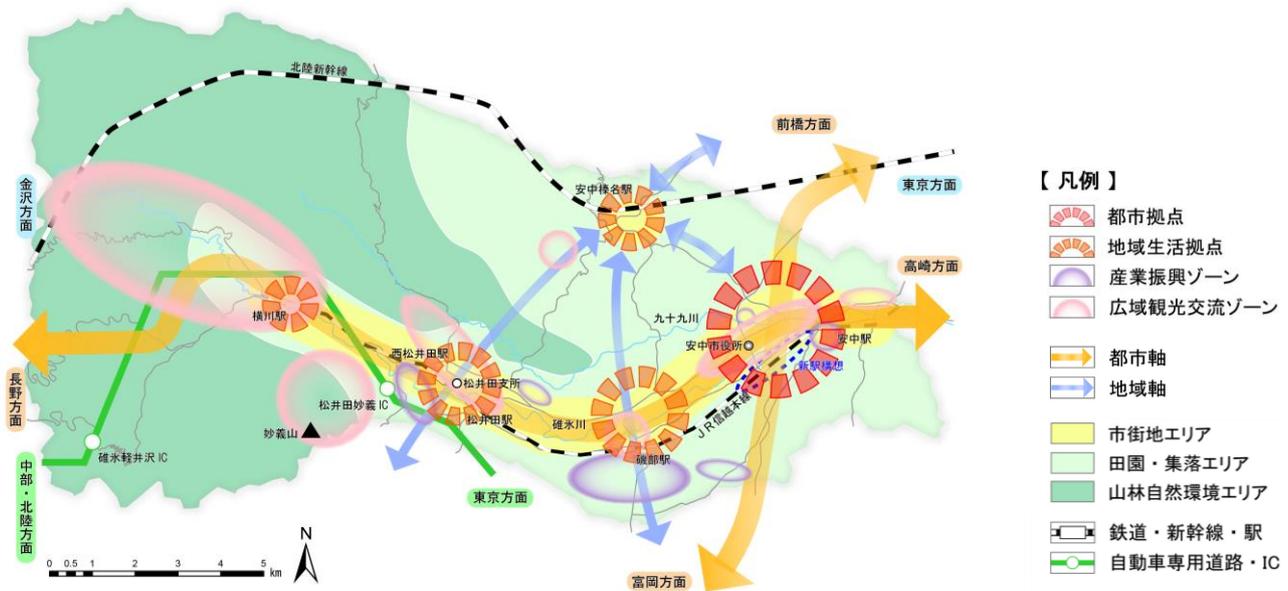


図 安中将来都市構造図（模式図）

表 「都市整備の構想」の概要

|         |           |   |
|---------|-----------|---|
| 土地利用エリア | 市街地エリア    | 系統的な基盤整備を進める地区（国道18号、JR信越本線などの東西方向広域交通路に沿った既存市街地とその縁辺部、整備が進められている西毛広域幹線道路の沿道一部）。安中・板鼻地域、原市・磯部地域、松井田地域などの「まちのまとまり」ごとに、コンパクトな市街地の形成を図ります。                                       |
|         | 田園集落エリア   | 市街地エリアと山林自然環境エリアの間に広がる河川沿いの農地、里山とそれに介在する集落地の区域。自然環境・農業生産環境との調和を図りつつ、集落地の生活環境の改善整備を進め、地域コミュニティの活力の維持増進を図ります。   |
|         | 山林自然環境エリア | 市域西部の自然公園地域、森林地域。自然公園法、森林法に基づく自然環境の保全と、広域観光交流や環境学習の場としての活用を図ります。農地・山林とそれに介在する集落地については、周辺の山林自然環境との調和を図りつつ、生活道路の整備などによる集落地の生活環境の改善と、山林・農地の管理・活用による荒廃の防止を進め、コミュニティの活力の維持増進を図ります。 |
| 拠点      | 都市拠点      | 生活サービス機能や公共施設などの都市機能が集積するとともに、都市の交通が集中する市の中心的な拠点（市役所・安中駅周辺）   |
|         | 地域生活拠点    | 都市拠点の機能を補完するとともに、交通結節機能を有し、生活サービス機能が集積する、地域生活を支える拠点（「原市交差点・磯部駅周辺地区」、「松井田・西松井田駅周辺地区」、「 <b>横川駅周辺地区</b> 」、「安中榛名駅周辺地区」）   |
| ゾーン     | 産業振興ゾーン   | 市の産業を支え、地域の身近な職場として通勤や広域的な物流のための交通の強化を図るゾーン（「一団の大規模産業用地」、「工業団地」など）  |
|         | 広域観光交流ゾーン | 地域の資源や歴史・文化など適切に保全しつつ、広域観光を促進するための環境や機能を計画的に整えるゾーン（板鼻宿、安中宿・安中城址周辺、磯部温泉、秋間梅林、松井田宿・松井田城址、妙義山麓、 <b>横川・坂本宿・碓氷峠周辺</b> ）  |
| 都市軸     | 東西幹線軸     | 歴史的にも都市の背骨であり、周辺市と市内の4拠点を繋ぐだけでなく、都市機能の連担集積も図る骨格的な軸（国道18号・旧中山道沿道・JR信越本線沿線）   |
|         | 西毛広域軸     | 西毛広域幹線道路の整備により、前橋方面と富岡方面をつなぎ新たな交流を育むとともに、沿道では住環境や景観に配慮した適切な土地活用を図る軸（西毛広域幹線道路沿道（都市計画道路3・6・10南北中央幹線））   |

また、安中市では人口減少対策と地域活性化に取り組むため、第3次安中市総合計画と「安中市デ

「デジタル田園都市構想総合戦略」を一体的に策定し、施策の推進及び評価・改善を統合させることで、安中市の持続的な発展を目指しています。

安中市デジタル田園都市構想総合戦略については、第3次総合計画における重点プロジェクトとして位置づけ、その中では道の駅など碓氷峠周辺を含めた観光振興に係る施策として、「地域資源を活かした観光振興」を定めています。

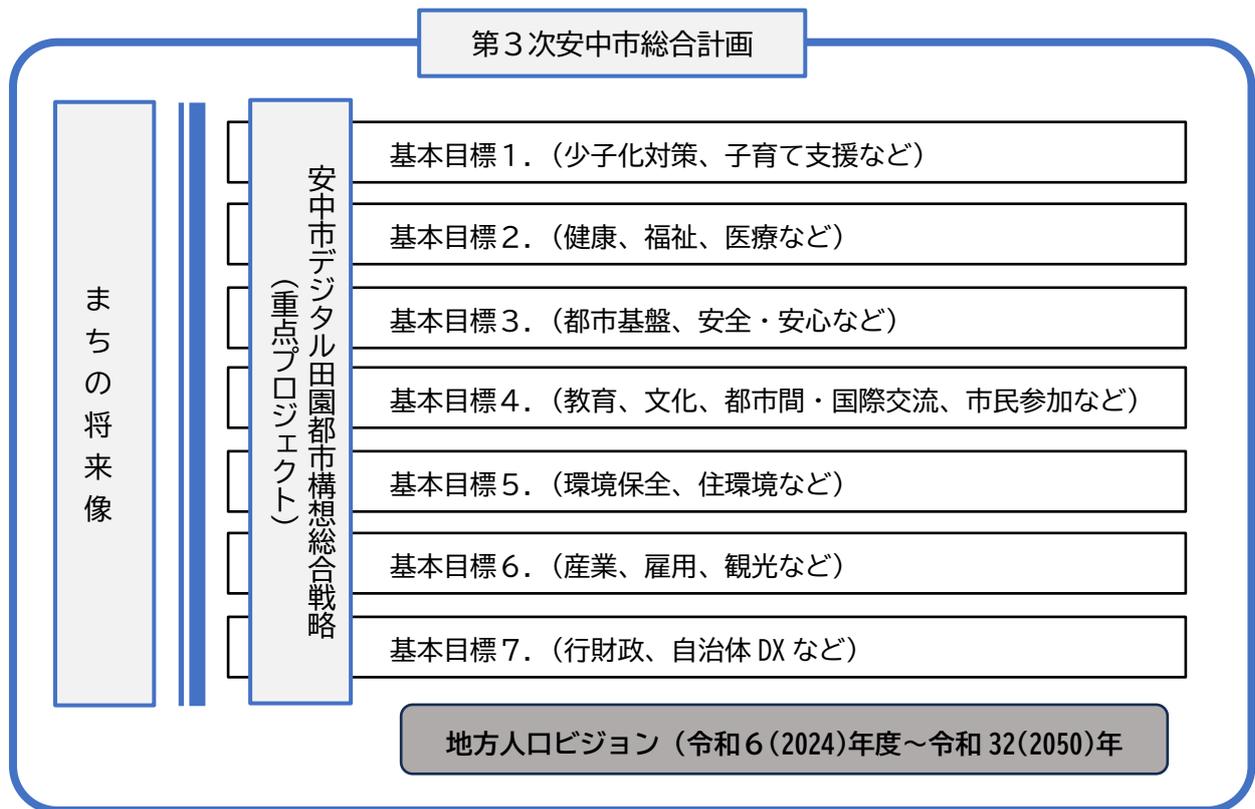


図 第3次安中市総合計画との安中市デジタル田園都市構想総合戦略の統合イメージ

表 安中市重点プロジェクト

| 重点プロジェクト |  | 施策 |                       |
|----------|--|----|-----------------------|
| 1        | 結婚・出産・子育てしやすい<br>あんなかをつくる<br><br>「人ら選ばれるまち」                          | 1  | 結婚・出産・子育ての支援          |
|          |  | 2  | 仕事と子育てが両立できる環境づくり     |
|          |  | 3  | 特色ある学校教育の推進           |
|          |  | 4  | 学校外での学びの機会の創出         |
| 2        | 誰もが暮らしやすい未来に向<br>けたあんなかをつくる<br><br>「安心から選ばれるまち」<br>「文化・スポーツから選ばれるまち」 | 1  | 地域の特性を活かした個性あふれる地域づくり |
|          |  | 2  | 市民の暮らしを守る住環境の整備       |
|          |  | 3  | 市民参加の強化               |
|          |  | 4  | 誰もが暮らしやすい福祉・医療の充実     |
|          |  | 5  | 誰もが利用しやすい公共交通の充実      |
| 3        | 知って、行きたくなり、住んでみたく<br>なるあんなかをつくる<br><br>「人から選ばれるまち」                   | 1  | <b>地域資源を活かした観光振興</b>  |
|          |  | 2  | 関係人口の創出・拡大            |
|          |  | 3  | 安中市への移住・定住支援          |
| 4        | 雇用の場を生み出し、働きや<br>すいあんなかをつくる<br><br>「経済から選ばれるまち」<br>「自然から選ばれるまち」      | 1  | 市内企業への支援や企業誘致の推進      |
|          |  | 2  | 創業や経営改革に対する支援         |
|          |  | 3  | 農業の成長産業化に対する支援        |
| 5        | 新たな技術で持続可能なあんなかをつ<br>くる<br><br>「改革から選ばれるまち」<br>「未来から選ばれるまち」          | 1  | デジタル基盤整備              |
|          |  | 2  | デジタル人材の育成・確保          |
|          |  | 3  | 未来に向けた行財政改革の推進        |

