

安中市道の駅基本計画（素案）に対する意見募集

○意見等の募集期間：令和7年2月13日（木）～令和7年3月6日（木）

○意見等の受付件数：11人（95件）

（提出方法の区分：持参2人、郵送1人、ファクシミリ2人、電子メール6人）

※ 意見等については、その趣旨を損なわない範囲で要約、補足等をしている場合があります。

No,	頁	ご提出いただいた意見等の概要	市の考え方
1	－	土日は夕方いつも18号が渋滞しているので、ますます渋滞するようになるのが、心配です。	渋滞発生が懸念されますので、国道18号の道路管理者である国土交通省に対して、渋滞緩和に対するハード対策を要望しております。
2	－	東西に細長い安中市の西側に位置し、板鼻・中宿・安中から車でも、かなり距離があるので、野菜を出荷する人に負担がかかりすぎるのでは、無いでしょうか。	生産者の意向を確認しながら、今後募集する道の駅を管理運営する事業者と協議検討し、生産者の負担軽減を図りたいと考えております。
3	－	2014年の大雪の時に、駐車スペースが狭くて、待機場所として、あまり役に立たなかったと地元の人から聞いています。立地の選定ミスでは、ないでしょうか。	大雨や大雪などにより碓氷峠が通行止めとなった際に、道の駅を利用してUターンし安全な場所へ移動できることで、国道18号に滞留せざるを得ない状況を避けることができると考えております。
4	7	国道18号線を利用している長距離大型トラックの運転手に対してはニーズ調査を実施していません。この際、道の駅計画地から数キロ軽井沢方面のトラック協会で運営しているトラック駐車施設、3か所のドライブイン、高崎方面の「板鼻パーキング」（碓東大橋東詰）でもニーズ調査を実施していただきたい。「運転者が休憩できる場所を提供する」のが道の駅建設の第一の目的であって、今回のニーズ調査は目的に沿ったニーズ調査になっていない。	ニーズ調査の対象者について、横川SAでは広く道路利用者を対象とした調査結果となっております。道路利用者へのサービス提供（第1ステージ）、道の駅自体を目的地にする（第2ステージ）とともに、地方創生・観光を加速する拠点（第3ステージ）という3つの目的を総合的に高められるような道の駅したいと考えております。
5	20	鉄道駅と道の駅が隣接しているパターンは全国的に珍しくありません。例えば、青森県の東北新幹線と国道4号線の交差部にJR七戸十和田駅と駅前の広いエリアに道の駅「しちのへ」があります。今回計画している道の駅は“全国的にも珍しい唯一無二”（市長が言っている“オンリーワン”）ではありません。	鉄道駅と隣接している道の駅は、全国で13施設あり、そのうち終点駅と隣接している道の駅は3施設しかいないため、全国的にも珍しい立地条件であると考えております。この珍しい立地条件を活かしつつ、唯一無二の道の駅になるよう検討を進めてまいります。

6	20	計画している道の駅の入り口付近は矢の沢が横断している。矢の沢は群馬県の砂防指定地で、崩壊危険区域にもなっている。さらに、「土石流警戒区域」に指定されており、「有事の際の防災拠点」としては、よほどの対策を講じない限り、道の駅は建設できないし、そもそもこの場所は「有事の際の防災拠点」にはなりません。	土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)については、建築物の規制がありますが、計画予定地の一部に指定されている土砂災害警戒区域(イエローゾーン)については、道の駅の建設については支障はないと考えております。
7	22	国道18号から「道の駅」と「碓氷峠鉄道文化むら」の進入路が共通しており、この付近に情報発信機能、地域連携機能、JR横川駅に隣接する交通拠点を計画している。しかし、このエリアは「土石流警戒区域」に指定されており、問題が多い。土石流リスクを多少でも回避する方策として、道の駅計画エリアの高崎方面端部に出入口をもう1か所設計したらどうか。	計画予定地の東端にも、非常時用としての出入口を設置する予定です。
8	37	国土交通省の大型の緊急車両等が常駐する施設・エリアはどこに配置するのか？	(国土交通省の)大型の緊急車両については、常時、駐在しない方向で検討しております。
9	37	施設計画の平面図だけでなく、南北方向の代表的な横断図を添付すべきである。こうした各横断図から、道の駅と国道18号線との高低差のあるイメージが掴める。また、道の駅と国道18号線の境界は道の駅の敷地をなるべく確保するために、国道側ぎりぎりまで盛り土で造成して垂直擁壁等の構造にするのか。	今後、イメージパース図など高低差のイメージがつかめるような資料も公表する予定です。 ご意見にありますとおり、道の駅の敷地はなるべく確保したいと考えておりますが、国道18号との境界の処理に関しては、今後、道路管理者と協議する予定です。
10	44	「本計画における概算事業費」から各項目別の概算金額は理解しました。概算事業費4,338,000千円のうち、国土交通省がどの項目でどのくらいの費用負担してくれるのか。また、農産物直売所等の各種施設建設費は補助金が見込めるのか、この基本計画で明らかにすべきだと思います。	基本計画の段階では、道の駅に導入する機能ごとの施設規模等が不確定なため、活用できる補助メニューや補助率が不透明です。施設規模等が決まり次第、「各省庁の「道の駅」支援メニュー」を参考に活用できる補助金を精査いたします。
11	巻末-1	今回、この委員会に公募の一般市民が入っていないのはどのような理由ですか。	道の駅整備検討委員会には、市民の代表として市議会議員のほか、区長に入っております。
12	巻末-1	この基本計画策定業務は公募型プロポーザルで設計委託業者を選定しており、「担当技術者として技術士資格を有すること」がプロポーザル応募要件となっていたはずですが、それでしたら道の駅整備検討委員会構成員も同等の技術士資格を有する構成員が必要だと思います。安中市道の駅整備検討委員会に資料提供しているコンサルタントの担当者(技術士)に対して一級建築士レベルでは技術的な議論ができないと思います。	基本計画の策定にあたっては、検討委員会での意見をもとに、受託業者が技術士の知識や経験を含めて基本計画の策定業務を行っておりますが、委託業者と検討委員会委員との議論は想定しておりません。

