

第6回検討委員会の議論振り返り

観点	意見概要（※議事概要より抜粋）	対応方針
基本計画の目次構成	（各委員より）異議なし。 →<u>検討案を基本に進める</u>ことで了承	➡本日、基本計画（素案）を提示し、目次構成について改めてご報告します。
基本計画にかかる各種検討の状況報告	【環境計画】 このエリアは日照時間が短いため、<u>太陽光パネルの導入が難しい可能性</u>がある。河川が近いため、<u>水力発電なども検討できないか</u>。また、地産地消の<u>木質バイオマス発電は、早生桐の活用も視野に入れられる</u>のでは。	➡ご指摘内容は、「自然エネルギーの活用方法を検討していく」旨を計画内で位置づけ、今後、広く可能性を検討することとします。
	【防災計画】 - 近年、道の駅も有事の際の活動拠点にしていく流れになっており、この計画でも位置づけていくのが良い。 収容する人数・期間や、支援物資をどうストックするのか、といった検討も有効だと思う。 - 全てを高機能コンテナにする必要はないが、<u>炊き出し施設や入浴設備などを一部コンテナで配置しておき、市内で災害があった際に移送できるような方法</u>も視野に入れてはどうか。 （コンテナの話と関わるが）碓氷峠鉄道文化むらと一体的に整備するとなれば、<u>寝台列車を1両配置すれば、食事や宿泊の用途だけでなく、発災時の対応でも活用できるアイデア</u>になると思う。	➡ご指摘内容を踏まえ、防災計画での記載内容を精査いたしました。基本計画（素案）でご報告します。
	【維持管理・運営計画】 - 現存の<u>安中市観光機構が、道の駅に入ってくる</u>といいのではと思った。 - 収益事業は民間ノウハウの活用場、防災施設やコミュニティ施設など公共性が高い分野は市が積極対応、という<u>役割分担が有効</u>。 - 行政の施設を民間が管理・運営する方式の場合、<u>その施設をどういう機能で運営するのか、コンセプトを明確にしておく必要</u>がある。 - 持続可能な体制とするには、<u>行政との連携や支援が必要</u>であり、予算面の話も関わってくると思う。 「公設民営」の意向があるとのことだが、それぞれメリット・デメリットがあると思うので、<u>議論しながら事業方式を検討していくのが良い</u>と感じた。	➡ご指摘内容を踏まえ、維持管理・運営計画での記載内容を精査いたしました。基本計画（素案）でご報告します。
	【資金計画】 整理されている各種支援メニューは、最新情報が参照されているので良いと思う。	➡今後、概算事業費の詳細検討の中でも参照します。
導入機能の考え方について	【絞り込み方】 ➡基本構想で位置づけた機能を、各種調査結果や委員会意見等を踏まえ、 <u>「採用」「概念を採用」「不採用」にて絞り込んだ結果を了承</u> （日常的に使われる場所が）災害時に受け入れるスペースとしてどう想定されるのか、<u>日常・非日常での使い方が反映</u>されると良い。 - 情報発信内容として、<u>「気象情報の提供」を加えてほしい</u>。 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<u>内容が入り混じっている（逆になっている）</u>のではないか。 - 施設内外装の木材は、「地域産材」のみに限らず<u>メンテナンスの観点も含めながら精査</u>するのが良いと思う。 - トロッコ列車乗り場のすぐそばに新たに<u>アプトくんの乗り場を設置し、乗り場を集約</u>するのは一つのアイデアだと思う。 - 碓氷峠鉄道文化むらの最西端は空き地になっているが、ここは日当たりが良い場所なので、<u>多目的広場にする等、有効的な活用方法を検討</u>してほしい。	➡基本計画（素案）でご報告します。 - 日常・非日常で想定される使い方を検討。 - 情報発信内容の記載を追加。 - 移動、交通サービスそれぞれの記載内容を精査。 - 乗り場の集約や西側の空き地など、鉄道文化むら内部の敷地のあり方に関する記載を追加。
	【規模設定の考え方】 - 駐車台数について、この地域はハイカーの利用が多く、<u>一人一人の滞在時間が長くなる傾向があると思うので、そこも加味しながら精査</u>する必要もあると思う。 - 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使われている。<u>現在通勤などで停めている方を駐車場に入れるか入れないか、という話が出てくる</u>。	➡長時間滞在を想定した駐車場のあり方は、他施設との連携も視野に入れた、長期的な調整課題として整理しました。
施設配置の考え方について	【施設配置のあり方】 - 施設の分散配置は、文化むらの客・道の駅の客・地元利用者として<u>利用目的が変わるので、その観点は良いが、歩行者が長距離を歩くことになる点は懸念</u>。 商業の観点では、物販とレストランが離れている点が懸念。一方で、<u>遠さを感じさせない、回遊性の工夫を追求する考え方は良い</u>とは思う。 <u>コミュニティ施設に防災機能も含まれているため</u>、有事の際に援助が来ることを想定すると、<u>オープンスペースの近くにあった方がいい</u>。 - 道の駅で「中心となる施設」は人それぞれであり、<u>東西に細長い敷地形状であるからこそ、機能の分散配置も可能性としては有り</u>だと思う。 <u>子ども連れの視点で見ると、機能が分散しているのは課題</u>ではないか。 （さまざまな意見を踏まえると）コアエリアは飲食施設・物販施設・コミュニティ施設・トイレ、鉄道資料館の部分は既存施設を改築、東側は休憩施設・情報施設・トイレ、というという配置が基本だと考える。	➡施設配置は、「集約配置」「分散配置」による複数パターンを検討した計画案をご報告します。
	【駐車場スペースの考え方】 <u>碓氷峠鉄道文化むらのゲート前は顔となる空間</u>であり、「正面性」を考えると、<u>手前に大規模な駐車場は控えたくなる</u>。検討案のL型程度の規模であれば良い。 <u>トラックステーションではない</u>のだから、物販などのメイン機能をコアエリアに置き、<u>駐車場は脇に寄せた方がいい</u>。 <u>現案のトラックの駐車場を、東側の駐車場に持って行く</u>、という考え方ができないか。 - 駐車場は、来訪者用以外にも<u>従業員の駐車場確保も必要</u>だと思う。 <u>東側の出庫口は</u>、発災時のみの運用であっても<u>交差点から離れた計画</u>とする必要がある。 - 大型車両の後退入庫・前進出庫は、安全面の観点では事故のリスクが高くなる。<u>大型車の台数を減らし、基本は前進入庫・前進出庫の運用が望ましい</u>。	➡施設配置の考え方とあわせ、駐車場のあり方についても改めて精査しました。複数パターン検討した計画案の中で、内容をご報告します。

