

第2回恵那市武並町道の駅検討委員会 会議録

日時：令和6年2月6日（火） 10：00～11：30

場所：武並コミュニティセンター 第2会議室

1. 開会のことば
2. 会長あいさつ
3. 会議の成立
4. 議事

武並町道の駅基本計画案の内容確認

- (1) p.1～p.12
- (2) p.13～p.22
- (3) p.23～p.29

5. 閉会
-

公開又は非公開の別 公開

出席者

磯部友彦委員、柘植昭男委員、渡辺武彦委員、瀬瀬錬一委員、安藤克典委員、澤田利文委員、大森将人委員、大宮勇輝委員、丸山保昭アドバイザー、加藤忠士アドバイザー

欠席者

小川智明委員

傍聴者 0名

1. 開会

■事務局（進行・原局長）皆様こんにちは。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。定刻となりましたので、これより、「第2回 恵那市武並町道の駅検討委員会」を開催いたします。私は本日司会進行を勤めさせていただきますリニア都市計画局長の原と申します。よろしくお願いたします。

会議を始めます前に本日の資料の確認をさせていただきます。お配りしました資料は、次第及び名簿、席次、武並町道の駅基本計画（案）の3点でございます。お手元にご覧いただけますでしょうか。

なお本日は小川智明委員につきましては事前に欠席の報告をいただいております。

会議の開催に先立ちまして、この委員会は公開の会議とさせていただきます。よって会場には傍聴席を用意しております。

また、会議録を恵那市のウェブサイトで公開いたしますのでご了承をお願い致します。

2. 会長あいさつ

■事務局（進行） それでは初めに、磯部会長からごあいさつをいただきたいと存じます。会長よろしく申し上げます。

■磯部会長 おはようございます。中部大学教授の磯部でございます。この委員会は、武並町の道の駅について皆さんと考えていこうというものです。道の駅の歴史から話しますと、岐阜県は結構重要な位置を示しておりまして、発祥の地みたいなところでございます。また、道の駅の最近の話題として大きいのが、いわゆる 2024 年問題と呼ばれているものです。トラック運転手の方々の働き方改革ということではありますが、長い時間運転するというのはやはり危険になるということで、適宜休憩する必要があります。そうすると、休憩場所が必要になってくるというのも話題になっています。では、休憩場所を作ったときにどれくらいの駐車台数のスペースを用意するかという話になりますが、交通にもピークというものがありますので、どのような時期に合わせて設計していくかというのも悩ましい部分であります。そういったところも踏まえてどのような道の駅がいいのかというのを皆さんと一緒に考えていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

3. 会議の成立

■事務局（進行） 続きまして 本日の会議の成立について報告いたします。恵那市武並町道の駅検討委員会設置要綱第6条の規定により、過半数である、8名の委員が出席されておりますので、本委員会が成立したことをご報告申し上げます。

また、今回アドバイザーとして多治見砂防国道事務所 計画課長 丸山保昭様、恵那土木事務所 副所長 加藤忠士様にご出席いただいております。よろしくお願いたします。

それでは、以後の進行につきましては、「恵那市武並町道の駅検討委員会設置要綱」第6条第1項の規定により、磯部会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

4. 議事 武並町道の駅基本計画案の内容確認

・（1）p.1 から p.12 まで

■磯部会長 それでは議事に移ります。議事（1）「武並町道の駅基本計画案の内容確認」について、事務局の説明を求めます。

(事務局から資料に基づき説明)

■磯部会長 ありがとうございます。ただいま p.1 から p.12 までについて、事務局から説明がありました。何かご意見等ございますか。

■澤田委員 瑞浪市釜戸で計画中の道の駅はいつ頃完成予定でしょうか。

■事務局 瑞浪市の道の駅基本計画には、国道 19 号瑞浪恵那道路の供用開始に合わせた開業を目指すとの記載があります。

■磯部会長 瑞浪市の道の駅整備はどのような進捗状況でしょうか。

■事務局 瑞浪市は今年の 4 月に道の駅基本計画を策定しております。今は実際の運営に向けての手法等について検討していると伺っております。

■磯部会長 国から道の駅の認定を受ける必要があるかと思いますが、それはまだ先の話ということでよろしいでしょうか。

■事務局 その通りでありまして、今は道の駅を作るということを決定するという段階です。

■柘植委員 資料 4 ページ下の部分で、市の課題として観光の回遊性が伴っていないということが書いてあります。やはりこの回遊性というものは非常に重要なもので、この道の駅を拠点にして市内の観光地に行ってもらえるということが出来るかと思います。そのような内容はこの基本計画の中で出てくるのでしょうか。

