

パブリックコメント 実施結果

1. 案件名

犬山市道の駅エリア基本計画（素案）

2. 募集期間

令和2年2月3日(月) ～ 令和2年2月17日(月)

3. 案件の閲覧（掲載）場所

(1)市役所本庁舎1階ロビー（情報コーナー）

(2)都市計画課窓口(本庁舎2階)

(3)各出張所(城東・羽黒・楽田・池野)

(4)市立図書館

※各施設での閲覧時間 午前8時30分～午後5時15分(土日・祝日を除く。図書館は月曜日を除く開館時間内)

(5)犬山市ウェブページ <https://www.city.inuyama.aichi.jp/>

4. 結果

意見数 32人 (99件)

5. 意見分類

A 全体 B 機能・施設 C 概算事業費 D 道路計画 E 周辺環境 F 官民連携 G その他

※提出された意見は、受付順で原則、原文のまま掲載しております。

No.	分類	寄せられたご意見	ご意見に関する考え方
1	G	<p>基本計画のなかに「道の駅の基本機能」として「地域連携機能」が挙げられています。</p> <p>我が犬山には日本中に知れ渡っています「舞踊集団：笑”、笑” j r」があります。</p> <p>道の駅の計画では「ホール」や「野外ステージ」がありますので、ぜひ「常設」あるいはせめて月に1度か四半期に1度の「演舞」を発表する場を設けていただきたいと存じます。（おそらく「集客」に役立つことと思います）</p>	<p>ご提案として承りまして、今後の参考にさせていただきます。</p>
2	D	<p>車の出入り口なのですが、基本計画では「北」「東」を予定されています。</p> <p>しかし、南（中央病院への東西の道路）は「病院」や「コミュニティバス停」などがありますので、「添付地図の下部の青でプロット」のごとく南からも道の駅へ行けるようにしていただけると、さらに道の駅利用者の行き来が容易になり利用者も触れるのではと推測いたします。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
3	A	<p>【賛成】</p> <p>《事由》</p> <p>①犬山市の経済・人の移動が活性化され市の発展につながる。</p> <p>②新たな商業施設ができることで競争原理が働き、物販やサービスのクオリティが高まる。</p> <p>③犬山への人の流れが市の発展・繁栄につながる。</p>	<p>ご提案として承りまして、今後の参考にさせていただきます。</p>

		<p>尚、施設集客のインセンティブは必要と思われます。</p> <p>ex. 温泉施設・ドッグラン・芝生広場など。</p>	
4	D	<p>道の駅の計画を見ると、入っていくのに五郎丸の交番のところからしか入れないのは、大きく回り道をしなければならず不便でなりません。もう一つ手前の五郎丸東の信号で右折できないからです。その信号を右折しやすく改善して入れるようにしてください。</p> <p>五郎丸駅を早く作ってほしいですが、その時も右折できないと不便だと思います。道の駅をつくる時に五郎丸駅のことを考えておくべきだと思います。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
5	D	<p>五郎丸東の交差点での右折が禁止され交番前まで回り込まなければならないのは、地元（特に五郎丸北）の住民に受け入れがたい。道の駅へ来るなどと言っているようなものです。五郎丸駅南の人も南から入れずグルっと回らないと入れないのも、南の人があまりにも可哀そうです。</p> <p>五郎丸に作るのに、何とかしてもらわなければなりません。</p> <p>将来、五郎丸駅ができて回り込まなければなりません。使い勝手を良くしなければなりません。</p> <p>道の駅に田んぼを提供するからには、たくさんの五郎丸の人が利用できるようになってもらわなければなりません。</p> <p>右折を認めるのに問題はあるでしょうが、必要な工事をする事で問題を解決し右折を認めてください。今の南北の道路を拡幅するなどして、道の駅や五郎丸駅を五郎丸の人たちが使いやすくなるようにしてください。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>

6	E	<p>整備地域の中央を南北に流れる灌漑用水路を無くすと、五郎丸郵便局付近の農地への灌漑用水が配水できなくなる。用水路の経路変更を検討願います。</p> <p>(1)中央病院駐車場を經由して、狭間地区への用水路 (2)五郎丸郵便局の北側水田への配水路 (3)五郎丸郵便局の西側水田への配水路 (4)県道長洞犬山線の南、「喫茶オランダ」の西の水道への配水路 (5)都市計画道路と県道長洞犬山線の交差点北西の水田への配水路 注(5)の農地は都市計画道路の西側の灌漑用水路から供給しています。</p>	<p>計画地及びその周辺地域は農業振興地域（農用地地区）であり、灌漑用水を供給する受益地、水路等の施設への対応が必要と考えています。</p> <p>基本計画では、今後の留意事項（P.43）として現況調査等を実施する予定であり、調査結果を踏まえまして必要な対策を講じてまいります。</p>
7	E	<p>整備工事中の汚水流入、整備後の生活雑排水流入等、灌漑用水路の水質汚染が心配されます。水質汚染の予防対策を検討していただきたい。</p>	<p>施設から出る汚水については、公共下水道で処理する予定であり、公共水域への流出はありません。整備工事中の汚水については、適切に処理がなされるよう対策を講じてまいります。</p>
8	E	<p>整備地域の南東に、雨水調整池が計画されており、調整からの排出先は合瀬川と思われませんが、合瀬川は下流地域で堰上げして、犬山市猿屋東・扶桑町高雄・大口町の農地へ灌漑用水路を供給する大切な河川です。水質保全に配慮をお願いします。</p>	<p>施設から出る汚水については、公共下水道で処理する予定であり、公共水域への流出はありません。雨水については、貯留の有無に関わらず道路等に降った雨水排水と同様に処理されると考えています。</p>
9	G	<p>合瀬川の両岸に桜を植樹し、遊歩道を整備、ベンチを設置し、「道の駅」来場者が憩う「水辺の公園」として整備することを提案します。</p>	<p>ご提案として承りまして、今後の参考にさせていただきます。</p>
10	G	<p>整備地域外の周辺農地保有者にも、整備計画及び灌漑用水路の変更内容を説明する協議の場を設けていただきたい。</p>	<p>今後実施する現況調査等の結果を踏まえまして、地元土地改良区と受益者の方への説明を実施したいと考えております。</p>

11	D	<p>南側の県道からの進入路が必要。</p> <p>基本計画のアクセス・施設配置には、南側からの進入路がない。地元五郎丸の住民利便のためには、現在の五郎丸郵便局と小牧線の間にある農道を拡幅し、進入する道路を開設することが必要である。</p> <p>(理由1)</p> <p>南からの進入路がないと、五郎丸の住民（特に南地区の住民）が道の駅や将来の五郎丸駅を利用するのに、「五郎丸南」の交差点から利用施設を北側に見ながら東進し「五郎丸東1丁目」で左折し北進、さらに休日診療所の手前で左折し西進するという回り道（この距離920m）をすることになる。南から進入すれば420mで済む。すぐそこに施設が見えているのに倍以上もの距離を回り道しなければならない。この不合理は何か何でも回避しなければならない。</p> <p>(理由2)</p> <p>基本計画には、五郎丸駅復活を展望し、「将来の交通広場に接続する道路部分を確保し、オープンスペース等として活用する」と記され、敷地面積1,800㎡を留保し、さらに、東側の市道までの116mの道路を新設と合瀬川に架橋することが企画されている。</p> <p>しかし、南にある既設の農道を拡幅して進入路を設けることで、新たな道路敷設や橋の新設は要らなくなる（犬山ニュータウンや日の出の住民や前原の人々にも利用しやすいはず）。</p> <p>さらに、南側で拡幅を必要とする距離は95m程度で、新道や新橋への投資に比べれば投資額が少なくて済む。行財政負担の軽減になる。また、南からの進入路は将来の商業集積エリアに商業施設</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P.37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P.43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
----	---	---	---

		<p>が進出する誘因になることはあっても障害となることはない。</p> <p>(理由3)</p> <p>民間事業者は少しでも収益機会が多いことを期待して進出する。利用者＝特に地元五郎丸住民が南から進入しやすくすることで諸施設の利用向上につながり、また、オープンスペース 1800 m²も縮小することが可能となり収益施設に利用できることになる。民間事業者の参入意欲を高めることに資することになる。</p>	
12	D	<p>五郎丸東交差点で右折進入を認める。</p> <p>基本計画では、国道 41 号線東行き車両が五郎丸東交差点で右折進入することを禁止し、五郎丸交番前交差点から回り込むことになっているが、従来通り五郎丸東交差点での右折進入を認める必要がある。</p> <p>なお、北側から南進も現行通りとし、交差点での進行を変更しないこと。</p> <p>(理由1)</p> <p>右折進入を認めると、渋滞が発生する恐れがあることが、右折禁止の要因とされているが、正確に現状を認識したうえで問題提起すべきである。</p> <p>ほぼ毎日のように交差点の状況を見ているが、41 号線可児方面行きの渋滞の原因は、「五郎丸交番前」の交差点での赤信号時間が長いことに起因するものである。</p> <p>しかも、渋滞が発生すると言っても、行楽シーズンの休日週末の午前と、平日帰宅時間帯の短時間発生しているだけで、恒常的に</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ (P. 37) のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項 (P. 43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>

