

### 第3回日進市道の駅整備検討委員会会議録

日 時 平成29年11月7日(火) 午後2時から午後4時15分まで

場 所 日進市役所4階第1会議室

出席者 〈委員〉  
伊豆原浩二、鵜飼宏成、亀倉正彦、石黒秀一、中村雄一、蟹江栄吾、  
幸村好美、間瀬真由子、菅沼成明、住田穂積、平真弓、森川敏育、  
加藤由喜雄  
〈オブザーバー〉  
大原千明(中部地方整備局名古屋国道事務所交通対策課長)  
金井真(愛知県尾張建設事務所道路整備課長補佐)  
金山敏和(市企画部長)、遠松誠(市建設経済部長)

欠席委員 内田好昭、古賀英治

事務局(説明のため出席した職員の職氏名)  
宇佐美博(建設経済部次長兼道路建設課長)、高柳秀史(同課課長補佐)、清水  
幸敬(同課用地係長) 橋本公太(同課用地係主任)  
伊藤孝明(建設経済部特命事項支援員)、加藤博之(都市計画課担当課長)

傍聴の可否 可

傍聴の有無 有(18名)

議 題 議題1: 施設規模の検討について  
議題2: 配置計画の検討について  
議題3: 整備・管理運営手法の検討について  
議題4: 基本計画(素案)の検討について

配布資料 資料1: 第3回日進市道の駅整備検討委員会 次第  
資料2: 第3回日進市道の駅整備検討委員会 座席表  
資料3: 第3回日進市道の駅整備検討委員会 資料  
資料4: 日進市道の駅基本計画(素案)

#### 議事及び発言内容

発言者	内容(要旨)
	・開会(午後2時)
事務局	会議に先立ちまして、1点お知らせをいたします。三菱東京UFJ銀行の人事異動に伴い、佐藤亜矢子委員に代わり、新たに日進支店長に赴任された古賀英治様を委員に委嘱させていただきましたので、ご了承ください。
委員長	・傍聴者の確認
事務局	傍聴の申し出あり(18名)。傍聴者入室。
委員長	それでは、議題に移ります。 本日の議題は4点です。資料については、各議題に関連があることから、事務局より一括で資料説明をお願いします。

事務局	(資料 3、資料 4 を用いて説明)
事務局	<p>本日欠席されました委員から、事前に本日の資料と議題内容について、ご意見いただいております。本日の検討の参考にしていただければと思います。</p> <p>まず1人目の意見ですが、議題 2「配置計画の検討」については、「配置型案は中間型、施設配置案は A 案または B 案が良い」とのことでした。理由としては、残地形状や地権者のことを考えると、縦型ではなくて中間型のほうが良く、また、将来的な拡張や道の駅に関連した活用の余地を残すためにも中間型の方が良いとのことでした。また、その他の意見としては、「イベント等の利用を考えた場合、なるべく駐車場の車止めは無いほうがよい」とのご意見でした。</p> <p>2人目の意見ですが、議題 2「配置計画の検討」について、「配置型案は中間型で、施設配置案についてはどの案でも良い」とのことでした。理由としては、「縦型案は残地活用が難しく、中間型であれば今後のことを考えるといろいろな汎用性がある」とのご意見でした。</p>
委員長	事務局より説明がありましたが、議題 1「施設規模の検討について」、何か質問等ありますか。
委員	一つ確認だが、施設の規模や配置を考える際に、防災ヘリポートの設置の制約条件がはっきりしている。全ての案において、この条件を満たしているのか。
事務局	縦型案の A 案のみ、条件を満たしていません。その他は満たしています。
委員	道路休憩機能における身障者用の便器の数について、1つでは少ないのではないのか。
事務局	身障者用は多機能トイレとして示していますが、駐車ます数による算定方法によると、便器数は1つと算定されます。
委員	便器の数という表記方法が問題なのか分からないが、スペースの加減で便器の数を増やすことはできるのか。
事務局	設計要領に基づいて算定すると1つとなってしまいますが、多機能トイレの中で便器数をもう1つ増やすことは可能だと思います。現時点では、設計要領に則って算定するところなる、という整理になります。
委員	施設として、災害時のことを含めて考えると、障害者に対する手当てとしては数が少ないのではないのか。
事務局	数の話としましては、トイレ施設は道路休憩機能と地域連携機能の計2つの施設がありますので、多機能トイレも2つあると考えています。
委員長	現在の施設規模の話ではこのような算定になっていますが、今後設計を詰める中で中身は柔軟性をもって考えることは可能ですか。今回、道路休憩機能分として 230 m <sup>2</sup> 、地域連携機能分としては 150 m <sup>2</sup> の合計 380 m <sup>2</sup> を確保する案と思いますが、実際には、今の話にあったように、緊急時や防災機能から考えると足りない可能性も考えられます。しかしながら、今回は、緊急時ではなく通常時を想定とした施設規模ということによるしいですか。
事務局	各施設規模は、施設面積を算定するために計算した結果の数量となります。今後の検討の中で、多機能トイレがもっと必要であると判断されれば、増える可能性もあると思います。