## 2-4 「道の駅」整備の位置づけ

「道の駅」整備は、「まちの将来像」を実現するための重点プロジェクト（安中市デジタル田園都市構想総合戦略）の一つとして以下のとおり位置づけられ、目標値として観光客数を約99万人（令和4年度）から、約150万人（令和9年度）に増加させることを定めています。

### 重点プロジェクト3 知って、行きたくなり、住んでみたくなるあんなかをつくる

|   |   |            |                 |
|---|---|------------|-----------------|
| 施策 1  | 地域資源を活かした観光振興   |            |                 |
|     |   |            |                 |
| 目標  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「安中ブランド」としての観光周遊を充実させます。</li> <li>■ 地域資源の磨き上げと、（一社）安中市観光機構や近隣自治体との連携による観光客数の増加を目指します。</li> <li>■ 郷土の伝統文化を活かした観光振興に取り組みます。</li> </ul> |            |                 |
| 主な事業  | 道の駅整備事業   |            | 碓氷峠の森公園整備事業     |
|   | 富岡市・安中市・軽井沢町観光連携協議会   |            | 歴史の道中山道碓氷峠越整備事業 |
|   | 指標  | 基準値（令和4年度） | 目標値（令和9年度）      |
|   | 市内観光地における観光客数   | 987,351人   | 1,500,000人      |
|   | 着地型観光ツアー体験者数  | 1,295人     | 2,000人          |

また、基本目標6「経済が活性化し 元気で魅力にあふれるまち」の基本施策6-5「観光の振興」における施策展開の方向と主な取組として、「地域活性化の促進及び災害時の防災拠点としての道の駅の整備に努めます。」とされています。

## 基本施策 6-5 観光の振興

|              |  |
|--------------|--|
| 8年後の<br>目指す姿 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「安中ブランド」としての観光周遊ルートが構築されています。</li> <li>○ 磯部温泉や秋間梅林、鉄道文化むら、碓氷峠鉄道施設群などの積極的な情報発信を行い、次世代型観光周遊の充実を図ります。</li> <li>○ 「住んでよし・訪れてもよし」の地域づくりが進んでいます。</li> </ul> |
| 4年間の<br>取組方針 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 観光誘客に向けたプロモーションビデオ作成や YouTube による動画配信を行い、積極的な情報発信を図ります。</li> <li>○ (一社)安中市観光機構との連携強化や、広域観光連携の促進を図ります。</li> </ul>                                      |

### ■まちづくりの目標

| 指標名           | 重点 | 基準値（令和4年度） | 目標値（令和9年度） |
|---------------|----|------------|------------|
| 市内観光地における観光客数 | ●  | 987,351人   | 1,500,000人 |
| 着地型観光ツアー体験者数  | ●  | 1,295人     | 2,000人     |

### ■施策展開の方向と主な取組

#### 1 地域資源の磨き直しと観光振興【重点】

- ◆ (一社)安中市観光機構との連携強化を進め、観光資源の磨き直しや地域振興の促進により、地域活性化による観光振興を図ります。
- ◆ 観光客のニーズに的確に応え、おもてなし・受入れ体制を充実させます。
- ◆ 磯部温泉、秋間梅林、碓氷峠鉄道遺産など観光資源を活かし、「安中ブランド」の創出を図ります。

### ■施策展開の方向と主な取組

#### 2 観光基盤の充実と強化【重点】

- ◆ 既存の施設・設備等を総合的に見直し、効率的かつ効果的な維持管理に努めます。
- ◆ デジタルコンテンツを活用したPRを推進するなど、デジタルの活用により、持続可能な観光の創出を図ります。
- ◆ 地域活性化の促進及び災害時の防災拠点としての道の駅の整備に努めます。

### 第3章 「道の駅」の概要

長距離ドライブや女性及び高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的で魅力ある空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化や歴史、名所、特産物などの情報を活用し、多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

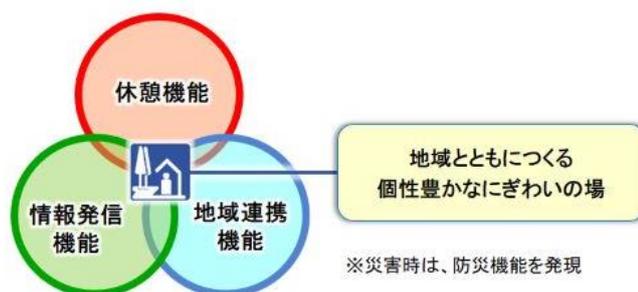
こうしたことを背景に、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設として「道の駅」が誕生しました。

現在、全国で「道の駅」が設置され、車で移動する方々に幅広く利用されています。国土交通省によって登録されている「道の駅」は、令和5年8月4日現在1,209カ所です（群馬県内では33カ所）。

平成5年2月23日に「道の駅」登録・案内要綱が創設され、同年4月22日に第1回の登録以来31年が経過します。設立以来の役割は、「通過する道路利用者へのサービスの提供の場」から「道の駅自体が目的地」を経て、現在は地域振興や観光、防災機能などを併せ持つ「地域創生・観光を加速する拠点」となっています。

《「道の駅」の目的・機能（出典：国土交通省）》

|          |  |                               |
|----------|--|-------------------------------|
| 「道の駅」の目的 | <ul style="list-style-type: none"> <li>道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供</li> <li>地域の振興に寄与</li> </ul> |                               |
| 「道の駅」の機能 | 休憩機能   | ・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ         |
|          | 情報発信機能   | ・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供     |
|          | 地域連携機能   | ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設 |



## 第4章 安中市における「道の駅」整備の目的と効果

### 4-1 「道の駅」整備の目的

---

安中市には、碓氷峠鉄道文化むらやめがね橋及び旧丸山変電所などの旧碓氷峠鉄道施設群、碓氷峠関所跡、秋間梅林、磯部温泉、霧積温泉などさまざまな観光資源が存在します。これらの資源をさらに活用し、周辺地域との回遊性を創出するなどの取組を通じ、観光と関連する産業の振興を図って、地域の活力を生み出していくことが課題となっています。

安中市は、雄大な妙義山をはじめとした山々に囲まれ、東西に流れる碓氷川の清流は美しい風景をつくり出しています。この豊かな自然と美しい景観を観光や交流の資源として位置づけ、憩いとやすらぎの空間として活用していくことも地域活性化の課題となっています。

安中市の魅力を様々な人に伝えるには、こうした地域資源を活用し、にぎわいの場を創出することが求められます。

「道の駅」は、本来の機能である「休憩施設」「情報発信機能」「にぎわい・交流機能（地域連携機能）」の3つの基本機能があります。特に「にぎわい・交流機能（地域連携機能）」については、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「地方創生」の拠点としての役割も期待されます。

また、近年大きく期待されているのが、災害時における防災拠点としての機能です。安中市においても、かねてより災害の多い碓氷峠周辺では、災害対応及び被災者支援に係る応援体制の充実や物資の備蓄などのより一層の充実が課題となっています。

以上のことから、安中市に「道の駅」を設置することで、数多くの地域資源を有効活用し、市の魅力を様々な人に伝え、地域活性化や防災につながる拠点として活用することを「道の駅」整備の目的とします。

## 4-2 期待される効果

---

### ① 地域振興面からの効果

安中市が直面している人口減少問題は深刻さを増しています。少子高齢化は今後もさらに進むことが予想され、地域経済の縮小とともに、地域活力や文化などの希薄化が懸念されており、人口減少に歯止めをかけ、いかに地域を活性化させるかが大きな課題となっています。

このような中、「道の駅」の整備は、安中市の新たな地域生活拠点として、市内外の人との交流によるにぎわいの場の創出や地域の農産物等の販売による産業振興、新たな雇用の場の創出、碓氷峠鉄道文化むら、旧碓氷峠鉄道施設群、碓氷峠関所跡、磯部温泉をはじめとした市のPRや来訪者の市内への誘導などの観光面での効果など多様な利益が期待できます。

今後の安中市の活性化において「道の駅」の整備は特に重要な役割を果たすこととなります。

### ② 地域防災面からの効果

近年、東日本大震災をはじめ大規模な地震や土砂災害などの発生に伴い、防災面への住民意識は極めて高くなっています。安中市においても今後、土砂災害などの自然災害のリスクが考えられます。

このような中、国道18号や上信越自動車道などの交通アクセスの利点を活かし、自然災害が発生した際の支援活動や物資の集配など広域的な防災機能を発揮する場として、効果が期待されます。