発生しているわけではない。計画あるように、交番前から回り込むことにすると、かえって交番前交差点での交通量が増加し、一層の渋滞の発生や、より長い渋滞につながることを懸念され、逆効果である（五郎丸東の右折車線の長さは30m、交番前の右折車線の長さも30mで全く同じ長さである。このため、右折車両が滞留し走行車線を塞ぐこととなり、一層の渋滞を招くことになる）。

（理由2）

五郎丸東交差点では、数年前に大きなタンクローリー車の事故が発生し、その後も時々交通事故が発生しているために右折を禁止したほうが良いとする意見を聞いたことがある。

しかし、これも実態が掌握されていない。右折車と直進車両との錯綜が原因で事故が発生しているのではない。

五郎丸陸橋を下ってくると五郎丸東の信号が小牧線鉄橋のために信号が見えにくいため、スピード超過や過積載などを原因としているのであるから、鉄橋あるいは下り陸橋の途中に①予備信号を設置する②減速を促す標識を設置する、など「別の方法」で解決すべき課題である。

（理由3）

五郎丸北町内や名犬・地産の住民が、道の駅や将来の五郎丸駅を利用しようとする、交番前交差点を迂回することになり、利便性が著しく低下することになる（五郎丸交差点から五郎丸東交差点まで500m、交番前を迂回した時1150mと倍以上の回り道をするようになる）。

地元住民も利用者であることを忘れてはいけない。地元の利便性

		<p>が確保されなければ地元住民の支持を失い、結果として、道の駅の活力を失わせてしまう。</p> <p>加えて、五郎丸北西部の住民にとっては、「ぐるりと回りこまなければ駅へ辿り着けないような不便なことだったら、犬山口駅や犬山駅へ行ったほうが良い」と、五郎丸駅の利用者が少なくなってしまう。道の駅が五郎丸駅復活にブレーキを掛け障害となる。</p> <p>五郎丸の住民が一人でも多く道の駅を利用してこそ五郎丸駅の見込み利用者を増加させ、五郎丸駅復活の誘引となるはずである。五郎丸の住民の利便性確保向上に最大限の施策を講じなければならない。</p>	
13	D	<p>南北を通す農道を活かした道路計画とすること。</p> <p>＝将来、復活する五郎丸駅利用だけでなく、移転することも未来園への送迎のためにも、現在の農道を活かした道路計画とすること。</p> <p>五郎丸駅については、概ね中央病院の東が想定され駅前広場や連絡道路も位置づけられているが、現況からすれば妥当な計画と言える（西側に駅前広場を造ることは現実的ではない）。</p> <p>しかし、そこへのアクセスは、現在の農道を拡幅して南からの進入路とし、41号線からの右折進入を認めることだけが五郎丸住民の利便性につながることは、ここまで述べてきたとおりである。</p> <p>また、橋爪・五郎丸地区計画にある五郎丸こども未来園移転が、橋爪こども未来園と合併し小牧線東側へ移転することが決定したと聞いた。</p> <p>小牧線東側へ移転すること自体に賛成するものではない。しかし、</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>

		<p>もし決定したのであれば、そこへの送迎を想定しておく必要がある。</p> <p>五郎丸南地区の親子が、新しいこども未来園へ行くのに現在の農道を通行できないと、とんでもなく回り道するという不便を強いられることが懸念される。</p> <p>観光客のための道の駅計画ではなく、五郎丸駅・こども未来園などと相互に関連させて、地域全体の利便性を確保した交通・道路体系を作っておく必要がある。</p> <p>夫々のプロジェクトごとにバラバラに作っていくことは時間もお金も無駄になるだけでなく施設利用者の利便を損なうことになる。</p> <p>その際にも、五郎丸の住民の利便性や生活レベル向上に資するものであるか、五郎丸の住民が検証できるよう、道の駅計画と同時に公表する必要がある。</p>	
14	D	<p>五郎丸の地権者が参画しやすいように計画を見直すこと。</p> <p>検討委員会の資料に「表 アクセス検討の条件」として3項目示されているが、本来最も尊重されるべき「地元五郎丸の住民の利便性を確保する」ことが全く無視されている。</p> <p>特に、条件「通過交通が発生しないように配慮する」とあるが、住民の利便性の観点からは「通過交通」はなくてはならない。</p> <p>通過交通を認めたいうえでいかなる配置や交通規制をするかを検討すべきである。南からの進入路が除外され、五郎丸東の右折禁止の基本計画であるが、これは五郎丸住民の切り捨てである。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p> <p>また、地権者の方に対しては、今後も継続的に説明会等による意見交換を実施したいと考えております。</p>

		<p>五郎丸に施設をつくるのに、五郎丸の住民を切り捨てるなどもつてのほかある。これで、どうやって五郎丸の地権者の同意を得ようとするのか。</p> <p>このまま、五郎丸の地権者が用地を提供すれば、地元の人々からの非難を受けることは必至であり、この先未代に至るまで「〇〇さんが田んぼを売るもんで、五郎丸は不便だけを強いられて困ったもんだ」と後ろ指差されることになる。</p> <p>五郎丸の地権者が喜んで事業参画できるよう、地元の利便性を確保した計画を示していただきたい。</p>	
15	D	<p>緊急災害時を想定すること</p> <p>①出入口を南側に設け 見学人の避難および緊急自動車の進入をスムーズにし災害をできる限り減少させる</p> <p>②現行の道を拡幅し五郎丸・前原線からの接続を希望します。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
16	D	<p>大口町・扶桑町方面からの41号線で道の駅へみえる時北入口の右折進入が止められている北入口の信号機に矢印を追加し、信号機の時間調整を実施すれば可能と思います。是非ご検討願います。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>

17	A	<p>市民の要望があつて進むならよいですが、近所や町会長の人に聞いても、誰もそのことについて賛成の人はいません。</p> <p>それなのにすでに案は出来上がり予定として広報に発表になっているのはどうでしょうか！</p> <p>上坂町には西小学校があります。校舎は現在壁が真っ黒によごれております。道路においては、がたがたな舗装があちこちに目立ちます。私たち市民は税金を納入してます。</p> <p>住民が豊かな日頃の生活をするのと、それを守るのが税金ではないのでしょうか。観光市を目標にして、外国人がやたら町じゅうに居て、それで迷惑するのは市民です。</p> <p>道の駅をかならず造るのであれば、その前に小学校を綺麗に塗り直したり、市民の生活が今の現状でよいかなどを充実することが最優先じゃないでしょうか。</p> <p>もう少し市民目線で政治をしてもらいたい。市役所でも、それほど財源に余裕があるのであれば臨時職員ばかりにせず、職員に採用すべきじゃないですか？</p> <p>市民の皆がわいわいがやがや、わくわくどきどきと喜べる町にして下さい。なにとぞご配慮のほどよろしくお願い申し上げます。</p>	<p>計画地周辺は、「第5次犬山市総合計画改訂版（平成29年3月）」においては都市・交流エリア、「犬山市都市計画マスタープラン（平成29年3月）」においては、新たな都市拠点・地区拠点・交流エリアに位置づけられております。</p> <p>また、平成30年6月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」を策定し、国道41号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、現状の法規制において進めることが可能であり、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を整備することで、エリア全体の魅力を高め、周辺商業施設の立地促進を図ることとしております。</p> <p>本事業を進める最大の理由としましては、人口減少や地域経済の縮小といった当市の抱える課題に対応するために必要であり、定住人口及び交流人口を増加させることで市域全体の賑わいを創出し、市民生活と都市の魅力を向上させることで土地利用の転換に伴う税収増を図り、持続可能な都市経営を目指すことにあります。</p>
18	D	<p>具体的には、計画敷地内南側からの出入が計画されていない。地元住民にとって県道191号長洞犬山線の名鉄小牧線と合瀬川間からの進入路が必須です。現在の農道拡幅・転用を考慮すれば可能です。施設東側からの進入しか無いため（一部41号線上りからは計画されているが、下りからも進入可を要望する。）、市道名古屋犬山線まで大回りを余儀なくされる苦渋だけは被りたくない。ま</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P.37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P.43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討</p>

