

# 会議録

## 1 附属機関の名称

犬山市道の駅整備検討委員会（第3回）

## 2 開催日時

令和元年10月11日（金） 午後2時00分から午後4時30分まで

## 3 開催場所

犬山市役所本庁舎2階 205会議室

## 4 出席者

### (1) 委員

#### ア 学識経験者

嶋田 喜昭 （大同大学工学部）

峯岸 信哉 （名古屋経済大学経済学部）

#### イ 専門知識を有する団体に所属する者

伊庭 良知 （一般社団法人国土政策研究会）

正木 朗 （犬山商工会議所）

松山 宗司 （愛知北農業協同組合）

中田 哲夫 （犬山市観光協会）

松田 一雄 （あいち防災リーダー会犬山）

#### ウ 市民団体等に所属する者

小川 孝 （市民代表）

飯坂 正 （市民代表）

佐曾利 吏佐 （市民代表）

### (2) 執行機関

都市整備部 部長 光清 毅

都市計画課（事務局） 課長 森川 圭二

同 主幹 千賀 敬造

同 課長補佐 高木 誠太

同 統括主査 川村 和哉

同 主査補 服部 典幸

### (3) オブザーバー

清水 敬太 （国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所）

加藤 敬 （愛知県建設局道路維持課）

前田 則孝 （愛知県一宮建設事務所）

郷原 博文 （愛知県犬山警察署）

5 議題

1. 会長あいさつ

2. 議題

(1) 道の駅の導入機能・施設の検討

(2) 道の駅の施設規模

3. その他

6 傍聴人の数

4人

7 内容

事務局

大変長らくお待たせいたしました。

本日は、お忙しい中、ご出席いただき、ありがとうございます。

定刻となりましたので、ただ今より、第3回犬山市道の駅整備検討委員会を開催させていただきます。

進行は、事務局の都市計画課長の森川が務めさせていただきますので、よろしくお願いいいたします。

開会に先立ちまして、お手元にお配りしてあります資料のご確認をお願いいたします。まず、次第、座席表、第2回委員会会議録、導入機能・施設のイメージ(参考)、また、本日ご審議いただくため、先に配布しました資料につきまして、第3回委員会協議資料、参考資料(施設規模の検討)、以上でございます。不足等によりお手元に資料がない場合は、お手数ですが挙手でお知らせください。

(資料確認)

事務局

それでは、開会にあたり、嶋田会長にご挨拶をお願いします。

嶋田会長

(あいさつ)

事務局

ありがとうございました。

議題に入ります前に、本日の委員及びオブザーバーの出席につきまして、ご報告をさせていただきます。本日は、10名の委員に出席をいただいています。また、オブザーバーとしまして、国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所、計画課の水谷様、愛知県建設局道路維持課、課長補佐の加藤様、随員の吉田様、愛知県一宮建設事務所総務課、課長補佐の前田様、愛知県犬山警察署、交通課主任の郷原様にご出席いただいています。

それでは、次第に従いまして、ただ今より、議題に入らせていただきます。

なお、犬山市道の駅整備検討委員会規則第4条第2項に基づき、会長は会議の議長となっておりますので、以後の進行については、嶋田会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願ひいたします。

嶋田会長

それでは、よろしくお願ひいたします。

先ほど事務局から報告がありましたように、本日の委員の出席者は10名です。委員の過半数が出席していますので、犬山市道の駅整備検討委員会規則第4条第3項により、会議が成立していることを報告します。

会議を始める前に、犬山市附属機関の公開に関する要綱第5条第2項で、会議録を作成し、議長が指名した委員2名がこれに署名すると定められていますので、私から署名者を指名させていただきます。

本日の委員会の署名者は、中田委員、松田委員にお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。なお、同要綱第4条第1項により、本委員会は公開で審議を行い、この会議録は、後日、犬山市のホームページ上で公開させていただきます。また、本日は4名の方が傍聴することとなっています。傍聴者の方々は、これより入場していただきますので、よろしくお願ひします。

(傍聴者入場)

嶋田会長

それでは、会議に入ります。お手元の次第をご覧ください。道の駅の施設に関することとして関連がありますので議題1の「道の駅の導入機能・施設の検討」及び議題2の「道の駅の施設規模」について、事務局より一括して説明を求めます。

事務局

(資料に沿って説明)

嶋田会長

ありがとうございました。

ただ今、事務局から説明がありましたことについて、皆さまからご意見・ご質問をいただきたいと思ひます。ご発言をお願ひします

伊庭委員

今の分類の中で必須機能とあったらよい機能は、公共がお金を出すという考え方なのですか。

事務局

必須機能については、必須機能の右に公共または民間企業の独立採算で上げさせていただいています。公共の部分については公共が資金を出すことになると考えています。公共または民間事業者の所につきましては、基本的には公共が整備するものですが、民間でできるという事であれば民間事業者に整備してもらいたい。民間事業者の独立採算は民間事業者で整備

をして頂きたいと考えています。

伊庭委員 必須になっていて民間でできないものについてはわざわざやらないと思うが、公共が出してくれるのか。

事務局 民間提案を受け付ける際に、どこまで民間がやっていただけるかは一つの基準となると思います。すべて民間がやらないよという場合もあると思うので、例えば民間でやっていただけるという提案があれば魅力的な提案であると考えています。

伊庭委員 審査の話でしょうか。民間側がやってくれるという民間企業を選びたいのですか。

事務局 それは民間提案全体として判断させていただきますので、魅力的な民間提案の一つの要素としては判断していきます。ただ、それが全てではないと思いますので、トータルで良いものを選びさせていただきたいと考えます。

伊庭委員 まだ早いですが、発注の形態を考えると、要求水準書による絶対やれというものを民間でやるのは無理がある。要求水準書に書いてあるものについては公共がお金を出さないと。残りについては民間提案で良い、それは民間でお金を出してやりなさいという事です。基本的にこれから予算をとっていく時に、今のやり方では予算がなかなか出にくくて、例えばE Vステーションはあったら良いなどあるけれど、これは予算をとるのは難しい。そこにカフェやレストランとE Vステーションが一緒になっている。両者は公共側のニーズが大分違う。その辺の整理、市としてはどうしても欲しいものとそうでないものを明確に分けていった方が良いと思う。

6 ページの公共または民間事業をはっきりさせた方が募集をかけるときにも良いのではないのでしょうか。そうしないと、民間事業者はこの辺は全部公共にやって頂こうとなるし、犬山市としては、ここは民間でやって欲しいなという部分と公共でやる部分をもう少し分けても良いのでは。

嶋田会長 民間にお願いしたいところ、公共でやってもよいところをしっかりと分けてもよいと思う。

飯坂委員 6 よりも5 ページの所。A B C Dの右側分類されていますが公共でやる部分が非常に少ない。元々道の駅のキックオフの時に、市長ができるだけ民間活力を使ってやる、公共のお金あまり使わないという方針を明言された。結果的にそれが如実に表れているが、公よりも民が倍くらいになって

いるが、行政・公の責任、やる気がない。このようなことでは公募せよといっても実現できないと思う。独立採算と書いてあるが、まず公がやるという前提で、民がやらせてくださいとならないと。お任せではいけない。