安中市の防災力向上の面から、「道の駅」の整備は重要な役割を担うこととなります。

## 第5章 「道の駅」の区域

道の駅は、安中市松井田町横川駅周辺を計画地としていますが、その主な特徴は以下のとおりです。

- ・碓氷峠鉄道文化むらや旧碓氷峠鉄道施設群、碓氷峠関所跡などの観光資源が集積している。
- ・妙義山を代表する山々に囲まれた豊かな自然景観を有している。
- ・JR 信越本線の終点である横川駅周辺、国道 18 号沿道に位置する。
- ・軽井沢方面と安中・高崎方面を結ぶ出入口にあたる。
- ・最寄りの IC は、上信越自動車道松井田妙義 IC になる。
- ・松井田妙義 IC から国道 18 号を經由して、軽井沢方面と往来する広域交通に面することから、観光誘客が図りやすい立地にある。
- ・国道 18 号（碓氷バイパス）150mm、国道 18 号（碓氷峠旧道）120mm の規制基準値を超える降雨や積雪、土砂災害等による通行止の際に U ターンが行われる位置にある。

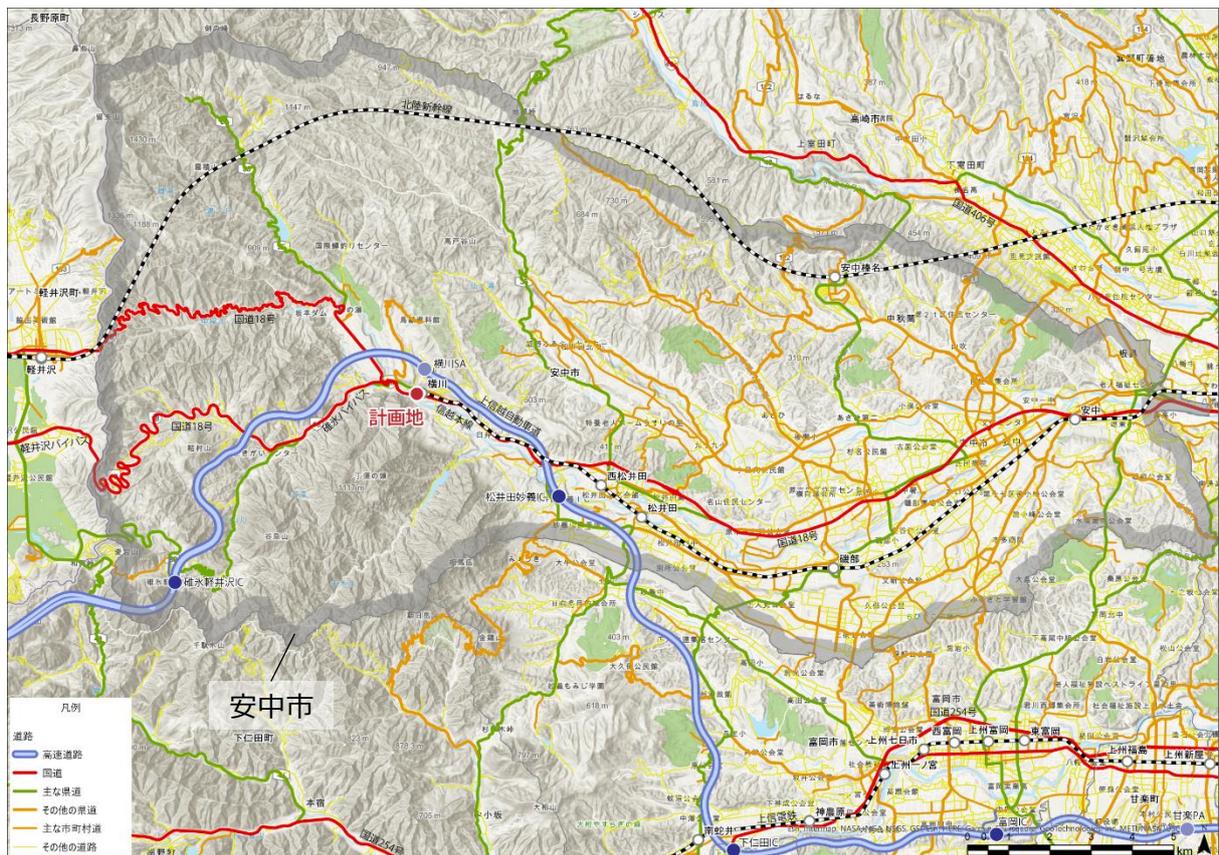
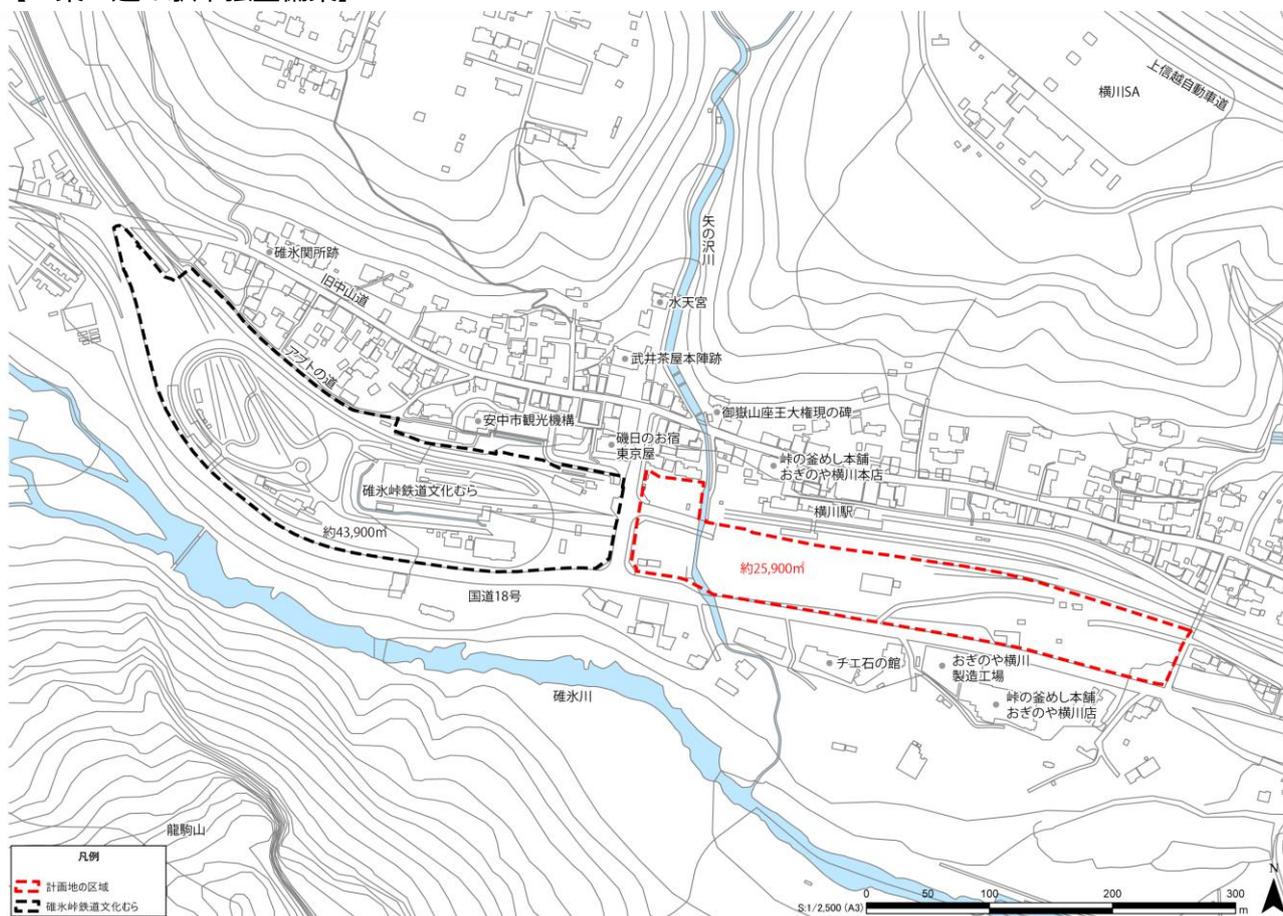


図 安中市における計画地の位置

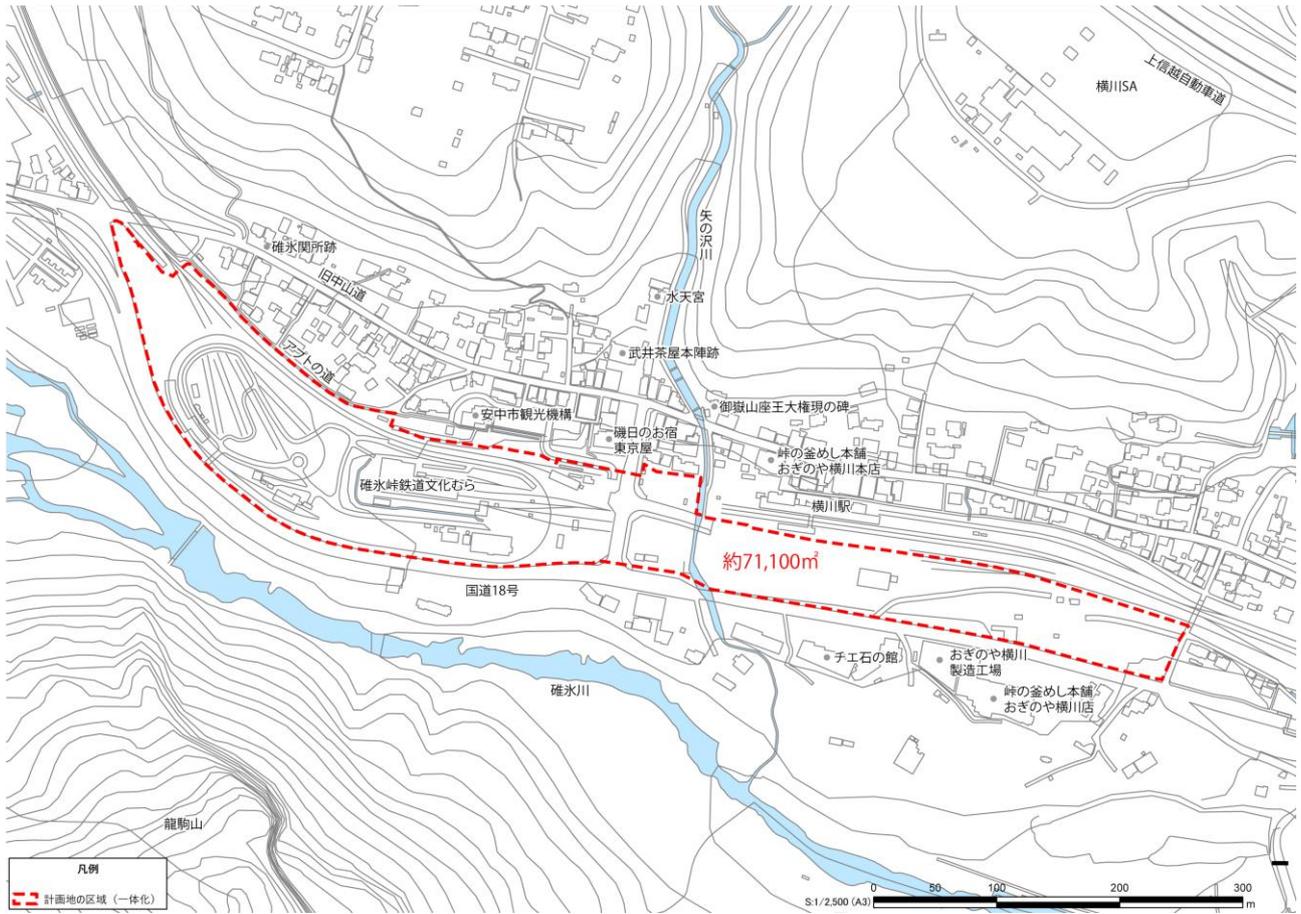
計画地が位置する JR 横川駅周辺には、多くの観光資源があることから、これらと連携し地域振興機能を形成することが効果的です。特に隣接する碓氷峠鉄道文化むらは、集客の核となるポテンシャルを有するとともに、道の駅と駐車場を共用することが想定され、機能連携は必須と考えられます。また、市有施設であることから、安中市が主体的に機能連携を図りやすい施設でもあります。