		た将来計画の有る「五郎丸新駅」建設に向けても利便性が担保される。	してまいります。
19	E	この計画敷地内及び周辺には農業用水路が縦横に配置され、下流域周辺農地に通水されている。この計画敷地により通水遮断、汚水・不法投棄ゴミ等による下流域の水路清掃に不具合が生じることが無きよう所望します。	計画地及びその周辺地域は農業振興地域（農用地地区）であり、灌漑用水を供給する受益地、水路等の施設への対応が必要と考えています。 基本計画では、今後の留意事項（P.43）として現況調査等を実施する予定であり、調査結果を踏まえまして必要な対策を講じてまいります。 施設から出る汚水については、公共下水道で処理する予定であり、公共水域への流出はありません。また、施設内外で生じるごみについては、適切な処理がなされるよう対策を講じてまいります。
20	A	私は30年間41号線を利用して通勤しました。大口の「さくら病院」から毎地に渋滞が始まり帰りも同じ状況でした。今は6車線になり渋滞は緩和されました。今度、リニアが開通しても41号線が6車線化になっても交通量が増えるとは考えにくいです。	国道41号の状況（P.11）は、計画地付近の現行交通量（平成27年交通センサス）は37,535台/日で、国道41号6車線化による計画交通量は55,700台/日を見込んでいます。
21	A	私も道の駅は好きです。その地域で生産された農産物や加工品を買うのが・見るのが楽しみです。時には温泉も移設されていたりもします。犬山の道の駅基本計画からは目玉となる物が伝わってきません。	計画地周辺は「新たな都市拠点及び交流エリア」に位置づけられており、道の駅では数少ない都市型の道の駅となります。また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアにふさわしい新しいまちづくり拠点を形成するため、道の駅の整備コンセプト（P.23）に示すとおり、賑わいと多世代交流を生み、新たな魅力を発信し、地域の潜在力を活かした「地域活力を創造する」道の駅を目指してまいります。
22	G	犬山の農業従事者の状況は、高齢化しているように思います。 毎年新鮮な農作物を提供できるが、一度41号線沿いのJAと話し	ご提案として承りまして、今後の参考にさせていただきます。

		合って「とれったって」「グリーンセンター」的な施設を作りどれくらいに人が利用するかみてはどうか。	
23	G	生産者を増やす（若者が定住）ために、休耕田を借り農業や加工品に取り組みたい若者を募集し補助する。麦を生産し地産地消のパン工房。いちご栽培。季節の野菜など。JAの職員や農家の知恵を借りて生産したものを売る。	ご提案として承りまして、今後の参考にさせていただきます。
24	B	個人的には道の駅計画は市民にとってあまりメリットが感じられず気乗りはしませんが、概算で27億円もの費用を費やすならある程度の収益がある施設にできないかと思います。 予定施設に「子供の遊び場」がありますが、ここに注力してより多くの集客に充ててはいかがでしょうか。（子供の遊び場は無料でもOK） 例えば、この施設は、近辺にないような設備（遊具）を設置し、近隣の方は勿論、遠方の方、観光地帰りの方などがぜひ寄ってきたいと思う様な設備を希望します。 よくある様な普通の公園の遊具ではダメです。現在素案にある様な子供の遊び場（屋内外）規模では狭すぎます。 個人的には屋内施設がより広い方が天候に左右されず良いかと思えます。 このような施設があれば多くの市民も利用できますし、若い人たちが定住する一つの要素になるのではと思います。	導入施設・機能（P.31-32）については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。
25	D	名古屋犬山線（梅坪跨線橋南から五郎前交番前交差点間、南下方向）の渋滞について計画では、国道41号線を北上する車は五郎丸	車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P.37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項

	<p>交番前交差点を右折し、名古屋犬山線を南下してから右折して道の駅に入る計画になっている。この方法では、名古屋犬山線を梅坪跨線橋南から南下し、五郎前交番前交差点を南方向へ直進する車の流れが道の駅に入る車により妨げられる。</p> <p>また、名古屋犬山線を梅坪跨線橋南から南下し、五郎丸交番前交差点を名古屋方面に右折する車の一部が道の駅に入ることになり、右折車の流れも悪化する。</p> <p>市の調査でも明確と思うが、名古屋犬山線は、梅坪跨線橋南から五郎丸交番前交差点方面に南下する車により夕方を中心に日常的に渋滞を生じており、週末、連休、年末年始等は、特に激しい渋滞が発生している。この渋滞時には抜け道として上時迫間町会内の道路に多量の車が入り込み、制限速度を大幅に超過した速度で通り抜けている実態があり日常生活において身の危険を感じている。</p> <p>名古屋犬山線の梅坪跨線橋南から五郎丸交番前交差点の渋滞を悪化させることは、上時迫間町内道路への抜け道車両の進入の増加、及び町内での事故の可能性を増大させることから道の駅開業までに確実な渋滞対策及び抜け道車両防止対策の実施を求める。</p> <p>具体的には、今回の道の駅エリア計画を実施するに先立ち、名古屋犬山線の梅坪跨線橋南から五郎丸交番前交差点間、及び、名古屋犬山線の五郎丸交番前交差点から道の駅入り口間の道路の片側二車線化（南下（直進）車両と右折車両の分離による渋滞緩和）を求める。加えて、渋滞時の上時迫間町内道路への抜け道車両進入禁止のため、図1に☆で示す箇所的一般車両（住民等の許可車両を除く）の侵入防止処置を要望する。</p>	<p>(P.43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
--	---	--

26	D	<p>41号線を北上する車は五郎丸交番前交差点を右折し、名古屋犬山線を南下してからさらに右折して道の駅に入る計画になっているため、右折車両の増加により五郎丸交番前交差点付近で41号線北上方向の流れが悪化する。これにより、41号線を北上する車両の一部が、五郎丸東交差点で左折して田んぼの間の農道を走り、上時迫間町会内の道路を通り抜ける抜け道行動をとることが予想される。</p> <p>現在も朝、夕、夜の通勤時間帯にこの道を抜け道使用する車が多数あり、上時迫間町会内の道路の制限速度 30 km/h を完全に無視した超過速度 (50~60 km/h 等) で通行する危険な運転が問題となっている。このため、道の駅エリア計画を実施するにあたっては、事前に五郎丸東交差点を左折して進入する一般車両 (住民等の許可車両を除く) の侵入防止処置 (五郎丸東交差点での左折侵入の禁止) を実施すること強く要望する。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ (P. 37) のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項 (P. 43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
27	D	<p>国道 41 号線下通路 (河川沿い) について、道の駅エリア計画に伴い通行に影響が出る可能性がある。現在、上時迫間住民の特に年配者に自転車で当該河川沿い通路を通行し、カネス工等のスーパーマーケットへ日々買い出しを行っている方いる。このような方には高齢で車の運転を断念されている方もあり、当該河川沿い通路を使用してスーパーへの買い出しが可能な状態を維持していただくよう要望する。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ (P. 37) のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項 (P. 43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
28	G	<p>総合犬山中央病院の再編 (案) 犬山市、丹羽郡大口町、扶桑町と共同で地域医療拠点としての役割と機能を持たせた医療施設へと改革、道の駅化に伴う医療技術の対応及び地域の個人病院の要望設</p>	<p>道の駅エリアを地域医療拠点とする構想はありませんが、総合犬山中央病院との情報共有に努めます。</p>

		備をととのえた施設と利用手段とする（共同利用、共同出資化）。	
29	A	道の駅化するにあたり、犬山の人口減を見据えた考え方で行動計画を立てることを考慮する（外国人主体化、個人旅行者も少々）。	道の駅の整備により交流人口の増加は見込まれますので、シティプロモーションによる市の魅力発信や、商業の活性化など持続可能な都市経営を目指して進めてまいります。
30	G	建物は再生エネルギー化をできるように考えてほしい。効果効率よくエネルギーを使用するように、また、電気は地元で発電使用を目指す。	基本計画では、整備における留意事項（P. 24）において、持続可能な開発目標（SDGs）への取り組みの一環として、省エネルギー設備、エコドライブの推進など自然環境、地球環境に優しい道の駅の施設とすることとしています。
31	D	下り車線の車の出入をスムーズ化する為と信号機の設置と特有の信号機の設置	車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P. 37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P. 43）としても記載しております。 今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。
32	G	観光案内所は犬山市のまわりの地域 特に岐阜県も入れて計画がよいのではないか（岐阜県は考え方がよいと思われる）	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。
33	B	出来れば場所を2期化として広めてほしい 体験施設として野菜、果実のつま取り体験など	土地利用の規制上、現在の広さが最大と考えています。
34	G	桜の木を植えてほしい（市の木の意味を含めて）	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。
35	G	看板は日本語、英語（アメリカ語）、中国語は最低入れてもらえればと思います。	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。