委員長	基本設計や実施設計において、配置等をより具体的に整理した際に、柔軟に対応していく可能性もあるということですね。その他ご意見はありますか。
委員	多機能トイレが1つという形で検討を終わってしまうと、多機能トイレという施設の性格を考えると、あるべき姿としては少し疑問に思う。
事務局	ご意見として、今後の検討に反映していきたいと思います。
委員	トイレについて確認だが、算定されているトイレ施設は、屋内施設の中に設置するのか。
事務局	道路休憩機能としてのトイレは別棟として考えています。地域連携機能分については、屋内施設の一部として検討しています。
委員	日進市の道の駅は、他市町村の道の駅とは少し性格が違って、子育て支援機能やコミュニティ・交流といった要素が大きい道の駅である。そういったことを踏まえると、屋内施設のトイレのあり方ということは非常に大事な意味合いがあると思う。具体的な形はこれからだとは思いますが、今後しっかりと検討していく必要があるということを提言させていただく。
委員長	今お二人の方からトイレについてご意見をいただきましたが、機能面から考えると休憩機能だとか地域連携機能だという話は分かるが、実際の利用者の年齢層や子どもの利用等をしっかりと押さえて設計に進んでほしいという意見だと思います。事務局も意図を汲んで進めてほしいと思います。
委員	地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数について、大型車の駐車ますは9台という算定結果が記載されているが、一方で、「大型車を想定していないため、大型車9台は小型車に換算する」とも記載されている。地域連携機能では大型車用の駐車場は設置しないということではどうか。それであれば、紛らわしいので、最初から0台として記載した方がいいのではないかと。
事務局	地域連携機能につきましては、計算上では大型車9台となりますが、実際には大型車で利用は想定しにくいので、資料のとおり小型車に換算しました。記載方法については、分かりやすい表現になるように検討します。
委員	耐震性貯水槽の規模については明確に算定してあるが、実際に使う際の付属設備が記載されていない。取水装置の形式などは重要なことなので、深く議論してもらえないかと。
事務局	今回は施設規模の算定について記載しておりますが、当然使い方も重要なことですので、今後、詳細を詰めていきたいと考えています。
委員	駐車ます数や駐車場面積について、特に小型車の駐車スペースについてだが、一般的な寸法で検討しているとは思いますが、基準とした幅等を教えてほしい。一般的な駐車ますは、利用していると意外と狭い。特にこのような地域型の施設の場合、女性や高齢者の利用も多いと思う。例えば、10cm程度幅を大きくした駐車ますにすると、利用者が駐車しやすいのではないかと。台数の兼ね合いもあるがどうか。
事務局	道路休憩機能分の駐車場は、標準的な規格が基本になると思いますが、地域連携機能分は、ゆとりある駐車ますを検討したいと考えています。資料4「基本計画(素案)」の45ページをご覧ください。左側が標準的な駐車ます2.5m×5mとなりますが、地域