このことから、道の駅整備にあたっては、道の駅を単独整備し碓氷峠鉄道文化むらと機能連携する手法、または碓氷峠鉄道文化むらを含めて道の駅とし、施設のリニューアルと併せて道の駅からトロッコ電車に乗車したり、碓氷峠鉄道文化むらに入場できるなど「碓氷峠鉄道文化むら一体化型道の駅」を整備する手法が考えられます。従って、道の駅の区域については、以下の2案について今後、検討を行うこととします。

### 【1案：道の駅単独整備案】



【2案：「碓氷峠鉄道文化むら一体化型道の駅」整備案】



今後の誘客状況等によっては、国道18号沿道や旧中山道沿道、碓氷川周辺なども含めて、段階的に道の駅機能を拡充していくことを検討します。

## 第6章 「道の駅」の基本理念

### 6-1 基本理念

安中市の「道の駅」整備にあたって、「碓氷峠鉄道文化むらや旧碓氷峠鉄道施設群、碓氷峠関所跡などの観光資源、雄大な妙義山をはじめとした山々や東西に流れる碓氷川の美しい自然的景観など数々の地域資源を世界へ向けて発信し、交流と賑わいが安中市の未来と交差する大切な場所」を理想として、以下の基本理念を設定します。

- S Lが走る鉄道駅とともに、碓氷峠の鉄道の歴史や文化を味わいながら、交通の昔と今をつなげる道の駅とする。
- 碓氷峠、さらには安中市内の観光資源をつなぎ、あんなかトリップを誘発する観光振興の起点となる道の駅とする。
- 安中市の食の魅力やアウトドアスポーツ、イベントを楽しむ拠点とし、新たな客層を惹きつけ、地域とつなぐ道の駅とする。
- 災害時の国道18号の交通処理や避難など群馬県緊急輸送道路ネットワークの防災拠点となる道の駅とする。
- 地域に密着した公共交通により地域をつなぎ、コミュニティを支える道の駅とする。
- 地域の魅力を発信し、地域を元気にする道の駅とする。



**「駅がつなく、みちがつなく、碓氷峠交流ステーション」**



図 「道の駅」と観光資源の連携イメージ

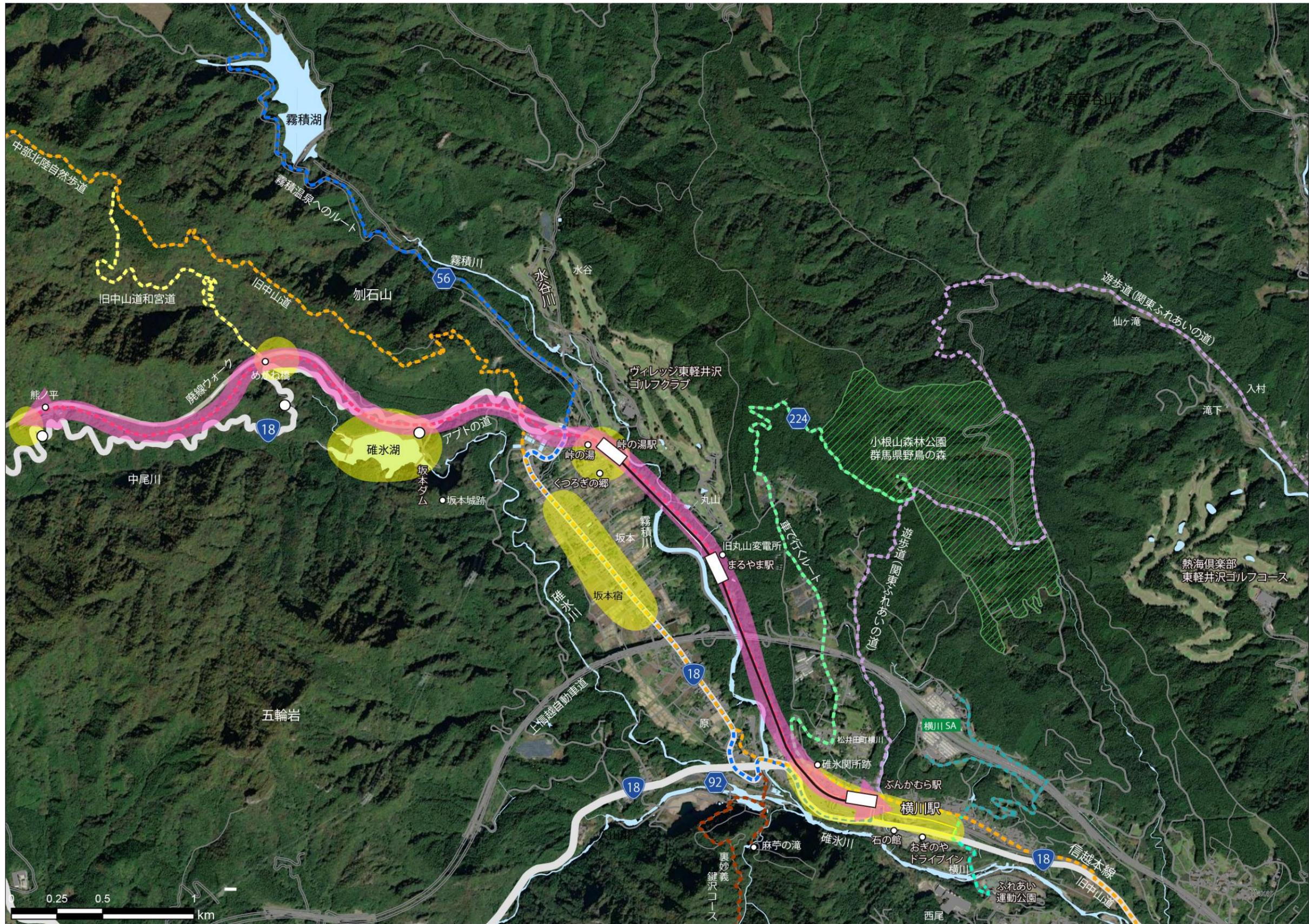


図 「道の駅」と観光資源の位置

## 6-2 ターゲットと「道の駅」の目的（案）

整備目的や基本理念の実現のため、安中市の「道の駅」では以下のターゲット並びに「道の駅」の目的を設定します。

### ターゲット

#### ① 高速道路、国道 18 号を通行して軽井沢を訪れる観光客

- ・ 松井田妙義 IC より軽井沢方面を往来する観光客（ファミリー、若年）
- ・ 国道 18 号旧道の紅葉、めがね橋などドライブを楽しむ観光客（中高年、ファミリー）

#### ② 横川駅から路線バスに乗り継いで軽井沢駅を往復する定期客

- ・ 通勤通学、帰省、買物等で、日常的に路線バスを利用する乗客（中高年、若年）

#### ③ 横川駅や碓氷峠鉄道文化むら、アプトの道、めがね橋など碓氷峠を訪れる観光客

- ・ 鉄道ファン（小さな子ども連れファミリー、中高年男性）
- ・ アプトの道、廃線ウォークを楽しむ日帰り観光客（中高年を中心としたカップルや単身、団体客）

#### ④ サイクリングやハイキング、ツーリングを楽しむ人

- ・ 国道 18 号旧道のサイクリングやツーリングを楽しむ人（中高年、若年）
- ・ 碓氷峠などハイキングを楽しむ人（中高年、ファミリー）

#### ⑤ 地域住民

### 道の駅の目的

国道 18 号を通行するドライバーが安全・快適に通行できるよう、**交通・災害情報**や**休憩施設**を提供する。

災害時の国道 18 号交通規制時において、高崎方面に計画地内で**Uターン**できる**車路**を提供する。

JR 信越本線から路線バスに乗り継いで軽井沢駅に向かう**バス利用者の安全で快適な乗降、乗り継ぎ環境**を提供する。

国道 18 号を通行して軽井沢を訪れる人などが立寄って飲食などを楽しむとともに、**地域の食や特産品、安中観光の魅力を発見し、次には安中市を旅行で訪れるきっかけ**をつくる。