36	B	道の駅からのツアー（観光地—犬山城、栗栖、明治村、リトルワールド）も考えてほしい ※道の駅にもどる案	導入施設・機能（P.31-32）については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。
37	B	その他ツアーの発着点化もよいと思います。	導入施設・機能（P.31-32）については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。
38	F	誰が駅長になるのか（官か民か）	今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定における検討事項であると考えています。
39	F	道の駅内の地域交流広場を民間活力導入する予定（官か民か） ①その時最終責任者は誰なのか ②情報提供や観光案内等は誰がするのか	今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定における検討事項であると考えています。
40	F	地場産業の導入について（官か民か） ①商品納入に対して誰が取りまとめをするのか ②価格の設定は誰がするのか ③商品の選択は誰がするのか ④場所貸しなのかどうか	今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定における検討事項であると考えています。
41	D	国道 41 号線の五郎丸東交差点での名古屋からの右折を認める様要望します。	車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P.37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項

		<p>①渋滞が発生するので右折禁止となっていますが、従来から塔野地からの信号が続いているのと交番前の信号が長いので朝とか土・日・祝の午前の短時間発生しているだけである。</p> <p>②交番前の交差点で回り込む事になると右折車両が増加しより長い渋滞が予測され逆効果であると思います。</p> <p>③東交差点付近では事故が多く発生しているので右折禁止を考えていると思いますが、右折車両が原因で発生しているのではなく、名鉄小牧線の鉄橋のため陸橋を下って来る車が信号が見えない為である。対策としては予備信号を設置か減速を促す標識を設置すれば良い。</p> <p>④五郎丸北町内や地産・名犬団地の人利用しようとする利便性が著しく低下することとなる。</p>	<p>(P.43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
42	D	<p>南側進入路について</p> <p>①南側からの入口が無いと五郎丸南組の人にとって大回りで行わなければならない利便性がなくすごく不合理で納得がいかない</p> <p>②将来五郎丸駅が出来た時にアクセスする時に道路が無いと困る事になると思う。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ(P.37)のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項(P.43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
43	D	<p>五郎丸東交差点の41号より南北線廃止の見直しについて</p> <p>①この道路がなくなると五郎丸未来園の東側道路が抜道となり園児等が非常に危険になると考えられる。</p> <p>②南北線を無くした場合併設される入鹿用水路はどうするのか。</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ(P.37)のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項(P.43) としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利</p>

		よってこの道路を無くすのは反対です。	便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。
44	G	この図面では道の駅の場所は理解出来るが新駅の場所等の関係が良く分からないので新駅を含んだ私案があるのかどうか。もし有るのなら教えてほしい。	基本計画は、道の駅の整備等にあたっての基本的な考え方を示したものです。新駅の位置付けは、「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想（平成 30 年 6 月策定）」において明示されており、基本計画のアクセスの考え方（P. 34）において配慮しています。
45	G	合瀬川に蓋をして道路として活用できないか。	現時点でそのような検討をする予定はありません。
46	G	五郎丸地権者が参加できるように計画してほしい。 ①このまま地権者が用地を提供すれば、地元の人から非難を受けると思う ②この場所に道の駅を作るのにこの計画だと五郎丸の住人を馬鹿にしていると思う。 ③各々地権者が喜んで事業参画出来るよう地元の利便性を考えて計画変更を示していただきたい。	基本計画は、道の駅の整備等にあたっての基本的な考え方を示したものです。地権者の方に対しては、今後も継続的に説明会等による意見交換を実施したいと考えております。
47	G	これからは循環型社会づくりが必要と思われる。 例えば必要電力量に対し太陽光発電などで自給出来る電力量は何%予定できるのでしょうか。給水は、意識高揚レベルでもよいから植栽は井戸水又は河川から引くなどで賄うなど。 循環型社会を意識しつつ「山と川・古城の犬山らしさ」を目指した「道の駅」にしてほしい。	整備における留意事項（P. 24）において、持続可能な開発目標（SDGs）への取り組みの一環として、省エネルギー設備、エコドライブの推進など自然環境、地球環境に優しい道の駅の施設とすることとしています。
48	B	地域センター 高齢者の集まる場所づくりと特産品の開発を結びつけた振興があ	地域振興施設は、地域センターとしての機能も有していると認識しています。施設・機能の利活用の方法等につきましては、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定における検討事項と考え

		るのではないのでしょうか。	ています。
49	G	<p>情報提供について</p> <p>犬山は電波状況が悪く地区アンテナの設置もしくはアマチュア無線との連携が必要ではないのでしょうか。</p>	<p>施設整備に併せて、電波状況の確認及び必要な対策が講じられると認識しています。</p>
50	G	<p>防災機能について</p> <p>広域支援の中で近隣ヘリポートはいずれが使用出来そうでしょうか。</p>	<p>防災機能の具体的な検討の中で、広域支援についての検討も行ってまいります。</p>
51	B	<p>災害に強い街づくりの視点</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 犬山市役所の被災を想定した場合に、市役所機能の代替拠点確保と機能確保 2. 犬山エリア被災時の市民の避難エリア確保と機能確保 	<p>重点道の駅（P.4）の要素として、高度な防災機能が掲げられており、重点化すべき機能と認識しています。また、前提条件（P.12）においても道の駅の防災に対する役割・期待を明記しており、検討すべきものと考えています。</p>
52	G	<p>医療設備の充実の視点</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 犬山中央病院を中心とした、一般資料の設備拡充 2. 犬山中央病院の代替機能を持った病院の拡充 3. 疾病発生時の応急対処の隔離スペース確保と機能確保 	<p>道の駅エリアを地域医療拠点とする構想はありませんが、総合犬山中央病院との情報共有に努めます。</p>
53	G	<p>交通手段の充実</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 循環バス網の充実 2. 民間鉄道との接続連携 3. 幹線道路と支線道路の接続充実 	<p>計画地は総合犬山中央病院に隣接しており、市内バス交通の要所であることから、道の駅においてもバス停留所など交通結節機能の導入を想定しています。</p>
54	G	<p>情報発信と情報交流の充実</p>	<p>道の駅が持つ情報発信機能及び地域連携機能において、情報発信・</p>

		<p>1. 犬山市 HP の充実</p> <p>2. 犬山市広報の充実</p> <p>3. 市民レベルでの情報交流拠点の充実</p>	<p>情報交流の充実が図られると想定しています。</p>
55	G	<p>人材育成</p> <p>1. これからの犬山市をリードできる人材の育成</p> <p>2. 指導者の充実</p> <p>3. 各種研修エリアの確保</p>	<p>基本計画に関するものではありませんので、行政に対するご意見として伺います。</p>
56	A	<p>この計画案は「道の駅」のイメージにそぐわないと考えます。</p> <p>私の認識は、国道 41 号（飛騨街道）沿、156 号沿、472 号沿（せせらぎ街道）のもので</p> <p>①長い距離沿線に適当な店舗やトイレがなく、中央分離帯のない場所</p> <p>②地場特産品の提供場所となっている</p> <p>③景観に配慮されていたり、文化的展示物がある等 です。</p> <p>その点、計画案は</p> <p>①中央分離帯により車の導入が不便である</p> <p>②計画案の周辺には、三河屋 (BigLive)、カネスエ、あかのれん等店舗があり、業種が重複する恐れがある</p> <p>③今でも交通渋滞が激しいのに拍車をかけることになる。</p> <p>以上で「道の駅」には全くふさわしくないと考えます。</p>	<p>計画地周辺は「新たな都市拠点及び交流エリア」に位置づけられており、道の駅では数少ない都市型の道の駅となります。また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアにふさわしい新しいまちづくり拠点を形成するため、道の駅の整備コンセプト (P. 23) に示すとおり、賑わいと多世代交流を生み、新たな魅力を発信し、地域の潜在力を活かした「地域活力を創造する」道の駅を目指してまいります。</p> <p>また、今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>

57	B	<p>今、急ぐべきことは、買物難民対策です。</p> <p>城東地域には、八百屋さんがありません。(今井に1軒、日の出に1軒。ありますが、閉店がうわさされています)</p> <p>足腰の丈夫な人や車の運転できる人は、可児市やカネスエなどに1週間分の買い出し。そうでない人は、生協の個別配達やコンビニで危機的状況しのいでいる状況です。</p> <p>大型店舗の出現により、個人店舗の撤退、農協店舗も撤退してしまいました。</p> <p>私は、何年か前に行われた市のタウンミーティングの中で、市と農協の協働による「公設市場」や「常設市場」を盛り込んで、橋爪東か五郎丸東の地域を選定する方向で再検討をお願いします。</p>	<p>必須とする機能・施設として、特産品販売所(マルシェ)を掲げており、市場的な機能を有するものと考えています。また、JAや市内の農業従事者、店舗との連携を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定における検討事項と考えています。</p>
58	A	<p>道の駅の具体的なイメージの背景にある都市計画について説明されていることが素晴らしい。広い視野と長い目で位置づけられていることがわかり安心した。</p>	<p>道の駅エリアのある橋爪・五郎丸地区については、中・長期的な視点に立った新たなまちづくりを目指しています。</p>
59	C	<p>事業費の試算が約27億円という合計金額しかなく、判断材料が乏しすぎる。もう少し積算の内訳を明らかにしてほしい。</p> <p>また、それ以外にかかる「周辺基盤整備」が何を指すのか不明であり、全体でどの規模の開発を想定しているのかまったくわからない。</p> <p>さらに、運営についても、形態により大きく変わることで自体は理解するものの、もし市が主たる運営者となり市税が使われるようになるならいくらくらいになるのかの試算や、非収益施設に関する維持管理費・運営費についての試算は掲載すべきと考える。</p>	<p>概算事業費は、現時点での試算であり、今後の基本設計等の検討により算定します。なお、周辺基盤整備は、進入路に必要な道路整備や下水道整備等を予定しています。</p> <p>維持管理・運営費の試算については、基本計画における機能・施設(規模)において様々な形態が考えられるため掲載しておりません。</p>

