

第 6 回安中市道の駅整備検討委員会 議事録

日時：令和 6 年 12 月 23 日（月）14:00～16:45（※一時休憩：16:05～16:10）

会場：安中市役所本庁舎 3 階第 305 会議室

1. 開会

発言者	発言概要
事務局	定刻のため、ただ今より「第 6 回安中市道の駅整備検討委員会」を開催する。 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。 前回の委員会において、道の駅は碓氷峠鉄道文化むらの一部を含めて整備することが決定した。 本日の委員会は、その整備地に対する配置や動線などをお示ししながらご議論いただきたい。

2. あいさつ

発言者	発言概要
市長	第 6 回委員会に出席いただき感謝する。 前回委員会では、委員一人一人のご意見を伺いながら審議をいただき「鉄道文化むらの一部含めた整備」としての方向性をご決断いただいた。このご決断により、道の駅の整備に向けて大きな一歩とすることができた。道の駅が整備された際には鉄道文化むらとの相乗効果により、大きな賑わいの創出につながると確信している。 本日は、導入機能の絞り込みや施設配置についてのご議論になり、徐々に完成の姿が見えてくると思う。整備予定地周辺の地区住民アンケート調査や来訪者インタビュー調査、民間事業者ヒアリング調査などの結果も踏まえつつ、それぞれの専門的な見地から活発なご議論を交わしていただき、安中市を訪れる方々にとって魅力的な場所であるとともに、地域の皆様が気軽に訪れ交流できる場となるような施設配置を検討いただければと思う。
委員長	本日はお忙しい中、お集まりいただき感謝する。 この委員会では、昨年度開催した第 1 回から第 3 回までは、基本構想の策定ということで道の駅の設置イメージを中心に議論してきた。今年度開催した第 4 回と第 5 回では道の駅の具体的なアウトラインの作成、特に単独で整備するのか、鉄道文化むらと一体的な整備を行うのか、という方向性を議論してきた。 前回の委員会で、鉄道文化むらと一体的な整備を行う方向性を決定いただいたことを踏まえ、本日は道の駅の整備にあたりどのような導入機能をどこに配置するか、機能をどう絞り込むか、という流れになる。本日も大変重要な議論になるので忌憚のないご意見を賜りたい。

3. 議事

(1) 第5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	(説明資料の2頁を説明)
委員長	議事概要については前回の報告事項であり、もし皆さまから何かご意見等があれば事務局へお寄せいただきたい。

(2) 道の駅基本計画の目次構成

(3) 基本計画に関わる各種検討状況の報告

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料の3頁～20頁を説明)
委員長	基本計画に関しては、基本構想と同様に皆様からいただいた意見を取りまとめて公表する。今後、公表に向けて進めていく予定だが、全8章で構成し、具体的にどのような内容を織り込んでいくか、という目次構成を説明いただいた。 目次構成に関して、委員のなかでご意見などはあるか。
各委員	異議なし。
委員長	目次構成については、この案を基本に進めることとする。 加えて、基本計画にかかる各種検討状況の報告ということで、環境計画、防災計画、維持管理・運営計画、資金計画の内容をご報告いただいた。これらは、現在も事務局で検討している内容になる。 資金計画の支援メニューについては多岐にわたるが、オブザーバーから何か「こういった新制度がある」「こんなメニューもある」といった補足があればご紹介いただきたい。
オブザーバー	各種支援メニューについては、最新情報(令和6年度版 各省庁の「道の駅」支援メニュー)を参照されているので良いと思う。 9頁の事業手法(指定管理者方式、DBO方式等)に関連した話であるが、様々な道の駅が指定管理者制度で取り組まれている。安中市の意向は「公設民営」とのことだが、それぞれメリット・デメリットがあると思うので、委員会で議論していきながら方針を詰めていくのが良いと感じた。
委員長	防災計画や環境計画などについても、コンセプトや方針を多々整理してもらっているが、このあたりで何かあればご意見をいただきたい。
オブザーバー	防災の観点から最近の道の駅がどのように位置づけられているかということ、第二次防災拠点に位置づけられ、有事の際の活動拠点にしていく、という流れである。よって、ここでも同じように位置づけていくのが良いと思う。
オブザーバー	防災・資金計画に関しては、特に意見は無い。
オブザーバー	「防災拠点」の視察に行くことがある。被災された方々にお話を伺うと、トイレの数や水の確保が重要だという話が挙がる。 あとは、どれくらいの人数を収容するのか、収容する期間はどれぐらいなのか、外から入ってくる物資をどうストックするのか、といった話も重要。そのあたりの検討も有効だと思う。