碓氷峠鉄道文化むらを起点に、トロッコ列車やアプトの道などにより、碓氷峠を周遊する**観光客の駐車場、バイク置き場**を提供する。

安中市の各地を結ぶ鉄道や観光バス、路線バス、乗合タクシー、カーシェア、グリーンスローモビリティ※、レンタサイクルなど**多様な移動サービスを結びつける交通結節機能**を提供する。

碓氷峠の観光資源を活用した**観光案内、観光体験プログラム**の拠点とし、（一社）安中市観光機構と連携して、観光客を惹きつける。

碓氷峠の自然のなかで、**アウトドアスポーツを楽しむ拠点**とし、新たな客層を惹きつける。

災害時に地域住民や滞在者へ**避難場所**を提供する。

地域住民の**買物の場、コミュニティ活動の場**を提供する。

※ 時速 20km 未満で公道を走る電動車を活用した小さな移動サービス

※ ( ) 内は主な客層を示す

## 第7章 「道の駅」における導入機能

整備目的や整備理念の実現のため、安中市の「道の駅」に導入が考えられる機能は次のとおりです。  
具体的な内容については、今後策定する基本計画等において検討・協議を行います。

### 7-1 「道の駅」として実現を目指す基本的な機能

#### 地域振興

##### 【位置づけ】

- ・首都圏等からの来訪者に対する**安中市の農産物や特産品のPR拠点**
- ・ここでしか味わえない食べ物や雰囲気などで、**新たな客層を惹きつける拠点**
- ・旧松井田町地区における**新たな就農者の主要販路**
- ・地域住民の**日常の買い物場**

| 導入機能 | 施設                   | 施設の特徴   |
|------|----------------------|---|
| 物販   | ①農産物直売所、コンビニエンスストアほか | <ul style="list-style-type: none"> <li>・安中市の特産物や地域の素材を活かした商品などを販売</li> <li>・地元の人が普段利用できるようなスーパーマーケットの要素も持ち、平日利用を見込む。</li> </ul> <p>■農産物直売所のイメージ</p>  <p>出典：道の駅さかい HP *1</p> |
|      | ②物産販売所<br>(加工施設も含む)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地元産品や加工品を販売</li> </ul> <p>■物産販売所の例</p>  <p>出典：道の駅さかい HP *2</p>  |

飲食

③レストラン

④カフェ

◆**こだわりあるメニューの提供**

- ・ 地元の名店定番メニュー
- ・ 若者をターゲットにした地元産品などを使用したスイーツなど、ここでしか味わえない新メニュー

■スイーツ販売のイメージ



出典：道の駅さかい HP\*3

◆**地域の魅力を発信**

- ・ SL や妙義山など SNS での発信を誘発する撮影及び眺望スポット
- ・ 安中市らしい建物デザイン

■眺望スポット (SL) のイメージ



出典：碓氷峠鉄道文化むら \*4

【位置づけ】

・ 軽井沢観光と連携した碓氷峠観光、安中市内の観光周遊を誘発する交通結節点

| 導入機能 | 施設               | 施設の特徴   |
|------|------------------|---|
| 休憩   | ⑤駐車場・<br>バスターミナル | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大型車・小型車の十分な台数を確保</li> <li>・ 国道 18 号との出入りを分離するなど円滑な交通処理が可能な車路</li> <li>・ 子どもが移動しても安全なように通路を整備             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 駐車場及び通路等のイメージ</li> <li></li> <li>出典：道の駅 那須高原友愛の森 HP*5</li> </ul> </li> <li>・ 大型バスの乗降場やロータリー、運転手の休憩場を整備             <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大型バス乗降場のイメージ</li> <li></li> <li>道の駅もつくる新城</li> <li>■ 鉄道駅と一体型ロータリーのイメージ</li> <li></li> <li>出典：乗り物ニュース HP(道の駅あなみず)*6</li> </ul> </li> </ul> |

【位置づけ】

- ・ 軽井沢観光客が立寄り、碓氷峠の自然や歴史、文化に触れ、安中市の魅力を発見し、**安中市への観光のきっかけとなる拠点**
- ・ 道の駅利用者に対する交通や災害、観光情報の発信拠点

| 導入機能 | 施設      | 施設の特徴  |
|------|---------|--|
| 情報発信 | ⑥観光案内所  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中山道や碓氷峠の歴史を伝える観光案内所を道の駅施設内に設置</li> <li>・ 歴史を視覚的に体験できるサービスや観光ガイドなど新たな価値を提供</li> <li>・ 観光案内や観光体験プログラムなどを実施</li> </ul>  <p>出典：道の駅米沢 HP*7</p>                          |
|      | ⑦情報発信施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ デジタルサイネージや掲示板で交通、災害及び観光情報を発信</li> <li>・ 海外からの観光客に対応する多言語による情報発信</li> <li>・ 誰もが利用しやすいユニバーサルデザインに配慮した施設や環境の整備</li> </ul> <p>■ 情報発信施設のイメージ</p>  <p>出典：道の駅米沢 HP*8</p> |

| 導入機能 | 施設                                  | 施設の特徴   |
|------|-------------------------------------|---|
| 防災   | ⑧国道 18 号通行<br>規制時の U ターン<br>施設や休憩施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 18 号（碓氷バイパス）150mm、国道 18 号（碓氷峠旧道）120mm の規制基準値を超える降雨や積雪、土砂災害等による通行止の際に、安全かつ円滑に U ターンできる車路や駐車場、ドライバーの休憩施設</li> </ul> <p>■ U ターン施設のイメージ</p>  <p>出典：乗り物ニュース HP（道の駅あなみず）*9</p> <p>■ 休憩施設のイメージ</p>  <p>出典：道の駅おおさき HP*10</p> |

## 7-2 今後の基本計画等で議論を要する機能

安中市の「道の駅」は、基本的な機能のほか、地域活性化や防災の拠点として多様な機能の導入が求められます。例えば、下記に掲載する機能などが考えられます。整備する機能は、今後、市場調査等でニーズを把握し、選定や検討を行います。

また、「道の駅」の整備や誘客状況等に応じて、周辺区域などに機能を展開させていくことも考えられます。

### 地域振興

#### 【位置づけ】

#### ・ 地域産木材活用のモデル

| 導入機能    | 施設       | 施設の特徴  |
|---------|----------|--|
| 地産地消モデル | ⑨施設内外装   | <p>◆<b>地域産木材の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅施設の構造や内外装、建具に利用し、木のぬくもりが感じられる空間をつくる。</li> </ul> <p>■ 地域産木材を使用した内装のイメージ</p>  <p>出典：道の駅さかい HP*11</p>                           |
|         | ⑩エネルギー施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>木質バイオマス利用でエネルギーの地産地消を進める。</li> <li>地域産のチップやペレット等、木質バイオマスを燃料とする暖房器具やボイラーの利用を促進する。</li> </ul> <p>■ バイオマス発電のイメージ</p>  <p>出典：JAPAN VOLTER(道の駅たかのす)HP*12</p> |

【位置づけ】

- ・ 碓氷峠のヒルクライムなど大自然を楽しむ**サイクルツーリズムの拠点**
- ・ 碓氷峠の廃線ウォーク、トレッキングを楽しむ**ハイカーの拠点**
- ・ 碓氷峠の観光資源を活かし、若い女性など新たな客層も呼び込む**イベント拠点**

| 導入機能 | 施設          | 施設の特徴   |
|------|-------------|---|
| 交流   | ⑩サイクルステーション | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ スポーツバイクや E-Bike（電動アシスト付）などのレンタルサービスやメンテナンス・ブース、バイク置き場 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ サイクルステーションレンタルサービスのイメージ  <p>出典：前橋まるごとガイド HP（道の駅まえばし赤城）*13</p> </li> <li>■ サイクルステーションメンテナンスブースのイメージ  <p>出典：前橋まるごとガイド HP（道の駅まえばし赤城）*14</p> </li> <li>■ バイク置き場のイメージ  <p>道の駅道志</p> </li> </ul> </li> </ul> |