13	1	民営の経営力が期待できる経営母体になる存在が、募集をしても期待できないのが現実だと思います。箱物行政は、将来の重荷になるのは国、県、他の自治体などに見られるように、急速に変化している現代社会においては時代の産物になってしまいます。「道の駅」の建設は、熟考の上中止が賢明だと思います。	今年度、道の駅の運営実績のある事業者も含めて複数の民間事業者とサウンディング調査を行い、持続可能な道の駅運営のために最適な事業手法や事業区分を検討いたしました。来年度以降も、民間活力導入可能性調査等を通じて、事業の継続性を高めるための検討を進めてまいります。
14	41	多くの観光客に来てもらうには大量輸送に適した鉄道がベストですので碓氷峠に鉄道事業の復活が考えられます。峠を挟んだパークアンドライドで軽井沢町とウインウインの関係が構築できます。	碓氷峠の鉄道事業の復活については、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、今後の施策の参考とさせていただきます。
15	41	碓氷峠に鉄道事業を復活させる場合に4番線の線路は不可欠です。ところが、道の駅の施設配置図では、4番線の線路に関して配慮が全くありません。鉄道事業の復活は容易ではありませんが、可能性として残しておくためには道の駅の設置は望ましくありません。	碓氷峠の鉄道事業の復活については、No,14のとおりですが、4番線の線路につきましては、旧碓氷線の遺産でありますので、保存と活用の両面から検討いたします。
16	37	この道の駅の配置では、車の出入りが混雑して渋滞が予想されます。道の駅への出入りの車の渋滞で路線バスが遅れるとそれぞれの駅で乗り継ぎに間に合わなくなる懸念があります。路線バスが渋滞に巻き込まれて遅延するような不便な配置の道の駅は作るべきではありません。道の駅は、路線バスの運行の邪魔にならないどこか他の広い場所に計画すべきです。	関係機関との協議を通じて、路線バスの定時性が確保できるよう努めてまいります。
17	2、31	2014年の大雪の時には、碓氷峠で500台の車が三日三晩立ち往生したとニュースで報じられました。横川道の駅では、大型車の駐車台数は僅かに31台です。災害時にUターンスペースで戻れる車はレジャーの車です。物流の車は道路が開通するまで待機するスペースが必要です。防災に役立つ道の駅は、横川ではなくもっと敷地の広い場所に造るべきです。	No,3の回答のとおりです。
18	21	道の駅との一体整備にした場合の文化むらの収益確保の方法が明確化されておりません。道の駅と一体化した部分は入場無料による欠損、鉄道資料館を除いた残りの部分で十分な事業収入が得られる見込みがあるのか、あるいは事業収益分を安中市が補填するのか、文化むらの事業収益分の確保の見込みが無い限り道の駅と一体化すべきではありません。赤字が予測される横川道の駅に引きずられ重要観光施設の文化むらが倒れてしまったら元も子もありません。	碓氷峠鉄道文化むらの収益確保の方法については、碓氷峠交流記念財団と協議を進め、双方にとって有益となる方策を検討いたします。

19	20	鉄道駅と道の駅が隣接するのは全国的にも珍しい唯一無二のポテンシャルではありません。羽越本線の桑川駅は道の駅と隣接（一体化）しています。私鉄では、能登鉄道の穴水駅も駅舎と道の駅が隣接してます。鉄道駅と道の駅（と文化おら）を隣接や一体化しても珍しくないのポテンシャルの高い集客は期待できません。	No,5の回答のとおりです。
20	31	大型車の駐車台数は、12月23日の会議資料では、大型バス11台、大型貨物30台であった。ところが、素案では大型車31台に後退している。大型バスと貨物車で計41台であったのが10台も減った理由は何でしょうか？	国道18号の交通量から算出した必要台数及び現在の利用状況を勘案しつつ、柔軟に利用できるスペースを確保するために削減しました。
21	37	素案では、大型車一括でバスと貨物車の区別はありません。大型バスと大型貨物車は、駐車する領域を分けるべきだと思います。例えば、前回資料のように、大型バス11台、大型貨物20台というように車種別で規定するのが良いと思います。そうすると、大型貨物の収容能力が低すぎると指摘が入ると思いますが、敷地面積が狭いので仕方が無いことだと思います。	大型車については、休日と平日でバスと貨物車の利用割合が変わると想定されますので、大型車の駐車スペースは固定（区別）せず、運用方法で柔軟に対応できるようにしています。
22	19、39	道の駅の敷地の一部は、土砂災害警戒区域に指定されております。大雨の時に矢の沢川に沿って土石流が押し寄せた場合、道の駅の出入り口になる道路が土砂災害警戒区域に入りますので、道の駅への出入りができなくなり、車が閉じ込められることが想定されます。このような危険な場所には防災機能を謳った道の駅は造るべきではありません。	No,7の回答のとおりです。
23	13	756世帯の方を対象に、アンケートを実施しました。と書いてあります。安中市の世帯数は24,800世帯あります。想定利用者のニーズ調査として756世帯は少なすぎます。想定利用世帯は、安中市全体の僅かに3%です。安中市初の道の駅はもっと多くの市民が利用しやすい場所に設置するのが良いと思います。	アンケート調査については、計画予定地周辺にお住まいの方が、日常的な買い物やコミュニティ活動を行いつつ、有事の際の避難場所としても使用することを想定し、ニーズを把握するために実施しました。
24	17、18	最も重要で影響力のある荻野屋さんにヒアリングを行って見解を聴いたのでしょうか？荻野屋さんにヒアリングしたのであれば、どのような見解を持っているのか素案の中のこのページで報告していただきたいと思います。	建設予定地に隣接する荻野屋については、道の駅整備に係る進捗状況などを説明しておりますが、個別のヒアリングまでは行っておりません。
25	27	導入機能の絞り込み結果で、レストランとカフェが残っていますが、これらは必要ないのではないのでしょうか。近隣には荻野屋ドライブインのレストランがあり繁盛してます。駅前にも荻野屋本店があり、駅には荻野屋の蕎麦店もあります。東京屋、松一食堂、上海亭、関所食堂もあり新たなレストランの必要性を全く感じません。	飲食機能の選択肢が欲しいとの意見もあり、休憩や飲食に対するニーズも高いことから、周辺施設との差別化を図りつつ、魅力的な施設となるよう検討を進めます。