委員	能登の地震でトレーラートイレが重宝されたという話を聞いた。高機能コンテナが有効だという話もある。全てをコンテナにする必要はないが、炊き出しができるような施設や入浴設備など、一部を道の駅に配置しておいて、安中市内で災害が発生した際に移送していけるような方法も視野に入れてはいかがかと思った。また、綺麗なトイレの確保は重要だと思っている。
委員長	災害時の入浴設備やトイレの確保、という観点が非常に重要であった。
委員	指定管理をさせるための道の駅になるのか。
委員長	現時点では、市が整備したものを民間に委託し運営管理してもらう方向で市は考えている。
委員	全国の色んな道の駅を見ると、半分くらいは観光案内所が入っている。安中市観光機構が道の駅に入ってくるといいのではと思った。
事務局	民間の力をお借りして運営しているところが全国的にも多くなっている。観光案内（観光機構）については、道の駅に設置している自治体もある。今後、施設配置計画を考えていく中で、ご議論いただきたいと思っている。 市としては、民間のノウハウを活用した公設民営の事業方式で考えていきたいと思っている。
委員	道の駅の運営管理を全て民間とした場合に、防災の観点はどうなるのか。
委員長	防災に関しては行政が主導しないと難しいと思う。
事務局	「防災」というのが、例えば避難所の運営や支援物資の仕分け・振り分けなどを指しているのであれば、市でやらなければならないと思っている。 道の駅の清掃や維持管理、商業施設の運営など、一般的な施設の管理運営に関わる部分については、指定管理者制度により、民間事業者のノウハウを活用していきたい。防災や生命に関することは、市が行っていく。
委員長	収益事業に関わってくところは、民間のノウハウを活用する場になってくと思う。防災施設や観光案内、コミュニティ施設など公共性が高い分野に関することは市が積極的に関わる、というような役割分担になってくと思う。
委員	防災の話題が多々あがっているが、障がい者や高齢者の避難所などについてはどのように考えているか。
事務局	避難所を整備するということではなく、普段利用する施設を有事の際に避難所として提供する、という考え方になる。「避難所」という定義で作ってしまうと、その用途に限定されてしまう。 例えば、コミュニティ施設として整備した施設は、普段も使っていただき、高齢者や障がい者でも有事の際にはスムーズに避難できるようにしておく、という考え方である。
委員	自然エネルギーの活用について、施設の屋上に太陽光パネルを配置することが考えられるが、このエリアは太陽が当たる時間が短いと聞いており、太陽光パネルの導入が難しい可能性があるかもしれない。 例えば矢の沢川や霧積川が近いので、水力を使った発電なども検討出来ないかと思った。また、地消地産の木質バイオマス発電については、早生桐の活用も視野に入れられないか、という話も考えられる。

事務局	自然エネルギーの活用については、水力発電の可能性も検討課題に入れられればと思う。早生桐の導入についても検討させていただきたいと思う。
オブザーバー	4 頁「動線計画」で、歩行者・自動車の動線は記載がある。群馬県では今年、自転車活用推進計画の見直しなどが進められていると聞いているが、自転車についてはどう考えているか。
事務局	自転車については、導入機能検討のパートでご説明する。
委員	公設民営について、今までさまざまな課題があった。運営において、うまく活用すれば良い方向にいくと思うが、「公設」という枠のなかでは運用方法が中々難しいと思う。 前回の委員会で鉄道文化むらと一体的に整備していく、ということになったが、コンテナの話と同様、寝台列車を 1 両置いておけば食事ができて泊まれる場所にもなってくる。そういうことも考えていくと、災害時の対応のアイデアになってくると思う。 行政の施設を使って民間が「借りる」ということになると思うが、その施設をどういう機能で運営するのかしっかりしたコンセプトがないと、「こういう用途には使えない」等の問題も出てくると思う。観光機構でも色々な制約がある中で検討しているが、「やる」「やらない」といった線引きが非常に大事だと思う。 鉄道文化むらに対して投資を考えていかねばならないと思うので、その辺りをよく考えておく必要があると思う。
委員長	公設民営でやる場合、民間にどこまで委託するのか、という線引きが大事になってくる。飲食施設の運営を受託した民間事業者が出ていってしまった、等の状況も起こってきている。運営段階からではなく、計画段階からしっかり考えておかねばならない内容だと思っている。
委員	持続可能な体制としていくためには、行政との連携・支援が必要である。となると、行政側の予算の話も挙がってくる。そういうところは考えておく必要があると思う。