60	B	道の駅のおおよその規模間を把握するためのモノサシとして、駐車台数を示してほしい。面積何 m ² といわれてもピンとこない。そしてそれを、さくらやフロイデなどの既存施設と比較してほしい。その情報があれば、どの程度の規模の施設になるのか、道路利用者向けと地域振興施設がどの程度の割合になるのかがわかりやすくなると思う。	駐車場台数や施設の配置は、今後の基本設計等の検討及び関係機関との調整により大きく変動するものと考えておりますので、基本計画では示しておりません。
61	C	補助金についてほとんど言及されていないが、PFI 事業スキームを想定しているとも書いてあるため、補助金なしでの事業を想定しているとも受け取れる。どのように想定しているのか明記してほしい。	概算事業費の試算 (P. 38) では、国等の補助金の活用を見込まずに算定していますが、計画を進めるにあたっては国等の補助金を含め最大限財政負担の軽減に努めていきます。
62	B	地域連携機能および子育て支援機能については、既存の施設とどう関連するのかの情報が必要と考える。たとえば子育て支援ではさんにいれができたばかりであり、重複する＝道の駅には不要な機能なのではないかという疑問が生じる。	子育て支援機能については、基本計画においては子どもの遊び場（屋内、屋外）を中心とした機能・施設を想定しています。これは、市民生活（子育て環境）(P. 21) に記載があるとおり、多くの保護者が「子どもが安心して遊べる場所の整備」を望んでおり、子育てしやすいまちとしていくために必要な取り組みと考えています。
63	F	民間活力導入の考え方について、なぜ官主導ではなく官民連携するのかの説明が弱いため、市の事業計画なのに肝心の中身が「連携する民間次第なので計画はありません」という印象を受けてしまう。7 章に書いてあるのは「民間活力はよいものなので導入する」という前提のもとで、どのように導入するかの話である。その前段の説明が不足しているのではないかと感じた。	官民連携については、民間活力の導入に考え方 (P. 39) に示すとおり、公共施設等である道の駅の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術能力を活用することで、市が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスが提供できると考えています。
64	B	1 方針について 「防災拠点」の追加	重点道の駅 (P. 4) の要素として、高度な防災機能が掲げられており、重点化すべき機能と認識しています。また、前提条件 (P. 12) においても道の駅の防災に対する役割・期待を明記しており、当

		<p>大規模災害時において、避難だけでなく、特に発災時における国からの救援物資支援（プッシュ型）による物資の集中・補完、速やかな市内各地域への配分に対応できる施設として有効であると思料</p> <p>また、道の駅に対する付加価値が加わることで道の駅の費用対効果及び地域に与える貢献度が向上</p>	<p>然に配慮させるべきものと考えています。</p>
65	B	<p>2 導入機能・施設の追加</p> <p>①入浴施設（例：江南市「天風の湯」）</p> <p>②コンビニエンスストア</p> <p>③ドックラン</p> <p>追加理由は以下のとおり</p> <p>(1)幅広い客層を確保し、安定的な収益を確保</p> <p>利用客の幅広いニーズに対応し魅力的な施設にするほか、休日に限定させる観光客及び地域住民の利用に加え、平日は主にトラック等の利用を促進（トラックステーション化）し、曜日を問わず安定的な収益確保。</p> <p>(2)特に入浴施設は道の駅利用者及び観光客などの犬山市の滞在時間を引き延ばし、より犬山市全体の収益を上げることができると思料できるほか、大規模災害時にも臨時の入浴施設としても有用</p>	<p>導入施設・機能（P.31-32）については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>
66	B	<p>3 立地に対する意見</p> <p>犬山市道の駅の予定地は国道、鉄道（新駅の開設熱望）及び病院</p>	<p>導入施設・機能（P.31-32）については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活</p>

		<p>が近傍に所在し、災害対応を含め犬山市の利便性を容易に向上できる立地であると思料します。</p> <p>私見としてこれまで犬山市は観光依存型であったと感じております。今後は産業、物流及び大規模災害に目を向け、道の駅多用途及び拡張性にも優れた施設となることを期待します。また、災害にも触れましたが、大規模災害時の交通マヒを想定し、ヘリポートの確保も必要です。ただし現在の道の駅予定地は高圧線があり不向きと思われる。</p>	<p>力の導入)を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p> <p>災害対策は、重点道の駅(P.4)の要素として、高度な防災機能が掲げられており、重点化すべき機能と認識しています。また、前提条件(P.12)においても道の駅の防災に対する役割・期待を明記しており、検討すべきものと考えています。</p>
67	B	<p>「道の駅」希望案について</p> <p>①日帰り温泉</p> <p>②ランステーション</p> <p>私は趣味でランニングをして居ます。</p> <p>ラン友さん達に犬山は良いだね～走って行くけどお風呂か汗を流せるところ無いと良く聞かれます。</p> <p>お城近くのホテルだと温泉が良いのですがゆっくり出来ますが温泉部屋代が一部含まれるので料金が高くて気軽には来て頂けません。</p> <p>さらさくら、サンパークでもお風呂には入れますが道中の道のりがあまり安全で無い、行くまでの道中に魅力が無い、駅から遠い等。</p> <p>犬山を走る為に江南ある施設から走って犬山市を巡りまた江南の施設へお風呂と食事をして居ます。</p> <p>その他は可児市の温泉施設を利用。各務原の温泉施設はランステ</p>	<p>導入施設・機能(P.31-32)については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案(民間活力の導入)を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>

		<p>も兼ねています。</p> <p>犬山市にも気軽に立ち寄れるお風呂やランニングステーションがあるととってもラン友さん達を呼ぶことができます。</p> <p>ご検討よろしく申し上げます。</p>	
68	F	<p>PFI の可能性調査では「計画有りき」の結果に導く概念を持たず、SPC で手を挙げる（稼ぎたい）事業者が果たしているのか？を念頭にスタートする姿勢も大事です。</p> <p>公設より PFI（性能発注方式）は安上がりですが、VFM の点で陳腐な施設となります。</p> <p>アドバイザー業務のタテマエ計画まで進める前に、慎重に議論を重ねる必要が有ります。</p>	<p>PFI については、事業スキーム（P.40）に示すとおり、長期的に魅力的なサービスを提供することを目的として、道の駅の運営管理に重点を置いた事業スキームを検討しております。</p> <p>また、民間事業者への調査（P.42）を実施しており、官民連携に対する様々なご意見について、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において活用する予定です。</p>
69	A	<p>初めは一度は立ち寄るかもしれませんが、「またあの道の駅へ行こう」とリピートする施設でなければなりません。起爆剤で発展するか、2～3年で負の遺産になるか？（血税補填）</p> <p>JA 前（R41 沿い）と五郎丸東一丁目交差点のコンビニが閉店したままの理由はなぜ？</p>	<p>今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>
70	G	<p>できた頃から盛況な「らっせい美郷」は、国道 19 から大きく離れていても寄りたくなる魅力は何か？国道から近い「きらり坂下」と比較して視察する価値はありますか。</p>	<p>ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。</p>
71	G	<p>鉄道事業者は、多くの乗降客数が見込めない新駅は維持管理上からも作らないと思います。</p> <p>早い段階で名古屋鉄道と協議をすべきです。（大学誘致、新市役所や工場の新設など無い）最初は担当者どうし気楽に「いいですね。</p>	<p>基本計画は、道の駅の整備等にあたっての基本的な考え方を示したものです。ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。</p>