⑫ハイカー向け施設

- ・ 簡易宿泊施設や休憩室、ロッカー、シャワー、更衣室、パウダールーム、足湯、初心者向けコースガイド

■簡易宿泊施設のイメージ



■休憩室のイメージ



出典：道の駅おおき HP\*15

■パウダールームの例

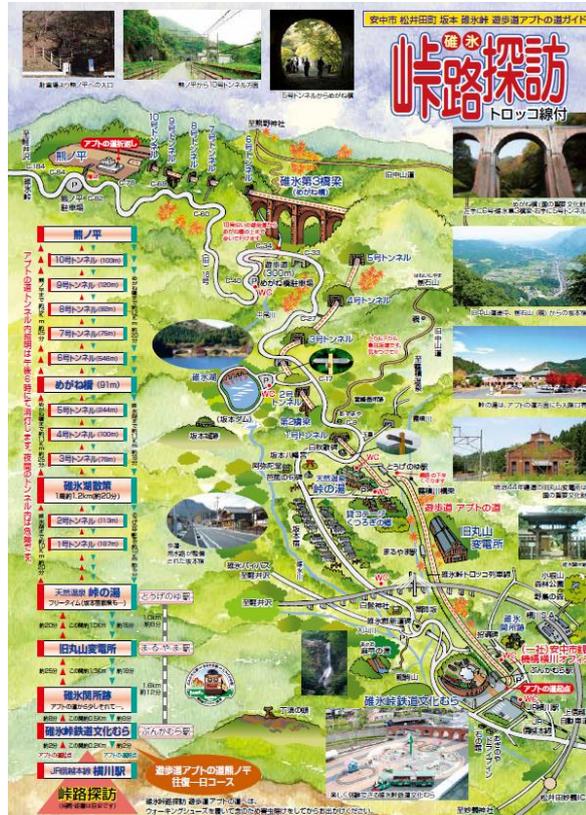


■足湯の例



出典：「大川の駅」道の駅基本計画\*16 道の駅もつくる新城

■コースガイドの例

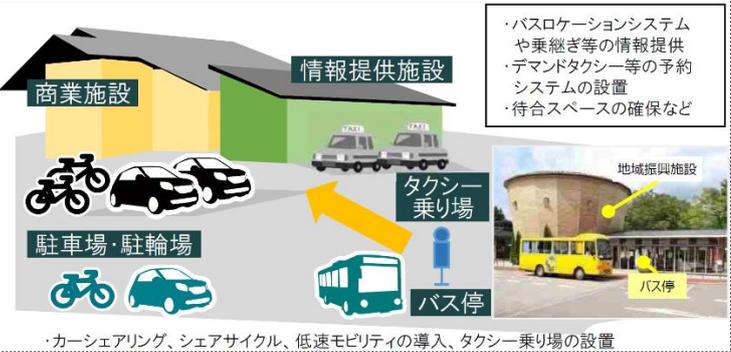


出典：安中市 HP\*17

|           |                |  |
|-----------|----------------|--|
| <p>交流</p> | <p>⑬BBQ 施設</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>物販施設と連携し地場産食材などを提供             <ul style="list-style-type: none"> <li>■地場産食材のイメージ</li> </ul> </li> </ul>  <p>出典：道の駅常陸大宮 HP*18</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■BBQ 施設のイメージ</li> </ul>  <p>出典：道の駅常陸大宮 HP*19</p>   |
|           | <p>⑭イベント会場</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>JR の SL 観光列車とタイアップした女子旅イベント</li> <li>クリスマス、ハロウィーンなど、歳時にあわせたプロジェクションマッピング、イルミネーション</li> <li>安政遠足待マラソンやトレッキング、廃線ウォークの立寄りスポット</li> <li>碓氷峠サイクリング、トレイルランニング等のスポーツ大会のスタート地点</li> <li>ドッグラン</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■イベント会場（屋内）のイメージ</li> </ul>  <p>出典：道の駅南えちぜん山海里 HP*20</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■イベント会場（屋外）のイメージ</li> <li>■ドッグランのイメージ</li> </ul>   <p>出典：「大川の駅」道の駅基本計画*21      道の駅あがつま峡*22</p> |

【位置づけ】

・ 軽井沢観光と連携した碓氷峠観光、安中市内の観光周遊を誘発する交通結節点

| 導入機能 | 施設         | 施設の特徴   |
|------|------------|---|
| 交通結節 | ⑮観光・移動サービス | <p>◆鉄道駅が隣接する道の駅ならではの観光周遊を誘発する移動サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道とバスの乗り継ぎ環境の整備（南口改札など）乗り継ぎダイヤの調整</li> <li>・ 道の駅～めがね橋～軽井沢駅間を運行する「めがねバス」の強化（繁忙期の臨時便等）</li> </ul> <p>■道の駅での乗り継ぎ連携のイメージ</p>  <p>・ バスロケーションシステムや乗継ぎ等の情報提供<br/>         ・ デマンドタクシー等の予約システムの設置<br/>         ・ 待合スペースの確保など</p> <p>・ カーシェアリング、シェアサイクル、低速モビリティの導入、タクシー乗り場の設置</p> <p>出典：国土交通省 HP*23</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道の駅～峠の湯を運行するトロッコ列車（シエルパくん）</li> </ul>  <p>出典：碓氷峠鉄道文化むら HP*24</p> |

⑮観光・移動サービス

◆鉄道駅が隣接する道の駅ならではの観光周遊を誘発する移動サービス

- ・ グリーンスローモビリティの運行（道の駅構内（線路上）～旧街道～横川 SA）

■グリーンスローモビリティのイメージ



出典：国土交通省 HP\*25

- ・ 道の駅～峠の湯～碓氷湖～めがね橋～中山道坂本宿等を周遊する「碓氷峠周遊バス」
- ・ 道の駅・碓氷峠鉄道文化むらや霧積温泉、磯部温泉、秋間梅林、旧安中藩武家屋敷等を鉄道やバス等で周遊できる移動サービス

■路線バスのイメージ



出典：群馬のバス撮影記 HP\*26

- ・ 観光客が安中市内を周遊できる電動レンタサイクルなど
- ・ カーシェア（群馬ダイハツ自動車(株)包括連携協定関連）
- ・ 「GunMaas（ぐんまーす）」、「回遊軽井沢」による各移動サービスの活用

【位置づけ】

・安中市の地域生活拠点として、公共交通サービスを提供する交通結節点

| 導入機能 | 施設         | 施設の特徴  |
|------|------------|--|
| 交通結節 | ⑩ 公共交通サービス | <p>◆道の駅を起点とした公共交通サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシー（定時定路線、デマンド運行）</li> <li>・路線バス（定時定路線）</li> </ul> <p>■乗合タクシーのイメージ</p>  <p>■路線バスのイメージ</p>  <p>出典：安中市 HP*27</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全かつ快適な乗り継ぎ環境やバリアフリー化、EV 充電設備</li> </ul>  <p>出典：道の駅常陸大宮 HP*28</p> |

【位置づけ】

①安中市の「道の駅」を、群馬県緊急輸送道路ネットワークにおける第一次緊急輸送道路である国道 18 号（碓氷バイパス）、第二次緊急輸送道路である国道 18 号（碓氷峠旧道）に連絡する**第 2 次防災拠点**として、緊急輸送等の拠点とするほか、国道 18 号交通規制時における U ターン路確保等の応急対策活動の拠点とする。

《防災拠点とは、災害時における医療活動、支援活動などの拠点となる施設や場所のこと、県内では 33 か所の道の駅が、第二次防災拠点に位置づけられている。》

|         |                                 |
|---------|---------------------------------|
| 第一次防災拠点 | 応急対策の活動体制の確立救助・救急、医療及び消火活動      |
| 第二次防災拠点 | 緊急輸送のための交通確保・緊急輸送活動施設、設備の応急復旧活動 |
| 第三次防災拠点 | 食料・飲料水及び生活必需品等の調達、供給活動          |



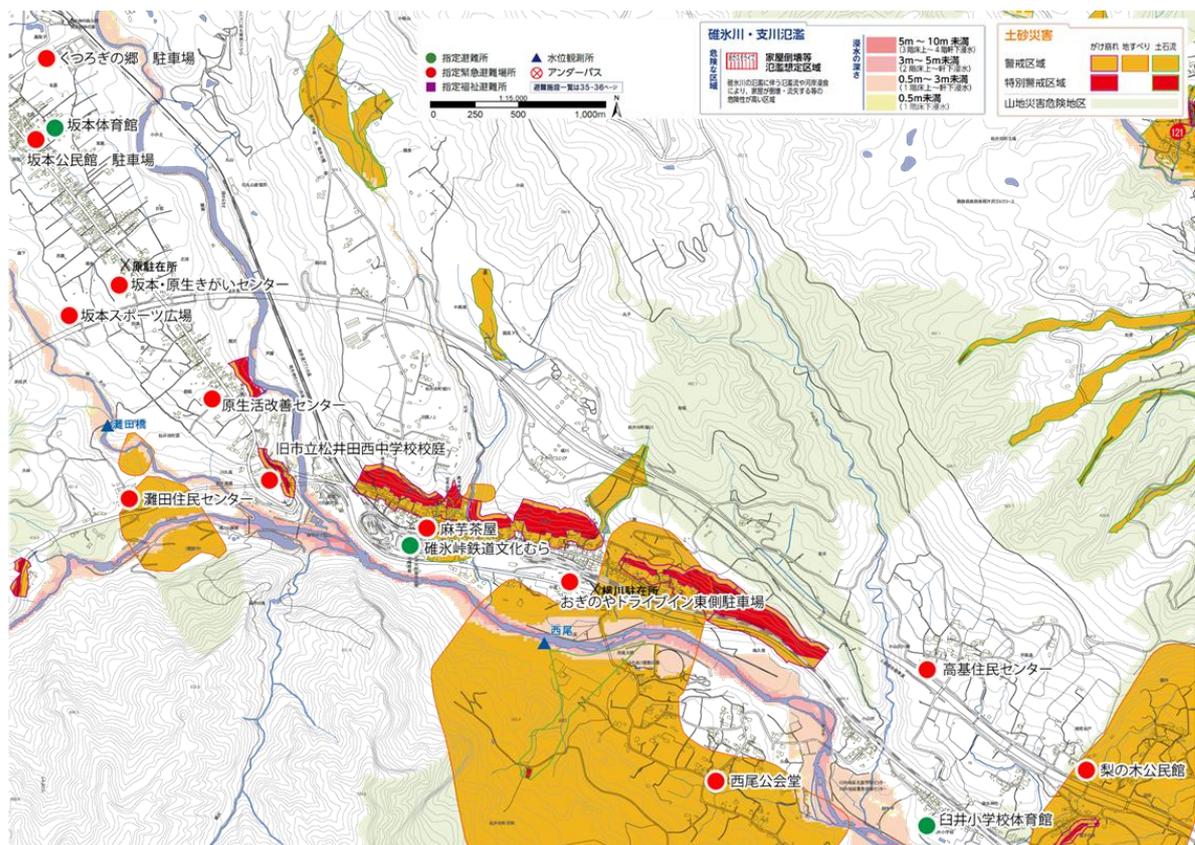
出典：群馬県緊急輸送道路ネットワーク図，平成 30 年 3 月

【位置づけ】

②安中市の「道の駅」を、災害時に地域住民や滞在者の**避難場所等**として位置づける予定。

注：「碓氷峠鉄道文化むら」は指定避難所、「おぎのやドライブイン東側駐車場」は指定緊急避難場所に市が指定しています。

|        |  |
|--------|--|
| 避難所    | 災害で被災し、自宅で生活できない人が一定期間生活するための施設                              |
| 緊急避難場所 | 災害による危険が迫っている状況で、避難所まで避難することに危険を伴う場合などに、緊急的・一時的に身の安全を守るための場所 |
| 福祉避難場所 | 高齢者や障害者その他の特別な配慮を必要とする要配慮者を受け入れるための施設                        |



| 導入機能 | 施設   | 施設の特徴   |
|------|--|---|
| 防災   | ⑰地域住民や滞在者の避難場所等  | <p>【緊急避難場所】 緊急的・一時的に身の安全を守る場所<br/>(駐車場や広場、歩行者空間等)</p> <p>■ 緊急避難場所のイメージ</p>  <p>出典：道の駅おおさき HP*29</p> |
|      | <p>【避難所】 災害で被災し、自宅で生活できない人が一定期間生活する施設（ホールや集会室等の避難所に適した施設）</p> <p>■ 避難所のイメージ</p>  <p>出典：道の駅国見 HP*30</p> |   |
|      | ⑱避難場所等に必要な施設や設備  | <p>【備蓄倉庫】 非常用食料・資機材を備蓄</p> <p>■ 備蓄倉庫のイメージ</p>  <p>出典：菊池市 HP (道の駅泗水) *31</p>                       |