事務局

今回の分析につきましては二つの視点という事で、道の駅としての必要性としての評価と、公共が整備するとしての評価という形で整理しています。たしかに公の部分が薄くなっている。逆にいえば本当に道の駅として最低限必要となってくる公共性の高いものだけ公共として行う分類としています。現時点では民間がどれだけ参入してもらえるかわかりません。非常に薄いのではないかという意見かと思われませんが、市としましても民間提案がないような計画を立ててもだめだと思っていますので、それに関しては今後、民間事業者を対象にマーケットサウンディング調査、市場調査を行い、民間からの意見を聞いていきたいと考えています。

嶋田会長

それは反映していただいて、公共または民間事業者という書き方をしないほうが良いと思う。そこをはっきりしないと、「または」という事はしなくても良いのだと解釈される。

伊庭委員

多分ですが、収入のあるものと無いものの考え方だと思う。収入のあるものに関しては、例えばレンタサイクルやります。そのレンタサイクルの利用料は民が取りなさいということで、自分で回収できる費用は民で回収する。もし、必須と書いてあるのであれば、赤字になるのなら公共がそこを補填する。これは自由ですなら民間が100%独立採算で、公共は一切支援しません。公共の支援の在り方によって分類したほうが、100%公共の費用でやるもの。収入を民間がとって赤字になる部分は公共で支援するもの。民間が独立採算で、公共は一切支援しない。こういう分類の方わかりやすいのではないかと思う。

提案としても、どうしても必須ですと公共が要求しおり、回収できない資金については公共がある程度支援する。という形の方が提案はしやすいと思う。

事務局

民間提案がどこまでできるかというところで、基本的に独立採算でできるもの、収入が得られる可能性があるものについては民間事業者が独立採算の方に上げさせていただいている。逆に収入を生みにくいものは公共に分類し、補填せざるを得ないという分類にしています。

伊庭委員

例えば、特産品販売がありますが、どういう形態でやるかは別にして、地元の農協や商店さんが自分たちで開発したものは場所を借りて売る、場所を貸して家賃収入を得るが、必須で収入があるものでも公共の支援がな

ければ、自由提案で独立採算によって自分たちでお金を稼ぎたいと思っても、必須と言われているもので赤字になるのであれば、行きたくないなどになってしまう。そこは公共が100%サポートしてあげないといけない。

事務局 ありがとうございます。参考にいたします。

佐曾利委員 5ページの右側。当面は駅ができるまでは、機能面における時間軸は考えなくても良いのか。備えるべき機能を当面の道の駅、将来的な都市型の道の駅に整理することはしなくても良いのでしょうか。

事務局 基本構想としての位置づけもあり、整理をさせていただきます。そのなか主に公共として必要となってくるもので交通機能に関しては将来的な駅が整備されるときも想定しないといけないが、現在、道の駅だけで考えてもコミュニティバスや路線バス等の交通網は考えなくてはなりません。そのほかの都市機能・生活利便機能は必ずしも想定されるものは上げているが、必須とは捉えておらず、民間提案の中で考えています。

佐曾利委員 もちろん将来的な部分も含めて、近未来的な部分も含めて民間から提案を頂くというのは必要だと思うのですが、市側として考えたときに、当面はこういう機能を備えた道の駅を狙っていて、将来的にはこんなところまで狙っていきたいと考えている。そういった提案を求める整理の仕方を民間事業者に提示していかないとなかなかわかりにくいのではないかと思うのですが。

事務局 民間事業者に対しては、わかりやすい形で提案を受けなければならないと思いますので、新駅ができる、できないというところが一つのポイントになってくるかと思います。今の段階でどうしても、新駅ができますよと明言ができないという状況もありますので、そういったところも踏まえまして、民間提案を求める際には、例えばそういった交通機能等が必要になってくる場所ですよという形として示させていただくと思われま。そういった示し方が必要なのかというものも含めて、サウンディング調査は進めたいと考えています。

佐曾利委員 もう一つ、道の駅として効果がある施設、道の駅として整備しても良い施設、必要性が低い施設という整理をしています。コンセプト等を考えたときに、必要性が低い施設がまさにメインの施設になる場合もあるので、こういう整理の仕方よりは、公共性の高い施設とそうでない施設と整理したほうが、低い施設とされるとこれは要らなのじゃないかと受け取ら

れかねないと思う。最初のコンセプトで地域の産業振興と書いてあるにも拘わらず、産業振興にかかわる機能が別にどうでもよい施設という感じで整理されているので、そういう整理の仕方はどうなのかなと感じました。

事務局

基本的に道の駅の基本的なコンセプトのうち、休憩機能、情報発信というものは必須と考えています。そちらのほうは道の駅としては必要ですと整理させていただいて、地域連携機能については、正直幅広い内容となってくると思いますので、一概にこれが道の駅に合っています、合っていないと言えないということから非常に曖昧な表現としています。今後、整理を進める際は、今のご意見なども踏まえまして、再度検討をさせていただきたいと思います。

嶋田会長

確認をしたいのですが、本日どの辺までここで議論したらよろしいですか。

事務局

本日は道の駅の導入機能・施設の検討という事でご意見を頂く会議になります。

嶋田会長

もう一度整理し直して頂いて、また改めて議論できますか。

事務局

変更させていただいたものにつきましては、最終的にはまたご意見を求める形になるかと思っておりますので、それにつきましては次回出せるか、また最終回になるかというところになるかと思っておりますが、何らかの形でご意見を頂きたいしたいと思います。

伊庭委員

サウンディングがあると言ったので、サウンディング調査を踏まえて大幅に変わる場合もあるわけですね。

事務局

そうなります。民間提案のやり方によっては、整理の仕方というのは大幅に変わる可能性がありますので、まだ決まっているわけではないのですが、本年中にサウンディングはやりたいと思っていますので、最終の12月の委員会の際には最終案という形で、お示しできるかと考えています。

嶋田会長

今日の今日では難しいかと思いますが、よく意見を聞くという事でよろしいでしょうか。

事務局

はい。ここに載っていないものでも必要だと思うものがあれば。

嶋田会長

この施設に関して何か意見があればということでしょうか。

事務局

そうです。

伊庭委員

サウンディングがかなり大きな比重を占めてくると思いますので、一つだけ落とし穴があるとすれば、あんまり知恵のない民間企業ばかりきいていくので、もともとやりたくないものはできるだけやらないように誘導していくので、自分が金儲けさえすればよいから、何か建物だけ建てて終わりにしたいみたいなことも出てくるので、知恵のある民間企業を呼んできてもらわなければいけない。従来にない道の駅にしないと、道の駅も数がものすごく多いので、その中の競争に打ち勝っていくためには、やっぱり犬山の道の駅は一味違う、というようなアイデアを出していただけるような民間企業にヒアリングしないと良い案が出ないだろうと思います。

特にちょっと今回難しいのは、新駅ができるかできないでものすごくインパクトのある条件変更が生じる。その時に、ゲートウェイ型と都市型、住民の方々への利便性を高めるのでは相反するものが二つあって、現状ではなかなか難しい。変更になっているときにまた新たに予算をとって次の発注がまたあるのか、1回15年が終わってから次もう一回やるのか、といったところですね。その辺も明確にしておかないと、今両方考えて何か修正しろと言われるとかなり困難で、駅ができたときはAプラン、ないときはBプランというのは、いつ決断できるのですか。