	連携機能分は、右側のゆったり駐車スペースで、両幅 10cm 大きくした 2.7m の形で検討したいと考えています。
委員	駐車場における接触事故は気持ちいいものではないので、対応をお願いしたい。
委員	施設規模の検討ということで、コミュニティ・交流施設の部分がメイン部分になると思うが、それぞれ細かく数値化するための算定根拠を整理している。その一方で、いくつかの施設について、整備コンセプト「市民が集いにぎわい成長し都市をデザインする道の駅」と、その設定理由が合っているのかという点について説明をお願いしたい。
事務局	コミュニティ・交流施設の導入理由については、第1回委員会において、「道の駅」での地域課題への対応として「子育て支援」「防災・減災」「農業振興」を挙げています。その各課題への対応する必要な施設について、今回、規模の算定をしています。
委員	例えば、多目的施設における多目的室は「60 名程度の研修を想定」と設定されているが、その根拠をどのように判断したのか。
事務局	多目的施設については、各種団体のヒアリングから、市民活動の利用や活用の仕方を確認したり、市民会館の会議室等の規模も参考にしたりして、この程度の施設規模があれば、多くの市民が利用できるのではないかと考えて算定しました。
委員	説明について了解した。
委員	私個人の印象では、ヘリポートはビルの屋上や広い広場等の開かれた空間にあるイメージだが、通常時の利用も想定しているのか。離着陸時のダウンウォッシュや、あつてはならないことだが不慮の事故を考えると、このような施設に近い位置でいいのか。
事務局	防災ヘリポートは、常設ではなく、災害時における利用を想定しています。
委員長	各施設の規模は、設計段階で多少増減すると思いますが、延べ面積としてはこの程度必要となるという資料となります。例えば、駐車場なら動線や配置の取り方で面積が変わりますので、これで確定ということではありませんが、想定している全体の敷地面積としては約2haで、このくらいの施設が入るということだと思います。内容の詳細については、今後も精査していく必要がありますが、概ねの施設規模としては、ご承認いただけますでしょうか。
全委員	異議なし。
委員長	それでは、議題 2 に移りたいと思います。議題 2「配置計画の検討について」、第 2 回の委員会から引き続き議論するため、縦型案と中間型案での再整理を事務局にお願いしていましたが、何かご質問・ご意見等ありますでしょうか。
委員	私は中間型案の A 案が良いと思うが、一つ気になるのは、どの案もバス停を「道の駅」の中に入った位置で設定している。バス停という機能や交通事情を踏まえると、道路側で想定した方が良いのではないか。
事務局	現在想定しているバス停は、くるりんばすを想定したものです。庁内の検討では「くるりんばすを「道の駅」の敷地内に入れることができるとよい」といった意見があり、それを反映した形となっています。
委員	私個人の考え方ではあるが、今回の「道の駅」は、外部から車で来駅される利用者ばかりを想定しているわけではなく、市民の活動スペースとなる施設の性格、これから来るべき少子高齢化という流れを考えた場合、必ずしも車で移動できる人ばかりではない。そうした場合、くるりんばすが重要な市民の足として機能する可能性がある。そういう利