26	35	道の駅で実施を想定するイベント、地域活動の例としてイベントや地域活動の例が示されていますが、この広さでは無理だと思います。イベント開催時に車が駐車場に入りきらないです。キッチンカーなどの駐車スペースはありません。イベント時にすぐに満杯で一般客が利用出来ない道の駅は道路施設として不適格です。	今後予定している民間事業者とのヒアリングなどを通じ、駐車スペース以外のスペースも柔軟に活用するなど、来訪者の駐車台数を削ることなく、限られたスペースで開催できるイベント等を検討します。
27	37	鉄道資料館は昭和38年頃の竣工と思われます。階段も狭くエレベーターも無しでトイレも昔風で建物はバリアフリー化されていません。耐震性は情報がありません。12月の市議会全員協議会での説明では鉄道資料館は立て直すということだったそうですが、素案ではなぜ改築に後退したのでしょうか？道の駅とは別のタイミングで熟考して、改築か新築かを判断した方が良いのではないのでしょうか？	鉄道資料館については、ご意見のとおり階段も狭くエレベーターもなく、バリアフリーにも対応しておりません。また、耐震性が確保されていないことなどから、立て直し（改築）を含めて検討を進めています。
28	3	臨時駐車場としてほぼ使われず、しかも年に1〜2回しか解放されない、文化むら西側のあさま展示場も活用してほしい。	ご意見のありました場所の活用につきましては、今後の協議・検討事項とさせていただきます。
29	7	インタビューの行われた9/14はSLの運行日ではない。基本構想にSLの文字ある以上、SLの運行日にもインタビューを行い、乗客目線で考えて欲しい	現時点で再度インタビューを行う予定はございませんが、参考にさせていただきます。
30	22	文化むら～道の駅の動線だけでなく、文化むら～横川駅の動線の改善、および横川駅～道の駅の動線（南口改札など）の新設もして欲しい	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。
31	24	県道92号を潰して範囲に組み込んで欲しい。これと矢の沢川との間の土地が使いづらさを解消するためにも北側を階段にして広く平坦な土地を作ることで、設計の自由度が大幅に上がると思われる。 敷地内にしておけば、トロッコ列車シェルパくんを遊具扱いのまま延伸できて、細長い道の駅内の移動手段として使えるだけでなく、交通ハブ直結の強みを生かせばシェルパくん自体の利用客の増加が期待できるかも知れない。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。
32	29	あぶとくんとシェルパくんの駅の統合は是非ともやってもらいたい。既存のシェルパくんぶんかむら駅の位置が微妙すぎるので、EF63留置線のある西端と、横川駅5番線の2つに分散して欲しい。潰した分の留置線はぶんかむら駅跡に移設で。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。
33	37	本当に歩行者の動線を考えたのか？駐車場と建物の位置を反転（高低差は建物に吸収）させ、南口改札を設置するだけでも動線が非常によくなる	車両の円滑な交通処理及び歩行者の安全な移動の担保などを総合的に検討し、動線を設定いたしました。
34	37	5番線の線路が書かれていないがどういう事なのか？JR線と接続している5番線の撤去を意味するのであれば、鉄道の歴史を重んじているとは到底思えない。	5番線の線路につきましては、旧碓氷線の遺産でありますので、保存と活用の両面から検討します。

35	37	鉄道資料館の改築は批判されてもおかしくない。軽井沢変電所ですらまだ解体されていないというのにしかもレストランにするとか、隣の越後屋食堂と差別化する以前に客の取り合いになりかねない	No,25及び27の回答のとおりです。
36	44	43億も出せたのは本当に凄い(文化むらの建設費が21億、現在の価値で26億なことを踏まえると)。ただ、テコ入れすべきは道の駅ではなく文化むらの方だと思う	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。
37	45	碓氷峠の鉄道施設群の世界遺産登録に、最低でも10年かかることを踏まえて伸びた時間の分、これを逃したら次は無いんだという気持ちで後悔の無いようなものを作って欲しい	ご意見ありがとうございます。参考にさせていただきます。
38	巻末 -1	機構とか財団は理事長だけでなくナンバー2やナンバー3の人もオブザーバーで招集して欲しい。対外的な人が居ないことが実情に見合っていないものを生み出す要因になってはいけません。	各組織の代表として参加していただいておりますので、ナンバー2やナンバー3の方などのご意見も含めてご議論いただいているものと考えております。
39	議事録	指定管理者方式に賛成し、文化むら一筋で運営が心配な財団がやった方がいい	議事録に対するご意見のため、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。
40	議事録	機構が道の駅に移るならそこに財団が入れば丁度良さそう。比較的新しい建物を解体するなんて勿体なさすぎるので。あと小水力発電は是非やって欲しい。パイオマスよりよっぽど良い。	議事録に対するご意見のため、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。
41	議事録	3年前にマイネ4011とオハネ1229を宿泊施設化する計画出たけど立ち消えたので、その再開なら良いと思う。間違っても車両に不可逆的な改装をしてはならない。	議事録に対するご意見のため、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。
42	議事録	あぶとくんとシェルパくんの統合駅舎はEF63留置線のところにしてもらいたい。そもそも今の駅のところに置くと高架駅になるが、せいぜい800mしかない園内遊具のために高架駅とか金の無駄遣いすぎる。	議事録に対するご意見のため、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。
43	議事録	できるのであれば立体駐車場は非常に良い選択	議事録に対するご意見のため、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。
44	議事録	文化むら園内を走行するカートの「ポッポさん」を走らせるのであれば細長さはさほど気にならなさそう。	議事録に対するご意見のため、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。
45	議事録	道の駅計画を中止しろとは言わないが、道の駅より文化むらのリニューアルの方が優先事項	議事録に対するご意見のため、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。
46	議事録	あと横川周辺は17:00で飲食店全部閉まるので必要なものを問い詰めるとコンビニになりそう	議事録に対するご意見のため、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。

47	27 ～ 36	道の駅整備事業は、安中市の発展をより飛躍させる重要なプロジェクトであると思うので、道の駅の基本機能について時間をかけて議論するのではなく、碓氷峠鉄道文化むらというネーミングバリューやポテンシャルを活かして、どのようにオンリーワン性を追求し、魅力を創出するのかという根本的な部分をしっかり議論した上で、基本計画に導入していただきたい。	碓氷峠鉄道文化むらのネーミングバリューやポテンシャルを活用した魅力の創出については、今後も碓氷峠交流記念財団をはじめ、関係する団体及び事業者等と協議のうえ、検討したいと考えております。
48	第7回 検討 委員 会資 料	整備検討委員会当日資料では、基本機能（農産物直売・物産販売・飲食事業）以外の具体的な収益に関する記載がなく、計画の段階から「売上が上がらなくても、自治体からの補助金でなんとかすればいい」というような経営に対して非常に無責任で軽薄な印象を感じる。最初から補助金に頼るような浅はかな計画を位置づけるのではなく、民間的な思考で、碓氷峠鉄道文化むらのポテンシャルを活かした収益事業を基本計画の段階で確立し、将来的にどのように黒字化を達成させるかという明確な将来展望を明らかにしていただきたい。	整備検討委員会の資料に対するご意見のため、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。
49	37 40	碓氷峠鉄道文化むらの「碓氷峠の鉄道の歴史」や「屋外展示車両」などコアな部分に焦点を当て、既存の悪い部分をどのように改善し、良い部分はどのように道の駅として引き継いでいくかという議論をするべきではないのか。碓氷峠鉄道文化むら（一部）との一体型整備は、魅力的な計画である反面、根本的な負の部分根絶しない限り、維持管理する建物が増えることによるコストが増すだけで、結果的に今の碓氷峠鉄道文化むらと同じ状況になりかねないリスクがあると思う。碓氷峠鉄道文化むらが道の駅と一体化することによって、今まで以上に鉄道の町として発展できるような魅力ある設計案を基本計画で導入していただきたい。	No47の回答のとおりです。
50	23 30 40 44	概算事業費によると、道の駅整備における事業費は約43 億とあるが、生産性のない土木（道路、土地造成等）工事費に約15 億も投資してしまうのは何故か。「魅力あるオンリーワンの道の駅」を目指すためには、大掛かりな事業や投資が必要であるし、投資をしたからにはその資金をいつか回収しなければならない。その大掛かりな事業や投資先に相応しい事業として、碓氷峠鉄道文化むら西側に位置する「屋外展示車両」を有効活用した、半屋外型施設の建設を提案したい。	土木工事費は、道の駅を整備するために必要不可欠な駐車場や建築物の安全性・耐久性を確保するために必要な費用であります。 半屋外型施設など、その後の拡張については、道の駅の整備事業に該当するかを含めて、集客や収益の状況などを踏まえ、関係する団体及び事業者等と協議のうえ、精査してまいります。