(4) 道の駅への導入機能の絞り込み

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料の 21 頁～41 頁を説明)
委員長	道の駅の基本計画策定にあたり、どういった機能を配置すべきかが整理されていた。道の駅には、大きく「休憩機能」「地域連携機能」「情報発信機能」が位置づけられているが、それぞれどのような施設を確保すべきか、という考え方を整理してもらった。 基本構想では 18 の機能を位置づけた。委員の皆様もご承知のとおり、建設予定地は東西に細長い敷地になっていて敷地的な制約があることから、機能の絞り込みが必須となる。そこで、各種調査の結果も踏まえながら、絞り込んだ案を説明してもらった。委員会として、この絞り込みで差し支え無いかを審議したい。 直売所や物産販売所、レストラン・カフェについては、道の駅で必須な機能であり、基本的に委員会としても採用で考えていきたいが、どうか。

委員	基本的にはそれでいいと思うが、「要望を 100%叶える」というのが、日常に重きを置くのか・非日常に備えるのか、といったところで考えの整理が必要だと思う。非日常の場合、イベント開催や有事の際の避難場所が必要。移動施設の受け入れ先・空間、そして水道や電力などの供給源など、必要な設備の確保も必要となる。災害時にトイレをどう確保するのか、といった話も出てこよう。そういった意味で、日常・非日常での使い方をどう想定するのか、という整理も必要だと思った。インフラ的なところもしっかり考えておくと、非日常時に活用しやすくなると思う。 松山へまちづくりの見学に行ったときに、配水がうまくできているなどイベントが開催しやすいインフラが整っていたのを目にした。災害時に受け入れるスペースをどういう風に考えているのか、運営計画または防災計画に反映されていると良い。
委員長	日常・非日常で区別をしっかりとの方がいいとのことだったが、運営計画や防災計画にも反映されているように感じるがいかがか。
大日本 DC	「日常時にはこれ、非日常時にはこれを使う」というように明確に使い分けるのではなく、機能をしっかりと組み合わせる、という作り方が非常に大事だと考えている。 今のご意見を受けて、日常時に使われる各空間が、有事の際にこういった形でどういった使われ方が想定されるかを、基本計画でも何かの形で位置づけを残しておくべきだと感じたため、検討させていただく。
委員長	直売所や物産販売所については、道の駅が基本的にはドライバーの休憩施設になってくることを踏まえ、こちらも採用としたい。 観光案内所・情報発信施設については、情報発信機能を充足させる施設として確保していく。観光案内所については、既存施設の活用等も視野に入れながら採用と整理したいがどうか。
オブザーバー	資料 29 頁で、情報発信内容として「気象情報の提供」も加えてほしい。
委員長	地域住民の避難場所、避難場所に必要な施設や設備、車両の U ターン施設、休憩施設については、委員からも多々ご意見やご要望をいただいていた内容なので、こちらも採用としたいが、どうか。
各委員	異議なし。
委員長	続いて、「概念を一部採用」のカテゴリに移っていく。 施設内外装・エネルギー施設・サイクルステーションなどは、全ての機能ではないものの、一部概念を採用していく、という整理を行った。
オブザーバー	資料 32 頁で、⑮観光・移動サービスと、⑯公共交通サービスで記載されている内容が入り混じっていて分かりづらい。⑮の方が「観光的な移動」という位置づけで民間活力の導入可能性も視野に入れられると思うが、⑮と⑯での記載内容が逆になっていないか。
大日本 DC	既存の公共交通事業者が行われているサービスが土台にあり、その中で民間事業者のサービスがどれほど入ってくるのかを整理する意図であったが、その辺りの整理が不十分であった。精査させていただく。