■事務局 資料 10 ページに「道の駅第 3 ステージ」の話も出てきておりますが、まさしくこの道の駅が拠点になると考えております。武並町は笠周地域や恵南地域などのハブ的な拠点になるのではと考えております。

現状で計画にはっきりと記述がありませんが、本委員会に地域自治区会長会議の代表として柘植委員にご出席いただいているということもありますので、特に他地域との連携というところは今後も念頭に置いて事業を進めていきたいと考えております。

■大森委員 5 ページ目に「現国道 19 号は災害時の一次緊急輸送道路に指定されている」とありますが、この緊急輸送道路とはどのようなものですか。

■丸山アドバイザー 正確な定義はあるのですが、簡単に説明すると、なにか災害が起きた際に物資供給や避難、救助を行うために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線であると定められている道路になります。

■加藤アドバイザー 11 ページを見ると、ターゲット層の説明がありまして、地域住民の方がメインターゲット、道路利用者と観光客がサブターゲットということで明確にされているので非常にいいなと思いますが、この地域周辺住民というのはどれくらいのエリア

でどれだけ人がいてどのくらいの頻度で買い物に来るといった想定なのか、それが売り場面積や売り上げにも連動してくるかと思えます。基本計画の段階では難しいかもしれませんが、ある程度想定があるといいかと思えます。

■事務局 11ページについては、令和元年度に町の方で作成した基本構想の振り返りになっています。基本構想ではメインターゲットが地域住民になっていますが、今回の基本計画ではこのターゲット層が変わっています。このあとの13ページ以降の説明で基本計画について話しますが、変更があったということで、説明の前提として基本構想の中身についても今回載せております。

■磯部会長 ターゲットが変わっているということですが、いずれにせよ売上等の想定や事業計画というのは必要となってくるものですので、検討しなければならないところだと思います。

■磯部会長 それでは他にご意見無いようですので、引き続き説明をお願いします。

・ (2) p.13 から p.22 まで

(事務局から資料に基づき説明)

■磯部会長 ありがとうございます。ただいま p.13 から p.22 までについて、事務局から説明がありました。何かご意見等ございますか。

■柘植委員 13 ページには「非日常を体験できる」、15 ページには「非日常的な体験を提供する」、21 ページにおいても同様な記述があるのですが、これは具体的にどのようなことを想定されているのでしょうか。

■大森委員 武並町の道の駅運営検討委員会が出たアイデアとしては、耕作放棄地で山菜農園を作って観光農園として運営するといったことや、武並町のお米を使った米粉で6次産業的な動きができないかといったものがあります。

■丸山アドバイザー 13 ページにも書いてありますが、道の駅第3ステージになると周辺地域等との連携が必要になってくる中で、この道の駅単体で見たときにはどんなことをやっていくのかということがこの基本計画で分かるのですが、周辺地域や恵那市全体との連携というのが内容として分かりにくいので、その連携の部分をもう少し考えた方がいいのではと思います。

また、道の駅は道路利用者の休憩施設になっておりまして、駐車場の必要台数も交通量等で決まってくるのですが、この道の駅がターゲット層ということで観光客を呼び寄せたいのであれば、22 ページに書いてある駐車場の面積にプラスして整備していかないと、道路利用者でいっぱいでも観光バスが止めるスペースがないといった話にもなる可能性があ

りますので、駐車場の拡大ということを今後検討していただければと思います。

■事務局 周辺地域等の連携という点について、ご指摘のとおり内容が少し薄い部分がありますので、内容を追加したいと思います。

また、駐車場についてもご指摘のとおり、観光客の方の滞在時間によっては道路利用者の方との兼ね合いで駐車場が不足するということも考えられますので、スケート場や中部大学様の研修センターといった周辺施設との連携も考えながら、駐車場確保について検討していきたいと思います。