51	20 21	碓氷峠鉄道文化むら（一部）との一体型整備に関する説明資料が少ないため、SNS 上では「道の駅整備によって碓氷峠鉄道文化むらが無くなってしまうのではないか」「貴重な建造物が道の駅整備によって壊されてしまうのではないか」などの碓氷峠鉄道文化むらの行く末を心配する投稿が相次いで確認されている。 碓氷峠鉄道文化むらは多くの鉄道ファンによって長年支えられてきたと思う。碓氷峠鉄道文化むらが道の駅と一体型整備されたとしても、鉄道ファンによってもたらされる恩恵は計り知れないだろう。そうした方たちの期待を裏切らないためにも、地元住民、観光客だけでなく、鉄道ファンのニーズを理解したうえで、基本計画案を作成していただきたい。	碓氷峠鉄道文化むらを長年支えていただいたファンの方々にも引き続きご支持いただけるよう、今後も関係する団体及び事業者等と協議のうえ、精査してまいります。
52	37	施設配置図の中に、「大型車・小型車の動線」と言う車の動線が赤色矢印で示されています。しかし、動線が示されているのは、施設の駐車場内だけで、施設の入出口になる道路、及び国道18号には車の動線が示されていません。敷地面積が狭い道の駅なのでイベント等で大渋滞が予測されます。	No,1の回答のとおりです。
53	巻末 -1	なぜ一般公募市民委員が居ないのでしょうか？従来の安中市では、大きな事業をおこなうときには必ず一般公募の市民委員が居ました。公募市民委員無しで市民の意見が反映できるのでしょうか？	NO,11の回答のとおりです。
54	巻末 -1	不思議なのは、庁内検討委員会代表と言うのが2名も居ます。これは、市職員ですよね。市の行う事業を検討するのに何で市職員が2名も委員になって居るのでしょうか？これで公正な検討が出来るのでしょうか？執行部の意を汲んだお手盛り委員会になっていないのでしょうか？市職員の委員メンバーは不要だと思います。	整備庁内検討委員会は、様々な見地から道の駅の整備について検討する組織として、庁内横断的に8名の市職員で組織されています。そのうちの2名が整備庁内検討委員会の代表として参加しておりますので、執行部の意を汲んだ議論は行っておりません。
55	巻末 -1	構成員名簿に氏名が書かれない匿名になって居るのは何故でしょうか？何十億円も投資する事業の方向性を決める委員会の委員は公人と同じです。決議事項に責任を持つため記名名簿にすべきです。	ご意見を踏まえまして、構成員名簿に氏名を掲載いたしました。
56	-	道の駅としては、どう考えても狭いです。ロータリーの方がよいのでは。	限られたスペースですが、地域特性を活かして競争力のある特徴的な道の駅となるよう検討します。
57	-	道の駅整備検討委員会に、なぜ、一般市民公募委員がいないのでしょうか？	NO,11の回答のとおりです。
58	-	構成委員名簿が匿名なのは、全く納得できません	No,55の回答のとおりです。
59	-	一般市民の代表は入れないで、市の行う事業を精査するのに、何故、市の職員が2名も委員になっているのでしょうか。広く市民の意見を聴く姿勢がないこと分かります。	No,54の回答のとおりです。

60	-	ニーズもないのに、巨額の税金を投入し、的外れな道の駅を狭い土地に造ることにより、「鉄道文化村」「荻野屋」まで、一緒に衰退させてしまうのではないかと危惧しています。	道の駅を整備して、隣接する「碓氷峠鉄道文化むら」及び「荻野屋」と連携・協働しながら、相乗効果を発揮し地域を活性化できるよう取り組んでまいります。
61	-	防災拠点というなら、郷原あたりが妥当だと思います。	計画予定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るための防災拠点としての役割が期待できます。
62	-	市役所移転と同じ力学が派生し、元々の住民や企業に迷惑になる施設にしかありません（安小の父兄が通学路の交通事故を心配しています。）	市役所の移転については回答いたしかねますが、それぞれの施設や企業と共に横川地区を一体的に盛り上げ、相乗効果を生む体制の構築に向け、引き続き協議します。
63	44	安中市でもインフラの老朽化は進行しています。安中市では、市庁舎建設に総事業費74億円もかけたので積立金は使い果たしてしまったと思われます。さらに防災無線の更新に6億円が必要だそうですので新たに積立金が出る余裕は無さそうです。そんなときに、道の駅に43億円も投資するのは、市民感覚から考えてやめたほうが良いと思います。多額の補助金がもらえても約半額は負担が必要です。20数億円も不要不急の道の駅に注ぎ込むよりもインフラ整備に備えて積み立てるべきだと思います。	インフラ整備のご意見に対しての回答はいたしかねますが、道の駅については、各省庁の「道の駅」支援メニューを最大限活用し、市の負担が最小となるよう検討します。
64	41	建設コンサル会社の作成したプロポーザル審査の企画提案書に「計画地は、碓氷峠の出入り口にあたり、（略）事業としては厳しい条件にあるため（略）」という記述があります。 売上予測に基づき損益計算は、やってみたのでしょうか？道の駅の黒字経営の条件の一つである地元需要が殆ど期待できない立地条件です。季節で変わる観光客のみ相手の不安定な経営になります。「事業としては厳しい条件にある」という地の利が無い場所です。売上予測や損益計算のデータが素案に無いのは何故でしょうか？	売上予測や損益計算については、今後実施する民間事業ヒアリングなどにおいて、概算や見込みの聞き取りを行いたいと考えております。