嶋田会長

その辺も不透明ですね。その辺をどう考えてここで議論すれば良いかですか。

事務局

新駅に関しては正直いろいろな条件があり、お金の面もそうですが、なかなかすぐにできないというのが正直なところですね。直近は道の駅の整備を考えていくうえでは、もちろん20年先に駅ができるのかもしれないのですが、20年までは道の駅として整備運営をしていかなければいけないので、新駅を想定してではなく、道の駅のみで考えていただきたいです。

嶋田会長

それならそれで良いと思います。そのほうがはっきりして議論もしやすくなりました。

小川委員

この計画は基本的に他の道の駅と全然趣を異にして、近くに病院があって1000人近くの人が集まってくる、こういったことで隣接の施設であるということで日本にはない非常に稀有な形の駅ができる。道の駅というのは最終的に事業者の方の採算性だと思いますが、やはり事業性があるかどうかだと思います。マーケットがあるのだという視野がないとなかなか手を上げられない。最初の段階から新駅はこうなるという形を明確にしないとこの話はうまく進まないと思います。切り離してしまうと普通の駅と

変わらないじゃないかと、いう形になると思う。

嶋田会長

切り離すというわけではなく、将来的な可能性はやはり書いておくほうが良い。冒頭の説明を聞き逃したかもしれませんが、この道の駅は重点道の駅を狙うわけですか。

事務局

重点を狙うかどうかというのは、正直どういった道の駅になるのかによって変わってくるかと思えます。最低限、防災機能というものは市としては求めていきたいと思っておりますので、その防災機能を求めていく以上は、重点道の駅に該当してくるのではと考えています。ただ、最終的にどんな道の駅になるかによって、この重点として指定されるかどうか分からないですし、何年後まで重点という指定があるかもわからないものですから、何とも言えないところです。

嶋田会長

現在、重点道の駅に指定されて支援を受けているというのはどれくらいあるのでしょうか。例えばこの近くにありますか。

事務局

近くですと最近オープンしました豊橋です。道の駅「とよはし」にしましては、防災機能を重点的に整備しておりますので、重点として指定されております。

嶋田会長

国の支援と書いてありますけど、どのような支援があるのですか。

事務局

正直、道の駅としての補助金はありません。例えば、道路施設だから補助が付きますよというようなことはあるかと思えますが、今、重点としてどういったメリットがあるのかというのは資料として示せるものが無いですが、最低限、ここは重点の道の駅ですよという形で国のホームページにアップされていますので、道の駅のPRの一環としてプラスになってくるかと思えます。

病院が近くにあり、立地的には非常に珍しい道の駅になると思えますので、最大限立地も生かして、例えば災害時を想定しますと、反対側にはガソリンスタンドもあります。そういった災害時に非常に活用できそうな施設が周りあり、国道41号ということで緊急輸送道路にもなっています。そういったところの立地的条件というのは生かした形で道の駅としてPRしていきたいと思えます。

峯岸委員

議論を整理させて頂きたいのですが、おそらく今日のポイントは、まだまだ色々なアイデアを出していい段階で、ただ前提としては民間活力を最大限活用するというので、そのためにはお金を稼げないといけない。そ

のために何がメリットなのかと考えたときにおそらく犬山のあのエリアというのは地の利がすごく良いというのが一つ。

狭い視点でいうと、駅があるかないかで左右されてしまいますが、名古屋から30分圏内で、北は高山まで繋がっているというのが多分大きな視点で重要なところになってくる。そこをアピールして、その上で中間地点である犬山というところで、1回ワンクッションおける場所をアピールするというのが民間企業を誘致するという点には重要になってくると思う。

それを前提に、どういう機能が住んでいる人としては欲しいのか、どういうお店がほしいのかというのをバンバン出していくのがまず必要だと思います。それによって、地元に住んでいる人たちが、まずこういう希望を持っていますというのを固めてからじゃないとサウンディングをやったとしても、何も向こうも都合の良いようなことを言ってきてしまうので、多分交渉にあたる人も何を基準に交渉してよいのか、何を基準にサウンディングが良いのか悪いのか判断するのが多分見えないという点でいうと、今はバンバン言っていきたいと思います。

そして、この1回目、2回目の会議の中で出てきた表というのは、今まで道の駅の過去の事例でこういうのがありますというのを並べているので、この表の中にプラスアルファですけど、特に犬山ケースの場合にはどれが重要かという順位付けをしてあげる、というのが絞り込んでいくためにはまずは必要だと思います。それで犬山の個性、特徴、優位性というのを踏まえたうえで住んでいる人だからこそわかる重要なポイント、というのが重要で、私の専門分野でいわせてもらえれば多分そこは地方創生であり、それをしっかり固めているというのが犬山の個性となる。それが固まっていなければ国に支援を求めるといっても多分無理で、国というのは基本的には金か、人か、情報しか出せないなので、金ばかりでは嫌がられるとは思いますが、そこが固まっていなければ人も情報も出してくれない。

委員会の議論の膨らませたかとしては、積極的にこれが欲しいですという事を言うことが必要で、地の利が愛知県全体、岐阜県とつながっているという視点を中心に産業エリアとしての犬山の特性を注目するタイミングなのかなと思います。

嶋田会長

前回整備コンセプトを議論していただいたので、今日は資料3ページあたりの基本的な方針、ここを中心に議論していくのが良いと思われます。

伊庭委員

情報ですが、重点というのは社会保資本整備総合交付金の重点配分のことを言っている。国がやるべきトイレだとか、情報発信機能だとかどうしても道の駅に必要な必須事項に関して言うと、総合交付金を満額差し上げますという感じですね。通常の重点でない場合は、多分、総合交付金の配布率が7割とか6割とかなっているので、それが100%でてくる可能性

があるので、金額的に言うと重点を目指したほうが良いので、そういうものを考えた方がよいのではないかと思います。まずは、それがひとつ。

もう一つは彼らが評価するときの視点として4つあり、一つは次世代型環境拠点になるかどうか。これは将来の観光がどういった形となるか、ここに交通結節拠点としてバスターミナルを設置し、面積では、あまり規模の大きなバスターミナルではないですが、重点を目指すには日本中から観光バスを誘致する、路線バスが止まるとかといった類のものを考えなければいけない。

二つ目が風景。グローバルチックな風景、あるいは街道としての道のりみたいなものがあるかどうか。これは国土交通省の道路施策の中の一つです。

三つめは、高速道路との連携というのがあって、これは高速道路を降りてきて最初に一番休みやすい場所になる。

最後は子育て。ある意味、子育て支援が至上にあって、この4項目を評価して重点の基準を決めるという風に言われている。そこを狙うのであればこれを考えなければいけないし、狙わないなら考えなくても良い。

嶋田会長

今のポイントは企業側にも魅力ですよ。

事務局

重点に関しましては、正直、最初から想定させて頂いているところではあります。ただ、最終的になるかならないかはまだ分からないので、曖昧な表現をさせていただいております。重点であれば、補助金の内示率が上がる、フラグが立つというイメージになると思いますが、フラグが立てば、その分お金が配分されてくることとが想定されます。

ただ、補助金が入るかというのは内容によって変わりますので、重点になったからと言って恩恵が受けられるものではなかったりする場合があります。重点となるメリットになると、国費の内示が高くなる可能性があることが一つ。そして、もう一つはPRができるというのが二つ目だと思います。そういったことも含めて重点を視野に入れていきます。