		検討しましょう」でも、トップクラス段階ではダメになる場合があります。新駅事例の南桜井（西尾線）はアイシン AW 本社の近接です。	
72	F	<p>PFI 方式は、少ない情報とアバウトな計画から予算獲得が目的のハード先行となりがちです。他力本願の補助金 PFI 事業は、責任の明確化が無く赤字分は市の税金（市民負担）で補填される負の遺産とならないか懸念します。どうすれば「わざわざ行きたくなる駅」となり、市民と来訪客を呼び込みリピートさせるか？ソフト面の作戦がすごく重要です。</p> <p>自治体が単年度予算で整備する事業と比べ、BOT 方式では儲ける目的の PFI 事業者には建設から運用までの施設経費を分割払いするだけの違いです。</p>	<p>PFI については、事業スキーム（P.40）に示すとおり、長期的に魅力的なサービスを提供することを目的として、道の駅の運営管理に重点を置いた事業スキームを検討しております。</p> <p>また、民間事業者への調査（P.42）を実施しており、官民連携に対する様々なご意見について、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において活用する予定です。</p>
73	G	<p>観光地の隣接ではない五郎丸の場所です。地元の犬山市民が参画し、年中頻繁に利用する内需循環型の道の駅として地元農家・産業と連携協力することからスタートし、観光客を（口込み評判）誘導できれば成功するでしょう。近くに「カネスエ」「三河屋」が有り、飽和状態の場所でもある事が気になります。</p> <p>市民アンケート調査を実施して、参画同意の可否を意識調査（町内協力）すると良いです。</p>	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。
74	G	<p>ソフト面の調査・勉強として国道 19 号の岐阜・長野の道の駅を平日と休日で視察するとイメージが具体化すると思います。「木曾福島」「きそむら」「ならかわ」などは地元朝採れ野菜、果物の直売で盛況です。（犬山なら？桃、柿、自然薯、犬山焼、もちたけ）</p>	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。
75	G	<p>国道 41 号沿いの犬山市近隣では、道の駅的に理想的な民間施設が</p>	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。

		<p>あるので平日と休日で視察してください。私もよく利用している「湯の華温泉・市場」です。温泉はどこにでもあるのですが、湯の華市場は産直品だけでなく、肉・コメ・酒・魚介（魚太郎）が揃っています。レストランも美味しいです。民芸品と情報発信機能は不備ですね。</p>	
76	E	<p>五郎丸の候補地は、内外水の反乱で浸水深が1 mまで想定され、遊水地的な土地ですね。そこをわざわざ浸水対策までして防災拠点機能を併設するのは経費の無駄な気がします。</p> <p>隣接の「総合犬山中央病院」も耐震対策が急務の建物で、地震災害時は役立たないです。</p>	<p>ハザードマップの状況 (P. 13) に記載されているとおり、施設整備等にあたっては、この状況を踏まえた対策を講じることとしています。</p>
77	A	<p>個人的な意見ですが、立地的な必然性が無く 4 車線の都市型・主要幹線道路沿いに隣接する「五郎丸道の駅」は、高速で先を急ぐ多くの車にとっては立ち寄りにくい施設になりそうです。(トイレ休憩のついでに〇〇を買いにいこう！〇〇を食べにいこう！が必要)</p> <p>犬山市の高い知名度を誇る「犬山城と城下町」に直結する道の駅（内田防災公園）なら知恵を出し合って成功する可能性が高いのでしょうか？（根拠なし）わざわざ行きたくなる仕掛け（キラコンテンツ）ができるか否か！勝負どころです。</p>	<p>計画地周辺は「新たな都市拠点及び交流エリア」に位置づけられており、道の駅では数少ない都市型の道の駅となります。また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアにふさわしい新しいまちづくり拠点を形成するため、道の駅の整備コンセプト (P. 23) に示すとおり、賑わいと多世代交流を生み、新たな魅力を発信し、地域の潜在力を活かした「地域活力を創造する」道の駅を目指してまいります。</p>
78	E	<p>道の駅の暴走族使用への対策について</p> <p>41 号線及び名古屋犬山線の暴走族走行が頻繁にみられ、騒音被害をうけているが、道の駅の想定場所は暴走族の走行ルート上にあり、暴走族のたまり場化することを憂慮している。</p> <p>道の駅開設に当たっては警察と緊密連携をとるとともに、道の駅</p>	<p>警察等の意見を聴きつつ、必要な対策を講じてまいります。</p>

		に警察交番を取り込んで一体化する等暴走族のたまり場化を防止する対策を要望する。	
79	E	道の駅が41号線の名古屋方面走行車両にとって、最後の休憩ポイントとなることから大型車が長時間駐車し、一晩中エンジンをかけたまま車中泊する場所になる可能性が非常に高い。これによる環境の悪化（排気ガス、トラック・ドライバーの飲酒等）が懸念される。このような夜間の長時間駐車が行われないよう対策を要望する。	駐車場における利用上のルール、マナーなどについては、周辺環境への影響を考慮した上で、必要な対策を講じてまいります。
80	A	なぜ、今道の駅が必要なのか 休憩や、トイレ機能は、近隣に大規模駐車場を持つコンビニが代行済みである全国の30%の道の駅に定住者が住み着き今後社会問題となることが予想される観光案内等のコンシェルジュの機能をこの地区で果たせるか疑問である	計画地周辺は、「第5次犬山市総合計画改訂版（平成29年3月）」においては都市・交流エリア、「犬山市都市計画マスタープラン（平成29年3月）」においては、新たな都市拠点・地区拠点・交流エリアに位置づけられております。 また、平成30年6月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」を策定し、国道41号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、現状の法規制において進めることが可能であり、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を整備することで、エリア全体の魅力を高め、周辺商業施設の立地促進を図ることとしております。 本事業を進める最大の理由としましては、人口減少や地域経済の縮小といった当市の抱える課題に対応するために必要であり、定住人口及び交流人口を増加させることで市域全体の賑わいを創出し、市民生活と都市の魅力を向上させることで土地利用の転換に伴う税収増を図り、持続可能な都市経営を目指すことにあります。
81	C	収支について	概算事業費は、現時点での試算であり、今後の基本設計等の検討

		<p>造成工事について、この地区は農振農用地であり、開発工事に伴い、貯留槽の設置、入鹿用水の付け替え、地盤改良、土盛り等が必要になり億単位の費用が掛かる。</p> <p>予想費用について PFI 手法を含む 27 億としているが、犬山市の負担金が不明確である</p>	<p>により算定します。なお、周辺基盤整備は、進入路に必要な道路整備や下水道整備等を予定しています。</p>
82	F	<p>PFI について、PFI にも全額受益者が負担するケースと公共がサービスの対価を支払うケース、混合するケースがあるが、本件の場合民間が能力を発揮するポイントが少ない主力の物販部分についても、41 号線近隣にてセブンイレブンが撤退していること特産品が少ないこともマイナスと思われる</p> <p>公共がサービスの対価を支払う PFI の手法であるならば、市の毎年の負担金を明確にする必要があります。</p>	<p>PFI については、間事業者への調査 (P. 42) を実施しており、官民連携に対する様々なご意見について、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において活用する予定です。</p> <p>また、サービス対価については、今後の今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において明確にしたいと考えています。</p>
83	A	<p>結論</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路のハイウェイオアシス以外の道の駅の成功例というのは全国でも少ない中でリスクが多すぎる。 ・ 開発ができたとしても周辺の規制緩和が不可能であれば将来的なメリットもない ・ この前提で民間活力を最大限活用することは余程の犬山市の毎年の公的サービスの負担、つまり税金が必要とされる。民間活力 PFI を隠れ蓑のするのではなく犬山市の毎年の負担がいくらになるのか明示した上で市民の評価、審判が必要と思います。 <p>以上から道の駅の構想について反対です</p>	<p>計画地周辺は、「第 5 次犬山市総合計画改訂版 (平成 29 年 3 月)」においては都市・交流エリア、「犬山市都市計画マスタープラン (平成 29 年 3 月)」においては、新たな都市拠点・地区拠点・交流エリアに位置づけられております。</p> <p>また、平成 30 年 6 月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」を策定し、国道 41 号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、現状の法規制において進めることが可能であり、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を整備することで、エリア全体の魅力を高め、周辺商業施設の立地促進を図ることとしております。</p> <p>本事業を進める最大の理由としましては、人口減少や地域経済の縮小といった当市の抱える課題に対応するために必要であり、定</p>