65	-	予定地の場所は敷地が狭いと思います。18号の信号辺り渋滞すると思います。坂本の廃校になった学校を利用するのはどうですか？電車で集客するように湘南新宿ライン、上のラインを3両でもよいので横川まで引き込む!!信越線の各駅に特色を出す(宿場町の)。途中下車してもらう。群馬県は移住者No1なので、自然豊かな安中市をNo1に!自給自足無農薬野菜やコメ作り、空き家の活用、オーガニックヴィレッジ宣言を是非してほしいです。道の駅ではここでしかない食や土産を提供、釜めしのアレンジメニュー磯部せんべい、今ある♨マーク(温泉マーク)カレー種類増やす、上州おつきりこみ、梅、上州ネギで作れるもの、安中の名物を考える。色んな案を市民から出してもらう。 市庁舎を建てるに当たり予算以上のお金がかかるので、よく考慮検討してください。市庁舎の所に道の駅は小さく作ってもよいのはと思います。	敷地については、No,56の回答のとおりです。 渋滞については、No,1の回答のとおりです。 鉄道の引き込みやオーガニックヴィレッジ宣言等についての回答はいたしかねますが、今後の参考とさせていただきます。
----	---	---	---

66	全般	令和5年市議会3月定例会で岩井市長が道の駅の候補地を横川に選定したことを表明。選定の経緯は不明。市民の意向調査等は無し、議会の会議録にも候補地選定の議論は無し。原市地区から出された道の駅の請願の扱いでは住民の意向が反映されず、議論や比較検討も無く唐突に横川に決まるのはおかしい。道の駅整備検討委員会は、設置場所の比較検討からスタートして、最大の効果が得られる場所に選定するのが筋でしょう。都市計画マスタープランは、住民意向の反映が義務付けられています。	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。
67	全般	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。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。これら既存3施設の赤字に加え、新たに道の駅が出来て、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なお荷物になりますので市民の理解が得られません。 道の駅などに43億円も投資する前に、既存の3施設をリピータ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。 地元需要で黒字化の見込める場所、安中市全域の生産者が出品しやすい場所、安中市内の各観光施設への起点となるような場所、まちづくりと地域活性化にも役立つ場所、大災害時により多くの市民や通行車両が救援を受けられるような敷地面積の広い場所などを考慮して設置場所を判断していただきたいと思います。	碓氷峠鉄道文化むら、峠の湯及びくつろぎの郷については、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、今後の施策の参考とさせていただきます。 設置場所である横川地区は、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。 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整備できるなど総合的に判断し、横川地区に設置することといたしました。

68	「安中市の観光入込客数が県内12市中最低ランクなど、観光振興の強化が課題」と記しているが、この状況は、コロナ禍の始まった令和元年以降、現在も継続中で、甘楽町にすら後塵を拝している。とくに問題なのは、他市が急回復を見せている中で、安中市は未だに令和元年比7割に留まっていることである。この背景として、観光振興への取り組みがバラバラで、目先の損得に固執するあまり、大局的・長期的な視点での施策がおろそかになっているのも主な理由のひとつと考えられる。 そうした中、道の駅が当初、郷原での設置要望が地元から出されていたのに、市長や副市長らの思惑で、突然横川にシフトされたことは記憶に新しい。 基本構想の作成に際して実施されたパブコメでも意見が出されたが、中でも横川での立地は後背地が極めて限られた場所であり、道の駅の条件としては不利だと指摘する声が多く出された。ところが、市民不在の検討委員会は、そうした市民の声に耳を貸そうとせず、市幹部主導の横川ありきの「基本構想」に固執し、今回、鉄道施設にすぎる形で、基本計画が示されたかたちである。 「地域特性」が何を具体的に意味するのか不詳だが、後背地の極めて乏しい、立地的にも、安中市の西端に位置する計画は、競争力のある特徴的な道の駅の実現に程遠いと言わざるを得ない。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。 設置場所である横川地区は、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。 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整備できるなど総合的に判断し、横川地区に設置することといたしました。
----	--	--

69	2	横川に道の駅を設けるより、もっと広域交通に囲まれた当初の郷原地区に設置すべきであり、地元原市地区からも請願書が提出されて議会で採択されていたことも事実である、 「安中市災害対応ガイドブック」を見ると、郷原地区における道の駅設置希望場所及びその周辺の広いエリアには、危険な区域は全く見当たらない。ところが、横川駅と鉄道文化むらの間にまたがる場所が茶色に色づけられており、土砂災害（がけ崩れ、地すべり、土石流）の警戒区域になっており、この場所はもろに道の駅計画予定地と重複している。 さらに、山側を見ると、赤色の特別警戒区域が東西に延びており、茶色と赤色で着色したエリアは、国道18号線に沿って東側に1km以上連なっており、碓氷川の対岸の西尾地区と、国道や線路をまたがり茶色の計画区域が広く広がっていることが分かる。このような土砂災害の警戒区域は、国道と鉄道沿いに2箇所存在している。 つまり、土砂災害が発生した場合、横川に道の駅を設置すると、土砂くずれや土石流で道路が寸断され、たちまち孤立してしまい、防災拠点としての機能そのものが即時毀損されることになる。 基本計画（素案）には「計画予定地が面する国道18号は、群馬県緊急輸送道路に位置付けられ、災害時の重要な交通導線になります。計画予定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防災拠点としての役割が期待されます」との記載があるが、よくぞこれ程迄に本末転倒ばかり列挙したものだと思えるばかりである	整備予定地が面する国道18号は、群馬県が地震など災害発生直後から行われる救急・救命活動や復旧活動などを、円滑かつ確実に実施するために必要な道路となり、災害時の重要な交通導線として、群馬県緊急輸送道路に位置づけています。 計画予定地は一部が土砂災害警戒区域に指定されていますが、大雨などの異常気象時には整備予定地付近が交通規制場所となることから、災害情報や避難スペースなどの防災機能や転回路を有する防災拠点として期待できると考えております。
----	---	--	---