⑩避難場所等に必要  
な施設や設備

【デジタルサイネージや掲示板】

観光及び交通情報と併用して災害情報を発信（再掲）

【非常用電源】太陽光やバイオマス、電気自動車等による避難場所等への電力供給

■太陽光発電施設のイメージ



出典：スマートソーラー株式会社企業 HP（道の駅木更津 うまくたの里）\*32

【耐震性貯水槽】飲料水の供給

■受水槽のイメージ



出典：道の駅おおさき HP\*33

【仮設トイレ等】災害時にも利用できるトイレ

■仮設トイレのイメージ



出典：道の駅三芳村 H¥P\*34

【その他】かまどベンチなど

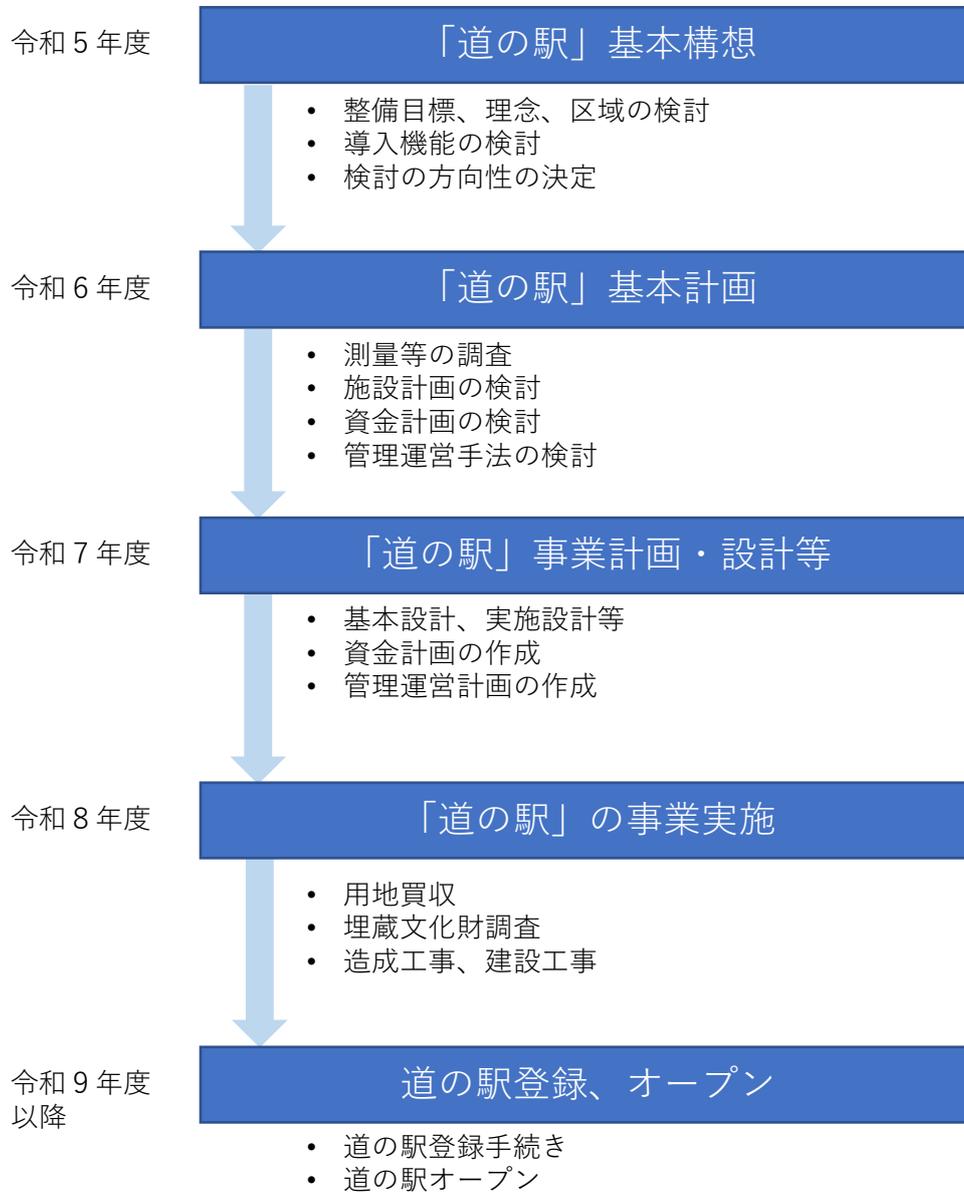
■かまどベンチのイメージ



出典：道の駅おおさき HP\*35

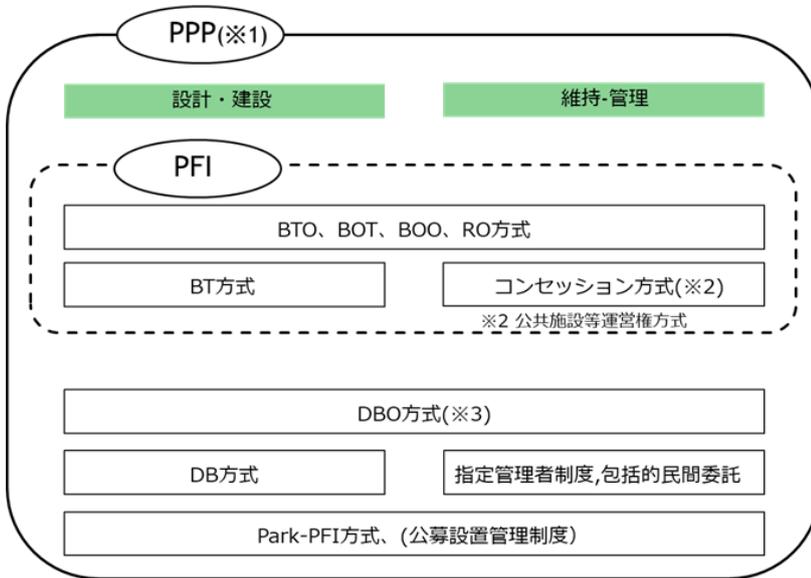
# 第8章 事業の推進に向けて

## 8-1 事業スケジュール（予定）



## 8-2 官民連携手法について

### ① 官民連携整備手法の分類



※1 Public Private Partnershipの略

【主な強み】

- ・財政的な柔軟性と効率性の向上
- ・民間の専門的なノウハウと経験の活用
- ・高品質なサービス及び施設の提供能力の向上
- ・プライベートセクターの技術的・イノベーションの導入

【主な弱み】

- ・契約の複雑さと管理の困難さ
- ・プライベートセクター主導の利益追求の可能性
- ・公共サービスの質やアクセスへの懸念  
(生成IAアプリにより作成)

※3 PFI手法とDBO方式の大きな違いは資金調達。

「公共施設別 官民連携ハンドブック (中央経済社)」より

### ② 官民連携整備手法別の業務範囲

| 業務範囲 | 従来方法 | 公設民営<br>(指定管理者等) | DB方式 | DBO方式 | PFI方式 | コンセッション<br>方式 |
|------|------|------------------|------|-------|-------|---------------|
| 設計   | 公共   | 公共               | 民間   | 民間    | 民間    | -             |
| 建設   | 公共   | 公共               | 民間   | 民間    | 民間    | -             |
| 維持管理 | 公共   | 民間               | 公共   | 民間    | 民間    | 民間            |
| 運営   | 公共   | 民間               | 公共   | 民間    | 民間    | 民間            |
| 資金調達 | 公共   | 公共               | 公共   | 公共    | 民間    | 民間            |

D=Design(設計)、B=Build(建設)、O=Operate(運営)