			住人口及び交流人口を増加させることで市域全体の賑わいを創出し、市民生活と都市の魅力を向上させることで土地利用の転換に伴う税収増を図り、持続可能な都市経営を目指すことにあります。
84	A	<p>あらたな都市拠点及び交流エリア基本構想</p> <p>与えられたタイトルがビッグワードのため、市が何を狙っているのか分かりづらいように思います。</p> <p>市内在住 21 年目、43 歳の会社員です。私が他の土地から縁があって犬山に引っ越してきたのは 1999 年。駅西にあったユニーが閉店、犬山橋の電車と車が並んで走る最終年、犬山遊園からモノレールも走っていました。あれから 20 年、犬山市では大きく人を取りこめるような話が無く、周辺の扶桑町、各務原市、可児市に次々と大型の人の流れを作る商業施設が作られました。また、市内梅坪周辺の広大に確保できたであろう土地も医院や喫茶店で埋まりつつあり、外から商業目的に人を呼び込むコンテンツの開発としては今更感がしています。</p> <p>また、犬山に根付いていた犬山口駅前の清水屋さんも 46 年の営業を終了されるなど、今住んでいる市民が今後困らないようにするにはどうすべきかが重要であり、IT 化、商店レス化も進んでいる現状を踏まえて商業分野で戦うべきではないと認識すべきです。</p> <p>では、国際観光都市犬山という都市すべきことは何か。将来の世代の欲求を満たしつつ、現在の世代の欲求も満足させるような開発とは何か。日頃犬山で生活していて地域都市にとってもプラスになる事とは何か。</p>	<p>計画地周辺は、「第 5 次犬山市総合計画改訂版（平成 29 年 3 月）」においては都市・交流エリア、「犬山市都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）」においては、新たな都市拠点・地区拠点・交流エリアに位置づけられております。</p> <p>また、平成 30 年 6 月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」を策定し、国道 41 号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、現状の法規制において進めることが可能であり、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を整備することで、エリア全体の魅力を高め、周辺商業施設の立地促進を図ることとしております。</p> <p>本事業を進める最大の理由としましては、人口減少や地域経済の縮小といった当市の抱える課題に対応するために必要であり、定住人口及び交流人口を増加させることで市域全体の賑わいを創出し、市民生活と都市の魅力を向上させることで土地利用の転換に伴う税収増を図り、持続可能な都市経営を目指すことにあります。</p>

85	G	<p>人の流れを作りましょう（最小限の無人駅でいいんです）</p> <p>まちづくりは人づくりです。駅の建設に20億円かかるといわれているのは、おそらく今の世の中に十分にマッチさせた豪華仕様の駅舎を設けた場合だと思います。無人の最小限の機能を担う駅で十分です。五郎丸地域は人の流失が多い地域と聞きます。小さな駅でも設けることによって周辺の住宅街の価値は向上し、市外への人の流出を食い止めるコンテンツにはなると思います。</p> <p>人の流れが変われば、“デファクト・コミュニティ”となり、地目の見直しは、進めやすくなるのではないのでしょうか？</p>	<p>基本計画は、道の駅の整備等にあたっての基本的な考え方を示したものです。ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。</p>
86	B	<p>平日昼間に犬山に来る目的をつくりましょう（便利な街いぬやま）</p> <p>残念ながら、犬山には、犬山城エリア以外に駅からアクセスできるコンテンツは殆どありません。それは朝、名古屋方面から犬山に向かってくる人が少ない事でもわかります。（特に小牧線周辺エリア）</p> <p>ここは思い切って今、決して便利とは言えない行政サービスを持って来ませんか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・犬山警察署の改築・移設と共に公安所（尾張北部運転免許センター）の確立 ・旅券センターのサテライトオフィスを設ける ・京都・伊勢方面への高速バスの復活（長距離バスセンターをここに持ってくる） ・広域こども園（モリコロパークにあるような臨時で長時間預けることができる広域児童館）の設立。 	<p>導入施設・機能（P.31-32）については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・男女均等かつ、シニア世代の知識・技能を生かした、70歳まで働ける就労斡旋センター 	
87	A	<p>道の駅を検討する際のリスクを考えましょう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・深夜（特に夏季）の治安悪化、車中泊族の対応対策。（2.の犬山警察署の移転と同じく考えれば良い） ・後発の道の駅で野菜は売れるのか。同じ国道41号沿い、北へ10分走った可児市には温泉施設を併設した巨大地産地消コンテンツがすでにあり、定着しており、好調であること。五郎丸地域にはすでにカネスエ、三河屋、ゲンキーなどがあり、商業的なコンテンツが本当に必要か再考すべき。 ・すべての季節で安定提供できる農産物は犬山ならではの産物は無いこと ・思った以上に土地は狭いことをきちんと考慮すること。 ・赤字経営の道の駅が多い現状をきちんと議論すること。（結局経営も市の税金とならないか） 	<p>今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>
88	D	<p>高山方面へ向かう車両について</p> <p>五郎丸東交差点 側道からの右折は不可</p> <p>本線（41号）からの右折は困難（危険）</p> <p>五郎丸派出所前交差点から右折する車両（トラック・マイカー）はほとんどいない</p> <p>五郎丸東一丁目交差点は西への道が狭くて運送車両は進入不可</p>	<p>車や歩行者の出入り口等の検討は、本計画の施設配置イメージ（P.37）のとおり決定しているものではなく、今後の留意事項（P.43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
89	A	総合判断	計画地周辺は「新たな都市拠点及び交流エリア」に位置づけられ

		<p>高山方面に向かう車両全般について道の駅利用は少ないと思われる</p> <p>道の駅にはコンビニが出店すると思われるが JA 犬山店前のコンビニは閉店中である</p> <p>道の駅開店に 2 年位は継続できるかもしれないが閉店が近いと思われる</p> <p>工事費 20 億円?はどうか</p> <p>どうしても開発をするのであれば高山方面、名古屋方面へ向かう車両がスムーズに入れるようにすべきである</p> <p>プラス五郎丸駅等先を見こした計画が必要</p>	<p>ており、道の駅では数少ない都市型の道の駅となります。また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアにふさわしい新しいまちづくり拠点を形成するため、道の駅の整備コンセプト (P. 23) に示すとおり、賑わいと多世代交流を生み、新たな魅力を発信し、地域の潜在力を活かした「地域活力を創造する」道の駅を目指してまいります。</p>
90	A	<p>数年前に犬山市議会主催の「議会と市民との交流会」で犬山市の道の駅をつくることについての意見交換会がありました。この場は扶桑町からの参加も加わり、活発な意見交換がされたことを思い起こしました。</p> <p>そこでは、</p> <p>ア、各地の多くの道の駅が赤字をだしている。犬山につくることに反対はしないが赤字の心配はないのか。</p> <p>イ、41 号線沿いの五郎丸、橋爪地区の田んぼは、圃場整備地区のため商業地区への用途変更が難しいが、道の駅はその突破口となる。</p> <p>ハ、渋滞の頻発や、騒音の問題は、病院に近すぎて問題はないのか。</p> <p>ニ、多くの利用者の目的が、その地方の農産物や特産品の購入が</p>	<p>計画地周辺は「新たな都市拠点及び交流エリア」に位置づけられており、道の駅では数少ない都市型の道の駅となります。また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアにふさわしい新しいまちづくり拠点を形成するため、道の駅の整備コンセプト (P. 23) に示すとおり、賑わいと多世代交流を生み、新たな魅力を発信し、地域の潜在力を活かした「地域活力を創造する」道の駅を目指してまいります。</p> <p>また、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>

	<p>目的だが、特産品はともかく、農産物を確保できるのかなど意見が出された。</p> <p>基本計画をみて、施設の規模と機能は国の基準どおり計画すれば、立派な道の駅ができると思う。ただ、犬山の道の駅構想は税金を使ってつくるもので、犬山市全体の活性化を図ることを大きな課題としている。赤字が懸念される道の駅構想を民営化することで、自治体への負担が軽くなるかもしれない。しかし、民営化はしの活性化という構想と利潤追求を求める民間と融合できるか不安を感じる。橋爪、五郎丸地区の人が貴重な土地を提供してくれて、この地域の発展だけでなく、犬山市全体の発展に寄与する計画をこれから練り上げてほしい。</p> <p>30年ほど前までは、犬山でも果実といえばモモ、ブドウ、クリ、カキ、ミカン。麦も大豆も。家畜にいたっては、ブタ、トリ、乳牛など農産物の生産が盛んで名古屋の市場が買い付けに来ていた。今は野菜が無人農産物直売所や各地の朝市などで販売されるのがやっとの量で、農業従事者は高齢化の波にさらわれている。</p> <p>政府は貿易自由化の対抗措置として、農産物を輸出できる大規模農家の育成は力を入れているが、犬山の多くの農家のような小規模経営の農家の援助は対象としていない。お米も価格の低迷で、放置された田が増加している。道の駅の来場者は、犬山で生産されているすぐれた特産品を求めると思う。民営化された道の駅が安い商品を並べるだけなら、五郎丸地区のようなスーパー激戦区では、特色が出せないと思う。</p> <p>でもまだ底力はあると思う。量はともかく、安全でおいしい野菜をつくっている方は自家用しかつくっていない人を含めれば大勢</p>	
--	--	--