嶋田会長

ここは狙える場所でもあるので、狙ってほうが良いと思います。

あと、もう一つ情報が欲しいのですが、道の駅に関連する施設の別の補助金・補助メニュー、交付メニューなど25くらいあるはずですが。その情報を少し頂いて、例えば、先程のEVステーションなどは経産省から補助金が出ると思います。地域の子育て支援の時は内閣府から補助金が出るとか、様々な情報を委員の皆さんに知ってもらい必要がありますし、応募する企業にも出るか出ないは別として、そういうメニューはあるということを経験として出しておくべきだと思います。

事務局 国から支給されている道の駅に活用できる補助メニューは示されていますので、そちらは情報として提供させて頂きたいと思います。

嶋田会長 今、その資料をいただくのは無理ですか。

事務局 少しお時間を頂ければ準備いたします。

松田委員 防災機能の中の防災備蓄倉庫ですが、50 m<sup>3</sup>程度が非常用電源施設とともに入っていますが、防災備蓄倉庫のものそのものは市民が利用するのか道の駅利用者が利用するのか、その区分けはどのようなのですか。

事務局 今後こういった形で防災備蓄倉庫が整備され、運用されるのかという事ですが、最低限、道の駅の利用者が使えるような防災倉庫ではいけないと考えています。もちろん、市民の方も使えるような防災倉庫である必要はあると思いますが、道の駅の利用者が使わないような防災倉庫だとそこに設置した意味が薄れてしまうので、どちらかといえば両方というイメージで考えてもらいたいです。

松田委員 分かりました。もう一点、非常用電源施設というものがあるのですが、これは道の駅の関係ある建屋の非常電源等すべて賄うのか、その考え方はどうですか。

事務局 今後、スペックについては検討していかないといけない部分だと思います。もちろん、スペックが上がればそれだけ費用も上がりますので、この道の駅にどこまでのレベルの防災機能を持たせるかによって大きく判断が変わってくるかと思います。庁内会議や防災部局との連携をしておりますので、今後より詳しく詰めていきたいと思っています。

松田委員 台風15号の時に千葉県に大きな停電がありました。この中で防災機能を明確に仕分けているという事だったら、道の駅自身が停電になるようなことは絶対に避けなければならないことになりませんが、そういったことを含めて防災であると思います。それから、トイレとか雨水貯留施設・防火水槽等々については施設の開発の時に当然入って当たり前のことで、防災機能と敢えて言うまでもないような気がします。その点はいかがですか。

事務局 はい。あって当たり前の物ですので、書かせて頂いております。逆に言えば書いていないから必要ないとならないようにしなければいけないと思います。

松田委員 無ければそもそもやれないと思います。それと、最終的に道の駅の開発

主体には民も入ると聞きましたが、元々の考え方であれば、これは公がやるべきではないですか。

事務局 道の駅自体は市が設置します。

松田委員 そうすると、一体整備というのはある程度市が基本ベースを決めたら、市が対応しますよというのが基本ですね。

事務局 道の駅自体は公共施設になりますので、市という形になります。市が整備するにあたって民間の活力を最大限活用させていただくという形になります。

松田委員 建屋とかそういう部分は確かに民間になってくると思います。敷地全体の整備等については、これは公がやるという考えじゃないのですか。

事務局 道の駅自体を設置するのは市になりますので、そういった意味でいえば市が道の駅を整備する。その整備の手法として民間活力を活用したいと考えています。

松田委員 経費の問題は別になりますけど、会社としては犬山市という考えですか。

事務局 はい。犬山市です。

松田委員 分かりました。

嶋田会長 防災機能に書かれている施設に対して50㎡は小さすぎませんか。

事務局 防災倉庫なのですが、市内に設置される防災備蓄倉庫の大きさを勘案して50㎡にさせていただきました。

嶋田会長 雨水処理施設や太陽光発電施設などを入れたら、50㎡では全然だめですよ。

事務局 はい。雨水処理施設につきましては、例えば下に埋めるものも考えられますので、面積としてカウントしないということがあります。

嶋田会長 そうなると、太陽光は屋根に付ければよいですね。

事務局

そうなります。

嶋田会長

わかりました。建物を利用して太陽光ですね。

伊庭委員

防災関係で議論されているのは、一つは防災避難場所としての指定をするのかどうか、周辺の人がここへ逃げてくるのかどうかですが、これは多分ないのでしょうね。すでに、防災関係の避難場所は指定が終わっていて、ここにできたときに新たな住民が出てこない限りは、新たな防災避難場所としては指定しない。そうすると、ここを利用している人たちがしばらくの間、安全確保という観点で防災機能と考えていくかという事だと思う。例えば200人が3日間この場所で暮らせるようにする。特に議論されているのは、道の駅というのは飲食物があったり、調理場があったりするの、基本的にその機能が果たせるかという事で、何かの時にそこに備蓄している色々な食べ物が提供される、例えば、お店の物を勝手に食べても良いというような形の難対策はあり得て、よくリバーシブル道の駅とか呼んでいますが、防災の時にはそういう形になる。その代わり、道の駅に入られた民間事業者が災害時には物資を拠出していただくので、安い賃料で入っていただくなど、防災の在り方を少し整理しなければいけない。誰が逃げてきて、誰が支援するのか。その支援を担う人は誰なのか。道の駅の駅長さんがやるのか、その方たちがどういう支援をしていくのか。そこに市はどうかかわっていくのかというところは整理しておかなければいけない。

事務局

そういった側面については、防災部局と検討します。

佐曾利委員

道の駅には馴染まないかもしれませんが、子育て支援を考えたときに、先程道の駅としてはまず20年と考えたら、例えば10年15年後くらいには当たり前になっている世の中の想定をしたときに、今子供たちは小学校の高学年でプログラミングを学習し、パワーポイントで発表をしている時代となった時に、もう10年15年したら今の子供たちは、場所を選ばずに、もっと柔軟に仕事ができる、どこかに勤めなくても自分の必要な場所で仕事を選べるようになっていっているのではないかと、という前提があります。かといって、自分のおじいちゃん、おばあちゃんは通院があったり、両親は働いているという時に、場所を問わずに人が集まったり、そこで仕事ができたり、機能の中に開業支援窓口という言葉もあったので、支援はするけれど窓口やって終わりではなくて、なにかそこが今でいうとコワーキングという言葉がしっくりはこないのですが、10年15年後に当たり前になっていることを今ここから初めておけるというのも支援の形では思います。

嶋田会長                   これは非常に重要なことで、計画するときには将来どうなるか、今ある知恵で考えておく必要があります。コワーキングスペースなどは東京などにはありますよね。

佐曾利委員               はい。関東の方だとコワーキングプラス託児のセットで民間の所がやっているとかを聞くと、本当にいろいろ変化をしているのだと。母の立場としては細切れに今後動くことが多くなってくるなどとなった時に、どこかの拠点に自分が何かしら活動できる場所があるという機能も含めて、子育て支援だとありがたいなと思います。

事務局                    開業支援窓口の所、開業支援カフェ等と表現を使わせて頂いているのですが、実はコワーキングスペースなどは、列挙することも検討しましたが、その違がわかりづらいということもあり、コワーキングスペースも開業支援の一つという事で、開業支援窓口の中に「等」という表現で入れ込ませていただいたという事情があります。

