

## 第7回安中市道の駅整備検討委員会 議事録

日時：令和7年1月31日（金）13:30～16:15

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7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、道の駅における導入機能や施設配置の考え方などについて説明し議論いただいた。本日の委員会は、施設配置案を複数提示するとともに、基本計画の素案をお示しし協議いただきたいと思う。

### 2. あいさつ

発言者	発言概要
委員長	本日は第7回ということで、道の駅の施設配置を決定していく必要がある。前回、各委員より貴重なご意見をいただいた。これを集約・整理する形で検討した案を後ほど事務局から紹介する。 さまざまなご立場からご意見があると思うが、忌憚ないご意見を頂戴できればと思う。

### 3. 議事

#### (1) 第6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1頁を説明)
委員長	前回の振り返りについては、特段問題ないと思うため、次の議事に進めさせていただく。

#### (2) 施設配置計画の精査について

発言者	発言概要
大日本 DC	(説明資料の2頁～3頁を説明)
委員長	事務局より、前回の意見を踏まえて4つの案が示された。1つ目が施設の集約案、2つ目は施設の分散配置、3つ目は大型車両を削減して施設を集約配置、4つ目は大型車両を削減しつつ施設を分散配置、という方向性であった。これまでの報告で、お気づきの点はあるか。
委員	駐車場の関係の話がされてきたが、駐車場の出入口が1か所となっている。さまざまところで「1か所で大丈夫か」と聞き、混雑を危惧する声もある。この区域では土砂災害警戒区域にも指定されており、ここが封鎖されると使えなくなる。1か所の出入口で渋滞しないのだろうか。東側（横川交差点）については交差点

	改良も含んだ話もあると聞いたが、果たして出入口を1か所に集約するのでよいか。
事務局	出入口については、交差点改良について市から国交省へ要望を出している状況である。横川交差点は鉄道文化むら南交差点と距離が近いとともに、駐車場出入口から交差点までの距離も短いため、出入口を設置するのは現実的ではないと判断した。土砂災害が発生した場合は、道の駅も閉鎖せざるを得ないが、駐車場に留まっている車両は、駐車場の東側に設ける門扉から緊急時のみ出庫も可能とする運用などで対応していきたいと考えている。 信号までの距離が近い横川交差点側では相当な渋滞が想定されるため、常時開けておく運用は考えていない。よって、1か所の出入口での運用を考えている。
委員	その考えは理解できるが、渋滞が懸念されるうえ、この場所は鉄道文化むらの出入口にあたるため、どうしても県道を横断する必要がある。そこで、歩道や歩道橋の設置なども検討した方がいいのではないか。
事務局	歩道橋を設置する考え方もあると思うが、敷地的な制約があり、信号もあるため、そのあたりは総合的に判断しながらの検討が必要だと思う。
オブザーバー	バスは公共交通の一部であり、渋滞により電車に接続できない事態は回避したいと思っている。一般車両を優先して考えるのは大事ではあるが、公共交通の立場も考慮していただきたいと思っている。そこも含めて、渋滞対策については考慮いただきたいと思う。
委員長	公共交通の定時性確保が重要なのは、ご指摘のとおりである。事務局から説明があったとおり、歩行者の横断の流れと車両の流れをどう考えるのか、というところは歩行者専用道路も視野に入れて議論していければと思う。
事務局	このエリアの中で、どこに配置しても課題になってくる点だと認識している。関係者の考えを伺いつつ、今後検討を進めていく。
委員	横川交差点に信号があるので、うまく使えないのかと思う。鉄道文化むらでイベントがあると、インターチェンジまで渋滞が連なる状況も見られるため、入出庫がスムーズに行くような運用を検討されるべきだと思う。
事務局	検討事項だと思っているが、横川交差点と鉄道文化むら南交差点との距離が短く、出入口を2か所設けたとしても結局手前にある横川交差点から渋滞するという懸念もある。また、横川交差点は私有地の関係もあり、拡幅が難しいと考えている。国道から駐車場に入るまでの間隔（距離）がかなり短いということもあり、渋滞の負荷は減らなないと考えている。
オブザーバー	横川交差点から入れた方がいいかどうかについては、右折レーンが確保できていない点を懸念されての話だと思っている。道路が拡幅できて、右折レーンが確保できるというのであれば、可能性として出てくるかもしれない。
委員	交通量の問題はあるが、渋滞が重なると旧道の方に車両が流入する恐れがある。計画予定地からもっと東側に15号踏切があるが、昔はそこに信号があったものの、今はなくなり、旧道から国道へ出るのにかなり渋滞してしまうことになる。道の駅の整備にあたって、これだけのスペースを取られ、出入口も1か所だとすると、かなりの車両が旧道に流れると思うため、検討いただけないかと思う。