	<p>用者のためには主要な施設の近くにバス停がある方が望ましい、という考え方もあるのかなと思う。</p>
委員	<p>私は中間型案の B 案が良いと思う。理由としては、北側農地の残地の形状の問題があるし、中間型の場合は、例えば、残った農地を観光農園等に活用する計画も可能性はある。また、B 案では、利用者動線を考えると、トイレ、情報発信施設や屋内施設の複合的な利用が見込めると思う。</p>
委員長	<p>バス停についてですが、中間型案の A 案の場合はバス停だけだが、B 案と C 案にはバスの転回場所に必要な 900 m<sup>2</sup>を確保してあるように思われますが、B 案と C 案の場合は、それも確保できるという提案でよろしいか。</p>
事務局	<p>B 案については必要となる 900 m<sup>2</sup>を確保していますが、C 案では数台分の滞留場所のみで 900 m<sup>2</sup>までは確保できていません。</p>
委員	<p>くるりんばすを想定とのことだが、現在、くるりんばすは市役所が発着所となっている。今後、機能的に「道の駅」に移転する考えということか。</p>
事務局	<p>くるりんばすは、今年度再編したばかりですので、次回の計画変更の時期での話となりますが、市民アンケート等の結果、そのような意見が多い場合は、検討していくこととなります。その検討の余地を残しておくための案として、B 案を提示しています。</p>
委員	<p>私は、あえて違う視点で中間型案の C 案も一つの候補ではないかと考えている。利用者のイメージを分化して考えているし、施設へのアプローチもどの位置からでもできる配置である。また、子どもたちの安全という面では、広場が道路休憩機能で入ってくる車両の進入路から離れていることは良いと思う。</p>
委員	<p>C 案については、私も最初は検討案と考えていたが、車で利用する場合、この駐車場の形状は使いにくい。入口が道路の進行方向に対して U ターンする形や回り込む形状など使いにくく、そのあたりを整理すれば検討の余地はあるが。</p>
委員	<p>一つ確認したいが、中間型の C 案について、他の案と比べて駐車台数が少なく感じるが、同じ台数なのか。</p>
事務局	<p>同じ台数で図面作成しています。</p>
オブザーバー	<p>情報発信施設とトイレの位置関係について、車で立ち寄った利用者がトイレを利用した際に、他の施設も利用できるような動線を描いて検討していただきたい。トイレだけ済ませて帰られないような施設配置を意識していただけたらと思う。</p>
委員長	<p>施設間の位置関係、利用者の動線というのは、非常に大切だと思います。どのように施設間を誘導していくのか、これは設計者の意図を発揮する部分になりますので、今回のご意見については、今後、設計段階において活かしていただきたいと思います。</p>
委員	<p>B 案で一つ気になるところがあるが、地域連携機能の駐車場について、道路休憩機能の駐車場とは、持つ役割が異なる。その利用形態の違いの切り分けについて、どのように考えるのか。</p>
事務局	<p>今回一体型での整備となりますが、そのメリットの一つとしては、道路休憩機能と地域連携機能の駐車場のどちらかが空いていれば、そちらを利用することができる点です。これはトイレ施設についても同様で、道路休憩機能と地域連携機能の利用者のピーク時は異なることも考えられ、それが「道の駅」の良いところと考えています。</p>
委員長	<p>駐車場を物理的に切り分けることは非常に難しいとは思いますが。いろいろな意見があ</p>

	りましたが、皆様のご意見を集約すると、中間型案の B 案という方向ですが、よろしいでしょうか。
全委員	異議なし。
委員長	基本的には B 案の方針で進めていただきながら、C 案の良い点なども B 案に取り込んでいくよう、今後も検討していただきたいと思います。
委員長	それでは、議題 3 に移りたいと思います。議題 3「整備・管理運営手法の検討について」、事務局としては公設民営で指定管理者制度の方針で進めたいとのことですが、何かご質問・ご意見等ありますでしょうか。
委員	私も指定管理者制度での管理運営の考え方は良いと思うが、指定管理者制度をどのように運用していくのか説明が足りない。例えば、道路休憩機能と地域連携機能の施設を含めて指定管理させるのか、または、別の指定管理者に委託するのか。収支についても、指定管理者が事業計画を立てていくのか、または、総額いくらで市が算定して、指定管理料を支払い管理運営していくのか。そのあたりを踏まえて、説明をお願いしたい。
事務局	具体的な指定管理者の運用については、これから研究していかなければならない事項と考えています。指定管理者による管理運営にも、いろいろな方法があると思いますし、公募の方法もいろいろありますので、今後、指定管理者制度の方向で定まれば、内容を詰めていきたいと考えています。
委員長	指定管理者制度を採用していきたいが、具体的な方法や中身は今後精査していくことで、まだ具体的に内容は定まっていないということだと思います。平成 30 年度から設計も合わせて考えていくとなると、時間的猶予はあまりないので、当然の検討材料であると配慮しておいてください。
委員	「基本設計・詳細設計の検討等に意見を反映していくため、あらかじめ指定管理予定者を設定する」とあることから、あまり悠長に構えていられない事項だと思われるが、その部分について確認したい。指定管理の方法をいつまでに決めるのか、基本設計・詳細設計の検討に指定管理予定者の意見を反映させるメリット・デメリットは、どのように考えているのか教えてほしい。
事務局	現在、いろいろな「道の駅」の指定管理者を請け負っている事業者を調査したり、話を伺ったりと研究中であり、今は説明できるような段階にはありません。また、指定管理者制度の方向で定まった後、最終的に決めていくことでもあります。ただ、いろいろな課題も見えてきてはいますので、現在のところは研究中との回答となります。
委員	指定管理予定者を設定するということは、指定管理者制度の方法とは別の議論となるが、そこについてはどのように考えているのか。
事務局	いろいろ研究していく中で、想定される手法の一つとして考えています。
委員長	事務局としては、検討の準備段階として、いろいろな事例調査や研究は進めている、ということよろしいですか。
事務局	そのようになります。
委員	どの業務について管理運営を任せるのか、また、民間事業者の自主事業の計画立案等もありますが、それらに加えて、市の機能の部分について、市としてのコントロールをどのように行っていくのか、そのような実践を行っている指定管理者の事例を調査し