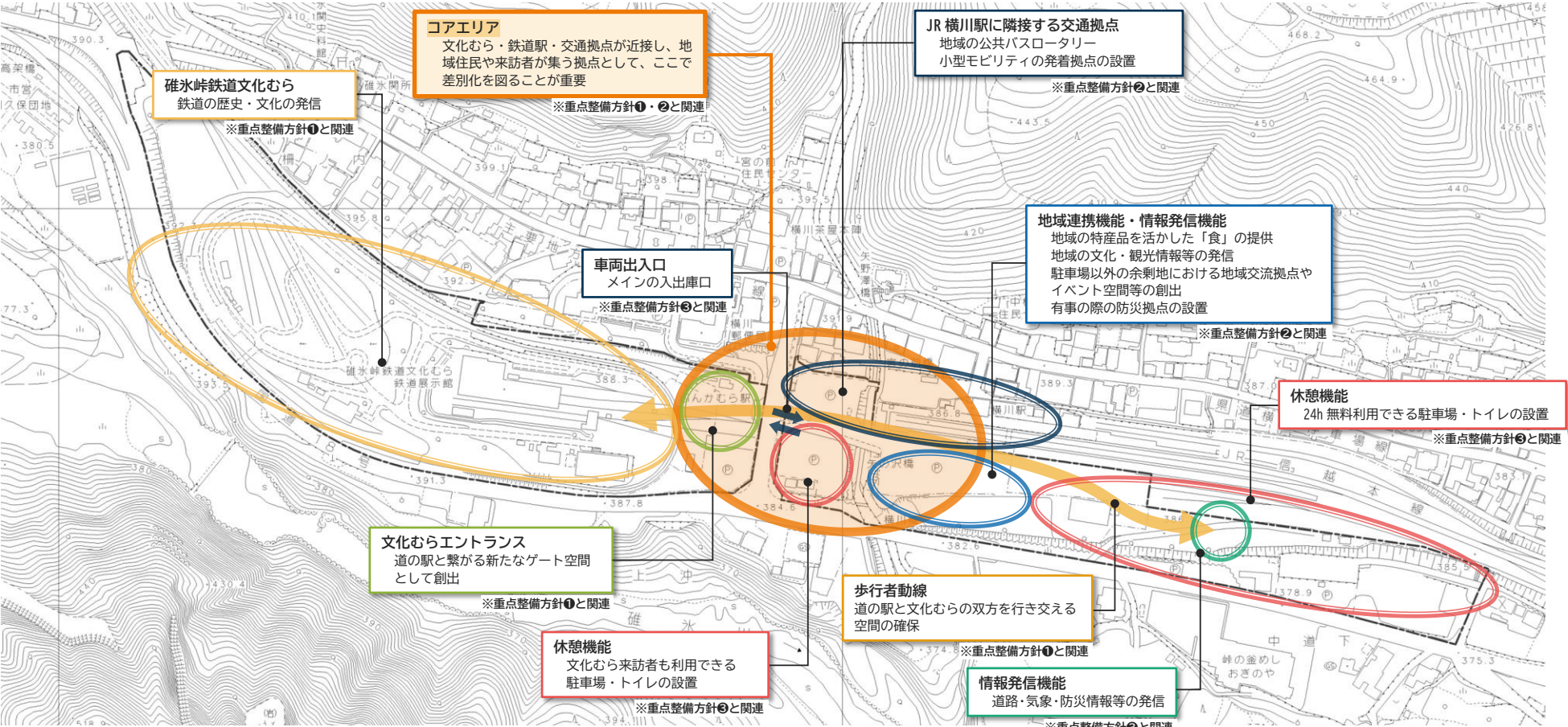
施設配置計画の精査の方針について

【第6回意見から見える方向性】

- 施設配置は、大きく「**集約配置**」「**分散配置**」の**方向性**が挙がった。
- 駐車場については、**大型車両用の駐車**ますが、**計画地の中心**に来ており、各種施設へのアクセス性との関係を見ると、**大型車両がメインに見える印象が拭えない、との意見**が挙がった。

【土地利用ゾーニングで設定した方向性】

- 鉄道文化むらとの**一体的な整備**のため、鉄道文化むらに近い、**計画地の中心部より西側の場所を「コアエリア」と位置**づけた。
 - 単なる道路休憩施設ではなく、**訪れたくなる「目的地」となるような道の駅としてのあり方を追求**していくこととした。
- 第5回委員会においては、施設配置計画で「利用者にとっての居心地の良さ」を重視する意向が伺えたため、**来訪者や利用客に対する配慮を優先すべきであり、その考えに則った配置計画の立案**が重要。
- 駐車台数と車種ごとの平均乗車人員を考慮すると、**利用者が最も多いのは「小型車」**である。よって駐車場のあり方としては、**小型車駐車場を施設配置と密接にリンクさせる**ことが必要。