委員長	出入口を1か所に集約することによる懸念は、色々あると思う。本件については、申し送り事項として、今後の検討課題として位置づけられればと思う。
オブザーバー	国道18号は2車線道路であり、確かにイベントがあると渋滞するのは認識している。ただし、擁壁等の障壁物が多く、すぐに拡幅するのはなかなか難しい場所であると思っている。よって、横川交差点の現道拡幅については、理解を得るのはなかなか難しい。どちらかという、西側の鉄道文化むら南交差点のほうが拡幅の余地はあると思う。詳細を詰めながら検討する必要があると考える。
委員長	「すぐに拡幅」には至らないものの、今後検討していきながらの話になる、ということ整理させていただきたい。
委員	横川駅で降りる人や、バスで軽井沢から来る人がいる。多方面からの来訪機会がある観点は重要だと思う。路線バスの待機場は、現在は鉄道文化むらの駐車場を使ってもらっているが、それはこの計画上、どのような運用を想定しているか。
大日本DC	現状の計画では加味しきれていない状況である。現在は、交通広場での運用がなされているのか。
委員	現在は、交通広場の南側、道の駅の計画上では小型車両の駐車場になっているところに停めてもらっている。
大日本DC	交通広場に駐車してもらうことを想定していた。交通広場の一面をバスの乗降所として使用し、それ以外の部分でバスの駐車も可能にできればと思っていた。しかし、その辺りの情報を得ていなかったため、考慮した上での設定が必要だと捉えている。
委員	交通広場では現在、パークアンドライド方式で地域の方が駐車してしまっている。バスが転回する際、駐車している車が妨げとなり困っているという話もあるので、そこをうまく調整していただきたい。 あわせて、このエリアで新たにスタッフとして働く方の駐車場についても、考慮してほしい。 また、今回の図面の中では、既存のエントランスゲートの位置が示されていないが、ゲートがなくなる、つまり入園料が取れなくなると、これまでの収益を維持できるとは言い切れないと思う。図面上での表現であるという点で否定はしないし、「道の駅と鉄道文化むらの一体化」というコンセプトにも賛同するが、収益確保の観点では簡単に整理できる話ではない。入園料だけでなく、エントランスに入ってすぐの場所にある子どもの遊具でも収益を上げている状況である。貴重な鉄道車両の維持管理にも経費がかかるため、その辺りも考慮いただきながら、道の駅と鉄道文化むらが共存するためのあり方を考えていただきたいと思う。
委員長	バスの待機場については、図面上では示されていないが、その辺りの考慮が必要なのはご指摘のとおりである。公共交通の定時性・信頼性を守るという観点からも、その点をしっかり考慮するのが良いと思うため、図示において留意してもらいたい。また、従業員用の駐車場については、概念図であるため示されていないが、どのあたりを想定するのか等は整理しておく必要があると思う。また、鉄道文化むらのゲート位置の考え方についても大事な観点であり、必ず議論せねばならない話であるため、申し送り事項として位置づけておくべきだと思う。