オブザーバー	施設内外装の木材については、「地域産木材」に絞ると制約になると思われるため、議論が必要かと思う。 太陽光パネルについては、屋根上に置く、別途配置等が考えられるが、屋根上に配置するとメンテナンスで苦勞する場面も多々ある。メンテナンスの観点も含めて整理されると良いかと思う。
委員長	エネルギー施設のうち、特に太陽光発電は元々日照時間が短い地域という部分もある。それに代わるものとして、バイオマスや水力発電の採用を検討してはどうかと考えるがいかがか。
大日本 DC	地域産木材に絞ると制約になることは確かにあると思う。導入可能性について引き続き精査していく。太陽光パネルなどのエネルギー施設は、メンテナンスの話などもあるかと思う。そういう観点も含めて検討しつつ、基本計画としてどうまとめていくかは事務局で引き続き精査する。
委員	大型車の駐車ますの全長が「13m」と設定されているが、トレーラーだと入りきらない。これは、「駐車ができない」という整理になってしまうのか。
大日本 DC	トレーラーだと、この大型車の駐車ますには収まらない。真ん中あたりに大型車の駐車ますを2列設けているが、列と列の間に歩行者用通路を入れているため大型車の駐車ますを縦に2台分使用してトレーラーを駐車することもできない。 現状の計画では、トレーラーの入出庫は考慮していないのが現状である。トレーラーを考慮するかどうかは議論させていただき、必要ということであれば整理させていただきたい。
委員	鉄道文化むら内の周遊列車であるアプトくんの乗り場を動かして、トロッコ等の乗り場（ぶんかむら駅）と集約できないか。 アプトくんの乗り場は、鉄道文化むら構内の奥の方にあるのでなかなか乗らない。集約できればイベント会場からも近いため、乗る人も増えるのでは。
委員	ぶんかむら駅付近にアプトくんの乗り場を新たに設置するか、もう少し奥に進んだ場所に新設するか。ぶんかむら駅のすぐそばにアプトくんの乗り場を集約するのは一つのアイデアだと思うが、高架になっているので高さをどう解決するかも考える必要がある。後者だと、構内を見学できるスペースが若干あるので、それらを活用することが考えられる。ただし、現在の乗り場は傾斜がない場所に設置されているが、ぶんかむら駅のすぐ近くは傾斜があるので、安全性を担保するための技術的な課題を解消すれば出来ないことはないと思う。
オブザーバー	駐車場の必要台数について、国道 18 号の交通量を勘案して算定されているとのことだが、この地域の特性として、この周辺に車を止めてアプトの道に向かって歩いていく人もいる。要するに、一人一人の滞在時間が長くなる傾向だと思うので、その辺りも加味しながら台数について精査する考えもあると思った。
委員	鉄道文化むらゲート前の駐車場が無くなる分、どうやって駐車台数を確保するかということが課題である。小型車の駐車場が東端に偏っている配置が少し気になった。鉄道文化むらのゲートまで、この距離を歩いて移動せねばならないのは大変だと思う。道の駅の中核的な機能の付近に小型車を配置しないと、一般のお客様は利用しづらい。

委員	駐車場は、二階建てにはならないのか。
大日本 DC	技術的に出来なくはないが、動線面や構造面、イニシャルコストの観点と、維持管理のランニングコストの観点といったところも詳細な検討が必要であり、現時点では「一般的な平場の駐車場」として検討させていただいた。
オブザーバー	エリア外の話で恐縮だが、現在駅前広場として利用されている場所は小型車の駐車場としても利用されている。将来、ここに車を停める人が増えてしまうと思うし、現在停めている方を駐車台数に入れるべきか入れないべきか、という話が出てくるのではないかと思った。
委員長	駅前広場のあり方は、今後の調整課題として事務局でも検討してほしい。
委員	「道の駅と鉄道文化むらを一体的に整備」というところで、一番西側が空き地になっているが、ここを多目的広場にしてはどうか。例えば、運動場や子ども達が遊べる場所にするなど。この西側の敷地は、対象地の中でも比較的日照時間が長い場所であり、有効的な活用をぜひ検討していただきたい。
委員長	機能の絞り込み内容について、他に大きな異論などはないか。委員会としては、この原案どおりの絞り込みとさせていただくことで良いか。
各委員	異議なし。
委員長	導入機能の絞り込みについては、原案で取りまとめることとする。