                              そこの場所で何かができるというのは重要なポイントと思っています。道の駅を作るにあたっては、そういった場所を作ることによって人が集まり、また、比較的若い方もそこに来ていただければ、食べ物、飲み物を自由に購入することができ、仕事の環境としては非常に良い環境です。ただし、公共としてそれを整備するのかという問題点もありますので、道の駅としての機能という可能性として捉え、位置づけはさせて頂いています。

嶋田会長                   だから民間に依頼して、こういうのを作ってほしいということです。

事務局                    民間提案には入れさせて頂いて、例示のひとつとして民間にPRできればと思います。

                              (資料配布)

中田委員                今日、皆さんに「道の駅旅案内」というものを配布させて頂きまして、これは、中部の全道の駅が載っているものです。たまたま今回の物には協会の広告は出していませんけれど、この中に広告を出すお金で、これが作られて無料で配られているのですよね。この中のたくさんの道の駅を見ますと、犬山の道の駅の見方、この中でちょっと寄っていかうかなと思わせるような道の駅はどんな駅なのかなと考えました。

                              残念ながら、観光客の人が高山や白川へ行く際は、国道41号を今は通らないです。東海北陸道を通ってしまうので、各務原や関方面が主な通行の道になります。そうなると、やはりここは下呂とかの観光客よりも、犬山独自の魅力でここに立ち寄らせるような道の駅が必要ではと考えます

と、7ページの道の駅の施設等の中で、駐車場8373㎡トイレが215㎡という規模、駐車場は小型車が130台、大型バスが40台、身障者用が4台となりますが、今犬山城に一番近い駐車場がキャッスルパーキングという市営駐車場ですが、そこは小型自動車が140台、バスは11台、身障者用は同じ4台くらいです。だいたい小型車は同じ台数なのですが、バスの数がかなり違います。

道の駅で私たちが望んでいるのは、前回の会議でも発言させて頂きましたけど、やっぱりバス1台か2台がまとめて食事がとれる場所があると非常にお客さん呼び込みやすい。もう一つは、これからの犬山が観光地として何をめざすかを考えたときに、街の中に乗用車を入れないというコンセプトを打ち出すということも、この道の駅にもし与えることができれば、すごく意味があると道の駅になると思います。街の中にはバスしか入れない。乗用車は全部ここでストップさせる、もしくは、一部内田駐車場に止めるかもしれませんが、ここからもし新駅ができれば電車で、新駅ができなければバスで街の中へ入っていくという観光のシステムをこの道の駅で示すということも大事ではないかなと思う。

事務局

駐車場の台数に関しましては、確かにこういった機能を持たせるかによって大きく変わってくると考えられます。現状そこまで詰めている段階ではない状況ですが、駐車場の必要面積としては算出しています。基本的にはサービスエリアやパーキングエリア等の算定方法で必要面積は出しています。ただ、今後の提案内容や、市の考え方によって、駐車場に持たせる機能、意味が変わってくると思います。内容によってはパークアンドライドのような位置づけも考えられるかと思います。かといって、過剰な駐車場を整備すると、非効率な部分もあると思うので、例えば、広場等を臨時駐車場として使うなど、色々な方法が考えられると思います。

民間提案では、パークアンドライドの駐車場は自由提案の事例の一つとして上げさせていただいております。今後、城下町への車両をバスしか入れないよというのが現実的に出来るか、出来ないかというところもありますので、そういった調整が出来ない部分ではあると思います。ただ可能性としては考えられますので、民間提案の門戸を狭めないような対応はさせて頂きたいと思います。

中田委員

難しいことですが、今、世界的にみると、街の中に車を入れないなど、そういったことをやる街が生き残っています。

嶋田会長

トラフィックゾーンシステムとか、ヨーロッパには、そういった町はあります。ただ、そのフリンジパーキングだとおそらく足りません。そういうことをやろうと思うと、今、試算では16,000㎡ですがこれってど

のくらいまで可能でしょうか。

事務局 想定では、道の駅としては3.8ヘクタールくらいまでは可能です。

嶋田会長 まだまだありますね。

事務局 最初に説明したように、交通量から算出される駐車場は、道路交通センサスという実交通量から算出させて頂きました。本来であれば、将来交通量ということで将来どれだけの車の通行が見込まれますよという、将来交通量から算出すべきものでもあると思いますので、もう少し大きくなると想定しています。

嶋田会長 現況に合わせてという事ですね。

事務局 はい。計画交通量というのは、国の6車線化工事に伴って示されているものですから、その数字を参考に、調整をさせて頂ければと思います。

嶋田会長 どういう道の駅を造るかによって、そこも変わってきますね。

伊庭委員 基本的な計画立案から最終的な形にもっていくところのプロセスという部分は、どのようになるかが見えにくいところがあって、ここで議論するものでもなさそうだと思うし、どんなコンセプトで、どういう道の駅にしましょうということをどんな場で、誰が、どんな発言をして最終決定は一体誰がしていくのか、この辺をはっきりしておかないと、先程、各委員さんから出た意見もどっかこうスーっと消えていくみたいな形にならないかという事と、本当に将来見据えて魅力的な道の駅を構想するときに、海外でやっている色々な制限、特にパークアンドライド、あれを民間でやれと言われても絶対に出来ないのも、行政さんが規制を作らなければいけない。本当にそれを目指していくのかということも議論しなければならないと思います。

やはり古い街並みというものは、大体道が狭くて、箱根町でもそうですが、基本的に土日なんかは絶対、住民の方は外に出られないですよ。道が混んじゃって。だから、車をこのエリアに絶対入れないとかそういった条例も作っていかなければ、いずれ10年後、20年後大変なことになるので、それなら住民全員がどこかへ避難するようなことも考えなければいけない。そんな議論を含んでいるので、道筋を明確にして、いろいろな方がフリーディスカッションして、それを絞って取り込んでいくようなプロセスをどこかで、誰かが踏まないといけないだろうと思う。議員さんが言ったことに市が答える、ただ、向かい合っている感じ。そうじゃなくて一緒

に同じ方向を向いて歩いて、横に並んでいる人たちと議論するという場が必要なんじゃないかなと思います。

嶋田会長

はい。いかがでしょうか。

事務局

今後、どういった形で議論を進めていくか非常に難しいところではあります。この基本計画自体が次の実施に向けての根本となる部分で、それを整理して考えていきたい。この基本計画に基づいて、次の民間提案を受けて、より良い道の駅にするための検討をしていきたいと考えているところです。フリーディスカッションは、今後どういった形で設けられるかという事は今すぐ答えられませんが、皆さんの意見を吸い上げていく部分、ここに参加していただいている委員の皆様の意見というものは、基本計画に盛り込んでいきます。

もちろん市民の方の意見も吸い上げなければいけないと考えていますので、行政のツールとしては、パブリックコメント、もしくは住民に対する説明会を開いて意見を吸い上げていく方法になります。また、今出たように、街に車が入らないようにする、しないというところは、観光の面から見なければいけない部分が非常に大きいものですから、市としましても、観光戦略という計画を検討している最中ですので、この中で出た意見など踏まえてお伝えしていく、検討の材料として上げさせていただくというようなことは進めさせていただきます。

嶋田会長

一応、基本計画としての決定権はこの委員会にあるということですね。ですが、実際に作るとなるとここから基本設計、実施設計という流れがありますので、その段階で変わる可能性は勿論わけです。