### ③官民連携整備手法の特徴

| 評価項目     |                | 従来方法                                      | 公設民営<br>(委託方式)  | 公設民営<br>(指定管理者)                                 | DBO方式   | PFI方式   |
|----------|----------------|---|---|---|---|---|
| 事業推進     | 手続きの困難さ        | 個別発注のための手続きが複数回行われる通常の発注手続き<br>◎          | 個別発注のための手続きが複数回行われる通常の発注手続き<br>◎                        | 通常の発注手続きに加え、指定管理者の指定には、議会による議決が必要<br>○          | 通常の発注手続きに加え、民間事業者コンソーシアムとの包括委託のための基本契約が必要<br>○            | PFI法に基づき事業者選定を行うため、手続きに一定の手間と期間が必要<br>△                   |
|          | 事業期間           | 従来通りの事業推進のため、事業期間は短い<br>◎                 | 従来通りの事業推進のため、事業期間は短い<br>◎                               | 従来通りの事業推進のため、事業期間は短い。指定管理者の指定に議会による議決が必要<br>◎   | PFI法に準じた手続きに一定の期間が必要となり、事業期間が長くなる<br>◎                    | PFI法に基づいた手続きに一定の期間が必要となり、事業期間が長くなる<br>△                   |
| 財政負担     | LCC縮減          | 民間ノウハウが活用できないため、LCC縮減は望めない<br>△           | 運営・維持管理において、委託の範囲内において民間ノウハウが発揮されるため、LCC縮減が多少期待できる<br>○ | 運営・維持管理において、民間ノウハウが発揮されるため、LCC縮減が一定程度期待できる<br>○ | 設計・建設・運営・維持管理を包括委託することにより、民間ノウハウが発揮されるため、LCC縮減が期待できる<br>○ | 設計・建設・運営・維持管理を包括委託することにより、民間ノウハウが発揮されるため、LCC縮減が期待できる<br>◎ |
|          | 財政負担平準化        | 運営期間の支出に加え、施設整備時の単年度の支出が大きく、財政負担が大きい<br>△ | 施設整備時の単年度の支出が大きく、財政負担が大きい<br>△                          | 施設整備時の単年度の支出が大きく、財政負担が大きい<br>△                  | 施設整備時の単年度の支出が大きく、財政負担が大きい<br>△                            | 民間資金の活用により、市の財政負担額の平準化を図ることが可能<br>◎                       |
| 事業リスク    | 市の負担リスクの低減     | 公がすべてのリスクを負担する<br>△                       | 公がすべてのリスクを負担する<br>△                                     | 運営・維持管理については、契約内容等によりリスク分担を設定できる<br>○           | 契約内容等において、市と民間とで適切なリスク分担が可能<br>○                          | 契約内容等において、市と民間とで適切なリスク分担が可能<br>◎                          |
| サービス向上   | 民間ノウハウの活用度・自由度 | 民間ノウハウが活用できない<br>△                        | 運営・維持管理において民間ノウハウが発揮できるが委託範囲内に限られる<br>△                 | 運営・維持管理については、民間ノウハウが発揮できる<br>△                  | 包括委託により、各段階において民間ノウハウが発揮できる<br>○                          | 包括委託により、各段階において民間ノウハウが発揮できる<br>◎                          |
|          | 行政意向との連携       | 公が直営にて運営・維持管理を行うため、行政意向を直接反映できる<br>◎      | 民間による運営のため、公共機能や役割等が希薄になりやすく、行政意向と連携しにくい<br>△           | 民間による運営のため、公共機能や役割等が希薄になりやすく、行政意向と連携しにくい<br>△   | 各段階において民間が実施するため、公共機能や役割等が希薄になりやすく、行政意向と連携しにくい<br>△       | モニタリングによる監視機能が働くため、行政意向と連携しやすい<br>△                       |
| 民間誘致のし易さ | 全て公が実施<br>-    | 施設整備の費用は公が調達するため、民間誘致がし易い<br>◎            | 施設整備の費用は公が調達するため、民間誘致がし易い<br>◎                          | 施設整備の費用は公が調達するため、民間誘致がし易い<br>◎                  | 施設整備の費用は公が調達するため、民間誘致がし易い<br>◎                            | 施設整備の費用は民間が調達するため、民間誘致がし易い<br>△                           |

表 引用画像一覧

| 画像番号         | 出典元ホームページ                   | URL   |
|--------------|-----------------------------|---|
| *1*2*3*11    | 道の駅さかい                      | <a href="https://www.sakaimachi.co.jp/feature?category_id=62">https://www.sakaimachi.co.jp/feature?category_id=62</a>   |
| *4*24        | 碓氷峠鉄道文化むら                   | <a href="https://www.usitouge.com/bunkamura/">https://www.usitouge.com/bunkamura/</a>   |
| *5           | 道の駅 那須高原友愛の森                | <a href="https://www.yuainomori.com/">https://www.yuainomori.com/</a>   |
| *6*9         | 道の駅あなみず(乗り物ニュース)            | <a href="https://trafficnews.jp/post/45583/">https://trafficnews.jp/post/45583/</a>   |
| *7*8         | 道の駅米沢                       | <a href="https://michinoeki-yonezawa.jp/">https://michinoeki-yonezawa.jp/</a>   |
| *10*29*33*35 | 道の駅おおさき                     | <a href="https://michinoekiosaki.jp/">https://michinoekiosaki.jp/</a>   |
| *12          | JAPAN VOLTER(道の駅たかのす)       | <a href="http://www.volter.jp/takanosu.html">http://www.volter.jp/takanosu.html</a>   |
| *13*14       | 道の駅まえばし赤城                   | <a href="https://www.maebashi-cvb.com/feature/107/%E8%A6%B3%E5%85%89%E6%A1%88%E5%86%85%E6%89%80">https://www.maebashi-cvb.com/feature/107/%E8%A6%B3%E5%85%89%E6%A1%88%E5%86%85%E6%89%80</a> |
| *15          | 道の駅おおき                      | <a href="https://www.wakka.fukuoka.jp/blank">https://www.wakka.fukuoka.jp/blank</a>   |
| *16*21       | 「大川の駅」道の駅基本計画               | <a href="https://www.city.okawa.lg.jp/s084/030/020/okw_michinoeki_kihonp.pdf">https://www.city.okawa.lg.jp/s084/030/020/okw_michinoeki_kihonp.pdf</a>                                       |
| *17          | 安中市                         | <a href="https://www.city.annaka.lg.jp/uploaded/attachment/5306.pdf">https://www.city.annaka.lg.jp/uploaded/attachment/5306.pdf</a>   |
| *18*19*28    | 道の駅常陸大宮                     | <a href="https://www.michieki-hitachiomiya.jp/shisetsu/barbecue/">https://www.michieki-hitachiomiya.jp/shisetsu/barbecue/</a>   |
| *20          | 道の駅南えちぜん山海里                 | <a href="https://kineno-nanjo.com/wpsite/wp-content/uploads/2023/05/rental_space.pdf">https://kineno-nanjo.com/wpsite/wp-content/uploads/2023/05/rental_space.pdf</a>                       |
| *22          | 道の駅あがつま峡                    | <a href="https://www.agatsumakyo.jp/dogrun.html">https://www.agatsumakyo.jp/dogrun.html</a>   |
| *23          | 国土交通省                       |   |
| *25          | 国土交通省                       | <a href="https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/00132889">https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/00132889</a>   |
| *26          | 群馬のバス撮影記                    | <a href="http://blog.livedoor.jp/kazo_185/archives/16920901.html">http://blog.livedoor.jp/kazo_185/archives/16920901.html</a>   |
| *26          | 国土交通省                       | <a href="https://www.mlit.go.jp/common/001280951.pdf">https://www.mlit.go.jp/common/001280951.pdf</a>   |
| *27          | 安中市                         | <a href="https://www.city.annaka.lg.jp/page/2441.html">https://www.city.annaka.lg.jp/page/2441.html</a>   |
| *30          | 道の駅国見                       | <a href="http://www.michinoeki923.com/?page_id=1013">http://www.michinoeki923.com/?page_id=1013</a>   |
| *31          | 道の駅泗水                       | <a href="https://www.city.kikuchi.lg.jp/article/view/1452/2072.htm">https://www.city.kikuchi.lg.jp/article/view/1452/2072.htm</a>   |
| *32          | 道の駅木更津 うまくたの里(スマートソーラー株式会社) | <a href="https://www.smartsolar.co.jp/case/5353/">https://www.smartsolar.co.jp/case/5353/</a>   |
| *34          | 道の駅三芳村                      | <a href="https://www.mbosonetoko.jp/subsite/hina/news_p/detail">https://www.mbosonetoko.jp/subsite/hina/news_p/detail</a>   |

## 「安中市道の駅基本構想(案)」に関する意見に対する回答

| No. | 意見等の概要   | 回答   |
|-----|--|--|
| 1   | なぜ道の駅なのか、なぜ横川ありきなのか理解できない！<br>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<br>横川の計画はデメリットが大きすぎる！<br>①道の駅を作っても赤字になる公算が強い。 | 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。  |
| 2   | ②他の飲食店と競合してしまう。  | 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。                                 |
| 3   | ③交通規制がかかった時にUターンしかなく、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。   | 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。<br>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。   |
| 4   | 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。  | 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。  |
| 5   | ⑤防災を考えても、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。   | 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。<br>また、大規模災害時には、救援・救護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のでしょうか。  | 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。                | 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。  |
| 13 | 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・購入ができるとうよいと思います。<br>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になるとそれだけで集客できると思います。 | 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。   |
| 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。<br>(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のレールを用いて運用していただきたいです。  | 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。   |
| 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。   | 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。<br>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。  |
| 22 | ファミリー層向けの遊具設置<br>(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<br>(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<br>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。   | 原市地区から提出された請願書につきましては、「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」の整備での検討も要望されました。<br>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。   |
| 25 | ②郷原地区との比較検討が必須<br>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」と言えばそれで済みかもしれないが、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。 | 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。<br>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。<br>郷原地区は、No24の回答のとおりです。 |

|    |  |  |
|----|--|--|
| 26 | <p>③道の駅は安中観光の玄関口になるのか。<br/>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<br/>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ることが必要不可欠である。</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>  |
| 28 | <p>⑤赤字施設をただ単に増やすだけではないのか<br/>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<br/>市長は第2回検討委員会の挨拶で、横川パーク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ことはできない。</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<br/>「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、市内観光地における入込観光客数を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ン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。</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。ご意見につきましては、担当部署に情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。</p> |

|    |   |  |
|----|---|--|
| 31 | <p>⑧防災重視の「一体型」道の駅が望ましい<br/>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>                                      | <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> |
| 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<br/>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>  | <p>No25の回答のとおりです。</p>                                  |
| 33 | <p>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、運営する事業者の実情は多くが赤字の状態である。<br/>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。<br/>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。<br/>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>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> |
| 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。<br/>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S L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>S Lステーション→「S L/EL ぐんまよこかわ」は非常に大切な観光列車です。S Lも希少ですが、E L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> | <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。(予定)</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>   | <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> |

|    |  |  |
|----|--|--|
| 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>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>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、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います。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。道の駅の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> | <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>  |
| 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>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> |
| 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>「駅がつなぐ、みちがつなぐ、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>碓氷峠の鉄道といったら、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かすべきではないか考える。</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> | <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。(予定)</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。(予定)</p> |
| 45 | <p>シェルパくんを道の駅の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ない、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。</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>  |

|    |  |                                 |
|----|--|---------------------------------|
| 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すでしょうか。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。</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。 |
| 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すでしょうか。</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>  | 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。 |

|    |   |  |
|----|---|--|
| 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、急行バス的な存在として、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> | <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>                 |
| 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> |