70	13	「松井田町横川・五料・坂本・原にお住いの756世帯の方を対象に、以下の設問でアンケートを実施した」「【回答状況】調査票:336票、WEB回答:37票 合計373票(回収率49.1%)」と記しているが、なぜ、これほど少ない後背地の住民対象に限定し、裨益効果の乏しい横川での道の駅基本計画に係るアンケートを実施したのか。 約43億円もの“巨費”を投入し安中市として初めての道の駅を計画するのであれば、安中市民全員をアンケートの対象として意見を聞くべきである。当初、地元から道の駅設置の請願のあった郷原地区の場合には、後背地としての利用者は、優に1万世帯を超えるであろう。僅か756世帯をアンケート対象にするよりは、裨益効果が10数倍になる方が、基本計画(素案)として遥かに有意義であることは明白である。 選定場所について、最初から決め打ちせずに、複数の候補地を比較して検討すべきだと、前回の基本構想のパブコメであれほど提言したのに、安中市が完全に無視したのは、どのような理由か、教えてほしい。	アンケート調査については、計画予定地周辺にお住まいの方が、日常的な買い物やコミュニティ活動を行いつつ、有事の際の避難場所としても使用することを想定し、ニーズを把握するために実施しました。 選定場所については、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。 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整備できるなど総合的に判断し、横川地区に設置することといたしました。
71	17	「道の駅の整備や運営管理のあり方について、事業者の参画意向や展開できそうなアイデア・知見などについてヒアリングを行い、公民連携による道の駅の運営管理の実現委向け、事業者におけるメリットや課題を把握しました」「【実施状況】・・・参加業種 技術サービス業:4社 建設業:2社 卸売・小売業:1社 情報通信業:1社」と記されているが、一体どのような事業者をアンケート対象としたのか。またそのうち回答に応じた事業者はどこなのか、明らかにすべきである。 例えば、横川駅を管理運営しているJR東日本や、鉄道文化村の業務委託先の一般財団法人碓氷峠交流記念財団、地元の飲食店等(おぎのや、越後屋、松一、東京屋など)、土建会社、JP横川郵便局などには、アンケートを出し回収できたのか。道の駅でシナジー効果を生むか、あるいは民業圧迫になるか、忌憚のない意見を聴取する努力を惜しんではならない。 民間業者のヒアリング結果概要が載っているが、本当にアンケート回答内容を歪曲せずに記載したのか、横川に道の駅を設置ありきで、市側の都合の良い理屈を並べ立てただけではないのか、など、疑念が払しょくできない。そのためにも、地元のどの業者がどのような意見をアンケートに寄せたのか、きちんと明示すべきである。	民間事業者のヒアリングは、市ホームページにて公募し応募してきた事業者に対して実施いたしました。 公募の際に、ヒアリング実施要領において「公表にあたっては、ヒアリング参加者名やヒアリングシートそのものは公表しない」としておりますので、事業者名や意見については公表せず、業種と意見概要を公表しております。

72	19	「計画予定地及び文化村の一部では、土砂災害警戒区域（土石流）に指定されています。よって、災害リスクの回避の為、当該区域内には建築物を新設しないこととします」と記されているが、既設の建築物がある場合はそのまま使用するつもりらしい。土砂災害はもとより、災害というものは、ピンポイントで危険・安全の範囲が定義づけられるわけではない。ハザードマップには、それぞれの災害に応じた危険箇所が細かく記されていて、自然災害が発生した際に想定される危険リスクのある場所や、避難経路・避難場所の情報を地図上にまとめたものである。横川駅や隣接の鉄道文化村は、その一部を含め、山側の隣接地が警戒区域ないし特別警戒区域に囲まれており、このような場所を道の駅に選定すること自体、法規制などを無視する暴挙である。即刻、当初、道の駅設置の請願が出された郷原地区を主体に、道の駅の基本計画を一からやり直すべきだ。	土砂災害特別警戒区域については、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等がありますが、土砂災害警戒区域についてこれらの規制はありませんので、土砂災害警戒区域内への道の駅の建設及び既設の建築物の継続使用は問題ないと考えています。 なお、来場者などに、土砂災害警戒区域に指定されている場所について、周知したいと考えます。
73	20	「安中市の中でも、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を一層充実させることが課題となっていることから、道の駅を整備することにより有事の際も横川地区の防災拠点として機能させることが期待できます」と記しているが、横川道の駅は碓氷峠周辺の災害の多いエリアの真っ只中に位置しており、土砂崩れや土石流などで国道等の道路が寸断されれば、直ちに機能停止に陥る。にもかかわらず「有事の際の防災拠点」などと説明できる根拠を知りたい。	一部が土砂災害警戒区域に指定されていますが、大雨などの異常気象時には整備予定地付近が、交通規制場所となることから、災害情報や避難スペースなどの防災機能や迂回路を有する防災拠点として期待できると考えております。
74	20	「鉄道駅と文化むらが隣接する計画予定地は、鉄道の歴史を身近に感じられる場所であり、全国的にも珍しい唯一無二のポテンシャルとして活かします」と記しているが、鉄道駅併設の道の駅は少なくとも全国に13箇所存在している。県内には無いが、類似例として道の駅「くろはね・やまびこ」から車で3分のところにわたらせ渓谷鉄道の水沼駅があり、構内にある温泉センターで渡良瀬川の渓谷美をゆっくり堪能できることで人気を博している。こうしてみると、横川道の駅の場合「唯一無二のポテンシャル」という表現は適切でない。鉄道文化むらに便乗してまで、道の駅を横川駅に併設する必要は無い。	No,5の回答のとおりです。

75	31 34	前回の基本構想段階の案では、駐車場は、バス11台、貨物30台だったと記憶しているが、今回の基本計画（素案）ではバスが無くなり、大型車31台になっており、大型車による物流の大動脈となっている国道18号の通行車両種類のパターンが十分に配慮されているとは言い難い。さらに、自動車の電動化の流れが加速する中で、EV車用が3台というのも理解し難い。これはEV充電設備を備えた駐車スペースという意味なのか説明が無いため判然としない。	No,20の回答のとおりです。 EV車用の駐車場については、ご意見のとおりEV充電設備を備えた駐車スペースとして想定しています。
76	37	37ページ目に示されたイメージ図を見ると、旧4番線が道の駅の敷地内に組み込まれているように見える。旧4・5番線の軽井沢方は既に舗装されて駐車場の一部となっていて、線路はホーム東端（高崎方）で切断されており、本線には繋がっていないものの、まだ残っている。道の駅がこのイメージ図のように出来てしまうと、横川駅に残されている旧4番線の線路が使えなくなり、碓氷峠における鉄道事業の復活は絶望となる。このことから横川道の駅は不要と考える。	No,15及び34の回答のとおりです。
77	38	「2 再生可能エネルギーの活用」として「木質バイオマス等の利用」と記しているが、木質バイオマス発電由来の電力使用という意味だと思われる。これは、現在、計画地の対岸の山一林業敷地（旧・サンケン工業子会社豊洋ベントナイト鉱業（株）跡地）内でプロスペックAZ（株）が2基の木質チップ専焼（年間1基当たり3万トン燃焼）の市内初のバイオマス発電施設設置に向けて手続きを進めているが、これを意識していると思われる。私は2025年1月21日にプロスペックAZ社の地元住民説明会に参加したが、バイオマス発電は、長年蓄積されたカーボンを一瞬で使い果たすため、環境計画の大方針「環境に優しい」とは言い難い。よって再生可能エネルギーとして、薪ストーブはともかく、大規模に森林資源をCO2にたちまち変えてしまう木質バイオマス発電は除外すべきである。	「木質バイオマス等の利用」については、再生可能エネルギーの例示として記載しているため、ご意見にあるような特定の企業や施設等とは関係がありません。