この場は基本計画ということでなかなか難しいところですが、今、資料を配って頂いたので少しご説明いただけますでしょうか。

事務局

今お配りさせて頂いたものですが、「教科書道の駅」という本をコピーしたものです。2016年版になりますので、平成28年度の国の資料からまとめたものになります。道の駅に関する主な関係省庁からの支援制度で、道の駅そのものに対する補助制度というものは無いものですから、道の駅で使える補助制度、可能性がある補助制度という形で各省庁のメニューをピックアップしたものとなります。例えば、内閣府ですと、地方創生に対しての交付金制度、国交省ですと道路に対する補助金や社会資本整備総合交付金もあります。また、地域振興施設に対する補助になりますとその下、社会資本整備総合交付金で都市再生整備計画事業ですが、現在は市街化調整区域ですとこの制度は使えないと思います。

その他、観光ですと観光地域ブランド化支援ですとか、先程のEVの充

電器でしたら経産省の次世代自動車整備促進事業が補助メニューになると  
思います。道の駅で多いのは、農林水産省の農産物の販売所に対する補助  
があります。犬山市にすべてこれが使えるというわけではないですが、可  
能性があるものは検討を進めていきたいと思います。

嶋田会長           私が知りたかったのは、国の補助事業が色々あって、道の駅に使おうと  
思えば使えるという事業は結構多いと思いますが、重点道の駅に選定され  
たときに受けられる支援で具体的なものを知りたかったのですが。

伊庭委員           重点は、平成31年度で15道の駅が認定されています。毎年申請書を出して受け取って頂いたものが重点となりますが、整備するときに、国の補助が満額出るかわからないわけです。それだけのことです。その審査の時の評価基準が先程の4項目です。

嶋田会長           そういう評価の4項目の資料はないのですか。

伊庭委員           国交省の募集要項にあると思います。

嶋田会長           それが知りたかったというか、それを踏まえて議論出来たらよいと思  
っていたのですが、説明が悪かったのかもしれませんが。

事務局           配布した資料の一番下のところ、国の道の駅に対する支援が多様化して  
いるという事で、いろいろな支援制度がある中で、やはり特化したもの  
に対して重点的に支援をしていくとなっています。制度の多様化に伴い国土  
交通省は自治体関係機関による協議の場を設け、複数の関係機関による制  
度の活用等についてワンストップで相談できる体制を作っており、また、  
基本的支援事項として道路区域内の駐車場・休憩施設・トイレ・道路情報  
提供施設は、直轄道路事業及び社会整備交付金等の活用をして国交省が支  
援する。こういったような支援制度が設けられている状況になります。  
道の駅の重点に関しましては、ここの部分が認められる形となります。

嶋田会長           アバウトな表現ですが、わかりました。

伊庭委員           今年度の募集が11月8日までですので、出せるかどうか。

事務局           ちなみにこの本の中でも、最初の重点道の駅は2014年になりまして  
選定数としては35カ所、2014年の候補地としては49箇所です。第  
二回の重点につきましては全国で38箇所、それぞれ30箇所以上が重点  
に指定されています。

伊庭委員 今年は10箇所です。だから、段々減ってきている。

嶋田会長 結局、資料の1ページですか、左側にあるこの図ですか、こういうところも評価に入るわけですね。

事務局 重点に関しましては、大きく二つ、ゲートウェイ型と地域センター型に分かれています。その中でこの6つのポイントというものがございます。ゲートウェイ型は、観光だったりメインとなってきますので、例えば外国人案内所の設置なども重点に位置付けられるとか、あとは免税店の併設だったり、海外カードが利用できる駅の設置、無線公衆LANが利用可能なことがベースとなっています。

嶋田会長 何か他にございますか。特に3ページについてご意見があればお願いします。全部は無理でしょうが、ご意見いただいた観光とか子育て支援など、犬山の住民の方にとっては優先される機能と施設になると思うのですが、他に何かその辺のご意見は、特に地元の方はいかがでしょうか。

小川委員 まちづくり会議で今日幹事会を開いたのですが、そこで出る意見の中で、地元の産業に、既存の商業施設とうまく連携できる施設、もっと言えば、お互いに産業振興が図れるように、そんな施設にして欲しいという要望が結構出ているということをお伝えします。

嶋田会長 商業施設との連携ですね。食い合ってしまう可能性もありますからね、地元の商店を大事にするという事ですね。  
他に何か、気になっている点のご質問でも結構です。  
事務局としてはこれまでの議論の中で導入施設が絞っていただけますでしょうか。もう少し何かこう事務局の方から議論していただきたい事とかございますか。キーワードとして防災、それから子育て、他の商業施設との連携、観光となど、その辺は地元の方から意見が出ていますが。

事務局 基本的に今回事務局から提出させて頂いた案は一般的にある道の駅の機能や、マーケットサウンディングによって聞いた機能、将来を見越したような都市機能として想定されるようなものというこの三点から検討しております。ですので、地域の皆様から何が求められているのかというのは、この委員会の場で上がってきたものは反映させていきたいと考えております。

峯岸委員 今の話だと、子育てや防災については、一旦作ったら落ち着くという話で、ここで何を議論するべきかといったら、多分、10年後、20年後の

産業という部分だと思う。産業という面は何かというと観光という部分であり、観光に関する条例や委員会があったと思いますが、それが見えていない。その観光の条例や委員会というのは、既存の観光資源を前提に議論がなされていて、今回の道の駅は既存の物じゃない起爆剤を作ろうとしているわけなので、道の駅がない前提プランを見て、それにこの起爆剤入れたらどうなるかという話をしたいですね。

つまり、人の流れを大きく変える力を持っている道の駅が起爆剤になったら、今までの観光のプランがまったく変わってくるという話になるのです。プランが見えない中で、道の駅がない前提の城下町とかモンキーパークなどの話をしているので、道の駅が入ったらその流れも変わって来る。先程、中田委員からもご意見がありました。もしかすると名古屋からの流れが変わる可能性がありますよ。高速に行かないで41号で行こうという方が増える可能性もある。

さっき地図を見ていたのですが、美濃加茂の方面に行ってみようという話が出てくるのであれば、美濃加茂市さんと連携をするという事もあり得ると思います。素人の我々が横串について、いろいろ調整をしなければいけないわけで、この検討委員会として、つまり観光が重要と据えるのであれば、横串をまず調整してくださいという要望を出す。それをバシッと決めて観光に力を入れる、だから道の駅によって流れを変えるというコンセプトができれば、多分サウンディングなり民間事業者に対してアピールの仕方も変わって来る。それによって選ぶ企業さんも変わってくるのであれば、横串の観光施策の情報が欲しいと思う。

嶋田会長

これまでの議論としては一応、前回までにコンセプトで議論させてもらったつもりです。改めて3ページの基本的な方針でいうと、一つは道路事業者への快適なサービス提供とか、地域の新たな活力の創造、地域の魅力発信と市民の愛着を造成する、地域振興に活用促進です。求めすぎているところもあるかもしれませんが、またビジョンからやっていくと議論が最初に戻ってしまうので、もう一度基本的な方針を確認させて頂きたいのですが、この点いかがでしょうか。