▲土地利用ゾーニング・動線軸（※第5回整備検討委員会提示資料を基に、内容の齟齬がないかを精査）

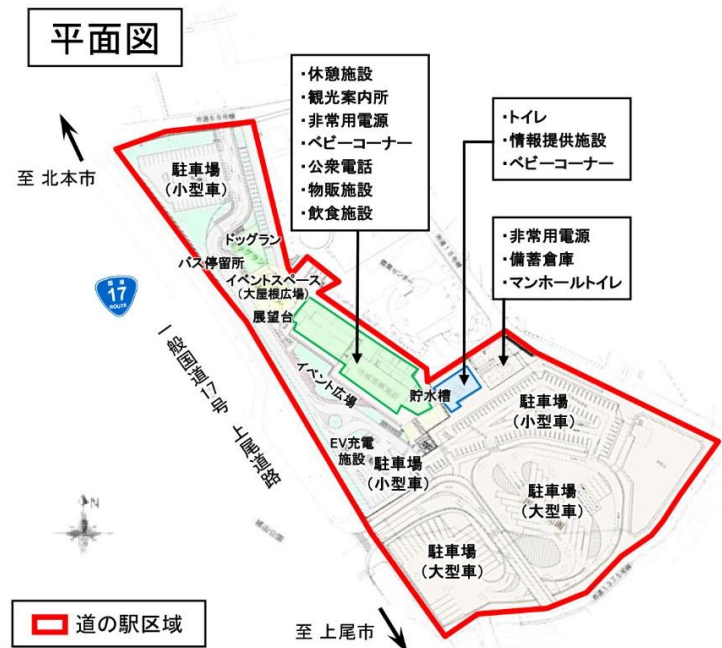
以上の整理内容を踏まえ、施設配置計画として以下の3つの案を立案

	案1：施設集約配置型＋大型車両スペースを東寄せとする案	案2：施設分散配置型＋大型車両スペースを東寄せとする案	案3：大型車両スペースを削減し、空間に余裕を持たせる案
平面イメージ			
案の特徴	- 設定した導入機能は、計画地の中でもコアエリアに集約 - 大型車両の駐車場は、計画地の東側に寄せ、小型車用の駐車場をなるべくコアエリアとリンクさせる	- 設定した導入機能は、計画地の全体にわたって配置 →コアエリアには、導入機能の中で集客力のある施設を配置 - 大型車両の駐車場は、計画地の東側に寄せ、小型車用の駐車場をなるべくコアエリアとリンクさせる	大型車両スペースを削減することで、施設配置の空間に余裕を持たせ、利用者の移動促進にもつながる空間創出に配慮 ※大型車両スペースの考え方 - 鉄道文化むらの既存大型車両ますは、新規整備分に含める - 大型貨物は平日利用、大型バスは休日利用と、利用ピークが異なることから、それぞれでの台数設定は不要と判断

平面レイアウト参考：近年登録された道の駅事例（R6.8.7公表）

道の駅「べに花の郷おけがわ」 埼玉県桶川市

- ・圏央道や、一般国道17号上尾道路などに近接し、広域交通網の結節点として、優れたアクセス性を活かした「観光まちづくり拠点」となる道の駅を目指す
- ・面積：29,672m²（駐車場237台、トイレ57器）



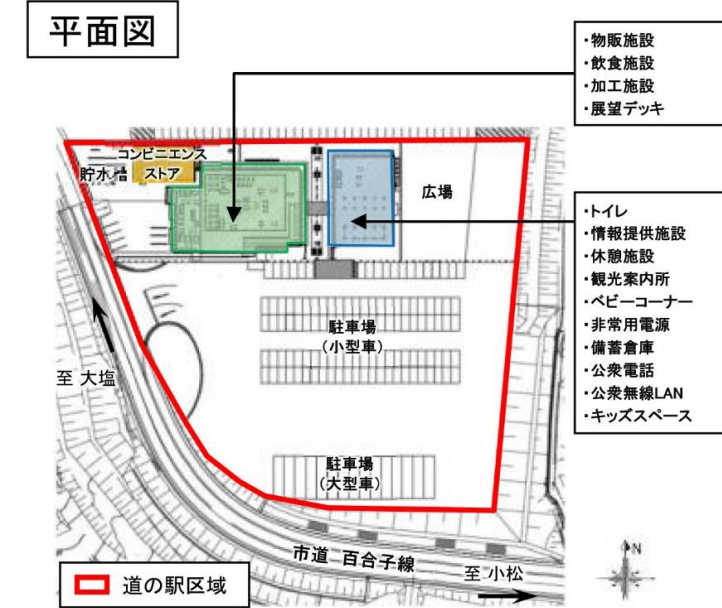
道の駅「かみみね」 佐賀県三養基郡上峰町

- 佐賀県の東西を横断する一般国道34号沿いに位置し、九州横断自動車道長崎大分線の東脊振ICからも近く、上峰町の新たなゲートウェイを形成
- 面積： **15,500m²**（駐車場149台、トイレ41器）



道の駅「東松島」 宮城県東松島市

- 三陸縦貫自動車道の矢本PA（上り線）に直結した道路休憩施設として、地域の基幹産業である農水産業を活かした飲食・物販の提供及び観光情報の発信を行い、地域経済の活性化に寄与
- 面積： **12,412m²**（駐車場133台、トイレ39器）



道の駅「マチテラス日進」 愛知県日進市

- 尾張東部地域の南北軸である道路沿いに位置し、市内移動の核となる中心交通拠点として活用。観光振興を担う地域活性化の拠点として、市民交流・賑わいの場を形成
- 面積：18,067m²（駐車場166台、トイレ46器）



出典：「道の駅」の第61回登録について（令和6年8月7日 国土交通省道路局企画課 Press Release）