<p>委員</p>	<p>バスは機能によって役割が異なる。「停留所」と「待機所」というものを考えたときに、どのように配置するべきかという議論が必要だと思う。その観点で考えると、大型バスの駐車場を東側に集約しているのはどうかと思う。バスにも観光バスと路線バスがあるが、観光バスの利用客は、トイレや物産館の利用がメインである。大勢の利用客が、トイレに行った後に物産館に立ち寄り、ということが十分に想定される。大型車両でも、トラックは運転手が一人、バスは複数人の乗客がいるため、それぞれどのように使うか、どのぐらいの時間停車しているか、という観点を踏まえて配置することが重要だと思う。バスの駐車場は別で置いてあるサービスエリアもある。単なる「大型の駐車場」とするのではなく、どう使うのかという機能を検討する必要がある。駐車場が満杯で停められず、一方通行のため逆走して駐車場に戻るといった状況が見られたサービスエリアもある。満車だと待っているしかないので渋滞していた、ということもあった、それは問題だと思う。</p> <p>もう一つは歩行者の観点から。バスを降りた方は、かなり歩くことになるため、トイレの配置が重要だと思う。トラックは休憩や時間調整等で長時間停車することもあるが、バスは出発までの時間は短い。場所によっては、バスが駐車する場所の近くにトイレを配置しているケースもある。各車両の「使い方」と、施設配置の関係をしっかり考えた方が良いと思う。</p> <p>また、駐車場においてラインを引く、例えば、どの車両はどの動線を辿るかを明示するかどうかによって、運用も変わってくると思うので、その点も意見として申し上げておく。</p>
<p>委員長</p>	<p>同じ大型車両でも、性格と目的が異なる点についてはご指摘のとおりである。それぞれの配置を、どのような使い方を想定してのものが示されると良いかと思う。また、大型車と小型車が共存する部分が一部あるが、交通安全上、望ましくないところもあると思うので、そのあたりはこの後の議論で詰めたい。</p> <p>今回、事務局から事前に説明をいただき、自分なりにふさわしい計画のあり方を考えてみた。まず、施設を集約するか分散させるか、そして駐車場スペースの配置の方法をどうするか。駐車場スペースの配置については、第6回委員会でも「東寄せが良い」との意見があったため、その内容が反映されていると思う。また、「大型車両スペースを削減しては」との声もあり、その検討もなされている。それらを踏まえて各案を見ていく。</p> <p>施設集約配置案については、各施設が集まっており利用者にとっては使い勝手がいいが、集中させることで混雑が生じないかと思った。また、用途が異なる施設が色々集中し、かえって「何がどうあるのか」となってしまう懸念もある。また、集中させた場合、ここで活動を終えて帰ってしまう懸念もある。今回、「鉄道文化むらと一体的に整備していく」という概念に則ると、そのコンセプトにそぐわない可能性があると思った。</p> <p>施設分散配置案については、まんべんなく分散し、土地を効率よく活用したと思うが、大型車と小型車はかなり共存する形になり、安全面の懸念や、大型車スペースに小型車が停まってしまうトラブル、駐車場内での大渋滞等の懸念もある。</p>