	ていただけるとありがたい。
事務局	検討します。
委員	管理運営の部分は、市民の関心が非常に高い部分である。私のところにも「事業として成り立っていくのか」という不安を持つ市民から問い合わせがある。確かに、その部分はよく見えてこない。約束してほしいのだが、第4回の委員会では、検討中ではなく、もう少し具体的に指定管理者の運用をどのように考えていくか説明ができるようにしておいてもらいたい。今の回答では、さすがに市民は納得しない。
事務局	両委員から意見のありました内容については、第4回の委員会の資料として提示したいと思いますので、よろしくお願ひします。
委員	資料3の31ページ「管理運営の基本的な考え方」について、2つ目の「変化への対応と持続的に発展する道の駅をめざす」という表現だが、「変化への対応」はよく納得できるが、「持続的に発展」という部分はイメージが付きにくい。どのように考えているか教えてほしい。
事務局	「変化への対応」については、今の時代、流行り廃りのサイクルが非常に早い中で、物販施設や飲食施設もその変化に対応していく必要があります。そういった変化に常に対応していく部分で、「持続的な」という表現としました。それが「発展する」なのかという部分については難しい部分があります。
委員	私も「発展する」という部分については、イメージが付きにくいと思う。管理運営に関する部分は、考え方を精査していかないといけない部分だと思うので、再考していただいた方が良くかなと思う。
委員長	管理運営手法については、いろいろな意見をいただきました。公益性と収益性を両立させるということは、特に難しい部分であります。そのあたりをどう上手く確立していくかが核になると思います。事務局もいろいろな調査を行い、「道の駅」の事例では指定管理者制度が多く見受けられますので、次のステップにおいて、さまざまな方法の中から管理運営手法の方向性を見出していただければと思います。何かご意見等ありますでしょうか。
全委員	(特に意見なし)
委員長	それでは、議題4に移りたいと思います。議題4「基本計画(素案)の検討について」、何かご質問・ご意見等ありますでしょうか。
委員	まず一つは提案だが、基本計画を作るにあたり、サマリー(要約版)を作っていたきたい。 二点目だが、2ページ「1-1 基本計画の考え方」と9ページ「2-1 整備コンセプト及び基本方針」は内容が重複している。どちらか不要ではないか。整理した方が良い。同様なことだが、2ページ、10ページ、84ページに同じ図表「道の駅の整備コンセプト概念図」が何度も挿入されている。何度も同じ図表が出てくるのはくどいので、図番号を付記して「図〇〇を参照」とした方が良いと思う。 三点目だが、今回の基本計画を作るにあたり、第2章の部分が重要であると思っている。「2-2 地域課題と道の駅における方向性」では地域課題を4項目挙げているが、基本方針は4項目だけでなく、そのほかにも大学連携など数項目が挙げられている。基本計画を策定する段階では、これらすべてにおいて「計画どおり仕上がると、こういう