78	39	大方針「有事に効果的な防災力を発揮できる、災害に負けない道の駅の実現を図る」と記しているが、近接する高速道の横川SAと無理矢理紐付ける必要があるのか。そもそも道の駅の基本機能は「休憩・情報発信・地域連携」であり、防災機能は災害時に発揮されるわけだが、前述の通り、土砂災害の警戒区域にかかり、直上には特別警戒区域を控える現在の立地計画そのものが、災害リスクを誘発しており、災害時、自ら被災して防災機能が発現できなかった、では洒落にもならない。 もし仮に、高速道の横川SAと国道18号を紐づけるのであれば、松井田町五料を計画予定地とするほうが現実的である。ここなら、高速道の松井田妙義ICに近く、安中消防署松井田分署もあり、横川より遥かに後背地に恵まれる。	ご意見にあるとおり、横川SAは近接していますが、計画予定地と隣接はしていないため、当該記述は削除いたしました。
79	41	「市が施設を整備し民間が管理運営を行う『公設民営』方式を念頭に、今後、民間事業者等との対話を重ねながら最適な事業手法を検討していきます」と記しているが、既に意中の業務委託先があるのではないのか。例えば、隣接の鉄道文化村の管理運営業務を請け負っている（一財）碓氷峠交流記念財団なのか、あるいはすぐ近くに事務所を構える（一社）安中市観光機構なのか、それとも、それらがさらに外部募集する民間事業者なのか。横川での立地にこれほどまでにこだわる背景には、何らかの力学が働いているとしか思えない。	管理運営を委託する業者は決まっておりません。今後、公募により選定する予定です。
80	44	「本計画では、他自治体・他事例における道の駅での実績を参照し、その傾向を考慮しながら概算事業費を検討しました」として「約43億円」と記しているが、財源について何も触れていない。そもそも、横川道の駅の整備方法は、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」なのか、それとも市町村で全て整備を行う「単独型」なのか。これまでの認識では、「一体型」として国道18号の道路管理者である国（国土交通省）と安中市で整備する「一体型」を前提で計画を進めてきたものと受け止めている。であれば、前述の通り、土砂災害の警戒区域にかかり、東西に特別警戒区域を含む警戒区域に囲まれた現在の立地計画を国が認めるはずがない。ということは、安中市が地域振興施設にもならず駐車場や休憩施設・トイレ・情報提供施設を含む全てを整備することになるのか、基本計画（素案）には何も触れられていない。	道の駅の整備方法については、現時点では「一体型」または「単独型」で行うか未定ですが、道路管理者である国土交通省と協議調整してまいります。

81	巻末 -1 -3	附表を見ると、市のホームページ上で検討委員会の構成員の氏名が公開されているにもかかわらず、なぜ、この附表で氏名を掲載していないのか。なにか、不都合でもあるなら、その理由をなぜ示さないのか。 そもそも、検討委員会の設置要綱第3条第1項に「委員会は、委員20人以内で組織する」と定めている。市のホームページで第1回会議録（令和5年11月6日開催）から第3回会議録（令和6年10月7日開催）までは委員数20人だったが、第4回（令和6年10月7日開催）以降、第5回（令和6年11月15日開催）、第6回（令和6年12月23日開催）、第7回（令和7年1月31日開催）はいずれも委員数が23名に増えている。 附表を見ると、令和6年3月31日付で構成員だった安中市観光専門官（HIS派遣）が派遣契約切れで退任したことが分かる。そうすると、この後任者がいつどのような手続きで任命されたのか。そして、その他増員となった3名が、いつ、どのような手続きで任命されたのか、その任命根拠と併せて過程を公表すべきである。市ホームページの議事録を見ても、1名退任⇒後任、3名増員の過程がどこにも見当たらない。ちなみに、1名後任と3名増員の委員名は、以下のとおりである（敬称略）。 ・清水 功（群馬県安中警察署署長） ・篠原浩典（高崎市・安中市消防組合安中消防署署長） ・“代理人”（東日本旅客鉄道株式会社高崎支社長） ・小林 厚（ジェイアールバス関東株式会社小諸支店長） 要綱の定めを逸脱してまで3名増員が必要であるなら、なぜ市民から公募しなかったのか、その理由を示すべきである。なぜなら、委員会の構成員は市民からの公募者を一定数含めるようにとの市民の声があったにもかかわらず、当初から安中市は一切そうした市民の声に耳を傾けようとしなかったからである。	検討委員会委員の氏名については、No,55の回答のとおりです。 ご意見にある委員数については、オブザーバーを含んでいると推察されます。委員数の推移について、第3回までは13名ですが、第3回をもって安中市観光専門官が退任し後任者が不在のため、第4回以降は（1名減の）12名となっております。 増員については要綱第6条に基づくオブザーバーとしての参加であり、委員としての増員はありません。
----	----------------	--	---

82	-	「安中市道の駅基本構想」策定のための意見募集では、意見を出した市民は12名で計51件の意見が出されたそうだが、私を含め大勢の市民の意見がことごとく取り入れられないまま、今回の道の駅基本計画（素案）が策定されている。こうした市民の意見を聞くふりをして、実際には既に市側がイメージする事業を正当に見せかけるパフォーマンスは今回に限ったことではない。このような安中市民を愚弄するパブコメは、これまでも市庁舎移転新築計画やスマイルパーク計画などの前例があり、今回も住民の民意とは違うところで、決定されていくという過程を如実に見せつけていると痛感する次第である。 私は当初の郷原地区での計画が適切と主張してきているが、安中市が横川に道の駅を設けるため、そこは工業団地になるらしい。仮に郷原がダメなら百歩譲って、松井田地区に道の駅を設けるとすれば、横川でなく、前述した高速道の松井田妙義ICに近い国道18号五料交差点界限の方がよい。五料交差点から新堀方面にかけて国道18号線や信越線のルートが土砂災害警戒区域にかかっているが、この区域を避けた場所が確保できれば、横川より後背地に恵まれ、設置条件が遥かによいと思われる。 五料交差点付近には県指定史跡の茶屋本陣や、松井田の誇る偉人のひとりである地元出身の中島長吉（台湾の教育振興に命を捧げた六氏先生のひとり）の慰霊顕彰碑もあり、地元の歴史を国内外にアピールするにも好都合である。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。
83	-	2つの店はずっと営業続けられるか 道の駅が横川駅周辺に建設されると荻野屋と道の駅の2つがこの辺では大きな店になります。 かつて商売をするときに同業者の近くに出店し、競争相手を廃業に追いやることが行われていました。荻野屋と道の駅が未長く営業が続けられるといいのですが、人口減少が進む今、ちょっと無理だなと私は思います。全国的に有名な峠の釜めしは安中市の大切な産業です。いつまでもいつまでも続いて欲しいです。もし、道の駅が残ったら行政が市の特産品をダメにしたことになります。	「荻野屋」と連携・協働しながら、相乗効果を発揮し地域を活性化できるよう取り組んでまいります。