伊庭委員

道の駅の基本要件はもう固まってきていると思います。問題は、基本要件を整理したとして、今後、道の駅をどうするという、そこから先の話だと思う。今の道の駅の基本計画って、全国どこの町にも同じものがあって埋没してしまうと思う。犬山の道の駅をもっと特徴のあるにしなければならぬ。先程の話で魅力的だったのは、将来の見通しは随分が割ってきていて、15年の先物売る場所ってどんなものなのか、という概念があって、そういう場所が要ると思っています。今だとスペースとしてはとにかくWi-Fi環境があって、イスと机があれば何でもできる。結婚式など

もやっっていけばよい話で、そういうことも考えると、どんな施設にするべきかという議論は夢物語になるかもしれないが、どこかでやっておく必要がある。基本計画には別に疑義はない、この通りにやればよいですが、ここに一味、何か山椒の実を加えればどうなるだろうかみたいなどころだと思います。

嶋田会長                   これはどうでしょうかね。

事務局                   観光の話に関しましては、市としての方針、観光戦略というものを今年と来年にかけて作っている最中で、検討を進めており、過渡期に当たります。過去の資料や調査の結果というものを示すことはできますが、そこをベースにやっっていくと少しずつれてきてしまう。事務局としては、もちろん観光戦略を策定する部局とは、内部調整会議で情報を共有しており、調整は図っているところです。

嶋田会長                   そちらの議論の中で、この道の駅をどういう形で使っていこうという案は出てくるという考え方で良いのですか。

事務局                   申し訳ありません。観光戦略の策定状況は勉強不足でして、今、どういう状況になっているかは別途お答えします。

嶋田会長                   市は、総計を作り、都市マスも作りやってきているわけで、そこでの位置づけは少なくともありまして、それは依然ご紹介いただきました。そこに加えて、観光ビジョンを作成されているという事ですか。

事務局                   はい。

嶋田会長                   現在策定中なのは良いですが、総計や都市マスでどういう位置づけになっているのか、改めて教えていただき、ご理解いただければよいと思うのですが。いかがですか。

事務局                   都市マスですが、もちろん総合計画を受けて作っておりますが、あくまで都市計画としての整理という形になってしまいますので、観光そのものというわけではないので、その点をご承知おきください。

都市マスには、大きく4つの指針がございます。いつまでも暮らし続けたいくなる都市、基盤が整い活力を創出する都市、交流および賑わいがあふれる都市、自然や環境と調和する都市、この4つです。

まず一つ、いつまでも暮らし続けたいくなる都市は、もちろん土地利用に関しては、地区拠点という位置づけとなっており、そのほか観光に関しま

しては、例えば、城下町地区における車両の過度な侵入抑制が基本的な考えです。

次に、基盤が整い活力を創出する都市では、基本ストックを活用した新たな拠点形成で、橋爪・五郎丸地区には、公共施設や、民間の病院、スーパーが集積しておりますので、そういった既存のストックというの活用していきたいというのがあります。

続いて、交流および賑わいがあふれる街では、橋爪・五郎丸地区の新たな交流エリアの形成という事で、コミュニティバスのネットワークなどの結節点としての位置づけが考えられます。

また、観光面では、城下町の歩行空間、周辺の電線地中化の推進、観光レクリエーションの拠点の広域ネットワークの形成、既存の歩行空間や河川上の桜並木や緑道を活用した歩行者自転車ネットワークの形成といった位置づけがあります。

最後に、自然や環境と調和する都市という事で、こちらは自然環境との共生という形の位置づけとなりますが、犬山市景観計画に定めるような、より良い景観の形成や、豊かで自然と共生する、調和する公共施設の整備という形を位置づけています。

それを受けて策定した「新たな都市拠点を及び交流エリアの基本構想」には、道の駅をきっかけとした地方創生、昨今の人口減少に対応する集約型都市拠点の実現、コンパクト・プラス・ネットワークと言われるもので、町を集約させてそれをネットワークでつなぐというような考え方、国道41号に位置する橋爪・五郎丸地区を広域ネットワークにおける交通の要所と位置づけをしています。

基本的に、このエリアがなぜ必要なのかというと、リニア中央新幹線の開業や国道41号の6車線化を見据え、人の流れや経済活動が大きく変わる可能性がありますので、そこをチャンスと捉えて動き出しをしていきたいということです。

嶋田会長

現時点での観光施策としては、城下町の所は城下町であって、橋爪・五郎丸地区の道の駅に関しては基本的に自由に声を出していい。ただし、キーポイントになってくるのは犬山市に住んでいる人が観光のために道の駅を使うのではなくて、観光なのだから犬山市外から何とかお金を引っ張ってくる。そのためには、国道41号というのを広域で考えましょうという前提だと思います。

先程のリニアの話があるのであれば、名古屋と中津川の方につなげていくという前提で観光客を呼び込んでいくなど、それが前提でお店は何が必要かという話になると思います。また、住んでいる方たちとしては、子育て施設や商業、防災が必要ということになります。残っている議論としては、今の国道41号を基準にしたときに、どんな店舗で、どんなコンテン

ツがあったら人が来るか、ということかと思いますが、それを今この場でしても良いという事ですよ。

事務局

もちろん議論していただきたいと思っています。過去の資料として、計画地における位置づけの中で、観光の面では、道の駅をハブとして、周辺とのネットワークが求められることとなりますので、そういった観光としても道の駅自体が観光地になり得る部分もありますし、そこを拠点、ハブとして色々なところと連携がとれる場所となります。そういった観点からのご検討いただければと思います。

嶋田会長

とにかく自由に発言頂ければ、委員の皆様はどうでしょうか。

飯坂委員

要は道の駅はいっぱいあるわけで、わざわざ遠くからでもここへ来たい、差別化をする話だと思うのですが、この場で差別化の話をして良いものかどうか。それぞれのフィールドのところで、これに特化する、尖ってもらえたらというのはすごくあるのですが、それぞれの良いところを集めたら平均的なものになってしまう。プロデューサーのような方がいて、指揮を執るようなイメージがあったのですが、それは今後の段階で出てくるのか、ただ、それだと今ここでアイデアを出しているものはどう生かされるのかが分からなくなっています。どうしたらと思っています。

嶋田会長

結局は住民目線の意見は重要です。

飯坂委員

住民目線が欲しいのならば、この場に3人だけというのはすごく規模が小さいかなと感じます。個人的には責任重大ですが。

小川委員

私がよくわからないのは、当初、犬山の地域性を前面に出した道の駅にしようじゃないかと、それと地域センター型の道の駅であると。また、道の駅の基本的なコンセプトは決まっていますよね。利用者の利便性と安全性を確保するためだよというのは間違いないのですが、インバウンドを中心としたゲートウェイ型を中心にしていくのか、私は少なくとも地域センター型の道の駅を目標として国道41号の道の駅を作るという認識で、高齢者や障がい者の福祉機能は確保してもらわなければいけないなど。そういった地域密着型の道の駅というのがスタートで確認されていたのではないかと思っていたのですが、今は逆に観光がどうであるとか、インバウンドのことを言ったりするので、どうなっているのか。

スタイルとしては2つあるわけですが、道の駅の目的の基本的なものは変わりませんが、右往左往している状態ではなかなか提案の仕方が難しい。その辺はどうなのですか。我々は観光都市犬山に住んでいますが、名

鉄ホテルも撤退し、あるいは福祉会館が増改築してどうなるかわからないような状況になっている。観光資源として集客した場合にステイする場の問題も出てくる。その中で道路を利用する人の安全性、利便性は最低限確保するけれども、基本は地域の福祉に特化した、地域センター型の話ではなかったかなど。その辺もう一度確認しないと意見がなかなか収斂しないのではないかと思う。その辺はどうなのですか。