	<p>大型車両削減+施設配置分散案にすると、小型車が中央で多く駐車でき、コアとなる施設が大型も小型もまんべんなく利用できる点が良い。また、空間にゆとりがあるため、災害が起きた際に物資等を置けるスペースも確保できることから、その点は評価できる。ただし、利用者は東西の移動が大きいため、子育て世代にとっては懸念かもしれない。</p> <p>大型車両削減+施設配置集約案だが、施設を集中させることで生じる混雑や、集中させるところで活動を終えて帰ってしまう懸念があり、施設集約配置案と同じような課題がある。</p> <p>そのようなことも踏まえて、各委員の考えを伺いたい。</p>
委員	<p>個人的な意見として、「思想なき分散」はしない方がいい。お客様の視点に立って、シンプルに「家族みんなでいきたい」となると、どう捉えるか。「分散」に思想を持たせてさまざまな施設を配置している道の駅がある。楽しさを追求するために分散、という方向性であればいいが、車路や駐車場の構成の都合で分散させる、というのはどうかと思う。施設と施設を渡り歩くところに楽しさを演出できるのであれば分散配置もありだが、そうでなければ集約の方がいい。</p> <p>例えば集約配置案をベースに考えると、飲食施設（レストラン）とコアエリアが分離しており、商業開発の経験上、売上のイメージがつかめない。誘客がしやすい、達人シェフが運営しているようなレストランを入れるのであれば大丈夫だと思うが、「あそこにレストランがあるな」と一目でみて分かるようにして呼び込もうとなると、やや不利だと思う。鉄道資料館の2階に休憩スペース等があると思うが、その辺との融合も考えられるのではないか。</p> <p>個人的には施設を集約配置とし、飲食店が混雑して入れない状況が出てきたら、段階的に施設を整えていく、という進め方が良いのかと思う。</p> <p>あと、申し送り事項として補足したい。1点目として、バックヤードや荷捌きに関する動線を考慮しているか。基本設計の範疇かもしれないが、基本計画の段階である程度のイメージがあった方がよい。荷捌き・据え付けができる空間、バックヤードが必要だと思う。2点目として、商業施設なので割り切って、「渋滞学」というものがある通り、動線を分ける（出入口を分ける、歩道と車道をわける、等）ことが重要。基本的に、交通動線と観光動線は分けるべき。その2点は申し送った方がよい。</p>
委員長	<p>集約型をベースに、段階的に施設を配置していくことで分散型を目指していく、という考え方は理解できる。また、バックヤードの確保、交通・観光動線の分離については、申し送り事項として取り扱いたい。</p>
委員	<p>図面上、レストランを鉄道文化むらが運営するよう見える。色々な形で、余った農作物などをレストランで使えるよという話もこれまであったと思うが、そういった話も考慮してはどうかと思った。農産物販売所の横に観光バスの乗降所を設ければ、買い物とトイレを済ませられる。あと、観光バスと路線バスが停まる場所を分ける等、配置については十分考慮されるべきだと思う。また、レストランがコアエリアから300mほど離れているが、入場料を払ってレストランに入るのか、鉄道文化むらと道の駅のどちらが運営するのか、ということを考え</p>

	たとき、レストランもコアエリアに入れた方が良かった。
委員長	レイアウト上、レストランは鉄道文化むらの中に配置され、カフェが駐車場の近くに配置される計画であるが、レストランは農産物直売所の近くにあった方がいいということ、そして観光バスの乗降所と直売所が繋がっていると、誘客を増やすことに繋がる、というご指摘であった。「どの案か」と言われると、施設集約配置案なのか。
委員	集約案の方が、集客もできるし、観光バスがトイレの近くに停まるとすぐに使いやすい。という意味でも、集約配置の考え方が良いと思う。
委員	私は先ほどの委員が言われた話が基本だと思う。大型トラックと大型バスを機能別にどのように配置すべきか、というところを考慮すると、バスとトラックは区分して良いと思う。休憩しているトラックドライバーが結構見られるため、トイレは分散させた方がいいと思うが、管理上、施設配置は集約型にしないと非効率的だと思う。お年寄りが増えてぞろぞろ歩くという状況も出てくると考えると、安全性を確保するために動線をどう考えるか、というところは結構神経を使う。観光バスは、安全性を加味する必要がある。横川駅は路線バスとの接続もあるので、そのあたりも加味して検討してはどうか。
委員長	「施設の集約」が考え方のベースで、トラックとバスの機能が異なること、大型車の機能を明確にし、安全性も確保したうえでの集約を行うと考えると、施設集約+大型車削減案が近い。
委員	その案だが、バスの駐車場はもう少し西側にあってもいいと思う。この条件下ですべてを満足させることは難しいと十分理解している。
委員	施設分散+大型車削減案が良いと思った。 地元に住んでいて、交通広場について感じたことを言いたい。ここに乗用車の駐車場が確保されているが、現状、横川駅を利用する人の駐車場として使われている。ここ（交通広場）にバスの待機所を配置した方がいい。また、線路沿いのところに大型車両の駐車場が16台分あるが、半分まで減らしたほうが良い。代わりに東側の小型車駐車場を上げて、そこで余裕が生まれた空間の中で路線バスの待機場を確保されてはどうかと思う。現状の使い方として、駅に近いところに車を停めて電車に乗り、そのまま1日停めている方が多い。そこは検討課題にしていただきたい。 バックヤードは基本的に必要だと思う。農家の方や出店される方の立場に立つと必要になると思うので、そのあたりも含めて検討されてはどうかと思った。
委員長	集約案としたとき、どのような課題を想定されたか。
委員	施設集約案のように、すべてがここに集まると、東側に停めた方が何もなかったところを歩くことになる。施設分散+大型車削減案だと、歩く中でさまざまな機能が見えてくるので、その点はまだ良いのではないかと思った。 また、イベント開催時、現状では駐車場があふれるほど満車になるので、その観点からも大型車両は削減された方が良かった。
委員	施設はできるだけ集約した方が良いと思う。「分散」によるメリットはあるかもしれないが、魅力あるものを集めることでお客様の利便性を高める、という考え方