84	-	レストランについて 安中梅林の梅まつりにはたくさんのキッチンカーが出ています。松井田庁舎の南側でも見ることがあります。イベントでキッチンカーが出店しますという宣伝も多く見かけます。 たくさんのキッチンカーが県内にもあるようです。キッチンカーが常駐するようなシステムを作るとレストランは不用になります。	レストランは、飲食機能の選択肢が欲しいとの意見もあり、休憩や飲食に対するニーズも高いことから、整備いたします。 キッチンカーの取り扱いについては、今後募集する道の駅を管理運営する事業者と協議検討してまいります。
85	-	まゆっこから農協が手をひいたのは 軽井沢に発地市場という地元の農産物を販売する施設ができました。美味しい野菜があるというので人気があります。野菜に人気があるのは、生産者が元気だからです。軽井沢と安中の農業を比べると軽井沢のほうが優れています。軽井沢に遊びに来た方々はまゆっこより発地市場で買い物をして東京へ帰る人は多いだろうと当時の農協の関係者は考え手を引いたのだと思います。	まゆっこに関するご意見のため、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。
86	-	広い駐車場が必要 県内にある道の駅の駐車場は広くとってあります。横川駅南側の敷地ではちょっと狭いと思います。群馬は自動車が生活必需品です。広い駐車場がある所をさがした方がいいと思います。県内に道の駅はたくさんあり、また出来たんかと思われます。	No,56の回答のとおりです。
87	18	歴史を有する鉄道遺構のPRを企図した、先端技術を活用した観光コンテンツの提供が有効→飲食施設の営業時間は仮に20時までとしたときに、文化むら園内の見学も同じ時間までにすることも考えられます。そのために必要な園内の照明設備や、光の演出などにも、設備投資を検討してみてもいいかでしょうか。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。

88	29	「あぶとくん」の乗降場は、利用拠点の統合の観点で、トロッコ列車の乗降場と集約する可能性について検討する→現在のトロッコ列車乗り場の方へアプトくん乗り場も集約すると良いと思いました。付近に併せて建物を作り、1階に飲食テナントが数件並び、文化むら園内への案内所・入場レーンを設ける。文化むらのお土産売店も、ここへ移設すると良い導線が描けることができそうです。2階には列車が走る風景が見えて、休憩ができる広いスペースをつくり、小学生の遠足時に雨天時の食事場所がない課題を解決できると良いと思います。施設配置について→飲食施設（レストラン）に活用予定の建物は、レストランとしての改築ではなく、不動産収入を得るための構造物として活用するのが良いと思います。建物の歴史に価値を感じる層に向けてシェアオフィス、コワーキングスペース、レンタルスペースなどを展開。目的に合わせ、トイレなどの必要設備をリニューアルし、来訪者（観光客、地元民、ビジネス客）のニーズを捉えた設備改修が必要だと思います。来訪者が入園料を払って、受けることができるサービスの選択肢を増やすことに、この建物を活用した方が良いと思いました。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。
----	----	---	---------------------------------------

89	37	交通広場→観光バスを含む大型車両は、交通広場の向かいに集約した方が良いでしょう。 駐車場→立体駐車場を作るのは予算的に難しいものではないでしょうか。現状のレイアウト案は「鉄道」との親和性が低いように思います。横川も是非、既存の線路を活用して欲しいです。立体駐車場の一階部分は旧4番線の廃線跡を活かし機関車の展示・保存スペースとし、横川駅に列車で出入りする際の車窓風景を良くすることで、鉄道利用を促進できれば良いと思います。機関車が入るくらいの高さが1階は必要となれば、大型車も通行できる道路で東側駐車場と接続可能。2階・3階はSL運行時に展望スペースとしても活躍できるように休憩場所を用意。有料駐車場として運用出来れば、固定収入を見込むことができ、運営する事業者にとっても経営基盤の構築になるのではないかと思います。 接続道路について→東側の駐車場との接続道路は現在の荻野屋の看板付近に配置されているように見えますが、荻野屋看板は漫画「頭文字D」に登場し、聖地巡礼に訪れるファンは多く、観光資源として活かし続けた方が良いでしょう。代替案として、レイアウト案を併せて、送付します。 新たな設備投資は地域の活性化に欠かせないものです。進めていくなかで、「再生型観光」（※旅行先をより良くするような観光のスタイル）を軸にすると、まちの歴史と文化を守ることが出来ると思います。	駐車場は、車両の円滑な交通処理や歩行者の安全な移動の担保、施設配置などを総合的に検討し、設定いたしました。接続道路について、ご意見ありがとうございます。参考にさせていただきます。
90	21	「鉄道文化村」のネームバリューを借りて、一体化した道の駅をつくることは一定の効果があるかもしれませんが、文化村単体でマイナス収益のところさらに減収になり共倒れの可能性がある事は肝に銘じて進めて行く必要があると思います。	ご意見ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。
91	19	文化村と一体化した道の駅ありきで、この地域が選定されたように思いますが、本来ならば土砂災害警戒区域を含む土地に防災拠点機能を有する道の駅をつくるとは考えられないのではないのでしょうか？これで上の許可が下りるのでしょうか？	No,72の回答のとおりです。
92	31	施設についてみると、いろいろな機能が計画されていますが、この規模の施設でそれぞれの機能が発揮できるのでしょうか。無理があるように思えます。130㎡の施設に60～80名が入った場合、何もできないのではないですか？災害時には簡易ベッドなど多くのスペースが必要になりますが、こうしたシミュレーションなどをして確認して頂きたいです。	130㎡の施設については、コミュニティ施設かと推察いたしますが、60～80名については、平時のコミュニティ施設使用時の想定人数となっております。 有事の際の避難スペースについては、コミュニティ施設以外の施設も使用して柔軟に対応することを想定しています。

93	31	国道18号の出入口付近は整備するとありますが、整備しても限りがあり、国道18号の交通に支障をきたすように思います。東側に出入口は考えられないでしょうか？	No.7の回答のとおりです。
94	31	駐車場においては、奥に地域のバス停がありますが、小型モビリティバスの発着拠点にもする。この様に、車の往来の中、人々は安全に歩行できるのでしょうか。専用歩道をつくって、全域に柵でもつけるのでしょうか。	車両の円滑な交通処理と歩行者の安全な移動が担保できるよう総合的に検討し、設定いたしました。
95	31	どこに造るにしても、ここでの43億円はどこにあるのでしょうか。各省庁の支援があるようですが、差額は市が出すものですね。その内訳をわかりやすく教えてください。	道の駅については、各省庁の「道の駅」支援メニューを最大限活用し、市の負担が最小となるよう検討します。 各省庁の「道の駅」支援メニューの補助額等の活用については、No.10の回答のとおりです。