	道の駅となる」という整理を、整備コンセプト及び基本方針の中で記載しておくべきと思う。11 ページに記載されているような整理でよいので、残された項目についても見て分かるようにまとめてもらえると、読み手も非常に分かりやすいと思う。
事務局	精査させていただき、分かりやすい計画となるよう検討します。
委員	22、23、24 ページ及び 81、82 ページについて、こうした資料は基本計画を策定するための調査内容であり、基本計画の内容でない。どうしても入れたい場合は、基本計画の本文から外して、後ろに参考資料として付けるのが一般的であるので、そのようにしたらどうか。
委員	66 ページ「その他施設」について、記載内容がざっくりしている。例えば、街路灯や看板などの必要な付属設備、耐震性貯水槽の詳細などが明記にされていないので、抜け落ちないか心配である。そのあたりは、別途、詳細な仕様を出していくのか、基本計画では、この程度のざっくりとした記載で良くて、詳細は設計段階で検討するものなのか。
事務局	細かい仕様については、設計段階での事項になりますが、一度検討はさせていただきます。
委員	街路灯等は、「道の駅」施設全体のデコレーションになる部分であると思う。駐車場に設置する街路灯のデザインはさまざまな仕様があり、がらりと雰囲気が変わるため、品質等をしっかり確保しないと、立派な「道の駅」にならないと思う。
委員長	今の話は、案内板やデザインに関して、その他施設を含め、もう少し範囲を大きく記載しておく必要があると思います。最低限この設備は必要と思われるものは、もう少し詳しく記載するようにお願いします。
委員	日進市「道の駅」が、ランドスケープという視点から、どのように、より最適になっていくのか、より日進市を主張するようになっていくのか、そういった中身の機能だけでなく、ランドスケープの視点で考えていくと、照明やサイン等の部分も基本計画に入ってくると思う。また、周辺の歴史的な動きと施設の景観をどのようにリンクさせるのかといった考えも入ってくると思う。日進市「道の駅」のアイデンティティにもつながると思うので、その視点というのは大切だと思う。
委員長	基本計画の中に、方向性を書いておくのも大切なことだと思います。細かく記載する必要はなく、箇条書き程度でも良いと思いますので、検討をお願いします。
委員	第1回の委員会から通して欠けていると感じるのは、運営コストと年間の利用台数と利用者数の想定である。当然、年間通じて同じような利用があるとは考えていない。ただ、どの程度の利用者数を想定するのか、飲食施設等の売上げは年間でどの程度想定していくのか、施設運営の根本となる収支はどうなるのか、これは市民の関心が高い部分である。近年では、国や県でも事業に対して数値計画を立てている。その目標値が達成できるかどうか、「道の駅」設置に投資した費用と今後の管理運営に当たっての採算、財源措置がどうなるのかに関連する。 「道の駅」は赤字を垂れ流しの施設だから、作る必要ない」というのが、反対している人に多い意見である。私自身はそのような反対派の人たちには、「道の駅」を整備すると決まったら、持続可能で、より良いものを作り上げる。そのための代表者の一人として委員をやらせていただいく」と言ってきている。せっかく作るのであれば、より良い「道

	の駅」を作るために、この基本計画の中には数値目標や数値計画を入れてみてはどうか、と提案させていただきたい。
事務局	本日第3回の委員会で施設規模と施設配置の方向性と、さまざまなご意見をいただきました。これらを基に検討し、基本計画に入れていけるよう努めていきたいと思えます。
委員	今後、基本設計に進む段階となるが、「道の駅」整備に伴い、車の流れが大きく変わってくると思われる。本郷区の集落内は道路も狭いので、そのあたりも基本計画に触れてもらえるとありがたい。
事務局	事業を進めるにあたっては、地元住民にご迷惑がかからないように配慮していきたいと考えております。
委員長	その他、全体を通して意見・質問はありますか。
全員	(特に意見なし)
委員長	本日の議題はこれで全て終了いたしました。 その他、連絡事項等があれば事務局よりお願いします。
事務局	次回の日程ですが、12月18日(月)午前10時から開催予定です。ご予定のほど、よろしくをお願いします。
委員長	そのほか意見もないようですので、これで終了いたします。ありがとうございました。
	・閉会(午後4時15分)