嶋田会長

もちろん両方の要素は入っています。前回のコンセプトの中にも両方入っています。どっちつかずという形になっていると思います。全部は実現できない、導入施設のどれを優先するかという事ですね。

伊庭委員

民間目線というか、応募する時に、とても優秀なプロデューサーを1人呼んできてチームに入れなければいけないとか。そうすると自由にできるようにさせてあげなければならないが、目指してくところは市できちんと示してもらい、あんまりごちゃごちゃするよりも、最低限これは要るよというものを決めて、あとは自由にして、だけど方向はこっちだと、これだけ言ってもらえると民間が作りやすい。

優秀なプロデューサーは、多分日本に数えるほどしかいない。10人ほどしかいないと思う。その人を味方に入れればよいものができるはずで、チーム編成するときにはそれは当然考えるし、審査委員会の立場でみてもそういう提案が出てくると、あの優秀なプロデューサーがやっているだとかいうのをみたいですよね。なので、あまりこれを作れとか、あれを作れとかやっちゃうと、そこらの建設会社の社員が作ったようなものしか出てこないというのは困る。優秀なプロデューサーがこの計画は面白いと来てくれないと困る。

事務局

市としても民間提案を念頭に置いて計画を作っているところですが、その場で民間に対して色々な制限をかけてしまいたくない。制限をかけたくないということもありまして、整理の仕方も必須機能というものは最低限度の駅としてこの機能は必要だということは明示するに留めたい。それ以外の部分に関しては、任意機能はあったら良いなという機能ですから、なくても提案としては成立できると考えています。

民間提案として制限をかけるのは必須機能の部分のみという考えです。今現在、必須機能に上げているのが駐車場、トイレのほかに防災機能であったりしますが、こういった機能自体はそこまでお金がかからないと思っています。また、公共がある程度財政負担をしなければならない部分であるという認識がありますので、そういったものは必須機能として最低限必要となってくるもので、それ以外は、実質的に民間提案という自由な提案をしていただけるような整理をさせて頂いているものです。

嶋田会長 冒頭でもいろいろなご意見いただきました。それも整理していただいたほうが良いと思う。今、欲張りすぎていて、これからどう絞っていくかというプロセスが大事だと思います。

事務局 整理に関しては、頂いた意見を踏まえまして、再度わかりやすい形で処理させて頂きたいと思います。自由提案の所をあくまでもベースとしていますので、決して制限をかけるものではなく、制限をかけたならば必須機能だけで、当然必要な防災機能はひとつにまとめ、道の駅として必要な機能としてまとめられるので、大きく分けると駐車場とトイレ、あとは広場と防災機能、その程度の機能となります。

嶋田会長 広くしていても良いのですが、広すぎると民間の応募があるかどうかの問題となってくる。その対策ですよね。

事務局 はい。それが一番重要なポイントになってきます。それに関してはサウンディングで感触を掴みたいと考えています。

嶋田会長 大事なものは、赤字補填をしてあげるといふ部分になるかと。

事務局 はい。その点については整理します。

嶋田会長 それでは、幅広く機能、施設を考えたときにお気づきの点ありますか。

松山委員 最近、若い農業者の方と話す機会がありまして、その方は観光農業といえますか、有機で野菜を作るという若い方が多いと感じている。何に困っているかという売り場です。私共の施設でも産直施設やショップは持っていますが、それを有機でという価格帯が変わって来る。ちょっと高い、割高になってくるということで、この場所に有機栽培の農産物コーナーを設けることで農業者が直接販売する場所があれば良いかなと思います。それと、一般の農業の野菜も併設する。犬山市の方が望ましいかと思いますが、今農家も少なくなっているの、極端な話、農家を育てるところから始めなくてはいけないのかなとは思っています。

事務局 もちろん農家の育成は、市の一つの産業として課題であり、取り組んでいく必要があると。ただ、どこまでできるか、何をやるのかというところは別の問題と考えています。道の駅でそういった農業支援をやっているところも実際にございます。例えば、大野町の道の駅では道の駅の計画をスタートする時に、あらかじめ運営者を決めるとともに、農家育成の支援をしているといった事例もありますので、そういった事例を参考にして検討

を進めていきたいと思っています。

嶋田会長

確認ですが、6ページの自由提案のところは、これまでの議論の中での意見は入っていますか。

事務局

はい。車中泊できる場所は、道路サービスの場であり、高齢や障がい者の話も頂いておりますが、例えば、地域の新たな活力を想像する場で、福祉支援施設や温浴施設、道の駅自体が基本的にバリアフリーを想定して考えたいと思っています。また、パークアンドライドの話も位置づけられるような形で入れており、基本的に頂いた意見を反映する形で進めています。

佐曾利委員

6ページの任意機能の中に、屋内多目的スペースが入っていて、あったら良いものとして今ありますけれど、これを見ると機能ごとにバラバラになっていて、言ってみたらひとつのスペースがあればそれをシェアすることでその価値はもっと上がると思います。今分散している自由提案の中に入ってしまったものも、場所という切り口をそろえた場合には例えばもう少し上がるのかと。絞り込んでしまって切り捨ててしまうのではなくて、逆に集約できるものもぜひご検討いただきたい。

事務局

もちろん集約も可能ですし、同じ場所の併用も可能だと思います。その辺の表現の仕方はなかなか難しいものもありますが、それも視野に入れて再度検討させていただきます。

嶋田会長

今回は、公共がお金を出すもの民間がするもの。もう少し絞り込んでもらって再度議論したいと考えますが。

中田委員

この道の駅の冊子を見ると、それぞれの駅に売りが書いてあります。地元特有の文化、モーニングセットが人気とか、犬山も道の駅ができてこれに載ったとしてどういう文章を載せるのかということは、まず道の駅の印象を作ることが出来れば、その印象が犬山の街づくりにつながっていくような文章を書けると良いなと思う。

伊庭委員

それも多分民間提案で出てきますよね。募集要項の時にキャッチフレーズを提案するというのはすごく良いと思う。先程の多目的スペースは必須にぜひ入れるべきだと思う。この多目的スペースをあなた方ならどのように使ってくれるのかという提案を求める。結婚式やっても良いし葬式やっても良い。大きさも自分で決めてという方がむしろ良いような気がする。

嶋田会長

他にいかがでしょうか。特にご発言無ければ、本日色々ご意見いただきましたので、もう少し議論する点を絞れるように次回資料を用意していただき、そこで基本計画を固められそうなところまで、最後採決できますよう事務局にはお願いしたいと思います。

以上で、本日の議題は終了しました。事務局は、本日の委員の意見を踏まえて計画策定を進めてください。

長時間にわたりご審議いただき、また、委員会の円滑な進行に対して、ご協力いただきありがとうございました。

事務局

嶋田会長、ありがとうございました。

最後に、3. その他としまして、事務局からの連絡事項です。

本日の会議録については、作成後、皆さまに郵送させていただきますので、ご確認いただきますよう、よろしくお願いいたします。内容等に疑義のあるときは、追ってご案内します日時までに事務局までご連絡ください。

また、今回は、11月15日の開催を予定しています。後日、ご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

これを持ちまして、第3回犬山市道の駅整備検討委員会を閉会させていただきます。

ありがとうございました。