	<p>が最初にあると思う。</p> <p>駐車場配置については、いろいろご検討いただいて最適な答えを導いていただくのが良いと思うが、基本的に施設は集約配置の考え方が良い。</p> <p>鉄道文化むらのゲート側でも 50 台程度確保されているが、レストランを鉄道文化むら側にポツンと配置するのは、お客様の呼び込み方とセットでしっかり考えないといけないと思った。既存コンテンツの磨き上げを行わないと、せっかく作ったレストランが賑わうようにならないことを懸念する。</p>
委員長	<p>レストランについては、離れていても来たくなるような仕掛けづくり・テナントインをしっかり検討すべきだ、というご意見であった。次の段階の議論として、しっかり整理させていただく。</p>
委員	<p>施設配置は「集約型」が良い。大型車削減案ではスペース的にも余裕ができているが、何台分が削減されることになるのか。</p>
事務局	<p>大型車は 10 台ほど削減し、小型車は変わらない。</p>
委員	<p>「レストラン」と言われると、道の駅ではなかなか無いのかなと思った。よく、ラーメン屋が入っていたり、肉が食べられたり、お蕎麦が食べられたり、と色々なものが食べられるイメージがある。その辺りは明確になると良いかと思った。</p>
委員	<p>個人的には施設集約+大型車削減案が良いと思う。施設が集まっている方が、利用客は使いやすい。また、駐車場の配置については、個人利用の方は制約がないが、観光バスで来た場合、15～20 分の間でトイレに行き物産館にも行く、となるとなかなか厳しいと思うため、施設配置と大型車両スペースの配置を今後も検討されてはどうかと思った。</p>
委員	<p>施設集約+大型車削減案の集約配置が良い。分散型の場合、前回、子連れの観点からも話をしたが、子どもの交通事故のリスクも上がる恐れがある。ある程度施設が集まっていた方が安全なのと、施設集約設置案だと施設が固まっているところのスペースで人があふれる気がしたので、そこを危険に感じた。また、レストランの配置は遠く感じたが、そこに目を向けてもらえるように、道の駅主体の観光の目玉を何か持ってきて、もう少しレストランと連携できるような空間づくりに配慮した方が良い。遊具やフォトスポット等、道の駅の目玉があった方が良いと思った。</p>
副委員長	<p>私は分散配置+大型車削減案が良いと思った。なぜかという、単純に、施設集約型の場合、一番近くに停めた方は確かに良いが、遠くになった人は不便する、ということから分散案が出てきたと思っている。分散案だと、利用者ごとに使い方が変わり、各々の動線が等しくなる。運営視点で見ると集約配置が良いのかもしれないが、「利用者目線」というところでは、この案が良い。道の駅に来るからには、歩かせるということも非常に重要な考え方だと思っている。トイレは分散させることで解決するし、バックヤードの確保もしやすいと思う。</p> <p>また、路線バスの待機場所の件については駅の近くが良いと思う。他の車が入らないように専用エリアにするべき。</p> <p>分散型にして、線路沿いに建物を入れて、鉄道好きでカメラを持つ人が並ぶ、みたいな景色を生み出すのもいいかと思う。</p>