■加藤アドバイザー 16 ページの物販施設というところで、道の駅が地域振興につながるためには、地域の方々がここで特産品の販売や 6 次産業化をしていくということが重要になってくるかと思えます。そういった中で、この 6 次産業化というのが非常にいい取り組みだと思うのですが、開業までにどのくらいの品物を開発するのかというのがポイントになってきて、それができる人材を見つけることや、開発の仕組みづくりというのが大変になってくるかと思えます。そこで、市の方で商品開発に対する補助金などがあるといいのかなと思えます。

また、調理加工施設という記載もありましたが、食品販売の営業許可がないと物が売れませんし、食品を扱うということで衛生面のこともありますから、それも含めて指導できる人が必要なのではと思います。

そういったことで、色々考える必要があるかと思えますが、地域のやる気ある人をバックアップしていく体制を作るために、市の農業関係や商工関係の部署とも連携して進めていけるといいのではと思います。

■事務局 今の計画段階では、都市整備課として道の駅の整備について関わらせていただいているわけですが、今後は市の農業や商工関係の部署とも一緒になってやっていく必要があると考えております。

■加藤アドバイザー 道の駅に行くとその地域の物以外が売っているというのをよく見かけますが、地域の商品を集めるというのが難しいということもあるので、早めに取り組みれるといいかなと思えます。

■大森委員 今まで武並町で開催してきた道の駅運営検討委員会の中では、基本計画に載っている内容を話し合ってきましたが、令和 6 年 4 月の委員会からは新しいフェーズということで、実際にどのような事業をやるのかという具体的な話をしていくかと思えます。その中で、先ほどの話でもあったように、0 から始めるところになりますので、資金や知恵といった面でご支援いただけるのは本当にありがたいことだと考えております。

■磯部会長 何年か前にリニア駅周辺のまちづくりについての会議に参加させていただいた際に、遠くから多くの方が訪れたときに何をアピールしたいかという議論になりました。特産品で地元の方はよく知っているけれども、訪れた人は知らないというものがたくさん

あるかと思えます。このあたりだと栗きんとんが良い例で、お節料理の方を想像される方が多くいらっしゃると思います。ですので、多くの方がみえたときにそういう特産品をどのように表に出していくのか考えるのが重要です。また、五平餅はNHKの「半分青い」というドラマで話題になりました。なので、新たに商品を開発するのも大事なのですが、すでにあるもので、話題になっているものをより大きな話題にしていくという作戦もいいのではと思います。

■柘植委員 笠周地域もたくさん特産品があるのですが、道の駅についてはありませんので、今回の武並町の道の駅は販路として非常に期待している場所です。今後実行計画のようなより具体的な話を進めていく際には、ぜひ笠周地域で頑張っている方もメンバーに入れて検討していただけたらいいかなと思います。

■建設部長 今回、瑞浪恵那道路が開通しますと、片側で一日1万台程度の通行量が見込まれるという試算がありますが、そこから道の駅に訪れる人は年間55万人、一日当たり1500人ほどの方がおみえになるという想定です。磯部会長がおっしゃられたように、そこで何をメインにしてやっていくかということですが、本当に1500人の方が訪れたときにその分の食材を賄えるかということも重要だと考えています。そこは渡辺委員とも相談しているのですが、現実はどうなのか、採算性は合うのかというところをコンサルさんの力もお借りして検討していきたいと考えております。

■磯部会長 市内でもえなてらす等の施設で特産品販売をしていますので、そういったところからも色々な情報が得られるのではないかと思います。

■渡辺委員 武並町は特産品があまりありませんので、これから作っていくというところで、笠周地域等の他地域との連携や、地元で研究していることをこの道の駅に生かしていきたいと考えております。

磯部会長 特産品というのは気付かないだけで実は身近なところにあったりすることもあるので、その目立たないところを上手くPRしていくのもいいのではと思います。

加藤アドバイザー 岐阜県では「6次産業化実践アドバイザー派遣制度」というものがありますので、そこに依頼して実際に地域を見ていただいて、新たな特産品や魅力を発掘していくというのも一つの手だと思います。

■磯部会長 ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

■磯部会長 ご意見無いようですので、引き続き説明をお願いします。

・ (3) p.23 から p.29 まで

(事務局から資料に基づき説明)