(5) 道の駅施設配置の考え方

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料の 42 頁を説明)
～ 5 分休憩、岩井市長・神成委員・武井宏委員が所用により退席～	
委員長	絞り込んだ施設を今度はどこにどう配置するか、という整理であった。道の駅の空間形成コンセプトとして、鉄道文化むらの入口にあたる部分が「コアエリア」ということでここに集客できる施設を配置していく、という考え方を押し出していきたい。一方で、計画対象地がかなり特異な敷地形状となっており、どこにどう配置するかが非常に難しい。 この空間の使い方について、ご意見いただきたい。
副委員長	改めて、難しい計画地だと思った。前回の配置だと、コアエリアという概念で主要機能の集約を提示されていたと思うが、なぜ分散配置になったかを教えていただきたい。
大日本 DC	敷地の関係上、移動が長距離になるため、施設をある程度は分散配置にする方が利用者の利便性に資すると考えてこの計画とした。また、土砂災害警戒区域内には建物を配置しないという原則に則ると、このような配置が落としどころとなる。矢の沢川という自然的要素も活かしたいという思いはあるが、敷地的な制約があるためこの提案に至っている。
副委員長	鉄道文化むらのお客さん・道の駅のお客さん・地元の利用者が利用目的が変わってくるので、その観点で見ると綺麗にまとまっている印象も受ける。 東端から歩行者が長距離を歩くことになるのが、現時点の案の懸念だと思う。歩きやすいように、施設内で高低差解消の工夫がなされている点はよい。また、横

	川駅沿いを歩いて行ける仕様は鉄道が好きな方にとっては良いと思うが、歩車分離が非常に難しいと感じている。 鉄道文化むらのゲート前は顔となる空間であり、「正面性」のことを考えると手前に駐車場はあまり置きたくないと思う。そういう意味で、顔づくりをこの場所で行うスタンスは良いと思う。42 頁の「検討案」の中では、駐車場が L 型に鉄道文化むらのゲート前に配置されていたが、これくらいの駐車場はあってもゲート前の顔としての空間づくりに支障はないと思う。 また、(碓氷線の) 線路がたくさん残っている。真ん中辺りに複雑に残っているので、それは鉄道文化むらの一番のメインであるため残さないといけない。この屋外施設と既存のものの作り方を考えると良いのでは、と思う。
委員長	コアとなるとところに観光案内所・情報発信施設やトイレはあるが、このコアエリアの使い方をどうするかが大事である。東側のカフェやトイレだけを残して物販をコアエリアに持ってくる等、色々考え方があろうと思う。
委員	商業・商売の観点からすると、一番懸念されるのが物販と飲食施設（レストラン）が離れている点であり、それなりの距離がある。あくまで一般論での見方だが、物販側も飲食側も「機会損失」になる。また、農産物で売れ残ったものを飲食施設で使う、というスキームも構築が可能だと思うが、物販と飲食をなるべく近づけて連動させる、というところも大事だと思った。 一方で、回遊性を担保させ楽しさを追求していくという考え方であれば、そういう考えでも良いとは思った。600m 程度の移動距離を考慮し設計している道の駅や商業施設もある。園路が直線的である必要もないし、「遠い」と感じさせない回遊性の工夫を取り入れることが重要だと思った。
委員長	物販と飲食を近づけるという考え方もあるし、回遊性を担保するならば離れたほうが良いという考え方もある、ということである。
委員	今後、案の精査はあると思うが、「自分だったらどうするか」というシミュレーションをしてみることも有効だと思う。例えば、物販の前に車を置いて買い物をした後、鉄道文化むら前の駐車場に移動する、という利用形態もあり得る。
委員	トラックステーションではないのだから、メインの機能を中心に配置すべきだと思う。トラックの駐車場がこのエリアのど真ん中にあるのはどうかと思う。物販といったメインの物をコアエリアに置いて、駐車場は脇に寄せるようにすべきだと思う。物販からレストランまで 400m 以上も利用者は歩かないと思う。
副委員長	ここにトラックの駐車場を置かねばならない理由があると思うが、いかがか。
大日本 DC	大型車が駐車するのに必要なますの大きさや車路の幅員が基準で決まっており、それに収めようとなると、この幅広くなっているところに置かざるを得なくなっている。また、高低差の処理をどこかで行わねばならず、平面駐車場でそれを処理することが難しいため、そういった観点で高低差処理を検討していたところであった。 現状、分散型配置としているが「集約して配置した方がいいのでは」というご意見もあると思うので、コアゾーンに機能を集約する、という考えも一工夫して検討の余地があると思っている。