委員長	「利用者目線」だと分散型のほうがいいのでは、というご見解であった。
副委員長	このあたりは高齢者の方が多いエリアである。自分の親も高齢であるが、家からゴミステーションに行くまでも車を使う等、短距離移動でも車を使う。そのため、分散する施設の間を車で移動する、という使い方も想定される。 若い方たちにとっては、安全を確保しながら歩くことを楽しみの一つにしてもらうのが良い。犬の散歩コースとして鉄道文化むらに来る方もいると思うので、動物たちのオアシスとしても使ってくれると思う。
委員長	「利用者ごとに駐車場の使い方が変えられる」という点は大きいと思った。皆様のご意見を踏まえると、分散型・集約型のどちらかで整理をつけるのは難しい。「どちらにするか」としたときに、皆さんの意見を聞いて、意見に変化が出て来る方もいるかと思うが、ここで、事務局より欠席者のご意見を伝えてもらう。
事務局	2名の欠席者のご意見については、「分散型が利用しやすい。大型車両スペースは、これまでも使われているのであれば、そのままの台数分の確保が必要ではないか。」とのご意見であった。 もう一人の委員は「施設集約+大型車削減案がいい。施設面積が限られている中で、来客者を集中的に誘導できる。駐車場における小型車スペースをもう少し増設すべきではないか。」とのご意見であった。
委員長	ありがとうございました。 それでは、各自意見の整理の時間が必要かと思うため、10分間の休憩とする。
～10分間休憩～	
委員長	これまで出席委員の意見を集約してきたが、オブザーバーの中でご意見をいただける方はいるか。
オブザーバー	集約配置か分散配置か、という話以外で、大型車両スペースの削減を検討されているが、その考え方の中で、大型貨物の休日利用がゼロということではないと思う。大型車削減案は、大型車を10台削減したという説明だったかと思うが、削減数については、どこまで減らしていいものかを実測結果等から判断してはどうかと思う。というのも、物流量が上がっているものだから、大型車両スペースの台数を増やすように要望が届くこともあるため、そこの精査を、申し送り事項として整理いただきたい。
委員長	これまでのご意見を踏まえると、「施設を集約して配置する案」のご意見が多い。分散型については、副委員長からも詳細なご説明があったが、改めて、各委員の考えを伺いたい。
委員	車で各所に移動する、という考え方も有ると思うが、移動が多いと、子どもたちにとって心配ではないかというのが一番にある。車の交通量が多いところをあまり歩かせたくないというものもあるため、やはり集約型が良いと思った。
委員	私も集約型が良い。集約型で、空いたスペースでイベントも開催できると思う。近隣に民間施設があるが、民業圧迫してはならないので、民間施設とうまくコラボしながら、集約型にして考えていければいいのではないかと思った。
委員	分散型のメリットも分かったが、やはり集約型でにぎわいを作っていく、という考え方が良いと思う。