■磯部会長 ただいま p.23 から p.29 までについて、事務局から説明がありました。何かご意見等ございますか。

■磯部会長 「公設民営」という話がありましたが、この場合は道の駅の敷地等の固定資産税は課税されるのでしょうか。

■事務局 土地や建物の所有者が地方公共団体であれば非課税になるかと思います。

■安藤委員 26 ページに公設民営の事業スキームとありますが、県内の道の駅はどの手法が多く採用されているのでしょうか。

■事務局 恐らくになりますが、「公設+指定管理」が一番多いのではと思います。

■安藤委員 今回の基本計画案と瑞浪市の基本計画と見比べていたのですが、差別化というところを意識して作られたのかなと感じました。

また、道の駅のアクセスについて、瑞浪市の計画では周辺道路のアクセスイメージなどが掲載されていますが、市の計画案だと 5 ページ目にアクセス動線を検討するという記述のみです。瑞浪恵那道路と道の駅がどのように位置づけられるのかというのはこれからだとは思いますが、地域住民の方からすると道の駅の防災施設や防災広場を利用するとした際に、どこをどういう風に通ってアクセスするかイメージできた方がいいかと思いますので、アクセス方法等の記載について検討していただきたいと思います。

■事務局 ご指摘いただいたとおりに詰めていない部分もございますので、道の駅のアクセスに関して次回委員会でお示しできるものがあればお見せしたいと考えております。

■加藤アドバイザー 24 ページの施設配置案ですが、来られる方は駐車場、トイレまたは休憩施設、情報提供施設、地域振興施設というような順番で動かれる方が多いかと思いますが、この動線というのは非常に重要になりまして、情報提供施設もしっかり見もらう仕組みが必要ですので、国土交通省の方とよく調整しながら検討していただければと思います。

また、28 ページの管理運営主体について、私が今まで見てきた道の駅で、地域の発展につながっているものは第 3 セクターが多いように感じています。愛媛県に「内子フレッシュパークからり」という道の駅がありますが、そこは地域の農家の方々が自分たちで作った加工品を売り出したところから始まって、事業が大きくなって発展したところで市もお金を出して第 3 セクターを作ったという経緯があるようです。

第 3 セクターは地域の方々の意見もしっかり反映されるので非常にいいやり方だと考えています。ただ、道の駅を運営するノウハウを 1 から作り上げていくのが非常に大変かなというのはあります。そこで民間組織を呼んでノウハウを持ってきてもらうというのは手っ取り早いですが、利益が最優先になるという面で地域振興が置き去りにされるという懸念もあります。流行る道の駅を作るのが大事な部分なので、民間組織にお願いするというのは非常にメリットがありますが、どういうやり方を選ぶかというのは本当に重要な

ところだと思います。第3セクターは成功すると非常に効果は大きいですが、失敗しているところも多くあると思います。ですので、その運営手法については見極めが重要になってくると考えます。

■事務局 運営手法については今後も検討してまいります。市内の他の道の駅は地元を中心に作られた組織で運営していますが、組織立ち上げ時には行政も関わっていたかと思えますので、そういった方法も今後やっていく中で検討していきたいと思えます。

■額額委員 今日で委員会では皆さんのお知恵をいただきまして、地元としても非常に参考になると感じておりました。運営手法や商品開発、笠岡地域との連携などの話は、地域の委員会などで今後検討していきたいと思えます。

■磯部会長 運営組織を作るというのは大変だと思いますが、個人的意見として、儲かることを考えた人達だけが集まって組織するというのは趣旨が合わないと思えますので、やはり地域の皆さんが関係者だということで、地域全体で協力し合うといった組織作りが必要だと思います。

■磯部会長 他にご意見ございませんでしょうか。

■磯部会長 それでは、以上で全ての議事は終了いたしました。最後に事務局から何かございますか。

■事務局 特にございません。

■磯部会長 それでは、事務局に進行をお返しします。

9. 閉会

■事務局（進行） 磯部会長、ありがとうございました。最後に額額副会長から、閉会のあいさつをお願いします。

■額額副会長 武並町でも一大事業として捉えておまして、皆さんのお知恵をお借りしながら取り組みたいと思えますので、今後ともよろしくお願いたします。

■事務局（進行） 以上で閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

（閉会）