委員長	鉄道文化むらにレストラン、コアエリアにトイレ・休憩施設、そして東側にカフェ・直売場・コミュニティ施設・トイレがある。以前は、コアエリアに直売所・トイレ・コミュニティ施設・カフェ、東エリアに休憩施設・トイレ・情報施設、鉄道文化むらにレストランとなっていた。 現案のレストランが配置されているところに、物販やカフェを集約しようと思うと、敷地的な制約がでてくるか。
大日本 DC	ゲート前の顔となる空間を一部削れば、実現できないこともないと思われる。
副委員長	コミュニティ施設に防災機能も含まれているので、有事の際に外からの援助も来ることを想定すると、この施設はオープンスペースの近くにあるべきだと思った。 道の駅の「中心となる施設」は人それぞれで考え方が変わると思う。色んな道の駅の顔ができる可能性があり、ここは東西に細長い敷地形状であるからこそ、分散配置も可能性としてありなのではと思った。
委員長	レストランをコアエリアに持ってきて、他は前回の案であったようにコミュニティ施設などをコアエリアに集約し、鉄道文化むらの内部では鉄道資料館の再整備を行い、休憩施設等は東端でも良いのではないかと思った。
委員	自分が使うという視点に立ったとき、自分が来る時間が遅ければ端っこの駐車場に停めざるを得ないが、しっかり食事をしようと思ったときに東端から西側に歩いていかねばならないのは苦痛。 分散していると、目的を果たすために色々と移動せねばならない。子ども連れの視点でみると機能が分散しているのは課題ではないかと思った。ある程度、機能として集約されていた方が利用者目線としては良いのではないかと思った。
委員長	まとめられるならば、ある程度施設をまとめた方がいいというご意見であった。
委員	駐車場がトラックメインになってしまっている。乗用車の駐車場が東端だが、トラックを東端にした場合、その高低差処理は設計上難しいものなのか。今のトラックの駐車場を東側の駐車場に持って行く、という考え方ができないかと思った。
大日本 DC	それぞれの駐車に必要な車路の幅員や駐車ますが基準上決まっており、東側に集約するのは難しい。ご意見等を賜って再検証は必要だと認識しているが、正直難しいと考えている。
委員	西側の飲食（レストラン）は、この機能のみなのか。鉄道資料館の機能はどこに配置する考えか。そういったスペースには無料で入場できる想定なのか。
事務局	碓氷峠交流記念財団が入っている既存施設を改築するので、1階にレストラン、2階以上に展示スペースや財団の事務室スペースを確保することを想定していた。 ここで料金を取るのかどうか、といったところは今後の調整事項だと思っている。
委員	駐車場については、来訪者用の駐車場以外にも従業員の駐車場確保も必要だと思う。地元から車で通勤している方も多いので、その辺りも念頭に置いてほしい。
オブザーバー	東側の出庫口は、どのような運用を考えているのか。交差点とほぼ同じ位置にあり危険。停止線を超えるような形で出庫していく形になるので、もう少し北側に移動できないか。
事務局	この出庫口は日常時は使用せず、発災時のみの運用で考えている。
オブザーバー	発災時のみの運用であっても、交差点から離れた計画とする必要がある。

オブザーバー	大型車両を運用する立場からすると、後退入庫・前進出庫は安全面の観点から事故のリスクが高くなる。まだ検討段階だと思うが、大型車の設定台数を減らし、基本は前進入庫・前進出庫の運用とした方が良い。その辺も含めてご検討いただくのが良いと思う。
委員長	駐車場に関しては、それぞれの立場から多様なご意見をいただいた。 施設配置については、コアエリアに飲食施設・物販施設・コミュニティ施設・トイレを配置し、鉄道資料館の部分は既存施設を改築、東側に休憩施設・情報施設・トイレ、という方向性かとお見受けしたが、何かご意見はあるか。
各委員	特に意見なし。
委員長	では、施設配置についてはこのレイアウトを基に進めていく。駐車場の部分に関しては、事務局にて引き続き配置案の精査を進めてもらう。

5. その他

発言者	発言概要
事務局	他に何かご意見があれば、ご連絡をいただきたい。 施設配置については、皆様のご意見を反映しながら複数パターンを提示させていただき、それを以ってご議論いただく予定で考えたい。

6. 閉会

発言者	発言概要
事務局	以上をもちまして「第6回安中市道の駅整備検討委員会」を終了する。

以上