		<p>いらっしゃる。その方達には是非参加を呼びかけてほしい。</p> <p>商品ぞろえに足りない分は、扶桑や大口の方に助けてもらってもいいと思う。しかし、長期的には、犬山市が県の技術者や資金援助も仰ぎ、意欲ある若い農業従事者を育ててほしい。</p> <p>一方、農産物でない分野、城下町の饅頭などや工芸品などの特産品を扱っている方たちには、道の駅が販路拡大の大きなチャンスになると思います。こうした中小企業の意見も多く取り入れてほしい。</p> <p>地産地消が温暖化対策に欠かせないといわれているが、安心安全な農産物が、学校給食に多く使われるほど犬山の農業が量的にも発展するよう、道の駅が起爆となることを願います。</p>	
91	G	<p>建物自体に意義や価値や魅力があってほしいです</p> <p>どんな考えで、誰のデザインで、どんな素材で、どこがどんな工法で作りました、という建築過程の開示。オープン時に、携わった方々の写真やデザイン画、設計図、素材の実物など、楽しんで見られるような展示があるといいです</p> <p>脱プラスチックや100%再利用可能か土に還る素材など</p> <p>メンテナンスしやすく古くなっても汚ならしくならないデザイン</p> <p>友好都市のコーナーやイベントもあるといいのでは</p>	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。
92	G	<p>観光イメージアップとして、災害時の機能として、トイレはスペースを広くとって多目的、子供など、複数、多数あってほしいです</p> <p>和式の全廃、個室のスペースも広く、天井も高く、自然光でも明</p>	ご提案として承りまして、今後の参考とさせていただきます。

		<p>るく</p> <p>トイレとは別で、手洗いうがい、歯磨き洗面ができる設備がある と思います</p>	
93	B	<p>市民がゆるく集える場所でもあってほしいです</p> <p>観光価格に寄らずに、手軽な飲食もできるといいです</p>	<p>導入施設・機能 (P. 31-32) については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案（民間活力の導入）を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>
94	C	<p>財政を豊かにするためには、支出より収入が多くなければなりません。</p> <p>そのような観点から、以下のような条件での支出と収入の具体的な推計値を公表願います。</p> <p>(1) 犬山市道の駅エリアを、名鉄新駅関連、駐車場関連、売店関連、子どもの遊び場関連、その他、等の項目別及びその合計での支出および収入を公表願います。</p> <p>(2) 支出および収入には、設置等直接費および毎年の保全・維持管理費の個別金額および総額での公表をお願いします。</p> <p>(3) いつ収入が支出を回収し、市の財政を豊かにするのか、時系列に表示願います。</p> <p>※支出および収入には、その根拠となる施設、駐車場、上下水道等の利用人員、設備投資額、運営維持管理担当者数およびその費用等も公表願います。</p> <p>上記の試算時の留意事項</p>	<p>概算事業費は、現時点での試算であり、今後の基本設計等の検討により算定します。また、算定条件や影響などについては、具体的な事業計画を立案する際に検討いたします。</p>

		<p>(1)名鉄新駅利用者の人員試算で、犬山駅や羽黒駅等の利用人員減の試算および各駅へのその影響額等は？</p> <p>(2)道の駅を第三者に委託する場合、初期投資を含めて試算する。</p> <p>(3)道の駅営業内容による、カネスエ等近隣店への売上減および市への税収入減は？</p> <p>(4)近隣の地価の上昇見込みとその影響も試算願います。</p> <p>(5)土地購入の場合の地主の説得方法をお教え願います。</p> <p>(6)犬山市近隣道の駅近くにはホテル建設計画があるとのこと。 (2019年9月28日中日新聞朝刊)</p> <p>犬山市道の駅にどう影響するのか？</p> <p>※美濃市の美濃にわか茶屋、※郡上市の古今伝授の里やまと</p> <p>※美濃加茂市のみのかも、※高山市の桜の里荘川</p> <p>(7)道の駅に、フロイデ、さら・さくら等の移設は考えられないのか？</p>	
95	D	<p>五郎丸東交差点の北方面道路の交通量の増加が見込まれるがその対策は考えているのか（団地内で道路が狭い）</p>	<p>計画地周辺の道路交通への影響を含む車や歩行者の出入り口等の検討は、今後の留意事項（P.43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>
96	A	<p>現在全国の地方都市が抱える問題として人口の漸減があります。当市の例外では無く 2035年には 65,000 と予想されております。</p>	<p>計画地周辺は、「第5次犬山市総合計画改訂版（平成29年3月）」においては都市・交流エリア、「犬山市都市計画マスタープラン（平</p>

		<p>その上従来よりの高齢者人口比も高止まりすると考えられます。この様な状況下市の経営規模で新たな都市の拠点建設整備が必要でしょうか。ましてやその中核設備として道の駅建設計画が無謀とさえ言えます。現在隣県岐阜県には56の道の駅があります。その大半は東濃から中濃地方にあって盛業中のところもあれば何力所かの駅は存続も難しいところもあると聞きます。</p> <p>計画では魅力ある商業地の整備を標榜されていますが、元より当市の小売を中心とする商業活動は低調と言わざるを得ません。計画予定地周辺には現在3軒の中規模小売店が夫々の特色を活かしながら盛業中であります。</p> <p>国道41号線の5~6KM先には湯の華アイランドとJAめぐみのとれたひろばが年間200万人を集客し、生鮮品から日用品に至るまでの大きな商圈を確立していますし、土岐市には土岐プレミアムアウトレットモールが年間700万人を集客しています。又、両3年以内には小牧市が年間目標200万人のハイウェイオアシスを小牧東インター南に建設予定と聞きます。</p> <p>こうした厳しい市場環境のなかでこの時期の計画が適切なものかご再考願います。又、新駅の建設も小牧線単線の駅のとして公共交通機関としての役割や市内観光拠点とのシナジー効果も見えてきません。</p>	<p>成29年3月)」においては、新たな都市拠点・地区拠点・交流エリアに位置づけられております。</p> <p>また、平成30年6月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」を策定し、国道41号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、現状の法規制において進めることが可能であり、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を整備することで、エリア全体の魅力を高め、周辺商業施設の立地促進を図ることとしております。</p> <p>本事業を進める最大の理由としましては、人口減少や地域経済の縮小といった当市の抱える課題に対応するために必要であり、定住人口及び交流人口を増加させることで市域全体の賑わいを創出し、市民生活と都市の魅力を向上させることで土地利用の転換に伴う税収増を図り、持続可能な都市経営を目指すことにあります。</p>
97	B	<p>子育て世代である自身の要望としては、もちろん子供の遊び場は必要と考えますが、外からわざわざ行きたい場所となるにはもっと特別な魅力、イメージ作りが無ければありきたりなものになってしまうのではと思います。昨今の世の中の関心ごとは、健康な体づくりや環境に配慮することに気を配るライフスタイルがあげ</p>	<p>導入施設・機能(P.31-32)については、必須とする機能・施設を含め、今後予定する道の駅整備・運営事業者の選定において、ニーズや収益性など幅広い視点から民間事業者による提案(民間活力の導入)を求める予定をしております。道の駅整備・運営事業者の選定において参考とさせていただきます。</p>

		<p>られると思います。自身も子供や家族の健康を考え、より自然な食材を求めたりしますが、今はトレンドのように無添加をうたった商品があふれ、逆にそれが分かりづらいように思います。また、知人の農業従事者によると、道の駅の野菜の基準は甘く、農薬などの知識が無くとも、出品できるとのこと。新鮮であることは事実かもしれませんが、何か信頼できる理由が存在するならば、価値のあるものなのではと考えます。</p> <p>また、道の駅の外観も新しいライフスタイルのイメージを伝え、人が集い、訴求力を高めることに重要な役割があるのではないのでしょうか。建物にお金をかけるのは難しいのかもしれませんが、魅力的なイメージは視覚に訴えることがとても重要ではないかと感じます。流行りの雰囲気やなんとなく無く取り入れた偽物感のあるものではわざわざ来てくれた人達をリピーターにさせることは出来ないように思います。</p> <p>なんとかこの犬山が賑わい、若い人たちが活躍し商業が発展することを願っています。</p>	
98	G	<p>今のさらさくらの湯をもってくると金額はどの位か</p> <p>今のさくらの湯はあまり知られていないため</p>	現時点でそのような計画はないためお答えしかねます。
99	D	<p>昨年他県から引っ越してきて、犬山市がこんなにも閑散としていることに驚きました。</p> <p>必要最低限の小売店しかなく、ファミレスも大型電気店もなく、不便さを感じました。</p> <p>そこで道の駅が出来ると聞いて、大変喜んでいました。</p>	<p>計画地周辺の道路交通への影響を含む車や歩行者の出入り口等の検討は、今後の留意事項（P.43）としても記載しております。</p> <p>今後の詳細検討において、計画地周辺の道路交通への影響を踏まえ、道路管理者や警察など関係機関と協議し、地域の安全性、利便性に配慮するとともに、利用者が使いやすい出入り口等を検討してまいります。</p>

	<p>しかし、犬山市の交通の便の悪さを解決しないと、あちこちが更に混み合い、市民が不便を感じる事が予想されます。</p> <p>41号に出る時でさえ、大変混み合う時もあります。</p> <p>犬山から江南へ向かう道もいつも混んでいます。</p> <p>まずは、犬山市内の交通の便を良くすることが先決だと思うのですが、どうお考えでしょうか。</p>	<p>また、市内の道路については、都市計画道路の整備を推進し、交通環境の向上に取り組んでいます。</p>
--	---	--