委員	「集約型」が基本だと考えている。副委員長のご意見も踏まえてだが、施設分散+大型車削減案は確かに均等に分散されているが、道路休憩施設と、農産物直売所・物産販売所の配置が逆だと思う。お客様の出入りは土日が多く、地元利用のほうが多いとなると、物産販売所は西寄りにすべきだと思う。折衷案として、施設分散+大型車削減案の中で、道路休憩施設と物産販売所を逆にすると、出入りが楽だと思う。
委員	施設集約+大型車削減案で、空いているスペースに観光バスが止まれるようにし、その周辺にトイレがあったりすれば、使いやすいかと思う。
委員	どちらかというとなら集約型が良い。日常時の利用がメインになると思うが、小型駐車場をもう少し東に寄せて、バスの駐車場をもっと分散させる、という形が良いと思う。あと、管理面（ランニングコスト）から考えると、施設が分散している状況は非効率だと思う。トイレは分散であってもいいと思う。
委員	私は分散型が良い。スペースを広く使い、一極集中としないようにした方が良い。道路休憩施設の中に情報発信施設が入っているが、その中に観光案内所が入った方が良く思う。分散型にしてゆとりを持たせるのが良いと考える。
副委員長	皆さんの意見を聞けば聞くほど、「どちらが良いか」と言われるとすごく難しい。「鉄道文化むらの将来のことを考えて」という発言があったが、鉄道文化むらの色々な施設のこととも考える、ということが大事だと思った。遊べる場所がさまざま分散している現状を踏まえると、道の駅のエリアでも施設を分散させることで、将来的に道の駅と鉄道文化むら、さらには廃線ウォークや妙義山、といった形でどんどん広がっていく、というように夢を描いて将来の可能性を残した方が良く思った。
委員長	各委員とも、ご意見は当初と変わらずであった。 今回の施設配置をどうするか、というのはもう少し検討が必要かなという感じもするが、事務局としてはどう考えるか。
事務局	分散か集約か、となると「集約型」のご意見が多くなった。集約案の中でも、皆様からご意見をいただいた中で課題も色々あった。そこで、集約案の施設配置をもう少し中央に寄せる、という考え方も出来るのではないかと考えた。
委員長	施設配置を分散・集約のどちらにするか、とした場合、各委員ともご意見は変わらないか。
各委員	(特に意見なし)
委員長	数としては「施設集約配置型」の方が意見は多い、ということで承った。ただし、分散案を推された方のご意見にも配慮し、折衷案を事務局に検討してもらうこととしたい。
事務局	「集約型」という方針で承ったが、施設集約+大型車削減案をベースに、ご指摘の機能別の役割をもう少し整理しながら、配置計画をまとめていくこととしたい。結果は書面で皆様に報告させていただく形になるが、何卒ご容赦いただきたい。また、大型車両の削減の方法については、実態に応じた削減のあり方を今後検討するものとして、申し送り事項を整理する。 「分散型」の概念についていただいたご意見も加味する形で、事務局にて対応さ

	せていただくが、その対応でよろしいか。
各委員	異議なし。

### (3) 安中市道の駅基本計画（素案）について

発言者	発言概要
大日本 DC	(基本計画(案)を説明)
委員長	今後公表を予定している基本計画について報告をいただいた。お気づきの点はあるか。
委員	計画書の7章で、オープン目標が「令和14年度」となっているが、延びた理由は何か。
事務局	測量や事業者決定、開発に向けた調整のスケジュールを加味して精査したところ、このようなスケジュールが妥当、という結果になった。
委員	概算事業費について、以前、一体整備型で約39億円との話もあったが、その内容は提示するのか。また、各省庁の補助金を使うことで得られるメリットなど、詳しい内容も計画書に載せるのか。
事務局	総事業費は、項目ごとの概算費用を提示する予定である。また、できる限り国庫補助等の支援メニューを活用しながら対応できるように検討していく。

## 4. その他

発言者	発言概要
事務局	今後のスケジュールについては、先ほどお伝えした通り、精査した施設配置計画案を皆様に書面で確認いただき、その意見を踏まえ、調整した内容を基本計画(素案)に反映したうえで、パブリックコメントを実施したいと思う。 施設配置計画の精査を行う必要があるため、パブリックコメントは、2月中旬頃の開始になると思うが、3週間は実施する予定である。 パブリックコメントの結果を踏まえ、計画(素案)を修正し、その内容をもって第8回委員会を3月19日(水)に開催予定としている。事前に計画案をご確認いただいたうえで、出席をお願いしたい。

## 5. 閉会

発言者	発言概要
事務局	以上をもちまして「第7回安中市道の駅整備検討委員会」を終了する。

以上